

## 第4章 目標を達成するための事業内容

### 1 事業体系

基本方針	目標	目標を達成するための事業	実施主体			令和7年度			令和8年度			令和9年度			令和10年度			令和11度			令和12度		
			交通事業者	住民	吉賀町	その他	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	
基本方針1 便利で持続可能な公共交通ネットワーク	目標1 公共交通軸と拠点の充実・保証	広域交通と地域内交通の乗継利便性向上事業																					
		①広域線及び広益線との乗り継ぎダイヤを改善	■	■																			
		地域内交通再編事業																					
	目標2 「交通空白地」における移動手段の確保	①地域内交通の見直し	■	■	■																		
		②見直し基準の改善	■	■																			
	目標3 公共交通の持続可能性・実現可能性	タクシー助成制度利便性向上事業																					
		①タクシー助成制度の見直し	■	■																			
	目標4 利用環境の改善・充実	利用しやすい運賃体系構築事業																					
		①1日乗車券、エリア乗り放題券の導入	■	■	■																		
基本方針2 誰にとってもわかりやすく使いやすい利用環境	目標4 利用環境の改善・充実	乗継拠点利便性向上事業																					
		①柿木地域の乗継拠点統一	■	■	■																		
		②商業施設連携や貨客混載の検討	■	■	■																		
		交通の担い手不足解消事業																					
		①就職イベントへの参加支援	■	■	■																		
		②ライドシェアの検討	■	■	■	■																	
基本方針3 公共交通に関する取組における関係者間の共創	目標5 関係者との共創による公共交通活用施策の充実	利用環境改善事業																					
		①公共交通マップの継続更新	■	■																			
		②情報提供動画の作成	■	■																			
		対象を絞った利用促進事業																					
		①小・中・高校生を対象とした利用促進	■	■	■	■																	
10	目標5 関係者との共創による公共交通活用施策の充実	②高齢者を対象とした利用促進	■	■	■	■																	
		③公共交通無料の日等の実施	■	■	■	■																	
		関係者との共創事業																					
10	目標5 関係者との共創による公共交通活用施策の充実	①交通×X事業	■	■	■	■																	
		データを活用したモニタリング体制構築事業																					
		①公共交通利用実績のとりまとめ	■	■	■	■																	
10	目標5 関係者との共創による公共交通活用施策の充実	②モニタリング体制の構築	■	■	■	■																	

※会計四半期：第1四半期（4～6月）、第2四半期（7～9月）、第3四半期（10～12月）、第4期（1～3月）

■：実施・継続実地、□：検討

## 2 事業内容(事業概要、実施主体、実施期間)

事業名	1 広域交通と地域内交通の乗継利便性向上事業								
概要	<p>事業例① 広益線及び広域線との乗り継ぎダイヤを改善</p> <p>柿木地域から他地域への移動に乗り継ぎが必要となっているが、現状では広域線・広益線と地域内交通の運行時刻が十分に調整されておらず、移動ニーズが高い時間帯に接続の悪さによる長時間の待ち時間が発生しているため、関係者間で乗り継ぎダイヤを調整します。</p> <p>▼乗り継ぎイメージ</p> <p>The diagram shows three locations: Kaki木 (pink oval), Shichijishi (green oval), and Rokko-shi (yellow oval). Arrows indicate bus routes connecting them:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Kaki木 (Local Bus):</b> 桧谷線 (Hinomine Line), 大井谷杉山循環線 (Ogimine-Sengen Circular Line), 大井谷杉山下須線 (Ogimine-Sengen-shimo-nishiki Line).</li> <li><b>Shichijishi (Local Bus):</b> 公共交通軸 (Public Transport Axis) - connects to Kaki木 and Rokko-shi.</li> <li><b>Rokko-shi (Local Bus):</b> 高尻線 (Kotobuki Line), 蔵木線 (Sakaki Line).</li> <li><b>Transit Lines:</b> 蓼野線 (Takiyama Line) connects Shichijishi and Rokko-shi; 广域線・広益線・六日市線 (Widely Regional Line, Widyoki Line, Rokko-shi Line) connects Kaki木, Shichijishi, and Rokko-shi.</li> </ul> <p>Below the diagram are two boxes showing vehicle types:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>地域内交通 (Local Transportation):</b> Shows a pink bus, a white minivan, and a white van.</li> <li><b>公共交通軸 (Public Transport Axis):</b> Shows a pink bus and a white bus.</li> </ul> <p style="text-align: center;">← 乗り継ぎ →</p>								
実施主体	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>交通事業者</td> <td>町民</td> <td>吉賀町</td> <td>その他関係者</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td></td> <td><input type="radio"/></td> <td></td> </tr> </table>	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者						
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>							
実施期間	令和8~12年度において、公共交通軸のダイヤ改正ごとに検討・実施								

事業名	2 地域内交通再編事業																																																																															
	事業例① 地域内交通の見直し																																																																															
<p>燃料・人件費の高騰により、今後も公的資金投入額の増加が見込まれる中、財政の持続可能性確保の観点から、利用実態に応じた運行形態の見直しが急務となっています。</p> <p>代替手段としてのタクシー助成制度の拡充や、真に移動手段が必要な住民への個別対応型サービスへの転換等、費用対効果を重視した効率的な移動支援体制を構築します。</p>																																																																																
<p>▼2024年度（2023年10月1日～2024年9月30日）の実績</p> <p>蔵木線以外は前計画の見直し基準に達していないため、路線の見直しが必要</p>																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地域</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">輸送人数 (人)</th> <th>1便あたりの 利用者数 (人/便)</th> <th rowspan="2">運行 可能日数 (日)</th> <th rowspan="2">運行日数 (日)</th> <th rowspan="2">稼働率 (%)</th> <th rowspan="2">運行経費 (千円)</th> <th rowspan="2">運賃収入 (千円)</th> <th rowspan="2">収支率 (%)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">六日市</td><td>蔵木線</td><td>379</td><td>1.3</td><td>295</td><td>203</td><td>68.8%</td><td>1,029</td><td>116</td><td>11.3%</td></tr> <tr> <td>蓼野線</td><td>1,057</td><td>3.6</td><td>295</td><td>255</td><td>86.4%</td><td>6,593</td><td>426</td><td>6.5%</td></tr> <tr> <td>高尻線</td><td>1,225</td><td>4.2</td><td>295</td><td>274</td><td>92.9%</td><td>3,232</td><td>310</td><td>9.6%</td></tr> <tr> <td rowspan="3">柿木</td><td>大井谷杉山下須線</td><td>152</td><td>0.5</td><td>295</td><td>76</td><td>25.8%</td><td>2,069</td><td>108</td><td>5.2%</td></tr> <tr> <td>樅谷線</td><td>638</td><td>2.2</td><td>295</td><td>218</td><td>73.9%</td><td>4,016</td><td>163</td><td>4.1%</td></tr> <tr> <td>大井谷杉山循環線</td><td>466</td><td>1.6</td><td>295</td><td>191</td><td>64.7%</td><td>1,009</td><td>53</td><td>5.3%</td></tr> </tbody> </table>											地域	路線名	輸送人数 (人)	1便あたりの 利用者数 (人/便)	運行 可能日数 (日)	運行日数 (日)	稼働率 (%)	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率 (%)					六日市	蔵木線	379	1.3	295	203	68.8%	1,029	116	11.3%	蓼野線	1,057	3.6	295	255	86.4%	6,593	426	6.5%	高尻線	1,225	4.2	295	274	92.9%	3,232	310	9.6%	柿木	大井谷杉山下須線	152	0.5	295	76	25.8%	2,069	108	5.2%	樅谷線	638	2.2	295	218	73.9%	4,016	163	4.1%	大井谷杉山循環線	466	1.6	295	191	64.7%	1,009	53	5.3%
地域	路線名	輸送人数 (人)	1便あたりの 利用者数 (人/便)	運行 可能日数 (日)	運行日数 (日)	稼働率 (%)	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率 (%)																																																																							
六日市	蔵木線	379	1.3	295	203	68.8%	1,029	116	11.3%																																																																							
	蓼野線	1,057	3.6	295	255	86.4%	6,593	426	6.5%																																																																							
	高尻線	1,225	4.2	295	274	92.9%	3,232	310	9.6%																																																																							
柿木	大井谷杉山下須線	152	0.5	295	76	25.8%	2,069	108	5.2%																																																																							
	樅谷線	638	2.2	295	218	73.9%	4,016	163	4.1%																																																																							
	大井谷杉山循環線	466	1.6	295	191	64.7%	1,009	53	5.3%																																																																							
<p>※蔵木線、蓼野線、高尻線は、デマンド運行便のみの実績。運行経費及び運賃収入は、総走行距離におけるデマンド便の系統別距離の比率から算出。</p>																																																																																
<p>※見直し基準は①1便あたりの利用者数1.1人以上、②稼働率（日）50%以上、収支率10%以上に達していない数値を赤字で記載。</p>																																																																																
<p>▼デマンドバスの路線再編の方向性</p>																																																																																
<table border="1"> <tr> <td>運行形態</td> <td>区域運行（デマンドバス）</td> </tr> <tr> <td>対象路線</td> <td>蔵木線、蓼野線、高尻線（六日市交通） 樅谷線、大井谷杉山下須線（柿木産業）</td> </tr> </table>											運行形態	区域運行（デマンドバス）	対象路線	蔵木線、蓼野線、高尻線（六日市交通） 樅谷線、大井谷杉山下須線（柿木産業）																																																																		
運行形態	区域運行（デマンドバス）																																																																															
対象路線	蔵木線、蓼野線、高尻線（六日市交通） 樅谷線、大井谷杉山下須線（柿木産業）																																																																															
<p>①時間的交通空白地解消</p>																																																																																
<p>移動ニーズが高い時間帯（アンケート調査結果）に運行していない路線はダイヤ改正</p>																																																																																
<p>②エリアの統合・拡大</p>																																																																																
<p>1回あたりの利用者数や稼働率が低い地域が隣接している場合、運行エリアを統合し、効率的な運行を検討（区域を統合する場合は、目的地への変更も検討）</p>																																																																																
<p>③タクシー助成への転換</p>																																																																																
<p>1人あたりの公的資金投入額が1乗車あたりのタクシー運賃よりも高い場合は、タクシー助成への転換を検討</p>																																																																																
<p>④新たな予約方法の検討（全路線共通）</p>																																																																																
<p>はじめて利用する方にとって利用予約の心理的なハードルを下げるような仕組みを検討、また、予約締切り時間の変更など、新たな仕組みを検討</p>																																																																																

## 事業例② 見直し基準の改善

現在、人口減少により利用者数が減少しており、燃料費の高騰による運行経費の増加が交通事業者の収支を圧迫しています。また、商業施設の閉業や医療機関の運営体制の変更に伴い、従来の移動ニーズが変化し、住民は新たな生活へ適応できない状況であり、地域の状況に即した見直し基準を再設定します。

### <見直し基準の改善案>

#### ① 公共交通軸（市町間幹線、地域間幹線）

【現行】 町内の地域拠点間の移動手段であり、町民の生活や交流を支える必要な移動手段であることから、見直し基準は設けず、確保・維持を図ります。

【改善後】 現行から変更なし

#### ② 地域内交通（定期運行）

【現行】 小中高生の通学手段であることから、見直し基準は設けず、児童・生徒の通学状況に応じて適宜見直しを行います。

【改善後】 現行から変更なし

#### ③ 地域内交通（デマンド運行）

【現行】 「一定の利用があるか」、「採算性は妥当か」の2つの視点から見直し基準を設定します。

「一定の利用があるか」を図る指標として、「1便当たりの利用者数」と「稼働率」を設定します。「1便当たりの利用者数」は、乗合が成立する条件である1.1人／便を基準値とし、「稼働率」は運行可能日の半数以上運行する50%とします。

「採算性は妥当か」を図る指標として、「収支率」を設定し、基準値は現状を踏まえ10%と設定します。

「1便当たりの利用者数」、「稼働率」、「収支率」のいずれか1つでも基準に満たない場合は、見直しの対象とします。

【改善後】 地域の状況及び地域公共交通確保維持事業補助要件に即した見直し基準を再設定します。

例えば、「採算性は妥当か？」について、収支率は利用者数に左右され、真に移動手段が必要な高齢化地区等で不利になるほか、利用者1人でも運行する非効率な状況を見逃す恐れがあります。1乗車あたり公的負担額はタクシー利用との直接比較が可能で、効率性と必要性を両立した適切な判断が可能になります。

### ▼見直し基準の改善のイメージ（赤字が改善点）

運行形態	一定の利用があるか		効率的に移動手段が確保されているか
	1回当たりの利用者数	稼働率(回)	1人の移動確保に必要な公的資金投入額
地域内交通 (デマンド運行)	1.0人／回以上	30%以上	各地区からのタクシー料金未満

実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者
	○		○	○
実施期間	事業例① 令和8、9年度に検討・実施 事業例② 令和7年度に検討、令和8年度に実施			

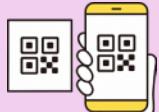
<b>事業名</b>	3 タクシー助成制度利便性向上事業			
<b>概要</b>	<p><b>事業例① タクシー助成制度の見直し</b></p> <p>現行のタクシー助成制度は、制度運用の複雑さにより利用者・交通事業者・行政の三者で問題が生じています。利用者にとって制度の仕組みや利用方法がわかりづらい状況です。また、交通事業者・行政にとっては清算処理や事務手続きが複雑で、整理・データ化作業に多くの時間を費やしています。利用者にとって理解しやすく、交通事業者・行政の事務負担を軽減できるシンプルな制度設計（簡易なシステム導入の検討も含む）へ改善します。</p>			
<b>実施主体</b>	<b>交通事業者</b>	<b>町民</b>	<b>吉賀町</b>	<b>その他関係者</b>
	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
<b>実施期間</b>	事業例① 令和7年度検討、令和8年度実施			
<b>事業名</b>	4 利用しやすい運賃体系構築事業			
<b>概要</b>	<p><b>事業例① 1日乗車券、エリア乗り放題券の導入</b></p> <p>吉賀町の公共交通利用者は減少傾向にあり、人口減少・高齢化が進展する中で利用者数の増加が喫緊の課題となっています。前計画期間中の利用促進施策では認知度向上には一定の成果を上げたものの、利用者数の伸びは限定的であり、新たなアプローチが必要と考えられます。</p> <p>1日乗車券や定額制運賃の導入により、「移動回数を気にせず利用できる」環境を整備することで、利用者の心理的ハードルを下げることができます。定額制ではこれまで移動費用を理由に控えていた買い物・通院以外の社会参加、余暇活動、地域イベント参加等の新たな外出需要を創出し、公共交通全体の利用者数増加を図ります。</p>			
<b>実施主体</b>	<b>交通事業者</b>	<b>町民</b>	<b>吉賀町</b>	<b>その他関係者</b>
	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>実施期間</b>	事業例① 令和7年度に検討、令和8年度に実証実験、令和9年度に本格導入検討・実施			

事業名	<b>5 乗継拠点利便性向上事業</b>
	<b>事業例① 柿木地域の乗継拠点統一</b>
	<p>柿木地域と六日市地域を移動するには、広域路線バスと地域内路線バスを乗り継ぐ必要がありますが、柿木地域の乗継拠点が明確でないため、乗継利便性の検討ができていません。乗継拠点を明確にし、利用環境を整備するなど、公共交通軸と地域内交通の乗継の不便や不安を解消します。</p>
	<p><b>事業例② 商業施設連携や貨客混載の検討</b></p> <p>人口減少に伴う商店の閉店により地域の生活拠点機能が低下し、住民の買い物や食料品確保に支障が生じています。このため、住民の生活支援と公共交通の確保・維持を図る観点から、貨客混載による効率的な輸送システムの構築や、既存商業施設との連携強化による利便性向上を検討します</p>
概要	<p>▼貨客混載のイメージ（伊予鉄バスの取組 国土交通資料）</p> <p>The diagram compares two scenarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>実施前 (Implementation Before):</b> Shows a flow from "生産者などの荷主 (愛媛県八幡浜市)" through a "県内営業所" to a "都内営業所" (東京都新宿区等). A truck is shown moving between the intermediate and final points. Text indicates: 特積輸送した場合 年間 約2.6t-CO<sub>2</sub>、年間トラック運転時間 約700時間 (In the case of special transport, annual CO<sub>2</sub> emissions are approximately 2.6t, and annual truck driving time is approximately 700 hours).</li> <li><b>実施後 (Implementation After):</b> Shows a flow from "伊予鉄南予バス八幡浜バス停 (営業所車庫) (愛媛県八幡浜市)" to a "バスタ新宿" terminal (東京都新宿区等). A high-speed bus is shown carrying both passengers and cargo. Text indicates: 専用の保冷BOX(2個)を利用し 空きスペースに積載 (Using a dedicated refrigerated box (2 units) and loading in empty spaces). Other details include: 伊予鉄バスの高速バスを活用 (乗客と果物・水産加工品の貨客混載) (Using Iyotetsu Bus's high-speed bus (passenger and fruit/fish processed products mixed cargo)), 週2回(平日のみ) (Twice a week (only weekdays)), 走行距離:約919km (Travel distance: approximately 919 km), 所要時間:約14時間 (Travel time: approximately 14 hours), バスタ新宿7:40着 (Arrival at Bus Terminal Shinjuku at 7:40 AM), and 受け渡し (Handover).</li> <li><b>特徴 (Characteristics):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高速バスの空きトランクルームを活用した、地元産品の貨客混載による地域貢献や地域活性化 (Utilizing the empty trunk space of high-speed buses for mixed passenger and local product cargo, contributing to regional development and revitalization).</li> </ul> </li> <li><b>効果 (Effects):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● CO<sub>2</sub>排出削減量 約2.6t-CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub> emission reduction amount approximately 2.6t-CO<sub>2</sub>)</li> <li>● 地元産品の販路拡大 (Expansion of local product distribution channels)</li> </ul> </li> </ul>

事業名	6 交通の担い手不足解消事業																		
事業例① 就職イベントへの参加支援	<p>タクシー事業者の運転手不足解消のためには、行政やその他関係者と連携し、人材確保に向けた積極的な支援が必要です。県内で開催される就職イベントの情報共有や参加支援により、事業者が効果的に求職者にアプローチできる機会を創出し、地域の移動サービス供給体制の維持・強化を図ります。</p>																		
事業例② ライドシェアの検討	<p>既存のタクシー事業者だけでは供給力が不足する時間帯や地域において、住民相互の支え合いによる移動支援体制の構築を検討する必要があります。タクシー供給が困難な状況での補完的な移動手段として、「公共ライドシェア」の導入可能性を検討します。あわせて、「日本版ライドシェア」についても、不足地域・時間帯の指定や事業者管理下での安全管理・保険等の要件を踏まえ、制度活用の可能性を検討します。</p>																		
概要	<p>▼ライドシェア（国土交通省資料）</p> <table border="1"> <tr> <td>実施主体</td><td>交通事業者</td><td>町民</td><td>吉賀町</td><td>その他関係者</td></tr> <tr> <td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr> <tr> <td>実施期間</td><td colspan="4">           事業例① 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施            事業例② 令和7、8年度に検討、令和9年度に実施         </td></tr> </table>				実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者		○	○	○	○	実施期間	事業例① 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施 事業例② 令和7、8年度に検討、令和9年度に実施			
実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者															
	○	○	○	○															
実施期間	事業例① 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施 事業例② 令和7、8年度に検討、令和9年度に実施																		

<b>事業名</b> <b>7 利用環境改善事業</b>	<b>事業例① 公共交通マップの継続更新</b> <p>路線やダイヤの変更、新たなサービス導入に対応した最新情報の提供により、住民が正確な情報に基づいて公共交通を利用できる環境を維持します。</p> <p>▼公共交通マップ</p>								
<b>概要</b>	<p>事業例② 情報提供動画の作成</p> <p>路線バスやデマンドバスの利用方法を視覚的にわかりやすく説明し、行政担当者が出向かずとも、いつでも利用方法を視聴できるようにすることで、利用への不安感を軽減し、新規利用者の獲得につなげます。</p>								
<b>実施主体</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">交通事業者</td> <td style="width: 25%;">町民</td> <td style="width: 25%;">吉賀町</td> <td style="width: 25%;">その他関係者</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td></td> </tr> </table>	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者						
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>							
<b>実施期間</b>	<p>事業例① 令和8~12年度の間で路線再編に併せて実施</p> <p>事業例② 令和10年度に検討・実施</p>								

事業名 概要	<b>8 対象を絞った利用促進事業</b>															
	<b>事業例① 小・中・高校生を対象とした利用促進</b>															
	<p>実際の乗車体験を通じて利用への不安を解消し、公共交通を身近に感じてもらうことで、継続的な利用につなげる必要があります。若年層の定住促進と公共交通の持続可能性確保の観点から、将来の公共交通利用者層を確保するため、児童・生徒を対象とした利用促進を図ります。</p>															
	<p>▼町内での乗り方教室</p> 															
	<p><b>事業例② 高齢者を対象とした利用促進</b></p> <p>移動手段が必要な住民を個別に訪問し、一人一人のニーズに応じた丁寧な説明を行うことで、効果的な利用促進を図ります。</p> <p>▼個別訪問による利用促進（富山県）</p> 															
	<p><b>事業例③ 公共交通無料の日等の実施</b></p> <p>公共交通の利用者が減少傾向になるなか、新規需要の創出は必要不可欠となっています。定期的な運賃無料の日を実施して、新たな利用者層の獲得と地域経済の活性化を図ります。</p>															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施主体</th> <th>交通事業者</th> <th>町民</th> <th>吉賀町</th> <th>その他関係者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>実施期間</td> <td colspan="4">事業例①～③ 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施</td></tr> </tbody> </table>	実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者		○	○	○	○	実施期間	事業例①～③ 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施			
実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者												
	○	○	○	○												
実施期間	事業例①～③ 令和10～12年度間の毎年度に検討・実施															

事業名	9 関係者との共創事業			
事業例① 交通×X事業	<p>公共交通の運転手不足や路線バス減便など、地域公共交通を取り巻く課題は、交通分野単独では解決が困難です。人口減少や高齢化が進む中、持続可能な地域交通を確保するためには、公共交通と医療・福祉、商業、観光、教育等の他分野との連携による共創事業が不可欠となっています。交通事業者、行政、地域住民、民間企業等が一体となって取り組むことで、交通サービスの付加価値創出と収益性向上を図り、事業の持続可能性を確保します。</p>			
概要	<p><b>交通 × 観光</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光情報と公共交通情報が併せて記載されたマップの作成</li> <li>・観光タクシーや来訪者向けタクシーチケットの導入等</li> </ul>  <p><b>交通 × 福祉・健康</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・認知症予防教室や通いの場での健康・体操等のイベントと連携し、公共交通で移動しやすい時間で開催</li> <li>・社会福祉協議会や民生委員と協力して、戦略的な利用促進策を検討する組織をつくる 手順① 移動困難者マップを作成 手順② 移動困難者の分布をもとに、個別の利用促進策や、集団での利用促進案を検討等</li> </ul> 			
	<p><b>交通 × 医療</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通院データを活用した、公共交通の運行計画改善 - 通院移動専用の運行時刻の設定</li> <li>・よしか病院と連携し、病院予約に併せて、公共交通の予約のハードルを下げるしくみの検討 - 通院予約時に、デマンドバスが利用できる時間帯の情報提供</li> <li>・医療機関と商業施設間を結ぶ六日市地域循環線の利用促進策検討等</li> </ul> 	<p><b>交通 × まちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を活用した外出に対するお得なポイント制度の検討 - 公共交通イベント参加ポイント - 町内商店等での購入ポイント</li> <li>・避難所と乗り継ぎ拠点の一体的な整備</li> <li>・道の駅を地域拠点とした地域拠点整備等</li> </ul> 		
実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者
実施期間	事業例 令和8~12年度間の毎年度に検討・実施			

事業名	10 データを活用したモニタリング体制構築事業							
	事業例① 公共交通利用実績のとりまとめ							
<p>交通事業者から提供される利用者数、収支、運行状況等の各種データを統一的な様式・手法でとりまとめることにより、行政の事務負担を軽減する必要があります。現状では多様な様式で提供されるデータの整理・統合に膨大な時間を要しており、データ管理の標準化により本来業務である交通施策の検討に集中できる環境を整備します。</p>								
<h3>事業例② モニタリング体制の構築</h3> <p>地域公共交通計画の目標達成状況を継続的に評価・検証するため、既存の地域公共交通会議を活用した現実的なモニタリング体制の構築が必要です。人的・財政的制約を考慮し、新たな組織の設置ではなく、関係者が目標や指標を共有しながら定期的に進捗管理、事業改善ができる効率的な体制を整備します。</p>								
概要								
実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者				
実施期間	事業例①、② 令和7年度に検討、令和8年度に実施							

### 3 事業スケジュール

本計画の事業推進にあたり、以下のスケジュールを基に進捗管理を行い、継続的な改善を図ります。

年	令和 6 年			令和 7 年												令和 8 年											
会計年度	令和 6 年度						令和 7 年度												令和 8 年度								
事業年度	令和 7 年度												令和 8 年度														
月	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
吉賀町地域 公共交通会議			★										★													★	
予算	要求			査定		承認									要求			査定		承認							
事業実施 P (計画)															令和 8 年度事業計画											令和 9 年度事業計画	
D (実施)				令和 6 年度事業実施											令和 7 年度事業実施											令和 8 年度事業実施	
C (評価) A (改善)									令和 6 年度事業評価・検証						改善方針の反映											令和 7 年度事業評価・検証	
モニタリング			★			★							★			★			★							★	
計画推進				事業進捗管理 令和 7 年度事業検討				令和 6 年度事業評価 令和 7 年度事業計画							事業進捗管理 令和 8 年度事業検討				令和 7 年度事業評価 令和 8 年度事業計画								
公共交通利 用実績確認				モニタリング体制の構築 集計ツールの検討											モニタリング集計ツールを用いた利用実績把握												

※モニタリングについては、地域公共交通会議委員のうち交通事業者、その他関係者、行政担当者で情報共有、進捗管理（令和 9 年度以降も同様の手順で事業推進）

図表 26 事業スケジュール