

令和5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)

高山市公共交通活性化協議会 (高山市)

平成21年3月13日設置

平成22年3月 高山市地域公共交通総合連携計画策定
(計画期間：平成22年4月～平成27年3月)

平成27年3月 高山市地域公共交通網形成計画策定
(計画期間：平成27年4月～令和7年3月)

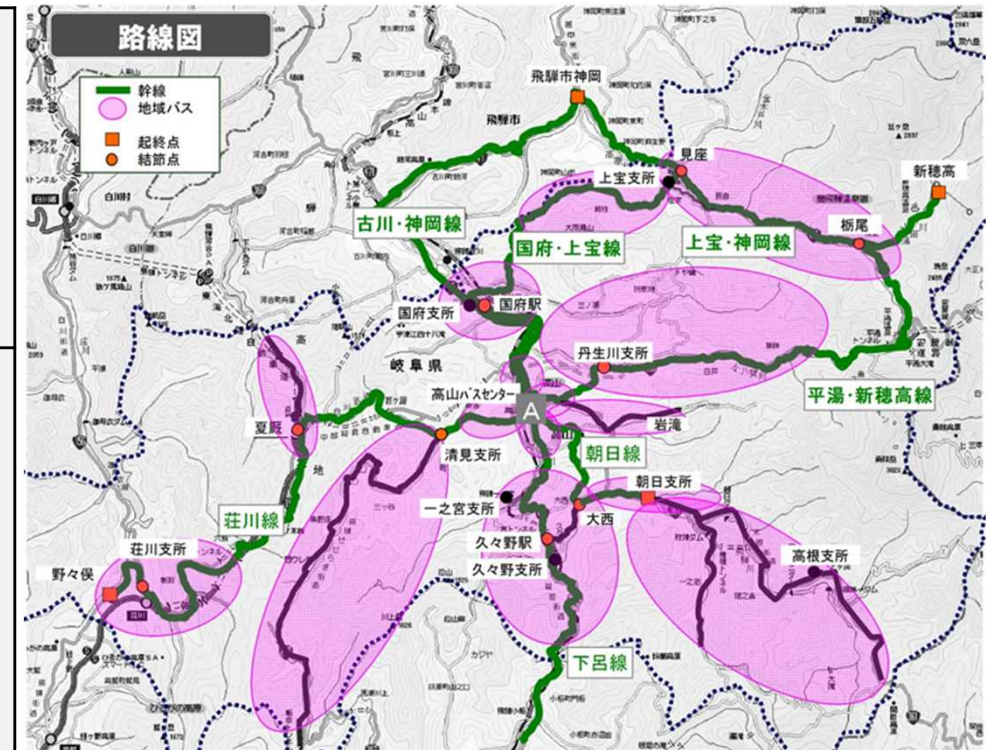
令和5年6月15日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和6年1月19日 令和5年度評価結果送付

高山市の概要

地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ○日本一の広大な市域の中に広く人口が分布 ○標高差が大きく豪雪地帯であり、徒歩や自転車での移動が困難 ○年間470万人以上の観光客が訪れ、外国人観光客が増加（新型コロナの影響によりR3：195万人、R4：309万人）
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用者数が減少 ○自家用車への依存率が高い ○人件費や燃料費の高騰による運行経費増加 ○運転免許自主返納などによる高齢者の移動制約者の増加 ○地域の実情に応じた運行への見直し ○運転手の不足や高齢化

バス路線網



高山市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）

■高山市の地域公共交通の目指す姿

- 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

■計画期間

令和2年度～令和6年度（5年間）

■見直しの方向性

地域特性に即した少量輸送体制の確立、中心市街地における2次交通整備

■計画の目標

- ①年間利用者数
142.6万人(H30) ➡ 150.7万人(R6)
- ②地域一人当たりの年間利用回数
1.76回(H30) ➡ 2.5回(R6)
- ③市民満足度指標の増加

■ 評価期間中に実施した主な取り組み

○バスロケーションシステムの試行運用・導入 (R4.9～)

GTFFSを活用し、まちなみバス、匠バスにおいてバスロケーションシステムの試行運用を開始した。

運行管理における利便性の向上や、道路渋滞や積雪による遅延発生時の利用者への情報発信の有用性を検証し、R5.4から本格導入した。R6.2から対象路線の拡大を予定している。



○ヤングパスポートの電子チケット化 (R5.1～)

のらマイカー、まちなみバス、匠バスにおいて、18歳以下を対象に発行している無料乗車券「ヤングパスポート」を電子チケット化した。

高校生を対象に「高校通学で利用できる公共交通の案内」チラシとヤングパスポート（電子チケット）のQRコードを掲載したチラシを配布し、利用促進を行った。



○匠バス車内映像コンテンツの変更 (R4.12～)

匠バス車内のデジタルサイネージの映像を、「温泉むすめ」の「高山匠美」がバーチャルガイドとして、バス停案内や施設紹介を行う映像に変更し、新たな利用促進を行った。



○市内公共交通事業者の事業継続のための車両維持費補助の実施(R4.6～)

新型コロナウイルス感染症の影響により、稼働率の低下した車両の維持や、事業の継続が厳しくなっている交通事業者に対して、車両の維持費（車検等に要する費用相当分）を支援し、コロナ終息後の公共交通の需要に備えた。市内の貸切バス・タクシー事業者、計12事業者が対象。

■ 継続実施している取組み

○若年者運賃無料化 (R2.4~)

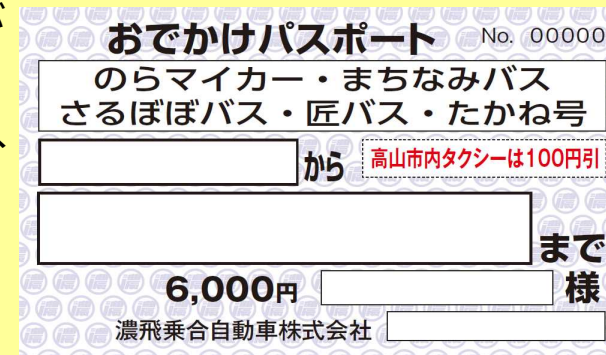


小学生から高校生までを対象とした自主運行バスに無料で乗車できる「ヤングパスポート」を配布し、バスに乗る機会を創出と利用促進を図った。

R5年度着札枚数：**31,510枚**

○高齢者専用パスポートの販売 (R2.4~)

65歳以上の方を対象とした6,000円で自主運行バス等が1年間乗り放題、タクシーが100円割引となる専用パスポート「おでかけパスポート」を販売し、高齢者の外出機会の創出と公共交通の利用促進を行った。



R5年度発行枚数：**155枚**

R5年度延べ利用回数：**27,917回**

○バス事業者の乗車促進PR

濃飛バスが、匠バス、まちなみバス、さるぼぼバスで使える2回分の乗車券と、高山市内の食事店舗で使えるクーポン券がセットになった食べ歩きクーポン「飛騨高山食べ歩きクーポン」を販売し、観光客のバス利用を促進するPRを実施中



■ 計画における評価の基本的考え方

計画に基づく各種事業実施を通じ、

地域公共交通の目指す姿

- 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

ことを定量的に示す評価指標を設定している。

- ・ 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。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の移動自粛の影響から利用者が大幅に減少したため、コロナ前の年度との比較ができるようH31年度の実績をあげている。

■ 評価指標および実績値

定量的な評価指標	(コロナ前) H31年度	(実績) R4年度	(実績) R5年度	(目標) R6年度	評価
年間利用者数（民間路線バス）	60.8万人	52.2万人	60.7万人	59.1万人	達成
①年間利用者数（自主運行バス（匠バス含む））	15.9万人	16.7万人	23.8万人	23.5万人	達成
年間利用者数（タクシー・福祉有償運送）	60.5万人	29.4万人	38.5万人	68.1万人	未達成
②住民一人当たり年間利用回数 （自主運行バス（匠バス除く））	1.8回	1.6回	1.8回	2.5回	未達成
③「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%	52.1%	45.7%	32.9% 以上	達成

（自主運行バスの路線別年間利用者数、地域別一人当たり年間利用回数は次ページ以降で評価）

■ ①自主運行バス年間利用者数評価（路線別）

【対コロナ前比較】

【対前年比較】

地域	コロナ前 (H30.10 ～R1.9)	実績 (R4.10～ R5.9)	コロナ前比（上段） 増減率（下段）	達成 状況	地域	前年度 (R3.10～ R4.9)	実績 (R4.10～ R5.9)	前年比（上段） 増減率（下段）	達成 状況
まちなみバス (中心市街地バス)	38,266人	39,439人	1,173人 3.1%	○	まちなみバス (中心市街地バス)	33,862人	39,439人	5,577人 16.5%	○
匠バス (観光特化型バス)	※R2.4運 行開始	88,281人	88,281人 －%	－	匠バス (観光特化型バス)	30,504人	88,281人	57,777人 189.4%	○
のらマイカー (高山地域)	90,557人	86,112人	▲4,445人 ▲4.9%	×	のらマイカー (高山地域)	79,149人	86,112人	6,963人 8.8%	○
のらマイカー (丹生川地域)	3,357人	2,069人	▲1,288人 ▲38.4%	×	のらマイカー (丹生川地域)	2,240人	2,069人	▲171人 ▲7.6%	×
のらマイカー (清見地域)	9,670人	7,085人	▲2,585人 ▲26.7%	×	のらマイカー (清見地域)	7,246人	7,085人	▲161人 ▲2.2%	×
のらマイカー (荘川地域)	3,398人	1,868人	▲1,530人 ▲45.0%	×	のらマイカー (荘川地域)	2,004人	1,868人	▲136人 ▲6.8%	×
のらマイカー (一之宮地域)	634人	1,376人	742人 117.0%	○	のらマイカー (一之宮地域)	1,108人	1,376人	268人 24.2%	○
のらマイカー (久々野地域)	3,956人	4,742人	786人 19.9%	○	のらマイカー (久々野地域)	3,695人	4,742人	1,047人 28.3%	○
のらマイカー (朝日地域)	179人	860人	681人 380.4%	○	のらマイカー (朝日地域)	471人	860人	389人 82.6%	○
たかね号 (高根地域)	2,738人	2,105人	▲633人 ▲23.1%	×	たかね号 (高根地域)	2,107人	2,105人	▲2人 ▲0.1%	×
のらマイカー (国府地域)	5,142人	3,450人	▲1,692人 ▲32.9%	×	のらマイカー (国府地域)	3,567人	3,450人	▲117人 ▲3.3%	×
のらマイカー (上宝地域)	1,644人	1,474人	▲170人 ▲10.3%	×	のらマイカー (上宝地域)	869人	1,474人	605人 69.6%	○
計	159,541 人	238,861人	79,320人 49.7%	－	計	166,822人	238,861人	72,039人 43.2%	－

■①自主運行バス年間利用者数評価（路線別）

地域	コロナ前比 (上段) 増減率 (下段)	達成 状況	前年比 (上段) 増減率 (下段)	達成 状況	達成要因又は非達成要因
まちなみバス (中心市街地バス)	1,173人 3.1%	○	5,577人 16.5%	○	コロナ前より増加していることから、高齢者等による買い物や通院などの定期利用が定着してきていると考えられる。
匠バス (観光特化型バス)	88,281人 - %	-	57,777人 189.4 %	○	R5.5の新型コロナウイルス感染症の5類感染症への移行により、観光客が急増し、飛騨の里線の利用者が増加した。※東西線、南北線は大きく増加していない。
のらマイカー (高山地域)	▲4,445人 ▲4.9%	×	6,963人 8.8%	○	前年に比べ利用者が増加しているが、コロナ前の水準まで回復していないことから、定期的な利用者の減少が考えられる。
のらマイカー (丹生川地域)	▲1,288人 ▲38.4%	×	▲171人 ▲7.6%	×	高校の通学に利用されている路線において、利用する高校生数が減少した。
のらマイカー (清見地域)	▲2,585人 ▲26.7%	×	▲161人 ▲2.2%	×	保育園の通園に利用されている路線において、利用する園児数が減少した。
のらマイカー (荘川地域)	▲1,530人 ▲45.0%	×	▲136人 ▲6.8%	×	特定の利用者による利用がほとんどであるが、利用者の入院や死亡等によって日常利用が減少した。
のらマイカー (一之宮地域)	742人 117.0%	○	268人 24.2%	○	地域の要望により地域外のスーパーまでデマンドタクシーの運行を拡大したことにより利便性が向上し、利用者が大幅に増加した。
のらマイカー (久々野地域)	786人 19.9%	○	1,047人 28.3%	○	支所での会合などの増加に加え、たかね号の買い物便から乗り継ぎによる利用者の増加により、利用者が増加した。
のらマイカー (朝日地域)	681人 380.4%	○	389人 82.6%	○	R2.4の秋神地域のダイヤ改正により利用者が増加した。
たかね号 (高根地域)	▲633人 ▲23.1%	×	▲2人 ▲0.1%	×	特定の利用者による利用がほとんどであるが、利用者の入院や死亡等によって日常利用が減少した。
のらマイカー (国府地域)	▲1,692人 ▲32.9%	×	▲117人 ▲3.3%	×	利用者は特定の市民となっており、定期利用する方の減少に伴い減少した。
のらマイカー (上宝地域)	▲170人 ▲10.3%	×	605人 69.6%	○	高齢者に配布される温泉施設利用補助の利用が進んだことにより、利用者が増加したが、コロナ前の水準には戻っていない。
計	79,320人 49.7%	-	72,039人 43.2%	-	利用者の少ない（特定されている）地域では、定期的に利用する学生や高齢者の増減により、利用者数が大きく変化する要因となっている。

■ ② 自主運行バス一人当たり年間利用回数（地域別）

地域別	実績（R5年度）		目標（R6年度）		差異	達成状況
	利用者数	利用回数	利用者数	利用回数		
高山地域	125,551人※	2.1回	171,000人	3.0回	▲0.9回	×
丹生川地域	2,069人	0.5回	3,800人	1.0回	▲0.5回	×
清見地域	7,085人	3.3回	8,000人	3.8回	▲0.5回	×
荘川地域	1,868人	1.9回	3,800人	3.5回	▲1.6回	×
一之宮地域	1,376人	0.6回	1,100人	0.5回	0.1回	○
久々野地域	4,742人	1.5回	4,600人	1.5回	0.0回	○
朝日地域	860人	0.6回	700人	0.5回	0.1回	○
高根地域	2,105人	7.7回	2,300人	8.7回	▲1.0回	×
国府地域	3,450人	0.5回	6,900人	1.0回	▲0.5回	×
上宝地域	1,474人	0.6回	2,800人	1.0回	▲0.4回	×
合計	150,580人	1.8回	205,000人	2.5回	▲0.7回	×

【目標達成状況についての評価】

※匠バス除く

② 一人当たり年間利用回数

✓ 高山地域の目標数値との差の要因

⇒新型コロナウイルスの影響による利用減少から回復していないことや、新たな利用者が増加していないことが考えられる。

✓ 支所地域の目標数値との差の要因

⇒一之宮、久々野、朝日地域は、デマンドタクシーの柔軟なダイヤによって、目標数値を達成できたと考えられる。

⇒その他の地域は、高齢者などの移動制約者が多く、日常移動に無くてはならない必要不可欠な路線であるが、新型コロナウイルスの影響による利用減少から回復していないと考えられる。

③ 「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

✓ 前年度の割合との差の要因

⇒「ヤングパスポート」や「おでかけパスポート」などの実施により目標を達成していると考えられるが、約半数の方は「日常的に利用できる公共交通体系が整っている」と感じていないため、ニーズにあった公共交通体系が求められている。

課題1：地域の実情やニーズに合っていない運行

⇒自主運行バス一人当たり年間利用回数が1回を下回っている地域があり、地域の実情やニーズに合っていない状況となっている。また、バス車両での運行など非効率な運行となっている路線がある。

対応方針

①地域の実情とニーズに合わせた運行方法への移行に向けて準備を進める。

- (実施策) ○移動実態調査の結果に加え、地域や路線ごとの実情やニーズを把握し、路線ごとに適した運行方法（定時定路線、デマンド運行、小型車両による運行）を見直す。
- 利用者数の少ない路線については、デマンドタクシーを導入し、利用者の乗車時間の短縮による利便性向上と、小型車両を活かし停留所を利用しやすい位置へ変更する。

課題2：運転手不足による路線の維持

⇒全ての事業者において運転手不足が課題となっており、現行の路線を維持するための取り組みが必要である。

対応方針

①全業種において人手不足が課題となっており、人材確保による解決が難しいことから、効率化や少人化による公共交通の維持を図る。併せて、公共交通を補完する地域の移動支援に対する取り組みをサポートする。

- (実施策) ○交通事業者毎の特性（輸送量、営業時間、業務体制、他業務への転換など）を活かした役割分担により、公共交通の維持を図る。
- 交通事業者や行政の公共交通サービスを補完する、地域の買い物支援などの取り組みが進められていることから、公共交通と他の事業を組み合わせた課題解決についても取り組む。

課題3：公共交通を利用したことがない人でも利用しやすい環境の整備

⇒公共交通の利用者を増やすためには、誰にも分かりやすい、使いやすい環境の整備が必要である。

対応方針

①新しい技術の活用、ターゲットを絞り込んだPR方法など、公共交通を使う機会の創出を図る。

- (実施策) ○GTFS（世界標準の公共交通データフォーマット）のオープンデータ化に合わせ、GTFSを活用した公共施設や観光施設への案内方法を、施設管理者にPRする。
- 公共交通を利用した買い物や通院のモデルコースを作成し、公共交通の利用を促進する。
- 高校生への公共交通を利用した通学案内やヤングパスポートをPRする。
- 高齢者の集まる会合等でおでかけパスポートをPRする。
- 1日フリー木っぴ（木製切符）を活用し、効率的に観光施設を周遊できるモデルコースのチラシを作成する。

年度	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
前回 (令和5年3月10日)	市内の公共交通事業者を維持するため、引き続き事業者への支援策に取り組まれることを期待します。	公共交通事業者との意見交換を密に行い、公共交通事業者の維持のため、移動自粛期間中、車両の維持費に対し支援を行った。	運転手不足が公共交通事業者の維持の課題となっているため、効率的な運行など少人化を図る。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	令和5年度に移動実態調査、市民アンケート、地域や運行事業者ヒアリングを実施し、現状と課題の整理したところである。地域により実情とニーズが異なるため、関係者と情報を共有し、輸送量の改善に取り組む。	地域によって実情やニーズが異なることから、関係者と情報を共有し、路線の統合や、地域や路線毎にあった輸送方法への移行など、地域や公共交通事業者と協議を進める。
	引き続き観光と連携した企画乗車券や「のりものラリーinたかやま」のようなイベントによる利用促進が図られることを期待します。	高速バスの往復乗車券と「1日フリー木っぷ（木製切符）」セット券の販売、「飛騨高山食べ歩きクーポン」などにより利用促進を図った。	公共交通を利用し効率的に観光施設を周遊できるモデルコースや、市民の買物のモデルコースを作成する。
	市内全路線でG T F Sを導入し、ダイヤ検索や乗り継ぎ・遅延情報などをわかりやすくする環境整備に取り組まれることを期待します。	令和5年度にデマンド路線を除き市内全路線に導入する。	G T F Sを活用した公共施設や観光施設への案内方法を、施設管理者にP Rする。

年度	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
前々回 (令和4年3月10日)	市内の公共交通事業者を維持するため、引き続き事業者への支援策に取り組みられることを期待します。	公共交通事業者との意見交換を密に行い、公共交通事業者の維持のため、移動自粛期間中、車両の維持費に対し支援を行った。	運転手不足が公共交通事業者の維持の課題となっているため、効率的な運行など少人化を図る。
	コロナの感染状況に留意しつつ、引き続き観光と連携した企画乗車券や「ヤングパスポート」、「高齢者専用パスポート」などによる利用促進を図られることを期待します。	観光と連携した企画乗車券「飛騨高山食べ歩きクーポン」や「ヤングパスポート」、「高齢者専用パスポート」により利用促進を実施した。	高齢者（市民）を対象とした割引制度が路線により異なっており、利用者にとって分かりにくいいため、分かりやすい補助制度への見直し、利用を促進する。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	令和5年度に移動実態調査、市民アンケート、地域や運行事業者ヒアリングを実施し、現状と課題の整理したところである。地域により実情とニーズが異なるため、関係者と情報を共有し、輸送量の改善に取り組む。	地域によって実情やニーズが異なることから、関係者と情報を共有し、路線の統合や、地域や路線毎にあった輸送方法への移行など、地域と公共交通事業者と協議を進める。

【年間スケジュールと進捗管理】

年	R4												R5												R6																	
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3																		
協議会	① (R3決算・R4予算) (R5確保維持改善計画)												② (R4事業評価) (R5ダイヤ改正)												③ (R4決算・R5予算) (R6確保維持改善計画)												(地域公共交通計画) ④ ⑤ (R5事業評価) (地域公共交通計画) (R6ダイヤ改正)			(地域公共交通計画) ⑥		
主な行事	(のりものラリー) ◆ ★ (R5予算要求)												(のりものラリー) ★ ◆ ◆ (R6年度予算要求)																													
実施すること	R3年度事業評価に基づく改善と反映 C → P モニタリング C 事業の実施 D												R4年度事業評価 C → A → D 評価結果からR5年度に向けた改善策の検討 A モニタリング C												R4年度事業評価に基づく改善と反映 C → P R6年度事業計画の検討 P R5年度事業評価 C → A → D 評価結果からR6年度に向けた改善策の検討 A																	

【協議会実施状況】

- ①第47回協議会 令和4年6月24日
主な議題：R3事業報告、R3決算、R4事業計画、R4予算、のらマイカー・幹線バスの見直し、R5確保維持改善計画について
- ②第48回協議会 令和5年1月18日
主な議題：R4事業評価
交通空白地有償運送「たかね号」・のらマイカー等の見直しについて
- ③第49回協議会 令和5年6月15日
主な議題：R4事業報告、R4決算、R5事業計画、R5予算、のらマイカーの見直し
R6確保維持改善計画について
- ④第50回協議会（臨時） 令和5年12月1日
主な議題：地域公共交通計画の策定、のらマイカー・幹線バス等の見直しについて
- ⑤第51回協議会 令和6年1月17日
主な議題：R5事業評価、地域公共交通計画の策定
のらマイカー・幹線バス等の見直しについて
- ⑥第52回協議会（臨時） 令和6年3月27日（予定）
主な議題：地域公共交通計画の策定について

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6年1月17日

協議会名: 高山市公共交通活性化協議会

A・・・目標数値に対して1割以上の増加 B・・・目標数値に対し1割未満の増減範囲 C・・・目標数値に対し1割以上の減少 ※増減率は、小数点以下第1位を四捨五入し評価する

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)
【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
濃飛乗合自動車株式会社	中心市街地(まちなみバス)	下記の利用促進策を実施し、利用者の増加を図った。 ・小学生以上高校生以下が無料で乗車できる「ヤングパスポート」の配布および周知 ・高齢者専用パスポート「おでかけバスポート」の販売及び周知 ・運転免許証の自主返納者に対する「おでかけバスポート」の無料発行(初回1年分) ・飛驒の木材を使用した「1日フリー木っぶ」の販売 ・高速バスの往復乗車券と「1日フリー木っぶ」セット券の販売 ・「のりものラリーinたかやま」の開催 ・バスロケーションシステムの運用の実施	A 計画どおり事業は適切に実施された。	①B ②A 目標①「コロナ前の利用水準を達成する」 コロナ前: H30.10~R1.9/38,266人 現状数値: R4.10~R5.9/39,439人 コロナ前比 1,173人増加(+3.1%) 目標②「前年度よりも利用者を増加させる」 前年: R3.10~R4.9/33,862人 現状: R4.10~R5.9/39,439人 対前年比 5,577人増加(+16.5%) 目標「一人当たりの年間利用回数目標値を達成する」 R6目標値(高山地域): 3.0回 R4.10~R5.9: 3.6回(+0.6回) コロナ感染が落ち着いてきたことや、R5.5の第5類への移行により、市民と観光客の利用が増えたため、コロナ前の利用水準及び前年度の利用者数を上回った。	まちなみバスについては、R2年4月からの「匠バス(観光特化型バス)」の運行開始に合わせて、商業施設や公共施設を経由するなど市民の需要に合った路線にするための見直しを行ったが、運行路線の効率化等を図るため引き続き見直しの検討をすすめる。

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6年1月17日

協議会名: 高山市公共交通活性化協議会

A・・・目標数値に対して1割以上の増加 B・・・目標数値に対し1割未満の増減範囲 C・・・目標数値に対し1割以上の減少 ※増減率は、小数点以下第1位を四捨五入し評価する

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

Table with 6 columns: 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). Rows include details for '濃飛乗合自動車株式会社' and '高山地域'.

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6年1月17日

協議会名: 高山市公共交通活性化協議会

A・・・目標数値に対して1割以上の増加 B・・・目標数値に対し1割未満の増減範囲 C・・・目標数値に対し1割以上の減少 ※増減率は、小数点以下第1位を四捨五入し評価する

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

Table with 6 columns: 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). Rows include details for '濃飛乗合自動車株式会社' and '高山地域'.

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6年1月17日

協議会名: 高山市公共交通活性化協議会

A・・・目標数値に対して1割以上の増加 B・・・目標数値に対し1割未満の増減範囲 C・・・目標数値に対し1割以上の減少 ※増減率は、小数点以下第1位を四捨五入し評価する

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)
【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
濃飛乗合自動車株式会社	高山地域(のらマイカー岩滝線)	下記のとおり利用促進策を実施し、利用者の増加を図った。 ・小学生以上高校生以下が無料で乗車できる「ヤングバスポート」の配布および周知 ・高齢者専用バスポート「おでかけバスポート」の販売及び周知 ・運転免許証の自主返納者に対する「おでかけバスポート」の無料発行(初回1年分)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	①B ②B 目標①「コロナ前の利用水準を達成する」 コロナ前: H30.10~R1.9/3,312人 現状数値: R4.10~R5.9/3,097人 コロナ前比 215人減少(▲6.5%) 目標②「前年度よりも利用者を増加させる」 前年: R3.10~R4.9/3,270人 現状: R4.10~R5.9/3,097人 対前年比 173人減少(▲5.3%) 目標「一人当たりの年間利用回数目標値を達成する」 R6目標値(高山地域): 3.0回 R4.10~R5.9: 3.6回(+0.6回) コロナ感染が落ち着いてきたことや、R5.5の第5類への移行があったが、コロナ前の利用水準までは回復せず、前年度よりも利用者は減少した。	利用状況を踏まえて、少量輸送運行やデマンド運行の検討を行うとともに、利用促進に取り組む。 引き続き、地域の声を聞きながら利用実態に合わせた効率的な運行を行うとともに、利用啓発を行っていく。また、運転免許証の自主返納を促進するなど、公共交通の利用へシフトしてもらうための取組みを進める。

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6年1月17日

協議会名: 高山市公共交通活性化協議会

A・・・目標数値に対して1割以上の増加 B・・・目標数値に対し1割未満の増減範囲 C・・・目標数値に対し1割以上の減少 ※増減率は、小数点以下第1位を四捨五入し評価する

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

Table with 6 columns: 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). Rows include details for '濃飛乗合自動車株式会社' in '清見地域' and '荘川地域'.

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6年1月17日

協議会名:	高山市公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>高山市は岐阜県北部の山間地域に位置し、面積は2,177.61㎡、人口は83,537人の地方都市である。市町村合併により日本一広大な市域となり、全国平均以上に高齢化・人口減少が進んでいるが、市民の多くは時間の制約が無く目的地まで直接向かうことができる自家用車に依存しており、公共交通の利用者は減少傾向にある。</p> <p>広大な地域にあっても、「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」ことを目指す姿として掲げ、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(デマンド型・路線型)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>