

令和8年度【当初予算(案)】
基山町地域公共交通活性化協議会 予算書

資料 1

歳入 (単位:千円)			歳出 (単位:千円)		
款	項	金額	款	項	金額
1	負担金	12,447	1	運営費	70
2	補助金	3,886		2 事務費	120
3	繰越金	0	2	事業費	13,959
4	1 預金利子	1		2 事業費補助	2,285
	2 貸付金	0		3 償還金	0
	3 雑入	150	3	予備費	50
歳入合計		16,484	歳出合計		16,484

基山町地域公共交通活性化協議会
予算に関する説明書

第1表 歳入歳出予算事項明細書

1. 統括

歳入 (単位:千円)

款	本年度予算額	前年度予算額	比較
1 負担金	12,447	5,636	6,811
2 補助金	3,886	14,355	△ 10,469
4 諸収入	151	12,371	△ 12,220
歳入合計	16,484	32,362	△ 15,878

歳出 (単位:千円)

款	本年度予算額	前年度予算額	比較	本年度予算額の財源内訳		一般財源
				特定財源		
				国庫支出金	その他	
1 運営費	190	220	△ 30	0	0	190
2 事業費	16,244	32,092	△ 15,848	3,886	0	12,358
3 予備費	50	50	0	0	0	50
歳出合計	16,484	32,362	△ 15,878	3,886	0	12,598

2. 歳入

(款)1負担金

(項)1 負担金 (単位:千円)

目	本年度予算額	前年度予算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 負担金	12,447	5,636	6,811	1 負担金	12,447	町負担金
計	12,447	5,636	6,811		12,447	

(款)2補助金

(項)1補助金 (単位:千円)

目	本年度予算額	前年度予算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 補助金	3,886	14,355	△ 10,469	1 補助金	3,886	国補助金
計	3,886	14,355	△ 10,469		3,886	

(款)4諸収入

(項)1 預金利子 (単位:千円)

目	本年度予算額	前年度予算額	比較	節		説明
				区分	金額	
1 預金利子	1	1	0	1 預金利子	1	
計	1	1	0		1	

(項)2 貸付金 (単位:千円)

目	本年度予算額	前年度予算額	比較	節		説明
				区分	金額	
2 貸付金	0	12,070	△ 12,070	1 貸付金	0	町貸付金
計	0	12,070	△ 12,070		0	

(項)3 雑入 (単位:千円)

目	本年度予算額	前年度予算額	比較	節		説明
				区分	金額	
3 雑入	150	300	△ 150	1 雑入	150	広告
計	150	300	△ 150		150	

3. 歳出

(款)1運営費

(項)1運営費

(単位:千円)

目	本年度 予算額	前年度 予算額	比較	本年度予算額の財源内訳		一般財源	節		説明
				特定財源			区分	金額	
				国庫支出金	その他				
1 会議費	70	70	0	0	0	70	1報酬	70	活性化協議会 5,700円×6人×2回
2 事務費	120	150	△ 30	0	0	120	8旅費 17備品購入費	20 100	旅費 備品購入費
計	190	220	△ 30	0	0	190		190	

(款)2事業費

(項)1事業費

(単位:千円)

目	本年度 予算額	前年度 予算額	比較	本年度予算額の財源内訳		一般財源	節		説明
				特定財源			区分	金額	
				国庫支出金	その他				
1 事業費	13,959	17,737	△ 3,778	1,601	0	12,358	10需用費 11役務費 12委託費 13使用料及び賃借料 14工事請負費 15原材料費 17備品購入費 24積立金	650 100 51 150 11,758 50 450 150 450 150	印刷製本費 消耗品費 通信運搬費、口座振込手数料 きのくにポイント 臨時便、地域公共交通計画更新業務 地域活動車両借上 バス停関係工事費 バス停補修材料費 きのくにポイント読取機購入費 広告収入積立
2 事業費補助	2,285	2,285	0	2,285	0	0	18負担金補助及び交付金	2,285	フィーダー系統確保維持費補助
3 償還金	0	12,070	△ 12,070	0	0	0		0	元金
計	16,244	32,092	△ 15,848	3,886	0	12,358		16,244	

(款)3予備費

(項)1予備費

(単位:千円)

目	本年度 予算額	前年度 予算額	比較	本年度予算額の財源内訳		一般財源	節		説明
				特定財源			区分	金額	
				国庫支出金	その他				
1 予備費	50	50	0	0	0	50		50	
計	50	50	0	0	0	50		50	

事業費

事業全体費用：2,369万円、補助対象経費：2,308万

事業主体/運行主体

事業主体：佐賀県基山町、運行主体：佐賀県基山町

事業背景・目的

- 佐賀県基山町は佐賀県の東端に位置し、交通の要衝地となっているが、町内は路線バスは走っておらず、コミュニティバスと民間タクシーのみの運行となっている。
- 既存交通では地域内に点在する交通弱者の移動ニーズを賄い切れておらず、「交通空白」が発生

事業概要

交通サービス	①乗合タクシー②通学バス③コミュニティバス
運行形態	①路線不定期運行②区域運行③路線定期運行
法的区分	①③4条乗合②21条
運行頻度	①月～土7：30～18：00 ②月～金7：00～8：15（学校が休みの日除く） ③月～土7：00～18：00
運賃	コミバス：100円/回、デマンド300円/回 通学バス：1,000円/月
実施内容	①②③町内タクシー事業者に運行委託。

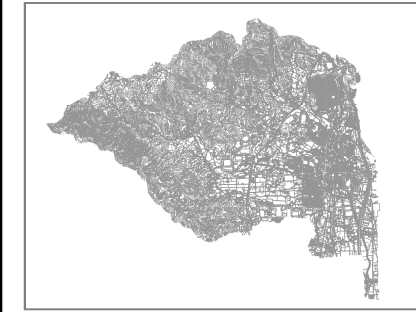
運行期間

令和8年10月～令和9年1月

事業実施地域

地区名はふりがなも記入すること

「交通空白」地区名：基山町全域(きやまちょうぜんいき)



- 基山町全域をカバーするようにコミュニティバス・デマンドタクシーを運行する。
- 遠距離通学の児童を対象に通学バスを運行する。

事業イメージ



- ① 運行委託者の車両を用いて、自宅とコミバスバス停、病院や商業施設など町内主要施設間をデマンドタクシー運行
- ② 運行委託者の車両を用いて、遠距離通学児童向けの通学バスを運行
- ③ 運行委託者の車両を用いて、交通結節点や住宅地が密集するエリアに停留所を設置し、コミバス運行

見込まれる事業効果

- 【定性・定量効果】
- 運行期間中利用者数は4か月で9,500人
 - 【「交通空白」への効果】
 - 町内全域の地理的な「交通空白」を解消

基山町における持続可能な 公共交通サービスの実現に向けた取り組み

【結果報告会】

令和8年5月
基山町役場 定住促進課

1. 本報告会の目的
2. 基山町の現状
3. これまでの取り組み
4. 令和7年度の取り組み概要
5. 取り組みの成果
6. 本格運行へ向けた基本方針

1. 本報告会の目的

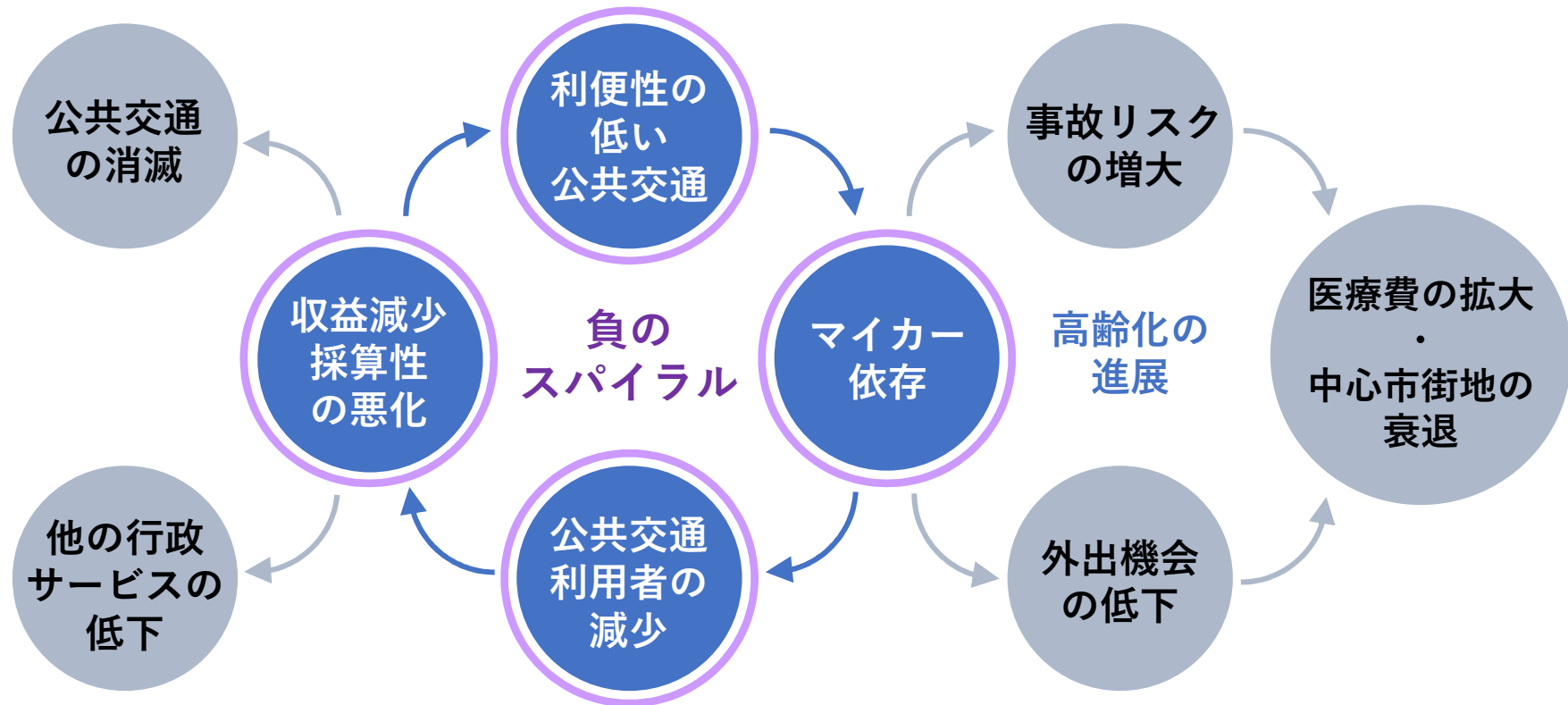
- まだまだ運転に自信がある方々にとって、公共交通の重要性は理解しつつも「自分事」として考えづらい
- しかし、免許返納するタイミングは確実に迫っている
- なので、今時点から運転が出来なくなった時の事を想像して「自分事」として考え行動することが必要

今回の取り組みや本報告会を通じて・・・

基山町の公共交通に関する理解・関心を深め
「自分事」として捉えていただく

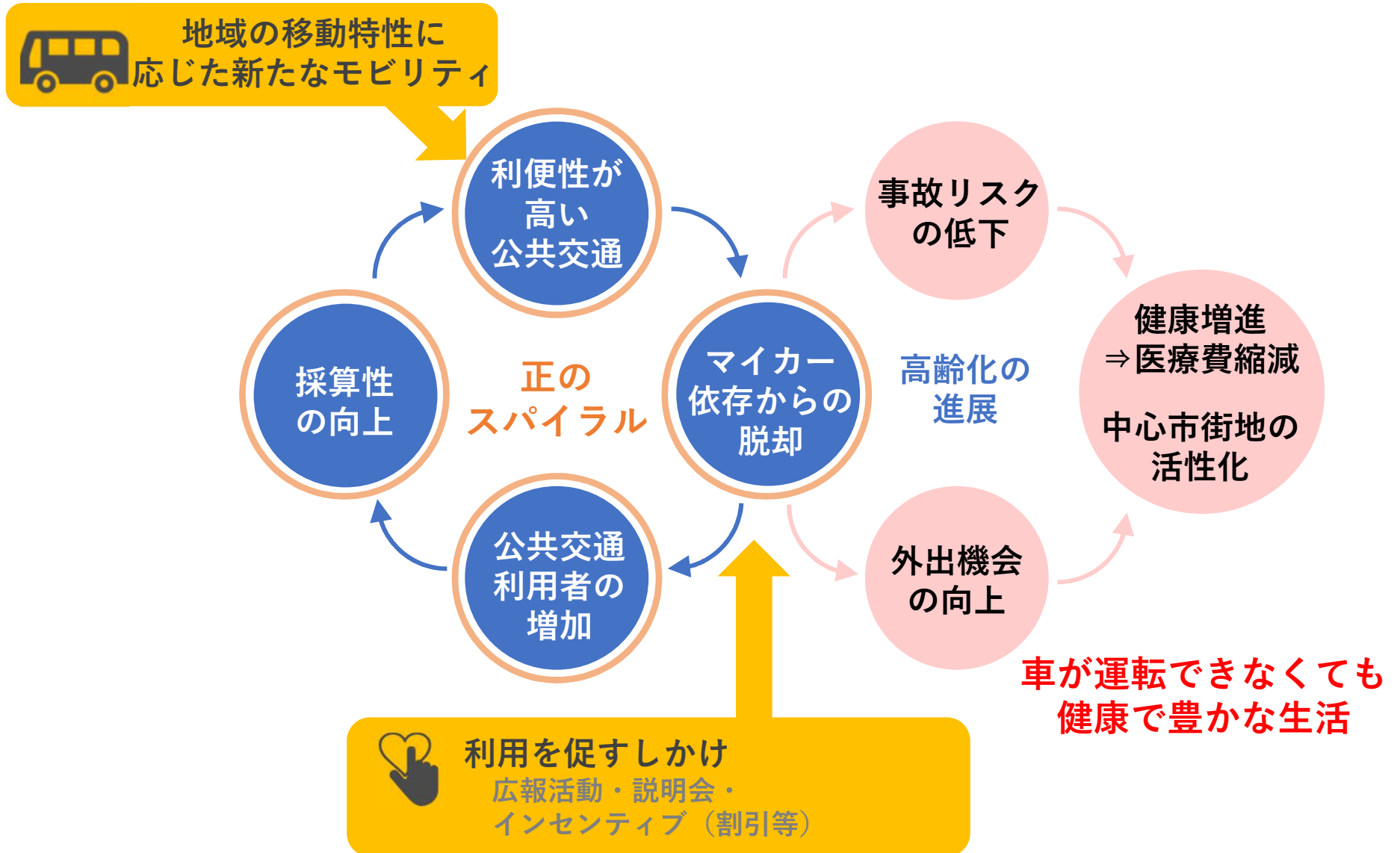
地方都市における公共交通を取り巻く現状

人々の生活において、移動は車に依存している実態があり、公共交通を利用する方は多くない状況です。物価高や人件費の高騰に反して料金収入が少ないことから、自治体は公共交通のコスト縮減を図る必要があります。結果としてサービス水準を下げることで利便性が低下し、車依存が加速するなど負のスパイラルが発生します。



1. 本報告会の目的

今後必要となる公共交通事業の方向性

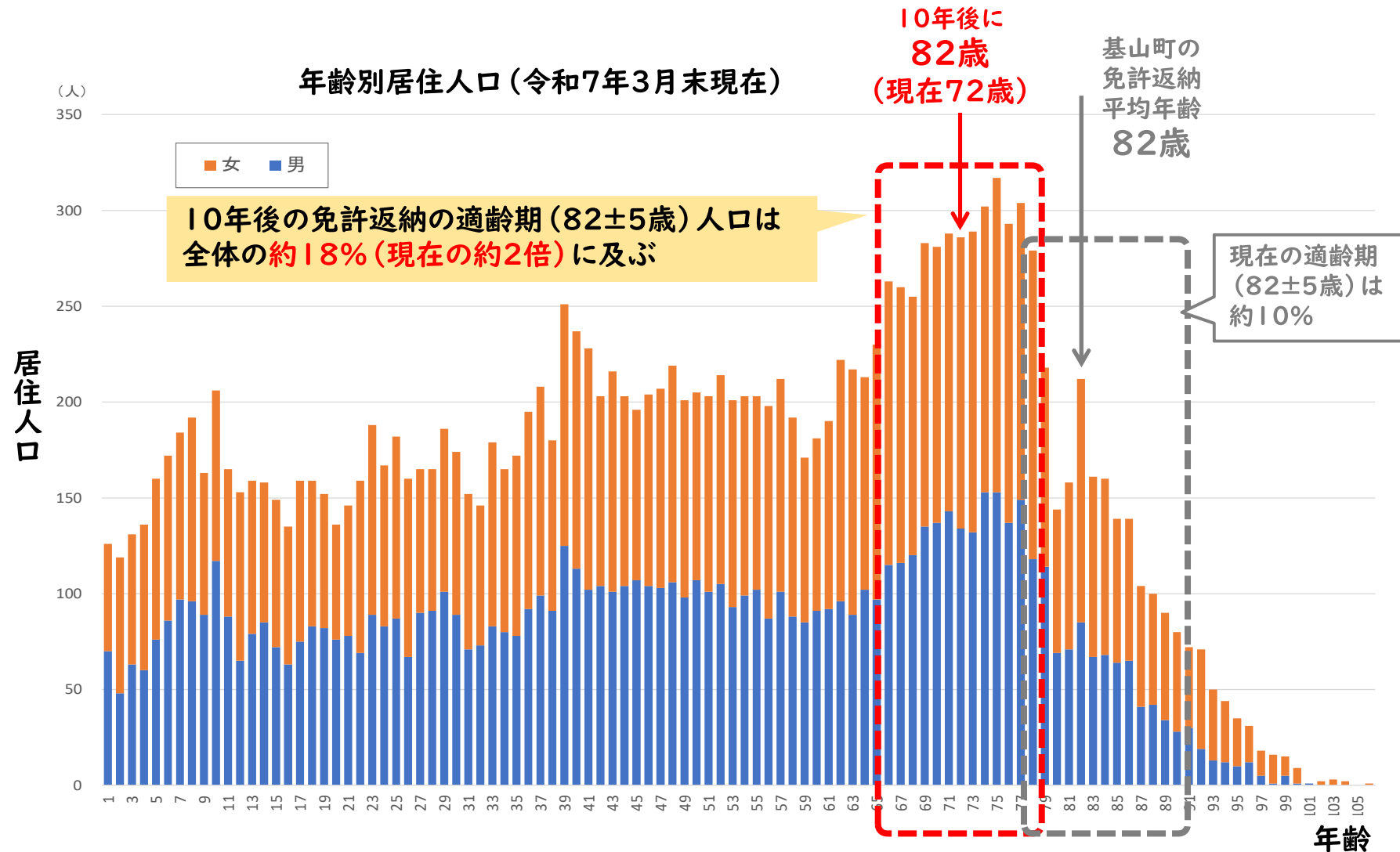


2. 基山町の現状

今後10年で急増する免許返納世代

開発団地を中心に少子高齢化が進行し、概ね10年後がピーク

同時に免許返納の適齢期を迎える方々が全体の2割弱に達し、移動弱者の増加が懸念

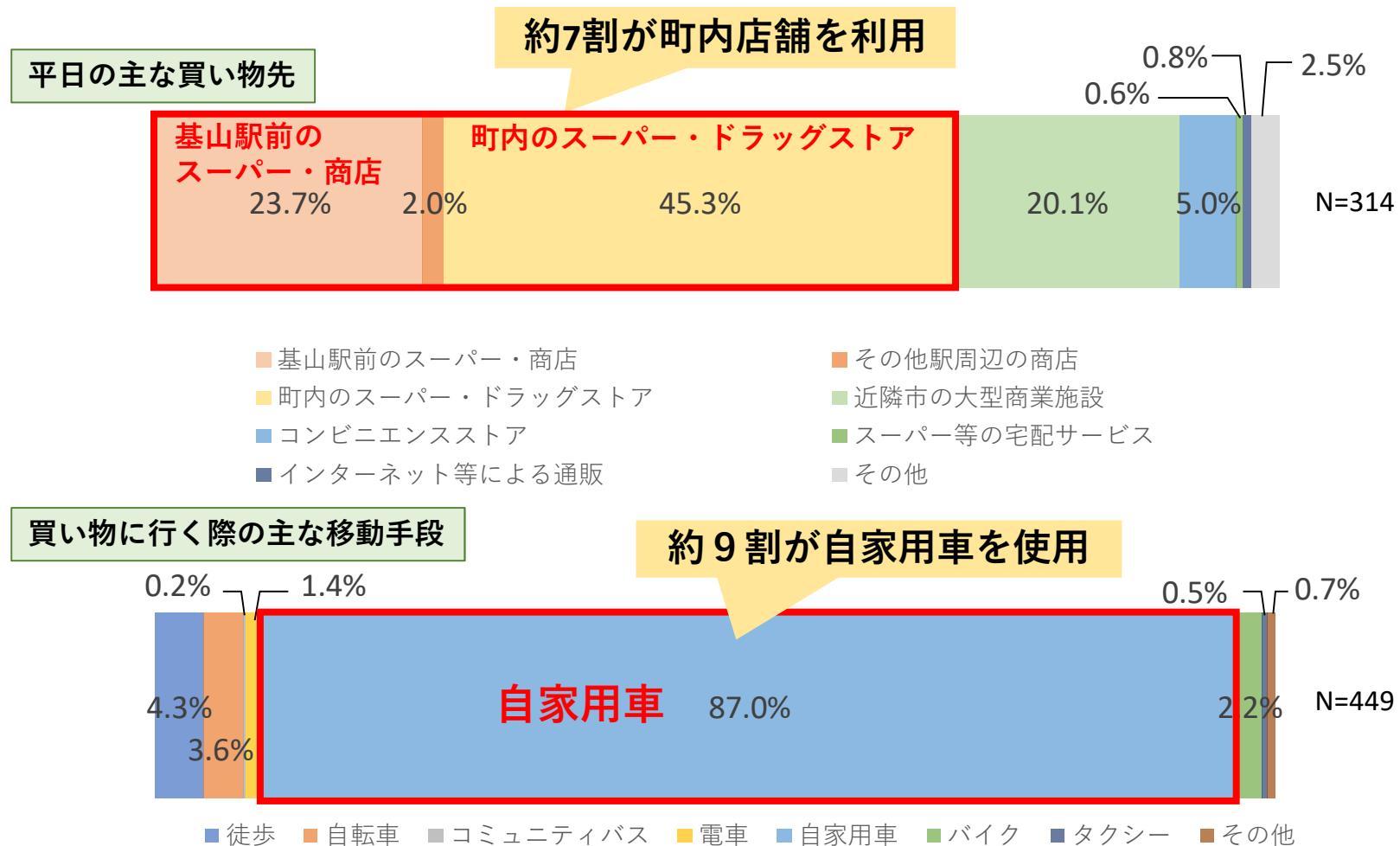


2. 基山町の現状

資料3

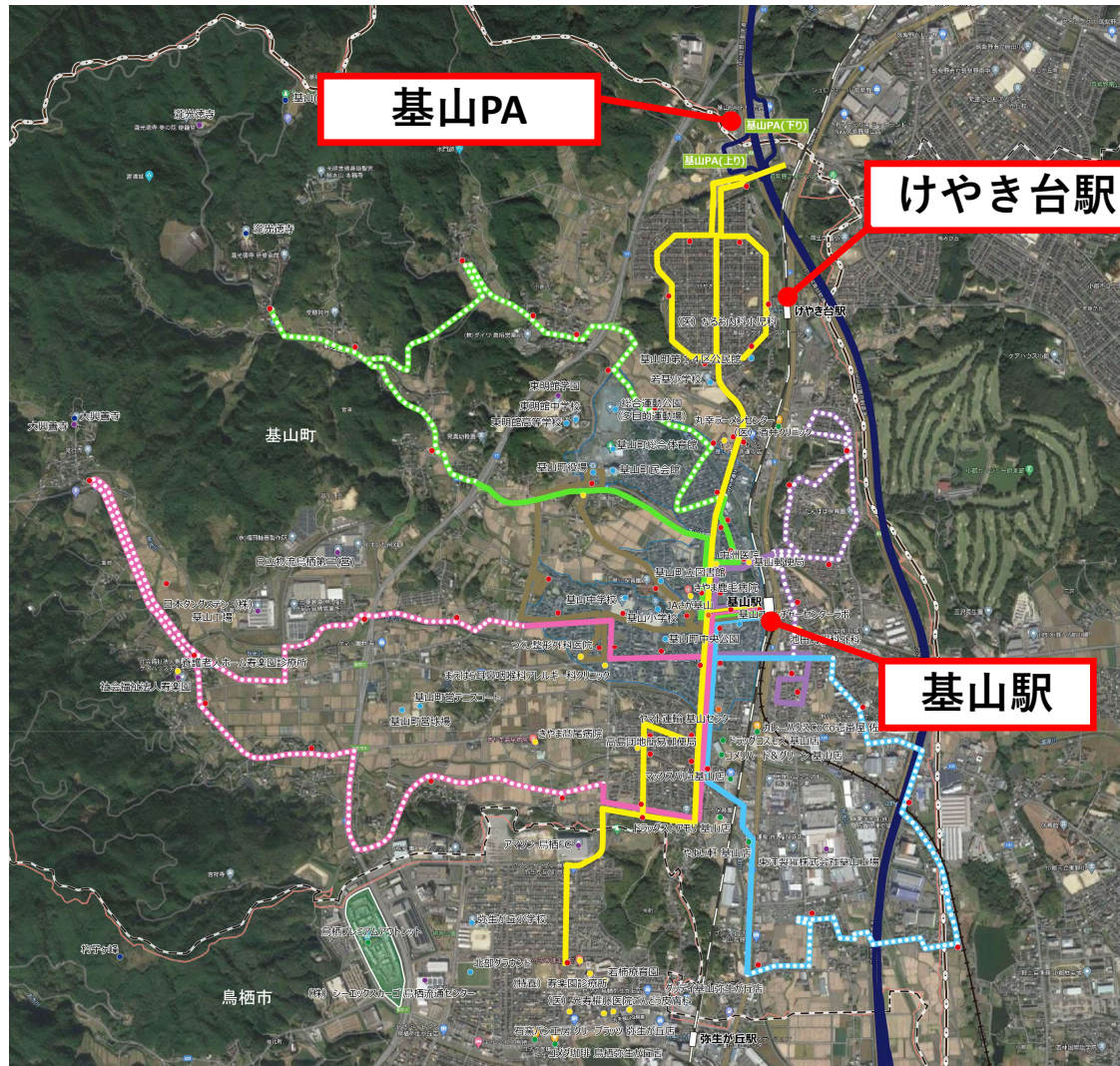
自家用車依存が多く、将来的に移動弱者が増加

日常的な買い物移動は町内店舗利用が多いが、ほとんどが自家用車を利用
高齢化の進行に伴う移動弱者(=運転免許返納者)の増加が懸念



町内で運行されているコミュニティバス

- コミュニティバスは町内を網羅的に運行するも、2台で運行しているため運行頻度は概ね1時間に1本程度と利便性が低い



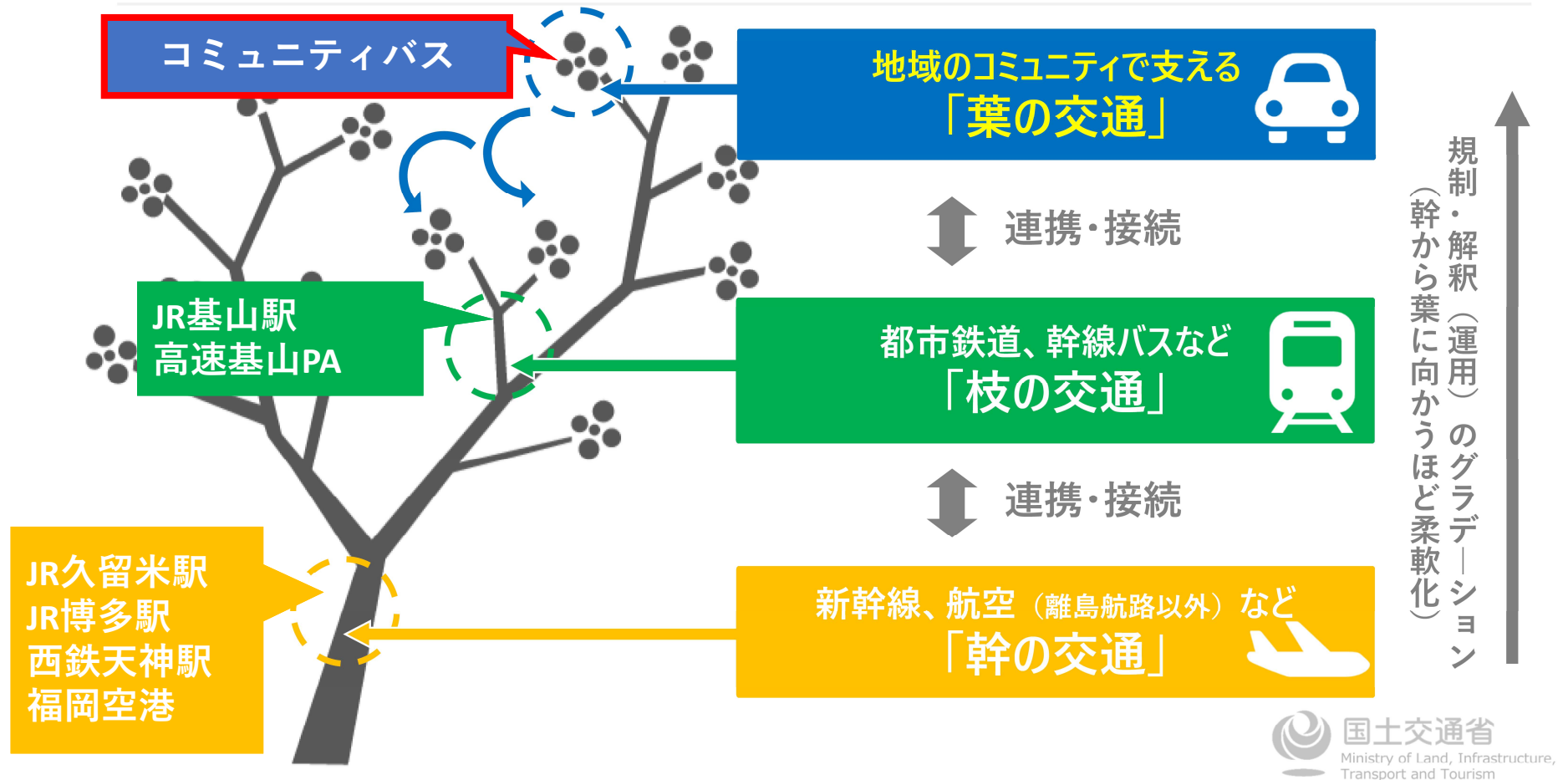
【境界】	
	県境
	市町境
	中心市街地
【拠点】	
	①バス停
	②物流拠点
	③郵便局・病院
	④小売店・飲食店
	⑤公共施設
	⑥観光・レクリエーション施設
	⑦バス運行企業
【コミュニティバスルート】	
	けやき台・高島線バス停専用区間
	園部線バス停専用区間
	園部線フリー区間
	宮浦線バス停専用区間
	宮浦線フリー区間
	長野線バス停専用区間
	長野線フリー区間
	本桜線バス停専用区間
	本桜線フリー区間
	中心部巡回線

2. 基山町の現状

資料3

町内で運行されているコミュニティバス

「幹の交通」や「枝の交通」の利便性は高い一方、「葉の交通」は利便性が低い



※「地域の暮らしを創る持続可能な交通の実現に向けて（国土交通省）」の資料を基に加工

2. 基山町の現状

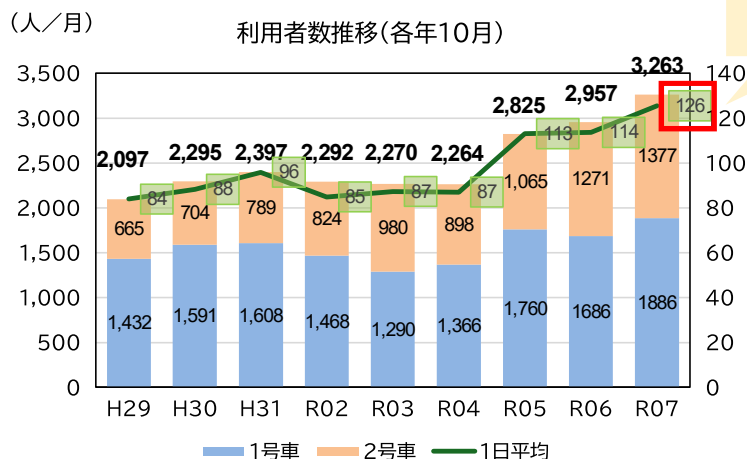
資料3

町内で運行されているコミュニティバス

- コミュニティバスの利用者は年々増加傾向ではあるものの、1日3人未満の低利用バス停が全体の約7割
- 免許返納者に優しい料金設定である一方で、運賃収入は運行経費の1割に満たず、約8割は町の財源補填で補っており、1人当たり約837円/年の負担

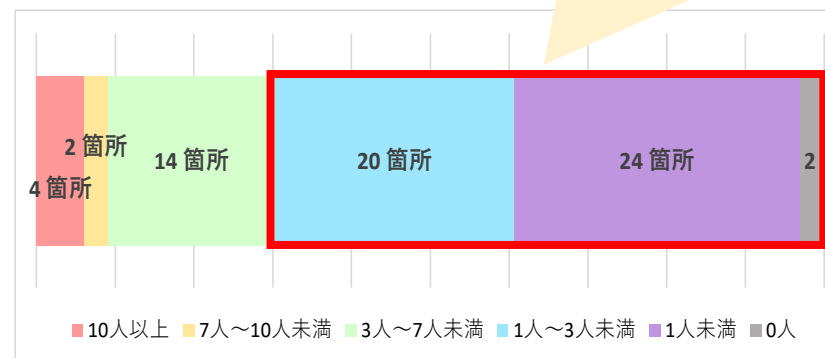
<コミュニティバス利用者数の推移>

1日平均
約126人



<バス停別の利用者数>

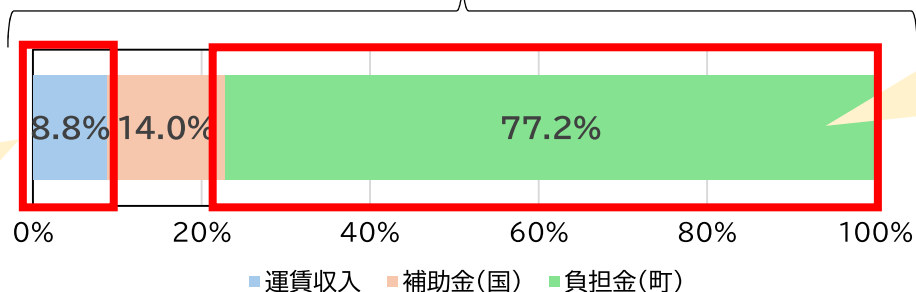
バス停の7割が1日3人未満



<コミュニティバスの費用内訳 (令和6年度)>

運行費用総額: 1,907万円/年

運賃収入は
運行費用の
1割未満



町民1人当たり
年間約837円の負担
(R5年度: 860円)

出典: 基山町提供データ

3. これまでの取り組み

3. これまでの取り組み

これまでの取り組み

令和3年度 地域新MaaS創出推進事業（経済産業省）

- 機能の異なるモビリティ（デマンド交通、けやき台通りシャトルバス、通勤・通学シャトルバス）を実証運行した。
- けやき台地区がデマンド実証実験の対象

令和5年度 共創モデル実証プロジェクト（国土交通省）

- コミュニティバスの利用が比較的多い地区（第10区、第13区）を対象とし、デマンド交通を運行
- 既存タクシー2台で月曜日～金曜日の 8:00から17:00まで運行
- 乗降ポイントはコミュニティバスのバス停に加え、町内の病院・商業施設等を追加
- 高齢者の利用促進のため、各地区のサロン等で事業説明を実施

令和6年度 デマンド交通実証事業

- 基山町全域を対象にデマンド交通を運行
- 会員登録は不要、予約を必須として電話やWEBで受付
- 未就学児、身体障がい者の方は無料
- 小学生は半額（150円）、免許返納者は100円引き、ドリンクチケットなどのサービスを実施



令和6年度までの実証運行を通じて以下の**9つ**のことがわかりました。

- ①高齢者を中心に**一定の利用需要**が見込まれる
- ②車以外では**外出しづらい地域にお住まいの方々**に特に求められている
- ③目的施設が同じであり「**乗合**」になりやすい**移動特性**である
- ④**料金は概ね妥当**でしたが**料金体系には工夫の余地**がある
- ⑤デマンドタクシーは**将来的にも価値ある**サービスである
- ⑥運行の効率化に向けて**もっと利用を促す必要**がある
- ⑦利用を促すには**様々なサービス改善も必要**である
- ⑧**広報が不十分**であった一方で**一定の潜在需要**が見込まれる
- ⑨デマンドタクシーに**利便性を感じない方**や**懸念を抱く方**も多い

令和6年度までの実証運行の成果を踏まえ、令和7年度の課題を以下のとおり整理しました。

①再度の実証運行による需要の見極め

- 令和6年度の実証運行では、広報活動が不十分だったこともあり、実証運行そのものを知らない方等も多く、潜在的な需要も見込まれることが判りました。
- 令和7年度も実証運行を継続し、デマンドタクシーの利用需要や必要性の見極めを行います。

②伝わりやすく理解しやすい広報活動

- デマンドタクシーの利用方法やルール、タクシーやコミュニティバスとの違い等が十分に伝わっておらず、利用の弊害にもなっていることが判りました。
- 具体的なサービス内容を含めて理解して頂けるように、積極的・効果的な広報活動を行います。

③乗合率アップのための工夫

- 令和6年度の実証運行を通じて、乗合率が低い一方で、乗降場所は集中しており乗合率を高めるポテンシャルは確認することができました。
- そこで、乗合に対するインセンティブ設計（割引等）や目的施設や地域での呼びかけ等、乗合率をアップさせるための工夫を検討・実施します。

④各種サービスの改善

- 運行日時の拡大や予約作業の容易化、料金体系や支払いの柔軟化等、サービスの改善を求める声が多くありました。
- そこで、コストや人材確保の観点も踏まえながら、様々な意見・要望に対応した改善策について検討・実施していきます。

4. 令和7年度の取り組み概要

① 運行のポイント

令和7年度の実証運行の課題に対して、以下の施策を実施しました。

課題	施策
① 再度の実証運行による需要の見極め	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会員登録により利用者の属性や利用傾向を把握 ・ 会員カードを全戸配布 ・ きのくに祭りでのチラシ配布 ・ 利用促進ポスターを掲示
② 伝わりやすく理解しやすい広報活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各行政区等で実証運行に関する住民説明会を実施 ・ 憩いの家、コミュニティバスでのターゲットを絞った説明会を実施
③ 乗合率アップのための工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合割引を実施（乗合の場合に運賃を100円割引）
④ 各種サービスの改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 往復予約（複数予約）を可能に ・ 運行の15分前まで予約を受付（前年度は30分前） ・ 土曜日も運行を実施 ・ 多様な支払い方法に対応（現金、カード、QR決済、交通系IC） ・ WEB、LINE、電話の3種の予約方法を整備 ・ きのくにカードへのポイントを付与 ・ 乗り放題カードの販売や乗車無料券の配布

4. 今年度の取り組み概要

資料3

②運行概要

項目	内容	備考
運行期間	令和7年9月16日(火)～11月29日(土)	合計61日間実施
運行日	平日及び土曜日(日・祝は運休)	—
運行時間	8:00～17:30(予約時間は17:15まで)	—
運行範囲	基山町内全域	—
乗降場所	①コミュニティバス停留所 ②町内主要施設の出入口付近 ③ご自宅	期間中(10/1～)に、コミュニティバスの停留所が2か所(基山PA(下り)、グッディやよいがおか基山店を追加となったため、デマンド交通でもバス停を設定
利用料金	①都度払い:お1人様・1回乗車で300円 ②乗り放題:お1人様・1か月で3,000円	未就学児は無料 乗り放題を利用する場合、乗り放題サービスの申し込みと購入が必要9月16日(火)より申込開始。
料金割引	①乗合割引(2名以上の予約:100円割引) ②免許返納者・障がい者割引(証明書提示で100円割引) ③小学生割引(100円割引)	①乗合割引はご予約時に複数名で予約し、乗車された場合に適用される。また、未就学児(無料)との乗合の場合は割引は適用不可。 ①～③の重複割引不可、最大100円の割引。
予約	電話/Web/基山町公式LINE	電話予約の受付は、平日および土曜日の7:45～17:15のみ。WebとLINEは、運行期間中は日曜・祝日も予約可能。23時50分～2時はメンテナンスのため予約不可。
車両	タクシー車両(2台)	—
定員	3名	タクシー1台あたりの定員です。

4. 今年度の取り組み概要

③乗降場所（既存バス停+町内主要施設）



4. 今年度の取り組み概要

③乗降場所（既存バス停＋町内主要施設）

昨年度と同様に、既存のバス停に加えて、医療施設やスーパーなどの小売店、公共施設等を追加しました。



病院

- 1 池田胃腸科外科
- 2 鹿毛診療所
- 3 きやま鹿毛医院
- 4 きやま高尾病院
- 5 さかい胃腸・内視鏡内科クリニック
- 6 志賀眼科医院
- 7 つくし整形外科医院
- 8 なるお内科小児科
- 9 ばば整形外科
- 10 まえはら耳鼻咽喉科アレルギー科クリニック
- 11 やよいがおか鹿毛病院

接骨院・整骨院

- 1 ひらやま接骨院
- 2 アイズ基山駅前整骨院
- 3 オレンジ整骨院
- 4 基山整骨院
- 5 基山わいわい整骨院
- 6 寿整骨院
- 7 リボン鍼灸整骨院

買い物

- 1 ゲッデイ 基山弥生が丘店
- 2 ドラッグストアコスモス 基山店
- 3 コメリハード&グリーン 基山店
- 4 市場バリュー サンエー 基山店
- 5 ドラッグストアモリ 基山店
- 6 マックスバリュ 基山店

歯科医院

- 1 あおやぎ歯科医院
- 2 こが歯科
- 3 重松歯科医院
- 4 立山歯科 基山医院
- 5 のきた歯科医院
- 6 原歯科医院
- 7 ゆきこ歯科
- 8 ルアナファミリー歯科・矯正歯科

公共施設等

- 1 基山町総合体育館
- 2 基山町民会館



4. 今年度の取り組み概要

資料 3

④ 会員登録

- 会員登録は、役場窓口や電話の他、WebやLINEから受け付けました。
- 会員登録時には、氏名、住所や年齢などの属性を登録してもらい、利用者の利用状況の分析に活用しました。
- 各行政区での説明会に参加された方に対しては、会員登録の代行も実施しました。

基山町
予約型乗合タクシー 乗車カード

お客様番号： KYM12345	パスワード：
--------------------	--------

電話でのご予約 予約専用サイトからご予約

予約専用ダイヤル
0942-50-6780

右のQRコードから
予約専用サイトに
アクセス



↑ 会員一人ひとりに番号を設定して情報を管理

受付窓口・電話

【受付窓口】
基山町定住促進課
(伊藤・丸山)
【受付時間】
8:30 ~ 17:00

0942-92-7920

基山町にて会員登録を
代行いたします。

専用Webサイト



<https://c.casv.jp/pt/AreaPortal.html?a=17d2e520-62fb-476b-a5d5-16df17ab4ade>

基山町公式LINE



⑤ 予約方法

- 予約は、基山タクシーへの電話の他、WebやLINEから受け付けました。
- 往復予約に対応できるように、複数の予約を可能としました。



会員カードに電話番号や予約サイトのQRコードのを配置↑

電話

予約専用ダイヤル
0942-50-6780

基山タクシーが運行します

会員登録の電話番号とは
異なりますのでご注意ください。

専用Webサイト



<https://toyotaconiq-ride.jp/rakunoru kiyama/yoyaku/>

基山町公式LINE



4. 今年度の取り組み概要

⑥PR・広報活動

実証実験案内チラシ・ポスター

今年も走ります!

らくのるきやま

あなたの体験が町の未来を変える!

便利な乗合タクシーでGO!!

期間 令和7年 9月16日(火)～11月29日(土)

運行時間 8:00～17:30 (日・祝日は運休、予約受付は17:00まで)
お1人様・1回乗車につき 300円

暮らしに寄り添う公共交通サービス!!

8月に説明会を実施します。詳しくは裏面をご覧ください。

Point!

- きのくにカードにポイントが貯まる
- 往復予約(複数予約)ができるようになりました
- 土曜日でも運行します(運行時間 8:00～17:30)
- 予約時に複数人予約すると割引されます
- 現金、バーコード決済、クレカ、交通系ICなど各種支払い方法に対応
- お電話で予約ができます。基山町公式LINEからも簡単予約!!

登録がまだの人は基山町公式LINEに登録しよう!!

基山町公式LINE

実施主体 基山町地域公共交通活性化協議会
(基山町役場 定住促進課内)

のぼり旗(公共施設等)

らくのるきやま

あなたの体験が町の未来を変える!

便利な乗合タクシーでGO!!

予約型乗合タクシー乗車体験

あなたの体験が町の未来を変える!

【開催期間】
令和7年 9月16日(火)～11月29日(土)

基山町

憩いの家での広報



コミュニティバスでの広報



⑦事前説明会

- 事前説明会は、各行政区の公民館や町民会館で行いました。
- 説明会に出席された方に対して、申込用紙を用いた会員登録の案内を行いました。
- 出席者には無料乗車券を配布し、乗車体験を促しました。



令和7年度 予約型乗合タクシー 会員登録 申し込み用紙 **1人目**

項目	備考	記入欄	
ログインID (お客様番号) ※	お配りした「乗車カード」に記載されている「KYM」から始まる5桁の番号をご記入ください。	KYM	
パスワード(任意)	初期パスワードは「KIYAMA」です。変更を希望される方のみ、「半角英数字で6文字以上16文字以下」でご記入ください。		
住所 ※	番地・建物名まで正確にご記入ください。	基山町	
電話番号 ※	携帯電話などの繋がりやすい番号をご記入ください。		
氏名(漢字) ※	—	姓	名
氏名(ふりがな) ※	—	せい	めい
性別 ※	該当する項目を丸で囲んでください。	男性 ・ 女性 ・ 答えたくない	
生年月日 ※	該当する年号を丸で囲んでください。和暦でご記入ください。	大正 ・ 昭和 ・ 平成	年 月 日
メールアドレス(任意)	ご記入の電話番号に繋がらない場合の連絡先となります。必須ではありません。		

※印は必須項目ですので必ずご記入ください

【会員登録申し込み用紙】

予約型乗合タクシー
無料乗車券

利用日
/

本券のご利用はお1人様1回限りとなります。「乗車カード」に記載されている「お客様番号」を以下にご記入の上、降車時に乗務員にお渡しください。

お客様番号 : KYM

利用期限: 令和7年9月30日

【無料乗車券】

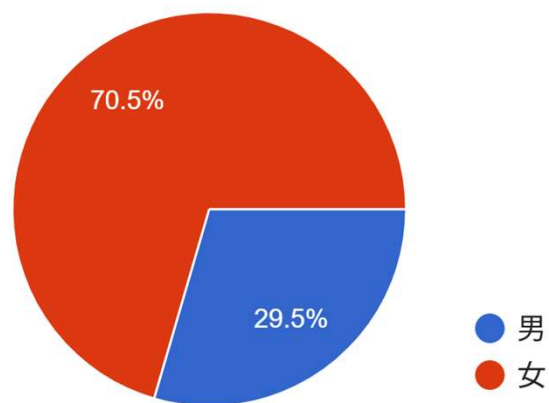
⑧事後アンケート調査

- 実証運行後には、会員登録いただいた方々を対象に、「デマンド交通」の利用意向やサービス内容へのご意見・ご要望等についてアンケート調査を行いました。
- 合計391名（会員の約6割強）の方々からご回答を頂きました。ご協力ありがとうございました。

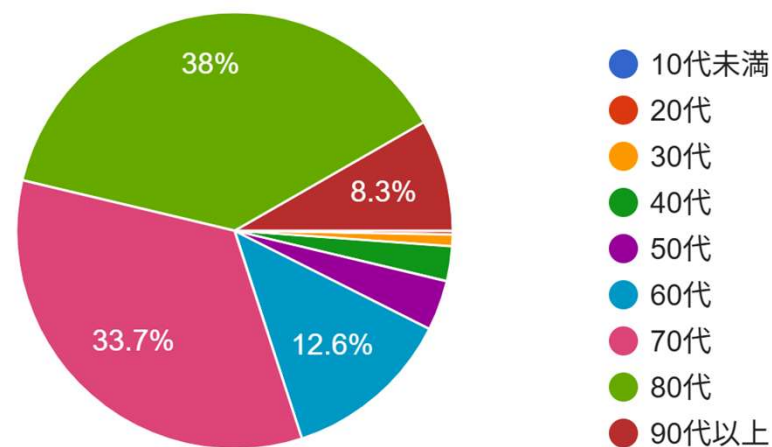
【アンケートの概要】

対象者	デマンド交通会員登録者（637人）
回答方法	Webまたは郵送
回答者数	391人
回収率	61.4%

【回答者属性】



性別



年代

5. 取り組みの成果

今回の実証運行を通じて判った事を以下に整理しました。

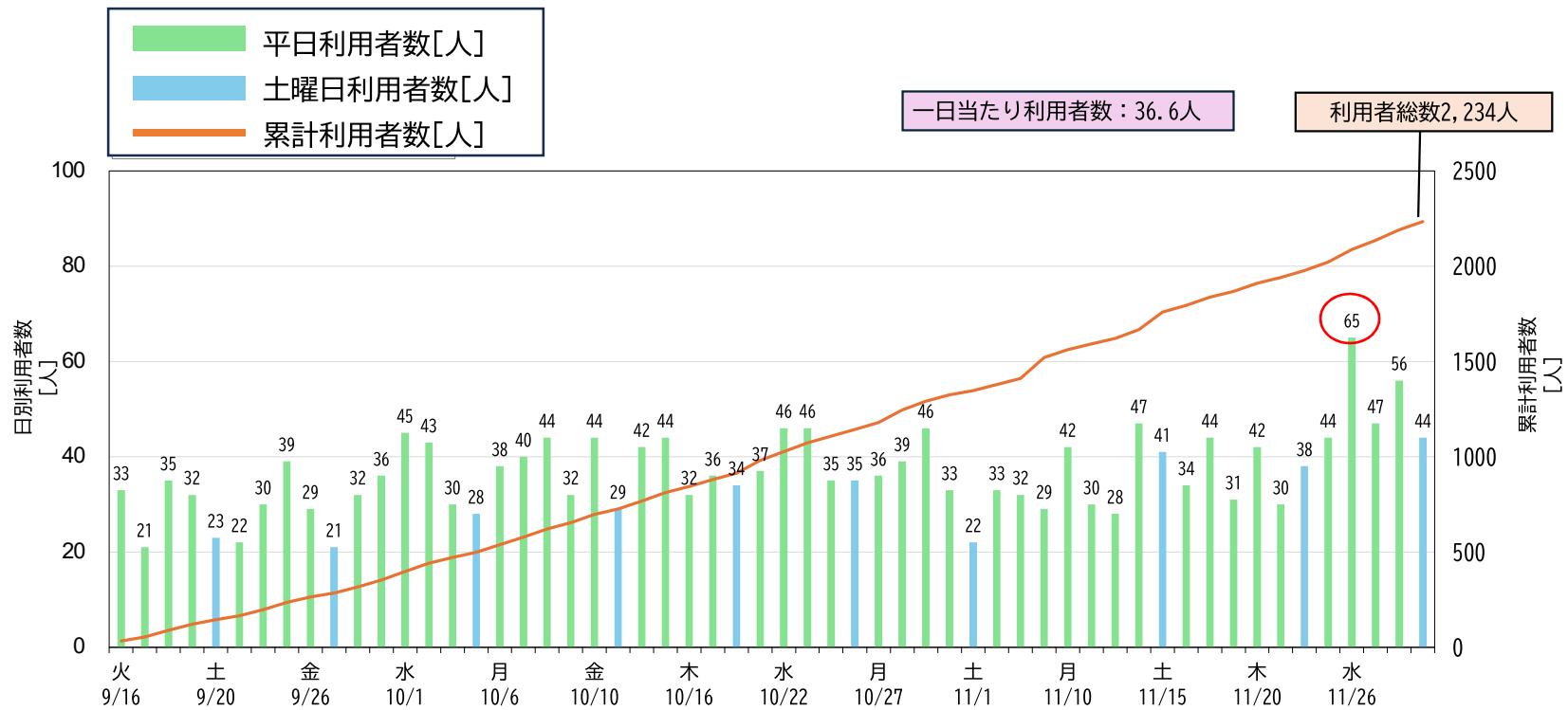
- ①昨年度と比較して利用者の増加を確認し、**利用需要を再確認**
- ②土曜日の運行需要は平日と比較して少ないため、**土曜日の運行は要検討**
- ③平日の午前中が最も需要が多く、**時間帯に応じた利用形態の可能性も示唆**
- ④**利用者が多いバス停での利用促進施策も有効である可能性を示唆**
- ⑤利用者の増加には**会員登録者の利用率を増加させることが必要**
- ⑥運行は**常時2台運行**が望ましい
- ⑦コミュニティバス利用者のデマンド交通への転換が想定されることから、今後はコミュニティバスとデマンド交通を総合的に考えた**公共交通ネットワークの検討が必要**
- ⑧会員登録や予約方法は**電話、Web、LINEの3種類の活用が必要**
- ⑨利用を促す取組として、**親しい方からの勧誘や住民説明会での誘い、乗車カードの配布が効果的**
- ⑩乗り放題カード販売は利用率の増加につながっているが、**料金設定についての見極めが必要**
- ⑪乗合率のアップについては、**引き続き施策の工夫が必要**
- ⑫無料乗車券については、**配布対象の見直しが必要**

5. 取り組みの成果

① 昨年度と比較して利用者の増加を確認し、**利用需要を再確認**

- R6年度と比較して、R7年度の1日当たりの利用者数は約1.6倍(36.6÷23)に**増加**しており、**デマンド交通の需要の高さ**を確認しました。

	R6年度	R7年度
利用者数	1,178人	2,234人
一日当たり利用者数	23人	36.6人



【R7年度 日別利用者数と累積利用者数】

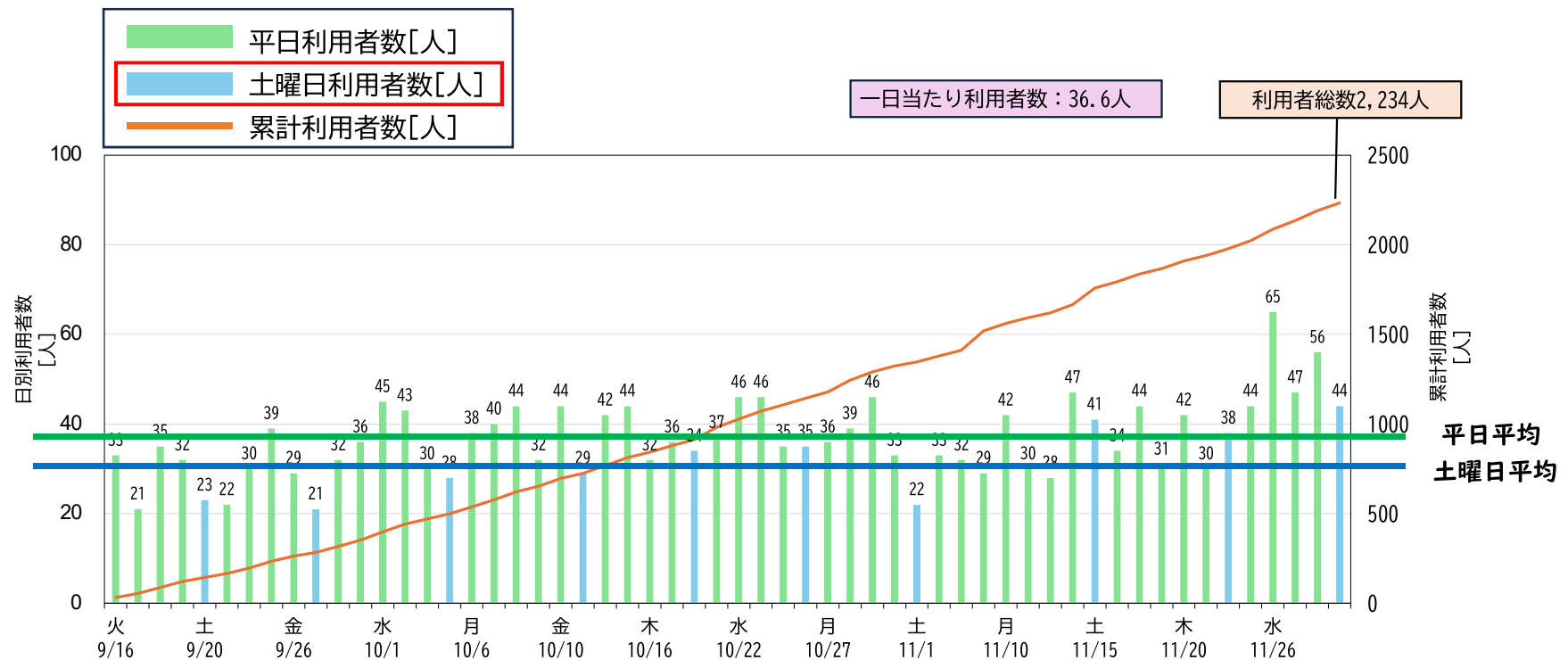
5. 取り組みの成果

資料3

② 土曜日の運行需要は平日と比較して少ないため、土曜日の運行は要検討

- 土曜日の1日当たりの利用者数は、平日と比較して約83% ($=31.3 \div 37.8$)と少ないため、土曜日の運行の必要性については検討を行います。

	全体	平日	土曜日
一日当たり利用者数	36.6人	37.8人	31.3人

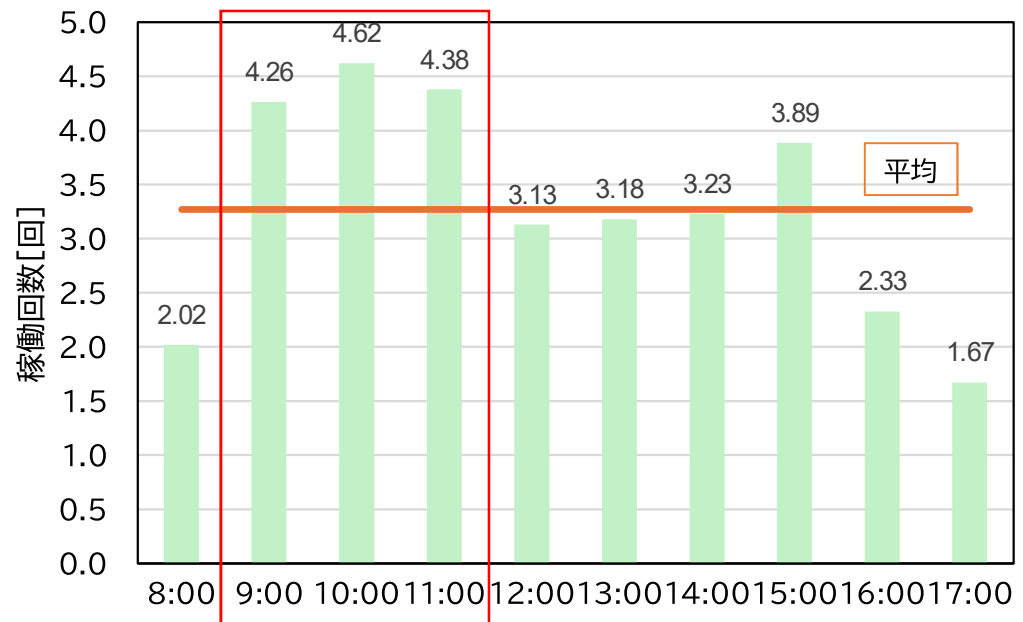


【R7年度 日別利用者数と累積利用者数】(再掲)

③ 需要は午前中が最も多く、時間帯に応じた利用形態の可能性も示唆

- 時間帯別のデマンドタクシーの稼働回数は、9時～12時で多く、平均と比較して1時間に1回程度多い稼働が確認されましたが、その一方で、8時台や16時以降の稼働回数については、平均と比較して1回程度少ない傾向が確認できました。
- 稼働回数が少ない時間帯においては、通常のタクシーとデマンドタクシーの併用などの効率的な運行が効率的であることが想定されます。

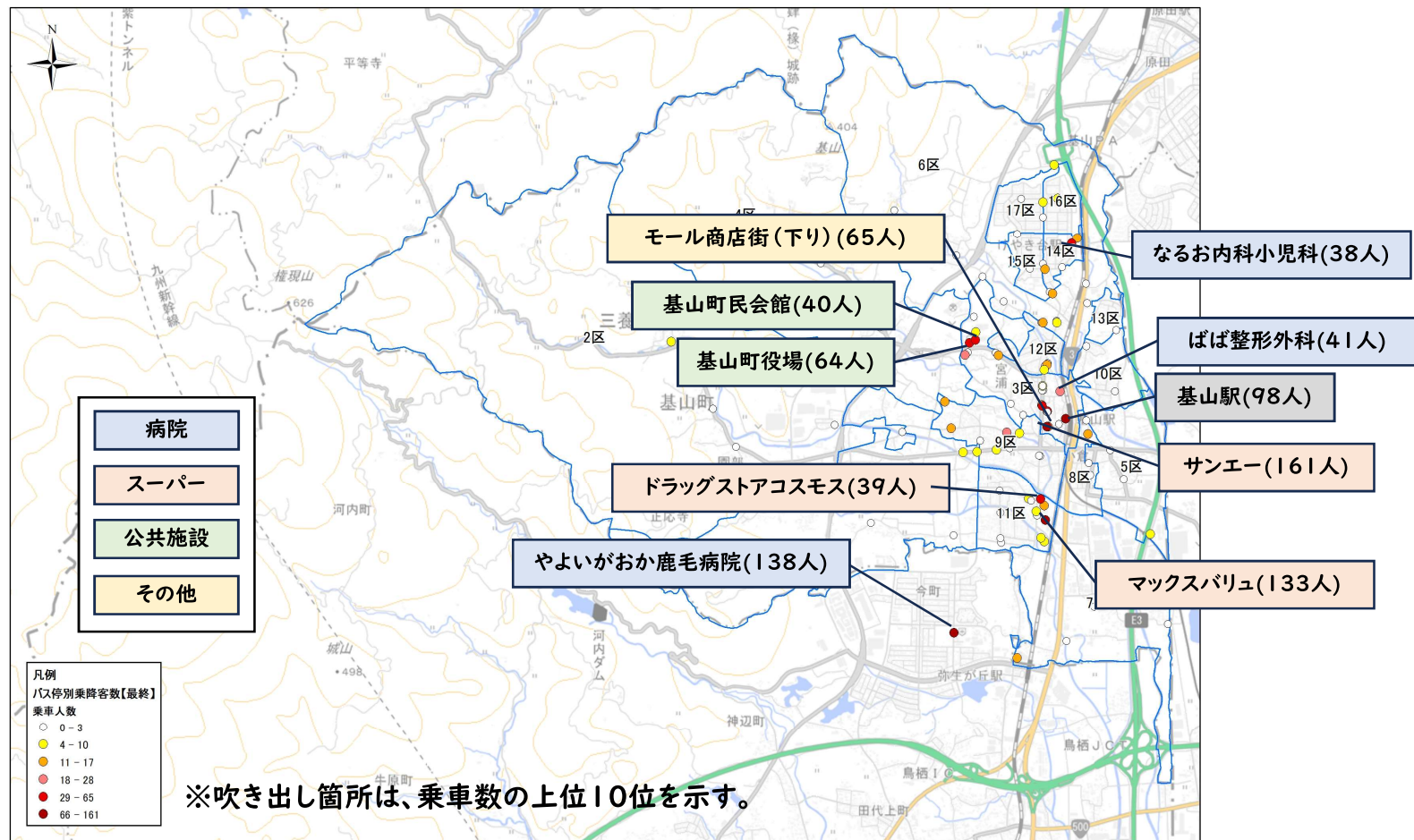
	稼働回数 (全日程)	時間当たり 稼働回数 (1日)
8時～9時	123	2.02
9時～10時	260	4.26
10時～11時	282	4.62
11時～12時	267	4.38
12時～13時	191	3.13
13時～14時	194	3.18
14時～15時	197	3.23
15時～16時	237	3.89
16時～17時	142	2.33
17時～17時半	51	1.67
平均	-	3.27



【時間帯別稼働回数】

④ 利用者が多いバス停での利用促進施策も有効である可能性を示唆

- 利用者の多いバス停は、スーパーや病院、公共施設等であり、これらの施設は**日常的に利用する町民が多い**ことが考えられます。本格運行の導入にあたっては、これらの施設で効率的に乗合が発生するような施策を検討します。

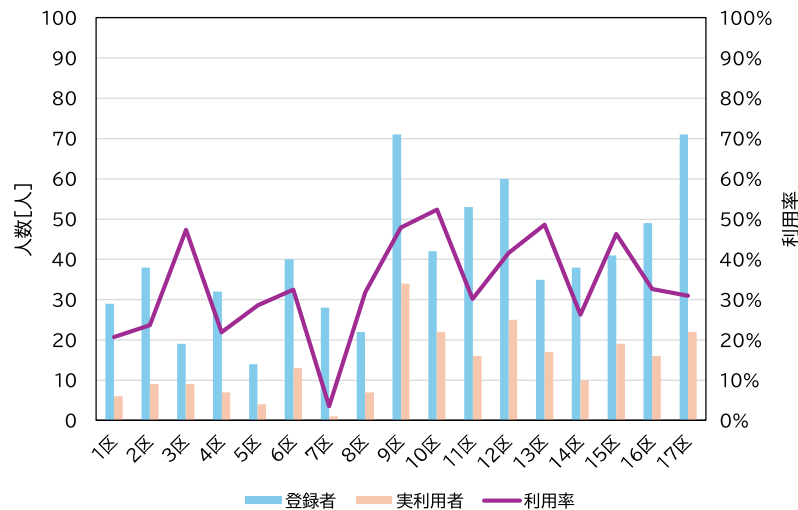


【バス停別乗車人数】

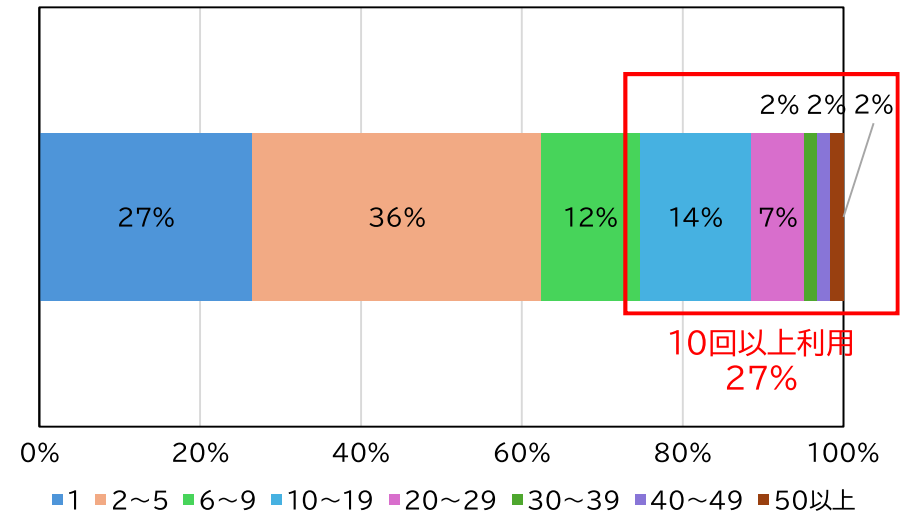
⑤ 利用者の増加には**会員登録者の利用率を増加**させることが必要

- R7年度の実証実験では、合計で715名の方に会員登録いただきましたが、**実際の利用者は会員数の約37%**である252名に留まりました。
- 7区は需要が低い行政区であることが想定されるため、今後の広報活動においては利用需要が想定される行政区を抽出し、重点的な広報活動が効果的です。
- また、個人の乗車回数を見ると、実証実験期間中に週1回以上（合計で10回以上）乗車された方は、実利用者の約27%となっており、**利便性の高さを実感して継続的に利用**した方もいたことが想定されます。そのため、会員登録者に一度利用してもらえそうな施策を検討します。

※アンケートの自由意見によると、会員の中には、現在は車の運転が可能であるが、将来的に免許返納をした際に必要であるため話を聞いたという方もいらっしゃいました。



【行政区別の登録者数及び実利用者数】



【各利用者の利用回数】

⑥ 運行は**常時2台運行**が望ましい

- 令和7年度の実証実験は、当初はドライバーの昼休憩時は1台の運行のみとなっていました。利用者からは昼の時間帯の需要の声がありました。
- 期間の途中で運行体制を見直し3名体制とすることで、常時2台運行が可能となりました。結果として、2名体制時と比較して昼休憩時の11時半から13時半の時間当たりの稼働回数は約1.2倍(=3.9÷3.2)となり、昼休憩時間中の需要により対応することができました。
- 今後の本格運行においても、**常時2台運行**が望ましいと考えられます。

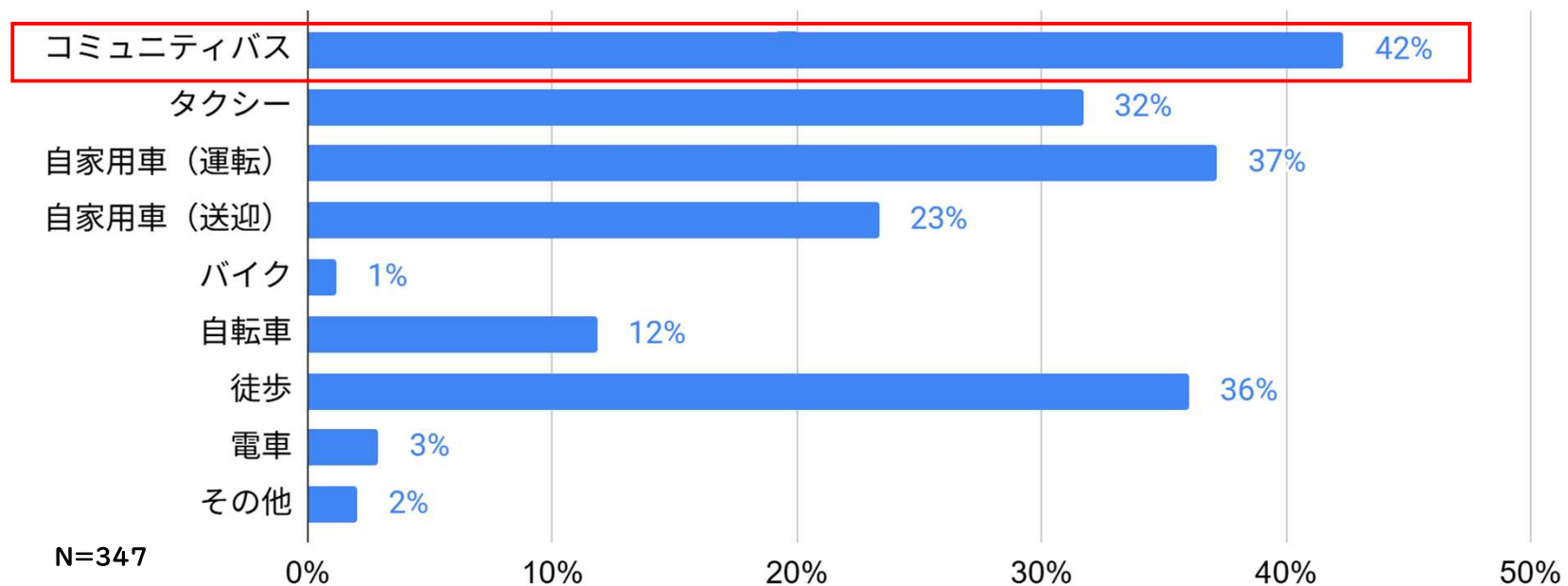
【11時半～13時半における稼働回数】

	稼働回数	時間当たり稼働回数
2名体制 (36日間)	229回	3.2回
3名体制 (25日間)	194回	3.9回

※2名体制時は、ドライバーの昼休憩の時間帯時は1台運行、3名体制時は、昼休憩の時間帯でも2台運行を継続

⑦ コミュニティバス利用者のデマンド交通への転換が想定されることから、今後はコミュニティバスとデマンド交通を総合的に考えた**公共交通ネットワークの検討**が必要

- アンケート回答者のうち、約42%の方がコミュニティバスを利用したことがあり、**実証期間中はコミュニティバスからデマンド交通への転換**が推測できました。
- 今後は町の公共交通の在り方として、コミュニティバスとデマンド交通の**総合的なネットワークの構築の見直し**など、効率的な運行体系を検討します。



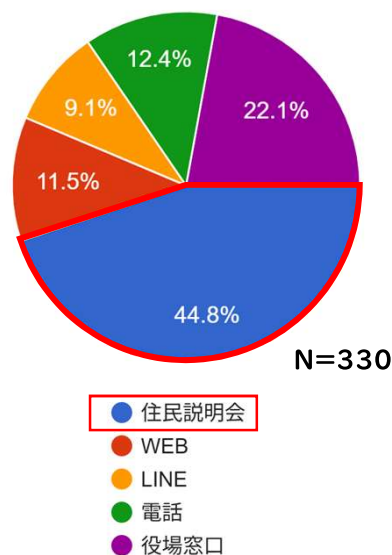
【デマンド交通利用者の普段の移動手段】

※それぞれの移動手段として利用しているものを複数回答で選択

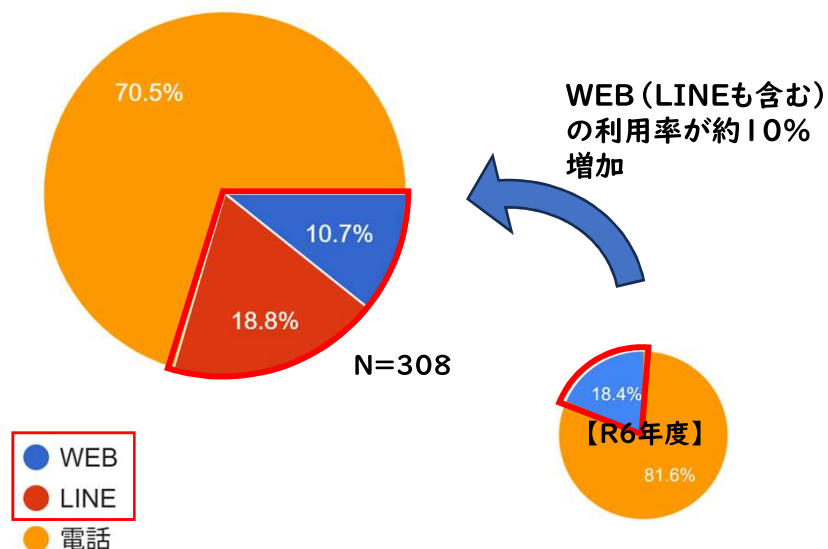
⑧ 会員登録や予約方法は電話、Web、LINEの3種類の活用が必要

- 会員登録方法は、**住民説明会への参加が最も多く**、説明会による直接的な対話により登録を促進できる効果を確認しました。
- また、電話、Web、LINEでそれぞれ約10%の方が会員登録時に利用しており、多様な登録方法の提供が必要であることを確認しました。
- さらに、WebやLINEでの予約は昨年度と比較して10%増加しており、特に今年度に取り入れた**LINEでの予約が有効**であることを確認しました。
- 一方で、電話での予約は70%程度と依然として多く、WebやLINEによる予約方法の促進を図りつつも電話での予約の受け入れる体制を継続します。

➤ 会員登録の方法について(1つ選択)



➤ 主な予約方法について(1つ選択)



⑧ 会員登録や予約方法は電話、Web、LINEの3種類の活用が必要

- WebやLINEは約80%の方に「利用しやすかった」とご回答いただきました。一方で、「利用しにくかった」と回答された方からは以下のご意見をいただきました。

- WebやLINEによる予約は自分ではできない

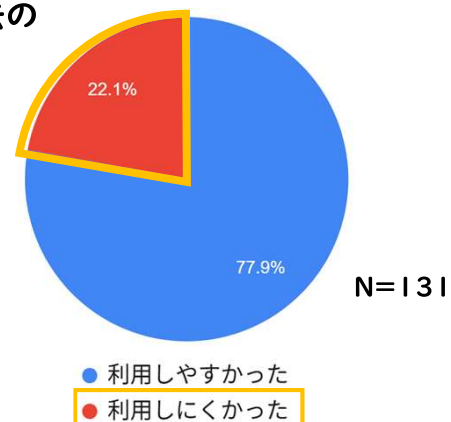
→ (改善の方向性): 予約方法の説明会の実施や、チラシによる説明を強化します。

- 予約後の人数変更ができないのが不便

- 自動でルートが決定されてしまい、自分自身でルートを決められない

→ (改善の方向性): 乗合制度の都合上、人数変更ができないことを周知します。このような制度上の問題についての周知により、町民の利用ルールに関する理解の向上を促し、利用のハードルを下げる取組を行います。

➤ WebまたはLINEでの予約方法の
利便性について(1つ選択)

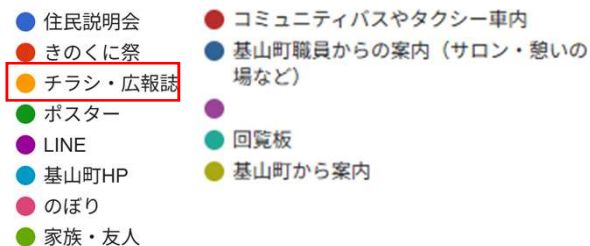
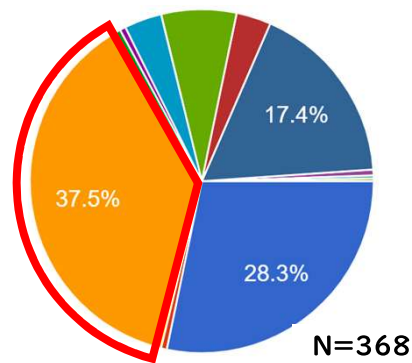


5. 取り組みの成果

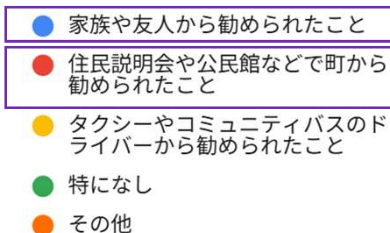
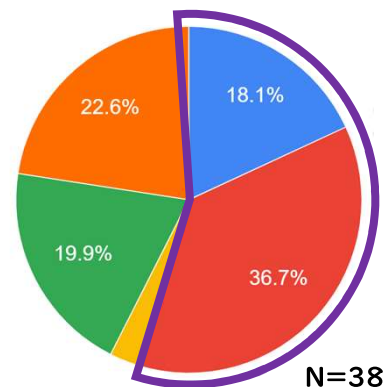
⑨ 利用を促す取組として、親しい方からの勧誘や住民説明会での誘い、乗車カードの全戸配布が効果的

- 実証実験の周知の観点では、**チラシの全戸配布**が最も効果的でした。
- また、利用のきっかけは**家族や友人、住民説明会などで町から勧められたこと**が多く、利用者の家族や友人に**間接的にお願い**することや、対面による**直接的な誘い**が重要であることがわかりました。
- さらに、チラシと共に**乗車カードを全戸配布**したことは、乗車を促す効果があったことがわかりました。

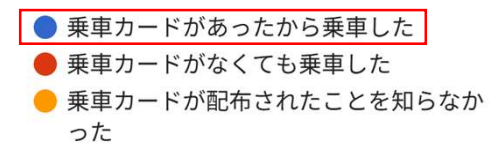
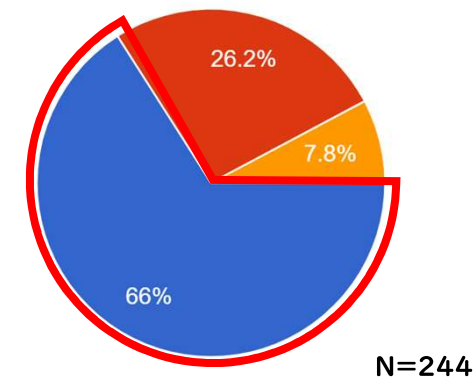
➤ 実証実験はどのようにして知ったか (1つ選択)



➤ 利用のきっかけになったもの (1つ選択)

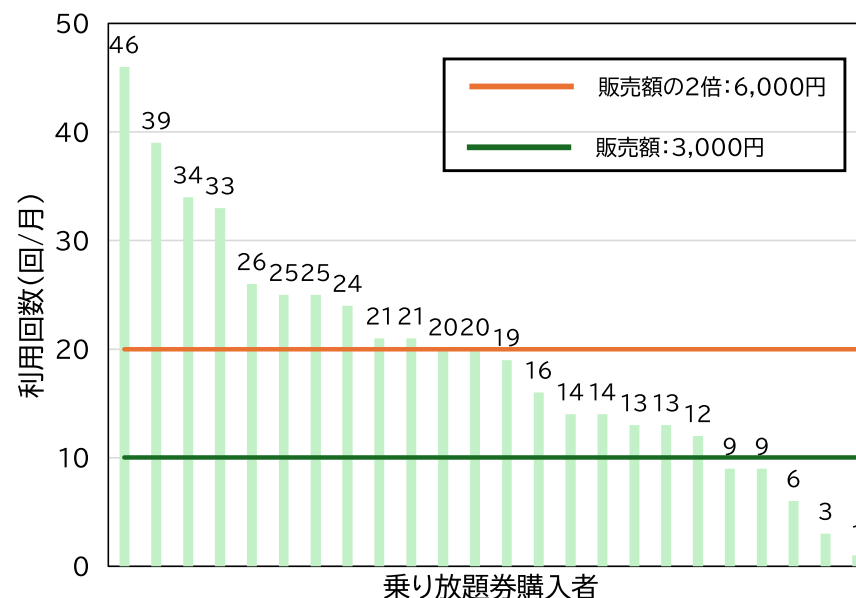


➤ 乗車カードの配布が乗車のきっかけになったか (1つ選択)



⑩ 乗り放題カード販売は利用率の増加につながっているが、料金設定についての見極めが必要

- 乗り放題券は、10月と11月合わせて24枚を購入いただきました。乗り放題券購入者は、平均で1月あたり**19.3回程度**利用されていました。
- 乗り放題券は10回より多く乗車するとお得に利用できるという料金設定を行いましたが、乗り放題の利用者の**約50%が20回以上乗車**されたため、料金の設定については「安すぎず高すぎない」料金の見極めを検討します。
- なお、乗り放題券購入者のうち、アンケートにご回答いただいた8名全員が、**乗り放題券の購入によって利用回数が増加した**と回答しており、乗り放題券の効果的な運用によって、町民のデマンド交通の利用頻度の向上を図ることが期待できます。

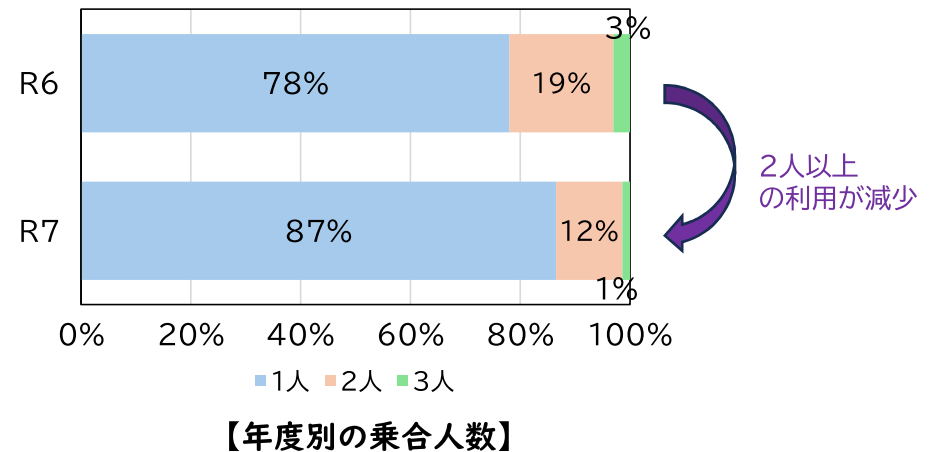
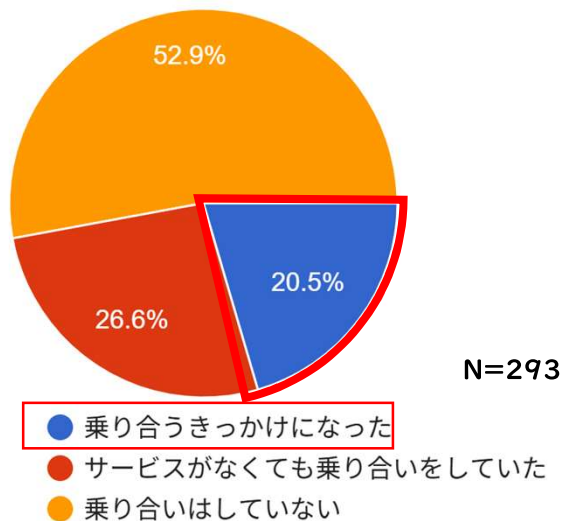


【乗り放題券購入者の利用回数】

① 乗合率のアップについては、引き続き施策の工夫が必要

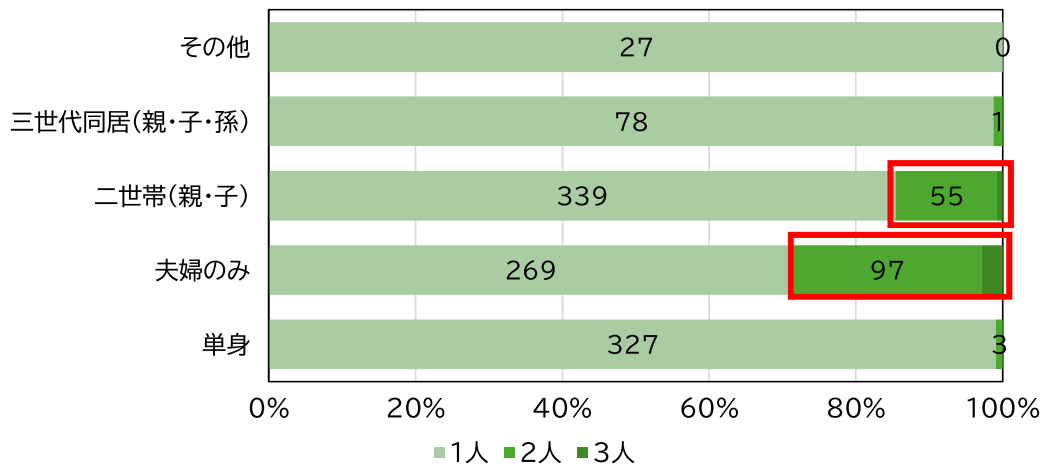
- 乗合は、運行費用が変わらずに収益を増加させることができるため、デマンド交通の収支の観点から乗合率のアップは重要です。
- 乗合割引が乗り合うきっかけになった人は約20%程度であり、乗合割引の実施により乗合を促す効果を確認しました。一方で、R7年度はR6年度と比較して2人以上の利用が9%減少しました。

➤ 乗合割引は乗り合うきっかけになったか (1つ選択)

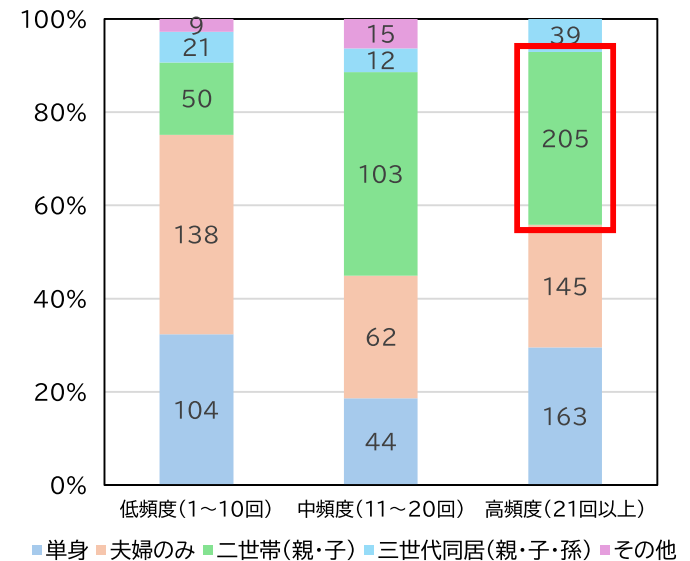


② 乗合率のアップについては、引き続き施策の工夫が必要

- 利用者の世帯構成別の利用回数（左図）をみると、夫婦のみが97回で最も多く、二世帯（親・子）が50回で2番目に多い世帯構成でした。また、利用頻度別の世帯構成でみると、高頻度で利用した人の中で二世帯（親・子）が最も多いことが確認できました（右図）。家族間での乗合の促進を図る場合、これらの利用者に対して利用促進を図ることが効率的であることを確認しました。
- 乗合率のアップのためには、高頻度に利用する方に対してアプローチすることが効率的であると考えられますが、高頻度利用者に対しては乗り放題券の販売を行っているため、ターゲットが重複してしまう状況です。乗合率アップと乗り放題券の共存においては、必要な施策の見極めを行い、効果的な利用環境の検討を行います。



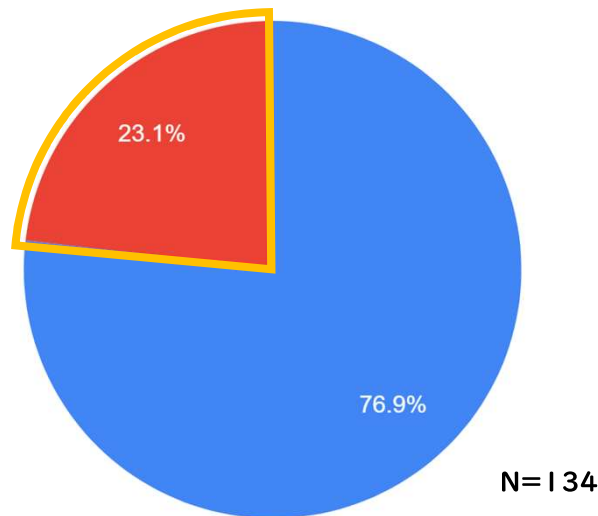
【世帯構成別の利用回数】



【利用頻度別の世帯構成】

⑫ 無料乗車券については、配布対象の見直しが必要

- 無料乗車券は、住民説明会で会員登録をされた方に対して配布しました。
- アンケート結果より、無料乗車券が利用のきっかけとなった方は、無料乗車券がなくとも利用するつもりだった方の約4分の1程度となっており、住民説明会での**無料乗車券の配布効果は低かった**と考えられます。これは、住民説明会に参加された方は、当初より乗車の興味があった方のためであることが想定されます。
- 本格運行にあたっては、**デマンド交通を認知していない方**や**認知していても住民説明会の参加を躊躇っている方**など、潜在的な利用者に対して無料乗車券を配布することが効果的である可能性があるため、配布対象の見直しを行います。



➤ 無料乗車券は乗り合うきっかけになったか(1つ選択)

- 無料乗車券がなくとも利用するつもりだった
- 無料乗車券があったため利用した

6. 本格運行に向けた検討方針

今年度の実証運行における利用需要の高まりを踏まえ、本格運行に向けた検討を進める予定です。以下に本格運行に向けた課題を整理しました。

①ターゲットを絞った広報活動による潜在的ニーズの拾い上げ

- 令和7年度の実証運行では、広報活動の強化もあり、**利用者の増加**を確認することができました。また、**曜日や時間帯によって利用率の傾向**を確認することができました。
- 利用者が多い病院やスーパーでは、潜在的なニーズが多いことが想定されるため、これらの施設での**重点的な広報活動**など効率的に利用者を増やす施策の検討を行います。
- また、実利用人数は会員登録者数の約37%にとどまったことから、本格導入においては、**会員登録者が利用する施策**の検討にも注力します。

②効率的な公共交通体系の見直し

- 令和7年度の実証運行では、**常時2台運行**により利用者の需要に対応できることが確認されました。
- コミュニティバスからのデマンド交通への転換が想定されたため、今後の本格運行に向けてはコミュニティバスとデマンド交通を含めた**総合的な公共交通ネットワーク**を検討し、効率的な運用を目指すことを検討します。

③運用の効率化に向けた利用促進施策の実施

- **住民説明会や広報誌による情報提供**によって認知度を上げる効果は確認できました。
- WEBやLINEによる予約は30%と多く、利便性も高いことが確認できましたが、予約方法は電話が70%と依然として多いため、**WEBやLINEの予約促進**を図りつつも**電話を含めた3種類**の併用を想定します。

今年度の実証運行における利用需要の高まりを踏まえ、本格運行に向けた取組を進める予定です。以下に本格運行に向けた課題を整理しました。

④乗合や乗り放題券、無料乗車券など各種サービスも引き続き検討する

- 乗合割引を実施し、乗合割引により乗合を行った方が一定数確認できましたが、単独利用者の高頻度利用が多く、乗合率は令和6年度と比較して減少しました。
- 高頻度利用者は乗り放題券を購入している方もいるため、乗合を行う必要がなかったことが乗合率の低下につながったことが想定されます。そのため、乗合割引と乗り放題券の両制度併用の是非や、両制度の料金体系の見直しなど、まちの財政や町民にとって効果的なサービス設計を行います。
- 住民説明会等で配布した無料乗車券については、配布による効果は限定的でした。無料乗車券は、乗車することを想定していない方に対しての配布が有効であることが想定されるため、デマンド交通を認知していない方や認知していても住民説明会の参加を躊躇っている方など、潜在的な利用者に対して無料乗車券を配布するなどの配布対象の見直しを行います。

今年度の実証により、デマンド交通の利用需要を確認できたことから、本格的な運行に向けて検討を進めていきます。今後も基山町の公共交通ネットワークの在り方について、ご意見をいただけますと幸いです。