令和 6 年度 第 3 回大牟田市地域公共交通活性化協議会

議案第 1 号 (1) 地域公共交通確保維持改善事業 (令和 6 年度事業) に関する
事業評価 (1 次評価) について

<目次>

1. 令和 6 年度補助対象路線図・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 地域公共交通確保維持事業に関する事業評価 (1 次評価) について ・・ 2
3. 令和 6 年度事業 地域内フィーダー系統地域公共交通確保維持
改善事業・事業評価について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

令和 7 年 1 月 22 日 (水)
大牟田市 国県道路・地域交通対策課

2. 地域公共交通確保維持事業に関する事業評価（1次評価）について

2. 目標値の変更について

令和5年度事業の九州運輸局二次評価結果（R6.2.29）において、以下の評価及び指摘を受けた。

評価の指標は、系統別の利用者数。外出機会を創出するための利用促進に取り組まれていることを評価します。

前年度より利用者数は増加しているものの、前年度に引き続き全ての系統が目標を下回る結果となったことから、各系統の状況を分析し協議会が掲げる今後の改善点のとおり目標値の見直しをされることをお願いします。

引き続き、利用促進に取り組んでいただくとともに、事業の今後の改善点に挙げられた取組及び地域公共交通計画の施策を着実に実施していただくことにより、持続可能な公共交通体系が構築されることを期待します。

本協議会では市内路線バスの効率的な見直しの検討を進めており、令和6年3月16日に米の山・黒崎団地線10番・18番系統の利用実態に応じた見直しや、大牟田市内線1番系統における運転士の労働環境の改善を図るためダイヤの見直しが行われている。

また、令和6年度第2回協議会、議案第2号「市内路線バスの効率的な見直しの検討について」において、「公共交通の利便性・生産性を最大限向上させるため、新しい取り組みを展開し、利用者数・収益の増加を目指すとともに、非効率なサービス提供の見直しを行い、運行の効率化による補助金の抑制を図る」こととしている。

以上の状況や、大牟田市地域公共交通計画における目標の達成指標として「市内路線バスの収支率の改善」を掲げていることを踏まえ、新たな目標値として各路線の収支率を設定することとし、前年度と比較した改善状況で評価を行う。

2. 地域公共交通確保維持事業に関する事業評価（1次評価）について

3. 目標の達成状況について

目標1：全市民の公共交通等の利用に対する満足度

R6目標：27% → R6実績：34.1%

目標2：フィーダー補助路線の利用者数

R6目標：1,204人/日 → R6実績：994人/日

目標3：フィーダー補助路線の収支率

○米の山・黒崎団地線18番系統	R5：39.7%	→	R6：38.0%	↓
○上官線16番系統	R5：45.4%	→	R6：41.4%	↓
○米の山・黒崎団地線10番系統	R5：59.7%	→	R6：59.3%	↓
○大牟田市内線1番系統	R5：29.8%	→	R6：36.4%	↑
○吉野線57番系統	R5：64.3%	→	R6：58.1%	↓

※目標1は、地域公共交通計画に全体目標として定めており、R5の26%からR9に30%に到達するよう、段階的に1%ずつ引き上げるもの。数値は毎年実施されるまちづくり市民アンケートで把握。

※目標2は、地域公共交通計画に路線バスの利用者をコロナ禍以前（令和元年度）の5,200人/日とする目標を定めており、フィーダー補助路線の利用者数が全体の28%であることから、R9に1,456人/日となるよう、段階的に利用者数を引き上げていくもの。数値は交通事業者提供。

事業評価は、以下の国が示す基準により実施する。

【国土交通省事業評価に関するガイダンスより】

○事業実施の適切性

事業計画に基づく事業が適切に実施されたかを、A, B, Cの3段階で評価する。計画どおり実施されなかった場合は、理由等を明らかにする。

A・・・事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された

B・・・事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった

C・・・事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

○目標・効果達成状況

事業計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）かを、設定した目標ごとにA, B, Cの3段階で評価する。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにする。

A・・・事業が計画に位置づけられた目標を達成した（する見込み）

B・・・事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C・・・事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 大牟田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
西鉄バス大牟田(株)	米の山・黒崎団地線(18番系統) ●西鉄大牟田営業所～大牟田駅前～黒崎団地前 ●大牟田駅前～新栄町～黒崎団地前 ●新栄町～手鎌～黒崎団地前	【系統の分析、目標値の見直し】 市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等により利用者がコロナ禍前の7割程度となっている。また、本路線は利用実態に応じた便数の見直しが行われたことから、新たに収支率の改善を目標値として設定する。 収支率の改善を図るには利用促進の取組が必要であり、交通事業者等と連携しながら以下の取組を行った。 ・おおむた「大蛇山」まつり100円バス、公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。 ・おおむた1日乗り放題バスきっぷを販売した。 ・小学校の低学年を対象にしたバスの乗り方教室を5校で実施した。 ・石炭産業科学館でバス運転手体験会とバス乗車体験を実施した。 ・おおむた産業フェスタで公共交通利用促進のPRをおこなった。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標】(①②は全系統共通) ①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:27%以上 ②フィーダー補助路線の利用者数:5系統合計で1,288人/日以上 ③系統収支率の前年度(39.7%)からの改善 【実績】 ①満足度:34.1% ②994人/日(18番はR5:191.1人→R6:154.3人) ③R5:39.7%→R6:38.0%	生活交通確保維持改善計画に掲げる目標について、「全市民の公共交通等の利用に対する満足度」は上回ったものの、「フィーダー補助路線の利用者数」は下回った。これは、本系統において、非効率なサービス提供の見直しを行い、運行の効率化を図ったことに要因の1つがある。一方で収支率は下がったものの、下がり幅は小さく、一定効率化の成果が得られたと考える。今後も目標達成のため、利用促進や更なる見直しを交通事業者と連携しながら進める必要がある。
西鉄バス大牟田(株)	米の山・黒崎団地線(10番系統) ●西鉄大牟田営業所～市立病院～普光寺 ●西鉄大牟田営業所～大牟田駅～米の山 ●大牟田駅～普光寺 ●大牟田駅～米の山 ●西鉄大牟田営業所～大牟田駅～普光寺	同上 ・普光寺のバス停で降車の際に配布される抽選券で特産品が当たるイベントを実施した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 【目標】(①②は全系統共通) ①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:27%以上 ②フィーダー補助路線の利用者数:5系統合計で1,288人/日以上 ③系統収支率の前年度(59.7%)からの改善 【実績】 ①満足度:34.1% ②994人/日(10番はR5:294.3人→R6:259.9人) ③R5:59.7%→R6:59.3%	生活交通確保維持改善計画に掲げる目標について、「全市民の公共交通等の利用に対する満足度」は上回ったものの、「フィーダー補助路線の利用者数」は下回った。これは、本系統において、非効率なサービス提供の見直しを行い、運行の効率化を図ったことに要因の1つがある。一方で収支率は下がったものの下がり幅は小さく、運行の効率化及び本系統のみが対象の利用促進の取組が一定効果があったものと思われる。今後も目標達成のため、利用促進や更なる見直しを交通事業者と連携しながら進める必要がある。

西鉄バス大牟田(株)	上官線(16番系統) ●ゆめタウン大牟田～笹林～倉掛 ●ゆめタウン大牟田～笹林～万田坑 ●ゆめタウン大牟田～笹林～万田坑	【系統の分析、目標値の見直し】 市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等により利用者がコロナ禍前の7割程度となっており、現状利用者の増加を見込むことは厳しいため、新たに収支率の改善を目標値として設定する。 収支率の改善を図るには利用促進の取組が必要であり、交通事業者等と連携しながら以下の取組を行った。 ・おおむた「大蛇山」まつり100円バス、公共交通デジタルスタンプラリーを実施した。 ・おおむた1日乗り放題バスきっぷを販売した。 ・小学校の低学年を対象にしたバスの乗り方教室を5校で実施した。 ・石炭産業科学館でバス運転手体験会とバス乗車体験を実施した。 ・おおむた産業フェスタで公共交通利用促進のPRをおこなった。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【目標】(①②は全系統共通) ①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:27%以上 ②フィーダー補助路線の利用者数:5系統合計で1,288人/日以上 ③系統収支率の前年度(45.4%)からの改善 【実績】 ①満足度:34.1% ②994人/日(16番はR5:77.2人→R6:67.2人) ③R5:45.4%→R6:41.4%	C	生活交通確保維持改善計画に掲げる目標について、「全市民の公共交通等の利用に対する満足度」は上回ったものの、「フィーダー補助路線の利用者数」は下回った。また、本路線は運行の効率化等を実施していないため、収支率が10番18番1番と比較して大きく下がっている。今後も目標達成のため、利用促進や非効率なサービス提供の見直し、運行の効率化を交通事業者と連携しながら進める必要がある。
西鉄バス大牟田(株)	大牟田市内線(1番系統) ●西鉄大牟田営業所～大牟田駅～三池中町 ●西鉄大牟田営業所～大牟田駅～久福木団地	【系統の分析、目標値の見直し】 市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等により利用者がコロナ禍前の7割程度となっている。また、本路線は便数の見直しが行われたことから、新たに収支率の改善を目標値として設定する。 収支率の改善を図るには利用促進の取組が必要であり、交通事業者等と連携しながら以下の取組を行った。 取組については、同上。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【目標】(①②は全系統共通) ①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:27%以上 ②フィーダー補助路線の利用者数:5系統合計で1,288人/日以上 ③系統収支率の前年度(29.8%)からの改善 【実績】 ①満足度:34.1% ②994人/日(1番はR5:13.7人→R6:14.6人) ③R5:29.8%→R6:36.4%	B	生活交通確保維持改善計画に掲げる目標について、「全市民の公共交通等の利用に対する満足度」は上回ったものの、「フィーダー補助路線の利用者数」は下回った。一方で本路線の利用者数、収支率とも前年度より改善しており、利用が少ない時間帯の運行の効率化などによるものと思われる。今後も目標達成のため、利用促進の取組を交通事業者と連携しながら進める必要がある。
西鉄バス大牟田(株)	吉野線(57番系統) ●西鉄大牟田営業所～橋交差点・大牟田病院前～西鉄大牟田営業所 ●西鉄大牟田営業所～橋交差点・大牟田病院前～大牟田市立病院 ●大牟田市立病院～橋交差点・大牟田病院前～大牟田市立病院	【系統の分析、目標値の見直し】 市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等により利用者がコロナ禍前の7割程度となっている。また、本路線は、令和5年11月1日から便数の1部を新大牟田駅に乗り入れて総距離が延長となっており、効果的・効率的に運行を継続していくためには収支率の改善が必要であることから、新たに目標値として設定する。 収支率の改善を図るには利用促進の取組が必要であり、交通事業者等と連携しながら以下の取組を行った。 取組については、同上。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	【目標】(①②は全系統共通) ①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:27%以上 ②フィーダー補助路線の利用者数:5系統合計で1,288人/日以上 ③系統収支率の前年度(64.3%)からの改善 【実績】 ①満足度:34.1% ②994人/日(57番はR5:515.8人→R6:498.4人) ③R5:64.3%→R6:58.1%	C	生活交通確保維持改善計画に掲げる目標について、「全市民の公共交通等の利用に対する満足度」は上回ったものの、「フィーダー補助路線の利用者数」は下回った。また、本系統の収支率は他系統と比べて下がり幅が大きく、要因として、令和5年11月1日から便数の1部を新大牟田駅に乗り入れ、運行総距離が増えたこと、また乗り入れによる利用者の伸びが多くなかったためと考えられる。今後も目標達成のため、利用促進や新大牟田駅の乗入れ便数の再検討など、交通事業者と連携しながら進める必要がある。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	大牟田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	R6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>大牟田市では、九州新幹線を始めJR鹿児島本線や西鉄天神大牟田線の鉄道を中心に、路線バスなどが補完する形で公共交通ネットワークが形成されている。特に路線バスは通勤、通学、通院、買い物など地域住民の身近な交通手段として市民生活を支えるとともに、市内の地域間をつなぐ交通ネットワークとして重要な役割を担っている。</p> <p>しかしながら、交通手段の多様化、自家用車の普及拡大、人口減少、さらには近年の新型コロナウイルスの影響により路線バスの利用者は年々減少し、公共交通の維持は容易ではない状況である。</p> <p>そのため、現在、バス事業者から市内の路線バスに対するフィーダー系統の補助の申出は、米の山・黒崎団地線(10番系統・18番系統)、上官線(16番系統)、大牟田市内線(1番系統)、吉野線(57番系統)の5路線となっており、すべての路線が、他の路線や他の公共交通機関に置き換えることのできない生活路線として、その地域唯一の公共交通機関であることから、補助を行い、存続することとしている。</p> <p>また、令和5年3月策定した「大牟田市地域公共交通計画」に掲げる「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」に資するよう、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、地域住民の重要な生活交通手段である路線を確保・維持するとともに、計画対象期間において現状の公共交通網を維持しながら、足りない部分を補完し、課題がある部分は改善し、将来に向けた市内外の移動への対応として事業を進めて行く。</p>