

郡上市地域公共交通計画

2023年3月

郡 上 市

目次

1 地域公共交通計画について	
1-1 計画策定の趣旨	1
1-2 上位計画等との関連性	2
1-3 計画の対象区域	2
1-4 計画の対象範囲	3
1-5 計画の期間	3
2 上位及び関連計画等の整理	
2-1 本市の上位及び関連計画における公共交通に関わる施策等の整理	5
2-2 公共交通に関する施策等のまとめ	11
3 地域公共交通を取り巻く状況	
3-1 本市の概況	13
3-2 地域公共交通の概況	26
3-3 路線バス等の運行状況	36
3-4 移動実態・地域公共交通へのニーズ	40
3-5 地域公共交通を支えるインフラ整備	49
3-6 新型コロナウイルス感染症による影響	50
4 課題の整理	
4-1 郡上市地域公共交通網形成計画の取り組みと成果	51
4-2 地域公共交通の現状と課題のまとめ	57
5 目指すべき将来像	
5-1 計画の基本方針	61
5-2 地域公共交通ネットワークの将来像	62
5-3 計画の全体方針	63
6 目標および目標達成のための施策・事業	
6-1 目標および目標達成のための施策・事業	65
基本方針1 まちづくりと地域の実情を考えた移動手段の確保	65
基本方針2 高齢者等が安心して暮らせる交通サービスの充実	71
基本方針3 観光需要に対応した交通サービスの充実	74
基本方針4 持続可能な公共交通の推進	77
6-2 事業の推進にあたって	84
7 計画の進行管理	
7-1 評価指標・目標値の設定	85
7-2 計画の進行管理	87
8 参考資料	
8-1 計画策定の体制	89
8-2 策定経過	90
8-3 用語解説	92

① 地域公共交通計画について

1-1 計画策定の趣旨

2007年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を受け、郡上市（以下「本市」という。）では、公共交通一体化の促進と、交通ネットワークの構築を目的に2011年3月に「郡上市地域公共交通総合連携計画」を策定し、総合的で計画的な公共交通の展開を図るため、「公共交通空白地の解消」「バス利用の促進」「市民生活レベルを維持しつつ、最小費用で効率的な交通体系の確立」を目標に、特に、本市からの大手バス事業者の撤退に伴う公共交通路線の再構築という大きな課題に対応すべく、様々な施策に取り組んできました。大きな柱の一つとして、地域幹線交通の確保を掲げ、市内事業者の協力により、市民の足となる交通網を確保するとともに、旧町村単位の市町村運営バスの統一料金設定など、運行の効率化を図ってきました。その後、2018年3月には、「郡上市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）」を策定し、「地域の実情に適した公共交通の確保」「高齢者等が安心して暮らせる公共交通の充実」「観光需要に対応した公共交通の充実」「持続可能な公共交通の推進」の4つの基本方針に基づき、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目指してきました。

市内には公共交通として、長良川鉄道、バス及びタクシーが運行されていますが、谷筋に集落が点在している地理的特徴があるため、日常生活における移動手段として自家用車の依存度が高く、公共交通を利用する割合は低くなっています。また、人口減少や少子高齢化の影響もあり、公共交通の利用者は減少しています。しかし、高齢者などいわゆる交通弱者の日常生活の移動手段を確保していくことは、安心して住み続けられるまちづくりを行う上で不可欠であり、人口減少や少子高齢化に対応した公共交通網の構築、維持、改善を図っていくことが喫緊の課題となっています。また、公共交通事業者においては、運転手の高齢化や担い手の確保が重要な課題となっています。

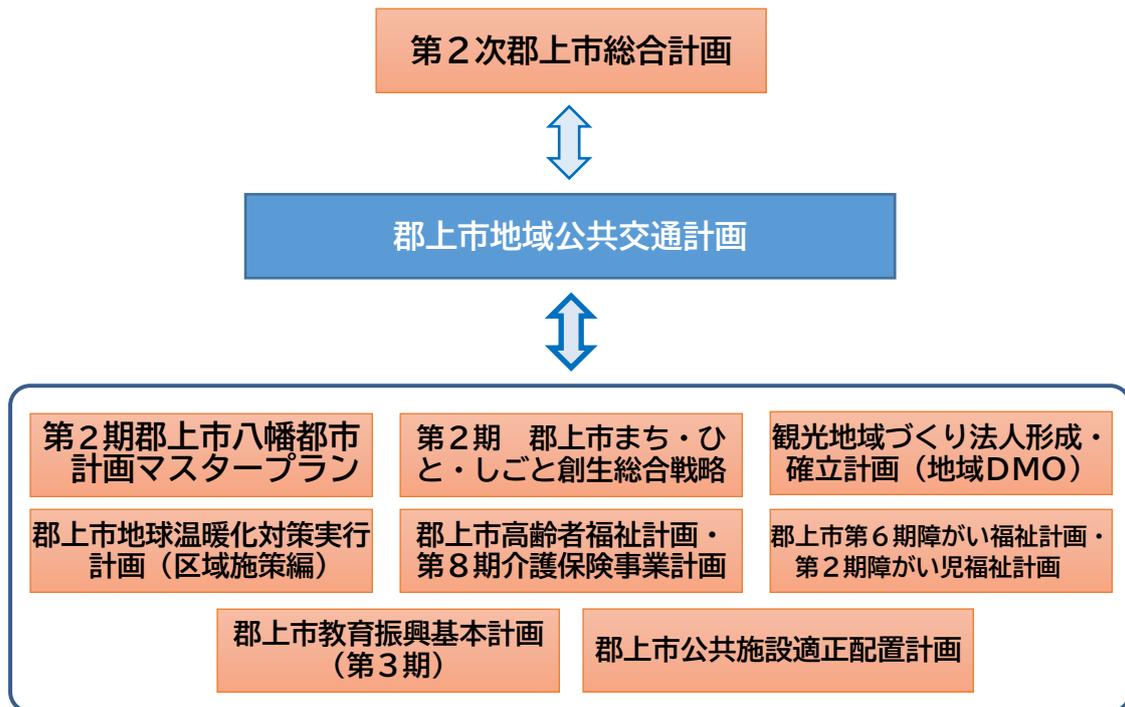
これらの状況を踏まえ、本市では網形成計画の検証・評価を実施した上で、基本的な方針を踏襲しつつ、残された課題や新たな課題を市民の皆様と共に考えながら、持続可能な地域公共交通網を形成する「郡上市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定することとしました。

なお、本計画の策定にあたっては、「第2次郡上市総合計画」「第2期郡上市八幡都市計画マスタープラン」「第2期郡上市まち・ひと・しごと創生総合戦略」のほか、福祉や教育、観光などの関係する計画との連携を図り、地域住民や利用者の意見を汲み取るための地域公共交通懇談会の開催や高齢者サロン等での意見聴取を行うなど、地域の実情に即した地域公共交通体系の構築を目指しています。

また、公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、計画の進捗状況を見極めながら、必要に応じて計画の見直しを行います。

1-2 上位計画等との関係性

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定した法定計画となり、本市の上位計画の「第2次郡上市総合計画」を踏まえ、その他の関連計画等と連携・整合を図ります。

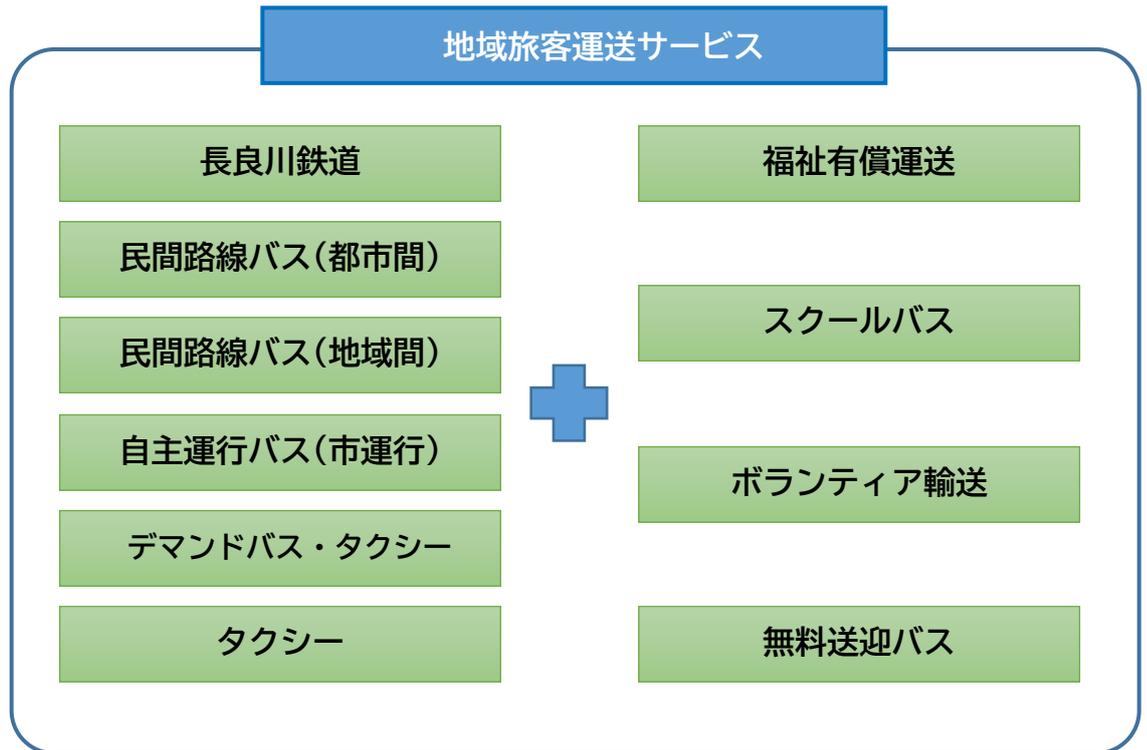


1-3 計画の対象区域

本計画の区域は郡上市全域とします。

1-4 計画の対象範囲

本計画においては、路線バスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用しつつ、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバス、ボランティア輸送、無料送迎バスなどの送迎サービスなど、地域における移動手段を活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスの確保を目指します。

**1-5** 計画の期間

上位計画等の関連計画や関連事業のスケジュールを踏まえ、本計画の対象期間を次のとおり設定します。

2023年度 ~ **2027年度** 【5カ年間】
(令和5年度) (令和9年度)

【郡上市地域公共交通計画及び関連計画等の期間】

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	
郡上市地域公共交通計画	検討	★ 策定	計画期間 (2023~2027)					計画		
第2次郡上市総合計画	第2次総合計画 (2016~2025)					計画 (2026~2035)				
第2期郡上市八幡都市計画マスタープラン	計画期間 (2016~2035)									
第2期郡上市まち・ひと・しごと創生総合戦略	第2期計画 (2020~2024)				計画 (2025~2029)					
観光地域づくり法人形成・確立計画(地域DMO)	計画 (2018~ 毎年度見直し)									
郡上市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)	検討	★ 策定	計画期間 (2023~2030)							
郡上市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画	第8期計画 (2021~2023)		計画 (2024~2026)			計画 (2027~2029)				
郡上市第6期障がい福祉計画・第2期障がい児福祉計画	計画 (2021~2023)		計画 (2024~2026)			計画 (2027~2029)				
郡上市教育振興基本計画(第3期)	第3期計画 (2019~2024)				計画 (2025~2030)					
郡上市公共施設適正配置計画	計画 (2019~2028)									

② 上位及び関連計画等の整理

2-1 本市の上位及び関連計画における公共交通に関わる施策等の整理

(1) 第2次郡上市総合計画

郡上市総合計画は、本市の総合的で計画的な市政運営を図るため、基本構想を定めるとともに、その実現を図るため基本計画を策定するものです。現行計画は、2016年度から2025年度までの10年間を計画期間とする第2次総合計画基本構想で、2022年9月に改訂を行っています。

その中で、分野別基本計画の主な取り組みとして、以下のとおり掲げています。

	施策	取り組み	主な内容	担当課
目標1 方針4 施策4	受入体制の強化	観光客受入体制の整備	●主要な鉄道駅や高速バス停からの2次交通アクセスの可能性検討	観光課 情報課 企画課
目標2 方針4 施策5	公共交通の維持・利便性向上	持続可能で安全・安心なバス・タクシー路線の確保・維持	●バス事業者への運行支援 ●地域の実状に応じたバス路線の運行 ●地域主体による移動手段確保への支援 ●利用実態を踏まえた小型車両の導入 ●高齢化が進むバス・タクシー乗務員の確保対策の継続	企画課
		公共交通の利用促進	●公共交通利用者助成の実施 ●公共交通と福祉分野の移動サービス情報の周知 ●運転免許証返納者への公共交通の利用促進	高齢福祉課 社会福祉課
		観光需要に対応した公共交通の促進	●公共交通情報と観光情報をリンクさせたわかりやすい情報提供の実施 ●訪日外国人等に向けた、公共交通情報のオープンデータ化による経路検索等の促進	観光課
		長良川鉄道の支援	●沿線市町と連携した運行支援 ●老朽化した鉄道施設の維持修繕等への支援	企画課
目標3 方針4 施策2	障がい者（児）福祉の充実	社会参加の促進	●障害福祉サービス事業所への通所に係る交通費の助成	社会福祉課
目標4 方針1 施策2	安心して学べる教育環境づくり	就学支援の充実	●公共交通機関を利用する児童生徒に対する通学費助成	教育総務課 学校教育課
目標5 方針1 施策1	住民自治の推進	小さな拠点とネットワークの推進	●地域振興計画の策定 ●地域運営組織の構築支援 ●地域運営プランの策定支援	政策推進課 振興課

(2) 第2期郡上市八幡都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市の長期的なまちづくりの方針を総合的・体系的に示すものです。

第2期となる郡上市八幡都市計画マスタープランの策定にあたっては、八幡市街地の発展の動向や人口、産業の現状および将来の見通しを勘案し、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての道筋を明らかにし、また、都市計画以外の各種計画との相互調整を図ることで、まちづくりの総合性を確保しています。

都市計画マスタープランでは、都市計画区域として定めている八幡市街地における「道路・交通システムの整備方針」として、「歩行者と自動車の共存システムと連動した公共交通体系等の再構築」を掲げています。具体的な取り組みは、以下のとおりです。

取り組み	施策
整備方針4-2 方針3 ①市街地循環バス (まめバス)等の運 行方策の見直し・改 善	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地循環バス(まめバス)は、利用者ニーズをしっかりと把握した上で、運行経路や運行間隔等の必要な見直しを行う。 ●交通管理システムを導入する際には、交通規制に合わせた運行経路を設定する。 ●高速バス利用の利便性を向上させるため、新たな日本海ルートの開設に向け、関係機関に積極的な働きかけを行う。
整備方針4-2 方針3 ②新たな移動手段シ ステムの導入	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地循環バス(まめバス)の機能を補完するため、駅と市街地中心部をつなぐシャトルバスの運行や、パーソナルモビリティ等の新たな歩行支援システムの導入についても検討を行う。
整備方針4-2 方針3 ③長良川鉄道の利用 促進・活性化	<ul style="list-style-type: none"> ●引き続き通勤・通学での長良川鉄道の利用を推奨するとともに、市街地循環バスの運行方策の見直し等により、駅～市街地中心部間のアクセス性の向上を図る。 ●郡上八幡駅を観光鉄道拠点駅として位置付け、バリアフリー化や便益性向上を目的とした駅舎やロータリーの必要な改修を行うことで、観光・交流拠点としての機能強化を図るとともに、駅舎の歴史・文化的価値や観光資源としての価値を高める。 ●イベント列車の運行など、乗車自体が目的となるような施策を官民連携で推進する。

(3) 第2期郡上市まち・ひと・しごと創生総合戦略

郡上市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、本市の人口の現状と将来の展望を提示する「人口ビジョン」における目標人口と将来の姿を見据え、その実現に向けた2020年度から5年間の方策を示すものです。「第2次郡上市総合計画後期基本計画」との整合を図りつつ、政策目標として盛り込んだ重点的な施策の達成に向けて戦略的に取り組むプロジェクトとして位置付けています。

戦略	施策
【戦略1】 1-1 一体的な体制による観光地域づくりとブランド観光地化	DMOによる域内経済循環とブランド観光地化の推進 ●自然・歴史・文化を活用した体験型・通年型・滞在型コンテンツ造成の支援 ●点在する観光資源へのアクセス向上や観光周遊ルートの構築 ●地域資源を活かしたマイクロツーリズムとワーケーションの推進
【戦略4】 4-1 郡上市に適した交通ネットワークの構築	地域の実状に即した公共交通の確保と持続可能な交通ネットワークの構築 ●幹線と支線の乗り継ぎを向上させ、利便性を高めるための路線の見直し ●交通空白地の解消に向け、地域団体が主体となって公共交通を支える仕組みの構築 ●訪日外国人を含めた観光客に対応した交通案内表示への移行及び公共交通と観光情報のリンク ●旅行体験としての価値を訴求する長良川鉄道のブランディング支援 ●公共交通を活用する観光モデルコースの設定 ●地域経済の活性化につながる交通ネットワークの構築 ●運転免許返納者等への公共交通の利用促進 ●通学時の公共交通の利用促進
【戦略6】 6-2 小さな拠点とネットワークの推進	小さな拠点と連動した市民生活サービスの再構築 ●地域の実状に即し利便性を高める交通の確保 ●小さな拠点と連動した公共施設の適正配置 ●地域運営組織と地域包括ケアシステムとの連携 ●地域の助け合いや支え合いを自主的、主体的に行う組織づくりの支援

(4) 観光地域づくり法人形成・確立計画

観光地域づくり法人（DMO：Destination Marketing/Management Organization）は、観光関係者だけでなく、商工業、農林水産業、歴史・文化関係者など、地域づくりに関わる多様な人々の意見を集めて、観光地づくりを行っていく組織体のことです。一般社団法人郡上市観光連盟は、2021年に登録DMOとして観光庁長官により登録され、地域社会や地域経済の活性化を目標に活動を行っています。

観光地域づくり法人形成・確立計画では、公共交通に係る取り組みとして、「鉄道駅での無料公衆無線LANの整備」「宿泊施設・ベースタウンとスキー場を結ぶシャトルバスの実証実験運行」を掲げています。

施策方針	内容
【施策方針3】 国内外から訪れる旅行者が快適にすごせる環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査などから得られた旅行者の要望が多い事項（Wi-Fi 整備等）の整備促進。 ・公共交通機関等で訪れた旅行者から要望の多い、郡上市内の観光スポットを周遊するための移手段の整備。国際競争力の高いスノーリゾート形成促進計画で、宿泊等のベースタウンとスキー場など観光スポットを連結するシャトルバスの運行を実施する。

(5) 郡上市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

郡上市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）は、脱炭素社会郡上の実現に向け、本市における地球温暖化を防止するための施策を取りまとめたものです。

運輸部門の二酸化炭素削減対策として、「公共交通の利用促進」「徒歩・自転車利用の促進」を掲げています。具体的な施策としては、以下のとおりです。

対策の概要	施策
公共交通の利用促進を図る	<ul style="list-style-type: none"> ●長良川鉄道や、まめバスなどの公共交通利用促進策の検討（エコポイント制度の検討）、PR ●地域の実情に合わせた公共交通機関の整備（ルート見直し等） ●長良川鉄道駅や高速道路PA・SAなどにおけるパークアンドライドや乗り換え拠点の整備 ●ドライバー確保に対する支援（バス会社への経済的支援、特区制度の利用によるマイカー運送の検討） ●自動車利用の実態把握
徒歩・自転車利用を促進する	<ul style="list-style-type: none"> ●長良川鉄道の駅等へのレンタサイクルスポットの拡充 ●スマホアプリ等の活用による歩くきっかけづくりの導入 ●電動アシスト自転車購入に関する支援 ●徒歩空間等のバリアフリー化の推進

(6) 郡上市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

郡上市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画は、「市町村介護保険事業計画」及び「市町村老人福祉計画」を一体化した計画です。

この計画における公共交通に係る施策として、「家庭において送迎が困難な高齢者に対する通院や日常生活に係る移動の支援」を掲げ、民間事業者との連携を図ることとしています。

施策	内容
基本目標Ⅰ 施策3 生活支援の担い 手づくりとサー ビスの充実	(2) 住民主体の生活支援活動の促進 <ul style="list-style-type: none"> ●生活支援コーディネーター（地域支え合い推進員）と地域福祉関係者や生活支援活動の担い手、社会貢献活動等に関心のある企業や団体が構成する協議体を中心に、日常生活の困りごと（ゴミ出し等）や外出・移動の支援等に対応する助け合い活動、またその拠点となり得る住民主体の通いの場などの拡大を進める。 ●就労的活動による生活支援の仕組みづくりを進めるため、新たに就労的活動支援コーディネーター（就労的活動支援員）の設置を検討する。 ●活動への参加を促進するためのインセンティブ（ボランティアポイント制度等）の導入について関係団体と協議を進める。
基本目標Ⅰ 施策6 在宅福祉の推進	(1) 外出支援サービス事業 <ul style="list-style-type: none"> ●民間事業者との連携により、家庭において送迎が困難な高齢者に対して、通院や日常生活に係る移動の支援を行い、在宅生活の継続を図る。

(7) 郡上市第6期障がい福祉計画・第2期障がい児福祉計画

郡上市第6期障がい福祉計画・第2期障がい児福祉計画は、「市町村障害福祉計画」と「市町村障害児福祉計画」を一体化した計画です。

この計画における公共交通に係る施策として、「在宅障がい者交通費助成事業により障がいに起因した通院と障害福祉サービス事業所への通所に係る交通費の助成」「障害者手帳による公共交通機関の割引制度についての周知」「移動が困難な障がい者の社会参加や余暇活動支援として障害サービス事業所の職員が同行する移動支援事業（地域生活支援事業）の実施」を掲げています。

施策	内容
支援施策(1) 施策 「移動に対する 支援の実施」	<ul style="list-style-type: none"> ●在宅障がい者交通費助成事業により障がいに起因した通院と障害福祉サービス事業所への通所に係る交通費を助成する。 ●医師の指示により通院が必要な方へ自立支援給付にて通院等の介助を行う。 ●ETC割引制度や障害者手帳による公共交通機関の割引制度について周知を図る。
支援施策(2) 施策 「地域生活支援 事業等による 外出への支 援」	<ul style="list-style-type: none"> ●移動が困難な障がい者の社会参加や余暇活動支援として障害サービス事業所の職員が同行する「移動支援事業（地域生活支援事業）」を行う。 ●運転免許取得助成事業、自動車改造費助成事業等により障がい者の就労や外出支援を行う。 ●意思疎通支援事業により手話通訳者、要約筆記者等の派遣等を行い、意思疎通の円滑化を図ることによって社会参加への支援を行う。 ●重度身体障害者介助用自動車購入助成事業により介助者の負担の軽減を図り、身体障がい者の社会参加を促進する。

(8) 郡上市教育振興基本計画（第3期）

郡上市教育振興基本計画（第3期）は、教育基本法第17条第2項に基づいて策定する郡上市の教育振興に関する計画で、国の第3期教育振興基本計画及び、県の第3次岐阜県教育ビジョンを参酌した計画です。また、市の第2次郡上市総合計画を上位計画とした教育分野の計画で、第2次郡上市教育大綱に即した計画となっています。計画では教育のための中長期的な目標や基本的な方向を具体的に示すとともに、教育行政の総合的かつ計画的な推進を図るための計画で、年度ごとの教育方針や各学校における教育計画や教育活動の基となっています。

この計画における公共交通に係る施策として、「安全で快適な教育環境、通学環境の整備」、「保護者負担の軽減」を掲げています。

施策	内容
重点施策11 具体的施策① 「安全で快適な教育環境、通学環境の整備」	<p>日常の通園・通学環境の安全点検や交通指導等を徹底するとともに、緊急時、非常時の子どもたちの安全確保を念頭に置いた通園・通学環境の整備を図る。</p> <p><主な取り組み> スクールバスの適正配置と通学路、通学区域の見直し</p>
重点施策11 具体的施策④ 「保護者負担の軽減」	<p>市内高校への通学に対して補助や助成を行い、保護者の経済的負担の軽減措置を充実する。また、部活動の大会や各種文化事業への参加の際のスクールバス配車等を通して、保護者の負担を軽減し、児童生徒が諸活動に参加できるように取り組む。</p> <p><主な取り組み></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校生通学費助成事業 ・通学対策助成事業 ・通学費の補助 ・高校通学助成制度 ・部活動、諸大会、各種文化事業参加の際のスクールバス配車

(9) 郡上市公共施設適正配置計画

郡上市公共施設適正配置計画は、老朽化が進む公共施設の最適化を進めるために策定した郡上市公共施設等総合管理計画（2016年度策定・2021年度一部改訂）の実効性をもたせるため、建築物系の個々の建物の方向性（維持、長寿命化、複合化・集約化、民間譲渡、廃止等）を明確にし、「どの施設を」「いつまでに」「どのようにしていくか」を具体的に示すものです。

この計画の中で、拠点となる公共施設におけるまちづくりと一体的な地域公共交通の見直しを掲げています。

取り組み	内容
「拠点となる公共施設・まちづくりと一体的な地域公共交通の見直し」	<p>公共施設の再編・再配置と合わせ、機能の集約化・複合化による機能向上や拠点化を図る一方で、これまでと比較して公共施設への距離が遠くなることを懸念される。公共施設の適正配置は、まちづくりの重要な要素であることを踏まえ、市民の移動手段の確保や利便性向上を図るため、公共交通網のあり方について検討する。</p>

2-2 公共交通に関する施策等のまとめ

本市の上位計画及び関連計画と地域公共交通に関する施策の分類を整理すると、以下のようになります。

【上位及び関連計画の公共交通に関する施策のまとめ】

計画	分類					
	広域交通	地域内交通	移動手段確保	観光振興	利用促進	交通環境整備
第2次郡上市総合計画	○	○	○	○	○	○
第2期郡上市八幡都市計画 マスタープラン		○	○	○		○
第2期郡上市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	○	○	○	○	○	
観光地域づくり法人形成・確立 計画	○			○	○	○
郡上市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)	○	○			○	○
郡上市高齢者福祉計画・第8期 介護保険事業計画			○			
郡上市第6期障がい福祉計画・ 第2期障がい児福祉計画			○		○	
郡上市教育振興基本計画 (第3期)			○		○	○
郡上市公共施設適正配置計画		○	○			



③ 地域公共交通を取り巻く状況

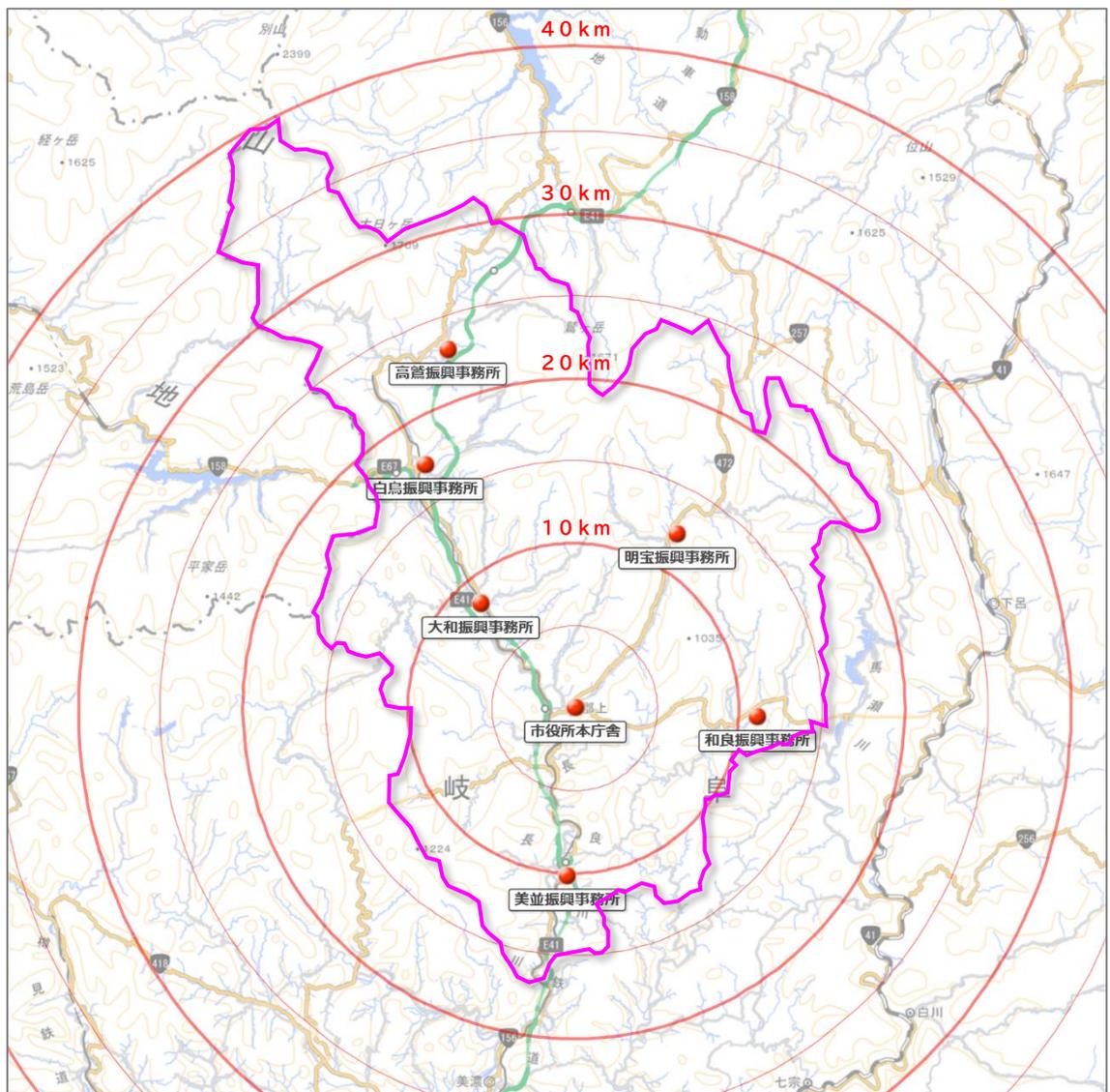
3-1 本市の概況

(1) 位置・地勢

郡上市は日本列島のほぼ中央、さらに岐阜県の中央に位置しており、東部は下呂市に接し、西部は関市、福井県大野市に、南部は美濃市、関市に、北部は高山市に接しています。また、面積は1,030.75km²と、県内では高山市に次いで2番目となっています。

【市役所庁舎の位置（本庁・6 振興事務所の位置）】

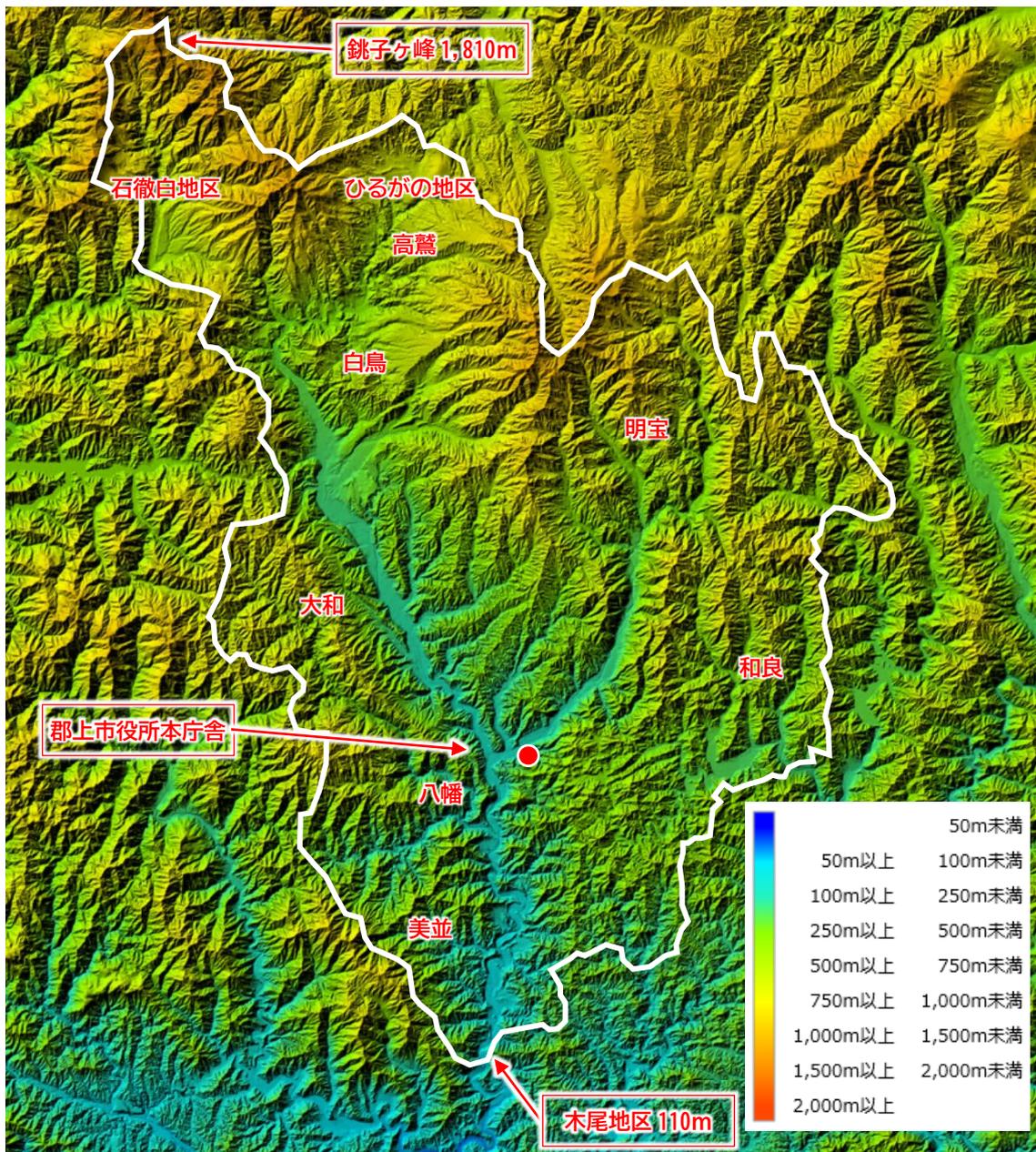
（本庁を中心として同心円状に5kmごとの距離を表示）



出典) 地理院地図 淡色地図 (国土地理院ウェブサイト) を加工

地勢は、長良川の源流域を形成する森林地帯が市全域の約9割を占め、長良川源流部にあたる大日山麓一帯にはひるがの高原、上野高原が、明宝水沢上一帯にはめいほう高原が広がり、清流・長良川をはじめ、和良川、石徹白川など24本の一級河川が流れる、水と緑に恵まれた地域となっています。このほか、最低海拔地が110m、最高海拔地が1,810mと高低差が大きなのが特徴となっており、市の最北部に位置する白鳥町石徹白地区と高鷲町ひるがの地区は、太平洋と日本海の分水嶺となっています。

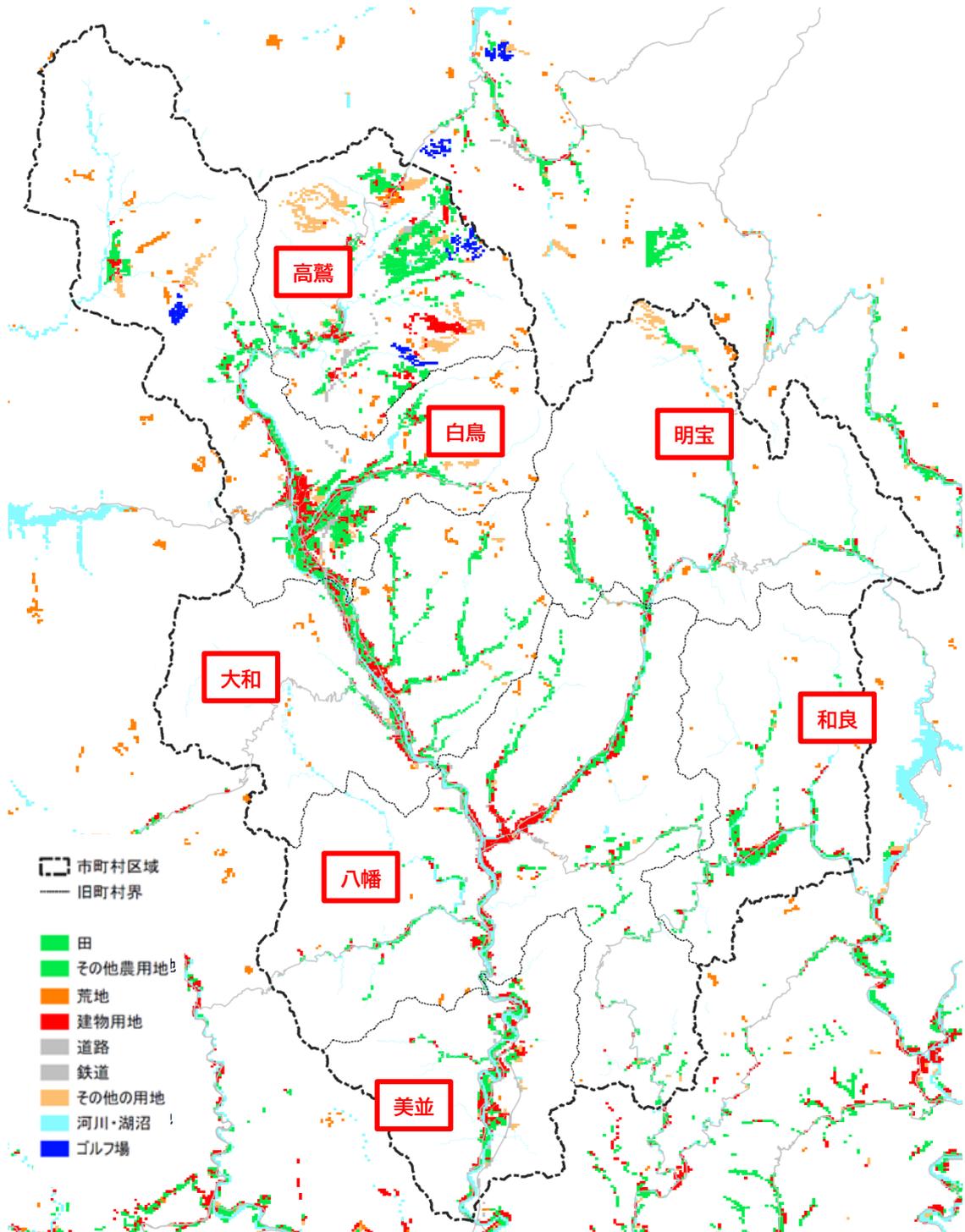
【標高図】



出典) 地理院地図 色別標高図 (国土地理院ウェブサイト) を加工

(2) 土地利用

森林が市域の約 9 割を占め、ほとんどが網の目のように流れる河川沿いに集落や農地がある典型的な山間地となっています。なお、市北部の高鷲町のひるがの地区、上野地区、切立（明野）地区は高原となっており、広大な農地や別荘地が広がっています。

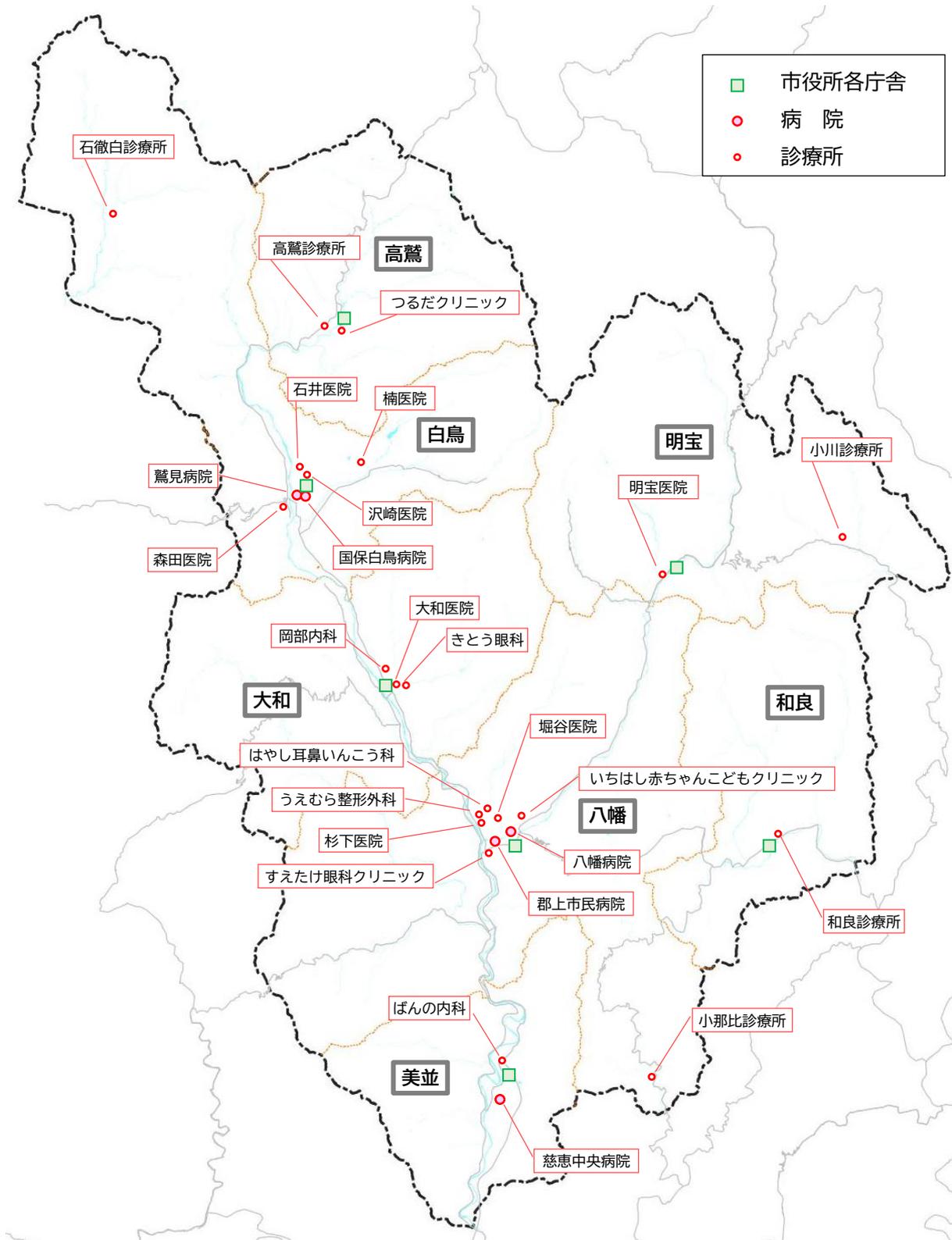


出典)「土地利用細分メッシュ (2016 年度)」データ 国土交通省 国土数値情報を加工

(3) 市役所庁舎・医療機関（歯科を除く）の分布

本市は市域が広いいため、市役所本庁舎及び6つの振興事務所を設置しています。
また、旧町村の7地域には一つ以上の医療機関があります。

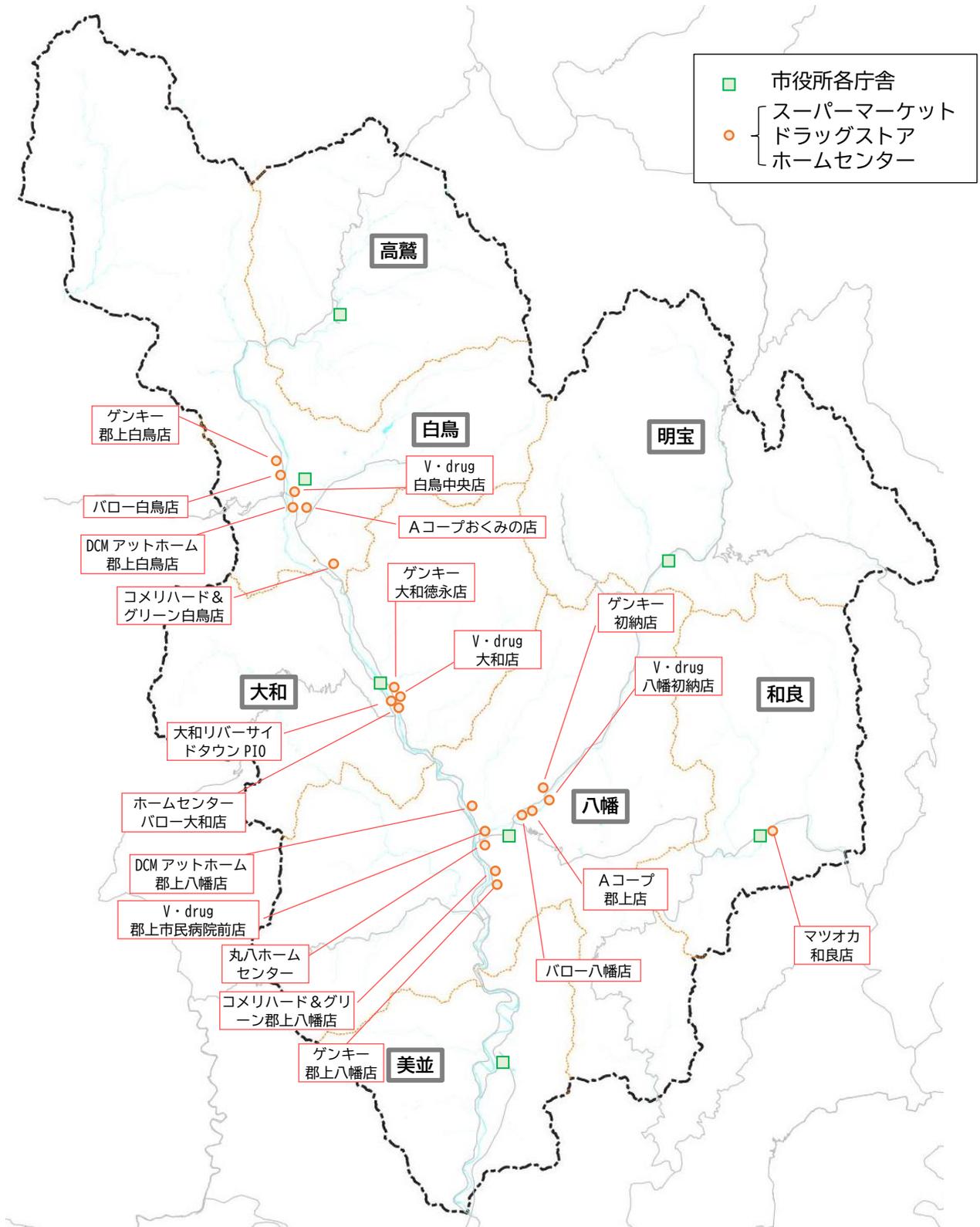
【市役所庁舎・医療機関】



(4) 商店等の分布

比較的規模の大きいスーパーマーケットやドラッグストア、ホームセンターは、八幡、大和、白鳥に集中しています。

【スーパーマーケット・ドラッグストア・ホームセンター】

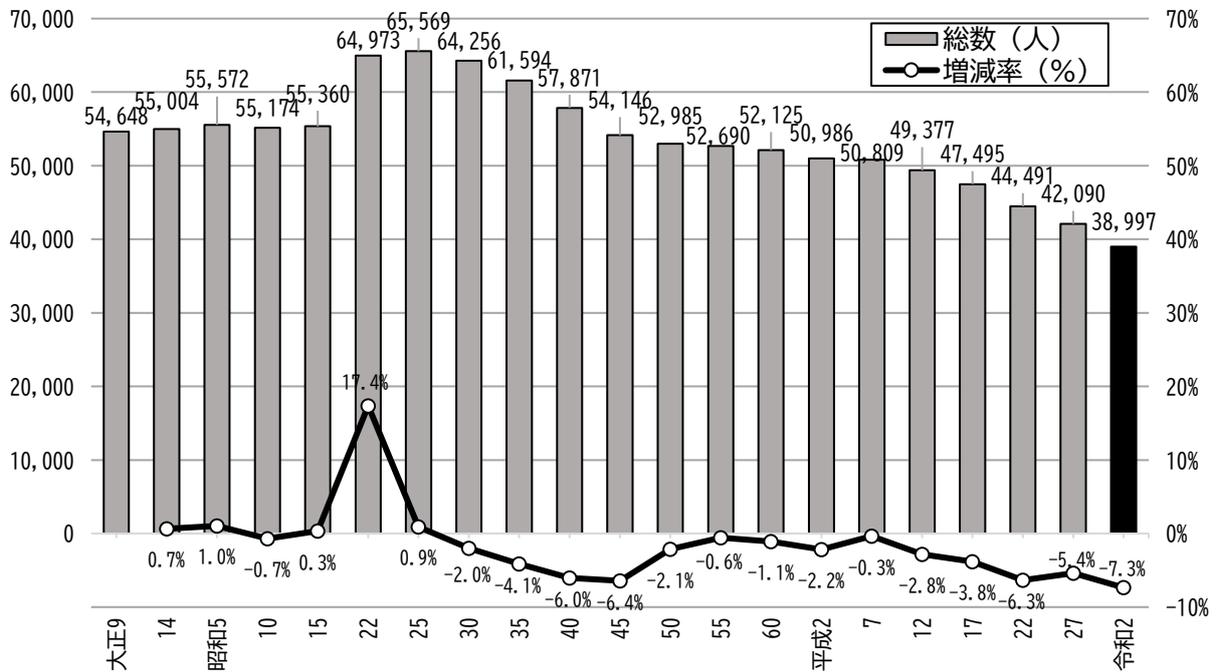


(5) 人口

①人口の推移

国勢調査における郡上市の人口を見ると、1955年（昭和30年）から減少しており、1980年（昭和55年）から1995年（平成7年）にかけて減少傾向は一時鈍化しましたが、2000年（平成12年）から再び減少し続けています。2020年（令和2年）は2015年（平成27年）からの5年間で、3,093人の減少（7.3%の減少）と、前回の2010年（平成22年）から2015年（平成27年）の2,401人の減少（5.4%の減少）に比べ減少率が高くなり、1920年（大正9年）の統計開始以来最も高くなっています。

【郡上市の人口推移（国勢調査）】



年齢3区分別に見ると、65歳以上の老年人口の割合を表す高齢化率は、2020年は37.5%と、年々上昇する一方で、働き手である15歳～64歳の生産年齢人口及び将来の郡上市を支える担い手となる14歳以下の年少人口はともに減少傾向にあります。

【国勢調査人口の推移（過去10年間）】

(単位：人)		2010年 (平成22年)		2015年 (平成27年)		2020年 (令和2年)	
		人数	%	人数	%	人数	%
総人口		44,491	%	42,090	%	38,997	%
内訳	0～14歳	5,818	13.1	5,218	12.4	4,575	11.8
	15～64歳	24,357	54.7	22,246	52.9	19,746	50.7
	65歳以上	14,316	32.2	14,626	34.7	14,612	37.5

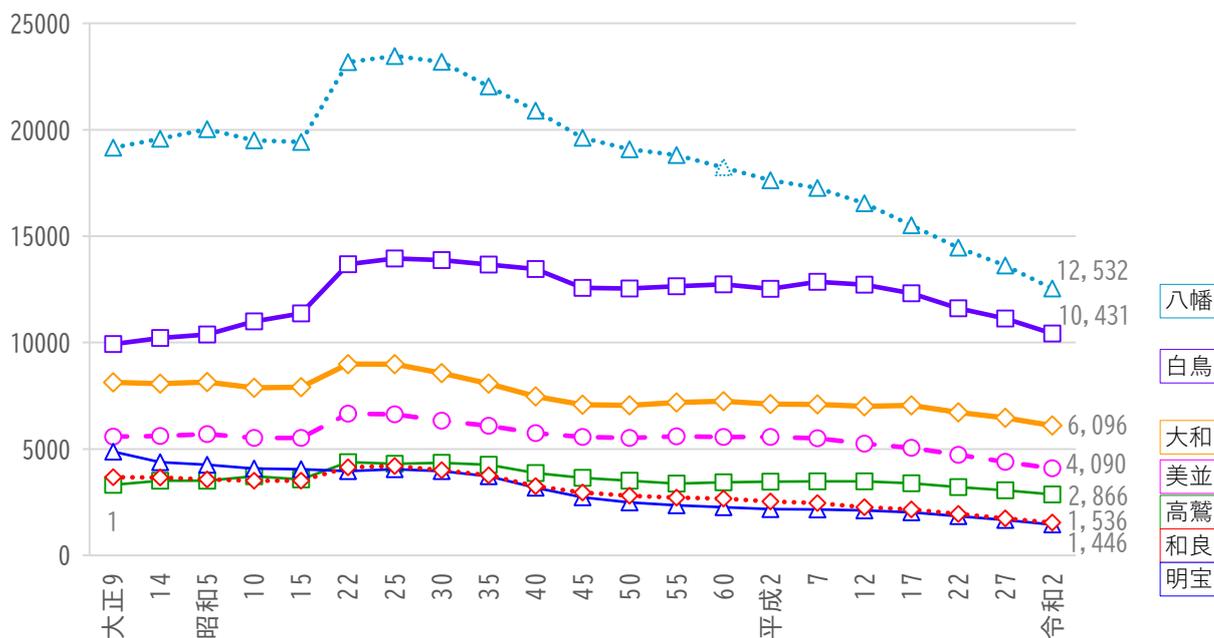
旧町村別に見ると、2020年（令和2年）は2015年（平成27年）と比べ、65歳以上の人口割合はすべての地域で上昇し過去最高となっています。また、0歳～14歳の人口割合、15歳～64歳人口割合はすべての地域で減少しています。なお、高齢化率は、和良地域が48.6%と一番高く、一番低いのは高鷲地域の33.2%となっています。

このように、地域によって状況が異なっているため、担い手の確保など地域の実情に合わせた対策が求められます。

【旧町村別の年齢3区分別人口割合（年齢不詳は除く）】

地域	2015年 (平成27年)						2020年 (令和2年)					
	0～14歳 (人)	割合 (%)	15～64歳 (人)	割合 (%)	65歳以上 (人)	割合 (%)	0～14歳 (人)	割合 (%)	15～64歳 (人)	割合 (%)	65歳以上 (人)	割合 (%)
郡上市	5,218	12.4	22,222	52.9	14,604	34.7	4,575	11.8	19,746	50.7	14,612	37.5
八幡地域	1,574	11.6	7,048	51.8	4,997	36.7	1,430	11.4	6,214	49.7	4,869	38.9
大和地域	934	14.5	3,487	54.0	2,038	31.6	800	13.1	3,229	53.0	2,064	33.9
白鳥地域	1,387	12.5	6,030	54.3	3,686	33.2	1,213	11.7	5,447	52.4	3,734	35.9
高鷲地域	433	14.2	1,705	55.8	916	30.0	381	13.3	1,530	53.5	951	33.2
美並地域	537	12.2	2,253	51.3	1,604	36.5	481	11.8	1,949	47.7	1,659	40.6
明宝地域	183	11.0	862	51.6	625	37.4	146	10.1	712	49.2	588	40.7
和良地域	170	9.7	837	48.0	738	42.3	124	8.1	665	43.3	747	48.6

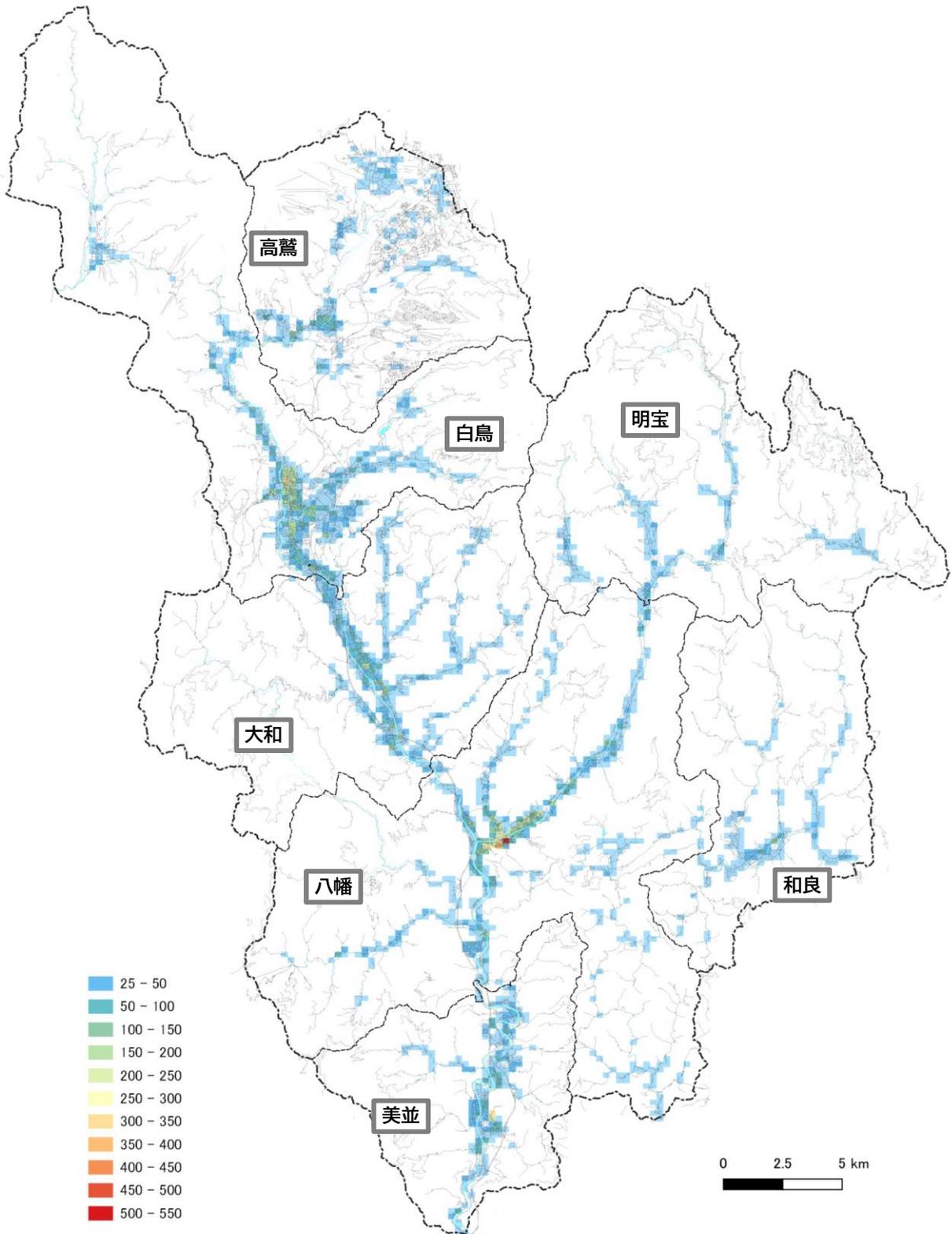
【旧町村別の人口推移】



②人口分布

2020年国勢調査結果における本市の人口分布をみると、特に八幡、大和、白鳥地域の長良川鉄道沿線を中心に人口密度が高くなっています。そのほか多くの河川に沿って広く点在しています。

【250mメッシュ人口（2020年国勢調査）】

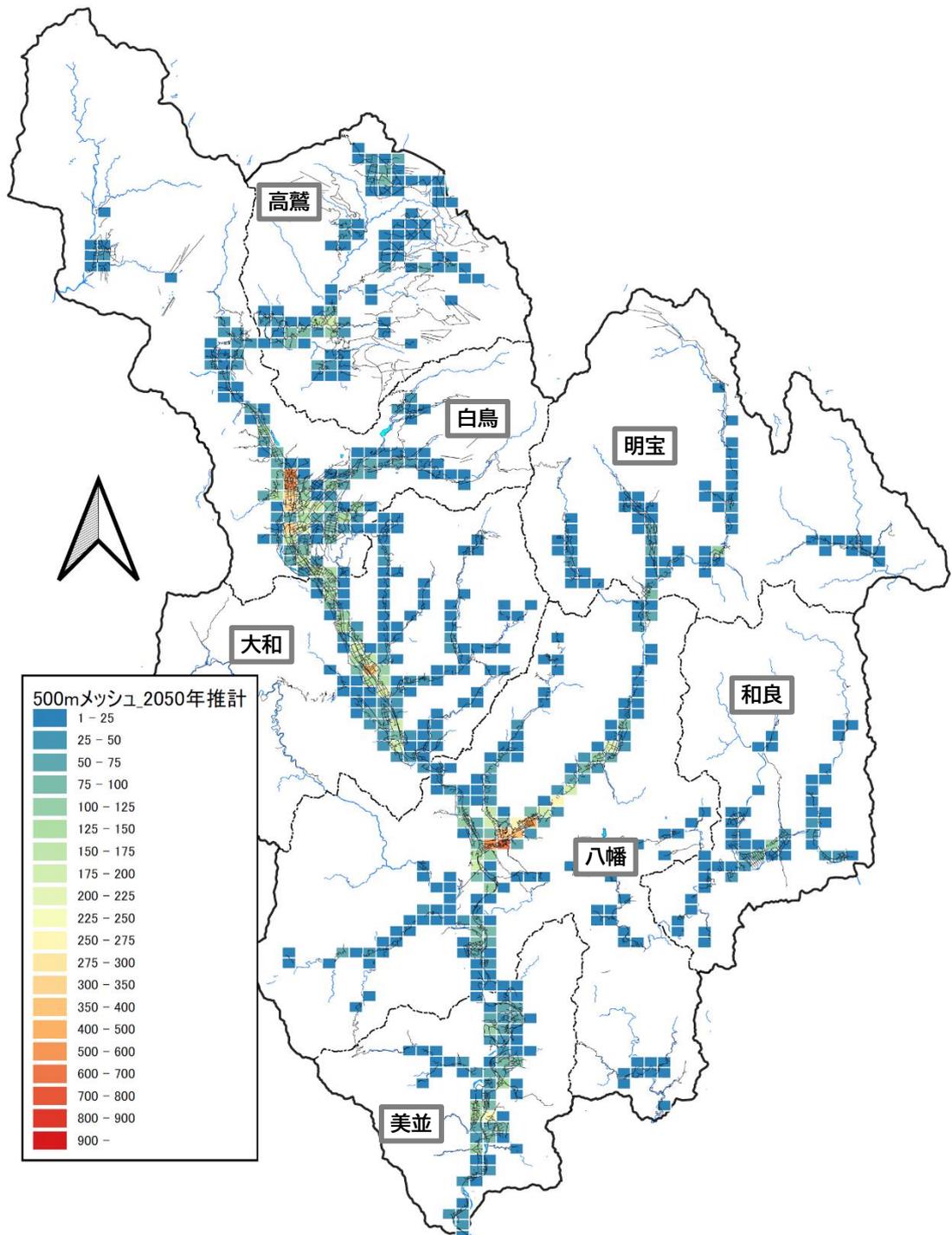


(6) 将来人口の予測

① 将来人口推計

2015年国勢調査を基にした国土交通省による「メッシュ別将来人口分布と施設立地等を踏まえた地域分析に関する調査」によると、本市の人口は減少を続け、2050年時点の将来推計人口は、人口密集地である八幡、大和、白鳥でも減少するとされています。また、その他の地域では2015年国勢調査結果と比べると人口が0人となる区域も出てきています。

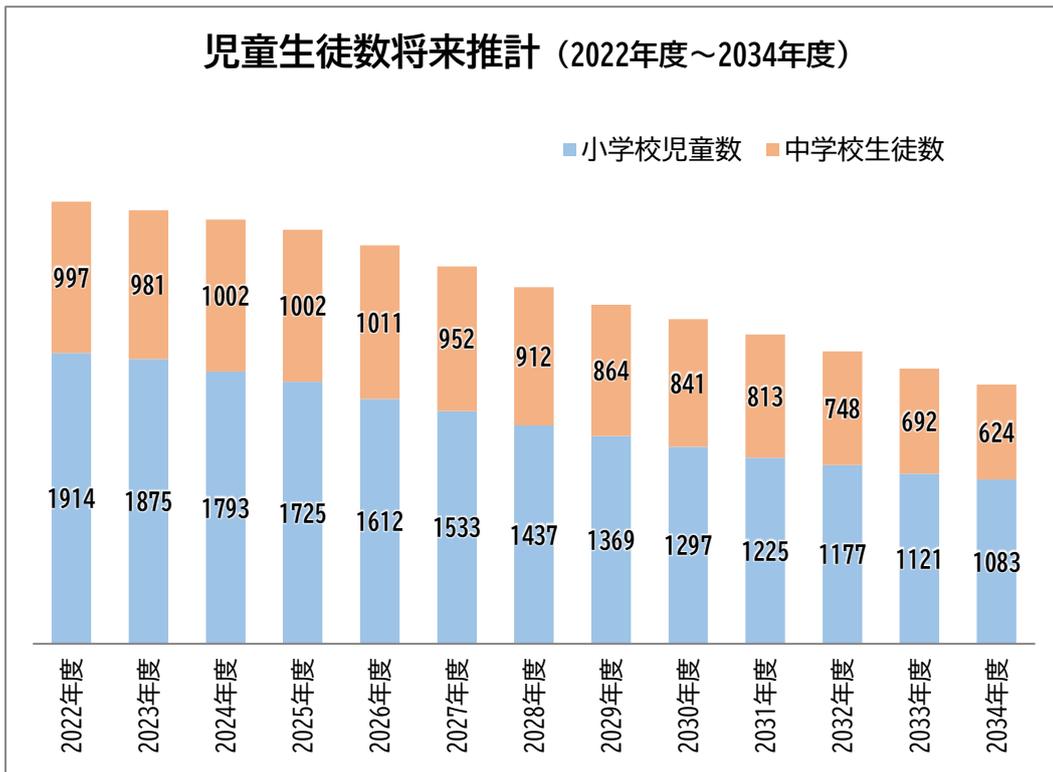
【500mメッシュ人口（2050年将来人口推計）】



②小中学校の児童生徒数の予測

2022年5月1日現在の児童生徒数は、小学生1,914人、中学生997人の合計2,911人となっており、年々減少しています。

2022年度時点における小学生未満の乳幼児の数などを基に児童生徒数を推計すると、2034年度には小学生1,083人、中学生624人と、2022年度と比べて小学生は43.4%の減、中学生は37.4%の減になると見込まれます。



出典）学校教育課提供資料（2022年度作成）

このように、少子化による児童生徒数の減少に伴い、学校の小規模化が進行することで、グループで行うアクティブ・ラーニングや集団で行うスポーツ活動、クラス替えによる幅広い人間関係の構築などに影響が出てくることから、学校の配置を見直すことについての基本的な考え方を示した「郡上市学校規模適正化計画」を2019年度に策定し、現在、学校規模の適正化に向けた取り組みを進めています。

今後、学校配置の見直しに当たっては、スクールバスなどの通学手段の確保が必要となりますが、市内の運転手不足や効率的な運用などの課題を解決するうえで、公共交通の利用も含めた対応が必要となります。

【学校の配置見直しに当たっての基本的な考え方】

基本的な考え方	10年間の考慮事項	次段階での検討
●複式学級の解消を図る	大和西小、大和第一北小 ⇒着手済 大和地域の4小学校を統合 (2024.4)	北濃小、石徹白小、小川小
	明宝小、小川小 ⇒完了明宝小に統合 (2022.4)	
	白鳥小、那留小、北濃小 ⇒白鳥小を核とした統合	大中小、牛道小、石徹白小
	三城小、吉田小 ⇒2校統合(統合校を検討)	
●1学年複数学級化を図る	八幡中、八幡西中、明宝中 ⇒八幡中を核とした統合	大和中、白鳥中、高鷲中、 郡南中、郡上東中
	八幡小、川合小 ⇒八幡小を核とした統合	相生小、口明方小
●小学校は旧町村の区域に1校は残すことを考慮	石徹白小、和良小、明宝小 ※統合しても小規模な小学校や地理的条件により統合が困難な学校、また、旧町村の区域に1校は残す観点からの学校	
●適正な規模・配置を実現するために必要な学校施設の整備・改修	大和北小 ⇒着手済 大和地域の4小学校を統合 (2024.4)	
	八幡中 ⇒統合に向けた施設改修	
	八幡小 ⇒統合に向けた施設改修	
	白鳥小 ⇒統合に向けた施設改修	
●1学級あたり20人から30人の学級		
●適切な通学時間を考慮	⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒	
●児童生徒数の推移を考慮	⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒	
●保護者や地域の方々の理解を考慮	⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒	

(7) 夜間・昼間人口の動向

2020年国勢調査における本市の昼夜間人口比率は、98.15%となっており、市外への通勤通学者（1,939人）が、市外から来る通勤通学者（1,218人）を上回っています。また、約9割の人が市内で就業又は就学しています。

【昼夜間人口比率】

	夜間人口	従業・通学なし	自宅で従業	自宅外の市内で従業・通学	市外で従業・通学	昼間人口	流出人口 (市外への従業者数または通学者数)	流入人口 (市外からの従業者数または通学者数)	昼夜間人口比率
2020年	38,997	13,993	3,302	19,189	1,939	38,276	1,939	1,218	98.15%

出典) 2020年国勢調査

【常在地・(従業地・通学地別)人口】

常在地による人口(従業)						従業地による人口		
就業者数	従業地					就業者数	常在地	
	自宅	自宅外の市内	県内 他市町村	県外	従業市区 町村不詳		県内 他市町村	県外
20,450	3,302	15,363	1,478	200	14	19,979	1,065	142
			計	1,678			計	1,207
		流出人口	・関市	452		流入人口	・関市	294
			・美濃市	352			・美濃市	216
			・岐阜市	180			・岐阜市	161
			・下呂市	125			・高山市	73
			・高山市	85			・下呂市	61
			・美濃加茂市	73			・各務原市	56
			・名古屋市	69	他		・美濃加茂市	42
							他	
常在地による人口(通学)						通学地		
通学者数	通学地					通学者数	常在地	
	市内	県内 他市町村	県外	通学市区 町村不詳	通学者数		県内 他市町村	県外
4,164	3,826	186	75	17	3,914	11	0	
			計	261			計	11
		流出人口	・関市	59		流入人口	・岐阜市	2
			・岐阜市	44			・関市	1
			・名古屋市	37			・美濃市	1
			・美濃市	31			・美濃加茂市	1
			・美濃加茂市	11	他		・各務原市	1
							他	

出典) 2020年国勢調査 「常在地による人口・就業状態等集計」

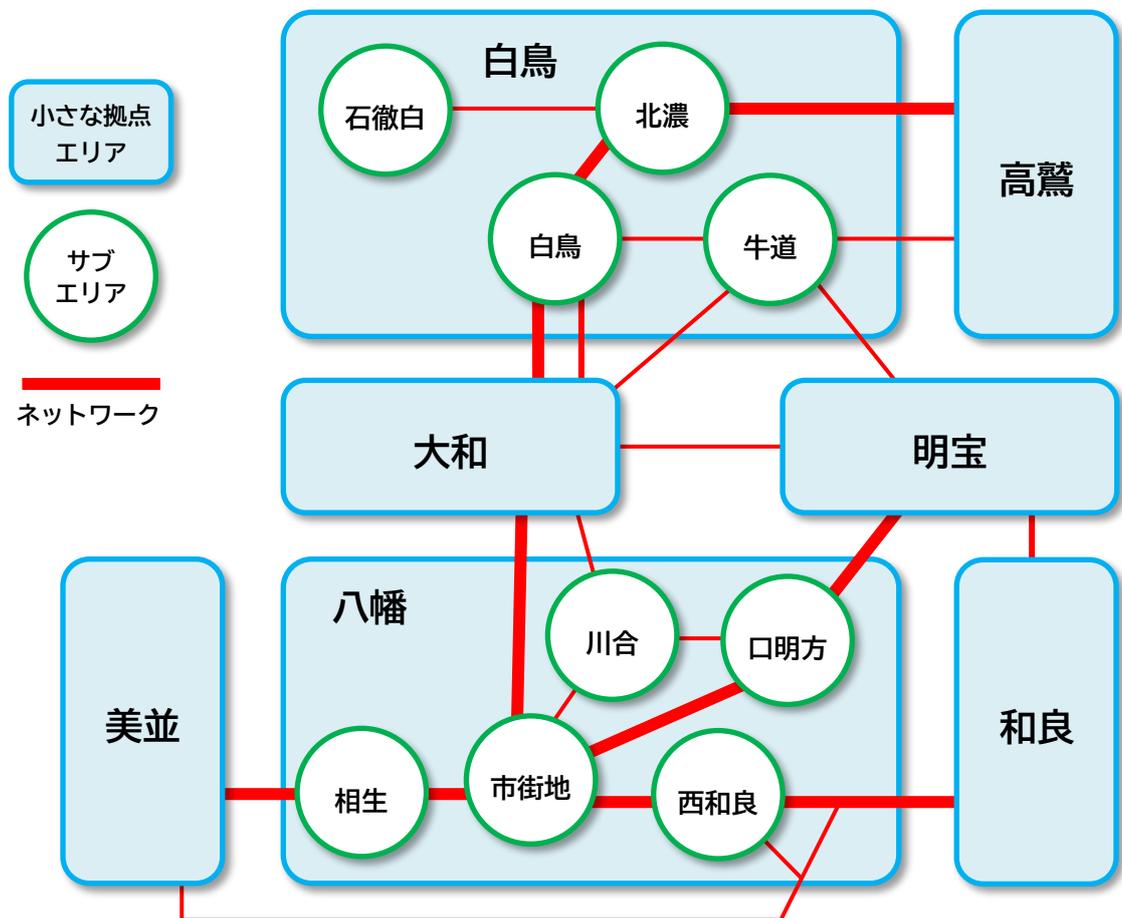
「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」

このうち、15歳以上の流出人口（1,939人）の移動手段をみると、自家用車の利用が85.4%の1,656人、公共交通機関の利用は9.4%の182人となっています。また、流入人口（1,218人）については、自家用車の利用が92.9%の1,131人、公共交通機関の利用は2.1%の25人となっており、いずれもほとんどの方が自家用車での通勤通学となっています。

(8) 小さな拠点とネットワーク

小規模な集落が広い範囲に点在する中山間地域では、人口減少や高齢化によって集落規模が縮小する中で、買い物や医療、福祉など日常生活に必要な様々なサービスをそれぞれの集落の中で個別に提供することが難しくなっていることから、将来にわたって安心して住み続けられるよう、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏（集落生活圏）の中で、分散している買い物や福祉、医療など様々なサービス機能を一定の範囲に集約し利便性を高めるとともに、移動手段の確保や集落間の助け合い・連携など、交通や人、情報等のネットワークでつなぐ小さな拠点の形成が必要となります。このため、本市においても、この「小さな拠点とネットワーク」を推進するとともに、地域運営組織の構築を支援し、住民が主体となった地域づくりの確立を目指します。

【小さな拠点とネットワークの概念図】



※ 八幡、白鳥については、小学校区を基本とした単位を小さな拠点のサブエリアとして位置付けます。また、美並については八幡町小那比地区、明宝については八幡町有穂地区の一部、和良については八幡町西和良地区とのつながりを考えていきます。

3-2 地域公共交通の概況

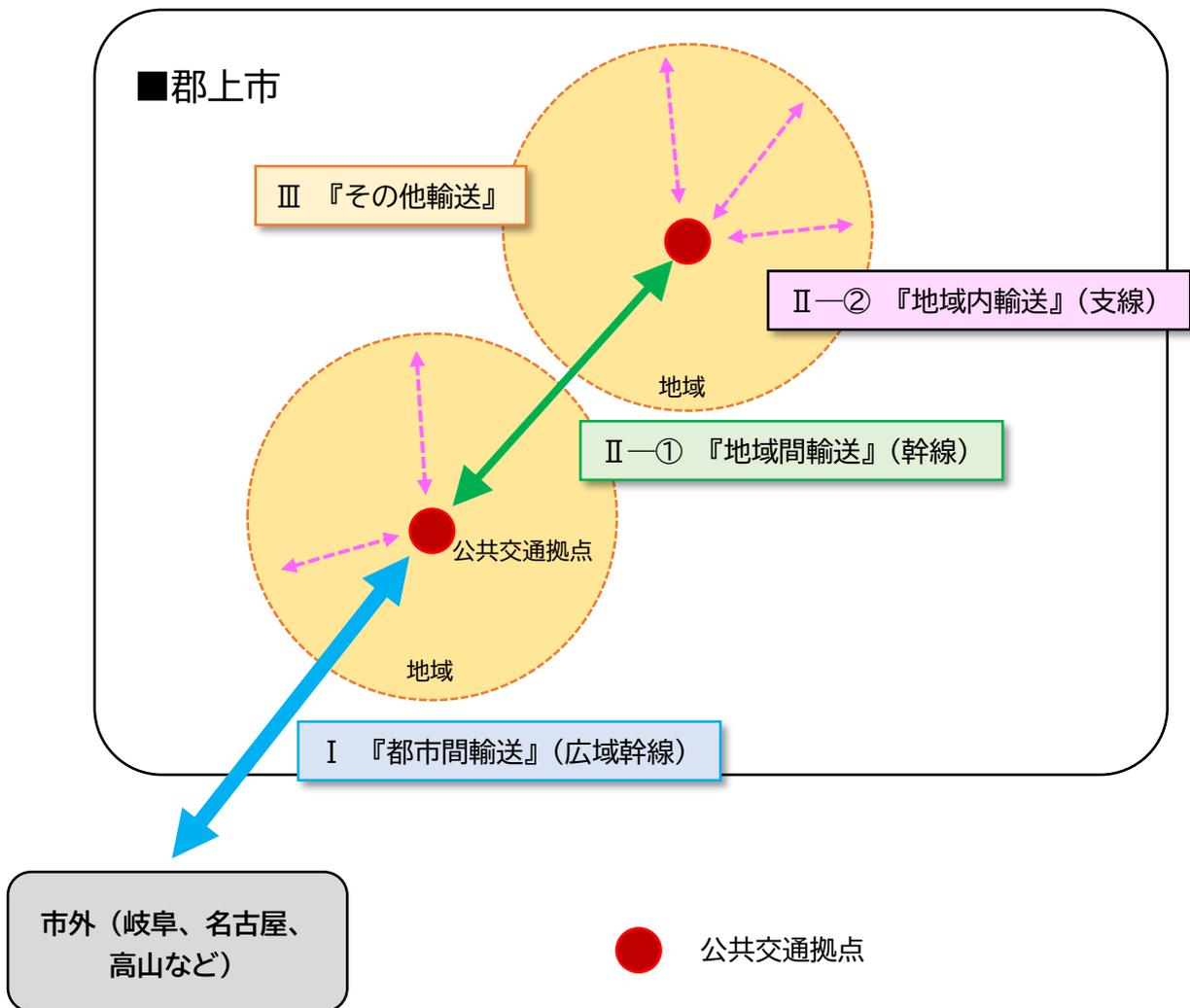
本市は、1,030.75k㎡と広大な面積を有し、河川に沿って集落が点在している典型的な中山間地となっています。このため、市民の移動手段については自家用車の利用が圧倒的に多く、公共交通機関は、主に自家用車を利用できない児童生徒の通学や高齢者が利用されています。

本市の公共交通機関は、軌道系交通である長良川鉄道と、道路系交通である自動車類に大別できます。自動車類については、乗合バスとその他の手段に大別できます。乗合バスは、岐阜乗合自動車(株)及び濃飛乗合自動車(株)等が運行する都市間を結ぶ高速バス(6路線)、本市の地域間を結ぶ(株)白鳥交通及び(有)八幡観光バスが運行する民間路線バス(6路線)のほか、主として地域内の輸送を担う(株)白鳥交通及び郡上タクシー(株)が運行するデマンド交通(7路線)、郡上市が運行する自主運行バス(19路線、うちデマンド1路線)があります。その他の手段としては、タクシーや福祉有償運送、小中学校の通学のためのスクールバス、ボランティア輸送、スキー場等への無料送迎バスがあります。

【本市における公共交通等の移動手段の類型】

市外	I 『都市間輸送』(広域幹線)										
	役割	市民や観光客等、幅広い利用層のための市内と市外とを結ぶ広域幹線公共交通									
	圏域	市全域、高山、岐阜、名古屋									
	種類	<table border="1"> <tr> <td>高速バス</td> <td> 【岐阜バス】※共同運行を含む 高速岐阜八幡線、高速名古屋郡上ひるがの線、高速白川郷線、 高速岐阜高山線 【濃飛バス】※共同運行を含む 高速名古屋線、高速京都大阪線 </td> </tr> <tr> <td>長良川鉄道</td> <td>越美南線</td> </tr> </table>	高速バス	【岐阜バス】※共同運行を含む 高速岐阜八幡線、高速名古屋郡上ひるがの線、高速白川郷線、 高速岐阜高山線 【濃飛バス】※共同運行を含む 高速名古屋線、高速京都大阪線	長良川鉄道	越美南線					
高速バス	【岐阜バス】※共同運行を含む 高速岐阜八幡線、高速名古屋郡上ひるがの線、高速白川郷線、 高速岐阜高山線 【濃飛バス】※共同運行を含む 高速名古屋線、高速京都大阪線										
長良川鉄道	越美南線										
市内	II-① 『地域間輸送』(幹線)										
	役割	市内の交通拠点間や複数の地域等を結ぶ幹線公共交通									
	圏域	市内									
	種類	<table border="1"> <tr> <td>民間路線バス</td> <td> 【白鳥交通】郡上八幡白鳥線、郡上八幡万場線、白鳥ひるがの線 【八幡バス】明宝線、和良線 </td> </tr> </table>	民間路線バス	【白鳥交通】郡上八幡白鳥線、郡上八幡万場線、白鳥ひるがの線 【八幡バス】明宝線、和良線							
	民間路線バス	【白鳥交通】郡上八幡白鳥線、郡上八幡万場線、白鳥ひるがの線 【八幡バス】明宝線、和良線									
	II-② 『地域内輸送』(支線)										
	役割	地域の交通地域の交通拠点等を中心に主に地域内を結ぶ支線公共交通									
	圏域	地域									
	種類	<table border="1"> <tr> <td>民間路線バス</td> <td>【白鳥交通】 石徹白線、白鳥町デマンドバス</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td> 【郡上タクシー】小那比美並乗合タクシー 亀尾島乗合タクシー 郡上八幡インターデマンド </td> </tr> <tr> <td>自主運行バス</td> <td>19路線</td> </tr> </table>	民間路線バス	【白鳥交通】 石徹白線、白鳥町デマンドバス	乗合タクシー	【郡上タクシー】小那比美並乗合タクシー 亀尾島乗合タクシー 郡上八幡インターデマンド	自主運行バス	19路線			
	民間路線バス	【白鳥交通】 石徹白線、白鳥町デマンドバス									
	乗合タクシー	【郡上タクシー】小那比美並乗合タクシー 亀尾島乗合タクシー 郡上八幡インターデマンド									
自主運行バス	19路線										
III 『その他輸送』											
役割	タクシーや公共交通を補完する地域住民等の移動手段										
圏域	地域(タクシーや福祉有償運送は全域)										
種類	<table border="1"> <tr> <td>タクシー</td> <td>一般タクシー</td> </tr> <tr> <td>福祉有償運送</td> <td>2団体</td> </tr> <tr> <td>ボランティア輸送</td> <td>いとしろサロンカー、鹿倉ささえあい隊</td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td>31路線</td> </tr> <tr> <td>無料送迎バス</td> <td>スノーシャトル など</td> </tr> </table>	タクシー	一般タクシー	福祉有償運送	2団体	ボランティア輸送	いとしろサロンカー、鹿倉ささえあい隊	スクールバス	31路線	無料送迎バス	スノーシャトル など
タクシー	一般タクシー										
福祉有償運送	2団体										
ボランティア輸送	いとしろサロンカー、鹿倉ささえあい隊										
スクールバス	31路線										
無料送迎バス	スノーシャトル など										

【本市における公共交通等の移動手段の種類】

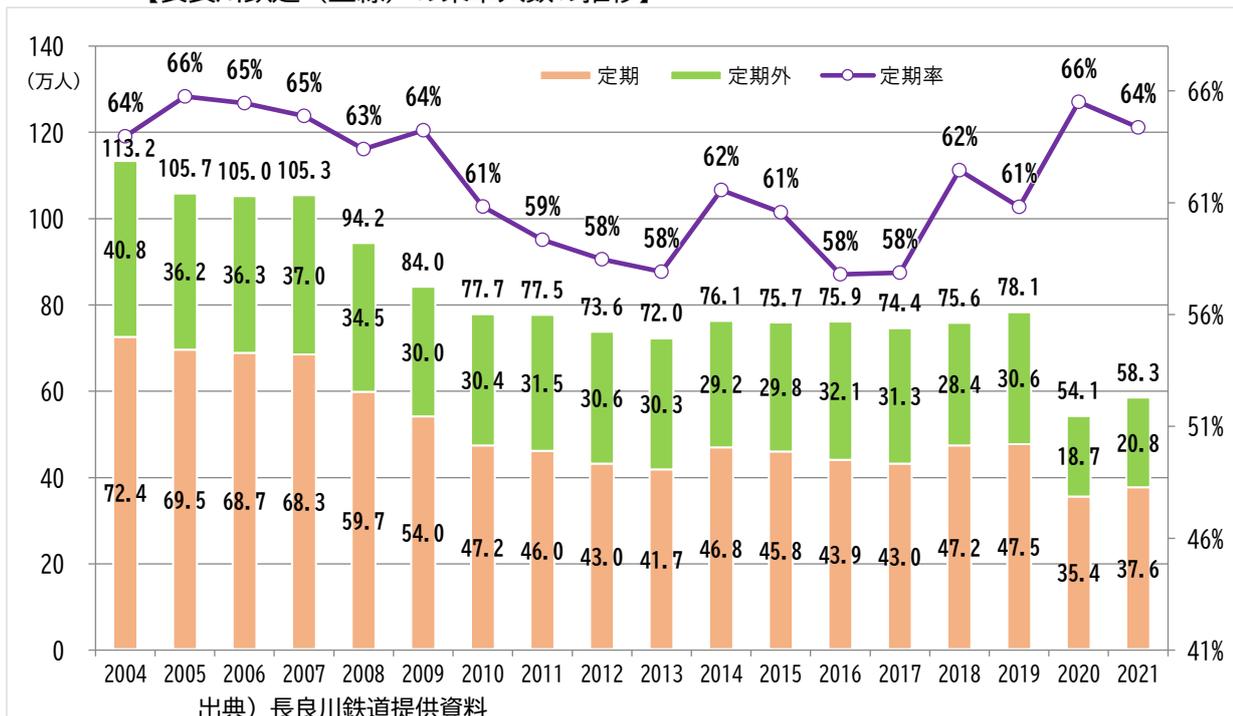


(1) 鉄道

長良川鉄道は市外の高校への通学、観光での利用など本市と市外を結ぶ重要な幹線交通となっています。全線 72.1km の内、本市では美並地域、八幡地域、大和地域、白鳥地域を運行しており、その距離は 46.1km となっています。駅施設は全線で 38 駅あり、そのうち 23 駅が本市内にあります。乗車人員数・定期利用率ともに減少傾向にありましたが、定期外収入の増加を目的に企画列車等の運行を積極的に実施したことから 2013 年度に下げ止まりました。2020 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人数が約 54 万人となり、前年と比べて 69.2% (約3割減) になりました。2021 年度は約 58 万人と若干の回復を見せていますが、コロナ禍前に比べるとほど遠い状況です。市内利用状況は 23 駅のうち、最も乗降車人員数の多い駅は郡上八幡駅ですが、市内乗降車人員数は減少傾向にあります。

長良川鉄道では、2016 年 4 月から観光列車「ながら」の運行を開始し、2019 年度は年間 13,037 人の利用がありましたが、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、キャンセルの増加や運休したため年間 4,695 人と大きく減少しており、2021 年度も 5,519 人と回復していません。今後も観光需要に応じていくことで収入の確保、利用者の維持を図っていく必要があります。

【長良川鉄道（全線）の乗車人数の推移】

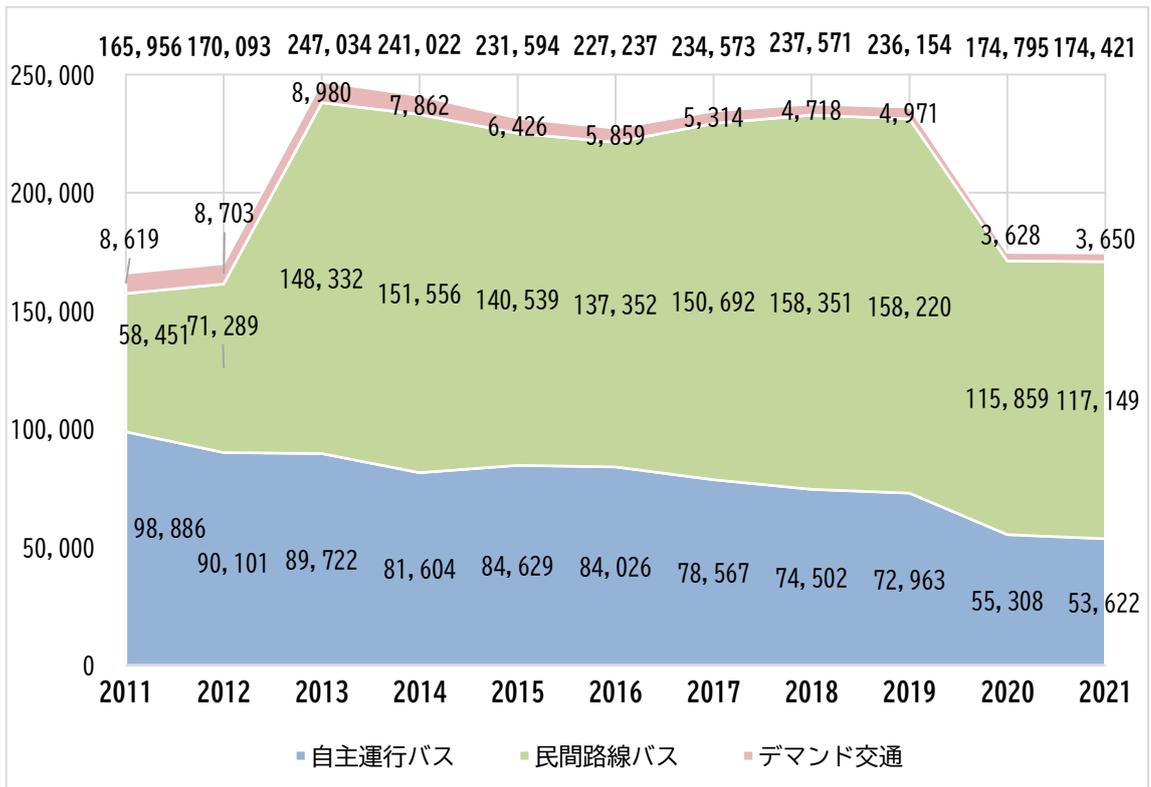


(2) 路線バス等

バスの利用者は、2021年度は約17.4万人となっており、うち、半数以上が民間路線バス利用者で約11.7万人、次いで自主運行バスの約5.4万人、デマンド交通は約3.7千人となっています。

利用者の推移は、民間路線バスの利用者は2013年度に郡上八幡白鳥線が運行を開始し大きく増加しましたが、利用者は僅かながら減少傾向にあります。2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により乗客数が大きく減少しています。

【バス乗車人数の推移】



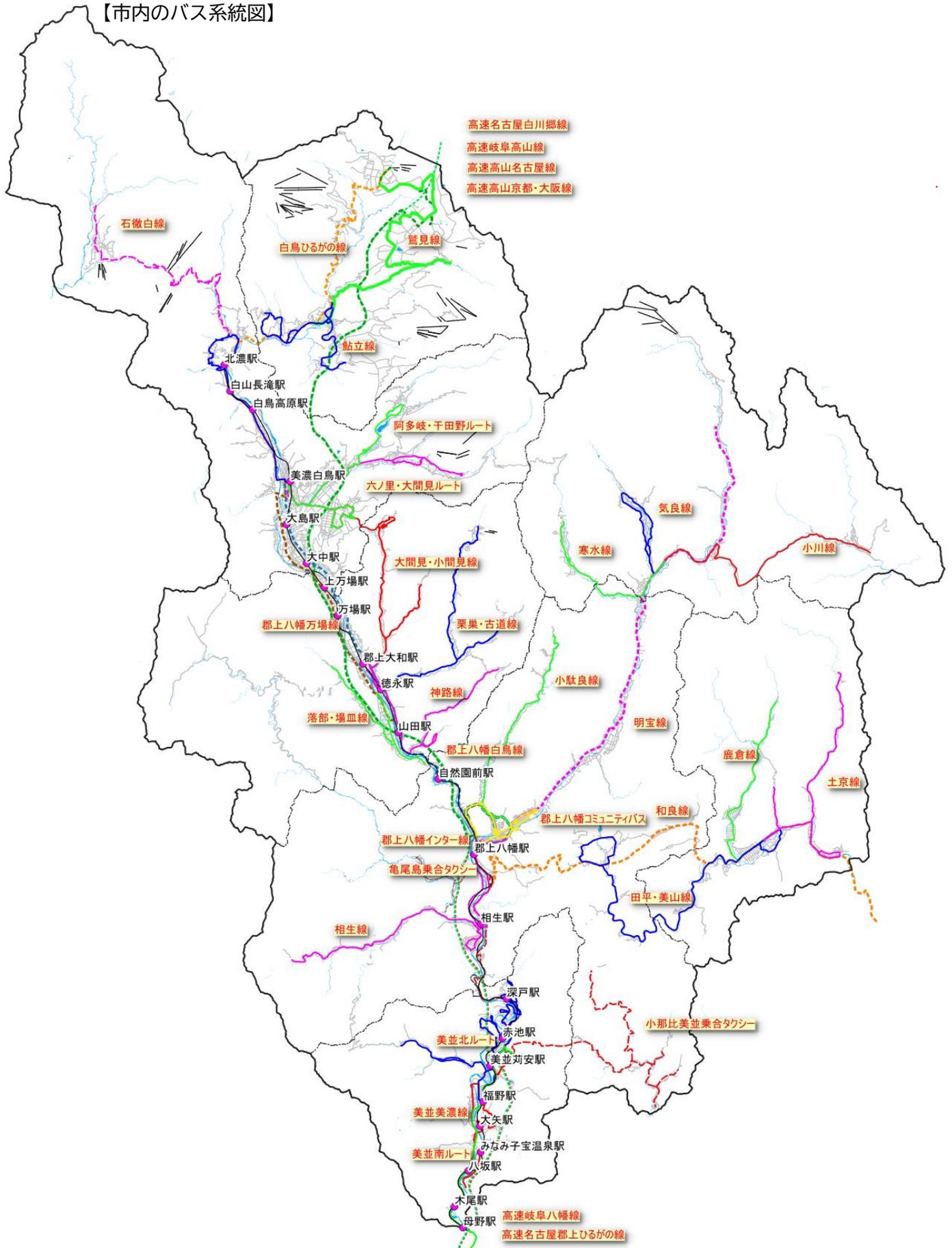
資料：市長公室企画課

【市内を発着するバスの概要】

運行主体	路線名	運行区間		運行日	運行便数		
		起点	終点				
濃飛乗合自動車(株)	高速岐阜高山線	高山濃飛バスセンター	名鉄岐阜ターミナル	毎日	12(予約制)		
	高速高山名古屋線	高山濃飛バスセンター	名鉄バスセンター	毎日	12(予約制)		
	高速高山京都・大阪線	高山濃飛バスセンター	近鉄難波駅西口	毎日	4(予約制)		
岐阜乗合自動車(株)	高速岐阜八幡線	名鉄岐阜	ホテル郡上八幡	毎日	18		
	高速名古屋白川郷線	名鉄バスセンター	鳩ヶ谷	毎日	8		
	高速名古屋郡上ひるがの線	名鉄バスセンター	城下町プラザ	土日祝ほか	2(予約制) ※繁忙期は平日運行あり		
(株)白鳥交通	郡上八幡白鳥線	美濃白鳥駅	郡上八幡駅	毎日	平日：20 土日祝：12		
	郡上八幡万場線			毎日	平日：6 土日祝：6		
	白鳥ひるがの線	鷺見病院前	ひるがのスキー場	毎日	平日：12 土日祝：8		
	石徹白線	上在所	白鳥庁舎	月～土	定期運行：4 デマンド：2		
	白鳥デマンドバス	阿多岐ルート	阿多岐⇔中西⇔恩地⇔白鳥		月～土	6	
		六ノ里ルート	六ノ里⇔野添⇔那留⇔白鳥		月～土	6	
		大間見ルート	大間見⇔那留⇔白鳥		月～金	4	
千田野ルート		千田野⇔白鳥		月～金	4		
(有)八幡観光バス	明宝線 ※<地域内フィーダー系統>	郡上八幡駅	郡上明山	毎日	平日：14 土日祝：12		
	和良線 ※<地域内フィーダー系統>	郡上市民病院	祖師野上	毎日	平日：13 土日祝：6		
郡上タクシー(株)	小那比美並乗合タクシー	小那比	八幡市街地	月木	予約制：3		
	亀尾島乗合タクシー	亀尾島	八幡市街地	月木	予約制：3		
	郡上八幡インターデマンド線	郡上八幡インター 高速バス停留所	八幡市街地	毎日	予約制		
郡上市	八幡町	郡上八幡コミユニティバス 青ルート	城下町プラザ	城下町プラザ	毎日	月～土：10(冬季：9) 日・祝：8	
		赤ルート					
		相生線	宇留良	郡上市役所前	平日	4	
	小駄良線	戒仏	郡上高校前	平日	4		
	大和町	栗巣・古道線	北切	大和生涯 学習センター	火木	5	
			古道宮前			4	
		神路線	上神路		月水	5	
		落部・場皿線	中坪		月水	5	
			場皿公民館		4		
	大間見・小間見線	清浄寺	金	5			
		道谷口	4				
	明宝	気良線	明宝中前	明宝中前	月～土	3	
		寒水線	明宝中前	見座		6	
		小川線	明宝小前	榎谷口		6	
	美並町	美並北ルート	※<地域内フィーダー系統>	さつき苑	美並庁舎	月～金	月水木4 火金2
		美並南ルート		美並庁舎	さつき苑	月～金	月水木4 火金2
		美並美濃線		さつき苑	美濃IC前	月水木	4
	和良町	土京線	診療所	根本	月火金	奇数月：4 偶数月：3	
		鹿倉線		四軒家		奇数月：3 偶数月：4	
		田平・美山線		診療所		2	
高鷺町	鷺見線	正ヶ洞	ひるがの	月～金	6		
	鮎立線(デマンド)	正ヶ洞	湯の平温泉前	月水金	3(予約制)		

※) 地域内フィーダー系統とは、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のことです。地域公共交通ネットワークを確保するためには、地域特性や実情にあった公共交通サービスを提供する必要があると、本市では長良川鉄道に接続する一部バス路線を地域内フィーダー系統と位置付けています。

【市内のバス系統図】



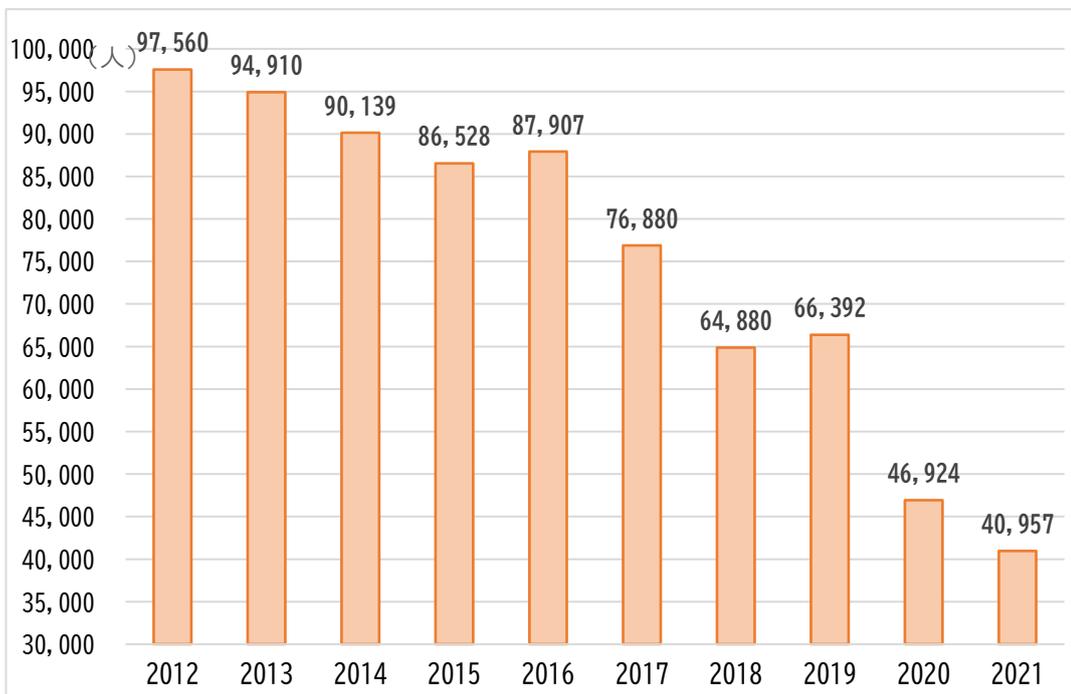
(3) タクシー

市内のタクシー事業所は、八幡町、大和町、白鳥町、高鷲町で計4事業所（2023年1月現在）があります。

タクシー利用者は、2012年度の97,560人から2016年度は87,907人と5年間で約1万人減少しており、さらに2017年度からより大きく減少に転じています。特に、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、年間46,924人と大きく減少しています。

タクシーは、公共交通機関を利用できない高齢者等が利用するドア・ツー・ドアのサービスとして重要な役割を担っています。

【タクシー年間利用者数の推移】



出典) 岐阜県タクシー協会

【タクシー事業者】

事業者	拠点
郡上タクシー(株)	八幡町初納
大和タクシー(資)	大和町徳永
濃飛タクシー(株)	白鳥町白鳥
(資)高鷲タクシー	高鷲町大鷲

(4) 多様な送迎手段

① ボランティア輸送

ボランティア輸送は、道路運送法の許可・登録を要しないため原則無償での運送になります。従来の公共交通を補完する交通の仕組みとして、ボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスであり、地域住民の移動手段として重要な役割を果たしています。

郡上市には、地元の有志による自家用車を使った高齢者の移動支援として2つの団体が活動しています。

【ボランティア輸送】

団体	拠点	活動
いとしろサロンカー	白鳥町	一般社団法人Itoshiro Commonsの地域への恩返しで2015年より活動開始。石徹白地区の高齢者を対象に自家用車を利用した移動支援を行っています。
鹿倉ささえあい隊	和良町	地元ボランティアグループが2021年より活動開始。鹿倉地区の高齢者を対象に自家用車を利用した移動支援を行っています。

② 福祉有償運送

福祉有償運送は、移動に制約のある者に対して、タクシー等の公共交通機関では十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、市町村又は特定非営利活動法人等が福祉車両等を使用して営利を目的とせず、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（乗降介助を含む）を行うことです。

運行主体は、営利を目的としない法人・団体に限られており、利用者については、身体障がい者、精神障がい者、知的障がい者、介護保険要介護認定者、要介護支援認定者のほか、民生委員から運送支援が必要と認められた者（証明が必要となります）に限定されています。

以前は、郡上市外出支援サービスとして市直営で福祉有償運送を行っていましたが、利用者が少なくなったことや民間でもサービスが始まったことなどから2022年度末で廃止し、代わりに在宅高齢者交通費助成事業を実施しています。

【福祉有償運送】

事業者	拠点
特定非営利活動法人 ふる里めいほう	明宝
西和良まちづくり協議会（さくら福祉サービス）	八幡町
社会福祉法人 ぶなの木福祉会	大和町

③福祉タクシー

福祉タクシーとは、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送限定）により、乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って、要介護者、要支援者、身体障がい者、肢体不自由等により単独での移動が困難な者であって、公共交通機関の利用が困難な旅客を運送するサービスです。市内では 2 事業者が実施しています。

【福祉タクシー】

事業者	拠点
介護タクシー 縁	八幡町
特定非営利活動法人 りあらいず和	八幡町

④スクールバス

本市では、市内の公立の幼稚園や保育園、小中学校の通園・通学のためスクールバスを運行しています。2022 年度においては、他との共用車両も含めて 39 台の車両で 1,122 人が利用しています。車両の多くは小学生の通学の後に中学生の通学に使用するなど、効率的な運行に努めています。

【スクールバス】

地域	学校数	路線数
八幡地域	小学校 3、中学校 2	5 路線
大和地域	小学校 3、中学校 1	7 路線
白鳥地域	小学校 2、中学校 1	4 路線
高鷲地域	小学校 2、中学校 1	4 路線
美並地域	小学校 2、中学校 1	4 路線
明宝地域	小学校 1、中学校 1	3 路線
和良地域	小学校 1、中学校 1	4 路線
合計	小学校 14、中学校 8	31 路線

⑤施設等送迎（無料）

市内のスキー場では、ウインターシーズンに交通結節点や宿泊施設から無料のシャトルバスを運行しているほか、郡上市観光連盟では、八幡町と高鷲町を結ぶスノーリゾートシャトルや本市と隣接する下呂市から郡上市間を結ぶ無料シャトルバス（片道）の運行を実施しています。

【主な市内の無料シャトルバス運行一覧（2022年度）】

施設名	運行区間	接続する交通結節点
めいほうスキー場 （冬季毎日運行） 【予約制】	ホテル郡上八幡→めいほうスキー場	○郡上八幡駅
	めいほうスキー場→ホテル郡上八幡	○城下町プラザ
タカスマウンテンズ 2022.12.17～2023.3.21 （95日間運行）	タカススノーシャトル大日岳 LINE （ダイナランド→ひるがの高原 SA→ダイナランド） （郡上ヴァカンス村→ダイナランド） （ダイナランド→ダイナランド）	○ひるがの高原 SA バスストップ
	タカススノーシャトル鷲ヶ岳 LINE ルート1 （鷲ヶ岳スキー場→ひるがの高原 SA→鷲ヶ岳スキー場）	
	タカススノーシャトル鷲ヶ岳 LINE ルート2 （鷲ヶ岳スキー場→ダイナランド→鷲ヶ岳スキー場）	
ダイナランドスキー場 鷲ヶ岳スキー場 フェアフィールド・バイ・マリオットホテル 2022.12.24～2023.2.28 （上記の間で合計51日間）【予約制】 郡上市観光連盟 実証運行	郡上スノーシャトル （ホテル郡上八幡→ダイナランド） （道の駅やまと→美濃白鳥駅→ダイナランド）	○郡上八幡駅 ○城下町プラザ ○道の駅古今伝授の里やまと ○美濃白鳥駅
下呂発城下町プラザ着 無料シャトルバス 金土日祝【予約制】 郡上市実証運行	郡上～下呂無料シャトルバス （JR下呂駅発→城下町プラザ着）	○城下町プラザ ○JR下呂駅

3-3 路線バス等の運行状況

(1) 運行距離

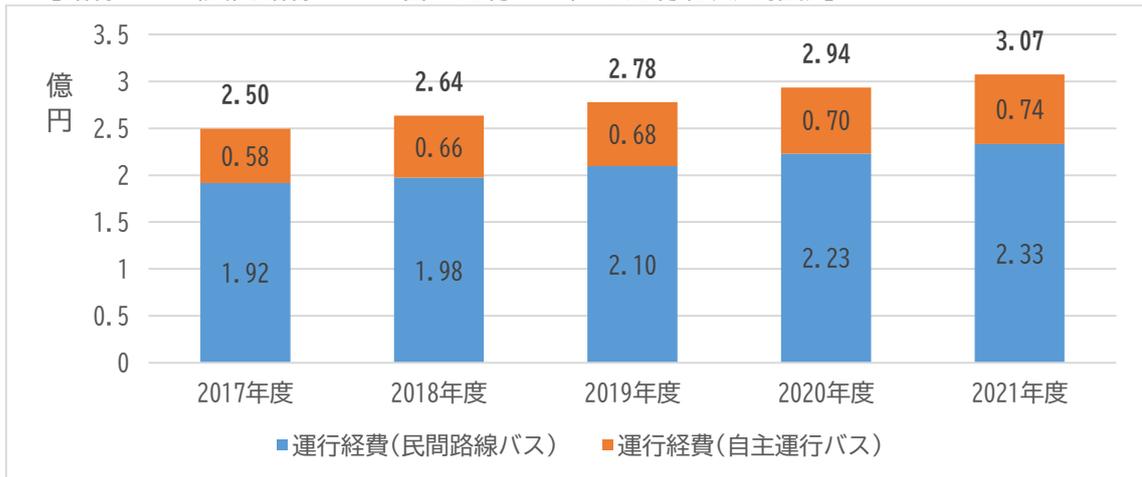
路線名	運行区間		運行距離
	起点	終点	
郡上八幡白鳥線	美濃白鳥駅	郡上八幡駅	24.2 km
郡上八幡万場線	郡上八幡駅	美濃白鳥駅	24.7 km
白鳥ひるがの線	鷲見病院前	ひるがのスキー場	25.2 km
和良線	郡上市民病院	祖師野上	37.8 km
	郡上市民病院	方須下	33.8 km
明宝線	郡上八幡駅前	郡上明山	29.9 km
相生線	八幡町那比6007番地 1	八幡町島谷228番地	18.9 km
小駄良線	八幡町河鹿1986番地	八幡町小野68番地 1	12.4 km
栗巣・古道線	大和町栗巣1642番地 2	大和町剣 1 番地	19.4 km
神路線	大和町古道1614番地 3	大和町剣 1 番地	15.1 km
落部・場皿線	大和町落部1880番地	大和町剣 1 番地	14.6 km
大間見・小間見線	大和町大間見2484番地 3	大和町剣 1 番地	17.2 km
鷲見線	高鷲町大鷲686番地 4	高鷲町ひるがの4670番地656	21.0 km
気良線	明宝二間手222番地 1	明宝二間手222番地 1	10.7 km
寒水線	明宝二間手222番地 1	明宝寒水643番地 9	8.5 km
小川線	明宝気良57番地 1	明宝小川1488番地 4	18.7 km
郡上八幡コミュニティバス（赤ルート）	八幡町殿町69番地	八幡町殿町69番地	13.7 km
郡上八幡コミュニティバス（青ルート）	八幡町殿町69番地	八幡町殿町69番地	13.5 km
鮎立線	高鷲町大鷲686番地 4	高鷲町大鷲1792番地	23.3 km
	高鷲町大鷲686番地 4	高鷲町大鷲2349番地 1	24.3 km
	高鷲町大鷲686番地 4	高鷲町大鷲2349番地 1	20.0 km
美並北ルート	美並町白山430番地 3	美並町白山725番地 3	32.8 km
美並南ルート	美並町白山725番地 3	美並町白山430番地 3	27.3 km
土京線	和良町沢882番地	和良町土京2441番地 3	18.5 km
鹿倉線	和良町沢882番地	和良町鹿倉1617番地 1	10.1 km
田平・美山線	和良町沢882番地	和良町沢882番地	36.4 km
美並美濃線	美並町白山430番地 3	美濃市松森上竹下200番地	21.0 km

(2) 運行経費

① 路線バス（民間路線バス・自主運行バス）

路線バスの運行経費は、年々上昇しており、2021年度は3億円を超えています。上昇の主な要因として、路線見直しや増便によるほか、人件費の上昇や円安のほか、特にロシアのウクライナ侵攻等に起因する燃料価格の高騰などが挙げられます。

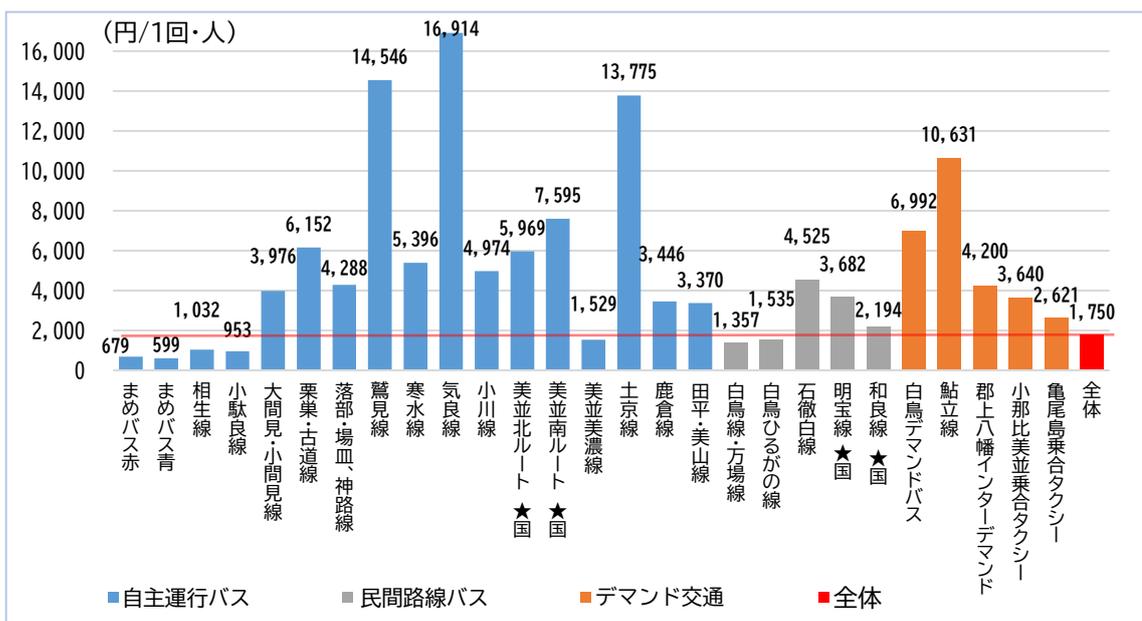
【路線バス（民間路線バス・自主運行バス）の運行経費の推移】



資料：市長公室企画課

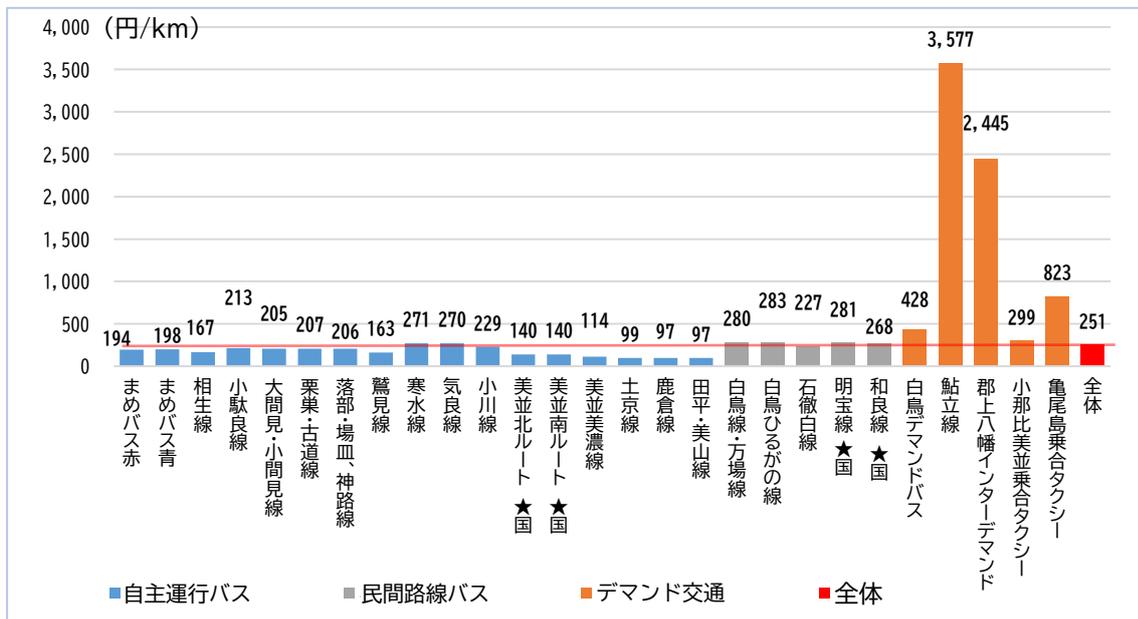
利用者一人あたりでは全体平均で1,750円、走行距離1kmあたりでは251円ですが、路線ごとに差が大きくなっています。特にデマンド交通は利用者が少ないことから一人あたりの運行経費が高い傾向にあります。このため、利用者の増加対策のほか、運行形態を検証する必要があります。

【利用者一人あたりの路線別運行経費<2021年度>】



資料：市長公室企画課

【走行 1km あたりの路線別運行経費(運賃収入は控除) <2021 年度>】

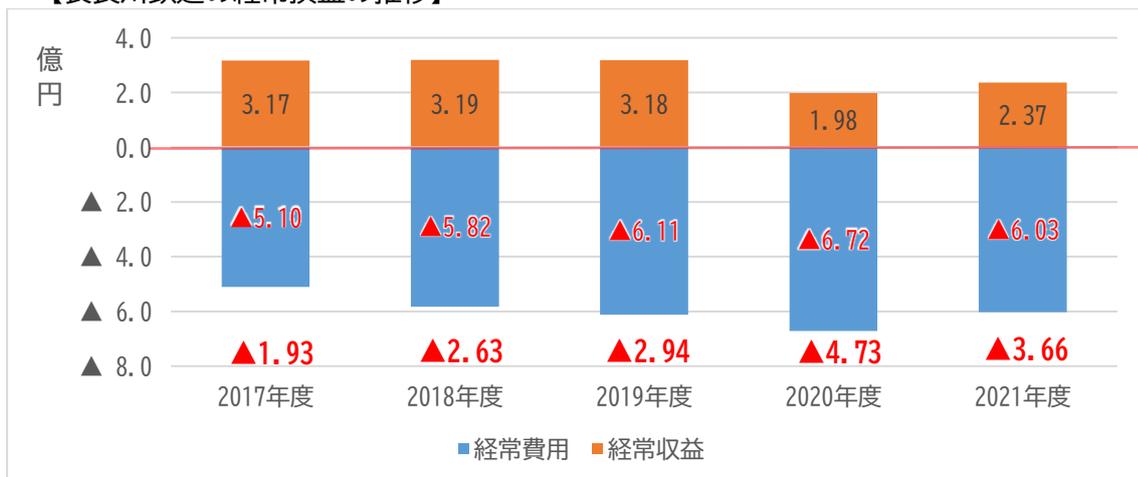


資料：市長公室企画課

② 鉄道（長良川鉄道）

長良川鉄道の運行経費は他の公共交通と同様に、年々上昇しています。特に、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により収入が大きく落ち込み、経常損失も過去最大となりました。このほか、鉄道施設の維持整備に係る費用も年々増加しています。

【長良川鉄道の経常損益の推移】

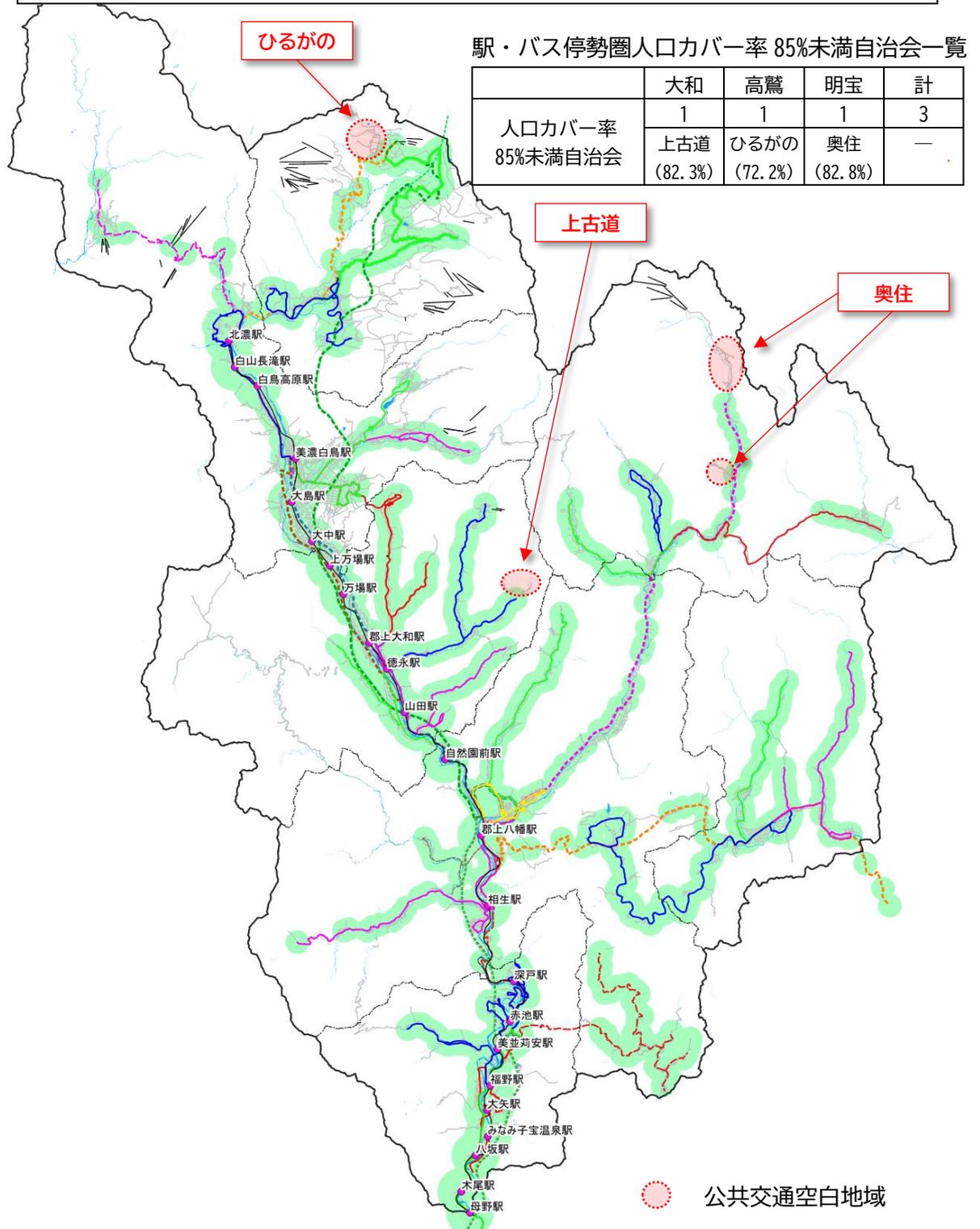


資料：市長公室企画課

(3) 公共交通空白地

【公共交通空白地域とは】

市民の居住地から、民間路線バス、自主運行バス等、市内で運行しているすべての路線のバス停までの勾配が10%以上の場合は300m以内、10%未満の場合は500m以内、また、長良川鉄道の駅から1,000m以内に居住している人口の割合：駅・バス停勢力圏人口カバー率（以下「人口カバー率」という）が85.0%未満の自治会を公共交通空白地としています。なお、郡上市全体の人口カバー率は、路線見直し等の取り組みにより、網形成計画策定時の96.5%から2.1ポイント上昇し、98.6%となっています。



3-4 移動実態・地域公共交通へのニーズ

3-4-1 市民の移動実態

(1) 乗降調査 (OD調査)

公共交通機関の利用実態を把握するため、郡上市内の路線バスについて、利用者の乗車及び降車のバス停、目的地、乗車目的等を調査しました。

【乗降調査の実施概要】

対象路線	民間事業者による路線は7路線。 自主運行バスについては「まめバス」を含む全19路線。
調査期間	2022年7月13日(水) ※ただし、「まめバス」を除く自主運行バスは、7月11日(月)~20日(水)のうちの1日
調査方法	○各車両に調査員1名が同乗し、ビンゴ形式の調査票にて利用者属性等を把握 ○調査員は出入口に近い位置に配置し、入口で乗車バス停を記入の上、調査票を利用者に渡す ○利用者がバス乗車中に質問項目に回答 ○利用者の降車時に、出口付近で調査票を回収し、降車バス停を調査員が記入

①市外との流動 (岐阜バス高速岐阜八幡線)

都市間流動については、高速バス岐阜八幡線では朝に岐阜方面への通勤・通学利用、夕方に岐阜方面からの帰宅利用が多く、主として八幡地域在住者による岐阜方面への通勤・通学の足として利用されています。

【高速岐阜八幡線の便別利用者数及び利用目的】

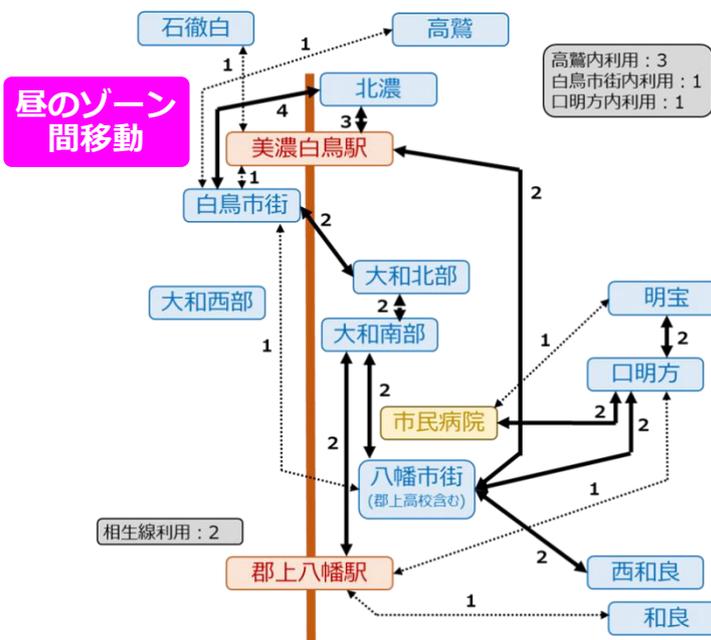
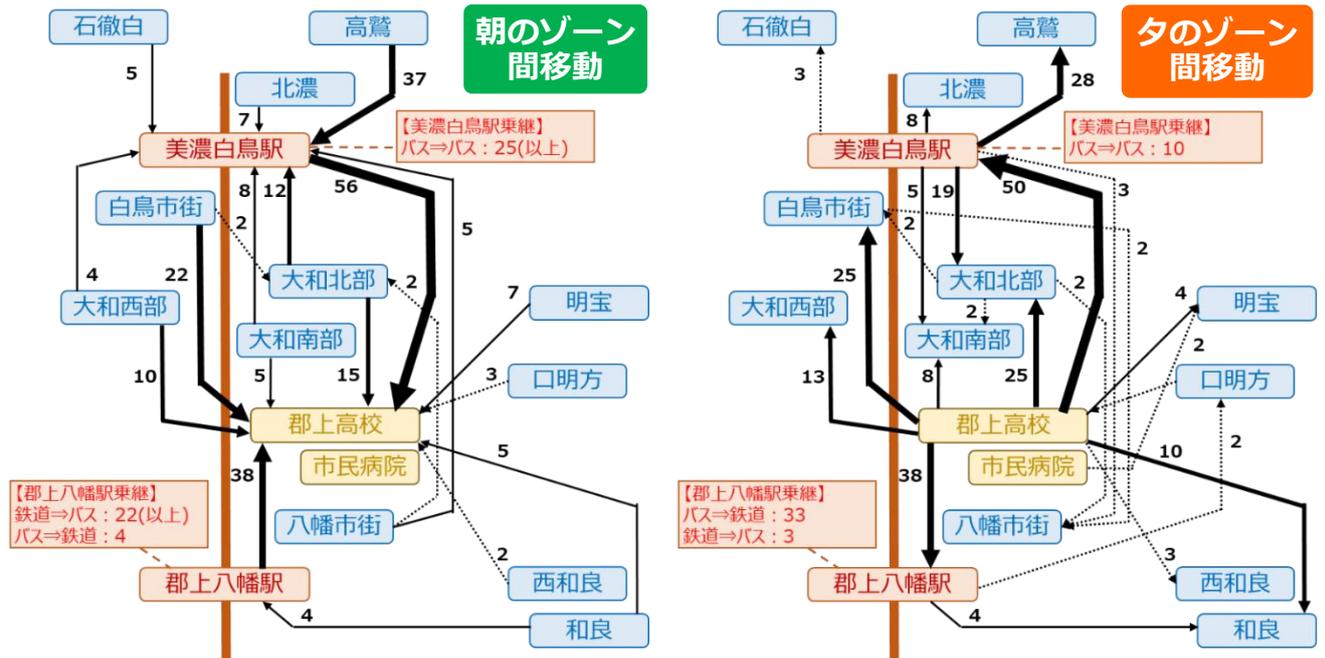
方面	便	出発及び到着時刻	利用者数
岐阜方面	1	ホテル郡上八幡5:52→7:18名鉄岐阜	7
	2	ホテル郡上八幡6:40→8:09名鉄岐阜	6
	3	ホテル郡上八幡8:25→9:51名鉄岐阜	10
	4	ホテル郡上八幡10:30→11:56名鉄岐阜	3
	5	ホテル郡上八幡12:30→13:56名鉄岐阜	5
	6	ホテル郡上八幡14:30→15:56名鉄岐阜	2
	7	ホテル郡上八幡16:00→17:26名鉄岐阜	2
	8	ホテル郡上八幡17:30→18:56名鉄岐阜	1
	9	ホテル郡上八幡19:00→20:26名鉄岐阜	0
八幡方面	1	名鉄岐阜7:35→9:01ホテル郡上八幡	0
	2	名鉄岐阜8:45→10:12ホテル郡上八幡	2
	3	名鉄岐阜10:25→11:51ホテル郡上八幡	6
	4	名鉄岐阜12:35→14:01ホテル郡上八幡	6
	5	名鉄岐阜14:35→16:01ホテル郡上八幡	8
	6	名鉄岐阜16:45→18:11ホテル郡上八幡	8
	7	名鉄岐阜18:05→19:31ホテル郡上八幡	4
	8	名鉄岐阜19:35→21:01ホテル郡上八幡	5
	9	名鉄岐阜21:05→22:31ホテル郡上八幡	0



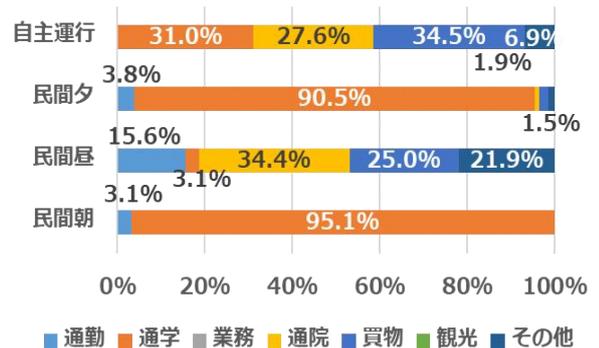
②地域間の流動（白鳥交通・八幡バス）

地域間流動については、朝夕は郡上高校等への通学利用により、まとまった利用があります。特に高鷲地域からの乗り継ぎを含めた白鳥地域から郡上高校、長良川鉄道から郡上八幡駅での乗り継ぎによる郡上高校への利用が多くなっています。一方、昼間は地域間のバス利用は限定的で、地域内の移動にとどまっています。

【路線バスの1日の流動】



路線バスの利用目的
(民間：民間路線バス、自主運行：自主運行バス)



※1) 朝の流動は8時以前に起点を出発する便、昼の流動は15時以前に起点を出発する便です。
 ※2) 朝及び夕のゾーン間移動の人数は、1人のみのケースは省略しています。
 ※3) 利用目的のグラフの自主運行バスは、7月13日の調査日以外の調査結果も含んでいます。

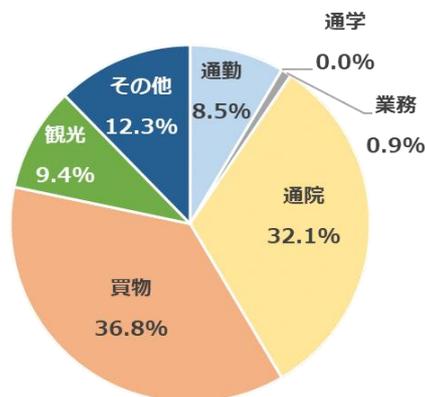
③地域内の流動（自主運行バス等）

地域内流動については、自主運行バスは、まめバスなどでまとまった利用があるものの、病院の通院日等で利用者の曜日による偏りもあることから調査日において利用者がいなかった路線もあります。

【まめバスの便別利用者数及び利用目的】

	青ルート	赤ルート
8時台	6	4
9時台	11	8
10時台	6	12
11時台	11	4
12時台	5	6
13時台	4	11
14時台	19	2
15時台	2	9
16時台	2	1
17時台	5	0

※時間帯は乗車時基準



3-4-2 地域公共交通へのニーズ

(1) 住民アンケートによる意識把握

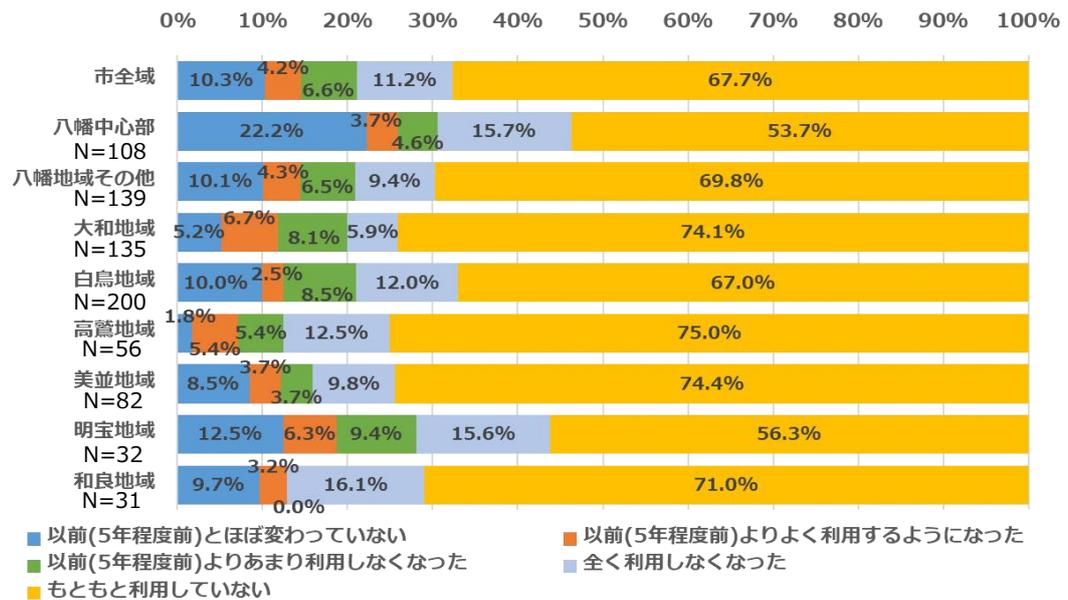
本計画の策定に際し、市民の公共交通に対する意識を把握するため、住民アンケートを実施しました。実施内容は以下のとおりです。

【住民アンケート実施概要】

調査内容	市民の「日常的な生活交通行動実態」の把握を基本とし、「公共交通に対するニーズ・潜在的需要」を地域別・属性別に把握する。
調査期間	2022年8月10日(水)～8月24日(水)
調査対象	郡上市内にお住まいの2,000人(15歳以上無作為抽出)
回収状況	915件(回収率：45.8%)

①バスの利用頻度の変化について

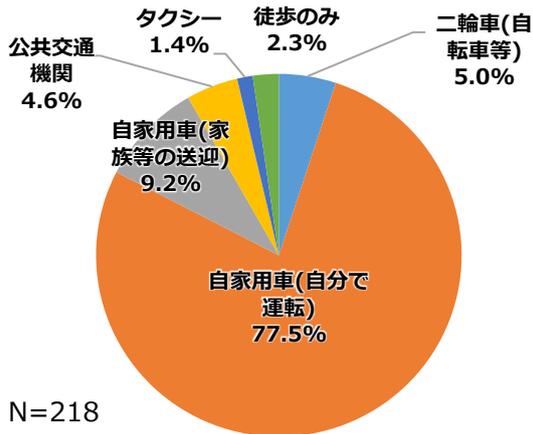
市全体では、「5年前よりバスをあまり利用しなくなった」と回答した人の方が、「5年前よりバスを利用するようになった」と回答した人よりも多くなっています。ただし、高鷲地域と美並地域は両者がほぼ同じ割合となっています。



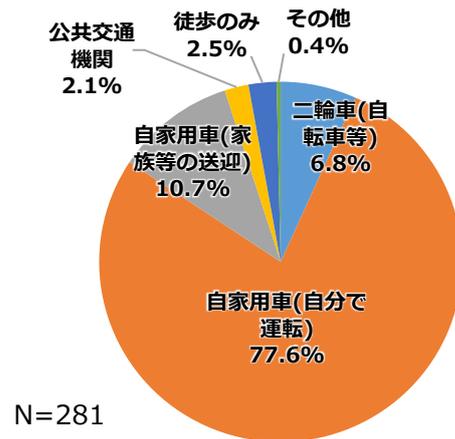
②高齢者の通院時及び買い物時の交通手段について

高齢者の通院時及び買い物時における交通手段については、「自家用車（自分で運転）」と回答した方が7割を超えており、公共交通機関の利用が少ないことがうかがえます。

通院時の交通手段（65歳以上）

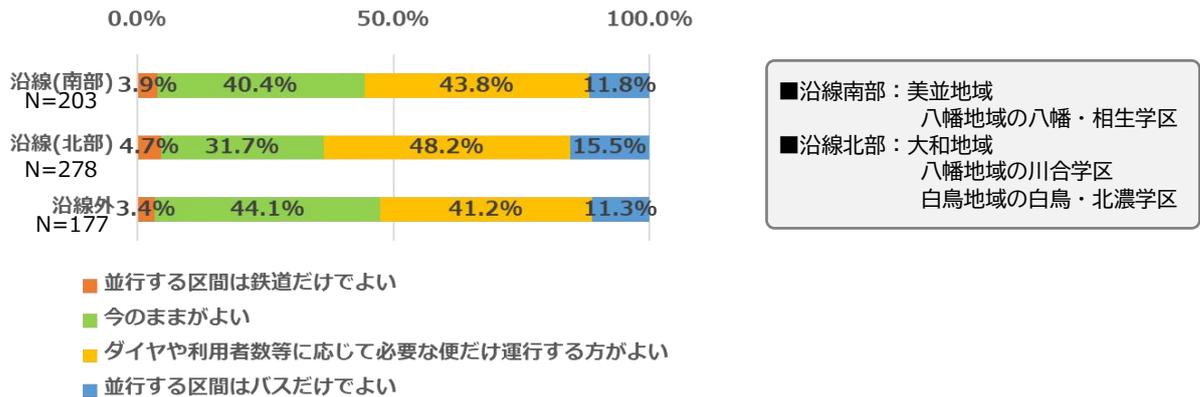


買い物時の交通手段（65歳以上）



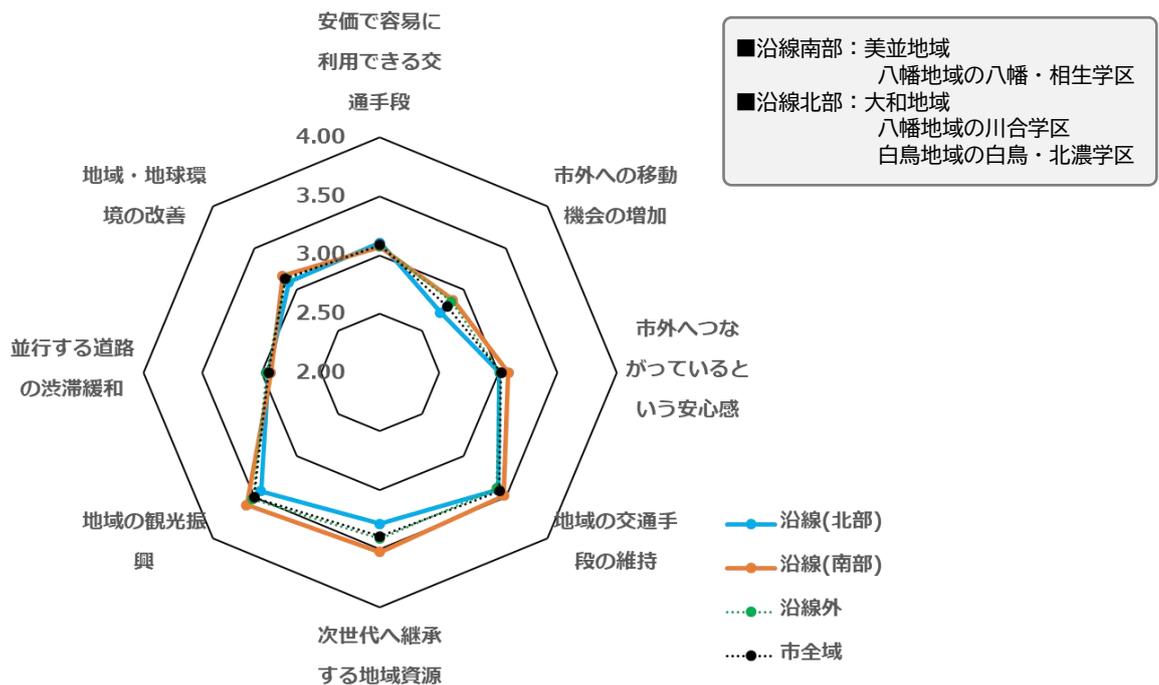
③バスと長良川鉄道の関係について

バスと長良川鉄道の相互の関係について、長良川鉄道沿線北部については約5割近くの方が「バスと列車について、必要な便だけ運行するほうがよい」と回答しています。



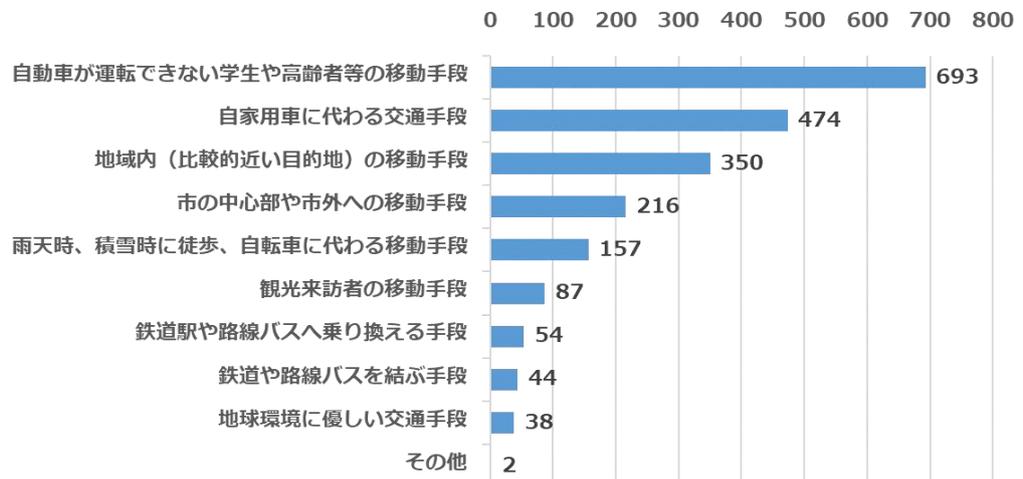
④長良川鉄道の価値について

長良川鉄道の存在価値について、5 点満点で点数化を行いました。「地域の観光振興」と捉えている方が最も多く（3.50 点）、次いで、「地域の交通手段の維持」「次世代へ継承する地域資源」と捉えている方が多くなっています（それぞれ 3.43 点、3.39 点）。その中で、「次世代へ継承する地域資源」と捉えている方は、特に沿線南部で多くなっています（3.53 点）。一方、「市外への移動機会の増加」と捉えている方は他の項目に比べて比較的少なく（2.80 点）、特に沿線北部で少なくなっています（2.72 点）。



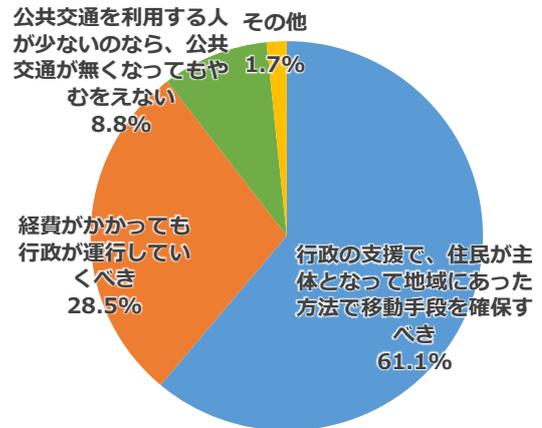
⑤バスの果たす役割について

バスの果たす役割について、自動車が運転できない学生や高齢者等の移動手段と捉えている方が最も多くなっています。



⑥ 「交通空白地有償運送」等の制度の活用について

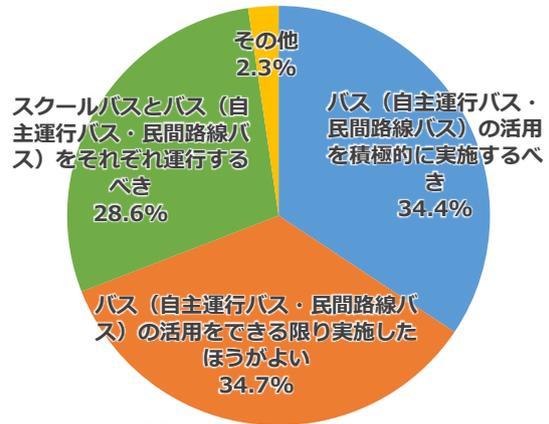
NPO・住民等による「交通空白地有償運送」等の制度の活用について、「行政の支援で、住民が主体となって地域にあった方法で移動手段を確保すべき」と回答した方が約6割でした。



N=787

⑦ スクールバスについて

スクールバスの代わりに路線バス（自主運行バス、民間路線バス）を活用することについて、「積極的に実現すべき」「できる限り実施したほうがよい」「別々に運行すべき」と回答した方がほぼ同じで、意見が分かれている状況です。



N=780

(2) 高校生アンケートによる意識把握

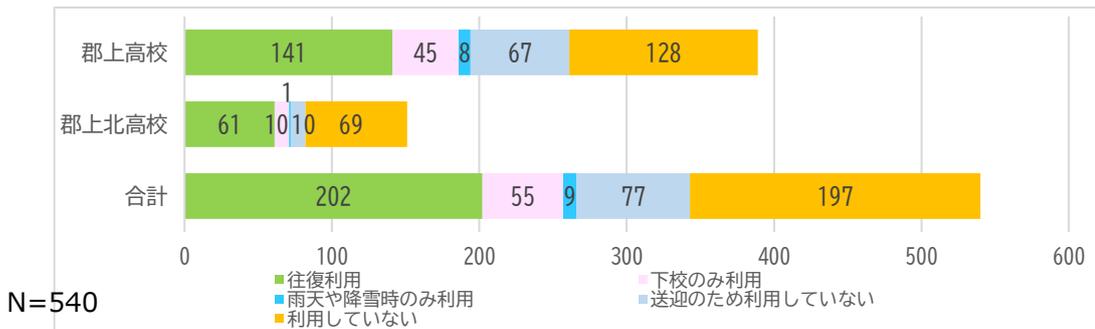
本計画の策定に際し、市内高等学校の生徒の日常的な公共交通利用の実態や公共交通に対する意識を把握するため、アンケートを実施しました。実施内容は以下のとおりです。

【高校生アンケート実施概要】

調査内容	市内高等学校の生徒の「日常的な生活交通行動実態」の把握を基本とし、「公共交通に対するニーズ・潜在的需要」を把握する。
調査期間	2022年11月9日(水)～11月23日(水)
調査対象	郡上高等学校及び郡上北高等学校に在学している高校生
回収状況	565件(回収率：69.3%)

① 通学時の公共交通の利用状況について

公共交通での通学利用について、約半数の生徒が公共交通を利用しており、このうち、登下校での往復利用は約4割でした。



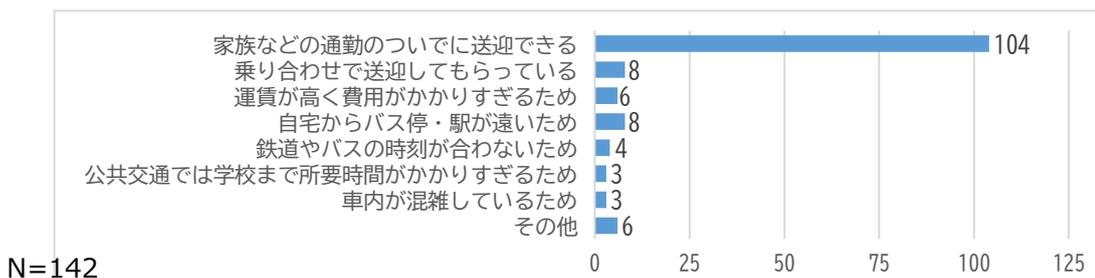
② 公共交通を利用しない理由について

前問で、公共交通を利用していない(「送迎のため利用していない」「利用していない」と答えた274件の内訳をみると、その理由として「自転車・送迎で通学できるため利用していない」との回答が約半数でした。



③ 自転車・送迎で通学通学している理由について

前問で、「自転車・送迎で通学できるため利用していない」と回答した142件の内訳をみると家族などの通勤のついでに送迎できるとの回答が約7割でした。



(3) 住民懇談会による意識把握

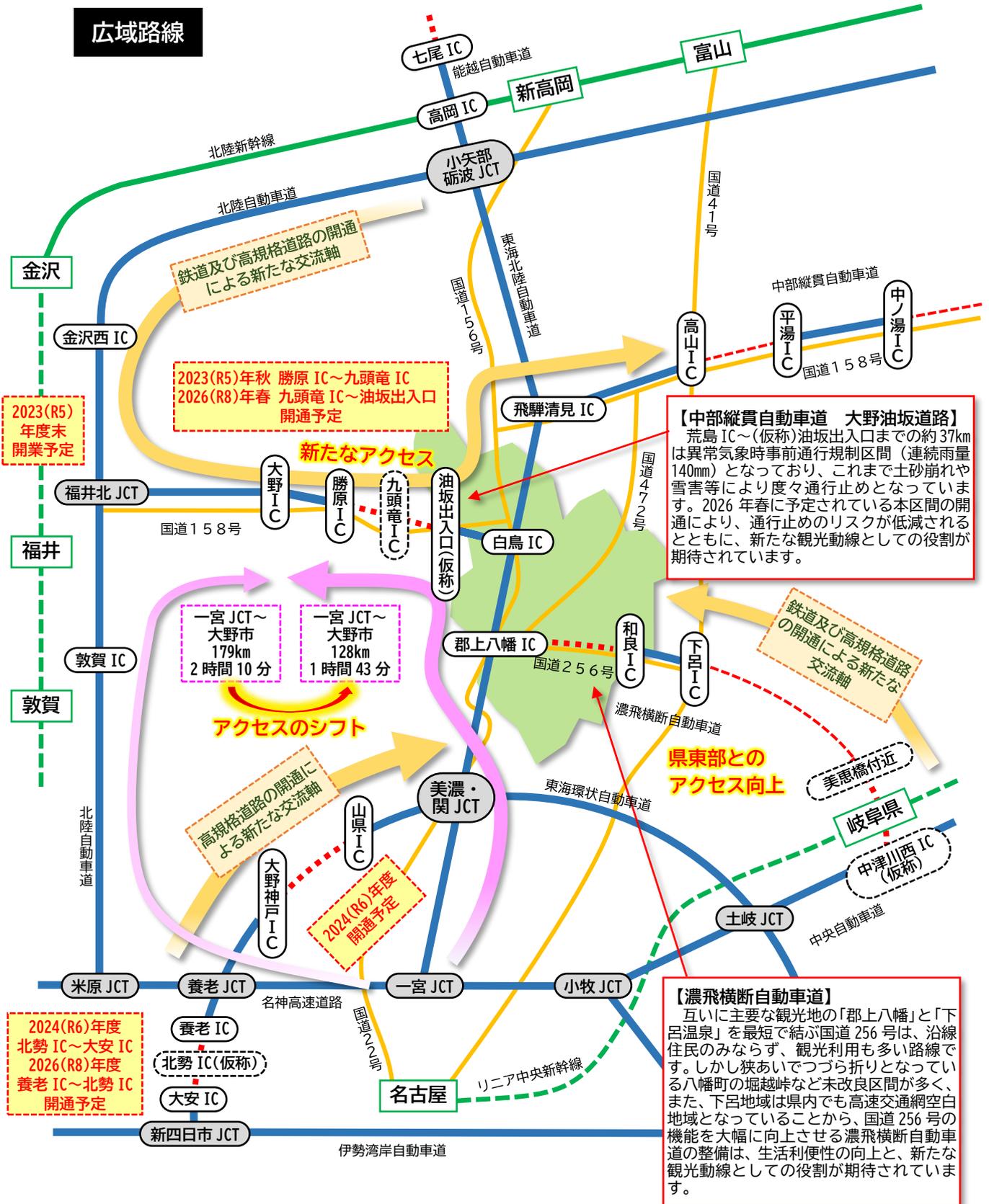
本計画の策定に際し、地域のことを熟知している住民の方々に、今後の地域の公共交通に関して、良い点や改善点・課題、公共交通を維持するための方策、地域でできることや役割などの意見をいただくため、住民懇談会を7地域毎に開催したほか、市全域を対象とした全体会を合わせて計8回開催しました。

懇談会では数多くの意見をいただきました。その中で、主な意見は以下のとおりです。

①長良川鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・長良川鉄道のバリアフリーができていない(八幡駅だけ)、何とかしてほしい。 ・自転車を鉄道に載せられるようにすると、駅まで自転車でいき、降車後もその自転車が使えて便利ではないか。 ・長良川鉄道を活用したイベントや公民館活動等で、観光施設と連携して企画することで、公共交通を利用できる機会が増えていくのではないか。
②ニーズ把握	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会ごとに必要な方のニーズを調べる。 ・集落ごとといった小さい単位で、今回のような懇談会を開催すると良い。
③広報・PR	<ul style="list-style-type: none"> ・広報不足。バスがどこにつながっているかわからない。乗り方がわからない。 ・市内にはいろいろな観光資源があるので、移動手段としてだけでなく、観光面での利用も含めて公共交通で行けるモデルコースを作りPRしていくことが重要である。
④デマンドバス ・予約システム	<ul style="list-style-type: none"> ・地域でのボランティア輸送の仕組みづくりや、バス、タクシーが予約できるアプリ開発に取り組む。 ・デマンドバスの乗り方を知らない人に、便利な点などを周知する。
⑤スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの空いている時間を利用するなどして、便数を増やす。 ・自主運行バスとスクールバスを一本化することで、バスの利用増と効率化を図る。
⑥子どもの利用	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもを無料にしてみる。 ・イベント等で子どものころから公共交通に慣れてもらうことで将来の利用者を増やす。
⑦イベント・ツアー	<ul style="list-style-type: none"> ・個人で公共交通に乗ってみるのは難しいので、イベントや買い物に行くプランなどを立てて、みんなで乗ってみるのが良いのではないか。

3-5 地域公共交通を支えるインフラ整備

(1) 道路整備の状況



3-6 新型コロナウイルス感染症による影響

2019年11月に中国で確認された新型コロナウイルス（COVID-19）の影響を受けて、2020年3月以降、国の緊急事態宣言、学校の休校、分散登校、オンライン授業、在宅ワークや外出の自粛により本市の公共交通は大きく影響を受けました。

2020年度の公共交通（路線・自主バス）の利用人数は2019年度と比べ26.0%減少し、また、長良川鉄道は利用人数が30.8%減少しました。2021年度以降も新型コロナウイルス感染症の影響は続いており、コロナ禍前の利用人数までの回復には至っていません。

④ 課題の整理

4-1 郡上市地域公共交通網形成計画の取り組みと成果

(1) 数値目標の達成状況

2018年度から5年間を計画期間とする網形成計画では、計画の達成状況を客観的に判断するため、2016年度の実績を基準として計画期間終了年度の2022年度を目標とする4項目の数値目標を設定しました。

【郡上市地域公共交通網形成計画（2018年度～2022年度）の数値目標】

目指す姿	番号	評価指標	現状値	実績					目標値
			2016年度 (H28)	2018年度 (H30)	2019年度 (R1)	2020年度 (R2)	2021年度 (R3)	2022年度 (R4)	
移動の権利を尊重する交通ネットワークの構築	①	公共交通の利用人数 (路線・自主バス)	227,237	237,571 (98.5%)	236,154 (98.0%)	174,795 (72.5%)	174,417 (72.3%)	241,000	
	②	長良川鉄道の利用人数 (沿線全域)	759,400	756,477 (104.6%)	781,169 (108.0%)	540,784 (69.2%)	583,427 (80.6%)	723,000	
市民が安心して生活できる公共交通の構築	③	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)	39.2%	—	32.0%	—	—	32.0%	
市民協働による育てる公共交通の構築	④	一人あたりの運行経費の平均 (路線・自主バス)	1,064	1,109 (100.8%)	1,176 (106.9%)	1,679 (152.6%)	1,743 (158.4%)	1,100	

①公共交通の利用人数 (路線・自主運行バス) ②長良川鉄道の利用人数 (沿線全域)	2019年度までは目標値を達成、若しくは達成に近い実績でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年度から著しく利用人数が減少し、結果として達成できませんでした。
③高齢福祉アンケートにおけるバス・鉄道が不便と感じる人の割合	2019年に実施した中間年のアンケートでは32.0%となり、2022年のアンケート結果では24.1%とバス・鉄道が不便と感じる人の割合が減少し、目標を達成できました。
④一人当たりの運行経費の平均 (路線・自主運行バス)	2016年度の実績値1,064円を基に、今後も水準を維持していくとして1,100円を設定しました。しかしながら、特に自主運行バスについては、町村合併前からの運行形態をほぼ引き継いでおり、地域を比較すると運行日数や運行本数、運行時間帯などに差が生じ、運行拡充を求める声も増えてきています。このため、美並地域の美並巡回バスは、以前は週3日の運行としていましたが、地域協議会をはじめとした地域住民等との協議を重ね、2021年1月から運行日数を週5日(平日)に増やしつつも、隣接する美濃市への美並美濃線や、八幡地域への郡上タクシー小那比美並乗合タクシーの運行がある週3日は午前・午後で4便としましたが、域外への運行がない週2日は、午前の2便のみとするなど利用実態に合わせた効率的なダイヤ設定を行いました。これにより利便性は向上したものの運行経費は増加しています。 このように、各地域の実情に合わせつつも、特に平日が毎日運行となっていない大和地域及び和良地域については、今後、他の地域の水準に合わせていくための運行経費の増加が見込まれることから、一人当たりの運行経費の平均は、こうした見直し内容を踏まえて再設定する必要があります。

(2) 取り組みの実施状況及び課題

網形成計画の基本方針に基づき実施してきた各種の取り組みについて、新たな計画の策定に向けて、成果と課題を検証しました。

【基本方針】 1 地域の実情に適した公共交通の確保

取組	施策事業	主な事業内容	成果と課題	成果と課題の内容	新計画への方向性
① 公共交通路線の見直し・改善	(1) 幹線・支線の路線網の維持・見直し	・「まめバス」の運行ルートの見直し ・「美並巡回バス」の運行の見直し ・「和良巡回バス」の運行の見直し	【成果】 ●美並巡回バスの運行見直し ●路線の延長、ダイヤ見直しによる利便性の向上	●美並巡回バスの使用車両を1台から3台運行とし、北ルート・美並ルートとも平日午前中は毎日、午後は月・水・木の3日運行（美並美濃線の運行日）とした。見直しにあたり地域協議会と調整しながら進め、地域協議会が中心となり巡回バス冊子を発行し周知を実施。 ●路線延長等の実施 ・相生線（西乙原） ・神路線（野座） ・小川線（明宝トンネル開通） ・郡上八幡白鳥線（大和バイパス） ・小那比美並乗合タクシー（さつき苑、穀見） ・亀尾島乗合タクシー ●大間見小間見線（雑座） ●美並北ルート（円山） ●実証運行「下呂市→郡上八幡間」（2017～）＜無料＞	【継続】 利用者の利便性を向上させるため、幹線・支線への乗り継ぎや各地域の実情にあった運行形態を検討していく。
	(2) 道路網の変化による新たな需要に応じた交通網の構築 (3) 交通拠点での乗り継ぎの向上（鉄道を含む）	・濃飛横断自動車道（郡上市～下呂市）の広域幹線ルート協議 ・道の駅「明宝」における乗り継ぎ等の交通拠点機能の向上	【課題】 ■幹線・支線の連携強化 ■地域の実情にあった運行形態の見直し ■地域拠点の活用	●高校の生徒数の減少や家族によるマイカー送迎などにより利用者が減少していることから、今後も継続的に利用者促進施策が必要である。このほか、市民のニーズに即した運行形態への見直しを行うこと、また、バス拠点での幹線と支線の乗り継ぎ向上など、利用者の一層の利便性の向上を図る必要がある。 ●実証運行の検証「下呂市→郡上八幡間」 ※コロナ禍により観光が低迷していることから引き続き需要を把握するとともに、今後の動向を踏まえた採算性等の検証が必要 ●各地域の拠点（明宝）の活用を小さな拠点と関連して検討を進めていく必要がある。	
② 地域の実情に合わせた運行形態の見直し	(1) 運行実態と利用ニーズに合った運行ダイヤの見直し (2) 定時定路線バスのデマンド化の検討	・高校通学や高齢者の通院に合わせた運行ダイヤの改善 ・地域が主体となるデマンド運行の協議	【成果】 ●ダイヤ見直しによる乗り継ぎ向上 ●車両の小型化による細かなルート設定	●利用状況や地域事情による運行形態の見直し・改善を目的に、路線の見直し、ダイヤ改正、車両の小型化を進めたほか、地域の状況に応じた自主運行バスの曜日運行による効率的な運行を実施。 ・穀見地区における小那比美並乗合タクシーの乗入 ・郡上高校の授業開始時間変更によるダイヤ改正（郡上八幡白鳥線、万場線、白鳥ひるがの線） ・コロナ禍で三密を避けるためのバス車両の増車（2020、2021） ・鷲見線の夏時間を冬時間へ一本化 ・小川トンネル開通に合わせたダイヤ設定 ・郡上高校の始業時間繰り上げに伴うダイヤ変更 ・病院開始時間に合わせた美並地域の運行見直しの実施 ●和良地域でのデマンド運行の検討に当たり、地域団体との協議において、自家用有償運送の検討を行ったが、福祉有償運送による運行に切り替え2021年10月から福祉有償運送「さくら福祉サービス」として運用開始。 ●ボランティア輸送（いとしろサロンカー、鹿倉ささえあい隊）	【継続】 今後も利用者の声を聞きニーズを把握し、ダイヤを見直していく。また、地域が主体となった輸送資源の活用と運行の役割分担や仕組みを検討する。
			【課題】 ■地域のニーズへの対応 ■地域が主体となった輸送資源の活用と運行の役割分担や仕組みの検討。	■自治会などの地域のニーズについては、効率と効果、また移動手段の実施主体も含めて検討する必要がある。 ・バスの乗り入れ要望、バス停の新設、ダイヤ変更など ■高校の生徒数の減少や家族によるマイカー送迎などにより利用者が減少していることから、今後も継続的に利用者促進施策が必要である。また、地域が主体となった輸送資源の活用と役割分担や仕組みを検討していく必要がある。	

取組	施策事業	主な事業内容	成果と課題	成果と課題の内容	新計画への方向性
③ 交通空白地の解消	(1)既存の運行ルート等の見直し (2)地域団体等による移動手段の導入	・運行ルートの見直しによる交通空白地の解消 ・公共交通を補完する地域団体等の育成	【成果】 ●交通空白地の解消(10地区→3地区)	●10地区のうち5地区で交通空白地を解消 ※ルートの延伸による解消…西乙原地区、大間見地区、神路地区、円山地区(新規設定)、亀尾島地区(乗合タクシー区域運行の新設) ※なお、2020年国勢調査の結果により「向小駄良」及び「上野」は、人口増減によりカバー率が85%を上回ったため交通空白地から除外となる。⇒交通空白地は3地区 ●亀尾島地区では、旧小那比方式(地元団体が主体となったチケット方式による運行)での運行を予定していたが、道路運送法に抵触する恐れが生じたためこれを取りやめ、実証実験を行った後、2019年4月より事業者が運行する乗合タクシーに変更して運行 ・石徹白サロンカーによるボランティア輸送 ・鹿倉ささえあい隊によるボランティア輸送の実施(2021年2月～)	【継続】 3地区の交通空白地の解消に取り組むとともに、地域の輸送資源の活用と運行の役割分担や仕組みを検討していく。
			【課題】 ■3地区の解消 ■地域の輸送資源の活用と運行の役割分担や仕組みを検討	■公共交通の補完を目的とした地域の輸送資源の活用と運行の役割分担や仕組みを検討する。	
④ 地域住民との共同による取り組み	(1)自治会、各種団体等による利用の促進 (2)地域の懇談会等での地域ニーズの把握と協議	・「まめバスを応援する会」による利用促進や応援する活動の推進 ・長良川鉄道協力会による見学会等の開催 ・地域の懇談会等での利用実態の把握	【成果】 ●長良川鉄道を利用した遠足、長良川鉄道見学会に園児、小学生、一般の方が参加(2,395人) ●シニアクラブ等での懇談会開催	●ふるさとまつり、サロン、出前講座、交通結節点の郡上八幡駅(観光案内所)、城下町プラザに、まめバスマップを配布し利用促進PRを実施。 ●長良川鉄道協会によるマイレール意識醸成のための乗車体験事業を毎年実施。一般向けの乗車体験事業は、2019年度より開始。2018年度～2021年度までの参加者合計2,395人。内訳は下記のとおり。 ・長良川鉄道利用助成(幼稚園、保育園、小学校)遠足等で長鉄利用時に助成…1,327人、長良川鉄道(車庫)見学会の開催(幼稚園、保育園、小学校)…961人、(一般)…107人 ●シニアクラブの他、高齢者サロンや出前講座、高校生全校生徒へのアンケート調査にて利用実態を把握した。	【継続】 公共交通の利用促進とニーズの把握を継続して行う。
			【課題】 ■ニーズ把握の継続 ■市民が支える取り組み	■各地域の実情にあった運行とするため、継続してニーズの把握が必要。	

【基本方針】 2 高齢者等が安心して暮らせる公共交通の充実

取組	施策事業	主な事業内容	成果と課題	成果と課題の内容	新計画への方向性
⑤ 高齢者等が利用しやすい環境整備	(1) 高齢者等の日常生活のための路線の維持 (2) 【福祉計画との連携】福祉有償運送・タクシーとの連携 (3) バス車両のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の利用実態に合う自主運行バスの運行 ・公共交通と福祉それぞれのサービスによる高齢者等の移動手段の確保 ・高齢福祉部局等との定期的な会議の開催 ・ユニバーサルデザインタクシー導入補助制度の実施 ・バス車両のバリアフリー化 	【成果】 <ul style="list-style-type: none"> ●バス停の設置、ルート変更等により高齢者等の利用実態にあう見直しを実施 ●車両更新時に低床車両を導入 	<ul style="list-style-type: none"> ●バス停の増設 <ul style="list-style-type: none"> ・落部場血線2基（2018年4月） ・安郷野バス停（2019年10月） ・円山バス停（2021年1月） ・美吉野地区デマンドタクシー停留所（2021年1月） ・万場バス停（2022年10月） ●明宝トンネル開通に伴う小川線の時刻・ルート変更（2021年10月） ◆運行ルートの見直しについて③交通空白地の解消に合わせて実施 ●福祉有償運送チラシ、免許返納優遇措置チラシを作成。 ●郡上市出前講座を開催。ケーブルテレビにてよくある問い合わせ内容の情報番組を作成。（料金、回数券、フリー乗降、バスの死角注意喚起）を作成。 ●コロナ禍による外出支援としてタクシーチケットを配布（2020年10月） ●高齢福祉課、社会福祉課、学校教育課との協議を実施。 ●福祉有償運送「さくら福祉サービス」2021年10月開始。 ●ユニバーサルデザインタクシー導入2台。 ●車両更新計画に基づき更新を継続実施。 <ul style="list-style-type: none"> 2018年度 高鷲・立線ステップ付車両に更新。 2019年度 寒水線・気良線ワゴン車へ小型化しステップ付車両に更新。 2020年度 美並北ルートにステップ付ワゴン車更新、まめバス赤（低床車両）更新。 2021年度 まめバス青（低床車両）更新。 	【継続】 公共交通だけでは高齢者等にすべての対応ができないため、福祉部局と連携し高齢者等の利用実態に合う見直しを進めていく。
			【課題】 <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通だけでは高齢者、障がい者などのすべてに対応できないため、福祉有償運送や福祉部局等の連携が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通だけでは高齢者、障がい者などにすべて対応できないため、福祉有償運送や福祉部局等との連携が必要。 	

【基本方針】 3 観光需要に対応した公共交通の充実

取組	施策事業	主な事業内容	成果と課題	成果と課題の内容	新計画への方向性
⑥ わかりやすい公共交通の実現	(1) わかりやすい路線表示等の実施	・交通拠点における案内表示看板の改修	【成果】 ●ナビタイムにて自主運行バスの全路線のバス停を表示	●ナビタイムにて自主運行バスの全路線のバス停表示。 ●2020年度、郡上八幡インターデマンド線に乗降案内、時刻表示看板を設置。 ●美並地域のルート再編にあたり、交通拠点となるさつき苑、美並庁舎に案内表示看板を設置。 ●2021年度、郡上八幡駅に高速バス乗り場への案内看板を設置。 ●長良川鉄道の時刻表改修 ◆②シニアクラブ連合会、④地域の懇談会等での利用実態の把握、⑧事業ふるさとまつりと合わせて実施。	【継続】 市民や観光客がわかりやすい情報提供を発信していく。
	(2) 高齢者等への乗り方などの情報提供	・公共交通を利用する訪日外国人への対応 ・高齢者等への公共交通の乗り方等の周知	【課題】 ■乗り継ぎ情報も含めたおでかけできるバス情報の発信	■乗り継ぎ情報等を記載したわかりやすいバスマップ等の作成、周知が必要。 ・イベント等でのPRブース（バスの試乗体験）、乗り方教室の実施。 ■オープンデータ化（Googleマップ）の作成。	
⑦ 観光需要への対応・掘り起こし	(1) 幹線からの2次交通の確保	・郡上八幡ICバス停留所・市街地間の路線整備	【成果】 ●郡上八幡インター線の運行開始	●郡上八幡インター線の運行開始。 ・路線化に向けて2017年度～2019年度まで実証実験を行い、2020年度より本格運行。インターネットにて予約可能。2次交通対策として、八幡インターから市街地へのアクセスが可能になった。 ・2017年度593人、2018年度1,478人、2019年度1,381人、2020年度281人、2021年度440人。 ●市観光連盟が新たに開設したホームページに公共交通情報をリンク ●公共交通マップの更新 ◆公共交通を利用する⑥訪日外国人への対応に合わせて実施 ●事業者によるタクシー周遊プランの造成 ●「TABITABI 郡上」の市内周遊プランの事業者への情報提供	【継続】 観光需要に対応した路線や2次交通対策としての役割を持つ路線の検討していく。
	(2) 観光客への情報発信 (3) タクシーの利用促進	・公共交通情報と観光情報がリンクした情報発信 ・タクシーを活用した観光周遊サービスの提供	【課題】 ■2次交通対策としての整備が必要	■観光客の公共交通を利用した観光施設へのアクセスは、市民の足の確保を優先しているため利便性が低く、2次交通としての役割も必要になっている。 ※2次交通としては、主にまめバスと郡上八幡インター線となる。 ■高速ひるがの高原で乗降可能（2021年10月）になったことから、ひるがの地区及び上野地区における周遊（白鳥ひるがの線、鷲見線を含めた新規路線の可能性）の検討により、ひるがのSAからの2次交通としての接続を検討する必要がある。検討時には、鷲見線の路線延長が長いことから路線の分割も視野に効率化を図り、（北部エリア<ひるがの上野>、南部エリアなど）ひるがのスマートICとの接続向上を検討する。	

【基本方針】 4 持続可能な公共交通の推進

取組	施策事業	主な事業内容	成果と課題	成果と課題の内容	新計画への方向性
⑧ 公共交通の利用促進	(1) 高校新入学生の試乗体験の継続実施 (2) 乗車体験イベントの継続実施 (3) 免許返納者への利用促進の継続実施 (4) 地域の商店等と連携した利用促進 (5) 長良川鉄道の利用促進 (新) 高校生の通学利用促進 (新) 高速バスの利用促進 (新) 自主運行・路線バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 高校新入学生を対象とした公共交通試乗体験 高校入学説明会でのPR活動 各地域でのイベントでの公共交通の周知活動の実施 免許返納者への公共交通の利用促進 地域の商店等と連携した公共交通の利用促進 長良川鉄道と観光施設が連携したツアー造成 長良川鉄道シルバー会員制度による利用促進 長良川鉄道と運輸事業者による貨客混載 市内高校生通学助成補助(H30～) 	<p>【成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高校生通学費助成制度の創設 高校入学説明会での体験乗車券の配布 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の情報発信 高校入学生の利用体験の継続 乗車体験イベントの継続 免許証自主返納者への優遇継続 地域の商店と連携した利用促進 長良川鉄道の利用促進の継続 	<ul style="list-style-type: none"> 高校入学説明会時による公共交通ブースにて周知、定期券の事前購入受付を実施し、新1年生に無料試乗券の配布。(鉄道とバスの連絡・共通定期券) 各地域のふるさとまつりでおでかけプランを提示。 まめバス利用者へのポイント付与サービスに、1店舗が参加。八幡地域だけでなく、大和ふれあいバスのピオにおいても拡大を検討。 長良川鉄道による企画商品開発。(鮎列車、やなクーポン、観光列車ながらで行く満天の湯、越美南北線を結ぶツアー、こたつ列車等) 2021年10月に3姉妹提携をした銚子電鉄、えちごトキめき鉄道の観光列車等のノウハウを学び活かした企画開発を今後取り組む。 2018年2月、ヤマト運輸(関駅～美並苅安駅)の貨客混載事業を開始。 2021年10月、JAめぐみの「長良川産直便」(美濃白鳥駅～関駅)を開始。 2018年度に市内高校生通学助成補助を開始。2021年度からは、補助金を差し引いた額で購入できるように改正。 2018年度に郡上八幡インター付近に駐車場、案内看板を整備。(整備完了) 2020年7月、和良線とヤマト運輸にて貨客混載を開始。 <p>■公共交通を知らない方が多いため、シニアクラブやふるさとまつり等での周知を継続して行う必要がある。</p>	<p>【継続】</p> <p>公共交通の情報発信と利用促進に取り組む。</p>
	⑨ 公共交通の運行の効率化	(1) 運行経費の適正化 (2) バス車両の小型化 (3) 路線バス等での通学利用の促進 (4) 運行体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態に合わせた運行ルート、タイヤの見直しの検討 利用実態を踏まえた小型車両の導入 路線バス、自主運行バスの通学利用の促進 高齢化が進むバス・タクシー乗務員の確保対策 	<p>【成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小川地区に通学時の自主運行バス利用 美並地域における重複路線の解消と利便性の向上 運転免許取得支援補助金を創設(実績5件) <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行経費の増加 通学時の公共交通利用促進 運転手不足 	<ul style="list-style-type: none"> 運行実態の調査 2020年度コロナ禍による緊急コロナ対策運行支援補助金を実施 2021年度重複路線であった美並八幡線を廃止して、小那比美並乗合タクシーに一本化した。これにより車両が小型化したため穀見地区への乗り入れが可能になり利便性が高まり効率化につながった。 2022年度燃料価格高騰にかかるバス・乗合タクシーへの補助金を実施。 ⑤バス車両のバリアフリー化と合わせて実施。 小川地区における2022年4月の明宝小、明宝保育園の統合により、保育園、小学校、中学校、教育委員会と協議をした結果、園児1名(付添1名)と小学生3名が小川線を利用して通学することになった。 郡上市公共交通運転免許取得支援補助金を創設(2018年度)実績5件。 <p>■一人あたりの運行経費の高い鷺見線、鮎立線の見直しが必要のSAからの2次交通としての役割も含めて検討が必要。</p> <p>■路線バス、自主バスを通学利用している地域は、八幡、白鳥、明宝の3地域だけであり、今後も利用促進に向けて関係機関と協議を行う。2023年度には、白鳥町デマンドバスの活用に向けた協議に取り組む。</p> <p>■運転手不足は深刻であるため、補助金を継続する。</p>

4-2 地域公共交通の現状と課題のまとめ

各種調査・分析結果及び網形成計画の検証・評価結果、自治会等からの要望、住民懇談会等における市民の皆さんのご意見などから、公共交通の現状と課題について次の通り体系的に整理しました。これらを踏まえて目指すべき将来像や基本方針を定めるとともに、課題解決のための具体的な施策や事業を展開していきます。

(1) まちづくり等との連携	
①八幡市街地のまちづくりとの連携	八幡市街地は、市役所のほか、郡上八幡城とその城下町が存在するなど、本市の核となる地域です。郡上市八幡都市計画マスタープランにおいては、「歩行者と自動車の共存システムと連動した公共交通体系等の再構築」を方針として掲げており、八幡市街地の移動円滑化に寄与する公共交通のあり方が求められます。
②小さな拠点とネットワーク構築への対応	第2次郡上市総合計画において、「小さな拠点」を形成し、これらの拠点どうしを複合的、重層的なネットワークで結ぶことを掲げています。公共交通においても、旧町村の役場である振興事務所のみならず、小学校区単位のサブエリアとのネットワーク構築も必要になります。 また、現状においても高校への通学において、郡上八幡駅での鉄道とバスへ乗り継ぎ、美濃白鳥駅でのバスとバスの乗り継ぎが行われるなど、異なる交通手段を乗り継いで利用するニーズは一定数存在します。鉄道、民間路線バス、自主運行バスが有機的に結節するための交通網を実現する必要があります。
③伸長する高速道路網への対応	本市では、福井県福井市・勝山市・大野市を結ぶ中部縦貫自動車道、下呂市・中津川市を結ぶ濃飛横断自動車道が建設中で、既に一部区間で開通しています。これらの高速道路が全通した際には、隣接地域との交流が活発になることが想定されます。公共交通においても、新たなバス路線開設の可能性を検討する必要があります。
④住民ニーズへのきめ細かな対応	住民懇談会では、デマンドバスへの切り替えを期待するなどのご意見がありました。本市では定時定路線バスの存在しない白鳥地域の牛道地区や八幡地域の市街地と小那比を結ぶ路線など、デマンドサービスの導入は限定的ですが、今後は地域ニーズを把握しつつ、住民ニーズに即した交通手段の導入を図る必要があります。 また、住民アンケートでは、バスの役割として「自動車が運転できない学生や高齢者等の移動手段」を挙げる回答が多く、今後も学生や高齢者のニーズをくみ取り、ニーズに合った交通サービスを実現し続ける必要があります。
⑤交通空白地への対応	網形成計画の策定以降、交通空白地の解消に努めてきましたが、一部で交通空白地が残存しています。既存の定時定路線バスの運行方式の見直し等により、交通空白地の解消を図る必要があります。

(2) 高齢者への対応

① 高齢者が増加傾向にある地域への対応	本市の人口は減少傾向ですが、高齢者に限って言えば、多くの地域（大和、白鳥、高鷲、美並、和良）で今なお増加傾向にあります。これまでも福祉部局（健康福祉部）と連携して高齢者の外出支援を行ってきましたが、継続して行う必要があります。
② 高齢ドライバーの増加	住民アンケートによると、高齢者（65歳以上）の約8割が、通院時や買物時に自ら自家用車を運転して移動しています。一方で、高齢ドライバーによる交通事故の増加は社会問題になっています。多くの地域で高齢者が増加傾向にあることを踏まえると、交通事故のより一層の増加が懸念されます。このため、運転に不安がある方に対する運転免許の返納を促進させる必要があります。

(3) 「観光立市郡上」への対応

<p>本市は良好な自然環境や歴史・文化など多くの観光資源に恵まれていますが、観光資源が点在しており、連携が取れていない問題があります。本市では2017年に「観光立市郡上」を掲げ、市全体で観光地域づくりを進めるため、様々な取り組みを行っています。公共交通においても、DMO（観光地域づくり法人）等と連携し、外国人を含めた本市への訪問客に対する利便性の向上を図る必要があります。</p>

(4) 人口減少下における公共交通のあり方

① 人口減少等による輸送需要の変化	<p>本市では、いずれの地域でも今後も人口減少が予測され、それに伴い公共交通の利用者も減少することが予想されます。鉄道及びバスの利用実態を常に把握し、運行経路やダイヤをよりニーズに合致させる必要があります。</p> <p>乗降調査結果では、朝夕に比べて昼間の路線バス利用が極めて少ない状況にあり、特に地域間をまたいだ移動が少ない傾向にあります。一方で、住民アンケートでは、通勤通学以外での移動目的では買物が多いという結果でした。より利用が見込める買物利用について、積極的な利用促進を図る必要があります。</p>
② 若年層に対する訴求	<p>本市の民間路線バスの主たる利用者は高校への通学利用ですが、必ずしも卒業後の公共交通利用にはつながっていないのが現状です。また、高校生アンケートでは、約3割が通学手段として家族による自家用車での送迎と回答しており、公共交通に全く接する機会が無い若年層が多いものと思われます。</p> <p>住民懇談会にて、「イベント等で子どものころから公共交通に慣れてもらうことで将来の利用につなげる」というご意見がありましたが、若いころから公共交通に慣れ親しんでいただくための取り組みが必要です。</p>

(4) 人口減少下における公共交通のあり方 (続き)

③バスの運転手不足

市内の交通事業者のドライバーは年々高齢化しており、確保が難しい状況が続いています。2023年1月1日時点における市内の交通事業者6社(路線バス・タクシー)の年齢構成を見ると、60代が34.4%と一番多く、次いで50代の25.0%となっており、両者を合わせて59.4%となっています。運転手の確保状況については、6社中5社が不足しているという回答であり、合計17名(正社員9名、非正規雇用8名)が不足している状況です。採用も見込みがないため、今後も運転手不足に拍車がかかるものと考えられます。

本市では、ドライバーを確保すべく、大型免許等の取得助成制度を設けていますが、ここ数年は申請がない状態が続いています。

【公共交通に従事するドライバーの年代】

年代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	計
6社計	1	1	4	8	11	7	32
構成比	3.1%	3.1%	12.5%	25.0%	34.4%	21.9%	100.0%

④自主運行バスとスクールバスの役割見直し

スクールバスは朝夕の児童生徒の通学・帰宅時、地域ごとの自主運行バスは昼間を中心に運行しています。これまで、本市では路線バスとスクールバスは目的が異なる別々の交通機関と位置付けてきました。今後も児童生徒数の減少が予測され、かつ地域の人口減少が見込まれる中、「移動」に係る「資源」をより効率的に活用することが求められます。

住民アンケートでは、スクールバスの代わりに路線バスを活用することについて、約7割の方から肯定的な回答をいただきました。住民の合意形成を図りつつ、従来の「路線バス(自主運行バス)」と「スクールバス」という区分けにこだわらない、新たな輸送体系を模索する必要があります。

⑤長良川鉄道のあり方

八幡地域、大和地域、白鳥地域は長良川鉄道と民間路線バスが並行して運行しています。両者は比較的すみ分けられています。住民アンケートにて長良川鉄道沿線北部については、約5割近くの方が「バスと列車について、必要な便だけ運行するほうがよい」としているように、両者の特性を踏まえつつ、利用者及び市民にとっての利便性と交通事業者にとっての効率性を両立させる必要があります。

これまで、観光列車「ながら」を運行して観光客の誘致を進めるなど、長良川鉄道を活用した観光誘客を進めてきました。住民アンケートでも、長良川鉄道に「地域の観光振興」としての価値を見出している方が多いことから、引き続き長良川鉄道を活用した観光誘客を積極的に進める必要があります。

さらに、住民アンケートにて多くの市民が「次世代へ継承する地域資源」として価値を見出しています。地域資源である長良川鉄道を活かす方策の1つとして、宅配の荷物を列車で運搬する貨客混載事業を進めてきましたが、今後も鉄道を最大限活用する方策を実施する必要があります。

(5) 社会情勢等の変化への対応

① ICT（情報通信技術）進展への対応

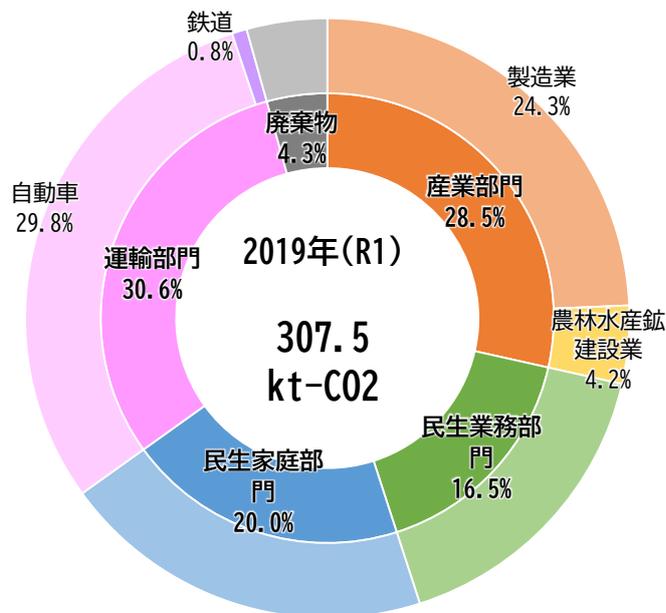
近年、パソコンやスマートフォン等の情報通信機器の普及により、インターネットの利用は一般的になっています。従来は情報通信機器が苦手とされてきた高齢者においても、パソコンやスマートフォンによるインターネットの利用は増加傾向にあります。本市の公共交通においても、ICT（情報通信技術）の進展に対応し、インターネットを用いた積極的な情報提供や、ICTを用いた各種事業管理の効率化を促進する必要があります。

② 地球温暖化への対応

本市の二酸化炭素排出量 307.5t（2019年）のうち、自動車に占める割合が 29.8%を占めています。

政府では2050年までに二酸化炭素の排出量と吸収量を同じにする、いわゆる「カーボンニュートラル」の実現を目指しています。本市でも、脱炭素に寄与する交通体系を確立する必要があります。

図 郡上市の二酸化炭素排出量の割合（2019年度）



資料 郡上市環境課推計

⑤ 目指すべき将来像

5-1 計画の基本方針

公共交通については、地域の公共交通を担う市民、交通事業者（長良川鉄道・バス事業者等）及び行政が相互に連携して、地域公共交通サービスを維持・充実させるとともに、公共交通の補完が期待できる様々な移動手段と合わせた移動の面からのまちづくりとともに取り組むことが求められています。

本市では、第2次郡上市総合計画をはじめ、郡上市八幡都市計画マスタープランや郡上市まち・ひと・しごと創生総合戦略などを策定し、社会経済情勢を踏まえた新たな“まちづくり”を進めてきており、その方向性については網形成計画の基本方針等に取り入れています。

今後も中長期的な視点が求められるまちづくりと一体的な公共交通対策を進めるため、本計画においては、網形成計画の基本的な考え方を継承することとし、地域公共交通の全体方針及び目指す姿を以下のとおり設定します。

【全体方針】

安心して住み続けられる公共交通ネットワークの構築

【目指す姿】

1 移動の権利を尊重する交通ネットワークの構築

市民の移動の権利を尊重し、移動手段の確保のため、都市間及び地域間を結ぶ幹線と地域の拠点と各集落を結ぶネットワークを確保し、長良川鉄道や高速バスなどの広域幹線交通への乗り継ぎ向上を図るとともに、タクシーをはじめとするあらゆる移動手段を活用し、市外からの来訪者にも対応した交通ネットワークを構築します。

2 市民が安心して生活できる公共交通の構築

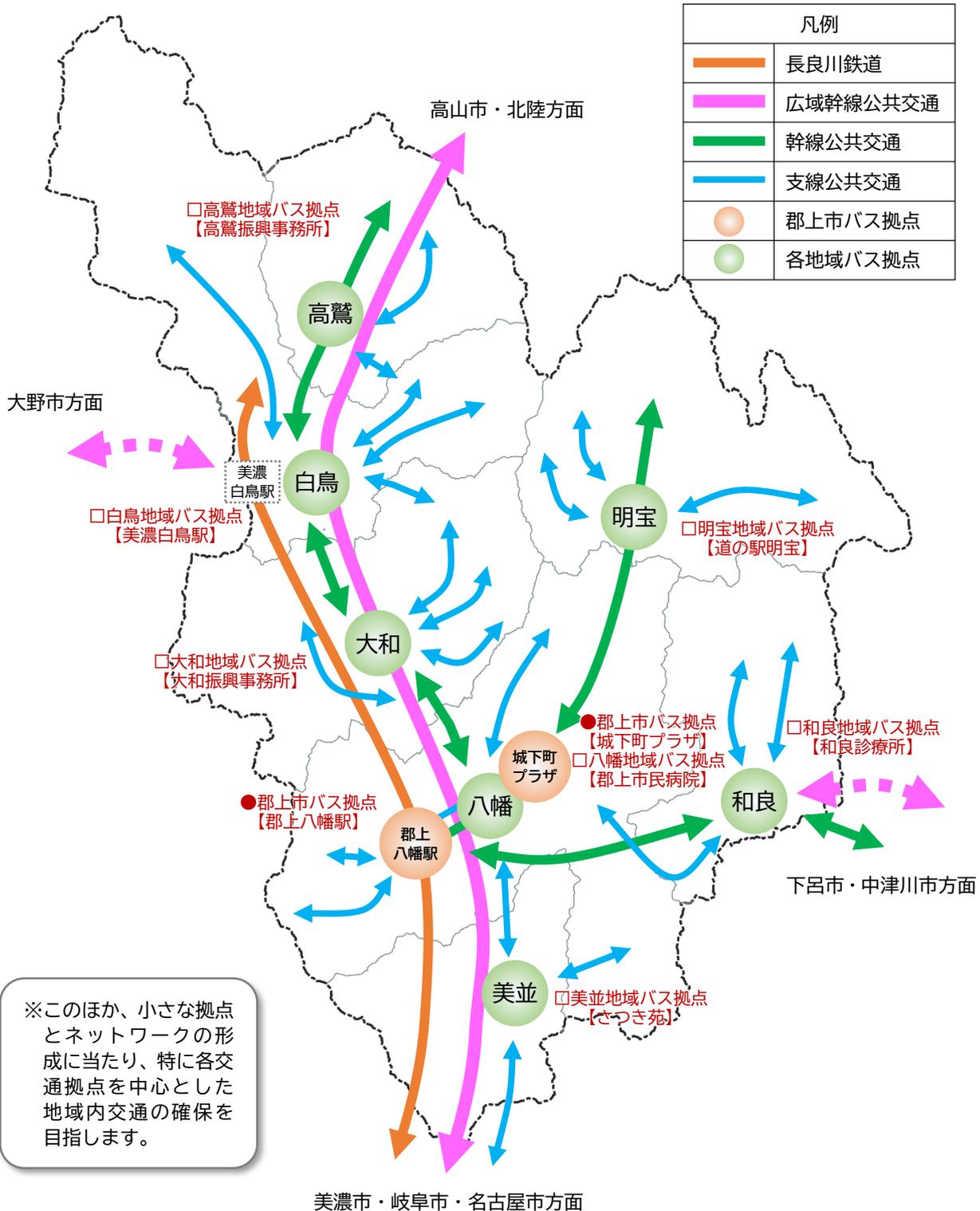
市民の日常生活の移動と社会参加の機会を確保するため公共交通の役割は重要です。特に交通弱者の通院、買い物、通学などの移動手段の確保に努め、市民生活の利便性の向上を目指す公共交通網の構築を地域づくりと一体となって考え、市民が安心して暮らせるまちづくりを目指します。

3 市民協働による育てる公共交通の構築

公共交通サービスは、行政の財政状況や事業者の運転手不足など、これまでと同等のサービスの提供は難しい状況となっています。これからは市民が公共交通に関心をもち、積極的に利用することや公共交通施策に参画することが必要です。また、地域のニーズや実情に合った公共交通を目指し、最少の経費で最大の効果が得られるサービスを提供します。

5-2 地域公共交通ネットワークの将来像

地域公共交通ネットワークの将来像として、隣接市とは、長良川鉄道をはじめ、バス路線における広域幹線を結ぶことにより、市外とのアクセス性を確保するとともに、本市の「小さな拠点とネットワークの考え方」に基づき、市内の地域振興事務所所在地及びサブエリアとを幹線で結び、その他地域を支線で補う、重層的な地域公共交通ネットワークを構築します。

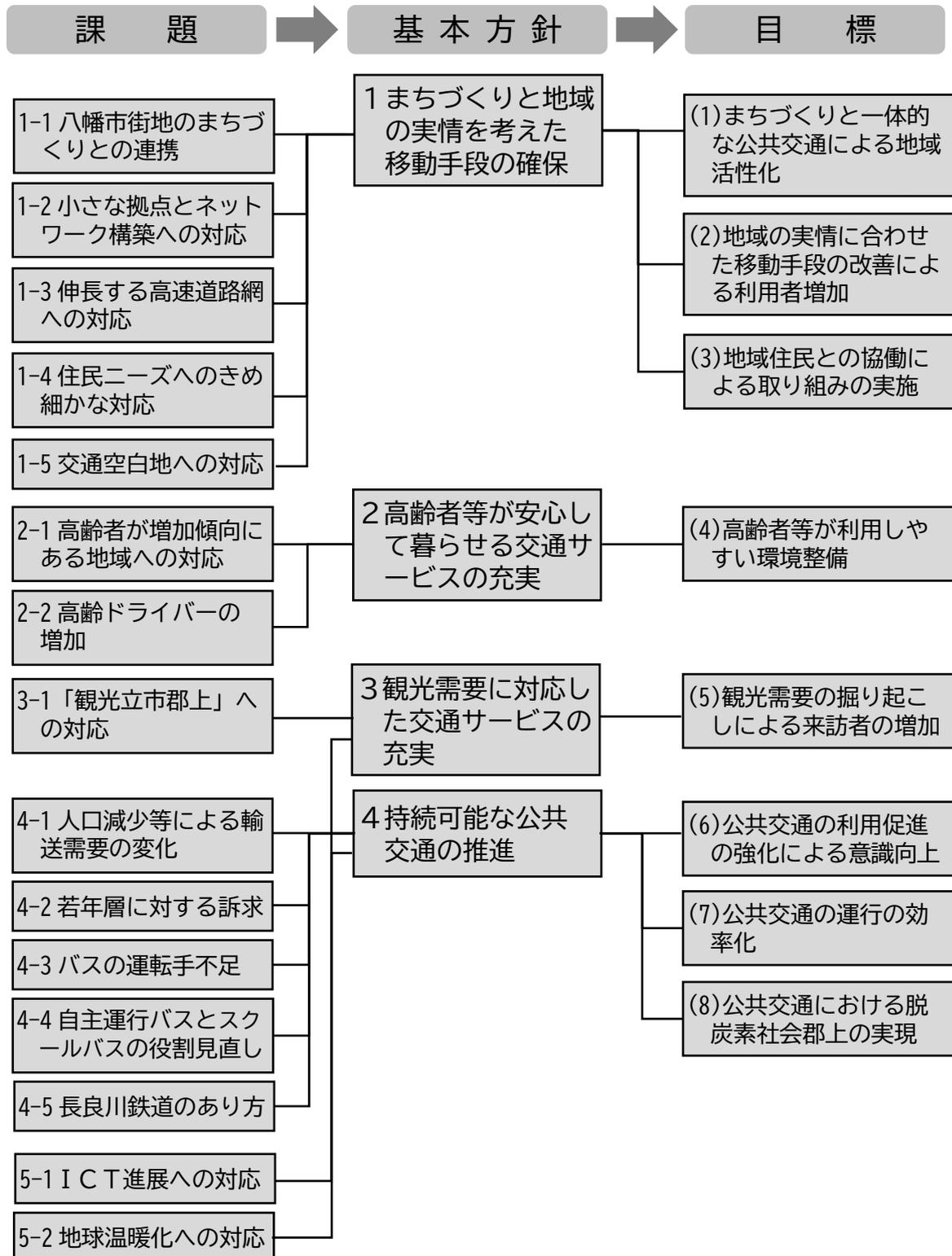


5-3 計画の全体方針

全体方針を踏まえ、本市の地域公共交通ネットワークの実現に向け、4つの基本方針と8つの目標を定めます。

基本方針1	まちづくりと地域の実情を考えた移動手段の確保
<p>○住み続けられるまちを実現するために、まちづくりと連携した交通網の実現を目指します。</p> <p>○地域の実情を把握し、幹線・支線を“網（ネットワーク）”と捉え、利用しやすい運行形態の実現や交通空白地解消を図り、公共交通を確保します。</p> <p>○市民・地域（団体）、交通事業者、行政が共に考え行動し、利用しやすい公共交通網を構築します。</p>	
目標1	まちづくりと一体的な公共交通による地域活性化
目標2	地域の実情に合わせた移動手段の改善による利用者増加
目標3	地域住民との協働による取り組みの実施
基本方針2	高齢者等が安心して暮らせる交通サービスの充実
<p>○高齢者の介護予防を目的とした「おでかけ」を支援するため、公共交通、福祉部局が連携して移動手段の充実を図ります。</p> <p>○高齢者による交通事故の増加に鑑み、積極的な運転免許返納を促すとともに、高齢者が利用しやすい公共交通となるための環境整備を行います。</p>	
目標4	高齢者等が利用しやすい環境整備
基本方針3	観光需要に対応した交通サービスの充実
<p>○観光客へのわかりやすい情報提供など、観光地を楽しんでもらえる環境整備を行います。</p> <p>○市外からの幹線交通（高速バス・鉄道）と市街地・観光地とを結ぶため、路線バスにとどまらず、あらゆる手段を用いて実現を図ります。</p>	
目標5	観光需要の掘り起こしによる来訪者の増加
基本方針4	持続可能な公共交通の推進
<p>○市民が利用する公共交通の意識を高め、市民と一体となった利用促進を図ります。</p> <p>○特に将来を担う若年層が、大人になってからも公共交通を利用してもらえるような意識づけを行います。</p> <p>○MaaS(Mobility as a Service)等の新たなサービス・技術を活用した公共交通サービスの向上を図ります。</p> <p>○通学利用をスクールバスから路線バス等へ転換するなど運行の適正化を図ります。</p> <p>○人口減少下の状況を踏まえ、運転手の確保や効率的な輸送体系を目指します。</p> <p>○本市の基幹交通である長良川鉄道については、沿線市町及び関係機関の協議により、あり方の合意形成を図ります。</p> <p>○地球温暖化対策に寄与できる地域公共交通政策を目指します。</p>	
目標6	公共交通の利用促進の強化による意識向上
目標7	公共交通の運行の効率化
目標8	公共交通における脱炭素社会郡上の実現

本市の公共交通の課題と基本方針及び目標との関連は、以下のとおりです。



⑥ 目標および目標達成のための施策・事業

6-1 目標および目標達成のための施策・事業

基本方針1 まちづくりと地域の実情を考えた移動手段の確保

【目標1】まちづくりと一体的な公共交通による地域活性化

【事業の概要】

- 八幡市街地の交通体系の変更に合わせ、「まめバス」の見直しを行います。
- 小さな拠点とネットワークの構築に基づき、バス路線網を構築します。

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
まちづくりに関連する計画との連携  八幡市街地のまめバス	111-1	「まめバス」の運行ルートの見直し			
	事業内容	八幡町市街地で運行されている郡上八幡コミュニティバス「まめバス」について、利便性の高い運行形態への見直しを進めます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市（市長公室・建設部）・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	検討・協議		検討の結果により運行形態を変更		
小さな拠点とネットワークの構築に向けた対応  道の駅「明宝」	112-1	道の駅「明宝」における乗り継ぎ等の交通拠点機能の向上			
	事業内容	明宝地域における小さな拠点とネットワーク構築の一環として、道の駅「明宝」の施設及び周辺整備とともに、バスの運行形態（ダイヤ・乗り場等）の見直しを一体的に進めます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市（市長公室）・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	検討の結果により運行形態を変更				

【目標2】 地域の実情に合わせた移動手手段の改善による利用者増加

【事業の概要】

- 和良地域及び大和地域において、支線となる自主運行バスの見直しを進めます。
- 中部縦貫自動車道や濃飛横断自動車道の全通に合わせ、バス路線及び交通結節点の整備について、関係機関と協議の上進めます。
- 鉄道とバス、幹線路線と支線路線の交通拠点での乗り継ぎの利便性向上を図ります。
- 通学や通院など、ニーズに合ったダイヤとなるように調整します。
- 一部地域で導入しているデマンド運行について、現在は定時定路線で運行している地域についても協議を行い、導入を推進します。
- 既存の運行ルート等の見直し、交通空白地を解消します。

【事業の内容】

事業	主な事業内容						
幹線・支線の路線網の維持・見直し	121-1	「和良巡回バス」の運行の見直し					
	事業内容	「和良巡回バス」の小中学生の通学利用を含めた運行形態の見直しを進めます。					
	事業期間	2023年度～2027年度					
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民・小中学校					
			2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
			検討・協議		検討の結果により運行形態を変更		
	121-2	「やまとふれあいバス」の運行の見直し					
	事業内容	「やまとふれあいバス」の小中学生の通学利用を含めた運行形態の見直しを進めます。					
	事業期間	2023年度～2027年度					
事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民・小中学校						
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
		検討・協議		検討の結果により運行形態を変更			

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
中部縦貫自動車道(福井県～岐阜県)の開通を見据えた福井県との連携強化	122-1	中部縦貫自動車道(福井県～岐阜県)の開通を見据えた福井県との連携強化			
	事業内容	郡上市から福井県を結ぶ広域幹線路線の整備に向け、情報収集を行うとともに関係者間で協議を進めます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●-----協議の結果により事業実施----->				
白鳥地域の交通拠点のあり方について関係機関との協議	123-1	白鳥地域の交通拠点のあり方について関係機関との協議			
	事業内容	高速道路沿線地域の活性化のため、結節点である白鳥地域の交通拠点のあり方について、関係者間で協議を進めます			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・建設部)・長良川鉄道・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●-----協議の結果により事業実施----->				
濃飛横断自動車道の広域幹線ルートの研究	124-1	濃飛横断自動車道の整備を見据えた広域幹線ルートの調査研究			
	事業内容	郡上市から下呂市、中津川市間を結ぶ広域幹線路線の整備に合わせて沿線地域が活性化するための運行ルート等について、関係者間で協議し研究を進めます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●-----協議の結果により事業実施----->				

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
交通拠点での乗り継ぎの向上	125-1	鉄道とバス、幹線と支線とのスムーズな乗り継ぎのためのダイヤ等の調整			
	事業内容	長良川鉄道、広域幹線路線及び幹線路線のダイヤ改正時等において、乗り継ぎの利便性向上のためダイヤを調整します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	ニーズを把握し、ダイヤ調整を行う				
運行実態と利用ニーズに合った運行ダイヤへの見直し	126-1	高校通学や高齢者の通院に合わせた運行ダイヤの改善			
	事業内容	高校生の通学や高齢者の通院等の利用ニーズに応じて、適切な運行ダイヤに調整します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	ニーズを把握し、ダイヤ調整を行う				
定時定路線バスのデマンド化の協議	127-1	デマンド運行の実施に向けた地域住民等との協議			
	事業内容	現在は定時定路線で運行している路線バスについて、利用実態に合わせた運行形態を地域の皆さんとともに検討し、デマンド運行への協議・支援を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	検討・協議		協議結果により運行を開始		
運行ルートの見直しによる交通空白地の解消	128-1	運行ルートの見直しによる交通空白地の解消			
	事業内容	現在、市内に存在する交通空白地（ひるがの、上古道、奥住の3地域）の解消に取り組みます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	検討・協議		協議結果により運行を開始		

【目標3】地域住民との協働による取り組みの実施

【事業の概要】

- 公共交通の利用者増加に向け、交通事業者や行政のほか、自治会、各種団体等が主体となった利用促進の取り組みを推進します。
- 地域懇談会を開催するなど、ニーズ把握に努めます。
- 交通事業者や行政に加え、地域団体等による移動手段の導入など、多様な交通モードによる移動手段を確保します。

【事業の内容】

事業	主な事業内容					
自治会、各種団体等による利用の促進	131-1	自治会や地域団体等による公共交通の利用促進や応援する活動の推進				
	事業内容	自治会や地域団体等での公共交通の利用の促進や、地域に欠かせない鉄道への愛着を醸成するための沿線の除草作業等を支援します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	地域住民				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		●—————▶ 利用促進・支援				
	131-2	長良川鉄道協力会による見学会等の開催				
	事業内容	長良川鉄道協力会による長良川鉄道の見学会等を開催するなど、長良川鉄道に対するマイレール意識の醸成を図り、鉄道利用の増加につなげます。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	長良川鉄道・地域住民				
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	●—————▶ 利用促進活動への協力					

【事業の内容】

事業	主な事業内容					
地域の懇談会等での地域ニーズの把握と協議	132-1	地域の懇談会等での利用実態の把握				
	事業内容	地域住民とともに地域の実情に合った移動手段を構築するため、地域での懇談会等の開催や調査等によるニーズの把握を実施します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・地域住民				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		懇談会等の開催				
地域団体等による移動手段の導入	133-1	公共交通を補完する地域団体等の育成				
	事業内容	福祉部門と連携し、コミュニティでの助け合いや、ボランティア輸送をはじめとした地域での移動手段の解決を自ら行う地域団体等の育成に努めます。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		検討・協議		協議結果により運行を開始		
	133-2	ボランティア輸送や公共交通空白地有償運送等の導入に向けた協議				
	事業内容	地域団体等による、従来の定時定路線バスに捉われない新たな移動手段の構築に向けた協議を行います。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民				
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	検討・協議					

基本方針2 高齢者等が安心して暮らせる交通サービスの充実

【目標4】 高齢者等が利用しやすい環境整備

【事業の概要】

- 高齢者等の日常生活での外出機会を確保するため、自主運行バスの運行及び環境整備を行います。
- 交通関連部局のみならず、福祉部局と定期的に情報共有し、連携強化を図ります。
- バス車両のみならず、タクシー車両等も含めたバリアフリー化を促進します。
- 情報提供をはじめとして、高齢者の外出機会増加を促すための各種施策を実施します。
- 高齢者の運転免許返納者に対し、公共交通利用促進のための各種支援を実施します。

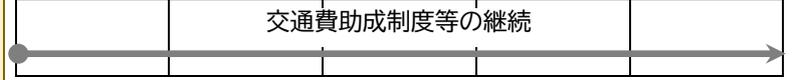
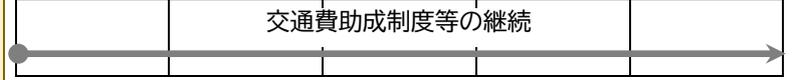
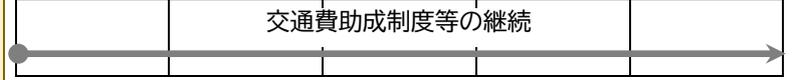
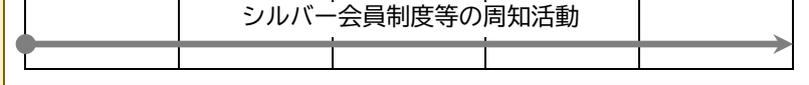
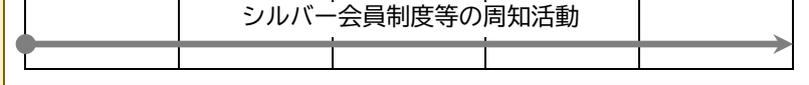
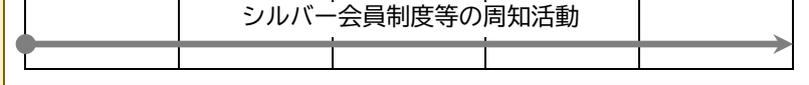
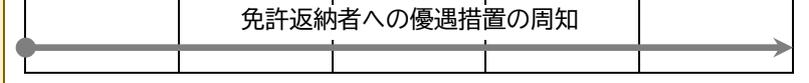
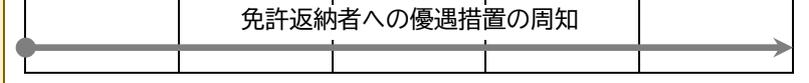
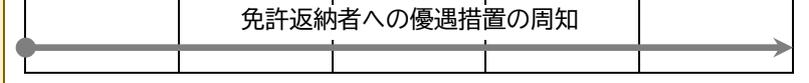
【事業の内容】

事業	主な事業内容				
高齢者等の日常生活のための路線の維持	241-1	高齢者等の利用実態に合う自主運行バスの運行			
	事業内容	路線を維持するとともに、利便性向上と交通空白地解消を合わせた交通体系の改善（バス停留所の増設等）、高齢者等のための環境整備を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	適宜対応				
高齢福祉部局等との定期的な会議の開催	242-1	高齢福祉部局等との定期的な会議の開催			
	事業内容	公共交通と高齢福祉部局が連携するため、定期的に会議を開催し情報共有を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	定期的な会議の開催				

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
車両のバリアフリー化	243-1	車両のバリアフリー化			
	事業内容	高齢者や障がいのある方の利便性向上のため、バリアフリー化を進める中で、低床車両やステップ付車両の導入や新たにユニバーサルデザインタクシー車両を導入する事業者への支援を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	継続補助・バリアフリー車両導入				
高齢者等への乗り方などの情報提供	244-1	高齢者等への移動サービスや公共交通の乗り方等の周知			
	事業内容	公共交通に乗り慣れない高齢者等を対象としたバスの乗り方教室の開催や、乗り方がわかるケーブルテレビ番組を制作、チラシの配布等での情報提供を行います。また、介護タクシーや福祉有償運送サービス等の移動手段についても併せて周知します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	周知活動				
高齢者等の移動手段の確保・外出支援	245-1	公共交通と福祉それぞれのサービスによる高齢者等の移動手段の確保			
	事業内容	公共交通と福祉部局が情報共有等において連携し、それぞれの分野において高齢者等への移動支援につながるサービスを提供します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・健康福祉部)・バス事業者・地域住民			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	高齢者等の移動手段確保				

【事業の内容】

事業	主な事業内容																			
高齢者等の移動手段の確保・外出支援	245-2	移動が困難な高齢者等に対する交通費助成制度の継続実施																		
	事業内容	移動が困難な高齢者等への交通費助成制度を継続します。																		
	事業期間	2023年度～2027年度																		
	事業主体	郡上市(健康福祉部)																		
	<table border="1" data-bbox="592 624 1401 752"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">交通費助成制度等の継続</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	交通費助成制度等の継続													
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年															
交通費助成制度等の継続																				
																				
245-3	長良川鉄道シルバー会員制度によるおでかけ支援																			
事業内容	長良川鉄道シルバー会員制度(満70歳以上1乗車500円)の周知による高齢者のおでかけ支援を行います。																			
事業期間	2023年度～2027年度																			
事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道																			
<table border="1" data-bbox="592 999 1401 1137"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">シルバー会員制度等の周知活動</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	シルバー会員制度等の周知活動														
2023年	2024年	2025年	2026年	2027年																
シルバー会員制度等の周知活動																				
																				
免許返納者への利用促進の継続実施	246-1	免許返納者への公共交通の利用促進																		
	事業内容	高齢者の交通事故が増加する中、今後免許証返納者の増加が予想されることから、免許証返納者への優遇措置の継続と周知を行い、公共交通への転換及び外出の促進を図ります。																		
	事業期間	2023年度～2027年度																		
	事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道・バス事業者・岐阜県警察本部																		
<table border="1" data-bbox="592 1440 1401 1583"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">免許返納者への優遇措置の周知</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">  </td> </tr> </tbody> </table>	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	免許返納者への優遇措置の周知														
2023年	2024年	2025年	2026年	2027年																
免許返納者への優遇措置の周知																				
																				

基本方針3 観光需要に対応した交通サービスの充実

【目標5】観光需要の掘り起こしによる来訪者の増加

【事業の概要】

- 観光客をはじめとする本市への来訪者に対し、各種公共交通の情報提供を積極的に行います。
- 市内の回遊性向上に向けて、交通と観光など他分野との情報・データ連携を促進します。
- 高速バスなどの広域幹線路線から2次交通への充実を図ります。
- ホームページなどを用いて、交通と観光をリンクさせた情報提供を行います。
- 観光地として訪れる観光客のニーズに対応するため、観光周遊タクシーなどによるタクシーの活用を図ります。

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
わかりやすい案内表示等の実施	351-1	交通拠点における案内表示看板の改修			
	事業内容	郡上八幡駅や城下町プラザをはじめとする地域の交通拠点施設において、利用者に公共交通情報をわかりやすく提供するため案内表示看板等を改修します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・建設部・商工観光部)・長良川鉄道・バス事業者			
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
	●—————→ 実態把握、検討、協議結果により改修				
	351-2	公共交通を利用する訪日外国人への対応			
	事業内容	訪日外国人への対応として、「まめバス」や民間バス路線のバス車内での案内表示における英語等の外国語表記化を進めます。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・商工観光部)・長良川鉄道・バス事業者・観光事業者			
2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
●—————→ 実態把握、検討、協議結果により改修					

【事業の内容】

事業	主な事業内容																
回遊性向上に向けたDMO等との連携	352-1	交通と観光の情報及びデータ連携に向けた郡上市観光連盟等との協議															
	事業内容	来訪者の回遊性向上を目的に、交通と観光の情報及びデータ連携に向けて、郡上市観光連盟と協議を行います。															
	事業期間	2023年度～2027年度															
	事業主体	郡上市(市長公室・商工観光部)・長良川鉄道・バス事業者・観光事業者・DMO															
	<table border="1" data-bbox="592 712 1399 835"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">連携に向けた協議</td> </tr> </tbody> </table>		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	連携に向けた協議									
2023年	2024年	2025年	2026年	2027年													
連携に向けた協議																	
広域幹線路線からの2次交通の確保	353-1	ひるがの高原SAバス停との接続性を高める路線運行の見直し															
	事業内容	高速バス岐阜高山線のほか、サービスエリアに停車する高速バス等との接続性を高めるため運行ルートやダイヤの調整による見直しを図ります。															
	事業期間	2023年度～2027年度															
	事業主体	郡上市(市長公室)・交通事業者															
	<table border="1" data-bbox="592 1146 1399 1267"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td colspan="4">検討結果により運行形態を変更</td> </tr> </tbody> </table>		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	検討・協議	検討結果により運行形態を変更								
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年												
	検討・協議	検討結果により運行形態を変更															
353-2	郡上スノーシャトルバス(冬期限定)の運行																
事業内容	高鷲地域、明宝地域へのスキー場専用の無料シャトルバスを運行し、観光客の利便性を図ります。																
事業期間	2023年度～2027年度																
事業主体	バス事業者・観光事業者																
<table border="1" data-bbox="592 1579 1399 1653"> <thead> <tr> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>検討・協議</td> <td colspan="4">検討結果による運行の実施</td> </tr> </tbody> </table>		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	検討・協議	検討結果による運行の実施									
2023年	2024年	2025年	2026年	2027年													
検討・協議	検討結果による運行の実施																

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
観光客への情報発信	354-1	公共交通情報と観光情報がリンクした情報発信			
	事業内容	市外から来訪する観光客に向けて、ホームページ等による、公共交通情報と観光情報をリンクさせた情報提供を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・商工観光部)・長良川鉄道・バス事業者・観光事業者・DMO			
		2023年	2024年	2025年	2026年
			情報提供		
タクシーの利用促進  タクシーによる 観光地周遊	355-1	タクシーを活用した観光周遊サービスの提供			
	事業内容	郡上市観光連盟と連携し、タクシーで市内の観光地を周遊するプランを作成し、利用促進を図ります。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・タクシー事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
			プラン作成・利用促進		
長良川鉄道の観光利用促進	356-1	長良川鉄道と観光施設が連携したツアーの実施			
	事業内容	長良川鉄道と市内の観光施設が連携し、観光列車・企画列車によるツアー造成や観光クーポン付き乗車券の販売を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・商工観光部)・長良川鉄道・観光事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
			長良川鉄道による企画商品開発・販売		

基本方針4 持続可能な公共交通の推進

【目標6】公共交通の利用促進の強化による意識向上

【事業の概要】

- 高校生への利用促進（長良川鉄道・路線バス＜共通定期券・連絡定期券＞）や高校新入学生への無料乗車体験を実施します。
- 小学生や中学生といった若年層に対し、イベントや乗り方教室を通じて、公共交通に慣れ親しんでもらうための機会を設けます。
- 公共交通の情報提供の促進を図るため、定期的な広報実施やMaaS等の新たな技術を活用した公共交通の情報を提供します（バス等のデータのオープン化）。
- 地域の商店等と連携した公共交通の利用促進につながるサービスを提供します。
- 物流事業者と交通事業者による貨客混載事業を促進します。

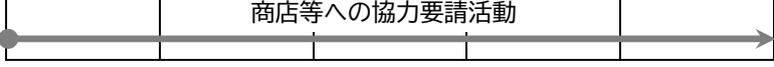
【事業の内容】

事業	主な事業内容					
高校生の通学利用促進  高校入学説明会公共交通紹介ブース	461-1	高校入学説明会の実施や高校新入学生を対象とした公共交通試乗体験の実施				
	事業内容	高校生への利用促進（長良川鉄道・路線バス＜共通定期券・連絡定期券＞）や高校新入学生への無料乗車体験を引き続き実施します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・高等学校				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		高校生への利用促進活動 				
	461-2	市内高校生通学助成補助の継続				
	事業内容	市内の高校に通学する高校生の通学費用を助成する制度を継続します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(教育委員会)				
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	助成制度の継続 					

【事業の内容】

事業	主な事業内容					
乗車体験イベントの継続実施	462-1	各地域におけるイベント等での公共交通の周知活動の実施				
	事業内容	各地域で開催されるふるさと祭り等での広報や実車展示などの周知活動を実施します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		地域イベントでの利用促進活動				
		→				
	462-2	小・中学生への乗り方教室の実施				
	事業内容	通学でバス等を利用していない児童生徒に対し、バスの乗り方を周知します。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・地域住民					
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	乗り方教室の実施					
	→					
公共交通の効果的な情報提供の実施	463-1	おでかけモデルルート等を盛り込んだ時刻表等の定期的な周知の実施				
	事業内容	公共交通に乗ってみたいと思ってもらえるようなおでかけモデルコースを作成し、定期的に広報を行います。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・地域住民				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		高齢者への周知活動				
		→				
	463-2	MaaSの導入に向けたバスデータの整備				
	事業内容	MaaSの実現に向けて、公共交通の共通フォーマットであるGTFS(General Transit Feed Specification)により、市内のバスに関するデータのオープン化を図るとともに活用について調査研究を行います。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者					
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	データの作成		データの公開及び更新			
	→					

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
地域の商店や事業者等と連携した利用促進	464-1	地域の商店等と連携した公共交通の利用促進			
	事業内容	地域の商店等と連携した利用促進策として、公共交通の利用後に商店で割引が受けられる制度を市内の商店で拡充し、商店と公共交通相互の利用を促進します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(商工観光部)・長良川鉄道・バス事業者・商業施設・商工会			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	 <p>●————→</p>				

【目標7】公共交通の運行の効率化

【事業の概要】

- 公共交通を持続可能なものとするため、運行形態の見直しを進めます。また、車両の大きさの適正化を図ります。
- 民間路線バス・自主運行バスによる通学利用について全路線対象に検討を行い、市全体としての運行コストの効率化を図ります。
- 高齢化等に伴い不足しているバス・タクシー乗務員の確保対策を行います。
- 自主運行バスとスクールバスを統合的に捉え、運転業務の効率化を図ります。
- 本市の基幹的な交通である長良川鉄道について、沿線市町との協議により、今後のあり方を研究します。

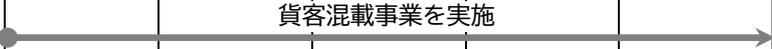
【事業の内容】

事業	主な事業内容				
運行経費の適正化	471-1	利用実態に合わせた運行ルート、ダイヤの見直しの検討			
	事業内容	公共交通を持続可能なものとするため、利用実態に基づくダイヤの見直しや増便減便の実施、運行ルートの見直し等を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●—————→ 検討結果により運行形態を見直し				
バス車両の小型化	472-1	利用実態を踏まえた車両サイズの適正化			
	事業内容	地域の実情に合わせたバス車両の小型化や、既存車両の入れ替え等による効率的な運行を実施します。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●—————→ 小型化・既存車両の入れ替え				

【事業の内容】

事業	主な事業内容					
路線バス等での通学利用の促進	473-1	民間路線バス、自主運行バスの通学利用の促進				
	事業内容	民間路線バス・自主運行バスによる通学利用について全路線を対象に検討を行い、市全体としての運行コストの効率化を図ります。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者・小学校・中学校				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
	地域の路線見直しに合わせて実施					
運行体制の強化	474-1	高齢化が進むバス・タクシー乗務員の確保対策				
	事業内容	高齢化が進む公共交通の乗務員の確保対策として、バス・タクシー乗務員の二種免許の資格取得費用に対する助成を行います。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・交通事業者				
		2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
		助成制度の実施				
	474-2	自主運行バスとスクールバス等の運転業務の効率化				
事業内容	スクールバスから公共交通への転換や運転業務の集約化など、効率的な運転業務による運行体制の強化を進めます。					
事業期間	2023年度～2027年度					
事業主体	郡上市(市長公室・教育委員会)・バス事業者・小学校・中学校・地域住民					
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	検討・協議	検討結果により運行形態を変更				
長良川鉄道の効率的かつ効果的な運行についての調査研究	475-1	沿線市町及び関係機関との協議の実施				
	事業内容	沿線市町との共同により長良川鉄道の今後の在り方について調査研究を進めます。				
	事業期間	2023年度～2027年度				
	事業主体	郡上市(市長公室)・長良川鉄道				
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	
	定期的な会議の開催、調査研究					

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
長良川鉄道の利用促進  貨客混載事業	476-1	長良川鉄道・路線バスと運輸事業者による貨客混載の促進			
	事業内容	長良川鉄道及び路線バスと運輸事業者による貨客混載事業を継続し、経営安定化を図ります。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市・長良川鉄道・バス事業者・物流事業者			
	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
	<div style="text-align: center;">  貨客混載事業を実施 </div>				

【目標8】公共交通における脱炭素社会郡上の実現

【事業の概要】

- 地球温暖化対策として、二酸化炭素排出量の少ない公共交通への利用促進を図るための広報を実施します。
- 地球温暖化対策として、環境負荷の小さい電気自動車の導入に向け、各種研究を行います。

【事業の内容】

事業	主な事業内容				
二酸化炭素削減を意識した公共交通の利用促進	481-1	二酸化炭素削減を意識した公共交通の優位性に関する広報の実施			
	事業内容	公共交通の利用と自家用車の使用における二酸化炭素使用量の対比などの広報を行い、公共交通の利用促進を図ります。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室・環境水道部)・長良川鉄道・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●-----調査・研究----->				
公共交通への電気自動車等の導入研究	482-1	電気自動車等の低炭素車両導入に向けた調査研究の実施			
	事業内容	環境負荷の小さい電気自動車（EV）の効率的な運行や充電設備の配置など効果的な導入に向けた研究を行います。			
	事業期間	2023年度～2027年度			
	事業主体	郡上市(市長公室)・バス事業者			
		2023年	2024年	2025年	2026年
	●-----調査・研究----->				

6-2 事業の推進にあたって

事業の推進にあたり、各地域の事情をしっかりと捉えるため、利用者や地域住民からの意見聴取や懇談などを経てニーズを把握し、郡上市地域公共交通会議を核としながら、地域住民・交通事業者・行政が一体となって、地域の実情に合わせた持続可能な公共交通ネットワークを構築するための取り組みを展開していきます。

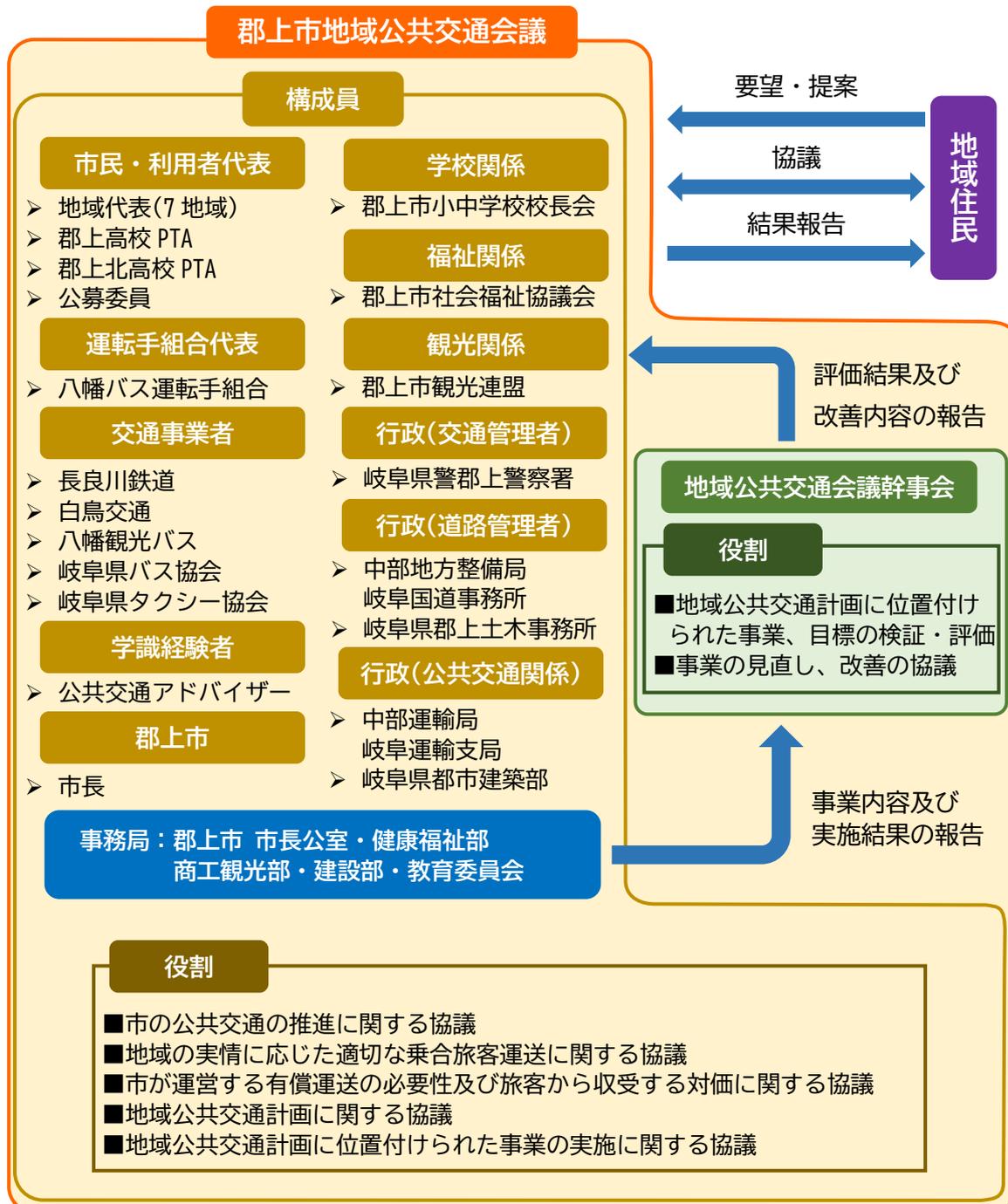


図 郡上市地域公共交通会議の役割及び計画推進体制

⑦ 計画の進行管理

7-1 評価指標・目標値の設定

目標の達成に向け、評価指標と数値目標を設定して本計画を着実に実行します。

数値目標については、地域公共交通が地域や利用者にとって快適で使いやすいものとして認知され、より多くの人々に利用される交通体系及び交通環境とすることを目指して実施した事業の結果の有効性が把握できる目標値を設定します。

また、多くの人に利用される交通体系及び交通環境となっても、それが将来にわたって継続して運行できることが重要であることから、公共交通を維持するための経済性が把握できる目標値も合わせて設定します。

評価指標	数値目標		目標(1)	目標(2)	目標(3)	目標(4)	目標(5)	目標(6)	目標(7)	目標(8)
	現況値	目標値	まちづくりと一体的な公共交通による地域活性化	地域の実情に合わせた移動手段の改善による利用者増加	地域住民との協働による取り組みの実施	高齢者等が利用しやすい環境整備	観光需要の掘り起こしによる来訪者数の増加	公共交通の利用促進の強化による意識向上	公共交通の運行の効率化	公共交通における脱炭素社会郡上の実現
まめバスの利用者数	34,921人	50,000人	●	○	○	○	○	○	○	※広報活動や調査・研究が取り組みの中心であるため数値目標は設けない。
路線バスの利用人数	174,421人	220,000人	○	●	○	○	○	○	○	
長良川鉄道の利用人数 (沿線全域)	583,000人	713,000人		●	○	○	○	○	○	
ボランティア輸送や公共交通空白地有償運送等の導入地区数【ストック】	2地区	4地区	○		●	○				
買物及び通院における65歳以上の自家用車使用率 (住民アンケート)	77.6%	75.0%		○	○	●		○		
観光列車「ながら」乗車人数	4,582人	10,000人					●	○		
民間路線バスの認知度 (住民アンケートによる運行状況把握)	21.9%	30.0%	○	○	○	○		●		
自主運行バスの認知度 (住民アンケートによる運行状況把握)	20.9%	30.0%	○	○	○	○		●		
一人あたりの運行経費の平均(路線・自主バス)	1,750円	1,830円		○					●	

※ 「●」：主指標 「○」：関係指標

【評価指標の設定根拠】

目標値 (1)	まめバスの利用人数	減少傾向にある利用人数をまちづくりと連携した事業（ルート見直し、利用促進）により上記の人数を目指す。
目標値 (2)	路線バスの利用人数	減少傾向にある利用人数を計画事業（スクールバス利用から公共交通への転換、運行見直し、利用促進）により上記の人数を目指す。
	長良川鉄道の利用人数（沿線全域）	長良川鉄道㈱の利用目標に基づき目標値を設定。
目標値 (3)	ボランティア輸送や公共交通空白地有償運送等の導入地区数【ストック】	地域住民との協働による新たな移動手段の導入地区数を目標値として設定。
目標値 (4)	買物及び通院における65歳以上の自家用車使用率(住民アンケート)	高齢者の移動手段を確保することを測る目標として設定。
目標値 (5)	観光列車「ながら」乗車人数	長良川鉄道㈱の利用目標に基づき目標値を設定。
目標値 (6)	民間路線バスの認知度 (住民アンケートによる運行状況把握)	住民への広報や乗車体験等の実施により理解が進むことを目標として設定。
	自主運行バスの認知度 (住民アンケートによる運行状況把握)	
目標値 (7)	一人あたりの運行経費の平均 (路線・自主バス)	計画事業の実施により利用人数の増加（目標値(2)）を目指す一方で、運行経費の適正化を図ることから、これを測る目標値として設定。

7-2 計画の進行管理

本計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や事業の実施状況、社会情勢や市民のニーズの変化を適宜把握し、事業内容を適切に改善していくことが必要です。

このため、市民や公共交通事業者、市（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し実施（スパイラルアップ）し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

本計画の評価については、「郡上市地域公共交通会議」において実施します。具体的には個々の事業を実施することで得ようとする効果を明確にしたうえで、それぞれの目標の達成状況を可能な限り数値化し、幹事会において検証・評価することとします。また、評価の結果は、適切に事業や施策に反映するとともに、必要な場合は郡上市地域公共交通会議での協議を経て計画の見直し・改善を行います。

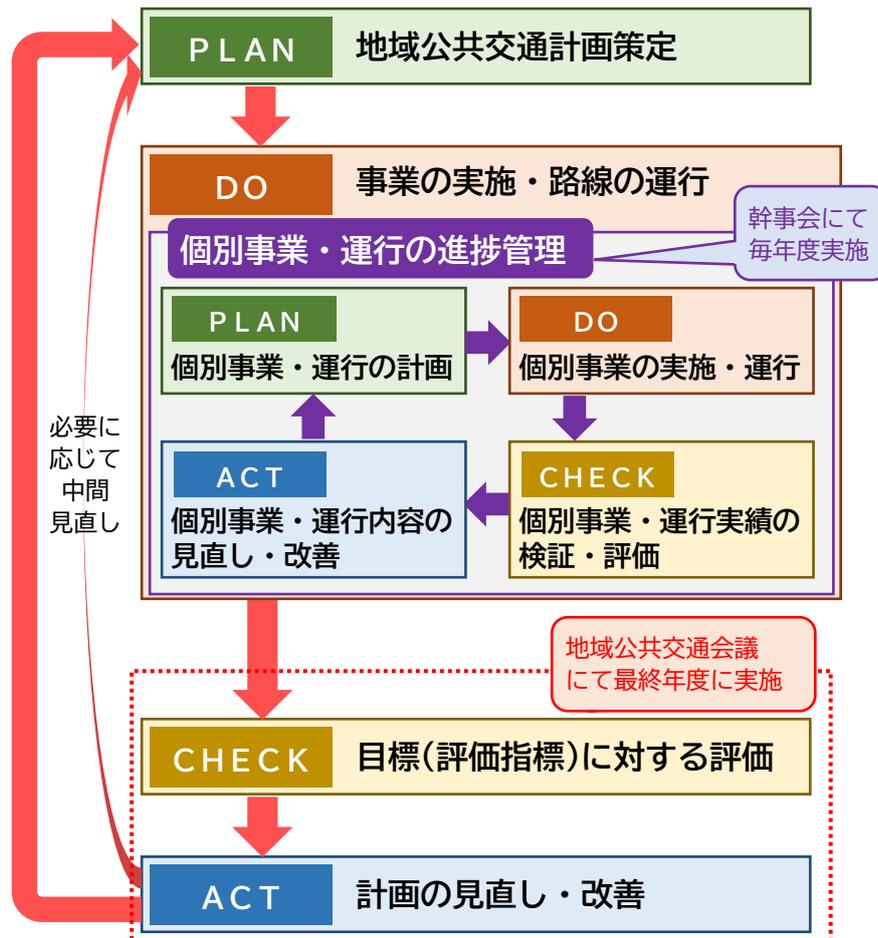


図 PDCA サイクルに基づく計画の推進手順

表 毎年度の標準スケジュール

実施項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業実施	計画に掲げた取り組みの実施											
評価検証	■前年度データ分析 ■見直し案	■公共交通会議	■交通事業者との調整 ■市民ニーズの把握	■公共交通会議	■市民ニーズ把握	■データ分析	■幹事会(評価)	■公共交通会議	■第三者評価(国)	■公共交通会議		■公共交通会議
予算決算	前年度実績取りまとめ	前年度決算(決算審査・事業評価等)					次年度事業検討・予算編成					報告
	データ収集	前年度実績報告					検証	検証	評価検証 取組検討			
	反映	意見聴取 協議・報告	反映	意見聴取 協議・報告				協議 報告	意見聴取 協議・報告			意見聴取 協議・報告

⑧ 参考資料

8-1 計画策定の体制

【郡上市公共交通会議委員＜2022年度＞】

(敬称略)

区 分	所属・役職等	氏 名
郡上市（主宰者）	郡上市長	日置 敏明
一般乗合旅客自動車 運送業者	(株)白鳥交通 代表取締役	尾藤 安正
	(有)八幡観光バス 代表取締役	平岩 憲政
岐阜県バス協会	(公社)岐阜県バス協会 専務理事	木村 治史
岐阜県タクシー協会	大和タクシー(資) 無限責任社員	田中 秀昭
市民・利用者代表	八幡地域	大西 春子
	大和地域	田中 康裕
	白鳥地域	三輪 政美
	高鷲地域	林 克憲
	美並地域	古川 浩二
	明宝地域	笠野 信男
	和良地域	佐野みゆき
	郡上高等学校PTA会長	三島 宏治
	郡上北高等学校PTA会長	遠藤 毅
	公募委員	廣中 健太
国土交通省中部運輸局 岐阜運輸支局	中部運輸局岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	渥美 宏
運転手組合代表	八幡観光バス運転手組合 代表	石田 裕
岐阜県都市建築部 公共交通課	岐阜県都市建築部 公共交通課長	佐藤 智紀
道路管理者	国土交通省中部地方整備局 岐阜国道事務所 計画課長	木村 昭雄
	岐阜県郡上土木事務所 所長	遠藤 協一
郡上警察署	岐阜県郡上警察署 交通課長	松原 由幸
学識専門者	地域交通マネージャー	伊豆原浩二
鉄道関係	長良川鉄道(株) 取締役運輸部長	佐々木綱行
観光関係	(一社)郡上市観光連盟 代表理事	池田喜八郎
福祉関係	(福)郡上市社会福祉協議会 地域福祉課長	恩田 邦生
学校関係	郡上市小中学校校長会 会長	武藤 哲文

【事務局（郡上市役所）＜2022年度＞】

区 分	所 属	氏 名
市長公室	室長	河合 保隆
市長公室 企画課	課長	入木田瑞樹
	課長補佐	鷲見 一久
	交通対策係長	河合 真英
	主事	河合 秀明

8-2 策定経過

(1) 郡上市地域公共交通会議の開催状況

【郡上市地域公共交通会議】

回数	開催日	協議内容
2021年度 第3回	2022年 1月18日	<p>【協議事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通計画の策定に向けた取り組みについて</p> <p>※2022年度に公共交通会議が主体となって次期交通計画の策定作業を行うことについての承認</p> <p>※事業実施に当たり国庫補助金を受けるため補助申請を行うことについての協議・承認</p>
2022年度 第1回	2022年 6月1日	<p>【協議事項】</p> <p>①（仮称）郡上市地域公共計画の概要と策定調査委託業務について</p> <p>※計画の大きな方向性などの概要案について協議・承認</p> <p>※策定調査委託業務の契約方法並びに調査内容についての協議・承認</p>
2022年度 第2回	2022年 11月30日	<p>【協議事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通会議の令和4年度予算案について</p> <p>※2022年度（令和4年度）予算案についての協議・承認</p> <p>【報告事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通計画策定委託業務の入札結果</p> <p>※2022年6月24日に契約した委託業務の結果報告</p> <p>②郡上市地域公共交通計画の策定について（中間報告）</p> <p>※公共交通の状況、OD調査結果、住民・高校生アンケート結果、住民懇談会における主だった意見の報告並びに、地域公共交通計画の施策体系などの骨子について報告・意見聴取</p>
2022年度 第3回	2022年 12月20日	<p>【協議事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通計画の基本方針・施策・事業（案）について</p> <p>※各種調査や懇談会等の意見、第2回地域公共交通会議における委員意見等を踏まえた地域公共交通計画の基本方針・施策・事業（案）について協議</p>
2022年度 第4回	2023年 1月17日	<p>【協議事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通計画（案）について</p> <p>※第3回地域公共交通会議での意見等を踏まえた地域公共交通計画（案）について協議</p>
2022年度 第5回	2023年 3月10日	<p>【協議事項】</p> <p>①郡上市地域公共交通計画（案）について</p> <p>※第4回地域公共交通会議での意見等を踏まえた地域公共交通計画（案）について最終協議</p>

(2) 本計画策定にかかる各種調査

年月	実施内容
2022年度 7月	バス乗降調査の実施 (民間バス路線7路線、自主運行バス19路線、デマンドタクシー5路線)
8月	住民アンケートの実施 (15歳以上の市民2,000人を対象)
10月 11月	地域別公共交通懇談会の開催 (7地域にてワークショップを開催) 高校生アンケートの実施 (市内にある2つの高校において全校生徒を対象)
12月	公共交通懇談会(市全体会)の開催 (7地域を対象にした市全体としての公共交通懇談会)
1月	運転手雇用状況アンケートの実施 (市内の交通事業者6社を対象)
2月	パブリックコメントの実施(2月10日~3月1日 20日間)

8-3 用語解説

■アルファベット

DMO	「Destination Marketing/Management Organization」の略で、観光地域づくり法人のこと。地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域の誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えている。
GTFS	「General Transit Feed Specification」の略で、公共交通機関の時刻表や地理空間情報の世界標準のデータフォーマットのこと。経路検索サービスなどで利用されることが多い。多くの地域でオープンデータとして公開されている。
ICT	「Information and Communication Technology」の略で、情報通信及び情報通信におけるコミュニケーション技術のこと。
MaaS	「Mobility as a Service」の略で、公共交通機関を中心とした、自家用車以外の全ての交通手段による移動を1つのサービスと捉える概念のこと。ICTを活用して、複数の交通機関の検索、予約、決済などを組合せて1つのサービスとして提供する事例が多い。
NPO	「Non Profit Organization」の略。営利を目的とせず、政府からも自立して、福祉・まちづくり・環境保全・国際交流・災害救援などの様々な社会貢献活動を行う民間組織のこと。
OD調査	ODはある出発地(Origin)からある目的地(Destination)の組合せのこと。OD調査は、ODごとに移動量を把握する調査のこと。
PDCAサイクル	Plan(立案、計画)、Do(実施)、Check(検証、評価)、Action(改善、見直し)の頭文字をとったもので、行政政策にあたって計画から見直しまでを一貫して行い、さらに次の計画、事業へ活かす継続的な活動の周期のこと。

■あ行

オープンデータ (データのオープン化)	インターネットなどを通じて誰でも自由に入手し、利用・再利用・再配布できる公開されたデータのこと(その取り組みのこと)。一般的に政府・自治体・研究機関・企業などが公開する統計資料・文献資料・科学的研究資料を指し、図面や動画などのデジタルコンテンツも含む。
------------------------	--

■か行

カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。政府は2020年に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを宣言している。
公共交通空白地有償運送	バス・タクシーなどの公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人などが行う地域内の住民などを対象とする自家用有償運送のこと。

■か行

交通空白地	市民の居住地から、市内を運行している民間路線バス、自主運行バスなどのバス停までの勾配が 10%以上の場合は 300m以内、10%未満の場合は 500m 以内、また、長良川鉄道の駅から 1,000m 以内に居住している人口の割合が 85%未満の自治会を公共交通空白地としている。
交通結節点	鉄道やバスなどの複数の交通機関が相互に接続する施設のこと。駅前広場などが該当する。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービスのこと。

■さ行

自家用有償運送	過疎地域での輸送や福祉輸送などといった地域住民の生活に必要な輸送について、既存のバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村や NPO 法人などが自家用車を用いて有償で運送すること。
自主運行バス	郡上市が路線の登録を受けて運行する地域密着型の有料バスのこと。交通空白地・不便地域の解消等を図るため、郡上市が交通事業者（バス・タクシー会社等）に委託して、路線バスと同じような形で運行されるもの。

■た行

脱炭素社会郡上	郡上市は、国が重要施策に掲げる「脱炭素社会への移行」に向け、郡上の豊かな環境を未来に継承するため、市民・事業者・行政が一丸となり「脱炭素社会」の実現を目指している。
地域公共交通会議	地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために、市町村又は都道府県が主宰する会議のこと。
デマンドバス	定時定路線のバス運行に対して、電話予約などによる利用者の要求に応じて柔軟な運行を行うバスの形態のこと。
道路運送法	道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応しサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律のこと。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送などについても規定されている。
都市計画区域	都市計画法で定める、市または一定の要件を備える町村の市街地を含み、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域のこと。
都市計画マスタープラン	都市づくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、個別具体の都市計画の指針として地域別の将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備などの方針を明らかにする市町村のマスタープランのこと。

■は行

パーソナルモビリティ	先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や町中での利用を想定した 1～2 人乗りの小型電動コンセプトカーなどの次世代自動車の概念のこと。歩行と自動車やバイクといった既存移動体との中間的な乗り物であり、人が移動する際のエネルギー消費を節減しながら、短距離移動の利便性を向上するという意図のもとに、従来の自動車と一線を画した移動体のこと。
バリアフリー	高齢者や障がいのある人が、社会生活をする上で支障となる物理的・精神的な障壁を取り除くこと。
福祉有償運送	バス・タクシーなどの公共交通機関によっては要介護者などに対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO 法人などが行う要介護者などを対象とする自家用有償旅客運送のこと。

■や行

ユニバーサルデザインタクシー	乗降口や車内が広く、スロープや手すりを備えており、足腰の弱い高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の人、荷物の多い旅行者など、誰もが使いやすい「みんなにやさしい新しいタイプのタクシー車両」のこと。
----------------	--