

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント意見提出状況

1. パブリック・コメント期間

- ・ 令和8年3月2日(月)～令和8年3月31日(火)

2. 意見提出状況

- ・ 計 11 件(3 人)

3. 意見内容

- ・ コミュニティバス「まほろば号」関係：3件
- ・ A I オンデマンド交通「のるーと太宰府」関係：3件
- ・ 鉄道駅へのアクセス関係：2件
- ・ 鉄道及び道路の高架化関係：2件
- ・ 太宰府市地域公共交通活性化協議会運営関係：1件

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
1		市民	素案 4-6	太宰府市地域公共交通計画素案について（運賃制度に関する意見） 太宰府市　ご担当者様 お世話になっております。 太宰府市地域公共交通計画素案を拝見いたしました。 先日、コミュニティバス「まほろば号」とAIオンデマンド交通「のるーと太宰府」の運用について、「のるーと」利用エリアの方々のご意見を伺う機会がありました。 4月から導入予定の「のるーと太宰府」は登録・予約が必要で、運賃は1回300円となっています。 一方で、コミュニティバス「まほろば号」は距離に関わらず乗り継ぐ場合であっても100円で利用できる仕組みとなっています。 そのため、 ・市税を投入している公共交通であるにもかかわらず、居住地域によって負担や利便性に差が生じるのではないかと ・税負担をしていない市外からの観光客も同じ料金で利用できることについて公平性の面で疑問を感じる。 といった声を耳にし、私自身も同様に感じました。 太宰府市は観光で訪れる方も多い地域ですので、市税を投入されたコミュニティバスであるにも関わらず市民の生活の足としての利用と、観光での利用が同じ仕組みで運用されることについては、今後検討の余地があるのではないかと感じました。 そこで、現実的な運用を考えた場合の一つの案として、以下のような改善の方向性をご提案いたします。	
	1			1. まほろば号の料金見直し（距離区分） ・市民短距離利用：150円程度 ・市民長距離／乗り換え利用：200～300円程度 ・観光客（短距離、長距離）：200～400円程度 ※短距離・長距離の二択の簡易区分にすることで、公平性と運用のしやすさを両立し、市民間の公平性をある程度確保できるのではないかと思います。	コミュニティバス「まほろば号」運行開始の平成10年4月から平成13年12月までは、初乗り180円、最大200円といった運賃体系としており、平成14年1月から現在の全区間一律100円均一となっております。 ご提案いただいた料金の見直しについては、本計画(素案)において「利用者負担・公的負担の均衡化」に向けた事業として「コミュニティバス等料金体系の検討」を位置付けており、ご利用者様をはじめとした地域の皆様からのご意見等の把握も実施しながら、検討を進めてまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
1	2	市民	素案 4-6	2. AIオンデマンド交通「のるーと」の運用改善 ・住民向け乗車料金：200円程度 ・予約制度は効率のため必要な範囲で継続	A I オンデマンド交通「のるーと太宰府」の乗車料金については、運行区域内の公民館等で実施した「新しい公共交通についての座談会」において、地域住民の皆様から乗車料金に関するご意見も賜ってまいりました。利用者が増加した場合の料金見直しや割引施策の検討を地域住民の皆様からご意見として賜っております。一方で、採算性についてご心配のご意見も賜っております。 サービス水準がバス・タクシーの中間に位置付けられていること、近隣市の状況、バス・タクシー等の既存事業者との「共存共栄」を目指す観点から、1つのサービスに利用者が偏るなど、バス・タクシーの利用者に極端な影響を与える乗車料金とならないよう検討を重ねてまいりました。
	3			3. 導入後の状況を見ながら柔軟に見直し 導入後の利用状況を踏まえ、料金や予約制度について必要に応じて見直していくことも大切ではないかと思います。	ご提案いただいた料金や予約制度の必要に応じた見直しについては、本計画(素案)における「計画の評価・検証」において、P D C A サイクルの考え方に基づき、施策の進捗状況や社会情勢の変化等を踏まえながら、本市が定めるまちづくり全体及び分野別の各種関係施策・計画等との整合・連携を図りつつ、必要に応じて計画や施策等の見直しを行うこととしております。 評価検証において計画の見直しが必要となった場合は、改めて太宰府市地域公共交通活性化協議会等からの意見聴取を行いながら、さらなる計画の推進を図ってまいります。
				なお、現状のシステムでは市民と観光客を乗車時に区別することは難しいと思いますので、まずは距離区分などの簡易的な方法で運用することが現実的ではないかと考えました。将来的には、システム導入などのコストは必要になりますが、事前登録やICカードなどによる市民割引なども検討できるのではないかと思います。公共交通は市民生活にとって大切なインフラで、バスの本数が減っている今日、「のるーと」と「まほろば号」の料金設定のバランスも大事な要素だと思います。今後の検討の参考になれば幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
2	4	未記入	参考資料 資料編13	太宰府市地域公共交通計画（素案）に対する意見 水城回りのコミュニティバス「まほろば号」について、2026年4月から1日6便へ減便されることにより、日常生活に大きな支障が生じます。 朝の便が7時41分の次が9時52分となっており、8時台の便が完全になくなります。この時間帯は通勤や通院に利用する方が多く、2時間以上間隔が空くことは利用者にとって非常に不便です。勤務時間や病院の予約時間に合わせることが難しくなり、生活への影響が出てまいります。	ご指摘いただいている2026年4月1日実施のダイヤ改正については、運行事業者における慢性的な運転士不足を背景に運行体制の変更が必要となったことが要因となります。水城回り（水城→国分）については、1便目が西鉄都府楼前駅7：14発、2便目が9：25発となっておりませんが、反対回りの国分回り（国分→水城）2便目の西鉄都府楼前駅8：25発にて補完するダイヤ改正となっております。ご利用される停留所によっては遠回りとなることも考えられますが、水城回り・国分回りについては、利用状況を踏まえ一方の路線の便数が減っている時間帯については、可能な限り反対回りの路線でお互いを補完し合う便数調整を実施することで、限りある運転士数にて運行が継続できております。 大変ご不便をおかけしているところではございますが、深刻な運転士不足という全国的な問題を背景に公共交通の確保は危機的な状況であり、皆様のニーズに応じて、市内にある鉄道・バス・デマンド交通・タクシーなど、あらゆる交通モードを組み合わせ、選択いただきながらご利用いただく必要もございます。 貴重なご意見として参考とさせていただくとともに、引き続き今回のダイヤ改正後も利用状況を踏まえ、検討してまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
2	5	未記入	参考資料 資料編13	市政方針では「水城・国分周辺等のエリアにおいて『のるーと太宰府』の運行可能性について分析、検討を進める」と記載されていますが、4月からの減便状況を考えると、今から分析・検討という段階では遅いのではないかと感じます。バスの減便が実施されるのであれば、それと同時に代替となる交通手段の運行開始を行うべきではないでしょうか。 いつ頃実行されるのか、具体的なスケジュールを示していただきたいと思います。	施政方針における「デマンド交通の運行」については「水城・国分周辺等のエリア」のみならず、市全体において分析・検討は既に着手しております。一方で、運転士の確保や運行車両の調達には一定の期間も要することから、具体的なスケジュールを現段階でお示しすることができておりません。しかしながら、地域の皆様のご不安等を解消するために適宜情報発信に努め、ご意見等を賜りながら運行開始に向けた準備を進めてまいります。
	6			また、運転手不足・公共交通の効率化という観点から見ると、都府楼前駅、五条駅、太宰府駅の間は西鉄電車が運行されており、長距離のバス路線を維持する必要性は必ずしも高くないように思われます。 「乗り換えの不便を解消する」という観点においても、自宅から目的地まで直結する交通手段であれば有効ですが、現状では駅までバスで移動し、その後により乗り換えが必要となるケースが多いと思われる。そのため、結果的に運行間隔が短く定時性の高い電車を利用の方が利便性が高い状況です。 このような状況を踏まえると、長距離のバス路線を維持するよりも、各駅を中心とした地域内の巡回バスや生活路線を充実させ、駅へのアクセス性を高める方が、市民の日常生活の利便性向上につながるのではないのでしょうか。 特に水城・国分地区のように坂が多く高齢者が多い地域においては、駅までの移動や生活圏内での移動を支える交通の確保の方が重要です。市民の生活実態を踏まえ、朝の時間帯の便の確保や、地域巡回型交通の充実について再検討をお願いしたいと思います。	ご提案いただいた駅へのアクセス性を高めることによる利便性の向上については、コミュニティバス「まほろば号」における各路線の発着地や経由地に鉄道駅が含まれております。ご利用状況を踏まえ、通勤・通学等の需要に対応するため朝の時間帯の便数確保に努めているところです。また、ご意見にもある長距離のバス路線については2026年4月1日ダイヤ改正によって、発着地を変更することで運行距離を短縮し、運行時間を捻出することで運行便数を可能な限り確保しているところです。 貴重なご意見として参考とさせていただくとともに、引き続き今回のダイヤ改正後も利用状況を踏まえ、鉄道・バス・デマンド交通・タクシーとのバランスも考慮しながら、最適な交通モードの配置を検討してまいります。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
3	7	市民	未記入	西鉄二日市駅とＪＲ二日市駅の接続する	ご提案いただいた西鉄二日市駅とＪＲ二日市駅の接続については、両駅が最寄りの交通結節点である地域において、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を担う路線バスの維持・確保に向けて、国の補助制度である「地域公共交通確保維持事業」等を活用することとしております。 本市内から両駅へ接続するためには、既存の鉄道・バス・タクシー等をご利用いただくことで可能ではありますが、本計画(素案)において「ネットワークの維持・改善」に向けた事業として「地域公共交通の広域連携強化」を位置付けており、広域的な移動の利便性を高めていくことを検討してまいります。
	8			ＪＲと西鉄の二日市駅の高架化	ご提案いただいた駅の高架化については、両駅が筑紫野市に所在するとともに、鉄道事業者も異なりますことから、貴重なご意見として、参考とさせていただきます。

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
3	9	市民	未記入	太宰府→古賀線の高架化	ご提案いただいた道路の高架化については、渋滞の分散化と併せて、県道筑紫野古賀線バイパスの整備促進も重要であると考えております。 その整備促進について、本市も福岡県と連携し、地元や関係者への説明など事業の推進に取り組むとともに、本市や関係自治体で構成する主要地方道筑紫野古賀線道路建設促進期成会において国への提言活動を行っております。また、福岡県議会の県土整備委員会には本市の整備状況を現地視察いただき、併せて整備促進に向けた要望を行っております。 今後も国や県へ積極的に働きかけ、整備促進に取り組んでまいります。
4		市民 納税者		日常生活等の移動において乗用車に依存するモータリゼーションの進展と地方の人口減少によって、地域公共交通が長期にわたって衰退し続けている。その一方で、高齢化によって自動車の運転ができなくなり、再び地域公共交通の利用に回帰する動きに合わせて、利用者の多様なニーズに応えるために、予約型のデマンド交通、地方公共団体によるコミュニティバス、自家用有償旅客運送など新たな交通手段の導入が各地で進められている。 地域公共交通を支援する仕組みとして、鉄道、路線バス、離島航路など交通事業ごとに個別補助が行われているが、前述のような様々地域公共交通を連携させて、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために、平成19年10月、「地域交通の活性化及び再生に関する法律」が制定された。同法では、市長村が「地域公共交通総合連携計画」を策定できることとし、連携計画に基づく実証運行等に対しては、「地域公共交通活性化・再生総合事業」による補助も平成20年度予算から実施された。 しかし、「事業仕分け」及び「行政事業レビュー」を受けて、総合事業は廃止することが決定され、個別補助の見直しと相まって、平成23年度予算から、地域公共交通関係の補助金を一括交付する「地域公共交通確保維持改善事業」(いわゆる生活交通サバイバル戦略)が創設された。そうした中、平成25年、交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進すること等を内容とする「交通政策基本法」が制定された。平成26年、「交通政策基本法」の理念にのっとり、①民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却して地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを構築するため、連携計画に代わり、都道府県および市長村が、「地域公共交通網形成計画」を策定できるよう地域公共交通活性化・再生法が大幅に改正された。これを受けて、平成27年には、地域公共交通への支援メニューとして、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構を通じた出資等による支援を受けられるようにするための改正が行われた。(参考資料：「立法と調査」衆議院事務局企画調整室編)	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方								
4		市民 納税者		多くの都市で人口減少局面を迎え、市街地のコンパクト化が重要な都市政策となっている。 人口増加時に都市の拡大を抑えることを重視した現行の都市計画の仕組みは有効には機能しないと考える。既成市街地で人口が減少する場合、都市の外縁部から市街化が縮小するという秩序だった変化は起きない。あちらこちらに空地や空き家が発生し、市街地が穴あき状態になっていくと考えられる。この状態でむりやり市街化区域の境界を縮小すると、その外側にスポンジ状態の市街地が取り残され、既存不適格なまちが発生してしまう。市街化区域の境界線をコントロールする人口増加時代の手法が機能なくなっている。平成26年に改正都市再生特別措置法により立地適正化計画の仕組みが導入された。 市街化区域の中に将来も都市機能や住宅地を維持するエリアを都市機能誘導区域、居住誘導区域として定め、それ以外のエリアの縮小を促す仕組みである。ただ市街化区域である以上、居住誘導区域内外であっても市街地として存続できるため、強い誘導はできない。 居住誘導区域内への移住に対する補助金支給や、誘導区域内の魅力向上といった施策にとどまっている。現行の都市計画の仕組みの弱点は、都市計画規制が現時点からおおむね10年後とされる将来にかけて一つのカテゴリーしか示されない点である。土地利用(用途規制)と物理的に建てられる限界(形態規制)が地区ごとに定められるが、それぞれ1種類しか示されない。 人口減少局面では建物は次第に減っていくかも知れないが、現在の状況を既存不適格とするわけにはいかないので、現状値を継続するしかないのである。 将来に向けて計画的に縮小するというコントロールができないのである。 また都市計画では、おおむね10年後を想定して計画を策定していたが、現行の立地適正化計画ではいつまでに誘導区域に土地利用を誘導するか描けない。 つまり、将来に向けての市街化変化タイムスケジュールを示せなくなっている。(参考資料：「これからの都市住宅政策」東京大学教授浅見泰司著) 太宰府市の令和6年度歳入・歳出決算においては、実質単年度収支が、一般会計△84,756,801円の赤字である。令和4年度歳入・歳出決算においては、中学校給食事業等の実施に伴い実質単年度収支が、△402,916,821円の赤字である。令和5年度歳入・歳出決算においては、実質単年度収支が△144,522,531円の赤字である。 市債(借入金)残高17,505,373千円(臨時財政対策債7,878,121千円を含む。)但し、臨時財政対策債は、元利償還に對し、国から原則として地方交付税措置及び補助金でもって交付される。 17,505,373千円-7,878,121千円＝実質9,627,252千円の借入金の残高である。 令和6年度太宰府市水道事業会計決算では、企業債借入残高が803,591,089円である。 令和6年度太宰府市下水道事業会計決算では、企業債借入金残高4,096,194,259円である。 <table><tr><td>令和6年度末太宰府市一般会計市債(借入金)残高</td><td>17,505,373,000円</td></tr><tr><td>〃 太宰府市水道事業会計 企業債借入金残高</td><td>803,591,089円</td></tr><tr><td>〃 太宰府市下水道事業会計 企業債借入金残高</td><td>4,096,194,259円</td></tr><tr><td>計</td><td>22,405,158,348 円</td></tr></table> 太宰府市には、令和6年度末現在総額で、22,405,158,348円の借入金の残高がある。	令和6年度末太宰府市一般会計市債(借入金)残高	17,505,373,000円	〃 太宰府市水道事業会計 企業債借入金残高	803,591,089円	〃 太宰府市下水道事業会計 企業債借入金残高	4,096,194,259円	計	22,405,158,348 円	
令和6年度末太宰府市一般会計市債(借入金)残高	17,505,373,000円												
〃 太宰府市水道事業会計 企業債借入金残高	803,591,089円												
〃 太宰府市下水道事業会計 企業債借入金残高	4,096,194,259円												
計	22,405,158,348 円												

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
4		市民 納税者		太宰府市の基金残高調 令和4年5月末合計残高6,255,414,831円-財政調整資金積立金3,095,888,726円 =差引残高3,159,526,105円 令和5年5月末合計残高7,155,271,098円-財政調整資金積立金2,986,907,405円 =差引残高4,168,363,693円 令和6年5月末合計残高7,770,908,735円-財政調整資金積立金3,041,676,827円 =差引残高4,729,231,908円 令和7年5月末合計残高8,003,637,892円-財政調整資金積立金2,988,965,418円 =差引残高5,014,672,474円 令和7年5月末差引残高、5,014,672,474円は、法令所規則等により、歳出目的が限定されている。 令和7年5月末財政調整資金積立金残高は、2,988,965,418円である。 差引残高の基金額は、法令諸規則等により歳出目的が限定されている。 財政調整資金積立金は、地方自治法第241条に基づき、自治体が条例を定めて基金を設けている。 財政調整資金積立金は、天災地変等による多額の出費を伴う場合、大幅な経済不況による税收減が発生した場合に取り崩しができている。しかし、太宰府市は、当該年度期間中に運転資金として財政調整資金積立金を取り崩して財源に充てている。 ふるさと大宰府応援寄付等の合計金額 1,472,068,174円 (内訳)ふるさと大宰府応援寄付 1,201,973,360円 企業版ふるさと大宰府応援寄付 269,330,000 円 まちづくり支援指定寄付 725,020 円 古都・みらい基金指定寄付 29,794 円 図書購入指定寄付 10,000 円 ふるさと納税関連業務委託料 △671,545,506 円 太宰府市住民の他自治体へのふるさと納税者 の住民税の控除額(推測約20パーセント)1,201,973,360円×20%=240,394,672円 △240,394,672 円 企業版ふるさと大宰府応援寄付金、全額269,330,000円、新設九州音楽大学の法人への交付金である。 1,201,973,360円+725,020 円+29,794 円+10,000 円-671,545,506 円-240,394,672 =290,797,996円(この金額が太宰府市への実質の歳入金額と推測される。) 令和6年度太宰府市の歳入合計 歳入調定額33,953,664,591円 収入済額33,634,876,850円(収入済額のうち還付未済額2,548,430円含む。) 不納欠損額13,417,768円 収入未済額307,918,403円 となっている。	

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方																														
4	10	市民 納税者	4-2～7-4	4-2～7-4ページ 平成10年4月1日から、まほろば号の運行は、大宰府西小学校校区の住民が太宰府市役所に出かけるのに大野城市の西鉄下大利駅から西鉄電車で大野城市から筑紫野市を経由して行かねばならず不便を来すのでコミュニティバスの運行を太宰府市に要望して実現したものである。 今回の運行ダイヤ改正で、太宰府市西校区から太宰府市役所に行くのに西鉄都府楼前駅で乗り換えていく、まほろば号が大幅に削減されている。 内山へ行く観光客の乗車が多いという理由で、内山行きが数本削減されているのみである。 住民の足となるコミュニティバスなのか、観光客のためのコミュニティバスなのか、まほろば号の運行を何のために行うのか、太宰府市はずれた論点の議論を行っている。 なお、吉松・大佐野路線は、福岡農業高校、武蔵台高校の生徒の通学の足となっている。 太宰府市は、原点に立ち戻って論点を議論すべきである。 令和7年度3月大宰府市議会でも、市議会議員が一般質問でまほろば号に関する質問が多数出たではないか。 令和6年度まほろば号の運行に要する運行経費等 (単位：円) <table><tr><th>区分</th><th>運行経費</th><th>運賃収入</th><th>補助金額</th><th>備考</th></tr><tr><td>まほろば号</td><td>206,542,604</td><td>48,286,664</td><td>158,255,940</td><td></td></tr><tr><td>湯の谷地域線</td><td>4,078,520</td><td>993,850</td><td>3,084,670</td><td></td></tr><tr><td>連歌屋地域線</td><td>1,989,400</td><td>500,200</td><td>1,489,200</td><td></td></tr><tr><td>東観世地域線</td><td>1,136,800</td><td>279,200</td><td>857,600</td><td></td></tr><tr><td>計</td><td>213,747,324</td><td>50,059,914</td><td>163,687,410</td><td></td></tr></table> まほろば号を運行するのに上記のような予算措置を要する。 前述のように、太宰府市は令和6年実質単年度収支が、△84,756,801円と過去3年間に於いて赤字財政続きである。 このまま放置すると、太宰府市は赤字再建団体となることが予想される。これを何としてでも食い止めなければならない。 この際、まほろば号は全便廃止すること。内山線については、観光客の足を西鉄の路線バスへ切り替えること。 住民に不便を来すようであれば、自助・共助・公助の精神に基づき、筑紫野市が実施している三笠校区の自治会運行バス形式へ切り替えていくべきではないかと思考する。	区分	運行経費	運賃収入	補助金額	備考	まほろば号	206,542,604	48,286,664	158,255,940		湯の谷地域線	4,078,520	993,850	3,084,670		連歌屋地域線	1,989,400	500,200	1,489,200		東観世地域線	1,136,800	279,200	857,600		計	213,747,324	50,059,914	163,687,410		「コミュニティバス」の定義としては、国が策定している「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」において「交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するもの」とされています。コミュニティバス「まほろば号」については、5つの視点を運行の基本方針としております。 ①市内に点在する様々な公共施設などを点から線へと結び、その利便性を確保し、生涯学習都市の実現をめざす。 ②高齢者や障がい者、子どもなどの交通弱者が、気軽に安心して地域社会に積極的に参画できるように配慮し、健康で生きがいのある福祉社会の確立を図る。 ③ＪＲや西鉄などの公共交通機関への利便性が低い空白地域に、通学や通勤、買い物などの交通手段を確保する。 ④市民や観光客が、特別史跡「大宰府跡」をはじめとする数多くの重要文化財や遺跡などを循環できる交通手段を確保する。 ⑤コミュニティバスなどの公共交通機関を利用することによって、市内の交通渋滞の緩和を図る。 以上のことから、住民及び観光客に必要な移動手段として、コミュニティバス「まほろば号」を運行しているところとなります。
区分	運行経費	運賃収入	補助金額	備考																															
まほろば号	206,542,604	48,286,664	158,255,940																																
湯の谷地域線	4,078,520	993,850	3,084,670																																
連歌屋地域線	1,989,400	500,200	1,489,200																																
東観世地域線	1,136,800	279,200	857,600																																
計	213,747,324	50,059,914	163,687,410																																

太宰府市地域公共交通計画(素案)パブリック・コメント提出意見一覧

受付 番号	意見 番号	属性	該当 ページ	ご意見	市の考え方
4	10	市民 納税者	4-2~7-4	自治会運行バスの概要 運営の主体と目的 運営主体 自治会や地域住民で組織された協議会が中心 目的 地域住民の買い物支援や高齢者の移動手段確保 財源と運営費用 財源 運賃収入の他、自治体からの補助金や企業からの協賛金で賄う 運営費用 年間1,000万円程度の費用がかかる場合もある 運行形態 車両 10人乗り程度の普通車や28人乗りのバス等、規模はさまざまである。 乗務員 地域のボランティアや、民間の運輸事業者への委託がある。 もし、太宰府市にて導入するのであれば、委託先事業者は、太宰府市に法人住民税、固定資産税等を納めている事業者とする。 運行頻度 1日数便等 運賃 大人300円、子どもは、150円程度 このようなシステムを導入してはどうかと思慮する。如何。	ご提案いただいていた自治会運行バス形式については、本計画(素案)において「新たな地域旅客運送サービスの検討」に向けた事業として「地域に最適な移動手段確保等の検討」を位置付けており、地域の皆様からのご意見等の把握も実施しながら、検討を進めてまいります。
	11			「地域公共交通確保維持改善事業について」国土交通省総合政策局 公共交通政策部 交通支援課編に基本的な考え方が記述してあります。太宰府市地域公共交通活性化協議会委員メンバーに国土交通省、福岡県の方々が入っておりますが、太宰府市地域公共交通活性化協議会の中でより具体的なノウハウを教示して頂きたかったです。 令和7年7月7日、一般社団法人 運輸総合研究所 主催,東京大学 公共政策大学院 後援で、地域交通シンポジウム「緊急提言～地域交通制度の革新案～」で地域公共交通について、より詳しく論じられております。 今回の太宰府市地域公共交通活性化協議会メンバーにモビリティジャーナリストの方など、地元情勢に詳しくない方を、メンバーに入れるのは如何なものかと思います。如何。 最後に、太宰府市地域公共交通活性化協議会々長九州工業大学大学院工学研究院建設社会工学研究系 教授 寺町賢一氏におかれましては、取り纏めに奔走されたことに謝意を表します。 以上	国土交通省及び福岡県においては、市町村が関係法令や国・県事業や制度活用等に向けて専門的な知識を得ることができるよう、研修会等が実施されております。他自治体の事例を踏まえた助言等もいただくとともに、本協議会でも専門的な知見から忌憚のないご意見を賜っております。 ご提案いただいた太宰府市地域公共交通活性化協議会委員の構成については、貴重など意見として、参考とさせていただきます。