



# 大牟田市 地域公共交通計画

## 概要版



2023年(令和5年)3月  
大牟田市



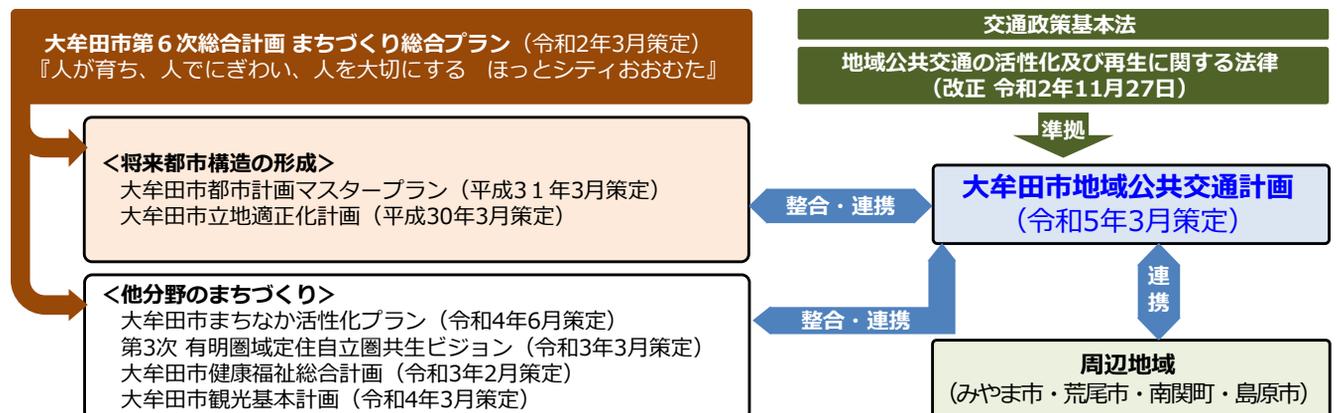
■ 計画策定の背景

- 地域公共交通とは、地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で定義されています。
- 大牟田市の地域公共交通には、鉄道、路線バス、高速船、タクシー等があります。地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや活力のある地域の振興を図るうえで移動は欠かせない存在です。しかし、近年の全国的な動向として、人口減少の本格化、高齢化の進展、コロナ禍による新たな生活スタイルへの変更、路線バス、タクシー等の運転手の不足や高齢化、公共交通確保・維持のための公的負担の増加など、地域公共交通の維持は容易ではなくなってきました。
- 令和2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では、①地域が自らデザインする地域の交通、②地域の移動ニーズにきめ細やかに対応できるメニューの充実、③交通インフラに対する支援の充実という3つのポイントが示され、これからの地域交通政策の更なる推進が求められています。
- 地域公共交通を確保・維持することは、中長期を見通した持続可能なまちづくりに欠かせないため、地方公共団体、市民・交通事業者がより一層に協働連携し、地域戦略の一環として、取り組んでいくことが必要不可欠となってきています。
- 本市では、平成30年3月に「大牟田市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」を策定し、市民や交通事業者、学識者、行政からなる大牟田市地域交通活性化協議会により、網形成計画に係る事業の実施や進捗管理等の推進を図ってきました。

- このような中、網形成計画が令和4年度に計画の最終年度を迎えるとともに、本市の公共交通を取り巻く環境が網形成計画策定当時から変化している状況にあります。
- こうした背景を踏まえて、公共交通網の適正な役割分担と連携により、誰もが安心して移動できる地域公共交通を構築していくことを目的として「大牟田市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

- 【計画の区域】** 大牟田市全域
- 【計画の期間】** 令和5年度～令和9年度の5年間
- 【計画の位置づけ】** 本計画は下記を上位・関連計画と位置づけ、各種計画と連携する計画とします
- 大牟田市第6次総合計画まちづくり総合プラン（令和2年3月策定）
  - ◎ 大牟田市都市計画マスタープラン（平成31年3月策定）
  - ◎ 大牟田市立地適正化計画（平成30年3月策定）
  - 大牟田市まちなか活性化プラン（令和4年6月策定）
  - 第3次 有明圏域定住自立圏共生ビジョン（令和3年3月策定）
  - 大牟田市健康福祉総合計画（令和3年2月策定）
  - 大牟田市観光基本計画（令和4年3月策定）

＜本計画と上位・関連計画との関係＞



- 大牟田市の地域公共交通を取り巻く状況について、地域特性や公共交通の現状、市民等の移動に関するニーズを踏まえつつ、地域公共交通で取り組むべき課題を以下の通り整理しました。
- みんなで協働・連携し、改善に向け取り組んでいくことが必要です。

■ 地域公共交通を取り巻く主な状況

【取り巻く主な状況 1】

公共交通カバー人口は約8割と高くなりますが、公共交通利用者は人口減少を反映し、年々減少しています。また、市民の方々の公共交通利用の満足度は『不満』が『満足』を上回っている状況です。

- ◆ 鉄道と路線バスの人口カバー率（徒歩圏内居住人口）は約8割となります（図1）。
- ◆ 鉄道・バスなどの「公共交通機関の利用のしやすさ」に対しては『不満』が『満足』を上回っています（図2）。

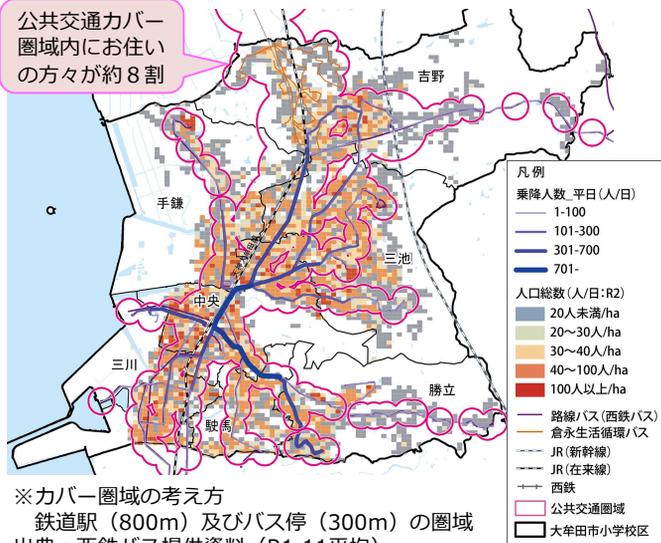


図1.大牟田市の公共交通カバー状況

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入している、また四捨五入して0%は非表示のため合計値が必ずしも100%とならない。

- ◆ 公共交通の利用者数は、昭和40年ごろをピークに、人口減少に応じて年々減少しています（図3）。

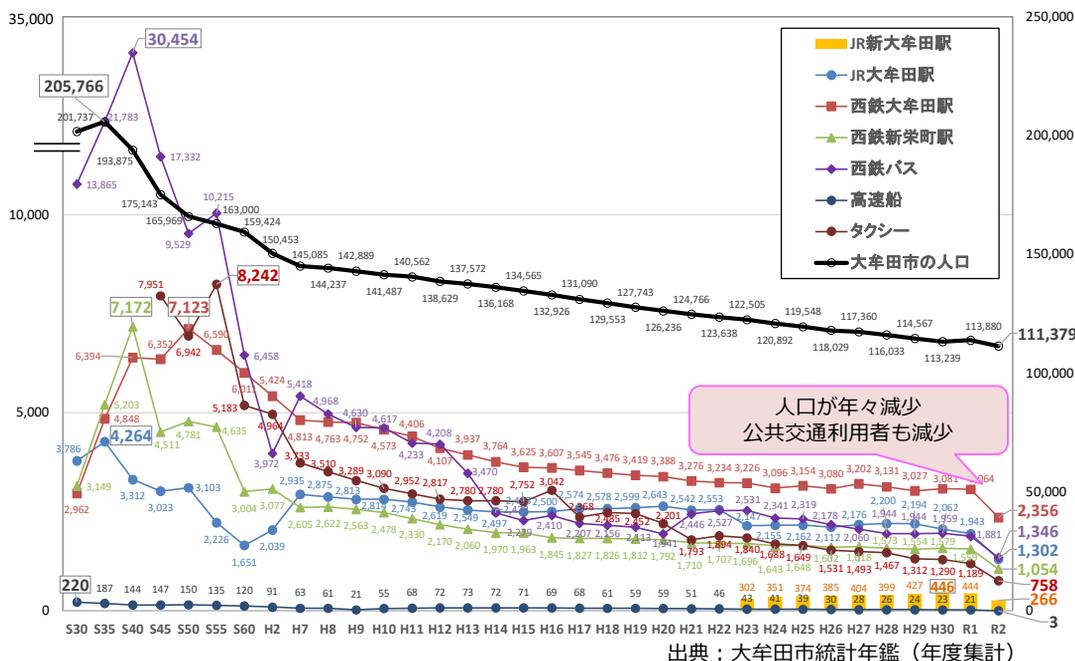
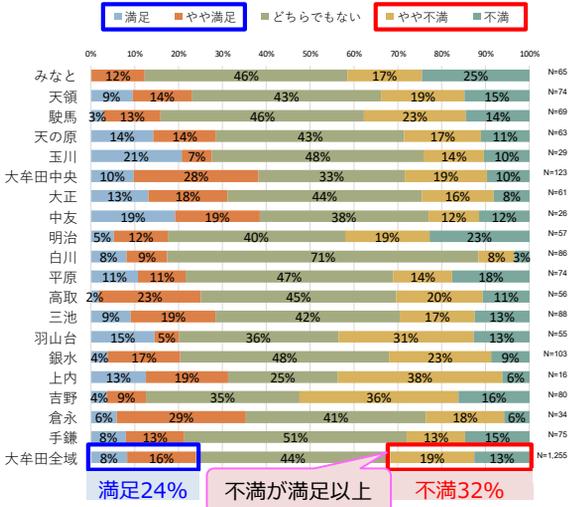


図3.鉄道、路線バス、高速船、タクシーの利用者数、大牟田市の人口の推移



出典:R3年度市民アンケート

図2.公共交通の利用のしやすさに対する現状の満足度

【取り巻く主な状況2】

大牟田市と市外との通学目的以外の移動の多くは自動車利用となります。

また、市外との交通手段の一つとなる新幹線の利用については、新幹線駅へ行くのに不便さを感じている人が多い状況です。

◆大牟田市と市外の移動では、通学目的以外では自動車利用が約7割と多く、公共交通は約2割となります（図4）。

◆市民の方々の新幹線利用は約6割で、利用目的は「趣味・娯楽（私用目的）」となります。また、新幹線駅への主な移動手段は自動車（自分で運転+送迎）となり、新幹線駅への行きやすさに対しては『不満』が『満足』を上回っています（図5）。

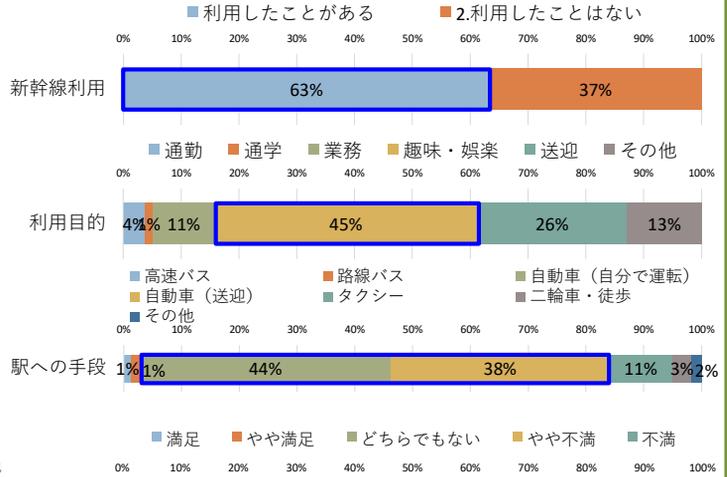
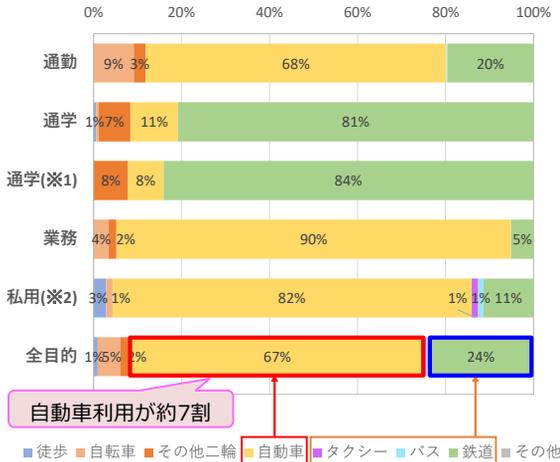


図4.大牟田市と市外との移動での目的別利用交通手段割合

図5.市民の新幹線駅の利用実態と行きやすさに対する満足度

【取り巻く主な状況3】

コロナ禍の影響により移動する人が減少しました。

そのため、バスの赤字・不採算路線が拡大し、公共交通サービスの低下が懸念されます。

◆コロナ禍の影響により大牟田市内、近隣の市町との移動が減少しました（図6）。

◆そのため、コロナ禍以前よりも路線バスの赤字・不採算が拡大し、サービス低下が懸念されます（図7）。

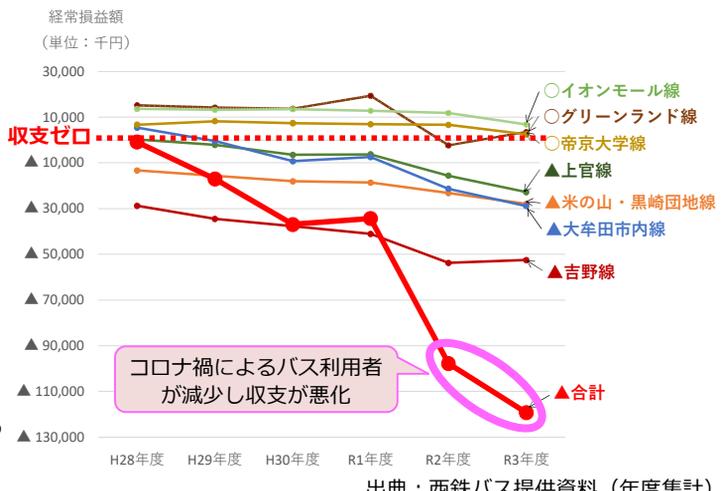
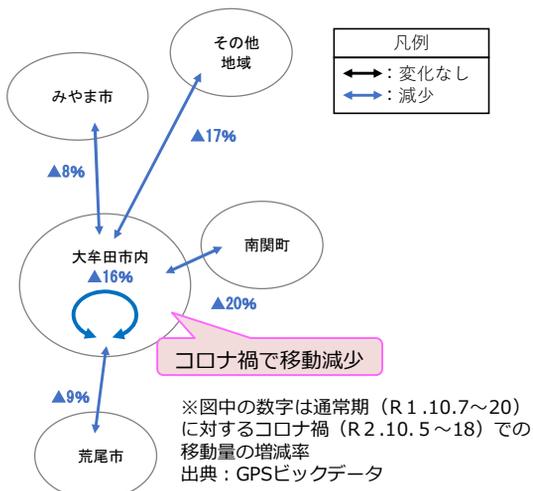


図6.コロナ禍による移動量の変化（平日）

図7.路線バスの収支の推移

## ■ 地域公共交通で取り組むべき課題

### 【課題1】 市民の移動を支える公共交通サービスの確保が必要

公共交通利用者減少に歯止めをかける対応、将来的な人口減少・高齢化を見据えた市内の移動を支える公共交通の検討、様々な利用者へのサービス確保が必要です。

個別課題	取り組むべき内容
課題1-① 中心部の輸送効率の向上	●中心部でのバス利用のわかりやすさの確保や中心部での輸送効率の向上に向けた対応が必要
課題1-② 効率的な公共交通網の形成	●利用が少ないバス系統の需要に応じた効率化やサービスの検討が必要
課題1-③ 通勤・通学や高齢者の移動への対応	●通勤・通学等の定期的な移動や通院・買物等の少頻度移動、高齢者の外出を支える移動手段の確保が必要
課題1-④ 公共交通空白地域等に あった適切なサービスの検討	●既存リソース（循環バスやコミュニティバス）や新たなモビリティを含めた、地域にあった適切なサービス・地域で育てられるサービスの提供が必要
課題1-⑤ 待合環境の改善	●中心部での待合環境の向上、郊外部での利用に応じた簡易環境整備など、ちょっとした利用のしやすさの向上を図る対応が必要
課題1-⑥ 多様な交通手段の連携	●日常的に運行している様々な移動手段との連携による既存リソースのフル活用に向けた取り組みが必要
課題1-⑦ 都市のコンパクト化に 対応した公共交通網の形成	●地域拠点間や居住誘導区域など、今後のまちづくりと連携するバス路線の効率的な確保が必要
課題1-⑧ 公的資金の 効率的・効果的活用	●費用対効果的な観点からの補助金の有効活用が必要
課題1-⑨ 新設事業の積極的活用	●法改正に伴う公共交通関連事業の積極的な活用が必要

### 【課題2】 広域的な移動を支える公共交通サービスの確保が必要

周辺地域との流動・来訪者の流動を支える公共交通の検討、様々な利用者へのサービス確保が必要です。

個別課題	取り組むべき内容
課題2-① 周辺市町との公共交通網 の確保	●広域的な需要に対応する鉄道や幹線バスの効率的な確保が必要
課題2-② 鉄道とバス等の接続改善	●市内及び周辺地域や県内外との広域移動のシームレス化に向けた公共交通の乗り継ぎ利便性の向上への対応が必要
課題2-③ 交通結節点での乗継案内、 乗継環境の改善	●中心駅・中心部のバス停など、需要が見込まれる結節点における更なる利便性の向上に向けた案内・環境改善が必要
課題2-④ 広域交通拠点（新幹線駅） へのアクセス向上	●広域移動を支える広域交通拠点と中心部のアクセス向上への対応が必要
課題2-⑤ 観光移動への対応	●アフター（ウィズ）コロナにおける誘客支援や既往施策支援への対応が必要

### 【課題3】 アフター（ウィズ）コロナ・人口減少下における公共交通サービスの確保に向けた利用促進への取り組みが必要

市民・関係者一丸となった公共交通の利用促進・利用機会の創出を図る取り組みの推進が必要です。

個別課題	取り組むべき内容
課題3-① 公共交通の利用機会の創出、 利用促進	●まちなか活性化プランや観光基本計画等との事業間の連携による人々の交流機会の拡大を支える公共交通の確保が必要
課題3-② 全ての市民の外出機会・ 健康行動の創出	●健康福祉総合計画との整合により、アクセシビリティを向上させる事業展開が必要
課題3-③ 新たなモビリティ導入を行った 地域での仕組みづくり・担い手 の確保	●地域の方々自らが「考え」・「守り」・「育てる」ための持続できる仕組みづくり、担い手の育成（地域住民と事業者・行政とのコミュニケーション）が必要
課題3-④ ICT技術の積極的活用	●MaaS、自動運転等の活用による移動に係るシームレス化の検討

■大牟田市が目指す地域公共交通の将来像

本計画の関連計画である『大牟田市都市計画マスタープラン』では、「住み・働き・にぎわう 持続可能な快適環境都市 ～みんなでつくる 安心して豊かに暮らせる 人にやさしいまち～」を都市の将来像として掲げ、『大牟田市立地適正化計画』では、その実現のため、市民に欠かせない医療・福祉、商業などの都市機能や居住の適正な誘導を図り、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えに基づき「市民にとって利便性の高い、持続可能なまち」の実現を目指しています。

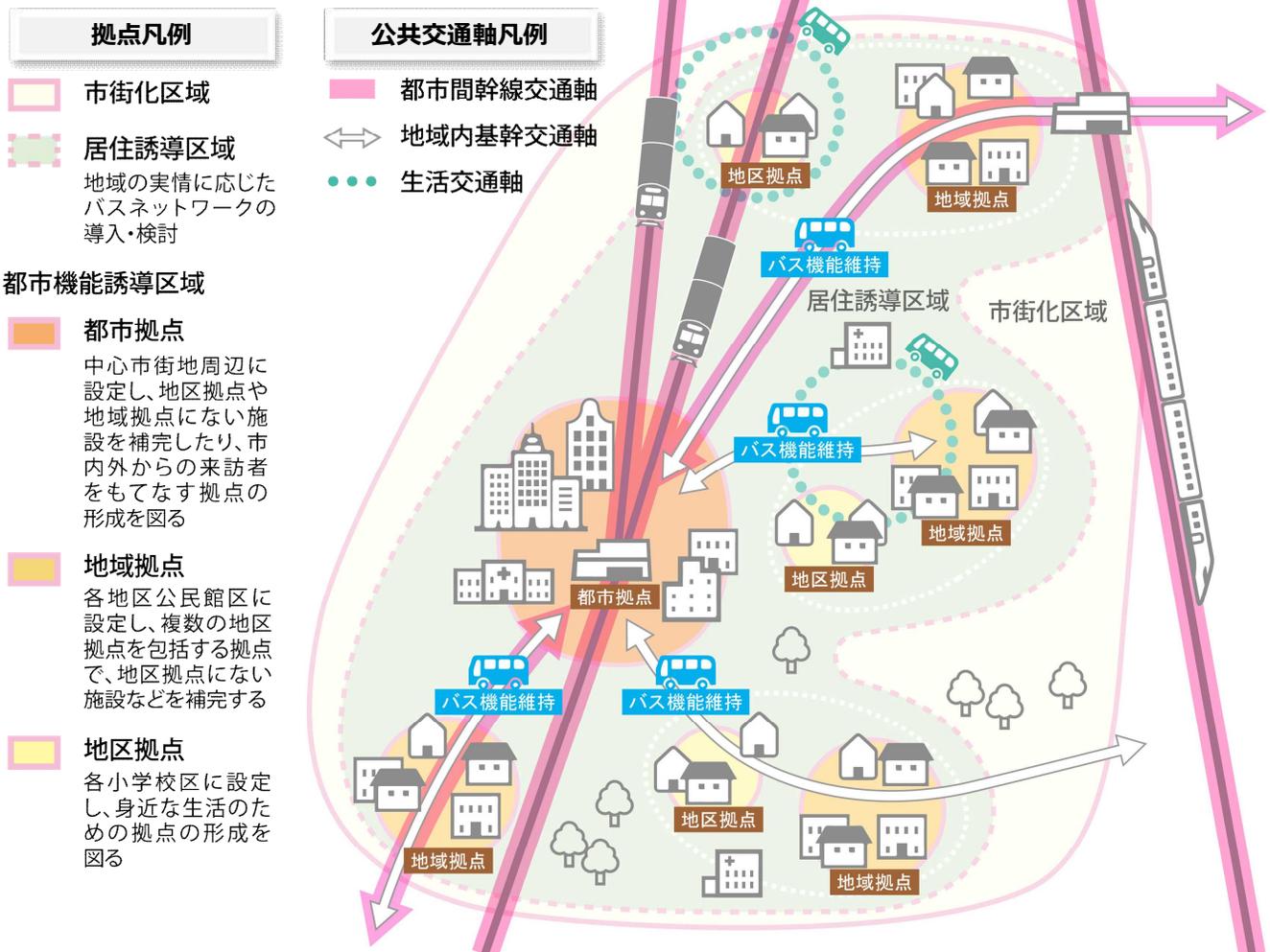
このまちづくりを支えるため、本計画では、市民の移動に対応する生活交通軸、その他都市への移動や来訪者の市内移動に対応する地域内機関交通軸や大牟田市とその他都市を連絡する都市間幹線交通軸（新幹線・在来線・都市間連絡バス等）が抱える課題の改善に向け、本市が目指す地域公共交通の将来像（基本理念）を以下の通り設定しました。

<地域公共交通の将来像（基本理念）>

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通サービス体系の構築

- 大牟田市の様々な公共交通手段（鉄道、路線バス、高速船、タクシー等）が利用できる環境を活かし、交通結節点や拠点となる地域をつなぐ交通ネットワークの確保を図ります。
- 将来、人口減少や高齢化が進展したとしても、地域で暮らす誰もが生活利便施設（医療や福祉、子育て、商業施設等）へ安心して移動でき、日常生活を維持することができるような公共交通サービス体系の構築を目指します。

大牟田市が目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク（イメージ）



大牟田市が目指すまちづくり・地域公共交通の将来像を見据え、本計画では、課題改善、基本理念実現に向け3つの方向性（基本方針）を設定しました。皆さんと協働・連携し、実現に向けて取り組んでまいります。

**【基本方針1】 市民生活を支える公共交通サービスの確保**

市民の移動への対応として、公共交通空白地域や減便・運行区間見直しが見込まれる路線に対する公共交通サービスの確保に向けた様々な取組みを進めていきます。

**【基本方針2】 市の魅力向上に資する公共交通サービスの構築**

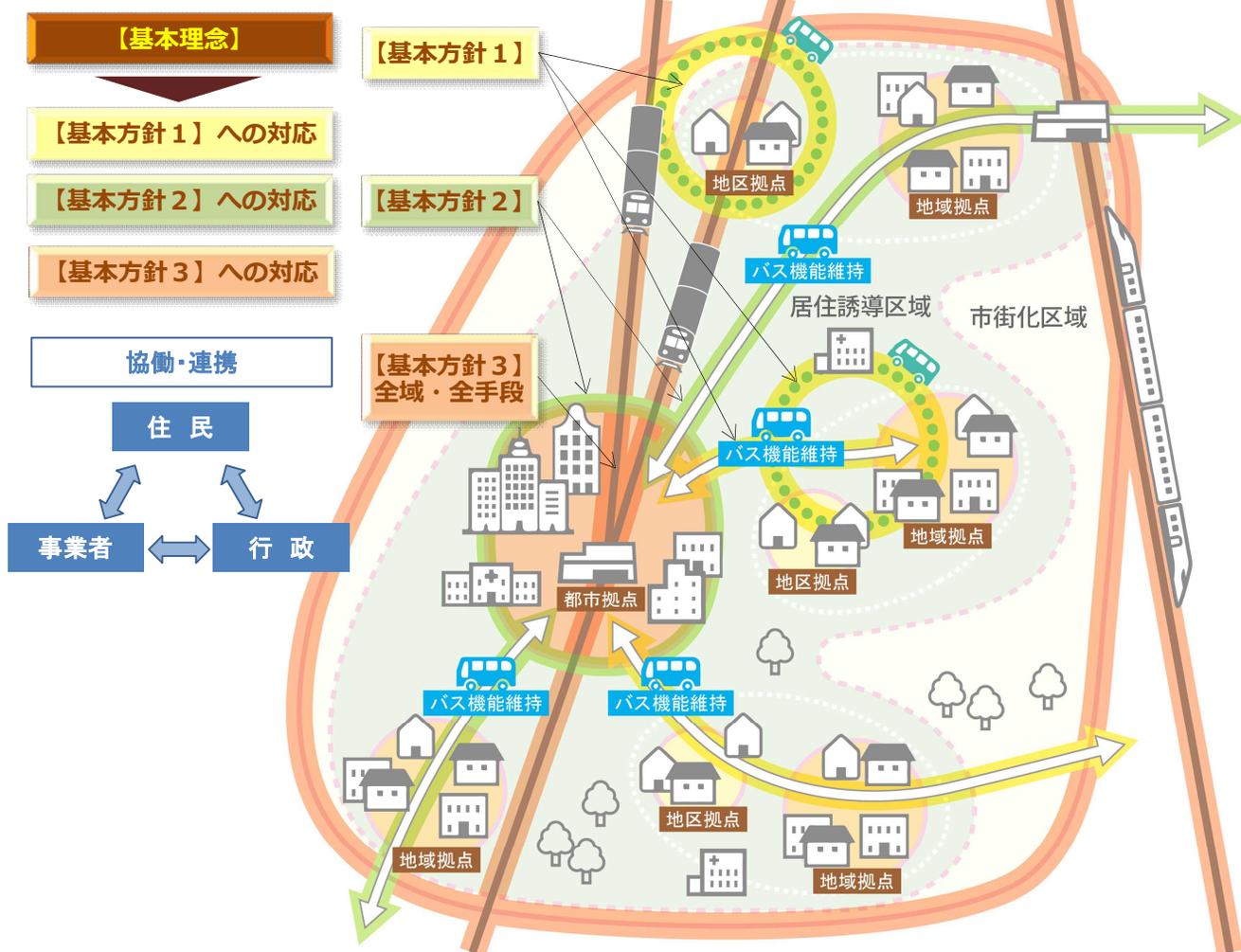
多様な移動を支える地域間・拠点間連絡への対応として、様々な公共交通サービスの構築に向けた取組みを進めていきます。

**【基本方針3】 公共交通の利用促進策・利用機会の創出策の推進**

全ての方々の移動への対応として、公共交通の利用促進・利用機会の創出に向けた取組み、様々な分野での取組みとの連携（クロスセクター効果）を進めていきます。

- ※共通 : 「サービス」とは、効用や満足などを提供することであり、誰もが安心して移動できる環境をみんなで創りあげていくための旗印となるキーワードとして活用しています。
- ※基本方針2 : 多様な移動とは、市民の市外への移動、周辺市町民の市内での移動、来訪者の市内での移動と捉えています。
- ※基本方針3 : クロスセクターとは「多様な行政分野」のことを指し、地域公共交通が人々の移動を支えることで、行政コストの軽減に資する効果を「クロスセクター効果」といいます。様々な分野での取組みとの連携の重要性を示唆するキーワードとして活用しています。

**まちづくりを支える公共交通軸への基本方針に応じた取組み対応（イメージ）**



## ■ 計画の目標および目標を達成するための施策

- 本計画では、課題改善、基本理念実現に向け3つの方向性（基本方針）を設定しましたが、その方向性に対応する5つの目標と8つの指標を設定し、施策の実施状況を踏まえて本計画の進捗管理を実施します。

### 【基本方針1】市民生活を支える公共交通サービスの確保

市民の移動への対応として、公共交通空白地域や減便・運行区間見直しが見込まれる路線に対する公共交通サービスの確保に向けた様々な取組みを進めていきます。



### 【基本方針1】に対応する目標および管理指標

全体目標 公共交通等の利用に対する満足度の向上 【全ての方針に共通する目標・指標】

【全体指標】全市民・高齢者の公共交通等の利用に対する満足度の維持・向上

全市民 : 令和3年度 **24%** → 令和9年度 **30%以上(向上)**  
 高齢者 : 令和3年度 **27%** → 令和9年度 **33%以上(向上)**

#### 指標の考え方

・指標として、市民の公共交通の利用のしやすさに対する現状の満足度において「満足・やや満足」と評価した方の割合を設定します。  
 ・目標値は、本市でも人口密度が高く、地域公共交通サービスレベルが他地区よりも高い市内中心部で評価される方々の満足度まで向上させることを目標とします。

### 目標1. 市民の日常生活における移動しやすいサービスの確保

#### ● 市内中心部と各地域、地域内での利用しやすい公共交通等の実現

【指標1-1】地域に応じた公共交通等による人口カバー率の確保

カバー率 : 令和4年度 **78%** → 令和9年度 **78%以上(維持・向上)**

#### 指標の考え方

・指標として、鉄道駅まで800m・バス停まで300m圏内の人口割合を設定します。  
 ・目標値は、公共交通空白地域における取組みを検討していく一方、現在の路線バスサービスの確保を目指し、計画期間内においては現在のサービス水準（人口カバー率）の維持・向上を目標とします。

### 目標1. 市民の日常生活における移動しやすいサービスの確保

#### ● 人が集まる中心部の利用しやすい公共交通等の実現

【指標1-2】市内路線バスの利用者数の向上

利用者数 : 令和3年度 **3.5千人/日** → 令和9年度 **5.2千人/日以上(向上)**

#### 指標の考え方

・指標として、大牟田市を運行する路線バスの利用者数を設定します。  
 ・目標値は、市内路線バスの利用者数をコロナ禍以前（令和元年度）の利用者数にまで回復させていくことを目標とします。

【指標1-3】市内路線バスの収支率の改善

収支率 : 令和4年度 **55%** → 令和9年度 **73%以上(改善)**

#### 指標の考え方

・指標として、市内を運行する路線バスの収支率を設定します。  
 ・目標値は、交通事業者と連携し、バス路線の効率化を図りながら、路線バスの利用促進を実施することで、コロナ禍以前（令和元年）の収支率にまで改善することを目指します。

## 【基本方針1】の目標を達成するための施策

施 策	取組み方針
①市内路線バス等、公共交通の確保	<p>学生・生徒や高齢者、障害者、妊婦等でも市内の移動がしやすくなるよう、幹線軸につながる支線軸の確保を、市民・事業者・行政の連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：効率的な公的支援の実施・非効率部分の効果的な見直し検討</p>
②公共交通空白地域等の需要に応じたサービスの検討	<p>公共交通でカバーされていない地域での生活利便性の確保を目的に、地域の需要に応じたサービスの提供を目指し、市民・事業者・行政の連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：地域の需要に応じたサービス・地域で育てられるサービスの検討</p>
③交通手段間の連携の検討	<p>既存リソースを含めた多様な交通手段の連携による利便性の向上を目指し、事業者との調整等を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：多様な交通手段の連携</p>
④待合環境の改善	<p>主要なバス停・鉄道駅における待合環境の改善を目指し、市民ニーズの把握や事業者調整等を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：路線バス停留所の環境改善 鉄道駅の待合環境改善</p>
⑤わかりやすい中心部路線の検討	<p>多方面の路線バスが高頻度で運行する幹線道路の利便性の向上を目指し、市民・事業者・行政の連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：バス停の標記改善、パターンダイヤ化</p>
⑥地域間公共交通サービスの確保	<p>大牟田市と周辺市町を結ぶ鉄道、路線バス等の公共交通サービスの確保に向け、隣接市町との連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：広域交通サービスの確保</p>

## ■ 計画の目標および目標を達成するための施策

## 【基本方針2】市の魅力向上に資する公共交通サービスの構築

多様な移動を支える地域間・拠点間連絡への対応として、様々な公共交通サービスの構築に向けた取組みを進めていきます。



## 【基本方針2】に対応する目標および管理指標

全体目標 公共交通等の利用に対する満足度の向上 【全ての方針に共通する目標・指標】

【全体指標】全市民・高齢者の公共交通等の利用に対する満足度の維持・向上

全市民 : 令和3年度 **24%** → 令和9年度 **30%以上(向上)**  
 高齢者 : 令和3年度 **27%** → 令和9年度 **33%以上(向上)**

## 指標の考え方

・指標として、市民の公共交通の利用のしやすさに対する現状の満足度において「満足・やや満足」と評価した方の割合を設定します。  
 ・目標値は、本市でも人口密度が高く、地域公共交通サービスレベルが他地区よりも高い市内中心部で評価される方々の満足度まで向上させることを目標とします。

## 目標2 観光等の広域移動における移動のしやすいサービスの構築

## ● 広域移動や観光施設へ行きやすい公共交通等の実現

【指標2-1】新大牟田駅・大牟田駅乗車人員の向上

乗車人員 : 令和3年度 **5.8千人/日** → 令和9年度 **7.5千人/日以上(向上)**

## 指標の考え方

・指標として、大牟田市内の広域交通拠点となる鉄道駅（新幹線新大牟田駅、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅）での乗車人員を設定します。  
 ・目標値は、新大牟田駅・大牟田駅の乗車人員をコロナ禍以前（令和元年度）の乗車人員にまで回復させていくことを目標とします。

【指標2-2】新大牟田駅の観光目的利用割合の向上

観光目的利用割合 : 令和3年度 **8%** → 令和9年度 **9%(向上)**

## 指標の考え方

・指標として、新大牟田駅利用者の観光目的割合を設定します。  
 ・目標値は、公共交通でも市内で利用可能な環境整備を目指し、主要観光施設の入り込み客数増加の後押しとなるように、新大牟田駅の観光目的利用割合を約1.1倍向上させることを目標とします。

【基本方針2】の目標を達成するための施策

施策	取組み方針
<p>⑥地域間公共交通サービスの確保【再掲】</p>	<p>大牟田市と周辺市町を結ぶ鉄道、路線バス等の公共交通サービスの確保に向け、隣接市町との連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：広域交通サービスの確保</p>
<p>⑦鉄道とバス等の乗継利便性の向上</p>	<p>広域移動の利便性の向上に向け、主要交通結節点での鉄道とバス等の乗継環境、乗継案内の改善を目指し、市民ニーズの把握や事業者調整等を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：大牟田駅～新大牟田駅間の速やかな移動手段の検討</p>
<p>⑧観光施設へアクセスする公共交通の確保（施設アクセス・広域周遊）</p>	<p>アフター（ウィズ）コロナでの誘客支援等に対応するため、観光施設へのアクセス・周遊できる公共交通の確保を、関係部署との連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：アクセス・周遊交通の導入検討</p>

＜令和4年度・新大牟田駅アクセス手段の実証実験の取組み＞

定時・定路線型シャトルバス運行



予約型乗合タクシー運行



## ■ 計画の目標および目標を達成するための施策

## 【基本方針3】公共交通の利用促進策・利用機会の創出策の推進

全ての方々の移動への対応として、公共交通の利用促進・利用機会の創出に向けた取組み、様々な分野での取組みとの連携（クロスセクター効果）を進めていきます。



## 【基本方針3】に対応する目標および管理指標

全体目標 公共交通等の利用に対する満足度の向上 【全ての方針に共通する目標・指標】

【全体指標】全市民・高齢者の公共交通等の利用に対する満足度の維持・向上

全市民	:	令和3年度	<b>24%</b>	➔	令和9年度	<b>30%以上(向上)</b>
高齢者	:	令和3年度	<b>27%</b>	➔	令和9年度	<b>33%以上(向上)</b>

## 指標の考え方

・指標として、市民の公共交通の利用のしやすさに対する現状の満足度において「満足・やや満足」と評価した方の割合を設定します。  
 ・目標値は、本市でも人口密度が高く、地域公共交通サービスレベルが他地区よりも高い市内中心部で評価される方々の満足度まで向上させることを目標とします。

## 目標3 関係者一丸となった取組みによる公共交通の維持可能性の向上

## ●地域全体で支え合う公共交通の実現

【指標3-1】関係者との利用促進の取組みの実施（バス教室、啓発活動、分野連携施策等）

取組み回数	:	令和4年度	<b>5回/年</b>	➔	令和9年度	<b>10回/年(向上)</b>
-------	---	-------	-------------	---	-------	------------------

## 指標の考え方

・指標として、小学生へのバス教室開催、利用促進チラシ等の配布、マスメディア媒体を活用した情報発信、バス運転士体験会等の取組みの実施回数を設定します。  
 ・目標値は、継続的な利用促進策の取組みにより、持続可能性の向上に繋がると考え、令和3年度の実施回数を基準として、毎年1回の追加開催を目標とします。

【指標3-2】公共交通等の利用機会の創出・意識醸成の取組みの実施

取組み参加意向	:	令和4年度	<b>77%</b>	➔	令和9年度	<b>77%以上(維持・向上)</b>
---------	---	-------	------------	---	-------	---------------------

## 指標の考え方

・指標として、公共交通の利用を経験してもらいイベント等へ継続して参加する意向があると評価した方の割合を設定します。  
 ・目標値は、継続的な利用促進の取組みにより、公共交通の持続可能性の向上に繋がると考え、現在の参加意向の更なる向上を目標とします。

【基本方針3】の目標を達成するための施策

施 策	取組み方針
<p>④待合環境の改善 【再掲】</p>	<p>主要なバス停・鉄道駅における待合環境の改善を目指し、市民ニーズの把握や事業者調整等を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：路線バス停留所の環境改善 鉄道駅の待合環境改善</p>
<p>⑤わかりやすい中心部路線の検討 【再掲】</p>	<p>多方面の路線バスが高頻度で運行する幹線道路の利便性の向上を目指し、市民・事業者・行政の連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：わかりやすい系統番号</p>
<p>⑨利用促進に向けた活動実施や 情報提供の充実</p>	<p>利用しやすい公共交通・魅力向上に向けた取組みを、市民・事業者・行政と連携を図りながら進めます。</p> <p>●主な取組み：乗り方教室や出前講座等の開催 バスに親しみを持つための体験・実施</p>
<p>⑩まちづくりにおける各施策との連携</p>	<p>まちづくりにおける各種施策との連携を図り、移動の利便性の向上を目指し、市民・事業者・行政との連携を図りながら事業を進めます。</p> <p>●主な取組み：まちづくり計画との整合・連携 (交流機会の拡大支援等)</p>
<p>⑪公共交通への市民参画の推進</p>	<p>地域住民と事業者・行政とのコミュニケーションの場の創出やイベント等の利用機会の創出など、地域住民が主体的に公共交通へ参画してもらう取組みを推進します。</p> <p>●主な取組み：市民参加型モビリティ確保 (実証実験を通じた利用機会の創出、意識醸成等)</p>
<p>⑫将来を見据えた 新たなモビリティサービス導入の検討</p>	<p>ICT技術の積極的活用を図り、各事業と連携した移動に係るシームレス化による利便性の向上を目指します。</p> <p>●主な取組み：次世代技術を活用した 公共交通サービスの検討</p>

■ 計画の進捗管理

- 本計画は、5つの目標に対応する管理指標の達成状況を見ながら進捗状況を管理します。

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
計画掲載事業	事業検討・実施				
計画の評価	進捗管理	進捗管理	進捗管理	進捗管理	最終評価
次期計画の検討				事業検討・実施	計画策定

PDCA

計画の推進と目標達成に向けて、Plan（計画立案・評価指標の設定）、Do（計画の円滑な実施）、Check（目標の達成度評価・課題の整理）、Action（評価・改善の妥当性検証）のPDCAサイクルに沿って、毎年度、継続的に進捗管理を行います。なお、必要に応じて計画の見直しも行います。



※なお、PDCAサイクルに沿った進捗管理は、事業者、行政のほか、地域公共交通活性化協議会においても行います。

■ 計画の改定

- 本計画は不変なものではなく、社会情勢の変化や関連計画の見直しなど、必要に応じて見直しを行います。
- 施策の展開スケジュール（計画期間）についても同様に必要に応じて見直しを行います。

## ■ 計画の推進体制

- 大牟田市の地域公共交通に係る協議会及び分科会において、事業の実施状況の確認、効果検証や改善案などについて協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ計画を推進します。

進捗・管理体制	構成員	役割
大牟田市 地域公共交通活性化協議会	市民、交通事業者、警察、国・県・市の交通政策担当者、学識経験者等	● 計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に全体を協議する「場」として位置付けます。
大牟田市 地域公共交通活性化協議会 分科会	交通事業者、市の交通政策担当者、学識経験者等	● 計画策定後の事業の実施状況、効果などの進捗管理の検討などを定期的に協議する「場」として位置付けます（分科会での結果については協議会へ報告を実施します）。



### ■ 地域公共交通計画 策定・進捗・見直し体制

誰もが安心して移動できる地域公共交通にむけて

