

○これまでの利便性向上策（社会実験・活性化事業）の成果

- ・増便運行や駅周辺整備（駅前広場等）などにより一定の成果あり（コロナ前〔R1〕の乗車人数は、実験前〔H17〕と比較すると約3割増加）。

○全国的に地域鉄道が直面する課題認識の共有

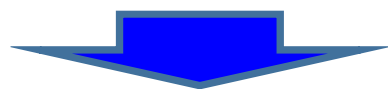
- ・地域鉄道が直面する課題〔利用者の減少（人口減少・高齢化社会の進行、新しい生活様式の浸透等）や人員等の不足〕は高山本線も同様。
→交通事業者の経営努力のみでは課題解決に限界があり、負のスパイラルに陥る恐れがあり、それが地域全体の活力低下を招く懸念あり。

○持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組み

- ①利用者および沿線住民のニーズ等の分析を踏まえた更なる利便性向上
 - ・分析結果から「通勤・通学時間帯以外の利用が低調」、「都心部への自家用車移動は少ない」、「自家用車移動の大半はスーパー」等を把握
→昼時間帯の利用増等を狙い、「シニア向けおでかけきっぷ」を試行
→試行結果の振返りと更なるニーズ分析による利便性向上策を検討
- ②他の交通モードとの役割を踏まえたネットワーク機能の強化
 - ・バス等とのダイヤ接続改善の検討
→今後、モードの異なる鉄道やバスとの協調をより密にし、都市装置としての沿線交通をより便利に機能させていくことが必須

○コンパクトシティ政策の深化（ネクストステージ重点プロジェクト）

- ・人口減少・超高齢化社会に対応するため、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを継続・深化させていくとともに、その成果が市域全体にいきわたるよう、地域生活拠点の充実や公共交通の維持、活性化等に一層取組む。



◆持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組みとして、従来の取組みに加え、沿線交通全体をまちづくり（都市計画、交通計画への位置付け等）と一体となったコンパクト・プラス・ネットワークとして再形成することが必須。

◆コンパクト・プラス・ネットワークとしての再形成のために、高山本線のみならず、沿線の公共交通（路線バス、コミュニティバスなど）も含め、地域交通全体をあらためて都市装置としてどう位置づけ、どのような機能（サービス等）が必要になるかという将来ビジョンの策定が必須。