

基山町地域公共交通計画（素案）

令和4年3月策定（予定）

佐賀県基山町

＝ 目次 ＝

第 1 章 計画の概要	1
1. 1 計画の背景と目的	1
1. 2 対象区域	2
1. 3 計画期間	2
1. 4 計画の位置づけ	2
第 2 章 地域特性の現況	3
2. 1 地域概況	3
2. 2 人口特性	5
2. 3 移動特性	9
2. 4 高齢者の自動車運転状況	13
2. 5 土地利用状況	14
2. 6 主要施設立地状況	17
2. 7 観光特性	19
第 3 章 公共交通の現況	21
3. 1 公共交通網	21
3. 2 公共交通カバー圏域	22
3. 3 各公共交通の状況	24
3. 4 基山駅での乗継利便性	34
3. 5 公共交通に関連するこれまでの取り組み	35
第 4 章 町民等の移動ニーズ	36
4. 1 各調査の概要	36
4. 2 通勤・通学の移動特性	40
4. 3 通院・デイケア等の移動特性	42
4. 4 日常的な買い物の移動特性	44
4. 5 コミュニティバスについて	46
4. 6 コミュニティバス利用者の移動特性	49
4. 7 運転免許証の保有状況について	51
4. 8 新型コロナウイルス感染症の影響	53
第 5 章 基山町が目指すまちづくりの方向性	54
5. 1 第 5 次基山町総合計画	54
5. 2 基山町都市計画マスタープラン	55
5. 3 基山町立地適正化計画	56
5. 4 第 2 期基山町まち・ひと・しごと創生総合戦略	58
5. 5 第 2 期基山町地域福祉計画・第 2 期基山町地域福祉活動計画	58
5. 6 基山町中心市街地活性化基本計画	59

第6章 地域公共交通の課題	60
6. 1 地域公共交通が果たすべき役割.....	60
6. 2 現状の整理	61
6. 3 課題の整理	62
第7章 地域公共交通のあり方および計画の目標	63
7. 1 基本理念	63
7. 2 本計画の対象となる公共交通機関の役割	63
7. 3 将来の公共交通軸のイメージ	64
7. 4 基本方針と目標	65
7. 5 計画の基本方針・目標・施策の一覧.....	69
第8章 目標達成のための施策.....	70
第9章 計画の推進体制.....	78
9. 1 進捗管理	78
9. 2 推進体制	79
9. 3 本計画の改定	79

第1章 計画の概要

1.1 計画の背景と目的

基山町では、平成 26 年 3 月に「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の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 7 月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、十分に活用がなされ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、今後のまちづくりと一体となった地域公共交通のあり方を考えていく必要があります。

一方で、基山町では「基山町地域公共交通総合連携計画」の実施期間が平成 30 年度に終了して以降、「佐賀県地域公共交通網形成計画」に準じた交通施策を行っており、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、令和 2 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の交通」、「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」、「交通インフラに対する支援の充実」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していくという観点から、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。

※SDGs との関係性

SDGs とは、平成 27 年 9 月に国連で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中に掲げられている 17 の目標のことです。世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされています。

我が国では令和 12 年までに日本の国内外において SDGs を達成するための中期的な国家戦略としての SDGs 実施指針を決定しており、地方自治体においては体制づくりとして各種計画へ SDGs の要素を反映させ、官民連携による地域課題の解決を一層推進させることが推奨されています。こうしたことから、本計画の目的や目標の達成に向けた取組が SDGs 達成に貢献できるよう、本計画を策定・推進することとします。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



図 1-1 本計画と関連がある目標

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8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「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。

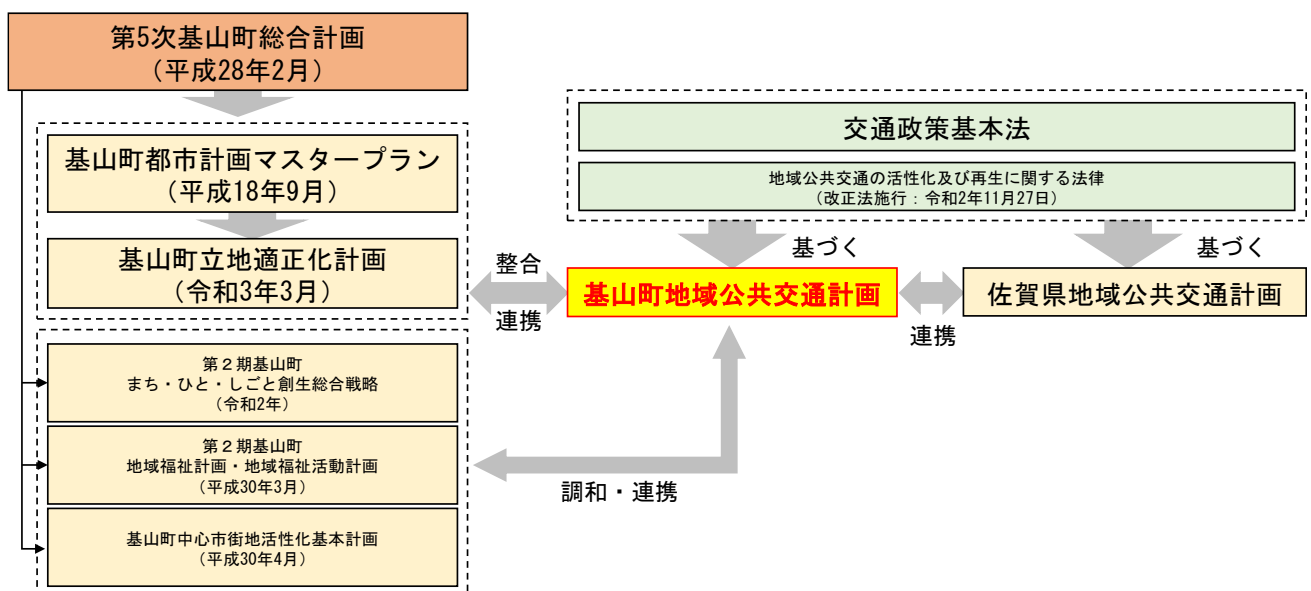


図 1-2 本計画と上位計画・関連計画との関係

第2章 地域特性の現況

2.1 地域概況

(1) 概況

本町では、佐賀県の東端に位置しており、南・西は鳥栖市、北は福岡県筑紫野市、東は福岡県小郡市に接し、佐賀県の東の玄関口となっています。

町の20～30km圏内には、佐賀市、福岡市、久留米市が位置しており、JR基山駅と主要駅であるJR佐賀駅、JR博多駅、JR久留米駅とは、15分から30分で結ばれる通勤圏内であり、福岡都市圏に勤めている町民も多い状況です。

町の東側には九州自動車道、南側には長崎自動車道が通り、北側には基山パーキングエリア(以下、基山PA)も位置するなど交通至便な地理的位置にあります。



図 2-1 周辺市町へのアクセス

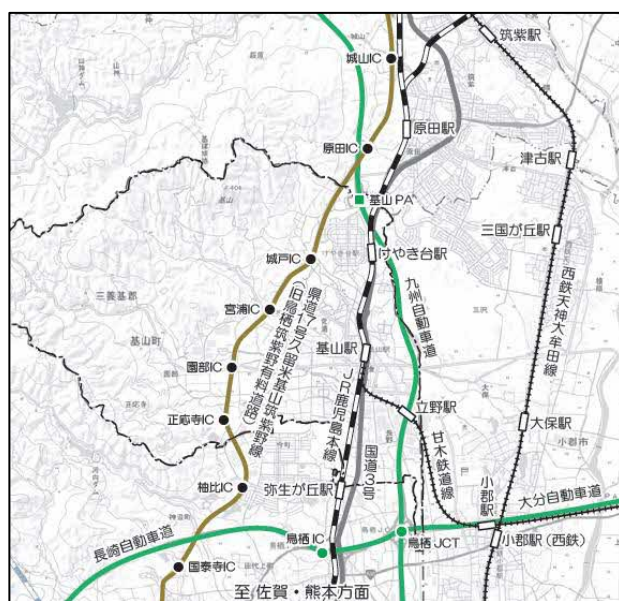


図 2-2 主な幹線道路

出典:基山町歴史的風致維持向上計画(平成31年1月)

(2)地勢・地形

本町では、面積の 3 分の 2 にあたる西部域を山地と丘陵地が占めています。東部域に平地を有しますが、全体的に平地が少ない地形となっています。町内の山地は脊振山系の東端にあたり、北西付近のごんげんやま権現山からちぎりやま契山、きざん基山等の山が連なっており、特別史跡基肄城跡が位置する基山は、町民にとってシンボリックな山となっています。

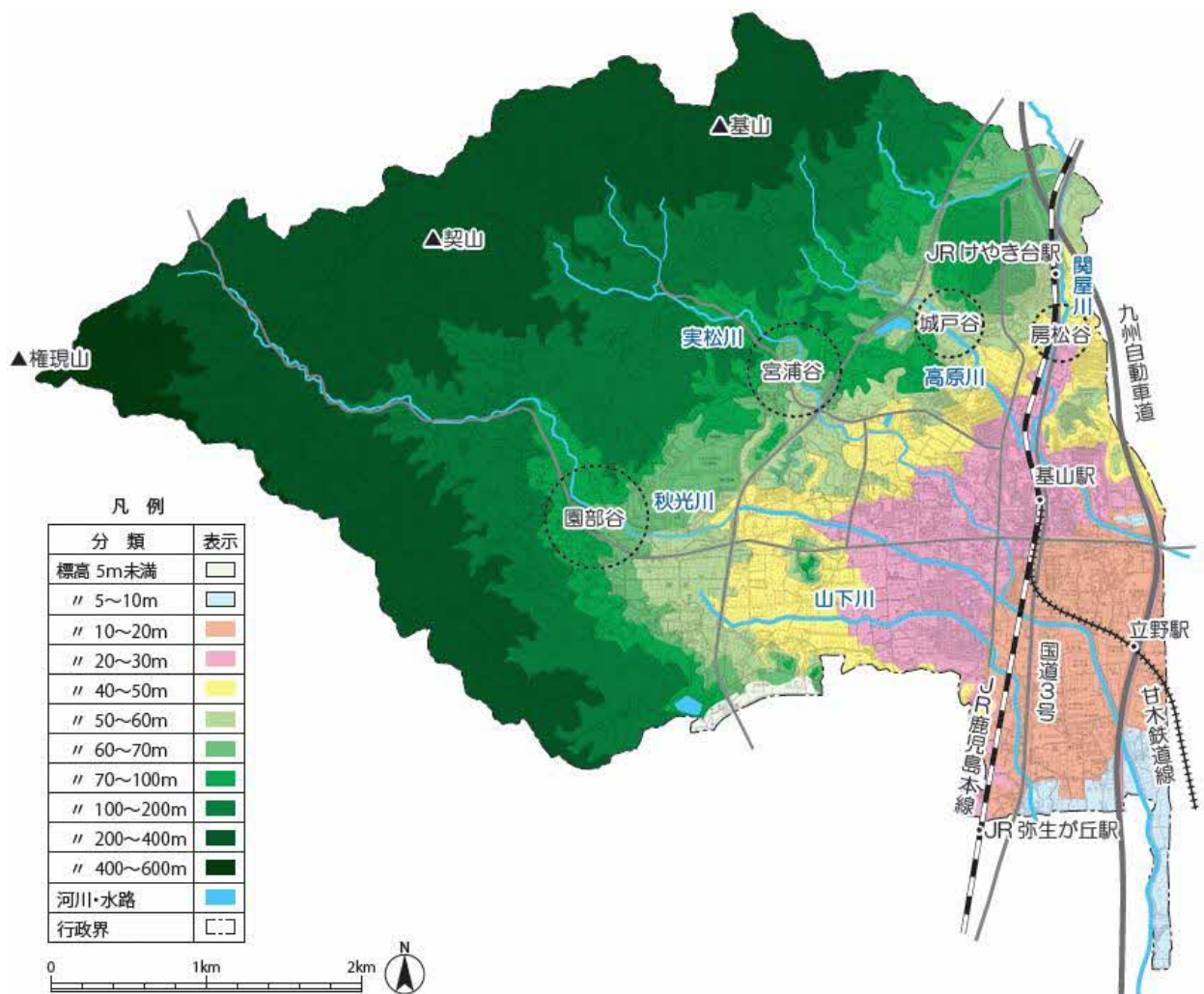


図 2-3 地形分類

出典：基山町歴史的風致維持向上計画(平成 31 年 1 月)

2.2 人口特性

(1)人口および高齢化率

基山町の人口は、平成 12 年の 19,176 人をピークに減少傾向となっており、平成 27 年の国勢調査の結果を基にした推計によると、令和 22 年の人口は 14,685 人にまで減少します。また、高齢化率は年々増加傾向にあり、令和 22 年度には約 42%にまで上昇すると推計されています。

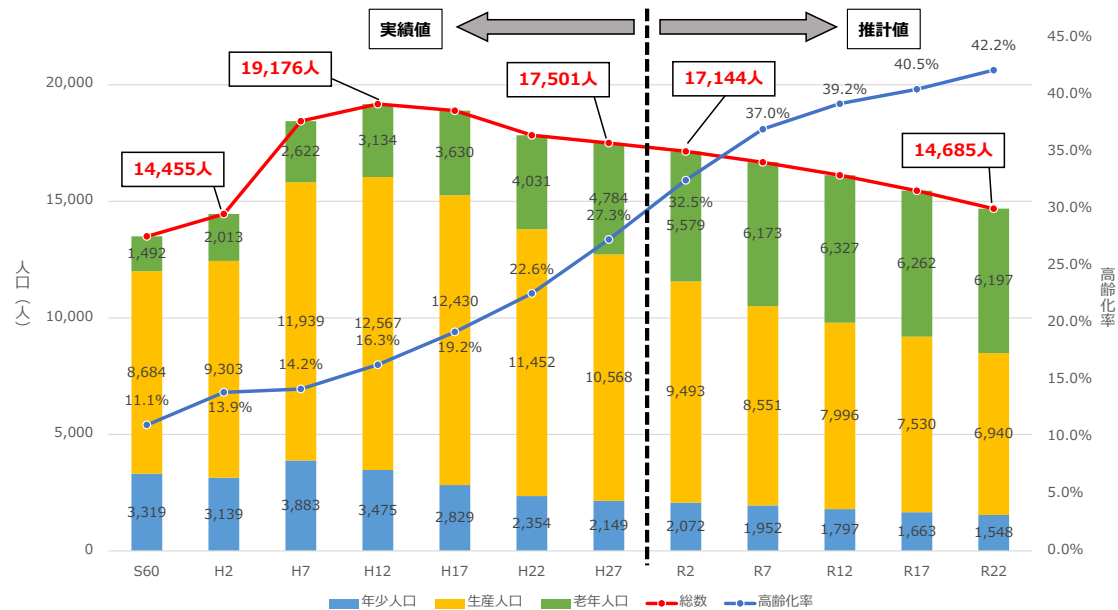


図 2-4 基山町全体の人口動向・推計(社人研ベース)

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)

一方、基山町では、平成 28 年以降、移住定住施策を重点的に実施しており、若者や子育て世代への住宅取得支援や子育て環境の向上など、住環境整備を推進してきました。

そこで、最新の住民基本台帳データを参考に、平成 27 年度から令和 3 年度までの人口減少率を見てみると、平成 27 年の国勢調査結果ベースの 2.0%減少に対し、1.1%減少にとどまっています。また、平成 27 年の国勢調査の結果ベースでは減少が見込まれていた年少人口比率(15 歳未満)は増加に転じています。移住定住施策の推進により、人口減少や高齢化の進展は推計値よりも緩やかになっています。

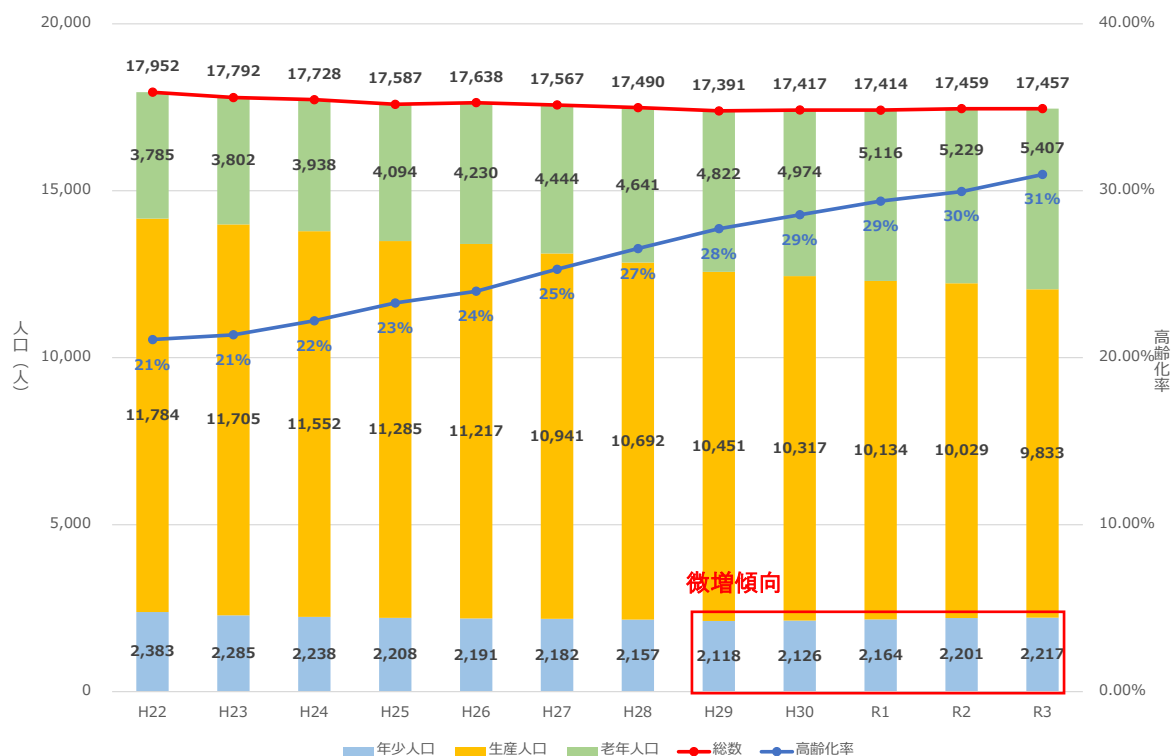


図 2-5 基山町全体の人口動向(住民基本台帳ベース)

出典:住民基本台帳

(2)人口分布

続いて、100mメッシュデータからエリア別の人口動向について見てみます。平成 27 年時点では、けやき台(平成 2 年までに 1,420 戸造成)や高島団地(昭和 49 年までに 380 戸造成)などの民間による大規模宅地開発が実施された地区に人口が集中しており、人口密度が 100 人/ha を超えています。しかし、令和 22 年になると、60～79 人/ha にまで減少する見込みです。また、中心市街地であり利便性の高い基山駅周辺では、平成 27 年時点でも人口密度が低い状況ですが、令和 22 年になると更に人口が減少し、中心市街地の低密度化が進行する見込みです。

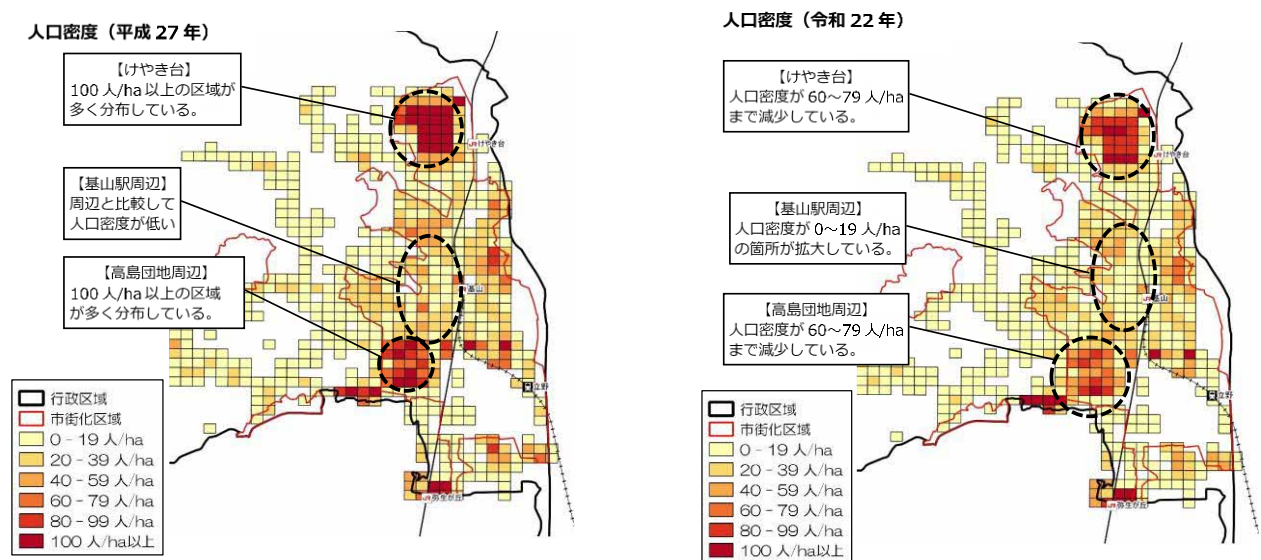


図 2-6 人口密度の比較

また、高齢化率を見ると、平成 27 年時点では、市街化調整区域の他、立野駅周辺や長野地区、基山駅周辺、三井きやまニュータウンなどで高齢化が進行しています。しかし、令和 22 年になると、町内の殆どの地区の高齢化率が 30% 以上となり、特に、40～50 年前に集中して同世代が入居し始めたけやき台や高島団地においては、高齢化率が急激に増加することが見込まれています。

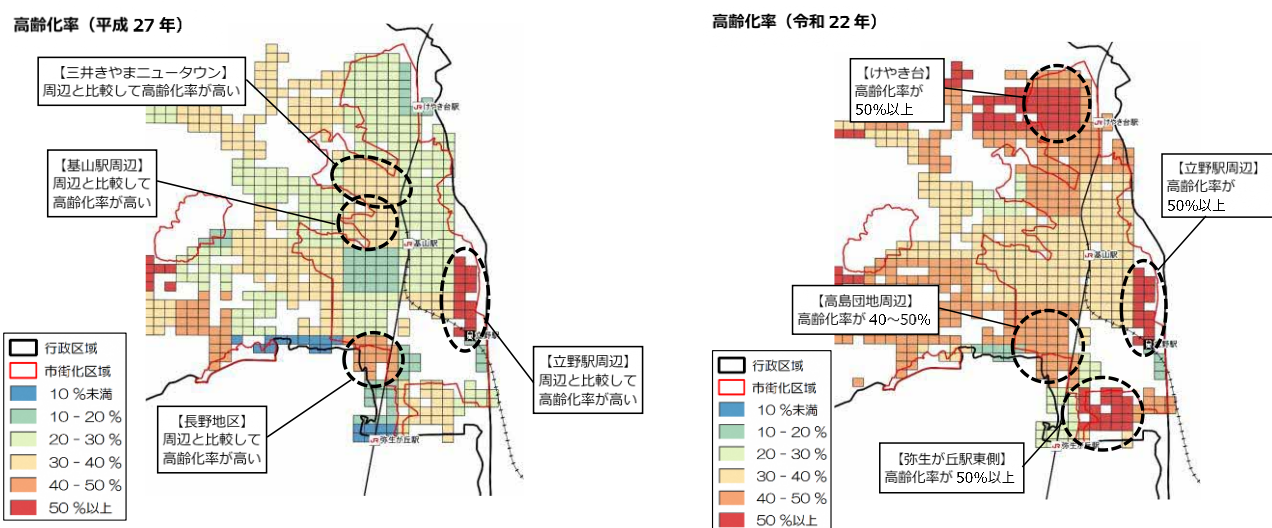


図 2-7 高齢化率の比較

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(令和 3 年 3 月)

(3)世帯数

基山町の世帯数は平成 27 年時点で 6,321 世帯、1 世帯当たり 2.7 人となっています。

世帯数は年々緩やかに増加していますが、その中でも高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加が顕著となっています。

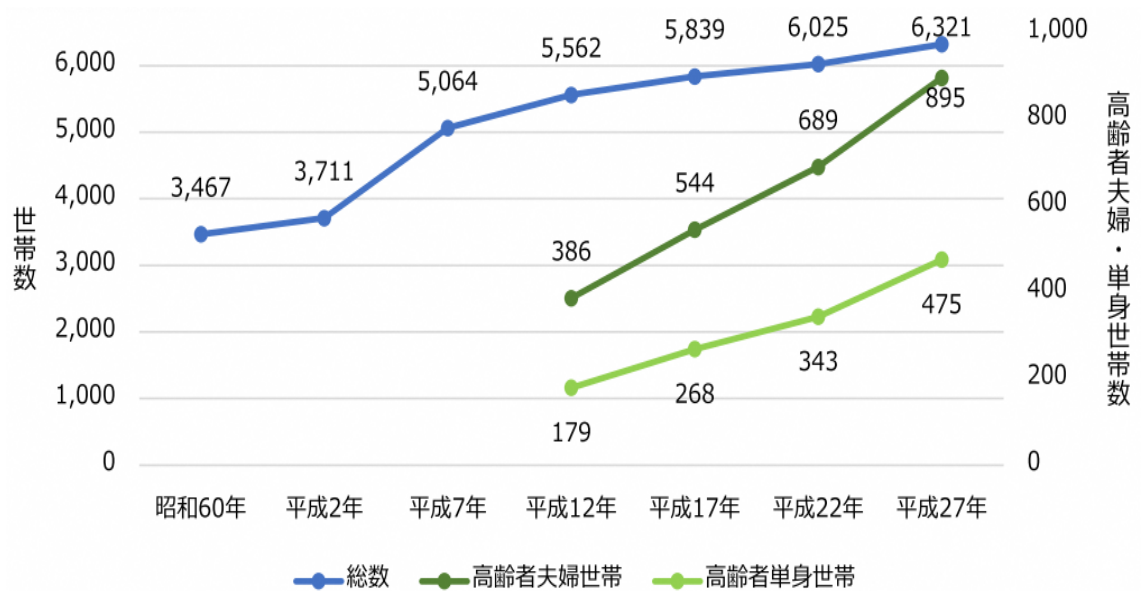


図 2-8 世帯数の推移

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)

2.3 移動特性

(1) 交通手段分担率

14 年前(平成 17 年時点)と比べると、町外への通勤・通学者の増加により、自家用車利用から鉄道利用への転換が窺えますが、依然として自家用車の利用割合は約 51%と最も多く、自家用車への依存度は高い状況にあります。

一方、鉄道や乗合バスなどの公共交通利用割合は約 23%となっており、鳥栖市や小郡市より高い数値となっていますが、乗合バス(コミュニティバス)に限れば周辺市町よりも低い状況にあります。

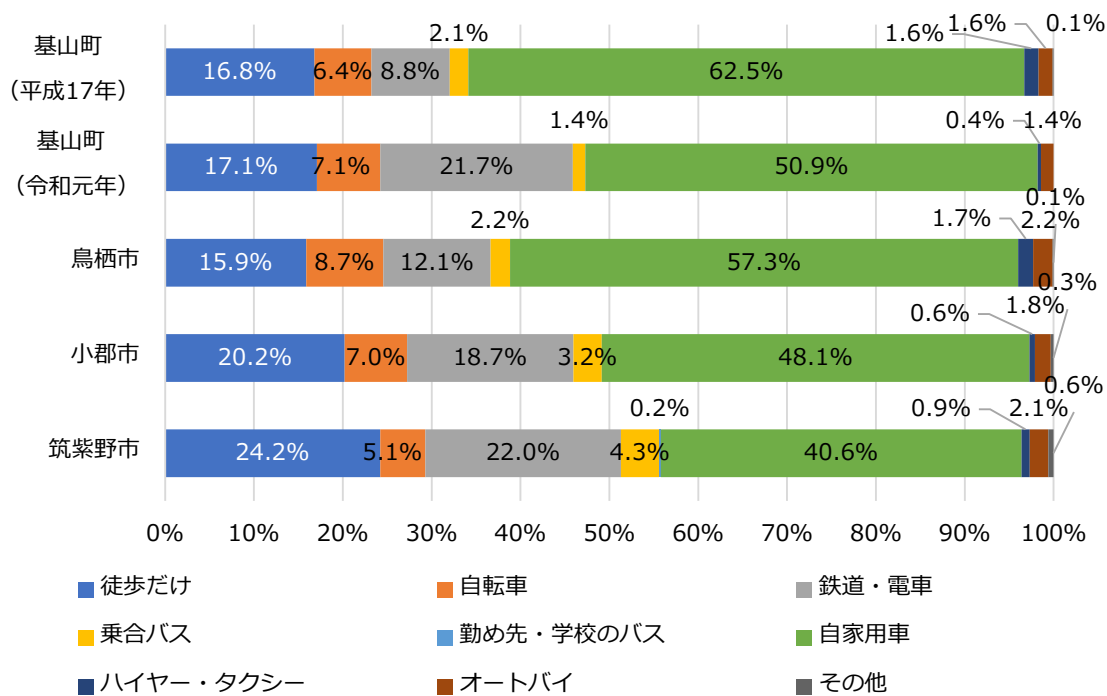


図 2-9 基山町・近隣市町の交通分担率

データ: 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)
 出典: 基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(2)通勤・通学特性

基山町から町外への通勤・通学者、および町外から基山町への通勤・通学者は、いずれも年々増加傾向にあり、町外との結びつきが強まっている状況です。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、次にその他の隣接市よりも福岡市が多くなっています。一方、基山町への通勤・通学者の居住地は、隣接する鳥栖市や筑紫野市、小郡市、久留米市が多くなっています。

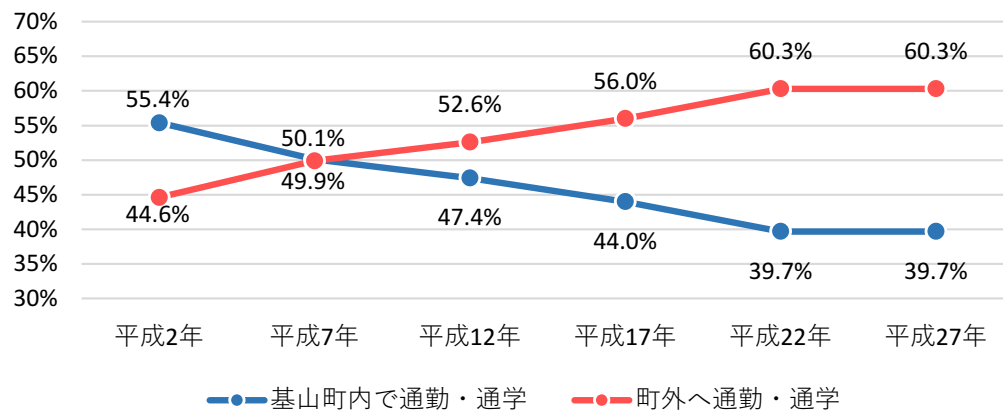


図 2-10 「基山町から」通勤・通学している 15 歳以上就業者の通勤・通学先

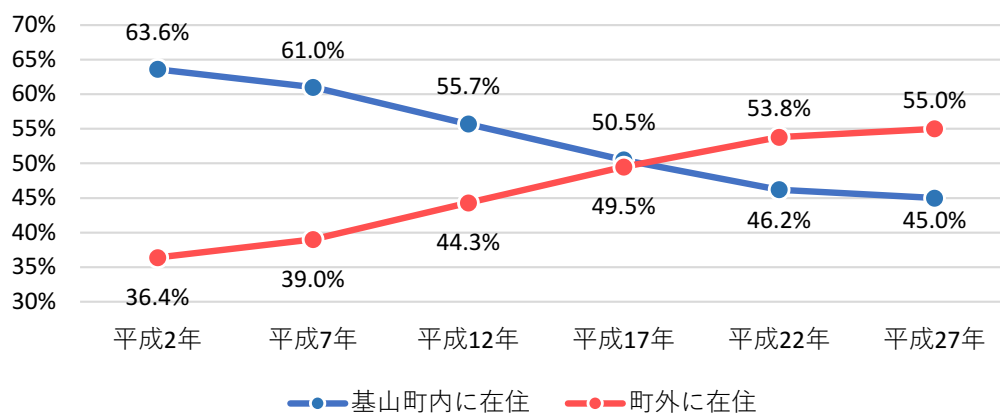


図 2-11 「基山町へ」通勤・通学している 15 歳以上就業者の居住地

データ: 国勢調査
出典 : 基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

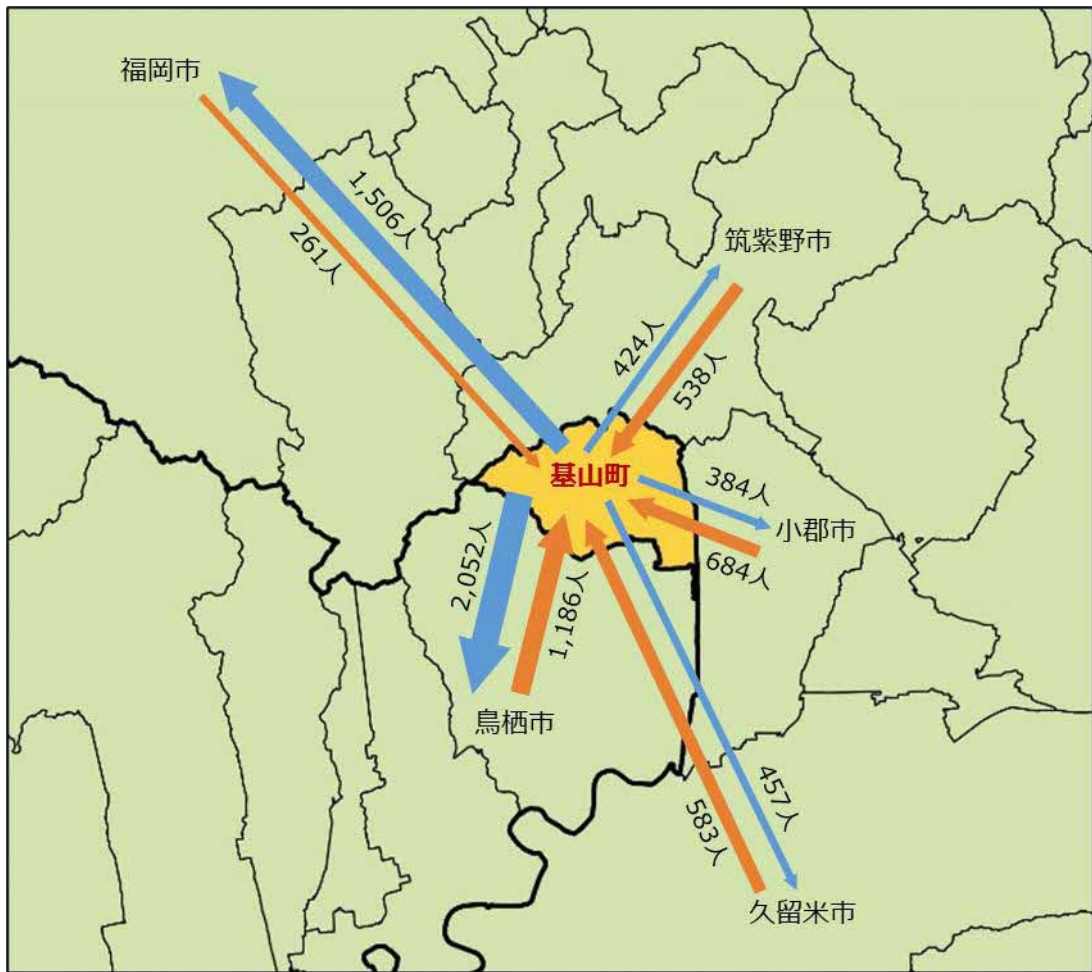


図 2-12 通勤先・通学先の分布

データ: 国勢調査
出典 : 基山町立地適正化計画 (令和 3 年 3 月)

(3) 買物特性

図 2-13 にあるように平日の買い物先は町内のスーパー・ドラッグストア、基山駅前のスーパー・商店が多い一方、休日は図 2-14 に示す通り、町外への買い物が多い傾向がわかります。また、買い物時の主な交通手段は自家用車が最も多く、9割弱を占めています。

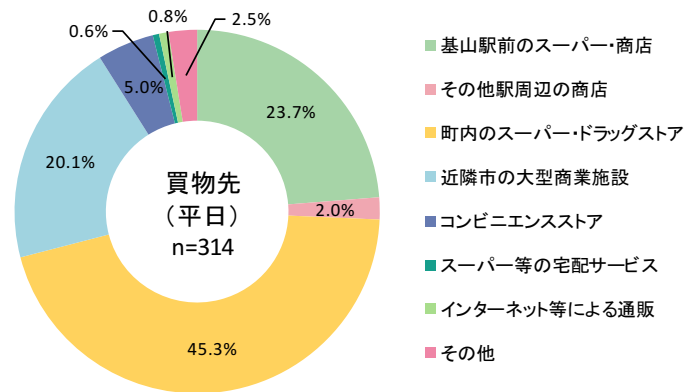


図 2-13 平日の主な買い物先

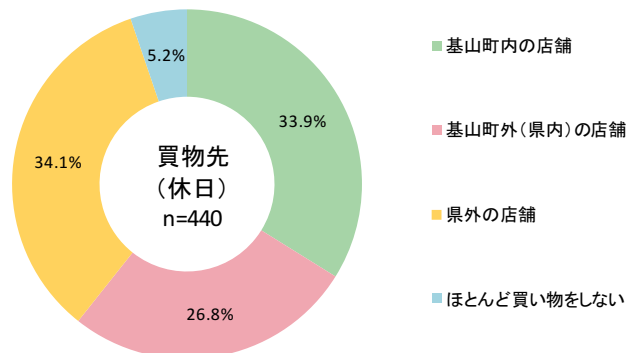


図 2-14 休日の主な買い物先

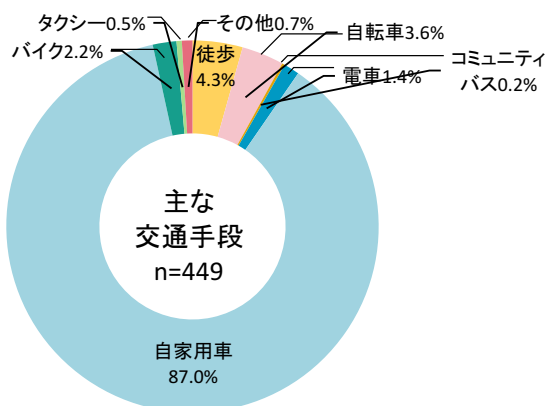


図 2-15 日常的な買い物時の、主な交通手段

出典：基山町中心市街地活性化基本計画（平成 30 年 4 月）

(4)外出率

基山町の居住者は、高齢になるほど外出率は減少傾向にあり、75 歳以上では 50%未満にまで低下しています。外出率の低下により、身体的・精神的な健康状態の悪化が懸念されます。

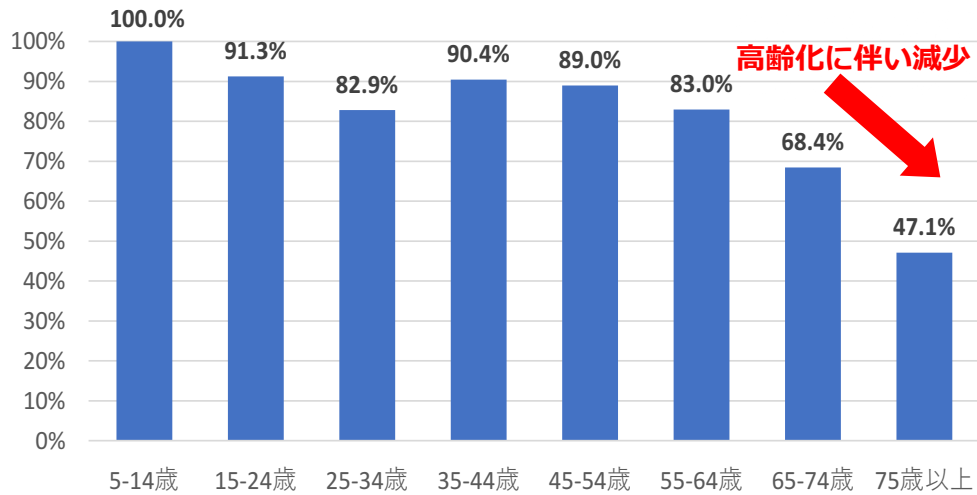


図 2-16 基山町居住者の年齢階層別外出率

出典：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査(令和元年)

2. 4 高齢者の自動車運転状況

高齢者の運転免許証の返納者数は年々増加傾向にあり、令和 2 年度には 120 人強の町民が返納を行っています。

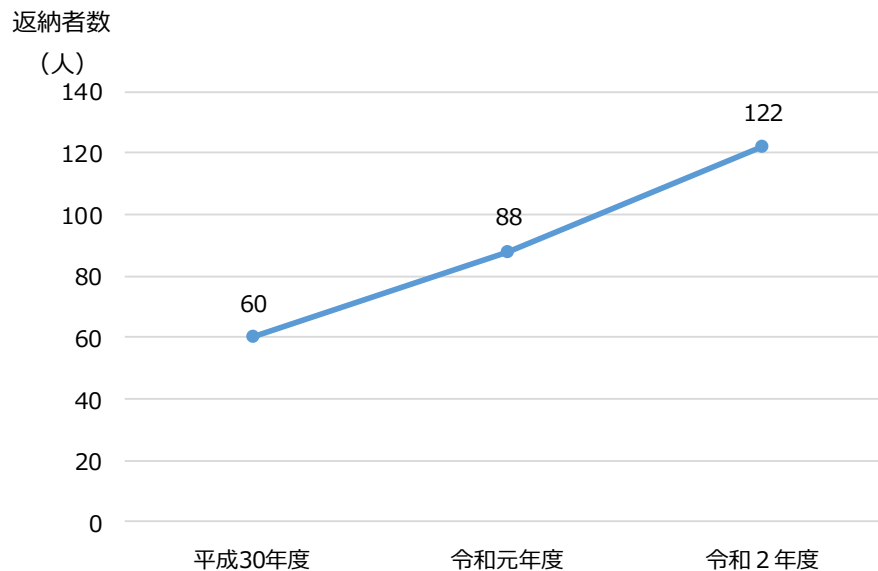


図 2-17 高齢者の運転免許証返納者数の推移

出典：基山町提供資料

2. 5 土地利用状況

(1)土地利用比率

基山町全体では、田畑や山林などの自然的土地利用が全体の約 7 割、住宅用地や商業用地などの都市的土地利用が全体の約 3 割となっています。町の東側に位置する市街化区域では、JR 鹿児島本線や国道 3 号の沿線に商業用地が、立野駅西側には工業用地が集積しており、それ以外の地域は殆どが住宅用地となっています。

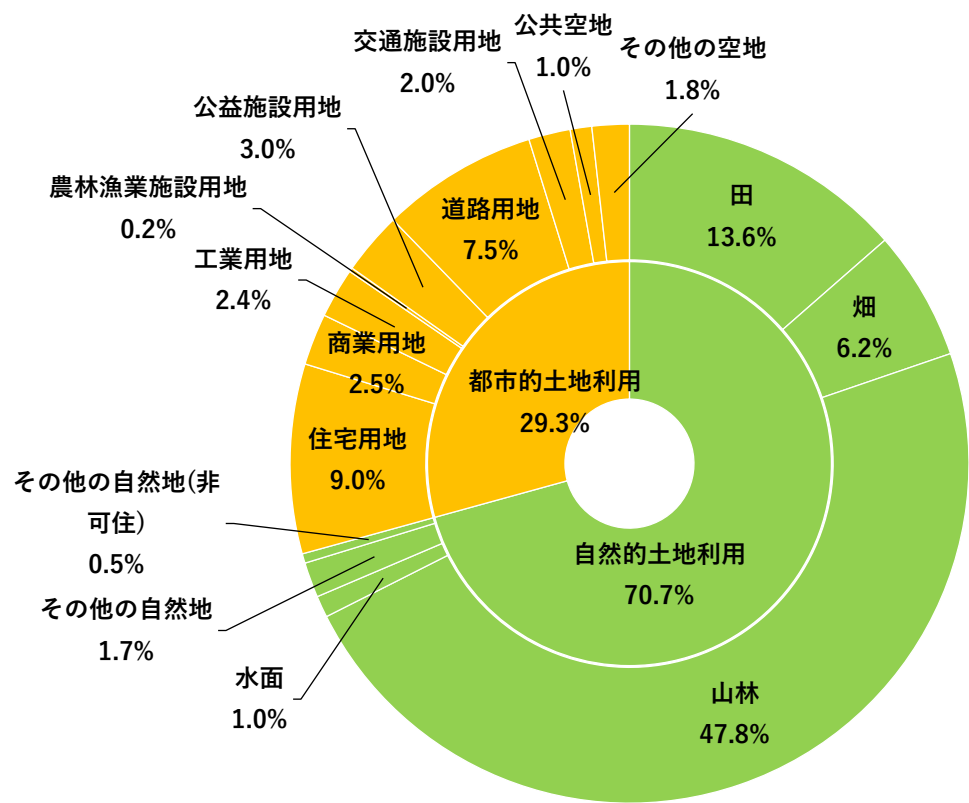


図 2-18 土地利用比率(基山町全体)

出典 : 基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

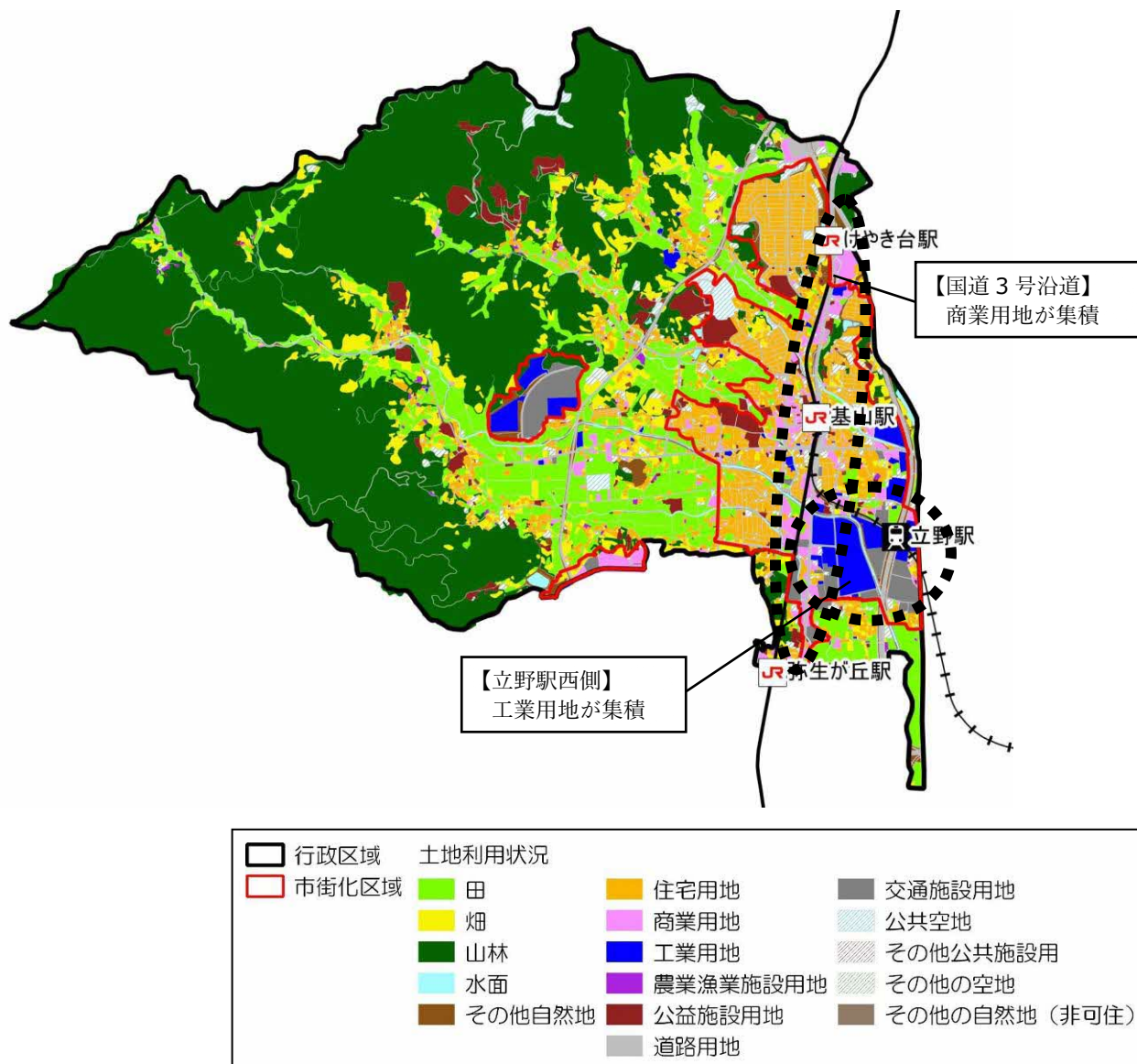


図 2-19 土地利用状況

出典：基山町立地適正化計画(令和3年3月)

(2) 基山駅周辺の低未利用地分布状況

中心市街地である基山駅周辺では、低未利用地が多い状況にあります。平成 25 年時点では基山駅の北側にまばらに分布している程度でしたが、平成 30 年には基山駅の南側にも拡大しています。

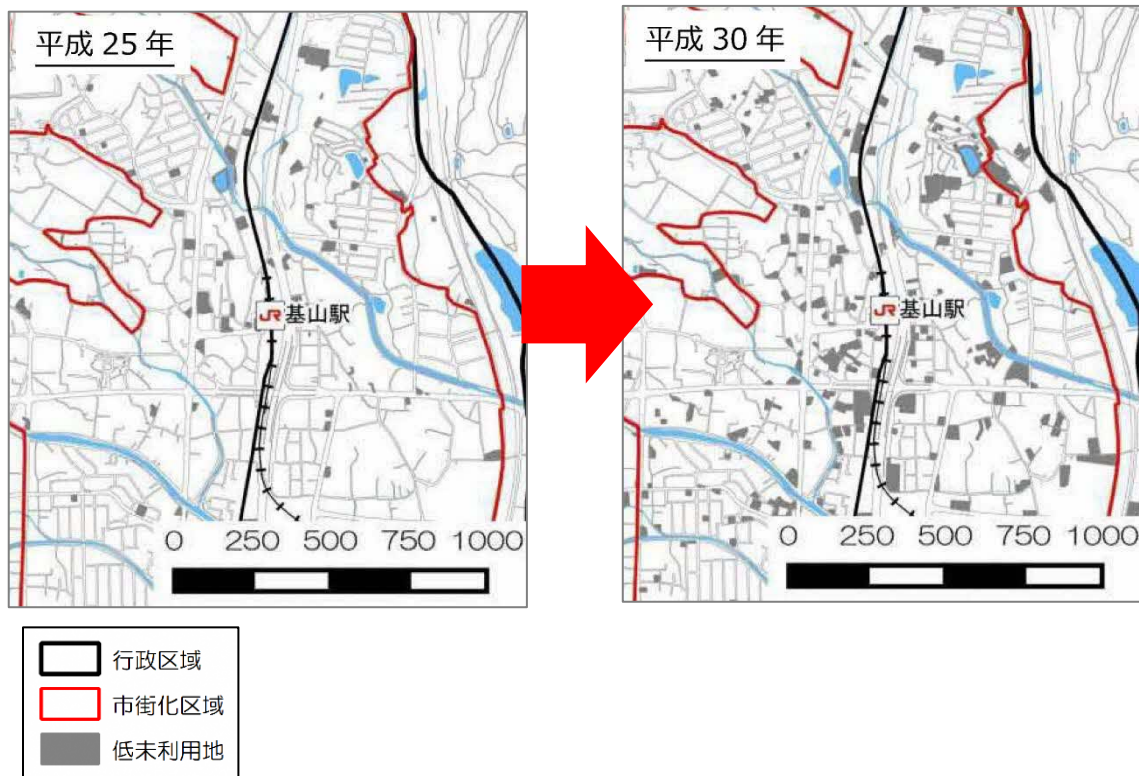


図 2-20 基山駅周辺の低未利用地分布状況

※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(令和 3 年 3 月)

2. 6 主要施設立地状況

(1)商業施設

図 2-21 に示すように基山駅周辺にはスーパーやコンビニ等が立地しているほか、高島団地付近にスーパーやドラッグストアが集積しており、町内を南北に縦断するけやき通りや国道 3 号に沿って商業施設があることがわかります。



図 2-21 商業施設の立地状況

データ:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(2)商店街

基山駅の近隣に立地している「基山モール商店街」の来客者数は、保育園の開園(平成 28 年)や児童発達支援・放課後等デイサービス施設の開業(平成 29 年)、ダンス教室の開業(平成 29 年)、医療モールの開業(平成 30 年)などによって、平成 26 年から令和 2 年までの 6 年間で約 2 倍に増加しています。

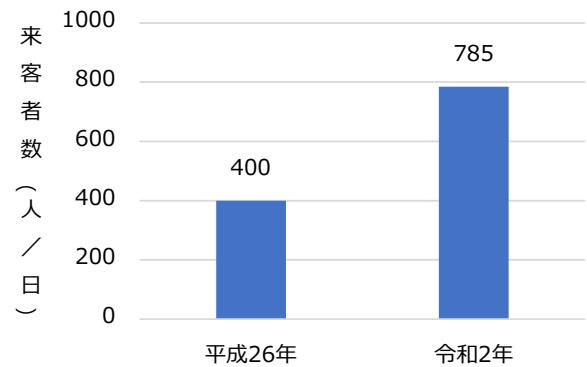


図 2-22 「基山モール商店街」の一日当たり来客者数

出典:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(3)医療施設・高齢者福祉施設

病院(病床 20 床以上の医療施設)は町内に 1 施設(きやま高尾病院)のみですが、そのほかに医院や診療所、高齢者福祉施設は町内各所に点在しています。



図 2-23 医療施設・高齢者福祉施設の立地状況

データ:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(4)公共施設・教育施設

役場を中心に町立の基山小・中学校、若基小学校などの教育施設や基山町多世代交流センター憩の家などの公共施設が点在しています。



図 2-24 公共施設・教育施設の立地状況

データ:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

2.7 観光特性

本町の観光・レクリエーション施設及び社寺・歴史資源の多くは町の西側と北側に集積しており、また、紅葉やつつじで著名な大興善寺などの寺社仏閣は西部の山間部に位置しています。

観光客数は昭和 62 年以降、年間 30 万人前後で推移しています。町内には宿泊・合宿的施設が少ないため、県内の他の市町村に比べて日帰り観光客が多く、福岡県と佐賀県からが約 6 割、その他の九州各県からが約 3 割を占めています。さらに、町内来訪時の交通手段としては自家用車利用が約 5 割と最も多く、次いで鉄道利用が約 3 割となっています。

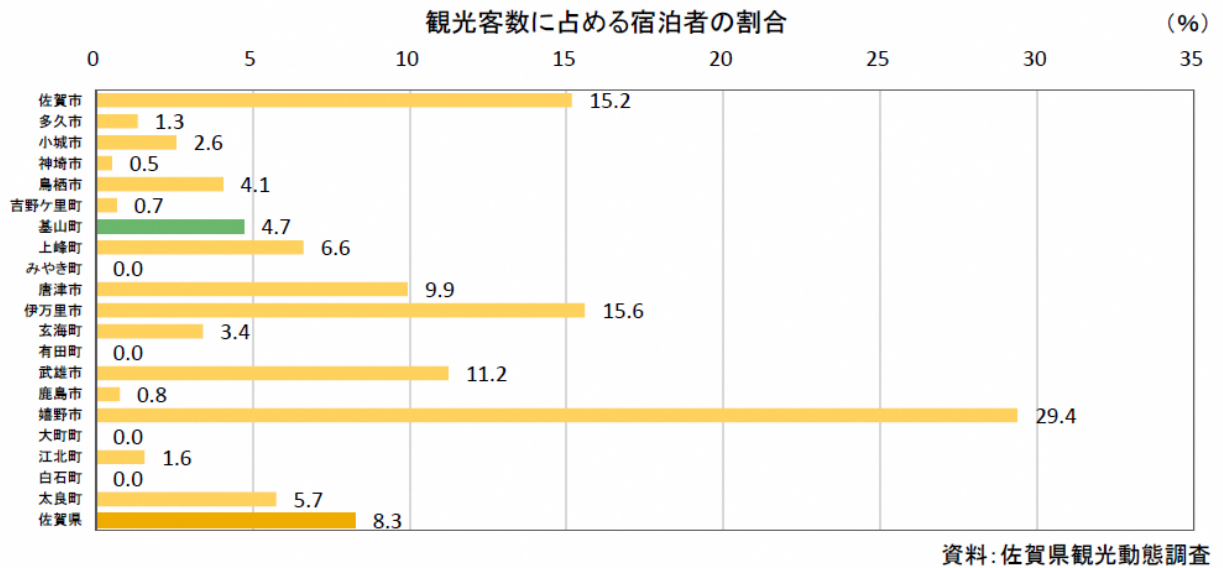
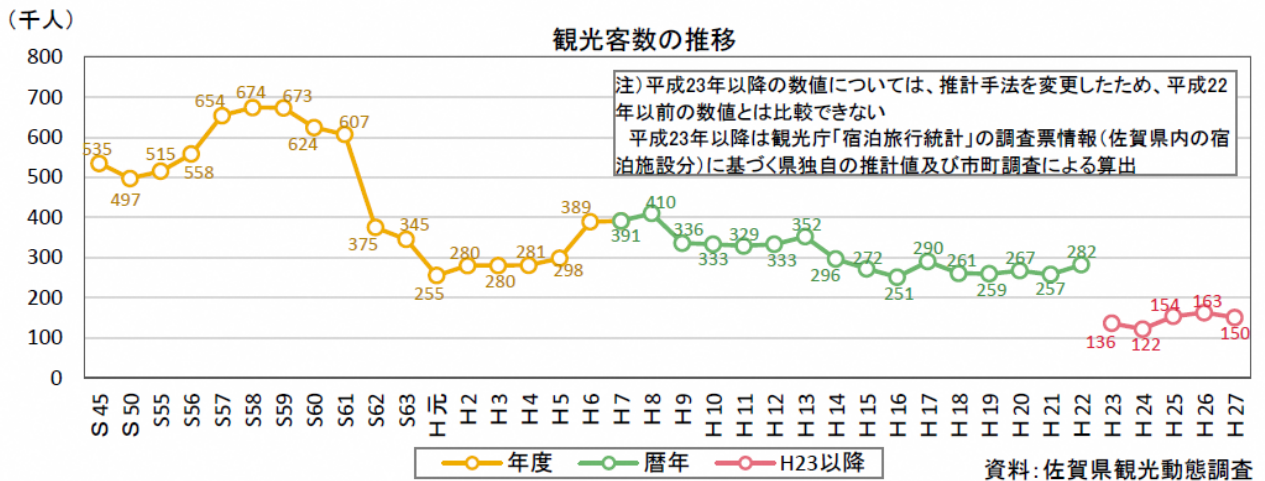


図 2-25 観光施設の立地状況

出典:佐賀県観光動態調査

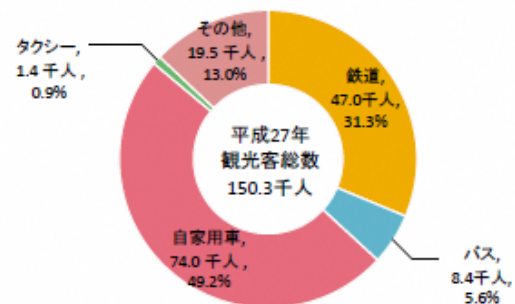
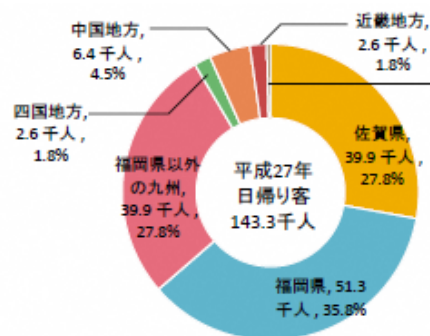


図 2-26 本町の日帰り観光客の発地(平成 27 年)

図 2-27 本町の観光客の利用交通手段(平成 27 年)

出典: 佐賀県観光動態調査



▲基肄城跡



▲基山山頂



▲大興善寺(つつじ祭)



▲草スキー場



▲水門跡



▲荒穂神社



▲大興善寺(もみじ祭)



▲キャンプ場

図 2-28 歴史・文化資源及び観光・レクリエーション資源の立地状況

出典: 基山町中心市街地活性化基本計画(平成 30 年 4 月)を元に作成

第3章 公共交通の現況

3.1 公共交通網

広域幹線交通としては、福岡市方面や熊本市方面にアクセスする JR 鹿児島本線や、小郡市や朝倉市方面にアクセスする甘木鉄道が機能しているほか、町北側に立地する基山 PA に発着する高速バスも同様の機能を果たしています。一方で、町内輸送については路線バスがなく、コミュニティバスや、貸切バス(企業バスやスクールバス)、スーパーの送迎バスなどが役割を担っています。

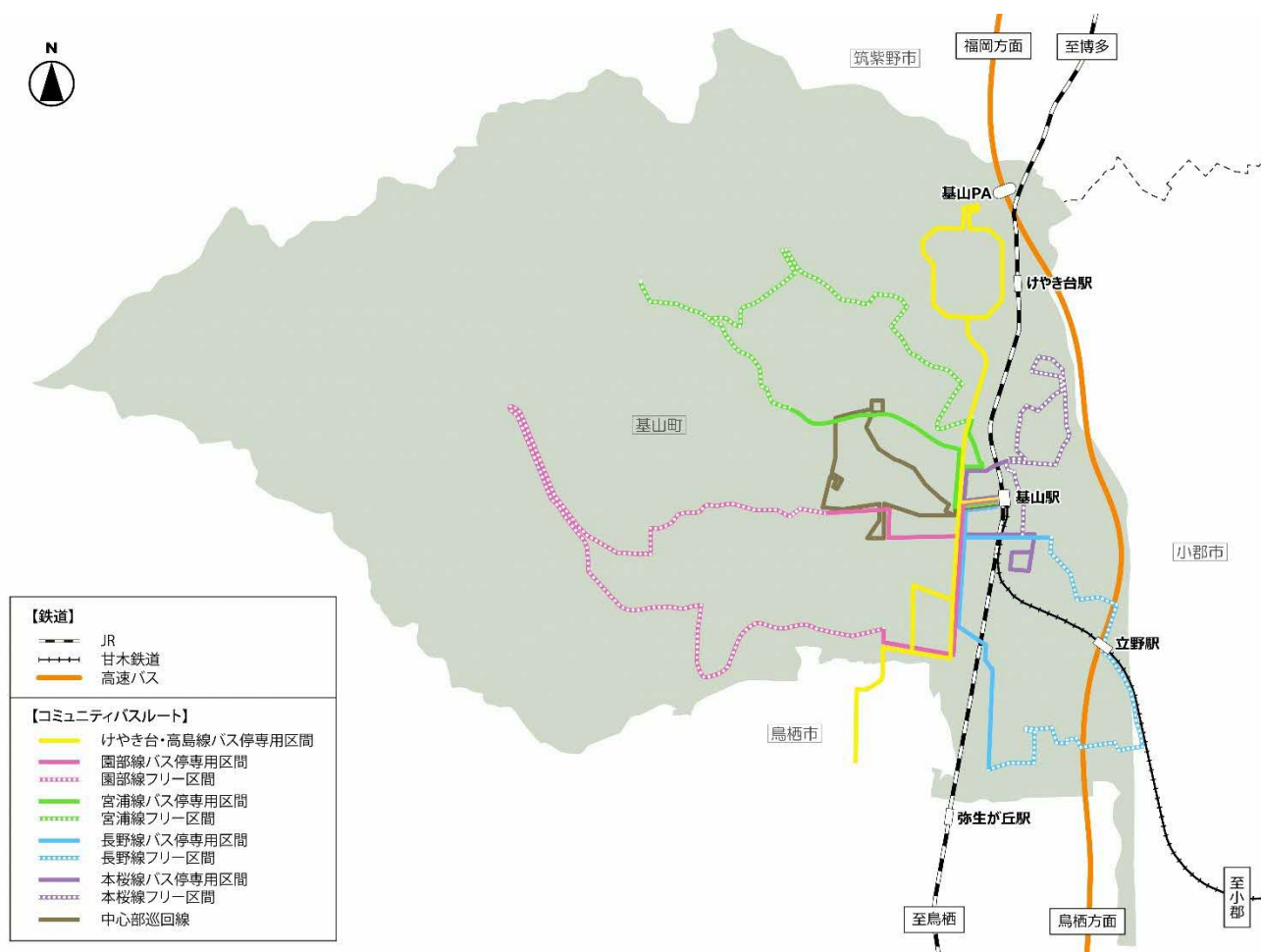


図 3-1 町内の公共交通網

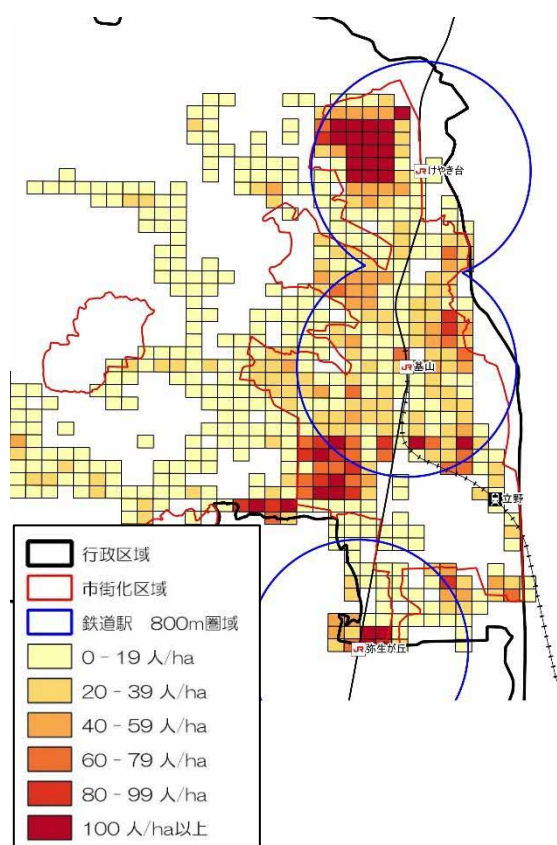
出典: 基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)
をもとに作成

3.2 公共交通カバー圏域

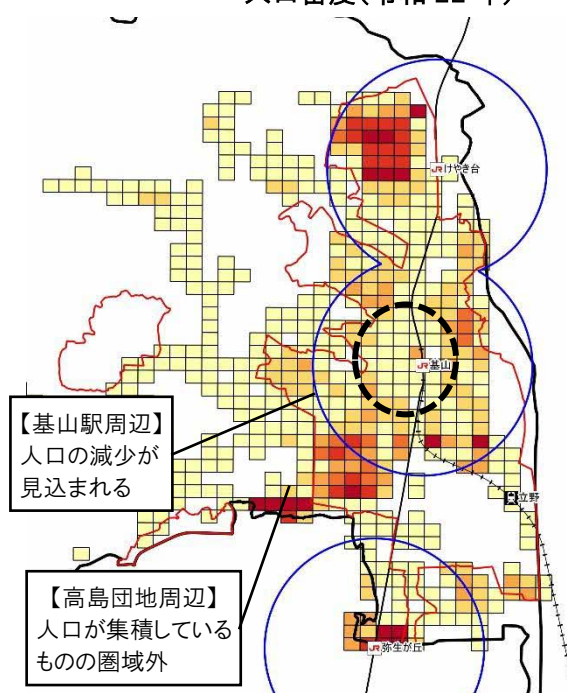
(1) 基幹的公共交通の利用圏人口

平成 27 年における町内の基幹的公共交通に該当する JR 鹿児島本線 2 駅の徒歩圏(800m)内の人口カバー率は約 62%です。また、令和 22 年まで同様の公共交通が存続している場合、圏内人口は減少し公共交通の人口カバー率が上がるが見込まれています。

基幹的公共交通の利用圏+人口密度(平成 27 年)



基幹的公共交通の利用圏
+人口密度(令和 22 年)



	平成 27 年	令和 22 年	増減
圏内人口(人)	10,763	9,391	-1,372
人口カバー率(%)	62.2	63.7	1.5
圏内人口密度(人/ha)	28.4	24.3	-4.1

図 3-2 基幹的公共交通の利用圏+人口密度(平成 27 年、令和 2 年)

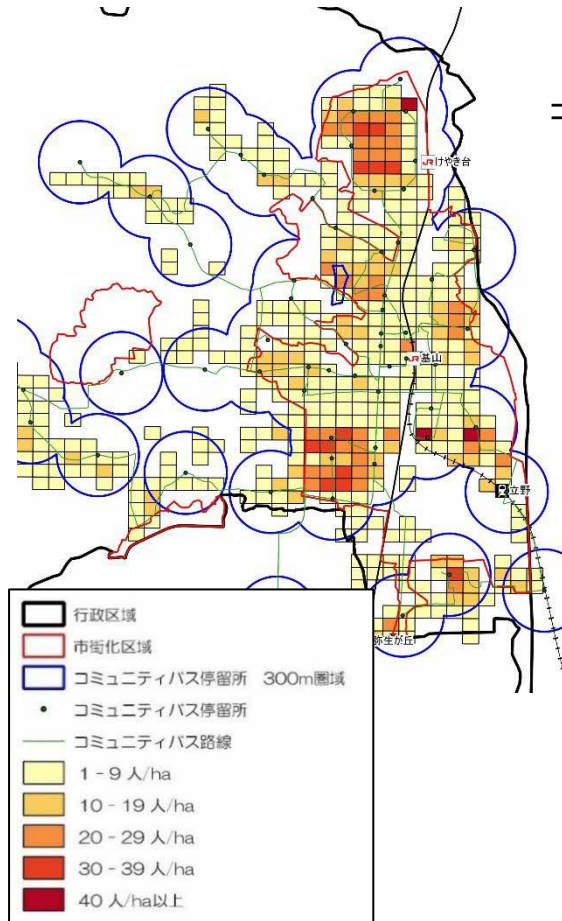
出典:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(2)コミュニティバスの利用圏人口

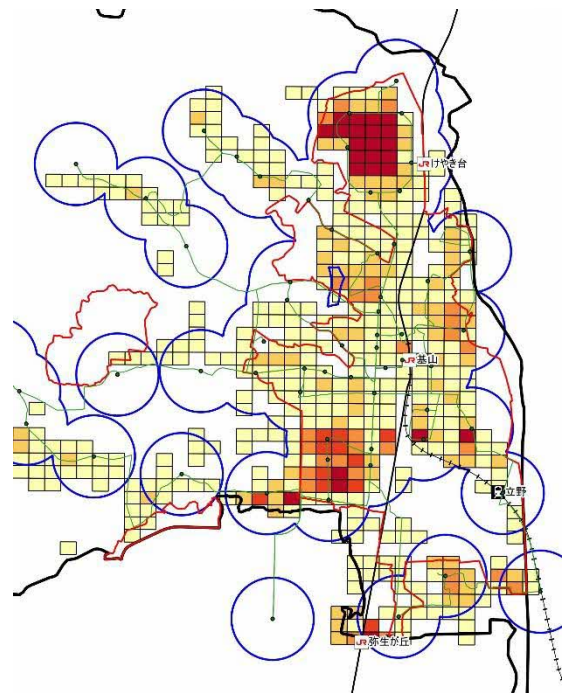
コミュニティバスの利用圏(300m)は、町内高齢者居住エリアを概ねカバーしており、平成 27 年時点では 92.7%の人口カバー率となっています。

また、圈内高齢者人口は増加見込みであるため、高齢者の移動手段を確保するためにも地域公共交通はより重要な役割を担います。

コミュニティバスの利用圏+老年人口密度(平成 27 年)



コミュニティバスの利用圏
+老年人口密度(令和 22 年)



	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圈内人口(高齢者)(人)	4,435	5,534	1,099
人口カバー率(%)	92.7	92.4	-0.3

図 3-3 コミュニティバスの利用圏+老年人口密度(平成 27 年、令和 22 年)

出典:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

3.3 各公共交通の状況

(1) 鉄道

町内には福岡市方面や熊本市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・朝倉市方面にアクセスする甘木鉄道が運行しています。また、町内における鉄道駅として、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」が存在しており、中でも基山駅は地域の重要な交通結節点としての役割を果たしており、他の駅に比べて乗降客数が突出して多い状況です。

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 本程度運行しています。JR 基山駅から博多駅まで約 22 分でアクセス可能なため、町内の鉄道利用者の約 85%が通勤・通学目的で利用しており、利用者数も横ばいに推移しています。

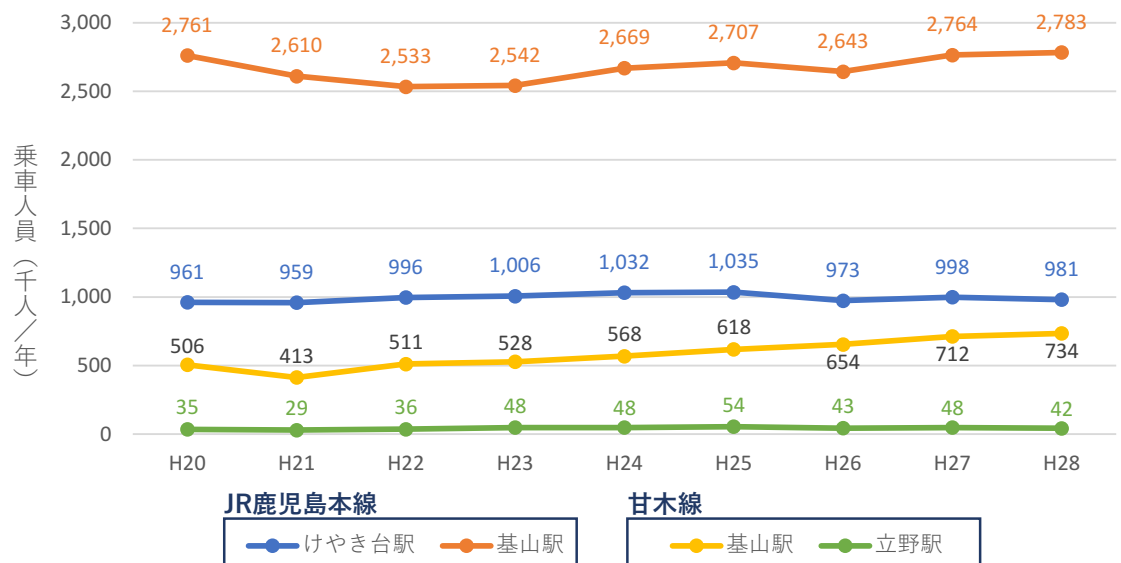


図 3-4 鉄道駅別乗車人員推移

出典：都市計画基礎調査(平成 29 年度)

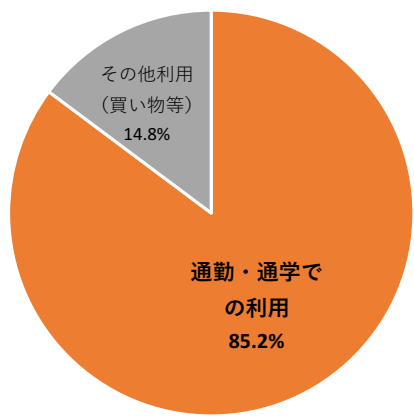


図 3-5 鉄道の利用目的

路線名	運営会社	駅名	運行頻度（平日片道平均） 本/日
鹿児島本線	九州旅客鉄道	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	

表 3-6 鉄道の運行頻度

出典：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査(令和元年)

出典：都市計画基礎調査(平成 29 年度)

(2)高速バス

基山町北部には、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（基山パーキングエリア内のバス停）が立地しており、博多や天神に向かう高速バスや九州各地に向かう高速バスが多数停車しています。中でも、天神バスターミナル、博多バスターミナル、福岡空港の発着の高速バスは約 100 本/日以上運行しています。しかし、町民の乗合バスの利用割合は約 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が推察されます。

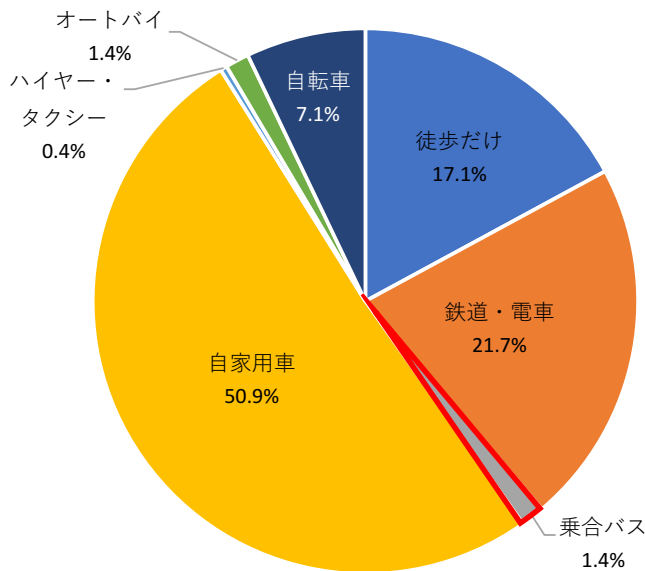


図 3-7 利用交通手段の状況

出典：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年）

表 3-8 高速基山停留所に停車する高速バスの運行本数
（平日片道 20 本/日以上運行している系統の主要停留所を抜粋）

	行先市町村	バス停留所名	基山発	基山着	平均		行先市町村	バス停留所名	基山発	基山着	平均
福岡県	福岡市	博多・天神バスターミナル	117	121	119	長崎県	佐世保市	佐世保バスセンター	34	33	34
	福岡市	福岡空港	101	100	101		佐々町	佐々バスセンター	34	33	34
	八女市	八女インター	77	79	78		大村市	大村木場バス停	27	27	27
	久留米市	宮の陣バス停	59	61	60		長崎市	長崎駅前	27	27	27
	広川町	広川バス停	55	58	57		諫早市	諫早インター	27	27	27
	小郡市	高速小郡大板井バス停	57	56	57		日田市	日田バスセンター	50	50	50
	朝倉市	高速甘木バス停	57	56	57		大分市	要町バス停	32	32	32
	太刀洗町	高速太刀洗バス停	46	45	46		由布市	由布院駅前バスセンター	23	23	23
	久留米市	久留米インター	40	41	41		熊本市	熊本交通センター	43	46	45
	久留米市	JR久留米駅・西鉄久留米駅	30	30	30		和水町	菊水インター	43	46	45
佐賀県	みやま市	瀬高バス停	29	31	30	宮崎県	山江村	人吉インター	28	28	28
	神埼市	高速神埼バス停	75	70	73		宮崎市	宮崎駅	29	29	29
	佐賀市	佐賀駅バスセンター	71	66	69		小林市	小林インター	28	28	28
	鳥栖市	高速鳥栖神辺バス停	71	66	69		都城市	都城北バス停	28	28	28
	みやき市	高速中原バス停	22	23	23						
	嬉野市	嬉野温泉（嬉野バスセンター）	22	22	22						

出典：基山町立地適正化計画（令和 3 年 3 月）

(3)コミュニティバス

本町では、民間路線バスが運行していません。そのため、町民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系を構築するため、平成 26 年よりコミュニティバスの運行を行っています。利用料金は全区間一律 100 円(鳥栖市弥生が丘地区へは 150 円)としており、利用しやすい料金体系となっています。令和 3 年現在、2 台の車両を用いて 8 路線、全 61 カ所へのネットワークを築いています。また、より町民ニーズに合わせたフリー乗降区間を設けて運行しています。表 3-9 に示す通り、運行便数は一日 4 便～10 便の巡回運行を行っており、町内の生活の足を支えています。

表 3-9 コミュニティバスの運行便数(基山駅)

	1 号車			2 号車				
	けやき台線	高島線	中心部巡回線	長野線	宮浦線	中心部巡回線	本桜線	園部線
便数	10 便	10 便	7 便	4 便	4 便	6 便	5 便	4.5 便



図 3-10 コミュニティバス路線図

出典:きやまコミバス便利帳(令和 3 年)

コミュニティバス利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大による影響がなかった令和元年までは増加傾向であったものの依然として利用者は少ない傾向にあります。また、朝・夕の通勤・通学・帰宅時間帯に比べ、日中の利用者数が多い傾向にあります。

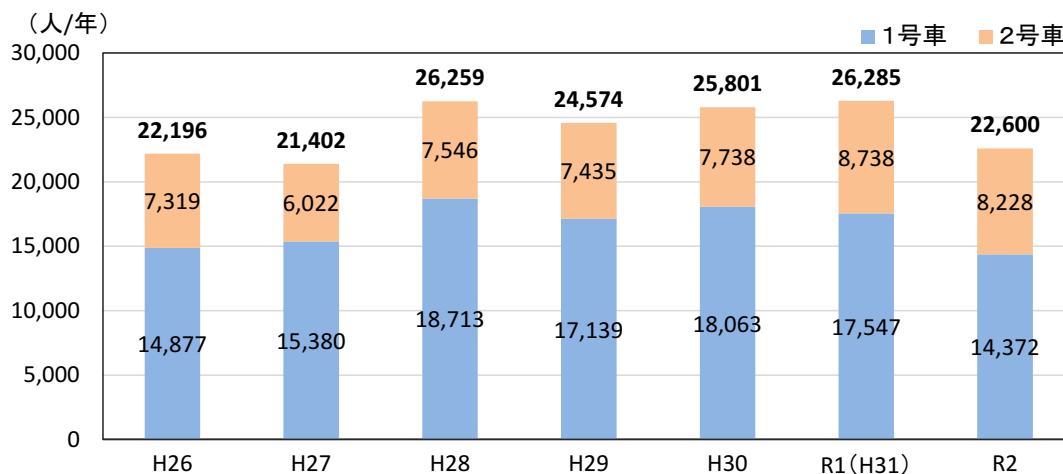


図 3-11 コミュニティバス利用者数の推移

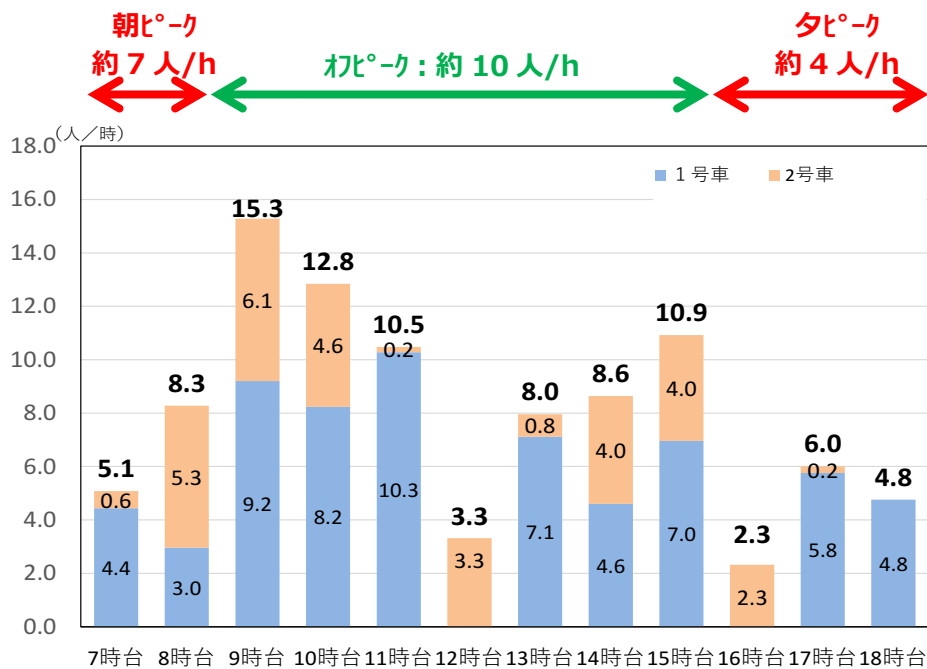


図 3-12 時間帯別乗車人数(令和元年 10 月平日平均)

出典: 基山町提供データ

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しています。また、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少により、利用者1人あたりの運行費用は増加傾向にあります。このことから、安定的な収益性の確保が求められています。

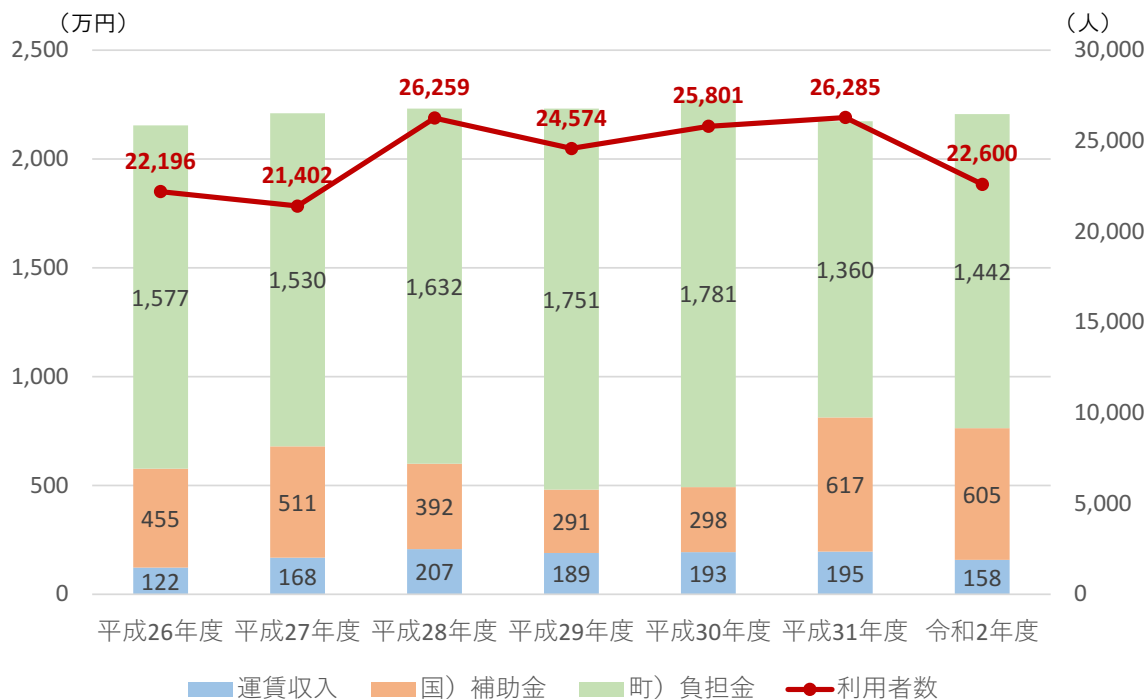


図 3-13 コミュニティバスの運行費用

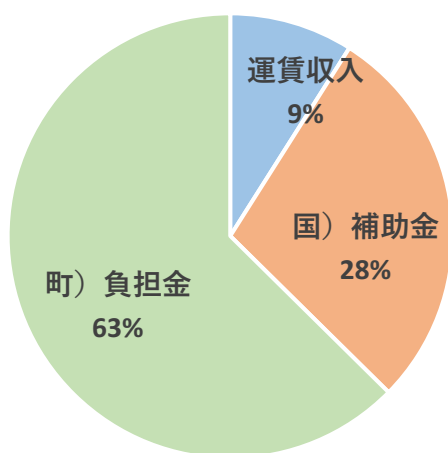


図 3-14 コミュニティバスの運行費用のうち補助金が占める割合(平成 31 年度)

出典: 基山町提供データ

図 3-15 にあるように停車頻度はバス停ごとに異なっており、乗降者数にも大きな隔たりが存在しています。また、バス停の約7割は1日の乗降者数が3人未満と極めて少ないのが現状です。

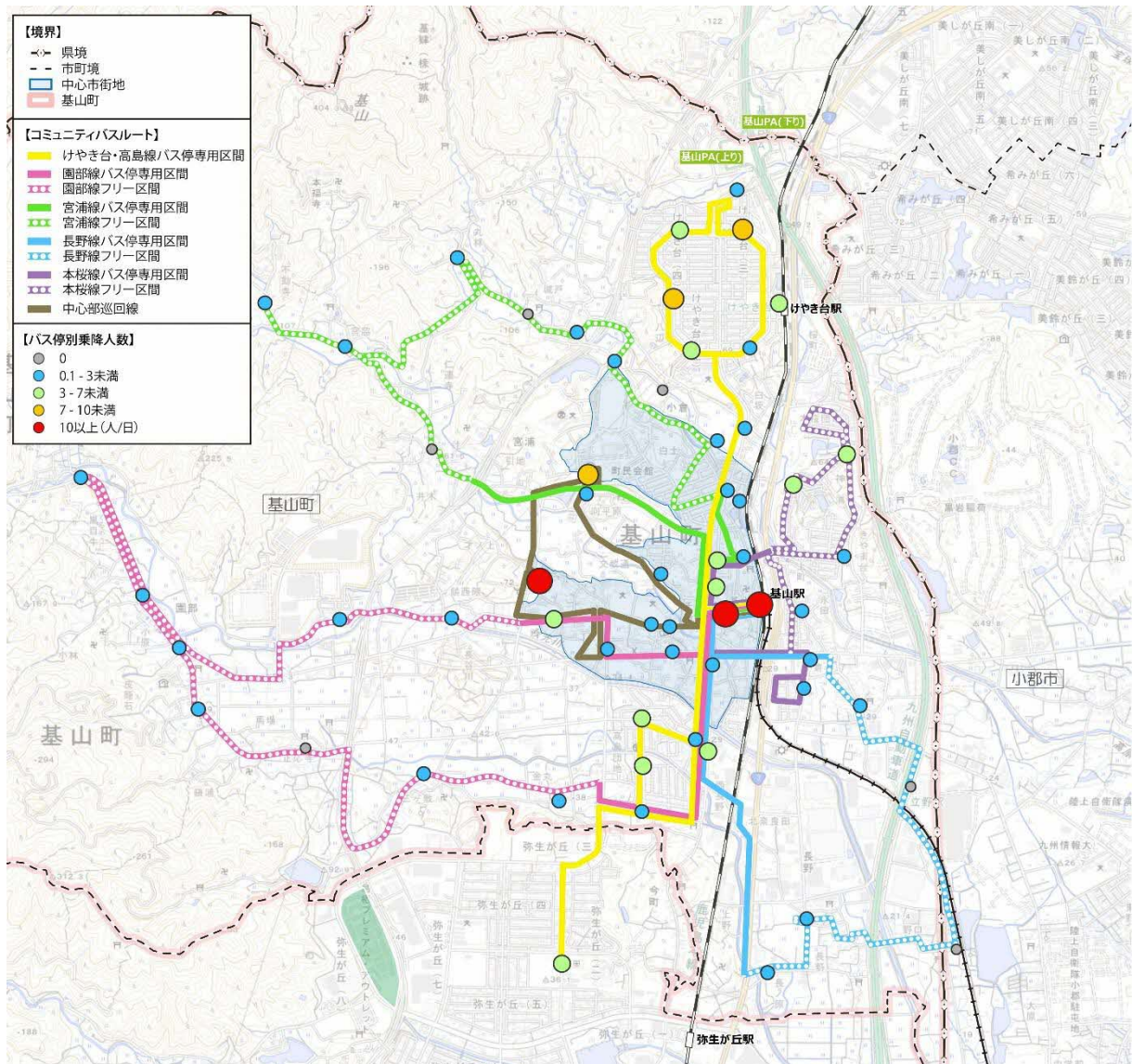


図 3-15 コミュニティバス1日あたりの平均乗降者数

出典：基山町提供資料(令和元年10月データを使用)

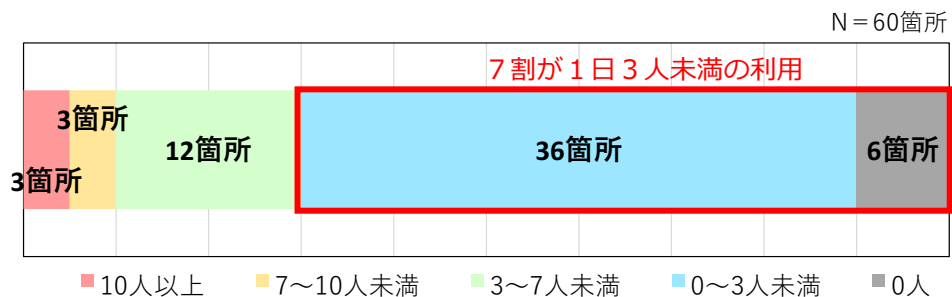


図 3-16 バス停別利用者数

(4) タクシー

基山町内を運行する民間タクシー事業者は有限会社基山タクシーの1社のみです。近年の新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数はコロナ前後で平均約40%減少しています。

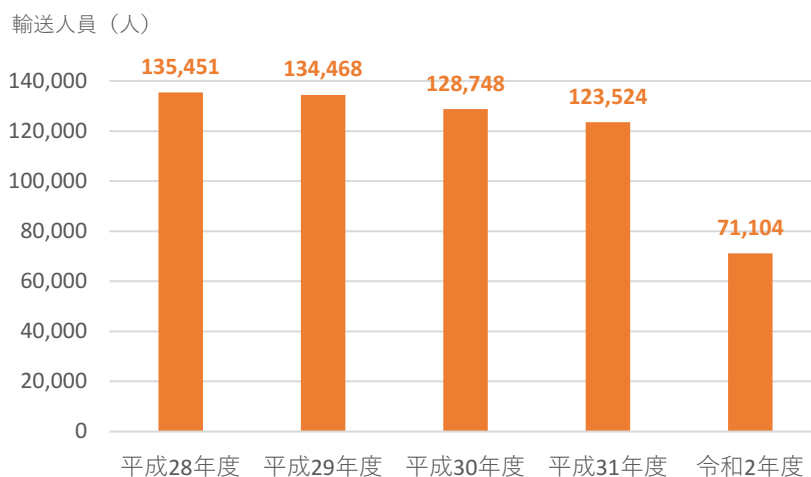


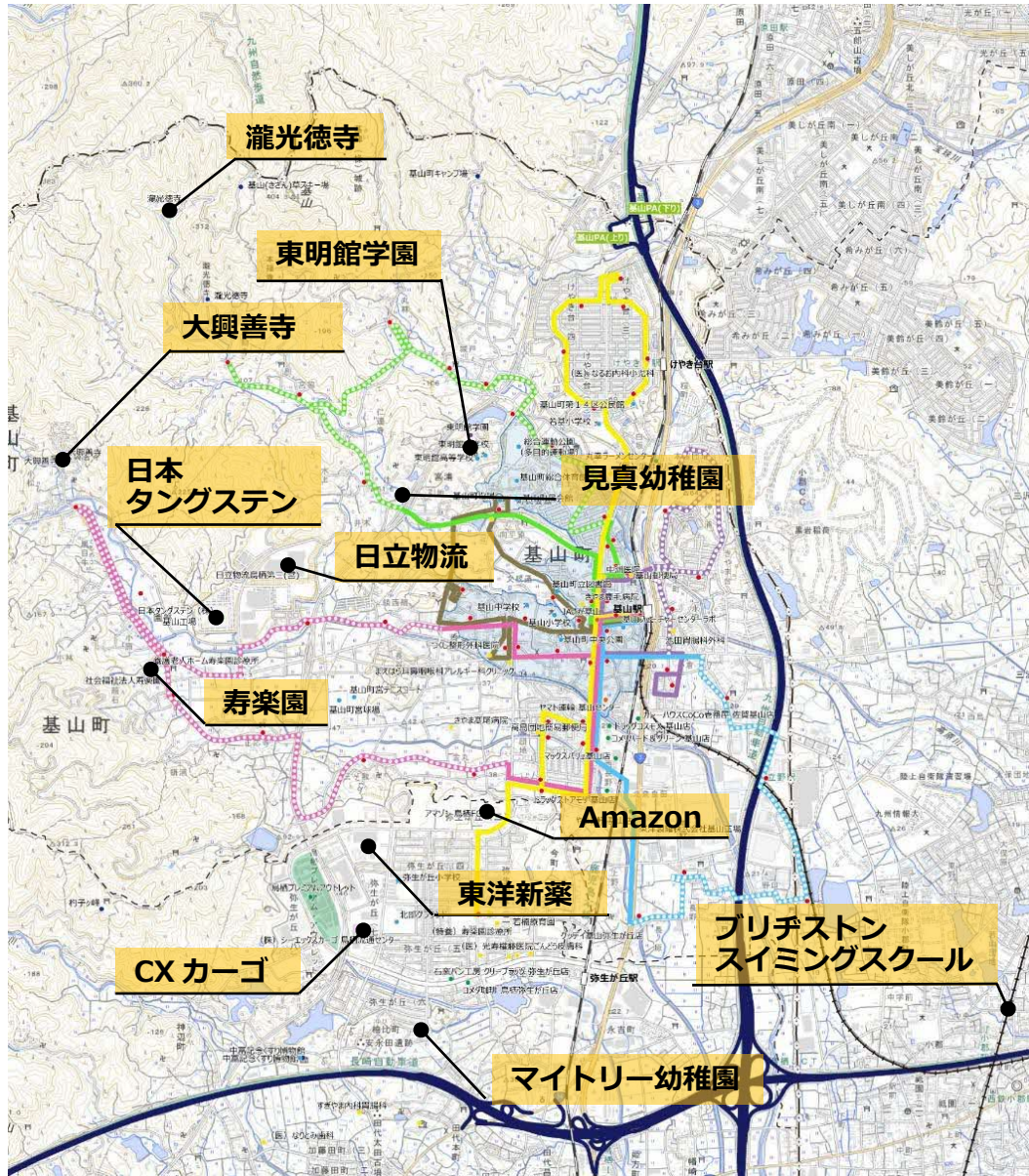
図 3-17 輸送人員の推移

出典：有限会社基山タクシー提供資料

(5)その他の輸送サービス

①企業バス・スクールバス等

本町や近隣市町には、企業や学校等が多数立地しており、それぞれ専用バスを運行して特定時間での輸送を行っています。以下に示す通り、令和3年現在、12カ所の施設で基山駅への運行を行っており町外の施設から基山駅への乗り入れも行われています。



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、プリチストンスイミングスクール、マイトリー幼稚園、見真幼稚園
その他	大興善寺、瀧光徳寺、寿楽園

※大興善寺はイベント時のみ運行

図 3-18 に示す通り、企業・スクールバスは通勤・通学時間帯(朝ピーク)や帰宅時間帯(タピーク)に運行が集中しているほか、一部の企業ではオフピーク時にも運行しています。中でも、東明館学園、アマゾンには輸送人数が多い現状です。

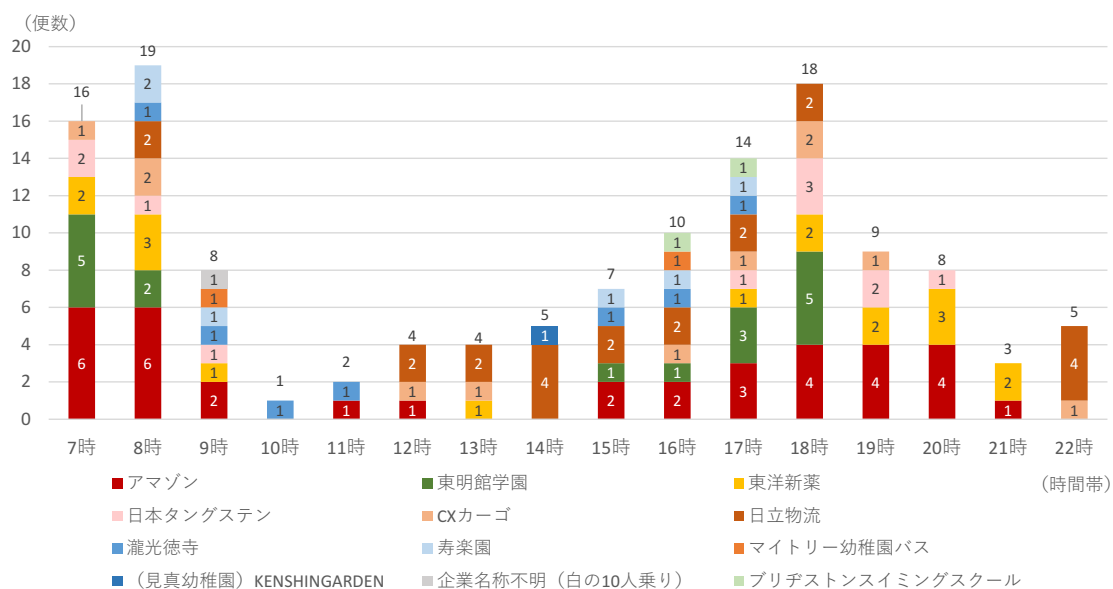


図 3-18 企業別・時間帯別運行本数

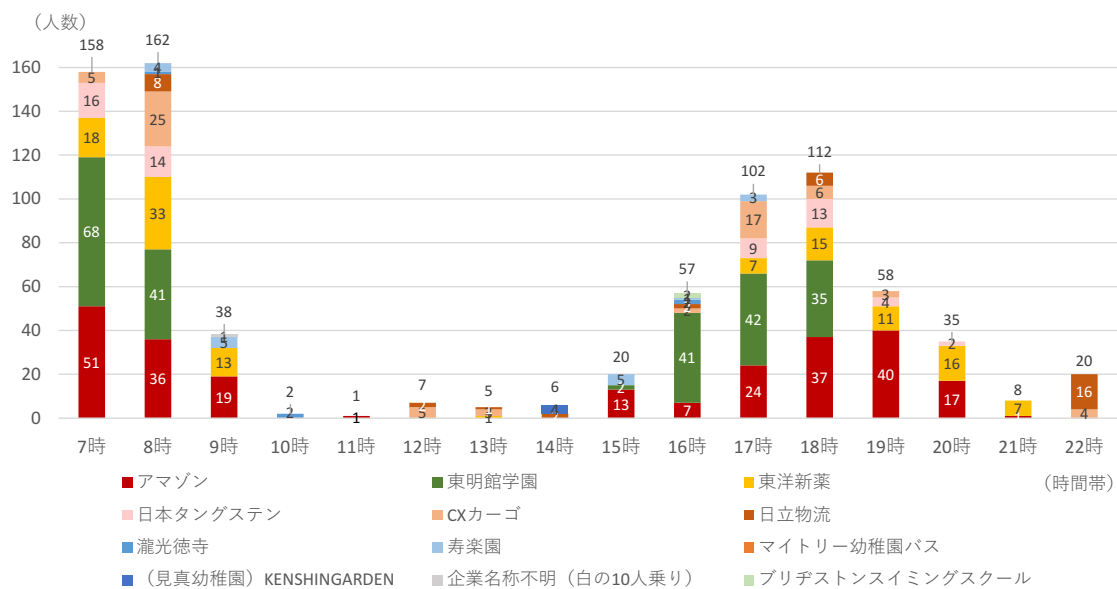


図 3-19 企業別・時間帯別乗降人数

出典: 基山町調査(令和 3 年 9 月)

②買い物送迎バス

地元スーパーの「市場バリューサンエー」では定期便にて送迎サービス(週 3 日／車両 1 台／4 ルート)を行っており、買い物弱者の足を支えています。

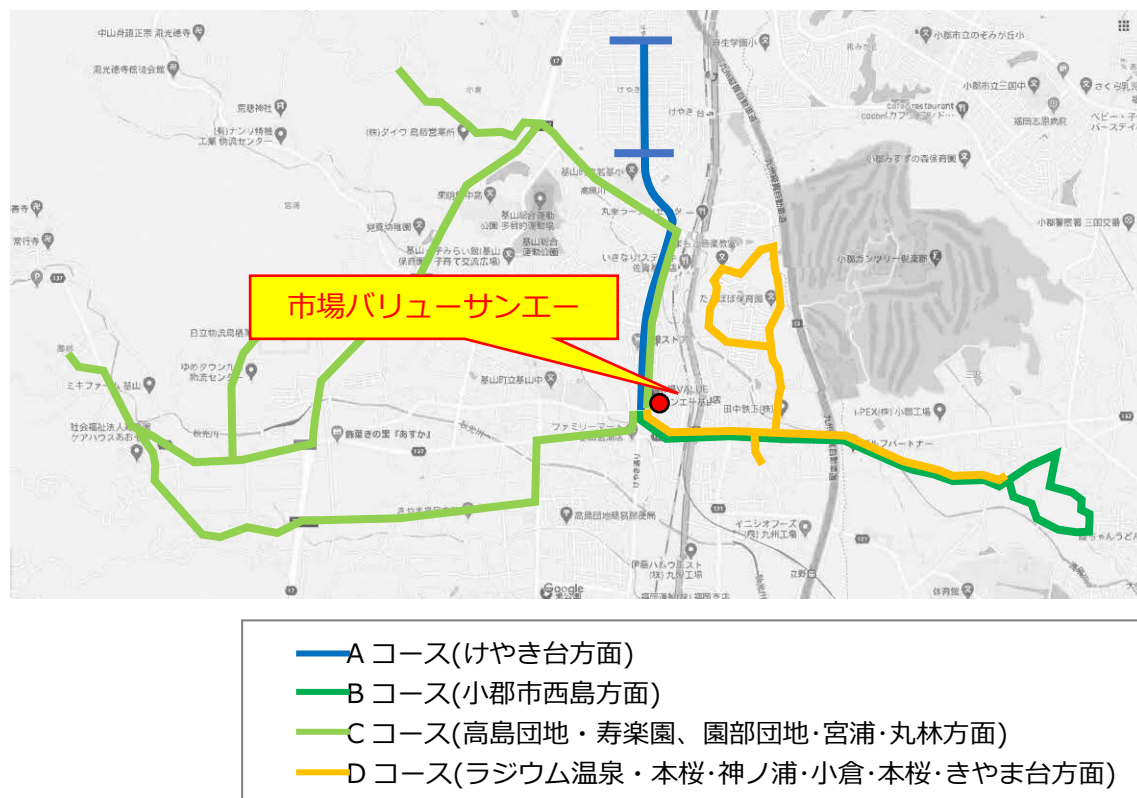


図 3-20 買い物支援バスの運行ルート

出典: 基山町提供資料

3.4 基山駅での乗継利便性

基山駅での通勤・通学時間帯、帰宅時間帯における JR 鹿児島本線快速列車とコミュニティバスとの接続状況を示すと以下の通りです。なお、2号車では1号車に比べ便数が少ないことから帰宅時間帯である16時には運行が終了している路線があります。7時～10時の通勤・通学時間帯ではコミュニティバスからJR線への乗継時間が10分以上の便数が多くなっており、良好とは言えません。

一方で、16時～19時の帰宅時間帯でのJR線からコミュニティバスへの乗継は通勤・通学時間帯に比べて乗継時間が短い傾向にあります。乗継時間が10分以上の便も多数存在しており、乗継利便性は良好とは言えません。

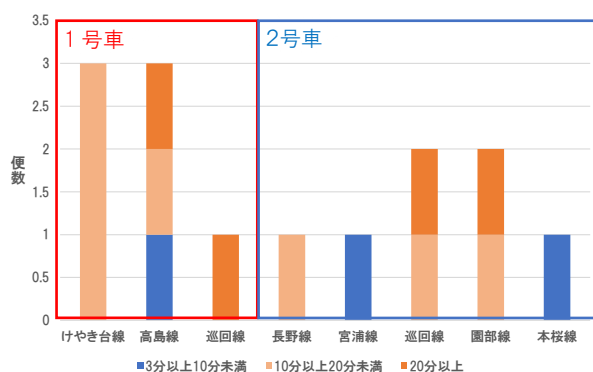


図 3-21 博多方面快速への乗継時間
(7時～10時)

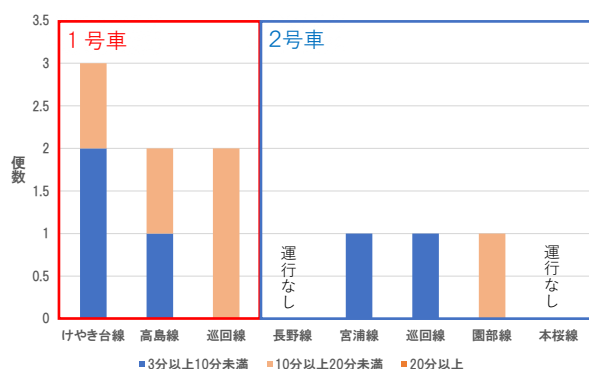


図 3-22 博多方面快速からの乗継時間
(16時～19時)

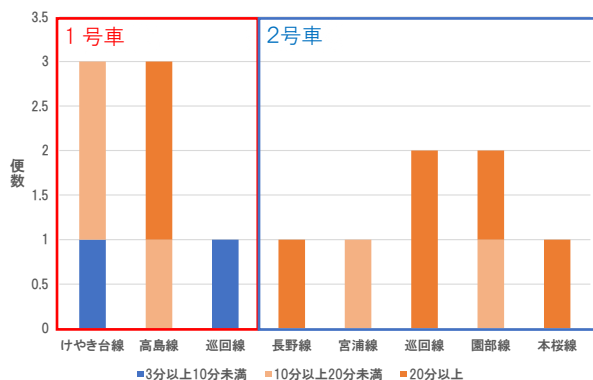


図 3-23 鳥栖方面快速への乗継時間
(7時～10時)

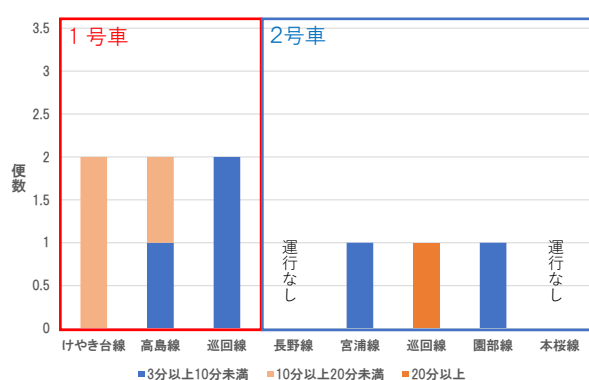


図 3-24 鳥栖方面快速からの乗継時間
(16時～19時)

※乗継時間:3分で試算
※2号車の時刻表は月・水・金ダイヤで試算
※JR線は快速・区間快速で試算

3.5 公共交通に関連するこれまでの取り組み

本町で行っている主な取組を以下のように整理します。

		H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3年度
運行計画の見直し	路線・ダイヤ・停留所などの見直し				
利用促進	利用促進マップ（路線図・時刻表）の配布				
	イベントの実施（ふれあいフェスタ・デコレーションバスなど）				
	広告募集				
	お試し乗車				
	企画乗車券の実施				
	出前講座				
	コミュニティバス周遊ルートの開拓事業				
	臨時便の運行				
	きのくにポイントとの連携				
	臨時便の運行				
社会環境変化への対応	運転免許証返納サービスの実施				
	コロナワクチン接種連携コミュニティバスの運行				
事業評価等	アンケートの実施				
	協議会の開催				
	財政負担の軽減				
その他連携	事業者との連携				

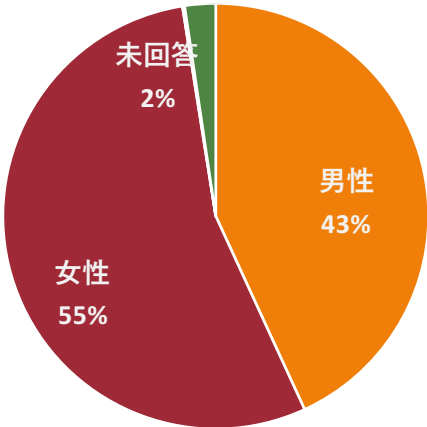
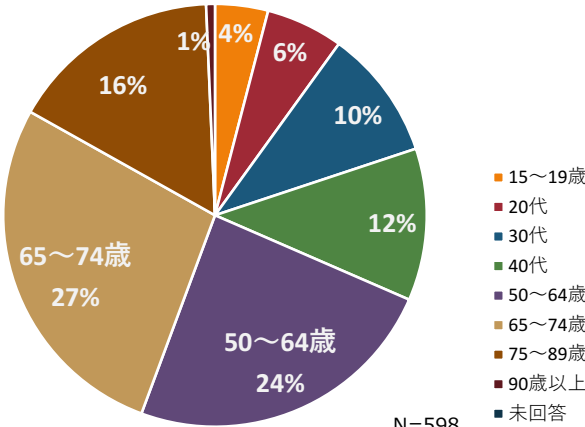
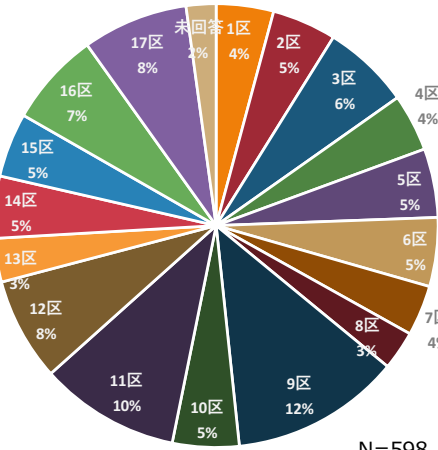
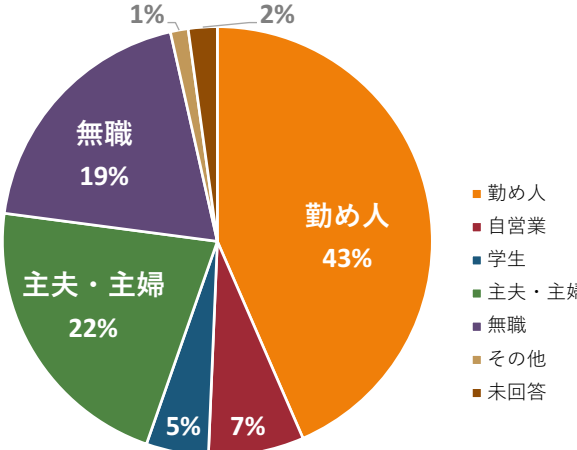
出典：基山町公共交通活性化協議会資料より

第4章 町民等の移動ニーズ

4.1 各調査の概要

本計画策定にあたり、町民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握している調査は以下の通りです。

(1) 公共交通に関する町民アンケート調査

概要	調査日時:令和3年11月1日(月)～令和3年11月12日(金) 調査対象:15歳以上の基山町民 調査方法:無作為抽出調査 回収数:598票(回収率46%)
属性	 図 4-1 性別図  4-2 年齢構成  図 4-3 行政区  図 4-4 職業

筑紫野市

基山町

鳥栖市

6区

4区

2区

17区

16区

15区

14区

13区

10区

5区

8区

7区

11区

9区

3区

12区

1区

● 瀧光徳寺

● 本福寺

● 荒穂神社

● 大興善寺

● 基山グリーンパーク

● 宝満宮

● テニスコート

● 野球場

● きやま高尾病院

● マックスバリュ

● 高島団地

● 鳥栖アウトレットモール

● シュロアモール 筑紫野

● 伊勢山神社

● 第5区公民館

● 第7区公民館

● 第4区公民館

● 町役場

● 町民会館

● 基山町立若基小学校

● 運動公園

● 東明館学園

● 顔の家

● モール商店街

● 基山小

● 基山中

● 本校団地

● 割田団地

● 高島団地

● 第4区公民館

● 第5区公民館

● 第7区公民館

● 第8区公民館

● 第9区公民館

● 第10区公民館

● 第11区公民館

● 第12区公民館

● 第13区公民館

● 第14区公民館

● 第15区公民館

● 第16区公民館

● 第17区公民館

● 第18区公民館

● 第19区公民館

● 第20区公民館

● 第21区公民館

● 第22区公民館

● 第23区公民館

● 第24区公民館

● 第25区公民館

● 第26区公民館

● 第27区公民館

● 第28区公民館

● 第29区公民館

● 第30区公民館

● 第31区公民館

● 第32区公民館

● 第33区公民館

● 第34区公民館

● 第35区公民館

● 第36区公民館

● 第37区公民館

● 第38区公民館

● 第39区公民館

● 第40区公民館

● 第41区公民館

● 第42区公民館

● 第43区公民館

● 第44区公民館

● 第45区公民館

● 第46区公民館

● 第47区公民館

● 第48区公民館

● 第49区公民館

● 第50区公民館

● 第51区公民館

● 第52区公民館

● 第53区公民館

● 第54区公民館

● 第55区公民館

● 第56区公民館

● 第57区公民館

● 第58区公民館

● 第59区公民館

● 第60区公民館

● 第61区公民館

● 第62区公民館

● 第63区公民館

● 第64区公民館

● 第65区公民館

● 第66区公民館

● 第67区公民館

● 第68区公民館

● 第69区公民館

● 第70区公民館

● 第71区公民館

● 第72区公民館

● 第73区公民館

● 第74区公民館

● 第75区公民館

● 第76区公民館

● 第77区公民館

● 第78区公民館

● 第79区公民館

● 第80区公民館

● 第81区公民館

● 第82区公民館

● 第83区公民館

● 第84区公民館

● 第85区公民館

● 第86区公民館

● 第87区公民館

● 第88区公民館

● 第89区公民館

● 第90区公民館

● 第91区公民館

● 第92区公民館

● 第93区公民館

● 第94区公民館

● 第95区公民館

● 第96区公民館

● 第97区公民館

● 第98区公民館

● 第99区公民館

● 第100区公民館

● 第101区公民館

● 第102区公民館

● 第103区公民館

● 第104区公民館

● 第105区公民館

● 第106区公民館

● 第107区公民館

● 第108区公民館

● 第109区公民館

● 第110区公民館

● 第111区公民館

● 第112区公民館

● 第113区公民館

● 第114区公民館

● 第115区公民館

● 第116区公民館

● 第117区公民館

● 第118区公民館

● 第119区公民館

● 第120区公民館

● 第121区公民館

● 第122区公民館

● 第123区公民館

● 第124区公民館

● 第125区公民館

● 第126区公民館

● 第127区公民館

● 第128区公民館

● 第129区公民館

● 第130区公民館

● 第131区公民館

● 第132区公民館

● 第133区公民館

● 第134区公民館

● 第135区公民館

● 第136区公民館

● 第137区公民館

● 第138区公民館

● 第139区公民館

● 第140区公民館

● 第141区公民館

● 第142区公民館

● 第143区公民館

● 第144区公民館

● 第145区公民館

● 第146区公民館

● 第147区公民館

● 第148区公民館

● 第149区公民館

● 第150区公民館

● 第151区公民館

● 第152区公民館

● 第153区公民館

● 第154区公民館

● 第155区公民館

● 第156区公民館

● 第157区公民館

● 第158区公民館

● 第159区公民館

● 第160区公民館

● 第161区公民館

● 第162区公民館

● 第163区公民館

● 第164区公民館

● 第165区公民館

● 第166区公民館

● 第167区公民館

● 第168区公民館

● 第169区公民館

● 第170区公民館

● 第171区公民館

● 第172区公民館

● 第173区公民館

● 第174区公民館

● 第175区公民館

● 第176区公民館

● 第177区公民館

● 第178区公民館

● 第179区公民館

● 第180区公民館

● 第181区公民館

● 第182区公民館

● 第183区公民館

● 第184区公民館

● 第185区公民館

● 第186区公民館

● 第187区公民館

● 第188区公民館

● 第189区公民館

● 第190区公民館

● 第191区公民館

● 第192区公民館

● 第193区公民館

● 第194区公民館

● 第195区公民館

● 第196区公民館

● 第197区公民館

● 第198区公民館

● 第199区公民館

● 第200区公民館

● 第201区公民館

● 第202区公民館

● 第203区公民館

● 第204区公民館

● 第205区公民館

● 第206区公民館

● 第207区公民館

● 第208区公民館

● 第209区公民館

● 第210区公民館

● 第211区公民館

● 第212区公民館

● 第213区公民館

● 第214区公民館

● 第215区公民館

● 第216区公民館

● 第217区公民館

● 第218区公民館

● 第219区公民館

● 第220区公民館

● 第221区公民館

● 第222区公民館

● 第223区公民館

● 第224区公民館

● 第225区公民館

● 第226区公民館

● 第227区公民館

● 第228区公民館

● 第229区公民館

● 第230区公民館

● 第231区公民館

● 第232区公民館

● 第233区公民館

● 第234区公民館

● 第235区公民館

● 第236区公民館

● 第237区公民館

● 第238区公民館

● 第239区公民館

● 第240区公民館

● 第241区公民館

● 第242区公民館

(2)都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(速報値)

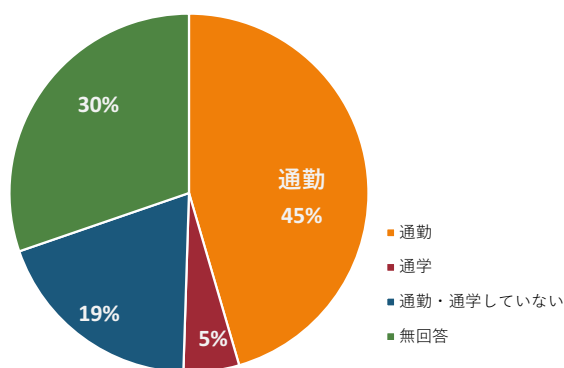
概要	調査日時:令和 3 年 9 月 1 日(水)～令和 3 年 9 月 17 日(金) 調査対象:15 歳以上の基山町民 調査方法:無作為抽出調査 回収数:866 票 (紙面版 777 票(回収率 46.81%)、web 版 91 票)
属性	図 4-5 性別 図 4-6 年齢構成 図 4-7 家族構成 図 4-8 職業構成 図 4-9 行政区の構成

(3)利用者満足度調査

概要	調査日時:令和 2 年 12 月 25 日(金)、26 日(土) 調査対象:基山町コミュニティバス 1号車及び2号車の利用者 調査方法:乗務員による配布 回収数:97 票																																																						
属性	図 4-10 年齢 <table border="1"> <thead> <tr> <th>年齢</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80代</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>70代</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>60代</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>40代</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>50代</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>30代</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>20代</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>10代</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>不明</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table> 図 4-11 性別 <table border="1"> <thead> <tr> <th>性別</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>女性</td> <td>78%</td> </tr> <tr> <td>男性</td> <td>22%</td> </tr> </tbody> </table> 図 4-12 居住区 <table border="1"> <thead> <tr> <th>居住区</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>けやき台</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>不明</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>町外</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>1区</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2区</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>3区</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>5区</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>8区</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>9区</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>10区</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>11区</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>12区</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>13区</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table>	年齢	割合	80代	29%	70代	27%	60代	22%	40代	4%	50代	4%	30代	6%	20代	5%	10代	3%	不明	1%	性別	割合	女性	78%	男性	22%	居住区	割合	けやき台	30%	不明	21%	町外	7%	1区	6%	2区	1%	3区	3%	5区	1%	8区	4%	9区	1%	10区	3%	11区	12%	12区	2%	13区	8%
年齢	割合																																																						
80代	29%																																																						
70代	27%																																																						
60代	22%																																																						
40代	4%																																																						
50代	4%																																																						
30代	6%																																																						
20代	5%																																																						
10代	3%																																																						
不明	1%																																																						
性別	割合																																																						
女性	78%																																																						
男性	22%																																																						
居住区	割合																																																						
けやき台	30%																																																						
不明	21%																																																						
町外	7%																																																						
1区	6%																																																						
2区	1%																																																						
3区	3%																																																						
5区	1%																																																						
8区	4%																																																						
9区	1%																																																						
10区	3%																																																						
11区	12%																																																						
12区	2%																																																						
13区	8%																																																						

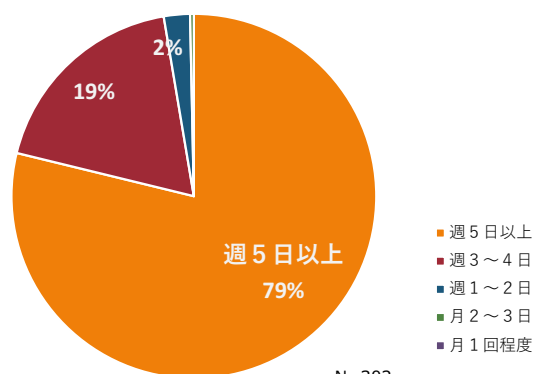
4. 2 通勤・通学の移動特性

通勤・通学の移動実態として通勤による移動割合が45%、通学による移動割合が5%となっており、通勤・通学者は多い状況です。外出頻度は週5日以上が約8割を占めています。また、町外への通勤・通学者が約8割を占めており、中でも鳥栖市、福岡市などの周辺市町への移動が多数見られます。一方で、基山町内の通勤・通学先としては第12区への移動が見られます。



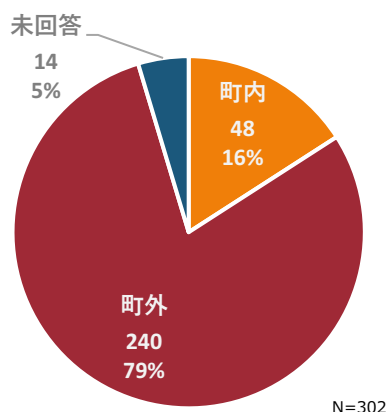
N=598

図 4-13 通勤・通学状況



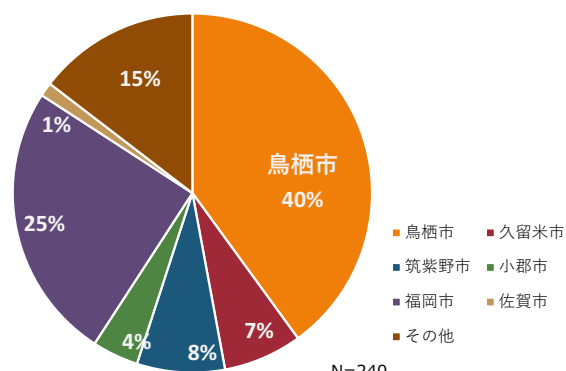
N=302

図 4-14 外出頻度



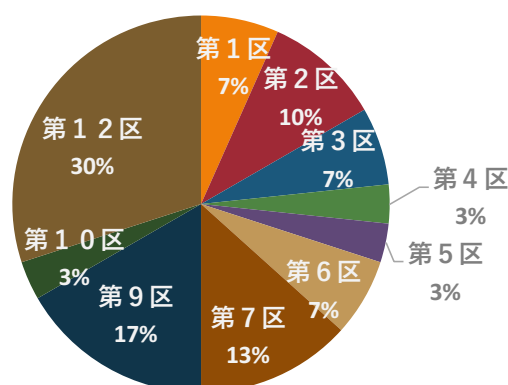
N=302

図 4-15 通勤・通学先の内訳



N=240

図 4-16 町外の通勤・通学先



N=48

図 4-17 町内の通勤・通学先

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

通勤・通学時間として朝ピーク時の7～8時台で全体の約7割を占める一方、帰宅時間はまばらに分散しており、特に17～19時台が多い傾向にあります。また移動手段については約6割が自家用車を使用しており、約2割が鉄道(JR)を利用しています。鉄道利用者のうち、駅までの移動手段としては徒歩・自転車がほとんどを占めており、コミュニティバスの利用はごく一部となっています。

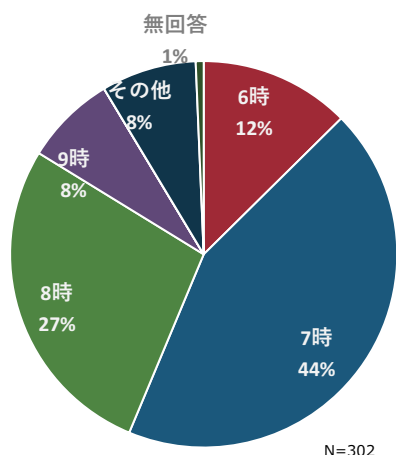


図 4-18 出発時間

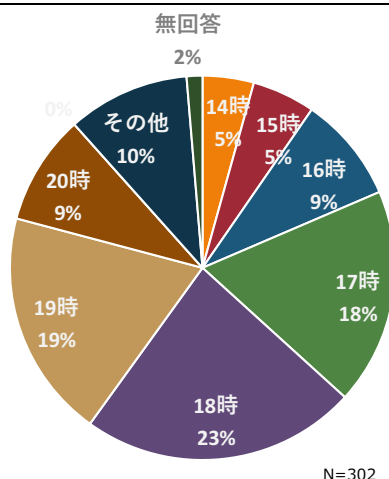


図 4-19 帰宅時間

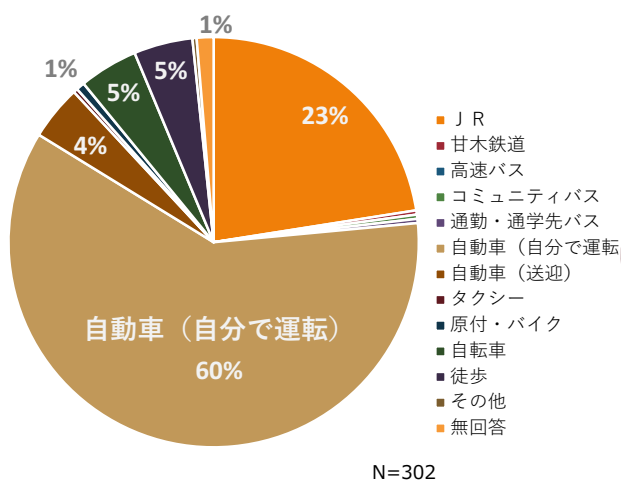


図 4-20 交通手段

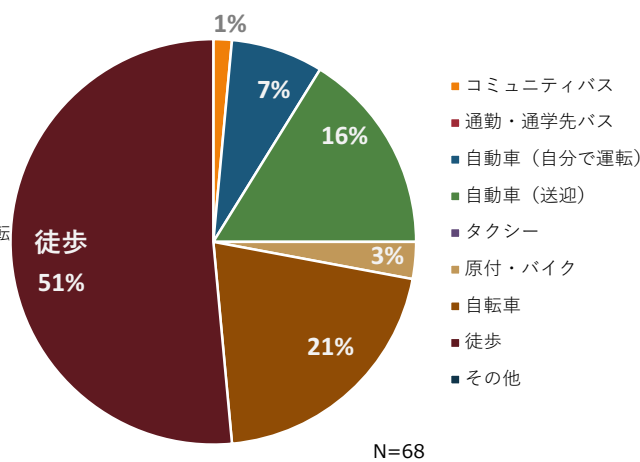


図 4-21 鉄道駅までの移動手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

4.3 通院・デイケア等の移動特性

通院・デイケア等の利用状況としておよそ4割が移動を行っていると回答しています。中でも、月1回程度の通院・デイケア等による外出が5割を占めています。さらに、通院・デイケア先としては約5割が町内を占めており、主な行先として医療が集積する第3区への通院が多いことがわかります。一方で、町外の通院先としては、鳥栖市が6割弱、久留米市が2割弱を占めています。このことからほとんどの通院・デイケア等の移動は町内や生活圏内で行っていることがわかります。

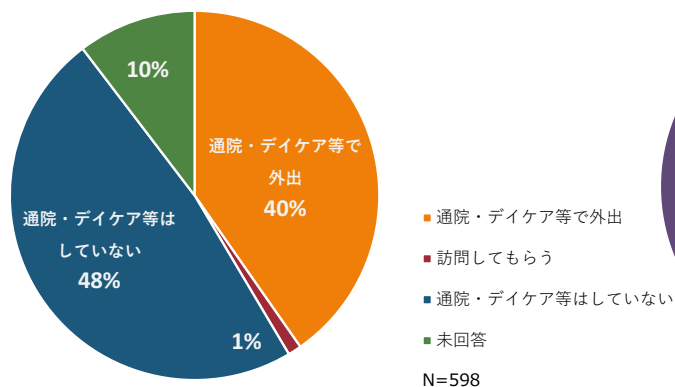


図 4-22 通院・デイケア利用状況

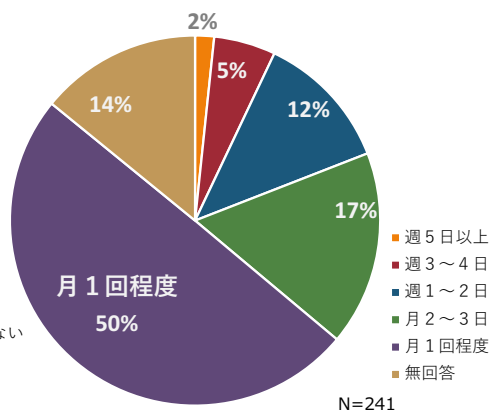


図 4-23 通院・デイケア等による外出頻度

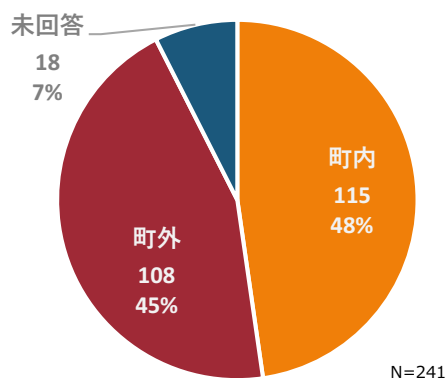


図 4-24 通院・デイケア先

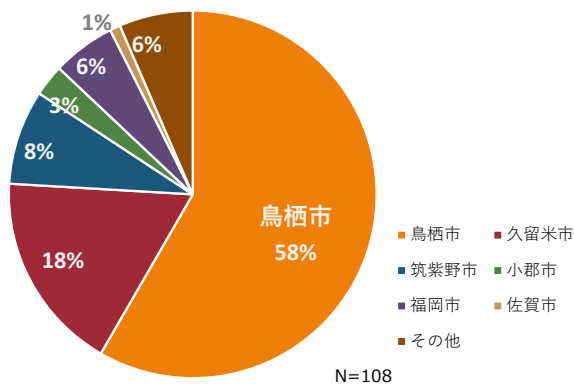


図 4-25 町外の外出先

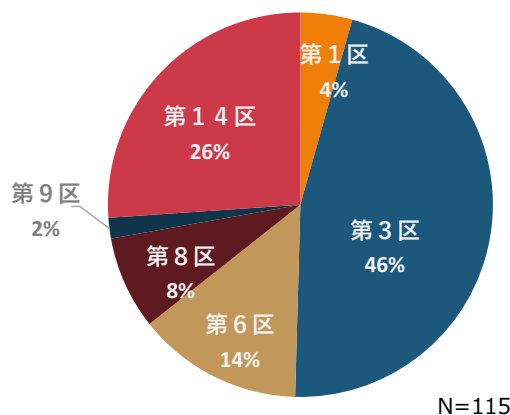


図 4-26 町内の外出先

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

日常的な通院・デイケア等による出発時間は 8 時～10 時台までの午前中が多く、帰宅時間も 10 時～12 時台で多いことから、外出時間帯は午前中に集中していることがわかります。主な移動手段としては自動車(自分で運転)が多く、公共交通利用はあまり行われていない現状がわかります。また、鉄道を利用している場合も鉄道駅までのアクセスは徒歩が多い状況にあります。

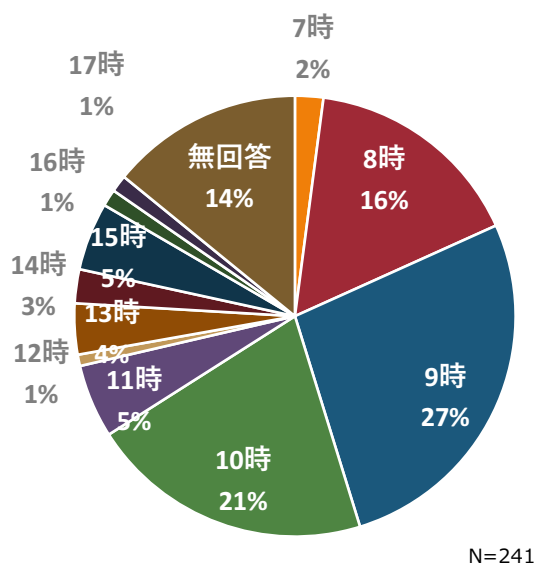


図 4-27 出発時間

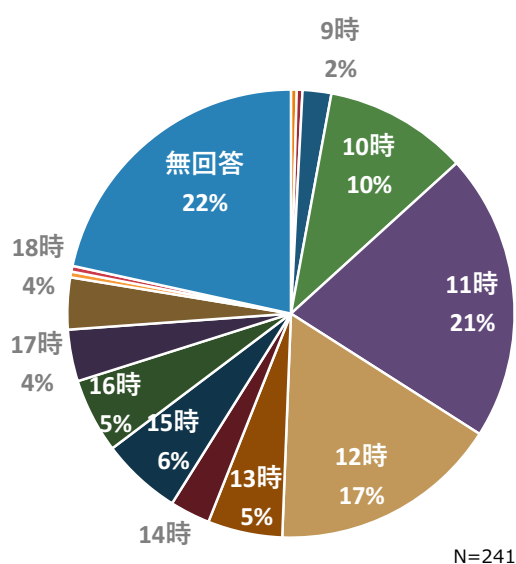


図 4-28 帰宅時間

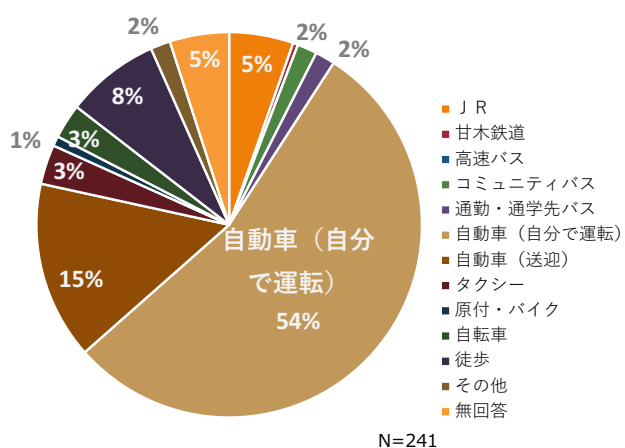


図 4-29 交通手段

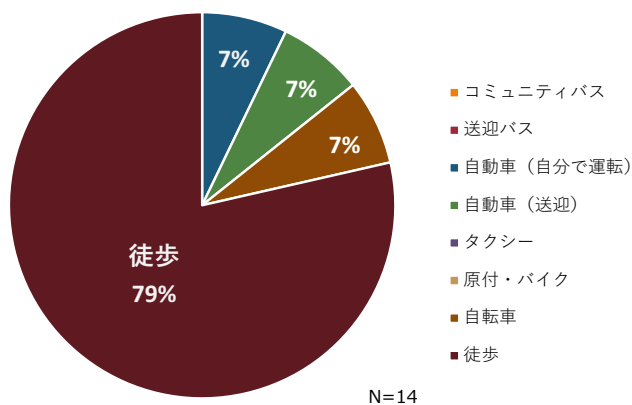


図 4-30 鉄道駅までの移動手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

4.4 日常的な買い物の移動特性

ほとんどの人が買い物目的での外出をしており、買い物頻度としては週1～2日が最多で、次に週3～4日が多い状況にあります。主な買い物先としては町内が全体の6割弱を占め、中でも商店街やスーパーマーケット・ドラッグストアなどが集積する3区、11区がほとんどを占めます。町外の買い物先としては筑紫野市が多く、次に鳥栖市が多いことがわかり南北移動が多いことがわかります。

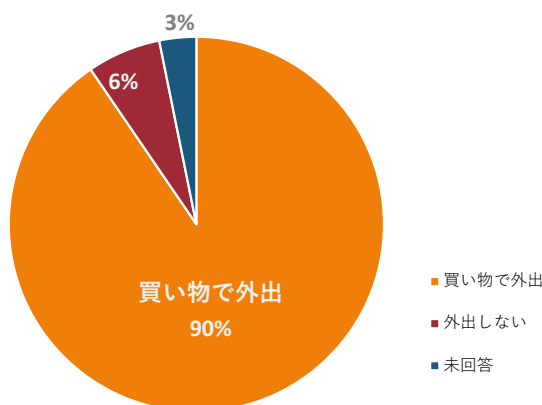


図 4-31 買い物による外出状況

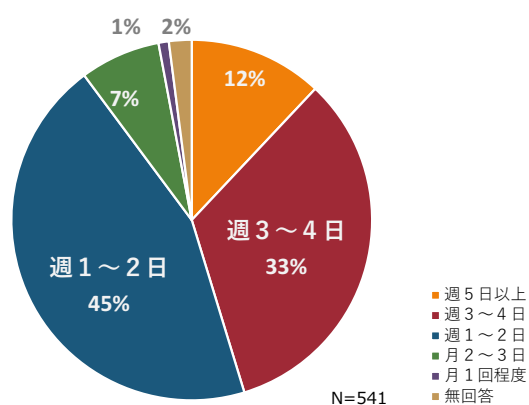


図 4-32 買い物頻度

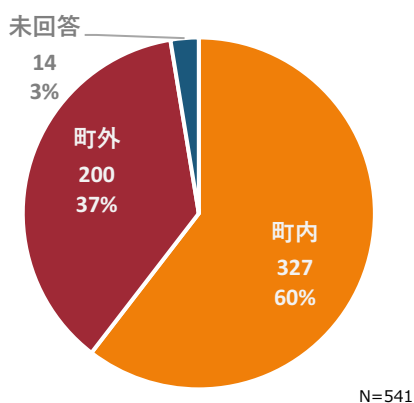


図 4-33 買い物先

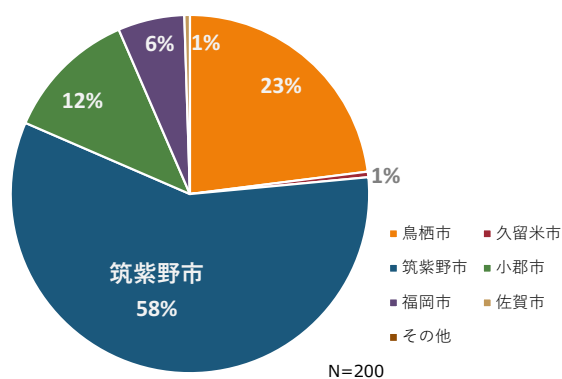


図 4-34 町外の買い物先

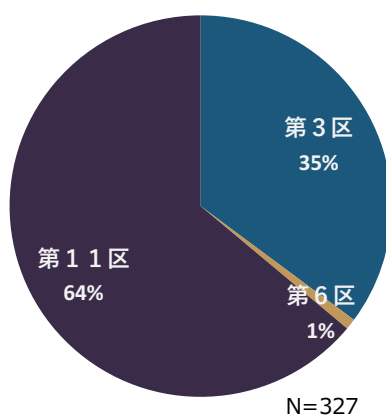


図 4-35 町内の行き先

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

日常的な買い物への出発時間は午前 10 時台が多い一方、帰宅時間にはバラツキが存在し、通勤・通学や通院の移動時間帯に比べ特定時間の移動傾向が見られません。買い物への交通手段としては自動車利用(自分で運転・送迎を含む)が 8 割を占め、コミュニティバスを買い物交通手段として使っている人は少ないことがわかります。

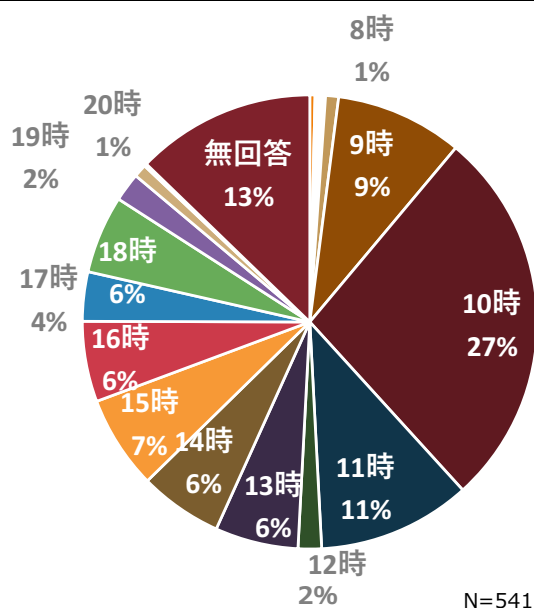


図 4-36 出発時間

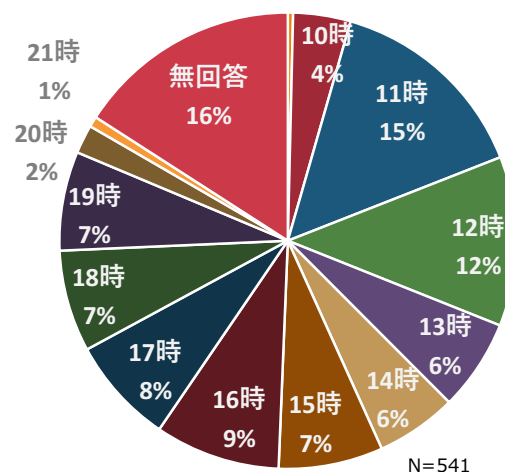


図 4-37 帰宅時間

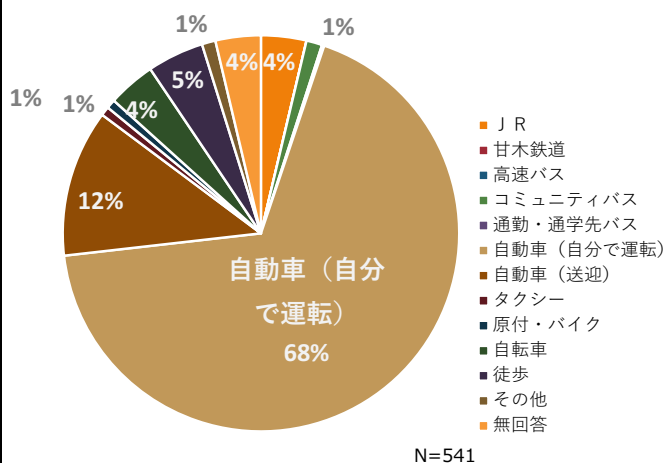


図 4-38 交通手段

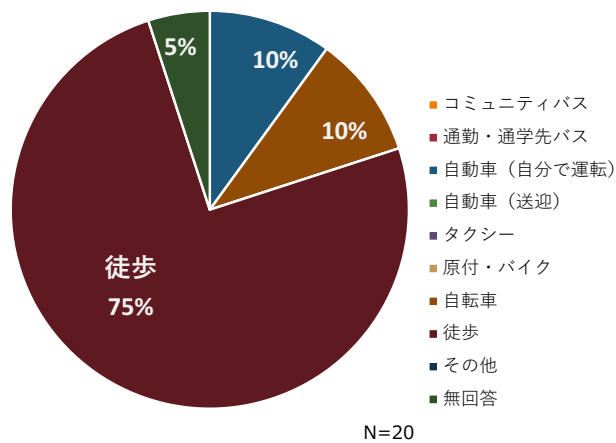


図 4-39 鉄道駅までの交通手段

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

4.5 コミュニティバスについて

(1)利用実態

コミュニティバスを「利用している」もしくは「利用したことがある」と回答した人は全体の約1割程度にとどまっています。また、日常的に利用する交通手段は「自動車（自分で運転）」という回答が多い傾向にあります。

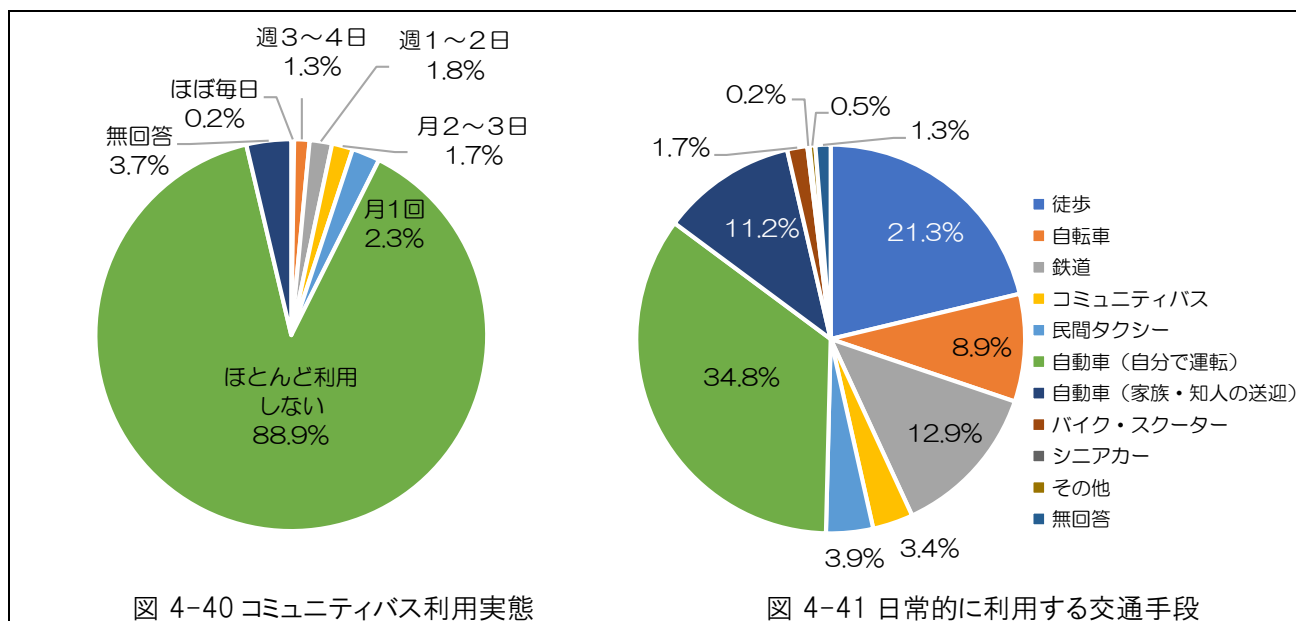


図 4-40 コミュニティバス利用実態

図 4-41 日常的に利用する交通手段

データ：都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3 年 9 月)

(2)コミュニティバスを利用しない理由

コミュニティバスを利用しない理由について「自由に移動できない」が最も多くなっています。「運行本数が少ない」、「行きたい場所に運行していない」や、「利用したい時間帯に運行していない」などの項目で回答が多いことから、コミュニティバスの運行が町民ニーズに合っていないことが推察されます。

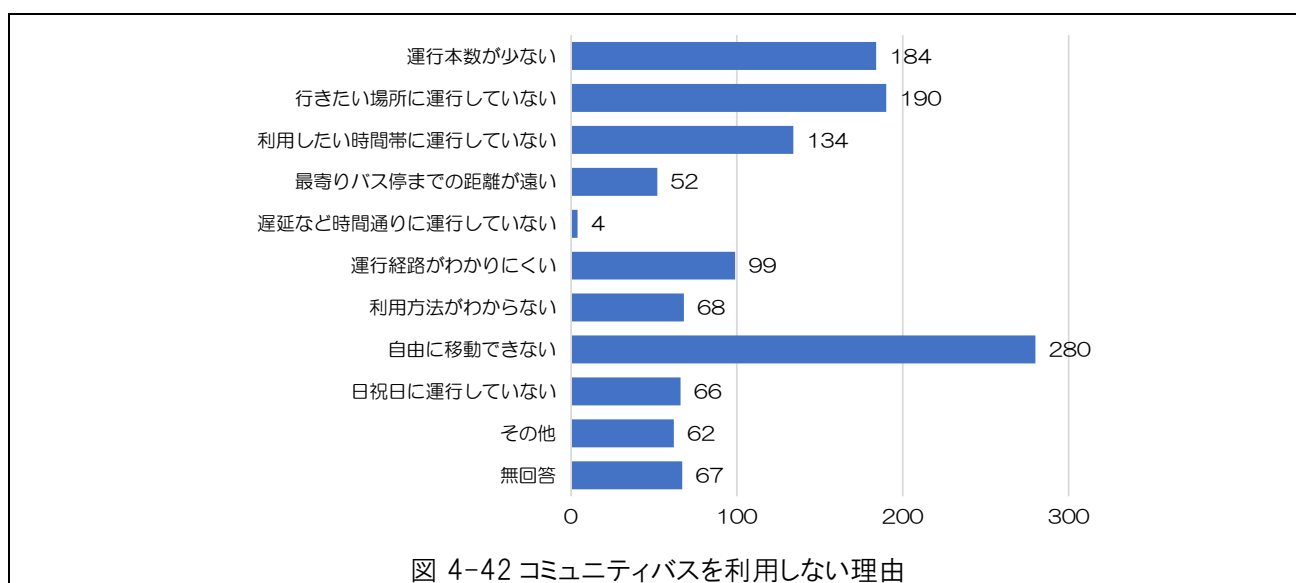


図 4-42 コミュニティバスを利用しない理由

データ：都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3 年 9 月)

(2)コミュニティバスの現状の満足度、将来の重要度

コミュニティバスの「現在の満足度」については運行時間帯、運行本数、運行ルートは満足度が低い傾向が見られます。また、「将来運行を維持するため、運賃を引き上げてもやむを得ない」との意見が最も多く、コミュニティバスの運行維持が求められていると考えられます。

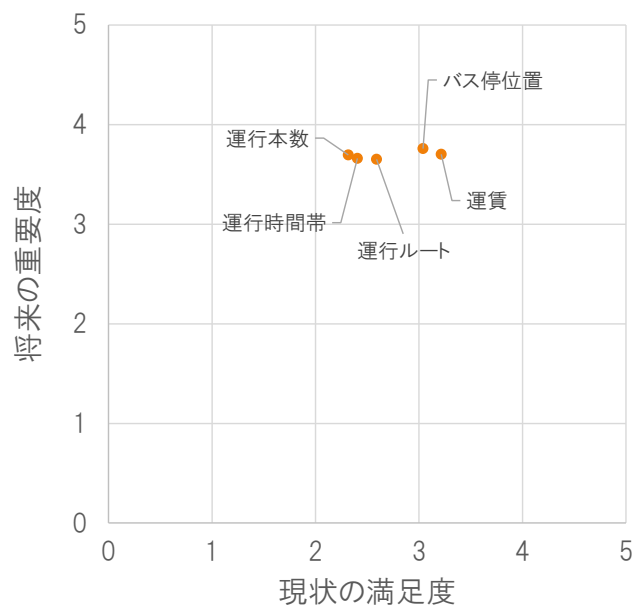


図 4-43 現状の満足度と将来の重要度

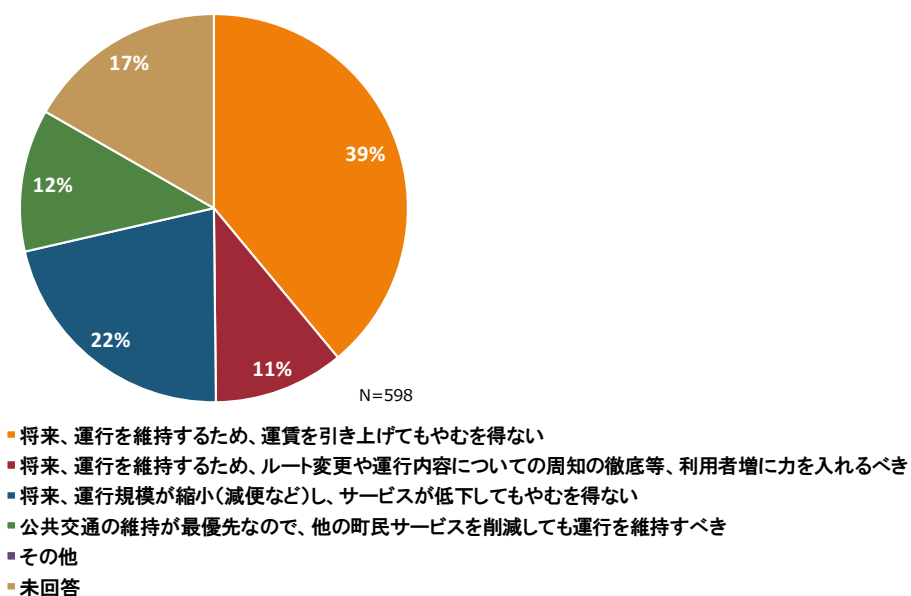
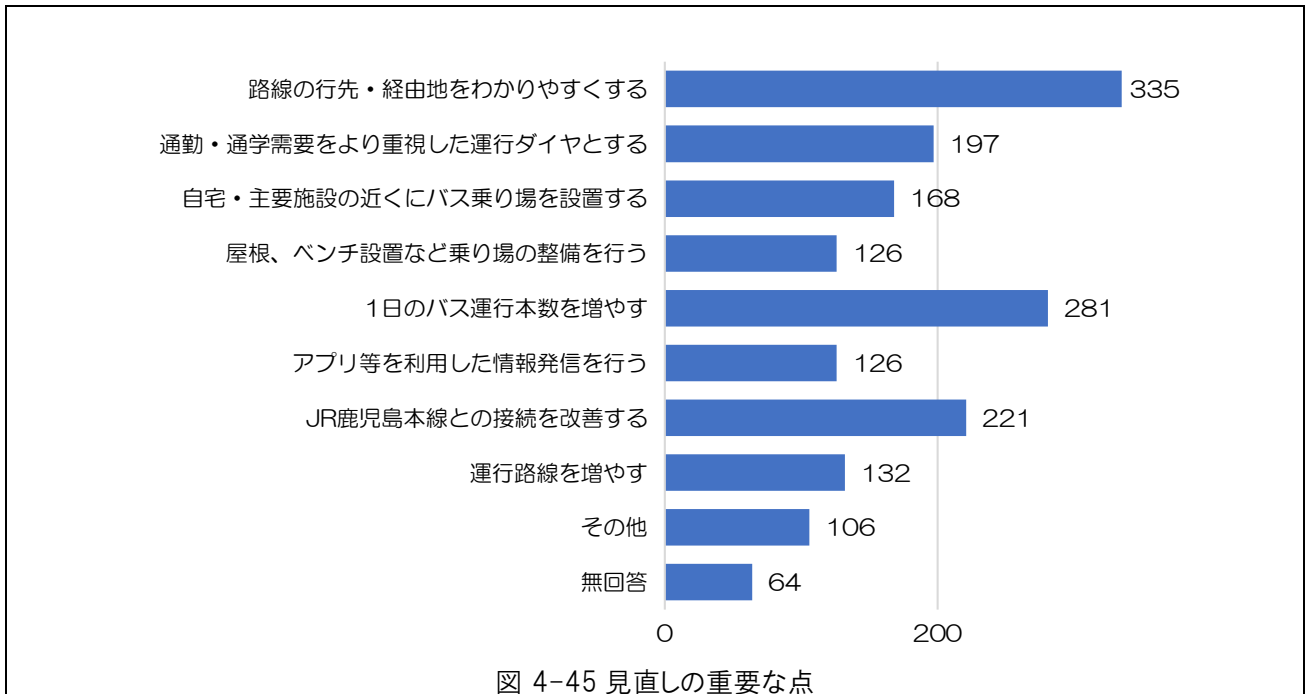


図 4-44 将来に対する意向

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

(3)コミュニティバスの見直しの重要な点

コミュニティバスの見直しの重要な点として「路線の行先・経由地をわかりやすくする」「1日のバス運行本数を増やす」などの項目が多く、利用促進のためにはコミュニティバスのサービスレベルの向上が課題として推察されます。



データ：都市計画マスタープラン策定にあたっての町民アンケート(R3 年 9 月)

(4)公共交通やコミュニティバスに対する意見・要望

コミュニティバスに対する要望として継続して運行を希望する声が多い一方、運行ルートの見直しや増便に対する意見が多く寄せられています。その他、相乗りタクシーやオンデマンド交通など自由度が高い交通の導入に関する希望も多く寄せられています。

大項目	小項目	内容
コミュニティバスについて	施設や車両等	バス停の改良(5)、運行時間の見える化、バスデザインの改良(2)、小型車両の導入、バス停の増設(2)、バス停位置の改良
	運行方法等	運行ルートの見直し(6)、近隣地域の商業施設などへの運行(6)、企業・団体との連携、増便(特に通勤通学時間など)(15)、ダイヤ・運行時間の見直し(4)、フリー乗降場所の増設(2)、運転技術の向上
	予約・決済	アプリ予約の導入、ICカードへの対応、回数券の導入、スマートフォンとの連携、支払いのしやすさ、運賃の値下げ(2)、乗車案内への記載
	広報・周知	時刻表や路線図の改良(5)、バスの乗り方体験・講習の実施(2)、観光への活用(2)
	将来の希望等	今後も運行を続けてほしい(10)、値上げはやむを得ない(3)
その他の公共交通に関する改善等	既存施設	駅施設の整備、けやき台の快速列車停車、臨時便の導入
	新たな公共交通施策	タクシーチケットの活用(6)、フレキシブルな運行形態の検討(2)、相乗り・オンデマンド交通の導入(7)

※()の中は回答件数を表記

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

4. 6 コミュニティバス利用者の移動特性

(1)利用実態

コミュニティバス利用者のうち週 2 回～3 回の利用が約 4 割と最も多く、続いて週 1 回の利用が約 2 割となっています。また、利用している理由として、交通手段の確保や健康状態の問題からとの意見が多い一方、利便性が良いとの意見が 2 割弱存在しています。利用目的としては買い物が一番多く全体の約 4 割を占めており、続いて通勤等や役場や病院等の利用が多いことがわかります。

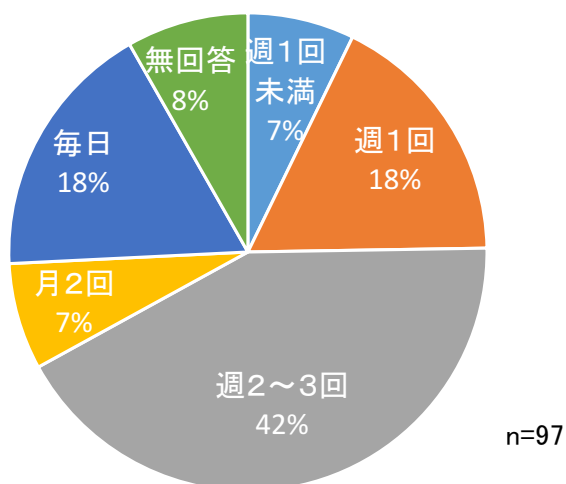


図 4-46 利用頻度

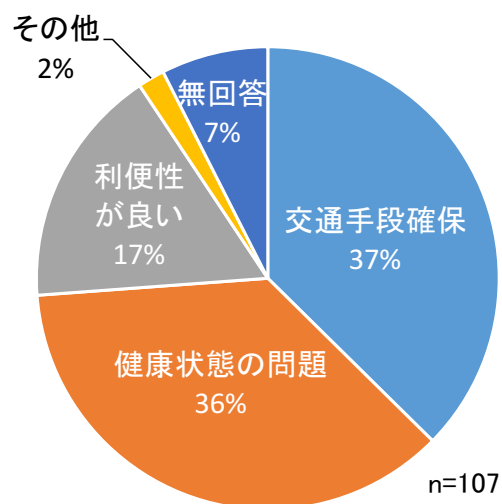


図 4-47 利用理由

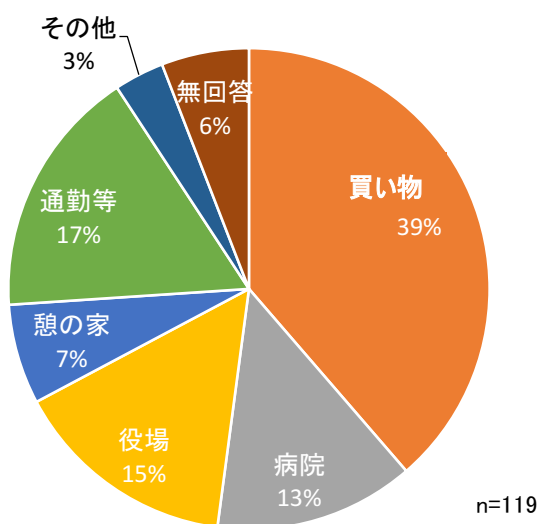


図 4-48 利用目的

データ:利用者満足度調査(R2 年)

(2)利用者のコミュニティバスに対する意見

現在の運行に関しての不満はあまりなく、便利、非常に便利との意見が7割強を占めます。このことから現在の利用者にとっては比較的使い勝手の良い交通となっていることが推察できます。7割以上の利用者が現在の運行内容の継続を希望している一方で、増便やバス停新設の求める声も存在しており改善が求められています。

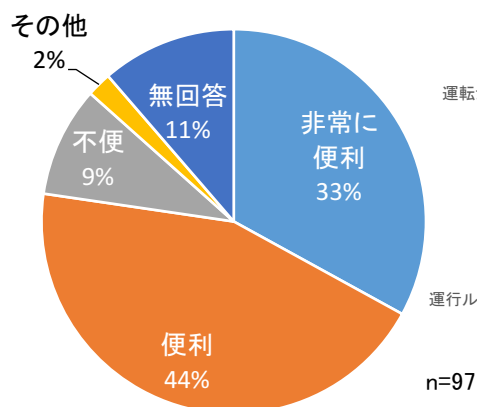


図 4-49 利便性

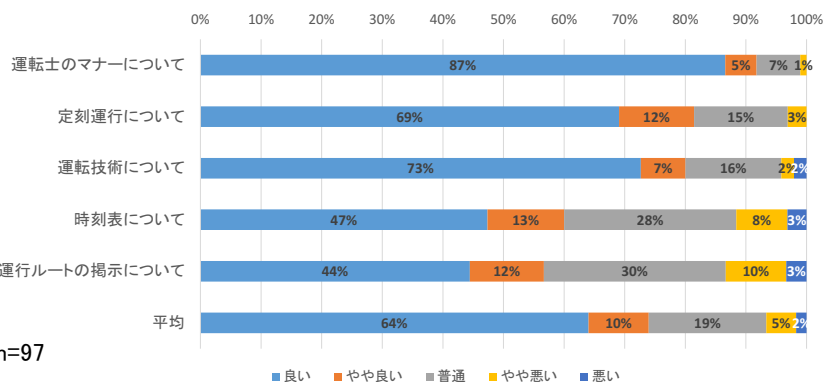


図 4-50 満足度

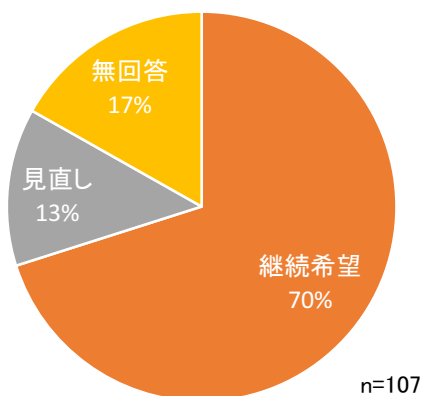


図 4-51 今後の運行

【1号車】

- ・18時台、19時台の便を希望。(増便に関する要望 計18件)
- ・助かっています。続けてください。(助かっているという意見 計5件)
- ・東公園に停めて欲しい。(バス停増設に関する要望 計3件)
- ・ネットでバスの時刻表が見にくい。

【2号車】

- ・本数を増やしてほしい(増便に関する要望 計4件)

図 4-52 その他要望等

データ:利用者満足度調査(R2年)

4. 7 運転免許証の保有状況について

(1) 高齢者の運転免許証の保有状況

65 歳以上の高齢者のうち、約 7 割が自動車運転免許証を保有しており、うち免許証の返納意向があるのは 2 割強となっています。返納意向がある回答者のうち 1 割弱が 1 年以内の返納を検討しており、免許証返納後の移動手段として約 3 割弱の回答者がコミュニティバスの利用を想定しています。一方で、免許証の返納意向がない回答者のうち、返納しない理由として日常生活での移動が不便になるとの意見が多数を占めています。

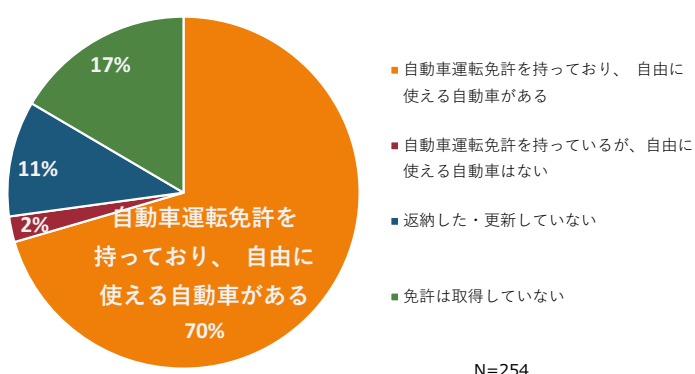


図 4-53 免許証の保有状況(高齢者)

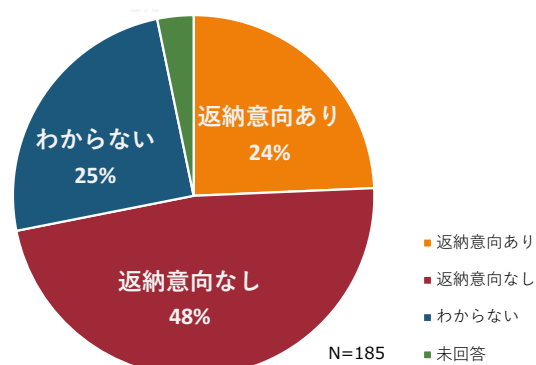


図 4-54 返納意向(高齢者)

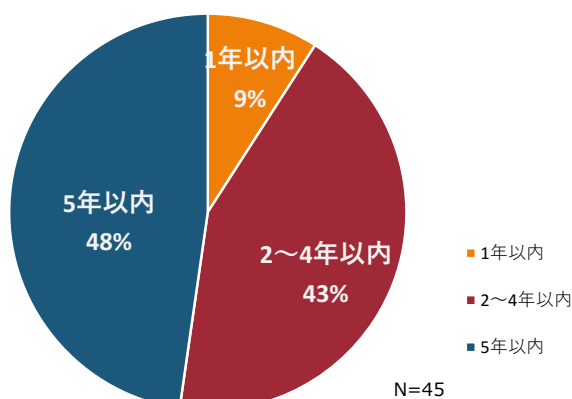


図 4-55 返納予定時期(高齢者)

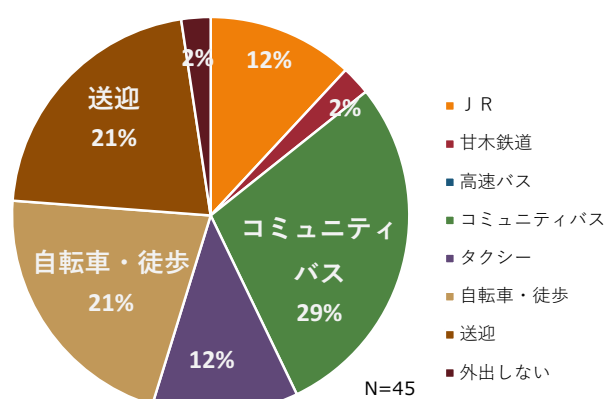


図 4-56 返納後の交通手段(高齢者)

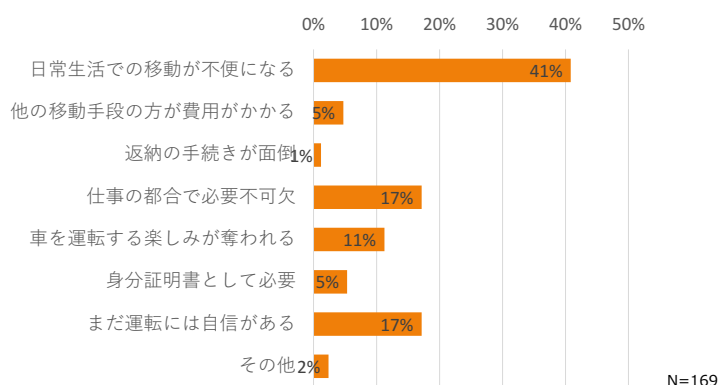


図 4-57 返納しない理由(高齢者)

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

(2)免許証返納後の状況

免許証返納者の特徴として、76～89歳での免許証返納が全体の約4割を占めます。また、返納後の移動手段としては送迎が一番多く約4割を占めています。一方で、JRやコミュニティバスなどの公共交通利用は4割弱に留まっており、公共交通機関が免許証返納後の代表交通手段とはなっていません。また、返納後のデメリットとして「生活が不便になった」と「外出する機会が減少した」という意見が多数あることから町民ニーズに合った公共交通サービスのレベル向上が課題となっています。

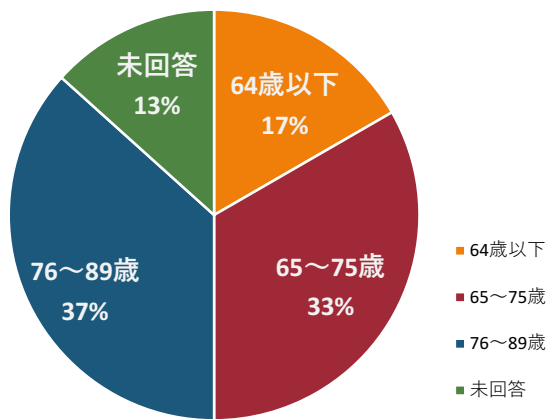


図 4-58 免許証返納時の年齢

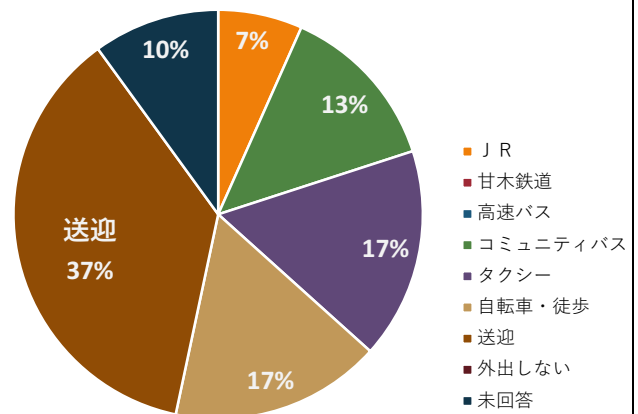


図 4-59 返納後の交通手段

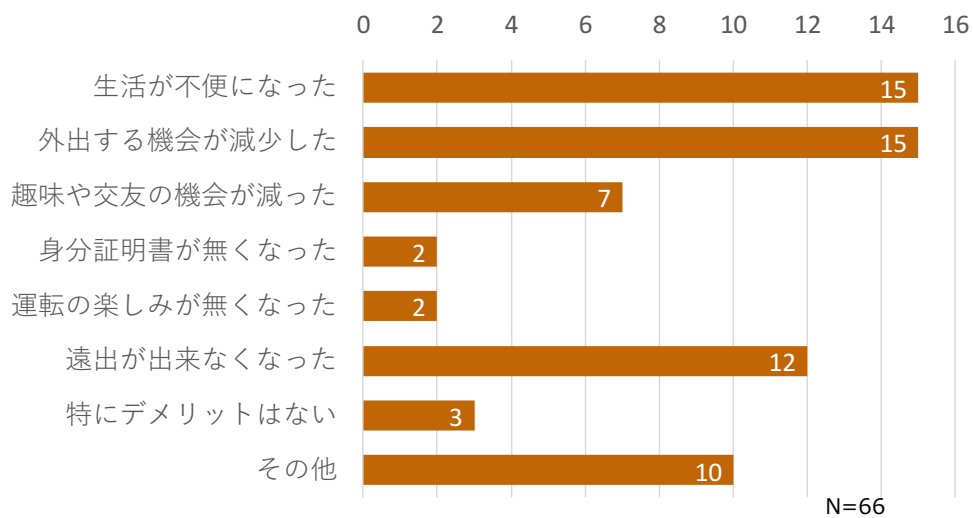
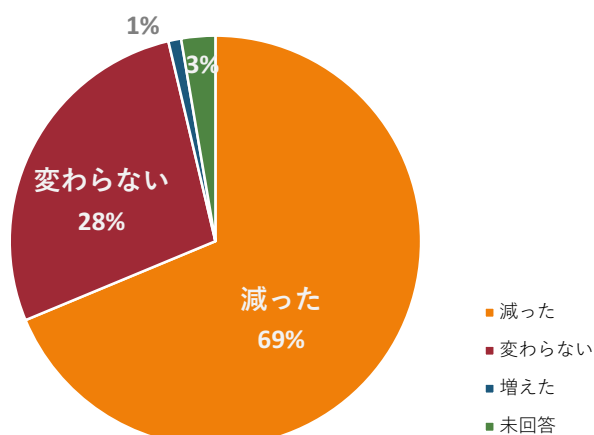


図 4-60 免許証返納後のデメリット

データ: 公共交通に関する町民アンケート調査(R3年11月)

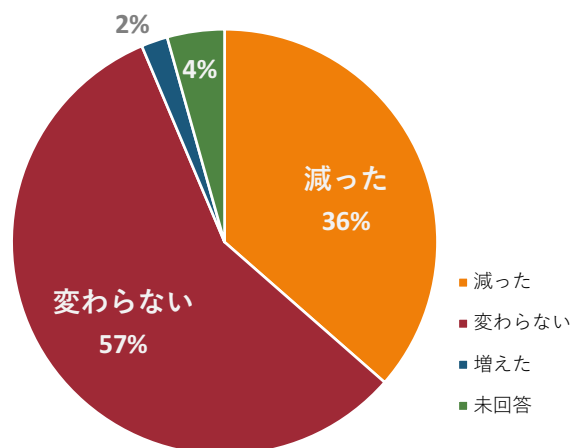
4. 8 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を見ると、7 割弱の回答者がコロナ前と比べて外出頻度が減ったと回答しており、コロナ禍の影響を受けていることが明らかなです。しかし、コロナ前と比べた町内の移動においては、6 割弱が「変わらない」と回答しており、町内移動よりも町外移動のための外出が大幅に減少したと推察されます。また、外出頻度が減少した理由として、趣味や旅行などの不要不急の外出を控えたとの意見が大半を占めており、生活様式の変化が見られます。



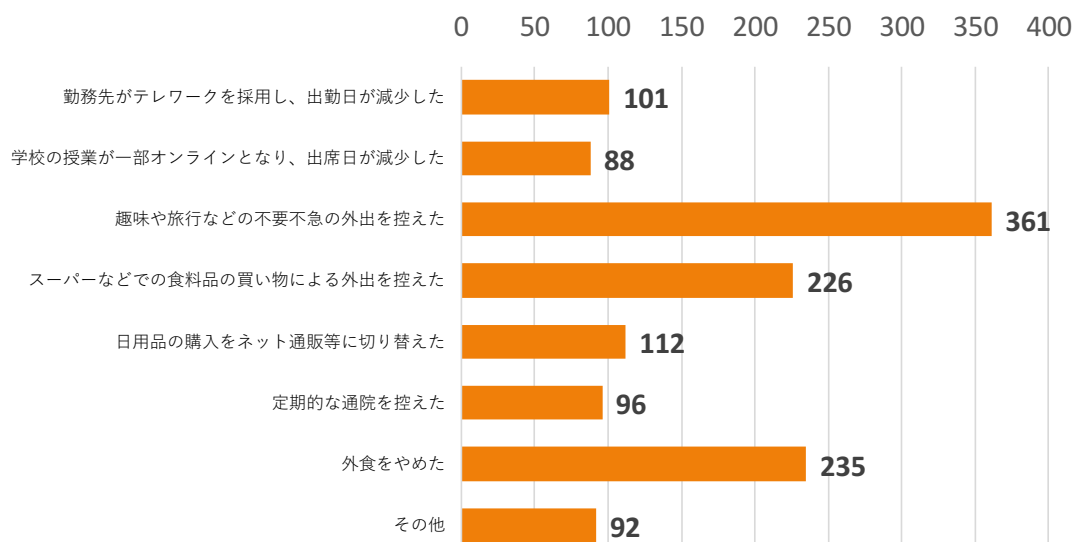
N=598

図 4-61 コロナ前後における外出頻度の変化



N=598

図 4-62 町内の外出頻度の変化



N=1311

図 4-63 コロナ前後における外出頻度の変化

データ：公共交通に関する町民アンケート調査(R3 年 11 月)

第5章 基山町が目指すまちづくりの方向性

本計画の上位・関連計画は、総合計画、総合戦略のほか、移動に関連する各種分野別の計画などが挙げられます。本計画と上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について、以下に示します。

5.1 第5次基山町総合計画

■策定年月：平成28年2月

■目標年度：令和7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継続的にコミュニティバスなどの連携を含めて、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の支援の充実
- ✓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

5.2 基山町都市計画マスタープラン

■策定年月：平成18年9月（見直し予定）

■目標年度：令和8年度

■将来の都市構造

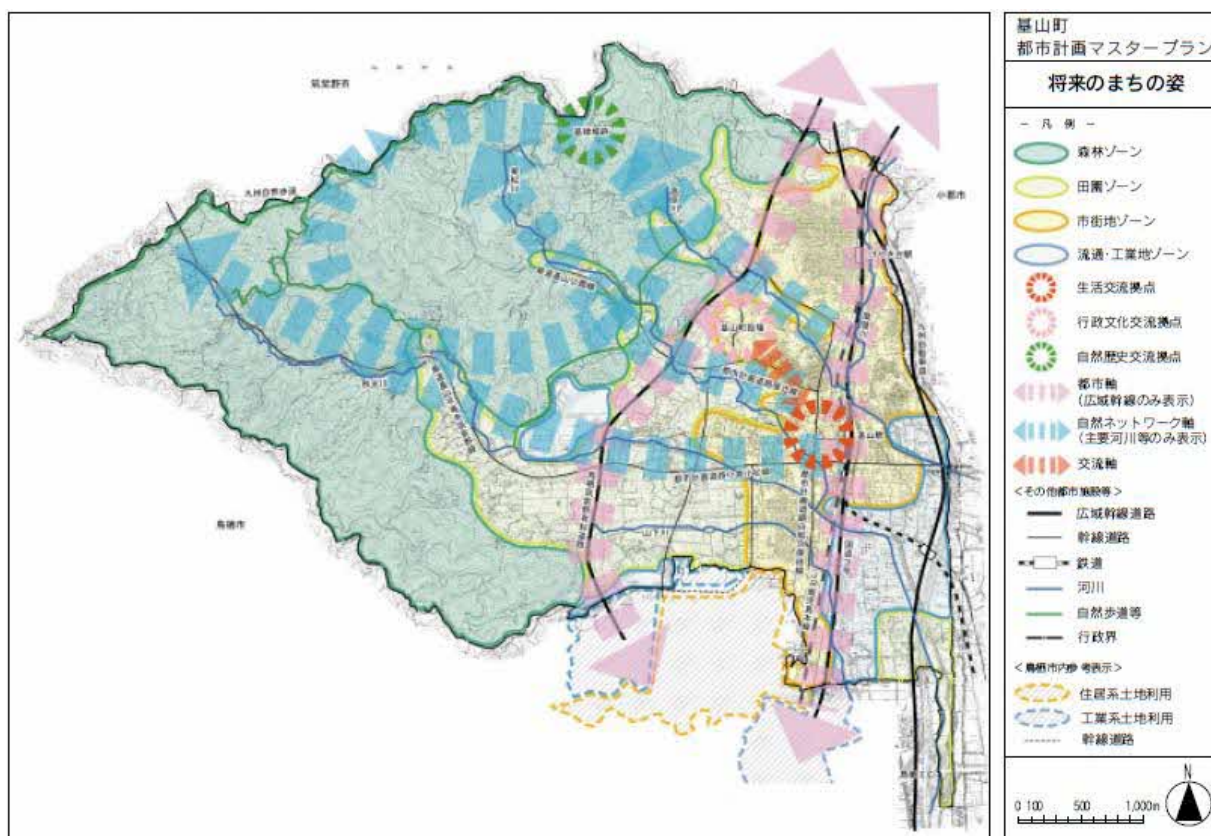
都市計画マスタープランにおいては、将来像の実現に向けて様々な施策や事業を展開していく基本的な骨組みを、将来のまちのすがたとして「拠点」、「軸」、「ゾーン」の3つで構成しています。

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

5.3 基山町立地適正化計画

- 策定年月：令和3年3月
- 目標年月：令和22年度
- 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楽しみを両立できるエリアの造語です。

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

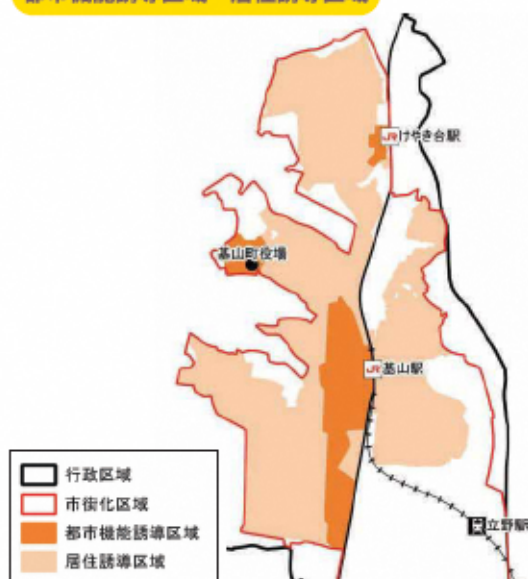
- 移住定住施策を通じて住みやすい居住環境の整備を図るほか、利便性の高い箇所への人口誘導を図り、暮らしやすい住環境形成を目指します。
- けやき台エリアは子育て世代の誘導を図るほか、基山駅南側エリアは避難情報の周知・避難所の機能向上を目指します。

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。

5.4 第2期基山町まち・ひと・しごと創生総合戦略

■策定年月：令和2年4月

■対象期間：令和2年度～令和6年度

■総合戦略の6つの柱（基本目標）

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

■公共交通に関する施策

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。

5.5 第2期基山町地域福祉計画・第2期基山町地域福祉活動計画

■策定年月：平成30年3月

■計画期間：平成30年度～令和4年度

■基本目標

基本目標1：心つながるふれあいのまちづくり

基本目標2：健やかにいきいきと暮らせるまちづくり

基本目標3：安全・安心なまちづくり

基本目標4：福祉サービスを利用しやすいまちづくり

■公共交通に関する施策

基本目標3：安全・安心なまちづくり

(4)交通弱者に対する支援

②今後の取り組み

地域住民

・自分の買い物のついでに、買い物弱者の買い物を代行する等、地域で支え合いの関係を築きます。

福祉事業所等

・福祉サービス等利用時の送迎の充実に努めます。

・地域住民のサービスの要望を取り上げ、必要なサービスを提供するために、買い物弱者をターゲットとした、出張販売や宅配等、販売方法の多様化に努めます。

社会福祉協議会

・シルバー人材センターで、高齢者世帯への軽度な生活支援（買い物・通院の付き添い等）を実施します。

町・行政

・基山町コミュニティバスの運行回数や路線の見直し等を行い、交通弱者の生活交通手段の確保を図ります。

・運転免許証返納者に対して、移動手段等の確保の検討を行います。

・買い物弱者に対して、宅配サービスの提供に関する支援の充実を図るとともに、宅配サービスの情報を整理し、利用方法等の情報提供を行います。

5.6 基山町中心市街地活性化基本計画

■策定年：平成30年4月

■計画期間:平成30年度～令和4年度

■基本方針

基本方針1:回遊や交流が生まれにぎわいあふれる中心市街地づくり

基本方針2:町民の日常生活を支える便利で暮らしやすい中心市街地づくり

基本方針3: 一歩足を伸ばしたくなる魅力あふれる中心市街地づくり

■公共交通に関する施策

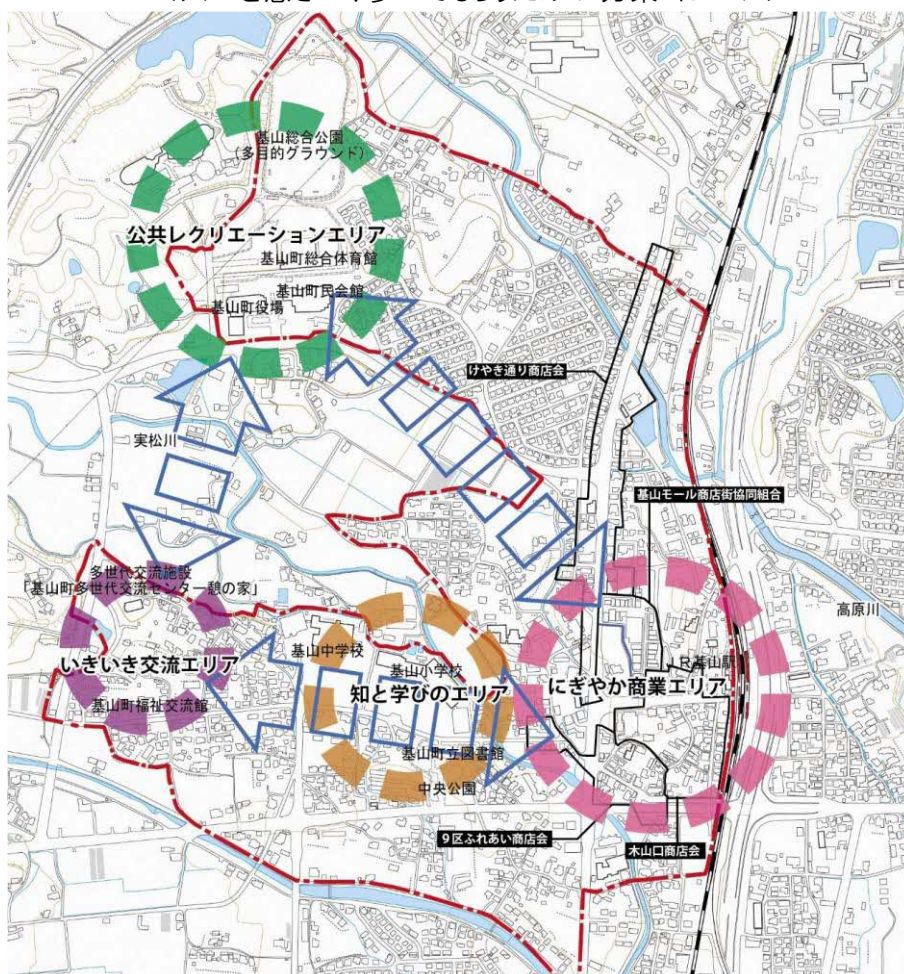
(3) 中心市街地活性化のための方策

4)各エリアを結ぶネットワークの形成方針

中心市街地内の各エリアが相互に機能を補完し、利便性の高いサービス機能を享受できるように、各エリアの連携・回遊性を高めるネットワークの形成を目指す。

- ・コミュニティバスを活用による中心市街地へのアクセス性を向上
- ・外国人を含む観光客が快適に回遊できるルートサインの整備
- ・宿泊機能などの施設間連携によるおもてなしの強化
- ・活性化の取組に積極的に参加する住民のネットワーク化、協働の推進

＜人々を惹きつけ歩いてもらうための 方策 イメージ＞



第6章 地域公共交通の課題

6.1 地域公共交通が果たすべき役割

公共交通は、地域の骨格となるコンパクト・プラス・ネットワーク構想を実現する上で大変重要なものです。また、都市計画分野に留まらず、福祉分野や観光分野など幅広くまちづくり全般にわたって貢献することから公共交通の果たすべき役割を以下の5つに整理できます。

1. 生活をささえる

公共交通は、地域住民の通勤・通学、買い物、通院等の日常的な移動を支え、誰もが気軽に使える移動手段としての役割を果たしていく必要があります。

2. にぎわいを生み出す

公共交通ネットワークを構築することにより、町内外の人々の円滑な移動を支えるとともに外出機会の誘発につながり、中心市街地活性化や観光振興といったまちの賑わいを創出することができます。

3. 生き生きと暮らせる

公共交通の快適性が高いことは、だれもが自由に外出できる機会を確保することにつながり、新たなコミュニケーションの場の創出や高齢者等の健康維持・向上にも貢献できます。

4. ずっと暮らせる

他地域とのネットワークの強化・連携等による公共交通の充実は、あらゆる町民ニーズに対応でき町民の定住が期待されます。

5. 安全・安心に暮らせる

公共交通の維持・確保により、学生・生徒、高齢者などの自家用車が使えない人でも安全に通勤・通学、通院、買い物などの日常生活で必要不可欠な移動ができ、安心して暮らしていけることが期待されます。

6.2 現状の整理

本町の地域特性や公共交通の現状、町民等の移動ニーズについてまとめました。

	項目	現状
地域特性	人口動向	・高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加率が周辺市よりも高く将来的にも増加見込み ・特にけやき台団地や高島団地周辺、立野駅周辺は高齢化率が高くなる見込み
	移動特性	・自家用車の分担率は約 51%程度で町内の買物時の自動車利用率は 87%と高い ・通勤・通学で鳥栖市などの町外に出ている人が多い一方で、他市町から基山町に通勤・通学している人も増加傾向 ・通院や買物は町内での移動が多い傾向にあるが、鳥栖市・筑紫野市などの近隣市町への移動も存在する。 ・新型コロナウイルスの影響により町外への外出頻度が減少傾向
	免許返納	・町内における運転免許返納者数は年々増加傾向 ・65 歳以上の高齢者のうち、運転免許証の返納意向は 2 割強 ・運転免許証を返納しない理由として、日常生活での移動が不便になるとの回答が多数存在 ・運転免許証を返納した人のうち 4 割弱が送迎による移動を行っており、生活が不便になった、外出する機会が減少したとの意見が多数存在
	土地利用	・JR 鹿児島本線沿い、国道 3 号沿いに商業用地が集積し、立野駅周辺は工業用地が集積 ・中心市街地（JR 基山駅周辺）の低未利用地が増加
	主要施設	・医療施設：町内に立地する病院（病床 20 床以上）は「きやま高尾病院」の 1 箇所のみ、隣接する鳥栖市や小郡市に病院が立地 ・教育施設：小学校・中学校の他、東明館学園が立地 ・福祉施設：町内や隣接市には高齢者福祉施設（通所型介護施設、訪問介護施設、短期入所施設、小規模多機能施設）が点在 ・商業施設：町内のスーパーマーケットは JR 基山駅の南部に集積しており、JR けやき台駅周辺には立地していない。隣接市に大規模小売店舗が立地しており、消費が町外に流出している状況
	観光特性	・観光客は減少傾向で、基山町には宿泊施設が少ないため、日帰り客が殆どを占める ・日帰り観光客は福岡県内が最も多く殆どが九州内からの来訪 ・利用交通手段は、自家用車と鉄道が多い状況
公共交通の特徴	公共交通網	・鉄道駅は JR 線の基山駅とけやき台駅、および甘木鉄道の基山駅と立野駅が立地 ・町の北側に基山パーキングエリアが立地し、九州管内を運行する高速バスが発着 ・民間路線バスは無く、コミュニティバスが 2 台で運行 ・町内のタクシー事業者は 1 社 ・基山駅では町内外から企業バスやスクールバス等の民間バスが出入り
	公共交通の現状	・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 ・町内の鉄道利用者の約 85%が通勤・通学目的で JR 鹿児島本線を利用 ・鉄道利用者は概ね横ばいに推移 ・コミュニティバスの運行頻度は各路線で 1 時間に 1 本程度 ・コミュニティバス利用者は通勤・通学・帰宅時間帯に比べ、日中の利用者が多い傾向 ・JR 線とコミュニティバスの乗継時間が 10 分以上の便が多数存在 ・コミュニティバスのバス停のうち、7 割が一日あたり 3 人未満の利用者数となっている ・コミュニティバスの運行事業費のうち 1 割のみが運賃収入であり、国の補助金や町の財源で補填
	これまでの取り組み	・運行計画（路線・ダイヤ・停留所）などの適宜見直し ・利用促進策（イベントの実施、出前講座など）の実施 ・運転免許証返納の支援
	町民のニーズ	・コミュニティバス利用は全体の 1 割弱にとどまっており、自由に移動できないためコミュニティバスを利用しないとの意見が多数存在 ・バス停の位置や運賃などの満足度は高い一方、運行本数、運行時間帯、運行ルートの満足度が低い傾向 ・将来、コミュニティバスの運行を維持するため、運賃の値上げはやむを得ないと意見が全体の 4 割弱を占める ・コミュニティバス利用者のうち、4 割が週 2 ～ 3 回利用しており、買い物目的での利用が多い傾向 ・コミュニティバスの利用者のうち、8 割が便利であると回答している一方、増便やバス停増設の希望が存在

6.3 課題の整理

当町の地域特性や公共交通の現状、町民等の移動ニーズを踏まえつつ、公共交通の抱える課題を以下の通り、整理しました。

1. 移動特性・ニーズに応じた利便性の高い交通手段の確立

基山町では、特に高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加が見込まれており、運転免許証の自主返納も今後増加していくと考えられます。しかし、現在運行しているコミュニティバスは運行本数の少なさや運行経路の分かりにくさなど、免許証返納者を取り巻く移動環境は決して利便性が高いとは言えず、高齢者の健康で豊かな生活を阻害する恐れがあります。

また、買い物、通院などの日常的な移動は、町内のみならず鳥栖市や筑紫野市などの隣接市にまで及んでいますが、隣接市までの公共交通サービスが十分ではなく自家用車に頼らざるを得ない状況にあります。

一方で、年々町外との結びつきが強まっている通勤・通学での移動は、自家用車に次いで鉄道利用が多い状況です。さらに、町外からの観光客の約4割は、鉄道やコミュニティバスなどの公共交通機関を利用しています。しかし、現在運行しているコミュニティバスと鉄道駅との乗り継ぎ環境や、観光施設へのアクセス性は十分とは言えません。

このため、基山町では、町内の高齢者や町外からの来訪者をはじめ、自家用車が無くても、移動特性・ニーズに対応した、誰もがより移動しやすい環境を整えていく必要があります。

2. 持続可能な公共交通体系の構築

コミュニティバスは基山町全域をカバーするため、西部地域などの乗降客数が少ない地域に対しても路線として維持しており非効率な運行形態となっています。また、現在のコミュニティバスの運行事業費のうち、運行収入は1割程度であり9割以上の運行事業費を国の補助金や町の財源で補填しています。財政負担額は公共交通の利便性を高めていくための必要な経費でもあります。公共交通の持続性を確保するためには財政負担額を抑制し、町内の効率的な移動を図っていく必要があります。

3. 公共交通利用を促す環境の創出

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・利便性について知ってもらい、興味をもってもらうことも重要です。現在でもコミュニティバスの利用促進施策を実施していますが、利用者数が横ばい傾向にあることから町民への周知は十分とは言えません。そのため今後も継続して世代や目的に応じた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ています。

4. 上位計画や関連施策との連携

総合計画のまちづくりの方向性に定められる、「基山町の自然と開発が調和した町」を実現するためには、都市計画マスタープランに定める都市軸、交流軸に合わせた公共交通の整備は必要不可欠です。また、立地適正化計画や中心市街地活性化基本計画で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等を結ぶ軸は本町の活性化を図っていく上では強化が必要です。そのほか、福祉計画や観光施策とも連携した地域公共交通を実現することは大変重要です。

第7章 地域公共交通のあり方および計画の目標

7.1 基本理念

第5章までの内容等を踏まえ、本計画における「基本理念」を以下のとおり定めます。

～「アイ」・「人」・「場所」をつなぐ公共交通～

本町が目指す将来像「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～」を達成するために、町民、交通事業者、行政をはじめとするあらゆる関係者が連携して、持続可能な地域公共交通サービスの提供を確保するという考えによるものです。

7.2 本計画の対象となる公共交通機関の役割

地域公共交通に位置付ける交通手段とその役割、主なターゲット(町民・来訪者のそれぞれで交通手段が担うべき移動目的)を定めます。

交通手段		役割	主なターゲット(対象顧客)	
			町民	来訪者
鉄道	JR 鹿児島本線	主に都市間(町外、県外)の移動を担う	○	○
	甘木鉄道			
バス	高速バス	主に日常生活圏内での移動を担う	○	○
	コミュニティバス			
タクシー		ドアツードアの特性を生かし、個別の移動を担う。	○	○
学校・企業バス		特定の移動ニーズを担う		○

※上記交通手段において、ニーズと技術開発の動向を注視しながら、次世代モビリティも必要に応じて検討する。

図 7-1 位置付ける交通手段と主なターゲット



図 7-2 各交通の役割

7.3 将来の公共交通軸のイメージ

上位計画や関連計画を踏まえ、将来の公共交通軸のイメージを以下に示します。3つの地域拠点（都市機能誘導区域）、交通結節点を結ぶ交通軸を地域内基幹軸、各地域とこれらの拠点とを結ぶ広域的な交通を生活交通軸として位置付けます。

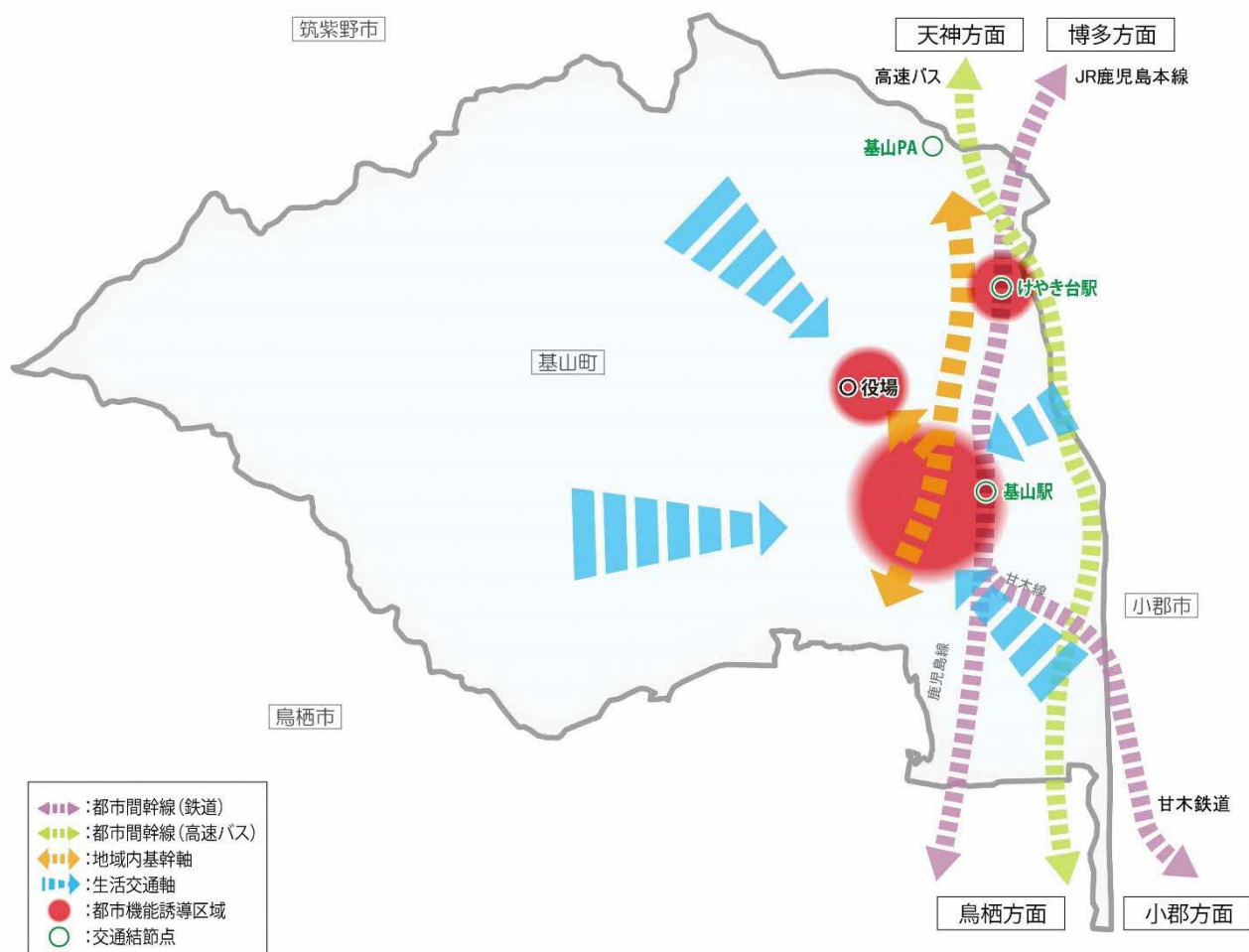


図 7-3 将来の公共交通軸のイメージ

7.4 基本方針と目標

地域公共交通の役割及び将来の公共交通軸のイメージを念頭に、地域公共交通課題の解決に向けた本計画の基本方針と目標を設定します。

基本方針1:まちづくりと連携した地域公共交通サービス

コンパクトで持続可能なまちの実現に向けて、町内の拠点（都市機能誘導区域）を結ぶ基幹的な公共交通軸の形成を目指していきます。基幹軸の形成により拠点へのアクセス利便性が高まり、公共交通利用者の増加が期待されます。そのため、ここではコミュニティバス利用者を成果指標として設定します。

目標1：町内拠点へのアクセス利便性の強化

成果指標① コミュニティバスの利用者数		
計測方法	コミュニティバスの年間利用者数	
目標値	基準値（令和元年度）	目標値（令和8年度）
	26,285 人/年※	33,500 人/年
目標値の考え方	近年の動向を踏まえるとコミュニティバスの利用者数は維持または、微増していることから毎年およそ 5%増加を目標にします。ただし、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、令和2年度は利用者が大きく減少しており、今後の実態の推移によっては、目標値を見直す可能性があります。	

※新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して令和元年度を基準値としました。

基本方針2:誰もが使いやすい地域公共交通サービス

高齢者をはじめとする町民や町外の来訪者の誰もが利用しやすい移動手段の創出を目指します。町内における公共交通の利便性向上により、利用者の満足度の向上が期待されます。また、自家用車が無くても移動ができる環境があれば高齢者の免許証返納の後押しにもなります。そうしたことから、目標と成果指標を定めます。

目標2:誰もが利用しやすい公共交通サービスへの改善

成果指標② コミュニティバスの利用者満足度		
計測方法	利用者へのアンケート調査による、各個人のコミュニティバスに対する満足度。	
目標値	基準値(令和2年度)	目標値(令和8年度)
	74%	80%
目標値の考え方	運転士のマナー、定時運行、運転技術、時刻表、運行ルートの5項目の総計で「良い」、「やや良い」との回答率を示しています。これらの項目を重点的に改善し、利用者満足度の向上を目指します。	
成果指標③ 自動車運転免許証返納者数		
計測方法	基山町内の自動車運転免許証返納者数	
目標値	基準値(令和2年度)	目標値(令和8年度)
	122 人/年	130 人/年
目標値の考え方	地域公共交通のサービスレベルの向上によって自動車から公共交通への転換が促進されるため、免許証返納者数を指標に置きます。令和2年より、役場での代行手続きも始まり、今後も返納者が増加する可能性があり、指標を設定します。	

基本方針3:みんなで支える地域公共交通サービス

持続可能な公共交通の実現には町民、事業者、行政などの全ての関係者が「当事者」意識を持ち、ともに作り・育てる必要があります。過度な自家用車利用から、公共交通へと転換を促し、乗って支える意識の醸成に努めます。そのため、目標と成果指標を以下のとおり定めます。

目標3:意識や行動の変化を促す取り組みの実施

成果指標④ 利用促進に向けた実施回数		
計測方法	バス利用促進に向けた意識醸成のための取り組みを検証するため、広報をはじめとする、出前講座などの啓発活動の回数を設定します。	
目標値	基準値	目標値(令和8年度)
	—	3回/年
目標値の考え方	利用促進の取り組みを含めた公共交通に対する意識醸成を図ります。	

基本方針4:まちの魅力を引き立てる地域公共交通サービス

基山町を魅力ある町にしていくうえで地域公共交通は重要な役割を担いますが、産業振興や医療・福祉、観光等の他分野施策と連携することで相乗効果が期待できます。また、町民の日常的な移動特性を踏まえると隣接市町村との連携も必要不可欠です。基山町をより魅力的な町にしていくため他分野・他地域と連携した取り組みを推進してこととし、目標と成果指標を以下のとおり定めます。

目標4:相乗効果の創出に向けた他分野・他地域との連携

成果指標⑤ 連携した事業の取組件数		
計測方法	他分野・他地域と連携した事業の取組件数をカウントします。	
目標値	基準値	目標値(令和8年度)
	—	1件以上/累計
目標値の考え方	他分野・他地域と連携した回数を成果指標とし、目標年次までに新たに取組んだ件数を成果指標とします。	

基本方針5:持続可能な地域公共交通サービス

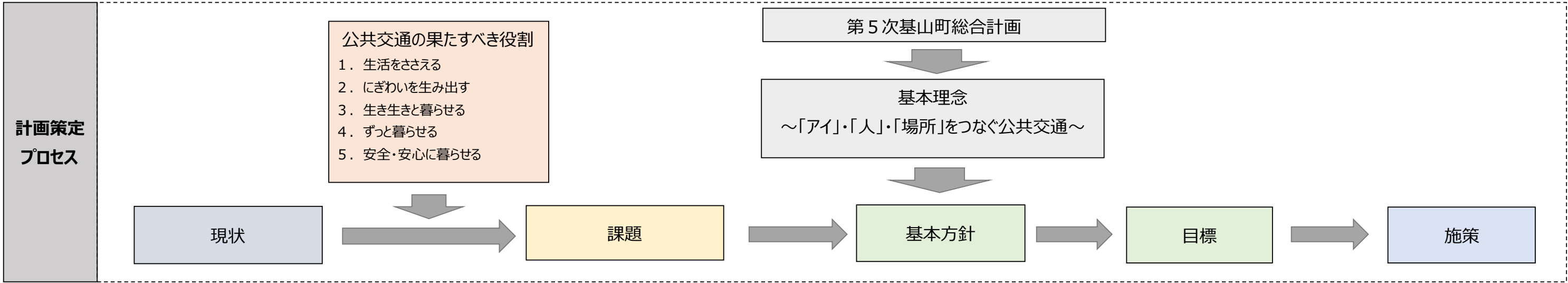
本町では町内の移動を支えるためにコミュニティバスの運行を行っていますが、利用者数が少ないため公的資金を投入せざるを得ない状況です。また、地域の公共交通を持続可能なものにしていくためには、財政負担の維持・軽減は必要不可欠です。そのような状況を踏まえ目標と成果指標を定めます。

目標5:財政負担の維持・軽減

成果指標⑥ コミュニティバスの収益率		
計測方法	コミュニティバス(路線の見直しにより代替交通が導入された場合はその代替交通も含む)の収支率	
目標値	基準値(令和元年度)	目標値(令和8年度)
	9.0%※	10.0%
目標値の考え方	事業の効率化と利用増を目指す指標として、収支率を改善する目標を設定します。なお、現在のコミュニティバスが他の交通手段等に転換した場合、転換後の交通手段の収支率も検討します。	
成果指標⑦ コミュニティバスに係る公的資金投入額		
計測方法	コミュニティバス(路線の見直しにより代替交通が導入された場合はその代替交通も含む)の運行に係る公的資金投入額	
目標値	基準値(令和元年度)	目標値(令和8年度)
	19,774 千円※	現状以下
目標値の考え方	事業の効率化、健全経営を目指す指標として、財政支出(補助金)を低減する目標を設定します。	

※新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して令和元年度を基準値としました。

7.5 計画の基本方針・目標・施策の一覧



課題	基本方針	目標	指標	施策	事業イメージ
移動特性・ニーズに応じた利便性の高い交通手段の確立	まちづくりと連携した地域公共交通サービス	町内拠点へのアクセス利便性の強化	コミュニティバスの利用者数	①既存路線の維持・確保・充実	・既存路線の維持・確保 ・公共交通事業者への支援
持続可能な公共交通体系の構築	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	コミュニティバスの利用者満足度、免許証返納者数	②コミュニティバスの改善	・運行ルート・ダイヤ等の見直し検討 ・安全で快適な利用環境の確保 ・運賃決済における利便性向上 ・バス停の環境整備
公共交通利用を促す環境の創出	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	利用促進に向けた実施回数	③交通結節点の利便性向上	・交通結節点へのアクセス利便性の強化 ・乗継利便性の確保 ・待合・乗継環境の改善
上位計画や関連計画との連携	まちの魅力を引き立てる地域公共交通サービス	相乗効果の創出に向けた他分野・他地域との連携	連携した事業の取組件数	④利用促進に向けた連携強化	・MaaSの導入に向けた調査・検討 ・収益施設との連携強化 ・周辺自治体との連携強化
	持続可能な地域公共交通サービス	財政負担の維持・軽減	コミュニティバスの利益率、公的資金投入額	⑤まちづくりにおける各施策との連携	・まちづくり計画との連携 ・観光施策との連携 ・健康・福祉分野との連携
				⑥公共交通への町民参画の推進	・定期的な協議会の開催 ・アンケートなどによる町民意見の把握
				⑦利用促進に向けた取り組みの強化	・利用促進の啓発 ・多様な媒体を用いた情報の提供 ・運行情報の提供
				⑧将来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討	・オンデマンド交通の導入・検討 ・多様な地域輸送資源の活用 ・自動運転技術を活用した公共交通の検討

第8章 目標達成のための施策

5つの目標を達成するために、具体的な事業の柱として、以下の8つの施策を位置付けます。

施策① 既存交通の維持・確保・充実

事業イメージ

◆ 既存路線の維持・確保

鉄道(JR、甘木鉄道)、高速バスが持つ広域ネットワークにより、周辺市町へのアクセス利便性を確保するため、コミュニティバスなどの町民の移動ニーズに応じた地域内生活交通の維持・確保に努めます。

◆ 公共交通事業者への支援

コミュニティバスについては地域内生活交通のうち、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、安定的な公共交通の維持・確保を目指します。また、鉄道事業者(甘木鉄道など)についても必要に応じて周辺市町とともに負担金を提供し、路線の維持・確保に努めます。



▲JR 鹿児島本線



▲コミュニティバス

実施主体

基山町、運行事業者

検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
既存路線の維持・確保			継続して実施		
公共交通事業者への支援			継続して実施		

施策② コミュニティバスの改善

事業イメージ

◆ 運行ルート・ダイヤ等の見直し検討

コミュニティバスの運行状況についてはより効率的な輸送を実現するため、適宜モニタリングを実施し必要に応じて運行ルート・バス停等の見直しや町民にとって利用しやすいコミュニティバスとするために町民ニーズや利用状況等を勘案し、運行ダイヤの見直しを検討します。

◆ 安全で快適な利用環境の確保

利用者が車内で快適に過ごせるよう、車内環境の整備、運転手のマナー向上など、交通事業者に対し必要に応じて適切な指導等を行います。また、高齢者や障害のある人など、誰もが安心して利用できるように、乗り降りがしやすいバリアフリー車両導入の検討などユニバーサルデザインの適応に努めます。

◆ 運賃決済における利便性向上

利用実態に合わせて運賃の多様な支払い方法・料金体系を検討し、さらなるキャッシュレス決済を推進します。

◆ バス停の環境整備

定期的な点検等を通じて周囲から見やすいバス停表示への改善に努めます。また必要に応じてバス待ち環境の整備を検討します。

日本初！！LINEを活用したモバイル定期券を発売

～栃木県小山市 MaaS 事業に協力～



▲モバイル定期券の導入事例(小山市 HP)

実施主体

基山町、運行事業者

検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
運行ルート・ダイヤ等の見直し検討	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡
安全で快適な車内環境の確保	➡				
運賃決済における利便性向上	➡				
バス停の環境整備	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡	検討・実施 ➡

施策③ 交通結節点の利便性強化

事業イメージ

◆ 交通結節点へのアクセス利便性の強化

高速バスとの乗り換え拠点である基山パーキングエリアを有効活用し、公共交通の利用促進に努めます。

◆ 乗継利便性の確保

複数の交通手段が乗り入れる結節点においては、乗換がスムーズに行うことができるよう交通事業者への要望・調整を行うほか、分かりやすい導線や案内の検討により乗継利便性の向上を図ります。

◆ 待合・乗継環境の改善

基山駅やけやき台駅、高速パーキングエリア(高速基山)など主要な乗継拠点において、上屋、ベンチ等の快適な待合環境の維持・改善に努めます。



▲高速基山



▲基山駅

実施主体

基山町、運行事業者

検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
交通結節点へのアクセス利便性の強化	検討 →	→	実施 →	→	→
乗継利便性の確保	要望・調整 →	要望・調整 →	要望・調整 →	要望・調整 →	要望・調整 →
待合・乗継環境の改善	→	→	継続して実施 →	→	→

施策④ 利用促進に向けた連携強化

事業イメージ

◆ MaaS の導入に向けた調査・検討

あらゆる交通手段や関連サービスの検索・予約・決済などをワンストップで行うことにより、快適な移動サービスを提供する新しい概念である「MaaS」が普及しつつあります。本町においても、先行事例などを参考に MaaS の活用性を検討し、導入に向けた調査・検討を進めていきます。

※MaaS(Mobility as a Service):スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

◆ 収益施設との連携強化

公共交通だけではなく収益施設との連携によりサービス性の向上を図ります。基山シール会きのくにポイントとの連携継続に加えて他の収益施設との新たな連携の検討を行います。

◆ 周辺自治体との連携強化

公共交通による移動範囲を広げるため、鳥栖市、筑紫野市、小郡市などの近隣市町村等との広域連携を検討します。



▲MaaS の推進



▲コミバスポイント変更案内掲示チラシ

出典:国土交通省「日本版 MaaS の推進」

実施主体

基山町、交通事業者、民間企業、周辺市町村

検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
MaaS の導入に向けた調査・検討			継続して実施		
収益施設との連携強化			継続して実施		
周辺自治体との連携強化			継続して実施		

施策⑤ まちづくりにおける各施策との連携

事業イメージ

◆ まちづくり計画との連携

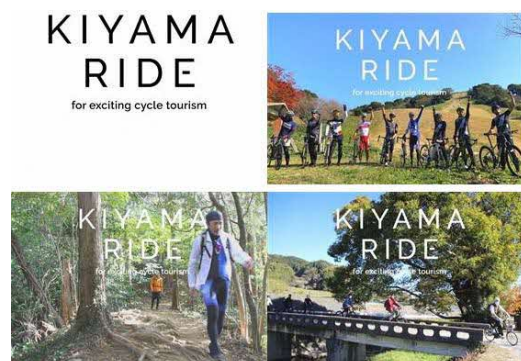
都市計画マスタープラン、立地適正化計画などのまちづくり計画との連携により、都市拠点としての基山町役場、基山駅へのアクセス強化を図り、コンパクト・プラス・ネットワークを目指した戦略的な公共交通網の構築を目指します。

◆ 観光施策との連携

レンタルサイクル事業「キマチャリ」などの観光施策との連携を図るとともに、基山町サイクリング事業などと連携し、地域における新たな移動の回遊性を高め、魅力的な環境を創出します。

◆ 健康・福祉分野との連携

高齢者の公共交通利用促進のため、健康・福祉分野との連携を強化し、外出機会の向上を図るとともに高齢者の健康維持や安全な移動を支えます。そのため、今後も自動車運転免許証返納者へのコミュニティバス利用料金の無料化を継続して実施します。また、出前講座等により公共交通への利用促進及び意識啓発を図ります。



▲KIYAMA RIDE(基山町サイクリング事業)



▲キマチャリ

実施主体

基山町、交通事業者

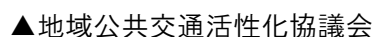
検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
まちづくり計画との連携			継続して実施		
観光施策との連携			継続して実施		
健康・福祉分野との連携			継続して実施		

事業イメージ

行政、町民の代表、運行事業者などの関係者を交えて今後の基山町の公共交通のあり方を検討する、地域公共交通活性化協議会や交通会議を定期的に開催します。

住民の生の声を把握する必要性から定期的にアンケートを実施するなど、地域公共交通への町民参画の推進を図ります。



▲コミュニティバス利用者満足度アンケート調査

町民、交通事業者、基山町

事業名	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
定期的な協議会の開催	実施 	実施 	実施 	実施 	実施
アンケートなどによる町民意見の把握	実施 	実施 	実施 	実施 	実施

施策⑦ 利用促進に向けた取り組みの強化

事業イメージ

◆ 利用促進の啓発

町民の多くが「わがバス」感を得られるよう当事者意識の醸成のため、サロンへの出前講座をなど、町民が公共交通を考えるきっかけの場を創出します。また、交通事業者と連携し、利用促進に向けたイベントなどの啓発活動を推進します。

◆ 多様な媒体を用いた情報の提供

町内のあらゆる広報媒体を用いて公共交通の情報提供を行い利用促進に努めます。また、コミバスおすすめルート帳やお試し乗車券の案内などの利用促進に向けた広報の検討を行います。

◆ 運行情報の提供

現在、コミュニティバスの運行情報は Yahoo!乗換案内や NAVITIME などの検索サイトで調べることができますが、他の検索サイトでも情報提供が行えるよう、標準的なバス情報フォーマットである GTFS 形式のデータの整備を検討し、ICT を活用した運行情報の提供を推進します。



▲コミバスおすすめルート帳(基山町)

実施主体

町民、交通事業者、基山町

検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
利用促進の啓発			継続して実施		
多様な媒体を用いた情報の提供			継続して実施		
運行情報の提供			継続して実施		

施策⑧ 未来を見据えた新たなモビリティサービス導入の検討

事業イメージ

◆ オンデマンド交通の導入検討

地域ニーズに合った地域内輸送のあり方についてオンデマンド交通の導入を検討します。

◆ 多様な地域輸送資源の活用

町内の輸送資源である通学バスや通勤バス等と連携し、町内輸送資源の集約化・効率化を検討します。そのため、地域公共交通を持続可能なものにするため実証実験等を通して、新たなモビリティ体系の構築に努めます。

また、旅客輸送のみに限らず、貨客混載も視野に入れることで地域における輸送資源の効率化を図るとともに安定した収益性の確保を検討します。

◆ 自動運転技術を活用した公共交通の検討

自動運転技術の活用をテーマに将来に向けた公共交通体系の研究を行います。

都道府県/市区町村	交通モード	実施時期	概 要	参考資料③ (国土交通省資料)
北海道 旭川市 (人口: 約2万人)	コミュニティバス (運行主体: 旭川市)	平成18年度より 実施運行	＜取組の背景＞ - 旭川市は、旭川に隣接し、2つの市街地の間に広大な農地と住宅が点在している。 - 市内を運行していた乗合バスは2路線のみで、地域住民のための総合的な輸送は提供できていなかった。 ＜取組の内容＞ - 旭川市を含めた4事業者が参加し、北海道旭川大学の学生及び付属病院の患者、新興住宅住民、整形外科の患者等を送迎するバス、町の福祉バス及び乗合バスを一元化する。 - 路線及びダイヤの合理化・効率化を図ることで、各バス事業者の経営負担を軽減し、利用者の高い生活交通サービスとして、コミュニティバスを運行した。 - 全路線1日200円の運賃・定期券・回数券で利用可能となっている。	自動運行事業の安全・円滑化等の対策(平成18年度・19年度) 地域公共交通の活性化・再生に関する事業(平成20年度)
福島県 二本松市 (人口: 約6万3千人)	乗合タクシー (運行主体: 二本松市・タクシー事業者)	平成16年度より 本格運行	＜取組の背景＞ - 二本松市は、福島県北部に位置し、西部には安達太良山の山裾が広がり、東北の半農半林型を特徴とする。平成17年10月、二本松市から安達太良山、新大塚、東和町が合併して誕生した。 - 二本松市内で運行されていた18のバス路線のうちほとんどが赤字路線で、かつ利用人数が少ないことから、国庫補助(地方バス路線維持対策事業)の対象となっており、将来にわたって負担を軽減していくことは自治体の財政状況から難しいと認識されていた。 ＜取組の内容＞ - 二本松市内に住所を有する65歳以上の高齢者や障害者等を対象とした乗合タクシーを平日のみ運行しており、利用範囲は同区域内に限定されている。 - 運賃は、エリア内300円で、利用する際は、事前登録が必要となっている。	(市単独事業)

▲スクールバス・福祉バスを活用した取組事例

(国土交通省資料)

オンデマンド交通とは

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

AIの活用

○AIによる最適運行ルートの決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】

乗客はスマートフォンや電話で乗降予約

AIによる決定

乗客はスマートフォンや電話で乗降予約

乗客はスマートフォンや電話で乗降予約

乗客はスマートフォンや電話で乗降予約

▲オンデマンド交通について(国土交通省 HP)

実施主体

町民、交通事業者、基山町

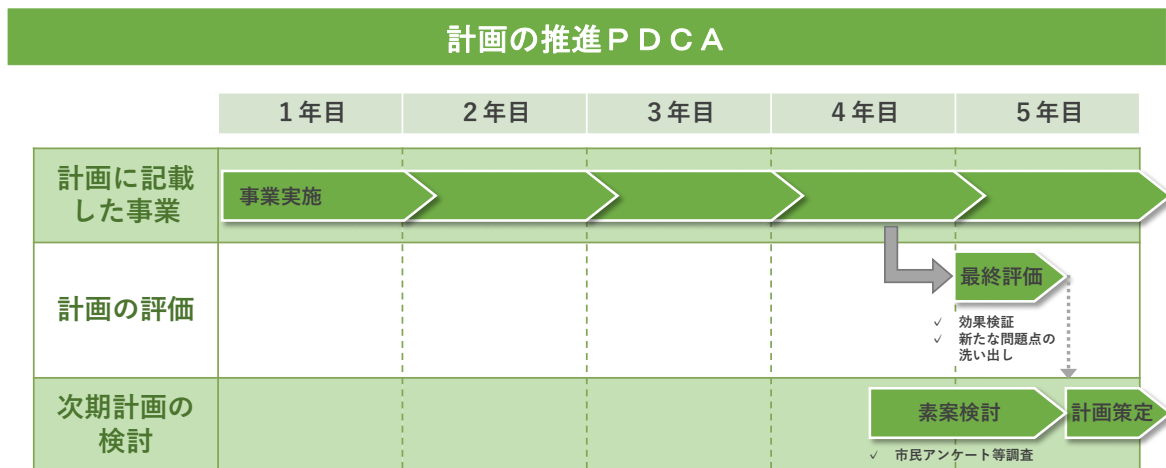
検討スケジュール

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
オンデマンド交通の導入検討			継続して実施		
多様な地域輸送資源の活用			継続して実施		
自動運転技術を活用した公共交通の検討			継続して実施		

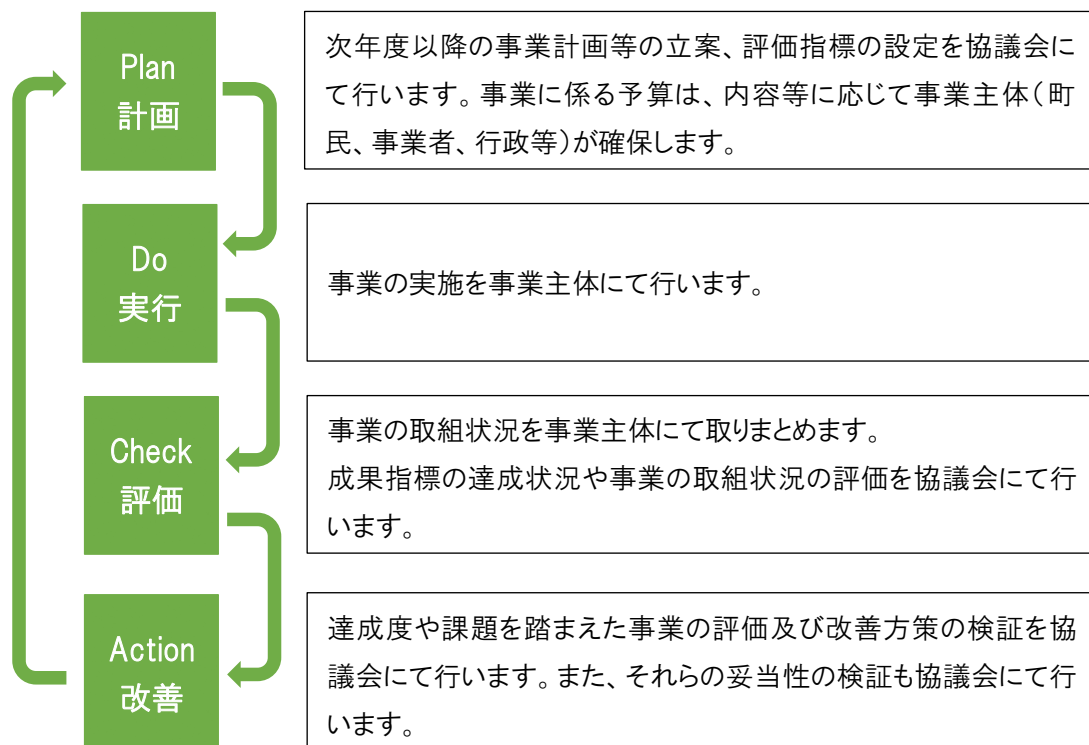
第9章 計画の推進体制

9.1 進捗管理

本計画は、各施策の目標値を設定し、達成状況を見ながら計画の進捗状況を管理していきます。計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



計画の推進と目標達成に向けて、Plan(計画立案・評価指標の設定)、Do(計画の円滑な実施)、Check(目標の達成度評価・課題の整理)、Action(評価・改善の妥当性検証)のPDCAサイクルに沿って、毎年度、継続的に進捗管理を行います。



※なお、PDCAサイクルに沿った進捗管理は、事業者、行政のほか、地域公共交通活性化協議会においても行います。

9.2 推進体制

基山町の地域公共交通に係る協議会において、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の策定を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
基山町地域公共交通 活性化協議会	町民、交通事業者、警察、 国・県の交通政策担当者等	計画策定後も町民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。

9.3 本計画の改定

本計画は不変なものではなく、必要に応じて見直しを行います。施策の展開スケジュール（計画期間）についても同様に必要に応じて見直しを行います。

