

和水町地域公共交通計画（素案）の骨子

（１）はじめに

① 計画策定の背景・目的

人口減少の本格化や高齢者の運転免許返納者数の増加、交通事業者の運転手不足の深刻化など、地域公共交通を取り巻く状況は厳しいものへと変化しており、地域公共交通の確保・維持が容易でなくなってきました。

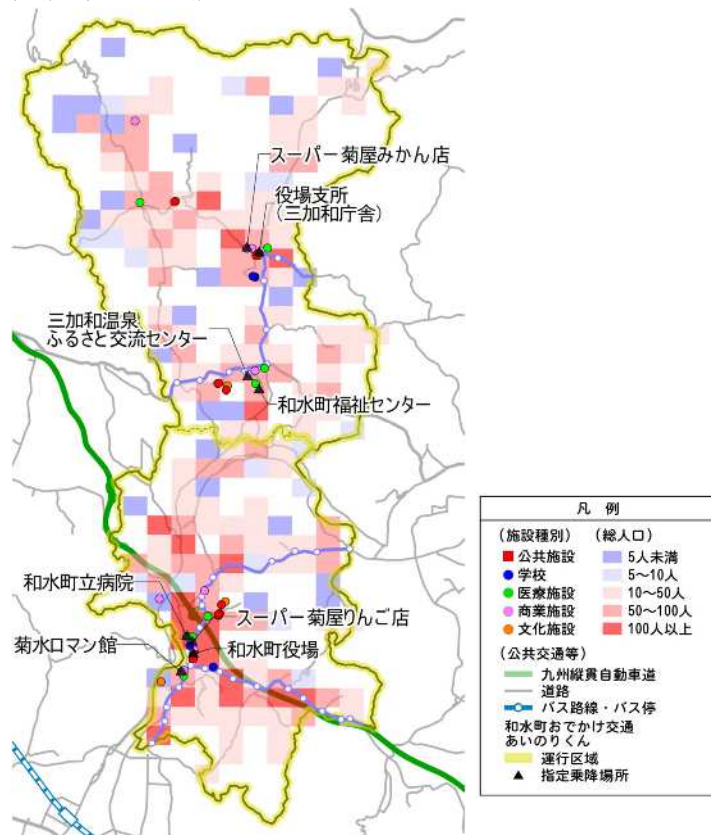
本町においては、周辺市町とを結ぶ路線バスに加え、町内を運行する乗り合いタクシー「あいのりくん」を運行していますが、人口減少・少子高齢化が進展しており、将来的な地域公共交通の確保・維持が危惧される状況です。

そうした状況の中、将来に持続可能な地域公共交通サービスの実現を目指し、地域の特性や地域公共交通の利用実態、町民の生活行動・ニーズ等を踏まえ、地域公共交通の今後のあり方を示した「和水町地域公共交通計画」を策定するものです。

地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客輸送サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」としての役割を担い、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和２年１１月施行）内容に基づいて作成するものです。

② 計画の区域

計画の区域は、和水町内全域とします。



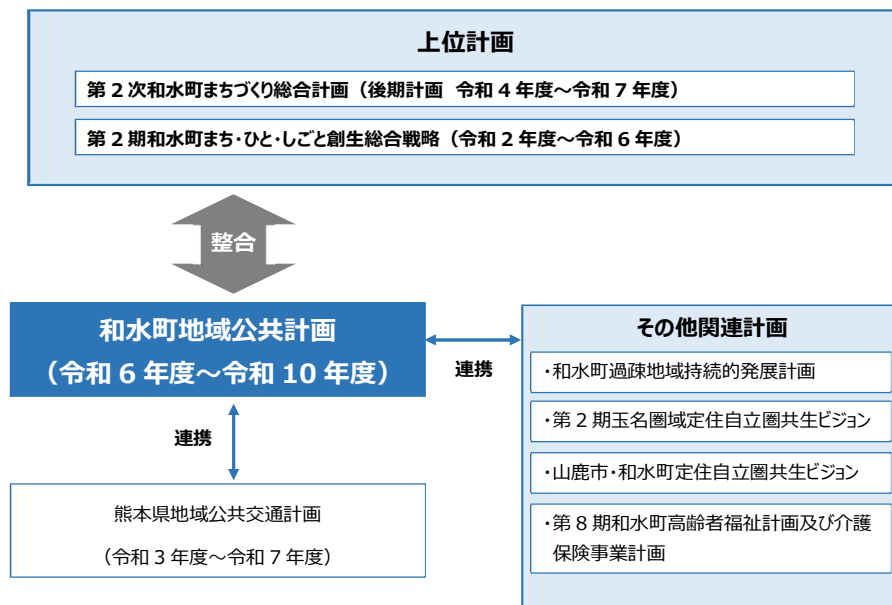
③ 計画の期間

本計画の期間は、令和６年４月から令和１１年３月までの５年間とします。

なお、今後の社会情勢の変化や地域公共交通を取り巻く環境の変化、さらには施策・事業の進捗状況及び実施結果等を踏まえ、適宜、本計画の見直しを行います。

④ 計画の位置づけ

本計画は、町の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画に、まちづくりや観光、教育、福祉などの関連計画との整合を図りつつ策定します。



(2) 地域の概況

① 地域公共交通の現状

- 路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシーから形成され、その他ケアバスやスクールバス等の移動サービスが存在
- 路線バスは、周辺市町との移動を支えているが、利用者数の減少等により路線の統廃合が進み、サービス水準が低下
- 路線バスにかかる財政負担額は、路線再編に伴い減少している（R4:約 25,000 千円）ものの、利用者数の減少や燃料費の高騰などが影響
- 乗合タクシー「あいのりくん」は、町内全域をカバーしているものの、2 地区に分けて運行しており、乗り換えることで地区を跨いだ利用となるとともに、町外へは路線バスと乗り換えることで移動可能
- 乗合タクシー「あいのりくん」の利用者数は増加傾向となっているものの、相乗り率は低い状況
- 乗合タクシー「あいのりくん」の運行に係る財政負担額は増加傾向（R4:約 24,000 千円）
- なお、利用登録者のうち利用している人は 4 割程度となっており、利用者は特定の人に限定的
- タクシー利用者も大きく減少
- 交通事業者における運転手不足や運転手の高齢化など経営にかかる問題が顕在化
- 小学生を対象としたスクールバスが 7 路線運行（財政負担 R4:約 45,000 千円）
- 町立病院への送迎サービスとしてケアバスを 5 路線運行し、利用者数は減少傾向（財政負担 R4:約 1,100 千円）



凡 例	
【路線バス】	
南関・山鹿線	山鹿・玉名線 (くまもと県北病院経由)
山鹿・玉名線 (米の岳温泉前経由)	町外バス路線
【乗合タクシー】	
三加和地区 指定乗降場所	菊水地区 指定乗降場所
共通乗降場所 【乗機拠点】	対象エリア
九州新幹線	鹿児島線
九州縦貫自動車道	

② 地域公共交通を取り巻く地域の現状及び将来動向

- 人口減少、少子高齢化の進展、さらには高齢者の単身世帯の増加
- 集落は町全域に広く・薄く分散し、将来的にはさらに低密度化
- 日常生活に必要な施設等は特定地域に集中し、商業施設等の立地が少ない
- 通勤・通学、買い物等の日常生活は周辺市町に依存
- 町民の移動手段は車運転に大きく依存

③ 地域公共交通に対するニーズ等

- 路線バス利用者は通勤（通学）又は買い物目的での 19 歳以下の利用者、乗合タクシー利用者は通院目的での高齢者などに限定的となっており、日常生活において自家用車等への依存が高い
- 路線バスや乗合タクシーに対する認知度は低い
- 将来的な利用意向は主に高齢者において存在
- 公共交通に望むサービスとして、「町内を周遊できる新たな公共交通」を望む意見と「あいのりくんの拠点の増加」を望む意見が多い
- その他、タクシーのように時間や場所が自由に利用できるサービスへのニーズが高い
- 保護者等における学校への送迎が発生し、負担が大きい状況
- 高齢者でも車運転や家族の送迎等に依存
- 乗合タクシーは主に通院目的で利用
- 移動したい目的地に乗合タクシーで移動できず、利用していない人も存在
- 目的地側の降車場所や町外への移動に関する改善要望が多い
- その他、予約方法や予約締切時間の改善要望もあり
- 乗り換えを不要とする形態での域内輸送の充実
- 町内移動に対するきめ細かい移動への対応やサービス水準等の利便性向上

(3) 地域公共交通の問題点

- 問題点①**：町内には路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシー、さらにはケアバスやスクールバスなど多様な移動サービスが存在しますが、一部サービスの重複（各地域から町立病院への移動など）が見られるとともに、多くの財政負担が生じており、今後も燃料費の高騰等に伴いさらなる増加が想定されます。
- 問題点②**：町民の日常生活においては周辺市町や町内の主要な拠点等に依存している状況ですが、路線バスと乗合タクシー「あいのりくん」を乗り継ぐことに対する利用者抵抗が高い状況です。
- 問題点③**：路線バスに関しては、集落からのアクセス性が低く、カバーするエリアが限定的となっていることから、利用者に関しても限定的となっており、利用者数は年々減少し将来的にも減少していくことが想定されます。
- 問題点④**：乗合タクシー「あいのりくん」に関しては、利用者が運転免許を保有していない高齢者など一部の利用者が主に通院や買い物目的等で利用しているのみとなっており、相乗り率も低い状況です。
- 問題点⑤**：将来的な高齢化社会への対応、さらには現在も生じている高校生等の通学に対する保護者の負担等を考えた場合、地域公共交通の維持・確保が求められますが、将来的なサービス低下等が懸念されます。
- 問題点⑥**：交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など経営環境が厳しい中、今後の事業継続が懸念されます。
- 問題点⑦**：町全体で地域公共交通を支える意識等が求められますが、町民の地域公共交通に対する意識は低いです。
- 問題点⑧**：その他、観光分野など他分野と連携した地域公共交通に対する取り組み・連携が求められますが、現在、連携した取り組み等は実施されていないとともに、取り組みに向けた機運も低い状況です。

(4) 和水町地域公共交通網形成計画の評価（今後も継続的に取り組むべき課題）

- 和水町おでかけ交通「あいのりくん」を導入し、各種媒体での広報・周知や利用者利便性を考慮したサービスの充実等に取り組んできました。
- 一方で、路線バスやケアバスの見直し・改善により、経費削減など運行効率性の向上などに取り組んできたことで、燃料費等が向上する中、運行経費の増加も一定の水準で推移している状況です。
- こうした取り組みの結果、町内には交通空白地域は存在しないとともに、路線バスが縮小する中、運転免許証を保有しない交通弱者等に対して、移動環境の提供は図れているとともに、公共交通に関するわかりやすい情報環境の実現などが図られていると考えます。
- ただし、交通事業者が置かれている経営環境などを鑑みた場合、広域的移動手段の持続的なサービスの提供などに懸念があることから、路線バスと乗合タクシー、さらには他の移動支援サービス等の役割分担を明確にしつつ、相互が連携強化を図ることで、一体的な移動サービスの提供・強化が必要です。
- さらには、人口減少・少子高齢化が進展する中、一方通行による情報発信のみでなく、住民との対話を通じた意識醸成・利用促進に取り組んでいくことで、持続可能な地域公共交通サービスの維持・確保が必要です。

No	評価指標	使用データ	現況値（H27）	目標値（R2）	評価値（R4）
1	自らの自由な移動手段を持たない町民の週当たり外出回数	住民アンケート調査結果	約 2.2 日/週	約 2.2 日/週以上	約 2.1 日/週※1 (×)
2	日常的に路線バスを利用する町民の割合	住民アンケート調査結果	2.6%	2.8%以上	2.5%※2 (×)
3	和水町民の公共交通（バス・タクシー等）の利用割合	住民アンケート調査結果	17.7%	19.2%以上	10.2%※3 (-)
4	情報提供の充実を望む住民意向の割合	住民アンケート調査結果	16.1%	12.8%以下	18.4%※4 (×)
5	交通空白地域数	実績	6 地域	0 地域	0 地域 (○)
6	公共交通による地域拠点・小さな拠点への利用人数	交通事業者提供データ	86 人/週	86 人/週以上	59 人/週※5 (×)

- ※ No1～3 は、住民アンケート世帯主の回答と乗合タクシー利用者アンケートの回答、No4 は、住民アンケートの回答を集計。
- ※ 1 自動車、バイクの免許を保有しておらず、「普段の外出頻度」で「外出しない（ひとりでの外出は難しいため）」を選択した者を除く「普段の外出頻度」
- ※ 2 住民アンケート：路線バスの利用実態に回答した者のうち、月 1 回以上利用している割合
乗合タクシー利用者アンケート：通勤（通学）、買い物、通院のいずれかの移動手段で、路線バスを選択した者の割合
- ※ 3 住民アンケート：路線バスを利用している、もしくは通勤（通学）、買い物、通院のいずれかで公共交通を利用している者の割合
乗合タクシー利用者アンケート：乗合タクシーを利用している、もしくは通勤（通学）、買い物、通院のいずれかで公共交通を利用している者の割合
- ※ 4 校区別の「公共交通に望むサービス」における「路線バスのルートや時刻表などの詳しい情報を提供してほしい」の回答割合
- ※ 5 バス事業者が所有する OD データ(R4 年度)より、ロマン館前、三加和温泉、温泉センター前のバス停で乗降した人数と、あいのりくんの利用実績(R4.4～R4.12※)より、ロマン館、交流センターで乗降した人数を合算した人数（路線バス:37 人/週、あいのりくん:22 人/週）
※R5.1 月～R5.3 月の 3 か月間は無料運行を実施したため利用実績から除く。

(5) 地域公共交通が抱える課題

① 地域公共交通が果たすべき役割

- ①子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町の生活基盤の一つとしての役割を担っています。
- ②運転免許証を保有しなくても高齢者をはじめとする交通弱者が、安心・安全に日常生活をおくることができる移動手段としての役割を担っています。
- ③町内における集落と拠点間を結び、生活サービスや地域活動を支える役割を担っています。
- ④町内外の交流などを支え、持続可能な圏域形成を支える役割を担っています。
- ⑤地域との共働のまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える役割を担っています。

② 地域公共交通が抱える課題

課題①：持続可能な地域公共交通への再構築

本町では、路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシー、その他ケアバス等の多様な移動サービスが存在し、交通手段の乗り継ぎ等を行うことで、町内及び町外への移動手段が確保されていますが、一部サービスの重複が見られるとともに、乗り継ぎに伴う利用者抵抗が高く、一体的な利用に至っていない状況です。

その結果、路線バス等の利用者の減少、さらには乗合タクシーの利用者が限定的などの問題が生じており、町全体での地域公共交通に対する財政負担も増加しているとともに、交通事業者においては今後の事業継続が懸念される状況です。

そのため、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通相互のサービス連携・統廃合など、持続可能な地域公共交通に向けた再構築が必要です。

課題②：地域住民の地域公共交通利用促進に向けた意識の醸成

現在、町民の多くは自動車に依存した生活形態となっており、路線バスや乗合タクシー等を利用する人は高校生や高齢者などに限定的となっています。また、将来的な移動手段としてのニーズはある一方、地域公共交通の利用方法が分からない、または必要としていない人が多く存在し、関心も低い状況です。

そのため、将来にわたって地域公共交通を維持・確保していくため、さらには運転免許証返納後など地域公共交通でのライフスタイルを構築していくためにも、町民の日常生活における地域公共交通の利用機会の創出、さらには地域公共交通に対する啓発活動など意識の醸成が必要です。

課題③：他分野との連携によるおでかけ等も含めた一体的な仕組みの構築

地域公共交通は、町民の日常生活の目的（通勤・通学、買い物、通院、娯楽など）を支える移動手段であり、目的側と一体的に取り組むことが、利用者の利便性や運行効率性等の観点から有効です。特に、人口減少・過疎化等が進展する本町においては、目的地側への需要等が小さくかつ分散することから、地域公共交通による移動サービスの提供にあたっては、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携した取り組みが求められます。

そのため、地域公共交通サービスの提供、さらには利便性向上にあたり、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携し、一体的な仕組みの構築が必要です。

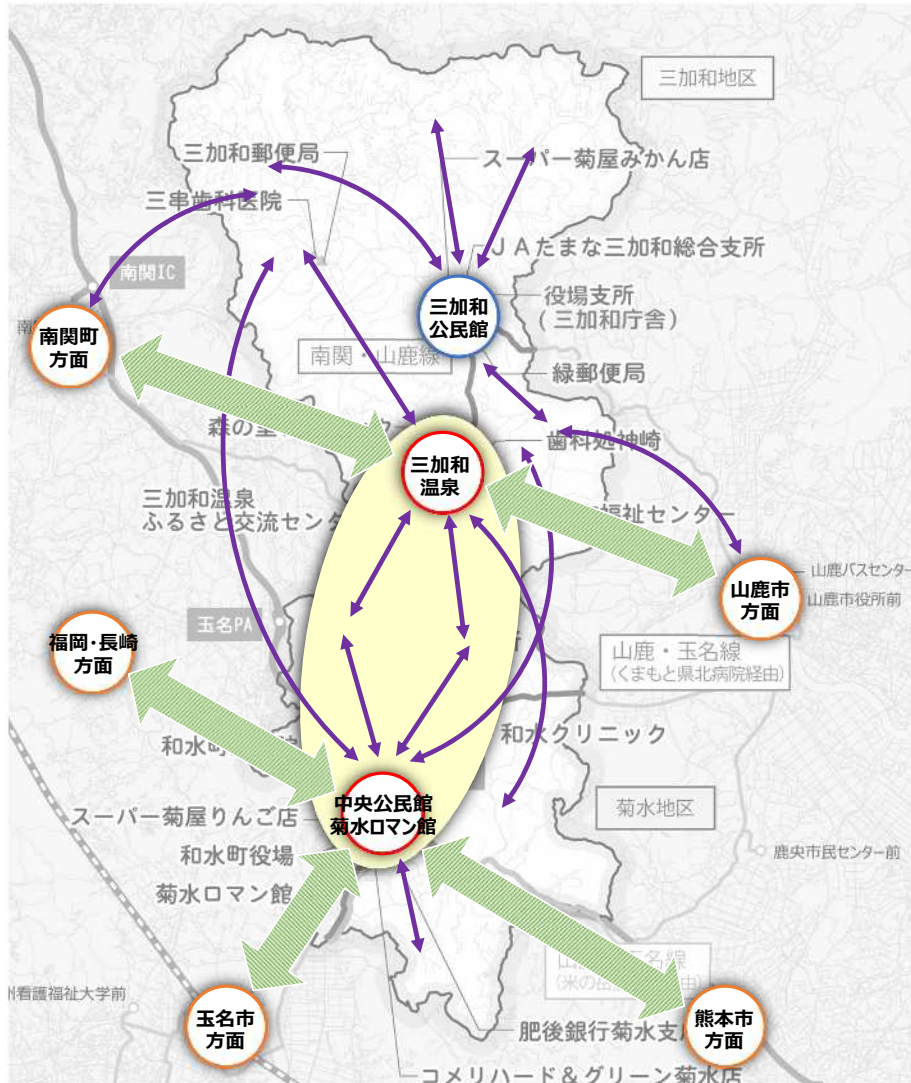
(6) 目指す地域公共交通の将来像

① 地域公共交通に関する基本方針

拠点を核として、町民の安全・安心な生活を支え、

町内及び町内外の交流を促進し、笑顔輝くまちづくりに寄与する地域公共交通

② 目指す地域公共交通の将来像



・地域公共交通の将来像は、上位関連計画や地域公共交通が果たすべき役割、さらには、本町においては、地域内外から多くの人が集まる交流拠点として、「道の駅きくすい」等の集落拠点の機能を強化し、日常的な人の動きを活性化し、地域住民がいきいきと暮らすことができる地域づくりを目指していることから、「**拠点を核として、町民の安全・安心な生活を支え、町内及び町内外の交流を促進し、笑顔輝くまちづくりに寄与する地域公共交通**」を目指します。

・具体的には、町内の拠点と日常生活で結びつきが強い周辺市町を連絡する移動サービスを提供するとともに、町内においては集落と拠点間を連絡する移動サービスを提供することで、将来像の実現を目指します。

【拠点の定義】

日常生活等において地域住民が集まるとともに、観光客等の来訪者が訪れる「商業・交流・観光拠点」、さらには地域住民の交流の場となる「交流拠点」、その他本町と日常生活で「結びつきが強い周辺市町」の3拠点を設定します。

表 拠点の考え方

拠点名	求められる機能	拠点候補地
商業・交流・観光拠点	日常生活において町全体から地域住民が集まる拠点 さらには、観光客などの来訪者が訪れる拠点	菊水ロマン館周辺（菊水 IC、道の駅きくすいなど）、 三加和温泉周辺（緑彩館など）
交流拠点	主に地域住民の交流の場となる拠点	中央公民館（和水町役場など）、 三加和公民館（三加和支所など）
結びつきの強い周辺市町	買い物・通院・通学など地域住民が日常生活において活動する拠点	山鹿市、玉名市、南関町、熊本市、 福岡・長崎方面

【地域公共交通ネットワークの定義】

地域公共交通ネットワークは、町内と町外の移動を支える「幹線」、町内の移動を支える「支線」を設定します。

表 交通ネットワークの考え方

路線名	交通手段	果たすべき役割	主な利用者
幹線	路線バス（高速バス含む）	・町内と周辺市町間を結び、地域住民の日常生活を支えます。 ・町内と町外の交流人口の移動を支えます。	通勤・通学者、 高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用
支線	乗合タクシー「あいのりくん」	・町内の集落と交通結節点（拠点及び路線バスバス停等）の間を結び、地域住民の日常生活を支えます。 ※一部地域においては町外への移動も対応	高齢者をはじめとする交通弱者の買い物・通院などの利用
	タクシー	・町内の集落と町民の目的地（移動先）間を結び、地域住民の日常生活を支えます。	町民全般

(7) 計画の目標

① 計画の目標

課題①：持続可能な地域公共交通への再構築

本町では、路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシー、その他ケアバス等の多様な移動サービスが存在し、交通手段の乗り継ぎ等を行うことで、町内及び町外への移動手段が確保されていますが、一部サービスの重複が見られるとともに、乗り継ぎに伴う利用者抵抗が高く、一体的な利用に至っていない状況です。

その結果、路線バス等の利用者の減少、さらには乗合タクシーの利用者が限定的などの問題が生じており、町全体での地域公共交通に対する財政負担も増加しているとともに、交通事業者においては今後の事業継続が懸念される状況です。

そのため、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通相互のサービス連携・統廃合など、持続可能な地域公共交通に向けた再構築が必要です。

課題②：地域住民の地域公共交通利用促進に向けた意識の醸成

現在、町民の多くは自動車に依存した生活形態となっており、路線バスや乗合タクシー等を利用する人は高校生や高齢者などに限定的となっています。また、将来的な移動手段としてのニーズはある一方、地域公共交通の利用方法が分からない、または必要としていない人が多く存在し、関心も低い状況です。

そのため、将来にわたって地域公共交通を維持・確保していくため、さらには運転免許証返納後など地域公共交通でのライフスタイルを構築していくためにも、町民の日常生活における地域公共交通の利用機会の創出、さらには地域公共交通に対する啓発活動など意識の醸成が必要です。

課題③：他分野との連携によるおでかけ等も含めた一体的な仕組みの構築

地域公共交通は、町民の日常生活の目的（通勤・通学、買い物、通院、娯楽など）を支える移動手段であり、目的側と一体的に取り組むことが、利用者の利便性や運行効率性等の観点から有効です。特に、人口減少・過疎化等が進展する本町においては、目的地側への需要等が小さくかつ分散することから、地域公共交通による移動サービスの提供にあたっては、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携した取り組みが求められます。

そのため、地域公共交通サービスの提供、さらには利便性向上にあたり、教育、福祉、医療、観光など他分野と連携し、一体的な仕組みの構築が必要です。

目標①：地域公共交通の利便性向上

町民の安全・安心な生活を支え、子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町を支える生活基盤として、地域公共交通は重要な役割を担っています。

そうした中、現在、町内に存在する交通資源（路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシーなど）を有効に活用し、高齢者のみならず誰もが自家用車等に頼らず生活できる環境の構築に向け、地域公共交通の利便性向上を目指します。

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保

地域住民の日常生活への対応や町内及び町内外の交流を促進など、地域公共交通は持続可能なまちづくりや地域活力の維持・確保に欠かせない役割を持っています。

そうした中、地域公共交通の運行を支える交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など、事業継続にあたって様々な問題を抱えているとともに、利用者数の減少に伴う地域公共交通に対する財政負担の増加が生じており、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通サービスの連携・統廃合など、地域公共交通の再構築による維持・確保を目指します。

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成

高齢化の進展や人口減少に伴う町の低密度化（過疎化）の進展が進む中、地域公共交通は高齢者をはじめとする交通弱者が安全・安心に日常生活をおくることができる移動手段として重要な役割を担っています。

そうした中、地域公共交通は高齢者など一部の町民に限定的となっているとともに、町民全般で地域公共交通に対する関心は低い状況です。そのため、地域公共交通の利用促進を図り、地域公共交通を維持・確保していくためにも、まずは町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成を目指します。

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出

地域公共交通は生活サービスや地域活動を支えるとともに、地域との共働のまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える重要な役割を担っています。

そうした中、人口減少・過疎化が進展する本町においては、移動需要そのものが小さくかつ分散しており、教育、福祉、医療、観光などの他分野と連携したサービス等の提供が必要であることから、他分野の多様な関係者と連携し、町民が地域公共交通を利用するきっかけ作り、利用機会の創出を目指します。

② 目標に対する数値指標・目標値

目標①：地域公共交通の利便性向上	数値指標	現況値	目標値(R10)	考え方
町民の安全・安心な生活を支え、子どもから高齢者まで誰もがずっと住み続けたいと思える町を支える生活基盤として、地域公共交通は重要な役割を担っています。 そうした中、現在、町内に存在する交通資源（路線バス、乗合タクシー「あいのりくん」、タクシーなど）を有効に活用し、高齢者のみならず誰もが自家用車等に頼らず生活できる環境の構築に向け、地域公共交通の利便性向上を目指します。	①路線バスの利用者数	28,303 人/年 (R3)	25,500 人/年 以上	・南関山鹿線、山鹿玉名線（米の岳農協前経由）を対象 ・利用者数のトレンドでは 5 年後に約 2 割減少 → 将来人口の減少率約 1 割程度で抑える
	②おでかけ交通「あいのりくん」の利用者数 (件数)	6,736 件/年 (R4)	8,195 件以上	・現在の利用登録者一人当たりの利用件数 8.6 件 → 8.6 件×目標値の利用登録者数

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保	数値指標	現況値	目標値(R10)	考え方
地域住民の日常生活への対応や町内及び町内外の交流を促進など、地域公共交通は持続可能なまちづくりや地域活力の維持・確保に欠かせない役割を持っています。 そうした中、地域公共交通の運行を支える交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化など、事業継続にあたって様々な問題を抱えているとともに、利用者数の減少に伴う地域公共交通に対する財政負担の増加が生じており、各地域公共交通の役割分担等を明確にしつつ、地域公共交通サービスの連携・統廃合など、地域公共交通の再構築による維持・確保を目指します。	①路線バスに関する財政負担額	24,772 千円 (R4)	34,000 千円 以下	・利用者数が 1 割減少したことによる増加分 ・さらには、運行単価の増加（年 5%）分を考慮
	②おでかけ交通「あいのりくん」に関する運行補助金	13,615 千円 (R4)	21,263 千円 以下	※利用件数の増加やその対応による車両増車等により補助金は増加するものの、相乗り等を促進することで財政負担額を抑制させる
	③おでかけ交通「あいのりくん」の収支率	7.0% (R4)	7.0%以上	※利用者が増加したことによる年間収受金額（312 円/回）と歳出額（4,559 円/回）がともに増加 → 相乗り等の促進で収支率を向上させる

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成	数値指標	現況値	目標値(R10)	考え方
高齢化の進展や人口減少に伴う町の低密度化（過疎化）の進展が進む中、地域公共交通は高齢者をはじめとする交通弱者が安全・安心に日常生活をおくることができる移動手段として重要な役割を担っています。 そうした中、地域公共交通は高齢者など一部の町民に限定的となっているとともに、町民全般で地域公共交通に対する関心は低い状況です。そのため、地域公共交通の利用促進を図り、地域公共交通を維持・確保していくためにも、まずは町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成を目指します。	①おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数	787 人 (R4)	953 人以上	・利用登録者数×年平均成長率 1.11×住民アンケート調査による今後あいのりくんを「利用したい」と回答した 65 歳以上の割合を考慮
	②地域公共交通計画に対する認知度	8.9% (R4)	12%以上	・住民アンケート調査結果より最も認知度が最も高かった菊水地区中央地域の 12%以上
	③おでかけ交通「あいのりくん」の認知度	41.3% (R4)	53%以上	・住民アンケート調査結果より認知度が高い 65 歳～75 歳の認知度が 53%

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出	数値指標	現況値	目標値(R10)	考え方
地域公共交通は生活サービスや地域活動を支えるとともに、地域との共働のまちづくりや地域コミュニティの育成など、地域づくりを支える重要な役割を担っています。 そうした中、人口減少・過疎化が進展する本町においては、移動需要そのものが小さくかつ分散しており、教育、福祉、医療、観光などの他分野と連携したサービス等の提供が必要であることから、他分野の多様な関係者と連携し、町民が地域公共交通を利用するきっかけ作り、利用機会の創出を目指します。	①路線バスの利用状況	2.5% (R4)	5.0%以上	・現在、運転免許未保有者における利用状況は 5%となっており、免許保有者においても年に数回等でも利用機会を創出し、利用率を向上させる
	②地域公共交通利用体験等の実施件数	0 件/年	2 件/年	・半年に 1 回程度の企画・実施を想定
	③主要停留所における地域公共交通の利用者数	59 人/週 (R4)	59 人/週以上	・路線バス(37 人：ロマン館前、三加和温泉・温泉センター前)、あいのりくん(22 人：ロマン館、交流センター)を対象に目標値で設定した利用者数の伸び率を考慮して設定

(8) 目標達成に向けた施策・事業

目標①：地域公共交通の利便性向上
数値指標①：路線バスの利用者数 数値指標②：おでかけ交通「あいのりくん」の利用者数

目標②：地域公共交通の再構築による維持・確保
数値指標①：路線バスに関する財政負担額 数値指標②：おでかけ交通「あいのりくん」に関する財政負担 数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の収支率

目標③：町民の地域公共交通に対する愛着等の意識の醸成
数値指標①：おでかけ交通「あいのりくん」の利用登録者数 数値指標②：地域公共交通計画に対する認知度 数値指標③：おでかけ交通「あいのりくん」の認知度

目標④：多様な関係者が連携した地域公共交通の利用機会の創出
数値指標①：路線バスの利用状況 数値指標②：地域公共交通利用体験等の実施件数 数値指標③：主要停留所における地域公共交通の利用者数

施策・事業	目的・効果	実施にあたっての留意事項
1. おでかけ交通「あいのりくん」の機能強化		
(1) おでかけ交通「あいのりくん」の維持・確保及び乗降場所の追加・乗降環境の整備	・利用者増加 ・運行の維持・確保	
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の町外乗降場所の検討	・利用者増加	近隣市町村、交通事業者との合意形成
2. 地域公共交通の運行効率化		
(1) ケアバス機能のおでかけ交通「あいのりくん」との連携	・運行経費削減 ・利用者増加 ・交通資源の最適化	ケアバス利用者の利用実態等を踏まえた関係機関との協議・調整
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行ダイヤの設定	・相乗り率向上 ・運行経費削減	交通事業者側の対応の可否
3. 地域公共交通の利用促進・意識啓発		
(1) 各種団体等（老人クラブ連合会や社会福祉協議会の通所等）の会合での出前講座の実施	・利用者増加 ・意識啓発	
(2) 小学生等を対象とした路線バスの乗り方教室の実施	・意識啓発 ・習慣化	単発ではなく、継続することで習慣化させる取り組みが必要
(3) 広報紙等を活用した定期的な地域公共交通に関する情報発信	・意識啓発	
4. 地域公共交通に関する連携・協力		
(1) 交通結節機能の強化	・利用者増加 ・地域活性化	路線バスとあいのりくんの乗降場所の整備による待合環境の改善
(2) おでかけ交通「あいのりくん」の運行体制の再構築	・運行の維持・確保	交通事業者間の連携及び行政等も含めた運行スキームの構築

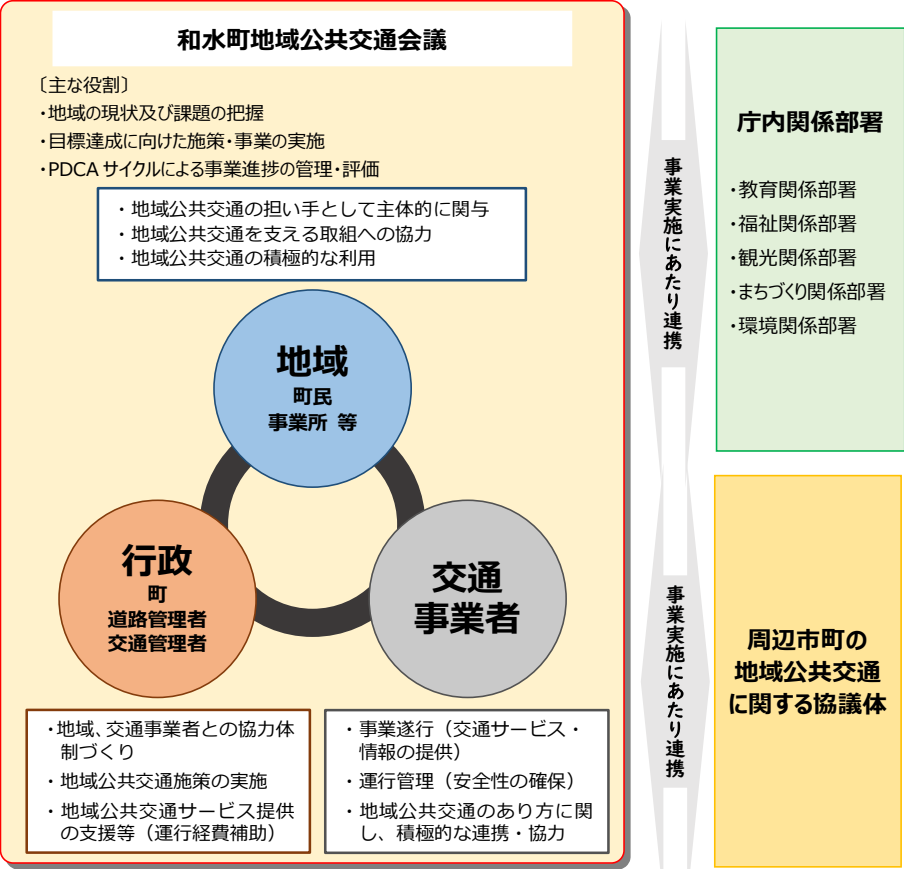
(8) 計画の達成状況の評価

① 推進体制

本計画の推進体制は、法定協議会である「和水町地域公共交通会議」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

なお、施策・事業の推進にあたっては、必要に応じて周辺市町と調整・連携を図りながら取り組みます。

併せて、計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成にあたっては、行政のみならず、地域（住民・企業）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。

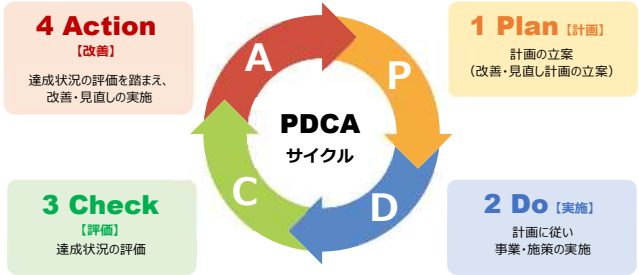


② 達成状況の評価と見直し

本計画は、目標及びその数値指標並びに目標値を設定しており、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、施策・事業に対しては、適宜、その効果や課題等を検証するとともに、それらの結果を踏まえた改善を行うことで、目標達成に向けて取り組みます。

その他、毎年度、事業の進捗状況のモニタリングを実施するとともに、利用状況の把握や利用者・関係機関の声の定期的な収集を実施し、目標達成に向けて取り組んでいきますが、毎年度の取組目標等については、協議会で毎年度協議・決定します。



なお、毎年度のマネジメントに関しては、実施計画を作成し、事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画等に反映するなど、年度間管理を行います。

	4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下			
PDCAサイクル	Do (実施)									Check (評価)			Action (改善) ※次年度の 検討・見直し			Plan (計画) ※来年度計画 の作成			Do (実施) ※次年度準備を含む																	
当年度予算	予算執行																																			
次年度予算																予算編成												議決								
議会	6月定例会									9月定例会									12月定例会									3月定例会								
																必要に応じ補正予算措置												次年度予算の議決								
和木町地域公共交通 会議	会議開催 ・年間実施計画作成									その他必要に応じた会議開催												会議開催 ・次年度実施計画案作成 ・予算編成									会議開催 ・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認					