

菰野町地域公共交通計画

～公共交通で気軽にお出かけしたくなるまちを目指して～



令和6年3月

菰野町

はじめに

近年、地域公共交通を取り巻く環境は、公共交通の利用者数の減少に加え、交通事業者の運転士不足、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化、社会情勢による燃料価格の高騰など、より厳しいものになっております。さらに、自動車を持たない方や運転ができなくなった方など、自身で移動する手段を持たない町民の通院・通学や買い物などの日常生活を支えるため、将来にわたって地域公共交通を維持・確保することが今まで以上に求められております。



当町では、平成30年にコミュニティバスの運行見直しを行うとともに、オンデマンド乗合交通の運行を南部エリアで開始し、令和元年には北部エリア、令和2年には中部エリアに拡大し、町全域が運行エリアとなりました。また、令和2年1月に、予約・配車や乗継利便性向上を目指し、菰野町 MaaS「おでかけこもの」の運用を開始するとともに、AIを使ったオンデマンド乗合交通の配車、予約システムを導入しました。

このような中、当町を取り巻く社会環境、経済情勢、町民ニーズ等の変化に的確に対応し、地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして「菰野町地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、「公共交通で気軽におでかけしたくなるまちを目指して」を基本方針とし、今後5年間で実現するために「高齢者が車がなくてもおでかけしたくなるまち」、「小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち」、「来訪者が安心して移動したくなるまち」、「様々な人が安全におでかけできるまち」、「持続可能な交通体系を持つまち」という5つの目標を掲げております。

今後につきましては、当町の交通資源である鉄道、路線バス、タクシー、ロープウエー、コミュニティバス、AI オンデマンド乗合交通を最大限に活用するために、町民・交通事業者・行政のほか、地域公共交通に関わる様々な皆様が主体となって、持続可能な地域公共交通を実現するための施策を引き続き推進してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力をいただきました「菰野町地域公共交通会議」の委員の皆様をはじめ、町議会議員各位、そして、地域懇談会やパブリックコメントなどを通じ、計画策定における取組にご協力をいただきました町民の皆様や関係各位に対しまして、心から感謝を申し上げます。

令和6年3月

菰野町長

諸岡高幸

目次

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1 計画策定の背景 | 1 |
| 2 計画の位置づけ | 1 |
| 3 計画区域と計画期間 | |
| 3-1 計画区域 | 3 |
| 3-2 計画期間 | 3 |
| 4 菰野町と地域公共交通の現状 | |
| 4-1 菰野町の現状 | 4 |
| 4-2 地域公共交通の現状 | 8 |
| 5 地域公共交通の課題 | 13 |
| 6 基本方針と目標 | |
| 6-1 基本方針 | 15 |
| 6-2 目標 | 15 |
| 6-3 計画により維持する地域公共交通ネットワーク | 17 |
| 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 | 20 |
| 7-2 個別施策と実施主体 | 22 |
| 8 計画の達成状況の評価 | 34 |
| 9 計画の評価スケジュール | 36 |
| | |
| ■参考 | |
| 参考1 「あいあい自動車」から「のりあいタクシー」への移行 | 37 |
| 参考2 「おでかけこもの」の取組 | 39 |
| 参考3 菰野町地域公共交通会議 委員名簿 | 42 |

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】 <ul style="list-style-type: none">・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】 <ul style="list-style-type: none">・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など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。 |

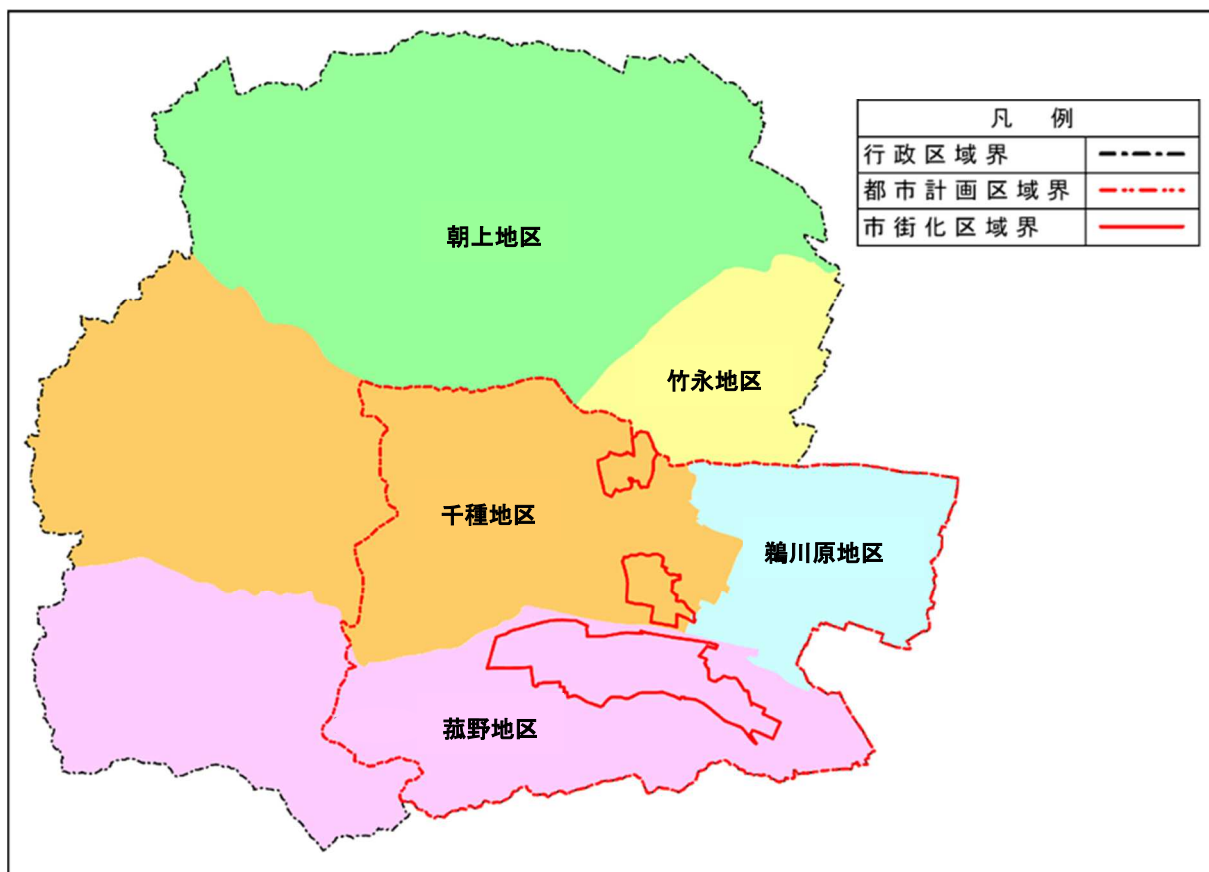
| | |
|---|--|
| <p>第1期行政 実施計画 (令和3年度～ 令和5年度)</p> | <p>第1期行政実施計画では、第6次菺野町総合計画に基づき、3つの施策の方向を掲げています。</p> <p>①公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス、のりあいタクシーについては、利用しやすく、利用者の意見を踏まえた運行内容を目指し、運行の見直し及び事業者や利用者などとの協議を重ね、新たな地域公共交通網の構築を図ります。 ・その他の公共交通については、利便性の向上を目指し、事業者に対し利用者の観点から改善などを積極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"> ・交通結節点となる菺野駅前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>菺野町都市 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、鉄道などの公共交通機関は、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など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。 ・近鉄菺野駅や公共施設、商業施設など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。 ・近鉄菺野駅については、鉄道、バス、タクシーなど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

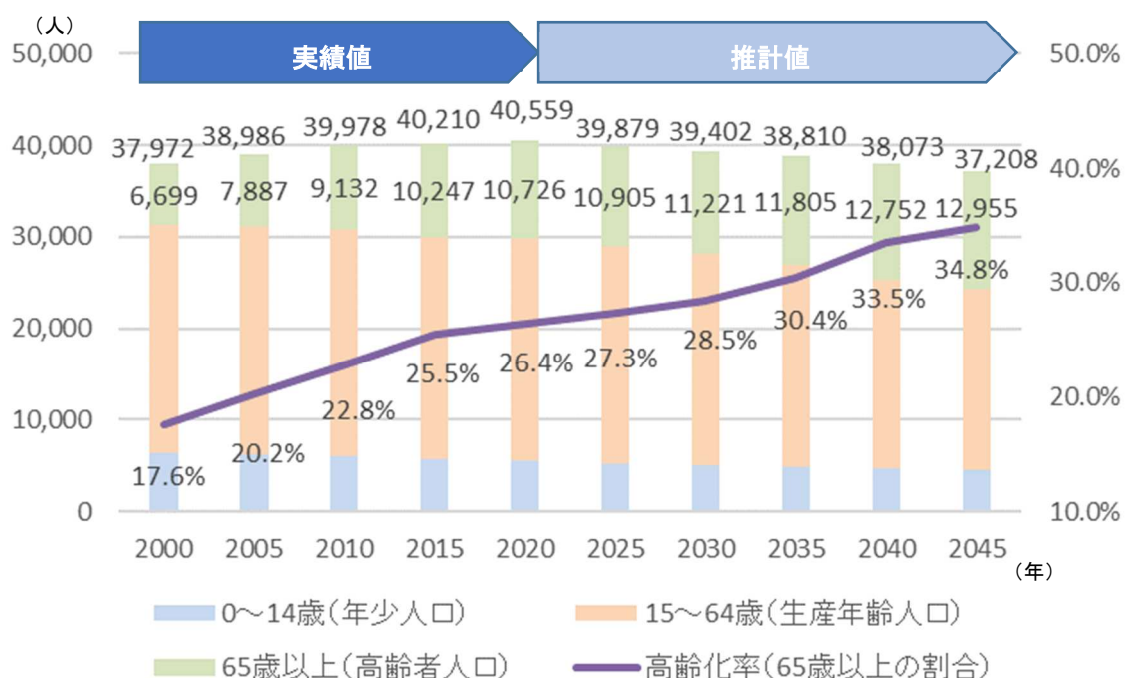
4 菰野町と地域公共交通の現状

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

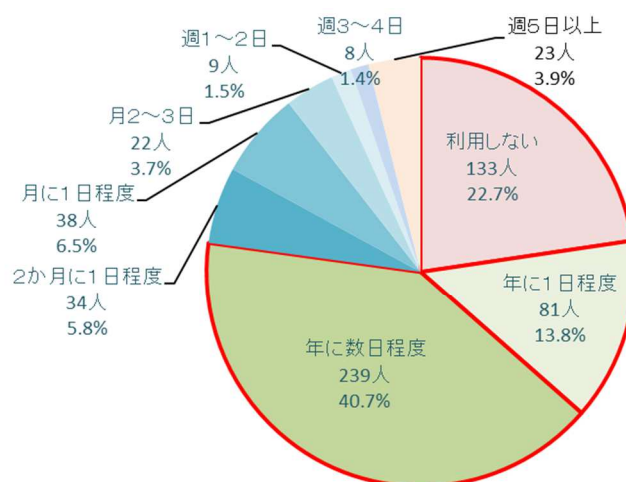


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(平成30(2013年推計))

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

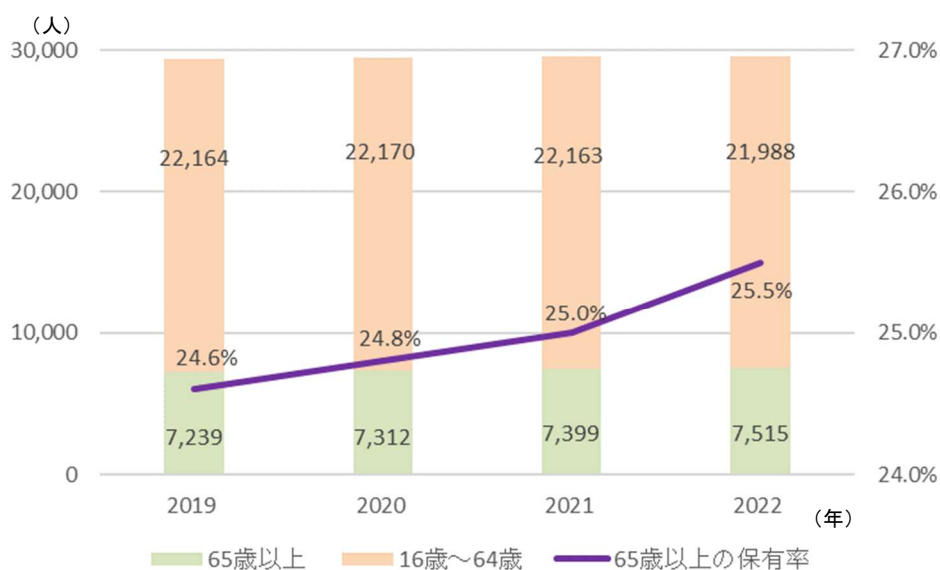
- 菰野町の自家用乗用車保有台数(令和4年3月末現在)は27,752台で、1世帯当たり1.641台です。これは全国平均の1.032台や三重県平均の1.439台より多く、自動車の利用が多いことがうかがえます。
- 菰野町の運転免許保有者数(二輪車など含む。)の推移を見ると、2022年の16～64歳は21,988人で減少傾向ですが、65歳以上の高齢者は7,515人で増加傾向にあります。

■ 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(二輪車など含む。)



出典:三重県警察提供資料

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

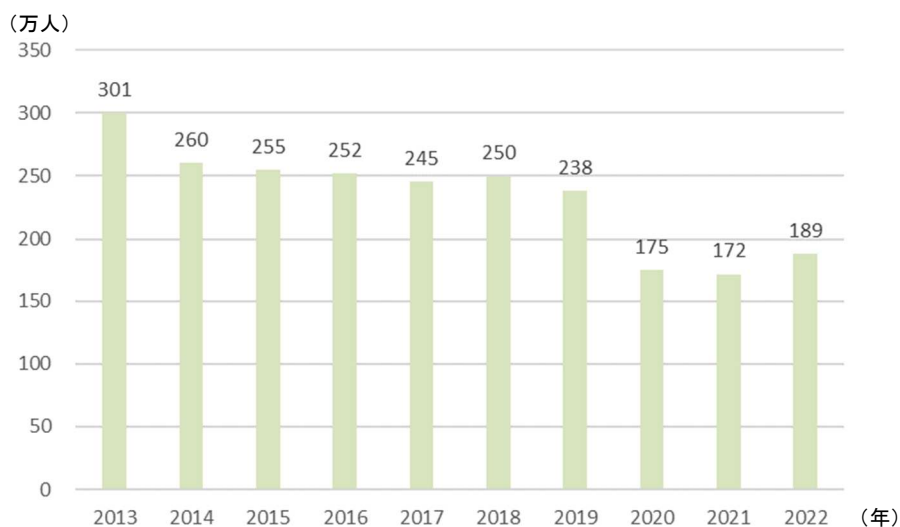


■ 僧兵まつり 火炎みこし



■ 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

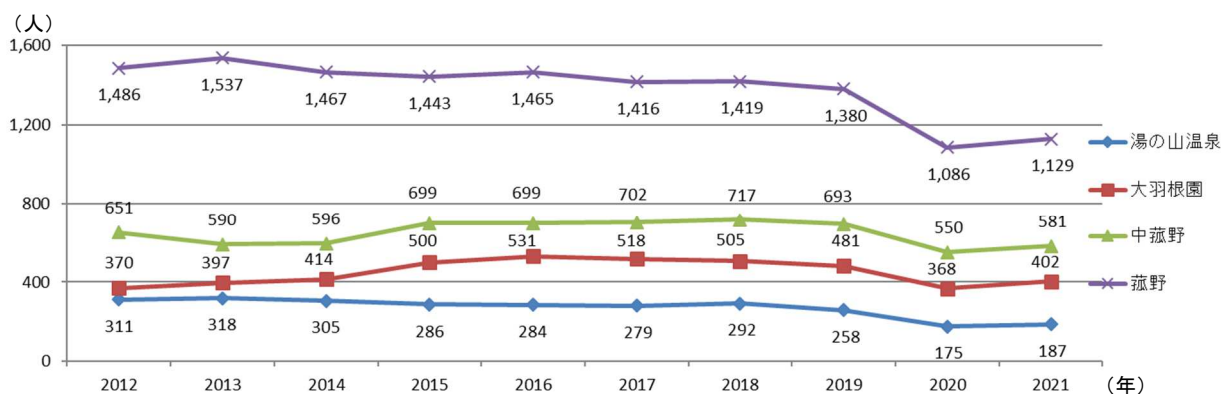
- 近畿日本鉄道(株)の1事業者が鉄道事業を行っています。近鉄湯の山線は町内に4つの駅があり、主に四日市市や中部地域の中心都市である名古屋市などへの通勤通学に利用されています。
- 町内で最も利用者が多い菰野駅は、2013年は1日平均1,537人の乗車がありましたが、2021年は1,129人の乗車となり、約27%減少しています。

■ 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

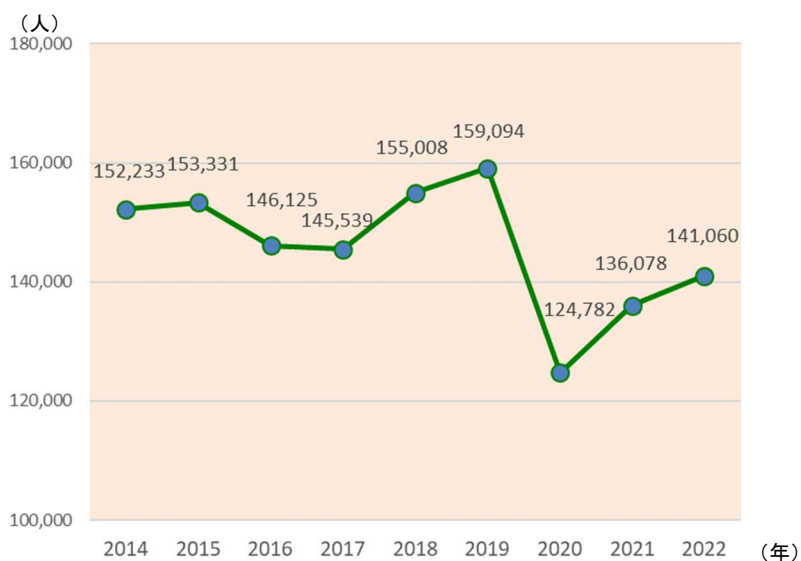
- 三重交通(株)の1事業者が乗合バス事業を行っています。路線バスは4路線あり、乗合バスは四日市市と町北部を結ぶ四日市福王山線、アクアイグニスと御在所ロープウェイを結ぶ湯の山線の2路線が運行しています。なお、四日市福王山線は地域間ネットワークを形成する地域間幹線系統になります。高速乗合バスは、当町と名古屋駅を結ぶ名古屋湯の山温泉高速線、名古屋桜台高速線の2路線が運行しています。
- 四日市福王山線の2020年の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少し、2022年においても、利用者数は回復していない状況です。2022年の利用者数は、2019年と比較し、18,034人(11.3%)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

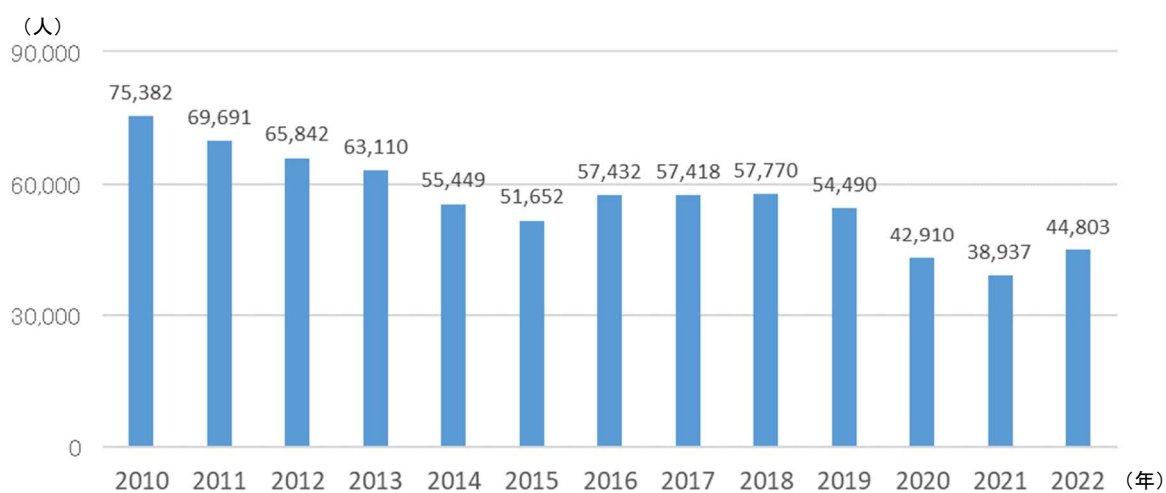
- 町が運行している愛称「かもしか号」は、車内に USB コンセント、フリーWi-Fi を完備しています。コミュニティバスは、菰野駅、けやき・菰野町役場などを重要結節点として公共施設などを結び、町内7系統を車両4台で運行しています。朝夕は通勤通学の利用が多く、日中は高齢者が保健福祉センターや基幹病院、商業施設などへの移動に利用しています。
- 2020年の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少し、2022年から利用者数は回復傾向となっています。2022年の利用者数は、2020年と比較し、1,893人(4.4%)増加しました。

■ 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

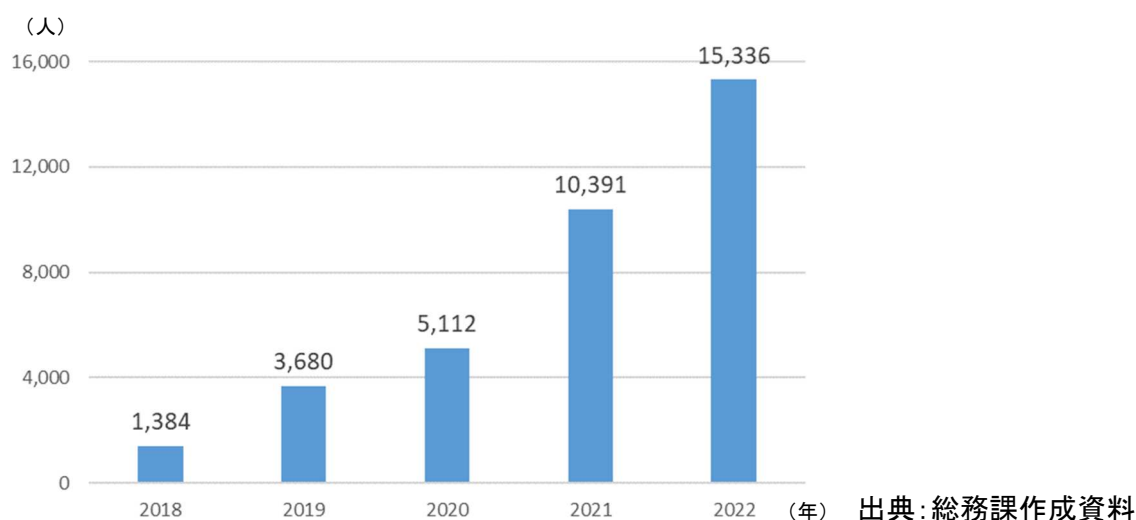


出典:総務課作成資料

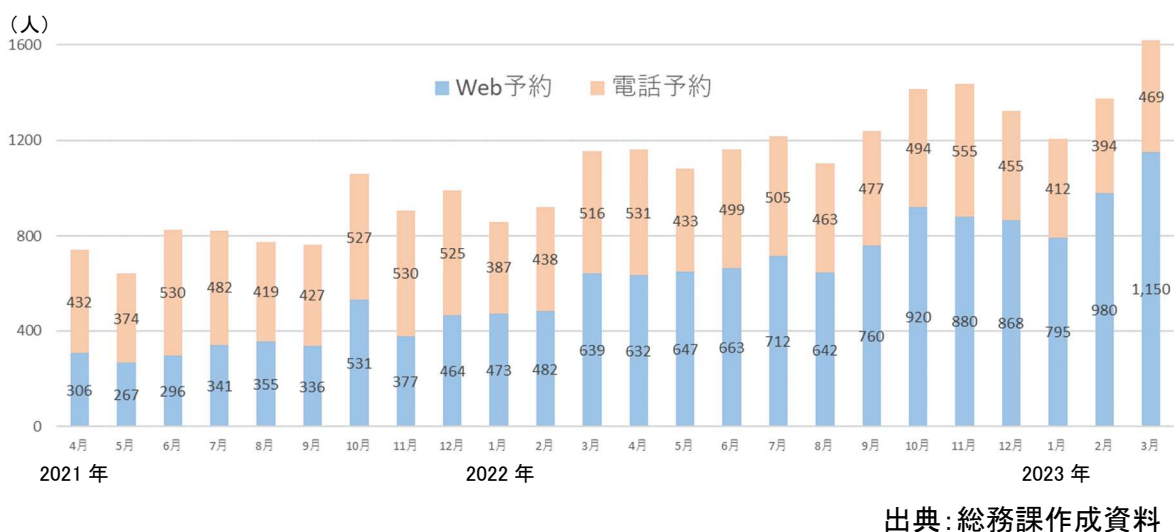
⑥AI オンデマンド乗合交通

- 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」は、乗り降りがしやすい大きなスライドドアや低いフロア高など、利用者に配慮したユニバーサルデザインとなっています。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、高齢化の進行など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など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。
- 鉄道、バス、タクシーなどの交通事業では、運転手をはじめとした人手不足が深刻であり、利用者が安全に移動するためには、人手を十分に確保することが必要です。
- 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。

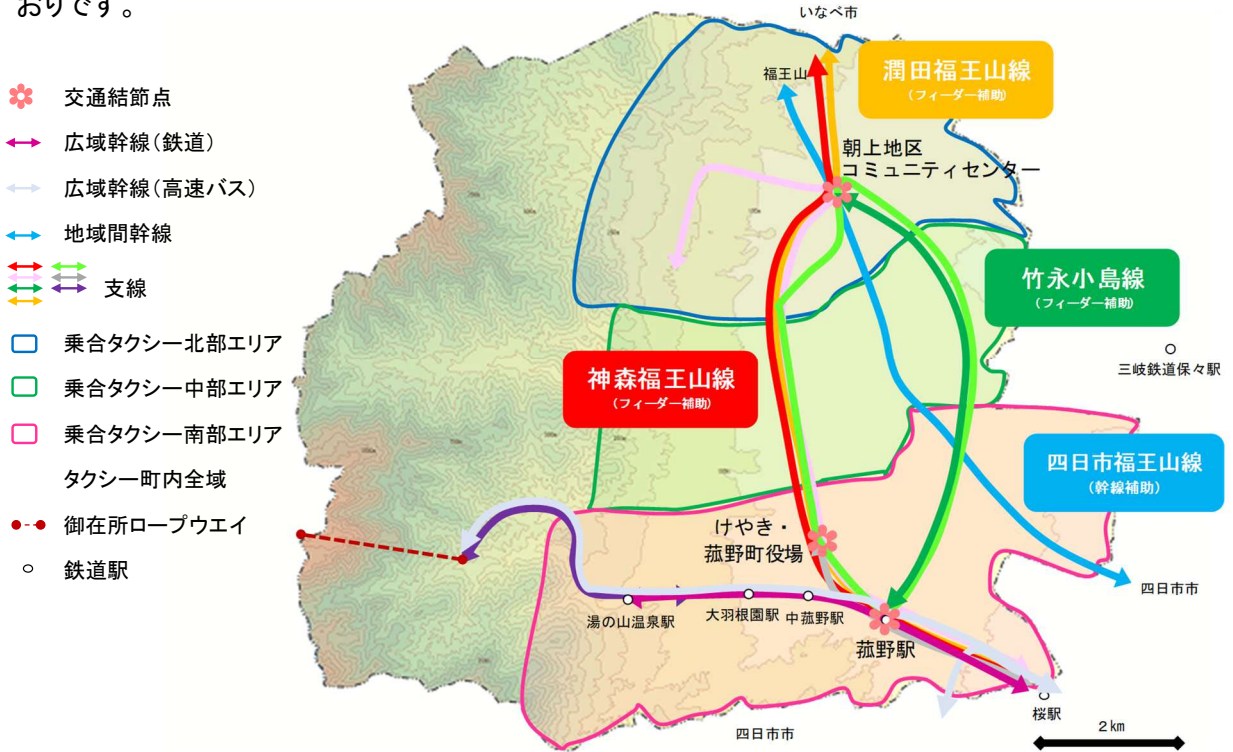
目標5 持続可能な交通体系を持つまち

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

①地域公共交通ネットワークのイメージ

菰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。



②地域公共交通の位置付け・役割

| 位置付け | 系統 | 役割 | 確保・維持策 |
|-------|---------------------------------------|--------------------------------|--|
| 広域幹線 | 鉄道 近鉄湯の山線 | 町外への広域交通を担う。 | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 |
| | 高速バス 名古屋湯の山温泉高速線、名古屋桜台高速線 | | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 |
| 地域間幹線 | 路線バス 四日市福王山線 | 福王山を発着地として、町内並びに四日市市の各拠点を連絡する。 | 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行 |
| 支線 | 路線バス 湯の山線 | 町内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。 | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 |
| | コミュニティバス 神森福王山線、潤田福王山線、竹永小島線 | | 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 |
| | コミュニティバス 千種根の平線、小島永井線、神森菰野線、湯の山神明線 | | 交通事業者と連携した取組により、一定以上の運行水準を確保 |
| | 乗合タクシー(区域運行) | | 交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要を確保 |
| その他 | タクシー | 個別の移動を担う。 | 交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要を確保 |
| | 索道 御在所ロープウェイ | 主に観光を目的とした御在所岳山麓と山頂の移動を担う。 | 交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要を確保 |

③地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要

地域間幹線

| 系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|---------|-------|-----|-----|--------|--------|------|---------|
| 四日市福王山線 | JR四日市 | 川原崎 | 福王山 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 三重交通 | 幹線補助 |

- 四日市福王山線は、菰野町と四日市市の拠点間を連絡し、町域を跨いだ通勤・通学、買い物、通院などの日常生活の移動を担っています。起終点の JR 四日市駅、経由地である朝上地区コミュニティセンターでは、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

支線

| 系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|--------|-----------|--------------------|----------------------|--------|--------|--------------------------|---------|
| 湯の山線 | アクアイグニス | 近鉄湯の山温泉駅 | 湯の山温泉・御在所 ロープウェイ前 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 三重交通 | なし |
| 神森福王山線 | 菰野駅 | けやき・菰野町役場 | 福王山 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 神森福王山線 | 菰野東 | 菰野駅 | けやき・菰野町役場 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 神森福王山線 | 菰野東 | 菰野駅 | 福王山 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 神森福王山線 | 菰野東 | 菰野駅 | 朝上地区 コミュニティセンター | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 千種根の平線 | 菰野東 | 菰野駅 | 尾高駐車場 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 小島永井線 | けやき・菰野町役場 | 菰野駅 | けやき・菰野町役場 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 潤田福王山線 | 菰野東 | 菰野駅 | 福王山 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 潤田福王山線 | 菰野駅 | 朝上地区 コミュニティセンター | 福王山 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 竹永小島線 | 菰野駅 | 竹成 | 朝上地区 コミュニティセンター | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 竹永小島線 | 菰野厚生病院 | 菰野駅 | 朝上地区 コミュニティセンター | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | フィーダー補助 |
| 神森菰野線 | 菰野東 | 菰野駅 | けやき・菰野町役場 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 湯の山神明線 | 湯の山郵便局 | 三ノ瀬 | 湯の山温泉駅 | 4条乗合 | 路線定期運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |
| 乗合タクシー | 町内全域 | | | 4条乗合 | 区域運行 | 菰野町 (運行は交通 事業者へ委託) | なし |

- 神森福王山線は、福王山から周辺部の居住地を通り、朝上地区コミュニティセンター、けやき・菰野町役場、菰野駅、菰野厚生病院、イオンタウン菰野を連絡する路線であり、買い物、通院などの日常生活の移動に欠かせない路線です。また、朝上地区コミュニティセンターでは四日市福王山線への接続により広域への移動も可能とするなど、四日市福王山線を補完する欠かせない路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- 潤田福王山線は、福王山から周辺部の居住地を通り、朝上地区コミュニティセンターや菰野駅を連絡する路線であり、通勤・通学などの日常生活の移動に欠かせない路線です。また、朝上地区コミュニティセンターでは四日市福王山線への接続により広域への移動も可能とするなど、四日市福王山線を補完する欠かせない路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- 竹永小島線は、朝上地区コミュニティセンターから周辺部の居住地を通り、菰野駅や菰野高校、菰野厚生病院を連絡する路線であり、通勤・通学、通院などの日常生活の移動に欠かせない路線です。また、朝上地区コミュニティセンターでは四日市福王山線への接続により広域への移動も可能とするなど、四日市福王山線を補完する欠かせない路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

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 日常生活を支える地域公共交通の運行</p> | <p>① 地域公共交通の利用状況に応じて、運行の見直しを行う。 ② 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。 ③ コミュニティバスとの乗り継ぎを充実させる。 ④ のりあいタクシーの予約方法の普及啓発を行う。 ⑤ タクシーを活用した移動を推進する。</p> |
| <p>施策2 日常生活を支える地域公共交通の環境整備</p> | <p>① 待合環境の改善を図る。 ② 老朽化したコミュニティバスの更新を図る。 ③ 近鉄菟野駅の居場所づくりに取り組む。 ④ バスを利用しやすい取組を行う。 ⑤ コミュニティバス、のりあいタクシーの運賃の見直しを適宜行う。 ⑥ 菟野町MaaS「おでかけこもの」の利用改善を図る。</p> |
| <p>施策3 町外へ移動ができる地域公共交通の整備</p> | <p>① 三重交通名古屋桜台高速線の利用方法の周知、運行改善を図る。 ② コミュニティバスの近鉄桜駅への乗り入れを実施する。 ③ 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。 ④ いなべ市福祉バスへの乗り継ぎの充実を図る。</p> |
| <p>施策4 来訪者が町内を移動できる環境整備</p> | <p>① 鉄道駅の機能強化を行う。 ② 菟野町MaaS「おでかけこもの」の利用方法の周知を図る。 ③ パークアンドバスライドでスムーズに移動できる取組を行う。 ④ デジタルチケットを販売し、町内を地域公共交通で周遊できる体制を整える。 ⑤ 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。 ⑥ 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 地域の助け合いによる移動支援の確保</p> | <p>① 相互扶助型カーシェアリングの運行を新たに始める団体の支援を行う。 ② ボランティア団体などが付き添いサービスを行うことに対し支援を行う。</p> |
| <p>施策6 町、交通事業者、町民の協力による利用意識の醸成</p> | <p>① 町は、町民や来訪者に向けて、地域公共交通の利用を促すための取組を積極的に行う。 ② 交通事業者は、町内で継続して地域公共交通を運行するための取組を行う。 ③ 町民は、外出時に地域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

| |
|---------------------------------|
| ① 菰野町、町民、三重交通、尾高、四日市西警察署、各地区区長会 |
| ② 菰野町、三重交通 |
| ③ 菰野町、近畿日本鉄道、三重交通、尾高 |
| ④ 菰野町、尾高 |
| ⑤ 菰野町、尾高、県タクシー協会 |

- 1 高齢者が車がなくと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
- 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

| |
|-----------------------|
| ① 菰野町、三重交通、尾高、菰野厚生病院 |
| ② 菰野町、三重交通、菰野高校 |
| ③ 菰野町、近畿日本鉄道、菰野高校 |
| ④ 菰野町、近畿日本鉄道、三重交通 |
| ⑤ 菰野町、三重交通、尾高、四日市西警察署 |
| ⑥ 菰野町、尾高 |

- 1 高齢者が車がなくと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
- 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

| |
|----------------------------|
| ① 菰野町、三重交通 |
| ② 菰野町、近畿日本鉄道、三重交通、四日市市(協力) |
| ③ 菰野町、尾高、県タクシー協会、三岐鉄道(協力) |
| ④ 菰野町、三重交通、尾高、いなべ市(協力) |

- 1 高齢者が車がなくと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

| |
|---------------------------|
| ① 菰野町、近畿日本鉄道 |
| ② 菰野町 |
| ③ 菰野町、三重交通 |
| ④ 菰野町、尾高 |
| ⑤ 菰野町、近畿日本鉄道、三重交通、町観光協会 |
| ⑥ 菰野町、御在所ロープウェイ、町内事業者(協力) |

- 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

| |
|--------------------------------|
| ① 菰野町、各地区区長会、町社会福祉協議会、ボランティア団体 |
| ② 菰野町、各地区区長会、町社会福祉協議会、ボランティア団体 |




- 1 高齢者が車がなくと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




| |
|--|
| ① 菰野町 |
| ② 菰野町、近畿日本鉄道、三重交通、尾高、御在所ロープウェイ、県バス協会、県タクシー協会、各地区区長会、町PTA連絡協議会、学校 |
| ③ 菰野町、町民、各地区区長会、町心身障害者福祉会、町老人クラブ連合会、町母子父子寡婦福祉会 |

- 1 高齢者が車がなくと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







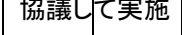

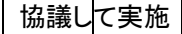

7-2 個別施策と実施主体

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 日常生活を支える地域公共交通の運行 | | | | | | | |
|----------|---|--------------------------------|---|-----|-----|-----|-----|----------------------|
| 個別 施策 | <p>① <u>地域公共交通の利用状況に応じて、運行の見直しを行う。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバスは、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。 ●のりあいタクシーは、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。 ●のりあいタクシーの日曜日運行は、1台では不足しているため、運行台数の見直しを行う。 ●地域公共交通の在り方について、利用者や地域住民との意見交換会を年1回行う。 <p>② <u>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。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 | | | | | | | |
| | 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| ① | | コミュニティバスの運行ルート、ダイヤ見直し | 随時実施  | | | | | 菰野町 三重交通 |
| | | のりあいタクシーの乗降場所の新設、移設、廃止(4月、10月) | ● ● | ● ● | ● ● | ● ● | ● ● | 菰野町 尾高 四日市西警察署 |
| | | のりあいタクシーの日曜日の運行台数の見直し | 協議して実施  | | | | | 菰野町 尾高 |
| | | 利用者や地域住民との意見交換会の開催(7月) | ● | ● | ● | ● | ● | 菰野町 町民 各地区区長会 |
| | | ② 路線バス運賃の変更 | 可能なものから順次実施  | | | | | 菰野町 三重交通 |






| | | | | | | | | | |
|----------|---|------------------------------|----------|--|----|--|-----|----------------------|-----------------------|
| 施策 | 1 日常生活を支える地域公共交通の運行 | | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>③ コミュニティバスとの乗り継ぎを充実させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●近鉄湯の山線の時刻表を改正する際には、コミュニティバスとの乗り継ぎが円滑にできるように調整する。 ●コミュニティバスとのりあいタクシーの乗り継ぎ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 のりあいタクシーの予約方法の普及啓発を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●Web 予約は利用を推進し、Web 予約を利用できない方に対しては、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>⑤ タクシーを活用した移動を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●日常生活の移動手段の一つとして周知し、タクシー利用の推進を図る。特に、午後の空いている時間帯でのポイント割引などを協議し、タクシーの運行を維持する。 | | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 | |
| | ③ | 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 |  | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 三重交通 |
| | ③ | コミュニティバスとのりあいタクシーの乗り継ぎ場所の見直し | 選定して随時追加 |  | | | | | 菰野町 三重交通 尾高 |
| | ④ | のりあいタクシーの電話予約の案内チラシの配布(10月) | ● | ● | ● | ● | ● | 菰野町 尾高 | |
| | ⑤ | タクシーの午後のポイント割引などの導入 | 協議して実施 | | |  | | 菰野町 尾高 県タクシー協会 | |

| | | | | | | | | |
|------------------|--|--------------------------|--------|----|----|----|-----|-----------------------------|
| 施策 | | 2 日常生活を支える地域公共交通の環境整備 | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① 待合環境の改善を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●特に利用者の多い乗り場に屋根、ベンチ、デジタルサイネージを設置する。 また、可能であれば乗り場を近くの施設に移設する。 ●菰野厚生病院の乗り場について、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。 | | | | | | | |
| | <p>② 老朽化したコミュニティバスの更新を図る。</p> <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菰野高校と連携してデザインを作成し、順次更新する。 | | | | | | | |
| | <p>③ 近鉄菰野駅の居場所づくりに取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●近畿日本鉄道と協議を行い、近鉄菰野駅駅舎や駅前を活用した居場所づくりを可能なものから順次実施する。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ① | 乗り場に屋根、ベンチ、デジタルサイネージを設置 | 随時実施 | | | | | 菰野町 三重交通 尾高 |
| | | 菰野厚生病院の乗り場の見直し | 協議して実施 | | | | | 菰野町 三重交通 尾高 菰野厚生病院 |
| | ② | コミュニティバスの更新 | 更新 | 更新 | | | | |
| ③ | 菰野駅駅舎や駅前の活用 | 具体的な活用内容を協議して可能なものから順次実施 | | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 菰野高校 |

| | | | | | | | | |
|----------|--|------------------------------------|---|----|--|---|-----------------------|------------------------------|
| 施策 | 2 日常生活を支える地域公共交通の環境整備 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>④ バスを利用しやすい取組を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通で移動するきっかけづくりのために、コミュニティバス1日乗車券の販売を行う。 ●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。 ●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 コミュニティバス、のりあいタクシーの運賃の見直しを適宜行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●千種地区コミュニティセンター発着ののりあいタクシーの運賃区分の見直しを行う。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | | コミュニティバスの1日乗車券の販売 | 協議して実施  | | |  | | 菰野町 三重交通 |
| | ④ | コミュニティバスの学生1DAYPASSの販売 |  | | |  | | 菰野町 三重交通 |
| | | 鉄道とコミュニティバスの乗り継ぎ割引 | 協議  | | 条件が整えば実施  | | 菰野町 近畿日本鉄道 三重交通 | |
| | ⑤ | コミュニティバス及びのりあいタクシーに免許返納者の運賃割引を追加 | 協議して実施  | | |  | | 菰野町 三重交通 尾高 四日市西警察署 |
| | | のりあいタクシーの千種地区コミュニティセンター発着の運賃区分の見直し | 協議して実施  | | |  | | 菰野町 尾高 |



| | | | | | | | | |
|-------------|-------------|--|----|----|----|----|-----|-------------|
| 施策 | | 2 日常生活を支える地域公共交通の環境整備 | | | | | | |
| 個別施策 | | <p>⑥ 菰野町 MaaS「おでかけこもの」の利用改善を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●より分かりやすく便利に使うことができるように、表示方法の改善、予約方法の簡便化を図る。 ●Web 予約の利用率を増加させるために、各地区の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 予約の普及状況を見ながら、Web 予約時の運賃割引を廃止して、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 | 実施主体 |
| | ⑥ | おでかけこもの表示方法、予約方法の改善 | | | | | | 菰野町 尾高 |
| | | おでかけこもの講習会の開催 | | | | | | 菰野町 尾高 |
| | | Web 予約時の運賃割引の廃止及びWeb予約ポイントの導入 | | | | | | 菰野町 尾高 |



| | | | | | | | | |
|------|---|---------------------------|--------|----------|----|----|-----|-----------------------------------|
| 施策 | 3 町外へ移動ができる地域公共交通の整備 | | | | | | | |
| 個別施策 | <p>① <u>三重交通名古屋桜台高速線の利用方法の周知、運行改善を図る。</u></p> <p>●菰野から桜台方面への利用やイオンタウン菰野でパークアンドバスライドが可能なことなど、利用方法の周知を図る。また、菰野町役場周辺の開発の進捗に合わせて運行ルートの見直しを協議する。</p> <p>② <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>●近畿日本鉄道、三重交通、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>③ <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>●交通事業者と連携し、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> | | | | | | | |
| 実施年度 | 個別施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ① | イオンタウン菰野のパークアンドバスライドなどの周知 | 随時実施 | | | | | 菰野町 三重交通 |
| | ② | 桜駅にコミュニティバスの停留所を設置 | 協議して実施 | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 三重交通 四日市市(協力) |
| | ③ | 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 | 条件が整えば実施 | | | | 菰野町 尾高 県タクシー協会 三岐鉄道(協力) |


| | | | | | | | | |
|----------|---|-------------------------------------|---|---|---|--|---|-------------------------------|
| 施策 | 3 町外へ移動ができる地域公共交通の整備 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>④ いなべ市福祉バスへの乗り継ぎの充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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への乗り継ぎ利用の周知を図る。 ●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。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ④ | コミュニティバスとのりあいタクシーの乗り継ぎ案内チラシの配布(10月) | ● | ● | ● | ● | ● | 菰野町 三重交通 尾高 いなべ市(協力) |
| | | 町内にのりあいタクシーの乗降場所を設置 | 設置  |  |  |  |  | 菰野町 尾高 いなべ市(協力) |

| | | | | | | | | |
|----------|---|------------------------------|----|----|----|----|-----|---------------|
| 施策 | 4 来訪者が町内を移動できる環境整備 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① 鉄道駅の機能強化を行う。</p> <p>●主要な目的地への分かりやすい行先案内の表示を行う。また、鉄道駅から利用できるシェアサイクルの設置を協議する。</p> <p>② 菰野町 MaaS「おでかけこもの」の利用方法の周知を図る。</p> <p>●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、鉄道駅などでQRコードから利用方法が分かるように周知方法を改善する。</p> <p>③ パークアンドバスライドでスムーズに移動できる取組を行う。</p> <p>●菰野インターチェンジ付近から御在所ロープウェイ前へのパークアンドバスライドを協議する。</p> <p>④ デジタルチケットを販売し、町内を地域公共交通で周遊できる体制を整える。</p> <p>●デジタルチケットを活用し、のりあいタクシーで町内を周遊できる取組を行う。</p> | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ① | 鉄道駅に分かりやすい行先案内を表示 | | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 |
| | | 鉄道駅へのシェアサイクルの設置 | | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 |
| | ② | おでかけこもの周知方法の改善 | | | | | | 菰野町 |
| | ③ | 菰野インターチェンジ付近からのパークアンドバスライド | | | | | | 菰野町 三重交通 |
| | ④ | デジタルチケットに対応したのりあいタクシー利用方法の改善 | | | | | | 菰野町 尾高 |

| | | | | | | | | |
|----------|---|----------------------------------|----|----|----------|----|-----|--------------------------------|
| 施策 | 4 来訪者が町内を移動できる環境整備 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>⑤ 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>●町観光協会と連携し、鉄道駅や高速バスの停留所などでの電動アシストモビリティの貸し出しを協議する。</p> <p>⑥ 御在所ロープウェイ利用者の町内観光を支援する。</p> <p>●御在所ロープウェイの乗車チケットを活用し、町内施設で特典が受けられる取組を行う。</p> | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ⑤ | 鉄道駅や高速バスの停留所などでの電動アシストモビリティの貸し出し | 協議 | | 条件が整えば実施 | | | 菰野町 近畿日本鉄道 三重交通 町観光協会 |
| | ⑥ | 乗車チケットを活用した町内施設の特典付与の導入 | 協議 | | 条件が整えば実施 | | | 菰野町 御在所ロープウェイ 町内事業者(協力) |

| | | | | | | | | |
|----------|---|-----------------------------|------|--|----|----|-----|---------------------------------------|
| 施策 | 5 地域の助け合いによる移動支援の確保 | | | | | | | |
| 個別 施策 | <p>① 相互扶助型カーシェアリングの運行を新たに始める団体の支援を行う。</p> <p>●相互扶助型カーシェアリングの導入に取り組む地域団体に対して、運行主体の町社会福祉協議会と連携し、運転手の確保などの支援を行う。</p> <p>② ボランティア団体などが付き添いサービスを行うことに対し支援を行う。</p> <p>●町民同士の支え合いで買い物や病院などへの外出を支援する付き添いサービスに対して、町が相談窓口となり、取組方法の助言や地域に合ったサービスの実施に向けて支援する。</p> | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ① | 相互扶助型カーシェアリングの導入を目指す地域団体の支援 | 随時実施 |  | | | | 菰野町 各地区区長会 町社会福祉協議会 ボランティア団体 |
| | ② | 付き添いサービスを行うボランティア団体などへの支援 | 随時実施 |  | | | | 菰野町 各地区区長会 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、町民の協力による利用意識の醸成 | | | | | | | |
| 個別施策 | <p>① 町は、町民や来訪者に向けて、地域公共交通の利用を促すための取組を積極的に行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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、地域公共交通を身近に感じることができる情報発信を行う。 ●高校へ進学する町内の中学校3年生と高齢者に向けて、コミュニティバスの利用案内のパンフレットを10月に配布する。 <p>② 交通事業者は、町内で継続して地域公共交通を運行するための取組を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者は、町及び町民の協力により学校や地域での乗り方教室などを開催し、地域公共交通に触れ合う取組を行う。 | | | | | | | |
| 実施年度 | 個別施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | | ① 広報誌やホームページなどで地域公共交通情報を発信 | 随時実施  | | | | | 菰野町 |
| | | ① 中学3年生と高齢者へコミュニティバスの利用案内パンフレットを配布(10月) | ● | ● | ● | ● | ● | 菰野町 |
| | | ② 学校や地域で乗り方教室などの開催 | 随時実施  | | | | | 菰野町 近畿日本鉄道 三重交通 尾高 御在所ロープウェイ 県バス協会 県タクシー協会 各地区区長会 町 PTA 連絡協議会 学校 |

| | | | | | | | | |
|----------|--|-------------------------|----|----|--|----|-----|--|
| 施策 | 6 町、交通事業者、町民の協力による利用意識の醸成 | | | | | | | |
| 個別 施策 | ③ 町民は、外出時に地域公共交通を積極的に利用するように努める。 ●町民は、各区や老人クラブなどの集まりで地域公共交通の利用方法などを知ってもらい機会を設けて、自ら地域公共交通に乗って支える取組を行う。 | | | | | | | |
| 実施 年度 | 個別 施策 | 実施事項 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | 実施主体 |
| | ③ | 地域の集まりで地域公共交通の利用方法などの周知 | 随時 | 実施 |  | | | 菰野町 町民 各地区区長会 町心身障がい者福祉会 町老人クラブ連合会 町母子父子寡婦福祉会 |

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。

| 目標1 高齢者が車がなくともおでかけしたくなるまち |
|---|
| 評価指標1 高齢者が地域公共交通を月1回以上利用する割合 |
| 高齢者(70歳以上)がおでかけする機会の状況を測る指標として、高齢者が地域公共交通を月1回以上利用する割合を設定します。 |
| 【算定方法】 町民アンケート調査結果の70歳以上の地域公共交通の利用頻度 |
| 【現状値・目標値】 現状値(令和2年度) 16.6% ⇒ 目標値(令和10年度) 20%以上 |

| 目標2 小中高校生が元気に通学し活動したくなるまち |
|---|
| 評価指標2 高校生のバス通学者数 |
| 町内の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、高校生のバス通学者数を設定します。 |
| 【算定方法】 町内の高校生のコミュニティバス及び路線バス(四日市福王山線)の定期券利用者数 |
| 【現状値・目標値】 現状値(令和4年度) 31人 ⇒ 目標値(令和10年度) 50人以上 |

| 目標3 来訪者が安心して移動したくなるまち |
|---|
| 評価指標3 分かりやすい行先案内を掲示した場所の数 |
| 来訪者が移動しやすい状況を測る指標として、主要な目的地への分かりやすい行先案内を掲示した場所の数を設定します。 |
| 【算定方法】 地域公共交通の乗り場に行先案内を掲示した場所の数 |
| 【現状値・目標値】 現状値(令和4年度) なし ⇒ 目標値(令和10年度) 25か所 |

目標4 様々な人が安全におでかけできるまち

評価指標4 町民など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、年間の町民などの地域公共交通利用者数を設定します。

【算定方法】

鉄道(町内4駅)、路線バス(四日市福王山線全体)、コミュニティバス、のりあいタクシーの年間利用者数

【現状値・目標値】

| 種別 | 現状値 | 目標値(令和10年度) |
|-----------------|-------------------|-----------------|
| 鉄道(町内4駅) | 839,300 人/年(令和3年) | 1,000,000 人/年以上 |
| 路線バス(四日市福王山線全体) | 141,060 人/年(令和4年) | 159,000 人/年以上 |
| コミュニティバス | 44,803 人/年(令和4年) | 54,000 人/年以上 |
| のりあいタクシー | 15,336 人/年(令和4年) | 20,000 人/年以上 |

目標5 持続可能な交通体系を持つまち

評価指標5 町民1人当たりの地域公共交通への公的資金投入額

町全体で地域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への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/前年度3月末の住民基本台帳人口

【現状値・目標値】

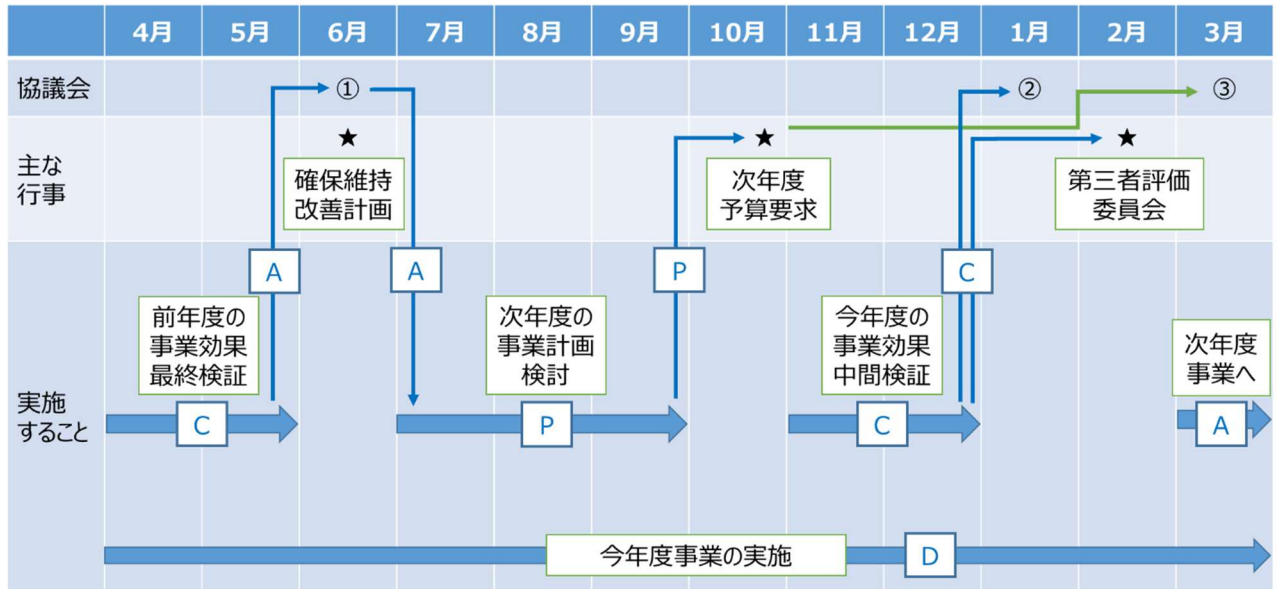
現状値(令和4年度) 3,294 円/人 ⇒ 目標値(令和10年度) 3,300 円未満/人

※ 地域公共交通の収支は評価指標に設定していませんが、事業経費と公益性のバランスなどを見るため、コミュニティバスとのりあいタクシーの収支を確認します。

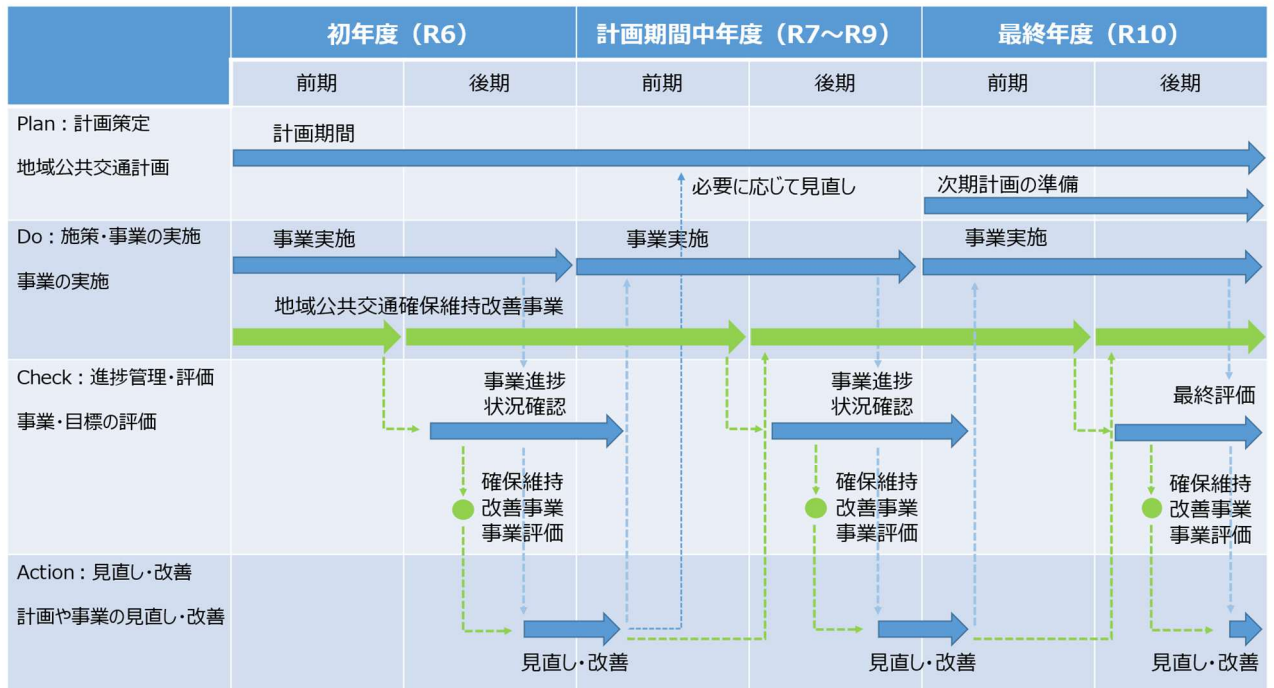
9 計画の評価スケジュール

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。

■ 年間の評価スケジュール



■ 5年間の評価スケジュール



■参考

参考1 「あいあい自動車」から「のりあいタクシー」への移行

●あいあい自動車の導入経緯

地域の移動手段には、電車、バス、タクシー、自家用車などがありました。平成16年から民間バス路線廃止によるコミュニティバスを運行していましたが、費用対効果の観点からその台数を増やすことはなかなか困難であり、また、タクシーも台数に限りがあるため、目的地から自宅に帰る際に長時間待たなければならない場合があるなど、難しい課題に直面していました。

このようなことから、菰野町社会福祉協議会が実施主体となり、地域の皆様による有償ボランティア制度を活用した交通空白地有償運送を平成28年2月1日に大羽根園地区、同年5月23日に川北地区で運行を開始することになりました。

●事業の概要

あいあい自動車事業は、菰野町社会福祉協議会が実施主体となり、リース車両(当初は電気自動車)を活用し、大羽根園地区と川北地区の2つのエリアに住んでいる高齢者または障がいのある方で車の運転ができない方を対象に会員登録を行い、会員には、(株)リクルートホールディングスが開発した予約用のタブレットを配付し、タブレットまたは電話で利用の予約を行い、登録された運転者が会員の予約に応じて自宅から目的地まで送迎する仕組みです。

(株)リクルートホールディングスが平成28年2月から実証実験を行い、高齢者の日常生活を支援するための交通手段の確保策として、地域の支え合いの基盤を構築することを目的として実施しました。

【運行方法】

- ・運行範囲は町内
- ・利用時間は8時30分から17時
- ・予約のあった利用者宅から目的地までの送迎
- ・予約は前日まで

【利用料金】

- ・タブレット利用料金が約1,300円/月
- ・運送対価が15分500円(15分以後15分ごとに500円)、うち運転者への運行謝礼が15分175円
- ・2人で相乗りした場合、利用料金は半額
- ・利用料金はタブレットで精算し、口座から引き落として現金は扱わない

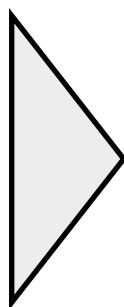
●「のりあいタクシー」への移行

川北地区は、運転登録者数は13人を確保できましたが、平成28年の旅客登録者数は4人で年間14回運行、平成29年は2人で年間1回運行となりました。この運行状況では車のリース料は賄えず、行政からの委託金がないと運営できない状態となり、平成30年1月31日に運行休止となりました。

大羽根園地区は、運転登録者数は5人でしたが、旅客登録者数が11人から始まり24人まで増加しました。令和元年12月頃までは月に40回以上運行していましたが、運転登録者の高齢化による運転手不足や平成30年10月にのりあいタクシーが運行開始となったことなどにより、運行回数が減少し始めて令和3年7月以降は月に10回以下となり、令和5年3月31日をもって休止し、あいあい自動車の課題となる点を改善した「のりあいタクシー」へ移行することになりました。



あいあい自動車(大羽根園地区)



のりあいタクシー

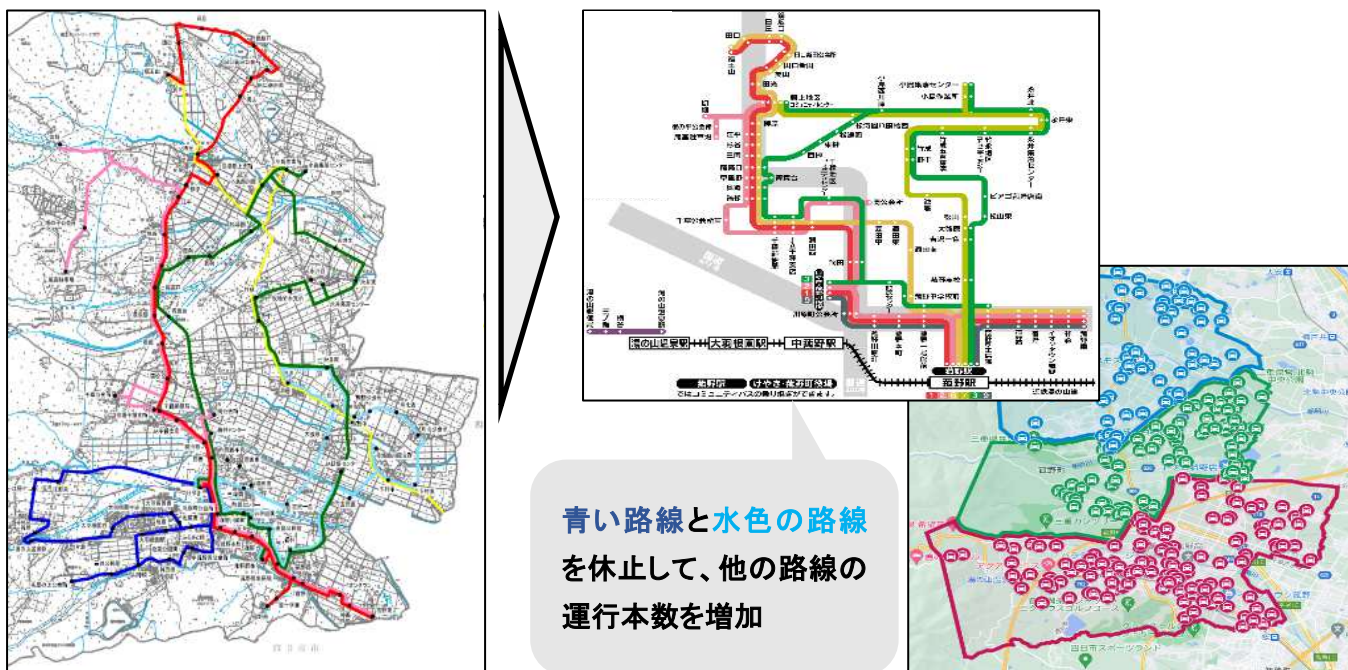
参考2 「おでかけこもの」の取組

●取組の経緯

菰野町地域公共交通会議では、地域公共交通サービス改善のための勉強会等を平成29年度から8回開催し、詳細な公共交通網見直しを検討してきました。その結果、低頻度多系統のコミュニティバス網を全面的に見直し、公共交通不便地域を安価できめ細かく確保するオンデマンド乗合交通を導入するとともに、コミュニティバスは南北を結ぶ幹線への集約を進めることとしました。この時、鉄道、路線バス、コミュニティバス、オンデマンド乗合交通がスムーズに乗り継げるように結節点整備やダイヤ配慮を行い、特にオンデマンド乗合交通については、簡便に予約できるようにするとともに、これを含め複数の公共交通機関の乗り継ぎを検索し予約できるようにすることが、町内のスムーズな移動と各交通機関の効率化を両立するために必須であることが認識されました。そのため、ITの活用を視野に入れた検討を進めてきました。

平成30年10月からオンデマンド乗合交通の運行を南部エリアで開始し、令和元年10月には北部エリア、令和2年10月には中部エリアに拡大し、町全域が運行エリアとなりました。また、平成30年12月には南部エリアを運行していたコミュニティバスの2つのコースを運休としました。

令和2年1月に、予約・配車や乗継利便性向上を目指し、菰野町 MaaS「おでかけこもの」の運用を開始するとともに、AIを使ったオンデマンド乗合交通の配車、予約システムを導入しました。



●サービスの概要

菰野町の公共交通は鉄道(近鉄湯の山線)、三重交道路線バス、尾高タクシー、御在所ロープウェイ、町が運行しているコミュニティバスとAI オンデマンド乗合交通(のりあいタクシー)があります。これら町内の様々な公共交通を使って町内のおでかけを便利にするために、菰野町 MaaS「おでかけこもの」からルート検索、のりあいタクシー予約、主要のりばの運行情報、タクシー配車などが利用できます。

おでかけこもの

経路検索やのりあいタクシーのご予約など、
いつもの「おでかけ」にご利用ください



AI オンデマンド乗合交通
「菰野町のりあいタクシー」
(経路検索・配車予約・事前決済)



菰野町コミュニティバス「かもしか号」
(経路検索・バスロケーションシステム・
車内混雑度表示)



近畿日本鉄道
(経路検索・特急列車予約連携)



尾高タクシー〔有限会社尾高〕
タクシー予約



三重交通 路線バス・高速バス
(経路検索・バスロケーションシステム)



eモビリティ「菰ビリティ」
菰野町観光協会が運営する貸出
電動自転車等の予約・決済



御在所ロープウェイ
(運行状況案内・情報提供)

●実証実験の経過

令和元年度に国土交通省事業に採択されたことから始まり、令和2年度も国土交通省事業採択、令和3年度は三重県事業採択、令和4年度、令和5年度も再度国土交通省事業に採択され、これまでサービスの実装及び様々な実証実験を実施してきました。

| 年度 | 実証実験の概要 |
|----|---|
| R1 | 国土交通省「新モビリティサービス推進事業」採択 ・MaaSシステム(町内公共交通経路検索、のりあいタクシー予約) ・AI予約配車システムによるオンデマンドのりあいタクシー運行 ・MaaSサービス利用率向上及びデジタルディバイド解消に向けた 高齢者向けのスマホ教室 実施 |
| R2 | 国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」採択 ・のりあいタクシー 運行エリアを町内全体へ拡大 ・ 事前決済(キャッシュレス) 機能搭載 ・コミュニティバス 車内密集度表示 機能搭載 ・ 乗車時顔認証 による「こどもみまもりシステム」実証 |
| R3 | 三重県「高齢者等の移動手手段の確保に向けた地域モデル事業」採択 ・観光協会の 菰ビリティ(電動自転車/バイク/キックボード等のeモビリティ)の予約/決済 機能搭載 ・ 電子チケット 機能搭載 ※チケットは随時販売予定 |
| R4 | 国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」採択 ・ イベント情報発信 機能搭載 ・菰野町デジタル観光マップと のりあいタクシー利用予約の連携 ・ 高校生を対象としたDX人材の育成 による地域発展 |
| R5 | 国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」採択 ・経路検索に 乗り継ぎ案内 機能搭載 ・ 公共交通の動的な運行情報 機能搭載 ・ データの集約・可視化 |

参考3 菟野町地域公共交通会議 委員名簿

| 区 分 | 所属団体名 | 氏 名 | 備 考 |
|--------------------------------------|-------------------------------|--------|-----|
| 前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認める者 | 社会福祉法人 菟野町社会福祉協議会 会長 | 平井 満 | 会長 |
| 住民及び利用者の代表 | 菟野町区長会 会長 菟野町朝上地区区長会 会長 | 諸岡 清隆 | 副会長 |
| 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 | 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 | 加藤 博和 | 座長 |
| 住民及び利用者の代表 | 菟野町母子父子寡婦福祉会 会長 | 川村 節子 | 監事 |
| 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 | 三重県地域連携・交通部 交通政策課 課長 | 藤田 雄一 | 監事 |
| 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 | 近畿日本鉄道株式会社 鉄道本部 名古屋統括部 営業課 課長 | 山本 淳 | |
| | 御在所ロープウェイ株式会社 代表取締役社長 | 中村 俊行 | |
| 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 三重交通株式会社 四日市営業所 所長 | 服部 孝史 | |
| 一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体の指名する者 | 公益社団法人 三重県バス協会 専務理事 | 青木 周二 | |
| 一般旅客自動車運送事業者 | 有限会社 尾高 取締役 | 佐々木 祐輔 | |
| 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の指名する者 | 一般社団法人 三重県タクシー協会 会長 | 末吉 利教 | |
| 住民及び利用者の代表 | 菟野町菟野地区区長会 会長 | 佐々木 理 | |
| | 菟野町鶴川原地区区長会 会長 | 辻 正人 | |
| | 菟野町竹永地区区長会 会長 | 千種 隆和 | |
| | 菟野町千種地区区長会 会長 | 木城 喜久一 | |
| | 菟野町心身障がい者福祉会 会長 | 小澤 敏明 | |
| | 菟野町老人クラブ連合会 会長 | 櫻森 克彦 | |
| | 菟野町PTA連絡協議会 会長 | 内田 慎一郎 | |
| 国土交通省中部運輸局三重運輸支局 | 中部運輸局三重運輸支局 首席運輸企画専門官(企画調整担当) | 前葉 光司 | |
| 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の指名する者 | 三重交通労働組合 四日市支部 書記長 | 宮崎 博也 | |
| 道路管理者 | 四日市建設事務所 総務・管理室 管理課 課長 | 樋口 慎也 | |
| 三重県警察四日市西警察署長の指名する者 | 四日市西警察署 交通課 課長 | 森本 祥紀 | |
| 副町長 | 菟野町 副町長 | 大橋 裕之 | |
| 菟野町職員 | 菟野町健康福祉課 課長 | 黒田 雅啓 | |
| | 菟野町観光産業課 観光商工推進室 室長 | 藤田 貴史 | |
| | 菟野町参事兼総務課長 | 片岡 芳輝 | |
| 事 務 局 | 菟野町総務課 安全安心対策室 室長 | 芝田 正博 | |
| | 菟野町総務課 安全安心対策室 係長 | 伊藤 智彦 | |
| | 菟野町総務課 安全安心対策室 主査 | 拜郷 絢香 | |

※令和6年3月31日時点

菰野町地域公共交通計画 令和6年3月

発行 三重県菰野町

編集 菰野町 総務課 安全安心対策室



〒510-1292

三重県三重郡菰野町大字潤田 1250 番地

TEL: 059-391-1111(代表)

E-mail: keyaki@town.komono.mie.jp