

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ができ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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・コミュニティバスは路線ごとに運行頻度、運行時間帯にバラツキが存在 ・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、約 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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でき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寄与できない恐れがあります。

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が、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が大変重要です。