

令和 7 年度 第 3 回 大牟田市地域公共交通活性化協議会

報告事項（１）大牟田市地域公共交通計画の中間評価について

<目次>

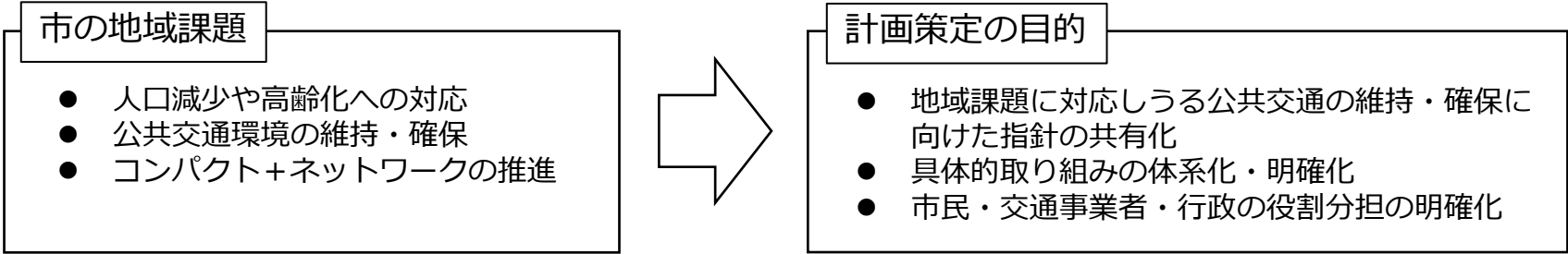
1. 大牟田市地域公共交通計画（令和 5 年 3 月策定）	1
2. 基本方針と設定目標	2
3. 目標及び指標の中間評価	3
参考. 中間評価（事業別取組み状況）	4

令和 8 年 1 月 2 7 日
大牟田市 国県道路・地域交通対策課

1. 大牟田市地域公共交通計画（令和5年3月策定）

- 大牟田市では、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べく、令和5年3月に「大牟田市地域公共交通計画」を策定

<計画策定の背景と目的>

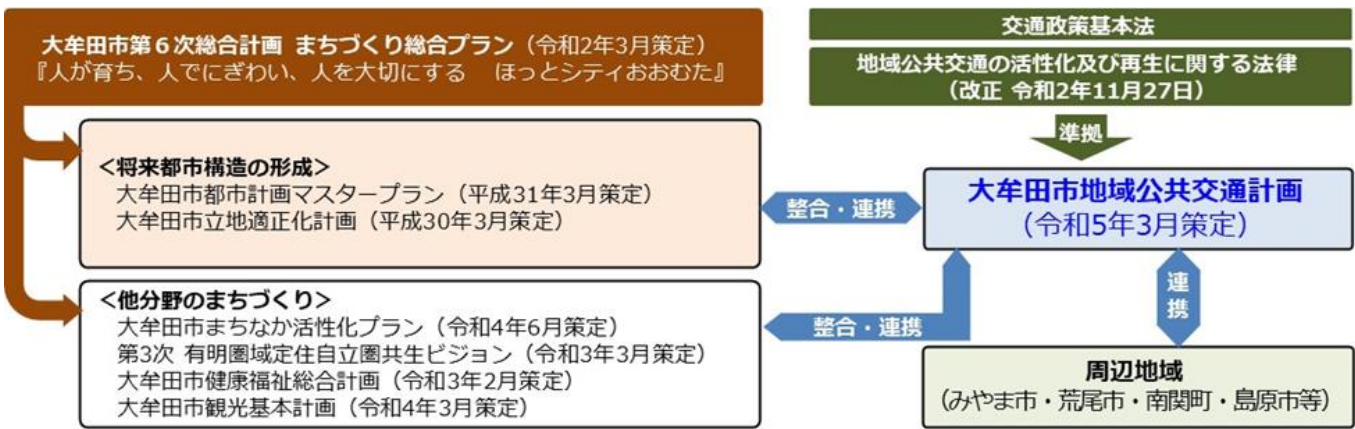


<計画と位置付け>

- 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とした計画
- 他の公共交通に関連する計画との連携（都市計画マスタープラン、立地適正化計画、まちなか活性化プラン等）
- 周辺市町の公共交通に関する計画と連携

<実施期間>

計画期間：令和5年度～令和9年度の5年間



2. 基本方針と設定目標

- 公共交通の現状や市民等の移動実態・ニーズを踏まえ、将来の地域公共交通形成に向けた基本方針と目標を設定
- 目標達成に向け12の事業を設定し、令和9年度に事業実施状況や目標達成状況について評価



3. 目標及び指標の中間評価

- 基本方針 1・2 に対応する指標のうち、策定時から下回っている指標もあるが、全体指標、指標1-1、指標1-3、指標2-1は向上・改善している。
- 基本方針 3 に対応する指標は、関係機関の尽力も見られ、策定時から向上している。

基本方針	目標及び指標	現状値
	全体目標 公共交通等の利用に対する満足度の向上（※1） ★	
	【全体指標】 全市民・高齢者の公共交通等の利用に対する満足度の維持・向上 全市民：令和3年度 24% → 令和9年度 30%（向上） 高齢者：令和3年度 27% → 令和9年度 33%（向上）	R7年度 全市民：31% 高齢者：32%
基本方針 1		
市民生活を支える公共交通サービスの確保	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（※2）（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） ①	
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ます。	【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 令和4年度 78% → 令和9年度 78%（維持・向上）	R7.7 81%
	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（※3）（人が集まる中心部の利用しやすい公共交通等の実現） ②	
	【指標 1-2】 市内路線バスの利用者数の向上 令和3年度 3.5千人/日 → 令和9年度 5.2千人/日以上（向上）	R6年度 3.2千人/日
	【指標 1-3】 市内路線バスの収支率の改善 令和4年度 55% → 令和9年度 73%以上（改善）	R7年度 59%
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	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（※4）（広域移動や観光施設へ行きやすい公共交通等の実現） ③	
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ます。	【指標 2-1】 新大牟田駅・大牟田駅乗車人員の向上 令和3年度 5.8千人/日 → 令和9年度 7.5千人/日以上（向上）	R6年度 7.0千人/日
	【指標 2-2】 新大牟田駅の観光目的利用割合の向上 令和3年度 8% → 令和9年度 9%（向上）	R5-7年度平均 6%
基本方針 3		
公共交通の利用促進策・利用機会創出策の推進	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） ④	
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）を進めています。	【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） 令和4年度 5回/年 → 令和9年度 10回/年（向上）（※5）	R6年度 16回/年
	【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 今後の公共交通の利用を経験してもらえるようなイベントへの参加意向（「思う+少し思う」と回答した人の割合） 令和4年度 94% → 令和9年度 94%以上（維持・向上）（※6）	R6年度 94%

※1：市民アンケート調査結果（R7）-満足+やや満足との割合
※2：鉄道・路線バス・倉永地区生活循環バスを対象に算定
※3：西鉄バス提供資料
※4：JR九州HP、西鉄バスHP
観光来訪者WEBアンケート（R5-7）
※5：大牟田市提供資料
※6：令和6年度公共交通デジタルスタンプラリーアンケート

1）現在の公共交通に関する計画

大牟田市地域公共交通計画（令和5年3月） ～目標を達成するための事業の評価と反省（中間評価）～

- 目標達成に向け設定した12の事業との対応は以下の通り（実施状況の確認結果は以降に示す）

基本方針	対応する 基本方針	対応する 目標	目標を達成するための事業の設定
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ます。	1	① ②	【事業1】 市内路線バス等、公共交通の確保
	1	① ②	【事業2】 公共交通空白地域等の需要に応じたサービスの検討
	1	① ②	【事業3】 交通手段間の連携の検討
	1 3	① ② ④	【事業4】 待合環境の改善
	1 3	① ② ④	【事業5】 わかりやすい中心部路線の検討
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ます。	1 2	① ② ③	【事業6】 地域間公共交通サービスの確保
	2	③	【事業7】 鉄道とバス等の乗継利便性の向上
	2	③	【事業8】 観光施設へアクセスする公共交通の確保 （施設アクセス・広域周遊）
基本方針3 公共交通の利用促進策・利用機会創出策の推進 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）を進めています。	3	④	【事業9】 利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実
	3	④	【事業10】 まちづくりにおける各施策との連携
	3	④	【事業11】 公共交通への市民参画の推進
	3	④	【事業12】 将来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討

2) 目標を達成するための事業の評価と反省（中間評価総括）

- 目標達成に向けて設定した12の事業および取組み別の実施状況は以下の通りである。（詳細はP7～P18を参照）
- 12 の事業のうち、全て実施できているものは 7事業、一部実施できているものは 5事業であり、全ての事業で取組みを進めている。
- 今後も引き続き取組みを継続・深化していくこととする。

事業内容	実施状況
【事業1】市内路線バス等、公共交通の確保	○
（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	○
（2）拠点間のアクセス確保	○
【事業2】公共交通空白地域等の需要に応じたサービスの検討	○
（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）	○
【事業3】交通手段間の連携の検討	▲
（1）多様な交通手段の連携	▲
【事業4】待合環境の改善	○
（1）路線バス停留所の環境改善	○
（2）鉄道駅の待合環境改善	○
【事業5】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	○
（2）パターンダイヤ化	○
（3）わかりやすい系統番号	▲
【事業6】地域間公共交通サービスの確保	▲
（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）	▲

※事業ごとの実施状況について、全ての取組みを実施していれば「○」、一部の取組みを実施している場合は「▲」として評価している。

事業内容	実施状況
【事業7】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	▲
(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	○
(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	○
(4) 大牟田駅の乗継案内改善	○
(5) ユニバーサルデザインやバリアフリー化の推進	○
【事業8】観光施設へアクセスする公共交通の確保（施設アクセス・広域周遊）	○
(1) アクセス・周遊交通の導入検討	○
(2) 観光施設アクセスの案内充実	○
(3) レンタサイクル等の二次交通手段の検討	○
【事業9】利用促進に向けた活動実施や情報提供の充実	▲
(1) 公共交通マップの更新検討	▲
(2) モビリティ・マネジメントの実施	○
(3) 乗り方教室や出前講座等の開催	○
(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	○
(5) バスに親しみを持つための体験・実施	○
(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）	○
【事業10】まちづくりにおける各施策との連携	○
(1) まちづくり計画との整合・連携（交流機会の拡大支援等）	○
(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）	○
(3) 観光施策（観光列車等）との整合・連携	○
【事業11】公共交通への市民参画の推進	○
(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）	○
(2) 定期的な会議の場づくり	○
【事業12】将来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討	○
(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	○

※事業ごとの実施状況について、全ての取組みを実施していれば「○」、一部の取組みを実施している場合は「▲」として評価している。

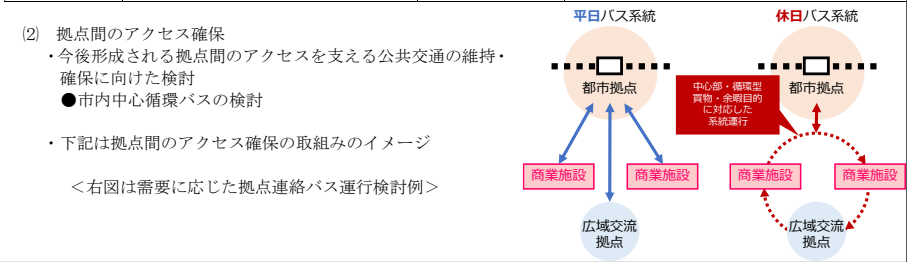
事業1 (実施主体: 大牟田市・交通事業者 (バス・タクシー)・市民)

【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
【課題への対応】		●	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1-⑦	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	

① 取組み方針
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

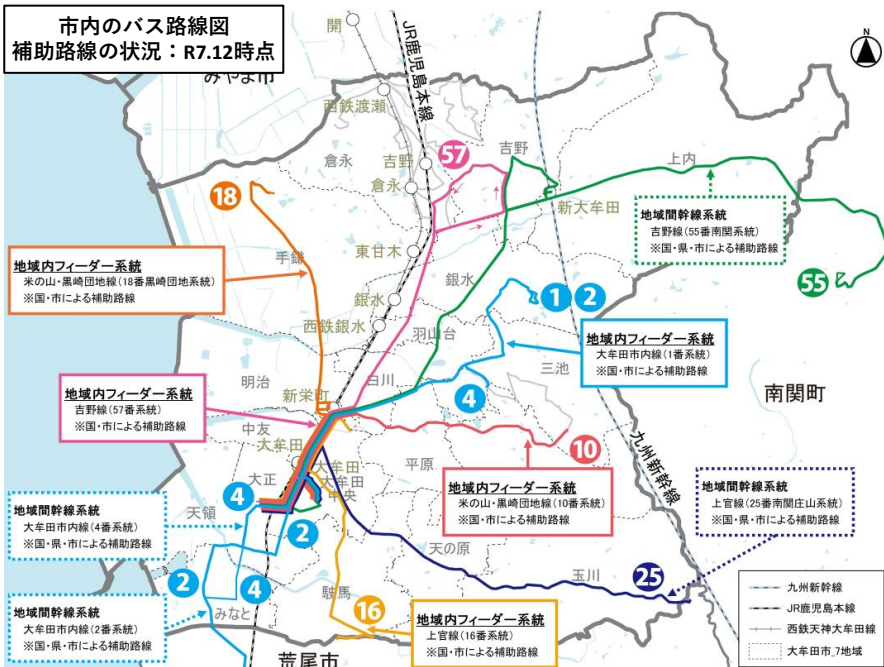
② 取組み内容 <●具体的な検討>
(1) 効率的な公的支援の実施・非効率部分の効果的な見直し検討
・非効率な路線のうち、地域間幹線を補完し、維持・確保が必要な路線について、効果的な公的支援を実施、ただし状況の変化に応じて対応を検討
・区間別や時間帯別の運行便数、利用状況を踏まえ、運行区間や時間帯の効率化等の検討・実施
・効率化等を検討・実施していく上では、「事業11」と連携した取組みの検討も実施
・本取組みの対象とする市内の地域公共交通の検討の方向性を整理した対応表

位置づけ	系統	役割	検討の方向性
都市間 幹線交通軸	地域間幹線系統 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)
	地域間幹線系統 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)		● 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 ● 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、効果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	地域内フィーダー系統 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	● 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 ● 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、効果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	生活支援系統 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	● 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への地域住民・交通事業者と連携した取組みの検討



【○】 事業実施状況
(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

- 【○】 令和6年4月1日から、18番10番1番、令和7年10月1日から25番の便数の変更等を実施。
- 【○】 協議会を通じて継続的に補助路線の非効率部分の効果的な見直しを検討 (25番55番18番等)。
- 【○】 玉川校区にて公共ライドシェア実証実験を実施。



【○】 事業実施状況
(2) 拠点間のアクセス確保

- 【○】 広域交流拠点と各地域拠点、都市拠点を結ぶ新大牟田駅へのアクセスを改善するため、快速バス及びタクシー初乗り料金割引実証実験を実施。
その後、路線バス57番の見直しを行い、一部新大牟田駅へ乗り入れを開始。

● 目標達成に向けて設定した事業1は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

事業2 (実施主体: 大牟田市・交通事業者 (バス・タクシー)・市民)

【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1-③ 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1-⑨ 新設事業の積極的活用

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
 <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”モビリティを提案)	段階② (継続性: 一定の状態ある時間保つ)	段階③ (持続性: “サービス”として続ける)

●【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>


【〇】 事業実施状況
(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)

- 【〇】 三池校区では、予約型・定時定路線型乗合タクシー実証実験や校区住民アンケート及び校区地域交通検討会議を実施。
令和6年度から校区まちづくり協議会への運行支援を実施。
- 【〇】 玉川校区では、令和4年10月から運行している玉川校区予約型乗合タクシーについて、令和7年9月から玉川校区公共ライドシェアの実証実験を実施。
- 【〇】 その他の地区では、協議会等を活用した市民・事業者への情報提供・コミュニケーションを実施。一部の校区において、アンケート調査や地域の役員会にて意見交換を実施。
また、地域コミュニティ連絡会議にて取組事例の紹介を行った。



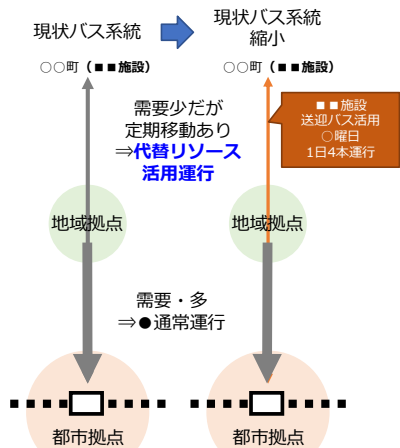
● 目標達成に向けて設定した事業2は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

(出典: 大牟田市地域公共交通計画 (P119~120)、大牟田市資料より作成)

事業3 (実施主体: 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))

【事業3（継続）】		【基本方針への対応】				
交通手段間の連携の検討		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1-⑥ 多様な交通手段の連携				
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						

<多様な交通手段の連携の取組みのイメージ>



【▲】 事業実施状況
(1) 多様な交通手段の連携

- 【▲】 計画作成にあたり、関係機関へのアンケート及びヒアリングを実施。一部の地域において、既存リソースの有効活用について協議しているが、具体的な検証に至っていない。
- 【○】 令和6年2月から令和6年6月にMaaS実証実験として、有明エリアのりのり2 DAY きっぷを販売。令和6年10月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを販売。令和7年11月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売。令和7年10月から12月にグリーンスローモビリティを運行。



● 目標達成に向けて設定した事業3は、以上の通り一部実施されているため、今後も継続実施・検討

(出典: 大牟田市地域公共交通計画 (P121)、大牟田市資料より作成)

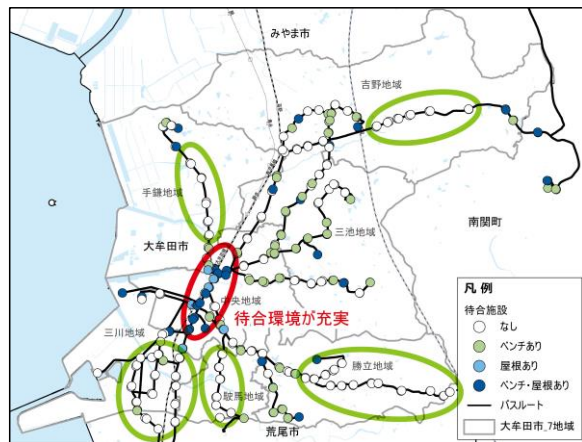
【事業４（継続）】 待合環境の改善	【基本方針への対応】				
	基本理念		基本方針１	基本方針２	基本方針３
	【目標への対応】				
	全体目標		目標１-１	目標１-２	目標２
【課題への対応】	●	課題１-⑤	待合環境の改善		
	●	課題３-①	公共交通の利用機会の創出、利用促進		

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

(1) 路線バス停留所の環境改善

- 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

- ### ＜現状の路線バスの待合環境整備状況＞



【○】事業実施状況

（１）路線バス停留所の環境改善

- 【○】 令和7年4月から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。



【○】事業実施状況

(2) 鉄道駅の待合環境改善

- 【○】令和7年3月にJR大牟田駅西口に「電車やバスの待ち時間を過ごす場所が少ない」「まちの情報を知ることができたり、自分たちの情報を発信する場所がほしい」との声を受け、学生たちとのワークショップなどを経て、#REStationを開設。



- 目標達成に向けて設定した事業4は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

事業5（実施主体：大牟田市・交通事業者（バス）・市民）					
【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
【課題への対応】	●	課題1-① 中心部の輸送効率の向上			
	●	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3-① 公共交通の利用機会の創出、利用促進			
① 取組み方針					
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					
② 取組み内容 ＜●具体的な検討＞					
(1) バス停における標記改善					
・ 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					
● 分かりやすさの向上に向けた検討 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					
(2) パターンダイヤ化					
・ 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					
● 効率的なバス運行・分かりやすいサービスの提供に向けた可能性を検討 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					
(3) わかりやすい系統番号					
・ 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					
● 効率的なバス運行・分かりやすいサービス提供に向けた可能性検討 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					
● 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への地域住民・交通事業者と連携した取組みを検討					

（出典：大牟田市地域公共交通計画（P123）、大牟田市資料より作成）

【○】 事業実施状況
(1) バス停における標記改善

【○】 令和7年4月から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。



【○】 事業実施状況
(2) パターンダイヤ化

【○】 大牟田駅～東新町間のパターンダイヤ化について検討するも、乗り換えの負担が大きく、不便になる意見が強く、各地域から主要拠点を直接結ぶ現行を維持している。

【▲】 事業実施状況
(3) わかりやすい系統番号

【▲】 現行路線については、H30年に行先番号の変更を実施。その後、路線の大きな見直しは行っておらず、今後路線の見直しに応じて対応を検討する。

● 目標達成に向けて設定した事業5は、以上の通り一部実施されているため、今後も継続実施・検討

事業6 (実施主体: 大牟田市・荒尾市・みやま市・南関町・島原市・交通事業者 (鉄道・バス・高速船))

【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1-② 効率的な公共交通網の形成
●	課題2-① 周辺市町との公共交通網の確保

① 取組み方針
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
そのためには、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

② 取組み内容 <●具体的な検討>
(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
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

<【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

<【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
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

<【④島原市】高速船>
i : 高速船による移動サービスの確保

・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

(出典: 大牟田市地域公共交通計画 (P124~125)、大牟田市資料より作成)

【▲】事業実施状況

(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)

①荒尾市

i : 鉄道・路線バス等の公共交通サービスの確保

【○】路線バス運行補助の継続実施。路線バス利用促進イベント及び大蛇山まつり時の路線バス運賃割引を実施。鉄道及び路線バスの運行本数を維持。

ii : 地域間乗継拠点 (倉掛バス停) の接続改善

【×】倉掛バス停接続改善に向けた取組みの検討については未実施

②みやま市

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

【○】令和6年2月から令和6年6月にMaaS実証実験として、有明エリアのりのり2 DAYきっぷを販売。

③南関町

i : 路線バス等の公共交通サービスの確保

【○】南関町行きの吉野線55番系統・上官線25番系統への運行補助の継続実施。

ii : 玉川校区と南関町における予約型乗合タクシーの乗継ぎ拠点化の検討

【○】令和4年10月から運行している玉川校区予約型乗合タクシーについて、令和7年9月から玉川校区公共ライドシェアの実証実験を実施。

④島原市

i : 高速船による移動サービスの確保

【評価対象外】高速船「三池島原ライン」は令和7年7月1日から休止のため。

その他

公共交通デジタルスタンプラリーを実施

- 目標達成に向けて設定した事業6は、以上の通り一部実施されているため、今後も継続実施・検討

12

事業 7 (実施主体: 大牟田市・交通事業者 (バス))

【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
【課題への対応】		● 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			

① 取組み方針

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
 そのためには、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

② 取組み内容 <●具体的な検討>

- 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
 - 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
- 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
 - 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・乗継時間が長い場合、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
- 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
 - 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
 - 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

大牟田駅 西口
10/10 11/28 12/15 運行

お一人様 ¥700

定時・定路線型シャトルバス

大牟田駅 西口
10/10 11/28 12/15 運行

お一人様 ¥360

大牟田駅の新大牟田駅へ

タクシー初乗り

大牟田駅 西口
10/10 11/28 12/15 運行

お一人様 ¥700

時間貸し駐車場

大牟田駅 西口
10/10 11/28 12/15 運行

お一人様 ¥100

定時・定路線型シャトルバス運行

予約型乗合タクシー運行

- 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



【▲】 事業実施状況

(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

- 【▲】 バスのダイヤを見直す必要のある鉄道のダイヤ改正が行われていない。
今後も必要に応じて検討する。

【○】 事業実施状況

(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

- 【○】 令和5年5月から10月にシャトルバスの実証実験を実施。
令和5年11月から吉野線57番系統を新大牟田駅に接続。

【○】 事業実施状況

(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

- 【○】 広域交流拠点と各地域拠点、都市拠点を結ぶ新大牟田駅へのア
クセスを改善するため、快速バス及びタクシー初乗り料金割引実証
実験を実施。
- 【○】 駐車場料金割引を実施。
- 【○】 令和7年4月から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、令和7年3月には西口に
#RESTationを開設。



【○】 事業実施状況

(4) 大牟田駅の乗継案内改善

- 【○】 R6年度にJR大牟田駅の柱に案内表示を設置。

【○】 事業実施状況

(5) ユニバーサルデザインやバリアフリー化の
推進

- 【○】 交通結節点の4箇所にスマートバス停を設置したことで、
接近しているバスの時刻表が拡大表示される。



- 目標達成に向けて設定した事業7は、以上の通り一部実施されて
いるため、今後も継続実施・検討

事業 8 (実施主体: 大牟田市・荒尾市・
交通事業者 (鉄道・バス・高速船・タクシー))

【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 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			
① 取組み方針						
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 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						
② 取組み内容 ＜●具体的な検討＞						
(1) アクセス・周遊交通の導入検討						
・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						
●交通事業者と連携した取組みの実施 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						
●市内中心循環バスの検討 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						
(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						
(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						

(出典: 大牟田市地域公共交通計画 (P128~129)、大牟田市資料より作成)

【○】 事業実施状況
(1) アクセス・周遊交通の導入検討

- 【○】 令和6年2月から令和6年6月にMaaS実証実験として、有明エリアのりのり 2 DAY きっぷを販売。令和6年10月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを販売。
令和7年11月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売。
- 【○】 令和7年10月から12月にグリーンスローモビリティを運行。

【○】 事業実施状況
(2) 観光施設アクセスの案内充実

- 【○】 大牟田市公式観光サイト「おおむた One plate」にて、イベント情報掲載時に公共交通機関を利用したアクセス方法を掲載。また公共交通機関を利用した回遊イベントなどの情報も掲載している。
観光案内板は老朽化しているところから、順次修繕等行っていく。



【○】 事業実施状況
(3) レンタサイクル等の二次交通手段の検討

- 【○】 平成 10 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 (H30~)、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 (H30.8~R7.6 三池島原ラインの休止に伴い廃止)、あわせて観光プラザにて令和 7 年よりレンタサイクル事業 (自転車 3 台、電動自転車 6 台) 開始。



● 目標達成に向けて設定した事業8は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

事業9 (実施主体: 大牟田市・周辺市町・市民・企業
交通事業者 (鉄道・バス・高速船・タクシー))

【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
【課題への対応】		●	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	●
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 校区まわりの協議会、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					
(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					
<令和3年度 公共交通デジタルスタンプラリー>					
(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					



【▲】 事業実施状況
(1) 公共交通マップの更新検討

【▲】 マップの配布と市HPに掲載。

【○】 事業実施状況
(2) モビリティ・マネジメントの実施

- 【○】 各種公共交通利用促進イベント時に校区ごとの各地区公民館等へ案内チラシを掲示。地域主体によるバスに乗って音楽を聴きに行こうのイベントを実施。
- 【○】 庁内にて1回/月ノーマイカーデーを実施。
- 【○】 利用促進イベント (鉄道deあそぼう・新幹線のお仕事チャレンジ・産業フェスタ) を実施。バス教室を毎年5校実施。



【○】 事業実施状況
(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

- 【○】 駅や公共施設、商業施設等へチラシを配布、市HPや各種SNSへアップ、スマートバス停等のデジタルサイネージへの掲載。令和5~6年度に謎解きクイズラリー及び公共交通デジタルスタンプラリーを実施。
- 【○】 利用促進イベント (新幹線のお仕事チャレンジ・産業フェスタ) を実施。交通事業者の利用促進事業に対する支援を実施。



【○】 事業実施状況
(5) バスに親しみを持つための体験・実施

- 【○】 利用促進イベント (鉄道deあそぼう・バス運転士及び乗車体験会・産業フェスタ) を実施。バス運転士体験会において運転席での写真撮影を実施。小学生を対象にバス教室を毎年5校実施。

【○】 事業実施状況
(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)

- 【○】 利用促進イベント (鉄道deあそぼう・バス運転士及び乗車体験会) を実施。イベントごとにガチャガチャや100円バスの実施。令和5年度と令和6年度に謎解きクイズラリー及び公共交通デジタルスタンプラリーを実施。交通事業者独自にまちいこぎゃんフェスにて、西鉄電車の区間限定無料きっぷや西鉄バス実質100円の特典を実施。

● 目標達成に向けて設定した事業9は、以上の通り一部実施されているため、今後も継続実施・検討

事業10 (実施主体：大牟田市 (関係部署)・交通事業者 (鉄道・高速船・タクシー・バス)・市民)

【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				
① 取組み方針						
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						
② 取組み内容 ＜●具体的な検討＞						
(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						

(出典：大牟田市地域公共交通計画 (P132)、大牟田市資料より作成)

【○】 事業実施状況
(1) まちづくり計画との整合・連携 (交流機会の拡大支援等)

【○】 新大牟田駅 (広域交流拠点) と中心市街地を結び、交通利便性の向上を図った。



【○】 事業実施状況
(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)

【○】 あり方検討委員会等の庁内委員会を通して、各分野と連携し、高齢者等の移動手段の検討を継続して実施。庁内各課で定期的に会議を実施し、地域の課題等の解決を図っている。

【○】 事業実施状況
(3) 観光施策 (観光列車等) との整合・連携

【○】 令和6年2月から令和6年6月にMaaS実証実験として、有明エリアのりのり2 DAYきっぷを販売。令和6年10月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを販売。令和7年11月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売。令和7年10月から12月にグリーンスローモビリティを運行。

● 目標達成に向けて設定した事業10は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

事業11（実施主体：大牟田市・市民・交通事業者（バス・タクシー））

【事業 1 1（新規）】		【基本方針への対応】					
公共交通への市民参画の推進		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 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				
① 取組み方針							
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							
② 取組み内容 <●具体的な検討>							
(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）							
・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							
(2) 定期的な会議の場づくり							
・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							

（出典：大牟田市地域公共交通計画（P133）、大牟田市資料より作成）

【○】 事業実施状況
(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）

【○】 三池校区・玉川校区等における実証実験を通じ、地域・市民が自らに適した公共交通を見つけ出すための意識を醸成。あわせて、三池サンキューバスといった地域独自の既存リソースの実態を他地域へ情報提供することで、市内各地域が公共交通に取り組むための意識を醸成。



【○】 事業実施状況
(2) 定期的な会議の場づくり

【○】 庁内あり方検討委員会や地域公共交通活性化協議会を定期的に実施。



● 目標達成に向けて設定した事業11は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討

事業12 (実施主体: 大牟田市 (関係部署))

【事業12（新規）】		【基本方針への対応】										
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												
※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。												
＜オンデマンド交通の取組み事例＞												
<table><tr><td>ネクスト・モビリティ 国土交通省による実証実験（2019年4月～）に、日本最大のシェアリングカー会社である「カーシェアリング・ドット」が参加し、オンデマンド交通の実証実験を開始。</td><td>MONET Technologies 「フジパシフィック」が、2019年4月～2020年3月にかけて、オンデマンド交通サービス「Autonomous Mobility」の実証実験を開始。2020年4月～2021年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。</td><td>NTTドコモ 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。</td></tr><tr><td>Near Me 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。</td><td>未来シェア 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。</td><td>緑風路 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。</td></tr></table>							ネクスト・モビリティ 国土交通省による実証実験（2019年4月～）に、日本最大のシェアリングカー会社である「カーシェアリング・ドット」が参加し、オンデマンド交通の実証実験を開始。	MONET Technologies 「フジパシフィック」が、2019年4月～2020年3月にかけて、オンデマンド交通サービス「Autonomous Mobility」の実証実験を開始。2020年4月～2021年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	NTTドコモ 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	Near Me 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	未来シェア 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	緑風路 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。
ネクスト・モビリティ 国土交通省による実証実験（2019年4月～）に、日本最大のシェアリングカー会社である「カーシェアリング・ドット」が参加し、オンデマンド交通の実証実験を開始。	MONET Technologies 「フジパシフィック」が、2019年4月～2020年3月にかけて、オンデマンド交通サービス「Autonomous Mobility」の実証実験を開始。2020年4月～2021年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	NTTドコモ 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。										
Near Me 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	未来シェア 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。	緑風路 2019年4月～2020年3月にかけて、NTTドコモが、2019年4月～2020年3月にかけて、実証実験の結果を踏まえ、本格導入を予定している。										
●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												
・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												
※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。												
●国内動向を踏まえた将来的展開に向けた研究・検討												
・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												

(出典: 大牟田市地域公共交通計画 (P134)、大牟田市資料より作成)

【○】 事業実施状況
(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

【○】 令和5年11月に自動運転の実証実験を実施。令和6年2月から令和6年6月にMaaS実証実験として、有明エリアのり2 DAYきっぷを販売。
令和6年10月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを販売。
令和7年11月からおおむた1日乗り放題バスきっぷを期間限定100円で販売。
令和7年10月から12月にグリーンスローモビリティを運行。

有明エリアMaaS検討会議では、交通DXに関する取組を検討・実施し、移動者のニーズに対して最適な移動手段を切れ目なくつなぎ、持続可能で質の高い地域公共交通、地域の活性化を図ることを目的としている。現在は、MaaSアプリを活用した実証実験により、地域公共交通の利用促進及び利便性向上、地域資源を活用した周遊促進、観光情報などの有明エリアの魅力発信を図り、有明地域の活性化を目指している。



● 目標達成に向けて設定した事業12は、以上の通り実施されているため、今後も継続実施・検討