

区分

A 中小都市、過疎地など
[人口10万人未満の自治体]

空間的交通空白の解消

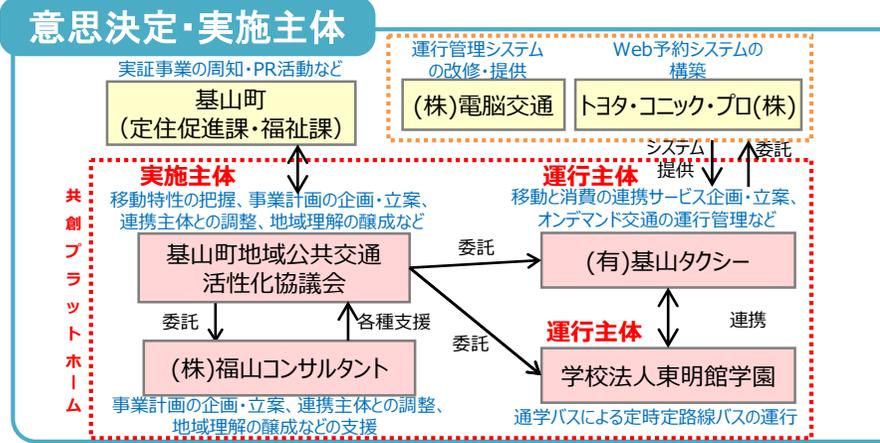
官民共創・事業者間共創

対象地域

- 地域：佐賀県基山町
- 人口：17,250人
- 世帯数：6,756世帯
- 高齢化率：31.0%
- 面積：22.0km²

背景・お困りごと

- 急速に高齢化が進む中、運転免許証の自主返納者の増加が予想され、自家用車に頼らずとも外出・移動しやすい環境創出が必要な状況
- 路線バスが無く、町内唯一のコミュニティバスは、運行頻度や鉄道との乗り継ぎ環境等、地域の移動ニーズに十分に対応できておらず、そのため利用者の減少、収益性の低下を招いており、町内輸送サービスの向上と運行効率化が喫緊の課題



実施内容

- ①通学バスの利活用「シャトルきやま」
通学バスを運行する東明館学園と連携し、通学時間帯以外における一般住民を対象とした定時定路線バスを導入
- ②新たなモビリティ導入「らくのるきやま」
町内唯一のタクシー会社と連携し、地域住民の移動特性や生活ニーズに対応したデマンド交通を導入(町内全域)

■「シャトルきやま」走行ルート



■「らくのるきやま」の車両



- ### 概要
- モード：①定時定路線バス（通学バスの活用）
 - ②デマンド交通（道路運送法第21条許可）
 - 予約方法：①予約不要、②Web・電話
 - 料金：①無料、②1乗車300円
- ### 重要ポイント
- 町の財政支援を定額とし、その他金銭的リスクと運営権は交通事業者が担い、自治体は財政負担の安定、交通事業者は工夫による利用者・収益増やサービスの向上に期待
 - 東明館学園による運転士の雇用や学校職員の2種免許取得により、特定の申請を行い、「シャトルきやま」有償化に向けた検証
 - スクールバスは大型バスで住宅地などに進入できず、役場と駅間のピストン運行にせざるを得なかったが、ニーズが多い住宅・商業施設間の運行には小型バスが望ましく、その対応が課題

運行実績・成果

運行実績

- 運行期間・利用者数・平均乗合人数
- ①シャトルきやま利用人数【運行期間：10/15～11/26】
237名(1,140便) 平均乗合人数：0.2人
- ②らくのるきやま利用人数【運行期間：9/17～11/29】
1,242名(1,136便) 平均乗合人数：1.1人

収入	185,000円 (内訳円)
支出	9,265,047円
出	ランニングコスト 3,962,156円 (運行費用)
損益	▲13,042,203円 ※基山町公共交通活性化協議会が負担 (共創・MaaS実証プロジェクトを活用)

- ### 成果
- らくのるきやまの利用により過当たりの外出回数が2.48回増加
 - らくのるきやまを利用した23.4%の人が外出機会が増えたと回答
 - 24.5%が店舗利用が増え、17.3%通院機会が増えたと回答
 - 約2割が家族等による送迎が減少と回答、週0.43回の減少に相当
 - デマンド交通の開始後も、コミュニティバスの利用者は減っていないことから、家族による送迎のニーズを取り込んだと考えられる

今後の事業展開

<今後の事業展開時の運行における根拠法令(予定)：道路運送法第4条許可>

- 令和7年度中には新たな地域公共交通サービスの本格導入を目指し、コミュニティバス、通学バス、デマンド交通の3種類で地域の足の確保を検討、コミュニティバスの乗車頻度が少ない路線はデマンド交通に切替
- 財政負担軽減の観点から、町内の施設・店舗と連携による一体的サービスの提供などにより、双方の収益性向上を図る