基山町地域公共交通計画 概要版

令和4年3月策定 佐賀県基山町

1. 本計画の概要

【目的】

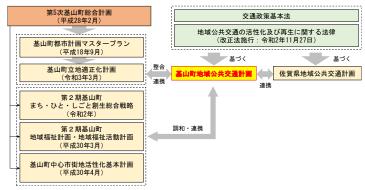
人口減少や少子高齢化が進展し、交通事業者においても人手不足が今後ますます深刻になることが予測される中、安定した公共交通網を維持していくために既存のあらゆる交通手段を活用した公共交通システムを検討し、今後のまちづくりと一体となった地域公共交通のあり方を考えていく必要があります。また、令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、「地域が自らデザインする地域の交通」、「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」「交通インフラに対する支援の充実」という3つのポイントが示され、これからの地域交通政策のさらなる推進が求められています。

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。

【対象区域】 基山町全域

【計画期間】 令和4年度~令和8年度の5年間 【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。



■ 本計画と上位計画・関連計画との関係

2. 課題

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。



■ 利用交通手段の状況



コミュニティバス路線図

	1号車			2号車				
	けやき台線	高島線	巡 中 回心 線 部	長野線	宮浦線	巡中 回心 線部	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

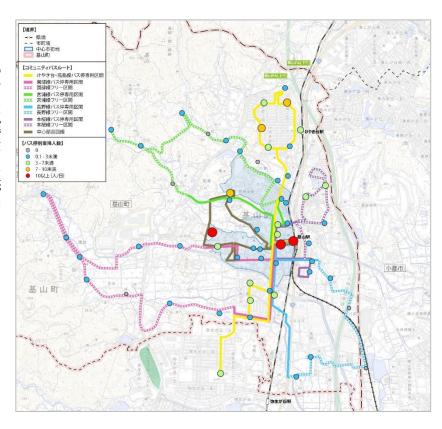
■ コミュニティバスの運行便数(基山駅)

【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。



■ 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)



■ コミュニティバス 1 日あたりの平均乗降者数

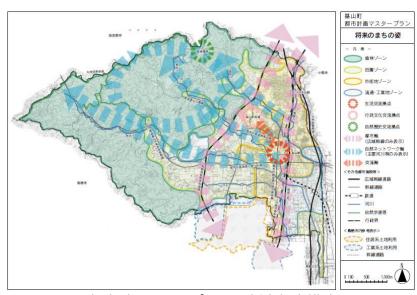
【3. 公共交通利用を促す環境の創出】

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。



■ 都市計画マスタープランでの将来都市構造図

3. 地域公共交通のあり方および計画の目標

基本理念

~「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。

【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。



■ 各交通の役割

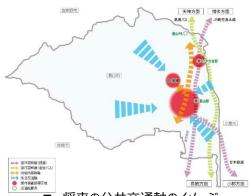
【将来の公共交通軸のイメージ】

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右に示します。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。

交通手段		役割	主なターゲット (対象顧客)		
			町民	来訪者	
鉄	JR 鹿児島本線		0	0	
道	甘木鉄道	主に都市間(町外、県外) の移動を担う			
バス	高速バス	りが多事ができまう			
	コミュニティバス	主に日常生活圏内での 移動を担う	0	0	
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	0	0	
学校・企業バス		特定の移動ニーズを担う		0	

※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。

■ 位置付ける交通手段と主なターゲット



■ 将来の公共交通軸のイメージ

4. 基本方針

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・目標・成果指標を以下に設定します。

基本方針	目標	指標	基準値	目標値	
まちづくりと連携した	ちづくりと連携した 町内拠点への		22,600 人/年	28,800 人/年	
地域公共交通サービス	アクセス利便性の強化	年間利用者数	(令和 2 年度)	(令和8年度)	
		コミュニティバスの	74%	80%	
誰もが使いやすい	誰もが利用しやすい 公共交通サービスへの改善	利用者満足度	(令和2年度)	(令和8年度)	
地域公共交通サービス)军机会引起(加 之 粉	122 人/年	130 人/年	
		運転免許証返納者数	(令和2年度)	(令和8年度)	
みんなで支える	意識や行動の変化を促す 利用促進に向けた			3回/年	
地域公共交通サービス	取り組みの実施	実施回数	_	(令和8年度)	
まちの魅力を引き立てる。相乗効果の創出に向けた。		(本性) と声光の取り(小米)		1件以上/累計	
地域公共交通サービス	他分野・他地域との連携	連携した事業の取組件数	_	(令和8年度)	
		コミュニティバスの収益率	9.0% **	10.0%	
持続可能な		コミューノ1八人の収価学	(令和元年度)	(令和8年度)	
地域公共交通サービス	財政負担の維持・軽減	コミュニティバスに係る	19,774 千円	現状以下	
		公的資金投入額	(令和元年度)※	(令和8年度)	

[※]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。

5. 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。

15-66	=#4.7.5	スケジュール				
施策	事業イメージ	R4	R5	R6	R7	R8
①即方六路の維持,破傷	既存路線の維持・確保			継続して実施	包	
①既存交通の維持・確保	公共交通事業者への支援			継続して実施	包	
	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
②コミュニティバスの改善	安全で快適な利用環境の確保			継続して実施	也	
(グコミユニテ1八人の以番	運賃決済における利便性向上			継続して実施	包	
	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
@ 	交通結節点へのアクセス利便性の強化	検	討		実施	
③交通結節点の 利便性向上	乗継利便性の向上	要望・調整	要望・調整	要望·調整	要望・調整	要望・調整
13区江門工	待合・乗継環境の改善			継続して実施	te e	
⊘1∪□/□/+ /	MaaS の導入に向けた調査・検討			継続して実施	也	
④利用促進に向けた 連携強化	収益施設との連携強化		1	継続して実施	<u></u> 包	
建汤 瑶也	周辺自治体との連携強化			継続して実施	包	
@++~*/b/-+/47	まちづくり計画との連携			継続して実施	包	
⑤まちづくりにおける 各施策との連携	観光施策との連携			継続して実施	包	
There exercise	健康・福祉分野との連携			継続して実施	包	
⑥公共交通への	定期的な協議会の開催	実施	実施	実施	実施	実施
町民参画の推進	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
	利用促進の啓発			継続して実施	<u></u> 也	
⑦利用促進に向けた 取り組みの強化	多様な媒体を用いた情報の提供		1	継続して実施	te e	
4人が近のの気は	運行情報の提供			継続して実施	包	
⑧将来を見据えた新たな	オンデマンド交通の導入検討			継続して実施		
モビリティサービス導入の	多様な地域輸送資源の活用			継続して実施	包	
検討	次世代技術を活用した公共交通の検討			継続して実施		

6. 計画の推進体制

【進捗管理】 本計画は、各施策の目標値を設定し、達成 【進捗体制】 状況を見ながら計画の進捗状況を管理していきます。 取組の実施状



PDCA

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。 進捗体制】 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、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ計画を推進します。

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。

【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。