

# 南関町地域公共交通計画

〔素案〕

令和5年 月

南関町地域公共交通協議会

(調整用白紙)



## 南関町地域公共交通計画〔素案〕 目次

---

1. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の対象区域と計画期間	2
2. 地域の現状・問題点	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 人口・世帯数等	4
(3) 住民の移動特性	6
(4) 主要施設の立地状況	12
3. 公共交通の現状・問題点	13
(1) 公共交通の概況	13
(2) 路線バスの概要	14
(3) 乗合タクシー「南関ふれあい号」の概要	27
(4) 乗用タクシー等の概要	30
4. アンケート調査結果等（概要）	31
(1) 住民アンケート調査	31
(2) 民生委員アンケート調査	37
(3) 利用実態調査	40
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	45
(1) 地域が目指す将来像	45
(2) 関連計画の概要	46
(3) 公共交通に求められる役割	48
6. 解決すべき課題	49
7. 基本方針等	50
(1) 基本方針	50
(2) 計画の目標	52
(3) 取り組みの方向性	53
8. 目標を達成するための具体施策	56
[方向性①] 路線バスと乗合タクシー等の時間的・空間的な組み合わせによる移動 サービスの持続性・利便性の維持・向上	56
[方向性②] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	63
[方向性③] 関連分野との連携や多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進	66
9. 計画の推進・進捗管理	75
(1) 目標の達成状況を評価するための指標	75
(2) 施策展開のロードマップ	76
(3) PDCA サイクルに基づく進捗管理	78

---



# 1. 計画の概要

## (1) 計画の背景と目的

### ①計画の背景

南関町の交通状況は、町域の北部を国道 443 号、高速道路の九州道が南北に縦断しています。また、県道についても町内を網羅的にカバーし、本町と周辺市町などを結ぶ道路ネットワークが形成されています。

町内に鉄道はなく、路線バスが山鹿・玉名・大牟田方面へ運行しています。また、町内を面的に乗合タクシーが運行しています。

全国的な傾向と同様、南関町においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスの利用者は減少傾向が続いており、また、令和 2(2020)年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

こうしたなか、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」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となりました。

### ②計画の目的

以上のような背景を踏まえ、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなる計画を策定するとともに、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や活動団体、各種施設などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「南関町地域公共交通計画」を策定することとしました。

## (2) 計画の対象区域と計画期間

### ①計画の対象区域

本計画は、南関町の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、公共交通ネットワークが形成されています。



図 1 南関町地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

### ②計画期間

本計画の計画期間は、令和 5（2023）年度から令和 9（2027）年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 9（2027）年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

## 2. 地域の現状・問題点

### (1) 位置・地勢

南関町は熊本県の西北部に位置し、大牟田市や荒尾市、玉名市などに囲まれており、熊本市や久留米市まで約30kmの距離となっています。

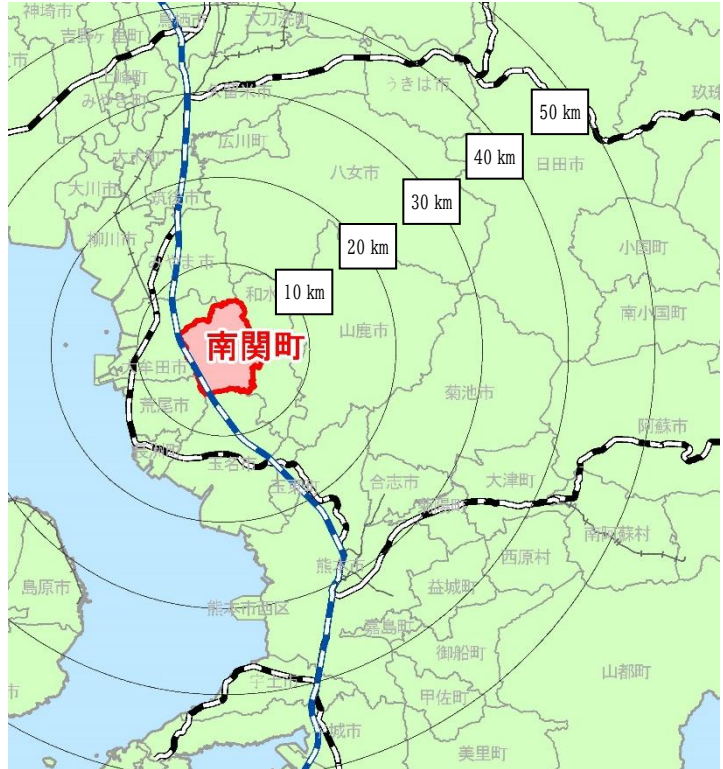


図2 南関町の位置

町域面積 68.92 km<sup>2</sup>のうち 48.5%を森林、28.4%を田およびその他農用地が占めています。

町全域が山に囲まれた丘陵地を形成しています。

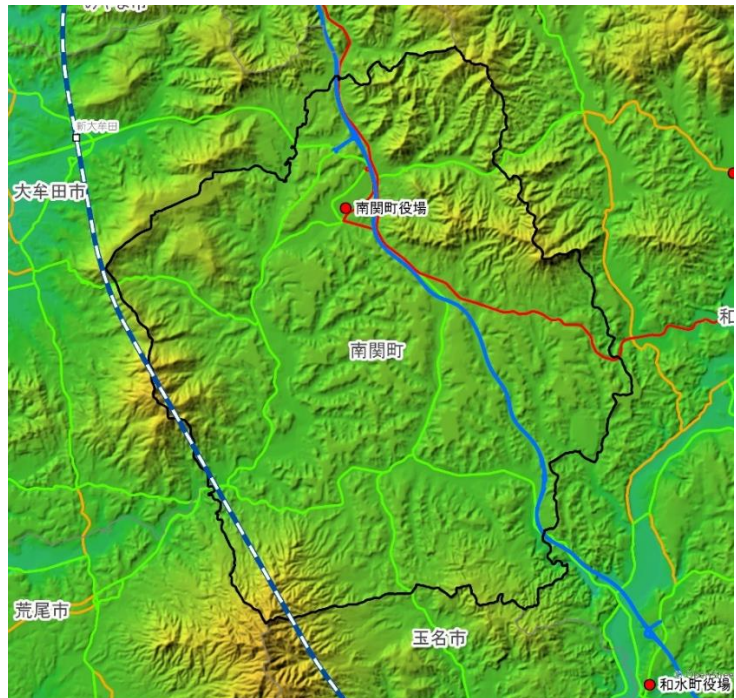


図3 南関町の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

## (2) 人口・世帯数等

### ①人口分布および推移

南関町は、昭和 30 (1955) 年から高度経済成長期にかけて著しく人口が減少し、昭和 30 (1955) 年と昭和 55 (1980) 年と比較して、およそ 6 割まで減少しました。昭和 55 (1980) 年から平成 12 (2000) 年までは横ばいで推移しましたが、近年は再び減少傾向になり、平成 27 (2015) 年国勢調査で 10,000 人を切りました。また、人口減少とともに高齢化も進行してきており、今後約 20 年間で総人口は約 32%減少、高齢化率も現状 (令和 2 年) の 39.3%から 44.2%まで上昇する予測となっています。

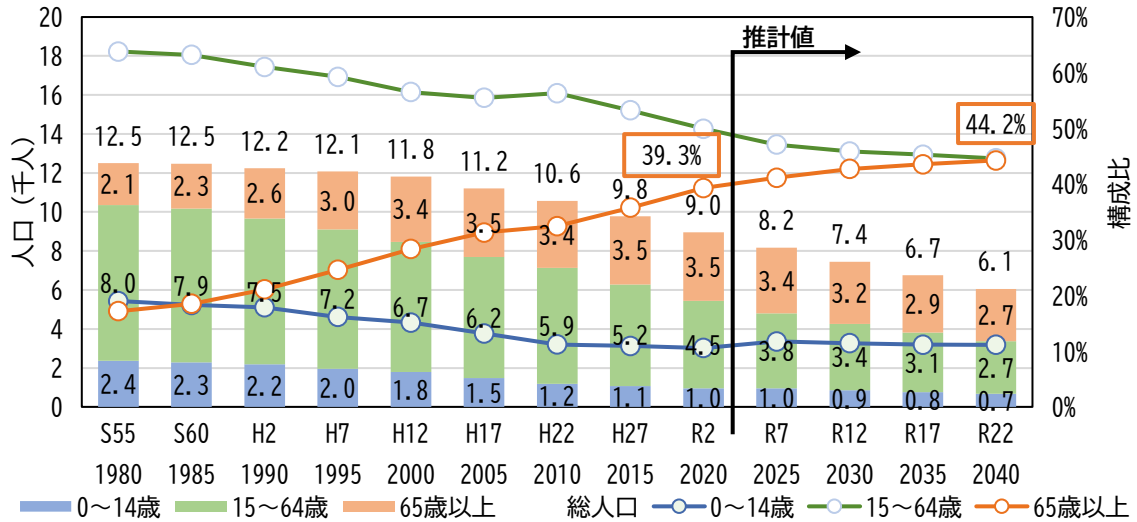


図 4 人口推移と将来人推計

資料：国勢調査 (実績値)、国立社会保障・人口問題研究所 (推計値)

役場周辺や一部の幹線道路沿道に人口集積がみられますが、町全体に面的に人口が分布し、密度の高い箇所が散在しています。

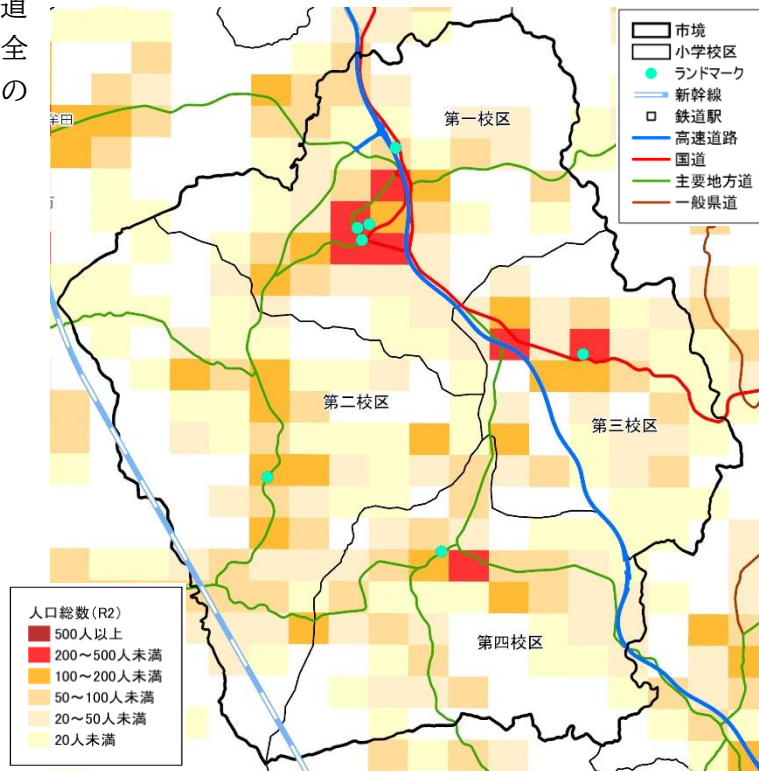


図 5 人口分布 (500mメッシュ)

資料：令和 2 年国勢調査



## ②世帯数等

昭和 60(1985)年以降も、平成 22(2010)年まで世帯数は増加していましたが、その後は減少傾向に転じています。また、世帯人員（一世帯当たりの平均世帯人員数）については減少傾向が続いており、平成 22(2010)年以降は 3.00 人/世帯を下回っています。

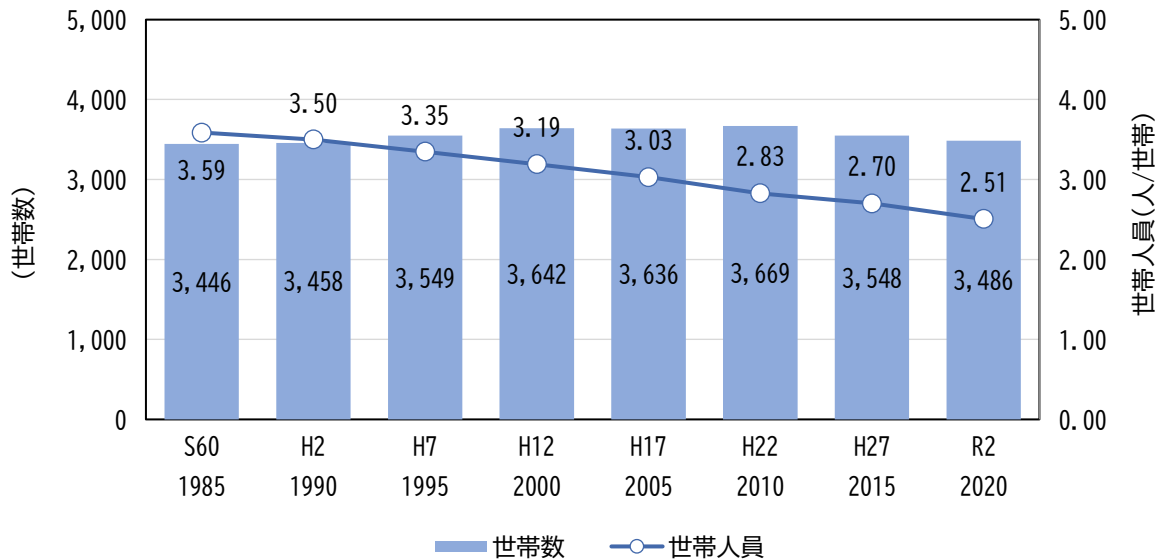


図 6 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

一方で、世帯数が減少に転じた平成 22(2010)年以降も、65 歳以上の世帯員がいる一般世帯（高齢者世帯）は増加傾向を示しています。また高齢者のみ世帯（高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯・その他高齢者のみ世帯）も増加、令和 2(2020)年には全世帯の約 30%を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

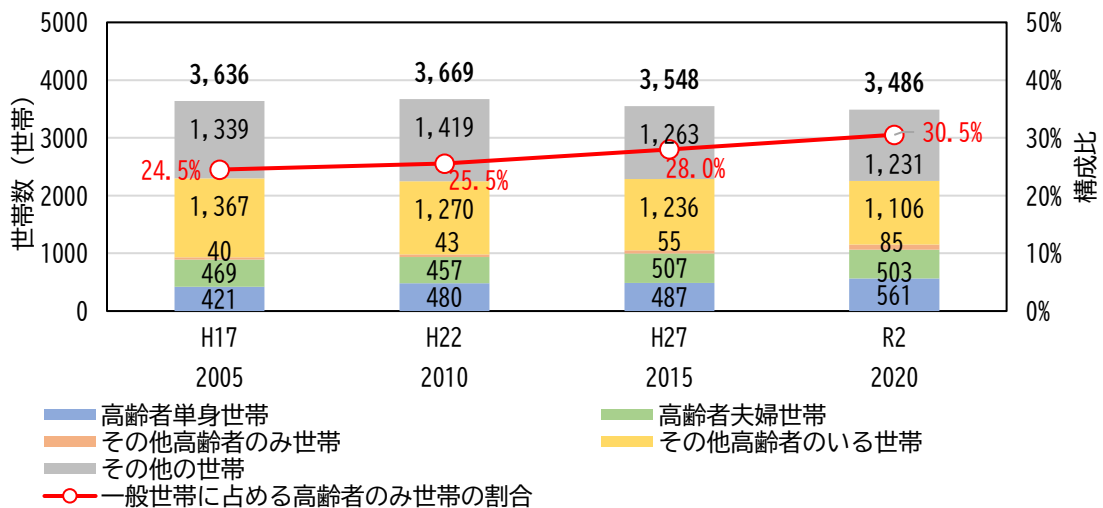


図 7 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

### (3) 住民の移動特性

#### ①通勤・通学

##### 1) 通勤流動

南関町に住む就業者（15歳以上）約半数が町内で就業しており、町外から町内へ通勤する「流入」が、町内から町外へ通勤する「流出」を約900人上回る「流入超過」となっています。

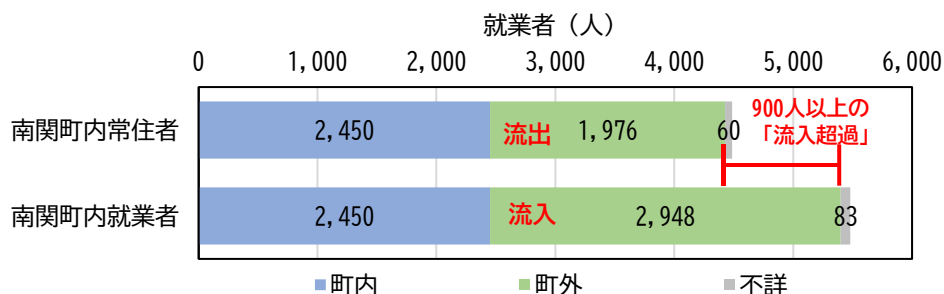


図 8 通勤流動の概況

資料：令和2年国勢調査

町内から町外への「流出先」は大牟田市が約3割を占めており、町外から町内への「流入元」は、玉名市が約3割を占めています。この2市に加えて荒尾市・和水町との結びつきが強い状況となっています。

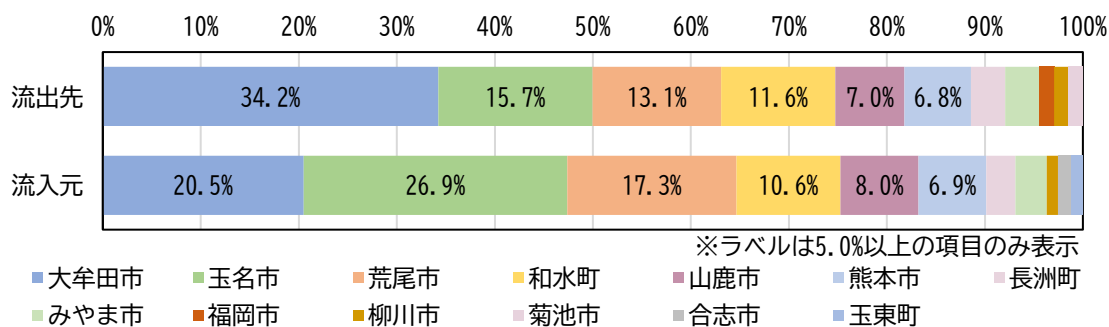


図 9 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和2年国勢調査

## 2) 通学流動

南関町内に常住する通学者（15歳以上）のうち、町内への通学者は約1割となっており、町内から町外へ通学する「流出」が、町外から町内へ通学する「流入」を約250人以上上回る流出超過となっています。また、通学による「流入」はありません。

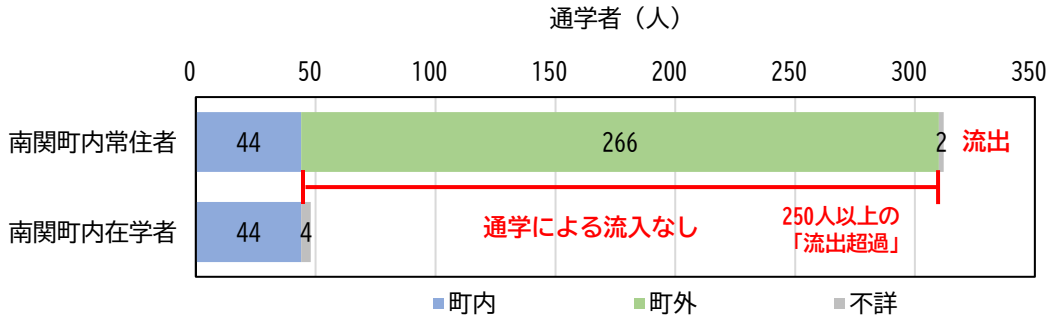
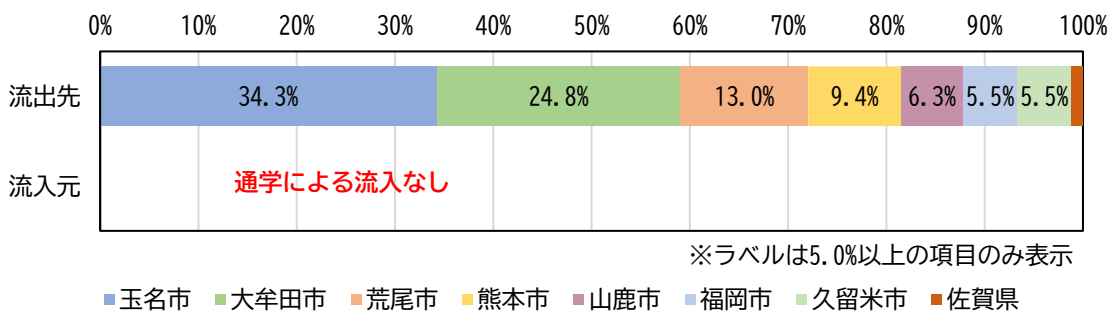


図 10 通学流動の概況

資料：令和2年国勢調査

町外からの「流入」はない一方で、町内から町外への「流出先」は、玉名市が3割以上、大牟田市も2割以上を占めています。2つの市を合わせると約6割を占めています。



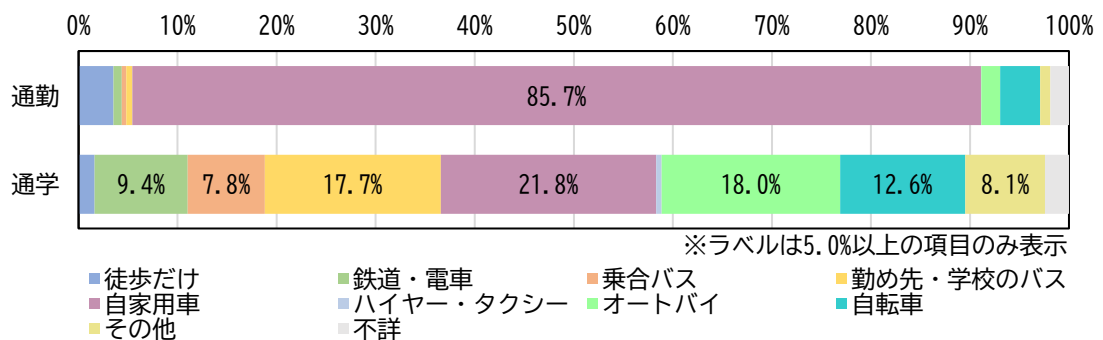
※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 11 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和2年国勢調査

## 3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の8割以上を占めています。一方で、通学は「自家用車」「学校のバス」「オートバイ」がそれぞれ2割程度を占めていますが、「乗合バス」と「鉄道・電車」を合わせると17.2%となっています。



※ラベルは5.0%以上の項目のみ表示

図 12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：令和2年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和4年9月に実施した15～24歳（若年層）及び65歳以上（高齢層）の住民を対象としたアンケート調査の結果から整理しています。  
 なお、外出先等については、具体的な施設等が特定できなかった回答は除外して集計しています。  
 住民アンケート調査の概要についてはp.31をご参照ください。

## ②日々の買い物

日々の買い物では、若年層は大牟田市への買い物の割合が多くなっています。高齢層は第一校区への買い物の割合が高くなっています。若年層・高齢層ともに第一校区エリア内の「ビッグオーク南関SC」が若年層・高齢層ともに一位となっています。特に高齢層については突出しています。

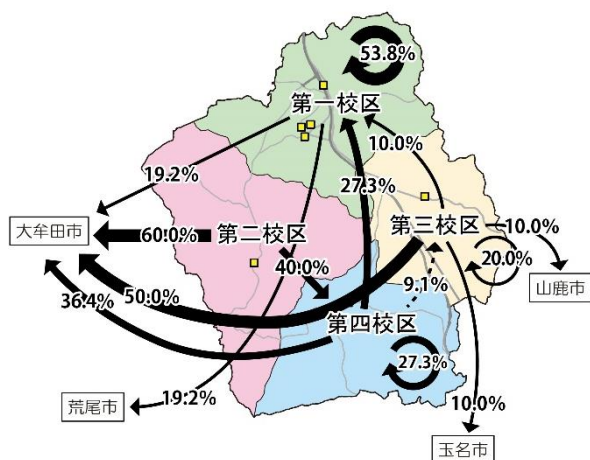


図 13 日々の買い物の外出先（若年層）

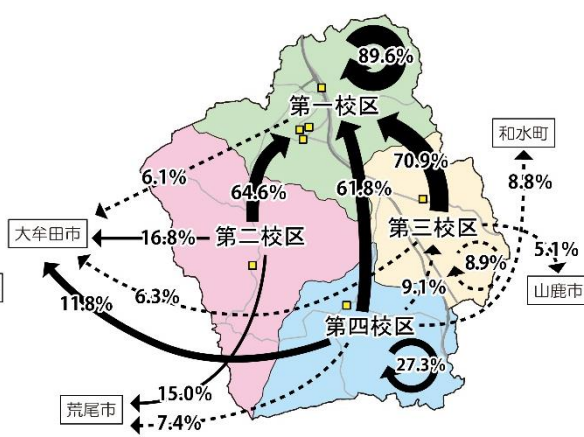


図 14 日々の買い物の外出先（高齢層）

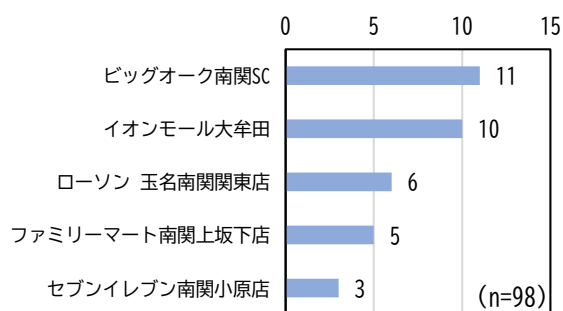


図 15 日々の買い物の外出先：上位5位（若年層）

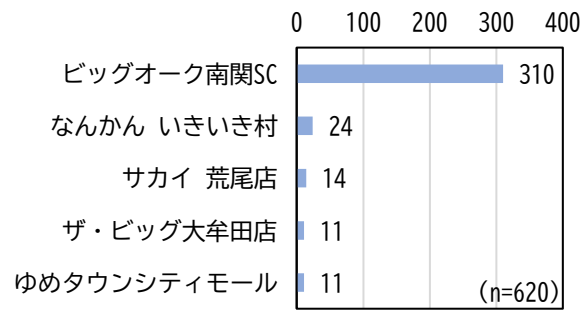


図 16 日々の買い物の外出先：上位5位（高齢層）

### ③特別な買い物

若年層・高齢層ともに「大牟田市」「荒尾市」への流出が多くを占めています。主な外出先としては「イオンモール大牟田」「ゆめタウン大牟田」「ゆめタウンシティモール」などの大型店舗が上位を占めています。

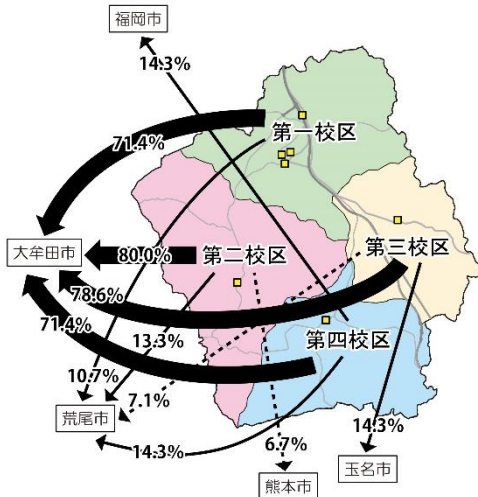


図 17 特別な買い物の外出先（若年層）

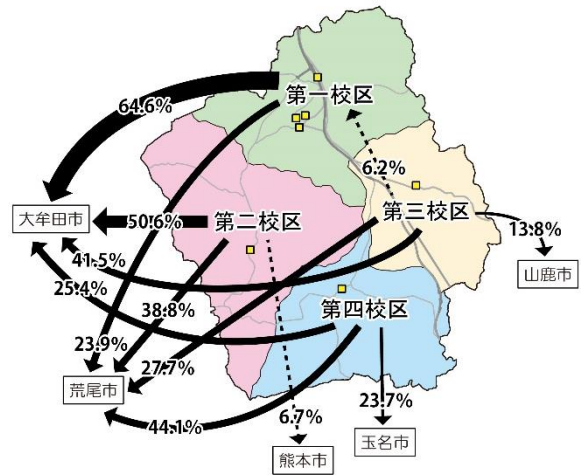


図 18 特別な買い物の外出先（高齢層）

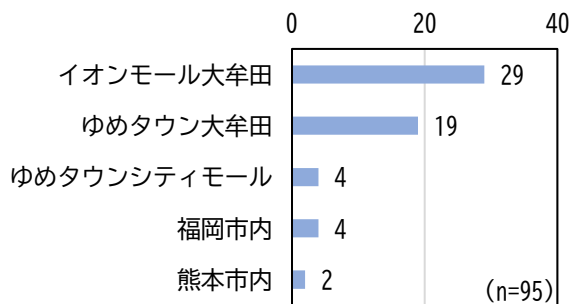


図 19 特別な買い物の外出先：上位 5 位（若年層）

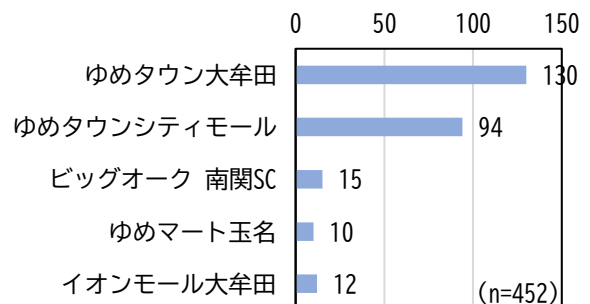


図 20 特別な買い物の外出先：上位 5 位（高齢層）

#### ④通院

通院では、若年層・高齢層ともに町外への流出が目立ちます。町内では第四校区への割合が高く、外出先においても「田辺クリニック」が上位に挙がっています。

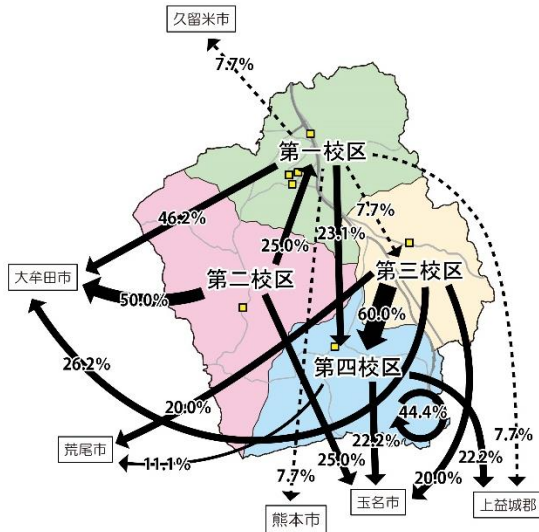


図 21 通院の外出先（若年層）

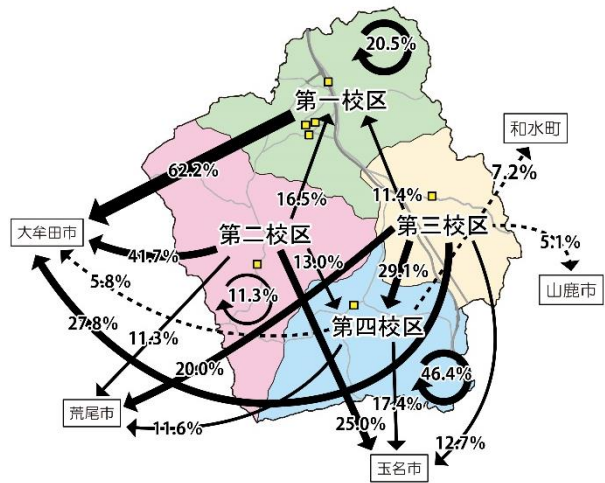


図 22 通院の外出先（高齢層）

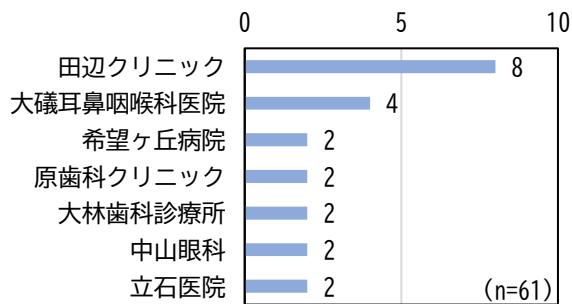


図 23 通院の外出先：上位 5 位（若年層）

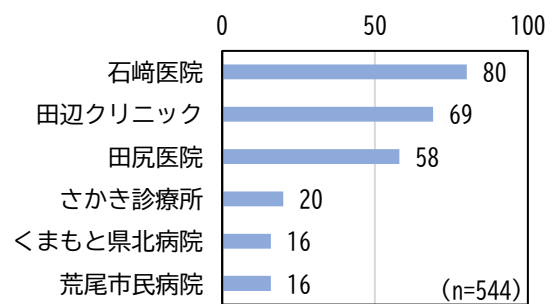


図 24 通院の外出先：上位 5 位（高齢層）

### ⑤運転免許保有状況

若年層及び高齢層の運転免許保有状況をみると、全体として男性の85%、女性は約62%が運転免許を保有しています。

年齢・性別では、若年層について15歳～19歳の保有率は1～2割程度ですが、20歳以上になると8割程度まで保有率が上昇します。

高齢層では75歳以上で男女差が大きくなっており、女性では年齢が上がるにつれて保有率が大きく低下し85歳以上では2割以下となる一方で、男性では85歳以上でも7割近い保有率となっています。

なお、女性でも年齢層が低くなるにつれて運転免許をもともと保有していない割合は大きく減少しており、女性の運転免許取得が進んでいることがわかります。

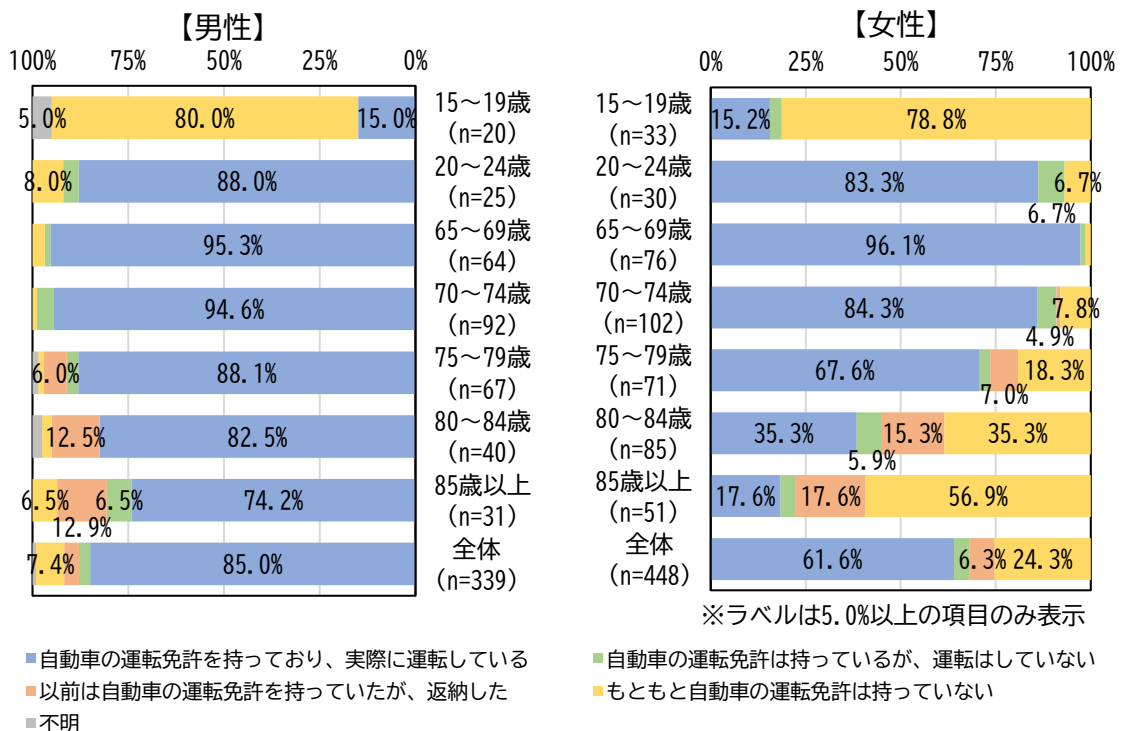


図 25 運転免許の保有状況

資料：住民アンケート調査（令和4年度）

#### (4) 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況は、役場周辺に「スーパーマーケット」が立地するほか、幹線道路の沿道などに「コンビニエンスストア」等が分布しています。

町内に「一般診療所」「歯科診療所」の立地は見られるものの、「病院」の立地がなく病床を持つ診療所も皆無となっています。(地域医療情報システムより)

公共公益的施設・高齢者福祉施設は町の広い範囲に立地しているものの、役場周辺にやや集積しています。

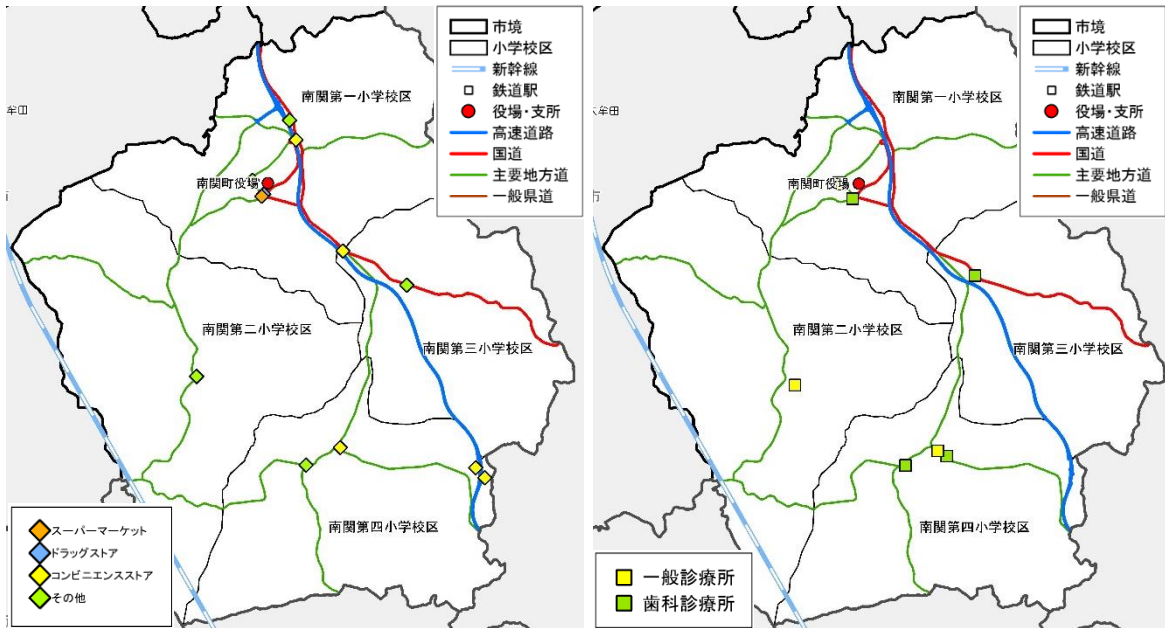


図 26 商業施設

資料：南関町提供資料、i タウンページ

図 27 医療施設

資料：地域医療情報システム

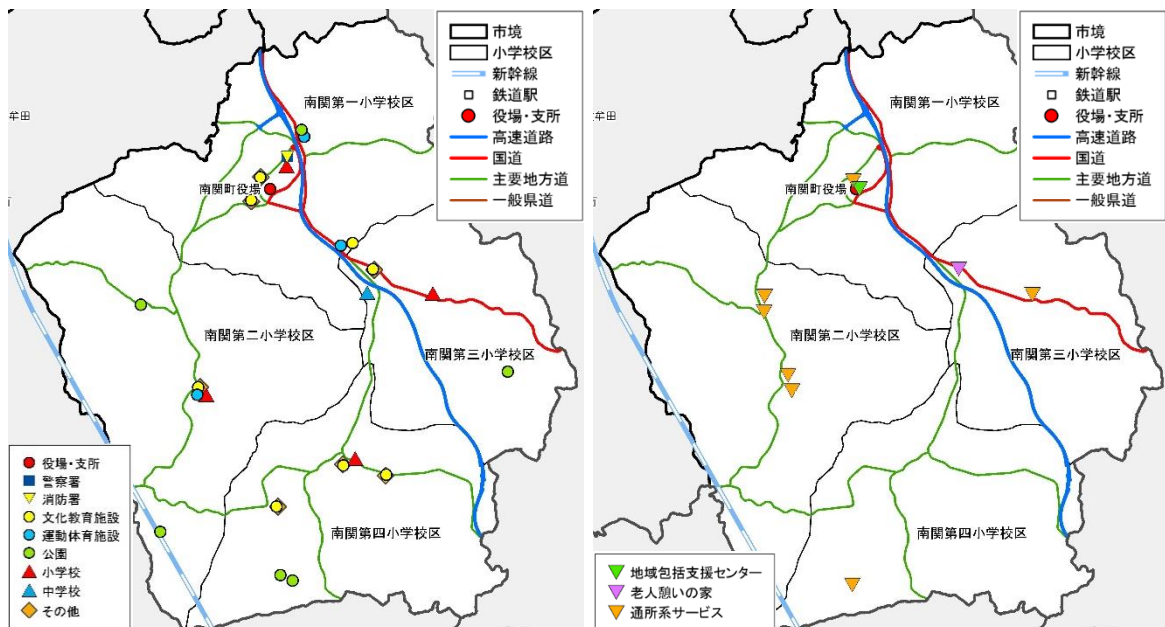


図 28 公共公益的施設

資料：国土数値情報、町 HP

図 29 高齢者福祉施設

資料：国土数値情報、町 HP



### 3. 公共交通の現状・問題点

#### (1) 公共交通の概況

南関町内では、産交バスが3系統（山鹿方面・玉名方面）、西鉄バスが1路線・2系統（大牟田方面）の路線バスを運行するほか、荒尾市との境界付近まで西鉄バスのバス路線が運行されており、庄山バス停で「南関ふれあい号」と接続しています。

なお、このうち大牟田方面への1系統については国費補助（地域間幹線系統）の対象となっています。



図 30 公共交通の概況

## (2) 路線バスの概要

### ① 運行概要

南関町内では、産交バスが3系統（山鹿方面・玉名方面）、西鉄バスが1路線・2系統（大牟田方面）の路線バスを運行しています。

表 1 路線バスの系統一覧

事業者	系統	キロ程(km)		平均運行回数(回/日)	財政負担			
		うち町内			国	県	南関町	その他市町
産交バス	山鹿市役所前～平山温泉前～三加和温泉～南関上町	24.8	6.9	6.7			●	●
	玉名駅前～北稜高校前～南関上町	22.0	10.2	1.8			●	●
	くまもと県北病院～新玉名駅～南関上町	18.7	10.2	3.2			●	●
西鉄バス	西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院～南関町役場	18.7	3.36	1.3			●	●
	西鉄大牟田営業所～動物園前～南関町役場	18.5	3.36	12.5	●	●	●	●

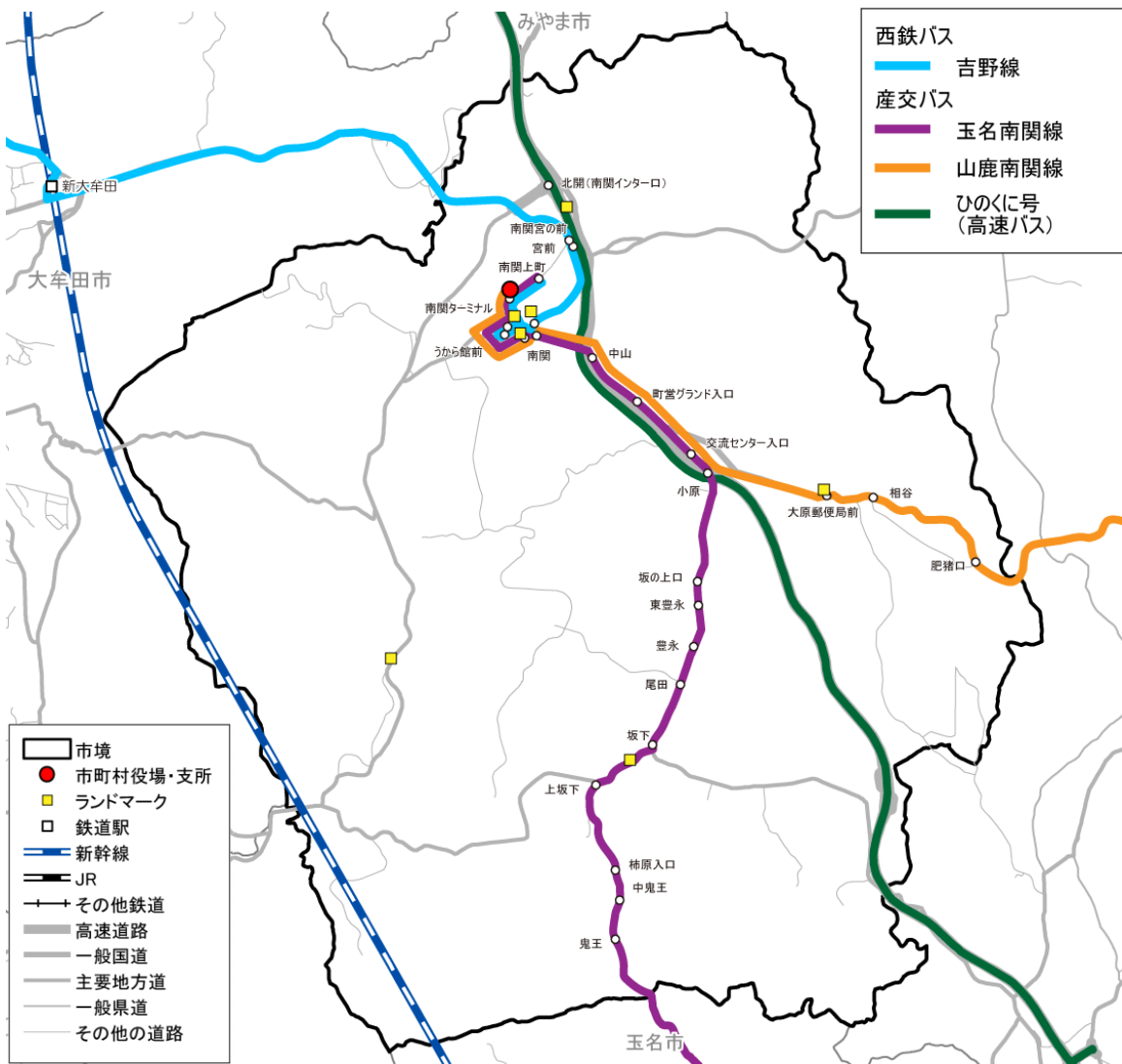


図 31 バス路線図

西鉄バスが運行する町中心部から大牟田方面へ向かうルートについては、比較的高頻度で運行されているものの、山鹿方面・玉名方面へのルートの運行頻度は高くない状況となっています。

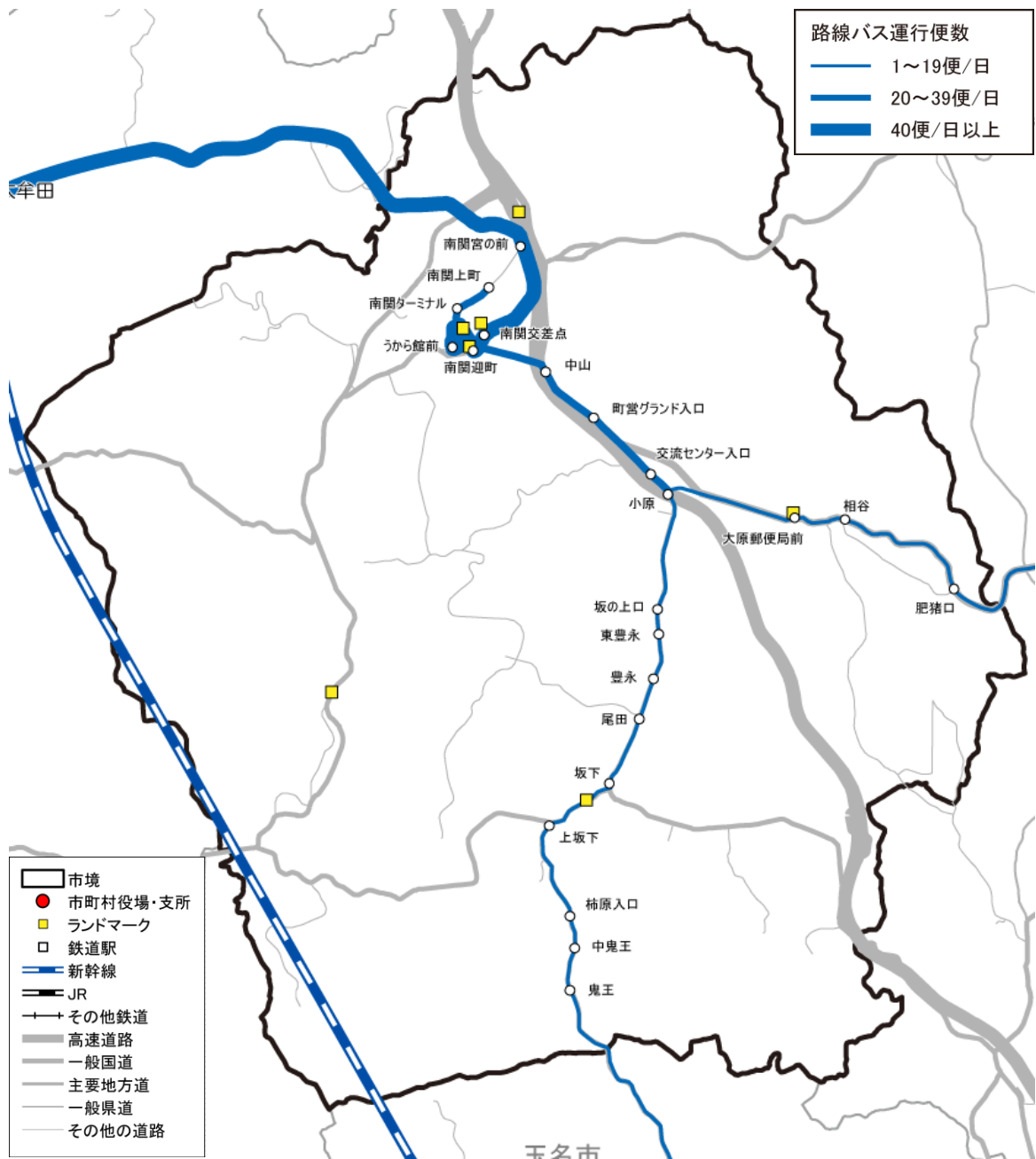


図 32 路線バスの運行頻度

## ②利用状況・財政負担額の概要

路線バス全体の輸送人員および町の財政負担は横ばいで推移していましたが、輸送人員は新型コロナウイルスの影響もあって令和2年度に大きく減少しています。

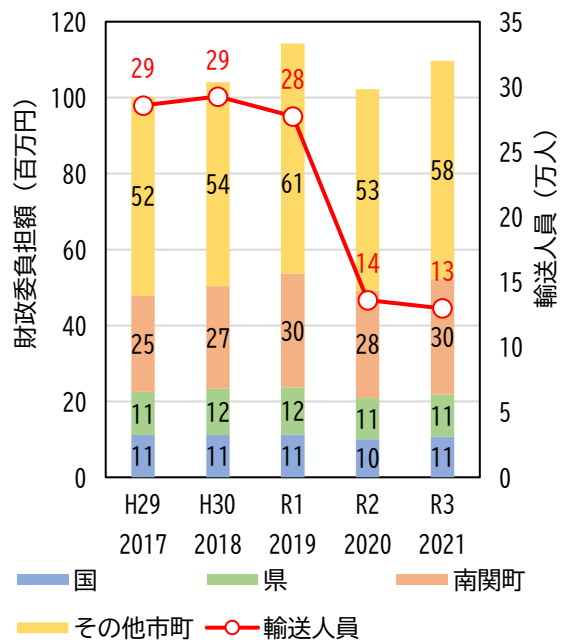


図 33 輸送人員と財政負担

また、運行に係る経常費用の増加に対して、運賃等の経常収益は横ばいから減少傾向で推移しており、令和3(2021)年度時点で経常収支率は約21%まで低下するなど、財政負担に依存しています。なお、令和2(2020)年以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元(2019)年に比べて経常収益の減少も顕著となっています。

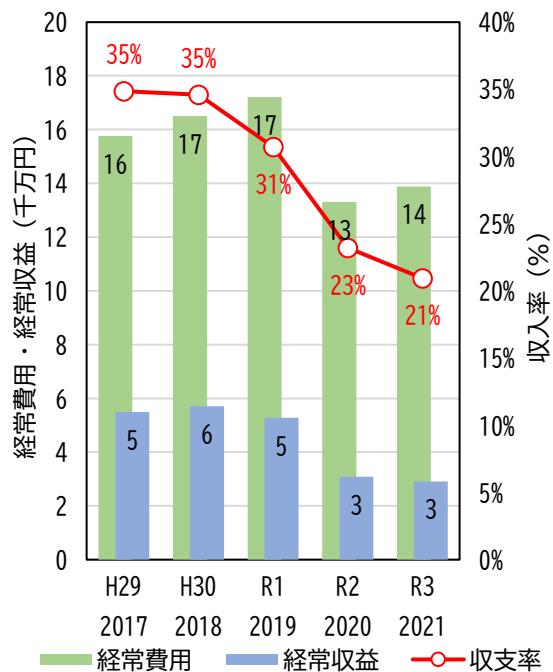


図 34 収支の状況

### ③系統別の利用状況等

[西鉄大牟田営業所～動物園前～南関町役場]の輸送人員（年間の総利用者数）は突出して多いものの、それ以外の系統では1万人未満の系統も多く、利用が低迷しています。

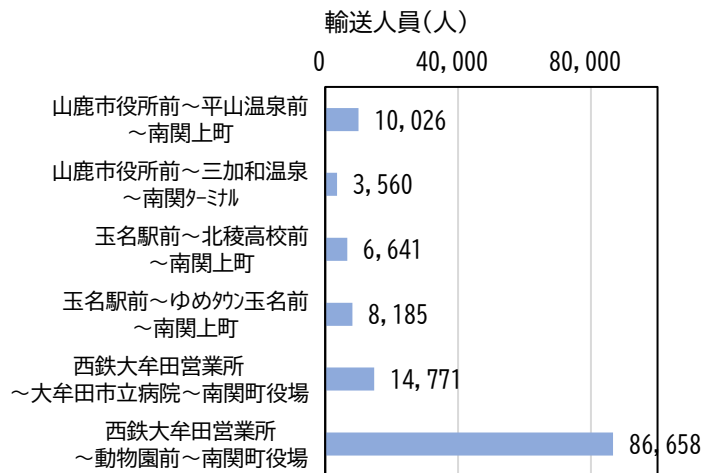


図 35 系統別の輸送人員（令和3年度）

運行1便あたりの利用者数では、[西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院～南関町役場]、[西鉄大牟田営業所～動物園前～南関町役場]が突出しています。

その他の系統では5人/便以下と利用の低迷が顕著となっています。

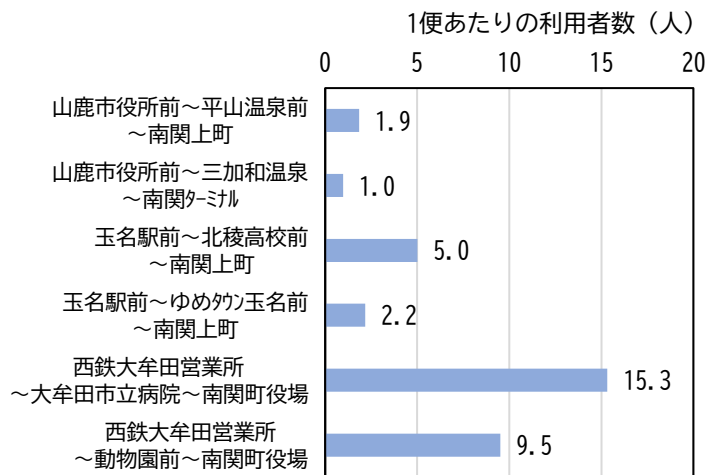


図 36 系統別の1便当たりの利用者数（令和3年度）

平均乗車密度（1kmあたりの1日平均利用者数）では、全ての系統で5.0人/kmを下回っています。

特に[山鹿市役所前～平山温泉前～南関上町] [山鹿市役所前～三加和温泉前～南関ターミナル] および[玉名駅前～ゆめタウン玉名前～南関上町]の3系統は0.5人/km以下と乗合が発生していない状況です。

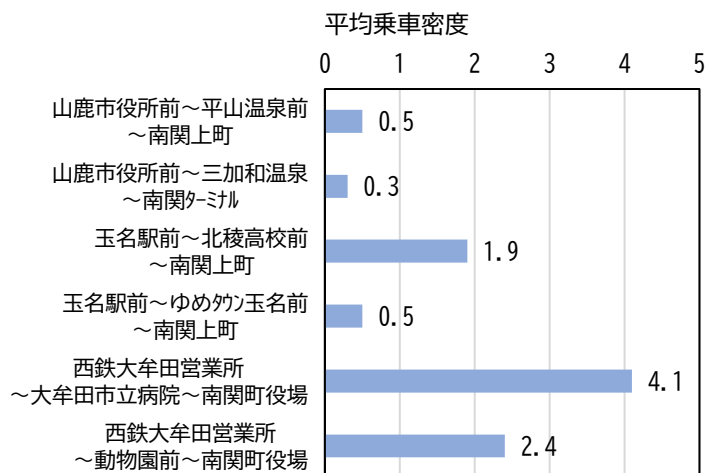


図 37 系統別の平均乗車密度（令和3年度）

資料：交通事業者資料

#### ④系統別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、路線バス全体では約 21%（令和 3(2021)年）となっていますが、系統別にみると〔山鹿市役所前～平山温泉前～南関上町〕〔玉名駅前～ゆめタウン玉名前～南関上町〕で 12%以下、〔山鹿市役所前～三加和温泉前～南関ターミナル〕では約 9%と、特に厳しい収支状況となっています。

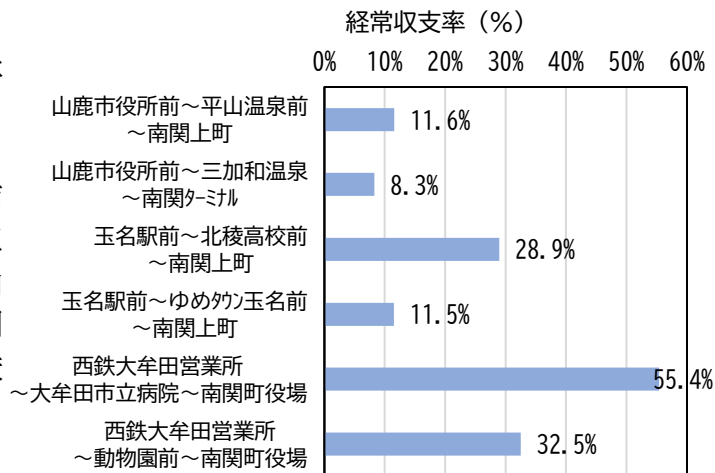


図 38 系統別の収支率（令和 3 年度）

利用者 1 人を 1 km 輸送するための財政負担額は、100 円程度かそれ以下の系統もありますが、〔山鹿市役所前～平山温泉前～南関上町〕〔玉名駅前～ゆめタウン玉名前～南関上町〕は約 400 円、〔山鹿市役所前～三加和温泉前～南関ターミナル〕については約 800 円以上となっています。

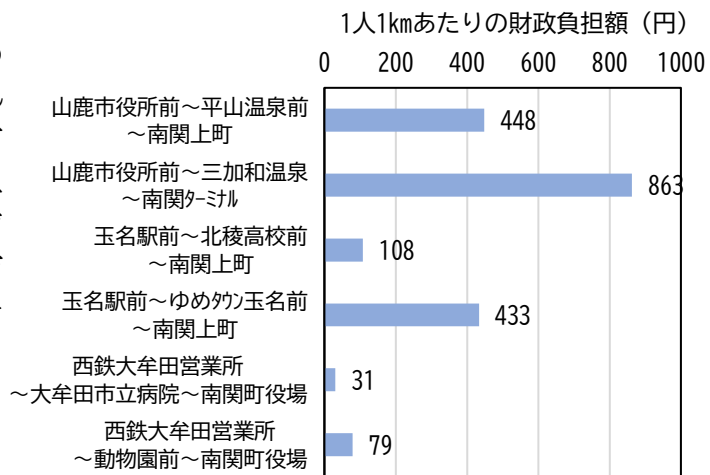


図 39 系統別の利用者 1 人・1km あたり財政負担額（令和 3 年度）

系統別の財政負担額の内訳を見ると、〔西鉄大牟田営業所～動物園前～南関町役場〕は、国・県による財政負担が大部分を占めています。〔玉名駅前～ゆめタウン玉名前～南関上町〕は 900 万円以上を南関町が負担しています。また、〔山鹿市役所前～平山温泉前～南関上町〕〔山鹿市役所前～三加和温泉前～南関ターミナル〕の 2 系統についても合わせて 1,000 万円以上を負担しています。

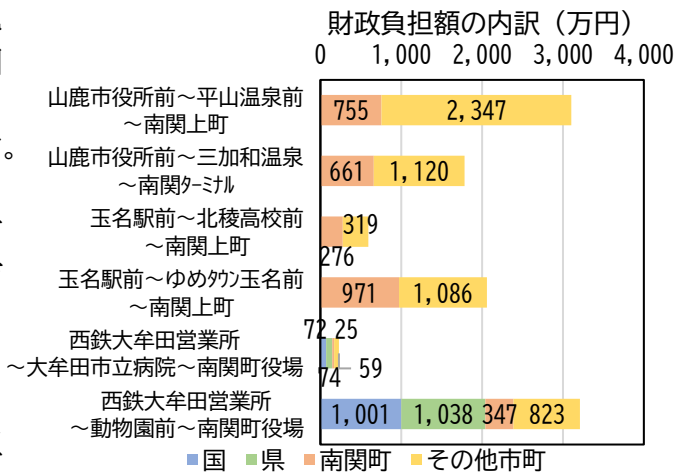


図 40 系統別の財政負担の内訳（令和 3 年度）

資料：交通事業者資料

## ⑤区間別の利用状況

### 1) [山鹿市役所前～平山温泉前～三加和温泉～南関上町]

[南関上町⇒山鹿市役所前]では、午前中の利用が多くなっていますが全体的な利用は低迷しています。南関町内区間は「7時台」便の利用が最も多くなっており、利用されているバス停は「南関迎町」が他の町内バス停と比較すると多くなっています。

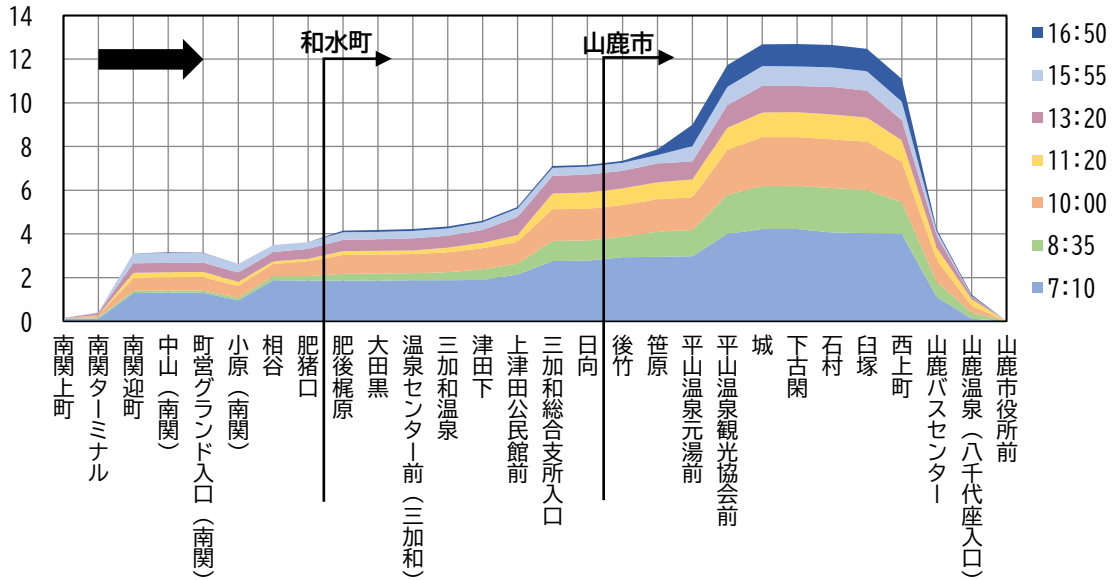


図 41 便別区間別車内人員

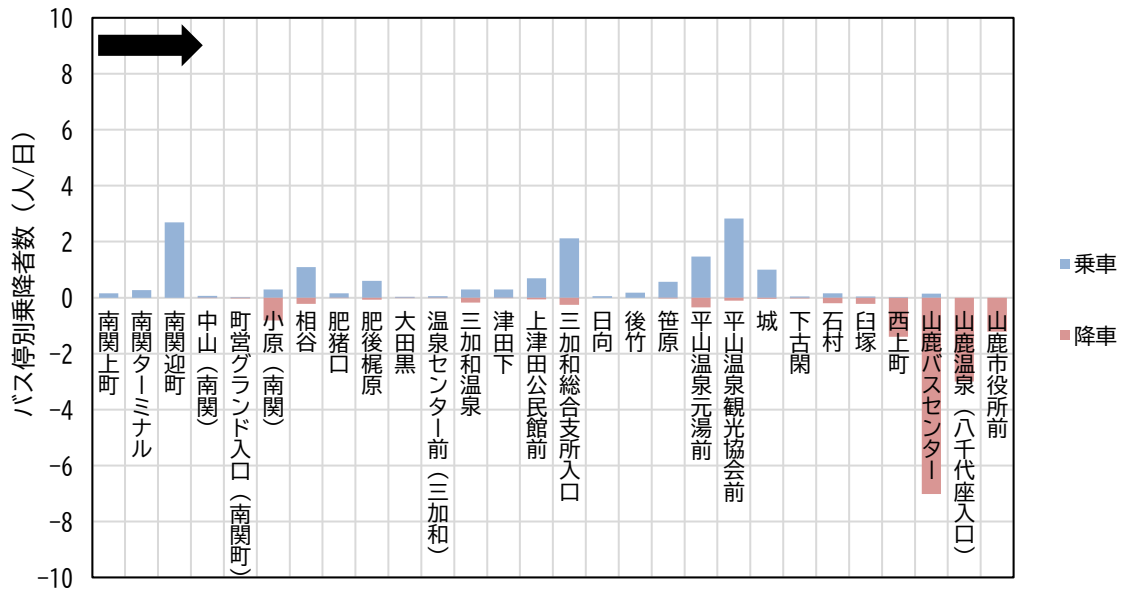


図 42 バス停別乗降客数

[山鹿市役所前⇒南関上町]では、11 時台以降の利用が見られますが、全体的な利用は低迷しています。南関町内区間は「10 時台」や「16 時台」便の利用が多く、利用されているバス停では「南関町役場」が他の町内バス停と比較するとわずかに多くなっています。

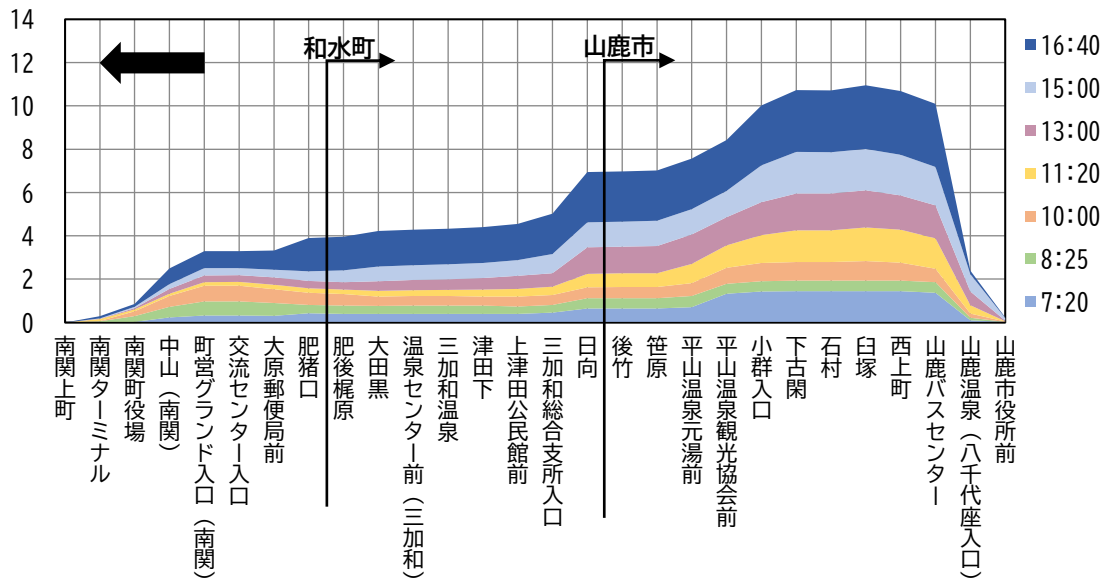


図 43 便別区間別車内人員

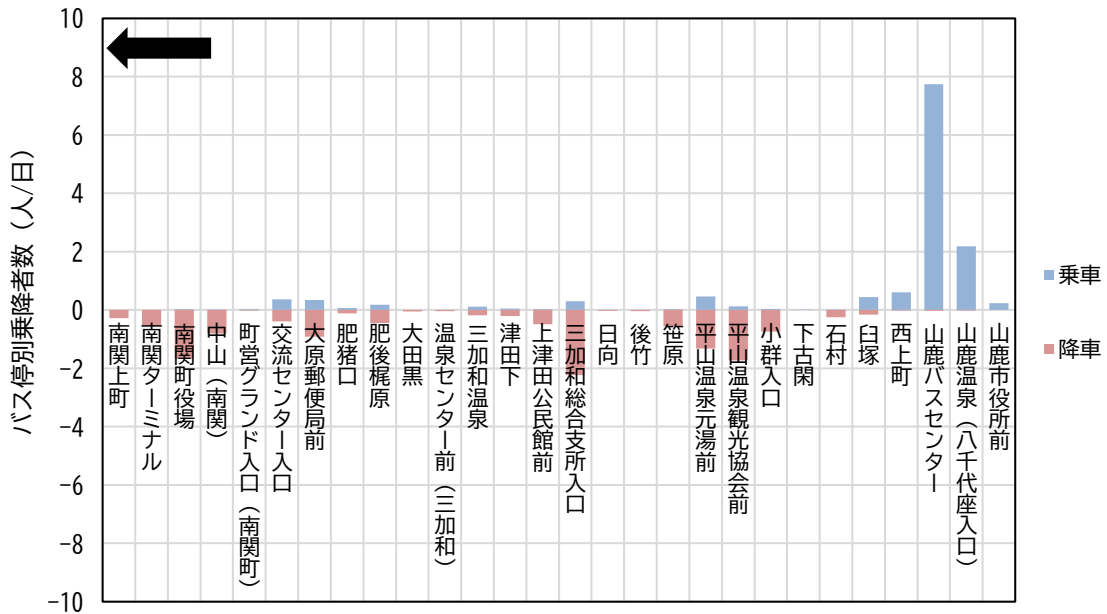


図 44 バス停別乗降者数



## 2) [玉名駅前～北稜高校前～南関上町]

[南関上町⇒玉名駅前]では、南関町内区間において一定数の利用がされています。利用されているバス停は「南関迎町」が他の町内バス停と比較すると多くなっていますが、それ以外にも2人前後の乗車があるバス停が存在しています。また、降車のほとんどが「玉名駅前」となっています。

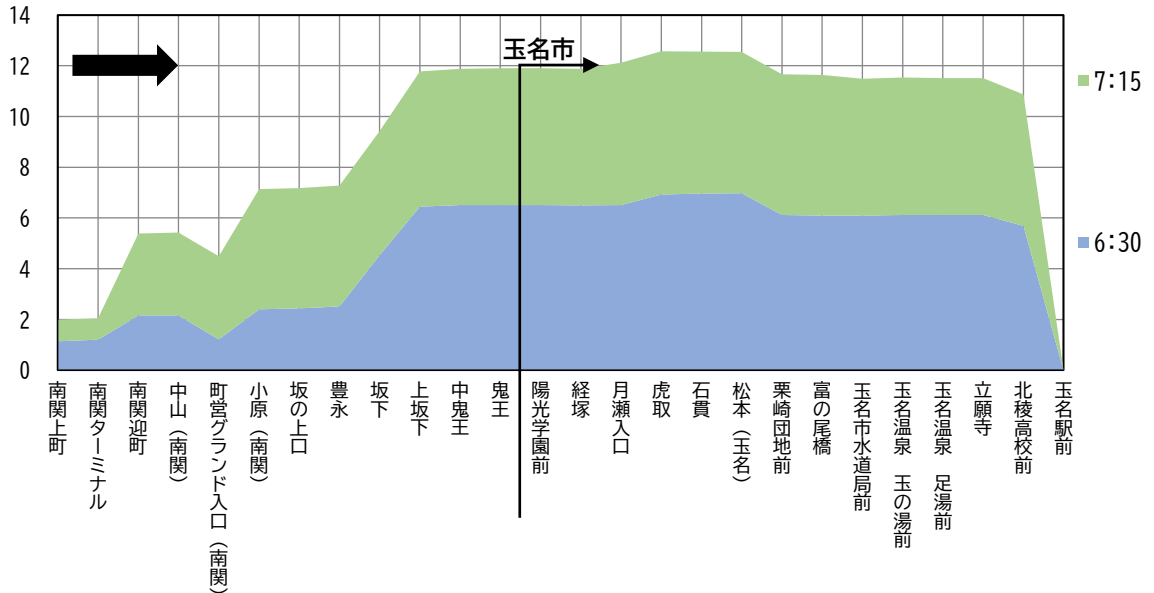


図 45 便別区間別車内人員

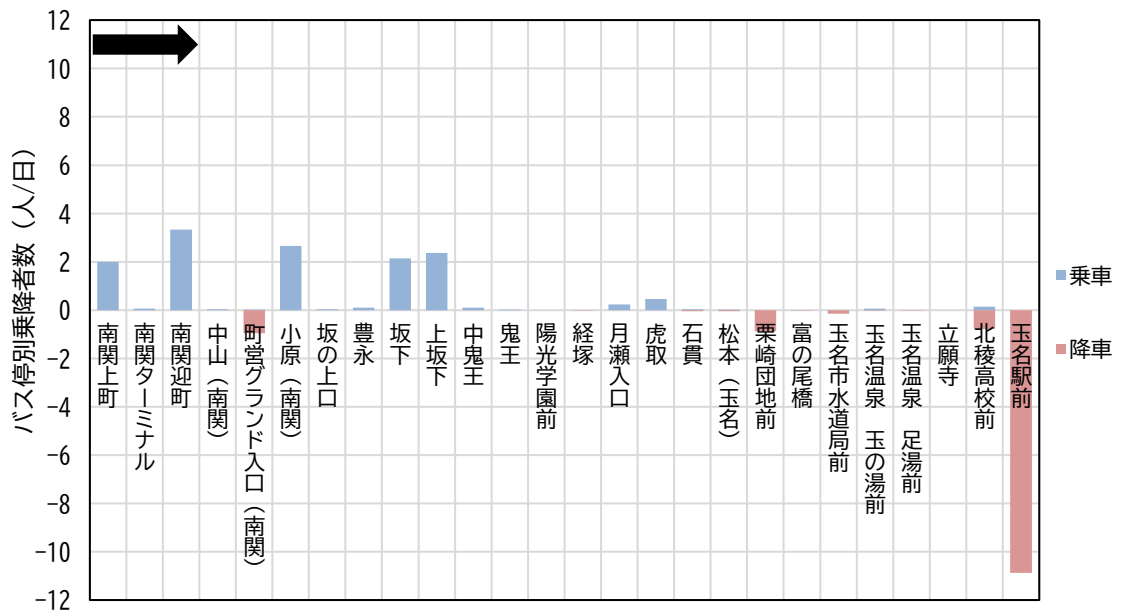


図 46 便別区間別車内人員

[玉名駅前⇒南関上町]では、南関町内区間において一定数の利用がされています。利用されているバス停は「交流センター入口」が他の町内バス停と比較するとわずかに多くなっています。また、乗車のほとんどが「玉名駅前」となっており、南関町内区間は「降車」のみの利用となっています。

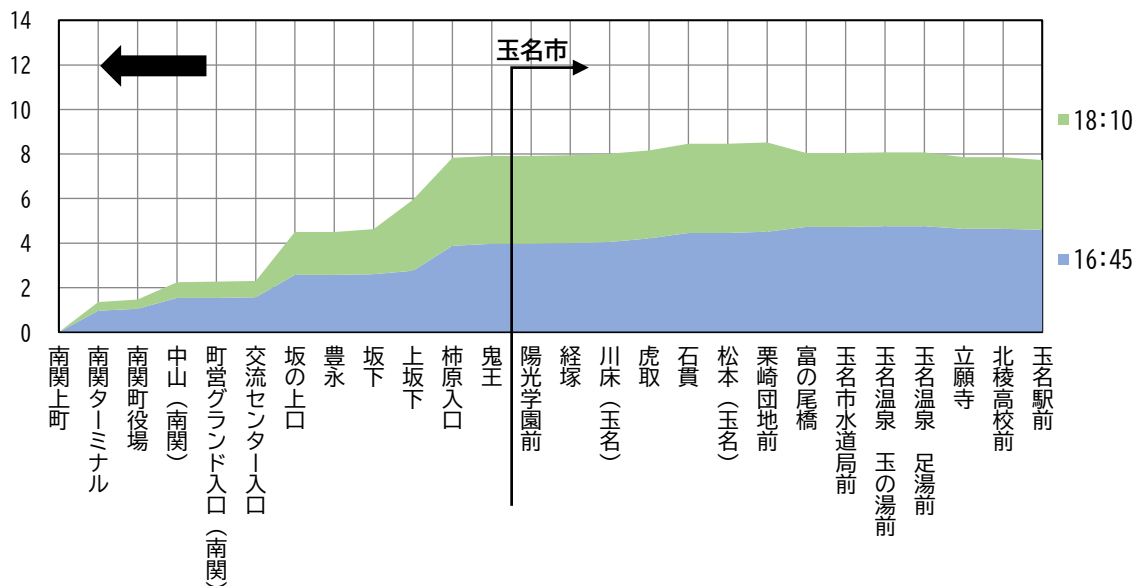


図 47 便別区間別車内人員

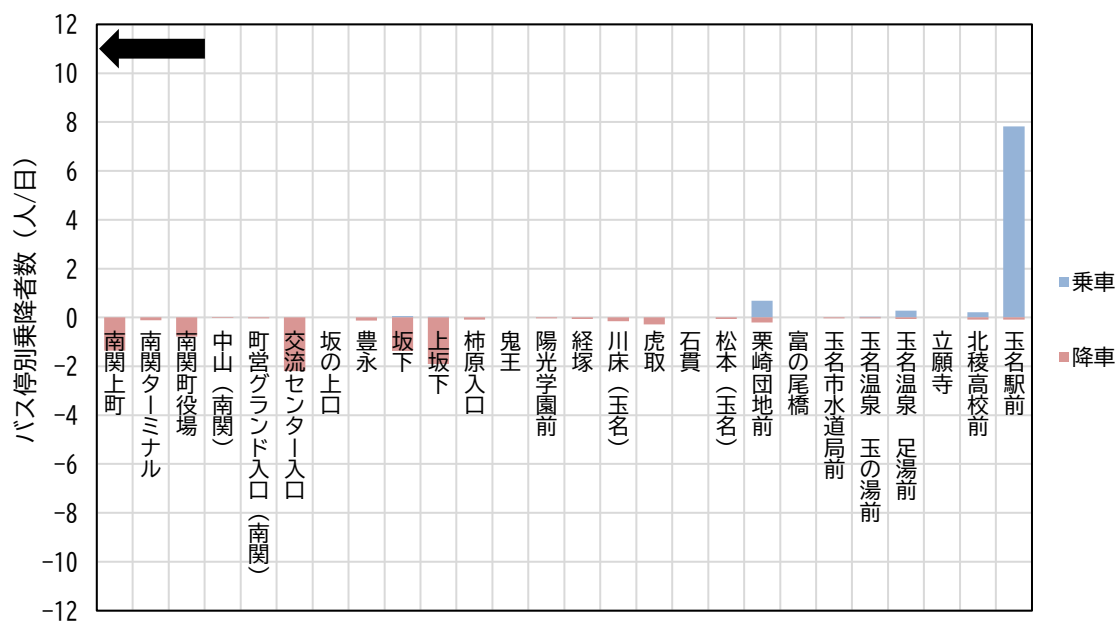


図 48 バス停別乗降者数

### 3) [くまもと県北病院～新玉名駅～南関上町]

[南関上町⇒くまもと県北病院]では、南関町内区間は9時台や15時台の利用がされていますが、全体的な利用は低迷しています。利用されているバス停は「南関迎町」が他の町内バス停と比較すると多くなっています。また、降車の多くが「新玉名駅前」となっており、「くまもと県北病院」での乗降はほとんどない状況となっています。

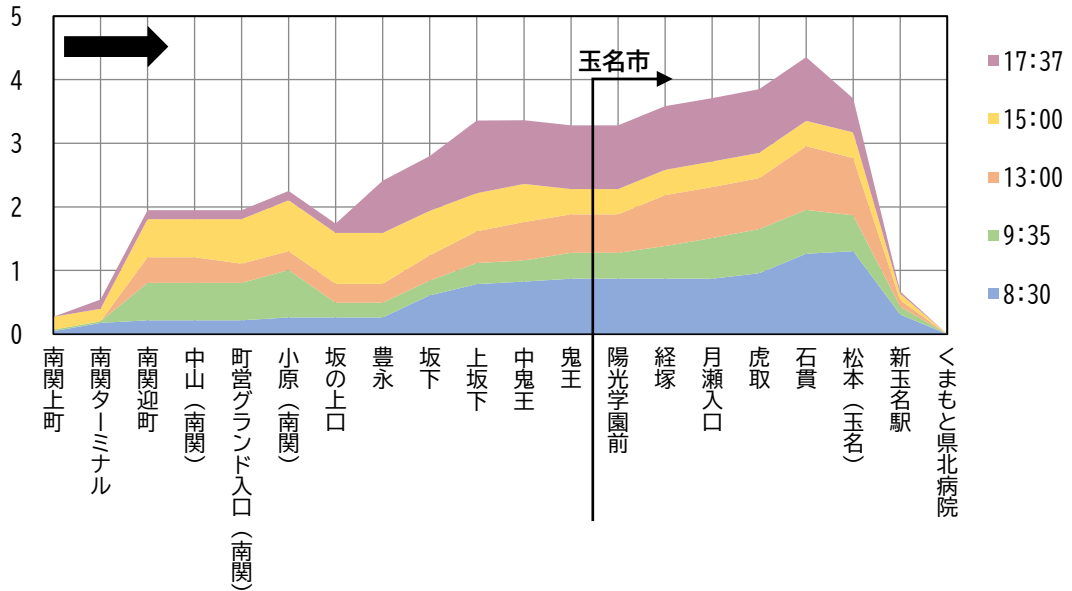


図 49 便別区間別車内人員

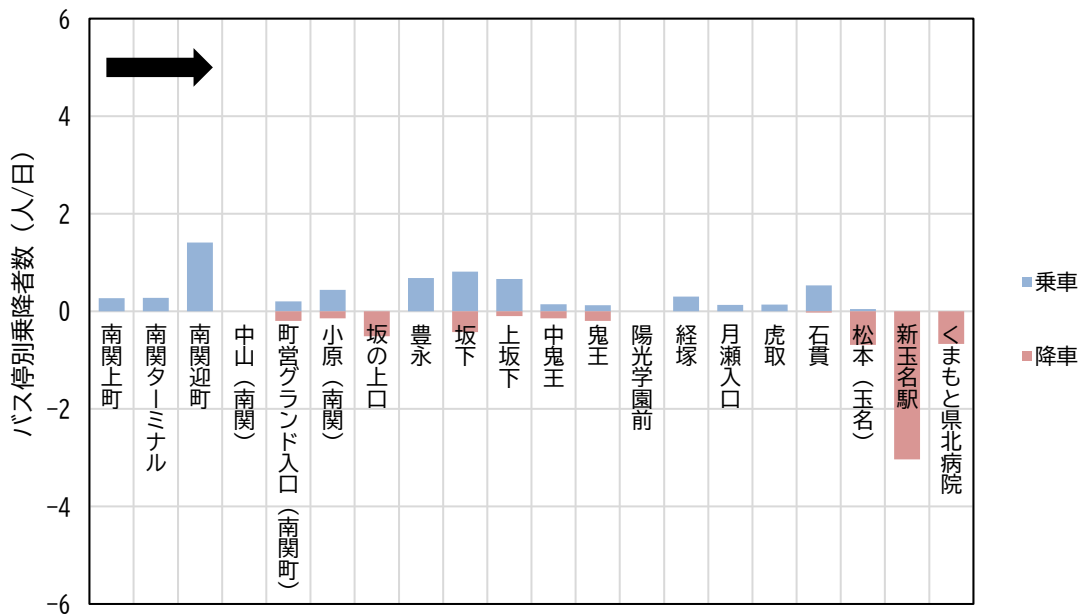


図 50 便別区間別車内人員

[くまもと県北病院⇒南関上町]方面の南関町内区間では12時台までの利用がされていますが、全体的な利用は低迷しています。利用されているバス停は「南関町役場」が多くなっています。「新玉名駅」からの乗車で南関町での降車が目立ち、「くまもと県北病院」での乗車はほとんどない状況となっています。

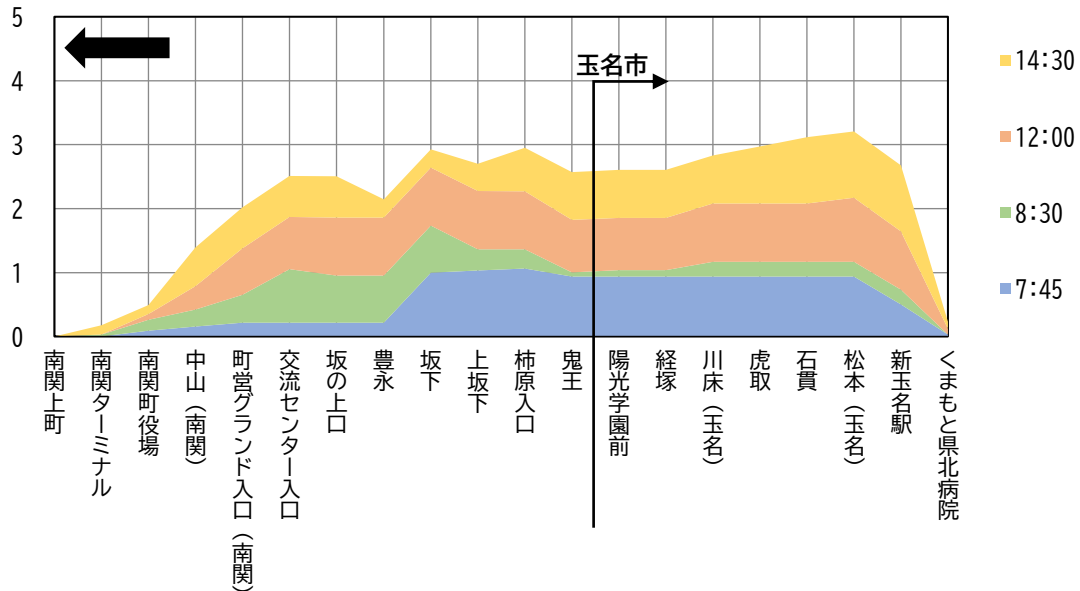


図 51 便別区間別車内人員

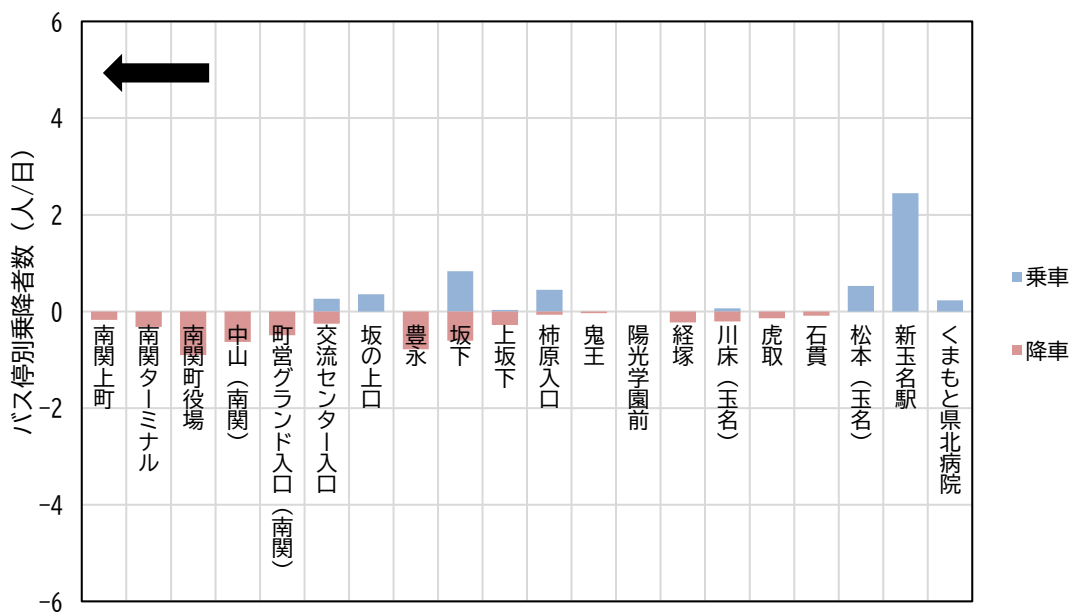


図 52 バス停別乗降者数

#### 4) [西鉄大牟田営業所～南関町役場]

[南関町役場⇒西鉄大牟田営業所]では、午前中の利用が多くなっています。南関町内区間では8時台や9時台便の利用が多くなっています。

利用されているバス停は「南関」や「南関交差点」が他の町内バス停と比較すると多くなっており、大牟田方面への移動が一定数なされています。

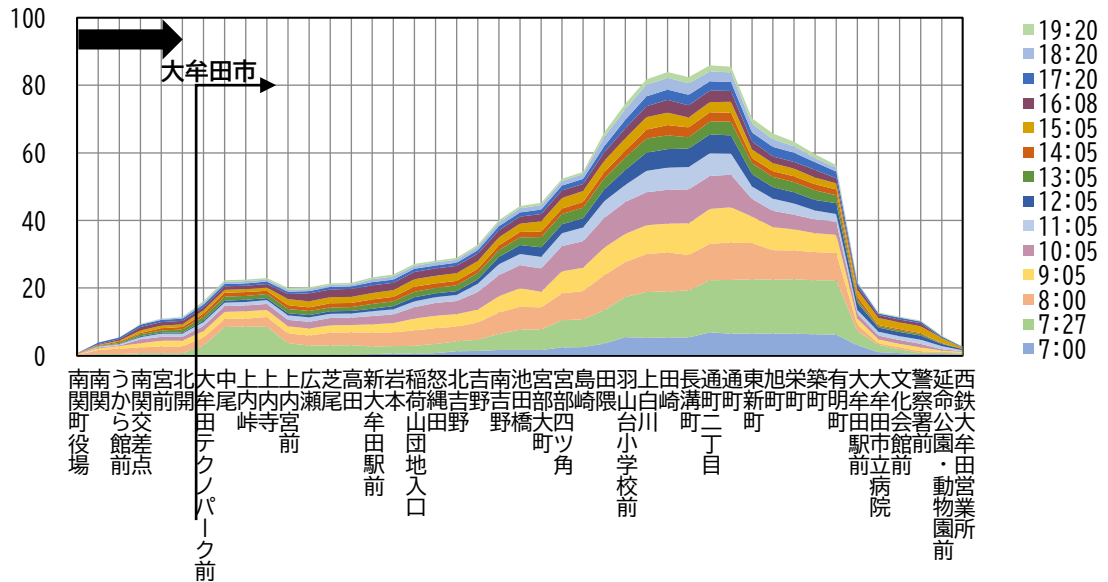


図 53 便別区間別車内人員

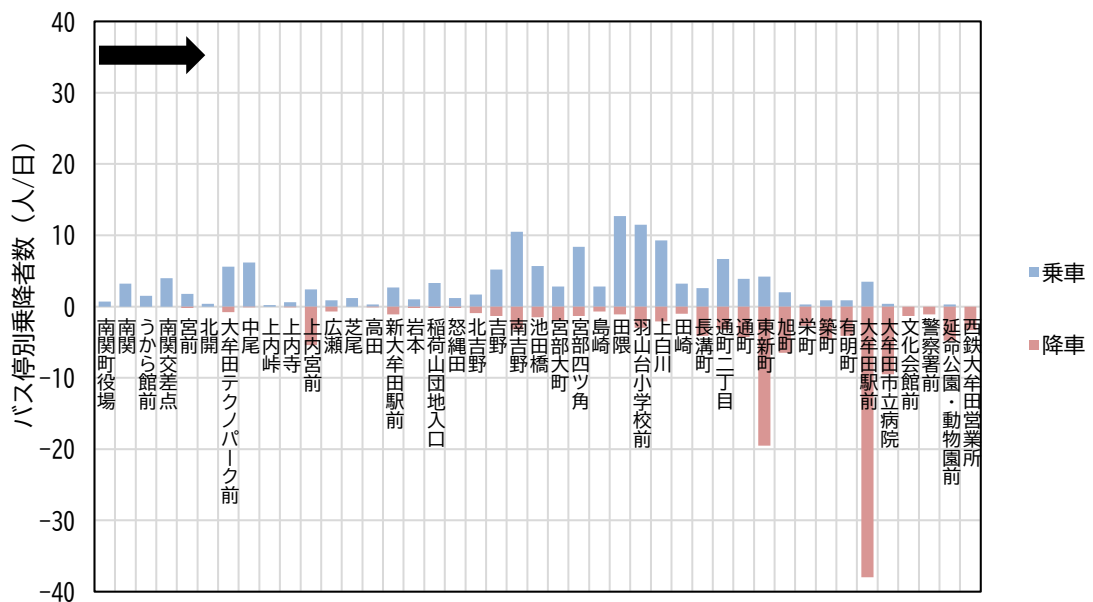


図 54 便別区間別車内人員

[南関町役場⇒西鉄大牟田営業所]では、午後以降の利用が午前と比べて多くなっています。南関町内区間では14時台の利用が多くなっています。

利用されているバス停は「南関」や「南関交差点」が他の町内バス停と比較すると多くなっています。また南関町内区では、全てが「降車」となっています。

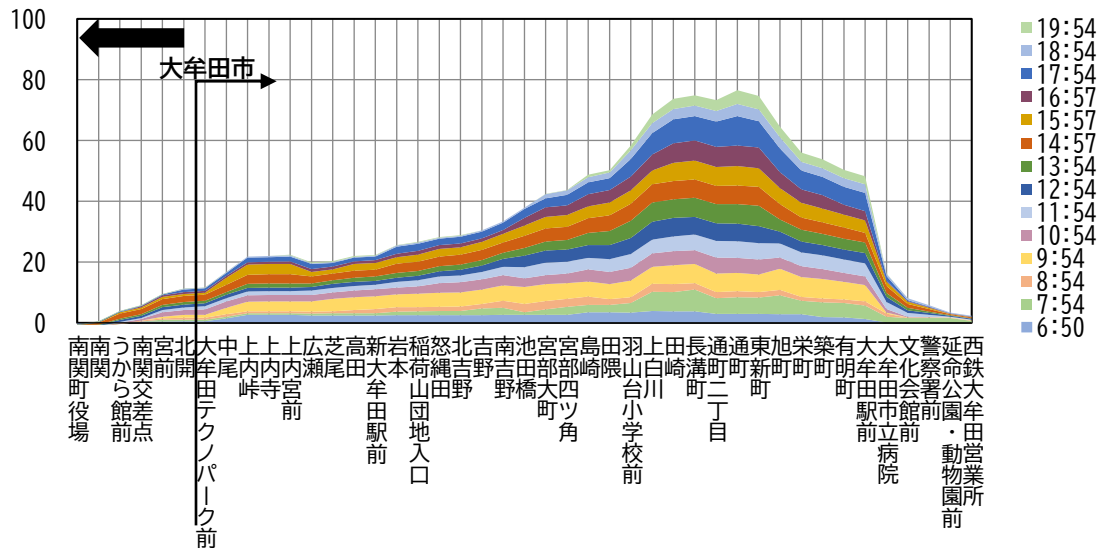


図 55 便別区間別車内人員

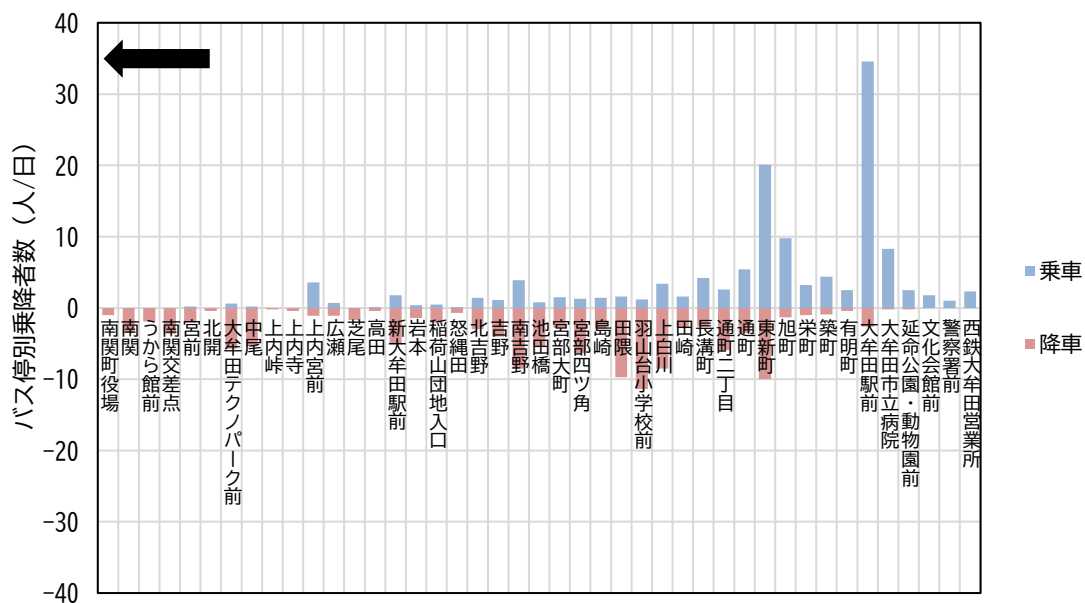


図 56 バス停別乗降者数

### (3) 乗合タクシー「南関ふれあい号」の概要

#### ①運行概要

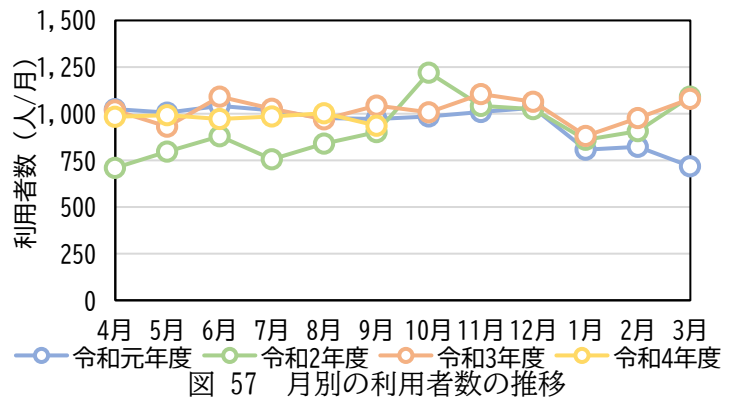
南関町内で運行する乗合タクシー「南関ふれあい号」の概要は以下となっています。

表 2 南関ふれあい号の概要

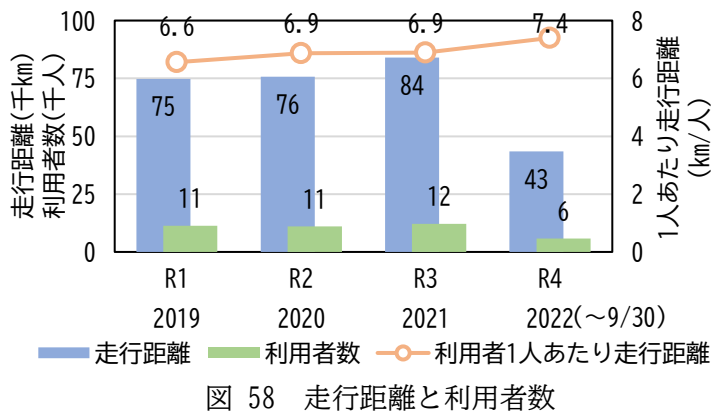
利用者	利用登録すれば、町外の方も含めて誰でも利用可能
乗降場所	自宅前から町内の施設等（公共施設・銀行・郵便局・病院・お店・バス停など）
運行日	平日・土曜日（日曜日・祝日・年末年始は運休）
運行便数	8時出発便から17時出発便まで毎時の計10便/日
料金	1回300円（小学生・障がい者は150円、回数券あり）
車両	1号車・2号車：ハイエース、3号車：シエンタ

#### ②利用状況

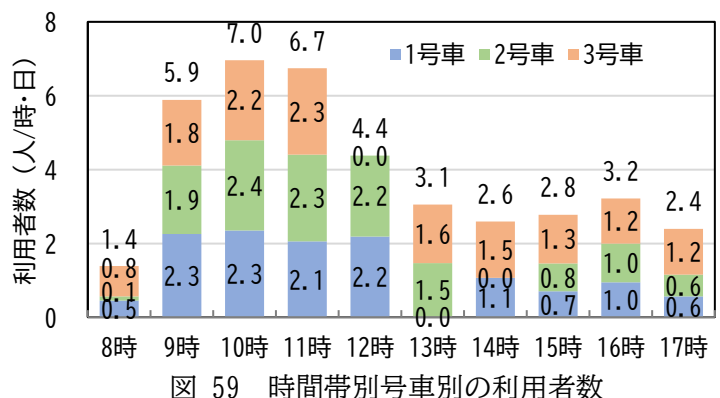
新型コロナウイルス感染症の影響が見受けられるものの、月別の利用者数は概ね 1,000 人前後で推移しています。



年間の走行距離、利用者数とも増加傾向で、利用者 1 人あたりの走行距離は徐々に増加して令和 4 年度には約 7.4km/人となっています。



時間帯（便）別の利用は午前中に集中する傾向ですが、ピーク時間帯でも各号車で 1 時間に 2 人前後の輸送となっており、多くの時間帯では乗合が発生していない（利用者 1 人単位での個別輸送となっている）可能性があります。



年代別の利用回数は、80代の女性が突出して多くなっています。また、20代や30代の利用はほとんどありません。

利用の内訳は、自宅と目的地の移動に乗合タクシーが利用されており、目的地間の利用は少なくなっています。

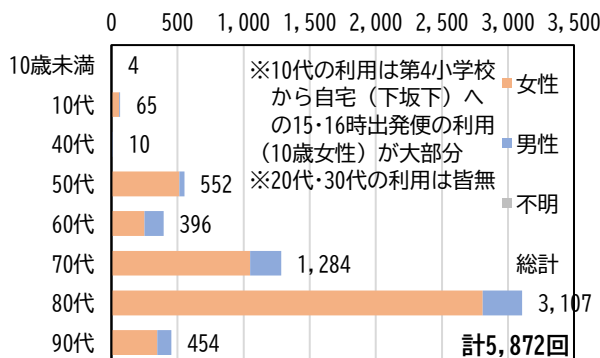


図 60 年代別・性別利用回数 (R4.4~R4.9)

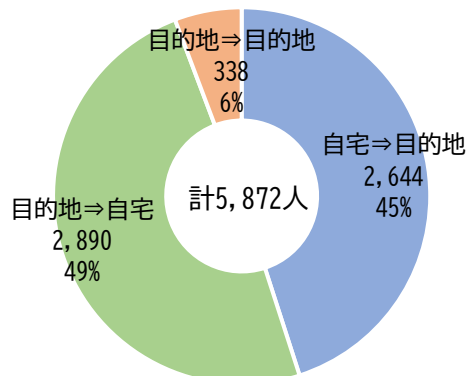


図 61 利用の内訳 (自宅・目的地)

自宅からの目的地（降車場所）としては、「ビッグオーク南関ショッピングセンター」が突出しています。そのほか、医療施設・行政文化施設・金融機関などへの移動が目立ちますが、路線バスのバス停を目的地とする利用もあり、路線バスの二次交通としての役割を担っている可能性があります。

また、目的地上位は町の中心部である南関エリアに集中しているほか、大牟田方面への路線バスの起終点となっている「西鉄バス 庄山」も一定の利用がされています。

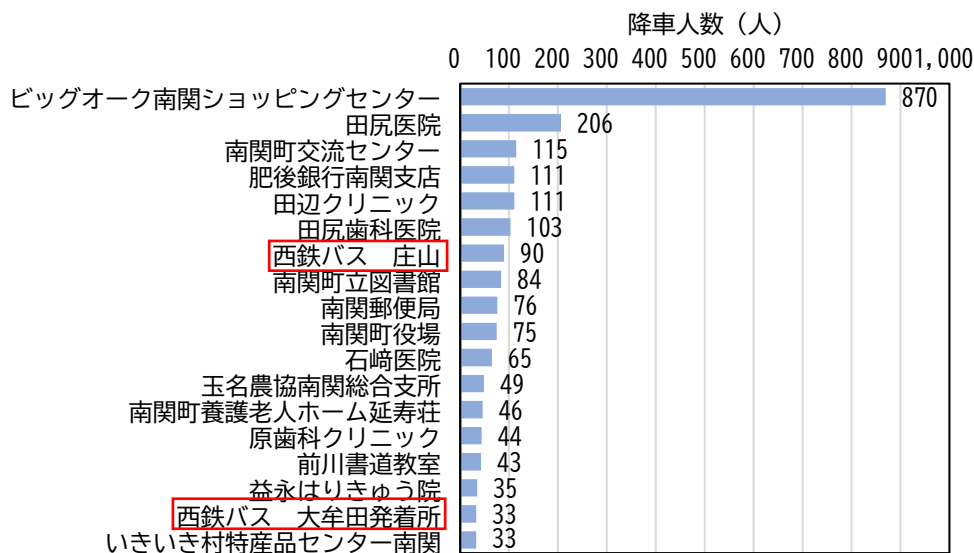


図 62 利用（降車）が多い目的地

※30人以上抜粋



校区別では第二・第三校区からの利用がやや多く、各校区とも「ビッグオーク南関ショッピングセンター」への利用が突出していますが、第二校区や第四校区からは「西鉄バス 庄山」への利用も目立ちます。

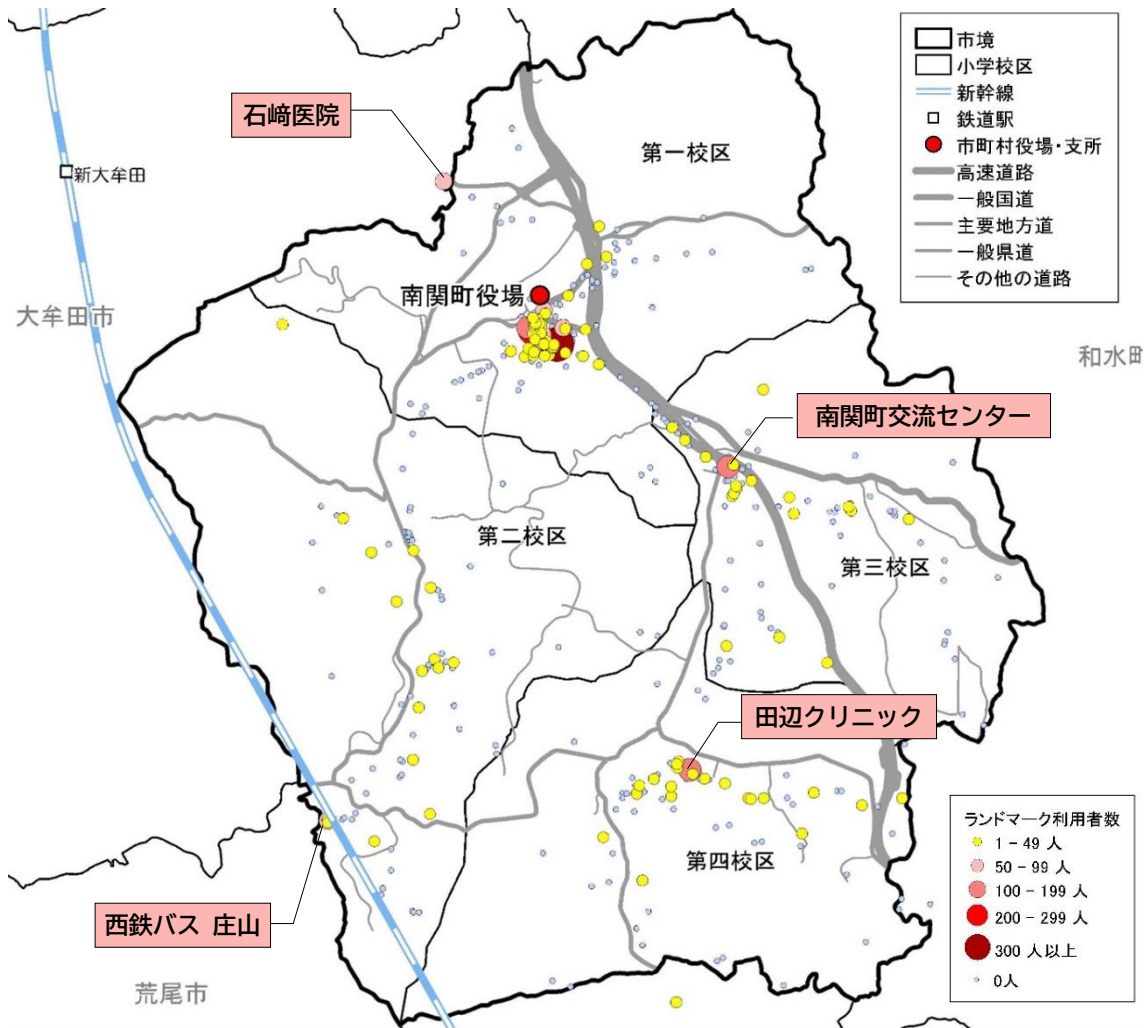


図 63 利用（降車）が多い目的地

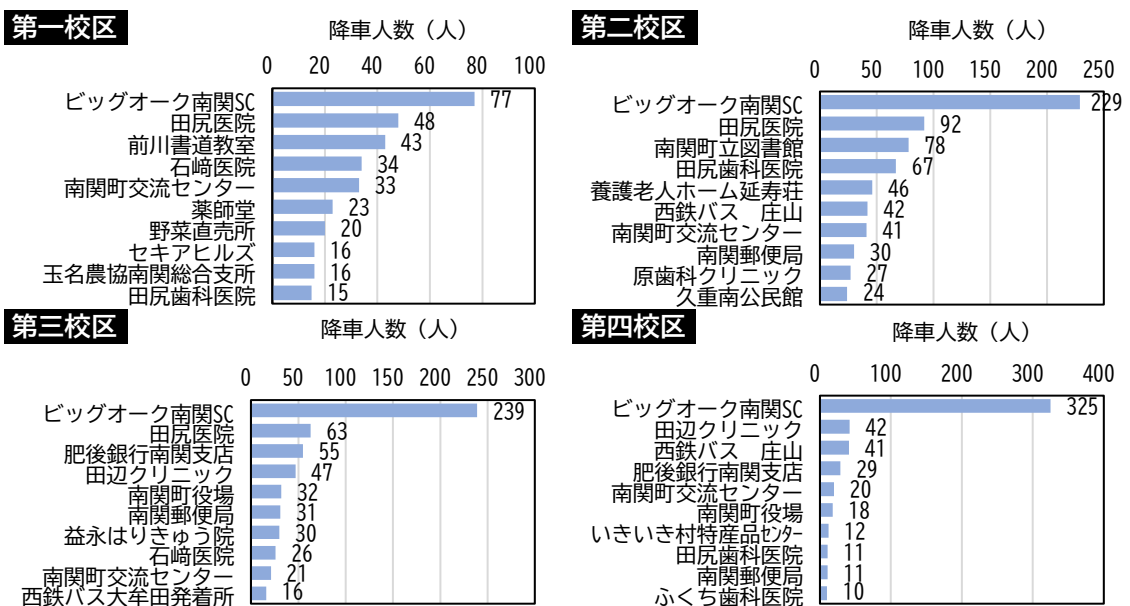


図 64 校区別の目的地（上位10位）

#### (4) 乗用タクシー等の概要

南関町内を営業エリアとするタクシー事業者は2社(一般タクシー事業者および福祉タクシー事業者)で保有台数は6台、ドライバーは9人となっています。

##### ①南関タクシー

南関タクシーの概要は以下となっています。乗用タクシー以外にも「南関ふれあい号」の運行も担っています。

表 3 南関タクシーの概要

事業者名	有限会社南関タクシー
営業所位置	玉名郡南関町大字関町1291
保有台数	5台(うち3台は乗合タクシー専用)に町より借用)
運転手	8人
備考	・南関町内を走る「南関ふれあい号」を運行

##### ②福祉タクシーつくし

福祉タクシーつくしの概要は以下となっています。タクシー事業のほかにも救援事業として高齢者等の日々の生活をサポートしています。

表 4 福祉タクシーつくしの概要

事業者名	福祉タクシーつくし
営業所位置	玉名郡南関町大字関町1463
保有台数	1台
運転手	1人
備考	救援事業：日々の生活のサポート(買い物・金融機関・通院時の付き添い、外出の支度・食事の準備など)

##### ③タクシー料金助成事業

南関町では乗用タクシーの利用者に対して補助を行っています。補助についての概要は以下となっています。

表 5 タクシー料金助成事業の概要

交付対象	町内在住かつ「運転免許証を持っていない世帯」「運転免許証を持っている人が入院・入所している世帯」(概ね65歳以上、または65歳未満で身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所有)
助成金額	南関町内のタクシー会社を利用した場合、料金の半額を助成
利用回数	一人につき月6回まで(片道1回)
利用区間	町内：全域 町外：玉名市・和水町・山鹿市・荒尾市・大牟田市・みやま市の医療機関又は介護福祉施設等 ※上記市町以外の医療機関の場合、駅・バス停まで利用することが可能(別途申請)
有効期限	2年以内(2か年度ごとに更新手続き)

## 4. アンケート調査結果等（概要）

### （1）住民アンケート調査

#### ①調査の概要

- 15～24歳（若年層）、65歳以上（高齢層）の住民1,500人（若年層352人、高齢層1,148人（無作為抽出））を対象に、郵送配布・回収によるアンケート調査を実施
- 807票回収、回収率53.5%（若年層109人/約31.0%、高齢層683人/約59.5%）
- 設問項目（概要）
  - ・日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院）
  - ・公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

#### ②高齢層

##### 1) 公共交通の利用状況等

高齢層の公共交通の利用割合は低く、一般的に利用のある80歳以上でも約7%となっています。

利用した公共交通機関は、「西鉄（鉄道）」・「路線バス」が多くなっている一方で、「乗合タクシー」、「JR」などの利用の割合も高くなっています。

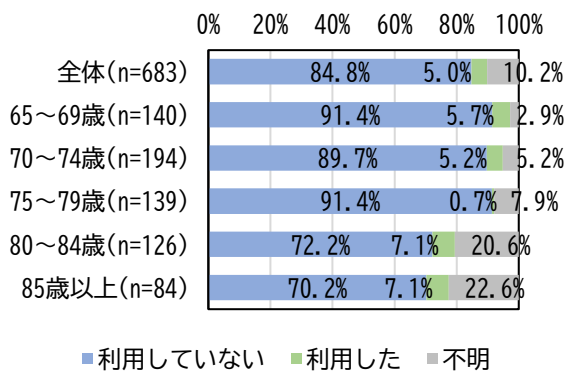


図 65 最近1ヶ月の公共交通利用状況

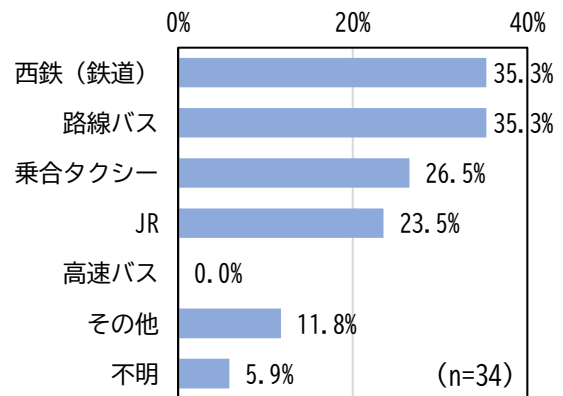


図 66 利用した公共交通機関

公共交通を利用した外出の目的では「通院」が最も多く、次いで「買い物」の順となっています。また、乗り継ぎ利用の有無は「乗り継いでいない」が半数、「乗り継いだ」が約4割となっています。

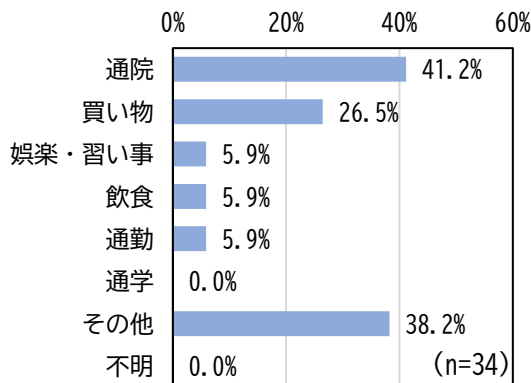


図 67 公共交通利用時の外出目的

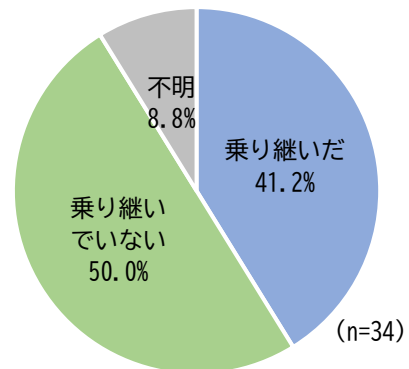


図 68 乗り継ぎ利用の有無

乗り継いだ公共交通機関は「西鉄（鉄道）」・「路線バス」がそれぞれ約4割を占めています。また、「JR」も約3割を占め「鉄道」へ乗り継いで移動しています。

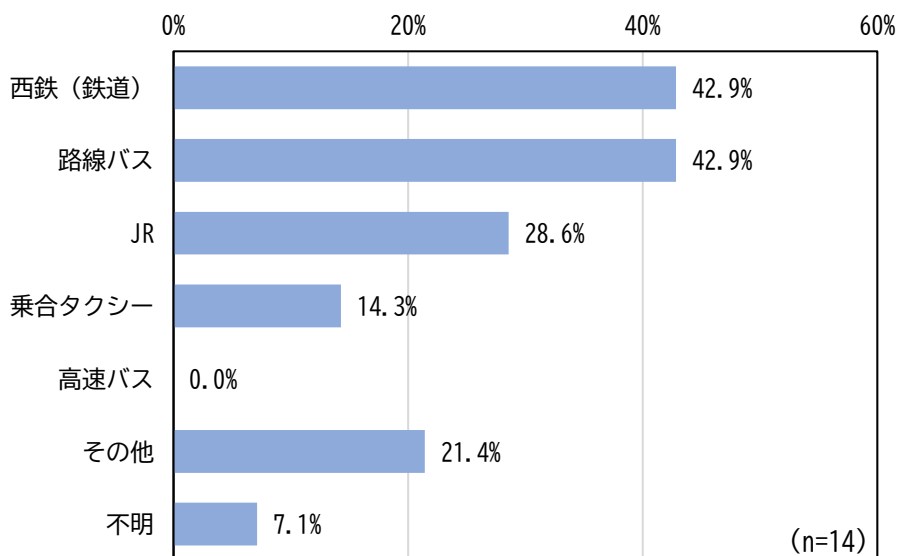


図 69 乗り継いだ公共交通機関

## 2) 公共交通利用者の不満

公共交通に対する不満では、「バス車両の段差が高く乗り降りしにくい」が突出して高く、次いで「バス停の待合環境」や「目的地と駅やバス停の遠さ」が挙がっています。

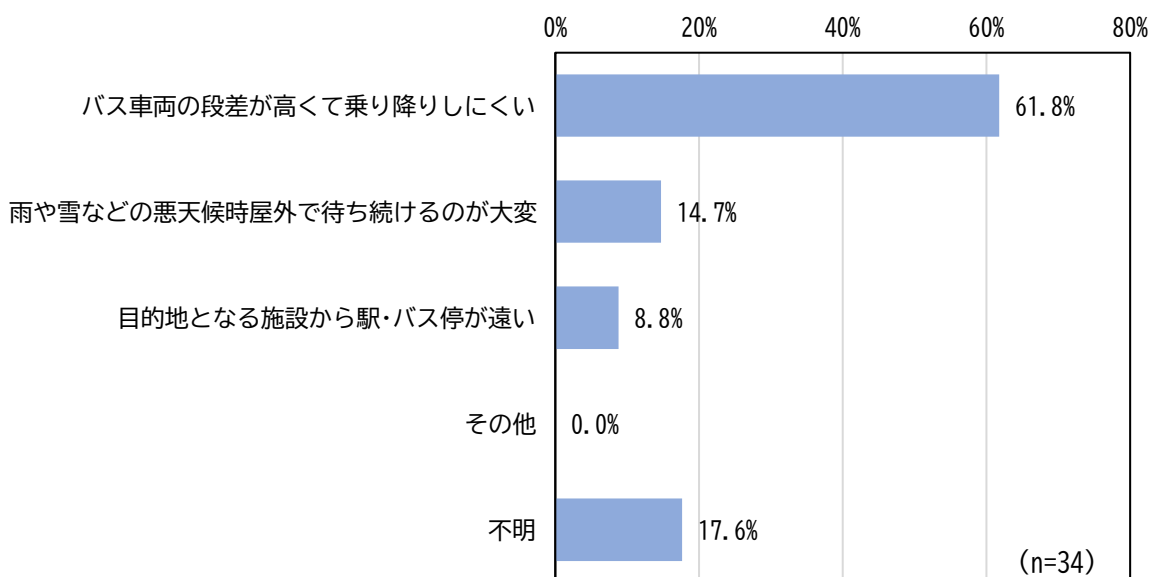


図 70 公共交通利用者の不満

### 3) 公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段では、全体は「自家用車（自分で運転）」が最多となっていますが、年齢層が上がるにつれて「自家用車（自分以外が運転）」の割合が増加しています。また、80歳以上では「一般のタクシー」の割合も比較的高くなっています。

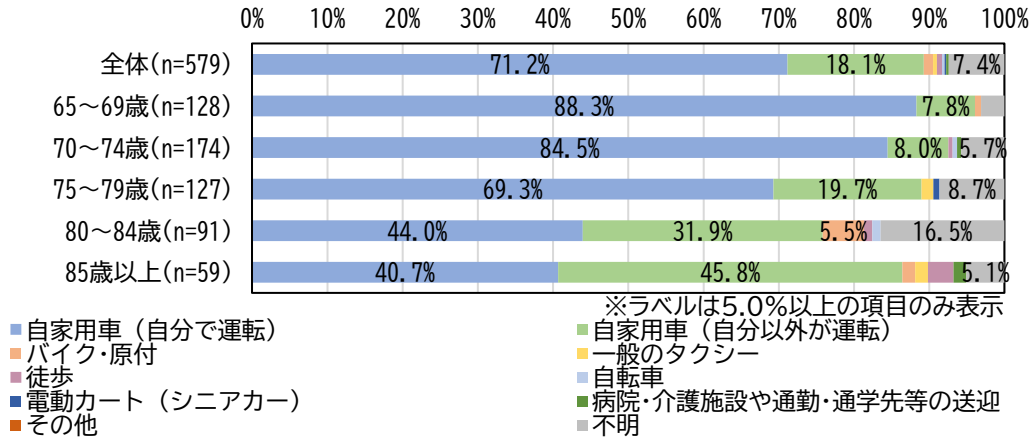


図 71 公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」を上げる回答が大部分となっています。また現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

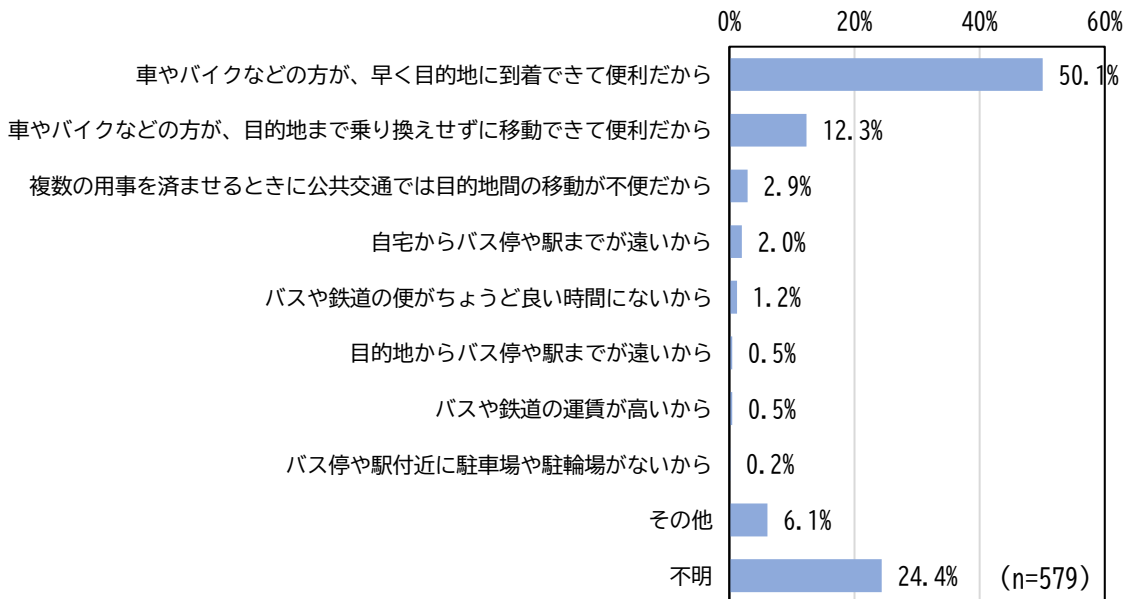


図 72 公共交通を利用しない理由

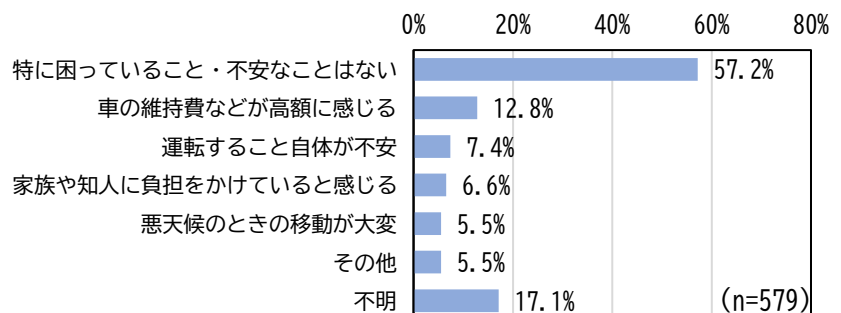


図 73 現在の移動手段を利用する上での不安等

### ③若年層

#### 1) 公共交通の利用状況等

若年層全体では全体の3割以上が公共交通を「利用した」と回答、15～19歳では4割以上となっています。

利用した公共交通は「JR」・「路線バス」・「西鉄(鉄道)」が上位を占めています。

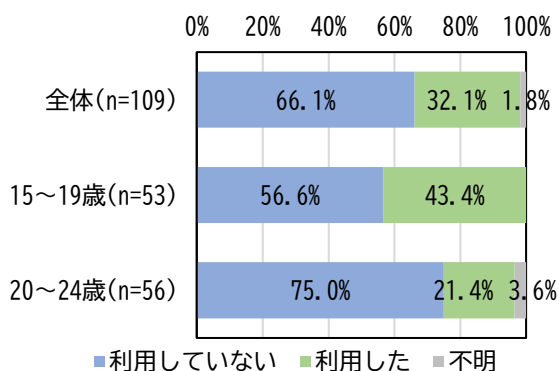


図 74 最近1ヶ月の公共交通利用状況

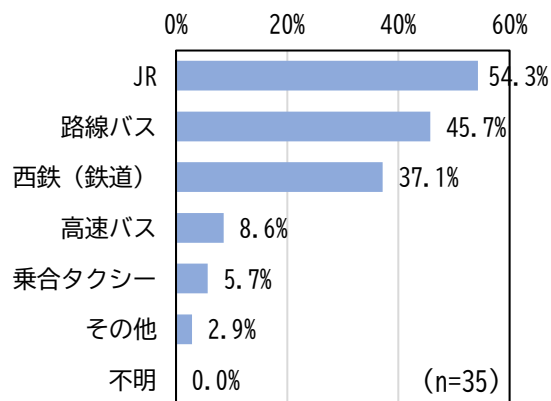


図 75 利用した公共交通機関

公共交通を利用した外出の目的では「通学」が最も多く、次いで「買い物」の順となっています。

乗り継ぎ利用の有無は、「乗り継いでいない」が約6割、「乗り継いだ」が約4割となっています。

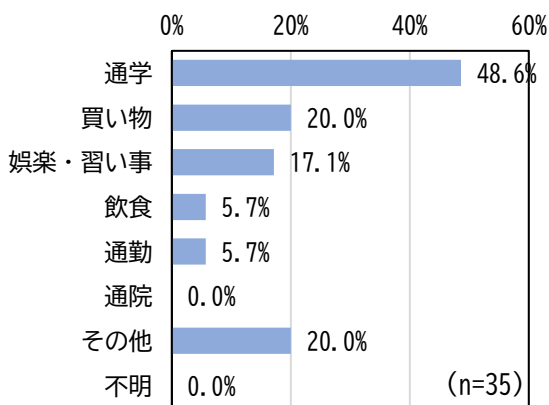


図 76 公共交通利用時の外出目的

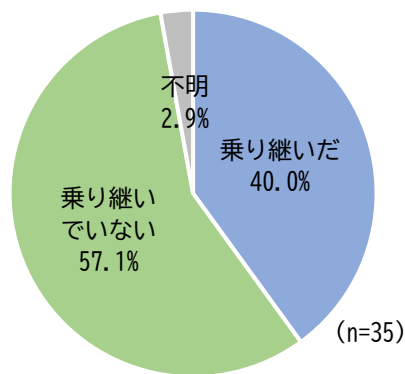


図 77 乗り継ぎ利用の有無

乗り継いだ公共交通機関は「路線バス」が最も多く、次いで「JR」や「西鉄(鉄道)」の順となっています。

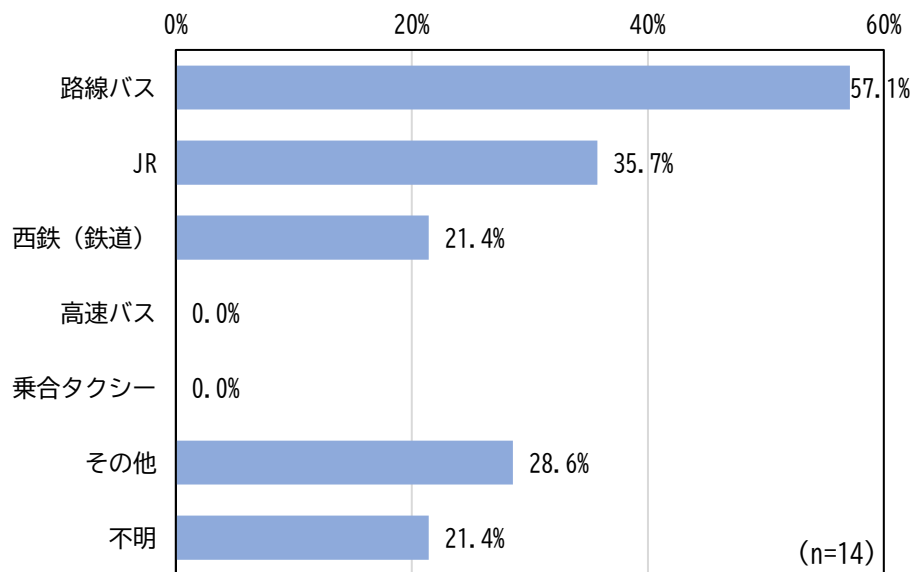


図 78 乗り継いだ公共交通機関

## 2) 公共交通利用者の不満

公共交通に対する不満では「目的地へ向かうときに予定よりも早く着きすぎてしまう」が8割と突出しています。

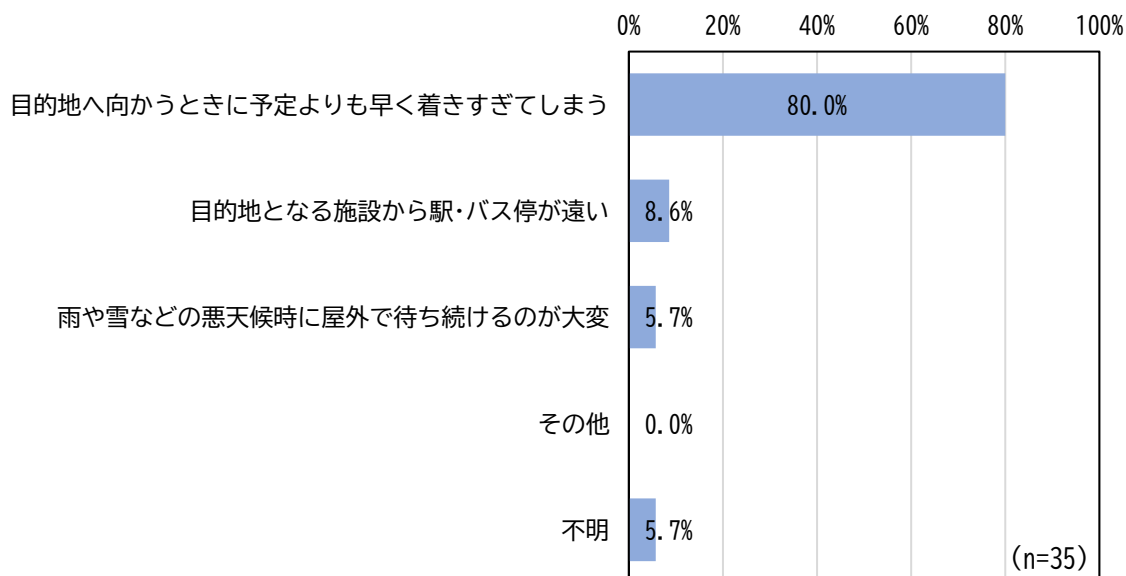


図 79 公共交通利用者の不満

### 3) 公共交通“非利用者”の不安等

公共交通非利用者の日常的な移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が全体では最多となっていますが、15～19歳では「自家用車（自分以外が運転）」が4割以上を占めるのに対して、20～24歳では「自家用車（自分で運転）」が8割以上となっています。

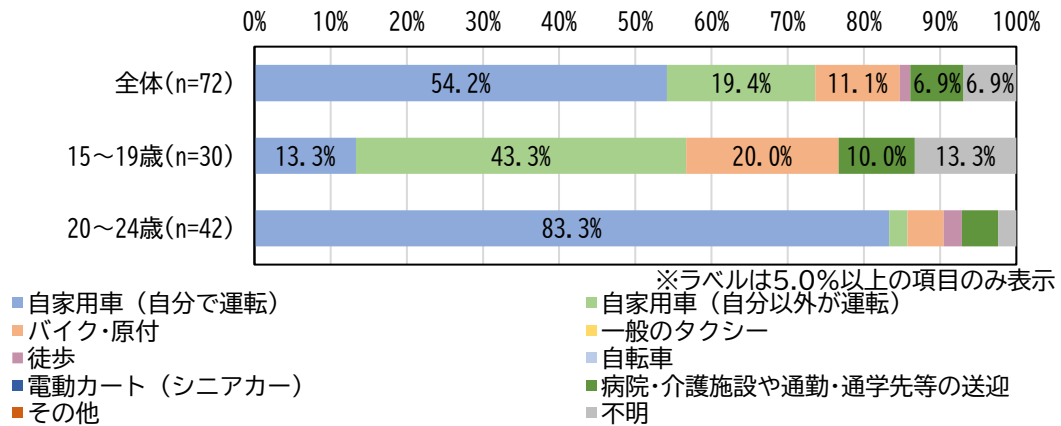


図 80 公共交通非利用者の日常の移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「車やバイクなどの利便性」を上げる回答が大部分となっています。また現在の移動手段について、全体の半数以上は「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

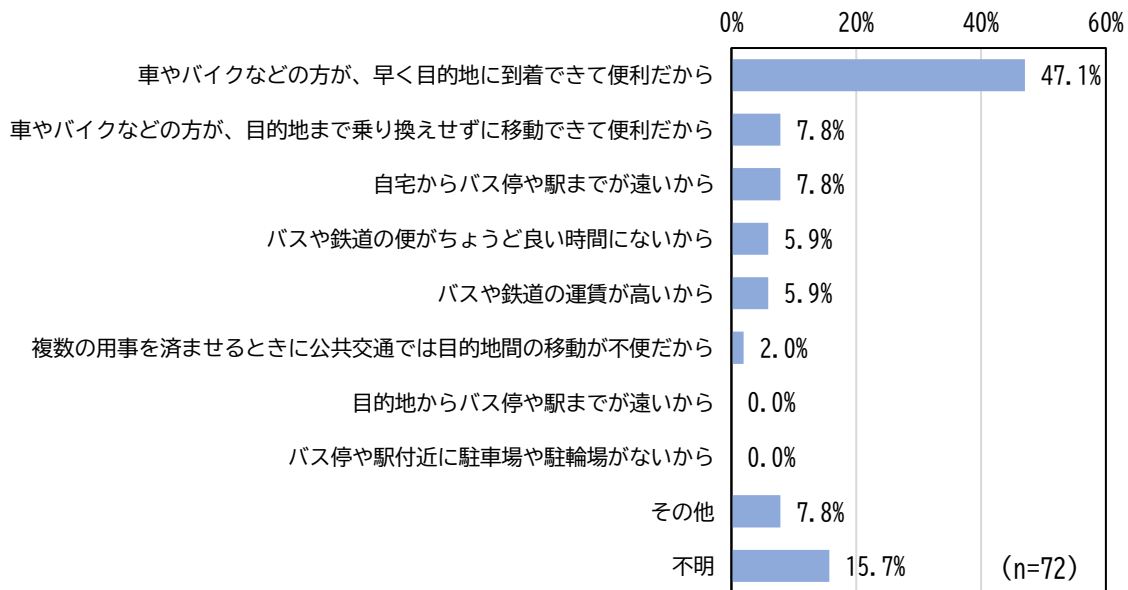


図 81 公共交通を利用しない理由

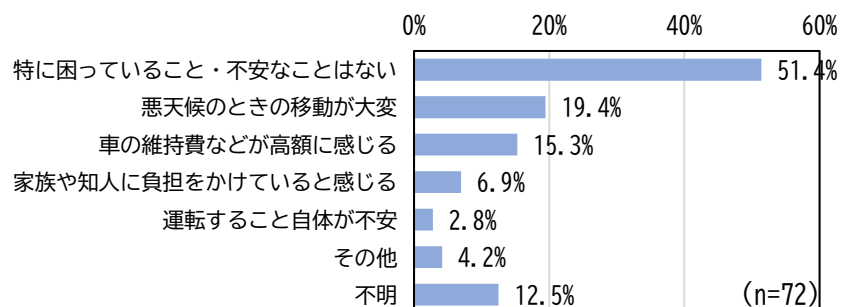


図 82 現在の移動手段を利用する上での不安等



## (2) 民生委員アンケート調査

### ①調査の概要

南関町内で活動する民生・児童委員：計 27 人に調査票を配布し、26 人から回収

○調査項目（概要）

- ・地区の実情（買い物、通院、移動支援）
- ・移動に関する「困りごと」

### ②担当地区の実情

担当する地区において、高齢者などの自由に移動することが困難な方に対して、ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援を行っている実態について、半数が「ある」と回答しています。

また自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法が「ある」という回答が7割以上、診察を受ける場合に自家用車やバス等を利用して移動する「以外」の受診方法が「ある」という回答も半数程度となっています。

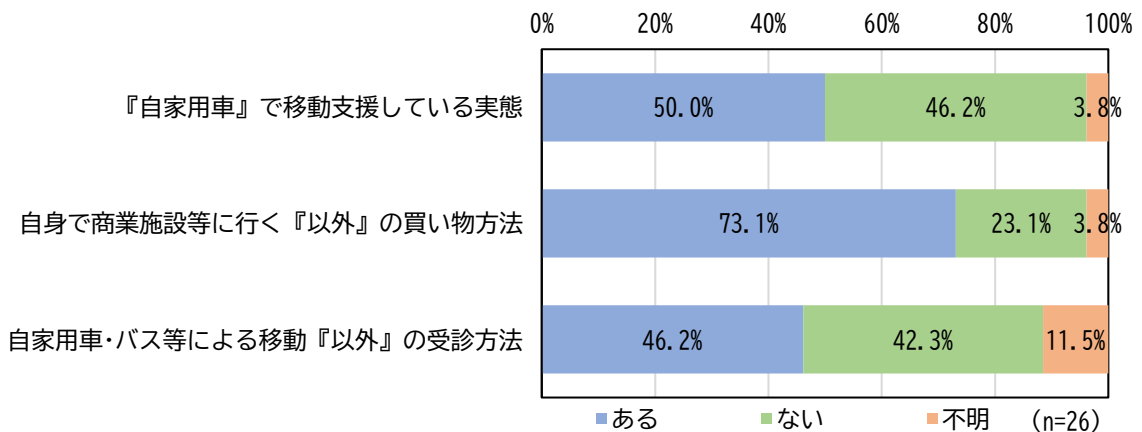


図 83 担当地区の実情

自分で商業施設に行く「以外」の買い物方法としては、「移動販売・訪問販売を利用している」が約 6 割、「親族や近所の方から代わりに買い物に行ってもらっている」が約半数を占めており、自ら移動しなくても日常の買い物ができる状況となっていることが分かります。

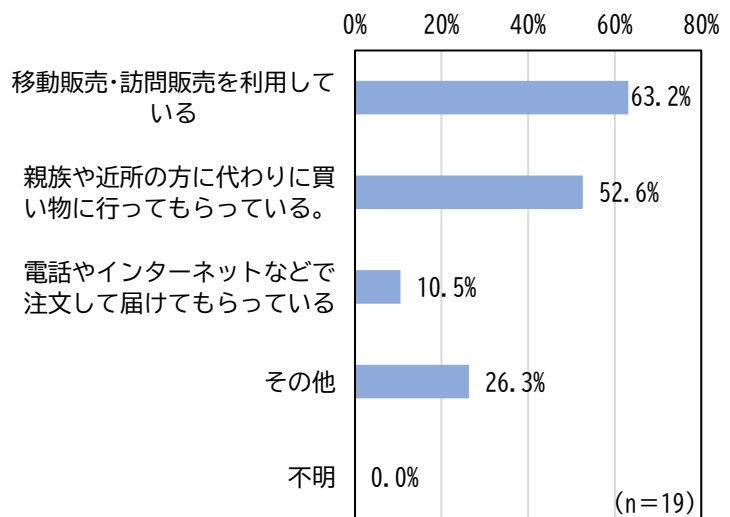


図 84 自分で行く「以外」の買い物方法

自家用車等を利用して移動する「以外」の受診方法としては、半数以上が「往診や訪問診療を利用している」「自宅まで送迎してくれるサービスを利用している」と回答しています。

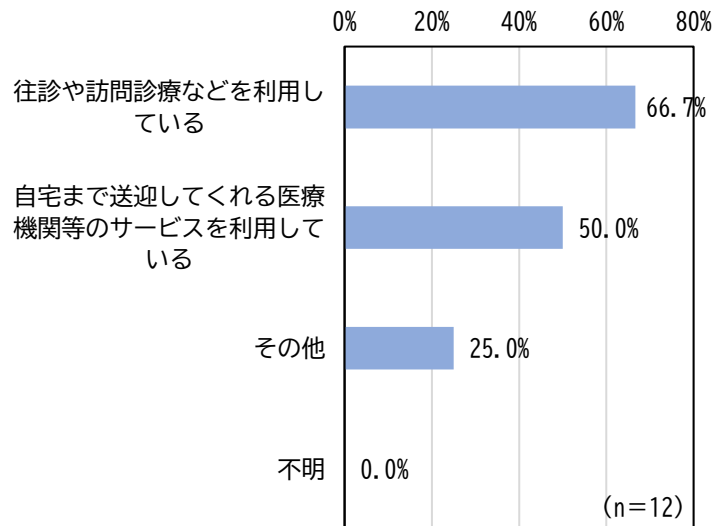


図 85 自家用車を利用して移動する「以外」の通院方法

ご近所やボランティアなどの「自家用車」で移動支援の内容としては、無料あるいは少額の謝金（ガソリン代程度）で近所の方などに同乗・送迎してもらっているケースや、近くの公民館、集会所へ健康体操等に乗せて行かれているケースが見られます。

### ③移動に関する「困りごと」

回答者の半数以上が、担当する地区において、路線バスや乗合タクシーなどの移動サービスが利用できずに困っている実態が「ある」と回答しています。

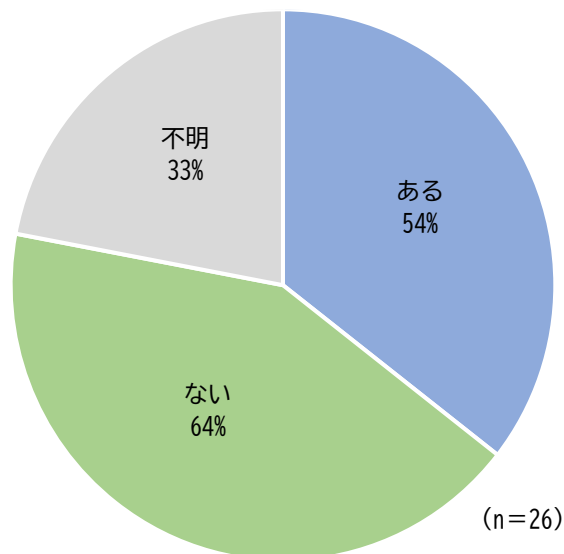


図 86 移動サービスが利用できない実態

移動サービスが利用できない理由としては、「バスやタクシーの時間があわない」「バスや乗合タクシーが目的地付近まで行かない」などが多くなっています。

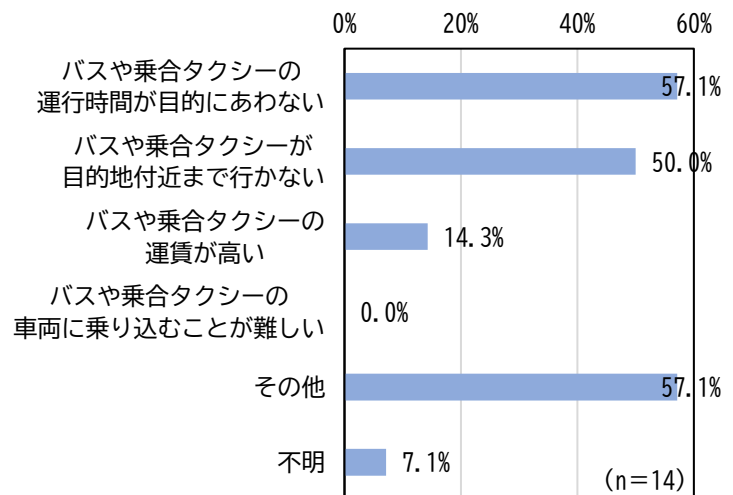


図 87 移動サービスが利用できない理由

利用したい支援・サービスについては、「町外への乗合タクシーの運行」、「日曜日の乗合タクシーの運行」等が挙げられています。

- 【利用したい支援・サービス】**

**[利用者より]**

  - ・乗合タクシーやタクシー半額助成を活用してもらう

**[町側]**

  - ・行きたい場所へ校区ごとで回る
  - ・町外へ乗合タクシーを運行
  - ・日曜日の乗合タクシー運行

図 88 利用できそうな支援・サービス

### (3) 利用実態調査

#### ①調査の概要

○南関町内を運行する路線バス（産交バス）の「南関～山鹿線」「南関～玉名線」について利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、47票を回収

○設問項目（概要）

- ・概要（乗車日時・路線・便）
- ・属性（性別・年齢・居住地）
- ・利用実態（利用目的・利用頻度・往復利用等）
- ・公共交通に対する改善要望（利用している公共交通に対する不満点・改善要望等）

#### ②利用者の属性

利用者は女性が約6割を占め、年代別では「30～64歳」、「65歳以上」の利用はそれぞれ約1割となっており、利用の大部分にあたる約7割が「高校生」となっています。

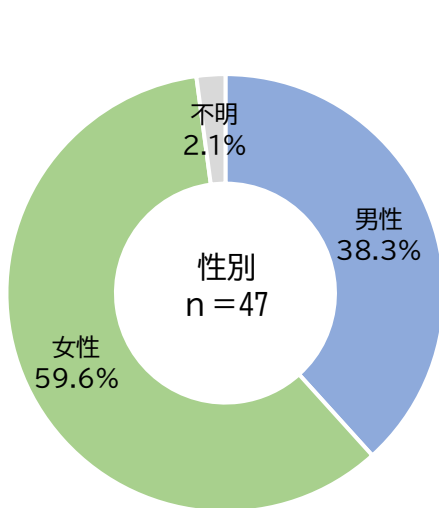


図 89 性別

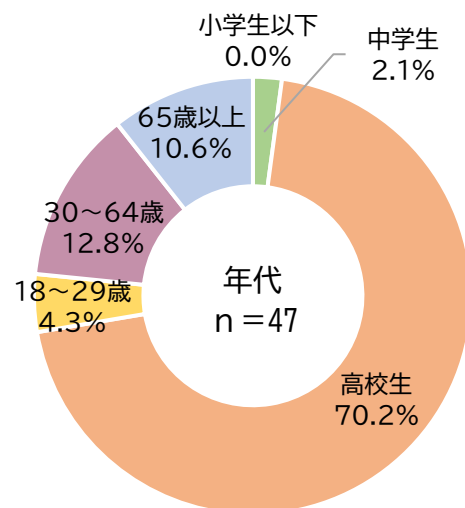


図 90 年齢

### ③路線別の利用状況

路線別の利用者数は、[南関・玉名線]が多く、1便あたりの利用者数は2.8人/便となっています。[南関・山鹿線]は利用が少なく、1便あたりの利用者数も0.8人/便と少なくなっています。

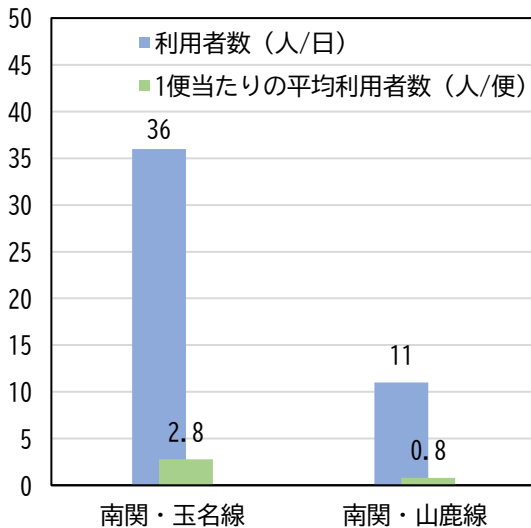


図 91 路線別の利用者数と1便あたりの平均利用者数

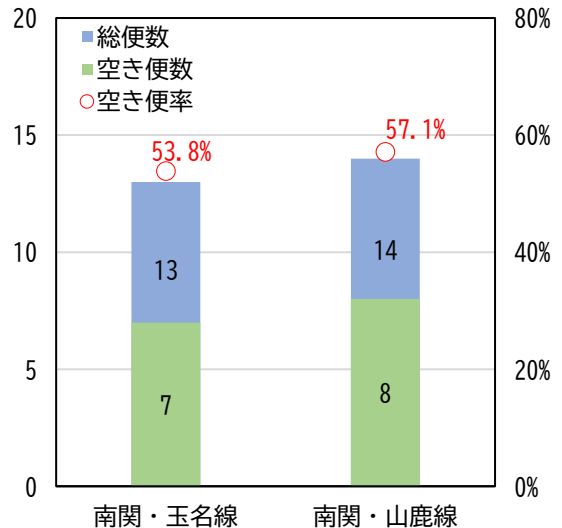


図 92 路線別の便数と空き便率

※1 便あたりの平均利用者数=総利用者数/1日の総便数  
 ※空き便率=利用者が0人だった便/1日の総便数

時間帯別の利用目的は、朝夕の「通勤」「通学」が目立ちます。昼の時間帯は、「商業施設」、「医療施設」等の利用はありますがわずかとなっています。7時以前や17時以降の利用目的は全てが「通勤」「通学」利用となっており、路線バスが通勤・通学を担っています。

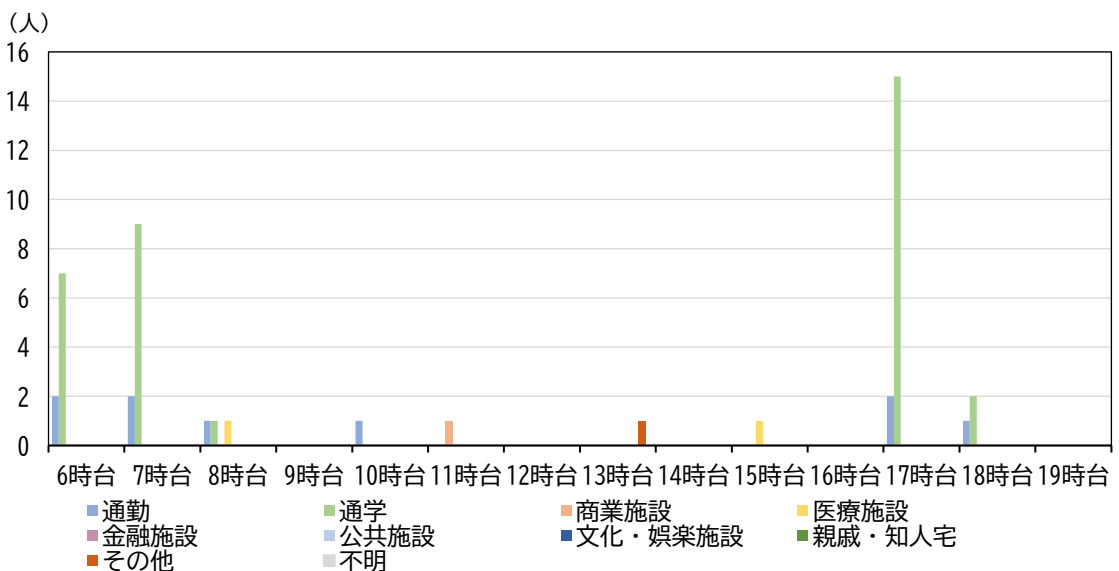


図 93 時間帯別の利用目的

#### ④路線別・ダイヤ別の利用状況

路線別・ダイヤ別の利用状況は、[南関・山鹿線]では7時台の利用が最も多くなっています。  
[南関・玉名線]は、朝夕の通学時間帯の利用が多くそれ以外の利用は少なくなっています。

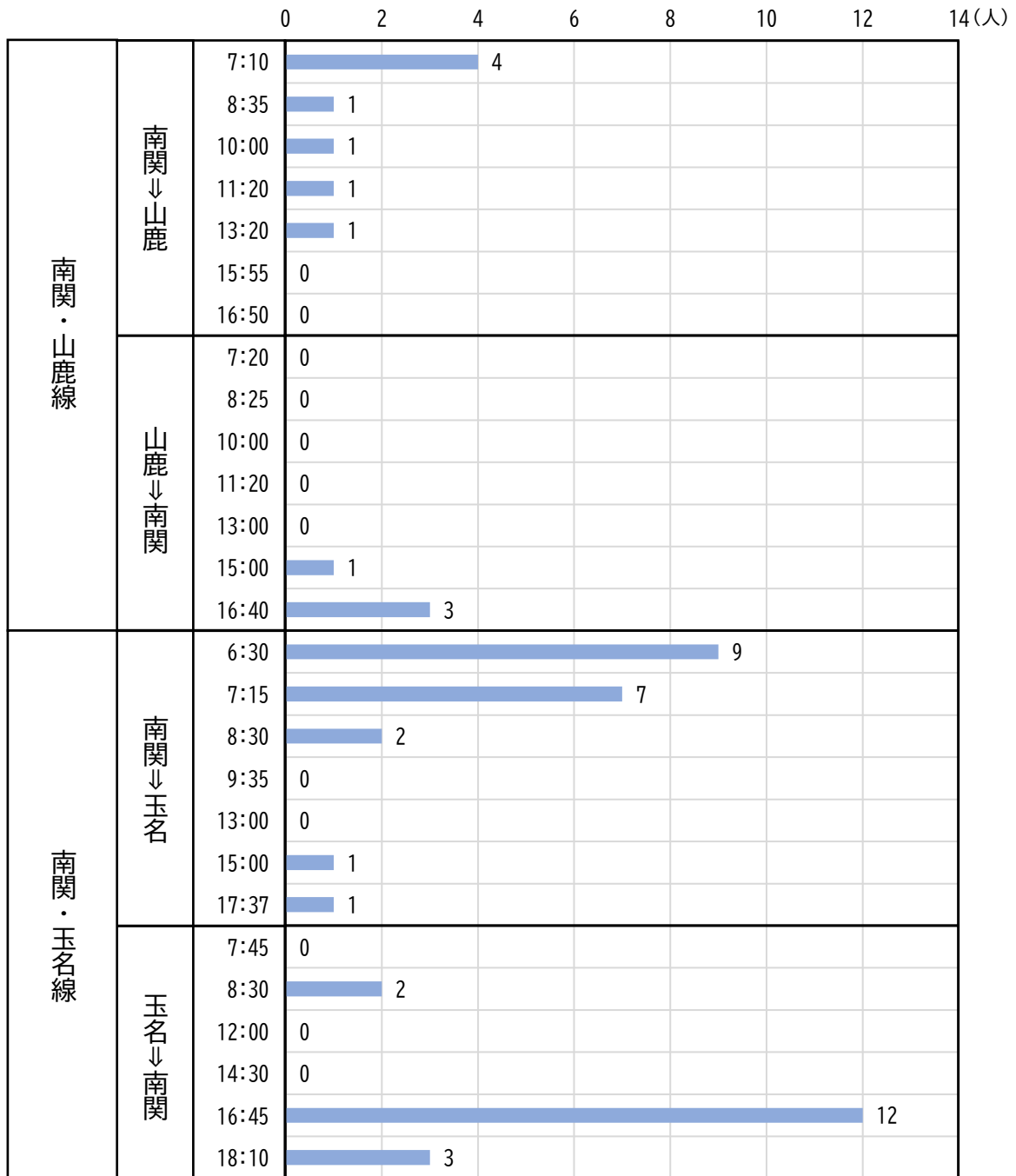


図 94 路線別・ダイヤ別の利用状況

### ⑤路線別の利用目的

利用目的については2路線ともに「通勤」、「通学」の利用が多くなっています。[南関・山鹿線]では、「商業施設」、[南関・玉名線]では「医療施設」の利用がわずかとなっています。

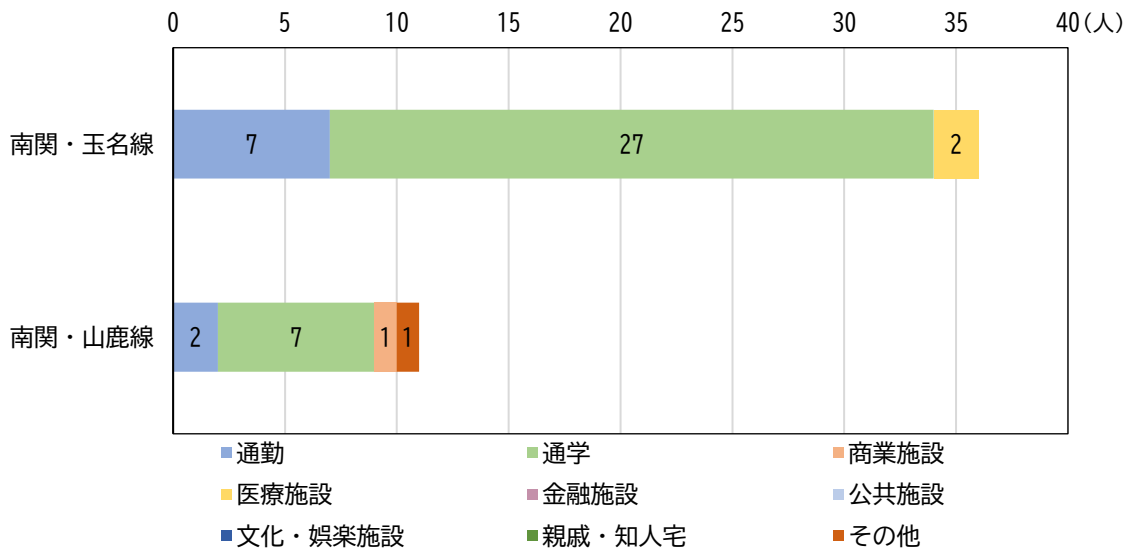


図 95 路線別の利用目的

### ⑥路線別の利用目的地

路線別の利用目的地では、[南関・山鹿線]は、「山鹿市」への利用が多くなっています。[南関・玉名線]は、「玉名市」への利用となっています。どちらの路線も「南関町内」の利用も少数ですが存在しています。

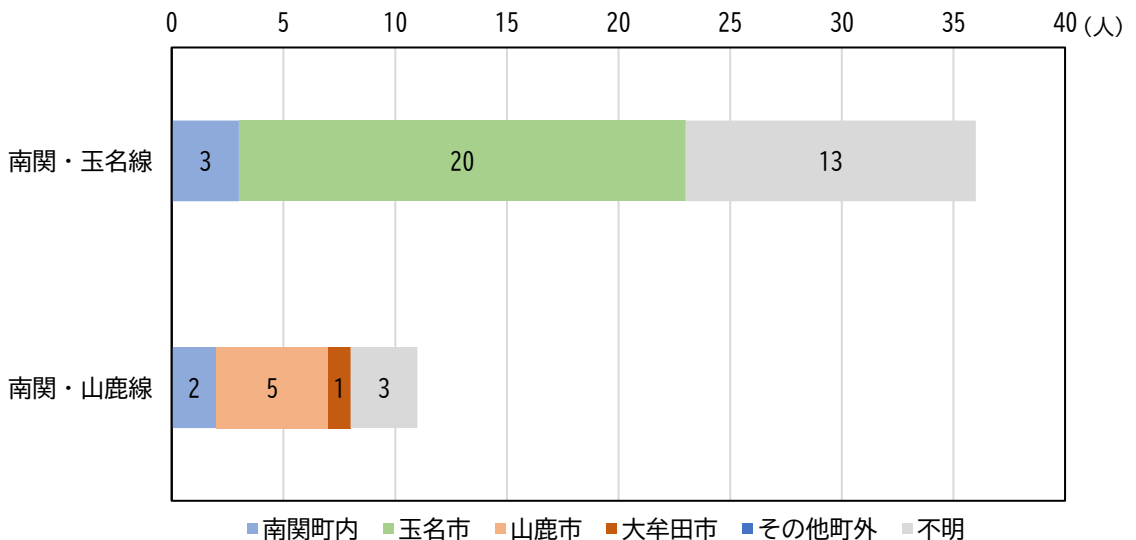


図 96 路線別の目的地

### ⑦路線別の乗り継ぎ状況

路線別の乗り継ぎ状況では、[南関・玉名線]は「鉄道」「路線バス」へ、[南関・山鹿線]は「路線バス」への乗り継ぎを行っています。

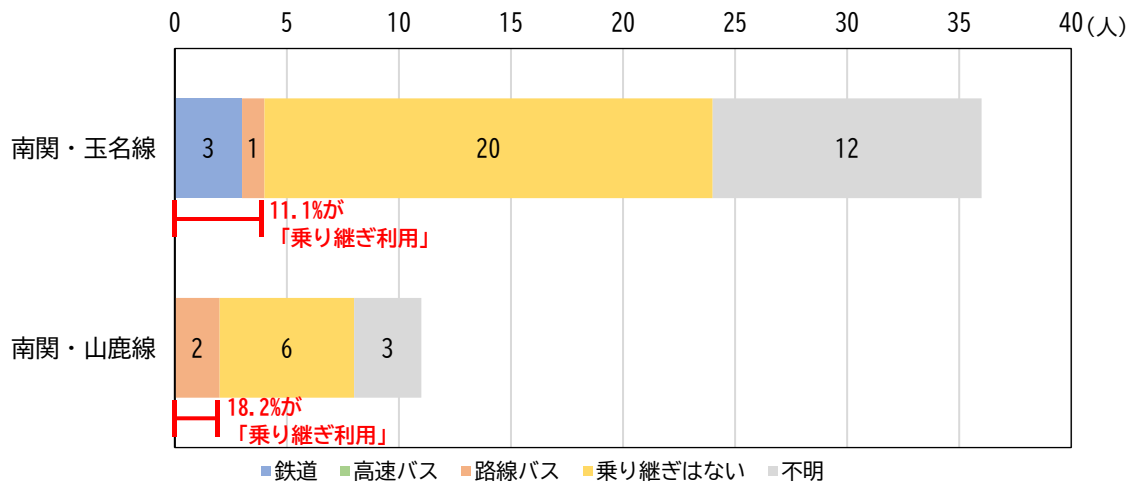


図 97 路線別乗り継ぎ利用の有無

### ⑧理想のダイヤについて

理想のダイヤについては、ほとんどの利用者がこのままで良いと回答しています。一部、理想のダイヤを回答しています。

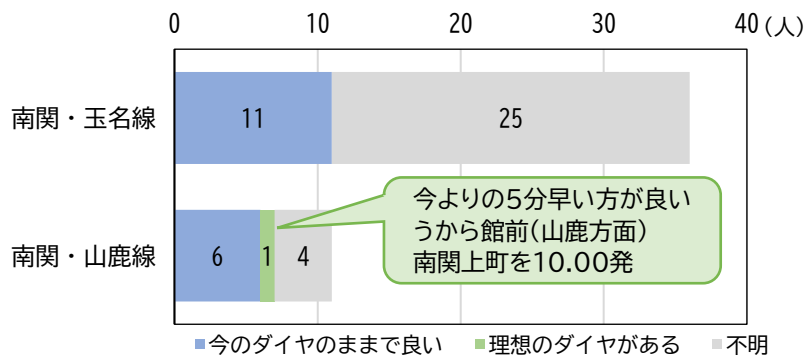


図 98 路線別の改善要望

### ⑨改善要望

改善要望については、「運行時間帯」が最も多くなっています。その他の要望としては、「土日運行」、「増便」「下校時のバス増便」等が挙げられています。

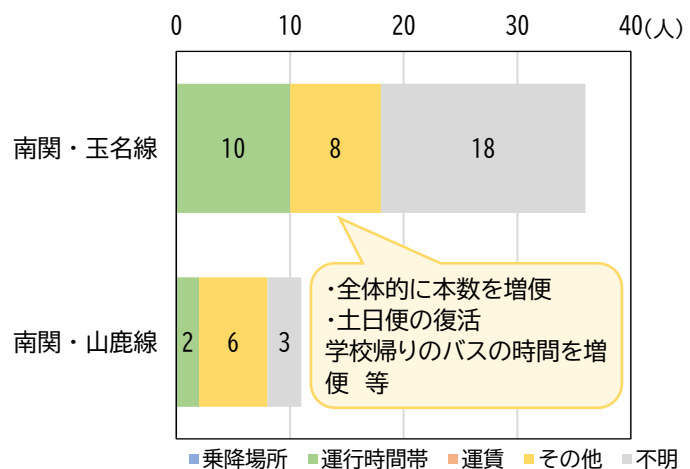


図 99 路線別の改善要望



## 5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

### (1) 地域が目指す将来像

南関町の最上位計画である「南関町総合振興計画 第六次基本構想・基本計画」では、『新しい未来の幕開けとともに新たなチャレンジができる町』を将来都市像として、その実現に向けて3つの基本目標が掲げられ、8つの施策の大綱が示されています。

このため、本計画においても南関町総合振興計画 第六次基本構想・基本計画に示された将来の実現に向けて公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

**■南関町の将来像** とき  
**新しい未来の幕開けとともに新たなチャレンジができる町**

**■基本理念**  
**[住民と行政による協働のまちづくり]**

**■基本目標**

- ◆ **産み育てやすい環境の整備**  
 次代を担う若い世代の結婚・出産・子育ての希望を叶えるために、出会い・結婚に対する支援や妊娠・出産・子育てに対する支援等を行い、「南関町で子育てをしたい」と思われるような子育て環境の充実に取り組みます。
- ◆ **住む場所と働く場所の確保**  
 少子・超高齢化による人口の減少に歯止めをかけるためには、住む場所と働く場所が必要です。そのため、移住・定住の支援や基幹産業である農業の振興、山林資源を活かした物産振興、新たな起業支援、各種人材の育成等を行い、「南関町にずっと住み続けたい」と思われるようなまちづくりに取り組みます。
- ◆ **高齢者や障がいのある方も安心して暮らせる環境の整備**  
 住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるように、医療・介護・健康に関する支援や生活基盤の充実、地域で継承されてきた歴史・文化、自然や景観などを守りながら、「南関町に住んでよかった」と思われるような豊かな地域づくりに取り組みます。

**■施策の大綱**

**(1) 誰にでもどんなときにもやさしいまちづくり**

①福祉の充実 ②保健の充実 ③医療の充実

**(5) 交通・情報通信基盤が整ったまちづくり**

①道路交通体系の整備 ②生活交通の確保  
 ③情報通信基盤の整備

**(2) 緑豊かな環境と共生するまちづくり**

①自然環境の保全  
 ②ごみ処理と再資源化の推進  
 ③新エネルギーの導入  
 ④排水処理施設の整備

**(6) ゆとりある住環境のまちづくり**

①定住の促進 ②公園、緑地等の整備  
 ③安全な町づくり

**(3) 心が通いふれあうまちづくり**

①地域コミュニティの強化  
 ②男女共同参画社会の推進  
 ③人権教育・啓発の推進

**(7) 共に学びあえるまちづくり**

①学校教育の充実 ②社会教育の充実  
 ③社会体育の充実 ④国際交流の推進  
 ⑤文化の振興

**(4) 産業が盛んな元気のあるまちづくり**

①農業の振興 ②林業の振興  
 ③製造業・工業の振興  
 ④商業の振興 ⑤観光の振興

**(8) 分権社会を担う自立したまちづくり**

①住民参画のまちづくり ②情報公開の推進  
 ③行財政運営の効率化

図 100 将来都市像と施策の大綱

資料：南関町総合振興計画 第六次基本構想・基本計画

## (2) 関連計画の概要

ここでは、南関町の公共交通と特に関連が深い分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しています。

### ① 南関町地域未来構想（令和4年3月）

町全体のまちづくりの方針である「4点トッパ（突破）で“味のある拠点の連携と安心して暮らせる協働のまち”」の実現に向けて、トッパ1からトッパ4の4つの施策の柱ごとに展開が図られています。

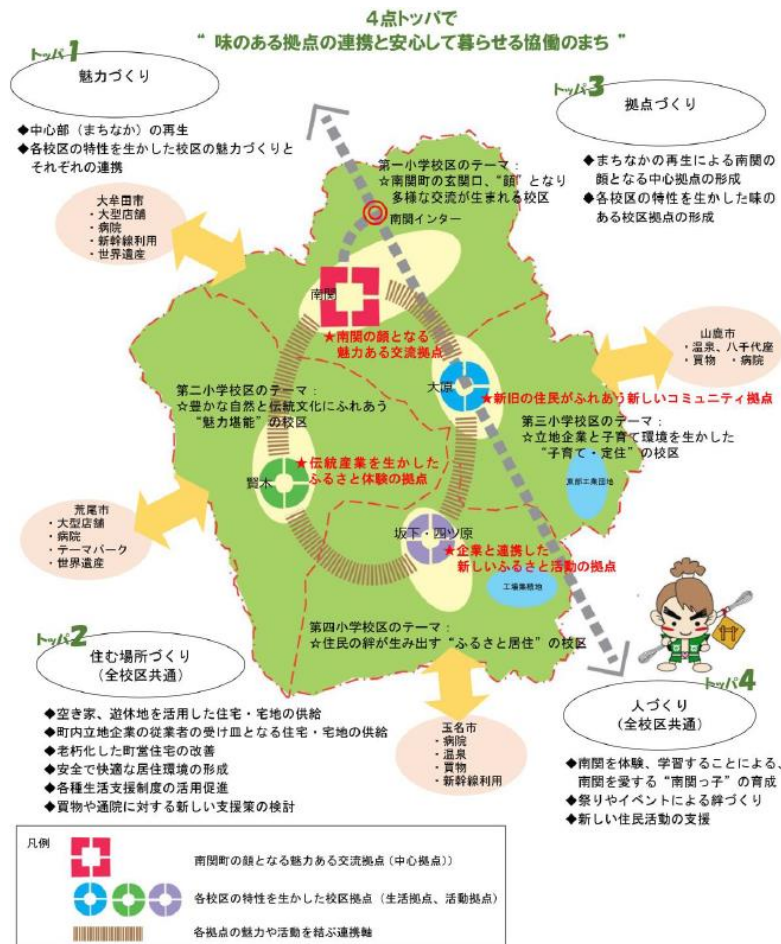


図 101 町全体の将来像

資料：南関町地域未来構想

トッパ1 魅力づくりの施策として「中心部の再生」「各校区の特性を活かした連携」、トッパ3 拠点づくりでは「まちなか再生による中心拠点の形成」「校区拠点の形成」、トッパ2 住む場所づくりでは、「買物や通院に対する新しい支援策の検討」、トッパ4 人づくりでは、「新しい住民活動の支援」等を推進しています。また、南関版コンパクトシティとして、公共施設の活用やコスト削減に取り組み、住民の利便性向上に寄与し、良好で魅力のある住まいの実現を推進しています。

- 周辺都市と連携したまちづくりと地域内外の移動を支える移手段の維持・確保により、住民生活や観光・交流の円滑な広域回遊が期待されます。
- 中心拠点や各校区拠点の形成による町内の利便性や住みやすさの向上により人口集積の維持・向上を促進する役割が期待されます。

## ②第2期南関町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

基本目標2として「南関町への人の流れを創るとともに、各種人材の育成に取り組む」、基本目標4として「町民が誇りを持ち元気に暮らし続けられる地域を創る」が位置付けられており、福岡市や熊本市との良好なアクセス環境を有しているという強みを生かし、移住定住の促進、医療・介護などのサービスが一体的に提供される支援体制の構築の取組が定められています。

- 良好なアクセス環境を活かし、広域交通の役割による移住・定住の促進が期待されます。
- 高齢化の進行などの状況に応じた生活サービス等の関係機関と連携した持続的な支援体制の構築が期待されます。

## ②南関町過疎地域持続的発展計画（令和3年9月）

持続的発展の実現に向けた目標の課題として、交通施設の整備、交通手段の確保が位置付けられており、路線バスの利用者の利便性の確保、定住対策としての支援、公共交通の維持確保・利用促進、持続可能な公共交通網の再編が定められています。

- 住民の日常生活を維持するための移動手段としての持続可能な公共交通網の維持・確保が期待されます。
- また、利用者の利便性の確保等が期待されます。

## ④第三期住んでよかったプロジェクト推進事業（令和3年4月）

住んでよかったプロジェクト推進事業としてタクシー料金助成事業および予約型乗合タクシー事業の取組が定められています。

- 町内外の移動に対するサービスの維持・向上や校区間での交流が期待されます。

## ⑤南関町住生活基本計画（平成30年2月）

基本方針3として校区や産業構造などの特性を踏まえた住まいづくり・まちづくりが位置づけられ、コンパクトなまちづくり・利便性の向上への対応として、自立して生活することが困難な高齢者の支援の場を形成していくことが定められています。

- 広域交通の活用による移住・定住の促進が期待されます。
- 高齢化の進行などの状況に応じた生活サービスの持続的な提供体制の構築が期待されます。

## ⑥第8期南関町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画（令和3年3月）

基本目標2に高齢期の暮らしの安心の確保が位置付けられ、高齢者の移動手段の確保や町内医療施設への移送サービス事業の充実化に取り組むことが定められています。

- 高齢者等のニーズに応じた移送サービスの一端を担っていくことが期待されます。

### (3) 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待から、南関町の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

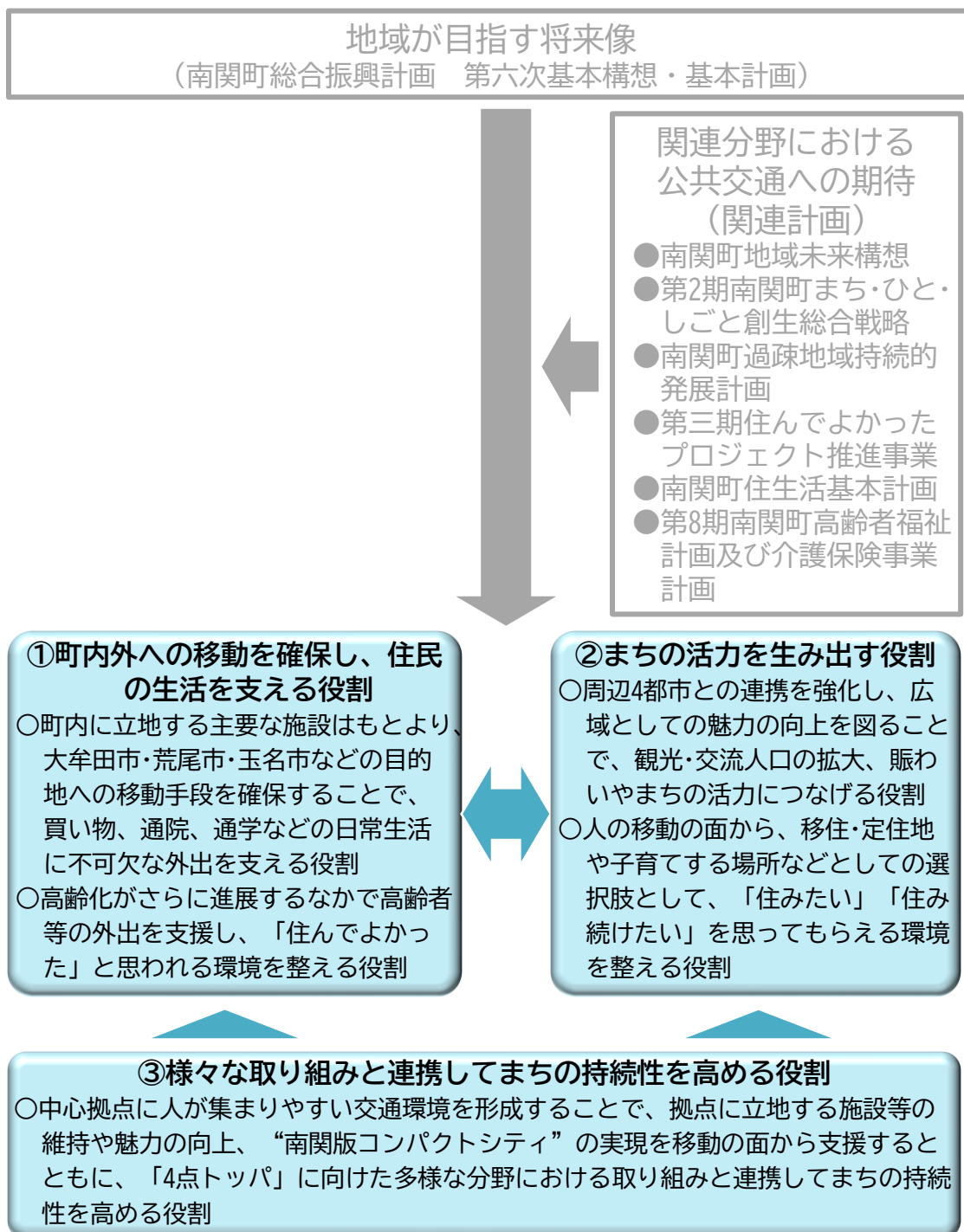


図 102 南関町の公共交通に求められる役割

## 6. 解決すべき課題

南関町の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえて、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通として解決すべき課題を以下のとおり整理しました。

### 住民の外出特性等にあわせた柔軟な移動サービスを考えていくことが必要

- 日々の買い物は概ね町内で充足している一方で、特別な買い物・通院・通学などでは町外への外出が目立ち、日常生活が必ずしも町内で完結しない状況となっています。
- 現状では、路線バスが周辺自治体との間を結んでおり、一部では乗合タクシーが路線バスの二次交通の役割も担っている状況ですが、高齢化などを背景として医療施設などをはじめとする町外の目的地までの直行利用に対するニーズも見られます。
- 今後、高齢化がさらに進行していくなかで、乗り継ぎ、あるいは、バス車両への乗降そのものが困難な住民が増加してくる可能性もあることから、よりきめ細かな移動サービスについて柔軟に考えていく必要があります。

### それぞれの公共交通機関が担う役割の再整理が必要

- 現状では、町内の移動は主として乗合タクシーが、通学をはじめとする町内外の移動は路線バスが担っていますが、路線バスは一部の系統を除けば南関町内の利用は低迷しており効率性等に問題を抱えています。
- 毎日の通学などの定期的、かつ、ある程度まとまった需要に対しては引き続き路線バスで対応していくことが妥当であると考えられる一方で、不規則の利用を束ねて「定時定路線(路線定期)型」の運行を維持し続けることは難しい可能性があります。
- このため、路線バス、乗合タクシーが担うべき役割を空間的/時間的な視点から再整理し、効率性・持続性が高く、利用者にとっても使い勝手のよい公共交通体系を構築していくことを考える必要があります。

### 周辺自治体との連携による広域での移動サービスの確保が必要

- 町内の生活サービス施設(医療・商業・教育等)の立地が必ずしも十分ではなく住民の生活が町内で完結しない南関町においては、住民の広域移動への対応も考える必要がありますが、町の立地や規模などを考えると住民の生活に必要な広域移動を全て南関町単体で確保・維持していくことは現実的ではないものと考えられます。
- 荒尾市や玉名市においては、南関町に隣接するエリアから各市の主要施設等まで乗合タクシーが運行しており、南関町民も利用可能です。また、南関町乗合タクシーは町境に近接する町外のバス停まで利用することもできますが、こうした連携をさらに強化し、行政区域の枠にとらわれず、移動サービスを相互・シームレスに(途切れ・継ぎ目のなく)利用できる環境を構築することなどを通じて、住民の生活に必要な広域的な移動サービスを確保していくことを考える必要があります。

### 広域交通資源を有効に活用していくことが必要

- 福岡～熊本という大都市間を結ぶ広域交通資源である高速バスについては、観光・交流の誘客にも寄与する重要な要素の一つになることが期待されます。
- また、大都市へのアクセスが確保されていることは、若者の定住促進や、町外からの移住・定住、リモートワークなどをはじめとする多様化する働き方の広がりを契機とした関係人口の拡大などにも寄与する可能性があります。このため、町内交通との連携強化などにより公共交通ネットワークとしての一体性を高め、広域交通資源を効果的に活用していくことを考える必要があります。

## 7. 基本方針等

### (1) 基本方針

解決すべき課題を踏まえて、南関町における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下の通り定めます。

#### 方針①

- 現状では、町内の移動は主に乗合タクシーが担い、町内外の広域的な移動は路線バスが担う状況となっています。
- 路線バスについては一部の系統を除けば南関町内の利用は低迷しており、定時定路線(路線定期)の運行を維持していくための十分な需要の確保は難しい可能性があります。
- 乗合タクシーについては、町内での移動には使い勝手のよいものとなっており、また、一部では路線バスの二次交通として利用されている状況も見られますが、生活サービス施設の立地が限定的で日常生活が必ずしも町内で完結しない南関町における住民のニーズに十分に対応できていない懸念があります。

#### 方針②

- 現状では町内外の広域移動のためには路線バスの利用、または、隣接する自治体の乗合タクシーとの乗り継ぎ利用が必要です。
- 路線バスについては運行頻度が限られていることに加え、バス車両への乗降が難しい住民が増加していく可能性があること、乗合タクシーの乗り継ぎ利用についても市町ごとに登録・予約が必要となることなどが、住民の日常生活に不可欠な広域移動の制約となっている懸念があります。

#### 方針③

- 公共交通の持続性を高めていくためには、公共交通“単体”での取り組みには限界があります。このため、関連分野とも連携して、日常生活などのなかで公共交通が利用されやすい環境をつくっていくことが必要です。
- また一方で、公共交通には観光、福祉、まちづくり、教育などの関連分野で目指す目標を、主に“移動”の面からサポートしていくことが求められます。

#### 方針④

- 高速バスについては、現状では町内の停留所での乗降は少ないものの、福岡・熊本といった大規模な都市とをつなぐ、南関町にとって貴重で重要な移動手段となっています。

### 空間的/時間的な役割分担による効率的で利用者にとっても使い勝手のよい公共交通

- 定期的、かつ、ある程度まとまった需要に対応する路線バスについては、効率化や利用促進を図りながら今後も引き続き確保・維持します。一方で、不定期で量的にも小さな需要については乗合タクシーでの対応を基本とし、路線バスと空間的/時間的に役割分担することで、移動サービス全体の効率性を高めるとともに、利用者にとっても使い勝手のよい公共交通を目指します。
- なお、路線バスのうち、南関町と大牟田市を結ぶ〔大牟田～南関線(西鉄バス)〕については、比較的運行頻度も高く、通勤・通学や買い物・通院など、町内で完結しない住民の日常生活を支える不可欠な路線となっていますが、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。

### 周辺自治体とのさらなる連携強化により円滑な広域移動が可能な公共交通

- 周辺自治体との連携をさらに強化し、それぞれの自治体が運行する移動サービスの相互乗り入れや、新たな情報技術なども活用したより使い勝手のよい仕組みを構築すること、その他町外を運行する移動サービスとの接続を確保・強化することなどにより、行政区域の範囲に捉われずにスムーズに移動することができる公共交通を目指します。

### まちづくりや観光等の関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

- 様々な関連分野と連携しながら、それぞれの分野における目標達成を支援することで、社会活動を支える「基盤（インフラ）」として認知され・機能する公共交通を目指します。

### 大都市間を結ぶ広域交通資源を活かす公共交通

- 町内交通との連携や交通結節機能の強化などにより、広域交通資源(高速バス)の利用しやすさを高め、南関町の“強み”の一つとして活かしてまちの活力や地域振興、移住・定住の促進などにつなげていく公共交通を目指します。

## (2) 計画の目標

南関町における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえて、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.75 に示します。

### 目標①

#### 路線バスの利用促進・運行効率化や、乗合タクシーの効率性向上により公共交通の持続性を高めます。

- 路線バス等の二次交通としての乗合タクシーの役割を強化することで、路線バスの利用を促進するとともに、定期的、かつ、ある程度まとまった需要への対応に重点を置いた運行効率化を図ることで、路線バスの持続性を高めます。
- 乗合タクシーについては、運行時間帯や目的地の設定の見直しなどにより乗合利用の割合を高め、効率性向上を図るとともに、まちの中心部に人が集まりやすい交通環境を整えることで「南関版コンパクトシティ」の実現を支援します。

### 目標②

#### 路線バスや隣接自治体が運行する移動サービスと乗合タクシーの乗り継ぎによる広域移動を確保します。

- 広域的な移動手段としての役割を担っている路線バスや荒尾市・玉名市が運行する移動サービスと、南関町乗合タクシーの乗り継ぎ利便性の向上や、乗り継ぎに対する抵抗感の抑制を図ることで、行政区域に捉われない一体的なネットワークとしての機能を強化し、住民の広域移動を確保します。

### 目標③

#### 関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を支援します。

- 観光や福祉、教育、まちづくりなどの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援します。

##### 〔関連分野との連携イメージ〕

**【観光分野】** 高速バスからの二次交通（町内回遊手段）の充実・利便性向上や、広域的な回遊を支える路線バスの維持により、広域交通体系を活かした観光誘客  
大牟田・荒尾・山鹿・玉名などとの広域的な回遊を支援・促進することで、地域の資源を活かした誘客力を強化 など

**【福祉分野】** 高齢者が通院や買い物などの生活サービスにアクセスできる状況を維持・充実することで住み慣れた地域で暮らし続けられる環境を形成  
高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 など

**【教育分野】** 高校等への通学手段を確保することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないよう）  
など

**【まちづくり分野】** 町内各所から、一定の都市機能が立地するまちの中心部付近への移動利便性の維持・向上を図り、中心部に人が集まりやすい環境を構築することで、生活サービス施設の立地や人口集積の維持・向上を促進（コンパクト・プラス・ネットワーク） など

### 目標④

#### 交通結節機能の強化や情報提供などにより広域交通資源の利用を促進します。

- 高速バス停周辺の交通結節機能の強化や、路線バス・乗合タクシーとの乗り継ぎも含めた分かりやすい情報提供・案内誘導などにより広域交通資源の利用を促進します。
- 広域の移動利便性を高めることで、移住・定住促進、関係人口の拡大などを支援します。



### (3) 取り組みの方向性

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取り組みを進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

		〔目標との関連性〕			
		①	②	③	④
<p><b>方向性①</b></p> <p>路線バスと乗合タクシー等の時間的/空間的な組み合わせの最適化による移動サービスの持続性・利便性の維持・向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの二次交通としての機能を強化することで路線バスの利用促進・持続性向上を図ります。</li> <li>路線バスの持続性向上に向け、朝・夕時間帯の定期的、かつ、ある程度まとまった需要への対応に留意しつつ、ダイヤ・運行区間の見直し等の効率化を検討します。</li> <li>南関町乗合タクシーと、隣接する自治体の移動サービスの相互の連携を強化し、一体的に利用可能な環境を形成することで、日常生活が町内で完結しない住民の広域的な移動手段を確保します。</li> <li>「南関版コンパクトシティ」の実現や「乗合」の交通としての運行効率の向上に向け、また、路線バスの二次交通としての活用も念頭に、南関町乗合タクシーの運行時間帯や目的地設定等の見直しを行います。</li> </ul>	○	○	○	
<p><b>方向性②</b></p> <p>ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス・路線バス・南関町乗合タクシー・隣接自治体の移動サービスの乗り継ぎポイントとなる交通拠点を設定・明確化するとともに、待合環境の改善や交通結節機能の強化を図ることで、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制し、公共交通の一体的なネットワークとしての機能向上を図ります。</li> </ul>	○	○		○
<p><b>方向性③</b></p> <p>関連分野との連携や多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。</li> <li>関連分野で必要となる移動への対応や、イベント・地域活動などと連動した取り組みなど、関連分野と幅広く連携することで公共交通の利用を促進します。</li> <li>各種施設なども含めた幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体で移動サービスを確保・維持します。</li> <li>地域での“支え合い”による移動の確保や、乗用タクシー・福祉タクシーなどの既存の輸送資源の効果的な活用など、柔軟な移動手段の確保を図ります。</li> </ul>			○	

## 〔施策の概要〕

### ①路線バスと乗合タクシーの連携強化

- ・朝・夕の通学・下校時間帯の路線バス利用に対応した二次交通としての活用を念頭に、南関町乗合タクシーの運行時間帯の見直し（運行時間帯の拡大）を行います。
- ・路線バスと乗合タクシーを乗り継ぎ利用する際の乗合タクシーの運賃割引制度を導入します。

### ②路線バスのダイヤ・運行区間の見直し

- ・利用が低迷する路線バス[山鹿～南関線]、[県北病院～南関線]については、朝・夕の通学・下校時間帯のまとまった需要への対応に十分に留意しつつ、[南関～玉名線]も含めた系統再編も視野にダイヤの見直し等を検討します。
- ・また、[山鹿～南関線]については、需要や利用特性を踏まえて朝・夕時間帯以外は山鹿～和水間に運行区間を短縮する可能性なども考慮しながら、南関町乗合タクシーによる乗り継ぎを確保することも検討します。

### ③隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化

- ・荒尾市が運行する乗合タクシー（あいのり平井号）、玉名市が運行する乗合タクシー（いだてんタクシー）について、南関町乗合タクシーとあわせてまとめて予約可能な仕組みの構築を検討します。
- ・隣接自治体の移動サービスを乗り継ぎ利用する際の南関町乗合タクシーの運賃割引制度を導入します。
- ・荒尾市が運行する乗合タクシー（あいのり平井号）、玉名市が運行する乗合タクシー（いだてんタクシー）と、南関町乗合タクシーの相互乗り入れなどによる、隣接自治体主要目的地までの直通運行を検討します。

### ④乗合タクシーの運行時間帯・目的地設定の見直し

- ・南関町乗合タクシーの移動目的地（乗降場所）をまち中心部に立地する施設やその他町内の主要施設、路線バスとの乗り継ぎポイントとなる場所等に限定する、時間帯別に乗合タクシーの運行エリアを区分するなど、乗合率を高めるための工夫を検討します。

方向性

①

### ⑤交通拠点の設定と待合環境の改善・交通結節機能の強化

- ・まち中心部での乗り継ぎポイントとなる交通拠点を明確化するとともに、「うから館」の活用なども連動した待合環境の改善を行います。
- ・高速小原バス停周辺を交通結節点として、パーク&バスライド駐車場の確保等の機能強化を行います。
- ・路線バスや周辺自治体の移動サービスとの乗り継ぎポイントとなる交通拠点において、周辺施設との連携も視野に待合環境の改善を行います。

方向性

②

### ⑥情報提供・利用促進策等の展開

- ・高速バス、路線バス、南関町乗合タクシー、隣接自治体の移動サービスや、交通モード間の乗り継ぎに関する情報の一元的な提供、利用意識の啓発（乗り方教室、モビリティマネジメント等）に向けた取り組みを行います。

### ⑦高校通学に対する支援

- ・高校への通学に対する経済的な負担を軽減するため、路線バス定期券補助などの支援策を検討します。

### ⑧イベントや地域活動などとの連携

- ・公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせたイベントの開催や地域活動の実施など、公共交通と外出目的との連動化を図ることで、公共交通の利用を促進します。

### ⑨多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- ・公共交通での外出目的地となる各種施設による公共交通運賃割引サービス等の実施や、移動目的地（乗降場所）を設定する施設による「スポンサー制度」の導入など、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を検討します。

### ⑩新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保

- ・地域での“支え合い（互助）”による移動サービスなど、新たな枠組みによる柔軟な移動手段の確保を検討します。
- ・乗用タクシー・福祉タクシーによる町外医療機関・介護福祉施設等への移動に対する支援を継続的に実施します。

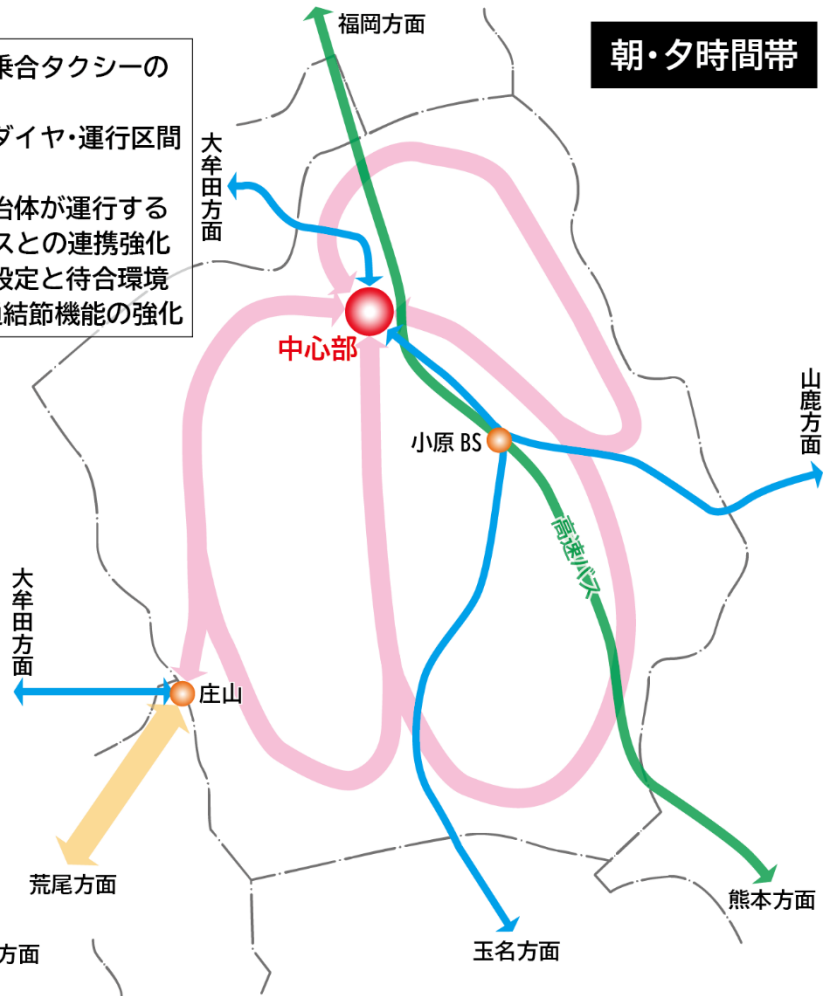
方向性

③

## 施策展開イメージ

- 施策①: 路線バスと乗合タクシーの連携強化
- 施策②: 路線バスのダイヤ・運行区間の見直し
- 施策③: 隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化
- 施策⑤: 交通拠点の設定と待合環境の改善・交通結節機能の強化

朝・夕時間帯



昼時間帯



※あくまでも施策展開の「イメージ」であり、公共交通の具体的な将来像を示すものではありません。

## 8. 目標を達成するための具体施策

### [方向性①] 路線バスと乗合タクシー等の時間的・空間的な組み合わせによる移動サービスの持続性・利便性の維持・向上

#### 施策①：路線バスと乗合タクシーの連携強化

##### ● 施策の背景・必要性

南関町乗合タクシーは、西鉄バス大牟田発着所や西鉄バス庄山への利用も見られ、乗合タクシーが路線バスへのアクセス手段(二次交通)として利用されていることが伺えます。

ただし、路線バスの利用が多い朝夕の通学時間帯については、乗合タクシーの運行時間外となっているため、バス停まで「親の送迎」で移動している利用者が目立ちます。

乗合タクシーは3台体制での運行となっていますが、午後の時間帯では予約が入らずに運行していない便も目立つため、一部の車両を朝夕時間帯に回すなどして、運行時間帯を拡大する余地があるものと考えられます。

- 朝・夕の通学・下校時間帯について、路線バスの利用者に対応した「二次交通」としての活用を念頭に、南関町乗合タクシーの運行時間帯の見直し(運行時間帯の拡大)を行います。
- 路線バスと乗合タクシーを乗り継ぐ利用者に対して「乗り継ぎ利用券」を交付するなど、乗合タクシーの運賃割引制度の導入による利用促進を図ります。

##### 関連する国庫補助系統

地域間幹線系統：[大牟田～南関線]

##### [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 運行時間帯の拡大が交通事業者(乗合タクシードライバー)の過度な負担増にならないよう、十分に留意する必要があります。
- ✓ これまではなかった移動サービスとなることから、試行的な実施を行うことで効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 運賃割引制度について、路線バス⇄乗合タクシーの双方向で実施するためには、路線バスの運行事業者との連携や清算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。

表 6 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯、運賃割引制度の検討</li> <li>交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となり、交通事業者と協議・調整しながら施策内容を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施に際しては事前に十分な周知が必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施の結果を踏まえて内容等を検討</li> </ul>	
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格実施</li> <li>利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き町が支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の負担が大きくなるよう留意が必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討・実施</li> </ul>	
令和10年度～ (2028～)			

## 施策②：路線バスのダイヤ・運行区間の見直し

### ● 施策の背景・必要性

路線バスは、日常生活が必ずしも町内で完結しない住民にとって不可欠な移動手段となっていることから、今後もできる限り維持していくことが必要です。

南関町を運行する路線バスのうち、[山鹿～南関線][県北病院～南関線]は利用が低迷しており、いずれも朝・夕の時間帯は通学利用を中心として南関町内で乗降する利用者が複数見られる一方で、昼間の時間帯では各便の利用者は1人もしくは0人で、経常収支率や財政負担額を見ても厳しい状況となっているなど効率性に問題を抱えていることから、持続性の維持・向上に向けた対応を考える必要があります。

一方で、令和4(2022)年4月のダイヤ改正により朝・夕の時間帯に特化した運行に見直しが行われた[玉名～南関線]は各便とも一定の利用が見られます。また、比較的高頻度で運行している[大牟田～南関線]についても、南関町内の乗降はそれほど多くないものの、財政負担は限定的なものとなっています。

- 利用が低迷する路線バス[山鹿～南関線][県北病院～南関線]については、朝・夕の通学・下校時間帯のまとまった需要に十分に留意しつつ、また、[県北病院～南関線]については[玉名～南関線]との一体的な系統再編なども視野に、ダイヤの見直しによる効率化を検討します。
- なお、[山鹿～南関線]については、需要や利用特性を踏まえて、朝・夕時間帯以外は山鹿～和水間に運行区間を短縮するなどの可能性なども考慮しながら、南関町乗合タクシーによる乗り継ぎを確保することなどについてもあわせて検討します。
- [大牟田～南関線]については、交通事業者や関係自治体、国・県とも協議しながら、引き続き国費補助(地域間幹線系統)も活用してサービス水準を維持していくよう努めます。

### 関連する国庫補助系統

地域間幹線系統：[大牟田～南関線]

### -[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]-

- ✓ 南関町を運行する路線バスはいずれも周辺自治体とを結ぶ広域路線となっていることから、関係する自治体との十分な協議・調整が必要となります。
- ✓ 運行区間の短縮については、車庫や転回場所などの問題もあることから、交通事業者との十分な協議・調整が必要となります。また、南関町乗合タクシーからの乗り継ぎを想定する場合は、乗り継ぎポイントの待合環境の改善(施策⑤参照)なども考える必要があります。
- ✓ 利用者や沿線の居住者への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ [大牟田～南関線]については、国・県・沿線自治体の財政負担により運行されていることから、こうした関係機関や交通事業者と継続的に協議を行っていく必要があります。

表 7 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し後の運行内容等の検討</li> <li>関係自治体との協議・調整</li> <li>交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となり、地域や交通事業者、関係自治体と協議・調整しながら見直し内容等を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行区間の短縮を行う場合は乗り継ぎポイントの待合環境の改善なども検討する必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者・沿線地域等への周知</li> </ul>		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダイヤ・運行区間の見直し</li> <li>利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き町が支援</li> <li>利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者のニーズなども考慮して継続的に見直しを実施していくことも考える必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

### 施策③：隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化

#### ● 施策の背景・必要性

利用が低迷する路線バスを対象としたダイヤへの見直し等を実施(施策②)した場合、時間帯によっては市町間の広域移動が難しくなることが懸念されます。

周辺の荒尾市・玉名市の南関町に隣接するエリアでは、それぞれ予約型の乗合交通が導入されていることから、南関町乗合タクシーと隣接する自治体の移動サービスの連携を図ることによって広域移動手段を確保することが考えられます。

- 荒尾市が運行する「乗合タクシー(あいのり平井号)」、玉名市が運行する「乗合タクシー(いだてんタクシー)」について、南関町乗合タクシーとあわせて一括で予約・乗り継ぎ可能な仕組みの構築や、各自治体の移動サービスとの相互乗り入れによる隣接自治体に立地する主要目的地までの直通運行など、路線バスが運行しない時間帯における広域移動手段を確保することを検討します。
- 隣接自治体の移動サービスと南関町乗合タクシーを乗り継ぐ利用者に対して「乗り継ぎ利用券」を交付するなど、乗合タクシーの運賃割引制度の導入による利用促進を図ります。

#### -[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]-

- ✓ 各自治体が運行する移動サービスは、それぞれの自治体の財政負担により運営されているため、一括予約・乗り継ぎ利用や相互乗り入れなどを実施する場合は、費用負担のあり方などについて十分な協議が必要になります。
- ✓ それぞれの自治体が異なる予約システムを使用している場合、一括予約などの実装には追加機能の付加や新たなシステムの導入が必要になる可能性があります。
- ✓ 相互乗り入れの場合、1回の運行の車両拘束時間が長時間となる可能性があり、需要に対応できない(仮に対応した場合には費用が過大になる)懸念や、予約が取りにくくなり住民の利用機会が制限される懸念があります。
- ✓ 運賃割引制度について、南関町乗合タクシー⇔隣接する自治体が運行する移動サービスの双方向で実施するためには、それぞれの移動サービスを運行する交通事業者や隣接自治体との連携や清算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。



表 8 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域移動手段を確保する方法、運賃割引制度の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となり、周辺自治体や交通事業者と協議しながら検討</li> </ul>	
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺自治体・交通事業者等との協議</li> </ul>		
令和7年度 (2025)			<ul style="list-style-type: none"> <li>費用負担のあり方などについて周辺自治体との十分な協議が不可欠</li> <li>相互乗り入れについては需要とのバランスに配慮する必要</li> </ul>
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策の実施</li> <li>利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が運行を実施、必要に応じて町が支援</li> <li>利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討・実施</li> </ul>	
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

## 施策④：乗合タクシーの運行時間帯・目的地設定の見直し

### ● 施策の背景・必要性

南関町乗合タクシーは、自宅前から町内の施設等(公共施設、銀行、郵便局、病院、お店、バス停など：ランドマーク)の間の移動に対応するサービスとなっていますが、ランドマークが町全域に面的かつ多数設定されています。

また、町内全域を1つのエリアとして全ての時間帯で利用することができることから、柔軟な移動が可能な運行となっています。

このため、1便に複数の利用者が「乗り合う」状況が発生しにくく、特に利用が少ない時間帯では個別輸送(利用者が1人しかいない便)の割合が高くなっているなど、運行の効率性に問題を抱えています。

加えて、「南関版コンパクトシティ」の実現を考えていく上では、まちの中心部に人が集まりやすい環境をつくることで、生活サービス施設の立地を維持していくことなども重要であるため、そういった側面からも乗合タクシー(住民の移動)のあり方を考える必要があります。

- 南関町乗合タクシーの移動目的地(ランドマーク)を、まち中心部に立地する施設やその他町内の主要施設、路線バスとの乗り継ぎポイントとなる場所などに限定する、あるいは、町内をいくつかのエリアに区分してエリアごとに利用可能な時間帯を分けるなどの工夫により、目的地や経路が近い利用者をできるだけ集約し、乗合率の向上・運行の効率化を図ることを検討します。

### [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 利用者にとっては利便性の低下につながることから、見直しの必要性に対する住民の理解を醸成していくことが重要になります。
- ✓ 見直しの実施にあたっては、事前の周知を徹底する必要があります。また、試行的に実施することで、影響の大きさや効果・課題などを見極めながら検討していくことが必要です。

表 9 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策④)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 見直し内容の検討</li> <li>● 利用者への周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 協議会事務局が主体となり、交通事業者とも協議・調整しながら見直し内容を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 見直しの必要性に対する住民の理解の醸成が重要</li> <li>● 事前の周知を徹底する必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行時間帯・目的地設定の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者が運行を実施、必要に応じて引き続き町が支援</li> <li>● 利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性低下により発生する課題に対して継続的に対応を検討していくことが必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>		
令和10年度～ (2028～)			

## [方向性②] ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備

### 施策⑤：交通拠点の設定と待合環境の改善・交通結節機能の強化

#### ● 施策の背景・必要性

##### ■交通拠点

南関町の中心部には、西鉄バスのターミナル(大牟田発着所)、産交バスのターミナルがそれぞれ立地しています。また、路線バスが町役場に乗り入れるようになったことで、交通結節点が複数ある状況になっています。

西鉄バス・産交バスのターミナルについては、上屋・ベンチやトイレが設置されていますが、屋内の待合スペースはありません。一方で、町役場については、ロビーで待つことができますが、利用は開庁時間帯に限定され、路線バスの利用が多い朝夕時間帯の利用は不可となっているなど、それぞれに一長一短があります。

路線バスと乗合タクシーの連携強化(施策①)を推進し、乗り継ぎ利用を促進していく上では、分かりやすく、また、安心・快適に待つことができる環境を確保するなど、乗り継ぎ利用が阻害・敬遠される要因をできるだけ抑制することが必要です。

なお、まちの中心部には、西鉄バスのターミナルに近接して、「南の関 うから館」が立地しており、温泉施設閉鎖後の利活用が検討されています。

##### ■交通結節機能(高速バス)

高速小原バス停には高速バス「ひのくに号(福岡空港経由)」が停車しますが、周辺にはパーク&バスライドに活用できる駐車場などはなく、貴重な広域交通資源が十分に活用できていません。

##### ■交通結節機能(周辺自治体の移動サービス等)

南関町乗合タクシーは、荒尾市の庄山バス停で西鉄バス、セブンイレブン荒尾庄山店で荒尾市乗合タクシーと接続しています。また、町境まで南関町乗合タクシーを利用して、玉名市の陽光学園前バス停で玉名市乗合タクシーに乗車することも可能ですが、セブンイレブン荒尾庄山店を除けば道路上にバス停が設置されているだけで、待合環境が整っているとは言にくい状況となっています。

「隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化(施策③)」などを推進していく上では、待合環境の改善を考える必要があります。また、仮に「路線バスのダイヤ・運行区間の見直し(施策②)」により路線バスの運行区間の見直しなどを実施する場合についても、南関町乗合タクシーによる乗り継ぎが想定されることから、待合環境の確保を考える必要があります。

- まち中心部における乗り継ぎポイントとなる交通拠点を明確化することで、乗り継ぎ利用する場合の分かりやすさを高めるとともに、「南の関 うから館」の活用などとの連携も視野に、安心・快適に待つことができる環境を確保します。
- 高速小原バス停周辺を交通結節点として、パーク&バスライド駐車場の確保などの機能強化を行います。
- 路線バスや周辺自治体の移動サービスとの乗り継ぎポイントとなる交通拠点において、周辺に立地する施設との連携も視野に、待合環境の確保・改善を図ります。



左上：庄山バス停  
右上：陽光学園前バス停  
右下：セブンイレブン荒尾庄山店



図 103 路線バスや周辺自治体の移動サービスとの乗り継ぎポイントの状況

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 早朝や夕方以降の時間帯については、交通拠点となる施設の管理などにも留意が必要です。
  - ✓ 高速バスのパーク&バスライド駐車場については、まずは周辺の低未利用地を活用した試行的・イベント的な実施により需要を確認しつつ、検討を進めていくことが望ましいと考えられます。
  - ✓ 周辺自治体の移動サービス等との乗り継ぎポイントについては、関係する自治体とも十分に協議・調整しながら検討していく必要があります。また、「路線バスのダイヤ・運行区間の見直し(施策②)」による路線バスの運行区間短縮や、「隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化(施策③)」の本格実施時点で乗り継ぎ環境が整っていることも重要になります。
- ※まち中心部の待合環境については、「南の関 うから館」の利活用なども想定され、長期的な取り組みになる可能性があることから、実施スケジュール等については現時点では未定とします。

表 10 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤：高速バス）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス停周辺の土地利用状況・地権者等の確認</li> <li>試行的な実施の検討等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となり、地権者等と協議しながら検討</li> <li>試行的な実施により需要を確認した上で、整備の必要性を判断</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施に際しては事前に十分な周知が必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、需要の確認</li> </ul>		
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>パーク＆ライド駐車場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町が主体となって整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場整備にともなう周辺への影響などについて留意が必要</li> </ul>
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

表 11 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤：周辺自治体の移動サービス等）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎポイントの設定</li> <li>周辺に立地する施設等、周辺自治体との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となり、施設等や周辺自治体を協議しながら検討・実施</li> </ul>	
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合環境の改善</li> </ul>		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

**[方向性③] 関連分野との連携や多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進**

**施策⑥：情報提供・利用促進策等の展開**

● **施策の背景・必要性**

日常生活や観光・交流のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは南関町やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。

実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活しているため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 南関町に関連する全ての交通モード(隣接自治体の移動サービス含む)についての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール(素材)を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- また、自家用車の利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント※(以下「MM」という。)に取り組みます。

※1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

表 12 段階に応じた情報提供イメージ

段 階	情報提供イメージ
段階① 知ってもらう	南関町やその周辺を運行する公共交通や、公共交通の利用方法(乗り方)の周知を行います。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・分かりやすい路線図・総合時刻表の作成・配布</li> <li>・公共交通の「乗り方」を分かりやすく解説した資料の作成、「乗り方教室」の開催</li> <li>・公共交通情報と一体となった観光パンフレット等の作成・配布 など</li> </ul>
段階② 利用しようと思ってもらう	詳細な運行情報(時刻表等)を簡単に確認できる仕組みを検討します。また、公共交通を利用してどのように外出するのか、できるだけ具体的なイメージを持ってもらうための情報提供を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての公共交通機関・路線の時刻表などの一元的・分かりやすい情報提供</li> <li>・スマートフォンアプリなどを活用した時刻表検索機能などの強化・充実</li> <li>・公共交通を利用した買い物・通院などの具体的な「おでかけプラン(外出プラン)」の提案</li> <li>・公共交通を利用した観光周遊ルートの提案 など</li> </ul>
段階③ 実際に利用してもらう	乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報提供を検討・実施します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な乗り場でのリアルタイム運行情報の表示や乗り場までの案内の充実</li> <li>・スマートフォンアプリなどを活用したリアルタイム運行情報の提供 など</li> </ul>

表 13 モビリティ・マネジメント (MM) の実施イメージ

種 類	対象者	概 要
学校(通学)MM	高校に進学予定の中学生等	○志望校を決める前の段階の中学生を対象として、公共交通での通学も考慮した進学先の検討材料を提供します。
居住者 MM	運行時間帯や目的地設定の見直しが行われるエリアの居住者等	○対象地域の居住者に対して、移動サービスに関する情報提供や利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知を徹底するとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指します。
転入者 MM	南関町への転入者	○南関町内で新たに生活を始める居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供や利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指します。

---[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]---

- ✓ 観光や教育などの関連分野や周辺自治体、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。
- ✓ 情報提供の内容については、ダイヤ改正や運行時間帯・目的地設定の見直しなどにあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、新たな利用促進策や移動サービスの変更などにあわせた適切なタイミングで、効果的に情報提供や働きかけを実施していくことも重要になります。

表 14 施策の実施スケジュールと実施主体等 (施策⑥)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・利用促進策等の検討	・協議会事務局が主体となり、交通事業者や関係部局等とも連携して実施	・関係部局や周辺自治体との連携なども考える必要
令和6年度 (2024)	・情報提供等のためのツールの作成		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	・情報提供・利用促進策等の展開	・協議会事務局が主体となり、交通事業者とも連携しながら情報提供や利用促進策等を展開	・路線やダイヤ、運行時間帯の見直し等にあわせて随時情報の更新が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

## 施策⑦：高校通学に対する支援

### ● 施策の背景・必要性

路線バスは高校生の通学手段として一定の割合を占めており、通学する高校を選択する際に「公共交通で通学できる」ことが判断材料になっている可能性もあります。町内には高校が立地していないこともあり、通学先の選択肢を確保していく上でも、町内外を結ぶ路線バスを維持していくことが重要になります。

路線バスは通学に限らず町内では完結しにくい住民の日常生活を支える移動手段としての役割も担っていることから、高校生の通学利用を促進することで路線バスの持続性向上につなげていくことも考える必要があります。

路線バスによる通学には割引率が比較的高い「通学定期券」を使用できますが、例えば「南関上町」～「玉名高校前」を通学利用する場合の3か月定期券は5万円以上となるなど、経済的な負担が大きい状況です。

- 進学先の選択肢の確保や、通学での公共交通利用の促進による路線バスの持続性向上などを念頭に、高校生の通学に係る経済的な負担を軽減するための補助制度等の導入を検討します。

関連する国庫補助系統

地域間幹線系統：[大牟田～南関線]

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 高校生の通学に利用される路線バスに対しては、運行の維持のため南関町も含めた沿線市町で多大な財政負担を実施しており、これには高校通学に対する支援の側面もあります。このため、さらなる支援策の実施についてはある種の“二重投資”となる懸念もあることから、目的や期待される効果などを考慮して慎重に検討する必要があります。

表 15 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目的や必要性、期待される効果などの検討</li> </ul>		
令和6年度 (2024)		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 協議会事務局が主体となって、学校や生徒の意向なども確認しつつ、関係部局、関係市町と協議・調整を行いながら支援策の内容等を検討</li> </ul>	
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支援策実施可否の検討</li> <li>● 支援内容(制度)の検討</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施策の妥当性・効率性や、公平性などに留意した検討が必要</li> </ul>
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支援策の実施</li> </ul>		
令和10年度～ (2028～)			



## 施策⑧：イベントや地域活動などとの連携

### ● 施策の背景・必要性

南関町では、文化祭などをはじめとした様々なイベント・行事が開催されています。また、自治会(行政区)等でも「コミュニティ助成事業」なども活用しながら様々な行事が実施されており、高齢者の外出・社会参加機会の確保などにもつながっています。

- 関連分野や地域で実施するイベント・行事などについて、路線バスや乗合タクシーなどを利用してアクセスできる場所・時間での開催を働きかける、イベントの情報にあわせて公共交通でのアクセス情報を提供することを依頼するなどにより、公共交通の利用を促進するとともに、行事参加者・高齢者等の社会参加機会の拡大を図ります。
- 交通事業者などとも連携し、イベント等にあわせて公共交通車両の展示・試乗や、「乗り方教室」を開催するなど、イベント等を通じた利用促進策を展開します。



### イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載（愛知県名古屋市）

愛知県名古屋市の東谷山フルーツパークでは、イベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「行き先」や乗降バス停なども含めて具体的に記載しています。

#### ▼チラシ裏面に公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

- JR中央本線・愛知環状鉄道  
「高蔵寺駅」下車、南口より南へ徒歩25分
- ゆとりーとライン(ガイドウェイバス)  
「大曾根」発「高蔵寺」行き  
「東谷橋(とうこくばし)」バス停下車徒歩15分
- 市バス 地下鉄 藤が丘駅「藤が丘」発  
「東谷山フルーツパーク」行き 終点下車徒歩13分



▲イベント(シダレザクラまつり)チラシ

#### 【検討・解決すべき課題、留意すべき事項など】

- ✓ イベント主催者や、コミュニティ・自治会、イベント・行事の参加者(利用者)に対して、路線バスや乗合タクシーの情報(路線・ダイヤ・利用方法等)を分かりやすく提供することが必要です。

表 16 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)			
令和6年度 (2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供等のためのツールの作成(施策⑥)</li> </ul>		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベント主催者や自治会などへの働きかけ</li> <li>「乗り方教室」などの開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベント主催者や自治会等、利用者(参加者)に対して公共交通に関する情報を分かりやすく提供することが必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

## 施策⑨：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

### ● 施策の背景・必要性

公共交通の事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担も年々増加しており、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなども考える必要があります。

各種移動サービスは、その沿線やサービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要になります。

- 「乗合タクシーの運行時間帯・目的地設定の見直し(施策④)」にあわせて、移動目的地(乗降場所)として設定する施設等による「スポンサー制度」(乗降場所を設定する施設からの負担金・協賛金・広告料などで運行を支える仕組み)の導入を検討します。
- 既存の路線バスなども含めて、沿線に立地する施設等から施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交付(運賃の一部を沿線施設等が負担)するなど、利用促進を図る仕組みの構築を検討します。



### 参考事例 対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布(福井県福井市)

まちづくり福井株式会社(福井県福井市)では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

### ▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

### [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで、取り組みに対する理解を醸成しながら、継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。
- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することも重要になります。

表 17 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仕組み(制度)の検討</li> <li>・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ</li> <li>・交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会事務局が主体となって、関係部局等とも協議・調整しながら検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係団体等との連携も検討する必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施</li> <li>・仕組みの運用状況については定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積極的な広報の実施などを通じて連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要</li> </ul>
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的な導入</li> <li>・連携施設等の拡充の推進</li> </ul>		
令和10年度～ (2028～)			

## 施策⑩：新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保

### ● 施策の背景・必要性

高齢化の進行や人口の減少・低密度化が進むなか、特に中山間地域などの人口が少ないエリアでは、バス・タクシー事業等により日常生活に必要となる全ての移動に対応することは困難になってきています。まずは「自家用有償旅客運送※」などによる対応を検討することが基本となりますが、こうした取り組みでも対応が難しい場合の“セーフティネット”となる移動手段などを考える必要があります。

現状でも地域コミュニティのなかで無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で送迎を行っている実態も確認されており、こうした地域での“支え合い（共助）”の取り組みを促進していくことも重要になります。

このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つになると考えられますが、仕組みの周知や交通事故などのリスクへの対応などを考える必要があります。

- バス・タクシー事業や自家用有償旅客運送などによる対応が難しい場合を想定し、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」による対応に必要な制度や支援策などを検討します。
- 乗用タクシー・福祉タクシーによる町外医療機関・介護福祉施設等への移動に対する支援を継続的に実施します。

※地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。



### 参考事例 ボランティア輸送に対する行政の支援（大阪府枚方市）

大阪府枚方市では、自治会や NPO などが実施する地域のボランティア輸送に対して、自動車保険加入費用や運転者講習受講費用、試験運行の経費などの一部を行政が補助する支援策を実施しています。



▲ボランティア輸送に対する支援策の概要

-[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]-

- ✓ 道路運送法に基づく輸送とは異なり、安全や利用者保護の措置が担保されないことから、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在などについて、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓ 福祉施策との連携なども考慮して検討していく必要があります。
- ✓ 路線バスや乗合タクシーなどとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

表 18 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容		実施主体・役割分担	備考
令和5年度 (2023)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 必要な制度・支援策等の検討</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 協議会事務局が主体となって、関係部局等と協議・調整しながら検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 福祉施策・地域コミュニティ施策等と連携した検討が必要</li> </ul>
令和6年度 (2024)				
令和7年度 (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 制度・支援策等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 支援の継続的な実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係部局と連携して、制度を運用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路運送法に抵触しないような十分な周知が必要</li> <li>• 路線バスや乗合タクシーと適切に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要</li> </ul>
令和8年度 (2026)				
令和9年度 (2027)				
令和10年度～ (2028～)				

## 9. 計画の推進・進捗管理

### (1) 目標の達成状況を評価するための指標

「6. 基本方針」で示した計画の目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

表 19 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義・データ取得方法	単位	現況値 (基準年 <sup>注1</sup> )	目標値
目標①	①-1	* 南関町の財政負担額 <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・乗合タクシーに対する南関町の財政負担額(公的資金投入額)</li> <li>南関町会計決算より毎年計測</li> </ul>	万円/年	算出中 (令和3年度)	検討中
	①-2	南関町乗合タクシーの乗合率 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの運行便数に対する2人以上が乗車する便数の割合</li> <li>南関町資料より毎年計測</li> </ul>	%	算出中 (令和3年度)	検討中
	①-3	* 住民の公共交通利用回数 <ul style="list-style-type: none"> <li>住民一人あたりの公共交通(路線バス・乗合タクシー)の平均利用回数</li> <li>交通事業者資料、南関町資料住民基本台帳データより毎年計測</li> </ul>	回/人・年	算出中 (令和3年度)	検討中
目標②	②-1	乗合タクシーとの乗り継ぎ利用者数 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーと路線バス、隣接自治体が運行する移動サービスを乗り継いだ利用者数</li> <li>「乗り継ぎ利用券<sup>注2</sup>」回収枚数より毎年計測</li> </ul>	人/年	—注3	—注3
目標③	③-1	観光入込客数 <ul style="list-style-type: none"> <li>南関町への年間観光入り込み客数</li> <li>県統計調査より毎年計測</li> </ul>	万人/年	算出中 (令和3年度)	検討中
	③-2	65歳以上の元気な高齢者の割合 <ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上(第1号被保険者)人口に占める要支援・要介護認定者数の割合</li> <li>南関町資料より毎年計測</li> </ul>	%	算出中 (令和3年度)	検討中
	③-3	* 高校への通学手段となる路線バスの収支率 <ul style="list-style-type: none"> <li>高校生の通学手段として重要な役割を担っている路線バス<sup>注4</sup>の収支率</li> <li>交通事業者資料より毎年計測</li> </ul>	%	算出中 (令和3年度)	検討中
	③-4	まち中心部付近の生活サービス施設数 <ul style="list-style-type: none"> <li>町役場徒歩圏(半径800m)内に立地する生活サービス施設<sup>注5</sup>の数</li> <li>南関町資料より毎年計測</li> </ul>	件 (施設)	算出中 (令和4年度)	検討中
目標④	④-1	人口の社会増減 <ul style="list-style-type: none"> <li>年間の転入者と転出者の差(転入者数-転出者数)</li> <li>住民基本台帳データより毎年計測</li> </ul>	人/年	算出中 (令和3年度)	検討中
	④-2	南関町の高速バス乗降者数 <ul style="list-style-type: none"> <li>高速小原バス停における年間の乗降客数</li> <li>交通事業者資料より毎年計測</li> </ul>	人/年	算出中 (令和3年度)	検討中

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注2：南関町乗合タクシーと路線バス・隣接自治体移動サービスとの乗り継ぎ運賃割引制度における「乗り継ぎ利用券」(施策①・③参照)

注3：計画策定時点では施策未実施。施策①・③での運賃割引制度導入後に算出・設定

注4：大牟田～南関線(西鉄バス)、山鹿～南関線、玉名～南関線、県北病院～南関線(以上、産交バス)

注5：商業施設、医療施設、公共公益的施設、高齢者福祉施設

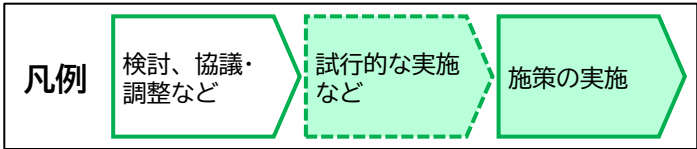
\*：国庫補助を受けた際の計画に必須目標

## (2) 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

方向性	施策	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)
方向性①： 路線バスと乗合タクシー等の時間的/空間的な組み合わせの最適化による移動サービスの持続性・利便性の維持・向上	①路線バスと乗合タクシーの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯、運賃割引制度の検討</li> <li>交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>
	②路線バスのダイヤ・運行区間の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し後の運行内容等の検討</li> <li>関係自治体との協議・調整</li> <li>交通事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者・沿線地域等への周知</li> </ul>
	③隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域移動手段を確保する方法、運賃割引制度の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺自治体・交通事業者等との協議</li> </ul>
	④乗合タクシーの運行時間帯・目的地設定の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直し内容の検討</li> <li>利用者への周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>
方向性②： ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	⑤交通拠点の設定と待合環境の改善・交通結節機能の強化 高速バス 周辺自治体の移動サービス等	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス停周辺の土地利用状況・地権者等の確認</li> <li>試行的な実施の検討等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、需要の確認</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎポイントの設定</li> <li>周辺に立地する施設等、周辺自治体との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合環境の改善</li> </ul>
方向性③： 関連分野との連携や多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進	⑥情報提供・利用促進策等の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進策等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供等のためのツールの作成</li> </ul>
	⑦高校通学に対する支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>目的や必要性、期待される効果などの検討</li> </ul>	
	⑧イベントや地域活動などとの連携		<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供等のためのツールの作成(施策⑥)</li> </ul>
	⑨多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進策等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、効果・課題の把握</li> </ul>
	⑩新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要な制度・支援策等の検討</li> <li>支援の継続的な実施</li> </ul>	





	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028)～
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格実施</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ・運行区間の見直し</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策の実施</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行時間帯・目的地設定の見直し</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク＆バスライド駐車場の整備</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供・利用促進策等の展開</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支援策実施可否の検討</li> <li>・支援内容(制度)の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支援策の実施</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント主催者や自治会などへの働きかけ</li> <li>・「乗り方教室」などの開催</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的な導入</li> <li>・連携施設等の拡充の推進</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度・支援策等の実施</li> </ul>			

### (3) PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページに示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで計画の実効性を高めます。

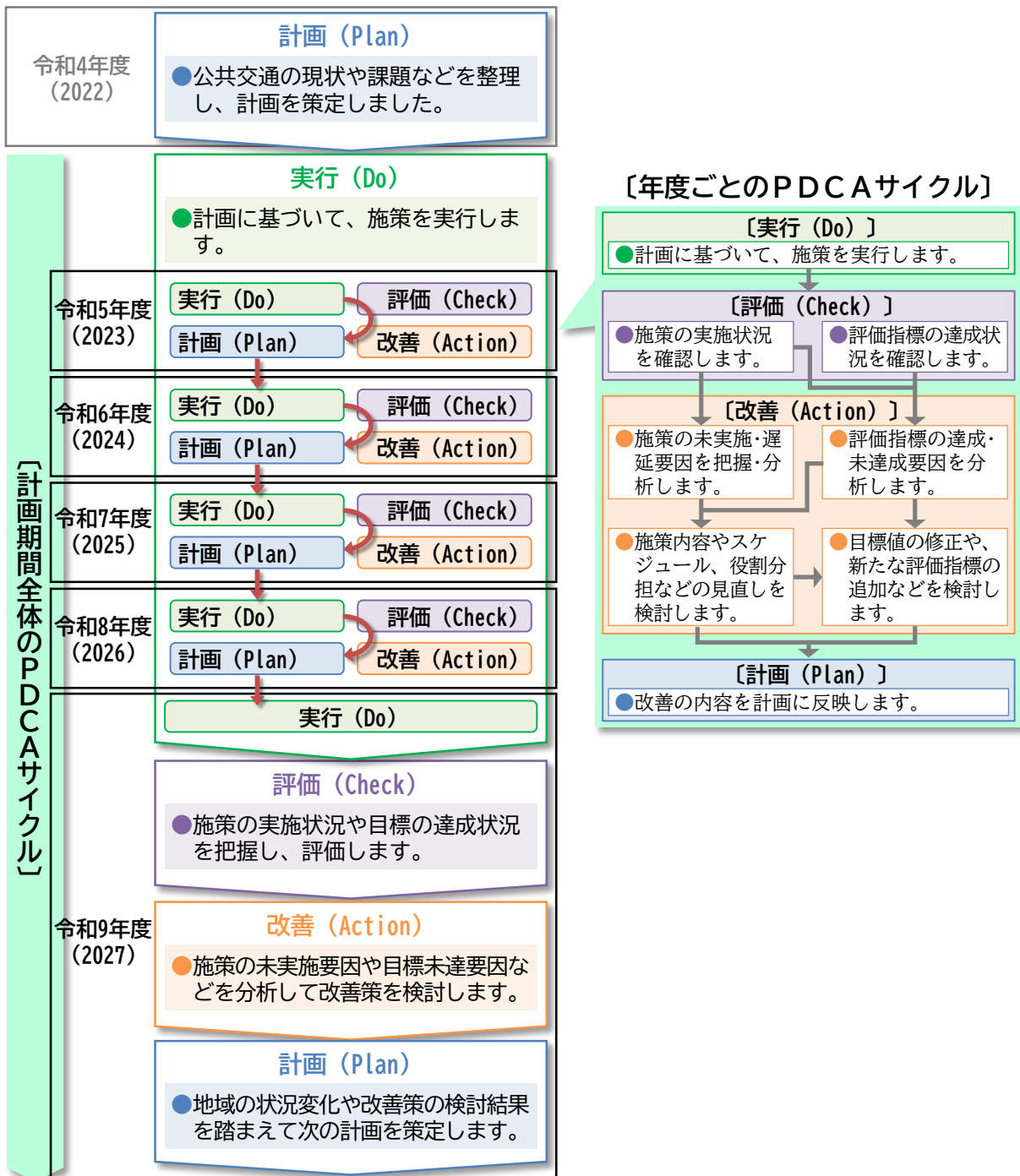
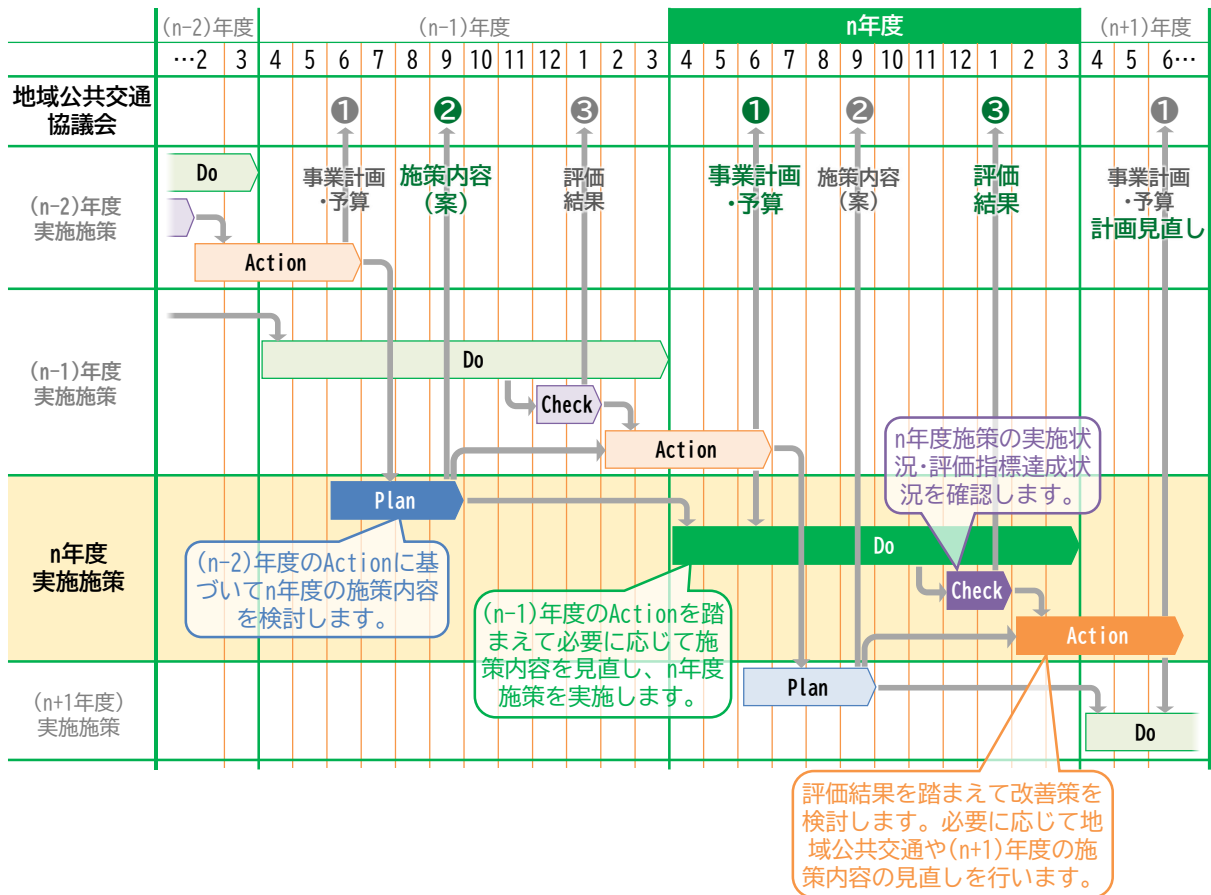


図 104 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通協議会の開催予定時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

- Plan** [n年度] に実施する施策については、[n-2年度] の Action (改善) に基づいて [n-1年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1年度] の第2回地域公共交通協議会で協議します。また、必要に応じて [n年度] の予算要望などを行います。
- Do** その後、[n-1年度] の Action (改善) を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n年度] の第1回地域公共交通協議会で協議した上で、施策を実施します。
- Check** n年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況(毎年度数値算出が可能なもの)を確認し、その結果を [n年度] の第3回地域公共交通協議会で協議します。
- Action** Check (評価) の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1年度] の第1回地域公共交通協議会で協議します。

表 20 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ





## 南関町地域公共交通計画

令和5(2023)年 月

発行：南関町地域公共交通協議会

(事務局：南関町まちづくり課)

〒861-0898 熊本県玉名郡南関町大字関町 64

電 話：0968-57-8501 FAX：0968-53-2351

緑にいきづく関所の里



地域公共交通計画