

資料6

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

菰 総 発 第 号
令 和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 菰野町地域公共交通会議
住 所 三重県三重郡菰野町大字潤田1250番地
代表者氏名 会長 平井 滿

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

令和6年6月 日

(名称) 茚野町地域公共交通会議

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、菰野～湯の山線、菰野～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菰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、主に町北部と近鉄菰野駅を結ぶ路線、②保健福祉センター「けやき」をはじめ、菰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5年度（令和5年4月～令和6年3月）は約50,000人となり、約27,000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菰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割引きすることとした。**令和6年3月には、菰野町地域公共交通計画を策定した。**

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4年10月～令和5年9月 実績 49,293人】

	運行コース	令和5年度実績	令和7年度目標	令和8年度目標	令和9年度目標
1	神森福王山	2,048人	2,130人 (1.04倍)	2,170人 (1.06倍)	2,210人 (1.08倍)
2	潤田福王山	1,530人	1,590人 (1.04倍)	1,620人 (1.06倍)	1,650人 (1.08倍)
3	潤田福王山	1,310人	1,360人 (1.04倍)	1,390人 (1.06倍)	1,420人 (1.08倍)
4	竹永小島	6,469人	6,730人 (1.04倍)	6,860人 (1.06倍)	6,990人 (1.08倍)
5	神森福王山	3,225人	3,360人 (1.04倍)	3,420人 (1.06倍)	3,480人 (1.08倍)
6	竹永小島	1,114人	1,160人 (1.04倍)	1,180人 (1.06倍)	1,200人 (1.08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

(菰野町地域公共交通計画 P35 参照)

(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。特に生徒、学生等の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組を実施する。
 - ・ AI オンデマンド乗合交通（菰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。
 - ・ 菰野町 MaaS 「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～】
 - ・ 菰野高校の正門前に新規停留所を設置するとともに、町北部から菰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。バスデザインを菰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～】
 - ・ 菰野町 MaaS 「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。バスデザインを菰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～】
 - ・ 菰野町 MaaS 「おでかけこもの」に機能追加し、主要目的地の公共交通機関の運行状況を案内するとともに、主要目的地（5カ所）にデジタルサイネージを設置し、公共交通機関の運行状況を案内【令和6年2月～】

（実施主体：菰野町、コミュニティバス運行委託事業者（三重交通（株）））

- 菰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、菰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：菰野町）

- 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：菰野町、コミュニティバス運行委託事業者（三重交通（株））、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送予定者

①路線図

別添「菰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「菰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「菰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「菰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総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る事業対象の6路線について、コミュニティバスの運行に係る費用総額約9,240万円のうち、菰野町から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・運行事業者から報告される利用者数について、数値指標による評価を実施
- ・町内5地区にて住民を対象とした地域公共交通に関する地域懇談会を開催

7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 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

10. 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】
表5を添付。
11. 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
12. 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】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和5年6月28日（令和5年度第1回）

- ・コミュニティバスの一部路線の休止継続について合意
- ・のりあいタクシー新規乗降場所の設置について合意
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について合意
- ・菰野町地域公共交通計画（案）について協議

令和5年8月21日（令和5年度第2回）

- ・のりあいタクシー新規乗降場所の設置について合意
- ・菰野町地域公共交通計画（案）について協議

令和5年11月13日（令和5年度第3回）

- ・令和5年度会計収支補正予算（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
- ・菰野町地域公共交通計画（案）について協議

令和6年1月10日（令和5年度第4回）

- ・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
- ・のりあいタクシー乗降場所の移設及び新設について合意
- ・のりあいタクシーWeb予約時の運賃割引の適用延長について合意
- ・菰野町地域公共交通計画（案）について協議

令和6年3月29日（令和5年度第5回）

- ・令和6年度菰野町地域公共交通会議収支予算（案）について合意
- ・のりあいタクシードイ曜日運行の増車について合意
- ・のりあいタクシーオンタウン菰野の乗降場所移設について合意
- ・三岐鉄道保々駅からの夜限定相乗りタクシー実証実験について協議
- ・三重交通四日市福王山線の町内区間の運賃について協議
- ・菰野町地域公共交通計画（案）について合意

令和6年6月27日（令和6年度第1回）

- ・三岐鉄道保々駅からの相乗りタクシー実証実験について
- ・三重交通四日市福王山線の町内区間の運賃について
- ・コミュニティバスの一部路線の廃止について
- ・のりあいタクシー乗降場所の新設及び移設について
- ・地域公共交通確保維持事業に係る計画（案）について

19. 利用者等の意見の反映状況

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。

令和6年7月に、町内5地区で地域懇談会を開催する予定で、得られた町民及び利用者の意見を踏まえて利用促進対策を講じる。

【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） 内田 慎一郎

（電 話） 059-391-1102

（e-mail） soumu@town.komono.mie.jp

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(地域内ファイダースистем)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統				地域内ファイダースистемの基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点	系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便増進特例措置	運行態様の別
三重交通株式会社	(1) 神森福王山	菰野駅 朝上地区ミニユ ニティセンター 田光	福王山 往 復	福王山 往 復	16.0km 308日	154回	路線定期運行	①	四日市福王山線、田光、朝 上地区ミニユニティセンター 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 朝上地区ミニユ ニティセンター 田光	福王山 往 復	福王山 往 復	18.1km 243日	121.5回	路線定期運行	①	四日市福王山線、田光、朝 上地区ミニユニティセンター 停留所にて接続	③
菰野町	(3) 潤田福王山	朝上地区コ ミニユニティセン ター 田光	福王山 往 復	福王山 往 復	15.5km 243日	243回	路線定期運行	①	四日市福王山線、田光、朝 上地区ミニユニティセンター 停留所にて接続	③
	(4) 竹永小島	菰野駅 朝上地区 ミニユニティセン ター	竹成 永井東 小島集落セ ンター	朝上地区 ミニユニ ティセン ター	15.0km 243日	364.5回	路線定期運行	①	四日市福王山線、朝上地区 ミニユニティセンター、竹成、 野中、池底、松山停留所にて 接続	③
	(5) 神森福王山	菰野東 菰野駅 朝上地区 ミニユニティセン ター	朝上地区 ミニユニ ティセン ター	朝上地区 ミニユニ ティセン ター	12.9km 308日	551回	路線定期運行	①	四日市福王山線、朝上地区 ミニユニティセンター停留 所にて接続	③
	(6) 竹永小島	菰野厚生 病院 菰野駅 朝上地区 ミニユニティセン ター	朝上地区 ミニユニ ティセン ター	朝上地区 ミニユニ ティセン ター	12.3km 243日	121.5回	路線定期運行	①	四日市福王山線、朝上地区 ミニユニティセンター、竹成、 野中、池底、松山停留所にて 接続	③

(注)

- 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」「終点」「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「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「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内ファイダースистемに係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「〇」を記載すること。
- 「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。
- 「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。
- 「乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 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
菰野町地域公共交通計画	令和6年3月29日	

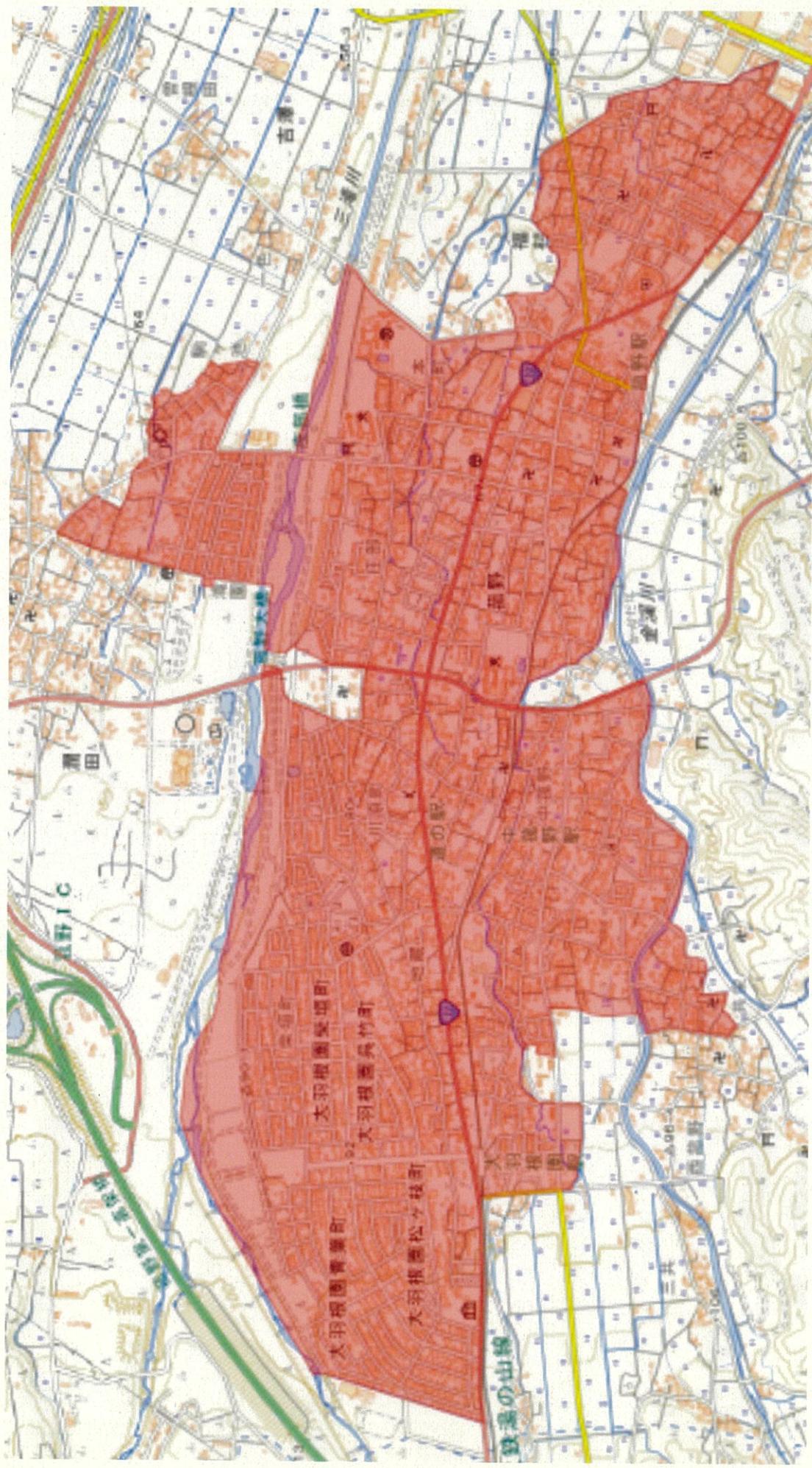
(1)記載要領

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)(11)))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リ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境界図



中運交企第191号
令和6年3月21日

菰野町地域公共交通会議
会長 平井 満 殿

中部運輸局長
(公印省略)

令和4・5年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。
さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。
なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いします。

【問合せ先】
中部運輸局交通政策部 交通企画課
TEL:052-952-8006

(別紙)中部運輸局二次評価結果 令和6年3月21日付け中運交企第191号通知

自治体・協議会名	菰野町地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・コミュニティバスについて、菰野高校の正門前への停留所設置や始業時刻に合わせたダイヤ設定による通学利便性向上の効果として、利用者数の増加につながっていることを評価します。
- ・菰野町MaaS「おでかけこもの」で乗り継ぎ案内機能追加等の機能高度化による公共交通の利用環境の向上に取り組んだことを評価します。
- ・町内の中学3年生へコミュニティバスを通学手段の一つとして認識してもらうため、コミュニティバス通学パンフレットを作成、配布したことを評価します。

期待する取組

- ・新たに策定される地域公共交通計画に基づき、引き続き、効果的で持続可能な公共交通サービスの確保維持に努められることを期待します。
- ・今後も地域懇談会などを通じた地域の声の把握や積極的な情報発信に努め、各公共交通に対する認知度の向上や利用促進に取り組まれることを期待します。