

高山市地域公共交通戦略

高山市地域公共交通総合連携計画

目 次

第1部	高山市地域公共交通戦略.....	1
第1章	はじめに.....	1
1-1	高山市地域公共交通戦略策定の背景とその意義.....	1
1-2	高山市地域公共交通戦略の範囲.....	3
第2章	高山市地域公共交通戦略等策定にかかる調査結果の概要.....	5
2-1	地域概況.....	5
2-2	公共交通の運行状況.....	6
2-3	市民の移動実態及び公共交通に対する意識.....	7
2-4	観光動向.....	8
第3章	地域公共交通の整備の目的.....	9
3-1	地域公共交通の使命.....	9
3-2	持続性の担保のために解決すべき課題.....	11
3-3	高山市地域公共交通戦略の指針.....	12
第4章	高山市地域公共交通システム.....	15
4-1	高山市地域公共交通システムの概要.....	15
4-2	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.....	18
4-3	体系化された地域公共交通網におけるサービス水準.....	19
4-4	高山市地域公共交通システムの運用.....	20
4-5	地域公共交通利用促進・啓発事業の実施方針.....	20
4-6	高山市地域公共交通システムの進行管理.....	22
第2部	高山市地域公共交通総合連携計画.....	26
第1章	高山市地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方.....	26
1-1	高山市地域公共交通総合連携計画の基本方針.....	26
1-2	高山市地域公共交通総合連携計画の目標.....	27
1-3	高山市地域公共交通総合連携計画の区域.....	28
第2章	事業及びその実施主体.....	29
2-1	地域公共交通整備・運行事業.....	31
2-2	利用促進・啓発事業.....	46

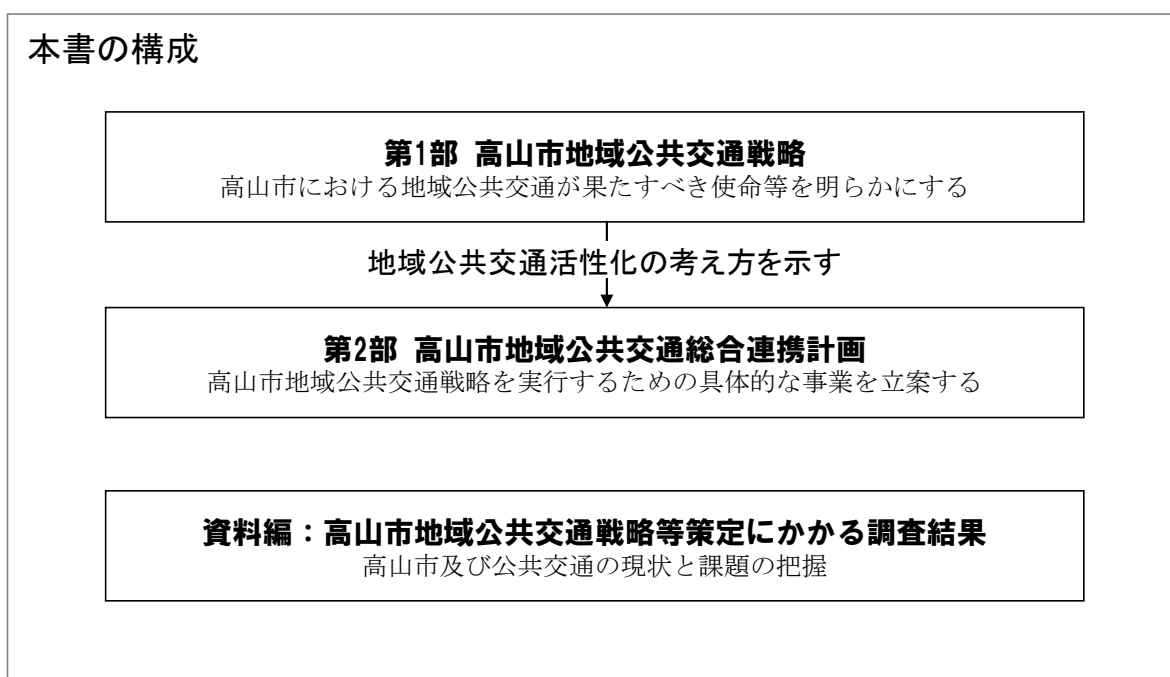
2-3	進行管理事業	48
第3章	計画の期間と事業実施スケジュール	49
資料編	高山市地域公共交通戦略等策定にかかる調査結果	50
第4章	高山市の公共交通を取り巻く環境と公共交通の運行状況	50
4-1	地域概況	50
4-2	高山市の公共交通の運行状況	57
第5章	市民の移動実態及び公共交通に対する意識	75
5-1	調査の概要	75
5-2	市民の移動実態	76
5-3	市民の公共交通に対する意識	85
5-4	調査結果のまとめ	88
5-5	公共交通を整備する上で考慮すべきこと	89
第6章	観光客の動向と公共交通の観光利用	90
6-1	観光客の動向	90
6-2	観光客の公共交通利用における課題	94
卷末資料		

本書の構成

本書は3部で構成される。

第1部は、高山市において地域公共交通を整備する目的、方針及びそれらを実現するために構築する「高山市地域公共交通システム」の概要を示す「高山市地域公共交通戦略」、第2部は、高山市地域公共交通システムを構築するにあたり実施する事業を示す「高山市地域公共交通総合連携計画」、そして最後に資料編として、「高山市地域公共交通戦略等策定にかかる調査結果」をまとめ、高山市地域公共交通戦略及び高山市地域公共交通総合連携計画における「地域公共交通の整備の目的」「高山市地域公共交通戦略の指針」「整備方針」「整備水準」「乗合輸送サービスが確保すべきサービス水準」「高山市地域公共交通システムの進行管理」等の根拠資料とした。

以下に、本書の構成を示す。



第 1 部

高山市地域公共交通戦略

第1部 高山市地域公共交通戦略

第1章 はじめに

1-1 高山市地域公共交通戦略策定の背景とその意義

自家用車の普及に伴い、路線バス、鉄道などの地域公共交通の利便性が低い地方部において、地域公共交通を利用しない生活が一般化した。その結果、地域公共交通事業の採算は悪化し、路線バスの廃止が進むなど、衰退が著しい。

地域公共交通の衰退は移動制約者（※1）の移動可能性（モビリティ）を低下させる。移動制約者は移動上の制約を受け、通学できない、通院できないなど、生活上の選択肢を制限せざるを得ない可能性がある。つまり、地域公共交通の衰退は、市民の「生活環境の質（QOL）」を低下させる。今後、高齢化が進むに従って、移動制約者の増加が予測される。高齢化社会を見据え、移動制約者の「生活環境の質（QOL）」を低下させないために、地域公共交通の必要性は高い。地域公共交通は地域社会を持続するための重要な社会資本である。

また、環境負荷を低減する地域づくりが求められており、二酸化炭素などの排出を抑制できる公共交通の果たすべき役割は大きい。

一方で、この重要な公共交通を誰が担うかという大きな課題の解消も避けて通ることができない。

これまで公共交通は民間交通事業者が担ってきたが、現在、多くのバス・鉄道路線は赤字であり、公共交通事業は営利事業として成立しなくなっている。

社会資本である公共交通の営利性が低下しつつあることを考えると、その整備・維持を民間の交通事業者だけに頼るのではなく、行政や市民も一定の役割を担い、これからの社会に適応した新しい公共交通を構築していく必要がある。

これらの課題は全国的に共通であるが、高山市においては特に顕著といえる。

高山市は、平成17年2月1日に旧高山市を中心に、丹生川村、清見村、荘川村、宮村、久々野町、朝日村、高根村、国府町、上宝村の周辺9町村を編入合併して誕生した、日本で面積が最も大きい自治体である。その面積の広さゆえに移動にかかる制約も大きく、市民の多くは利便性の高い自家用車に依存している。地域公共交通の利用者数の減少に伴い、路線バスが赤字になることで運行本数が減少し、移動制約者の「生活環境の質（QOL）」が低下するという深刻な問題が生じている。

さらに高山市では全国平均に比べ高齢化が著しく、人口減少も進んでいる。この傾向は今後も続き、高齢者をはじめとする移動制約者の増加が推測されるため、移動制約者の「生活環境の質（QOL）」を低下させない取組みがますます必要となっている。

一方、合併前の旧市町村単位でバスの運行形態が様々であり、その結果、運行の非効率さや住民の移動ニーズに応えられないなどの課題が生じていた。このことは、これまでの公共交通政策において、公共交通サービスと通じて市民の何を保障するかという観点が明確でなかったことを示しており、これらを改善し、市民に対し地域公共交通を通じていかなるサービスを提供するかを明確に

※1 自力で移動できる者のうち、自分自身が自由に使える交通手段を持たない者と定義する。具体的には自動車、バイク・原付及びそれに準ずる交通手段を持たない者である。また、移動制約者でない者を非不便者と定義する。

し、全市的な観点から高山市の地域公共交通がネットワークとして機能し、利便性が高まるような公共交通の再編を行う必要がある。

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、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。

なお、本戦略の立案及び高山市地域総合公共交通連携計画の策定にあたっては、高山市、道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、公共交通利用者等関係団体、学識経験者で構成する「高山市公共交通活性化協議会(※2)」を設立し、関係機関と合意形成を図るとともに、地域に適した公共交通体系を構築するため、市民ワークグループを組織し、市民に意見を聞きながら策定作業を進めた。

※2 委員名簿に関しては巻末資料を参照のこと

1-2 高山市地域公共交通戦略の範囲

(1) 地域公共交通の定義

本戦略において「地域公共交通」とは、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を指すものとする。その対象者は地域住民(※3)及び観光客とする。自力で移動することが困難な者に対する移動支援は地域公共交通機関により担保しないが、本戦略には含まれる。

(2) 地域公共交通機関の定義

地域公共交通の担い手となる公共交通機関を整理する。

- ・ バス

バスは地域内及び各支所地域と高山市街地などへ移動を担う。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。

- ・ 鉄道（JR高山本線）

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。

- ・ タクシー

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などに対応し、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。

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端末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端末交通自体については、本戦略の対象外とする。

※3 地域住民には、高山市民だけでなく市外の住民も含まれる。

(3) 戦略の範囲

本戦略は高山市の地域公共交通に関する長期を展望した基本計画であり、自立した生活を送ることができる地域住民を対象とした地域公共交通（生活交通）、観光客を対象とした地域公共交通、自力で移動することが困難な者を対象とした移動支援、これらすべてを包括するものである。

生活交通及び観光客を対象とした地域公共交通の具体的・短期的な事業は、高山市地域公共交通総合連携計画（第2部）に基づき実施する。自力で移動が困難な者を対象とした移動支援に関する事業は、関連計画に基づき実施する。

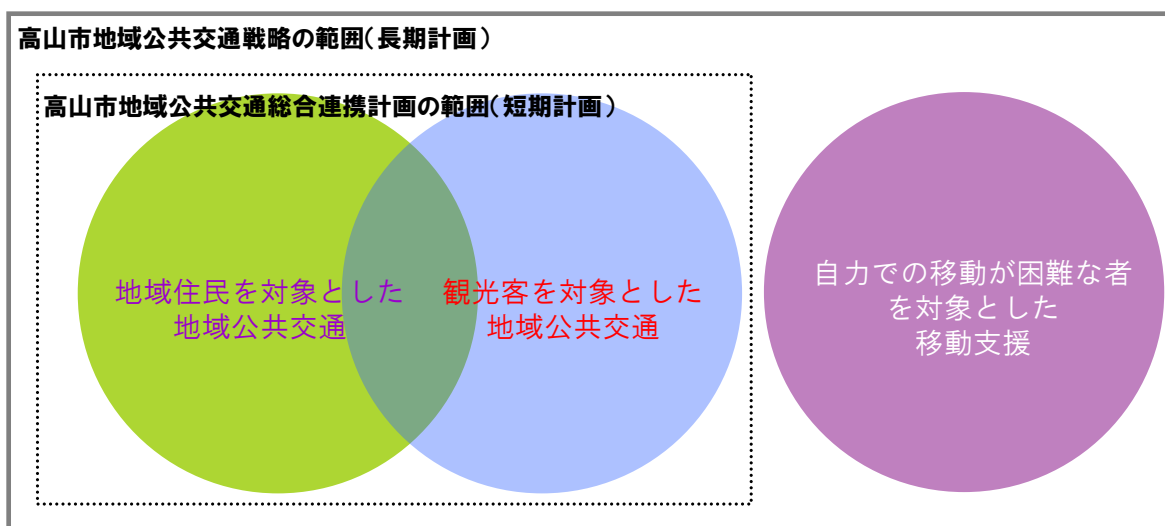


図 1-1 高山市地域公共交通戦略の範囲

(4) 戦略の期間

本戦略の期間は、高山市第七次総合計画後期計画の計画期間にあわせて、平成 22 年度から平成 26 年度の 5 年間とし、必要に応じて随時見直すものとする。

第2章 高山市地域公共交通戦略等策定にかかる調査結果の概要

本戦略を策定するにあたって実施した、基礎調査、市民の移動実態を把握するための調査、観光客の動向を把握するための調査などの各種調査結果の概要を示す。調査結果は、本戦略の指針や地域公共交通の整備方針・サービス水準等の設定に活用した。実施した調査項目と高山市地域公共交通戦略の関係性を、図 2-1 に示す。

なお、本章では各種調査結果の概要のみを示し、詳細については「資料編：高山市地域公共交通戦略等策定にかかる調査結果」に示す。

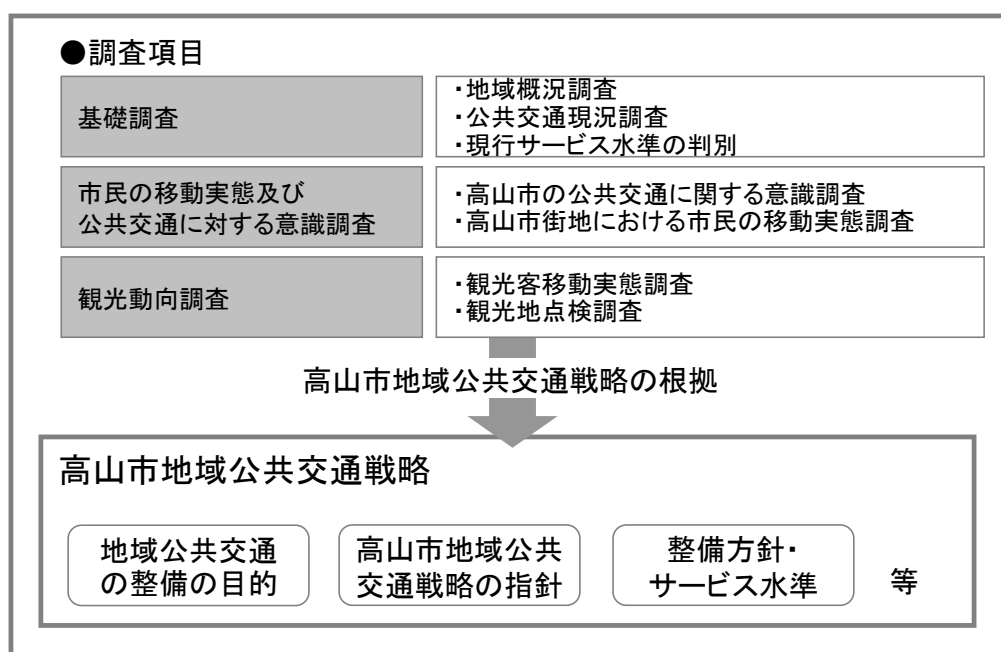


図 2-1 各種調査結果と高山市地域公共交通戦略の関係

2-1 地域概況

高山市は広大な面積を有し、標高差も大きいことから、高山市街地に接している一部の地域を除き、移動にあたっては自家用車もしくは公共交通に頼らざるを得ない地域といえる。さらに、豪雪地帯（一部は特別豪雪地帯）であることから、冬期においては積雪のため、徒歩や自転車での移動が困難であることが多く、移動制約者にとっては公共交通が必要不可欠な地域といえる。

人口の多くは高山市街地に集中している。また、旧町村の中心部であった各支所付近にも人口の集中がやや見られる。特に、丹生川・一之宮・久々野・国府地域などの高山地域に近い支所付近に人口の集中が見られる。その他、谷筋沿いに人口の分布が見られる。このように、広大な市域に広く人口が分布しているため、公共交通の維持に多くの経費を必要とする地域といえる。

人口の推移は微減傾向にあり、人口構造は、年少人口、生産年齢人口は緩やかに減少傾向、老年人口は微増している。今後、高齢者の増加とともに移動制約者が増加することが予測され、公共交通の必要性が高まると考えられる。

表 2-1 地域概況

項目	現状
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 面積が広く、標高差が大きい 可住地面積が小さい 冬期間の降雪量が多い
人口	<ul style="list-style-type: none"> 全人口の約 7 割が高山地域に居住している 支所地域においては、支所付近に人口の集中がやや見られるが、その他の地域においては、薄く広く人口が分布している 人口は減少傾向、高齢化率は年々上昇している
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 高校や総合病院、大規模商業施設が高山地域に集中している 各支所地域には診療所や JA などの小規模商業施設が整備されている
財政	<ul style="list-style-type: none"> 高山市の財政規模は縮小傾向にある。

2-2 公共交通の運行状況

高山市には平成 22 年 1 月現在、東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東海」という。）が運行する JR 高山本線、濃飛乗合自動車株式会社（以下、「濃飛バス」という。）及び岐阜乗合自動車株式会社（以下、「岐阜バス」という。）が運行する路線バス、高山市が運行する高山市自主運行バス、高山市地域福祉バスが存在している。多数の公共交通が存在しているため、交通空白地帯は少ない。

しかし、公共交通機関同士の接続が十分に確保されていないことや、路線バスにおいては運行ルールや運賃体系が異なっていることなどの課題がある。これらが原因となり、通学、通院、買物、通勤といった日常生活を送る上で必要となる基本的な移動を公共交通で対応することができない地域が存在するなど、サービス水準に格差が存在している。

一方、公共交通の利用者は少ない。アンケート調査では 8 割以上の市民が 1 ヶ月間で 1 回も公共交通を利用しておらず、家族送迎を含めた自家用車に依存した生活スタイルが主流である。

利用者が少ないことから、高山市内を運行する路線バスのほとんどが赤字であり、公共交通の運行が営利事業としては成り立たなくなりつつある。

また、高山市の公共交通に関連する財政支出は増加している。高山市の財政規模が縮小傾向にあることを考えると、増え続ける財政負担を何らかの方法で抑制していく必要があるといえる。

表 2-2 公共交通の運行状況

項目	現状
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ● 高山市が運行しているバスは、運行ルールや運賃が全市的に統一されていない ● 濃飛バス、岐阜バス、高山市が運行しているバスの間に重複が見られ、非効率である ● 交通空白地帯は少ない ● 公共交通機関が連携しておらず、円滑な乗り継ぎができない
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者数は全体として減少傾向にある。 ● 最も重要な移動に公共交通を利用している市民は 10%程度しかいない ● 市民の大部分が 1ヶ月間で 1回も公共交通を利用していない
公共交通の事業収支	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活路線系のバスはほとんどの路線が赤字である ● 公共交通の維持にかかる高山市の財政支出は増加している
サービス水準の地域格差	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通で、通勤、通学、通院、買物ができない地域がある ● 公共交通で、通勤、通学、通院、買物できる地域でも、提供されているサービス水準に格差がある

2-3 市民の移動実態及び公共交通に対する意識

高山市における移動制約者は 23.2%である。

市民の移動先としては高山市街地が多く、移動目的は、通学、通勤、通院、買物など様々である。高山市街地における目的施設は、高山駅／高山バスセンターを中心に 3km 圏内に広がっている。通学では、高山市街地の高等学校、通院では久美愛厚生病院、高山赤十字病院などの総合病院の他、個人医院も見られる。通勤の多くは高山市街地に散在する一般事業所、買物は、特定の商業施設と中心市街地に行く傾向にある。一方、各支所地域内の移動も一定量認められ、通院や買物などが主な移動目的となっている。

公共交通が置かれている現状（利用者の減少、赤字運行、路線バスへの税金投入）を把握している市民は少ない。また、公共交通を維持していくために市民と行政と協力すべきと考えている市民が比較的多い。

表 2-3 市民の移動実態及び公共交通に対する意識

項目	現状
市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> 市民の 23.2%が移動制約者 移動制約者は女性が多く、10 代または 70 代以上が多い 市民の最も重要な移動目的は、通勤、通院、買物、通学である 最も重要な移動先は、多くの地域で高山市街地であり、地域内での移動も一定量見られた 高山市街地では、高山バスセンターを中心に、半径 3km 圏内が主要な移動目的地である
市民の公共交通に対する意識	<ul style="list-style-type: none"> 多くの市民が、「市民と行政で検討しながら維持すればよい」と考えており、協働による公共交通維持を望んでいる 公共交通の利用者減、赤字運行、路線バスへの税金投入など、公共交通が置かれた現状を把握している市民は少ない 市民の多くは、条件が整えば公共交通を利用すると考えている 利用の条件として「時間帯があうこと」「目的地付近まで運行すること」「運賃が安いこと」があげられた

2-4 観光動向

高山市は、年間 420 万人の観光客が訪れる観光都市である。

観光客の高山市までの移動手段は自家用車が約 47%、鉄道が約 37%である。高山市内の移動では徒歩が約 50%、自家用車約 26%となっており、公共交通の利用者は約 16%（路線バス+タクシー）である。しかし、観光客の入り込みが多い観光施設は、高山市街地と支所地域に分散しており、観光客の多くは、日帰りないし 1 泊の短期滞在が多いため、分散する観光施設を効率良く移動できる公共交通の整備によって、観光客の公共交通利用を促進できる可能性がある。また、高齢層の観光客が多いため、自家用車を運転できなくても円滑に移動できる交通機関、あるいは市街地内の近距離であっても、効果的に移動できる交通機関の整備が有効といえる。さらに、外国人観光客の急増も特徴的な事項であるため、きめ細かい案内表示や、交通機関の明解性なども重要な要素となっていくと考えられる。

表 2-4 観光動向

項目	現状
観光客数	<ul style="list-style-type: none"> 年間 420 万人が訪れる
観光客の移動手段	<ul style="list-style-type: none"> 高山市までは、自家用車が約 5 割、鉄道が約 4 割 高山市内では、徒歩または自家用車
観光客の観光行動	<ul style="list-style-type: none"> 観光客は日帰りないし 1 泊の短期滞在が多く、観光の目的地は、高山市街地及び支所地域に分散している
観光客の特性	<ul style="list-style-type: none"> 50 代以上が観光客の約 5 割を占める 外国人観光客の急増が見られる

第3章 地域公共交通の整備の目的

地域公共交通を整備する目的は、地域公共交通の使命を果たすこと及び地域公共交通の持続性を担保することである。この目的の達成を通じて「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、本戦略の最終目標とする。

本章では、地域公共交通を整備する目的となる、その使命を定義し、併せて解決すべき課題を明らかにする。

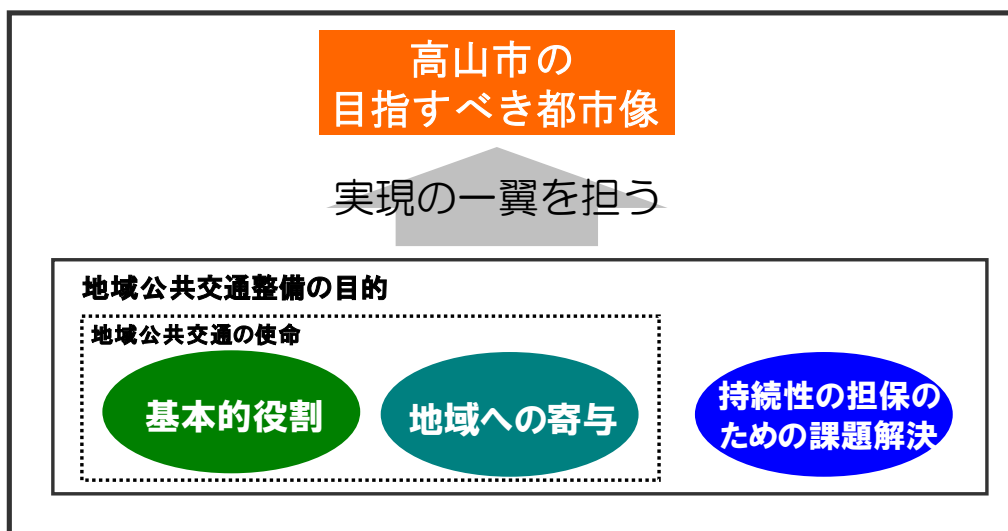


図 3-1 地域公共交通の整備と高山市が目指すべき都市像との関係

3-1 地域公共交通の使命

地域公共交通の使命は、地域公共交通の最も重要で基本的な役割を果たすことと、高山市の地域づくりに寄与することである。

(1) 地域公共交通の基本的な役割

地域公共交通は、市民の自立した生活を支える社会基盤のひとつである。市民が自立した生活を送る上で必要となる「最低限の活動」を行うにあたり発生する「移動」を、実行できる環境を提供することが、地域公共交通の最も重要で基本的な役割である。

よって、本戦略において整備する地域公共交通は、この基本的な役割を果たすことを第一に設計する。

■高山市における地域公共交通の基本的な役割

市民が自立した生活を送る上で必要となる「移動」を実行できる環境を提供する

(2) 地域づくりに対する寄与

地域公共交通は、その基本的な役割を担うだけでなく、地域の住みやすさや活性化に寄与することも求められている。

高山市においては、合併地域間の交流を促す基盤として、新しい高山市の一体化に寄与することなどに加え、高山市第七次総合計画に示される「やさしさ」、「すみよさ」、「にぎわい」、「ゆたかさ」の実現など地域づくり全般に寄与しなければならない。また、そのような地域公共交通を、誰もが「自由」に、「簡単」に、「安全」に、「快適」に利用することができるように、ユニバーサルデザイン(※4)の視点を踏まえて整備する必要がある。

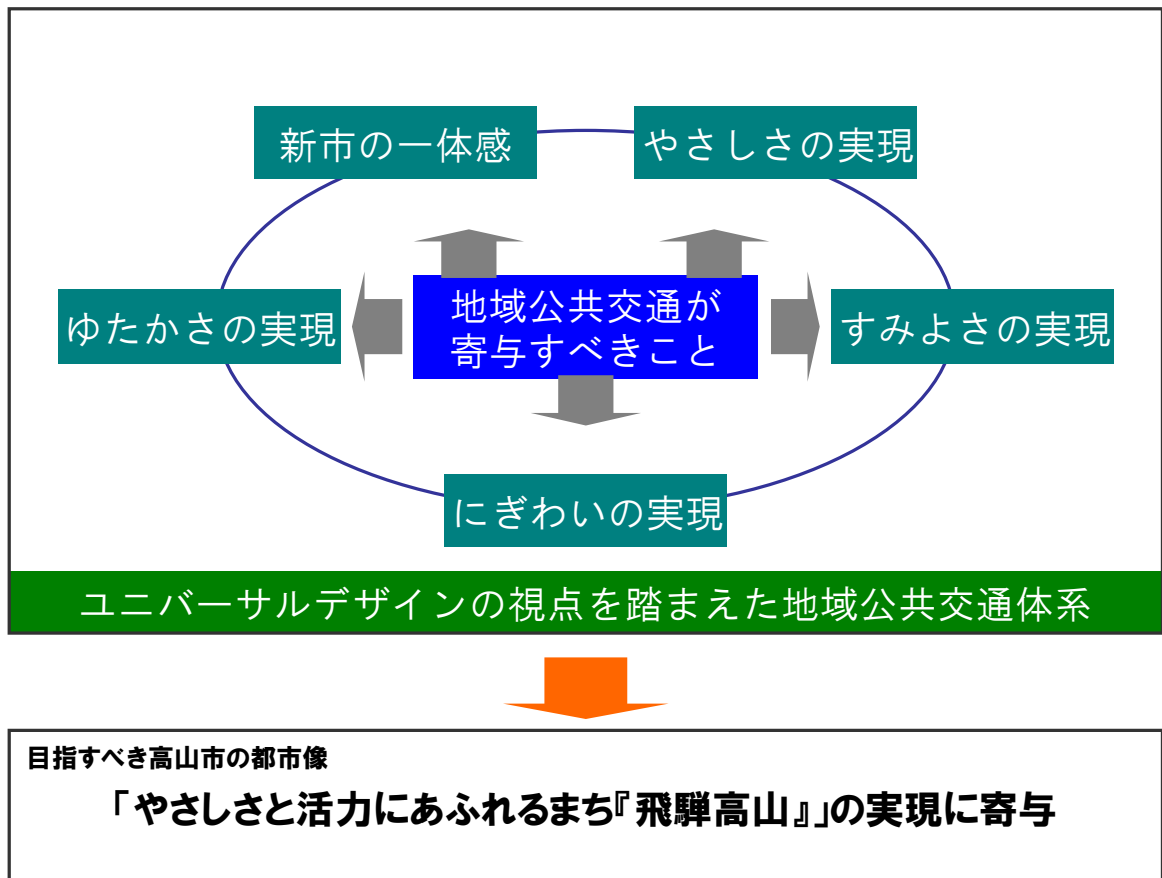


図 3-2 地域公共交通が地域づくりに対し寄与すべきこと

※4 できる限りすべての人が使えるように製品や環境をデザインすること。本戦略では、市民も観光客（いずれも自力で移動できない人を含む）も、自由に、簡単に、安全に、快適に利用することができる地域公共交通を整備することを意味する。

3-2 持続性の担保のために解決すべき課題

地域公共交通の基本的な役割を果たし、地域づくりに対する寄与をするためには、持続的に発展できるよう整備を行う必要がある。しかし、現行の公共交通は、弱体化の一途をたどっており、持続性を担保できていない。

以下に、高山市の公共交通を弱体化させる要因をまとめ、持続的に発展できる地域公共交通を整備するために、解決すべき課題を明確化する。

(1) 利用者の減少

高山市では、濃飛バス、岐阜バスが生活路線バスを運行しているが、利用者の長期的な減少により、ほとんどの路線が赤字という厳しい状況にある。高山市自主運行バスについても同様の状況にある。

また、JR高山本線、タクシーに関しても利用者数は減少傾向にあり、公共交通全体が弱体化している。

(2) 非効率な運行やサービス水準の地域格差が存在

高山市では、濃飛バス、岐阜バスの他、高山市自主運行バスについては有料のものと支所地域を運行する無料の高山市地域福祉バスが運行しており、互いの重複、競合により非効率な運行となっているとともに、公共交通がネットワーク化していない。また、合併前の旧市町村で運行していたバスの体制を合併後も継承しているため、地域によって運行・運賃体系に差が生じている。

このように、市内の地域公共交通はネットワークの体をなしておらず、高山市の一体化を阻害している。

(3) 財政支出の増加

利用者の減少により交通事業者が公共交通事業から撤退するようになったため、それをカバーするための高山市の公共交通関連の財政支出は増加の一途をたどっており、大きな負担を強いられている。利用者の減少が今後も続けば、交通事業者による公共交通の運営がさらに困難となり、高山市のさらなる財政負担の増加が予測される。

(4) まとめ

自家用車に過度に依存した社会は公共交通の弱体化をまねいた。公共交通の弱体化は自家用車への依存をさらに高め、公共交通にさらなる弱体化をもたらす。このことは、高山市の財政支出を増加させる結果となる。高山市の財政規模が縮小するなか、公共交通に対する負担がとめどなく増加していけば、他の政策運営に影響を与えることは必至である。しかし、公共交通への負担を単純に抑制すれば、移動制約者の「生活環境の質（QOL）」は大きく低下してしまう。

現状を放置すれば公共交通はさらに弱体化していくことが予測されるため、民間公共交通事業者と協力し、公共交通の弱体化を食い止め、限られた財源のなかで地域公共交通としての適正なサービスを確保できる仕組みづくりが求められている。

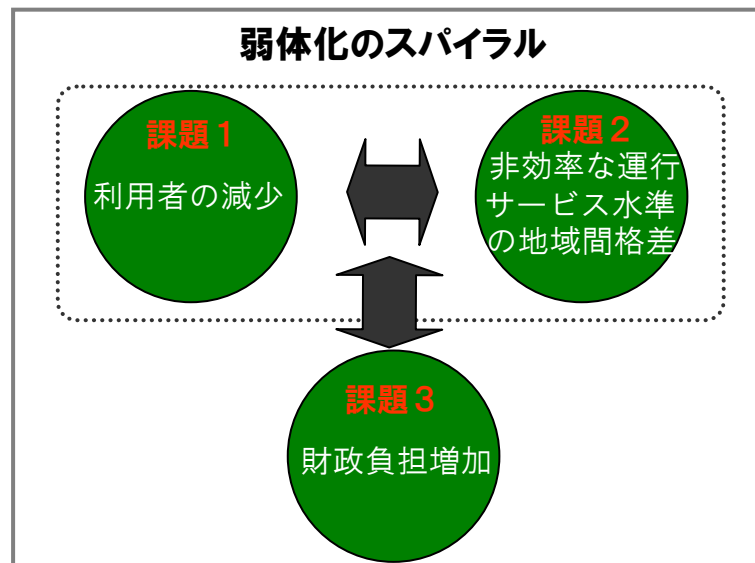


図 3-3 高山市の公共交通が置かれている課題

3-3 高山市地域公共交通戦略の指針

本戦略は、地域公共交通を社会資本であるとする。社会資本である以上、不特定多数の人々に利用され、将来にわたり継続的に存在していかなければならないものといえる。よって、本戦略に基づき整備する地域公共交通は、その持続性・自立性を確保することを前提として、以下の各指針に従って整備を進める。

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

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。

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。

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

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。

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。

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、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。

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。

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、福祉有償運送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。

指針 1 の「最低限の『生活環境の質（QOL）』」を確保できる地域公共交通を、以下の通り定義する。

「最低限の『生活環境の質（QOL）』」の確保とは、自力で移動可能なすべての市民が地域公共交通で生活圏における通勤、通学、通院、買物を可能にすること

指針 1 から 5 を実現するために、高山市を運行する公共交通のネットワーク化と運行ルールの一を図る。また、この状態を維持していくために、交通事業者をはじめ、市民、行政が協働で管理をしていくための仕組みをつくり、それを「高山市地域公共交通システム」と名づける。

指針 6 に関しては、関連計画に基づき、事業を実施する。

やさしさと活力にあふれるまち「飛騨高山」

実現の一翼を担う

地域公共交通整備の目的

地域公共交通の使命

・基本的役割

自立した生活を送る上で必要な
移動ができる環境の提供

・地域への寄与

・すみよさ ・やさしさ
・新市の一体感
・ゆたかさ ・にぎわい

・持続性の担保のために
解決すべき課題

・利用者の減少
・非効率・サービス格差
・財政支出増加

目的達成のための指針

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

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

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

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

指針5 効率的で低コストな地域公共交通を整備します

高山市地域公共交通システムの構築

図 3-4 地域公共交通整備の目的と指針

第4章 高山市地域公共交通システム

4-1 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

高山市地域公共交通システムとは、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を意味している。具体的には、各公共交通機関を幹線、地域バス、中心市街地バスなどに階層化し、それぞれの役割を付与し、ネットワーク化（体系化）すること、及び体系化された公共交通に対し、統一的な運行ルールを設定し、実践することである。また、地域公共交通に対する理解者・協力者を増加させるために実施する施策（利用促進策や維持・管理への協力を促す施策）も高山市地域公共交通システムに含まれる。

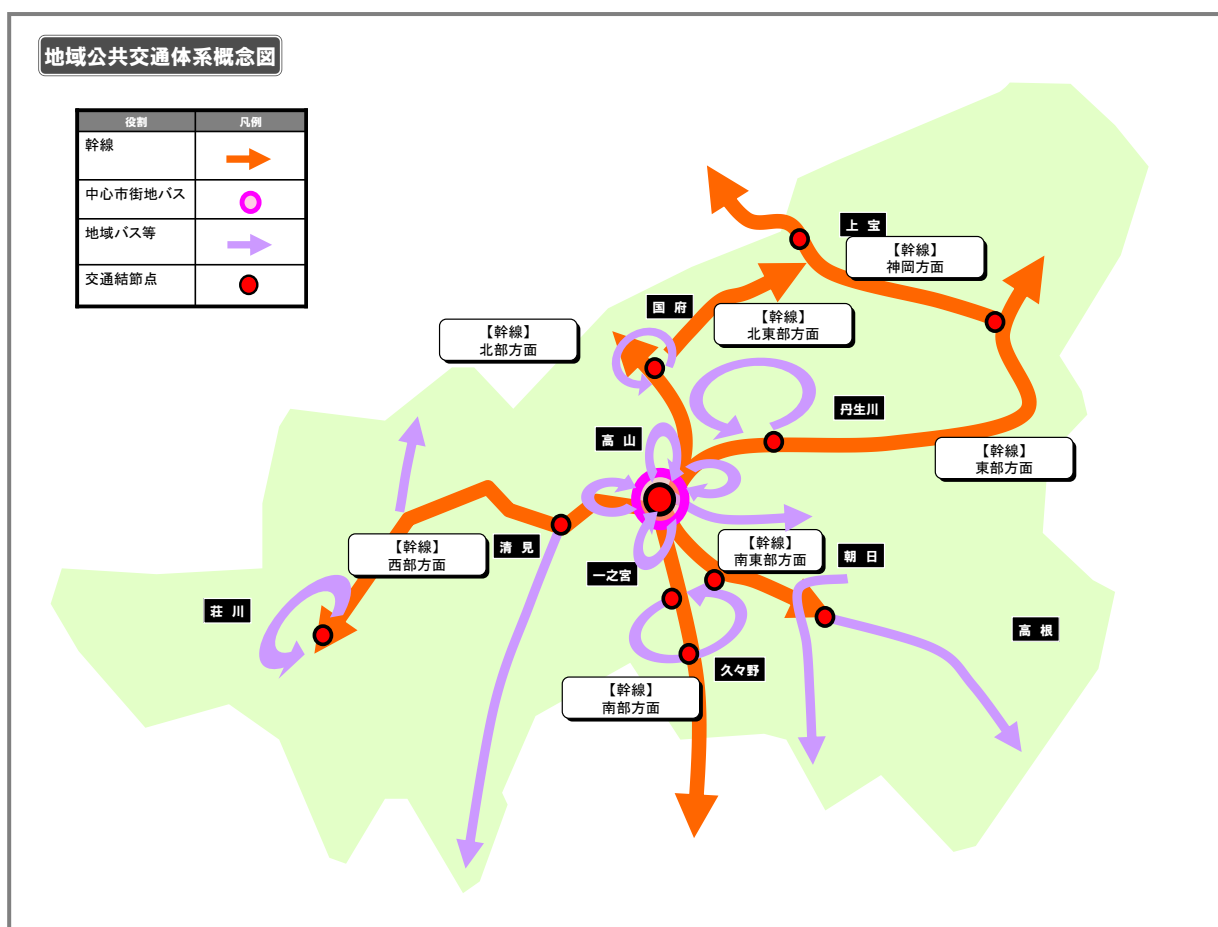


図 4-1 高山市地域公共交通体系化の概念図

(2) 高山市地域公共交通システムの構成要素

高山市地域公共交通システムは、3つの要素で構成される。

1つ目はシステムの基盤（ハード）に相当する体系化された地域公共交通網である。地域公共交通の体系化とは、運行する公共交通機関ごとに役割を設定するとともに、その役割や必要性に応じて公共交通機関同士を接続させることである。

2つ目は地域公共交通を運営するにあたっての統一的なルール（ソフト）に相当する。具体的には運行上のルールや公共交通機関の役割ごとに提供されるサービス水準を意味する。

3つ目は地域公共交通に対する理解者・協力者を増加させるための「地域公共交通利用促進・啓発施策(※5)」である。この施策は、市民に対する、地域公共交通情報の提供や過度の自家用車利用を抑制するために実施する事業などで構成させる。

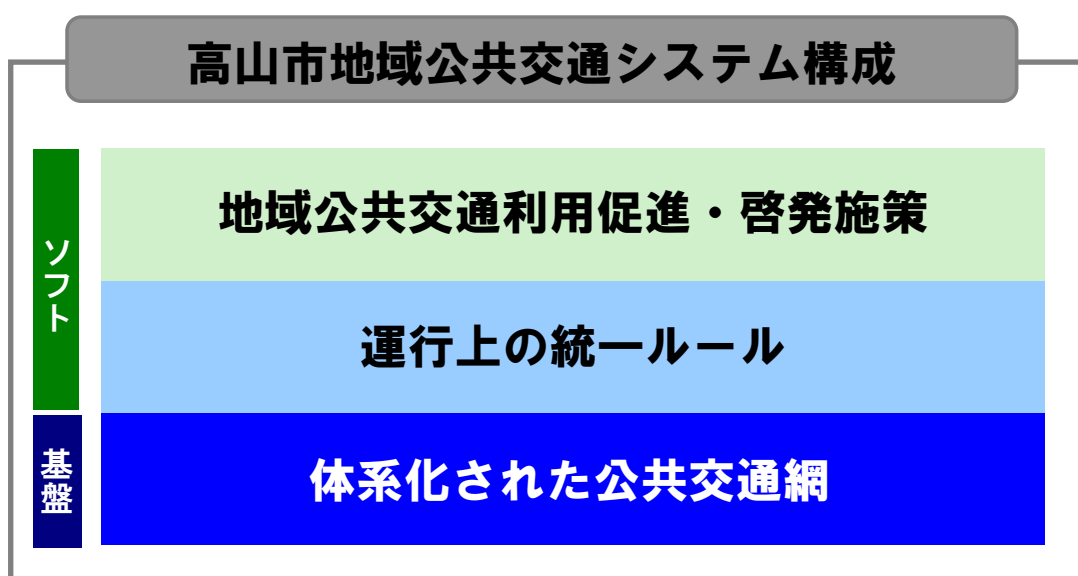


図 4-2 高山市地域公共交通システムの構成要素

※5 一般的にモビリティマネジメントと呼ばれる施策。公共交通の利用促進を目的に、自家用車利用に対する意識や行動の変化を促す取り組みなど

(3) 高山市地域公共交通システムの整備方針

本戦略の指針に従い、高山市地域公共交通システムを構築する上での整備方針をまとめる。なお、高山市地域公共交通システムの構築にあたっては、市民アンケート及び市民ワークグループなどで把握した市民の移動ニーズを満たす運行経路、運行形態などを整備する。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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

地域公共交通の整備・運営は、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（適材適所）、地域で地域公共交通を守り育てていく（一所懸命）ことを基本とする。

4-2 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

高山市地域公共交通システムの基盤となる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を示す。

(1) 乗合輸送サービス

① 幹線（バス、鉄道で運行）

市民の主要な移動先となる高山市街地と支所地域、その他の都市を接続する役割を持つ。

幹線は不特定多数が利用する性格であることから、一定量の移動需要に対応できること、なるべく短時間で支所地域と高山市街地を接続すること、運行上非常に高い安全性が確保されることなどが要件となる。また、幹線は市民のみならず、観光客等高山市を訪れる人々にとっても、利用しやすいようにする必要がある。外国人や障がい者にも配慮したユニバーサルデザインをできる限り採用する。

なお、幹線は、高山市及び高山市地域公共交通活性化協議会が全市的な視点を持って維持に努める。

② 中心市街地バス（バスで運行）

高山市街地を運行する中心市街地バスで、高山バスセンターを中心に市街地に点在する主要施設を運行する。循環路線としつつ、路線を極力、コンパクトにする。また、運行本数を多く確保し、利便性を向上させる。

中心市街地バスは幹線同様、高山市街地を訪れる全市民及び観光客などに使いやすいよう留意する。また、幹線との接続によって、全市の公共交通サービス水準向上に資する。

なお、中心市街地バスは、高山市及び高山市地域公共交通活性化協議会が全市的な視点を持って維持に努める。

③ 地域バス（バス、タクシー等で運行）

各地域内を運行することで、その内部での移動需要に対応するとともに、幹線に接続することで地域内各地から高山市街地や他都市に移動できるようにする役割を持つ。地域内移動の利便性向上というその性質上、地域の実情に適合できる運用方法・車両とする。

なお、地域バスは、各地域が地域事情を踏まえながら維持に努める。また、地域住民が自分たちのものとして運行に携わることで、地域が生み、育て、守っていく制度について検討する。

(2) 少量輸送サービス

人口が非常に少ないなど、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いては、タクシーを中心とした少量輸送サービスを充実する他、NPOやボランティア、地域組織などによる移動手段確保の取組みを促し、それを支援する。また、担い手の育成も行う。これらの輸送サービスについては、乗合輸送サービスと適切な分担を図る。

(3) 乗車や乗り継ぎ等を簡便にするためのサービス

① 交通結節点の整備

幹線と地域バスなど、各サービス間の接続をスムーズに行うため、交通結節点を整備する。交通結節点は、各支所や主要商業施設、総合病院など、市民が集まりやすい場所に整備する。

② 駅・停留所勢圏の設定

本戦略では、すべての市民に最低限の「生活環境の質（QOL）」を確保するための地域公共交通システムをつくることを目指している。このとき重要なのは、鉄道駅やバス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」の設定である。本戦略では利用者の特性に応じた「勢圏」を、別途設定する。

4-3 体系化された地域公共交通網におけるサービス水準

(1) システム（ネットワーク）全体のサービス水準

以上に示した交通結節点からなる地域公共交通ネットワークが確保すべきサービス水準は、先に示した「指針」を満たすものとする。

サービス水準 1：地域バスや少量輸送サービスによって、各地域内の診療所、商業施設、公共施設などへのアクセスを図る。さらに、幹線や中心市街地バスと連携して、高山市街地に行先が集中する通勤、通学、通院、買物に利用しやすいよう、主要事業所、高校、短大、総合病院、主要商業施設、商店街へのアクセスを図る。

サービス水準 2：利用しやすい地域公共交通ネットワークとするため、乗り継ぎ利便性の向上や交通結節点の整備など、ソフト・ハード両面でのシームレス化を図る。

(2) 乗合輸送サービスが確保すべきサービス水準

① 幹線（バス）のサービス水準

各支所地域から、主に高山市街地に立地する事業所、高校、短大、総合病院、主要商業施設や商店街に行くことができるように運行する。

② 中心市街地バスのサービス水準

高山バスセンターから中心市街地、主要商業施設、病院などを高頻度運行のバスで接続する。

③ 地域バスのサービス水準

通勤・通学時間帯においては、幹線と接続し、高山市街地への移動を担保する。また、地域内の診療所に接続し、通院を可能なものとする。併せて、地域において利用頻度の高い公共施設、商業施設などにも接続する。さらに、地域内での検討を経て、地域に合ったサービス水準を設定することができるものとする。

4-4 高山市地域公共交通システムの運用

高山市地域公共交通システムは、交通事業者の営業路線や公共交通活性化協議会が運行する路線、高山市自主運行バス、タクシーなど様々な輸送サービスを包括している。システムが有効に機能するために、これらを運営する事業者が共有すべき一定の運用上のルールを定める。なお、各サービスの運行主体（運行事業者）を新たに選定する場合には、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）に則るものとする。また、高い安全性をもって運行することを最低条件とする。

（１）幹線運行上のルール

- ・ 幹線に定められたサービス水準を遵守する
- ・ 一定量の需要に応えられる車両を用いる
- ・ 距離制運賃及び地域内定額運賃を検討する
- ・ 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

（２）中心市街地バス運行上のルール

- ・ 中心市街地バスに定められたサービス水準を遵守する
- ・ 一定量の需要に応えられる車両を用いる
- ・ 定額運賃とする
- ・ 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

（３）地域バス運行上のルール

- ・ 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
- ・ 原則、幹線との重複を避ける
- ・ 高山市街地及び他自治体への乗り入れは行わない
- ・ 地域のニーズを最大限満たせる運行形態とする
- ・ 定額運賃とする
- ・ 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、実施する

4-5 地域公共交通利用促進・啓発事業の実施方針

高山市においては自家用車への依存度が高く、公共交通への関心が低い。また、移動制約者であっても家族送迎などにより「生活環境の質（QOL）」のための移動を行っている現状がある。このような状況では、地域公共交通を利用できる環境を整備しても利用者が増えないことが想定される。よって、地域公共交通を利用しやすい環境の整備と併せて、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である「地域公共交通利用促進・啓発事業」を実施する。なお、地域公共交通利用促進・啓発事業の対象者は市民

だけでなく、高山市を訪れる観光客なども含めるものとする。

対象者の地域公共交通への関わり方によって、地域公共交通に対する理解度は異なる。よって、地域公共交通利用促進・啓発事業は、市民全員、地域公共交通利用者、利用可能だが利用していない市民（以下、「地域公共交通利用可能者」という。）、観光客の4つに対象者を分けて事業を実施する。

図 4-3 に地域公共交通利用促進・啓発事業の方向性をまとめる。

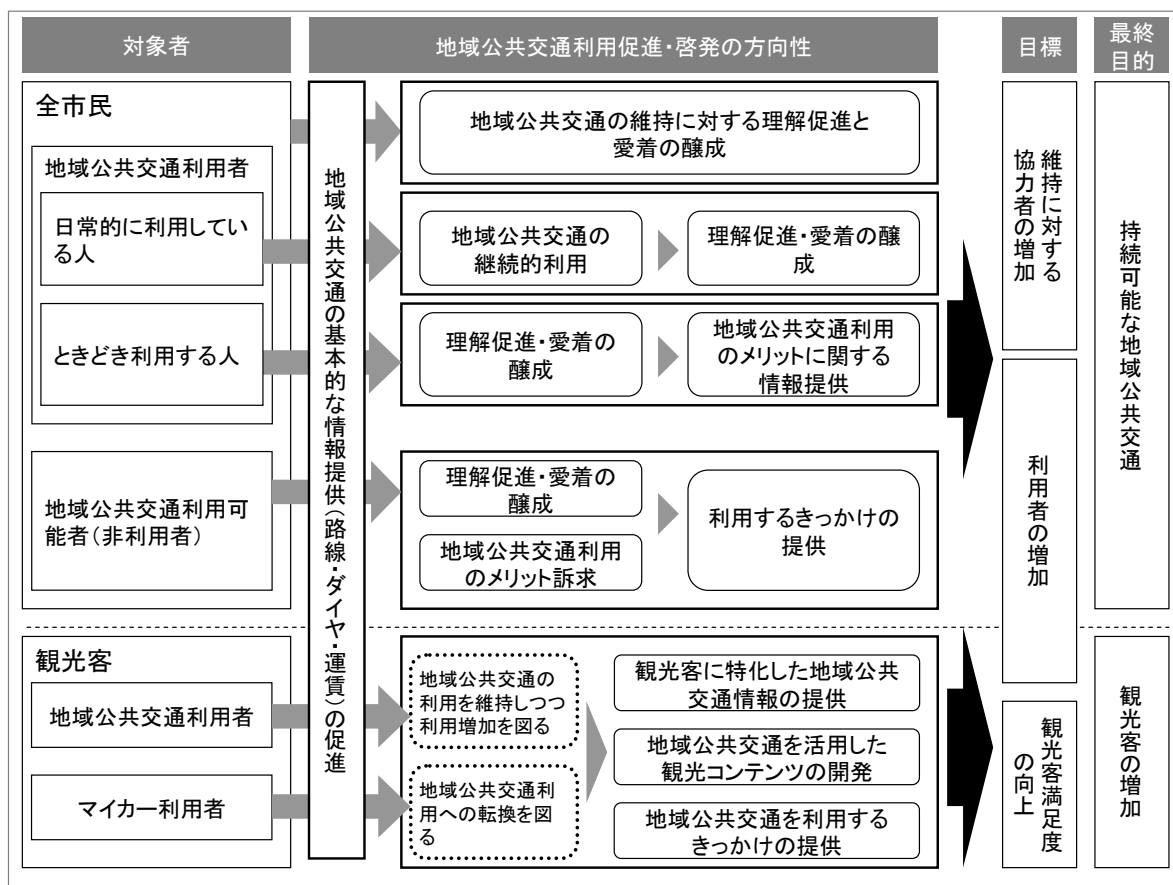


図 4-3 利用促進・啓発事業の方向性

また、地域公共交通利用促進・啓発事業は、全市的に実施するもの（高山市地域公共交通システムに関する全体的な情報提供など）と各路線に対して行うものとの区別される。

全市的及び幹線、中心市街地バスに関する事業は、高山市公共交通活性化協議会及び運行事業者が実施する。

地域バスに関する事業は高山市（各支所）及び地域住民が協力し、実施する。

4-6 高山市地域公共交通システムの進行管理

高山市地域公共交通システムを持続的に発展させていくための進行管理の仕組み及び体制について述べる。

高山市地域公共交通システムは、Plan（計画）Do（実行）Check（評価・検証）Action（改善）のPDCAを繰り返すことで、改善を図っていく。この改善活動を実施することが進行管理である。PDCAは、システム（ネットワーク）全体及び路線や交通結節点といった構成要素ごとに実施する。

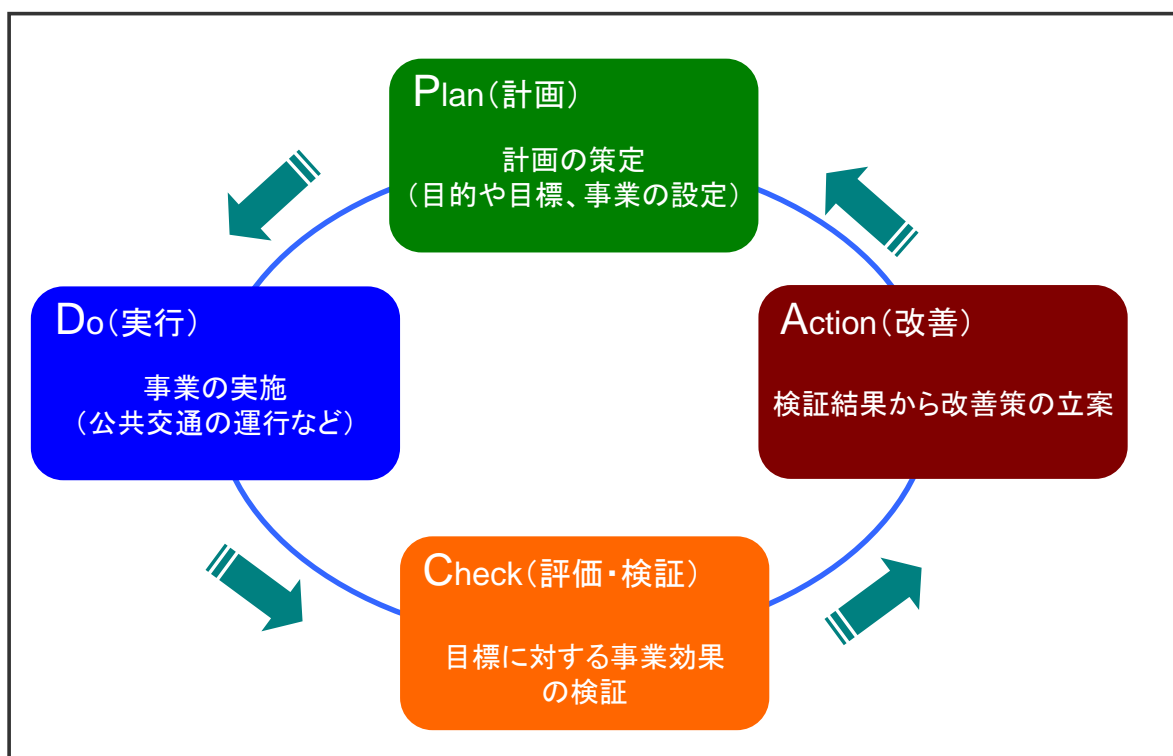


図 4-4 PDCAの概念

(1) 進行管理体制と各主体の役割

高山市地域公共交通システムは、高山市、高山市公共交通活性化協議会、高山市地域公共交通総合連携計画における運行計画を検討した市民ワークグループ、その他必要な関係機関において運営・管理する。

高山市及び高山市公共交通活性化協議会では、全市的な視点からのシステム全体の改善、幹線及び中心市街地バスの運行計画策定、評価・検証及び改善、全市的な利用促進、本戦略及び高山市地域公共交通総合連携計画の進捗管理を担う。

地域バスについては、高山市（各支所）及び市民ワークグループが、地域バスの運行計画策定、評価・検証及び改善、地域における利用促進などを担う。なお、高山市（各支所）及び市民ワークグループにおける最も重要な役割は、整備時に想定した需要と運行後に顕在化した需要のギャップへの対処とする。

また、高山市は、高山市公共交通活性化協議会と支所及び市民ワークグループ、交通事業者などにおける速やかな意思疎通及び合意形成を可能にするためのコーディネーターを担う。

表 4-1 管理対象と管理体制

管理対象	管理者	進行管理の内容
高山市地域公共交通システム	高山市 高山市公共交通活性化協議会	・交通事業者、各支所、地域との連携 ・システム全体に関する評価・検証・改善 ・システム全体の利用促進・啓発施策に関する評価・検証・改善
幹線	高山市 高山市公共交通活性化協議会	・幹線に関する評価・検証・改善 ・幹線の利用促進・啓発施策に関する評価・検証・改善
地域バス	高山市（各支所） 地域	・地域バスと幹線との接続管理 ・地域と交通事業者との連携 ・地域バスに関する評価・検証・改善 ・地域バスの利用促進・啓発施策に関する評価・検証・改善
中心市街地バス	高山市 高山市公共交通活性化協議会	・中心市街地バスに関する評価・検証・改善 ・中心市街地バスの利用促進・啓発施策に関する評価・検証・改善
少量輸送を行う地域公共交通	高山市 高山市公共交通活性化協議会	・タクシーなどを活用した少量輸送体制の検討 ・少量輸送を行う地域公共交通に関する評価・検証・改善
交通結節点	高山市（各支所） 地域	・結節点設備の管理

(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

高山市地域公共交通システムを運用するにあたって、関係者の役割を以下に示す。

交通事業者の役割：

地域公共交通の運行を担う者として、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する。

市民・地域の役割：

地域公共交通が担っている役割と地域公共交通及び交通事業者の現状を理解し、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（積極的な利用、地域

における啓発活動、公共交通にあわせた移動行動への転換促進など）を実施する。

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。

（3） 評価・検証・改善の方法

高山市地域公共交通システムを継続し、より使いやすく改善していく仕組みとして、目標値を設定し、定期的に評価・検証を行う。また、地域のニーズを継続的に把握する。

目標の設定は、通学や通院などそれぞれの路線や便が担っている役割に応じて、努力目標と遵守すべき目標値を設定する。具体的には、「生活環境の質（QOL）」を確保するために必要な便に関しては努力目標値、その他の便に関しては遵守すべき目標値とする。

努力目標値に関しては、その達成に向けて関係者が最大の努力を行うよう、高山市及び高山市公共交通活性化協議会が働きかけるものとする。努力目標値が達成できなかった場合は、利用状況を把握した上で、ダイヤ及び運行ルート、バス停位置や運行の形態などの見直しを行う。また、運賃の見直しや協賛などの募集も検討する。指針として最低限の「生活環境の質（QOL）」の確保は努めるが、市民や地域が不要とする場合には廃止も含め検討する。

遵守すべき目標値に関しては、それを達成するように関係者に働きかけ、達成できなかった場合は、廃止も含めた抜本的な改善を行う。

① 幹線及び中心市街地バスに関する評価・検証・改善

幹線に関しては、「生活環境の質（QOL）」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努力目標値を設定し、管理する。

中心市街地バスに関しては、便ごとにその役割に応じた目標値を設定し、管理する。

② 地域バスに関する評価・検証・改善

地域バスに関しても、便ごとにその役割に応じた目標値を設定し、管理する。

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

地域公共交通利用促進・啓発事業に関しても目標値を設定する。目標値は、事業効果が数値化可能な事業に対して設定する。

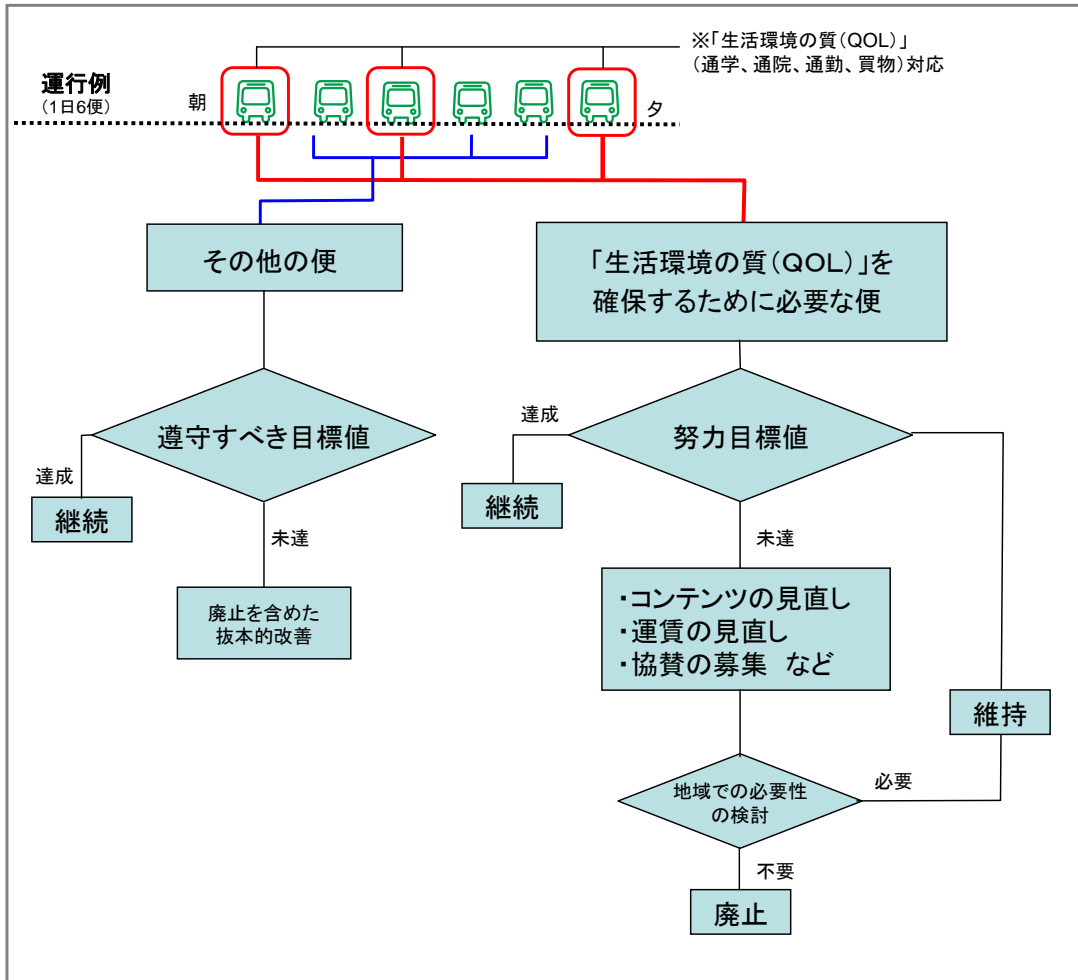


図 4-5 評価・検証・改善のフロー

高山市地域公共交通総合連携計画 (改定版)

高山市地域公共交通総合連携計画（改定版）

高山市地域公共交通総合連携計画（以下、「総合連携計画」という。）は、高山市地域公共交通戦略を実行するための行動計画として、高山市地域公共交通システムの構築に向けた各種事業を記載するものである。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画としても位置付けられる。

高山市地域公共交通戦略の前期（平成 22～24 年度）では、高山市地域公共交通システムを確立するため、全市的なバス路線の再編を実施し、実証運行を行いながら、市民のワーキンググループによる検討や利用実態調査等を進め、小規模な路線・ダイヤ見直しを行うなどしてきた。

高山市地域公共交通戦略の後期（平成 25～26 年度）では、平成 25 年度より本格運行に移行するにあたり、運行に対する評価・検証を継続的に行い、さらなる利用促進への取り組みを行なうべく、前期での成果や課題を踏まえ、総合連携計画を改定するものである。

第1章 高山市地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方

1-1 高山市地域公共交通総合連携計画の基本方針

（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

総合連携計画の基本方針は、高山市地域公共交通戦略に示される地域公共交通整備の目的、指針に準ずる。その内容は改定版においても変更しないものとする。

高山市地域公共交通総合連携計画の基本方針

●地域公共交通整備（高山市地域公共交通システム構築）の目的

- 市民の自立した生活をさせる上で必要となる「移動」を実行できる環境を提供すること
- 本市の目指す地域づくりに寄与すること
- 本市の地域公共交通が直面している課題を克服すること

●地域公共交通整備の目的を達成する上での指針

- 最低限の「生活環境の質（QOL）」の確保を将来にわたり保障すること
- 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こと
- 多くの人にメリットのある地域公共交通を整備すること
- 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すること
- 効率的で低コストな地域公共交通を整備すること

●地域公共交通の整備を通じて目指すべき姿

「やさしさと活力にあふれるまち『飛騨高山』」実現の一翼を担っている状態にすること

高山市地域公共交通システムと事業の関係

高山市地域公共交通戦略に示された目的を達成するために、表 1-1 に示す指針に従い高山市地域公共交通システムを構築する。

総合連携計画における事業は、システム構築及び運用する上で必要な事業として位置づける。

表 1-1 高山市地域公共交通システム構築・運用に関する事業

高山市地域公共交通戦略		高山市公共交通総合連携計画	
指針	具体的手段	事業	事業の概要
<ul style="list-style-type: none"> ・最低限の「生活環境の質(QOL)」確保の将来にわたる保障 ・ユニバーサルデザインの視点を踏まえた地域公共交通の整備 ・多くの人にメリットのある地域公共交通の確立 ・効率的で低コストな地域公共交通の整備 	高山市地域公共交通システムの構築	地域公共交通整備・運行事業	幹線の整備・運行
			まちなみバス(中心市街地バス)の整備・運行
			のらマイカー(地域バス)の整備・運行
			交通結節点の整備
			少量輸送体制の確立に関する事業
			ネットワークの体系化に関する事業
			地域公共交通の観光利用に関する検討事業
<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者、市民、行政による持続可能な地域公共交通の整備 	高山市地域公共交通システムの構築	事業利用促進・啓発	全市民に対する利用促進・啓発事業の実施
			公共交通利用者に対する継続利用の促進・啓発事業の実施
			公共交通利用可能者に対する利用促進・啓発事業の実施
			観光客に対する利用促進事業の実施
		理進事業管	評価・検証の実施
継続的な市民参加の実施			

1-2 高山市地域公共交通総合連携計画の目標

事業の実施にあたり、事業改善を行うための目標を設定する。ただし、各事業における個別具体的な目標値は事業ごとに設定するが、各路線の目標値の設定を含め、今後、評価のあり方について協議していく。

(1) 地域公共交通整備・運行に関する目標

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

目標1：高校生が高山市地域公共交通システム（徒歩・自転車を含む）を利用して通学できるようにする

目標2：移動制約者が高山市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

目標3：高山市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

目標4：高山市地域公共交通システムの利用者数を増加させる

② 少量輸送体制の確立に関する目標

目標5：自力で移動可能な市民すべてが、高山市地域公共交通システムを利用できるようにする

(2) 利用促進・啓発事業に関する目標

目標6：高山市地域公共交通システムに関する認知度を向上させる

目標7：高山市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

目標8：高山市地域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

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

1-3 高山市地域公共交通総合連携計画の区域

総合連携計画が適用される区域は、高山市全域とする。他市村に跨る路線については、連絡を密に行うこととする。



図 1-1 総合連携計画の区域

第2章 事業及びその実施主体

事業の内容及び実施主体をまとめる。詳細な実施主体については巻末資料に示す。

事業実施にあたり、国の地域公共交通確保維持改善事業や県のバス運行対策費補助金、市町村バス交通総合化対策費補助金を活用し、運行経費の軽減を図るとともに、各路線の目標に対する検証を行なっていく。

国の地域公共交通確保維持改善事業については、補助対象となる路線に対し、幹線は、高山市長が構成員となっている岐阜県地域公共交通協議会が「生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統確保維持計画）」を策定し、のらマイカー（地域バス）は、高山市公共交通活性化協議会が策定する「生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）」、「地域協働推進事業計画」のもとに実施するものであり、この計画は総合連携計画の実行計画として位置づけ、各年見直しを行う。

表 2-1 事業一覧（地域公共交通整備・運行事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-1 (1) 幹線の整備と運行	・ 幹線の整備と運行	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助) 富山地方鉄道株式会社
2-1 (2) まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行	・ まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行	高山市 (国庫補助)
2-1 (3) のらマイカー（地域バス）の整備と運行	・ 高山地域（中心部）の整備と運行	高山市 (国庫補助、県補助)
	・ 高山地域（岩滝地区）の整備と運行	
	・ 丹生川地域の整備と運行	
	・ 清見地域の整備と運行	
	・ 荘川地域の整備と運行	
	・ 一之宮地域の整備と運行	
	・ 久々野地域の整備と運行	
	・ 朝日地域の整備と運行	
	・ 高根地域の整備と運行	
	・ 国府地域の整備と運行	
・ 上宝・奥飛騨温泉郷地域の整備と運行		
2-1 (4) 少量輸送体制の確立	・ タクシーなどを活用した地域公共交通の空白地帯における「移動行動」支援施策の検討 ・ 地域公共交通の空白を補完する地域独自の取り組みに対する支援	高山市公共交通活性化協議会
2-1 (5) 交通結節点の整備	・ 待合所・ベンチなどの設置 等	高山市
2-1 (6) ネットワークの体系化事業	・ 市民乗車パスの導入 等	高山市公共交通活性化協議会
2-1 (7) 地域公共交通の観光利用に関する検討	・ 地域公共交通の観光利用に関する検討 等	高山市公共交通活性化協議会

表 2-2 事業一覧（利用促進・啓発事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-2① 地域公共交通の基本的な情報提供（路線・ダイヤ・運賃）の促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスに関する情報提供の充実 	高山市
2-2② 地域公共交通の維持に対する理解促進と愛着の醸成	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> のりものフェスタ等による公共交通利用促進啓発事業の実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強会会の提供 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除 	高山市
	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌・情報誌への掲載 	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社
2-2③ 地域公共交通利用のメリットに関する情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関する情報発信 	岐阜県タクシー協会飛騨支部
	<ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントの実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 中高生と保護者に対する情報の提供 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌・情報誌への掲載（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社
2-2④ 地域公共交通の継続的利用	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強会会の提供（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 市民乗車パスの発行 モビリティマネジメントの実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会 高山市公共交通活性化協議会
2-2⑤ 利用するきっかけの提供	<ul style="list-style-type: none"> 市民乗車パスの発行 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントの実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方教室の実施（交通安全教室とも連携） 	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 転入者へのバス時刻表の配布 	高山市
2-2⑥ 観光客に対する地域公共交通情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証返納によるバス運賃、タクシー料金割引サービスの実施 	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社 タクシー事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 中高生と保護者に対する情報の提供（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
2-2⑦ 公共交通を活用した観光コンテンツの開発	<ul style="list-style-type: none"> 観光関係者への説明資料の作成 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客向け時刻表・パンフレットの制作 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> まちなみバスのバスガイドによる案内の実施 	濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 車内放送を利用した観光案内等の実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 高速バス利用者に対するPR 	濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客に利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 案内等の多言語化促進 	高山市公共交通活性化協議会
2-2⑧ 公共交通を活用した観光コンテンツの開発	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の既存観光ルートへの適用 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に向けた提言 	高山市公共交通活性化協議会

2-2⑧ 地域公共交通を利用するきっかけの提供	・ 観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	高山市公共交通活性化協議会 高山市商店街振興組合連合会
	・ まちなみバス・さるぼぼバス 1日フリー乗車券の実施	濃飛乗合自動車株式会社

表 2-3 事業一覧（進行管理事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-3 (1) 公共交通における評価・検証の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各路線における市全体、地域（支所）ごとのPDCAサイクルによる評価・検証・改善 ・ 利用促進・啓発事業による利用人数への影響数の把握・分析 ・ 運行状況等の点検 等 	高山市公共交通活性化協議会
2-3 (2) 継続的な市民参加の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民意見交換会 ・ 市民アンケート調査 	高山市公共交通活性化協議会

2-1 地域公共交通整備・運行事業

(1) 幹線の整備と運行

各支所地域から、生活圏となる高山市街地への通勤、通学、通院、買物などの移動を担保するため、幹線の整備・運行を行う。(表 2-4 参照)

表 2-4 幹線の定義と総合連携計画で整備を図る路線

系統名	起点	終点	通過地域(市内)	実施主体
JR高山本線(鉄道)	-	-	高山、久々野、一之宮、国府	東海旅客鉄道株式会社
市内高校廻り線	中山公園、西高校前	高山濃飛バスセンター	高山	濃飛乗合自動車株式会社
古川・神岡線	高山濃飛バスセンター	古川駅前、神岡	高山、国府	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助)
平湯・新穂高線	高山濃飛バスセンター	新穂高ロープウェイ	高山、丹生川、上宝	濃飛乗合自動車株式会社
国府・上宝線	高山濃飛バスセンター	中山口	国府、上宝	濃飛乗合自動車株式会社 (県補助)
上宝・神岡線	神岡、富山駅前	平湯温泉	上宝	濃飛乗合自動車株式会社 (県補助) 富山地方鉄道株式会社
荘川線	高山濃飛バスセンター	上野々俣公民館前	高山、清見、荘川	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助)
高山下呂線	高山濃飛バスセンター	下呂バスセンター	高山、一之宮、久々野	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助)
朝日線	高山濃飛バスセンター	秋神温泉	高山、久々野、朝日	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助)
高山牧線	高山濃飛バスセンター	牧	高山	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助)

<参考> 生活交通ネットワーク計画(県)の神岡高山線、高山古川線は古川・神岡線の中に入る

① 市内高校廻り線の整備と運行

路線名	市内高校廻り線	
設計のポイント	・ 高校の帰宅時間に合わせ、高山地域の高校を経由して運行	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	中山公園、西高校前を基点として、高山濃飛バスセンターまで運行
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日5便
	運賃	距離制運賃
	車両数	2台(大型バス/最大66人乗り(立ち席含む))
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

② 古川・神岡線の整備と運行

路線名	古川・神岡線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 古川・神岡方面の高校への通学、また古川・神岡方面から高山地域の高校への通学に利用 ・ 古川・神岡地域の住民を高山市街地、または国府に運ぶ幹線として運行 ・ 高山地域の久美愛厚生病院への通院にも活用 ・ 国府地域の地域内移動にも活用 ・ 国府駅前において「国府～折敷地線」と接続 ・ 三川において「丹生川朴の木線」、「丹生川荒城線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンター～古川駅前・濃飛バス神岡営業所間を運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日 32～34 往復（土日祝は減便）
	運賃	距離制運賃
	車両数	6台（大型バス／最大 66 人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

③ 平湯・新穂高線の整備と運行

路線名	平湯・新穂高線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上宝地域、丹生川地域の市民を高山地域の高校への通学、高山市街地まで運ぶ幹線として運行 ・ 高山地域、丹生川地域の市民を平湯温泉、新穂高ロープウェイまで運ぶ幹線として運行 ・ 高山地域の総合病院への通院にも活用 ・ 上宝地域、丹生川地域の地域内移動にも活用 ・ 町方において「丹生川朴の木線」、「丹生川荒城線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンター～新穂高ロープウェイ間を運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日13往復
	運賃	距離制運賃
	車両数	6台（大型バス／最大66人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

④ 上宝・神岡線の整備と運行

路線名	上宝・神岡線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上宝地域の市民を飛騨市、富山駅前に運ぶ幹線として運行 ・ 上宝地域の地域内移動にも活用 ・ 上宝支所前において「上宝蔵柱線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	平湯温泉を基点として、濃飛バス神岡営業所、富山駅前まで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日5往復
	運賃	距離制運賃
	車両数	2台（大型バス／最大65人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社・富山地方鉄道株式会社（1日1往復）	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑤ 国府・上宝線の整備と運行

路線名	国府・上宝線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上宝地域の市民を高山市街地、久美愛厚生病院または国府に運ぶ幹線として運行 ・ 上宝地域の地域内移動にも活用 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを基点として、上宝地域中山口まで運行
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日2往復
	運賃	距離制運賃
	車両数	1台（中型バス／最大49人乗り）
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑥ 荘川線の整備と運行

路線名	荘川線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 清見地域、荘川地域の市民を高山地域の高校への通学、高山市街地、久美愛厚生病院まで運ぶ幹線として運行 ・ 清見地域では、清見支所前で「清見江黒線」、「清見大原線」と接続 ・ 清見地域、荘川地域の市民の地域内移動に利用 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを基点として、清見支所・上野々俣公民館前まで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日9往復
	運賃	距離制運賃
	車両数	3台（大型バス／最大66人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑦ 高山下呂線の整備と運行

路線名	高山下呂線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一之宮地域、久々野地域の市民を高校通学、高山市街地、久美愛厚生病院まで運ぶ幹線として運行 ・ 飛騨一之宮において「一之宮線」、久々野支所前、久々野駅前において「久々野かみなか線」、「久々野渚線」「朝日～久々野線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを基点として、久々野駅前・下呂バスセンターまで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日12往復（土日祝は減便）
	運賃	距離制運賃
	車両数	4台（大型バス／最大64人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑧ 朝日線の整備と運行

路線名	朝日線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝日地域、高根地域の市民を高山地域の高校への通学、高山市街地、総合病院まで運ぶ幹線として運行 ・ 朝日支所前において「高根～朝日線」、「朝日小谷線」、「朝日久蔵線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを基点として、飛騨ふる里トンネルを経由し、秋神温泉まで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日5往復
	運賃	距離制運賃
	車両数	2台（大型バス／最大66人乗り（立ち席含む））
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

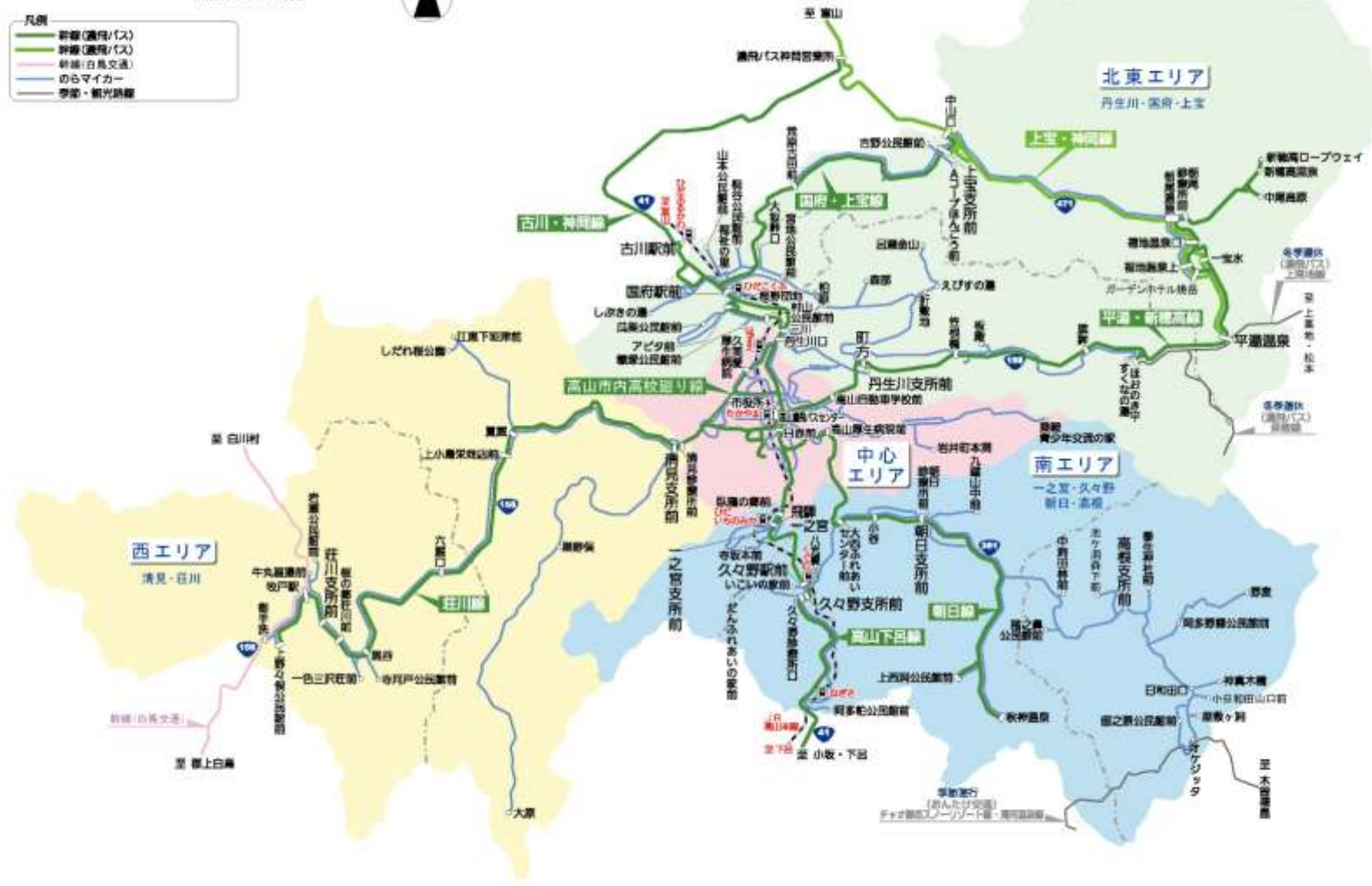
⑨ 高山牧線の整備と運行

路線名	高山牧線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白川地域の市民を高校通学、高山市街地、久美愛厚生病院まで運ぶ幹線として運行 ・ 高山地域の地域内移動にも活用 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを起点として、西高校・久美愛病院前を經由し牧まで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日4往復（土日祝は減便）
	運賃	距離制運賃
	車両数	3台（大型バス／50人乗り）
事業の目標	前年度と同じ利用人数を維持する	
運行主体	濃飛乗合自動車株式会社	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

高山市バス路線概略図

平成25年4月1日現在

- 凡例
- 幹線(運行/バス)
 - 幹線(運行/バス)
 - 幹線(白鳥交通)
 - のらマイカー
 - 季節・観光路線



自由新聞社協力-バス交通情報ネットワーク

図 2-2 幹線の運行経路

(2) まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行

市街地中心部における公共交通の利便性を向上させるため、まちなみバス（中心市街地バス）の整備・運行を行う。まちなみバス（中心市街地バス）の運行形態などについて以下に示す。

路線名	まちなみバス（中心市街地バス）	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線や高山地域バスを利用して訪れた市民や観光客等を市街地内の主要施設へアクセスさせるための路線として新設する ・ 1周 40 分程度、両回りの運行とし、高頻度での運行を行う 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンターを基点として、総合病院、大型商業施設、公共施設、中心市街地などを運行する。右回り・左回りの両方向運行（図 2-3 参照）
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	20 便程度
	運賃	100 円
	車両	2 台（小型バス／26 人乗り）
事業の目標	前年度より利用者数を増やす 観光客の占有率を高める	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ バス停の整備 ・ 車両の装飾（ラッピング等） 	



図 2-3 まちなみバス（中心市街地バス）運行エリア

(3) のらマイカー（地域バス）の整備と運行

地域内の公共交通による移動を担保し、交通結節点において幹線と接続するためののらマイカー（地域バス）の運行と整備を行う（表 2-5 参照）。運行形態などについて、以下に示す。

なお、利用が少ない系統・便については、タクシー車両の利用やデマンド運行の導入など、運行を確保しつつ経費を抑制する方法を積極的に取り入れていく。

表 2-5 整備・運行するのらマイカー（地域バス）一覧

地域名	系統名	エリア	実施主体
高山地域(中心部)	東線 西線 南線 北線	中心エリア	高山市（国庫補助、一部県補助）
高山地域(岩滝地区)	岩滝線	中心エリア	高山市（国庫補助）
丹生川地域	丹生川朴の木線 丹生川荒城線 国府～折敷地線	北東エリア	高山市（国庫補助、県補助）
国府地域	国府～折敷地線 国府川西線 国府宇津江線 国府荒城線	北東エリア	高山市（国庫補助、県補助）
上宝・奥飛騨温泉郷地域	上宝蔵柱線 上宝福地温泉線	北東エリア	高山市（国庫補助、県補助）
清見地域	清見大原線 清見江黒線	西エリア	高山市（国庫補助、県補助）
荘川地域	荘川線	西エリア	高山市（国庫補助、県補助）
一之宮地域	一之宮線	南エリア	高山市（国庫補助、県補助）
久々野地域	久々野かみなか線 久々野渚線 朝日～久々野線	南エリア	高山市（国庫補助、県補助）
朝日地域	朝日小谷線 朝日九蔵線 朝日秋神線 朝日～久々野線	南エリア	高山市（国庫補助、県補助）
高根地域	高根～朝日線 高根野麦線 高根日和田線 高根中洞線 高根黍生線 高根池ヶ洞線	南エリア	高山市（国庫補助、県補助）

① 高山地域（中心部）の整備と運行

地域名	高山地域（中心部）	
エリア	中心エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 高山地域住民の地域内移動を確保するためのバスとして、東西南北の4路線を運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山濃飛バスセンター、久美愛厚生病院を基点とし、高山地域の東西南北に4路線を運行 (図2-4参照)
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日各線8便程度(土日祝は減便)
	運賃	100円
	車両数	4台(小型バス/28人乗り)
事業の目標	1便あたりの利用者人数を8人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> 評価・検証事業 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 バス停の整備 	

② 高山地域（岩滝地区）の整備と運行

地域名	高山地域（岩滝地区）	
エリア	中心エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 滝町～乗鞍青少年交流の家間をデマンド運行とし効率的に運行 	
事業内容	運行形態・経路	路線定期運行、特定区間デマンド運行
	運行経路	図2-4参照
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日片道2～3便(土日祝は減便)
	運賃	100円
	車両	1台(ワゴンバス/12人乗り)
事業の目標	1便あたりの利用者人数を1人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> 評価・検証事業 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 バス停の整備 	

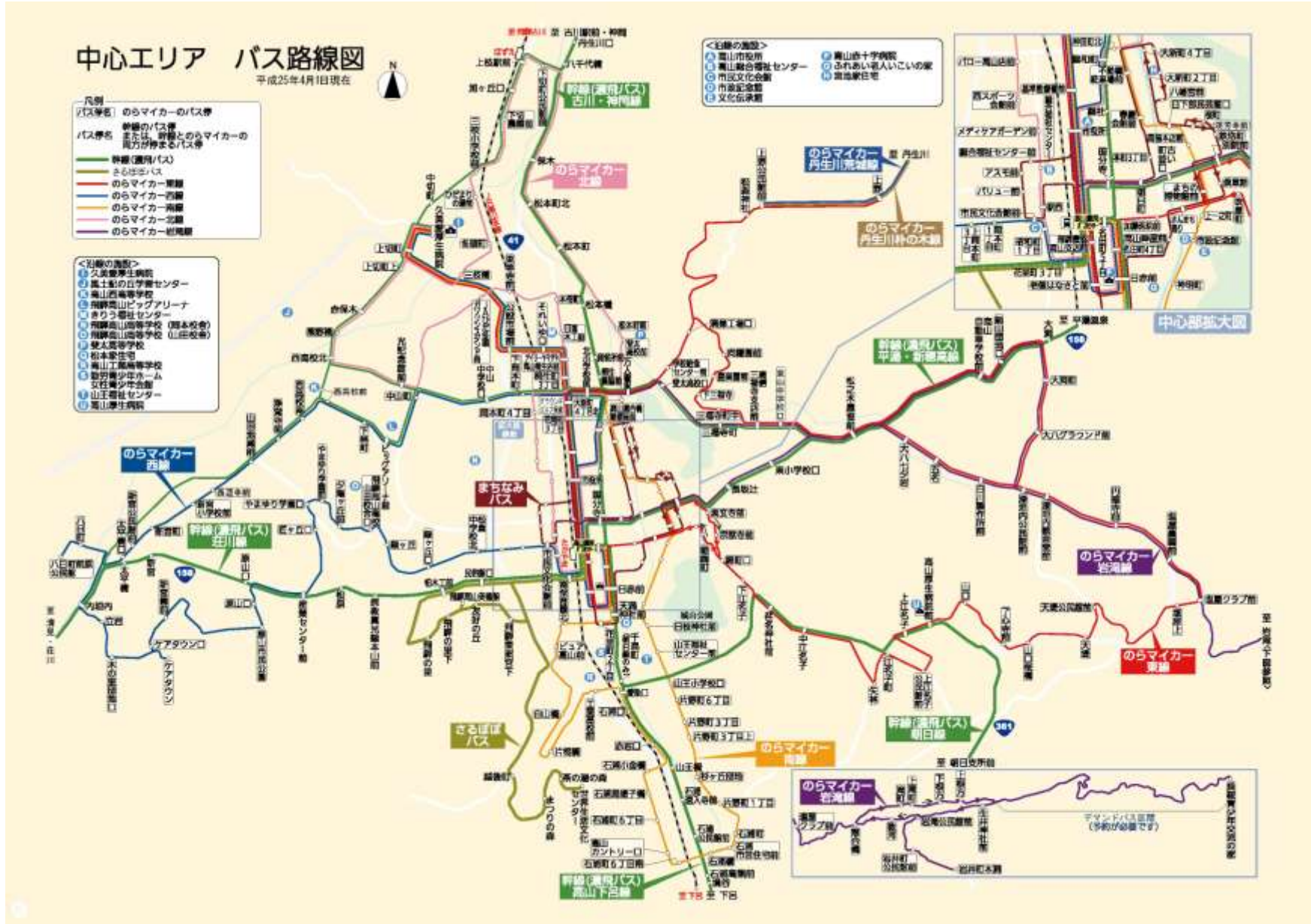


図 2-4 中心運行エリア

③ 丹生川地域の整備と運行

地域名	丹生川地域	
エリア	北東エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 丹生川地域の市民の地域内移動及び、幹線である「平湯・新穂高線」、「古川・神岡線」と接続するための移動を確保するバスとして運行 ・ 幹線である「平湯・新穂高線」及び「古川・神岡線」と接続し、高校への通学を確保 ・ 丹生川朴の木線、丹生川荒城線、国府～折敷地線の3系統を運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	図 2-5 参照
	運行日	毎日：丹生川荒城線 平日のみ：丹生川朴の木線、国府～折敷地線
	運行ダイヤ	1 日片道 1～3 便（土日祝は減便又は休便）
	運賃	100 円
	車両数	2 台（小型バス／28 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

④ 国府地域の整備と運行

地域名	国府地域	
エリア	北東エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国府地域の市民の国府地域中心部及び地域内主要施設への移動を確保 ・ 曜日により運行時刻、運行地区（経由地）を変更 ・ 国府～折敷地線、国府川西線、国府宇津江線、国府荒城線の4系統を運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	図 2-5 参照
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1 日片道 1～4 便（土日祝は休便）
	運賃	100 円
	車両	2 台（小型バス／28 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑤ 上宝・奥飛騨温泉郷地域の整備と運行

地域名	上宝・奥飛騨温泉郷地域	
エリア	北東エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上宝・奥飛騨温泉郷地域の市民の地域内移動及び幹線である「国府・上宝線」、「上宝・神岡線」と接続するための移動を確保 ・ 上宝蔵柱線、上宝福地温泉線の2系統を運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	図 2-5 参照
	運行日	毎日：上宝福地温泉線 平日のみ：上宝蔵柱線
	運行ダイヤ	1 日片道 1～3 便（土日祝は減便又は休便）
	運賃	100 円
	車両	1 台（ワゴンバス／12 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

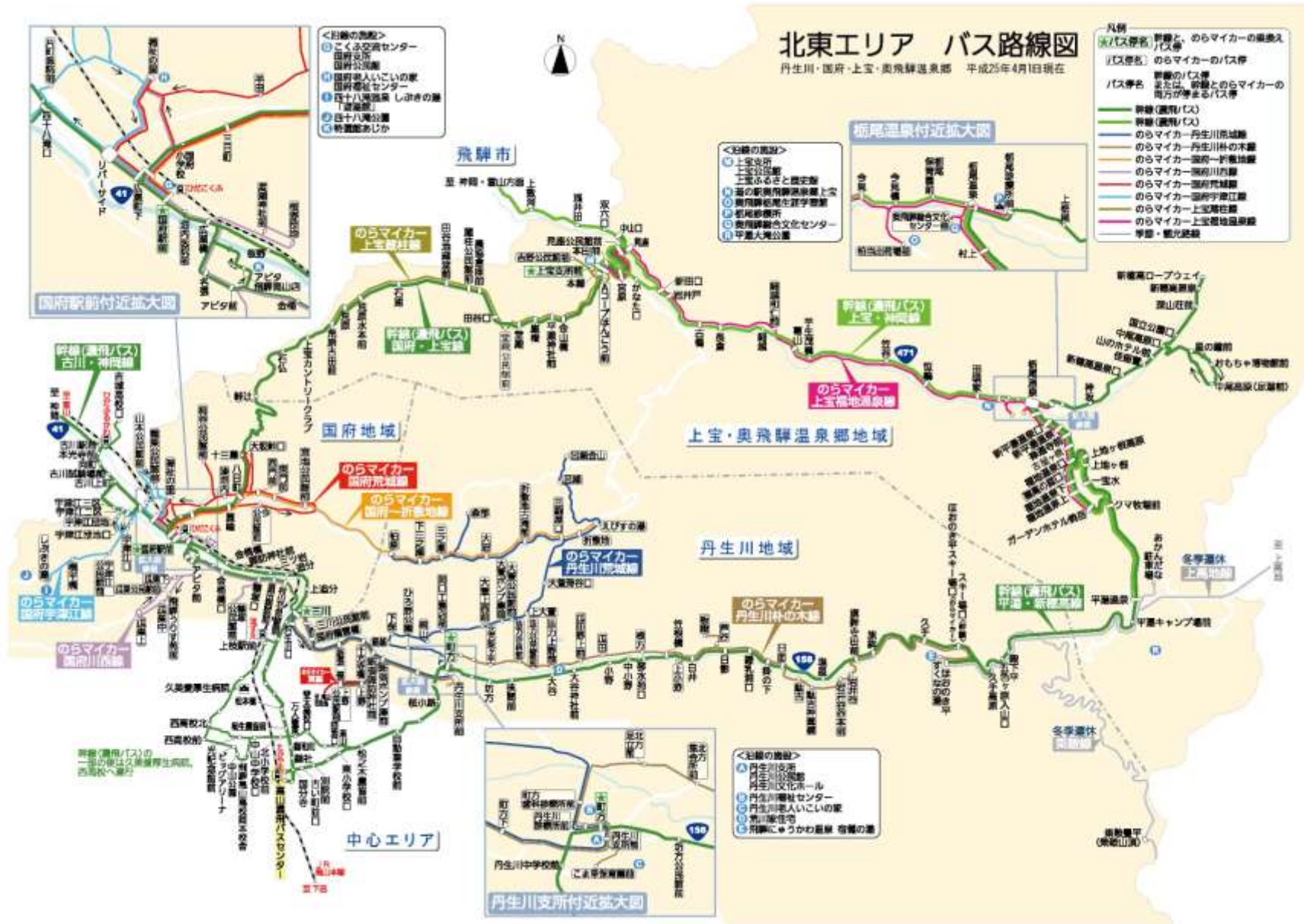


図 2-5 北東運行エリア

⑥ 清見地域の整備と運行

地域名	清見地域	
エリア	西エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 清見地域三日町～巢野俣～大原、江黒～牧ヶ洞の市民の地域内移動及び、幹線である「荘川線」と接続するための移動を確保 ・ 「荘川地域バス」との接続による幹線の補足的役割 ・ 清見大原線、清見江黒線の2系統を運行 ・ 清見大原線二俣～大原間をデマンド運行とし効率的に運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行、特定区間デマンド運行
	運行経路	図 2-6 参照
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1 日片道 2～5 便（土日祝は減便）
	運賃	100 円
	車両数	2 台（中型バス／最大 58 人乗り・小型バス／28 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑦ 荘川地域の整備と運行

地域名	荘川地域	
エリア	西エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荘川地域の市民の地域内移動及び、幹線である「荘川線」、「白鳥交通」と接続するための移動を確保 ・ 「荘川線」を最大限に活用するために、幹線と地域バスを行き帰りで併用し、利用者数の少ない時間帯においてデマンド運行を実施 ・ 清見地域バスとの接続による幹線の補足的役割 	
事業内容	運行形態	路線定期運行、特定区間デマンド運行
	運行経路	図 2-6 参照
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1 日片道 3～5 便（土日祝は減便）
	運賃	100 円
	車両数	1 台（中型バス／58 人乗り・小型バス／28 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

西エリア バス路線図

清見・荘川 平成25年4月1日現在

凡例

緑バス(バス名)	新線と、のらマイカーの乗換えバス停	緑線(濃緑バス)	新線(濃緑バス)
赤バス(バス名)	のらマイカーのバス停	赤線(白鳥交通)	新線(白鳥交通)
青バス(バス名)	新線のバス停	青線(のらマイカー)	のらマイカー-清見大原線
黄バス(バス名)	また、新線とのらマイカーの乗り方が異なるバス停	黄線(のらマイカー)	のらマイカー-清見江高線
		赤線(のらマイカー)	のらマイカー-荘川線



図 2-6 西運行エリア

⑧ 一之宮地域の整備と運行

地域名	一之宮地域	
エリア	南エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一之宮地域の市民の地域内移動及び、幹線である「高山下呂線」や「JR高山本線」と接続するための移動を確保 ・ 全便において小型車両によるデマンド運行を実施 	
事業内容	運行形態・経路	小型車両によるデマンド運行
	運行経路	図 2-7 参照
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日4往復（土日祝は休便）
	運賃	100円
	車両	予約人数に応じて対応
事業の目標	前年度と同じ利用人数を確保する	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑨ 久々野地域の整備と運行

地域名	久々野地域	
エリア	南エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 久々野地域の市民の地域内移動及び、幹線である「高山下呂線」や「JR高山本線」と接続するための移動を確保 ・ 久々野かみなか線、久々野渚線、朝日～久々野線の3系統を運行 	
事業内容	運行形態・経路	路線定期運行
	運行経路	図 2-7 参照
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日片道3～4便（土日祝は休便）
	運賃	100円
	車両	2台（小型バス／28人乗り）
事業の目標	1便あたりの利用者人数を1人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑩ 朝日地域の整備と運行

地域名	朝日地域	
エリア	南エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝日地域の市民の地域内移動及び、幹線である「朝日線」と接続するための移動を確保 ・ 朝日小谷線、朝日九蔵線、朝日秋神線、朝日～久々野線の4系統を運行 ・ 全便において小型車両によるデマンド運行を実施 	
事業内容	運行形態・経路	小型車両によるデマンド運行
	運行経路	図 2-7 参照
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日片道1～4便（土日祝は休便）
	運賃	100円
	車両	予約人数に応じて対応
事業の目標	前年度と同じ利用人数を確保する	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

⑪ 高根地域の整備と運行

地域名	高根地域	
エリア	南エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高根地域の市民の地域内移動及び、幹線である「朝日線」と接続するための移動を確保 ・ 診療所開設日に合わせた曜日・時間帯を運行 ・ 高根～朝日線、高根野麦線、高根日和田線、高根中洞線、高根黍生線、高根池ヶ洞線の6系統を運行 ・ 高根～朝日線、高根中洞線では利用者数の少ない時間帯においてデマンド運行を実施 	
事業内容	運行形態・経路	路線定期運行・一部デマンド運行
	運行経路	図 2-7 参照
	運行日	毎日：高根～朝日線 平日のみ：高根野麦線、高根日和田線、高根中洞線、高根黍生線、高根池ヶ洞線
	運行ダイヤ	1 日片道 1～4 便（土日祝は減便又は休便）
	運賃	100 円
	車両	2 台（ワゴンバス／12 人乗り）
事業の目標	1 便あたりの利用者人数を 1 人以上とする	
運行主体	「ガイドライン」に沿って選定	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ 地域・利用者別の路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備 	

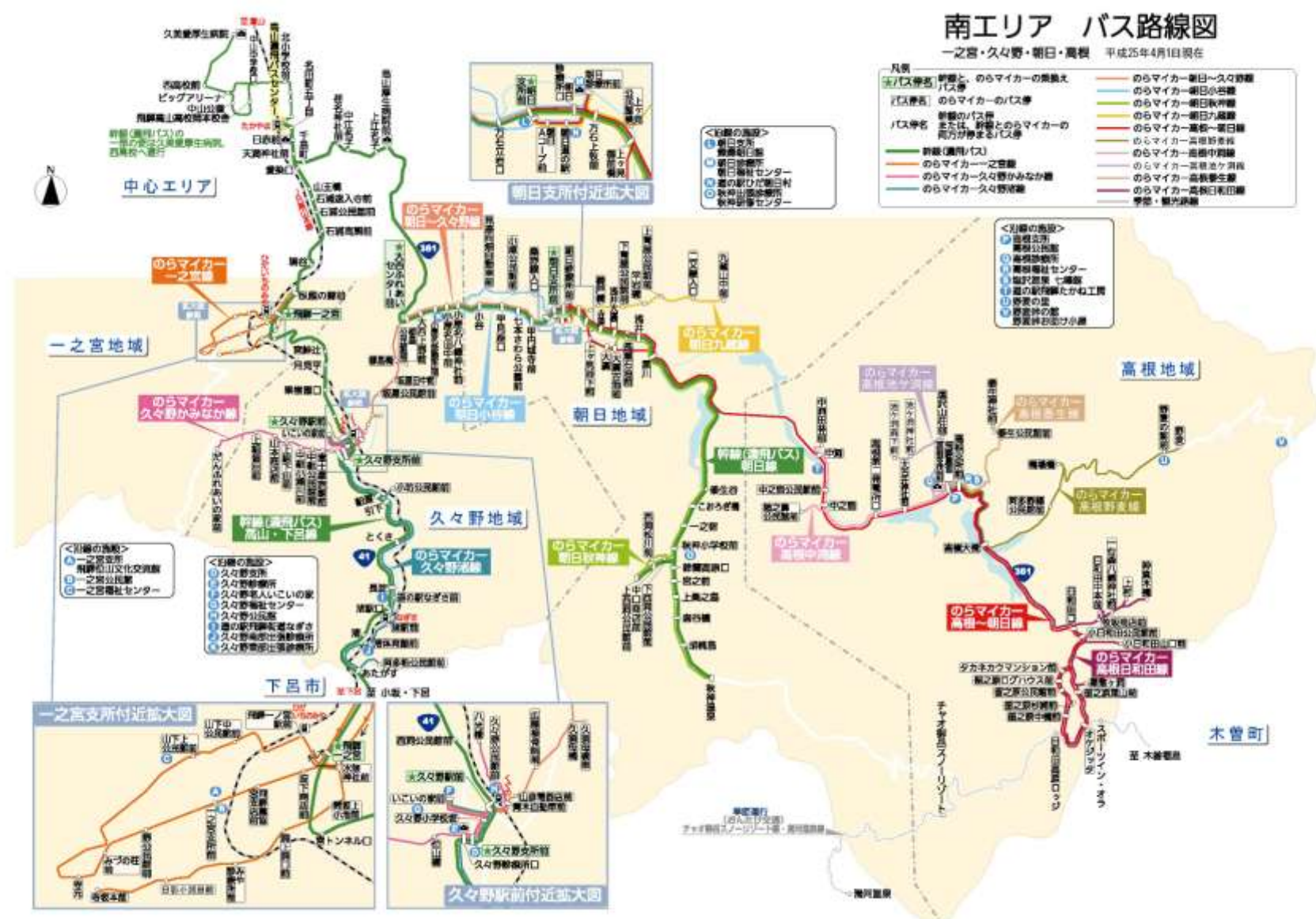


図 2-7 南運行エリア

(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、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。また、地域が独自に行う移動手段確保の取組みを促し、それを支援する。

(5) 交通結節点の整備

高山市地域公共交通システムでは、図 2-8 に示すように、幹線、のらマイカー（地域バス）及びまちなみバス（中心市街地バス）のそれぞれの乗り継ぎを前提としている。そのため、乗り継ぎによる利便性の低下を防ぐため、交通結節点の整備を行う。整備の内容は、待合所の確保、ベンチの設置などとする。

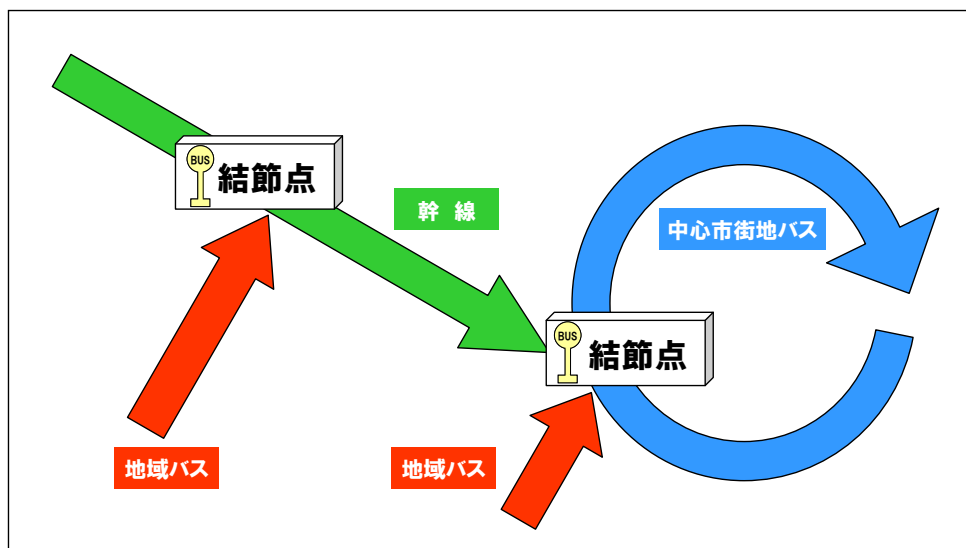


図 2-8 交通結節点のイメージ

表 2-6 整備する交通結節点

エリア	支所地域	整備交通結節点	接続する地域公共交通		
			幹線	のらマイカー（地域バス）	まちなみバス（中心市街地バス）
北東エリア	丹生川	丹生川支所	平湯・新穂高線	丹生川地域	-
	国府	国府支所（JR国府駅前）	上宝・神岡線、国府・上宝線	国府地域	-
	上宝	上宝支所	上宝・神岡線、国府・上宝線	上宝地域	-
西エリア	清見	清見支所	荘川線	清見地域	-
	荘川	荘川支所	荘川線	荘川地域	-
南エリア	久々野	久々野支所	高山下呂線	久々野地域	-
	久々野	JR久々野駅前	高山下呂線	久々野地域	-
	朝日	朝日支所	朝日線	朝日地域	-
中心エリア（高山地域）	高山濃飛バスセンター／JR高山駅	各線	高山地域（中心部） 高山地域（岩滝地区）	まちなみバス（中心市街地バス）	
	高山市役所	-	高山地域（中心部）	まちなみバス（中心市街地バス）	
	高山赤十字病院	高山下呂線、朝日線	高山地域（中心部）	まちなみバス（中心市街地バス）	
	久美愛厚生病院	古川・神岡線、国府・上宝線、荘川線、高山下呂線、朝日線、高山牧線	高山地域（中心部）	-	

(6) ネットワークの体系化に関する事業

幹線、のらマイカー（地域バス）及びまちなみバス（中心市街地バス）がネットワークとして有効に機能し、通院・通学・買物等に利用することを意識した利便性確保によって市民の「生活環境の質（QOL）」を保障できるようにするため、乗り継ぎに配慮したダイヤとなるよう配慮する。

また、市民が利用する際に運賃が市全域で同一かつ高すぎない水準となるように、のらマイカー（地域バス）及びまちなみバス（中心市街地バス）においては運賃を1乗車100円に統一するとともに、幹線においても市民乗車バスを提示することにより旧市町村単位の地域内においては1乗車100円で、また、地域（合併以前の旧市町村）をまたぐ場合は1乗車1,000円を上限としたことで、更なる利用促進を図る。

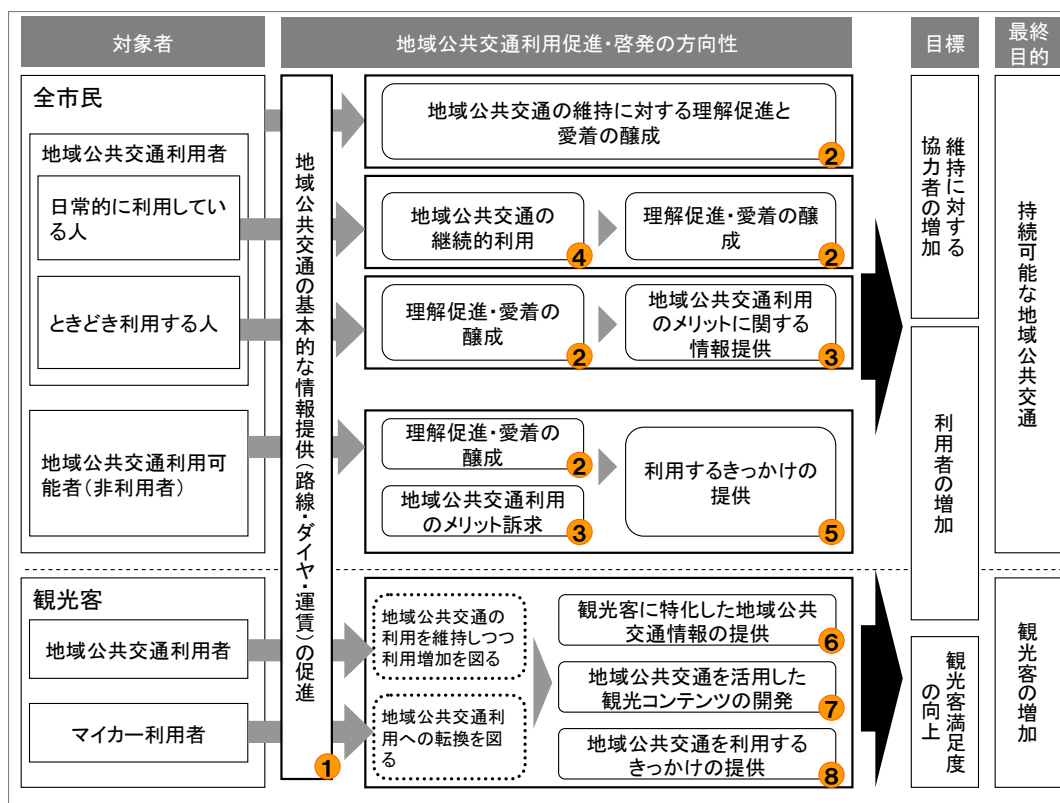
(7) 地域公共交通の観光利用に関する検討事業

幹線、のらマイカー（地域バス）バス及びまちなみバス（中心市街地バス）、タクシーなどの観光利用に関する可能性を検討する。

2-2 利用促進・啓発事業

利用促進・啓発事業は、対象者によって事業の方向性が異なるが、ひとつの事業で複数の対象者を対象として実施する場合があることから、事業の実施単位で示す。

利用促進・啓発事業実施の方向性と各事業の対応を図2-9と表2-7に示す。



※図中の①～⑧は、事業番号を示す

図 2-9 利用促進・啓発事業の方向性と各事業との対応

表 2-7 利用促進・啓発事業一覧（再掲）

No	個別事業	事業の内容	実施主体	実施単位
1	2-2① 地域公共交通の基本的な情報提供（路線・ダイヤ・運賃）の促進	・ 公共交通サービスに関する情報提供の充実	高山市	全市
2	2-2② 地域公共交通の維持に対する理解促進と愛着の醸成	・ 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ のりものフェスタ等による公共交通利用促進啓発事業の実施	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強機会の提供	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除	高山市	全市
		・ 広報誌・情報誌への掲載	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社	全市
		・ 地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関する情報発信	岐阜県タクシー協会飛騨支部	全市
3	2-2③ 地域公共交通利用のメリットに関する情報発信	・ モビリティマネジメントの実施	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 中高生と保護者に対する情報の提供	高山市公共交通活性化協議会	支所地域
		・ 広報誌・情報誌への掲載（再掲）	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社	全市
		・ 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強機会の提供（再掲）	高山市公共交通活性化協議会	全市
4	2-2④ 地域公共交通の継続的利用	・ 市民乗車パスの発行	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ モビリティマネジメントの実施（再掲）	高山市公共交通活性化協議会	全市
5	2-2⑤ 利用するきっかけの提供	・ バスの乗り方教室の実施（交通安全教室とも連携）	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社	全市
		・ 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 転入者へのバス時刻表の配布	高山市	全市
		・ 運転免許証返納によるバス運賃、タクシー料金割引サービスの実施	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社 タクシー事業者	全市
		・ 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施（再掲）	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 中高生と保護者に対する情報の提供	高山市公共交通活性化協議会	支所地域
6	2-2⑥ 観光客に対する地域公共交通情報の提供	・ 観光関係者への説明資料の作成	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 観光客向け時刻表・パンフレットの制作	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ まちなみバスのバスガイドによる観光案内	濃飛乗合自動車株式会社	高山地域
		・ 車内放送を利用した観光案内等の実施	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 高速バス利用者に対するPR	濃飛乗合自動車株式会社	全市
		・ 観光客に利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等）	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 案内等の多言語化促進	高山市公共交通活性化協議会	全市

7	2-2⑦ 公共交通を活用した観光コンテンツの開発	・ 地域公共交通の既存観光ルートへの適用	高山市公共交通活性化協議会	全市
		・ 地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に向けた提言	高山市公共交通活性化協議会	全市
8	2-2⑧ 地域公共交通を利用するきっかけの提供	・ 観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	高山市公共交通活性化協議会 高山市商店街振興組合連合会	全市
		・ まちなみバス・さるぼぼバス1日フリー乗車券の実施	濃飛乗合自動車株式会社	高山地域

2-3 進行管理事業

(1) 評価・検証の実施

総合連携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って行う。

高山市地域公共交通システムを持続的に発展させるために、総合連携計画や各路線における目標に対する評価・検証は、それぞれの実績数値の分析及び市民等からの意見をもとに行うことにより、事業内容を継続的に改善する。

評価・検証は、幹線及びまちなみバス（中心市街地バス）については高山市公共交通活性化協議会が中心となって実施し、のらマイカー（地域バス）については、地域ごとに行い、高山市公共交通活性化協議会が取りまとめる。

また、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。

具体的な事業内容は、表 2-3 を参照のこと。

(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、育てていくためには、市民との意見交換や市民参加型の利用促進策を図ることにより地域公共交通に対する理解を深めてもらうことが必要であり、目標に対する評価・検証の結果を地域へもフィードバックしていくなど、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。

具体的な事業内容は、表 2-3 を参照のこと。

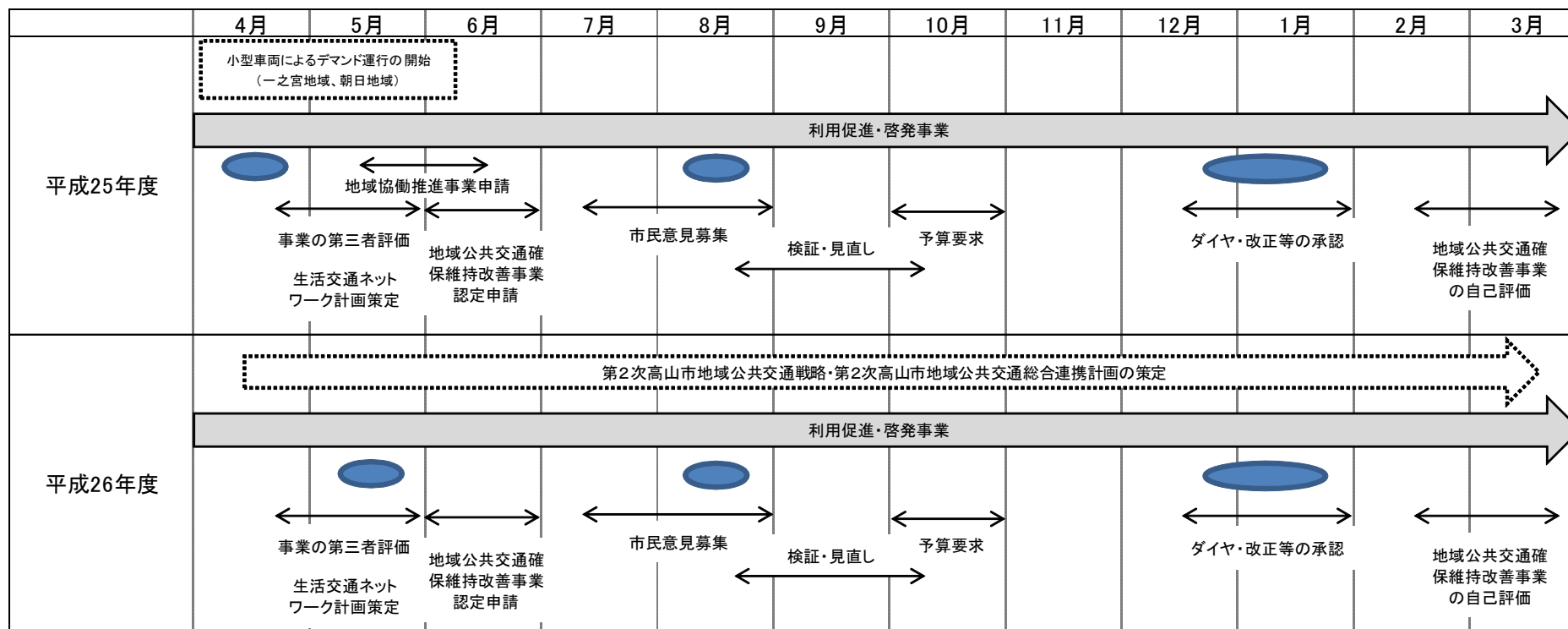
第3章 計画期間と事業実施スケジュール

総合連携計画（改定版）の計画期間を平成25年度～平成26年度の2年間とする。

事業の実施スケジュールを表2-8に示す。

表2-8 高山市地域公共交通総合連携計画のスケジュール

各年度のスケジュール

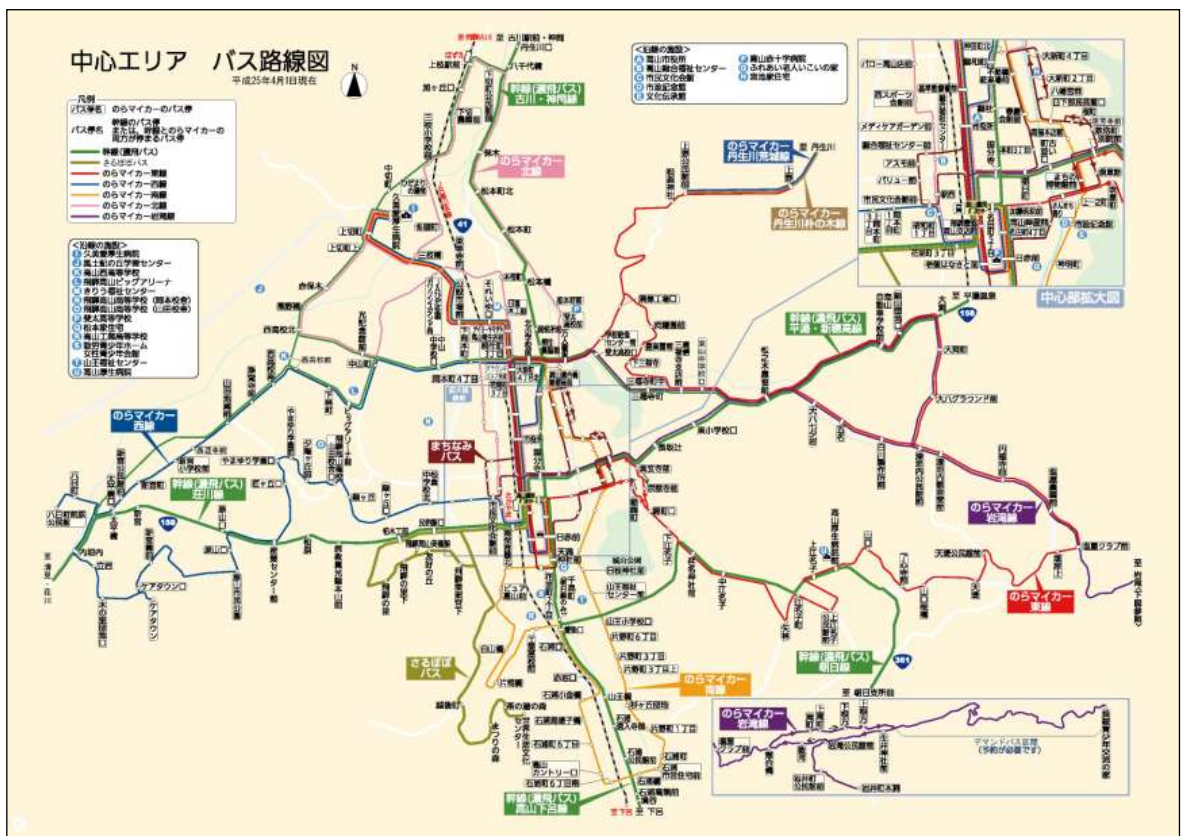


● 高山市公共交通活性化協議会開催

卷末資料

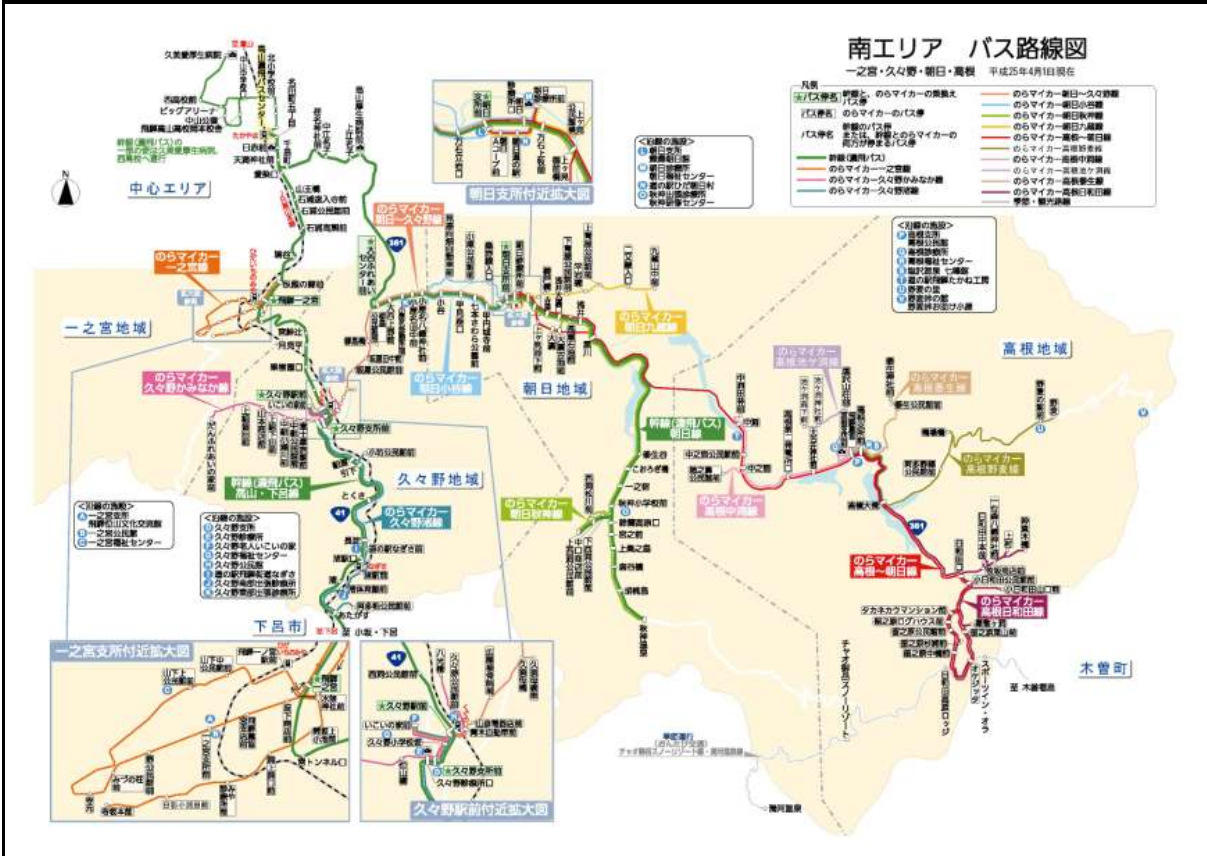
巻末資料

●現行路線図



南エリア バス路線図

一之宮・久々野・朝日・高根 平成25年4月1日現在



●事業実施主体

総合連携計画は、市民、公共交通事業者、行政等、地域公共交通に関わる様々な主体者が、それぞれ主体的に事業を推進するとともに、積極的に他の事業へ協力することによって実現する。

以下、関係する主体者も含め事業一覧を再掲する。

事業一覧（地域公共交通整備・運行事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-1 (1) 幹線の整備と運行	・ 幹線の整備と運行	濃飛乗合自動車株式会社 (国庫補助、県補助) 富山地方鉄道株式会社
2-1 (2) まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行	・ まちなみバス（中心市街地バス）の整備と運行	高山市 (国庫補助)
2-1 (3) のらマイカー（地域バス）の整備と運行	・ 高山地域（中心部）の整備と運行	高山市 (国庫補助、県補助)
	・ 高山地域（岩滝地区）の整備と運行	
	・ 丹生川地域の整備と運行	
	・ 清見地域の整備と運行	
	・ 荘川地域の整備と運行	
	・ 一之宮地域の整備と運行	
	・ 久々野地域の整備と運行	
	・ 朝日地域の整備と運行	
	・ 高根地域の整備と運行	
	・ 国府地域の整備と運行	
・ 上宝・奥飛騨温泉郷地域の整備と運行		
2-1 (4) 少量輸送体制の確立	・ タクシーなどを活用した地域公共交通の空白地帯における「移動行動」支援施策の検討 ・ 地域公共交通の空白を補完する地域独自の取り組みに対する支援	高山市公共交通活性化協議会
2-1 (5) 交通結節点の整備	・ 待合所・ベンチなどの設置 等	高山市
2-1 (6) ネットワークの体系化事業	・ 市民乗車パスの導入 等	高山市公共交通活性化協議会
2-1 (7) 地域公共交通の観光利用に関する検討	・ 地域公共交通の観光利用に関する検討 等	高山市公共交通活性化協議会

事業一覧（利用促進・啓発事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-2① 地域公共交通の基本的な情報提供（路線・ダイヤ・運賃）の促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスに関する情報提供の充実 	高山市
2-2② 地域公共交通の維持に対する理解促進と愛着の醸成	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> のりものフェスタ等による公共交通利用促進啓発事業の実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強会会の提供 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除 	高山市
	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌・情報誌への掲載 	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社
2-2③ 地域公共交通利用のメリットに関する情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関する情報発信 	岐阜県タクシー協会飛騨支部
	<ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントの実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 中高生と保護者に対する情報の提供 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 広報誌・情報誌への掲載（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会 高山市・濃飛乗合自動車株式会社
2-2④ 地域公共交通の継続的利用	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強会会の提供（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 市民乗車パスの発行 モビリティマネジメントの実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会 高山市公共交通活性化協議会
2-2⑤ 利用するきっかけの提供	<ul style="list-style-type: none"> 市民乗車パスの発行 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> モビリティマネジメントの実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方教室の実施（交通安全教室とも連携） 	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 転入者へのバス時刻表の配布 	高山市
2-2⑥ 観光客に対する地域公共交通情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証返納によるバス運賃、タクシー料金割引サービスの実施 	高山警察署 濃飛乗合自動車株式会社 タクシー事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを対象にした公共交通利用促進啓発事業の実施（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 中高生と保護者に対する情報の提供（再掲） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 観光関係者への説明資料の作成 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客向け時刻表・パンフレットの制作 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> まちなみバスのバスガイドによる案内の実施 	濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 車内放送を利用した観光案内等の実施 	高山市公共交通活性化協議会
2-2⑦ 公共交通を活用した観光コンテンツの開発	<ul style="list-style-type: none"> 高速バス利用者に対するPR 	濃飛乗合自動車株式会社
	<ul style="list-style-type: none"> 観光客に利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等） 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 案内等の多言語化促進 	高山市公共交通活性化協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の既存観光ルートへの適用 地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に向けた提言 	高山市公共交通活性化協議会 高山市公共交通活性化協議会

2-2⑧ 地域公共交通を利用するきっかけの提供	・ 観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	高山市公共交通活性化協議会 高山市商店街振興組合連合会
	・ まちなみバス・さるぼぼバス 1日フリー乗車券の実施	濃飛乗合自動車株式会社

事業一覧（進行管理事業分野）

個別事業	事業の内容	実施主体
2-3（1）公共交通における評価・検証の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各路線における市全体、地域（支所）ごとのPDCAサイクルによる評価・検証・改善 ・ 利用促進・啓発事業による利用人数への影響数の把握・分析 ・ 運行状況等の点検 等 	高山市公共交通活性化協議会
2-3（2）継続的な市民参加の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民意見交換会 ・ 市民アンケート調査 	高山市公共交通活性化協議会

●協議会委員名簿

H25.4現在

団 体 等	役 職	氏 名	備 考
高山市企画管理部	部長	寺境 信弘	会長
名古屋大学大学院	准教授	加藤 博和	副会長
中部運輸局岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	木村 治史	
高山警察署	署長	杉江 功	
高山国道事務所	所長	増田 仁	
高山土木事務所	所長	冠者 信男	監事
岐阜県都市建築部公共交通課	課長	松田 勲	
高山市町内会連絡協議会	会長	長谷川 昭久	
社会福祉法人高山市社会福祉協議会	会長	西永 由典	
飛騨福祉移送サービスネットワーク	代表幹事	蒲池 龍之助	
高山市連合長寿会	常務理事	坂下 博治	
高山身体障害者福祉協会	会長	小丸 孝夫	
高山市社教女性連絡協議会	会長	早川 美津子	
一般社団法人飛騨・高山観光コンベンション協会	会長	堀 泰則	
高山市商工会議所	主任	石原 幸生	
高山市商店街振興組合連合会	専務理事	原田 尚幸	
濃飛乗合自動車株式会社	代表取締役社長	齋藤 尚正	監事
岐阜県タクシー協会飛騨支部	支部長	小笠原 幸孝	
岐阜県レンタカー協会濃飛支部	支部長	早川 宏治	
岐阜県交通運輸労働組合協議会	幹事	長瀬 秀樹	
高山市基盤整備部	部長	栢原 章	