



# 大牟田市 地域公共交通計画



2023年(令和5年)3月  
大牟田市

©2016 大牟田市  
「ジャーマ坊」





# 目 次

<b>第1章 計画概要</b> .....	<b>1-1</b>
1-1 計画策定の背景 .....	1-1
1-2 計画策定の目的 .....	1-2
1-3 計画の位置づけ .....	1-3
1-4 計画期間 .....	1-3
1-5 計画区域 .....	1-4
1-6 本計画の構成 .....	1-4
<b>第2章 地域公共交通を取り巻く現状整理</b> .....	<b>2-1</b>
2-1 市勢・地勢 .....	2-1
2-2 都市インフラ .....	2-2
2-3 人口動向 .....	2-6
2-4 人の動き .....	2-8
2-5 地域公共交通を取り巻く現状のまとめ .....	2-14
<b>第3章 地域公共交通の状況</b> .....	<b>3-1</b>
3-1 公共交通の利用者数の推移 .....	3-1
3-2 公共交通の運行・利用状況 .....	3-2
3-3 路線バスの現状 .....	3-31
3-4 地域公共交通の状況のまとめ .....	3-40
<b>第4章 市民等の移動実態・ニーズ</b> .....	<b>4-1</b>
4-1 調査実施概要 .....	4-1
4-2 利用者ニーズ調査（市民アンケート調査） .....	4-2
4-3 地域ニーズ調査（座談会アンケート調査） .....	4-15
4-4 事業者ニーズ調査（交通事業者等ヒアリング調査） .....	4-19
4-5 調査結果のまとめ .....	4-21
<b>第5章 上位・関連計画の整理</b> .....	<b>5-1</b>
5-1 上位・関連計画 .....	5-1
5-2 大牟田市での交通に関する取組み .....	5-8
5-3 社会情勢の変化・全国的な潮流 .....	5-10
5-4 大牟田市地域公共交通網形成計画の評価 .....	5-15
5-5 大牟田市の計画・取組みの現状 .....	5-18

<b>第6章 地域公共交通の課題整理</b> .....	<b>6-1</b>
6-1 地域公共交通の課題（3つの課題） .....	6-1
6-2 取り組むべき個別課題 .....	6-4
<b>第7章 持続可能な地域公共交通の確保に向けて</b> .....	<b>7-1</b>
7-1 大牟田市が目指す地域公共交通の将来像 .....	7-1
7-2 基本方針の設定 .....	7-2
7-3 計画目標及び指標の設定 .....	7-4
7-4 事業の設定 .....	7-12
7-5 持続可能な地域公共交通の確保に向けた方策 .....	7-13
7-6 事業内容・実施主体・スケジュール .....	7-14
<b>第8章 計画の推進体制</b> .....	<b>8-1</b>
8-1 進捗管理 .....	8-1
8-2 計画の改定 .....	8-1
8-3 推進体制 .....	8-2
<b>参考 協議経緯</b> .....	<b>8-3</b>
<b>参考 組織</b> .....	<b>8-4</b>
<b>参考 用語集</b> .....	<b>8-6</b>



# 第1章 計画概要

## 1-1 計画策定の背景

### ○地域公共交通を取り巻く環境の変化

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。

### 参考：大牟田市の状況

#### <公共交通網>

本市の公共交通には、鉄道（新幹線、JR在来線、西鉄）、路線バス、高速船、タクシー等があり、新幹線は南北の市域外との広域運行、鉄道やバスの路線網は大牟田駅等の市中心部から放射状に広く運行されています。公共交通サービスの人口カバー率も約8割となっている等、公共交通網は充実しているといえます。

#### <公共交通利用者数の減少>

本市の公共交通（鉄道（新幹線、JR在来線、西鉄）、路線バス、高速船、タクシー等）利用者は、人口減少等に伴い昭和40年頃をピークとして減少傾向にあります。この減少に歯止めをかけるために、公共交通環境の維持確保が必要となります。また、荒尾市をはじめとする周辺市町との移動も多い状況にあり、広域公共交通網の維持・確保も必要となります。

#### <人口減少・高齢化>

本市の人口は、昭和35年以降減少傾向にあり、かつ高齢化も進んでいます。今後の将来人口予測においても人口減少及び高齢化の傾向は続くことが予想されており、人口減少、高齢化にあわせて公共交通利用者の減少が進めば、公共交通サービスが低下し、さらに利用者が減少するといった負のスパイラルの懸念があります。

#### <これからのまちづくり（都市のコンパクトシティ・プラス・ネットワーク化）>

将来の人口減少、高齢化が進んでいく中で、都市機能及び居住区域を集中させるコンパクト化を進めることが求められています。この都市のコンパクト化に向け、市内外を効率的・有機的に結ぶ公共交通ネットワークの構築が必要となります。

## 1-2 計画策定の目的

以上のような背景を踏まえると、現在の公共交通網を維持しつつ、足りない部分を補完するとともに、課題がある部分の改善を当面進め、さらに、将来の人口減少等にも対応する市内外の移動の確保に向け、適切な事業を展開していくことが必要となります。

このため、本市においても地域公共交通を維持していくために既存のあらゆる交通手段を活用し、今後のまちづくりと一体となった地域公共交通のあり方をみんなで考えていく必要があります。

本市の公共交通の指針となり、みんなで取り組む当面必要な事業、及び将来を見据えた対応等の観点から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「大牟田市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

本計画では短期的及び長期的な視点にたつて必要な取組みを体系的に位置付け、市民、交通事業者、行政の協働連携により、地域公共交通の維持・確保に向けた事業を進めていきます。

### ※短期的な視点（計画対象期間内）

計画対象期間においては現状の公共交通網を維持しつつ、足りない部分を補完するとともに、課題がある部分は改善し、将来に向けた市内外移動への対応として、事業を展開していきます。

### ※長期的な視点（計画対象期間以降）

計画対象期間以降の将来（概ね20年）において、都市計画マスタープランや立地適正化計画で示す将来都市像にあわせた公共交通体系の構築を目指します。

### ※SDGs との関係性

SDGs とは、平成 27 年 9 月に国連で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中に掲げられている 17 の目標のことです。世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされています。

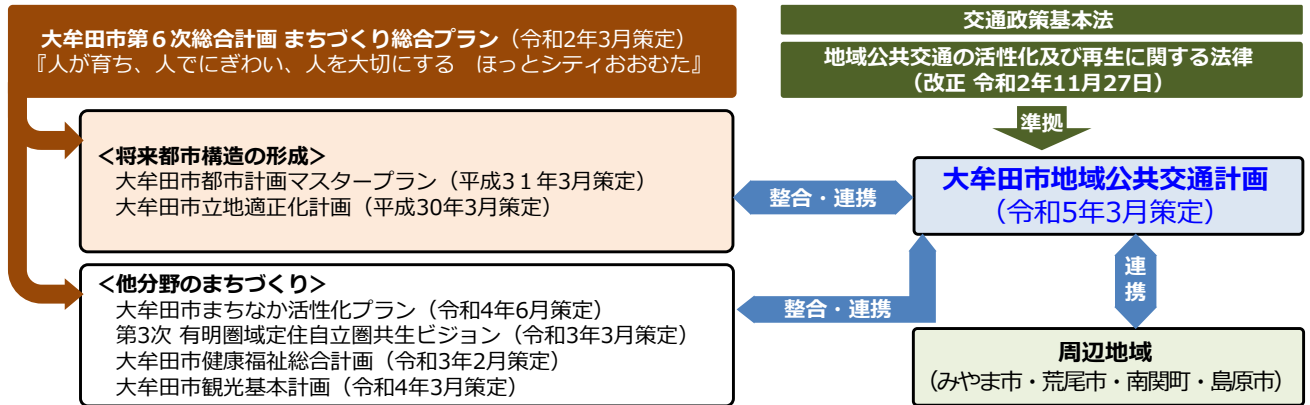
我が国では令和 12 年までに日本の国内外において SDGs を達成するための中期的な国家戦略としての SDGs 実施指針を決定しており、地方自治体においては体制づくりとして各種計画へ SDGs の要素を反映させ、官民連携による地域課題の解決を一層推進させることが推奨されています。こうしたことから、本計画の目的や目標の達成に向けた取組みが SDGs 達成に貢献できるよう、本計画を策定し推進することとします。



### 1-3 計画の位置づけ

本計画は大牟田市第6次総合計画まちづくり総合プランを上位計画、大牟田市都市計画マスタープラン、大牟田市立地適正化計画、大牟田市まちなか活性化プラン、その他分野のまちづくり計画等を関連計画と位置づけ、また周辺市町の公共交通に関する計画とも連携をとった計画とします。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。



■計画の位置づけ

### 1-4 計画期間

#### ●令和5年度～令和9年度の5年間

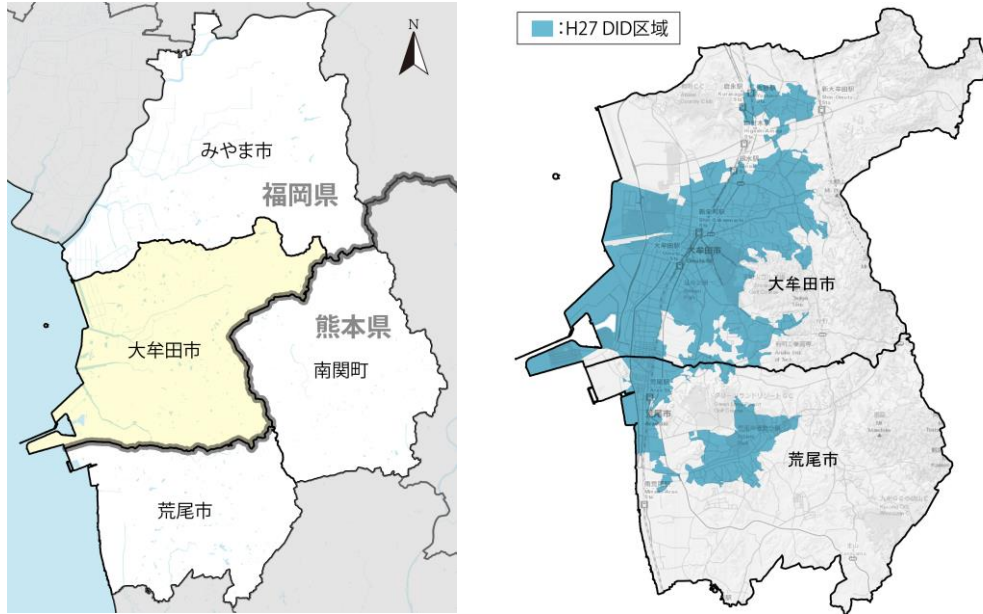
本計画の期間は、令和5年度～令和9年度の5年間とします。関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画と連携して計画を進めていきます。

計画	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	...
<b>大牟田市地域公共交通計画</b>	令和5年度 ~ 令和9年度					次期計画
	進捗管理	進捗管理	進捗管理	進捗管理	最終評価・計画見直し	
<b>【上位計画】大牟田市第6次総合計画まちづくり総合プラン</b>	令和2年度 ~ 令和5年度	次期計画				
<b>【関連計画】大牟田市都市計画マスタープラン</b>	平成31年度 ~ 令和20年度 (概ね20年後)					
<b>大牟田市立地適正化計画</b>	平成29年度 ~ 令和19年度 (概ね20年後)					
<b>【関連計画】大牟田市まちなか活性化プラン</b>	令和4年度 ~ 令和22年度 (概ね20年後)					
<b>第3次 有明圏域定住自立圏共生ビジョン</b>	令和3年度 ~ 令和7年度			次期計画		
<b>大牟田市健康福祉総合計画</b>	令和3年度 ~ 令和8年度				次期計画	
<b>大牟田市観光基本計画</b>	令和4年度 ~ 令和8年度				次期計画	

## 1-5 計画区域

本計画の計画区域は、大牟田市全域を対象とします。

なお、周辺市と結ぶ広域公共交通路線を考慮し、市域外も場合により対象としますが、特に市街地が連坦するとともに交通流動が多い荒尾市との連携に留意します。



### ■ 計画区域

※「DID 地区」とは、「Densely Inhabited District」の略で、「人口集中地区」とも呼ばれますが、一定の地区の中に、基準を上回る人が居住する地区となります。DID 地区の設定は国勢調査を元に行われており、以下の基準により指定されています。

- (1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接している
- (2)隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する

## 1-6 本計画の構成

本計画の構成は次の通りです。

### 第1章 計画概要

- 計画策定の背景と目的、計画の位置づけ・期間・区域

### 第2章 地域公共交通を取り巻く現状整理

- 市勢・地勢、都市インフラ、人口動向、人の動き

### 第3章 地域公共交通の状況

- 公共交通の運行・利用状況、路線バスの現状

### 第4章 市民等の移動実態・ニーズ

- 利用者・地域・事業者ニーズ調査

### 第5章 上位・関連計画の整理

- 上位・関連計画、社会情勢変化・全国的潮流、現計画の評価

### 第6章 地域公共交通の課題整理

- 地域公共交通の課題、取り組むべき個別課題

### 第7章 持続可能な地域公共交通の確保に向けて

- 大牟田市が目指す地域公共交通の将来像
- 基本方針の設定、計画目標及び指標の設定、事業の設定、持続可能な地域公共交通の確保に向けた方策
- 事業内容・実施主体・スケジュール

### 第8章 計画の推進体制

- 進捗管理、推進体制、計画の改定



## 第2章 地域公共交通を取り巻く現状整理

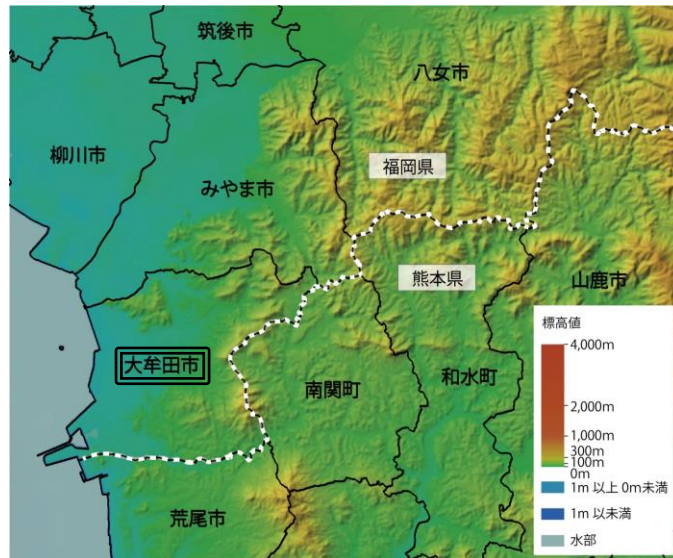
### 2-1 市勢・地勢

#### (1) 市勢・地勢

- 福岡県と熊本県の県境に位置し、東部は山間部として標高が高い

大牟田市は福岡県の南端に位置し、福岡県内ではみやま市、熊本県内では荒尾市、南関町と隣接しています。

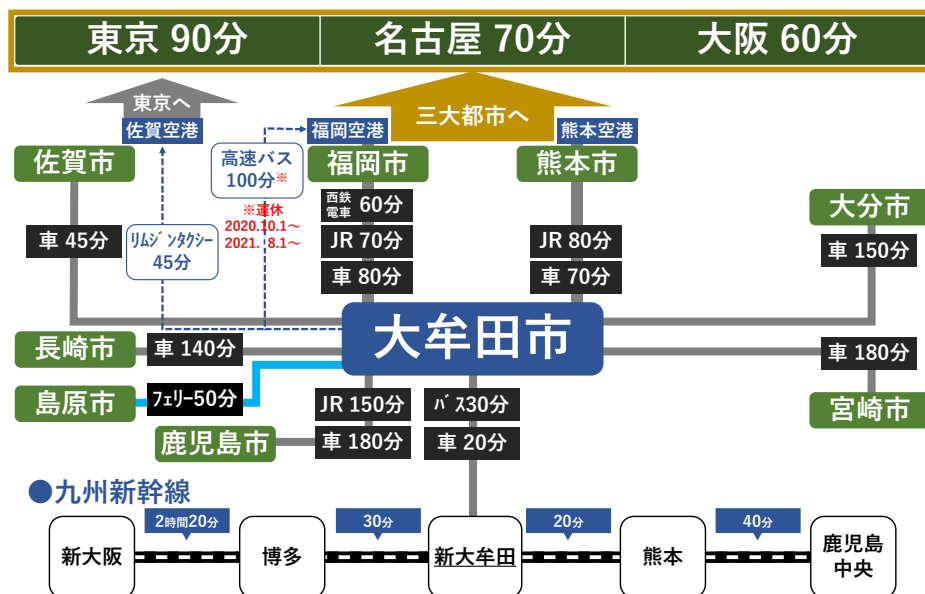
沿岸部は標高の低い平野部が広がっており、市の東部は山間部として標高が高く、市北西部の一部で丘陵地が存在しています。



■ 大牟田市の位置と地勢

#### (2) 都市間所要時間

主要都市までの移動時間は福岡市まで約60～80分、佐賀市まで約45分、熊本市は約70～80分となります。



■ 都市間所要時間 (モード別)

## 2-2 都市インフラ

### (1) 公共交通網

● 南北は鉄道軸、市内は放射状のバス路線

市北東部には九州新幹線「新大牟田駅」が立地し、九州内外の各主要都市への広域移動に対応しています。在来線（JR鹿児島本線・西鉄天神大牟田線）は、中心部に位置する大牟田駅を中心に、福岡方面や熊本方面に連絡しています。

市内では大牟田駅を中心に放射状に運行する路線バスにより、中心市街地と市内各方面に連絡し、地域主体の取組みとして、倉永地区では倉永生活循環バス、玉川地区では予約型の玉川のりあいタクシーが運行されています。

タクシー事業者は市内に7社立地し、九州佐賀国際空港へのリムジンタクシー（1事業者）が予約制で運行しています。

三池港からは高速船が島原港へ運行（三池港と島原港を約50分で結ぶ）しています。三池校区では、乗合タクシーの実証実験や本格運行に向けた取組みを進めています。

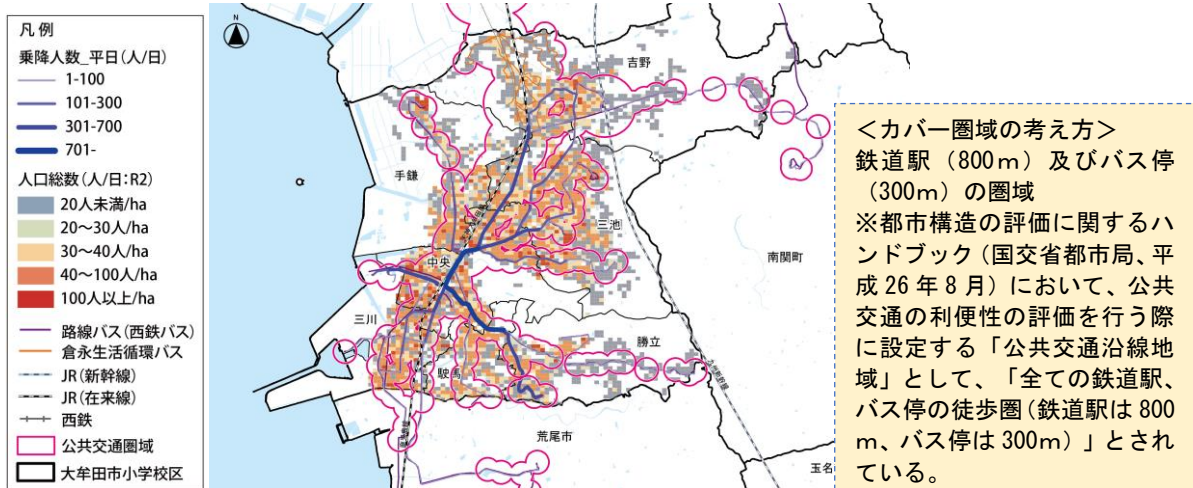


■大牟田市の公共交通網図（鉄道、バス（路線・地区循環）、タクシー、高速船）

### (2) 交通サービス（公共交通カバー圏）

● 公共交通カバー人口は約8割

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。



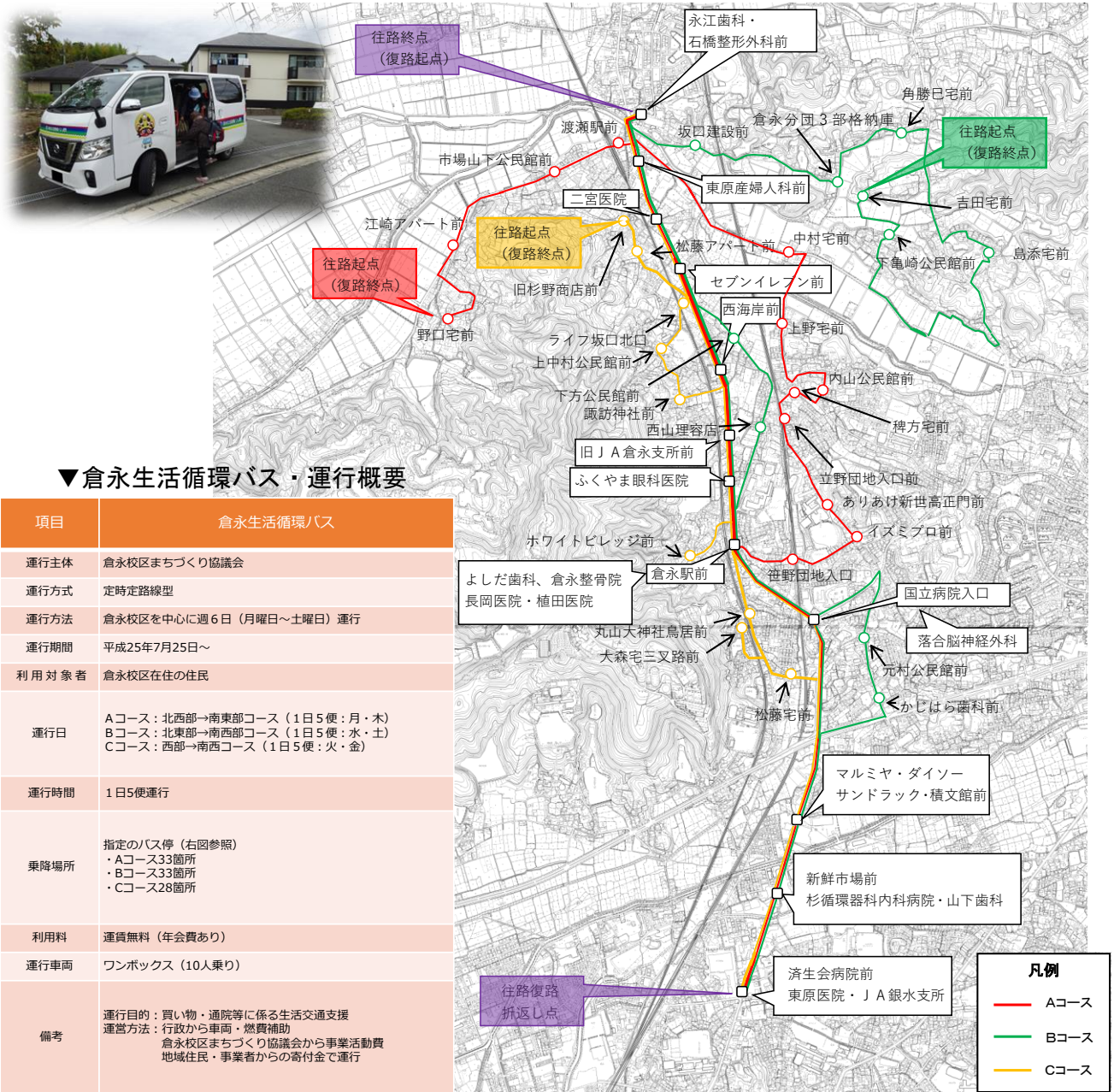
■大牟田市の公共交通カバー状況



### (3) 地域主体のバス・乗合タクシーの運行状況

#### 1) 倉永生活循環バス

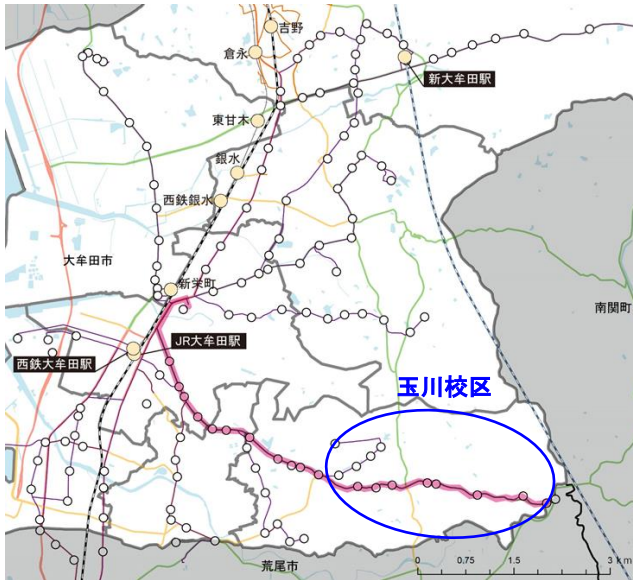
倉永校区では、平成25年7月から地域が主体となりコミュニティバスを運行しています。





## 2) 玉川のりあいタクシー

玉川校区では、令和2年度から令和4年度までの実証実験における運行状況及び住民意向等を踏まえ、令和4年10月から予約型乗合タクシーを本格運行へ移行しています。



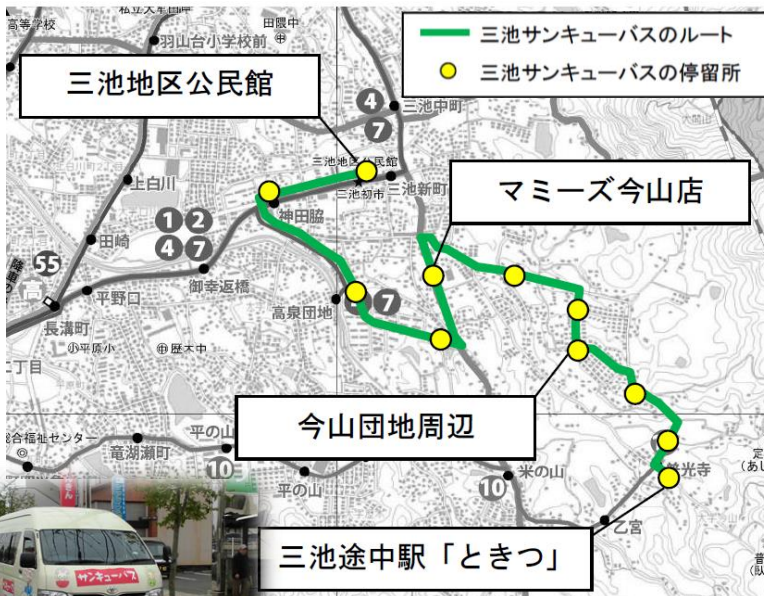
項目	玉川校区予約型乗合タクシーの本格運行（概要）
運行主体	玉川校区まちづくり協議会
運行方式	定時ダイヤ型 区域運行方式（デマンド型）
運行方法	タクシーを運行する事業者が予約センターを設置。 利用者からの電話予約（前日の16時まで）により受付、運行経路選定・配車を実施
運行期間	令和4年10月1日～
利用対象者	玉川校区の全域と天の原校区の一部（新勝立町4丁目）にお住いで事前に登録をされた方 利用者は、前日の16時までに予約をすること
運行日	週6日（月～土曜日、日曜日は運休）運行
運行時間	月、火、水、木曜日は、1日2往復4回、10・11・12・13・14時頃に運行 金、土曜日は、1日1往復2回、10・11・12時頃に運行 ゆめタウン行を金・土曜日の13、15時頃の1往復2回運行
乗降場所	自宅から指定された商業施設等 ・通常コース マルエイ大牟田、ドラッグストアリ勝立店、Mr.max大牟田店、コスモス勝立店、寺本歯科医院、木村整形外科医院、春日クリニック、友永医院、まつお眼科、今野病院、勝立郵便局、大牟田柳川信用金庫勝立支店、未広町バス停、ゆめタウン大牟田
利用料	・区域内300円/人（小学生以下100円/人、未就学児無料） ・ゆめタウン行700円
運行車両	・セダン型タクシー1台、予約状況により2台運行

■玉川のりあいタクシーの運行区間・運行概要

## 3) 参考. その他送迎交通

### ○三池サンキューバス

三池校区では、平成24年4月から社会福祉法人日本厚生学園（りんどう学園）の協力のもと、地域が主体となり運行しています。



項目	三池サンキューバス
運行主体	わいわいネットワーク
運行方式	定時定路線型
運行方法	1日2便、週3日（月・水・金曜日）
運行期間	平成24年4月26日～
利用対象者	制限なし
運行日	1日2便：月・水・金曜日
運行時間	11：00発、13：00発
乗降場所	指定のバス停：11箇所 ・三池地区公民館・マミーズ今山店・今山団地周辺・三池途中駅「ときつ」など
利用料	無料
運行車両	ワンボックス（14人乗り）
備考	運行目的：路線バスが運行していない三池校区での移動支援を目的とした住民主体による生活支援事業

■三池サンキューバスの運行区間・運行概要

出典：大牟田市地域公共交通網形成計画等

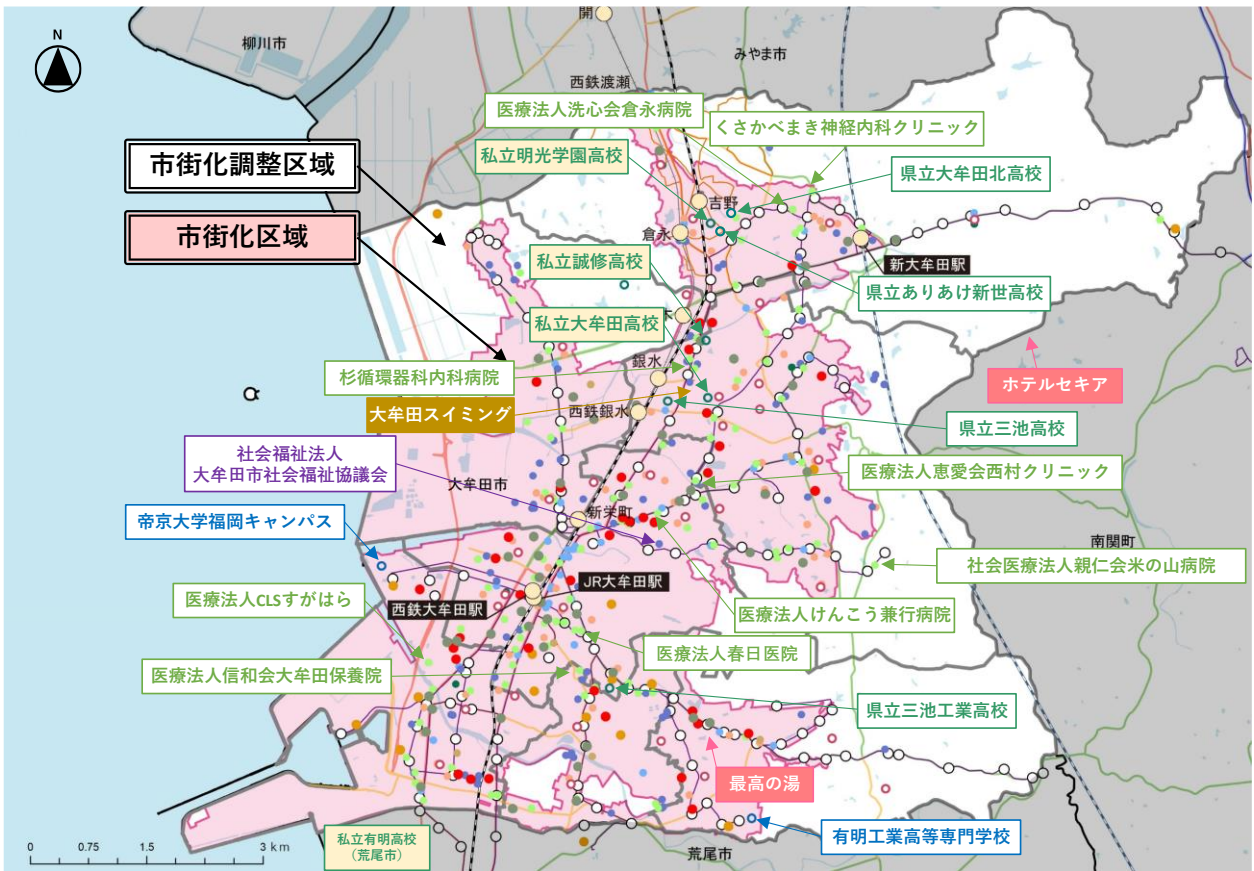
(4) 主要施設の立地状況

●多くの生活・観光施設は市街化区域内に立地し、一部では自主送迎運行を実施

大牟田市内の生活拠点施設や観光施設は、市中心部や主要幹線道路沿いに多く、市街化調整区域には立地が少ない状況です。

市内外の私立高校（市内3校、市外1校）では、スクールバスにて近隣市町からの通学移動が行われています。

市内の主要な医療施設・福祉施設等では、利用者（患者）を対象に自宅からの送迎移動が行われています。



- <送迎運行実施施設>
- スクールバス運行・高校
  - 送迎運行・医療施設
  - 送迎運行・福祉施設
  - 送迎運行・宿泊・温泉施設
  - 送迎運行・運動施設

**凡例**

分類

● スーパーマーケット・食品店	● 観光施設	○ 鉄道駅	— 高速道路
● コンビニ	○ 教育施設:小中学校	— JR(新幹線)	— 一般国道
● 公民館	○ 教育施設:高校	— JR(在来線)	— 主要地方道
● コミュニティセンター	○ 教育施設:大学、高専	— 西鉄	— 一般県道
● 医療施設	○ 路線バス停		□ 大牟田市7地域
● 高齢者福祉施設	— 路線バス(西鉄バス)		■ 市街化区域
● 子育て支援施設	— 倉永生活循環バス		
● 金融施設			

■生活拠点・観光拠点の分布

出典：拠点分布は大牟田市地域公共交通網形成計画を参考にし、送迎運行の実態はR3年度交通事業者等ヒアリングより回答があった事業者を掲載

## 2-3 人口動向

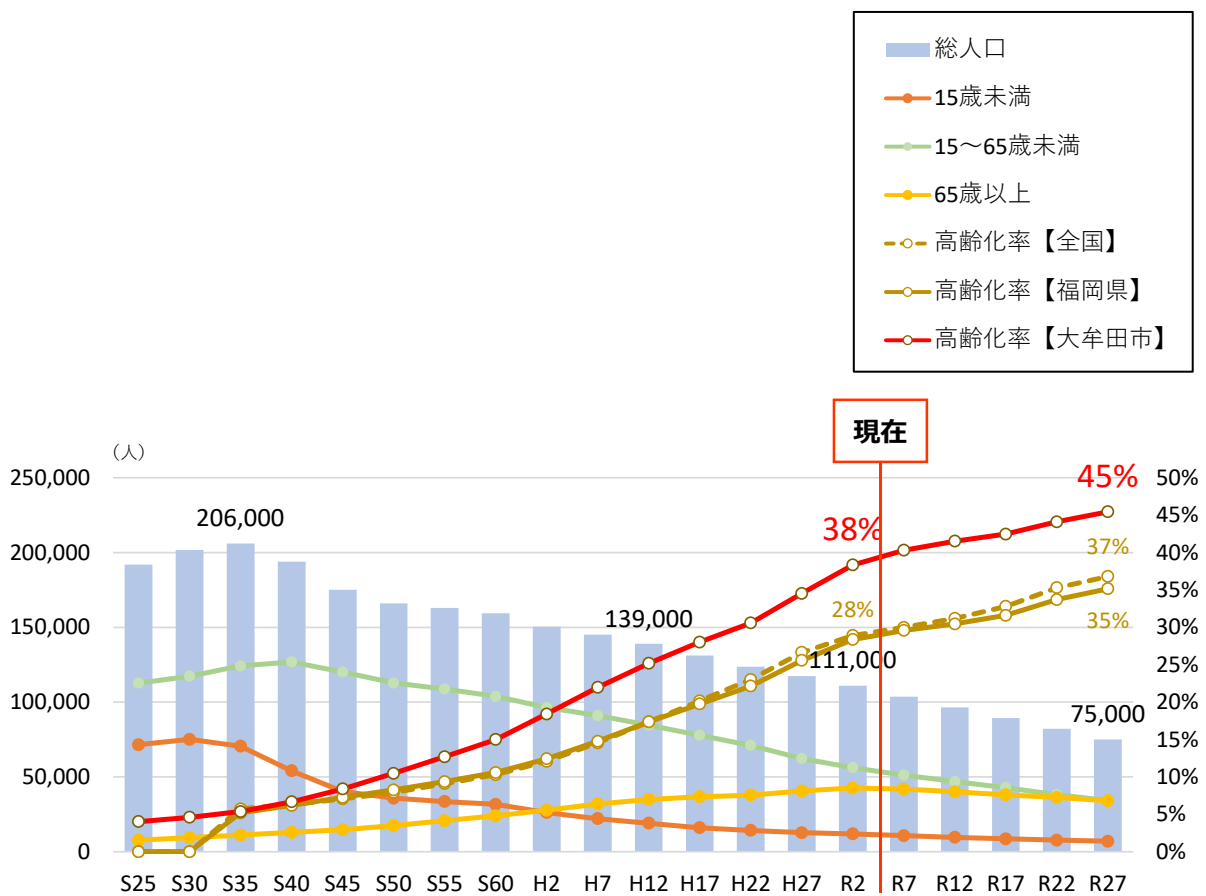
## (1) 大牟田市の人口・高齢化率の推移

- 将来推計では人口減少・高齢化が進展

大牟田市の人口は、昭和35年をピークに減少を続け、令和2年でピーク時の約54%まで減少しています。将来も減少が見込まれ、令和27年には約7.5万人とピーク時の約36%まで減少の見込みとなっています。

特に「15～65歳未満」の生産年齢層の減少が顕著で、高齢化率は年々増加し、令和2年では約38%と全国平均や福岡県平均を大きく上回っています。

将来も高齢化の進展が見込まれ、令和27年には約45%に達し、概ね2人に1人が高齢者となる見込みです。



■ 「大牟田市の人口推移」と「全国・福岡県・大牟田市の高齢化率の推移」

出典：国勢調査（昭和25年～平成27年）

国立社会保障・人口問題研究所（令和2年～令和27年）

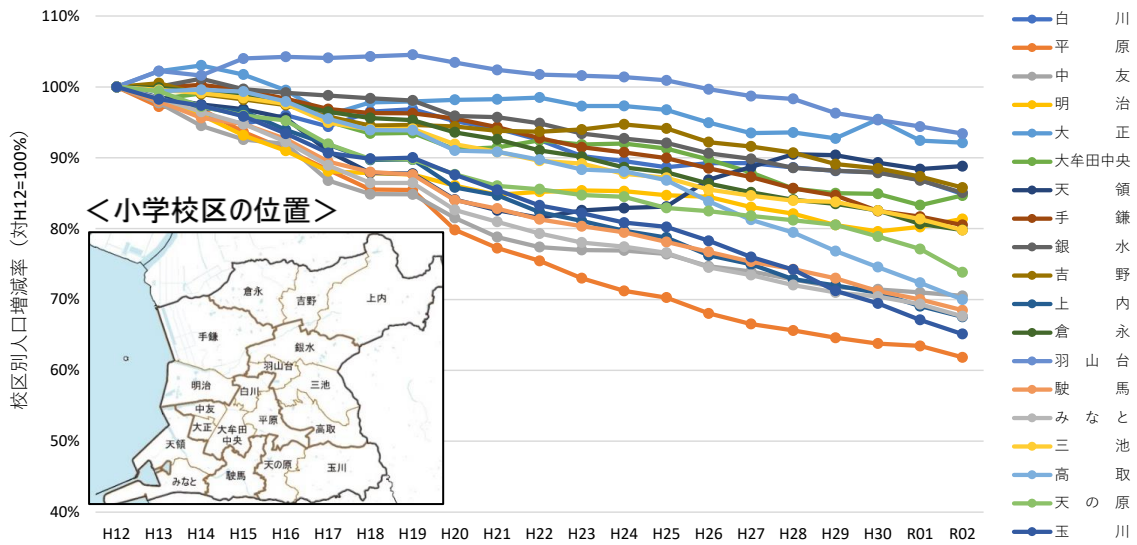


### (2) 小学校区別の人口・高齢化率の推移

- 市内の人口減少・高齢化は南東部・北東部を中心に進展
- この10年でどの地区も人口が減少、今後10年でさらに減少見込み

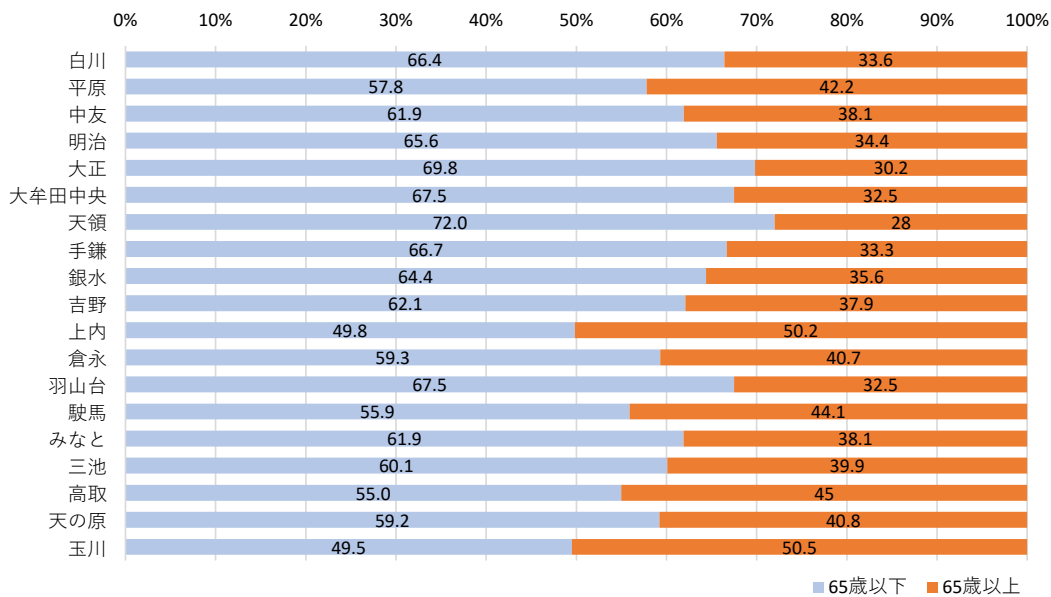
減少を続ける人口は、特に大牟田市の南部や北東部を中心に進展しています。近年も減少傾向が継続しており、特に駛馬地区での減少率が高い状況です。

高齢化率も同様に南東部・北東部で高くなり、5年前と比べると高齢化率40%以上の地区が広がっています。



### ■校区別人口

出典：大牟田市住民基本台帳人口（各年12月1日時点）



### ■校区別高齢者人口割合

出典：大牟田市住民基本台帳人口（令和3年4月1日現在）

※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%とにならない。

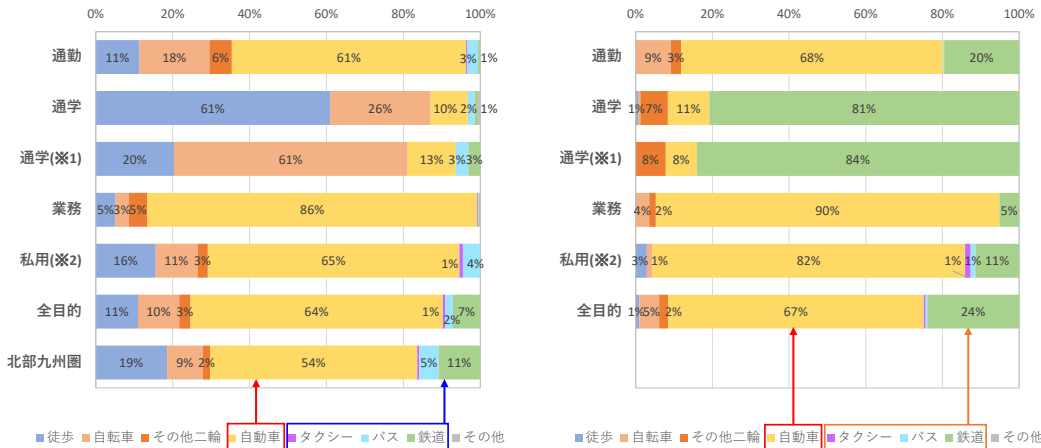
## 2-4 人の動き

### (1) 目的別での人の動き

● 市内移動は自動車利用、市外への移動は自動車又は公共交通利用（鉄道）

大牟田市内の移動では、通学以外の目的で、公共交通利用は低く、自動車移動が高い状況です（ただし、通学目的だけは徒歩・自転車が高くなります）。

大牟田市と市外の移動でも、通学以外の目的で、自動車利用は高くなりますが、公共交通利用も比較的高い状況となります（通学も鉄道利用が高い状況です）。



■大牟田市内々移動での目的別利用手段 ■大牟田市と市外間の移動での目的別利用手段

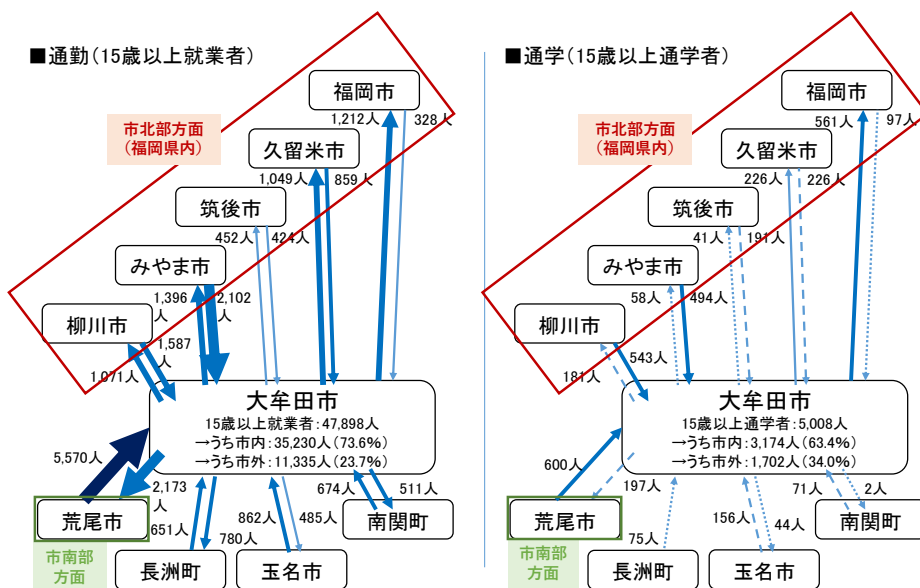
※1「通学」は、通学目的の移動者のうち、15歳以上（高校生以上）を対象とした場合の構成比

※2「私用」とは、買物、食事、レジャー、通院、介護、送迎、習い事、散歩等の私的な用事による移動目的

出典：平成29年北部九州パーソナルトリップ調査

注) 北部九州圏は「福岡県と佐賀県の一部（鳥栖市・基山町）」からなる圏域で5歳以上を対象とした調査

※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%とにならない。



■通勤・通学の移動状況

出典：平成27年国勢調査

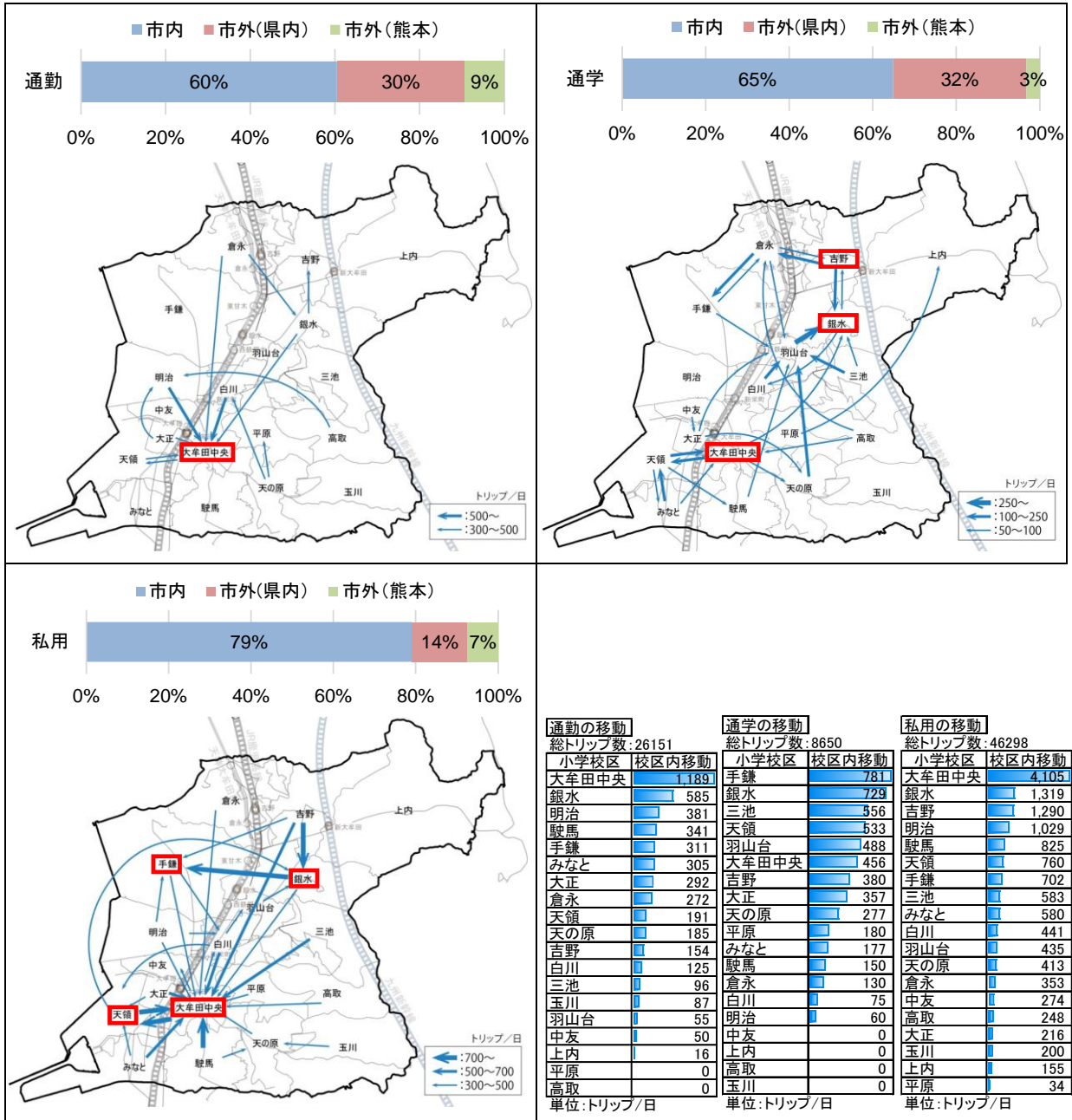
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入している、また四捨五入して0%は非表示のため合計値が必ずしも100%とにならない。

大牟田市内での通勤移動は、大牟田中央校区に集中し、大牟田市外との通勤移動は39%で、市内各地区から通勤移動が発生しています。

大牟田市内での通学移動は、高校の立地状況に応じて、吉野・銀水・大牟田中央等の地区に集中し、大牟田市外との通学移動は35%で、市内各地区から通学移動が発生しています。

大牟田市内での私用移動は、ゆめタウン大牟田が立地する大牟田中央校区やイオンモール大牟田が立地する天領校区に集中する一方で、隣接校区間でも多くみられます。

大牟田市外との私用移動は21%で、通勤・通学に比べ市外とのつながりは少ない状況です。



■ 目的別での大牟田市内々移動分布 (表：目的別での地区内々移動量)

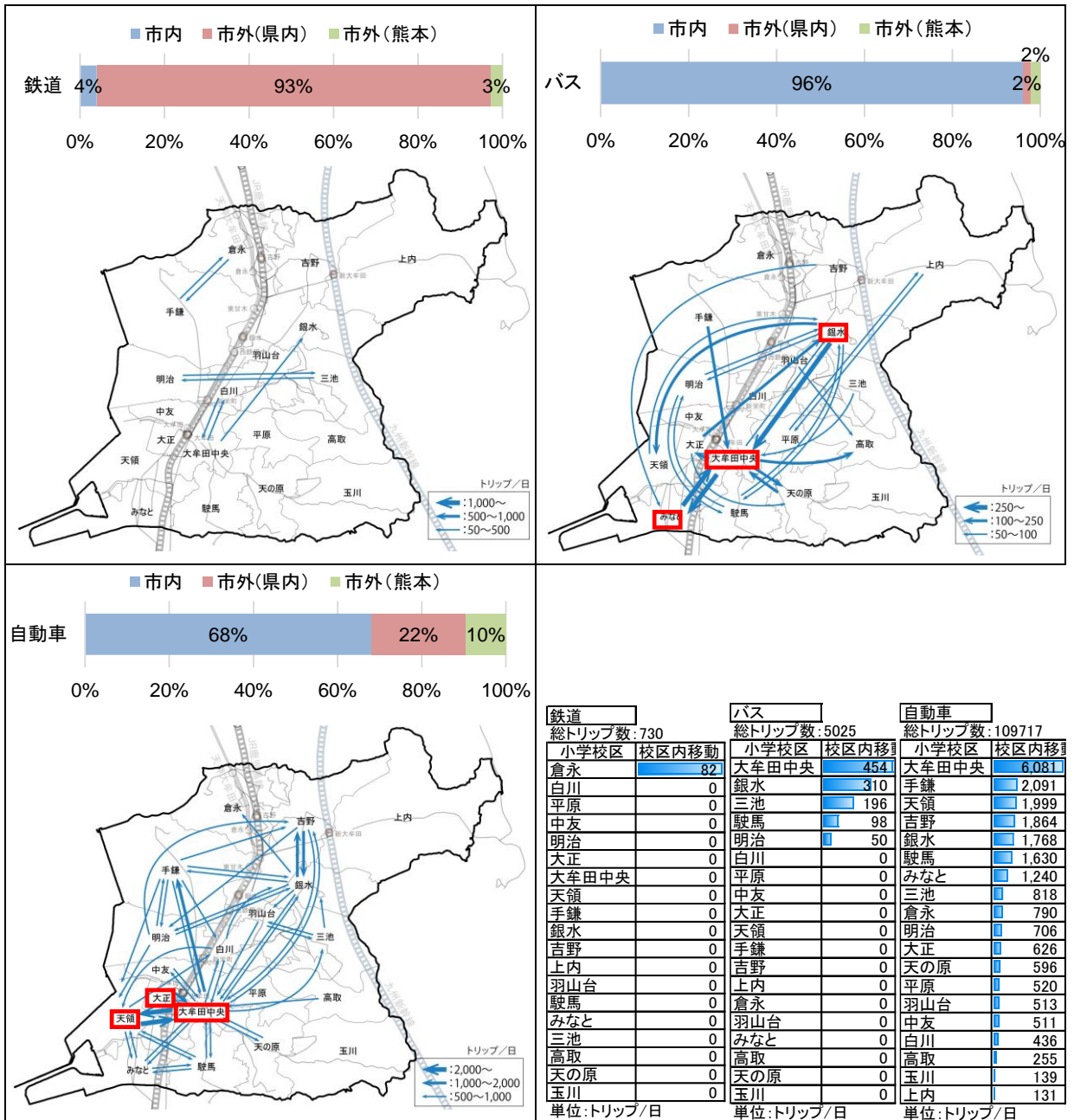
出典：平成 29 年北部九州パーソントリップ調査

※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%とにならない。

鉄道移動は、大牟田市外との移動が96%を占め、特に大牟田市と福岡方面等の市外（県内）とのつながりが強い状況です。バス移動は市内移動が96%を占め、バス路線が集中する大牟田中央を軸に、みなと・銀水方面とのつながりが特に多くなります。

自動車移動は市内移動が68%、市外との移動が残りの32%となります。

市内移動では、隣接地区間の移動が多く、特に中心部地区周辺（大牟田中央・大正・天領）での移動が多くなります。



■鉄道・バス・自動車での大牟田市内々移動分布

出典：平成 29 年北部九州パーソントリップ調査

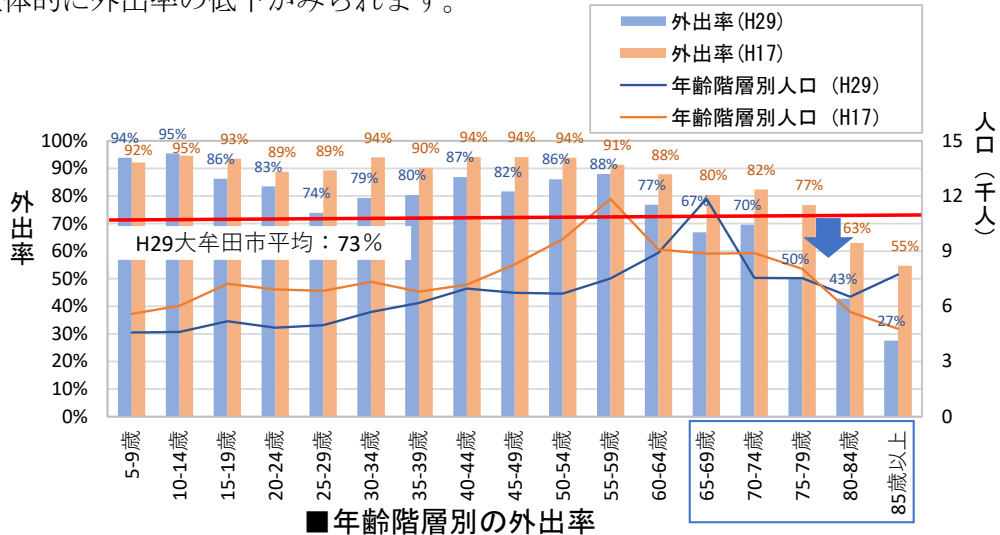
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入している、また四捨五入して 0%は非表示のため合計値が必ずしも 100%とにならない。



### (3) 高齢者の外出率

● 高齢者層ほど外出率は低い

大牟田市内の居住者の年齢階層別の外出率は高齢者層ほど低い状況です。一方、25～29歳の年齢層でも低くなる傾向がみられます。これらの傾向は概ね10年前と同様であり、全体的に外出率の低下がみられます。



■ 年齢階層別の外出率

参考：大牟田市全体での外出率 H17：87%、H29：73%

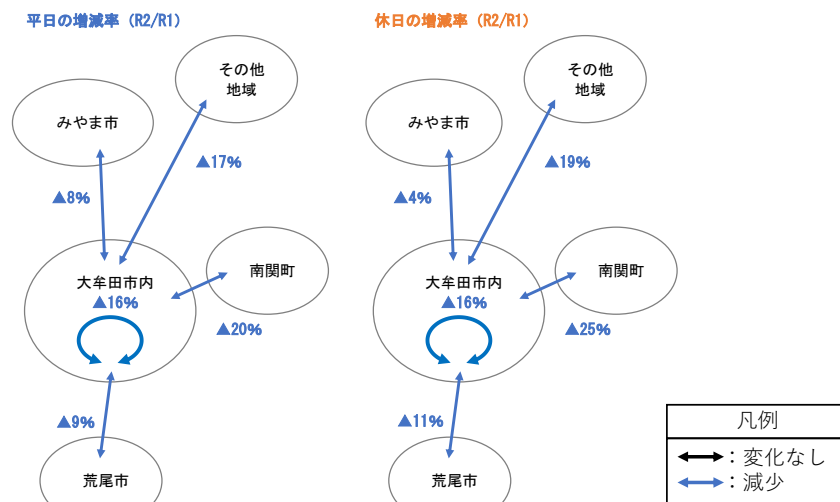
出典：平成17年・平成29年北部九州パーソントリップ調査

### (4) コロナ禍の影響

● 隣接市町や地区間移動は、コロナ禍の影響により移動量が減少

コロナ禍の影響により大牟田市内の移動は平日・休日ともに約2割（▲16%）減少しています。隣接市町間では特に、大牟田市～南関町の移動が減少（平日で約2割・休日で約3割）しています。

平日・休日にかかわらず移動の減少がみられる状況です。



■ コロナ禍による移動量の変化（市内外・市内）

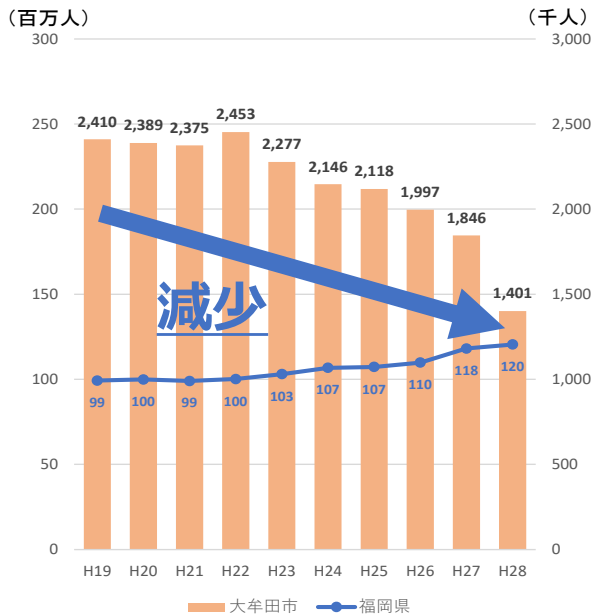
※通常期：R1. 10. 7～R1. 10. 20、コロナ禍：R2. 10. 5～R2. 10. 18

出典：GPS ビックデータの1日当たり平均トリップ数

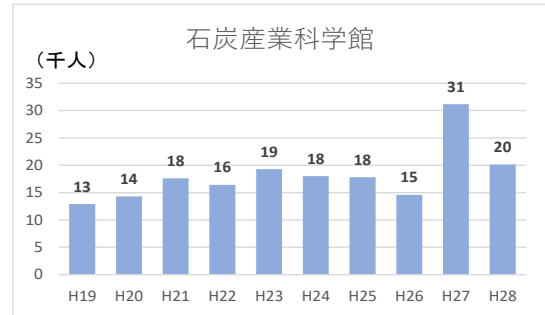
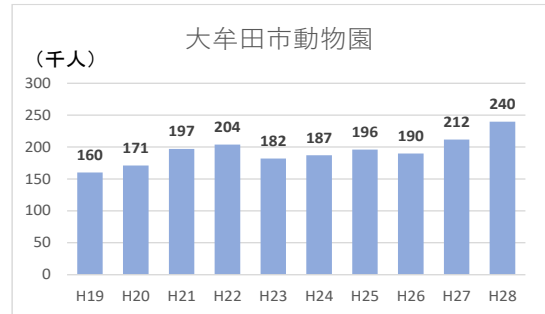
(5) 観光での人の動き

● 減少傾向にある市内観光客数は、コロナ禍により更なる減少

大牟田市への来訪観光客数は年々減少傾向にある中、主要施設では増加傾向を示す施設も存在していましたが、コロナ禍の影響により減少傾向に転じている状況です。



■ 市内来訪観光客の推移 (平成 19~28 年)

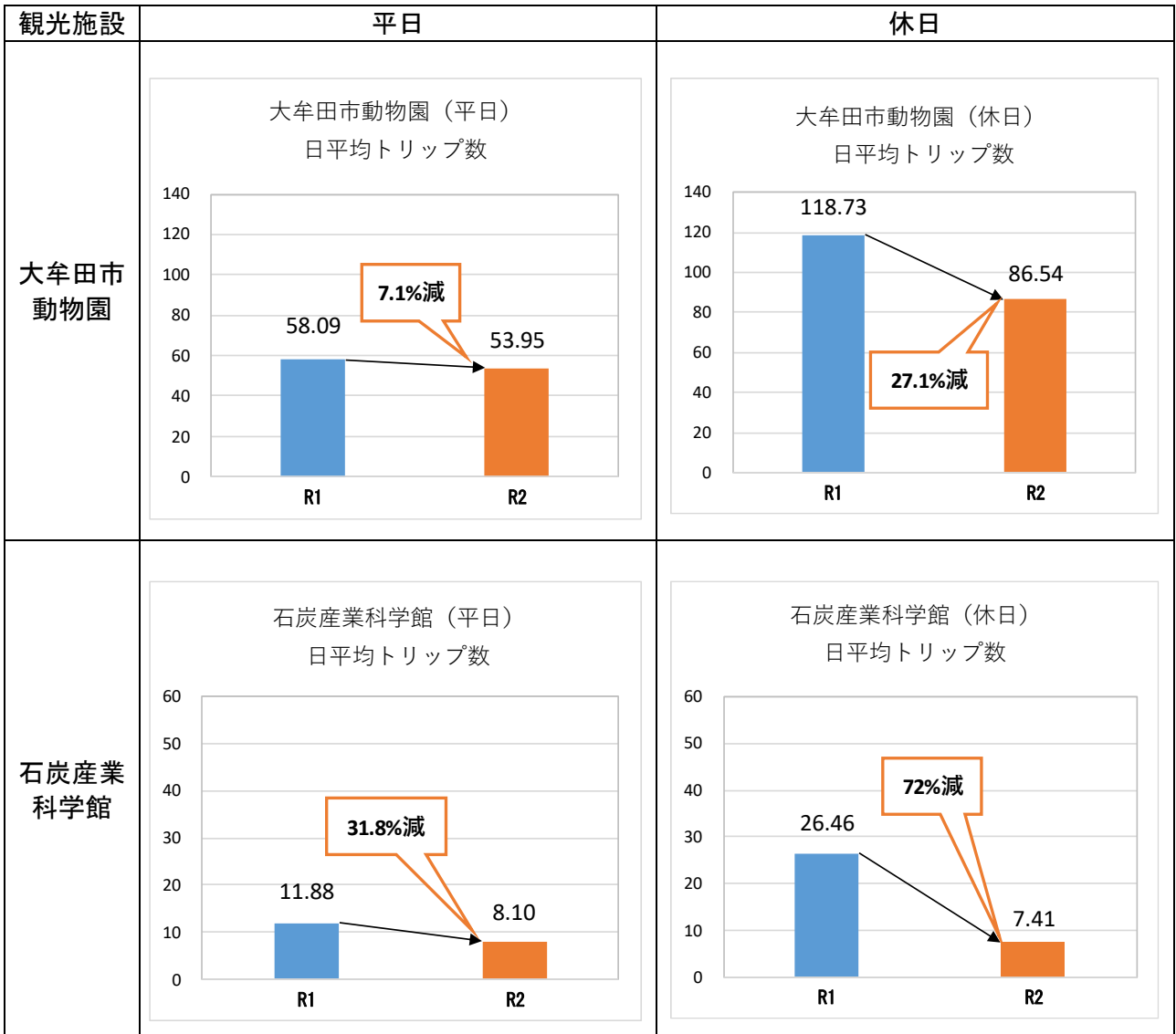


■ 主要観光施設の来訪者の推移 (平成 19~28 年)

出典：福岡県観光入込客推計調査（年集計）



■ 主要観光施設の立地状況



■コロナ禍前後の主要観光施設近辺来訪者数

※通常期：R1. 10. 7～R1. 10. 20、コロナ禍：R2. 10. 5～R2. 10. 18

出典：GPS ビックデータの1日当たり平均トリップ数

## 2-5 地域公共交通を取り巻く現状のまとめ

以上より、大牟田市の公共交通を取り巻く状況を整理すると以下の通りとなります。

### <地域公共交通を取り巻く現状>

#### <地勢>

- 福岡県と熊本県の県境に位置し、東部は山間部として標高が高い

#### <都市インフラ>

- 南北は鉄道軸、市内は放射状のバス路線
- 公共交通カバー人口は約8割
- 多くの生活・観光施設は市街化区域内に立地し、一部では自主送迎運行を実施

#### <人口動向>

- 将来推計では人口減少・高齢化が進展
- 市内の人口減少・高齢化は南東部・北東部を中心に進展
- この10年でどの地区も人口が減少、今後10年でさらに減少見込み

#### <人の動き>

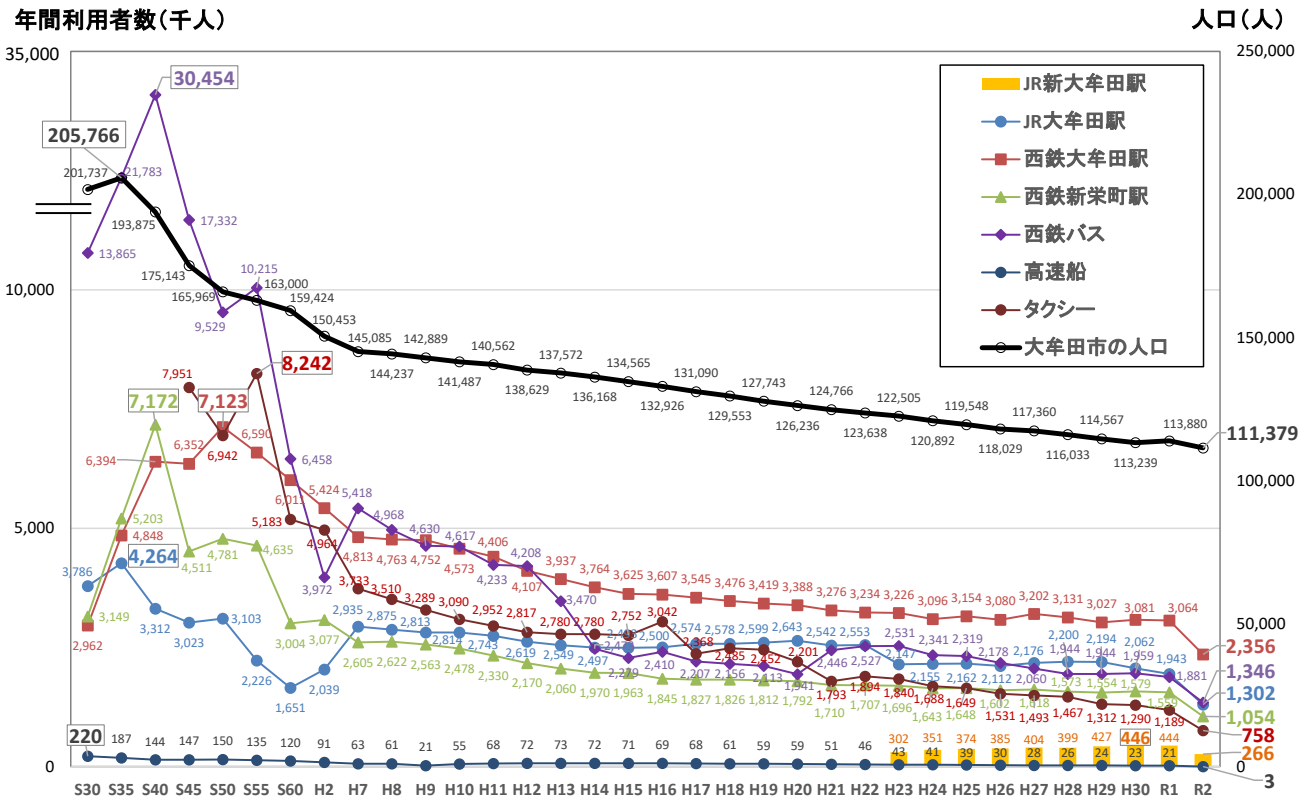
- 市内移動は自動車利用、市外への移動は自動車又は公共交通利用（鉄道）
- 高齢者層ほど外出率は低い
- 隣接市町や地区間移動は、コロナ禍の影響により移動量が減少
- 減少傾向にある市内観光客数は、コロナ禍により更なる減少

### 第3章 地域公共交通の状況

#### 3-1 公共交通の利用者数の推移

● 人口減少により、公共交通利用者も減少

公共交通（鉄道、路線バス、高速船、タクシー）の利用者数は、昭和40年ごろをピークに、減少しています。



■ 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：大牟田市統計年鑑（年度集計）

## 3-2 公共交通の運行・利用状況

### (1) 鉄道の運行・利用状況

- 新幹線駅は中心から離れた北東部に立地
- 大牟田市内の中心駅（大牟田駅）に利用が集中

#### 1) 路線概況

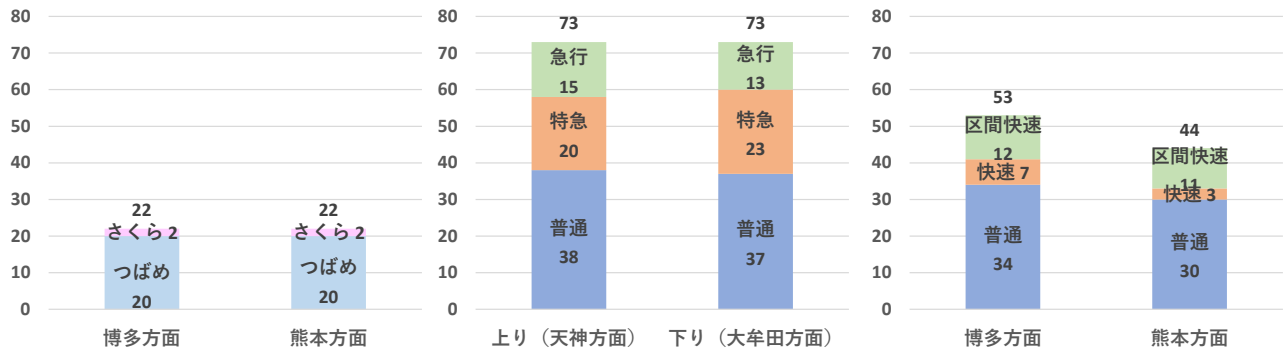
鉄道路線が3路線（JR九州新幹線、JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）整備され、在来線は福岡方面及び熊本方面を結び、新幹線は九州内の他、広域の移動に対応しています。

JR九州新幹線は新大牟田駅、JR鹿児島本線は大牟田駅、銀水駅、吉野駅の3駅、西鉄天神大牟田線は大牟田駅、新栄町駅、銀水駅、東甘木駅、倉永駅、渡瀬駅の6駅の利用が可能です。

#### 2) 運行状況

JR九州新幹線新大牟田駅では、平日・休日ともに博多方面発、鹿児島中央方面発いずれも22本運行しています。

在来線は、JR鹿児島本線大牟田駅で博多方面発が53本、熊本方面発が44本、西鉄天神大牟田線大牟田駅で天神方面発が73本運行しています。



新幹線：新大牟田駅

西鉄：大牟田駅

JR九州：大牟田駅

■ 鉄道の運行本数（令和2年3月末時点）

出典：西鉄HP、JR九州HP

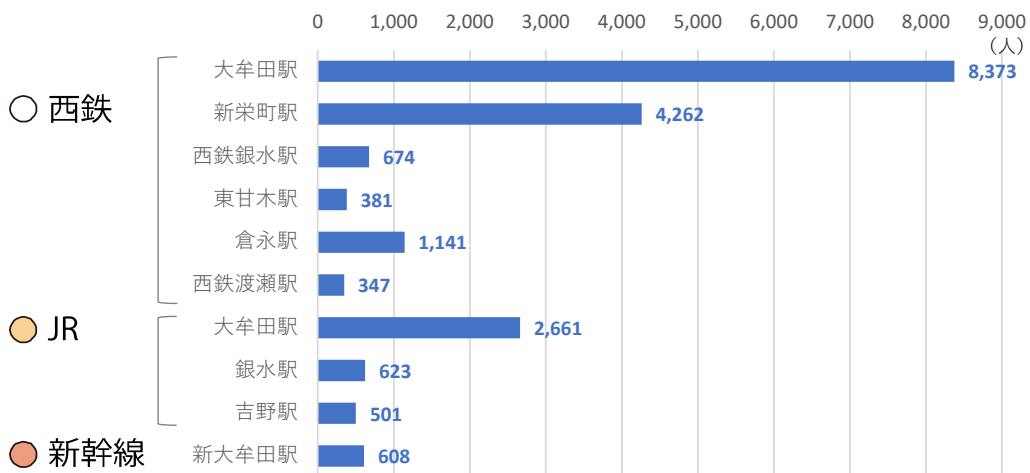
### 3) 利用状況

新幹線新大牟田駅は、在来線駅や中心市街地から離れた市の北東部に立地しており、利用者数は1日約600人となっています。

中心市街地を通るJR鹿児島本線の利用者数は大牟田駅、西鉄天神大牟田線では大牟田駅と新栄町駅が多くなっています。



■ 鉄道駅の配置



■ 鉄道駅の利用状況（令和元年度）

※新幹線・JRは乗車人数、西鉄は乗降者人数

出典：西鉄 HP、JR 九州 HP

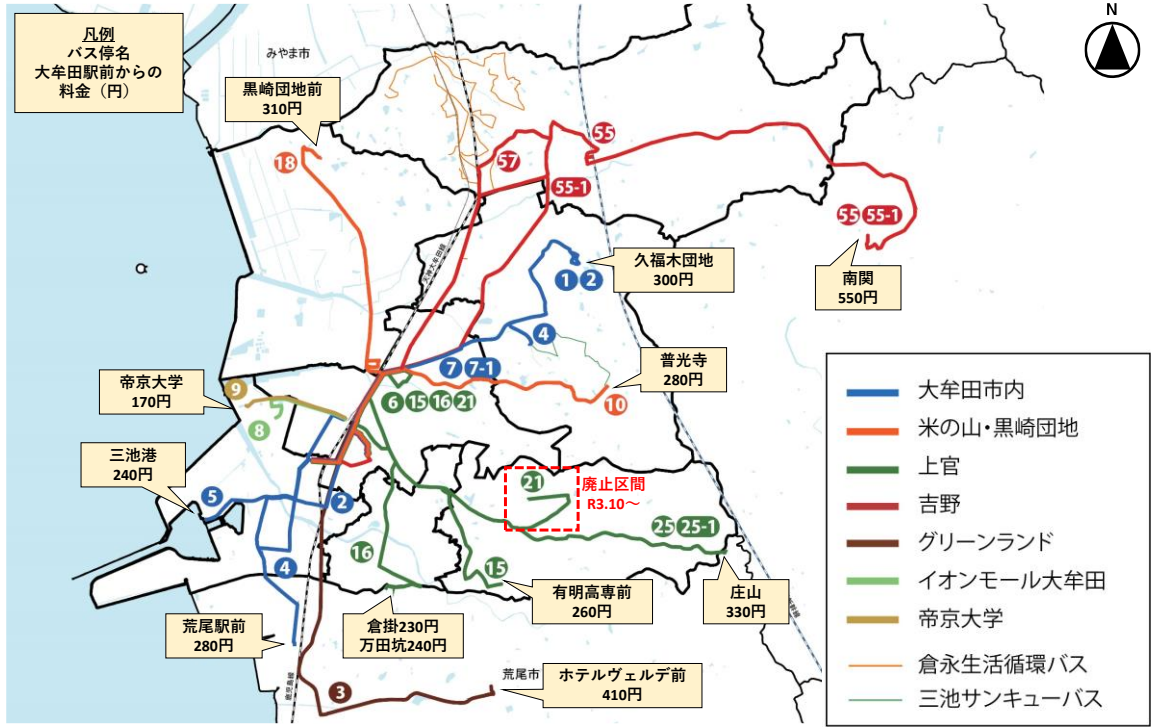


(2) 路線バスの運行・利用状況

1) 路線概況・運行状況

大牟田市では西鉄バス大牟田(株)が市内各方面及び荒尾市への路線バスを運行しており、現在は8路線34系統(R4.9末時点)が運行しています。

運賃は東部・南部・北部で、約300~500円で市内中心部まで利用可能です。



■市内の路線バスの運行ルート及び系統一覧

路線	系統番号	起点	経由地	終点	運行本数(便/日)			利用者数(年間、1日、1便)			定期の割合
					平日	土曜	日祝	(人/年)	(人/日)	(人/便)	
吉野線	57	大牟田営業所	大牟田駅・北志野(循環)	大牟田営業所	13	16	22	79,221	217	14.3	32%
	57	大牟田営業所	大牟田駅・北志野(循環)	市立病院	10	3	0	46,776	160	18.2	32%
	57	市立病院	大牟田駅・北志野(循環)	大牟田営業所	8	2	0	36,041	123	17.7	33%
	57	市立病院	大牟田駅・北志野(循環)	市立病院	1	1	0	5,097	17	17.5	32%
	55	大牟田営業所	市立病院・大牟田駅・新大牟田駅	南関	4	0	0	14,977	62	15.5	35%
55-1	大牟田営業所	動物園・市立病院・新大牟田駅	南関	24	28	26	84,749	232	9.3	32%	
上官線	25	大牟田営業所	市立病院・大牟田駅・上町	庄山	16	0	0	16,798	69	4.3	28%
	25-1	大牟田営業所	動物園・市立病院・上町	庄山	0	14	14	5,265	43	3.1	17%
	15	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	有明高専前	40	31	30	119,224	327	8.9	33%
	15	大牟田駅前	笹林町	有明高専前	27	17	10	74,031	203	9.1	53%
	16	ゆめタウン大牟田	大牟田駅・笹林町	倉掛	8	9	10	13,129	36	4.2	21%
米の山・黒崎団地線	10	大牟田営業所	市立病院・大牟田駅	普光寺	12	5	0	29,627	101	9.4	32%
	10	大牟田営業所	大牟田駅	普光寺	1	8	13	8,873	24	5.6	28%
	10	大牟田営業所	大牟田駅	米の山	17	15	15	34,837	95	5.8	33%
	10	大牟田駅前		米の山	10	10	9	14,156	39	4.0	28%
	10	大牟田駅前		普光寺	3	3	3	3,756	10	3.4	31%
	18	大牟田営業所	市立病院・大牟田駅	黒崎団地前	9	10	0	22,585	77	8.4	38%
	18	大牟田営業所	大牟田駅・新栄町	黒崎団地前	16	17	23	26,328	72	4.1	41%
	18	新栄町		黒崎団地前	6	0	0	1,608	7	1.1	50%
大牟田市内線	1	大牟田営業所	大牟田駅	三池中町	1	3	3	1,217	3	2.0	35%
	1	大牟田営業所	大牟田駅	久福木団地	3	0	0	3,114	13	4.3	37%
	2	荒尾駅前	右京町・大牟田駅	久福木団地	22	22	14	97,454	267	13.1	38%
	4	荒尾駅前	天領橋・大牟田駅・高泉団地	三池中町	19	19	15	86,646	237	13.0	34%
	4	荒尾駅前	天領橋・大牟田駅	三池中町	4	0	0	11,350	47	11.7	31%
グリーンランド線	3	大牟田駅		ホテルヴェルデ前	23	34	34	117,926	323	12.1	6%
イオンモール線	8	大牟田駅西口		イオンモール大牟田	50	50	50	94,216	258	5.2	12%
	8	大牟田駅西口	イオンモール大牟田	イオンモール大牟田南	4	4	4	7,917	33	5.4	14%
帝京大学線	9	大牟田駅西口		帝京大学福岡キャンパス	23	0	0	37,901	157	6.8	29%
福岡空港~大牟田	高速	ホテルヴェルデ前	大牟田駅・新大牟田駅	福岡空港国際線	2021年8月1日より運行休止中						
荒尾線	高速	大牟田営業所	柳川・福岡空港	博多(スターミナル)	2020年10月1日より運行休止中						

※調査期間・運行日数：令和4補助年度(令和3年10月1日~令和4年9月30日) 平日242日、土曜50日、日祝73日  
※各系統の1日あたりの利用者数は、運行日数を加味した数値である。

■市内の路線バスの運行本数・利用者数(令和4補助年度)

出典：西鉄バス提供資料より整理

## 2) 利用状況

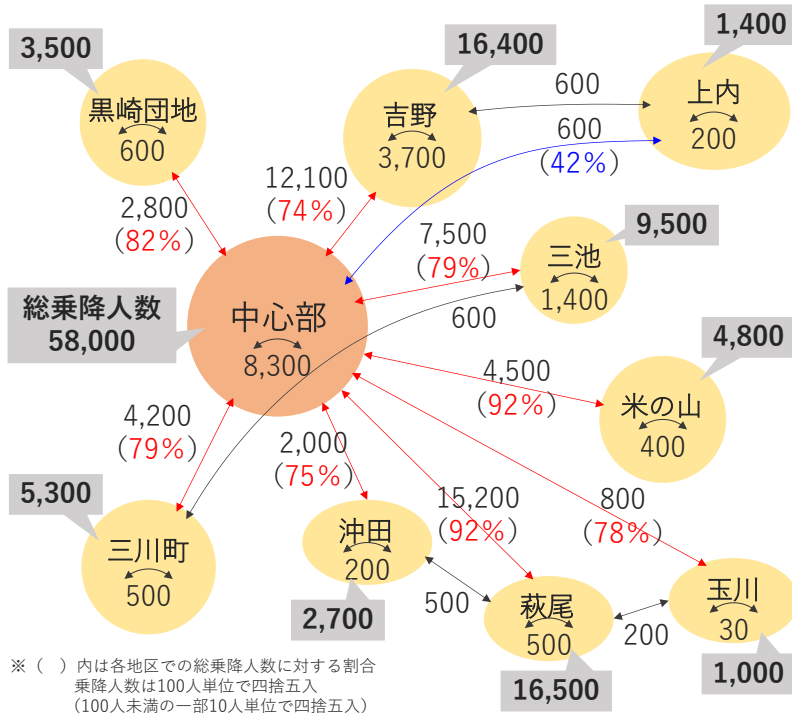
### i) バス利用者の地域間流動

● バス利用の多くが中心部発着、大型商業施設・大牟田駅までの利用が多い

大牟田市のバス路線は大牟田駅を中心とした放射状に大牟田駅へ発着しており、利用者も中心部（大牟田駅前）への移動が多くなっています。

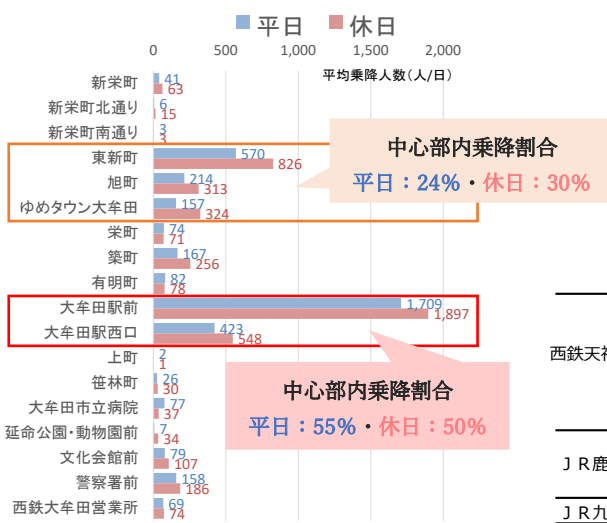
多くの地区が中心部への移動が7割以上となり、残りの2～3割が地区内・隣接地区間移動となっています。

一方、吉野線55番系統の上内校区では中心部間は4割と低くなっています。



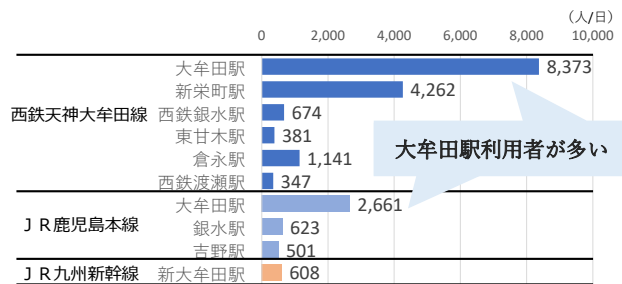
### ■ バス利用者の地域間流動 (R1)

出典：西鉄バス提供資料によるバス停間・平日 0D：人/月（令和1年11月度）



### ■ 中心部バス停の乗降人数 (R1)

注：割合=対象バス停乗降人数÷中心部全バス停乗降人数より



### ■ 中心部バス停の乗降人数 (R1)

注：西鉄は乗降人数、新幹線・JRは乗車人数

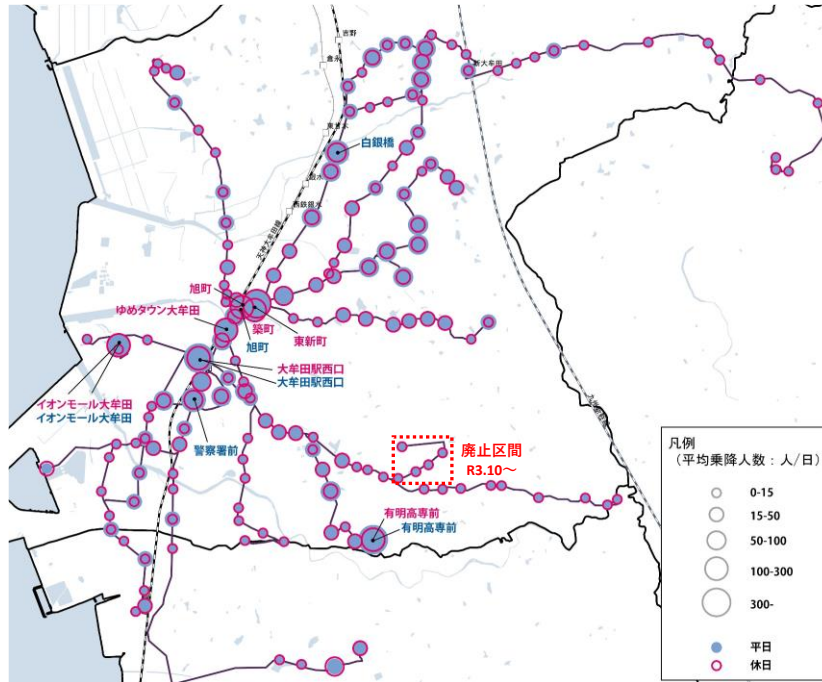
出典：西鉄バス提供資料：人/日（令和1年11月度平均）  
西鉄HP、JR九州HP：人/日（令和1年度平均）

ii) バス停乗降客数（平日・休日）

● バス停別乗降人数では、平日と休日の乗降人数比率（平休比）の違いが観光・レジャー、商業地で顕著

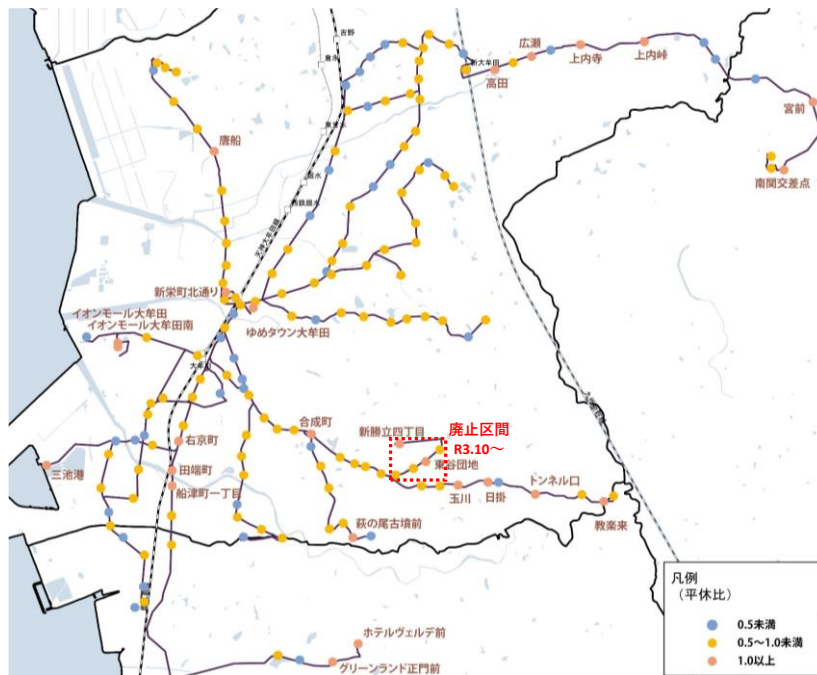
平日・休日ともに、1日平均300人以上の乗降者数となるバス停は、中心部の大牟田駅前、商業地のイオンモール大牟田、通学者が多い有明高専前となっています。

利用は少ない中でも平日よりも休日利用の方が上回るバス停は商業地（イオンモール・ゆめタウン）に加え、郊外部のバス停にも点在しています。



■ 平日・休日別のバス停別乗降人数（R1）

注：300人/日以上バス停名を記載



■ バス停別乗降人数の平休比（R1）

出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度平均）より1日当たりの平均乗降人数を整理

注：平休比が1.0以上のバス停名を記載

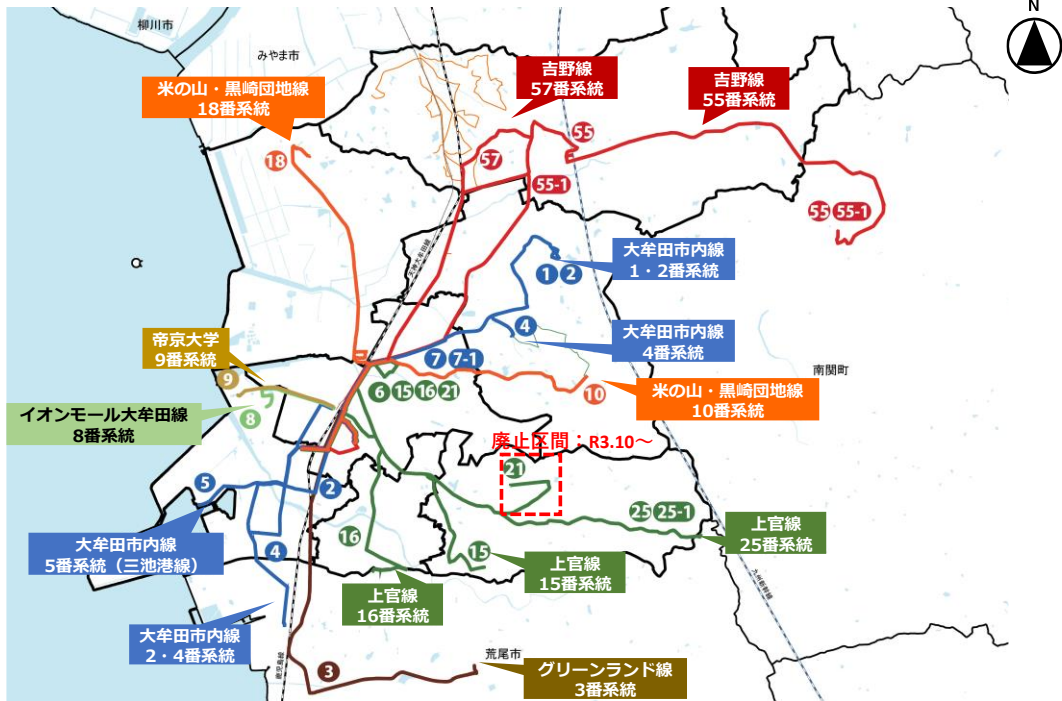
平休比＝休日（土曜・日祝）平均乗降人数／平日平均乗降人数

iii) 平均利用者数

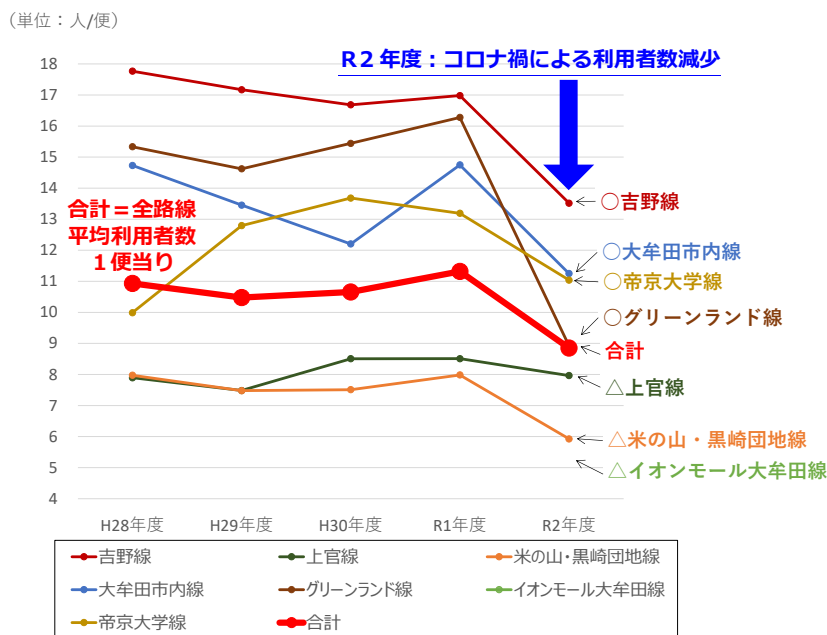
● 1 便当たりの利用者数が、経年的に平均以下となる路線が概ね固定化

大牟田市のバス路線は大牟田駅を中心とした放射状に発着しており、各方面からの利用者が中心部（大牟田駅前）へ移動している状況です。

路線別では吉野線（行先番号55・55-1・57）、大牟田市内線（行先番号1・2・4・5・7）、帝京大学線（行先番号9）、グリーンランド線（行先番号3）の1便当たりの平均利用者数が多くなっています。



■路線バス図（路線・系統）



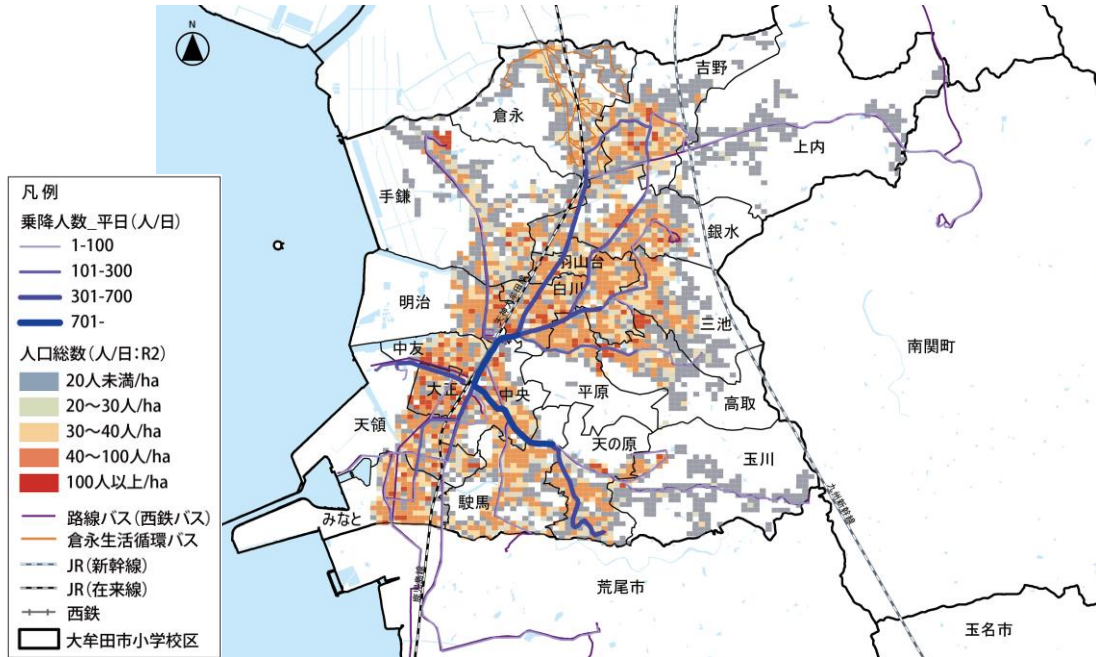
■路線バスの1便当たりの平均利用者数の推移

出典：西鉄バス提供資料より作成  
注：便数は各年度3月31日時点



● 1 便当たりの平均利用者数は必ずしも中心部が高くはない（郊外部も少ない）

バス路線が放射状に大牟田駅で発着しており、東新町バス停から大牟田営業所間は路線が重複するため、中心部に近いほど（重複している区間が多いほど）利用者数は多くなります。しかし、効率性の観点では、郊外部で1便あたりの平均利用者数（平均乗降者数）が低くなるとともに、中心部でも低くなっている状況です。



■ 区間別のバス利用者総数（R1）

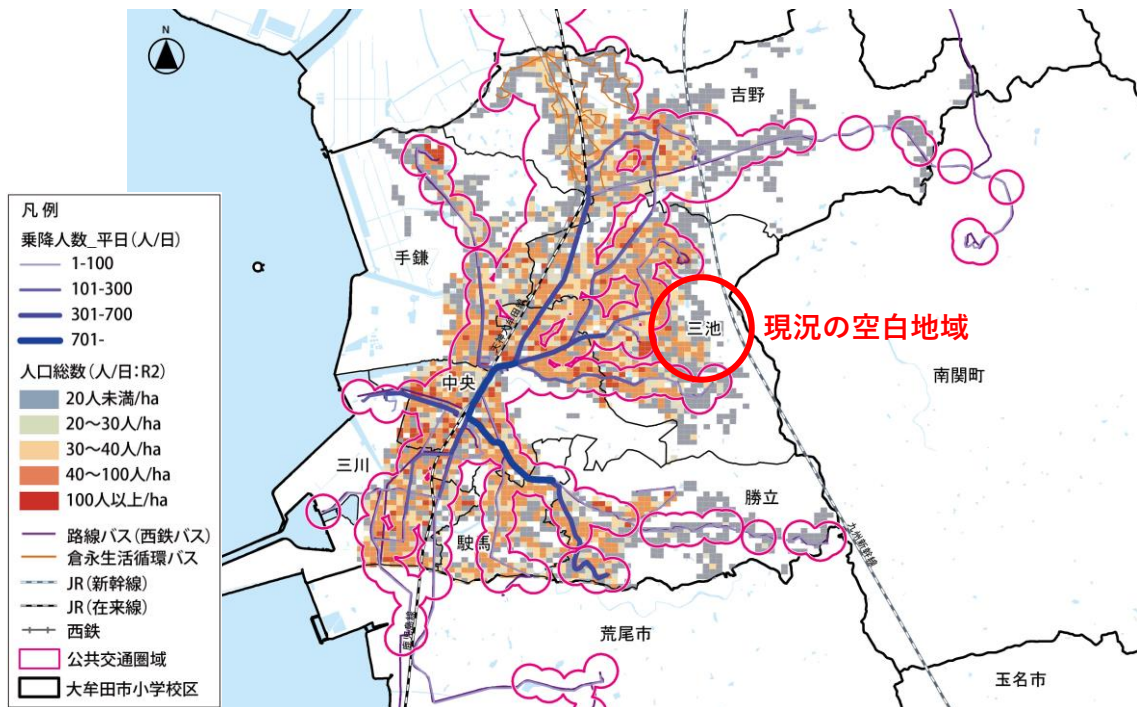


■ バス1便当たりの平均利用者数（R1）

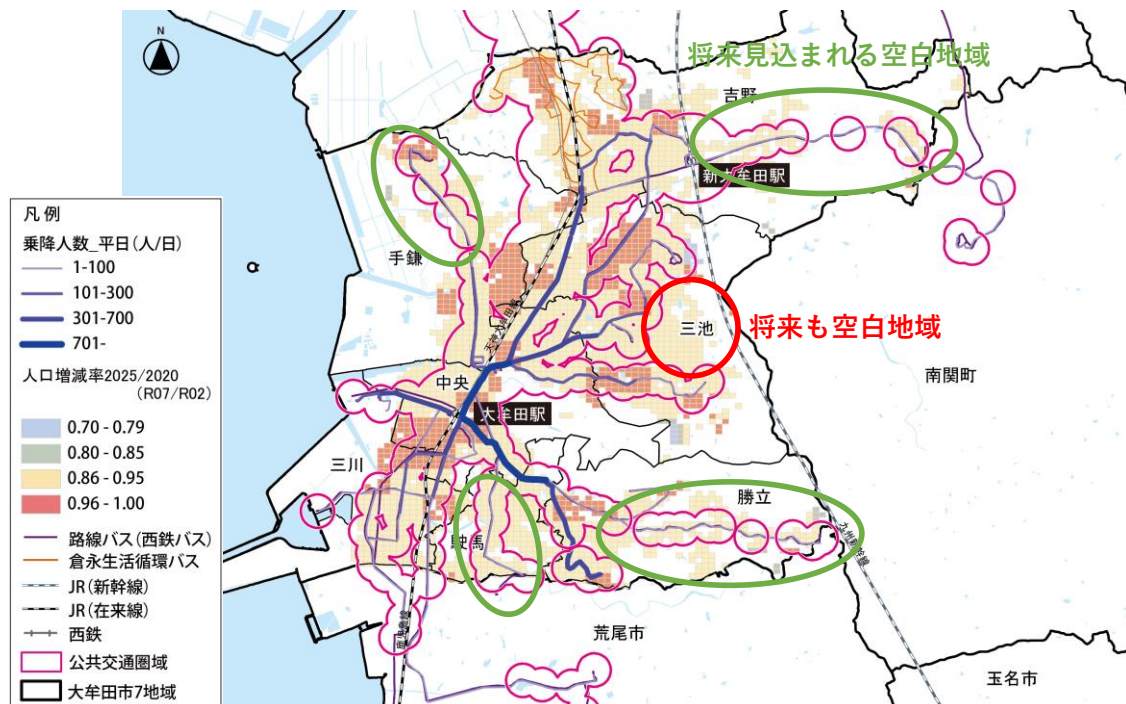
出典：国勢調査・西鉄バス提供資料（令和1年11月度平均）より作成（バス停間ODデータ・ICカード利用データ（人/便））

● 空白地域が存在、将来的にはさらに拡大が懸念

区間別のバス利用者総数で見た場合、現状のサービスでも一部、公共交通空白地域が存在しています。利用者数が少なく、赤字路線となる路線バス沿線では、将来的に空白地域となる可能性が存在します。



■ 現状の公共交通空白地域と現況人口（現況人口：R2）



■ 公共交通空白地域の見込みと将来人口増減率（人口増減率：R7/R2）

出典：国勢調査・西鉄バス提供資料より作成

※乗降人数は令和1年11月度平均を使用

iv) 方面別の運行状況

大牟田市内線 (1、2、4、7系統)

●路線概況

大牟田駅を中心として、荒尾駅方面、三池中町方面へ運行する路線で、平日は概ね1時間に1～2本の頻度で運行しています。

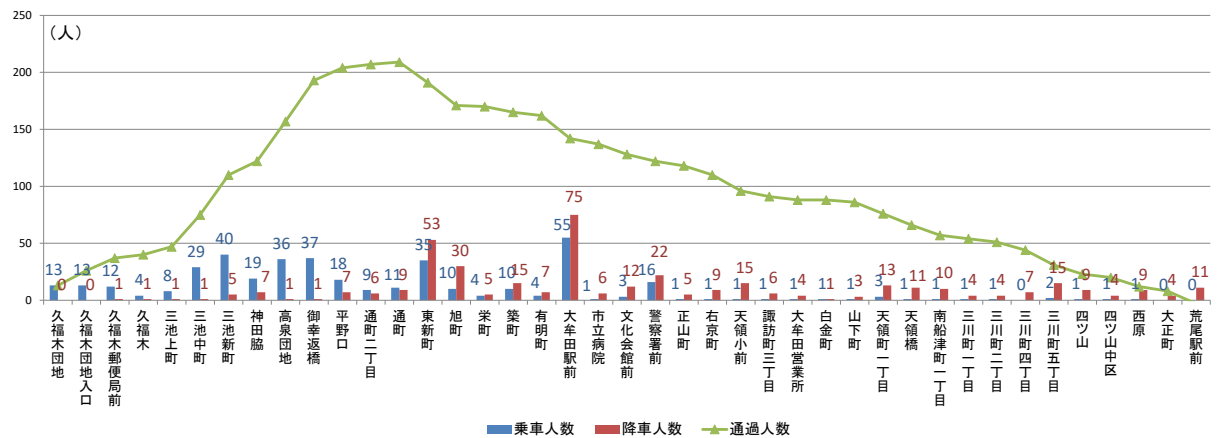
●利用状況

久福木団地、三池中町から東新町や大牟田駅、大牟田駅から市南部、荒尾市内への利用が中心となります。

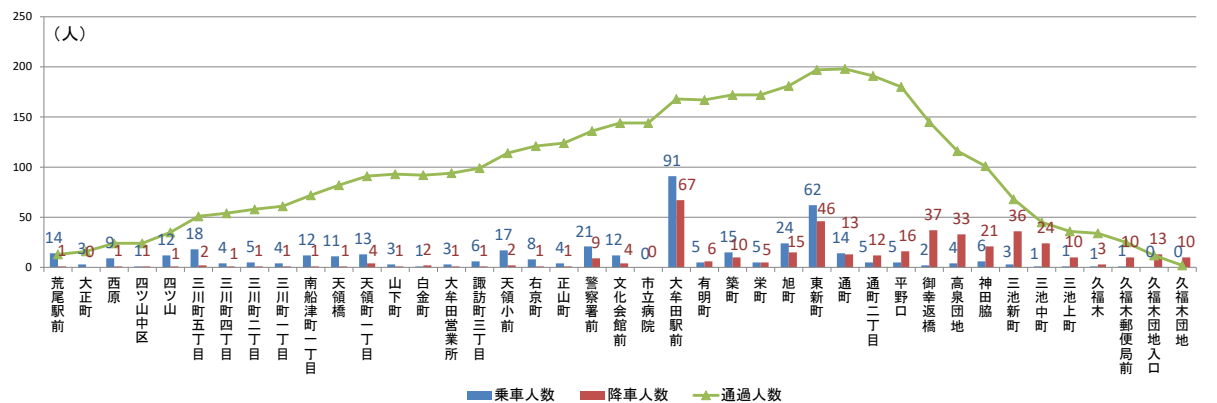


【区間別利用状況】

○久福木団地・三池中町→大牟田駅→荒尾駅



○荒尾駅→大牟田駅→久福木団地・三池中町

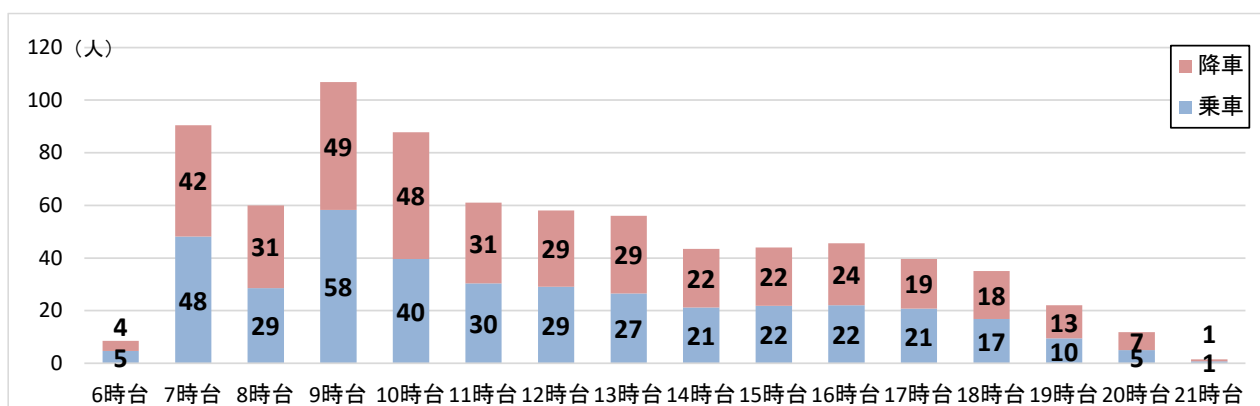


出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

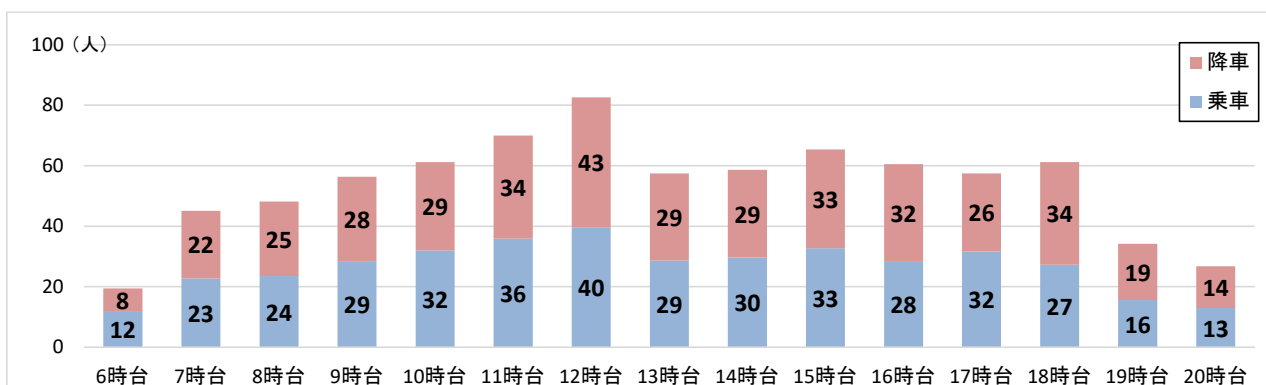


## 【時間帯別利用状況】

○久福木団地・三池中町→大牟田駅→荒尾駅



○荒尾駅→大牟田駅→久福木団地・三池中町



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）

出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

**三池港線**

● **路線概況**

大牟田駅西口から三池港まで往復運行しており、三池港の高速船と接続し、平日は8本運行しています。

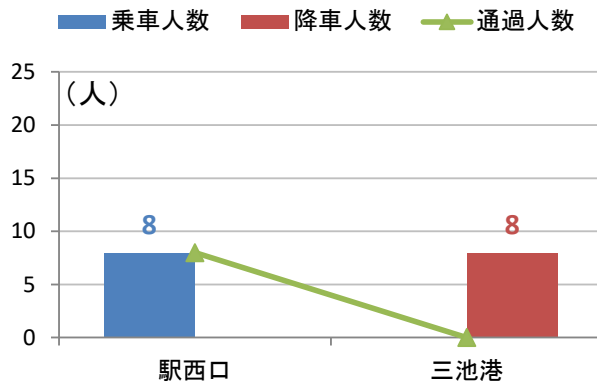
● **利用状況**

三池港線は18時台の利用が1番多く、各時間帯において一般の利用者が多い状況です。

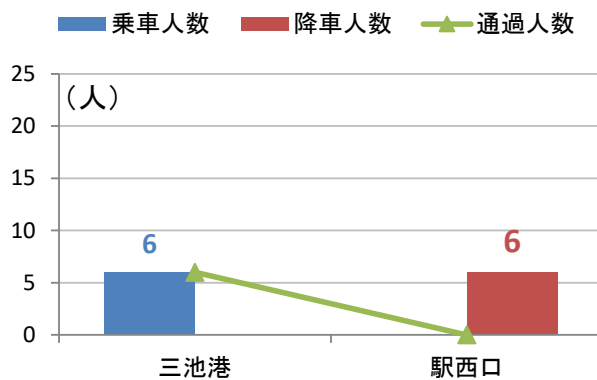


**【区間別利用状況】**

○大牟田駅西口→三池港



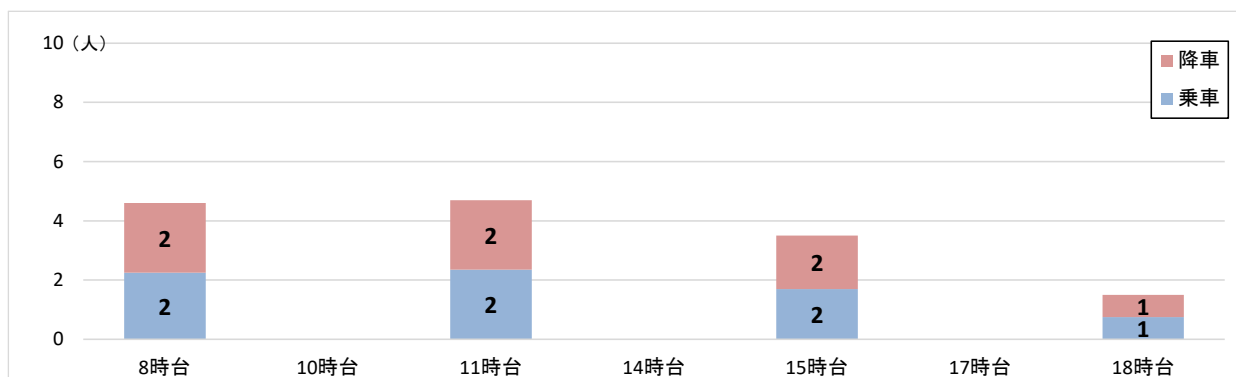
○三池港→大牟田駅西口



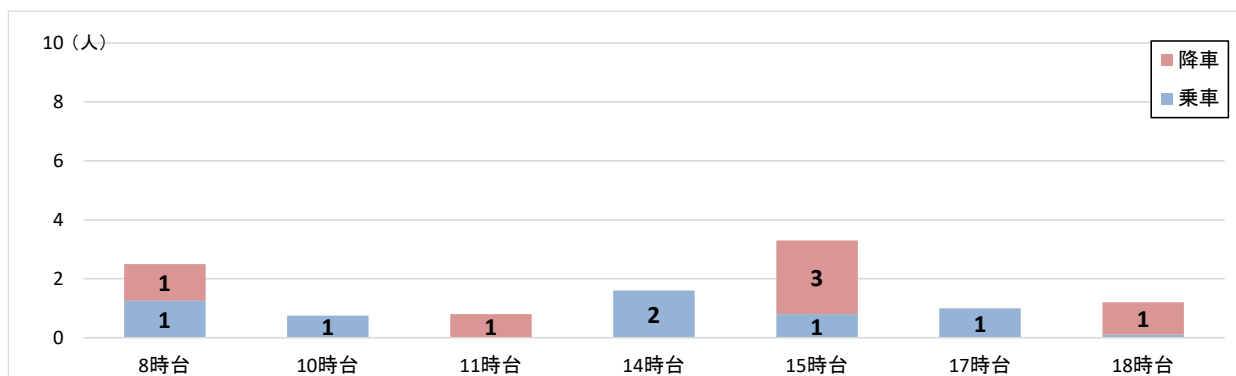
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

## 【時間帯別利用状況】

○大牟田駅西口→三池港



○三池港→大牟田駅西口



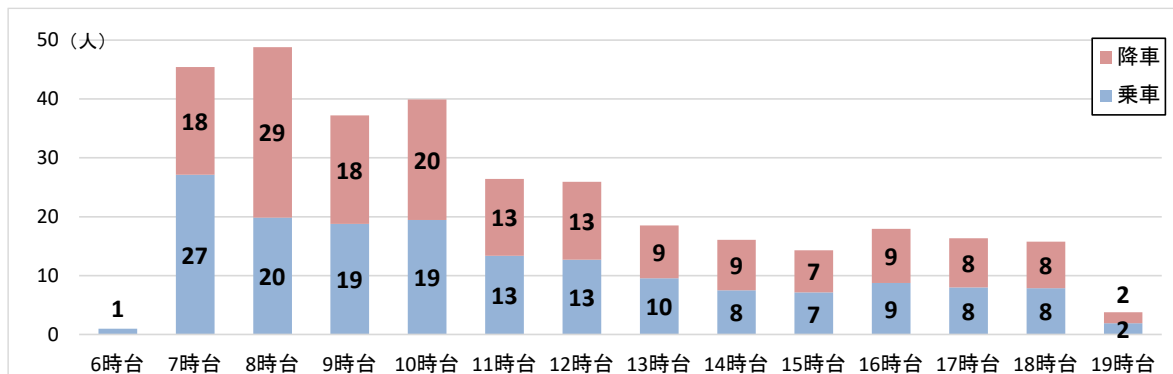
※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
 出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成



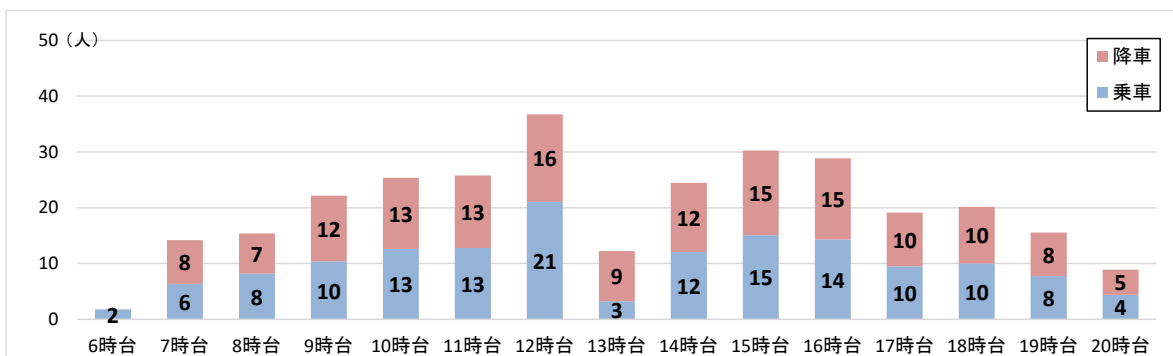


## 【時間帯別利用状況】

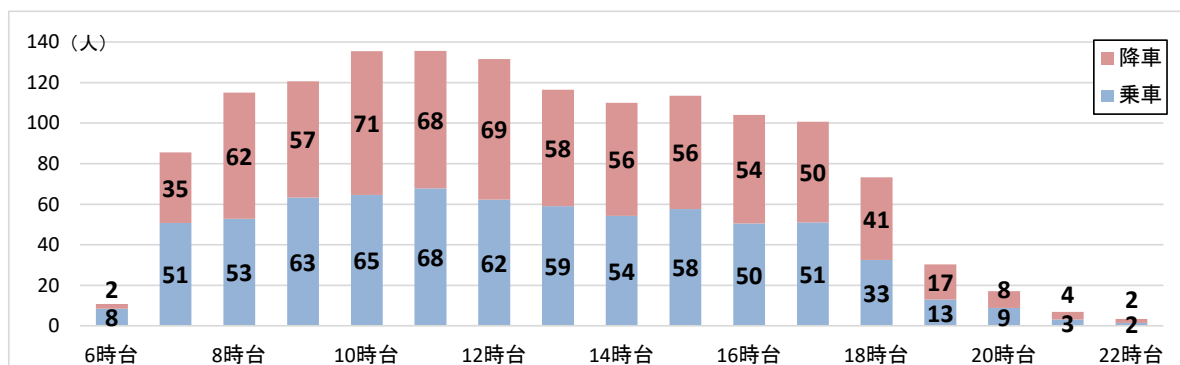
○南関→新大牟田駅→吉野→東新町→大牟田駅→大牟田営業所



○大牟田営業所→大牟田駅→東新町→吉野→新大牟田駅→南関



## ※循環系統



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
 出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

### 上官線 (15、16、21、25系統)

#### ●路線概況

大牟田駅から市南東部（有明高専、勝立等）へ運行し、運行便数は、朝夕は1時間に4往復以上と運行便数が多く、日中は1時間に1～2本の頻度で運行しています。

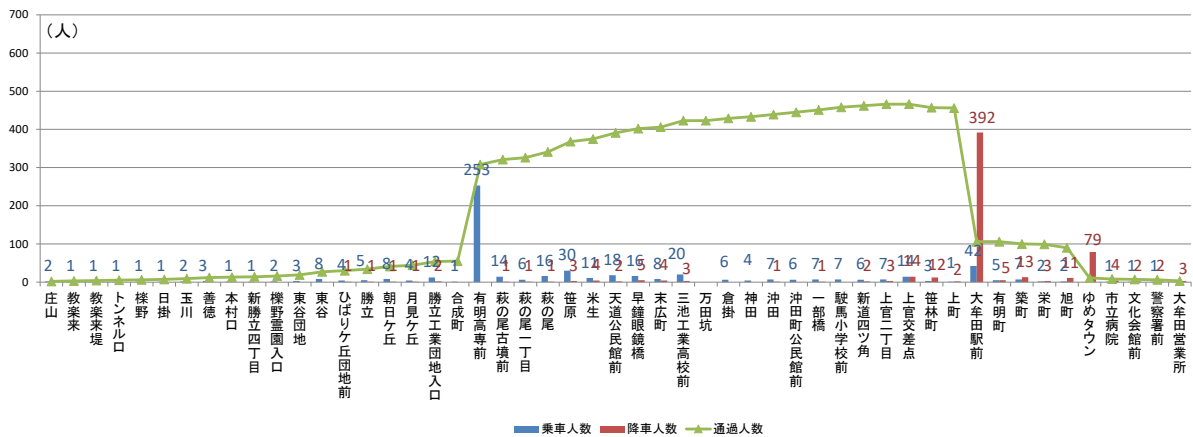
#### ●利用状況

大牟田駅から有明高専前間の利用が非常に多いほか、三池工業高校から笹原間からの利用も見られます。庄山～勝立間の利用は少ない状況です。

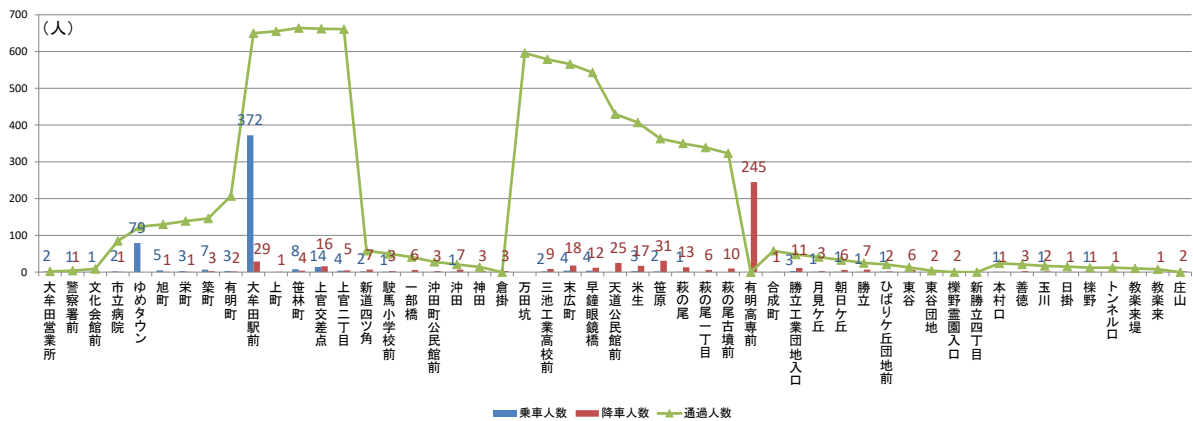


#### 【区間別利用状況】

#### ○庄山／有明高専前→大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン



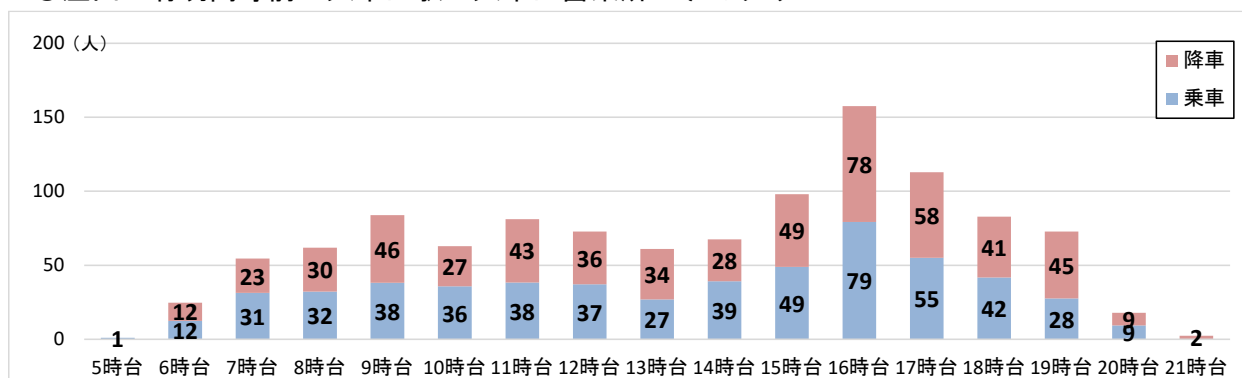
#### ○大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン→庄山／有明高専前



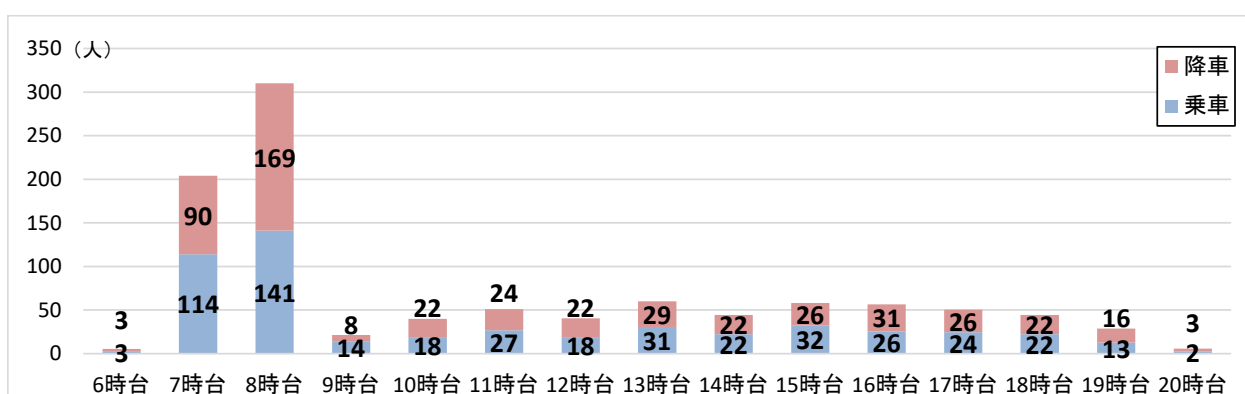
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

## 【時間帯別利用状況】

○庄山／有明高専前→大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン



○大牟田駅／大牟田営業所／ゆめタウン→庄山／有明高専前



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
 出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

### 米の山・黒崎団地線（10、18系統）

#### ●路線概況

大牟田駅から市北西部（黒崎団地）及び市東部（普光寺）へ運行する路線で、平日は概ね1時間に1～2本の頻度で運行しています。

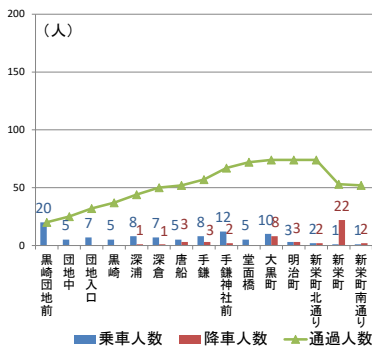
#### ●利用状況

黒崎団地から新栄町駅や大牟田駅、米の山方面から東新町、大牟田駅への利用が多い状況です。



#### 【区間別利用状況】

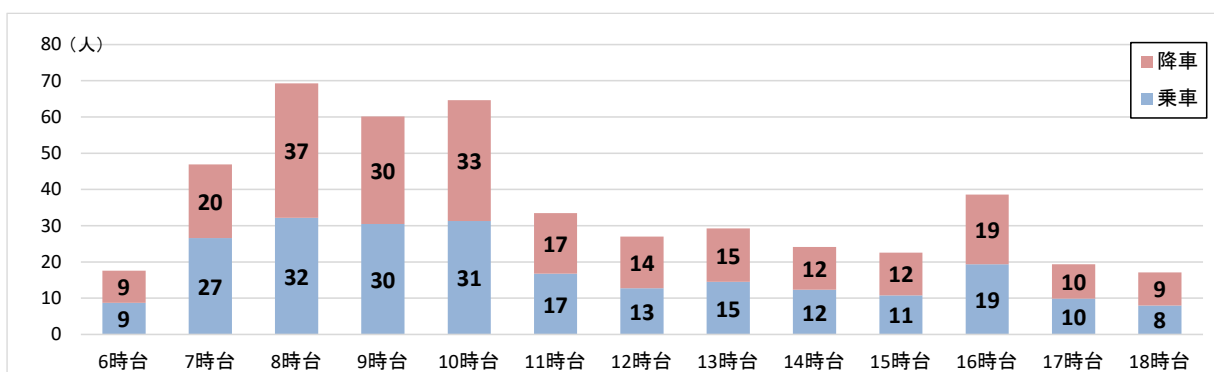
##### ○黒崎団地／普光寺→大牟田駅→大牟田営業所



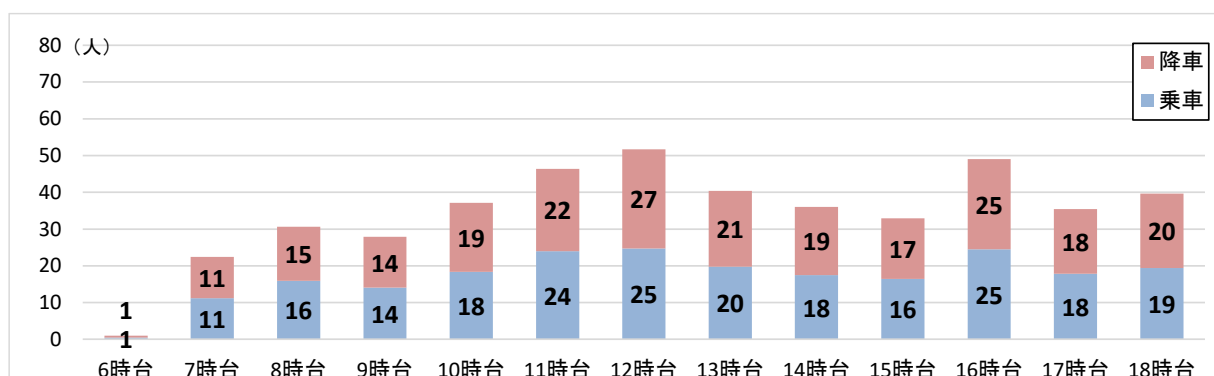


## 【時間帯別利用状況】

○黒崎団地／普光寺→大牟田駅→大牟田営業所



○大牟田営業所→大牟田駅→黒崎団地／普光寺



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
 出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

### グリーンランド線

#### ●路線概況

大牟田駅から荒尾市に立地するホテルヴェルデ前まで運行しており、平日は概ね1時間に1本の頻度で運行しています。

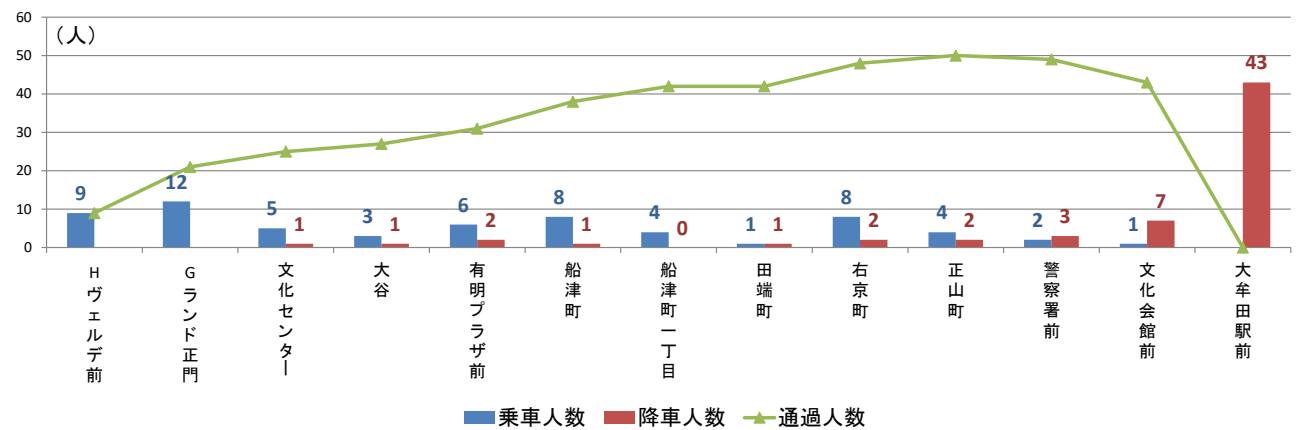
#### ●利用状況

ホテルヴェルデ前やグリーンランドから大牟田駅への利用が多いほか、途中のバス停からの利用も見られ、午前9時台、17時台、18時台の利用が多い状況です。

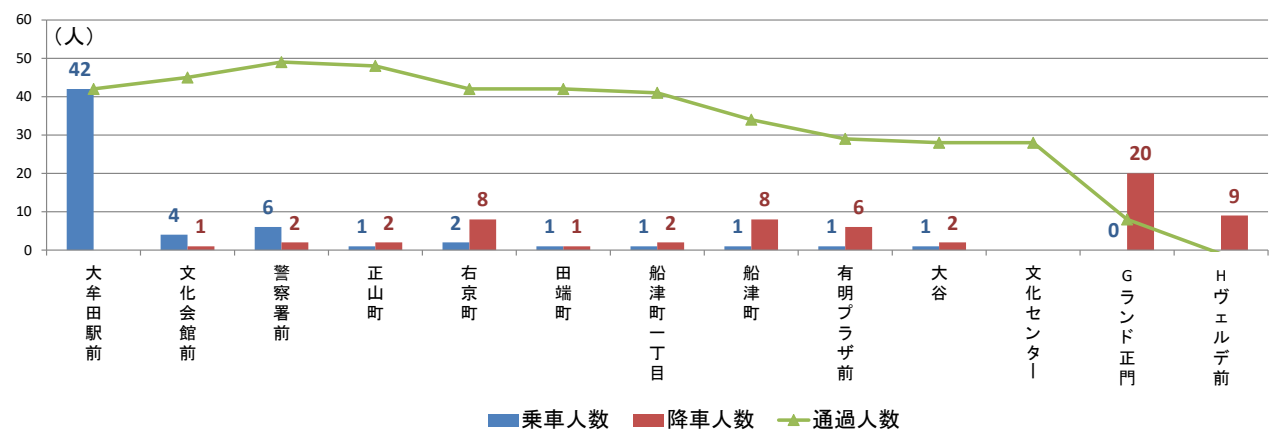


#### 【区間別利用状況】

##### ○ホテルヴェルデ前→大牟田駅



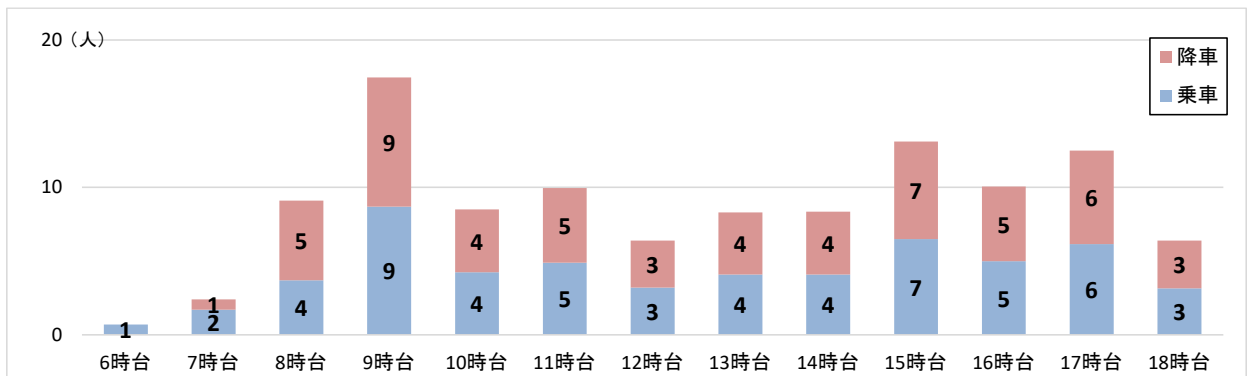
##### ○大牟田駅→ホテルヴェルデ前



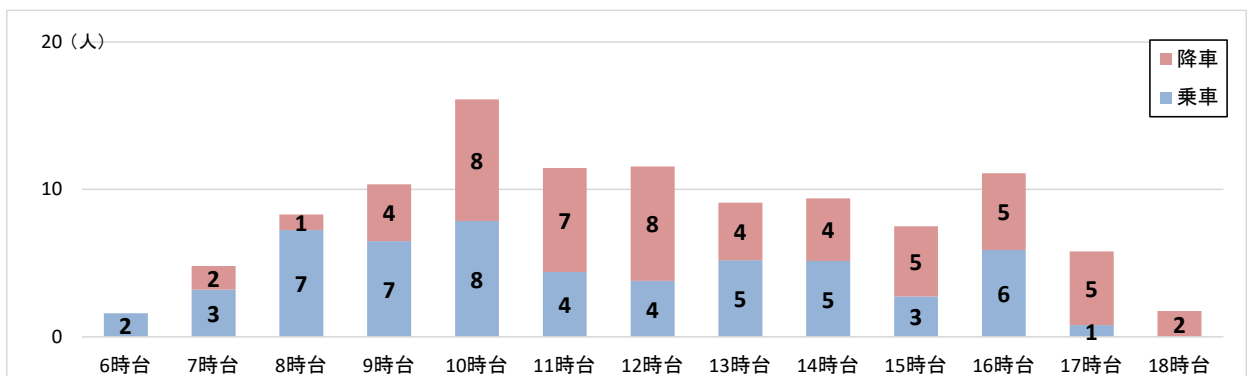
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

## 【時間帯別利用状況】

## ○ホテルヴェルデ前→大牟田駅



## ○大牟田駅→ホテルヴェルデ前



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成

### イオンモール大牟田線

#### ●路線概況

大牟田駅西口からイオンモール大牟田まで運行しており、概ね1時間に2本の頻度で運行しています。

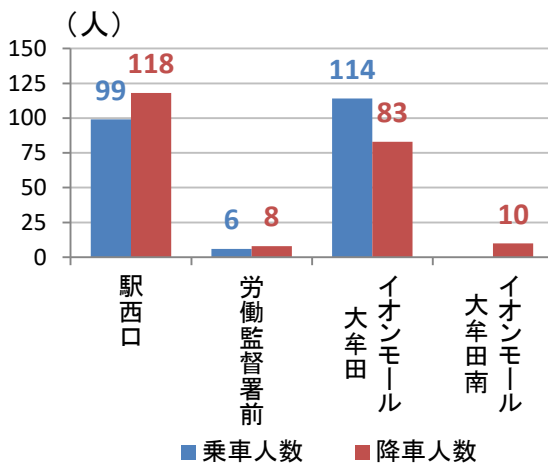
#### ●利用状況

イオンモール線は日中の利用が多く、一般の利用が多い状況です。

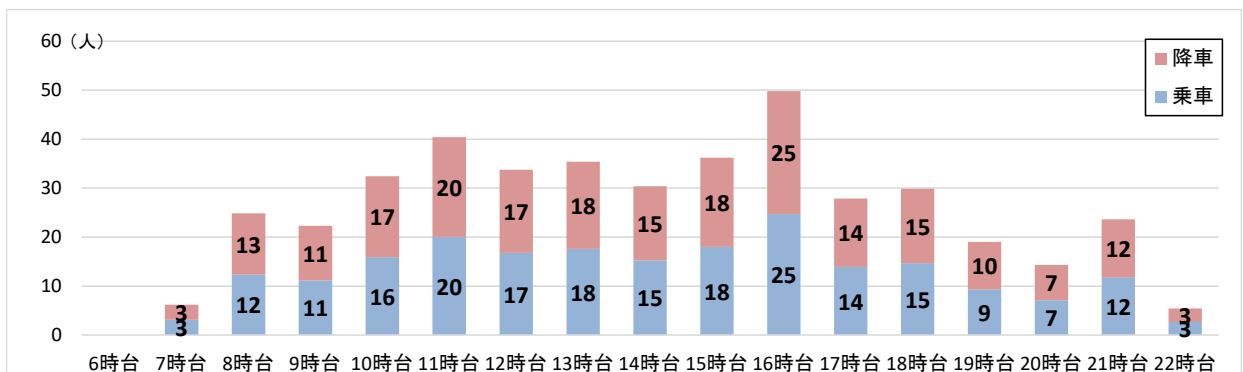


#### 【区間別利用状況】

○大牟田駅西口↔イオンモール大牟田



#### 【時間帯別利用状況】



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成



**帝京大学線**

●路線概況

大牟田駅西口から帝京大学福岡キャンパスまで運行しており、大学の授業時間に合わせて、平日は23本運行しています。

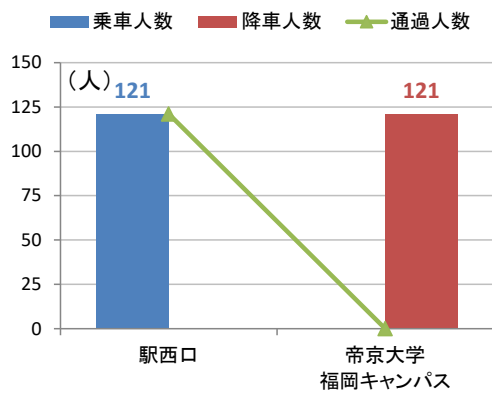
●利用状況

朝の時間帯で利用が集中していますが、夕方の利用は、朝の時間と比較すると少ない状況です。

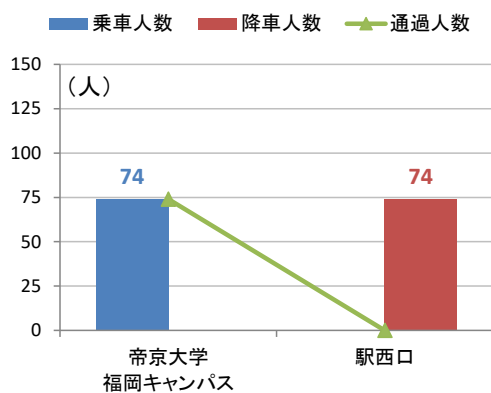


【区間別利用状況】

○大牟田駅西口→帝京大学

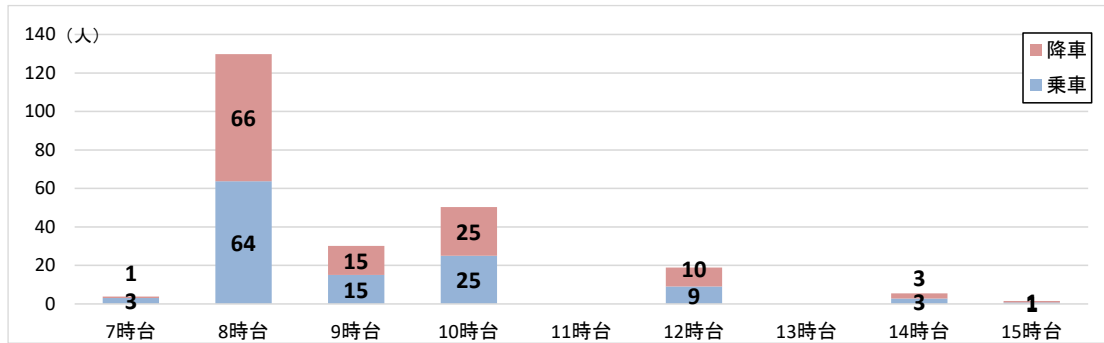


○帝京大学→大牟田駅西口

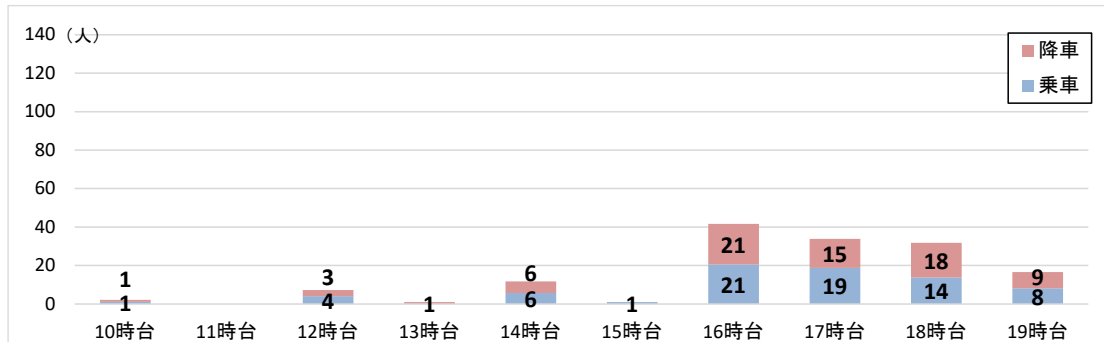


【時間帯別利用状況】

○大牟田駅西口→帝京大学



○帝京大学→大牟田駅西口



※区間別利用状況：令和元年11月の平日20日分の利用データより1日換算して整理（単位：人／日）  
出典：西鉄バス提供資料（令和1年11月度）より作成



### 2) 三池サンキューバス

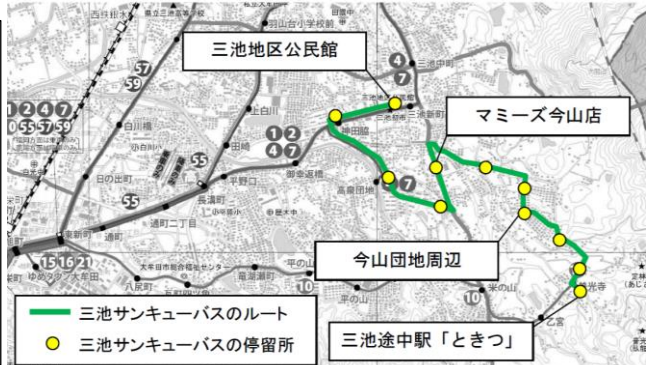
三池校区ではコミュニティバスが運行中で、校区人口が減少傾向となるなか乗車人数は横ばいで推移しています。月別変動はあるものの、年間を通して約800～900人の利用で推移しています。

**●三池サンキューバス**

**【実施目的】**  
路線バスが運行していない三池校区での移動支援を目的とした住民主体による生活支援事業

**【路線・運行本数】**  
定時定路線型（下図参照）  
1日2便・週3日（月・水・金曜日）

**【運行形態】**  
実施主体：わいわいネットワーク  
運賃：無料

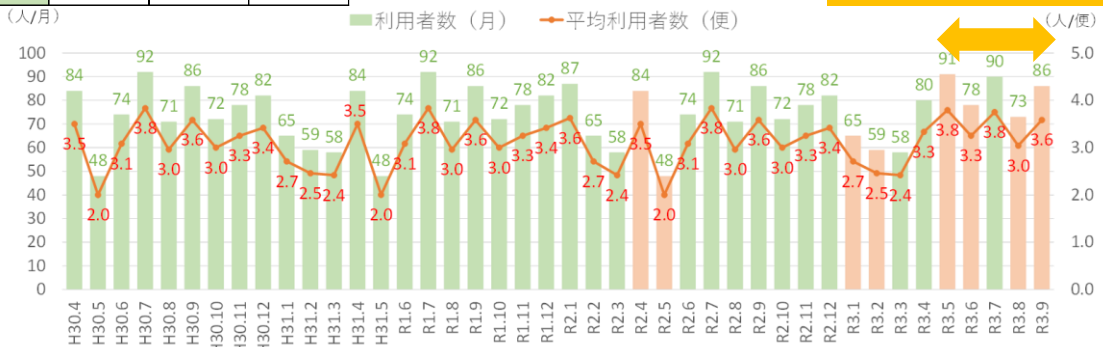


#### ■三池サンキューバスの運行状況

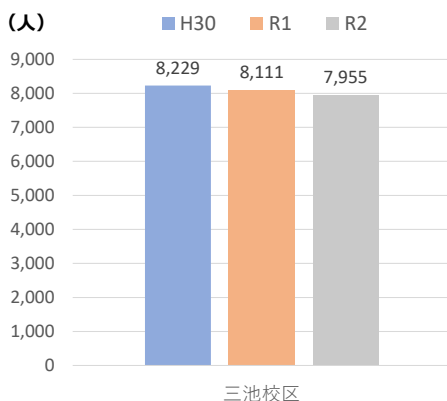
出典：大牟田市地域公共交通網形成計画（H30.3）

	H30	R1	R2
年間利用者数 (人/年)	869	897	869

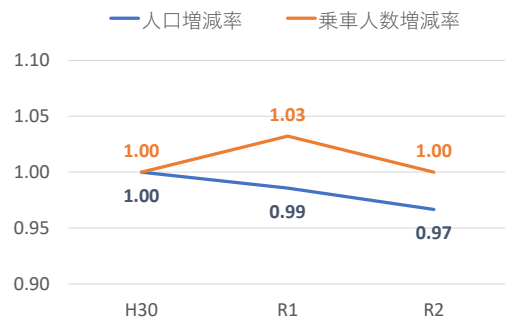
三池校区予約型乗合タクシー  
実証実験：R3.5.18～R3.9.30



#### ■三池サンキューバスの利用状況（月別・1便当たり）



#### ■三池校区の人口推移 (各年12月1日時点の人口)



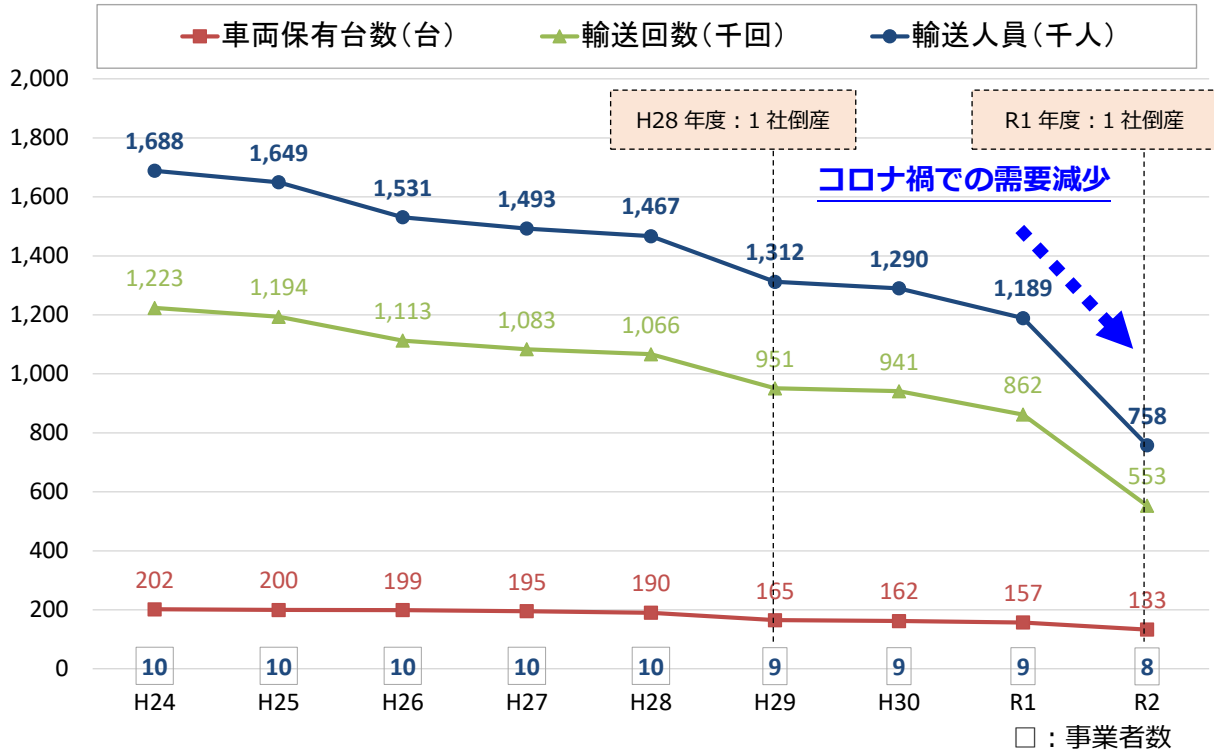
#### ■三池地区人口・乗車人数の増減率

出典：大牟田市提供資料（年度集計）、大牟田市住民基本台帳（各年12月1日時点）

(4) タクシーの運行状況

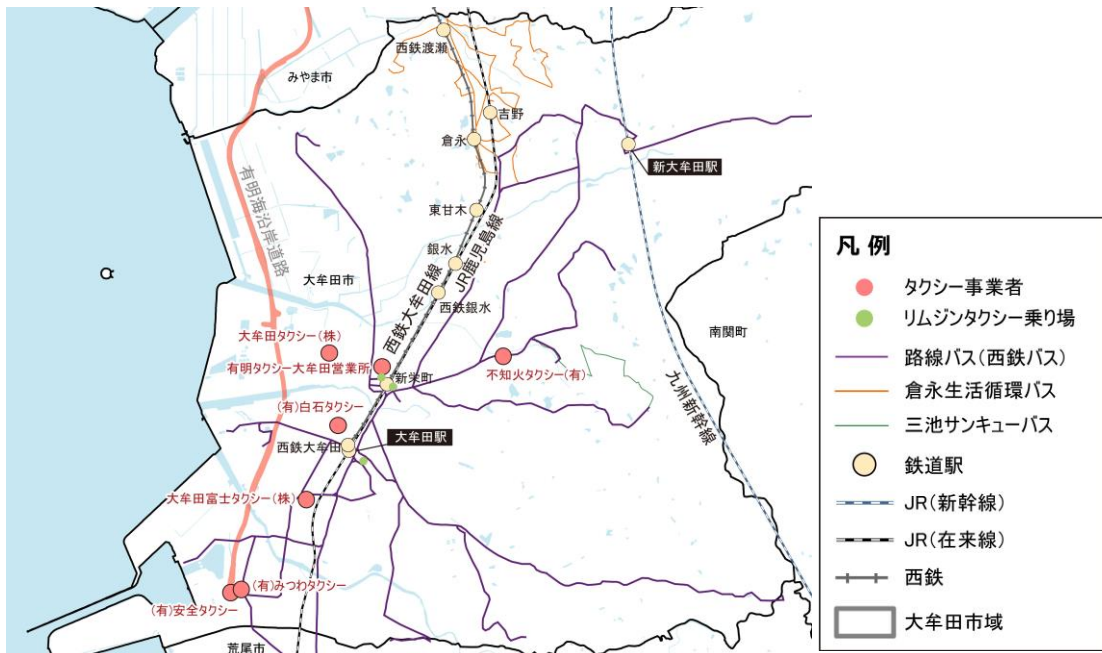
● タクシー利用の需要は減少傾向

タクシー利用の需要は減少傾向で、特に、R2ではコロナ禍の影響により、輸送人員が大幅に減少しています。令和3年に1社が倒産し、現在は7社で運行しています。



■ タクシーの車両保有台数、輸送回数及び輸送人員

出典：大牟田市地域公共交通網形成計画（H30.3）、及び大牟田市提供資料（年度集計）



■ タクシー会社位置図



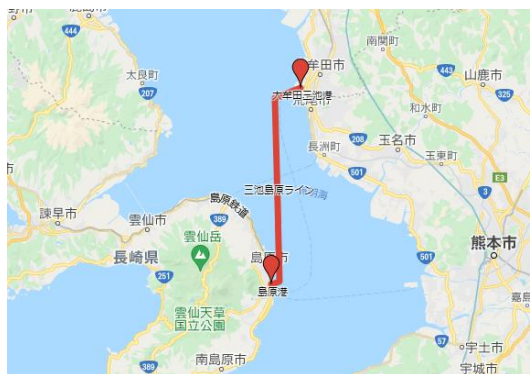
### (5) 高速船の運行状況

● 高速船利用の多くが両県の移動が主で、市内移動は特に問題なしとする意向が多い

大牟田市では三池港と長崎県島原市を結ぶ高速船「三池島原ライン」が運行されています。運行便数は1日4往復となります。

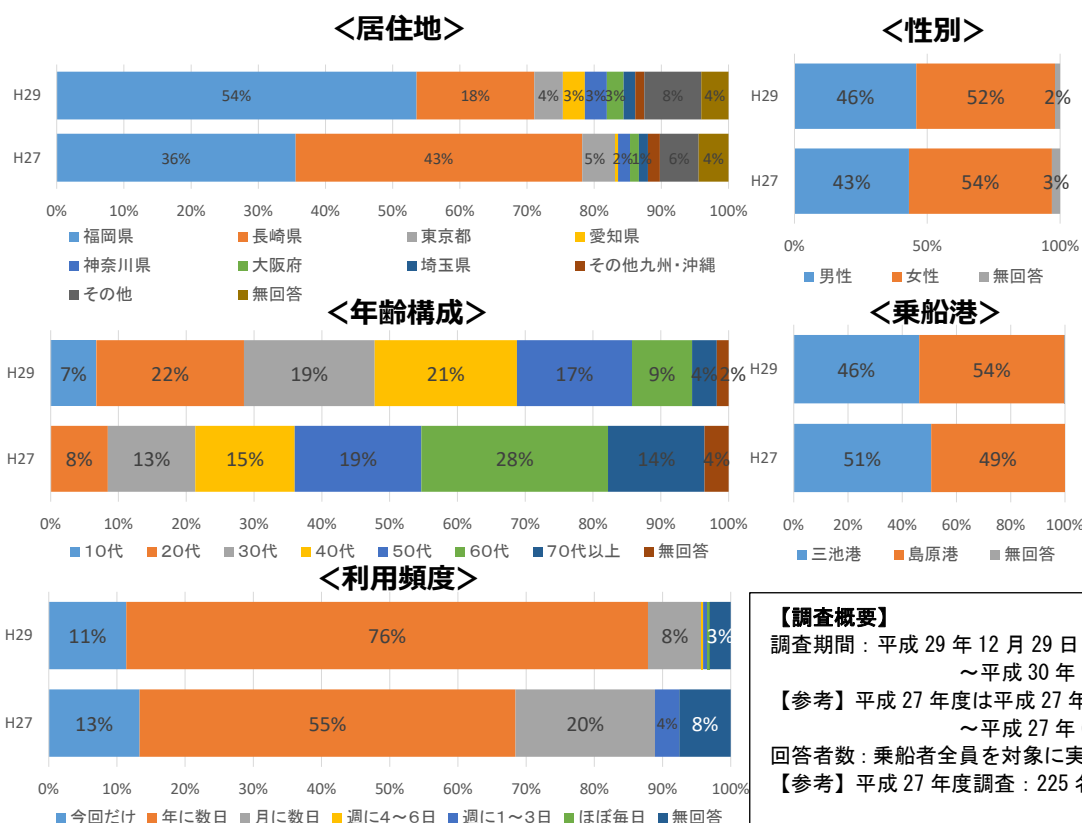
島原港発→三池港行		
1便	7:40	8:30
2便	10:05	10:55
3便	14:05	14:55
4便	17:05	17:55

三池港発→島原港行		
1便	8:55	9:45
2便	11:20	12:10
3便	15:20	16:10
4便	18:20	19:10



■ 高速船「三池島原ライン」の運行状況

調査時期の違いによる直接的な傾向比較は難しいですが、高速船利用者の発着地は福岡県・長崎県利用が多く、乗船港は概ね半々となっています。調査時期が年末年始となるH29調査では年齢構成が比較的若い層が多くなっています。



■ 高速船「三池島原ライン」利用傾向

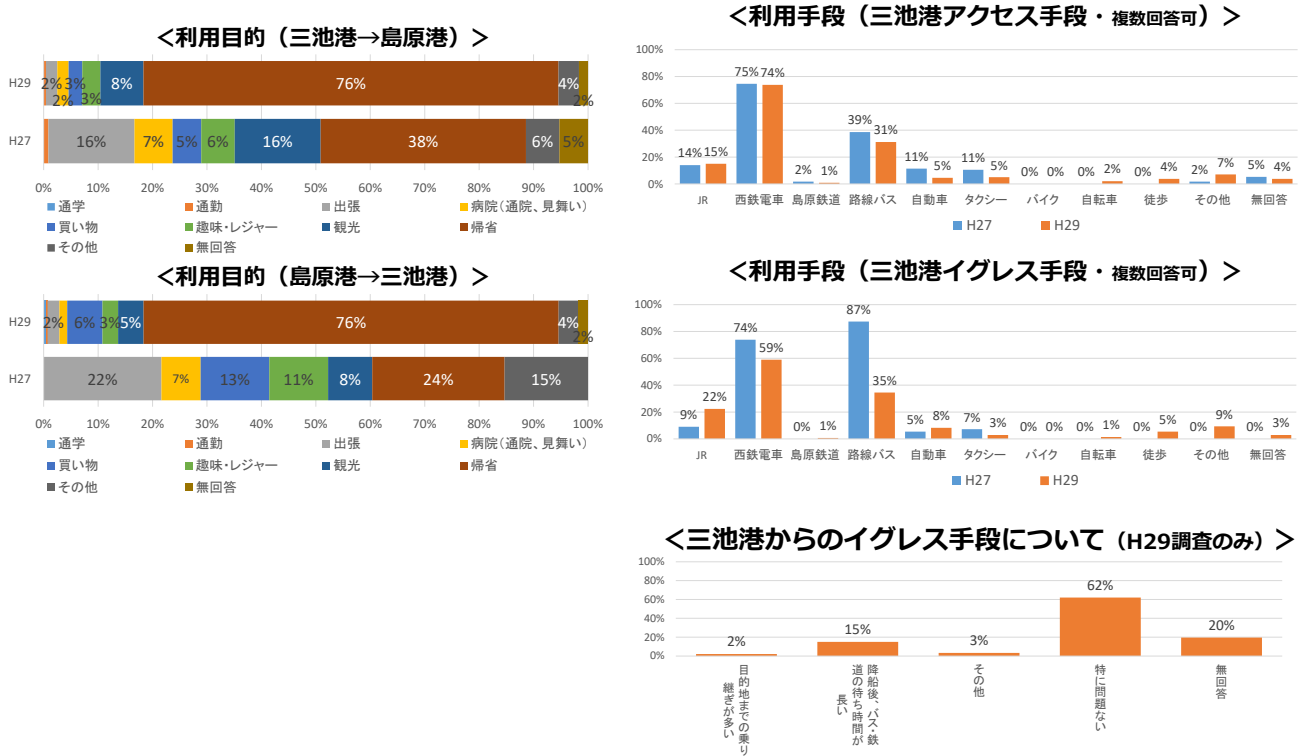
出典：大牟田市提供資料

※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。

調査時期が年末年始となるH29調査では「帰省」での利用が顕著となりますが、H27調査では6月調査ということもあり、三池港→島原港では「出張・観光」、島原港→三池港では「出張・買い物」が多くなっています。

三池港までのアクセス手段は、西鉄電車と路線バスを利用した移動が多く見られ、三池港からのイグレス手段も同様となります。

三池港で降りてからの利用手段については、半数以上が「問題ない」と認識されています。



■高速船「三池島原ライン」利用傾向

出典：大牟田市提供資料

※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%とにならない。

**<アクセスとは>**

- 出発地（例：自宅）から主要な交通結節点（例：鉄道駅・バス停、港等）までの移動のこと
- 下記の例では、自宅から最寄駅までの「軽自動車」がアクセス手段

**<イグレスとは>**

- 主要な交通結節点（例：鉄道駅・バス停・港等）から目的地（例：職場）までの移動のこと
- 下記の例では、最寄駅から職場までの「徒歩」がイグレス手段

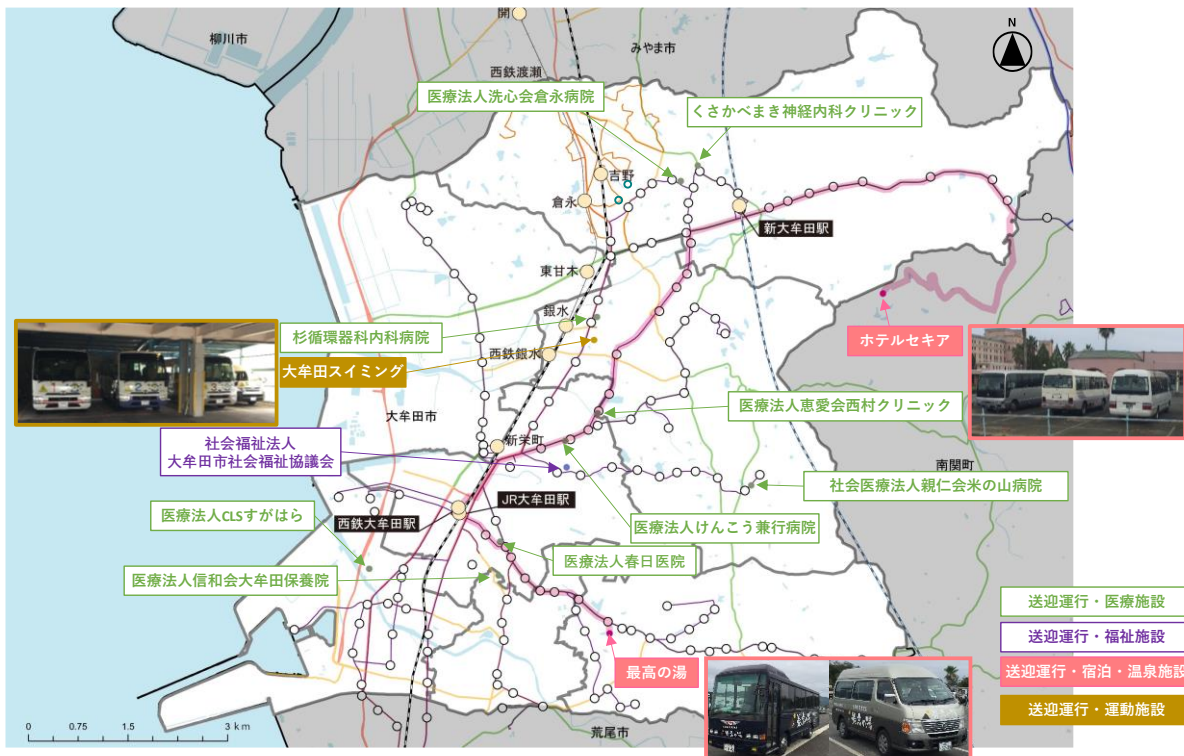
(自宅) 軽乗用車 (乗換) 西鉄 地下鉄 (職場)



○宿泊施設、温泉施設、医療施設、福祉施設等における送迎交通

市内及び隣接町の宿泊施設、医療施設、福祉施設等では、利用者を対象に送迎を行っており、既存リソースの有効活用可能性があります。

施設名	運行区間	運行概要	凡例 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 医療施設</li> <li>● 高齢者福祉施設</li> <li>● 宿泊施設</li> <li>● 運動施設</li> <li>○ 路線バス停</li> <li>— 路線バス(西鉄バス)</li> <li>— 倉永生活循環バス</li> <li>○ 鉄道駅</li> <li>— JR(新幹線)</li> <li>— JR(在来線)</li> <li>— 西鉄</li> <li>— 高速道路</li> <li>— 一般国道</li> <li>— 主要地方道</li> <li>— 一般県道</li> <li>□ 大牟田市_7地域</li> </ul>
宿泊施設 ホテルセキア	ホテル ↓ 新大牟田駅 ↓ 大牟田駅	形態：自主運行・車両所有 車両：3台 (27人・10人・7人乗り) 運行：3往復 11・13・15時台 利用：無料 平均 2.1人/便(平日) 3.8人/便(休日)	
温泉施設 最高の湯	温泉施設 ↓ 大牟田駅	形態：自主運行・車両所有 車両：2台 (28人・9人乗り) 運行：4往復 10～17時台 利用：無料 利用が多い場合はピストン輸送	
運動施設 大牟田 スイミング	運動施設 ↓ 会員自宅周辺 設定地点	形態：自主・委託併用運行・車両所有 車両：4台 (29人乗り_3台・14人乗り_1台) 運行：22便 14～20時台(平日) 利用：無料 平均 20～30人/便(平日)	



■ その他手段運行施設・運行状況

出典：大牟田市地域公共交通網形成計画、R3年度交通事業者等ヒアリング等より作成



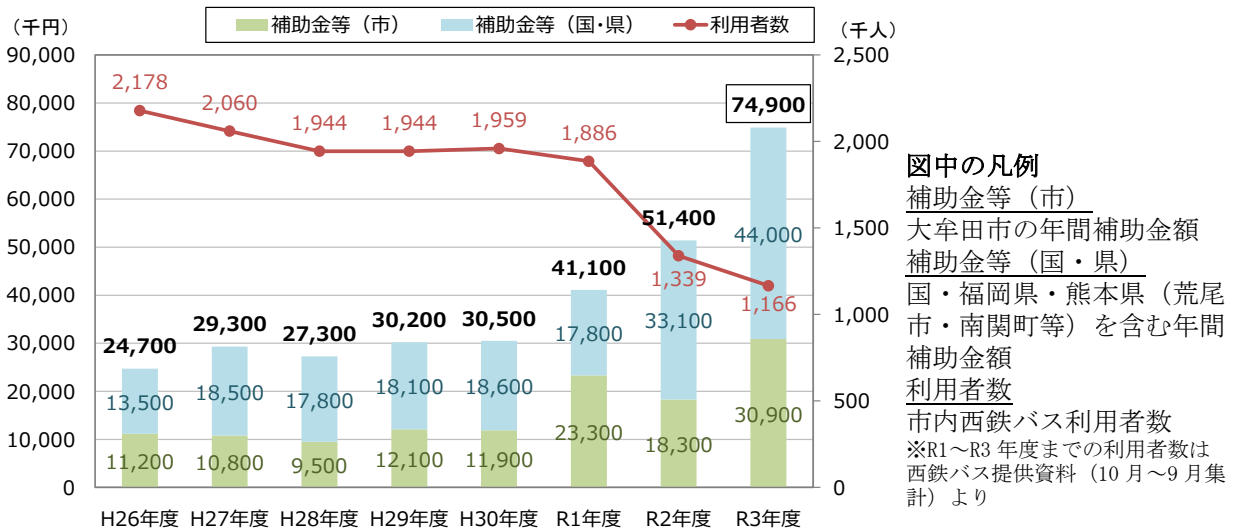
### 3-3 路線バスの現状

#### (1) 路線バスの収支状況

● 増加傾向の補助金と多数の赤字路線

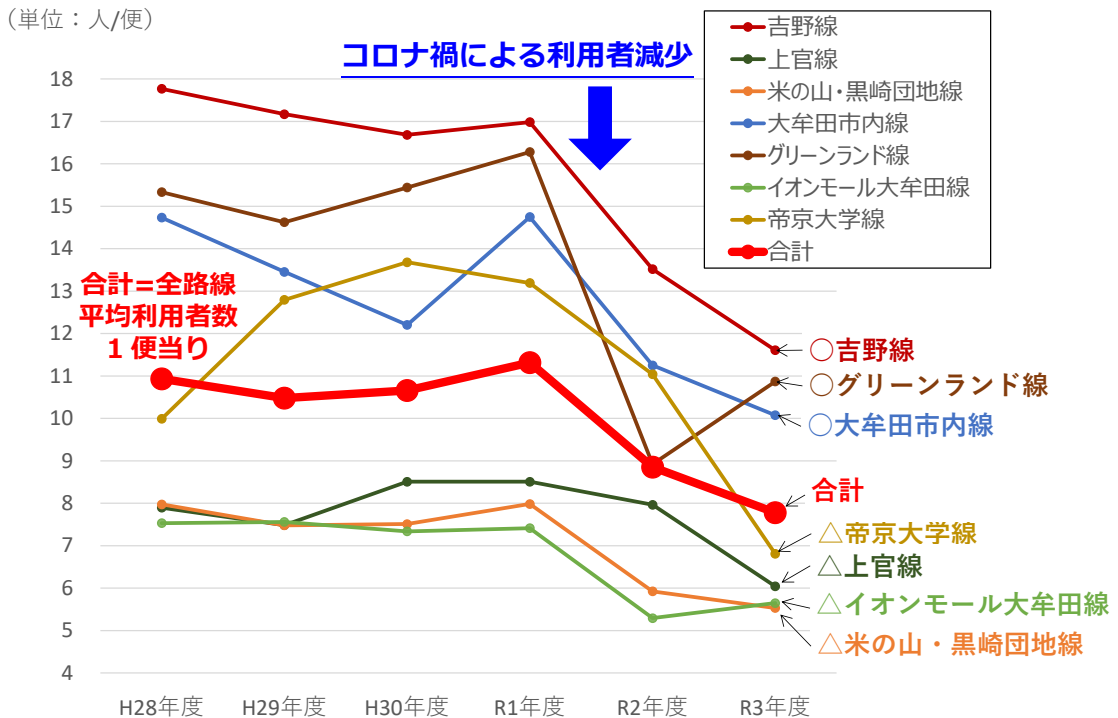
路線バスへの補助金は年々増加しています。

R1年度まで補助金もあり収支は黒字でしたが、R2年度以降はコロナ禍における利用者減少により大幅な赤字となっています。



#### ■ 路線バスの補助金と利用者数の推移

出典：大牟田市資料、大牟田市統計年鑑(年度集計)



#### ■ 路線バスの収支の推移

出典：西鉄バス提供資料より作成(年度集計)

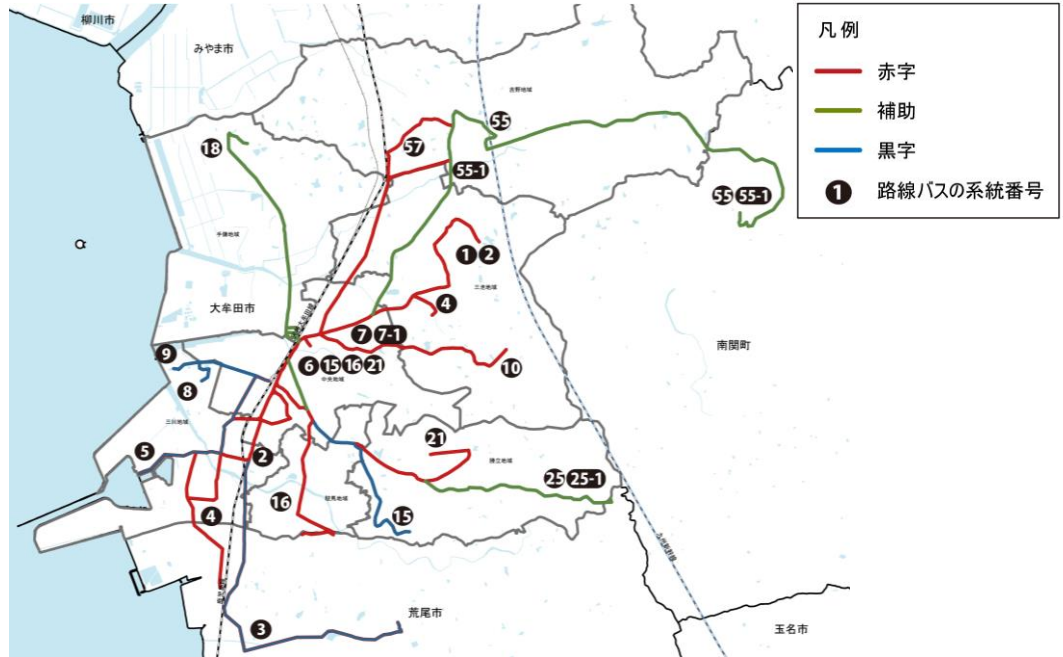
※10月～9月を1年度とする 例)2020年度：10月～9月

※補助(国・県・市)を除く経常損益額

コロナ禍以前でも多くの路線バスが赤字でしたが、コロナ禍で需要減少にさらに拍車がかかり、一部（※）を除いて赤字となっています。

現状の行政補助依存だけでは、路線バスの維持そのものが限界となる可能性が高まりつつあります。

(※) 行先番号 8：大牟田駅～イオンモール大牟田、9：大牟田駅～帝京大学、15：ゆめタウン大牟田～有明高专  
注) 8・9は民間補助路線



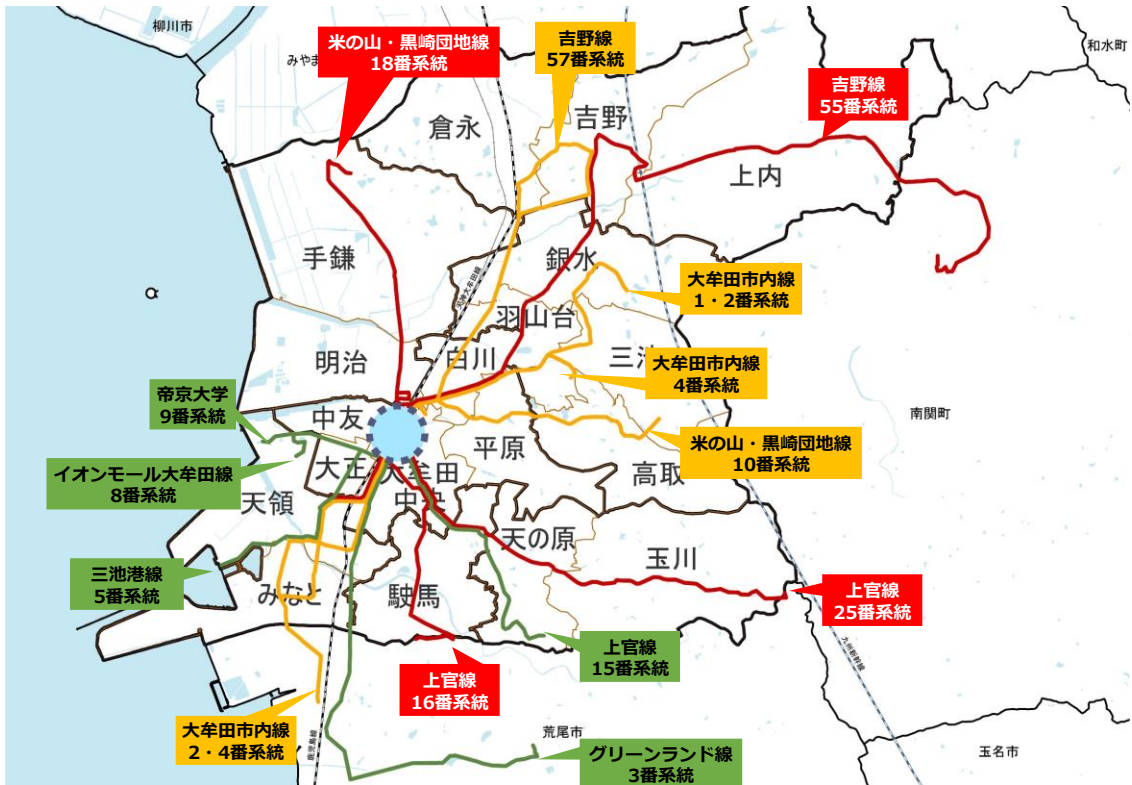
■赤字路線 (R1)



■赤字路線 (R2)

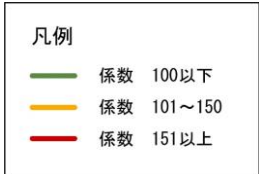
出典：西鉄バス提供資料より作成 (年度集計)

系統別の収支率をみても年々減少しています。



※係数（営業係数）

- ・100円の収入を得るためにかかる費用
- ・101円以上の路線は採算が取れていない
- ・2020年会計年度の数値より



■路線別・100円収入獲得に必要な費用（R2）

出典：西鉄バス提供資料より作成（年度集計）

【系統別収支率の推移】

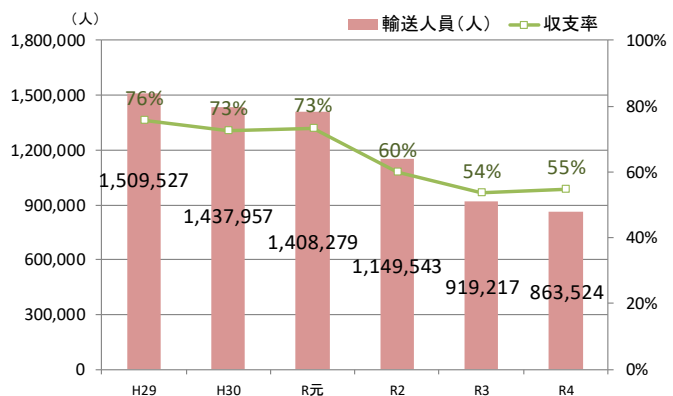
※収支率

収支率 = 経常収益 ÷ 経常費用

- ・大牟田市を運行する路線バス（西鉄バス）のうち、公的支援を実施している補助路線を対象とした経常収益と経常費用より算出される率
- ・100%未満の場合、路線を維持するための費用の方が収益よりも多くなることを意味する

○市内全体（高速バス、グリーンランド線、イオンモール大牟田線、帝京大学線は除外）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	1,509,527	221,808	293,045	76%
H30	1,437,957	215,376	296,905	73%
R元	1,408,279	213,449	291,325	73%
R2	1,149,543	174,604	291,463	60%
R3	919,217	152,279	284,485	54%
R4	863,524	154,733	282,510	55%

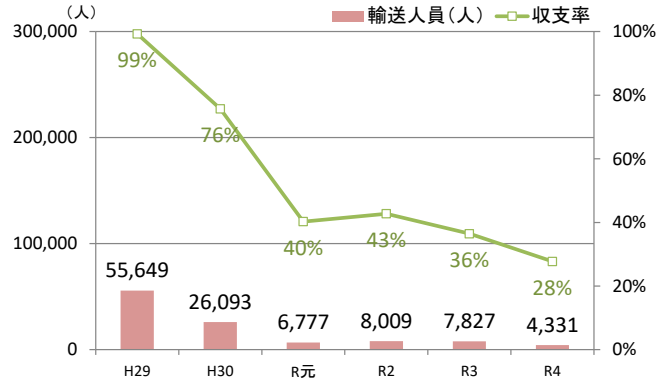


出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）

## 【系統別収支率の推移】

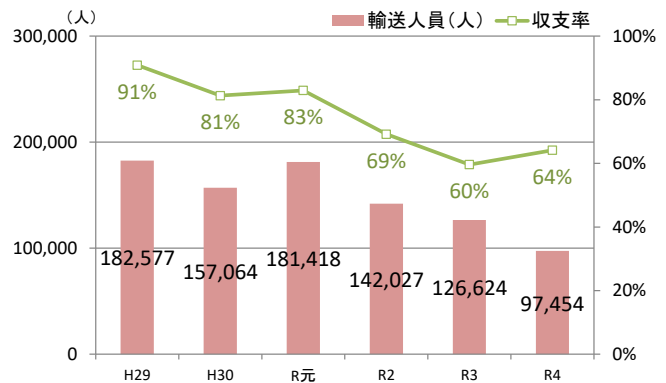
○大牟田市内線（1番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	55,649	7,532	7,585	99%
H30	26,093	3,562	4,704	76%
R元	6,777	915	2,273	40%
R2	8,009	1,195	2,796	43%
R3	7,827	1,149	3,150	36%
R4	4,331	714	2,572	28%



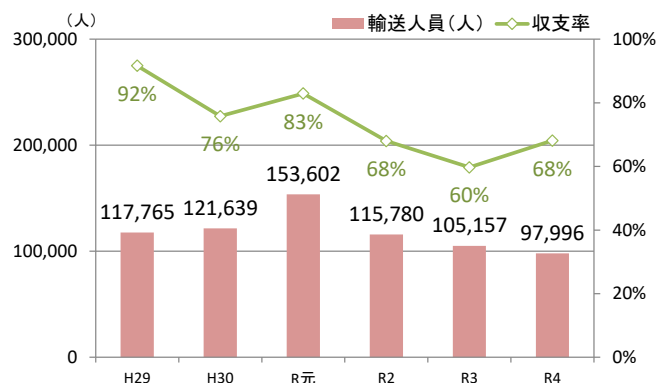
○大牟田市内線（2番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	182,577	27,798	30,591	91%
H30	157,064	26,108	32,120	81%
R元	181,418	28,094	33,878	83%
R2	142,027	22,369	32,341	69%
R3	126,624	20,242	33,943	60%
R4	97,454	16,251	25,338	64%



○大牟田市内線（4番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	117,765	17,563	19,165	92%
H30	121,639	18,657	24,612	76%
R元	153,602	22,050	26,588	83%
R2	115,780	17,917	26,346	68%
R3	105,157	16,604	27,803	60%
R4	97,996	16,314	23,949	68%

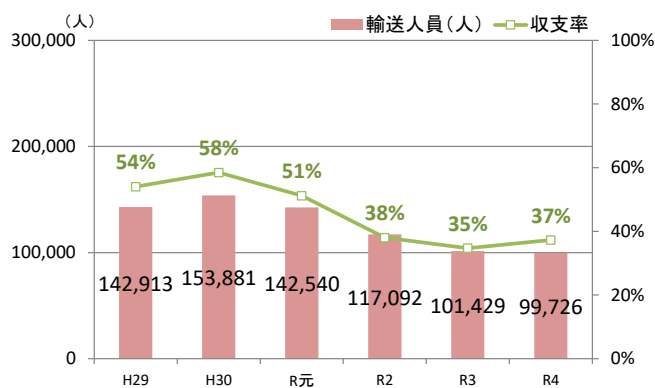


出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）

## 【系統別収支率の推移】

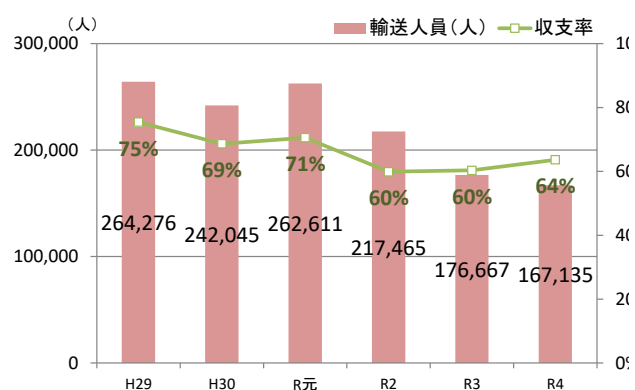
○吉野線（55番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	142,913	25,246	46,732	54%
H30	153,881	28,615	48,944	58%
R元	142,540	25,506	49,848	51%
R2	117,092	19,023	50,029	38%
R3	101,429	18,292	52,691	35%
R4	99,726	20,031	53,757	37%



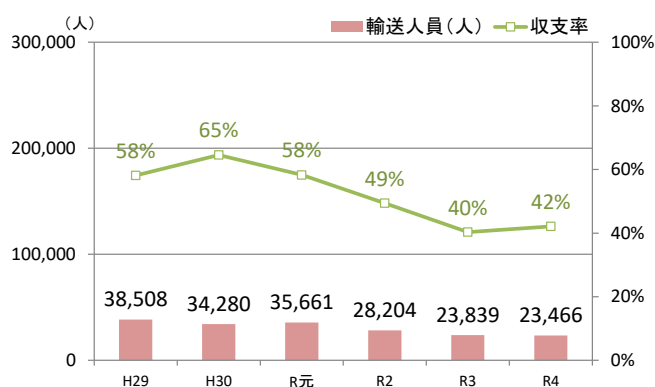
○吉野線（57番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	264,276	40,071	53,101	75%
H30	242,045	38,140	55,567	69%
R元	262,611	40,126	56,870	71%
R2	217,465	33,978	56,731	60%
R3	176,667	27,584	45,726	60%
R4	167,135	29,673	46,629	64%



○上官線（16番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	38,508	5,171	8,894	58%
H30	34,280	6,009	9,307	65%
R元	35,661	5,529	9,483	58%
R2	28,204	4,688	9,486	49%
R3	23,839	4,071	10,094	40%
R4	23,466	4,337	10,294	42%



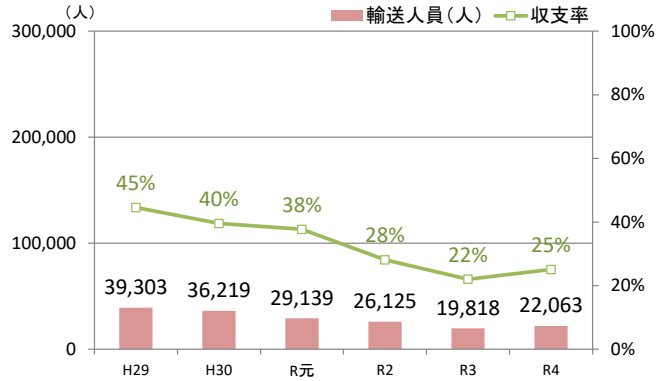
出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）



## 【系統別収支率の推移】

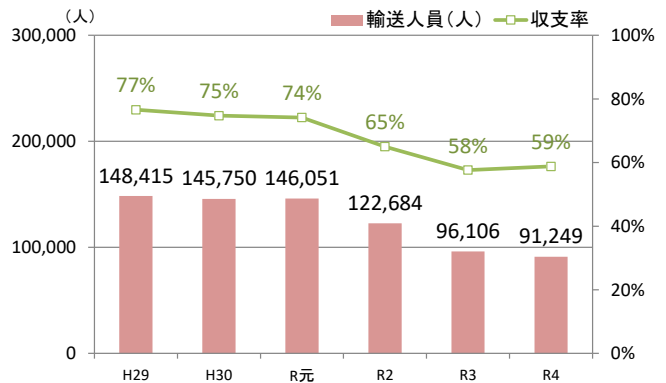
○上官線（25番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	39,303	7,648	17,164	45%
H30	36,219	7,110	17,969	40%
R元	29,139	5,372	14,244	38%
R2	26,125	4,403	15,651	28%
R3	19,818	3,637	16,523	22%
R4	22,063	4,230	16,859	25%



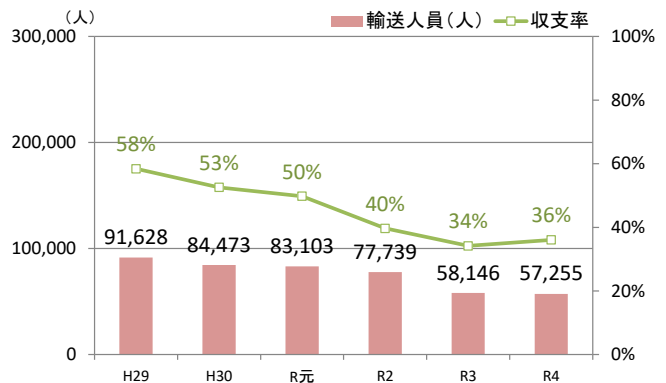
○米の山・黒崎団地線（10番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	148,415	19,554	25,523	77%
H30	145,750	19,979	26,734	75%
R元	146,051	18,358	24,757	74%
R2	122,684	15,487	23,828	65%
R3	96,106	14,748	25,590	58%
R4	91,249	15,354	26,113	59%



○米の山・黒崎団地線（18番系統）

補助年度	輸送人員（人）	収入（千円）	経費（千円）	収支率
H29	91,628	13,593	23,271	58%
H30	84,473	12,517	23,812	53%
R元	83,103	12,154	24,407	50%
R2	77,739	9,760	24,595	40%
R3	58,146	8,894	26,019	34%
R4	57,255	9,584	26,574	36%

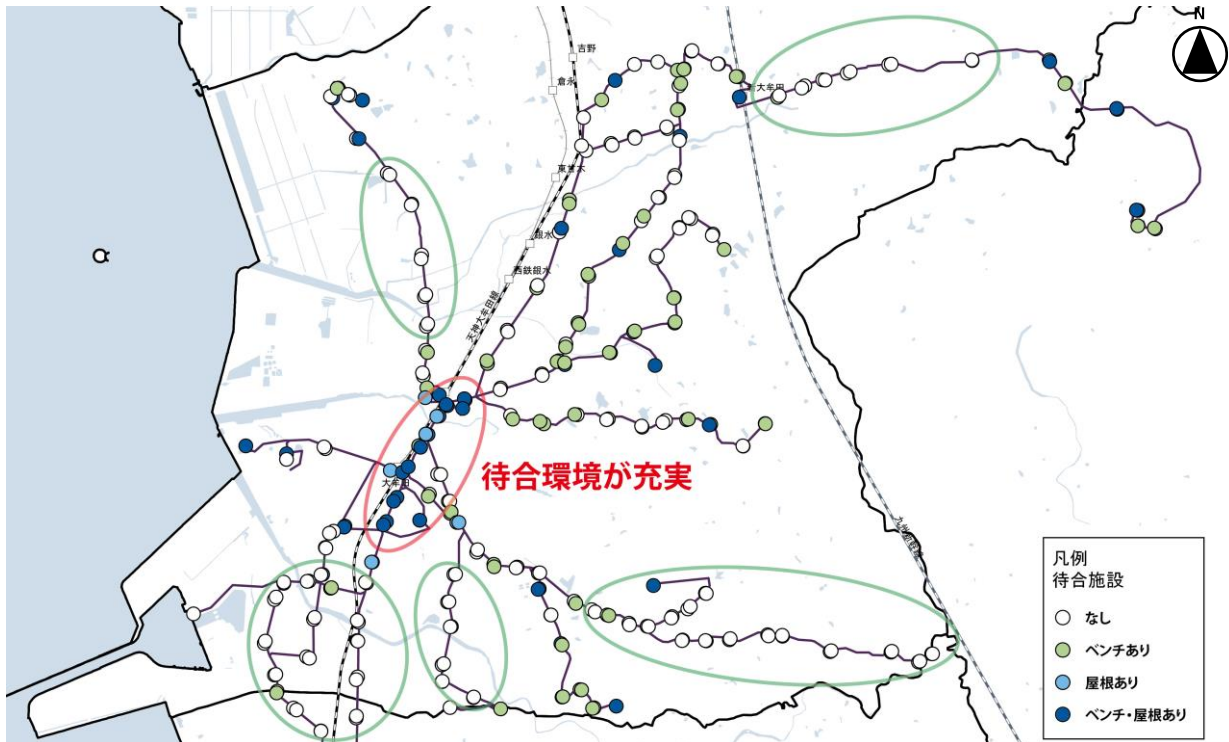


出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）

## (2) 待合環境の整備状況（路線バス）

### ● 待合環境の整備状況にばらつき

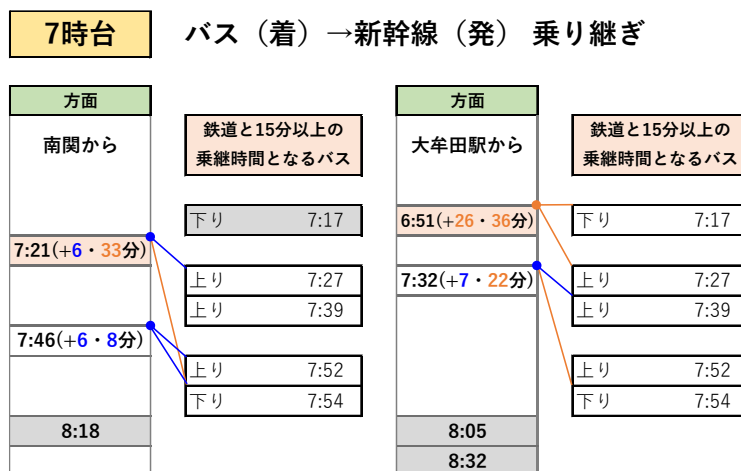
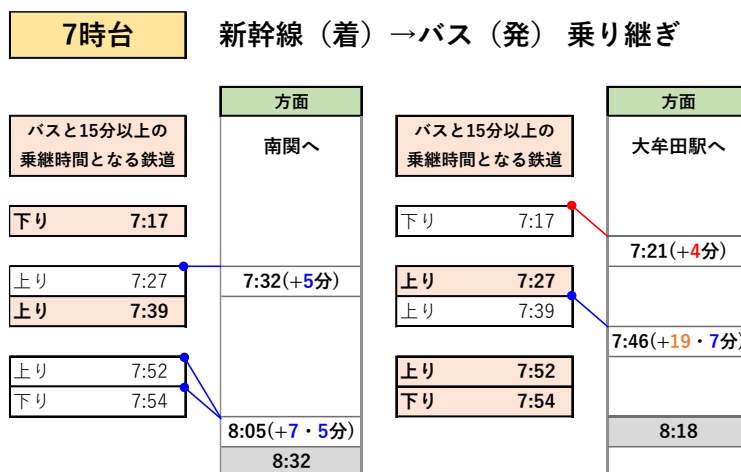
大牟田駅や新栄町駅、新大牟田駅等の鉄道と結節する路線バス停や中心部のバス停では、概ねベンチや屋根が整備されています。一方、郊外部では、バス停設置箇所でのスペース不足等により待合施設は整備されていない状況となります。



### ■ 待合環境の整備状況（路線バス）



## ■ 『新大牟田駅』における新幹線と路線バスの接続状況



- : 5分未満（乗継不可）
- : 5～14分（乗継可）
- : 15分<sup>\*</sup>以上（乗継時間長い）

※) 乗継徒歩移動時間5分に時計メーカーの意識調査による通勤時の電車の遅延でイライラを感じる遅延時間10分を考慮

(注) 通勤通学等が想定される7時台（令和3年11月1日時点）にて整理

### 3-4 地域公共交通の状況のまとめ

以上より、大牟田市の地域公共交通の状況を整理すると以下の通りとなります。

#### <地域公共交通の現状>

##### <実態>

- 人口減少により、公共交通利用者も減少

##### <鉄道>

- 新幹線駅は中心から離れた北東部に立地
- 大牟田市内の中心駅（大牟田駅）に利用が集中

##### <バスなど>

- バス利用の多くが中心部発着、大型商業施設・大牟田駅までの利用が多い
- バス停別乗降人数では、平日と休日の乗降人数比率（平休比）の違いが観光・レジャー、商業地で顕著
- 1 便当たりの利用者数が、経年的に平均以下となる路線が概ね固定化
- 1 便当たりの平均利用者数は必ずしも中心部が高くはない（郊外部も少ない）
- 空白地域が存在、将来的にはさらに拡大が懸念
- 待合環境の整備状況にばらつき
- 鉄道・新幹線と路線バスの乗り継ぎ利便性が低い
- 増加傾向の補助金と多数の赤字路線
- タクシー利用の需要は減少傾向
- 高速船利用の多くが両県の移動が主で、市内移動は特に問題なしとする意向が多い



## 第4章 市民等の移動実態・ニーズ

### 4-1 調査実施概要

公共交通に関する利用実態やニーズを調査するため、インターネット等を活用した下記の調査を実施しました。詳細実施内容は次節以降で整理します。

#### ▼ニーズ調査概要

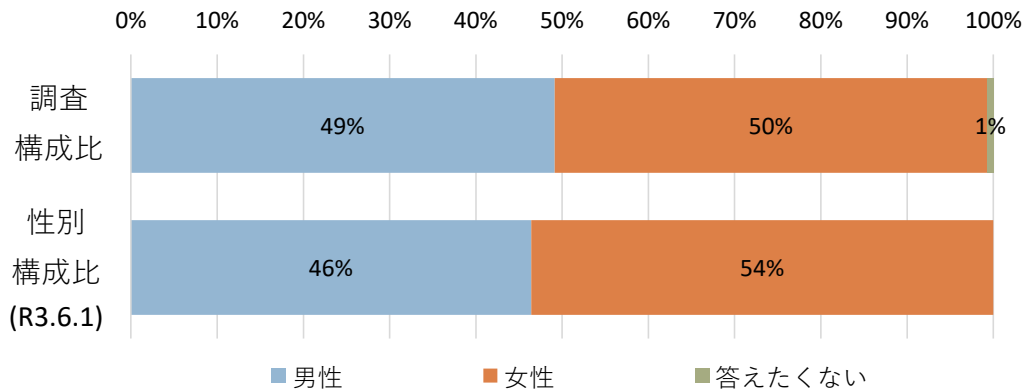
調査実施項目	調査内容
利用者ニーズ調査 (市民アンケート調査)	大牟田市内居住者を対象とした公共交通の利用実態や問題点・課題、利用ニーズ等を把握するアンケート調査(居住者・利用者の目線での実状把握と位置づける調査)
地域ニーズ調査 (座談会アンケート調査)	大牟田市内の19校区別でのまちづくり協議会・連絡協議会にて公共交通の利用実態や問題点・課題、今後の取組みのアイデア等を把握するアンケート調査(地域全体や高齢者の目線での実状把握と位置づける調査)
事業者ニーズ調査 (交通事業者等ヒアリング調査)	大牟田市内の交通事業者等の企業(※)を対象に現在のモビリティ(移動手段)に関する実施概要や問題点・課題、今後の取組みの可能性等を把握するヒアリング調査(モビリティ運行事業者の目線での実状把握と位置づける調査) ※：交通事業者(バス・タクシー) 送迎運行実施事業者(学校・医療・その他企業)

#### ▼公共交通に関する実態把握に向けた調査の全体像

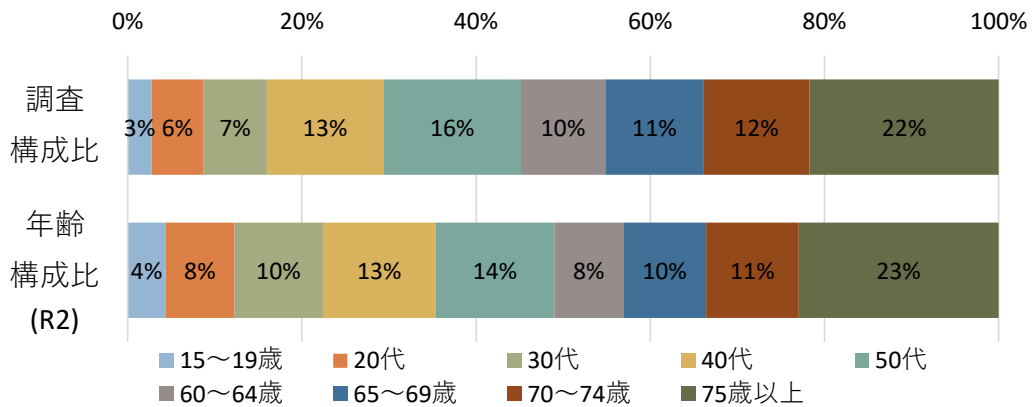
把握項目		主な移動目的			
		頻度が多い移動			
		通学	通勤	通院	買物
		学生	一般	主に高齢者	一般
公共交通の利用実態把握		乗降データ・PTデータ等			
ニーズ・課題	現在・顕在	市民アンケート調査(利用者) 座談会アンケート調査(地域)			
	将来・潜在				
交通事業者の実情・課題 今後の方向性		交通事業者等ヒアリング調査(事業者)			



市民アンケート調査の回答者の属性は以下の通りとなります。  
回答者の性別・年齢構成は概ね市民の人口構成と同程度の割合となりました。

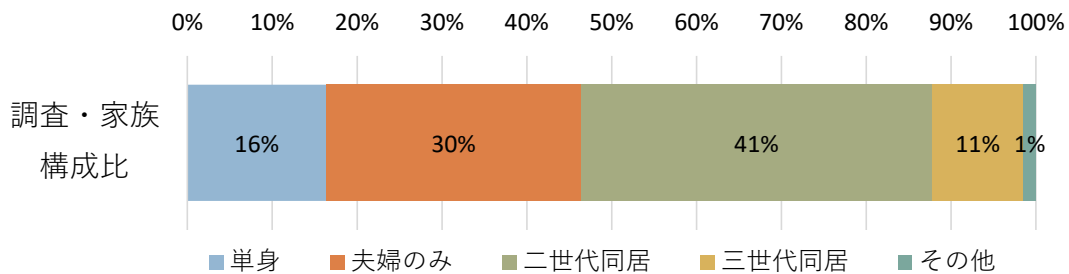


■回答者の居住地構成比



■回答者の年齢構成比

回答者の家族構成は以下の通りで、二世世代同居の割合が高くなりました。



■回答者の家族構成比

出典：R3 年度 市民アンケート

※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。

(2) 市民アンケート調査結果

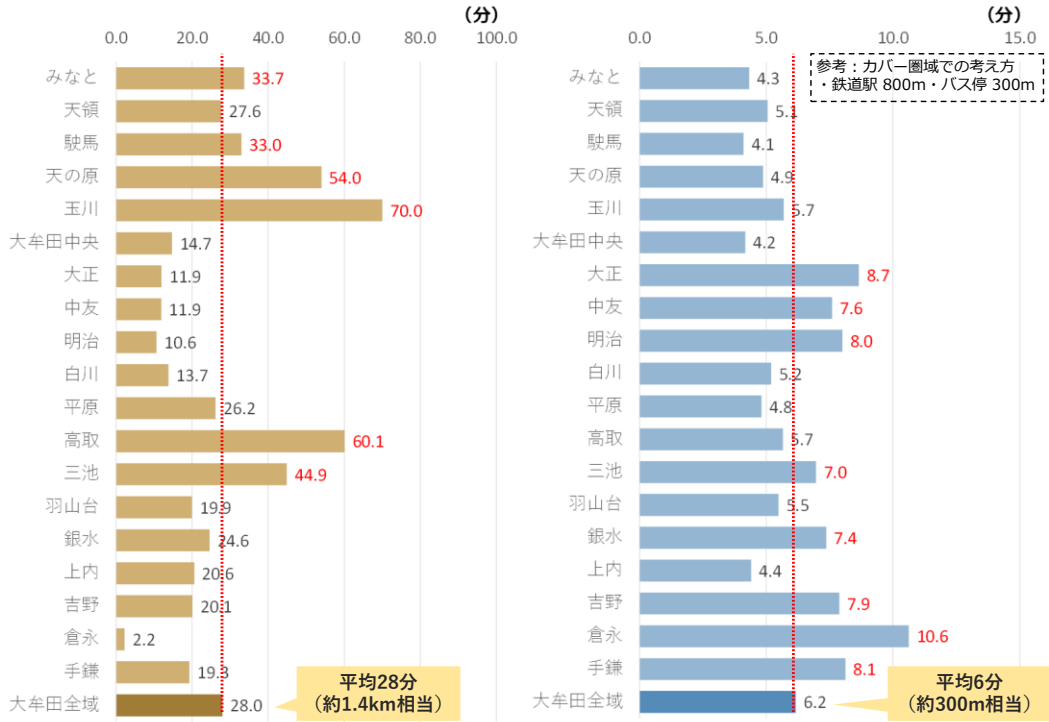
ここでは、現状把握、問題点・課題を整理するうえでの調査結果を示します。

1) 市民の移動特性（最寄駅・バス停までの徒歩時間）

● 最寄駅・バス停までの時間はインフラ整備が反映され、地区によりばらつく

最寄駅までの所要時間は徒歩で平均28分（約1.4km相当）となり、鉄道軸の整備状況が反映され、在来線や西鉄から離れた地域の徒歩時間が長くなる傾向となります。

最寄バス停までの所要時間は徒歩で平均6分（約300m相当）と、カバー圏域の条件の考え方に類似する結果となりました。



■ 最寄駅までの徒歩時間（65歳以上）

■ 最寄バス停までの徒歩時間（65歳以上）



■ 最寄駅までが全域平均以上の地区

■ 最寄バス停までが全域平均以上の地区

注：時間の目安として、約 50m が徒歩 1 分程度  
出典：R3 年度 市民アンケート

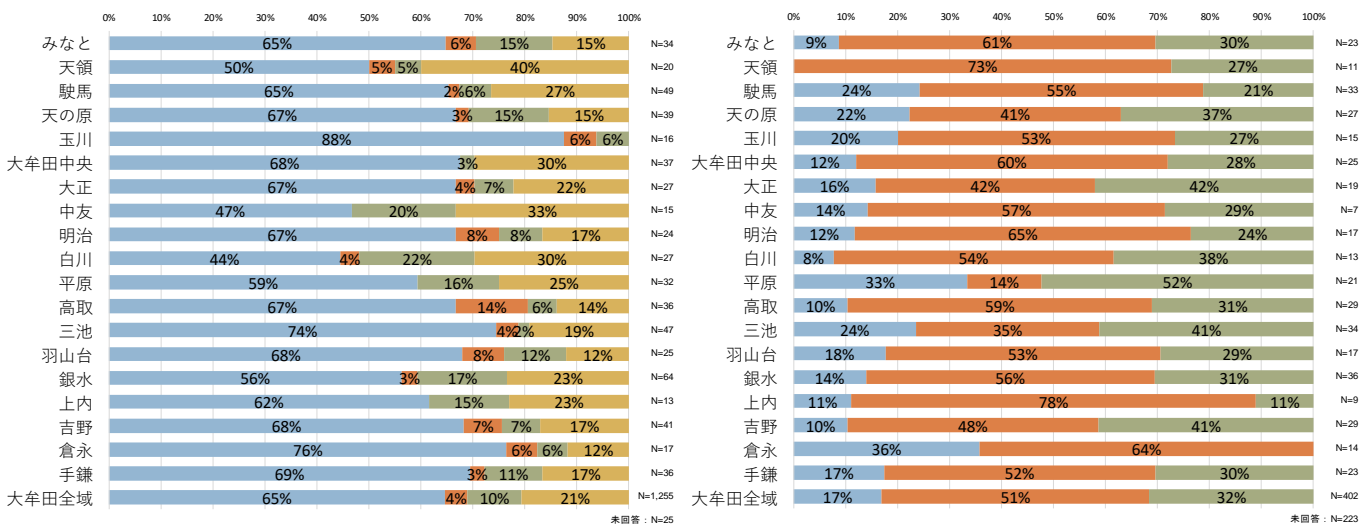
## 2) 市民の移動特性（高齢者の免許保有状況・返納意向）

- 高齢者の多くが自動車運転免許を保有し、自由に使える自動車あり
- そのため、高齢者の約半数が免許返納意向なし

高齢者層（65歳以上）に限定しても、多くの方が自動車を利用できる環境となり、今後の自動車運転免許の返納意向も高まりはありますが、多くの方が「返納意向なし・わからない」との回答となります。



- 自動車運転免許を持っており、自由に使える自動車がある
- 自動車運転免許を持っているが、自由に使える自動車はない
- 返納した・更新していない
- 免許は取得していない
- 返納意向あり
- 返納意向なし
- わからない



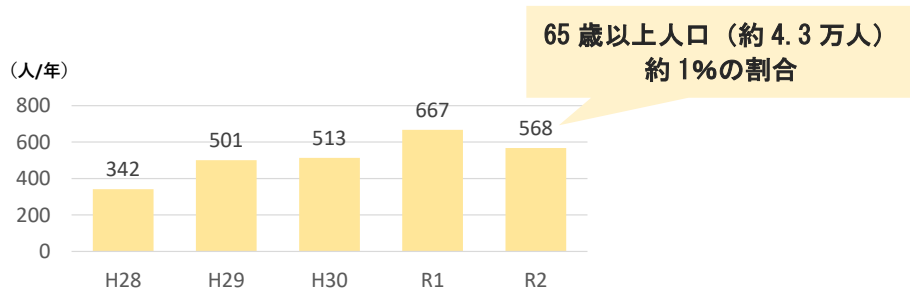
### ■ 自動車運転免許の保有状況（65歳以上）

### ■ 自動車運転免許の返納意向（65歳以上）

出典：R3年度 市民アンケート

【参考】自動車運転免許の自主返納者数は毎年500人以上で推移していますが、仮に高齢者と想定すると、R2時点では65歳人口の約1%割合程度に相当します

※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。



### ■ 【参考】自動車運転免許自主返納者数（大牟田市）

出典：警察本部提供資料

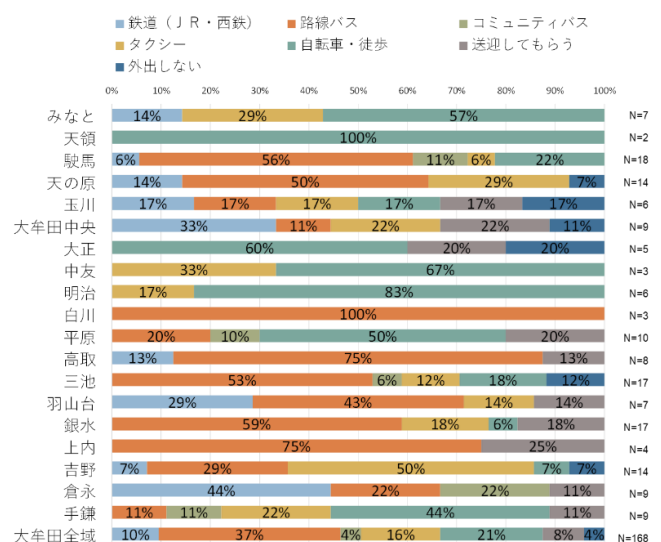
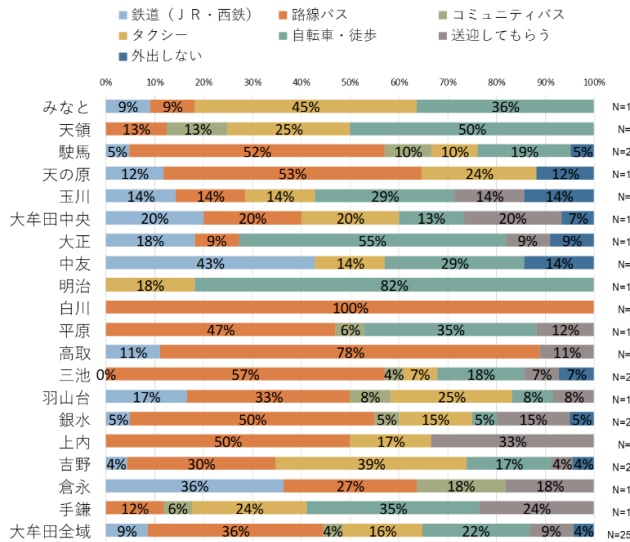


### 3) 市民の移動特性（自動車運転免許返納後の移動手段）

● 自動車運転免許返納後の移動手段としては、路線バスの利用意向が高い

自動車運転免許返納意向は少ないですが、現在「免許を持っており、自由に使える自動車がある方」を対象としても、返納後の移動手段は「路線バス」とする考えが強い状況です。

これは、高齢者層（65歳以上）でも同様であり、公共交通手段としての「路線バス」の利用に期待されている状況です。



#### ■ 自動車運転免許返納後の移動手段（全年齢層）

#### ■ 自動車運転免許返納後の移動手段（65歳以上）

「免許を持っており、自由に使える自動車がある方」

「免許を持っており、自由に使える自動車がある方」

出典：R3年度 市民アンケート

※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。

#### 4) 市民の移動特性（目的別の出発・到着時間分布）

- 通勤・通学、その帰宅はピーク（朝：7:00～9:00、夕：17:00～19:00）、通院・買い物、その帰宅はオフピーク（昼間：10:00～17:00）で移動

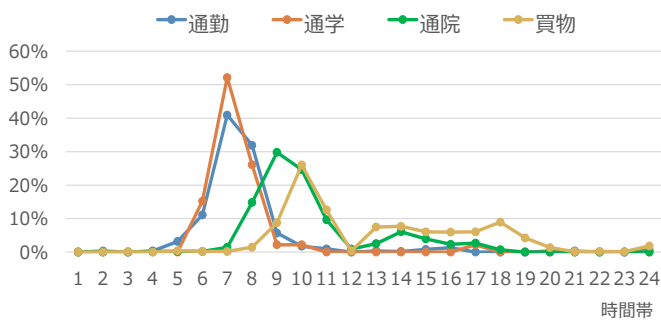
##### <全年齢層>

通勤・通学での移動時間帯は出発が7:00～9:00、帰宅が17:00～19:00と就業・就学時間帯に応じてピーク時間帯に発生しています。

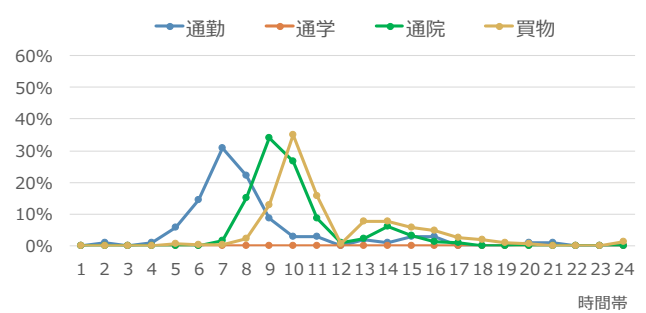
買物での移動時間帯は出発・帰宅ともに、概ねオフピーク時間帯（10:00～17:00）に発生しており、通院での移動時間帯は出発・帰宅ともに、概ね8:00～13:00の午前～正午にかけての時間帯に発生しています。

##### <高齢者層>

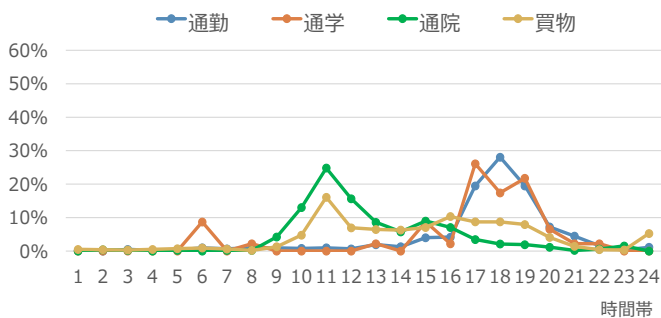
高齢者層では通学目的以外は概ね同様の傾向となる。



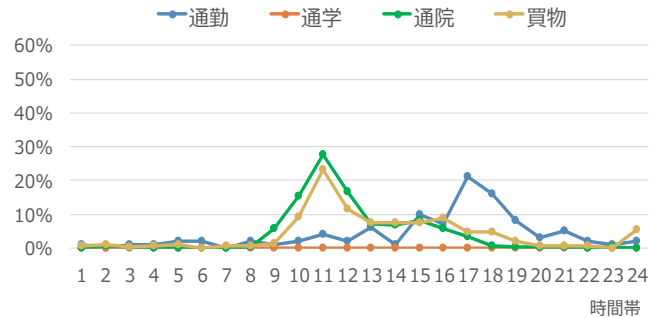
■ 目的別の出発時間分布（全年齢層）



■ 目的別の出発時間分布（65歳以上）



■ 目的別の帰宅時間分布（全年齢層）



■ 目的別の帰宅時間分布（65歳以上）

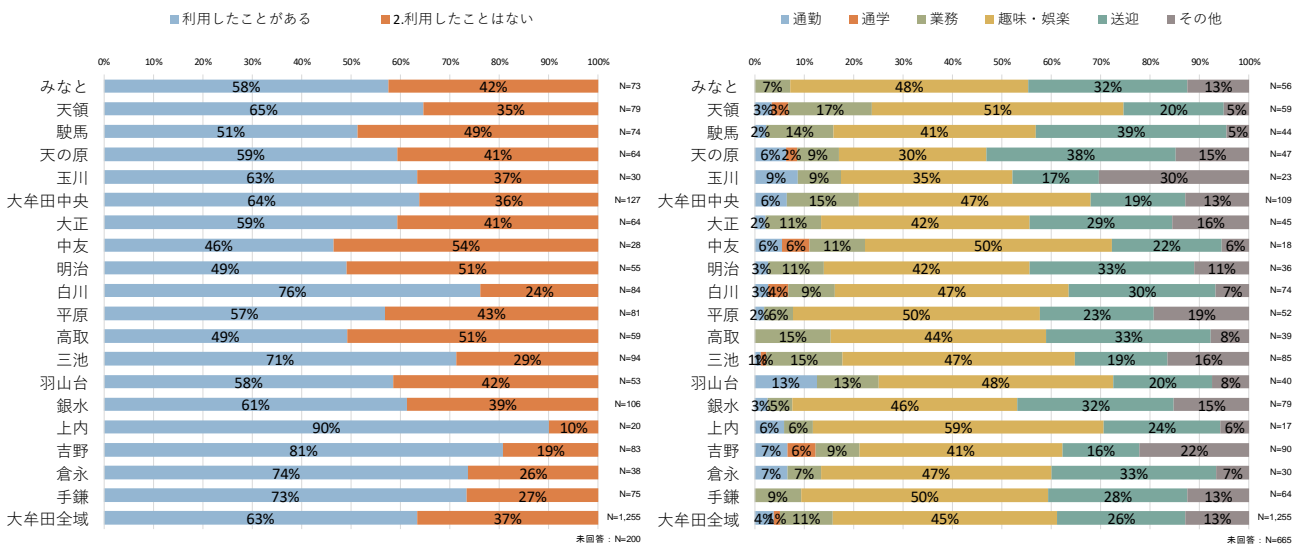
出典：R3年度 市民アンケート

### 5) 市民の移動特性（新大牟田駅の利用状況）

● 新幹線を利用したことがあると回答した市民は約6割で、日常の利用目的（通勤・通学・業務）は約1～2割程度で「趣味・娯楽」または「送迎」に集中し、駅までの移動手段は「自動車」が約8割

九州新幹線新大牟田駅の新幹線・送迎等で利用されたことがある方は約6割で、新幹線駅近郊の上内・吉野では8割以上が利用を経験している状況です。

利用目的は趣味・娯楽または送迎に集中していますが、利用者のうち、通勤・通学・業務の日常活動の利用割合は1～2割程度となります。



#### ■ 新大牟田駅の利用の有無（全年齢層）

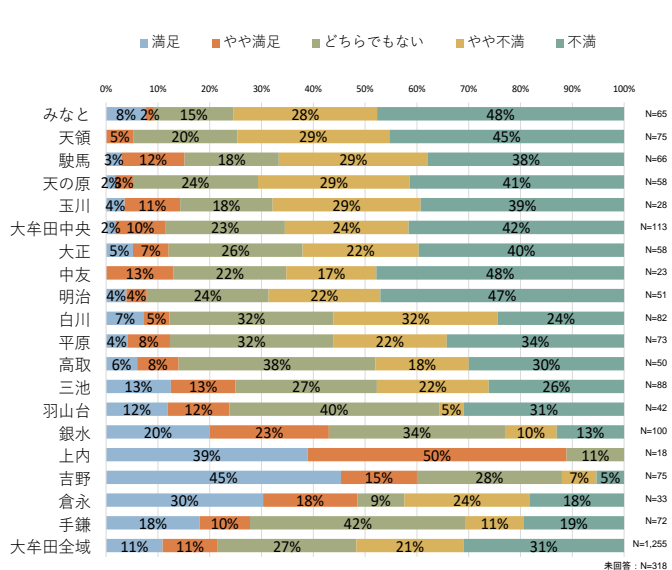
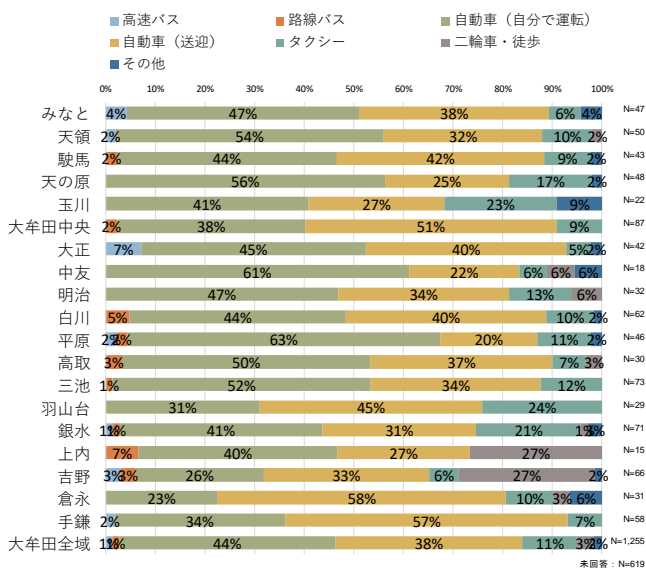
#### ■ 新大牟田駅の利用目的（全年齢層）

出典：R3年度 市民アンケート

※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。

大牟田全域では、九州新幹線新大牟田駅への主な移動手段は自動車（自分で運転）が約4割、自動車（送迎）が約4割と、自動車が全体の約8割を占めています。

新大牟田駅への行きやすさは、駅の立地状況が反映され、新幹線駅近郊の上内・吉野・倉永・銀水で満足されている方が多くなりますが、それ以外の地域は不満の割合が高くなっています。



■ 新大牟田駅への主な移動手段（全年齢層）

■ 新大牟田駅への行きやすさ（全年齢層）

出典：R3年度 市民アンケート

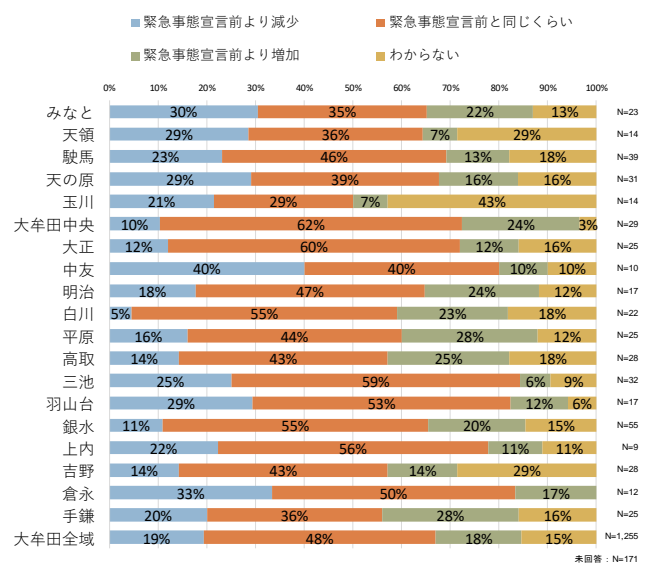
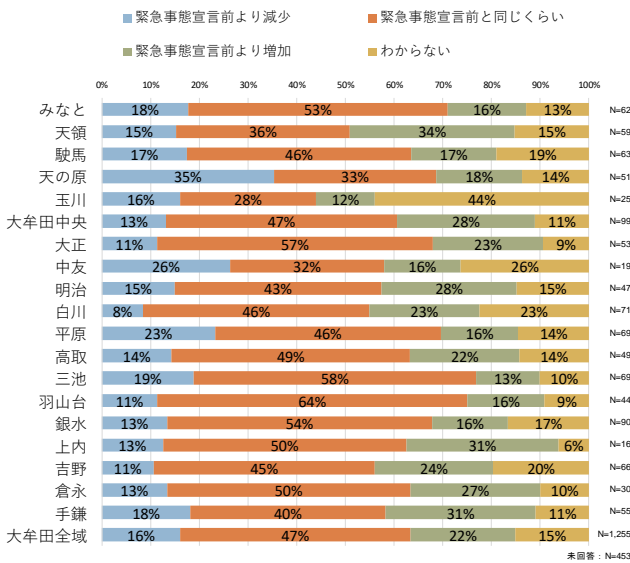
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入している、また四捨五入して0%は非表示のため合計値が必ずしも100%とにならない。

### 6) 市民の移動特性 (コロナ禍での今後の外出頻度)

● 今後の外出頻度は1～2割程度の方が減少すると回答

現在のコロナ禍の状況が収束した後の外出頻度については、全年齢層・高齢者層ともに、約1～2割程度の方が「減少」と回答しています。

この傾向は高齢者層 (65歳以上) でよりその減少意向が高まる地域が多くなります。



■ 今後の外出頻度 (全年齢層)

■ 今後の外出頻度 (65歳以上)

出典：R3年度 市民アンケート

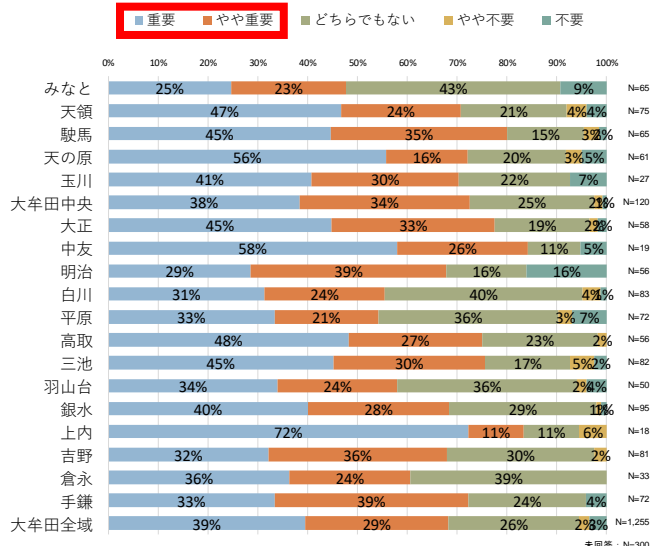
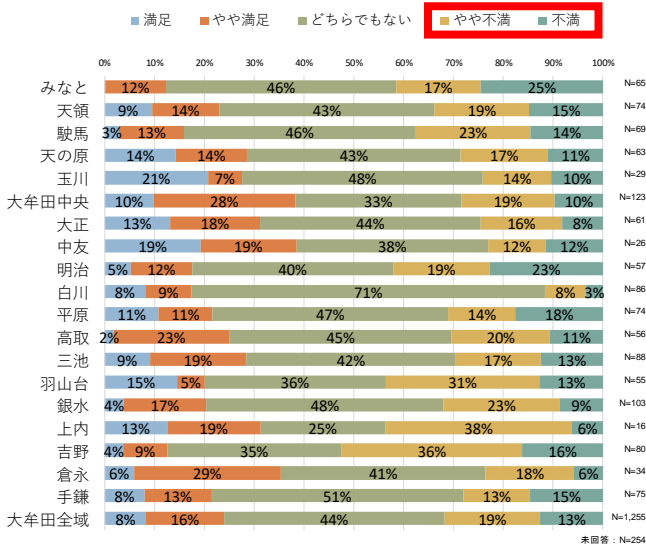
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入している、また四捨五入して0%は非表示のため合計値が必ずしも100%とならない。



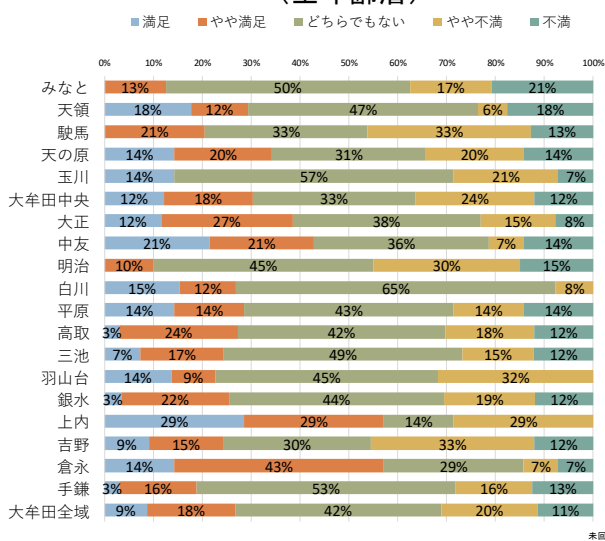
### 7) 市民ニーズ（公共交通に対する現状満足・将来重要度）

● 現状の公共交通の利用のしやすさには不満、ただし将来的には重要

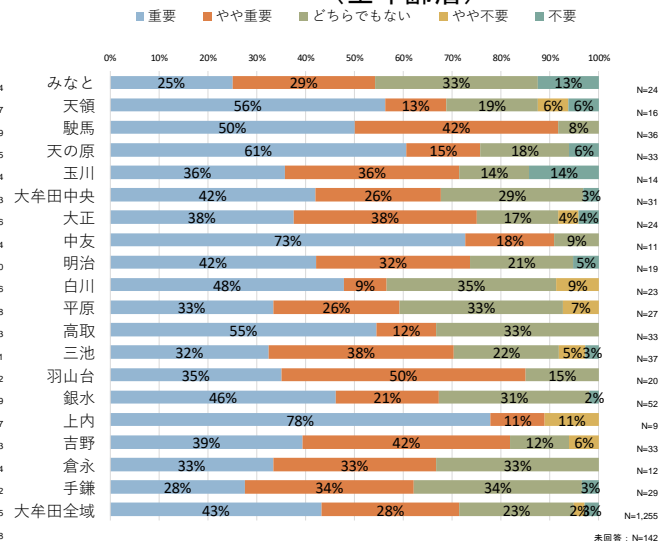
「鉄道・バスなどの公共交通機関の利用のしやすさ」について、現状の満足度と将来の重要度について確認しましたが、地域によらず、現状では不満、将来では重要とする意見が多くなります。



#### ■ 公共交通の利用のしやすさに対する現状満足度 (全年齢層)



#### ■ 公共交通の利用のしやすさに対する将来の重要度 (全年齢層)



#### ■ 公共交通の利用のしやすさに対する現状満足度 (65歳以上)

#### ■ 公共交通の利用のしやすさに対する将来の重要度 (65歳以上)

出典：R3年度 市民アンケート

※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%とにならない。

### 8) 市民ニーズ（公共交通の利用促進に向けた取組みニーズ）

● 公共交通の利用促進には「運行頻度・運賃割引」ニーズが強い

「バスの利用を増やすのに効果的と思われる取組み」としては、「運行頻度の増加」や「運賃の割引などの充実」が求められています（高齢者も同様の傾向となります）。

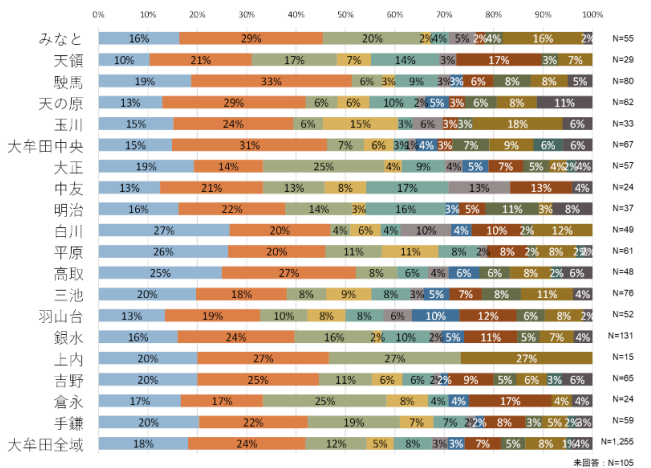
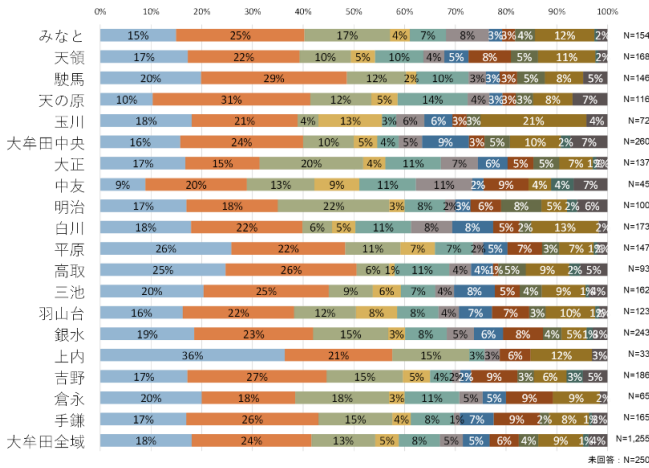


#### ■ 運賃の割引などの充実

- 路線・停留所等を増やす
- 手段間の乗継をしやすいにする
- 乗り物の走行位置をリアルタイムで確認できる
- ノンステップ車両を増やす
- 駐車場を減らし、中心市街地へのマイカーアクセスを減らす

#### ■ 運行頻度を増やす

- 時間通りに運行する
- 経路検索しやすくする
- ベンチ・バス停上屋の整備
- マイカーよりコストが安いことや環境負荷低減等のPR
- その他



#### ■ 公共交通の利用促進に向けた取組みニーズ（全年齢層）

#### ■ 公共交通の利用促進に向けた取組みニーズ（65歳以上）

出典：R3年度 市民アンケート

※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。

### 9) 市民ニーズ (施策の方向性)

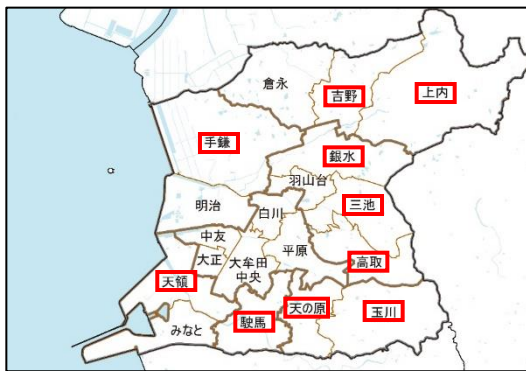
● 補助金投入に対する地域住民の考え方に違いが存在 (中心部と郊外部の方での違い)

①補助金の投入により今の運行サービスを確保すべきとする意見が約半数を占めます (全域: 48%)。

特に、郊外の地域ほど、その傾向が強くなります。全域48%以上となる地域 (天領・駒馬・天の原・玉川・高取・三池・銀水・上内・吉野・手鎌)。

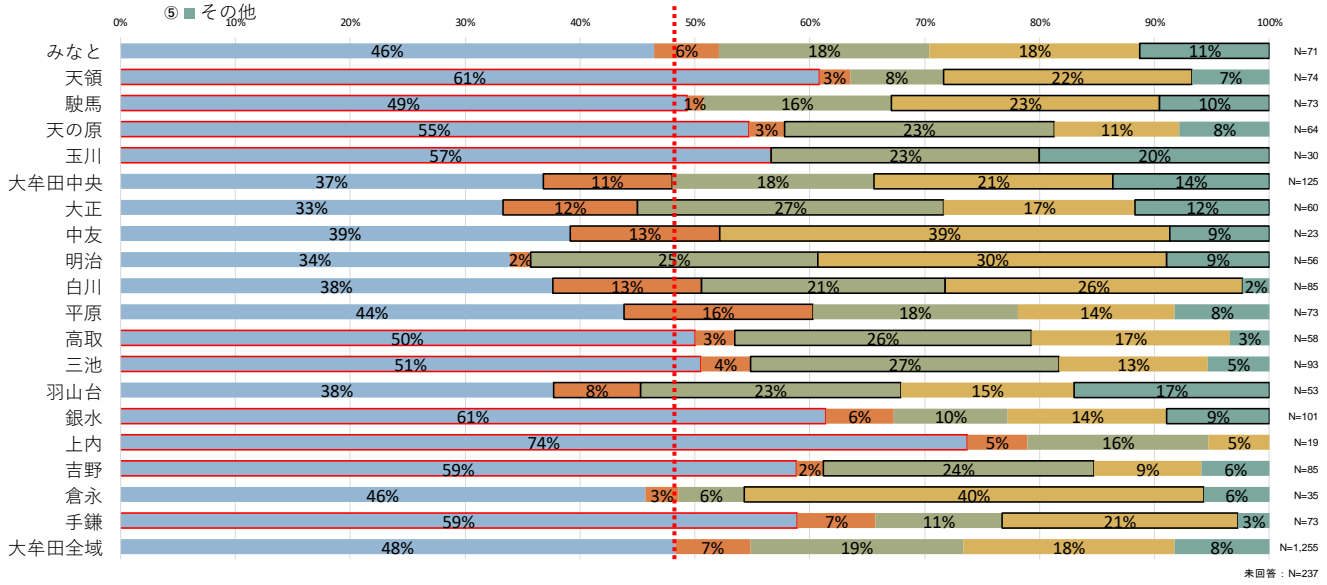
天領・駒馬・手鎌では④補助金増額は避けるべきとする意見、天の原・玉川・高取・三池・吉野のように③運賃値上げしてでもバス路線サービス確保とする意見も存在します。

現在のバスサービスが高い中心地域でも①補助金の投入により今の運行サービスを確保すべきの意見が多くはなりますが、③運賃値上げしてでもバス路線サービス確保や④補助金増額は避けるべきの意見の高まりもみられ、②対象地域の方々の負担とする意見も割合は低いですが地区別に見ると高いエリアとなります。



□ : ①補助金投入意向が大牟田全域 48%以上の地域  
 □ : ②~⑤の意向が大牟田全域での割合以上の地域

- ① 引き続き補助金投入により、今のバス路線や運行サービスを確保すべき
- ② 路線バスの減便・廃止等が影響する地域の方々からの負担金等により、今のバス路線や運行サービスを確保するべき
- ③ 利用者への運賃を値上げしてでも、今のバス路線や運行サービスを確保すべき
- ④ 路線バスが減便・廃止され、移動手段がなくなったとしても、これ以上の補助金額の増加は避けるべき
- ⑤ その他



#### ■ 施策の方向性 (将来のバス交通を運行させるための方向性: 全年齢層)

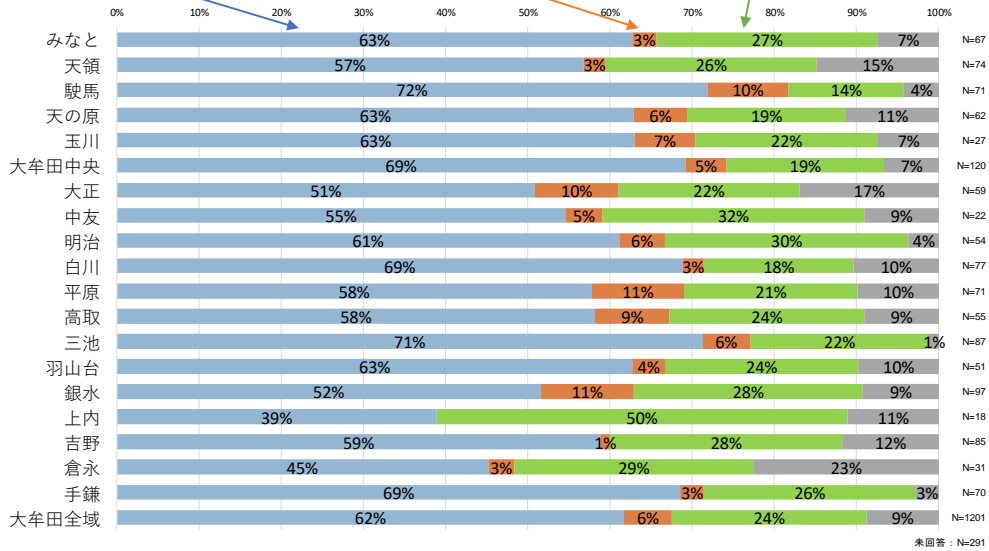
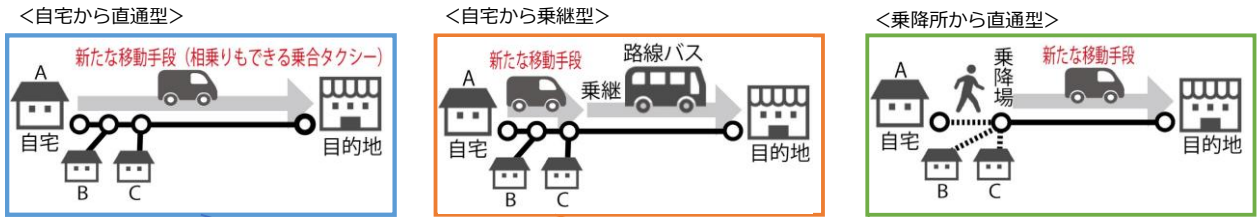
出典: R3年度 市民アンケート

※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%とにならない。

10) 市民ニーズ（デマンド交通の運行形態の選考意向）

● 今後の移動手段として、自宅から直通での運行を求める声が高い（オンデマンド）

多くの地区の方々が「自宅から直通での運行」を求める声が多くなります。乗継に対しては強い不満（不安）が存在することも見受けられます。



■ デマンド交通の運行形態の選考意向（全年齢層）

注：グラフ中のグレーは「その他」  
出典：R3年度 市民アンケート

※ 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%とにならない。

### 4-3 地域ニーズ調査（座談会アンケート調査）

#### （1）調査実施概要と回収結果

座談会アンケート調査の実施概要・回収結果は以下の通りとなります。  
16校区・137名からの回答を回収しました。

調査目的	大牟田市内の校区別のまちづくり協議会・連絡協議会出席者に、地域全体や高齢者の目線での公共交通の利用での困っていることや不便に感じていること、免許返納後で困りそうなことや不便になりそうなこと、今後の取組みやアイデアの意向把握
調査方法	19校区の協議会月例会等に参加し、趣旨説明を踏まえ、調査票の配布・一括回収を依頼
調査日	配布：令和3年8月12日から校区別に開始（協議会への参加は市職員が実施） 回収：令和3年12月を期限（令和4年2月中旬まで最終確認含め回収）
回収数	16校区・137票

	校区名	回答数
1	みなと	4
2	天領	12
3	駿馬	21
4	天の原	3
5	玉川	5
6	大牟田中央	10
7	大正	—
8	中友	—
9	明治	5
10	白川	3
11	平原	18
12	高取	5
13	三池	32
14	羽山台	4
15	銀水	1
16	上内	6
17	吉野	7
18	倉永	—
19	手鎌	1
	<b>合計</b>	<b>137</b>



■校区区分図



## (2)座談会アンケート調査結果

ここでは、現状把握、問題点・課題を整理するうえでの調査結果を示します。

## 1) 地域ニーズ (目的別・路線バス利用における問題点・課題)

## ● 日常生活での路線バス利用者：目的によらず、バス乗降・本数・乗り継ぎ等が不便

路線バスを利用されている方の「買い物」では荷物を持ってのバス乗降、「通院・介護」・「その他(趣味・娯楽)」ではバス運行の少なさ、待ち時間や乗り継ぎの不便さに対する意見が多くあげられています。

「その他(趣味・娯楽)」では、本数が少ないこと(少なくなったこと)により、外出機会が減少しているという意見もあり、その他意見としては、送迎者がいなくなった場合や免許返納後の移動手段に対して不安とする意見も存在しています。



校区名	日常生活で路線バスを利用している方の困っている事・不便に感じる事(困り具合・不便度が高い主な意見)		
	買い物	通院・介護	その他(娯楽・趣味)
1 みなと	▲買い物した荷物を持ってバスに乗る事が困難	▲足が悪くバス停までの歩きが辛い、バス階段乗降不安	▲バスを降りて目的地まで歩くのが辛い
2 天領	-	-	▲バスの本数がないので趣味もいけない、公民館や歩い ていける所になっている
3 駿馬	▲ショッピングモールに行くのに本数が少ない ▲高齢なので通院帰りに買物するが沢山買えない	▲見舞いに行きたいが本数が少ない(吉野方面) ▲バス停が遠い	▲電車に乗るのに時間が合わない・最終便が早い ▲公民館へのバスが減って不便で行かなくなった
4 天の原	▲本数が少ない	▲本数が少ない	▲本数が少ない
5 玉川	-	-	-
6 大牟田中央	-	-	-
9 明治	-	-	-
10 白川	▲買い物をして重い荷物になると乗り降りが不便 ▲重い荷物を持ったバス乗降(特に後車時の転倒) ▲バスの降車口が狭く、買物が多いときに通りにくい ▲バス停が遠い、▲歩いて遠い	▲バス本数が少なく乗換で待ち時間が長い、▲バス本数 が少なく待ち時間が長い、▲ノンステップバスがほぼ無 いので乗降不便、▲本数が少ない、▲町外の通院に困る	▲バスの本数が少なく、イベントの開演時間などに合わ せづらい
12 高取	▲バス停から自宅まで遠く、荷物を運ぶのが困難 ▲時々利用するが運用間隔(本数)が不便である	▲時々利用するが乗り次ぎが大変、▲病院直行が無く別 路線の乗継必要、▲三池線と208号の乗替で通院に不便 (便が少ない為)、▲バスの時刻が合わない	▲年金生活で移動手段はバスが頼り。しかし最近では便数 が少なく、活動時間、楽しむ時間が制限されている
13 三池	▲コロナ禍で人の少ない時間帯利用と思うがバスがない ▲バス停から家の距離、▲近所にバスで行ける所がない	-	▲呑み会時遅い便がない ▲西鉄電車利用時30分毎にない時がある
14 羽山台	-	-	-
15 銀水	-	-	-
16 上内	▲バス停まで行くのが大変である	-	-
17 吉野	▲買い物した荷物を持ってバスに乗る事が困難	-	-
19 手鎌	-	-	-
まとめ	▲=15 ・荷物持のバス乗降、バス停距離、本数少ない ・不安：送迎者がいなくなった場合の手段 ・要望：バス小型化、商業施設を回れる循環バス	▲=13 ・本数少ない・乗継不便、バス乗降不安・危ない ・不安：免許返納後、送迎者不在後、他手段ない ・要望：バス路線新設、料金が高い	▲=9 ・本数少ない・乗継不便⇒ <b>外出機会減少の意見も存在</b> ・不安：免許返納後 ・要望：-

【凡例】▲：困っている事・不便に感じる事

出典：R3年度 座談会アンケート

2) 地域ニーズ (目的別・免許返納後における今後想定される問題点・課題)

● 免許を返納されていない方 : 移動手段確保・金銭的負担・外出機会喪失等に不安

免許を返納されていない方の免許返納後の目的別の移動において困りそうなこと・不便になりそうなことでは、「買い物」での荷物を持った移動、「通院・介護」での金銭的負担、「その他(趣味・娯楽)」での外出機会喪失と、市民生活を維持していく上での不安な面での意見が多くあげられています。

バスなどの移動手段利用の際の不安事項としては、移動手段の運行頻度や乗換、結節点までの歩行距離等を不安視する意見も存在しています。



校区名	免許を返納されていない方：免許返納後に困りそうな事・不便になりそうな事 (困り具合・不便度が高い主な意見)		
	買い物	通院・介護	その他(娯楽・趣味)
1 みなと	▲スーパーには少し遠い歩いて行くには荷物が重い 等	▲老々介護を想像すると、荷物持ちでバス乗降は難しい	-
2 天領	▲重たい荷物を持って、行き来する事は、なれていないと相当不便に感じると思う 等	▲病院への通院はかなりきびしくなると思う	▲外出(遠出)がおっくうになる
3 駒馬	▲日用品、毎日の食材を購入する時、持ち帰れる分しか買えないので、1日おきには出掛けたいと聞けないかな。その都度のタクシーは出費多となる 等	▲いざという時にすぐ行けない 等	▲行きたい所へ行けない
4 天の原	-	▲具合悪い時にタクシー利用が多くなりお金が沢山いる	▲友達にも会いに行けないし、家にとじこもると、病気になるような気がする
5 玉川	▲自宅から店までが距離がある	▲タクシーを使う(経済的にとても大へんだと思う) 等	▲やめる(趣味等のケイコ事) 等
6 大牟田中央	▲重いものが買えない・買う場合は配達依頼	▲近くの病院でないので不便を感じる	○タクシー
9 明治	▲近所に店(スーパー)がない・バス利用しても帰りの手荷物が重く大変・雨の日出かけるのが苦になる 等	▲病院等バスがないといけなところは困る	▲農業での運搬に困る
10 白川	▲重たい物、大きい物が買物できない 等	-	▲荷物が多い場合困る
11 平原	▲荷物が重いので、量が制限される。したがって買い物に行く頻度が増える 等	▲市立病院や大規模総合病院等への通院には、公共交通機関、介護タクシー等に頼らざるを得ない点が不便 等	▲温泉に行ったり、グルメ旅行ができなくなりそう
12 高取	▲家族、知人、友人がいなくて大変 等	▲他に運転を頼めるような家族がいないので、通院手段の確保に困りそう 等	▲車がないとゴルフは出来なくなる 等
13 三池	▲近所に店(スーパー)がない・バス利用しても帰りの手荷物が重く大変・雨の日出かけるのが苦になる 等	▲近くに病院がありますので歩くのが出来なくなると困難です	▲趣味ができなくなる
14 羽山台	▲免許返納後の若バラクは良いが年齢を重ねると不安	▲病院まで歩いていくには遠い	▲外出的機会が少なくなり人と話す事が減り、ボケが早くなりそう 等
15 銀水	-	▲自分の思った時間に行けない 等	▲ドライブ等が自由にできない
16 上内	▲歩行でいかねばならなくなり、少し遠方なので不安	▲年齢を重ねると一人でできるか心配	▲活動する場所が近隣にない 等
17 吉野	▲重たい物たくさんに買うことはできない 等	-	-
19 手鎌	▲行き慣れた店が遠いので徒歩では無理	▲定期的に通院している医院には送迎車がないので困る	▲サークルや習い事など足がないと辞めざるをえない等
まとめ	▲=46 ・店まで遠い・坂道が多い・荷物を持った移動 等 ・不安：バス本数が少ない、バス停まで遠い 等 ・要望：買物支援(移動販売車等)	▲=27 ・タクシー利用等による金銭的負担 等 ・不安：乗換が不便、バス本数が少ない 等 ・要望：通院・介護支援(小型バス送迎等)	▲=32 ・外出機会の減少(趣味を止める等) ・不安：バス停まで遠い・暗い、乗換が分からない 等 ・要望：バス時刻表は土日祝統一が良い

【凡例】▲：困りそうな事・不便になりそうな事

出典：R3年度 座談会アンケート

### 3) 地域のアイデア（今後の地域モビリティへの取組み等）

- 今後の地域モビリティへの取組み等に多くの意見（地域にあったモビリティ検討に向け参考となる取組みやアイデアが存在）

校区代表者の方々から寄せられた多くの取組みやアイデアを収集しました。

地域（校区）を意識した意見が収集できたと考えられ、今後の大牟田市の持続可能な地域モビリティの導入に向けた事業検討の基礎情報・資料として活用することが必要と考えられます（地域にあったモビリティ検討、旅客以外の収益事業展開、地域との共同事業展開等）。



校区名	今からでも実施できそうな主な取組みやアイデア等
1 みなと	・タクシー券（月に何回か利用回数の上限を決めて）を利用出来るようにして頂けると免許返納がうまく決断できる ・狭い道でも入っていただけるような軽自動車のタクシーが出来るとうまい 等
2 天領	・公共交通機関利用の意識改革通勤通学の日日の公共交通機関利用の義務付け ・目的別（E x 通学、通勤、買物、娯楽 e t c）の運行ルート、時間を個別に検討 等
3 駿馬	・料金の前納化による簡単乗車、・巡回マイクロバスの運用（車両の小型化） ・シャトルバス（小型バスでも良い）の運用・巡回バスの運用（外廻り、内廻り） 等
4 天の原	・法人施設関係機関との日常的交流を生かした校区コミュニティバス等の計画検討 等
5 玉川	・乗合タクシーで行ける場所を更に多くしていく（将来は自動運転車両の導入検討） 等
6 大牟田中央	・小型のコミュニティバスで、バスルートからはずれた所も運行 等
9 明治	・既存リソース有効活用・既存施設関係者との協働（タクシー空車時、大手スーパー巡回バス、企業小型乗合バス、スクールバス空き時間での運用）等
10 白川	・乗り合いタクシーや巡回バス（市と地域企業との契約運行） 等
11 平原	・路線バスを利用したツアー等による路線バスの魅力認知・向上、マナー講座、地元フリーペーパーでの公共交通機関利用促進の定期的呼びかけ。 ・宅配サービスの店舗の拡大支援、移動販売車の行政委託（店舗と行政がタッグ） 等
12 高取	・希望地域・地区への巡回販売車の検討、各地域のステーションに訪問販売計画 等
13 三池	・サンキューバス・乗合いタクシーの充実、公共交通機関の利用チケットの割引、既存運行機場所での乗降施設配置、待合い所（停留所）を充実＝交流の場づくり 等
14 羽山台	・現在稼働中の地域バス（倉永、三池）の関係者を集め問題点を集約して、より良い運行を拡げてもらいたい 等
15 銀水	・現在バス路線は市内方面への一方通行になっているが、巡回路線等ができれば良い（逆回りの二通にすれば利便性が高まる） ・大きな施設で送迎バスを実施してるが、施設利用者だけでなく一般利用できる様な制度ができればよい 等
16 上内	・幹線バス、周辺小型バス運行（小型バスは地域の中を循環）、買物ツアー便（商業店舗行き） 等
17 吉野	・店舗や病院などの施設から遠い人のための曜日指定バス運行 ・路線バスが通っていない地区（倉永校区）のコミュニティバスのほか地域展開検討 等
19 手鎌	・倉永校区のような小型バス巡回運行、既存リソース（スクールバス・病院等の送迎車）を使わない時間帯を代用利用検討 等

出典：R3 年度 座談会アンケート

#### 4-4 事業者ニーズ調査（交通事業者等ヒアリング調査）

##### （1）調査実施概要と回収結果

交通事業者等ヒアリング調査の実施概要・回収結果は以下の通りとなります。  
23事業所・企業からの回答を回収しました（回収率50%）。

調査目的	大牟田市内の交通事業者やバス等を運行している企業等を対象に、運行面や経営面での問題・課題を把握するとともに、各種企業の課題解決と公共交通の利便性の向上の両立を図るための企業間連携の可能性や連携に向けた課題把握
調査方法	調査票の事前郵送・メール配布、訪問ヒアリング又はFAX・メール回収
調査日	配布：令和3年8月4日から企業別に配布開始 回収：令和3年12月を期限（令和4年2月中旬まで最終確認含め回収）
配布数	下表参照
回収数 <回収率>	23事業者・企業（5事業者・3校・9病院・6施設） <回収率：50%（23/46事業者・企業）>

交通事業者	8事業者（バス・タクシー）
市内高校	4校
医療機関	27施設（病院）
その他 （民間送迎）	7施設（商業施設ほか）
計	46事業者・企業

## (2)交通事業者等ヒアリング調査結果

### <タクシー事業者>

- 平日の午前中での利用が多いが、コロナ禍により需要が大幅に減少
- ドライバーの高齢化・担い手不足も課題

### <その他の施設における輸送>

- 学校施設：スクールバスは車両所有の自主運行
- 医療施設：病院送迎バスは無料で概ね自主運行
- その他施設：その他の施設送迎バスも概ね自主運行
- 乗務員不足を課題とする施設も存在するが、一部施設では、運転手の確保・空き時間での調整などへの対応により、活用可能とする声も存在

ここでは現状把握、問題点・課題を整理するうえでの調査結果を示します。

#### 1) 事業者ニーズ（タクシー運行事業者）

現状の問題点・課題：コロナ禍の影響で需要が大幅減少（売上減少）、  
乗務員の高齢化・担い手が不足

現状の利用特性：タクシー利用の実態は「平日・午前中」に集中とする事業者が多い  
一方、利用が少ないのは「日祝日・深夜」

●取り組んでいるサービスや今後検討とする取組みもありますが、他の移動サービスとの連携では既存事業者との競合・料金問題・乗り継ぎ連携で課題があると認識されています。

#### 2) 事業者ニーズ（学校施設）

●車両を所有し自主運行を行っている学校が多く、運行は福岡・熊本の両県を出発地として、平日ピーク時間帯に運行しています。平均利用者は10～15名/便で、多様な既存輸送資源として「スクールバス」を活用・連携していくには様々な課題を解決する必要があります。

#### 3) 事業者ニーズ（医療施設）

●車両を所有し自主運行を行っているほか、全ての医療機関で無償運行を行っています。  
●運行は自宅または自宅付近から病院までとなり、平日朝ピーク～オフピーク時間帯にかけて運行されています（利用者は病院施設規模に応じて異なります）。  
●多様な既存輸送資源として「病院送迎バス」を活用・連携していくことにはまだ課題がありますが一部活用の可能性を示す回答も得られています。

#### 4) 事業者ニーズ（その他の施設）

●車両を所有し自主運行を行っている施設が多く（ただし、福祉バスは有料運行）、運行は居住地側のエリアを出発地として、施設まで送迎している状況です。  
●多様な既存輸送資源として「その他の施設送迎バス」を活用・連携していくには様々な課題を解決する必要があります。



#### 4-5 調査結果のまとめ

以上より、大牟田市の地域公共交通の状況を整理すると以下の通りとなります。

##### (1)利用者ニーズ（市民アンケート）

###### <移動特性>

- 最寄駅・バス停までの時間はインフラ整備が反映され、地区によりばらつきがある
- 高齢者の多くが自動車運転免許を保有し、自由に使える自動車を保有している
- そのため、高齢者の約半数が免許返納の意向がない
- 自動車運転免許返納後の移動手段としては、路線バスの利用意向が高い
- 通勤・通学、その帰宅はピーク（朝：7:00～9:00、夕：17:00～19:00）、通院・買い物、その帰宅はオフピーク（昼間：10:00～17:00）で移動
- 新幹線を利用したことがあると回答した市民は約6割で、日常の利用目的（通勤・通学・業務）は約1～2割程度で「趣味・娯楽」または「送迎」に集中し、駅までの移動手段は「自動車」が約8割
- 今後の外出頻度は1～2割程度の方が減少すると回答

###### <利用者ニーズ>

- 現状の公共交通の利用のしやすさには不満、ただし将来的には重要
- 公共交通の利用促進には「運行頻度・運賃割引」ニーズが強い
- 補助金投入に対する地域住民の考え方に違いが存在（中心部と郊外部の方での違い）
- 今後の移動手段として、自宅から直通での運行を求める声が高い（オンデマンド）

##### (2)地域ニーズ（座談会アンケート）

###### <地域ニーズ>

- 日常生活での路線バス利用者：目的によらず、バス乗降・本数・乗り継ぎ等が不便
- 免許を返納されていない方：移動手段確保・金銭的負担・外出機会喪失等に不安

###### <地域のアイデア>

- 今後の地域モビリティへの取組み等に多くの意見（地域にあったモビリティ検討に向け参考となる取組みやアイデアが存在）

(3)事業者ニーズ（交通事業者等ヒアリング）

＜タクシー事業者＞

- 平日の午前中での利用が多いが、コロナ禍により需要が大幅に減少
- ドライバーの高齢化・担い手不足も課題

＜その他の施設における輸送＞

- 学校施設：スクールバスは車両所有の自主運行
- 医療施設：病院送迎バスは無料で概ね自主運行
- その他施設：その他の施設送迎バスも概ね自主運行
- 乗務員不足を課題とする施設も存在するが、一部施設では、運転手の確保・空き時間での調整などへの対応により、活用可能とする声も存在

## 第5章 上位・関連計画の整理

### 5-1 上位・関連計画

#### (1) 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）

・大牟田市が目指す将来像「人が育ち、人でにぎわい、人を大切にする（ほっとシティおおむた）」の実現への取組み

目指す都市像と基本目標は、市民と行政がともにまちづくりを進めるにあたり、まちのあるべき姿や望ましい姿をあらわすものであり、長期的視点で実現を目指していく必要があります。そのため、第6次総合計画で掲げた都市像と基本目標の実現に向け取り組むこととしています。

■計画期間：令和2年度～令和5年度（4年間）

#### ■将来像

将来にわたって安心して暮らし、大牟田市に住んでいることを自ら誇ることができるまちづくりを、市民とともに実現していくため、本市が目指す将来の都市像を、「人が育ち、人でにぎわい、人を大切にするほっとシティおおむた」と定めます。

#### ■交通ネットワークが整ったまち（第4編第2章）

（基本方針）

安全で快適な道路環境を確保するとともに、鉄道、バス、高速船等を生かした利便性の高い交通ネットワークが整ったまちを目指す。

そのために、有明海沿岸道路や幹線道路等の整備とあわせ、市民生活に密着した生活道路を適切に維持管理していきます。また、国・県、関係機関等との連携を図りながら、公共交通の維持・確保に努めます。

成果指標	現状値 (平成30年度末)	目標値 (令和5年度末)
人口に対する1日当りの市内路線バス利用者の割合	4.0%	4.2%
橋梁長寿命化修繕計画における整備進捗率	25.6%	57.4%

#### 視点1：地域活力を向上させる広域道路網の充実

有明海沿岸道路や幹線道路の整備を促進し、移動時間短縮による地域間の交流促進及び広域交通拠点へのアクセス強化や交通混雑の緩和、安全性の確保を図ることで、地域の活力を向上させる広域道路網の充実に努めます。

#### 視点2：安全で安心な道路空間の確保

市民生活に密着した生活道路については、利用者が安全で安心して通行できる道路空間の確保に努めます。また、橋梁等については計画的に点検や修繕等を行い、長寿命化を図り、道路の安全性の確保に努めます。

#### 視点3：持続可能な地域公共交通網の形成

国・県、関係機関等と連携しながら、行政、市民、交通事業者の役割分担によって、鉄道やバス、タクシー、高速船等の利便性の向上及び利用促進等を図ります。また、公共交通空白地域の解消に向けた検討を進めるなど、高齢者等の交通弱者に配慮しつつ、公共交通網の維持・確保によるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に努めます。



■ 地区循環バスの運行（倉永校区）

(2) 大牟田市都市計画マスタープラン（平成31年3月策定）

・都市の将来像・整備の基本目標（都市構造・都市活力・市民生活・都市環境）となる計画

大牟田市では、平成16年3月に、概ね20年後を目標年次とする「大牟田市都市計画マスタープラン」を策定しました。

しかし、策定以降、都市の骨格となる基盤整備の進展、急激な人口減少や少子高齢化、地方分権の進展等、大牟田市を取り巻く社会経済情勢が大きく変化しており、上位計画である大牟田市第5次総合計画（まちづくり総合プラン）が策定されたことや、平成26年8月の都市計画特別措置法改正を受けて「立地適正化計画」も制定されたこと等を受け、平成31年3月に「大牟田市都市計画マスタープラン」として改定しました。

■都市の将来像

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～

■都市整備の基本目標

＜都市構造＞

- ・コンパクトで便利なまちを目指します。
- ・誰もが利用しやすい交通環境を目指します。
- ・既存集落の活力の維持に努めます。

＜市民生活＞

- ・市民がみんなで支え合うまちを目指します。
- ・健康で豊かな心を育むまちを目指します。
- ・安心して安全に暮らせるまちを目指します。

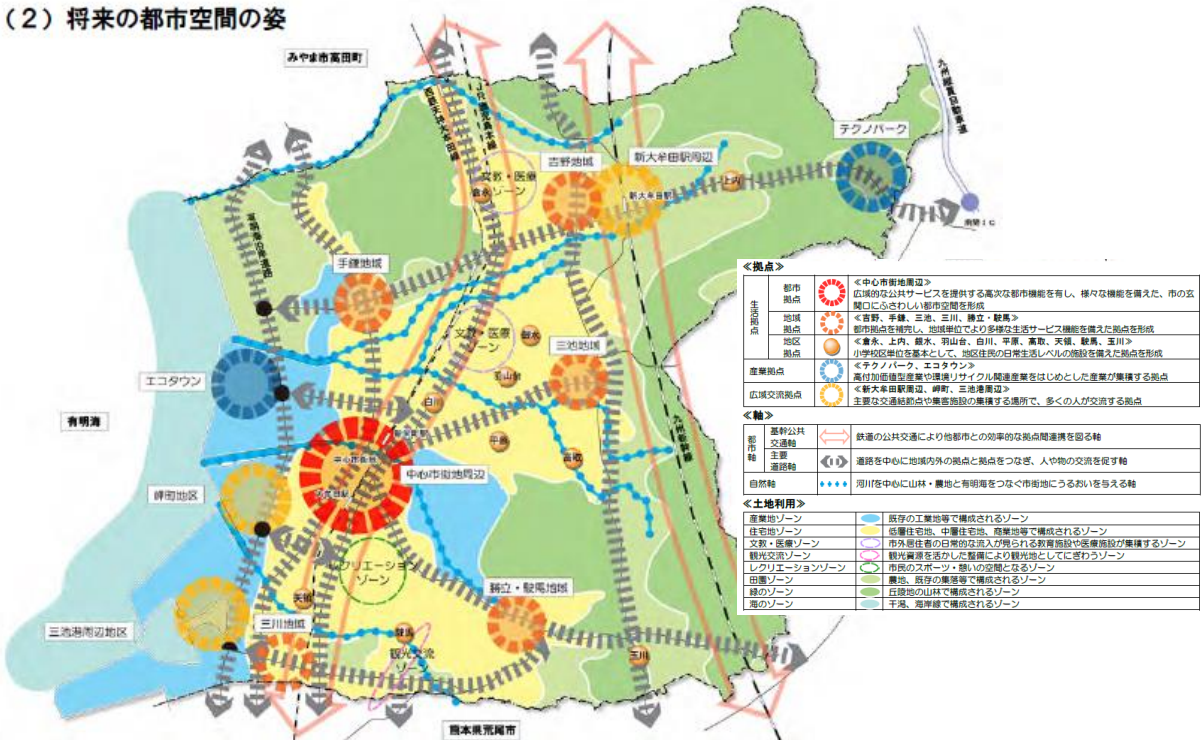
＜都市活力＞

- ・産業活動しやすいまちを目指します。
- ・中心市街地の賑わいを回復します。
- ・たくさんの人が交流するまちを目指します。

＜都市環境＞

- ・居住性に優れたまちを目指します。
- ・個性豊かな魅力あふれるまちを目指します。
- ・自然豊かな愛着のあるまちを目指します。

(2) 将来の都市空間の姿





(3) 大牟田市立地適正化計画（平成30年3月策定）

・都市機能誘導区域と居住誘導区域を定める計画であり、集約型都市構造の実現に向け、地域公共交通計画との連携計画

大牟田市立地適正化計画では、都市計画マスタープランが目標とする集約型都市構造を実現するため、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。なお、本計画は令和6年度にて改訂を予定しています。

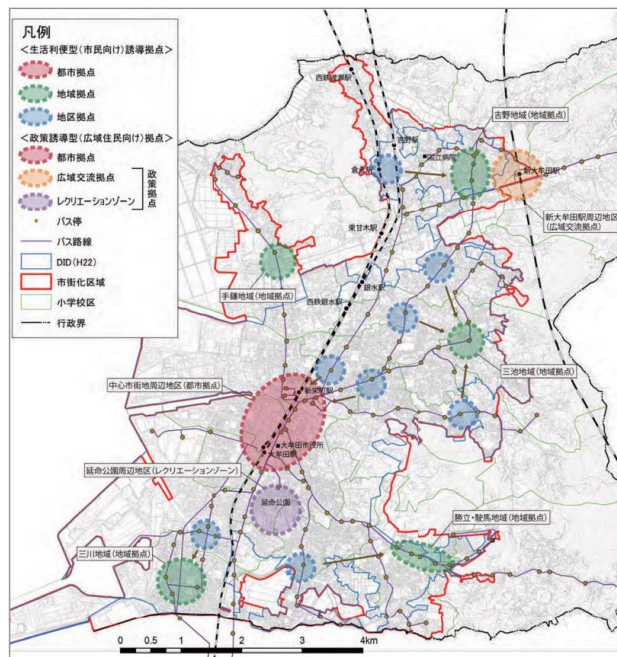
■立地適正化計画の基本的方針

大牟田市都市計画マスタープランで示される3つの都市整備の基本理念を踏まえ、生活に密接に関わりのある都市機能や一定規模以上の宅地開発を誘導するため、重点施策（ターゲット）として、(1)市民が便利に暮らすための生活サービス施設の維持、(2)大牟田市に通い・訪れる方をもてなすための施設の充実、(3)地域まちづくり活動と連携した地域に必要な施設の充実の3つを設定します。

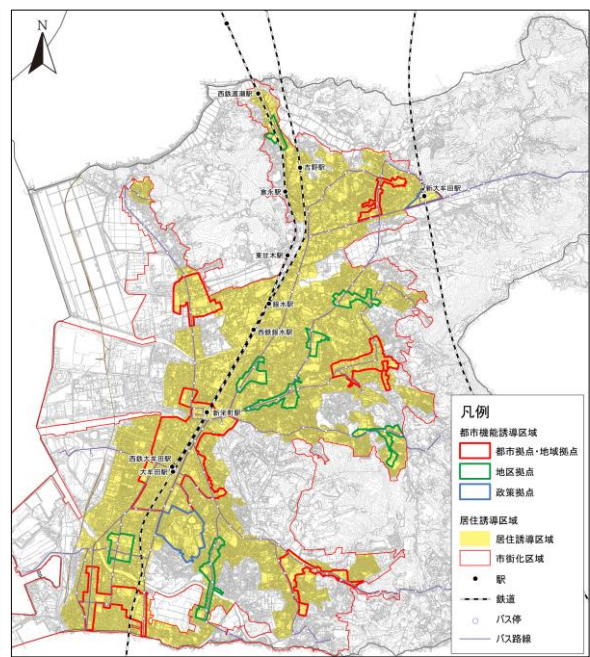
まちづくりの重点施策（ターゲット）	
(1)市民が便利に暮らすための生活サービス施設の維持	①市民に身近な生活拠点の適正配置 ②拠点分類による都市機能の相互補完 ③拠点間連携による生活利便性の確保
(2)大牟田市に通い・訪れる方をもてなすための施設の充実	①都市拠点及び広域交流拠点の形成 ②レクリエーションゾーンの形成
(3)地域まちづくり活動と連携した地域に必要な施設の充実	①地域包括支援センター等の維持・充実 ②子育て支援施設の維持・充実 ③校区毎のまちづくり活動支援施設の充実

■都市機能誘導区域と居住誘導区域

コンパクト・プラス・ネットワーク（集約型都市構造）の実現に向け、立地適正化計画の基本方針を踏まえ、都市機能を誘導するための「都市機能誘導区域」および居住を誘導するための「居住誘導区域」を設定しています。



■ 都市機能誘導区域



■ 居住誘導区域



### (4) 大牟田市まちなか活性化プラン（令和4年6月策定）

・「人が集い、自分らしい時間を過ごせる、人や企業が躍動する、住み心地が良い」まちなかづくりを図る計画

本計画では、空き店舗の増加や歩行者通行量の減少など賑わいが失われつつある中心市街地において、都市機能の更新、賑わいの創出、居住環境の向上などを目的として、市民、事業者、行政等が連携・協力してまちづくりに取り組んでいくこととしています。

#### ■ 計画目標年次：概ね20年後（2040年頃）

概ね5年毎を目途に見直し

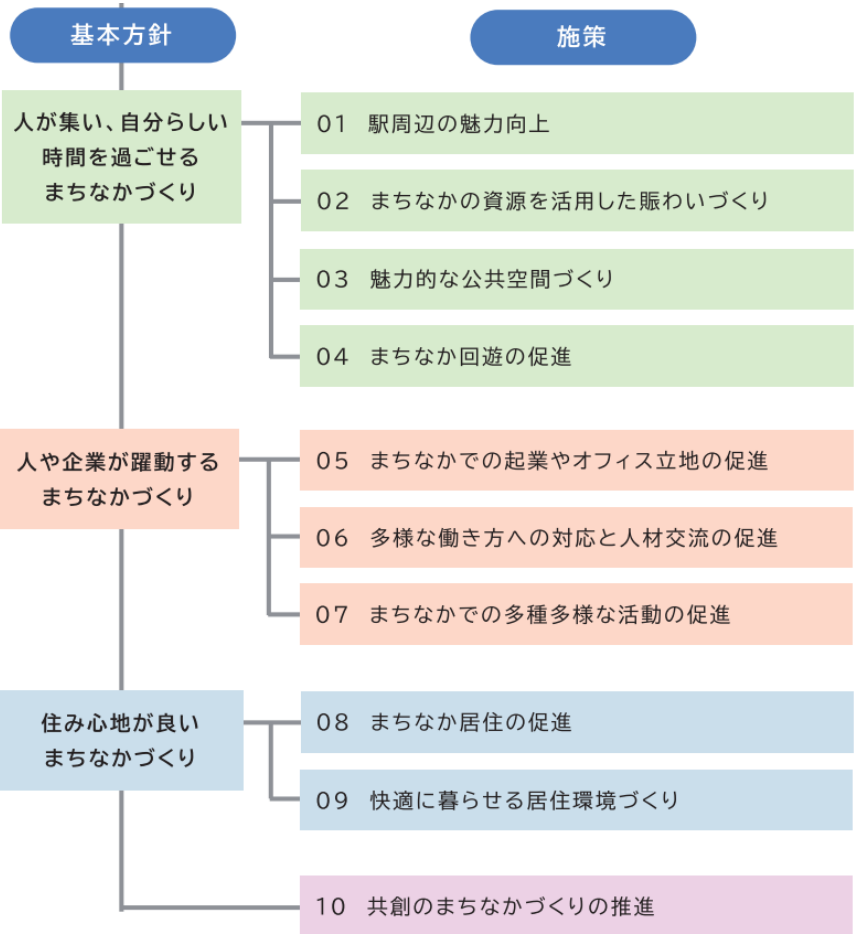
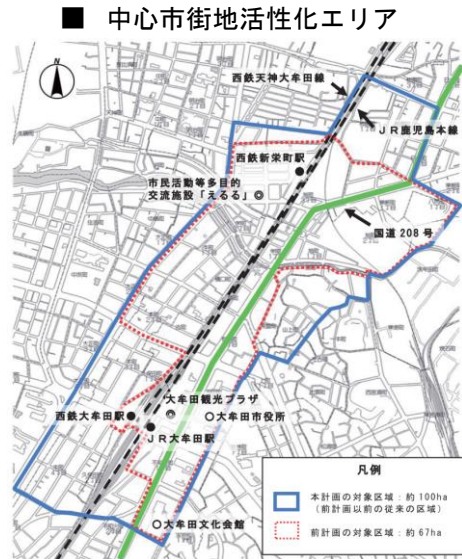
#### ■ 中心市街地活性化で目指すまちなが姿

目指すまちなかの姿  
つながり生まれる 楽しくて心地よい まちなか

#### ■ 計画区域

- ・計画区域については、都市機能の立地促進効果が最大限に効力を発揮するよう、中心市街地活性化エリアの区域を約100haに設定

#### ■ 三つの基本方針と施策



## (5) 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）

### ・定住自立圏構想の取組み推進

定住自立圏共生ビジョンは、定住自立圏構想推進要綱（平成20年総行応第39号）及び定住自立圏形成協定に基づき、定住自立圏全体で人口定住のために必要な生活機能を確保し、自立のための経済基盤を培い、地域の活性化を図るため、中長期的な観点から圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的な取組み等を明らかにするものです。

また、本ビジョンは、圏域の定住自立圏構想の取組みの推進に当たり、総務省をはじめ、国の各府省の支援の根拠となる計画に位置付けられます。

#### ■計画期間：令和3年度～令和7年度

#### ■定住自立圏の構成自治体：（福岡県）大牟田市、柳川市、みやま市 （熊本県）荒尾市、南関町、長洲町

#### ■都市の将来像

本圏域においては、各自治体の自主性を尊重しつつ、これまで以上に連携・協力を深めながら、医療、福祉、教育・文化、産業振興、地域公共交通、移住・交流、防災・防犯など様々な政策分野において相互に連携し、役割分担しながら、誰もが住み続けたいと実感でき、多くの人々から暮らしてみたい、訪れてみたいと思われるような定住自立圏の形成を目指します。

〔有明圏域定住自立圏〕



人が住み、自然とやさしさあふれる活気ある圏域

#### ■将来像の実現に向けた具体的な取組み

「結びつきやネットワークの強化に係る政策分野」

#### ○地域公共交通の維持確保及び利用促進

《施策の方向性》

- ・圏域内の通勤や通学、通院等の移動手段を維持・確保するとともに、公共交通の利便性の向上や利用促進を図り、広域交流の促進を目指します。
- ・圏域住民にとって最も身近な交通手段である路線バスやコミュニティバス等の生活交通の維持・確保のため、国・県と連携して本圏域の生活交通体系のあり方を協議検討し、将来にわたる生活交通の安定的な確保を目指します。

《施策の方向性》

- ・圏域内の通勤や通学、通院等の利便性の向上を図るため、圏域内を結ぶ鉄道等の公共交通ネットワークの強化を図るとともに、関係機関等と連携して公共交通機関の維持確保及び利用促進に取り組みます。
- ・公共交通の結節点となる鉄道駅等の機能の強化及び充実を図ります。

## (6) 大牟田市健康福祉総合計画（令和3年2月策定）

### ・健康福祉分野の総合計画

大牟田市で暮らす全ての人が、身体的・精神的・社会的に満たされ、より豊かに暮らすことができるようにするため、これまでの障害や高齢、健康、食育等の分野別に進めてきた施策を、地域共生社会を創り上げていくという観点から見直し、分野を横断した総合的な取り組みやライフステージに応じた各事業を一体的に推進する必要があります。

そのため、本市における健康福祉分野の各種計画を統合した大牟田市の健康福祉分野の総合計画を策定しています。

#### ■計画期間：令和3年度～令和8年度

#### ■基本理念

**誰もが安心して健やかに暮らしながら、持てる力を生かし、  
社会的に孤立することなく参加できる社会を実現する**

#### ■基本目標

- (1) 一人ひとりが尊重され、安心して相談できる社会
- (2) 健康的で、住み慣れた地域で暮らし続けられる社会
- (3) 誰もが多様なきっかけや、つながりで参加できる社会
- (4) 新たな担い手が生まれる持続可能な社会

#### ■圏域の設定

大牟田市では「小学校区（下図第4層）」を日常生活圏域とします。

#### ■取り組むべき課題

- (1) 一人ひとりが尊重され、安心して相談できる社会の実現
- (2) 健康的で、住み慣れた地域で暮らし続けられる社会の実現
- (3) 誰もが多様なきっかけや、つながりで参加できる社会の実現
- (4) 新たな担い手が生まれる持続可能な社会の実現

#### ■基本目標3

- (2) 社会参加を実現するアクセシビリティ評価の向上

大牟田市では全ての人が安全・安心で快適に生活できるユニバーサルデザインの考えに基づいた、都市づくりを進めるとともに、意思疎通支援などを担う人材の育成を積極的に支援します。

そして、公共交通が減便等縮小している状況を鑑み、生活や就労を支える移動手段の確保の動きを支援します。

交通バリアフリー ・基本構想の推進 【再掲】	人に優しいまちづくりを推進するため、「交通バリアフリー基本構想」に基づき、歩道、鉄道駅、バス停等のバリアフリー化を進め、誰もが快適に生活できる都市空間の整備を促進します。	都市計画・公園課
公共交通空白地域の解消に向けた 実証実験	公共交通でカバーされていない地域での生活利便性確保を目的とした公共交通サービス水準の向上を目指します。 公共交通による人口カバー率が低い上に高齢化率が高く、地形の高低差がある三池校区を対象に乗合タクシーによる実証実験を実施します。	都市計画・公園課 国道 道路対策室

#### ●これから考えたい取り組み

##### ・多様な移動手段の確保

本市において、人口減少の影響をうけて公共交通が縮小し、高齢化に伴う免許返納等が増加する状況にあって、社会参加に欠かせない移動手段確保について、地域が主体となるコミュニティバス等の支援やデマンド型交通の活用など新たな移動手段の創出について検討が必要と考えています。

## (7) 大牟田市観光基本計画（令和4年3月策定）

### ・効果的かつ実効性の高い観光振興を図る新たな観光基本計画

大牟田市の歴史とともにそれに裏打ちされた地域資源や様々な取り組みなどについて、魅力や課題等を洗い出した上で、本市における観光振興の目的（目指す方向）を明らかにするとともに、行政、観光関連団体や関係機関など、それぞれの主体が担うべき役割を明らかにすることで、より効果的かつ実効性の高い観光振興を図ることを目的に、新たな観光基本計画を策定しています。

#### ■計画期間：令和4年度～令和8年度

#### ■目指す方向

- ① 来訪者の域内消費拡大による地域経済への貢献
- ② 地域資源の魅力発信による本市イメージの向上

#### ■基本方針

- (1) 地域資源の価値の再認識、磨き上げと活用・受入環境の整備
- (2) 民間団体・事業者等との連携による域内消費の促進
- (3) 広域連携的視点による誘客と効果的なプロモーション

#### 【基本方針1】 KPI 【主要施設の入場者数】前年の実績値より年間2%の伸び 地域資源の価値の再認識、磨き上げと活用・受入環境の整備

##### 【施策①】地域資源の保全、活用

- (事業1) 世界遺産関連施設の管理・活用
- (事業2) 大牟田市動物園（とみだちや絵本美術館）の管理・活用
- (事業3) おおむた「大蛇山」まつの活用
- (事業4) 多様な地域資源の活用



##### 【施策②】地域資源の魅力向上

- (事業1) 体験プログラムの磨き上げ及び活用
- (事業2) 回遊ルートの提案

##### 【施策③】受入体制の充実と市民参画の環境づくり

- (事業1) 世界遺産（三池炭鉱関連）施設のガイダンス機能の見直し
- (事業2) ガイドの育成・仕組みの再構築
- (事業3) 市民の参加推進と環境づくり



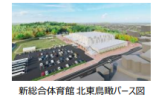
##### 【施策④】観光案内機能の充実

- (事業1) 観光案内板や誘導サインの整備
- (事業2) 交通事業者との連携

#### 【基本方針2】 KPI 【経済波及効果】測定方法検討、指標及び目標値の設定、運用 民間団体・事業者等との連携による域内消費の促進

##### 【施策①】域内消費拡大に向けたイベント等の支援

- (事業1) イベント等と連携した域内消費拡大事業
- (事業2) 観光イベントへのプロモーション支援



##### 【施策②】大牟田の「食」「土産品」の開発・販売支援

- (事業1) 「食」「土産品」の開発及び磨き上げ
- (事業2) 物産品等のプロモーション機会の提供



##### 【施策③】ナイトタイムエコノミーの推進

- (事業1) 資源の夜間活用
- (事業2) 飲食等を活用したイベント等の実施
- (事業3) 宿泊施設の充実と宿泊客の呼び込み



##### 【施策④】誘客及び域内回遊施策の実施

- (事業1) 誘客及び域内回遊事業



#### 【基本方針3】 KPI 【新規ホームページの立ち上げ、指標及び目標値の決定】 広域連携的視点による誘客と効果的なプロモーション

##### 【施策①】有明圏域定住自立圏等、広域の枠組みの連携強化による誘客

- (事業1) 有明圏域定住自立圏推進協議会広域観光振興部会での取組
- (事業2) 多様な広域の枠組みによる取組
- (事業3) 広域の枠組みを活用した情報発信と誘客

##### 【施策②】目的や誘客層に合わせた戦略的な情報発信の推進

- (事業1) ターゲットの絞り込みと志向に応じた情報発信の強化
- (事業2) ホームページの充実やターゲットに応じたSNS等を活用した情報発信



## 5-2 大牟田市での交通に関する取組み

### (1) 高齢者・障害者等の移動支援策

#### ●高齢・障害者、観光客、学生の移動に関する支援策を展開

高齢者、障害者等の移動支援策としては、バス、タクシー等の利用支援策が存在する。

#### ▼高齢者、障害者等の移動支援策

	事業名	支援主体	対象者	支援内容 (支援期限)	支援期間
1	グランドパス65	西日本鉄道(株)	65歳以上の方	<ul style="list-style-type: none"> <li>西鉄の路線バス全線が1カ月6,100円で乗り放題、高速・特急バス指定路線も半額となる。</li> <li>返納後1年未満の方は、運転経歴証明提示でさらに1,000円引</li> </ul>	H12.9～継続
2	福祉タクシー利用券	大牟田市福祉課	※以下の全てに当てはまる方 ①在宅で生活している方 ②自動車税等の減免を受けていない世帯 ③市民税非課税世帯又は生活保護を受けている世帯 ④介護保険の「要介護認定1～5」の認定を受けていない方 ⑤療育手帳A、A1、A2もしくはA3、又は総合等級が1級もしくは2級の身体障害者手帳の所持者で、手帳の障害名に視覚障害、下肢障害、体幹機能障害、移動機能障害、平衡機能障害、内部機能障害のいずれかが含まれる方	<ul style="list-style-type: none"> <li>重度心身障害児・者に、タクシーの基本料金が差し引かれる福祉タクシー利用券を、年間1人24枚(血液透析を行っている更生医療受給者は48枚)を限度として交付。</li> <li>申請・交付1回/年</li> </ul>	H3.10～継続
3	高齢者運転免許自主返納支援事業	大牟田市生活安全推進課	※以下の全てに当てはまる方 ①全ての運転免許証を自主返納した70歳以上の方 ②大牟田市内に住所を所有し、現に居住している人(申請期限、運転免許返納後1年以内)	※以下のいずれかひとつを交付。1回限り <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用券5,000円分</li> <li>ICカードニモカ5,000円分</li> </ul>	H29～継続
4	運転免許を自主返納した方のその他のサービス	大牟田タクシー協会	65歳以上の運転免許証返納者で運転経歴証明書を受領した方	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー料金の1割引きサービス</li> </ul>	H25～継続

令和4年11月末時点



## (2) 観光客、学生の移動支援策

観光では、鉄道利用と施設利用がセットになった切符を販売している。

### ▼観光客、学生の移動支援策

	事業名	支援主体	対象者	支援内容（支援期限）
1	大牟田市動物園きっぷ	西日本鉄道(株)	西鉄電車を利用した方	<ul style="list-style-type: none"> <li>西鉄電車の往復乗車券（天神大牟田線各駅～大牟田駅）</li> <li>バス往復乗車券（大牟田駅前～延命公園・動物園前）</li> <li>大牟田市動物園入園券</li> <li>発売箇所：天神大牟田線の各駅（ただし、駅員無配置駅および大牟田駅を除く）</li> </ul>
2	グリーンランドフリーパス付き学割きっぷ	西日本鉄道(株)	西鉄電車を利用した方(学生)	<ul style="list-style-type: none"> <li>西鉄電車往復乗車券(出発駅⇄大牟田駅)</li> <li>西鉄バス往復割引乗車券(大牟田駅前バス停⇄グリーンランド正門前バス停)</li> <li>グリーンランドフリーパス引換券(入園料込み)</li> </ul>
		JR九州	JRを利用した方(学生)	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR往復乗車券(出発駅⇄大牟田駅)</li> <li>大牟田駅からグリーンランドまでの往復乗車券</li> <li>グリーンランドフリーパス引換券(入園料込み)</li> </ul>
3	高速船三池島原ライン乗船特典	やまさ海運株式会社	乗船者	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速船三池島原ラインの料金割引(学生対象)</li> <li>レンタルサイクル無料</li> <li>大牟田市動物園 入園料無料</li> <li>大牟田市石炭産業科学館 観覧無料</li> <li>セントラルシネマ大牟田 料金割引 ほか</li> </ul>
4	大牟田市観光クーポン事業	大牟田市(観光おもてなし課)	西鉄観光列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」の利用者	<p>以下のクーポンが利用可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用券：石炭産業科学館、大牟田市動物園入場料無料</li> <li>購入券：お土産や交通費に使える(最大1000円分)</li> <li>有効期間：購入券は発売日当日、利用券は発売日と翌日の2日間</li> <li>入手場所：西鉄大牟田駅ホーム、大牟田観光プラザ</li> </ul>
5	通学費補助事業	大牟田市教育委員会学校教育課	上内小学校、吉野小学校、玉川小学校および宮原中学校、橘中学校の遠距離通学者	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学に要する費用として路線バスの定期券購入額、もしくは相当額を補助(年度ごとに更新)</li> <li>宮原中学校、橘中学校に遠距離通学する生徒の交通手段を補完するため、路線バスが利用できない時間帯については、タクシーの利用を認める。</li> <li>タクシーは、登校日において、生徒一人につき登校時1回、下校時1回の利用が可能。(タクシー借上料について市が全額を負担。)</li> </ul>
6	高等教育機関等連携推進事業	大牟田市総合政策課	高等教育機関等に在籍する学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>高等教育機関等に在籍する学生が行う、大牟田市内におけるフィールドワークや調査研究について、在籍する教育機関と大牟田市役所間の旅費・宿泊費を支援するもの(高等教育機関等より調査研究の要望があった場合に、随時)。</li> </ul>

令和4年11月末時点

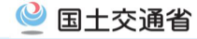
### 5-3 社会情勢の変化・全国的な潮流

#### (1) 新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響

##### ● 新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響

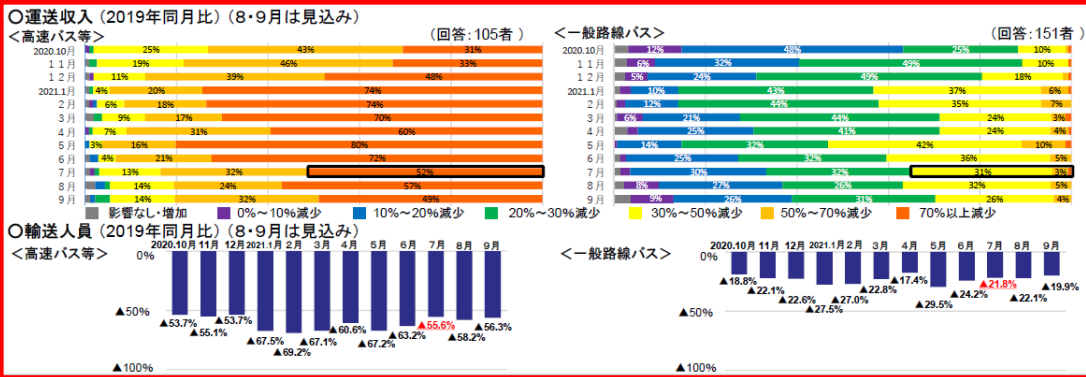
新型コロナウイルス感染症の影響で、乗合バス・タクシーとも運賃収入・輸送人員が減少

#### 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）



○高速バス等については、7月の運送収入70%以上減の事業者が全体の52%に及び、輸送人員(2019年同月比)が55.6%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。  
 ○一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が35%、輸送人員(2019年同月比)が21.8%減となるなど、厳しい状況が継続。  
 ○8月以降も、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも引き続き厳しい状況となる見通し。  
 ○支援制度については、資金繰り支援を66%の事業者が活用しており、65%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を77%の事業者が活用しており、74%の事業者が給付済み。

#### 高速バス等・一般路線バス：収入・輸送人員ともに減少

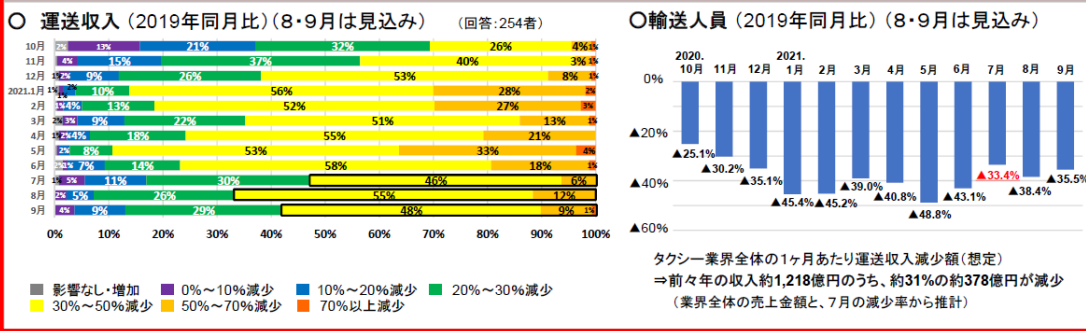


#### 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（タクシー）



○7月においては、運送収入が30%以上減の事業者が52%、輸送人員が約33%減となるなど、緊急事態宣言に伴う夜間の会食・外出の自粛や感染再拡大の影響により、引き続き厳しい状況が継続。  
 ○8月以降、約6~7割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。  
 ○支援制度については、資金繰り支援を91%の事業者が活用しており、89%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を84%の事業者が活用しており、約78%の事業者が給付済み。

#### タクシー：収入・輸送人員ともに減少



タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額(想定)  
 ⇒ 前々年の収入約1,218億円のうち、約31%の約378億円が減少  
 (業界全体の売上金額と、7月の減少率から推計)

出典：「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」国土交通省、2021.3

(2) 法改正による地域公共交通計画の努力義務化・関連事業の拡充

● 法改正による地域公共交通計画策定の努力義務化と対応できる公共交通関連事業の拡充 (柔軟な施策の導入)

法改正による事業メニューの拡大 (柔軟な施策の導入)

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行) 国土交通省

**地域が自らデザインする地域の交通**【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成  
 ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**  
 ⇒国が予算・ノウハウの支援を行うことで、地域における取組を促進(作成経費を補助 ※予算関連)  
 ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**  
 ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)  
 ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等  
 ⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進  
 ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**  
 ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会**で議論し、**国に意見を提出**

**地域公共交通形成計画(120改正)**  
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成の促進

**地域公共交通計画(今回改正後)**  
 (市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成) まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

**地域公共交通形成計画の策定状況**  
 現行の目標(2020年度末500件)は達成  
 (件) 2015.3: 30, 2016.3: 150, 2017.3: 273, 2018.3: 410, 2019.3: 500

**地域公共交通サービス**  
 自営バス、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗用タクシー、自家用有償旅客運送

**地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実**【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

**輸送資源の総動員による移動手段の確保**

**地域に最適な旅客運送サービスの継続**

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設  
 ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続**を実現

1 乗合バス事業者などの交通事業者による継続(縮小・変更含む)  
 2 コミュニティバスによる継続  
 3 デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続  
 4 タクシー(乗用車)による継続  
 5 自家用有償旅客運送による継続  
 6 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

**自家所有有償旅客運送の実施の円滑化**

○過疎地等で市町村等が行う**自家所有有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
 ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象として明確化**  
 ⇒インバウンドを含む**観光ニーズ**へも対応

**貨客混載に係る手続の円滑化**

○鉄道や乗合バス等における**貨客混載**を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設  
 ⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**

**既存の公共交通サービスの改善の徹底**

**利用者目線による路線の改善、運賃の設定**

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されなく、利便性向上や運行の効率化に資する  
 また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃**の調整は困難

○【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設  
 ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進  
 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**

**MaaSの円滑な普及促進に向けた措置**  
 MaaSの事例(伊豆地域)

○MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**  
 ⇒交通事業者の運賃設定に係る**手続をワンストップ化**

○MaaSのための**協議会制度を創設**  
 ⇒参加する幅広い関係者の**協議・連携を促進**

**交通インフラに対する支援の充実**  
 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)  
 ・**地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備**  
 ⇒交通ネットワークを充実  
 ・**物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点(トラック・モーター等)の整備**  
 ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

出典：「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」関東運輸局、2021.6

活性化再生法の改正により、新たに「地域公共交通利便増進事業」や「貨客運送効率化事業」、「地域旅客運送サービス継続事業」などが地域公共交通特定事業として新設され、今後の公共交通サービスの維持・向上に向けた活用が期待されています。

▼ 地域公共交通特定事業 (新設事業)

事業名	事業概要	主体		主な特例措置
		上段: 計画作成主体	下段: 事業実施主体	
地域公共交通利便増進事業【新設】 (改正前: 地域公共交通再編事業)	地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例(法27の18～法27の21) ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例
		事業者		
貨客運送効率化事業【新設】	旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例(法27の10～法27の15) ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得
		事業者		
地域旅客運送サービス継続事業【新設】	地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例(法27の4～法27の7) ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例
		事業者		

法改正に伴う新設事業



(3) 新たな公共交通サービスの可能性

● 新たな公共交通サービスの可能性 (ICT 技術の進展 : MaaS、自動運転等)

ICT技術の進展により、MaaSや自動運転等の導入や実証実験が各地で広がっています。

<p><b>ネクスト・モビリティ</b></p> <p>西日本鉄道と三菱商事が2019年3月に設立。同年4月からアイランドシティ地区でAIを活用したオンデマンドバス「のるーと」の運行を開始。</p>	<p><b>MONET Technologies</b></p> <p>ソフトバンクとトヨタ自動車が2018年10月に設立。データ解析サービス、Autono-MaaS事業とともにオンデマンドモビリティサービスを事業の柱に据えている。</p>	<p><b>NTTドコモ</b></p> <p>2017年3月から未来シェアと共同検討を実施。2019年3月からは「AI運行バス」を九州大学伊都キャンパスで商用提供を開始。2020年度末までに100エリア導入を目指す。</p>
<p><b>Near Me</b></p> <p>2018年8月、AI配車システムを活用したオンデマンド型のオンデマンド型の相乗りシャトルバスサービス「スマートシャトル」の試験運行を開始。</p>	<p><b>未来シェア</b></p> <p>公立はこで未来大学のITベンチャー。オンデマンド・リアルタイム配車を可能にする「SAVS」を開発し、各地で実証実験を進めている。</p>	<p><b>順風路</b></p> <p>東京大学との共同研究により開発した乗合交通システム「コンビニクル」を提供。予約から配車まで、オペレータを介さずにフルデマンドの運行が可能。</p>

のるーと (ネクスト・モビリティ)

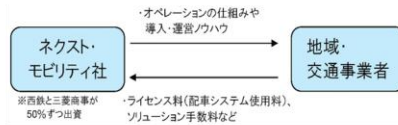
- 西日本鉄道と三菱商事が2019年3月に設立。「のるーと」は専用アプリや電話で利用者からの乗降予約を受付、**時間や場所のリクエストに応じて適宜ルートを設定**しながら運行する。
- AIが利用データを蓄積・学習することで効率的な運行ルートを示す。
- 車両定員を10人以下とすることで**普通二種免許での運転が可能**となるため、乗務員採用の裾野を広げる。

■福岡市における展開

- ①アイランドシティ地区**
  - 2019年4月末から1年間の期間限定で運行を開始。運行期間を2021年4月24日まで延長。
- ②香岐南地区**
  - コミュニティバス「橋本駅循環ミニバス」を運行していたが、より柔軟な利用に対応するため「のるーと」を導入

■「のるーと」の全国展開について

AI活用型オンデマンドバスの導入を希望する全国の地域・交通事業者に対し、「のるーと」のオペレーションの仕組みと導入・運営ノウハウを提供。(ソリューション提供型事業)



■のるーと塩尻 (長野県塩尻市)

- 将来的な一部地域における社会実装を目指し、2020年11月1日から30日までの期間で実証運行を行い、実用性や利便性を検証



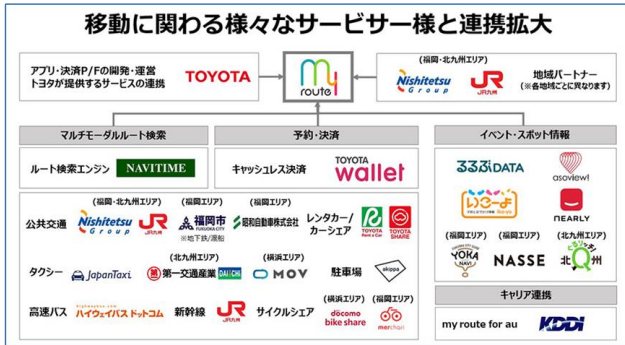
■ オンデマンド交通の取組み事例

■ My route

- トヨタ自動車株式会社と西日本鉄道株式会社が各種情報を提供する各社と協力し、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「My route」のサービスを開発。
- 2018年11月から福岡市で実証実験を開始。2019年11月28日より**福岡市・北九州市で本格実施をスタート**。本格実施に併せて九州旅客鉄道株式会社も参画。
- 一つのアプリで、ルート検索～予約～決済、更には地元独自のイベント・施設情報の利用・閲覧が可能。



横浜



宮崎

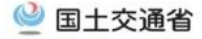


水俣が移動でもっと楽しくなる

水俣

■ MaaS アプリの取組み事例

道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験



○高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施（平成29年9月～）

平成29年度（短期の実証実験）

[1週間程度]

路車連携技術等の技術面の検証や、貨客混載など地域から提案のあったビジネスモデルを検証

- 歩行者や路上駐車車両、植栽や積雪が走行の支障になる場合あり
- 路車連携技術を用いて、雪等の気象条件やGPS不感地域でも安定した走行を確認  
(※自律型車両は支障の場合あり)
- 貨客混載など多様な実験を実施し、**ビジネスモデルの具体化が必要**
- 自動運転技術への信頼性は高いが、事故や車両不具合等への対応を懸念する声あり(社会受容性) など



全国13箇所の実証実験を実施

平成30年度～（長期の実証実験）

[1～2ヶ月間]

2020年の社会実装に向け、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築のため、1～2ヶ月間のより実践的な実験を実施

技術面

- 中山間地域の特性を活かした専用・優先の走行空間の確保
- 地域の特性に応じた運行管理システムの構築

ビジネスモデル

- 将来の事業運営体制を想定した実証実験実施  
(自動運転サービス法人の設立、ボランティアによる運行等)
- 地域の多様な取り組みと連携(福祉、物流、観光)
- 燃料代を徴収してサービスを提供  
(長期間の日常的な利用を通じて採算性・持続可能性を検証)



イメージ

13箇所のうち、車両の調達見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施

6

■ 自動運転の取組み事例



(4) 他分野連携の必要性 (クロスセクター効果)

● 他分野連携の必要性 (クロスセクター効果)

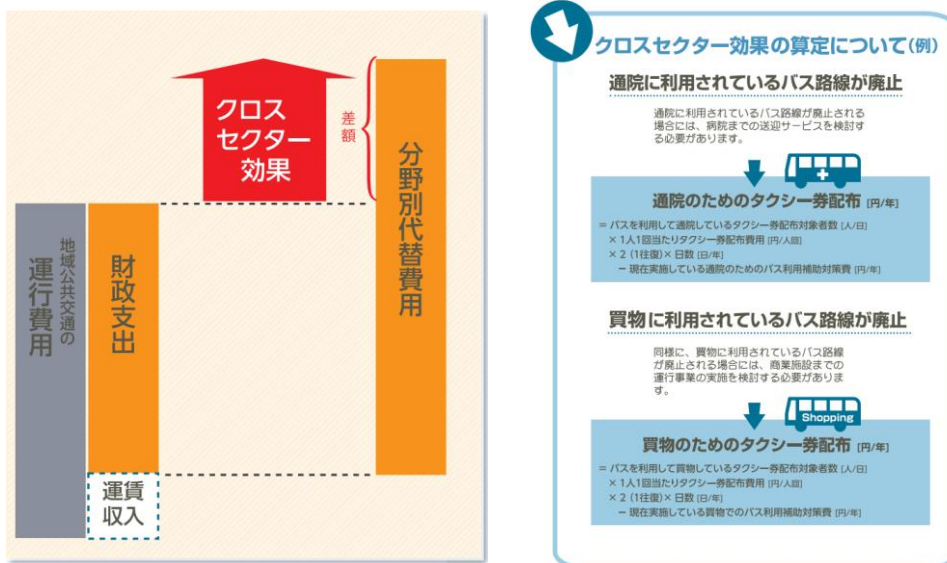
公共交通の廃止による行政コストの増加の懸念

※クロスセクター効果

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 (Cross Sector Effects=CSEと略)」という。地域公共交通でのクロスセクター効果とは、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」とを比較した際に、公共交通を維持した方が結果として社会全体では費用負担が下がる場合は効果があることとなる (下図参照)。



■ 鉄道・バスが廃止された場合の多様な行政分野への影響イメージ



■ クロスセクター効果のイメージ

出典：近畿運輸局，クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

## 5-4 大牟田市地域公共交通網形成計画の評価

### (1) 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況

平成30年度から現在まで実施してきた取組みなどについては下表のとおりとなります。29の施策のうち18の施策を計画通りに実施しました。

事業別では、【事業7】わかりやすい中心路線の検討、【事業8】地域間路線バスの維持・確保、【事業9】鉄道とバスの乗継利便性の向上に関する取組みが進捗できておらず、継続した取組みの検討が必要な事業となります。

### ▼大牟田市地域公共交通網形成計画の実施状況（その1）

事業内容	実施状況	次期計画での取組み
【事業1】 市内路線バスの 維持・確保	(1) 非効率な路線への公的支援の実施	○市内4路線8系統に運行補助を実施 ○倉永地区における生活循環バスへの運行支援を実施  【継続実施】 ●効率的な公的支援を検討
	(2) 路線バスで非効率な部分の見直し	○運行本数・運行時間の見直し (上官線21番系統の廃止等)  【継続実施】 ●非効率な部分について方向性を検討
	(3) 拠点（都市・地域・地区）間の 維持・確保	○新大牟田駅と市中心部のアクセスに関する実証実験を実施（観光庁補助事業：R3.10.1～R4.2.15） ▲R3年度の実験結果を踏まえ、R4年度に新大牟田駅～中心市街地（JR、西鉄大牟田駅）間に新しい交通手段を導入する実証実験を実施  【継続実施】 ●新大牟田駅～中心市街地（JR、西鉄大牟田駅）間の新たな交通手段導入における方向性を検討
【事業2】 観光施設へアクセスする路 線の確保 (施設アクセス)	(1) 大牟田市動物園にアクセスする 路線の整備	○H30年度に大牟田市動物園までの公共交通によるアクセス強化のため、「延命公園・動物園前バス停」を設置 (H31.3.23より乗り入れを開始：上官線25番・吉野線55番)  【事業完了】
【事業3】 観光施設へアクセスする路 線の確保 (広域周遊)	(1) 周遊交通の導入	○レールキッチンゴの運行（金・土日祝）に合わせ、観光タクシーの運行開始（R1.3.23～）※A（神社）・B（世界遺産）・C（カフェ）の3コース（7,000円/2時間）  【継続実施】 観光情報の共有など、交通事業者と連携し利便性の向上に向けた取組みを検討
	(2) 観光施設アクセスの案内充実	○Webによる情報発信を実施（観光協会のおもむたnaviで観光プラザと三池島原ラインのレンタサイクルを情報発信）  【継続実施】 交通事業者との連携により、公共交通による観光施設へのアクセス案内の充実を図る取組みを検討
	(3) レンタサイクルの充実	○観光プラザでは、H10年にレンタサイクル（自転車5台、電動自転車3台）を開始し、その後、クロスバイク2台導入、三池島原ラインと連携したレンタサイクル（3台）事業開始  【継続実施】 市内のレンタサイクルの利用状況の把握、それを踏まえた情報発信などの取組みを検討
【事業4】 公共交通空白地域の解消に 向けた検討	(1) 公共交通空白地域の解消に向けた 検討・実施	○三池校区では、R3年度に予約型乗合タクシー、R4年度に定時定路線型乗合タクシーの実証実験を実施。 ○玉川校区ではR2年度から予約型乗合タクシーの実証実験を開始し、R4年10月より「玉川のりあタクシー」を本格運行。  【継続実施】 公共交通空白地域で地域の需要に応じたサービスなど、生活利便性の確保に向けた取組みを検討
【事業5】 交通手段間の連携の 検討	(1) 多様な交通手段の連携	○R3年度に市内のスクールバスや医療施設の送迎等を実施している民間事業者へアンケートやヒアリングを実施（輸送空き時間での公共交通としての利用・活用の可能性を把握、様々な課題がある）  【継続実施】 ●既存の公共交通事業者との意見交換を行いながら、導入可能な取組みを検討
【事業6】 待合環境の改善	(1) 中心市街地活性化エリア内の 路線バス停留所の環境改善	○国道208号電線共同溝事業にて東新町バス停と旭町バス停上屋をH30年度末に設置、中心市街地活性化エリア内のバス停を更新  【継続実施】 バス路線で実施される他事業（電線共同溝等）の実施にあわせ、待合環境の改善に向けた取組みを検討
	(2) 鉄道駅の待合環境改善	【協議中】 ▲鉄道駅の老朽化対策や施設改善は、R4年度に交通事業者との協議を実施  【継続実施】 利用者ニーズより、必要となる機能を把握し、駅舎の有効的な活用方法等を検討
【事業7】 わかりやすい中心部路線の 検討	(1) バス停における標記改善	【協議中】 ▲大牟田駅～東新町間のバス停の方面別バスマップの掲載は交通事業者との協議を実施  【継続実施】 大牟田駅から東新町間のバス停において方面別バスマップの掲載等の取組みを検討
	(2) パターンダイヤ化	【協議中】 ▲大牟田駅～東新町間のパターンダイヤ化は、交通事業者との協議を実施  【継続実施】 大牟田駅～東新町間のパターンダイヤ化を検討
	(3) わかりやすい系統番号	○わかりやすい行き先番号への変更（H30.4.1～）例えば、21番系統、16番系統、15番系統は、大牟田駅でゆめタウン行先番号の6番に変更  【事業完了】

## ▼大牟田市地域公共交通網形成計画の実施状況（その2）

	事業内容	実施状況	次期計画での取組み
【事業8】 地域間路線バスの 維持・確保	(1) 荒尾市 i) 現状の鉄道とバスの運行本数の維持	○荒尾市庄山行きの上官線25番系統への運行補助の実施(H30.10.1~)	【継続実施】 ●同区間を運行する路線バスと玉川のりあいタクシーの運行時間帯での積み分けを行うなど、サービスレベルの維持向上を図るための取組みを検討
	(1) 荒尾市 ii) 地域間移動の拡充検討	【協議中】 ▲荒尾市とイオンモール大牟田行きの新規路線の検討を行ったが、関係機関(市・交通事業者)の協議で実施困難	【実施困難】 運転手不足や採算面から実施困難
	(1) 荒尾市 iii) 地域間乗継拠点(倉掛バス停)における接続改善	【協議中】 ▲H29年度に西鉄バス大牟田、産交バス、大牟田市、荒尾市の4者でダイヤの接続改善の協議を実施	【継続実施】 各々の交通事業者のダイヤ改正等に合わせ関係機関(市、交通事業者)でダイヤ改善を検討
	(2) みやま市との広域交通の維持・確保	【協議中】 ▲みやま市コミバスと倉永循環バスとのダイヤ調整中	【継続実施】 ●広域移動を可能とする接続・結節に向けた取組みを検討
	(3) 南関町 i) 現状の運行本数の維持	○南関町行き吉野線55番系統への運行補助の実施(H23年度~)	【継続実施】 ●現状の利用実態に応じた車両規模、減便など効果的経済的な取組みを検討
	(3) 南関町 ii) 路線バスと南関町の予約型乗合タクシーの乗継ぎ拠点化の検討	【協議中】 ▲R4年度に大牟田市、南関町、交通事業者(西鉄バス、タクシー)などの関係機関で協議を実施、南関町の新庁舎への乗り入れを実施	【継続実施】 ●上官線25番系統の路線見直しを行い、乗り継ぎ拠点の整備など、効果的経済的な取組みを検討
【事業9】 鉄道とバスの乗継 利便性の向上	(1) 大牟田駅での鉄道発着に合わせた路線バスのダイヤ改善	【協議中】 ▲鉄道のダイヤに合わせた路線バスのダイヤ改善は、R4年度に交通事業者との協議を実施、西鉄電車に合わせた路線バスのダイヤを改善	【継続実施】 大牟田駅(JR、西鉄)の発着に合わせたダイヤ改善の取組みを検討
	(2) 新大牟田駅での新幹線発着に合わせた路線バス、高速バスのダイヤ改善	○新大牟田駅に乗り入れている路線バス(55番系統)は、R2年3月13日に17時、18時、19時の便を新幹線が到着して5分後に出発するように見直し ▲高速バスは、新型コロナウイルス感染症の影響等によりR3年8月から運行を休止していることから実施が困難	【継続実施】 新大牟田駅の発着に合わせたダイヤ改善の取組みを検討
	(3) 高速バスによる大牟田駅~新大牟田駅間の快速利用の推進、接続に関する案内の提示	【協議中】 ▲新型コロナウイルス感染症の影響等によりR3年8月から高速バスが運行を休止していることから実施が困難	【実施困難】 高速バス運休のため実施困難
	(4) 大牟田駅の乗継案内改善	【協議中】 ▲大牟田駅の東口と西口を合わせた案内改善は、施設管理者及び交通事業者と協議を実施	【継続実施】 鉄道と路線バスの乗り継ぎ案内(案内板の設置)など乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組みを検討
【事業10】 利用促進に向けた 活動実施や情報提供の充実	(1) 公共交通マップの作成	○R元年度に公共交通マップを更新(R元.12月発行)	【事業完了】
	(2) モビリティ・マネジメントの実施	▲モビリティ・マネジメントの目的とする自動車から公共交通機関の利用へ人々の意識を変える、自発的な行動の変化を導く(エコ通勤、小学校での授業、利用促進)施策の検討	【継続実施】 ●市民、事業者、通勤者、小学生を対象にした効果的なモビリティ・マネジメントの取組みの検討
	(3) 乗り方教室や出前講座の開催	○年間小学校5校を対象にバス教室の実施 ○交通事業者と連携し、小学生等を対象に、バスの乗り方や利用方法に関して学ぶ乗り方教室を実施(参加者300人) [R4年度実施校] 天の原小学校 (R4.11.7) 38名(2年生) 大正小学校 (R4.11.28) 52名(2年生) 中友小学校 (R4.11.18) 52名(1・2年生) 白川小学校 (R4.11.16) 63名(2年生) 上内小学校 (R4.11.14) 20名(1・2年生)	【継続実施】 バスの乗り方や利用方法など、小学生が興味を持つような取組みを検討
	(4) 周辺市町と連携した公共交通利用促進	○大型商業施設(ゆめタウン、イオンモール大牟田)での利用促進チラシ等の配布の実施 ○FMたんごとを活用した情報発信(1回/年)	【継続実施】 公共交通の利用を考える機会を創出するため、交通事業者と連携し効果的な情報発信などの取組みを検討
	(5) バスに親しみを持つための体験・実施	○バス運転士体験会等の開催(7月31日、8月1日の2日間、参加者250名)	【継続実施】 バスに親しみをもつ機会を創出するため、交通事業者と連携し効果的な取組みを検討

## (2) 地域公共交通網形成計画に掲げた目標達成度評価

基本方針1、2に対応する指標は、路線バスの一部廃止、コロナ禍での需要減少の影響により、目標が未達成となります。

基本方針3は関係機関の尽力もあり、目標達成となりますが、全基本方針に係る「指標5、公共交通への満足度の向上」では大きく減少しており、さらに、市民・事業者との連携による取組みを推進していくことが必要であると認識しました。

### ▼大牟田市地域公共交通網形成計画の目標達成度評価

基本方針	目標及び指標	評価
<b>基本方針1</b> <b>市民生活を支える公共交通の維持・確保</b> 当面（短期的）は移動実態、ニーズに対応した鉄道、路線バス、高速船、タクシー等の既存の公共交通の維持・確保を行います。長期的には将来都市像等のまちづくりと連携した公共交通の検討を行います。	<b>目標1 市民の日常生活における移動しやすい環境の実現（※1）</b> <b>（市内中心部と各地域を結ぶ区間の利用しやすい公共交通の実現）</b> <b>【指標1】</b> 公共交通による人口カバー率の維持・増加 平成27年度 <b>81.3%</b> → 令和4年度 <b>81.3%</b>	<b>評価：減少</b> × R2.10 <b>78%</b>
	<b>目標2 市民の日常生活における移動しやすい環境の実現（※2）</b> <b>（人が集まる中心部の利用しやすい公共交通の実現）</b> <b>【指標2】</b> 市内路線バス全体の利用者数の維持・増加 平成28年度 <b>4,949人/日</b> → 令和4年度 <b>4,949人/日以上</b>	<b>評価：減少</b> × R1.10～R2.9 <b>3,636人/日</b>
	<b>目標3 観光等広域移動における移動しやすい環境の実現（※3）</b> <b>（広域移動や観光施設へ行きやすい公共交通の実現）</b> <b>【指標3-1】</b> 大牟田駅～荒尾駅間の鉄道の運行本数、JR大牟田駅乗車人員の維持 平成29年度 運行本数 <b>90本/日</b> → 令和4年度 <b>90本/日</b> 平成28年度 乗車人員数 <b>3,014人/日</b> → 令和4年度 <b>3,014人/日</b>	<b>評価：減少</b> × R3.10/R2年度 <b>90本/日</b> <b>1,783人/日</b>
	<b>【指標3-2】</b> 大牟田市～荒尾市間の路線バスの運行便数、利用者数の維持 平成29年度 運行便数 <b>81便/日</b> → 令和4年度 <b>81便/日</b> 平成28年度 利用者数 <b>461,022人/年</b> → 令和4年度 <b>461,022人/年</b>	R3.11/R1.10～R2.9 <b>44便/日</b> <b>348,541人/年</b>
	<b>【指標3-3】</b> 観光周遊時の公共交通利用割合の維持・増加 平成29年度 路線バス利用割合 <b>7.8%</b> → 令和4年度 <b>7.8%以上</b> 平成29年度 タクシー利用割合 <b>3.4%</b> → 令和4年度 <b>3.4%以上</b>	コロナ禍で調査中止 = =
<b>基本方針3</b> <b>利用促進策・利用機会創出策の推進</b> 公共交通の維持のために、利用促進や利用機会の創出に向けた取り組みや、関係者間の協議、地域住民との連携策を講じていきます。	<b>目標4 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（※4）</b> <b>（利用促進等の実現）</b> <b>【指標4-1】</b> 関係者との利用促進の取組実施（バス教室、啓発活動等） 平成29年度 <b>4回/年</b> → 令和4年度 事業継続、新事業 <b>4回/年</b> <b>【指標4-2】</b> =【指標2】（再掲）	<b>評価：実施</b> ○ R2年度 <b>5回/年</b> 【指標2参照】
	<b>目標5 公共交通への満足度の向上（※5）</b> <b>【指標5】</b> 65歳以上の市民の公共交通に対する満足度の維持・向上 平成28年度 <b>50.2%</b> → 令和4年度 <b>50.2%以上</b>	<b>評価：減少</b> × R3年度 <b>27%</b>

※1：鉄道・路線バス・倉永生活循環バスを対象に算定。なお、上宮線（21番）の廃止区間（R3.10～）を考慮し算定

※2：西鉄バス提供資料

※3：平日/JR九州時刻表、JR九州HP（JR大牟田駅）資料  
 西鉄バス提供資料（大牟田市内線；2・4・グリーンランド線；3）  
 観光来訪者WEBアンケート調査結果（H29）

※4：大牟田市提供資料

※5：立地適正化計画策定アンケート調査結果（H28）  
 市民アンケート調査結果（R3）-満足+やや満足割合

## (3) 今後の地域公共交通について

### ★地域公共交通網形成計画の反省を踏まえた地域公共交通のあり方の再考

地域公共交通網形成計画の実施状況、目標達成状況を踏まえ、本計画でも継続した検討が必要であると考えます。

そのため、基本方針1での「市民の移動」、基本方針2での「地域間の多様な移動」への取組みを継承しつつ、基本方針3に掲げる「全ての方々の移動」への対応に向け、いまいちど、地域公共交通のあり方について考えていくことが必要です。



## 5-5 大牟田市の計画・取組みの現状

以上より、大牟田市の計画・取組みの現状を整理すると以下の通りとなります。

### <上位・関連計画>

- 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）
  - ・大牟田市が目指す将来像「人が育ち、人でにぎわい、人を大切にする ほっとシティおおむた」の実現への取組み
- 大牟田市都市計画マスタープラン（平成31年3月）
  - ・都市の将来像・整備の基本目標（都市構造・都市活力・市民生活・都市環境）となる計画
- 大牟田市立地適正化計画（平成30年3月策定）
  - ・都市機能誘導区域と居住誘導区域を定める計画であり、集約型都市構造の実現に向け、地域公共交通計画との連携計画
- 大牟田市まちなか活性化プラン（令和4年6月策定）
  - ・「人が集い、自分らしい時間を過ごせる、人や企業が躍動する、住み心地が良い」まちなかづくりを図る計画
- 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）
  - ・定住自立圏構想の取組み推進
- 大牟田市健康福祉総合計画（令和3年2月策定）
  - ・健康福祉分野の総合計画
- 大牟田市観光基本計画（令和4年3月策定）
  - ・効果的かつ実効性の高い観光振興を図る新たな観光基本計画

### <公共交通関係の市内での主な取組み>

- 高齢・障害者、観光客、学生の移動に関する支援策を展開

### <社会情勢の変化>

- 新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響
- 法改正による地域公共交通計画策定の努力義務化と対応できる公共交通関連事業の拡充（柔軟な施策の導入）
- 新たな公共交通サービスの可能性（ICT技術の進展：MaaS、自動運転等）
- 他分野連携の必要性（クロスセクター効果）

### <地域公共交通網形成計画の評価>

- ★ 地域公共交通網形成計画の反省を踏まえた地域公共交通のあり方の再考



## 第6章 地域公共交通の課題整理

### 6-1 地域公共交通の課題（3つの課題）

#### (1) 地域の現状から浮かび上がる問題点

前節までの現状整理を踏まえ、地域の現状から浮かび上がる問題点を整理すると以下の通りとなります。



※平日と休日の乗車人数の比率

**<利用者ニーズ（市民アンケート）>**

**<移動特性>**

- 最寄駅・バス停までの時間はインフラ整備が反映され、地区によりばらつきがある
- 高齢者の多くが自動車運転免許を保有し、自由に使える自動車を保有
- そのため、高齢者の約半数が免許の返納意向がない
- 自動車運転免許返納後の移動手段としては「路線バス」の利用意向が高い（高齢者も）
- 通勤・通学、その帰宅はピーク、通院・買い物、その帰宅はオフピークで移動
- 新幹線を利用したことがあると回答した市民は約6割で、日常の利用目的（通勤・通学・業務）は約1~2割程度で「趣味・娯楽」または「送迎」に集中し、駅までの移動手段は「自動車」が約8割の移動手段は「自動車」が約8割
- 今後の外出頻度は1~2割程度の方が減少すると回答

**<利用者ニーズ>**

- 現状の公共交通の利用のしやすさには不満、ただし将来的には重要
- 公共交通の利用促進には「運行頻度・運賃割引」ニーズが強い
- 補助金投入に対する地域住民の考え方に違いが存在（中心部と郊外部の方での違い）
- 今後の移動手段として、自宅から直通での運行を求める声が高い（オンデマンド）

**<地域ニーズ（座談会アンケート）>**

**<地域ニーズ>**

- 日常生活での路線バス利用者：目的によらず、バス乗降・本数・乗り継ぎ等が不便
- 免許を返納されていない方：移動手段確保・金銭的負担・外出機会喪失等に不安

**<地域のアイデア>**

- 今後の地域モビリティへの取組み等に多くの意見（地域にあったモビリティ検討に向け参考となる取組みやアイデアが存在）

**<事業者ニーズ（交通事業者等ヒアリング）>**

**<タクシー事業者>**

- 平日の午前中での利用が多いが、コロナ禍により需要が大幅に減少
- ドライバーの高齢化・担い手不足も課題

**<その他の施設における輸送>**

- 学校施設：スクールバスは車両所有の自主運行
- 医療施設：病院送迎バスは無料で概ね自主運行
- その他施設：その他の施設送迎バスも概ね自主運行
- 乗務員不足を課題とする施設も存在するが、一部施設では、運転手の確保・空き時間での調整などへの対応により、活用可能とする声も存在

**<利用者・地域・事業者ニーズから浮かび上がる問題点>**

**<問題点A：鉄道駅・バス停までのアクセス性>**

- 鉄道駅・バス停までのアクセス性は地区によりばらつくが、特に**郊外部ほどアクセス性が悪い地区が多い**

**<問題点B：移動手段特性>**

- 多くの住民が自動車運転免許を保有し、自由に使える自動車がある。これは高齢者も同様で、**移動手段が自動車に依存する原因のひとつ**であり、高齢者の5割の方々は**免許返納の意向もない**

**<問題点C：移動時間帯特性>**

- 通勤・通学はピーク、私用（買い物・通院）はオフピークと**移動目的・主体により時間帯が異なる**

**<問題点D：新幹線利用特性>**

- 市内に新幹線駅があるものの利用は低調で、これまでに**利用した市民も約6割に留まる**
- 利用目的の多くも「趣味・娯楽・送迎」と**非日常的な目的に集中し、駅までの移動手段は自動車に依存**

**<問題点E：コロナ禍の影響>**

- コロナ禍を経験して、今後の外出頻度は1~2割程度の方が減少すると回答しており、**移動量そのものが減少**

**<問題点F：公共交通利用に対する満足度>**

- 現状の公共交通の利用のしやすさには**不満が満足よりも高くなる**が、“公共交通”=いつでも使える交通手段としての**重要性は高い**

**<問題点G：路線バスの継続運行に向けた施策の方向性>**

- 補助金投入により、今のバス路線や運行サービスを確保すべきとする意向が高く、特に郊外部の方々が顕著であるが、コロナ禍での需要減少と相俟って、年々増加している**補助金投入が問題解決につながるとは限らない**

**<問題点H：新たな移動手段に求めるサービス性>**

- 新たな移動手段が運行された場合の利用タイプでは、地区によらずサービス性の高い「自宅から目的地までの直通型」の意向が高く、**年齢層にかかわらず自動車と同様のサービス性を求める市民意向が強い**

**<問題点I：地域の高齢者が求めるニーズ>**

- 日常生活で路線バスを利用されている多くの高齢者が、荷物を持ったバス乗降、バス本数の少なさ、乗り継ぎが必要となる移動を強いられる等、**現状のバスサービスに不便さを実感**

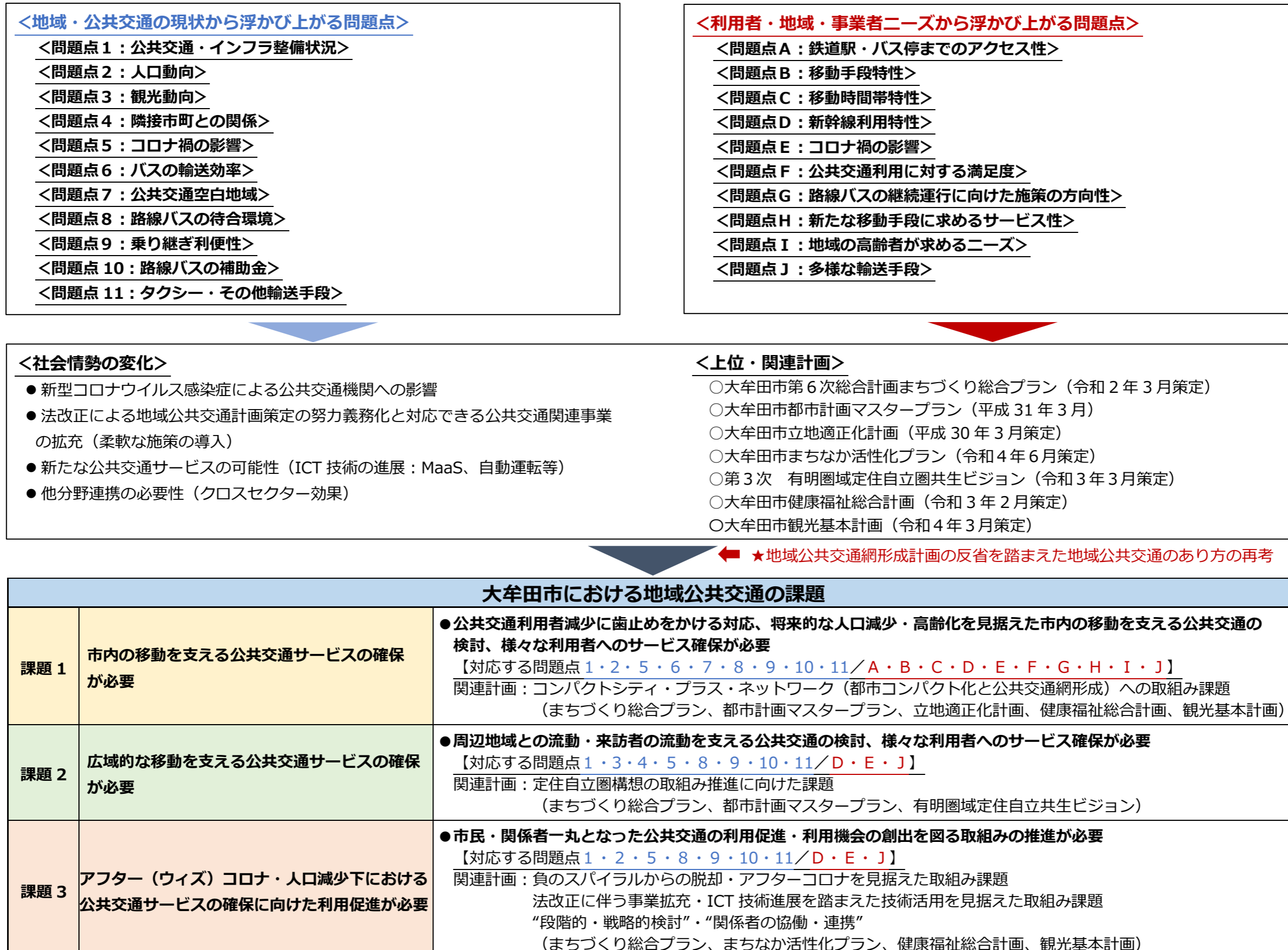
**<問題点J：多様な輸送手段>**

- タクシー事業者が、コロナ禍での需要減少に伴う危機感を持ちつつ、**ドライバーの高齢化・担い手不足も問題**
- 各種施設の送迎は概ね自主運行しているものの、原則利用者負担が発生しない仕組み（無料送迎・自宅から目的地までの直通型）で運行（**高いサービスでの運行**）



## (2) 問題点と社会情勢等を踏まえた地域公共交通の課題（3つの課題）

前節までの現状整理を踏まえ、地域の現状から浮かび上がる問題点を整理すると以下の通りとなります。



## 6-2 取り組むべき個別課題

大牟田市の地域公共交通において取り組むべき個別の課題は以下の通り整理できます。

大牟田市における 地域公共交通の課題		取り組むべき個別課題			
		個別課題	問題点との対応	内容	
課題1	市内の移動を支える公共交通サービスの確保が必要	課題1-①	中心部の輸送効率の向上	6・9・A	・中心部でのバス利用時のわかりやすさ（主要バス停での路線図表示、時刻表の見やすさ、行く先に合わせた利用するバスの選びやすさ）の確保が必要 ・乗継拠点化・中心部内移動誘導等、中心部の輸送効率の向上への対応が必要
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成	5・6・C・E	・利用が少ないバス系統へは需要に応じた効率化・サービス確保が必要
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応	2・5・B・C・E	・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（自動車依存からの脱却）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	1・7・11・ F・H・I・J	・既存のリソース（循環バスやコミュニティバス）や新たなモビリティ導入を含めた、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	8	・中心部での待合環境の向上（ベンチ・上屋・情報案内の充実等）、郊外部での利用に応じた簡易的な環境整備（座って待てる空間確保等）への対応が必要
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携	11・J	・日常的に運行している多様な移動手段との連携によるリソースのフル活用が必要
		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	2・6・A・D	・地域拠点間や居住誘導区域を連絡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	10・11・G・J	・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	11・H・I・J	・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	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保	1・3・4・5・10・11・ E・J	・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	1・3・9	・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	8・9	・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	D	・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	3	・アフター（ウイズ）コロナにおける誘客支援や既往施策（観光列車等）支援への対応が必要
課題3	アフター（ウイズ）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が必要	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進	1・2・5・8・9・ 10・11・D・E・J	・まちづくり総合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	2・5・B・E	・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に対する交通事業の持続できる仕組みづくりや担い手確保	10・11・J	・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（まちづくり・福祉協議会）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	社会情勢・動向	・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

## 第7章 持続可能な地域公共交通の確保に向けて

### 7-1 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。

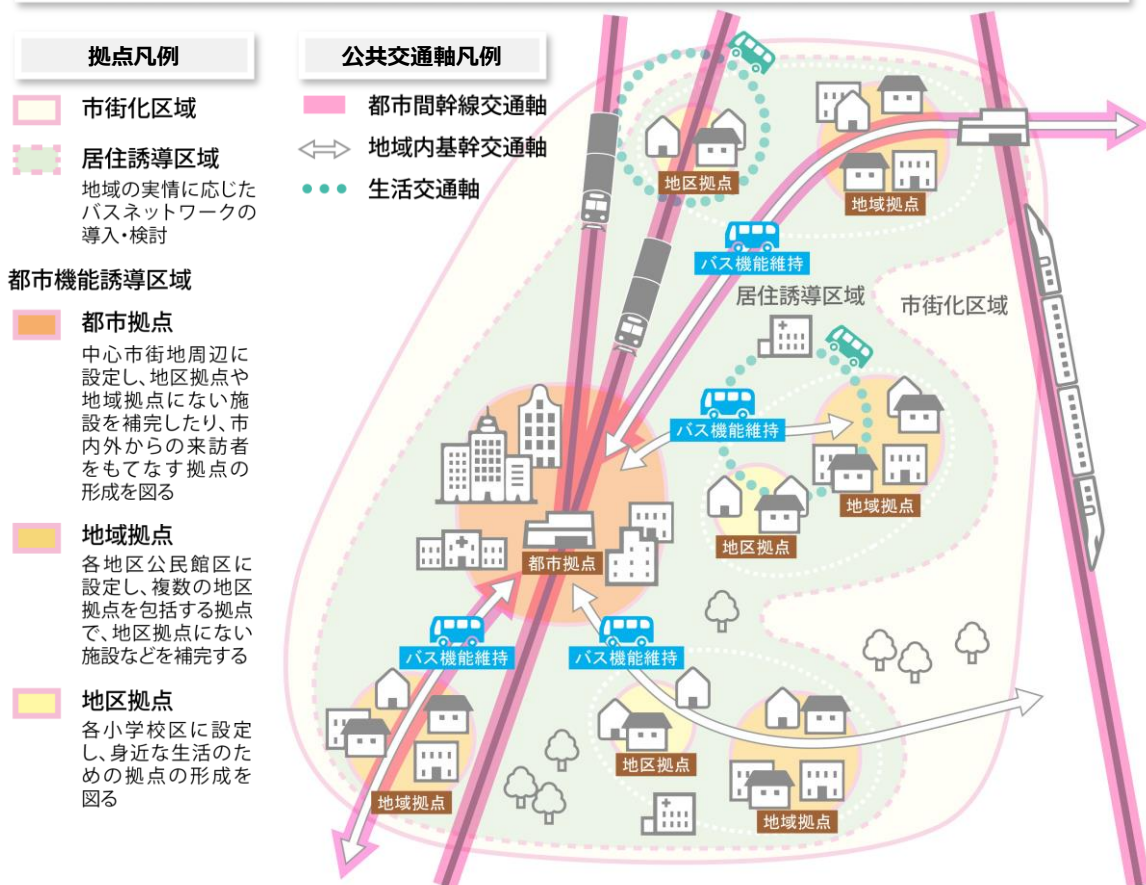
このまちづくりを支えるため、本計画では、市民の移動に対応する生活交通軸、その他都市への移動や来訪者の市内移動に対応する地域内基幹交通軸や大牟田市とその他都市を連絡する都市間幹線交通軸（新幹線・在来線・都市間連絡バス等）が抱える課題の改善に向け、本市が目指す地域公共交通の将来像（基本理念）を以下の通り設定しました。

#### <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）





## 7-2 基本方針の設定

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、前章の課題への対応、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。みんなで協働・連携し、この基本方針の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

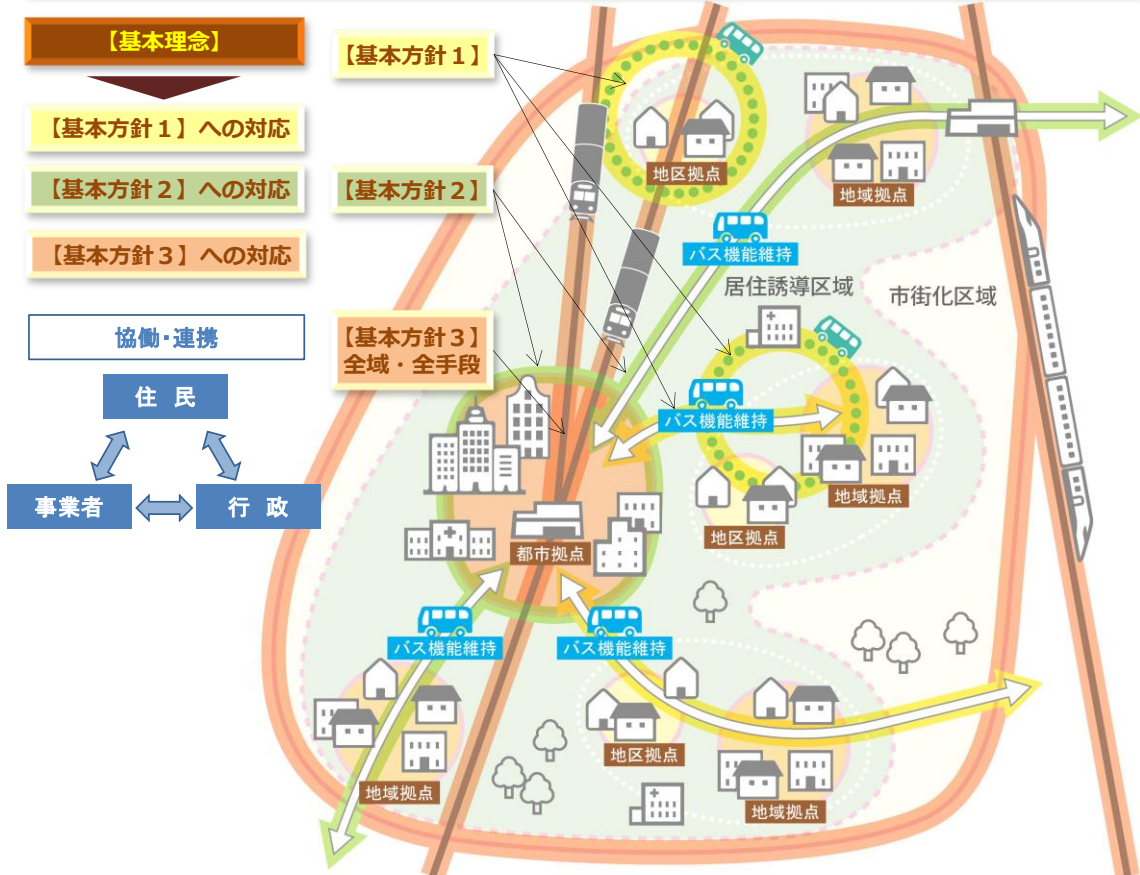
多様な移動を支える地域間・拠点間連絡への対応として、様々な公共交通サービスの構築に向けた取組みを進めていきます。

【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）



## 7-3 計画目標及び指標の設定

### (1) 計画目標の設定

基本理念及び3つの方針に対して、全体目標を含めて5つの目標を設定します。





## (2) 計画目標に対する指標の考え方

計画の達成状況を評価するため各目標に対する指標を設定します。

### <全体目標に対する指標>

#### ●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>

本市では、基本理念・基本方針の達成に向け、関係者が一丸となって各事業に取り組むことで、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を目指します。

地域公共交通の利用者は市民であり、市民の方々が持つ移動に対する不安に対して十分な取り組みを実践できているかを総合的に把握することが必要です。

特に高齢者は、将来の移動への不安が大きいことから、移動に対応し、体系化された地域公共交通サービスが必要です。

そこで、全体目標としては「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」を全体目標の管理指標として設定します。

#### ※数値指標の説明

- 令和3年度に無作為に抽出した市民の方々を対象にアンケート調査を実施しています。その中で「公共交通の利用のしやすさに対する現状の満足度」を調査しており、回答者のすべてを対象（全年齢層＝全市民、65歳以上の年齢層＝高齢者）とした結果を現況値として評価を実施します。
- 本計画による目標値は、上記のアンケート調査において、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の回答者の方々が感じている満足度まで向上させることを目標とします。

#### 鉄道・バスなどの公共交通機関の利用のしやすさに対する満足度調査結果

		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	合計	現状	目標
大牟田市 全域	全年齢層	101	192	547	238	156	1,234	24%	30%
	高齢者層	45	93	218	102	59	517	27%	33%
大牟田市 中心部	高齢者層	14	19	43	15	8	99	33%	-

※1：高齢者層は65歳以上の年齢層

※2：現状の満足度＝「満足＋やや満足」回答者数÷合計回答者数

※3：目標は大牟田市全域での高齢者層の満足度を大牟田市中心部の高齢者層の満足度へ向上

出典：R3年度 市民アンケート



## <目標1に対する指標>

### ●地域に応じた公共交通等による人口カバー率の確保

#### 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)**

本市の地域公共交通網は、鉄道、路線バス等が中心部から放射状に広がり充実していますが、公共交通利用者は人口減少等に伴い減少傾向にあります。このような中、鉄道駅800m、バス停300mの圏域に居住する人口の割合は約8割となり、近隣市と比較しても公共交通のカバー状況は高いことが示されていますが、公共交通利用者の減少に歯止めをかけるためには公共交通を利用しやすい環境を確保することが必要となります。将来的な人口減少、コロナ禍による外出機会の低下などにより公共交通の利用者が減少し、公共交通サービスが低下して利用者数が減少するという負のスパイラルを回避するためにも、公共交通を確保していくことは重要です。

このため、市内の公共交通までの徒歩圏（鉄道駅800m・バス停〔定路線型のコミュバス・新たなモビリティ（移動手段）含む〕300m圏域）に居住する人口の維持・向上を図るため、公共交通を利用しやすい環境を確保していくことを目指し、「地域に応じた公共交通等による人口カバー率の確保」を目標1の管理指標1-1として設定します。

#### ※数値指標の説明

- ・カバー率は鉄道駅まで800m・バス停まで300m圏域内の人口について、500mメッシュデータ（平成27年国勢調査によるメッシュ別将来人口推計結果をもとに令和2年国勢調査人口により補完）を使用してGIS(地理情報システム)により設定します（令和4年度カバー率：78%＝86,834人÷111,281人）。
- ・目標値については、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）を維持していくこととし、現段階では78%を目標値としています。

### ●市内路線バス等の公共交通等の利用者数の確保

#### 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)**

市民の日常生活における移動しやすい環境の実現を図るため、市内路線バスの維持・確保や待合環境の改善、わかりやすい中心部路線の検討や利用促進に向けた活動の実施など多様な取組みを実施します。

そこで、「市内路線バス等の公共交通等の利用者数の確保」を実現させていくことを目標1の管理指標1-2として設定します。

#### ※数値指標の説明

- ・大牟田市を運行する路線バス（西鉄バス）の利用者数について、交通事業者からの提供データ\*をもとに設定します（令和3年度実績：3,531人）。  
※出典：大牟田市統計年鑑\_10. 運輸及び通信（1日平均乗車人員より）
- ・目標値については、公共交通の利用者数の推移で示した通り、全体として公共交通の利用者が減少傾向にあり、バス路線（西鉄バス）においては、コロナ禍もあり、減少傾向に拍車をかけていることが示されています。このような中で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とし、5,200人/日以上（令和元年度実績：5,154人/日）を目標とします。

## <目標1に対する指標>

### ●市内路線バスの収支率の改善

**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1-3】 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)**

市民の日常生活における移動しやすい環境の実現を図るため、市内路線バスの維持・確保や待合環境の改善、わかりやすい中心部路線の検討や利用促進に向けた取組みの実施などとともに、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、効率的な公的支援の実施、非効率部分の効果的な見直しの検討など、様々な取組みを実施しながら「市内路線バスの収支率の改善」を図るため、目標1の管理指標1-3として設定します。

#### ※数値指標の説明

- ・大牟田市を運行する路線バス（西鉄バス）の収支率（経常収益÷経常費用）を交通事業者からの提供データをもとに設定します。
- ・目標については、公共交通の利用者数の推移で示した通り、全体として公共交通の利用者が減少傾向にあり、バス路線（西鉄バス）においては、コロナ禍もあり、減少傾向に拍車をかけていることが示されています。このような中で市内路線バスの収支率をコロナ禍以前（令和元年度）の収支率にまで改善することとし、73%以上（令和元年度実績：73.3%）を目標とします。

**大牟田市路線バス 事業収支率算出表**

路線名	経常収益A (千円)	経常費用B (千円)	収支率 A/B	
令和4年度 (R3.10-R4.9)	154,733	282,510	<b>54.8%</b>	現状
令和元年度 (H30.10-R元.9)	213,449	291,325	<b>73.3%</b>	目標

## <目標2に対する指標>

### ●新大牟田駅・大牟田駅乗車人員の維持

#### 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)**

本市は、隣接市や県内主要都市との流動が多くみられます。広域的な移動には鉄道ネットワークがあることで繋がりが深いといえますが、人口減少や高齢化、コロナ禍に伴い鉄道利用者数は減少傾向にあります。

そこで、本市の中心駅（新大牟田駅、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅）の乗車人員数の向上を図り、広域移動において公共交通を利用しやすい環境の確保を目指し、「新大牟田駅、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅乗車人員数の維持」を目標2の管理指標2-1として設定します。

#### ※数値指標の説明

- ・大牟田市を運行する鉄道（新幹線・JR・西鉄）の新大牟田駅、JR大牟田駅、西鉄大牟田駅の乗車人員について、鉄道事業者が公表する駅別乗車人員数をもとに設定します（令和3年度実績：5,766人/日＝新幹線新大牟田駅：389人/日＋JR大牟田駅：1,911人/日＋西鉄大牟田駅：3,466人/日）。
- ・目標値については、公共交通の利用者数の推移で示した通り、全体として公共交通の利用者が減少傾向にあり、鉄道（新幹線・JR・西鉄）においてもコロナ禍もあり、減少傾向に拍車をかけていることが示されています。このような中で新大牟田駅・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とし、7,500人/日以上（令和元年度実績：7,467人/日＝新幹線新大牟田駅：608人/日＋JR大牟田駅：2,662人/日＋西鉄大牟田駅：4,197人/日）を目標とします。

## <目標2に対する指標>

### ●新大牟田駅の観光目的利用割合の向上

#### 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2-2】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)**

本市へ訪れる観光客の周遊手段（交通手段）は、自家用車（マイカー）が大半を占めますが、路線バス利用やタクシー利用も一定程度見られます。

観光施設へ行きやすい公共交通の実現を目指し、観光施設へのアクセスや観光施設を周遊する手段の確保に向けた検討を進めます。特に、広域移動を支える新幹線の新大牟田駅から中心部までのアクセスの改善は、観光利用者の利便性向上につながります。

そこで、観光客の公共交通利用での利便性の向上を目指し、「新大牟田駅の観光目的利用割合の向上」を目標2の管理指標2-2として設定します。

#### ※数値指標の説明

- 令和3年度に新大牟田駅の利用者を対象にアンケート調査を実施しています。その中で利用の目的を調査しており、観光目的利用者の割合を現在値として評価を実施します。
- 目標値については、各種事業を実施することで、公共交通でも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。

#### 新大牟田駅の利用者アンケート調査結果

	平日	休日
④今回の利用目的		
通勤・通学	70	10
業務・仕事	11	4
買い物・その他私事	11	14
その他	7	3
観光旅行（宿泊・日帰り）	6	8
合計	105	39

平日：2022年3月18日（金）

休日：2022年3月19日（土）

2021年の平平日数	
平日	246
休日	119

平日	休日	年間拡大		
計	構成比	R3		
17,220	1,190	18,410	60%	
2,706	476	3,182	11%	
2,706	1,666	4,372	14%	
1,722	357	2,079	7%	
1,476	952	2,428	8%	現況
25,830	4,641	30,471	100%	

年間拡大		
計	構成比	
18,410	60%	
3,182	10%	
4,372	14%	
2,079	7%	
2,681	9%	目標
30,724	100%	

#### <目標設定条件>

- 観光目的は毎年2%向上 = 1.1倍の利用者増
- その他目的は毎年維持 = 1.0倍の利用者



## &lt;目標3に対する指標&gt;

## ●関係者との利用促進の取組み実施（バス教室、啓発活動、分野連携施策等）

<b>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</b> <b>●地域全体で支え合う公共交通の実現</b>
<b>【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）</b>
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>

本市は、将来的な人口減少が予想されており、公共交通の利用者も今後減少していく可能性があり、このような傾向が進めば、公共交通の将来にわたっての維持が困難になることが予想されることから、公共交通の確保に向け、関係者一丸となった利用促進の取組みが重要となってきます。

これまでの利用促進の取組みに加え、新たな対象や方法による取組みを市民・事業者・行政が協働で行うことで、公共交通の維持・確保を考えていくことが必要です。

そこで、地域全体で支え合う公共交通の実現を目指し「関係者との利用促進の取組みの実施回数（バス教室、啓発活動、分野連携施策等）」を目標3の管理指標3-1として設定します。

<b>※数値指標の説明</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値は令和4年度に実施している5つの取組み（公共交通マップの作成、小学生へのバス教室開催、大牟田市商業施設での利用促進チラシ等の配布、FMたんとを活用した情報発信、バス運転士体験会等の開催）より5回/年と設定します。</li> <li>・目標値については、従来の取組みに新規事業を加えることにより、新たな対象、方法による利用促進を行うことで、公共交通の持続可能性の向上に繋がると考え、令和4年度の実施回数を基準として、毎年1回の追加開催を目指す指標とします。</li> </ul>

### <目標3に対する指標>

#### ●市民の公共交通等の利用機会の創出・意識醸成の取組み実施

#### 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3-2】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 **77%** → 令和9年度 **77%以上(維持・向上)**

目標3-1同様に、公共交通の確保に向けては、関係者一丸となった利用促進の取組みが重要です。

利用者である市民の公共交通等の利用及び意識醸成を図る事業を進めていくとともに、新たな対象や方法による利用促進を行うことで、公共交通の確保に繋がると考えます。

そこで、公共交通の維持・確保に向け、地域全体で支え合うために「公共交通等の利用機会の創出・意識醸成の取組みの実施」を目標3の管理指標3-2として設定します。

#### ※数値指標の説明

- ・現況値は令和4年度に実施した公共交通デジタルスタンプラリーの参加者へのWEBアンケート調査における「今後の公共交通の利用を経験してもらえそうなイベントへの参加意向」より設定します。
- ・目標値については、市民の意識醸成を図る事業を進めていくことで、公共交通の持続可能性の向上に繋がると考え、参加意向の更なる向上を目指す指標とします。

#### 今後の公共交通の利用を経験してもらえそうなイベントへの参加意向

	思う	少し思う	内容次第	合計	現状・目標
参加者	27	6	2	35	<b>77%</b>

※：現状・目標値は、参加者のうち、「思う」と回答した方の割合より

出典：R4年度 公共交通デジタルスタンプラリーWEBアンケート調査

## 7-4 事業の設定

5つの目標に対して、12事業を設定します。目標と事業のつながりは事業による目標達成への関与の関係を示すものです。





7-5 持続可能な地域公共交通の確保に向けた方策

以上より持続可能な地域公共交通の確保に向けた方針・目標・事業設定の全体の流れは以下の通りとなります。



地域公共交通を取り巻く現状整理(第2章)、地域公共交通の状況(第3章)、市民等の移動実態・ニーズ(第4章)



## 7-6 事業内容・実施主体・スケジュール

【事業1 (継続)】 市内路線バス等、公共交通の確保	【基本方針への対応】					
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3		
	【目標への対応】					
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3	
【課題への対応】		課題1-①	中心部の輸送効率の向上			
	●	課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
	●	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応			
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討			
		課題1-⑤	待合環境の改善			
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携			
	●	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			
	●	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用			
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保			
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上			
		課題2-⑤	観光移動への対応			
		課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進			
		課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出			
		課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保			
		課題3-④	ICT技術の積極的活用			
	<b>① 取組み方針</b>					
	<p>学生・生徒や高齢者、障害者、妊婦等でも利用可能な市内の移動がしやすくなるよう、幹線軸（国道208号のバス路線等幹線となる路線）につながる支線軸（山間部等の地域を運行する路線）を確保する そのためには、市民・事業者・行政の連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める</p>					
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>						
<p>(1) 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>非効率な路線のうち、地域間幹線を補完し、維持・確保が必要な路線について、効果的な公的支援を実施、ただし状況の変化に応じて対応を検討</li> <li>区間別や時間帯別の運行便数、利用状況を踏まえ、運行区間や時間帯の効率化等の検討・実施</li> <li>効率化等を検討・実施していく上では、「事業11」と連携した取組みの検討も実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>●早急な補助金抑制策等の検討 交通事業者との協議の上、効果的な運行水準の検討・確保を図る 上官線（25番系統）、吉野線（55番系統）</li> <li>●継続的な運行補助抑制策等の検討 交通事業者との協議の上、効率化に向けた運行水準等の見直し検討を図る 上官線（16番系統）、米の山・黒崎団地線（18番系統）、吉野線（57番系統）</li> <li>●既存の補助路線における抑制策等の検討 交通事業者との継続した協議を実施し、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を図る 地域間幹線系統：大牟田市内線（2・4番系統）、上官線（25番系統）、吉野線（55番系統） 地域内フィーダー系統：大牟田市内線（1番系統）、米の山・黒崎団地線（10番系統）、上官線（16番系統）、米の山・黒崎団地線（18番系統）、吉野線（57番系統）</li> <li>●その他事業との連携によるあり方の検討 空白地域・運行区間見直し・今後減便が見込まれる路線等への地域住民・交通事業者と連携した取組みの検討</li> </ul> </li> </ul>						

【事業1(継続)】 市内路線バス等、公共交通の確保	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

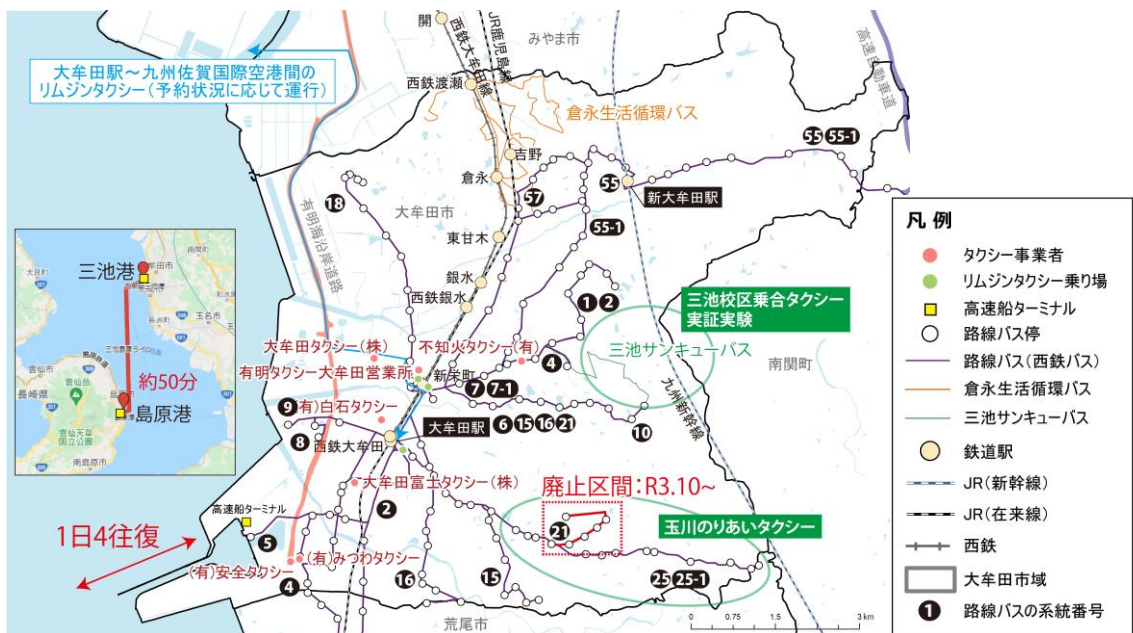
② 取組み内容 <●具体的な検討>

・本取組みの対象とする市内の地域公共交通の検討の方向性を整理した対応表

位置づけ	系統	役割	検討の方向性
都市間 幹線交通軸	<b>地域間幹線系統</b> 各鉄道路線など 九州新幹線、JR鹿児島本線、西鉄大牟田線、高速船(三池港～島原港)	市内拠点から市外への広域交通を担う	(その他の施策と連携【事業6】など)
	<b>地域間幹線系統</b> 路線バス 大牟田市内線(2・4番系統)、上官線(25番系統)、吉野線(55番系統)		<b>●早急な補助金抑制策等の検討</b> 交通事業者との協議の上、効果的な運行水準の検討・確保を図る <b>●既存の補助路線における抑制策等の検討</b> 交通事業者との継続した協議を実施し、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を図る
地域内 基幹交通軸	<b>地域内フィーダー系統</b> 路線バス 大牟田市内線(1番系統)、米の山・黒崎団地線(10番系統)、上官線(16番系統)、米の山・黒崎団地線(18番系統)、吉野線(57番系統)	主に大牟田駅を発着地として、市内並びに近隣市町の各拠点を連絡する	<b>●継続的な運行補助抑制策等の検討</b> 交通事業者との協議の上、効率化に向けた運行水準等の見直し検討を図る <b>●既存の補助路線における抑制策等の検討</b> 交通事業者との継続した協議を実施し、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を図る
生活交通軸	<b>生活支援系統</b> 市内タクシー 倉永生活循環バス 三池サンキューバス 玉川のりあいタクシー その他既存リソース(施設送迎運行)	主に公共交通空白地域等の市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点(施設)に接続する	<b>●その他事業との連携によるあり方の検討</b> 空白地域・運行区間見直し・今後減便が見込まれる路線への地域住民・交通事業者と連携した取組みの検討

※なお、上記の地域間幹線系統、地域内フィーダー系統、生活支援系統の路線については、国の生活交通確保維持改善事業を活用し、持続可能な運行を図る。

<大牟田市の地域公共交通網>

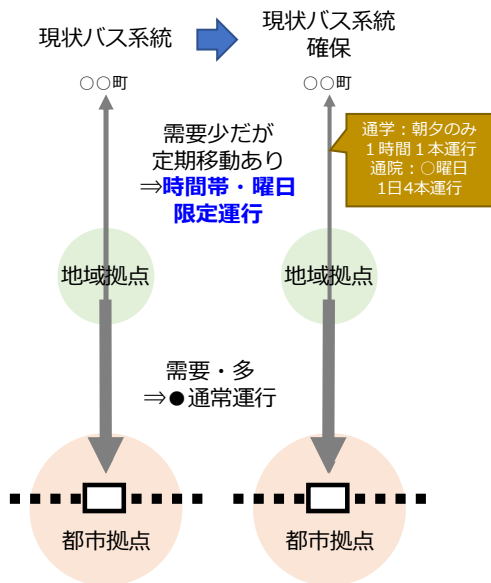


【事業1 (継続)】 市内路線バス等、公共交通の確保	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

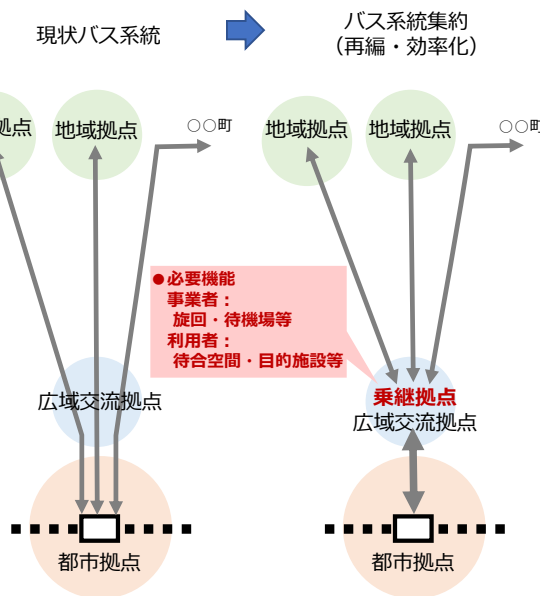
② 組み内容 <●具体的な検討>

・下記は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に向けた取組みのイメージ

<需要・ニーズに応じた区間運行の検討例>



<バスシステムの効率化・再編検討例>

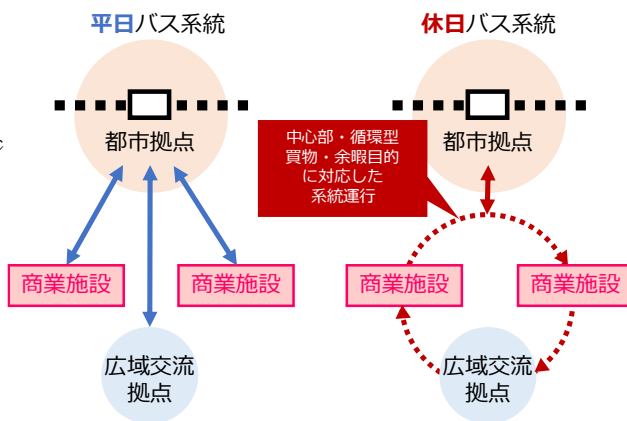


(2) 拠点間のアクセス確保

- ・今後形成される拠点間のアクセスを支える公共交通の維持・確保に向けた検討
- 市内中心循環バスの検討

・右は拠点間のアクセス確保の取組みのイメージ

<需要に応じた拠点連絡バス運行検討例>



③ 実施主体とスケジュール

実施主体		R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市、 交通事業者 (バス)	継続して実施 (毎年見直し)					継続
(2)	大牟田市、 交通事業者 (バス・タクシー)、 市民	継続して検討 (連携)・実施 (実証・導入)					継続

【事業2（継続）】 公共交通空白地域等の需要に応じたサービスの検討	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上			
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
	●	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応		
	●	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討		
		課題1-⑤	待合環境の改善		
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携		
		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		
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用		
	●	課題1-⑨	新設事業の積極的活用		
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保		
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善		
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善		
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上		
		課題2-⑤	観光移動への対応		
		課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進		
		課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出		
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保			
	課題3-④	ICT技術の積極的活用			
① 取組み方針					
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、地域で育てられるサービスの提供を目指す そのためには、市民・事業者・行政の連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める					
② 取組み内容 <●具体的な検討>					
(1) 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（地域に応じた発見・継続・持続に向けた取組み、公共交通関連の新規事業の積極的活用） ・公共交通でカバーされていない地域での段階的なアプローチ（※）により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提供を地域・交通事業者と協働・連携しながら検討					
※：段階的なアプローチは以下の通りをイメージ					
<p>段階①【発見】：地域に“なじむ”モビリティの提案                  段階②【継続】：一定の状態をある時間保つ                  段階③【持続】：“サービス”として続ける</p>					
<取組み段階のイメージ（横は時間軸）>					
短期		中期（概ね5年）		長期	
段階①（発見：地域に“なじむ”モビリティを模索）		段階②（継続性：一定の状態をある時間保つ）		段階③（持続性：“サービス”として続ける）	
組織組成		課題把握		サービス	
運行・運営		試験・実証		見直し	
実装		見直し		持続	
段階①・②を繰返し、段階③へつなげる					



【事業2（継続）】 公共交通空白地域等の需要に応じたサービスの検討	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

② 取組み内容 <●具体的な検討>

- 【発見⇒継続】三池校区における公共交通サービスの検討  
予約型・定時定路線型乗合タクシー実証実験、既存リソース（三池サンキューバス）の活用を含めた地域に“なじむ”モビリティの提案  
 <令和4年度・三池校区での実証実験の取組み>



- 【継続⇒持続】玉川校区における公共交通サービスの検討  
予約型乗合タクシーの継続性の確保  
法改正に伴う新規事業（公共交通事業）の積極的な活用に向けた検討  
 <令和4年度・玉川校区での予約型乗合タクシーの取組み>



- 【発見】その他の地区における地域協議会等を活用した市民・事業者への情報提供など、コミュニケーションの開始・継続を検討  
 <令和3年度・座談会でのコミュニケーション風景>



③ 実施主体とスケジュール

	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市、市民、 交通事業者 (バス、タクシー)	継続して検討（連携）・実施（実証・導入）					継続

【事業3 (継続)】 交通手段間の連携の検討	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

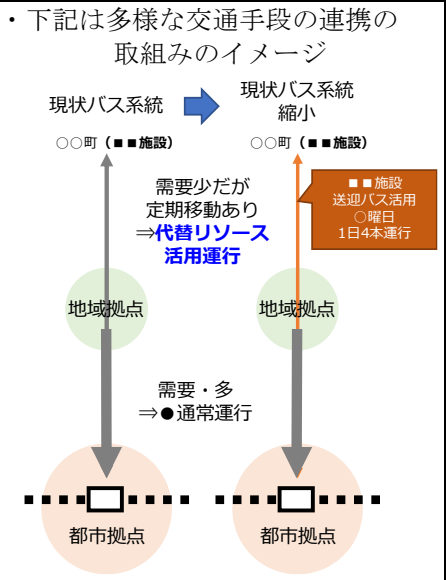
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成
	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応
	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討
	課題1-⑤	待合環境の改善
	● 課題1-⑥	多様な交通手段の連携
	課題1-⑦	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成
	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用
	課題1-⑨	新設事業の積極的活用
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保
	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善
	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上
	課題2-⑤	観光移動への対応
	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進
	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出
課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保	
課題3-④	ICT技術の積極的活用	

① 取組み方針

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す  
 そのためには、事業者との調整が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める

② 取組み内容 <●具体的な検討>

- (1) 多様な交通手段の連携
- 大牟田市内で運行するスクールバス等の既存リソースを活用した新たなモビリティについて検討するとともに、既存の公共交通との連携について、可能なことから検討を進める（路線バスと他のバスとの連携による移動の拡充に向けた検討）
  - 既存リソースの有効活用による新たなモビリティの検討  
 既存リソース①：倉永生活循環バス、三池サンキューバス  
 既存リソース②：各種送迎バス（スクールバス、宿泊・医療・福祉施設、温泉・運動施設等）の運行頻度・空き時間などを踏まえた新たなモビリティの提供に向けた検討
  - 既存リソースとの連携サービスの検討  
 既存リソースと鉄道・路線バスとの連携したサービスの提供に向けた検討



③ 実施主体とスケジュール

実施主体		R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市、 交通事業者 (バス・タクシー) 連携する実施主体 (民間施設運営者等)	継続して検討（連携）・実施（実証・導入）					継続

【事業4 (継続)】 待合環境の改善	【基本方針への対応】						
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3			
	【目標への対応】						
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3		
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上					
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成					
	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応					
	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討					
	● 課題1-⑤	待合環境の改善					
	課題1-⑥	多様な交通手段の連携					
	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					
	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用					
	課題1-⑨	新設事業の積極的活用					
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保					
	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善					
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善					
	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上					
	課題2-⑤	観光移動への対応					
	● 課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進					
	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出					
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保					
	課題3-④	ICT技術の積極的活用					
	① 取組み方針						
	<p>主要なバス停、鉄道駅における公共交通利用時の待合環境の改善を目指す          そのためには、市民ニーズ・事業者との調整が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める</p>						
② 取組み内容 <●具体的な検討>							
<p>(1) 路線バス停留所の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用が多い中心市街地エリア内、郊外部での利用者ニーズの把握や利用機会の創出に向けた待合環境が不十分（屋根やベンチが未設置）な路線バス停留所の改善に向けた検討・実施</li> <li>●利用者ニーズを踏まえた待合環境の改善検討              利用者が求めるサービス（必要とする機能）を踏まえ、電線共同溝などの他事業等とあわせた待合環境の改善</li> <li>●公共交通の結節点の拠点化に向けた検討              公共交通の利用機会の創出に向け・機能の集約化など、市民が憩いの場とし活用できる設備の併設など、結節点の拠点化に向けた検討</li> </ul> <p>(2) 鉄道駅の待合環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化対策や施設改善等の検討・実施</li> <li>●利用者ニーズ（必要とする機能）等を踏まえた駅構内での待合環境の確保・改善検討</li> </ul>		<p>&lt;現状の路線バスの待合環境整備状況&gt;</p>					
③ 実施主体とスケジュール							
	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市、 交通事業者（バス）	継続して検討（連携）・実施（情報発信）					継続
(2)	大牟田市、 交通事業者（鉄道）	継続して検討（連携）・実施（情報発信）					継続

【事業5（継続）】 わかりやすい中心部路線の検討		【基本方針への対応】					
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】					
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3	
【課題への対応】	●	課題1-①	中心部の輸送効率の向上				
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応				
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討				
		課題1-⑤	待合環境の改善				
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携				
	●	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				
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用				
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用				
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保				
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善				
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上				
		課題2-⑤	観光移動への対応				
	●	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進				
		課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出				
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保					
	課題3-④	ICT技術の積極的活用					
<b>① 取組み方針</b>							
多方面の路線バスが高頻度で運行する幹線道路（大牟田駅～東新町間）の利便性の向上を目指す そのためには、市民・事業者・行政の連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める							
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>							
(1) バス停における標記改善							
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道208号（大牟田駅～東新町間）のバス停における表記改善（方面別バスマップの各バス停での掲載等）によるわかりやすさ向上に向けた検討・実施</li> <li>●わかりやすさの向上に向けた検討</li> <li>市民ニーズや交通事業者との継続的な協議によるサイン改善の検討・実施</li> </ul>							
(2) パターンダイヤ化							
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道208号（大牟田駅～東新町間）についてパターンダイヤ化等、効率性・利便性の向上に向けた可能性を検討</li> <li>●効率的なバス運行・わかりやすいサービスの提供に向けた可能性を検討</li> <li>市民ニーズや交通事業者との継続的な協議による改善検討</li> </ul>							
(3) わかりやすい系統番号							
<ul style="list-style-type: none"> <li>主要拠点へのアクセス等、路線再編を踏まえた方面別にわかりやすい系統番号の改善検討・実施</li> <li>●効率的なバス運行・わかりやすいサービス提供に向けた可能性検討</li> <li>主要拠点へのアクセス、路線サービスの縮小・廃止などを踏まえた交通事業者との継続的な協議による改善検討</li> <li>●その他事業との連携によるあり方の検討</li> <li>空白地域・運行区間見直し・今後減便が見込まれる路線への地域住民・交通事業者と連携した取組みを検討</li> </ul>							
<b>③ 実施主体とスケジュール</b>							
	<b>実施主体</b>	<b>R5</b>	<b>R6</b>	<b>R7</b>	<b>R8</b>	<b>R9</b>	<b>R10～</b>
(1)	大牟田市、 交通事業者（バス） 市民	継続して検討・実施（毎年情報発信）					継続
(2)		継続して検討・実施（毎年情報発信）					継続
(3)		継続して検討・実施（毎年情報発信）					継続

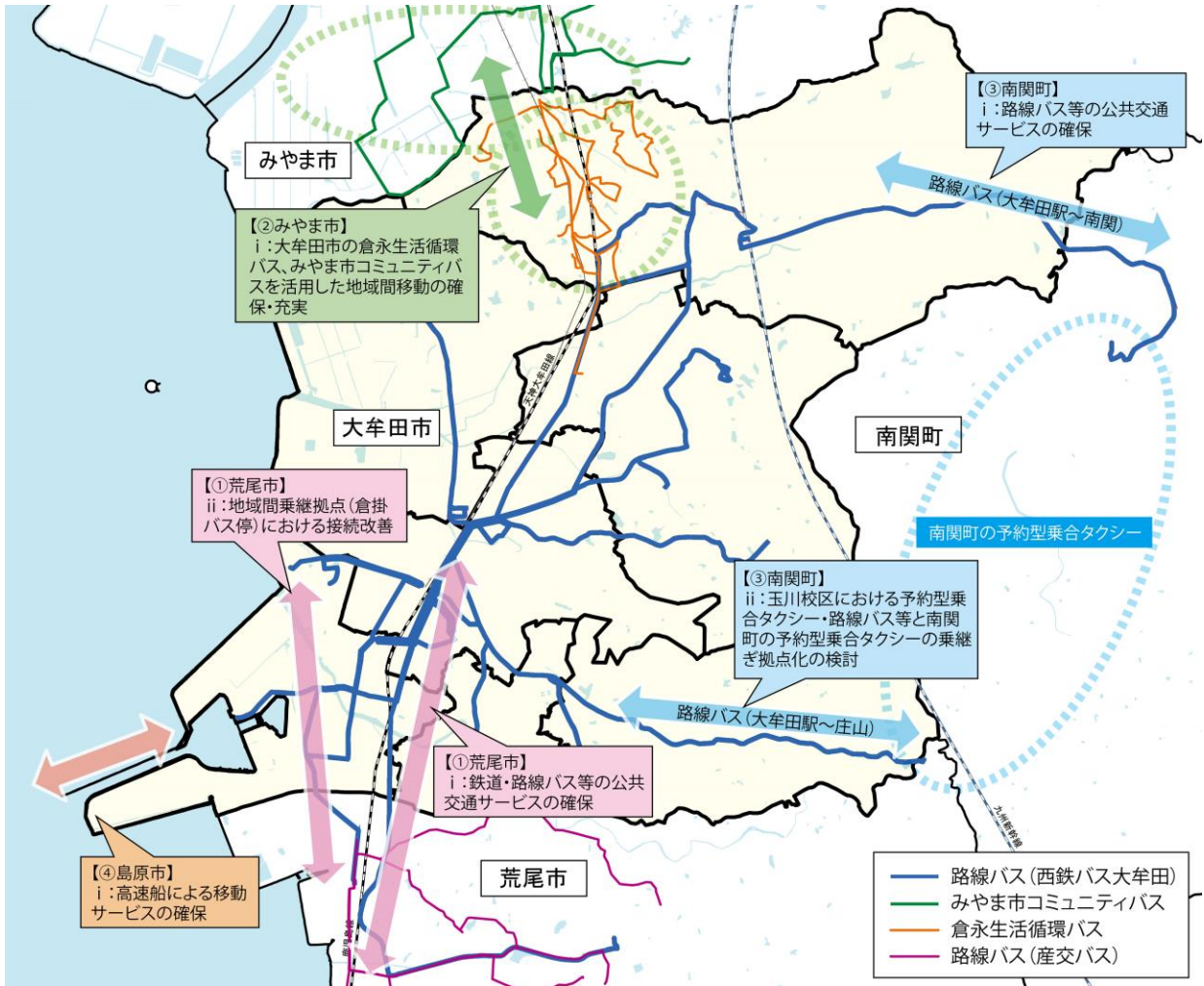


【事業6 (継続)】 地域間公共交通サービスの確保		【基本方針への対応】				
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3
【課題への対応】		課題1-①	中心部の輸送効率の向上			
	●	課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応			
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討			
		課題1-⑤	待合環境の改善			
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携			
		課題1-⑦	都市のコンパクト化に対応した公共交通網の形成			
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用			
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用			
	●	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保			
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善			
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善			
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上			
		課題2-⑤	観光移動への対応			
		課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進			
		課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出			
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保				
	課題3-④	ICT技術の積極的活用				
<b>① 取組み方針</b>						
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を確保するためには、隣接市町との連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める						
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>						
(1) 広域交通サービスの確保（①荒尾市・②みやま市・③南関町・④島原市）※「事業1」と連携 <【①荒尾市】鉄道、路線バス（16・25・2・4・3番系統、（高速バス））>						
i：鉄道・路線バス等の公共交通サービスの確保						
・大牟田市中心部（大牟田駅～東新町間）から大牟田市南部及び荒尾市方面への利用において、現状の公共交通サービス（鉄道・バス：大牟田市内線2・4番系統）を確保						
●利用サービスの確保に向けた取組みの検討						
関係機関（自治体・交通事業者）との継続的な協議によるサービス確保に向けた検討・実施						
ii：地域間乗継拠点（倉掛バス停）における接続改善						
・大牟田市側の路線バス（西鉄バス）と荒尾市側の路線バス（産交バス）とのダイヤ改善等の検討						
●接続改善に向けた取組みの検討						
関係機関（自治体・交通事業者）との継続的な協議による接続改善に向けた検討・実施						
<【②みやま市】鉄道（JR、西鉄）、倉永生活循環バス、みやま市コミュニティバス>						
i：大牟田市の倉永生活循環バス、みやま市コミュニティバスを活用した地域間移動の確保・充実						
●広域移動を可能とする接続・結節に向けた取組みの検討						
関係機関（自治体・交通事業者）との継続的な協議による接続・結節改善に向けた検討・実施						
<【③南関町】路線バス（55・25番系統）>						
i：路線バス等の公共交通サービスの確保						
・大牟田市と南関町間の移動が発生しており、都市間路線としての機能を果たしているため、現状の利用実態を踏まえた路線バス等による公共交通サービスの確保（バス：吉野線55番系統）						
・地域間を結び、維持・確保が必要な路線について、公的支援を検討・実施						
●利用サービスの確保に向けた取組みの検討						
関係機関（自治体・交通事業者）との継続的な協議によるサービス確保に向けた検討・実施						
ii：玉川校区における予約型乗合タクシー・路線バス等と南関町の予約型乗合タクシーの乗継ぎ拠点化の検討						
●接続改善に向けた取組みの検討						
関係機関（自治体・交通事業者）との継続的な協議によるサービス確保に向けた検討・実施						
<【④島原市】高速船>						
i：高速船による移動サービスの確保						
・大牟田市と島原市の県間移動を担っており、現状を踏まえたサービス確保に向けた検討・実施						

【事業6 (継続)】 地域間公共交通サービスの確保	【基本方針への対応】			
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3
	【目標への対応】			
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2

② 取組み内容 <●具体的な検討>

・下記は広域交通サービスの確保に向けた取組み方向性のイメージ



③ 実施主体とスケジュール

	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1) ①	大牟田市・荒尾市、 交通事業者 (鉄道・バス他)	継続して検討 (連携) ・実施 (毎年見直し)					継続
(1) ②	大牟田市・みやま市 交通事業者 (バス他)	継続して検討 (連携) ・実施 (毎年見直し)					継続
(1) ③	大牟田市・南関町・荒尾市、 交通事業者 (バス他)	継続して検討 (連携) ・実施 (毎年見直し)					継続
(1) ④	大牟田市・島原市、 交通事業者 (高速船他)	継続して検討 (連携) ・実施 (毎年見直し)					継続

【事業7（継続）】 鉄道とバス等の乗継利便性の向上		【基本方針への対応】				
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3
【課題への対応】		課題1-①	中心部の輸送効率の向上			
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成			
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応			
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討			
		課題1-⑤	待合環境の改善			
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携			
		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			
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用			
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用			
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保			
		●	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善		
		●	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善		
		●	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上		
			課題2-⑤	観光移動への対応		
			課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進		
			課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出		
		課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保			
		課題3-④	ICT技術の積極的活用			
<b>① 取組み方針</b>						
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、乗継案内を改善するためには、市民ニーズの把握や事業者調整が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める						
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>						
(1) 大牟田駅での鉄道発着に合わせた路線バスのダイヤ改善						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大牟田駅での鉄道（JR、西鉄）と路線バスのダイヤ接続は概ね良好であるが、路線バスの方面によってはダイヤ接続が十分でない時間帯もある（乗継時間が長い等）ため、鉄道（JR、西鉄）のダイヤに合わせた路線バスのダイヤ改善の検討・実施</li> <li>●利用サービスの確保・改善に向けた取組みの検討</li> <li>関係機関（交通事業者）との継続的な協議によるサービス確保・改善に向けた検討・実施</li> </ul>						
(2) 新大牟田駅での新幹線発着に合わせた路線バスのダイヤ改善						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新大牟田駅での新幹線と路線バスのダイヤ接続については、改善されつつあるものの新幹線の便によっては乗継接続なし・乗継時間が長いため、新幹線のダイヤに合わせた路線バスのダイヤ改善の継続検討・実施</li> <li>●接続改善に向けた継続的な取組みの検討</li> <li>関係機関（交通事業者）との継続的な協議による接続改善に向けた検討・実施</li> </ul>						
(3) 大牟田駅～新大牟田駅間の速やかな移動手段の検討、接続に関する案内の充実						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流拠点（立地適正化計画や都市計画マスタープラン）に位置付けられる新大牟田駅エリアでの交流拠点化・交流促進に向けた取組みを支援するため、i)大牟田駅～新大牟田駅間における様々な利用手段（デマンド型（タクシー）・定時定路線型（小型バス）、パークアンドライド促進支援等）の確保・提供の実装に向けた検討・実施、及びii)乗継案内等の乗継ぎに関する案内充実に向けた検討・実施</li> <li>●予約型乗合タクシー・定時定路線型シャトルバスによる利便性の向上に向けた取組みの検討</li> <li>関係機関（交通事業者）との継続的な協議による実装に向けた検討・実施</li> <li>●新大牟田駅周辺の駐車場を活用したP&amp;R促進支援に向けた検討・実施</li> <li>関係機関（交通事業者）との継続的な協議による実装に向けた検討・実施</li> <li>●利便性の向上に向けた新幹線とバスの接続に関する案内充実に向けた取組みの検討</li> <li>関係機関（交通事業者）との継続的な協議による取組み内容の検討</li> </ul>						



【事業7 (継続)】 鉄道とバス等の乗継利便性の向上	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

② 取組み内容 <●具体的な検討>

- ・ 下記は大牟田駅～新大牟田駅間の速やかな移動手段の検討、接続に関する案内の充実のイメージ  
令和4年度実施の実証実験を踏まえ、今後の施策展開に向けて検討  
<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>

**新幹線を使って大牟田へ！！**

**予約型乗合タクシー** 運行  
 第1弾 令和4年 8/10 ▶ 令和5年 2/28  
 第2弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 2/15

**定時・定路線型シャトルバス** 運行  
 第1弾 令和4年 8/10 ▶ 令和5年 2/28  
 第2弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 2/15

**タクシー初乗り** 料金割引  
 第1弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 12/31  
 第2弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 12/31

**時間貸し駐車場** 料金割引  
 第1弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 12/31  
 第2弾 令和4年 10/1 ▶ 令和5年 12/31



- 大牟田駅の乗継案内改善
  - ・ 西口と東口を合わせた案内改善の検討・実施
- ユニバーサルデザインやバリアフリー化の推進
  - ・ 高齢者や障害者をはじめとした移動に困難を抱える方々を含め、誰もが自立した日常生活を送ることができる交通環境の整備を検討・実施

③ 実施主体とスケジュール

	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市、 交通事業者 (鉄道・バス)	継続して検討・実施 (毎年情報発信)					継続
(2)		継続して検討・実施 (毎年情報発信)					継続
(3)		継続して検討 (導入検討)・実施 (定期見直し)					継続
(4)		継続して検討・実施					継続
(5)		継続して検討・実施					継続



【事業8（継続）】 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）		【基本方針への対応】				
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上				
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応				
	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討				
	課題1-⑤	待合環境の改善				
	課題1-⑥	多様な交通手段の連携				
	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				
	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用				
	課題1-⑨	新設事業の積極的活用				
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保				
	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善				
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
	●	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上			
	●	課題2-⑤	観光移動への対応			
	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進				
	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出				
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保				
	課題3-④	ICT技術の積極的活用				
	① 取組み方針					
<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を確保する</p> <p>そのためには、関係部署との連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める</p>						
② 取組み内容 <●具体的な検討>						
<p>(1) アクセス・周遊交通の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設群（世界遺産等）や交通施設（駅、高速船乗り場）を結ぶ周遊交通の導入の検討・実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者と連携した取組みの実施 <p>交通事業者との観光情報の共有及び連携による、利便性の向上に向けた取組みの推進 公共交通（鉄道、路線バス、高速船、タクシー等）を利用した回遊ルート の提案</p> </li> <li>●市内中心循環バスの検討 <p>小型バスによる新たな観光周遊支援を図る休日限定等での路線運行の検討</p> </li> </ul> </li> </ul> <p>・下記はアクセス・周遊交通の導入検討に向けた取組みのイメージ</p> <p>&lt;バスシステムの効率化・再編検討例&gt;</p>						
<p>現状バスシステム（平日・休日）</p> <p>循環バスシステム（休日限定等）</p> <p>中心部・循環型観光・余暇目的に対応したシステム運行</p>						

【事業8 (継続)】 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)	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

② 取組み内容 <●具体的な検討>

- (2) 観光施設アクセスの案内充実
  - ・既存路線バスの延伸による観光施設群 (世界遺産等) への乗り入れの検討・運行
  - ・公共交通での観光施設アクセスの案内 (案内サイン、時刻表による情報発信、Web での情報発信等) 充実の検討・実施
    - 主要拠点での観光・スポット案内と併せた利用可能な公共交通情報提供の検討
    - “映え”スポットなど、地域の魅力発信に合わせた公共交通による移動情報の提供検討
    - 観光関連施設、宿泊、飲食、お土産品等の情報を集約したホームページを新たに構築 (観光ポータルサイト) し、その中で、公共交通機関を含む回遊ルートについて移動情報の提供検討 (※)
    - 観光案内板や誘導サインの建て替えや補修、新たな設置検討 (観光案内板や誘導サインの整備) とあわせた移動情報の提供検討 (※)
    - (※) 大牟田市観光基本計画との連携

・下記は観光施設アクセスの案内充実に向けた取組みのイメージ

<大牟田市観光基本計画 (R4.3) との連携による案内充実例>

●目的や誘客層に合わせた戦略的な情報発信の推進



**【事業2】 ホームページの充実やターゲットに応じた SNS 等を活用した情報発信**  
(基本方針1-施策②-事業1. 2 と関連)

(内容)

- ・本市の観光関連施設、宿泊、飲食、お土産等の情報を集約し、利用者にとって魅力のある新規ホームページの制作と運用
- ・新規ホームページへ誘導する、ターゲットに応じた SNS の活用
- ・飲食店や体験プログラム等、民間事業者が開設するサイトとの連携
- ・新規ホームページを活用した E C 事業への検討

【推進主体】 市、観光協会、商工会議所、民間事業者等

- (3) レンタサイクル等の二次交通手段の検討
  - ・観光施設間の周遊を可能とするレンタサイクル等の二次交通手段の検討
    - レンタサイクルの利用促進検討
    - レンタサイクルの現状利用実態を踏まえ情報提供等による利用促進検討
    - 市内観光タクシーの充実

③ 実施主体とスケジュール

	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市・荒尾市、 交通事業者 (バス等)	継続して検討 (連携) ・実施 (実証・導入)					継続
(2)	大牟田市、 交通事業者 (鉄道・バス・ 高速船・タクシー)	継続して検討 (連携) ・実施 (実証・導入)					継続
(3)	大牟田市、 交通事業者 (バス・タクシー他)	継続して検討 (連携) ・実施 (実証・導入)					継続

【事業9（継続）】 利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実		【基本方針への対応】				
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
		【目標への対応】				
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上				
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応				
	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討				
	課題1-⑤	待合環境の改善				
	課題1-⑥	多様な交通手段の連携				
	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				
	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用				
	課題1-⑨	新設事業の積極的活用				
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保				
	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善				
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上				
	課題2-⑤	観光移動への対応				
	●	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進			
	●	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出			
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保				
	課題3-④	ICT技術の積極的活用				
① 取組み方針						
利用しやすい公共交通・魅力向上に向けた取組みを行う そのためには、市民・事業者・行政連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める						
② 取組み内容 <●具体的な検討>						
(1) 公共交通マップの更新検討						
●効率的な更新検討 R1.12 更新の公共交通マップをベースに、関係機関（交通事業者）との協議による取組み内容の検討（交通事業者：情報提供⇒大牟田市：マップ更新・HP公開⇒市民：情報提供・活用）						
●市民への公表による利用促進に向けた取組みの検討 大牟田市HP公開等による市民への選択肢拡大に向けた取組みの検討						
(2) モビリティ・マネジメントの実施						
●市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 校区まちづくり協議会、既に体系化されている市民との協議場所を活用したワークショップ等を開催し、買い物や私事の移動で、公共交通の利用促進等を促す取組みの検討・実施						
●事業者、通勤者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（エコ通勤等） 地場企業等への通勤移動における自動車から公共交通への転換等を促す取組みの検討・実施						
●小学生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（交通環境学習） 校外学習（公共交通のルートや料金を調べ、実際に乗車体験する等）や授業（クルマと公共交通の利便性・環境面等の比較等）を通じた公共交通利用を促す取組みの検討・実施 （出前講座や教材提供など）						
●令和3年度・バスの乗り方教室の状況						
(3) 乗り方教室や出前講座等の開催						
●路線バスの乗り方教室の実施 交通事業者と連携し、小学生等を対象に、バスの乗り方や利用方法に関して学ぶ機会の創出						



【事業9（継続）】 利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実	【基本方針への対応】				
	基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3	
	【目標への対応】				
	全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3

② 取組み内容 <●具体的な検討>

(4) 周辺市町・市内企業・交通事業者等と連携した公共交通利用促進

- 周辺市町との流動が多い施設での公共交通利用促進案内の検討・実施
  - ・周辺自治体・市内企業・交通事業者と連携し、利用促進チラシやノベルティ配布等を通じて、公共交通の利用を考える機会を創出
- 交通事業者主体の取組みと連携した公共交通利用促進の検討・実施
  - ・交通事業者が主体的に実施する取組みと連携し、利用促進に向けた積極的な情報案内・提供等（メディア媒体、SNS等）を通じて、公共交通の利用を考える機会を創出

(5) バスに親しみを持つための体験・実施

- バス運転士体験会・バス乗車体験会の実施
  - ・交通事業者と連携し、子供向けバス運転士体験会及び西鉄バス乗車体験会等を通じて、バスに親しみを持つための機会を創出
- 期間限定バス写真撮影会の実施
  - ・市内企業と連携し、子供向け期間限定でのバス写真撮影会等を通じて、バスに親しみを持つための機会を創出

(6) その他公共交通利用促進施策の推進（定期イベントにあわせた公共交通利用体験、公共交通デジタルスタンプラリー等）

- 市内定期イベントにあわせた公共交通利用促進策の実施
  - ・交通事業者と連携し、おまつり、紅葉等のイベント・シーズンに合わせ、特定区間や特定バス停を利用する際にインセンティブを付与する等、市内外問わず公共交通の利用機会を創出
- 大牟田市公共交通デジタルスタンプラリーの実施
  - ・交通事業者と連携し、市内を発着点とする公共交通機関（新幹線・鉄道・路線バス・タクシー・高速船）に加え、市内主要観光施設にスマートフォンで取得できるデジタルスタンプの取得箇所を設置し、市内利用者、市外からの来訪者の増加を目的に公共交通の利用機会を創出

●R4公共交通デジタルスタンプラリー



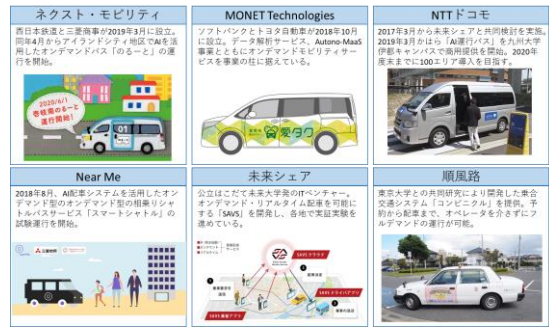
③ 実施主体とスケジュール

	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	市民、大牟田市、交通事業者（鉄道・バス・高速船・タクシー）	継続して検討・実施（毎年情報発信）					継続
(2)	市民・企業、大牟田市、交通事業者（鉄道・バス・高速船・タクシー）	継続して検討・実施（対象：市民・事業者・学生）					継続
(3)	市民、大牟田市、交通事業者（バス）	継続して実施（毎年見直し）					継続
(4)	市民・企業、大牟田市、交通事業者（鉄道・バス・高速船・タクシー）	継続して検討（連携）・実施（毎年見直し）					継続
(5)	市民、大牟田市・周辺市町、交通事業者（バス）	継続して実施（毎年見直し）					継続
(6)	市民、大牟田市、交通事業者（鉄道・バス・高速船・タクシー）	継続して実施（毎年見直し）					継続



【事業10（新規）】 まちづくりにおける各施策との連携		【基本方針への対応】					
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】					
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3	
【課題への対応】		課題1-①	中心部の輸送効率の向上				
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応				
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討				
		課題1-⑤	待合環境の改善				
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携				
		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				
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用				
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用				
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保				
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善				
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上				
		課題2-⑤	観光移動への対応				
		●	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進			
		●	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出			
			課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保			
			課題3-④	ICT技術の積極的活用			
	<b>① 取組み方針</b>						
まちづくりにおける各種施策間の連携を図り、移動の利便性の向上を目指す（クロスセクター効果の最大化に向けた取組みの実践） そのためには、市民・事業者・行政の連携が不可欠であり、それらの取組みも図りながら事業を進める							
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>							
(1) まちづくり計画との整合・連携（交流機会の拡大支援等） ・大牟田市第6次総合計画まちづくり総合プラン、大牟田市都市計画マスタープラン、大牟田市立地適正化計画、大牟田市まちなか活性化プランなどのまちづくり計画との整合・連携により、都市拠点等とのアクセス強化を図り、コンパクト・プラス・ネットワークを目指した戦略的な公共交通網の構築に向けた取組みの検討・実施							
(2) 健康・福祉分野との整合・連携（外出機会・健康行動の創出等） ・高齢者の公共交通利用促進のため、大牟田市健康福祉総合計画などの健康・福祉分野との整合・連携を強化し、外出機会の向上を図るとともに高齢者の健康維持や安全な移動を支え、今後の運転免許証返納者へのインセンティブ（高齢者割引運賃等）の充実に向けた取組みの検討・実施 ・市民に対する電動アシスト自転車購入支援等、移動支援に向けた取組みの検討・実施（※） （※）大牟田市第3次環境基本計画、大牟田市第2次地球温暖化対策実行計画による地域脱炭素移行事業との連携検討・実施							
(3) 観光施策（観光列車等）との整合・連携 ・観光列車の運行に合わせた観光タクシー事業、市内中心循環バス検討、レンタサイクル事業等の観光施策との事業間の連携を図ることで、地域における新たな移動の回遊性を高め、魅力的な環境の創出に向けた取組みの検討・実施							
<b>③ 実施主体とスケジュール</b>							
	<b>実施主体</b>	<b>R5</b>	<b>R6</b>	<b>R7</b>	<b>R8</b>	<b>R9</b>	<b>R10～</b>
(1)	市民、 大牟田市（関係部署）	継続して検討（連携）・実施（連携）					継続
(2)	市民、 大牟田市（関係部署）	継続して検討（連携）・実施（連携）					継続
(3)	市民、 大牟田市（関係部署）、 交通事業者（鉄道・バス・高速船・タクシー）	継続して検討（連携）・実施（連携）					継続

【事業11（新規）】 公共交通への市民参画の推進		【基本方針への対応】					
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】					
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3	
【課題への対応】		課題1-①	中心部の輸送効率の向上				
		課題1-②	効率的な公共交通網の形成				
		課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応				
		課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討				
		課題1-⑤	待合環境の改善				
		課題1-⑥	多様な交通手段の連携				
		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				
		課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用				
		課題1-⑨	新設事業の積極的活用				
		課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保				
		課題2-②	鉄道とバス等の接続改善				
		課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善				
		課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上				
		課題2-⑤	観光移動への対応				
		課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進				
		課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出				
	●	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保				
		課題3-④	ICT技術の積極的活用				
<b>① 取組み方針</b>							
地域住民（校区まちづくり協議会）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を図る取組みなど、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する							
<b>② 取組み内容 &lt;●具体的な検討&gt;</b>							
(1) 市民参加型モビリティ確保（実証実験等を通じた地域・市民意識の醸成等）							
<ul style="list-style-type: none"> <li>三池校区・玉川校区等の実証実験を通じた地域・市民が地域にあった適切な公共交通を見つけ出すための大事なツールとして意識していけるように、また、地域独自の既存リソース（倉永生活循環バス、三池サンキューバス）の実態を他地域にも積極的に情報提供することで、大牟田市内の各地域が独自に取り組んでいけるような意識の醸成等を進めていくための取組みの検討・実施</li> <li>●実証実験を通じた利用機会の創出と地域・市民意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> <li>地域・市民、交通事業者、行政等の関係者を交えて「わが地域のモビリティ」として愛着を育てるモビリティの確保に向けた取組みの検討・実施</li> <li>●実証実験・既存リソースが存在する地域からの情報発信によるその他地域の市民意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験や既存リソースが存在する地域からの情報発信による該当地域の方々の誇りとしてのモビリティへの愛着の醸成、情報を受ける地域での取組みの推進や新たなアイデアの創出等、地域モビリティに関する情報発信による意識の醸成に向けた取組みの検討・実施（事業2-(1)、事業4-(1)を通じた波及的な意識醸成への取組み等）</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>							
(2) 定期的な会議の場づくり							
<ul style="list-style-type: none"> <li>校区まちづくり協議会での定期的な交通会議等の公共交通に係わるアナウンスの実践など、市民との対話の場づくりによる地域・市民が主体的に取り組める場の創出</li> <li>●定期的な会議の場による地域・市民意識の醸成 <ul style="list-style-type: none"> <li>地域・市民、交通事業者、行政等の関係者を交えて今後の大牟田市の公共交通のあり方を検討する、地域公共交通活性化協議会や校区まちづくり協議会での交通会議を定期的な開催に向けた取組みの検討・実施（事業8-(2)モビリティ・マネジメントの実践を含む）</li> </ul> </li> </ul>							
<b>③ 実施主体とスケジュール</b>							
	<b>実施主体</b>	<b>R5</b>	<b>R6</b>	<b>R7</b>	<b>R8</b>	<b>R9</b>	<b>R10~</b>
(1)	市民、大牟田市、交通事業者	継続して実施（毎年全地区への情報発信）					継続
(2)	（バス・タクシー）	継続して実施（毎年全地区への情報発信）					継続

【事業12（新規）】 将来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討		【基本方針への対応】					
		基本理念	基本方針1	基本方針2	基本方針3		
		【目標への対応】					
		全体目標	目標1-1	目標1-2	目標2	目標3	
【課題への対応】	課題1-①	中心部の輸送効率の向上					
	課題1-②	効率的な公共交通網の形成					
	課題1-③	通勤・通学や高齢者の移動への対応					
	課題1-④	公共交通空白地域等にあった適切なサービス検討					
	課題1-⑤	待合環境の改善					
	課題1-⑥	多様な交通手段の連携					
	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					
	課題1-⑧	公的資金の効率的・効果的活用					
	課題1-⑨	新設事業の積極的活用					
	課題2-①	周辺市町との公共交通網の確保					
	課題2-②	鉄道とバス等の接続改善					
	課題2-③	交通結節点での乗継案内、乗継環境の改善					
	課題2-④	広域交通拠点（新幹線駅）へのアクセス向上					
	課題2-⑤	観光移動への対応					
	課題3-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進					
	課題3-②	全ての市民の外出機会・健康行動の創出					
	課題3-③	新たなモビリティ導入を行った地域に対する仕組みづくり・担い手確保					
	●	課題3-④	ICT技術の積極的活用				
	① 取組み方針						
	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す						
② 取組み内容 <●具体的な検討>							
(1) MaaS※、自動運転等の次世代技術を活用した公共交通サービスの検討							
<p>※MaaSとは「Mobility as a Service（移動のサービス化）」の略で「マース」と読み、あらゆるモビリティ（移動手段）をひとつのサービスにとらえる新たな「移動」の概念。2015年のITS世界会議で設立されたMaaS Allianceでは「MaaSは、いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合することである」とされている。</p>			<p>●オンデマンド交通の取組み事例</p>				
<p>●実証実験を通じた地域・市民ニーズの把握と将来的な展開検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方都市では高齢化率の高まりもあり、ITS※技術の適用には大きなハードルも存在する（スマートフォンの所有や操作が比較的難しい世代の存在）ため、中長期的な視点での導入に向けた検討が重要であると位置付け、地域人口動向や地域ニーズ等を踏まえた、アナログ（電話予約型）からデジタル（ネット予約型）への転換など、地域内輸送のあり方について、デマンド型モビリティ導入に向けた将来的な取組みとして検討</li> </ul> <p>※ITS（Intelligent Transport Systems）とは、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞等の道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。</p> <p>●国内動向を踏まえた将来的展開に向けた研究・検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転技術の活用やクリーンエネルギーをテーマとして将来に向けた公共交通体系の研究・検討</li> </ul>							
③ 実施主体とスケジュール							
	実施主体	R5	R6	R7	R8	R9	R10~
(1)	大牟田市（関係部署）	継続して検討（情報収集・研究）					継続

## 第8章 計画の推進体制

### 8-1 進捗管理

本計画は、各施策の目標値を設定し、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。計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

	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 ▽効果検証 ▽社会・地域情勢等を踏まえた課題の洗い出し
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。

### 8-2 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。

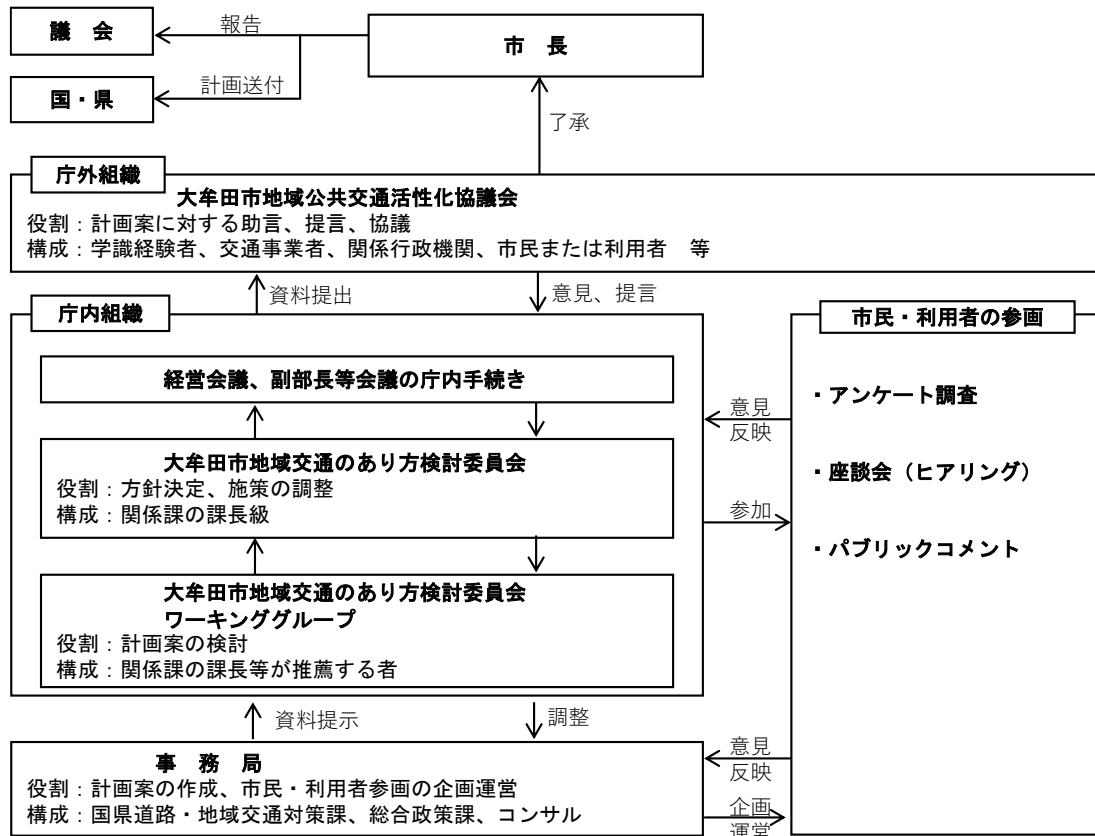
施策の展開スケジュール（計画期間）についても同様に必要に応じて見直しを行います。



### 8-3 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、効果検証や取組み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 (庁外組織)	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)。



■ 推進体制図

# 参考 協議経緯

本計画の策定にあたっては、以下の協議会等を開催し、協議を行いました。



## 参考 組織

### 庁外組織

区分	所属	氏名
大牟田市長又はその指名する者	大牟田市 副市長	副枝 修
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	九州旅客鉄道株式会社 久留米鉄道事業部大牟田駅長	堀尾 智之
	西日本鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画部 計画課長	田代 幸輔
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	西鉄バス大牟田株式会社 取締役 営業本部長	岡本 卓也
一般乗用旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者	大牟田タクシー協会 会長	吉野 啓
一般定期航路事業者の代表者又はその指名する者	やまさ海運株式会社 専務取締役	伊達 明徳
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	西鉄グループバス労働組合 執行委員長	箴島 健嗣
関係行政機関の代表者又はその指名する者	国土交通省 九州運輸局 福岡運輸支局長	久世 和彦
	国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 計画課長	沼尾 健太
	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 交通総務係長	田辺 好徳
	福岡県 南筑後県土整備事務所 地域整備企画監	牛島 善治
	大牟田警察署 交通課長	芝 裕之
市民又は利用者の代表	大牟田市校区コミュニティ連絡協議会	井上 光博
	大牟田市民	田中 久仁子
	社会福祉法人 大牟田市社会福祉協議会 事務局長	内田 勉
	大牟田市内高等学校校長会	天河 晃洋
学識経験者	国立大学法人 九州工業大学 工学部教授	吉武 哲信
	国立大学法人 大分大学 経済学部 教授	大井 尚司
	国立高専機構 有明工業高等専門学校 創造工学科 建築コース 助教	森田 健太郎
商工関係の代表者又はその指名する者	大牟田商工会議所 専務理事	奥園 征裕
オブザーバー	みやま市 総務部 企画振興課	
	南関町 まちづくり課	
	荒尾市 総務部 総合政策課 政策推進室	

## 庁内組織

区分	大牟田市地域交通のあり方 検討委員会	大牟田市地域交通のあり方 ワーキンググループ
委員長	副市長	—
副委員長	総合政策課長	—
	国県道路・地域交通対策課長	—
企画総務部	総合政策課長	総合政策課
市民協働部	生活安全推進課長	生活安全推進課
	地域コミュニティ推進課長	地域コミュニティ推進課
産業経済部	産業振興課長	産業振興課
	産業振興課 商業・サービス業支援担当課長	産業振興課 商業・サービス業支援担当
	観光おもてなし課長	観光おもてなし課
	三池港・みなと振興室副室長	三池港・みなと振興室
都市整備部	都市計画・公園課長	都市計画・公園課
	国県道路・地域交通対策課長	国県道路・地域交通対策課
	建築住宅課 住宅担当課長	建築住宅課
保健福祉部 健康福祉推進室	福祉課長	福祉課
	福祉課 総合相談担当課長	福祉課 総合相談担当
	福祉課 障害福祉担当課長	福祉課 障害福祉担当
教育委員会 事務局	学校教育課長	学校教育課

事務局： 国県道路・地域交通対策課



## 参考 用語集

番号	用語	内容
1	コンパクトシティ	人々や街の公共施設、商業施設、娯楽施設、そして交通網がコンパクトなエリアに集積されたまちのことで、以下の3つの特徴があるとされています。 ① 高密度で近接した開発形態 ② 公共交通機関でつながった市街地 ③ 地域のサービスや職場までの移動の容易さ
2	公共交通カバー圏	鉄道駅や路線バス等の停留所から、一定距離（鉄道駅：800m、バス停留所：300m）内にある地域のことで。
3	公共交通空白地域	公共交通カバー圏に該当しない地域のことで。
4	ICT 技術	ICTは「Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションをさします。
5	MaaS	「Mobility as a Service」の略で、いろいろなモビリティサービス（交通手段）を一つのサービス上に統合し、より便利な移動を実現する仕組みのことで。
6	オンデマンド交通	利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービスのことで。
7	クロスセクター効果	クロスセクターとは「多様な行政分野」のことを指します。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（Cross Sector Effects）」といいます。
8	収支率	バスの運行で得られる収入（経常収入）をバスの運行に必要な費用（経常費用）で除したものです。100%以上であれば黒字となります。
9	二次交通	複数の公共交通機関を使用する場合の2種類目の公共交通機関のことで。
10	パークアンドライド	自宅等の出発地から最寄り駅やバス停留所の駐車場まで自動車移動し、そこから鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して、目的地に向かうことです。
11	モビリティマネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを賢く使う方向へと自発的に転換することを促す取り組みとなります。一般の人々や様々な組織・地域を対象にコミュニケーションを中心とした持続的な取り組みとなります。

誰もが安心して移動できる地域公共交通にむけて

