

第 50 回基山町地域公共交通活性化協議会 議事録

開催日時:令和8年1月23日(金)

13時30分~14時25分

開催場所:基山町役場 4階大会議室

■出席者:委員11名(うち代理出席2名、欠席3名)、立会人1名、事務局3名

委員	松田 一也	出席
	西久保 忠良	出席
	平井 伸也	欠席
	中島 隆生	出席
	丸林 弘明	出席
	熊本 則子	出席
	毛利 博司	出席
	横山 了	欠席
	片渕 宏一郎(代理:江口 賢一)	代理出席
	川崎 洋	出席
	江口 里司(代理:長本 敬幸)	代理出席
	下川 裕二	欠席
	堤 浩	出席
今泉 雅己	出席	
立会人	牟田 嘉伊座	出席
事務局	山田 恵(定住促進課)	出席
	伊藤 健太郎(定住促進課)	
	丸山 春菜(定住促進課)	

■傍聴人:2名

第 50 回基山町地域公共交通活性化協議会

1. 開会

○事務局(山田課長)

時間前ではございますが、皆様揃われましたので、只今より第 50 回基山町地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。本日はご多忙の中にも関わらずご出席いただきありがとうございます。定住促進課長の山田です。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

本協議会は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律第 6 条に基づき設置しているものです。本日の出席状況ですが、佐賀県地域交流部交通政策課地域交通システム室長 江口委員の代理として長本様、東部土木事務所長 片淵委員の代理として江口様のご出席をいただいております。また社団法人佐賀県バス・タクシー協会次長の平井様、国土交通省佐賀国道事務所鳥栖維持出張所長の横山様、西鉄バス佐賀株式会社取締役営業本部長の下川様よりご欠席のご連絡をいただいております。

基山町地域公共交通活性化協議会規約第 8 条に基づき、委員の 3 分の 2 以上の方のご出席をいただいておりますので、この会が成立しておりますことをご報告いたします。

またオブザーバーとして国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局より牟田様にご出席いただいております。

本日の傍聴者は 2 名です。本協議会は原則公開となりますので、ご了承願います。

活性化協議会は、本町の地域の状況に合致した公共交通体系の維持により町の活性化に繋げるための協議や現在運行しているコミュニティバスの運行に係わる計画策定および事業評価等を行うものになります。

本会議でのご審議により、今後も引き続き本町の公共交通のよりよい施策を実施してまいりたいと存じますのでよろしくお願い申し上げます。

2. 会長挨拶

○事務局(山田課長)

まず初めに、会長の松田町長よりご挨拶をお願いいたします。

○会長(松田町長)

皆さん本当にお忙しい中寒い中、ご出席いただきまして感謝申し上げます。

地域公共交通活性化協議会ということで、前も申し上げたと思いますが、基山町は非常に特殊な地域です。佐賀県にある自治体の中で、路線バスがない自治体は基山町だけです。しかも21年も前から路線バスがないという状況が続いており、まさにこれは交通空白地域ではないかなと思っております。福祉バスというのが今から十数年前に運行し始めて、そして今から12年、11年半ぐらい前にコミュニティバスが動き始めたという、そういう歴史のある協議会です。そういうことで非常に長い歴史はあると思っております。

昨年、デマンドタクシーの本格的な実証実験を行いました。それを受けて、これからの基山町の地域公共交通のあり方がどうあるべきかを、今後この協議会を中心に検討していきなさいけないと思っております。そのためにもこれまでの基山町の地域公共交通の歴史であったり、昨年の実績であったり、今年度の今後の見通しであったり、そういったもの今日皆様方にご検討いただいてご意見をいただき、そして基山町の地域公共交通がもっと良くなるように、皆様方のお力をお貸しいただきたいと思っている次第でございます。今日は本当にお忙しいところありがとうございます。最後までどうぞよろしく願います。

3. 議長の選出

○事務局(山田課長)

続いてお手元の次第に沿って進行させていただきます。

議長の選出をお願いいたします。規約では委員の互選となっておりますが、事務局からの提案としては、中島委員にお願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

(異議なし)

異議がないようですので、中島委員にお願いしたいと思います。

それでは、中島議長は議長席へ移動いただき議事の進行をよろしく願います。

4. 協議事項

●議長(中島議長)

願います。皆さん、こんにちは。本日はよろしくお願いします。

これより議事の進行を務めさせていただきます。皆様にはご協力をよろしくお願いいたします。それでは議事に入ります。議題「(1)地域公共交通確保改善事業に関する事業評価の審査について」事務局より説明をお願いいたします。

●事務局(伊藤)

それでは「(1)地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価審査について」ご説明させていただきます。資料1ページをご覧ください。これは令和6年の6月の協議会においてご承認をいただきました地域公共交通確保改善計画の自己評価を行うものになります。こちらは令和6年10月から令和7年9月の1年間の運行に係る運行費用の一部を補助金として国からいただくことになっており、1月末までに事業実施状況の報告が必要となっているためのことでございます。

2ページの主な項目についてご説明いたします。2ページをお開きください。

こちらには令和6年10月から令和7年9月までに行った内容について記載をしているものがございます。まず、「③前回の評価結果の反映状況」についてです。2号車の1便に弥生が丘地区への乗り継ぎができるように1号車のダイヤを見直して、利便性向上及び安全性向上に努めました。次に、コミュニティバスの便利帳を全戸配布することにより、免許返納された方への運賃の無料化や回数券販売等などについても周知を実施しております。また、ふれあいフェスタでのイベントや広報きやまにおいて、無料券配布を行いまして、利用促進を図っておるところでございます。

次に「④事業実施の適切性」についてです。こちらは5ページをお開きください。「評価の基本的な考え方」として評価項目を定めまして、それに対して結果を評価するというものになっております。項目としては、利用者数を定めており、目標値を1日当たり106人で設定しております。それに対して令和7年度実績値については、1日平均利用者数が121人となっておりますので、自己評価をAとしております。

また2ページに戻っていただきまして「⑤目標・効果達成状況」についてです。こちらは令和6年10月から小学生を対象にコミュニティバスの回数券を導入いたしました。引き続き小学生フリーパス、また回数券等の周知を行い、町内の移動支援を行っていきたいと考えております。

続いて「⑥事業の今後の改善点」についてです。今後の事業改善点として、乗り込み調査を引き続き実施し、利用者からの意見聴取を行う他、ダイヤ・ルートの検討による利便性向上に努めてまいります。また、プラチナ社会政策課や教育学習課と連携をして、新規利用者の増に繋げていきたいと考えております。

評価に対するご説明は以上です。

●議長(中島議長)

事務局から説明がありましたが、ご質問等がありませんでしょうか。

[意見等なし]

●議長(中島議長)

質問はないようですので(1)「地域公共交通確保改善事業に関する事業評価」を承認します。

続きましては「(2)令和7年度予算の補正について」事務局より説明をお願いいたします。

●事務局(伊藤)

議題の「(2)令和7年度予算の補正について」でございます。資料の8ページになります。この補正の内容についてご説明を申し上げます。

これまでは地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象事業者がコミュニティバス運行事業者である基山タクシーではございました。今回の法改正により、こちらの地域公共活性化協議会が交付対象となります。そのため協議会名義で補助金の受け入れを行い、その後にコミュニティバス運行事業者へ補助金を交付するという流れに変わりました。

補助金の金額については、8ページ中段に記載の「第1表 歳入歳出予算事項別事項明細書」の真ん中の「比較」をご覧くださいと思います。こちらに歳入と歳出に、それぞれ228万5000円の金額を計上しています。こちらの金額を追加し、歳入歳出予算の総額を3,236万2,000円としております。

予算の説明については以上となります。

●議長(中島議長)

今の説明について、ご質問や意見はありますか。

[意見等なし]

異議なしのため、協議事項「(2)令和7年度予算の補正」を承認とします。

次に「(3)基山町デマンド交通実証運行報告」について事務局より説明をお願いします。

●事務局(伊藤)

「(3)基山町デマンド交通実証運行報告」についてご説明させていただきます。「(1)デマンドタクシー(らくのるきやま)」として、今年度実証実験を行った結果についてご報告を申し上げます。資料10ページをお開きください。

今年度は、来年度以降の本格導入を想定して、会員制を導入し、需要の見極めを行いました。また令和6年度で課題となりました認知向上のための取り組みである広報活動や乗合率アップのための工夫やサービス改善を行いました。

次のページをおめくりください。(2)「運行概要」について一覧表をご参照ください。

今回の実証運行の概要を表にしたものになります。実証運行期間は、令和7年9月16日から11月29日までの61日間行いました。運行日は平日と土曜日、運行時間は午前8時から午後5時30分まで、乗降場所は昨年度と同様です。バス停、ご自宅、主要な施設(買い物や病院などの施設)になります。利用料金は1回300円という内容で運行いたしました。

その下段になりますけれども、こちらは昨年度との違いということで六つ挙げております。

上からご説明いたしますと、1つ目が昨年は行っていなかったきのくにカードへポイントを付与しました。2つ目は、往復の予約ができるようにしたこと、3つ目は土曜日も運行したということです。4つ目は、2名以上の予約による乗合割引や、免許返納者・障がい者手帳をお持ちの方を対象とした割引を実施しました。5つ目ですけれども、SUGOCAなどの交通系ICカードやクレジットカードなど新たな決済手段を追加して、利用者の支払方法の選択肢を増やしました。6つ目のポイントとしては、基山町の公式LINEから予約ができるようにしました。昨年とは、この6つが違うポイントでございます。

続きまして、12ページ開いていただいて、「(3)乗り上げ率アップのための施策」についてです。まず、乗車カードを全戸に配布させていただきました。これは利用者の氏名・電話番号・住所などの情報を事前に登録することで、予約の簡略化と乗車のきっかけになるように事前配布をさせていただきました。

その下が住民説明会などの広報活動についてです。各区説明会の他にも、憩の家やきのくに祭り等のイベント、サロン活動等でお時間をいただき、直接利用者へ説明を行いました。全部で30回の広報活動を実施させていただきました。

右上に青色の券の画像がございますが、そちらは説明会に参加された方に対して無料乗車券を配布したのになります。

その右下にあります利用状況を整理したポスターについてですが、中間報告として、各区の公民館の掲示板へ掲示をする取り組みも行いました。

続いて下段に移りまして、「デマンドタクシーの利用結果について」でございます。

こちらは9月16日から、日ごとの利用状況をグラフにしてまとめているものでございます。実証開始から期間を通して横ばいで推移をしており、最後の週は微増という結果になりました。デマンドタクシーの1日当たりの稼働回数が31.9回、最多は11月26日の55回でした。土曜日の利用者については、平日と比較して同じ程度もしくは少ない利用という結果となりました。

続いて 13 ページをおめくりいただいて、上部になります。

「デマンドタクシーの利用結果」についてです。こちらは利用人数についてのグラフとなります。デマンドタクシー利用者の総数については、2,234 名の方にご利用いただきました。1 日当たりの利用者数 36.6 名になりまして、最多は 11 月 26 日の 65 名という結果でした。

下段には、昨年との比較を表で示しております。令和 7 年度の 1 日当たりの利用者数は、昨年に比べて約 1.6 倍に増加しております。また会員登録をした人の中で乗車された方の割合は 33%、約 3 割の方がデマンドタクシーを利用されたという結果になりました。

続いて 14 ページをお願いします。

行政区別の利用者数についてまとめているものでございます。左下の表をご覧ください。

行政区別の利用者数では、9 区での利用者が最も多く 34 名の方、次いで 12 区が 25 名で、10 区と 17 区が同数の 22 名の方にご利用ということになりました。一方で 7 区や 5 区などの東南部のエリア、1 区から 4 区の間部での利用者が少なかったなという印象です。

その下段になりますけれども、利用者の中には実証期間中に 10 回以上利用される方もおられました。これは全体の利用者の 25%に当たります。また最多の利用の方は通算で 65 回利用された方がいらっしゃいました。

次の 15 ページをお開きください。

「R7 年度「らくのるきやま」バス停別の乗車人数(合計)」の表になります。

病院やクリニック、公共施設、駅、スーパーでの乗車が多く、中でもサンエーというスーパーでの乗車率が最も多く、160 名以上の乗車がありました。2 番目に多いのはやよいがおか鹿毛病院で 138 名の乗車がございました。3 番目に多いのはマックスバリュで、こちらもスーパーになりますが、133 名の乗車がありました。

次に「R7 年度「らくのるきやま」バス停別の降車人数(合計)」になります。

乗車と同様に、病院・クリニック、公共施設などの乗車が多く、中でもやよいがおか鹿毛病院の降車人数が最も多い結果となり、155 名の降車のデータがありました。2 番目に多いのは基山駅で 103 名という結果になりました。

16 ページに移りまして、「コミュニティバスとの利用比較」についてまとめております。

1 日の輸送人員において、令和 7 年度は令和 6 年度よりも多い数値で推移しております。また、1 日輸送人員の差が、デマンドを実施していない時期との差は約 20 人近くある一方で、デマンド実施期間の 9 月から 11 月の差は 10 人程度となっております。この差でいけば 20

人ぐらい普通にあるのかなと思っていたので10人ぐらい出るということなのでその分、コミュニティバスを利用した移動ではなく、デマンドを利用して移動されている方が多いのではないかと思います。

その下段、こちら2号車について同様の内容になります。

1号車と同じように、一日輸送人員については令和7年度も横ばいで推移をしております。また一日輸送人員の差については、1号車と同様にデマンドを実施していない期間の差は、デマンドを実施している方が小さい結果となりました。この結果を見る限り、デマンド実施時期については、これまでコミュニティバスを利用して移動されていた方が、デマンドを使つての移動へシフトした方がいたと思われる。

続いて17ページ「タクシーの利用状況」についてです。上の表については、タクシーの総運収、稼働台数、配車回数などをまとめた表になります。

下段がその結果について記載しております。タクシー事業において、令和6年度と7年度の間同じ月で比較をすると、総運収の増減率は、デマンドの実施時期とそれ以外で変わらず1以上でした。また、前年度と比較して走行距離が減っておりますが、総運収は増となっております。この結果、同じ期間で比較してみると、デマンド導入に係るタクシー事業への悪い影響は生じてはいないことが想定されます。

続いて、「アンケートの集計結果」になります。18ページをお開きください。

今回アンケートをとらせていただいた対象者については、デマンドタクシーの登録をいただいた方を対象に送付しております。配布数は637票、回収数は391票の提出があり、回収率は61.4%という結果になりました。

下段になりますけども、「実証実験についてはどのようにして知りましたか」という質問をしました。回答として一番多いのはチラシ・広報誌が37.5%、その次が職員からの案内で28.3%、その次に住民説明会が17.4%という結果になりました。説明会場に赴き、足で稼いで説明することが必要であり、効果的である結果を得ました。

1枚めくっていただいて19ページです。

「利用するきっかけについて教えてください」ということで、アンケートをとらせていただいた結果が、住民説明会が36.7%ということが一番多くありました。その次に多いのが、家族とか友人から勧められて乗りましたというのが比較的多く18.1%という結果になりました。やはり最後の後押しについては、家族とか友人の方など親しい人からのお誘いというのが効果的であるという結果を得ました。

続きまして 19 ページの下部になります。

「会員の登録方法について教えてください」ということでアンケートをとりました。会員登録については住民説明会という回答が一番多く、多かった要因としては、説明会の中で実際に登録用紙を配ってその場で登録しませんかとお声掛けしたことが良かったのかなと思います。WEBとLINEを使った登録については少ないという結果でございます。

続いて 20 ページでございます。

実際に乗られた方の「主な予約の方法」についてお聞きしたところ、電話による予約が一番多くて 70.5%、続いて LINE が 18.8%、WEB が 10.7%という結果になりました。予約については WEB と LINE を利用した方が全体の 29.5%、3割近くでございます。前年度の予約方法における WEB の割合については 18.7%でしたので、こちらについては 1割近く多くなっており、前回よりも WEB による予約が促進されたことが分かりました。

その下ですね。乗車カードを配付させていただいたことについて意見を求めました。

「乗車カードの配付が乗車のきっかけになりましたか」ということでお伺いしたところ、乗車カードの配布があったから乗りましたという回答が 66%で一番多くありました。乗車カードの配布の効果は一定程度あったのかなというところでございます。

次に 21 ページになります。

先ほどの利用促進の中で、中間利用状況報告をポスターにして公民館へ掲示させていただいた件をご報告いたしました。その「ポスターが乗車のきっかけになりましたか」についてお尋ねしました。知らなかったという方が 53.9%で一番多くあったものの、思ったよりも利用者がいたことを選択した方が 22%で多くあり、その次に、お住まいにある行政区の利用が少なかったという方が 14.5%という結果になりました。決して多くはないがポスターを見ている方も若干いて、そこそこ効果があったのかなと感じています。

続きまして、今回住民説明会に参加された方を対象に一回分の無料乗車券をお配りしました。こちらについて、「無料乗車券の配布が乗車のきっかけになりましたか」ということでお伺いしたところ、利用していないという方が 55.2%一番多くございました。無料乗車券がなくても利用するつもりだったという方が 33.7%、利用時の無料乗車券があったから乗りましたという方が 11.1%という結果になりました。住民説明会に来られた方は、そもそも乗るつもりの方が多かったのかなということが分かりました。

22 ページをお開きください。

今回、割引を検討・導入する中で、予約時点で 2 名以上の複数予約をされた方に対して、利

用料金を割引すると乗合割引サービスを導入して実証実験を行いました。これについて「乗合割引は乗り合いをするきっかけになりましたか」という問い合わせて、その回答としては、とりあえずきっかけになったというのが 20.5%になりました。乗合割引が必ずしも大きなきっかけにはならないかなという認識でございます。

その下について、今回の新しい取り組みの1つでもある乗り放題サービスとして、1ヶ月 3,000 円で乗り放題できる券を販売しました。「乗り放題券を購入したことによって、利用回数は増えましたか」ということでお問い合わせかけたところ、変わらないという方が 5.4%でした。乗り放題券を購入した方の中で見ると、利用回数が増えたと回答した方は変わらないと回答した方と比較して約2倍という結果でした。乗り放題券の導入により稼働率を上げることができることを確認しました。

続いて 23 ページです。

「今後、乗合タクシーを利用したいと思いますか」ということでアンケートにお答えいただいた結果は、利用したいという回答が 80.7%でした。かなり要望が多いことが確認できました。

下段の「昨年度の課題を踏まえた今年度の成果」についてです。

今回の実証実験で「①再度の実証運行による需要の見極め」として、デマンドタクシーの利用意向は 80%高いということが確認できました。また、利用者のコミュニティバスからデマンドタクシーへの転換の可能性も示唆されました。また、デマンドタクシーを実施したことによるタクシー事業者への悪影響は確認されませんでした。

次に、「②伝わりやすく理解しやすい広報活動と促進事業による効果」で見ると、今回の実証実験では住民説明会や公民館等の広報活動が利用者の増加に貢献したこと、乗車カードを導入して配布したことによる利用者の増加があったのではないかとことも確認できました。

また「③乗合率アップのため行った工夫」として、乗合割引サービスの実施は乗車のきっかけになったことも確認できました。

最後、「④各種サービスの改善」について、WEBや LINE の利便性は高いことが確認できました。土曜日は平日と比較してみても、土曜日の利用は決して多いわけではないので、需要と供給のバランスに応じて、運行体系検討が必要であることが分かりました。

「昨年度の課題を踏まえた今年度の成果について」は以上でございます。

次の 24 ページについては、「コミュニティバスとデマンドタクシー導入による運行経費に対する運賃収入」として、コミュニティバスとデマンドタクシーについての費用面について、比較検討を行っている参考資料になるものです。

運行費用の想定は、コミュニティバスは1台当たり943万5,000円、デマンド車両については1台当たり799万7500円という設定でございまして、運賃収入についての想定は、コミュニティバス1台当たり76万5,000円、割合でいけば収入割合は8%でございます。デマンド車両については1台当たり122万7,500円、収入割合は約15%、こちらについてはデマンド車両が運賃300円で運行した際の試算でございます。コミュニティバスの収入割合と合計すると約25%になります。

運賃収入の試算額をまとめたものを左下の表でお示しています。一番上段に示しているのが現在のコミュニティバス2台の運行における状況でございます。2段目がコミュニティバス1台とデマンド車を2台の運行における状況で、デマンド車両の収入割合はバスの2倍ほどになるため、コミュニティバスを3台運行するよりもコストが若干少なくなります。下2つは、コミュニティバス1台とデマンド車両3台での運行の場合とコミュニティバス2台とデマンド車両2台での運行の場合の状況になります。コミュニティバス1台とデマンド車両3台の運行の方が、運行コストが若干少なくなる試算となっております。その下段の「コミュニティバスとデマンドタクシーの運行費用及び運賃収入について」は、上記のシミュレーションの金額についての根拠になるものです。

運行経費収入については3ヶ年平均から算出したもので、デマンド車両の収入については今回の実証実験における利用回数に利用料金を乗じて算出したものになります。

デマンドタクシー実証実験の結果については以上でございます。

●議長(中島議長)

どうもありがとうございます。

今事務局より説明がありましたが、質問・ご意見はありますでしょうか？

●オブザーバー(牟田委員)

もし把握されていれば構わないのですが、17ページの「(4)タクシーの利用状況」の下の方のスライドでございますが、配車回数・走行距離は減ったけども総運収が増えたことについてです。上の方に迎車料金の徴収を始めたということで、これが反映されている結果が大きいのかなと思いますが、ここでもし除いた場合の影響というのは把握されていらっしゃいますでしょうか。

●事務局(伊藤)

17ページの表の中で、配車回数に迎車料金の一回当たりの300円を乗じていただいて算定した金額が単純に迎車料金になります。それを除いた場合についてですが、令和6年と比較

した時に若干同じか少し下がるのかなど。実際その距離も入っておりますので、それなりかなどいうところでございます。

● 議長(中島議長)

ありがとうございます。他にご質問等がありましたら。

● 長本委員代理

22 ページの「乗り放題券を購入したことによって、利用回数は増えましたか」という質問がありますが、実際に乗り放題券自体どれぐらい購入あったのか分かりますか。

● 事務局(伊藤)

乗り放題券は、実証実験を 9 月・10 月・11 月の 3 か月間行いましたが、乗り放題券を販売したのは 10 月と 11 月の 2 ヶ月でございました。どちらも購入された方もいらっしゃる、総数で 23 件ほど購入されたと思います。

● 議長(中島議長)

他にご質問等がありましたら。

はい。お願いします。

● 毛利委員

基山町社会福祉協議会の毛利です。

質問ではないですが、説明会を実施されたことについてですが、社協の方ではふれあい事業としてサロンを実施しています。そこでも今回、デマンドタクシーの説明会を行っていただきました。サロンは 1 区から 17 区まである各区で年間 338 名近い参加者が活動されています。今回、これらのサロンでも説明会を実施していただきました。また、憩の家で毎月第 1 土曜日に実施している多世代食堂のときに説明していただきました。多世代食堂というイベントは毎月約 130 名程度の方が参加されています。憩の家では多世代食堂の他にもいろいろなイベントを行っておりますので、今後も来館される方は増加されるのではないかと考えております。

私がちょっと感じているのが、今来館されている高齢者の方は自分で車を運転されて、来館される方がまだまだ結構いらっしゃいます。今後この方たちがまた免許証返納等をされた場合、こういったコミュニティバスやデマンドタクシーを利用されたいと思った時のためにも今後の地域交通の整備や新しい事業というのが重要になってくると思います。また引き続きですね、多世代食堂を始め、色々なイベントに合わせて来ていただいて、そういった説明や PR 等の周知活動にご尽力いただければと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

●事務局（伊藤）

今回実証実験を行う中で、憩の家にも何回かお邪魔をさせていただきました。具体的には多世代食堂やサロン等でお時間を取っていただき、ご説明する機会いただきました。ご協力いただきありがとうございました。

また、憩の家に来館される方の中には、若い方やお子様連れの方も結構いらっしゃったので、次回はその方達へも働きかけができるのではないかなと考えているところでございます。

○会長（松田町長）

追加でお話させていただきます。現在、基山町の人口で一番多い年齢が76歳で、307人程います。それから2番目に多いのが75歳で305人でございます。何が言いたいかというと、さっき毛利委員がおっしゃったように、まだこの方々は自分の車で行き帰される方がほとんどであるということです。今そういう状況なので、76歳や75歳が1位や2位ですけれども、ベストテンまでにほとんどその周りの年代が、基山町は多いということでございます。つまり、今から10年後ぐらいに免許証返納が特に集中的に増えるのではないかなと考えています。それに向けて町全体で対策を、地域公共交通だけではなく、社会福祉協議会もそしてプラチナ社会政策課という高齢者対策課も含めて、みんなで考えていかなきゃいけないと思っています。それを申し添えさせていただきます。

●議長（中島議長）

ありがとうございます。他にご質問がありますか。

〔意見等なし〕

ないようですので、続きまして「(4) 今後の交通体系の見直しについてスケジュール」について説明をよろしくお願いします。

●事務局（伊藤）

資料4になります。25ページをお開きください。

令和8年10月からデマンド車両を導入して、既存のバス路線の大幅な見直しというのを予定しております。その中で今後のスケジュールや取組について、皆さんと共有したいということで作成しました。こちらについて流れに沿ってお話をさせていただきます。

まず、上段でございます。

一つ目ですが、「路線・ダイヤの見直し」です。このデマンド車両導入に伴う、コミュニティバスのダイヤ編成やルート等の見直しの案を作成し、パブリックコメントを実施します。このパブリッ

クコメントの中でいただいたご意見などからできるできないことを整理しまして、見直し案を決めて、活性化協議会等の中で内容を詰めていきたいと考えております。

それに伴って「周知活動」も重要であります。見直し案についての説明会を各区の公民館において開催したいと考えております。この説明会の中で出た意見についても整理をして、見直し案に反映し、また再度、活性化協議会に諮って、内容を承認いただきました後、運輸局へ申請をさせていただくという流れを想定しております。

また「その他」に記載している通り、やよいがおか鹿毛病院へのデマンド車両の乗り入れについて、鳥栖市との協議が発生します。協議の終了の時期については予測というのではありませんけれども、協議がスムーズに進むように、早めの対応をしていきたいと考えております。スケジュールについては下に示しておる通りでございます。

簡単でございますけれども、説明は以上となります。

● 議長（中島議長）

ありがとうございます。

今事務局から説明がありましたが、質問やご意見ありますでしょうか。

はいどうぞ。

● 熊本委員

民生委員をしております熊本と申します。

この公民館での説明会に関連して、私も実際、デマンドタクシーを利用させていただきました。本当に便利でした。また、近所に利用されていない方がいらっしまったので進めてみました。その方は免許返納しないと乗れないから使わないとおっしゃられ、実際にデマンドタクシーについて誤解しておられる方もいらっしまった。

また乗合というシステムに対しても、単体ではなくて、その何人かを拾っていくというシステムにも誤ったイメージを持たれてあって、それだと目的地に着く時間が読めないじゃないかという意見もありました。時間に余裕がある方はいいかもしれませんが。例えば、目的地まで行く間に何人か拾って行って、そのせいで予定している電車の時間に遅れるという事になりかねないと思っている人もいらっしまった。

また、私がタクシーの予約をするとき、一般のタクシーは朝の10時以降でないと予約が取れない現状があります。それは朝の時間帯が混み合うからという理由です。このデマンドの場合は有難いことに朝8時から予約が取れたので、とても助かりました。以上です。

●事務局（伊藤）

はい。ありがとうございました。説明会の中でうまく伝わってない部分っていうのは確かにあったのかなと反省しております。ただ、運転免許を返納しないと乗れないとか、今回いただいた内容については、今後についてはさらに丁寧な説明をしていきたいと思っています。

またデマンドタクシーは乗り合うから時間が読めないじゃないかという話は、説明会の中でもよく聞かれました。ただ急ぐ場合には一般のタクシーを使うなど他の交通手段を使うことも考えながらご利用いただければと思います。今後は、このような使い方についても分かりやすいご案内の仕方を考えていく必要があると思いました。貴重なご意見をありがとうございました。

○会長（松田町長）

西久保さんから何かございませんか。実際に今回の実証実験について受け入れをし、デマンドタクシーを運行していただいた立場で何か問題点とかよかったこと、何でも結構でございます。

●西久保委員

はい。基山タクシーの西久保です。

今回のデマンドタクシーの実証実験で約3ヶ月間、デマンドタクシーを運行いたしました。その中で私が感じたことについてお話させていただきます。

デマンドタクシーをやるといって、ほとんどのタクシー会社は反対することが多いと聞きますが、私の考えは、地域が活性化するためには交通、バスであったり、タクシーであったり、鉄道であるというものの、それぞれの路線がしっかりしてないと人の移動というものは、なかなか増えないのではないかなという考えを持っております。デマンドタクシーを始めるに伴い、いろんな協議をさせてもらう中でも、「これはぜひやりましょう。タクシーの売り上げについてもおそらく下がらないでしょう。」ということ打合せの冒頭からお話させていただいておりました。

一般のタクシーは現在、基本料金が810円です。私自身も少し高いかなと思っておりますが、人件費等を考慮した上で昨年の7月から迎車料金として300円をいただくようになりました。その影響で利用回数は、間違いなく開始から減っております。減っているというのは、タクシー利用自体が毎年毎年、減っているという現状があります。総運収的に10%は無理でしょうけど、5%ぐらいの増収が見込める値段です。そのため思い切って導入をした経緯があります。

利用が減っていると申し上げましたが、実は、昨年の11月についてはプラスとなっております。この大きな要因として考えられるのが相撲の九州場所開催です。瀧光徳寺に木瀬部屋が宿舎を開設されたことが、タクシー利用に関してもプラスの材料となりました。これが毎年開催をされていけばと思いますが。これに関しては、ものすごく見学者の方もいらっやまして、相対的

にかなり増収になったという経過があります。

また、コミュニティバスの今後についても、デマンドタクシーの運行にさらに力を入れて、地域の住民の方々が喜ばれる乗り物として促進・実現していければいいなど、事業者としては思っておりますのでよろしくお願いいたします。以上です。

●議長(中島議長)

どうもありがとうございました。他に質問等はございませんでしょうか。

ないようですので、最後に「(5)その他」について、事務局より説明をよろしくお願いいたします。

●事務局(伊藤)

資料の5ということで26ページをお開きください。

コミュニティバスの無料乗車券についてのご説明になります。昨年度に引き続き、広報誌の1月号の裏表紙にてお試し無料乗車券を往復2枚分の配布をさせていただいております。また12月に開催されたふれあいフェスタの中で、塗り絵に参加された方に対して、お試し無料乗車券の配布を行っております。ちなみにフェスタでの無料乗車券配布枚数は47名の方に配布をしております。

無料乗車券の利用件数について1月20日現在の集計では、1号車で33枚、2号車で16枚、計49枚の利用がっております。この無料乗車券については、今月31日まで使えるもので、配布をしております。ご説明については以上となります。

●議長(中島議長)

ありがとうございます。「(5)その他」について、質問・ご意見等ございますか。

〔意見等なし〕

それでは全ての議事が終わりましたので進行を事務局にお願いします。よろしくお願いいたします。

○事務局(山田課長)

議長、議事の進行ありがとうございました。

最後に佐賀運輸支局牟田様より、令和7年度補正予算に関するご案内がございます。よろしくお願いいたします。

●オブザーバー(牟田委員)

お時間をいただきましてありがとうございます。佐賀運輸支局の牟田でございます。

資料として机上に1枚紙を置かせていただいております。「令和7年度補正予算を活用した「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開」ということで、来年度の国土交通省の交通に関する補助事業のご紹介ということでございます。

今まだ詳細な制度の内容は国土交通省の本省の方で検討中ではございますが、今年度基山町さんでご利用いただいた事業の来年度版ということでご紹介できればと思います。

特に上二つです。一つ目の交通空白解消タイプ、それから二つ目が共同化・協業化促進タイプという2つが目玉と考えております。基山町さんが今年度実施されたようなAIデマンドの実証運行や交通空白の解消に繋がるような取り組み、あるいは複数の自治体や複数の交通事業者が共同で取り組まれるような事業に対して、手厚い支援を予定しておりますのでご紹介をさせていただきます。

また、その裏面の「交通と医療・福祉・教育等分野連携による地域輸送資源のフル活用」についてです。こちらは従来から皆様ご承知の通り、運転手不足への対策です。公共交通が不足することで、サービスの供給が低下しているというところと、さらに一方で全国的に病院や学校の統廃合が進みまして、むしろ地域の移動需要が増大しているという問題が全国的に発生しております。今後もこういったサービスの低下、それから移動需要の増加にしっかり対応していくためには、交通事業者だけではなく、病院や学校など他の分野との更なる連携の促進が重要であるということでございます。

そういうことで国土交通省では交通だけではなく、様々な移動輸送資源を活用した形での移動手段の確保に向けた制度改正が検討されているということでございます。真ん中に「地域輸送資源のフル活用」のイメージとしてイラストを載せておりますが、左側の青い四角の従前というところが現状のイメージとなっております。例えば、路線バスとコミュニティバスが走っていたり、学校のスクールバスが走っていたり、病院ではご自分のところで送迎車を走らせたりということで、これまではバラバラで個別のサービスが提供されていたというのが現状かなと思っております。今後については右側の改善後というところになります。例えば、改善例①需給を統合調整する。これは自動車も使用していない時間帯にうまくWebを調整して効率的にサービスを提供する体制、あるいは右側の需給を集約というところで、例えば様々な学校や病院などの需要を路線バスに集約する、というような方向で持続性を高めていくような取り組みを、制度として新しく作るということが今、国土交通省の方で検討がなされているというところでございます。持続可能な移動サービスの確保のために、ぜひご利用をご検討いただければと思っていますというところでございます。

今後も詳細につきましては、適宜皆様にも情報等を共有させていただきたいと思っております。以上でございます。ありがとうございました。

○事務局（山田課長）

皆様、ありがとうございました。

これもちまして、第 50 回基山町地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

来年度につきましては、先ほど係長の方から説明がありました通り、活性化協議会の開催回数が少し増えるようなスケジュールとなっております。令和8年10月からデマンド交通を無事に運行させるために、皆様にもぜひご協力いただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日はご多用の中にも関わらずご出席いただきまして誠にありがとうございました。