

報告事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

① 事業評価制度について

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するため、事業実施状況等の振り返り評価及びその報告が義務付けられている。

今回、本協議会において実施した「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金事業」の令和6年補助年度事業（R5.10～R6.9）実績について取りまとめ、別添の通り報告を行った。（R7.1.24 付け佐賀運輸支局宛て提出）

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

令和 7 年 1 月 24 日

協議会名：神埼市公共交通活性化協議会

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
1 補助対象事業者 （有）ジョイックス交通 2 運行系統 北部コース西（右回り）	(1)北部コース西 神埼駅を起終点とし尾崎等を 経由する 23.7km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A 計画通りに事業は適切に実 施された。	A 高齢化する住民の交通手段確保 及び市内における公共交通利便 性の格差是正のため、既存バス路 線の維持・確保ができた。 1運行当りの利用人数の目標 0.48人についても達成できた。 (R5.10～R6.9 0.48人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、1運行当りの利用 者数について目標を達成すること が出来た。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 （有）ジョイックス交通 2 運行系統 北部コース西（左回り）	(1)北部コース西 神埼駅を起終点とし尾崎等を 経由する 23.7km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A 計画通りに事業は適切に実 施された。	A 高齢化する住民の交通手段確保 及び市内における公共交通利便 性の格差是正のため、既存バス路 線の維持・確保ができた。 1運行当りの利用人数の目標 0.48人についても達成できた。 (R5.10～R6.9 0.76人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、1運行当りの利用 者数について目標を達成すること が出来た。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 （有）ジョイックス交通 2 運行系統 北部コース東（右回り）	(1)北部コース東 神埼駅を起終点とし馬郡等を 経由する 22.0km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A 計画通りに事業は適切に実 施された。	B 高齢化する住民の交通手段確保 及び市内における公共交通利便 性の格差是正のため、既存バス路 線の維持・確保ができた。 しかし、1運行当りの利用人数 の目標を0.48人と定めていたが、 達成できなかった。 通称・通称以外の利用が極め て少なく、感染症流行時から続く、 外出控え及び公共交通利用忌避 傾向の影響が残っていることが想 定される。 (R5.10～R6.9 0.31人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったが、1運行当りの利用者数 について目標を達成できなかった。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 （有）ジョイックス交通 2 運行系統 北部コース東（左回り）	(1)北部コース東 神埼駅を起終点とし馬郡等を 経由する 22.0km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A 計画通りに事業は適切に実 施された。	A 高齢化する住民の交通手段確保 及び市内における公共交通利便 性の格差是正のため、既存バス路 線の維持・確保ができた。 1運行当りの利用人数の目標 0.48人についても達成できた。 (R5.10～R6.9 0.70人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、1運行当りの利用 者数について目標を達成すること が出来た。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。

1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 中部コース西(右回り)	(1)中部コース西 神埼駅を起終点とし姉川等を 經由する 22.2km	市HPや市報等における広報活動によるバス利用の周知活動や定期的な利用促進のための乗車回数券販売増加の取り組みとして事業者による利用者への声かけや積極的なコミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実施された。	B	高齢化する住民の交通手段確保及び市内における公共交通利便性の格差是正のため、既存バス路線の維持・確保ができた。 しかし、運行当りの利用人数の目標を0.96人と定めていたが、通院・通勤以外の利用が極めて少なく、感染症流行時から続く外出控え及び公共交通利用忌避傾向の影響が残っていることが想定される。 (R5.10～R6.9 0.50人/便)	これまでの利用実績や利用者アンケートを基に協議会で議論を行い、利用促進のための情報発信を行ったが、1運行当りの利用者数上記を踏まえ、既存バス路線の維持・確保を図るとともに、情報発信・費用支援・運行形態の検討など様々な形で利用促進を図っていく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 中部コース西(左回り)		市HPや市報等における広報活動によるバス利用の周知活動や定期的な利用促進のための乗車回数券販売増加の取り組みとして事業者による利用者への声かけや積極的なコミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実施された。	B	高齢化する住民の交通手段確保及び市内における公共交通利便性の格差是正のため、既存バス路線の維持・確保ができた。 しかし、運行当りの利用人数の目標を0.96人と定めていたが、通院・通勤以外の利用が極めて少なく、感染症流行時から続く外出控え及び公共交通利用忌避傾向の影響が残っていることが想定される。 (R5.10～R6.9 0.43人/便)	これまでの利用実績や利用者アンケートを基に協議会で議論を行い、利用促進のための情報発信を行ったが、1運行当りの利用者数上記を踏まえ、既存バス路線の維持・確保を図るとともに、情報発信・費用支援・運行形態の検討など様々な形で利用促進を図っていく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 中部コース東(右回り)	(1)中部コース東 神埼駅を起終点とし駅ヶ里等を 經由する 21.5km	市HPや市報等における広報活動によるバス利用の周知活動や定期的な利用促進のための乗車回数券販売増加の取り組みとして事業者による利用者への声かけや積極的なコミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実施された。	B	高齢化する住民の交通手段確保及び市内における公共交通利便性の格差是正のため、既存バス路線の維持・確保ができた。 しかし、運行当りの利用人数の目標を0.96人と定めていたが、通院・通勤以外の利用が極めて少なく、感染症流行時から続く外出控え及び公共交通利用忌避傾向の影響が残っていることが想定される。 (R5.10～R6.9 0.59人/便)	これまでの利用実績や利用者アンケートを基に協議会で議論を行い、利用促進のための情報発信を行ったが、1運行当りの利用者数上記を踏まえ、既存バス路線の維持・確保を図るとともに、情報発信・費用支援・運行形態の検討など様々な形で利用促進を図っていく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 中部コース東(左回り)		市HPや市報等における広報活動によるバス利用の周知活動や定期的な利用促進のための乗車回数券販売増加の取り組みとして事業者による利用者への声かけや積極的なコミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実施された。	B	高齢化する住民の交通手段確保及び市内における公共交通利便性の格差是正のため、既存バス路線の維持・確保ができた。 しかし、運行当りの利用人数の目標を0.96人と定めていたが、通院・通勤以外の利用が極めて少なく、感染症流行時から続く外出控え及び公共交通利用忌避傾向の影響が残っていることが想定される。 (R5.10～R6.9 0.22人/便)	これまでの利用実績や利用者アンケートを基に協議会で議論を行い、利用促進のための情報発信を行ったが、1運行当りの利用者数上記を踏まえ、既存バス路線の維持・確保を図るとともに、情報発信・費用支援・運行形態の検討など様々な形で利用促進を図っていく。

1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 南部コース西	(1) 南部コース西 千代田支所～ジョイックス営業所を 起終点とし柴尾等を経由する 20.8km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手段 確保及び市内における公共交 通利便性の格差是正のため、 既存バス路線の維持・確保が できた。 1運行当たりの利用人数の目 標1.45人についても達成でき た。 (R5.10～R6.9 2.97人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、1運行当たりの利用 者数について目標を達成すること が出来た。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 南部コース東	(1) 南部コース東 千代田支所～ジョイックス営業所を 起終点とし仲田町等を経由する 24.0km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手段 確保及び市内における公共交 通利便性の格差是正のため、 既存バス路線の維持・確保が できた。 1運行当たりの利用人数の目 標1.45人についても達成でき た。 (R5.10～R6.9 4.10人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、1運行当たりの利用 者数について目標を達成すること が出来た。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 神埼～千代田線	(1) 神埼～千代田線 神埼駅～千代田支所を起終点 とし託田バス停等を経由する 13.8km	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や定期的な利用促進のため の乗車回数券販売増加の取り 組みとして事業者による利用 者への声かけや積極的なコ ミュニケーション等を実施した。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手段確保 及び市内における公共交通利便 性の格差是正のため、既存バス路 線の維持・確保ができた。 しかし、1運行当たりの利用人数 の目標を20人と定めていたが、達 成できなかった。 通院・通勤以外の利用が極めて 少なく、感染症流行時から続く、外 出控え及び公共交通利用忌避傾 向の影響が残っていることが想定 される。 (R5.10～R6.9 0.56人/便)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったが、1運行当たりの利用者数 について目標を達成できなかった。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、情報発 信・費用支援・運行形態の検討な ど様々な形で利用促進を図って いく。
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 北部デマンド	(1) 北部デマンド 神崎市神埼町内を区域とする	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や、地元コミュニティに外向 いての出前講座などを通じて 利用者の登録の増加を図った。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手 段確保及び市内における公 共交通利便性の格差是正 のため、既存バス路線の維 持・確保ができた。 計画運行回数に対する稼 働率の目標を30%と定めて いたが、達成することがで きた。 (R5.10～R6.9 123%)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、計画運行回数に対 する稼働率の目標について概ね達 成することができた。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、利用促 進に向けた情報発信等に引き続き 努めることとしたい。

1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通	(1)中部デマンド 神崎市神埼町、千代田町内を 区域とする	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や、地元コミュニティに出向 いての出前講座などを通じて 利用者登録の増加を図った。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手 段確保及び市内における公 共交通利便性の格差是正 のため、既存バス路線の維 持・確保ができた。 計画運行回数に対する稼 働率の目標を30%と定めて いたが、達成することがで きた。 (R5.10～R6.9 73.5%)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、計画運行回数に対 する稼働率の目標について概ね達 成することができた。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、利用促 進に向けた情報発信等に引き続き 努めることとしたい。
2 運行系統 中部デマンド			A			
1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通	(1)南部デマンド 神崎市神埼町、千代田町内を 区域とする	市HPや市報等における広報 活動によるバス利用の周知活 動や、地元コミュニティに出向 いての出前講座などを通じて 利用者登録の増加を図った。	A	計画通りに事業は適切に実 施された。	高齢化する住民の交通手 段確保及び市内における公 共交通利便性の格差是正 のため、既存バス路線の維 持・確保ができた。 計画運行回数に対する稼 働率の目標を30%と定めて いたが、達成することがで きた。 (R5.10～R6.9 90.3%)	これまでの利用実績や利用者ア ンケートを基に協議会で議論を行 い、利用促進のための情報発信を 行ったところ、計画運行回数に対 する稼働率の目標について概ね達 成することができた。 上記を踏まえ、既存バス路線の 維持・確保を図るとともに、利用促 進に向けた情報発信等に引き続き 努めることとしたい。
2 運行系統 南部デマンド			A			

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

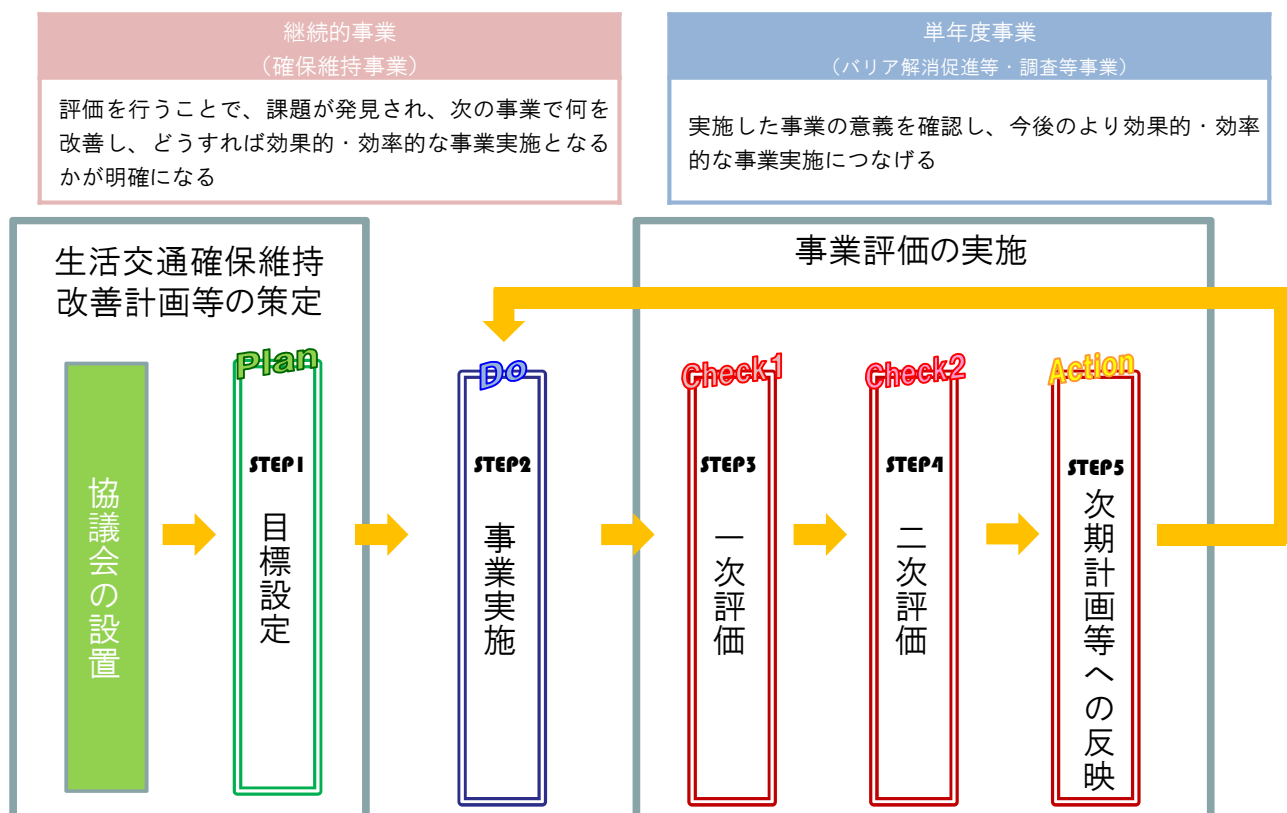
令和7年1月24日

協議会名：	神崎市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域内ファイダーシステム確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	当市においては、既存の交通機関の廃止等による交通空白地域の拡大や高齢化の進行に伴う交通弱者の増加など、公共交通を巡る環境は厳しい状況にあります。 しかしながら、移動手段を持たない人にとって地域の公共交通手段への需要は決してなくなるのではなく、高齢化する住民の足の確保や市内における公共交通利便性の格差是正、合併後の一体的なまちづくりを図る上で、新たな公共交通機関の構築は喫緊の課題であります。 そのような中、平成21年2月に地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき、「神崎市地域公共交通総合連携計画」を策定し、同年7月より平成24年3月まで巡回バス実証運行を経て平成24年4月から本格運行を開始いたしました。 本格運行開始以来、バス利用者はじめ多くの住民からいただいた意見要望等を踏まえ、法定協議会において審議を重ね、利便性向上に努めてきたところであります。 バス利用者の多くは、移動手段を持たない高齢者であり、バス停別の利用状況を確認すると病院、スーパー、金融機関及び公共施設等の最寄りのバス停利用が多く、日常生活に必要不可欠な交通として機能しているものと認識されます。また市内における公共交通機関(JR・路線バス)との接続により市外への移動を確保しながら、公共交通利用者の潜在需要を喚起しているところです。 なお、平成30年12月に実施しました巡回バスの主な利用者である高齢者を対象としたアンケート調査では、巡回バス運行認知度は9割近くを占め、合併後の縦軸の交通網構築、地域間交流の促進も考慮した運行により、神崎町民が千代田町へ、千代田町民が神崎町へのバス利用も確認されていることから地域間交流に寄与しているものと思われま このため、地域公共交通確保維持事業により、高齢化する住民の移動手段を維持し、生活利便性の向上と地域間交流の促進、幹線・支線の連携による効率的な運行体系の実現など住民の生活基盤の充実のため、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要であります。

地域公共交通確保維持改善事業における 事業評価制度について

事業評価(事業評価制度とは①)

地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの



Plan

STEP1 目標設定

地域が“目指す姿”を踏まえて計画を策定した上で、それを実現するために実際に実施する事業の目的を明確にし、それに合った目標を設定する。

Do

STEP2 事業実施

Check1

STEP3 一次評価(自己評価)

協議会が自ら評価を実施し、事業実施状況の確認や改善点の把握を行う。

Check2

STEP4 二次評価

各地方運輸局等に設置された第三者評価委員会において、一次評価の結果に対し、客観性・妥当性の検証及び、今後に向けてのアドバイスを受ける。

Action

STEP5 次期計画等への変更

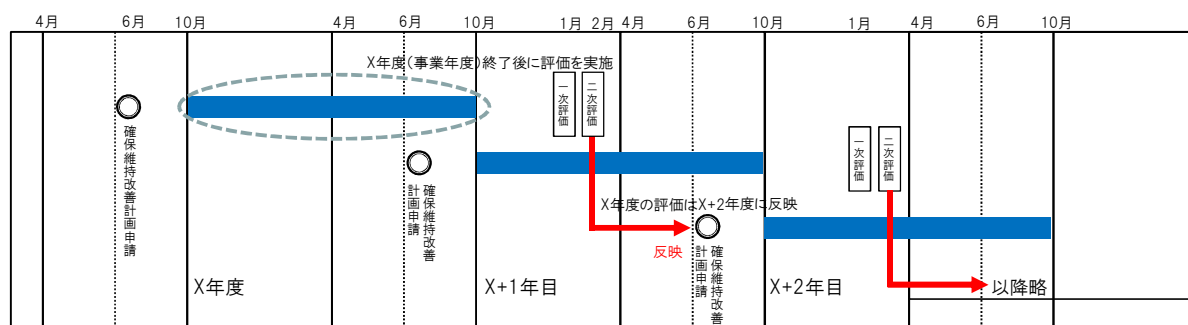
一次評価及び二次評価の結果を、次期生活交通確保維持改善計画や、今後の地域の取組(後続事業・類似事業)へ反映させる

2

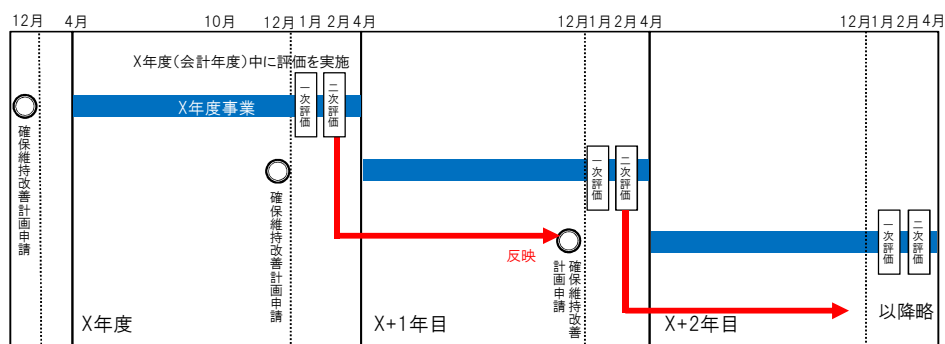
事業評価(評価実施時期①)

①確保維持事業

・陸上交通・離島航路



・離島航空路

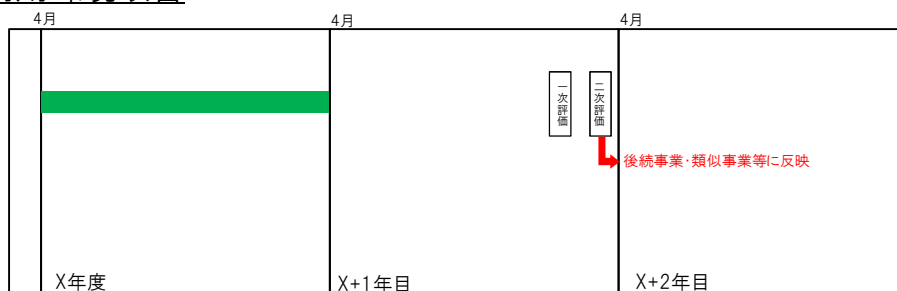


(注)本表では後述する複数年度評価(隔年評価)の考え方は反映させていない。

3

②バリア解消促進等事業

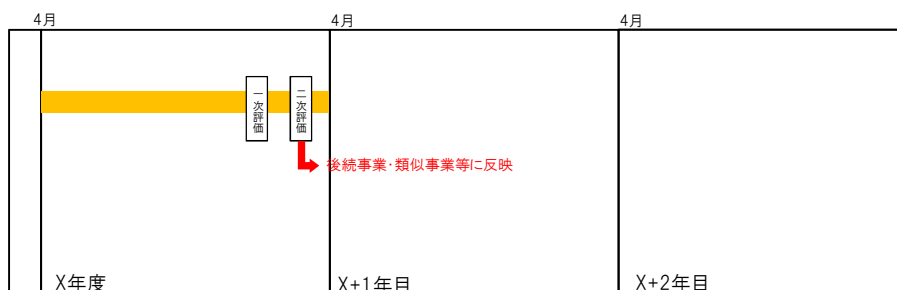
・利用環境改善



※バリア解消促進等事業のうち、バリアフリー・鉄道安全については一次評価のみを実施することとし、二次評価を実施しない。

③調査等事業

・地域公共交通計画策定事業・利便増進計画策定事業・利便増進計画推進事業
・運送継続計画策定事業・運送継続計画推進事業



4

事業評価(二次評価の実施対象一覧)

二次評価の実施対象は、事業の性質に応じて決められている。

→ バリアフリー及び鉄道安全については、事業と効果の関係が明確であることから、二次評価を不要としている。

事業名（補助メニュー名）		一次評価	二次評価
確保維持事業		要	要
バリア解消促進等事業	バリアフリー	要	不要
	利用環境改善	要	要
	鉄道安全	要	不要
調査等事業	地域公共交通計画策定	要	要
	利便増進計画策定 利便増進計画推進	要	要
	運送継続計画策定 運送継続計画推進	要	要

(注)1次評価については、全ての補助メニューを対象として実施する。

5

長期的視野に立った評価を実施する必要性や、毎年度の二次評価の件数を縮減することによる評価の質の向上等の観点から、以下の事由に該当する系統、航路又は航空路（以下「系統等」という。）に係るもの以外のものにあつては、二次評価を複数年度評価（隔年評価）として、翌年度に一括して行うことができることとする。

【実施を必須とする系統等】

- ・ 前年度に二次評価を行っていないもの
- ・ 事業初年度のもの（地域公共交通調査事業の結果を受けて生活交通確保維持改善計画を作成し、地域公共交通確保維持事業に移行したものを含む。）
- ・ 一次評価の結果が芳しくないもの

【実施を地方運輸局等の任意選択とする系統等】

- ・ 協議会において二次評価の実施を希望するもの
- ・ その他運輸局において二次評価の実施が必要であると認めるもの

6

【参考】事業評価ガイダンスについて(趣旨)

「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてガイダンス」について

<https://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf> にて公開中

○趣旨

- ・ 地域公共交通確保維持改善事業においては、事業の内容を振り返り、目標の達成状況等を評価・分析し、次の取組に反映させていくこと（＝事業評価）が重要。このため、事業評価を適切に実施することを通じて、本事業をより効果的・効率的に実施するためのガイダンスを取りまとめ。



本ガイダンスの対象が「振り返り」ととどまらないことを明確にするため、名称は「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて」とした。

○主たる対象者

- ・ 地域公共交通確保維持改善事業を活用する地域の関係者（協議会・地方自治体・交通事業者等）が活用することを想定。



- ・ 中でも、地域公共交通確保維持改善事業の活用及び事業評価実施の経験が浅い地域（関係者）に対し、評価の底上げを図ることを意図。

7

ガイドンスは、以下の2部構成（＋参考資料）とした。

- ・第Ⅰ部 概要編（事業評価とは）
- ・第Ⅱ部 詳細編（事業評価の実施実務）

○第Ⅰ部

- ・事業評価の考え方や制度の概要などをごく簡単に記載する
→これまでに本事業や事業評価に携わったことがない関係者向け
- ・一方、第Ⅱ部で必要な情報を探せるように、第Ⅰ部から第Ⅱ部へ橋渡しができるよう、目次的な機能も併せ持たせている

○第Ⅱ部

- 本事業の補助メニューごとに、目標設定の考え方、目標・指標の提示、評価実施のスケジュールなど、評価実務に際して必要な情報を詳細に記載。
→冒頭から順番に読むことはあまり想定しておらず、事業ごとに「辞書的に」参照することを想定。

（参考資料）

指標の計測方法及び計測に際して注意すべき点について補足

8

【参考】事業評価ガイドンスについて(第Ⅱ部の解説)

第Ⅱ部は「計画策定時の目標設定」及び「評価の進め方」の章立てを行っている。

○計画策定時の目標設定

【前提】

計画を策定する前提として、下記事項に留意する。

- ・地域の上位計画等との整合を図ること
- ・地域の特性、ニーズを把握すること

【目標設定の考え方】

目標は、地域が自主的に設定するものであることは従来と変わらないが、目標の例も含め、目標設定の観点を新たに提示している。

（観点）

- ・本制度の趣旨から見て設定が望ましいもの
- ・地域の目指すすがたや事業実施の目的に合致したもの

（注）第Ⅱ部で示している目標については、これらを全て生活交通ネットワーク計画に盛り込む必要があるわけではない。逆に、地域の判断に応じ、示されていない目標を設定をすることも可能である。

○評価の進め方

事業（補助メニュー）ごとに、一次評価など、ステップ毎等に解説を行っている。

9

1. 神崎市巡回バス運行事業	・ 運行事業者 : 有限会社ジョイックス交通（委託） ・ 運行形態 : 北部コース、中部コース、南部コース、神埼駅～千代田支所（縦断コース）
2. 予約型乗合タクシー運行事業（NORARU）	・ 運行事業者 : 吉野ヶ里観光タクシー有限会社（委託） ・ 運行形態 : 北部エリア、中部エリア、南部エリア
3. 利用促進事業	・ 回数券（乗継券）発行 ・ 広報活動（NORARU登録促進） ・ その他（市主催イベントにおける広報、周知用チラシ作成など）
4. 地域公共交通会議及び公共交通活性化協議会の開催	
5. 神崎市巡回バス運行事業地域公共交通計画の策定	

内 容	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 神崎市巡回バス運行事業 (令和3年10月より再編)	● 契約											
2. 予約型乗合タクシー運行 (令和3年10月より運行開始)	● 契約											
3. 利用促進事業	※ 適宜実施する。											
4. 地域公共交通会議 及び公共交通活性化協議会の開催			●			●			●			●
5. 神崎市地域公共交通計画の策定	●											

令和7年度 神崎市地域公共交通活性化協議会 予算書(案)

令和7年度 神崎市地域公共交通活性化協議会予算(案)

令和7年度神崎市地域公共交通活性化協議会の予算は次に定めるところによる。

(歳入歳出予算)

- 第1条 歳入歳出予算の総額は、歳入歳出それぞれ 34,796 千円と定める。
2 歳入歳出予算の款項の区分及び当該区分の金額は、「歳入歳出予算」による。

(予算の補正)

- 第2条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調製し、協議会の承認を得なければならない。

(歳出予算の流用)

- 第3条 歳出予算の款相互の金額は、必要に応じて流用することができる。

令和 7 年 3 月 28 日

神崎市地域公共交通活性化協議会
会 長 中 島 勝 利

令和 7 年度 歳入歳出予算（見込）

歳 入

（単位：千円）

款	項	目	前年度予算額(a)	本年度予算額(b)	増減(b-a)	説 明
1 負担額	1 負担額	1 負担額	15,500	23,321	7,821	神崎市補助金
2 補助額	1 補助額	1 補助額	0	1	1	国補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	8,968	9,133	165	
4 利用料	1 利用料	1 利用料	1,000	1,000	0	巡回バス運賃収入 回数券販売収入
5 諸収入	1 諸収入	1 雑入	1,349	1,341	△ 8	佐賀県奨励金
歳入合計			26,817	34,796	7,979	

歳 出

款	項	目	前年度予算額(a)	本年度予算額(b)	増減(b-a)	説 明
1 運営費	1 会議費	1 会議費	5	5	0	監査委員報酬 2,500円×2名
	2 事務費	1 事務費	10	10	0	事務用品費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	25,198	33,717	8,519	運行経費・施設整備費など
3 予備費	1 予備費	1 予備費	1,604	1,064	△ 540	
歳出合計			26,817	34,796	7,979	

令和 7 年度 歳出予算内訳表（見込み）

項目	金額	内容
会議費	5,000 円	
事務費	10,000 円	
事業費	33,717,000 円	
運行委託費	25,536,000 円	神崎市巡回バス 18,201千円 NORARU 7,335千円
その他委託費	7,821,000 円	神崎市地域公共交通計画策定業務 7,821千円
施設整備費	0 円	
広報費	0 円	
調査費	0 円	
印刷費	100,000 円	回数券等印刷
手数料	10,000 円	振込手数料
AED賃貸借費	200,000 円	AED賃借料（前期・後期）
消耗品費	50,000 円	消耗品（AEDパッド）交換等
合計	33,732,000 円	

その他

(1) 神崎市地域公共交通計画の策定について

① 計画の策定について

現行の神崎市地域公共交通網形成計画について、計画期間が令和7年度までとなっていることから、令和7年度中に令和8年度以降を期間とする「神崎市地域公共交通計画」の策定が必要。

国全体として、「地域公共交通計画の実質化」が求められており、国の方針に基づき既存計画からアップデートを図る。

② 策定スケジュール（予定）

5月 計画策定事業入札・契約

6月～10月 現状調査・整理（アンケート調査・関係者聞き取り）

8月～12月 計画素案の作成

1月～2月 パブリックコメントの実施

3月 計画の策定

計画では令和7年度中に4回の協議会開催を想定（6月、9月、12月、3月）

③ 市内地域公共交通の再編検討について

現在市内において、神崎市地域公共交通活性化協議会が運営主体となる神崎市巡回バス及び予約型乗合タクシー（NORARU）と神崎市教育委員会が運営主体となる脊振町通学バス及び予約型乗合タクシー（ふれあいタクシー）が運行中。

令和3年10月に現在の形態となった後3年が経過し、これまでに運行について様々な意見をいただいている。（別紙『市内公共交通に係る利用者の声』参照）

また、計画策定業務の中で実施する市民アンケートにおいても、賛否合わせて様々な意見が出てくることが予想される。

違う視点から考えると、神崎市巡回バス及びNORARUにおいて、14系統中5系統しか国フィーダー補助の要件を満たしていない。（1回あたりの輸送人員2.0人未満）

⇒公共交通の需給にミスマッチが生じていることが想定される。

そのため、神崎市公共交通計画の策定を進める中で、市内の地域公共交通の再編について検討を行いたい。（再編時期や再編内容については未定）

今後、委員の皆様にはそれぞれの立場で、神崎市地域公共交通の再編に向けたご意見やアイデアの提供をお願いしたい。

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

○ 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。

○ 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示
- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感

モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信

都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走
・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
- ・データ
データ共有枠組の構築
- ・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワーキングの場の創出

機動的・横断的な実行体制

- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、頼とデータに基づく機動的体制の構築
③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者

連携・サポート

※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域

※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（構成員・検討の経緯）

構成員

（50音順・敬称略・◎は座長）

浅井 康太（株）みちのりホールディングス グループディレクター
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

◎鈴木 春菜
◎中村 文彦
日高 洋祐
吉田 樹

山口大学大学院創成科学研究科 准教授
東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
（株）MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
福島大学経済経営学類 教授
前橋工科大学学術研究院 特任教授

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、
物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等

事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

検討経緯

令和5年 12月12日（火）	第1回	・ 地域公共交通計画の課題整理 ・ 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	・ 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 ・ 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 ・ 都道府県の役割 【自治体からのヒアリング】 ・ 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 ・ 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 ・ 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 ・ 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	・ モビリティ・データ等の利活用 【自治体からのヒアリング】 ・ 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 ・ 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 ・ 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	・ 地域公共交通のリ・デザインの加速化（施策・事業） ・ 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	・ 中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	・ 中間とりまとめ（案）

別紙 市内公共交通に係る利用者の声

- ・令和3年10月の再編前後から協議会によせられた公共交通に関する意見を種類別に抜粋

○感謝の声

- ・料金が安いのでありがたい
- ・運転手さんに丁寧に丁寧に対応いただいた
- ・行動範囲を広げることができた

○お困りごと

- ・ルート変更時の事前周知が不十分（再編時）
- ・バスがバス停に停まらなかった
- ・自分が行きたい目的地に行けない
- ・自分が利用したい曜日に利用できない
- ・バス停～自宅を移動する手段がない（バス停まで遠い）
- ・便数が少なく自分の予定と時間が合わない
- ・駅までまっすぐいけるので前のコースが良かった
- ・乗り継ぎに時間がかかりすぎる

○公共交通に関する要望・提案

- ・バス停にベンチが欲しい
- ・NORARUを自宅から乗れるようにしてほしい
- ・市営バスではなくタクシチャケットを配布してほしい
- ・集落ごとにバス停を設置してほしい
- ・人が乗っていない路線や時間帯を廃止して、利用が多いところに振り分けてほしい