

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

公共交通の利用機会拡大による新たな地域需要創出事業

2 地域再生計画の作成主体の名称

熊本県荒尾市

3 地域再生計画の区域

熊本県荒尾市の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地方創生の実現における構造的な課題

本市の人口は1985年以降、減少傾向にあり、社人研推計によると2040年には現在の本市の人口の約25%に当たる約1万3千人が減少し、約3万9千人になると予測されている。そのため、来たる人口減少社会に対応すべく、居住誘導によるコンパクトなまちづくりを推進してきた結果、暮らしやすいと感じている市民の割合については、5年間で約5%上昇するなど徐々にその成果が現れはじめている。一方で、2025年以降、人口減少及び少子高齢化が急速に加速化していく見込みであることから、市民生活の質の確保と持続可能なまちづくりとして、今年度策定した第2期あらお創生総合戦略において、SDGsの理念を踏まえ、地域の課題に対応した地方創生の取り組みを進めることで、まちが維持・発展し続けることが重要と捉えている。

このような状況において、本市における構造的な課題として、以下の政策分野毎の課題が掲げられるが、これまで既存の施策を講じてきたものの、人口減少・少子高齢化の進展、AIやIoTの進展に伴うライフスタイルの変化や市民ニーズの多様化が根底にあるため、その施策の効果が十分反映できていない。

(公共交通)

①本市の公共交通は、モータリゼーションの進展や少子高齢化による人口減少

の影響もあり、2015年と比較し、年間利用者で約1万人減と年々減少傾向にある。そのため、山間部への乗り合いタクシー導入やバス路線網の再編などで対応してきたものの、自家用車と比べた総合的な利便性の問題があり、公共交通の構造的な課題の解決に至っておらず、引き続き交通事業者の採算性の悪化による既存バス路線の廃止・減便等が発生しており、市の財政負担も2015年と比較し、26.5%増と負の連鎖が生じている。

②そのような中、2020年10月よりAIオンデマンドタクシーを導入し、2か月で延べ1000名を超える利用実績を数え、かつ利用者アンケートでも約9割の方がサービスに満足と回答しており、順調な滑り出しとなっている。今後も利用者が増加する見込みである一方で、予約方法については、電話に加え、スマートフォン予約（ブラウザのみ）に対応させているものの、電話予約が9割となっている。電話予約が増加していけば、今後オペレーターの増員が必要となるため、人員確保や人件費増が懸念されること、また、ネット予約であれば、システムに直接予約内容が反映されるため、オペレーター人員の確保等の問題解決に寄与し、安定的な事業実施が可能となることから、今後のスマートフォンによるネット予約に誘導を図る必要がある。なお、本タクシー車両は相乗り前提であるため、感染症対策を徹底しているが、代金の支払いについては、QRコード払いに対応しているものの、9割が現金であるため、現金受け渡しに伴う感染症への懸念がある。以上のことから、今後、利用者の利便性の向上に向けた事業効率化、また、感染症に対する安全性を確保しながら、利用者増を図っていく必要がある。

（高齢者分野）

③一方で、本市の高齢化率は、社人研推計によると団塊の世代が後期高齢者となる2025年には37.0%に達し、今後も増加する見込みであるため、医療・介護に加え、買い物等生活支援ニーズが急上昇することが予測されている。そのため、公共交通が縮小された場合、移動手段を持たない高齢者の通院継続が困難に陥るなどQOLの低下が懸念される場所である。

さらに、2017年市交通実態調査では、現在の路線バスに対する意見として、「自宅からバス停まで遠い」、「バスの便数が少ない」ことから利用しに

くいと約7割の市民が回答しており、結果として、60歳以上の公共交通満足度は15.9%と低くなっている。本市としても、公共交通マップ作製や地域出前講座などで公共交通利用の普及啓発を行ってきたものの、交通網自体の課題から、その効果が限定的なものとなっている。結果として、本市では65歳以上の56.9%がマイカー移動となっており、このままでは、今後の高齢者による交通事故の増大が予測されることから、高齢者の免許返納推進により、公共交通の利用へ誘導する必要がある。このような状況から、今後の公共交通網の充実が重要な課題となっている。

④さらに、2020年現在、要介護認定者が約3,200人、また、軽度も含め認知症高齢者が約2,500名と推計されており、高齢化の進展により今後増大していく見込みであることから、医療受診や専門職の支援体制など地域包括ケア体制の構築が喫緊の課題となっている。本市においては、2014年に医療介護福祉の各団体による「在宅ネットあらお」の組織化以降、相談及び医療・介護サービスの提供体制整備に加え、多職種による事例検討による連携強化など、在宅医療・介護の充実に向けた荒尾版地域包括ケアシステムの構築に努めてきたところである。その一方で、本人の医療介護サービスの提供状況を家族や医療介護関係者が把握することはとても重要であり、これまで基礎疾患ごとの連携手帳がその役割を果たしてきたが、高齢者の基礎疾患は多様化・重複化しており、認知症に加え、糖尿病やがん、脳卒中、心不全など各医療学会ベースで乱立し、専門職と家族双方の情報把握が困難となっていた。そのため、2017年より検討を開始し、荒尾市医師会にて作成した「あらお健康手帳」は、これまで不可能であったお薬手帳や医療・介護情報を関係者の努力により、一冊にまとめたことから、世界初の取り組みとして、2020年にグッドデザイン賞の顕彰を受けている。しかし、医師会単独の予算にて試行段階としての位置づけで発行していることから、現状、各診療所ベースで少数の配布に限られているため、その効果が限定的となっているところである。そのため、今後は、市民に医療介護情報連携の重要性を認識していただき、医療・介護関係者と連携により、本市における同手帳の実施体制を強化することで、既存の医療介護連携における課題解決に向けて取り組んでいく必要がある。また、その独自性やオンリーワンの取り組みである特性を生かし、今後の医療・介護実施体制強化が求

められる中、同手帳の普及啓発はもとより、新たな利活用を進めていくなど、本市独自の地域包括ケアシステムを深化させていくことが必要である。

(温室効果ガス削減)

⑤また、マイカー利用の増大に伴う本市の環境特性として、2017年環境省の総合エネルギー統計によると、本市のCO₂排出量は、運輸部門における排出割合が33.2%と、全国平均17.3%に対し差が大きく、かつ2013年から約6%増加している。本市としても、個人・企業への地域再生可能エネルギーの利活用や普及啓発により、温室効果ガスの削減に努めているものの、そもそもの運輸部門の排出割合が大きいことから、公共交通の利用促進により、車から排出される温室効果ガス排出量削減が必要となっている。

(子育て支援)

⑥さらに、RESASの2019年年齢階層別純移動数によると、近隣市における0歳から14歳は社会増であるが、本市同年代は社会減となっていることから、移住定住促進に向け、子育て世代に対する支援強化が必要である。一方、子育ての重要な要素である教育において、全国学力調査(2016)によると、本市における通塾率は小学生で64.4%、中学生で48.1%と中学受験者の増加等により、近年増加傾向となっている。また、2020年子育て世代に関する市アンケート調査においては、子どもの送迎に関して、約60%の保護者が困っていると回答しており、特に塾や習い事など仕事の関係で送迎ができず、断念しているとの声が多数挙がっており、共働き世帯の増加も要因となり、特に夕方夜間の塾や習い事の送迎が課題となっている。なお、既存の公共交通及び子育てファミリーサポートセンターの援助活動では、利用時間帯や会員同士のマッチングの問題など柔軟な対応が困難であるため、家族環境によっては、通塾が困難であったり、家族送迎に伴う経済損失が発生している。

(観光分野)

⑦加えて、本市の観光資源は日本最大の遊具数を誇る「グリーンランド」をはじめ、世界文化遺産「万田坑」、ラムサール条約登録地「荒尾干潟」など有数

の資源が存在するため、年間約 200 万人の観光入込客数を有するものの、駅から観光地まで移動手段が十分でないことから、2018 年市交通網アンケート調査では来訪者の約 70%が駅から観光地へのアクセス性の改善が必要と回答している。そのため、これまで、駅と観光地を結ぶバス路線への補助や九州各都市部への周知などに取り組んできたところであるが、目的地まで複数乗り換えの必要があること、インターネット検索の困難さや決済が各々必要となることなど、現在の観光客のニーズに対応できていないことから、自家用車を持たない方には訪れるのが困難な観光地となっている。

(新型コロナの影響)

⑧さらに、今般の新型コロナウイルス感染への過度な恐れや公共交通利用による感染リスク防止への懸念から、外出頻度が減少したことにより、本市公共交通利用者は激減、店舗の売り上げ減少や医療機関における診療報酬の減少等が発生している。本市の産業付加価値額は、経済センサス（2016）において、「医療・福祉」、「生活関連サービス・娯楽業」、「宿泊・飲食サービス」の順に高くなっているため、結果として大幅な経済縮小や市民の生活機能の低下による弊害が大きくなっている。そのため、現在、感染予防対策と地域経済の振興対策を講じているものの、今後もウィズコロナ時代における継続的な取組が必要であることから、感染予防に配慮した地域振興策を強化していく必要がある。

4-2 地方創生として目指す将来像

【概要】

公共交通は地域の経済活動や地域住民の日常生活を支える重要な基盤であるため、少子高齢化の加速による人口減少が進む中、公共交通網の充実による都市機能の維持と地域の活性化は極めて重要な課題である。

そのため、これまで第1期あらお創生総合戦略において、人口減少社会に応じた市民生活に必要なまちの機能の維持を図るため、立地適正化計画を策定したうえで、「JR 荒尾駅周辺」と「緑ヶ丘地区周辺」の2つの中心拠点を都市機能誘導地域と、生活関連機能を有する居住誘導区域の連携による都市のコン

パクト化、利用しやすいバス路線網の再編などによる地域公共交通のネットワーク化により、全体の調和が取れた暮らしやすいまちづくりに向け、コンパクトシティ化を推進してきたところである。

一方で、公共交通分野においては、少子高齢化による人口減少やモータリゼーションの進展など構造的な問題により、既存の取組だけでは根本的な課題の解決に至っておらず、結果として、これまで同様、公共交通利用者の減少に伴うバス路線の廃止など、負の連鎖による公共交通網の縮小を余儀なくされているところであり、今後は、時代変化や市民ニーズに適応した既存の手法に捉われない新たな公共交通網を構築することで、公共交通の利用促進による路線の維持と公共交通網の充実を図っていく必要がある。

そこで、第2期あらお創生総合戦略においては、これまでの構造的な課題に対し、先進技術や情報通信技術の積極的な活用と地域コミュニティの維持充実を図ることで、技術と人の「つながり」を持たせつつ、市民の利便性確保に向けたまちなかへの居住誘導をより加速化させることで、先進的で持続可能なまちづくりを目指すとしているところである。

その一方で、2017年度以降、本市と三井物産株式会社等とまちづくり連携協定をもとに、公共インフラの効率化等の分野において、民間出資の電力会社設立による再生可能エネルギーの導入と電力の地産地消事業など民間企業の技術や知見を生かし、環境保持と地域経済活性化に向けた官民連携の取り組みを強化している。

このような背景のもと、公共交通における構造的な課題の解決を目指し、2回の実証実験とニーズ調査を経たうえで、2020年10月から、三井物産（株）との市場マーケティングやシステム事業者等とマッチングを行うことで、「AIを活用した相乗」と「市内全域でいつでも乗降可能」とするこれまで実現困難であったオンリーワンの公共交通「AI オンデマンドタクシー」を官民連携事業により、運行開始した。路線バスの「バス停まで遠い、希望時間に利用できない」、タクシーの「利用料金が高い」といった相互の課題を補うAI オンデマンドタクシーを補完的に公共交通機関としてまちに導入することで、新たな公共交通手段の追加のみならず、料金やサービスなど利用シーンに応じた公共交通が利用可能となる環境整備を行うことにより、満足度向上による公共交通

利用者の増加と地域公共交通の活性化が実現し、全国的に誇る「荒尾モデル」交通システムの構築を進める。

そのうえで、本市にとって最適な公共交通システムの構築を基盤としつつ、交通事業者の収益改善や、まちなか居住など住環境整備に加え、移動の利便性向上による中心拠点への誘導を図りつつ、着地点としての「まち」での医療提供や消費行動の促進など、誰もが安心して暮らせる環境を構築することで、中心市街地の活性化による「まちなか」の創出と、市民が暮らしやすいコンパクトシティ化を推進する。

また、公共交通の利用者増加を前提とし、移動は様々な目的を達成する手段であるため、医療介護提供や連携体制の強化による地域包括ケアシステムの深化や、子育て世代における教育環境の改善など市民の QOL 拡大、さらには、市内店舗での消費喚起による商業・サービス業振興による地域全体の消費額の拡大や、観光客に対する周遊性確保による観光入込客数の増加など、2020 年以降、（株）NTT ドコモとの地域活性化に向けた連携協定に基づく同社の IT ソリューション技術等も生かしながら、市民生活の快適化に向けた取り組みを実施する。

これら、政策間連携による取り組みを実施することによって、「ヒト」「モノ」「サービス」と移動の一体的・効率的な仕組みの構築と資源の総動員により、さらなる公共交通の利用促進と地域における各分野の課題解決による正の循環を目指すことで、移動を契機とした「都市の再生」と「地域経済の活性化」の推進により、住みやすさの向上と地域全体の振興や活性化を図る。

さらに、新型コロナウイルス感染のリスクがある中、混雑状況の見える化と新しい生活様式への対応に加え、市民や観光客などの移動に関する利便性の両立を図ることで、市民が安心・安全に生活でき、かつ環境にも配慮しながら、持続可能な社会の構築を目指す。

これらの暮らしやすいまちづくりとまちの賑わいを同時に実現する取り組みを実施することで、人口減少社会に適応したコンパクトシティ化の推進により、市民が快適にかつ安心して住み続けることができる地域を目指す。

【数値目標】

K P I	事業開始前 (現時点)	2021 年度増加分 1 年目	2022 年度増加分 2 年目
居住区域誘導比率(%)	58.70	0.05	0.10
アプリダウンロード数(件)	0	200	300
あらお健康手帳交付件数(件)	300	800	900
AI オンデマンドタクシー利用者延 べ人数(人)	3,000	2,000	3,000

2023 年度増加分 3 年目	K P I 増加分 の累計
0.15	0.30
400	900
1,000	2,700
4,000	9,000

5 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

5-2 の③及び5-3 のとおり。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

○ 地方創生推進交付金（内閣府）：【A3007】

① 事業主体

2 に同じ。

② 事業の名称

公共交通の利用機会拡大による新たな地域需要創出事業

③ 事業の内容

本事業は、令和2年10月から開始したAIを活用したオンデマンドタクシーの利用促進を図りながら、AIを用いたビッグデータの活用による市

内公共交通網の充実により、公共交通利用者の利便性向上を図ることで、公共交通全体の利用者増によるコンパクトシティ化の推進に加え、移動と関連する医療・介護、商業、観光分野といった様々な政策分野との連携により、高齢者支援・子育て支援など市民生活を充実させつつ、コロナ禍に適応しながら効果的・効率的な事業を開発、実施することで、暮らしやすい社会環境の整備とまちの賑わいの両立に繋げる。

(地方創生推進交付金)

①デマンド交通検証事業

AI オンデマンドタクシー利用によって蓄積された曜日、時間帯、天候、気温、運転手など運行時間に影響を及ぼす要素について、熊本大学との連携協定に基づく官学連携により、その運行実績をビッグデータとして活用し、今後の本市交通網再編やサービス向上に生かすことで、効率的な公共交通の運行による自家用車から公共交通へのシフトや混雑回避に向けた検証を行う。

(課題①③⑤⑦⑧に対応)

②公共交通利促進事業

AI オンデマンドタクシーの利便性向上と事業効率化等の観点から、交通アプリケーションの導入・改修を行う。機能として、同タクシーをはじめ、既存の公共交通機関と連携させることで、各種交通機関のオンライン予約、キャッシュレスによる事前決済を可能とし、市民の利便性確保による公共交通への誘導と事業者の負担軽減、キャッシュレス利用促進による感染症対策を行う。また、アプリ使用により、インセンティブとしての市独自の料金割引制度やGPSによるタクシーの運行状況見える化などの利便性向上に向けた機能追加により、公共交通利用者の増加を図る。

さらに、交通分野のみならず、アプリを通じた現在のコロナ禍における感染症対策の情報提供や子育て支援メニュー、観光客向けコンテンツの機能の搭載により、各世代に応じたアプローチを行うことで、各政策連携を見据えた新規事業の検討、立案に幅広く活用する。なお、普及啓発につい

では、広報と市ホームページ及び SNS をはじめ、高齢者世代には公民館単位でのスマートフォン教室の開催、子育て世代には保育園や学校の安心メールを通じて案内を実施する。

(課題①②③⑤⑥⑦⑧に対応)

③接触機会減少に対応した「見える化」事業

商工会議所や飲食店組合と連携し、アプリケーション上に店舗を登録し、感染症対策の実施状況等について「見える化」を行うことで、市民の感染症に対する不安を払拭させるとともに三密防止対策に資することで、安心して来店できる環境づくりにより、コロナ禍で落ち込んだ来店者数の回復を図る。また、併せて、同アプリ上に店舗毎のデジタルクーポンを掲載し、プレミアム部分は店舗側の負担とすることで、消費活性化に向けた取り組みを通じ、誘客サイクルの確立と来客増による店舗の売上向上に資する。

(課題⑦⑧に対応)

④あらか健康手帳を活用した受診環境改善事業

公共交通の普及啓発の場であるモビリティマネジメント等の場において、医師会と連携し、高齢者を中心に同手帳の利用を促すことにより、医療介護に関する家族間、そして専門職間の情報共有が容易となることで、医療介護連携の強化による地域包括ケア体制を確立する。加えて、市民のあらか健康手帳の保持率・運用率が上昇することで、適正な専門職による適正な医療管理による将来的な医療費削減の効果も見込めることから、これまでの医師会の試験的な事業から、市町村実証事業として政策的に推進することで、その実施体制を強化する。また、手帳自体は加除式であるため、今後、医療機関の新型コロナ感染症対応に向けた医療提供体制が必要不可欠となる中、同手帳に新型コロナ予防接種管理のページを追加させることで、2021年にも予定されている新型コロナ予防接種実施体制の確立に寄与するなど、状況に応じた医療介護連携体制強化のカスタマイズ可能なツールとして活用し、本市独自の取り組みを市外にも横展開させる。さ

らに、新型 AI オンデマンドタクシーをはじめとした公共交通の利用啓発として、健康手帳に AI オンデマンドタクシーの説明、利用方法のページを設けることで、通院時に公共交通を利用いただくことにより、市民の医療アクセス改善に寄与することで、治療中断による疾患重症化の防止を図るなど機能の拡充を実施する。さらに、医療機関の独自送迎や家族送迎などの負担解消として、将来の医療送迎サービスのあり方の検討を開始する。

(課題①③④⑧に対応)

⑤高齢者移動活性化事業

AI オンデマンドタクシーは相乗りを前提とするため、一般的なタクシーより安価ではあるものの、免許返納に向けた支援ができないかとの意見も多いことから、まず、家族の互助により、AI オンデマンドタクシーを1か月単位で自由に利用できる「おもやいパス（仮称）」の仕組みを検討・実施するとともに、免許返納対策として、警察署や地域包括支援センターと連携し、免許返納対策の支援の仕組みを構築する。併せて、返納を検討している高齢者向けに分かりやすい交通ガイドブック等を作成し、啓発資料として活用する。高齢者が気兼ねなく自由に利用できる環境を整備することで、外出による QOL 向上と消費拡大に資する。また、社会福祉協議会と連携し、情報共有等地域ネットワークを活用しながら、引き続き公共交通への誘導を促進する。

(課題①③に対応)

⑥子育て支援移送サービス導入事業

子育て世代向けにアンケート調査を実施のうえ、そのニーズに基づき夕方夜間のオンデマンド交通として「子育て世代応援タクシー（仮称）」の導入を検討し、アプリケーション上で予約から決済まで完結させることでスマホ世代ならではの利便性を確保し、保育所送迎や通塾支援などの移動支援を実施する。乗降時に安心メールの配信など、保護者の不安解消に努める。送迎に関する課題解消により、子育てしやすい環境整備による時間

の有効活用と QOL の向上に資する。

(課題①⑥に対応)

⑦観光促進事業

AI オンデマンドタクシーの利用は平日が中心であり、休日の利用が大きく落ち込む傾向にあることから、休日限定で観光客向けに「あらお周遊サブスク」をアプリケーション上で発売・決済し、利便性の高い2次交通機関として市内の観光施設の周遊性を確保することで、観光施設へのアクセス改善と利便性の向上を図る。また、本市の主な観光資源は、福岡市・熊本市といった大都市からの観光客が多いことから、アプリケーション上でJR等との広域移動がセットのデジタル商品を販売・決済し、プレミアム部分は事業者側の負担としつつ、利用者の利便性確保と地域資源へ効率的な誘導を図る。結果、観光客の満足度向上により、観光入込客数の増加に資する。

(課題①⑦に対応)

⑧デジタルサイネージ事業

AI オンデマンドタクシーは2台運行しており、月平均500名と利用者が多く、かつ高齢者が利用者層の中心であることから、同タクシーにタブレット端末を後部座席に配備し、市内事業者等のデジタル広告を実施することで、省スペースで複数事業者の広告を周知することが可能となり、視認率も高くターゲットを絞った広告を実施することで、各店舗等への誘客と交通事業者の収益改善に資する。

(課題①⑧に対応)

(本市独自財源)

・コンパクトなまちづくりに関する取組

拠点エリアにおける公共交通沿線及び「まちなか」への居住誘導地域において、起業支援、親族支援による若年層の住み替えや転入促進、空家を活用した住環境の整備を図ることで、本事業と合わせてコンパクトシティ化

の推進が加速化され、賑わいのあるまちなかの創出に寄与する。

- 空き店舗対策（家賃補助）事業
- 多世代定住支援事業
- 子育て応援空家活用事業 など

・持続可能なまちづくり（環境維持等）に関する取組

既存の公共交通を補完する新たな交通モードとして、全国で初めて相乗りかつ市内全域をフリー乗降できる AI オンデマンドタクシーを運行することで、既存の公共交通における課題を補完・改善し、公共交通体系の充実を図るとともに、地域で発電した太陽光などの再生可能エネルギーを地域での消費に加え、本タクシーや公用車への EV 導入、市民への EV 車両の災害時の有効活用の普及啓発など環境に配慮した取組を行うことで、本事業における取り組みと合わせて持続可能なまちづくりとして効果がある。

- AI オンデマンドタクシー運行事業
- エネルギーの地産地消事業
- EV 等次世代自動車活用事業 など

④ 事業が先導的であると認められる理由

【自立性】

データをもとに各公共交通機関の役割分担を定期的に検証し、公共交通の運行計画等を見直すことで、公共交通全体の収支改善を見込むとともに、アプリの導入・運用をはじめ、公共交通と各政策分野との連携事業を段階的に実施することで、各事業の利用者増など歳入の自主財源増加を図り、収支率の向上につなげる。将来的には一般財源をはじめ、店舗誘客や医療受診に寄与するものとして、アプリ等に対する負担金制度構築など、経済循環の仕組みの構築による事業全体の自走を目指す。

【官民協働】

AI オンデマンドタクシーシステムの提供やアプリの開発等に三井物産の支援及び民間事業者の知見を生かすとともに、医療や商業、観光など民間事業者、地域とのマッチングなど NTT ドコモ等の技術や移動通信等のデータを生かしながら、相互の連携など「オール荒尾」による持続可

能な公共交通網の構築やまちづくりを実現する。

【地域間連携】

本市は有明圏域定住自立圏をはじめ、佐賀県を主体とした筑後佐賀圏域連携などを形成しており、枠組みを活用した事業に対する地域内での認知度向上に努める。特に公共交通及び商業、医療に関しては、住民の生活圏が同一のため、恒常的な相互利用が既に行われていることから、圏域各部会のネットワークを活用した周知徹底により、各取組の利用者増に資する。また、主要都市である福岡・熊本両市民向けの観光商品の提供などについては、圏域内での周遊ができるよう共同での事業企画やプロモーション展開により、コロナ禍における近隣都市からの誘客増を見込む。以上の地域間連携の取り組みにより、利用者増加による事業の自走化に寄与する。

【政策間連携】

公共交通と医療、経済、観光などコロナ禍やCO₂排出等環境面に配慮しつつ、関連付けて推進することは、先駆的な視点である。また、AI等のデジタル技術と健康手帳などアナログ面をフル活用し、子どもから高齢者まで対応する事業により、本市の利便性、魅力度を向上させることでまちなか居住や移住定住に向けた取組との連携等、政策間連携の強化を図る。

⑤ 事業の実施状況に関する客観的な指標（重要業績評価指標（KPI））

4-2の【数値目標】に同じ。

⑥ 評価の方法、時期及び体制

【検証方法】

毎年度8月に、内部組織にて個別の施策や事務事業のKPI達成状況の把握と効果検証を行い、未達成のものについてはその要因の分析を行った後、外部組織に検証結果を報告し、次年度の改善方針について検討・提言をしてもらう。それを受け、必要に応じて民間団体と協議しながら具体的な改善案を検討し、次年度の予算へと反映させる。

【外部組織の参画者】

荒尾市三師会（荒尾市医師会）、荒尾商工会議所、一般社団法人荒尾市観光協会、玉名農業協同組合荒尾市総合支所、荒尾漁業協同組合、県北広域本部玉名地域振興局、熊本学園大学、九州看護福祉大学、有明工業高等専門学校、肥後銀行荒尾支店、連合熊本肥後有明地域協議会、玉名公共職業安定所、独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構 熊本支部熊本職業能力開発促進センター

【検証結果の公表の方法】

検証後、速やかに市HPで公表。

⑦ 交付対象事業に要する経費

- ・ 法第5条第4項第1号イに関する事業【A3007】

総事業費 21,880 千円

⑧ 事業実施期間

2021年4月1日から2024年3月31日まで

⑨ その他必要な事項

特になし。

5-3 その他の事業

5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当なし。

5-3-2 支援措置によらない独自の取組

(1) モビリティマネジメント実施事業

ア 事業概要

市内の介護予防体操に参加している元気高齢者や中高生等に対し、今後の公共交通利用に向け、個人の生活行動パターンの聞き取りをもとに、それぞれの公共交通利用の提案を行うとともに自家用車と公共交通との健康面・経済面・環境面等様々な観点から個人ごとに比較を行い、優位性を説明する。さらには、お試し乗車券を配布してバス乗車の機会としていた

だき、公共交通の利用促進を図る。

イ 事業実施主体

2に同じ。

ウ 事業実施期間

2021年4月1日から2024年3月31日まで

6 計画期間

地域再生計画の認定の日から2024年3月31日まで

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

5-2の⑥の【検証方法】及び【外部組織の参画者】に同じ。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

4-2に掲げる目標について、7-1に掲げる評価の手法により行う。

7-3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

5-2の⑥の【検証結果の公表の方法】に同じ。