

高山市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

高山市

目次

第1章	はじめに	1
1	策定の背景	1
2	地域公共交通の範囲	2
(1)	地域公共交通の定義	2
(2)	地域公共交通機関の定義	2
(3)	計画の区域	3
3	計画の期間	3
4	計画の位置づけ	3
5	上位計画・関連計画	4
第2章	地域公共交通の概要	8
1	地域概要	8
2	地域公共交通の現状	9
3	市民の公共交通に対する意識調査結果	14
4	観光動向	15
5	地域公共交通の課題	16
第3章	地域公共交通網形成計画の基本方針	17
1	地域公共交通の目指す姿	17
2	基本方針	17
3	地域公共交通システム	19
(1)	地域公共交通システムの体系	19
(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	21
(3)	体系化された地域公共交通網におけるサービス水準	22
(4)	地域公共交通システムの運用	24
(5)	地域公共交通利用促進・啓発事業の実施方針	26
(6)	地域公共交通システムの進行管理	27
4	数値目標	28
第4章	事業及び実施主体	31
1	地域公共交通運行事業	31
2	利用促進・啓発事業	52

第1章 はじめに

1 策定の背景

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）において、市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならないとされている。

市では、地域公共交通の維持や改善に向け、市民、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割の中で取り組むため、「高山市公共交通活性化協議会」を組織し、平成27年3月に「高山市地域公共交通網形成計画」を策定した。

計画では、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保することや、市全体を見渡した総合的な公共交通網の形成を図ることなどを踏まえ、地域公共交通の目指す姿や基本方針、具体的な取り組みなどを定め、地域の必要な移動手段の確保に努めてきた。

前計画年度の終了に伴い、地域公共交通の現状や課題を整理し、持続可能な地域公共交通網とするための施策を取り入れた計画として策定するものである。なお、今後予定されている法律の改正により、本計画についても必要に応じて見直すこととする。

2 地域公共交通の範囲

本計画は高山市の地域公共交通に関して長期に展望した計画であり、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）、観光客など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。

（１）地域公共交通の定義

本計画において「地域公共交通」とは、生活圏内の各種移動を担い、個人による運行ではない交通手段を指すものとする。その対象者は地域住民及び観光客などとする。

（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

バスは高山地域内や各支所地域内及び各支所地域間や高山市街地への移動を担う。地域内バス停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、ドアツードアなど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する。

- ・ 自家用有償運送

自家用有償運送は、バス・鉄道・タクシーのサービスでは対応できない部分を担う地域公共交通機関とする。

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）を含むものとする。また、観光やビジネスを目的とした生活圏外への移動を担う都市間公共交通機関（鉄道、高速バスなど）については、本計画の対象外とする。

(3) 計画の区域

本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、他市村や交通事業者等との連絡を密に行うこととする。

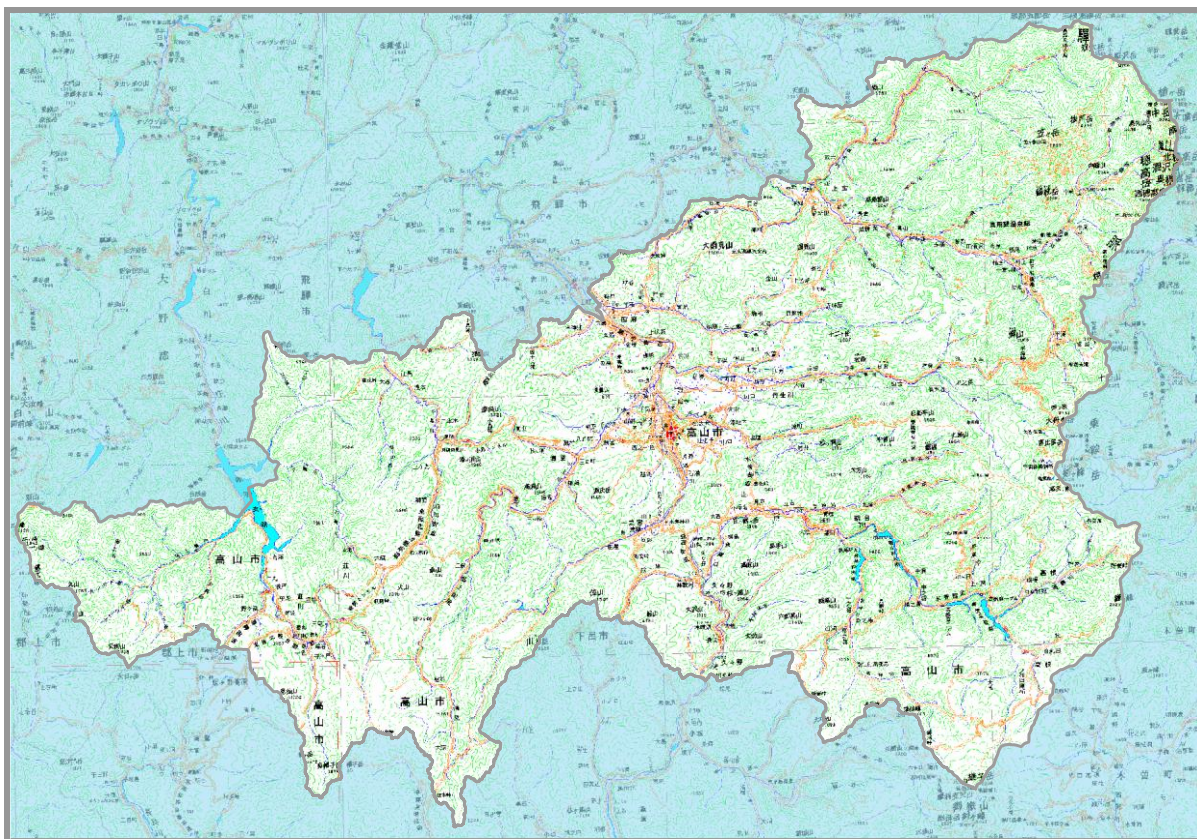


図1 計画の区域

3 計画の期間

本計画の期間は、令和2年度から令和6年度の5年間とする。なお、社会情勢の変化や法律の改正など、必要に応じて随時見直すものとする。

4 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の規定に基づき、市における交通政策を総合的かつ計画的に推進するためのものである。地域公共交通の維持や改善に向け、市民、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割の中で、協働して取り組むための方向性を示す。

また、「高山市第八次総合計画（平成27年度～令和6年度）」を上位計画とし、「高山市都市基本計画」をはじめ、「高山市産業振興計画」、「高山市地域福祉計画」、「高山市環境基本計画」等の関連計画との整合性を図る。

5 上位計画・関連計画

(1) 高山市第八次総合計画

高山市第八次総合計画では、高山市の目指すべき都市像を「人・自然・文化がおりなす 活力とやさしさのあるまち 飛騨高山」とし、3つの「まちづくりの方向性」と15の「まちづくり戦略」を定めている。

このうち、本計画は、まちづくり戦略「利便性の高い都市機能とネットワークの構築」で関連計画として位置付けられている。

【まちづくりの方向性3】

人と人がつながり、安全で美しさと便利さが共存する持続可能なまちをつくる

多様な主体による協働のまちづくりの推進や将来都市構造を踏まえた適切な土地利用を図るとともに、豊かな自然と美しい景観などの特性を活かしたまちづくりや利便性、効率性の高いインフラ整備、公共サービスの提供、災害に強いまちづくりなどをすすめます。

【まちづくり戦略3-(2)】

利便性の高い都市機能とネットワークの構築

高山駅周辺の都市機能の強化やまちなかにおける居住の促進、周遊性の向上などにより、魅力ある中心市街地の形成を図るとともに、市街地と支所地域の連携強化や広域連携の推進を図ります。

また、将来都市構造を踏まえた生活や交流の地域拠点の形成、産業や景観など地域特性を活かした土地利用の推進を図るとともに、利便性の高い交通や情報のネットワークの構築など、将来を見据えた効果的な都市施設の整備をすすめます。

【重視すべきポイント】

○交通と情報のネットワークの強化

- ・中部縦貫自動車道や国道41号石浦バイパスなど将来を見据えた広域交通網の整備を促進します。
- ・都市計画道路松之木千島線、旅行村線の整備などにより、道路交通の利便性向上を図ります。
- ・のらマイカー、まちなみバスの運行などにより、地域で暮らし続けられる移動手段の確保を図ります。
- ・高齢者に対するバス年間乗車パスの発行や子どもの地域バス乗車料金の無料化などにより、地域公共交通の利用促進を図ります。
- ・新たな公共交通手段の検討をすすめます。
- ・情報通信に関する先端技術活用の検討をすすめます。

(2) 高山市都市基本計画

持続可能な都市づくりを推進するためには、全市的な観点から、都市づくりに関する基本的かつ総合的な方針を定める必要があることから、対象区域を都市計画区域だけでなく市全域としている。

都市構造の基本的な考え方

○目指す都市の姿

コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ都市構造（コンパクト＋ネットワーク）

- ▶商業施設や医療・福祉施設、住居等が、市の中心部や支所地域の拠点となるエリアにまとまって立地することで、日常生活に必要なサービスや行政サービスが、住まいの身近に存在するまち
- ▶高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく、徒歩や公共交通により、商業施設や医療・福祉施設等にアクセスできるまち

○取り組みの方向性

- ・生活利便施設等の計画的な配置などにより、市の中心部や支所地域の拠点となるエリアにおいて、生活サービスが身近に利用できる環境の構築を図る。
- ・効果的で効率的な公共交通網やインフラの構築などにより、市の中心部や支所地域の拠点となるエリアへのアクセスの向上を図る。
- ・計画的な土地利用の推進により、市の中心部や支所地域の拠点となるエリア、公共交通沿線等において良好な住環境の形成を図る。

将来都市構造

(1) 地域活動拠点

地域の交通結節点であり、公共施設等が集まっているエリアを都市活動拠点に設定する。

- 都市拠点（市の中心部）
- 地域拠点（支所地域における生活や交流活動の拠点）

(2) 都市連携軸

都市のネットワークとして、都市活動拠点を結ぶ主要な道路網等を都市連携軸に設定する。

- 広域連携軸（本市と主要都市とを広域的に結ぶ道路や鉄道）
- 地域連携軸（都市活動拠点を結ぶ道路）

(3) 土地利用区分

計画的な土地利用の推進を図るため、地域の特性等に応じた区域設定を行う。

- 中心商業業務区域（JR高山駅を中心として、東西に広がる多様な都市機能の集積地）
- 市街地住居区域（中心商業業務区域の周辺において、中低層の住宅と商業・業務施設等とが混在して立地している地域）
- 郊外住居区域（市街地住居区域の外側や支所地域において、戸建住宅が中心に立地している区域）
- 田園区域（市街地郊外や支所地域における田園地帯や田園集落地等）
- 商工業集積区域（商工業施設や流通業務施設等の集積地）
- 自然環境区域（自然公園や温泉地など特色ある自然資源を有する区域）
- 森林・山間区域（森林地域や山間集落地等）

分野別方針

【道路・交通】

- 都市連携軸の整備の促進や災害に強い道路網の形成
 - ・広域連携軸である東海北陸自動車道や中部縦貫自動車道、国道 41 号石浦バイパスの整備促進
 - ・地域連携軸である国・県道など主要幹線道路の整備促進と適切な維持管理
- 都市計画道路の整備の推進
 - ・都市計画道路松之木千島線、西之一色花岡線の整備
 - ・社会経済情勢の変化などを考慮した適時適切な都市計画道路の見直し
- 市街地中心部の交通混雑の解消と良好な歩行空間の創出
 - ・道路交通網のあり方の検討
 - ・市道旅行村線及び環状道路としての都市計画道路松之木千島線の整備
 - ・観光目的で訪れる車両の市街地外縁部駐車場への適切な誘導等による市街地中心部への流入抑制
 - ・古い町並界隈における交通対策の推進
 - ・道路の無電柱化や美装化等による快適で魅力的な歩行空間の創出
- 効果的で効率的な地域公共交通システムの構築
 - ・観光客の移動にも配慮した観光特化型バスの運行
 - ・のらマイカーの支所地域から市街地及び他自治体への乗り入れの検討
 - ・地域の実情に合わせた少量輸送の導入促進
 - ・交通結節点の整備（待合所、ベンチの設置等）と機能強化

(3) 高山市産業振興計画

産業振興のための基本的方向

- 都市構造と産業振興施策の連動
 - ・観光まちづくりの視点に立ち、まち歩き楽しさを高めるための利便性や回遊性の向上、魅力ある商業空間の創出、町並みの景観保全など、魅力ある中心市街地の形成を図ります。
 - ・市街地や農山村の景観の向上、市域内の周遊性の向上、秩序ある土地利用の推進と産業振興施策との連動を図ります。

基本的方向に基づく分野別の施策の基本方針と取り組み

- 中心市街地への都市機能の集積と魅力創出
 - ・市街地の渋滞緩和と観光客の利便性や回遊性を高めるため、観光特化型バスを運行します。
 - ・誰もが商店街などに気軽に買い物に訪れることができるよう、のらマイカー、まちなみバスの利用を促進し、運行内容などの充実を図ります。
- 各地域の観光資源への周遊の促進
 - ・観光客が二次交通を利用しやすい環境を整備するため、案内表示の多言語化や路線の乗継などの利便性の向上を促進します。

(4) 高山市地域福祉計画

基本目標 2 : 暮らしやすいまちづくり

基本方針 (1) : 高齢者や障がい者を支援する

【取り組みの方向性】

○移動困難者への支援の充実

自動車の運転に不安を感じる高齢者のほか、様々な理由から車を運転することが困難な人にとっては、公共交通が利用しやすいことや、買い物や通院時などの移動への支援があることが望まれます。特に、近くに商店が少ない地域では、近所同士の助け合いや、配食サービス、移動販売も大きな助けとなります。

皆で知恵を出し合い、移動に関する困りごとを減らしましょう。

(5) 高山市環境基本計画

基本目標 4 豊かな社会環境の整備

○公共交通の利便性の向上

効果的で効率的な自主運行バスの運行や少量輸送体制の確立、ユニバーサルデザインへの配慮、環境負荷の低減の促進などにより地域公共交通の利便性の向上を図ります。

地域公共交通の利便性の向上

- ・路線バス・鉄道・タクシー・自家用有償運送との連携や路線及び利用者負担等の見直しなどによる効果的で効率的な自主運行バスの運行に努めます。
- ・小型バス・タクシー車両のデマンド運行や自家用有償運送の活用などによる地域特性や利用実態に対応した少量輸送体制の確立に努めます。
- ・高齢者に対するバス年間乗車パスの発行や子どもを対象とした地域バス乗車料金の無料化等の利用者負担の軽減、観光特化型バスの運行などによる地域公共交通の利用を促進します。
- ・公共交通機関の施設・車両の整備などによるユニバーサルデザインへの配慮を促進します。
- ・地域公共交通の利用や温室効果ガス排出量の少ないクリーンエネルギー自動車の導入促進、自転車の利用促進などによる環境負荷の低減を促進します。

第2章 地域公共交通の概要

1 地域概要

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、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も人口の集中が見られるほか、谷筋沿いに人口の分布が見られる。このように、一部集中はあるものの、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。

人口の推移は減少傾向にあり、人口構造は、年少人口、生産年齢人口がともに減少傾向、老年人口は増加傾向にある。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、さらに、昨今の高齢者による交通事故の多発による運転免許自主返納者も増えていることから、公共交通の必要性が高まると考えられる。

表1 地域概要

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">・高校や中核病院、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、一部の地域を除き、診療所やJAなどの小規模商業施設が立地している
財政	<ul style="list-style-type: none">・高山市の財政規模は縮小傾向にあるが、公共交通の経費は年々増加している

2 地域公共交通の現状

高山市には令和2年3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。）及び富山地方鉄道株式会社（以下、「富山地鉄」という。）が運行する幹線バス、高山市が運行する高山市自主運行バス、高根まちづくりの会が運行する公共交通空白地有償運送(以下「たかね号」という。)、少量の移動需要に対応し、自力では移動が困難な方などの利用に対応するタクシーや福祉有償運送が存在している。多数の公共交通により、交通が全く存在していない地域は少ない。

公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、これは人口減少や、少子化のため公共交通を利用する高校生が減少していること、自家用車を主な移動手段としている高齢者の割合が増加していることが主な要因であると考えられる。

運行にあたっては、バリアフリー化や運賃の割引制度の導入など利用環境の向上や利用促進事業の実施、地域の実情に応じた少量輸送体制の確保やデマンド運行の導入などの運行方法の見直しなどを行い、利便性の向上を図っている。

地域公共交通の観光利用については、新穂高など中部山岳国立公園や奥飛騨温泉郷、隣接する世界文化遺産白川郷などへ向かう路線は多くの観光客に利用されている。しかしながら、それ以外については、自家用車での移動がほとんどで地域公共交通の利用は少ない。

【幹線（バス）】

表2 幹線バスの利用状況と主な取り組み

項目	現状
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・登山や観光としての利用が見込まれる夏山路線や定期観光路線では増加がみられるものの、市民が利用する一般路線では減少傾向となっている ・一般路線のほとんどにおいては赤字運行となっている
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正などによる効率的な運行 ・低床バスやノンステップバス・ワンステップバスの導入 ・運転免許自主返納者に対する割引制度等の導入 ・各種イベントへの参画、利用促進に関するイベントの企画実施や企画切符の販売

表3 幹線バスの利用者数及び収支額の推移

(単位：人)

利用者数	H26	H27	H28	H29	H30
一般路線	444,160	534,833	456,225	420,203	432,409
夏山路線	116,711	137,467	139,300	139,261	144,161
定期観光路線	13,467	14,832	14,315	14,811	13,931
合計	574,338	687,132	609,840	574,275	590,501

(単位：千円)

主な一般路線バスの収支額	H26	H27	H28	H29	H30
秋神線	△ 15,134	△ 17,773	△ 17,138	△ 22,793	△ 28,298
荘川線	△ 22,298	△ 26,133	△ 23,129	△ 18,843	△ 12,532
国府上宝線	△ 2,287	△ 924	△ 2,510	△ 2,622	△ 7,063

高山古川線	△ 23,779	△ 27,648	△ 23,883	△ 25,552	△ 19,768
高山下呂線	△ 27,841	△ 24,936	△ 29,936	△ 48,909	△ 49,404
平湯神岡線	△ 17,568	△ 18,246	△ 19,796	△ 19,251	△ 23,232

【まちなみバス、のらマイカー、たかね号】

表4 まちなみバス、のらマイカー、たかね号の利用状況と主な取り組み

項目	現状
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなみバスの利用者数については、観光客の利用もあることから横ばいとなっている ・のらマイカー、たかね号については、利用者は減少している ・各地域の一人当たりの利用回数については、高山・清見・一之宮・朝日地域においては横ばい、丹生川・荘川・久々野・高根地域は減少、国府・上宝地域は増加傾向になっている。清見・荘川・高根地域での一人当たりの利用回数は年間3回を超えており、利用頻度は高い ・運行経費については、人件費や燃料費の高騰などにより増加傾向となっている。久々野地域のタクシー車両によるデマンド運行への移行や、高根地域の公共交通空白地有償運送への移行等により経費が減少している地域もある
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー車両によるデマンド(予約)運行へ移行 平成25年度から一之宮・朝日地域、平成30年度から久々野地域で移行 ・バス運行箇所の一部ダイヤ等をデマンド運行へ移行 平成26年度から平成29年度の間に、丹生川・清見・国府・上宝地域で移行 ・公共交通空白地有償運送へ移行 平成29年度から高根地域で移行

表5 まちなみバス、のらマイカー、たかね号の利用者数及び収支額の推移

【利用者数】

(単位：人)

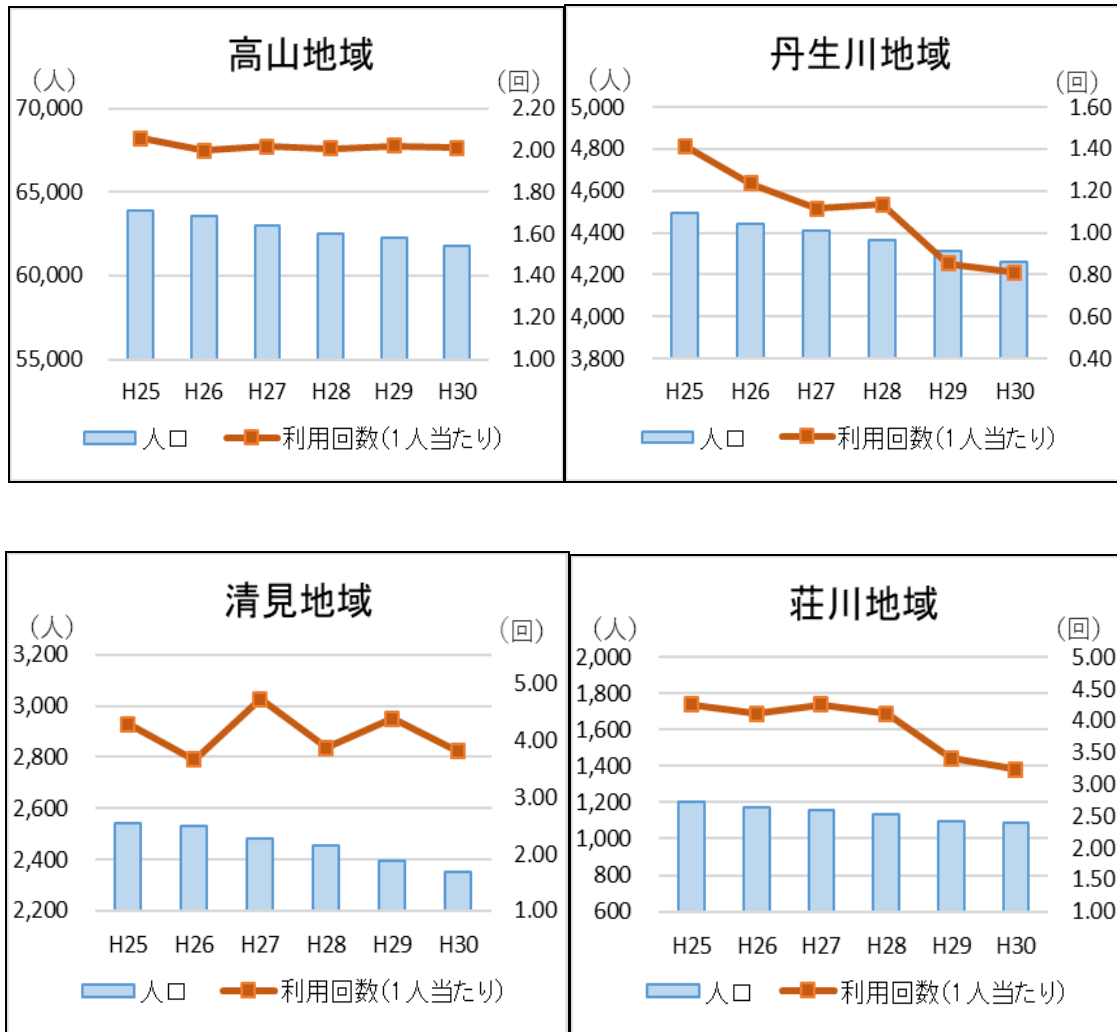
種別	H26	H27	H28	H29	H30	
まちなみバス	37,060	37,593	38,235	37,453	37,321	
のらマイカー・たかね号	高山地域	89,939	89,422	87,275	88,245	86,972
	丹生川地域	5,488	4,910	4,953	3,677	3,449
	清見地域	9,258	11,735	9,475	10,494	8,945
	荘川地域	4,828	4,923	4,652	3,746	3,528
	一之宮地域	612	460	646	557	504
	久々野地域	7,204	6,767	5,511	5,345	3,857
	朝日地域	227	190	172	186	193
	高根地域	3,556	3,335	3,185	2,938	2,841
	国府地域	4,326	4,068	4,402	4,856	5,037
	上宝地域	1,565	1,570	1,637	1,674	1,670
合計	164,063	164,973	160,143	159,171	154,317	

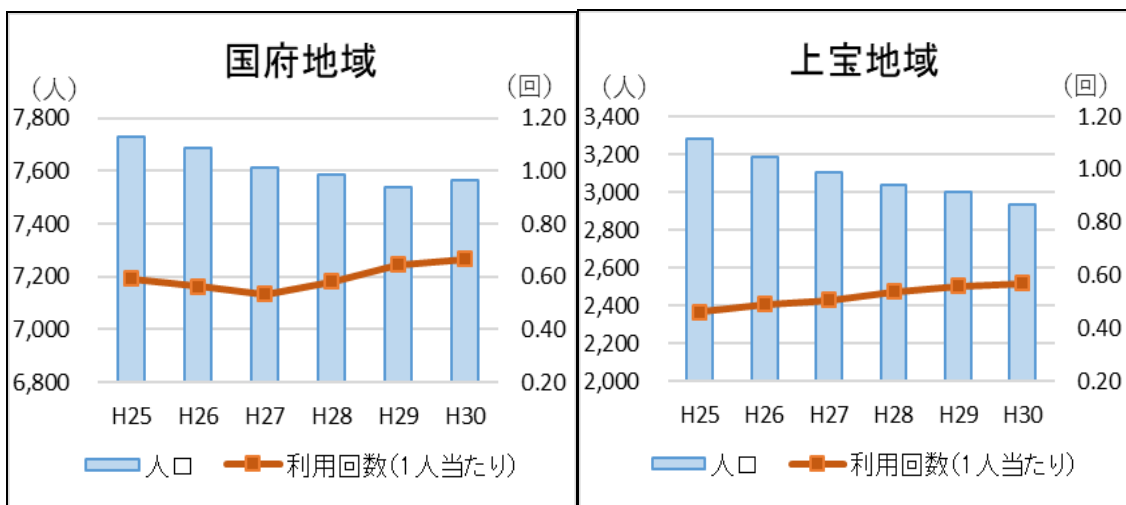
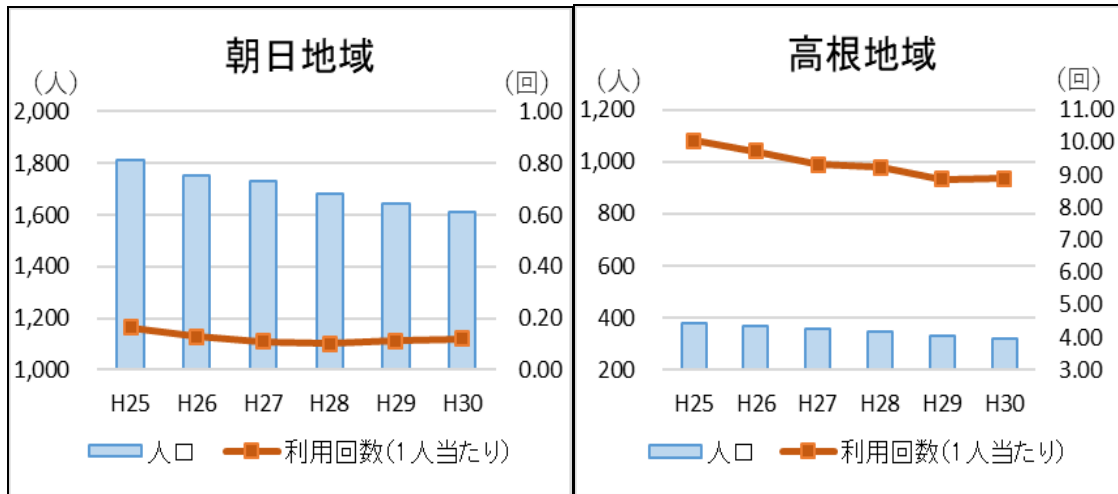
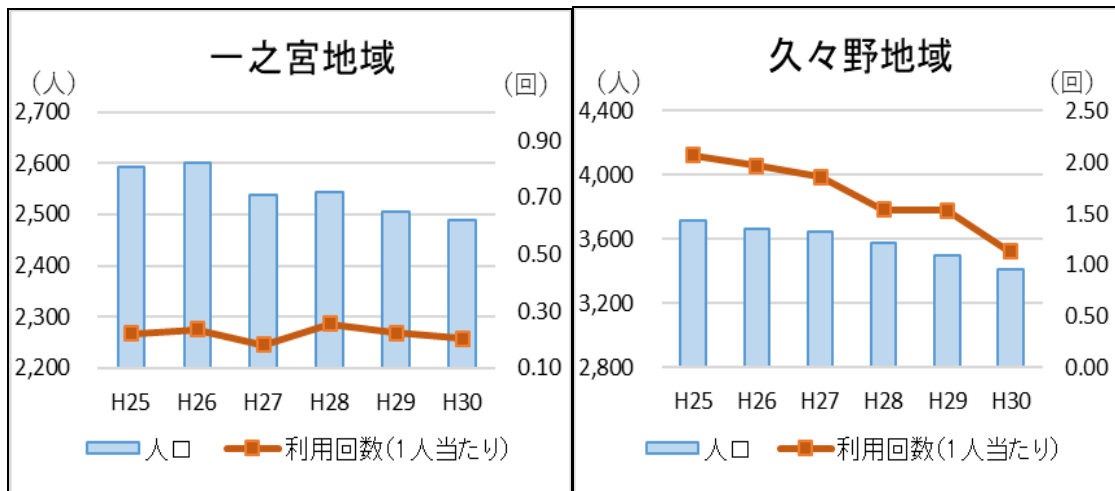
【収支額】

(単位:千円)

種別	H26	H27	H28	H29	H30	
まちなみバス	9,168	9,289	9,795	9,868	12,966	
のらマイカー・たかね号	高山地域	51,800	52,593	53,545	52,865	65,484
	丹生川地域	24,013	24,286	22,961	24,570	29,019
	清見地域	33,156	33,608	33,024	32,267	39,047
	荘川地域	17,652	17,879	17,323	17,109	20,689
	一之宮地域	1,126	857	1,170	1,133	1,083
	久々野地域	14,720	14,835	14,735	15,710	7,171
	朝日地域	702	622	582	649	697
	高根地域	22,854	23,108	23,437	9,921	10,066
	国府地域	11,821	11,913	12,001	12,487	14,861
	上宝地域	8,989	7,693	7,832	7,829	8,928
合計	196,001	196,683	196,405	184,408	210,011	

図2 各地域の人口とのらマイカー等の一人当たりの利用回数の推移





【タクシー】

表6 タクシーの利用状況と主な取り組み

項目	現状
利用状況	・全国的にタクシー需要の減少が続いており、利用者数の減少が続いている
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・高山交通圏タクシー準特定地域計画に基づくタクシー事業の実施 ・UD(ユニバーサルデザイン)タクシーやジャンボタクシーの導入推進 ・高齢者、障がい者、免許返納者等への割引運賃の実施 ・キャッシュレス化や配車アプリなどの導入による利便性向上の推進 ※UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入に対し、市が経費の一部を助成

表7 タクシーの利用者数の推移

(単位：人)

種別	H26	H27	H28	H29	H30
タクシー	747,317	755,860	732,334	700,300	663,123

【福祉有償運送】

表8 福祉有償運送の利用状況と主な取り組み

項目	現状
利用状況	・対象者は横ばいで推移しているものの、実施事業者数の減少などにより利用者数は減少している
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送の利便性向上(専用車両の導入) ※福祉車両の導入に対し、市が経費の一部を助成

表9 福祉有償運送の利用者数等の推移

項目	H26	H27	H28	H29	H30
対象者数(人)	11,529	11,405	10,973	11,045	11,128
登録者数(人)	1,314	687	674	608	593
延べ利用者数(人)	29,304	17,102	18,808	20,100	18,400
利用回数(回)	23,220	14,354	15,878	16,909	15,454
実施事業者数(者)	4	4	4	4	2
車両数(台)	32	30	30	29	25
運転者数(人)	68	59	60	60	47

地域公共交通の運行に当たっては、高山市公共交通活性化協議会を中心に、地域公共交通の利用促進や啓発活動を実施し、利用者の確保に努めている。

【主な利用促進・啓発の取り組み】

- ・のりものフェスタの実施（8回開催、近年 H29：2,400人、H30：2,800人、R1：3,500人来場）
- ・企画切符の販売（オリジナル御朱印帳付き1日乗車券）、利用促進企画の実施（謎解きゲーム）
- ・広報PR（広報たかやま掲載（随時、毎年7/15号に特集号））
- ・デマンドタクシー時刻表の作成（H28年度）、高校生用の時刻表配布（毎年4月）
- ・市民乗車パスの発行（H30年度発行枚数 863枚）
- ・バス事業者やタクシー事業者による、高齢者、障がい者及び免許返納者に対する運賃助成
- ・まちなみバスにおいて、七夕時に浴衣でガイドの実施
- ・運転免許自主返納促進に対する取り組み

3 市民の公共交通に対する意識調査結果

公共交通の利用促進や啓発活動によるもののほか、高齢化や運転免許自主返納などにより、公共交通に対する関心が年々高まっている。これまでほとんど利用していない市民でも、将来利用することを想定し、自身の問題として捉えるようになったことから、公共交通に対する意見や要望が多くなっている。

そのため、ダイヤが少ない、目的地までに時間がかかる、自宅からバス停までの移動が困難であるなど、市民が満足する運行となっていないところがあるという声や、今後も公共交通を維持していくよう望む声が多くなっている。

表10 市民満足度指標

	2014 (H26)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	目標
「日常的に利用できる公共交通体系が整っている」と感じている市民の割合	50.8%	50.2%	45.3%	42.3%	上昇

出典：高山市「まちづくりアンケート」

【市民の公共交通に対する意識】

○主な利用目的

- ・通院や買い物などの生活利用
- ・高校の通学
- ・支所地域内や高山市街地への移動手段
- ・高齢者のイベントや行事の参加のための移動手段

○公共交通を利用しない主な理由

- ・自家用車がある
- ・家族が送迎している

- ・公共交通が不便（時間帯が合わない、目的地まで時間がかかる、予約が面倒、バス停が遠いなど）

○現在の公共交通に思うこと

- ・今は、自家用車を利用していても、将来は公共交通が重要となる
- ・不便なところがある（ダイヤが少ない、運賃が高い、目的地まで時間がかかる）
- ・車両の小型化（バスのステップが乗りにくい、効率的に運行すべき）
- ・公共交通の経路から外れている新興住宅地の高齢化への対策が必要である
- ・インターネット検索など、情報のデジタルの推進

4 観光動向

高山市は、年間 470 万人以上（平成 31 年）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 6 割、鉄道が約 3 割である。高山市内の移動では徒歩が約 5 割、自家用車が約 3 割となっており、公共交通の利用は約 1 割（路線バス＋タクシー）である。しかし、観光客の入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、日帰りまたは 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公共交通、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、増加傾向にある外国人観光客への対応のため、きめ細かい案内表示や、分かりやすい公共交通体系の整備なども重要な要素となっている。

5 地域公共交通の課題

地域公共交通の基本的な役割を果たし、地域づくりに寄与するためには、持続的に発展できるように整備を行う必要がある。

以下に、高山市の公共交通に関する解決すべき課題を明確化する。

○現状から見た課題

- ・全体的に公共交通利用者が減少している
- ・利用者の減少に加え、人件費や燃料費の高騰などにより、運行などの経費が年々増加している
- ・地域の実情に応じた効果的で効率的な運行が求められている
- ・観光客を含めた利用者の増加が求められている
- ・社会性の醸成や将来の利用者確保のため、子どもの利用に対する取り組みが必要となっている

○社会情勢の変化等に関する課題

- ・高齢化の進行により、今後自家用車を運転できない人が増え、公共交通の担う役割が増加することが見込まれる
- ・店舗の閉店により居住地域で買い物ができなくなるなど、日常生活における移動範囲に変化が生じている
- ・のらマイカーの運行エリアや路線、ダイヤ、運賃、バス停の位置などの見直しが求められている
- ・人口減少や高齢化により運転手の確保が困難になっている
- ・バス車両や待合所などの利用環境の向上が求められている
- ・情報通信技術など、公共交通における新たな技術の活用が求められている
- ・増加する外国人観光客の利用環境を整える必要がある

○各種計画との整合やまちづくりに関する課題

- ・拠点となるエリアへのアクセスの向上や、拠点同士をつなぐネットワークの強化が求められている
- ・公共交通を利用した観光を推進し、各地域の活性化につなげることが求められている

第3章 地域公共交通網形成計画の基本方針

1 地域公共交通の目指す姿

地域公共交通を整備する目的は、市民が自立した生活を送る上で必要となる「移動」を実現できる環境を提供すること及び、地域の住みやすさや活性化に寄与すること、また、地域公共交通の持続性を担保することである。この目的を踏まえて、次の点を地域公共交通の目指す姿とする。

- 多くの市民が通勤、通学、通院、買い物などに地域公共交通を利用している
- 観光客が移動手段として地域公共交通を利用している

2 基本方針

地域公共交通は社会資本であり、不特定多数の人々に利用され、将来にわたり持続的に存在していく必要がある。よって、本計画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、以下の基本方針に従って整備を進める。

基本方針1：自力で移動可能なすべての市民が、生活圏における通勤・通学・通院・買い物を可能にする地域公共交通を整備する

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平準化する。

基本方針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する

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、そして誰もが「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ことにより、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。

自力での移動が困難な市民に対して、福祉有償運送など外出する際の移動支援を福祉政策と連携して実施する。タクシーにおいては、要介護者の介助ができる運転者の育成を行うとともに、福祉車両の更新を進める。

基本方針3：市民や観光客など、多くの人にメリットのある地域公共交通を整備する

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。

運転免許自主返納などにより地域公共交通を必要とする高齢者や、将来を担う若年層が、地域公共交通を利用しやすい環境を整える。また、外国人観光客に向けた多言語化をはじめ、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。

さらに、高山市街地中心部の交通対策など、様々な施策と連携した地域公共交通

を整備することで、取り組みをさらに効果的にする。

基本方針4：交通事業者、市民・地域、行政の協働による、持続可能な地域公共交通を整備する

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、交通事業者、市民・地域、行政が協働して公共交通のあり方の研究やイベントを開催し、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。

基本方針5：効率的で低コストな地域公共交通を整備する

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。

基本方針6：「コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ都市構造」（将来都市構造）に寄与する地域公共交通を整備する

市の都市基本計画において、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく、徒歩や公共交通により、商業施設や医療・福祉施設等にアクセスできるまちを目指す都市の姿の一つとしており、高山地域内や高山市街地と支所地域、支所地域同士を結ぶ、効果的で効率的な公共交通の構築を図る。

基本方針7：地域の活性化に寄与する地域公共交通を整備する

生活に必要な移動手段だけでなく、国内外から訪れる多くの方々が、市全域を負担なく移動できる環境を整え、地域の交流人口を増加させることで活性化に繋がる地域公共交通を整備する。

なお、上記1～7の基本方針を実現するために、高山市内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統を図る。また、この状態を維持していくために、交通事業者、市民・地域、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。

3 地域公共交通システム

(1) 地域公共交通システムの体系

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）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。

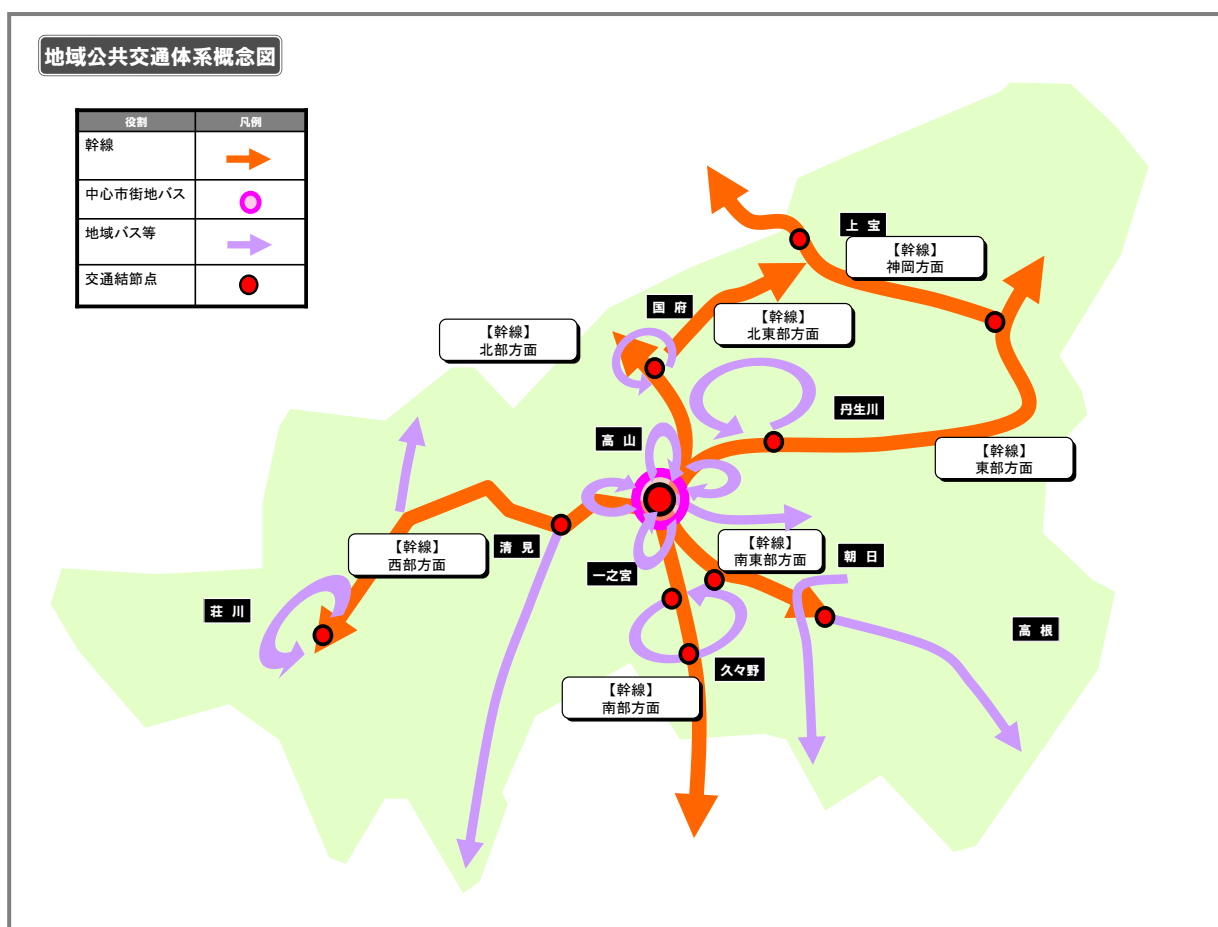


図3 高山市地域公共交通体系化の概念図

○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）である。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、過度な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れる。

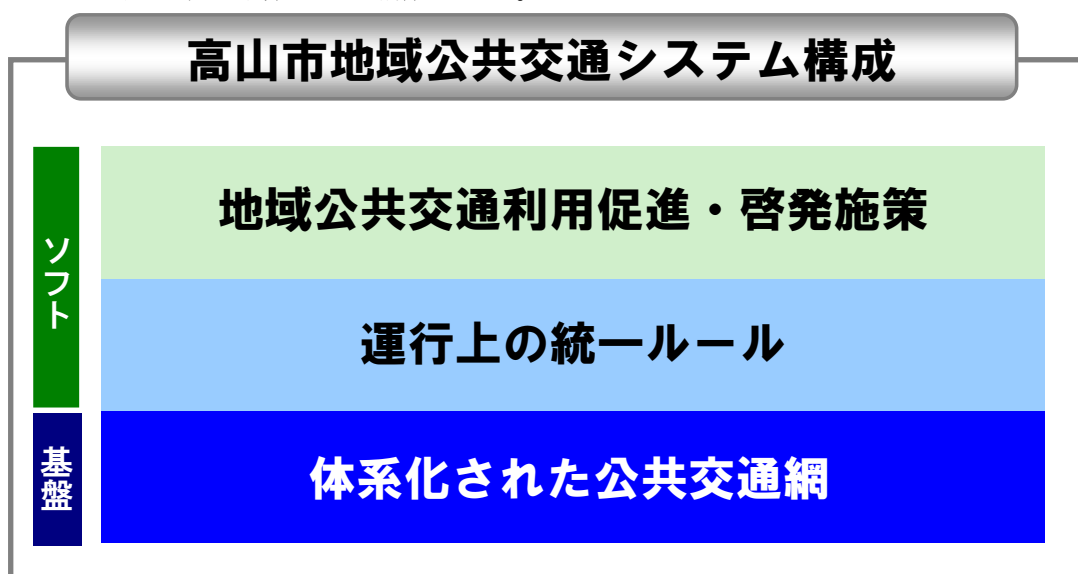


図4 高山市地域公共交通システムの構成要素

○高山市地域公共交通システムの整備方針

本計画の基本方針に従い、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。

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目指す。

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・安心な地域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、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などサービス水準の適正化を図る。

整備方針 5：不特定多数の人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人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・地域、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・地域、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を確保するとともに、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。

(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 幹線バス（バスで運行）

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。

幹線バスは不特定多数の人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、なるべく短時間で高山市街地と支所地域を接続すること、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、幹線バスは市民のみならず、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り、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、幹線バスは、交通事業者と高山市及び高山市地域公共交通活性化協議会とが連携を図り、全市的な視点を持って維持に努める。

② まちなみバス（中心市街地バス）（バスで運行）

高山市街地を運行するバスで、高山駅／高山濃飛バスセンターを中心に市街地に点在する主要施設を接続する。主に市民生活に関連した商業施設を巡る循環路線としつつ、路線を極力、コンパクトにするとともに、運行本数を多く確保し、利便性を向上させる。

まちなみバスは、市民利用を中心に、高山市街地を訪れる観光客などにも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、まちなみバスは、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 匠バス（観光特化型バス）（バスで運行）

高山市街地を運行するバスで、高山駅／高山濃飛バスセンターと市街地外縁部駐車場、観光地を接続させる。主に観光客に主眼を置き、短時間で結ぶことにより、観光客の利便性や回遊性の向上、市街地中心部への車両の流入抑制を図る。

なお、匠バスは、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。

④ のらマイカー（地域バス）（バス、タクシー車両等で運行）

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、幹線バスに接続することで各地域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性質上、地域の実情に即した運用方法及び車両とする。

なお、のらマイカーは、各地域が地域事情を踏まえながら維持に努める。

⑤ たかね号（公共交通空白地有償運送）（自家用車両で運行）

公共交通空白地である高根地域を運行することで、その内部での移動需要に対応するとともに、幹線バスに接続することで高根地域内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。

なお、たかね号は、高根地域が地域事情を踏まえながら維持に努める。

⑥ タクシー・福祉有償運送（少量輸送）（タクシー車両・自家用車両で運行）

利用者のニーズにより、生活における移動や観光などでの利用、自力では移動が困難な場合の移動手段としての役割を持つ。安全管理や利用者に対する荷物の持ち運びや雨天時の傘さしなどサービスの向上に努める。タクシーにおいては、子育て支援にかかるサービスの提供や英会話や観光ガイドができる乗務員の育成により付加価値を高めるとともに、24時間365日移動ができる体制を確保する。自家用有償運送においては、従来と同様の手続き、体制を確保し、乗務員の研修に努める。

なお、タクシー・福祉有償運送は、交通事業者と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）体系化された地域公共交通網におけるサービス水準

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の水準を示す。

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、中核病院、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。
- ・各地域の拠点や観光施設に行くことができようように運行する。

② まちなみバス（中心市街地バス）のサービス水準

- ・高山駅／高山濃飛バスセンターから高山市街地、主要商業施設、中核病院などを高頻度に運行する。

③ 匠バス（観光特化型バス）のサービス水準

- ・高山駅と古い町並エリアをコンパクトに結び、高頻度に運行する。
- ・古い町並エリアと飛騨の里エリアを直接結ぶように運行する。
- ・市街地外縁部の駐車場と古い町並エリアをコンパクトに結び、高頻度に運行する。

④ のらマイカー（地域バス）のサービス水準

- ・通勤・通学時間帯においては、幹線バスと接続し、高山市街地への移動を担保する。また、診療所に接続し、通院できるようにする。
- ・利用頻度の高い公共施設、商業施設、観光施設などを経由する。
- ・地域での検討を経て、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。

⑤ たかね号（公共交通空白地有償運送）のサービス水準

- ・通勤・通学時間帯においては、幹線バスと接続し、高山市街地への移動を担保する。また、診療所に接続し、通院できるようにする。
- ・高根地域において利用頻度の高い公共施設、商業施設、観光施設などを経由する。
- ・高根地域での検討を経て、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。

⑥ タクシー・福祉有償運送（少量輸送）のサービス水準

- ・幹線バス、まちなみバス、匠バス、のらマイカー、たかね号で対応できない部分におけるきめ細かい移動需要に対応する。

(4) 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、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。

① 幹線バス運用上のルール

- ・ 幹線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
- ・ 距離制運賃及び地域内定額運賃を検討する
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、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て実施する

② まちなみバス（中心市街地バス）運用上のルール

- ・ まちなみバス（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
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、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て実施する

③ 匠バス（観光特化型バス）運用上のルール

- ・ 匠バス（観光特化型バス）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
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、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て実施する

④ のらマイカー（地域バス）運用上のルール

- ・ のらマイカー（地域バス）に定められたサービス水準を遵守する
- ・ 通勤・通学・通院などの時間帯は、幹線バスとの接続を図る
- ・ 原則、幹線バスとの重複を避ける
- ・ 支所地域から高山市街地及び他自治体への乗り入れは、必要に応じ検討する
- ・ 地域のニーズを最大限満たす運行形態とする
- ・ 定額運賃とする

- ・ 地域の実情に合わせ、少量輸送への移行を検討する
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、運行主体と高山市と地域が連携し、高山市公共交通活性化協議会がとりまとめ実施する

⑤ たかね号（公共交通空白地有償運送）運用上のルール

- ・ たかね号（公共交通空白地有償運送）に定められたサービス水準を遵守する
- ・ 地域のニーズを最大限満たす運行形態とする
- ・ 定額運賃とする
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、運行主体と高山市と地域が連携し、高山市公共交通活性化協議会がとりまとめ実施する

⑥ タクシー・福祉有償運送（少量輸送）運用上のルール

- ・ タクシー・福祉有償運送（少量輸送）に定められたサービス水準を遵守する
- ・ 適切な運賃を検討する
- ・ 運行を持続させるため、運転手の確保に努める
- ・ 快適に利用できる環境を整え、利便性の向上を図る
- ・ 運行などの管理及び改善は、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て実施する

(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、移動制約者であっても家族送迎などにより移動を行っている現状が少なくないなか、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意識の醸成を図るための取り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ため、市民全員、市民のうち地域公共交通利用者及び地域公共交通非利用（利用可能だが利用していない市民）、観光客の4つに対象者を分けて事業を実施する。

図5に、地域公共交通利用促進・啓発事業の方向性をまとめる。

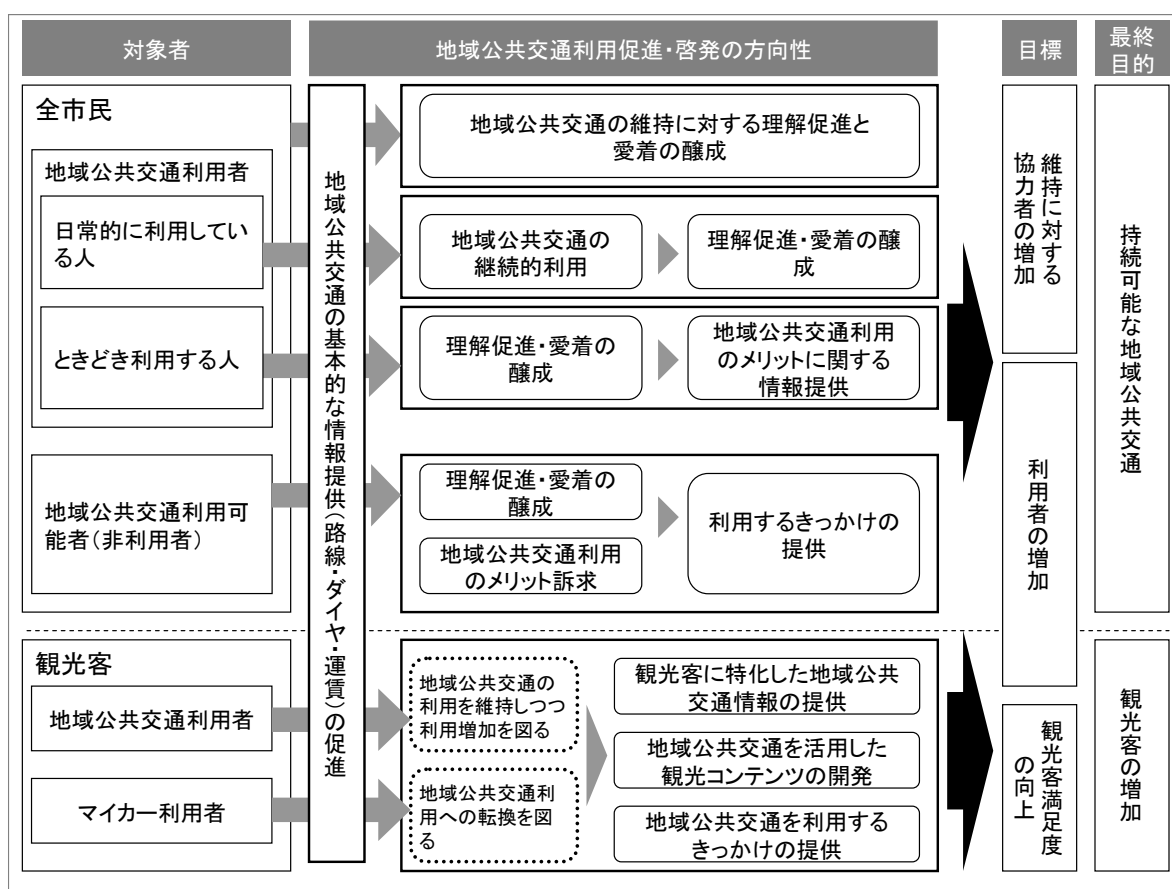


図5 利用促進・啓発事業の方向性

(6) 地域公共交通システムの進行管理

地域公共交通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は、次のとおりとする。

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。

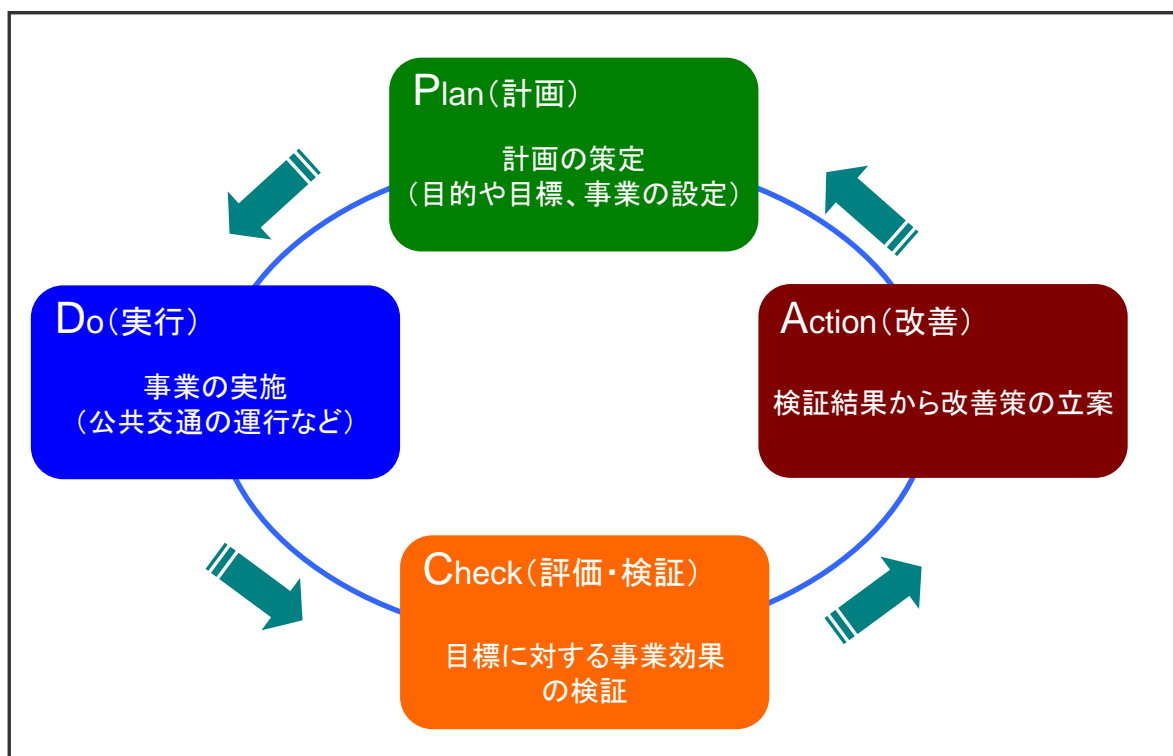


図6 PDCAの概念

○進行管理体制と各主体の役割

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、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、幹線バス及びまちなみバス（中心市街地バス）、匠バス（観光特化型バス）の運行計画策定、評価・検証及び改善、全市的な利用促進、高山市地域公共交通網形成計画の進捗管理を担う。

のらマイカー（地域バス）については、高山市及び地域が運行計画策定、評価・検証及び改善、地域における利用促進などを担う。また、たかね号（公共交通空白地有償運送）については、高山市及び高根地域が運行計画策定、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、高山市及び地域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地域、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トを行う。

○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

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：

地域公共交通の運行の一翼を担うとともに、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、利用促進策を実施する。

○評価・検証・改善の方法

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、見直しを含めた抜本的な改善を行う。

4 数値目標

地域公共交通の目指す姿、計画の評価・検証・改善を行うための目標値を設定する。

目標値の設定に当たって、利用者数だけで評価した場合、人口減少の状況による影響が少なくないため、利用頻度や市民の満足度を加えるものとし、多面的に評価を行うものとする。

地域公共交通の目指す姿

- 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している
- 観光客が移動手段として地域公共交通を利用している

【目標数値】

- 地域公共交通（幹線バス、まちなみバス(中心市街地バス)、匠バス(観光特化型バス)、のらマイカー・たかね号(地域バス・公共交通空白地有償運送)、タクシー、福祉有償運送)の年間利用者数
- 地域一人当たりの年間利用回数（まちなみバス、のらマイカー、たかね号）
- 第八次総合計画の市民満足度指数

(1) 地域公共交通（幹線バス、まちなみバス（中心市街地バス）、匠バス（観光特化型バス）、のらマイカー（地域バス）・たかね号（公共交通空白地有償運送）、タクシー、福祉有償運送）の年間利用者数

[目標数値設定の考え方]

幹線バス及びタクシーについては、地域の人口減少により、利用者数も減少が見込まれるが、観光利用を増加させることで、利用者数の維持を図る。

まちなみバス（中心市街地バス）、のらマイカー（地域バス）、たかね号（公共交通空白地有償運送）については、市民の利便性が向上する取り組みを積極的に行い、利用者数の増加を図る。

種 別	現状数値 (H30)	目標数値 (R6)
幹線（バス）	59.1 万人	59.1 万人
まちなみバス（中心市街地バス）	3.7 万人	5.0 万人
匠バス（観光特化型バス）	—	3.0 万人
のらマイカー（地域バス）、たかね号（公共交通空白地有償運送）	11.7 万人	15.5 万人
タクシー	66.3 万人	66.3 万人
福祉有償運送	1.8 万人	1.8 万人
合計	142.6 万人	150.7 万人

※匠バス（観光特化型バス）については、想定乗車数を目標数値としている

(2) 地域一人当たりの年間利用回数（まちなみバス、のらマイカー、たかね号）

[目標数値設定の考え方]

地域によって利用状況等が異なり、一律に目標値を設定することは困難なことから、地域一人当たりの利用回数（各地域の利用者数を当該人口で除した数値）を目標数値として設定する。

現在の利用回数や地域の人口減少などの実情、幹線バスなど複数の地域公共交通が運行していることなどを考慮し、各地域の利用回数を設定する。

(単位：人)

地域別	現状数値（H30 年度）			目標数値（R6 年度）		
	人口	利用者数	利用回数	人口(※)	利用者数	利用回数
高山地域	61,800	124,293	2.01 回	57,934	171,000	3.0 回
丹生川地域	4,261	3,449	0.81 回	3,849	3,800	1.0 回
清見地域	2,353	8,945	3.80 回	2,124	8,000	3.8 回
荘川地域	1,090	3,528	3.24 回	1,089	3,800	3.5 回
一之宮地域	2,489	504	0.20 回	2,264	1,100	0.5 回

久々野地域	3,416	3,857	1.13回	3,150	4,600	1.5回
朝日地域	1,613	193	0.12回	1,420	700	0.5回
高根地域	320	2,841	8.88回	264	2,300	8.9回
国府地域	7,565	5,037	0.67回	6,974	6,900	1.0回
上宝地域	2,932	1,670	0.57回	2,866	2,800	1.0回
合計	87,839	154,317	1.76回	81,934	205,000	2.5回

※目標数値の人口は、第八次総合計画の将来展望の数値を採用している

(3) 第八次総合計画の市民満足度指標

指 標	現状 (H31)	目標 (R6)
「日常的に利用できる公共交通体系が整っている」と感じている市民の割合	32.9%	↑

第4章 事業及びその実施主体

事業及びその実施主体については、公共交通の運行を主体とした「地域公共交通運行事業」と利用促進・啓発事業を主体とした「利用促進・啓発事業」に大別される。

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（バス）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策定する「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）」のもとに実施し、まちなみバス（中心市街地バス）、匠バス（観光特化型バス）、のらマイカー（地域バス）、たかね号（公共交通空白地有償運送）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）」のもとに実施するものであり、各年見直しを行う。

1 地域公共交通運行事業

地域公共交通運行事業は、以下のとおりである。

	項目	事業計画	
		事業内容	実施主体
地域公共交通運行事業	幹線バスの運行	・幹線バスの運行	交通事業者
	まちなみバス（中心市街地バス）の運行	・まちなみバス（中心市街地バス）の運行	高山市
	匠バス（観光特化型バス）の運行	・匠バス（観光特化型バス）の運行	高山市
	のらマイカー（地域バス）の運行	・のらマイカー（地域バス）の運行 ・運行エリア、路線、ダイヤなどの見直し	高山市
	たかね号（公共交通空白地有償運送）の運行	・たかね号（公共交通空白地有償運送）の運行	まちづくり協議会
	タクシー、福祉有償運送の運行	・タクシー、福祉有償運送の運行	交通事業者
	少量輸送体制の確立	・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 ・少量輸送地域の拡大の検討 ・新たな少量輸送方法の検討	高山市 高山市公共交通活性化協議会 交通事業者
	地域公共交通の観光利用	・地域公共交通の観光利用に関する検討（路線バスを利用した観光コースの設定や周知PR等）	高山市公共交通活性化協議会 交通事業者
	運転手の確保	・運行体系維持のための運転手の確保、育成の推進	高山市公共交通活性化協議会 高山市 交通事業者
	快適な利用環境の整備	・交通結節点の整備（待合所、ベンチの設置等）と機能強化	高山市 交通事業者
		・市民乗車バスの発行	高山市
		・利用しやすく、乗りたくなるような路線・停留所の名称の検討・停留所の改良（設置場所等）	高山市公共交通活性化協議会
		・経路検索や予約・配車システム、バスの位置が確認できるシステムの導入	高山市 交通事業者
		・キャッシュレス化の推進	高山市 交通事業者
		・新たなモビリティの活用	高山市 交通事業者
・貨客混載の取り組み実施の検討（市域内）	高山市公共交通活性化協議会 交通事業者		

幹線バスの運行

表 10 幹線バスの路線

系統名	起点	終点	通過地域(市内)	実施主体
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)

<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～高山駅／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))
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、または国府地域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 ・ 三川地内において「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	高山駅／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 31～33 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））
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、丹生川地域から高山地域の高校への通学や、高山市街地まで市民を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 ・ 高山地域の中核病院への通院に活用 ・ 上宝地域、丹生川地域の地域内移動に活用 ・ 町方地内において「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・一部デマンド運行
	運行経路	高山駅／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14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））
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～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4往復（土日祝は減便）
	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））
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"> ・ 上宝地域から高山地域の高校への通学、高山市街地や久美愛厚生病院または国府に市民を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	高山駅／高山濃飛バスセンターを～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）
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、荘川地域から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市民を運ぶ幹線として運行 ・ 清見支所前において「清見江黒線」、「清見大原線」と接続 ・ 清見地域、荘川地域の地域内移動に活用 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山駅／高山濃飛バスセンター～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8往復（土日祝は減便）
	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））
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

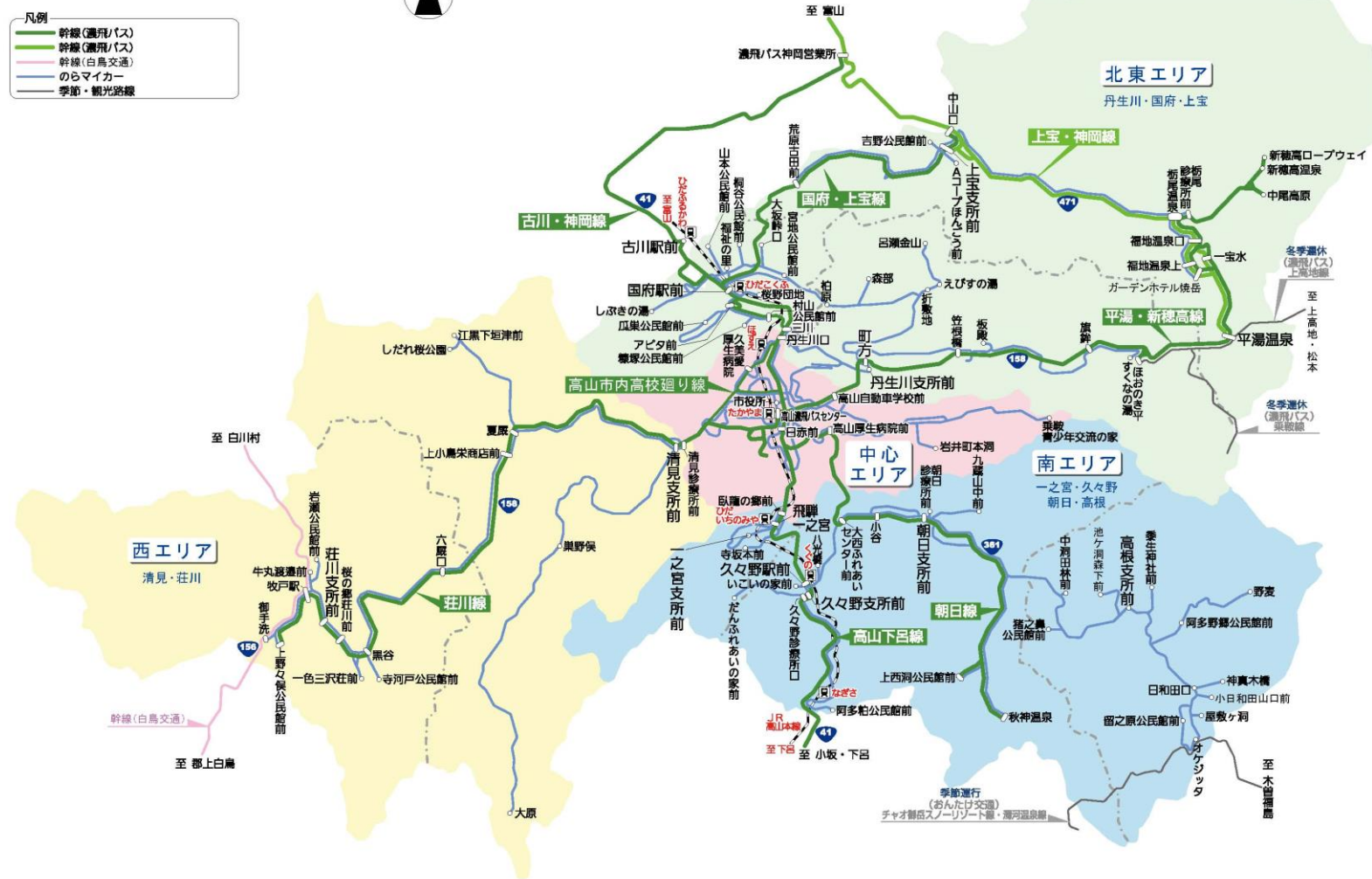
路線名	高山下呂線	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一之宮地域、久々野地域から高山地域の高校への通学、高山市街地、久美愛厚生病院まで市民を運ぶ幹線として運行 ・ 飛騨一之宮において「一之宮線」、久々野支所前、久々野駅前において「久々野かみなか線」、「久々野渚線」、「朝日～久々野線」と接続 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山駅／高山濃飛バスセンター～久々野駅前・下呂バスセンターまで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日12往復（土日祝は減便）
	運賃	距離制運賃
	車両数	4台（大型バス／最大64人乗り（立ち席含む））
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、高根地域から高山地域の高校への通学、高山市街地、中核病院まで市民を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	高山駅／高山濃飛バスセンター～飛騨ふる里トンネルを經由し、秋神温泉まで運行
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	1日5往復（土日祝は減便）
	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））
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

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



© 路線図製作協力=公共交通利用促進ネットワーク

図7 幹線の運行経路

まちなみバス（中心市街地バス）の運行

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高山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 ・ 1周40分程度、両回りの運行とし、高頻度での運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山駅／高山濃飛バスセンターを基点として、中核病院、大型商業施設、公共施設、中心市街地などを運行。右回り・左回りの両方向運行（図8参照）
	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）
運行主体	市が選定する交通事業者	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ バス停の整備 	

匠バス（観光特化型バス）の運行

路線名	匠バス（観光特化型バス）	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高山駅と市街地外縁部の大型駐車場、古い町並や飛騨の里などの観光エリアを短時間で接続させ、観光客の利便性と回遊性の向上を図る路線を新設 ・ 1便30分間隔程度とし、高頻度での運行 	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山駅と市街地外縁部の大型駐車場、古い町並や飛騨の里を接続（図8参照）
	運行日	毎日
	運行ダイヤ	25便程度
	運賃	100円
	車両	3台（小型バス／25人乗り）
運行主体	市が選定する交通事業者	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価・検証事業 ・ バス停の整備 	

飛騨高山周遊バス 運行ルート



図8 まちなみバス、匠バスの運行経路

のらマイカー（地域バス）の運行

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、県補助）
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	南エリア	高山市（国庫補助、県補助）

① 高山地域（中心部）の運行

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	・ 高山地域の市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系統を運行	
事業内容	運行形態	路線定期運行
	運行経路	高山駅／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9参照)
	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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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	・ 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	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 (図9参照)
	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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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 	

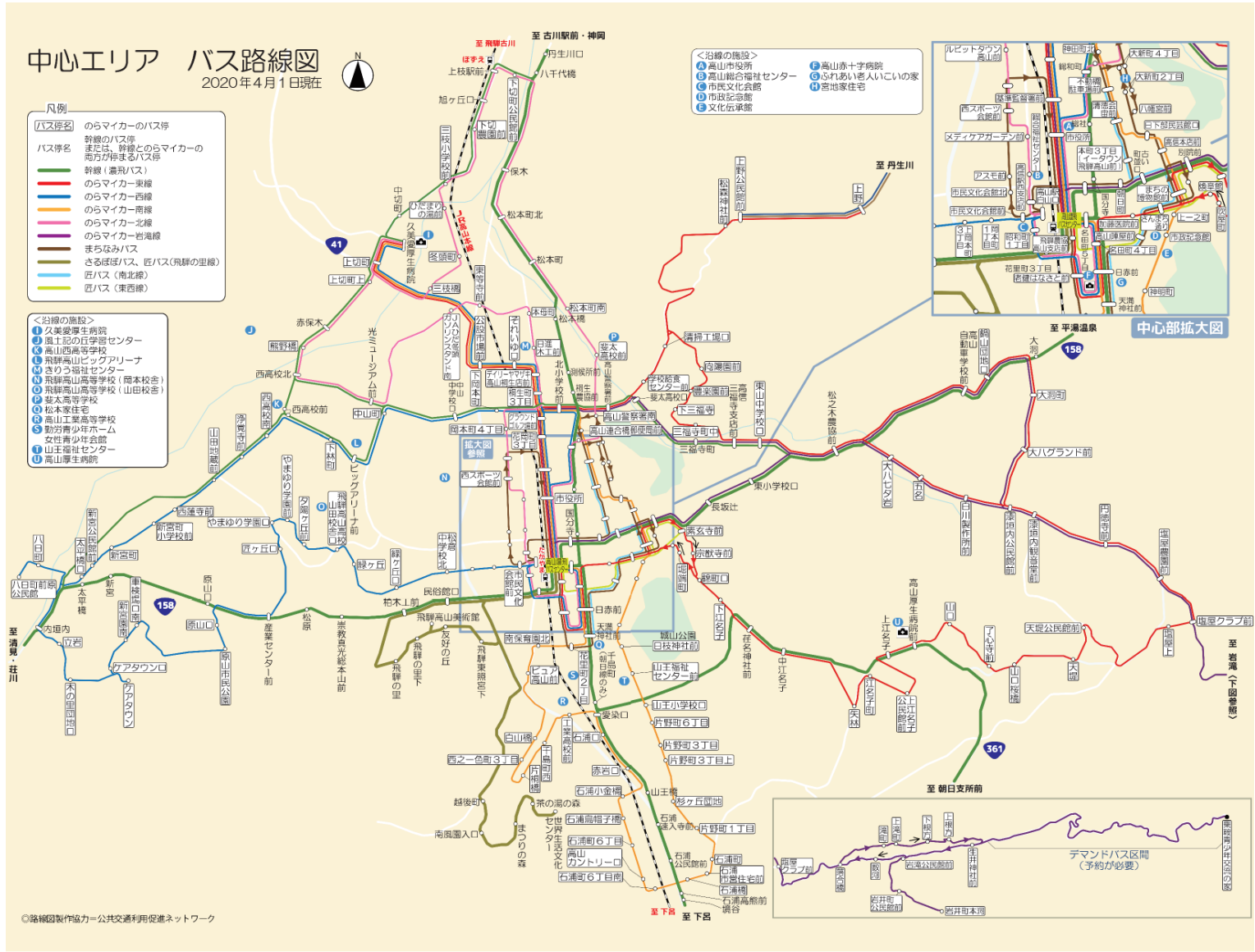


図9 中心エリアの運行経路

③ 丹生川地域の運行

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、高校への通学に利用 ・ 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・デマンド運行
	運行経路	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 (図10参照)
	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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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のための運行 ・ 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・デマンド運行
	運行経路	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 (図10参照)
	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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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」と接続するためのバスを運行 ・ 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・デマンド運行
	運行経路	上宝蔵柱線、上宝福地温泉線の2系統を運行 (図10参照)
	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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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 	

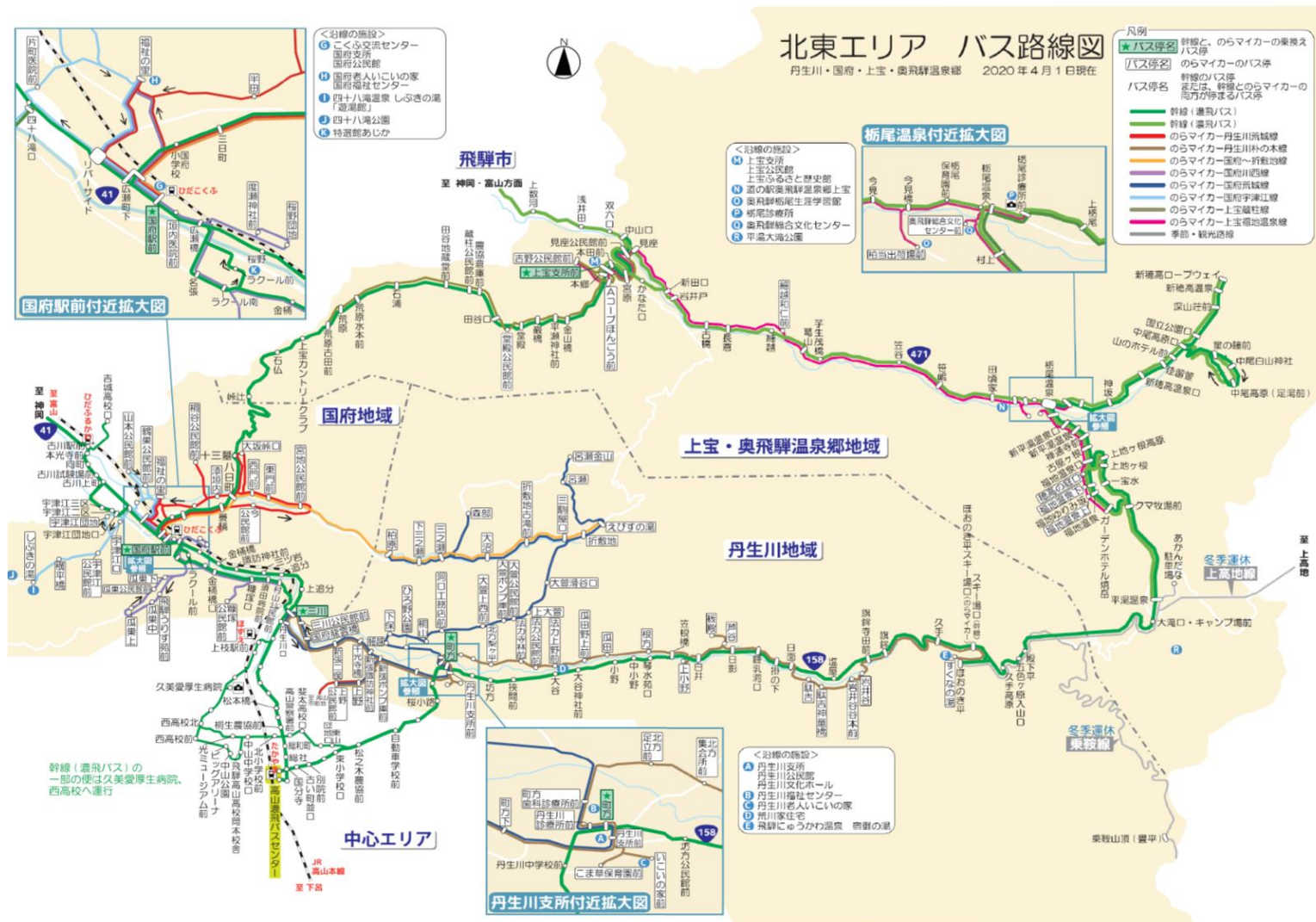


図 10 北東エリアの運行経路

⑥ 清見地域の運行

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」と接続するためのバスを運行 ・ 「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	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 (図 11 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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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」と接続するためのバスを運行 ・ 「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 11 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)
運行主体	市が選定する交通事業者	
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 	

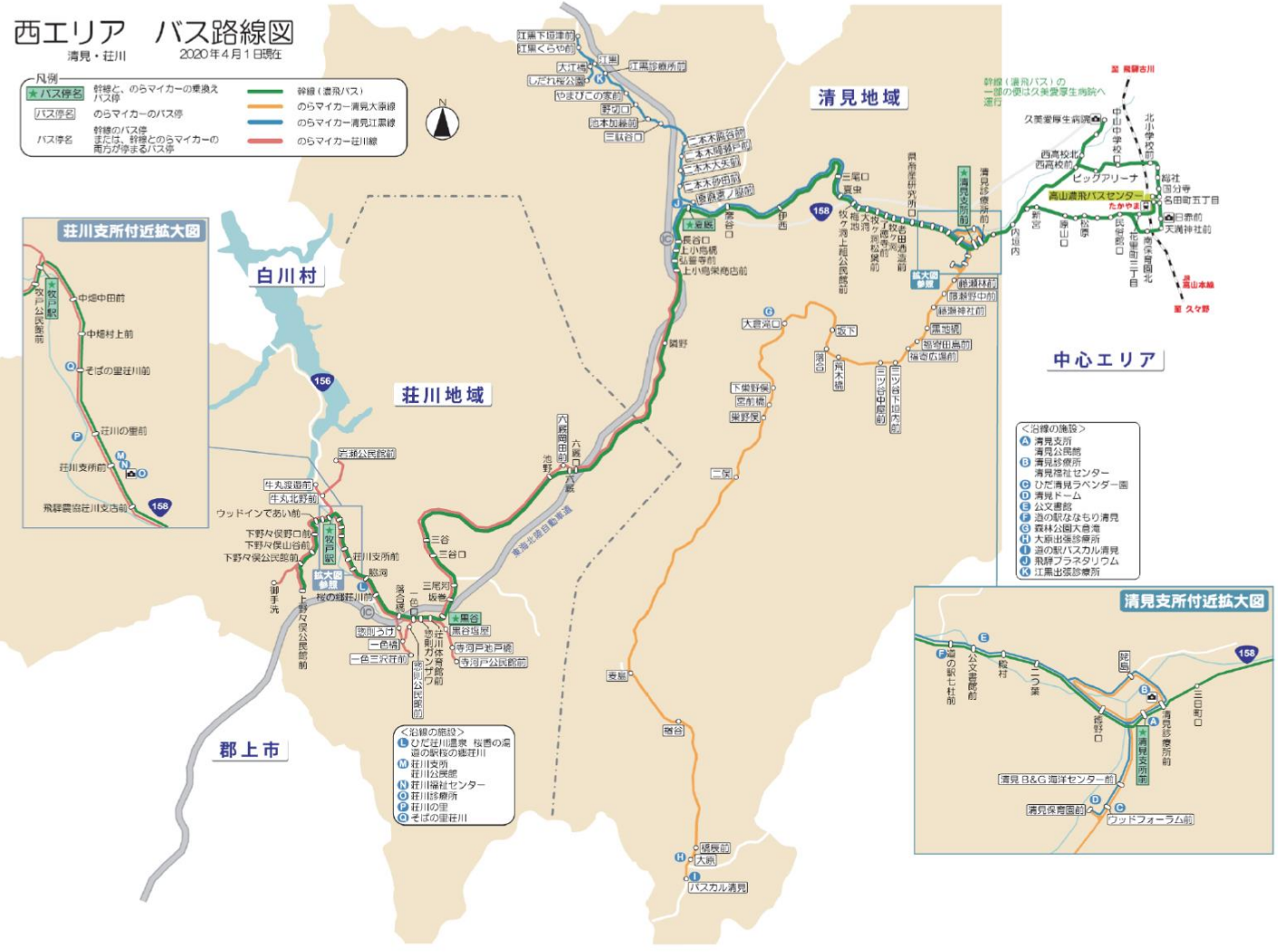


図 11 西エリアの運行経路

⑧ 一之宮地域の運行

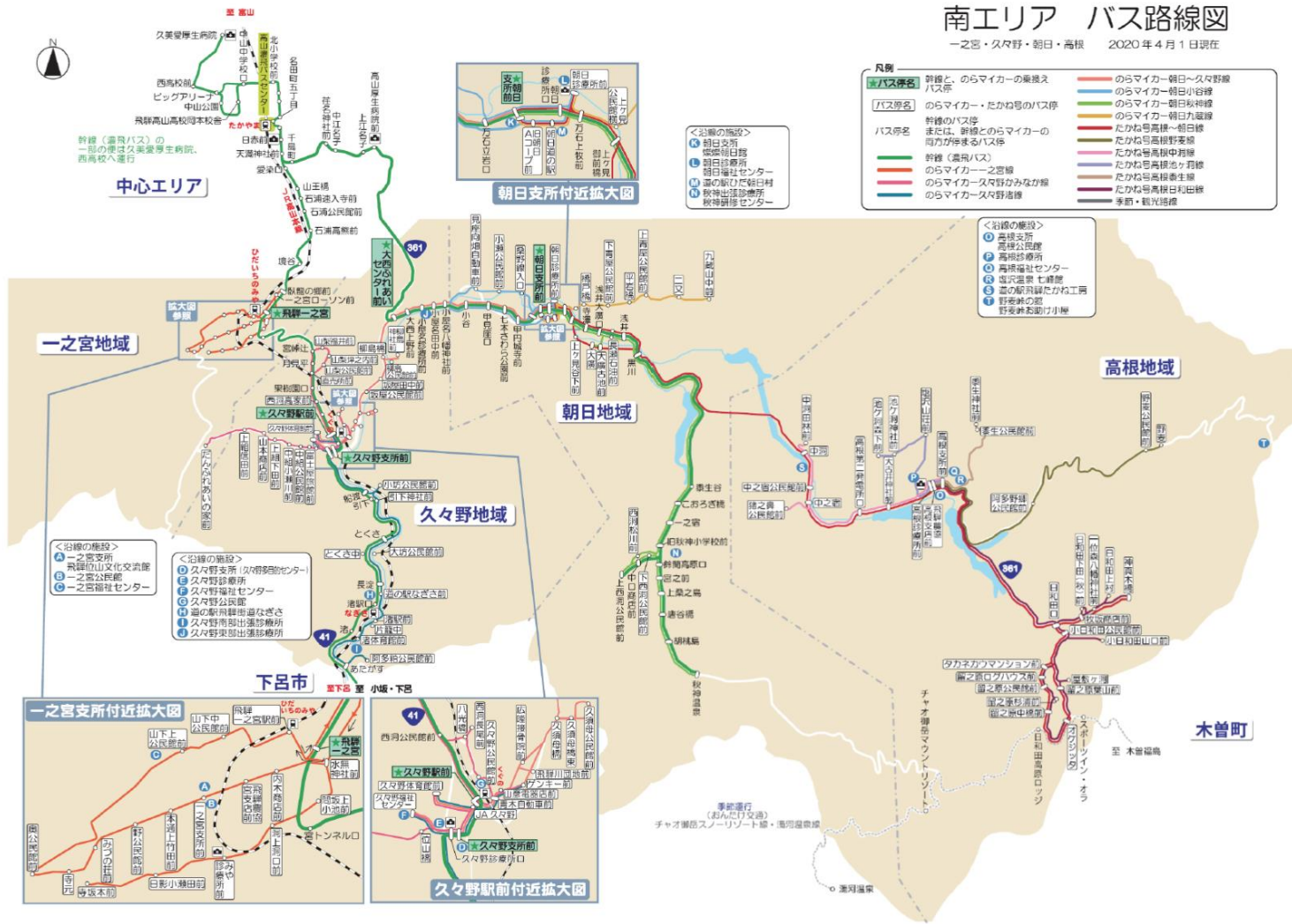
地域名	一之宮地域	
エリア	南エリア	
設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一之宮地域の市民の地域内移動及び、幹線である「高山下呂線」や「JR高山本線」と接続するための運行 ・ 全便において小型車両によるデマンド運行を実施 	
事業内容	運行形態・経路	小型車両によるデマンド運行
	運行経路	図 12 参照
	運行日	平日のみ
	運行ダイヤ	1日4往復（土日祝は休便）
	運賃	100円
	車両	予約人数に応じて対応
運行主体	市が選定する交通事業者	
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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」と接続するための運行 ・ 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 ・ 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 12 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	予約人数に応じて対応
運行主体	市が選定する交通事業者	
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」と接続するための運行 ・ 朝日小谷線、朝日九蔵線、朝日秋神線の3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12参照
	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
運行主体	市が選定する交通事業者	
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 	



たかね号（公共交通空白地有償運送）の運行

地域名	系統名	エリア	実施主体
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	高根まちづくりの会（国庫補助、一部県補助）

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12参照
	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）
運行主体	高根まちづくりの会	
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 利用促進・啓発事業

本計画は、市民・地域、交通事業者、行政等、地域公共交通に関わる様々な主体が、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。

項目	事業内容	事業主体	
利用促進・啓発事業	市民生活における 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスに関する情報の提供 災害時に安全かつ効果的に運行できるための情報の提供 災害時における代替移動サービス及び発災情報としての機能の充実 	高山市公共交通活性化協議会 高山市 交通事業者
		<ul style="list-style-type: none"> のりものフェスタ等の利用促進・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機会の提供 	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 交通事業者
		<ul style="list-style-type: none"> 荷物の持ち運び、傘さし等のおもてなし 	交通事業者
		<ul style="list-style-type: none"> 介助等様々なニーズに対応できる乗務員の育成 	交通事業者
		<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 	交通事業者
		<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"> 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 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
		<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 	交通事業者等
		<ul style="list-style-type: none"> タクシー、自家用有償運送の円滑かつ適正な運営のための研修の実施 	交通事業者等
		<ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学費に対する助成 	高山市
<ul style="list-style-type: none"> こどもの運賃の無料化 	高山市		
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等を対象とした市民年間パスポートの発行 	高山市		

観光における利用 促進	・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
	・観光客向け時刻表、パンフレットの作成	高山市公共交通活性化協議会
	・まちなみバスのバスガイドによる案内の実施	交通事業者
	・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
	・高速バス利用者に対するPR	交通事業者
	・企画きっぷの実施	交通事業者
	・外国人観光客に対応できる乗務員の育成	交通事業者
	・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
	・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
	・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
	・まちなみバス、のらマイカー、さるぼぼバス、観光特化型バス1日フリー乗車券の実施	高山市公共交通活性化協議会
	・ユニバーサルデザインの視点を踏まえた案内等の促進（多言語化、分かりやすさ）	高山市公共交通活性化協議会 交通事業者

