

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和4年6月29日
菟野町地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称

菟野町地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

当町では、平成11年4月、保健福祉センター「けやき」の開設に合わせ、自分で交通手段を確保できない人を対象として福祉バス11コース（各コース週3日）の運行を開始した。その後、平成15年3月に三重交通の路線バス（神森～湯の山線、菟野～湯の山線、菟野～福王山線）が利用者の減少、長年の赤字運行により廃止になった。しかし、これらの路線を通勤通学で利用していた利用者からの要望等により、平成15年4月から暫定的にこの廃止路線を引き継ぐ形で自主運行バスとして路線の維持を図ってきた。一方、福祉バスの利用は、保健福祉センター「けやき」の温泉入浴者の送迎利用に留まり、また、極端に利用が少ないコースもあることから見直しの必要性が指摘された。このため、平成16年4月から廃止代替バスと福祉バスを統合する形で菟野町コミュニティバスの実験運行を開始し、利用者をはじめ各方面からの意見を踏まえ、平成17年10月から本格運行に移行した。

現在、コミュニティバスは、7コース運行されている。大きく分けて、①朝夕の通勤通学のための、主に町北部と近鉄菟野駅を結ぶ路線、②保健福祉センター「けやき」をはじめ、菟野厚生病院や買い物など、交通弱者が利用する交通手段としての路線を運行している。

コミュニティバスの運行開始当時は、年間約77,000人あった利用者は、令和3年度（令和3年4月から令和4年3月）は約39,000人となり、約38,000人減少している。年々利用者が減少する中、また、運行経費が増加する中では、コミュニティバスの運行について抜本的に見直す必要があったことから、平成27年に一部路線及び運行本数の見直しを行った。平成28年9月には、子育て支援の一環として通学者の利便性の向上を図るとともに、高齢者や障がい者についてもより日常的に利用しやすい料金設定とするため、フリー乗車券の料金の一部見直しを実施した。

平成30年度にオンデマンド乗合交通（のりあいタクシー、令和2年1月から配車予約にAIを導入）の運行を開始し、併せてコミュニティバス路線の見直しを行い、2路線を運休とした。令和元年10月に一部路線の運転区間の見直し及び増便を実施した。令和2年10月にも北部の交通結節点となる朝上地区コミュニティセンターを経由すること、町北部からの高校生の利用を促すために菟野高校停留所等を新設し夜の便を増便するとともに、利用が非常に少ない路線についてはバス車両からタクシー車両での運行に置き換えるなど、運転の見直しなどを行った。また、キャッシュレス決済に対応するため、令和3年4月から交通系ICカードの利用を開始し、ICカードでの決済時には通常運賃から1割引きとすることとした。

本計画は、このような利便性の向上を逐次進めてきたコミュニティバスのうち、町北部、東部から四日市市へのアクセス路線として地域間幹線系統に指定されている三重交通四日市福王山線と結節する路線を維持するために必要なものである。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

【コミュニティバス利用者数：令和2年10月～令和3年9月 実績 38,802人】

	運行コース	令和3年度実績	令和5年度目標	令和6年度目標	令和7年度目標
1	神森福王山	1,705人	1,720人 (1.01倍)	1,720人 (1.01倍)	1,720人 (1.01倍)
2	潤田福王山	1,165人	1,180人 (1.01倍)	1,180人 (1.01倍)	1,180人 (1.01倍)
3	潤田福王山	998人	1,010人 (1.01倍)	1,010人 (1.01倍)	1,010人 (1.01倍)
4	竹永小島	3,523人	3,560人 (1.01倍)	3,560人 (1.01倍)	3,560人 (1.01倍)
5	神森福王山	2,685人	2,710人 (1.01倍)	2,710人 (1.01倍)	2,710人 (1.01倍)
6	竹永小島	607人	610人 (1.01倍)	610人 (1.01倍)	610人 (1.01倍)

※ 各便の利用者数は、コースの利用者数を便ごとに距離案分し、算出した人数

※ 今後コロナ禍が現在と同程度継続することとして目標を定めている。

(2) 事業の効果

神森福王山線の増便、千種根の平線の運行見直しにより、日中の町内各地への移動のための利便性が向上するとともに、幹線、支線のネットワーク、AIオンデマンド乗合交通（のりあいタクシー）が連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、潤田福王山線、竹永小島線の増便により、日中だけでなく朝夕の利便性が向上することで、通勤、通学利用を促すこととなる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- コミュニティバスの利便性向上を図っている。特に学生、生徒等若年層にコミュニティバスなど町内公共交通の利用を促す取り組みを実施する。
 - ・AIオンデマンド乗合交通（菺野町のりあいタクシー）の運行開始に伴う、運行路線等の見直し。【平成30年10月から毎年実施】
 - ・菺野町Ma a S「おでかけこもの」導入による、AIオンデマンド乗合交通、鉄道、路線バスなど他の公共交通との乗り継ぎ時刻検索サービスの提供。【令和2年1月～】
 - ・菺野高校の正門前に新規停留所を設置するとともに、町北部から菺野高校の始業時刻に合わせた便の運行を開始。【令和2年10月～】
 - ・新型バス車両の導入。新型バスにはUSBコンセントを同形式のバスで全国初導入。バスデザインを菺野高校の生徒が作成し、高校生のバスへの関心を高めた。【令和2年10月～】
 - ・全てのバスに無料Wi-Fiの導入【令和2年10月～】
 - ・菺野町Ma a S「おでかけこもの」に機能追加し、バスロケーションシステムの導入と車内混雑度表示の開始。【令和3年2月～】
 - ・学生1日乗車券の販売開始。【令和3年3月～】
 - ・交通系ICカードの利用と交通系ICカード利用割引の開始【令和3年4月～】
 - ・新型バス車両の導入。バスデザインを菺野高校の生徒が美術の授業で作成し、バスへの関心を高めた。【令和3年10月～】
- (実施主体：菺野町、コミュニティバス運行委託事業者（三重交通(株)）)

●菺野町交流トークのテーマに「町内の公共交通」を設けており、各区や団体などの依頼に応じて、菺野町のコミュニティバスや公共交通に関する講演や情報交換の場を提供。また、各地区にて地域懇談会を開催し、行政、住民等が今後の公共交通に関する意見交換を行う。

(実施主体：菺野町)

●AIオンデマンド乗合交通を運行しており、バスとAIオンデマンド乗合交通の乗り継ぎによるバス利用者の利用増を目指す。

(実施主体：菺野町、AIオンデマンド乗合交通事業者)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

①路線図

別添「菺野町コミュニティバス路線図」参照

②予定している時刻表

別添「菺野町コミュニティバス時刻表」参照

③運行予定者

三重交通株式会社

④地域間幹線系統への接続について

神森福王山線、潤田福王山線は、福王山、田光、朝上地区コミュニティセンター停留所で接続

千種根の平線は、朝上地区コミュニティセンター停留所で接続

竹永小島線は、朝上地区コミュニティセンター、竹成、野中、池底、松山停留所で接続

別添「菺野町コミュニティバス路線図」参照

⑤対象路線の新規性について

別添「菺野町コミュニティバス運行見直し」参照

※(1)、(6)は、日曜及び年末年始(12月29日～翌年1月3日)は運休

(2)～(5)は、土日祝日及び年末年始(12月29日～翌年1月3日)は運休

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
菟野町
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
三重交通株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
<p>菟野町は東西方向に13km、南北方向に10.6kmのほぼ四角い形をしており、西部に鈴鹿山脈、東部に平野が広がり、住宅地と農地が大部分を占め、住宅地が広く分布している。鉄道（近鉄湯の山線）が町の南部を通っており、役場とそこに併設されている町営福祉施設である保健福祉センター「けやき」、地域の中核病院である「三重北医療センター菟野厚生病院」、ショッピングセンター等の主要施設は南部に集中している。</p> <p>菟野町内の公共交通機関は鉄道、路線バス、タクシー、索道（ロープウェイ）、コミュニティバス（愛称：かもしか号）、及びAIオンデマンド乗合交通（愛称：菟野町のりあいタクシー）があるが、町内移動の利便性は低い。</p> <p>地域間幹線系統のバス路線である三重交通四日市福王山線は、菟野町北部の福王山から、田光、朝上地区コミュニティセンター、小島、竹成、野中、池底、松山、下村、フリー岡山から四日市市内へ入り、メリノール学院前を經由し、近鉄四日市を経てJR四日市まで運行している。</p> <p>菟野町コミュニティバスは町の南部にある近鉄菟野駅、保健福祉センター「けやき」、菟野厚生病院などと、町北部の集落を結んで運行している。北部の停留所で地域間幹線系統の三重交通四日市福王山線と接続している。</p> <p>AIオンデマンド乗合交通である菟野町のりあいタクシーはミーティングポイント方式で、町内全域で運行している。コミュニティバスの停留所や四日市福王山線の停留所にも乗降場所を設置している。</p>
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
<p>令和3年3月25日（令和2年度第4回）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度菰野町地域公共交通会議予算（案）について合意 <p>令和3年6月28日（令和3年度第1回）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行改善（案）について合意 ・AIオンデマンド乗合交通の運行改善（案）について合意 ・令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について合意 <p>令和4年1月（書面表決）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度菰野町地域公共交通会議補正予算（案）について合意 <p>令和4年1月19日（令和3年度第2回）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について合意 ・コミュニティバスの運行改善（案）について合意 ・のりあいタクシー新規乗降場所の設置について合意 ・のりあいタクシーWeb予約時の運賃割引期間延長について合意 ・菰野町地域公共交通計画の策定に向けて <p>令和4年3月28日（令和3年度第3回）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度菰野町地域公共交通会議予算（案）について合意 ・のりあいタクシー運賃改善の素案について ・菰野町地域公共交通計画について

21. 利用者等の意見の反映状況	
<p>運行の一部見直しは、主に通勤、通学の利便性の確保に関する要望が多く寄せられたので、そちらに重点を置いた内容とし、フリー乗車券の料金の一部見直しは、通勤費用は会社等が負担するケースが多いが通学費用は基本的に自己負担となること、バスの日中の利用が高齢者等のけやきや病院へのアクセスに集中することから、それらの要望に応える内容とした。</p> <p>令和2年10月に、町内全域でのAIオンデマンド乗合交通（のりあいタクシー）の運行開始に伴う路線の見直しを実施したが、道路工事等に伴うバスの遅れが発生し、菰野駅で近鉄湯の山線と接続が上手くいかないことが度々起き、事業者や町に多くの意見が寄せられたことから、地域公共交通会議の議を経て令和3年1月に停車順の変更（菰野駅と菰野厚生病院の停車順序の入れ替え）を実施した。</p>	
22. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	三重県（地域連携部交通政策課）
関係市区町村	菰野町（健康福祉課、観光産業課、総務課）
交通事業者・交通施設管理者等	近畿日本鉄道（株） 三重交通（株） 三重交通労働組合（有）尾高 御在所ロープウェイ（株）（公社）三重県バス協会（一社）三重県タクシー協会 三重県（四日市建設事務所） 四日市西警察署（交通課）
地方運輸局	中部運輸局三重運輸支局
その他協議会が必要と認める者	菰野町区長会長 地区区長会長4名 菰野町心身障がい者福祉会 菰野町老人クラブ連合会 菰野町PTA連絡協議会 菰野町母子父子寡婦福祉会 学識経験者（名古屋大学大学院環境学研究科教授）（福）菰野町社会福祉協議会

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住所）三重県三重郡菰野町大字潤田1250番地

（所属）菰野町 総務課安全安心対策室

（氏名）伊藤 智彦

（電話）059-391-1102

（e-mail）soumu@town.komono.mie.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内ファイダー系統)

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
菰野町	三重交通株式会社	(1) 神森福王山	菰野駅	けやき 朝上地区コミュ ニティセンター 田光	福王山	往 16.0km 復 km	308日	154回		①	四日市福王山線、田光、朝 上地区コミュニティセンター 停留所にて接続	③
	三重交通株式会社	(2) 潤田福王山	菰野東	菰野駅 朝上地区コミュ ニティセンター 田光	福王山	往 復 18.1km	244日	122回		①	四日市福王山線、田光、朝 上地区コミュニティセンター 停留所にて接続	③
	三重交通株式会社	(3) 潤田福王山	菰野駅	朝上地区コ ミュニティセン ター 田光	福王山	往 15.5km 復 km	244日	244回		①	四日市福王山線、田光、朝 上地区コミュニティセンター 停留所にて接続	③
	三重交通株式会社	(4) 竹永小島	菰野駅	竹成 永井東 小島薬落セ ンター	朝上地区 コミュニ ティセン ター	往 15.0km 復 15.0km	244日	366回		①	四日市福王山線、朝上地区 コミュニティセンター、竹成、 野中、池底、松山停留所にて 接続	③
	三重交通株式会社	(5) 神森福王山	菰野東	菰野駅 けやき	朝上地区 コミュニ ティセン ター	往 12.9km 復 12.3km	308日	552回		①	四日市福王山線、朝上地 区コミュニティセンター停留 所にて接続	③
	三重交通株式会社	(6) 竹永小島	菰野 厚生 病院	菰野駅 永井東 小島薬落セ ンター	朝上地区 コミュニ ティセン ター	往 復 15.5km	244日	122回		①	四日市福王山線、朝上地区 コミュニティセンター、竹成、 野中、池底、松山停留所にて 接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特別措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	菰野町
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	26,122
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

令和2年国勢調査人口集中地区地図

