

多気町地域公共交通計画

令和7年4月策定

目次

1. 多気町地域公共交通計画について
 - 1.1 背景・目的
 - 1.2 計画策定の条件
 - 1.3 本計画の位置づけ
 - 1.3.1 本計画と上位計画等との関連
 - 1.3.2 主な上位・関連計画
2. 公共交通をとりまく現状と課題
 - 2.1 人口動態
 - 2.2 土地利用状況
 - 2.3 交通の運行状況
 - 2.4 公共交通サービスの現状
 - 2.4.1 鉄道
 - 2.4.2 町営バス
 - 2.4.3 路線バス
 - 2.4.4 タクシー
 - 2.4.5 でん多
 - 2.4.6 高齢者等福祉移送サービス事業
 - 2.4.7 高齢者等生活支援サービス事業
 - 2.5 公共交通の収支・財政状況
 - 2.5.1 町営バス
 - 2.5.2 でん多
 - 2.5.3 財源
 - 2.6 住民の生活・移動の現状
 - 2.6.1 住民全体の移動状況
 - 2.6.2 高齢者（65 歳以上）
 - 2.6.3 子育て層
 - 2.6.4 学生
 - 2.7 計画策定に向けた現状調査
 - 2.8 課題
3. 理念と戦略
 - 3.1 理念
 - 3.2 基本方針
 - 3.3 数値目標

3.3.1 数値指標

3.3.2 目標値

4. 解決策

4.1 デマンドタクシーでの移動補完

4.2 公共交通サービスの利用窓口共通化

4.3 利用意向を踏まえた公共交通サービスの運行

4.4 他市町と連携した公共交通サービスの提供

4.5 公共交通サービスの周知の徹底

4.6 外出促進による需要喚起

4.7 未来を見据えたモビリティサービスを活用できる習慣づくり

5. 推進体制

5.1 役割分担・評価体制

5.1.1 計画の推進に向けた役割分担

5.1.2 計画推進状況の評価体制

5.2 評価・検証方法

5.2.1 PDCA サイクルを通じた計画の推進

5.2.2 公共交通会議開催スケジュール（予定）

1. 多気町地域公共交通計画について

1.1 背景・目的

本町の公共交通機関は、鉄道の JR 紀勢本線・JR 参宮線、三重交道路線バス、さらに町内移動を担う町営バス多気勢和線や予約運行小型バス（以降、「でん多」）が運行しています。

本町では生活交通の確保、交通利便性の向上、町民の交流活動の活性化、公共交通ネットワークの形成及び公共交通への意識向上等を目的とし、平成 18 年 10 月に「多気町地域公共交通会議」を設置し、公共交通事業者、住民代表などの関係者と積極的に協議を重ねてきました。

昨今、人口減少や少子高齢化など地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化するとともに、自動運転や ICT をはじめとする先進技術が発展する中、既存のストックと先進技術を活用して誰もが快適スマートに移動できる公共交通の実現を目指しています。

国においても、令和 2 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」）が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

持続可能な公共交通を確保していくためには、交通と福祉、観光などの様々な分野との連携や、高齢者や子ども、障がい者、外国人等を含めた誰もが安全に安心して移動できる環境の整備が重要です。

一方で、当町においても全国的な動向と同様に、自家用車を中心とした移動の増加に伴い、公共交通の利用客が減少していることに加え、交通サービス事業者の乗務員不足・高齢化が深刻化しており、年々厳しい運営状況にあります。今後も生産年齢人口の減少や高齢化の進展といった人口構造の変化など、公共交通を取り巻く環境が大変厳しいものになることが見込まれる中で、日常生活に必要な移動ができるための公共交通を維持していくことが求められています。

このような状況を踏まえ、多気町として、将来にわたって地域の特性やニーズに応じた持続可能な公共交通を確保していくため、地域交通法に基づく「多気町地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画策定の条件

(1) 計画の区域

多気町全域を対象とします。

(2) 計画の期間

令和 7 年度から令和 12 年度までの 6 年間とします。

1.3 本計画の位置づけ

1.3.1 本計画と上位計画等との関連

本計画では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するもので、本町の上位計画である「“ええまち” づくりプラン（基本構想）」「まち・ひと・しごと創生多気町総合戦略」に即するとともに、多気町が定める「多気町都市計画マスタープラン」等の関連計画と整合を図ります。

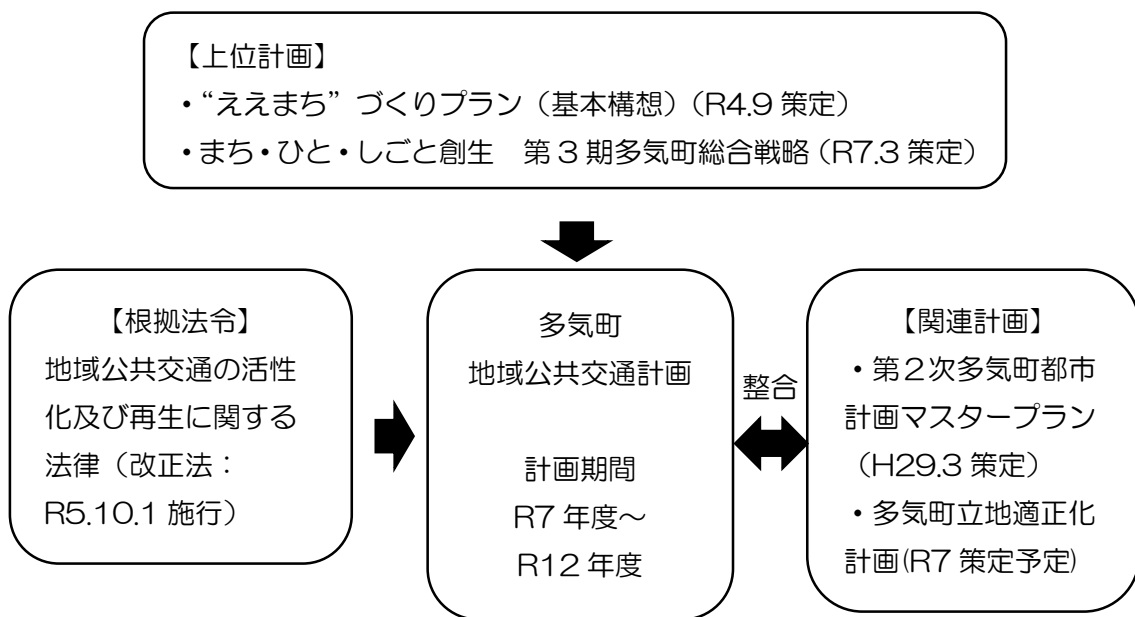


図 1-1 本計画と上位計画等との関連

1.3.2 主な上位・関連計画

① “ええまち” づくりプラン（基本構想）

計画期間	令和 4 年度から令和 7 年度まで
まちづくりの目標	「つながる力 ふれあう心 共につくる “ええまち” 多気町」
基本構想（まちづくり のコンセプト）	7 つの基本理念 Ⅰ「住民とつくるまち」 Ⅱ「環境にやさしいまち」 Ⅲ「活力のある産業のまち」 Ⅳ「すこやかに暮らせるまち」 Ⅴ「心豊かな人を育むまち」 Ⅵ「人々が集うまち」 Ⅶ「インフラの整うまち」
公共交通の位置づけ	Ⅶ「インフラの整うまち」 主要施策 公共交通の充実 高齢者や学生など交通手段を持たない人の日常生活における移動手段として、町営バスを町内の主要地や JR の駅等へ運行する。また、その支線として乗合デマンド運行型のエリアタクシーにより、町内のどこからでも移動でき、路線バスや JR と連携した、より利便性の高い公共交通体系の構築に努める。

②まち・ひと・しごと創生 第3期多気町総合戦略

計画期間	令和7年度から令和12年度まで（6年間）
計画の位置づけ	本町における人口の現状と将来の展望を提示する「人口ビジョン」の目標人口と将来（2070年）の姿を見据え、その実現に必要な6年間の方策を示すものとする。“ええまち”づくりプラン（基本構想）との整合を図り、リーディングプロジェクトとして取り組みを進める。
基本目標	1.【ひとの創生プロジェクト】 安心して子どもを産み、育て、子どもたちが夢にチャレンジすることができる子育て・教育環境の創出 2.【しごとの創生プロジェクト】 若者が安心して働け、安定した生活を送ることができる雇用環境の創出 3.【まちの創生プロジェクト①】 誰もが健康で住みたい、住み続けられる「医食同源」のくらし環境の創出 4.【まちの創生プロジェクト②】 高齢化や過疎化等地域の課題解決と観光振興等、活力ある地域づくりを目指した交流環境の創出
公共交通の位置づけ	3.【まちの創生プロジェクト①】 ・魅力ある地域基盤の実現（抜粋） 交通不便地域を解消し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、町営バス・予約運行小型バス（でん多）の運行を行います。また、デジタル技術を活用した公共交通の実証を行い、利便性の向上や広域連携を含めた町民の移動手段の確保を推進します。

③第2次多気町都市計画マスタープラン

計画期間	平成29年度から令和7年度まで（10年間）
基本方針	【まちづくりの基本目標】 （1）子育て世代などが住みよい住環境が確保されたまち （2）地域風土や資源を活かした産業・観光が元気なまち （3）日常生活でのおでかけを支える交通環境が整ったまち （4）恵まれた自然環境を継承するまち （5）防災、減災を地域で進めるまち （6）周辺市町と連携し生活サービス機能を確保するまち
公共交通の位置づけ	【公共交通の方針】 ・鉄道の利便性向上、交通結節機能の強化 ・バス、エリアタクシーなどによる持続可能な公共交通のネットワーク構築 ① 鉄道 鉄道は、JR紀勢本線及びJR参宮線が通っており、広域的な公共交通の一翼を担っている。今後、一層の輸送力の増強や利便性の向上を図るため、利便性を高めるダイヤ改正、車両編成の見直しなどについて関係機関と協議していく。また、多気駅周辺においては交通結節機能の強化を図るため、駅前広場機能やパーク＆ライド駐車場などの整備を検討する。 ②バス、タクシーなど 三重交通による路線バスは本数増加、ダイヤの見直しなどの利便性向上策を関係機関と協議していく。 多気町町営バスは、鉄道駅と連携しつつ、都市拠点、生活拠点、交流拠点や主要な集落等を連絡するとともに、学校や大規模工場との連絡性を強化するなどの充実を図る。 また、乗降場間における乗合運行（要予約）を実施しているエリアタクシー（でん多）は、利用者が増加傾向であり、町内各地域の自家用車を利用できない方にとって必要な移動手段として運行を継続する。

④多気町立地適正化計画

令和 7 年度に策定予定です。

計画期間	令和8年度から令和27年度まで（20年間）
基本方針（案）	町の暮らしを支える都市機能の多くが多気町役場庁舎周辺の用途地域内を中心とする区域に集積している。今後、多気地域統合こども園（仮称）や統合小学校もこの周辺への整備が予定されているため、将来においてもこの地域の人口密度を維持し、都市機能を確保していくことで、町全体の生活利便性の維持を図っていく。
公共交通の位置づけ（案）	町民の交通手段は自動車依存となっているが、高齢化が急速に進む中、中心地域と町内集落間をつなぐ交通手段の維持及び利用促進を図ることで、都市計画マスタープランに掲げる基本目標の推進を図る。

2. 公共交通をとりまく現状と課題

2.1 人口動態

令和 2 年国勢調査による本町の総人口は 14,021 人となっています。

まち・ひと・しごと創生 第 3 期多気町総合戦略による将来人口の見通しでは、令和 2（2020）年以降から徐々に減少し続け、2070 年時点には約 6,700 人まで落ち込むことが予測されています。また、年齢構成比では、いずれの年齢層も減少しますが、[2070 年人口/2020 年人口]の比率は年少人口と生産年齢人口がともに約 42%であるのに対し、老年人口は約 58%であることから、子供・若者・壮年の減少率が高齢者よりも大きくなっています。

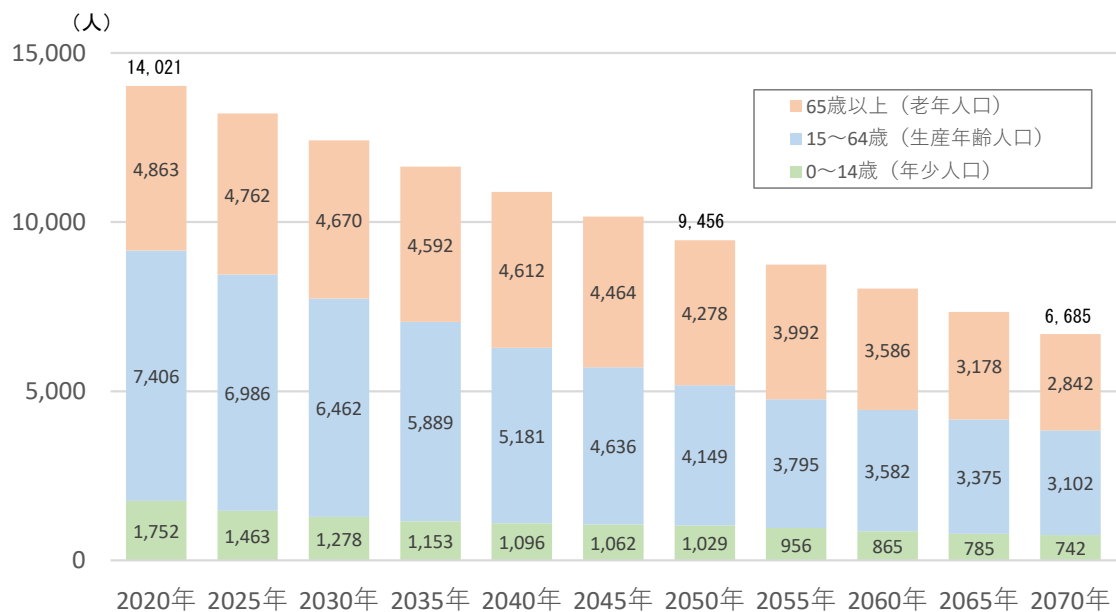


図 2-1 多気町の将来人口見通し（年齢 3 区分/2020 年～2070 年）

出典：まち・ひと・しごと創生 第 3 期多気町総合戦略

2.2 土地利用状況

本町の総面積は 10,306ha であり、森林や田畑等の自然が 9 割近くを占めています。

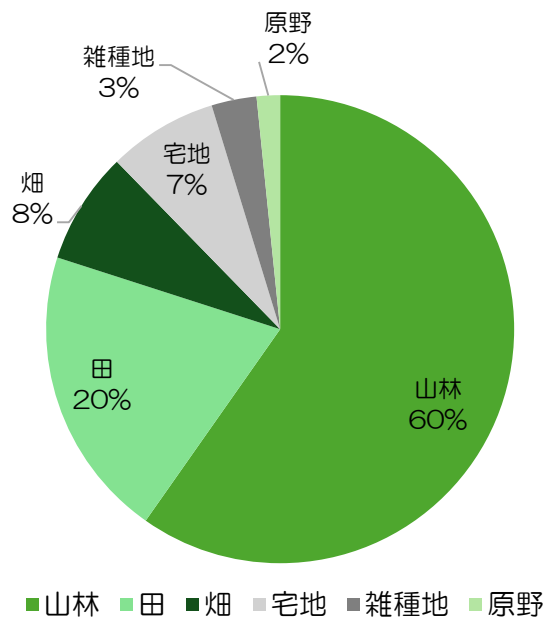


図 2-2 多気町全域の地目別面積の状況

出典：令和 6 年刊 三重県統計書

2.3 交通の運行状況

多気町内の公共交通は、鉄道、町営バス、路線バス、タクシー、でん多、高齢者等福祉移送サービス事業、高齢者等生活支援サービス事業が運行しています。

鉄道は、多気町内に多気駅、相可駅、佐奈駅、外城田駅の4駅があります。

町営バスは、「JR 多気駅～元丈の館」を結ぶ路線で、定時定路線型乗合バスとして、平日に1日4.5往復(9便)運行し、「多気町役場」、「勢和振興事務所」、「クリスタルタウン」(商業施設)など、町の主要部を結んでいます。時間帯により、「相可高校前」経由と「天啓の里」経由の系統を設けています。

路線バス(三重交通)は、松阪市と大台町にまたがって運行しており、運行日は全日で、三重交通株式会社にて平日ダイヤ、土日祝日ダイヤが設けられています。

タクシーは、一般社団法人三重県タクシー協会松阪支部に所属する、安全タクシー三重株式会社、カネ七タクシー合資会社、三瀬谷上村タクシー有限会社、有限会社寿タクシー、アケミ交通有限会社、明和タクシー有限会社、滝原西村ハイヤー有限会社、三重近鉄タクシー株式会社松阪営業所、嬉野タクシー有限会社、の9事業者が多気町でも運行しています。

でん多は、事前に電話予約を受けてから運行しています。乗合バスになり、定められた乗降場所間の移動ができます。乗降場所は町内の集会所や公民館、医療機関、商業施設が中心です。4人乗りまたは9人乗り車両を用いて運行しています。町内を多気地域、勢和地域、町長が別に定める地域「VISON(ヴィソン)※」に分け、定められた乗降場所を往来できます。予約に応じてルートを生成し、効率よく乗り合わせて、それぞれの希望の乗降場所へと向かいます。自宅付近から駅、バス停留所へ行く手段としても利用でき、一部松阪市内に乗降場所を設け、三重交通路線バスに連絡しています。

高齢者等福祉移送サービス事業は、通院が困難な高齢者に対して、ボランティアが主に松阪市の総合病院まで送迎を行っています。

高齢者等生活支援サービス事業は、自家用車で移動困難な高齢者に対し、乗り合いで多気町内の特定のスーパーマーケットへ送迎しています。

※VISON(ヴィソン)：令和3年度に全面開業した大型商業施設

2.4 公共交通サービスの現状

2.4.1 鉄道

鉄道は、令和元年度から令和2年度にかけて全駅においてのべ利用者数が減少していますが、令和2年度から令和4年度にかけて全体的にやや増加傾向にあります。

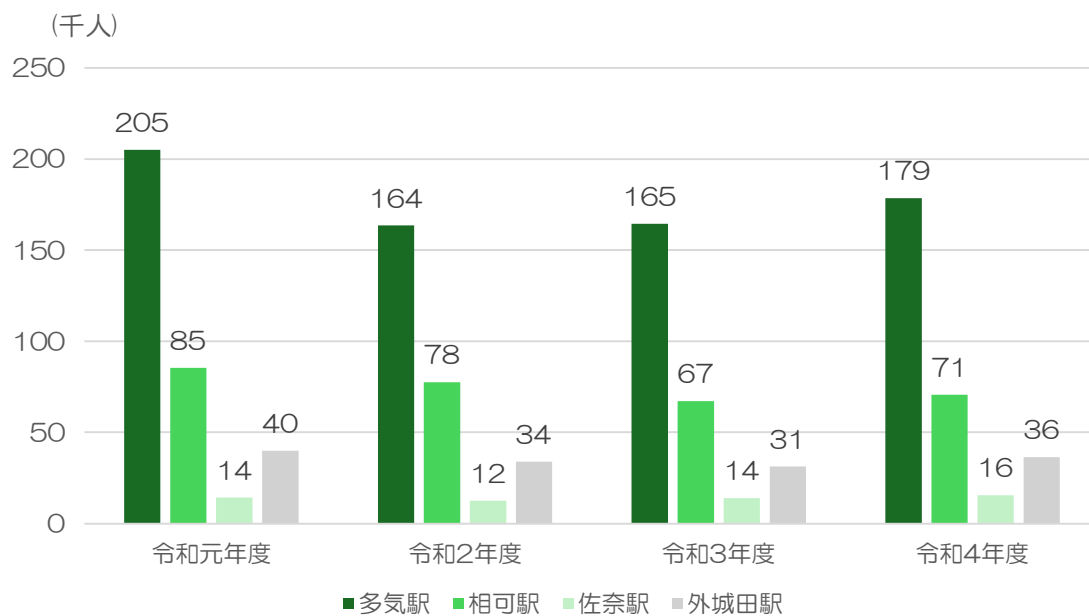


図 2-3 多気町内の駅ごとの鉄道のべ利用者数

出典：三重県統計書

2.4.2 町営バス

町営バスは、令和元年度から令和 5 年度にかけて、のべ利用者数が減少傾向にあります。

令和元年度は、平成 30 年度末に多気町社会福祉協議会、元丈の館と連携し実施した「高齢者のお出かけ」を促す企画の取り組みをきっかけに、回数券を購入される方が増え、前年度からのべ利用者数が伸びました。

令和 2 年度以降は新型コロナウイルスの影響を受け減少傾向が続いています。令和 2 年度は前年度から 27%減少しました。

また、利用者数の減少に伴い、令和 4 年度にドライバー数は 2 人から 1 人に減少し、車両数は 3 台から 1 台に減少するなど、供給体制も縮小しています。



図 2-4 町営バス 年間のべ利用者数推移

2.4.3 路線バス

多気町内を運行する松阪大石線（※1）は、平日で通学利用される学生が多くなっています。また、大杉線（※2）では令和3年に「VISON」が開業し、観光利用される方が多くなっています。

		平日		土曜日		日曜日	
		松阪大石線	大杉線	松阪大石線	大杉線	松阪大石線	大杉線
令和元年	乗車	115	6	13	10	4	6
	降車	66	3	12	11	0	8
令和2年	乗車	119	15	44	12	12	14
	降車	51	13	43	10	12	8
令和3年	乗車	109	61	16	71	15	37
	降車	54	38	23	54	13	43
令和4年	乗車	115	59	49	40	12	45
	降車	95	30	35	41	13	38
令和5年	乗車	116	72	35	62	20	60
	降車	113	45	32	57	5	45

図 2-5 路線バス 1 日の乗降者車数調査結果

出典：三重交通株式会社

※1 松阪大石線

（大石→相可高校前→射和→厚生病院前→松阪駅前）

（松阪駅前→厚生病院前→射和→相可高校前→大石）

※2 大杉線

（道の駅奥伊勢おおだい→VISON（ヴィソン）→多気町役場→射和→松阪駅前）

（松阪駅前→射和→多気町役場→VISON（ヴィソン）→道の駅奥伊勢おおだい）

2.4.4 タクシー

多気町を含む松阪交通圏のタクシーは、令和元年度から令和4年度にかけて輸送回数が減少傾向にありましたが、令和5年度に約180,000回増加しました。

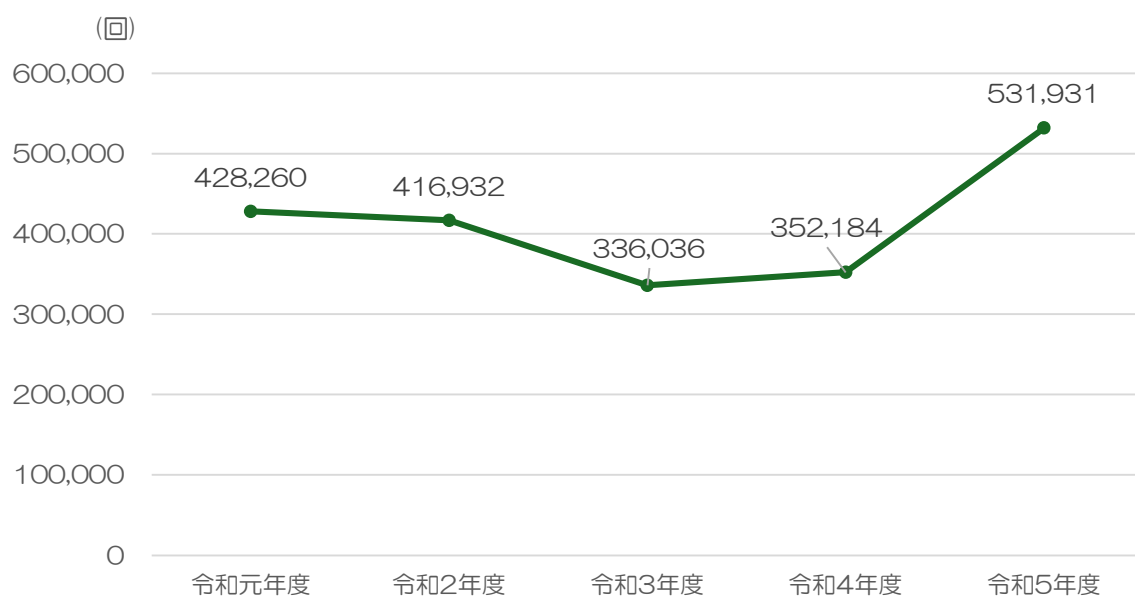


図 2-6 松阪交通圏のタクシー 輸送回数

出典：一般社団法人三重県タクシー協会

松阪交通圏のタクシーは令和元年度から令和 5 年度にかけて、9 つの事業者で運行しています。車両台数は 127 台～137 台の間を推移しています。

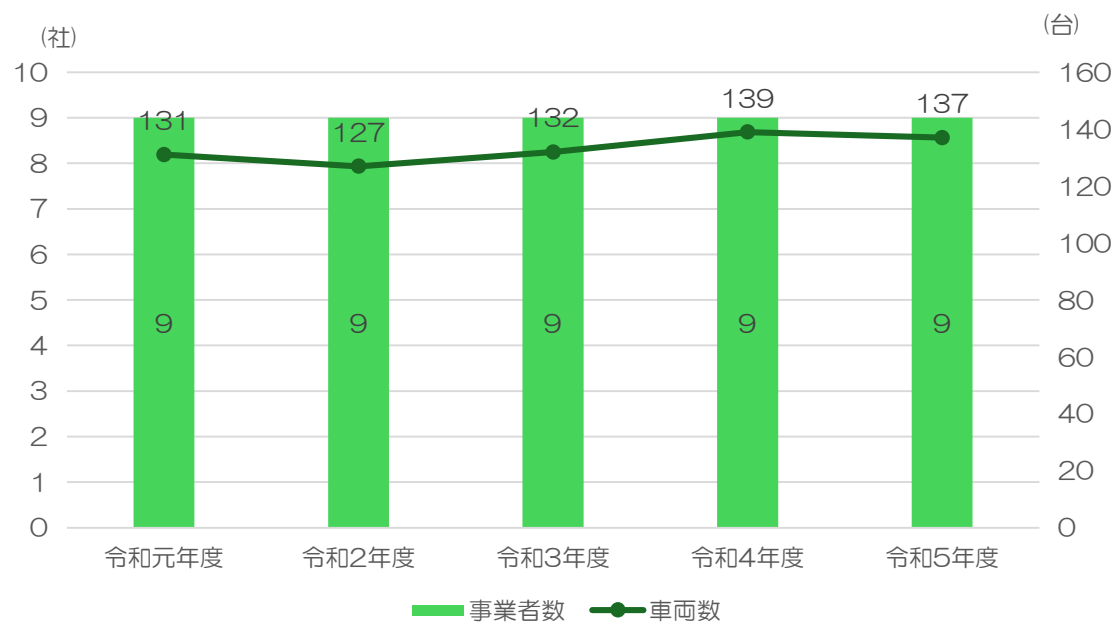


図 2-7 松阪交通圏のタクシー 事業者数・車両数

出典：一般社団法人三重県タクシー協会

2.4.5 でん多

「でん多」は、令和元年度から令和5年度にかけてのべ利用者数が増加傾向にあります。

令和3年度に旧町村エリア別運行から町内全域に変更し、令和4年度は、運行時間の拡大に加え、乗り物マップの全戸配布や、広報等でのPRにより認知が高まったことが利用者数増加の要因の一つとして挙げられます。



図 2-8 でん多 年間のべ利用者数推移

一方で町民の利用頻度に関しては、町民全体の90%がでん多を利用しないと回答しており、70代以上の高齢者の方も88%が利用しないと回答しています。

「でん多」を利用しない理由としては町民全体・70代以上の高齢者共に、「車での移動が可能のため必要性を感じない」が最も多くなっています。

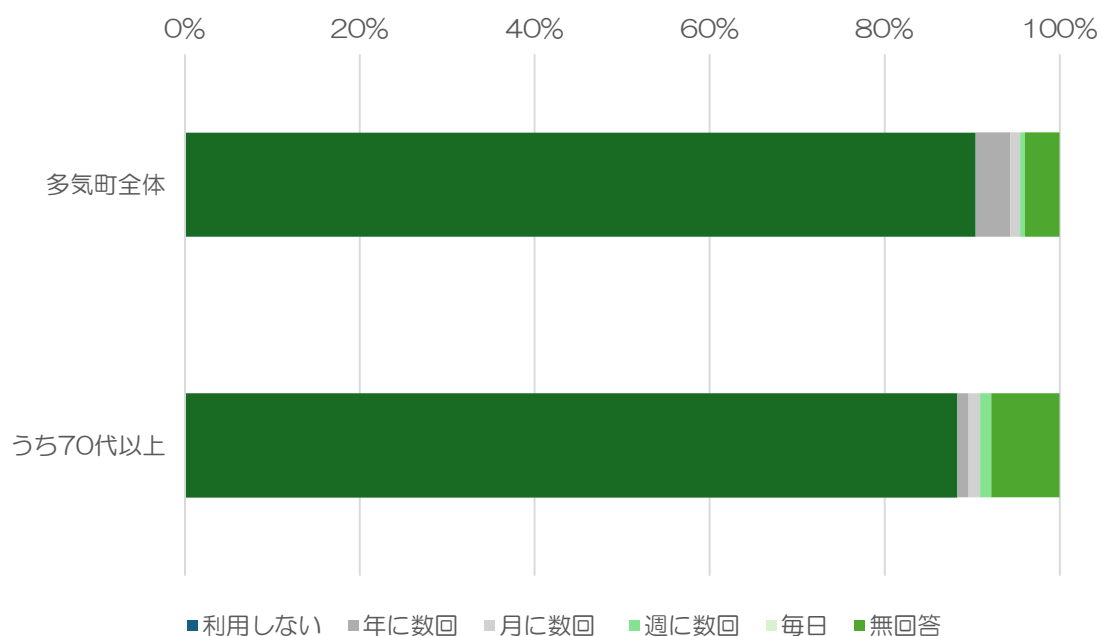


図 2-9 でん多 利用頻度
多気町の公共交通に関するアンケート調査 [表 2-4 ③]より

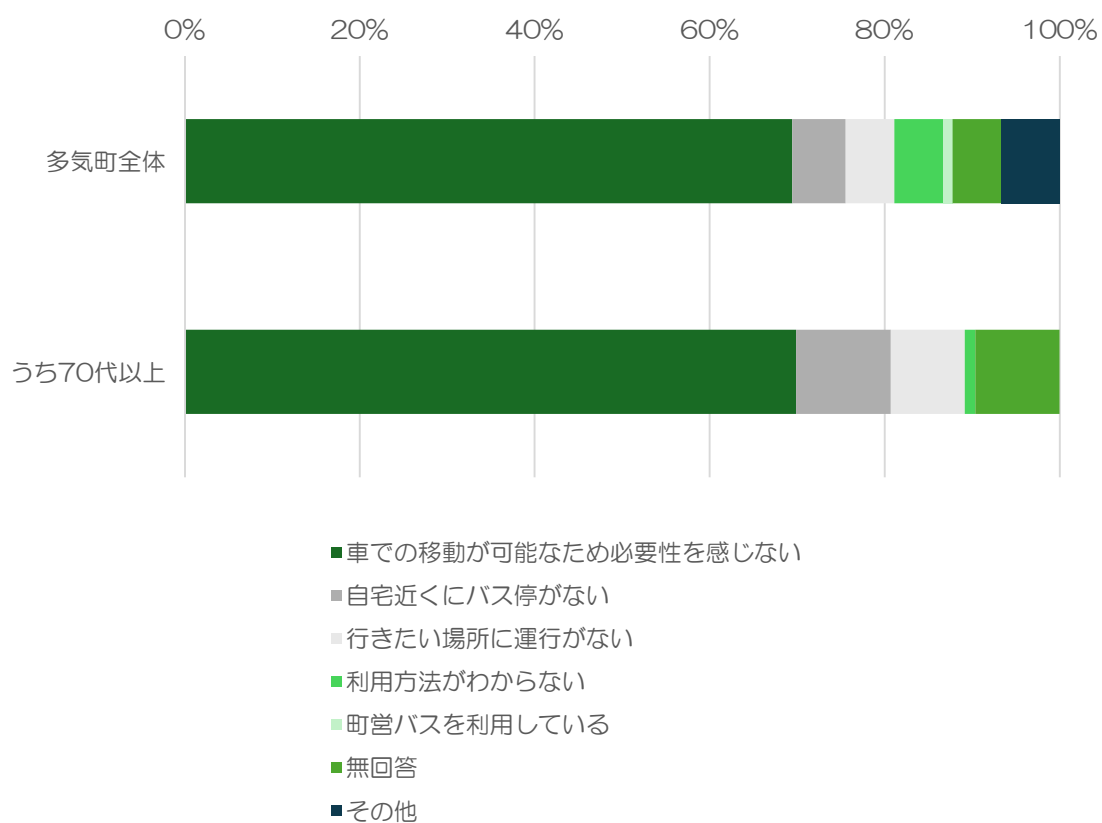


図 2-10 でん多 利用しない理由
多気町の公共交通に関するアンケート調査 [表 2-4 ③]より

多気町民生児童委員への「でん多」についての要望に関するアンケートでは、「でん多」について95%の方が知っていましたが、「でん多」の使い方については21%の方が知らないという状況でした。アンケートの中では、「病院の受診にかかる時間が分からないため、帰りの予約をすることが難しい」「停留所までが遠いので増設してほしい」という声が挙がっています。一方で既に利用されている人からは、「とても助かる」、「でん多」がなくなると、外出できなくなるのでなくさないでほしい」という声が挙がっています。（「でん多」についての要望に関するアンケート[表 2-4 ⑥]より）

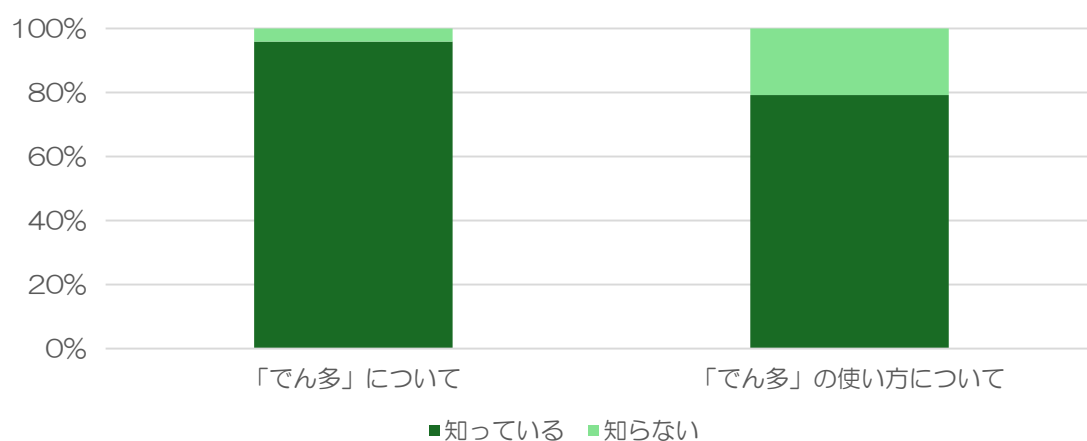


図 2-11 でん多 サービス・使い方の認知状況
「でん多」についての要望に関するアンケート[表 2-4 ⑥]より

また、「でん多」利用者の行き先を確認すると、令和5年度のべ利用者数のうち VISON を利用している割合は 25% となっており、観光目的での利用が一定の割合を占めています。「でん多」の予約受付オペレーターからも、町外からの観光客が多く利用している印象があるという声があります。

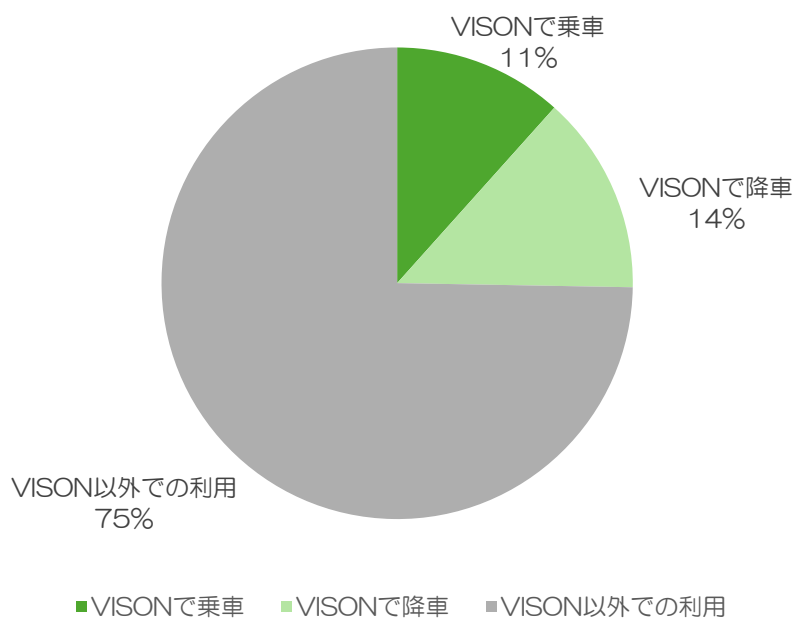


図 2-12 でん多 令和5年度利用者の乗降場所内訳

2.4.6 高齢者等福祉移送サービス事業

高齢者等福祉移送サービス事業の年間のべ利用者数は、令和元年度から令和5年度にかけて240人～290人の間を推移しています。サービス登録者数は令和5年度で96名となっています。

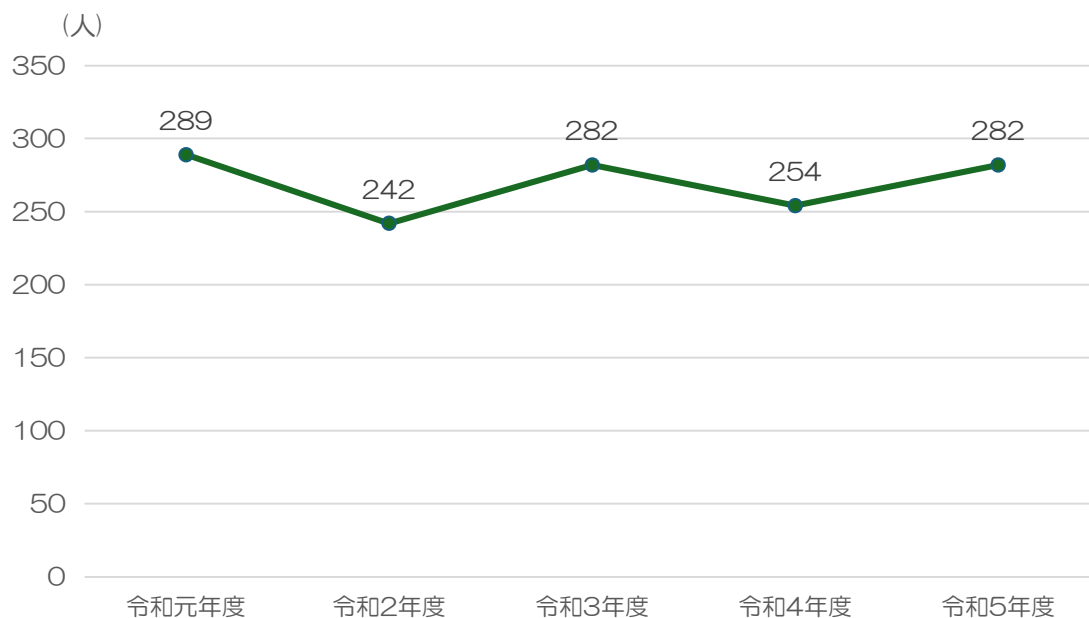


図 2-13 高齢者等福祉移送サービス事業 年間のべ利用者数推移

高齢者等福祉移送サービス事業の課題として、ドライバー不足があげられます。月平均のべ利用者数（運行回数）は20～25人程であり、これをドライバー10人ほどで対応しています。利用者からは「予約をしようとしても、満員で予約ができない場合が度々ある」といった声も挙がっています。（高齢者等福祉移送サービス事業に関する状況調査[表 2-4 ①]より）

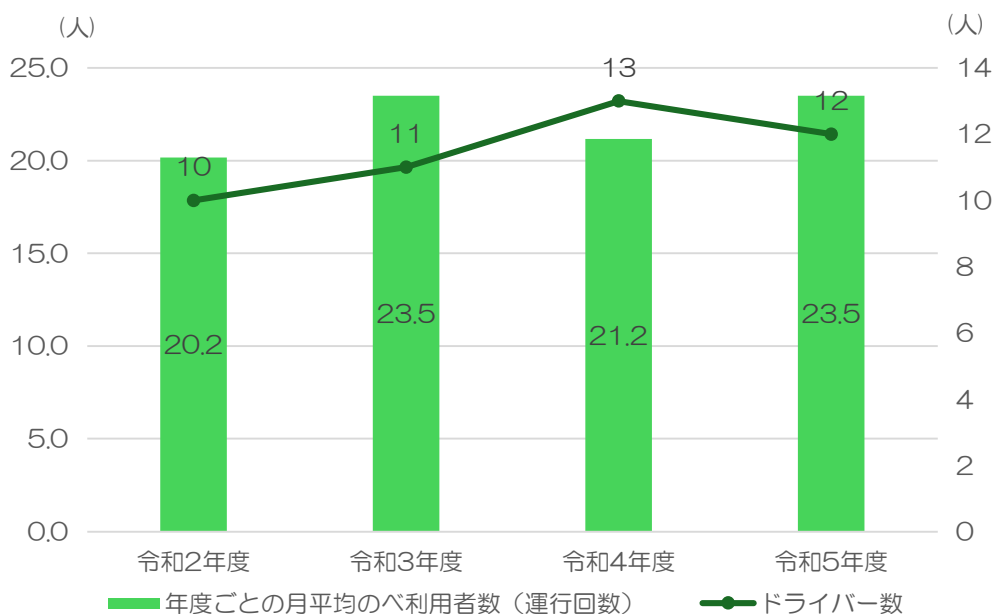


図 2-14 高齢者等福祉移送サービス事業
ドライバー数・年度ごとの月平均のべ利用者数（運行回数）推移

また、ドライバーが高齢化していることも課題です。平均年齢は、令和2年度から令和6年度にかけて70歳付近を推移しており、高齢者の方が中心となっています。全国的に、運転者の年齢が上がるにつれ人身事故件数も増加しているため、運行の安全性に懸念があります。

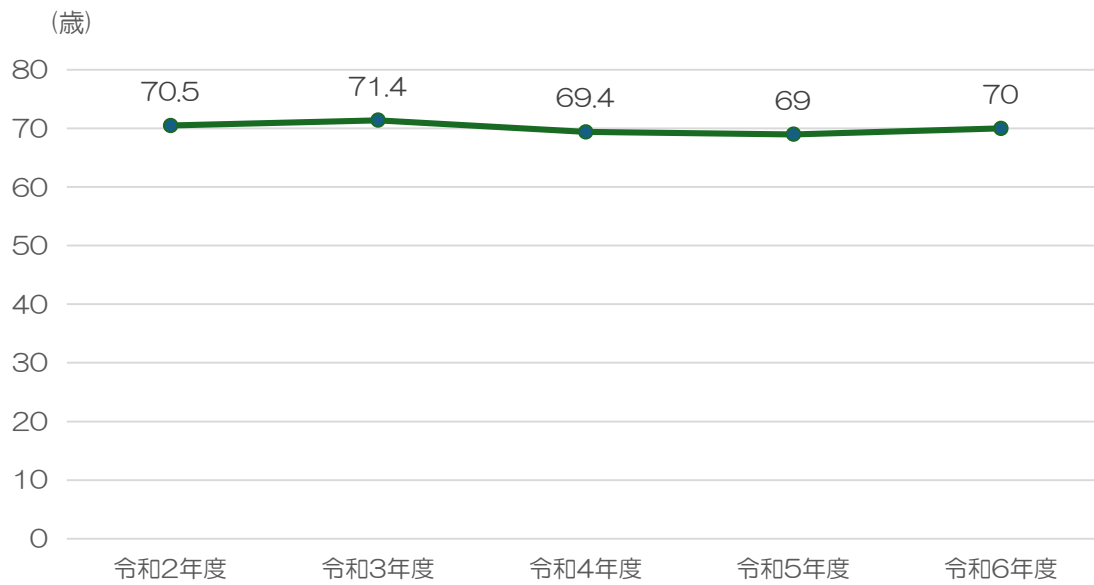


図 2-15 高齢者等福祉移送サービス事業 ドライバーの平均年齢推移



図 2-16 参考：自動車の法令違反別・年齢層別 全事故件数
(第 1 当事者、2024/4/17 集計)

出典：公益財団法人交通事故総合分析センター

2.4.7 高齢者等生活支援サービス事業

高齢者等生活支援サービス事業は、令和元年度から令和5年度にかけて利用者数が増加傾向にあります。令和5年度のサービス登録者数は35名である一方、月平均のべ利用者数は55.3名であり、固定の利用者が高い頻度で利用していると考えられます。

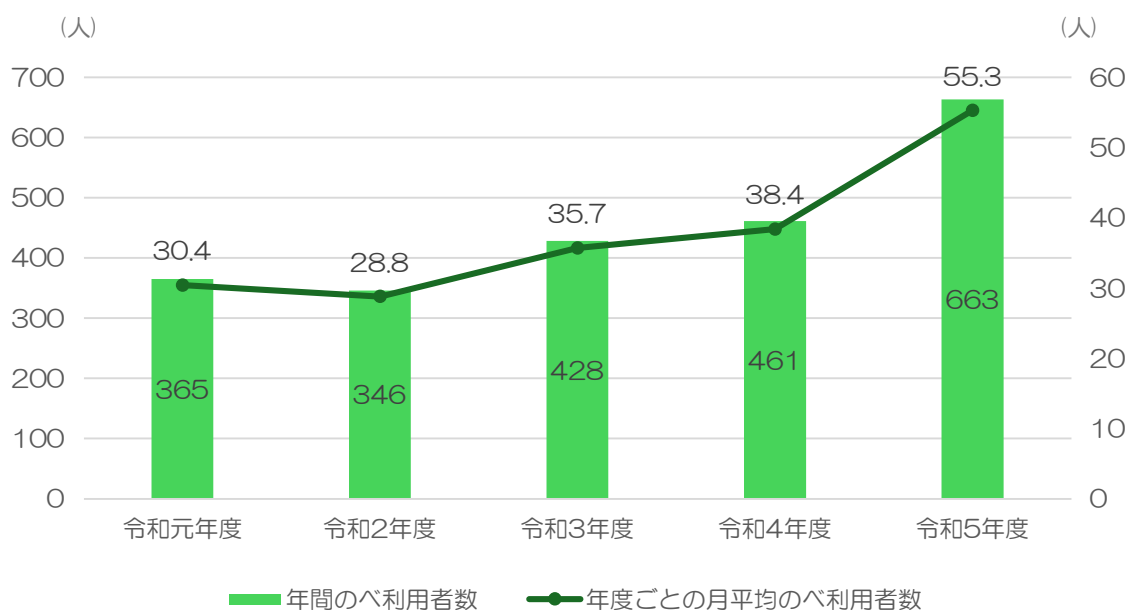


図 2-17 高齢者等生活支援サービス事業
年間のべ利用者数・年度ごとの月平均のべ利用者数推移

高齢者等生活支援サービス事業の全地区での月平均運行回数は13回程であり、これを業務委託先の多気町社会福祉協議会ではドライバー4人ほどで対応しています。利用者からは、「買い物のために利用できるのは週に1度のため、1度に1週間分の買い物はできない」という声が挙がっています。高齢化によって業務委託先の多気町社会福祉協議会でドライバーが不足しており、運行数が限られていることが課題となっています。ニーズに応えるためには、マイクロバスを運転できる登録ドライバーが不足している状況です。（高齢者等生活支援サービス事業に関するインタビュー[表2-4 ②]より）

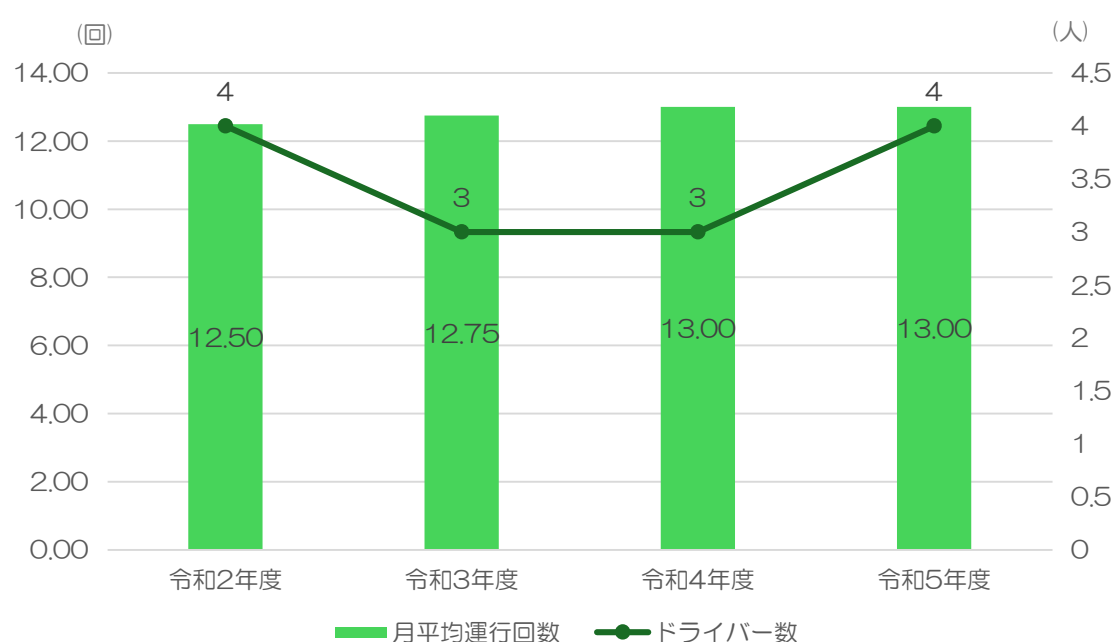


図 2-18 高齢者等生活支援サービス事業
ドライバー数・月平均運行回数推移

2.5 公共交通の収支・財政状況

2.5.1 町営バス

町営バスは、三重交通株式会社に運行委託をしています。令和3年度までは、多気勢和線2台、西相鹿瀬線1台で運行を実施しておりましたが、令和4年度より路線の見直しを実施し、西相鹿瀬線を廃止し、多気勢和線1台の運行に縮小しました。バス台数の減少により町営バスの運行に関わる経費は令和4年度から減少しておりますが、町営バスを減便する一方で「でん多」の運行時間の拡大や乗り物マップ配布による啓発を実施しています。限られた便数の為、朝と夕方の通勤や通学で利用される方の状況により利用者数が増減しています。

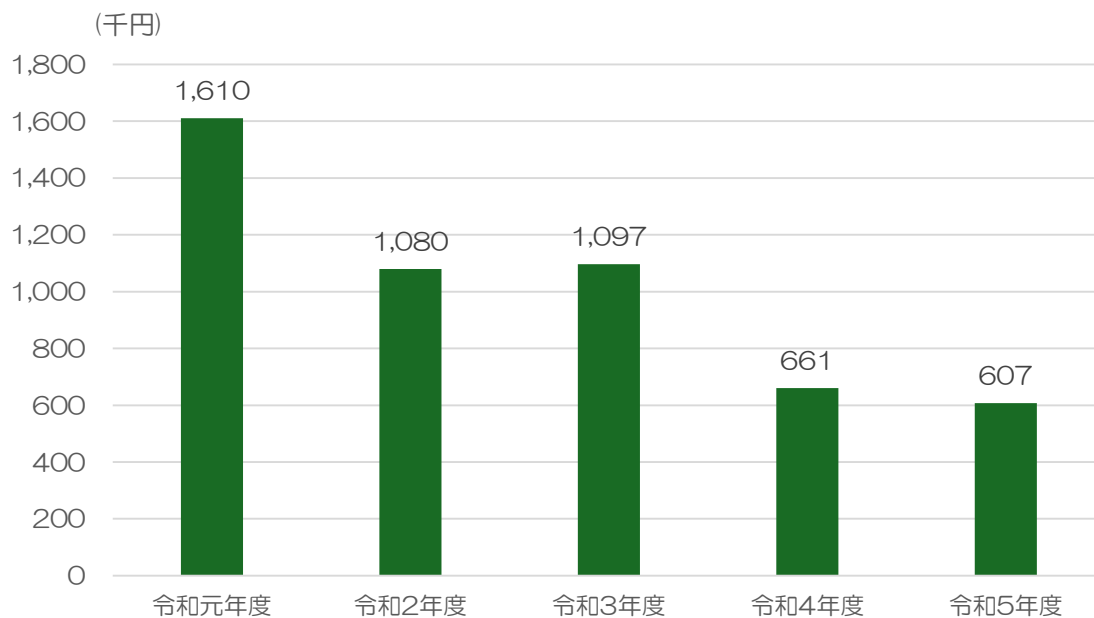


図 2-19 町営バス 年度ごと運賃収入

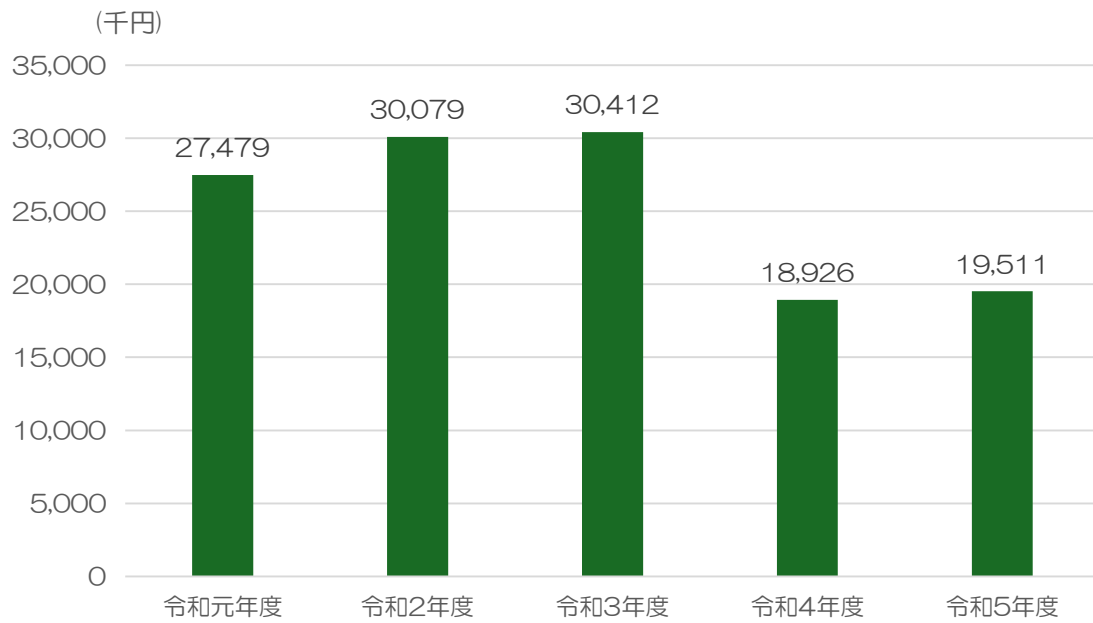


図 2-20 町営バス（多気勢和線） 年度ごと委託料

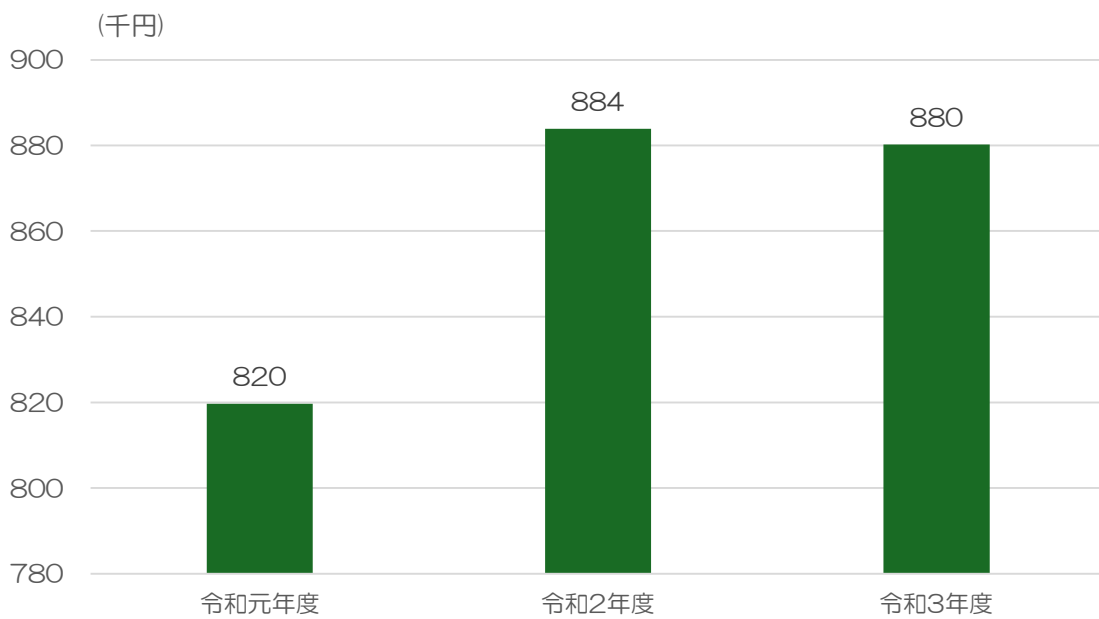


図 2-21 町営バス（西相鹿瀬線） 年度ごと委託料

	運賃収入 (千円)	多気勢和線 委託料 (千円)	西相鹿瀬線 委託料 (千円)
令和元年度	1,610	27,479	820
令和 2 年度	1,080	30,079	884
令和 3 年度	1,097	30,412	880
令和 4 年度	661	18,926	—
令和 5 年度	607	19,511	—

表 2-1 町営バス 収支状況概要

2.5.2 でん多

「でん多」は、縮小する町営バスや路線バスの受け皿及び公共交通空白地解消に対する町の公共交通の基軸として運行しています。令和2年度からは全日運行を開始し、令和3年度には旧町村別に設定していた運行エリアを撤廃し町内全域を運行しています。また、令和4年度からは、町営バスの縮小に伴い、運行時間の拡大を実施しています。これらの見直しにより利用者は増加しましたが、運行委託料も増加しています。さらに令和4年度以降は、前年度に開業した大型商業リゾート施設 VISON への観光客の利用が増え、走行距離の増加に伴う経費の増加が進んでいます。

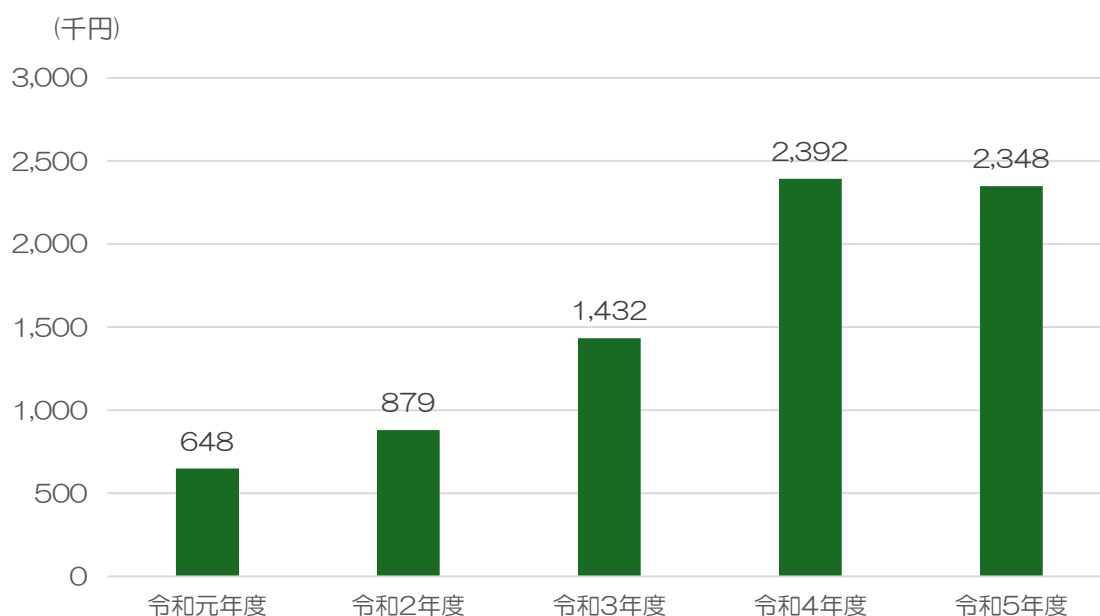


図 2-22 でん多 年度ごと運賃収入

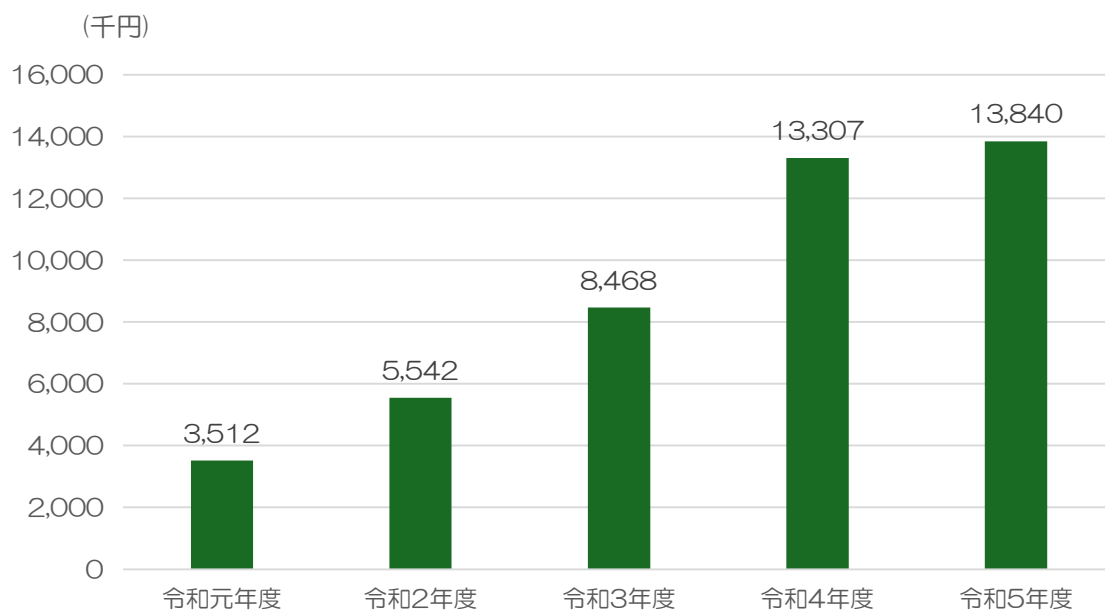


図 2-23 でん多 年度ごと委託料

	運賃収入 (千円)	でん多 委託料 (千円)
令和元年度	648	3,512
令和 2 年度	879	5,542
令和 3 年度	1,432	8,468
令和 4 年度	2,392	13,307
令和 5 年度	2,348	13,840

表 2-2 でん多 収支状況概要

2.5.3 財源

財源の多くは町費によるものですが、町費の一部は特別交付税の措置を受けています。今後、地域公共交通確保維持事業等の活用も視野に入れて財源を確保していきます。

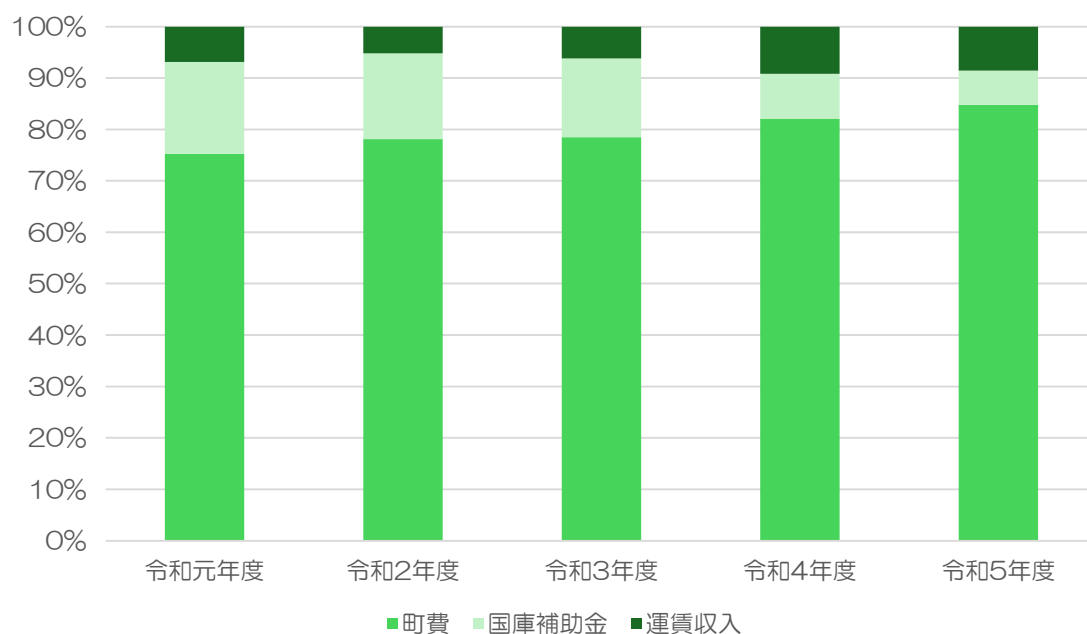


図 2-24 町営バス・でん多 年度ごと財源内訳

	町費（千円）	国庫補助金（千円）	運賃収入（千円）
令和元年度	24,651	5,849	2,259
令和2年度	29,254	6,241	1,959
令和3年度	31,939	6,241	2,528
令和4年度	27,246	2,883	3,053
令和5年度	29,109	2,283	2,955

表 2-3 町営バス・でん多 年度ごと財源内訳

2.6 住民の生活・移動の現状

本計画では、公共交通サービスの利用者となる住民に対しても、特に課題が大きい属性を中心に生活・移動の現状を整理し検討に活用していきます。

2.6.1 住民全体の移動状況

町内在住者の就業先・通学先としては、約半分ほどが町外へ就業・通学しています。

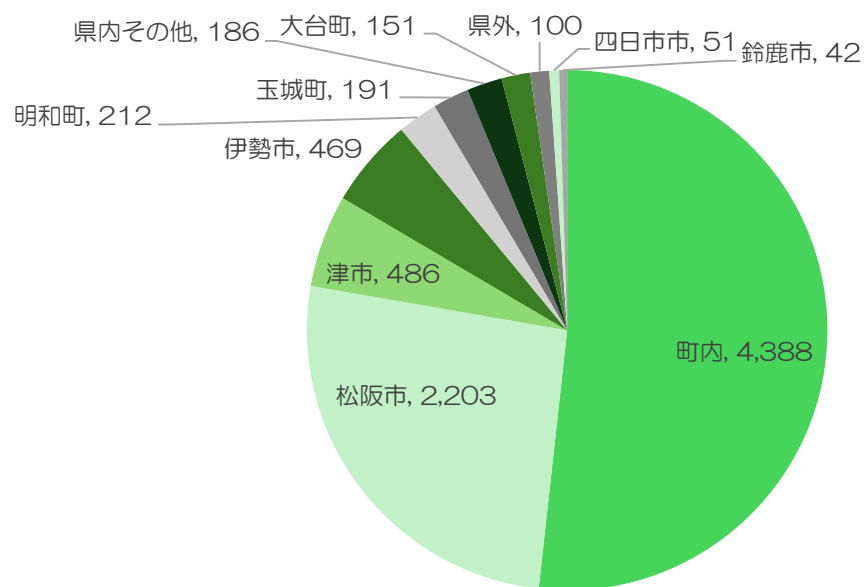


図 2-25 町内在住者の就業先・通学先（令和 2 年）

出典：国勢調査

通勤・通学時の交通手段としては、3/4 ほどが自家用車を利用しています。

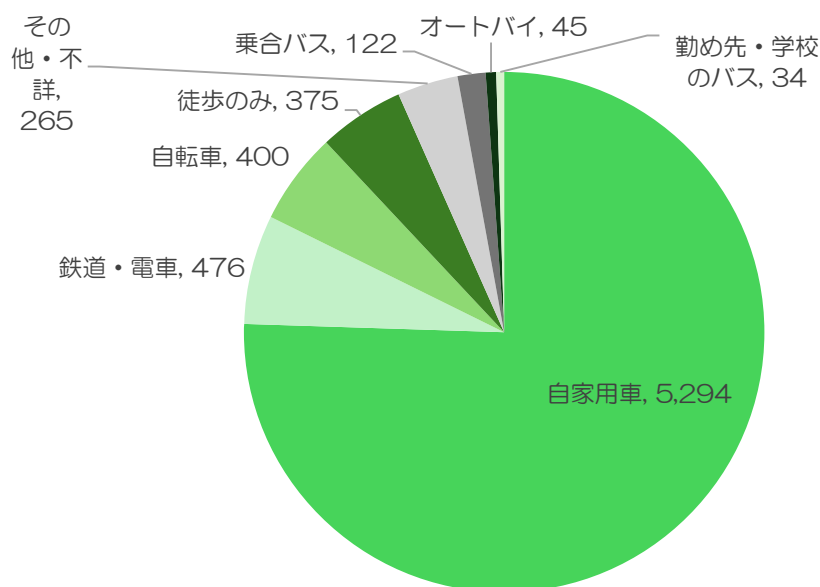


図 2-26 町内在住者の利用交通手段別通勤者・通学者数（令和 2 年）

出典：国勢調査

外出（買い物）の頻度は、高齢になると減少する傾向にあります。

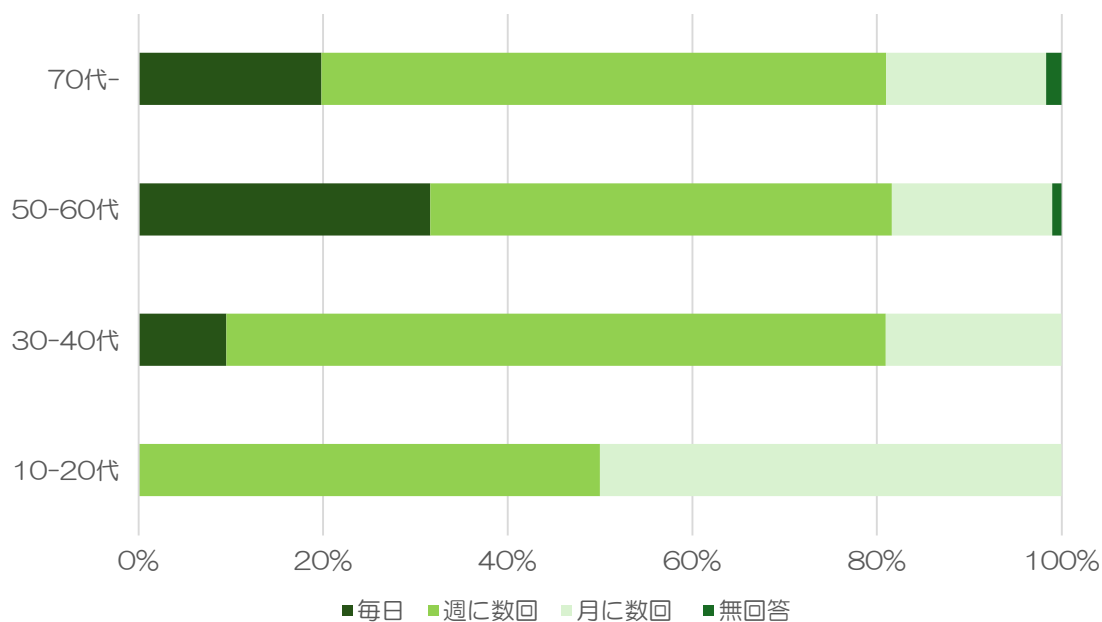


図 2-27 買い物に行く頻度の割合

多気町の公共交通に関するアンケート調査 [表 2-4 ③]より

多気町の保有乗用車数は増加傾向にあります。高齢者（65 歳以上）の免許保有者数も微増しており、令和 4 年度時点で多気町の高齢者の免許保有率は 69.3%となっています。免許返納者数は 50 人程を推移しています。

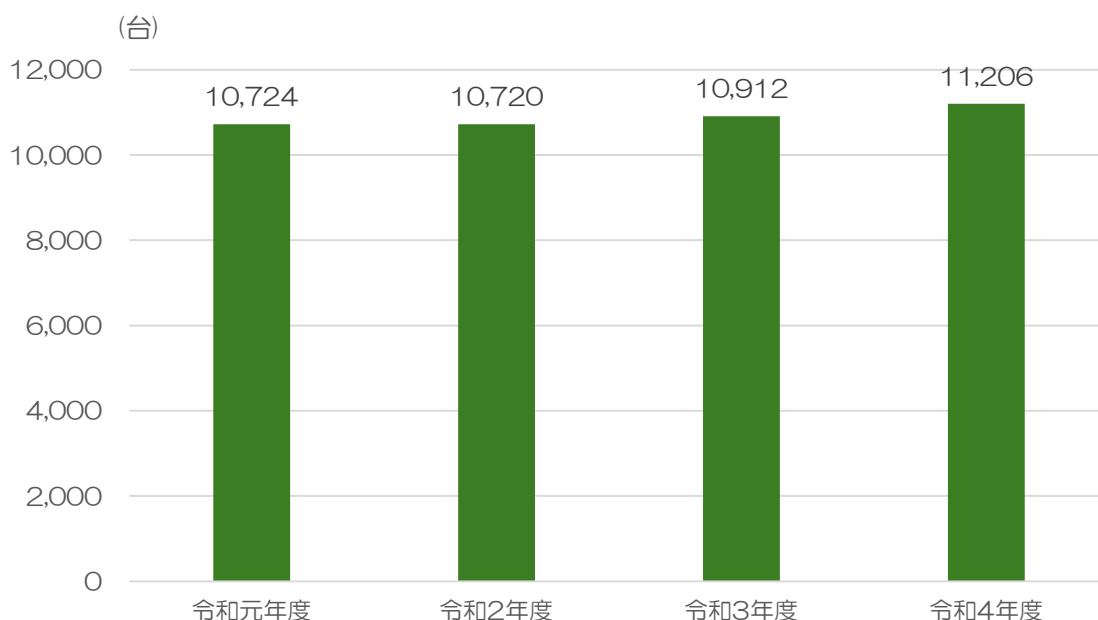


図 2-28 多気町内保有乗用車数推移
(保有乗用車数は軽自動車に事業用車両が含まれています)

出典：三重県勢要覧

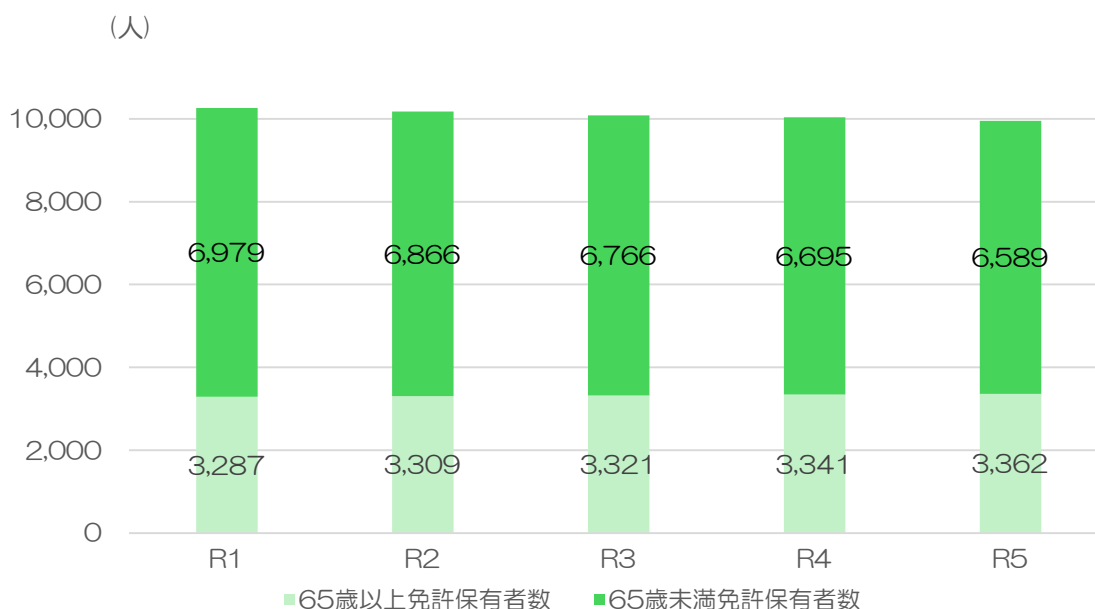


図 2-29 多気町内運転免許証保有者数推移

出典：松阪警察署

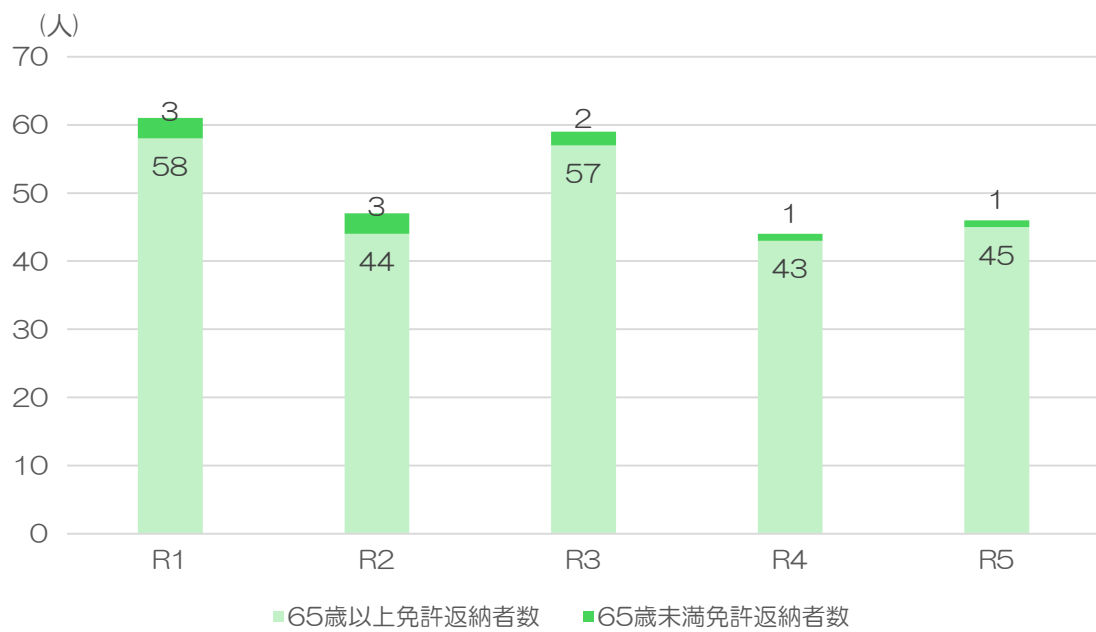


図 2-30 多気町内運転免許証返納者数推移

出典：松阪警察署

2.6.2 高齢者（65 歳以上）

多気町内の 65 歳以上の免許保有者数は、令和元年度から令和 5 年度にかけて増加傾向にあります。

多気町社会福祉協議会からも、「高齢者の方はぎりぎりまで極力免許を返納せず、自分で運転する人が多い」という声があります。（高齢者の移動等に関するインタビュー[表 2-4 ④]より）

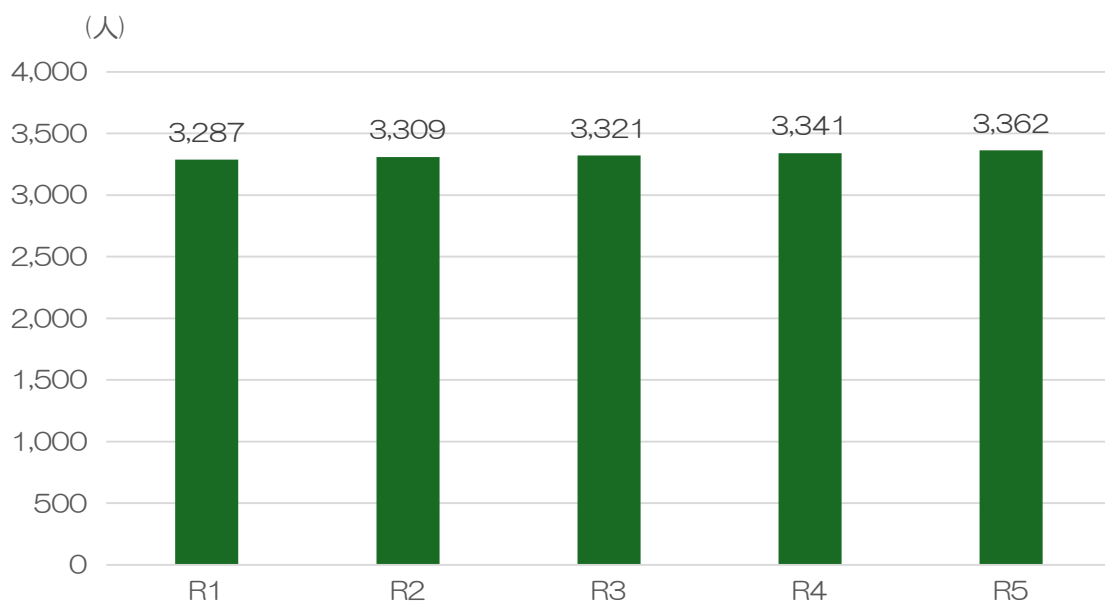


図 2-31 多気町内 65 歳以上の免許保有者数推移

出典：松阪警察署

免許保有者と免許返納した人の外出頻度を比較すると、免許返納した人の方が、外出頻度が少なくなる傾向にあります。

毎日外出する人の割合は、免許保有者に関しては全体のうち 20%程度いますが、免許返納した人に関しては全体のうち 0%です。

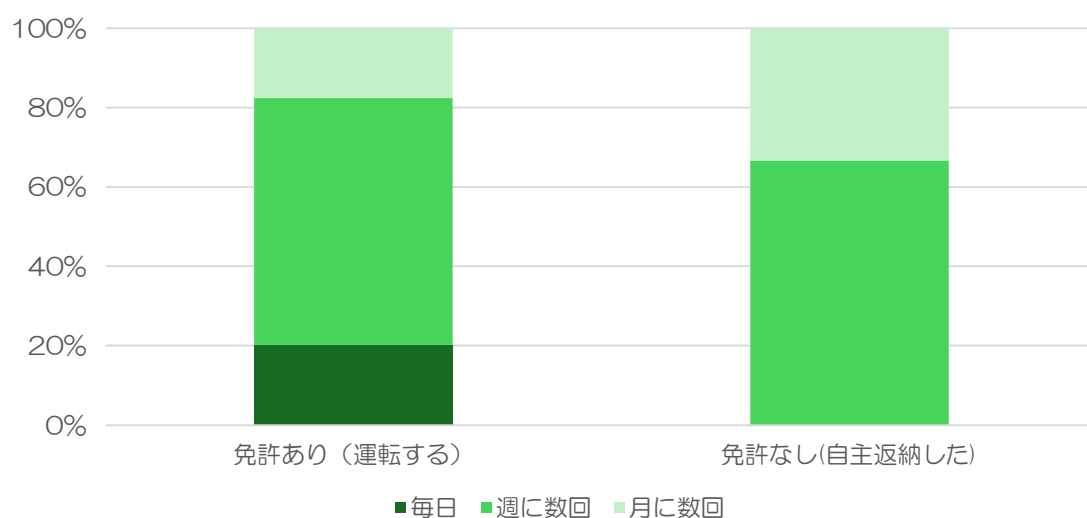


図 2-32 70 歳以上の免許保有者と免許返納者の買い物頻度比較
多気町の公共交通に関するアンケート調査 [表 2-4 ③]より

免許返納した住民からは、「免許返納すると外出を我慢してしまう」という声が挙がっています。また、免許返納していない高齢の住民からも、「体力・安全面に不安を感じているので、用事は町内までで済ませ、運転は極力控えている」という声が挙がっています。そのため、「もっと外出したい」という声もあり、気軽におでかけしたいのにできていないという現状があります。（多気町の生活・移動等に関するインタビュー[表 2-4 ⑤]より）

2.6.3 子育て層

住民の1日の行動記録から、子育て層の住民は仕事・送迎・家事などに1日の大半の時間を割かれ、余裕のない日々を送っているということが分かりました。「高校は電車通学となり、駅までの送り迎えが必要となったため親の時間が奪われる」という声も挙がっています。（多気町の生活・移動等に関するインタビュー [表 2-4 ⑤]より）

	主な行動	移動手段
06:00		
07:00	起床、子どもを起こし準備、朝食	
08:00	保育園に子どもを預けパート先へ	車
09:00		
10:00	パート	
11:00		
12:00		
13:00		
14:00		
15:00	スーパーで買い物	車
16:00	子どもの保育園迎え	車
17:00	子どもと遊ぶ	
18:00	夕食準備	
19:00	家族と夕食	
20:00	家族でゆっくりする	
21:00	子どもとお風呂	
22:00	子どもの寝かしつけ	
23:00		
24:00	次の日の準備や残った家事の片付け	

図 2-33 多気町内の子育て世帯の母親（30-40 代）の
1 日の行動記録イメージ
多気町の生活・移動等に関するインタビュー[表 2-4 ⑤]より

2.6.4 学生

公共交通に関するアンケート調査では以下のような意見が見られ、通学の不自由さに課題をかかえていることが分かりました。

学生からの通学に関する意見

（多気町の公共交通に関するアンケート調査[表 2-4 ③]より）

- 「バスを通学に使いたいですが、今は通学に使える運行時間が朝のみ。夕方の多気駅からのバスがないので使いたいのに使えていません。夕方は毎日親の送迎しかない」
- 「自宅の近くに町営バスの停留所があり、高校への通学に利用したいが、利用したい時刻に運行がないため利用できません」
- 「勢和地区から多気駅まで利用したくても、電車の時間に合うバスの時間がないので困る」
- 「下校時はバスの時間が合わずあまり利用できません」
- 「平日だけの運行では、部活の実施日に利用できない。授業の終了時間とかけ離れているので、利用しづらい」

2.7 計画策定に向けた現状調査

NO.	調査の種類	調査対象 ※実施方法	調査対象数	調査期間
①	高齢者等福祉移送サービス事業に関する 状況調査	多気町役場健康福祉課	1 名	令和 5 年度 8 月
②	高齢者等生活支援サービス事業に関する インタビュー	多気町社会福祉協議会・高齢者等生活支援サービス事業ドライバー	2 名	令和 5 年度 8 月
③	多気町の公共交通に関するアンケート調査	多気町住民 ※郵送により調査票を配布、調査票への直接記入もしくは WEB フォームから回答	回収数 459 (配布数：1,000)	令和 5 年度 10 月～11 月
④	高齢者の移動等に関するインタビュー	多気町社会福祉協議会	2 名	令和 5 年度 12 月
⑤	多気町の生活・移動等に関するインタビュー	多気町住民	11 名	令和 5 年度 3 月～令和 6 年度 4 月
⑥	「でん多」についての要望に関するアンケート	多気町民生児童委員	24 名	令和 6 年度 10 月

表 2-4 計画策定に向けた現状調査

2.8 課題

需要（住民の生活・移動）と供給（公共交通サービス）それぞれの現状を比較した時のギャップを課題として下記のように整理し、それぞれについて対応策を検討していきます。

① 供給が効率的になされていない

- 多気町には様々な公共交通サービスが存在しますが、サービス提供者・担当者も多様で、各サービス間で連携が取れていない状況です。この課題を解消することで、より効率的にサービス提供することが可能になると考えられます。

② 需要と供給のミスマッチ

- 需要がある時間帯に供給がない
例えば町営バスについて、アンケートでは10代において「利用したい時刻に運行がない」という回答が18/42人で42%を占めました。
- 需要があるところに供給を届けられていない
公共交通サービスは町内の運行を中心としたものが多く、住民の外出の主な目的地である町外までの移動手段を提供できていません。
- 供給側のリソース不足で、需要を満たせていない
例えば高齢者等福祉移送サービス事業について、ドライバーの不足・高齢化により、利用したくても利用できないという声がインタビューで確認できています。
- 需要側が供給サービスを正しく認知していない
例えば「でん多」について、インタビューでは「そもそも存在を知らない」という声や、2024年現在も多気・勢和間で乗り換えが必要と誤認されていたことが確認できています。

③ 需要が少ない（顕在化していない）

- 自家用車を運転して移動する住民が多く、その生活習慣を変えるのが難しいことから、公共交通サービスを利用する住民が限られています。アンケートでは、「でん多」に対し、70歳以上でも「車での移動が可能のため必要性を感じない」という回答が75%を占めています。

3. 理念と戦略

3.1 理念

上位計画や町の現状を踏まえ、本計画の理念を以下のように設定します。

「みんなの幸せ（Well-being）につながる地域交通」

公共交通サービスは住民の皆さんの買い物・通院・通勤通学・おでかけなど、日々の生活を支えるものです。単なる移動手段に閉じず、その先の移動目的・生活全体まで幅広く視野に入れてモビリティ関連施策の検討を行うことで、住民の幸せ（Well-being）の向上を図ります。

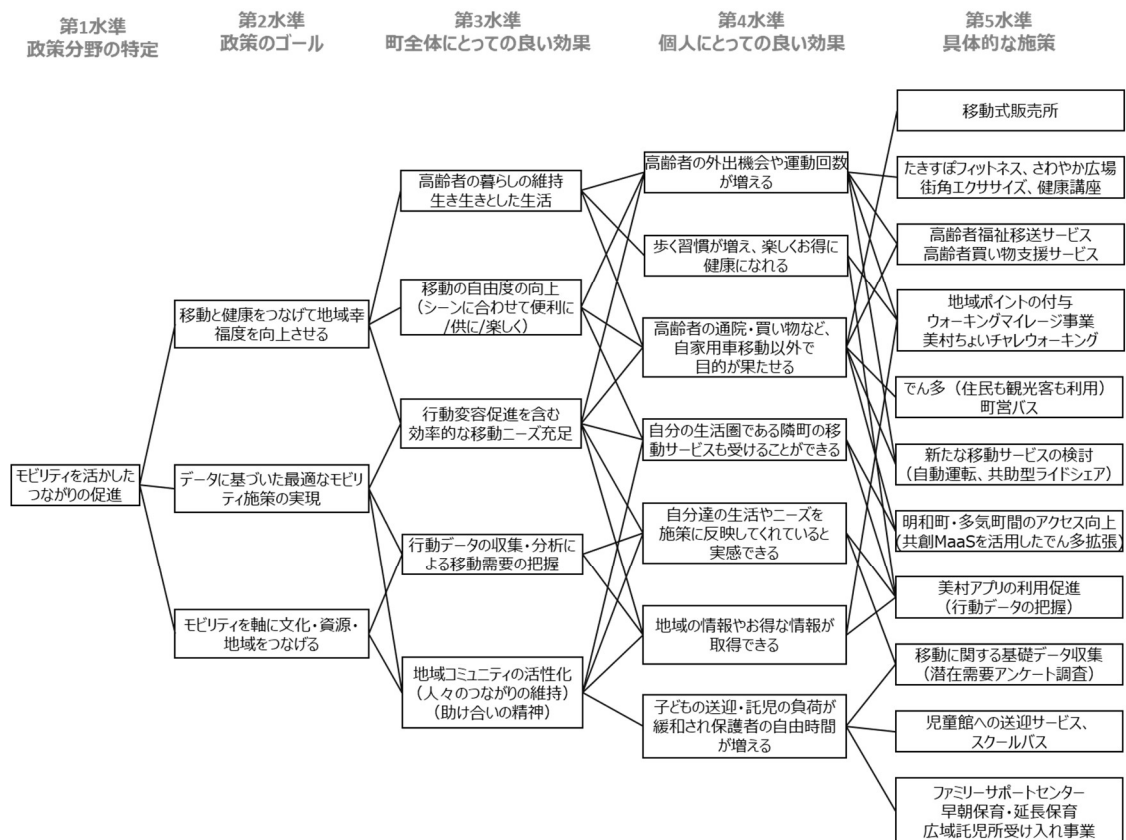


図 3-1 多気町のモビリティに関連する施策を整理したロジックツリー

多気町では、幅広くモビリティに関連する施策を整理したロジックツリーを作成しています。移動手段を提供し生活の利便性を向上することにとどまらず、住民の心理的な安心の確保、地域コミュニティの活性化、それによる住民の健やかな暮らしの実現など、住民の幸せ（Well-being）の向上を図ります。

3.2 基本方針

上記理念に則り、下記 3 つの観点からモビリティ関連施策の検討を行います。

① 公共交通サービスの利便性向上（使いやすく）

現状の公共交通サービスには、どうやって利用すればよいかわからない、サービスが沢山あり住民にとって分かりづらい、町外まで行きづらいといった課題があります。そういった課題にアプローチし、誰でも簡単に利用いただける公共交通サービスを目指します。

② 外出・公共交通サービスの利用促進（実際に使ってもらう）

現状、80%以上の住民が日常生活の移動に自家用車を利用しており、公共交通サービスを利用している住民は限定的です。また、運転に不安を感じるようになって免許返納後の生活に不安を感じ、自家用車を手放せない高齢者が多いです。まずは公共交通サービスを使っておでかけしてもらう機会を提供し、最終的には公共交通サービスを使って気軽に外出する習慣をつけていただけるよう、外出促進・公共交通サービスの利用促進を行います。

③ 将来に向けた公共交通サービス・住民の生活習慣の基盤づくり

今後はドライバー不足の深刻化・人口減少などにより、これまでのように公共交通サービスを維持することが難しくなると想定されます。将来的には住民同士の共助移動の仕組みや自動運転といった技術を生活の中に組み込むことで住民の生活の足を確保して Well-being の向上に繋げることを目指し、実証実験等の取り組みを行っていきます。

3.3 数値目標

3.3.1 数値指標

本計画では、現状・課題を踏まえ具体的な施策を定め、モビリティを通じた住民の幸せ（Well-being）の向上を図ります。その計画の達成状況は、施策に紐づけて定めた数値目標の達成率を通じて確認・評価します。

基本方針	数値指標	指標概要
① 公共交通サービスの利便性向上	「でん多」ののべ利用者数・でん多の町民のべ利用者数	「でん多」の年間のべ利用者数の合計です。 ※より多くの方へ「でん多」の利用を促し、利用者数の増加を目指します。
	町営バス1便あたりの平均乗車人数	町営バス1便あたりの平均乗車人数です。 ※多くの方が乗車できるバスの特性を活かせる利用時間帯の設定や高齢者の方などの外出イベントと関連した運行による平均乗車人数の増加を目指します。
② 外出・公共交通サービスの利用促進	「でん多」で接続している市町数	「でん多」で接続している他市町数の合計です。 ※他市町との連携を図り、でん多で移動可能な市町数の増加を目指します。
	高齢者における運転免許返納者数	年間の高齢者における運転免許返納者数の合計です。 ※公共交通サービスの周知により、運転免許返納後の移動への不安の低減に努め、運転免許返納者数の増加を目指します。
	公共交通サービスでの移動と紐づけた町内定常イベント数	週1回程度定常で実施する、公共交通サービスでの中距離移動を組み合わせたイベント数の合計です。 ※相可、佐奈、津田、外城田、

		勢和の各地域で定常的にイベントを実施することで、外出・公共交通サービスの利用を習慣化していただくことを目指します。
--	--	---

3.3.2 目標値

本計画では、令和５年度実績を現況値とし、中間年度（令和９年度）と最終年度（令和１２年度）に目標値を設定します。各数値目標は、将来的な人口推計値や過年度の実績などの観点を踏まえて設定しています。

① 公共交通サービスの利便性向上

数値指標	現況値（参考値）	中間目標	目標値
	令和５年度	令和９年度	令和１２年度
「でん多」ののべ利用者数・「でん多」の町民のべ利用者数	5,882・4,399人	6,125・4,650人	6,350・4,900人
町営バス１便あたりの平均乗車人数	1.98人	3.5人	5.0人

② 外出・公共交通サービスの利用促進

数値指標	現況値（参考値）	中間目標	目標値
	令和５年度	令和９年度	令和１２年度
「でん多」で接続している市町数	1	2	3
高齢者における運転免許返納者数	45人	53人	60人
公共交通サービスでの移動と紐づけた町内定常イベント数	0個	5個	10個

4. 解決策

4.1 デマンドタクシーでの移動補完

施策名	デマンドタクシーでの移動補完
背景 ・ 現状	現状、「でん多」の利用者数は令和元年度から令和 5 年度にかけて 2.7 倍以上伸びていますが、利用している方は町民全体の 10% 程度であり、町民の移動を補完しきれていません。 また、高齢者の方々からは、「でん多」はよくわからないから使わない」という声が多く挙がっているため、免許返納者等の高齢者の移動を「でん多」で補完するには、「でん多」の受容性の向上が重要となってきます。
施策 内容	利用料金面での特典を町民の方々に付与することで、利用へのハードルの低下を図ります。たとえば、美村 PAY デジタル商品券を使用することで町営バスへの乗車が無料となるキャンペーンのように、何らかの形での特典の付与を検討します。 また、「でん多」と移動目的をセットにしたイベントを継続的に企画することで、「でん多」を利用して気軽に外出することを習慣化してもらいます。たとえば、平成 30 年度 1 月から多気町社会福祉協議会・元丈の館と連携し実施した高齢者のおでかけを促す企画では、イベントをきっかけにバスの回数券を購入される方が増え、町営バス利用者数が前年対比 113%（1,000 人増）となりました。このように、「でん多」と移動目的をセットにしたイベントを企画することで、外出・公共交通サービスの利用を促進していきます。
実施 主体	行政

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	特典検討		特典付与				
スケジュール							
	イベント内容検討		イベント実施				

4.2 公共交通サービス等の利用窓口共通化

施策名	公共交通サービス等の利用窓口共通化						
背景 ・ 現状	多気町には町営バス、路線バス、でん多、高齢者等福祉移送サービス等、複数の公共交通サービス等があり、それらを利用する際には、それぞれ独自の窓口から利用する必要があります。その結果町民が、どのサービスが自分に合っているのかわからない、サービスを利用したいがどこから利用すればよいのかわからない、といった課題が顕在化しています。 そのため、公共交通サービス等が利用者の属性に合わせて分かれていても、町民が分かりやすく、利用しやすい形にそれらをまとめることが重要となってきます。						
施策 内容	ユーザー属性に合わせて分かれている公共交通サービスを、町民が利用しやすい形にしていきます。たとえば、「でん多」等複数の公共交通サービスの予約窓口を統合することで、利用者にとって①予約方法がシンプルになる②自分の属性や利用シーンに合った移動サービスを利用できる、というメリットが生まれます。ただ、どの事業者が窓口業務を請け負うのか等の課題があるため、それぞれの事業者の意向を尊重しつつ、町民が利用しやすい公共交通サービス等を提供できるよう対応策を検討していきます。						
実施 主体	行政・福祉団体・交通事業者						
スケジ ュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	検討			実証		実装	

4.3 利用意向を踏まえた公共交通サービスの運行

施策名		利用意向を踏まえた公共交通サービスの運行						
背景・現状		町営バスは利用者数減少に伴い便数などを縮小していますが、一方でバス利用が多い学生からは「夕方・夜の運行を増やしてほしい」、「平日のみの運行では部活で利用できない」等の声も上がってきています。 町民の利便性向上のため、便数縮小やドライバー不足という状況の中で、利用者の意向を踏まえた効率的な運行が必要となってきました。						
施策内容		利用者の利用目的に特化した時間帯に公共交通サービスを運行します。たとえば、学生と高齢者の利用者が多い町営バスに関しては、学生の通学時や、高齢者が通院に行く時間帯の便数を増やし、利用ニーズが比較的高くない時間帯については「でん多」を利用してもらう形とすることで、より多くの町民に公共交通サービスを利用して移動してもらうことを目指します。 また、町営バスの代わりに「でん多」を利用いただく際には、町民に予約などの負担が発生し抵抗感につながってしまうこともあるため、利用しやすいと感じていただく・気軽に利用していただけるよう、利用方法やメリットを発信する、窓口・運営管理方法などのサービスを改良するなど、対応策を併せて検討していきます。一方で、もし「でん多」の運行を通じて一定数のニーズを確認できた場合にはバス運行に切り替えることも検討します。						
実施主体		行政・交通事業者						
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
	検討		町営バス効率化			ニーズ確認・評価		
	「でん多」のサービス改善施策検討・実施							

4.4 他市町と連携した公共交通サービスの提供

施策名	他市町と連携した公共交通サービスの提供
背景 ・ 現状	多気町民は松阪市等の町外に買い物や通院に出かけることが多いです。しかし、「でん多」は町内のみの運行である点や、町営バスの本数が少ないために三重交通のバスとの接続がスムーズでない点など、現在の公共交通サービスは町外との接続に課題があります。今後、更なる高齢化に伴い免許返納数が増加することが予想されるため、他市町と連携し町外への移動手段を確保する必要があります。
施策内容	令和6年度は、多気町内のみの走行であった「でん多」の運行エリアを明和町内の一部へ拡大し、明和町のデマンド交通「チョイソコめいひめ」と「でん多」の中継地点を設置するという実証を行いました。このように、他市町と連携し、町外にも移動しやすくなるような公共交通サービスを提供していきます。 2. 広域連携実証事業のイメージ・利用対象者「65歳以上の高齢者・障がい者」 <Before> ➡ <After> 広域連携サービス導入後 たとえば、多気町民がよく利用する他市町の場所まで「でん多」の運行範囲を拡張する、各市町で取り組んでいるデマンド交通と連携する等、町内外の移動のハードルを下げられるような公共交通サービスを検討していきます。
実施主体	行政、交通事業者

スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	明和町との連携実証		明和町との連携実装				
	他周辺市町との連携調整・実証						

4.5 公共交通サービスの周知の徹底

施策名	公共交通サービスの周知の徹底						
背景 ・ 現状	多気町は様々な公共交通サービスの取り組みを行っていますが、更なる周知が必要な状態です。たとえば「でん多」の利用者は町民全体の10%未満であり、利用方法を誤って認識している町民もいます。しかし、町民から「利用してみると便利」等の声が届いており、サービス内容そのものは移動ニーズを解決できるものとなっています。 現状は広報たきへの掲載、ケーブルテレビでの発信、多気町公式LINEでの発信などで定常的な情報発信に努めていますが、サービス利用のメリット等も含め更なる発信の強化が必要だと考えます。						
施策 内容	まずは、自家用車の運転に不安を感じている人が多い高齢者へのアプローチを強化します。高齢者の外出の目的となっている自治会や地域コミュニティを介してチラシや口コミを通じた周知を行うことで、高齢者の公共交通サービスへのメリット等への理解を促進します。また、公共交通サービスと連携した乗車体験等のイベントを実施し、イベントの中で高齢者に対し公共交通サービスの説明を行うことで、公共交通サービスへの理解を促進します。 さらに、どの公共交通サービスを利用すればいいかわからない、自分でサービスの電話予約をすることが難しい住民のために、個別に説明やサポートを行うコーディネーターを配置することも検討します。						
実施 主体	行政						
スケジ ュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
							

4.6 外出促進による需要喚起

施策名	外出促進による需要喚起						
背景 ・ 現状	多気町の免許返納した高齢者や運転に不安を感じている高齢者は外出頻度が低下しています。なるべく車を運転しなくて済むよう、1 度の外出に複数の用事をまとめるという声が多く上がっています。 健康寿命の延伸や Well-being 向上の観点からも、高齢者の外出頻度を増加させることが重要となってきます。						
施策 内容	高齢者向けのイベントを定期的を実施し、その際の移動手段として「でん多」や高齢者等福祉移送サービス事業等の公共交通サービスを利用してもらうことで公共交通サービスの利用に慣れ、気軽に外出することを習慣化してもらいます。公共交通サービスを利用することで、停留場まで徒歩での移動が発生し、歩くことによる健康促進の効果も期待できると想定しています。 たとえば、過去に実施した内容として、平成 30 年度 1 月から多気町社会福祉協議会・元丈の館と連携し実施した高齢者のおでかけを促す企画では、イベントをきっかけにバスの回数券を購入される方が増え、町営バスのべ利用者数が前年対比 113% (1,000 人増) となりました。こうした移動目的と移動手段をセットにしたイベントを企画することで、外出・公共交通サービスの利用を促進していきます。  						
実施 主体	行政・地域団体						
スケジ ュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	内容検討		外出促進イベントの企画・実施				

4.7 未来を見据えたモビリティサービスを活用できる習慣づくり

施策名	未来を見据えたモビリティサービスを活用できる習慣づくり
背景 ・ 現状	将来的に公共交通サービスを利用する住民が増えていくと、ドライバーが不足し、既存のドライバー、ボランティア等だけでは支えきれなくなってしまう。 そのため、長期的には共助移動等により住民同士が送迎し合って移動する、自動運転バスで移動する等の形の定着を目指していく必要があります。 自動運転バスに関しては、国土交通省の自動運転社会実装推進事業での補助金を活用し、R5・6年度に VISON での定常運行を行っています。また、おいないまつり・VISION での乗車体験イベントなど、自動運転バスに親しんでもらうための住民向けイベントも実施しています。  共助移動に関しては、民間事業者が令和 6 年度末に実証実験を実施しています。共助移動の位置づけは、公共交通サービスの運転手不足時やニーズ拡大時の補完機能とする想定です。運行管理をタクシー事業者などの交通事業者に委託することで、交通事業者との連携を図ります。

	多気町にお住まいの方へ 応募締切: 2025年2月9日(日) 住民同士による共助型ライドシェアサービス 期間限定の導入テストにご協力いただける 利用者募集 住みやすい町、住みたい町、住み続けたい町の実現を目標に誰もが移動を容易にでき、新しい交通システムの期間限定の導入テストに是非お申込みください。 共助型ライドシェアサービスとは? 同じ地域にお住まいの住民同士が支え合う新しい交通システム。移動手段が手配できない方を、同じ住民の方が目的地へ送迎。 好きなときに空き時間を利用して地域共有車両で住民を送迎する 好きな時間に、好きな場所から好きな場所まで送ってもらえる 共助型ライドシェアサービス「せいわごん」2025年3月10日(月)～21日(金)まで実施します。 こんな方がご利用下さい! - 好きな場所で乗り降り出来る - 移動時間が住民同士の交流の機会に - 買い物等の移動に - クルマの空きがなくなる移動が出来ない さらにアンケート回答にご協力いただいた方には2,000円相当の優待ポイントを差し上げます。 多気町が地域の課題の移動課題の解決を目指して下記の団体と連携しながらの実証実験を実施します。 【実施】 三重広域連携スーパーシティ推進協議会 / トヨタ・コニッパ・アルファ(株) 【協力】 多気町 / 一般社団法人ふるさと館 / 一般社団法人日本自動車工業会 多気町にお住まいの方へ 応募締切: 2024年12月8日(日) 住民同士による共助型ライドシェアサービス 期間限定の導入テストにご協力いただける 運行ドライバー募集 住みやすい町、住みたい町、住み続けたい町の実現を目標に誰もが移動を容易にでき、新しい交通システムの期間限定の導入テストに是非お申込みください。 共助型ライドシェアサービスとは? 同じ地域にお住まいの住民同士が支え合う新しい交通システム。移動手段が手配できない方を、同じ住民の方が目的地へ送迎。 好きなときに空き時間を利用して地域共有車両で住民を送迎する 好きな時間に、好きな場所から好きな場所まで送ってもらえる 共助型ライドシェアサービス「せいわごん」2025年3月10日(月)～21日(金)まで実施します。 こんな方をお待ちしております! - 地域に貢献したい - 空き時間で収入を得たい - 移動手段がなくて困っている人を助きたい 報酬あり 共助型ライドシェアサービス「せいわごん」2025年3月10日(月)～21日(金)まで実施します。 多気町が地域の課題の移動課題の解決を目指して下記の団体と連携しながらの実証実験を実施します。 【実施】 三重広域連携スーパーシティ推進協議会 / トヨタ・コニッパ・アルファ(株) 【協力】 多気町 / 一般社団法人ふるさと館 / 一般社団法人日本自動車工業会
施策内容	多気町のモビリティサービスの全体像と、それらが今後どのような役割を担っていくのかをまとめたモビリティロードマップを作成し、広報たき等に掲載することで、町民の方々に未来のモビリティサービスのあり方について知ってもらいます。 多気町のモビリティロードマップイメージ 2030年 20XX年 20XX年 住民: ①イベントをきっかけとした地域のつながり形成、「ついで」のおでかけ増加 → ②地域の人とおでかけのタイミングを合わせ、共助移動を習慣化 → ③自動運転での日常的な移動・移動によるつながりの深まり バス: ニーズの多い時間帯に特化し運行 でん多: 地域イベントとセット利用 → エリアの拡大 → ニーズの多い時間帯に定期便化 高齢者向けサービス: 買い物・通院での乗合利用 共助移動: 利用機会やドライバーを拡大 → 少人数のちょっとしたおでかけは共助移動で 自動運転バス: 公道での実証 → 日常的な移動手段に また、未来の移動手段として自動運転バスや共助移動等が挙げられますが、これらは現段階では利用への抵抗感があり、サービス実現へのハードルとなっていると考えられるため、実証実験等を通じて自動運転バスや住民同士の送迎への抵抗感を減らすための取り組みを行っていきます。これに加えて、移動手段と移動目的をセットにしたイベントを継続的に企画し、これらの未来のモビリティサービスに多く触れてもらうことで、抵抗感を減らしていけるよう努めていきます。
実施	行政・地域団体

主体							
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	共助移動：利用機会やドライバーを絞った実証						
		自動運転バス：公道での実証					

5. 推進体制

5.1 役割分担・評価体制

本計画では、「みんなの幸せ（Well-being）につながる地域交通」を理念として掲げ、移動先の移動目的・生活全体まで幅広く視野に入れてモビリティ関連施策の検討を行うことを目指しています。

そのため、計画の推進・評価においては住民の幸せ（Well-being）にかかわる多様な関係者で協力して役割分担し進めていきます。

5.1.1 計画の推進に向けた役割分担

関係者	役割
地域住民	積極的な外出・公共交通サービスの利用 公共交通サービスに対する要望出し
交通事業者	公共交通サービスの運営・運行
福祉団体	公共交通サービスの運営・運行 イベントなど移動目的の創出
多気町	地域の外出・移動需要の把握 公共交通サービスの資金調達 計画の推進と関係者の取りまとめ

5.1.2 計画推進状況の評価体制

位置付け	所属
運輸局	中部運輸局三重運輸支局
三重県	三重県地域連携・交通部交通政策課 三重県松阪建設事務所
警察	松阪警察署交通第一課
学識経験者	大学教授
交通事業者	三重交通(株)松阪営業所、 三重近鉄タクシー(株)松阪営業所
交通事業者団体	三重県タクシー協会松阪支部、 三重交通労働組合松阪支部
福祉団体	多気町社会福祉協議会

地域住民・ 利用者代表	地域住民代表（相可、佐奈、津田、外城田、勢和）、 多気町シニアクラブ連合会、多気・勢和地域小学校 PTA、多気町商工会
町長が指名する職員	多気町役場 副町長、総務課、勢和振興事務所、建設 課、健康福祉課
事務局	多気町役場 企画調整課

5.2 評価・検証方法

5.2.1 PDCA サイクルを通じた計画の推進

計画の推進にあたっての施策実施状況や数値目標達成状況の評価・検証は、計画期間全体を通じて行う長期的な PDCA と、中期的な PDCA を組み合わせて行い、最終目標の達成に向けた改善を推進します。

中期的な PDCA では、数値目標に基づき施策の詳細検討→実施→評価→改善・見直しを行い、1 年単位やさらに短い期間でも PDCA を回すことで、施策の推進を図ります。長期的な PDCA では、最終的な施策の結果に基づき、計画最終年度の令和 12 年度に公共交通計画の見直しを行うことを想定しています。

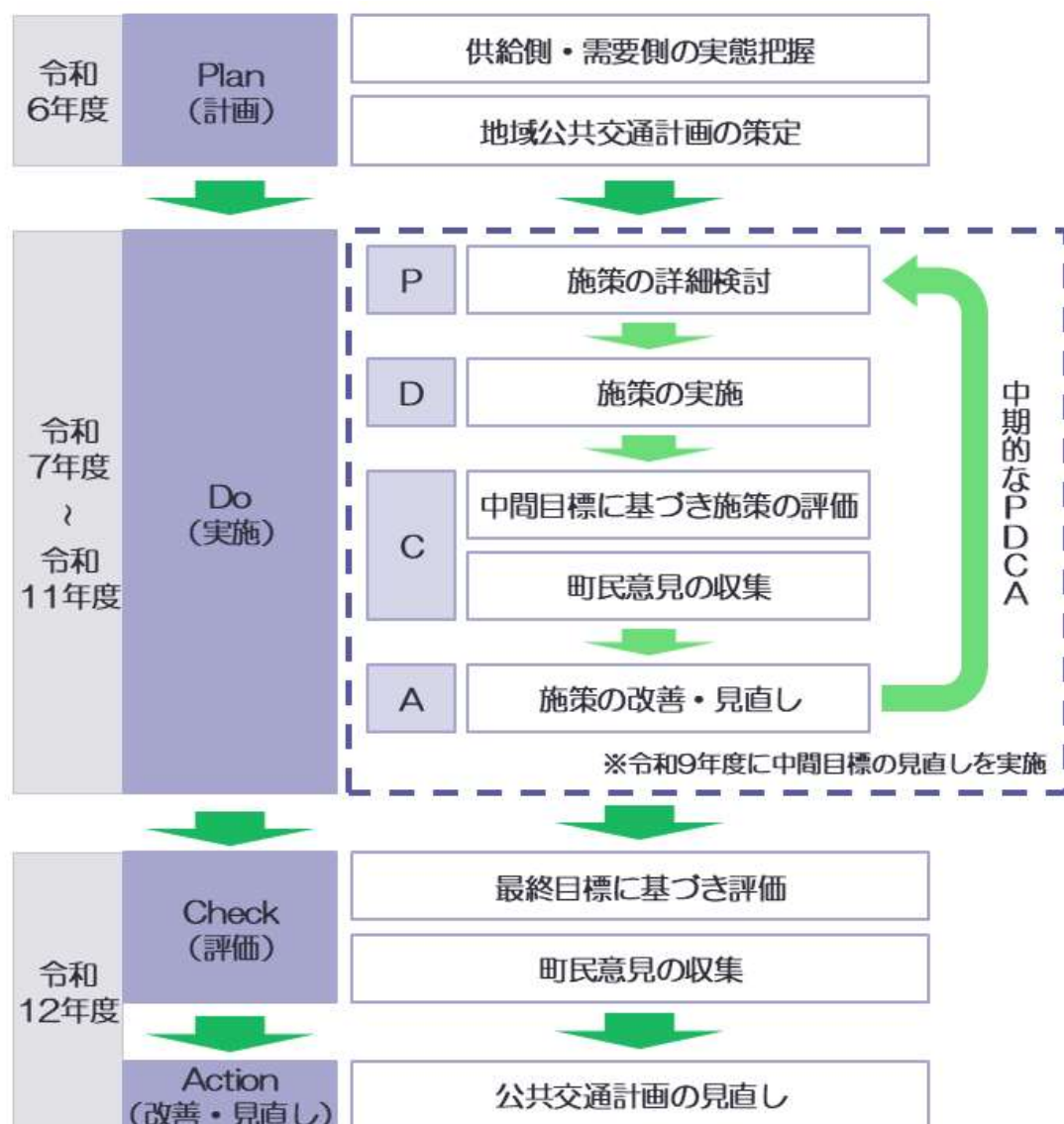


図 5-1 PDCA サイクルを通じた評価・検証

5.2.2 公共交通会議開催スケジュール（予定）

計画推進及び各施策に対して適切に PDCA を実施するため、以下のスケジュールで公共交通会議を開催します。

なお、各施策の中で施策の改善や見直しが必要になった場合は、公共交通会議とは別に事業者代表もしくは住民代表単位の作業部会を実施するなど、柔軟な対応を行います。

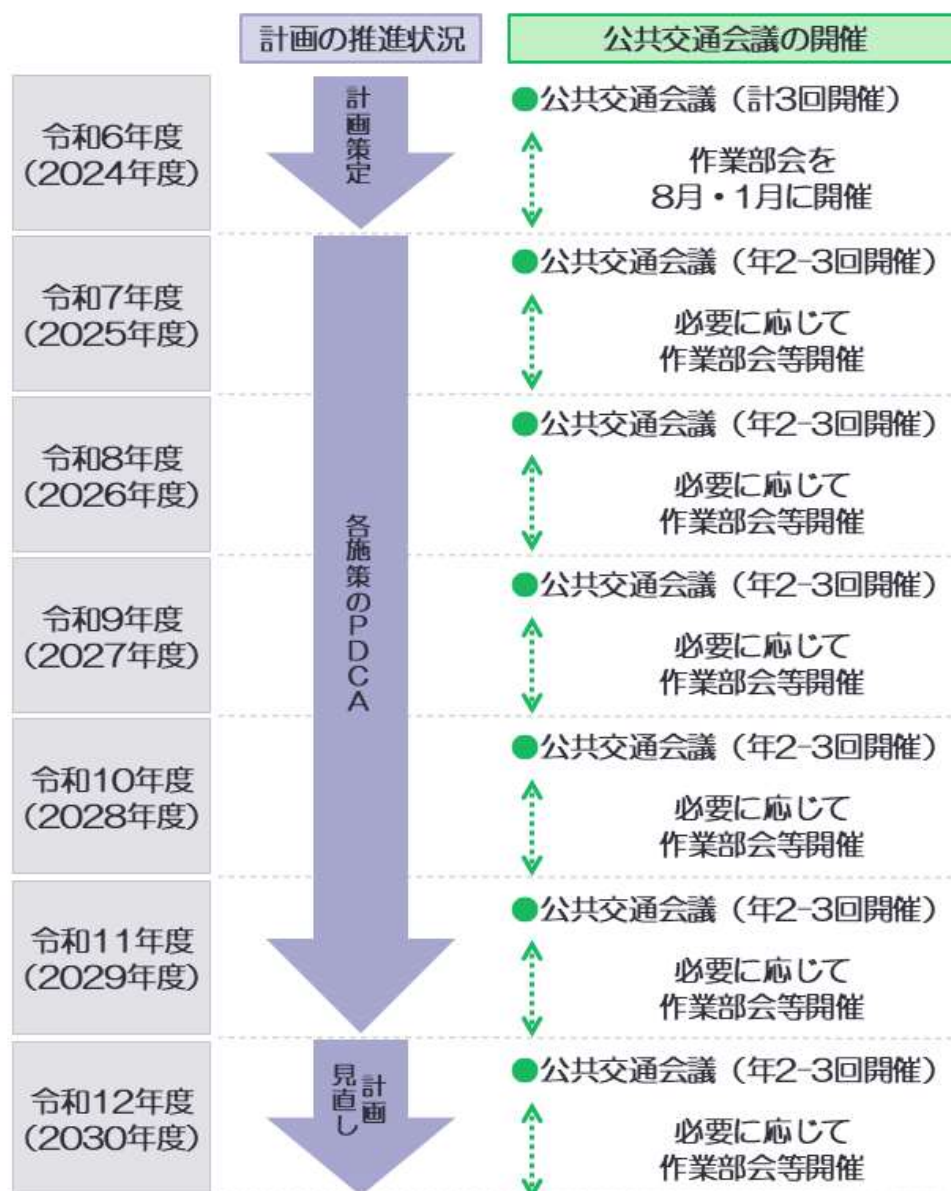


図 5-2 計画期間における公共交通会議開催スケジュール（予定）