

# 令和 8 年度 第 2 回大牟田市地域公共交通活性化協議会

## [報告事項]

### (1) 市内路線バスの現状について

#### <目次>

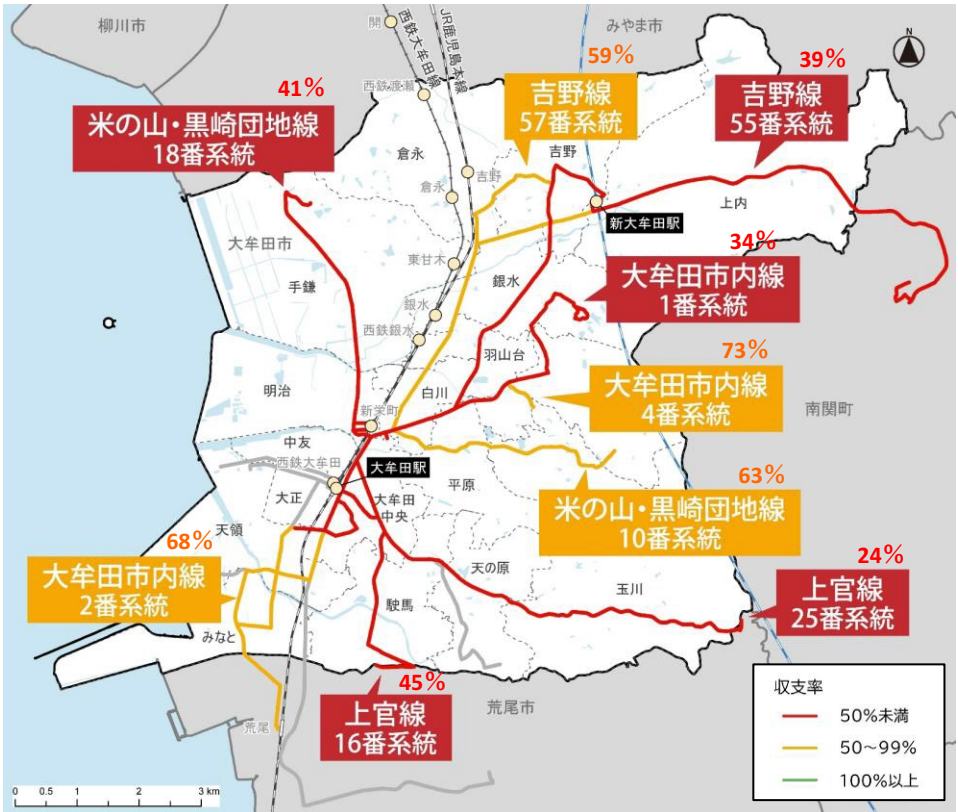
|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 1. 大牟田市内の路線バスの現状・ . . . . .     | 1  |
| 2. 補助対象路線バスの利用状況・ . . . . .     | 5  |
| 3. 見直し路線の検討・ . . . . .          | 13 |
| 【参考】25番系統における利用人員の変化・ . . . . . | 15 |

令和 8 年 8 月 3 1 日  
大牟田市 国県道路・地域交通対策課

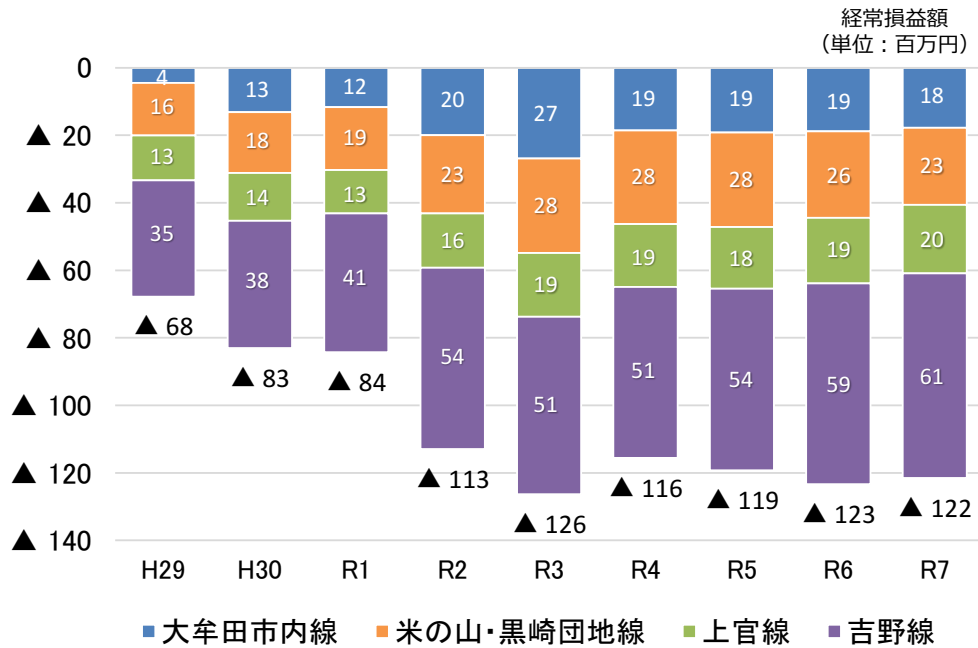
# 1.大牟田市内の路線バスの現状

## 1) 補助路線バスの収支状況

- 対象路線（R7年度事業 補助対象路線）は以下の4路線9系統
- 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・18番系統）、上官線（16番系統）、吉野線（57番系統）
- コロナ禍前でもほとんどの路線が赤字となるなか、特に、大牟田市内の郊外部に向かう路線（※）が利用者も少なく採算性が悪い
- （※）大牟田市内線 01系統：久福木団地～大牟田営業所 【34%】  
米の山・黒崎団地線 18系統：西鉄大牟田営業所～黒崎団地前 【41%】  
上官線 16系統：ゆめタウン大牟田～倉掛 【45%】  
25系統：西鉄大牟田営業所～庄山 【24%】  
吉野線 55系統：西鉄大牟田営業所～南関 【39%】



■系統別収支率（2025年・R7）



### ■補助路線バスの収支の推移

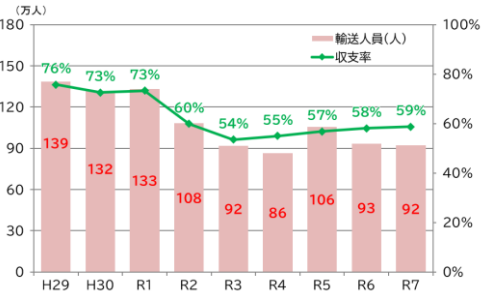
出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）  
10月～9月を1年度とする 例）R7年度：R6年10月～R7年9月  
補助（国・県・市）を除く経常損益額

# 1.大牟田市内の路線バスの現状

## 【参考】系統別収支率の推移

- R7年度での収支率が50%未満となる路線（※）は下記の通り
- |           |                      |       |
|-----------|----------------------|-------|
| （※）大牟田市内線 | 01番系統：久福木団地～大牟田営業所   | 【34%】 |
| 米の山・黒崎団地線 | 18番系統：西鉄大牟田営業所～黒崎団地前 | 【41%】 |
| 上官線       | 16番系統：ゆめタウン大牟田～倉掛    | 【45%】 |
|           | 25番系統：西鉄大牟田営業所～庄山    | 【24%】 |
| 吉野線       | 55番系統：西鉄大牟田営業所～南関    | 【39%】 |

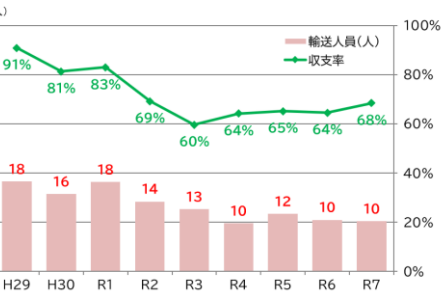
大牟田市内全体（\*1）



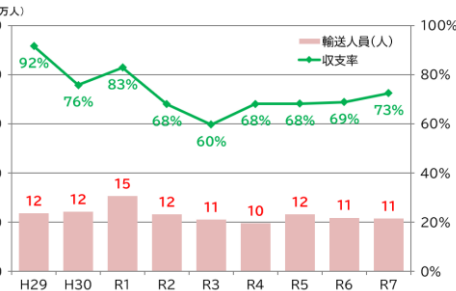
大牟田市内線【1番系統】



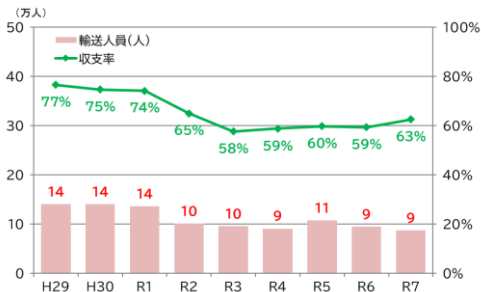
大牟田市内線【2番系統】



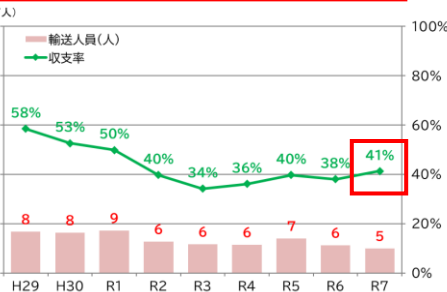
大牟田市内線【4番系統】



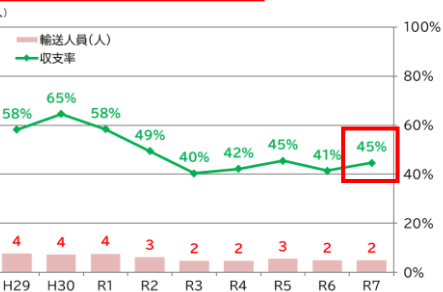
米の山・黒崎団地線【10番系統】



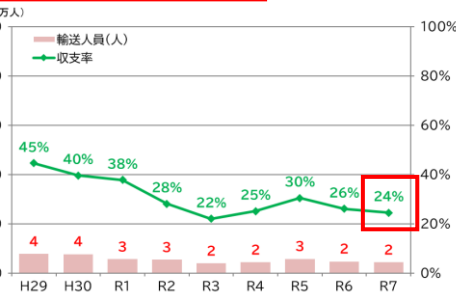
米の山・黒崎団地線【18番系統】



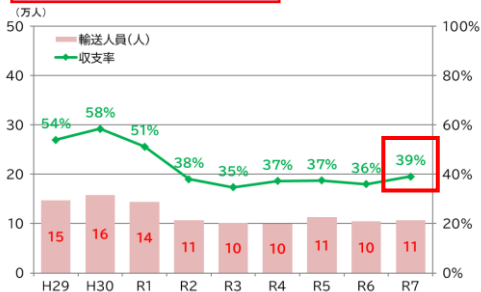
上官線【16番系統】



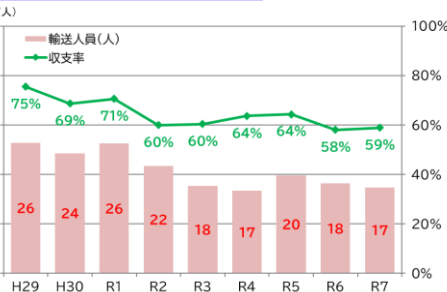
上官線【25番系統】



吉野線【55番系統】



吉野線【57番系統】



※ R7年度の収支率が50%未満の路線

※ 1 大牟田市内の路線のうち、イオンモール大牟田線、帝京大学線、グリーンランド線を除く

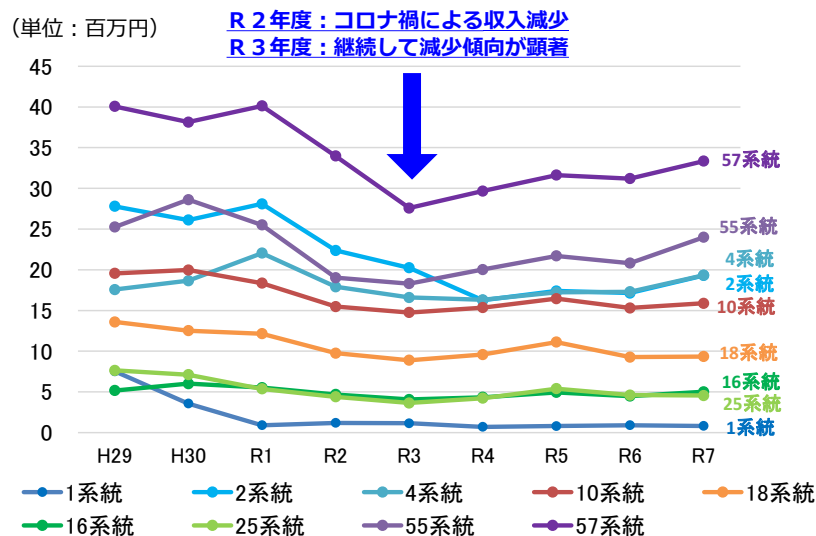
## ■ 補助路線バス・系統別収支率の推移

出典：大牟田市提供資料より作成（年度集計）

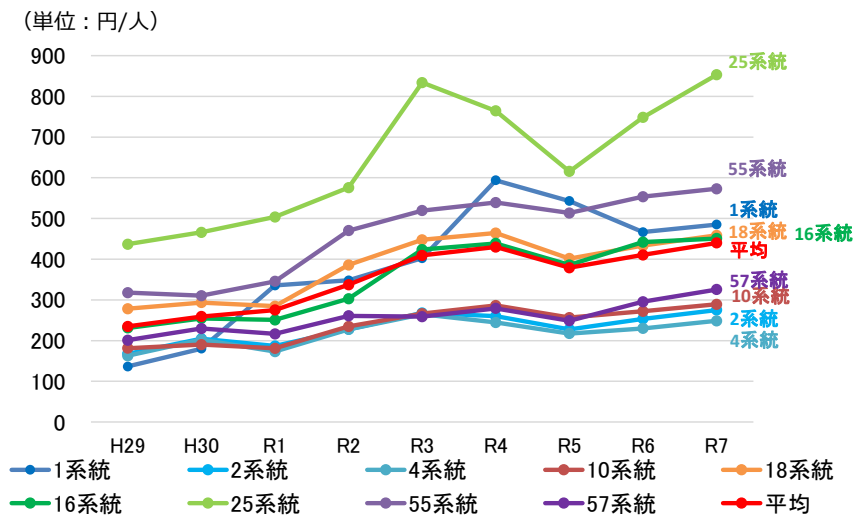
## 1.大牟田市内の路線バスの現状

【参考】収入、支出、1人あたりの運送コスト・補助金の推移

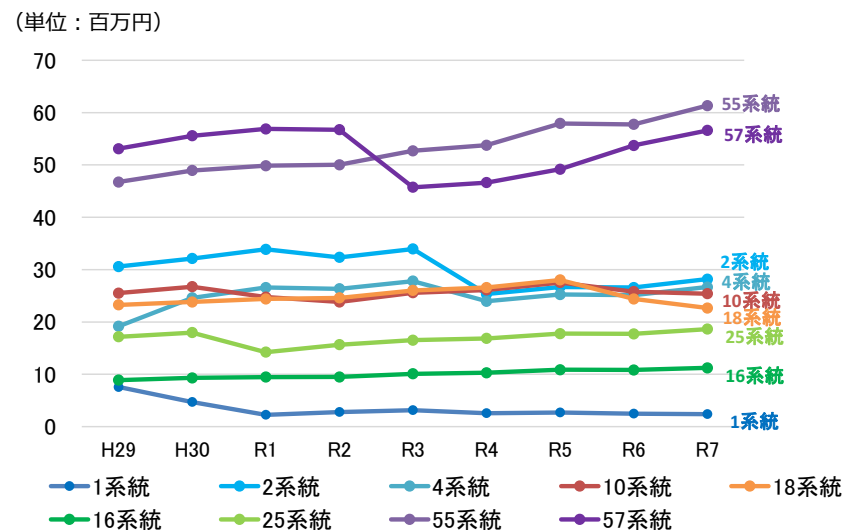
- コロナ禍以降、路線別収入は回復基調にあるものの、支出もそれ以上に増加しているため、利用者1人当たりの運送コストは増加
- 1人あたりの補助金は、2,4,10,16,55番系統ではR7年度は減少したものの、1,18,25,57番系統は増加



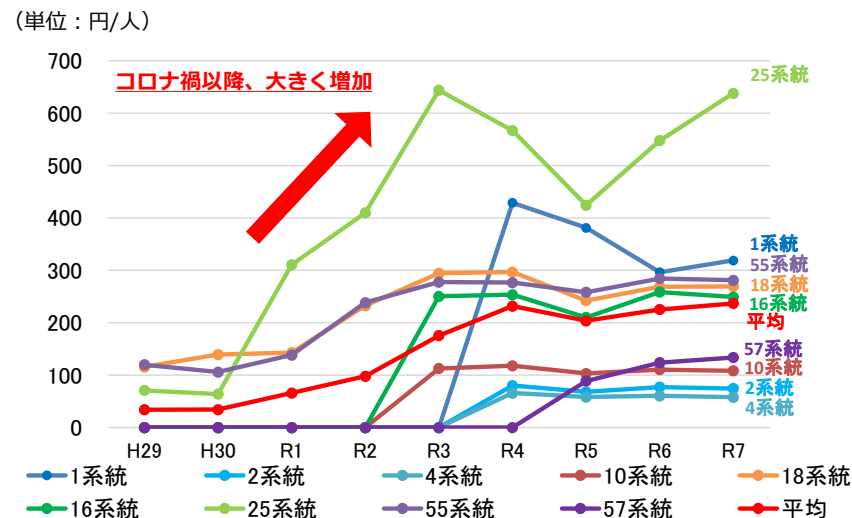
## ■補助路線バス収入の推移



## ■利用者1人あたりの運送コストの推移



## ■ 補助路線バス支出の推移



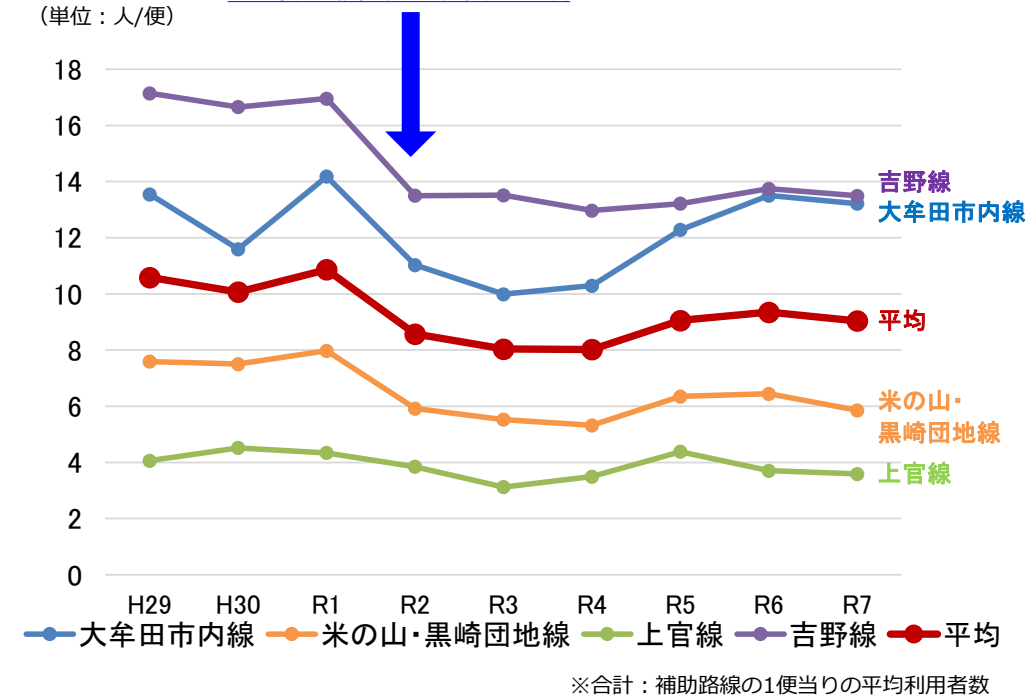
## ■利用者1人あたりの補助金の推移

# 1.大牟田市内の路線バスの現状

## 2）補助金等の推移

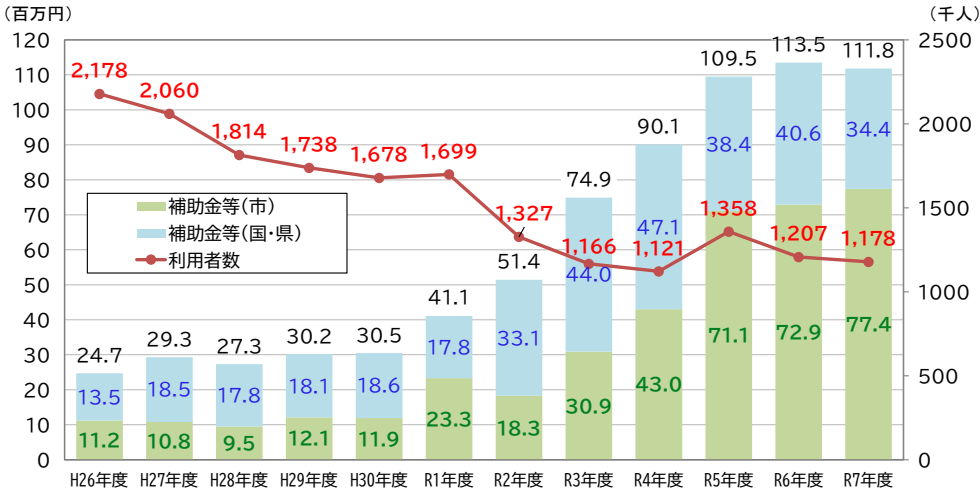
- 1 便当たりの平均利用者数は、R1ではわずかに増加に転じたもののコロナ禍により大きく減少、R5では一時的に回復したがR1水準には戻っていない
- 補助金は増加傾向にあり、特にコロナ禍以降は大きく増加し高どまり
- 現状の行政補助への依存だけでは、路線維持そのものが限界となる可能性が高まりつつある
- **公共交通の利便性・生産性を最大限向上させるため、新しい取り組みを展開し、利用者数・収益の増加を目指すとともに、非効率なサービス提供の見直しを行い、運行の効率化による補助金の抑制を図る**

R 2年度：コロナ禍による利用者数減少  
R 3年度：継続して減少傾向が顕著



### ■補助路線バスの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（年度集計）  
注：便数は各年度3月31日時点



### ■補助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）

図中の凡例

補助金等（市）：大牟田市の年間補助金額  
補助金等（国・県）：国・福岡県を含む年間補助金額  
利用者数：市内西鉄バス利用者数

※R1～R3年度までの利用者数は西鉄バス提供資料（10月～9月集計）より

## 2.補助対象路線バスの利用状況

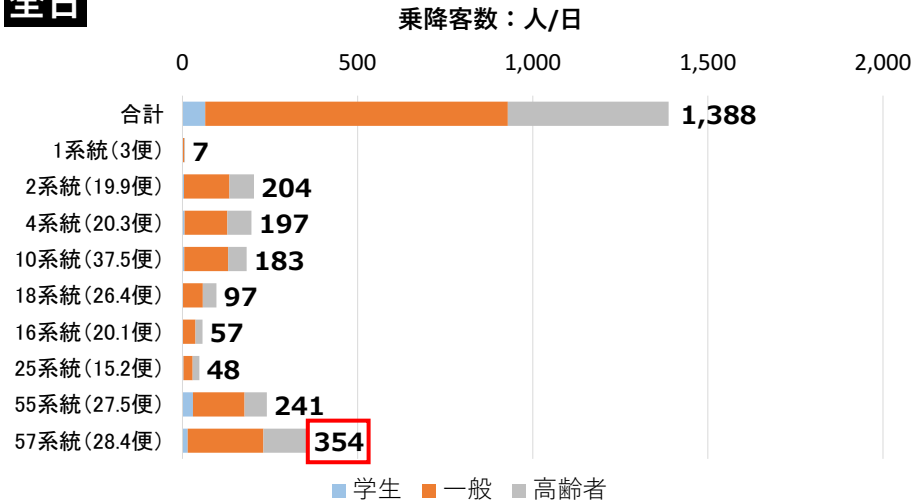
### 1) 系統別の利用状況

- 1か月間の1日利用者数（全日）は「57番系統」が354人/日（平日 453人）で最も多い
- 平日の利用者数に対して、土曜は約 7 割、日祝は約 5 割の利用に留まる

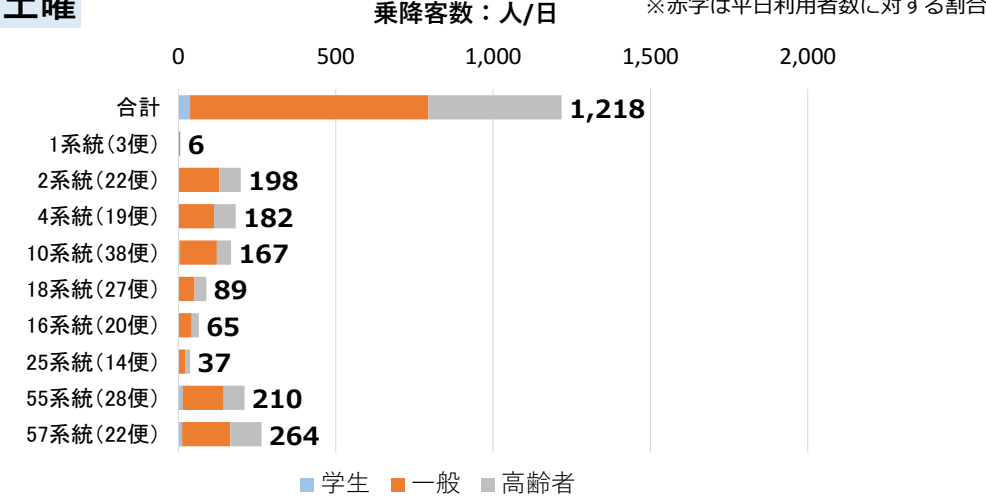
■ 平日、土曜、日祝の利用者数割合

|    | 合計（人/日） | 平日利用者数に<br>対する割合（％） |
|----|---------|---------------------|
| 平日 | 1695    | 100                 |
| 土曜 | 1218    | 72                  |
| 日祝 | 809     | 48                  |

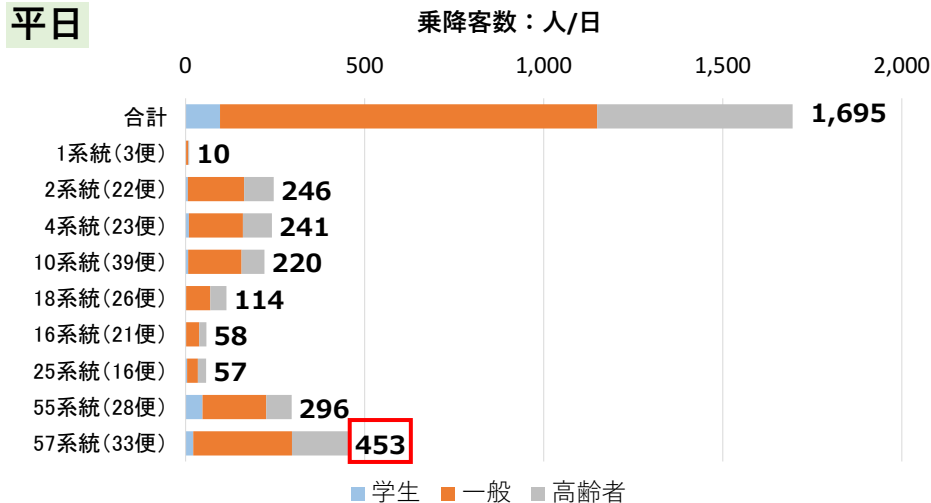
全日



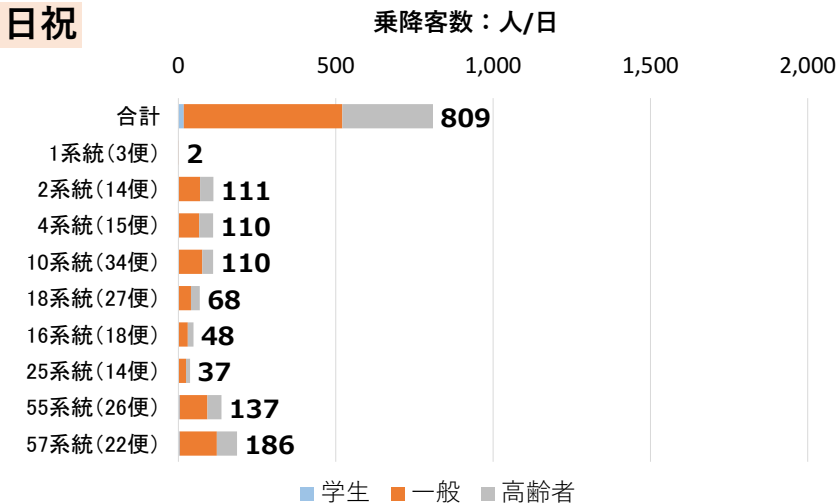
土曜



平日



日祝



出典：西鉄ICカードデータ（R8.5）より作成  
便数は西鉄時刻表より作成  
注：合計は全路線利用者の平均値（＝Σ系統別平均）

### ■ 補助路線バスの平均利用者数

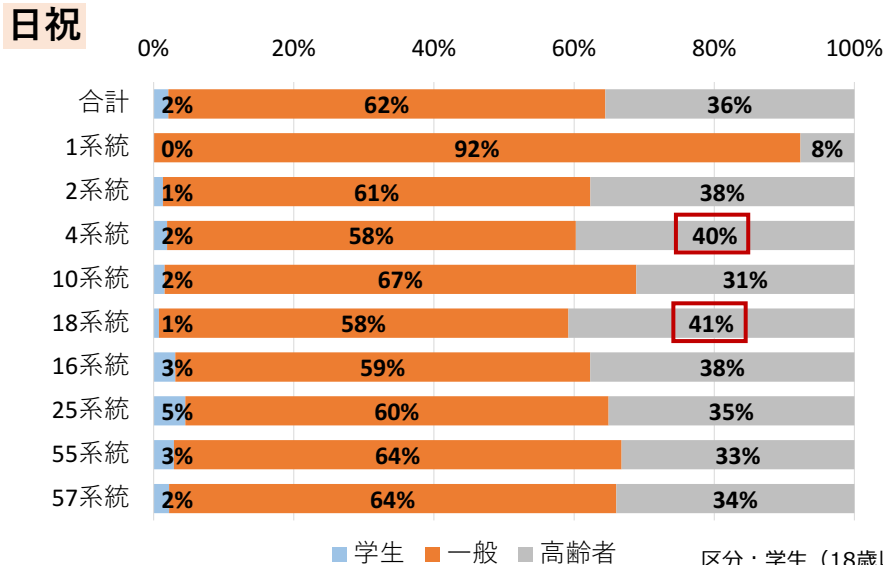
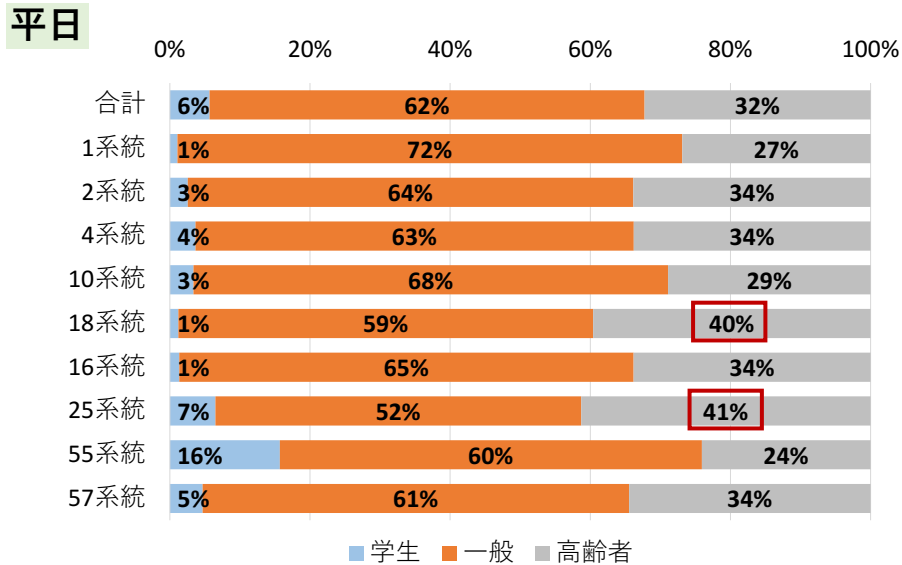
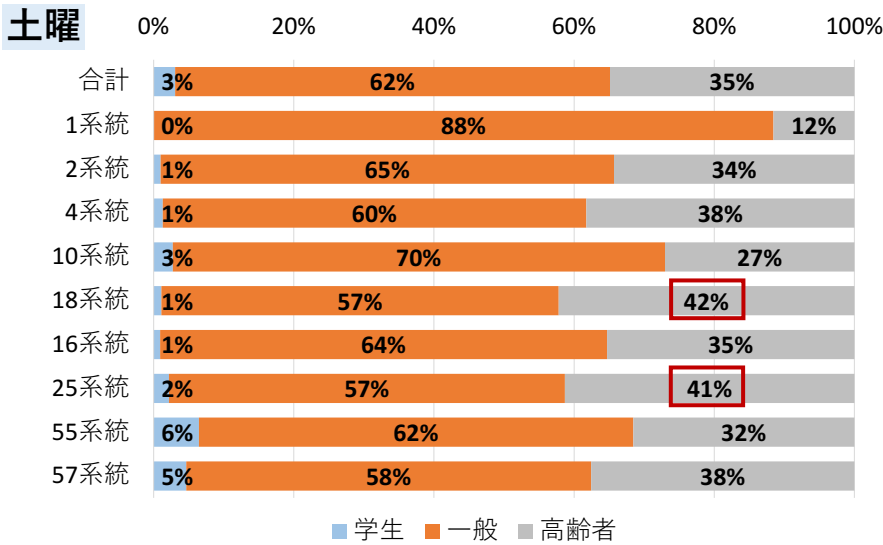
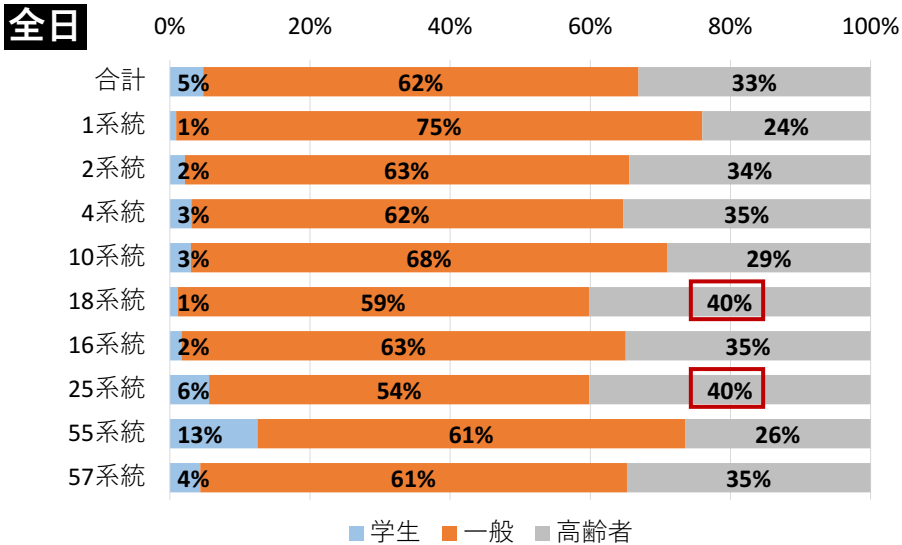
区分：学生（18歳以下）  
一般（19～64歳）  
高齢者（65歳以上）

## 2.補助対象路線バスの利用状況

### 2) 年齢別の利用状況

- 大牟田市の高齢化率（R8：39%）より高い系統は、18番系統, 25番系統(日祝除く)及び 4番系統(日祝のみ)

40% : 高齢化率より高い



出典：西鉄ICカードデータ（R8.5）より作成  
高齢化率は大牟田市の高齢化統計資料（R8.4）より

### ■ 補助路線バスの利用者内訳（学生・一般・高齢者）

区分：学生（18歳以下）  
一般（19～64歳）  
高齢者（65歳以上）

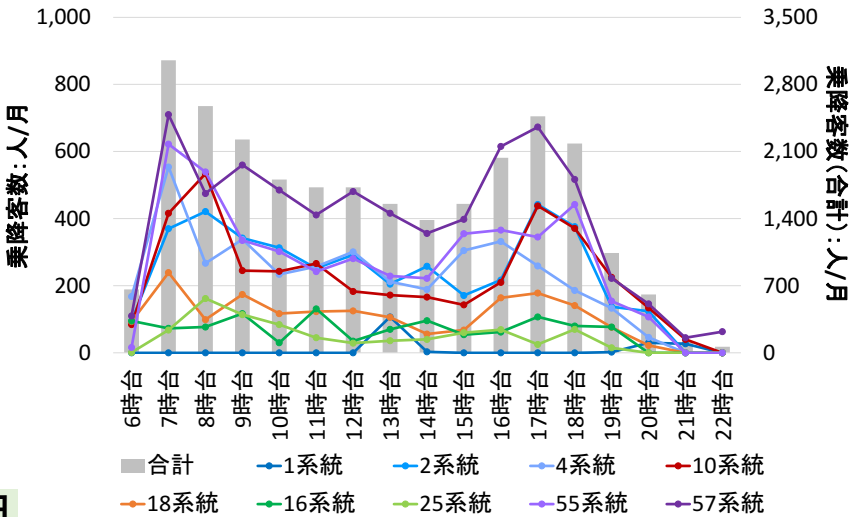
2.補助対象路線バスの利用状況

3) 時間帯別の利用状況

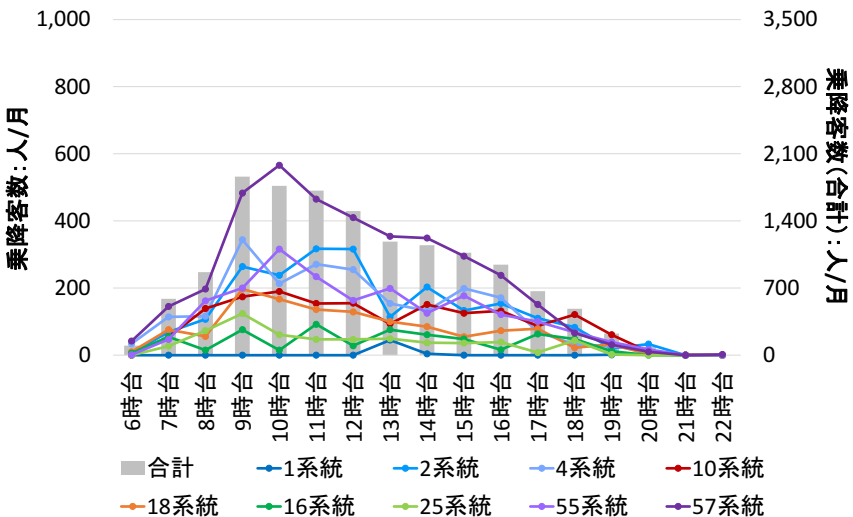
- 平日では、一般の利用が7時台と16～18時台の2つのピーク、高齢者の利用は一般ほど顕著ではないが、9～12時台の1つのピークで午後以降は減少が続く

全日

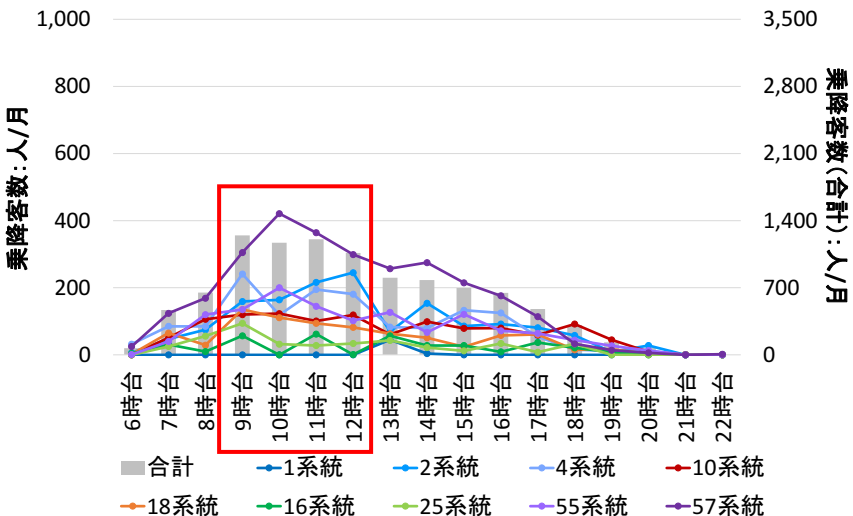
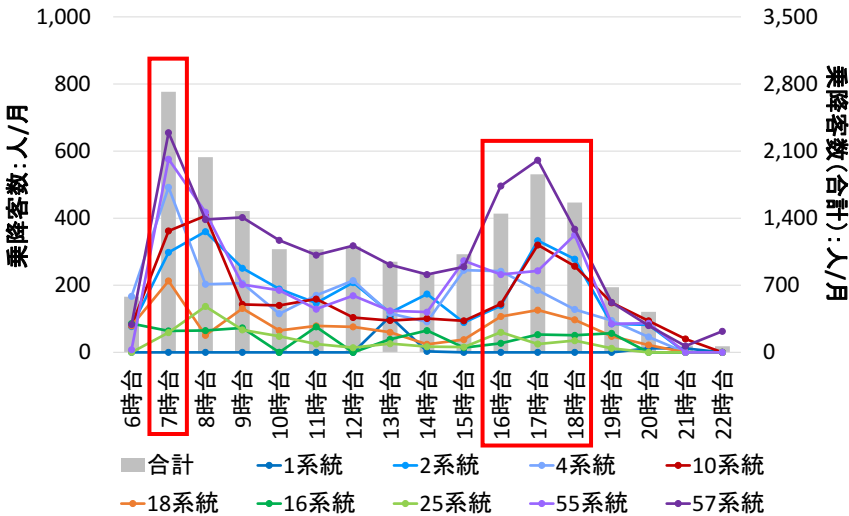
一般（19～64歳）



高齢者（65歳以上）



平日



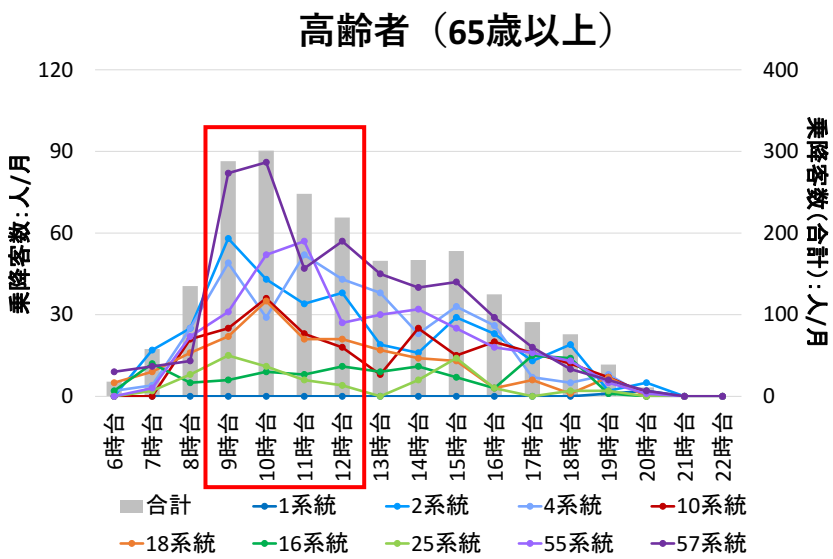
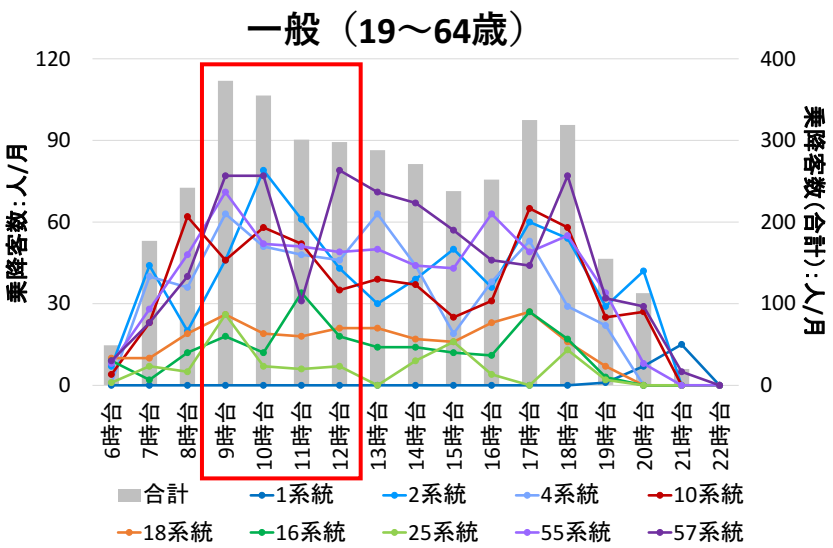
■ 補助路線バスの利用時間帯

2.補助対象路線バスの利用状況

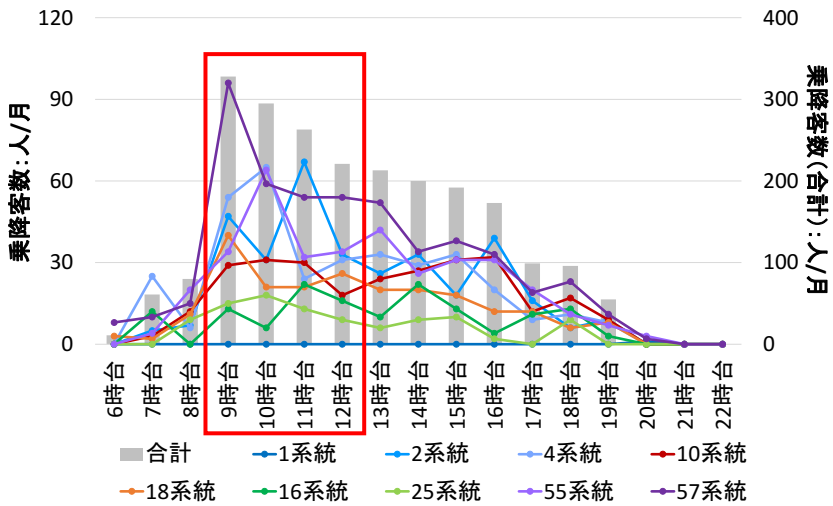
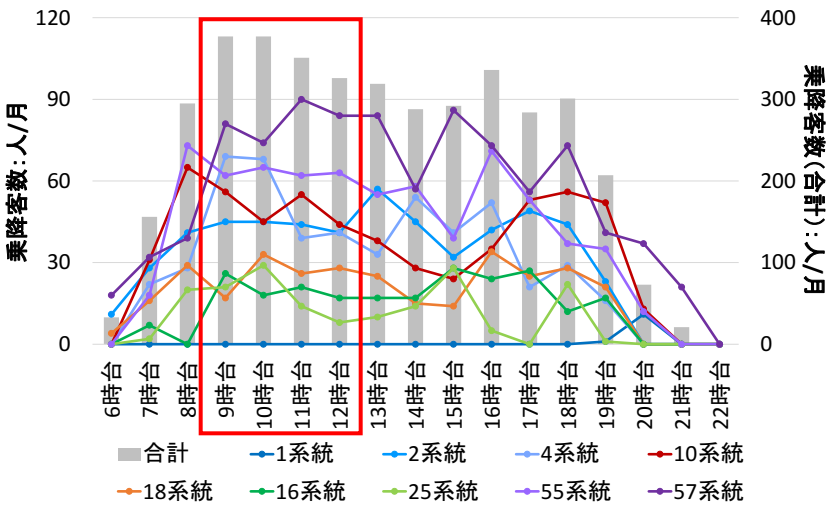
3) 時間帯別の利用状況

- 土曜・日祝は一般、高齢者ともに9～12時台にピーク

土曜



日祝



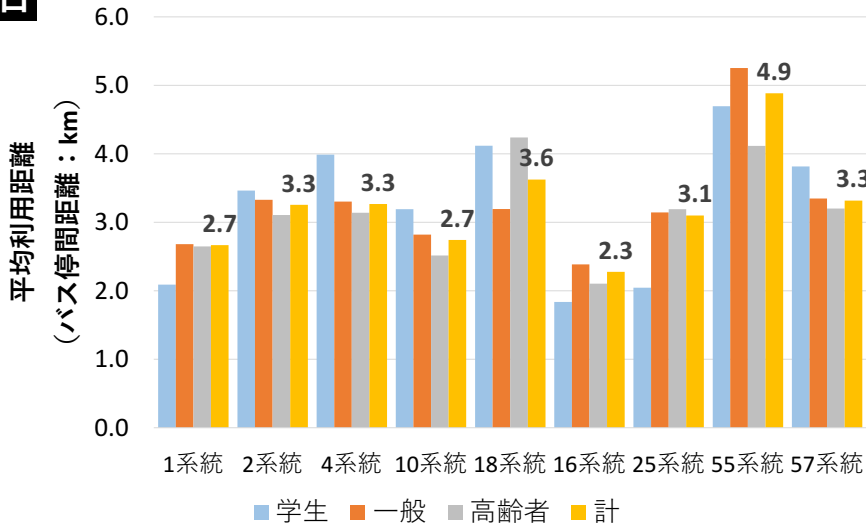
■ 補助路線バスの利用時間帯

## 2.補助対象路線バスの利用状況

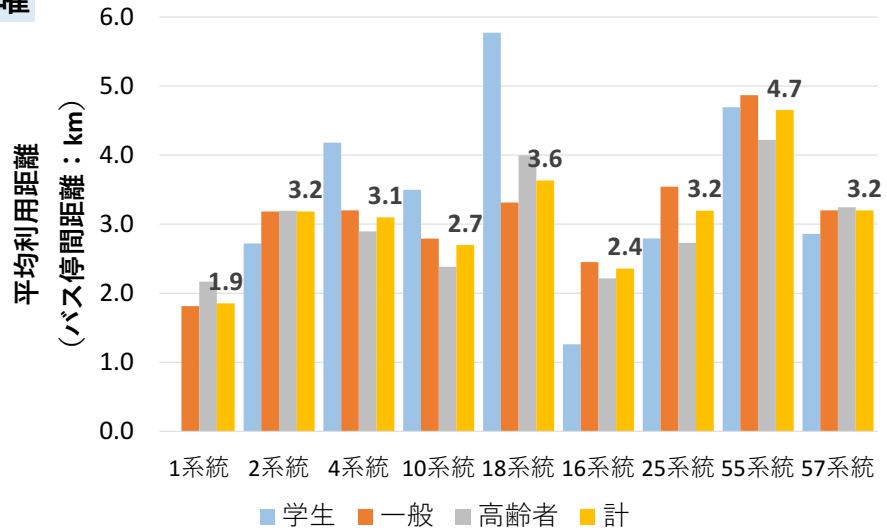
### 4) 平均利用距離 (バス停間距離)

- 系統別の利用距離は、平日・土曜・日祝の曜日変動や学生、一般、高齢者の利用者特性による変動は小さい
- 土曜 18系統の学生は、サンプル数が5件と少なく、特異値と想定される(なお過年度も同程度のサンプル数)

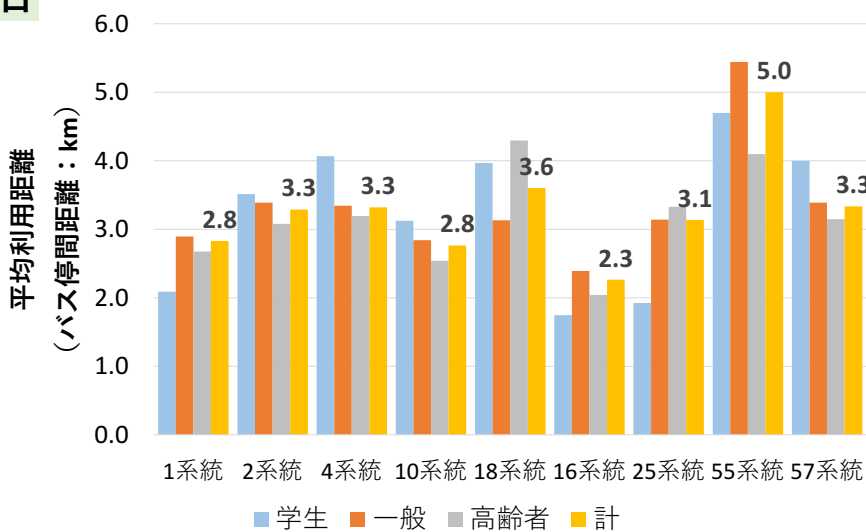
全日



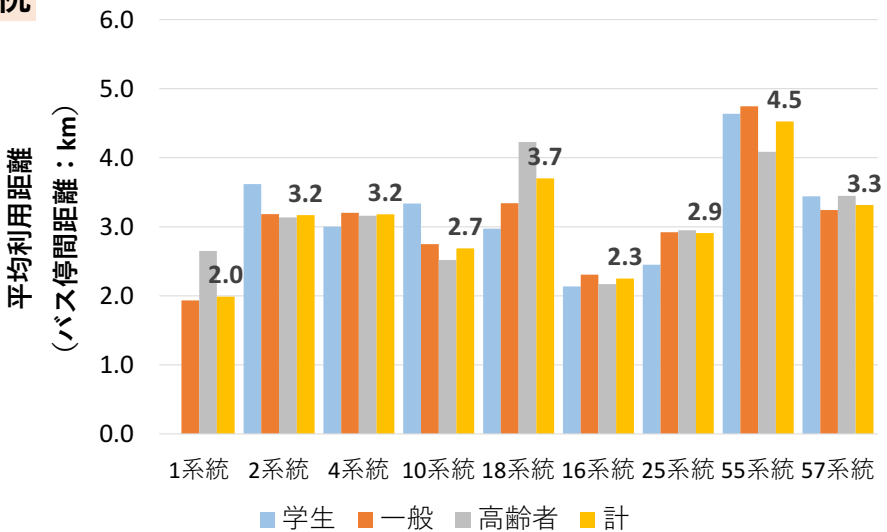
土曜



平日



日祝

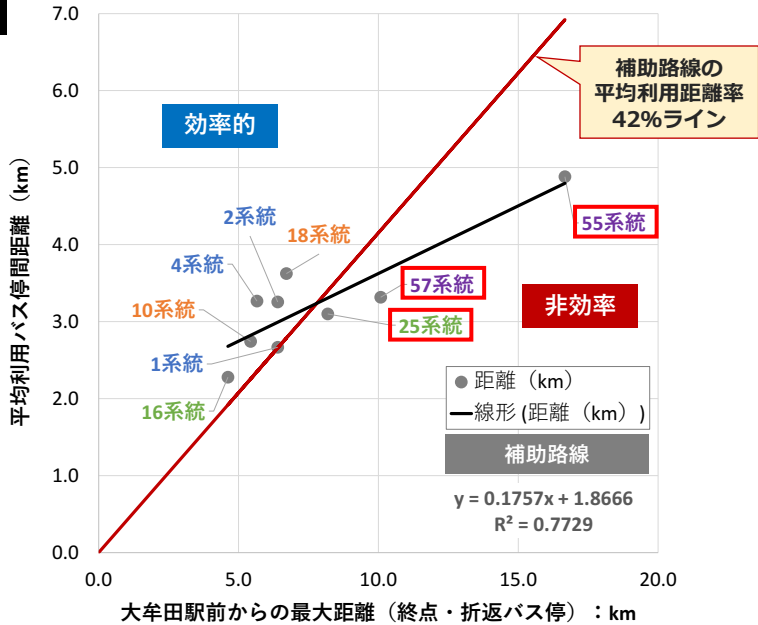


2.補助対象路線バスの利用状況

4）平均利用距離（バス停間距離）

- 系統別の「中心バス停（大牟田駅前）からの最大距離」と「平均利用距離」を比較すると、多くの系統は中心バス停までの距離に対して約4割
- ⇒ 運行距離に対して利用距離が平均より低い路線（利用のされ方が非効率）：「55番系統」、「25番系統」、「57番系統」

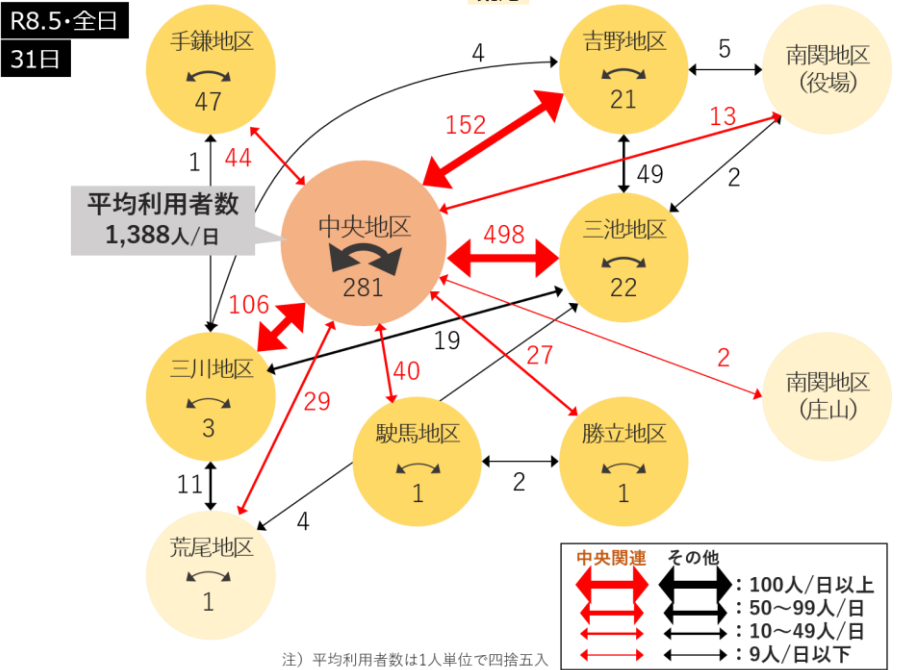
全日



|      | ①大牟田駅からの<br>距離 (km) | ②利用バス停間距離<br>距離 (km) | 平均利用距離率<br>③=②/① (%) | 順位 |
|------|---------------------|----------------------|----------------------|----|
| 1系統  | 6.4                 | 2.7                  | 41.7%                | 4位 |
| 2系統  | 6.4                 | 3.3                  | 50.9%                | 7位 |
| 4系統  | 5.7                 | 3.3                  | 57.7%                | 9位 |
| 10系統 | 5.4                 | 2.7                  | 50.5%                | 6位 |
| 18系統 | 6.7                 | 3.6                  | 54.0%                | 8位 |
| 16系統 | 4.6                 | 2.3                  | 49.3%                | 5位 |
| 25系統 | 8.2                 | 3.1                  | 37.9%                | 3位 |
| 55系統 | 16.7                | 4.9                  | 29.3%                | 1位 |
| 57系統 | 10.1                | 3.3                  | 32.9%                | 2位 |
| 単純平均 | 7.8                 | 3.2                  | 41.5%                | —  |

■補助路線バスの系統別の利用距離比較（全体）

出典：西鉄ICカードデータ（R8.5）等より作成



【参考】バス利用者の地域間流動（R8.5）

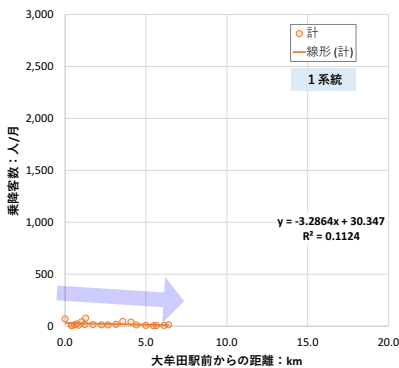
出典：西鉄ICカードデータ（R8.5）より作成 バス停間平均OD (人/日)

5) バス停別の利用状況

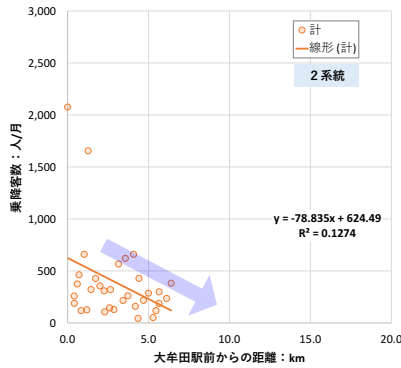
- 中心バス停（大牟田駅前）からの距離に応じたバス停別の乗降客数は、概ねすべての系統で、中心バス停（大牟田駅前）から遠くなるほど利用者が少ない。

全日

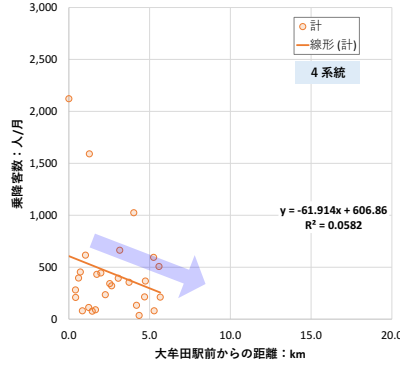
大牟田市内線【1 番系統】



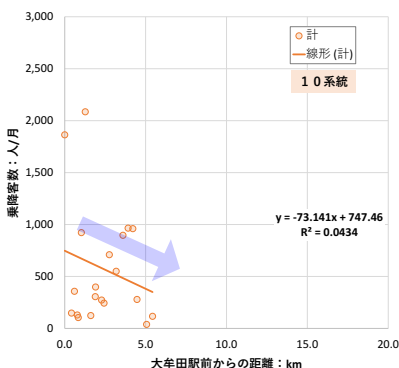
大牟田市内線【2 番系統】



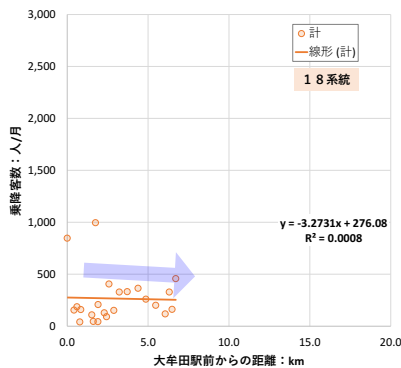
大牟田市内線【4 番系統】



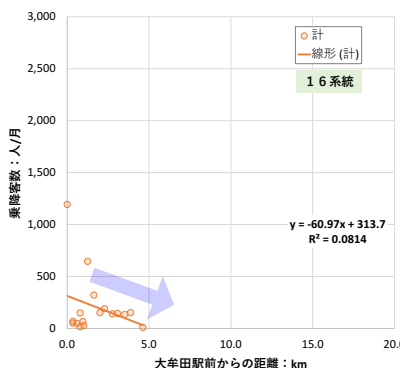
米の山・黒崎団地線【1 0 番系統】



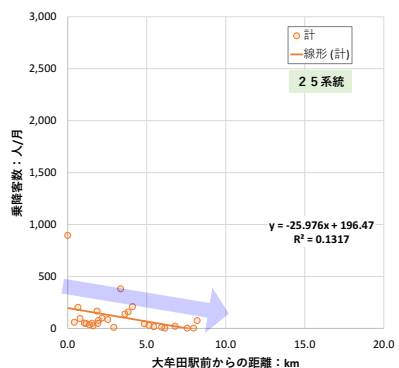
米の山・黒崎団地線【1 8 番系統】



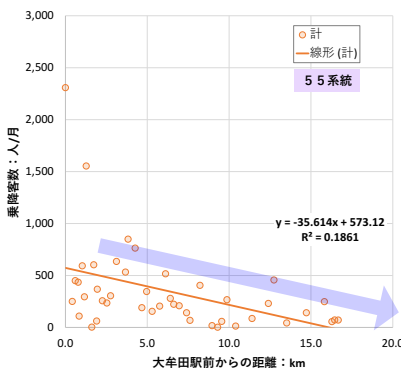
上官線【1 6 番系統】



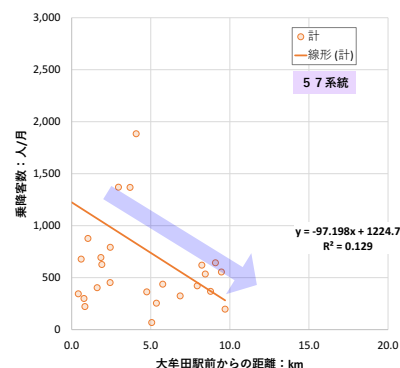
上官線【2 5 番系統】



吉野線【5 5 番系統】



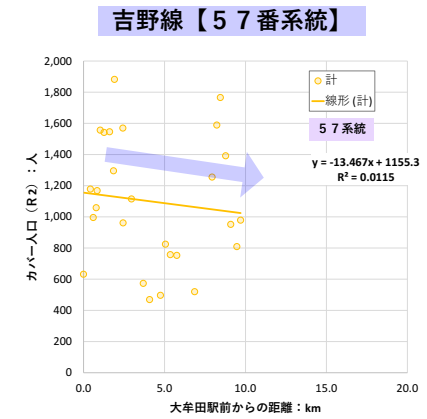
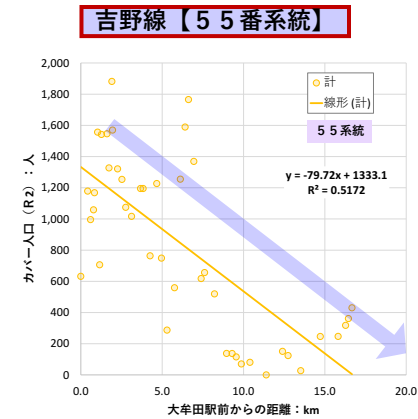
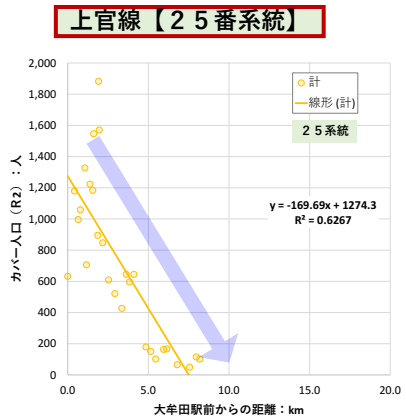
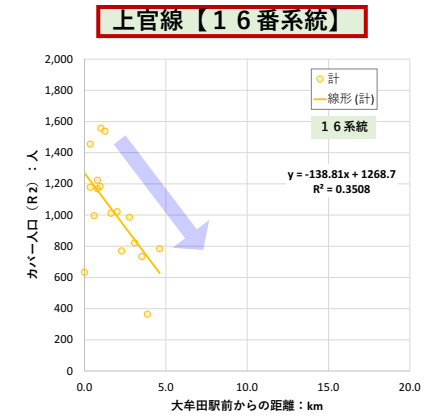
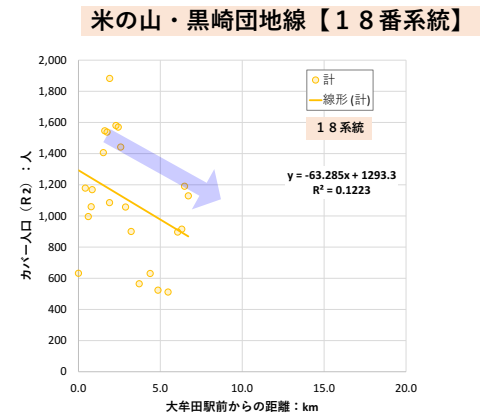
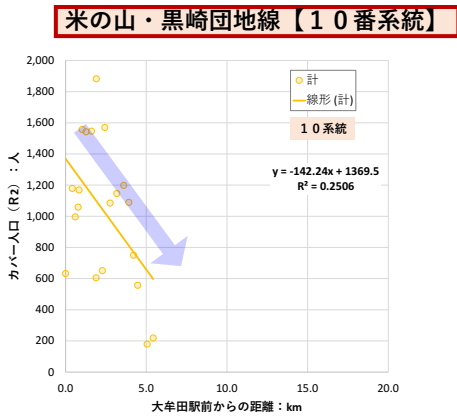
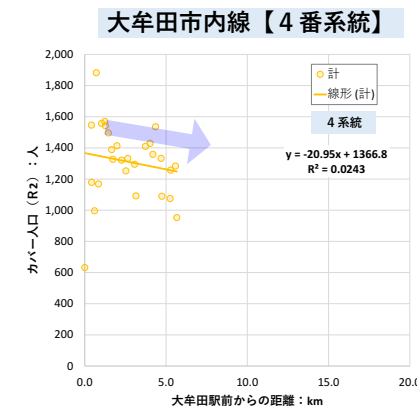
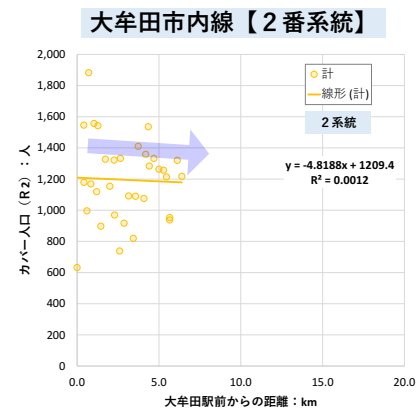
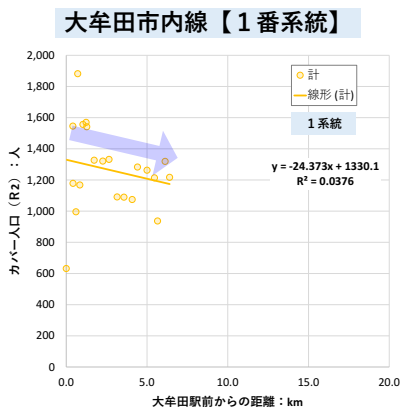
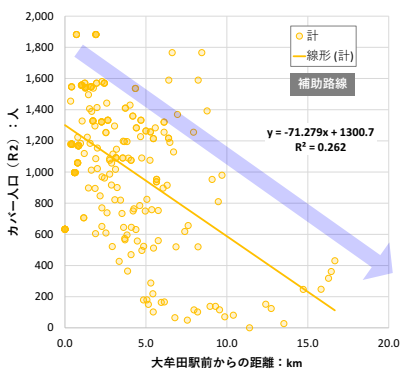
吉野線【5 7 番系統】



6) バス停別の利用状況

- 中心バス停（大牟田駅前）から遠くなるほど利用者が少なくなる原因は、遠いバス停ほどカバー人口が過少となることが要因
- ⇒ **10・16・25・55番系統は、中山間部に向かう系統であるため、その傾向が顕著**

全日



| 系統   | 1/バス停当り<br>平均<br>カバー人口<br>R2 (人) | 1/バス停当り<br>平均<br>カバー人口<br>R7 (人) | 1/バス停当り<br>平均減少<br>カバー人口<br>R7-R2 (人) |
|------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| 1系統  | 1,264                            | 1,200                            | -64                                   |
| 2系統  | 1,195                            | 1,124                            | -71                                   |
| 4系統  | 1,311                            | 1,247                            | -64                                   |
| 10系統 | 1,030                            | 971                              | -59                                   |
| 18系統 | 1,104                            | 1,039                            | -66                                   |
| 16系統 | 1,025                            | 950                              | -75                                   |
| 25系統 | 699                              | 659                              | -41                                   |
| 55系統 | 810                              | 747                              | -63                                   |
| 57系統 | 1,110                            | 1,046                            | -64                                   |
| 単純平均 | 1,044                            | 981                              | -63                                   |

平均以下

■ バス停別のカバー人口【R2】（大牟田駅前バス停からの距離帯別）

出典：国勢調査（R2）等より作成

3.見直し路線の検討

- 大牟田市の路線バスの供給状況、現状の需要状況（利用状況）より、早急な改善・効率化の検討が必要な路線・系統を抽出
- ⇒ **早急な改善・効率化検討を優先的に進めるべきと考えられる路線・系統**
  - 上官線・25番系統：西鉄大牟田営業所～庄山
  - 吉野線・55番系統：西鉄大牟田営業所～南関

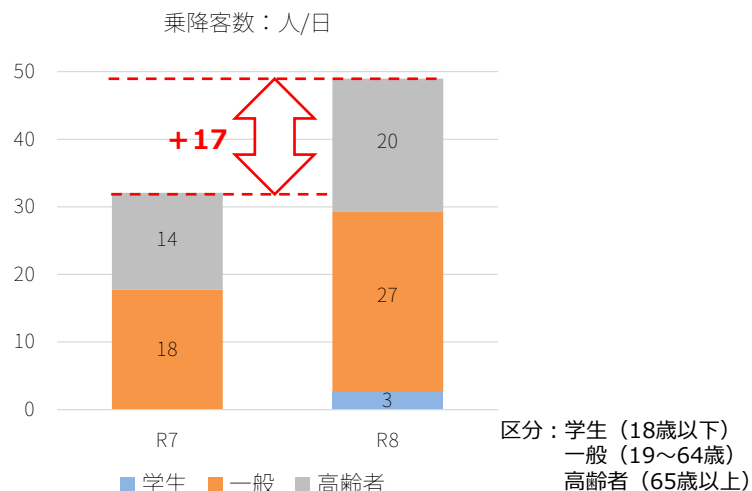
| 対象路線         |               |       | 供給             |                             | 現状需要                  |                      | 潜在需要                   | 検討  |
|--------------|---------------|-------|----------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|-----|
| 補助           | 路線            | 番系統   | R7収支率          | R8運行状況<br>(平日便数)<br>※往復合計便数 | R8利用者数<br>(1日平均)      | R8利用状況<br>(利用距離率)    | バス停カバー人口<br>(人口(将来減少)) |     |
| 地域間<br>幹線    | 市内線           | 2番系統  | 68%            | 22便                         | 204人/日                | 50.9%                | 1,195人(▲71人)           | 0点  |
|              |               | 4番系統  | 73%            | 23便                         | 197人/日                | 57.7%                | 1,311人(▲64人)           | 0点  |
|              | 上官線           | 25番系統 | ×24%           | 16便                         | ×48人/日                | ×37.9%               | ×699人(▲41人)            | 4点  |
|              | 吉野線           | 55番系統 | ×39%           | ×28便                        | 241人/日                | ×29.3%               | ×810人(▲63人)            | 4点  |
| 地域内<br>フィーター | 市内線           | 1番系統  | ×34%           | 3便                          | ×7人/日                 | 41.7%                | 1,264人(▲64人)           | 2点  |
|              | 米の山・<br>黒崎団地線 | 10番系統 | 63%            | ×39便                        | 183人/日                | 50.5%                | ×1,030人(▲59人)          | 2点  |
|              |               | 18番系統 | ×41%           | ×26便                        | ×97人/日                | 54.0%                | 1,104人(▲66人)           | 3点  |
|              | 上官線           | 16番系統 | ×45%           | 21便                         | ×57人/日                | 49.3%                | ×1,025人(▲75人)          | 3点  |
|              | 吉野線           | 57番系統 | 59%            | ×33便                        | 354人/日                | ×32.9%               | 1,110人(▲64人)           | 2点  |
| 検討基準         |               |       | 収支率<br>(50%未満) | 補助路線の平均以下<br>(23.4便以上)      | 補助路線の平均以下<br>(154人以下) | 補助路線の平均以下<br>(41.5%) | 補助路線の平均以下<br>(1,044人)  | ×1点 |

3.見直し路線の検討（参考：R7年資料より抜粋）

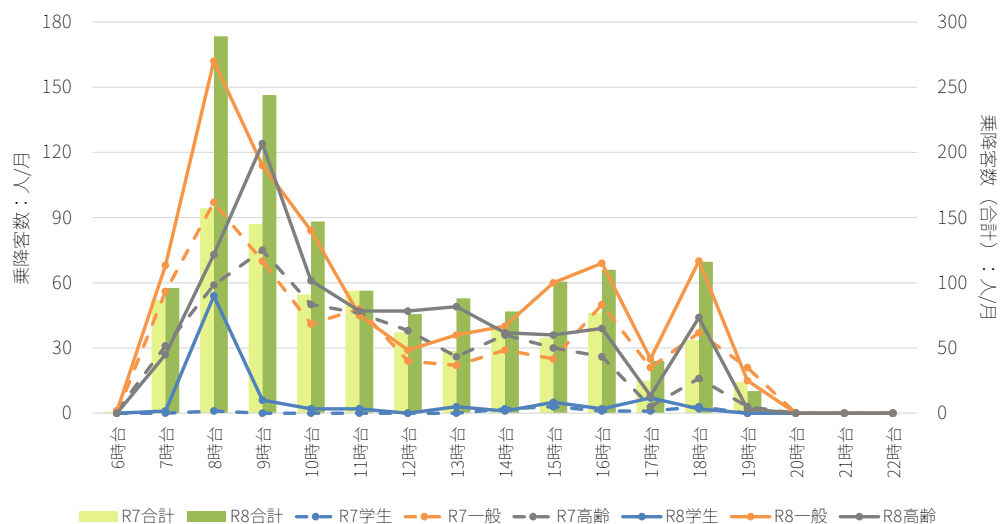
| 対象路線         |               |      | 供給             |                             | 現状需要                  |                      | 潜在需要                    | 検討  |
|--------------|---------------|------|----------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-----|
| 補助           | 路線            | 系統   | R6収支率          | R7運行状況<br>(平日便数)<br>※往復合計便数 | R7利用者数<br>(1日平均)      | R7利用状況<br>(利用距離率)    | バス停カバー人口<br>(人口 (将来減少)) |     |
| 地域間<br>幹線    | 市内線           | 2系統  | 64%            | 22便                         | 128人/日                | 48.3%                | 1,195人 (▲71人)           | 0点  |
|              |               | 4系統  | 69%            | 23便                         | 134人/日                | 57.2%                | 1,311人 (▲64人)           | 0点  |
|              | 上官線           | 25系統 | ×26%           | 16便                         | ×32人/日                | ×41.3%               | ×699人 (▲41人)            | 4点  |
|              | 吉野線           | 55系統 | ×36%           | ×28便                        | 146人/日                | ×28.3%               | ×810人 (▲63人)            | 4点  |
| 地域内<br>フィーダー | 市内線           | 1系統  | ×36%           | 3便                          | ×6人/日                 | ×40.2%               | 1,264人 (▲64人)           | 3点  |
|              | 米の山・<br>黒崎団地線 | 10系統 | 59%            | ×39便                        | 123人/日                | 48.2%                | ×1,030人 (▲59人)          | 2点  |
|              |               | 18系統 | ×38%           | ×26便                        | ×71人/日                | 55.6%                | 1,104人 (▲66人)           | 3点  |
|              | 上官線           | 16系統 | ×41%           | 21便                         | ×33人/日                | 49.3%                | ×1,025人 (▲75人)          | 3点  |
|              | 吉野線           | 57系統 | 58%            | ×33便                        | 233人/日                | ×42.3%               | 1,110人 (▲64人)           | 2点  |
| 検討基準         |               |      | 収支率<br>(50%未満) | 補助路線の平均以下<br>(23.4便以上)      | 補助路線の平均以下<br>(101人以下) | 補助路線の平均以下<br>(42.8%) | 補助路線の平均以下<br>(1,044人)   | ×1点 |

## 【参考】25番系統における利用人員の変化

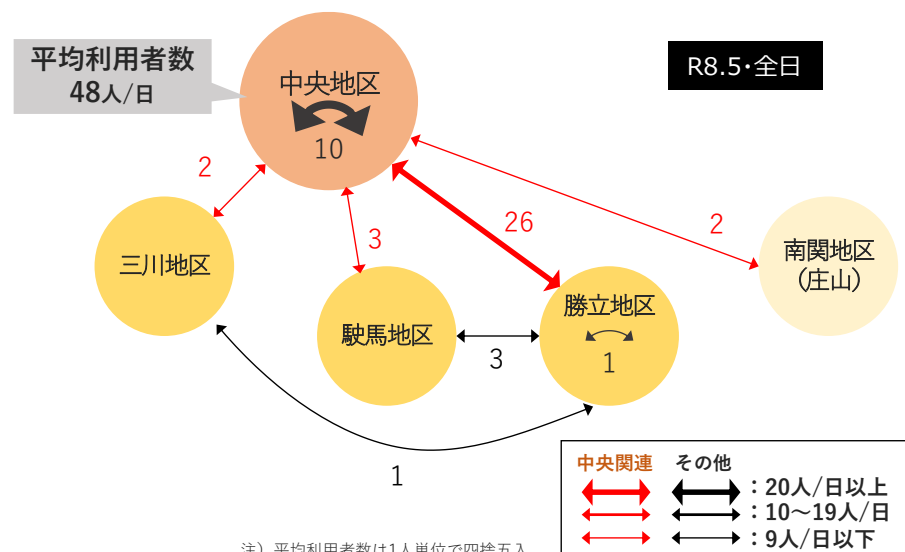
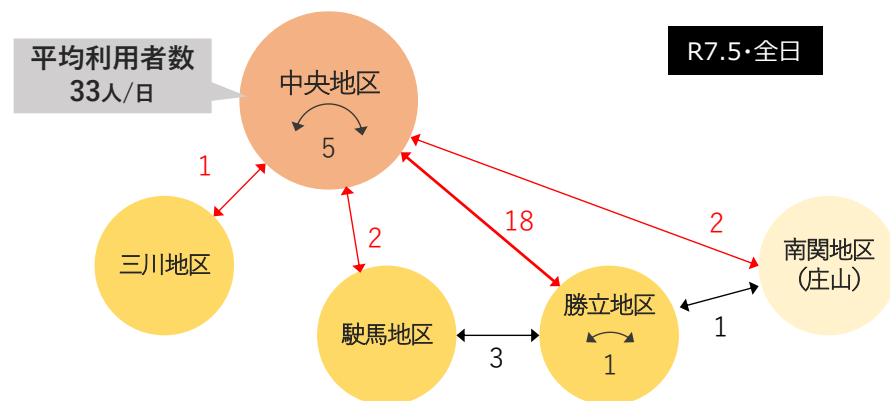
- 25番系統について、R7.5とR8.5のICデータによる利用人員を比較
- 利用者数は年齢区分別、時間帯別ともに増加
- R7.10路線見直しの影響（勝立以降の便数削減）により、勝立～庄山の流動が減少



### ■補助路線バスの平均利用者数（全日）



## ■補助路線バスの利用時間帯（全日）



## ■バス利用者の地域間流動（R7,R8）