

第 52 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 6 月24 日(水)

15 時 00 分～16 時 05 分

開催場所:基山町役場 4階大会議室

■出席者: 委員14 名(うち代理出席2名、欠席 2 名)、事務局 3 名

委員	松田 一也	出席
	吉田 耕治	出席
	平井 伸也	出席
	中島 隆生	出席
	渡邊 浩	出席
	熊本 則子	出席
	毛利 博司	出席
	千種 智章	出席
	横山 了	欠席
	片渕 宏一郎	出席
	中溝 亨(代理:松尾 圭介)	代理出席
	長本 敬幸(代理:岸本 瑞生)	代理出席
	靄田 英樹	出席
	今泉 雅己	欠席
事務局	山田 恵(定住促進課)	出席
	伊藤 健太郎(定住促進課)	
	江隈 勇樹(定住促進課)	

■傍聴人:2 名

1. 開 会

○事務局（山田課長）

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。本協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条に基づいて設置しており、本町の状況に沿った持続的な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おりますコミュニティバスの運行に係る国の補助事業「地域公共交通確保維持改善事業」の計画策定及び事業評価等を行うものです。

本日の主な議題は、「令和 7 年度事業報告及び決算報告」、「令和 8 年度事業計画及び補正予算（案）」、「補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表の変更」、先ほど申しました国の補助事業の計画策定で「令和 9 年度地域公共交通計画認定申請書（案）」を予定しております。

本日の出席状況ですが、国土交通省佐賀国道事務所鳥栖維持出張所長の横山委員、基山町建設課長の今泉委員より欠席のご連絡をいただいております。また、佐賀県交通政策課地域交通システム室係長の長本委員の代理で岸本様、鳥栖警察署交通課長の中溝委員の代理で松尾様にご出席いただいております。

以上により、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 以上のご出席を頂いておりますので、本会が成立しておりますことをご報告いたします。

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。

それでは始めに本活性化協議会、会長の松田町長よりご挨拶をお願いいたします。

2. 会 長 挨 拶

○会長（松田町長）

本日は雨の中ご参加いただき、ありがとうございます。今日は先ほど説明があったとおり国に対しての申請書の議題であったり、令和 7 年度の申請をしたことによる実績報告であったり、10 月からの交通体系の変更に向けての説明会をやっているところですのでそこでどのような説明がされているのか、それによってどのような修正がされるのか、この後、説明いただくことが本日の議題の中心になると思います。本来であれば、交通会議と協議会の両方を行い、運賃やバス停のことについてご説明をさせていただきたいのですがまだ準備ができていないため、交通会議については 7 月にさせていただく形になると思います。

ここでせっかくの機会ですので基山町の現状をお話させていただきます。

基山町は現在、非常に特殊な高齢化が進んでいます。そのためこの地域公共交通のためにあるような町でそれをもう少し数値に基づいてご説明したいと思います。

基山町は現在 75 歳の人口が一番多く、また、長年 75 歳の人口が多い結果となっています。最新の 5 月末現在の数値をみても 75 歳の人口が一番多く約 370 人、76 歳が 300 人く

らい町内にいらっしゃいますが、実は 66 歳から 78 歳までの年齢の各人口も 250 人を超えていて、町内の人口が多い年齢の 1 位から 13 位にランクインしています。私もその年齢層に入るのですがここにいらっしゃる方はまだその年齢層に当たらない若い方が多いと思います。そのように考えると 66 歳から 78 歳までがそんなに多いのであれば、その次に多いのは 65 歳や 64 歳、50 代だろうと普通は考えられると思いますがさっきも言いましたように、66 歳から 78 歳までの年齢の方が 250 人をそれぞれの年齢別では超えています。それ以外の人たちは 250 人を下回っているのです。

そして 14 番目に人口が多い年齢は 40 歳、15 番目が 39 歳、16 番目が 41 歳なのです。一気に人口が多い年齢は飛んでいるのです。どこの自治体でも 66 歳から 78 歳の団塊世代の人口が多いのは間違いないのですが、いつも言っていますが基山町はそれにプラスしてベッドタウン化で基山町の年齢人口がそこに集中しているということで他の自治体の倍で高齢化が進んできているということです。だから、66 歳から 78 歳が多いというのは現時点では何の問題もないのです。一番基山町のために働いていただける方が多く、若い方は 8 時には出勤し、JR を利用して仕事に行き、基山町内には昼間はいないわけです。

66 歳から 78 歳の方々が基山町内で日中様々なボランティア活動等をやっていただき、この方々はピチピチの基山っ子として活躍していただいているので、現在、基山町は一番強い時期にあるというふうになっています。

だから、意外とコミュニティバスに対してのニュースはもちろんありますが、一方で、年配の方でまだ元気に車を運転されている方々がはるかに多いわけです。ところが、これから 5 年後、10 年後、15 年後となってくるとこの年齢層の方が亡くなられて、人口数は減少するのですがそれでもボリュームゾーンの方々がそれを保ちつつ、これから先 5 年、10 年、15 年と年齢を重ねていったときに他の自治体よりも絶対的にコミュニティバスといった地域公共交通が必要になるということなので、現在の地域公共交通のことはもちろん考えなければなりません。これから先 5 年後、10 年後、15 年後にきちんとやっていける地域公共交通の仕組みを作っていかなければいけません。そのため今回の会議での議論の一つとして考えていただきたいと考えています。もちろん今の地域公共交通というのも大事できちんとやっていただき、そのうえで 5 年後、10 年後、15 年後のことを考えてやっていくということが徒にも直さず、今度は他の全国の自治体のモデルになるのではないかと思います。そういうこともあるので、国交省も実証実験を含めて 5 年連続して補助金を交付してくださったのだと思います。普通は連続で実証試験を認めてくれることはないのですが基山町はコンパクトな街ですのでバスやタクシーを動かす際に非常に動かしやすく、それからタクシー会社は 1 社しかありませんので問題が起きにくいのではないかと考えています。そういう意味で言いますと全国に先がけてのモデルを基山町で達成してそれが全国に注目されるようなことになればいいと思いますし、その後、先ほど申しました基山町の特徴を 10 年後、15 年後に危機感がありますが、それを乗り越えていくような仕組みができたらと考えていますので、本日はよろしく願いいたします。長くなりましたが、挨拶とさせて

いただきます。

本当にお忙しいところご出席いただき、ありがとうございます。

それから本日も忌憚のないご意見を皆さんにはお願いしたいと思います。

3. 議 長 の 選 出

○事務局（山田課長）

ありがとうございます。

次に議長の選出を行いたいと思っておりますが、事務局からの提案として議長を中島委員にお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

（異議なし）

異議がないようですので、議長を中島委員にお願いしたいと思います。

それでは中島議長には議長席へご移動いただき、進行をお願いいたします。

4. 協 議 事 項

○議長（中島議長）

ただいま、議長に選出されました中島です。

これより、議事進行を務めさせていただきます。皆様には円滑な議事進行に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。協議事項「（１）令和 7 年度事業報告及び決算報告」について事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（江隈）

事務局の方から令和 7 年度事業報告及び決算報告をご説明させていただきます。

資料 1-1 と書かれました 1 ページをご覧ください。

令和 7 年度の事業報告についてのご説明をいたします。

令和 7 年度に行った事業として、ダイヤの見直しということで資料にお示しいたしました 1 から 4 までの事項を行いました。続いて、令和 7 年 10 月にダイヤ改正とダイヤ改正に向けた時刻表の印刷及び周知で 10 月 1 日号の広報に合わせてダイヤの全戸配布をいたしました。

続きまして、運行実績の月別の推移を令和 7 年度と令和 6 年度それぞれグラフにしたものが 1 ページ下段に示した図になり、それを表としてまとめたものが 2 ページ上段になります。目標値として、1 日当たり 106 人と目標を設定していましたが、実績値としては 1 日

当たり 121 人となり、目標値に対して約 14%増となりました。

以上で、事業報告について終わります

続いて、令和 7 年度決算報告についてご説明をさせていただきます。

3 ページをご覧ください。歳入と歳出のそれぞれの合計金額について歳入が 32,079,349 円、歳出が 30,253,343 円となりました。

次に歳入と歳出の主な内容をご説明させていただきます。

4 ページの 1 款 1 項 1 目の町からの負担金 5,636,000 円。2 款 1 項 1 目の国からの補助金といたしまして 13,820,852 円。この補助金の内訳が運行にかかる国の補助であるフィーダー系統確保維持 2,285,000 円、交通空白解消り・デザイン全面展開プロジェクト 11,535,852 円。その合計が 13,820,852 円となっております。続いて、4 款 2 項 2 目の町からの貸付金 12,070,000 円となります。歳入合計が 32,079,349 円となっております。

続いて歳出について 5 ページをご覧ください。同じく主なところで 2 款 1 項 12 目の事業費で委託費としてデマンド交通の実証実験計画にかかる業務委託料として 11,399,622 円、同じく運行委託料といたしまして 3,504,204 円をそれぞれ支出しております。2 款 1 項 2 目の事業費補助といたしまして令和 6 年度までは直接運行事業者に交付されていた運行にかかる国の補助であるフィーダー系統確保維持補助金が活性化協議会を通じて運行事業者へ交付することになりましたので、その交付分 2,285,000 円と 2 款 1 項 3 目で町への償還金として 12,070,000 円の返還をそれぞれ支出しております。歳出合計が 30,253,343 円となっております。

ここで監事の毛利委員より会計監査報告をしていただきたいと思います。

○監事（毛利委員）

会計監査をさせていただきます。令和 7 年度基山町地域公共交通活性化協議会の会計につきまして、令和 8 年 5 月 28 日に監事の毛利と熊本の方で書面により監査をさせていただきました。

その結果、歳入、歳出ともに帳簿通りに処理されていることを確認しました。

以上でございます。

○事務局（江隈）

ありがとうございます。議題（1）「令和 7 年度の事業報告及び決算報告」のご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した。

事務局から説明がありましたがご質問はございますか。

○副会長（渡邊委員）

事業報告のグラフですが令和 7 年度と令和 6 年度の乗降数の差はどれくらいありますか。

○事務局（伊藤係長）

乗降数の差については令和 6 年度が 111 人/日に対して令和 7 年度 127 人/日で大幅に増加しています。

その要因が 3 つありまして、1 つ目が学童送迎の増加、2 つ目が高齢者の利用増加、3 つ目が免許返納者の利用増加があり、以上の 3 つから利用者の大幅な増加につながっています。

○副会長（渡邊委員）

令和 7 年 1 0 月のダイヤ改正前の前年度比較はされていますか。

○事務局（伊藤係長）

ダイヤ改正前の分析は今回できておりませんが、増加については先ほどお伝えしたところでございます。

○議長（中島議長）

他にご質問等がありますでしょうか。

○毛利委員

事業報告でダイヤの見直しのところで②三国丸林線の整備完了に伴い、バス停（高速基山下り）を設置と③やよいがおか鹿毛病院からグッデイ基山弥生が丘店への路線を延伸したことにより利用者は多くなったのでしょうか。

○事務局（伊藤係長）

グッデイ基山弥生が丘店を利用されている方もかなり多く、高速基山バス停も利用されている方が多いです。

○議長（中島議長）

他にご質問等はありませんか。

異議がないようですので「（1）令和 7 年度事業報告及び決算報告」を承認いたします。

続きまして「（2）令和 8 年度事業計画及び補正予算（案）」について事務局より説明をお願いします。

○事務局（伊藤係長）

議題（２）令和 8 年度事業計画及び補正予算（案）についてご説明を申し上げます。

資料 6 ページをお開きください。

こちらの表でございますが国の補助期間は 10 月から始まりまして翌年 9 月までの 1 年間となっております。しかし、活性化協議会としての事業計画の期間については 4 月から 3 月となっております国との補助期間とずれております。

今回の事業計画については令和 8 年 4 月から令和 9 年 3 月までのものになりますが、補助期間の区切りである 9 月までと 10 月からのことを分けて表示をしているところです。

（１）活性化協議会については 4 月 24 日と今回 6 月 24 日に開催し、今後は 1 月に開催をする予定でございます。（２）交通会議については 4 月 24 日に開催をし、先ほど町長がおっしゃっていただいた通り今後は 7 月末に開催する予定でございます。今後、皆様にお集まりいただくのは 7 月末と 1 月中旬頃となりますのでよろしくお願いいたします。

続いて（３）利用促進に関することについてですが令和 8 年 4 月から 9 月において、10 月からの新たな交通体系への移行に向けて交通体系の見直しを検討し、デマンド車両の導入やバス路線の見直し、それと見直しに際しての意見募集、住民説明会の開催に取り組んでおります。また、令和 8 年 10 月以降はふれあいフェスタの利用促進のイベント、また、交通体系の見直しに係る周知など新たな交通体系について周知徹底について努めていきたいと考えております。

なお、広告募集などの項目については、年間を通して取り組んでまいります。

続いて 7 ページのスケジュールについてです。今ご説明を差し上げた内容を反映したものととなっております。枠線で囲んでいるところが令和 8 年度の事業計画となります。参考までに補助期間である令和 9 年 4 月から 9 月までの計画もその後に記載をしておるところです。こちらは後の議題でございます（４）令和 9 年度地域公共交通計画事業に係る計画の期間となっております。改めて議題（４）のところで再度ご説明をさせていただきたいと思っております。令和 8 年度の事業計画の説明は以上となります。

続いて 8 ページをご覧ください。

令和 8 年度補正予算（案）でございます。前回 4 月 24 日の会議で令和 8 年度の予算をご承認いただいたところですが 4 月末に国の補助事業の採択を受けました結果、いくつかの事業について活性化協議会ではなく町が行うこととなり、それに伴いまして予算の組み替えを行うものでございます。今回、歳入歳出を通算して 5,169,000 円の減額補正をするものでございます。歳入においては、2 町からの負担金を 6,770,000 円減額し、4.諸収入を 1,601,000 円増額したところでございます。こちらの合計が△5,169,000 円となります。

当初、地域公共交通計画の更新費用に調査検討業務移行後のコミュニティバスとデマントタクシーの利用状況、また、住民の意向ニーズに関する調査を実施し、利便性や収益性、その他波及効果について分析をするということで合わせて計上しておりましたが、この調査検討業務 6,270,000 円が国の補助事業の対象となりましたので協議会ではなく、町が行う

こととなりました。

また、毎年活性化協議会が行ってありました時刻表の印刷費 500,000 円も補助事業の対象になりましたので、町が行うこととなっております。調査検討業務分 6,270,000 円と印刷製本費 500,000 円を合わせた 6,770,000 円について町からの負担金を減額するものでございます。活性化協議会が取り組む地域公共交通計画の更新に際して、国の補助金 1,601,000 円が交付されることとなりましたが国の補助金が入るまでの間は活性化協議会に予算がございませんので町から貸付金としてお金を借りて国からの補助金が入る年度末に返すということで、補正予算を計上させていただいております。この 2 つの合計により△5,169,000 円の減額補正をするものでございます。歳出についても調査検討業務 6,270,000 円と印刷製本費 500,000 円、合計 6,770,000 円を減額補正させていただいております。

補正予算案についての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した。質問等はございませんか。

○吉田委員

5,169,000 円活性化協議会の予算が減額になったと説明がありましたが、要するにそれが町の予算に計上され、事業内容は変更せず、町または活性化協議会のどちらが主体になって事業を行うのかが違うという解釈でよろしいでしょうか。

○事務局（伊藤係長）

おっしゃっていただいた通りでございます。

○議長（中島議長）

他に質問等がありますでしょうか。異議はないようですので「（２）令和 8 年度事業計画及び補正予算（案）」を承認します。

続きまして「（３）補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表の変更」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（伊藤係長）

議題（３）地域公共交通計画の「補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表の変更」についてご説明を申し上げます。

資料 10 ページをご覧ください。地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金の要件として地域公共交通計画における補助系統、町内のバス運行系統の位置づけが必要となり、市町は内容に沿った計画と補助制度の連動化を求められているところでございます。令和 8 年 10 月からの新たな交通体系への移行に伴いまして、地域公共交通計画に掲載されている補助

系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表を変更するものでございます。こちら新旧対象表で新旧をお示ししておりまして、上段に示すものが現行の令和 8 年 9 月までのコミュニティバス 2 台で運行する内容でございます。また下段が新しい交通体系になりまして、令和 8 年 10 月からのコミュニティバス及び小規模特認校通学児童利用のバス 1 台、デマンド車両 2 台、遠距離通学支援バス 1 台の合計 4 台で運行するものでございます。

補助系統にかかる事業の概要や役割等を示した一覧表の変更についての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した。

ご質問等がありますでしょうか。

○平井委員

変更後の表の一番下に位置する運行路線はフィーダー系統補助には該当しないのでしょうか。該当しないのであれば、その理由を教えてください。

○事務局（伊藤係長）

こちらを作成する際に補助対象とならない路線も表に記載する必要がありますかと問い合わせいたしましたところ、運輸局からのご回答としましては、こちらの交通計画というのは交通のマスタープランという位置づけでございますので町内を運行する系統全てを記載することが望ましいというお答えでしたので今回補助対象とはなりません表に記載しております。また、こちらが補助対象外理由は本来であれば駅等の交通結節点を通して路線を回る必要がございますが、今回の遠距離通学支援バスはその交通結節点を通らない形で運行しますので今回補助対象外となっております。

○議長（中島議長）

ありがとうございました。他にご質問等はございませんか。ないようですので続きまして「（４）令和 9 年度地域公共交通計画認定申請書（案）」を事務局より説明をよろしく願います。

○事務局（伊藤係長）

それでは議題（４）地域公共計画の令和 9 年度地域公共交通確保維持事業に係る計画の認定申請書（案）についてご説明をさせていただきます。

後ほど説明をするとしておりましたが資料 7 ページをご覧ください、本計画の案については、令和 8 年 10 月から令和 9 年 9 月までのコミュニティバスの運行経費に対して、その一部と国庫補助金として交付を受けるために計画の認定を申請するものでございます。認

定後については、計画に基づき事業の実施、本協議会で事業の評価を行いまして国に提出することになります。内容についてですが、12 ページに戻っていただきまして。事業にかかる目的・必要性についてですが、こちら過年度からの取り組みを継承する形で作成をしているところでございます。今回新たに修正を加えたところが 13 ページの上段についてです。こちらについては令和 8 年 10 月からの新たな交通体系の内容を追記しておるところでございます。その下の 1.事業の目標については、1 日あたりの利用者数を評価の指標として取り組みをするものでございます。こちらの表のご説明になりますが、直近、令和 7 年 10 月から令和 8 年 3 月までの 1 日あたりの利用者の実績が 127 名ございました。そのうち学童送迎の実績については、19 名でしたので令和 9 年の目標値を 127 人から 19 名を除きました 1 日あたり 108 名ということで設定をしております。また、令和 9 年度以降の目標値については、5%増ということで作成をしております。108 人の内訳についてですが、こちらデマンドタクシーとコミュニティバスで分けて表示しております。デマンドタクシーの実証実験において 1 日あたりの利用者の実績については 36.6 名でございました。そのため令和 9 年の利用者は 37 名ということで見込みをしておるところでございます。一方、コミュニティバスの利用者については、108 名からデマンドタクシーの利用者の見込みを除いた 71 名ということで見込みを立てておるところです。14 ページ以降については、各項目へのコメント、今までの活性化協議会の開催状況等を記載しております。今回ご説明をさせていただいた内容で運輸局に提出したいと思っております。また、申請後の詳細な部分の修正については、事務局で修正対応いたしますことを了承いただくことをお願い申し上げます。

(4) 令和 9 年度地域公共交通確保維持事業に計る計画の認定申請書の案についての説明は以上となります。

○議長（中島議長）

今、事務局から説明がありましたがご質問等はございますか。

異議がないようですので「(4) 令和 9 年度地域公共交通計画認定申請書（案）」を承認します。

最後に「(5) その他」について事務局より説明をよろしく願います。

○事務局（江隈）

その他のところになります。

資料の 22 ページをご覧ください。今年度コミュニティバスの利用把握調査ということで 5 月 20 日に 1 号車、21 日に 2 号車へそれぞれ乗車し、コミュニティバスを利用されている方への聞き取り調査を行いました。

表については、回答いただいた方からのそれぞれの項目ごとの結果をお示ししております。回答の中で、5 番の項目で他の交通機関との接続が悪いとご回答いただいた方の意見といたしまして、JR への乗り継ぎ時間や 1 号車から 2 号車、2 号車から 1 号車への乗り換え

時間の間隔が短く不便であるというご意見がありました。今回の見直しでコミュニティバスの運行台数が 2 台から 1 台になることからコミュニティバス間での乗り換え時間が短いことについては、10 月からは解消されると考えています。また、JR への乗り継ぎの時間が短いことに関しては、過密な運行ダイヤによって交通事情による遅延が発生した際に乗り継ぎ時間までの時間が短くなっていることが考えられますので、現在、基山タクシーさんと調整を行い、運行ダイヤに余裕を持たせた形で見直しをしておりますのでこちらについても改善されると考えております。

その他のご意見といたしまして買い物や通院でご利用されている方からバスの待ち時間が長いや予定の時間に見合ったコミュニティバスがないというご意見がございました。このご意見に対しては新たに導入いたします予約型乗合タクシーをご利用いただくことでコミュニティバスを長時間待つ必要や予定時間に見合った時間で自宅まで迎えに来る乗り物が来ることで問題が解消され则认为しております。

続いて、23 ページ左側がコミュニティバスの利用頻度、利用理由、利用目的を回答いただいた結果についてまとめた表になります。また、右側には利用いただいた方のご意見やご要望をまとめております。先ほどご説明した代表的なご意見はもちろん、それ以外のご意見やご要望もできる限り反映をしたいと考えております。

続きまして、24 ページをご覧ください。7 月 1 日号の広報に掲載をいたしますコミュニティバスの臨時運行についてということになります。上段がきのくに祭りについて、通常 1 号車が 19 時、2 号車が 18 時で運行が終了しますが、きのくに祭り当日については、運行時間を 19 時から 21 時まで延長いたしまして 1 号車、2 号車ともに運行いたします。

また、下段には 4 区の夏越し祭り当日の運行についてです。お祭り当日は 2 号車の運行を 16 時 25 分以降の長野線、本桜線、宮浦線は運休いたしまして夏越し祭り特別臨時便として運行することを広報に掲載いたします。

最後にクリップで別止めにしております資料をご覧ください。

25 ページからの資料は、各区を回って現在ご説明をしております 10 月からの新しい交通体系の資料になります。4 月の活性化協議会の際にご説明した内容と重複する部分もございますが、10 月からの交通体系といたしまして朝のみ運行いたします 2 区、4 区、7 区の児童を対象に定時定路線で運行いたします遠距離通学支援バス 1 台、ご自宅から町内の主要施設、コミュニティバスのバス停を直接運行いたします予約型乗合タクシー（らくのるきやま）が 2 台、町内全域を定時定路線で運行いたしますコミュニティバス 1 台の合計 4 台で運行する予定です。それぞれ運行時間は資料にお示しした通りになります。

コミュニティバスの各方面の下段左にその方面の基山駅発車の時間帯を記載しております。最初のけやき台方面で言いますと「7 時台」となっておりますので、こちらは基山駅を 7 時台に出発いたしまして各バス停を巡回後、基山駅に戻ってきます。その後、次の小倉・宮浦方面も同じく 7 時台に基山駅を出発いたしまして、各バス停を巡回後、同じく基山駅に戻ってきます。その後は各方面同じように運行を繰り返す形になります。現在、基山タクシ

ーさんへ運行ダイヤの詳細について確認をいただいておりますので、各方面の具体的な運行ダイヤについては、確認が終わりましたらみなさまへお示しするという事で各区でのご説明をさせていただいております。

各方面の下段右に示したけやき台方面の「⑤の左」は、資料をめくっていただきまして、右上に⑤と書かれている 29 ページをご覧ください。こちらの左に示しておりますけやき台方面のルートのことを指しており、巡回するバス停の図を示したものになります。けやき台方面であれば、基山駅始発で駅前通り、モール商店街、第 3 区公民館という形で順番に停車をいたしまして、高速基山下りまで行った後、けやき台中央部を走行いたしまして、基山駅に戻ってくる形で運行することになります。他の方面についても同様にそれぞれ図に示した通りで運行いたしますので後ほどご確認をお願いいたします。

続いて、10 月からの運賃について右上に②と書かれている 26 ページをご覧ください。こちらについて 6 月 3 日から運賃案の公表と意見募集のバブリックコメントを行っております。公表期間は 7 月 2 日まで意見の募集期間については、6 月 18 日から 7 月 2 日までとしております。今日時点でいただいたご意見といたしまして、コミュニティバスの定期券同様に小学生用と学生用の乗り放題定期券を予約型乗合タクシーとコミュニティバスの両方乗り放題の一般の定期券と分けて設定してほしいというご意見がございました。今後、金額も含めて前向きに検討していきたいと思っております。運賃のご説明に戻りましてコミュニティバスの運賃に変更はございません。新たに予約型乗合タクシーの運賃を設定いたします。1 回 300 円、小学生、免許返納者、障がい者、乗合乗車については割引が適用されまして 100 円引きの 1 回 200 円で利用ができます。なお、割引の併用できません。2 つ以上の割引が対象になる方についても、割引額は最大 100 円までとなります。また、乗合割引についてですが、乗合割引とは同じ場所から乗車して、同じ場所で降車する方が 2 名以上で乗り合いになった場合に、運賃を 100 円引きすることになります。例えば、やよいがおか鹿毛病院からマックスバリューまでご夫婦でご利用した場合に乗合割引が適用され、それぞれの乗車運賃を 200 円という形で予約型乗合タクシーを利用していただくことが可能になります。

また、新たに設定いたします定期券として予約型乗合タクシーとコミュニティバスどちらも 1 ヶ月間、ご自宅からコミュニティバスのバス停や町内主要施設間に限りますが利用回数等の制限なく、乗り放題となる 5000 円の定期券を販売する予定にしております。

最後に、右上に⑧と書かれている 32 ページをご覧ください。今回、予約型乗合タクシーの料金負担がコミュニティバスの料金に対して増えるというご意見を多くいただきましたので、コミュニティバスで利用できていた回数券を予約型乗合タクシーでもご利用できるようにしたいと考えております。

また、町内の主要施設やお寺、各区公民館、保育園にも予約型乗合タクシーが停車できるよう今後、関係先と調整を行っていきたいと考えております。

現在、各区を回ってご説明をする中で多くいただいたご質問として「乗り合いとなってい

るけど、1人でも利用はできますか。」「実証実験で登録をしましたけど再度登録は必要ですか。」、他にも「予約が集中した場合には利用ができませんか。」というものがありました。

それぞれの回答として「乗り合いとなっていますが予約は1人でもでき、ご利用いただくこと可能です。」「再度登録いただく必要はございません。実証実験の際に登録いただいた住所へ予約型乗合タクシーの登録カードをお送りいたしますので、カードが届きましたら10月からご利用いただけます。」とご案内をしております。また予約が集中した場合については「少し予約の時間をずらしていただくことになるかもしれませんが、ご利用いただくことは可能です。そのようなご案内をする場合もございますのでお時間に余裕を持ってご利用いただくようにお願いします。」とお答えさせていただきました。

その他ご意見、ご要望が多かったものとして町外の病院やショッピングモールにルートを延伸してバス停を設置してほしいというご意見が多くありました。こちらについては各自治体との協議のうえで運行許可をいただく必要がございますのですぐには実現することは難しいという形でご回答させていただいております。

その他についてのご説明は以上となります。

○事務局（伊藤係長）

私の方から少し補足をさせていただきます。

先ほど江隈から料金について説明をいただいたのですが、今回のパブリックコメントでフリーパスに予約型乗合タクシーもコミュニティバスも乗れる券を小学生と学生に分けて、販売することができないかというご意見が出ましたという補足が1点、もう1点は今回の見直しの中でフリー乗降区間を廃止しますと各区を回って説明をしているところでございます。

また、予約型乗合タクシーをタクシーと勘違いされている方が多い状況でございますので、9月に各区へ再度ご説明のために伺う際は予約型乗合タクシーとタクシーは違いますと、しっかり説明をさせていただきたいと思っております。

補足の説明は以上です。

○会長（松田町長）

町外へ運行するお話ですが、これは皆さんにもぜひアピールしていただきたいし、事務局もきちんとアピールしなければいけないのは、現在もやよいがおか鹿毛病院には町外ですがコミュニティバスが運行していることです。それから少し前からですがグッデイ基山弥生が丘店にもバス停を設けています。グッデイは基山町にあるのでバス停を設けたのですが、別の意図としてはバス停の少し先にごんどう皮膚科という病院があり、基山町からも多くの方がそちらの皮膚科に通院しているため、やよいがおか鹿毛病院、ごんどう皮膚科とどちらも町外の病院ですがそちらへ行くための公共交通として整備した経緯があることをみなさんにお知りおきいただきたいと思います。それ以外の病院では予防の観点で通院され

ている方が多い、福岡大学付属筑紫病院へ運行してほしいとの要望が多いと聞いています。そちらの病院までは基山町から少し遠いことが一つ理由としてあります。また、基山町内は26年間路線バスがないのですが、筑紫野市内には路線バスが運行しており、もちろん福岡大学付属筑紫病院までも路線バスが運行しておりますので、他の自治体とその自治体内を運行している路線バス運行事業者の間で協定を締結しているため、そこに基山町が勝手にコミュニティバスを運行し、協定に踏み込むことはできません。その調整をするのに時間を要するということでみなさんにはご理解をいただきたいと思います。

基山町がやよいがおか鹿毛病院へコミュニティバスを運行する際にも運行できるまでに相当時間がかかりました。その時に比べたら今は他の自治体もだいぶ調整がしやすくなったと聞いていますが、その時は3年ぐらい時間がかかった上に悠長に調整をしていたわけではなく必死に調整をして丸3年かかりました。調整の本格的な話し合いの前に利用要望調査をしてくださいや関係先に対してこれをしてくださいといった期間を含めたら実現までに3年以上かかりました。またその時とは状況は違いますが、事務局はそういうことを踏まえて町外への運行を考えていただけたらいいかなと思います。

特に乗合タクシーの方はその点やりやすいかなというふうに思いますのでバスだと先ほど申した理由で難しいかもしれませんが7、8年前に苦労したことを活かして、もう一度白紙の状態に戻って、乗合タクシーの方がうまくいかないかどうかというのはもう一度きちんと確認してもらったらいいいと思います。

○議長（中島議長）

ありがとうございます。他に質問等はないですか。

○平井委員

予約型乗合タクシーの利用方法等についてですが利用方法等が予約型乗合タクシーを利用しやすくなるのかしにくくなるのか、住民にとっても安全面では事業者にとって一番最善な形になるのかどうかは、やはり利用方法等にかかってくると思っています。それで次回7月末に交通会議ということですが、それまでは利用方法等についてこれ以上のものを示すことはできず、公共交通会議の中で示していただいた形を取られるようなイメージになりますか。気になるのが予約の方法や使用車両についてそこがやはり公共交通会議の中や活性化協議会の中で一番検討が必要な部分ではないかと考えています。

次回、案を示されたときはこのようにやっていくっていうイメージなのかお伺いしたいです。

○事務局（伊藤係長）

説明会の中で説明しているのは、去年行った実証実験の形で本格運行しますという話を進めておりまして、15分前までに予約が必要で車両はタクシー車両を使用し、定員は3名

になることをお伝えしています。今回、みなさまのお手元にはまだその資料をお配りしておりません。7月の会議前に資料はお配りする予定ではございます。

乗合タクシーの車両については先ほどお伝えしたタクシー車両を使う予定です。予約の方法については3つ考えておりまして、電話、LINE、Webで対応しようと思っております。運行時間は25ページに書いてあるとおり午前8時から午後5時半で運行するというところでございます。常時の2台で運行しようと考えておりますので昼休みの時間帯については、別で1台運行をし、常時2台を維持する形で運行する予定でございます。乗降場所については、25ページ右側に書いてある主要施設や買い物施設、病院といったところで乗降できますし、もちろん現在のコミュニティバスのバス停でも乗降でき、ご自宅までお迎えに行く形で運行いたします。料金については、先ほど江隈がご説明を差し上げました通り、1回300円を予定しています。

○議長（中島議長）

ありがとうございます。

○平井委員

他の自治体の予約型乗合タクシーの中で予約が埋まりすぎて、ドライバーさんがお手洗いにも行けない状態になるような事例を聞いておりますので、その点をご配慮いただきたいと思います。

また、安全運転の観点からのご配慮をお願いいたします。以上です。

○議長（中島議長）

ありがとうございます。他にご質問等はございませんか。

○千種委員

ご説明ありがとうございました。25ページのご説明資料について確認ですが、こちらの左上の遠距離通学支援バスと中ほどの点線で囲ってある小規模特認校通学児童利用というバスの個別の路線図は今回つけていないということでしょうか。7月の公共交通会議でお示しいただけるといことでしょうか。

○事務局（山田課長）

25ページ左上の遠距離通学支援バスにつきましては教育委員会が個別に住民説明会、利用者の保護者へ説明会を実施しておりまして、そちらの方には路線図を添付しております。今回の町全体への住民説明会では路線図をつけておりません。7月の会議の際には添付して説明をしたいと考えています。加えて25ページ中ほどのコミュニティバスのけやき台方面を点線で囲っております小規模特認校通学児童利用の1台追走につきましては、ルートがけ

やき台方面の⑤の左で示した基山駅から若基小学校前までのルートのみとなっております。小規模特認校制度で若基小学校に通っている児童の人数が多く、バス 1 台で乗車しきれないので追走を取るような形となっておりますので、ルートとしてはコミュニティバスのルート全て巡回するのではなく、若基小学校までのルートとしています。

○千種委員

ありがとうございます。7月の会議ではそれぞれの内容の詳細なルートにつきましても資料を作成いただき、みなさまにご提示いただければと思います。遠距離通学支援バスと小規模特認校通学児童利用バスという名目でございますが、枠組みとしては一般乗合旅客自動車としての事業ということで利用者を限定しているものではなく、どなたもご利用できるバスである必要がございますので公共交通会議の場での協議が必要になってきます。そのため会議の準備をお願いいたします。

もう一点、運賃の内容で遠距離通学支援バスと小規模特認校通学児童利用バスですが、こちらの運賃についてはコミュニティバスの枠組みの中で対応するという理解でよろしいでしょうか。

○事務局（山田課長）

コミュニティバスの小学生運賃ということで考えております。

○岸本代理委員

コミュニティバスの運行時間が7時から19時とおっしゃられていましたが、資料の図では17時台で運行が終わるのかなと思いましたがその違いを教えてくださいませんか。

○事務局（伊藤係長）

現在、基山タクシーさんとダイヤの相談をしているところです。そのため17時台と図では書いておりますが実際の運行ダイヤの見込みとしては17時55分ぐらいに基山駅を出発して、そこから1時間ぐらいで最終のけやき台方面の各バス停をまわることを考えています。最終的に18時40分ぐらいに基山駅ということでそのような表示となっております。

○岸本代理委員

ありがとうございます。前回の会議の中でコミュニティバスの運行時間を短くして、その代わりに乗合タクシーの運行時間が長くなるのはどうかというような議論があったことは承知しているのですが、そのあたりはどうなりましたか。

○事務局（伊藤係長）

現在、基山タクシーさんと相談中で基山タクシーさんに実際ルートを回ってもらって、私

たちが考えたダイヤどおりに回れるのかどうかを含めまして検討していただいているところでございます。その結果を待って、それぞれの運行時間についてお示ししたいと思っております。

○議長（中島議長）

ありがとうございます。他にご質問等はございませんでしょうか。

他にないようでしたら、議事については以上となります。

事務局に進行をお返しいたします。

○事務局（山田課長）

中島議長、議事の進行ありがとうございました。

これを持ちまして第 52 回基山町地域公共交通活性化協議会を終了いたします。本日はご多用の中にもかかわらず、長時間にわたり誠にありがとうございました。