

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。

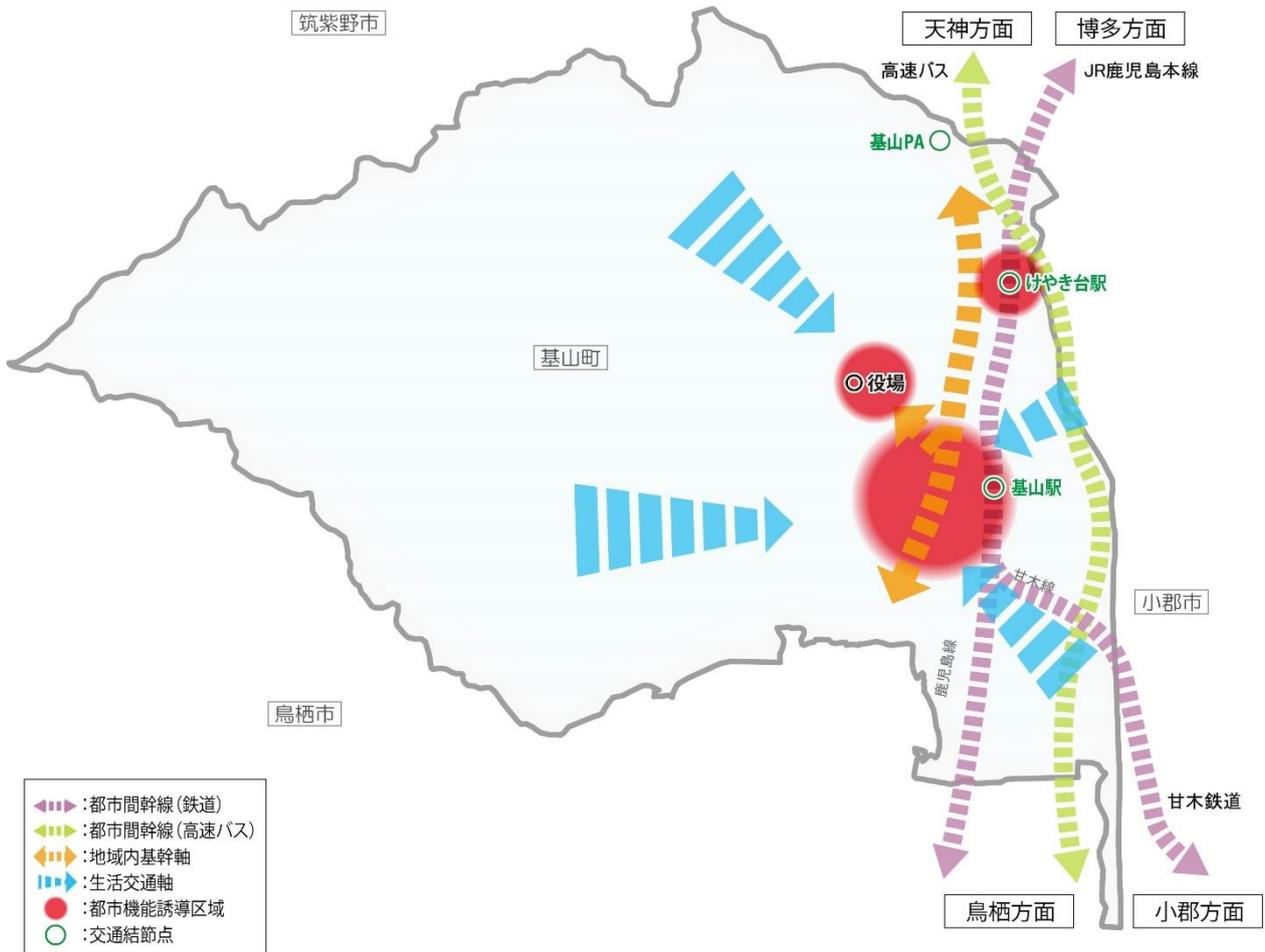


図 7-3 将来の公共交通軸のイメージ

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2年度)	目標値(令和8年度)
	22,600人/年	28,800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利用者が大きく減少しているため、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。	

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、運行ルート等の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 運転免許証返納者数		
計測方法	基山町内の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。	

※返納対象車には、自動二輪・原付も含まれる。

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いくこととし、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り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。

<計画策定プロセス>

