

基山町地域公共交通計画（案）

= 目次 =

1.	計画の概要	1-1
1-1	計画の背景と目的	1-1
1-2	対象区域	1-2
1-3	計画期間	1-2
1-4	計画の位置づけ	1-2
2.	上位・関連計画	2-1
2-1	第5次基山総合計画	2-1
2-2	基山町都市計画マスタープラン	2-2
2-3	基山町立地適正化計画	2-3
2-4	第2期基山町まち・ひと・しごと創生総合計画	2-6
2-5	各計画における公共交通に関する内容	2-6
3.	地域特性の現況	3-1
3-1	地域概況	3-1
3-2	人口特性	3-3
3-3	移動特性	3-6
3-4	観光特性	3-11
3-5	高齢者の自動車運転状況	3-13
3-6	土地利用状況	3-14
3-7	主要施設立地状況	3-17
3-8	輸送特性	3-18
3-9	その他	3-19
4.	公共交通の現況	4-1
4-1	公共交通網	4-1
4-2	公共交通カバー圏域	4-2
4-3	各公共交通の状況	4-4
4-4	公共交通に関連するこれまでの取り組み	4-16
5.	町民等の移動ニーズ	5-1
6.	地域公共交通の課題（案）	6-1
7.	地域公共交通のあり方および計画の目標	7-1
8.	目標達成のための施策と成果指標	8-1
8-1		8-1
9.	計画の推進体制	9-1
9-1		9-1

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

基山町では、H25年に「基山町地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通弱者の生活交通手段の確保を図るとともに、交通弱者に対する買い物支援など、地域の支え合いによる生活安心度の向上を図るため地域公共交通事業の推進を図ってきました。

平成26年からはコミュニティバスの運行を開始し、町民の皆様には「地域の足」として利用されてきました。運行形態については、利便性向上へ向けて運行計画の変更を行ってきたところですが、利用者数については計画利用者数に達していない状況となっており、経済性の面からも運行形態の見直しが求められている状況です。

また、人口減少や少子高齢化が進展し、交通事業者においても人手不足が今後ますます深刻になることが予測される中、安定した公共交通網を維持していくため既存のあらゆる交通手段を活用した公共交通システムを検討し、コンパクトシティのまちづくりと一体となった地域公共交通を再構築する必要があります。

一方で、基山町では地域公共交通総合連携計画の実施期間がH30年に終了して以降、「佐賀県地域公共交通網形成計画」に準じ交通施策を行ってきており、基山町独自の計画が策定されていない状況です。そうした中、2020年に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、「地域が自らデザインする地域交通」、「輸送資源の総動員による移送手段の確保」「効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現」という3つのポイントが示され、これからの地域交通政策のさらなる推進が求められています。

そのため、今後の持続可能な旅客運送サービスの提供を確保の観点から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく基山町地域公共交通計画（以下、本計画）を策定します。

1-2 対象区域

本計画は、基山町全域を対象とします。これに加え、町内外を行き来する鉄道等も対象とし、広域移動も考慮します。

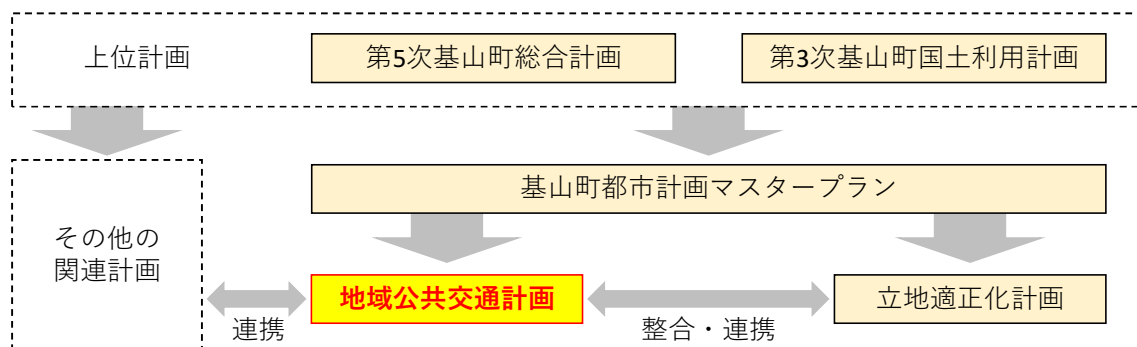
1-3 計画期間

本計画の計画期間は、令和4年度～令和9年度の5年間とします。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、本町が策定している「第5次基山町総合計画」や「第3次基山町国土利用計画」、「基山町都市計画マスタープラン」、「基山町立地適正化計画」との整合を図るとともに、関連する各種計画や各分野の連携を図り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

(上位計画・関連計画との関連図を挿入)



2. 上位・関連計画

2-1 第5次基山総合計画

■ 策定年：

■ 計画期間：令和2～4年度

■ 基本構想

基山町の将来像である「アイが大きい基山町」～住む人にも訪れる人にも満足度 No.1のまち基山の実現～と、それを実現するための重点戦略『K-プロ』（3つの戦略と5つのプロジェクト）を新、基山構想（基本構想）と位置付け、基本計画と連動して取り組んでいきます。



■ 公共交通に関する主な施策

機能的な交通ネットワーク

- ・効果的なコミュニティバスの活用により、町内外を循環できる公共交通網を整備
- ・コミュニティバス等を活用した交通ネットワークづくりの取り組み
- ・利用者、未利用者の声を聞き、コミュニティバスの運行路線の定期的な検証と改善

つながり交通ネットワーク

- ・地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会などで実施的にコミュニティバスなど連携を含めて、他自治体とのネットワーク構築の検討
- ・甘木鉄道沿線での広域的観光ネットワークの構築

買物弱者への支援

- ・買い物弱者の方の移動手段の確保（コミュニティバスの活用など）や宅配サービスの提供など支援の充実
- ・宅配サービス情報を整理し、サービスが必要な方へ利用しやすい情報を提供

2-2 基山町都市計画マスタープラン

■ 策定年：平成18年

■ 将来の都市構造

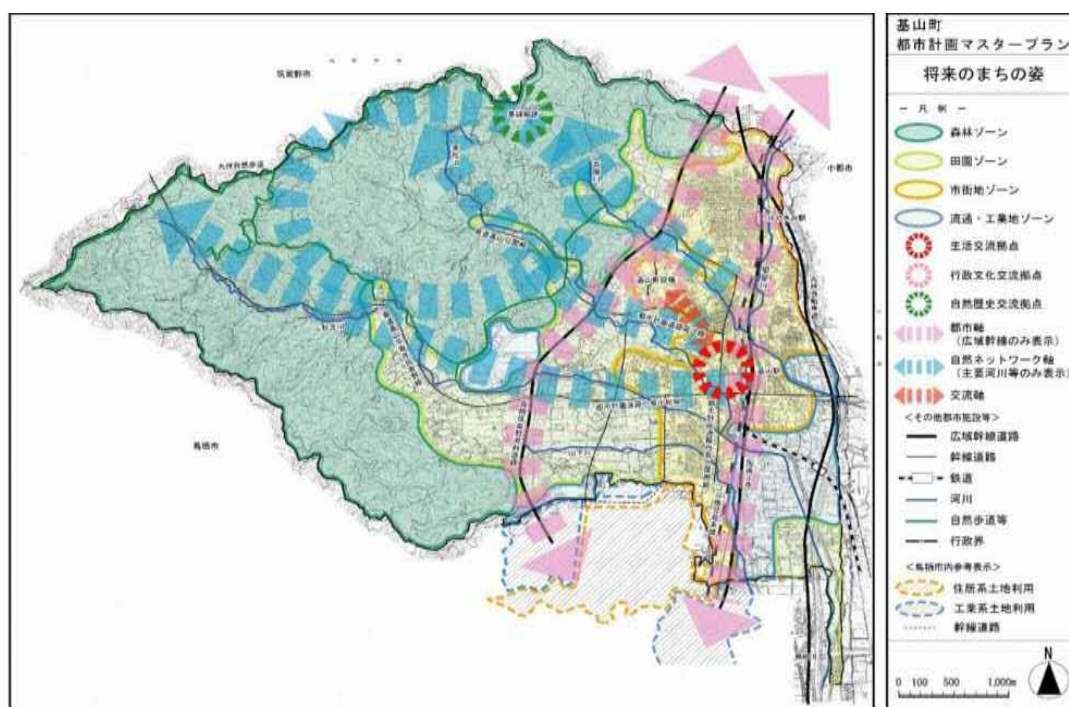
都市計画マスタープランにおいては、将来像の実現に向けて様々な施策や事業を展開していく基本的な骨組みを、将来のまちのすがたとして「拠点」、「軸」、「ゾーン」の3つで構成しています。

拠点：都市機能が集積し、人々の活発な交流を図る地区

軸：町内外の交流や結びつきを強めるネットワークを形成する道路や河川沿い

ゾーン：土地利用等のまとまりや共通の特性を持つ場所

都市計画マスタープランでの将来都市構造図



出典：基山町都市計画マスタープラン

■ **公共交通に関する施策**

交通結節点の機能の向上

- ・ JR基山駅周辺における駐車・駐輪場の確保
- ・ 九州自動車道基山PAにおける自動車や自転車等によるアクセスに対応した整備
- ・ 町内循環バスの路線や運行形態の改善

公共交通機関の利便性の向上

- ・ 町内循環バス路線を中心とする町内バス交通運行の改善方策の検討

2-3 基山町立地適正化計画

■ 策定年：令和3年

■ 基本理念：コンパクトで持続可能なトカイナカ 基山町

基本方針

- 拠点となる箇所への必要機能や人口集積、公共交通の充実を目指すため、以下の通り基本理念とまちづくりの方針を設定します。

立地適正化計画の基本理念

コンパクトで持続可能なトカイナカ 基山町

※「トカイナカ」とは都市生活の利便性と田舎暮らしの愉しみを両立できるエリアの通称です。

まちづくりの方針

拠点エリアへの都市機能誘導

- 将来的に発生する人口減少下においても現状の利便性を維持するため、各拠点の特性を踏まえた都市機能の誘導を図り、性質に合わせた魅力ある拠点の形成を目指します。

利便性の高い箇所への人口誘導、安全性の強化

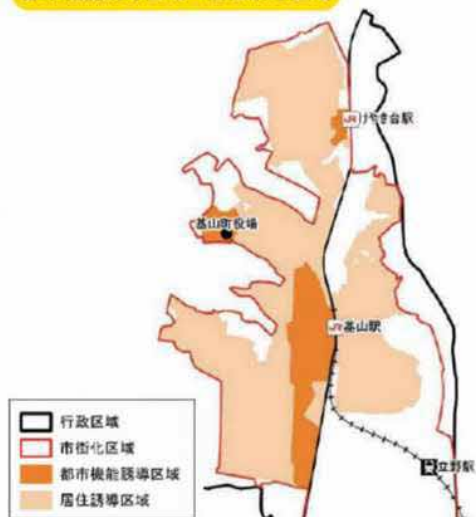
- 移住定住施策を通じて住みやすい居住環境の整備を図るほか、利便性の高い箇所への人口誘導を図り、暮らしやすい住環境形成を目指します。
- けやき台エリアは子育て世代の誘導を図るほか、基山駅南側エリアは避難情報の周知・避難所の機能向上を目指します。

公共交通を利用しながら歩いて健康的に暮らせるまちづくり

- 高齢化の進行により、自動車の運転ができなくなる人も増加する見込みであるため、公共交通の充実や中心市街地への住み替えなどによって、高齢者も健康的に暮らせる環境づくりを目指します。
- ウォーキングの定着による健康的に暮らせるまちづくりを進めるほか、公共空間の有効活用により、地域住民のコミュニティ活性化による居住環境の向上を目指します。

本計画で定める区域

都市機能誘導区域・居住誘導区域



- 都市機能誘導区域・居住誘導区域は以下の考え方により設定します。

都市機能誘導区域

- 都市計画マスタープランで「拠点」に位置付けられている「基山駅周辺」、「基山町役場周辺」及び公共交通利便性が高く、周辺エリアの利便性向上を目指すべき「けやき台駅周辺」において、都市機能誘導区域を設定します。

居住誘導区域

- 都市機能の利便性の高い箇所、将来的な人口集積が見込まれる箇所、都市基盤の整備がされている箇所をベースとし、災害に対するリスク等を踏まえながら区域を設定します。

■公共交通に関する施策

公共交通を利用しながら歩いて健康的に暮らせるまちづくり

1. 基山駅～基山町役場の交通利便性の強化

【対応箇所】基山駅～基山町役場

【課題】町の拠点として位置づけられている基山駅と基山町役場を結ぶ公共交通手段はコミュニティバスしかなく、これらの拠点を自家用車に過度に依存することなくアクセスできる環境づくりが必要です。

【方針】利用ニーズに合わせたコミュニティバスの運行系統や運行本数の見直しを図るほか、コミュニティバス以外の交通手段も併せて検討することによって拠点間のアクセス性向上を図ります。

2. コミュニティバスの利便性向上

【対応箇所】町内全域

【課題】将来的に高齢者人口の増加が見込まれており、高齢者が日常的に町内を移動する手段として利用しているコミュニティバスの利便性向上を図ることは必須となります。

【方針】利用ニーズに合わせたコミュニティバスの運行系統や運行本数の見直しを図るほか、運転免許証自主返納者等に対する割引制度の継続等により、多くの人々が利用しやすい交通体系を目指します。

3. 新たな交通手段の検討

【対応箇所】町内全域

【課題】町内を運行するコミュニティバスについては、将来的な利用ニーズが見込まれる一方で運転手不足が問題となっており、今後運行維持に支障が出る可能性があります。

特に、高齢者人口が集積しているけやき台や高島団地周辺においては、将来的な公共交通のニーズにも対応する必要があります。

また、過度に自家用車に依存しない交通体系を目指すためには、自転車利用も促進することが望まれます。

【方針】自動運転バスなどといったスマートモビリティの導入を検討することによって、運転手不足に対応した交通体系の形成を目指します。

けやき通り（高速基山停留所～基山駅～高島団地付近）等においては、スマートモビリティの実証実験を検討し、将来的な需要に対応した交通体系の形成を目指します。そのほか、シェアサイクルの導入を検討し、自転車利用を促進することで、過度に自家用車に依存しない交通体系を目指します。

4. 町民のウォーキング習慣の定着と歩行環境の整備推進

【対応箇所】町内全域

【課題】健康的に暮らせるまちづくりを推進するためには歩きたくなる環境を形成するほか、安心して歩くことのできる空間づくりが望まれますが、子どもたちが頻繁に利用する通学路での安全性確保は特に重要となります。

【方針】既に進められているウォーキングイベントの推進によって町民に歩く習慣の定着を図るほか、まちなかのサイン設置、主要観光施設への歩道整備、交通利便性の

高い箇所への施設誘導などによって歩きたくなる仕組みを作り、町民の健康増進を目指します。

また、通学路のカラー舗装やガードパイプの整備を推進することで、子供たちが安心して通学出来る環境の整備を目指します。

5. 公共空間（公園等）の利活用による地域コミュニティの活性化

【対応箇所】居住誘導区域内の公共空間（公園等）

【課題】健康的に暮らせるまちづくりを推進するためには地域コミュニティを活性化させ、周辺エリアの居住環境を向上させることが重要となります。

【方針】居住誘導区域内に立地している公園を地域の催事や日々のレクリエーション等で活用し、地域住民のコミュニティの場とするため、活動支援や公園整備等による居住環境の向上を目指します。

6. ファストケア構想の推進

【対応箇所】町内全域

【課題】健康的に暮らせるまちづくりを推進するためには、町民がいつまでも健康に暮らすことのできる環境づくりが重要となります。

また、単身高齢者世帯の増加が見込まれており、町一体となって高齢者の健康をサポートする体制が望まれます。

【方針】町民の健康増進や地域活性化を目的とした包括的な連携協定を締結している久留米大学やその他団体との連携により、ITを活用しながら地域住民が健康増進の取組を無理なく持続でき、地域活性化にもつなげる仕組みづくりを推進します。

直近では、地域住民から収集する健康に関する情報から健康リスクを見える化する「街の健康手帳」の実証実験が予定されており、これらを進めることによって、町民が健康的に暮らせるまちづくりを目指します。

ファストケア構想のイメージ



出典：基山町資料

2-4 第2期基山町まち・ひと・しごと創生総合計画

<p>■策定年：令和2年</p> <p>■総合戦略の6つの柱（基本目標）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 基山町への新しい「しごと」の流れをつくる 2. 基山町への新しい「ひと」の流れをつくる 3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえるまちづくり 4. 安心と安全をベースにオール基山のまちづくり 5. 基山力を活かした人材活用と人材育成のまちづくり 6. 誰もが活躍できる、ユニバーサルなまちづくり <p>■公共交通に関する施策</p> <p>コンパクトシティ推進事業</p> <p>将来的にも町民の便利な日常生活が継続されることを目的に、「立地適正化計画」を策定し、地域公共交通と連携したコンパクトシティ化を推進します。</p> <p>コミュニティバス利用促進事業</p> <p>コミュニティバスを町民にとってより利用しやすいようにするため、運行ルートの見直し等を検討・実施し、地区の出前講座等で利用方法などの周知を図ります。</p> <p>ユニバーサル生活推進事業</p> <p>公共施設等のバリアフリー化の推進、歩道等の点検体制の整備、高齢者等への交通安全教育、サロン活動への参加と啓発、手話通訳者等のコミュニケーション支援、未来技術を活用した生活支援などソフトとハードの両面からの生活環境の充実を図ります。</p>
--

2-5 各計画における公共交通に関する内容

計画名	策定年	計画期間	公共交通に関連する内容
第5次基山総合計画	令和2年	令和2～4年度	<ul style="list-style-type: none"> ・効果的なコミュニティバスの活用により、町内外を循環できる公共交通網を整備 ・コミュニティバス等を活用した交通ネットワークづくりの取り組み ・利用者、未利用者の声を聞き、コミュニティバスの運行路線の定期的な検証と改善 ・地域公共交通会議・地域公共交通活性化協議会などで実施的にコミュニティバスなど連携を含めて、他自治体とのネットワーク構築の検討 ・甘木鉄道沿線での広域的観光ネットワークの構築 ・買い物弱者の方の移動手段の確保（コミュニティバスの活用など）や宅配サービスの提供など支援の充実 ・宅配サービス情報を整理し、サービスが必要な方へ利用しやすい情報を提供
基山町都市計画マスタープラン	平成18年		<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の機能の向上 ・JR基山駅周辺における駐車・駐輪場の確保 ・九州自動車道基山PAIにおける自動車や自転車等によるアクセスに対応した整備 ・町内循環バスの路線や運行形態の改善 公共交通機関の利便性の向上 ・町内循環バス路線を中心とする町内バス交通運行の改善方策の検討
基山町立地適正化計画	令和3年		<ul style="list-style-type: none"> 基山駅～基山町役場の交通利便性の強化 コミュニティバスの利便性向上 新たな交通手段の検討 町民のウォーキング習慣の定着と歩行環境の整備 公共空間（公園等）の利活用による地域コミュニティの活性化 ファストケア構想の推進
第2期まち・ひと・しごと創生総合計画	令和2年	令和2年度～令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティ推進事業 将来的にも町民の便利な日常生活が継続されることを目的に、「立地適正化計画」を策定し、地域公共交通と連携したコンパクトシティ化を推進します。 ・コミュニティバス利用促進事業 コミュニティバスを町民にとってより利用しやすいようにするため、運行ルートの見直し等を検討・実施し、地区の出前講座等で利用方法などの周知を図ります。 ・ユニバーサル生活推進事業 公共施設等のバリアフリー化の推進、歩道等の点検体制の整備、高齢者等への交通安全教育、サロン活動への参加と啓発、手話通訳者等のコミュニケーション支援、未来技術を活用した生活支援などソフトとハードの両面からの生活環境の充実を図ります。

3. 地域特性の現況

3-1 地域概況

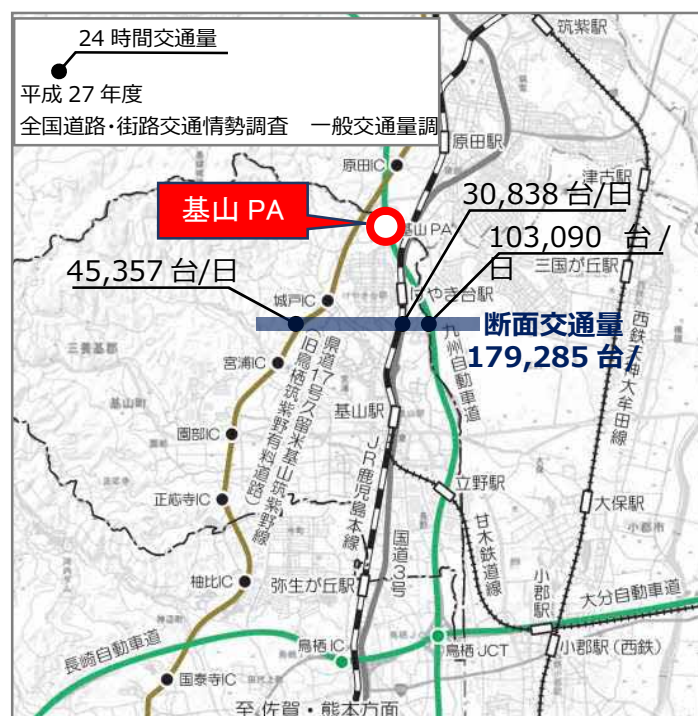
■ 地勢・地形

- 博多や佐賀、久留米などの主要都市へは JR 線で 15 分～30 分



出典 : 基山町歴史的風致維持向上計画(平成 31 年 3 月)

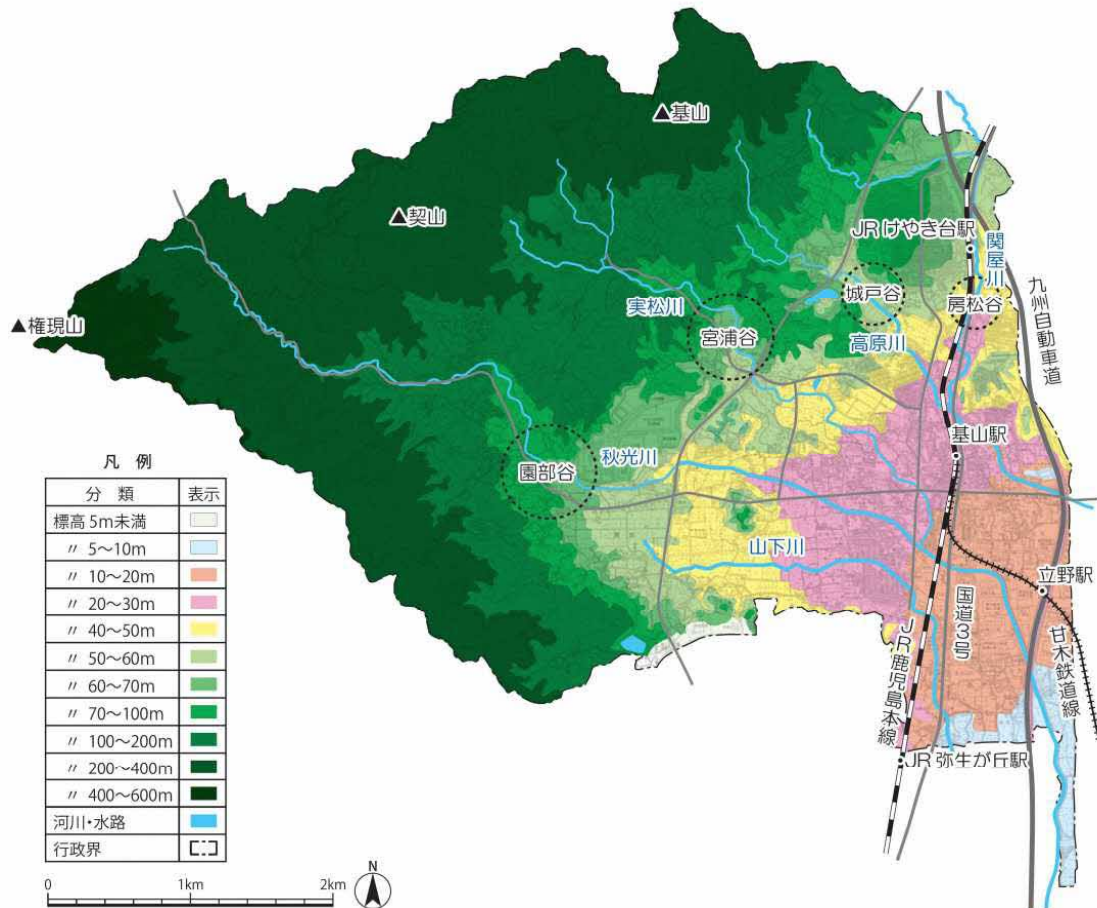
- 東側には九州自動車道、南側には長崎自動車道がとおり、北側には基山 PA が位置しています



出典 : 基山町歴史的風致維持向上計画(平成 31 年 3 月)

■ **地勢・地形**

- 面積の3分の2にあたる西部域を山と丘陵地が占める
- 東部域に平地を有するが全体的に平地が少ない地形



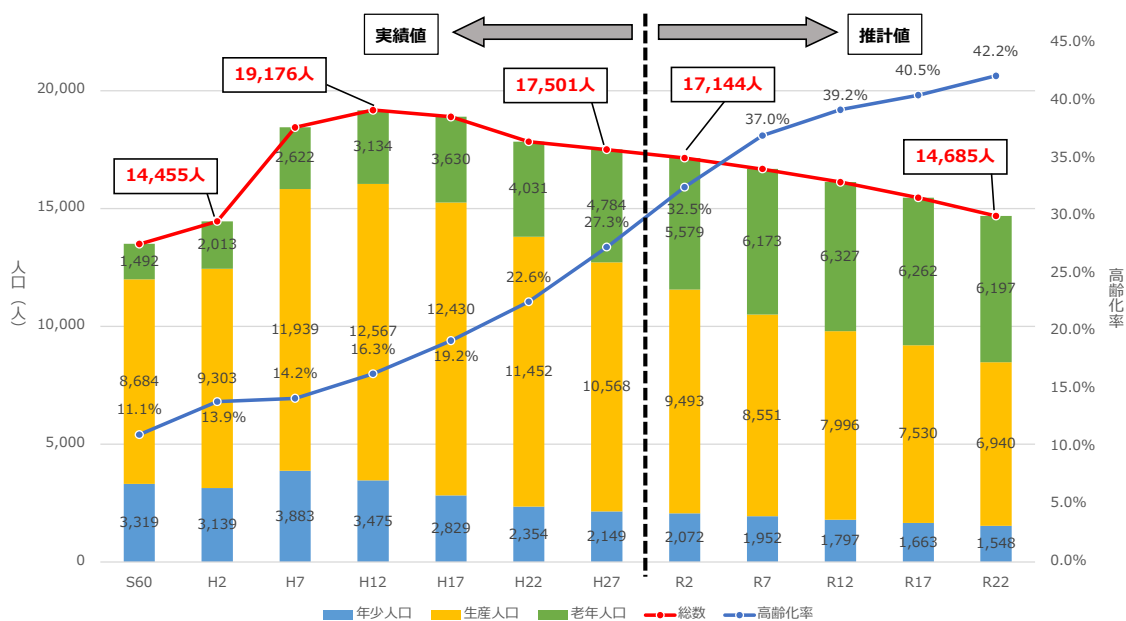
出典 : 基山町歴史的風致維持向上計画(平成 31 年 3 月)

3-2 人口特性

■ 人口特性（総人口）

- ・ 基山町の人口は平成 12 年をピークに概ね減少傾向で、令和 22 年には 15,000 人を下回る
- ・ 高齢化率は増加傾向にあり、令和 22 年には 42%以上まで上昇

基山町全体の人口動向・推計（社人研ベース）

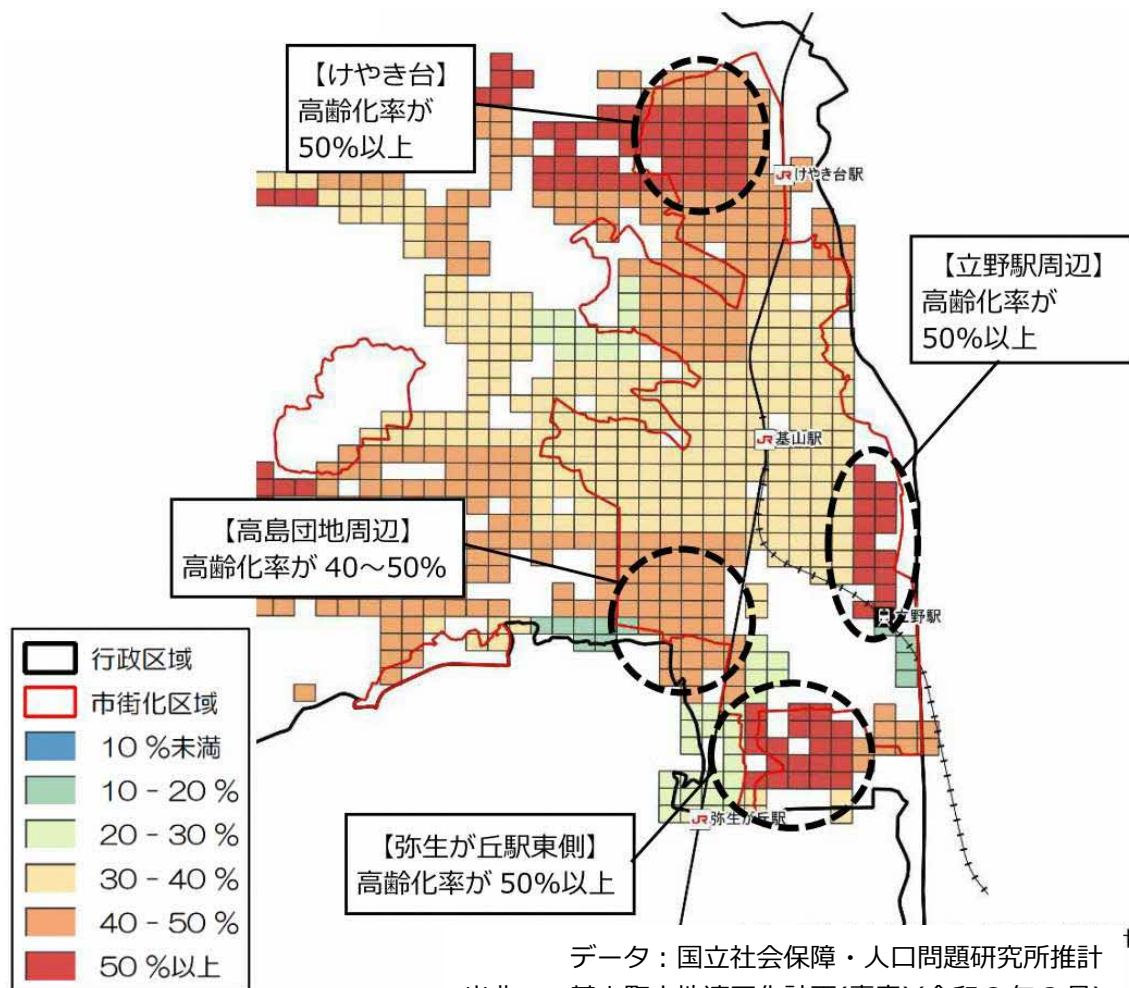


出典：国立社会保障・人口問題研究所推計（令和2年以降は推計値）
（平成27年国勢調査の結果を基に平成29年推計）

■ 人口特性（メッシュ人口）

- ・ 将来は特に「けやき台団地」や「高島台団地」での高齡化が懸念

高齡化率（令和 22 年）



データ：国立社会保障・人口問題研究所推計[†]
 出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

■ 人口特性（世帯数）

- 世帯数は増加傾向であるが、**高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加**が顕著
- 佐賀県全体や近隣市（筑紫野市、鳥栖市、小郡市）と比較しても**基山町が最も高い値**



佐賀県・近隣市との比較

高齢者夫婦世帯増減率の
(平成22年～平成27年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	129.9%
2	筑紫野市	128.3%
3	鳥栖市	127.7%
4	小郡市	117.9%
5	佐賀県	116.4%

高齢者単身世帯増減率の
(平成22年～平成27年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	138.5%
2	筑紫野市	133.4%
3	鳥栖市	130.2%
4	小郡市	126.8%
5	佐賀県	120.7%

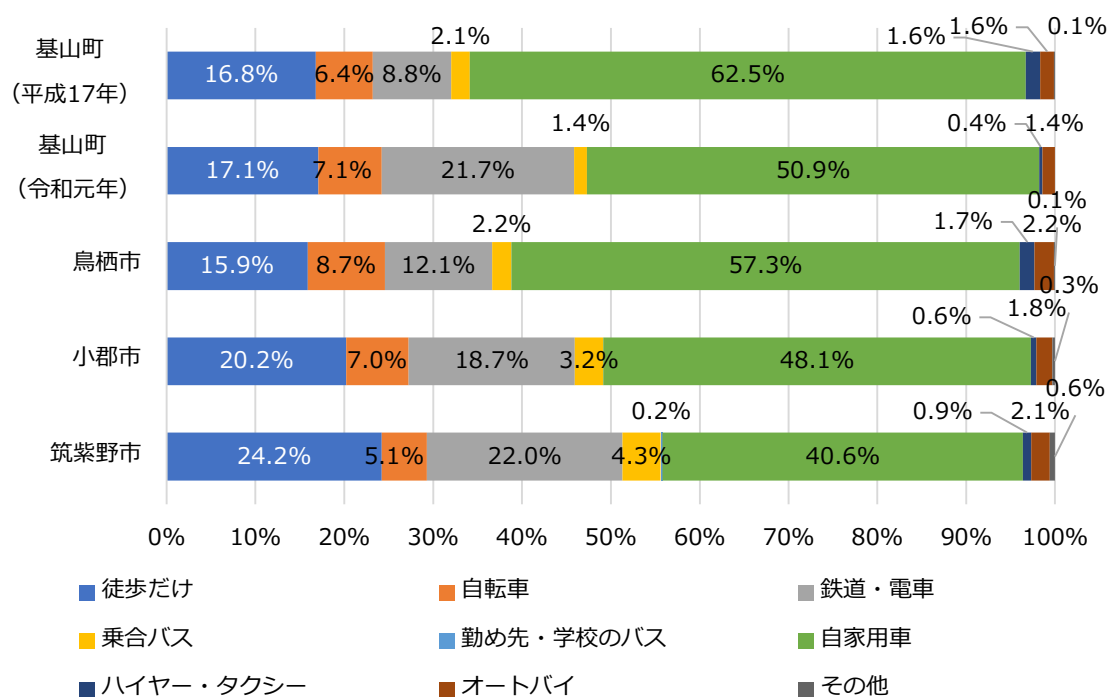
データ：国勢調査
出典：基山町立地適正化計画(令和3年3月)

3-3 移動特性

■ 移動特性（交通手段分担率）

- ・ 町外への通勤・通学割合の増加により、鉄道の分担率は増加し、自家用車の分担率は低下
- ・ しかし、自家用車の割合は半数を超え、自家用車への依存度は依然として高い状況

基山町・近隣市町の交通分担率

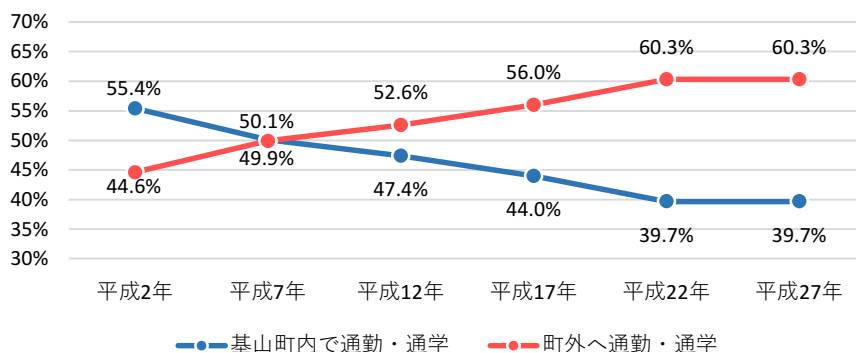


出典：第4回、第5回北部九州圏パーソントリップ調査
(近隣市町は令和元年時点)

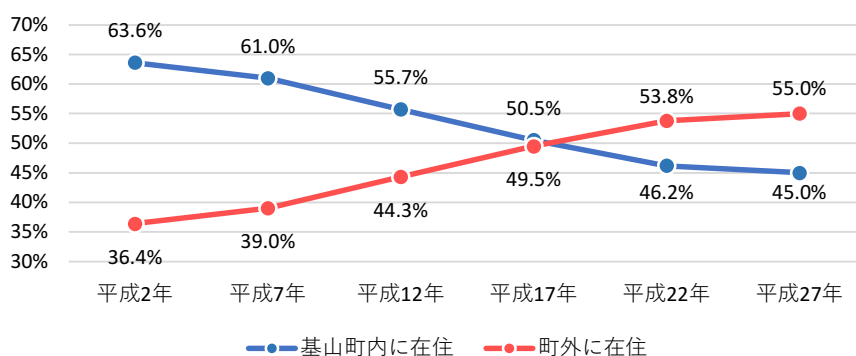
■ 移動特性（通勤・通学）

- 町外からの通勤・通学者、および町外への通勤・通学者はいずれも増加傾向

「基山町から」通勤・通学している15歳以上就業者の通勤・通学先



「基山町へ」通勤・通学している15歳以上就業者の居住地



データ：国勢調査

出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

町外へ通勤・通学している人の割合 (平成27年)

順位	市町名	割合
1	基山町	60.3%
2	小郡市	56.3%
3	筑紫野市	53.7%
4	鳥栖市	35.4%

町外から通勤・通学している人の割合 (平成27年)

順位	市町名	割合
1	基山町	55.0%
2	筑紫野市	38.4%
3	小郡市	32.3%
4	鳥栖市	17.3%

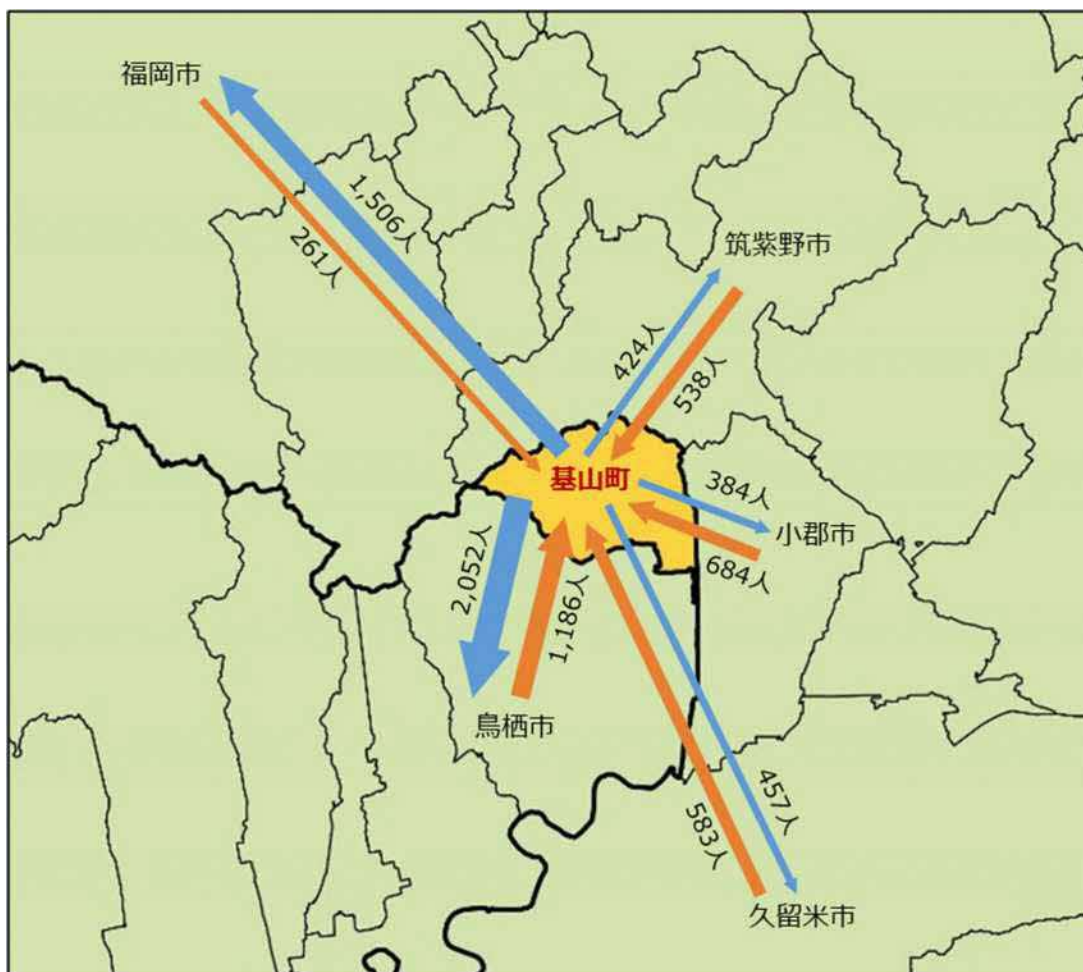
データ：国勢調査

出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

■ 移動特性（通勤・通学）

- 基山町居住者の通勤・通学先は隣接する鳥栖市が最も多く、福岡市や久留米市といった規模が大きい都市への通勤・通学も多い
- 一方、基山町への通勤・通学者は隣接する鳥栖市、筑紫野市、小郡市からが多い

通勤先・通学先の分布

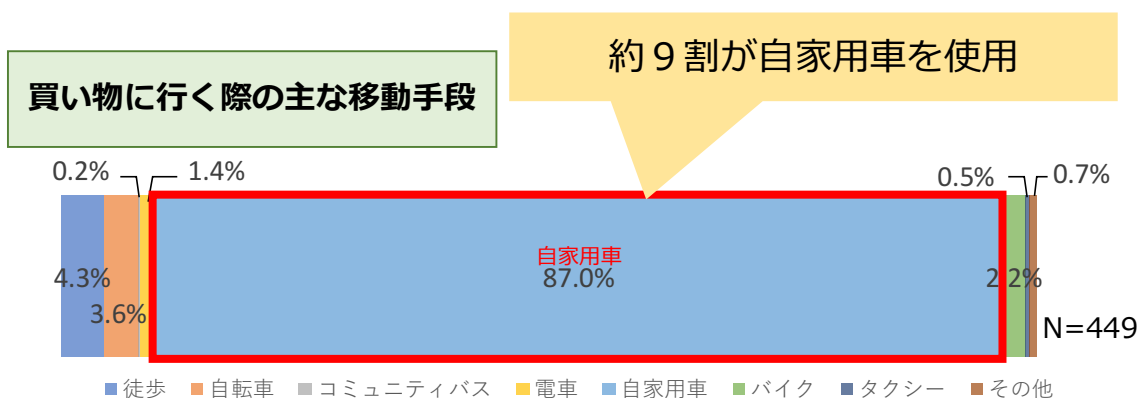
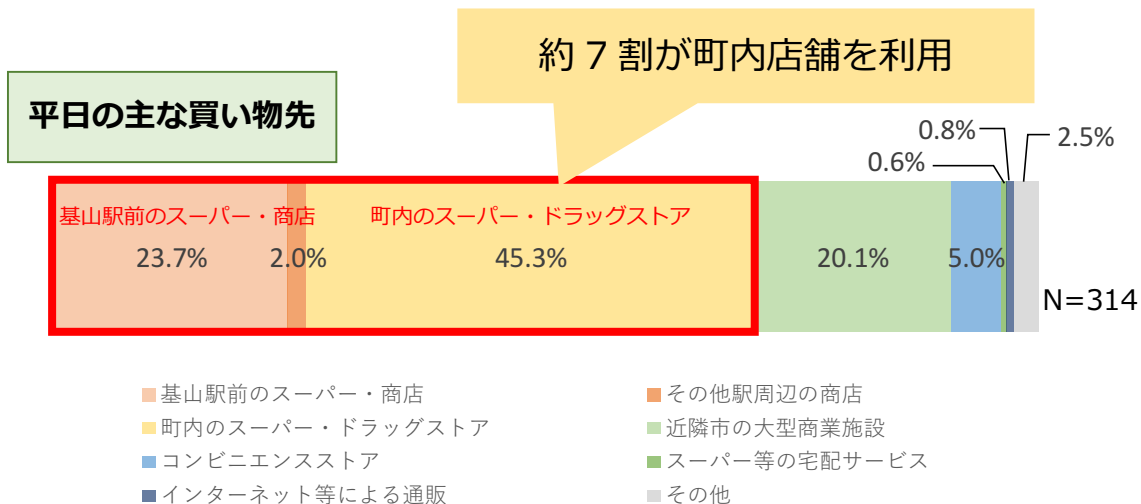


データ：国勢調査

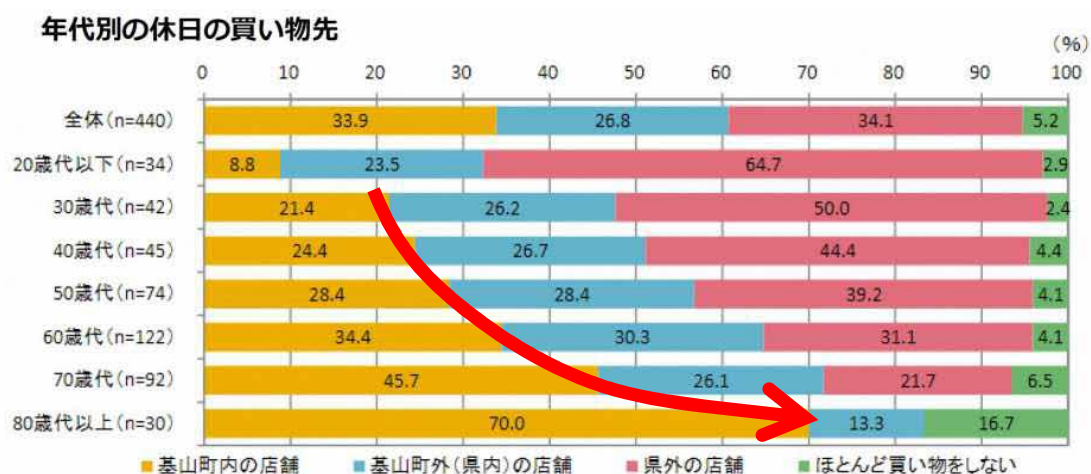
出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和3年3月)

■ **移動特性（買い物）**

- 日常的な買い物移動は町内店舗利用が多いが、殆どが自家用車を利用
- 高齢化の進行に伴う移動弱者の増加が懸念



- 休日については高齢になるほど町内で買い物をする傾向が強まる

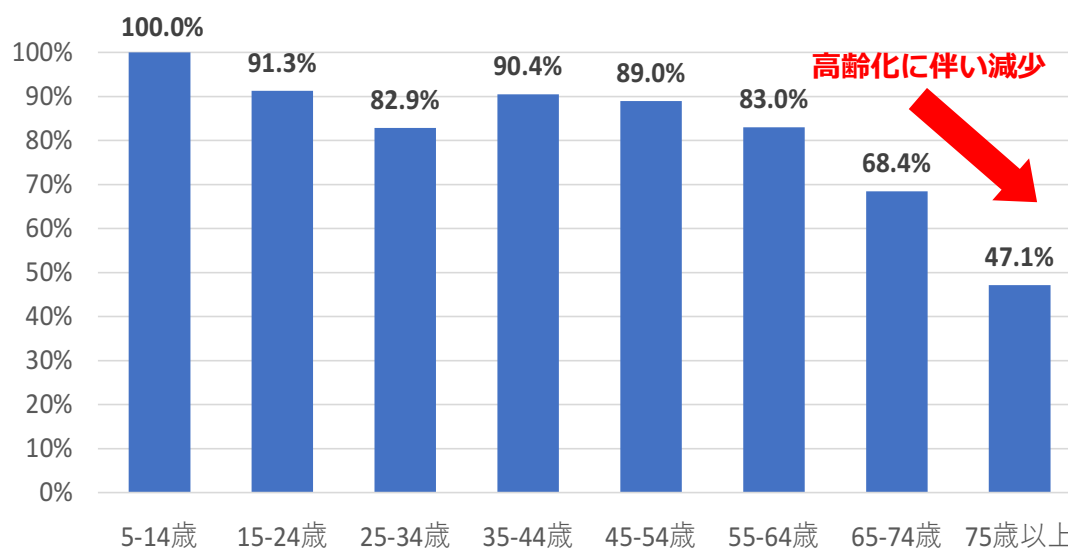


出典：基山町中心市街地活性化基本計画（令和 2 年 3 月）

■ 移動特性（外出率）

- 基山町居住者の外出率は高齢になるほど減少傾向

基山町居住者の年齢階層別外出率

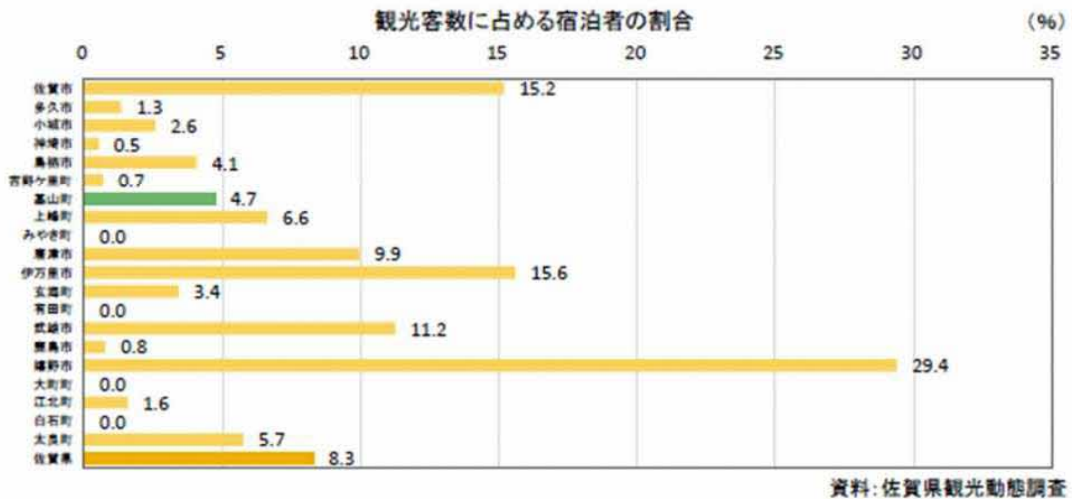
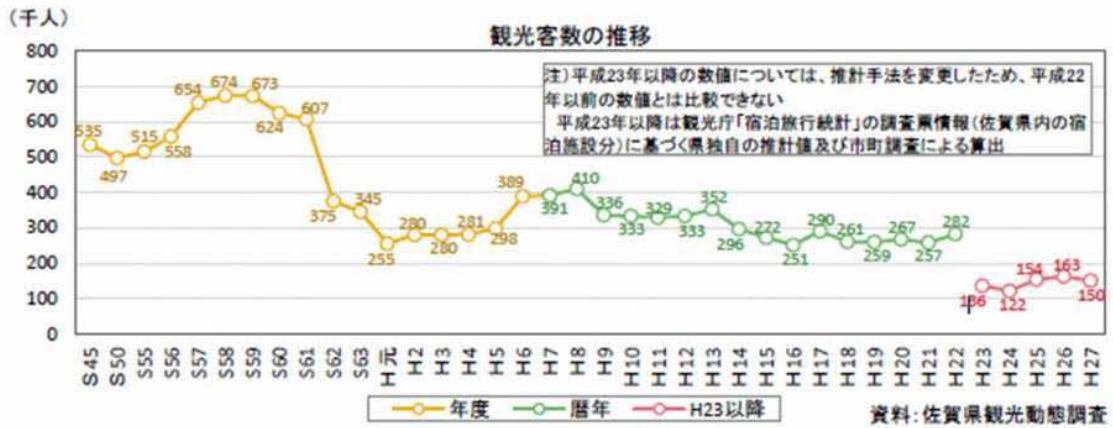


出典：第5回北部九州圏PT調査（令和元年）

3-4 観光特性

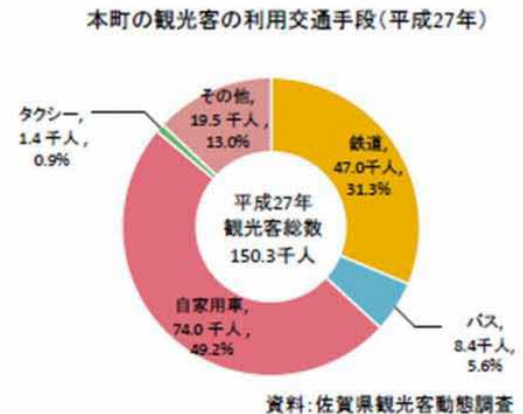
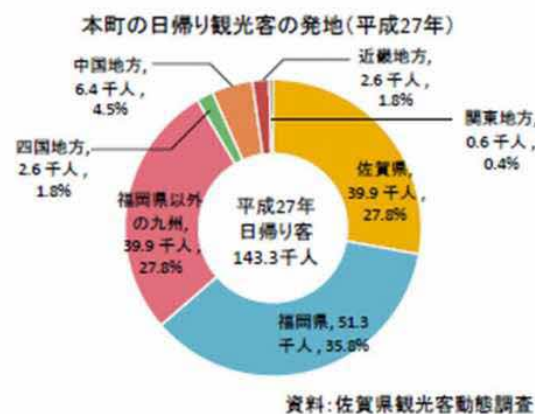
■ 観光施設の立地状況

- ・観光客数は長期的な減少傾向にあり、昭和62年以降は年間30万人前後で推移



■ 観光客の発地と交通手段

- ・日帰り観光客の発地は、福岡県、福岡県が約6割を占める
- ・観光客の利用交通手段は自家用車、鉄道が多い。



■ 観光施設の立地状況

・観光・レクリエーション施設は東部に集中



出典：基山町歴史的風致維持向上計画(平成31年1月)

3-5 高齢者の自動車運転状況

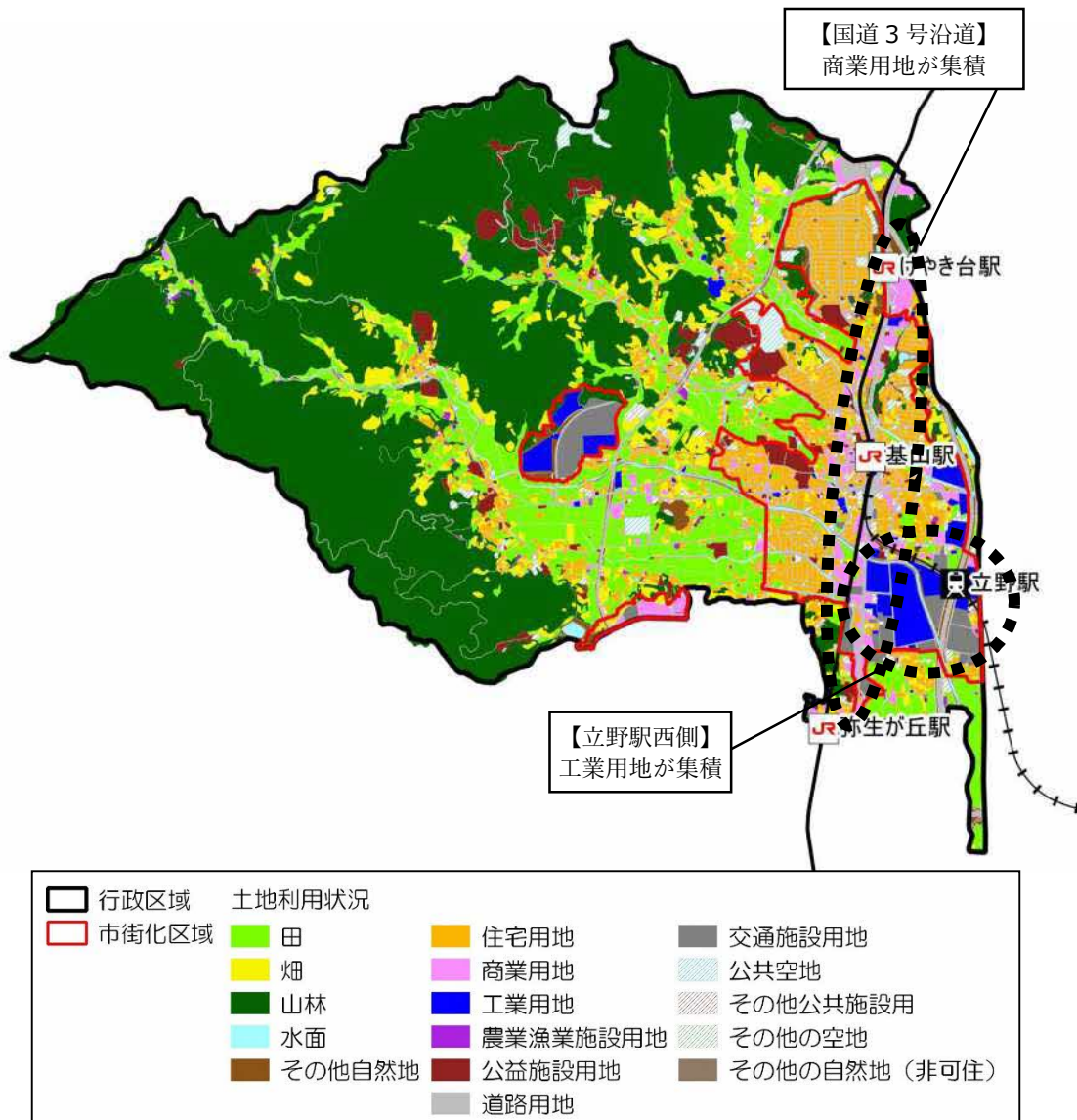
作成予定

(情報入手・整理中)

3-6 土地利用状況

■ 土地利用

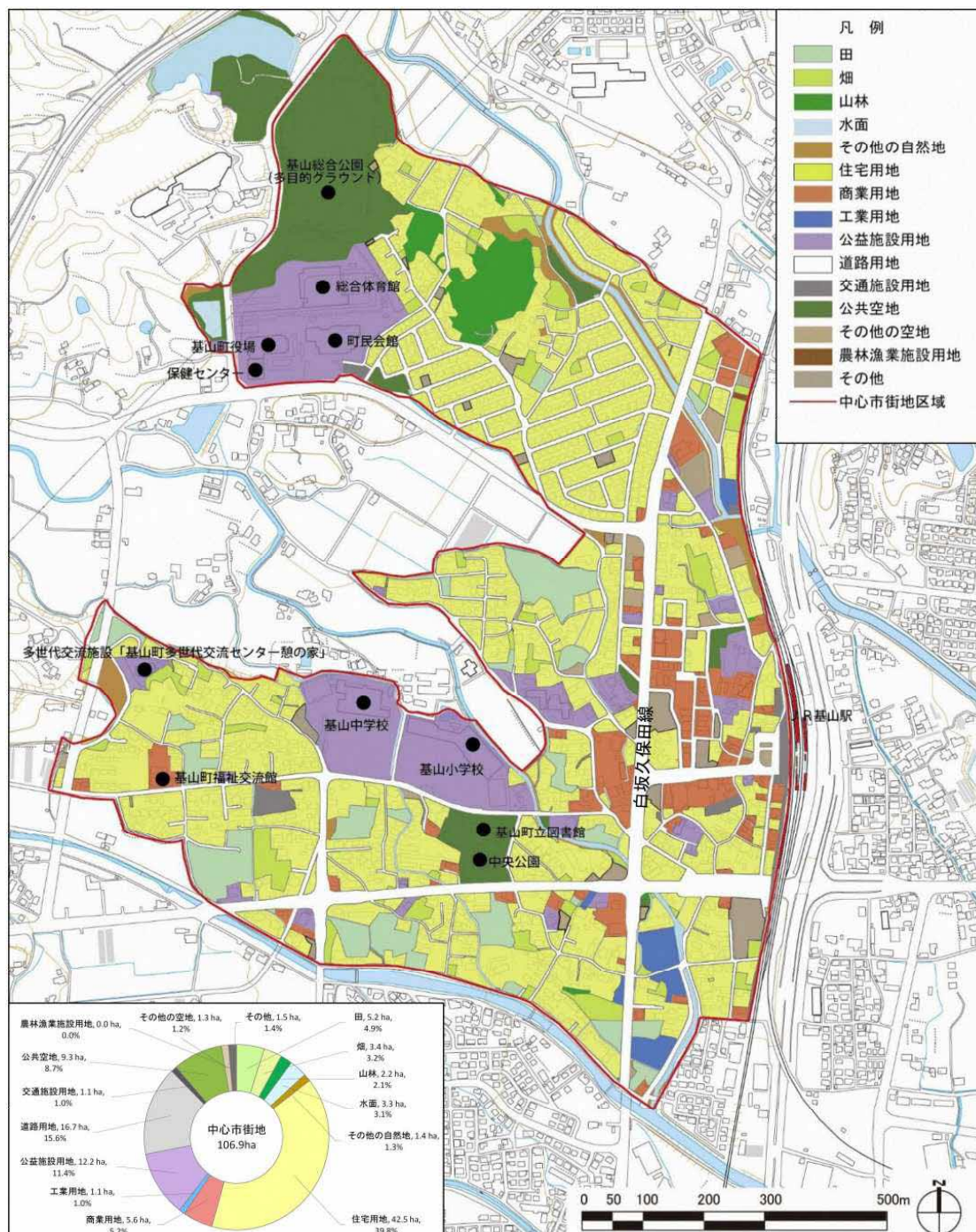
- JR 鹿児島本線沿い・国道 3 号沿道に商業用地が集積、立野駅西側は工業用地が集積
- それ以外の箇所はほとんどが住宅用地



データ：都市計画基礎調査（平成 29 年度）
出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和 3 年 3 月)

■ 土地利用

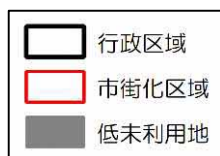
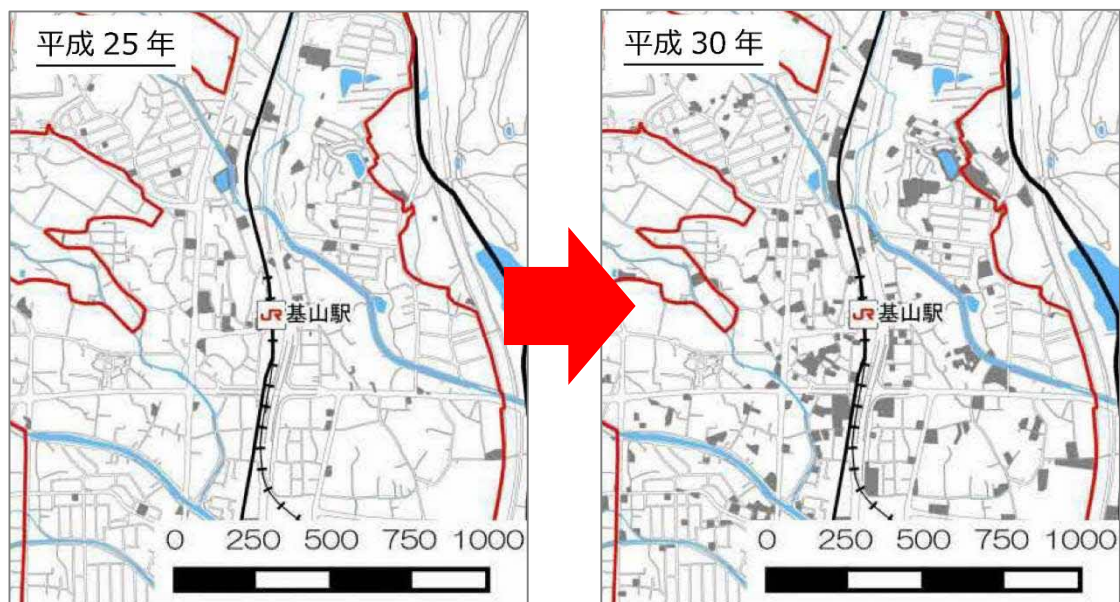
- 中心市街地では、JR 基山駅を中心に商業用地が集積し、商業用地と住宅用地が混在
- 白坂久保田線の西側一帯は、大部分が住宅として利用されており、基山小学校、基山中学校、基山町立図書館、基山町福祉交流館などの公共施設が分布



データ：平成 25 年度鳥栖基山都市計画区域都市計画基礎調査
出典：基山町中心市街地活性化基本計画（令和 2 年 3 月）

■ 基山駅周辺の低未利用地分布状況

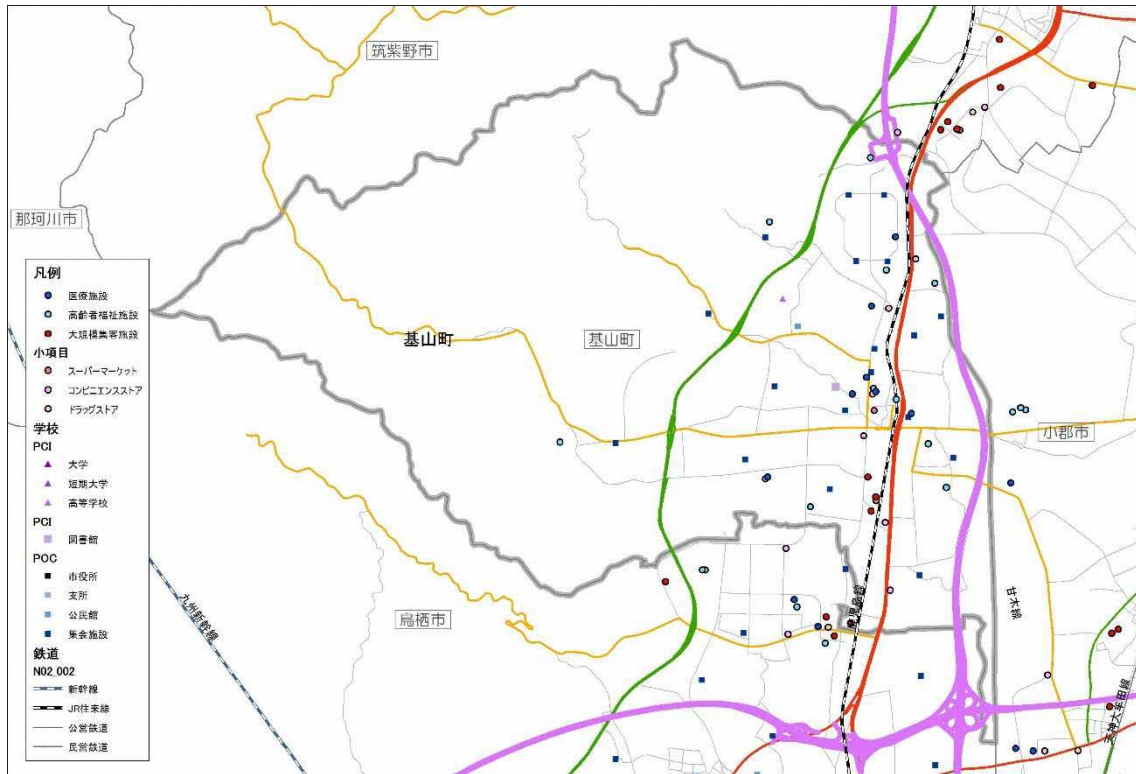
- 中心市街地では小規模な低未利用地が散在・増加
- 低未利用地の多くは駐車場化するも、今後は人口減少・駐車需要が減少し、利活用されない土地が増加



データ：都市計画基礎調査（※低未利用地：空き地、青空駐車場など）

出典：基山町立地適正化計画(素案)(令和 3 年 3 月)

3-7 主要施設立地状況



出典：国土数値情報

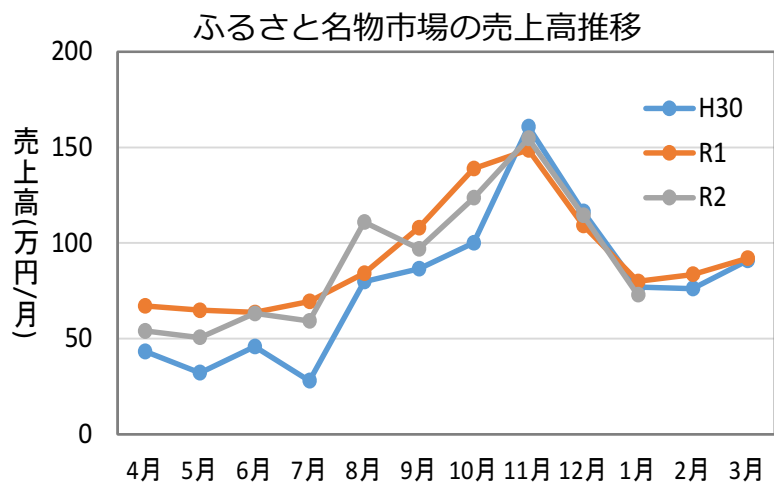
3-8 輸送特性

作成予定
(情報入手・整理中)

3-9 その他

■ 基山ふるさと名物市場

- 高速基山 PA に設営されている「基山ふるさと名物市場」にて農産物等を販売（運営：きやまファーム）
- 高速基山 PA へのアクセス道路が整備され、最寄りのけやき台団地からの利用も増加し、地元の直売所としても機能



出典：基山町資料



■ 地域支援団体：SGK

- けやき団地のシニア層を中心に地域支援活動を行う団体「SGK」が積極的に地域支援活動を実施

SGK の概要

- ✓ 平成 28 年 7 月に発足
- ✓ 会員数は約 100 名
- ✓ 知識・経験豊富なシニア人材
- ✓ JR けやき台駅前の「基山 SGK 交流プラザ」を拠点に活動
- ✓ 「企業支援部会」「シニア就労支援部会」「健康づくり部会」「きやの里」「寺子屋部会」の 5 部会で構成

けやき台団地の課題

- ✓ スーパーやコンビニ、総合病院等は団地外に立地し、日常的な買い物や通院が不便
- ✓ コミュニティバスの運行便数が少なく利便性が低い
- ✓ マイカーに依存しており免許返納後の移動への不安も大きい

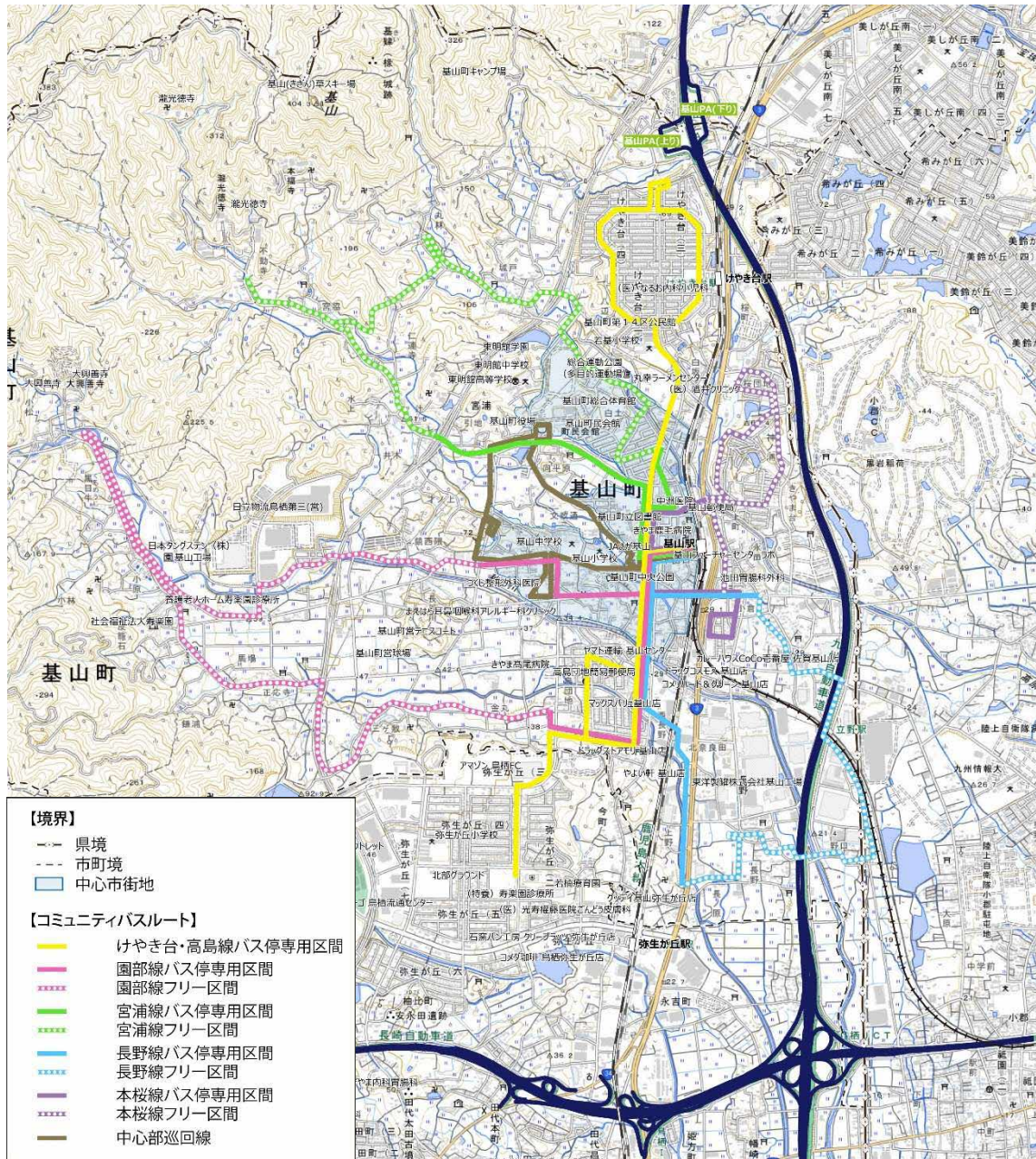
けやき台朝市



出典：基山町資料

4. 公共交通の現況

4-1 公共交通網

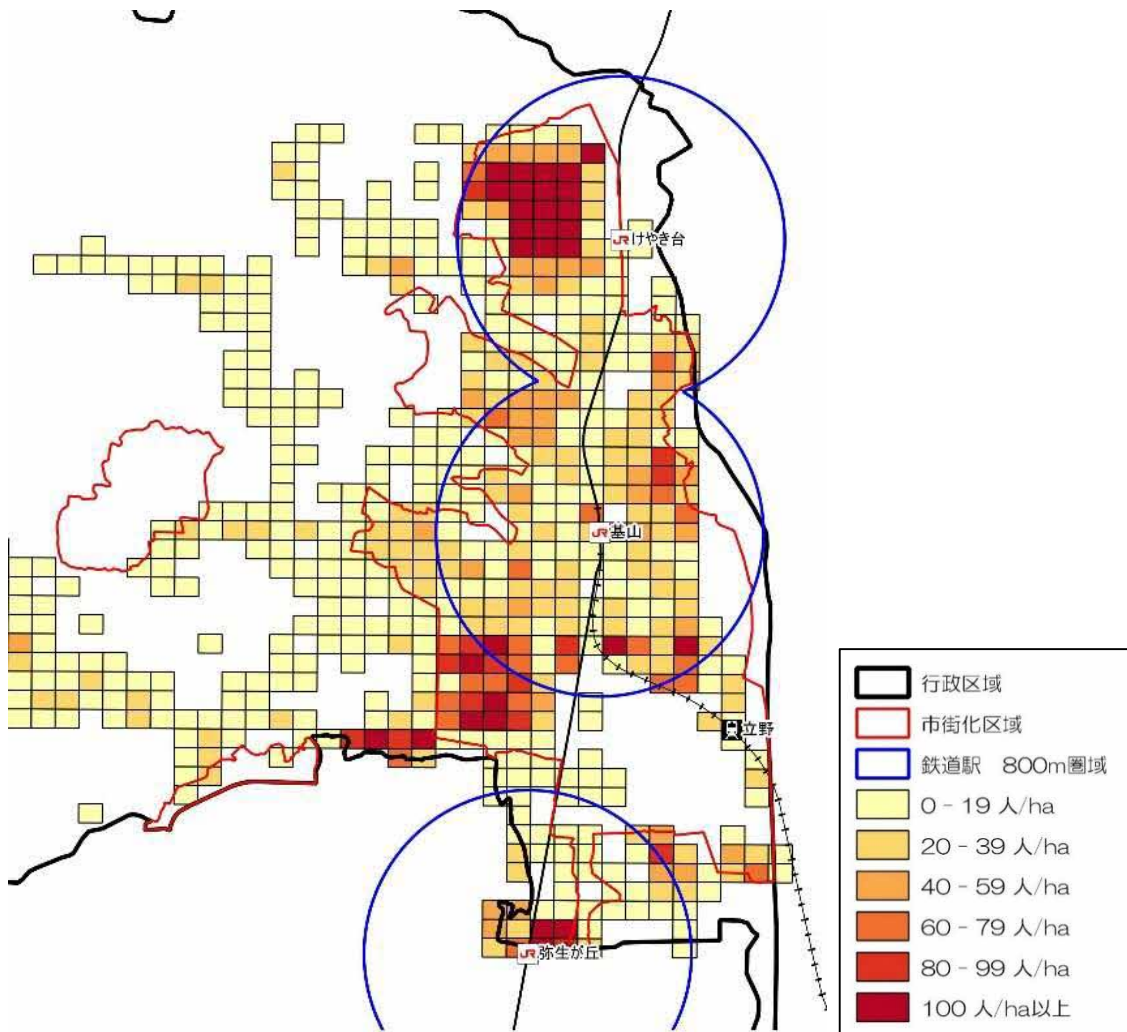


4-2 公共交通カバー圏域

■ 鉄道

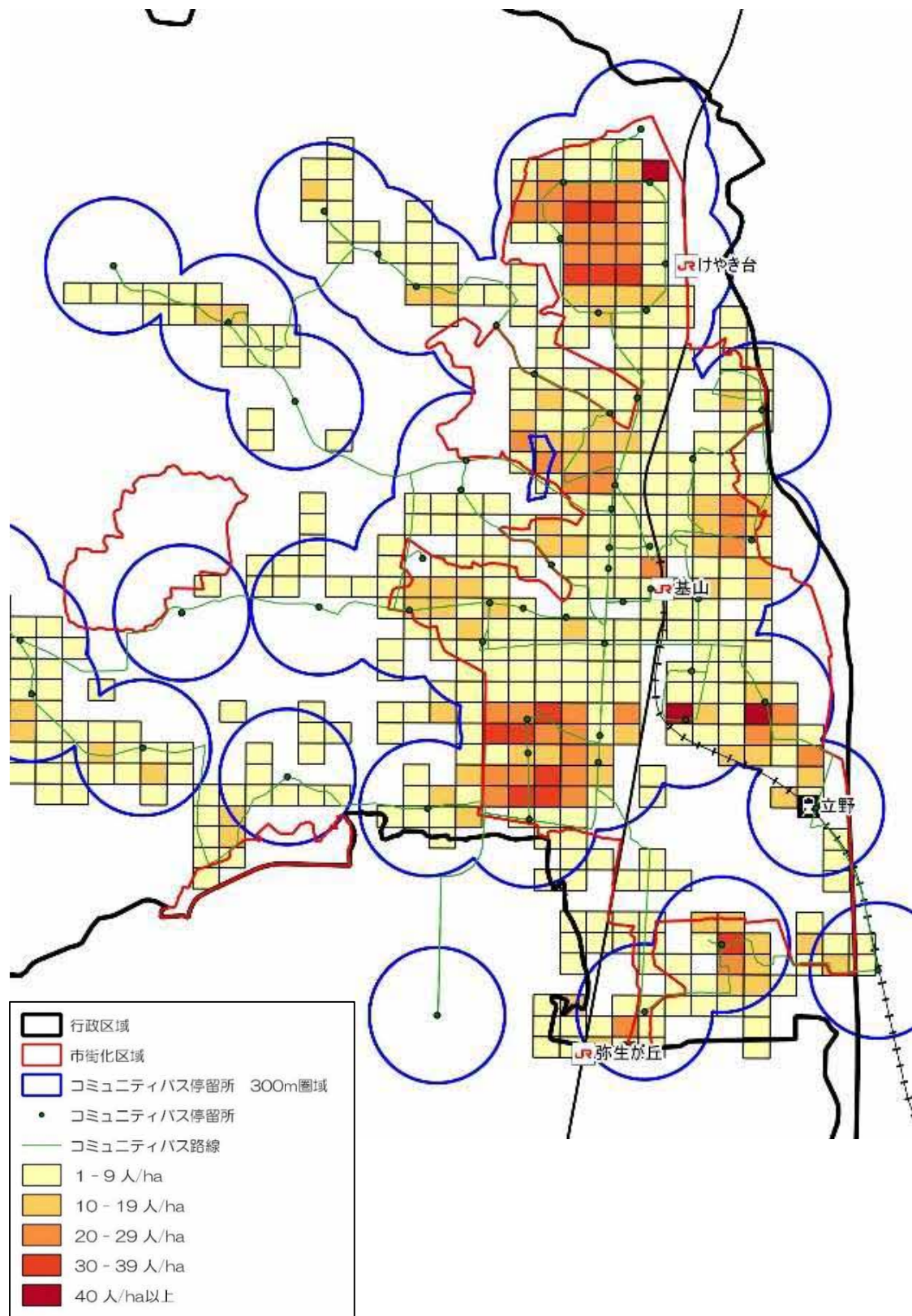
<利用圏域>

- ・ 平成 27 年時点の人口カバー率は約 62%
- ・ 人口が比較的集積している高島団地周辺が基幹的公共交通の利用圏域に含まれていない



■ コミュニティバス

- コミュニティバスの利用圏（300m）は、町内高齢者居住エリアを概ねカバー



4-3 各公共交通の状況

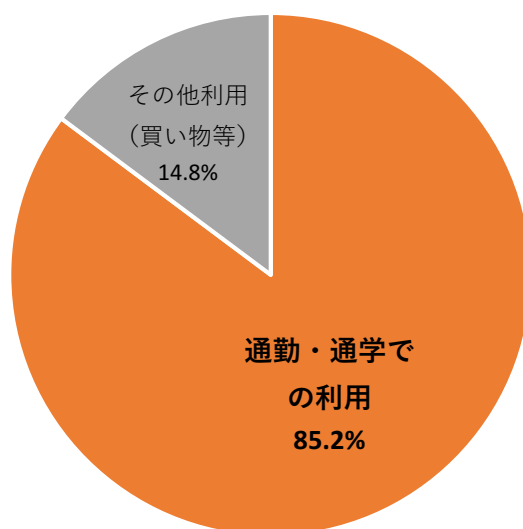
■ 鉄道

<整備状況>

- ・ 町内には福岡市方面や熊本方面にアクセスする JR 鹿児島本線と、基山駅を起点として小郡市・朝倉氏方面にアクセスする甘木鉄道が整備
- ・ 鉄道駅は、JR 鹿児島本線の「基山駅」「けやき台駅」、甘木鉄道の「基山駅」「立野駅」が立地

<運行状況>

- ・ JR 基山駅は快速停車駅であることから平日片道 88 本、けやき台駅は平日片道 52 本程度
- ・ JR 基山駅から博多駅まで約 22 分でアクセス可能なため、町内の公共交通利用者の約 85%が通勤・通学目的で利用



出典：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査
(令和元年)

路線名	運営会社	駅名	運行頻度 (片道平日平均) (本/日)
鹿児島本線	九州旅客鉄道	弥生が丘駅	51.5
		けやき台駅	52
		基山駅	88.5
甘木線	甘木鉄道	基山駅	21
		立野駅	

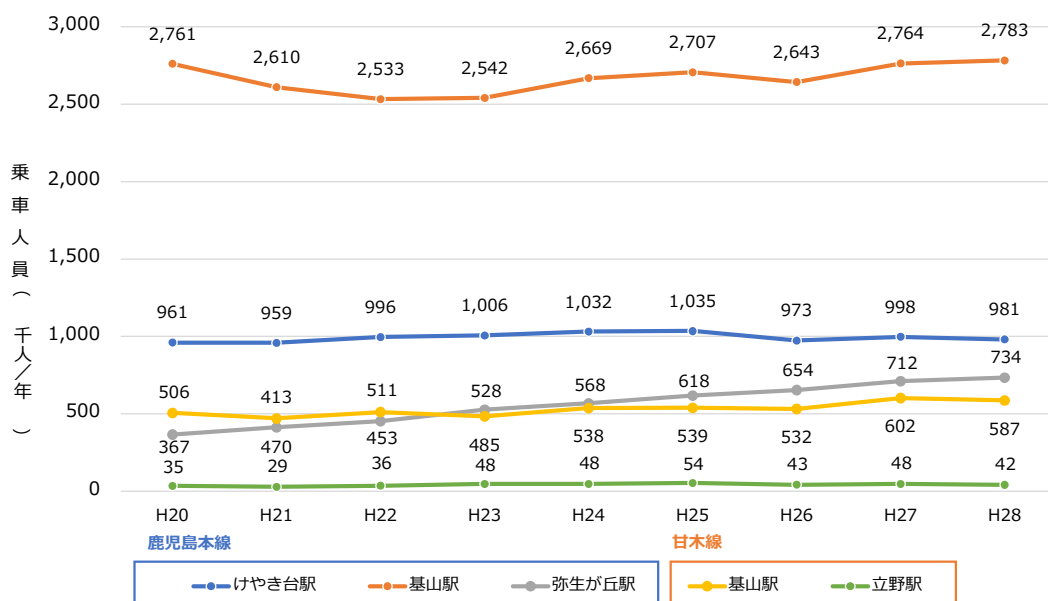
出典：都市計画基礎調査 (平成 29 年度)

■ 鉄道

＜利用者数＞

- ・ 他の駅に比べ、JR 基山駅の乗降者数が突出して多い状況
- ・ 利用者推移は各駅とも概ね横這いに推移

鉄道駅別乗車人員推移



出典：都市計画基礎調査（平成 29 年度）

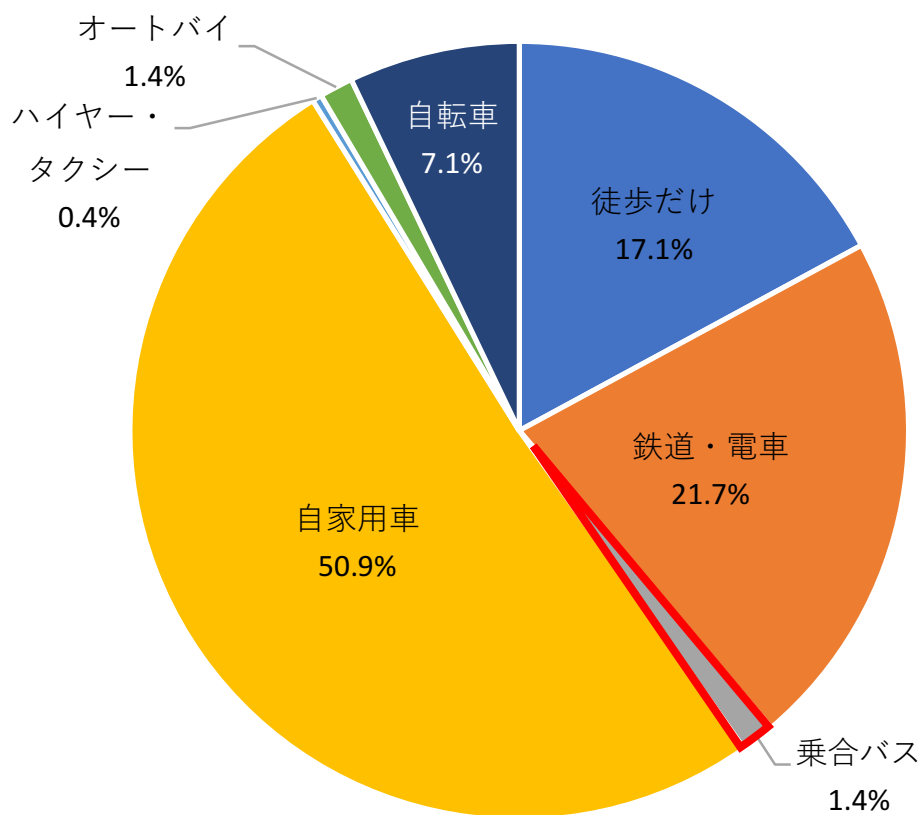
■ 高速バス

<運行状況>

- 町北側には、九州管内を運行する高速バスの乗り換え拠点でもある「高速基山PA」が立地
- 博多・天神ターミナルや九州各地に向かう高速バスが多数停車
- 天神・博多ターミナルや福岡空港発着の高速バスは 100 本/日運行

<利用状況>

- 町民の「乗合バス（コミュニティバス含む）」の利用割合は約 1.4%と極めて低く、日常的な交通手段として、高速バスはあまり利用されていない傾向

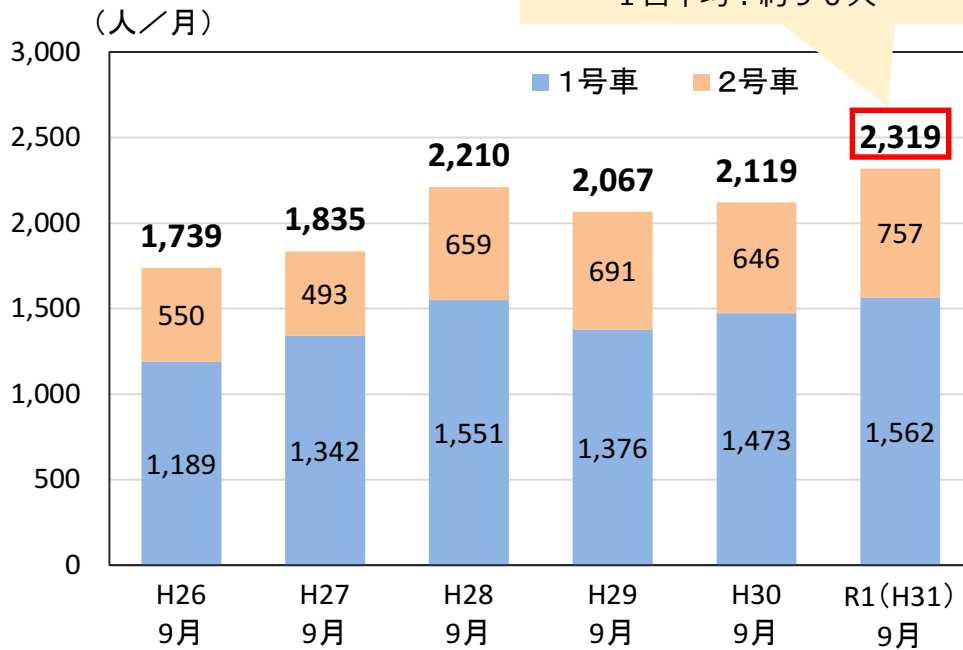


出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年）

■ コミュニティバス

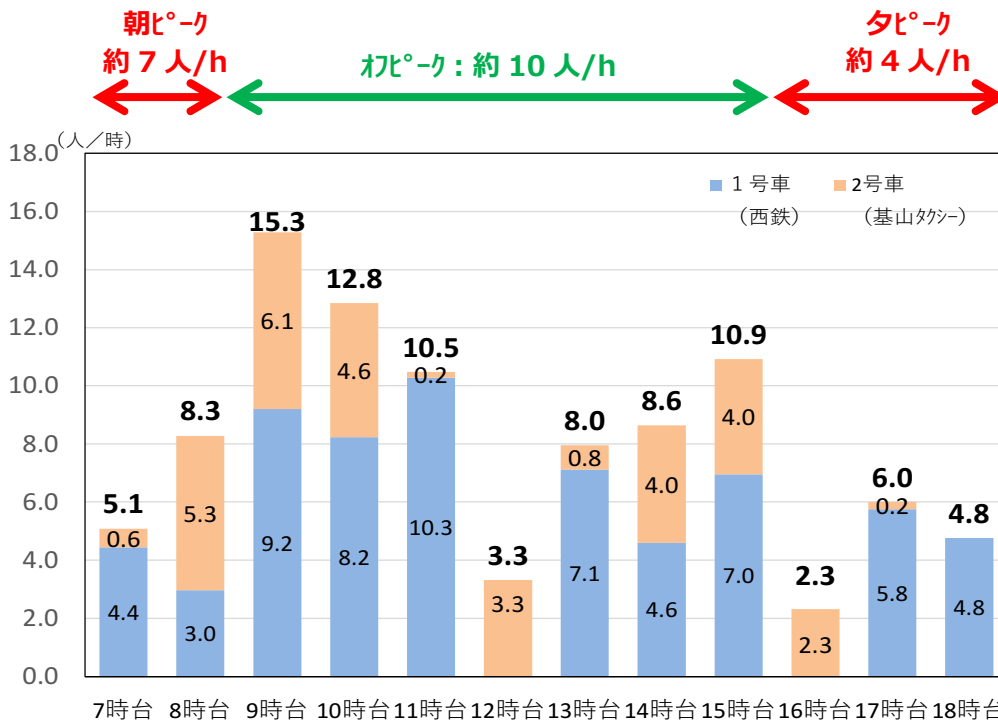
- ・ 利用者数は増加傾向であるものの依然として利用者は少ない

◆ コミュニティバス利用者数の推移



- ・ 通勤・通学・帰宅時間帯に比べ、日中の利用者数が多い傾向

◆ 時間帯別乗車人数 (R1.10 平日平均)

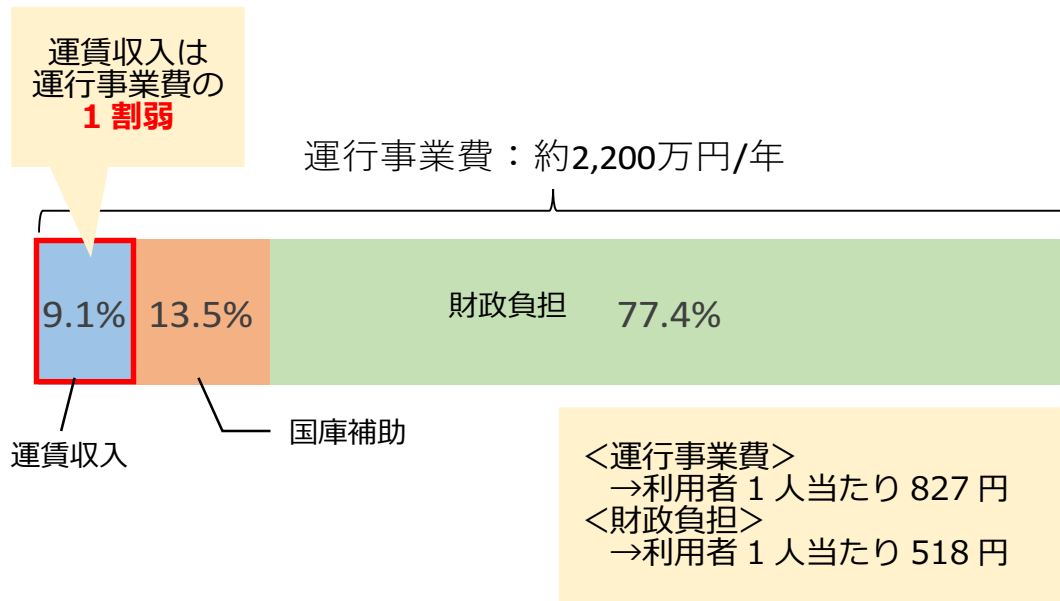


出典：基山町提供データ

■ コミュニティバス

- 運賃収入は運行事業費の1割に満たず、9割以上を国の補助金や町の財源で補填

◆コミュニティバスの費用内訳

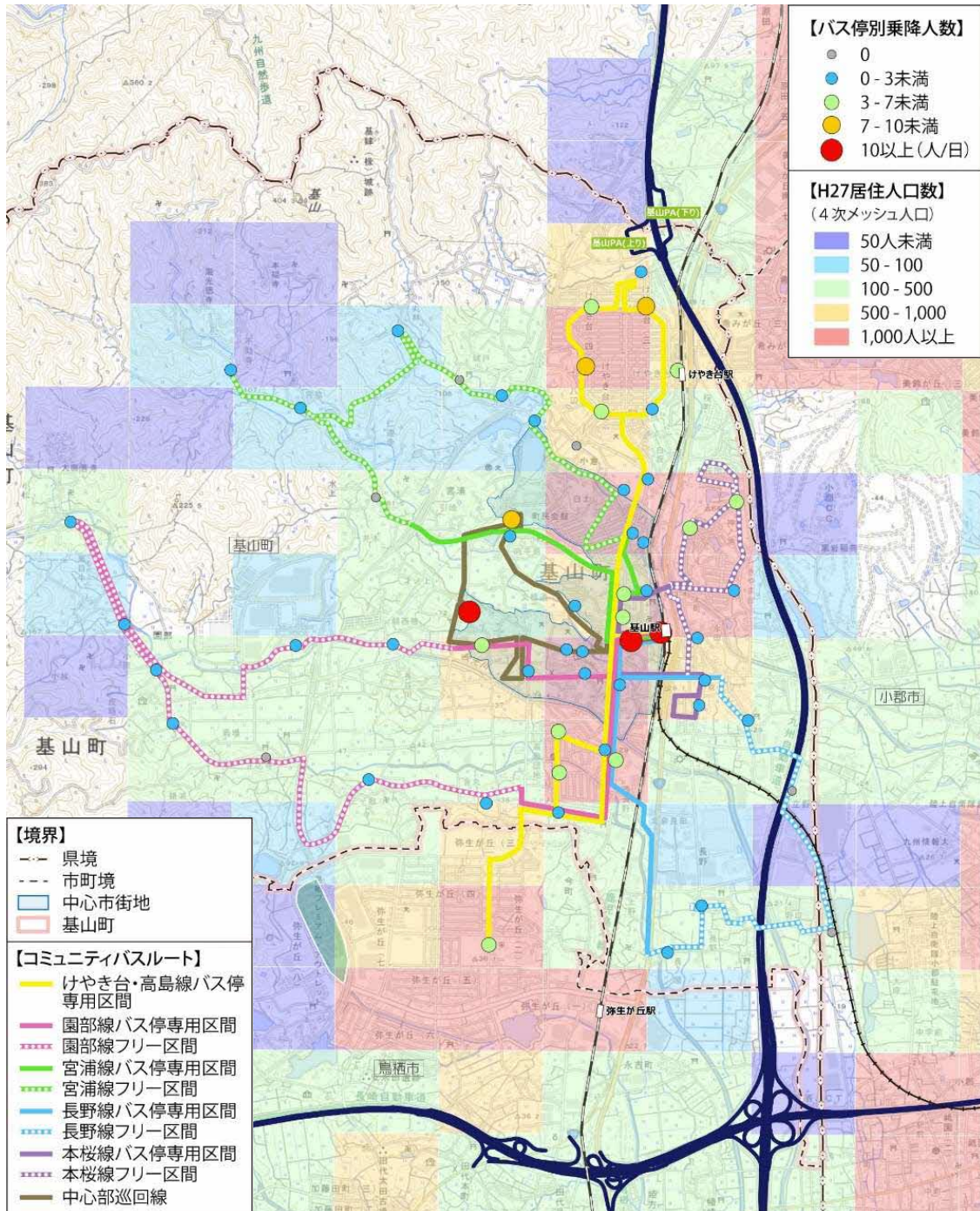


出典：基山町提供データ

■ コミュニティバス

- ・ 停車頻度は全バス停で同じだが（概ね 1 時間 1 回）乗降者数に大きな隔たり

バス停乗降人数と居住人口数

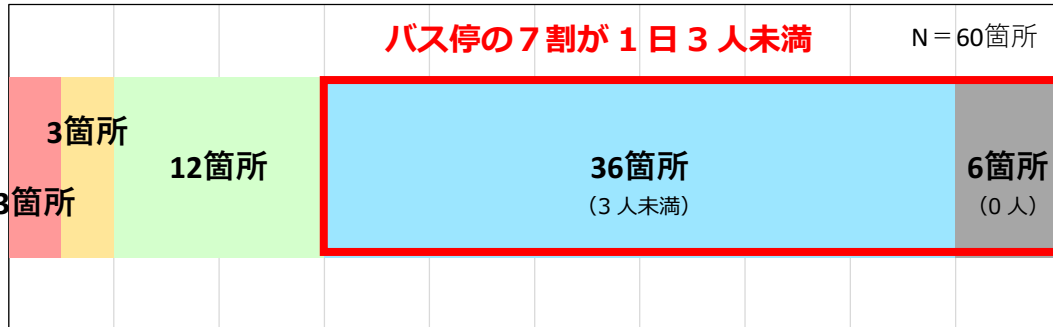


データ：基山町提供

■ コミュニティバス

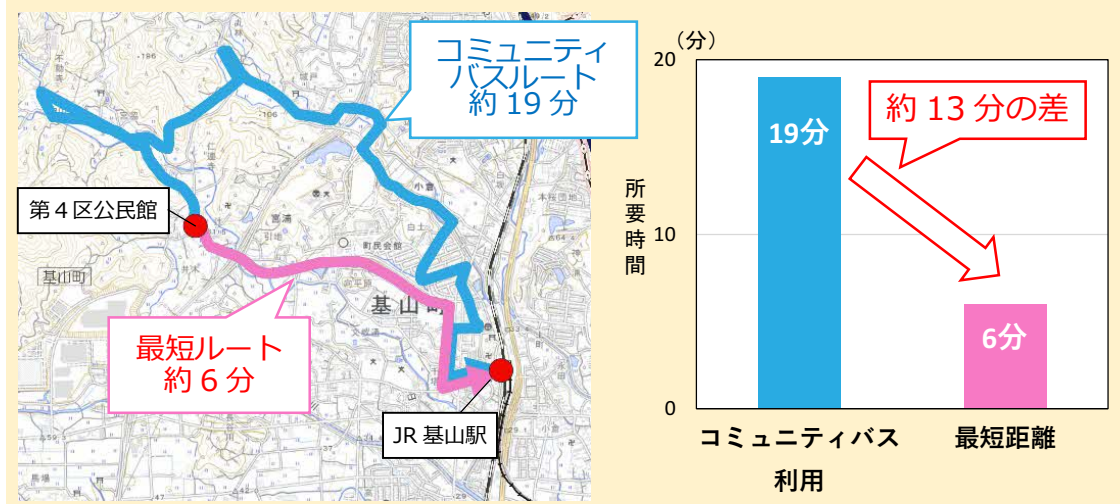
- ・ バス停の7割は、1日の乗降者数が3名未満と極めて少ない

利用頻度別バス停割合



■ 10人以上 ■ 7~10人未満 ■ 3~7人未満 ■ 0~3人未満 ■ 0人

非効率な運行事例 (第4区公民館⇒JR基山駅)



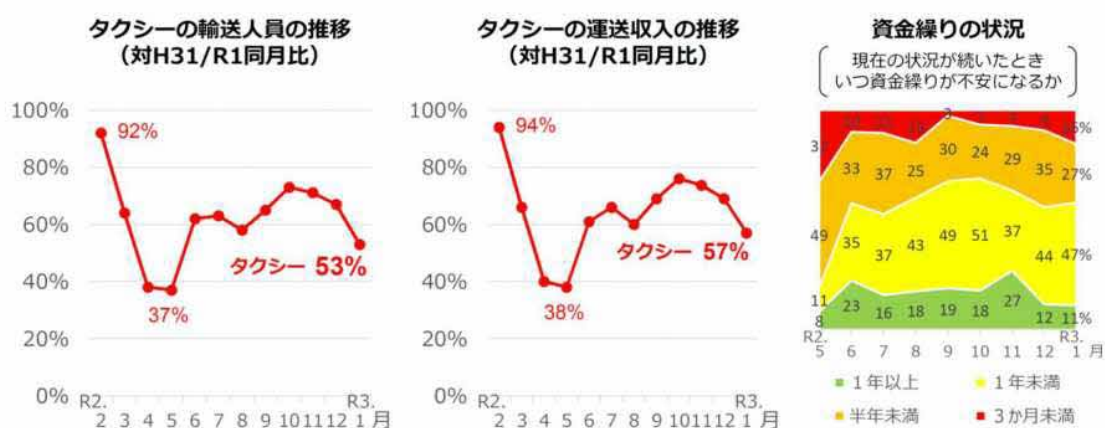
データ：基山町提供

■ タクシー

- ・ コロナ禍の煽りを受け**タクシー業界は経営状態が悪化**

九州のタクシー事業の状況（輸送人員、運送収入等）

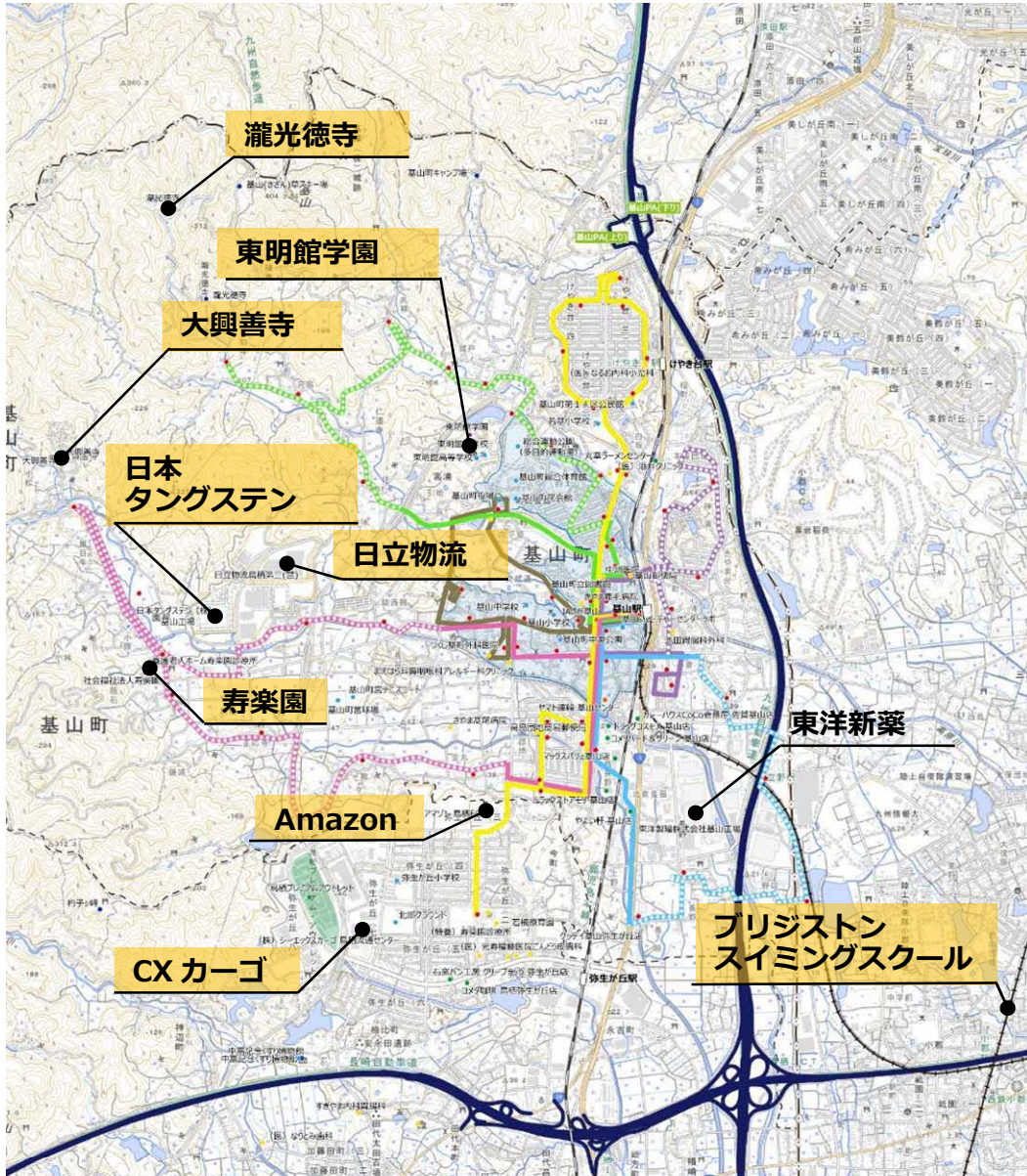
- ・ 1月の輸送人員は、対H31/R1年比で53%（12月67%）。
- ・ 資金繰りの状況は、「3か月未満」又は「半年未満」しか持たないと回答した事業者が43%に上り、12月時点（44%）からほぼ横ばいであり、引き続きの経営状況の厳しさが伺える。



出典：新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響
(九州運輸局報道発表資料・令和3年2月)

■ 貸切バス（企業バス・スクールバス等）

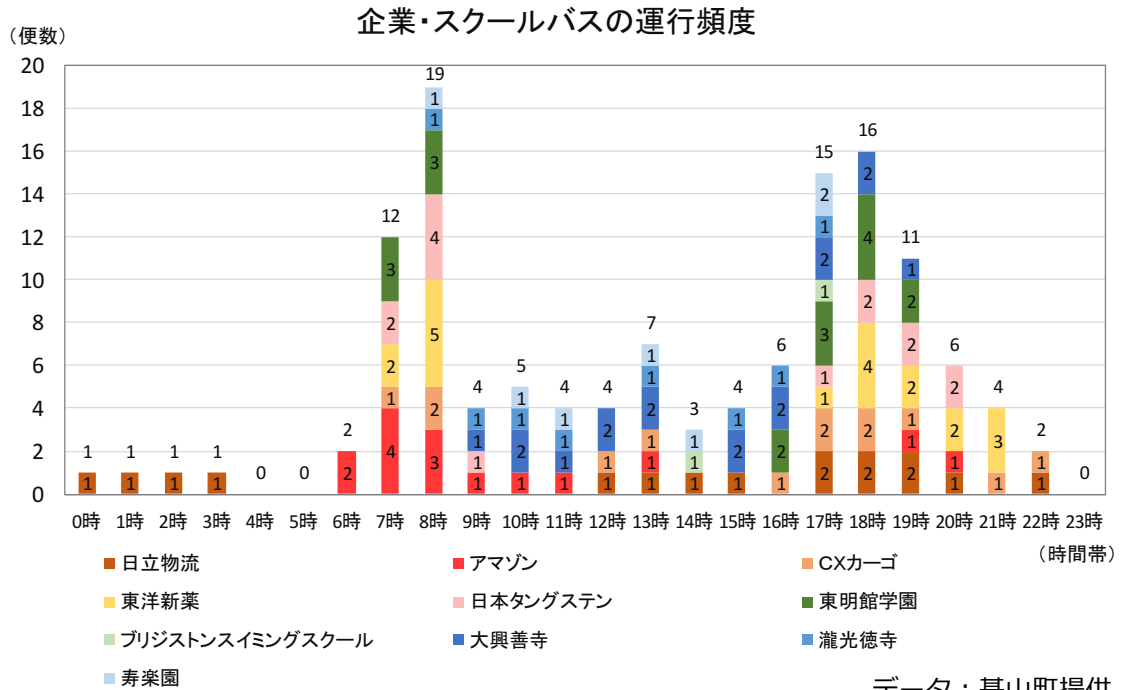
- ・ 路線バスが走っていないため、企業や学校等がそれぞれ専用バスを運行



種別	企業名等
企業バス	Amazon／日立物流／CXカーゴ／東洋新薬／日本タングステン
スクールバス	東明館学園／プリジストンスイミングスクール
その他	大興善寺／瀧光徳寺／寿楽園

■ 貸切バス（企業バス・スクールバス等）

- ・ 通勤・通学時間帯（朝ピーク）や帰宅時間帯（夕ピーク）に運行が集中
- ・ 一部の企業ではオフピーク時にも運行



データ：基山町提供



東明館スクールバス



AMAZON 企業バス



日本タングステン企業バス

データ：基山町提供

■ 貸切バス（企業バス・スクールバス等）

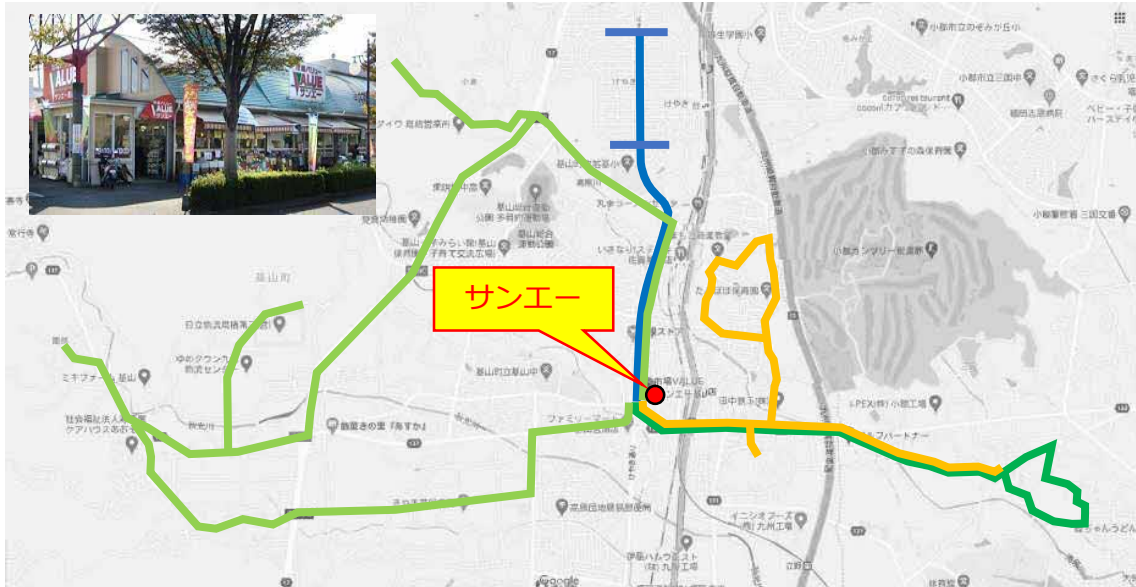
- 企業や学校は主に西日本鉄道関連企業に運行事業を依頼
- 年間数千万円の運行経費を負担

項目\団体名	アマゾンジャパン 合同会社	(株)東洋新薬	プリヂェストン スポーツアリーナ (株)	瀧光徳寺	日本タングステン (株)	学校法人 東明館学園	(株)日立物流九州
出発地	西鉄小郡駅	JR基山駅	小郡市小郡	本山	JR基山駅	東明館学園	鳥栖第三営業所
到着地	アマゾン 鳥栖FC	東洋新薬 インテリジェン スパーク	小郡市小郡	基山駅	基山工場	西鉄小郡駅	鳥栖第三営業所
経由地	JR基山駅	東洋新薬 鳥栖工場	基山～鳥栖	-	-	JR基山駅	西鉄小郡駅～ JR基山駅
定員数・座席数	48(24)	78(33)	28	29	29	25	29
利用登録者数	600	-	184	-	-	217	-
無料or有料	無料	無料	無料	無料	無料	有料	無料
料金	-	-	-	-	-	基山5500円/ 小郡10000円	-
運行事業者	西鉄バス	当社運転手 (雇用・委託)	プリヂェストン スポーツ アリーナ (株)	本山職員が 運行	西鉄バス 佐賀 (株)	西鉄バス佐賀 株式会社	西鉄久留米 タクシー
年間経費	無記入	900万円	無記入	30万円	1700万円	3300万円	1800万円

出典：アンケート調査結果（令和3年2月）

■ その他（買い物送迎バス）

- 地元スーパーの「サンエー」では定期便にて送迎サービス（週3日／車両1台／4ルート）を実施中



- A コース(けやき台方面)
- B コース(小都市西島方面)
- C コース(高島団地・寿楽園、園部団地・宮浦・丸林方面)
- D コース(ラジウム温泉・本桜・神ノ浦倉・本桜・基山台方面)

4-4 公共交通に関連するこれまでの取り組み

情報入手・整理中

5. 町民等の移動ニーズ

町民アンケートで移動実態等を把握

6. 地域公共交通の課題（案）

No.	課題	
1	人口減少に対応した持続可能な地域公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> 今後、人口減少の進展により、コミュニティバス利用者の減少が予想され、更なるサービス性の低下や財政負担を招き、結果としてコミュニティバスの維持が困難な状況に陥る可能性があります。 また、当町東部を南北に縦断する「けやき通り」は、中心市街地や大規模住宅団地、鉄道駅（JR基山駅・JRけやき台駅）や高速基山PA等の広域公共交通との結節点などが沿線に集積しており、移動需要が高い状況です。 一方、人口密度が低く、移動需要が散在する当町（県道17号線）西側では、広域にわたりコミュニティバスが運行されているものの利用者数は少ない状況です。こうした移動需要のバラツキに対し、コミュニティバスの運行頻度は概ね均一であるため非効率な運行状況となっています。 このため、立地適正化計画で示されているまちづくりの方針も踏まえ、限られた財源の中でより効率的な地域公共交通体系を構築し、利用者数の増加や収益性の向上を図っていくことが求められます。
2	移動特性・ニーズに応じた利便性の高い地域公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> 現在のコミュニティバス利用圏域は、高齢者居住エリアを概ねカバーしていますが、運行頻度や運行ルートの改善を求める声も多くあります。 町内の移動特性や移動ニーズを踏まえ、公共交通利用を促進させるような、より利便性の高い地域公共交通にしていく必要があります。
3	高齢化社会に対応した安全・安心な外出環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> 自主返納を促進するためにも、自家用車が無くても、高齢者等が外出・移動しやすい環境を創出していくことが必要です。
4	交通事業者間の連携による町外移動の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学のために町外に出ている人が多い一方で、町内には東明館学園や複数の企業が立地しており、町内への通勤・通学者も増加傾向にあります。 増加傾向にある町外との移動需要に対して、各交通事業者間で連携を図り、各公共交通機関や乗り継ぎの利便性・快適性を確保していく必要があります。 また、観光客などの地域精通度が低い人にとっても、分かりやすく使いやすい移動サービスの整備が必要です。
5	公共交通利用を促す環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが公共交通を利用しやすい環境を創出するには、公共交通網の改善だけではなく、公共交通の重要性・利便性等について知ってもらい、興味を持ってもらう事も重要です。 世代や目的に応じて、より効果的な公共交通利用促進策を検討・実施していくことが求められます。
6	関連施策や関連事業との連携	<ul style="list-style-type: none"> 福祉・医療、観光、地域振興等の各分野では様々な施策が実施されていますが、地域公共交通との連携が不足し効果が十分に発揮できていない状況が見られます。 公共交通の活用によって相乗効果が発揮されそうな事業に関しては、積極的に連携を図り、各施策効果の最大化を図っていく必要があります。
7	ICTを活用した公共交通の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 近年では、AIオンデマンド交通、自動運転、MaaS等の技術が急速に進展しており、全国各地で実証実験や本格導入の事例が見受けられます。 基山町においても、こうした先進技術を積極的に活用し、公共交通サービスの高度化を図ることで、利便性や効率性を高めていく必要があります。

7. 地域公共交通のあり方および計画の目標

基本理念（立地適正化計画における方向性）

公共交通を利用しながら歩いて健康的に暮らせるまちづくり

公共交通の課題		基本方針	目標	評価指標（案）
1	人口減少に対応した持続可能な地域公共交通網の形成	持続可能な地域公共交通サービス	財政負担の維持・軽減	利用者数 収益率 公的資金投入額 1人当たり公的資金投入額
2	移動特性・ニーズに応じた利便性の高い地域公共交通網の形成	誰もが使いやすい地域公共交通サービス	誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善	カバー率 公共交通分担率 免許返納率 満足度
3	高齢化社会に対応した安全・安心な外出環境の確保	みんなで支える地域公共交通サービス	意識や行動の変化を促す取り組みの実施	MM取り組み数 協議会回数 研究会回数 市民参加意向
4	交通事業者間の連携による町外移動の利便性向上	町の魅力を引き立てる地域公共交通サービス	来評者にも分かりやすく快適な公共交通環境の整備	観光客 学生数 従業員数 関連施策実施数
5	公共交通利用を促す環境の創出	未来を見据えた地域公共交通サービス	ICTを活用した施策の実施	関連施策実施数
6	関連施策や関連事業との連携			
7	ICTを活用した公共交通の高度化			