

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
及び地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

郡上市地域公共交通会議 （郡上市）

平成20年 8月29日設置

平成30年 3月 郡上市地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：平成30年度～令和4年度）

令和 2年 7月 2日 フィーダー系統 確保維持計画策定等
令和 2年10月27日 フィーダー系統 確保維持計画策定等（変更）

令和 4年 1月21日 令和2～3年度評価結果送付

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
美並巡回バスについて、地区の利便性向上、運行効率化を目的とした再編の協議、実施に結びついたことを評価します。	令和2年度より高齢者等のニーズ調査、把握分析のうえ、地元地域とも協議を重ね、<u>令和3年1月より実情に合った新たな運行を開始</u>。再編後の利用状況の把握、意見聴取に努めた。	高齢者の方など地域の人に多く利用していただくために<u>周知をはじめ、乗り方講習会の開催など積極的な促進活動を行い、更なる利用者の増加を目指す</u>。また、<u>他の路線についても、地元地域等と協議、連携を行い実情に合った運行見直しを検討</u>していく。
和良線の貨客混載による運行により、効率化が進められたことを評価します。	引き続き、和良線において貨客混載による効率的な運行が行われている。	貨客混載による効率的な運行が進んでいくよう<u>和良線以外の導入についても検討</u>していく。
美並地区再編により、利用方法が大きく変わる場合もあるため、周知の継続や利用状況の把握に努め、更なる効率化（車両の小型化等）の見直しの検討をお願いします。	美並巡回バスのルート等の再編に合わせて、<u>美並地域の公共交通ガイドブックを作成し、高齢者の方への配布、停留所施設への配置を行う</u>などの周知啓発を実施。また、再編後の利用状況の把握、意見聴取に努めた。	講習会や交通懇談会等を通じて、<u>利用者や地元地域と意見交換を行いながら、ニーズに合った運行改善につなげていく</u>。そのなかで、<u>車両の小型化など更なる効率化</u>に向けて取り組んでいく。

- ・郡上市の人口は、39,760人（R4.1月現在）。
- ・全体面積は1,030.75km²と県内2番目の広さを有し、面積の約90%が森林の山間地域。
- ・市の中心部を国道、東海北陸自動車道、長良川鉄道が縦断。
- ・少子高齢化、人口減少等により高校生やお年寄りの方の利用が減少傾向にある。
- ・市内交通事業者（白鳥交通、八幡観光バス他）による路線バスやタクシー、市コミュニティバスの運行をはじめ、長良川鉄道、高速バスが運行しており、右の表のとおり各地域の公共交通のネットワーク（連結）構築に向けた取り組みを行っている。

実 施 事 業	今年度実施した具体的な事業内容
<u>基本方針 1</u> 地域の実情に 適した公 共交通の確 保	美並巡回バスの運行見直し 【フィーダー系統路線】 ●運行再編に向けた地元協議、懇談会等の開催 ●運行曜日、運行本数の拡大 ●停留所の増設（交通空白地の解消） ●スクールバスの空き時間における車両活用 ●幹線交通（鉄道、高速バス）との連結 ●一部重複路線の美並八幡線（自主運行バス）を廃止し、民間交通事業者による乗合タクシー運行へ一本化 ●公共交通ガイドマップの作成、配付 高校通学等に合わせた運行ダイヤの見直し 【一部フィーダー系統路線】 ●市内高等学校の始業時間変更に合わせて、民間路線バス（6路線）の時刻表改正及び連結
<u>基本方針 2</u> 高齢者等が 安心して暮 らせる公 共交通の充 実	高齢者等の移動手段の確保 ●美並巡回バス再編の際に一本化した乗合タクシーの停留エリアの拡大（八幡町美吉野地区） ●公共交通の利用ガイドブックをシニアクラブ等に配布（福祉部局との連携） ●コロナ禍における外出支援対策として、車両を保有しない高齢者にタクシーチケットを配布
<u>基本方針 4</u> 持続可能な 公共交通の 推進	公共交通の利用促進 ●高校入学説明会による長良川鉄道と路線バスによる「連絡・共通定期券」のPR及び販売【継】 ●高校新入学生を対象とした公共交通試乗体験【継】 ●高校生通学費助成【継】 ●免許証自主返納者への優遇措置【継】

郡上市地域公共交通網形成計画の評価については、計画に位置づけられた基本方針等を踏まえ「郡上市地域公共交通会議」において毎年実施している。計画の目標値のみならず、各取り組み事業の達成状況の検証・評価、見直し改善の協議を行ったうえで、計画の進捗管理及び検証・評価結果について協議し、次年度以降の事業実施につなげている。

【郡上市地域公共交通網形成計画における評価指標】

目指す姿	評価指標	数値目標	実績	
		目標値 2022年度 (R4年度)	2019年度 (R1年度)	2020年度 (R2年度)
移動の権利を尊重する交通ネットワークの構築	公共交通の利用人数 (路線・自主バス)	241,000人	236,154人	174,795人 (前年26.0%減)
	長良川鉄道の利用人数 (沿線全域)	723,000人	781,169人	540,784人 (前年30.8%減)
市民が安心して生活できる公共交通の構築	高齢福祉アンケート (バス鉄道が不便と感じる人：回答割合)	32.0%	— ※2022年度に実施	— ※2022年度に実施
市民協働による育てる公共交通の構築	一人あたりの運行経費の平均 (路線・自主バス)	1,100円	1,176円	1,679円 (前年42.8%増)

【評価】コロナ禍の影響（学校の休校・外出自粛等）により、前年度実績より大幅に減少している。各取り組み事業は概ね計画通り進捗していることが確認できたが、更なる利用促進と路線運行の効率化が求められる。

フィーダー系統における評価（令和3年度生活交通確保維持改善計画で定めた目標）

路 線	目標値	実績	評価
	R2.10-R3.9年度	R2.10-R3.9年度	
美並北ルート	650人以上	667人 (達成)	A
美並南ルート	750人以上	653人 (未達成)	B
和良線 (祖師野～郡上八幡)	6,000人以上	4,508人 (未達成)	B
和良線 (方須下～郡上八幡)	18,400人以上	14,789人 (未達成)	B
明宝線	300人以上	674人 (達成)	A

【評価】

コロナ禍の影響（学校の休校・外出自粛等）を受けながらも、美並北ルートと明宝線については目標値を上回った。美並北ルート並びに南ルートは運行再編により乗り継ぎも含めて利便性は良くなっているため、引き続き高齢者など地域の方々に多く利用してもらうための積極的な利用促進活動が必要となる。

和良線・明宝線については高校生等の通学の足として重要な路線となるが、少子化により学校統合や再編が今後進んでいくことから、小中学生のスクールバスから公共交通への転換についても、教育機関と検討、調整を行い、効率化を図るべきである。

課題 1 地域を支える公共交通体系の実現

- ▶ 対応策
- ・ 少子高齢化等により変化する地域の実情や公共交通に対するニーズに応じた運行路線の維持、見直しに向けた協議検討（市民等参画含む）。
 - ・ 乗り継ぎ利便性の向上（幹線・支線）。
 - ・ 小中学生のスクールバスから公共交通への転換に向けた協議検討。
 - ・ N P O法人、民間事業者等による福祉有償運送やボランティア輸送などを活用した交通体系の検討（移動手段の確保、利便性向上）。

課題 2 公共交通の利用促進（地域内フィーダー系統路線含む）

- ▶ 対応策
- ・ 公共交通の乗り方等の周知（ケーブルテレビによる情報番組の制作）。
 - ・ 高齢者サロンやシニアクラブ等における周知活動（福祉部局連携）。
 - ・ 経路検索サービスの構築（Googleマップ）

課題 3 交通事業者の確保

- ▶ 対応策
- ・ コロナ禍の影響により経営悪化している交通事業者への支援策検討
 - ・ タクシー等を活用した周遊プランの造成、情報発信（観光部局連携）。

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4年1月18日

協議会名: 郡上市地域公共交通会議

評価対象事業名: 生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持計画)

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)
【補助対象となる事業者 名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備 内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業に おいて、車両減価償却費等及び公有民営方式車 両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている 場合、離島航路に係る確保維持事業において離 島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を 受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間 において、前回の事業評価 結果をどのように生活交通 確保維持改善計画に反映さ せた上で事業を実施したか を記載】	A・B・C 評価 【計画に基づく事業が適切に実 施されたかを記載。計画どおり 実施されなかった場合には、理 由等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的 な目標・効果が達成されたかを、 目標ごとに記載。目標・効果が 達成できなかった場合には、理 由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記 載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地 域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果 を生活交通確保維持改善計画にどのように反映 させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載 すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその 旨記載
郡上市	美並北ルート さつき苑～深戸～さつき苑 【旧ルート 令和2年10月～12月運行】	公共施設や病院をはじめ、 長良川鉄道の駅と接続する ことで、日常生活における最 低限の移動手段を確保し た。 地元地域からの運行拡大 (見直し)の要望もあり、令和 2年度当初より、高齢者等の ニーズ調査の実施、把握、 分析のうえ、地元地域とも協 議を重ね、令和3年1月より 実情に合った新たな運行 ルート、ダイヤ再編を行っ た。当ルートによる運行は令 和2年12月末をもって終了し た。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れた。	A 【目標値】利用者650人以上 【実績値】利用者148人 【運行回数】100回 ※目標値は新ルートとの合計値 新ルートとの合計値が667人(実 績値)と目標値を17人上回り、目 標を達成することができた。	令和2年12月末をもって当ルートの運 行は終了。令和3年1月より新たな運行 ルートに移行。
郡上市	美並南ルート さつき苑～西母野～さつき苑 【旧ルート 令和2年10月～12月運行】		A 計画どおり事業は適切に実施さ れた。	B 【目標値】利用者750人以上 【実績値】利用者178人 【運行回数】96回 ※目標値は新ルートとの合計値 新ルートとの合計値が653人(実 績値)と目標値を97人下回り、目 標達成には至らなかった。	令和2年12月末をもって当ルートの運 行は終了。令和3年1月より新たな運行 ルートに移行。

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)
郡上市	美並北ルート さつき苑～ばんの内科～美並庁舎 【新ルート 令和3年1月～運行】	上記のとおり、運行ルートやダイヤ等の見直し協議を重ね、令和3年1月より新たな運行を開始した。新たな運行では、運行日やルートの拡大を行い、利便性を高めるとともに、長良川鉄道や高速バス、民間事業者路線との接続性も高め、乗り継ぎの利便性が向上したことで効率的な運行体系が形成できた。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 【目標値】利用者650人以上 【実績値】利用者519人 【運行回数】289回 ※目標値は新ルートとの合計値 旧ルートとの合計値が667人(実績値)と目標値を17人上回り、目標を達成することができた。コロナ禍の影響を受けながらも、目標値を達成できたことは高齢者等の通院や買い物など日常生活に必要な移動手段として活用されていると考えられ、今後更なる効果が期待できる。 また、運行ルート等の再編に合わせて美並地域の公共交通ガイドブックを作成し、高齢者の方への配布、停留所施設への配置を行うなど、利用促進に向けた周知啓発にも取り組んだ。	運行日や運行ルートの再編により、乗り継ぎも含めて利便性は向上していることから、高齢者など地域の方々に多く利用していただくために周知をはじめ、乗り方などの講習会の開催など積極的な促進活動を行い、更なる利用者の増加を図る。 また、講習会や懇談会を通じて、利用者や地元地域と意見交換を行いながら、ニーズに合った運行の改善につなげていく。
郡上市	美並南ルート 美並庁舎～木尾駅～さつき苑 【新ルート 令和3年1月～運行】		A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 【目標値】利用者750人以上 【実績値】利用者475人 【運行回数】289回 ※目標値は新ルートとの合計値 旧ルートとの合計値が653人(実績値)と目標値を97人下回り、目標達成には至らなかったが、コロナ禍の影響を受けながらも、高齢者等の通院や買い物など必要な生活路線として、一定程度の利用水準を維持することができ、徐々にではあるが利用者も増加傾向にある。 また、運行ルート等の再編に合わせて美並地域の公共交通ガイドブックを作成し、高齢者の方への配布、停留所施設への配置を行うなど、利用促進に向けた周知啓発にも取り組んだ。	運行日や運行ルートの再編により、乗り継ぎも含めて利便性は向上していることから、高齢者など地域の方々に多く利用していただくために周知をはじめ、乗り方などの講習会の開催など積極的な促進活動を行い、利用者の増加を目指す。 また、講習会や懇談会を通じて、利用者や地元地域と意見交換を行いながら、ニーズに合った運行の改善につなげていく。

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)
(有)八幡観光バス	和良線 祖師野上～郡上八幡駅前～郡上市民 病院前	高校生の利用促進のため、 実態に合わせたきめ細かな ダイヤ調整と、高校通学費 用の負担軽減制度及び鉄 道・バス連絡共通定期券の 積極的な周知を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れた。	B 【目標値】利用者6,000人以上 (※和良線全体24,400人) 【実績値】利用者4,508人 (※和良線全体19,297人) 【運行回数】608.0回 目標値を1,492人下回り、目標達 成には至らなかった。 令和2～3年度も新型コロナウイ ルス感染症拡大(緊急事態宣 言)の影響により学校休校で、高 校生の通学定期券利用が減っ たことで利用者数も大きく減少し た。	学生の通学における重要な足として、 きめ細やかなダイヤ調整等に対応しな がら、引き続き運行を行っていく。 教育委員会と連携し、高校入学説明会 等において、通学費助成制度や鉄道・ バス連絡共通定期券の周知活動を行 い、公共交通の積極的な活用、促進に 向けた活動を続ける。 また、児童・生徒数の減少により、学校 統合や再編が進んでいくことから、小 中学生のスクールバスから公共交通 への転換についても、教育機関と検 討、調整を行い、運行の効率化を図っ ていく。 なお、今年度もコロナ禍により実施で きなかったが、高齢者等を対象にバス の乗り方教室等も開催し、利用者の増加 を図る。
(有)八幡観光バス	和良線 方須下～郡上八幡駅前～郡上市民病 院前		A 計画どおり事業は適切に実施さ れた。	B 【目標値】利用者18,400人以上 (※和良線全体24,400人) 【実績値】利用者14,789人 (※和良線全体19,297人) 【運行回数】1,321.5回 目標値を人3,611人下回り、目標 達成には至らなかった。 令和2～3年度も新型コロナウイ ルス感染症拡大(緊急事態宣 言)の影響により学校休校で、高 校生の通学定期券利用が減っ たことで利用者数も大きく減少し た。	
(有)八幡観光バス	明宝線 郡上明山～城下町プラザ～郡上八幡 駅前	高校生の利用促進のため、 実態に合わせたきめ細かな ダイヤ調整と、高校通学費 用の負担軽減制度及び鉄 道・バス連絡共通定期券の 積極的な周知を行う。	A 計画どおり事業は適切に実施さ れた。	A 【目標値】利用者300人以上 (※明宝線全体16,900人) 【実績値】利用者674人 (※明宝線全体12,037人) 【運行回数】121.5回 目標値を374人上回り、目標を達 成することができた。 令和2～3年度も新型コロナウイ ルス感染症拡大(緊急事態宣 言)の影響により学校休校が あったが、当該年度も生徒数 が多かったことから本路線は利用 者の増加につながった。 一方、全体目標値と比較する と、4,863人下回る結果となった。	学生の通学における重要な足として、 きめ細やかなダイヤ調整等に対応しな がら、引き続き運行を行っていく。 教育委員会と連携し、高校入学説明会 等において、通学費助成制度や鉄道・ バス連絡共通定期券の周知活動を行 い、公共交通の積極的な活用、促進に 向けた活動を続ける。 また、児童・生徒数の減少により、学校 統合や再編が進んでいくことから、小 中学生のスクールバスから公共交通 への転換についても、教育機関と検 討、調整を行い、運行の効率化を図っ ていく。 なお、今年度もコロナ禍により実施で きなかったが、高齢者等を対象にバス の乗り方教室等も開催し、利用者の増加 を図る。

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4年1月18日

協議会名:	郡上市地域公共交通会議
評価対象事業名:	生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持計画)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	郡上市地域公共交通網形成計画の全体方針である「安心して住み続けられる公共交通ネットワークの構築」を実現するため、以下の4つの基本方針のもと公共道路線の見直し、改善をはじめ、環境整備、利用促進など様々な事業に取り組んでいる。 1. 地域の事情に適した公共交通の確保 2. 高齢者等が安心して暮らせる公共交通の充実 3. 観光需要に対応した公共交通の充実 4. 持続可能な公共交通の推進 これからの地域公共交通は、利用者、交通事業者、行政がそれぞれの役割に応じて、協力しあいながら確保・維持・改善を図っていくことが基本となります。 地域の特性や利用実態に対応した輸送体制の確立に向けて、住民の理解と協力、参画を得ながら、限られた資源、財源を最大限活用する中で、高い効果が得られる持続可能な公共交通サービスの展開を引き続き目指していきます。

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

郡上市地域公共交通網形成計画の評価等結果（令和2年4月～令和3年3月）

目 標	目標を達成するための取 組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通の利用人数 H28年度227,237人 → R4年度241,000人	減少傾向にある利用人数をスクールバスから公共交通へ転換、観光利用の促進により、目標人数を目指す。	年度末集計の市内路線バス、自主運行バスの利用者数を用いて計測。	・174,795人（令和3年3月末時点） ・コロナ禍による外出の自粛や学校の休校で通学利用が減ったことで利用者も減少した。	・今後の学校統合に向けて、スクールバスから公共交通への転換について教育機関と調整を行い、公共交通の利用者増並びに運行の効率化を図る。 ・コロナ禍ではあるが、引き続き、高齢者等の外出機会を確保するため路線を維持すると共に、ルート・ダイヤ改正等、地域の実情にあった交通体系の整備に努める。	
長良川鉄道の利用人数（沿線全域） H28年度759,400人 → R4年度723,000人	観光列車「ながら」を活用して、観光商品の開発を行い、観光利用旅客を増加させる。	年度末の長良川鉄道の利用者数を用いて計測。	・540,784人（令和3年3月末時点） ・コロナ禍による外出の自粛や学校の休校で通学利用が減ったことで利用者も減少した。	・引き続き、観光列車「ながら」を柱とした企画商品の開発やデジタル化への対応を行い、地域外からの観光利用旅客の誘致に取り組む。	
高齢福祉アンケート（バス、鉄道が不便と感じる人の回答割合） H28年度39.2% → R4年度32.0%	—	—	—	—	※2022年度に実施
一人当たりの運行経費の平均（路線・自主バス） H28年度1,064円 → R4年度1,100円	スクールバスから公共交通へ転換、観光利用の促進により、路線運行の効率化を目指す。	年度末集計の路線・自主運行バスの運行経費を利用人数で除した数値。	・1人当たり1,679円（令和3年3月末時点） ・コロナ禍により外出の自粛や学校の休校により利用人数が減少したが、市民の移動手段を確保するため運行を継続しており経費は変わらないものの、利用人数が減少したため、運行経費は前年より42.8%増加した。	・引き続き、スクールバスから公共交通への転換について教育機関と調整を行い、公共交通の利用者増並びに運行の効率化に取り組む。 ・コロナ禍の終息を見据えた運行の効率化に取り組む。	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「—」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保持続改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。