吉賀町地域公共交通計画

（第2期）

令和　年　月

吉賀町

目次

第1章 はじめに 1
1 計画策定の目的 1
2 計画の位置づけ 1
3 計画の区域 1
4 計画の期間 1

第2章 地域公共交通の理想的な未来の姿 2
1 公共交通の理想的な未来の姿 2
2 吉賀町が理想とするサービス水準 2

第3章 基本的な方針と目標 3
1 公共交通の理想的な未来の姿を踏まえた課題 3
2 公共交通の目指す姿 14
3 基本理念と基本方針 17
4 計画の目標と目標の達成状況の評価と検証方法 18

第4章 目標を達成するための事業内容 27
1 事業体系 27
2 事業内容（事業概要、実施主体、実施期間） 28
3 事業スケジュール 38

第1章 はじめに

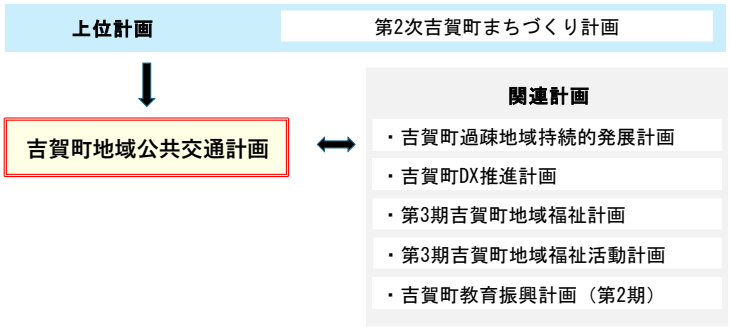
1 計画策定の目的

本町においては、高齢化の進行や人口減少に伴い、地域住民の移動手段の確保が喫緊の課題となっています。特に自家用車に依存しない生活を送る高齢者等にとって、日常生活を支える地域公共交通の持続的な確保は極めて重要です。このような状況を踏まえ、地域の実情に応じた効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークの再構築が求められています。

こうした背景のもと、令和２年の地域公共交通活性化再生法の改正に基づき、本町における地域公共交通計画を策定し、関係者の連携による持続可能な交通サービスの実現と地域公共交通のマネジメント体制の強化を図ることを目的とします。

2 計画の位置づけ

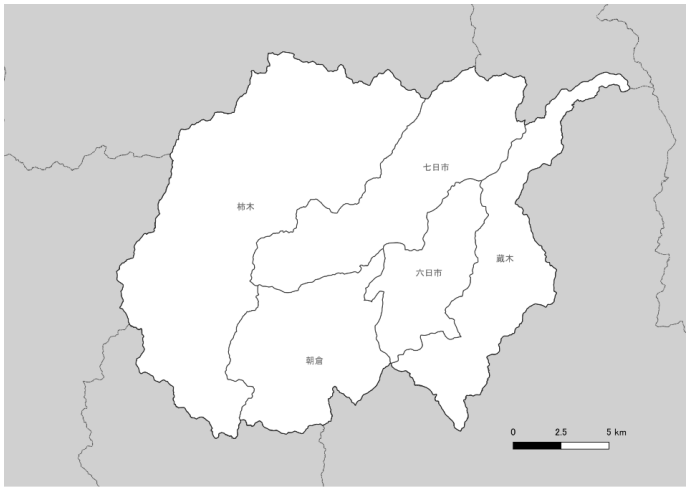
本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、上位計画である「吉賀町まちづくり計画（平成 29 年 6 月策定)」に即し、関連計画との整合を図るものとします。



図表 1　計画の位置づけ

3 計画の区域

吉賀町全域を対象とします。



図表 2　計画区域と地区区分

4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 7 年 10 月～令和 12 年 9 月までの 5 年間とします。

第2章 地域公共交通の理想的な未来の姿

1 公共交通の理想的な未来の姿

・路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー、タクシー助成、新たな移動手段等がそれぞれ特性を活かし、効率的で効果的なネットワークが確立（移動手段の特性と需要が合わない場合は移動手段の見直し）
・自家用車に過度に依存せず公共交通利用で日常生活の移動（通学・通勤・通院・買い物）が可能
・高齢者が安心して免許返納できる公共交通サービスの確保
・持続可能な公的資金投入額でネットワークを維持
・沿線施設や他分野との共創により移動手段を確保し、持続可能な地域社会を実現

2 吉賀町が理想とするサービス水準

(1)公共交通の理想とするサービス水準

必要な移動手段を確保するために、公共交通軸（市町間幹線、地域間幹線)、地域内交通（定期運行・デマンド運行）は、町として確保する公共交通サービス水準を次の通り設定します。

ただし、地域内交通（デマンド運行）は、見直しの検討フローに従い、見直し基準に満たない場合は、減便やタクシー助成、公共版ライドシェア（市町村運営有償運送）への変更を検討します。

分類	町として確保する 公共交通のサービス水準	考え方	（参考）現状
公共交通軸	7.5往復／日 （月～土）	平均して 90 分で１往復程度を確保する。	7.5往復 （月～土）
地域内交通 ・定期運行 ・デマンド運行	2.0往復／日 （月～金）	各エリアの路線定期と区域デマンドの便数を合算して２往復確保する。	2～5往復 （月～金） ※六七線を除く ※一部土曜日運行あり

図表 3　理想とするサービス水準

(2)乗継拠点(都市拠点･地域拠点)の理想とするサービス水準

複数の移動手段が結節し，快適に乗り換えが可能となる場所を乗り継ぎ拠点に位置付けます。乗り継ぎ拠点では、バス停、駅の既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく，近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。

番号	設備
1	ベンチ・椅子
2	屋根
3	トイレ
4	照明
5	エアコン（冷暖房）
6	Ｗｉ－Ｆｉ
7	デジタルサイネージ
8	商店
9	駐車場または駐輪場

図表 4　乗継拠点の理想とするサービス水準

第3章 基本的な方針と目標

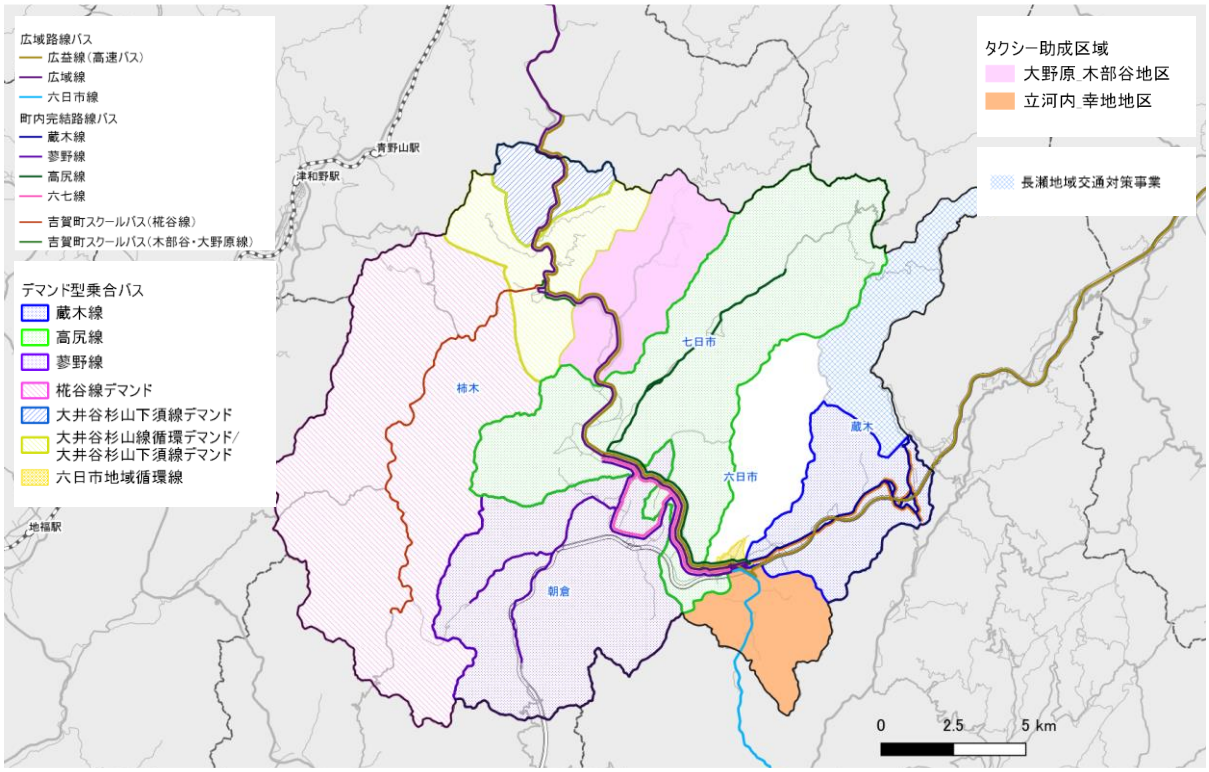
1 公共交通の理想的な未来の姿を踏まえた課題

(1)現状・問題点の整理

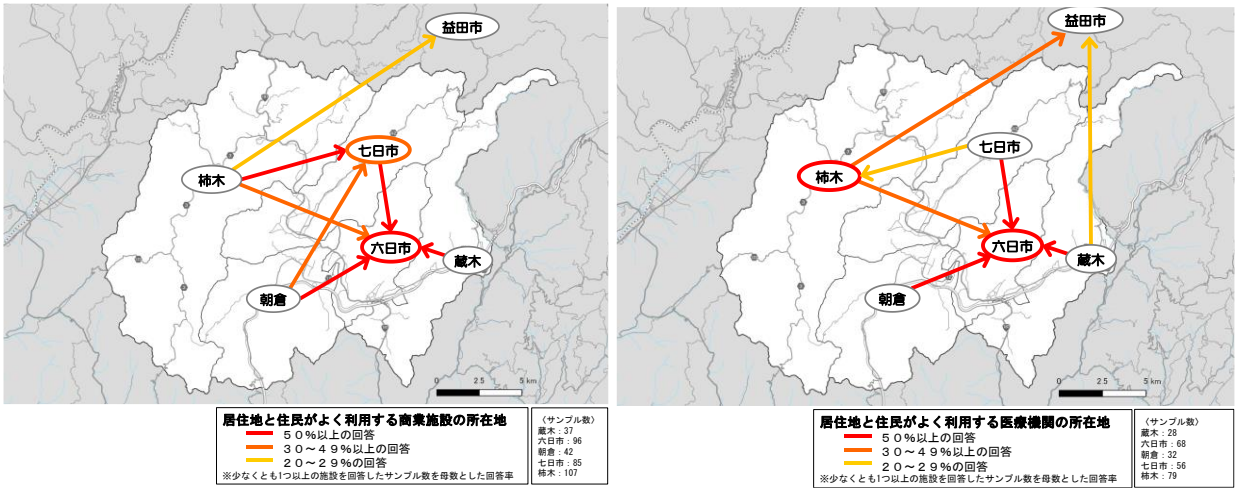
① 公共交通ネットワークと移動ニーズの整合性

吉賀町では、路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシーや、タクシー助成制度等の複数の移動サービスにより、公共交通ネットワークを形成しています。

公共交通ネットワークと移動ニーズ（令和 5 年度住民アンケート調査結果）を重ねると、概ねニーズに合った公共交通ネットワークが形成されていることがわかりますが、人口減少や高齢化の進展により、公共交通の利用者数は減少傾向となっています。



図表 5　吉賀町の公共交通ネットワーク



図表 6　買い物・通院の行先（令和 5 年度住民アンケート調査結果）

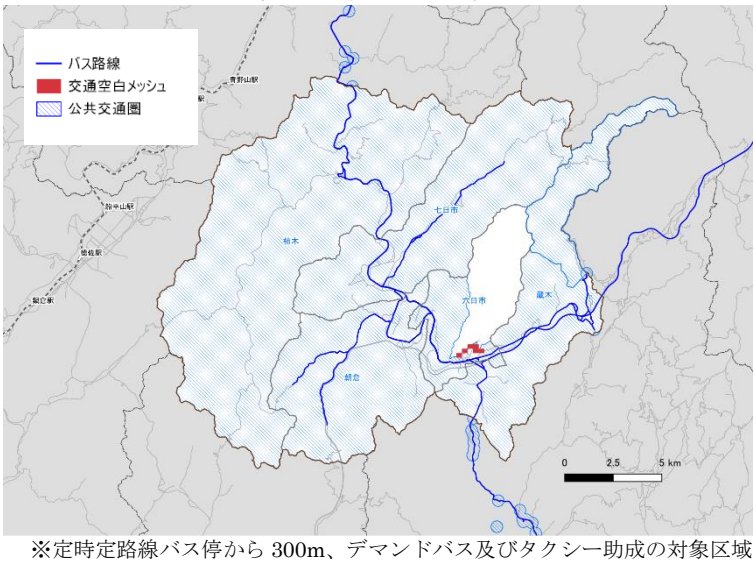
② 交通空白地の存在（空間的・時間的）

吉賀町では、既存の公共交通（路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー等）やタクシー助成制度等の複数の移動サービスが存在し、公共交通ネットワークを形成しています。

空間的には、現状の公共交通ネットワーク及びタクシー助成制度等で人口分布を概ねカバーできている一方で、時間的には、六日市地域を運行する路線において移動ニーズが高い時間帯に公共交通が運行していない時間帯が存在します。

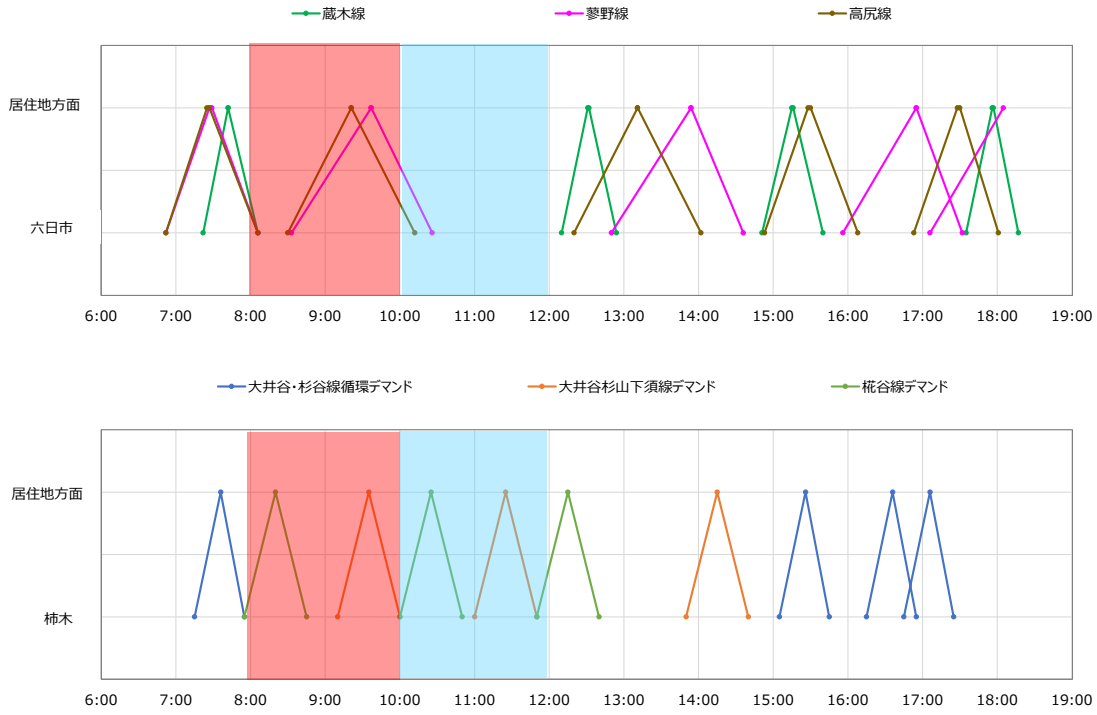
時間帯の制約条件無

交通空白地　1.3%



※定時定路線バス停から 300m、デマンドバス及びタクシー助成の対象区域

図表 7　交通空白地（時間帯条件無）

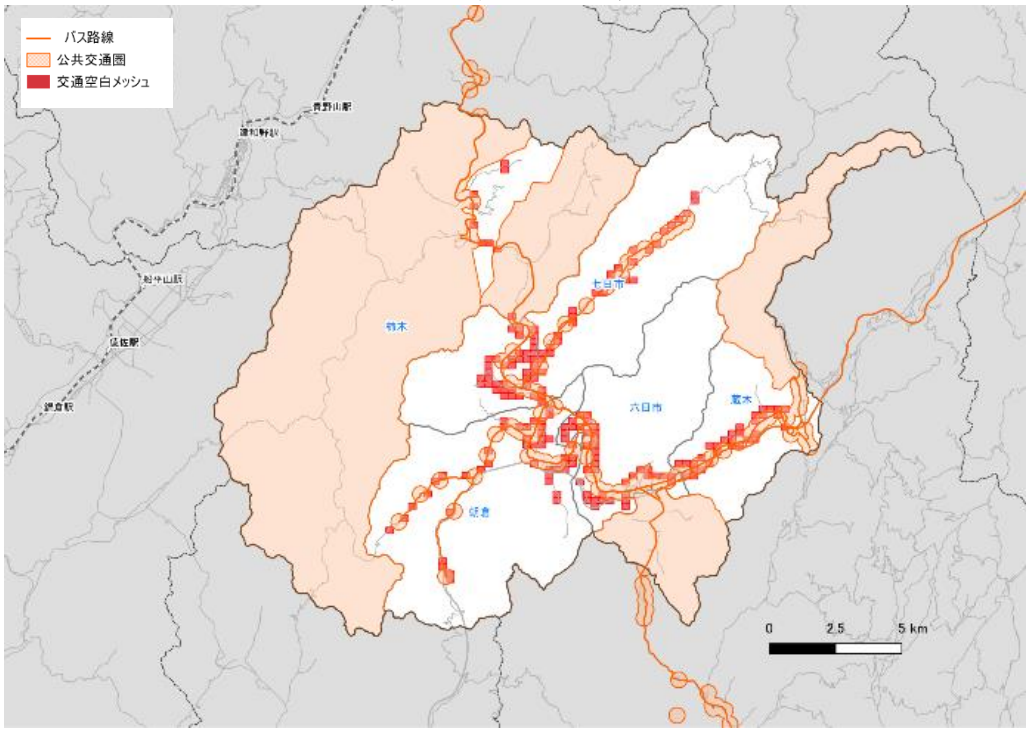


※■：居住地から目的地へのニーズが高い時間帯（到着）
■：目的地から居住地へのニーズが高い時間帯（出発）

図表 8　各地域の運行時刻と移動ニーズ（令和 5 年度住民アンケート調査結果）

居住地から目的地へのニーズが高い時間帯（到着）（8：00～10：00）

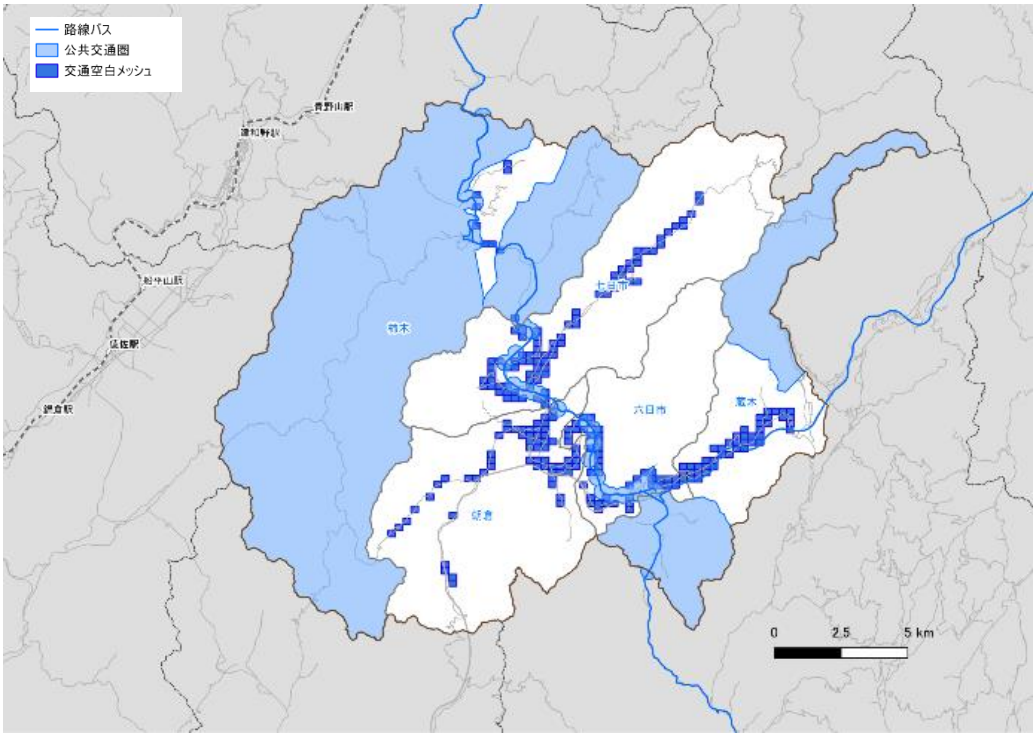
交通空白地　20.8%



※定時定路線バス停から 300m、デマンドバス及びタクシー助成の対象区域

目的地から居住地へのニーズが高い時間帯（10：00～12：00）

交通空白地　39.9%



※定時定路線バス停から 300m、デマンドバス及びタクシー助成の対象区域

図表 9　移動ニーズが高い時間帯の交通空白地

③ 各地区から目的地までのアクセシビリティ

通院・買物において、居住地から目的地まで往復することができているが、滞在時間が長くなり、運行ダイヤと移動ニーズが合っていない可能性があります。

地区		居住地付近バス停	通学 ・目的地に 8：10 までに到着 ・目的地から 17:00 ～18:59 に出発 吉賀高校 （下七日市バス停）	通院 ・午前中で往復（診療時間内） ・滞在時間は 1 時間以上～2 時間未満確保 ①六日市方面（上段） よしか病院 （よしか病院バス停） ②柿木方面（下段） 小笠原医院 （柿木バス停）	買物 ・午前または午後で往復（営業時間内） ・滞在時間は 15 分以上～30 分未満確保 ①六日市方面（上段） サンマート （六日市本町町） ②柿木方面（下段） 道の駅かきのきむら （下柿木バス停）
六日市	立戸	立戸バス停	◎	◎	◎
	広石	広石口バス停	◎	◎	◎
	沢田	上沢田バス停	◎	◎	◎
	六日市	六日市本町バス停	◎	◎	◎
	有飯	有飯バス停	×	□	□
	立河内	空白	×	×、※1	×、※1
	幸地	空白	×	×、※1	×、※1
朝倉	朝倉	朝倉坂折バス停	◎	◎	◎
	蓼野	蓼野バス停	◎	□	□
	注連川	注連川バス停	△	□	□
七日市	抜月	抜月橋バス停	◎	□	◎
	真田	七村橋バス停	◎	□	◎
	七日市	大和田橋バス停	◎	◎	□
	下高尻	下高尻バス停	◎	◎	□
	上高尻	上高尻バス停	◎	◎	□
蔵木	田野原	深谷大橋バス停	×、※2	□	□、※3
	樋口	誓立寺バス停	×、※2	□	□、※3
	蔵木	蔵木バス停	×、※2	□	□、※3
	九郎原	九郎原バス停	×、※2	□	□、※3
柿木	柿木	柿木バス停	◎	× ◎	◎ □
	福川	石見福川バス停	△	△ ◎	× □
	椛谷	椛谷バス停	△	△ ◎	× □
	白谷	白谷橋バス停	◎	× △	◎ □
	下須	原手バス停	◎	□ ◎	◎ □
	大野原	殿明バス停	×	×、※1 ×、※1	×、※1 ×、※1
	木部谷	口屋橋バス停	△	×、※1 ×、※1	×、※1 ×、※1
往復できない（△、×）地区数			26 地区中 9 地区	26 地区中 5 地区	26 地区中 4 地区

六日市地区については六日市方面への移動、柿木地区については柿木方面への移動で判断
小中学校への通学は、路線定期運行の路線バスやスクールバスを利用可
◎：直通で行ける、○：乗り継ぎ有で行ける、△：片道のみ行ける、×：行けない、□：滞在時間が長いが行ける
※1 ：70 歳以上はタクシー助成券で往復可能、※2 ：吉高デマンド利用、※3 ：目的地まで徒歩で 10 分かかる

図表 10　行ける・行けない表

④ 主な乗り継ぎ拠点に備える設備

乗継拠点として、六日市駅バス停と七日市（下七日市）バス停、柿木バス停周辺を設定しました。

柿木地域では、広益線・広域線と町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーとの乗継停留所が、それぞれ「柿木商工会館前」停留所、「柿木」停留所であり、1か所に統一されていません。また、これらの停留所は快適な待ち合い環境とは言いにくい状況です。（前計画から取り残された問題点）

柿木バス停付近にあった商店が閉業したため、町民は生鮮食料品の買物は六日市・七日市方面への移動が求められています。

設備	六日市駅 バス停	七日市 バス停	柿木バス停 柿木商工会館前バス停
ベンチ・椅子	○	○	○
屋根	○	○	○
トイレ	○	○	○
照明	○	○	○
エアコン（冷暖房）	○	×	×
Ｗｉ－Ｆｉ	×	×	×
デジタルサイネージ	×	×	×
商店	×	×	×
駐車場または駐輪場	○	○	×

○：バス停に設置または近隣施設利用、×：なし

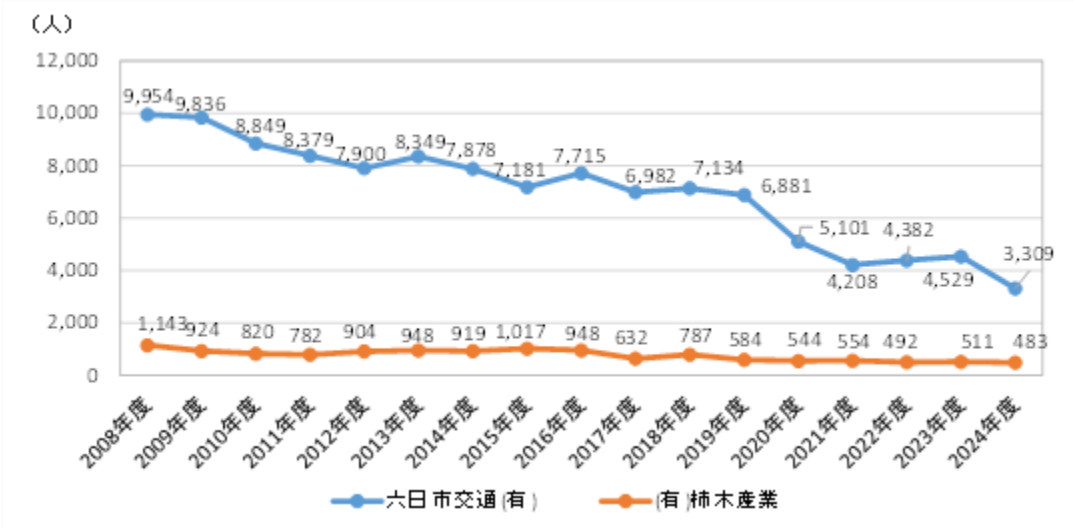
図表 11　乗継拠点の設備

図表 12　柿木地域中心部の路線バス・バス停の状況

⑤ タクシー事業を取り巻く経営環境の悪化

町内には六日市交通（有）と（有）柿木産業が 2 事業者あり、町全域をカバーしていますが、両事業者ともに利用者数は減少傾向であり、コロナ禍前の水準まで利用者数は回復せず、タクシー事業者を取り巻く環境は厳しい状況です。1 日の利用状況をみると、日中から夜間にかけての利用が非常に少ない状況で、夜間に人員を確保するのが厳しい状況になっています。

また、運転手の高齢化や担い手不足により、町内事業者によるタクシー事業の存続が懸念されます。



図表 13　タクシーの年間利用者数の推移

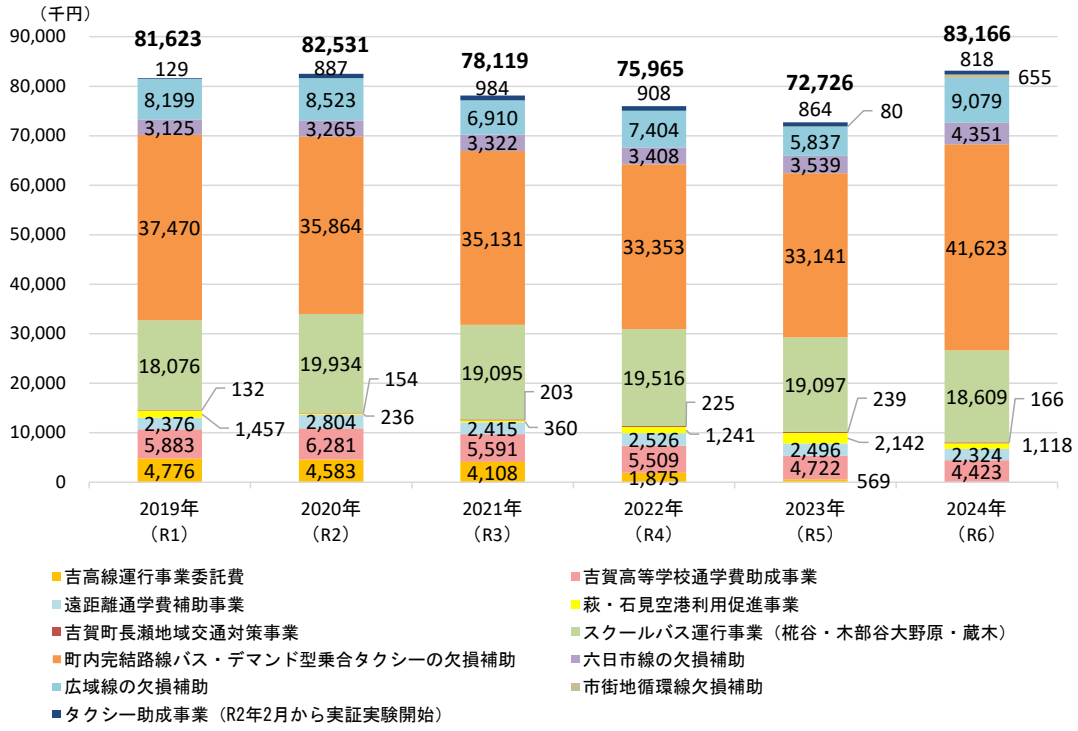
交通事業者	項目	運行時間帯 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20	車両数
六日市交通	スクールバス		1
	広域線		2
	地域内交通		3
	タクシー		2
	タクシー利用状況		
柿木産業	スクールバス		1
	地域内交通		1
	タクシー		1
	タクシー利用状況		

図表 14　各事業者の 1 日の車両の運用とタクシー利用状況（令和 6 年度事業者ヒアリング調査）

⑥ 移動手段に係る公的資金投入額

交通に関する公的資金投入額は令和 5 年までは減少傾向にあるが、令和 6 年度には町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの欠損補助が急増（約 800 万円）しています。今後も燃料・人件費の高騰により、公的資金投入額が増加することが懸念されます。

地域内交通（町内完結路線）において、想定される 1 乗車あたりのタクシー運賃よりも、令和 6 年度の町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの 1 乗車あたりの公的資金投入額の方が高くなる路線が存在します。



図表 15　移動手段に係る公的資金投入額

路線	A	B	B/A	A-B	C	(A-B) /C	D
	経費	収入	収支率	公的資金投入額	利用者	1 人あたりの公的資金投入額	タクシー料金
	円	円	%	円	人	円	円
蔵木線	8,234,715	931,556	11.3%	7,303,159	5,395	1,354	3,000
蓼野線	14,657,128	948,245	6.5%	13,708,883	3,199	4,285	4,000
高尻線	12,836,903	1,232,951	9.6%	11,603,952	3,820	3,038	5,000
大井谷杉山下須線	1,009,352	53,366	5.3%	955,986	152	6,289	3,000
柿谷線	4,016,413	162,767	4.1%	3,853,646	638	6,040	6,000
大井谷杉山循環線	2,068,645	108,416	5.2%	1,960,229	467	4,197	3,000

図表 16　町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの 1 乗車あたりの公的資金投入額

⑦ 情報提供の実施状況

前計画期間に公共交通マップと時刻表が一体となった吉賀町バスマップを作成し、全戸配布することで、吉賀町内の公共交通について知らなった方に認知してもらう機会を作りました。また、学校や高齢者サロンにおいて、バスの乗り方教室やデマンドバスの利用方法説明を実施することで、バスを利用するまでの不安感等を取り除くための取組を実施しました。

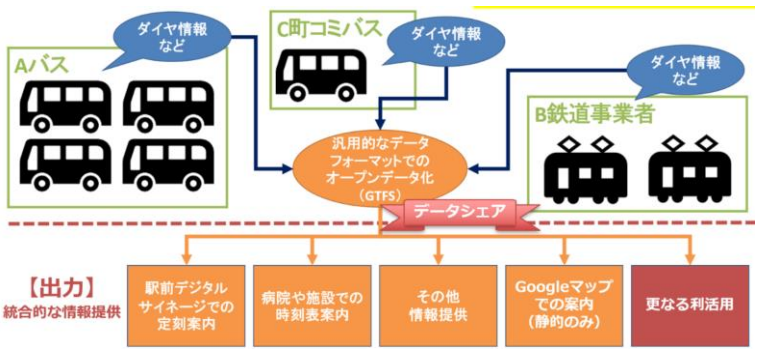
これらの取組で公共交通の存在を幅広く認知してもらうことはできましたが、利用者数の伸びは限定的であったため、真に公共交通が必要な方（移動手段が無い方）に対して効果的にアプローチできていない可能性があります。

また、行政からの定期的な情報提供や利用方法の周知に関する取組も十分ではないため、公共交通の利用方法を十分に周知できていない可能性があります。

図表 17　前計画期間で実施した利用促進の取組（左：公共交通マップ、右：乗り方教室）

⑧ 各種データのとりまとめ方法が不明確

交通事業者から提供される各種データの管理方法が統一されていないため、行政はデータの整理・統合作業に多くの時間を費やしています。その結果、補助金の申請手続き、バスの利用者数の分析、運行状況の整理など、様々な事務作業に追われ、本来重要な新しい交通施策を考える時間が十分に確保できない状況となっています。国は、データを活用して地域の交通状況を正確に把握し、具体的な目標を設定した交通計画を作ることを推進していますが、現在のデータ管理体制では、数字に基づいた政策づくりや効果の測定が困難な状況にあります。



図表 18　多様な様式で提供されるモビリティデータ（国土交通省作成画像）

⑨ 共創の必要性

行政だけでなく、交通事業者や住民、地域の関係者が一緒になって知恵を出し合い（＝共創）、その地域に合った新しい交通の形をつくっていくことが必要です。みんなで考え、支え合うことで、便利で使いやすく、続けられる交通を実現していくことが求められています。

図表 19　共創モデル事業（国土交通省作成画像）

(2)公共交通の理想的な未来の姿を踏まえた課題

課題１　持続可能な公共交通ネットワークの再構築

本町では、路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー等の複数の移動サービスにより公共交通ネットワークを形成していますが、人口減少や高齢化の進展により利用者数は減少傾向にあります。一方で、令和 6 年度には町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの欠損補助が急増し、1 乗車あたりの公的資金投入額が想定されるタクシー運賃を上回る路線も存在しています。

また、時間的交通空白地が移動ニーズの高い時間帯で 39.9%に達し、26 地区中 9 地区で通学困難、5 地区で通院困難な状況が生じています。

このような状況下で、限られた輸送資源の中で交通空白地を解消し、持続可能な公共交通ネットワークを再構築することが急務となっています。

課題２　まちづくりと連携した乗継拠点の設定

柿木地域では、他地域へ行く際に乗継が必要なため、乗継拠点を明確にし、待合スペースなどの環境改善が求められています。

また、人口減少や商店の閉店により、生活拠点としての機能が弱まり、買い物や食料品の確保が難しくなっています。今後は、乗継拠点を移動と生活を支える拠点として整備し、暮らしを支える持続可能な地域づくりが必要です。

課題３　タクシー事業者の存続に向けた取組（継続）

タクシー事業者が吉賀町内完結路線バスやデマンドバスなどの生活を支える公共交通の役割を担っています。また、タクシーは柔軟できめ細やかなサービスを提供できることが強みであり、移動制約者の生活を支える地域公共交通として重要な役割を担っているため、タクシー事業の存続に向けてタクシー事業の収益増や運転手確保に繋がる取組が必要です。

課題４　住民に寄り添う移動支援体制の構築

前計画期間中に停留所の整備や、マップ付き時刻表の全戸配布、乗り方教室などの啓発活動を通じて公共交通の利用促進に取組、認知度向上には一定の成果を上げることができました。しかし、真に移動手段が必要な方への効果的なアプローチができておらず、移動困難者の把握や病院・社協・民生委員等の関係機関との連携体制が不足しているため、個別のニーズに応じた支援ができていない状況があります。今後は、関係機関と連携した移動困難者の把握体制を整備し、一人ひとりに寄り添った移動支援の情報提供を行う仕組みづくりが必要です。

課題５　現実的な運用による地域交通のモニタリング強化

令和 5 年度の法改正により、地域公共交通計画の目標を継続的に評価・検証することが国の方針として示され、地域でも PDCA に基づく体制づくりが求められています。ただし、人的・財政的な制約から、大規模な組織や委員会を新たに設けることは難しいのが現実です。そのため本町では、まずは既存の地域公共交通会議を活用し、関係者が目標や指標を共有しながら、定期的に進捗を確認できる体制を整えていく必要があります。

課題６　他分野との共創による持続可能な公共交通ネットワークの構築

従来の交通分野単独でのアプローチでは、人口減少・高齢化が進む中での持続可能性確保に限界があります。国が推進する「共創」の理念に基づき、医療・福祉、商業・観光、教育・コミュニティ等の他分野と連携し、移動サービスに新たな価値を付加することで、利用促進と収益性向上を図る必要があります。

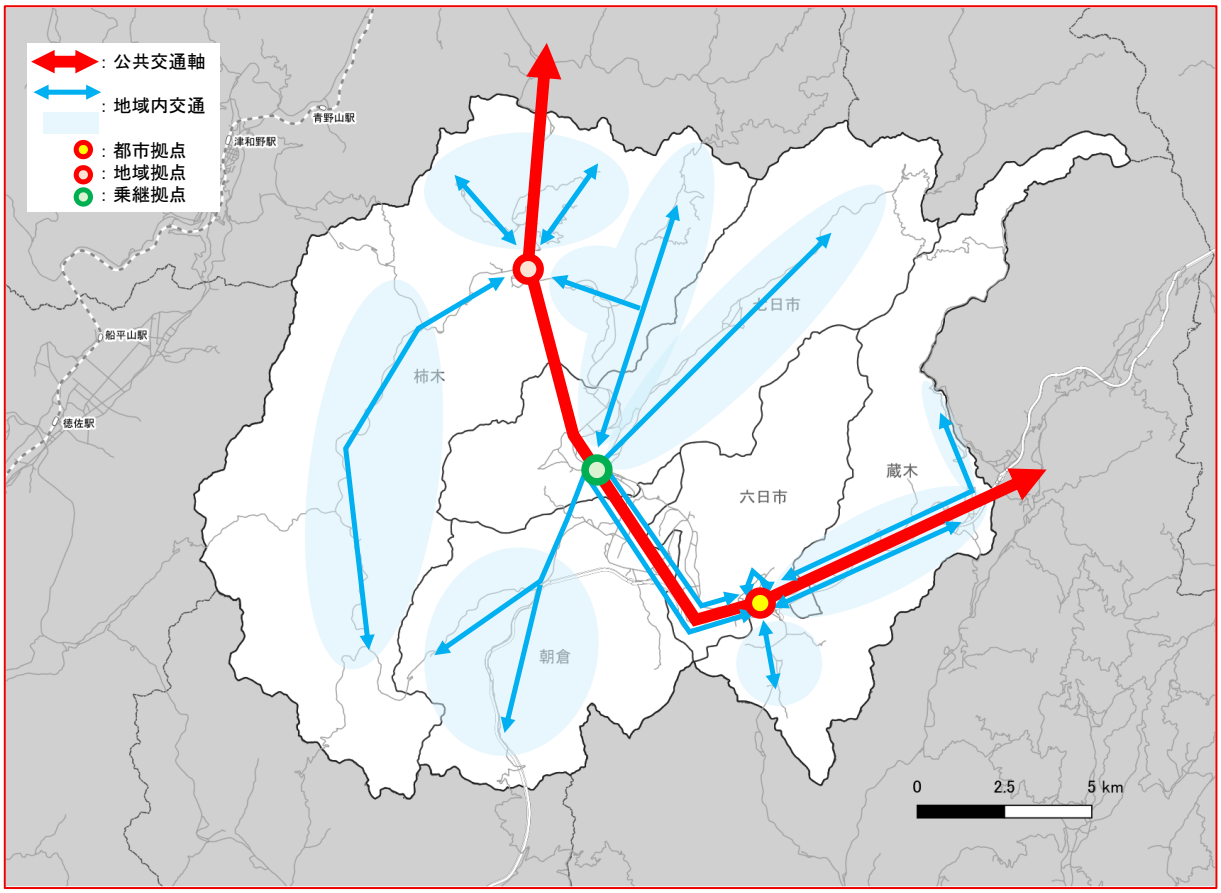
２ 公共交通の目指す姿

広域交通は、本町と町外を結び、かつ都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通を位置付けます。

地域内交通は、朝夕は定期運行、日中はデマンド運行として役割を分けて位置付けます。

その他として、都市拠点周辺の公共施設、医療機関、商業施設を結ぶ公共交通を六日市地域循環線と位置づけ、タクシーを含むこれらの公共交通を組み合わせることで、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、都市拠点は町の中心拠点であるとともに六日市地域における拠点、地域拠点は柿木村地域における拠点、乗継拠点は公共交通の結節点となる拠点を位置付けます。



図表 20　公共交通の将来像

分類		役割	再編前	再編後
公共交通軸		・行政区域を超えた広域的な移動手段 ・拠点間の移動手段	○広益線　※国幹 ○広域線 ○六日市線	＜市町間幹線＞ ○広益線　※国幹・車両 ○六日市線 ＜地域間幹線＞ ○広域線　ダイヤの見直し
地域内交通	定期運行	・朝夕の通勤・通学と買物・通院等の移動手段	○蔵木線【路線定期】	○蔵木線【路線定期】
			○蓼野線【路線定期】	○蓼野線【路線定期】
			○高尻線【路線定期】	○高尻線【路線定期】
			○六七線【路線定期】	○六七線【路線定期】
			○大井谷杉山循環線【区域デマンド】	○大井谷杉山循環線【区域デマンド】
			○吉賀町スクールバス（椛谷線）【路線定期】	○吉賀町スクールバス（椛谷線）【路線定期】
			○吉賀町スクールバス（木部谷大野原線）【路線定期】	○吉賀町スクールバス（木部谷大野原線）【路線定期】
	デマンド運行	・日中の買物・通院等の移動手段	○蔵木エリア【区域デマンド】	エリアの統合、タクシー助成への転換、新たな移動手段の検討
			○蓼野エリア【区域デマンド】	
			○高尻エリア【区域デマンド】	
			○立河内・幸地エリア【タクシー助成】	○立河内・幸地エリア【新タクシー助成】
			○椛谷エリア（仮称）【区域デマンド】	エリアの統合、タクシー助成への転換、新たな移動手段の検討
			○大井谷・杉山・下須エリア（仮称）【区域デマンド】	
			○大野原・木部谷エリア【タクシー助成】	○大野原・木部谷エリア【新タクシー助成】
	その他	・町中心部の公共施設、医療機関、商業施設間の周遊性を向上させる公共交通	○六日市地域循環線【区域デマンド】	○六日市地域循環線【区域デマンド】
		・きめ細やかなニーズに対応する移動手段	○タクシー	○タクシー ○日本版・公共ライドシェア
都市拠点		・乗継拠点機能に加え、都市機能の集積により町全体の中心的役割を担う拠点	六日市駅周辺	六日市駅周辺
地域拠点		・乗継拠点機能に加え、日常生活機能の集積により地域の中心的役割を担う拠点	柿木前バス停周辺	道の駅かきのきむら周辺
乗継拠点		・公共交通軸と地域内交通の円滑な乗り継ぎができる拠点	六日市駅周辺 柿木前バス停周辺 七日市バス停	六日市駅周辺 道の駅かきのきむら周辺 七日市バス停

※緑字は変更、赤字は新設

※大井谷杉山循環線（区域デマンド）は小・中学生の通学利用があるため定期運行に分類する。

※国幹・車両は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金幹線系統及び車両減価償却費補助の対象路線

図表 21　拠点及び各路線の役割と対象交通機関

広益線は、運賃収入のみでは維持していくことが困難であるため、国・県と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
広益線	石見交通本社前	（高津川号）	広島駅新幹線口	4 条乗合	路線定期	石見交通	幹線系統補助 車両購入費補助

図表 22　地域公共交通確保維持事業補助金対象系統

3 基本理念と基本方針

(1)基本理念

吉賀町の公共交通は、安心して健康に暮らし続けるために必要な移動手段であり、地域社会全体の価値向上やまちの賑わいの創出と交流の活性化を担うものです。これらの役割を果たすためには、公共交通を確保し、利用環境を整備した上で、町民、各種団体、交通事業者、行政等の関係者が知恵を出し合い、みんなで守り育てる必要があります。

上記を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定します。

基本理念　生活と交流を支える公共交通をみんなで守り育てます

(2)基本方針

吉賀町における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域公共交通の基本 方針（地域公共交通の在るべき姿）を以下の通り設定します。

基本方針１　便利で持続可能な公共交通ネットワーク

吉賀町が目指す将来像を見据え、誰でも交通サービスを享受できるよう、便利で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

基本方針２　誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境

町民に限らず、来訪者にとっても、分かりやすく使いやすい公共交通を目指して環境整備を行います。

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

町民・各種団体・交通事業者・行政等が連携・協働し、公共交通の維持や活用、利用促進策等の取組を推進し、みんなで公共交通を守り育てていきます。

４ 計画の目標と目標の達成状況の評価と検証方法

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と、目標の達成状況を評価する指標を定めます。

計画全体の数値目標

評価指標０―１	公共交通に関する満足度 現状値（令和７年４月）：38.0% 目標値（令和12年６月）：50.0 % 現状値 令和５年度に実施した町民を対象としたアンケート調査による、地域内交通（定時定路線、デマンド運行）の総合的な満足度に対する回答の「満足」、「やや満足」の割合
指標の選定理由	町民にとって本当に役立つ公共交通サービスを提供できているか確認するため
目標値設定根拠	町民の半数以上が公共交通サービスに満足できていることを目標として設定
データ取得方法	町民を対象としたアンケート調査
評価時期	計画最終年度に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標０－２	地域内交通（町内完結路線）１利用者あたりの公的資金投入額 現状値（令和７年４月）：2,870円／人 目標値（令和12年６月）：2,870円／人 現状値 対象路線の年間公的資金投入額を、対象路線の年間利用者数で除した額の平均（地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椛谷線、六日市地域循環線））
指標の選定理由	移動手段にかける公的資金投入額が効果的かどうか確認するため
目標値設定根拠	人口減少に伴う税収減や社会保障費の増大等により地方財政が厳しさを増す中、限られた財源を効率的に活用し、持続可能な公共交通サービスを安定的に提供することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ、町の資料で把握
評価時期	毎年度６月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

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

評価指標１－１	公共交通軸と定める路線の利用者数 現状値（令和 6 年度）：公共交通軸　広益線　69,186 人／年　広域線　7,900 人／年 目標値（令和 12 年度）：公共交通軸　広益線　69,186 人／年　広域線　7,900 人／年 現状値 対象路線の年間利用者数の合計（対象路線：広益線、広域線）
指標の選定理由	公共交通軸が機能しているかどうか確認するため
目標値設定根拠	人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標１－２	公共交通軸と定める路線の運行回数 現状値（令和 7 年 8 月時点）：15 便／日 目標値（令和 12 年 6 月時点）：15 便／日 現状値 対象路線の 1 日あたりの便数の合計（対象路線：広益線、広域線）
指標の選定理由	公共交通軸の機能が保証されているかどうか確認するため
目標値設定根拠	利用者が減少する中で、現状のサービスを維持（平均して 1 時間半に 1 便運行）することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

目標２	「交通空白地」における移動手段の確保

評価指標２－１	地域内交通サービスの利用者総数 現状値（令和 6 年度）：13,951 人／年　→　目標値（令和 12 年度）：13,951 人／年 現状値 対象路線の年間利用者数の合計（対象路線：蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椛谷線、六日市地域循環線）
指標の選定理由	日常生活を支える地域内交通が機能しているかどうか確認するため
目標値設定根拠	人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標２－２	公共交通サービスによる人口カバー率 現状値（令和 7 年 4 月時点）：98.7%　→　目標値（令和 12 年 4 月時点）：100.0% 現状値 町内の公共交通の内、路線定期運行のバス停から 300m圏内、デマンドバスの運行区域を公共交通サービス圏、人口は 4 次メッシュ人口を基にカバー率を算出
指標の選定理由	吉賀町内で日常生活を支える移動手段が空間的に確保さているか確認するため
目標値設定根拠	町内全域において、何らかの公共交通サービスで移動手段が確保されていることを目標として設定
データ取得方法	国土地理院データを基に町が作成
評価時期	毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

<table>
<tr><td>評価指標２－３</td><td>活動機会へのアクセシビリティ
（都市拠点、地域拠点までの通院・買物の移動が確保されている地区）

<table><tr><th>現状値
（令和 7 年 6 月時点）</th><th>目標値
（令和 12 年 6 月時点）</th></tr><tr><td>26 地区中
21 地区</td><td>26 地区中
26 地区</td></tr></table>
現状値
「行ける・行けない表」を活用して各地区の状況を確認</td></tr>
<tr><td>指標の選定理由</td><td>吉賀町内で日常生活を支える移動手段が時間的に確保さているか確認するため</td></tr>
<tr><td>目標値設定根拠</td><td>町内全域において、何らかの公共交通サービスで移動手段が確保されていることを目標として設定</td></tr>
<tr><td>データ取得方法</td><td>時刻表をもとに町で把握</td></tr>
<tr><td>評価時期</td><td>毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出</td></tr>
</table>

目標３	公共交通の持続可能性・実現可能性

評価指標３－１	公共交通の収支・公的資金投入額

①収支率

現状値（令和 6 年度）	目標値（令和 12 年度）
公共交通軸 広益線　73.9% 広域線　35.6% 地域内交通 6.6%	公共交通軸 広益線　73.9% 広域線　35.6% 地域内交通 6.6%

現状値

公共交通軸の収支率（公共交通軸（広益線、広域線））、地域内交通の平均収支率（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椛谷線、六日市地域循環線））※現状値は六日市地域循環線のデータは含まない

②公的資金投入額

現状値（令和 6 年度）	目標値（令和 12 年度）
公共交通軸 広益線 0 円／年 広域線 41,717,000 円／年 地域内交通 40,041,000 円／年	公共交通軸 広益線 0 円／年 広域線 41,717,000 円／年 地域内交通 40,041,000 円／年

現状値

対象路線の年間公的資金投入額（公共交通軸（広益線、広域線）、地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椛谷線、六日市地域循環線））※現状値は六日市地域循環線のデータは含まない

指標の選定理由	移動手段確保に係る公的資金導入額が妥当かどうか確認するため
目標値設定根拠	人口減少に伴う税収減や社会保障費の増大等により地方財政が厳しさを増す中、限られた財源を効率的に活用し、持続可能な公共交通サービスを安定的に提供することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ、町の資料で把握
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標３－２	**公共交通の総利用者数** **現状値（令和 6 年度）**：91,037 人／年 **目標値（令和 12 年度）**：91,037 人／年 **現状値** 対象路線の年間利用者数の総和（公共交通軸（広益線、広域線）、地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椛谷線、六日市地域循環線））
指標の選定理由	各種施策の実施により公共交通の利用者数の減少を抑制できているか把握するため
目標値設定根拠	人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

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

評価指標４－１	利用促進または利用環境改善の実施回数 現状値：－ 目標値（令和 12 年 9 月まで）：計画期間中に 10 回以上
指標の選定理由	利用促進の実施状況及び利用環境改善の進捗状況を確認するため
目標値設定根拠	バスマップの更新や、バスの乗り方教室、個別訪問による利用促進策を年に 2 回以上実施することを目標として設定
データ取得方法	町で把握
評価時期	毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告

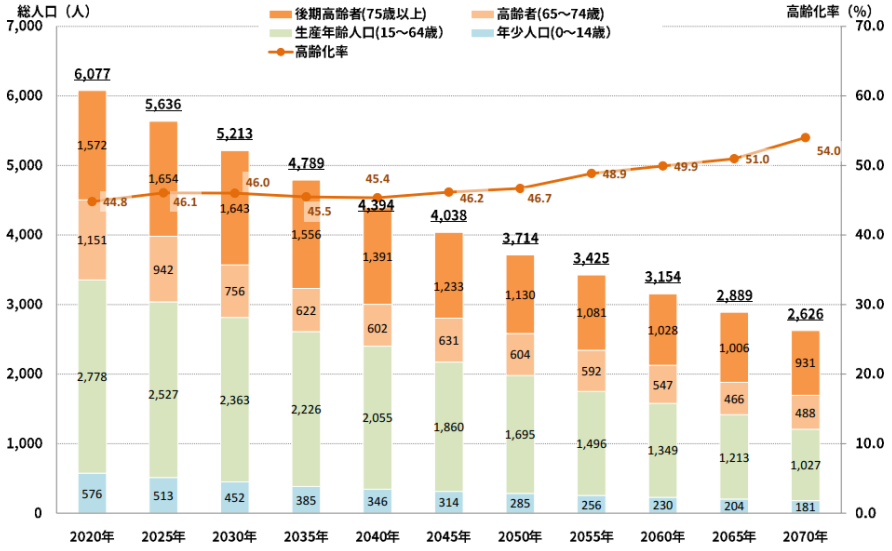
基本方針３　公共交通に関する取組における関係者間の共創

目標５	関係者との共創による公共交通活用施策の充実

評価指標５－１	関係者との共創による施策の実施回数 現状値：－ 目標値（令和 12 年 9 月まで）：計画期間中に 3 回以上
指標の選定理由	他分野との共創による公共交通施策の実施状況を把握するため
目標値設定根拠	交通×X（医療、福祉、商業、観光、教育等）の施策を計画期間中で 3 回以上実施することを目標として設定
データ取得方法	町で把握
評価時期	毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告

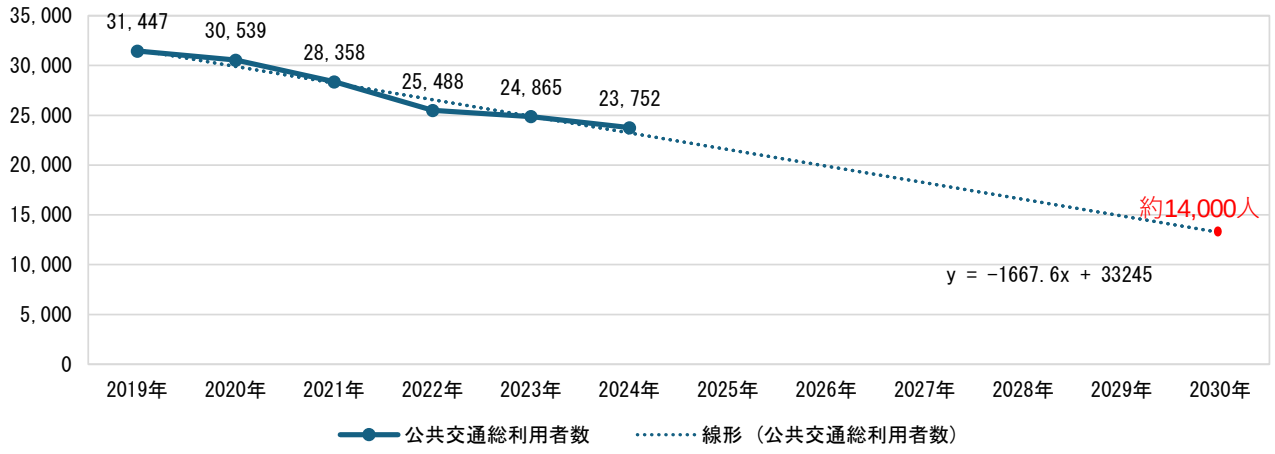
人口減少を加味した目標値の設定について

・人口は今後も減少傾向となっています。2020 年度と比較すると、2030 年度では、約 1 割強減少することが予想されます。

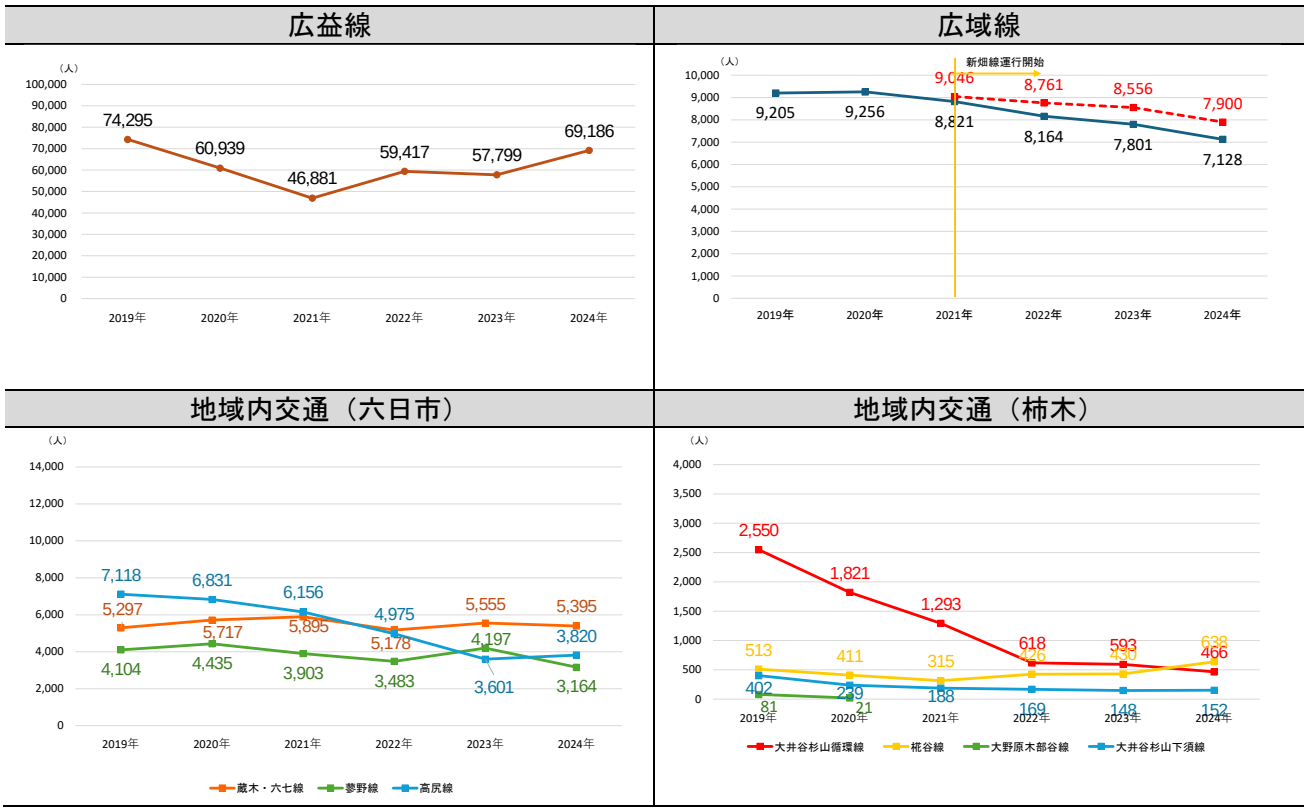


図表 23　人口 3 区分別の人口推計（社人研推計準拠）

・公共交通利用者数は前述の通り減少傾向にあり、今後対策を実施しない場合、 2030 年度には 14,000 人程度に減少する可能性があります。
・広益線は 2019 年のコロナ禍前と比較すると、約 9 割まで利用が回復しています。その他の路線については、一部コロナ禍以降で利用が回復した路線があるものの、減少傾向が続く路線も多くなっています。
・目標値は「現状維持」として、実質的に効率性向上が伴う、前向きな目標設定としています。



図表 24　公共交通の総利用者数（広益線以外）



図表 25　利用者数の推移

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年度				令和12年度			
				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	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	1	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	■		■									□		□	■			□	■			□	■					
		2	地域内交通再編事業																											
			①地域内交通の見直し	■		■	■				□	□	□	■	□	□	□	■													
			②見直し基準の改善	■		■		□	□	■																					
	目標２ 「交通空白地」における移動手段の確保	3	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	■		■		□	□	□	□	□	□	■																	
		4	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	■		■	■	□	□	□	□	□	□	■	□	□	□	■													
	目標３ 公共交通の持続可能性・実現可能性	5	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	■		■	■					□	□	□	□	□	□	■													
		6	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	7	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	■		■												□	□	□	□	■									
		8	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	■		■	■				□	□	■							□	■			□	■			□	■	
			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	■	■	■	■					□	□	■						□	□	■		□	□	■		□	□	■	
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	9	関係者との共創事業																											
			①交通×X事業	■	■	■	■	□	□	□	□		■			□	□	■		□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	■	
		10	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	■	■	■	■	□	□	□	□	■																			
			②モニタリング体制の構築	■	■	■	■	□	□	□	□	■																			

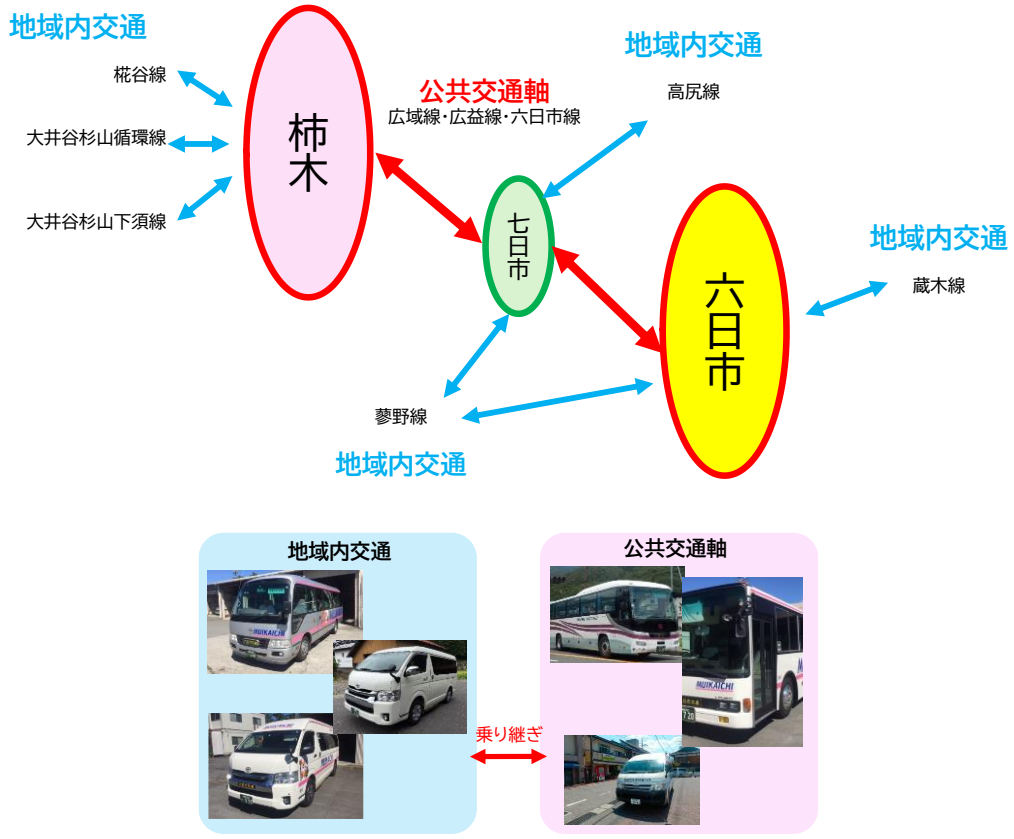
※会計四半期：第１四半期（4～6月）、第２四半期（7～9月）、第３四半期（10～12月）、第４期（1～3月）

■：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）

<table>
<tr><td>事業名</td><td colspan="4">１　広域交通と地域内交通の乗継利便性向上事業</td></tr>
<tr><td>概要</td><td colspan="4">事業例①　広益線及び広域線との乗り継ぎダイヤを改善

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。

▼乗り継ぎイメージ
 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">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></tr>
<tr><td>実施期間</td><td colspan="4">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</td></tr>
</table>

事業名	２　地域内交通再編事業

概要

事業例①　地域内交通の見直し

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。
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。

▼2024 年度（2023 年 10 月 1 日～2024 年 9 月 30 日）の実績

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

地域	路線名	輸送人数	1 便当たりの利用者数	運行可能日数	運行日数	稼働率	運行経費	運賃収入	収支率
		（人）	（人／便）	（日）	（日）	（%）	（千円）	（千円）	（%）
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%
	椛谷線	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%

※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。
※見直し基準は①1 便当たりの利用者数 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。

▼デマンドバスの路線再編の方向性

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） 椛谷線、大井谷杉山下須線（柿木産業）

①時間的交通空白地解消

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

②エリアの統合・拡大

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）

③タクシー助成への転換

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

④新たな予約方法の検討（全路線共通）

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

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
	○		○	○

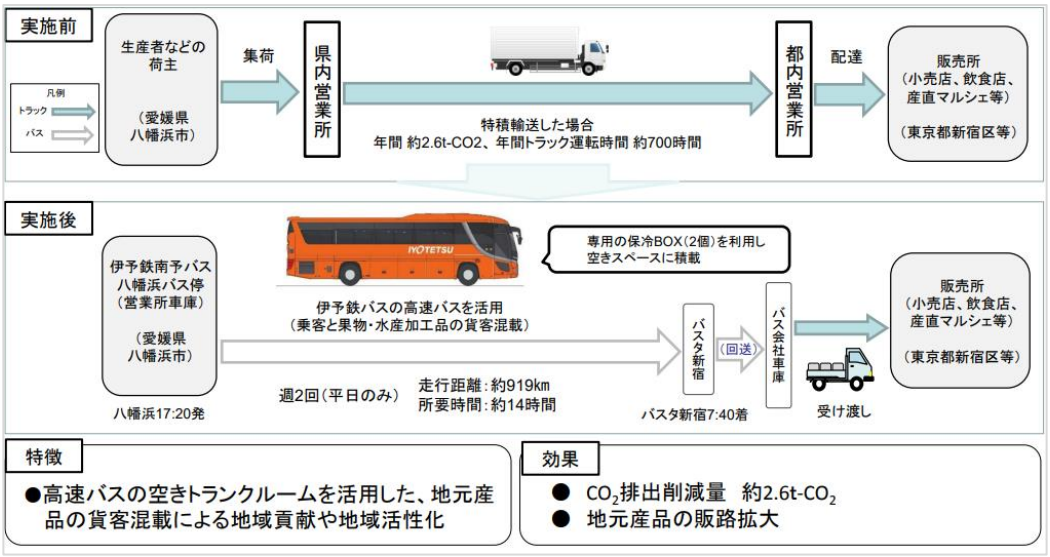
実施期間

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

事業名	３　タクシー助成制度利便性向上事業			
概要	**事業例①　タクシー助成制度の見直し** 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。利用者にとっては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。			
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７年度検討、令和８年度実施			

事業名	４　利用しやすい運賃体系構築事業			
概要	**事業例①　１日乗車券、エリア乗り放題券の導入** 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。 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。			
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	５　乗継拠点利便性向上事業
概要	**事業例①　柿木地域の乗継拠点統一** 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。 **事業例②　商業施設連携や貨客混載の検討** 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 ▼貨客混載のイメージ（伊予鉄バスの取組　国土交通資料） 

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 7、8 年度に検討、令和 9 年度に実施 事業例②　令和 7、8 年度に検討

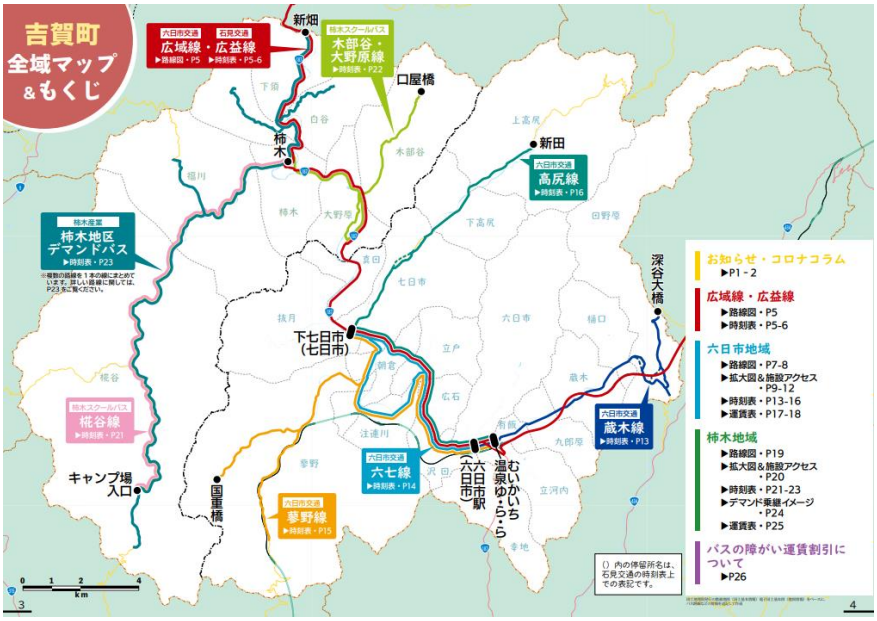
<table>
<tr><td>事業名</td><td colspan="4">６　交通の担い手不足解消事業</td></tr>
<tr><td>概要</td><td colspan="4">事業例①　就職イベントへの参加支援

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。

事業例②　ライドシェアの検討

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。

▼ライドシェア（国土交通省資料）
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">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></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>

事業名	7　利用環境改善事業
概要	**事業例①　公共交通マップの継続更新** 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。 ▼公共交通マップ  **事業例②　情報提供動画の作成** 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。

実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者
	○		○	

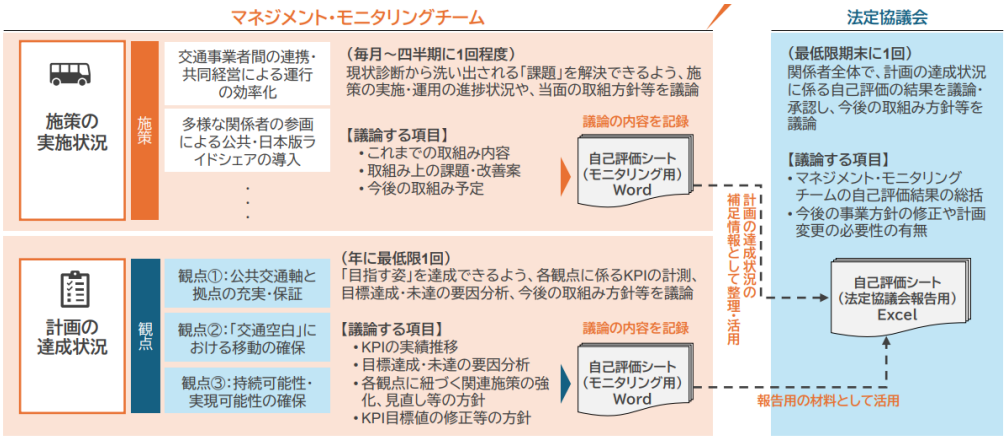
実施期間	事業例①　令和 8～ 12 年度の間で路線再編に併せて実施 事業例②　令和 10 年度に検討・実施

事業名	８　対象を絞った利用促進事業
概要	**事業例①　小・中・高校生を対象とした利用促進** 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。 ▼町内での乗り方教室 **事業例②　高齢者を対象とした利用促進** 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。 ▼個別訪問による利用促進（富山県） **事業例③　公共交通無料の日等の実施** 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。

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
概要	**事業例①　交通×X 事業** 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。 **交通×観光** ・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 ・観光タクシーや来訪者向けタクシーチケットの導入 等 **交通×福祉・健康** ・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 ・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 **交通×医療** ・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 ・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 ・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 **交通×まちづくり** ・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 ・避難所と乗り継ぎ拠点の一体的な整備 ・道の駅を地域拠点とした地域拠点整備 等

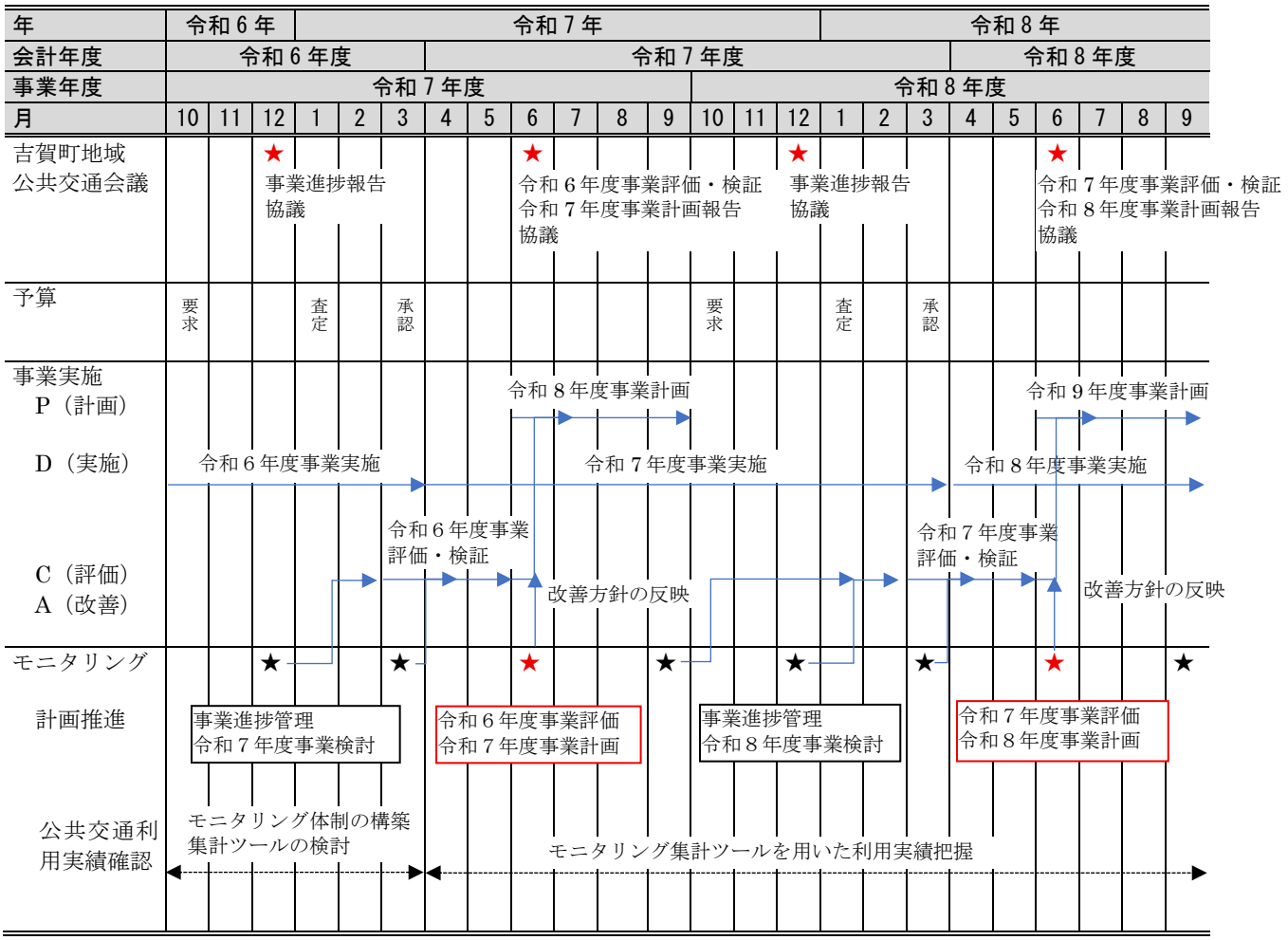
実施主体	交通事業者	町民	吉賀町	その他関係者
	○	○	○	○
実施期間	事業例　令和 8～12 年度間の毎年度に検討・実施			

事業名	１０　データを活用したモニタリング体制構築事業
概要	**事業例①　公共交通利用実績のとりまとめ** 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。 **事業例②　モニタリング体制の構築** 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。 

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。



※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