

現行	見直し案	見直し理由等
<p>計画名</p> <p><u>高山市地域公共交通戦略</u> <u>高山市地域公共交通総合連携計画</u></p> <p>第1部 高山市地域公共交通戦略</p> <p>1. 高山市地域公共交通戦略策定の背景とその意義</p> <p>(略)</p> <p>このような背景を受け、高山市が今後も持続的に発展していくために地域公共交通が果たすべき使命や、地域づくりに寄与しうるために必要な方向性を明らかにした。その上で、それを誰がどのように実現していくかを明確にするため、高山市第七次総合計画をはじめ、関連する諸計画と整合を図りながら、<u>交通政策の基本計画となる高山市地域公共交通戦略を策定した。さらに、高山市地域公共交通戦略の短期的な行動計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「高山市地域公共交通総合連携計画」を併せて策定した。</u></p> <p>(略)</p> <p>2. 高山市地域公共交通戦略の範囲</p> <p>(1) 地域公共交通の定義</p> <p>生活圏内の各種移動を担い、個人が運行するのではない交通機関</p> <p>(2) 地域公共交通機関の定義</p> <p>①バス</p> <p>バスは地域内及び各支所地域と高山市街地などへの移動を担う。集落内の特定の地点と移動の目的施設付近とを接続し、一定量以上の移動需要に対応するための地域公共交通機関として活用する。</p> <p>②鉄道（JR高山本線）</p> <p>鉄道は一部支所地域と高山市街地などへの移動を担う大量の移動需要に対応するための地域公共交通機関として活用する。</p> <p>③タクシー</p> <p>タクシーはバスや鉄道では対応が難しい少量の移動需要に対応し、よりきめ細かいサービスを提供する地域公共交通機関として活用する。</p>	<p>計画名</p> <p><u>高山市地域公共交通網形成計画</u></p> <p>第1部 基本計画</p> <p>1. <u>高山市地域公共交通網形成計画策定の背景とその意義</u></p> <p>(略)</p> <p>このような背景を受け、高山市が今後も持続的に発展していくために地域公共交通が果たすべき使命や、地域づくりに寄与しうるために必要な方向性を明らかにした。その上で、それを誰がどのように実現していくかを明確にするため、高山市第八次総合計画をはじめ、関連する諸計画と整合を図りながら、「<u>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</u>」に基づく「<u>高山市地域公共交通網形成計画</u>」を策定した。</p> <p>(略)</p> <p>2. 高山市地域公共交通網形成計画の範囲</p> <p>(1) 地域公共交通の定義</p> <p>(変更なし)</p> <p>(2) 地域公共交通機関の定義</p> <p>①バス</p> <p>(変更なし)</p> <p>②鉄道（JR高山本線）</p> <p>(変更なし)</p> <p>③タクシー</p> <p>(変更なし)</p> <p>④自家用有償運送</p> <p><u>自家用有償運送は、進展する人口減少、少子高齢化に対応するため、バス・鉄道・タクシーのサービスを補完する地域公共交通機関として活用する。</u></p>	<p>・法改正により計画を一本化し計画名を変更</p> <p>・計画の一本化により高山市地域公共交通戦略を基本計画に変更</p> <p>・法改正による計画名の変更に伴う修正</p> <p>・法改正による計画名の変更に伴う修正</p> <p>・法改正により自家用有償運送（過疎地有償運送、福祉有償運送など）を計画に位置付け</p>

現行	見直し案	見直し理由等
<p>本戦略には上記の他、徒歩や自転車など、公共交通機関利用のための末端交通を有効に機能させることを目的とする施策（駐輪場やバス停整備など）、自力で移動することが困難な者に移動サービスを提供する福祉有償運送などを含むものとする。一方、生活圏外への移動を担う都市間交通機関や末端交通自体については、本戦略の対象外とする。</p> <p>(3) 戦略の範囲</p> <p>①地域住民・観光客を対象とした地域公共交通</p> <p>②自力での移動が困難な者を対象とした移動支援</p> <p>3. 計画期間</p> <p>平成22年度から平成26年度（5年間）</p> <p>4. 目標</p> <p>「やさしさと活力にあふれるまち『飛騨高山』の実現の一翼を担うことを最終目標とする。」</p> <p>5. 高山市地域公共交通戦略の指針</p> <p>指針1：最低限の「生活環境の質（QOL※）」の確保を将来にわたり保障します</p> <p>地域公共交通の整備を通じて市民の最低限の「生活環境の質（QOL）」を確保（シビルミニマム確保）し、すみよいまち、やさしいまちの実現を図る。</p> <p>すなわち、すべての市民の移動にかかる制約を減らし、日常生活における制限を減少させることで、市内のどこに住んでいても、同じ市民として最低限の移動サービス水準を確保できるようにする。また、サービスの受益に対する負担の格差を極力是正する。</p> <p>指針2：ユニバーサルデザインの視点を踏まえた地域公共交通を整備します</p> <p>市民も観光客も誰もが「自由」に、「簡単」に、「安全」に、「快適」に利用することができ、そして「同様のサービス」を享受できるようなシステムを確立する。つまり、ユニバーサルデザインの視点を踏まえた地域公共交通を整備する。</p>	<p>本計画には上記の他、徒歩や自転車など、公共交通機関利用のための末端交通を有効に機能させることを目的とする施策（駐輪場やバス停整備など）などを含むものとする。一方、生活圏外への移動を担う都市間交通機関や末端交通自体については、本計画の対象外とする。</p> <p>(3) 計画の範囲</p> <p>①地域住民・観光客を対象とした地域公共交通 （変更なし）</p> <p>②自力での移動が困難な者を対象とした移動支援 （変更なし）</p> <p>3. 計画期間</p> <p>平成27年度から平成31年度（5年間）</p> <p>4. 地域公共交通の目指す姿</p> <p>多くの市民が通勤、通学、通院、買物などに地域公共交通を利用されていることを目指す姿とする。</p> <p>5. 高山市地域公共交通網形成計画の指針</p> <p>指針1：最低限の「生活環境の質（QOL）」の確保を将来にわたり保障します （変更なし）</p> <p>指針2：ユニバーサルデザインの視点を踏まえた地域公共交通を整備します （変更なし）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・上記により福祉有償運送を削除 ・法改正による計画名の変更に伴う修正 ・現行計画の計画期間が平成26年度で終了するため ・現計画は第七次総合計画の都市像を目標としていたが、次期計画は第八次総合計画内の公共交通の目指す姿と整合を図る ・法改正による計画名の変更に伴う修正

現行	見直し案	見直し理由等
<p>指針 3：多くの人にメリットのある地域公共交通を整備します 商業施設や観光施設など、市民や観光客をはじめ多くの人々が集まる施設やエリアに関しては、利便性の高い地域公共交通を整備し、高山市の活性化に寄与する。 また、観光客が利用しやすい環境を整備し、利用を促すことで観光産業の活性化及び地域公共交通の収益の柱とする。</p> <p>指針 4：交通事業者、市民、行政の協働による、持続可能な地域公共交通を整備します 地域公共交通を行政と交通事業者だけで支えていくことは不可能である。地域（市民）の理解と協力がなければ持続可能な地域公共交通を整備することはできない。地域からの理解と協力を得るために、<u>地域公共交通の整備・維持にあたっては、市民が参加でき、意見をいえる仕組みを構築する。また、地域公共交通の利用促進策や維持・管理への協力要請、地域公共交通の必要性などの啓発を通じて、地域公共交通に対する協力者・理解者を増加させる。</u></p> <p>指針 5：効率的で低コストな地域公共交通を整備します 維持にかかるコストを極力、抑制しつつも、市民や観光客の移動ニーズに応えることができる地域公共交通を整備する。</p> <p>指針 6：自力で移動が困難な者の移動をサポートします 自力で移動できない市民に対して、<u>福祉有償運送</u>など外出をする際の移動支援を福祉政策と連携して実施する。 また、自力で移動できない観光客に対しても、観光に伴う移動を支援する。</p> <p>6. 高山市地域公共交通システムの概要 (1) 高山市地域公共交通システムの概念 高山市の公共交通を体系化し、一元的に管理・運用するための仕組みや事業群及び利用促進策や維持・管理への協力を促す施策 (2) 高山市地域公共交通システムの構成要素 ①体系化された公共交通網 ②運行上の統一ルール ③地域公共交通利用促進・啓発施策</p>	<p>指針 3：多くの人にメリットのある地域公共交通を整備します (変更なし)</p> <p>指針 4：交通事業者、市民、行政の協働による、持続可能な地域公共交通を整備します 地域公共交通を行政と交通事業者だけで支えていくことは不可能である。地域（市民）の理解と協力がなければ持続可能な地域公共交通を整備することはできない。地域からの理解と協力を得るために、<u>地域公共交通の整備・維持にあたっては、交通事業者・市民・行政が協働した地域特性に応じた公共交通のあり方の研究やイベント開催などにより、地域公共交通の利用の促進を図る。また、維持・管理への協力要請、地域公共交通の必要性などの啓発を通じて、市民生活に根付いた地域公共交通を定着させる。</u></p> <p>指針 5：効率的で低コストな地域公共交通を整備します (変更なし)</p> <p>指針 6：自力で移動が困難な者の移動をサポートします 自力で移動できない市民に対して、<u>自家用有償運送</u>など外出をする際の移動支援を福祉政策と連携して実施する。 また、自力で移動できない観光客に対しても、観光に伴う移動を支援する。</p> <p>6. 高山市地域公共交通システムの概要 (変更なし)</p>	<p>・現計画では、市民が行政や交通事業者の働きかけによって参加を促す内容となっているが、地域全体で公共交通について研究する体制を整える必要があるため</p> <p>・法改正により自家用有償運送（過疎地有償運送、福祉有償運送など）を計画に位置付け</p>

現行	見直し案	見直し理由等
<p>(3) 高山市地域公共交通システムの整備方針</p> <p>整備方針1： 交通事業者運行路線と高山市自主運行バスとの共存・相互補完を図る 交通事業者の営業路線が高山市自主運行バスと競合することを避け、それらが一体的に地域公共交通網として機能することを図る。</p> <p>整備方針2： 地域の交通資源を活用する バス事業者やタクシー事業者などの交通事業者が運営する路線・サービスや車両等も含め、地域にある交通資源を可能な限り活用し、初期投資額や運用経費を抑制しつつ、利便性の高い地域公共交通を整備する。</p> <p>整備方針3： 安全・安心な公共交通を整備する 地域公共交通の安全性を実施主体が責任を持って確保できる体制を確立する。</p> <p>整備方針4： サービス水準を適正化する 市内各地域において指針の内容を満たしつつ<u>費用効率的となるように地域公共交通サービス水準の適正化を図るとともに、地域間の非合理的な運賃格差を極力是正する。</u></p> <p>整備方針5： 不特定多数の利用者が利用できる地域公共交通として整備する 観光客を含む不特定多数の利用者が利用できる地域公共交通となるように整備する。</p> <p>整備方針6： 利用者に一定の負担を求める 地域公共交通の利用者に運賃負担を求めることを原則とする。</p> <p>整備方針7： 交通事業者、市民、行政の協働による地域公共交通の整備・運営を行う 交通事業者、市民、行政など幅広い主体の役割分担と協働により、地域の実情にあった移動手段の確保、地域で地域公共交通を守り育てていくことを基本とする。</p>	<p>整備方針1： 交通事業者運行路線と高山市自主運行バスとの共存・相互補完を図る (変更なし)</p> <p>整備方針2： 地域の交通資源を活用する (変更なし)</p> <p>整備方針3： 安全・安心な公共交通を整備する (変更なし)</p> <p>整備方針4： サービス水準を適正化する 市内各地域において指針の内容を満たしつつ、<u>デマンド運行の導入などにより地域特性やニーズに応じた効率的な運行や運賃負担のサービス水準の適正化を図る。</u></p> <p>整備方針5： 不特定多数の利用者が利用できる地域公共交通として整備する (変更なし)</p> <p>整備方針6： 利用者に一定の負担を求める (変更なし)</p> <p>整備方針7： 交通事業者、市民、行政の協働による地域公共交通の整備・運営を行う (変更なし)</p>	<p>・本格運行に向けた課題が示してあるため、その部分を削除し現行の内容に修正</p>

現行	見直し案	見直し理由等
<p>7. 体系化された地域公共交通網において提供するサービス</p> <p>(1) 乗合輸送サービス</p> <p>①幹線（バス、鉄道で運行） 高山市街地と支所地域、その他の都市を接続。</p> <p>②中心市街地バス（バスで運行） 高山濃飛バスセンターを中心に主要施設を運行。</p> <p>③地域バス（バス、タクシー等で運行） 幹線に接続し地域内各地から高山市街地や他都市に移動可能な運行。</p> <p>(2) 少量輸送サービス 乗合輸送サービスで対応することが著しく非効率な地域における移動手段確保。</p> <p>(3) 乗車や乗り継ぎ等を簡便にするためのサービス</p> <p>①交通結節点の整備 各サービス間の接続をスムーズに行うため、交通結節点を整備。</p> <p>②駅・停留所勢圏の設定 駅や停留所からどこまでの区域をカバーしているかという「勢圏」を設定。</p> <p>8. 体系化された地域公共交通網におけるサービス水準</p> <p>(1) システム（ネットワーク）全体のサービス水準</p> <p>サービス水準1 各地域内の診療所、商業施設、公共施設などへのアクセス整備。市街地への通勤、通学、通院、買物など主要施設へのアクセス整備。</p> <p>サービス水準2 乗り継ぎ利便性の向上や交通結節点の整備。</p> <p>(2) 乗合輸送サービスが確保すべきサービス水準</p> <p>①幹線（バス）のサービス水準 各支所地域から、高山市街地の主要施設に行くことができるよう運行。</p> <p>②中心市街地バスのサービス水準 中心市街地、主要商業施設、病院などを高頻度運行のバスで接続。</p> <p>③地域バスのサービス水準 幹線と接続した高山市街地への移動を担保。地域内の診療所に接続した通院等が可能な運行。</p>	<p>7. 体系化された地域公共交通網において提供するサービス (変更なし)</p> <p>8. 体系化された地域公共交通網におけるサービス水準</p> <p>(1) システム（ネットワーク）全体のサービス水準 (変更なし)</p> <p>(2) 乗合輸送サービスが確保すべきサービス水準 (変更なし)</p> <p>(3) 少量輸送サービスが確保すべきサービス水準 <u>乗合輸送サービスと適切な分担を図りながら、乗合輸送サービスで対応できない部分におけるきめ細かい移動ができるようにする。</u></p>	<p>・法改正によりタクシー、自家用有償運送が担うサービス水準を計画に位置付け</p>

現行	見直し案	見直し理由等
<p>9. 高山市地域公共交通システムの運用</p> <p>各交通事業者が共有すべき一定の運用上のルールを定め、高い安全性をもって運行することを最低条件とする。</p> <p><u>(1) 幹線（バス）運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線に定められたサービス水準を遵守する ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市及び高山市公共交通活性化協議会が連携し、実施する など <p><u>(2) 中心市街地バス運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地バスに定められたサービス水準を遵守する ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市及び高山市公共交通活性化協議会が連携し、実施する など <p><u>(3) 地域バス運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学・通院などの時間帯は幹線（JR 高山本線を含む）との接続を図る ・高山市街地及び他自治体への乗り入れは行わない ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市（各支所）と地域が連携し、高山市公共交通活性化協議会がとりまとめ実施する など <p>10. 地域公共交通利用促進・啓発事業の実施方針</p> <p>地域公共交通に対する市民の理解を深め、地域公共交通を守り育てていくための協力意向を向上させるための取組みを実施。なお、市民や、観光客などが対象。</p> <p>11. 高山市地域公共交通システムの進行管理</p> <p>(1) 進行管理体制と各主体の役割</p> <p>高山市、高山市公共交通活性化協議会ほか、必要な機関において運営・管理。</p>	<p>9. 高山市地域公共交通システムの運用</p> <p>各交通事業者が共有すべき一定の運用上のルールを定め、高い安全性をもって運行することを最低条件とする。</p> <p><u>(1) 乗合輸送サービスの運用上のルール</u></p> <p><u>① 幹線（バス）運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線に定められたサービス水準を遵守する ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市及び高山市公共交通活性化協議会が連携し、実施する など <p><u>② 中心市街地バス運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地バスに定められたサービス水準を遵守する ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市及び高山市公共交通活性化協議会が連携し、実施する など <p><u>③ 地域バス運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学・通院などの時間帯は幹線（JR 高山本線を含む）との接続を図る ・高山市街地及び他自治体への乗り入れは行わない ・運行などの管理・改善は運行主体と高山市（各支所）と地域が連携し、高山市公共交通活性化協議会がとりまとめ実施する など <p><u>(2) 少量輸送サービスの運用上のルール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>少量輸送サービスに定められたサービス水準を遵守する</u> ・<u>運行などの管理・改善は運行主体と高山市及び高山市公共交通活性化協議会が連携し、実施する</u> <p>10. 地域公共交通利用促進・啓発事業の実施方針</p> <p>(変更なし)</p> <p>11. 高山市地域公共交通システムの進行管理</p> <p>(1) 進行管理体制と各主体の役割</p> <p>(変更なし)</p>	<p>・少量輸送サービスのルールを位置付けることにより項目番号を変更</p> <p>・法改正によりタクシー、自家用有償運送が担うサービス水準を計画に位置付け</p>

現行	見直し案	見直し理由等
<p>(2) 高山市地域公共交通システムを運用していく上での各主体の役割</p> <p>①交通事業者の役割 地域公共交通の安全性とサービス水準を保障し、利便性の向上と維持に向けた努力を継続。</p> <p>②市民・地域の役割 地域公共交通の運営に積極的に参画すること及び公共交通を持続可能にさせる維持活動を実施。</p> <p>③行政の役割 市民や交通事業者と積極的に連携し、改善に向けた企画の立案、利用促進策の実施、必要な経費の確保などを行う。</p> <p>(3) 評価・検証・改善の方法</p> <p>①幹線（バス）及び中心市街地バスに関する評価・検証・改善 幹線（バス）・・・「生活環境の質」を確保するという地域公共交通に課せられた役割を考慮した<u>努力</u>目標値を設定、管理。 中心市街地バス・・・便ごとにその役割に応じた目標値を設定、管理。</p> <p>②地域バスに関する評価・検証・改善 便ごとにその役割に応じた目標値を設定、管理。</p> <p>③地域公共交通利用促進・啓発事業に関する評価・検証・改善 事業効果が数値化可能な事業に対して目標値を設定。</p> <p>第2部 高山市地域公共交通総合連携計画</p> <p>1-1 高山市地域公共交通総合連携計画の基本方針</p> <p>(1) 高山市地域公共交通戦略と高山市地域公共交通総合連携計画の基本方針との関係 高山市地域交通戦略に示される地域公共交通整備の目的、指針に<u>準ずる</u></p> <p>1-2. 高山市地域公共交通総合連携計画の目標</p> <p>(1) 地域公共交通整備・運行に関する目標</p> <p>①最低限の「生活環境の質（QOL）」の確保及び多くの人にメリットがある公共交通の整備に関する目標</p>	<p>(2) 高山市地域公共交通システムを運用していく上での各主体の役割 (変更なし)</p> <p>(3) 評価・検証・改善の方法</p> <p>①幹線（バス）及び中心市街地バスに関する評価・検証・改善 幹線（バス）・・・「生活環境の質」を確保するという地域公共交通に課せられた役割を考慮した目標値を設定、管理。 中心市街地バス・・・便ごとにその役割に応じた目標値を設定、管理。</p> <p>②地域バスに関する評価・検証・改善 (変更なし)</p> <p>③<u>タクシー・自家用有償運送に関する評価・検証・改善</u> <u>役割に応じた目標値を設定、管理。</u></p> <p>④地域公共交通利用促進・啓発事業に関する評価・検証・改善 事業効果が数値化可能な事業に対して目標値を設定。</p> <p>第2部 実施計画</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>1-1. <u>実施計画</u>の目標</p> <p>(1) 地域公共交通整備・運行に関する目標 (変更なし)</p>	<p>・他の公共交通との整合を図るため、努力を削除</p> <p>・法改正によりタクシー・自家用有償運送を評価の対象に追加</p> <p>・上記項目追加により現計画の③を④に変更</p> <p>・計画の一本化により高山市地域公共交通総合連携計画を実施計画に変更</p> <p>・計画の一本化により基本計画に方針を位置付けるため削除</p> <p>・計画名の変更による修正</p>

現行	見直し案	見直し理由等								
<p>目標1：地域公共交通システムを利用して通学できるようにする</p> <p>目標2：地域公共交通システムを利用して総合病院に通院する比率を向上させる</p> <p>目標3：地域公共交通システムを利用して高山市街地に通勤する市民の比率を向上させる</p> <p>目標4：地域公共交通システムの利用者を増加させる</p> <p>②少量輸送体制の確立に関する目標</p> <p>目標5：自力で移動可能な市民すべてが、地域公共交通システムを利用できるようにする</p> <p>(2) 利用促進・啓発事業に関する目標</p> <p>目標6：地域公共交通システムに関する認知度を向上させる</p> <p>目標7：地域公共交通システムが必要だと感じている市民の比率を向上させる</p> <p>目標8：公共交通システムの維持に協力意向を有する市民の比率を向上させる</p> <p>目標9：地域公共交通に対する観光客の満足度を向上させる</p> <p>1-3. 高山市地域公共交通総合連携計画の区域 高山市全域</p>	<p>(2) 利用促進・啓発事業に関する目標 (変更なし)</p> <p>1-2. 高山市地域公共交通網形成計画の区域 (変更なし)</p> <p>1-3. 数値目標</p> <p><u>高山市公共交通ネットワークの相互補完による年間利用者数及び、効率的な運行を目指すため自主運行バスにおいては1便あたりの平均利用者数を目標値に定める。目標数値の設定にあたっては、人口は推計では減少となるものの利用促進策等の実施により利用者数を維持していくとともに、増加傾向にある観光客及び高齢者の需要に応えるものとする。</u></p> <p><u>計画は5年であるが、長期的な視点に立って進めることとし、10年後の目標数値を併せて設定する。</u></p> <p><u>なお、公共交通機関ごとの数値目標は、2-1. 地域公共交通機関の運行事業で定める。</u></p> <table border="1" data-bbox="1142 1579 1991 1852"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (H25)</th> <th>中間目標 (H31)</th> <th>目標 (H36)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内公共交通の年間利用者数(路線バス、自主運行バス、タクシー、自家用有償運送)</td> <td>162万人</td> <td>169万人</td> <td>175万人</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)	市内公共交通の年間利用者数(路線バス、自主運行バス、タクシー、自家用有償運送)	162万人	169万人	175万人	<p>・計画名の変更による修正</p> <p>・法改正により具体的な数値目標を新規設定</p> <p>・第八次総合計画の目標値との整合</p>
指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)							
市内公共交通の年間利用者数(路線バス、自主運行バス、タクシー、自家用有償運送)	162万人	169万人	175万人							

現行	見直し案	見直し理由等																																
<p>2-1. 地域公共交通整備・運行事業</p> <p>(1) 幹線（バス）の整備と運行 路線名、運行経路と事業内容 (略) 事業目標：<u>前年度と同じ利用人数を維持する</u></p> <p>(2) まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行 路線名、運行経路と事業内容 (略) 事業目標：<u>前年度より利用者数を増やす</u> <u>観光客の占有率を高める</u></p> <p>(3) のらマイカー（地域バス）の整備と運行 路線名、運行経路と事業内容 (略) 事業目標：<u>1便当たりの利用者人数を1人以上とする</u> 他</p>	<p>2-1. 地域公共交通機関の運行事業</p> <p>(1) 幹線（バス）の運行 路線名、運行経路と事業内容 (変更なし) 事業目標 ・<u>利用促進や利便性の向上による市民利用の維持と観光客の増加により活用を図る。</u></p> <table border="1" data-bbox="1139 506 1991 680"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (H25)</th> <th>中間目標 (H31)</th> <th>目標 (H36)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数</td> <td>64.3万人</td> <td>67.2万人</td> <td>69.5万人</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) まちなみバス（中心市街地バス）の運行 路線名、運行経路と事業内容 (略) 事業目標 ・<u>中心市街地活性化のため、公共交通と商店街事業者がタイアップした事業など地域活性化のニーズに応じた活用を図る。</u> ・<u>利用促進や利便性の向上による市民利用の維持と観光客の増加により活用を図る。</u></p> <table border="1" data-bbox="1139 1083 1991 1266"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (H25)</th> <th>中間目標 (H31)</th> <th>目標 (H36)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数</td> <td>3.8万人</td> <td>4.3万人</td> <td>5.0万人</td> </tr> <tr> <td>平均利用者数(1便あたり)</td> <td>5.3人</td> <td>6人</td> <td>7人</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) のらマイカー（地域バス）の運行 路線名、運行経路と事業内容 (略) 事業目標 ・<u>市全域における公共交通の維持を図りつつも、地域特性やニーズに応じ運行形態の見直しにより活用を図る。</u></p> <table border="1" data-bbox="1139 1581 1991 1764"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (H25)</th> <th>中間目標 (H31)</th> <th>目標 (H36)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数</td> <td>13.5万人</td> <td>13.5万人</td> <td>13.5万人</td> </tr> <tr> <td>平均利用者数(1便あたり)</td> <td>4.0人</td> <td>5人</td> <td>5人</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)	年間利用者数	64.3万人	67.2万人	69.5万人	指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)	年間利用者数	3.8万人	4.3万人	5.0万人	平均利用者数(1便あたり)	5.3人	6人	7人	指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)	年間利用者数	13.5万人	13.5万人	13.5万人	平均利用者数(1便あたり)	4.0人	5人	5人	<ul style="list-style-type: none"> ・第八次総合計画の目標値との整合 ・主な路線について目標値を設定 <ul style="list-style-type: none"> ・第八次総合計画の目標値との整合 ・目標値を設定 ・中心市街地活性化基本計画と整合 <ul style="list-style-type: none"> ・第八次総合計画の目標値との整合 ・主な路線について目標値を設定
指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)																															
年間利用者数	64.3万人	67.2万人	69.5万人																															
指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)																															
年間利用者数	3.8万人	4.3万人	5.0万人																															
平均利用者数(1便あたり)	5.3人	6人	7人																															
指標名	現状値 (H25)	中間目標 (H31)	目標 (H36)																															
年間利用者数	13.5万人	13.5万人	13.5万人																															
平均利用者数(1便あたり)	4.0人	5人	5人																															

現行	見直し案	見直し理由等								
<p>(4) 少量輸送体制の確立 公共交通により移動手段を確保することが著しく非効率な地域においては、<u>地域公共交通とは別の方法による移動手段の確保を検討する。</u></p> <p>(5) 交通結節点の整備 幹線バス、まちなみバス（中心市街地バス）、のらマイカー（地域バス）の結節点の整備（待合所の確保、ベンチの設置など）</p> <p>(6) ネットワークの体系化に関する事業 乗り継ぎに配慮したダイヤの配慮、市民乗車パスによる利用促進</p> <p>(7) 地域公共交通の観光利用に関する検討事業</p> <p>2-2. 利用促進・啓発事業 各種事業主体による利用促進策の事業内容について設定</p> <p>2-3. 評価・検証の実施 (1) 評価・検証の実施 計画の推進及び評価・検証は、高山市公共交通活性化協議会が主体となつて行う。評価・検証を行ったうえでの路線の見直しについては、住民・地域参加で継続的に実施していく。 (2) 継続的な市民参加の仕組みづくりの実施 地域公共交通システムを交通事業者、市民、行政の三者で協働して、守り、育てていくために、地域公共交通について考えてもらう機会を創出していく。</p>	<p>(4) 少量輸送体制の確立 公共交通により移動手段を確保することが著しく非効率な地域においては、<u>少量輸送体制による移動手段の確保を検討する。</u></p> <p><u>事業目標</u> <u>・タクシー及び自家用有償運送は、今後増加傾向にある観光客、高齢者等のニーズに対応できるようにサービスを相互に補完していくことにより活用を図る。</u></p> <table border="1" data-bbox="1142 504 1988 724"> <thead> <tr> <th>指 標 名</th> <th>現 状 値 (H 2 5)</th> <th>中間目標 (H 3 1)</th> <th>目 標 (H 3 6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>タクシー及び自家用有償運送の年間利用者数</td> <td>80.3 万人</td> <td>84.0 万人</td> <td>87.0 万人</td> </tr> </tbody> </table> <p>(5) 交通結節点の整備 (変更なし)</p> <p>(6) ネットワークの体系化に関する事業 (変更なし)</p> <p>(7) 地域公共交通の観光利用に関する検討事業 (変更なし)</p> <p>2-2. 利用促進・啓発事業 (変更なし)</p> <p>2-3. 評価・検証の実施 (変更なし)</p>	指 標 名	現 状 値 (H 2 5)	中間目標 (H 3 1)	目 標 (H 3 6)	タクシー及び自家用有償運送の年間利用者数	80.3 万人	84.0 万人	87.0 万人	<ul style="list-style-type: none"> ・第八次総合計画の目標値、施策概要との整合 ・法改正によりタクシー、自家用有償運送が公共交通に位置づけられることによる修正 ・老人福祉計画と整合
指 標 名	現 状 値 (H 2 5)	中間目標 (H 3 1)	目 標 (H 3 6)							
タクシー及び自家用有償運送の年間利用者数	80.3 万人	84.0 万人	87.0 万人							