

# 荒尾市地域公共交通計画（素案） 概要版

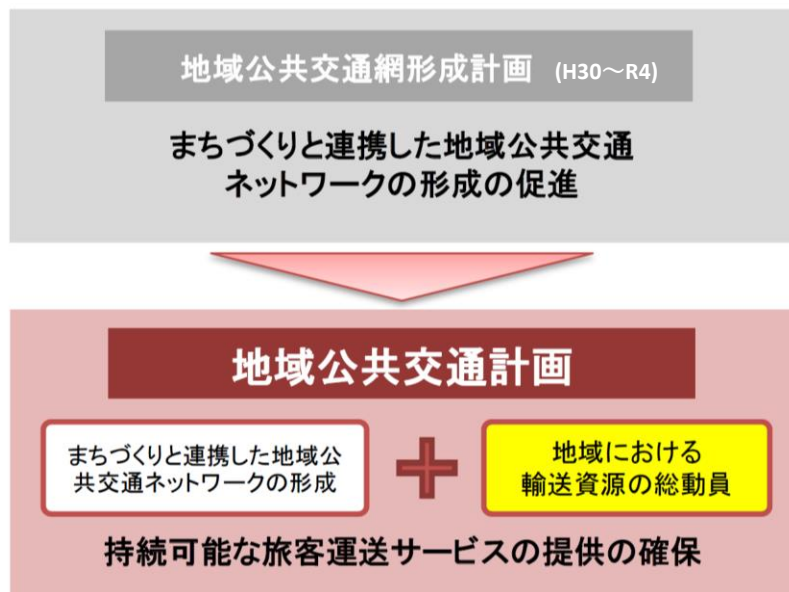


令和4年度第3回荒尾市地域公共交通活性化協議会  
令和4年12月23日

## ■ 地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年6月3日公布）

- 「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画」の作成・実施を推進。

### ◆ 地域公共交通計画策定の背景



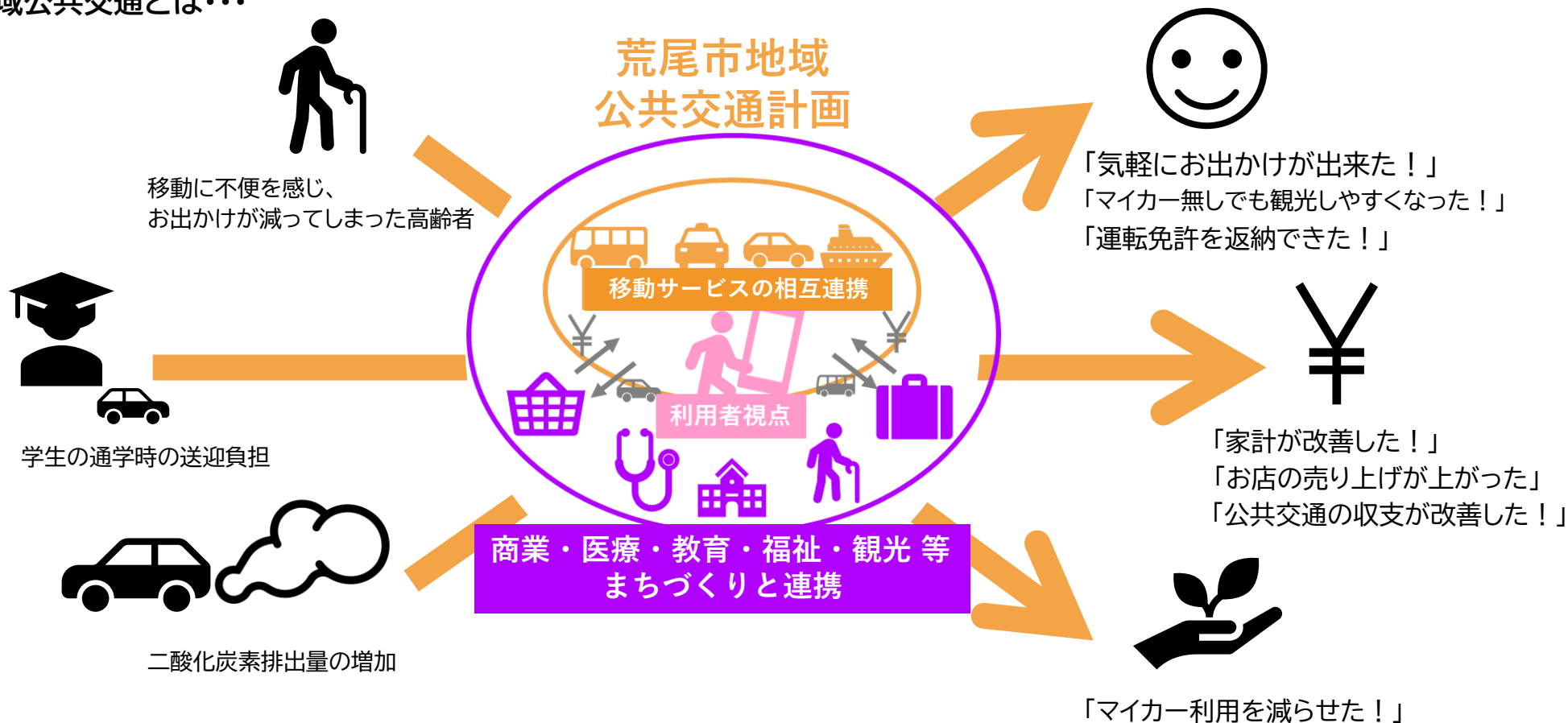
### 計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客サービスの持続可能な提供の確保
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
- ◆ 定量的な目標設定と毎年度の評価・分析によるPDCAを強化

## ■ 荒尾市における計画策定の目的・進め方

- 人口減少が進行する中、本市における最適で持続可能な地域公共交通体系を構築するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画の策定する。
- 計画策定においては、荒尾市立地適正化計画や荒尾市観光振興計画との整合を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上に資するサービスとして、観光、小売、医療、福祉、教育等の多様な移動以外のサービスと連携を図りながら進めるものとする。

地域公共交通とは・・・



## 荒尾市における地域公共交通計画の位置づけ

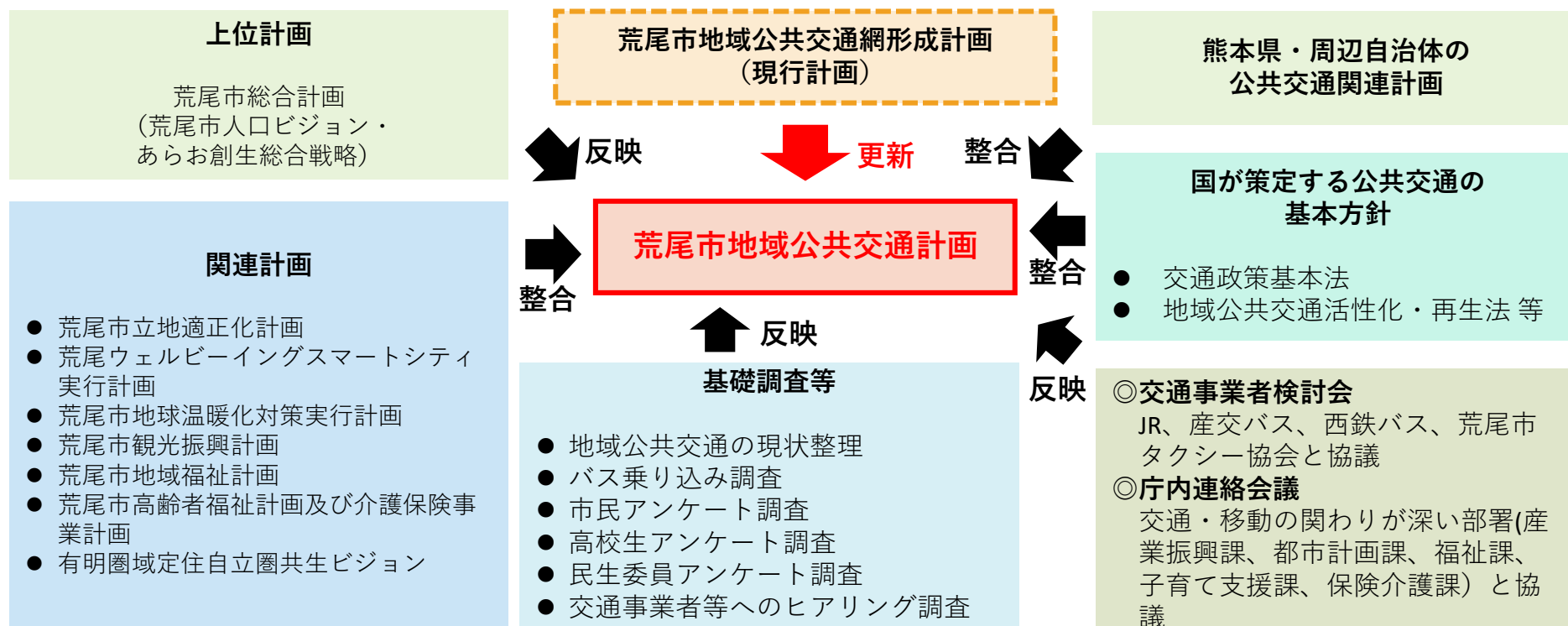
■公共交通の運行効率化・最適化を図っていくことで、市民、来訪者が移動で不便に感じていることや困っていることを解決し、楽にお出かけができるサービスを持続的に提供するための基本的方針

■新たなデジタル技術等を活用しつつ、人と人、交通と人、商業と交通など「つながり」の好循環を生み出す装置としての公共交通を目指す

## 計画の位置づけ

- 上位計画となる総合計画や関連計画を踏まえ、本市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定
- 熊本県や周辺自治体の地域公共交通計画とも整合を図りながら策定

## ◆計画の位置づけ



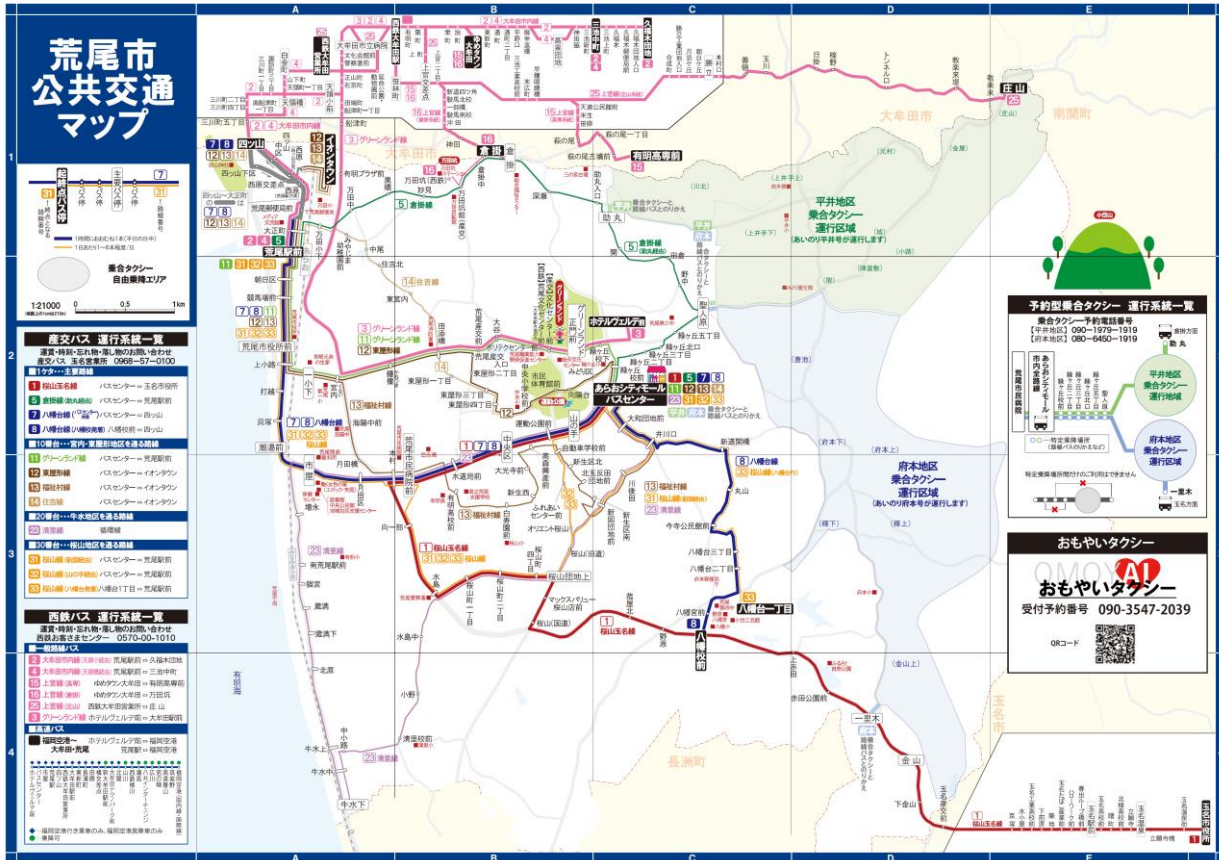
## 計画期間

- 2023年（令和5年）4月～2028年（令和10年）3月（5年間）

## 荒尾市の公共交通

- 市内には、広域を連絡する鉄道（JR 鹿児島本線）や市内・隣接市町を連絡する路線バス（産交バス(株)、西鉄バス大牟田(株)）、平井地区・府本地区内とバスセンター（あらおシティモール）を連絡する乗合タクシーに加えて、市内の公共交通を補完するオンデマンド交通のおもやいタクシーが運行中である。

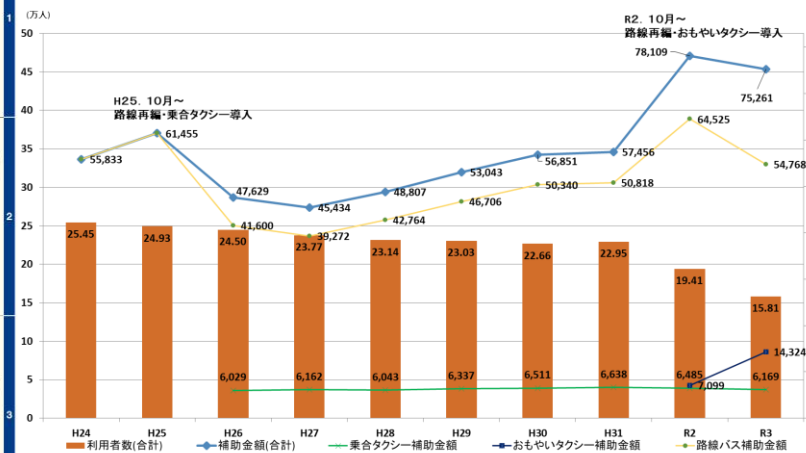
### ◆荒尾市公共交通マップ



## 公共交通の利用状況

- おもやいタクシーの利用者数は令和2年の運行開始から増加が見られ、路線バスは令和2年以降大きく減少が見られる。
- 路線バスの利用者減少に伴い、補助金額は令和2年で大きく増加し、令和3年においても約75,000千円以上となっている。

### ◆路線バス路線バス・おもやいタクシー・乗合タクシーの年間利用者数と補助金額の推移



## 荒尾市地域公共交通網形成計画の総括

- 荒尾市地域公共交通計画の策定にあたって、現行計画の達成状況の評価と総括を行った。
- おもやいタクシーの導入により交通空白地帯の解消は実現したが、コロナ禍の影響により、公共交通の利用者は大きく落ち込んでいる。

## ◆荒尾市地域公共交通網形成計画の総括

基本的な方針	数値目標	計画策定時 【H29】	中間評価 【R1】	評価※1 【R3】	目標 【R4】	達成状況 ※2	総括
【基本方針1】 市内の移動ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築	路線バス・乗合タクシーの人口カバー率	81%	未調査	100%	85%	○	おもやいタクシーの運行開始により、市全域を公共交通でカバーし、目標を達成した。一方、公共交通の満足度は、少ない便数で全ての利用者ニーズに応えることの難しさや、おもやいタクシーの登録・予約の心理的ハードルの高さから、満足度向上には至らなかった。
	65歳以上の市民の公共交通満足度	17%	16%	17%	35%	△	
【基本方針2】 広域的な移動ニーズに対応した隣接市町との連携による円滑な動線の確保	路線バス利用者数 西鉄バス大牟田(株)	461,022人	477,761人	337,504人	461,022人	△	新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、移動の制約が大きい状況が続いたため、特に広域的な移動を担う西鉄バス大牟田(株)やJR鹿児島本線の利用が大きく落ち込こみ、目標を大きく下回った。
	路線バスの運行便数(平日) 西鉄バス大牟田(株)	81便/日	81便/日	68便/日	81便/日	△	
	JR荒尾駅乗車人員 (現状値は2017年度)	1,172人/日	1,054人/日	776人/日	1,500人/日	△	
	荒尾駅—大牟田駅間の鉄道本数(平日)	90本/日	90本/日	90本/日	90本/日	○	
【基本方針3】 公共交通の新たな利用者の獲得とリピーターの確保	路線バス利用者数 産交バス(株)市内路線	222,627人	222,123人	143,646人	238,000人	△	公共交通利用者の減少に歯止めをかけるため、アクティブシニアに対するモビリティ・マネジメントの取組み等を行ったが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う「3密」回避の流れから、公共交通利用が低迷し、目標未達となった。
	乗合タクシー利用者数	7,706人	7,345人	4,725人	10,000人	△	
	直近1年間で路線バスを利用した市民の割合	—	20%	10%	40%	△	
【基本方針4】 効率的で持続可能な公共交通事業の運営	路線バス1便当たり乗車人数 産交バス(株)市内路線	7.0人	7.0人	5.3人	7.5人	△	移動実態やニーズを踏まえ、経営資源を効果的に配分するため、産交バス路線の一部を見直し、より効率的な運行に改善したが、利用者数が大幅に減少したことに伴い目標達成に至らなかった。

※1：新型コロナウイルス感染症の影響により、特異値であることに留意が必要

※2：目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

## 1. 荒尾市のこれまでの取り組みと課題

項目	現状・課題
(1) 公共交通の役割分担明確化と 適材適所の組合せ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ おもやいタクシーが市全域をカバー</li> <li>▶ 予約型乗合タクシーは、おもやいタクシーと<u>運行内容が類似</u></li> <li>▶ 路線バス網は、<u>利便性が低く非効率な路線（住吉線、グリーンランド線等）も存在</u></li> <li>▶ <u>移動ニーズと運行内容との不一致</u></li> <li>▶ 公共交通への市の<u>財政支出は増加</u></li> </ul>
(2) ターゲットに応じた利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ アクティブシニアに対するモビリティ・マネジメントの取り組み等で、<u>一定の効果</u>が見られた。</li> <li>▶ 80歳以上の方でも<u>約25%が現在の環境では運転免許返納は難しいと回答</u></li> <li>▶ 子育て世代の多くは、「バリア」が大きい公共交通の利用は少なく、<u>実質的に自家用車が必要な状況</u></li> <li>▶ <u>通学時の公共交通利用は減少傾向</u></li> </ul>
(3) 市域を跨いだ公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>新型コロナウイルス感染症拡大</u>に伴い、観光や市外商業施設の利用などの<u>市域を跨いだ公共交通の利用が大きく減少</u></li> <li>▶ 市外から本市への<u>観光流入（公共交通利用時）のほとんどは大牟田駅利用であり、荒尾駅の利用にはつながっていない状況</u></li> </ul>
(4) バス停などの待合環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 上屋や標柱など、<u>バス停のハード施設の老朽化</u>が進んでいる</li> </ul>

## 2. 地域の現状・課題

項目	現状・課題
(1) 増加し続ける移動困難者への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>高齢化率の上昇</u></li> <li>➤ 80歳以上の免許保有者の<u>9割超が日常的に運転し、4割超は免許返納意向がある</u></li> <li>➤ 調査結果から、<u>運転免許返納後に、公共交通への利用転換の可能性</u>が見られる</li> <li>➤ おもやいタクシーや予約制乗合タクシーの<u>予約手配のハードル</u>が存在</li> </ul>
(2) コロナ禍による移動需要の構造的な変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>全年代で自家用車による移動が最も多い</u></li> <li>➤ <u>コロナ禍</u>による、<u>市民の移動頻度の減少および自家用車移動へのシフトの加速</u></li> </ul>
(3) 移動需要の平準化	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者の移動需要の多くは、<u>午前中～午後早い時間帯で完結</u></li> <li>➤ おもやいタクシーの利用が<u>一定の時間帯に集中</u>している</li> </ul>
(4) 自家用車移動からの転換を企図した利便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 多くの世代で、<u>荒尾市内移動に係る公共交通の妥当運賃額に「300円」と回答</u></li> <li>➤ <u>公共交通利用者や高齢者では「500円以上」でも妥当との回答</u>が一定数存在</li> <li>➤ 複数の公共交通を<u>組み合わせた移動の際の利用者の負担の高さ</u></li> </ul>
(5) 通学送迎から公共交通への転換を図るための利便増進	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 少子化による、<u>通学利用の減少</u></li> <li>➤ 通学時の<u>保護者の送迎負担が増加</u></li> <li>➤ <u>利便性や快適性に係る改善策に対する公共交通利用転換への意向の高さ</u></li> <li>➤ <u>運賃・定期券額の高さ</u></li> </ul>



## 3. 公共交通を取り巻く環境の変化

項目	現状・課題
(1) 交通事業者や地域の目的地施設等との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>交通事業者が抱える人手不足</u></li> <li>➤ <u>コロナ禍を経て新しい生活様式の定着による、移動需要の減少</u></li> <li>➤ 共同経営や地域で共創の推奨など、<u>国の公共交通行政の変化</u></li> <li>➤ 公共交通以外の<u>輸送資源</u>について、<u>現状把握・活用等の連携</u>が求められている</li> <li>➤ <u>各地で進んでいるMaaSの取組</u></li> </ul>
(2) まちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ あらお海陽スマートタウンの再開発など、<u>まちの構造と人流に変化が想定</u>される</li> <li>➤ 公共交通の利用実態に関するデータは交通事業者単位で個別に存在するものの、<u>即時的な分析・改善が難しい</u>。</li> </ul>
(3) 持続可能な未来の形（SDGs）とゼロカーボンシティへの取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>持続可能な開発目標SDGsの採択</u></li> <li>➤ <u>SDGsの理念に沿ってまちづくりを進める</u>ことで、政策全体の全体最適化、地域課題解決の加速化という相乗効果が期待でき、地方創生の取り組みの一層の充実・深化につなげることができる。</li> <li>➤ 本市は<u>ゼロカーボンシティ宣言</u>を行い、脱炭素社会の実現に向け、<u>排出量が最も多い運輸部門の温室効果ガスを大幅に削減する目標</u>を掲げている。</li> </ul>

## 荒尾市の公共交通の将来像

- 各種調査結果から得られた荒尾市公共交通の課題点から、課題解決に向けた方向性と荒尾市の公共交通が目指すべき姿・将来像を設定した。

## ◆課題から導かれる解決に向けた方向性

市と交通事業者と連携しながら、荒尾市の強みである多様な交通モードの公的負担額を抑制しつつ効率的で利便性の高い荒尾市交通ネットワークを形成



公共交通の利用者にとって、公共交通を利用することの価値を高め、広げていく

既存の公共交通利用者の利用機会の増加と新たな公共交通利用者を獲得していくことで本市の公共交通の持続可能性を高める。

## ◆公共交通の将来像

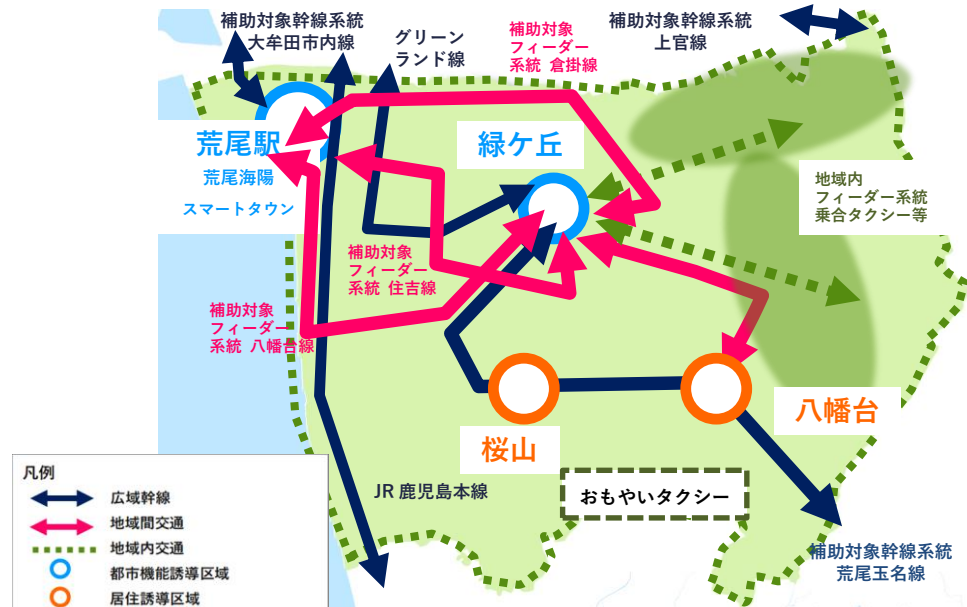
## 荒尾市地域公共交通の目指すべき姿のコンセプト

「最適な交通網のつながり」 「移動と目的地のつながり」  
「移動サービス同士のつながり」 「先進技術と公共交通のつながり」

「利用者視点での公共交通の使いやすさの追求」

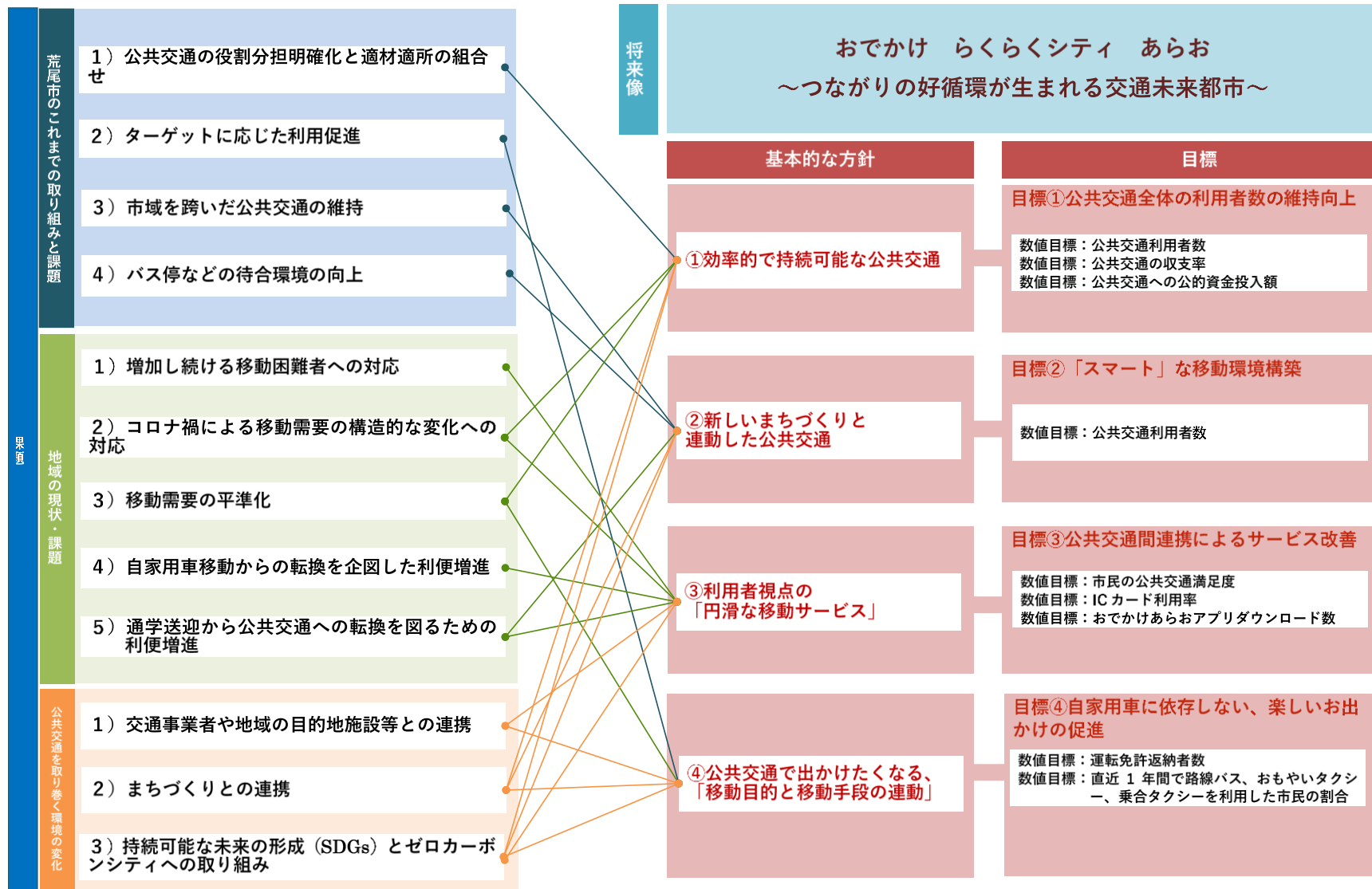
<将来像>

おでかけ らくらくシティ あらお  
～つながりの好循環が生まれる交通未来都市～



## 公共交通の課題及び基本的な方針

- 公共交通の目指すべき姿・将来像の実現のため、荒尾市の公共交通網の課題に対して、**基本的な方針**及び**目標**を設定した。



## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針① 効率的で持続可能な公共交通

様々な交通モードが相互に連携・補完し利用者のニーズに基づいた利便性の高い公共交通網、ダイヤ設定等を目指す。

## 1. 計画目標

数値目標	現状値 【R3年度】	中間値 【R7年度末】	目標値 【R9年度末】
■ 路線バス年間利用者数（産交バス市内路線）	148,259人 (R4年度)	193,000人	222,000人
■ おもやいたクシー、平井・府本地区乗合タクシー年間利用者数	17,801人 (R4年度)	23,000人	26,000人
■ 公共交通（産交バス・おもやいたクシー・乗合タクシー）の収支率	34%	40%	42%
■ 公共交通（産交バス・おもやいたクシー・乗合タクシー）への公的資金投入額（市民一人あたり）	1,475円	1,420円	1,380円
■ 自家用車から公共交通への転換による年間二酸化炭素削減量	0t (R4年度)	1,100t	1,800t

## 2. 施策

- ▶ おもやいたクシーの運行充実と平井・府本地区乗合タクシーの効率化
- ▶ 様々な交通モードによる連携・補完を目指した、運行内容の継続的な改善
- ▶ 公共交通の効率的な運行に向けたDXの推進
- ▶ 公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援

## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針① 効率的で持続可能な公共交通

## 施策内容

## ▶ おもやいタクシーの運行充実と平井・府本地区乗合タクシーの効率化

利用者数が堅調に伸びているおもやいタクシーについて、一部混雑している時間帯が発生していることから、需要動向に応じた運行改善を実施する。また、需要が午前中に偏重しているため、平準化に向けた取り組みを実施する。

併せて、運行内容が類似している予約型乗合タクシーについては、より効率的な運行方法について検討する。

## ▶ 様々な交通モードによる連携・補完を目指した、運行内容の継続的な改善

鉄道や路線バス、おもやいタクシー、タクシーが役割分担の下、相互に連携・補完するために、鉄道駅における路線バスと接続改善や、運行時刻・運行回数の調整を行い、利便性と効率性を向上させる。また、おもやいタクシーと鉄道や路線バスとのスムーズな接続に向けた運行改善を実施する。

## ▶ 公共交通の効率的な運行に向けたDXの推進

運転者等の公共交通に携わる人員の不足が顕著である中、公共交通の効率的な運行に向け、DX（デジタルトランスフォーメーション）を推進する。

## ▶ 公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援

公共交通の持続的な運行に向け、運転者人材の確保が重要である。市内に本社がある交通事業者における第二種運転免許の取得者増を目指した免許取得費用の支援や、求人情報の紹介等の人材確保策を行う。

## ◆基本的な方針と目標・施策

方針② 新しいまちづくりと連動した公共交通

あらかわ海陽スマートタウンの新たなまちづくりと連携した公共交通網の再構築、公共交通の待合施設の充実、公共交通のデータ利活用により「スマート」な移動環境構築を目指す

## 1. 計画目標

数値目標	現状値 【R3年度】	中間値 【R7年度末】	目標値 【R9年度末】
■ JR荒尾駅乗車人員	776人/日	1,000人/日	1,100人/日
■ 路線バス年間利用者数（西鉄バス大牟田）	337,504人	431,000人	478,000人
■ 路線バス年間利用者数（産交バス市内路線）再掲	148,259人 (R4年度)	193,000人	222,000人

## 2. 施策

- 持続的な運行に向けた市内完結路線バスの改善
- 地域間交通の維持・改善
- スマホアプリ/スマートバス停/デジタルサイネージによる情報提供・待合環境の改善
- スマートシティの推進に向けたデジタル技術の利活用

## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針② 新しいまちづくりと連動した公共交通

## 施策内容

## ▶ 持続的な運行に向けた市内完結路線バスの改善

新しいまちづくり（あらお海陽スマートタウン）の進捗や移動ニーズに応じ、荒尾駅やグリーンランド、立地適正化計画に位置付ける都市機能誘導区域等の市内主要箇所を結ぶ路線バスの新たな路線網を検討し、市内の基幹的な路線を持続的に運行するための改善を実施する。

なお、市内路線の一部系統については、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図る。

## ▶ 地域間交通の維持・改善

市外を結ぶ地域間の幹線公共交通として、鉄道、路線バスが運行されており、観光などの来訪者の移動、市外への通学や通院等の日常的な移動手段として、多くの方に利用されている。引き続き、移動の利便性を確保するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、これらの幹線路線の維持を図る。

なお、玉名方面及び大牟田方面の路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続的な運行を図る。

## ▶ スマホアプリ/スマートバス停/デジタルサイネージによる情報提供・待合環境の改善

新しいまちづくりの進捗と連動し、新設バス停などにおける情報提供機能向上を目指し、スマートバス停やデジタルサイネージを設置する。

また、交通結節点や利用者の多いバス停については、情報提供機能と併せて待合環境の改善を目指したベンチや屋根の設置・更新を行う。

## ▶ スマートシティの推進に向けたデジタル技術の利活用

スマートシティの推進に向け、新たなモビリティの導入検討や、GTFS等のオープンデータの活用、ICカードデータや観光・交通アプリ「おでかけあらお」（MaaSアプリ）等の移動にかかるデータの連携により、他のデータと組み合わせ、公共交通やその他の都市課題の解決につなげる。

## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針③ 利用者視点の「円滑な移動サービス」

利用者の利便増進の観点から、様々な交通モードを利用して、市民が円滑に移動できるよう、交通モード横断の運賃施策等を検討し、移動サービスの改善を目指す。

## 1. 計画目標

数値目標	現状値 【R3年度】	中間値 【R7年度末】	目標値 【R9年度末】
■ 市民の公共交通満足度	53%	70%	80%
■ ICカード利用率（産交バス市内路線）	30% (R4年度)	51%	65%
■ 観光・交通アプリ「おでかけあらお」ダウンロード数	700 (R4年4月～ 10月実績値)	5,000	8,000

## 2. 施策

- 市域全体を対象とした交通モード横断の新たな運賃施策の設定
- 高校生を対象とした通学における公共交通の利用促進に資する運賃施策の検討
- 高齢者の更なる公共交通利用促進に向けた福祉特別乗車証制度の改善



## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針③ 利用者視点の「円滑な移動サービス」

## 施策内容

## ▶ 市域全体を対象とした交通モード横断の新たな運賃施策の設定

移動目的（買い物、観光、健康づくり等）に応じ、最適な移動方法の提案と共に、様々な公共交通機関を円滑に組み合わせて利用できる環境の構築に向け、利用促進策と両輪で運賃施策を検討する。

また、乗り放題チケット・定期券（紙券）やスマートフォンのデジタルチケットアプリ等の活用を検討する。このほか、観光・交通アプリ「おでかけあらお」（MaaSアプリ）の活用や、交通事業者各社のMaaSアプリの開発・普及状況を見据え、これらの施策をデジタル化することを検討する。

## ▶ 高校生を対象とした通学における公共交通の利用促進に資する運賃施策の検討

マイカー送迎通学から公共交通利用への転換を目指し、新たな定期券の導入に向け、交通事業者や周辺地方公共団体と共に検討を実施する。

導入に向け、移動需要と収入額を考慮し、最適な価格設定・サービス内容を検討する。

## ▶ 高齢者の更なる公共交通利用促進に向けた福祉特別乗車証制度の改善

高齢者の外出促進を目指して実施している現在の福祉特別乗車証制度について、適切な受益者負担について検討するとともに、福祉特別乗車証のICカード化を検討する。加えて、ICカードによる荒尾市内の他の公共交通機関や商業施設とのスムーズな連携を目指す。また、得られたデータは、公共交通改善に適宜活用し、最適な公共交通ネットワークの構築を目指し、さらなる公共交通利用促進につなげる

## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針④ 公共交通で出かけたくなる

## 「移動目的と移動手段の連動」

移動目的先と連携した公共交通利用を促す施策を実施し、自家用車に頼らない楽しいおでかけを促進する。

## 1. 計画目標

数値目標	現状値 【R3年度】	中間値 【R7年度末】	目標値 【R9年度末】
■ 運転免許証自主返納者数	170人	200人	230人
■ 直近1年で路線バス、おもやいタクシー、乗合タクシーを利用した市民の割合	10%	30%	40%

## 2. 施策

- 健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進の実施
- 高齢者の移動活性化に向けた自動車運転免許返納推進
- 若年層が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの実施
- 商業・観光施設と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施
- 移動の支援が必要な方が安心できる移動環境の構築

## ◆基本的な方針と目標・施策

## 方針④ 公共交通で出かけたくなる「移動目的と移動手段の連動」

## 施策内容

## ▶ 健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進の実施

主にアクティブシニアをターゲットに、健康づくり施設や体力アップ体操など健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進策を実施する。市公式LINEや「おでかけあらお」アプリ等のデジタルツールを活用し、より簡便な手法で効果を最大化する手法を見極めながら実施する。

## ▶ 高齢者の移動活性化に向けた自動車運転免許返納推進

免許返納後においても、安心安全な移動を確保するため、おもやいタクシーをはじめとした公共交通の利用に係る心理的不安の解消を図るとともに、公共交通の最適な利用方法などの情報発信を強化する。

## ▶ 若年層が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの実施

若年層に対し、公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向け安定的に利用者を確保するための取り組みを実施する。幼児～小学生へ向けた「バス乗り方教室」の継続や、子育て世代へ自家用車が無くとも安心して子育てできる環境をPRすると共に、親へ送迎負担をかけずに通学ができることを中高生へ周知し、公共交通の利用促進につなげる。

## ▶ 商業・観光施設と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施

移動の目的地となる商業・観光施設と連携し、観光・交通アプリ「おでかけあらお」（MaaSアプリ）やスマートフォンのデジタルチケットアプリ等を活用した、移動目的（買い物 観光 健康作り等）に応じた最適な移動の提案を行う仕組みの構築を研究する。

商業施設の特売情報や各種イベント情報等と併せて、公共交通機関の利用を促すために、ターゲットを絞った「路線バス無料の日」の実施や、運賃が割引となるデジタルチケット等を同時に配信・情報提供し、公共交通利用促進につなげる。

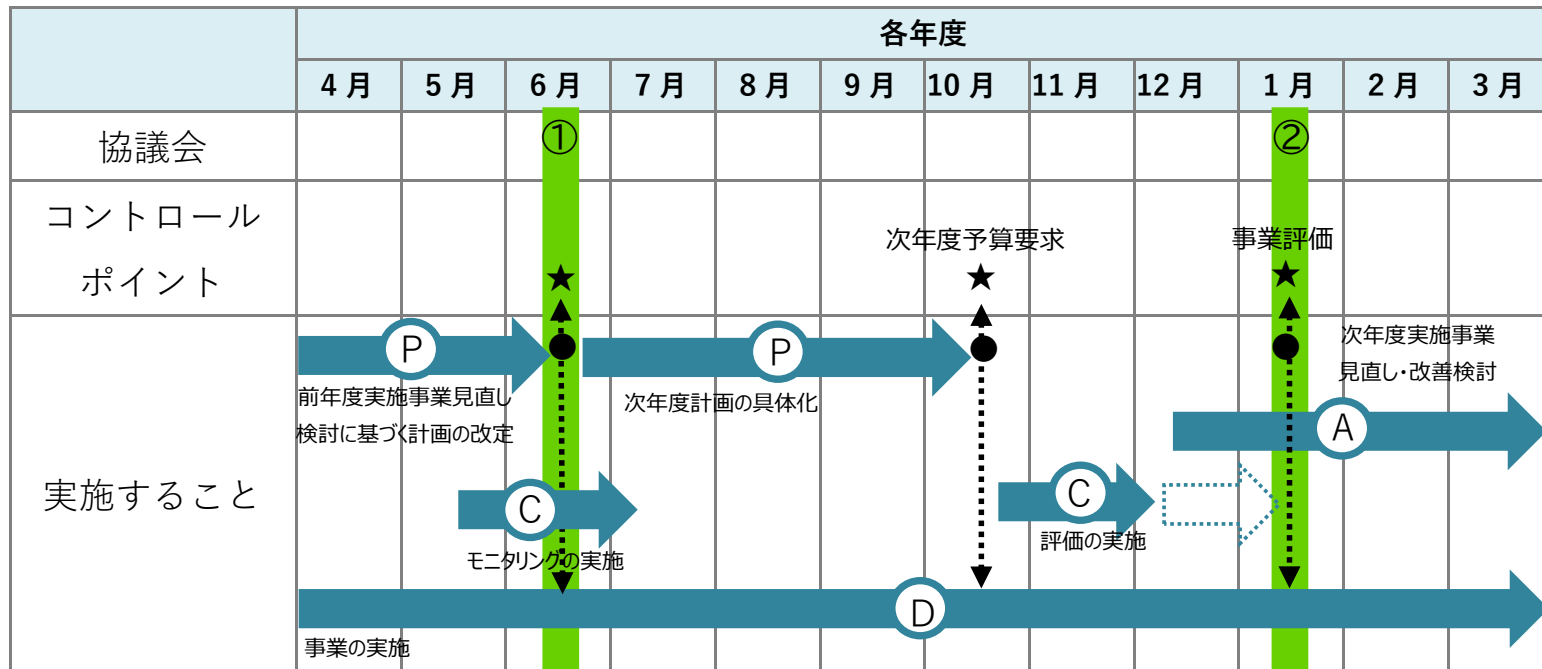
## ▶ 移動の支援が必要な方が安心できる移動環境の構築

移動の支援が必要な方を地域主体で支え、誰もが安心して移動できる環境の構築を支援する。日常的な移動を支えるために、地域主体の互助的な輸送や自家用有償旅客運送等の導入の支援を行う。また、地域主体で日常的な移動環境を構築することで、災害時等の移動の円滑化にもつなげる。

### PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

- 目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。
- そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つかればさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。
- このサイクルを計画終了年度である2027（令和9）年度まで継続的に実施することで、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

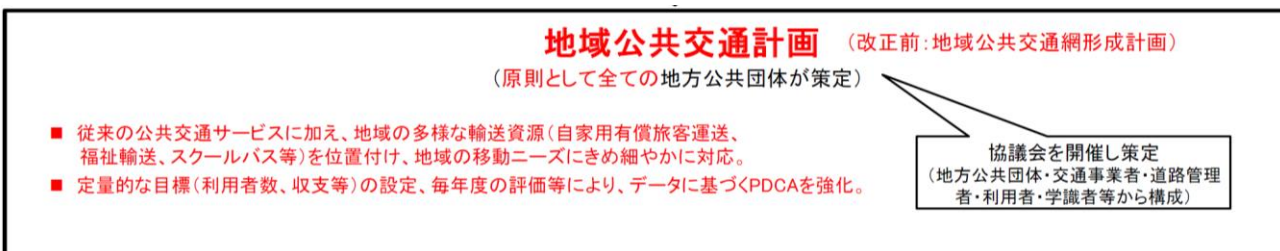
### ◆PDCAサイクルの実施サイクル



## 利便増進実施計画の策定とそれに基づく事業について

- 地域公共交通計画において、利便増進事業の概要を定め、地域公共交通計画の実施計画である利便増進実施計画を次年度策定し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を目指す。

## ◆地域公共交通計画と利便増進実施計画の位置づけ



## ◆利便増進実施計画を策定するメリット

- 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統補助の要件緩和
- 利便増進実施事業(利用促進)に対する国費の補助

