

上関町地域公共交通計画 (素案)

令和6年1月

上関町

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の区域	1
3 計画の期間	2
4 計画の対象	2
5 計画の位置付けと役割	3
第2章 上関町の概況	5
1 位置・地勢	5
2 人口減少と高齢化の進展	6
3 人口分布	7
4 目的地となる施設の立地	8
5 観光資源と来訪者の状況	9
6 高校の立地状況	10
第3章 町民の暮らしと公共交通	11
1 路線バス	11
2 町営バス	13
3 離島航路	16
4 タクシー	19
5 その他の輸送資源	21
6 その他の移動支援策	22
7 公共交通の担い手の状況	23
8 町民の暮らし	24
第4章 上関町の地域公共交通を取り巻く現状・問題点	32
第5章 取り組むべき課題	34
第6章 基本理念(めざす姿)と基本方針	36
1 基本理念	36
2 基本方針	36
3 計画で達成すべき目標	37
4 将来ネットワークと公共交通の位置付け	38
第7章 目標を達成するために行う事業	40
第8章 目標達成状況の評価	52
1 評価指標の設定	52
2 計画の実施とモニタリング	59
用語解説	60

第1章. はじめに

1. 計画策定の目的

上関町の公共交通機関は、路線バス、町営バス、タクシー及び離島航路で構成されています。近年、高齢化と人口減少が著しく進んでおり、生活維持のため高齢になっても運転免許を手放せないドライバーが多くいます。また、生活必需品等を購入するために近隣の市町に向かう高齢者や、町内から周辺自治体の高校に通学する高校生を中心に、公共交通が利用されています。

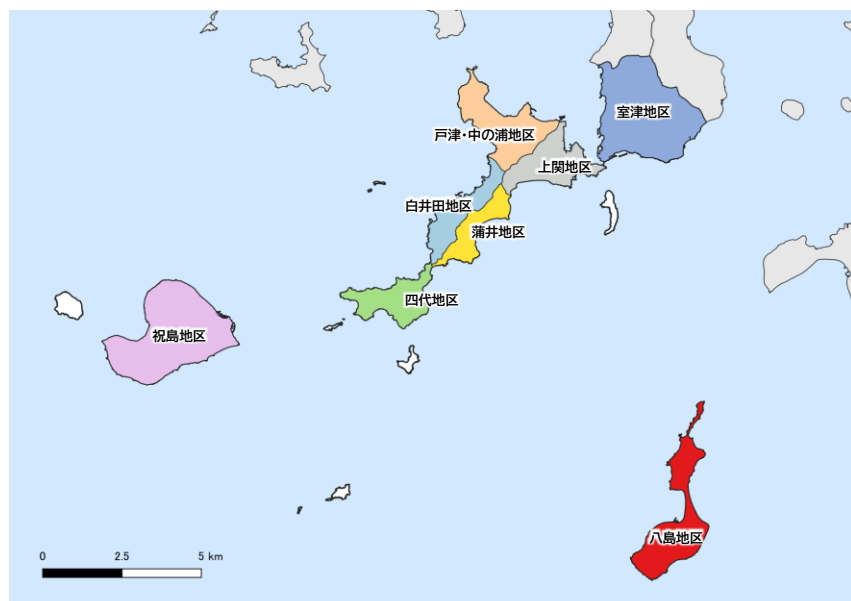
近年、少子高齢化や自家用車中心の生活の定着に伴い、公共交通の利用者数が減少しています。公共交通を維持するための自治体からの財政負担が増加していくことに加え、いわゆる「2024年問題」といわれる公共交通の担い手不足の深刻化などにより、公共交通のサービス低下(廃止・減便等)につながっています。特に、上関町においては、令和5年12月末から町内唯一のタクシー事業所の運転手がいらない状況にあり、公共交通事業の持続可能性が低い状況にあると言えます。

一方で、高齢化に伴う免許返納者数の増加や、高校再編等の影響による通学ニーズの変化などを受けて、自家用車を運転できない人を中心とした公共交通の果たすべき役割がより重要になっています。

こうしたことから、公共交通事業の持続可能性を高め、公共交通が果たすべき役割を達成できるようにすることが求められています。そこで、公共交通を多様な主体で共創し、連携を強化することをめざし、今後の公共交通施策のマスタープランとなる「上関町地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の区域

本計画の対象区域は、上関町全域とします。また、地区の公共交通の検討にあたっては、以下の図のように地区を設定して進めていきます。



3.計画の期間

令和6年度～令和10年度の5年間

4.計画の対象

- 路線バス、町営バス、船舶、個別輸送サービス(一般乗用タクシー等)を本計画の対象とする「公共交通」とします。

公共交通

路線バス

町営バス

船舶

個別輸送サービス(一般乗用タクシー等)



地域の輸送資源

スクールバス

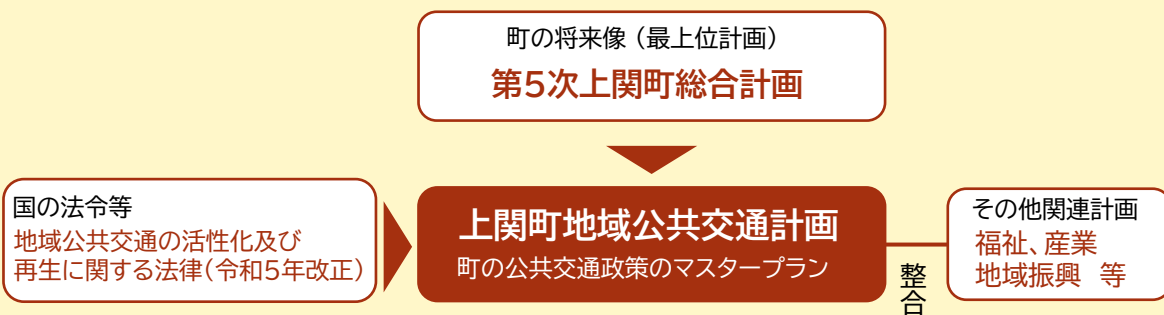
外出支援サービス



5.計画の位置付けと役割

- 本計画は、令和5年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画です。この法改正により、多様な主体との共創、連携強化等を通じて、地域公共交通のリ・デザイン(再構築)を進めることが求められています。
- また、町の最上位計画である「第5次上関町総合計画」及びその他関連計画との整合を考慮しながら、上関町の公共交通政策の方向性を示すマスタープランに位置づけます。

本計画の位置づけ



① 最上位計画

計画名	第5次上関町総合計画
計画の期間	令和2年度～令和6年度
策定年月	令和2年3月
上関町のめざすべき姿	花咲く海の町・上関
まちづくりの姿勢	あたたかく、いきいきと、のびやかに、うるおいのある町
公共交通に関連する内容	● バス運行の改善 ● 離島航路の改善 ● 遠距離通学の児童生徒に対し、公共交通機関の定期券支給等の支援事業

② その他関連計画

計画名	上関町まち・ひと・しごと創生総合戦略
計画の期間	令和2年度～令和6年度
策定年月	令和2年3月
公共交通に関連する内容	● 通院・買い物等の支援、お元気喫茶支援事業をはじめとした高齢者の保健福祉支援施策により、健康寿命の増進と元気な高齢者の交流活性化を促します。 ● 安全・安心の地域づくりに向けて、医療確保対策事業、急傾斜地崩壊対策事業他の防災体制の整備、道路・栈橋の整備、公共交通の維持(町営バス運行事業)などを計画的に図っていきます。

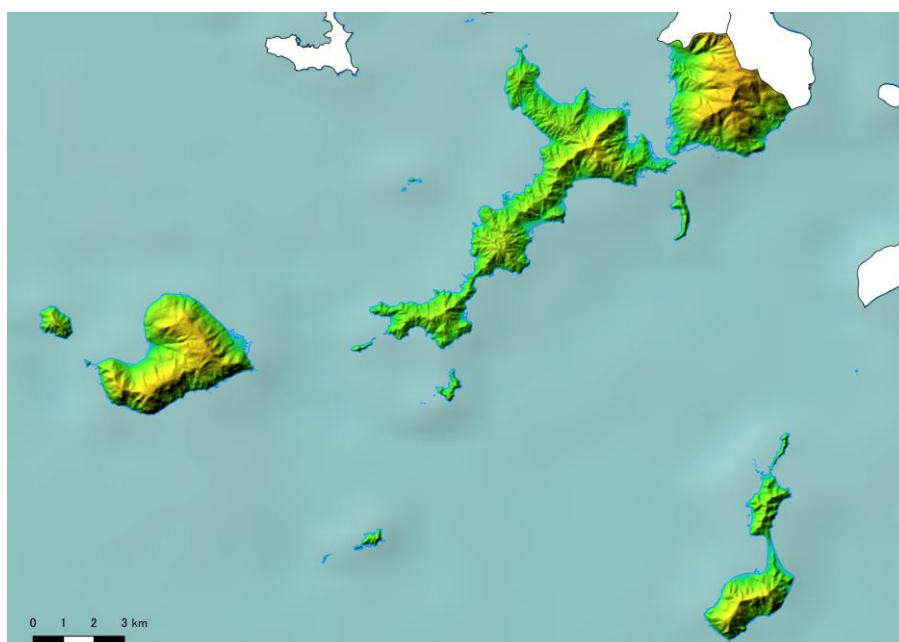
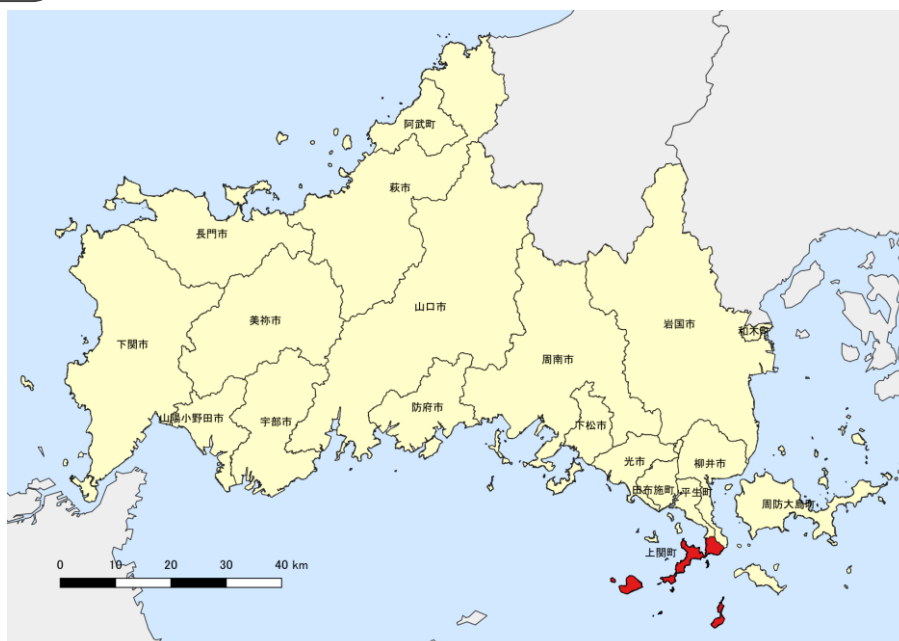
計画名	上関町過疎地域持続的発展計画
計画の期間	令和3年度～令和7年度
策定年月	令和3年12月
公共交通に関連する内容	● バス運行の改善 ● 離島航路の充実

第2章. 上関町の概況

1.位置・地勢

- 上関町は、山口県南東部に位置し、瀬戸内海に面した室津半島の先端部とその南側に位置する長島、そして長島の西側に位置する祝島、南東側に位置する八島を中心に、半島部と島しょ部によって形成された山口県最南部の町です。
- 町域面積は34.69km²を有し、地勢は半島部の中央部に位置する標高526.3mの皇座山を最高峰に、各島とも大部分が山地、急斜面地によって形成され、極めて平野部が少なくなっています。

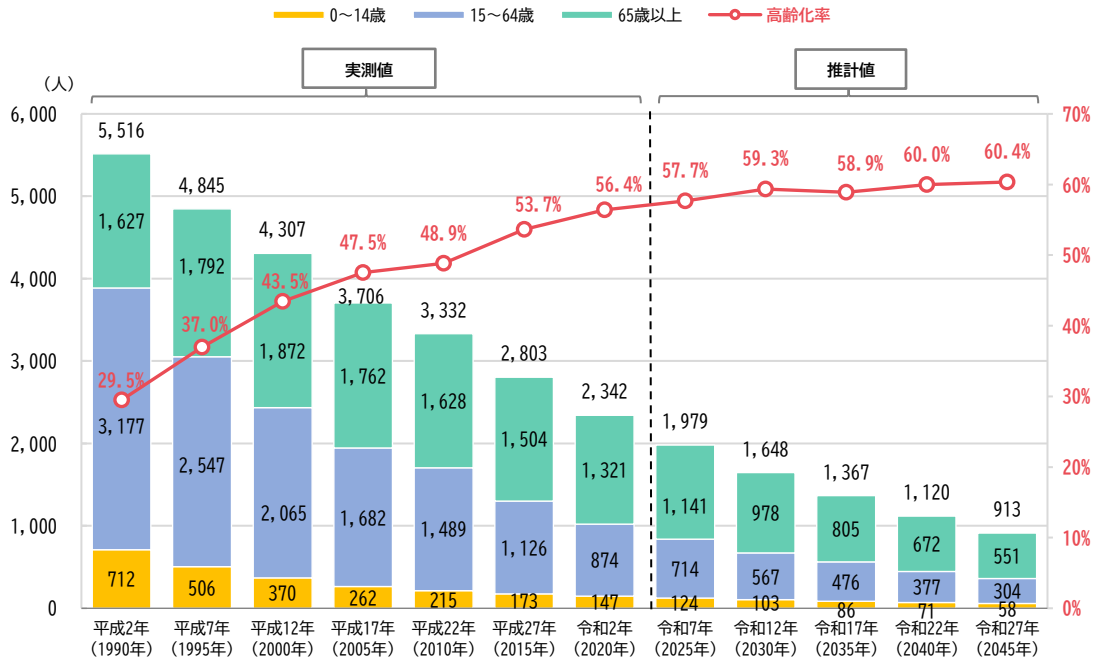
位置と地勢



2. 人口減少と高齢化の進展

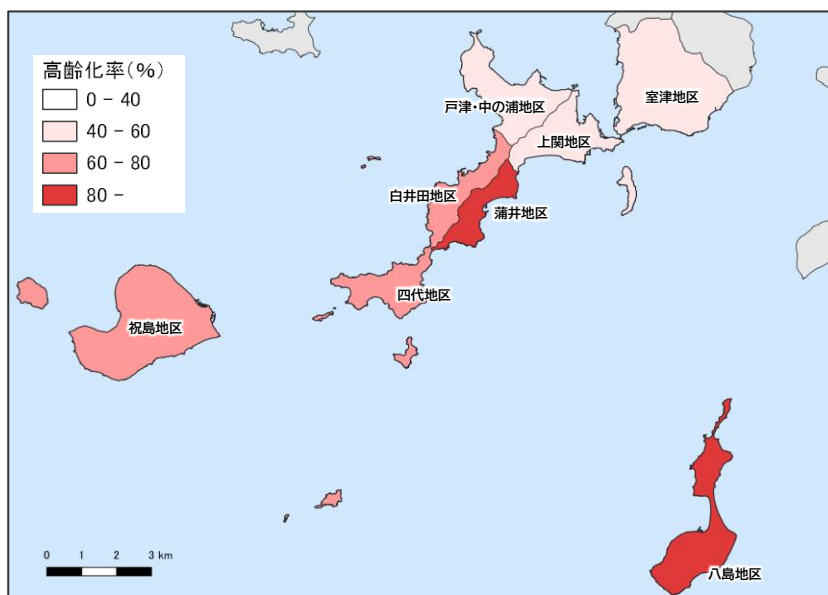
- 人口は平成2年からの30年で約半分となり、令和27年度には1,000人を割り込むと予測されています。
- 高齢化が急激にすすんでおり、地域別に見ると蒲井地区以南では高齢化率が60%以上と高くなっています。

人口・高齢化の推移と将来予測



資料: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年推計)

高齢化率

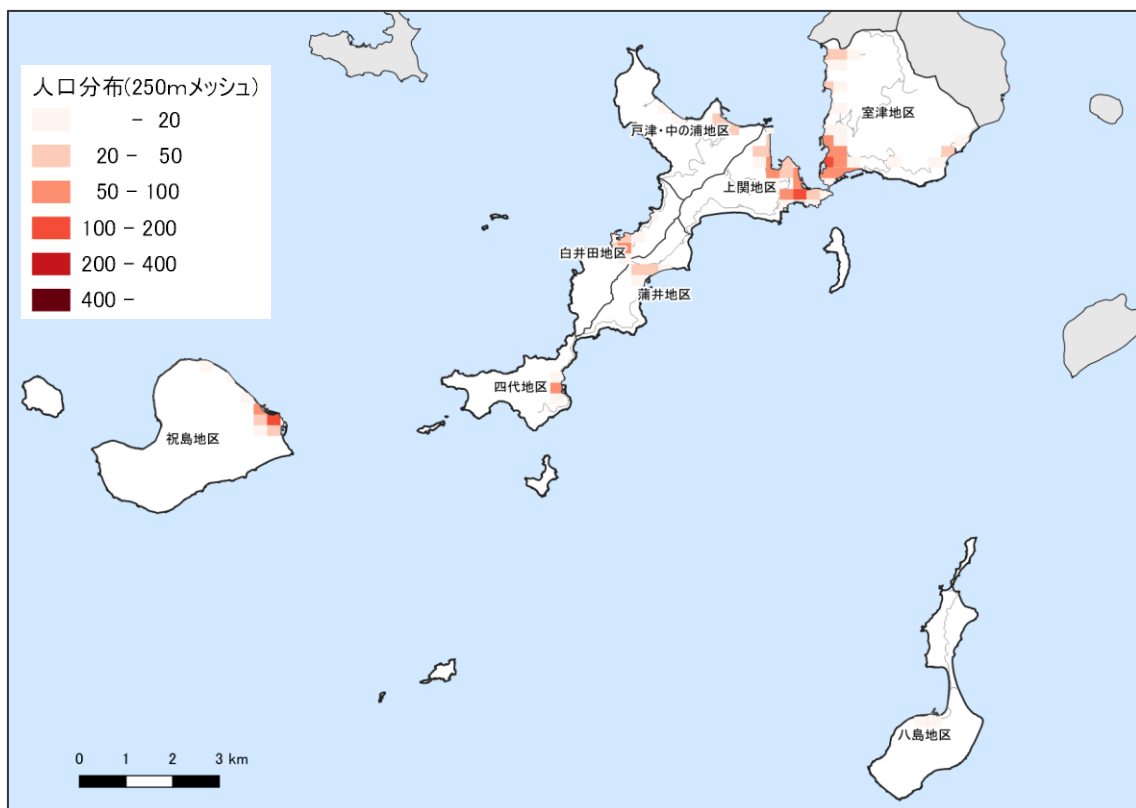


資料: 国勢調査(令和2年)

3. 人口分布

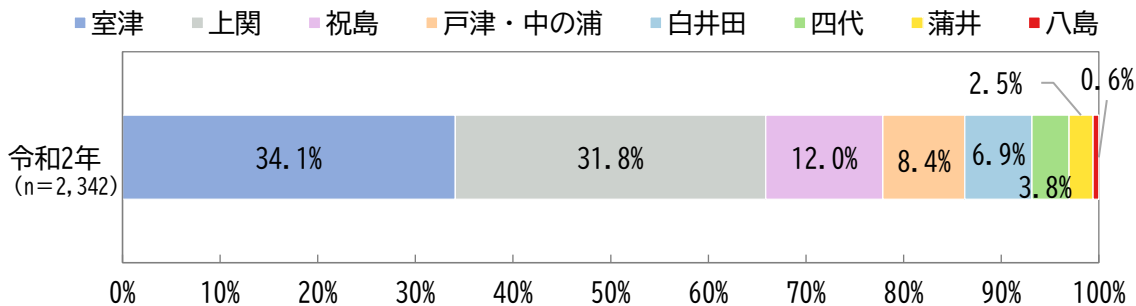
- 人口は中心部の室津地区、上関地区に集中しているほか、集落ごとに一定程度の人口分布がみられ、集落以外に人口があまり分布していないことも特徴です。

人口分布



資料:国勢調査(令和2年)

地区別の人口構成比

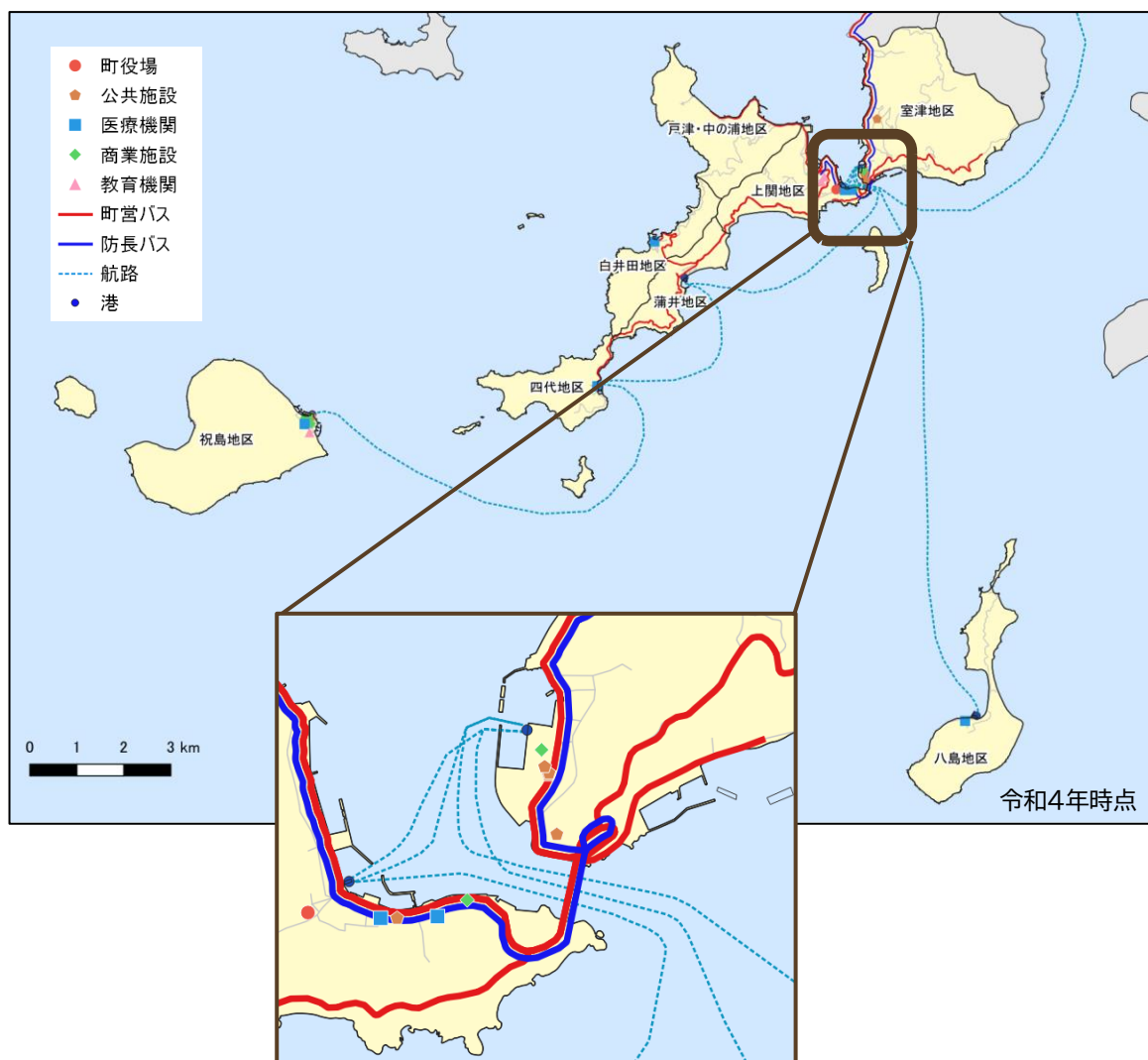


資料:国勢調査(令和2年)

4. 目的地となる施設の立地

- 移動の目的地となる施設は室津地区、上関地区に集中しているほか、祝島や八島にも医療機関があります。
- 町内にスーパーや大きな医療機関がないため、移動ニーズの高い施設は柳井方面(ゆめタウン柳井、マックスバリュ柳井、周東総合病院、柳井医療センター等)になります。

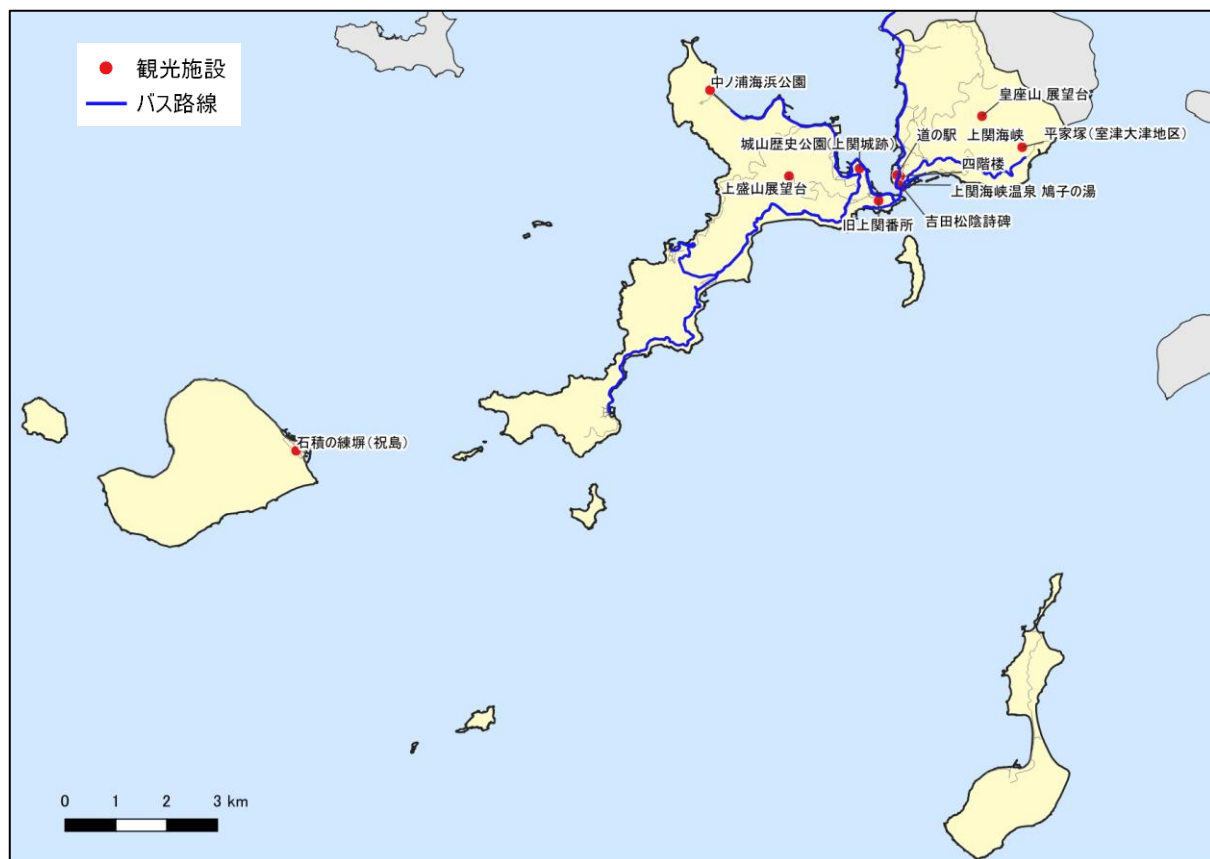
施設の集積状況



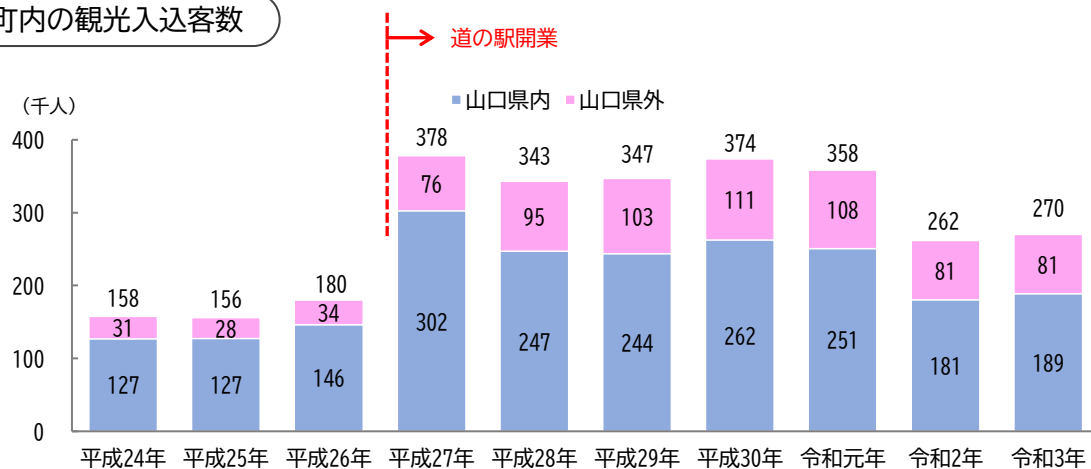
5. 観光資源と来訪者の状況

- 観光資源は海岸部(中の浦海浜公園等)や山間部(皇座山展望台等)に点在しています。
- 平成26年12月に「道の駅上関海峡」が開業したことで、平成27年は観光客数が前年の2倍以上に増加しました。その後も横ばい傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和2年に町内の観光入込客数が大きく減少しました。コロナ禍後は回復傾向にあります。

観光資源の分布



町内の観光入込客数



資料：山口県の宿泊者及び観光客の動向について

6. 高校の立地状況

- 町内には高校がなく、町外の高校へ長距離の通学をすることを余儀なくされています。
- 上関町内から防長バスを利用して通学しやすい高校は柳井商工高校と柳井高校の2校となり、それ以外の高校は、他の交通手段への乗継や、保護者等の送迎が必要になります。
- 山口県教育委員会が定める『県立高校再編整備計画前期実施計画』において、「柳井地域・周南地域において高校の再編整備の検討を進める」と位置付けられており、柳井高校や柳井商工高校、熊毛南高校、田布施農工高校、熊毛北高校がその対象とされている旨の報道がなされているほか、周防大島高校が山口県立大学の附属校となるなど、県立高校を取り巻く環境が大きく変わる状況にあります。

高校の分布



第3章. 町民の暮らしと公共交通

1. 路線バス

① 運行状況

- 防長交通が柳井駅前～上関線を運行しています。
- 十三割経由とイオンタウン平生経由の2系統がありますが、運行系統としては1系統にみなされています。

防長バス路線図



② 運行本数

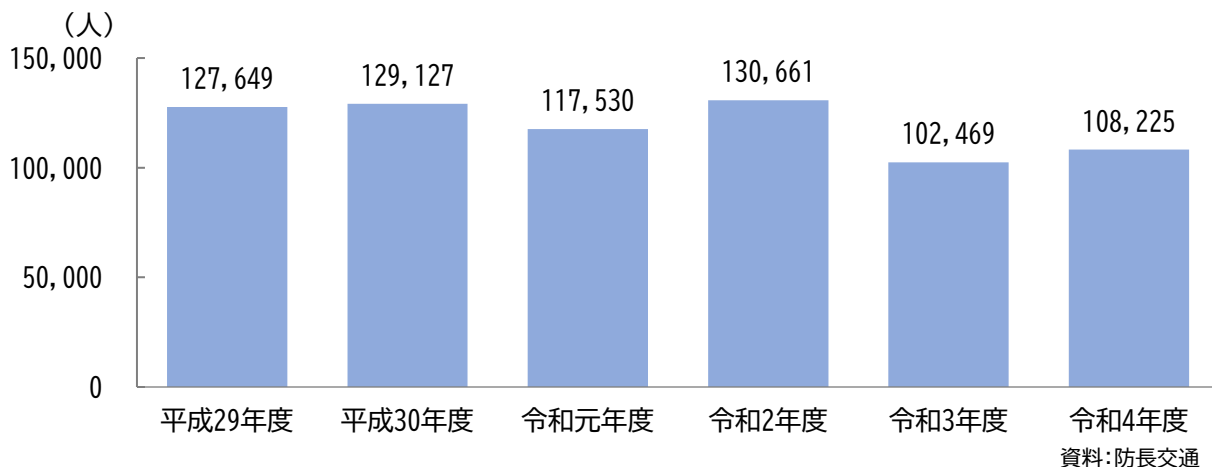
路線名	運行区間		運行頻度(便)	
			平日	土日祝日
柳井駅前～上関線	十三割経由	柳井駅発	4	4
		上関発	5	6
	イオンタウン平生経由	柳井駅前発	8	8
		上関発	7	7

※柳井駅前～上関線は地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統補助)の補助対象系統

③ 利用状況

- 利用者数は平成29年から令和2年まで横ばい傾向でしたが、令和3年は年間利用者が前年から20%以上減少しており、令和4年度もその傾向が続いています。

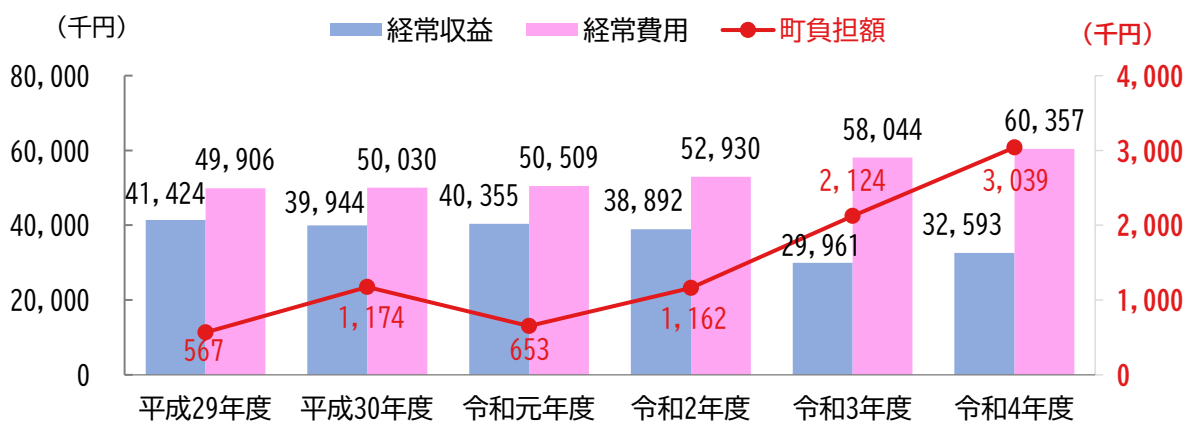
路線バス 輸送人員の推移



路線バス 収支の状況

④ 収支の状況

- 経常費用は年々増加しており、経常費用が経常収益を上回る状態が続いています。
- 町の負担額は増加傾向にあり、令和4年度は3,039千円となっています。



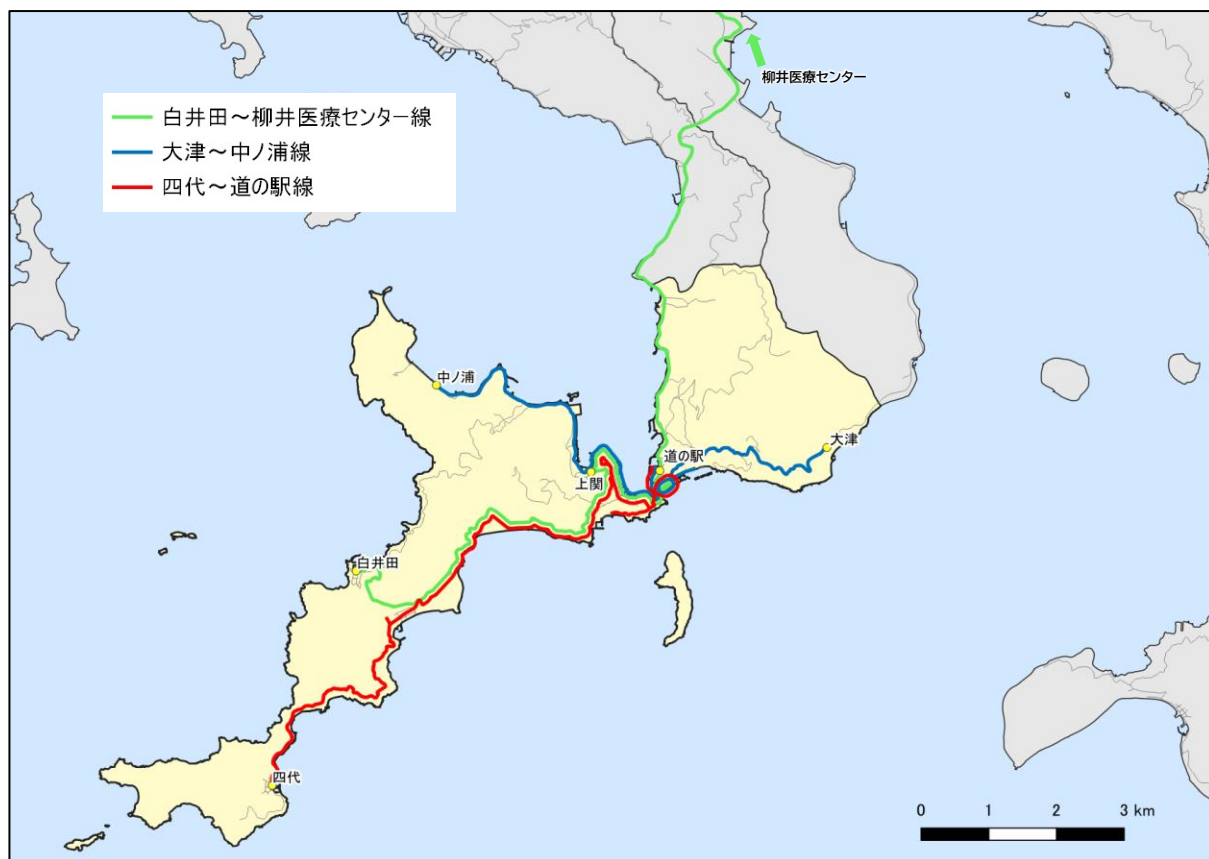
資料:上関町

2. 町営バス

① 運行状況

- 白井田～柳井医療センター線、大津～中ノ浦線、四代～道の駅線の3路線が運行しています。

町営バス路線図



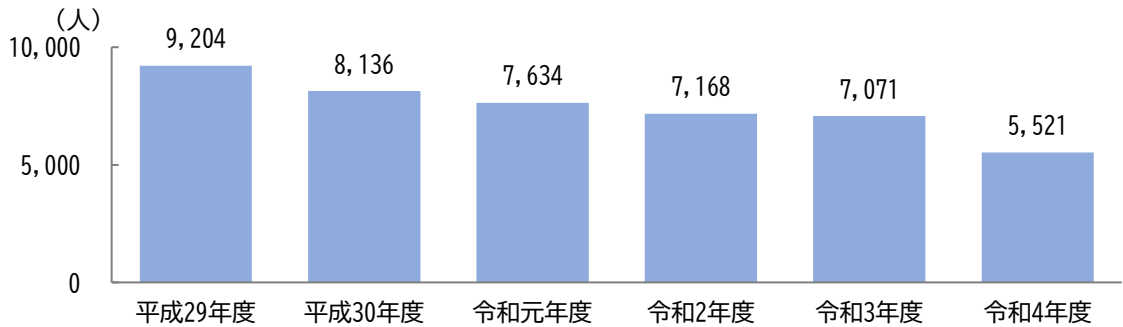
② 運行本数

路線名	運行区間・区域	運行頻度		
		平日	土	日
白井田～柳井医療センター線	白井田～柳井医療センター	2.0	2.0	—
	白井田～志田	2.0	2.0	4.0
	白井田～道の駅	1.0	1.0	1.0
大津～中ノ浦線	大津～中ノ浦	4.5	4.5	4.5
	道の駅～中ノ浦	0.5	0.5	0.5
四代～道の駅線	四代～道の駅	5.0	5.0	5.0

③ 利用状況

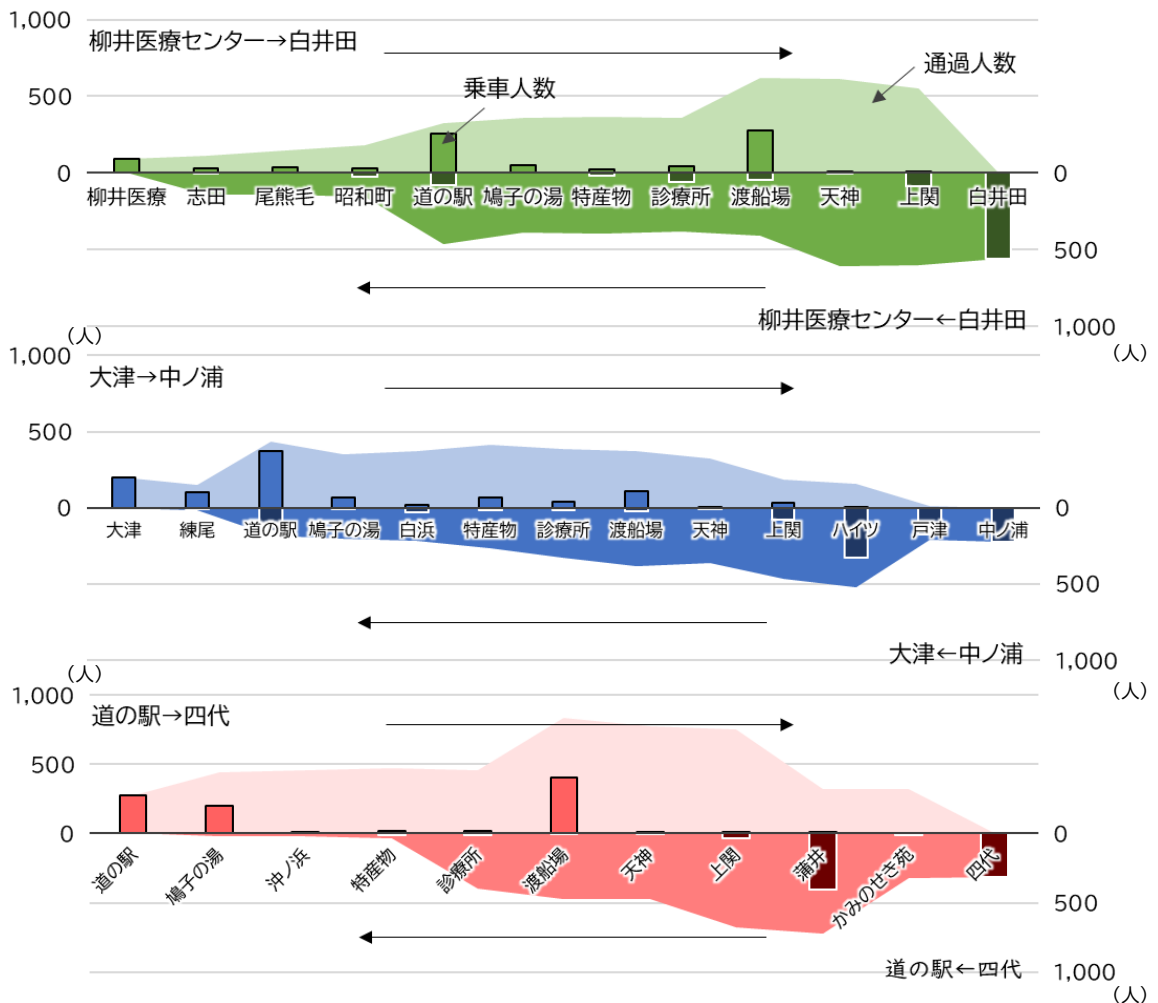
- 利用者は減少傾向にあり、平成29年度から令和4年度の間で約40%減少しています。
- 道の駅や渡船場での乗車が多くありますが、どのバス停も年間600人前後(1日2人以下)と少ない状況です。

町営バスの利用者数の推移



資料:上関町

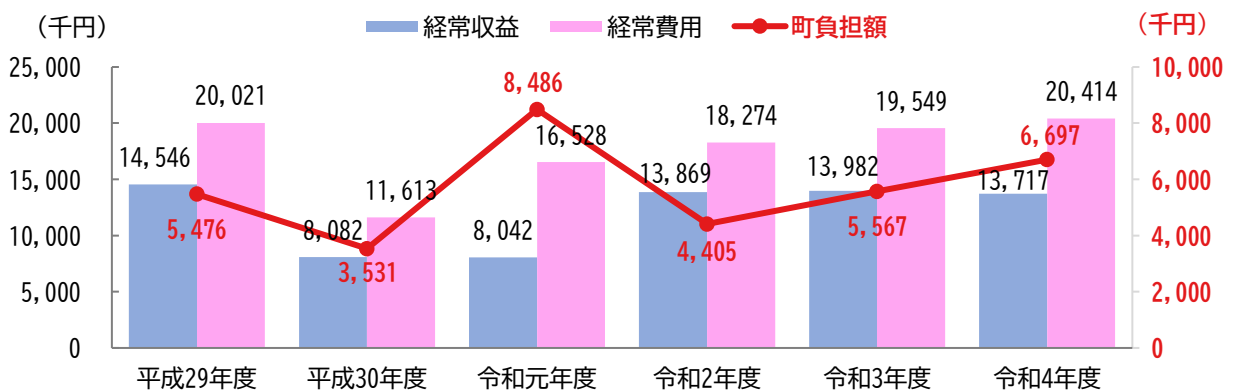
バス停ごとの乗車人数(令和4年度)



④ 収支の状況

- 経常費用は、平成30年度以降増加傾向にあります。令和元年度からは従来の2路線から3路線に増便したことに伴うものです。
- 町の負担額は、車両を購入した令和元年度を除いても増加傾向にあり、令和4年度は6,697千円となっています。
- 町営バスの運営に係る負担金は、国の電源立地地域対策交付金が充当されています。

町営バスの収支の状況



資料：上関町

3. 離島航路

① 運航状況

- 町の直営による八島～上関航路と、上関航運有限会社による祝島～柳井航路が運航されています。

運航経路図



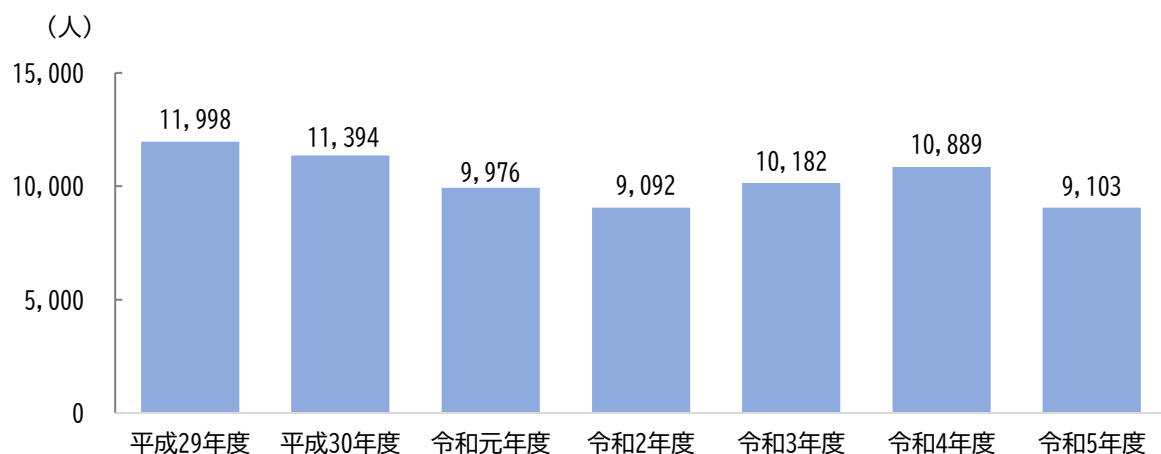
② 運航本数

路線名	運航区間	運航頻度		
		平日	土	日
八島～上関航路	八島～上関	3.0	3.0	3.0
祝島～柳井航路	柳井港～祝島	2.0	2.0	2.0
	室津～祝島	1.0	1.0	1.0

③ 利用状況

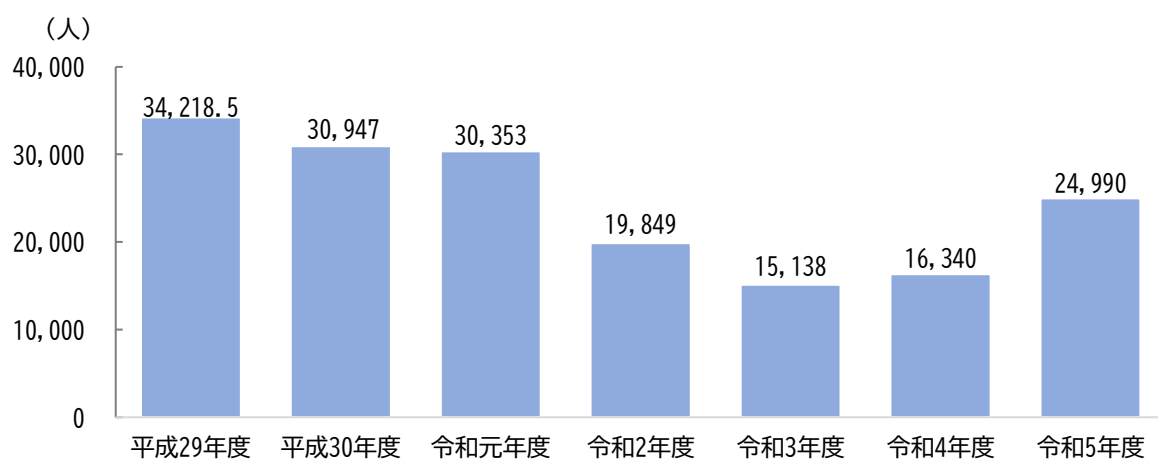
- 八島～上関航路の利用者は令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少しましたが、それ以降はやや増加傾向にあります。
- 八島～上関航路は室津地区の中学生が室津～上関間を通学利用しています。
- 祝島～柳井航路の利用者は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年度以降は40%以上減少し、その後は年々増加傾向にあります。コロナ禍前には戻り切っていない状況です。

八島～上関航路の利用者数の推移



資料: 上関町

祝島～柳井航路の利用者数の推移

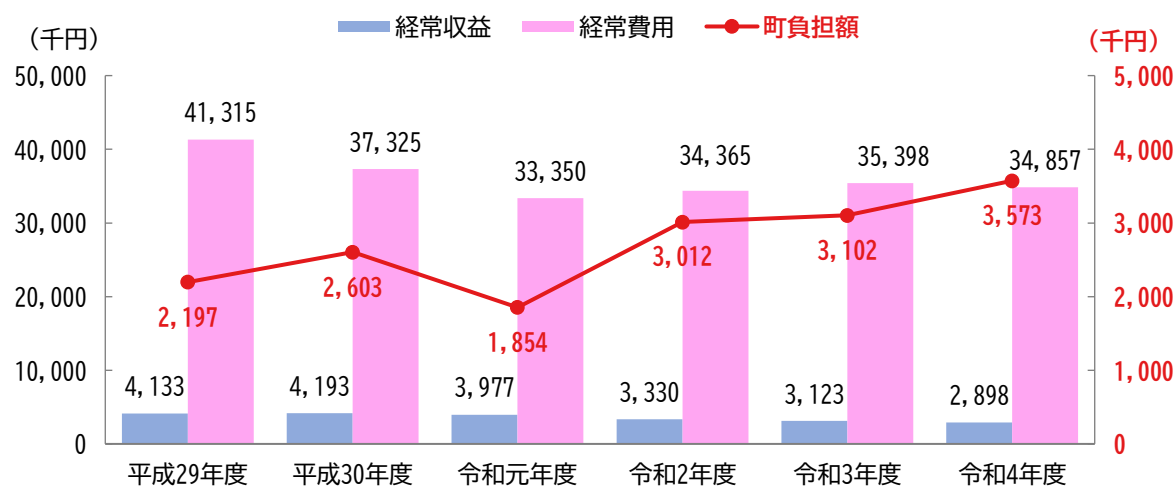


資料: 上関航運

④ 収支の状況

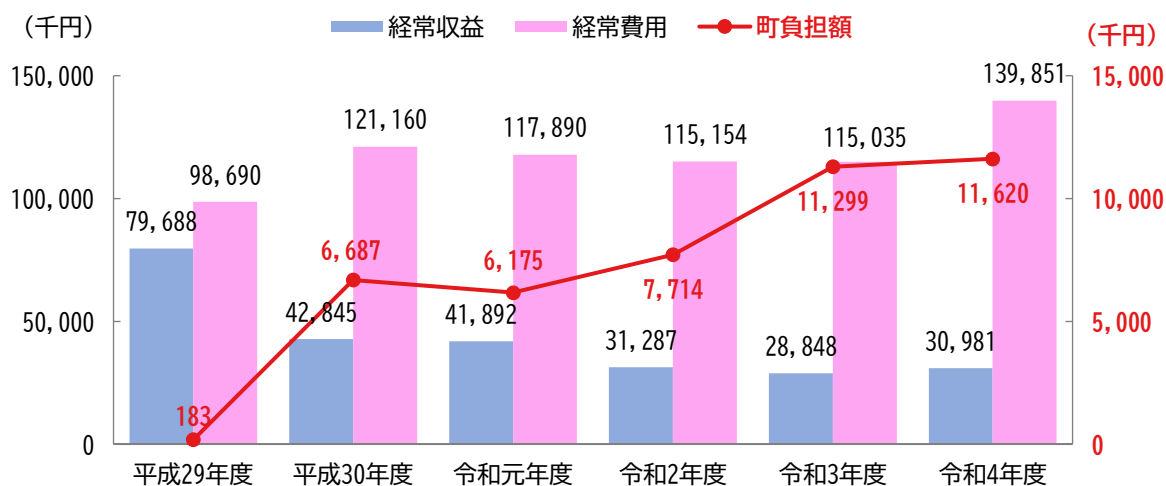
- どちらの航路も経常費用が経常収益を大幅に上回る状態が続いています。
- 費用と収益の差額は、国・県・町からの補助により賄われています。
- 八島～上関航路の町の負担額は令和2年度以降増加傾向にあり、令和4年度には3,573千円となっています。
- 祝島～柳井航路の町の負担額は令和3年度以降は年間11,000千円を超えており、年々増加傾向にあります。

八島～上関航路の収支の状況



資料：上関町

祝島～柳井航路の収支の状況



資料：上関町

4. タクシー

① 運行状況

- 町内にあるタクシー事業者は1営業所で1台しかなく、令和5年12月末より運転手がない状況です。
- 近辺にあるタクシー営業所からは5km以上離れており、タクシーの配車が困難な状況です。

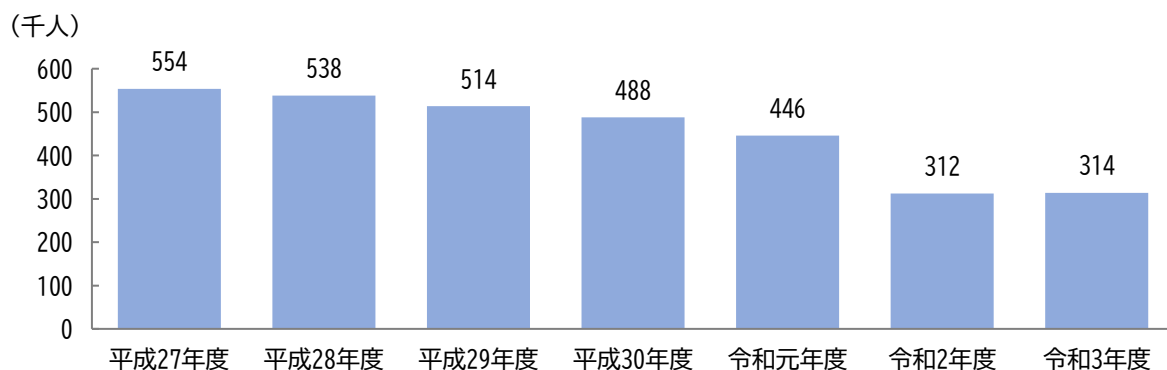
タクシーの営業所の立地状況と5km圏域



② 利用者数等の状況

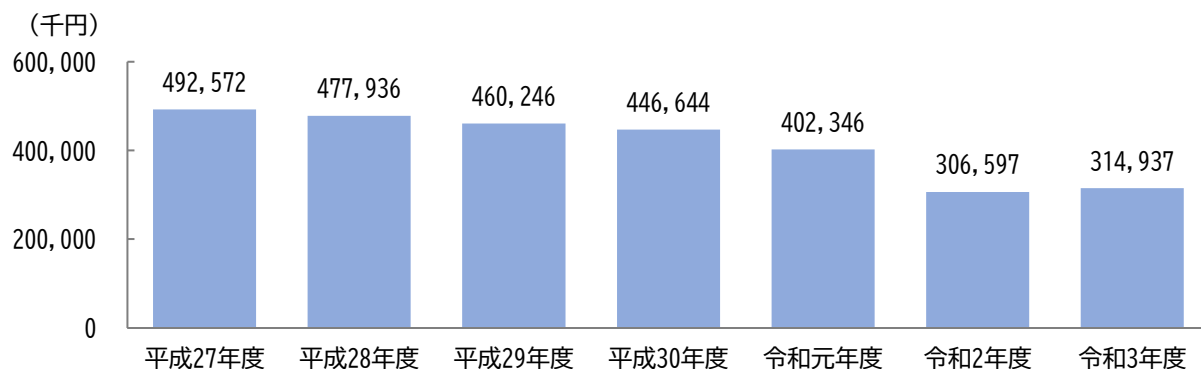
- 輸送人員、旅客収入のいずれも減少傾向にありましたが、令和2年度以降はコロナ禍の外出控え等によりいずれも大幅に稼働が落ち込んでいます。

柳井交通圏におけるタクシーの輸送人員の推移



資料：中国運輸局『運輸要覧』

柳井交通圏におけるタクシーの旅客収入の推移



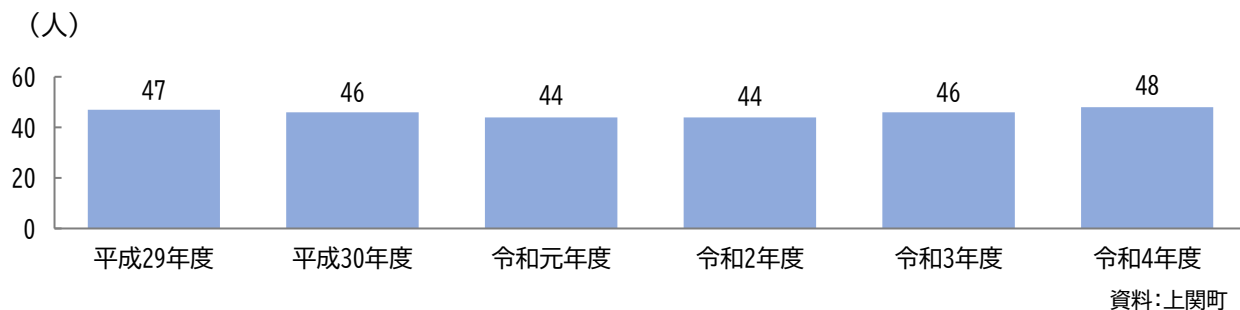
資料：中国運輸局『運輸要覧』

5. その他の輸送資源

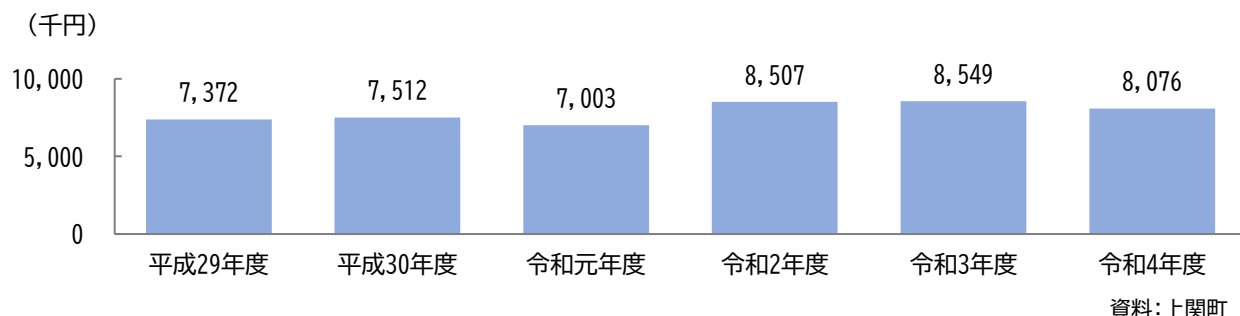
① スクールバス

- スクールバスは、小中学校あわせてマイクロバス2台とワゴン車1台で町内3路線を運行しています。
- 利用登録者数に大きな変動はなく、50人前後で推移しています。
- 町の財政負担額は800万円前後で推移しています。

スクールバスの利用登録者数の推移



スクールバスに対する町の財政負担額



② 外出支援サービス たすき号

- 高齢者や障害のある方で、自力で車に乗降可能な方を対象とした外出支援サービスです。
- 利用者は事前にチケットを購入し、利用範囲は上関町内限定です。
- 利用時間が平日8時30分～17時15分、利用料金を30分以内は300円、60分以内は600円となっています。

**住民主体の生活支援サービスに
(有償ボランティア)
外出支援サービスが加わりました**

ちょこっと遠回り付きの外出支援「たすき号」運行開始!

【たすき号】は、高齢者や障害のある方が、自力で車に乗降可能な方を対象とした外出支援サービスです。バス路線の範囲に限り、事前に予約して利用可能なサービスです。利用料金は、30分以内は300円、60分以内は600円です。予約は、地域包括支援センターにお問い合わせください。

利用できる人
高齢者や障害のある方で、バス路線の範囲に限り、自力で車に乗降可能な方を対象とした外出支援サービスです。利用料金は、30分以内は300円、60分以内は600円です。予約は、地域包括支援センターにお問い合わせください。

利用範囲
上関町内限定
○商業施設 ○公園施設
○商業施設 ○公園施設
○商業施設 ○公園施設
○商業施設 ○公園施設

利用時間・利用料金
○平日(祝日除く) 8時30分～17時15分
○30分以内は300円、60分以内は600円
※利用者の方には事前にチケットを購入していただきます

協賛ありがとうございます
外出支援サービスは、地域包括支援センターと連携して、高齢者や障害のある方が、安心して外出できるよう支援しています。

問い合わせ・利用申し込み先 地域包括支援センター ☎62-1780

資料: 広報かみのせき令和5年8月号

6. その他の移動支援策

- 自らの移動手段を持たない高齢者や障がい者の方の外出促進等を目的に、以下のとおり移動支援策を実施しています。
- 高校生の修学の意欲と能力の向上を高めるとともに保護者の経済的な負担の軽減を図る目的で助成を実施しています。

その他の移動支援施策

施策名	担当課	施策の概要
福祉優待バス乗車証	保険福祉課	● 満65歳以上の方、障害のある方を対象に「上関町福祉優待バス乗車証」を交付 ● 防長バス(柳井駅前～上関線)、町営バスを利用する際に上関町外であれば1回300円、上関町内であれば1回100円で乗車可能
心身障害者福祉タクシー	保険福祉課	● 障害のある方を対象に、タクシー利用料金を割引する「福祉タクシー割引証」を交付(年間24枚発行) ● 乗車1回につき1枚だけ使用でき、最大1,000円割引する
高等学校通学定期購入費補助金制度	教育委員会 教育文化課	● 高等学校及び高等専門学校に在籍する方で保護者が上関町に住所を有し、防長交通(株)が発行しているバス通学定期券を購入している方を対象に、定期券購入費の2分の1の額を補助

7. 公共交通の担い手の状況

- バス事業者、タクシー事業者、航路ともに乗務員不足が深刻化しており、特にタクシー事業者は町内のタクシー営業所がなくなることが懸念されている状況です。

交通事業者からのヒアリング結果(一部抜粋)

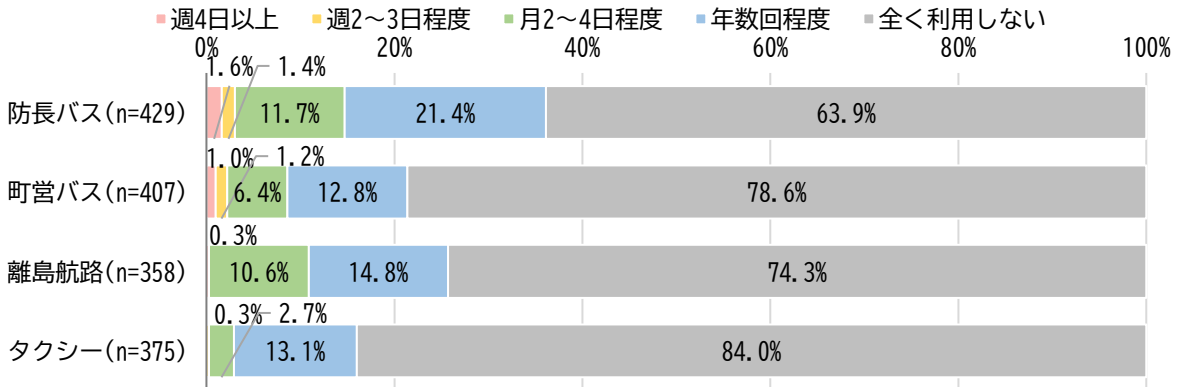
バス事業者 (防長交通)	● 平生営業所管内では<u>50%以上が60歳超</u>となっており、高齢化が進んでいる。 ● <u>今はギリギリ</u>なんとかなっているが、5年先、10年先は分からない。
町営バス	● 運転士の年齢は<u>60歳以上が中心</u>。 ● 今までは職安で採用できていたが、今後は厳しくなるかも。 ● 若い人は収入的に難しい。
タクシー事業者	● <u>高齢化が進み、運転士が不足</u>している。 ● 年内あるいは年度内の<u>廃業を検討</u>されている。
航路	● <u>船員不足</u>で、欠員ができれば募集をかけるが、なかなか見つからない

資料:ヒアリング調査結果(令和5年8月)

8. 町民の暮らし

① 公共交通の利用状況

- 各公共交通の利用頻度は、年数回程度の利用あるいは全く利用しない人の割合が80%以上を占めています。

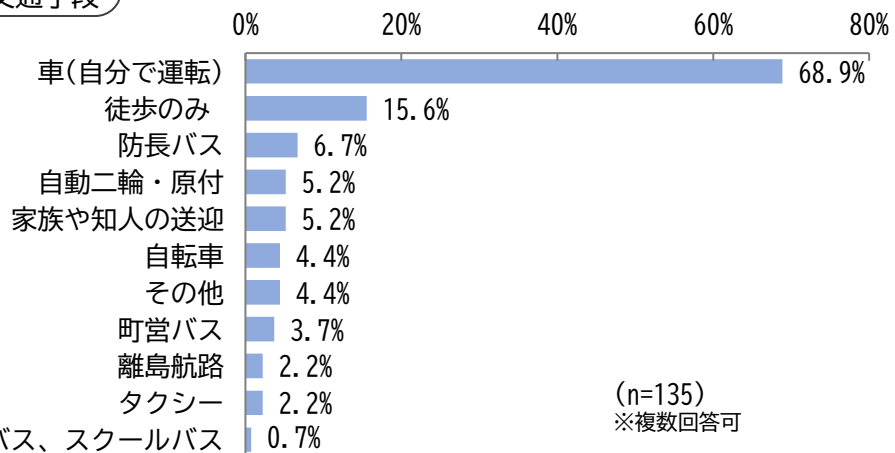


資料: 町民アンケート調査結果(令和5年8月)

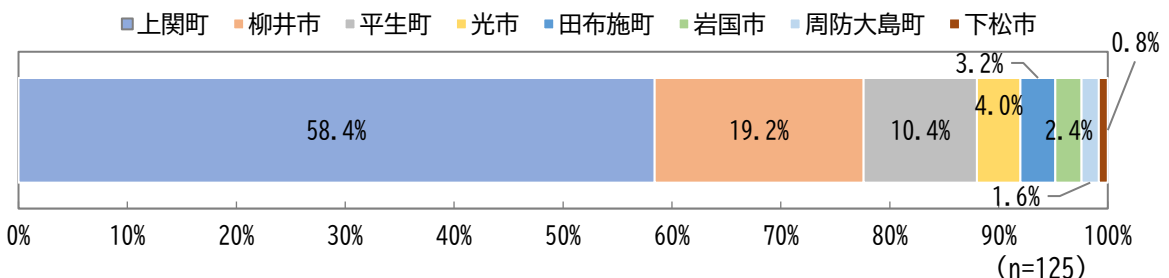
② 通勤・通学に利用する交通手段

- 通勤・通学で利用する交通手段は、「車(自分で運転)」が68.9%を占めており、防長バスは6.7%、町営バスは3.7%、離島航路は2.2%となっています。
- 通勤・通学先は上関町内が58.4%と多く、ついで柳井市が19.2%、平生町が10.4%と多くなっている。

通勤・通学先の交通手段



通勤・通学先の所在地

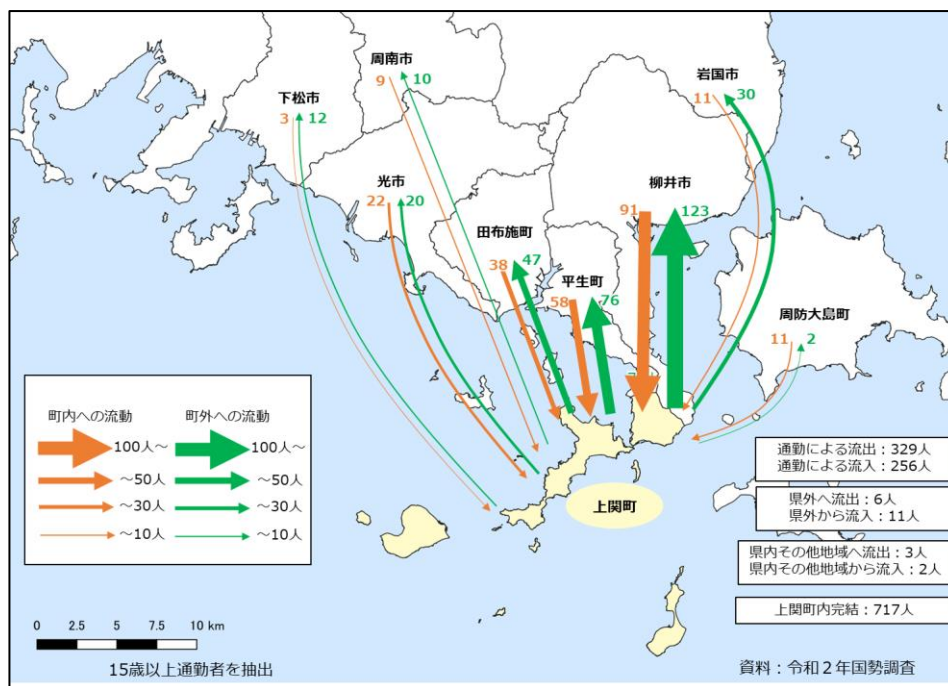


資料: 町民アンケート調査結果(令和5年8月)

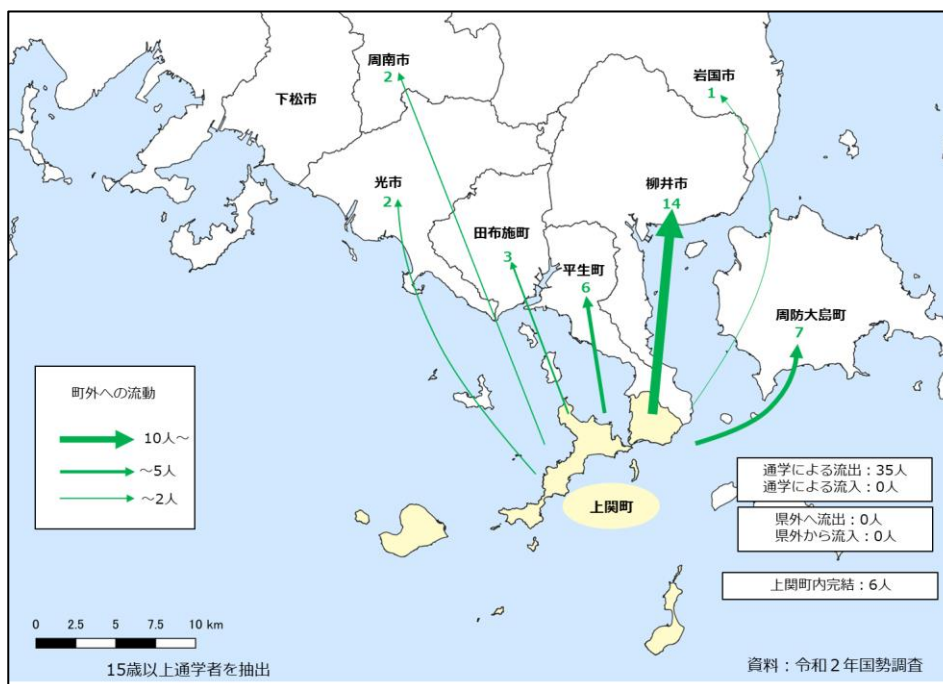
③ 通勤・通学の移動状況

- 通勤・通学は柳井市や平生町、田布施町との往来が見られます。上関町から町外への移動が多く、流出超過している状況です。
- 通学では近年、周防大島町の大島商船高専への進学が増えています。

通勤の移動状況



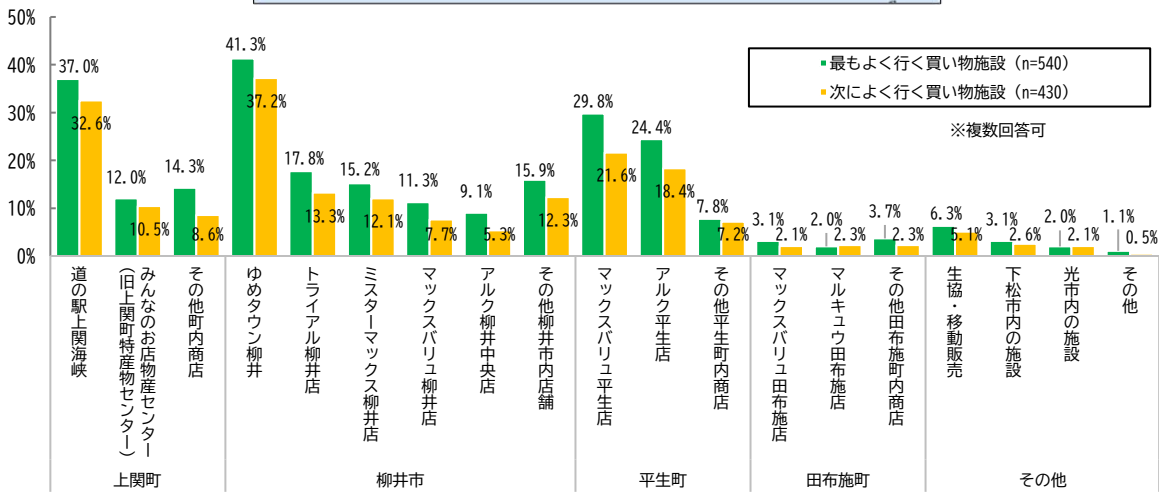
通学の移動状況



④ 主な買い物目的の移動状況

- 買い物は町内施設のほか、町内にスーパーがないため、柳井市や平生町の施設への需要が多くあります。

主な買い物先

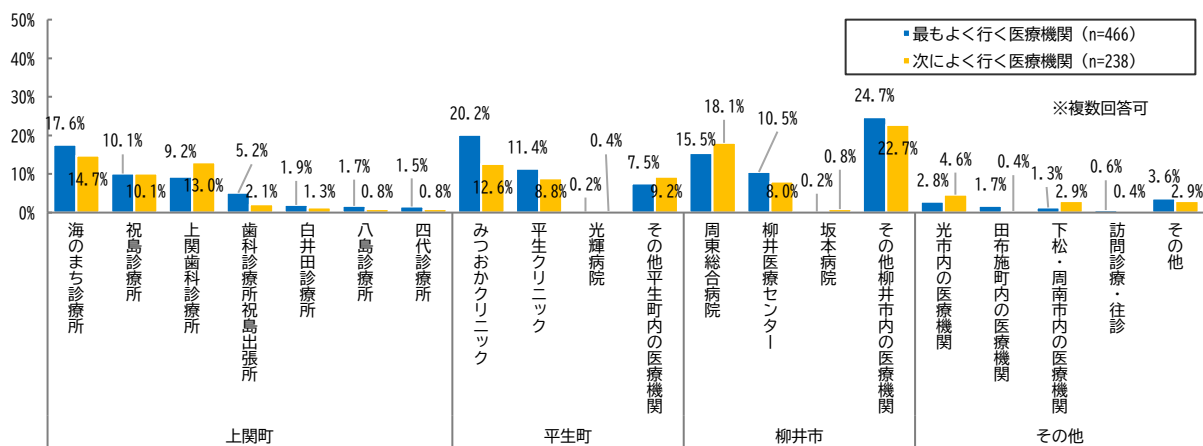


資料:町民アンケート調査結果(令和5年8月)

⑤ 主な通院先

- 通院も買い物と同様に町内への通院は多いが、柳井市(周東病院など)や平生町への移動が多くあります。

主な通院先

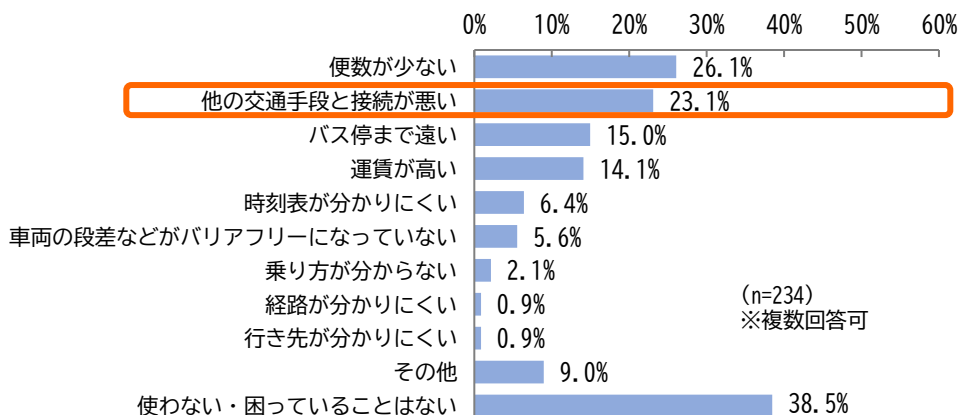


資料:町民アンケート調査結果(令和5年8月)

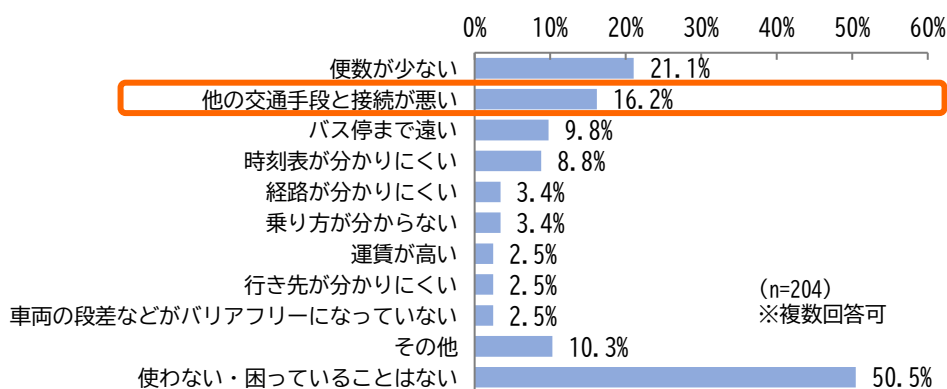
⑥ 路線バス・町営バス・離島航路の改善点

- 路線バス・町営バス・離島航路のいずれにおいても、困りごととして「便数が少ない」、「他の交通手段と接続が悪い」という割合が高くなっています。

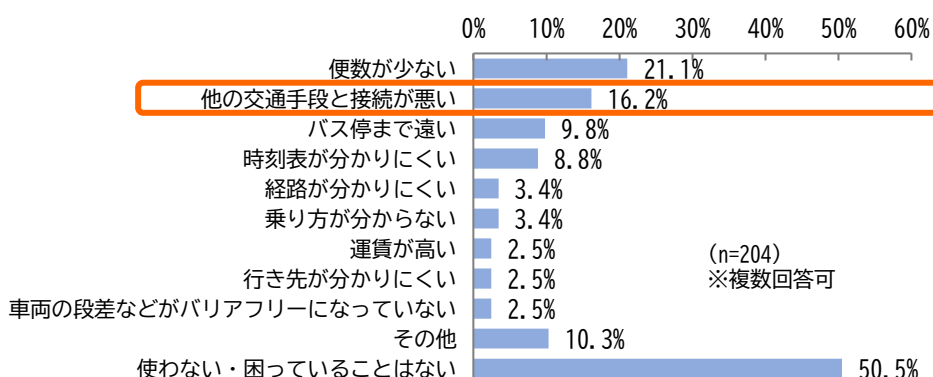
路線バスの改善点



町営バスの改善点



離島航路の改善点

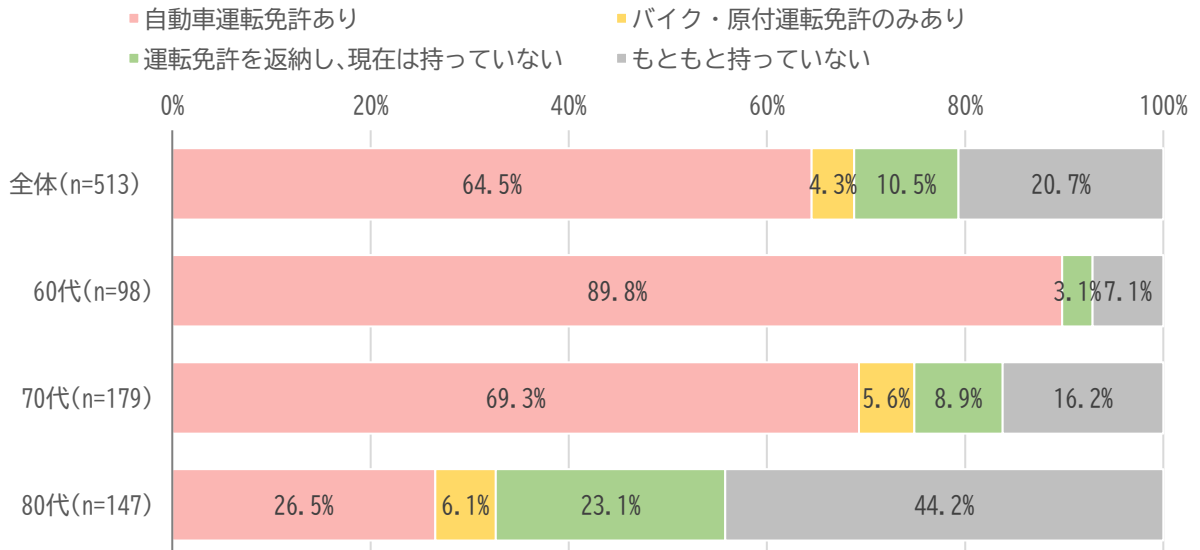


資料：町民アンケート調査結果(令和5年8月)

⑦ 運転免許証の保有状況・返納意向

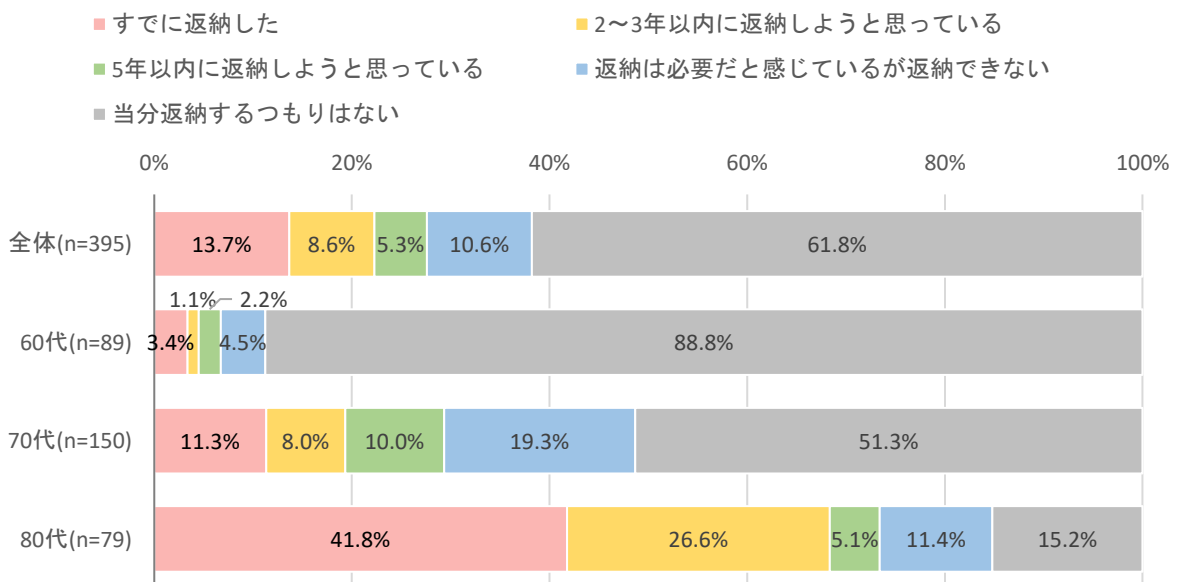
- 高齢者の運転免許証保有率は高いですが、80代の免許返納率は23.1%と高くなっています。
- 5年以内の返納意向の割合は全体的に25%以上と高いが、70代で「返納は必要だと感じているが返納できない」という割合が20%程度と多くなっています。

年代別の運転免許証の保有状況



資料：町民アンケート調査結果(令和5年8月)

年代別の運転免許証の返納意向



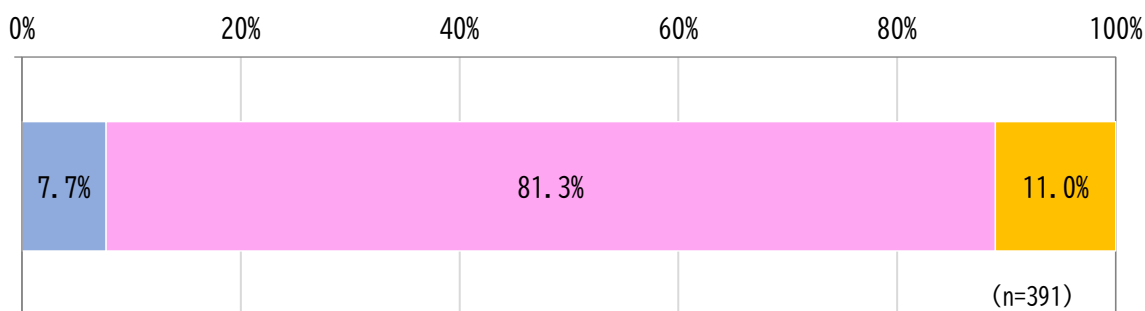
資料：町民アンケート調査結果(令和5年8月)

⑧ 公共交通と町の財政負担に対する考え

- 「公共交通と町の財政負担に対する考え」では、「現状並みの財政支出で、改善を加えながらサービスを維持するべき」と回答した人の割合が最も高く、81.3%を占めています。
- 「財政支出を減らすべき」という意見は11.0%にとどまっています。

公共交通と町の財政負担に対する考え

- 今より財政支出を増やしてサービスをより充実させるべき
- 現状並みの財政支出で、改善を加えながらサービスを維持するべき
- サービスが低下しても、公共交通に対する財政支出を減らすべき

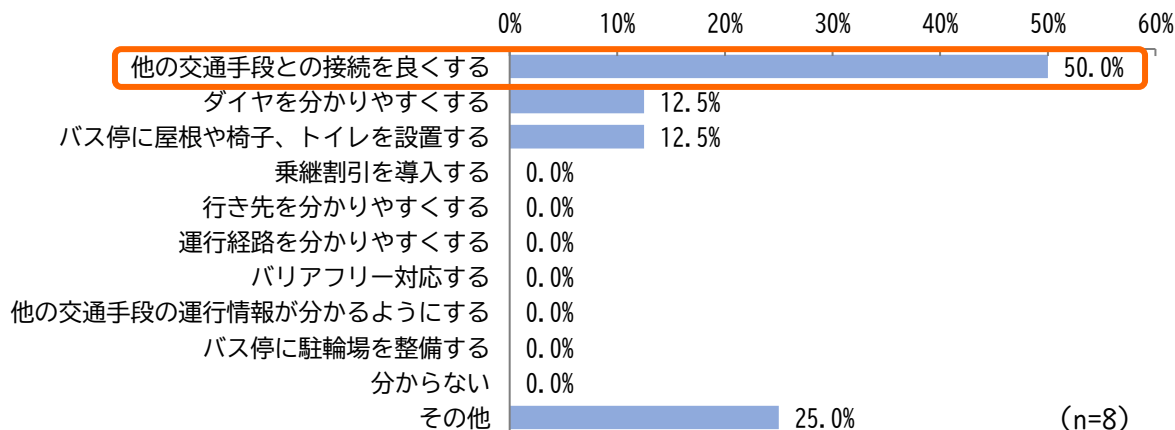


資料：町民アンケート調査結果(令和5年8月)

⑨ 高校生の通学

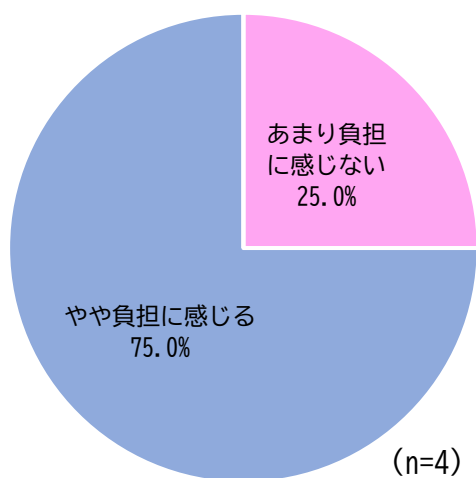
- 路線バスの改善点としては、町民アンケートと同じく「他の交通手段との接続を良くする」を回答した人の割合が50.0%と多くなっています。
- 保護者は送迎に対してやや負担に感じている割合が高く、高校生は保護者による送迎に対して、70%以上が保護者に負担を掛けていると感じています。

路線バスの改善点

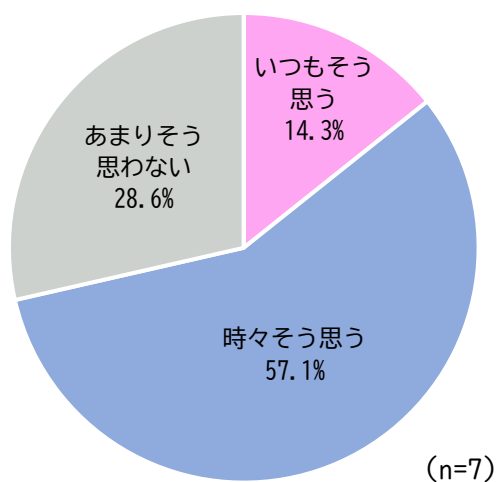


資料：高校生アンケート調査結果(令和5年8月)

「送迎」について保護者の負担感



「送迎」について高校生が感じる保護者の負担感



資料：高校生アンケート調査結果(令和5年8月)

第4章. 上関町の地域公共交通を取り巻く現状・問題点

1. 町の現状と未来の暮らしの状況

- 人口減少、高齢化 ▶ p.6, p.29

人口減少と高齢化が進むなか、免許証返納後の生活を支える移動環境が十分とは言えない状況です。

- 買い物における町外志向 ▶ p.26

町内の買い物拠点は「道の駅上関海峡」やその周辺のみとなっており、町民の買い物は町外が中心となっています。

- 町をまたいだ高校生の通学 ▶ p.10, p.24

町内には高校がなく、高校生は周辺自治体の高校に進学しています。町内の高校生が通う高校は再編が検討されており、今後の対応に留意が必要です。

2. 移動ニーズと公共交通の状況

- 通勤・通学需要に対応する幹線交通 ▶ p.24, p.31

通勤・通学は周辺自治体への需要が多くなっています。路線バスの主たる利用は高校生の通学となりますが、各高校ともに保護者の送迎が多く、保護者は負担を感じています。また、志望高校の選定時に通学時の公共交通を考慮する生徒が半数存在します。

- 町外への通院・買い物に対応する交通 ▶ p.26, p.27

通院や買い物は柳井市や平生町への需要が多く、防長バスや航路が担っています。

- 町内の通院・買い物に対応する交通 ▶ p.26, p.27

町内の移動需要は、一般乗用タクシーおよび町営バスが担っています。

3. 公共交通の利用者数と行政負担

- 公共交通の利用者減少 ▶ p.12, p.14, p.17

防長バス2系統の利用者は減少傾向であり、町営バス3路線の利用者数も大きく減少しています。八島航路の利用者数は安定していますが、祝島航路はコロナ禍の影響で大きく減少しています。

- 公共交通に係る行政負担の増加 ▶ p.12, p.15, p.18

路線バス、町営バスともに行政負担額は年々増加しています。航路の行政負担額も増加傾向にあります。

4. 公共交通のサービス改善

▶ p.27, p.30

公共交通の困りごととして、町民、高校生とともに、「他の交通手段との接続をよくする」が多く、「ダイヤをわかりやすく」も多くなっています。

5. 公共交通の担い手確保と事業性向上

- 公共交通の担い手不足 ▶ p.23

路線バス、町営バス、航路、タクシーともに担い手不足が大きな問題であり、長期的に見た持続可能性が危ぶまれています。

- 事業性の低下 ▶ p.12, p.18, p.20

利用者の減少に伴い、路線バス・タクシーをはじめとした民間公共交通事業者の事業性は非常に厳しい状況にあります。

6. まちづくりとの連携

▶ p.8, p.26

道の駅上関海峡は買い物拠点として公共交通の主な目的地であり、施設と交通の連携が必要です。

第5章. 取り組むべき課題

1. 路線バスの利便性向上

▶ 問題点1, 2, 3, 4, 5, 6

町外移動を担う防長交通による路線バスは、町民の広域移動や周辺自治体への移動に利用されており、とりわけ高校生の通学需要が多くなっています。高校生からは「他の交通手段との接続性向上」、「ダイヤをわかりやすく」などが指摘されており、利便性向上に向けた改善が必要です。

また、関係する自治体と連携して、目指すサービス水準や持続可能な環境づくり等の施策を推進する必要があります。

2. 町営バスの利便性向上

▶ 問題点2, 3, 4

町営バスはクルマを自由に使えない高齢者のための移動手段となっていますが、利用者は減少傾向です。利用者のニーズに即した運行サービスの改善を行い、利便性向上を図る必要があります。

3. 町内のタクシー事業代替サービスの検討

▶ 問題点5

町内のタクシー事業者が高齢化により事業継続が困難になってきていることから、将来の町内の個別輸送サービスの検討を進める必要があります。

4. 航路の維持・活性化

▶ 問題点3, 4, 5

八島、祝島の住民の生活を守るとともに、観光客や釣客の増加のために航路の運航サービスの継続は不可欠です。持続可能な運航に向けた観光客に対する利用促進策の実施、他の交通機関との連携施策などを検討する必要があります。

また、航路の再編についても検討していく必要があります。

5. 公共交通の利用促進

▶ 問題点3, 5

公共交通の赤字減少のための増収施策としての利用促進が不可欠となります。利用促進にあたっては、適切な情報提供、モビリティ・マネジメントなどが進められており、上関町の交通環境に即した施策展開が必要です。

6. 持続可能な公共交通事業の推進

▶ 問題点5

防長交通、タクシー事業者、航路事業者ともに運転士(船員)不足が大きな問題となっています。公共交通事業者を存続させるためには、魅力ある職業としての運転士の仕事を再構築する必要があり、行政や民間企業支援団体などの関係主体が一体となった取組の推進が必要です。

また、公共交通事業の事業性向上のためには、収入増加に向けた利用促進策が不可欠となります。

7. まちづくりとの連携

▶ 問題点6

交通事業者のサービス向上に向けて、観光客や帰省客などの顧客満足度を高める取組を支援する必要があります。

第6章. 基本理念(めざす姿)と基本方針

1. 基本理念

豊かで活気あるふるさとの暮らしを支える 持続可能な公共交通

2. 基本方針

1 地域特性に対応した公共交通体系の構築

- ・ 高齢者等の町外への通院や買い物需要、高校生の通学需要といった本町の路線バス・離島航路の主たる利用者に対応した公共交通体系をつくり、守ります。
- ・ 町内の拠点施設への移動を担う町営バスのサービスを改善し、高齢者等の暮らしを支えます。
- ・ 町内タクシー事業者に代わる個別輸送サービスの確保策の検討を進めます。

2 みんなが利用しやすい公共交通サービスの充実

- ・ 町民や来訪者全ての人が使いやすい公共交通サービスに向けて、各種情報提供を適切に行います。
- ・ 公共交通の乗継や待合環境について、利用しやすく快適な環境づくりを行います。

3 持続可能な公共交通のための連携と共創

- ・ 持続可能な公共交通のために収益向上のための取り組みや担い手(運転士・船員)確保策などを交通事業者まかせにするのではなく、行政や関係機関が連携して事業に取り組みます。
- ・ 将来的な個別輸送サービスの確保策の検討を進めます。
- ・ 公共交通の利用者増に向けた利用促進策を実施します。
- ・ 町内の拠点施設など交通に係わる多様な主体が連携・共創し、まちづくりと交通の利便性向上施策を一体で推進します。

3. 計画で達成すべき目標

基本方針① 地域特性に対応した公共交通体系の構築

- 目標 1-1 高齢者や高校生の町外移動の利便性を維持・改善するために周辺自治体と連携した路線バスサービスの継続的な改善
- 目標 1-2 八島・祝島住民の暮らしを支え、来訪者の利便性向上のための運行改善、他の交通機関との連携
- 目標 1-3 主にクルマを自由に使えない住民の生活を支えるための町営バスの再構築
- 目標 1-4 町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービスの確保

基本方針② みんなが利用しやすい公共交通サービスの充実

- 目標 2-1 全ての利用者にわかりやすい公共交通情報の提供
- 目標 2-2 公共交通の待合・乗継環境向上

基本方針③ 持続可能な公共交通のための連携と共創

- 目標 3-1 交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築
- 目標 3-2 担い手(運転士・船員)確保のための事業推進
- 目標 3-3 公共交通を利用した外出回数の増加
- 目標 3-4 町内拠点施設との連携と共創による公共交通の魅力向上

4. 将来ネットワークと公共交通の位置付け

本計画で目指すべき将来の公共交通ネットワークは以下のとおりです。



拠点	● 中心拠点	町内の中心拠点として、施設や公共交通が集積する拠点
	● 地区内の拠点	公民館等の地域住民が集う地区内の拠点

凡例と区分		各交通の役割と維持方針
幹線	 路線バス (防長交通 柳井駅前～上関線)	・町外への通院や通学需要をはじめとした隣接市町と広域な移動を担う ・国の地域公共交通確保維持改善事業における地域間幹線系統補助を受け、路線を維持する ・国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金(車両減価償却費等補助)を受け、車両更新等に活用する
支線	 町営バス (定時定路線)	・町内完結の移動需要を担う ・特に固定的な需要が見込まれる時間帯を中心に運行する ・国の電源立地地域対策交付金事業により路線を維持する
	 町営バス (非定時定路線)	・町内完結の移動需要を担う ・きめ細やかな需要が見込まれる時間帯に定時定路線を補完する形で運行する ・国の電源立地地域対策交付金事業により路線を維持する
	 航路	・主に祝島、八島と町の中心部との間の移動需要を担う ・国の地域公共交通確保維持改善事業における離島航路運営費等補助金により航路を維持する ・必要に応じて航路の見直しを検討する
その他輸送資源	個別輸送サービス	・幹線、支線で対応できない個別移動需要を担う ・一般乗用タクシーあるいはその代替サービスが担う
	外出支援サービスたすき号	・外出支援が必要な人を対象とした移動需要を担う

※町営バスについては、路線の見直し状況等により、必要に応じて地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を受けて路線を維持する

第7章. 目標を達成するために行う事業

基本方針①

地域特性に対応した公共交通体系の構築

	目標	事業
目標1-1	高齢者や高校生の町外移動の利便性を維持・改善するために周辺自治体と連携した路線バスサービスの継続的な改善	事業1 路線バスサービスの継続的な改善
目標1-2	八島・祝島住民の暮らしを支え、来訪者の利便性向上のための運行改善、他の交通機関との連携	事業2 持続可能な航路への再編
目標1-3	主にクルマを自由に使えない住民の生活を支えるための町営バスの再構築	事業3 クルマを自由に使えない住民のニーズに即した持続可能な町内交通体系の構築
目標1-4	町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービスの確保	事業4 町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービスの再構築

基本方針②

みんなが利用しやすい公共交通サービスの充実

	目標	事業
目標2-1	全ての利用者にわかりやすい公共交通情報の提供	事業5 公共交通に係る情報提供の推進
目標2-2	公共交通の待合・乗継環境向上	事業6 公共交通の待合・乗継環境向上

基本方針③

持続可能な公共交通のための連携と共創

	目標	事業
目標3-1	交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築	事業7 交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築
目標3-2	担い手(運転士・船員)確保のための事業推進	事業8 担い手(運転士・船員)確保のための事業推進
目標3-3	公共交通を利用した外出回数の増加	事業9 公共交通の利用促進施策の展開
目標3-4	町内拠点施設との連携と共創による公共交通の魅力向上	事業10 町内拠点施設との連携と共創による公共交通の魅力向上

基本方針①

地域特性に対応した公共交通体系の構築

事業1 路線バスサービスの継続的な改善

- ◆ 周辺自治体への通勤・通学・通院・買物目的の移動を担う路線バスについて、高校再編等の目的地となる施設の状況、利用実態の変化、鉄道のダイヤ変更、交通事業者の意向に対応し、適宜運行サービスの見直しを行います。
- ◆ 見直しに当たっては、周辺自治体及び交通事業者と連携して事業を推進します。
- ◆ サービス改善は、運行便数、ダイヤ、運行経路、運賃(各種割引サービス含む)等について検討します。
- ◆ 広域の移動を担う柳井駅前～上関線はサービスの維持に際し、地域公共交通確保維持事業補助金(地域間幹線系統補助、車両減価償却費等補助)を活用します。

実施主体

上関町、防長交通、その他(周辺自治体等)

実施スケジュール

令和6年度より随時計画、実施

事業2 持続可能な航路への再編

- ◆ 持続可能な航路及び利便性向上に向けた利用者の状況、航路事業者の意向、まちづくり活動との連携等による状況変化に対応して運航サービスを随時構築します。
- ◆ 路線バスとの接続などダイヤ編成の変更にあわせて運航ダイヤの変更を行います。
- ◆ 町内2航路に関しては、航路の再編について検討を行います。



実施主体

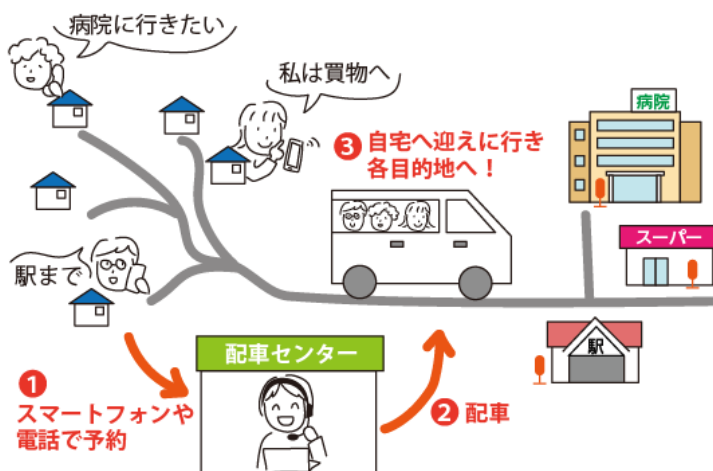
上関町、上関航運

実施スケジュール

令和6年度より随時計画、実施

クルマを自由に使えない住民のニーズに即した持続可能な町内交通体系の構築

- ◆ 町営バスの再編を行い、定時定路線と区域運行の組み合わせを検討します。
- ◆ 朝夕の通学便は今後も定時定路線による運行を維持し、それ以外の便についてはルートや便数の見直しを行います。
- ◆ 見直しをした町営バスを補完する交通サービスとして予約型のデマンド型交通の導入を検討します。



実施主体	上関町、タクシー事業者、町民
実施スケジュール	令和6年度に運行計画、令和7年度に実証運行、令和8年度に本格運行

事業4 町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービスの再構築

- ◆ 既存のタクシー事業を代替する個別輸送サービスを検討します。
- ◆ 町内外の事業者と連携し、ビジネスや町民の生活を支える個別輸送サービスを再構築します。

実施主体

上関町、タクシー事業者

実施スケジュール

令和6年度に運行計画
令和7年度に実証運行
令和8年度に本格運行

基本方針②

みんなが利用しやすい公共交通サービスの充実

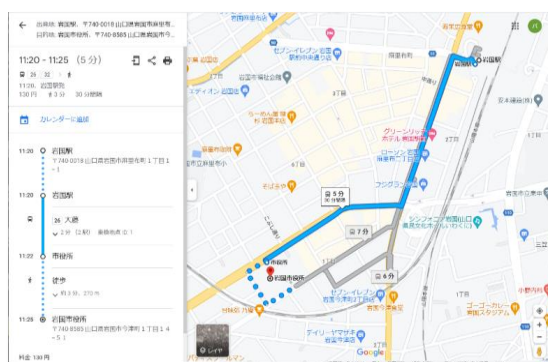
事業5 公共交通に係る情報提供の推進

- ◆ 全ての公共交通の利用しやすさを向上させるために、公共交通総合情報冊子（路線図、航路図、時刻表、運賃、利用方法、主な目的地等）を作成します。
- ◆ 公共交通の運行情報についてGTFSデータの整備を行い、来訪者等にもわかりやすい情報提供を行います。

公共交通総合時刻表 表紙と路線図の事例（岩国市）



GTFSデータ整備後のGoogleでの検索イメージ



実施主体

上関町、防長交通、上関航運、町内拠点施設

実施スケジュール

令和6年度からGTFSデータの整備、公開
令和7年度以降は見直し状況を踏まえて更新
令和8年度より公共交通総合情報冊子作成

事業6 公共交通の待合・乗継環境向上

- ◆ 町営バスと路線バスの乗継拠点となる道の駅上関海峡等における待合・乗継環境改善を行います。
- ◆ 椅子・屋根・可能な限り室内の待合スペースを確保する等、待合環境を計画的に改善します。
- ◆ 各航路の待合所の環境に関しても、必要な環境改善を実施します。



【バス停①】
防長バス／柳井方面
町営バス／柳井医療センター方面



【バス停②】
町営バス／
柳井医療センター方面以外の
乗降場所



【バス停③】
防長バス／上関方面



実施主体

上関町、防長交通、上関航運、町内拠点施設、町民

実施スケジュール

令和6年度より随時計画、実施

持続可能な公共交通のための連携と共創

事業7 交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築

- ◆ 航路事業者やタクシー事業者の観光目的での利用者増加に向けて、新たな視点での観光ツアー造成を行います
- ◆ 町営バスによる貨客混載などの付加的事業創出により、事業性を高めます。

観光ツアー造成の事例



出典:camp-fire.jp webサイト



出典:Travel・Lab webサイト

生活バスでの 貨客混載の事例

農産物・加工品も一緒に

生活バス、貨客混載始まる 下関・菊川 2022年01月09日 06時00分

下関市は8日、同市菊川町で運行する生活バスの樫ノ木・保木線で、乗客と一緒に農産物や加工品を運ぶ貨客混載事業を始めた。県内初、中国地方でも4例目の取り組み。高齢で自家用車を使った出荷が困難となる生産者を支援し、路線維持のために利用の増加を目指す。



出典:山口新聞 webサイト

実施主体	上関町、防長交通、上関航運、町内観光関連主体、町内物流関連事業者
実施スケジュール	令和6年度より随時計画、実施

事業8 担い手(運転士・船員)確保のための事業促進

- ◆ 行政と交通事業者が一体となった担い手（運転士・船員）確保のための広報宣伝を行います。（周辺自治体との連携）
- ◆ 大型自動車第二種免許取得のための経費支援を検討します。
- ◆ 担い手（運転士・船員）の収入増加のための経営支援、運行委託費における人件費分の増加を検討します。

交通事業者の合同説明会の事例

尾道 × 働く × 暮らす
尾道市地域公共交通事業者
企業合同説明会

どこからでも参加できます
通信回線・カメラ・マイク・イヤホンをご準備下さい！
事前に参加申請をお願いします
参加費無料です！11/12までにお申し込みください！
パソコンでの閲覧を推奨しています
資料提示による会社説明があります

尾道市内の
バス・タクシー・航路
事業者が大集合！

日時
令和2年
11/21 土
13:30 ~ 16:30 (予定)

タイムスケジュール
13:30～ オープニング
13:40～ 第1部 説明会
14:20～ 第2部 説明会
15:15～ 第3部 説明会
15:55～ 第4部 説明会
16:25～ クロージング

お申込みは
こちらから
QRコード

資料：尾道市

佐賀県の定住促進と組み合わせた乗務員募集事例

募集終了

【島暮らし】島民の足を支える『ニューたかし業組員』（資格不要）募集！！

佐賀玄海漁業協同組合

資料：移住スカウトサービスSMOUT

実施主体

上関町、防長交通、上関航運、町営バス、タクシー事業者、町内企業支援主体、その他(周辺自治体等)

実施スケジュール

令和6年度より随時計画、実施

事業9 公共交通の利用促進施策の展開

- ◆ 公共交通の利用促進に向けて、高校生や観光客などターゲットを明確にした各種モビリティマネジメントを実施し、公共交通の利用者の増加を目指します。
- ◆ 外出を支援し持続可能な交通環境のために様々な運賃体系を構築します。

■バスの乗り方教室の開催



資料：出雲市交通政策課



資料：一畑バスホームページ

実施主体

上関町、防長交通、上関航運、町民

実施スケジュール

令和7年度より随時計画、実施

事業10 町内拠点施設との連携と共創による公共交通の魅力向上

- ◆ 町内の商業施設や飲食店、入浴施設などとタイアップした公共交通利用者に対する付加的サービスの提供など、施設との連携と共創による公共交通の利用者増加と商業施設の魅力向上を同時に図る施策を展開します。
- ◆ 町内の医療施設と連携して、公共交通のダイヤにあわせた受診時刻の予約段階での配慮など、双方のメリットになる施策を無理なく展開します。
- ◆ 道の駅、公民館などの施設や交通事業者と連携し、一人暮らしの高齢者や障がい者などの外出機会の創出を図ります。
- ◆ 必要に応じて町外の拠点施設等との連携も検討します。



▲生活路線バスを利用した買い物リハビリの事例（飯南町）

実施主体	上関町、防長交通、上関航運、タクシー事業者、町内拠点施設、町民
実施スケジュール	令和6年度より随時計画、実施

本計画の計画期間内に実施する各事業のスケジュールを整理すると、以下のとおりとなります。

事業	実施スケジュール				
	R6	R7	R8	R9	R10
1. 地域特性に対応した公共交通体系の構築					
事業1	路線バスサービスの継続的な改善				
	随時実施				
事業2	持続可能な運航サービスの再編				
	随時実施				
事業3	クルマを自由に使えない住民のニーズに即した持続可能な町内交通体系				
	運行計画	実証運行	本格運行		
事業4	町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービス				
	運行計画	実証運行	本格運行		
2. みんなが利用しやすい公共交通サービスの充実					
事業5	公共交通に係る情報提供施策の推進				
	GTFSデータの整備、公開 更新 冊子作成				
事業6	公共交通の待合・乗継環境向上				
	計画・随時実施				
3. 持続可能な公共交通のための連携と共創					
事業7	交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築				
	計画・随時実施				
事業8	担い手(運転士・船員)確保のための事業促進				
	計画・随時実施				
事業9	公共交通の利用促進施策の展開				
		計画・随時実施			
事業10	町内拠点施設との連携と共創による公共交通の魅力向上				
	計画・随時実施				

第8章. 目標達成状況の評価

1. 評価指標の設定

本計画の達成状況を把握するため、目標ごとに評価指標と目標値を設定します。

目標1-1 高齢者や高校生の町外移動の利便性を維持・改善するために周辺自治体と連携した路線バスの継続的な改善	
評価指標① 路線バス利用者数	
指標の定義	国庫補助を受けている路線バス(柳井駅前～上関線)の年間利用者数 ※集計期間は補助年度(前年10月～当年9月)とします
現状値 (令和4年度)	〈路線バス〉 108,225人/年
目標値 (令和10年度)	〈路線バス〉 <u>108,300人/年(現状値)以上</u> (運行主体より変更の可能性あり)
データ取得 方法	交通事業者からの報告により上関町が把握します
目標値の 考え方	現状値以上の利用者数を目標とします

目標1-1 高齢者や高校生の町外移動の利便性を維持・改善するために周辺自治体と連携した路線バスの継続的な改善	
評価指標② 補助路線における収支率	
指標の定義	国庫補助を受けている路線バス(柳井駅前～上関線)の収支率
現状値 (令和4年度)	〈路線バス〉 54.0%
目標値 (令和10年度)	〈路線バス〉 <u>54.0%(現状値)以上</u> (運行主体より変更の可能性あり)
データ取得 方法	交通事業者からの報告により上関町が把握します
目標値の 考え方	燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による費用の増分を想定し、利用促進、持続可能性の観点から運賃値上げ等を検討し、現状以上の収支率を目標とします

目標1-1 高齢者や高校生の町外移動の利便性を維持・改善するために周辺自治体と連携した路線バスの継続的な改善	
評価指標③ 補助路線における行政負担額	
指標の定義	国庫補助を受けている路線バス(柳井駅前～上関線)の行政負担額(町負担額)
現状値 (令和4年度)	〈路線バス〉 3,039千円/年
目標値 (令和10年度)	〈路線バス〉 <u>3,039千円/年(現状値)以下</u> (運行主体より変更の可能性あり)
データ取得方法	行政負担額の実績を上関町が把握します
目標値の考え方	燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による財政支出の増加を想定し、利用促進や運賃値上げ等による運賃収入増で過度な財政支出の抑制を目指します

目標1-2 八島・祝島住民の暮らしを支え、来訪者の利便性向上のための運行改善、他の交通機関との連携	
評価指標④ 航路利用者数	
指標の定義	〈八島～上関航路〉の年間利用者数 〈祝島～柳井航路〉の年間利用者数 ※集計期間は補助年度(前年10月～当年9月)とします
現状値 (令和5年度)	〈八島～上関航路〉 9,103人/年 〈祝島～柳井航路〉 24,990人/年
目標値 (令和10年度)	〈八島～上関航路〉 <u>10,900人/年以上</u> 〈祝島～柳井航路〉 <u>25,000人/年(現状値)以上</u>
データ取得方法	交通事業者からの報告により上関町が把握します
目標値の考え方	現状値以上の利用者数を目標とします

目標1-3 クルマを自由に使えない住民の生活を支えるための町営バスの再構築

評価指標⑤ 町営バス利用者数

指標の定義	町営バス(全路線)の年間利用者数 ※集計期間は当年4月～翌年3月とします
現状値 (令和4年度)	〈町営バス〉 5,521人/年
目標値 (令和10年度)	〈町営バス〉 <u>5,600人/年(現状値)以上</u>
データ取得 方法	交通事業者からの報告により上関町が把握します
目標値の 考え方	現状値以上の利用者数を目標とします

目標1-4 町内のビジネスや生活を支える個別輸送サービスの確保

評価指標⑥ 個別輸送サービスの充足率

指標の定義	町が実施する町民アンケートにおいて、個別輸送サービスを利用して「自由に移動できた」と回答した人の割合
現状値 (令和5年度)	データなし
目標値 (令和10年度)	<u>70%以上</u>
データ取得 方法	計画期間最終年度に実施する町民アンケートにより評価する
目標値の 考え方	個別輸送サービスの再構築により、自家用車を使えない人でも自由に移動できる環境を目指します

目標2-1 全ての利用者にわかりやすい公共交通情報の提供

評価指標⑦ 町民アンケートの困りごとにおける「分かりにくい」のポイント数

指標の定義	町が実施する町民アンケートにおいて、公共交通機関を利用する際の困りごとについて「時刻表が分かりにくい」と回答した人の割合
現状値 (令和5年度)	路線バス(防長バス) 「時刻表が分かりにくい」 6.4% 町営バス 「時刻表が分かりにくい」 8.8% ※現状の数値は令和5年8月に実施した「上関町民のお出かけに関するアンケート」の結果より抜粋
目標値 (令和10年度)	路線バス(防長バス) 「時刻表が分かりにくい」 <u>6.0%以下</u> 町営バス 「時刻表が分かりにくい」 <u>8.0%以下</u>
データ取得 方法	計画期間最終年度に実施する町民アンケートにより評価します
目標値の 考え方	本計画で位置付ける事業により、現状より改善することを目標とします

目標2-2 公共交通の待合・乗継環境向上

評価指標⑧ 町民アンケートの困りごとにおける「バリアフリーになっていない」・「待合室で待つのが辛い」のポイント数

指標の定義	町が実施する町民アンケートにおいて ・路線バス(防長バス)・町営バスを利用する際の困りごとについて「バリアフリーになっていない」と回答した人の割合 ・離島航路を利用する際「待合室で待つのが辛い」と回答した人の割合
現状値 (令和5年度)	路線バス(防長バス) 「バリアフリーになっていない」 5.6% 町営バス 「バリアフリーになっていない」 2.5% 離島航路 「待合室で待つのが辛い」 7.6% ※現状の数値は令和5年8月に実施した「上関町民のお出かけに関するアンケート」の結果より抜粋
目標値 (令和10年度)	路線バス(防長バス) 「バリアフリーになっていない」 <u>5.0%以下</u> 町営バス 「バリアフリーになっていない」 <u>2.0%以下</u> 離島航路 「待合室で待つのが辛い」 <u>7.0%以下</u>
データ取得方法	計画期間最終年度に実施する町民アンケートにより評価します
目標値の考え方	本計画で位置付ける事業により、現状より改善することを目標とします

目標3-1 交通事業者の収益向上に向けた新たなビジネスの構築

評価指標⑨ 交通事業者の新たなビジネスの数

指標の定義	計画期間内に実施された公共交通活性化事業の数の合計値
現状値 (令和5年度)	データなし
目標値 (令和10年度)	<u>3件以上(年間1件以上)</u>
データ取得 方法	実績を町が取りまとめます
目標値の 考え方	令和7年度に計画し、毎年1件以上の取組を目指します

目標3-2 担い手(運転士・船員)確保のための事業推進

評価指標⑩ 新たな担い手(運転士・船員)確保に向けた取組件数

指標の定義	運転士・船員確保に向けた町(周辺自治体と連携)の取組件数
現状値 (令和5年度)	データなし
目標値 (令和10年度)	<u>5件以上(年間1件以上)</u>
データ取得 方法	取組件数を町が取りまとめます
目標値の 考え方	毎年運転士・船員確保の取組を周辺自治体と連携し、実施します

目標3-3 公共交通を利用した外出回数の増加

評価指標⑪ 公共交通の総利用者数

指標の定義	防長バス(柳井駅前～上関線)・八島～上関航路・祝島～柳井航路・町営バスの利用者数の合計
現状値 (令和4年度)	路線バス(防長バス) 108,225人 八島～上関航路 9,103人 ※令和5年度 祝島～柳井航路 24,990人 ※令和5年度 町営バス 5,521人 合計 147,839人
目標値 (令和10年度)	路線バス(防長バス) 108,300人以上 (運行主体より変更の可能性あり) 八島～上関航路 10,900人以上 祝島～柳井航路 25,000人以上 町営バス 5,600人以上 合計 <u>149,800人以上</u>
データ取得方法	交通事業者からの報告により上関町が把握する
目標値の考え方	現状値以上の利用者数を目標とします

目標3-4 町内拠点施設と連携と共創による公共交通の魅力向上

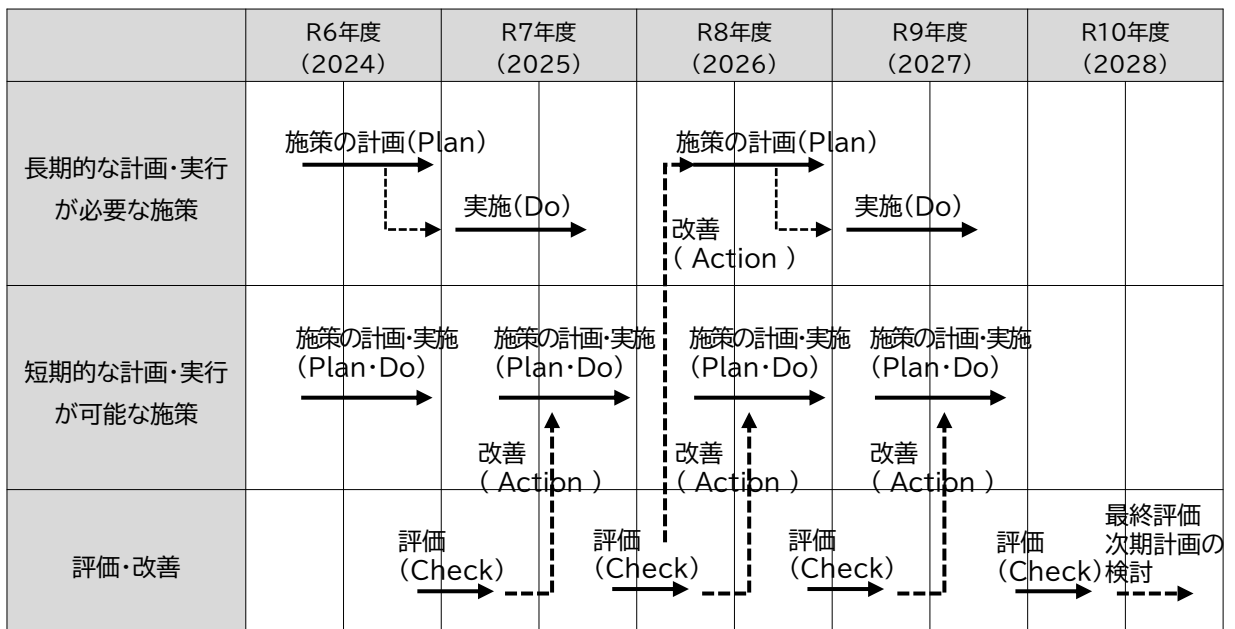
評価指標⑫ 拠点施設と共創事業の数

指標の定義	計画期間内に実施された拠点施設(道の駅「上関海峡」、鳩子の湯、海のまち診療所等)との共創事業数の合計値
現状値 (令和5年度)	データなし
目標値 (令和10年度)	<u>年間1件(合計5件以上)</u>
データ取得方法	実績を町が取りまとめます
目標値の考え方	毎年1件以上の取組を交通事業者、町内拠点施設等と連携し、実施を目指します

2. 計画の実施とモニタリング

- 本計画の実施状況や達成状況の評価は、PDCAサイクルの考え方にもとづき、上関町地域公共交通会議が行います。
- 長期的な計画・実行が必要な施策、短期的な計画・実行が可能な施策それぞれで、施策の計画(Plan)と実施(Do)を行います。
- 毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証(Check)を行い、この内容を踏まえて改善(Action)を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。
- なお、本計画の施策内容などは、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。
- 計画の最終年度(令和10年度)には、施策の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

<計画の管理・評価のイメージ>



【長期的な計画・実行が必要な施策】

実施計画の検討、及び実施までの手続きに数か月～1年程度の期間を要し、その効果を把握するのににも一定の期間が必要な施策。バス路線の見直しや予約型のデマンド型交通の導入等が該当する。

【短期的な計画・実行が可能な施策】

関係者の合意があれば実施できるものなど、計画～実施～効果の把握を比較的短期間で行うことができる施策。モビリティ・マネジメント等が該当する。

【用語解説】

索引	用語	定義、解説
G	GTFSデータ	General Transit Feed Specificationの略称。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマット。
P	PDCAサイクル	事業を計画通りに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan(従来の実績や将来の予測などをもとに事業計画を作成する)、Do(事業を実施する)、Check(事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する)、Action(事業の改革・改善を行う)、といったこの四段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。
か	貨客混載	旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができる仕組みをいう。
き	共創	多様な立場の人たちと対話しながら、新しい価値を「共」に「創」り上げていくこと
く	区域運行	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。
じ	事業性	会社の事業の将来に亘っての継続性および成長性
て	定時定路線	時刻表に定められた時間で停留所より乗車する乗合バス
で	デマンドバス	あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス
で	電源立地地域対策交付金	発電用施設の設置や運転の円滑化を図るため、電源地域の都道府県及び市町村で実施される公共用の施設や地域住民の福祉、利便性向上を目的とした事業に対して交付されるもの
で	デマンド型交通	予約型の運行形態の乗合輸送サービス
に	2024年問題	自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって発生する問題の総称のこと
も	モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段に適度に(＝かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。
ゆ	輸送資源	地域公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動や輸送に係る手段全般をいう。