

# 南関町地域公共交通計画

〔概要版〕

令和5年3月

南 関 町

## 南関町地域公共交通計画〔概要版〕 目次

---

1. 計画の概要	1
(1)計画の目的	1
(2)計画の対象区域	1
(3)計画期間	1
2. 解決すべき課題	2
3. 基本方針等	3
(1)基本方針	3
(2)計画の目標	4
(3)取り組みの方向性	5
4. 目標を達成するための具体施策	6
5. 計画の推進・進捗管理	9
(1)目標の達成状況を評価するための指標	9
(2)施策展開のロードマップ	10
(3)PDCA サイクルに基づく進捗管理	12

---

# 1. 計画の概要

## (1) 計画の目的

- 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として策定
- 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

## (2) 計画の対象区域

- 計画の対象区域は、南関町の行政区域全域



▲南関町地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

## (3) 計画期間

- 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
- 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実施
- 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、次期計画を策定

## 2. 解決すべき課題

### 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る必要がある

- 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る必要があります。

### 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、不定期の利用を束ねて「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必要がある

- 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。

### 3. 基本方針等

#### (1)基本方針

##### 方針①

#### 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。

##### 方針②

#### 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。

##### 方針③

#### 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。

##### 方針④

#### 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

### 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る、広域交通体系を活かした観光誘客や、大牟田・荒尾・山鹿・玉名などとの広域的な回遊の支援・促進による、地域の資源を活かした誘客力の強化 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の維持・充実による、住み慣れた地域で暮らし続けられる環境の形成や、高齢者の外出機会・社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスの提供による健康寿命の延伸 など          |
| 【教育分野】    | 高校等への通学手段の確保による、進学先の選択肢の確保（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に） 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による、生活サービス施設の立地や人口集積の維持・向上の促進（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

〔目標との関連性〕

〔取り組みの方向性〕

		①	②	③	④
<p>方向性 ①</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>方向性 ②</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>方向性 ③</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>			●	

## 4. 目標を達成するための具体施策

方向性	施策	概要
<b>[方向性①]</b> 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	<b>施策①：</b> <b>路線バスと乗合タクシーの連携強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	<b>施策②：</b> <b>路線バスのダイヤ・運行区間の見直し</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● [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。</li> </ul>
	<b>施策③：</b> <b>隣接する自治体が運行する移動サービスとの連携強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	<b>施策④：</b> <b>乗合タクシーの運行時間帯・目的地設定の見直し</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
<b>[方向性②]</b> ネットワークとしての一体性を高める交通拠点の整備	<b>施策⑤：</b> <b>交通拠点の設定と待合環境の改善・交通結節機能の強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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」の活用などとの連動も視野に、安心・快適に待つことができる環境を確保します。</li> <li>● 高速小原バス停周辺を交通結節点として、パーク&amp;バスライド駐車場の確保などの機能強化を行います。</li> <li>● 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。</li> </ul>

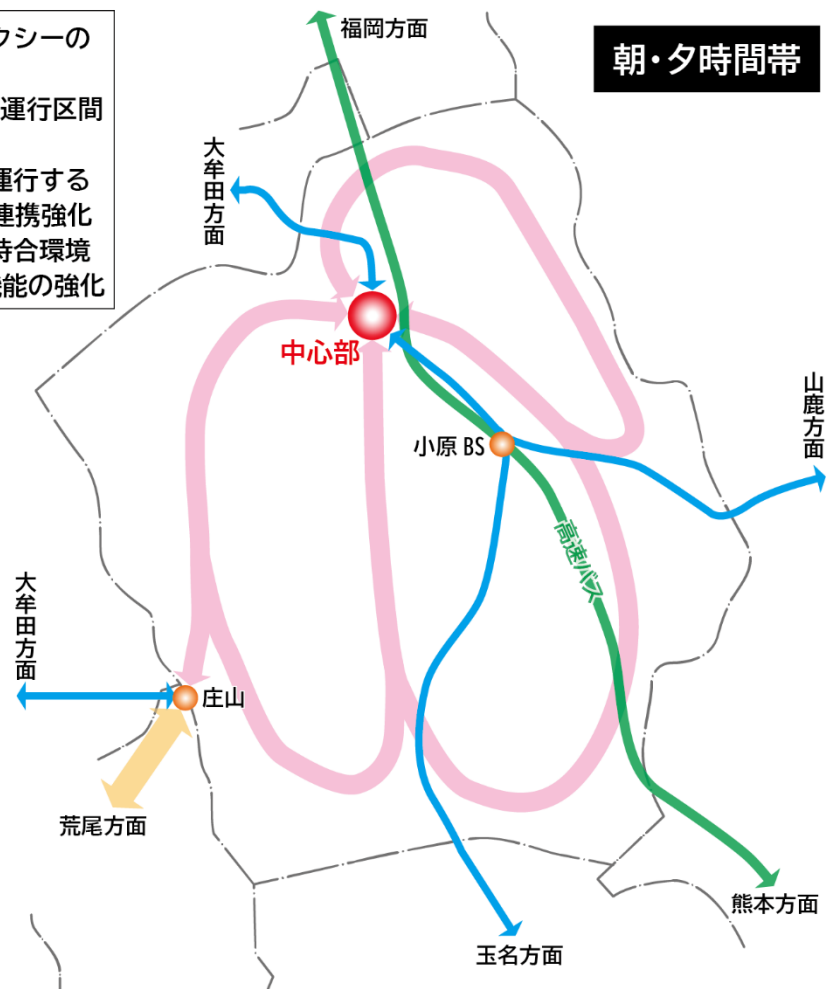


方向性	施策	概要
<b>[方向性③]</b> 関連分野との連携や多様な主体との連携などによる移動サービスの確保・利用促進	<b>施策⑥：</b> <b>情報提供・利用促進策等の展開</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南関町に関連する全ての交通モード(隣接自治体の移動サービス含む)についての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール(素材)を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。</li> <li>● 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※に取り組みます。</li> </ul> <p>※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</p>
	<b>施策⑦：</b> <b>高校通学に対する支援</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
	<b>施策⑧：</b> <b>イベントや地域活動などとの連携</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	<b>施策⑨：</b> <b>多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	<b>施策⑩：</b> <b>新たな枠組みなどによる柔軟な移動手段の確保</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul> <p>※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。</p>

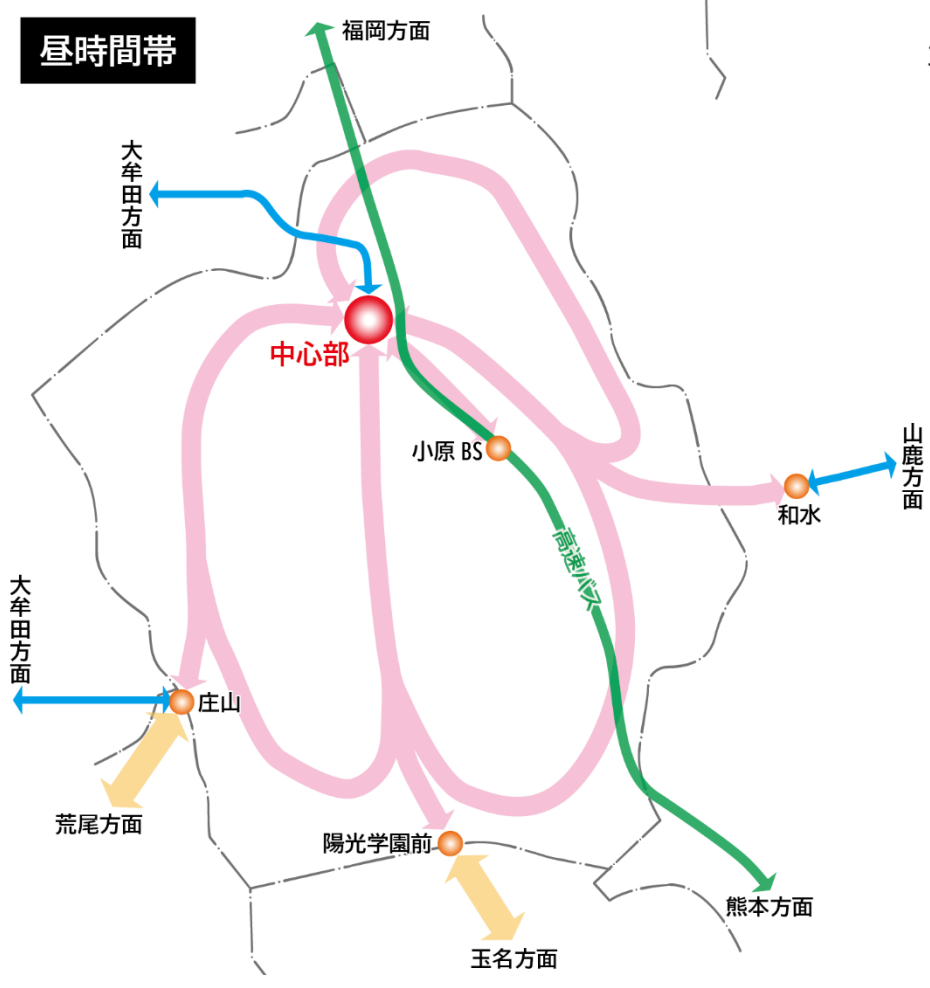
## ■施策展開イメージ

- 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。

## 5. 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

	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 <sup>注2</sup>	<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>	百万円/年	61.2 (令和3年度)	62.0
	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>	%	63.6 (令和3年度)	70.0
	①-3	住民の公共交通利用回数 <sup>注2</sup>	<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	4.7 (令和3年度)	8.5
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	— <sup>注3</sup>	— <sup>注3</sup>
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	83.5 (令和4年度)	140.0
	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>	%	77.4 (令和4年度)	78.0
	③-3	高校への通学手段となる路線バスの収支率 <sup>注2</sup>	<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>	%	20.9 (令和3年度)	30.0
	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)	18 (令和4年度末)	18
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	-82 (令和4年度)	-20
	④-2	南関町の高速バス乗降者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>南関町から福岡市・熊本市への通勤者、および、福岡市・熊本市から南関町の通勤者の合計</li> <li>国勢調査より計測</li> </ul>	人/年	350 (令和2年)	— <sup>注6</sup>

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：国庫補助を受けた際の計画に必須となる指標

注3：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4：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

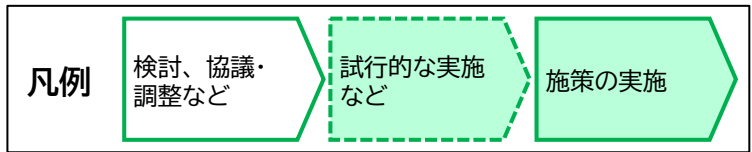
注5：大牟田～南関線(西鉄バス)、山鹿～南関線、玉名～南関線、県北病院～南関線(以上、産交バス)

注6：商業施設、医療施設、公共公益的施設、高齢者福祉施設

## (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
- 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実施

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	<table border="1"> <tr> <td>高速バス</td> <td> <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> </td> <td rowspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施、需要の確認</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>周辺自治体の移動サービス等</td> <td> <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> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>待合環境の改善</li> </ul> </td> </tr> </table>	高速バス	<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>	周辺自治体の移動サービス等	<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>	
	高速バス	<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>						
周辺自治体の移動サービス等	<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>							

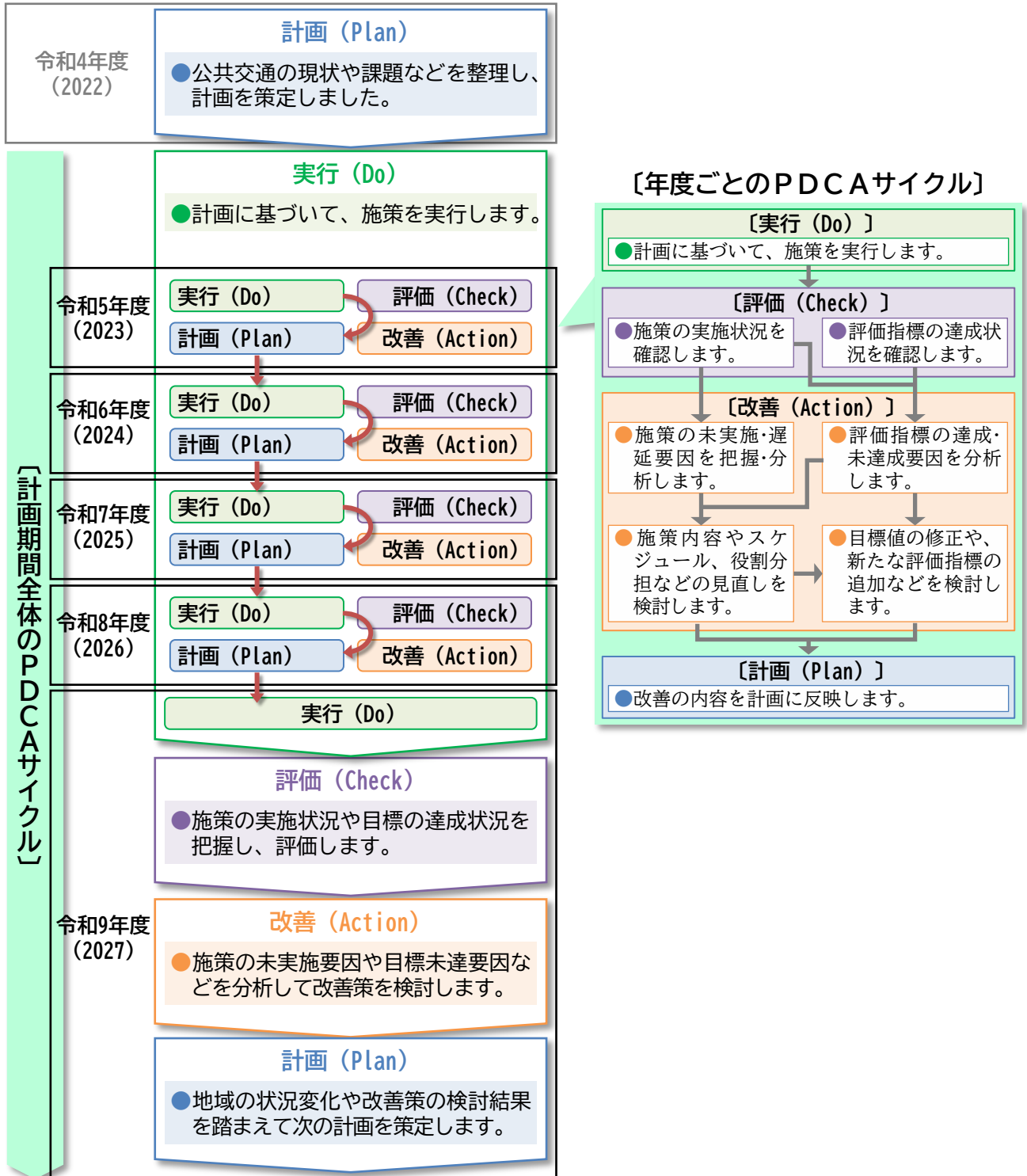


	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028)～
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格実施</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ・運行区間の見直し</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策の実施</li> <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

- 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・実施することで、着実な施策展開・計画の実現化を推進
- 「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確保



## 南関町地域公共交通計画〔概要版〕

令和5(2023)年3月

発行：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