

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年1月21日

協議会名: 飛騨市公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
濃飛乗合自動車㈱	<p>神岡東部線</p> <p>【運行区間】</p> <p>①濃飛バス神岡営業所～東雲～濃飛バス神岡営業所</p> <p>②濃飛バス神岡営業所～老健たかはら～濃飛バス神岡営業所</p> <p>③割石温泉～東雲～濃飛バス神岡営業所</p>	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>利用状況等の把握が明確にされていると推察されることから効果的な施策が行われることを期待する。</p> <p>【反映状況】</p> <p>当該路線は運行開始時より利用者数が増加しており、継続して運行した。</p>	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数:2,740人 収支率:10%以上(全体) <p>【結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数:2,399人 収支率:全体7.7%(路線単独4.3%) <p>利用者数及び収支率ともに目標達成とはならなかったものの、対前年比の利用者数では-1%であった。</p>	<p>【改善点・改善策】</p> <p>利用の少ない便が明確となってきたため、減便や便の統合を実施する。(令和2年10月実施)</p> <p>【特記事項】</p> <p>再編以降毎年利用者数が増加していたが、今年度はコロナの影響で3月4月に大幅に利用が減少(対前年比-30%)となっており、全体の利用者数減少となった。以降は利用者数が戻ってきており、地域に定着した路線となっていることから、効率的な見直しを図り、路線維持に努めたい。</p>
濃飛乗合自動車㈱	<p>柏原線</p> <p>【運行区間】</p> <p>①濃飛バス神岡営業所～寺林公民館～柏原パーキング</p> <p>②割石温泉～寺林公民館～柏原パーキング</p> <p>③濃飛バス神岡営業所～神岡小学校～柏原パーキング</p>	<p>【前回の事業評価結果】</p> <p>利用状況等の把握が明確にされていると推察されることから効果的な施策が行われることを期待する。</p> <p>【今回の反映】</p> <p>令和元年度に、効率化の観点から利用の少ない便を減便しており、今年度は見直し等は行わず継続して運行した。</p>	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数:1,500人 収支率:10%以上(全体) <p>【結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数:1,721人 収支率:全体7.7%(路線単独3.2%) <p>利用者数については34%増であり目標を達成した。収支率については、利用者増により増加したものの目標は未達成となった。</p>	<p>【特記事項】</p> <p>柏原線の終点～飛騨古川駅間を運行する実証実験神原峠線と接続しており、神原峠線の利用者数増加に伴い、当該路線の利用者数も増加した。ただし、ほとんど利用のない便もあるため、効率的な運行となるよう見直しを検討したい。</p> <p>実証実験路線単独及び柏原線単独では利用者数が少ないことから、費用面と運行の効果を検証し見直しを検討したい。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年1月21日

協議会名: 飛騨市公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
飛騨市	かみおか循環乗合タクシー 系統2 【運行区間】 神岡振興事務所～旧奥飛騨温泉口、濃飛バス神岡営業所、割石温泉～神岡振興事務所	【前回の事業評価結果】 利用状況等の把握が明確にされていると推察されることから効果的な施策が行われることを期待する。 【今回の反映】 市内地域路線においては利用者数の多い便であり、既存利用者及び他の交通モードへの影響があることから、現状維持で運行した。	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	C 【目標】 ・利用者数: 11,000人 ・収支率: 10%以上(全体) 【結果】 ・利用者数: 路線全体9,213人 ・収支率: 全体7.7%(路線単独18.8%) 利用者数は未達成であり、収支率は路線単独であれば達成している。	【特記事項】 再編以降の利用者数推移を見ると市内路線では高い水準で推移しており、対前年比の利用者数はコロナ以前ではほぼ同等、また6月以降の利用も対前年比で-2%であり利用が戻ってきている。2月～5月に対前年比-20%程度に減少しており、コロナ禍での影響を受けている。 利用者の多くが高齢者であることから、生活に必要不可欠な路線であるため、比較的コロナの影響が少なく回復も早かったものと思われる。 利用状況を注視しながら、路線維持及び改善に努めたい。
飛騨市	桃源郷線 系統1 【運行区間】 飛騨古川駅～中野公民館、すば一ふる桃源郷温泉、寺村～山王	【前回の事業評価結果】 利用状況等の把握が明確にされていると推察されることから効果的な施策が行われることを期待する。 【今回の反映】 利用が伸びてきていたため、地域に定着しているとの評価から現状維持として運行した。	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	C 【目標】 ・利用者数: 5,500人 ・収支率: 10%以上(全体) 【結果】 ・利用者数: 路線全体3,491人 ・収支率: 全体7.7%(路線単独4.4%) 利用者数は対前年比-27%と大幅に減少し、収支率も達成していない。	【特記事項】 当路線は、学生通学利用により利用者数が伸びて来ていたが、コロナの影響で特に2月～4月は学校の休校により利用者数が前年の2割程度しかなく、大幅に利用者数が減少する結果となった。 6月以降は高校生利用が戻ったものの、出控えの影響が対前年比で75%程度となっている。 10月には高齢者利用を見込み、市街地と入浴施設を往復で利用しやすい時間帯に便を設け、また、午前中にはデマンド運行に繋げ病院付近まで直行できるよう、利用促進につながる見直しを図った。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月21日

協議会名:	飛騨市公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>飛騨市は岐阜県最北端に位置し、北は富山県、南は高山市に接し、市内及び富山市、高山市が日常の生活圏となっている。面積792.53km²、人口23,461人(R1.12.1現在)、高齢化率39.17%と広大な市域において人口減少及び高齢化が進んでおり、高齢者等でも利用しやすく、かつ、市内及び市外への生活の移動に利用することのできる地域公共交通を維持確保していくことが重要課題である。</p> <p>飛騨市公共交通網形成計画策定時(H27.3 25,855人)と比較し、約9.3%の人口減という状況ではあるが、地域公共交通の利用者数は、計画策定初年度から比較すると次年度以降は増加し、その後は平成30年度を境に横ばい又はやや減少しており、網形成計画及び再編実施計画に伴う事業実施により、路線、利用環境等が整備されて地域に定着したことで一定の利用者を得られている。</p> <p>一方で、利用者となる市内人口が減少していく中において、真に必要な公共交通を効率的に運行していくことが必要であり、また、これまで利用されなかった市民の利用や市外からの来訪者の利用など、地域公共交通を維持確保していくことに対する市民の理解や市内外に対する利用促進を強化していくことが必要である。</p> <p>令和3年3月末をもって現行の『飛騨市地域公共交通網形成計画』の計画期間が終了となるが、当該計画により形成された地域公共交通網及び公共交通へ取り組む方向性を継承する計画として、令和3年4月を始期とする『飛騨市地域公共交通計画』を策定し、現状の地域公共交通網の確保維持により通院、通学、買物といった最低限のQOLを保障しつつ、地域の実情や社会情勢に合致するよう適時路線やダイヤの見直しをおこない利便性・効率性の向上を目指していく。</p>

中部様式

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

飛騨市公共交通会議

平成18年11月9日設置

フィーダー系統 令和元年6月27日 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>【評価できる取組】 通学補助が浸透し利用者数が増加している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き<u>通学補助を実施</u>している。 <u>高校通学に対応するため</u>、J R と接続する<u>便を新設</u>した。 (宮川線) 通学利用便に<u>予約制を導入</u>し、効率性の向上をはかった。 (稲越線、月ヶ瀬、宮川線) 片道利用の利便性向上のため、<u>回数券を導入</u>した。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学補助については、<u>継続</u>する。 J R、幹線バスとの接続等、<u>随時必要なダイヤの見直し</u>を行う。
<p>【期待する取組】 利用状況等の把握が明確に行われていると推察されることから今後の効果的な施策に期待する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市内路線全体的に、<u>利用の少ない便を廃止</u>した。 便の廃止に伴う<u>代替手段</u>として、既に運行している<u>デマンド式乗合タクシーの台数、運行時間を増やした</u>。 利用が見込める時間帯及び地域については、<u>新たに運行を開始</u>した。 	<ul style="list-style-type: none"> 見直し後においても利用状況や運行費用等の把握につとめ、<u>地域の実情に合った運行につとめる</u>。

【主な方針】

最低限のサービス水準を極力確保し、効率的で低コストな地域公共交通網を形成し、維持する。

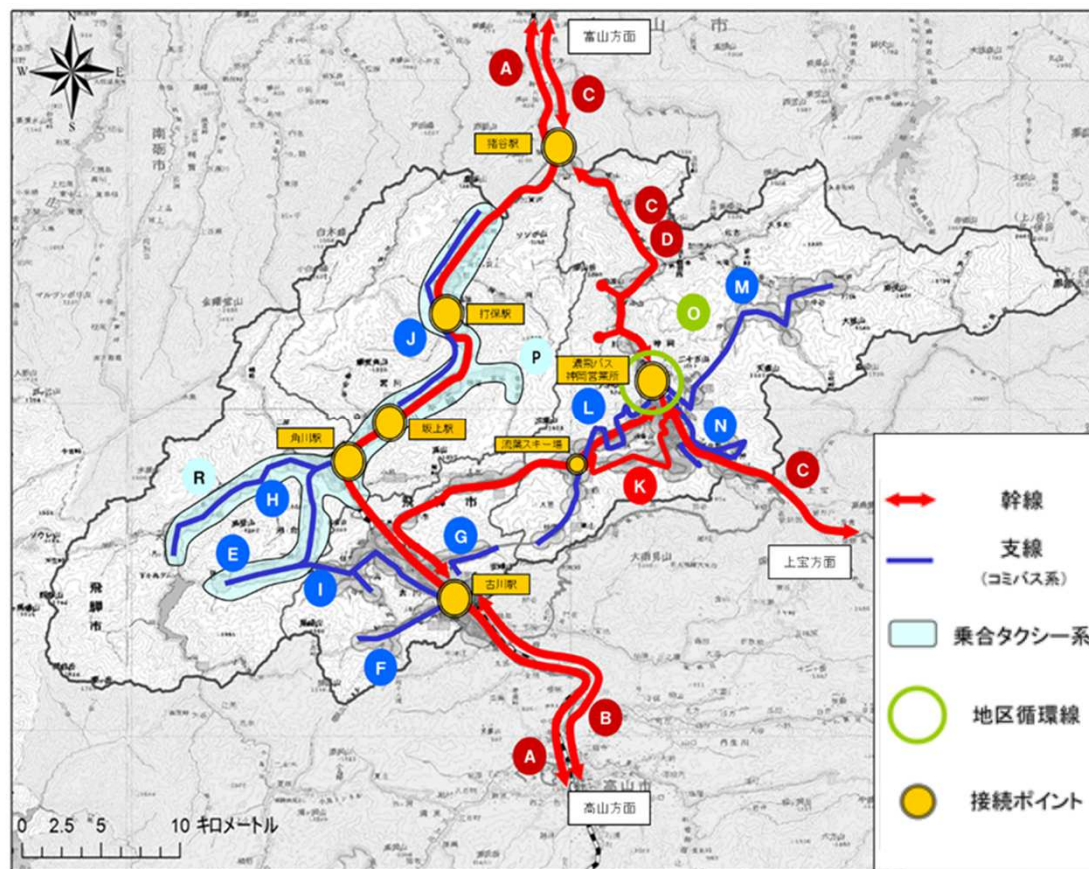
【目標】

- 整備・運行 : 市民のQOLの保障 (通学・通院・買物の足)
- 持続性 : 一定の事業費内で維持、一定の収支率、利用者数の増加
- 利用促進・啓発 : 市民の理解度向上、意識改革、観光客の満足度向上

【期間】

- 飛騨市地域公共交通網形成計画
: 平成27年4月～令和3年3月
- 飛騨市地域公共交通再編実施計画
: 平成27年4月～令和2年9月

■公共交通体系



地域の特性

古川町	他の移動手段が多く、公共交通を利用する文化がない。
河合町 宮川町	集落が点在している。以前よりデマンド運行実施。
神岡町	町中でも高低差があり、公共交通の利用が多い。

事業名	内容	効果
路線運行の見直し（削減）とデマンド運行の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップでの一緒に考える場の創出及び地域住民の意見の収集 ・利用状況に応じた減便、増便 ・デマンド式乗合タクシーの強化及び新規路線開始 ・乗合タクシー車両のバリアフリー化 ・市民ドライバーによる運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の効率化 ・利便性の向上（ドアtoドア車両台数の増加、選択肢の増加）
通学利用便の予約制の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・朝、夕の通学時間帯の便へのWeb予約システムの導入（電話予約可） 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の効率化（必要な場合のみ運行）
住民説明会の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・4町各2回（昼・夜）実施（バス時刻に合わせた時間設定） ・変更内容だけでなく地域公共交通の必要性等について説明 ・お試し利用券の配布 	<ul style="list-style-type: none"> ・身近な公共交通の周知 ・利用方法の伝達 ・公共交通への関心の向上 ・新規利用者の獲得



週に数回、地域で活動、普通免許でOK

地域の市民ドライバーを募集します！

①1日4時間 ②週2～3回 ③河合町内で ④ミニバンを運転し
⑤時給に応じた収入を得ます。⇒概ね月額3万円～5万円

河合町稲越地内の乗合タクシーを、地域の市民ドライバーの運転により運行することを検討しています。

興味のある方は、お気軽にご連絡ください！
（募集期限 7月31日（金））

飛騨市 総務課 ☎0577-73-7461

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

区分	目標 (R2末)	指標	実績	評価
整備・運行	市民のQOLを確保	整備状況の納得度 70%	平成30年度調査実施 70.4%	○
持続性	市営・赤字補填バスを一定の事業費で効率的に維持	平成25年度未満 97,114千円 ※4月～3月	令和2年度(見込み) 96,907千円 ※4月～3月	○
	市営バスの収支維持	10%	4.1% (フィーダー補助路線7.7%)	×
	利用者数増加	10%増加 82,120人	41,399人	△
利用促進・啓発	市民の理解度、維持に協力する比率の増加	市民協同のバス運営の導入意向 ※前回公共交通への転換意向 40.4%	平成30年度調査実施 66.8%	○
	観光客の満足度の向上	観光客の満足度	調査未実施	—

【各路線の状況】

単位：人

路線名 ※フィーダー補助路線	R2実績値 (利用者数)	R1実績値 (利用者数)	R1→R2 増減率	参考：網形成計 画の目標値
神岡古川線（幹線）【参考】※系統変更	95,087	163,337	-41.8%	-
神岡猪谷線（幹線）	7,858	4,227	85.9%	7,600
吉田線（幹線）	7,858	11,775	-33.3%	1,430
畦畑線	858	951	-9.8%	1,250
太江線	1,027	1,079	-4.8%	5,570
桃源郷線(※)	3,491	4,788	-27.1%	19,770
稲越線	829	918	-9.7%	10,210
月ヶ瀬線	2,323	3,030	-23.3%	9,480
宮川線	1,192	1,847	-35.5%	9,610
柏原線(※)	1,721	1,284	34.0%	7,440
神岡東部線(※)	2,399	2,417	-0.7%	1,570
山之村線	957	1,329	-28.0%	2,750
かみおか循環乗合タクシー(※)	9,213	9,864	-6.6%	1,220
河合・宮川乗合タクシー	1,673	1,972	-15.2%	2,440
合計	41,399	45,481	-9.0%	

【評価】

通学利用の有る路線については、コロナ禍の影響を強く受け大きく減少している。一方で、高齢者の利用が多く、生活路線としての利用が多い地域路線については減少割合が少ない。

課題	取り組み	見込める効果	予定時期
利用促進活動の不足	・高齢者向けの公共交通説明会の開催	・新規利用者の獲得 ・利用者数の増加	随時
コロナ禍での地域公共交通の維持	・安心安全利用の広報 ・情報収集	・利用者の意識改革 ・支援策の検討	随時
運転手不足の解消	・事業者への二種免許取得支援	・安定した運行	令和3年4月



外出が必要な方のために運行を続けています

お客様の安全・安心のための取り組みを行っています

マスクの着用・健康管理

窓開けによる換気

定期的な清掃・消毒

マスクの着用をお願いします

会話を控えるようお願いします

ソーシャル・ディスタンス
なるべく間隔を空け
ご乗車下さい

感染拡大を防止するためにご協力をお願いします

やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

効果

- ・ 地域公共交通網の形成と運行環境の整備
- ・ 行政が主体となって進める地域公共交通事業の推進
- ・ 公共交通施策のノウハウの蓄積

課題

- ・ **地域の意識改革**
必要な公共交通に目を向け、地域で守り育てる意識の醸成
- ・ **利便性と効率性の両立**
利用しやすく、無駄のない地域公共交通の形成
- ・ **担い手の確保と育成**
運転手不足の解消、公共交通事業者の事業継続、行政の人材育成

協議事項 3. 実証実験神原峠線の期間延長について

1. 期間延長について

平成 31 年 4 月 1 日から実証実験運行を開始した神原峠線について、古川町市街地への買い物を目的とした一定の利用需要があることが判明した。ただし、利用者数自体は少なく現状のバス車両での定時定路線が適しているとは言い難い状況にある。については、実証実験終了後に現在の移動需要を補完できる路線を検討するため、改めて期間を延長したい。

2. 延長期間について

令和 3 年 4 月 1 日～令和 3 年 9 月 30 日

3. 利用状況について

※単位：人

時刻	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
神岡 BC 8:05	6	2	4	3	5	11	6	6	4	44
神岡 BC 11:40	17	15	13	18	13	15	20	21	12	144
古川駅 9:09	16	4	0	5	9	7	1	4	1	47
古川駅 13:20	10	13	12	17	10	9	18	21	18	116
合計	49	34	29	43	37	42	42	52	23	351

※対前年比（4月～12月）20%増

4. 実証実験終了後の代替路線案について

- ・大量利用は見込めないことから、効率性の観点からミニバン車両での運行を検討する。
- ・セミデマンド方式（例：山之村線）を検討する。
- ・濃飛バス古川神岡線の運行経路外の運行経路とする。
- ・現在の実証実験に要する費用内での運行を検討する。
- ・利用者、地域から分かりやすいように移動目的に合致したネーミングとする。