

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8年1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: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

| 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) | <p>米の山・黒崎団地線(18番系統)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 | <p>【系統の分析(目標達成状況、利用者数)、収支率の向上】 市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等、利用実態に応じた便数の見直しが行われたことにより、利用者がコロナ禍前の6割程度となっているものの、収支率は改善されている。現状利用者の増加を見込むことは厳しいため、R6年度より収支率の改善を目標値として設定する。支出と収入のバランスを考えつつ、今後も継続して交通事業者と連携し、収支率の向上に努める。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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デジタルチケットで販売。 ・小学校の低学年を対象にしたバスの乗り方教室を1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。 ・JR大牟田駅東口、西口及び待合室、JR新大牟田駅待合室にスマートバス停を設置し、利用促進事業等の周知を行うとともに、待合環境改善を図った。 ・スマートバス停等のデジタルサイネージに加えて、公式SNSを活用した利用促進事業の周知を行った。 | <p>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。</p> | <p>B 【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:28%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(38.0%)からの改善</p> <p>【実績】 ①満足度:31.0% ②利用者数:935人/日 <18番系統> R6:154.3人/日→R7:135.5人/日 ※R6→R7にかけて減便あり(平日▲11便、土▲4便)) ③収支率:R6:38.0%→R7:41.2%</p> | <p>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。利用者数が下回った要因として、本系統において運行の効率化を図るための便数の見直しや沿線の商業施設の閉店の影響があげられる。一方で収支率は向上していることから、運行の効率化や運賃改定の効果があったと思われる。利用促進策として、令和7年11月に、販売中の1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売する取組を実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。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。</p> |

| 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) | <p>米の山・黒崎団地線(10番系統)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 | <p>【系統の分析(目標達成状況、利用者数)、収支率の向上】</p> <p>市内及び沿線の人口減少、生活様式の変化等、利用実態に応じた便数の見直しが行われたことにより、利用者がコロナ禍前の6割程度となっているものの、収支率は改善されている。現状利用者の増加を見込むことは厳しいため、令和6年度より収支率の改善を目標値として設定する。支出と収入のバランスを考えつつ、今後も継続して交通事業者と連携し、収支率の向上に努める。</p> <p>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。</p> <p>取組については、同上。</p> <p>・同上の取組に加えて、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。</p> | <p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> | <p>B</p> <p>【目標】(①②は全系統共通)</p> <p>①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:28%以上</p> <p>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</p> <p>③系統収支率の前年度(59.3%)からの改善</p> <p>【実績】</p> <p>①満足度:31.0%</p> <p>②利用者数:935人/日<10番系統></p> <p>R6:259.9人/日→R7:240.8人/日</p> <p>※R6→R7にかけて減便あり(平日▲4便、土▲3便、日祝▲6便)</p> <p>③収支率:R6:59.3%→R7:62.5%</p> | <p>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。利用者数が下回った要因として、本系統において運行の効率化を図るための便数の見直しの影響があげられる。一方で収支率は向上していることから、運行の効率化や運賃改定の効果があったと思われる。</p> <p>利用促進策として、令和7年11月に、販売中の1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売する取組を実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。</p> <p>今後も目標達成のため、沿線の利用者の利用促進に加え、観光地となる普光寺における利用者の利用促進など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。</p> |

| 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) | <p>上官線(16番系統)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 | <p>【系統の分析(目標達成状況、利用者数)、収支率の向上】</p> <p>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、令和6年度より収支率の改善を目標値として設定する。支出と収入のバランスを考えつつ、今後も継続して交通事業者と連携し、収支率の向上に努める。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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デジタルチケットで販売。 ・小学校の低学年を対象にしたバスの乗り方教室を2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。 ・JR大牟田駅東口、西口及び待合室、JR新大牟田駅待合室にスマートバス停を設置し、利用促進事業等の周知を行うとともに、待合環境改善を図った。 ・スマートバス停等のデジタルサイネージに加えて、公式SNSを活用した利用促進事業の周知を行った。 | <p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> | <p>B</p> <p>【目標】(①②は全系統共通)</p> <p>①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:28%以上</p> <p>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</p> <p>③系統収支率の前年度(41.4%)からの改善</p> <p>【実績】</p> <p>①満足度:31.0%</p> <p>②利用者数:935人/日<16番系統></p> <p>R6:67.2人/日→R7:68.2人/日</p> <p>③収支率:R6:41.4%→R7:44.7%</p> | <p>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。本系統において、利用者数が微増し収支率は向上しており、接続している大型商業施設への出入りの増加や運賃改定の効果があったと思われる。</p> <p>利用促進策として、令和7年11月に、販売中の1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売する取組を実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。</p> <p>今後も目標達成のため、交通事業者に加え、沿線のゆめタウン大牟田等の商業施設と連携を図りつつ、利用促進や利用状況に応じた運行の見直し等を進める必要がある。</p> |

| 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) | <p>大牟田市内線(1番系統)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 | <p>【系統の分析(目標達成状況、利用者数)、収支率の向上】</p> <p>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。現状利用者の増加を見込むことは厳しいため、令和6年度より収支率の改善を目標値として設定する。支出と収入のバランスを考えつつ、今後も継続して交通事業者と連携し、収支率の向上に努める。</p> <p>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。</p> <p>取組については、同上。</p> | <p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> | <p>B</p> <p>【目標】(①②は全系統共通)</p> <p>①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:28%以上</p> <p>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</p> <p>③系統収支率の前年度(36.4%)からの改善</p> <p>【実績】</p> <p>①満足度:31.0%</p> <p>②利用者数:935人/日</p> <p><1番系統></p> <p>R6:14.6人/日→R7:13.6人/日</p> <p>※R6→R7にかけて減便あり(平日▲1便)</p> <p>③収支率:R6:36.4%→R7:34.2%</p> | <p>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」及び「収支率」は下回った。利用者数が下回った要因として、本系統において運行の効率化を図るための便数の見直しや、10月に実施した運賃改定の影響があげられる。運賃改定を実施したものの、輸送人員の減少の影響が大きく、運賃収入も減少した結果、収支率は低下している。</p> <p>利用促進策として、令和7年11月に、販売中の1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売する取組を実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。</p> <p>今後も目標達成のため、沿線の利用者の需要に注視しつつ、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。</p> |

| 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) | <p>吉野線(57番系統)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●西鉄大牟田営業所～橘交差点・大牟田病院前～西鉄大牟田営業所 ●西鉄大牟田営業所～橘交差点・大牟田病院前～大牟田市立病院 ●大牟田市立病院～橘交差点・大牟田病院前～大牟田市立病院 | <p>【系統の分析、目標値の見直し】</p> <p>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、令和6年度より目標値として設定する。支出と収入のバランスを考えつつ、今後も継続して交通事業者と連携し、収支率の向上に努める。</p> <p>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。</p> <p>取組については、同上。</p> | <p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> | <p>B</p> <p>【目標】(①②は全系統共通)</p> <p>①全市民の公共交通等の利用に対する満足度:28%以上</p> <p>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</p> <p>③系統収支率の前年度(58.1%)からの改善</p> <p>【実績】</p> <p>①満足度:31.0%</p> <p>②利用者数:935人/日</p> <p><57番系統></p> <p>R6:498.4人/日→R7:476.4人/日</p> <p>③収支率:R6:58.1%→R7:58.9%</p> | <p>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。一方で収支率は向上していることから、運賃改定の効果があったと思われる。</p> <p>利用促進策として、令和7年11月に、販売中の1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売する取組を実施し、早期に予定枚数300枚が完売した。今回収集したアンケート結果を基にPR施策を実施していきたい。</p> <p>今後も目標達成のため、利用促進や新大牟田駅の新幹線利用者の取組など、交通事業者と連携しながら進める必要がある。</p> |

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8年1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> |