

菰野町地域公共交通計画(案)

～公共交通で気軽におでかけしたくなるまちを目指して～

令和5年8月

菰野町

目次

| | |
|---------------------------|----|
| 1 計画策定の背景 | 2 |
| 2 計画の位置づけ | 2 |
| 3 計画区域と計画期間 | |
| 3-1 計画区域 | 4 |
| 3-2 計画期間 | 4 |
| 4 菰野町と地域公共交通の現状 | |
| 4-1 菰野町の現状 | 5 |
| 4-2 地域公共交通の現状 | 9 |
| 5 地域公共交通の課題 | 14 |
| 6 基本方針と目標 | |
| 6-1 基本方針 | 16 |
| 6-2 目標 | 16 |
| 6-3 計画により維持する地域公共交通ネットワーク | 18 |
| 7 公共交通施策と実施主体 | |
| 7-1 各目標を達成するための公共交通施策 | 19 |
| 7-2 個別施策と実施主体 | 21 |
| 8 計画の達成状況の評価 | 33 |
| 9 計画の評価スケジュール | 34 |

1 計画策定の背景

地域公共交通は、町民の日常生活、学生の通学、運転免許を持っていない高齢者の通院や買い物、来訪者の移動など、自動車を利用できない方にとって必要不可欠です。

町内の地域公共交通は、民間事業者が運行する鉄道、路線バス、タクシー、ロープウエーのほか、町が運行するコミュニティバス、のりあいタクシーがあり、町民や来訪者の移動手段としての役割を担っています。

国は、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地方公共団体は「地域公共交通計画」の策定が努力義務となり、町の地域公共交通への関与が一層重要となりました。

このような背景を踏まえ、町民、利用者、交通事業者、関係団体、行政が一体となって地域の実情に応じた利用しやすい地域公共交通を実現するために、地域公共交通計画の策定が必要です。

2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第6次菰野町総合計画」に即しつつ、関連計画である「菰野町都市マスタープラン」との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として地域公共交通に係る事項を位置づける計画とします。

本計画に関連する町の計画（公共交通に関連する記述があるもの）について、その概要を示します。

| 計画名及び 計画期間 | 公共交通に関連する記載内容 |
|--------------------------------------|--|
| 第6次菰野町 総合計画 (令和3年度～ 令和13年度) | 第6次菰野町総合計画では、基本目標である「魅力あふれる持続可能なまちをつくらう」において、「公共交通ネットワークの充実」を掲げています。 【町民・地域の役割】 ・公共交通機関の利便性や改善点などを考えながら積極的に利用する。 ・公共交通機関の利便性や改善点などについて、利用者目線での意見を出す。 【行政の役割】 ・利便性の向上を図るため、コミュニティバスの運行方法やルートを適宜見直す。 ・事業者に対して、利用者の観点から改善等を積極的に働きかける。 ・公共交通機関の利用促進を啓発する。 |

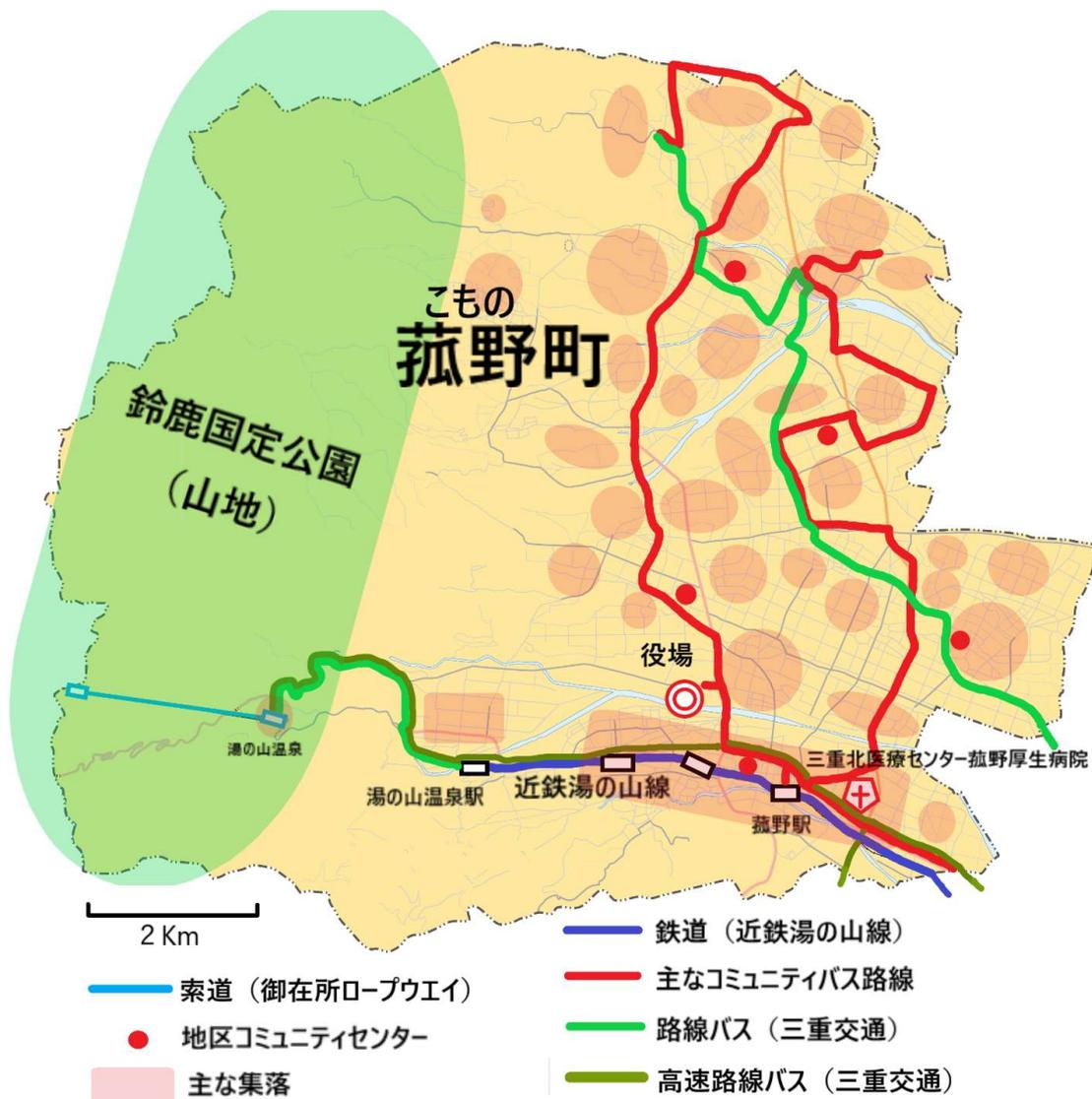
| | |
|---|--|
| <p>第1期行政 実施計画 (令和3年度～ 令和5年度)</p> | <p>第1期行政実施計画では、第6次菰野町総合計画に基づき、3つの施策の方向を掲げています。</p> <p>①公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス、のりあいタクシーについては、利用しやすく、利用者の意見を踏まえた運行内容を目指し、運行の見直し及び事業者や利用者などとの協議を重ね、新たな地域公共交通網の構築を図ります。 ・その他の公共交通については、利便性の向上を目指し、事業者に対し利用者の観点から改善等を積極的に働きかけていきます。 <p>②公共交通の環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点となる菰野駅前の利便性を更に高めるため、引き続き統合的な環境整備を進めます。 ・その他の駅やコミュニティバス結節点の利用環境を向上させるため、関係機関や地元住民と調整の上、景観に配慮した環境づくりを図るとともに、駅やコミュニティバス結節点周辺の整備を促進します。さらに、老朽化したコミュニティバス車両の更新に合わせ、車内の段差をなくし、車内の移動を容易にするとともに、携帯電話などの充電に使える USB コンセント、無料 Wi-Fi を備えた車両を導入します。 <p>③公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人と環境にやさしいまちを目指して、公共交通機関の意義を再認識し、利用が促進されるよう、住民への意識啓発を図ります。 |
| <p>菰野町都市 マスタープラン (令和2年3月～ 令和13年度)</p> | <p>分野別の基本方針における「交通施設の整備方針」において、「利用しやすい公共交通の充実」を掲げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス、鉄道等の公共交通機関は、日常生活に密着した町民の移動手段であり、交通混雑の解消、省エネルギー、環境負荷の低減といった観点からも、その利便性の向上に努めます。 ・コミュニティバスやのりあいタクシー等による本町に最適な公共交通体系を構築すべく、整備・運用について引き続き検討します。 ・近鉄菰野駅や公共施設、商業施設等を結ぶバス路線を骨格軸と位置づけ、コミュニティバス路線の充実に努めます。 ・近鉄菰野駅については、鉄道、バス、タクシー等の発着点となる公共交通の結節点として位置づけ、交通利便性の向上のため、誰もが利用しやすい公共交通網の充実に努めます。 |

3 計画区域と計画期間

3-1 計画区域

計画区域は、菰野町全域とします。

計画区域 菰野町全域



3-2 計画期間

本計画は、令和6年度から令和10年度の5年間としますが、計画期間中に必要があれば見直しを行います。

計画期間 令和6(2024)年度～令和10(2028)年度の5年間

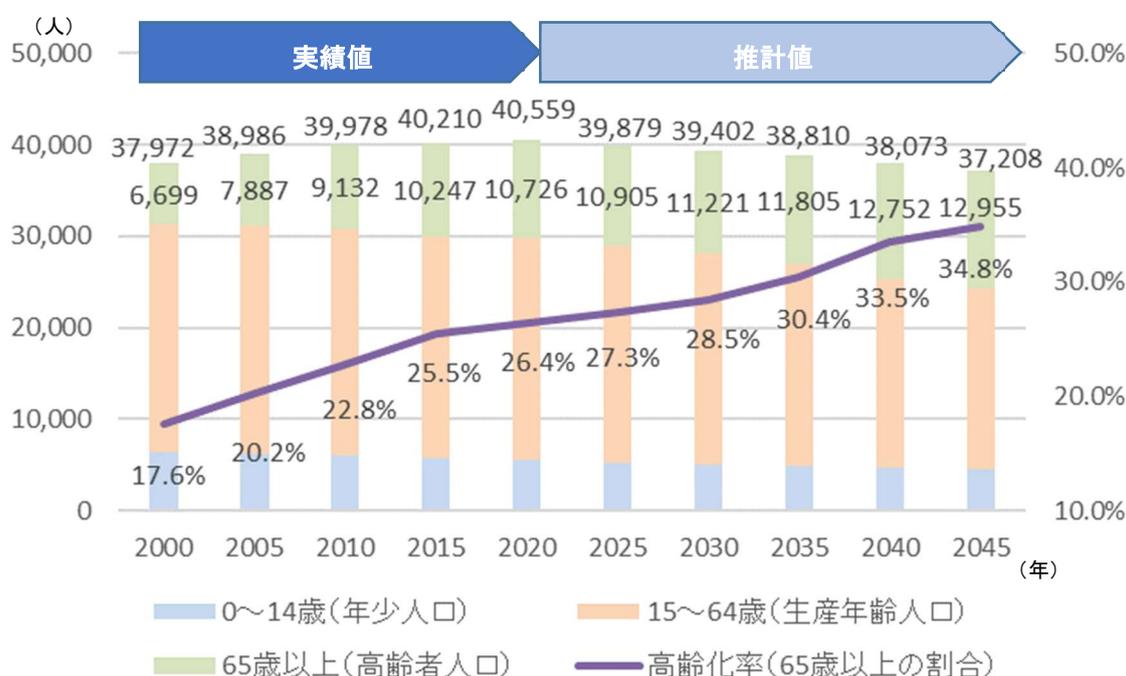
4 菰野町と地域公共交通の現状

4-1 菰野町の現状

①人口

- 菰野町の国勢調査人口は、国や県がすでにピークに達したのに対し、2020年は40,559人、うち65歳以上人口は10,726人(26.4%)となり、総人口は2015年と比較して349人増加しています。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2045年には総人口が37,208人、うち65歳以上人口は12,955人(34.8%)と予想されています。

■ 菰野町の人口及び高齢化率

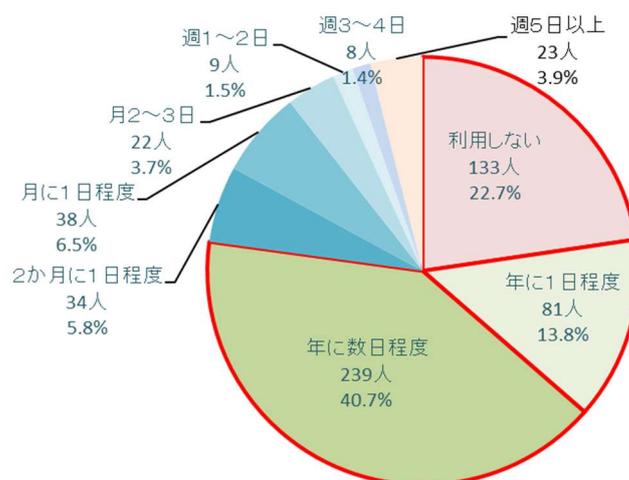


出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(平成30(2013年推計))

②移動手段

- 町民の公共交通の利用頻度は、「利用しない」、「年に1日程度」、「年に数日程度」を合計すると約77%となっています。また、通勤・通学者の移動手段は、公共交通が約12%、自動車約78%となっており、ほとんどの人が自動車で移動しています。
- 以上のことから、日常的な外出行動(通勤・通学、通院、買い物、飲食、娯楽)の移動手段は、主に自動車を利用していることがうかがえます。

■ 公共交通の利用頻度



出典：令和2年度町民アンケート調査結果

■ 通勤・通学者の移動手段

単位：(人)

| 移動手段 | 人数 |
|------------------|--------|
| 1 徒歩のみ | 501 |
| 2 電車のみ | 1,140 |
| 3 乗合バスのみ | 50 |
| 4 勤め先・学校のバスのみ | 93 |
| 5 自家用車のみ | 15,239 |
| 6 タクシーのみ | 7 |
| 7 オートバイのみ | 124 |
| 8 自転車のみ | 1,028 |
| 9 その他のみ | 151 |
| 10 電車及び乗合バス | 98 |
| 11 電車及び勤め先・学校のバス | 30 |
| 12 電車及び自家用車 | 356 |
| 13 電車及びオートバイ | 11 |
| 14 電車及び自転車 | 238 |
| 15 その他利用交通手段が2種類 | 204 |
| 16 利用交通手段が3種類以上 | 124 |
| 17 利用交通手段「不詳」 | 173 |
| 合計 | 19,567 |

出典：令和2年国勢調査

③自動車利用

- 菰野町の自家用乗用車保有台数(令和4年3月末現在)は27,752台で、1世帯当たり1.641台です。これは全国平均の1.032台や三重県平均の1.439台より多く、自動車の利用が多いことがうかがえます。
- 菰野町の運転免許保有者数(二輪車等含む。)の推移を見ると、2022年の16～64歳は21,988人で減少傾向ですが、65歳以上の高齢者は7,515人で増加傾向にあります。

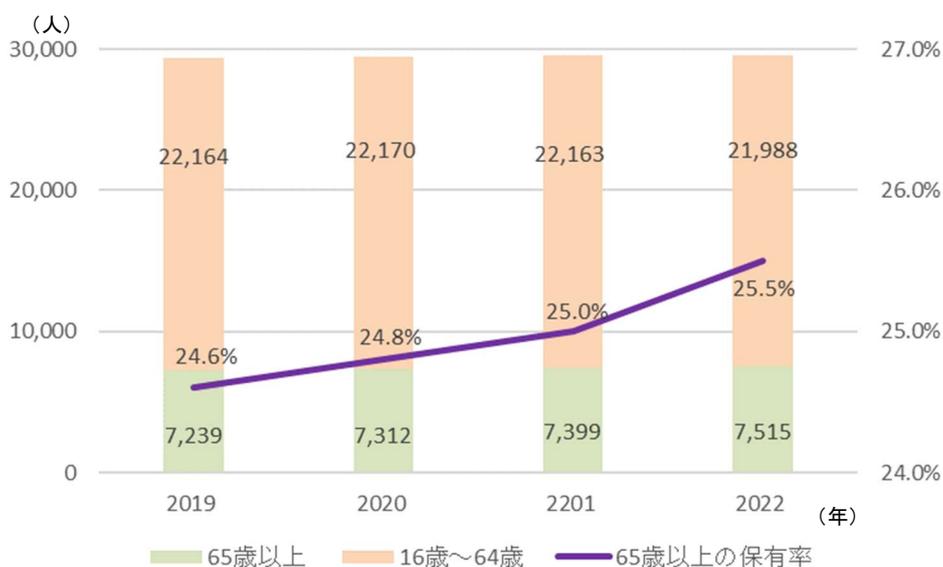
■ 1世帯当たりの自家用車保有台数

| 都道府県 | 値 | 順位 |
|------|-------|----|
| 全国 | 1.032 | |
| 福井県 | 1.708 | 1 |
| 富山県 | 1.652 | 2 |
| 山形県 | 1.642 | 3 |
| 群馬県 | 1.593 | 4 |
| ⋮ | | |
| 三重県 | 1.439 | 15 |
| ⋮ | | |
| 京都府 | 0.807 | 44 |
| 神奈川県 | 0.684 | 45 |
| 大阪府 | 0.627 | 46 |
| 東京都 | 0.421 | 47 |

| 県内市町 | 値 | 順位 |
|------|-------|----|
| 多気町 | 1.903 | 1 |
| 度会町 | 1.819 | 2 |
| 玉城町 | 1.710 | 3 |
| いなべ市 | 1.702 | 4 |
| 東員町 | 1.671 | 5 |
| 菰野町 | 1.641 | 6 |
| 明和町 | 1.619 | 7 |
| 木曾岬町 | 1.589 | 8 |
| 亀山市 | 1.560 | 9 |
| 鈴鹿市 | 1.535 | 10 |
| 伊賀市 | 1.478 | 11 |
| ⋮ | | |

出典:2023 統計でみる三重のすがた

■ 菰野町の運転免許保有者数(二輪車等含む。)



出典:三重県警提供資料

④観光

- 湯の山温泉、御在所岳、湯の山温泉を訪れた文人達の足跡など、自然、歴史に育まれた豊富な地域資源があり、多くの方が菰野町を訪れます。
- 日帰りと宿泊を合わせた観光客入込者数は、神宮式年遷宮が行われた 2013 年は約 300 万人、湯の山温泉開湯 1300 年を迎えた 2018 年は 250 万人、2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響で 175 万人に減少しましたが、2022 年は 189 万人となり、僅かながら回復しています。



■ 湯の山温泉



■ 田光 コスモス畑



■ 僧兵まつり 火炎みこし



■ 冬の御在所岳

■ 菰野町の観光客入込者数



出典：菰野町観光客入込者数調査

4-2 地域公共交通の現状

①鉄道

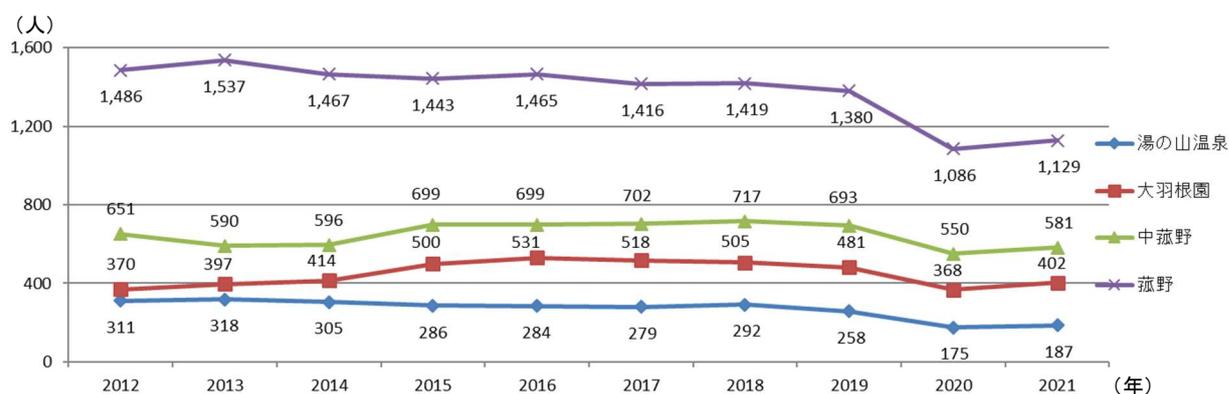
- 近畿日本鉄道(株)の1事業者が鉄道事業を行っています。近鉄湯の山線は町内に4つの駅があり、主に四日市市や中部地域の中心都市である名古屋市などへの通勤通学に利用されています。
- 町内で最も利用者が多い菰野駅は、2013年は1日平均1,537人の乗車がありましたが、2021年は1,129人の乗車となり、約27%減少しています。

■ 近鉄湯の山線の年間乗車人員

| 駅名 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 湯の山温泉 | 113,346 | 115,890 | 111,332 | 104,662 | 103,575 | 101,803 | 106,648 | 94,390 | 63,756 | 68,308 |
| 大羽根園 | 134,874 | 144,841 | 151,001 | 182,820 | 193,713 | 189,216 | 184,305 | 175,985 | 134,188 | 146,753 |
| 中菰野 | 237,455 | 215,436 | 217,494 | 255,732 | 255,135 | 256,355 | 261,670 | 253,812 | 200,667 | 212,080 |
| 菰野 | 542,310 | 560,959 | 535,600 | 528,277 | 534,709 | 516,931 | 517,847 | 505,224 | 396,320 | 412,159 |
| 桜 | 763,727 | 786,178 | 748,832 | 769,003 | 777,209 | 755,415 | 711,967 | 699,439 | 563,886 | 591,863 |
| 高角 | 202,057 | 203,498 | 194,280 | 197,039 | 202,090 | 199,020 | 205,145 | 201,214 | 164,407 | 162,073 |
| 伊勢川島 | 454,518 | 473,712 | 458,438 | 468,209 | 480,737 | 472,544 | 481,412 | 473,763 | 383,105 | 382,897 |
| 伊勢松本 | 547,566 | 553,708 | 534,212 | 557,212 | 544,500 | 561,765 | 579,558 | 578,983 | 455,841 | 483,437 |
| 中川原 | 325,835 | 336,850 | 325,951 | 344,849 | 363,925 | 378,945 | 407,391 | 419,640 | 345,842 | 362,118 |
| 近鉄四日市 | 7,702,640 | 7,915,410 | 7,759,890 | 8,754,582 | 8,698,354 | 8,384,493 | 8,572,108 | 8,624,085 | 6,462,310 | 6,831,432 |

出典:令和5年刊三重県統計書 私鉄(JRを除く)各駅別旅客乗車人員

■ 近鉄湯の山線の1日平均乗車人員(町内駅)



出典:令和5年刊三重県統計書 私鉄(JRを除く)各駅別旅客乗車人員

②路線バス

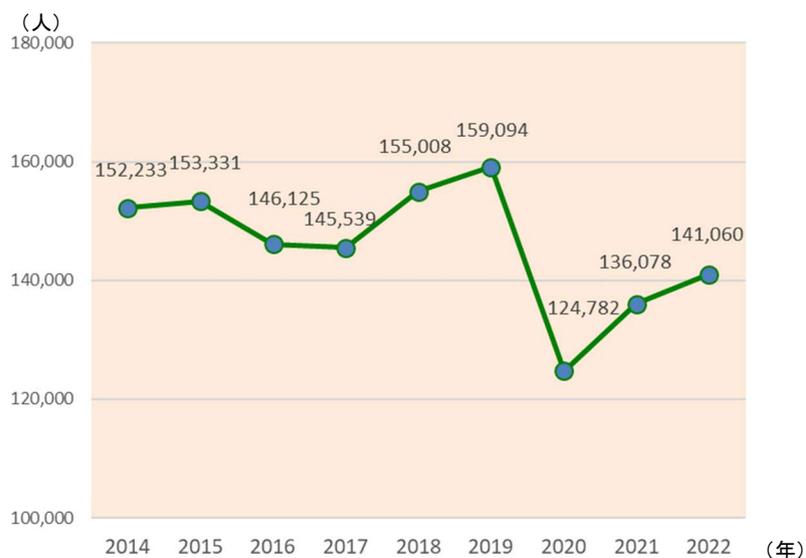
- 三重交通(株)の1事業者が乗合バス事業を行っています。路線バスは4路線あり、乗合バスは四日市市と町北部を結ぶ四日市福王山線、アクアイグニスと御在所ロープウェイを結ぶ湯の山線の2路線が運行しています。なお、四日市福王山線は地域間ネットワークを形成する地域間幹線系統になります。高速乗合バスは、当町と名古屋駅を結ぶ名古屋湯の山温泉高速線、名古屋桜台高速線の2路線が運行しています。
- 四日市福王山線の2020年の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少し、2022年においても、利用者数は回復していない状況です。2022年の利用者数は、2019年と比較し、18,034人(11.3%)減少しました。

■ 路線バスの運行状況

| 路線名 | 行き先 | 便数 | | 備考 |
|-------------|------------------|-----|------|-------------------------------|
| | | 平日 | 土日祝日 | |
| 四日市福王山線 | JR四日市 | 10便 | 9便 | |
| | 福王山 | 10便 | 9便 | |
| 湯の山線 | アクアイグニス | 9便 | 9便 | 4月1日～11月30日の間で平日は1便増、土日祝日は6便増 |
| | 湯の山温泉・御在所ロープウェイ前 | 10便 | 11便 | 4月1日～11月30日の間で平日は1便増、土日祝日は5便増 |
| 名古屋湯の山温泉高速線 | 名古屋(名鉄バスセンター) | 1便 | 2便 | |
| | 湯の山温泉・御在所ロープウェイ前 | 1便 | 2便 | |
| 名古屋桜台高速線 | 名古屋(名鉄バスセンター) | 20便 | 11便 | |
| | 桜台 | 18便 | 11便 | |

出典：三重交通(株)HP から作成

■ 四日市福王山線の利用者数



出典：三重交通(株)提供資料

③タクシー

- (有)尾高の1事業者がタクシー事業を行っています。保有車両数は17台で北勢交通圏を営業区域としています。運転手の人数が保有車両数を下回り、平均年齢が高齢化しています。
- 2020年の乗客者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少し、2022年においても、利用者数は回復していない状況です。2022年度の利用者数は、2019年と比較し、25,353人(35.3%)減少しました。

■ タクシー事業者の概要

| 事業者名 | 保有車両数(台) | 待機車両数(台) | | 乗客数(人) | | | | 運転手 | |
|-------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|---------|
| | | 菟野駅 | 湯の山温泉駅 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 人数(人) | 平均年齢(歳) |
| (有)尾高 | 17 | 6 | 2 | 71,813 | 44,351 | 42,117 | 46,460 | 16 | 67 |

出典:(有)尾高提供資料

④ロープウェイ

- 御在所ロープウェイ(株)の1事業者が索道事業を行っています。ロープウェイ湯の山温泉駅と鈴鹿山脈の主峰である御在所岳のロープウェイ山上公園駅を結んでいます。
- 2020年の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少しています。2021年の輸送人員は、2019年と比較し、103千人(23.5%)減少しました。

■ 索道の輸送実績

| 年度 | 普通索道 | | | |
|------|-------|----------|----------|----------|
| | 基数(基) | 営業キロ程(m) | 輸送人員(千人) | 旅客収入(千円) |
| 2016 | 1 | 2,160 | 466 | 389,941 |
| 2017 | 1 | 2,160 | 440 | 366,942 |
| 2018 | 1 | 2,160 | 536 | 490,609 |
| 2019 | 1 | 2,160 | 439 | 405,413 |
| 2020 | 1 | 2,160 | 344 | 332,973 |
| 2021 | 1 | 2,160 | 336 | 326,684 |

出典:中部運輸局 数字で見る中部の運輸

⑤コミュニティバス

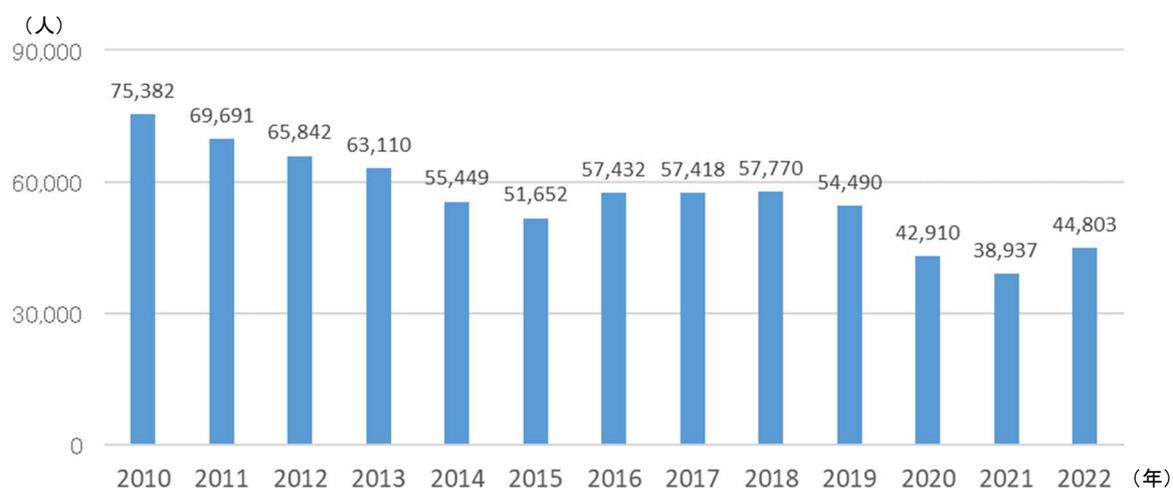
- 町が運行している愛称「かもしか号」です。コミュニティバスは、菰野駅、けやき・菰野町役場などを重要結節点として公共施設などを結び、町内7系統を車両4台で運行しています。朝夕は通勤通学の利用が多く、日中は高齢者が保健福祉センターや基幹病院、商業施設などへの移動に利用しています。
- 2020年の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少し、2022年から利用者数は回復傾向となっています。2022年の利用者数は、2020年と比較し、1,893人(4.4%)増加しました。

■ 路線別の利用者数

| コース | 路線 | 種別 | 年間利用者数(人) | | | 増減率 (2022年度/ 2020年度) |
|-----|--------|---------|-----------|--------|--------|----------------------------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | |
| 1 | 神森福王山線 | 日中バス | 15,977 | 15,022 | 16,094 | 0.7% |
| 2 | 千種根の平線 | 日中バス | 5,036 | 2,946 | 3,470 | -31.1% |
| 3 | 小島永井線 | 日中バス | 6,110 | 4,053 | 4,365 | -28.6% |
| 6 | 潤田福王山線 | 通勤・通学バス | 7,260 | 6,489 | 7,927 | 9.2% |
| 7 | 竹永小島線 | 通勤・通学バス | 2,799 | 4,130 | 6,249 | 123.3% |
| 9 | 神森菰野線 | 通勤・通学バス | 5,371 | 6,162 | 6,624 | 23.3% |
| 10 | 湯の山神明線 | - | 357 | 135 | 74 | -79.3% |
| 合計 | | | 42,910 | 38,937 | 44,803 | 4.4% |

出典：総務課作成資料

■ コミュニティバスの利用者数

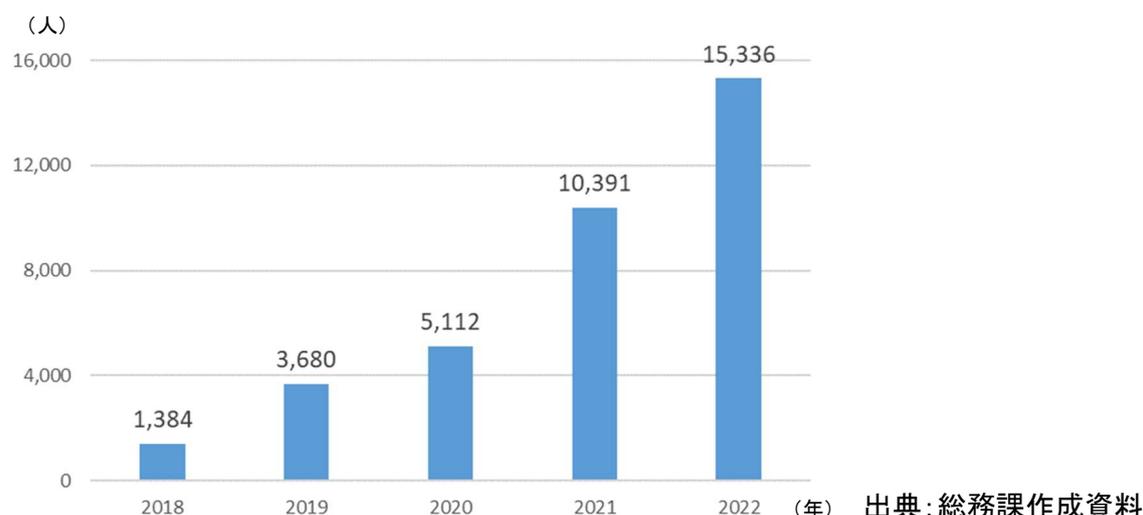


出典：総務課作成資料

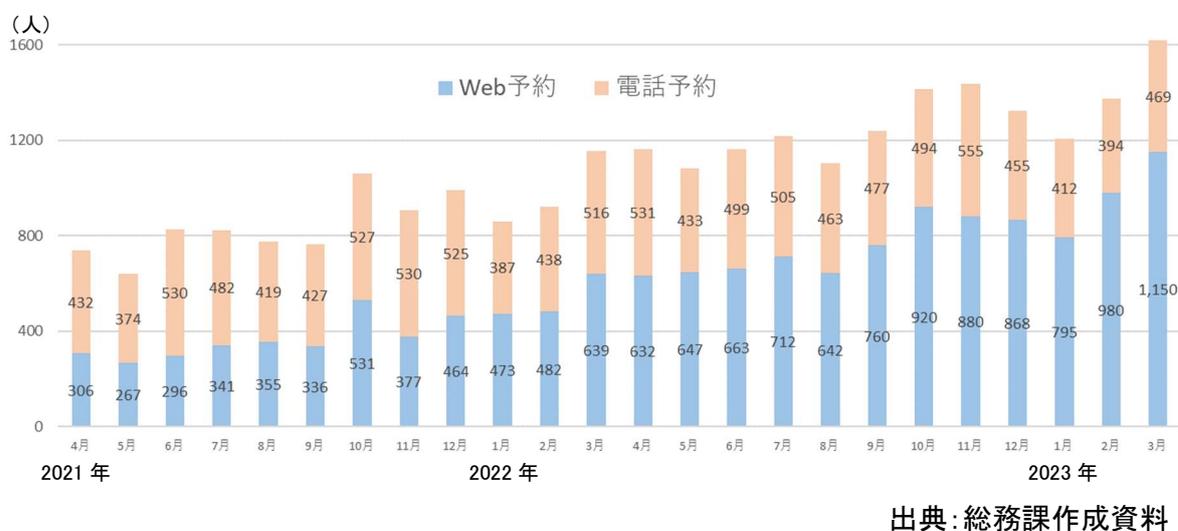
⑥AI オンデマンド乗合交通

- 町が 2018 年 10 月から運行している愛称「菰野町のりあいタクシー」です。2020 年 1 月には AI による配車・予約システムを導入するとともに、スマートフォンなどからの Web 予約を開始し、同年 10 月から町内全域を車両3台が運行しています。町内各地に設置された乗降場所から乗降場所までを移動することができます。
- 新型コロナウイルス感染症の影響を受けて他の地域公共交通は 2020 年の利用者が大きく減少しましたが、のりあいタクシーは導入以来、年々増加しています。また、Web 予約の利用率も増加しています。2022 年の利用者数は、2021 年と比較し 4,945 人(47.6%)増加しました。

■ のりあいタクシーの利用者数



■ のりあいタクシーの予約方法別利用者数



5 地域公共交通の課題

現状や地域懇談会の意見を踏まえ整理した結果、地域公共交通の課題は次のとおりです。

課題1 高齢者の移動手段の確保が不十分

- 高齢者の移動ニーズは、高齢化の進行等により多様化しています。また、地域により交通事情が異なっており、地域の実情に応じた公共交通サービスの提供が必要です。
- 免許を返納しても利用者の負担が少なく、公共交通で病院や買い物などへ行くことができる移動手段の確保が必要です。
- 高齢者の多くは、家族や知人による送迎での移動が多いため、地域が主体となって取り組む外出支援サービス等の仕組みづくりが必要です。
- 町北部の方は、いなべ市などの町外の病院への通院や買い物などに出かける場合が多いため、地域公共交通の町外施設への乗り入れが求められています。

課題2 通学時に利用しやすい公共交通の提供ができていない

- 最寄り駅までの通学手段は、家族による送迎や自転車が多く、地域公共交通の利用が少ない状況です。また、朝夕の送迎が家族にとって負担となっている場合があります。
- 通学時にバスを利用してもらうためには、運賃の割引や乗り継ぎ利便性の向上も必要ですが、まずは一度利用していただく取組や、親しみやすく、乗っていて楽しいと思ってもらえる取組が必要です。
- コミュニティバスは紙の定期券となっているため、近鉄に乗り継ぐ IC カード利用者にとっては、利用しにくい状況です。また、定期券の購入は窓口販売のみとなっており、気軽に購入できない状況となっています。
- 暁高校や四日市高校への通学に三岐鉄道を利用している生徒がいるため、通学時における地域公共交通の三岐鉄道駅への乗り入れが求められています。

課題3 来訪者へ移動手段の提供ができていない

- 駅にある路線図や時刻表などの情報発信を見直すことで、来訪者にも分かりやすい運行情報の提供が必要です。
- 公共交通を利用して来訪された方は、移動手段が限られているため、駅から手軽に利用できる公共交通サービスが必要です。
- 観光施設間を結ぶ公共交通サービスが整備されていないため、土日祝日の周遊バスなど、来訪者の移動手段の確保に対する取組が必要です。

課題4 移動困難者の快適な移動ができていない

- 地域の助け合い組織では、病院の送り迎えや買い物の支援などの移動ニーズがあり、ドアツードアの公共交通サービスが求められています。
- のりあいタクシー利用時に、体の不自由な方が使用するシルバーカーなどの積載の協力が求められています。
- のりあいタクシーはミーティングポイント方式を基本とする中で、数十メートルの移動が困難な方もいるため、降車場所の手前に目的地がある場合は、手前でも降りることができるような仕組みづくりが求められています。
- 移動が困難な方は、一緒に移動してサポートする方を必要とする場合が多いため、同乗してサポートする方の運賃を無料とするなど、経済的な負担の軽減が求められています。

課題5 地域公共交通の維持が不十分

- 自動車の普及により、町民の地域公共交通の利用頻度は低く、通勤・通学の移動手段は主に自動車となっており、地域公共交通が利用されていません。
- 町民の自動車への依存度が高く、地域公共交通が移動手段の選択肢に挙がりにくい状況となっているため、地域公共交通への利用転換を図る取組が必要となります。
- 地域公共交通を利用してもらえるように、屋外に設置されていることが多いコミュニティバスの停留所やのりあいタクシーの乗降場所は、近隣の建物の中や日陰があるところへの移動が求められています。
- 地域公共交通を持続可能な移動手段としていくためには、行政だけでは困難であり、町民や交通事業者などと連携しながら、地域公共交通に関心を持ってもらえる取組を実施する必要があります。

6 基本方針と目標

6-1 基本方針

上位計画である第6次菰野町総合計画では、「明るい未来に向けて、私たち一人ひとりが主役」を基本理念とし、4つのまちの将来像を掲げています。

- ① 支えあえる、安全で安心なまち
- ② 豊かな自然を活かして人びとをひきつけるまち
- ③ 産業の発展と豊かなくらしが循環するまち
- ④ 菰野らしい風景の中、子育てしやすいまち

本計画は、第6次菰野町総合計画が目指す基本理念を実現し、地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、基本方針を次のとおりとしました。

基本方針 公共交通で気軽におでかけしたくなるまちを目指して

※「おでかけ」とは、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動」を意味します。

6-2 目標

基本方針を実現するために、次の5つの目標を掲げます。

目標1 高齢者が車がなくともおでかけしたくなるまち

高齢者ドライバーによる事故の増加や自動車を持たない方もいるため、自動車を使わなくても日常生活や社会活動への参加ができ、家族による送迎が負担軽減されるよう、地域公共交通を利用してもらう取組を行います。

目標2 小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち

児童・生徒の長い通学時間が生活や学業の負担とならないように、安心して活動ができる環境を整備し、家族による送迎が負担軽減されるよう、自宅から学校又は最寄り駅までの通学時に地域公共交通を利用してもらう取組を行います。

目標3 来訪者が安心して移動したくなるまち

地域公共交通は、町民の移動手段のみならず、観光客や町外からの来訪者にとっても不可欠な移動手段であるため、駅などに分かりやすい行先案内を表示するとともに、利用しやすい地域公共交通となる取組を行います。

目標4 様々な人が安全におでかけできるまち

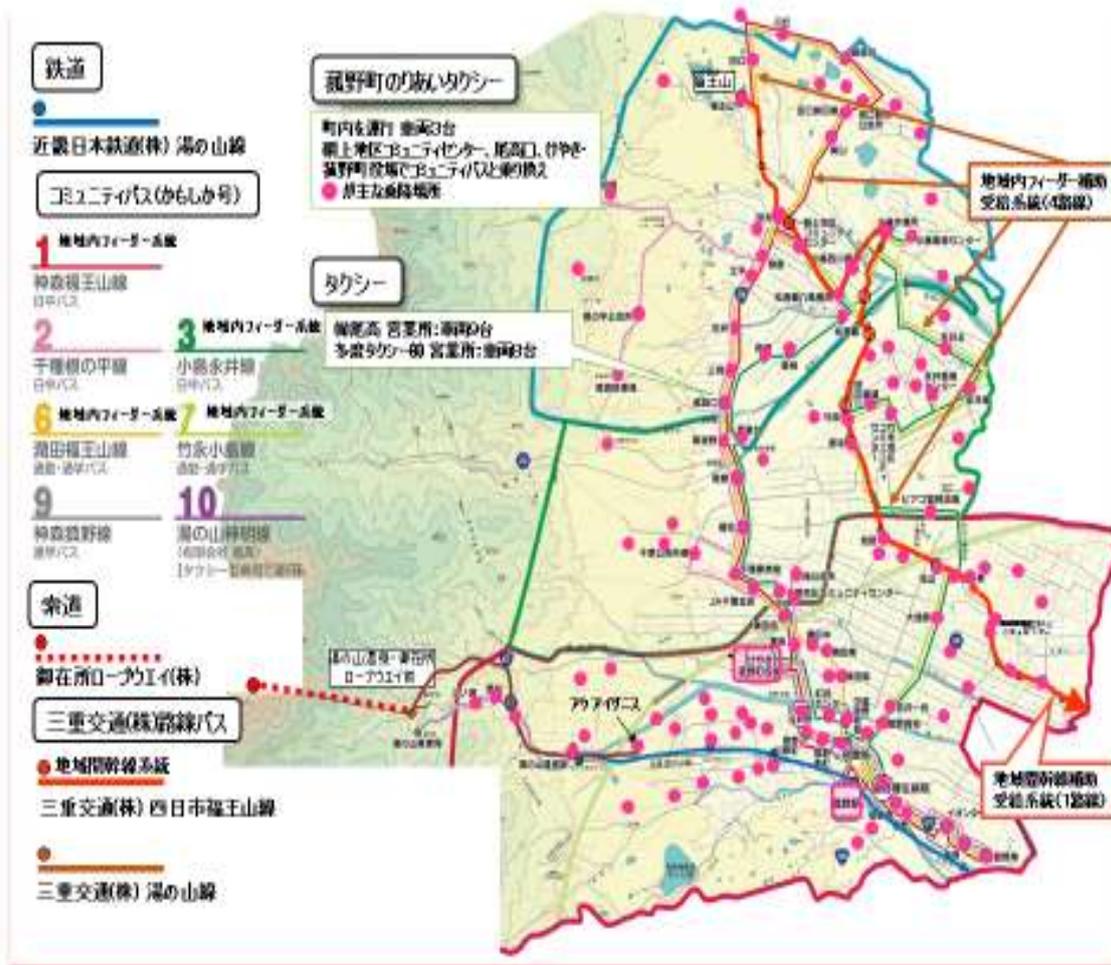
障がいのある方、けがをしている方、妊婦さん、小さな子どもと一緒にいる方など、周囲の協力が必要な場合もあるため、外出や移動がしやすい地域公共交通を確保するとともに、移動の支援となる取組を行います。

目標5 持続可能な交通体系を持つまち

自動車への依存が高く、地域公共交通を利用するように転換を促すことは難しいですが、町、交通事業者、町民が協力して地域公共交通の利用を促進するとともに、将来にわたり地域公共交通の維持につながる取組を行います。

6-3 計画により維持する地域公共交通ネットワーク

菟野町地域公共計画によって維持を目指す地域公共交通ネットワークのイメージは次のとおりです。



7 公共交通施策と実施主体

7-1 各目標を達成するための公共交通施策

各目標を達成するため、次の6つの公共交通施策を設定します。施策の個別施策については、7-2個別施策と実施主体で示します。

| 公共交通施策 | 個別施策 |
|--|--|
| <p>施策1 コミュニティバスの運行及び利用促進、利便性の向上</p> <p>町が運行しているコミュニティバスを継続して運行するとともに、利用促進及び利便性の向上に努めます。</p> | <p>① コミュニティバスの利用状況に応じて、適宜見直しを行う。</p> <p>② 待合環境の改善を図る。</p> <p>③ 老朽化したコミュニティバスの更新を図る。</p> <p>④ コミュニティバスを利用した移動促進を図る。</p> <p>⑤ 町内を運行する路線バスをコミュニティバスと同様に利用できる取組を行う。</p> <p>⑥ 小学生、中学生、高校生のコミュニティバスの利用促進を図る。</p> <p>⑦ 学生の通学利用を促す取組を行う。</p> |
| <p>施策2 のりあいタクシーの運行及び利用促進、利便性の向上</p> <p>町が運行しているのりあいタクシーを継続して運行するとともに、利用促進及び利便性の向上に努めます。</p> | <p>① のりあいタクシーの利用状況に応じて、適宜見直しを行う。</p> <p>② 待合環境の改善を図る。</p> <p>③ コミュニティバスとの乗り継ぎ利用を促す取組を行う。</p> <p>④ Web予約の利用率を増加させるとともに、予約方法のさらなる簡便化を図る。</p> <p>⑤ 電話予約の利用方法の普及を行う。</p> <p>⑥ 運賃の見直しを適宜行う。</p> |
| <p>施策3 他市町へ移動ができる公共交通の利用促進及び利便性の向上</p> <p>公共交通の他市町への乗り入れや乗り継ぎを近隣市町と連携して取り組みます。</p> | <p>① 近鉄湯の山線の利用促進及び利便性向上を図る。</p> <p>② 三重交通四日市福王山線の利用促進及び利便性の向上を図る。</p> <p>③ 三重交通名古屋桜台高速線の利用促進を図る。</p> <p>④ コミュニティバスの近鉄桜駅への乗り入れを実施する。</p> <p>⑤ のりあいタクシーの三岐鉄道保々駅への乗り入れを目指す。</p> <p>⑥ いなべ市福祉バスとの乗り継ぎの充実を図る。</p> |
| <p>施策4 観光客が町内を移動できる環境整備</p> <p>町内をシームレスに移動できるよう、菰野町MaaS「おでかけこもの」の改善を図ります。</p> | <p>① 菰野町MaaS「おでかけこもの」の改善を図る。</p> <p>② パークアンドバスライドによる自家用車から路線バスへの利用を促す。</p> <p>③ デジタルチケットを販売し、町内を公共交通で周遊できる体制を整える。</p> <p>④ 電動アシスト自転車など新しいモビリティを使った町内観光を支援する。</p> <p>⑤ 御在所ロープウェイ利用者の町内観光を支援する。</p> |
| <p>施策5 町民同士が助け合うことへの支援</p> <p>交通空白地有償運送や福祉運送、ボランティア団体による移動手段の確保など、町民同士が助け合うことを支援します。</p> | <p>① あいあい自動車の運行を新たに始める団体の支援を行う。</p> <p>② ボランティア団体などが移動支援を行うことに対し支援を行う。</p> |
| <p>施策6 町、交通事業者、町民の協力による公共交通の利用促進</p> <p>町、交通事業者、町民が協力し、菰野町内の公共交通の利用促進に努めます。</p> | <p>① 町は、町民に対し公共交通の利用を促すための広報を積極的に行う。</p> <p>② 交通事業者は、町内で継続して公共交通を運行するための取組を行う。</p> <p>③ 町民は、外出時に公共交通を積極的に利用するように努める。</p> |

実施主体

対応する目標

菰野町、バス事業者、鉄道事業者、町民、地元高校

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 2 小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち
- 3 来訪者が安心して移動したくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

菰野町、バス事業者、タクシー事業者

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 3 来訪者が安心して移動したくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

菰野町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 2 小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち
- 3 来訪者が安心して移動したくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

菰野町、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、
索道事業者、観光事業者、町観光協会

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 3 来訪者が安心して移動したくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

菰野町、町社会福祉協議会、ボランティア団体

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

菰野町、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、
索道事業者、町民

- 1 高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち
- 2 小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち
- 3 来訪者が安心して移動したくなるまち
- 4 様々な人が安全におでかけできるまち
- 5 持続可能な交通体系を持つまち

7-2 個別施策と実施主体

6つの公共交通施策を達成するため、実施する個別施策は次のとおりです。

| 施策 | | 1 コミュニティバスの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | |
|----------|--------------------------------------|--|------------|----|----|----|-----|
| 個別 施策 | ① <u>コミュニティバスの利用状況に応じて、適宜見直しを行う。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ●利用者のニーズに合わせた柔軟な運行ルートの設定、停留所の設置や移設、乗降データなどを的確に把握した上でダイヤの見直しを行う。 ●コミュニティバスの在り方について、利用者や地域住民と意見交換会を年1回行う。 | | | | | |
| | ② <u>待合環境の改善を図る。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ●主要なバス停にベンチ、デジタルサイネージ等を設置する。 ●菰野厚生病院の乗降場所について、コミュニティバス、タクシー、のりあいタクシーを含めて見直しを協議する。 | | | | | |
| | ③ <u>老朽化したコミュニティバスの更新を図る。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ●老朽化している2台のコミュニティバスを町民が愛着を持って利用できるように地元高校と連携してデザインを作成し、順次更新する。 | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ① | 利用者や地域住民の意見を踏まえた運行ルート、ダイヤ見直し | 随時実施 | | | | |
| | | 利用者や地域住民との意見交換会の開催(7月) | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ② | 主要な乗降場所にベンチ、デジタルサイネージ等を設置 | 協議して実施 | | | | |
| | | 菰野厚生病院の乗降場所の見直し | 協議して実施 | | | | |
| ③ | コミュニティバスの更新 | 更新 | 更新 | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、町民、地元高校 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|--|--------------------|---|----|----|----|-----|
| 施策 | 1 コミュニティバスの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>④ コミュニティバスを利用した移動促進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1日乗車券の販売を行い、コミュニティバスを利用した移動を促進させる。 ● 小学生、65歳以上、障がい者手帳をお持ちの方と同様に、免許返納者を運賃割引の対象に加える。 ● 鉄道からコミュニティバスへの乗り継ぎ割引が実施できるかを協議する。 <p>⑤ 町内を運行する路線バスをコミュニティバスと同様に利用できる取組を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスとコミュニティバスを分け隔てなく利用できるように、町内を運行する路線バスのコミュニティバス化を図る。当初は、路線バスの乗り降りともに町内の場合に限り、コミュニティバスと同額運賃の設定に取り組む。 | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ④ | 1日乗車券の販売 | 協議して実施  | | | | |
| | | 免許返納者を運賃割引の対象に追加 | 協議して実施  | | | | |
| | | 鉄道とコミュニティバスの乗り継ぎ割引 | 協議  | | | | |
| | ⑤ | 路線バス運賃の変更 | 協議して実施  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|---|--------------------------------|---|-----|-----|-----|-----|
| 施策 | 1 コミュニティバスの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>⑥ 小学生、中学生、高校生のコミュニティバスの利用促進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●小学生、中学生、高校生が図書館や町内施設を気軽に利用できるように、夏休み、冬休み、春休み期間中にコミュニティバスの学生1日乗車券を販売する。 <p>⑦ 学生の通学利用を促す取組を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高校へ進学する町内の中学校3年生向けに、通学時のコミュニティバスの利用を宣伝する。 ●鉄道事業者と協働し、近鉄菰野駅駅舎や駅前を活用した居場所づくりによる学生の利用促進を図る。 | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ⑥ | 学生1DAYPASSの販売 (夏休み、冬休み、春休み) | ●●● | ●●● | ●●● | ●●● | ●●● |
| | ⑦ | 中学3年生にチラシ配布(12月) | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | 菰野駅駅舎の活用 | 具体的な活用内容を協議して 可能なものから順次実施  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|----------|--|---------------------------------|---------------------|----|----|----|-----|--|
| 施策 | 2 のりあいタクシーの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① <u>のりあいタクシーの利用状況に応じて、適宜見直しを行う。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●利用者のニーズに合わせて、地域で設置が必要な場所を考え、話し合い、乗降場所の新設、移設、廃止を4月、10月に行う。 ●千種地区コミュニティセンターを南部エリアと中部エリアの共通の乗降場所に変更、若しくは南部エリアの千種小学校の学区から千種地区コミュニティセンターへの移動は割安にする。 ●日曜日の運行台数の見直しを行う。 <p>② <u>待合環境の改善を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●主要な乗降場所にベンチ、デジタルサイネージ等を設置する。また、可能であれば乗降場所を近くの施設に移設する。 ●菰野厚生病院の乗降場所について、コミュニティバス、タクシー、のりあいタクシーを含めて見直しを協議する。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
| | ① | 乗降場所の新設、移設、廃止 (4月、10月) | ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● | | | | | |
| | | 千種地区コミュニティセンターの 乗降場所の取り扱いを変更 | 協議して実施 | → | | | | |
| | | 日曜日の運行台数の見直し | 協議して実施 | → | | | | |
| | ② | 主要な乗降場所にベンチ、デジ タルサイネージ等を設置 | 協議して実施 | → | | | | |
| | | 菰野厚生病院の乗降場所の見 直し | 協議して実施 | → | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、タクシー事業者 | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|----------|--|------------------------------|--------|--|----|----|-----|--|
| 施策 | 2 のりあいタクシーの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>③ <u>コミュニティバスとの乗り継ぎ利用を促す取組を行う。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 北部エリアと南部エリア間を移動する長距離利用者に対して、おでかけこものからコミュニティバスとの乗り継ぎルートのご案内を行う。 ● 利用方法や利用運賃のさらなる周知を行い、朝上地区コミュニティセンター、尾高口、けやき・菰野町役場以外にも乗り継ぎ場所を追加する。 <p>④ <u>Web 予約の利用率を増加させるとともに、予約方法のさらなる簡便化を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Web 予約の利用率を増加させるために、各地区でおでかけこもの講習会を開催するなど、利用者へきめ細かな対応を行う。 ● Web 予約の入力画面の改善を行い、予約方法のさらなる簡便化を図る。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
| | ③ | おでかけこものからコミュニティバスとの乗り継ぎルート案内 | 実施 |  | | | | |
| | | 乗り継ぎ場所の見直し | 選定して追加 |  | | | | |
| | ④ | おでかけこもの講習会の開催 | 随時実施 |  | | | | |
| | | Web 予約の入力画面の改修 | 随時実施 |  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、タクシー事業者 | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|--|--------------------------------------|--|----|----|----|-----|
| 施策 | 2 のりあいタクシーの運行及び利用促進、利便性の向上 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>⑤ <u>電話予約の利用方法の普及を行う。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●Web 予約を利用できない方に対して電話予約の方法を広報誌などで情報発信し、利用者へきめ細かな対応を行う。 <p>⑥ <u>運賃の見直しを適宜行う。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●のりあいタクシーの利用者、利用者層の拡大を図るため、運賃の見直しを行う。 ●小学生、65 歳以上、障がい者手帳をお持ちの方と同様に、免許返納者を運賃割引の対象に加える。 ●Web 予約の普及状況を見ながら、Web 予約時の運賃割引を廃止し、併せて Web 予約ポイント(何回か利用で 1 回無料など)を導入する。 | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ⑤ | 利用方法案内チラシの配布 (10 月) | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ⑥ | 利用者や地域住民の意見を踏 まえた運賃の見直し | 随時実施  | | | | |
| | | 免許返納者を運賃割引の対象 に追加 | 協議して実施  | | | | |
| | | Web 予約時の運賃割引の廃止 し及び Web 予約ポイントの導入 | 協議して実施  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、タクシー事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|--|---------------------------|---|----|----|----|-----|
| 施策 | 3 他市町へ移動ができる公共交通の利用促進及び利便性の向上 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① <u>近鉄湯の山線の利用促進及び利便性向上を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者と協働し、近鉄湯の山線の利用を促進するための啓発活動を支援する。 ●鉄道事業者と協働し、コミュニティバスとの乗り継ぎを充実させる。 ●近鉄湯の山温泉駅が地域の活性化になるように、駅の利活用に町も協力する。 <p>② <u>三重交通四日市福王山線の利用促進及び利便性の向上を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス事業者と協働し、四日市福王山線の利用を促進するための啓発活動を支援する。 ●四日市福王山線とコミュニティバスを分け隔てなく利用できるように、四日市福王山線の町内区間のコミュニティバス化を図る。当初は、乗り降りともに町内の場合に限り、コミュニティバスと同額運賃の設定に取り組む。 <p>③ <u>三重交通名古屋桜台高速線の利用促進を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス事業者と協働し、名古屋桜台高速線の利用を促進するための啓発活動を支援する。 | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ① | 利用案内チラシの配布やホームページなどで情報を発信 | 随時実施  | | | | |
| | | 鉄道の時刻改正に合わせてコミュニティバスの時刻改正 | 随時実施  | | | | |
| | | 湯の山温泉駅の利活用 | 随時実施  | | | | |
| | ② | 利用案内チラシの配布やホームページなどで情報を発信 | 随時実施  | | | | |
| | | 路線バス運賃の変更 | 協議して実施  | | | | |
| | ③ | 利用案内チラシの配布やホームページなどで情報を発信 | 随時実施  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、鉄道事業者、バス事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|--|---------------------------|--|----|----|----|-----|
| 施策 | 3 他市町へ移動ができる公共交通の利用促進及び利便性の向上 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>④ <u>コミュニティバスの近鉄桜駅への乗り入れを実施する。</u></p> <p>●町民の利便性向上を図るため、交通事業者、四日市市と連携し、コミュニティバスの近鉄桜駅への乗り入れを実施する。</p> <p>⑤ <u>のりあいタクシーの三岐鉄道保々駅への乗り入れを目指す。</u></p> <p>●町民の利便性向上を図るため、交通事業者、四日市市と連携し、のりあいタクシーの三岐鉄道保々駅への乗り入れを目指す。当初は、三岐鉄道保々駅で帰り限定の相乗りタクシーの実証実験を行う。</p> <p>⑥ <u>いなべ市福祉バスとの乗り継ぎの充実を図る。</u></p> <p>●町外施設の利用に向けて、コミュニティバス、のりあいタクシーといなべ市福祉バスとの乗り継ぎ利用の周知を図る。</p> <p>●いなべ市福祉バスと乗り継ぎができるように、町内にのりあいタクシーの乗降場所を設置する。</p> | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ④ | 桜駅にコミュニティバスの停留所を設置 | 協議して設置  | | | | |
| | ⑤ | 三岐鉄道保々駅で帰り限定の相乗りタクシーの実証実験 | 実証実験  | | | | |
| | ⑥ | 乗り継ぎ案内チラシの配布 (10月) | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | 町内にのりあいタクシーの乗降場所を設置 | 協議して設置  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|---|---------------------------------------|--|----|----|----|-----|
| 施策 | 4 観光客が町内を移動できる環境整備 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① <u>菰野町 MaaS「おでかけこもの」の改善を図る。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●おでかけこものを知らない方や利用したくても登録の方法が分からない方への周知方法を改善する。 ●おでかけこものをより分かりやすく便利に使うことができるように、表示方法を改善する。 <p>② <u>パークアンドバスライドによる自動車から路線バスへの利用を促す。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●アクアイグニスから御在所ロープウェイ前へパークアンドバスライドを行い、公共交通への利用転換を図る。当初は、アクアイグニスから乗車した方の運賃の無料化に取り組む。 <p>③ <u>デジタルチケットを販売し、町内を公共交通で周遊できる体制を整える。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●町内の公共交通が1日乗り放題となるデジタルチケットを販売し、観光客の利便性向上となる取組を行う。当初は、町内の観光施設を周遊するために、バスの運行経路の協議に取り組む。 | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| | ① | おでかけこもの周知方法の改善 | 随時実施  | | | | |
| | | おでかけこもの表示方法の改善 | 随時実施  | | | | |
| | ② | アクアイグニスから乗車した方の御在所ロープウェイまでの路線バス運賃の無料化 | 協議して実施  | | | | |
| | ③ | バスの運行経路の策定 | 協議  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、観光事業者 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|---|---------------------------------------|--------|----|----|----|-----|
| 施策 | 4 観光客が町内を移動できる環境整備 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>④ 電動アシスト自転車など新しいモビリティを使った町内観光を支援する。 ●町観光協会と連携し、菰ビリティと公共交通を紐づけて乗って楽しいモビリティとして、観光客へ周知を行う。</p> <p>⑤ 御在所ロープウェイ利用者の町内観光を支援する。 ●御在所ロープウェイの利用者が公共交通を利用して町内を観光できる取組を行う。当初は、アクアイグニスから乗車した方の運賃の無料化に取り組む。</p> | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| ④ | | 菰ビリティの観光客への周知 | 随時実施 | | | | |
| ⑤ | | アクアイグニスから乗車した方の御在所ロープウェイまでの路線バス運賃の無料化 | 協議して実施 | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者、索道事業者、町観光協会 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|--|------------------------|------|--|----|----|-----|
| 施策 | 5 町民同士が助け合うことへの支援 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① <u>あいあい自動車の運行を新たに始める団体の支援を行う。</u></p> <p>●あいあい自動車は町民同士が支え合う仕組みであることから、運行主体の社会福祉協議会と連携して支援を行う。</p> <p>② <u>ボランティア団体などが移動支援を行うことに対し支援を行う。</u></p> <p>●買い物や病院への付き添いなど、地域ぐるみで移動手段を作る町民主体の生活支援サービスに対して支援を行う。</p> | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| ① | | あいあい自動車の導入を目指す関係団体への支援 | 随時実施 |  | | | |
| ② | | 移動支援を行うボランティア団体への支援 | 随時実施 |  | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、町社会福祉協議会、ボランティア団体 | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----------|---|------------------------|--|----|----|----|-----|
| 施策 | 6 町、交通事業者、町民の協力による公共交通の利用促進 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① 町は、町民に対し公共交通の利用を促すための広報を積極的に行う。 ●町は、広報こもの、おしらせ版、ホームページ、アプリなどを積極的に活用し、町民に対して公共交通の利用促進につながる情報発信を行う。</p> <p>② 交通事業者は、町内で継続して公共交通を運行するための取組を行う。 ●交通事業者は、町及び町民の協力により地域での乗り方教室や周知活動など利用促進となる取組を行う。</p> <p>③ 町民は、外出時に公共交通を積極的に利用するように努める。 ●町民は、公共交通の利用者増加につながる取組や、自ら公共交通に乗って支える取組を行う。</p> | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| ① | | 広報誌やホームページなどで公共交通情報を発信 | 随時実施  | | | | |
| ② | | 学校や地域での乗り方教室の開催 | 随時実施  | | | | |
| ③ | | 町民の積極的な公共交通の利用 | 随時実施  | | | | |
| 実施 主体 | 菰野町、バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者、索道事業者、町民 | | | | | | |

8 計画の達成状況の評価

本計画の目標を実現するため、評価指標を次のとおり設定します。

指標1 高齢者1人当たりののりあいタクシーの利用回数

高齢者(65歳以上)がおでかけする機会の状況を測る指標として、高齢者1人当たりののりあいタクシーの利用回数を設定します。

【算定方法】

のりあいタクシーの65歳以上の利用者数/65歳以上の住民基本台帳人口

指標2 バス路線地区内の高校生のバス通学割合

高校生がバスを利用して通学できる交通環境の状況を測る指標として、バス路線地区内の高校生のバス通学割合を設定します。

【算定方法】

バス路線地区内の高校生定期通学者数/バス路線地区内の高校生数

指標3 町民等の地域公共交通利用者数

地域公共交通の利用状況を測る指標として、町民等の地域公共交通利用者数を設定します。

【算定方法】

鉄道、路線バス、コミュニティバス、のりあいタクシーの利用者数

指標4 町民等の地域公共交通利用回数

地域公共交通を利用する機会の状況を測る指標として、町民等の地域公共交通利用回数を設定します。

【算定方法】

コミュニティバス、のりあいタクシーの利用者数/住民基本台帳人口

指標5 町民1人当たりの地域公共交通公的資金投入額

地域全体で公共交通を支える取組の状況を測る指標として、町民1人当たりの地域公共交通公的資金投入額を設定します。

【算定方法】

前年度の当町の地域公共交通に関する支出額/住民基本台帳人口

9 計画の評価スケジュール

本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、進捗管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返し行い、次の評価スケジュールに基づき進めます。

