

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7年補助年度事業（R6.10～R7.9）実績及び地域公共交通調査事業（地域公共交通計画策定業務）について取りまとめ、別添の通り報告を行った。（R8.1.29 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 8年 1月 19日

協議会名:神崎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運行当たりの利用人数の目標0.48人についても達成できた。 (R6.10~R7.9 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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。
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運行当たりの利用人数の目標0.48人についても達成できた。 (R6.10~R7.9 0.88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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。
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。	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運行当たりの利用人数の目標0.48人についても達成できた。 (R6.10~R7.9 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運行当たりの利用者数について目標を達成することが出来た。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。
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)		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運行当たりの利用人数の目標0.48人についても達成できた。 (R6.10~R7.9 0.63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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。

<p>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)</p>	<p>(1)中部コース西 神埼駅を起終点とし姉川等を 経由する 22.2km</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標を0.96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。 (R6.10～R7.9 0.34人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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)</p>	<p>(1)中部コース西 神埼駅を起終点とし姉川等を 経由する 22.2km</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標を0.96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。 (R6.10～R7.9 0.2人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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)</p>	<p>(1)中部コース東 神埼駅を起終点とし駅ヶ里等を 経由する 21.5km</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標を0.96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。 (R6.10～R7.9 0.75人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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)</p>	<p>(1)中部コース東 神埼駅を起終点とし駅ヶ里等を 経由する 21.5km</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標を0.96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。 (R6.10～R7.9 0.2人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>

<p>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</p>	<p>(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</p>	<p>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。</p>	A	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標1.45人についても達成できた。 (R6.10～R7.9 2.8人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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</p>	<p>(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</p>	<p>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。</p>	A	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標1.45人についても達成できた。 (R6.10～R7.9 4.0人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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</p>	<p>(1)神埼～千代田線 神埼駅～千代田支所を起終点とし詫田バス停等を経由する 13.8km</p>	<p>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。</p>	A	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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運行当たりの利用人数の目標を2.0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。 (R6.10～R7.9 1.8人/便)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>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</p>	<p>(1)北部デマンド 神崎市神埼町内を区域とする</p>	<p>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。</p>	A	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>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。 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。 (R6.10～R7.3 95%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>

<p>1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 中部デマンド</p>	<p>(1)中部デマンド 神崎市神崎町、千代田町内を 区域とする</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>A 高齡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は正のため、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。 (R6.10～R7.3 66%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>1 補助対象事業者 (有)ジョイックス交通 2 運行系統 南部デマンド</p>	<p>(1)南部デマンド 神崎市神崎町、千代田町内を 区域とする</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>A 高齡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は正のため、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。 (R6.10～R7.3 70%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>1 補助対象事業者 吉野ヶ里観光タクシー(有) 2 運行系統 北部デマンド</p>	<p>(1)北部デマンド 神崎市神崎町内を区域とする</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>A 高齡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は正のため、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。 (R7.4～R7.9 71%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>1 補助対象事業者 吉野ヶ里観光タクシー(有) 2 運行系統 中部デマンド</p>	<p>(1)中部デマンド 神崎市神崎町、千代田町内を 区域とする</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>A 高齡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は正のため、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。 (R7.4～R7.9 36%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>
<p>1 補助対象事業者 吉野ヶ里観光タクシー(有) 2 運行系統 南部デマンド</p>	<p>(1)南部デマンド 神崎市神崎町、千代田町内を 区域とする</p>	<p>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。</p>	<p>A</p>	<p>計画通りに事業は適切に実施された。</p>	<p>A 高齡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は正のため、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。 (R7.4～R7.9 45%)</p>	<p>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。 利用者アンケートを実施し、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り、新たな交通モードの導入を検討していく。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和8年1月19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：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>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。</p> <p>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ものではなく、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、神埼町民が千代田町へ、千代田町民が神埼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</p> <p>す。</p> <p>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。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和8年1月26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:地域公共交通調査事業(地域公共交通計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
<p>事業の実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現状把握と問題点・課題の整理 ・実施費用:3,963千円 ・基礎調査、市民アンケート調査、関係者の意向調査 ・データを活用した現行路線の利用状況整理 ・神崎市公共交通網形成計画の評価 ・公共交通に関する問題点・課題の整理 等 ○地域公共交通計画作成 ・実施費用:2,657千円 ・基本方針、施策等の検討 ・計画案の作成 ・パブリックコメントの実施支援 等 ○打合せ・協議 ・実施費用:812千円 ・国交省等関係者協議支援 ・地域公共交通会議及び活性化協議会の開催支援 等 ○計画書、報告書作成 ・実施費用:389千円 ・計画書の印刷 ・議事録作成 等 <p>事業の結果概要</p> <p>・基礎調査、市民アンケート調査、関係者の意向調査を通じて、本市の公共交通における問題点・課題点の整理を行い、本市が目指すべき地域公共交通の将来像を明確にし、神崎市地域公共交通活性化協議会の構成員と協議を重ねながら、神崎市地域公共交通計画の素案を作成した。今後はパブリックコメントを実施し、市民の意見聴取することで、神崎市地域公共交通計画の策定を実施する。</p>	<p>A 事業は計画に位置づけられたとおり適正に実施された。</p>	<p>③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○補助対象事業者 神崎市地域公共交通活性化協議会 ○事業内容及び実施時期 4～5月:入札～コンサル契約 6月:計画骨子案(計画の構成、本市の課題及び解決の基本的方向性等)の作成 交通事業者等関係者へのヒアリング (データ提供含む) 第1回協議会(計画骨子案の協議・承認) 7～9月:本市の現状把握及び課題の洗い出し 10～11月:計画素案の作成 11月:第2回協議会(計画素案の協議) 1月:第3回協議会(計画素案の承認) パブリックコメント(R8.1.30～実施予定) ○調査結果を受けた計画策定の方針 ①市民の暮らしを支える地域公共交通の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・多様化する移動ニーズに合った市内公共交通のリニューアルを実施し、市民に利用される効率的で利便性の高い公共交通を構築する。 ②公共交通の積極的利用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・情報発信の拡充による公共交通の認知の向上や、移動手段の改善など、様々な利用推進策を実施し、公共交通の利用促進を図る。 ③行政・事業者・市民の協力と連携の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・神崎市地域公共交通活性化協議会の構成員と交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれ主体性を発揮しながら、連携・協力の推進を図る。 ④持続可能な運行体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の運行を維持するために、常に効率性の観点から評価・見直しを行い、事業費については適正な運賃の設定、補助金の有効活用に努めながら、持続可能な運行体制を構築する。

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

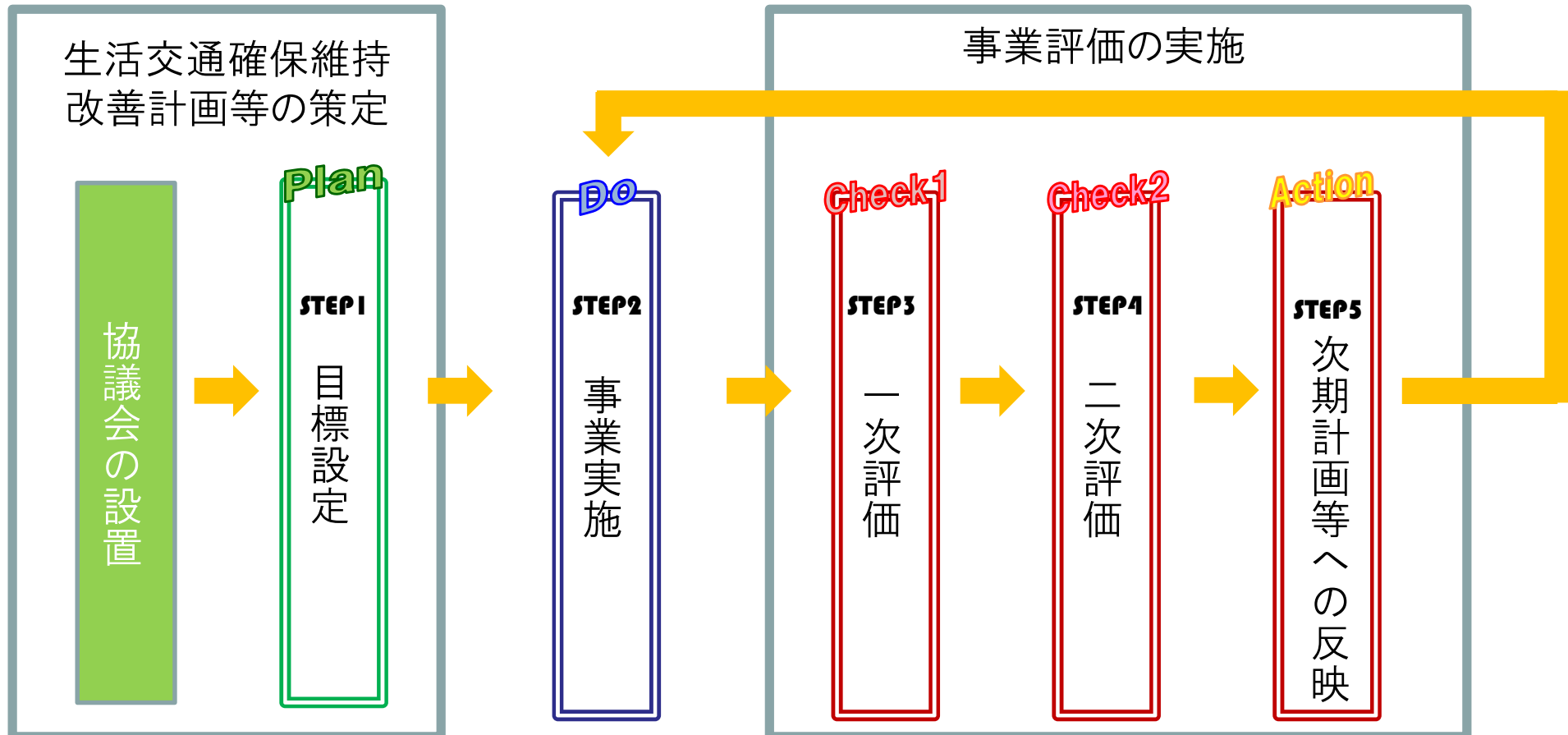
地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの

継続的事业
(確保維持事業)

評価を行うことで、課題が発見され、次の事業で何を改善し、どうすれば効果的・効率的な事業実施となるかが明確になる

単年度事業
(バリア解消促進等・調査等事業)

実施した事業の意義を確認し、今後のより効果的・効率的な事業実施につなげる



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。

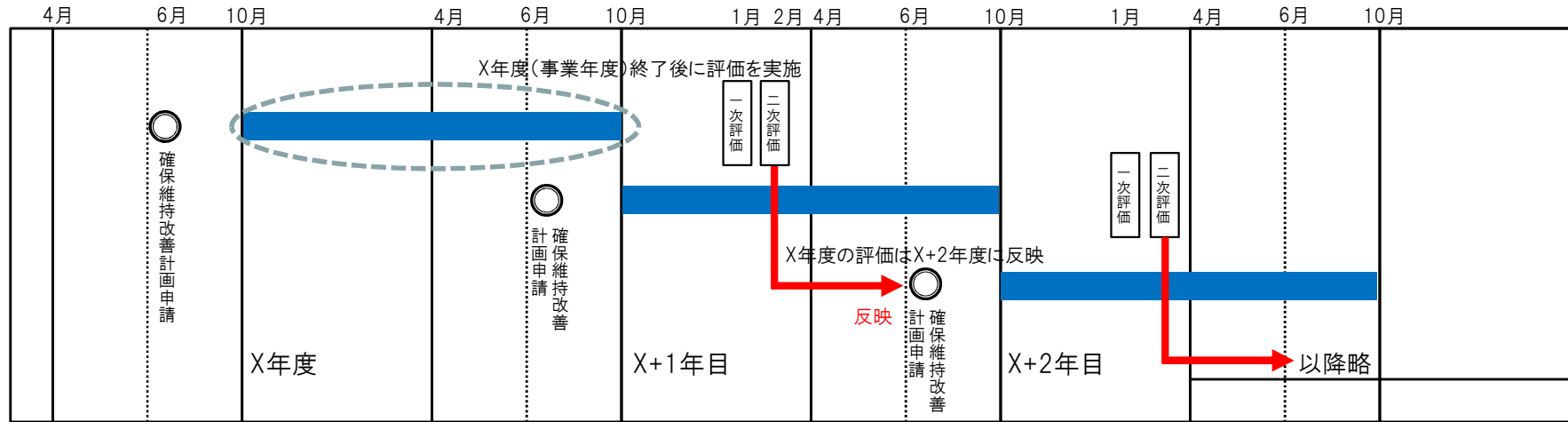
Action

STEP5 次期計画等への変更

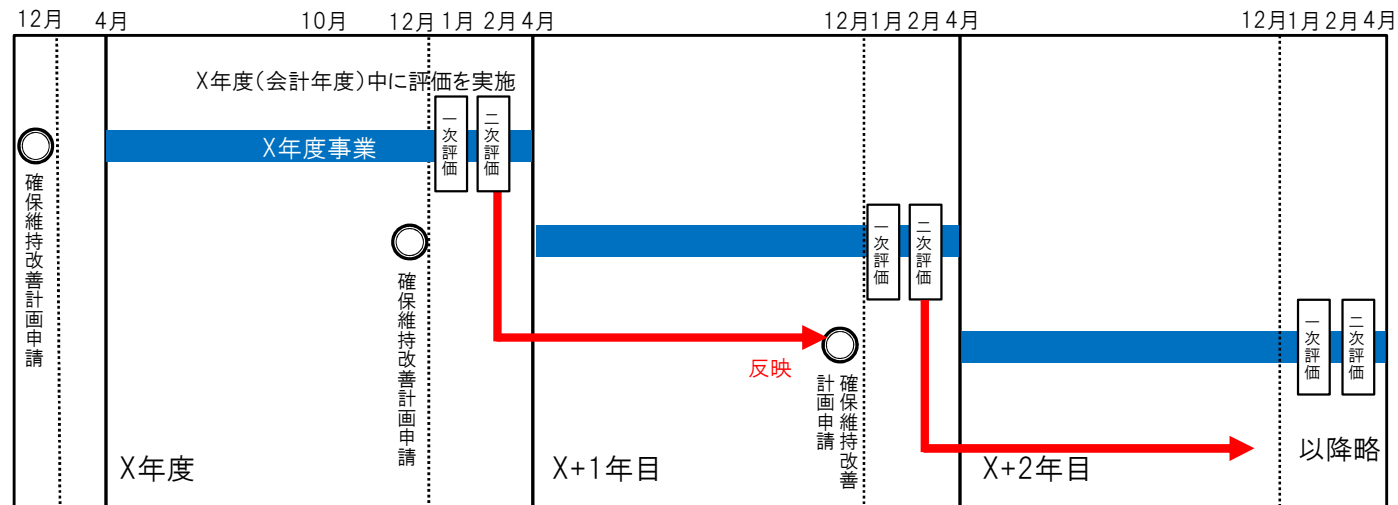
一次評価及び二次評価の結果を、次期生活交通確保維持改善計画や、今後の地域の取組(後続事業・類似事業)へ反映させる

①確保維持事業

・陸上交通・離島航路

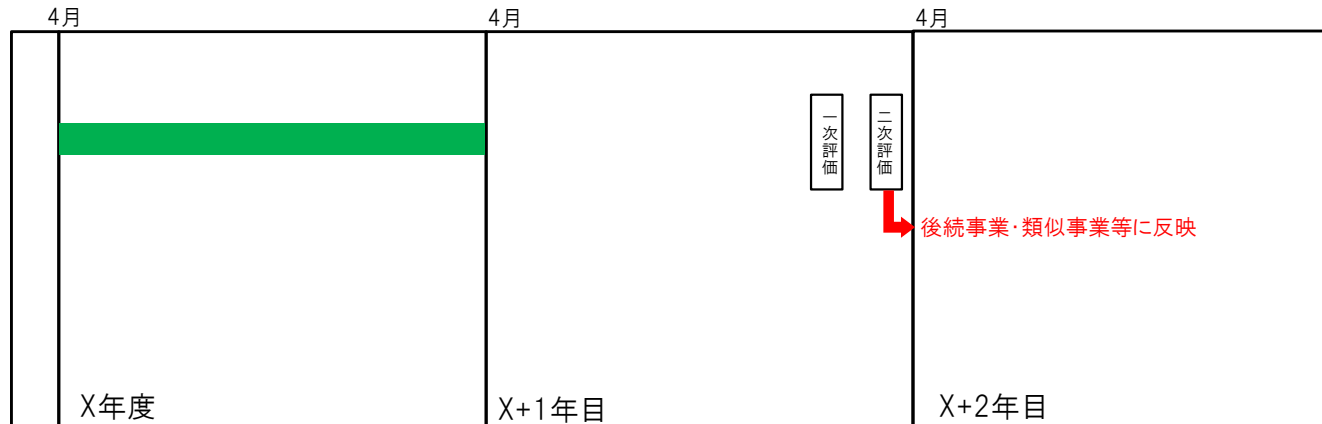


・離島航空路



(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。

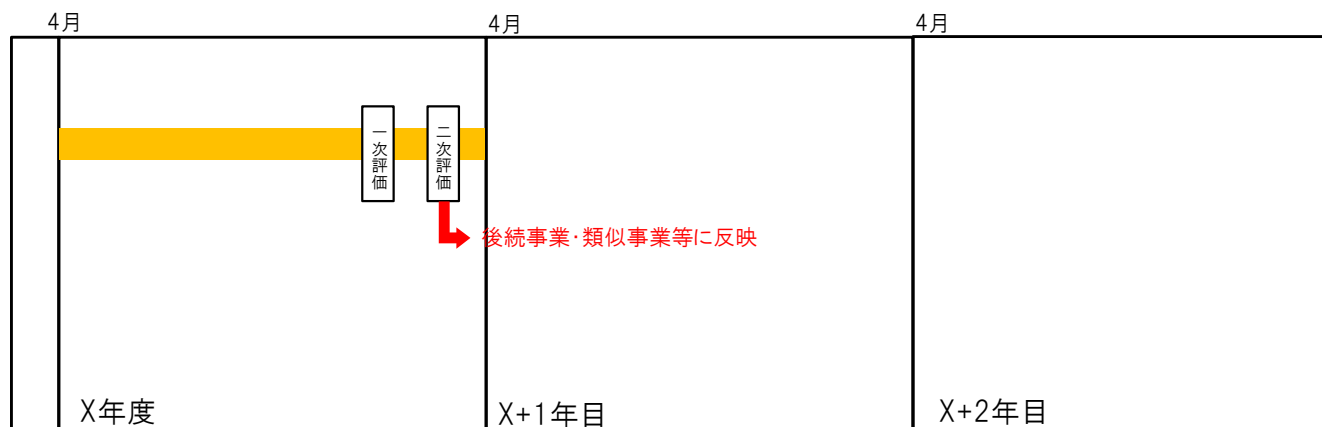
②バリア解消促進等事業 ・利用環境改善



※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



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。

事業評価(二次評価の隔年実施)

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

「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实施に向けてガイドンス」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ドンスを取りまとめ。



本ガイドンスの対象が「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实施に向けて」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。

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

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。

令和８年度 事業計画（案）

- 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、神崎駅～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公司（委託）
 - ・ 運行形態 : 北部エリア、中部エリア、南部エリア
- 3. 新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公司（委託）
 - ・ 運行形態 : 神崎・千代田エリア、脊振エリア
- 4. 利用促進事業
 - ・ 9月に新予約型乗合タクシー運行事業の地区説明会
 - ・ 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）
- 5. 地域公共交通会議及び公共交通活性化協議会の開催

※ スケジュール

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）	●	→										
2. 予約型乗合タクシー運行 （令和3年10月より運行開始）	●	→										
3. 新予約型乗合タクシー運行 （令和8年10月より運行開始予定）							●	→				
4. 利用促進事業	※ 9月の地区説明会の他、適宜実施する。						●					
5. 地域公共交通会議 及び公共交通活性化協議会の開催			●			●			●			●

令和8年度

神崎市地域公共交通活性化協議会

予算書(案)

令和8年度 神崎市地域公共交通活性化協議会予算(案)

令和8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 56,078千円と定める。
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 8年3月25日

神崎市地域公共交通活性化協議会
会長 中島勝利

令和8年度 歳入歳出予算（案）

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	23,321	44,594	21,273	神崎市補助金
2	補助額	1 補助額	1,341	1,329	△ 12	佐賀県奨励金
3	繰越金	1 繰越金	9,159	9,154	△ 5	
4	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 雑入	1	1	0	
歳入合計			34,822	56,078	21,256	

歳 出

（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	1	1 会議費	5	5	0	監査委員報酬 2,500円×2名
	2	1 事務費	10	10	0	事務用品費
2	1	1 事業費	33,717	53,748	20,031	運行経費・施設整備費など
3	1	1 予備費	1,090	2,315	1,225	
歳出合計			34,822	56,078	21,256	

令和8年度 歳出予算内訳表（案）

項目	金額	内容
会議費	5,000 円	
事務費	10,000 円	
事業費	53,748,000 円	
運行委託費	52,366,000 円	神崎市巡回バス 10,422千円 NORARU 3,693千円 新予約型乗合タクシー 38,251千円
その他委託費	1,022,000 円	バス停撤去委託料
施設整備費	0 円	
広報費	0 円	
調査費	0 円	
印刷費	200,000 円	新予約型タクシーの広報資料等
手数料	10,000 円	振込手数料
AED賃貸借費	100,000 円	AED賃借料（前期分のみ）
消耗品費	50,000 円	消耗品（AEDパッド）交換等
予備費	2,315,000 円	
合計	56,078,000 円	

神崎市地域公共交通計画（素案）に係るパブリックコメント結果について

神崎市では市民の移動ニーズや特性を踏まえ、市内公共交通の効率化と充実に向けて実施すべき取り組みを整理した「神崎市地域公共交通網形成計画」を策定しておりますが、現行の計画期間が令和 7 年度で終了するため、令和 8 年度以降を計画期間とする、新しい「神崎市地域公共交通計画」を策定することとしています。

以上を踏まえ、「神崎市地域公共交通計画（素案）」について、市民の皆様からご意見等を募集するため、パブリックコメントを実施いたしました。

提出されたご意見とその回答について、次のとおり取りまとめを行いましたので、ご参照ください。

- 1 募集案件：神崎市地域公共交通計画（素案）
- 2 募集期間：令和 8 年 1 月 30 日（金）～ 令和 8 年 2 月 20 日（金）
- 3 担当部署：総務企画部 総合政策課 地域交通係
- 4 提出数：1 通（意見数 3 件）

番号	ご意見	回答
1	<p>・ p15；地域公共交通について記載がありますが、『「自宅近傍」と「目的地」を行き来する』との表現を『「自宅」と「目的地」を行き来する』とし、完全なドアツードアを実現していただきたい。</p> <p>[50 歳、男性、脊振町]</p>	<p>計画 P15 ご指摘の部分について、次の通り表記を修正いたします。</p> <p>『「自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）」と「目的地」を行き来する』</p>
2	<p>・ p16；脊振町のみ「日常生活における移動支援（オレンジの線）」と神崎市中心部が繋がっておらず、「路線バス（赤線）」への乗り継ぎを要している。P22 に「広滝バス停」を重要な交通結節点と位置づけ待合環境の整備について、また p23 に脊振町の地理的特性を踏まえた割引運賃の検討について言及されているものの、三瀬・神埼線の大幅な増便がない限り利便性向上には寄与しないことが予想されます。しかし三瀬・神埼線の大幅増便は費用対効果が見合わないでしょう。脊振町の住民の利便性向上に資する策として、「日常生活における移動支援（オレンジの線）」の範囲を神崎市中心部まで広げていただきたい。</p> <p>[50 歳、男性、脊振町]</p>	<p>脊振町における「日常生活における移動支援」の範囲設定については、神崎市地域公共交通活性化協議会において協議・検討が行われております。</p> <p>協議の中では、ご指摘のように「日常生活における移動支援」の範囲を神崎市中心部まで広げる（＝脊振町から市内地域公共交通を利用して乗継なしに神崎市中心部までアクセスできる）案も検討が行われましたが、その場合、路線の維持を目指している三瀬神埼線と競合する公共交通が創設されてしまうことや、予約型乗合タクシーで移動する場合、脊振町中心部から神崎町中心部まで最低往復 40 分程度を要することから、単位時間あたりに輸送可能な人数が極めて少なくなることが予想され、交通空白の解消や利便性の向上に寄与しない可能性が指摘され、現在の範囲設定を採用しております。</p>

		<p>以上のことから、本計画の策定にあたり、脊振町における「日常生活における移動支援」の範囲設定について記載の通りとし、記述の変更は行いません。</p> <p>なお、新しい市内地域公共交通の運行開始後、利用者のご意見や周辺公共交通の状況によっては、神崎市地域公共交通活性化協議会による協議・検討の上、制度の見直しを図る予定としております。</p>
3	<p>・ p24；スマートフォン等を活用した予約に関して、予約型乗合タクシーを必要としている方の多く（高齢者等）はスマートフォンの操作は難しいと思われますので、直感的な使用が可能な操作性に優れたタブレット端末を導入してはいかがでしょうか。費用との兼ね合いに関して、配布対象を絞り込むことも一案かと思えます。</p> <p style="text-align: center;">[50歳、男性、脊振町]</p>	<p>神崎市では、本計画の策定にあたり、高齢者や障がい者の方々をはじめとした交通弱者の方々の利用はもとより、現在日常的に自家用車で移動を行っている方々にも積極的に地域公共交通を利用してもらうことで、地域公共交通の持続性を確保することを目指しております。</p> <p>そのことから、世代に関わらず広く普及しておりますスマートフォンを予約時に利用可能な機器として新しく設定することで利便性の向上を図りたいと考えております。</p> <p>また、スマートフォンをお持ちでない方々や操作が困難な方に対しましては、地区説明会などによる利用・操作方法の周知や、従来通りの電話による予約受付を継続することで対応を考えております。</p>

神崎市地域公共交通計画 (案)

令和8年●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	1
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
5. 計画の構成	2
第1章 基本的な方針	3
1. 地域公共交通の課題	3
(1) 地域公共交通利用者の減少に関する課題	3
(2) 市内公共交通の利便性に関する課題	6
(3) 市内地域公共交通の認知度に関する課題	7
(4) 地域公共交通のネットワーク、接続に関する課題	8
(5) 公共交通事業の公的負担に関する課題	11
(6) 移動手段別に見た課題	12
(7) 地域別に見た課題	13
2. 神崎市における地域公共交通の将来像	14
(1) 神崎市の将来像と公共交通	14
(2) 地域公共交通が目指す将来像	14
3. 計画の基本方針	18
(1) 市民の暮らしを支える地域公共交通の構築	18
(2) 公共交通の積極的利用の推進	18
(3) 行政・事業者・市民の協力と連携の推進	18
(4) 持続可能な運行体制の構築	18
4. 計画の全体像	19
第2章 施策・事業	21
1-①移動手段の改善・確保	21
1-②乗り継ぎ地点等の整備	22
1-③交通弱者の移動手段の確保	22
1-④地域公共交通の相互連携	23
2-①情報発信の拡充	24
2-②利用手段の改善	24
2-③新しい技術の導入	25
3-①試乗機会の提供	26
3-②関連部門および市民との連携推進	26
4-①適正料金の設定	27
4-②補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持	27

4-③運転士、人材確保への対応	28
4-④市町間共同調達の検討	28
第3章 計画の進行管理、評価	30
1. 計画期間と事業実施スケジュール	30
2. 計画の推進体制	31
3. 評価指標及び数値目標	32
4. 計画の達成状況と評価	33

【資料編】

1. 地域の現状	34
2. 上位計画・関連計画	44
3. 神崎市地域公共交通網形成計画の評価	45
4. パブリックコメントの概要	46
5. 計画策定の経緯	48
6. 神崎市地域公共交通会議、神崎市地域公共交通活性化協議会	49

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

神崎市は、佐賀県中東部に位置し、東は吉野ヶ里町、みやき町に、北は佐賀市三瀬村、福岡市に、南は久留米市、大川市に、西は佐賀市に隣接している。本市の総面積は 125.13 km²であり、地形は、北部は脊振山を最高峰とする山間地域であり、南部は肥沃な佐賀平野が開けている。人口は令和2年国勢調査では 31,022 人となっており、産業は第3次産業が主要な産業となっている。

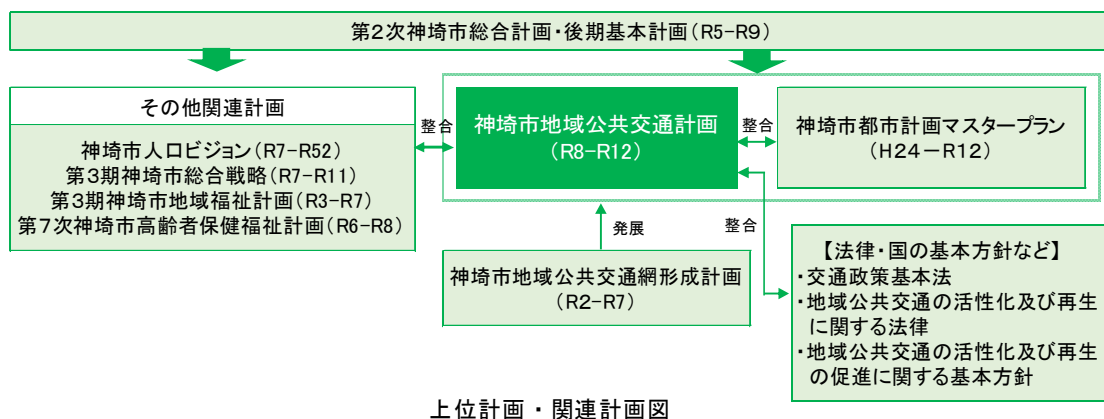
一方で、市内の公共交通については、鉄道、路線バス、タクシー及び巡回バス・予約型乗合タクシーにより形成されているが、住民の移動手段は自家用車に依存した状況となっている。

しかしながら、全国の例にもれず高齢者等公共交通に移動を依存しなければならない層が増加しており、人口減少と相まって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、運転士不足の深刻化や、燃料費・人件費等の高騰による経営悪化などの課題が山積しており、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、担い手となる人材が限られる中、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新たな交通モード導入など、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い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計画」を策定する。

2. 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）」に基づく「地域公共交通計画」であり、「第2次神崎市総合計画」等関連計画との整合を図り策定するものである。



3. 計画の区域

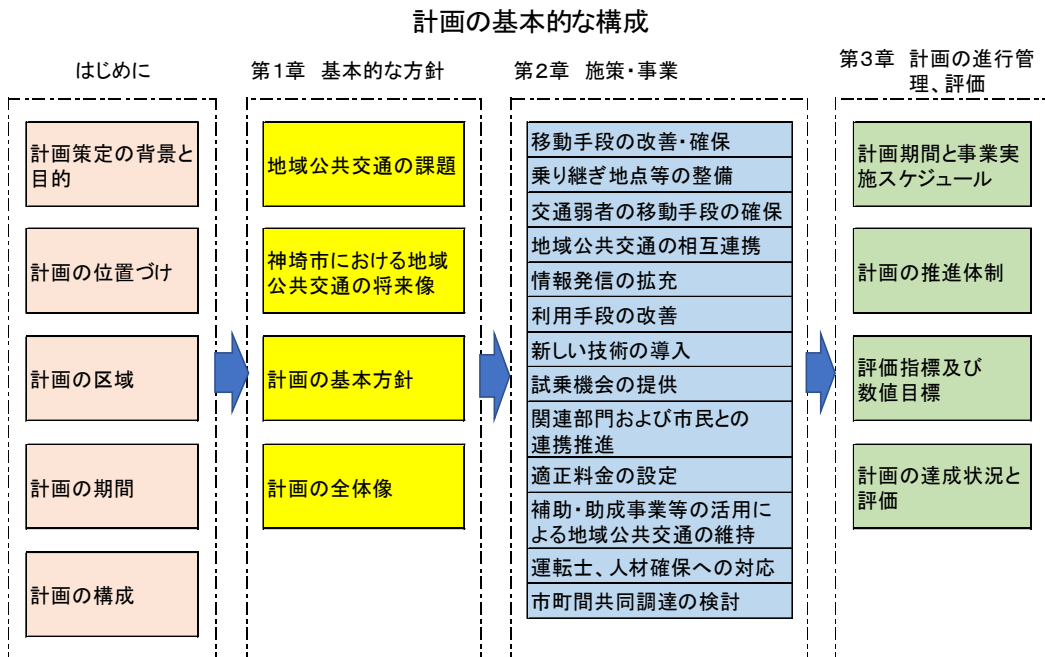
本計画の対象区域は、神崎市全域とする。

4. 計画の期間

計画期間は、令和8年度～令和12年度の5年間とする。

5. 計画の構成

本計画は、「はじめに」を含め大きく4部の構成としている。また、現状に関する諸データ、上位計画・関連計画における地域公共交通計画の位置づけ等は「資料編」にまとめて示した。



第1章 基本的な方針

1. 地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通利用者の減少に関する課題

1) 利用者数の減少

①市内巡回バス

巡回バス北部コース（西・東）、中部コース（西・東）、南部コース（西・東）は曜日運行で週2日、4便/日、神埼～千代田線は月～土までの週6日、6便/日の運行を行っている。

令和3年10月より巡回バスの運行コース・時刻変更、予約型乗合タクシーNORARUが実施され、現在の方式で運行がなされている。利用者数について令和4年以降は徐々に増加しているものの、令和6年度実績で1運行当たりの利用者数が0.35人～2.12人程度と依然低い水準となっている。

②脊振町通学バス

脊振町通学バス脊振山麓線、鳥羽院線、倉谷線は、月～土の週6日間運行している。脊振山麓線は平日5便/日、土曜日2便/日、鳥羽院線、倉谷線は平日4便/日、土曜日2便/日の運行を行っている。

令和2年度の年間利用者数は7,140人であったが、利用者数は年々減少し、令和6年度は年間利用者数3,162人で、8月の利用者数は100人を下回った。

③予約型乗合タクシーNORARU

予約型乗合タクシーNORARUは、北部エリア、中部エリア、南部エリアの3つの運行エリアで巡回バス北部コース、中部コース、南部コースの運行日とは別日に週2日、指定施設行き5便/日、自宅行き5便/日が運行している。利用者数は、令和4、5年度に増加したが、令和6年度は前年度をやや下回った。また、1日当たりの平均運行回数は令和6年度実績で3.1回/日で、低い水準となっている。

④ふれあいタクシー

ふれあいタクシーは、脊振エリアを運行エリアとし、運行日は月～土の週6日、脊振交流センター行き3便/日、自宅行き4便/日が運行している。NORARUと同様に、乗車場所が自宅近くのバス停であることから、自宅からバス停までは歩いて移動する必要がある。令和3年度～令和5年度までの利用者数は90人程度で推移していたが、令和6年度は70人と減少した。

2) 人口減少、少子高齢化

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計によれば、本市では今後も人口減少が続き、少子高齢化が深刻化することが予想されている。同推計では、老年人口、生産年齢人口、年少人口のいずれも減少傾向にあるが、特に生産年齢人口の減少が顕著で、5年後の令和12年に生産年齢人口は約800人減少し、総人口は約1,200人減少すると推計される。人口減少及び少子高齢化は、地域公共交通利用者の減少と相関関係が高いことが判明しており、更なる地域公共交通サービス水準の低下を引き起こす恐れがある。

神崎市 総人口推計



資料：第3期神崎市総合戦略

3) 自家用車利用者数の増加

市民の移動手段として最も用いられているのは自家用車である。アンケート調査結果では、買い物・外食では74.1%、通院では72.1%の人が自家用車を利用している。

九州運輸局市町村別車両数統計によると、本市の自家用車保有台数は過去3年間増加傾向にある。地域公共交通利用者の減少と自家用車利用の増加は相関関係にあり、移動手段として地域公共交通が自家用車利用の代替となれていないことが想定される。

市民アンケート調査結果

問6 (3) 買い物・外食 市内の移動手段

①神埼市巡回バス	18人	1.1%
②予約型乗合タクシー (NORARU・ふれあいタクシー)	6人	0.4%
③地域間幹線バス	10人	0.6%
④電車 (JR)	15人	0.9%
⑤タクシー (一般タクシー)	21人	1.3%
⑥病院・福祉施設等の送迎	23人	1.4%
⑦自家用車 (ご自分で運転)	1,186人	74.1%
⑧家族・知人の車で送迎	152人	9.5%
⑨バイク・原付	19人	1.2%
⑩シニアカー	1人	0.1%
⑪徒歩・自転車	94人	5.9%
⑫その他	4人	0.2%
無回答	52人	3.2%
合計	1,601人	100.0%

問8 (3) 通院 市内の移動手段

①神埼市巡回バス	10人	0.7%
②予約型乗合タクシー (NORARU・ふれあいタクシー)	6人	0.4%
③地域間幹線バス	9人	0.6%
④電車 (JR)	4人	0.3%
⑤タクシー (一般タクシー)	19人	1.2%
⑥病院・福祉施設等の送迎	11人	0.7%
⑦自家用車 (ご自分で運転)	1,107人	72.1%
⑧家族・知人の車で送迎	129人	8.4%
⑨バイク・原付	20人	1.3%
⑩シニアカー	1人	0.1%
⑪徒歩・自転車	85人	5.5%
⑫その他	8人	0.5%
無回答	127人	8.3%
合計	1,536人	100.0%

神埼市 自家用車保有台数

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
自家用貨物	1,245台	1,284台	1,344台
自家用乗用	10,038台	10,020台	10,036台
合計	11,283台	11,304台	11,380台

九州運輸局 市町村別車両数統計を加工

全国的な人口減少・少子高齢化及び移動手段として競合関係にある自家用車利用が増加傾向にあり、地域公共交通利用者の減少は今後も進行することが予想されている。地域公共交通の維持に向けた、利用者減少対策が課題となっている。

(2) 市内地域公共交通※の利便性に関する課題

1) 巡回バス、通学バスの利便性

アンケート調査の結果では、神崎市巡回バス、脊振町通学バスの「利用頻度」に関する設問に対して、「ほとんど利用しない・利用しない」と答えた方が 92.7%、定期的に利用していると回答した方が 1.6%となっており、定時定路線型の地域公共交通について、日常的に利用されている方が極めて少ないことが判明した。

また、「利用しない理由」として、最も多い「自家用車を運転して移動できる」を除くと「行きたい場所に路線がない」と回答された方が多く、その他利便性を理由とした回答者と合わせて全体の 18.9% (271/1,432 人) であり、定時定路線方式の自由度の低さが課題となっている。

※巡回バス、脊振町通学バス、予約型乗合タクシー

(NORARU、ふれあいタクシー)

2) 予約型乗合タクシーの利便性

アンケート調査の結果では、予約型乗合タクシーNORARU、ふれあいタクシーの「利用頻度」は「ほとんど利用しない・利用しない」が 87.5%で、定期的に利用している人は 0.4%と極めて少ないことが判明した。

また、「利用しない理由」として、「行きたい場所が運行区域内にない」等利便性を理由とした回答者は全体の 9.2% (132/1,432 人) であり、運行区域の設定が課題となっている。

市民アンケート調査結果

問2 (1) 巡回バス、脊振町通学バス 利用頻度

①ほぼ毎日利用	1人	0.1%
②週に3, 4日	2人	0.1%
③週に1, 2日	6人	0.4%
④月に2, 3日	7人	0.5%
⑤月に1日程度	7人	0.5%
⑥ほとんど利用しない・利用しない	1,328人	92.7%
無回答	81人	5.7%
合計	1,432人	100.0%

問2 (3) 予約型乗合タクシー
(NORARU・ふれあいタクシー) 利用頻度

①ほぼ毎日利用	0人	0.0%
②週に3, 4日	0人	0.0%
③週に1, 2日	1人	0.1%
④月に2, 3日	3人	0.2%
⑤月に1日程度	2人	0.1%
⑥ほとんど利用しない・利用しない	1,253人	87.5%
無回答	173人	12.1%
合計	1,432人	100.0%

(3) 市内地域公共交通の認知度に関する課題

アンケート調査の結果から、市内地域公共交通を利用しない理由で「このようなサービスがあることを知らない」と回答した人は、巡回バス、脊振町通学バスで72人、予約型乗合タクシー（NORARU・ふれあいタクシー）で196人であり、特に予約型乗合タクシーにおける認知度の低さが顕著であった。移動支援を必要とされている方に、市内地域公共交通が認知されていないことが想定され、その解消が課題となっている。

市民アンケート調査結果

問2 (2) 巡回バス、脊振町通学バス利用しない理由

①このようなサービスがあることを知らない	72人	3.0%
②ほとんど外出しない	15人	0.6%
③自家用車を運転して移動できる	1,080人	45.7%
④送迎してもらっている	87人	3.7%
⑤他の交通機関を利用している	45人	1.9%
⑥バスの行先や方面がわからない	82人	3.5%
⑦発着時刻がわからない	76人	3.2%
⑧乗り方がわからない	71人	3.0%
⑨行きたい場所に路線がない	124人	5.3%
⑩乗り場が遠い	59人	2.5%
⑪移動に時間がかかる	60人	2.5%
⑫運行本数が少ない	117人	5.0%
⑬乗り継ぎが不便	43人	1.8%
⑭乗りたい時間に運行されていない	86人	3.6%
⑮乗りたい曜日に運行されていない	50人	2.1%
⑯ノンステップ等バリアフリー対策が不十分	7人	0.3%
⑰運賃が高い	11人	0.5%
⑱時間通りにこない	12人	0.5%
⑲現金での支払が不便	16人	0.7%
⑳バス停に屋根やベンチがない	43人	1.8%
㉑乗り継ぎが面倒	37人	1.6%
㉒その他	31人	1.3%
無回答	137人	5.8%
合計	2,361人	100.0%

問2 (4) 予約型乗合タクシーを利用しない理由

①このようなサービスがあることを知らない	196人	10.8%
②ほとんど外出しない	14人	0.8%
③自家用車を運転して移動できる	972人	53.8%
④送迎してもらっている	84人	4.6%
⑤他の交通機関を利用している	22人	1.2%
⑥登録の仕方がわからない	84人	4.6%
⑦予約方法がわからない	82人	4.5%
⑧行きたい場所が運行区域内にない	40人	2.2%
⑨乗り場が遠い	25人	1.4%
⑩移動に時間がかかる	19人	1.1%
⑪他の公共交通への乗り継ぎが不便	20人	1.1%
⑫運行本数が少ない	39人	2.2%
⑬乗りたい時間に運行されていない	36人	2.0%
⑭ノンステップ等バリアフリー対策が不十分	3人	0.2%
⑮運賃が高い	14人	0.8%
⑯時間通りにこない	5人	0.3%
⑰現金での支払が不便	5人	0.3%
⑱乗り場に屋根やベンチがない	9人	0.5%
⑲乗り継ぎが面倒	19人	1.1%
⑳帰りの時間が未定で予約ができない	26人	1.4%
㉑乗合に抵抗がある	18人	1.0%
㉒その他	21人	1.2%
無回答	55人	3.0%
合計	1,808人	100.0%

※重複回答あり

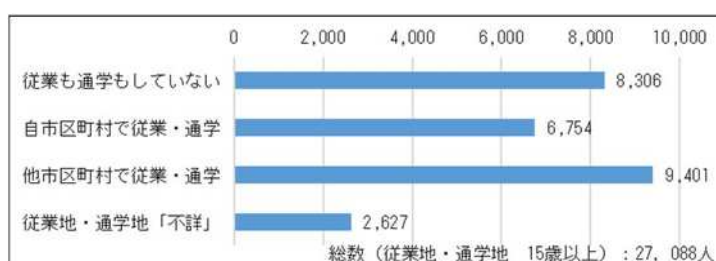
(4) 地域公共交通のネットワーク、接続に関する課題

1) 市民の移動状況

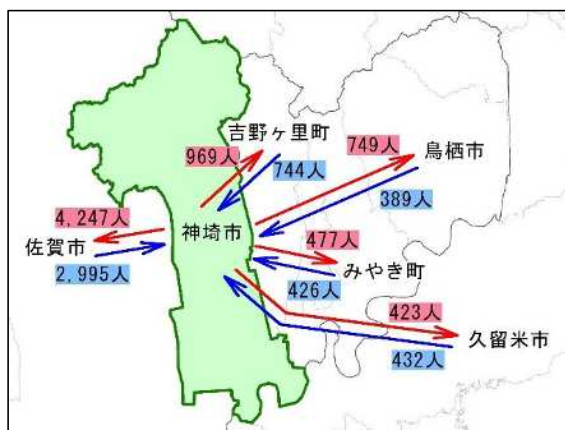
市民の従業地、通学地は、市内が6,754人、市外が9,401人で市外に通勤・通学する人が多い。市外の従業地では佐賀市、吉野ヶ里町の順に多く、市外の通学地では佐賀市、鳥栖市の順に多い。

通学者の多くは自家用車を運転することのできない学生であることから、地域公共交通を利用する可能性が高く、通学にも利用しやすい地域公共交通ネットワークの整備や、地域間幹線系統の維持が課題となっている。

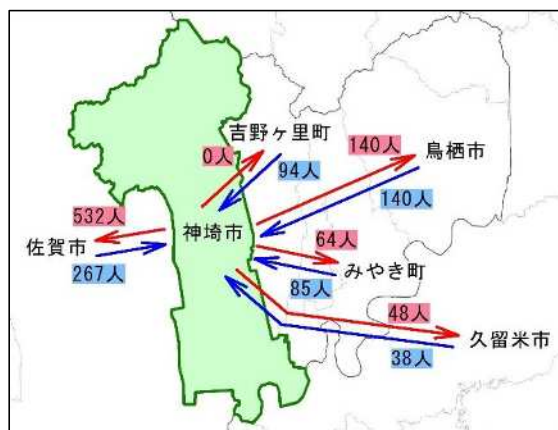
神埼市民の従業地・通学地



資料：令和2年国勢調査



通勤移動状況図



通学移動状況図

資料：令和2年国勢調査

従業地・通学地による人口（令和2年9月24日～30日までの1週間に通勤・通学をした人）

2) 鉄道、路線バスと巡回バス、予約型乗合タクシーの接続

①鉄道 ⇔ 巡回バス・予約型乗合タクシー

神埼駅、神埼駅通りで乗り換え可能。

②路線バス(三瀬・神埼線) ⇔ 巡回バス・脊振町通学バス・予約型乗合タクシー

NORARU・ふれあいタクシー

脊振交流センター前、神埼駅前、市役所前で乗り換え可能。

③路線バス(神埼線、鳥栖～神埼線、江見線) ⇔ 巡回バス・予約型乗合タクシー等

神埼線、鳥栖～神埼線は、神埼駅前、市役所前等で乗り換え可能。

江見線は、詫田バス停、仲田町バス停等で乗り換え可能。

鉄道、路線バスと巡回バス・予約型乗合タクシーの接続について確保されているが、巡回バスでは路線により複数回の乗り換えが必要になることが課題となっている。

3) 交通結節点

現在神埼市では、神埼駅前バス停、神埼市役所前バス停等30個所の交通結節点が存在している。路線バスへの乗り換えが容易に出来るようにするとともに、主要な交通結節点において、適切な待合環境の提供が必要となっている。

神埼駅北口駐車場、高速神埼バス利用者駐車場では、パーク&ライドの形での利用が可能である。自家用車と公共交通を組み合わせる人に対しても、利用しやすい環境を提供するための仕組み作りが課題となっている。

4) 交通空白地

国土交通省「交通空白」解消本部が令和7年5月に公表した「交通空白」等リストアップ調査の結果では、本市全域が「交通空白」と位置付けられており、その解消に向けた地域公共交通の再編が課題となっている。

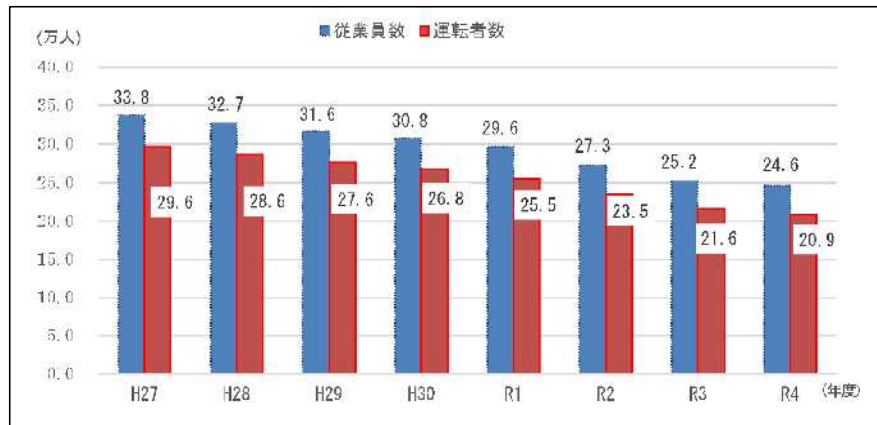
5) 深刻な運転士不足

現在、全国的に公共交通の担い手不足が問題となっている。全国のタクシー運転士数は平成27年の29.6万人から令和元年までは毎年1万人程の減少であったが、令和2年は、前年の令和元年に比べると2万人と大きく減少している。

日本バス協会の推計によれば、全国のバス運転士数も減少が続き、令和12年には9.3万人となり、令和4年の輸送規模を維持するための運転士の不足数は3.6万人と予想されている。

本市においても公共交通の運転士不足は深刻で、運転士不足を理由とした一部路線バスの廃止など、交通ネットワークの維持が課題となっている。

全国のタクシー運転士(法人)の推移



出典:国土交通省「タクシー事業の概要や事故の状況等について」

全国のバス運転士数の見通し



出典:日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」

(5) 公共交通事業の公的負担に関する課題

地域公共交通関連事業費の推移を見てみると、本市から地域公共交通活性化協議会への補助金は、令和3年度が13,504千円と減少しているが、その他の年度は15,050千円～15,500千円の間で推移している。本市から幹線路線への補助金は、三瀬・神埼線の運行事業者変更が生じた令和元年度以降から急激な増加傾向にあり、平成29年度と令和6年度を比較すると22,617千円の増加が生じている。持続可能な地域公共交通の供給にあたり、公的負担の増加が大きな課題となっている。



備考：令和2年度は三瀬・神埼線の運行事業者が昭和バスからジョイックス交通へ移行し、その際に投資的経費が多く幹線路線への補助金が一時的に増加した。

(6) 移動手段別に見た課題

神崎市における地域公共交通の課題を移動手段別に整理すると、下表のとおりとなった。

移動手段別に見た課題

区分		課題
路線バス	40番神埼線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転士不足 ・ 路線維持の課題 ・ 経費増による公的負担の増大
	43番鳥栖～神埼線	
	45番江見線	
	三瀬・神埼線	
高速バス	北九州～長崎	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ過の影響による便数の削減
	福岡～佐賀	
	福岡空港～佐賀	
巡回バス	北部コース西	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数の低迷 ・ 定時定路線方式の利便性の低さ
	北部コース東	
	中部コース西	
	中部コース東	
	南部コース西	
	南部コース東	
	神埼～千代田線	
予約型乗合タクシー (NORARU・ふれあいタクシー)	北部デマンド	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行区域の設定 ・ 利用者数の低迷 ・ バス停までの移動 ・ 低い認知度
	中部デマンド	
	南部デマンド	
脊振町通学バス	脊振山麓線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数の低迷
	鳥羽院線	
	倉谷線	
一般タクシー	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転士不足 (全国的に約1～2万人/年減少)

(7) 地域別に見た課題

脊振町と千代田町南部は、神埼駅、市役所本庁等の市中心部へ行く交通手段や乗り継ぎの改善が求められている。神埼町北部、神埼町南部および千代田町北部は公共交通の利用者が少なく、その改善が課題である。

地域別に見た問題点と課題

地域区分	地域の特徴、公共交通の概要	問題点・課題
脊振町	<ul style="list-style-type: none"> ■山間地域が多く、商業施設、医療機関が少ない。 ■主な公共交通：路線バス（三瀬・神埼線）、脊振町通学バス、ふれあいタクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ■市中心部に行くためには、乗り継ぎが必要で、他地区と比較して手間とコストが高い。
神埼町北部 (北部エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ■広い農耕地と点在する多くの集落 ■主な公共交通：JR 神埼駅、高速バス（高速神埼バス停前）、路線バス（神埼線、鳥栖～神埼線）、巡回バス、予約型乗合タクシー-NORARU 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の利用者が少ない。 【R6 年度利用者数】 巡回バス北部コース 415 人/年度 NORARU 北部エリア 288 人/年度
神埼町南部および 千代田町北部 (中部エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ■中心市街地とその南側に広い農耕地 ■主な公共交通：JR 神埼駅、路線バス（神埼線、鳥栖～神埼線、江見線）、巡回バス、予約型乗合タクシー-NORARU 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通の利用者が少ない。 【R6 年度利用者数】 巡回バス中部コース 338 人/年度 NORARU 中部エリア 219 人/年度
千代田町南部 (南部エリア)	<ul style="list-style-type: none"> ■広い農耕地と点在する多くの集落 ■主な公共交通：路線バス（江見線）、巡回バス、予約型乗合タクシー-NORARU 	<ul style="list-style-type: none"> ■市中心部に行くためには、乗り継ぎが必要で、他地区と比較して手間とコストが高い。

2. 神崎市における地域公共交通の将来像

(1) 神崎市の将来像と公共交通

第2次神崎市総合計画（2018～2027）では神崎市の将来像を「幸せつなごうかんざき～みんなで支えあい、誇りと笑顔あふれるまちを目指して～」と設定し、基本施策の一つとして、「地域公共交通の充実」を掲げている。

本計画では、「最適な総合交通体系を確立」することで、「地域公共交通の充実」を図り、将来像の実現を目指す。

(2) 地域公共交通が目指す将来像

1) 地域公共交通に求められるポイント

市民アンケートの結果から、本市地域公共交通に求められるポイントを次のように整理した。

①大きなシェアを占める商業施設・医療施設等の目的地が存在せず移動ニーズが多様化している。

⇒路線を固定せず、細かいニーズに合った移動を支援

②外出時間帯は目的別に見ると若干の偏りが見られるが、利用者や外出目的によって異なり、8時～18時の間で分散している。

⇒利用者それぞれの外出に適した時間帯に運行

③現在の曜日運行の形態では、乗りたい日に利用できない。

⇒運行日の拡充

アンケート結果分析（抜粋）

■「もっともよく行く買い物先、外食先」、「もっともよく行く通院先」について、回答のばらつきが多く、どの店舗、医療機関も一定数利用されてる状況である。

■「買い物、外食の時間帯」は、「10時～12時」が590人、29.0%で最も多く、次いで「15時～18時」が484人、24.7%となっている。その他の時間帯にも外出する人は一定数見られ、8時～18時の間で分散している。

■「通院の時間帯」は、「8時～10時」が527人、33.1%で最も多く、次いで「10時～12時」が525人、33.0%と午前中に通院する人が多い。その他の時間帯にも外出する人は一定数見られ、8時～18時の間で分散している。

■「神崎市巡回バス、脊振町通学バスを利用しない理由」で「自家用車を運転して移動できる」と回答した人、1,080人、45.7%となっている。利便性の低さから自家用車の代替となれていないことが推測される。

-
- 「予約型乗合タクシーに求める改善点」で「運行日を増やす（現行の週2日から増）」と回答した人、135人、13.4%で3番目に多く、運行日の増加が求められている。
 - 「買い物、外食の頻度」は、「週1～2回」が674人、47.1%で最も多く、次いで「週3～4回」が442人、30.9%となっている。現状の予約型乗合タクシーの週2回の運行では、「週3～4回」の買い物、外食をすることは出来ず、「週1～2回」の人も自分の好きな曜日に買い物、外食に行くことはできない状況と考えられる。

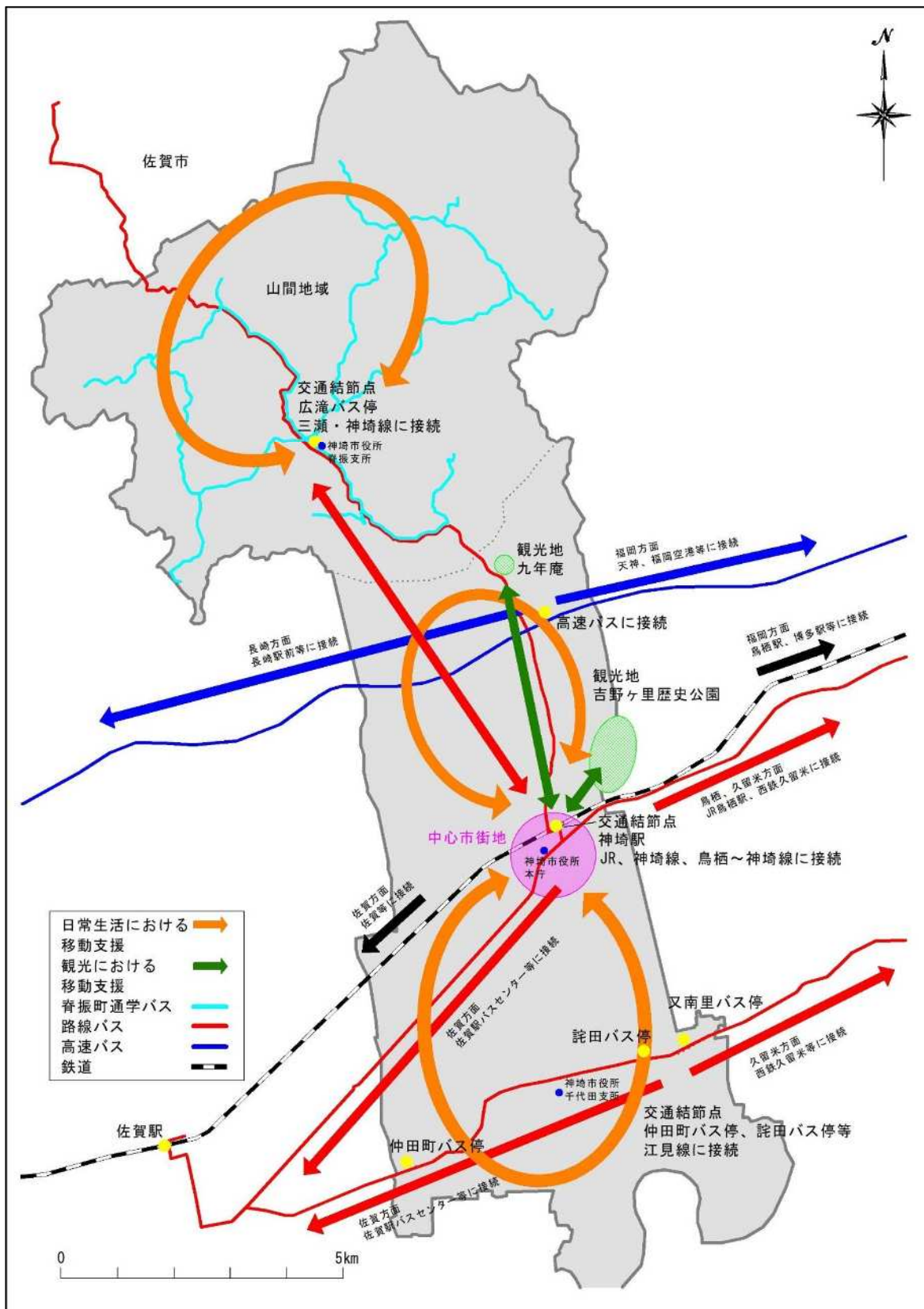
2) ニーズに対応可能な運行方式

多様化する利用者ニーズに対して、路線定期運行方式の市内巡回バスで対応する場合、路線・便数の追加が必須であり実現には膨大な公的負担が発生することが想定される上に、「自宅からバス停まで」の移動について課題が残り、利便性の向上に寄与しない可能性が考えられる。

一方、区域運行方式の特性を活かした予約型乗合タクシーは、上記の「地域公共交通に求められるポイント」はすべて満たすことが出来る。以上のことから市内巡回バスで利用者の求める公共交通の実現は困難であると判断し、予約型乗合タクシーの拡大強化を目指す。

3) 地域公共交通の将来像

- ・市内の移動は、市民の移動・時間的ニーズに合わせて自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）と目的地を行き来する「新しい市内地域公共交通」が担う。
- ・市域を超えた広域的な移動はJR、路線バス等が担う。
- ・それぞれの地域公共交通が有機的に連携し、利用者にとって快適な移動を実現する。



地域公共交通の将来像イメージ図

4) 公共交通の役割分担

将来像における地域公共交通の役割分担の基本的考え方は以下のとおりである。

公共交通の役割分担

交通機関	役割	主な利用目的
鉄道	佐賀市、鳥栖市、福岡市方面等との地域間幹線交通	通勤、通学、観光、商業
高速バス	佐賀市、福岡市方面等との地域間幹線交通	通勤、観光、商業
路線バス	佐賀市、鳥栖市、久留米市方面等との地域間幹線交通	通勤、通学、観光、商業
脊振町通学バス	脊振地区における通学の移動支援	通学
新予約型乗合タクシー	市内の日常生活、観光等の移動支援	買い物・外食、通院、観光、商業
一般タクシー	新予約型乗合タクシーの運行時間、エリア外における、日常生活、観光等の移動支援	買い物・外食、通院、観光、商業

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の形態	補助事業の活用	役割
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	北部コース西（右回り）	神崎駅	尾崎、城原、野寄	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	北部コース西（左回り）	神崎駅	野寄、城原、尾崎	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	北部コース東（右回り）	神崎駅	鶴西、三谷、馬郡	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	北部コース東（左回り）	神崎駅	鶴西、三谷、馬郡	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	中部コース西（右回り）	神崎駅	アニー、上西、姉川	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町南部および千代田北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	中部コース西（左回り）	神崎駅	姉川、上西、アニー	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町南部および千代田北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	中部コース東（右回り）	神崎駅	永歌、蔵戸、駅ヶ里	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町南部および千代田北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	中部コース東（左回り）	神崎駅	駅ヶ里、蔵戸、永歌	神崎駅	路線定期	フィーダー補助	神崎町南部および千代田北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	南部コース西	千代田支所	姉、柴尾、龍尾、迎島	ジョイックス営業所	路線定期	フィーダー補助	千代田南部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	南部コース東	千代田支所	仲田町、崎村、出来島	ジョイックス営業所	路線定期	フィーダー補助	千代田南部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は有限会社ジョイックス交通に委託）	神崎～千代田線	神崎駅	詫田バス停	千代田支所	路線定期	フィーダー補助	神崎町～千代田間を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は吉野ヶ里観光タクシー有限会社に委託）	北部デマンド	—	神崎町	—	区域	フィーダー補助	神崎町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は吉野ヶ里観光タクシー有限会社に委託）	中部デマンド	—	神崎町、千代田町	—	区域	フィーダー補助	神崎町南部および千代田町北部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。
神崎市（運行は吉野ヶ里観光タクシー有限会社に委託）	南部デマンド	—	神崎町、千代田町	—	区域	フィーダー補助	千代田南部を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。

（備考）

・上記系統については、「役割」欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行を維持・確保する必要がある。

3. 計画の基本方針

「地域公共交通の将来像」を実現するための、計画の基本方針は次のとおりとする。

(1) **基本方針 1：市民の暮らしを支える地域公共交通の構築**

市民にとって最も身近な市内地域公共交通は、高齢者を中心に、市民の買い物・通院の移動手段として、多様化する移動ニーズに合った運行内容の改善が求められている。その他の地域公共交通との連携を意識した、市内地域公共交通のリニューアルを実施し、市民に利用される効率的で利便性の高い公共交通を構築する。

(2) **基本方針 2：公共交通の積極的利用の推進**

地域公共交通の持続性を高めるためには、市民が地域公共交通に関心を持ち、積極的に利用することが重要である。情報発信の拡充による認知の向上や、利用手段の改善など、様々な利用促進策を実施し、公共交通の積極的利用の推進を図る。

(3) **基本方針 3：行政・事業者・市民の協力と連携の推進**

神崎市地域公共交通活性化協議会の構成員と交通事業者、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、連携・協力の推進を図る。

(4) **基本方針 4：持続可能な運行体制の構築**

地域公共交通の運行を維持していくためには、移動手段の効率的運行と事業費の安定的確保が不可欠である。地域公共交通の運行について、常に効率性の観点から評価・見直しを行い、事業費については適正な運賃の設定、補助金等の有効活用に努めながら、持続可能な運行体制を構築する。

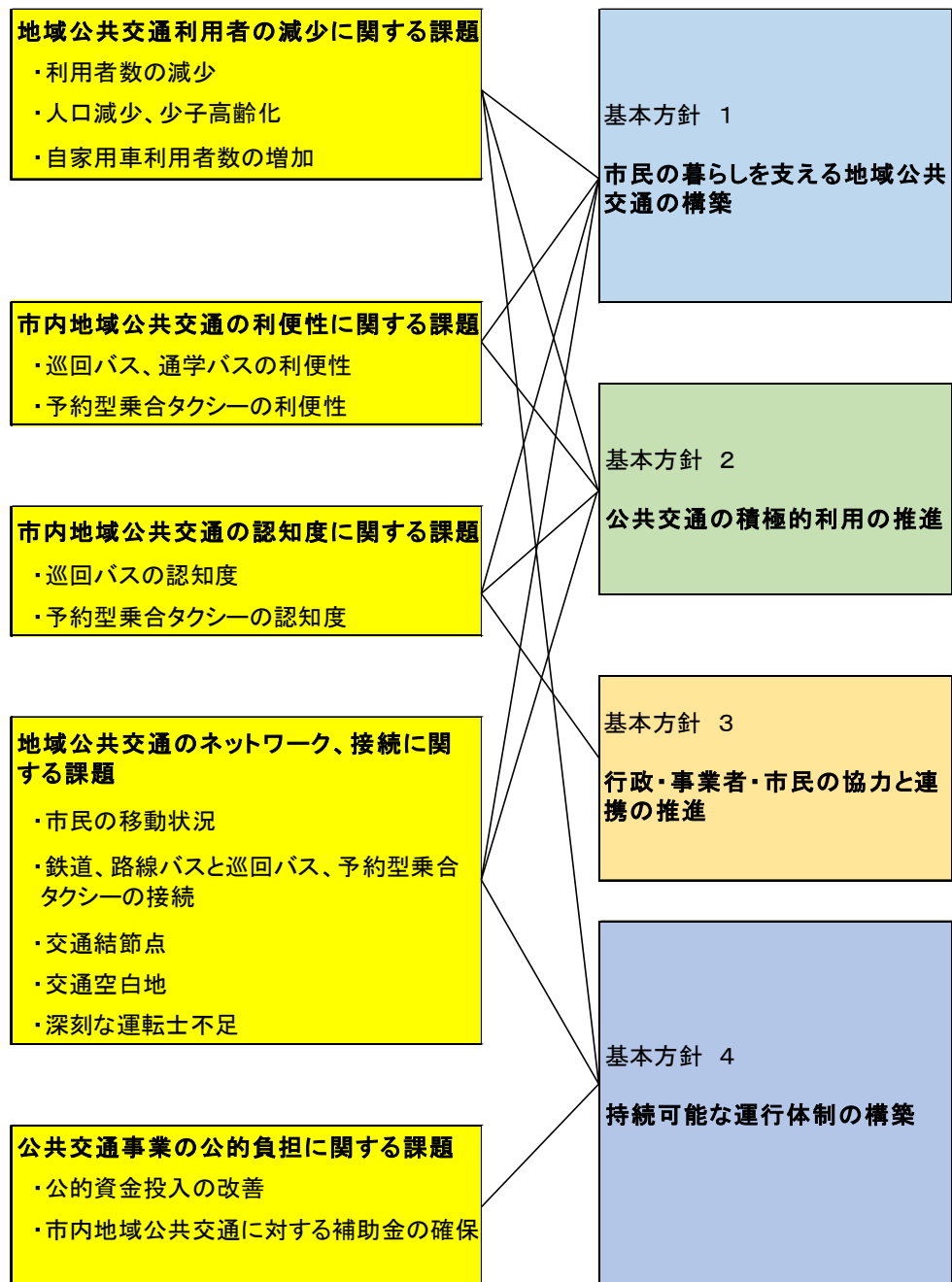
4. 計画の全体像

計 画 の 全 体 像

<p>地域公共交通が目指す将来像</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の移動は、市民の移動・時間的ニーズに合わせて自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）と目的地を行き来する「新しい市内地域公共交通」が担う。 ・市域を超えた広域的な移動はJR、路線バス等が担う。 ・それぞれの地域公共交通が有機的に連携し、利用者にとって快適な移動を実現する。
-----------------------------	--

地域公共交通の課題

基本方針



施策・事業

重要業績評価指標 (KPI)

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
1-①移動手段の改善・確保	市内地域公共交通利用者数	4,147人 (令和6年度巡回バス、予約型乗合タクシー利用者数)	20,000人
1-②乗り継ぎ地点等の整備			
1-③交通弱者の移動手段の確保			
1-④地域公共交通の相互連携			
	路線バス三瀬・神埼線利用者数	15,922人 (令和6年度)	17,200人

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
2-①情報発信の拡充	市内地域公共交通を利用しない人の割合	90.1%(令和7年度アンケート調査結果)	80%
2-②利用手段の改善			
2-③新しい技術の導入			
	予約型乗合タクシー登録者数	431人 (令和7年3月末)	1,080人

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
3-①試乗機会の提供	地区別説明会参加者数	75人/年 (令和6年度)	135人/年
3-②関連部門および市民との連携推進			
	試乗機会の提供人数	—	90人/年

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
4-①適正料金の設定	地域公共交通収支率	2.2%(令和6年度収入/支出×100)	12%
4-②補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持			
4-③運転士、人材確保への対応			
4-④市町間共同調達の検討			
	公共交通の公的資金の投入額	50,463千円 (令和6年)	87,403千円

【備考】数値目標の設定根拠は32ページに示す。

第2章 施策・事業

「基本方針 1. 市民の暮らしを支える地域公共交通の構築」

具体的な施策名	1-①移動手段の改善・確保
施策の概要説明	市内地域公共交通を利用者ニーズに対応した利便性の高いものに再編し、市民の日常の買い物・通院等の移動だけでなく、観光客も含めたより多くの人に利用可能な移動手段の構築・維持を目指す。

実施事業名（1）	市内地域公共交通の再編
実施事業の内容	<p>神崎市巡回バス、予約型乗合タクシー（NORARU・ふれあいタクシー）については、多様化する利用者ニーズに答えるため、運行形態の統合・再編等によって、利便性の高い公共交通に改善する。市民の日常の買い物・通院等の移動を中心として、九年庵・吉野ヶ里歴史公園をはじめとした市内観光需要充足など、他分野との連携も意識し、より多くの人にとって利用しやすい移動手段の構築を目指す。</p> <p>脊振町通学バスについては、現在の利用状況と地域住民の意見等から、今後の運行の在り方について検討する。</p>
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

実施事業名（2）	バス事業者撤退後の代替交通の確保
実施事業の内容	西鉄バスが運行する路線バス江見線は、深刻な運転士不足等の理由から令和8年9月での廃線が決定している。引き続き市民の移動手段を確保するため、令和8年10月以降、本市、佐賀市、みやき町が共同でバスを運行し路線を維持する。
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	1-②乗り継ぎ地点等の整備
施策の概要説明	路線バス、JR への乗り継ぎ地点である交通結節点を設定し、待合環境の維持、整備を行う。

実施事業名 (1)	交通結節点の設定、維持・整備
実施事業の内容	広滝バス停、神埼駅、詫田バス停の3箇所を重要な交通結節点として位置付ける。広滝バス停では三瀬・神埼線、神埼駅では神埼線、鳥栖～神埼線、詫田バス停では江見線に接続し、市外への広域的な移動を行う。重要な乗り継ぎ地点の待合環境について、必要な維持、整備を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	1-③交通弱者の移動手段の確保
施策の概要説明	免許返納者への市内地域公共交通の割引券交付、路線バス、JR の登下校の時間帯の便について運行便数の確保を呼び掛け、交通弱者の移動手段の確保を図る。

実施事業名 (1)	免許返納者への市内地域公共交通の割引券交付
実施事業の内容	運転免許証を返納した人に対し、市内地域公共交通の割引券の交付を検討する。運転免許証の自主返納を希望される方の、地域公共交通への利用移行を支援し、移動の安全性確保と、公共交通の利用促進につなげる。
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

実施事業名 (2)	通勤・通学者の移動手段の維持
実施事業の内容	通勤・通学で路線バス、JR 等の公共交通を利用している人は一定数存在しており、特に自家用車を運転することのできない人が多い通学者にとっては、路線バス、JR およびこれに接続する市内公共交通は不可欠なものである。JR については以前から神崎市停車本数の維持について要望しており、今後も引き続き要望活動を行う。また、運転士不足への対策を運行事業者等と協力して取り組み、通勤・通学者の移動手段の維持を図る。
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	1-④地域公共交通の相互連携
施策の概要説明	市内地域公共交通から三瀬・神埼線に乗り換えを行う人を対象にした割引運賃の設定等を検討する。

実施事業名 (1)	割引運賃設定の検討
実施事業の内容	佐賀市三瀬支所から神埼駅を経由し、横武まで運行する三瀬・神埼線は脊振町と神埼市中心部を結ぶ重要な交通手段であり、広滝バス停で市内地域公共交通と接続する。三瀬・神埼線沿線から離れた脊振町の住民が神埼市中心部へ移動する場合、他地区と比較して乗り換えによる運賃の負担が大きい。運賃の負担を軽減させるため、市内地域公共交通から乗り換えを行う人を対象にした割引運賃の設定等を検討し、相互の連携を高める。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

評価指標	現状値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
市内地域公共交通利用者数	4,147人 (令和6年度 巡回バス、予約型乗合 タクシー利用者数)	20,000人	65歳以上の市民が1往復/年 利用
路線バス三瀬・ 神埼線利用者数	15,922人 (令和6年度)	17,200人	脊振地区の65歳以上の市民 が1往復/年利用

スケジュールと実施主体(市民の暮らしを支える地域公共交通の構築)

施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
移動手段の改善・確保	デマンド 実証運行 実施計画	実施				神崎市
乗り継ぎ地点等の整備	実施計画	随時整備				神崎市
交通弱者の移動手段の確保	実施計画	実施				神崎市
地域公共交通の相互連携	実施計画	実施				神崎市、 交通事業者

「基本方針 2. 公共交通の積極的利用の推進」

具体的な施策名	2-①情報発信の拡充
施策の概要説明	各戸への「公共交通の利用案内」の配布、市ホームページで地域公共交通関連情報の提供等を行う。

実施事業名 (1)	市の広報・ホームページ等での情報発信の拡充
実施事業の内容	各戸への「公共交通の利用案内」の配布、神埼市の広報・ホームページで関連情報の提供、老人クラブ連合会、民生児童委員会等行政関連会議での関連情報の提供、公共施設、商業施設等に「公共交通の利用案内」の配置、地区別説明会の開催、バス停標識等へのわかりやすい情報掲載、観光客に向けた公共交通情報の発信を実施する。また、市公式 LINE、スーパーアプリ等を活用したプッシュ型通知による情報発信を実施する。
実施主体	神埼市
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	2-②利用手段の改善
施策の概要説明	スマートフォン等による予約型乗合タクシー利用のための WEB 登録・予約等を導入する。

実施事業名 (1)	スマートフォン等による WEB 登録等の導入
実施事業の内容	スマートフォン等による予約型乗合タクシー利用のための WEB 登録、予約、乗合タクシーと路線バスとの料金支払い方法の共通化、電子決済・定額制運賃の導入を検討する。
実施主体	神埼市
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	2-③新しい技術の導入
施策の概要説明	地域公共交通に関する最新技術について、本市への導入可能性を検討する。

実施事業名（1）	新しい技術の導入可能性の検討
実施事業の内容	料金支払いに関するキャッシュレス化、EVバス、自動運転バス等新しい技術の調査・検討を行い、本市への導入可能性を検討する。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

評価指標	現状値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
市内地域公共交通を利用しない人の割合	90.1% (令和7年度アンケート調査結果)	80%	10%減
予約型乗合タクシー登録者数	431人 (令和7年3月末)	1,080人	65歳以上の11%

スケジュールと実施主体(公共交通の積極的利用の推進)

施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
情報発信の拡充	実施計画	実施				神崎市
利用手段の改善	実施計画	実施				神崎市
新しい技術の導入	実施計画	実施				神崎市、 交通事業者

「基本方針 3. 行政・事業者・市民の協力と連携の推進」

具体的な施策名	3-①試乗機会の提供
施策の概要説明	市内地域公共交通試乗会を実施する。

実施事業名（1）	市内地域公共交通試乗会の実施
実施事業の内容	市内地域公共交通の再編に合わせて、希望者を対象とした試乗会を実施する。本格運行開始後においても登録希望者への割引チケット配布などによる気軽に試乗ができる環境を提供する。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	3-②関連部門および市民との連携推進
施策の概要説明	関連部門、市民が連携し、必要に応じ地域公共交通利用促進についての検討を行う。

実施事業名（1）	行政および市民との協議検討
実施事業の内容	老人クラブ連合会、民生児童委員会、商工会等の様々な団体の協議の場において、地域公共交通をテーマとした協議を実施いただくよう働きかけを行う。
実施主体	神崎市、市民
実施時期	令和8年度～令和12年度

評価指標	現状値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
地区別説明 会参加者数	75人/年 (令和6年度)	135人/年	1回あたりの参加者数15人を目標とし、脊振町、神埼町、千代田町で、それぞれ3回/年実施
試乗機会の 提供人数	—	90人/年	1回の参加者を10名程度と考え、脊振町、神埼町、千代田町で、それぞれ3回/年実施

スケジュールと実施主体(行政・事業者・市民の協力と連携の推進)

施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
試乗機会の提供	実施計画	実施				神崎市、 交通事業者
関連部門および市民との連携推進	実施計画	実施				神崎市、市民

「基本方針 4. 持続可能な運行体制の構築」

具体的な施策名	4-①適正料金の設定
施策の概要説明	市内地域公共交通の適正な料金設定を行う。

実施事業名（1）	適正料金設定による事業費の安定的確保
実施事業の内容	利用状況と運行事業費を比較しながら、適正な料金設定を行い、事業費の安定的確保を行う。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	4-②補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持
施策の概要説明	国・県の補助・助成事業等を活用して、地域間幹線系統、市内地域公共交通の維持を図る。

実施事業名（1）	補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持
実施事業の内容	<p>国の補助事業である地域公共交通確保維持事業には、市町をまたいで拠点間を結ぶ地域間幹線系統に対する補助金として「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」がある。西鉄バス、ジョイックス交通に対しては、本市から幹線路線への補助金を交付しており、令和6年度は33,263千円となっている。今後も国・県・市からの補助金を確保し、地域間幹線系統の維持を図る。</p> <p>本市は現在、巡回バスと予約型乗合タクシーNORARUに対して地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を受けている。（17ページ参照：補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表） 今後は、この補助金に加え「交通空白」解消緊急対策事業等、時々々の助成事業も積極的に活用して、市内地域公共交通の維持を図る。</p>
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	4-③運転士、人材確保への対応
施策の概要説明	交通事業者と協力して、運転士および交通事業関連業務従事者の人材確保への支援を行う。

実施事業名（1）	運転士、人材確保への積極的支援
実施事業の内容	地域公共交通の事業者にとって、運転士をはじめ交通事業関連業務従事者の安定的確保は重要な課題である。九州運輸局では、「運輸観光人材確保・育成促進プロジェクトチーム」を設置し、運輸・観光分野で深刻化している労働者不足や高齢化対策に取り組まれている。本市においても、運転士および交通事業関連業務従事者の人材確保への支援を積極的に行う。
実施主体	神崎市、交通事業者
実施時期	令和8年度～令和12年度

具体的な施策名	4-④市町間共同調達の検討
施策の概要説明	予約型乗合タクシーを導入している近隣市町で、予約システム等の共同調達を検討する。

実施事業名（1）	予約システム、配車・運行業務の共同調達の検討
実施事業の内容	現在、佐賀県内の多くの市町でも予約型乗合タクシーは導入されているものの、予約システムは各市町によって異なる。将来的には、予約型乗合タクシーを導入している近隣市町で一元的な予約システムを導入し、配車・運行業務についても共同調達することにより、交通資源の有効活用、公共交通事業費の低減が期待できることから、市町間共同調達について検討を行う。
実施主体	神崎市
実施時期	令和8年度～令和12年度

評価指標	現状値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
地域公共交通収支率	2.2%（令和6年度収入/支出×100）	12%	市内地域公共交通の利便性向上、運賃の見直しにより約10%増
公共交通の公的資金の投入額	50,463,330円（令和6年）	87,403,000円	令和8年度当初予算における一般財源の額

スケジュールと実施主体(持続可能な運行体制の構築)

施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
適正料金の設定	実施計画	実施				神崎市、 交通事業者
補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持	実施計画	実施				神崎市、 交通事業者
運転士、人材確保への対応	検討・実施 -----					神崎市、 交通事業者
市町間共同調達の検討	検討・実施 -----					神崎市

第3章 計画の進行管理、評価

1. 計画期間と事業実施スケジュール

全体的には、令和8年度に地域公共交通計画の実施計画を作成し、令和9年度から本格実施に入っていく。このうち「移動手段の改善・確保」に関しては、令和8年度中に実証運行、令和9年3月から本格運行を行う。また「交通弱者の移動手段の確保」、「適正料金の設定」等は、現状を改善した形で令和8年度から実施に入っていく。

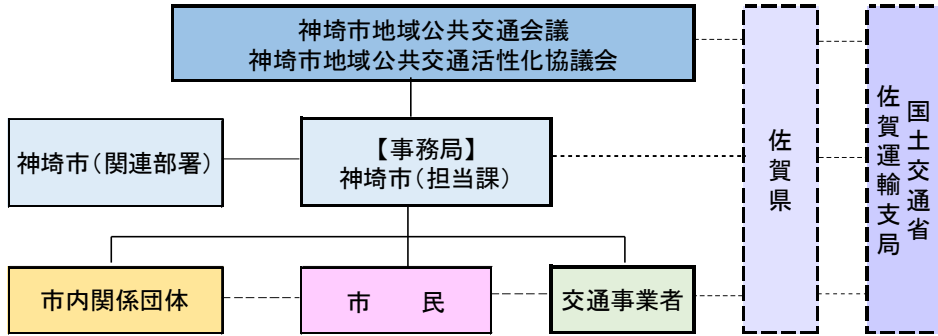
計画期間と事業実施スケジュール

基本方針	施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12
市民の暮らしを支える地域公共交通の構築	移動手段の改善・確保	デマンド実証運行 実施計画	実施			
	乗り継ぎ地点等の整備	実施計画	随時整備			
	交通弱者の移動手段の確保	実施計画	実施			
	地域公共交通の相互連携	実施計画	実施			
公共交通の積極的利用の推進	情報発信の拡充	実施計画	実施			
	利用手段の改善	実施計画	実施			
	新しい技術の導入	実施計画	実施			
行政・事業者・市民の協力と連携の推進	試乗機会の提供	実施計画	実施			
	関連部門および市民との連携推進	実施計画	実施			
持続可能な運行体制の構築	適正料金の設定	実施計画	実施			
	補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持	実施計画	実施			
	運転士、人材確保への対応					
	市町間共同調達の検討					
備考	地域公共交通会議、地域公共交通活性化協議会	■ ■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■ ■
	地域公共交通計画改定					

2. 計画の推進体制

神崎市地域公共交通計画は、神崎市地域公共交通会議および神崎市地域公共交通活性化協議会の事務局である神崎市（担当課）が中心となって推進していく。

市民は、一市民としてまた市内関係団体や神崎市地域公共交通会議および神崎市地域公共交通活性化協議会の構成員として神崎市地域公共交通計画を推進していく主役である。



計画実施体制

計画実施関連主体の役割

主 体	主な役割
神崎市地域公共交通会議 神崎市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ■交通会議：地域公共交通運行の様態および事業計画などに関する、神崎市公共交通関係者による合意形成の促進 ■活性化協議会：神崎市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議、及び地域公共交通計画等の策定や、これらの実施に関する必要な協議の促進
神崎市(担当課)	市内地域公共交通に関する関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
神崎市(関連部署)	担当課と連携した神崎市地域公共交通事業の計画、実施
市内関係団体	公共交通機関の積極的な利用 公共交通の運行及びそれに関連する意見の提供
市民	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 地域における要望等の取りまとめ
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
国土交通省佐賀運輸支局	神崎市地域公共交通会議、神崎市地域公共交通活性化協議会およびその事務局である神崎市担当課に対する、関連法制度に基づく適切な助言、指導
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

3. 評価指標及び数値目標

地域公共交通の将来像および神崎市地域公共交通網形成計画の評価結果を踏まえ、4つの目標それぞれについて、評価項目及び数値目標を下表のように設定した。

なお、国庫補助対象系統ごとの目標値は「計画別表」で定める。

評価指標、数値目標

基本方針	評価指標	現況値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
基本方針1 市民の暮らしを支える 地域公共交通の構築	市内地域公共交通 利用者数	4,147人(令和6年度巡回バス、 予約型乗合タクシー利用者 数)	20,000人	65歳以上の市民が1往復/年利用
	路線バス三瀬・神埼 線利用者数	15,922人 (令和6年度)	17,200人	脊振地区の65歳以上の市民が1往復/ 年利用
基本方針2 公共交通の積極的利 用の推進	市内地域公共交通を 利用しない人の割合	90.1% (令和7年度アンケート調査結 果)	80%	10%減
	予約型乗合タクシー 登録者数	431人 (令和7年3月末)	1,080人	65歳以上の11%
基本方針3 行政・事業者・市民の 協力と連携の推進	地区別説明会参加者 数	75人/年 (令和6年度)	135人/年	1回あたりの参加者数15人を目標とし、 脊振町、神埼町、千代田町で、それぞ れ3回/年実施
	試乗機会の提供人数	—	90人/年	1回の参加者を10名程度と考え、脊振 町、神埼町、千代田町で、それぞれ3回 /年実施
基本方針4 持続可能な運行体制 の構築	地域公共交通収支率	2.2% (令和6年度収入/支出×100)	12%	市内地域公共交通の利便性向上、運 賃の見直しにより約10%増
	公共交通の公的資金 の投入額	50,463,330円 (令和6年)	87,403,000円	令和8年度当初予算における一般財源 の額

4. 計画の達成状況と評価

計画の実施に当たっては、常にPDCAサイクル（計画、実行、評価、改善）の考え方で改善を加えながら進めていく。

計画期間内の達成状況の把握と評価のスケジュールは以下の通りである。計画期間内に、本地域の社会・経済情勢の変化、法制度の改正および毎年度の目標達成状況を踏まえ、適宜計画の見直しを図っていく。令和12年度には5年間の実施状況、検証結果を踏まえ、次期地域公共交通計画を策定する予定である。

計画の達成状況把握と評価のスケジュール

	評価項目等	計測・調査方法	R8	R9	R10	R11	R12
数値目標に係る達成状況	市内地域公共交通利用者数	運行事業者保有の乗降データより計測（毎月集計）	■	■	■	■	■
	路線バス三瀬・神埼線利用者数	運行事業者保有の乗降データより計測（年1回）		■		■	■
	市内地域公共交通を利用しない人の割合	市民アンケート調査結果より計測（R12年度1回）					■
	予約型乗合タクシー登録者数	担当課より毎年度末の状況を確認		■		■	■
	地区別説明会参加者数	担当課より毎年度末の状況を確認		■		■	■
	試乗機会の提供人数	担当課より毎年度末の状況を確認		■		■	■
	地域公共交通の収支率	担当課より毎年度末の状況を確認		■		■	■
	地域公共交通の公的資金の投入額	担当課より毎年度末の状況を確認		■		■	■
	計画全体に係る事項	市民意向把握	民生委員調査等（毎年1回）		■		■
市民アンケート調査（R12年度1回）							■
公共交通の事業評価		中間評価（毎年1回）		□		□	□
		年度評価（毎年1回）		■		■	■
地域公共交通確保維持改善事業に関する事項		計画認定申請	■		■		■
		補助金交付申請		■		■	■
		自己評価二次評価		■		■	■
計画の見直し		実施計画見直し【必要に応じて】	■	■	■	■	■
	地域公共交通計画改定（R12年度1回）					■	

【資料編】

1. 地域の現状

(1) 位置・地勢

神崎市は佐賀県の東部に位置し、東は吉野ヶ里町およびみやき町、北は佐賀市三瀬村および脊振山地を隔てて福岡市、南は筑後川を挟んで久留米市、大川市、西は佐賀市と隣接している。

地形は脊振山を最高峰とする北部の山間地帯と、平野からなる南部の穀倉地帯に分別され、縦に細長い形を成している。



(2) 人口

神崎市の総人口は年々わずかに減少し、令和2年には31,022人である。

町別でみると、神崎町が19,124人で最も多く、次いで千代田町10,534人、脊振町1,364人となっている。

65歳以上の老年人口の割合が大きくなっており、この傾向は今後も進むと推計されている。また、この分布状況を見ると2030年の65歳以上推計人口の分布は現状(令和2年)とほとんど変わらない。

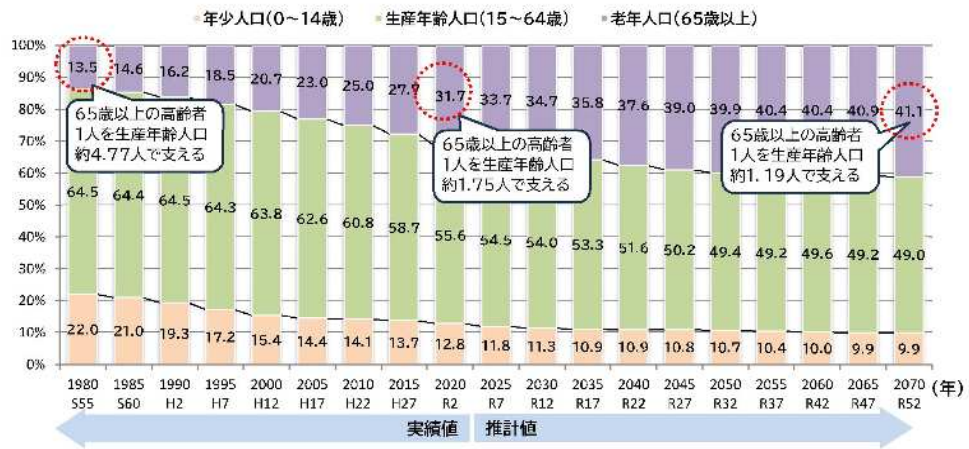
人口の推移

(各年10月1日現在)(単位:人)

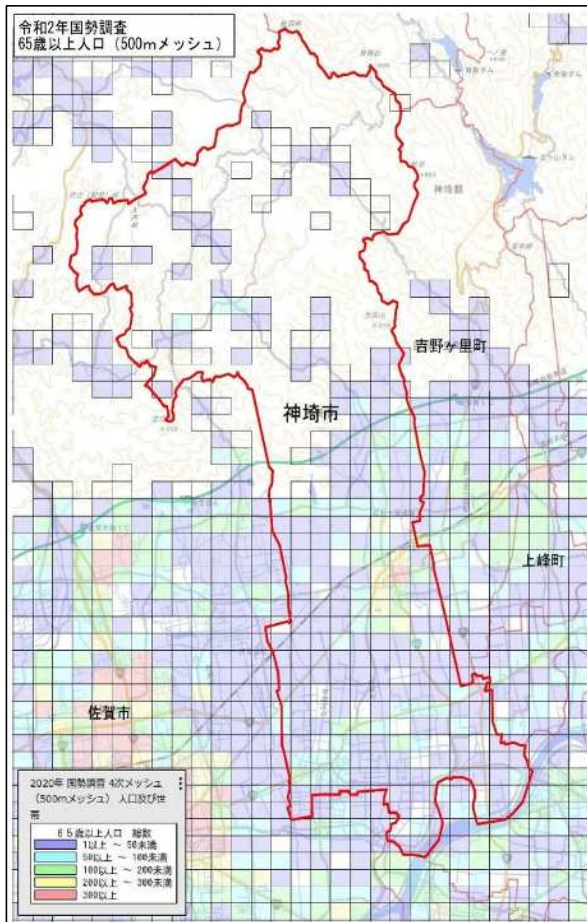
年次	神崎町			千代田町			脊振町			神崎市 総数
	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数	
昭和40年	8,123	9,163	17,286	5,882	6,733	12,615	1,796	1,685	3,481	33,382
昭和45年	7,897	8,957	16,854	5,596	6,381	11,987	1,601	1,553	3,154	31,895
昭和50年	7,686	8,828	16,514	5,546	6,301	11,847	1,381	1,340	2,721	31,082
昭和55年	8,131	9,246	17,377	5,656	6,304	11,960	1,254	1,224	2,478	31,815
昭和60年	8,408	9,319	17,727	5,858	6,425	12,281	1,167	1,164	2,331	32,339
平成2年	8,559	9,488	18,047	5,872	6,398	12,270	1,093	1,092	2,185	32,502
平成7年	9,056	10,175	19,231	5,691	6,192	11,883	945	990	1,935	33,049
平成12年	9,192	10,508	19,700	5,764	6,291	12,055	918	975	1,893	33,648
平成17年	9,257	10,505	19,762	5,649	6,219	11,868	927	980	1,907	33,537
平成22年	9,112	10,201	19,313	5,629	6,181	11,810	873	903	1,776	32,899
平成27年	9,093	9,971	19,064	5,339	5,912	11,251	740	787	1,527	31,842
令和2年	9,185	9,939	19,124	5,005	5,529	10,534	694	670	1,364	31,022

資料:総務省「国勢調査」

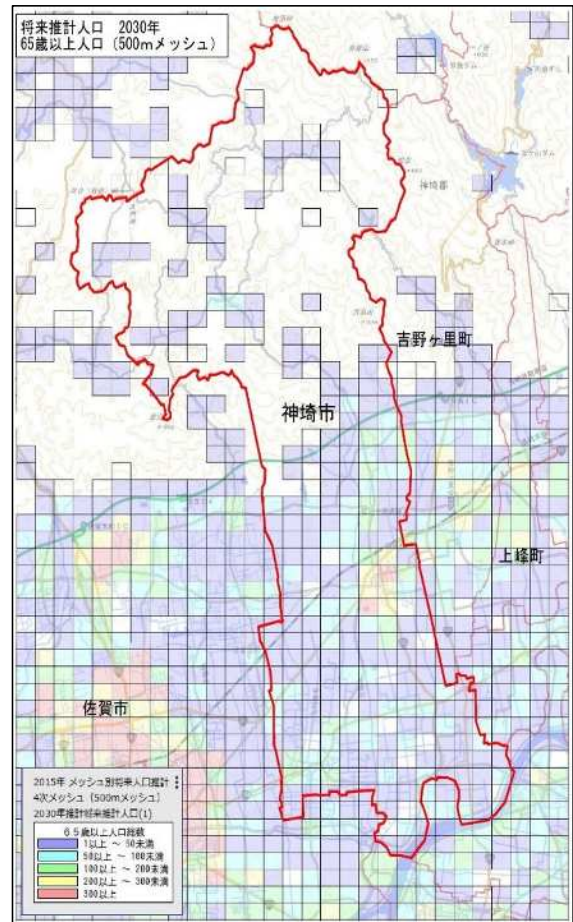
■図 24：社人研による総人口推計（年齢3区分人口構成比）



【資料】社人研推計



令和2年国勢調査 65歳以上人口

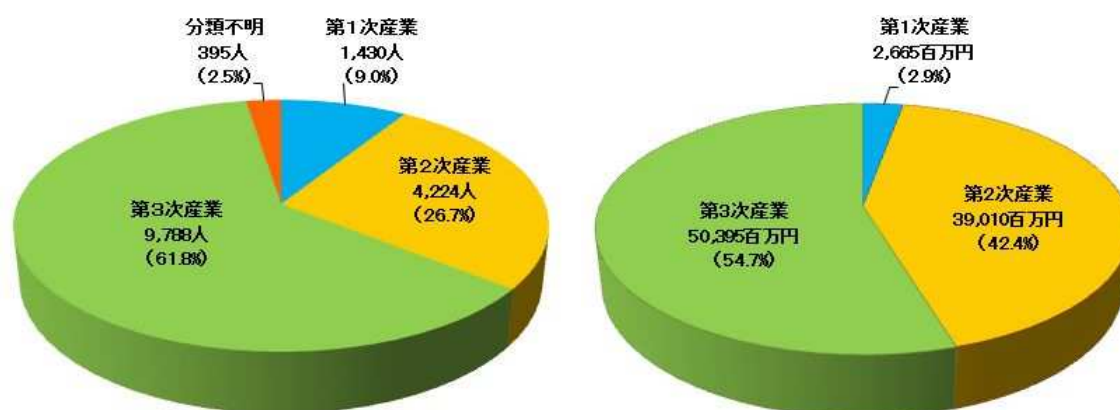


将来推計人口 2030年 65歳以上人口

(3) 産業、観光

神埼市の産業は就業人口、総生産額ともに第3次産業が最も多い。
大きな企業としては、トヨタ紡織九州株式会社、ヤクルト食品工業株式会社などがある。

観光は、新型コロナウイルス感染症の影響が残り、観光客数が伸び悩んでいる。主な観光地としては仁比山公園・九年庵一帯があり、市民のレクリエーションとしては水車の里・遊学館や日の隈公園を訪れる人も多い。



産業別就業人口 (平成 27 年国勢調査)

産業別総生産額 (平成 28 年度市町民経済計算)

観光客数の推移

(単位：千人)

年	観光客数 【 (A) + (B) 】	日帰り客数 (A)	宿泊客数 (B)
平成26年	1,177.3	1,173.6	3.7
平成27年	1,143.8	1,137.9	5.9
平成28年	1,025.1	1,024.4	0.7
平成29年	1,106.7	1,104.7	2.0
平成30年	1,122.7	1,120.2	2.5
令和元年	1,142.6	1,139.6	3.0
令和2年	682.3	681.1	1.2
令和3年	854.7	852.4	2.3
令和4年	1,040.8	1,038.5	2.3
令和5年	1,042.2	1,039.9	2.3
令和6年	1,046.2	1,043.6	2.6

※【観光客数】 = 【日帰り客数+宿泊客数】



神埼市の観光スポット(神埼市観光協会)



秋の九年庵



春の九年庵

(4) 地域公共交通

1) 市内地域公共交通の利用状況

神崎市巡回バス利用状況

	R3	R4	R5	R6
4月	449	202	184	241
5月	396	238	245	249
6月	371	234	217	268
7月	373	189	199	297
8月	321	216	198	245
9月	409	252	186	309
10月	202	243	271	316
11月	227	204	244	279
12月	219	202	227	322
1月	178	190	236	236
2月	164	189	233	238
3月	218	169	295	305
計	3,527	2,528	2,735	3,305

脊振町通学バス利用状況

	R2	R3	R4	R5	R6
4月	355	630	512	262	287
5月	512	593	500	334	371
6月	810	734	644	345	328
7月	704	475	361	176	216
8月	249	177	205	113	95
9月	712	656	507	288	299
10月	748	657	535	335	348
11月	620	625	522	332	309
12月	675	586	421	260	245
1月	509	499	384	250	249
2月	609	573	520	304	243
3月	637	516	332	227	172
計	7,140	6,721	5,443	3,226	3,162

予約型乗合タクシーNORARU利用状況

	R3 (10月~3月)	R4	R5	R6
4月	—	53	58	70
5月	—	62	74	82
6月	—	58	60	76
7月	—	54	77	69
8月	—	54	33	61
9月	—	47	62	67
10月	83	72	68	53
11月	89	65	62	57
12月	81	50	103	59
1月	71	59	74	47
2月	73	76	69	65
3月	50	67	78	66
計	447	717	818	772

予約型乗合タクシーふれあいタクシー利用状況

	R2	R3	R4	R5	R6
4月	6	12	9	8	13
5月	5	18	2	5	3
6月	6	0	8	5	5
7月	6	15	9	16	9
8月	13	23	11	19	9
9月	17	0	1	0	0
10月	1	0	3	0	1
11月	1	1	13	4	4
12月	18	1	3	5	8
1月	6	11	8	11	9
2月	6	4	3	7	4
3月	24	10	20	15	5
計	109	95	90	95	70

2) 路線バス利用状況

西鉄バス利用者数

(単位：人)

路線名	R2	R3	R4	R5	R6
神埼線（合計）	476,085	482,465	529,217	536,868	529,148
鳥栖～神埼線	72,832	78,837	109,356	103,300	100,322
江見線	175,664	148,774	172,153	174,413	141,515

資料：西鉄バス佐賀株式会社

ジョイックス交通三瀬・神埼線輸送人員

	R2	R3	R4	R5	R6
4月	1,026	1,512	1,431	1,437	1,262
5月	1,113	1,380	1,555	1,483	1,390
6月	1,598	1,538	1,704	1,654	1,463
7月	1,396	1,496	1,383	1,357	1,450
8月	1,192	767	1,256	1,181	1,098
9月	1,158	1,222	1,417	1,469	1,249
10月	1,590	1,419	1,611	1,528	1,582
11月	1,458	1,362	1,694	1,665	1,566
12月	1,481	1,317	1,334	1,372	1,297
1月	1,202	1,229	1,227	1,330	1,160
2月	1,163	1,139	1,297	1,266	1,141
3月	1,126	1,145	1,134	1,276	1,264
計	15,503	15,526	17,043	17,018	15,922

3) 鉄道（JR）利用状況

神埼駅の乗降客

年	乗降客数(人/日)
2022(令和4)	2,762
2021(令和3)	1,308
2020(令和2)	1,274
2019(令和元)	3,288
2018(平成30)	3,194

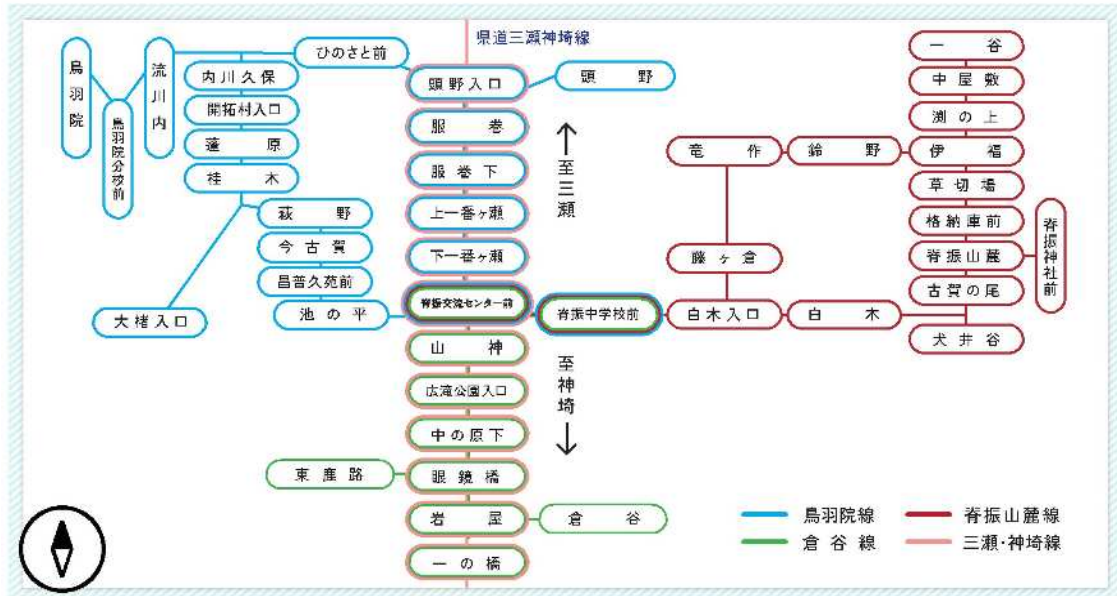
【資料：統計情報リサーチ（国土交通省国土政策局データを加工）】

3) 地域公共交通の整備状況

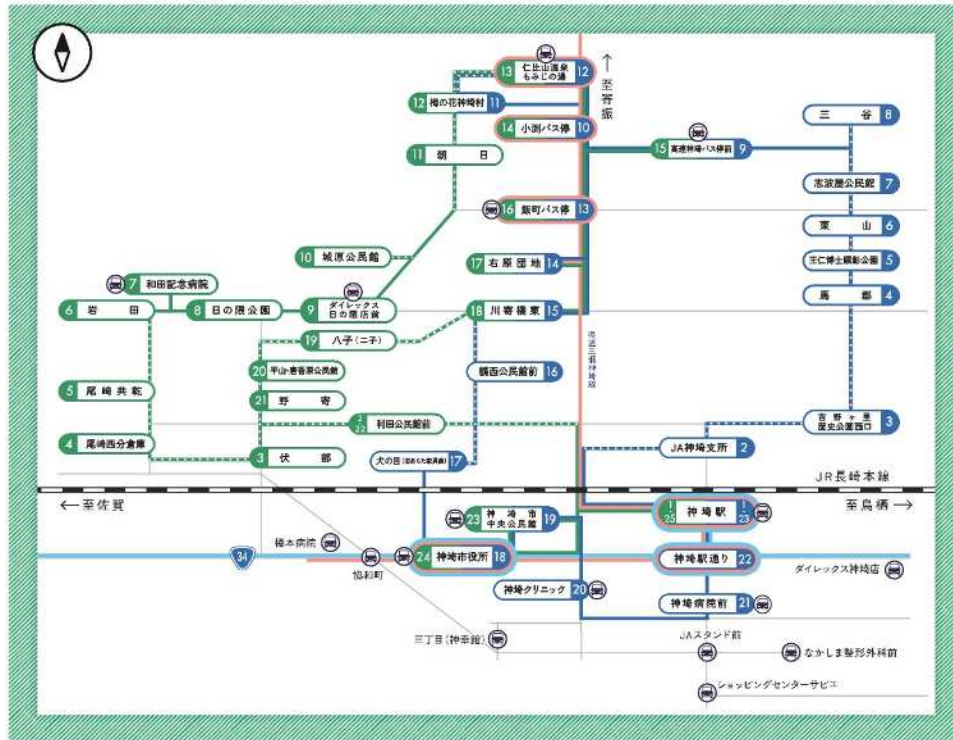
地域公共交通の整備状況

路線バス	西鉄バス	神埼線（40番） 久留米方面	平日：13便 土：11便 日・祝：11便	
		神埼線（40番） 佐賀方面	平日：13便 土：11便 日・祝：11便	
		鳥栖～神埼線（43番） 鳥栖方面	平日：8便 土：8便 日・祝：6便	
		鳥栖～神埼線（43番） 神埼方面	平日：8便 土：8便 日・祝：6便	
		江見線（45番） 久留米方面	平日：6便 土：5便 日・祝：3便	
		江見線（45番） 佐賀方面	平日：6便 土：5便 日・祝：3便	
	ジョイックス交通	三瀬・神埼線 三瀬方面	平日：9便 土：6便 日・祝：4便	
		三瀬・神埼線 神埼方面	平日：8便 土：6便 日・祝：4便	
コミュニティバス	予約型乗合タクシー	NORARU	北部エリア	月・木：行き5便、帰り5便
			中部エリア	水・土：行き5便、帰り5便
			南部エリア	火・金：行き5便、帰り5便
		ふれあいタクシー	—	月～土：行き3便、帰り4便
	神崎市巡回バス	北部 西コース	水・土：左回り2便、右回り2便	
		北部 東コース	水・土：左回り2便、右回り2便	
		中部 西コース	火・金：左回り2便、右回り2便	
		中部 東コース	火・金：左回り2便、右回り2便	
		南部 西コース	月・木：4便	
		南部 東コース	月・木：4便	
		神埼～千代田線	月～土：6便	
	脊振町通学バス	脊振山麓線	平日：5便 土：2便	
		鳥羽院線	平日：4便 土：2便	
		倉谷線	平日：4便 土：2便	
高速バス（高速神埼）	北九州～長崎 長崎方面	平日：3便 土：3便 日・祝：3便		
	北九州～長崎 北九州方面	平日：3便 土：3便 日・祝：3便		
	福岡～佐賀 福岡方面	平日：34便 土：36便 日・祝：36便		
	福岡空港～佐賀 福岡方面	平日：11便 土：11便 日・祝：11便		
	福岡・福岡空港～佐賀 佐賀方面	平日：45便 土：47便 日・祝：47便		
JR 神埼駅	長崎本線・佐世保線 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・江北・諫早・長崎/佐世保・ハウステンボス方面（下り）	平日：35便 土：35便 日・祝：35便		

通学バス・ふれあいタクシー / 路線図



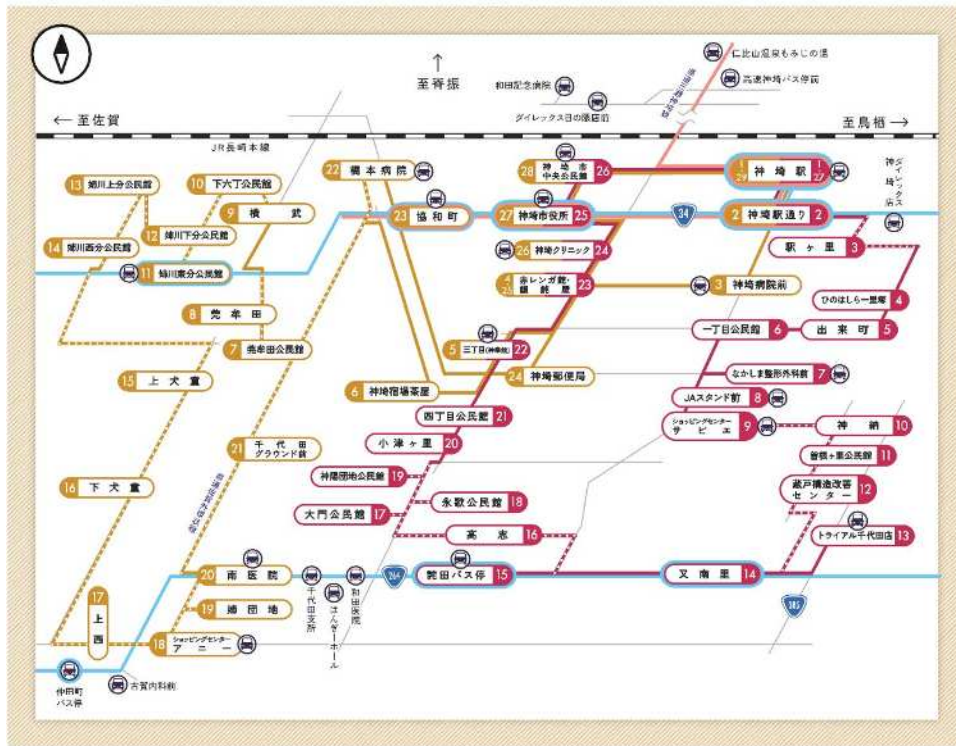
北部エリア路線図 JR長崎本線より北側で利用される方



路線図の見方

- 巡回バス路線 (西コース)
 - - - - フリー乗降区間 (西コース)
 —— ジョイックス交通路線
 ● 乗り換えバス停
- 巡回バス路線 (東コース)
 - - - - フリー乗降区間 (東コース)
 —— 西欲バス路線
 ● NORARU指定施設
 —— 主要道路

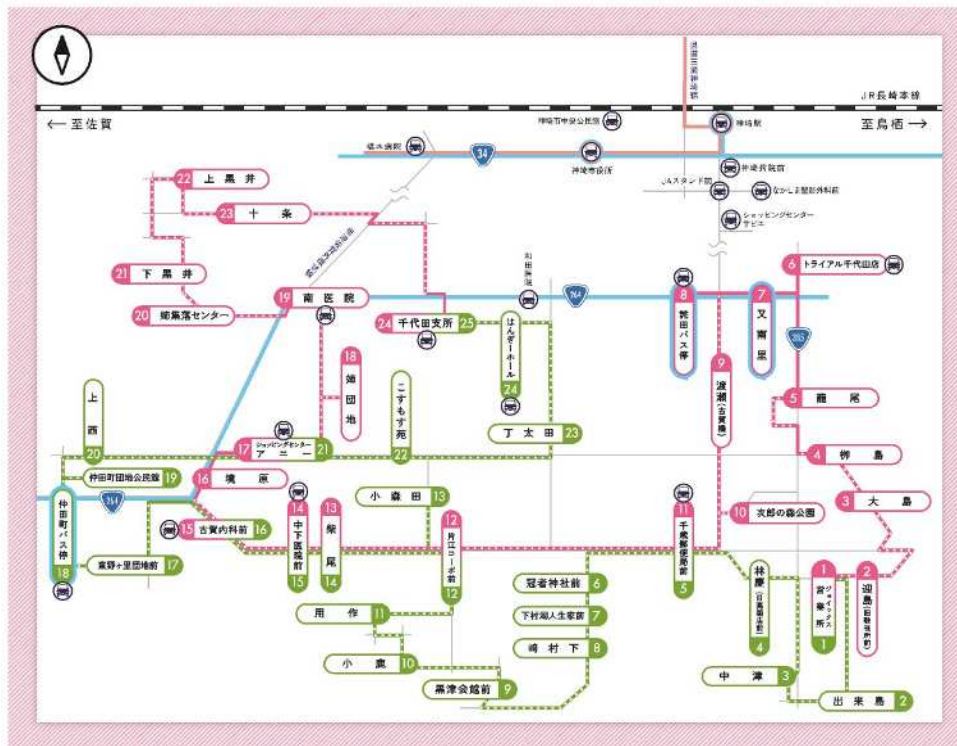
中部エリア路線図 JR長崎本線と国道264号の間で利用される方



路線図の見方

- 巡回バス路線(西コース) — フリー乗降区間(西コース) — ジョイックス交通路線 ●○ 乗り換えバス停
- 巡回バス路線(東コース) - - フリー乗降区間(東コース) — 西鉄バス路線 ⊕ NORARU指定施設 — 主要道路

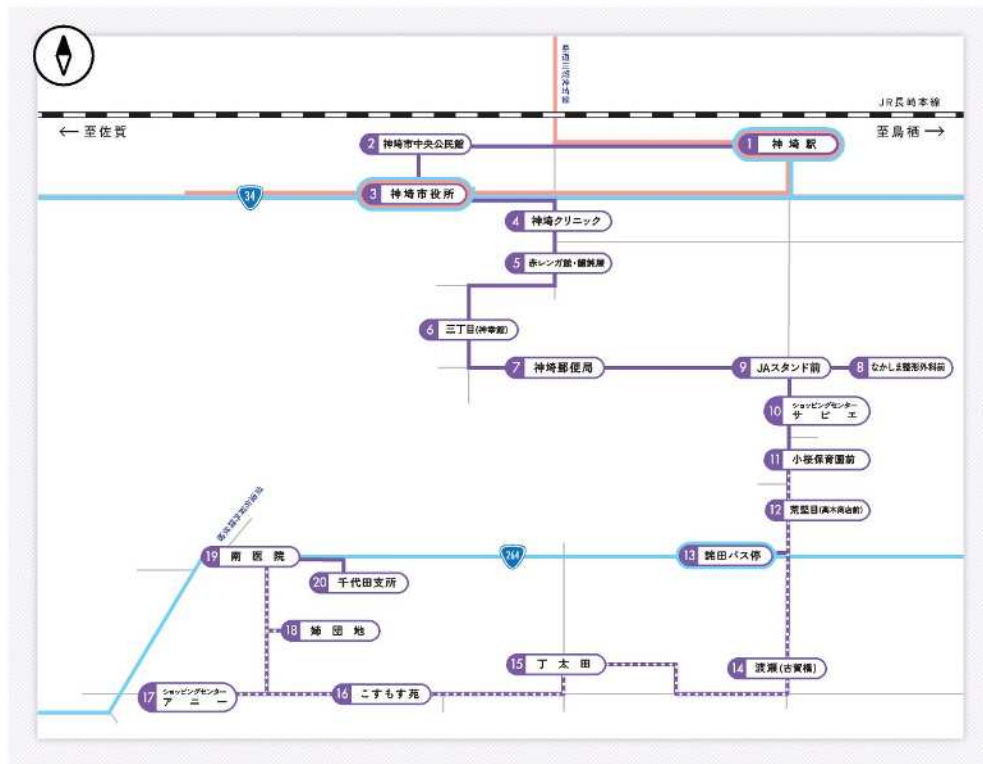
南部エリア路線図 国道264号から南側で利用される方



路線図の見方

- 巡回バス路線(西コース) - - フリー乗降区間(西コース) — ジョイックス交通路線 ●○ 乗り換えバス停
- 巡回バス路線(東コース) - - フリー乗降区間(東コース) — 西鉄バス路線 ⊕ NORARU指定施設 — 主要道路

神埼～千代田線路線図 神埼駅～千代田支所間で利用される方



路線図の見方

- 巡回バス路線
- ジョイックス交通路線
- 乗り換えバス停
- - - フリー乗降区間
- 西鉄バス路線
- 主要道路

4) 地域公共交通への市補助金額

現状の市補助金額（令和6年度）

	巡回バス	NORARU	脊振町 通学バス	ふれあい タクシー	三瀬・ 神埼線	江見線	鳥栖～ 神埼線	神埼線
運行経費	17,758,000	3,054,830	34,819,602	1,225,040	45,782,000	68,449,000	48,854,000	69,748,000
国県補助金	5,245,000	—	—	—	2,547,000	21,445,000	9,917,000	17,545,000
市補助金	15,500,000	—	34,819,602	1,223,240	31,348,000	900,000	587,000	428,000

2. 上位計画・関連計画

地域公共交通を位置付けた上位計画・関連計画としては「第3期神崎市総合戦略」と「第2次神崎市総合計画・後期基本計画」がある。いずれも市民の日常生活に重要なものとして、維持・利便性向上を掲げている。

上位計画・関連計画

		第3期神崎市総合戦略	第2次神崎市総合計画・後期基本計画
目的		国の地方創生を加速化・深化する方針や、これまでの地方創生に向けた取り組みの成果や課題を踏まえた上で、本市の地方創生の充実と強化に向けた総合戦略を策定する。	基本構想に定める将来像の実現に向けた取り組みを推進する。
基本目標、基本理念		1. 魅力ある産業・職場づくりのまち神崎 2. 人と集うまち神崎 3. 子育ての喜びを実感し、こどもたちの未来が輝くまち神崎 4. 市民が安全・安心に暮らし、主役となるまち神崎	1. 幸せを感じる暮らしやすいまちづくり 2. 幸せあふれるまちの魅力・誇りづくり 3. 幸せ生み出すまちの働く場づくり 4. 幸せ高めるまちの基盤づくり 5. 幸せ支える健全な行財政運営
計画期間		令和7（2025）年度～令和11（2029）年度	令和5（2023）年度～令和9（2027）年度
実施主体		神崎市	神崎市
地域 関 連 公 共 交 通	方針	人口減少により、地域公共交通の利用者が減少する一方で、高齢による運転免許返納者など、車を運転できない人の増加が見込まれることから、移動困難者も利用しやすい、地域の実情（移動の実態等）の合わせた身近な移動手段である地域公共交通ネットワークの維持確保をしつつ、地域住民や関係機関と協力、連携して利便性向上に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> ●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り組みを進め、最適な総合交通体系を確立する。 ●平日の日中や休日における利用促進を図るため、関係機関と連携し、各路線上にある地域資源を生かした市内観光ルートなどを企画し、利用者と市内交流人口の増加を図る。 ●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なる拠点形成など利用客の増加に向けた取り組みを進める。
	施策、事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の維持・確保 ●移動が困難な障がい者等への支援 ●運転免許自主返納者への支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域内における移動手段の維持、利便性の向上 ●民間路線バスの確保維持 ●鉄道ネットワークの維持とサービスレベルの確保 ●市内地域資源を生かした観光ルートの設定及び関係機関との連携 ●JR神崎駅周辺への観光拠点形成 ■脊振地域におけるコミュニティバス運行の継続
	数値目標	—	<ul style="list-style-type: none"> ■既存の地域公共交通の確保維持率（民間路線バス、コミュニティバス）：100% ■神崎市巡回バス利用者満足度：80%以上

3. 神崎市地域公共交通網形成計画の評価

神崎市地域公共交通網形成計画の数値目標に対する達成状況は以下のとおりである。数値目標に対する達成状況は、令和6年度末時点で、設定した8つの数値目標のうち5つを達成している。目標値に満たなかった指標については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。

神崎市地域公共交通網形成計画の数値目標に対する達成状況

基本的な方針	目 標			達成状況
	評価指標	現状	R7年度末	R6年度末
基本的な方針1 日常生活に寄り添った神崎市巡回バスの改善	神崎市巡回バス・予約型乗合タクシー利用者数	6,388人/年	3,600人/年	4,147人/年
	目的地(病院、商業施設等)の乗降数	1,909人/年	2,500人/年	1,269人/年
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	路線バスの利用者数	85万人/年	85万人/年	786,907人/年
	公共交通に関する財政負担額	96,633千円 (R2見込み)	55,000千円	50,436,330円
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(予約型乗合タクシー等)の導入	公共交通カバー率	95.0%(バス停500m圏内)	100%(バス停500m圏内)	100%
	予約型乗合タクシーの稼働率	—	稼働率30%	稼働率82%
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)	地域住民説明会の実施回数	0回	3回/年	8回/年
	コミュニティバスの体験試乗会への参加者数	0人	30人/年	0人/年

4. パブリックコメントの概要

番号	ご意見	回答
1	<p>・ p15 ; 地域公共交通について記載がありますが、『「自宅近傍」と「目的地」を行き来する』との表現を『「自宅」と「目的地」を行き来する』とし、完全なドアツードアを実現していただきたい。</p> <p>[50 歳、男性、脊振町]</p>	<p>計画 P15 ご指摘の部分について、次の通り表記を修正いたします。</p> <p>『「自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）」と「目的地」を行き来する』</p>
2	<p>・ p16 ; 脊振町のみ「日常生活における移動支援（オレンジの線）」と神埼市中心部が繋がっておらず、「路線バス（赤線）」への乗り継ぎを要している。P22 に「広滝バス停」を重要な交通結節点と位置づけ待合環境の整備について、また p23 に脊振町の地理的特性を踏まえた割引運賃の検討について言及されているものの、三瀬・神埼線の大幅な増便がない限り利便性向上には寄与しないことが予想されます。しかし三瀬・神埼線の大幅増便は費用対効果が見合わないでしょう。脊振町の住民の利便性向上に資する策として、「日常生活における移動支援（オレンジの線）」の範囲を神埼市中心部まで広げていただきたい。</p> <p>[50 歳、男性、脊振町]</p>	<p>脊振町における「日常生活における移動支援」の範囲設定については、神埼市地域公共交通活性化協議会において協議・検討が行われております。</p> <p>協議の中では、ご指摘のように「日常生活における移動支援」の範囲を神埼市中心部まで広げる（＝脊振町から市内地域公共交通を利用して乗継なしに神埼市中心部までアクセスできる）案も検討が行われましたが、その場合、路線の維持を目指している三瀬神埼線と競合する公共交通が創設されてしまうことや、予約型乗合タクシーで移動する場合、脊振町中心部から神埼町中心部まで最低往復 40 分程度を要することから、単位時間あたりに輸送可能な人数が極めて少なくなることが予想され、交通空白の解消や利便性の向上に寄与しない可能性が指摘され、現在の範囲設定を採用しております。</p>

		<p>以上のことから、本計画の策定にあたり、脊振町における「日常生活における移動支援」の範囲設定について記載の通りとし、記述の変更は行いません。</p> <p>なお、新しい市内地域公共交通の運行開始後、利用者のご意見や周辺公共交通の状況によっては、神崎市地域公共交通活性化協議会による協議・検討の上、制度の見直しを図る予定としております。</p>
3	<p>・p24；スマートフォン等を活用した予約に関して、予約型乗合タクシーを必要としている方の多く（高齢者等）はスマートフォンの操作は難しいと思われるので、直感的な使用が可能な操作性に優れたタブレット端末を導入してはいかがでしょうか。費用との兼ね合いに関して、配布対象を絞り込むことも一案かと思えます。</p> <p style="text-align: center;">[50歳、男性、脊振町]</p>	<p>神崎市では、本計画の策定にあたり、高齢者や障がい者の方々をはじめとした交通弱者の方々の利用はもとより、現在日常的に自家用車で移動を行っている方々にも積極的に地域公共交通を利用してもらうことで、地域公共交通の持続性を確保することを目指しております。</p> <p>そのことから、世代に関わらず広く普及しておりますスマートフォンを予約時に利用可能な機器として新しく設定することで利便性の向上を図りたいと考えております。</p> <p>また、スマートフォンをお持ちでない方々や操作が困難な方に対しましては、地区説明会などによる利用・操作方法の周知や、従来通りの電話による予約受付を継続することで対応を考えております。</p>

5. 計画策定の経緯

年	月	日	会 議 等	内 容
7	6	24	第1回神崎市地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会	議題：令和6年度事業報告等 協議事項：神崎市地域公共交通計画の策定について
7	11	4	第2回神崎市地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会	協議事項：市内公共交通の再編検討に係る意見交換
8	1	23	第3回神崎市地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会	協議事項：神崎市地域公共交通計画（素案）について
8	1	30	パブリックコメント	神崎市地域公共交通計画（素案）について
8	2	20		
8	3	25	第4回神崎市地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会	協議事項：神崎市地域公共交通計画（案）について

6. 神崎市地域公共交通会議、神崎市地域公共交通活性化協議会

令和7年度 神崎市地域公共交通会議委員名簿

No.	氏名	役職等	区分	備考
1	羽立 一喜	神崎町区長会会長	法第6条第2項第3号	(1)住民又はバスの利用者
2	坂井 正彦	千代田町区長会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
3	鶴田 良治	脊振町区長会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
4	重松 美文	神崎市民生児童委員協議会代表	〃	(1)住民又はバスの利用者
5	馬場崎 安則	神崎市老人クラブ連合会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
6	山崎 唯之	神崎市商工会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
7	廣瀧 直義	脊振育友会代表(教育関係)	〃	(1)住民又はバスの利用者
8	北川 結子	地域公共交通の利用者 (NORARU利用者等)	〃	(1)住民又はバスの利用者
9	吉永 奈央	学校法人 永原学園 西九州大学	〃	(1)住民又はバスの利用者
10	小山 淳也	有限会社ジョイックス交通 代表取締役	法第6条第2項第2号	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
11	吉野 啓	吉野ヶ里観光タクシー有限公司 代表取締役	〃	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
12	下川 裕二	西鉄バス久留米株式会社 取締役営業本部長	〃	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
13	平井 伸也	一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 次長	〃	(4)社団法人佐賀県バス・タクシー 協会
14	千種 智章	国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 首席運輸企画専門官	法第6条第2項第3号	(5)国土交通省九州運輸局 佐賀運輸支局長又はその指名する者
15	横山 了	国土交通省佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所長	法第6条第2項第2号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
16	片淵 宏一郎	佐賀県東部土木事務所 所長	〃	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
17	中溝 亨	神崎警察署 交通課長	法第6条第2項第3号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
18	長本 敬幸	佐賀県地域交流部交通政策課 地域交通システム室 係長	法第6条第2項第3号	(8)前各号に掲げる者のほか、 市長が必要と認める者
19	筒井 章久	神崎市建設部長	法第6条第2項第2号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
20	中島 勝利	神崎市総務企画部長	法第6条第2項第1号	(2)市長又はその指名する者

令和7年度 神崎市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	氏名	役職等	区分	備考
1	羽立 一喜	神崎町区長会会長	法第6条第2項第3号	(1)住民又はバスの利用者
2	坂井 正彦	千代田町区長会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
3	鶴田 良治	脊振町区長会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
4	重松 美文	神崎市民生児童委員協議会代表	〃	(1)住民又はバスの利用者
5	馬場崎 安則	神崎市老人クラブ連合会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
6	山崎 唯之	神崎市商工会会長	〃	(1)住民又はバスの利用者
7	廣瀧 直義	脊振育友会代表(教育関係)	〃	(1)住民又はバスの利用者
8	北川 結子	地域公共交通の利用者 (NORARU利用者等)	〃	(1)住民又はバスの利用者
9	吉永 奈央	学校法人 永原学園 西九州大学	〃	(1)住民又はバスの利用者
10	小山 淳也	有限会社ジョイックス交通 代表取締役	法第6条第2項第2号	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
11	吉野 啓	吉野ヶ里観光タクシー有限会社 代表取締役	〃	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
12	下川 裕二	西鉄バス久留米株式会社 取締役営業本部長	〃	(3)一般旅客自動車運送事業者及び 関係団体の職員
13	平井 伸也	一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会 次長	〃	(4)社団法人佐賀県バス・タクシー 協会
14	牟田 嘉伊座	国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局 首席運輸企画専門官	法第6条第2項第3号	(5)国土交通省九州運輸局 佐賀運輸支局長又はその指名する者
15	横山 了	国土交通省佐賀国道事務所 鳥栖維持出張所長	法第6条第2項第2号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
16	片淵 宏一郎	佐賀県東部土木事務所 所長	〃	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
17	中溝 亨	神崎警察署 交通課長	法第6条第2項第3号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
18	長本 敬幸	佐賀県地域交流部交通政策課 地域交通システム室 係長	法第6条第2項第3号	(8)前各号に掲げる者のほか、 市長が必要と認める者
19	筒井 章久	神崎市建設部長	法第6条第2項第2号	(6)道路管理者および公安委員会が 指名する者
20	中島 勝利	神崎市総務企画部長	法第6条第2項第1号	(2)市長又はその指名する者

神崎市地域公共交通計画 【ダイジェスト版】

令和8年3月

神 崎 市

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

計画本編 1 ページ

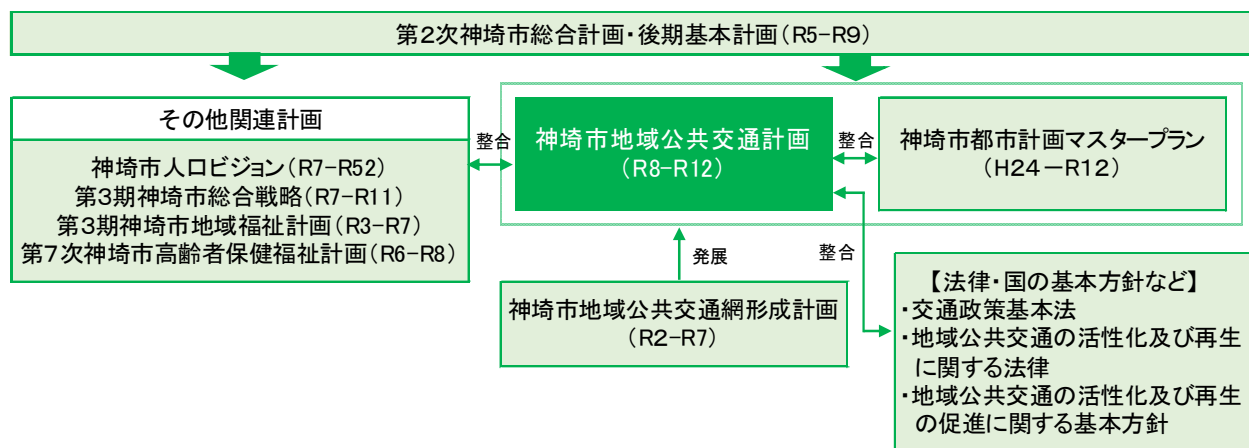
●高齢者等公共交通に移動を依存しなければならない層が増加しており、人口減少と相まって今後の地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していくものと推測される一方で、運転士不足、燃料費・人件費の高騰などの課題から交通路線の維持にも支障が生じ始めている。

●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新たな交通モード導入など、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行うため、その基本指針となる「神崎市地域公共交通計画」を策定する。

2. 計画の位置づけ

計画本編 1 ページ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）」に基づく「地域公共交通計画」であり、「第2次神崎市総合計画」等関連計画との整合を図り策定するものである。



3. 計画の区域

計画本編 2 ページ

●本計画の対象区域は、神崎市全域とする。

4. 計画の期間

計画本編 2 ページ

●計画期間は、令和8年度～令和12年度の5年間とする。

第1章 基本的な方針

1. 地域公共交通の課題

計画本編 3 ページ～ 13 ページ

近年の公共交通利用状況、令和7年度に実施した公共交通に関するアンケートの結果に基づき、神埼市の地域公共交通における課題を次の通り整理した。

- (1) 地域公共交通利用者の減少に関する課題
- (2) 市内地域公共交通の利便性に関する課題
- (3) 市内地域公共交通の認知度に関する課題
- (4) 地域公共交通のネットワーク、接続に関する課題
- (5) 公共交通事業の公的負担に関する課題
- (6) 移動手段別に見た課題
- (7) 地域別に見た課題

2. 神埼市における地域公共交通の将来像

計画本編 14 ページ～
17 ページ

関係計画およびアンケート結果に基づき、神埼市の地域公共交通が目指す将来像を次のように設定した。

- ・市内の移動は、市民の移動・時間的ニーズに合わせて自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）と目的地を行き来する「新しい市内地域公共交通」が担う。
- ・市域を超えた広域的な移動はJR、路線バス等が担う。
- ・それぞれの地域公共交通が有機的に連携し、利用者にとって快適な移動を実現する。

※計画本編 16 ページ『地域公共交通の将来像イメージ図』参照

3. 計画の基本方針

計画本編 18 ページ

「地域公共交通の将来像」を実現するため、計画の基本方針を次のとおりとする。

- 基本方針 1：市民の暮らしを支える地域公共交通の構築
- 基本方針 2：公共交通の積極的利用の推進
- 基本方針 3：行政・事業者・市民の協力と連携の推進
- 基本方針 4：持続可能な運行体制の構築

4. 計画の全体像

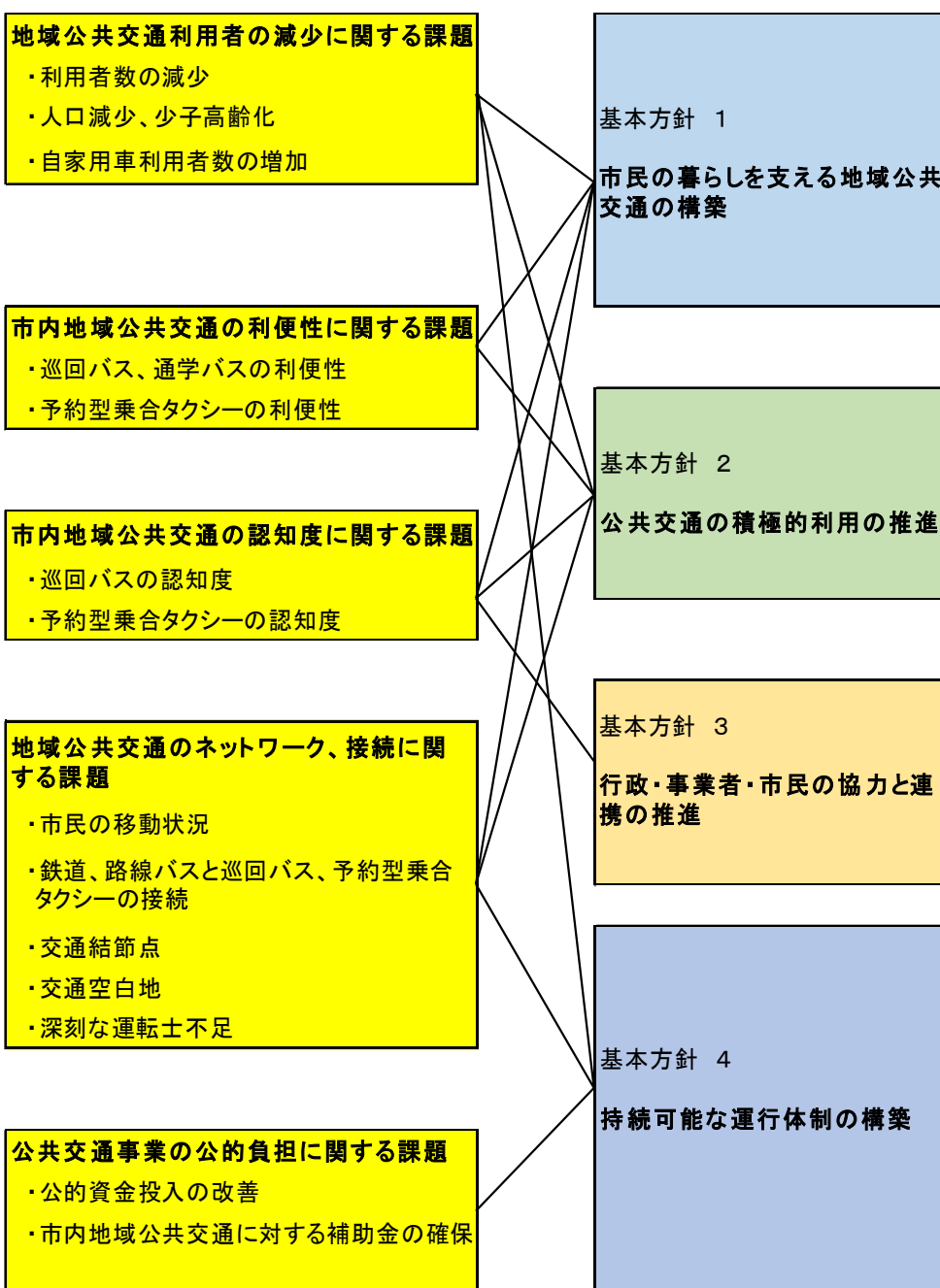
計画本編19ページ～20ページ

計画の全体像

<p>地域公共交通が目指す将来像</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の移動は、市民の移動・時間的ニーズに合わせて自宅（道路幅員が狭く車両などの侵入が難しい場合などの場合は、自宅近傍）と目的地を行き来する「新しい市内地域公共交通」が担う。 ・市域を超えた広域的な移動はJR、路線バス等が担う。 ・それぞれの地域公共交通が有機的に連携し、利用者にとって快適な移動を実現する。
-----------------------------	--

地域公共交通の課題

基本方針



第1章 基本的な方針

施策・事業

重要業績評価指標 (KPI)

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
1-①移動手段の改善・確保	市内地域公共交通利用者数	4,147人 (令和6年度巡回バス、予約型乗合タクシー利用者数)	20,000人
1-②乗り継ぎ地点等の整備			
1-③交通弱者の移動手段の確保			
1-④地域公共交通の相互連携			
	路線バス三瀬・神埼線利用者数	15,922人 (令和6年度)	17,200人

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
2-①情報発信の拡充	市内地域公共交通を利用しない人の割合	90.1%(令和7年度アンケート調査結果)	80%
2-②利用手段の改善			
2-③新しい技術の導入			
	予約型乗合タクシー登録者数	431人 (令和7年3月末)	1,080人

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
3-①試乗機会の提供	地区別説明会参加者数	75人/年 (令和6年度)	135人/年
3-②関連部門および市民との連携推進			
	試乗機会の提供人数	—	90人/年

施策・事業	評価指標	現況値	数値目標(令和12年度)
4-①適正料金の設定	地域公共交通収支率	2.2%(令和6年度収入/支出×100)	12%
4-②補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持			
4-③運転士、人材確保への対応	公共交通の公的資金の投入額	50,463千円 (令和6年)	87,403千円
4-④市町間共同調達の検討			

第2章 施策・事業

計画本編 21ページ～29ページ

基本方針 1. 市民の暮らしを支える地域公共交通の構築

施策名 1-① 移動手段の改善・確保
実施事業名 (1) 市内地域公共交通の再編
実施事業名 (2) バス事業者撤退後の代替交通の確保
施策名 1-② 乗り継ぎ地点等の整備
実施事業名 (1) 交通結節点の設定、維持・整備
施策名 1-③ 交通弱者の移動手段の確保
実施事業名 (1) 免許返納者への市内地域公共交通の割引券交付
実施事業名 (2) 通勤・通学者の移動手段の維持
施策名 1-④ 地域公共交通の相互連携
実施事業名 (1) 割引運賃設定の検討

基本方針 2. 公共交通の積極的利用の推進

施策名 2-① 情報発信の拡充
実施事業名 (1) 市の広報・ホームページ等での情報発信の拡充
施策名 2-② 利用手段の改善
実施事業名 (1) スマートフォン等によるWEB登録等の導入
施策名 2-③ 新しい技術の導入
実施事業名 (1) 新しい技術の導入可能性の検討

基本方針 3. 行政・事業者・市民の協力と連携の推進

施策名 3-① 試乗機会の提供
実施事業名 (1) 市内地域公共交通試乗会の実施
施策名 3-② 関連部門および市民との連携推進
実施事業名 (1) 行政および市民との協議検討

基本方針 4. 持続可能な運行体制の構築

施策名 4-① 適正料金の設定
実施事業名 (1) 適正料金の設定による事業費の安定的確保
施策名 4-② 補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持
実施事業名 (1) 補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持
施策名 4-③ 運転士、人材確保への対応
実施事業名 (1) 運転士、人材確保への積極的支援
施策名 4-④ 市町間共同調達の検討
実施事業名 (1) 予約システム、配車・運行業務の共同調達の検討

1. 計画期間と事業実施スケジュール

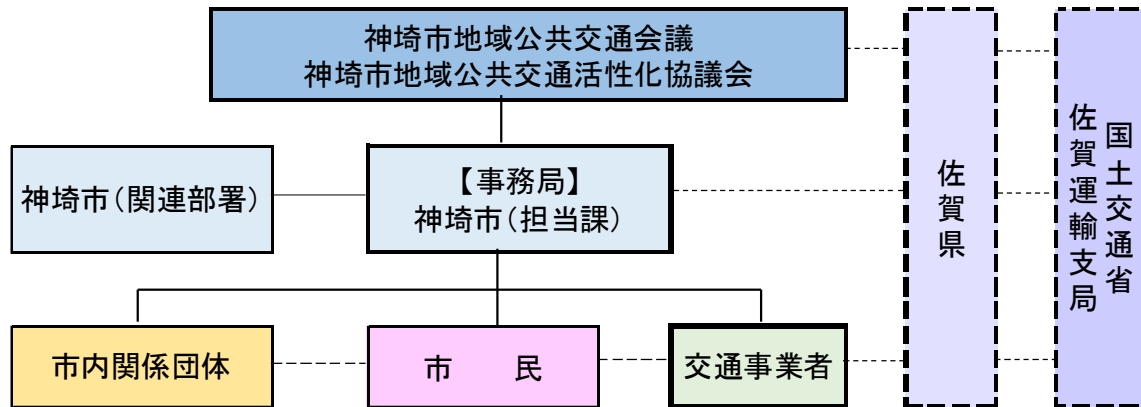
計画本編30ページ

計画期間と事業実施スケジュール

基本方針	施策・事業	R8	R9	R10	R11	R12
市民の暮らしを支える地域公共交通の構築	移動手段の改善・確保	デマンド実証運行 実施計画	実施			
	乗り継ぎ地点等の整備	実施計画	随時整備			
	交通弱者の移動手段の確保	実施計画	実施			
	地域公共交通の相互連携	実施計画	実施			
公共交通の積極的利用の推進	情報発信の拡充	実施計画	実施			
	利用手段の改善	実施計画	実施			
	新しい技術の導入	実施計画	実施			
行政・事業者・市民の協力と連携の推進	試乗機会の提供	実施計画	実施			
	関連部門および市民との連携推進	実施計画	実施			
持続可能な運行体制の構築	適正料金の設定	実施計画	実施			
	補助・助成事業等の活用による地域公共交通の維持	実施計画	実施			
	運転士、人材確保への対応					
	市町間共同調達の検討					
備考	地域公共交通会議、地域公共交通活性化協議会	■ ■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■ ■
	地域公共交通計画改定					

2. 計画の推進体制

計画本編 3 1 ページ



計画実施体制

計画実施関連主体の役割

主体	主な役割
神崎市地域公共交通会議 神崎市地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ■交通会議：地域公共交通運行の様態および事業計画などに関する、神崎市公共交通関係者による合意形成の促進 ■活性化協議会：神崎市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議、及び地域公共交通計画等の策定や、これらの実施に関する必要な協議の促進
神崎市(担当課)	市内地域公共交通に関する関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
神崎市(関連部署)	担当課と連携した神崎市地域公共交通事業の計画、実施
市内関係団体	公共交通機関の積極的な利用 公共交通の運行及びそれに関連する意見の提供
市民	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 地域における要望等の取りまとめ
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
国土交通省佐賀運輸支局	神崎市地域公共交通会議、神崎市地域公共交通活性化協議会およびその事務局である神崎市担当課に対する、関連法制度に基づく適切な助言、指導
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

3. 評価指標及び数値目標

計画本編 3 2 ページ

評価指標、数値目標

基本方針	評価指標	現況値	数値目標 令和12年度	目標設定根拠
基本方針1 市民の暮らしを支える 地域公共交通の構築	市内地域公共交通 利用者数	4,147人(令和6年度巡 回バス、予約型乗合タ クシー利用者数)	20,000人	65歳以上の市民が1往復/年 利用
	路線バス三瀬・神埼 線利用者数	15,922人 (令和6年度)	17,200人	脊振地区の65歳以上の市民 が1往復/年利用
基本方針2 公共交通の積極的利 用の推進	市内地域公共交通を 利用しない人の割合	90.1% (令和7年度アンケート 調査結果)	80%	10%減
	予約型乗合タクシー 登録者数	431人 (令和7年3月末)	1,080人	65歳以上の11%
基本方針3 行政・事業者・市民の 協力と連携の推進	地区別説明会参加者 数	75人/年 (令和6年度)	135人/年	1回あたりの参加者数15人を 目標とし、脊振町、神埼町、千 代田町で、それぞれ3回/年実 施
	試乗機会の提供人数	—	90人/年	1回の参加者を10名程度と考 え、脊振町、神埼町、千代田 町で、それぞれ3回/年実施
基本方針4 持続可能な運行体制 の構築	地域公共交通収支率	2.2% (令和6年度収入/支出 ×100)	12%	市内地域公共交通の利便性 向上、運賃の見直しにより約 10%増
	公共交通の公的資金 の投入額	50,463,330円 (令和6年)	87,403,000円	令和8年度当初予算における 一般財源の額

4. 計画の達成状況と評価

計画の達成状況把握と評価のスケジュール

評価項目等		計測・調査方法	R8	R9	R10	R11	R12
数値目標に係る達成状況	市内地域公共交通利用者数	運行事業者保有の乗降データより計測(毎月集計)	—	—	—	—	—
	路線バス三瀬・神埼線利用者数	運行事業者保有の乗降データより計測(年1回)		■	■	■	■
	市内地域公共交通を利用しない人の割合	市民アンケート調査結果より計測(R12年度1回)					■
	予約型乗合タクシー登録者数	担当課より毎年度末の状況を確認		■	■	■	■
	地区別説明会参加者数	担当課より毎年度末の状況を確認		■	■	■	■
	試乗機会の提供人数	担当課より毎年度末の状況を確認		■	■	■	■
	地域公共交通の収支率	担当課より毎年度末の状況を確認		■	■	■	■
	地域公共交通の公的資金の投入額	担当課より毎年度末の状況を確認		■	■	■	■
計画全体に係る事項	市民意向把握	民生委員調査等(毎年1回)		■	■	■	■
		市民アンケート調査(R12年度1回)					—
	公共交通の事業評価	中間評価(毎年1回)		□	□	□	□
		年度評価(毎年1回)		■	■	■	■
		地域公共交通確保維持改善事業に関する事項	計画認定申請	■	■	■	■
		補助金交付申請		■	■	■	■
		自己評価二次評価		■	■	■	■
	計画の見直し	実施計画見直し【必要に応じて】	—	—	—	—	—
地域公共交通計画改定(R12年度1回)						—	