

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。

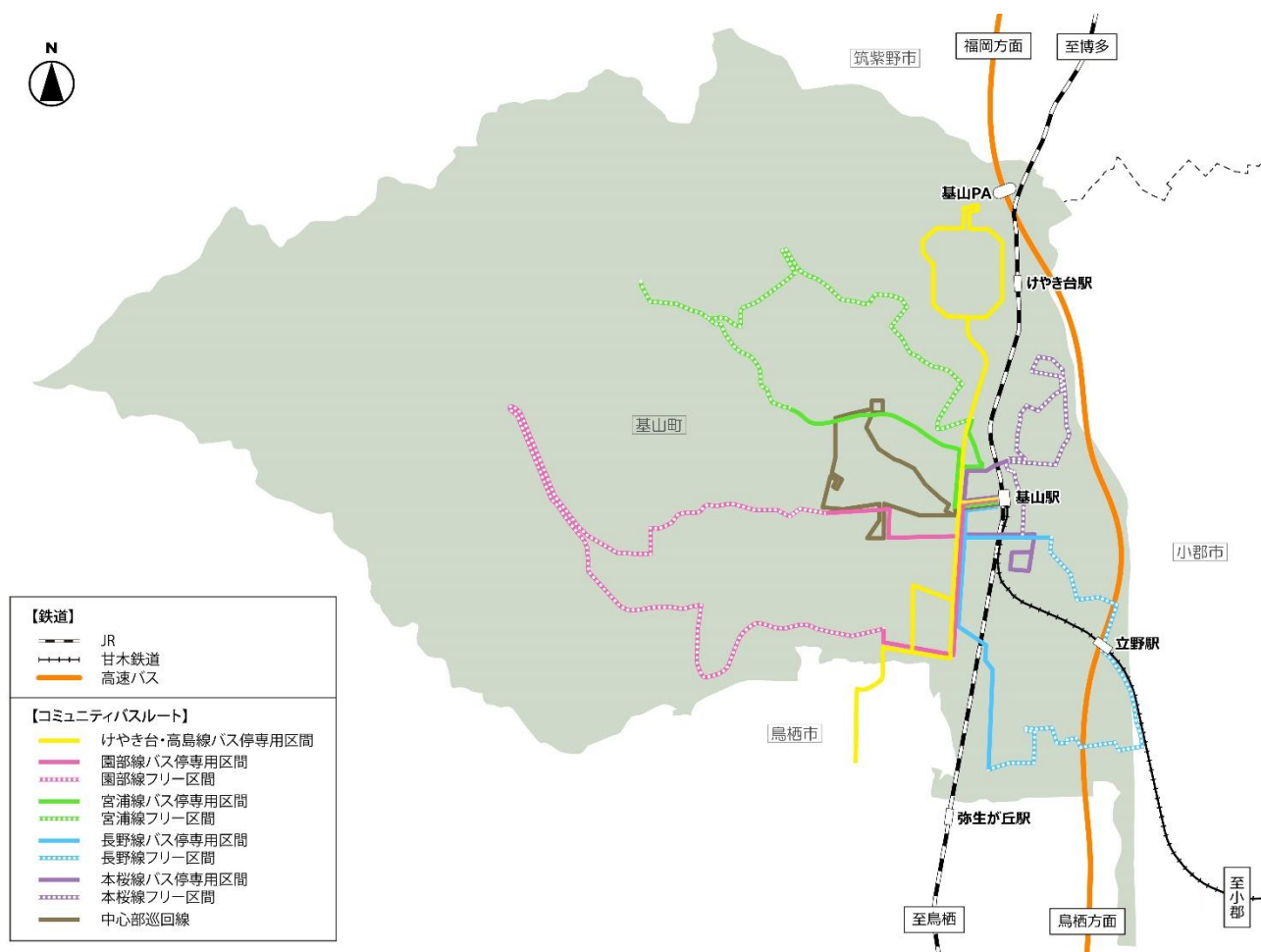


図 3-1 町内の公共交通網

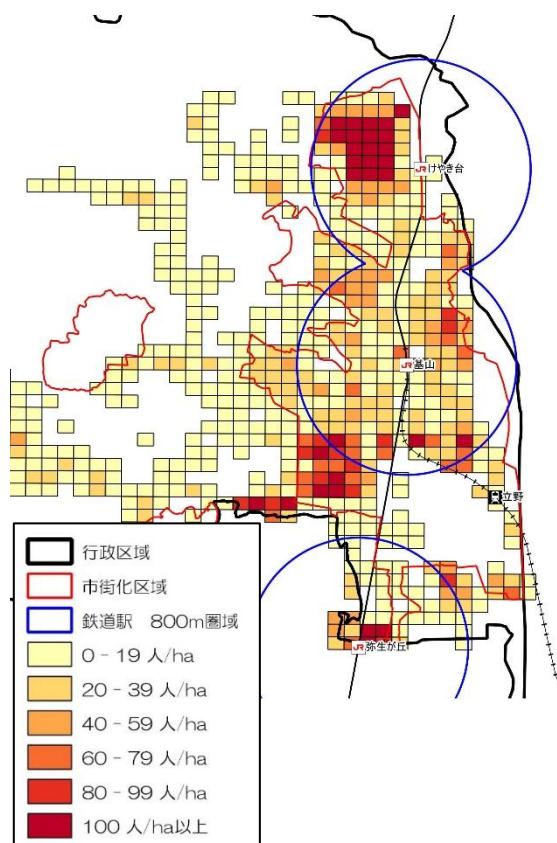
出典: 基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)
をもとに作成

3.2 公共交通カバー圏域

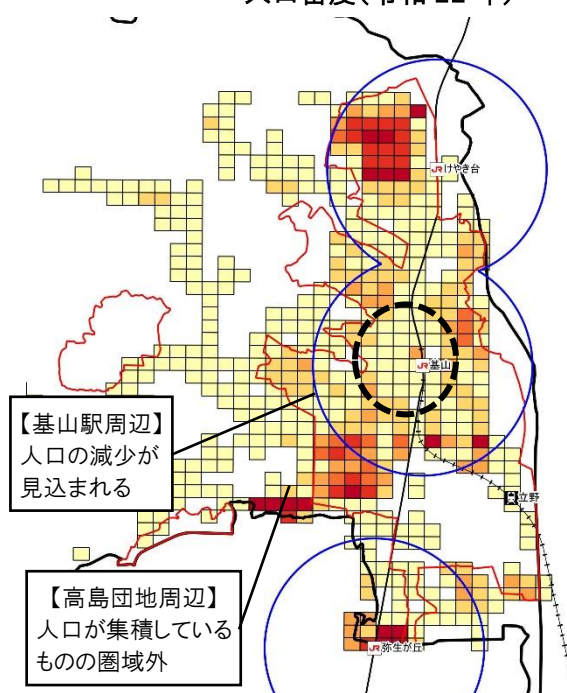
(1) 基幹的公共交通の利用圏人口

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)

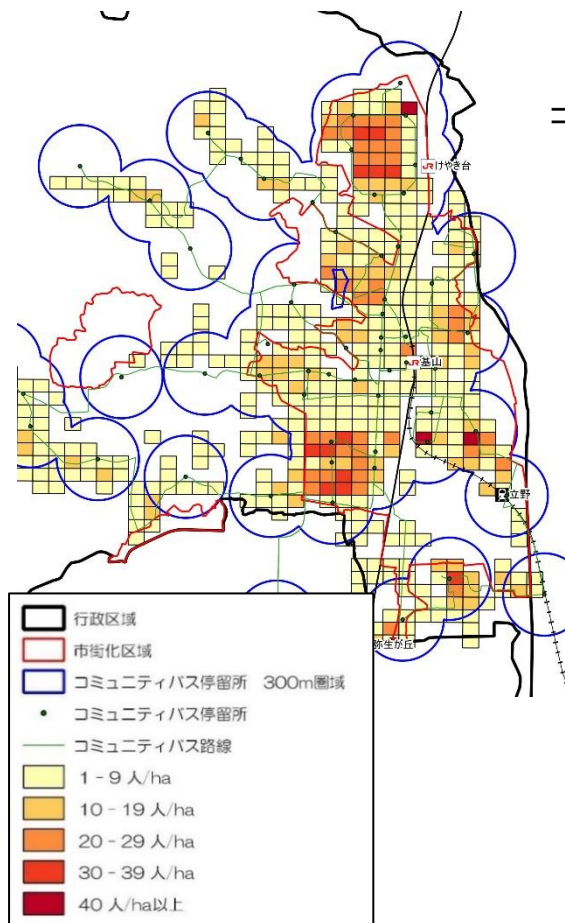
出典:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

(2)コミュニティバスの利用圏人口

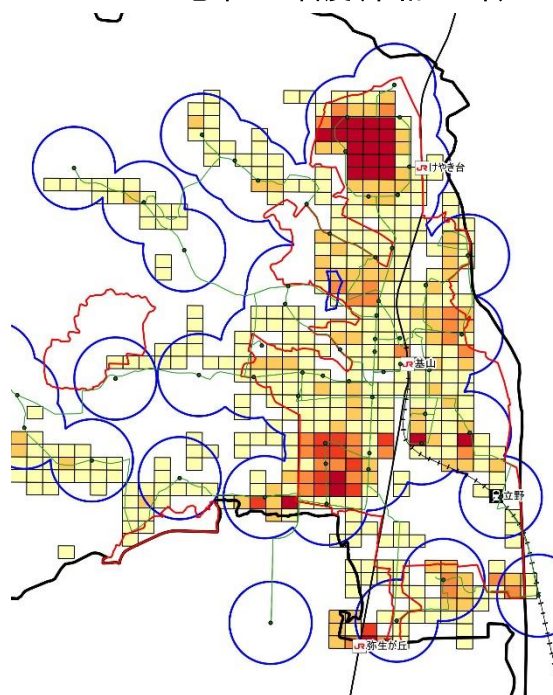
コミュニティバスの利用圏(300m)は、町内高齢者居住エリアを概ねカバーしており、平成 27 年時点では 92.7%の人口カバー率となっています。

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本町をはじめとする周辺自治体等からの出資を受け第三セクター方式により運行しています。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」が存在しています。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。

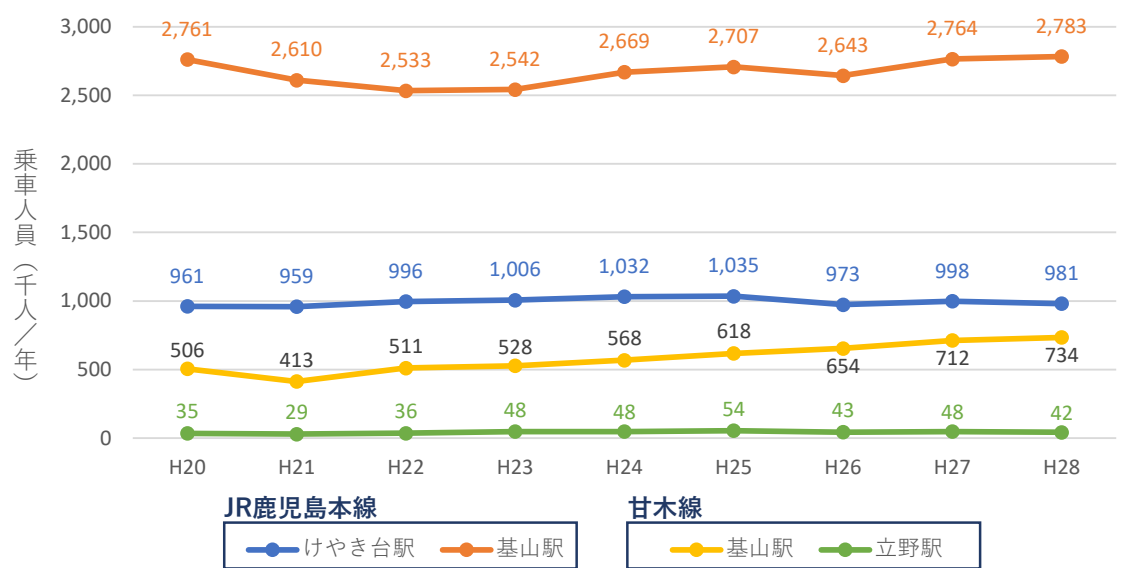


図 3-4 鉄道駅別乗車人員推移

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(令和 3 年 3 月)

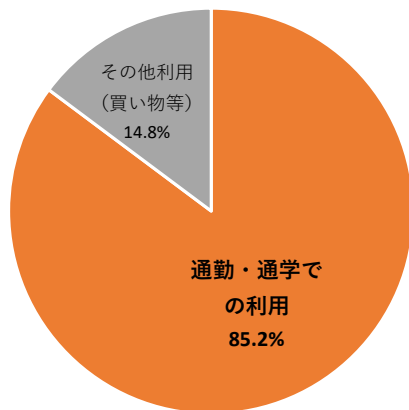


図 3-5 鉄道の利用目的

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

データ:第 5 回北部九州圏パーソナルトリップ調査(令和元年)
出典:基山町立地適正化計画(令和 3 年 3 月)

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(令和 3 年 3 月)

(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。

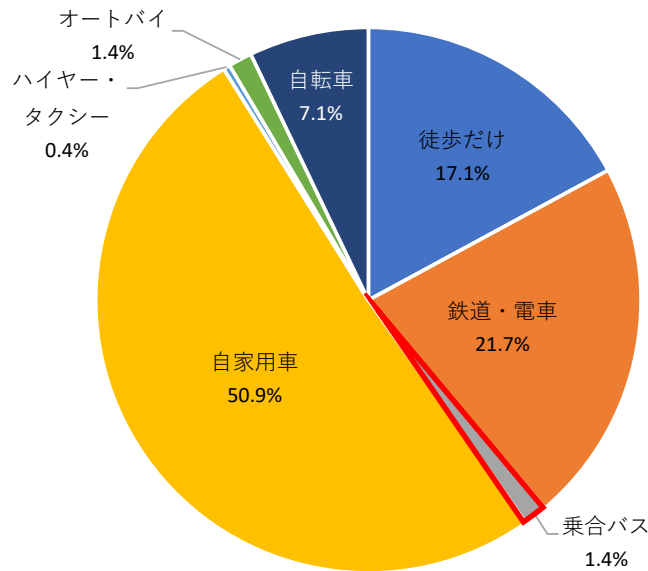


図 3-7 利用交通手段の状況

データ：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年）
出典：基山町立地適正化計画（令和 3 年 3 月）

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

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 に示すとおり、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度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。

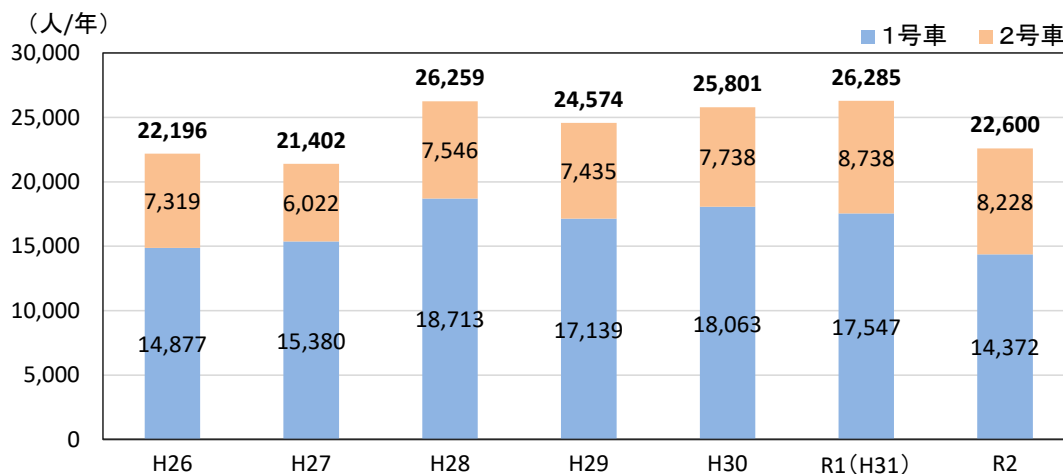


図 3-11 コミュニティバス利用者数の推移

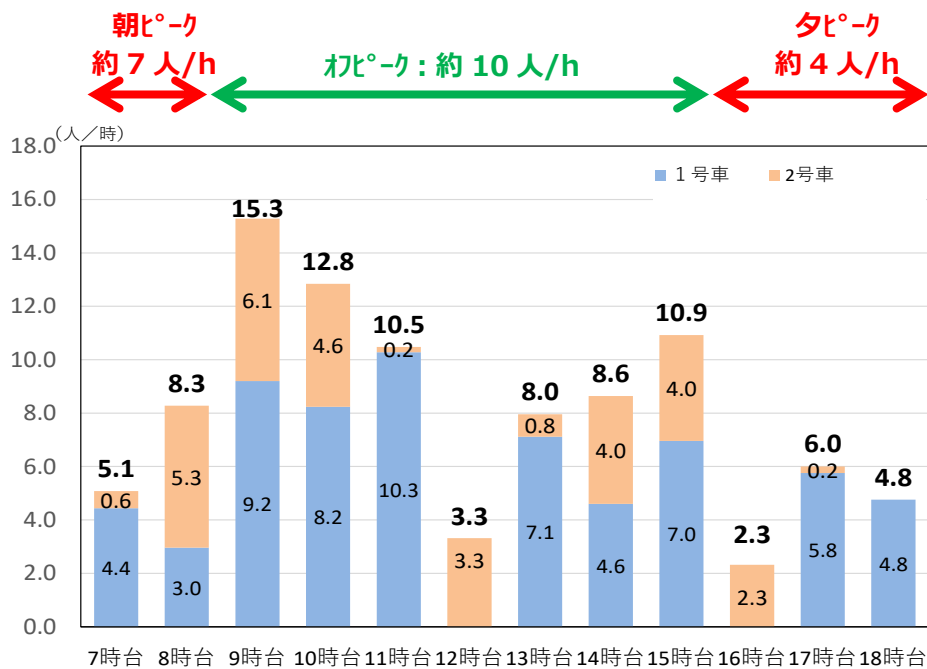


図 3-12 時間帯別乗車人数(令和元年 10 月平日平均)

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。

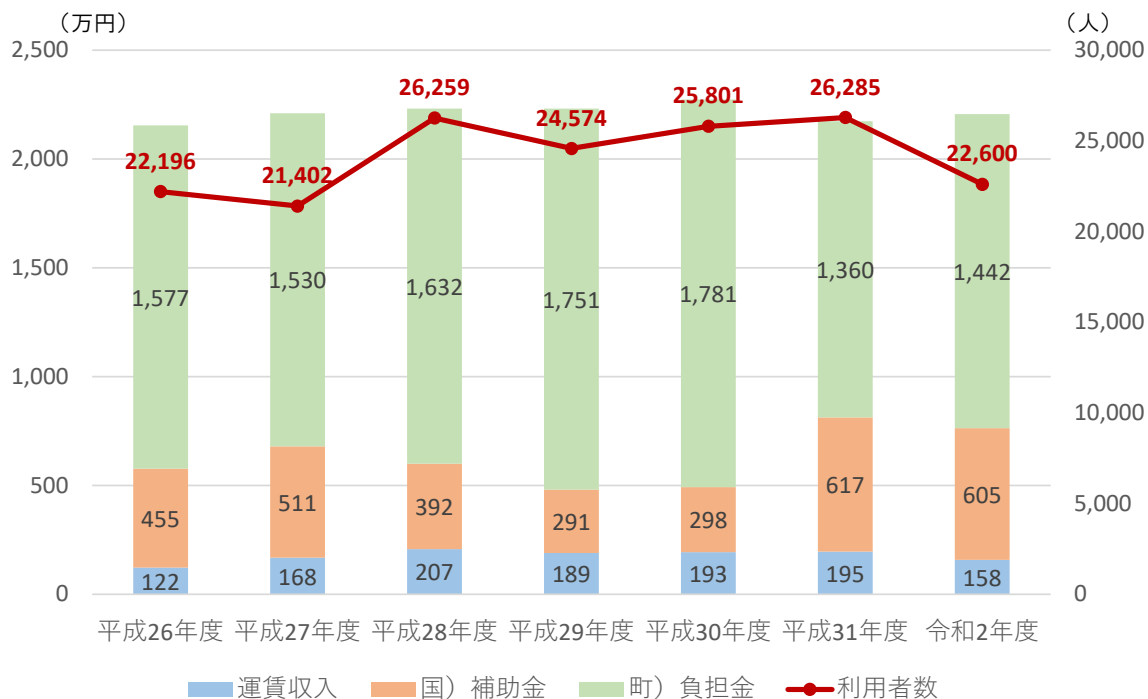


図 3-13 コミュニティバスの運行費用

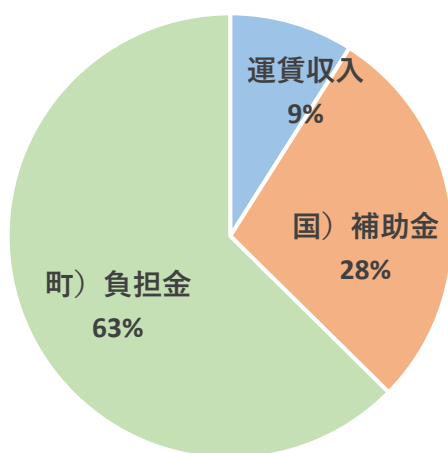


図 3-14 コミュニティバスの運行費用のうち補助金が占める割合(平成 31 年度)

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。

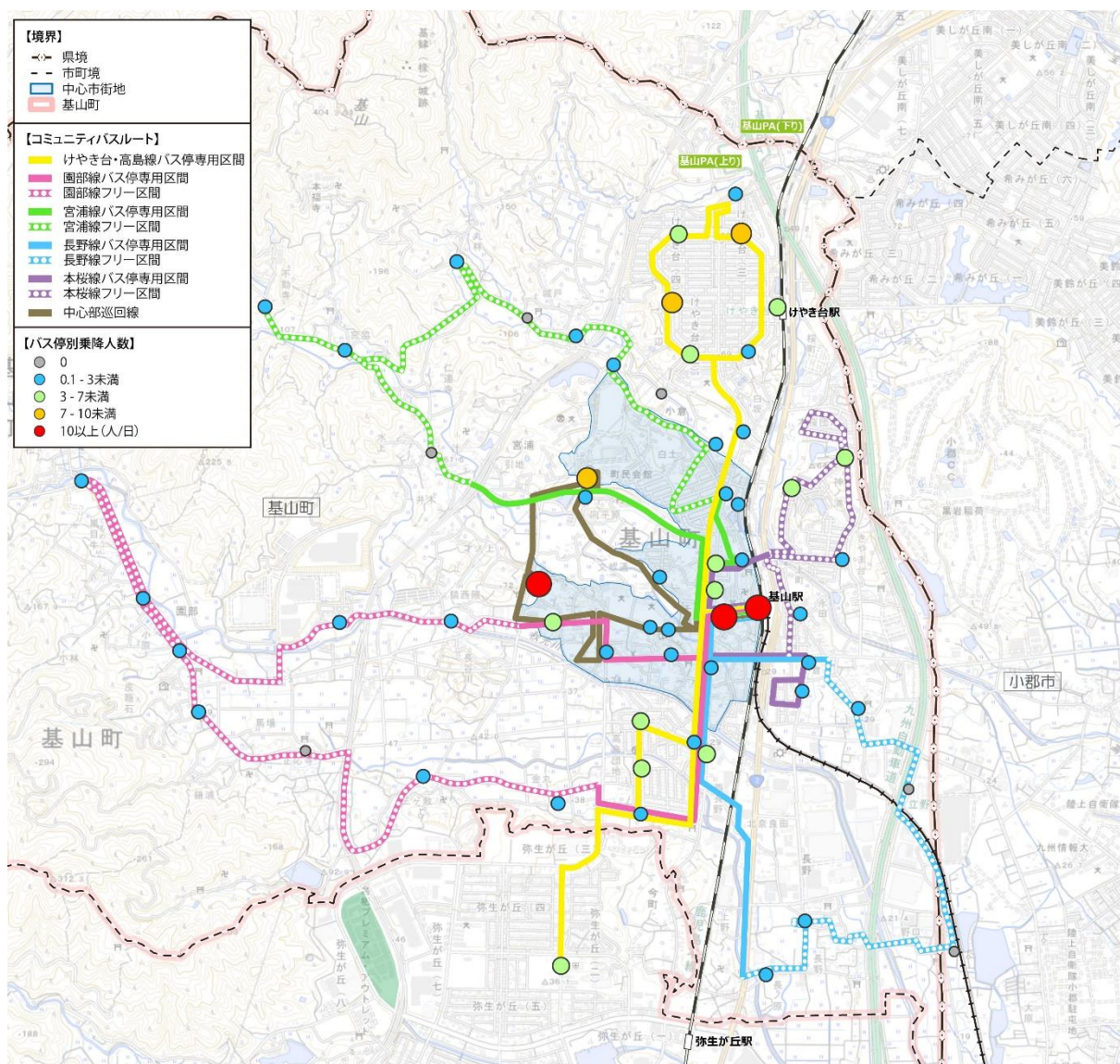


図 3-15 コミュニティバス1日あたりの平均乗降者数
 出典：基山町提供資料(令和元年10月データを使用)



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。

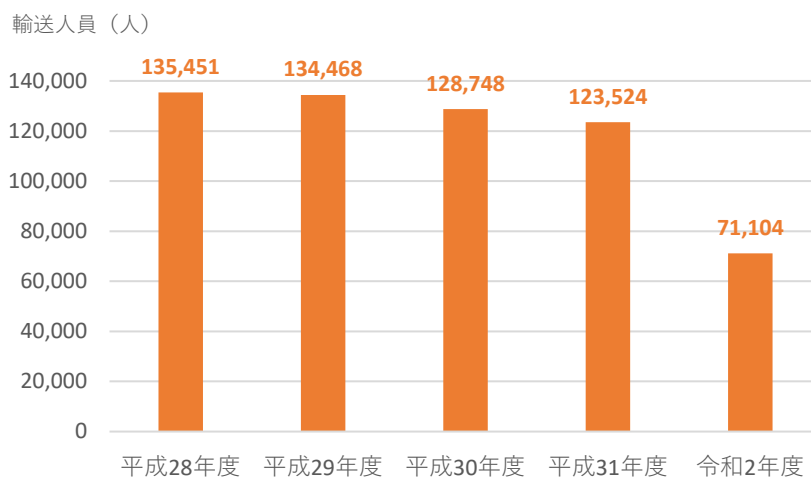


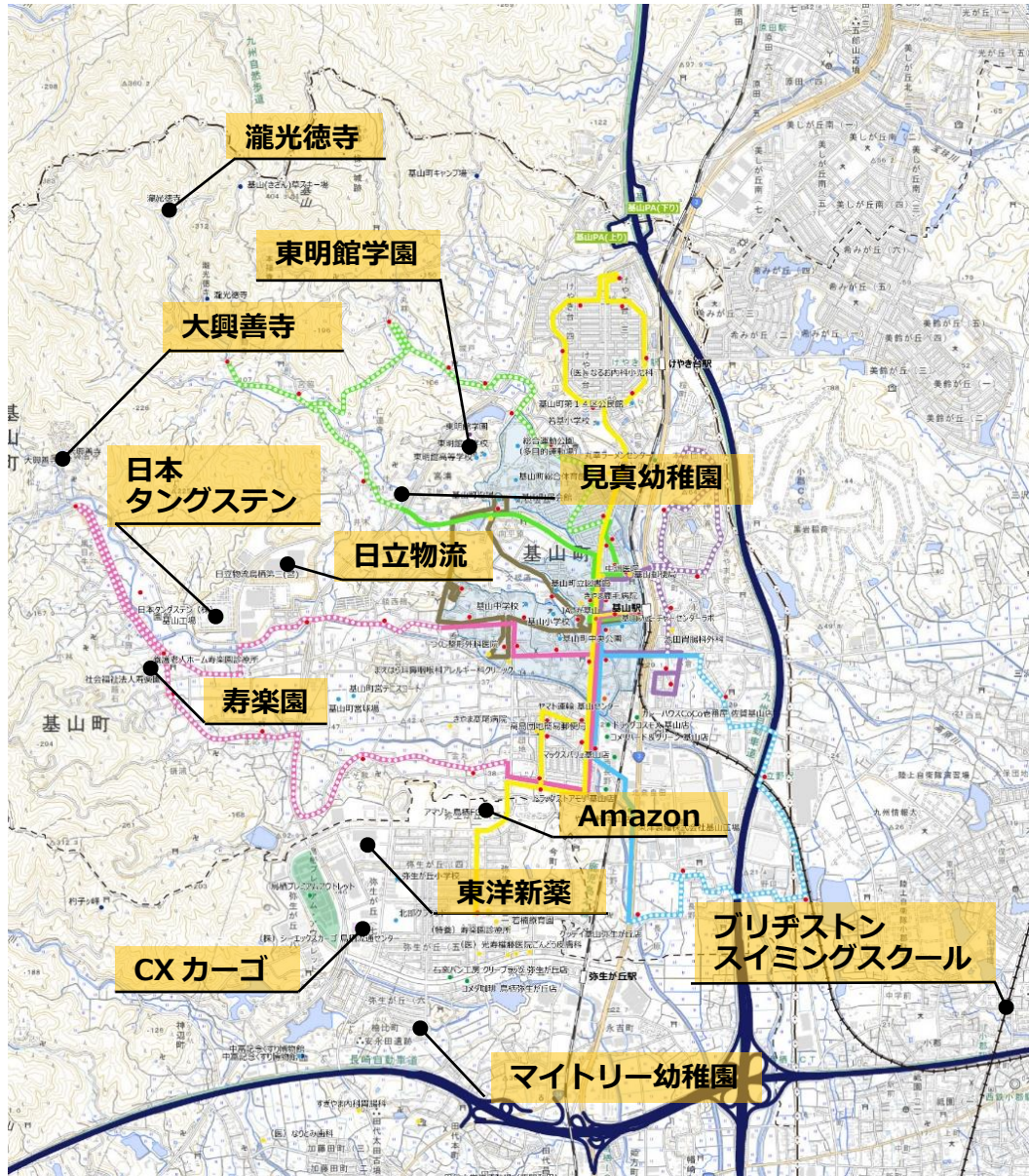
図 3-17 輸送人員の推移

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。令和3年現在、以下に示すとおり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

図 3-18 基山駅に停車する企業バス・スクールバス

※大興善寺はイベント時のみ運行

図 3-19 に示すとおり、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(夕ピーク)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、アマゾンでは輸送人数が多い現状です。

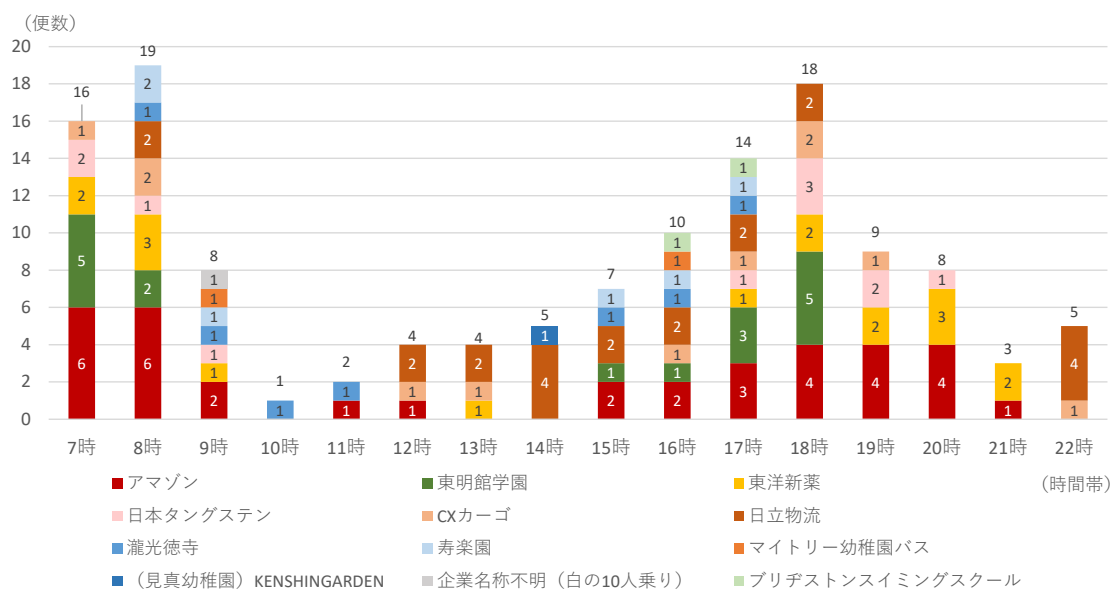


図 3-19 企業別・時間帯別運行便数

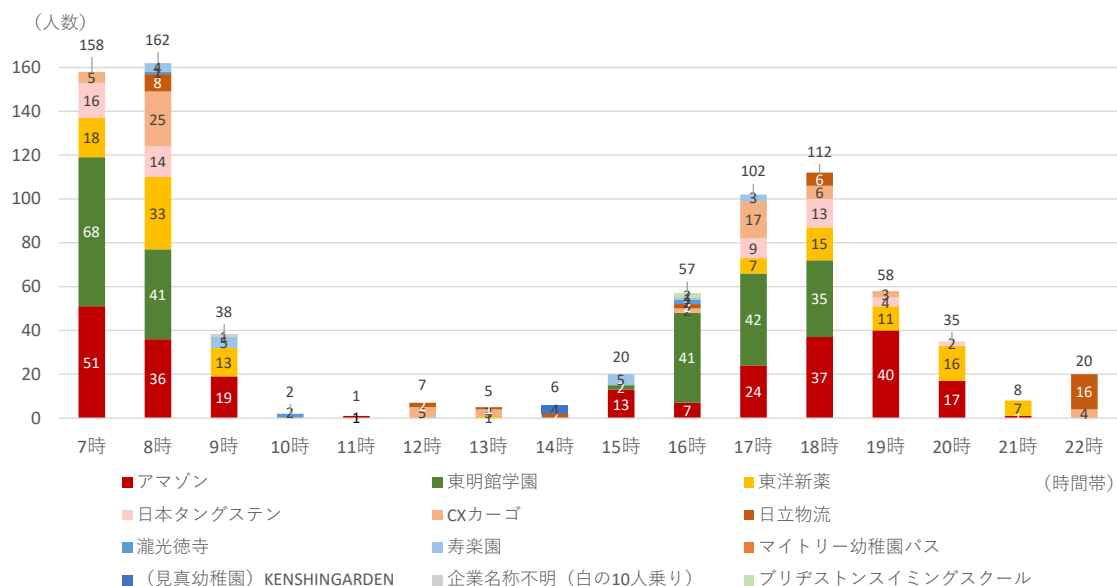


図 3-20 企業別・時間帯別乗降人数

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。

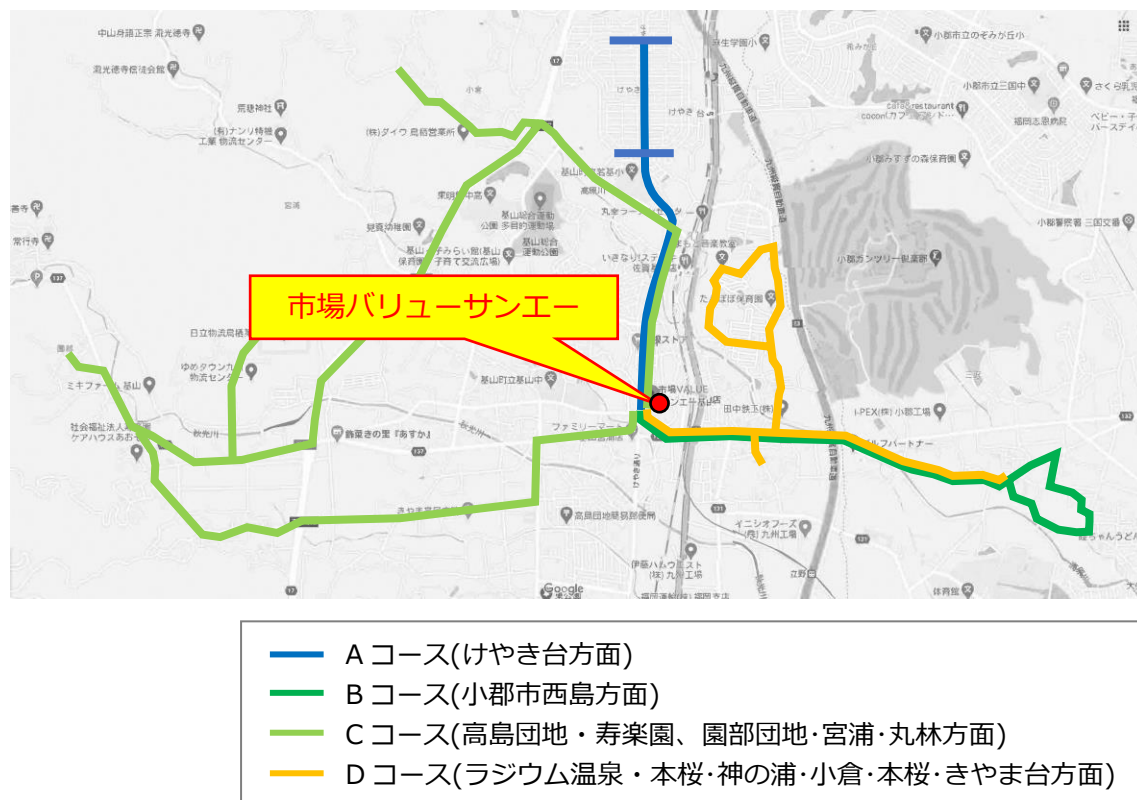


図 3-21 買い物支援バスの運行ルート

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とおりです。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。

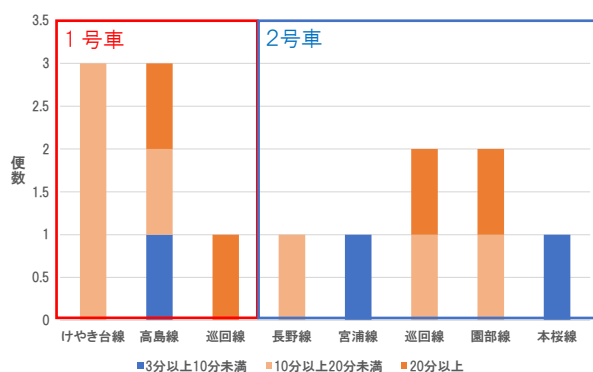


図 3-22 博多方面快速への乗継時間
(7 時～10 時)

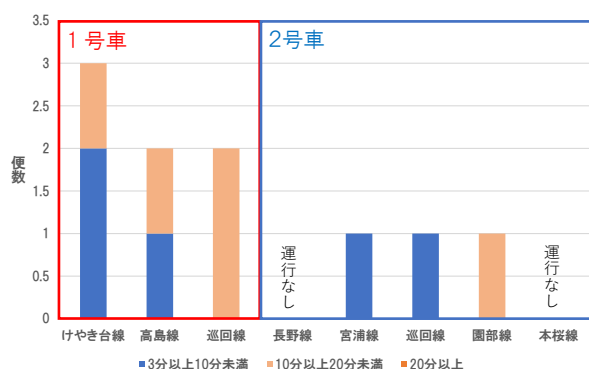


図 3-23 博多方面快速からの乗継時間
(16 時～19 時)

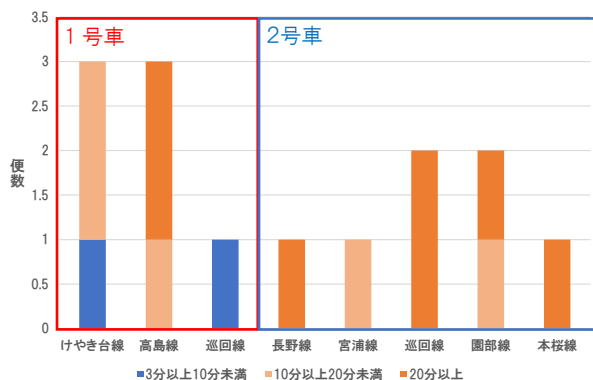


図 3-24 鳥栖方面快速への乗継時間
(7 時～10 時)

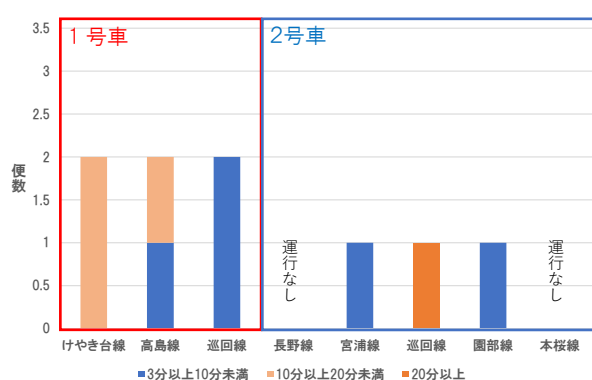


図 3-25 鳥栖方面快速からの乗継時間
(16 時～19 時)

※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				
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