

神崎市地域公共交通網形成計画 (素案)

2020年3月

神崎市

— 目 次 —

はじめに.....	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の対象区域	2
4. 計画期間	2
第1章 上位計画の整理.....	3
1. 第2次神崎市総合計画	3
2. 神崎市都市計画マスタープラン.....	4
3. 第2期神崎市総合戦略	4
第2章 地域の現状及び課題.....	5
1. 社会状況・経済状況	5
(1) 人口構成	5
(2) 人口分布	6
(3) 高齢化の状況	9
(4) 観光客来訪状況	10
2. 公共交通の概況	12
(1) 公共交通の運行状況	12
(2) 公共交通アクセス環境.....	18
(3) 公共交通（路線バス・コミュニティバス）の利用者数	23
(4) 公共交通に対する財政負担状況.....	24
3. 移動実態やニーズの状況	25
(1) 市民の移動実態・移動ニーズ.....	25
(2) 公共交通の利用実態	44
(3) 公共交通事業者の運行実態	54
4. 地域公共交通の役割と課題整理.....	55
(1) 地域公共交通の役割	55
(2) 深刻な運転手不足	56
(3) 健康と地域活力の維持.....	57
(4) 地域公共交通の課題整理.....	58
第3章 基本的な方針と具体的な取組み	61
1. 目指す将来像	61
2. 計画の全体像	63
3. 基本的な方針と具体的な取組み.....	65
第4章 計画の推進と評価	73
1. 計画の推進体制	73
2. 達成状況の評価	74

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

神崎市は、佐賀県の東部に位置する、人口 31,504 人（令和 2 年 1 月末時点）、高齢化率約 30% の市である。平成 18 年に神埼町、千代田町、脊振村の 2 町 1 村が合併した、平野部から山間部まで南北に伸びやかに広がる自然豊かな地域である。

本市の交通状況については、市内のほぼ中央を J R 長崎本線と国道 3 4 号が東西に横断し、その北側に長崎自動車道（高速道路）と県道 3 1 号（佐賀川久保線）が併走している。また、これらと交差して北部の国道 2 6 3 号につながる県道 2 1 号（三瀬神埼線）や南部の国道 2 6 4 号とを結ぶ国道 3 8 5 号及び県道 4 8 号（佐賀外環状線）などが走っていることから、本市は佐賀市や鳥栖市などの商業圏や九州佐賀国際空港まで 2 0 km 圏内にあり、福岡都市圏や福岡空港へも短時間でアクセスできる、交通便利性に優れた位置関係にあるといえる。

その一方で、市内の公共交通については、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシーにより形成されているが、住民の移動手段は自家用車に依存した状況となっている。

また、高齢者は増加しており、免許証自主返納への支援は広がっているものの、今後の地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していくものと推測される。他方、実際の運行を担う交通事業者においては、運転士不足が深刻化しており、年々増加傾向にある市の財政負担を別にしても、バス路線網の維持に重大な影響を及ぼしている。地域住民からは地域公共交通の維持・拡充が求められているが、担い手となる人材に限られる中、経営資源を有効に配分し、より効率的で持続可能な地域公共交通体系を構築することが急務となっている。

そこで市民の移動ニーズや地域の特性を踏まえ、市内公共交通の効率化と充実を図ることや乗合タクシー等の新たな交通モード導入等、市民の利便性確保に向けた市域全体の公共交通網の見直しを検討して行くことが喫緊の重要課題であるため、その基本指針となる「神崎市地域公共交通網形成計画」を策定することを目的とする。

2. 計画の位置づけ

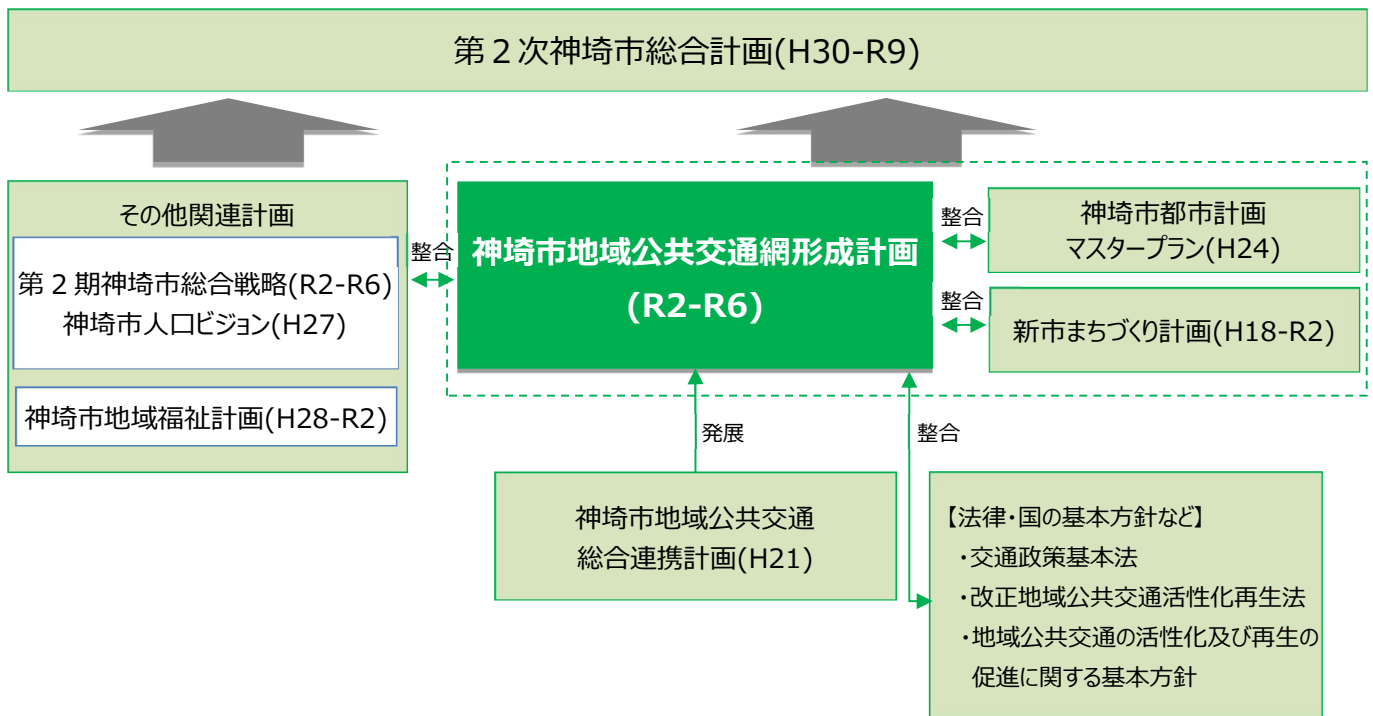


図 1 神崎市地域公共交通網形成計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

本計画の対象範囲は、神崎市全域とする。

4. 計画期間

令和 2 年度～令和 6 年度

第1章 上位計画の整理

「神崎市総合戦略」「神崎市都市計画マスタープラン」「第2次神崎市総合計画」など、地域公共交通網形成計画を策定する上で反映すべき上位計画及び関連計画を整理した。まちづくりの方向性と公共交通の役割を踏まえた上で、本計画に反映する。

1. 第2次神崎市総合計画

「第2次神崎市総合計画」は、市民と行政等が協働したまちづくりの推進に向けて、神崎市が今後目指すべき将来像と目標を定め、市政運営を展開するための指針となる計画であり、平成30年に策定された。

本計画では「神崎市人口ビジョン」及び「神崎市総合戦略」との整合を図り、公共交通に関する施策と主な数値目標を掲げている。

基本理念1 “幸せ”感じる 暮らしやすいまちづくり

【基本方針② 市民の日常生活を支える商業・医療機能、買い物や通院等の利便性を高める】

基本施策（3） 地域公共交通の充実

① 現状・課題

近年、高齢化の進展により運転できない（しない）人の増加が見られ、自家用車を運転できなくても身近で誰もが自由に移動できる交通環境が求められています。

本市の地域公共交通は、JR長崎本線、路線バス及び市が運営する巡回バスから構成されています。JR神崎駅は、一日の平均乗車人員が県内JR駅の中で6番目に多い駅となっており、主に通勤通学の定期客が多いと見込まれます。路線バスは、国道、県道を中心とした幹線道路を運行しており、地域住民の身近な交通手段の確保維持のため、運行補助を行っている路線もあります。

また、高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の確保や公共交通不便地域の利便性を図るため、市内巡回バスを運行しています。利用状況や社会情勢を勘案し、今後、運行ルートの見直しや他の運行形態への変更など、さらなる利便性の向上に努める必要があります。

② 取組み方針

- ◇ 市民の日常生活に必要な地域公共交通の充実や確保維持、利便性向上に向けた取組みを進め、最適な総合公共交通体系を確立します。
- ◇ 公共交通不便地域の住民や運転免許証自主返納者等の交通弱者の移動手段を確保するため、最適な交通手段、サービスの提供を行います。
- ◇ 身近な地域公共交通の確保維持のため、各路線にある地域資源を活かした市内観光ルートの設定などを関係機関と連携し、利用客と市内交流人口の増加を図ります。
- ◇ JR神崎駅への特急・快速電車の停車に向けて、関係機関へ要望・協議を行うとともに、通勤通学等に加え、観光レクリエーションの起点として利用客の増加に向けた取組みを進めます。

■主な取組み・事業等

主な取組み・事業等	担当部署
○地域公共交通の維持、利便性の向上	企画係
○民間路線バスの確保維持	
○神崎駅への特急・快速電車の停車に向けた要望・協議の実施	
○市内地域資源を活かした観光ルートの設定及び関係機関との連携	
○圏域における通学・コミュニティバス運行の継続	教育総務係

■主な数値目標

指標名	現状	目標
○既存の公共交通機関の確保維持率 <民間路線バス・神崎市巡回バス・圏域通学・コミュニティバス>	—	⇒ 100% ※2022年度
○神崎市巡回バス利用者満足度	71% ※2016(平成28)年度	⇒ 80% ※2022年度

図2 第2次神崎市総合計画で示されている公共交通に関する施策と主な数値目標

資料：第2次神崎市総合計画

2. 神崎市都市計画マスタープラン

「神崎市都市計画マスタープラン」は、市全域及び地区別の目指すべき将来像を示し、都市計画の基本的な方針を定めたものであり、平成 24 年に策定された。

神崎市の将来の都市構造は、都市軸として、横断軸（東西方向）と縦断軸（南北方向）の 2 つを軸として考えながら、脊振生活軸と緑のネットワークから構成される構造を目指していくものとされている。

●教育拠点

西九州大学及びその周辺を教育拠点と位置づけます。

都市軸の形成

●横断軸（東西方向）

中央横断軸：中央拠点を經由する国道 34 号と JR 長崎本線などで構成

北部横断軸：佐賀平野と脊振山地の境界部分を東西に走る幹線道路で長崎自動車道の東脊振 IC と佐賀大和 IC を結ぶ県道佐賀川久保鳥栖線や景観上の特徴となっている長崎自動車道などから構成

南部横断軸：国道 264 号、県道佐賀八女線、主要市道などから構成

●縦断軸（南北方向）

広域縦断軸：中部地域の広域連携軸と位置づけられている国道 385 号（三田川バイパスなど市外区間を含む）が対応

地域縦断軸：市内の南北方向のさまざまな流れを支える役割を有し、城原川に平行する県道三瀬神埼線、国道 385 号（国道 34 号以南）、佐賀外環状線（同）、主要な市道などの道路及び城原川、田手川などの河川から構成

●脊振生活軸

県道三瀬神埼線、県道佐賀脊振線、主要市道などから構成され、脊振町の生活拠点と集落及び脊振町と佐賀市や吉野ヶ里町とを結ぶ生活の幹線としての役割を果たし、また災害時の生命線として機能することが求められる道路

●緑のネットワーク

歴史文化レクリエーション拠点や中心拠点、生活拠点を相互に結び、歩行者系を中心とするネットワークをイメージし、城原川や田手川、三本松川、馬場川及び用水路などの河川・水路や歩道が整備された道路などを活用

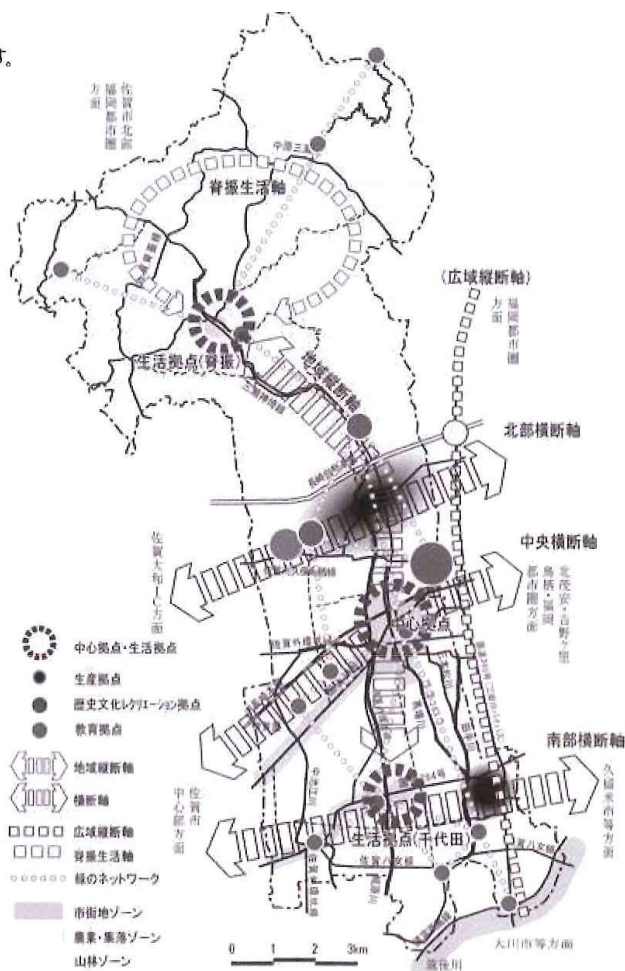


図 3 神崎市都市計画マスタープランで示されている将来都市構造図

資料：神崎市都市計画マスタープラン

3. 第 2 期神崎市総合戦略

「神崎市総合戦略」は、「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、「神崎市人口ビジョン」を踏まえ、本市が抱える地域課題を解決し、人口減少と地域経済縮小の克服、更には「まち・ひと・しごと創生」と好循環の確立に向けて、今後 5 ヶ年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめた基本的な計画として位置づけられている。

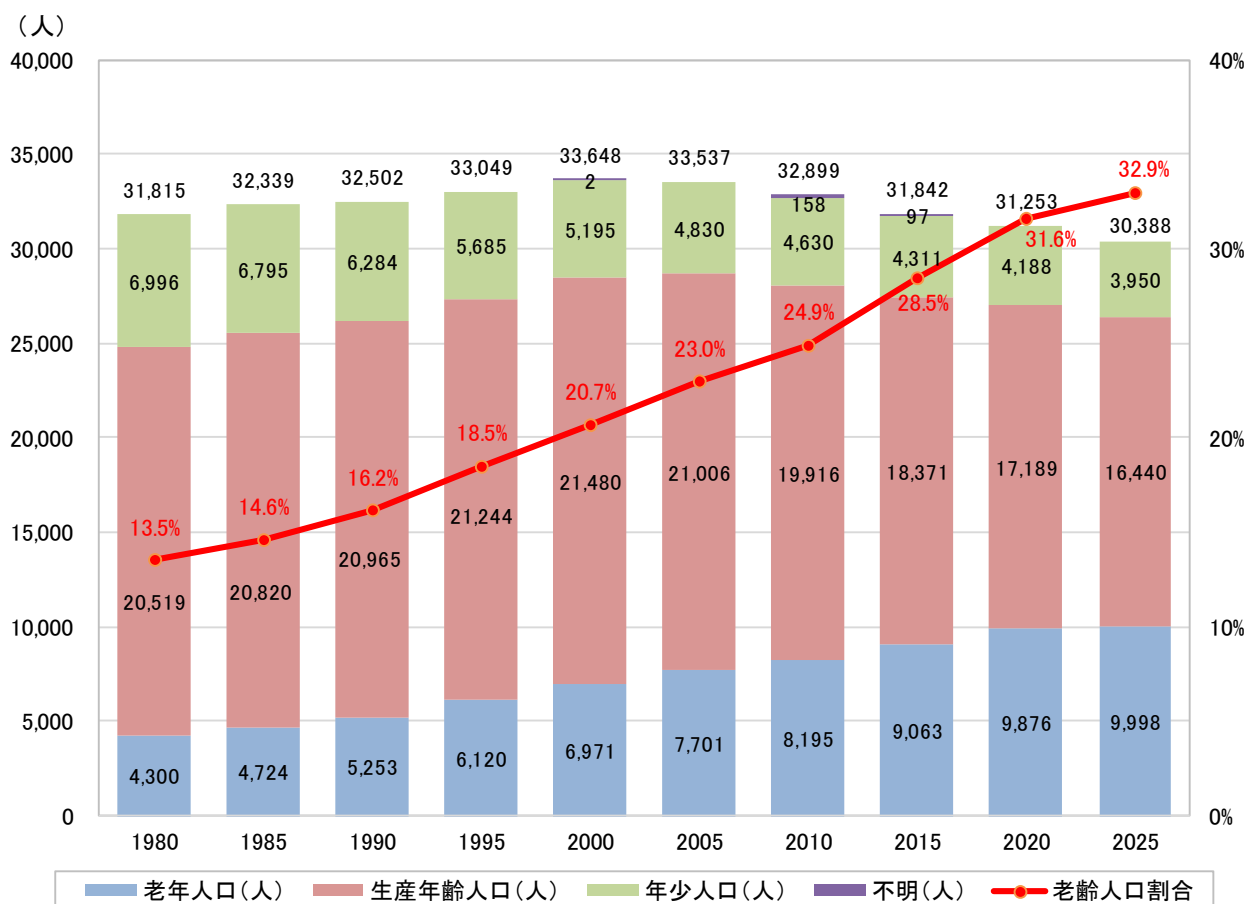
※現在、第 2 期の神崎市総合戦略を策定中である。（策定次第、反映）

第2章 地域の現状及び課題

1. 社会状況・経済状況

(1) 人口構成

神埼市の人口は、31,504人（令和2年1月末日時点）で、高齢化率は約30%に達している。人口は今後も減少傾向が続くことにより、高齢化率は約3人に1人が65歳以上の高齢者となると推計されている。



2015年以前は実数値、2020年以降は推計値

図4 神埼市の人口推移・将来推計人口

資料：H27 国勢調査及び神埼市人口ビジョン

(2) 人口分布

神埼町中心部に人口が集中しており、これらの地区では、65 歳以上の高齢者も集中している。65 歳以上の人口は、神埼町の中心部をはじめ、千代田町の中心部にも集中しており、山間部では脊振町に高齢者の集中する集落が点在している。

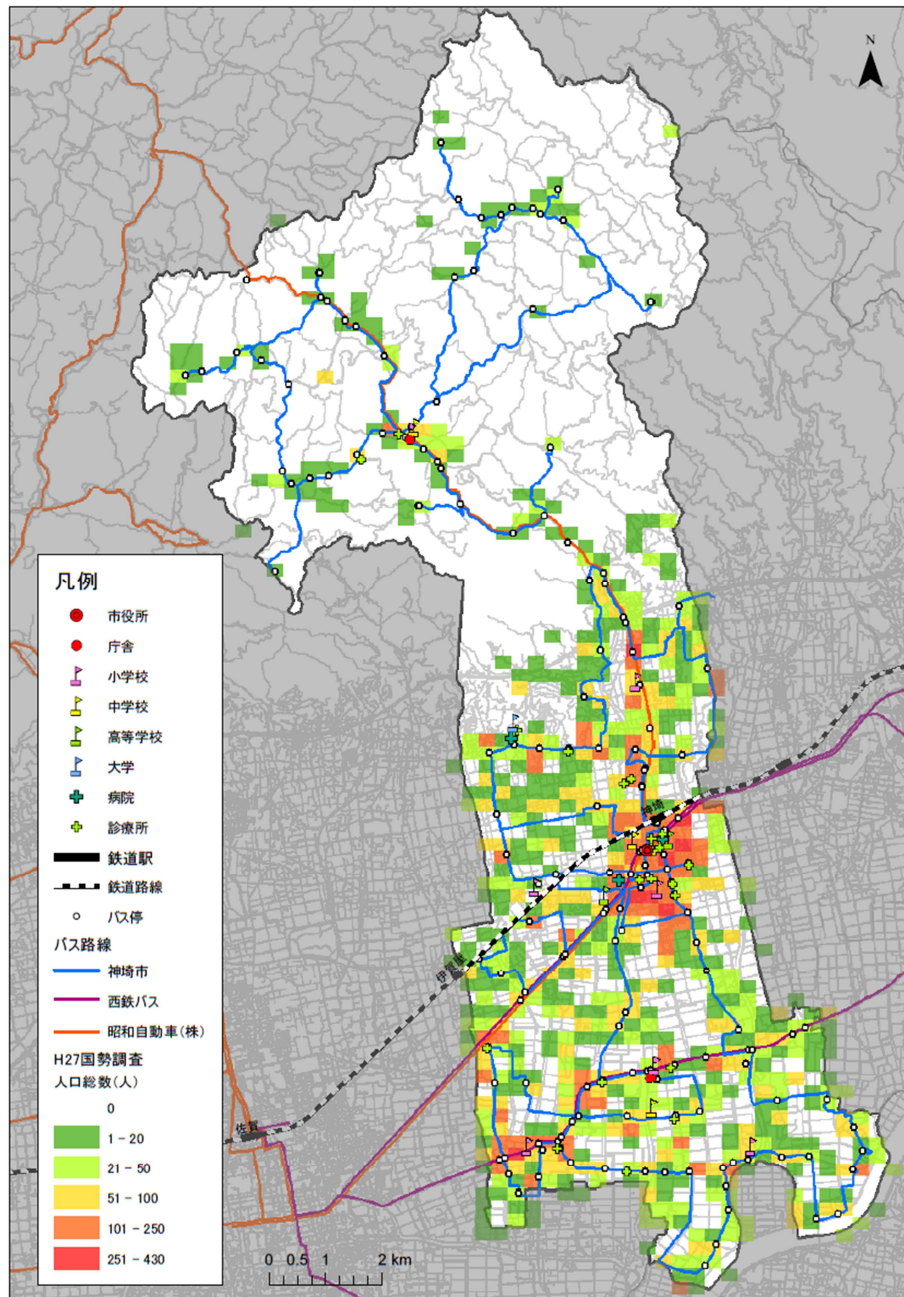


図 5 人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

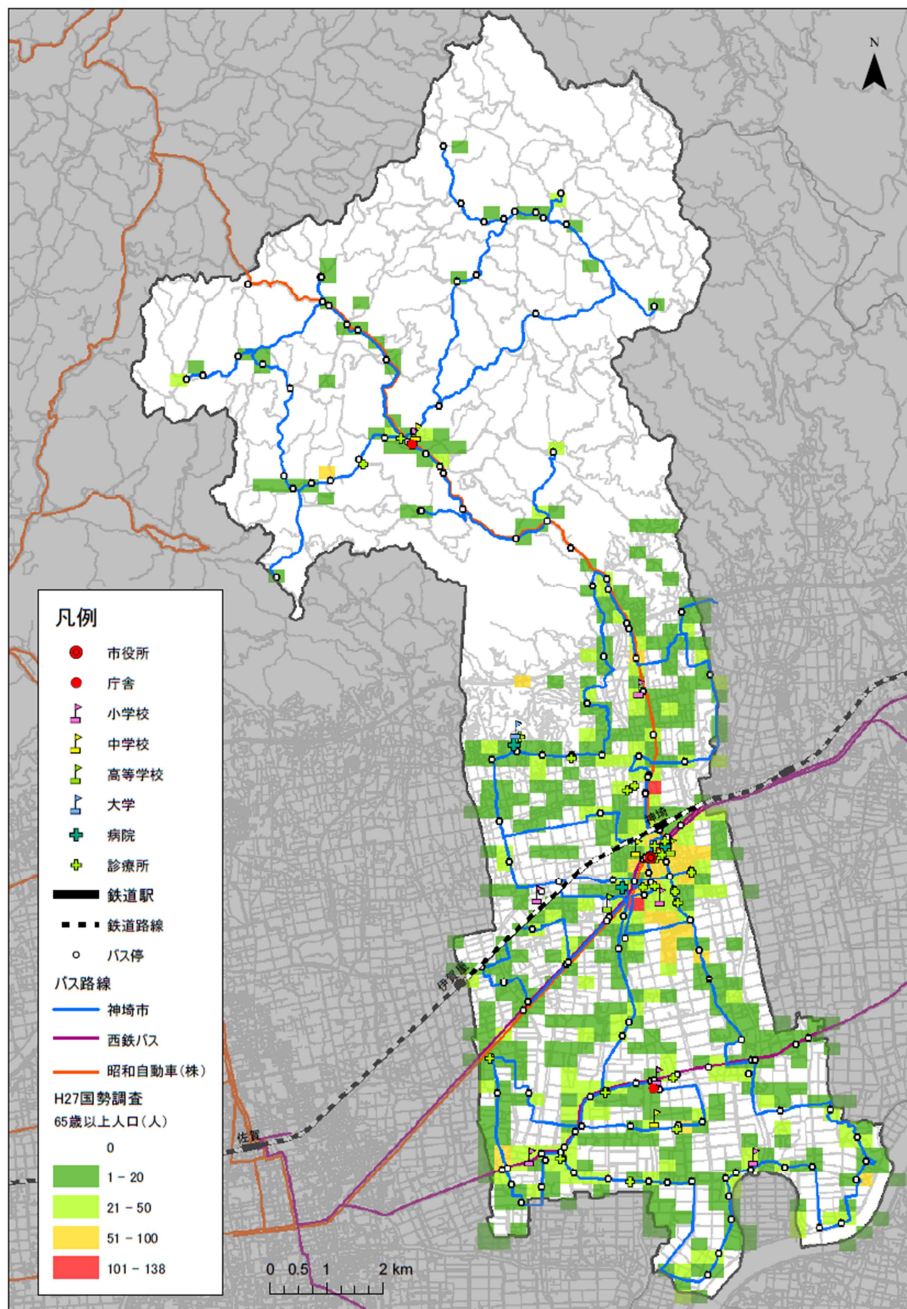


図 6 65 歳以上の高齢者の分布

資料：平成 27 年国勢調査

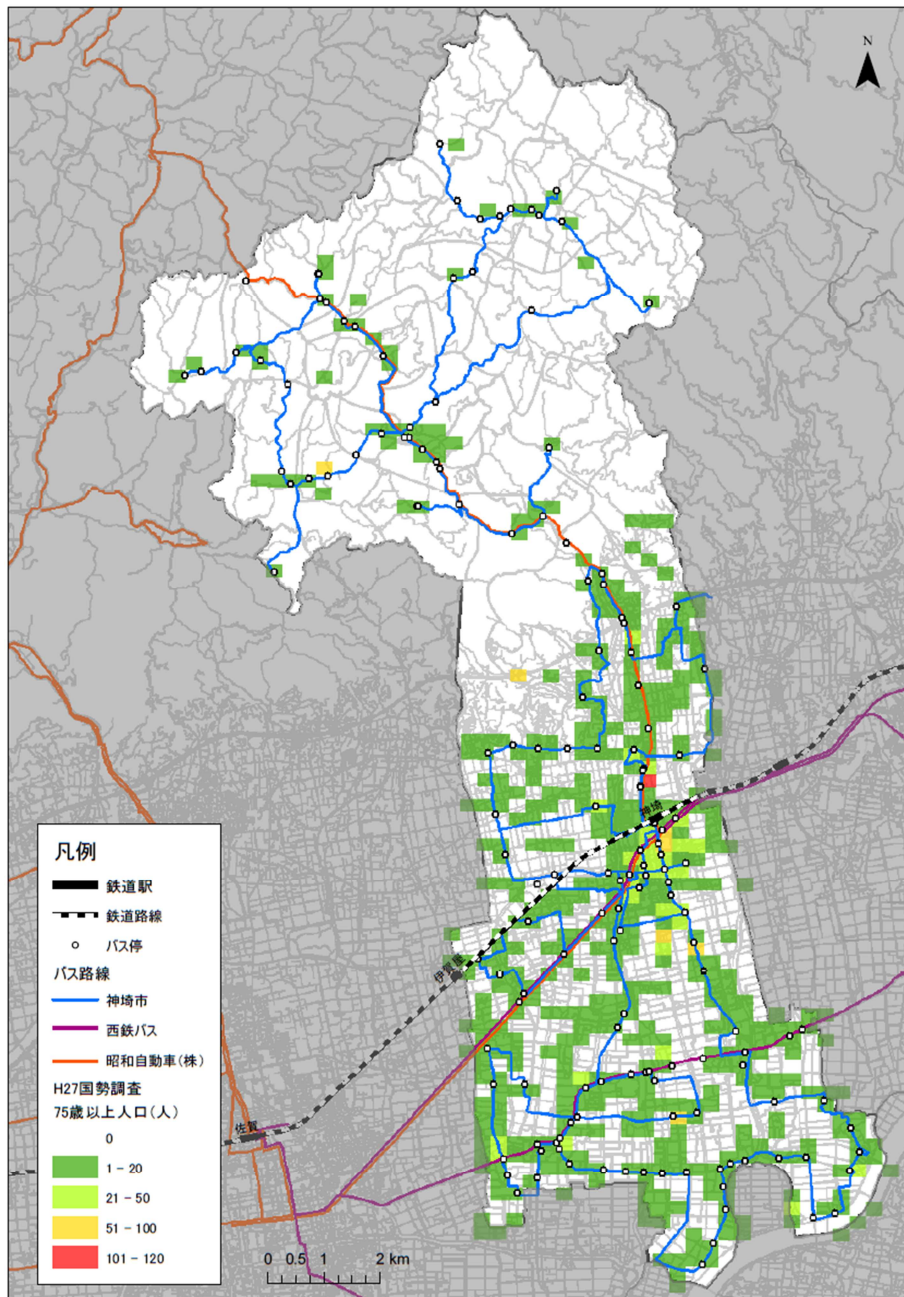


図 7 75歳以上の高齢者の分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 高齢化の状況

郊外部ほど高齢化率が高く、特に脊振町などの山間部では、高齢化率が50%を超える集落が点在しており、移動弱者となる方の割合が高いことが懸念される。

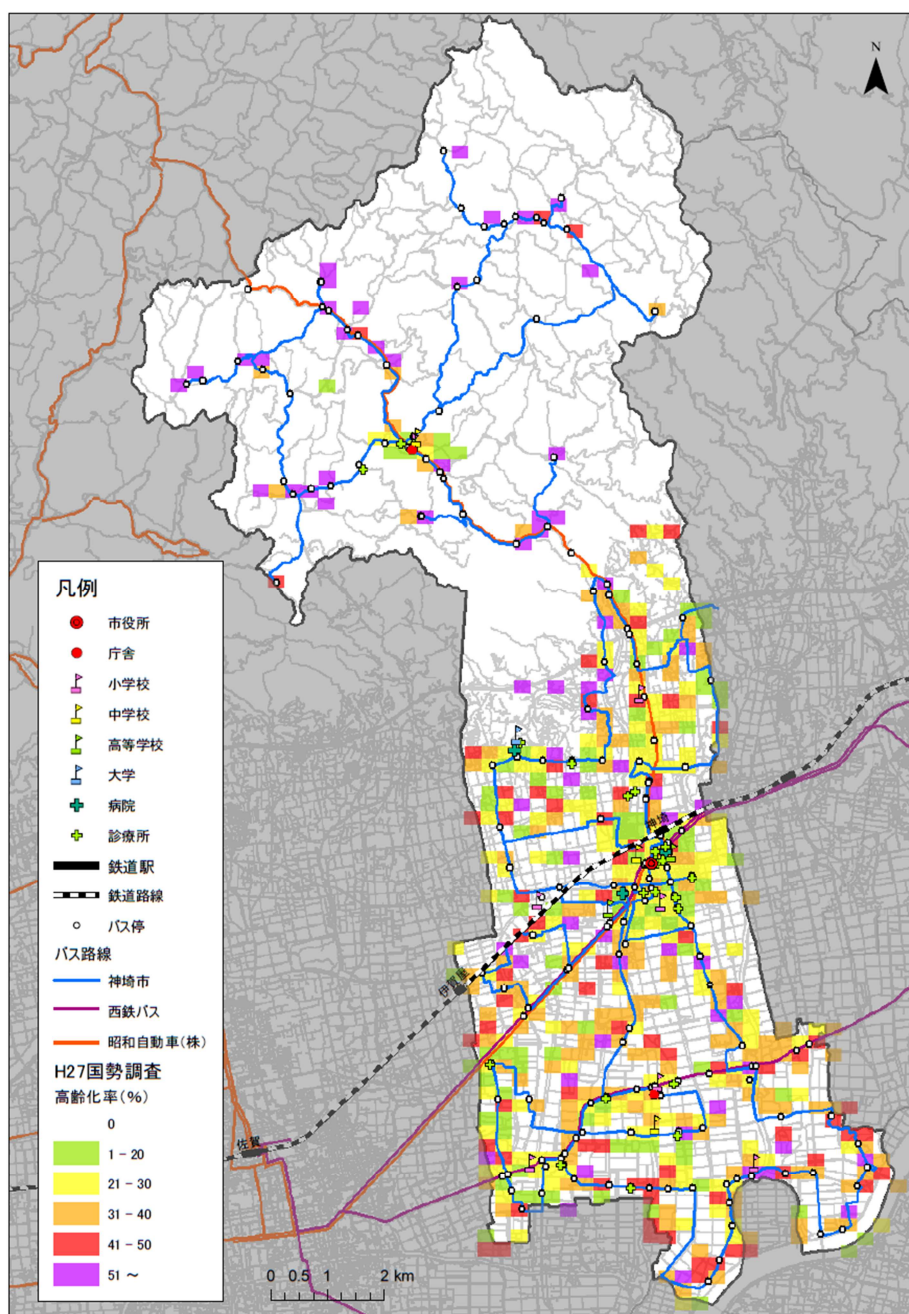


図 8 高齢化率

資料：平成 27 年国勢調査

(4) 観光客来訪状況

神崎市における平成 29 年の観光客総数は約 1,107 千人であり、うち 1,105 千人は日帰り客（宿泊客は 2 千人ほど）が占めている。5 月と 11 月の九年庵の一般公開の時期には約 20 万人の観光客数が来訪する。神崎市の観光客数の推移では、平成 17 年から平成 25 年にかけて増加傾向にあったものの、平成 26 年以降は概ね横ばい傾向となっている。なお、平成 28 年には熊本震災の影響等もあり観光客数が減少したと考えられる。

神崎市における観光消費額は増加しており、特に、観光消費額全体に占める有料観光施設（美術館、博物館、展示場、テーマパーク、有料浴場、ゴルフ場等）への入場料が占める割合が高くなっている。

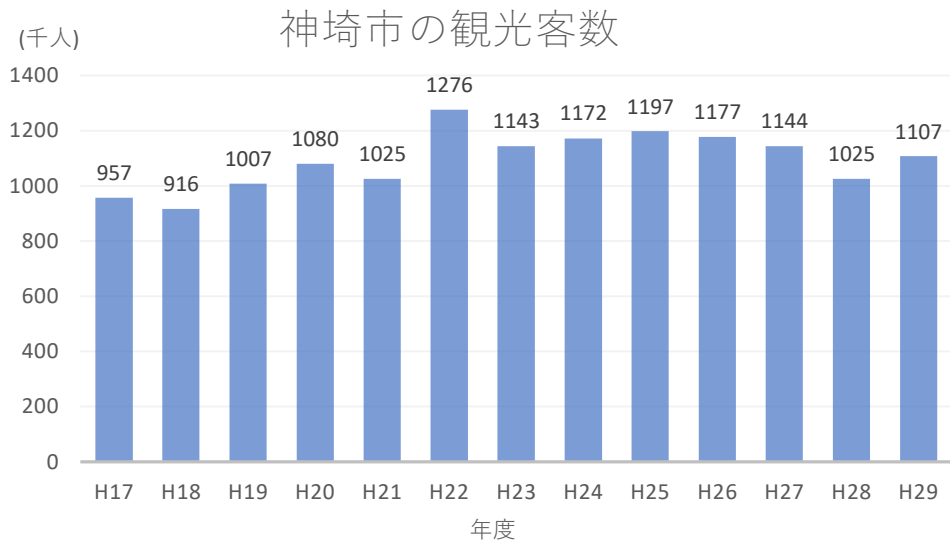


図 9 神崎市の観光客数の推移

資料：佐賀県観光客動態調査 (H31)

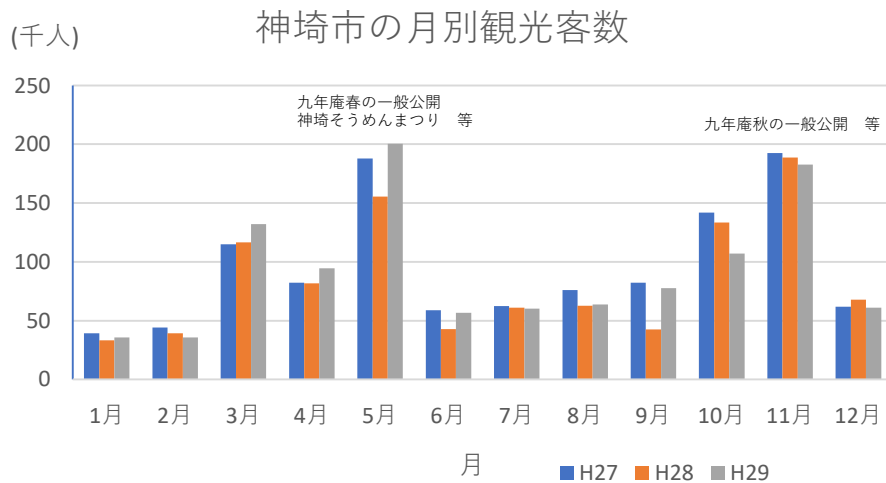
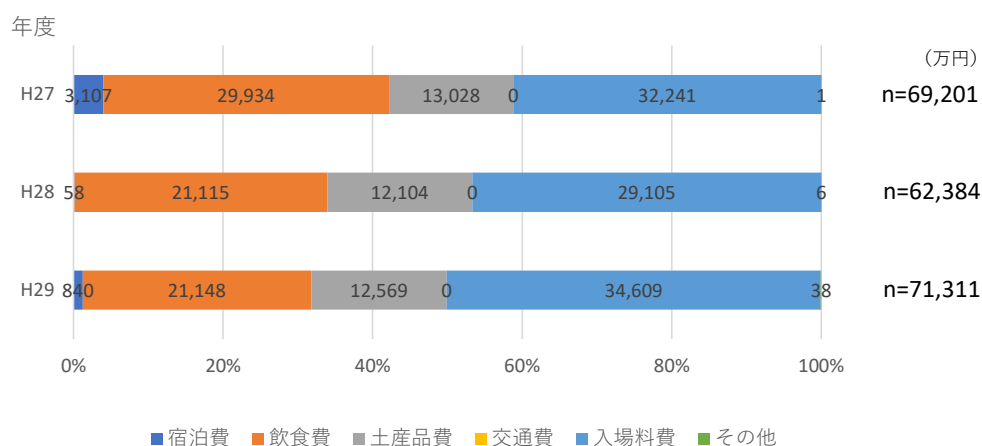


図 10 神崎市の月別観光客数

資料：佐賀県観光客動態調査 (H31)

観光消費額



*凡例

- ① 宿泊費：有料宿泊施設（ホテル、旅館、寮、保養所、国民宿舎、ユースホテル、民宿、キャンプ場等）を調査して金額を算出
- ② 飲食費：飲食店等を調査して金額を算出
- ③ 土産品費：土産品店等を調査して算出
- ④ 交通費：交通機関の利用状況を調査して、県内各地を移動するのに要した金額を算出
- ⑤ 入場料費：有料観光施設（美術館、博物館、展示場、テーマパーク、有料浴場、ゴルフ場等）を調査して入場料を算出
- ⑥ その他：①～⑤のいずれにも属さないものを調査して算出

図 11 神崎市における観光消費額

資料：佐賀県観光客動態調査（H31）

2. 公共交通の概況

(1) 公共交通の運行状況

東西に JR 長崎本線が運行しており、市内に「神埼駅」の 1 駅が立地している。

路線バスは、西鉄バスが 3 路線、昭和バス（令和 2 年 4 月よりジョイックス交通が運行予定）が 1 路線運行するほか、コミュニティバスとして、巡回バス 3 コース、脊振町通学バス 3 コースが運行されている。

路線バスのうち西鉄バスは、鳥栖市から神崎市及び久留米市と佐賀市を結び神崎市を東西に通過するルートである。また、昭和バス（ジョイックス交通）が神崎市中心部と脊振地区の間を南北に通過する。その他、広域移動として、高速バスが運行されている。

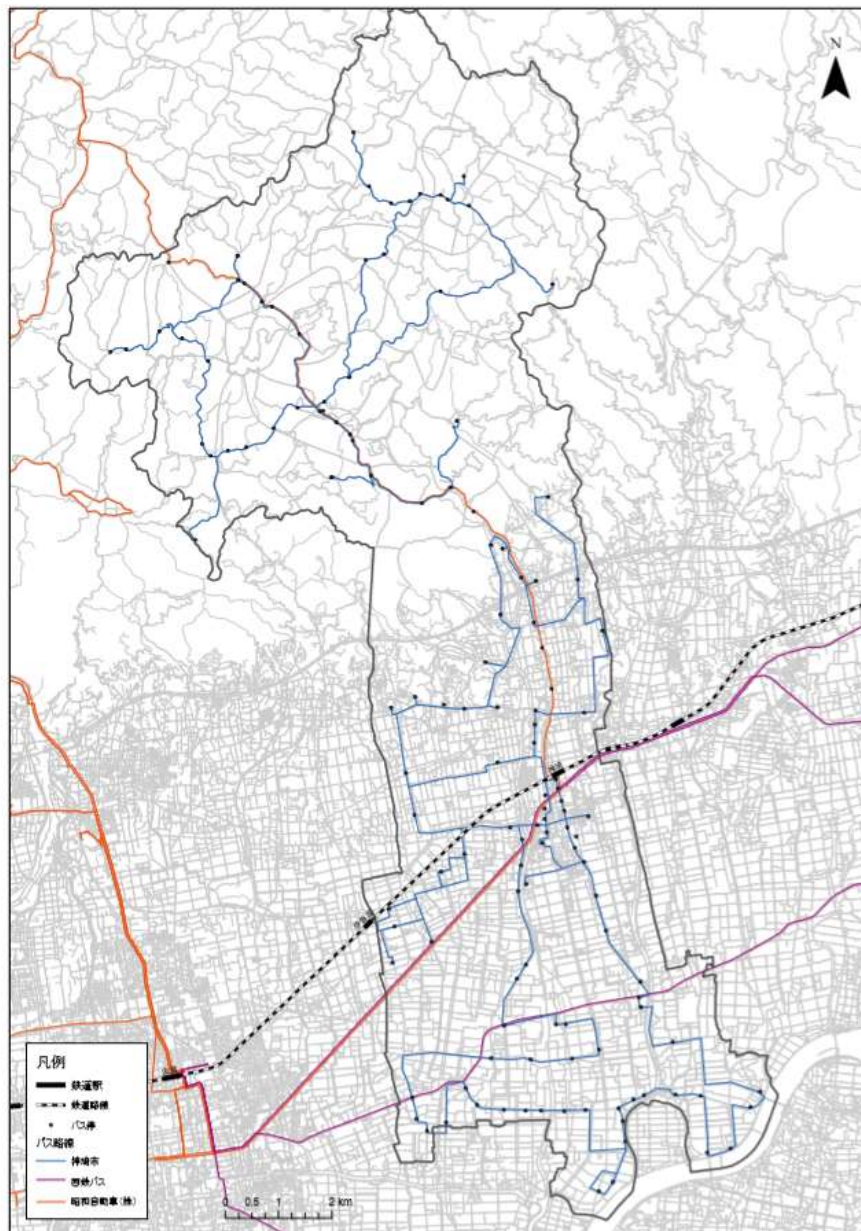


図 12 神崎市の公共交通の運行ルート

資料：地図情報等を加工して作成

表 1 公共交通の運行状況

種類		路線	運行日、運行本数		
路線バス	西鉄バス	40番 久留米方面	平日：16便	土：15便	日・祝：15便
		40番 佐賀方面	平日：16便	土：15便	日・祝：15便
		43番 鳥栖方面	平日：8便	土：8便	日・祝：6便
		43番 神埼方面	平日：8便	土：8便	日・祝：6便
		45番 久留米方面	平日：20便	土：20便	日・祝：16便
		45番 佐賀方面	平日：16便	土：16便	日・祝：14便
	昭和バス (ジョイックス交通)	三瀬線 三瀬方面 三瀬線 佐賀方面	平日：8便(9)	土：5便(6)	日・祝：4便
コミュニティバス	巡回バス	神埼コース	3回		
		千代田コース	4回		
		神埼駅～迎島	1回		
		迎島～神埼駅	1回		
	脊振町通学バス	脊振山麓線 鳥羽院線 倉谷線	平日：6便(5)	土：3便(2)	
高速バス (高速神埼)		長崎駅前	平日：10便	土：12便	日・祝：12便
		北九州・小倉	平日：10便	土：12便	日・祝：12便
		天神	平日：43便	土：47便	日・祝：47便
		福岡空港国内線・国際線	平日：22便	土：22便	日・祝：22便
		佐賀第二合同庁舎	平日：65便	土：69便	日・祝：69便
JR		長崎本線・佐世保 鳥栖方面(上り)	平日：36便	土：36便	日・祝：36便
		長崎本線・佐世保線 佐賀・肥前山口・諫早・長崎 / 佐世保・ハウステンボス方面 (下り)	平日：34便	土：34便	日・祝：34便

()は令和2年4月以降の便数

1) コミュニティバス

a) 巡回バス（3コース）

神埼市の巡回バスは「神埼コース」「千代田コース」「迎島～神埼駅」の3コースが運行されている。図 12 に示した巡回バス路線の運行ルート及びバス停の拡大図を下図に示す。

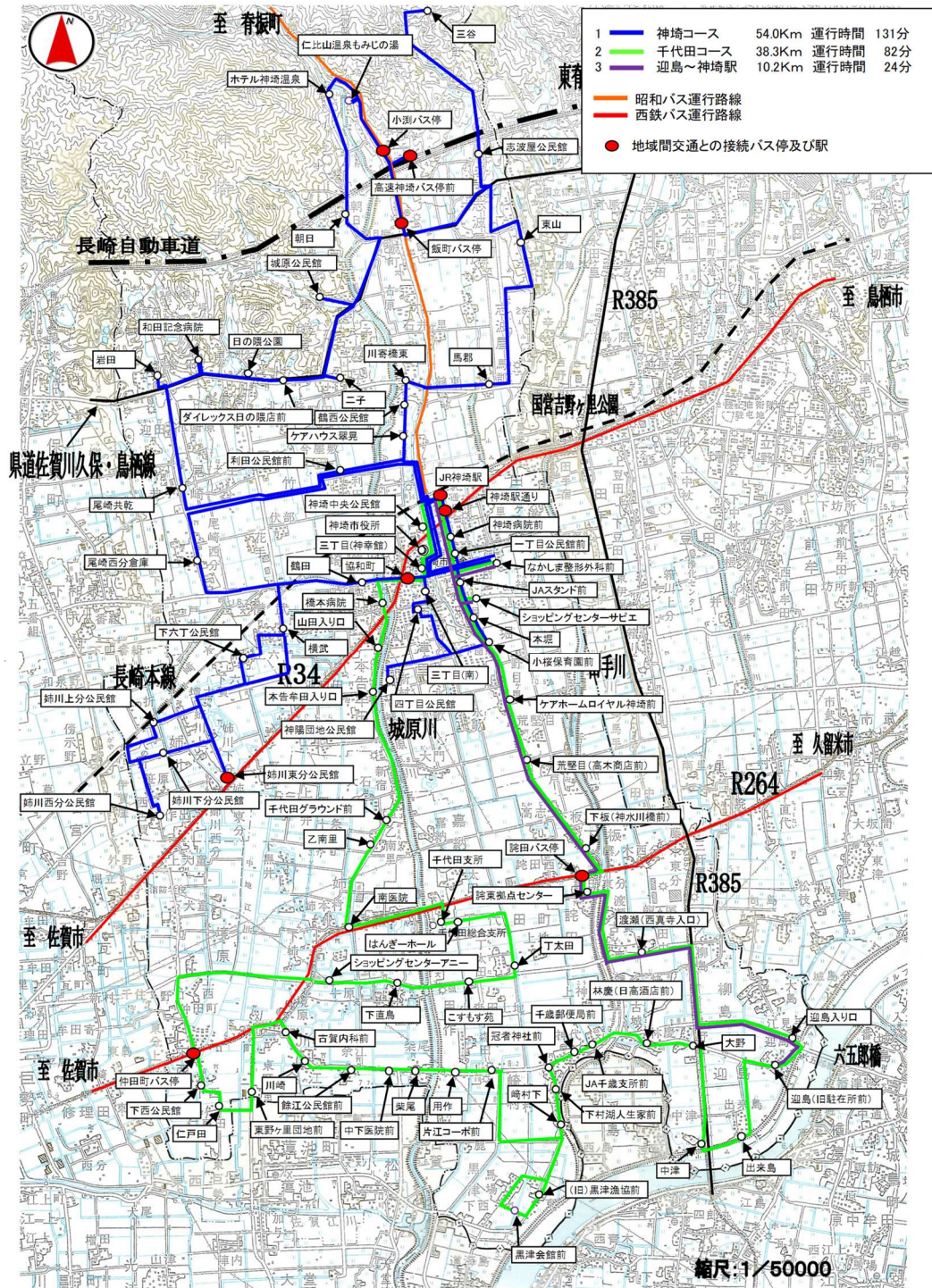


図 13 神埼市巡回バスの運行ルートとバス停名

資料：地図情報等を加工して作成

平成27年10月

神崎市巡回バス時刻表（神埼コース）

	①右回り		②左回り		③右周り	
	バス停名称	時刻	バス停名称	時刻	バス停名称	時刻
1	神埼駅	9:10	神埼駅	11:30	神埼駅	14:40
2	神崎市中央公民館	9:12	利田公民館前	11:33	神崎市中央公民館	14:42
3	神崎市役所	9:15	尾崎西分倉庫	11:37	神崎市役所	14:45
4	三丁目(神幸館)	9:16	横武	11:39	三丁目(神幸館)	14:46
5	なかしま整形外科前	9:18	姉川東分公民館	11:42	なかしま整形外科前	14:48
6	JAスタンド前	9:19	姉川下分公民館	11:44	JAスタンド前	14:49
7	ショッピングセンターサピエ	9:20	姉川西分公民館	11:47	ショッピングセンターサピエ	14:50
8	本堀	9:21	姉川上分公民館	11:50	本堀	14:51
9	小桜保育園前	9:22	下六丁公民館	11:53	小桜保育園前	14:52
10	神陽団地公民館	9:25	横武	11:55	神陽団地公民館	14:55
11	四丁目公民館	9:28	鶴田	11:57	四丁目公民館	14:58
12	三丁目(南)	9:29	協和町	12:00	三丁目(南)	14:59
13	協和町	9:30	三丁目(南)	12:01	協和町	15:00
14	鶴田	9:33	四丁目公民館	12:02	鶴田	15:03
15	横武	9:35	神陽団地公民館	12:05	横武	15:05
16	下六丁公民館	9:37	小桜保育園前	12:08	下六丁公民館	15:07
17	姉川上分公民館	9:40	本堀	12:09	姉川上分公民館	15:10
18	姉川西分公民館	9:43	ショッピングセンターサピエ	12:10	姉川西分公民館	15:13
19	姉川下分公民館	9:46	JAスタンド前	12:11	姉川下分公民館	15:16
20	姉川東分公民館	9:48	なかしま整形外科前	12:12	姉川東分公民館	15:18
21	横武	9:51	三丁目(神幸館)	12:14	横武	15:21
22	尾崎西分倉庫	9:53	神崎市役所	12:15	尾崎西分倉庫	15:23
23	利田公民館前	9:57	神崎市中央公民館	12:18	利田公民館前	15:27
24	神埼駅	10:00 着 10:10 発	神埼駅	12:20 着 13:20 発	神埼駅	15:30 着 15:40 発
25	ケアハウス翠晃	10:13	神埼駅通り	13:21	ケアハウス翠晃	15:43
26	鶴西公民館前	10:14	神埼病院前	13:23	鶴西公民館前	15:44
27	川寄橋東	10:15	一丁目公民館	13:25	川寄橋東	15:45
28	馬郡	10:16	なかしま整形外科前	13:26	馬郡	15:46
29	東山	10:20	三丁目(神幸館)	13:28	東山	15:50
30	志波屋公民館	10:24	神崎市役所	13:29	志波屋公民館	15:54
31	三谷	10:28	神崎市中央公民館	13:32	三谷	15:58
32	志波屋公民館	10:32	利田公民館前	13:36	志波屋公民館	16:02
33	飯町バス停	10:35	尾崎共乾	13:40	飯町バス停	16:05
34	高速神埼バス停前	10:36	岩田	13:43	高速神埼バス停前	16:06
35	小淵バス停	10:37	和田記念病院	13:46	小淵バス停	16:07
36	仁比山温泉もみじの湯	10:39	日の隈公園	13:47	仁比山温泉もみじの湯	16:09
37	ホテル神埼温泉	10:41	ダイレックス日の隈店前	13:48	ホテル神埼温泉	16:11
38	朝日	10:44	二子	13:50	朝日	16:14
39	城原公民館	10:47	城原公民館	13:54	城原公民館	16:17
40	二子	10:51	朝日	13:57	二子	16:21
41	ダイレックス日の隈店前	10:53	ホテル神埼温泉	14:00	ダイレックス日の隈店前	16:23
42	日の隈公園	10:54	仁比山温泉もみじの湯	14:02	日の隈公園	16:24
43	和田記念病院	10:55	小淵バス停	14:04	和田記念病院	16:25
44	岩田	10:58	高速神埼バス停前	14:05	岩田	16:28
45	尾崎共乾	11:01	飯町バス停	14:06	尾崎共乾	16:31
46	利田公民館前	11:05	志波屋公民館	14:09	利田公民館前	16:35
47	神崎市中央公民館	11:09	三谷	14:13	神崎市中央公民館	16:39
48	神崎市役所	11:12	志波屋公民館	14:17	神崎市役所	16:42
49	三丁目(神幸館)	11:13	東山	14:21	三丁目(神幸館)	16:43
50	なかしま整形外科前	11:15	馬郡	14:25	なかしま整形外科前	16:45
51	一丁目公民館	11:16	川寄橋東	14:26	一丁目公民館	16:46
52	神埼病院前	11:18	鶴西公民館前	14:27	神埼病院前	16:48
53	神埼駅通り	11:20	ケアハウス翠晃	14:28	神埼駅通り	16:50
54	神埼駅	11:21	神埼駅	14:31	神埼駅	16:51

図 14 神崎市巡回バス（神埼コース）の時刻表

資料：神崎市 HP

平成27年10月 神崎市巡回バス時刻表（千代田・迎島～神埼駅）

千代田コース						
	バス停名称	右回り		バス停名称	左回り	
		①	③		②	④
1	神埼駅	8:35	13:00	神埼駅	10:10	14:40
2	神埼駅通り	8:36	13:01	神崎市中央公民館	10:12	14:42
3	神埼病院前	8:38	13:03	神崎市役所	10:15	14:45
4	一丁目公民館前	8:40	13:05	三丁目(神幸館)	10:16	14:46
5	なかしま整形外科前	8:41	13:06	協和町	10:17	14:47
6	JAスタンド前	8:42	13:07	橋本病院	10:19	14:49
7	ショッピングセンターサビエ	8:38	13:08	山田入口	10:20	14:50
8	本堀	8:44	13:09	本告羊田入口	10:21	14:51
9	小桜保育園前	8:45	13:10	千代田グラウンド前	10:23	14:53
10	ケアホームロイヤル神埼前	8:46	13:11	乙南里	10:24	14:54
11	荒堅目(高木商店前)	8:47	13:12	南医院	10:26	14:56
12	下板(神水川橋前)	8:48	13:13	千代田支所	10:28	14:58
13	詫田バス停	8:49	13:14	はんぎーホール	10:29	14:59
14	詫東拠点センター	8:50	13:15	丁太田	10:31	15:01
15	渡瀬(西真寺入口)	8:52	13:17	こすもす苑	10:32	15:02
16	迎島入口	8:56	13:21	下直島	10:33	15:03
17	迎島(旧駐在所前)	8:59	13:24	ショッピングセンターアニー	10:34	15:04
18	出来島	9:01	13:26	仲田町バス停(西鉄)	10:39	15:09
19	中津	9:03	13:28	下西公民館	10:40	15:10
20	大野	9:04	13:29	仁戸田	10:41	15:11
21	林慶(日高商店前)	9:05	13:30	東野ヶ里団地前	10:43	15:13
22	JA千歳支所前	9:07	13:32	古賀内科前	10:45	15:15
23	千歳郵便局前	9:08	13:33	川崎	10:46	15:16
24	冠者神社前	9:09	13:34	餘江公民館前	10:47	15:17
25	下村湖人生家前	9:10	13:35	中下医院前	10:48	15:18
26	崎村下	9:11	13:36	柴尾	10:49	15:19
27	黒津会館前	9:13	13:38	用作	10:50	15:20
28	旧黒津漁協前	9:14	13:39	片江コーポ前	10:51	15:21
29	片江コーポ前	9:16	13:41	旧黒津漁協前	10:53	15:23
30	用作	9:17	13:42	黒津会館前	10:54	15:24
31	柴尾	9:18	13:43	崎村下	10:56	15:26
32	中下医院前	9:19	13:44	下村湖人生家前	10:57	15:27
33	餘江公民館前	9:20	13:45	冠者神社前	10:58	15:28
34	川崎	9:21	13:46	千歳郵便局前	10:59	15:29
35	古賀内科前	9:22	13:47	JA千歳支所前	11:00	15:30
36	東野ヶ里団地前	9:24	13:49	林慶(日高商店前)	11:02	15:32
37	仁戸田	9:26	13:51	大野	11:03	15:33
38	下西公民館	9:27	13:52	中津	11:04	15:34
39	仲田町バス停(西鉄)	9:28	13:53	出来島	11:06	15:36
40	ショッピングセンターアニー	9:33	13:58	迎島(旧駐在所前)	11:08	15:38
41	下直島	9:34	13:59	迎島入口	11:11	15:41
42	こすもす苑	9:35	14:00	渡瀬(西真寺入口)	11:15	15:45
43	丁太田	9:36	14:01	詫東拠点センター	11:17	15:47
44	はんぎーホール	9:38	14:03	詫田バス停	11:18	15:48
45	千代田支所	9:39	14:04	下板(神水川橋前)	11:19	15:49
46	南医院	9:41	14:06	荒堅目(高木商店前)	11:20	15:50
47	乙南里	9:43	14:08	ケアホームロイヤル神埼前	11:21	15:51
48	千代田グラウンド前	9:44	14:09	小桜保育園前	11:22	15:52
49	本告羊田入口	9:46	14:11	本堀	11:23	15:53
50	山田入口	9:47	14:12	ショッピングセンターサビエ	11:24	15:54
51	橋本病院	9:48	14:13	JAスタンド前	11:25	15:55
52	協和町	9:50	14:15	なかしま整形外科前	11:26	15:56
53	三丁目(神幸館)	9:51	14:16	一丁目公民館前	11:27	15:57
54	神崎市役所	9:52	14:17	神埼病院前	11:29	15:59
55	神崎市中央公民館	9:55	14:20	神埼駅通り	11:31	16:01
56	神埼駅	9:57	14:22	神埼駅	11:32	16:02

迎島～神埼駅(朝)	
バス停名称	時刻
迎島(旧駐在所前)	8:00
迎島入口	8:03
渡瀬(西真寺入口)	8:07
詫東拠点センター	8:09
詫田バス停	8:10
下板(神水川橋前)	8:11
荒堅目(高木商店前)	8:12
ケアホームロイヤル神埼前	8:13
小桜保育園前	8:14
本堀	8:15
ショッピングセンターサビエ	8:16
JAスタンド前	8:17
なかしま整形外科前	8:18
一丁目公民館前	8:19
神埼病院前	8:21
神埼駅通り	8:23
神埼駅	8:24

※朝1便片道運行

神埼駅～迎島(夕)	
バス停名称	時刻
神埼駅	16:15
神埼駅通り	16:16
神埼病院前	16:18
一丁目公民館前	16:20
なかしま整形外科前	16:21
JAスタンド前	16:22
ショッピングセンターサビエ	16:23
本堀	16:24
小桜保育園前	16:25
ケアホームロイヤル神埼前	16:26
荒堅目(高木商店前)	16:27
下板(神水川橋前)	16:28
詫田バス停	16:29
詫東拠点センター	16:35
渡瀬(西真寺入口)	16:37
迎島入口	16:41
迎島(旧駐在所前)	16:44

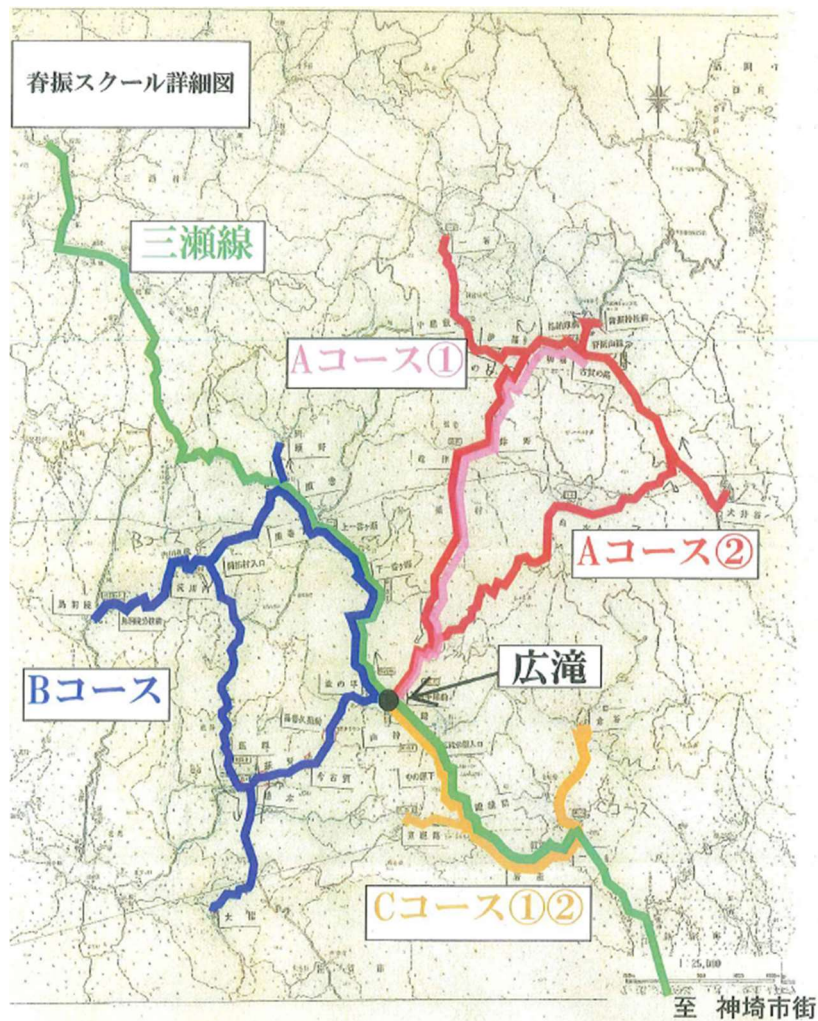
※夕方1便片道運行

図 15 神崎市巡回バス（千代田コース・迎島～神崎市駅）の時刻表

資料：神崎市 HP

b) 脊振町通学バス（3コース）

神埼市のコミュニティバスとして、脊振町通学バスが3コースで運行されている。脊振町通学バス路線の運行ルートを図 16 に示す。



路線	ルート	平日	土曜
Aコース① 脊振山麓線	脊振山麓～広滝	1便 ※8月運休	—
Aコース② 脊振山麓線	広滝～白木～犬井 谷～一谷～広滝	5便 ※8月4便	3便
Bコース 鳥羽院線	広滝～頭野～鳥羽 院～大楮～広滝	5便 ※8月4便	3便
Cコース① 倉谷線	倉谷～岩屋～東鹿 路～広滝	2便	1便
Cコース② 倉谷線	広滝～東鹿路～岩 屋～倉谷～広滝	3便 ※8月2便	2便

図 16 脊振町通学バスの運行コース

(2) 公共交通アクセス環境

1) 65歳以上人口の分布と公共交通の運行状況

65歳以上人口の分布と公共交通の運行状況の重ね合わせ図を以下に示す。

65歳以上の人口は、神埼町・千代田町に集中しており、脊振町にも点在している。公共交通の運行ルートと重ね合わせると、神埼町・千代田町において、バス停300m、500m圏域から外れた交通空白地が点在している。

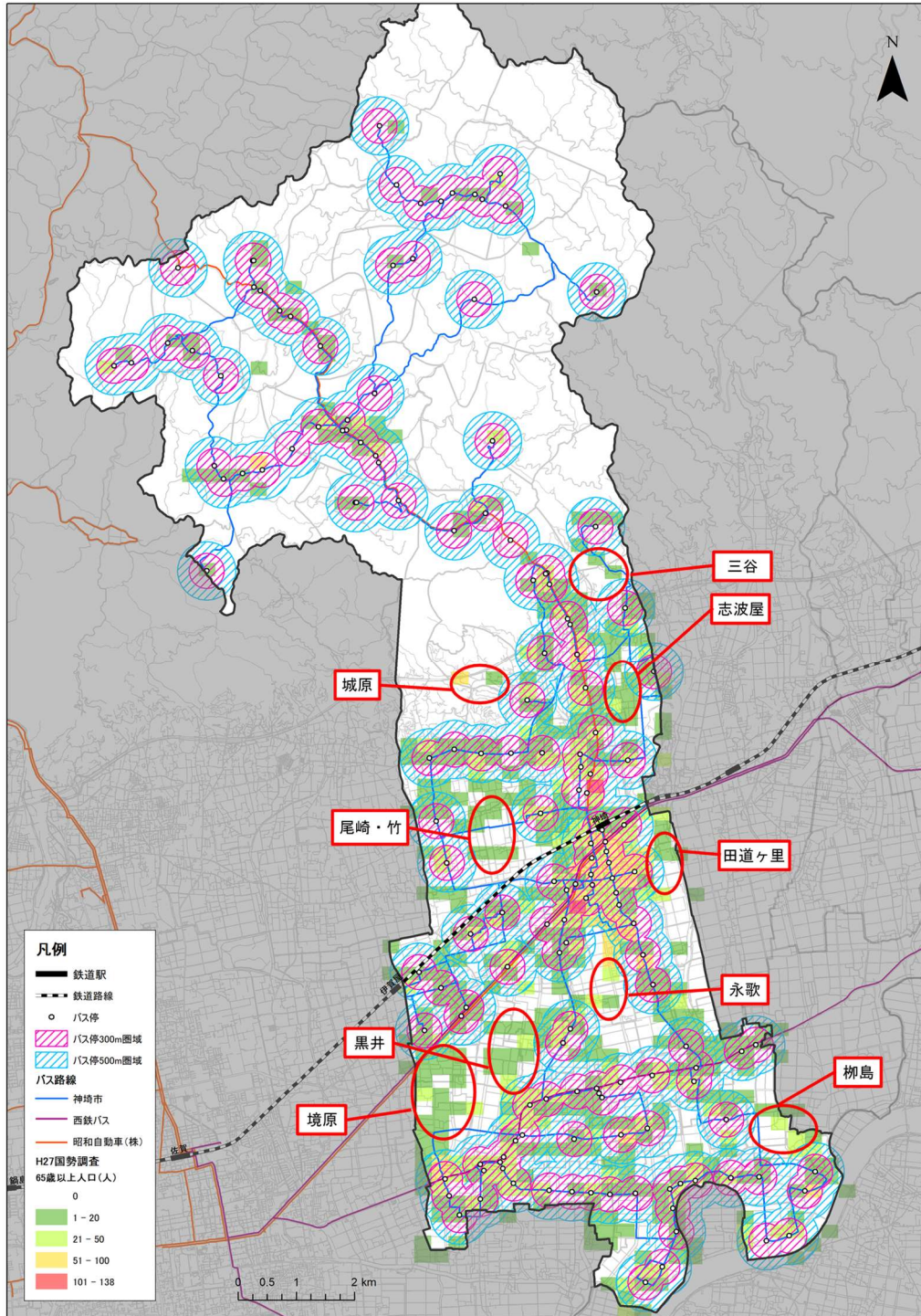


図 17 65歳以上人口の分布と公共交通の運行状況

資料：平成27年国勢調査より加工して作成

2) 75歳以上人口の分布と公共交通の運行状況

75歳以上人口の分布と公共交通の運行状況の重ね合わせ図を以下に示す。

75歳以上の人口は、特に神埼町の中心部に集中しており、千代田町・脊振町においても点在している。公共交通の運行ルートと重ね合わせると、神埼町・千代田町において、バス停300m、500m圏域から外れた交通空白地が点在している。

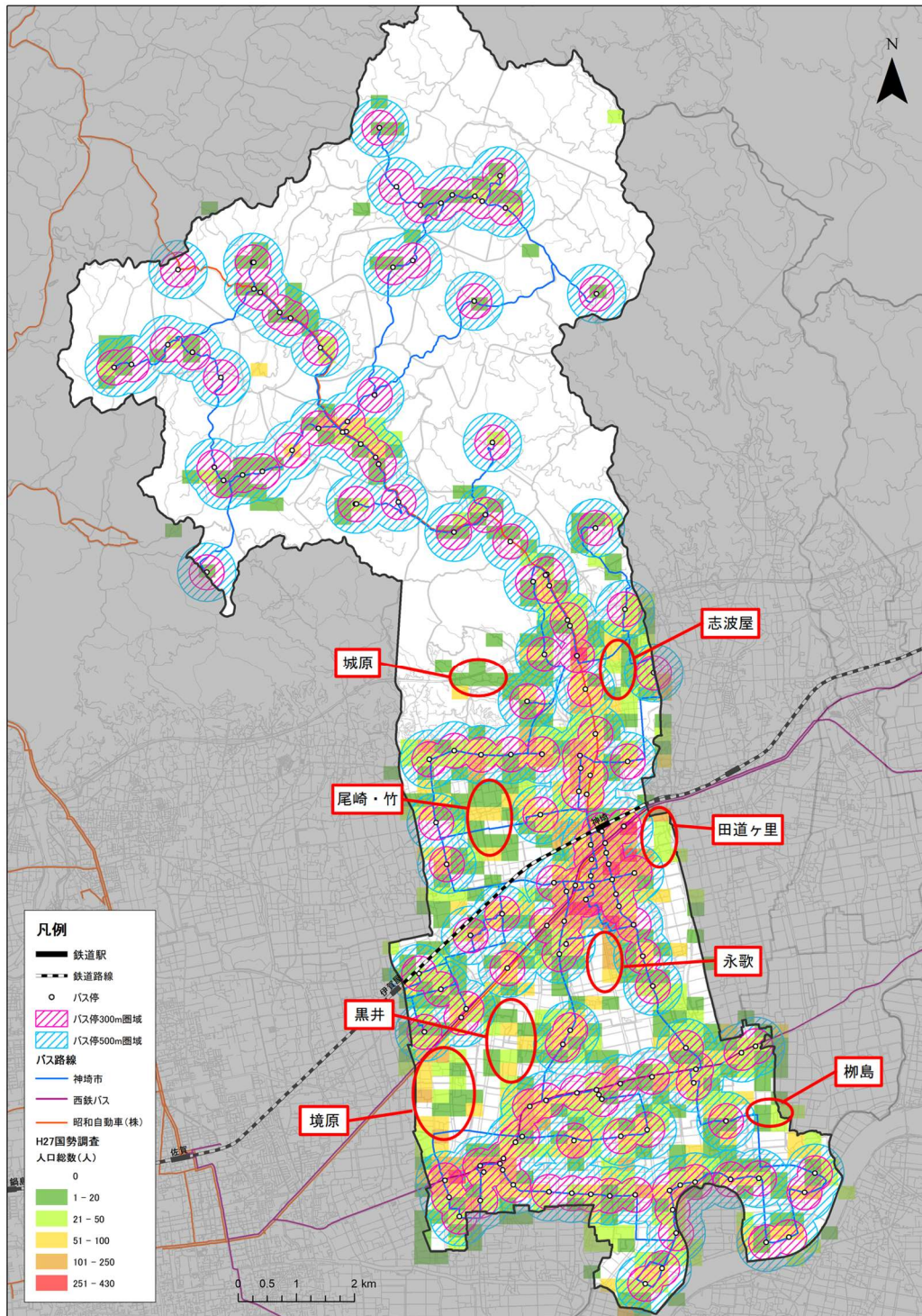


図 18 75歳以上人口の分布と公共交通の運行状況

資料：平成 27 年国勢調査より加工して作成

3) 商業施設の分布と公共交通の運行状況

商業施設の分布と公共交通の運行状況の重ね合わせ図を以下に示す。

商業施設は、神埼町の中心部を中心に、神埼町・千代田町に分散している。脊振町には商業施設がない。公共交通の運行ルートと重ね合わせると、概ね運行ルート上に商業施設が分布している。

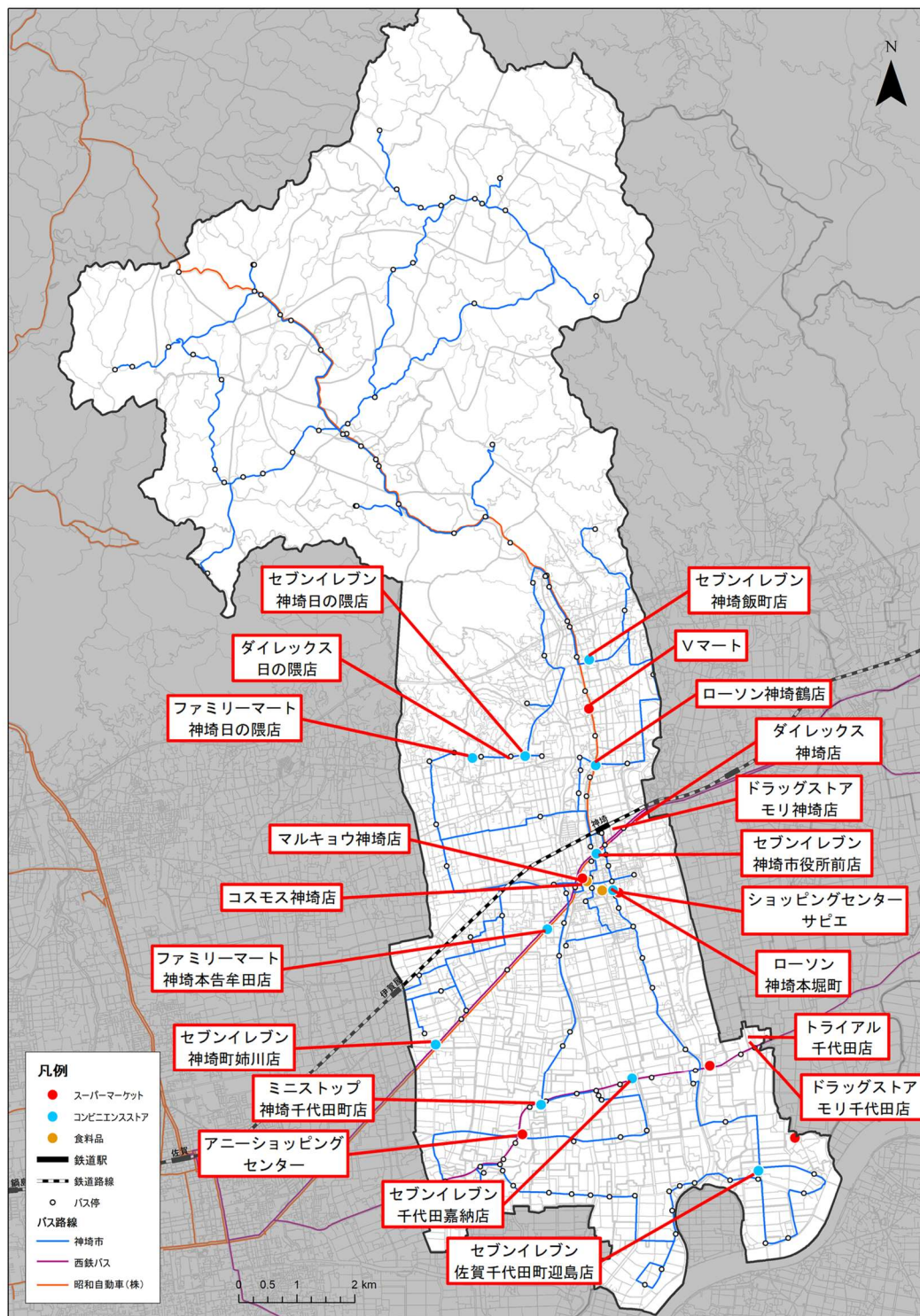


図 19 商業施設の分布と公共交通の運行状況

資料：地図情報等を加工して作成

4) 医療施設の分布と公共交通の運行状況

医療施設の分布と公共交通の運行状況の重ね合わせ図を以下に示す。

医療施設は、神埼町の中心部に集中しており、千代田町では分散して立地している。脊振町では中心部に1つのみが立地している。医療施設の分布と公共交通の運行ルートを重ね合わせると、概ね運行ルート上に医療施設が分布していることが分かる。

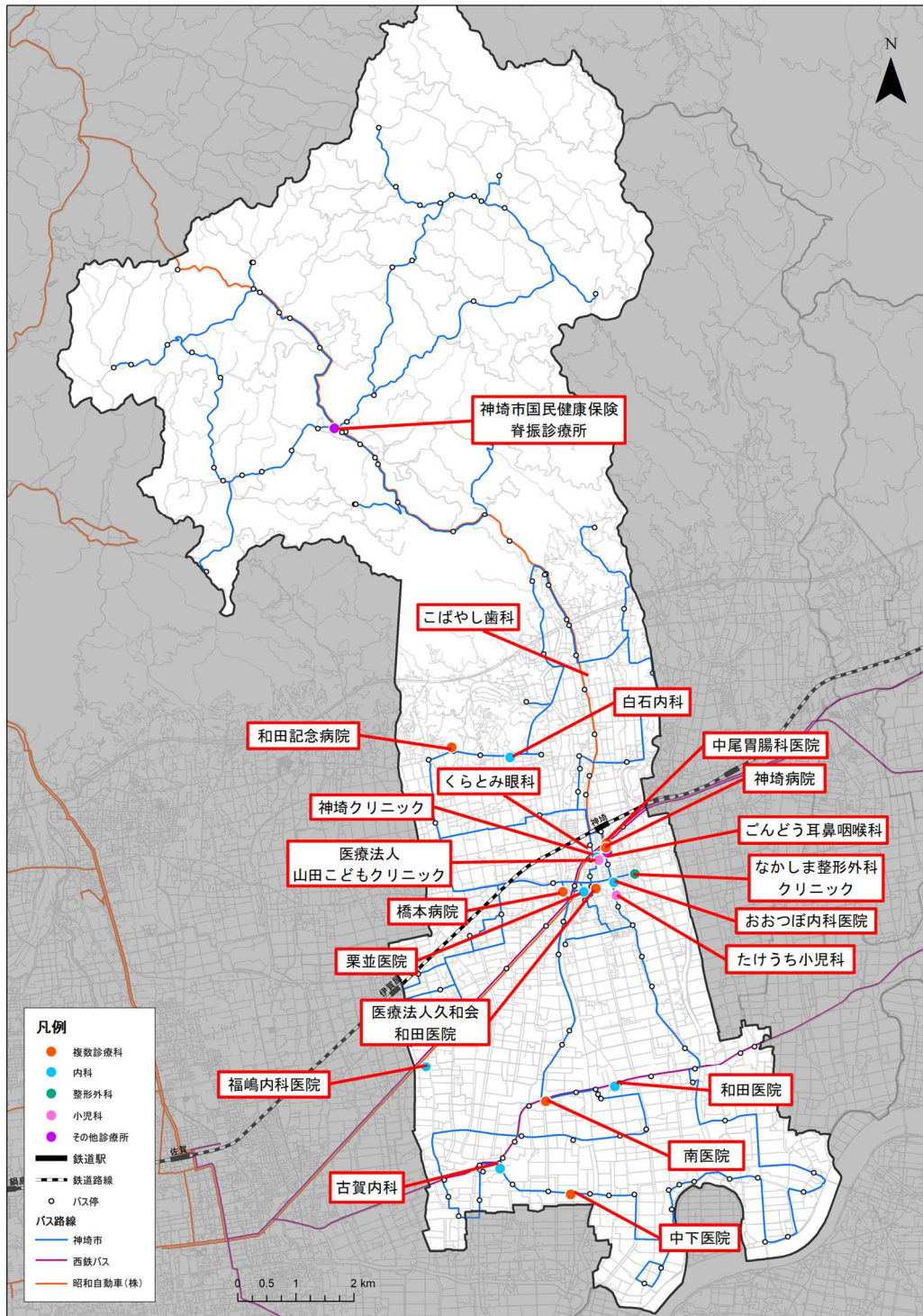


図 20 医療施設の分布と地域公共交通の運行状況

資料：地図情報等を加工して作成

5) 医療施設（整体、接骨等）の分布と公共交通の運行状況

医療施設（整体、接骨等）の分布と公共交通の運行状況の重ね合わせ図を以下に示す。

医療施設（整体、接骨等）は、神埼町の中心部と千代田町の数か所に立地している。公共交通の運行ルートと重ね合わせると、概ね運行ルート上に医療施設（整体、接骨等）が分布している。

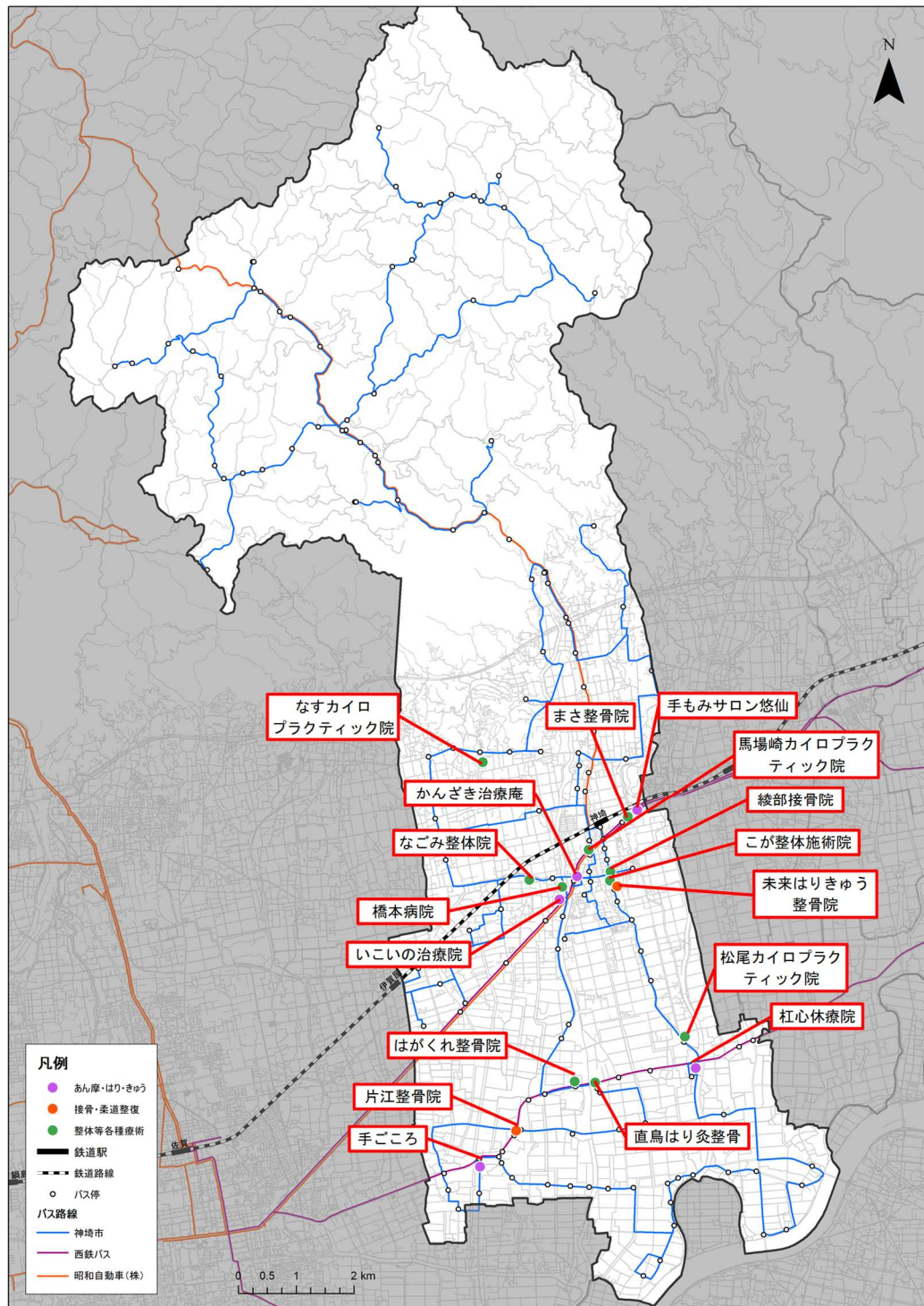


図 21 医療施設（整体、接骨等）の分布と地域公共交通の運行状況

資料：地図情報等を加工して作成

(3) 公共交通（路線バス・コミュニティバス）の利用者数

路線バス（西鉄バス、昭和バス）と、コミュニティバス（神崎市巡回バス、脊振町通学バス）の利用者数の推移を、それぞれ図 22 と図 23 に示す。

路線バスに関して、西鉄バスの利用者数は、神埼線（40 番）の利用者数が最も多く、平成 27 年から平成 29 年度まで増加傾向にあったものの、平成 29 年度の約 49.6 万人をピークに平成 30 年度は減少した。江見線（45 番）では、平成 28 年度の約 29.8 万人をピークにその後減少傾向となっている。鳥栖神埼線（43 番）では平成 27 年度以降は約 10 万人の横ばいで推移している。また昭和バスの利用者数は、平成 27 年度以降、3 万人前後で横ばいに推移している。

コミュニティバスに関して、神崎市巡回バスの利用者数は、平成 28 年度までは横ばい傾向で約 5,500 人だったが、平成 29 年度は約 7,000 人、平成 30 年度は約 6,400 人に増加している。一方、脊振町通学バスの利用者数は、平成 27 年度以降、減少傾向となっている。

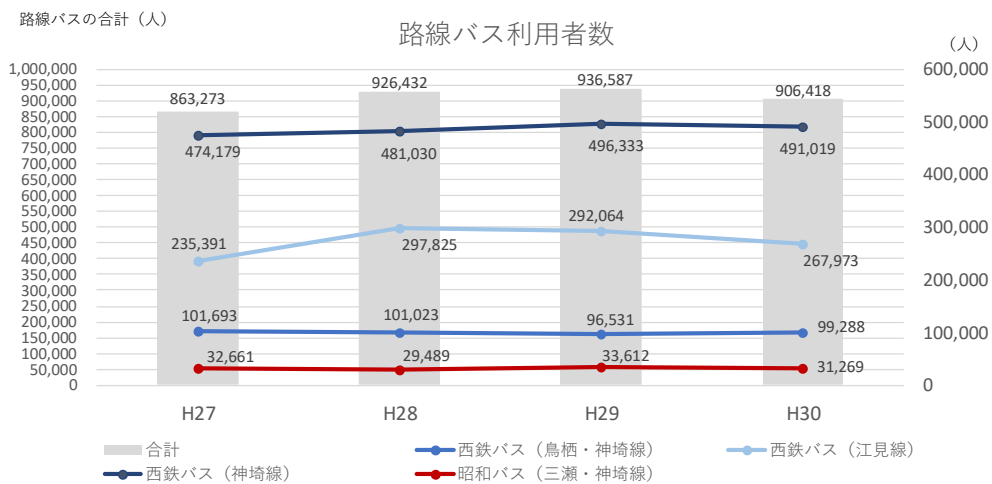


図 22 路線バス利用者数の推移

資料：神崎市提供データより加工して作成

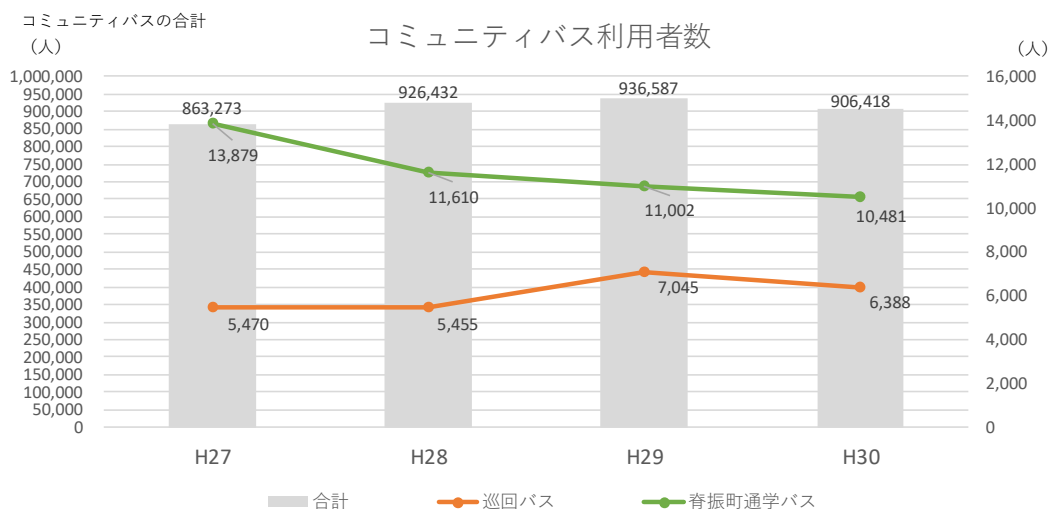


図 23 コミュニティバス利用者数の推移

資料：神崎市提供データより加工して作成

(4) 公共交通に対する財政負担状況

市の財政負担の合計金額は、平成 27 年度以降増加傾向となっている。コミュニティバス利用者 1 人当たりの市負担額では、巡回バスで 1,700 円～2,100 円程度、脊振町通学バスは 1,300 円～1,900 円程度で、脊振町通学バスは年々増加している。

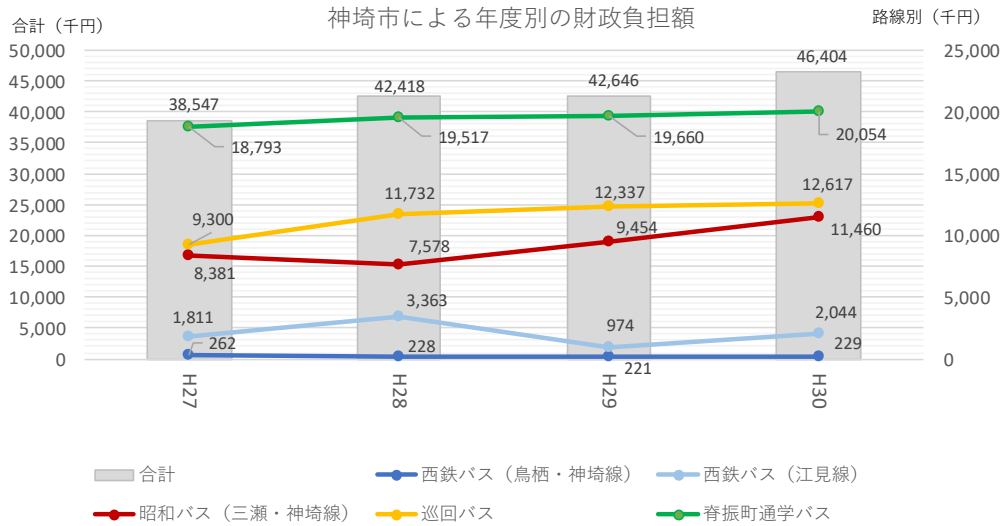


図 24 路線バス・コミュニティバスにおける市負担額の推移

資料：神崎市提供データより加工して作成

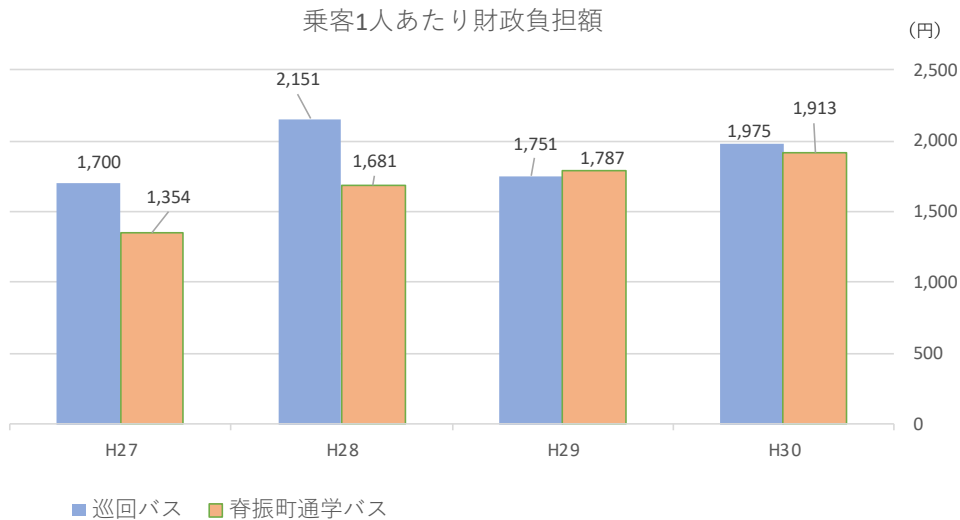


図 25 コミュニティバス利用者 1 人あたりの市負担額

資料：神崎市提供データより加工して作成

3. 移動実態やニーズの状況

(1) 市民の移動実態・移動ニーズ

1) 市民アンケート実施状況

神埼市の 65 歳以上の高齢者の移動実態や、公共交通への要望や期待などを把握するため、65 才以上の市民 3,000 世帯を対象としたアンケート調査を実施。1 世帯に 2 部（施設入所者は 1 部）のアンケート調査票を送付し、6,000 人程度（3 人以上対象者がいる場合は調査票をコピーして提出も可）を対象とした。回収率は 45.5%。

実施期間	平成 30 年 11 月末～12 日 21 日
実施方法	郵送配布、郵送回収
配布数	3,000 世帯（6,000 部程度）
回収数	1,364 世帯（1,885 人）
回収率	45.5%

2) 回答者の年齢・性別・家族構成

回答者の年齢構成は、「65～69歳」及び「70～74歳」の回答が特に多い。最も少ない「90歳以上」も95人の回答者数があり、各年代で有効数を得られている。また、女性の回答率が57.1%とやや多い。

家族構成は、「夫婦二人」が42.3%と最も多い。また「一人暮らし」も10%程度みられる。

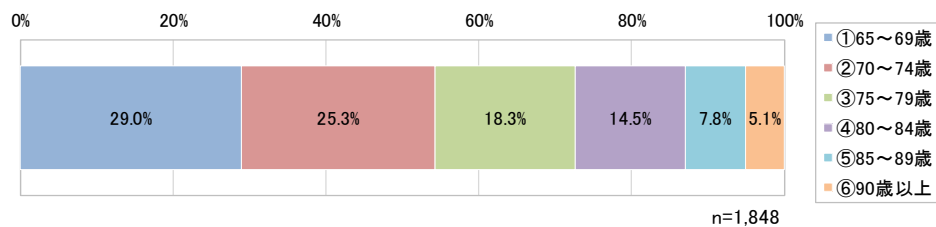


図 26 回答者の年齢構成

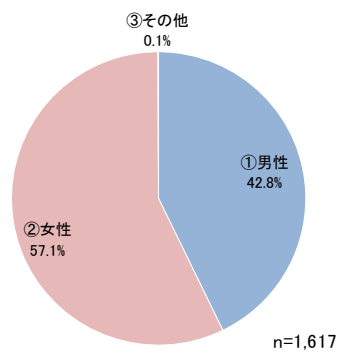


図 27 回答者の性別構成

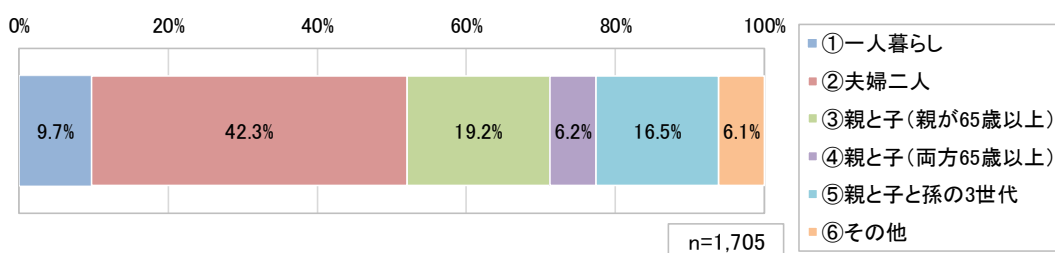


図 28 回答者の家族構成

3) 回答者の居住地域

居住地域別の回答率では、脊振町の回答率は全体の6.5%だが、100票以上の有効数を得られている

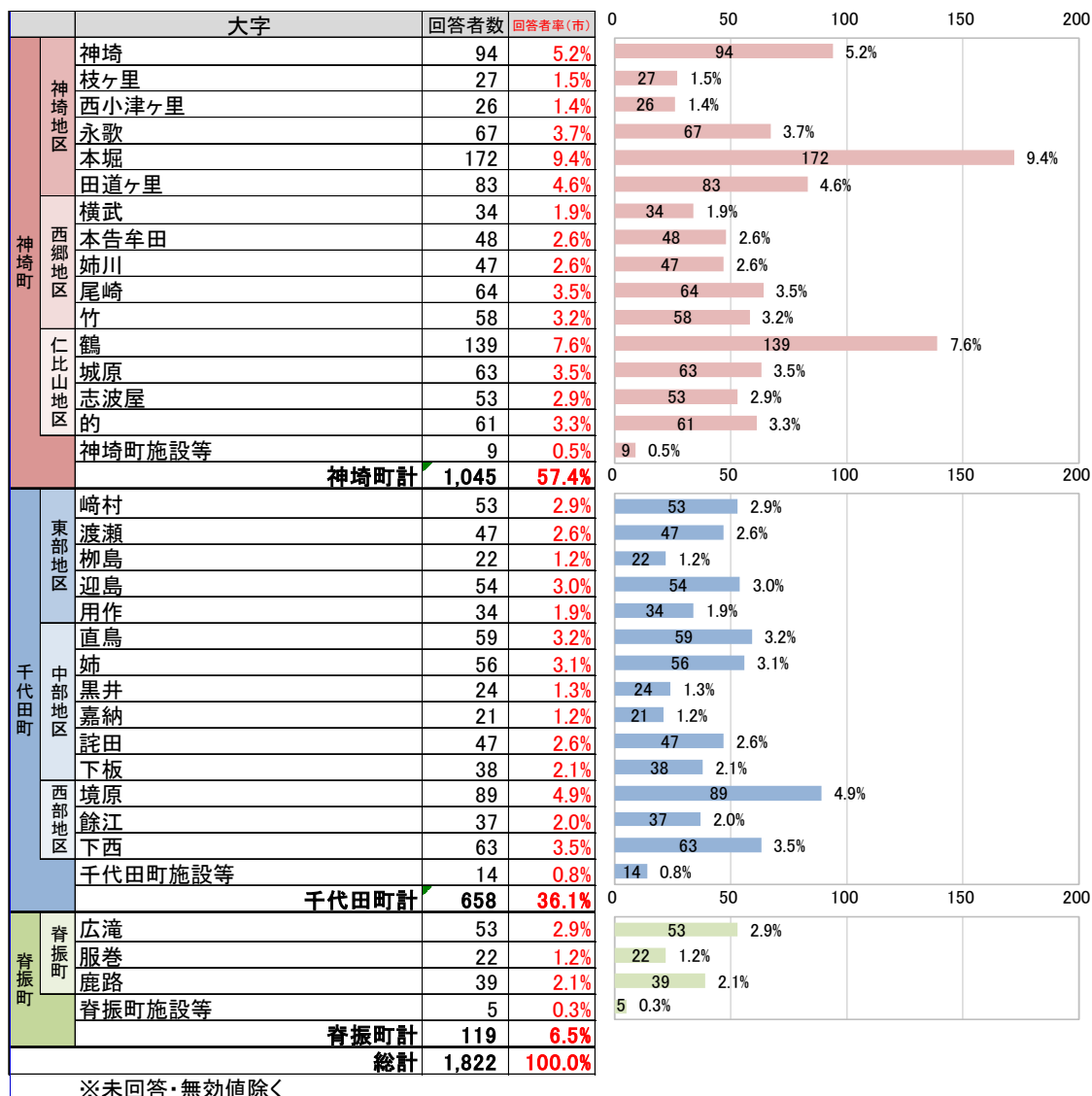


図 29 地域別の回答数（実数）と全回答に占める割合

4) 移動の自立状況について

「自分で自由に移動できる」の回答は全体で 85.3%となっているが、高齢になるほど割合が低くなり、80歳を超えたあたりから、移動支援が必要になる方の増加がみられる。

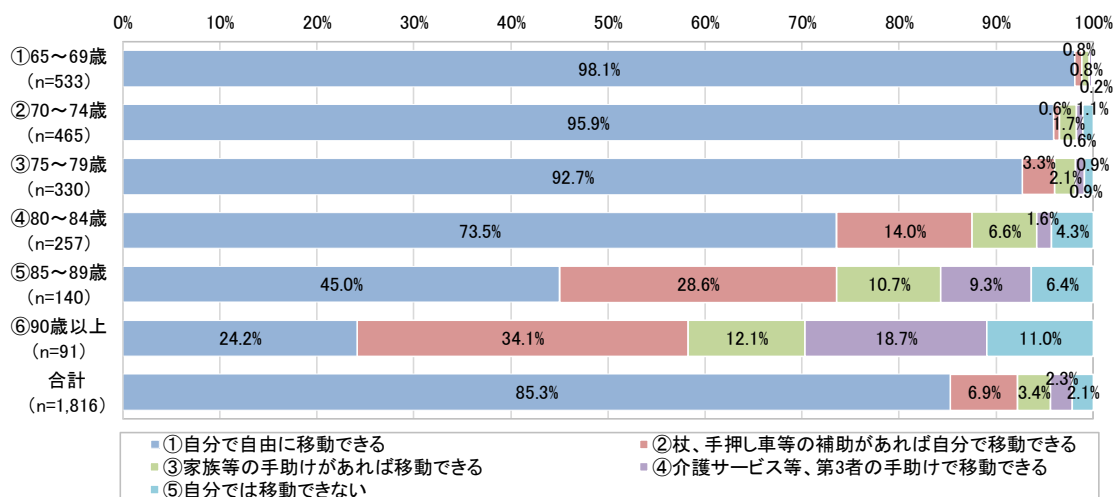


図 30 年齢層別の移動の自立状況

5) 自動車運転免許の保有状況

a) 自動車運転免許証の有無

「免許証を持っていて、運転している」の回答率は高齢になるほど減少しており、特に75歳以上から減少の傾向がみられるものの、その回答者全体（高齢者）においては約70%を占めている。

年齢が増加するほど、免許を持たない人は増加する。今後高齢化社会が進むにつれ、移動が困難な人（自ら運転しない人）が増加することが懸念される。

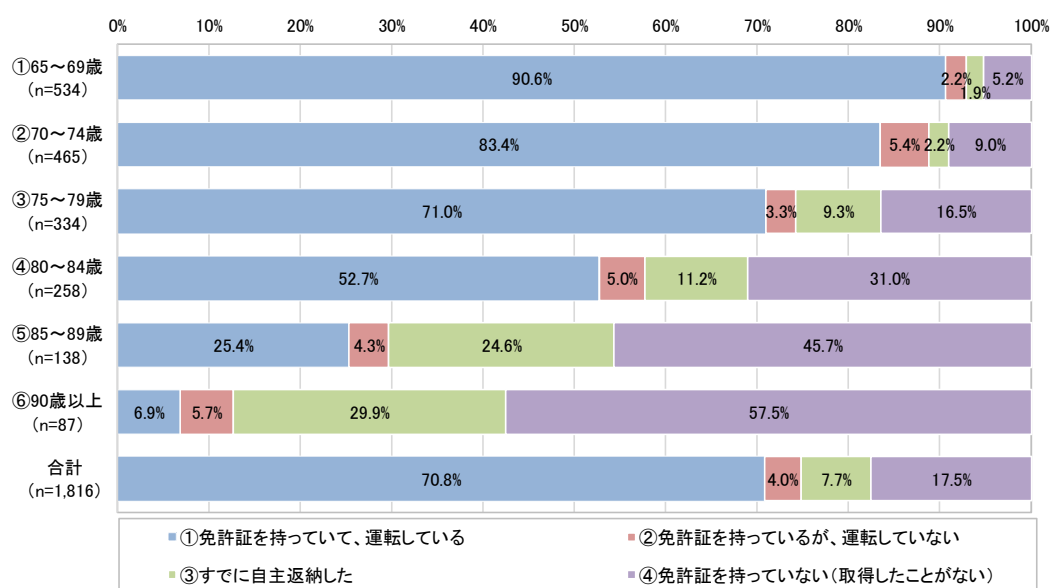


図 31 運転免許の保有状況

b) 自動車運転免許証の自主返納意向

「近いうちに自主返納することを考えている」の回答率は高齢になるほど増加するが、「90歳以上」でも約30%に留まる。自主返納しない理由としては、交通が不便なため、自家用車を運転しないと日常生活（買物、病院等）ができなくなる、体は健康なのでまだ運転ができるといった意見がみられた。

高齢ドライバーの事故が社会問題となる一方で、十分な移動手段がなく、車を運転せざるを得ない実態も見受けられる。

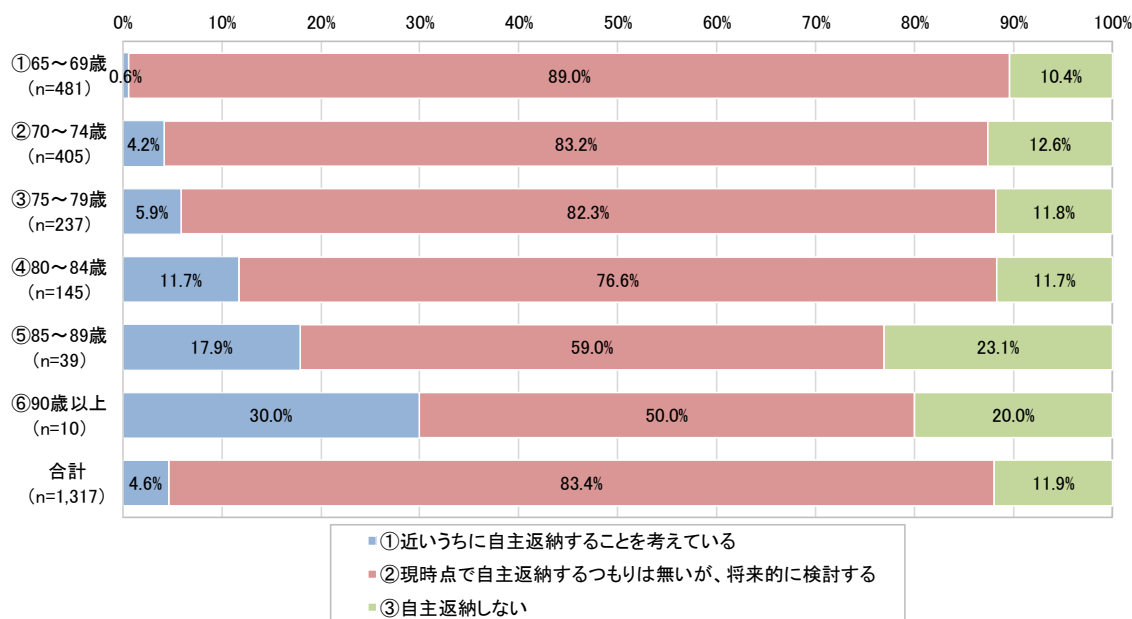


図 32 自動車運転免許証の自主返納意向

表 2 自動車運転免許証を自主返納しない主な理由

地区	年齢層	自主返納しない主な理由
神 埼 町	75～79 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 現在の所まだ健康であるから ➤ 交通便が悪いから ➤ 他に交通手段がないから ➤ 集落外への用事が出来なくなるから ➤ 買い物、遊びに不便になるから
	80～84 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ もう少し運転したいから ➤ 車がないと一歩も外出が出来ないから ➤ バスがないから ➤ 病院や買物等の用事に行けなくなるから
	85～89 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バス停まで遠いし返納したら自由に動かせず通院もできない ➤ 自主返納したいと思うが一人暮らしなので不自由。まだしばらく運転したい ➤ 車がなければ行動範囲が狭められる (買物、訪問、レジャー (ゴルフ) 等) ➤ 病院等に自由に行けなくなるため
	90 歳以上	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ボケ防止、生活上必要
千 代 田 町	75～79 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通の便(バス等)が悪いため年を取って危ないと思ったときに返却したい ➤ 車がないと日常生活が出来ない
	80～84 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 農作業が出来なくなるから ➤ 買い物にいけない
	85～89 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ショッピングアニーと主人と病院に行く事が何時でも出来るような状態にありたい
脊 振 町	75～79 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 車がないと生活出来ない ➤ 体が元気で運転できれば 83 才までくらいは運転したいと思っている
	80～84 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ まだ元気で、お店も付近になく不便だから ➤ 生活に不可欠 (病院、買物)
	85～89 歳	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 生活上必要 (病院、食品等)
	90 歳以上	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バスの回数も少なく、タクシーも高価なため車で移動している

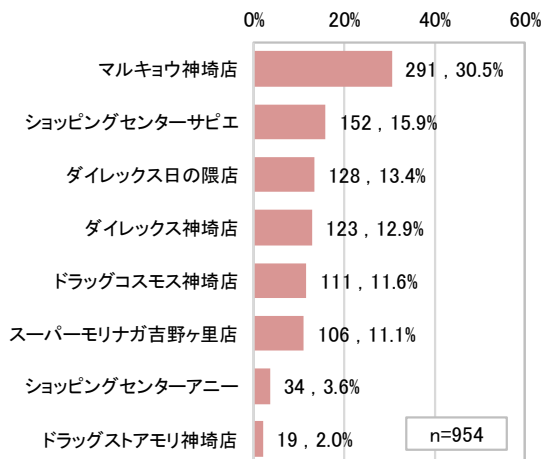
6) 移動状況

a) 最もよく行く買い物先

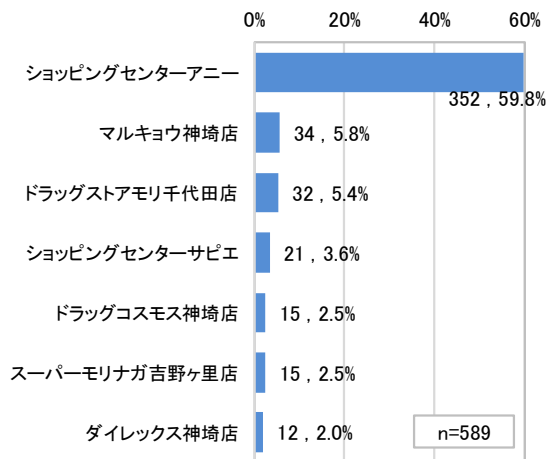
「最もよく行く買い物先」では、神埼町は、「マルキョウ神埼店」が最も多く、次いで「ショッピングセンターサピエ」となる。千代田町は、ほとんどが「ショッピングセンターアニー」となる。脊振町は、「ダイレックス日の隈店」が最も多く、次いで「ショッピングセンターサピエ」となる。これらの買い物施設は、日常生活を送る上で、重要な施設となる。

なお、その他の回答として、神埼町では「アスタラビスタ<店名記載なし> : 37件」「ゆめタウン佐賀 : 18件」「アスタラビスタ<吉野ヶ里店> : 16件」、千代田町では「ゆめタウン佐賀 : 12件」「アスタラビスタ<城島店> : 11件」「モラージュ佐賀 : 11件」、脊振町では「アスタラビスタ<店名記載なし> : 16件」「アスタラビスタ<吉野ヶ里店> : 5件」などとなっている。

神埼町【最もよく行く買い物先】



千代田町【最もよく行く買い物先】



脊振町【最もよく行く買い物先】

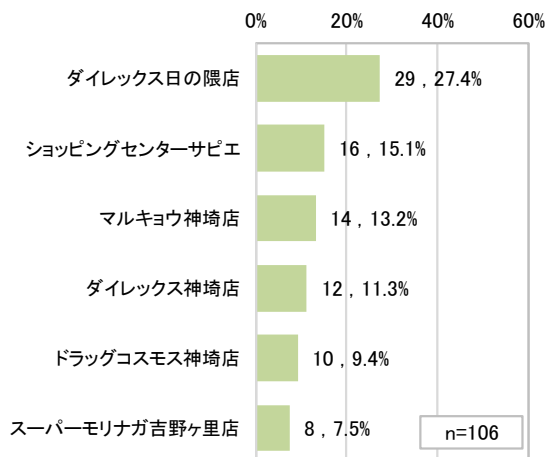
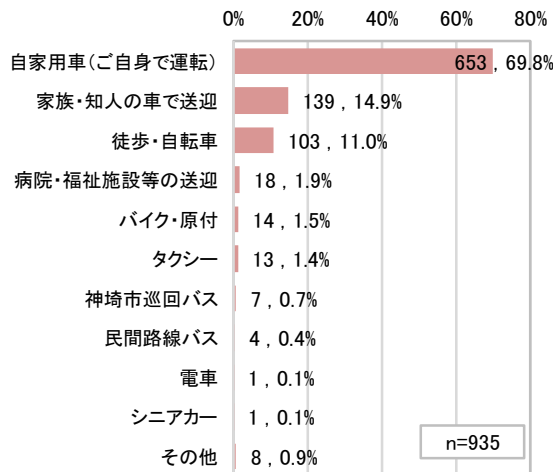


図 33 最もよく行く買い物先

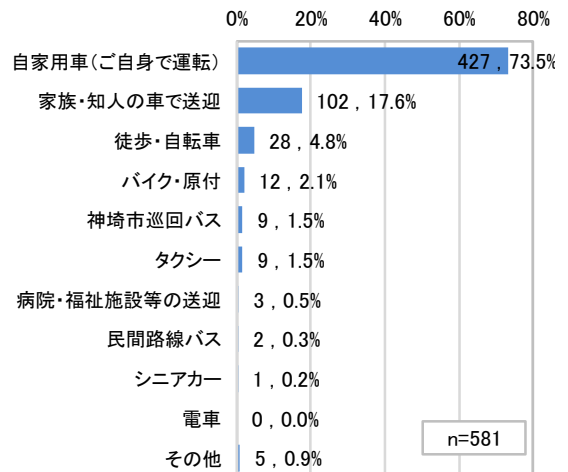
b) 最もよく行く買い物先の移動手段

よく行く買い物先の移動手段では、「自家用車（ご自身で運転）」が最も多く、次いで「家族・知人の送迎」が多い。送迎も含めて、自家用車の依存度が高い。神崎市巡回バスは、神埼町・千代田町ともに少数の利用に留まっている。

神埼町【最もよく行く買い物先・移動手段】



千代田町【最もよく行く買い物先・移動手段】



脊振町【最もよく行く買い物先・移動手段】

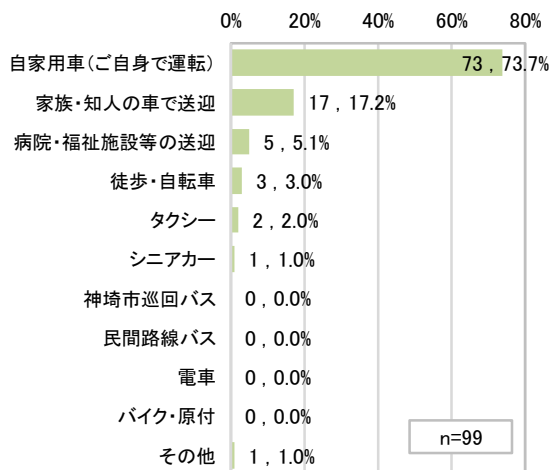


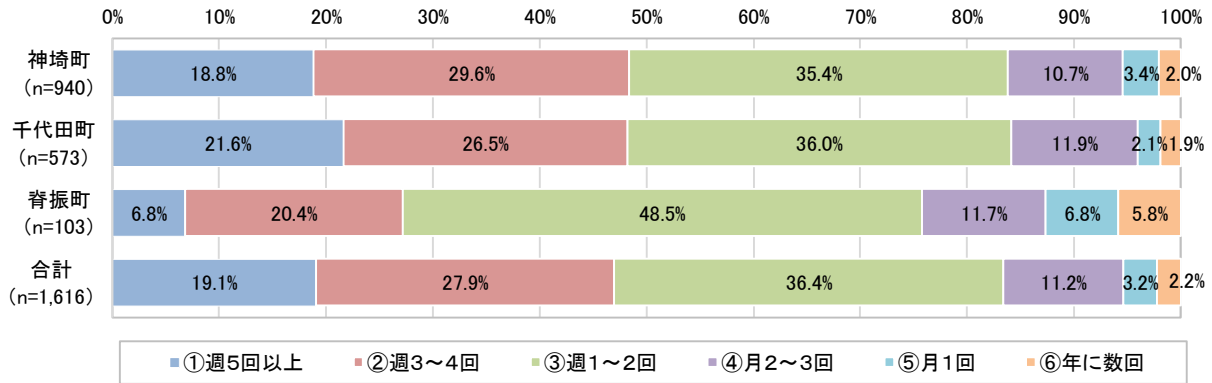
図 34 よく行く買い物先の移動手段

c) よく行く買い物先の外出頻度

最もよく行く買い物先の外出頻度では、全ての町で「週 1～2 回」の回答率が最も高くなっている。脊振町は外出頻度が他 2 町と比べて低い。

買い物時の外出は、週 3～4 回や週 1～2 回が主となる。

【最もよく行く買い物先・頻度】



【2番目に行く買い物先・頻度】

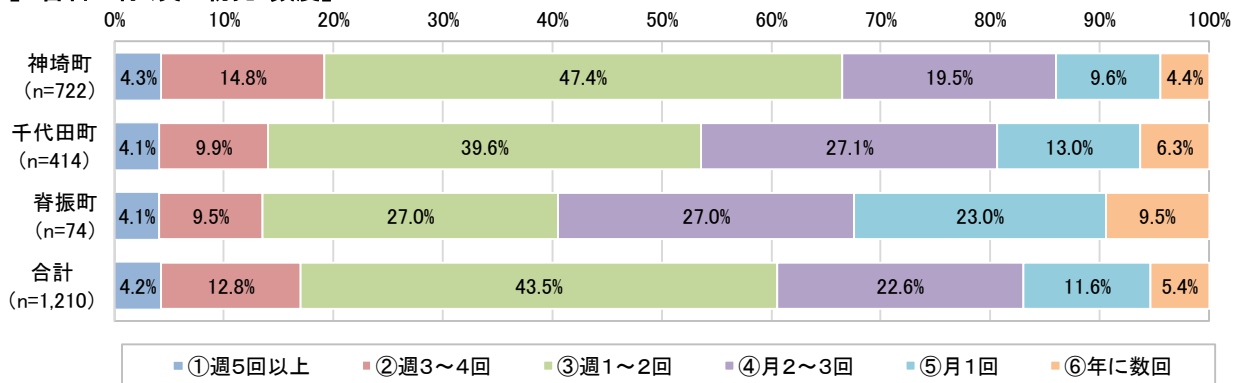


図 35 よく行く買い物先の外出頻度

d) よく行く買い物先への外出時刻と帰宅時刻

「最もよく行く買い物先」への「外出時刻」の割合は、10時台が最も高く、40%前後となっている。「帰宅時刻」の割合は、神埼町と千代田町では11時台、12時台が高くそれぞれ20%強となっている。脊振町では12時台が最も高く38.2%となり、次いで15時台の18.4%となっている。買い物時は、午前10時を中心に外出し、午後前（12時台まで）までに帰宅する場合が多い。また午後13時～17時の間でやや外出傾向がみられる。

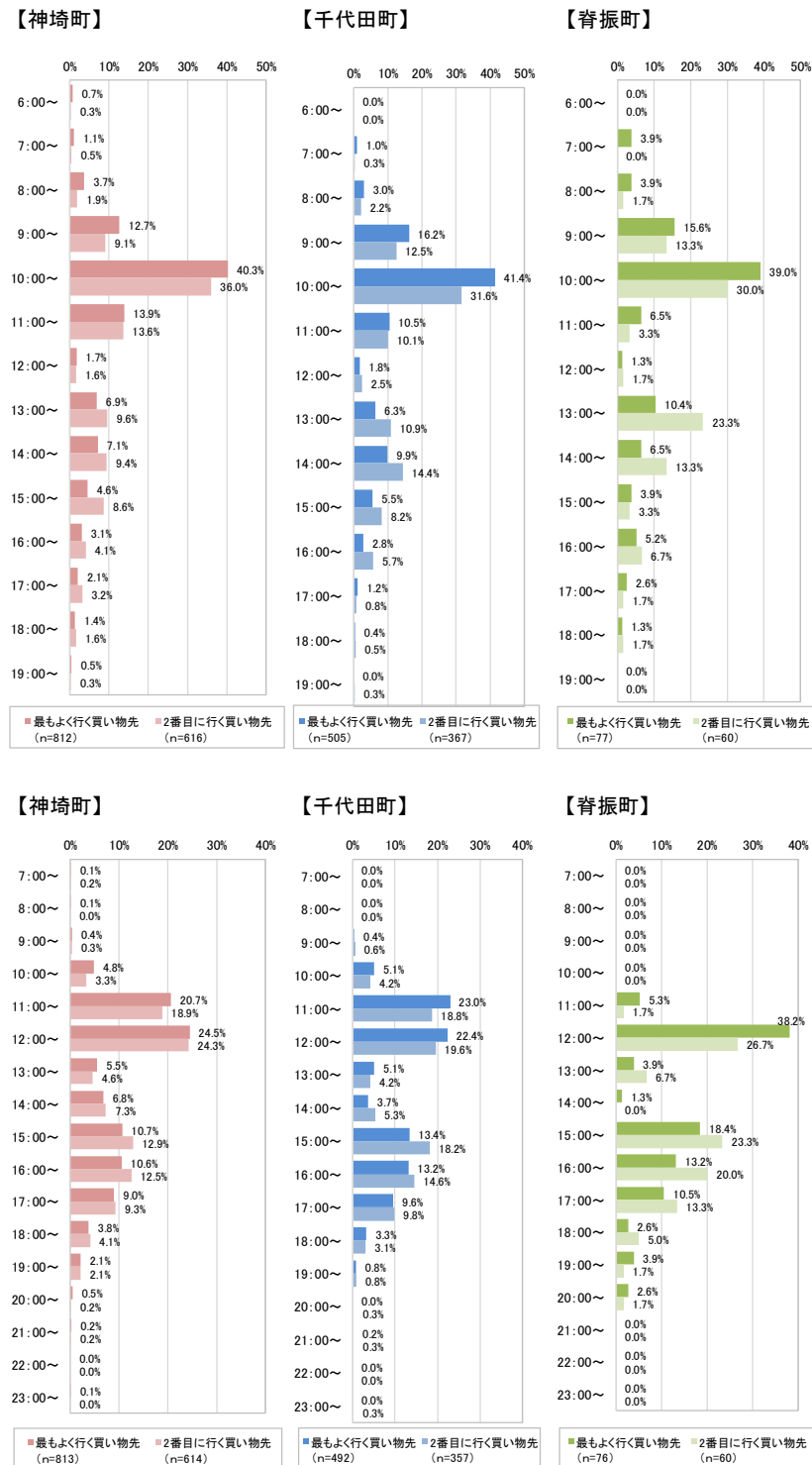


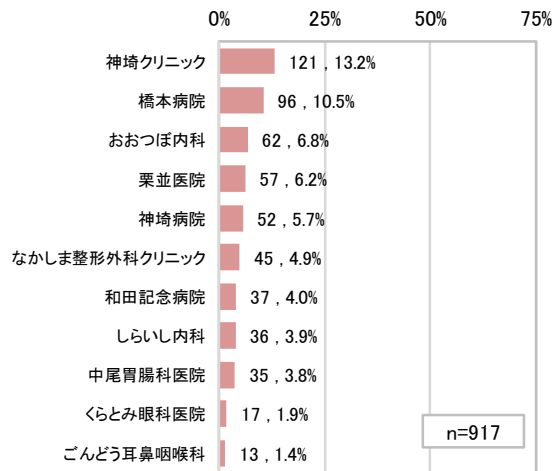
図 36 よく行く買い物先への外出時刻（上）と帰宅時刻（下）

e) 最もよく行く通院先

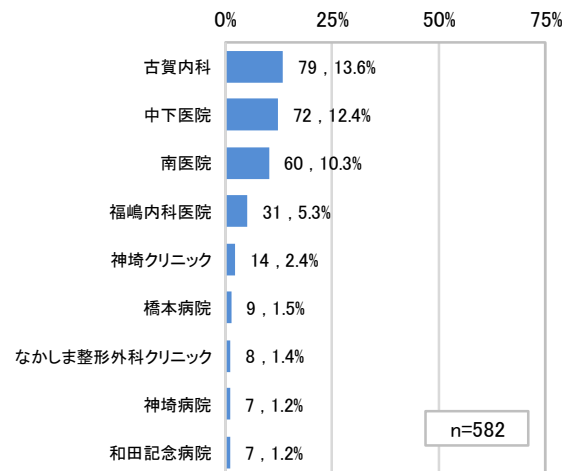
「最もよく行く通院先」は、神埼町では、「神埼クリニック」が最も多く、次いで「橋本病院」「おおつぼ内科」となる。千代田町では、「古賀内科」が最も多く、次いで「中下医院」「南医院」となっている。脊振町では、「脊振診療所」が最も多く、次いで「橋本病院」となった。

なお、その他の回答として、神埼町では「和田医院：36件」「佐賀中部病院：15件」、千代田町では「和田医院：27件」「佐賀中部病院：13件」、脊振町では「国立東佐賀病院：2件」などとなっている。

神埼町【最もよく行く通院先】



千代田町【最もよく行く通院先】



脊振町【最もよく行く通院先】

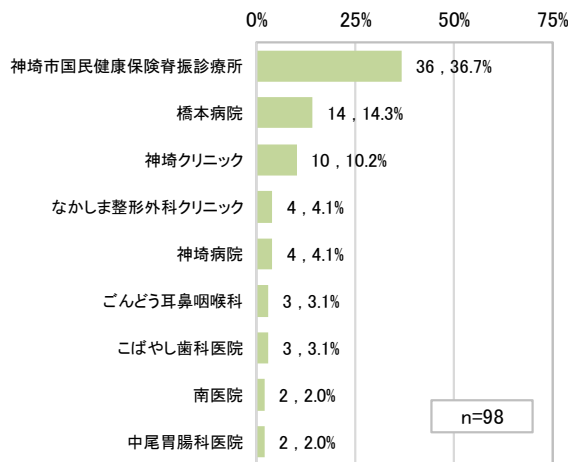
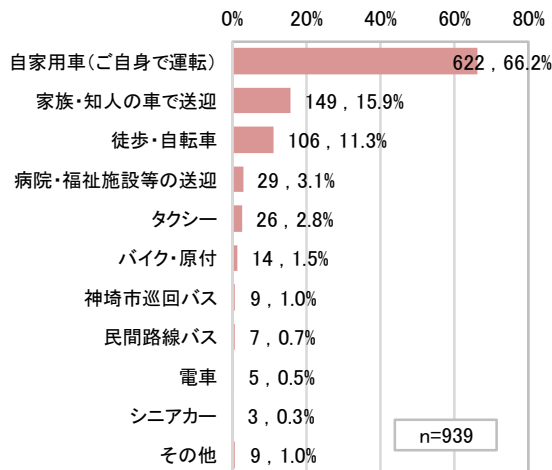


図 37 最もよく行く通院先

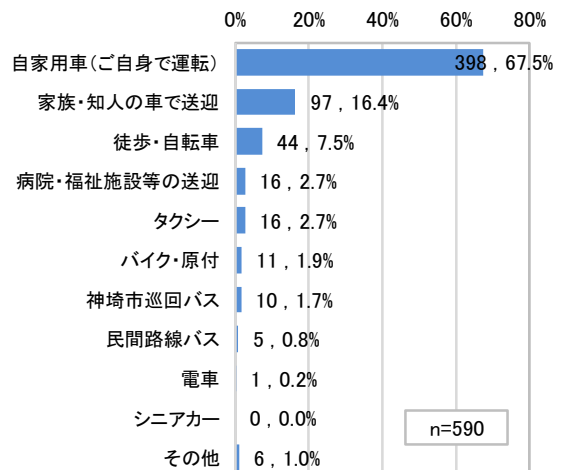
f) 最もよく行く通院先の移動手段

「最もよく行く通院先」の「主な移動手段」では、「自家用車（ご自身で運転）」が最も多い。次いで「家族・知人の送迎」となっている。移動手段は送迎も含めて自家用車の依存度が高い。神崎市巡回バスは、買い物目的と同様に、神埼町・千代田町ともに少数の利用に留まっている。

神埼町【最もよく行く通院先・移動手段】



千代田町【最もよく行く通院先・移動手段】



脊振町【最もよく行く通院先・移動手段】

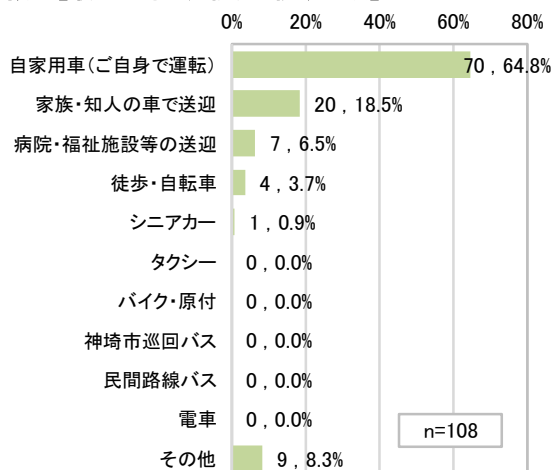
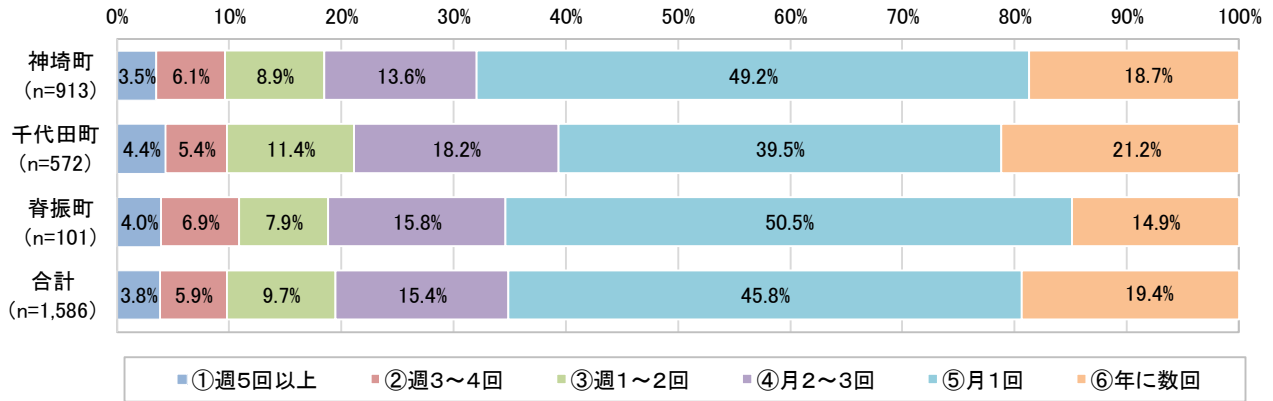


図 38 よく行く通院先の移動手段

g) よく行く通院先の外出頻度

「最もよく行く通院先」への「頻度」は、各町共「月1回」の割合が最も多く、次いで「年に数回」となっている。通院時の外出は、おおよそ月に数回程度となっている。

【最もよく行く通院先・頻度】



【2番目に行く通院先・頻度】

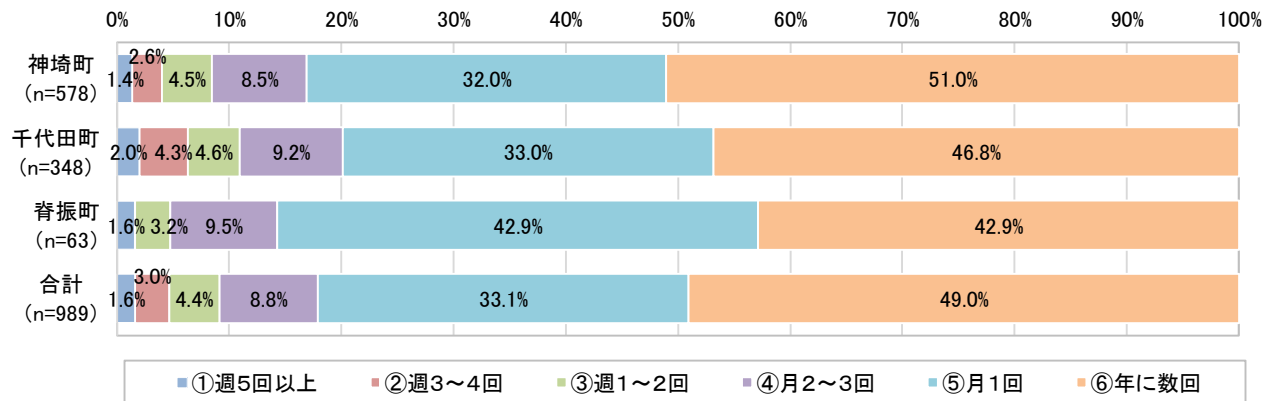


図 39 よく行く通院先の外出頻度

h) よく行く通院時の外出時刻と帰宅時刻

「最もよく行く通院先」への「外出時刻」の割合は、神埼町・千代田町では「9時台」「10時台」が最も高く30%強である。脊振町は「9時台」が最も高く、34.9%となっている。

「帰宅時刻」の割合では、神埼町は「12時台」が最も高く30.1%、千代田町は「11時台」が最も高く30.5%、脊振町は「12時台」が最も高く、35.8%となっている。

通院時は、午前8～10時を中心に外出し、午後前（12時台まで）までに帰宅するケースが多い。また午後13時～17時の間でやや外出傾向がみられる。

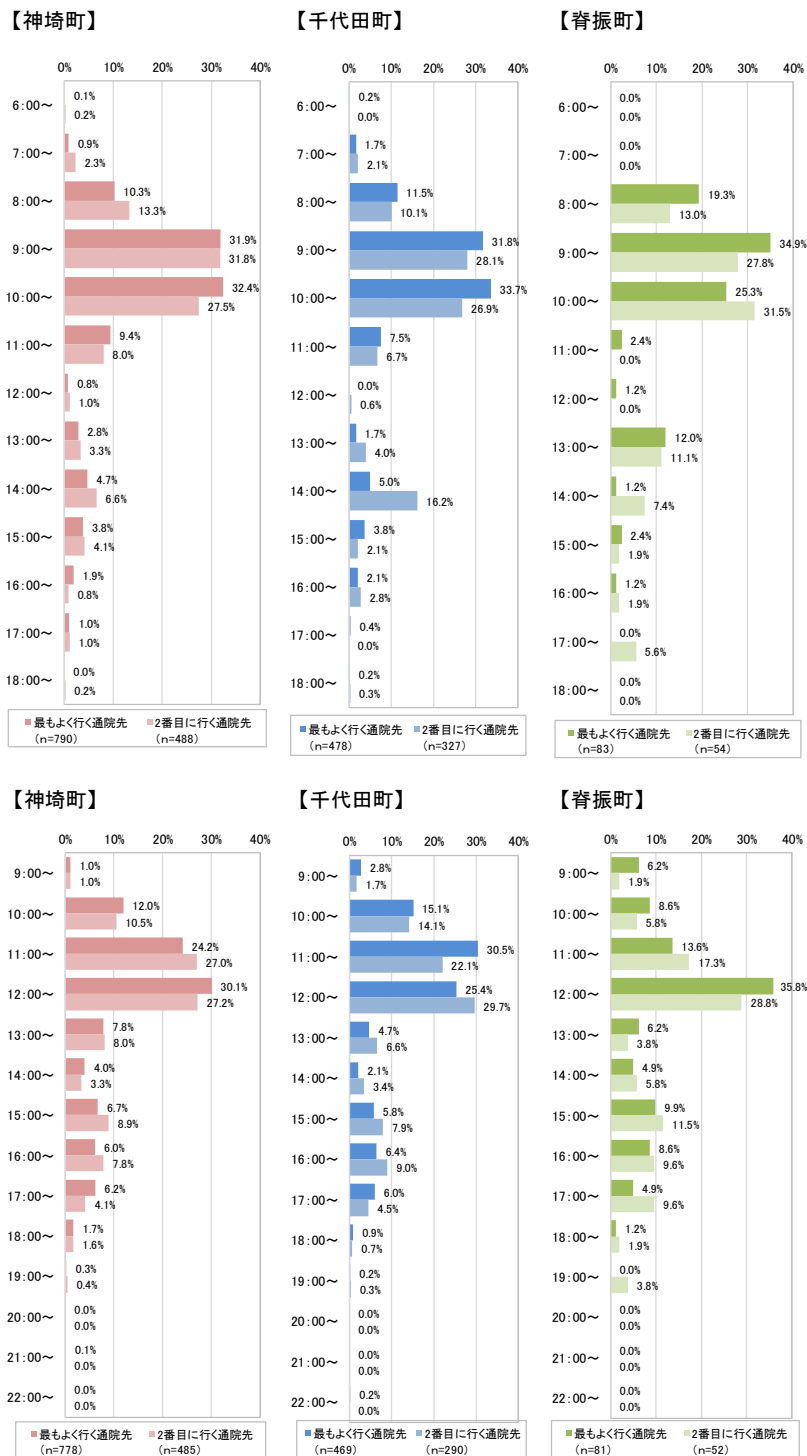


図 40 よく行く通院時の外出時刻（上）と帰宅時刻（下）

7) 公共交通の利用状況・ニーズ

a) 巡回バスの認知度と最寄りのバス停までの所要時間

巡回バスの運行については、全体で9割以上が「知っている」と回答しているが、フリー乗車区間については、全体で「知っている」の回答者は30.1%に留まった。町村別では、「知っている」の割合が神埼町では29.9%、千代田町では25.0%に対し、脊振町では67.0%と高い結果となっている。

「自宅から最寄りのバス停までの所要時間」では、神埼町、千代田町では「自宅から徒歩で5分以内」が最も高く、次いで「バス停がどこにあるか知らない」が高い。脊振町では「自宅から徒歩で5分以内」が最も高く6割強となり、次いで「自宅から徒歩で5～10分以内」となっている。多くの市民にとって、巡回バスの認知度は高い。また、近場にバス停があることも認識している。

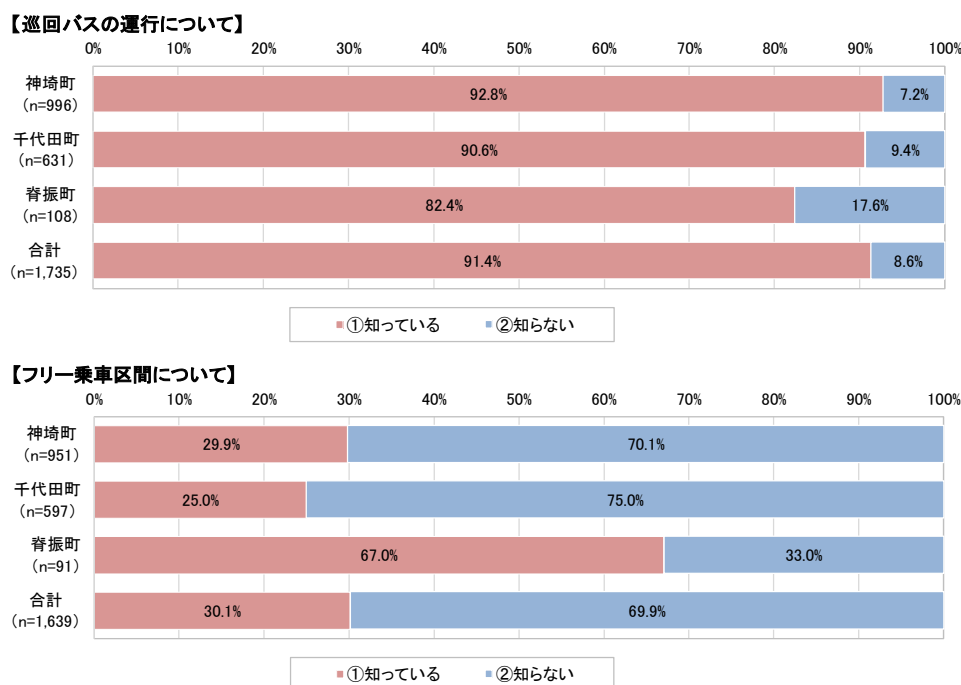


図 41 巡回バスの認知度

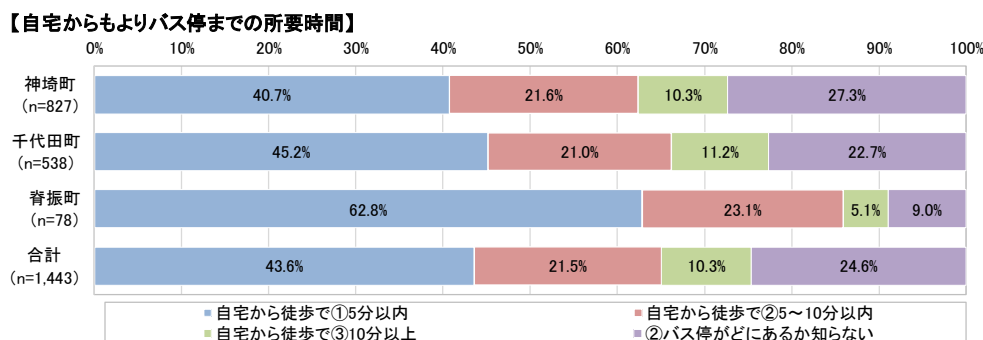


図 42 巡回バスの最寄りのバス停までの所要時間

b) 巡回バスの利用頻度と巡回バスへの不満

巡回バスの利用頻度については、「ほとんど利用しない・利用しない」の回答が大半を占めている。「巡回バス利用者の不満」では、「運行本数が少ない」の割合が最も高く 47.4%となった。次いで「乗りたい時間に運行されていない」の割合が 29.8%となっている。町別でも同じ傾向である。

ほとんどの人が巡回バスを利用しておらず、「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」等に不満があることなどが想定される。また、巡回バスを利用しない理由で、「自家用車を運転して移動ができる」の回答が最も多いが、高齢化が進むにつれて、今後、難しくなる可能性が高い。

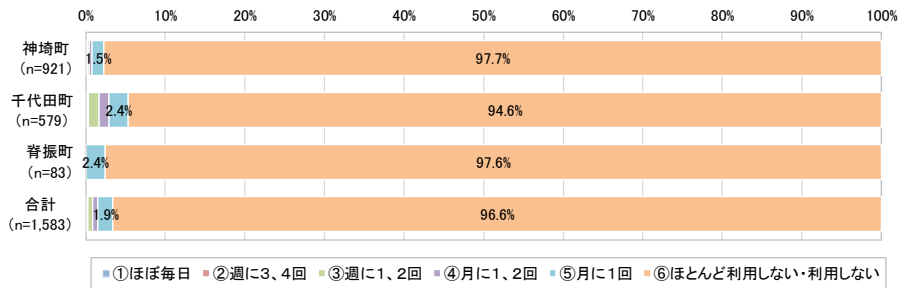


図 43 巡回バスの利用頻度

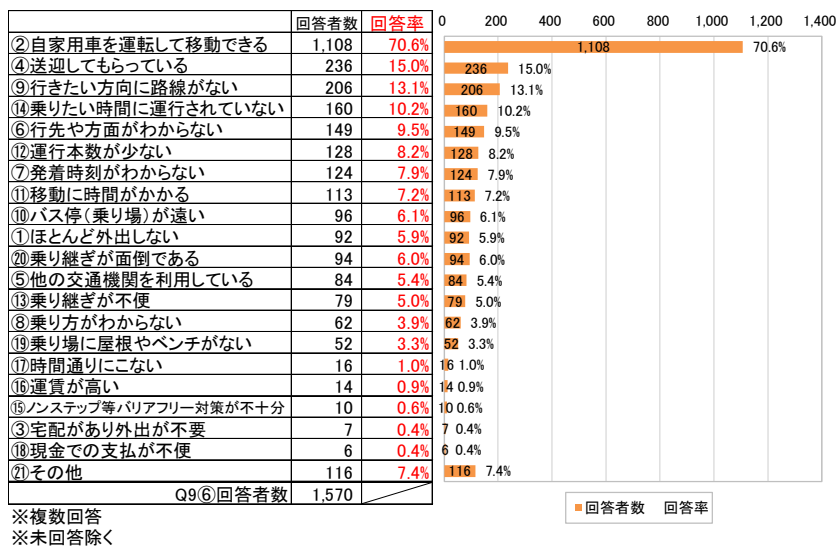
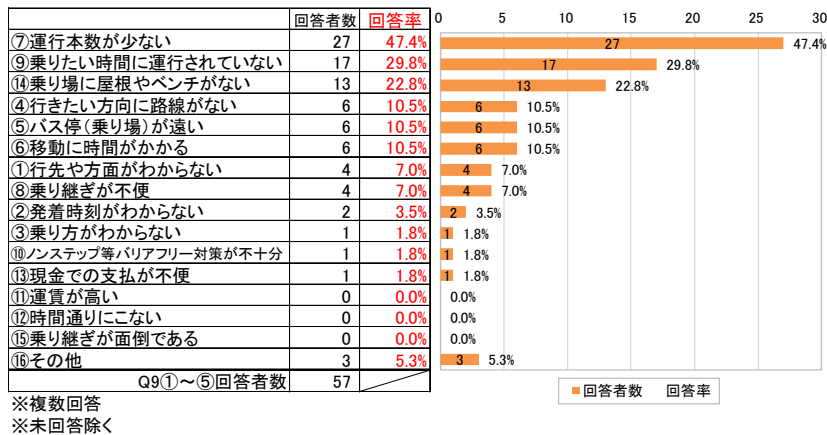


図 44 巡回バスへの不満（上）と巡回バスを利用しない理由（下）

c) 既存公共交通の活用策へのニーズ

「利用したい活用策」では、「市内の好きな場所への移動で使えるタクシーの「割引券」を導入する」の割合が最も多い。

町村別では、神埼町、千代田町では「市内の好きな場所への移動で使えるタクシーの「割引券」を導入する」が多く、脊振町では「市内の指定の病院、駅、商業施設等と自宅等で使える「回数券」を使うタクシーを導入する」が最も多い。

【利用したい活用策】

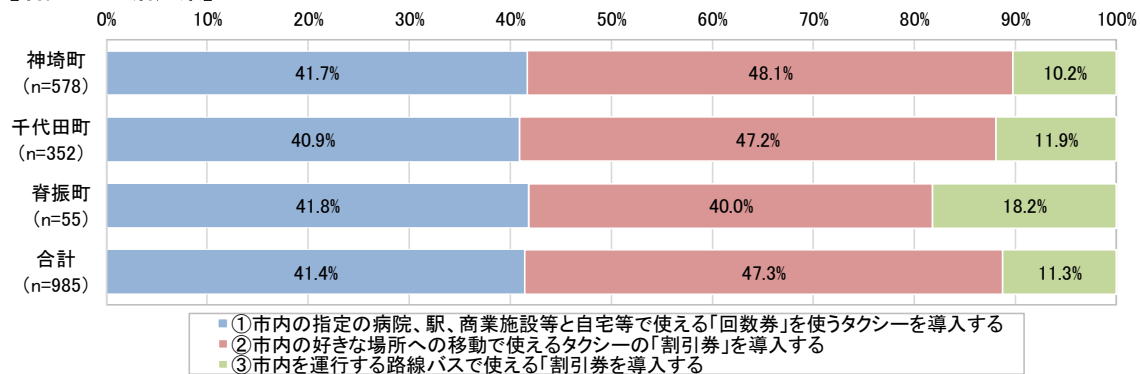


図 45 既存公共交通の活用策への市民のニーズ

8) 市民アンケート調査結果のまとめ

市民アンケート調査の主な結果と今後の検討課題を下表に整理する。

表 3 市民アンケート調査の主な結果のまとめ

調査項目		市民アンケートの主な結果	今後の検討事項
社会背景	自動車運転免許保有状況	高齢化が進むにつれて、運転しない人が増える	移動困難な人が増える可能性があり、移動支援が必要
	人口推計	高齢者数が増加傾向	
	運転免許返納意向	高齢者でも車を運転せざるを得ない状況がみられる	安心して免許を返納できる仕組みが必要
外出の特徴	買い物時の利用施設	神埼町住民：マルキョウやサピエをよく利用 千代田町住民：アニーをよく利用 脊振町住民：ダイレックスやサピエをよく利用	バス運行時に留意すべき日常生活施設
	買い物時の外出頻度	週3~4回や週1~2回が多い	外出頻度に合わせたバス運行形態を検討
	買い物時の時間帯	午前中（9~12時）が特に多い。	外出時刻に合わせたバス運行形態を検討
	通院時の利用施設	神埼町住民：橋本病院や神埼病院をよく利用 千代田町住民：古賀内科や中下医院をよく利用 脊振町住民：脊振診療所をよく利用	バス運行時に留意すべき日常生活施設
	通院時の外出頻度	月に1回が多い	外出頻度に合わせたバス運行形態を検討
	通院時の時間帯	午前中（8~12時）が特に多い。	外出時刻に合わせたバス運行形態を検討
巡回バスについて	認知度	多くの住民が知っている	巡回バスの不満事項である「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行されていない」等を解消する必要がある。
	最寄りバス停の認知度	多くの住民が「バス停は近くにある」と回答	
	利用率	ほとんど利用していない	
	巡回バスの不満事項	「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行されていない」	
	巡回バスを利用しない理由	「自家用車を運転して移動ができる」が多い	高齢化が進むにつれて、運転できなくなると、巡回バスを利用する可能性がある

9) 住民懇談会における意見交換

神埼市内の地域別での住民代表等を対象に、現在の公共交通に対する意見や今後の運行についての課題や要望等を把握するために地域懇談会を実施した。地域懇談会の実施日程及び意見交換の概要を以下に示す。

a) 実施日時

表 4 地域懇談会の実施日時

地域懇談会	実施日時
神埼町地域懇談会	令和2年2月3日(月) 10:00～11:30
千代田町地域懇談会	令和2年2月3日(月) 14:00～15:30
脊振町地域懇談会	令和2年2月3日(月) 18:00～19:30

b) 意見交換の概要

● 神埼町地域懇談会

- ・買い物や通院は毎日ではないので、外出頻度に合わせて曜日運行などにすれば、運行回数も増えるのではないかと。住民の方も運行に合わせて生活するような努力ができればよいのではないかと。
- ・年間かなりの財政負担しているのに、利用者は1日当たりで一桁。費用対効果が悪いと思う。毎日運行でなくてもよいので、デマンドの乗合タクシーに変更するなど考えられないのか。またはタクシーチケットを出すことなども考えられないか。
- ・神埼町は大きく3つのエリアに分かれるので、例えば地区別で、1週間で2日ずつ回るような形で運行できないのか。
- ・巡回バスはコースが長いので、コースの見直しなどが必要ではないか。また、タクシーチケットも組み合わせた取組みも考えられるのではないかと。さらに、移動販売の取組みへの支援も検討してみてはどうか。
- ・現状の巡回バスは大赤字なので、毎日運行する必要はないと思う。乗り物自体を広告宣伝の媒体にするなど、採算性を検討する。抜本的な見直しをする必要がある。

● 千代田町地域懇談会

- ・千代田の人の行動としては、神埼中心部に行く南北軸の路線か、佐賀市方面に行く横の路線の2つが大きな流れである。南北軸の路線については、当初は巡回バスで神埼に行くのは直線的で便利だった。今のコースはあまりにも時間がかかりすぎるので、見直しを検討して頂きたい。
- ・千代田コースは2つに分けて、回すようにして、別に神埼につなぐような運行の組み合わせなど考えてもよいのではないかと。今のコースは時間的なロスが多いように思われる。

- ・巡回バスは集落の中の方までは入ってこない。高齢者で歩くことが大変な人も多い。
車で自宅まで迎えに来ていただけるような仕組みも必要ではないか。千代田の方でも、脊振の方でも、バス停まで遠い人も多いと思う。また、買い物に行くためにバスを利用する方もいる一方で、自ら移動して買い物できない人に、移動販売などの仕組みも必要ではないか。
- ・健康で長生きしてもらうには、少しぐらいは歩いてもらうことも考えてみては。完全に家から目的地まで公共交通ということではなく、自宅からバス停くらいまでなら少し歩いてもらっても良いと思う。福祉的な対応が必要な人は、福祉で対応すればよいと思う。
- ・住民ニーズとのミスマッチということが一番の問題であるとは思いますが、すべてのニーズに対応することは無理がある。運行本数が少ない等の意見もあるが、乗り合い環境の整備として、ベンチの設置なども対応できるのではないか。
- ・観光面での利用促進や商工会・JAとのタイアップなども考えられないか。脊振方面では仁比山温泉、千代田では湖人の生家など、観光名所もあるので、バスで行ければ観光客もすごく喜ぶのではないか。

● 脊振町地域懇談会

- ・デマンドはバス停から乗車するということだが、バス停から遠い人は利用できないのでは。また予約していなくても、デマンドタクシーが近くを通った際は乗れる仕組みにすることはできないか。
- ・デマンドタクシーだが、下流の人が予約した場合は広滝まで乗って、そこで普通のバスに乗り換えていく、ということになると思うが、下流域の人は広滝まで行かずにそのまま最終目的地まで行きたいという人もいると思うが、そういった利用はできないのか。
- ・デマンドタクシーでは、非常に長く待たされる場合もある。待ち時間が長いのが難点である。また、倉谷線沿線などは、神埼中心部まで直接まっすぐ行った方が近いことも現実にはある。使い勝手の良いものになるように検討をお願いしたい。
- ・市民アンケートの結果だと、どの商店を見ても、自分の車がないといけないような場所になっている。停留所からも遠い。車を持っている人のアンケート調査結果になっている。そうした中で、例えば月1回でも、特定の商店に利用者を募って行く買い物ツアーのようなものが考えられないか。脊振の「語ろう会」でも、買い物に行くのに困っているという声を沢山聞いている。
- ・神崎市だけでなく、隣の吉野ヶ里町も含めて、交通体系を検討した方が良い。アスタラビスタの利用も多いので、横の関係での連携も今後必要と思われる。

(2) 公共交通の利用実態

1) バス乗り込み調査の実施概要

神埼市内を走る西鉄バス(40番、43番、45番)の全路線、全便、神埼市をまたぐ区間に限定して乗り込み、利用実態を調査した。また、神埼市巡回バス(神埼コース、千代田コース、迎島～神埼駅)についても、全路線、全便、全区間に乗り込み、同様に利用実態を調査した。

また、昭和バスの三瀬・神埼線(佐賀県・佐賀市・神埼市及び昭和バスが調査実施)、脊振町通学バス(佐賀県・神埼市が調査実施)の乗降調査の結果も併せて以下に整理する。各乗り込み調査の実施概要を表5に示す。

表5 調査実施日・利用者数

バスの種類	調査日	利用者数
西鉄バス	令和元年10月20日(日)、10月21日(月)	平日493人、休日289人
巡回バス	令和元年10月21日(月)	平日35人
昭和バス	平成30年12月10日(月)～12月14日(金) 平成30年6月(定期調査)、平成31年1月(臨時調査)	平日104人(平均) 休日35人(平均)
脊振町通学バス	平成31年2月15日(金)、2月16日(土)、 2月19日(火)	平日49人(平均) 休日12人

2) 路線別の利用者数

路線別に1日の利用者数が多いのは、西鉄バス「40番・45番」で、平日に100～140人、休日に70人弱の利用者が存在する。一方で巡回バスの利用は少なく、1日当たりの利用者は35人にとどまっている。また、三瀬・神埼線の路線バス(佐賀方面・三瀬方面)及び脊振町通学バスの1日当たりの利用者についても、実人数で40～60人程度となっている。

系統別総利用者数(1日当たり)		平日(人)	日祝(人)
西鉄バス	40番(神埼線)久留米方面	135	69
	40番(神埼線)佐賀方面	117	67
	43番(鳥栖・神埼線)神埼方面	10	8
	43番(鳥栖・神埼線)鳥栖方面	13	8
	45番(江見線)久留米方面	101	67
	45番(江見線)佐賀方面	117	70
巡回バス	神埼コース(右回り)	5	
	神埼コース(左回り)	3	
	千代田コース(右回り)	16	
	千代田コース(左回り)	9	
	千代田コース(迎島線)迎島方面	1	
	千代田コース(迎島線)神埼駅方面	1	
	昭和バス(三瀬・神埼線)佐賀方面	62	17
	昭和バス(三瀬・神埼線)三瀬方面	42	18
	脊振町通学バス(脊振山麓線)	21	4
	脊振町通学バス(鳥羽院線)	18	4
	脊振町通学バス(倉谷線)	10	2
	JR神埼駅乗車人員(H30年度実績)	1,602	
	合計	2,283	334

図46 JR・バスの利用者数

3) 利用者の特性（利用目的）

利用者が比較的多い西鉄バス「40番・45番」は平日に通勤・通学目的での利用者が多く、西鉄バス「40番（神埼線）」では約50%、西鉄バス「45番（江見線）」では約60%を占める。一方で、巡回バス「神埼コース」「千代田コース」では利用者の多くは通院目的であった。

休日では、買い物目的での利用者が多く、西鉄バス「40番・45番」では通勤目的の利用者も存在する。

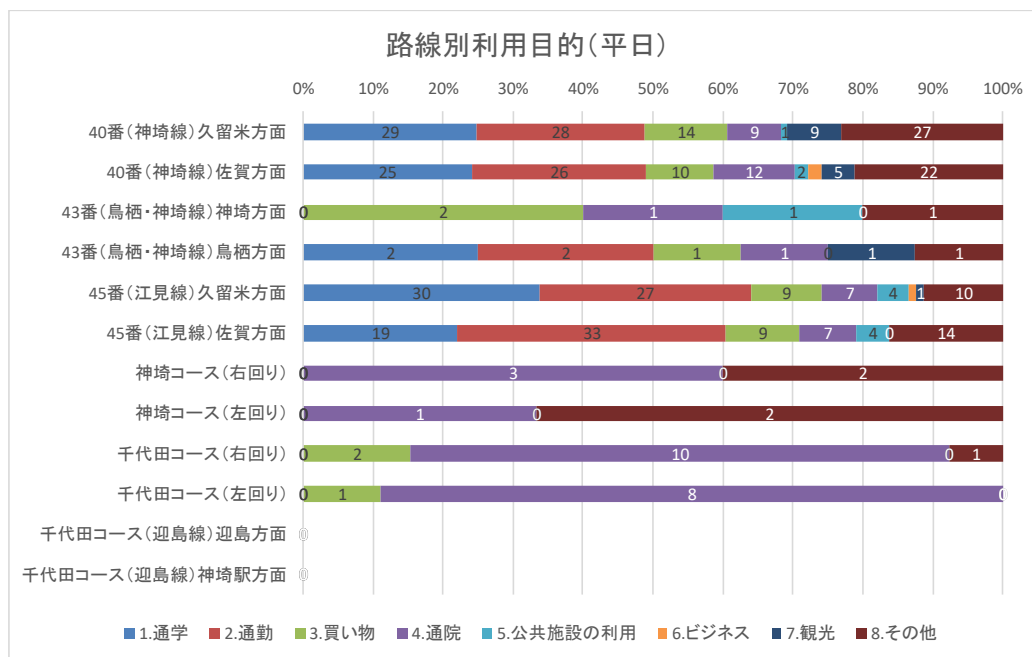


図 47 平日利用者の利用目的（路線別）

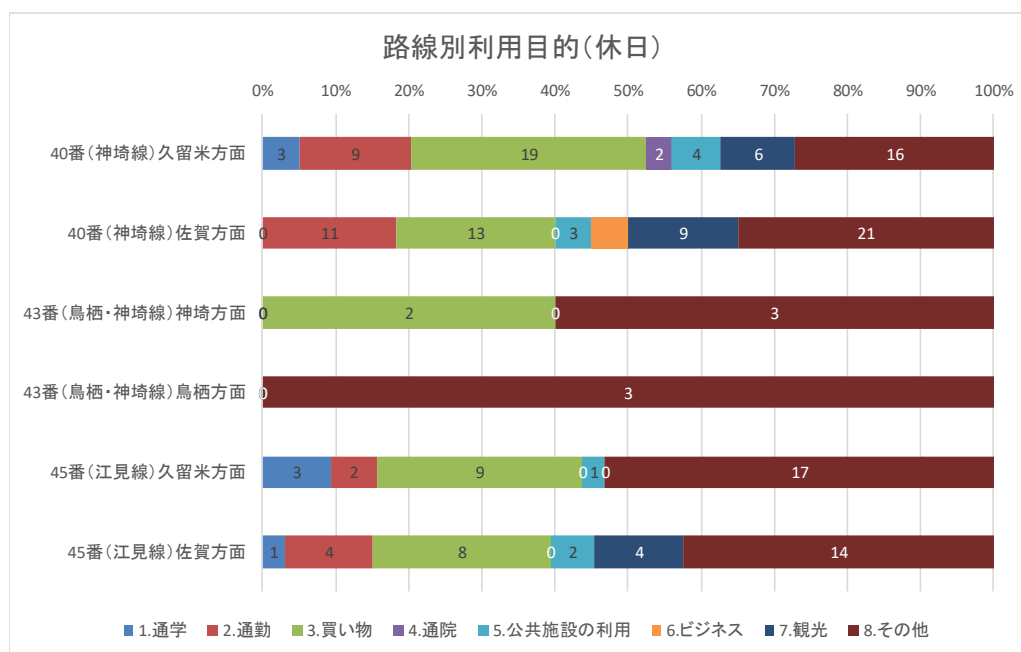


図 48 休日利用者の利用目的（路線別）

4) 利用者の特性（利用頻度）

西鉄バス「40番・45番」は、通学・通勤路線であるため、平日は週5日以上利用している割合がおおよそ40%を超えている。一方、巡回バスでは千代田コースは比較的利用頻度が高いが、神埼コースでは利用頻度は低い。路線別利用頻度では、路線バス（40番・45番）と巡回バスで、大きな差があることが分かる。

休日では、西鉄バス「40番・45番」で週3～4日以上利用している割合が大半を占めており、西鉄バス「43番」では週5日以上利用している割合が大きい。

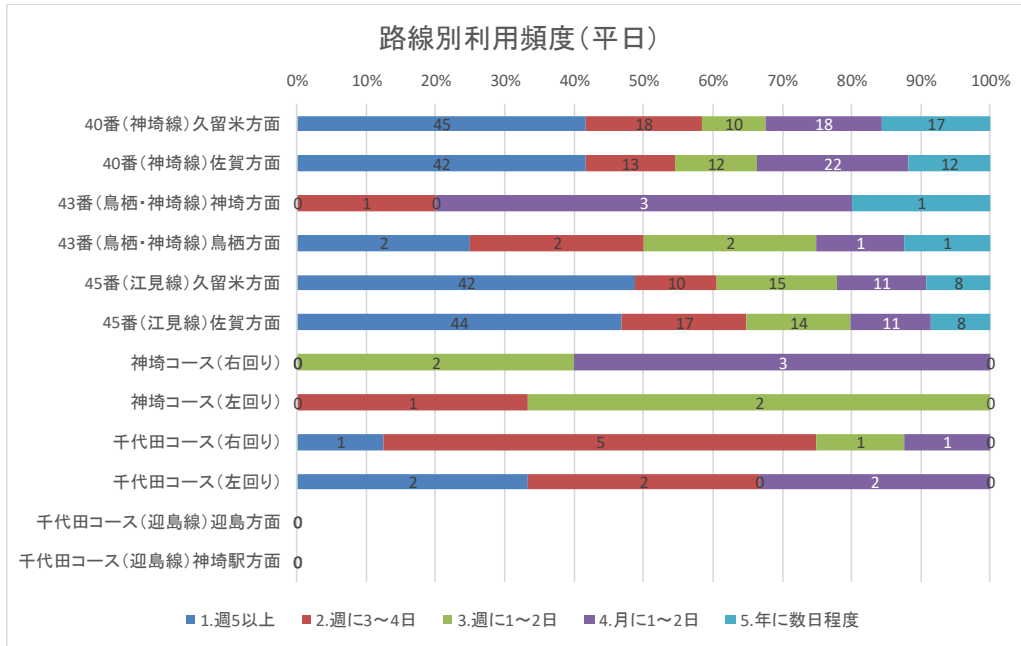


図 49 平日の利用者の利用頻度（路線別）

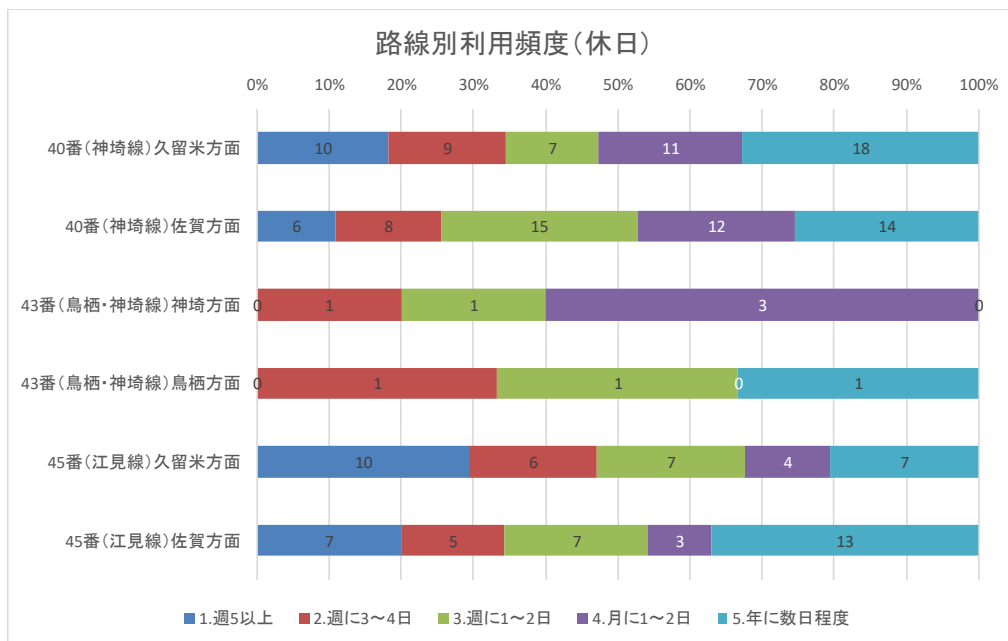


図 50 休日の利用者の利用頻度（路線別）

5) 利用満足度

平日のバス利用者に関して、西鉄バスでは、「ふつう」以上の満足度が、概ね70%以上となっている。一方、巡回バスでは、千代田コースは満足度が高いが、神埼コース（左回り）で母数が2名であるが、不満の人がいる。

休日のバス利用者に関して、概ね70%以上が「ふつう」の利用満足度になっているが、西鉄バス「43番（鳥栖・神埼線）」鳥栖方面において「おおいに不満」の割合が高くなっている。

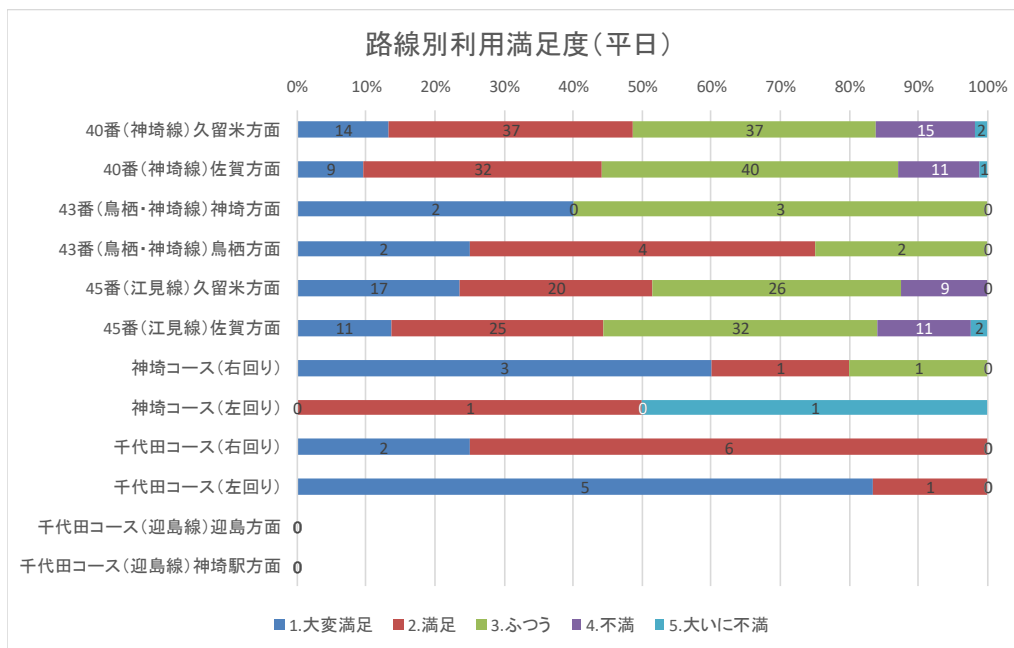


図 51 平日の利用者の利用満足度（路線別）

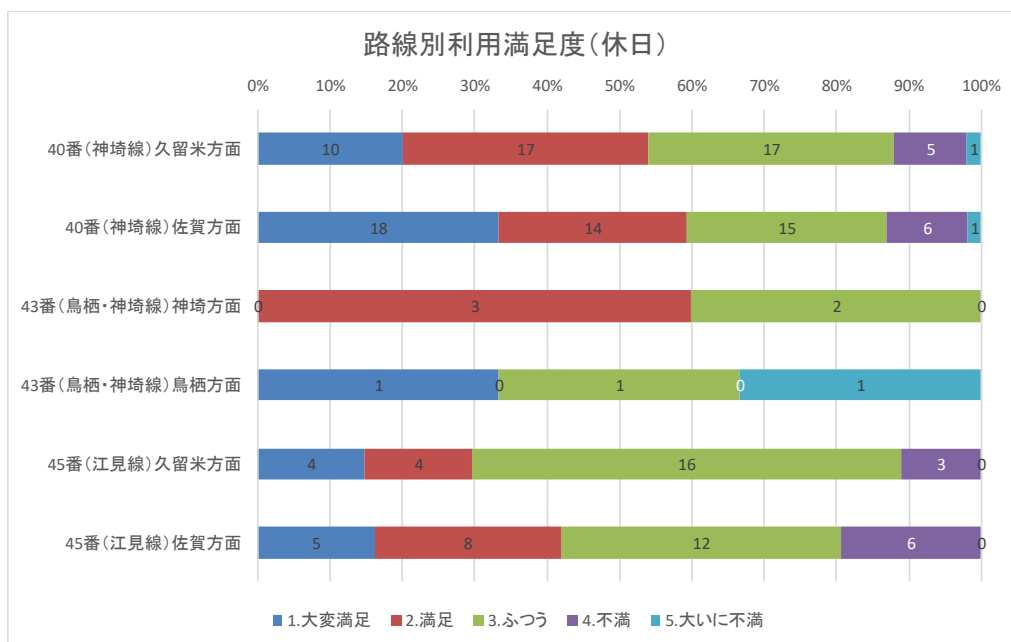


図 52 休日の利用者の利用満足度（路線別）

6) 便別利用状況（西鉄バス 40 番）

平日の西鉄バス「40 番（神埼線）」の利用状況に関して、久留米方面では、6 時～8 時台、16 時～19 時台において「通学・通勤」の利用が多い。日中は「その他」の割合が高い。佐賀方面では、6 時～8 時台において「通学・通勤」の利用が多い。夕方～夜にかけての「通学・通勤」の利用は朝ほど多くない。

40番(神埼線)	久留米方面								佐賀方面									
	平日	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他	平日	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他
6:13	0	4	0	0	0	0	0	0	6:37	6	3	0	0	0	0	1	0	0
7:12	3	3	0	0	0	0	0	0	7:07	5	6	0	0	0	0	0	0	0
8:02	5	2	0	0	0	0	0	0	7:48	4	2	0	1	0	0	0	0	1
8:38	0	3	1	1	0	0	0	0	8:46	3	4	2	1	0	0	0	0	2
9:38	1	0	0	0	0	0	0	0	9:46	1	2	1	3	0	0	0	0	2
10:38	1	1	1	2	0	0	1	3	10:46	0	1	2	3	0	0	3	3	3
11:38	0	1	2	1	0	0	0	3	11:46	0	0	2	1	1	0	0	2	2
12:38	1	0	2	1	0	0	0	1	12:46	0	0	0	1	0	0	0	1	1
13:38	0	2	2	2	0	0	2	2	14:51	0	0	0	1	1	0	1	3	3
13:46	0	0	1	2	1	0	0	3	15:46	3	1	0	1	0	0	0	0	0
14:38	0	0	1	0	0	0	1	1	16:46	2	3	2	0	0	0	0	3	3
15:38	1	1	3	0	0	0	5	1	17:48	0	1	1	0	0	0	0	2	2
16:38	4	0	0	0	0	0	0	3	19:18	0	0	0	0	0	1	1	0	0
17:40	1	4	1	0	0	0	0	1	20:42	0	2	0	0	0	0	0	0	0
18:38	6	6	0	0	0	0	0	0	22:10	1	1	0	0	0	0	0	3	3
19:38	5	1	0	0	0	0	0	0										
21:06	1	0	0	0	0	0	0	5										

図 53 西鉄バス 40 番の平日利用状況（久留米方面：左図、佐賀方面：右図）

休日の西鉄バス「40 番（神埼線）」の利用状況に関して、久留米方面では、「買い物」の利用が多く、一日を通して一定数の利用者が存在する。佐賀方面では、7 時～10 時台において「通勤」「買い物」の利用が多い。また、8 時～14 時台において「その他」の利用が多い。

40番(神埼線)	久留米方面								佐賀方面									
	日祝	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他	日祝	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他
6:47	0	0	0	0	0	0	0	0	7:35	0	2	0	0	0	0	0	0	0
7:12	1	0	1	0	0	0	0	0	8:46	0	1	3	0	1	0	0	0	1
7:35	0	0	0	0	0	0	0	0	9:46	0	0	2	0	0	2	0	3	3
8:20	0	1	0	0	0	0	0	1	10:46	0	4	1	0	0	0	1	2	2
9:20	0	3	2	0	0	0	0	0	11:46	0	1	0	0	0	0	3	2	2
10:20	0	0	2	0	1	0	1	3	12:46	0	0	0	0	1	0	4	2	2
11:20	0	0	1	1	2	0	1	0	13:46	0	0	0	0	0	0	0	3	3
12:20	0	1	2	1	0	0	0	1	14:46	0	0	0	0	0	0	0	4	4
13:20	0	0	2	0	0	0	0	3	15:46	0	0	1	0	0	0	0	0	1
14:30	0	1	1	0	0	0	1	6	16:46	0	0	3	0	0	1	0	0	0
15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17:46	0	1	0	0	1	0	0	1	1
16:30	0	0	3	0	1	0	0	3	18:46	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17:30	1	1	1	0	0	0	0	0	19:46	0	1	0	0	0	0	0	0	1
18:30	1	0	2	0	0	0	0	1	21:40	0	0	1	0	0	0	1	1	1
19:30	0	2	0	0	0	0	0	0	22:40	0	1	0	0	0	0	0	0	0
20:28	0	0	2	0	0	0	0	0										

図 54 西鉄バス 40 番の休日利用状況（久留米方面：左図、佐賀方面：右図）

7) 便別利用状況（西鉄バス 43 番）

西鉄バス「43 番（鳥栖・神埼線）」の利用状況に関して、平日・休日ともに全体として利用が少ない。平日では鳥栖方面では 18 時台に「通学」の利用が 2 名ある。また、神埼方面では 19 時台に「買い物」の利用が 2 名ある。休日では、19 時台に「買い物」の利用が 2 名ある。

		鳥栖方面							
43番(鳥栖・神埼線)		平日							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設	6.ビジネス	7.観光	8.その他	
8:44	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:07	0	1	1	0	0	0	0	0	0
11:22	0	0	0	0	0	0	0	1	1
13:22	0	1	0	0	0	0	0	0	0
15:22	0	0	0	0	0	0	1	0	0
16:44	0	0	0	1	0	0	0	0	0
18:04	2	0	0	0	0	0	0	0	0
19:22	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		神埼方面							
43番(鳥栖・神埼線)		平日							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設	6.ビジネス	7.観光	8.その他	
8:29	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:52	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:07	0	0	1	1	0	0	0	0	0
13:07	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:07	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:29	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:49	0	0	0	0	0	0	0	1	1
19:07	0	0	2	0	0	0	0	0	0

図 55 西鉄バス 43 番の平日利用状況（鳥栖方面：左図、神埼方面：右図）

		鳥栖方面							
43番(鳥栖・神埼線)		日祝							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他	
9:22	0	0	0	0	0	0	0	1	1
11:12	0	0	0	0	0	0	0	1	1
12:12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:12	0	0	0	0	0	0	0	1	1
16:04	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:42	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		神埼方面							
43番(鳥栖・神埼線)		日祝							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他	
9:07	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:57	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:57	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:57	0	0	0	0	0	0	0	1	1
15:49	0	0	0	0	0	0	0	0	1
19:27	0	0	2	0	0	0	0	1	1

図 56 西鉄バス 43 番の休日利用状況（鳥栖方面：左図、神埼方面：右図）

8) 便別利用状況（西鉄バス 45 番）

平日の西鉄バス「45 番（江見線）」の利用状況に関して、久留米方面では、6 時～7 時台、15 時～19 時台において「通学・通勤」の利用が多いが、日中は全体的に利用は多くない。佐賀方面では 6 時～8 時台、18 時～20 時台において「通学・通勤」の利用が多い。夕方～夜にかけての「通学・通勤」の利用は朝ほど多くない。

45番(江見線)	久留米方面								移動目的	佐賀方面							
	平日									平日							
	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他		1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他
6:27	2	6	0	0	0	0	0	0	6:39	4	5	0	0	0	0	0	1
7:13	6	8	0	0	0	0	0	0	7:10	4	5	0	0	0	0	0	0
7:48	1	0	0	1	0	0	0	0	7:47	0	6	0	0	0	0	0	0
8:44	1	0	1	1	0	1	0	0	8:18	0	4	0	1	0	0	0	1
9:44	1	0	0	0	0	0	0	0	9:17	1	0	2	0	0	0	0	3
10:44	1	0	0	0	1	0	0	1	10:16	0	0	0	1	2	0	0	1
11:44	0	2	1	2	0	0	1	0	11:16	1	0	2	0	0	0	0	1
12:44	1	1	3	0	2	0	0	1	12:16	0	1	1	0	2	0	0	2
13:44	1	0	2	2	0	0	0	0	13:16	1	0	0	0	0	0	0	1
14:44	0	1	0	1	0	0	0	0	14:16	1	0	1	0	0	0	0	1
15:14	3	1	0	0	1	0	0	1	15:16	0	1	0	3	0	0	0	0
16:14	8	0	2	0	0	0	0	2	16:11	2	1	0	1	0	0	0	0
16:54	2	3	0	0	0	0	0	2	17:43	1	2	1	0	0	0	0	2
17:54	0	0	0	0	0	0	0	0	18:47	3	4	1	1	0	0	0	0
19:04	3	5	0	0	0	0	0	1	19:17	0	0	0	0	0	0	0	0
20:23	0	0	0	0	0	0	0	0	20:15	1	4	1	0	0	0	0	1

図 57 西鉄バス 45 番の平日利用状況（久留米方面：左図、佐賀方面：右図）

休日の西鉄バス「45 番（江見線）」の利用状況に関して、久留米方面では、16 時台に「買い物」の利用が多い。佐賀方面では 8 時～11 時台において「買い物」の利用が多い。

45番(江見線)	久留米方面								移動目的	佐賀方面							
	日祝									日祝							
	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他		1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設の利用	6.ビジネス	7.観光	8.その他
6:27	0	0	0	0	0	0	0	0	7:20	0	0	0	0	0	0	0	0
7:14	0	0	0	0	0	0	0	1	8:16	1	0	2	0	0	0	0	1
7:49	0	0	0	0	0	0	0	2	9:16	0	0	0	0	0	0	0	0
8:44	0	1	0	0	0	0	0	2	10:16	0	1	1	0	0	0	0	0
9:44	0	0	1	0	0	0	0	2	11:16	0	0	3	0	0	0	1	3
10:44	1	0	0	0	0	0	0	0	12:16	0	1	1	0	1	0	0	4
11:44	1	0	0	0	0	0	0	1	13:16	0	0	0	0	0	0	0	1
12:44	0	0	0	0	0	0	0	2	14:16	0	0	0	0	0	0	0	2
13:44	0	0	0	0	0	0	0	0	15:16	0	1	1	0	0	0	2	1
14:44	0	0	0	0	1	0	0	2	15:46	0	0	0	0	1	0	0	0
15:37	0	0	1	0	0	0	0	2	16:46	0	0	0	0	0	0	1	1
16:37	0	0	5	0	0	0	0	1	17:46	0	1	0	0	0	0	0	1
17:27	1	0	0	0	0	0	0	1	18:46	0	0	0	0	0	0	0	0
18:46	0	0	0	0	0	0	0	1	19:46	0	0	0	0	0	0	0	0
18:57	0	1	2	0	0	0	0	0									
19:57	0	0	0	0	0	0	0	0									

図 58 西鉄バス 45 番の休日利用状況（久留米方面：左図、佐賀方面：右図）

9) 便別利用状況（巡回バス）

平日の巡回バスの利用状況に関して、神埼コースでは全体として利用は少なく、利用目的は、通院とその他である。千代田コースでは2便目の8時台、3便目の10時台に一定の利用があり、利用目的は、通院が多く、次いで買い物である。

神埼コース	右回り・左回り							
	平日							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設	6.ビジネス	7.観光	8.その他
9:10	0	0	0	2	0	0	0	2
11:30	0	0	0	0	0	0	0	0
13:20	0	0	0	1	0	0	0	2
14:40	0	0	0	1	0	0	0	0

千代田コース	右回り・左回り							
	平日							
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.公共施設	6.ビジネス	7.観光	8.その他
8:00	0	0	0	0	0	0	0	0
8:35	0	0	0	9	0	0	0	1
10:10	0	0	0	7	0	0	0	0
13:00	0	0	2	1	0	0	0	0
14:40	0	0	1	1	0	0	0	0
16:15	0	0	0	0	0	0	0	0

図 59 巡回バスの平日利用状況（神埼コース：左図、千代田コース：右図）

10) 便別利用状況（昭和バス）

平日の昭和バス（三瀬・神埼線）の利用状況に関して、上り（佐賀駅方面）と下り（三瀬方面）ともに通学を中心とした一定程度の利用がある。そのため上り（佐賀駅方面）では朝の利用が多く、下り（三瀬方面）では夕方以降の利用が多くなっている。

三瀬・神埼線/上り（佐賀駅方面）					
平日					
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.所用
1便 6:15	8	0	0	0	0
2便 6:35	14	1	0.5	0	0
3便 7:15	8.5	2.5	0	1.5	0
4便 9:00	0	0	0.5	2.5	1.5
5便 9:35	0	2.5	2	1	1
6便 12:15	0.5	0	0.5	1.5	3
7便 15:45	0.5	0.5	1	0	2.5
8便 17:15	2	2	0.5	0	0

三瀬・神埼線/下り（三瀬方面）					
平日					
移動目的	1.通学	2.通勤	3.買い物	4.通院	5.所用
1便 7:10	1.5	0.5	0	0	0
2便 9:55	0	0	1	0	0.5
3便 11:30	0	0	0.5	1	0
4便 13:30	0	1	2.5	0	0.5
5便 15:50	2	0.5	0	0.5	2
6便 16:50	6.5	3	1.5	1	1.5
7便 18:00	6.5	0.5	0	0.5	0
8便 19:25	6	0.5	0	0	0.5

図 60 昭和バスの平日利用状況（佐賀駅方面：左図、三瀬方面：右図）

休日の昭和バス（三瀬・神埼線）の利用状況に関して、上り（佐賀駅方面）と下り（三瀬方面）ともに利用者が少ない。

起点	発車時刻	経由	終点	到着時刻	昭和調査				平均
					6月土曜	6月日曜	1月土曜	1月日曜	
三瀬宿	6:45	—	佐賀駅BC	7:59	14	4	5	2	6.3
三瀬車庫	9:35	—	佐賀駅BC	10:42	3	6	3	1	3.3
三瀬車庫	12:15	三瀬温泉	佐賀駅BC	13:24	7	2	6	3	4.5
三瀬車庫	15:45	三瀬温泉	佐賀駅BC	16:54	1	7	2	3	3.3

起点	発車時刻	経由	終点	到着時刻	昭和調査				平均
					6月土曜	6月日曜	1月土曜	1月日曜	
佐賀駅BC	10:05	三瀬温泉	三瀬車庫	11:14	4	6	3	0	3.3
佐賀駅BC	13:30	三瀬温泉	三瀬車庫	14:39	12	4	6	2	6
佐賀駅BC	16:50	—	三瀬宿	18:04	8	6	4	3	5.3
佐賀駅BC	18:00	—	三瀬車庫	19:07	4	5	2	4	3.8

図 61 昭和バスの休日利用状況（佐賀駅方面：左図、三瀬方面：右図）

11) 便別利用状況（脊振町通学バス）

平日と休日の脊振町通学バスの利用状況に関して、すべての路線で日中の一般利用がほとんどみられなかった。

脊振山麓線

平日 広滝発	利用者数			
	2/15(金) (定期)		2/19(火) (定期)	
脊振山麓発 617	2		2	
650	10	(8)	10	(8)
810	0		2	
1230	0		0	
1620	6	(6)	4	(4)
1820	2		3	
計	20	14	21	12

土曜 広滝発	利用者数	
	2/16(土) (定期)	
740	2	
1230	0	
1620	2	(2)
計	4	2

鳥羽院線

平日 広滝発	利用者数			
	2/15(金) (定期)		2/19(火) (定期)	
650	9	(6)	8	(5)
810	2		0	
1230	0		0	
1620	5	(5)	7	(7)
1820	3		2	
計	19	11	17	12

土曜 広滝発	利用者数	
	2/16(土) (定期)	
715	2	
1230	0	
1620	2	
計	4	0

倉谷線

平日 広滝発	利用者数			
	2/15(金) (定期)		2/19(火) (定期)	
倉谷発 737	5	(5)	6	(5)
倉谷発 837	0		0	
1330	0		0	
1703	2	(2)	5	(5)
1820	1		1	
計	8	7	12	10

土曜 広滝発	利用者数	
	2/16(土) (定期)	
倉谷発 810	2	
1330	0	
1703	0	
計	2	0

図 62 脊振町通学バスの平日・休日利用状況

12) バス乗り込み調査結果のまとめ

バス乗り込み調査の主な結果と今後の検討課題を、下表に整理する。

表 6 バス乗り込み調査の主な結果と今後の検討事項

乗り込み調査 の 対象バス	乗込み調査の主な結果	今後の検討事項
西鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 40 番・45 番は平日の朝夕で<u>久留米・佐賀方面で通学・通勤の利用があり、通学・通勤経路として機能</u>している。 ➤ 43 番は、40 番・45 番に比べると利用が少ない状況にある ➤ 日祝は、平日と比べると路線により 5 割～8 割程度に利用が減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>基幹路線として引き続き充実した運行</u>が求められている。 ➤ 久留米市中心部、佐賀市中心部の乗降が多いが、<u>神埼市内でも一定の乗降があり、今後も周辺自治体への公共交通ネットワークとして継続</u>していくことが重要である。
巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線バスと比べると利用者が少なく、<u>特に神埼コースでは利用のない便も存在</u>する。 ➤ <u>主に通院や買い物で利用</u>されている。 ➤ 利用頻度は高くない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 運行ルートや運行ダイヤと<u>利用者のニーズが合致していない便</u>・路線（ルート）があり、非効率な運行の改善が必要である。 ➤ 「通学・通勤」での利用が少なく、利用頻度が低いため、<u>曜日運行等の運行効率化等</u>も求められる。
昭和バス	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 朝夕に<u>通学を中心とした一定程度の利用</u>がある。 ➤ 平日で 40～60 人程度の利用がある。 ➤ 日祝は平日と比べて利用者は半数以下の状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>通学・日常の買い物等の移動手段としての路線の維持・確保</u>が求められる。
脊振町通学バス	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 平日休日ともに<u>日中の一般利用がほとんどみられない</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>通勤・通学の機能を維持しつつ、日中のデマンドタクシー導入</u>等の運行効率化が必要である。

(3) 公共交通事業者の運行実態

神埼市内で公共交通を運行する事業者を対象に、現在の利用状況、運転手を取りまく状況、今後の運行の維持に向けての課題等についてヒアリング調査を行った。

1) ヒアリング実施日時

表 7 施設別・来訪者の出発地の上位 3 地域

ヒアリング事業者	実施日時
西鉄バス佐賀（株）	令和元年 10 月 16 日(火) 15:00～16:00
(有) ジョイックス交通	令和元年 10 月 8 日(火) 13:30～14:30

2) ヒアリング結果概要

神埼市内で公共交通を運行する事業者を対象としたヒアリング結果の概要を以下に示す。

●運転手を取りまく状況

- ・バス、タクシーともに運転手不足と高齢化が深刻な問題である。
- ・運転手の新規採用が少なく、乗務員の確保が難しい。

●運行に関する状況

- ・巡回バスにおいて、運行ルートを検討する必要がある。(通院利用が多いが、ルート上の病院より手前に住んでいる方のみ利用できる状態で、病院より先に住んでいる方は利用しにくくなっている)
- ・西鉄バスにおいて、利用者が少ない路線・便を対象に減便などを検討している。

●利用状況、利用者ニーズ（西鉄バス）

- ・利用者は減少傾向にある。
- ・40 番、45 番で学生の利用が多いが、学生から特に困っているという話はない。

●利用状況、利用者ニーズ（巡回バス）

- ・病院目的の利用客が多い。次いで買物目的（アニー、サピエ）
- ・平均 20 人/日の利用客数で、午前利用が多い。午前のピーク時はドライバーが不足している。
- ・利用客のほとんどは高齢者である。

4. 地域公共交通の役割と課題整理

(1) 地域公共交通の役割

1) 高齢運転者数の推移

運転免許保有者の増加とともに高齢化が進行し、65歳以上の高齢運転者は年々増加している。佐賀県における自家用車の世帯あたり普及台数は1.52台/世帯（全国順位12位、全国平均1.05台/世帯）であり、各世帯に約1.5台の割合で自家用車が普及している。また、運転免許保有者の増加とともに高齢化が進行し、65歳以上の高齢運転者は年々増加している。

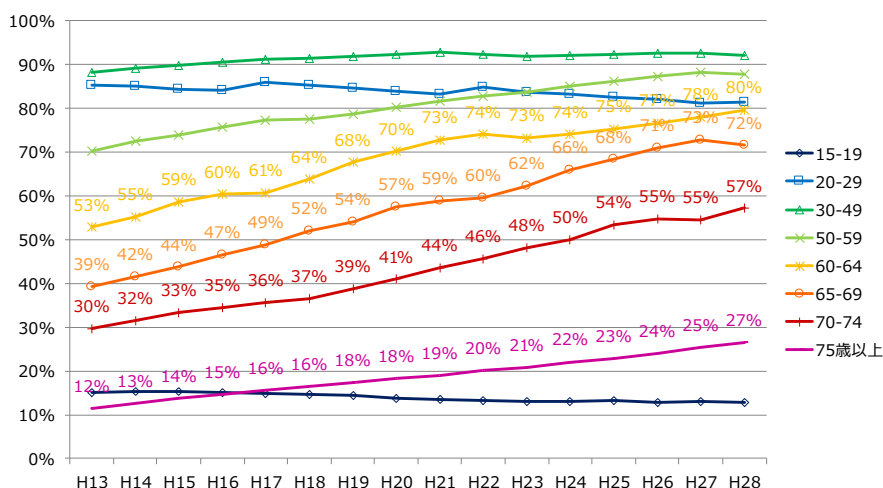
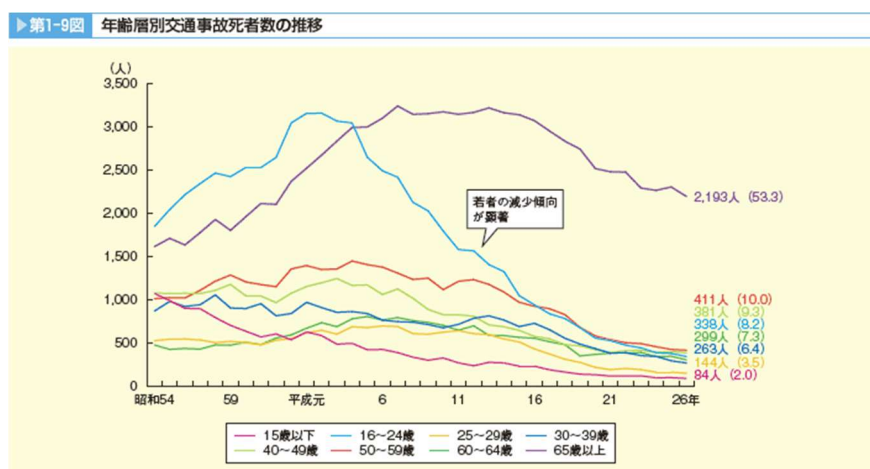


図 63 年齢別の自動車運転免許保有率

資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計 ※全国値

2) 高齢運転者による重大交通事故割合の推移

交通事故死者数は年々減少する中、交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は増加し、平成25年度の交通事故死者数に占める高齢者は半数以上となっている。



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

図 64 年齢層別交通事故死者数の推移

資料：平成27年交通安全白書（警察庁） ※全国値

(2) 深刻な運転手不足

乗合バスの運転者数は昭和 50 年をピークとして約 8 割まで減少しており、車両 1 台あたりの運転者数は 1.3 人/台程度となっている。

営業用バス運転者やタクシー運転者の平均年齢は年々上昇しており、退職に伴う運転手不足の状況の急激な悪化も想定される。

事業者ヒアリングにおいても、神崎市においては、運転手の新規採用が少なく、乗務員の確保が難しいことが指摘されており、バス・タクシーともに運転手不足と高齢化が深刻な問題となっている状況である。

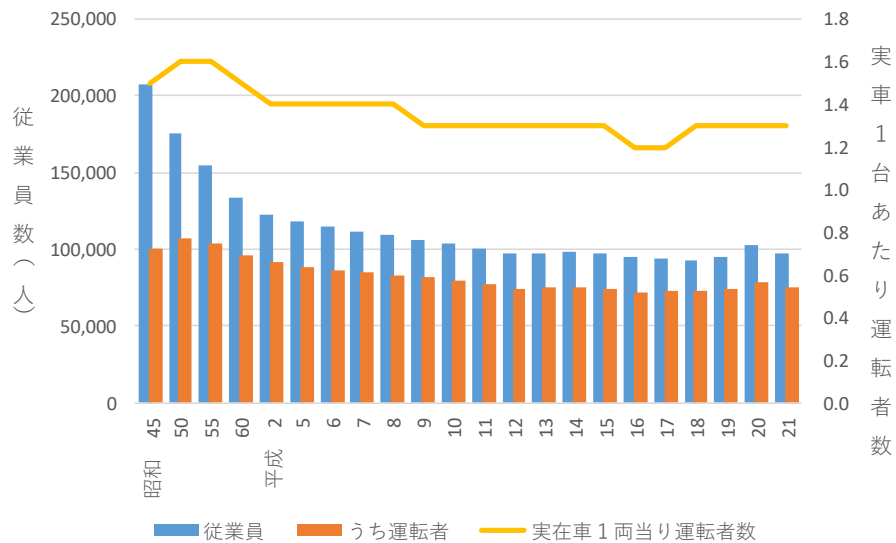


図 65 乗合バス事業の従業員数推移

資料：交通関係統計資料集（国土交通省）

(3) 健康と地域活力の維持

年齢とともに外出頻度は低下するものの、外出頻度が低下すると歩行障がいや認知機能障がいの発生リスクが高まるという研究成果もあり、高齢者の外出頻度を維持することは健康寿命の延伸を目指すためにも重要である。

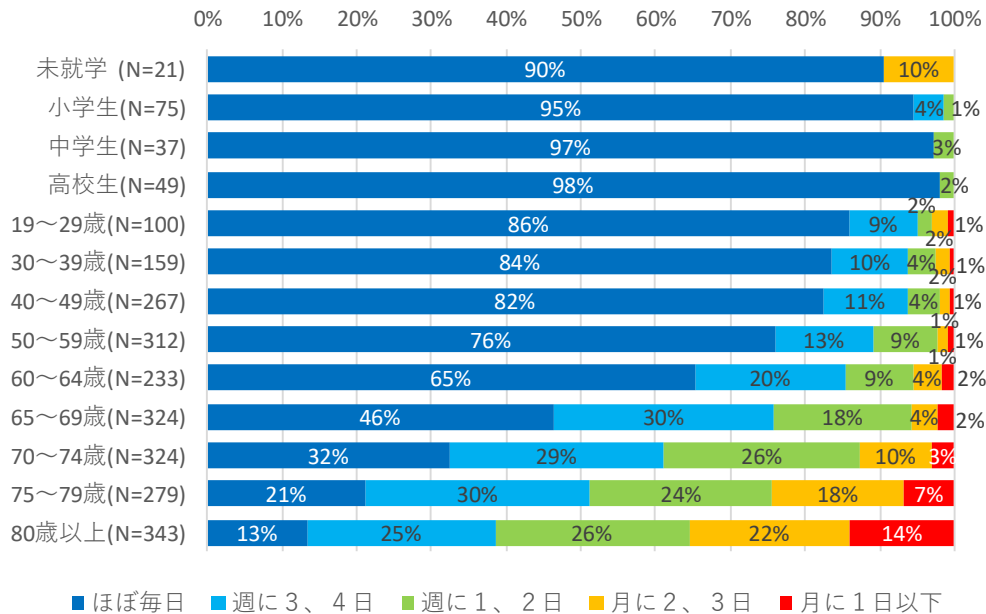


図 66 年代別の外出頻度

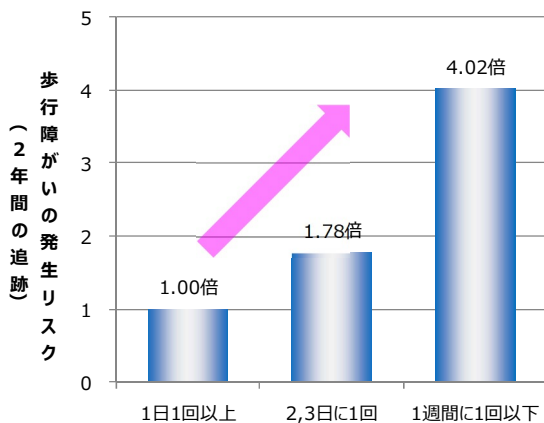


図 67 外出頻度と歩行障がいの発生リスク

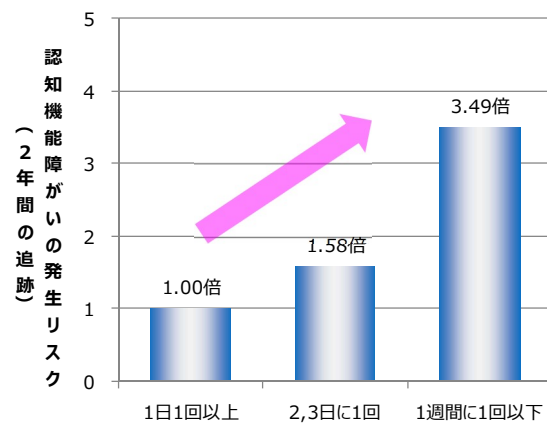


図 68 外出頻度と認知機能障がいの発生リスク

資料：財団法人東京都高齢者研究・福祉振興財団

(4) 地域公共交通の課題整理

地域の現状や住民・観光客の移動実態・ニーズを踏まえると、本市における地域公共交通の主な課題としては、以下の9点の課題が挙げられる。

No.	課題種別	現 状・課 題 等	根拠となる調査・資料等
1	巡回バス	・運行ルートが長すぎるため、便数の確保が難しく、ダイヤ調整を行うことも困難である。	路線図 時刻表
2	巡回バス	・利用が少なく、運行効率が良くない。 (利用頻度も概ね低い)	バス乗込み調査 市民アンケート調査
3	巡回バス	・運行ルートが長くある時間帯では一方方向であるため、通院等での利用者を拾い切れていない。	交通事業者ヒアリング調査
4	西鉄バス	・40番・45番系統については、通学・通勤路線として機能しており、特に朝夕の便については現状維持による運行便数の確保が必要である。	バス乗込み調査
5	西鉄バス	・利用が減少傾向にあるとともに、運転士不足・運転士の高齢化が大きな課題となっている。	交通事業者ヒアリング調査
6	交通ネットワーク	・神埼市外の移動ニーズも多く、巡回バスと幹線系統（西鉄バス、JR）との接続性を考慮したバス路線ネットワークの検討が必要である。	バス乗込み調査 市民アンケート調査
7	予算	・公共交通にかかる行政予算が増加傾向にあり、今後、財政負担について現状維持または軽減させていく必要がある。	基礎データ整理
8	自家用車	・自家用車を利用する高齢者が多いが、今後は免許返納への対応や公共交通利用体験機会の創出などを検討する必要がある。	市民アンケート調査
9	人口分布	・65歳以上、75歳以上人口分布で、公共交通の運行ルートから外れている交通空白地が点在している。	基礎データ整理
10	生活利便施設 (病院・商業施設)	・公共交通の運行ルート上に立地している。	基礎データ整理
11	神埼町の地域課題	・巡回バスの利用が少ない。 ・公共交通空白地域が存在する。	基礎データ整理
12	千代田町の地域課題	・巡回バスの現ルートでは千代田町と神埼中心部の南北移動に時間がかかる。 ・公共交通空白地域が存在する。	基礎データ整理 地域懇談会
13	脊振町の地域課題	・高齢化率が50%を超える集落が点在する。 ・商業施設がない。 ・公共交通空白地はほとんどないが、利用者がきわめて少ない日中の時間帯にも路線バスが運行されている。	基礎データ整理 バス乗込み調査

地域の現状・課題

課題① 巡回バスの運行ルートが長い

巡回バスの神埼コース及び千代田コースでは、運行ルートが長いため、便数が少なくダイヤ調整が難しい。そのため、利用が少数に留まり非効率な運行区間が存在しており利便性が低いことから、便数や運行ルートの見直しにより運行効率の改善が必要である。

課題② 巡回バスの運行本数が少なく、乗りたい時間に運行されていない



「巡回バスの運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」「乗り場に屋根やベンチがない」などの市民のニーズに十分に対応できていない。巡回バスの利用者を確保し運行を維持するためにも、市民の移動ニーズに対応した路線の見直しが求められる。

課題③ 路線バスは通勤・通学利用が多い

通勤・通学で西鉄バス・昭和バス・JRを利用して、市内外へ移動している人は多い。特に、西鉄バスの40番・45番系統については、通学・通勤路線として機能しており、朝夕の便については運行便数の確保による現状維持が必要である。

課題④ 公共交通に対する財政負担増・運転士不足

公共交通の利用が減少傾向にある一方で、路線バスやタクシーの運転手の確保が難しいために運転手の高齢化や運転手不足が顕在化している。また、公共交通にかかる行政予算が増加傾向にあることを踏まえると、今後、財政負担について現状維持または軽減させていく必要がある。将来的な公共交通の維持に向けた、効率的な運行体系の構築が求められる。

 : 公共交通に関する地域の現状・課題
 : 地域の人口・移動等の現状・課題

地域の現状・課題

課題⑤

交通空白地が存在する

65歳以上、75歳以上人口分布で、公共交通の運行ルートから外れている交通空白地が点在する。外出頻度が低下すると健康に悪影響を及ぼすとともに、地域活力の面でも良い影響を及ぼさないことが懸念されるため、交通空白地における自由に移動ができない移動弱者への移動手段の確保が求められる。

課題⑥



巡回バスは認知度は高いが利用が少ない

巡回バスは商業施設や病院などの主要施設は通っており、また、認知度も高いが利用者が少ない現状となっている。公共交通利用促進のためには、公共交通利用体験機会の創出や分かりやすい情報発信により巡回バスの利用しやすさを改善する必要がある。

課題⑦

高齢者の自家用車の依存度が高い

神崎市は自家用車で移動する高齢者が多い。今後、高齢化の進展に伴った高齢運転者の増加により、高齢者の引き起こす交通事故の増加が懸念される。交通事故の抑制や地域の安全・安心の確保のためにも、代替移動手段としての公共交通への円滑な移行・利用促進を検討する必要がある。

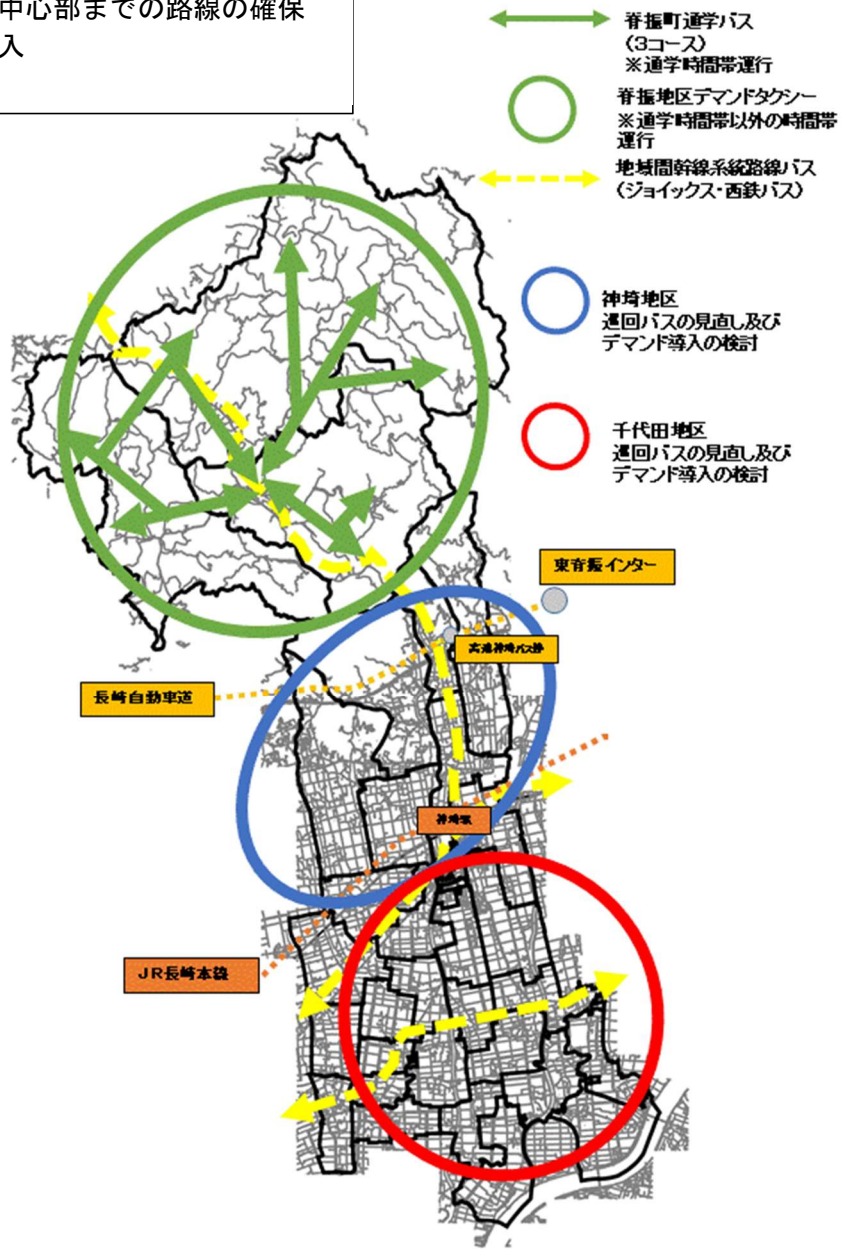
-  : 公共交通に関する地域の現状・課題
-  : 地域の人口・移動等の現状・課題

第3章 基本的な方針と具体的な取組み

1. 目指す将来像

再編イメージ

- 神埼地区
巡回バスの見直し及びデマンドの導入の検討
- 千代田地区
巡回バスの見直し及びデマンドの導入の検討
- 脊振地区
通学バスと神埼市中心部までの路線の確保
日中にデマンド導入



2. 計画の全体像

目指す将来像

市民の日常生活を支える商業・医療機能への移動や、通勤・通学・観光等の利便性を高め、持続可能な地域公共交通網を形成する。

■ : 公共交通に関する地域の現状・課題
■ : 地域の人口・移動等の現状・課題

地域の現状・課題

巡回バスの運行ルートが長い

巡回バスの運行本数が少なく、乗りたい時間に運行されていない

路線バスは通勤・通学利用が多い

公共交通に対する財政負担増・運転士不足

交通空白地が存在する

巡回バスは認知度は高いが利用が少ない

高齢者の自家用車の依存度が高い

基本的な方針と計画の目標

基本的な方針 1

日常生活に寄り添った巡回バスの改善

基本的な方針 2

通勤・通学等に合わせた広域幹線の維持・確保

基本的な方針 3

交通空白地・利用の少ない地域等に対応した新たな公共交通（デマンド等）の導入

基本的な方針 4

新たな公共交通利用者の獲得（自家用車からの利用転換）

具体的な施策

1-① 地域の移動ニーズを考慮した巡回バスの運行ルートの見直し

1-② 目的地（病院、商業施設等）の時間に合わせた巡回バスの運行ダイヤの見直し

1-③ 巡回バス乗り場・車両の快適性向上

2-① 広域幹線の利用促進（観光、レジャー等）

2-② 沿線自治体や交通事業者との連携

3-① 交通空白地域対策の推進（デマンド交通の導入）

3-② 脊振地域における通学と移動手段の確保

4-① 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信

4-② 高齢者等への公共交通利用促進（新ルートでの体験試乗会等）

数値目標 現状 ▶ 2024 年度末

巡回バスの利用者数 6,388 人/年 7,000 人/年

目的地（病院、商業施設等）の乗降数 1,909 人/年 2,100 人/年

数値目標 現状 ▶ 2024 年度末

路線バスの利用者数 85 万人/年 85 万人/年

公共交通に関する財政負担額 5 千万円 調整中

数値目標 現状 ▶ 2024 年度末

公共交通カバー率 95.0% (500m 圏域) 100% (500m 圏域)

デマンド交通の稼働率 稼働率 30%

数値目標 現状 ▶ 2024 年度末

地域住民説明会の実施回数 0 回 3 回/年

巡回バスの体験試乗会への参加者数 0 人 30 人/年

3. 基本的な方針と具体的な取組み

目指す将来像を実現するため、本市の公共交通網の維持・活性化に向け、4つの基本的な方針を設定し、具体的な取組みを推進する。

また、それぞれの基本的な方針ごとに数値目標を設定する。

基本的な方針 1

日常生活に寄り添った巡回バスの改善

神崎市内を運行する巡回バスは、高齢者を中心に、市民の買い物・通院の移動手段として、住民ニーズに合った運行内容の改善が求められている。そこで、巡回バスの利用者数や目的地となるバス停の乗降数を数値目標として設定し、市民に利用される効率的で利便性の高い公共交通網を目指す。

数値目標	現状	2024年度末
巡回バスの利用者数	6,388人	7,000人
設定根拠	利便性の改善効果を利用者数として把握する。(10%程度の伸びを想定)	
目的地(病院、商業施設等)の乗降数	1,909人	2,100人
設定根拠	利用者ニーズの高い目的地の乗降数を評価する。(10%程度の伸びを想定)	

基本的な方針 1 日常生活に寄り添った巡回バスの改善

具体的な施策 1-① 地域の移動ニーズを考慮した巡回バスの運行ルートの見直し

施策の概要 地域住民の移動ニーズに合わせ、巡回バスの利便性を高めるために運行ルートの見直しなど、運行内容の改善を行う。

実施事業 (1)	巡回バスの運行内容（ルート、便数、曜日）の見直し
事業内容	地域住民の移動ニーズへの対応のために、利用が見込まれる区間を運行し、ルートの効率化・短縮を行うとともに、運行便数の増加や、市民の外出頻度に合わせた曜日運行への移行等を行う。また、南北軸の運行ルートの検討を行う。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	前期～中期

具体的な施策 1-② 目的地（病院、商業施設等）の時間に合わせた巡回バスの運行ダイヤの見直し

施策の概要 巡回バスは、市民の通院・買い物に欠かせない移動手段であるため、病院や商業施設の開館時間に合わせた運行ダイヤを設定することで、利便性の向上を図る。

実施事業 (1)	巡回バスのダイヤ変更による利便性の向上
事業内容	地域住民の利便性向上を図るため、目的地となる病院や商業施設に行きやすいように、運行ダイヤの変更・調整を行う。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	前期～中期

具体的な施策 1-③ 巡回バス乗り場・車両の快適性向上

施策の概要 より分かりやすく親しみやすい公共交通としていくため、利用者の高齢化にも対応した利用環境の向上を図る必要がある。待合環境やバス停表示の改善に加え、遠くからでも視認できるようなバス車両の表示の改善を行う。

実施事業 (1)	バス停待合環境の向上
事業内容	市の中心部に立地する主要な生活利便施設に隣接するバス停において、安全かつ快適にバスの待合ができる環境を整える。（ベンチの設置等）
実施主体	神崎市
実施時期	前期～後期
実施事業 (2)	巡回バス車両の見やすさの向上
事業内容	巡回バスの車両表示（ラッピング、バス名称の表示、行先表示）の改善を行い、遠くからでも視認できるようにする。

実施主体	神崎市
実施時期	前期
実施事業 (3)	巡回バスのバス停表示の充実
事業内容	巡回バスのバス停表示状況を調査した上で、バス停名の表示、運行ダイヤ、主な目的地、料金等が記載できるよう、バス停表示内容の改善・充実を図る。
実施主体	神崎市
実施時期	前期

基本的な方針 2

通勤・通学等に合わせた広域幹線の維持・確保

通学・通勤路線として機能している広域幹線の維持・確保とともに、運転手不足への対応や公共交通に対する財政負担の観点からも、公共交通を持続的に運営するためには、観光やレジャー等通勤・通外以外での利用促進も図ることが重要である。また、広域幹線の維持には、沿線自治体や交通事業者との連携も必要となるため、関係者間の協力関係の構築を通じて広域幹線の維持と確保を目指す。

数値目標	現状	2024 年度末
路線バスの利用者数 設定根拠 通勤・通学手段としての利用の維持を目指す。	85 万人/年	85 万人/年
公共交通に対する財政負担額 設定根拠 公共交通事業に対する適正な財政負担額を維持する。	5 千万円	調整中

基本的な方針 2

通勤・通学等に合わせた広域幹線の維持・確保

具体的な施策 2-① 広域幹線の利用促進（観光・レジャー等）

施策の概要 通勤・通学路線として機能している広域幹線は、平日の朝夕の利用は多いが、平日の日中や休日は利用が少ないという課題を抱える。そこで、これらの時間帯での利用促進を図るために、観光・レジャー等での利用についての周知等を行う。

実施事業（1）	観光利用でのバス体験ツアーの実施	
事業内容	神埼市の観光名所等への訪問に関して、広域幹線と巡回バスを組み合わせたモデルコース等を企画し、利用促進に寄与させる。	
実施主体	神埼市	
実施時期	前期～中期	
実施事業（2）	広域幹線の観光利用等に関する情報提供	
事業内容	神埼市内をはじめ、広域幹線の沿線自治体の観光名所やイベント等の情報を、ホームページや市報等で情報提供し、広域幹線の利用を呼び掛ける。	
実施主体	神埼市	
実施時期	前期～中期	
実施事業（3）	中学 3 年生を対象とした路線バス説明会	
事業内容	中学 3 年生を対象として、どの高校にどういった通学手段で行けるか、路線バスの運行状況や乗り方などの説明会を実施し、広域幹線の利用促進につなげる。	
実施主体	神埼市	
実施時期	前期～後期	

具体的な施策 2-② 沿線自治体や交通事業者との連携

施策の概要 鳥栖・久留米から神埼を経由して佐賀市方面に東西に伸びる広域幹線は、沿線に多くの自治体が存在し、広域幹線の維持・確保のためには、自治体間の連携が重要である。また、広域幹線を運行する交通事業者の事情も踏まえた検討が必要になるため、事業者とも十分に連携を図ることが求められる。

実施事業（1）	沿線自治体や交通事業者との定期的な会合の開催	
事業内容	広域幹線の沿線自治体については、佐賀県の協議会・地域部会でのワーキンググループ等を活用して、連携や協力についての会合を開催する。交通事業者についても、利用状況や利用促進についての定期的な会合を持ち、良好な関係構築を推進する。	
実施主体	神埼市、沿線自治体、交通事業者	
実施時期	前期～後期	

基本的な方針 3

交通空白地・利用の少ない地域等に対応した新たな公共交通（デマンド等）の導入

神崎市には公共交通が運行されていない交通空白地が存在し、移動困難者が存在する可能性がある。また、現在公共交通が運行されている地域でも、利用が少なく見直しを行う必要がある地域も見られる。こうした地域を対象に新たな公共交通として、予約型の乗合タクシー（デマンド）等の導入を行い、交通空白・移動困難の解消を目指す。

数値目標	現状	2024 年度末
公共交通カバー率	95.0% (500m 圏域)	100% (500m 圏域)
設定根拠	交通空白地対策として、500m圏域での公共交通カバー率を評価する。	
デマンド交通の稼働率		稼働率 30%
設定根拠	デマンド交通の稼働率を、30%として設定する。	

基本的な方針 3

交通空白地・利用の少ない地域等に対応した新たな公共交通（デマンド等）の導入

具体的な施策 3-① 交通空白地域対策の推進（デマンド交通の導入）

施策の概要 市内に点在する交通空白地域について、地域住民の公共交通の利用意向を把握した上で対策を立案・実施し、交通空白地の解消を図る。

実施事業（1）	交通空白地域居住者の公共交通ニーズの把握と対策検討
事業内容	交通空白地域について、地域の状況把握や実態調査を行い、公共交通ニーズや運行の必要性を判断する。公共交通の必要性が高いと判断される場合、デマンド等の運行内容について立案・導入を図る。
実施主体	神崎市
実施時期	前期～中期
実施事業（2）	利用の低迷する路線・区間の予約型運行化
事業内容	巡回バスや脊振町通学バスの、利用の低迷する路線・区間について、利用ニーズと運行内容が合っているか検証した上で、路線や区間単位で予約型運行方式（デマンド交通）への転換を図ることで、運行の効率化を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	前期～中期

具体的な施策 3-② 脊振地域における通学と移動手段の確保

施策の概要 脊振地域については、昭和バスの路線撤退を受けて、代替交通の維持・確保を図り、通学や買い物・通院等の生活に不便のないような交通体系を再構築する。

実施事業（1）	脊振地域における通学手段の確保
事業内容	脊振地域では、脊振中心部への小中学生の通学、神埼中心部や佐賀市等への高校生の通学で、公共交通の利用があるため、脊振地域内での通学バスの維持、脊振から神埼中心部への路線（三瀬・神埼線）の確保を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	前期
実施事業（2）	脊振地域における移動手段の確保
事業内容	脊振地域では、脊振中心部への通院、神埼中心部や市外への買い物等で、公共交通の利用可能性があるため、日中の時間帯でのデマンドの導入と、脊振から神埼中心部への路線（三瀬・神埼線）の確保とその接続を図る。
実施主体	神崎市
実施時期	前期

基本的な方針 4

新たな公共交通利用者の獲得（自家用車からの利用転換）

公共交通の持続性を高めるには、新たな利用者の獲得が重要である。高齢運転者が増加する一方で、高齢運転者の交通事故も増加しており、安全・安心な移動環境をつくるためには高齢運転者をはじめとする将来の移動弱者の公共交通への転換を推進することが不可欠である。また、公共交通に慣れ親しむための若年層への利用促進や、来訪者に向けた情報提供等、様々な利用促進策を実施し、新たな公共交通利用者の獲得を目指す。

数値目標	現状	2024 年度末
地域住民説明会の実施回数	0 回/年	3 回/年
設定根拠	地域での説明会の回数を評価する。	
巡回バスの体験試乗会への参加者数	0 人/年	30 人/年
設定根拠	試乗会への参加者数を評価する。	

基本的な方針 4

新たな公共交通利用者の獲得（自家用車からの利用転換）

具体的な施策 4-① 公共交通初心者にも分かりやすい情報発信

施策の概要

公共交通に関する情報提供を充実させ、市民だけでなく、来訪者にとっても利用しやすい公共交通を目指す。

実施事業（1）	公共交通利用に関する地域住民説明会の開催
事業内容	公共交通の具体的な利用方法やバスの乗り方教室など、地域の老人会や学校の授業等の場を活用して、各地域に出向き、住民や学生に対する説明会を開催する。
実施主体	神崎市、地域住民
実施時期	前期～中期
実施事業（2）	公共交通マップ・総合時刻表の作成・配布
事業内容	高速バス、鉄道、路線バス、巡回バス、タクシーの情報や、公共交通間の乗継情報等を掲載した公共交通マップ・総合時刻表を作成し、全戸配布や市内主要施設での配布を行う。また、WEB サイトでの公表等、多方面で利用される情報の提供を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	前期
実施事業（3）	トリガー制度の導入とモニタリングの実施
事業内容	路線やバス停単位で見直しの基準を設け、基準を下回る場合に見直しを検討するトリガー制度を導入し、定期的なモニタリングと課題検証、対策のPDCAによる改善を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	前期～後期

具体的な施策 4-② 高齢者等への公共交通利用促進

施策の概要

高齢者や通学者等の公共交通への転換を促進するため、公共交通を体験する・学ぶ機会や、公共交通への転換を推進するためのインセンティブの付与等の対策を実施する。

実施事業（1）	新ルートでの体験試乗会の開催
事業内容	高齢運転者等、公共交通を利用していない方を対象に公共交通の利用体験会を開催し、公共交通の使い方を学ぶとともに、自動車からの転換や外出の促進を図る。
実施主体	神崎市、地域住民
実施時期	前期～中期
実施事業（2）	免許返納者に対する支援策の充実
事業内容	免許返納者に対する公共交通案内冊子の配布や、免許返納者に対する公共交通利用補助制度の導入等を行い、公共交通への転換促進を図る。
実施主体	神崎市
実施時期	中期～後期

第4章 計画の推進と評価

1. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、神崎市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。本計画に記載した施策の推進に当たり、それぞれの主体において主体的に実施する役割は以下のとおり。

事業主体	役割
神崎市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析及び神崎市との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
国・県	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成 広域的な路線に関する自治体間の調整

参考：関係法に記載された各主体に求められる役割

【改正地域公共交通活性化再生法第4条】

- 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
- 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 公共交通事業者等：旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

【交通政策基本法第11条】

- 国民等：自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める

2. 達成状況の評価

本計画では、市民や交通事業者等の関係者と行政が、目的や目標を共有し、進行管理を行っていくため、基本的な方針ごとに数値目標を設定している。

本計画の目標の達成状況については、具体的な施策の進捗状況を踏まえ、毎年度評価することとし、計画最終年度において、最終的な数値目標の評価を行うこととする。

毎年度の評価については、行政及び交通事業者を中心に、定期的に目標の達成状況を確認し、改善策を検討した上で、神崎市地域公共交通活性化協議会において、協議を行うこととする。

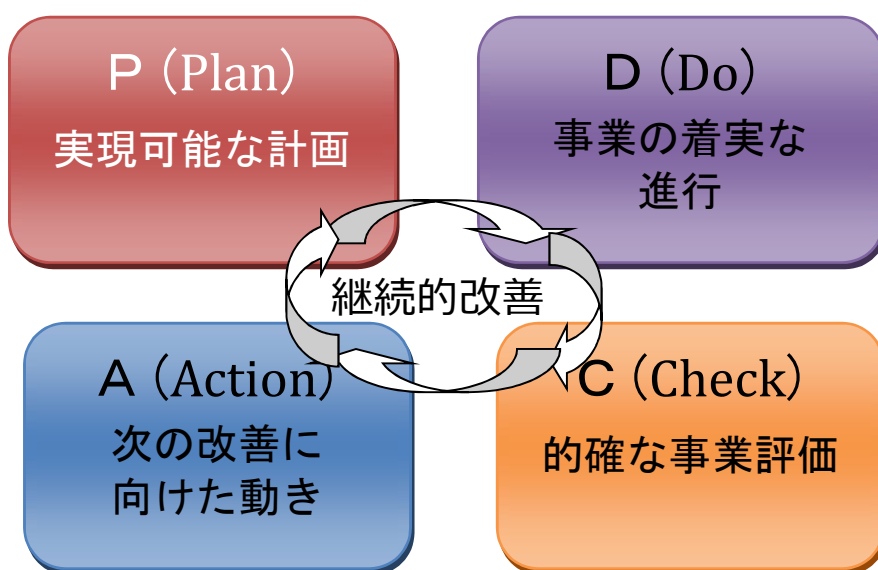
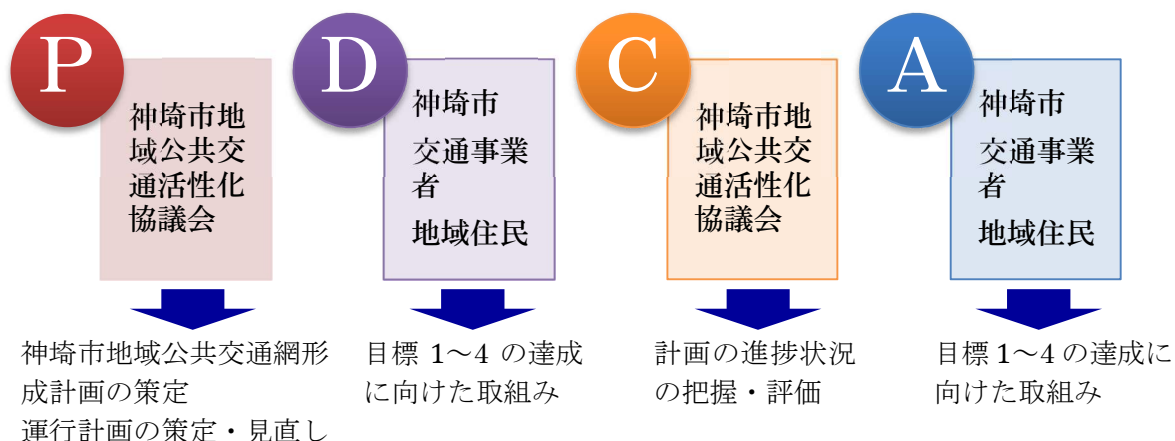


図 69 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体



神崎市地域公共交通網形成計画

編集・発行

神崎市 総務企画部企画課

〒842-8601

佐賀県神崎市神崎町神崎 410 番地

<電話> 0952-37-0102

<URL> <http://www.city.kanzaki.saga.jp>
