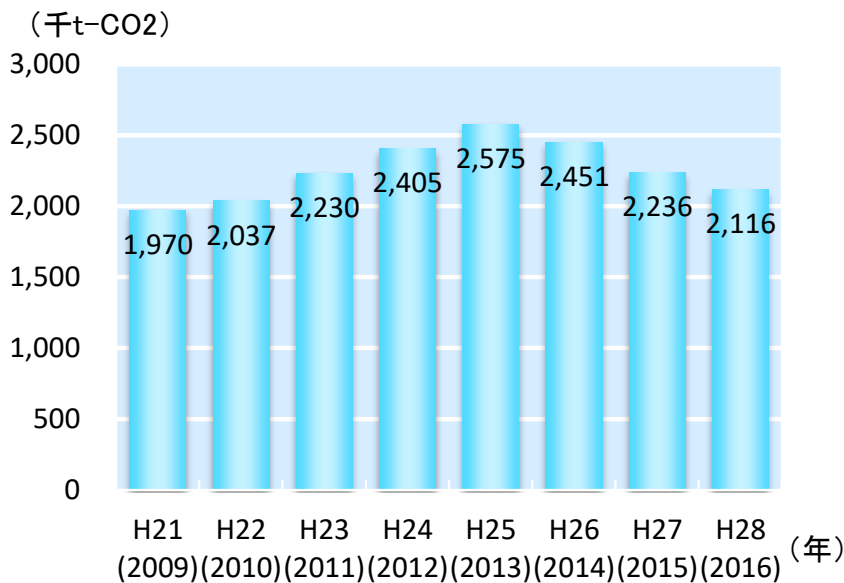


### ⑤過度な自動車依存による、温室効果ガス排出量増加が懸念

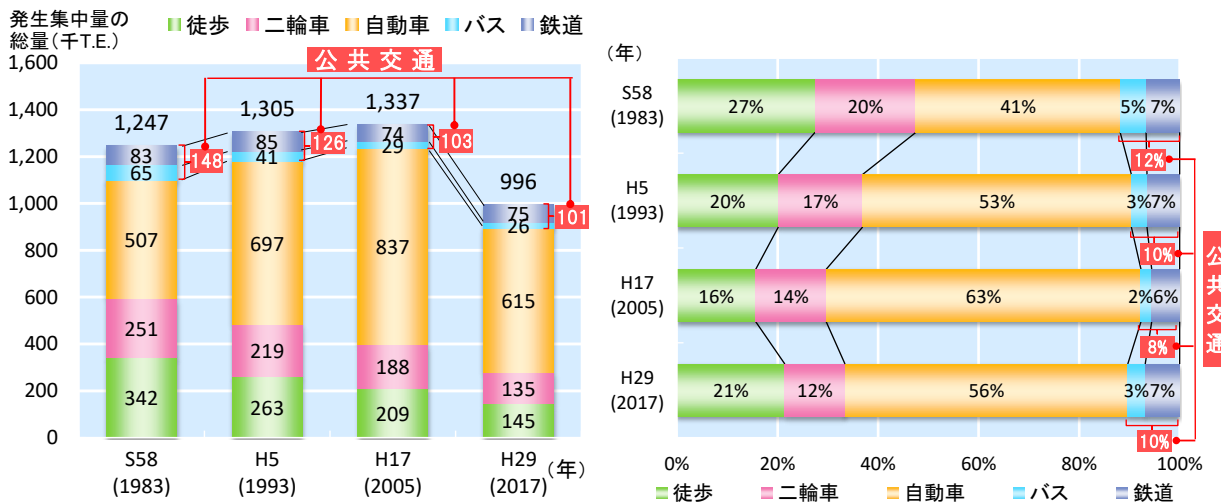
地球環境問題の深刻化に伴い、環境にやさしい都市づくりへの意識が高まっています。交通手段別に人の動きをみると、平成29(2017年)年は平成17年(2005年)に比べ自動車、徒歩、二輪車、バスの移動が減少し、特に自動車は大幅に減少しています。そのような中、公共交通(バス、鉄道)はほぼ横ばいで推移しています。構成比でみると、自動車は7%減少、公共交通は2%増加しました。

温室効果ガス排出量の低減に向けて、今後も自動車から公共交通等への転換を推進していく必要があります。



▲ 久留米市における温室効果ガス排出量の推移

資料：久留米市資料

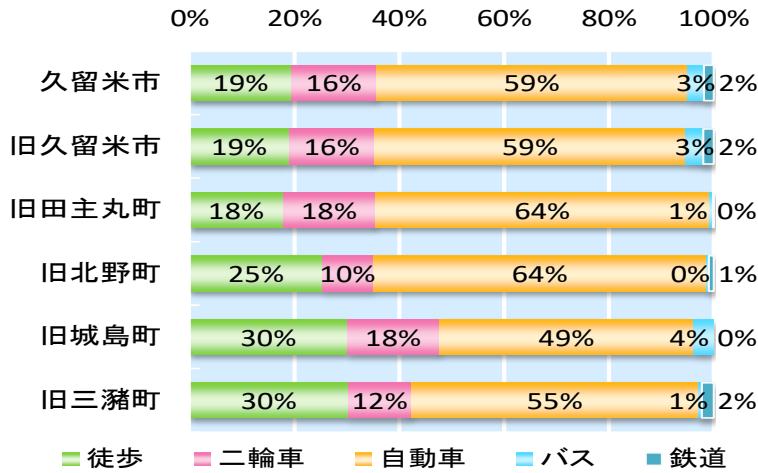


▲ 交通手段別の人の動きの推移 (左：発生集中量、右：構成比)

※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”と“合計値”が一致しない場合がある。  
 ※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”が100%とならない場合がある。  
 ※H29は交通手段「不明」を除く

資料：第2~5回北部九州圏パーソントリップ調査

また、本市の自動車の利用割合をみると、平成 17 年時点から大幅に減少していますが、旧市町内の移動といった身近な移動であっても5～6割が自動車を利用するなど、依然として自動車に依存している傾向がうかがえます。

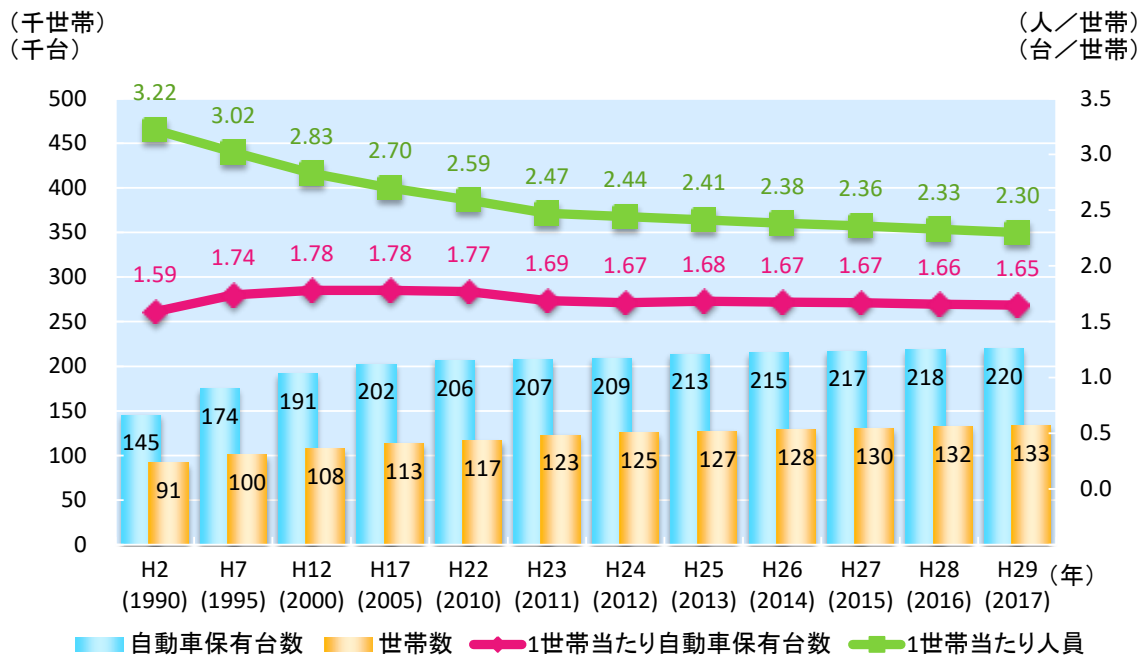


### ▲ 旧市町内での移動における交通手段構成比

※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”が 100%とならない場合がある。

資料：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査

自動車保有台数をみると、平成 17 年（2005 年）以降増加傾向は鈍化しましたが、微増傾向は続いており、1 世帯当たりの人員が減少する中で、1 世帯当たりの自動車保有台数はほぼ横ばいとなっています。自動車の移動量の推移を合わせて考えると、自動車利用総量は減りながら個人利用の傾向が進んでいることがうかがえます。



### ▲ 久留米市の世帯数と自動車保有台数の推移

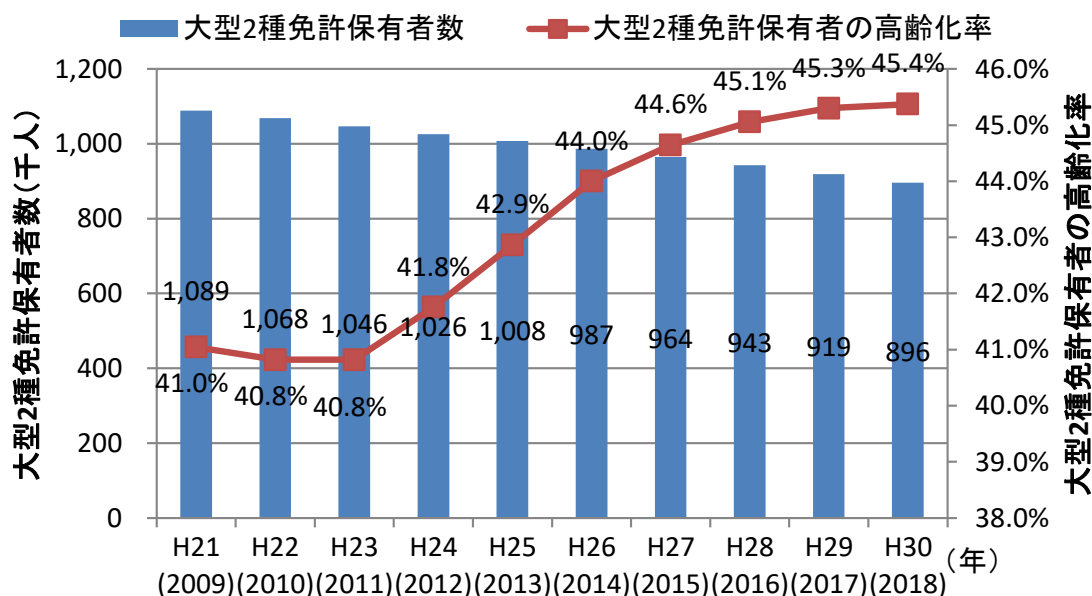
※1 世帯当たり自動車保有台数(台/世帯)については、“自動車保有台数(1 台単位)”と“世帯数(1 世帯単位)”を用いて算出しており、グラフの中の値(千台単位、千世帯単位)を用いて算定する値と合わない場合がある。

資料：世帯当たり人員・世帯数/H2～H22 国勢調査、H23～H29 住民基本台帳

自動車保有台数/H2～H24 (財)自動車検査登録情報協会、(社)全国軽自動車協会連合会、H25～H29 国土交通省久留米自動車検査登録事務所、福岡県軽自動車協会

## ⑥ 路線の減便・廃止が懸念

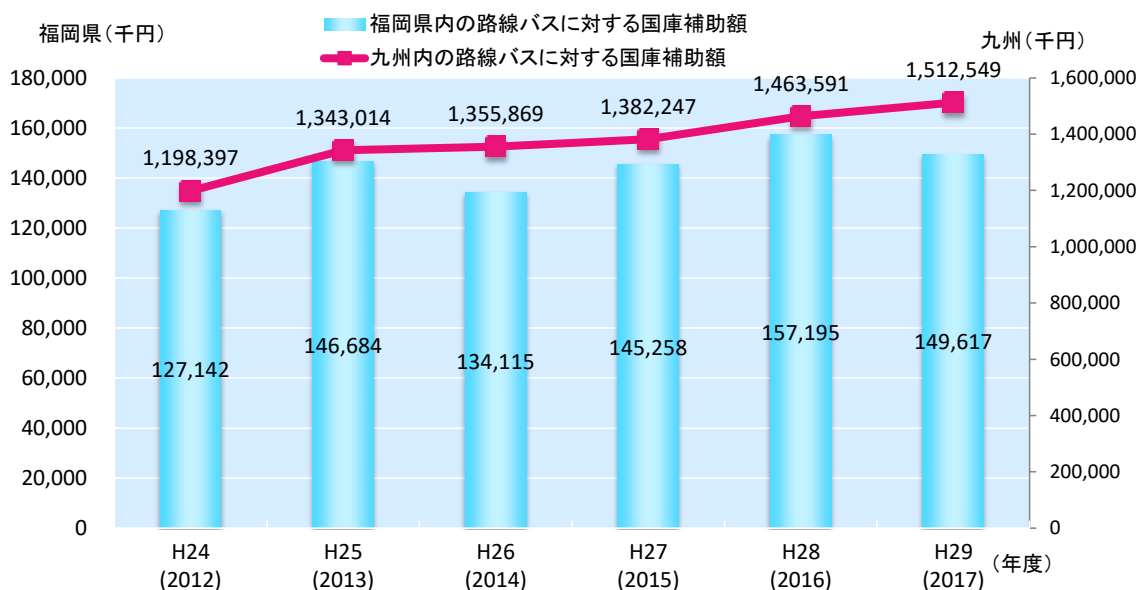
公共交通の運転手は慢性的に不足しており、さらに高齢化も進んでいる状況にあります。その上、働き方改革により一人の運転手が働ける時間が縮小しており、これまで以上に公共交通サービスの提供が厳しくなっています。今後はさらに人材が不足することが見込まれています。



▲ 大型2種免許保有者数とその高齢化率の推移

資料：運転免許統計

また、既存公共交通の維持や自治体の地域交通に対する行政負担額が全国的に増加傾向にあります。九州管内においても国の路線バスに対する補助金は5年間で約3.1億円、福岡県内の路線バスに対しては約2.2千万円増加しています。



▲ 国の路線バスに対する補助額（九州管内、福岡県内）

資料：九州運輸要覧

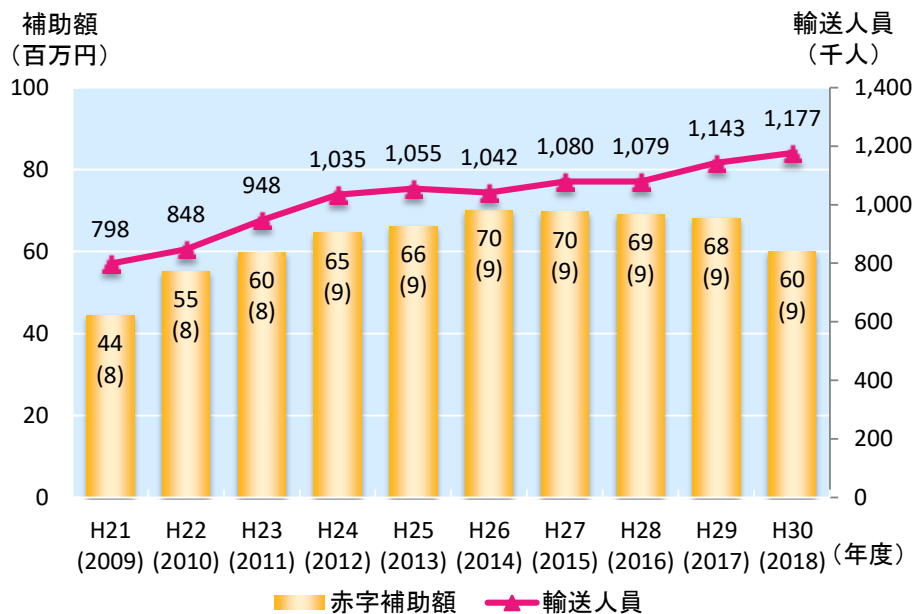
久留米市における路線バス利用者は、直近数年間は微増が続いていますが、10年前に比べて約15%減少した状況が続いており、依然として利用が低迷している状況にあります。

人口減少や高齢化の進展に伴ってバス利用者が減少した場合、現在のサービスを維持することが困難になる可能性があり、減便による利便性の低下や路線そのものの廃止などが懸念されます。

市から赤字補助を受けながら運行している路線は近年利用が増加しており、市の赤字補助額は平成27年度（2015年度）を境に減少に転じていますが、路線を維持していくためにはさらなる利用増の取り組みや効率化を図り、赤字額を抑制していく必要があります。



▲バス路線網と赤字補助路線（令和元年度）



▲赤字補助路線の補助額・輸送人員の推移

※カッコ内の数字は赤字補助路線数

資料：久留米市資料

### (3) その他 公共交通を取り巻く社会の変化

#### ① 新たなモビリティサービスの登場

AI や IoT を活用したカーシェアやデマンド交通、グリーンスローモビリティ<sup>1</sup>やライドシェア<sup>2</sup>など新たなモビリティサービスが登場してきており、移動サービスの多様性が増しています。

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待</li> </ul>
			

▲ 新たなモビリティサービスの事例

資料：国土交通省総合政策局作成資料

#### ② 自動運転技術の進展

公共交通サービスを維持していく人材が不足している中、自動運転技術が進展し、乗合旅客事業にも適用されつつあります。



使用車両



AI ガイド

遠隔操作画面

▲ 茨城県日立市無人自動走行バス 実証実験



2台の小型モビリティを1人で遠隔監視・操作



図：遠隔監視・操作



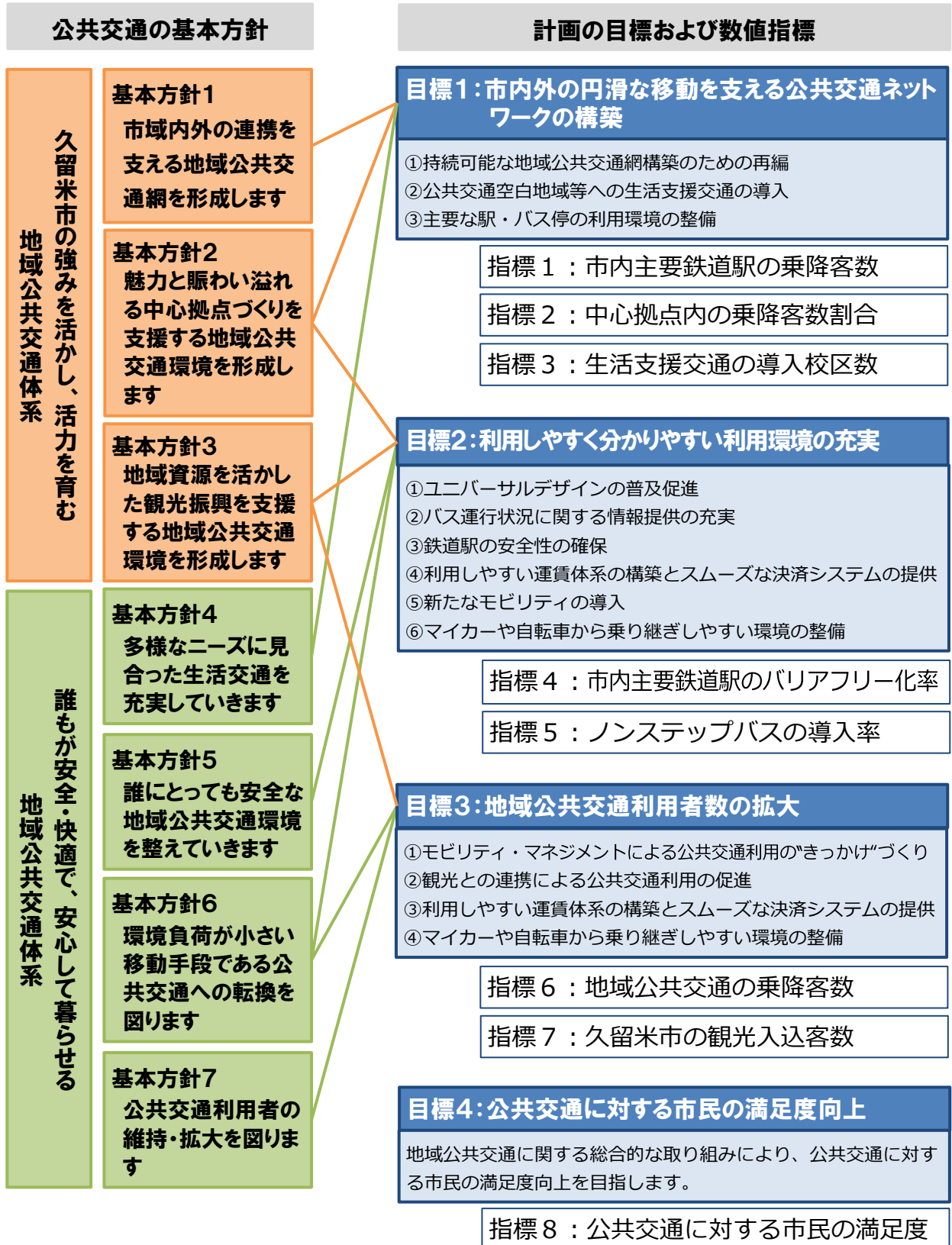
▲ 福井県永平寺町 ラストワンマイル 自動走行実証実験

<sup>1</sup> グリーンスローモビリティ：電動で時速 20 km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の乗り物。環境にやさしく、ゆっくりと走り、高齢者も安全に運転できる、小型車両で狭い道も通行可能といった特徴をもつ。

<sup>2</sup> ライドシェア：自動車を相乗りすること。空いている座席を活用し、他者とガソリン代などを負担し合うことで交通費が節約できるため、欧米では安価な交通手段として広く浸透している。日本の法律では自家用車が有料で客を乗せることは禁止されているため、同乗者が謝礼として燃料代や高速代相当の費用を支払う非営利のサービスに限られている。

### 3. 目標および目標達成状況を評価するための数値指標

地域公共交通網形成計画の目標、および、目標達成状況を評価するための数値指標を以下に示します。



地域公共交通網形成計画の概要

地域公共交通の目標像

地域公共交通に関する基本的な方針

地域公共交通網形成計画の目標・施策・評価指標

計画の進め方について

資料編

▼評価指標の定義と現況値・目標値

評価指標	上段: 指標の定義	単位	第1期 策定時値	現況値	目標値
	下段: 目標値設定の考え方				
指標1: 市内主要鉄道駅の乗降客数	市内主要駅（11 駅）※1 の年間乗降回数	万人/年	2,674	2,665 (2017 年度)	2,665
	人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして設定				
指標2: 中心拠点内の乗降客数割合	市内の年間の公共交通総乗降客数に占める中心拠点内の乗降客数の割合	%	71.1	72.1 (2017 年度)	74.1
	公共交通の利便性を高めることで市域内外からの利用を含め、中心拠点内の鉄道駅・バスの乗降客数の割合が相対的に増加する。				
指標3: 生活支援交通の導入校区数	生活支援交通の導入校区数	校区	8/46	26/46 (2019 年度)	46/46
	すべての校区（46 校区）に生活支援交通を導入するものとして設定				
指標4: 市内主要鉄道駅のバリアフリー化率	市内の主要駅（11 駅）※1 のうち、バリアフリー化された駅の割合	%	36	36 (2019 年度)	45
	新たに 1 駅のバリアフリー化を実施するものとして設定				
指標5: ノンステップバスの導入率	市内を運行する路線の配車台数に対するノンステップバスの台数の割合	%	0	6.1 (2019 年度)	15.3
	年間 2 台ずつ着実に導入していくことを目標に設定				
指標6: 地域公共交通の乗降客数	地域公共交通の年間乗降客数	万人/年	4,153	4,167 (2017 年度)	4,167
	人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして設定				
指標7: 久留米市の観光入込客数	久留米市内の年間の観光入込客数	万人/年	515	591 (2017 年度)	630
	「久留米市観光・MICE 戦略プラン」における目標を踏まえて設定				
指標8: 公共交通に対する市民の満足度	「市民意識調査」において、行政の取り組みについての満足度を問う設問のうち「バス・鉄道・タクシーなどの公共交通網の整備」に対する回答「満足・やや満足」の割合	%	51.5	52.6 (2018 年度)	57.3
	満足度が全体値を下回る地域の値を全体値程度まで引き上げるものとして設定				

※1 中心拠点の主要駅（JR久留米・西鉄久留米・花畑・試験場前）、地域生活拠点の中心駅・分岐駅（荒木・大善寺・善導寺・宮の陣・北野・田主丸・三瀧）を対象とする。

地域公共交通網  
形成計画の概要

地域公共交通の目標像

地域公共交通に関する  
基本的な方針

地域公共交通網形成計画の  
目標・施策・評価指標

計画の進め方について

資料編

## 4. 目標を達成するために行う施策について

目標を達成するために行う施策の概要を以下に示します。

### 目標1：市内外の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

市域内外の移動を支える鉄道や幹線バスの機能向上、中心拠点内の回遊性向上、生活支援交通等の導入を推進するとともに、中心拠点や地域生活拠点での交通結節機能を確保し、高齢者等交通弱者の移動から市内外の活発な移動まで多様なニーズを支え、都市活力の向上に資する公共交通ネットワークを構築します。

- ① 持続可能な地域公共交通網構築のための再編
- ② 公共交通空白地域等への生活支援交通の導入
- ③ 主要な駅・バス停の利用環境の整備

### 目標2：利用しやすく分かりやすい利用環境の充実

駅や車両などのバリアフリー化、公共交通情報の充実、スムーズな決済方法の拡大、マイカーや自転車と乗継しやすい環境の拡充など、高齢者や障害者はもとより、誰もが公共交通を利用して円滑に移動できる環境づくりを進めます。

- ① ユニバーサルデザインの普及促進
- ② バスの運行状況に関する情報提供の充実
- ③ 鉄道駅の安全性の確保
- ④ 利用しやすい運賃体系の検討とスムーズな決済システムの提供
- ⑤ 新たなモビリティの導入
- ⑥ マイカーや自転車から乗り継ぎしやすい環境の整備

### 目標3：地域公共交通利用者数の拡大

市民等の公共交通に対する興味・関心の醸成、公共交通の利用喚起、公共交通を利用する機会の創出、観光客等への取り込みなど地域公共交通の持続可能性の向上に向けた取り組みを推進します。

- ① モビリティ・マネジメントによる公共交通利用の“きっかけ”づくり
- ② 観光との連携による公共交通の促進
- ③ 利用しやすい運賃体系の検討とスムーズな決済システムの提供(再掲)
- ④ マイカーや自転車から乗り継ぎしやすい環境の整備(再掲)



# 目標1：市内外の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

## (1) 事業展開に向けた基本的な考え方

「地域公共交通の目標像」の実現に向けては、地域の特性や交通需要に応じて様々な公共交通を有機的に組み合わせ、相互の連携を図るとともに適切に役割を分担しながら効果的で効率的な地域公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

### ○地域公共交通の役割分担の考え方

地域の公共交通は、“まちづくり”とも連携しながら以下のような役割を果たしていく必要があります。効果的・効率的なネットワーク構築に向けては、需要に基づいた交通サービスの提供を考えていくことが基本となりますが、それぞれの公共交通が担う役割にも十分に配慮しながら事業を実施します。

#### ▼地域公共交通の役割分担の考え方

役割分担	考え方
拠点間の連携や広域的な移動を担う公共交通	市境を跨いだ広域的な移動や、拠点間の連携、特に地域生活拠点から高次都市機能が集積する中心拠点への円滑なアクセスを確保することで、市域内外の交流・連携を高める役割などを担う公共交通
拠点へのアクセスを担う公共交通	身近な地域生活拠点までの移動手段、さらには、地域間連携を担う公共交通に接続する移動手段として、地域の生活を支える役割などを担う公共交通
中心拠点内の移動を担う公共交通	高次都市機能が集積し、賑わいの核でもある中心拠点内での移動の利便性を高めることで、拠点が持つ様々な機能にアクセスしやすい環境を形成し、中心拠点の魅力・賑わいを高める役割などを担う公共交通

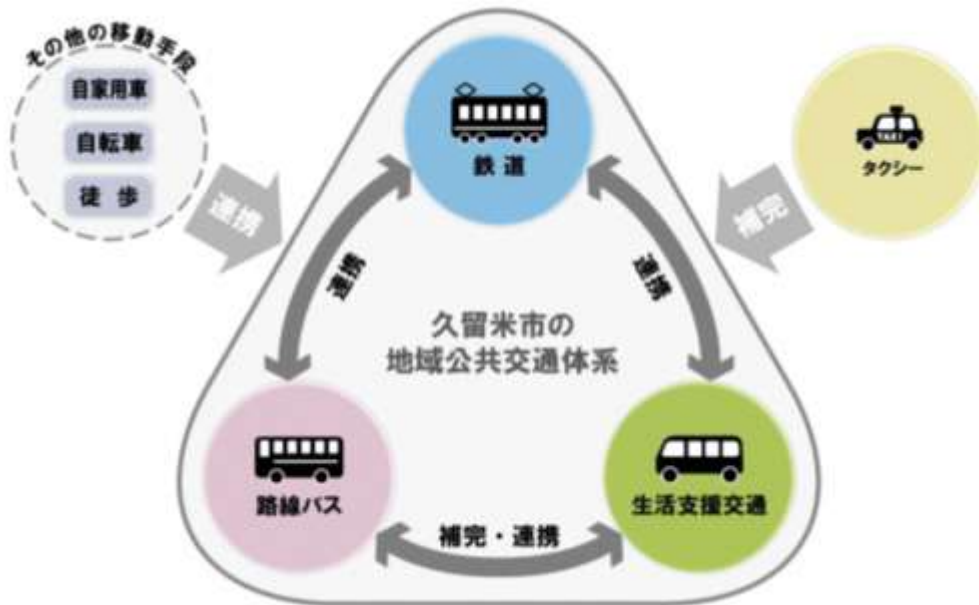


▲地域公共交通の役割分担イメージ

各公共交通機関はそれぞれ以下のような特性や役割を有しており、鉄道・路線バス・生活支援交通が相互に連携するとともに、これらでは対応が難しい移動ニーズに対してはタクシーなどが補完的な役割を果たしていくことで、一体的な地域公共交通体系としての機能を高めていく必要があります。

▼公共交通機関それぞれの特性と役割

	特 性	役 割
鉄道	定時性・速達性に富み、一度に多くの乗客を輸送することが可能	市内外の広域的な移動や、拠点間の移動を担うとともに、沿線から拠点へのアクセス手段としての役割も担う。
路線バス	多くの乗降地点の設定が可能で、柔軟な路線設定ができるため、広い範囲で公共交通サービスの提供が可能	鉄道とともに広域や拠点間の移動を担うとともに、沿線から拠点までのアクセス手段や、中心拠点内の移動手段など、多様な役割を担う。
生活支援交通	公共交通空白地域などを対象に、ニーズに応じて柔軟に運行することが可能	路線バスを補完し、日常生活を支える身近な地域生活拠点までの基本的な移動手段としての役割を担う。 拠点間を結ぶ鉄道駅や路線バス停留所までのアクセス手段としての役割を担う。
タクシー	利用者の移動ニーズにあわせて、24時間・ドア to ドアでの輸送、乗務員によるきめ細かな対応が可能	他の公共交通が運行していない時間帯や、路線バス等の運行が困難なエリアなどにおいて、目的地までの移動や、鉄道駅・路線バス停留所までの移動手段としての役割を担う。 他の公共交通を利用できない人の移動を支える役割を担う。



▲久留米市の地域公共交通体系イメージ

○交通サービス相互の連携の考え方

地域公共交通網を効果的・効率的なものにしていくためには、異なる移動手段を円滑に乗り継ぐことができる環境を整えることが重要になります。

このため、公共交通相互や自家用車、自転車から公共交通への乗り継ぎポイントとなる主要駅やバス停などで、円滑に乗り継ぎできる環境を形成するための事業を実施します。また、運賃などの面においても、地域公共交通を一体的に利用できる工夫を検討します。

## (2) 施策の概要

### 目標1-①持続可能な地域公共交通網構築のための再編

#### ■中心拠点と地域生活拠点が有機的に連携する公共交通体系の構築

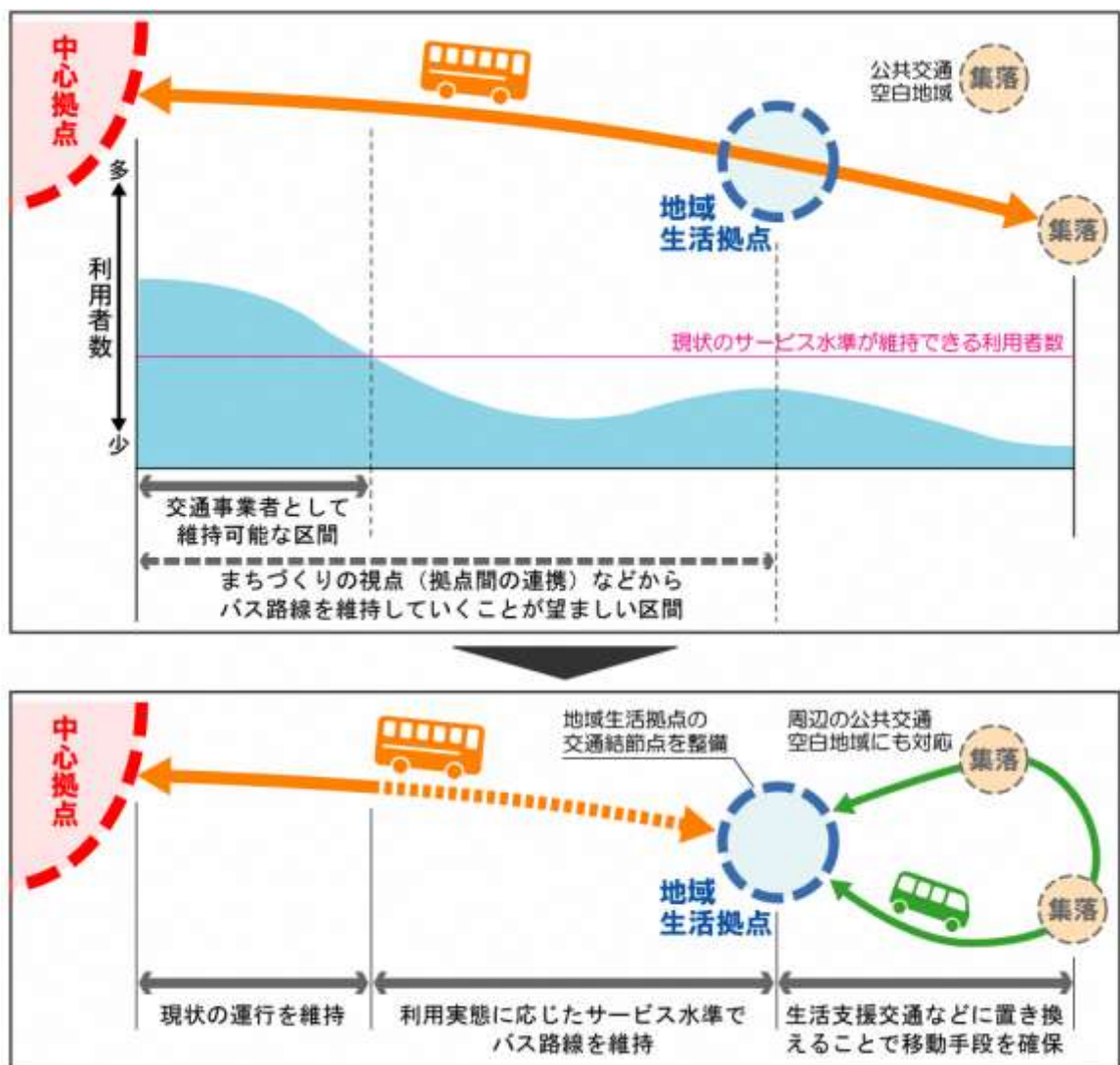
久留米市の目指すコンパクトな拠点市街地の形成、その拠点間をネットワークする将来都市構造を支える公共交通体系の構築に向けた再編を推進します。

#### ■公共交通空白地域から地域生活拠点へのアクセスを確保する公共交通体系の構築

生活支援交通への移行も含めて、身近な生活拠点へのアクセスを確保することで、より多くの市民の生活等を支える公共交通体系の構築に向けた再編を推進します。

#### ■利用需要とサービス水準のバランスをとった公共交通体系の構築

公共交通全体の利便性向上と公共交通サービスの効率化を“両輪”として、利用需要とサービス水準のバランス改善に向けた再編を推進します。特に、路線バスのうち利用が低迷し赤字運行が続いているものについては、事業者、地域、市が連携して採算性の改善に努めるとともに、再編を推進していきます。



▲移動手段の確保・効率化イメージ

## ■中心拠点における回遊性の高い公共交通体系の構築

バス路線の再配分・等間隔運行、BRT<sup>3</sup>の導入、循環バスの運行など誰もが快適に中心拠点内を移動できる回遊性の高い公共交通体系の構築に向けた再編を推進します。

### BRTの事例：岐阜県岐阜市



## ■中心拠点以外における利便性の高い公共交通体系の構築

中心拠点以外においても、生活利便施設などから利用しやすいバス停の新設や移設といった環境整備や生活支援交通の制度の見直しなど、利便性の高い公共交通体系の構築に向けた再編を推進します。

また、スクールバスなどの他の輸送資源との連携や新たなモビリティの導入可能性も含めて検討します。

### 新たなモビリティサービスの事例

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待</li> </ul>
			

資料：国土交通省総合政策局作成資料

<sup>3</sup> BRT（ビーアールティー）：Bus Rapid Transitの略。バス専用道路や常設の専用バスレーンを設け、交通渋滞に影響されずに運行し、定時性と確保しようとする輸送システム。

## 目標1-②公共交通空白地域等への生活支援交通の導入

### ■生活支援交通「コミュニティタクシー<sup>4</sup>」の推進

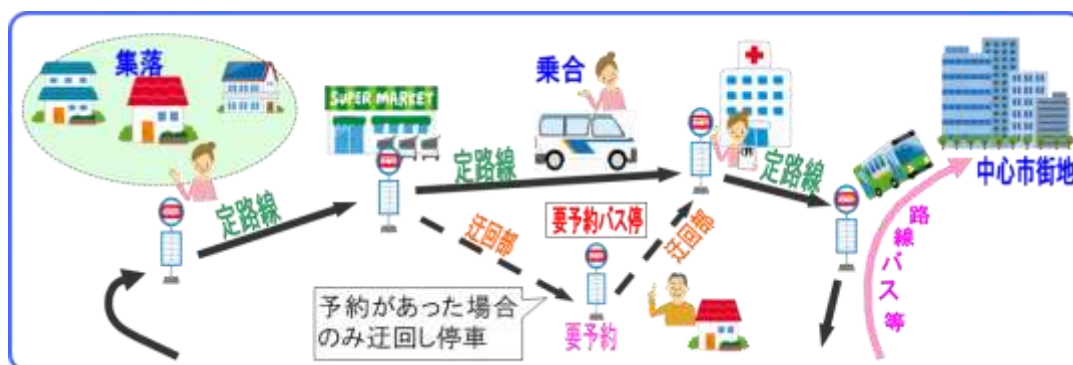
鉄道や路線バスの利用が困難な高齢者をはじめとする移動制約者の移動手段確保のため、タクシーを活用した生活支援交通「コミュニティタクシー」を推進していきます。



▲コミュニティタクシーの利用イメージ

### ■生活支援交通「よりみちバス<sup>5</sup>」の採算性向上及びあり方検討

公共交通空白地域等の移動手段の確保のため、定時定路線型のコミュニティバスである生活支援交通「よりみちバス」を導入し、運行を行っている。よりみちバスは、採算性向上の必要があり、地域と協働でコスト面にも配慮した効率的な運用を図っていくとともに、今後のあり方について検討していきます。



▲よりみちバスの利用イメージ

### ■新たなモビリティの活用

生活支援交通における新たなモビリティの活用についても研究を行っていきます。

<sup>4</sup> コミュニティタクシー：近くに鉄道駅やバス停がない公共交通不便地域に居住する、原則70歳以上の方を対象としたタクシー運賃の補助制度

<sup>5</sup> よりみちバス：10人乗り車両で運行する、定時定路線型のコミュニティバス。均一運賃で誰でも利用可能。

## 目標1－③主要な駅・バス停の利用環境の整備

### ■駅前広場の整備

人が集まる中心拠点・地域生活拠点の駅のうち、特急停車駅や鉄道路線の分岐駅など、交通結節点として役割の大きな駅から優先的に、自家用車による送迎や路線バスと鉄道との乗り継ぎ利用の状況などを踏まえ、交通事業者と連携して駅前広場等の整備を推進します。

#### 駅前広場整備の事例：三瀧駅(久留米市)



### ■西鉄久留米駅の高機能化の研究

久留米市最大の交通拠点となっている西鉄久留米駅は、1日1,000便近い路線バスが発着しており、乗り場やバスの待機スペースの不足、バス動線の錯綜などが問題となっていることから、駅前広場の再整備なども視野に、効率的で安全なバス運行等に向けたバスターミナルの高機能化を研究していきます。

### ■主要バス停の環境改善

運行頻度が比較的高いバス路線のうち、乗客数が多いバス停や、路線バス相互・生活支援交通との乗り継ぎポイントとなる主要バス停などを対象として、景観に配慮した上屋やベンチの設置などの環境改善を図ります。

#### 主要バス停環境改善の事例：文化センター前バス停(久留米市)



## 目標2: 利用しやすく分かりやすい利用環境の充実

### (1) 事業展開に向けた基本的な考え方

より多くの皆さんに、安全・快適に公共交通を利用してもらうためには、ニーズ等に応じて効果的・効率的な地域公共交通ネットワークを構築するだけでなく、あわせて主要駅などの“交通拠点”や、使用する“車両”などを使いやすいものにしていく取り組みや、公共交通の利用が敬遠される要因をできるだけ改善していく取り組みなども必要です。

#### ○利用環境改善の考え方

##### ・地域公共交通の利用環境の改善

鉄道駅の階段や、バス乗降口の段差などは、健常者にとっては大きな問題にならなくても、高齢者や障害者などの公共交通利用を考える上では改善が不可欠です。

このため、高齢者や障害者なども含めて、誰もが地域公共交通を利用しやすい環境を形成していくための事業を実施します。

##### ・地域公共交通の利用が敬遠される要因の改善

公共交通は、運行ダイヤにあわせてバス停などで待つ必要がある、目的地によっては乗り継ぎが必要となる、移動のたびに運賃の支払いが発生するなど、好きな時に移動できる自家用車に比べて不便な点があるのも事実です。このため、利用が敬遠されるこのような要因をできる限り改善していくための事業を実施します。

### (2) 施策の概要

#### 目標2-①ユニバーサルデザインの普及促進

##### ■主要駅等へのユニバーサルデザイン<sup>6</sup>の導入

地域生活拠点の中心となる駅等を対象として、段差や急勾配の解消、エレベーター・手すり・多目的トイレの設置等のバリアフリー化整備を、国や交通事業者と連携して取り組むとともに、休憩施設や授乳のためのスペースの整備などといったユニバーサルデザインの導入を進めます。

#### ユニバーサルデザイン



出典：西鉄 HP

<sup>6</sup> ユニバーサルデザイン：文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）のこと。

## ■低床バス（バリアフリー対応車両）の普及促進

高齢者や障害者など、誰もが地域公共交通を利用しやすい環境の形成に向けて、引き続きノンステップバスをはじめとする低床バスの普及を推進していきます。

### 低床バス

（ノンステップバス・ワンステップバス）

従来型の車両よりもバス車内の床面が低く、段差が小さいため楽に乗降することができます。また、スロープを設置することで、車椅子での円滑な利用も可能です。



## 目標2-②バスの運行状況に関する情報提供の充実

### ■バスロケーションシステム表示機の導入の推進

久留米市の交通拠点である、JR 久留米駅及び西鉄久留米駅を結ぶシンボルロードに面するバス停や医療施設、公共施設、大型商業施設など、市内外からの利用者の多いバス停を対象に、バスの現在地や遅延の状況をリアルタイムで電光掲示板に表示する“バスロケーションシステム表示機”の導入を進めるとともに、アプリ等の利用促進を行います。

### バスロケーションシステム表示機の事例：六ツ門・シティプラザ前バス停（久留米市）





## 目標2-③ 鉄道駅の安全性の確保

### ■ 鉄道駅の安全性の確保

1日の乗降客数が3万人を超える、久留米市最大の乗換拠点駅である西鉄久留米駅の耐震補強に国や交通事業者と連携して取り組み、地震発生時の鉄道機能及び利用者の安全性確保を促進します。



## 目標2-④ 利用しやすい運賃体系の構築とスムーズな決済システムの提供

### ■ 利用しやすい運賃体系の構築

路線バスの利用促進の一環として、均一運賃の導入や料金定額制の乗り放題企画券の導入など、他地域での事例等も研究しながら、地域のニーズにあった運賃体系の構築を目指します。

### 公共交通における料金定額制(サブスクリプション)運賃の事例:Citymapper Pass(イギリス・ロンドン)

公共交通における料金定額制(サブスクリプション)サービスは日本では導入事例はありませんが、海外では近年複数の都市で導入が進んでいます。ロンドンでは、電車やバス、自転車などが「Citymapper Pass」という電子カードを用いて使い放題になるサービスが導入されています。



出典：Citymapper PASS 公式リリース

### ■ 交通 IC カード利用可能エリアの拡大

現在、交通 IC カードが導入されていない公共交通も含め、市域全体への利用可能エリアの拡大を推進します。

### ■ 移動手段の一体的なサービスの提供

既存の交通手段を組み合わせ、現在の交通サービスの質を向上させていくことを目的として、MaaS<sup>7</sup>(Mobility as a Service)の導入を目指します。具体的には、移動手段の選択から決済までを一体的なサービスとして提供できるアプリの導入について、交通事業者等と連携しながら推進していきます。

<sup>7</sup> MaaS: Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス

## 目標2-⑤新たなモビリティの導入

### ■新たなモビリティの導入の検討

自動運転技術をはじめ、AI オンデマンドバス<sup>8</sup>、グリーンスローモビリティ<sup>9</sup>、超小型モビリティなどの新たなモビリティの社会実装に合わせて、速やかに取り組んでいけるよう、新たなモビリティの導入について交通事業者等と連携しながら検討していきます。

#### 中型バスの自動運転実証実験(西日本鉄道株)



▲ 自動運転バス車両



▲ 実証運転走行ルート

#### グリーンスローモビリティの車両



#### 超小型モビリティの車両事例



<sup>8</sup> AI オンデマンドバス：AI（人工知能）を活用したデマンド交通。利用者のリクエストに応じ、AI が効率的なルートを選定して運行する。

<sup>9</sup> グリーンスローモビリティ：電動で時速 20 km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の乗り物。環境にやさしく、ゆっくりと走り、高齢者も安全に運転できる、小型車両で狭い道も通行可能といった特徴をもつ。

## 目標2-⑥マイカーや自転車から乗り継ぎしやすい環境の整備

### ■パーク&ライド<sup>10</sup>駐車場、サイクル&ライド<sup>11</sup>駐輪場等の整備

地域生活拠点の中心となる駅のうち、パーク&ライドに利用可能な駐車場の整備が十分ではない駅を対象として、駅までのアクセス手段の状況や利用者のニーズも確認しながらパーク&ライド駐車場の確保を推進していきます。

人が集まる中心拠点・地域生活拠点の駅や、鉄道路線の分岐駅、特急停車駅などを対象に、駐輪場の収容台数や放置自転車の状況などを確認した上で鉄道駅まで自転車で移動して鉄道を利用するためのサイクル&ライド駐車場の確保を推進していきます。

また、運行頻度が比較的高いバス路線の主要なバス停を対象として、違法駐輪の発生状況なども考慮しながら、サイクル&バスライド駐輪場の確保を推進していきます。

なお、駐車場や駐輪場の確保にあたっては、駅やバス停周辺の民間施設等とも連携しながら推進していきます。

#### パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の事例：JR 久留米駅(久留米市)



#### サイクル&バスライド駐輪場の事例：善導寺バス停(久留米市)



<sup>10</sup> パーク&ライド：鉄道駅やバス停に設けた駐車場にマイカーを駐車させ、そこから鉄道や路線バス等により乗り換えて目的地に行く方法。

<sup>11</sup> サイクル&ライド：マイカーではなく自転車から乗り換える場合はサイクル&ライドという。

## 目標3:公共交通利用者数の拡大

### (1)事業展開に向けた基本的な考え方

過度な自家用車依存からの脱却による環境負荷の低減や、公共交通事業の収益性改善による持続可能性の向上、地域の特性や社会状況の変化に応じた地域公共交通体系の継続的な見直しなどを推進していくためには、地域と連携・協働しながら利用促進をはじめとする様々な取り組みを強力に推し進めていくことが不可欠です。

#### ○利用促進の考え方

##### ・自家用車などからの転換の促進

普段から自家用車を利用している人の中には、そもそも公共交通を利用しようと思ったことがなく、公共交通が日常生活の中で移動する際の“選択肢”に入っていない人もいるものと考えられます。

このため、まずは公共交通を移動手段の一つとして認識してもらい、利用の意識を高めるための事業や、自家用車から公共交通への転換を後押しする環境を形成するための事業を実施します。

##### ・新たな利用需要の獲得

公共交通の有効活用に向けては、自家用車などからの転換だけではなく、移動需要そのものを増やしていくことも考える必要があります。

このため、これまでは日常生活であまり公共交通を利用する機会がなかった市民等に公共交通を積極的に利用してもらうための取り組みを進めるとともに、観光施策などとも連携しながら、新たな利用需要を獲得していくための事業を実施します。

### (2)施策の概要

#### 目標3-①モビリティ・マネジメント<sup>12</sup>による公共交通利用の“きっかけ”づくり

##### ■公共交通利用促進イベントの実施

公共交通利用のきっかけとなるイベントの開催など、地域の公共交通に対する興味や関心を喚起する取り組みを進めます。

##### 公共交通利用促進イベントの事例:バス・鉄道フェスタ



<sup>12</sup> モビリティ・マネジメント:一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

### ■学校に対するモビリティ・マネジメントの実施

市内の高校・大学などに通学する生徒・学生や小学校等に通学する児童やその保護者を対象に、情報提供や利用呼びかけ、乗り方教室などの実施により、公共交通の利用促進を目指します。

#### バスの乗り方教室の事例：小学校でのバスの乗り方教室



### ■企業（通勤）に対するモビリティ・マネジメントの実施

市内に立地する企業に対して体制・制度等の変更に関する働きかけや、就業者への呼びかけなどにより、通勤や業務等における交通行動の変容を目指します。

### ■公共交通マップの作成・配布

久留米市の地域公共交通に関する情報を分かりやすく整理した「公共交通マップ」を作成し、新規転入者に対して配布するとともに、校区コミュニティセンターや行政窓口などで広く配布することで、公共交通の利用促進を図ります。

#### 分かりやすい情報提供の事例：久留米広域連携中枢都市圏公共交通マップ

久留米市だけではなく、久留米市との移動を頻繁に行う周辺市町の公共交通に関する情報をまとめたものです。各交通機関・路線のルートやバス停、運行本数、沿線のおでかけスポットなどを掲載しています。



## ■高齢者の公共交通利用に対する支援

高齢者に対する乗車券・定期券等の購入補助制度の導入など、高齢者の公共交通利用促進に向けた支援策を推進していきます。また、地域公共交通に関する情報（公共交通マップ等）の提供などを通じて、自家用車から公共交通への転換を促進します。

鉄道や路線バスの利用が困難な高齢者をはじめとする移動制約者の移動手段確保のため、タクシーを活用した生活支援交通「コミュニティタクシー<sup>13</sup>」を推進していきます。

### 高齢者への支援策の事例：グランドパス 65(西鉄バス)、65 歳以上運転免許証返納者運賃割引

『グランドパス 65』は、西鉄路線バス全線が 1 ヶ月 6,100 円で乗り放題となるなどのお得な定期券です。

また、堀川バスでも、運転免許証を自主返納された 65 歳以上の方を対象に、バス運賃支払い時に運転免許証返納割引証を提示すると、運賃が半額になる割引制度を実施しています。

グランドパス65なら西鉄電車の運賃の半額をポイントでお返しいたします!



出典：西鉄くらしネット HP

## ■主要施設等との連携による公共交通利用促進策の実施

特に人が多く集まり、かつ、公共交通でのアクセスが比較的便利な主要な施設（石橋文化センター、青少年科学館、シティプラザなど）等と連携し、公共交通による来場者に対する施設利用特典の提供を行うなど、公共交通を利用するきっかけをつくります。

## 目標3—②観光との連携による公共交通利用の促進

### ■観光行事や集客施設等と連携した企画乗車券の開発

沿線に観光地・観光施設が立地する鉄道やバス路線を対象として、観光行事や集客施設、飲食店等と連携して「企画乗車券」を開発することで、観光振興による地域の活性化や公共交通の利用促進を図ります。

### 観光誘客企画と連携した企画乗車券の事例：くるめグルメきっぷ(西日本鉄道株)

ラーメンや焼き鳥、スイーツ、体験などがお得に楽しめるチケット「久留米くるくるチケット」と往復乗車券がセットになった企画乗車券を販売。



出典：西日本鉄道株) News Release

### ■観光施設へのアクセス情報等の提供

観光政策と連携して、久留米市観光情報ポータルサイトに掲載される全ての観光イベント情報に、公共交通でのアクセスに関する詳細な情報を掲載し、観光・レジャー目的での移動における公共交通利用の促進を図ります。

<sup>13</sup> コミュニティタクシー：近くに鉄道駅やバス停がない公共交通不便地域に居住するタクシー運賃の補助制度

### 目標3—③利用しやすい運賃体系の構築とスムーズな決済システムの提供(再掲)

#### ■利用しやすい運賃体系の構築

路線バスの利用促進の一環として、均一運賃の導入や料金定額制の乗り放題企画券の導入など、他地域での事例等も研究しながら、地域のニーズにあった運賃体系の構築を目指します。

#### ■交通 IC カード利用可能エリアの拡大

現在、交通 IC カードが導入されていない公共交通も含め、市域全体への利用可能エリアの拡大を推進します。

#### ■移動手段の一体的なサービスの提供

既存の交通手段を組み合わせ、現在の交通サービスの質を向上させていくことを目的として、MaaS<sup>14</sup> (Mobility as a Service) の導入を目指します。具体的には、移動手段の選択から決済までを一体的なサービスとして提供できるアプリの導入について、交通事業者等と連携しながら推進していきます。

### 目標3—④マイカーや自転車から乗り継ぎしやすい環境の整備(再掲)

#### ■パーク&ライド<sup>15</sup>駐車場、サイクル&ライド<sup>16</sup>駐輪場の整備

地域生活拠点の中心となる駅のうち、パーク&ライドに利用可能な駐車場の整備が十分ではない駅を対象として、駅までのアクセス手段の状況や利用者のニーズも確認しながらパーク&ライド駐車場の確保を推進していきます。

人が集まる中心拠点・地域生活拠点の駅や、鉄道路線の分岐駅、特急停車駅などを対象に、駐輪場の収容台数や放置自転車の状況などを確認した上で鉄道駅まで自転車で移動して鉄道を利用するためのサイクル&ライド駐車場の確保を推進していきます。

また、運行頻度が比較的高いバス路線の主要なバス停を対象として、違法駐輪の発生状況なども考慮しながら、サイクル&バスライド駐輪場の確保を推進していきます。

なお、駐車場や駐輪場の確保にあたっては、駅やバス停周辺の民間施設等とも連携しながら推進していきます。

<sup>14</sup> MaaS : Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス

<sup>15</sup> パーク&ライド : 鉄道駅やバス停に設けた駐車場にマイカーを駐車させ、そこから鉄道や路線バス等へ乗り換えて目的地に行く方法。

<sup>16</sup> サイクル&ライド : マイカーではなく自転車から乗り換える場合はサイクル&ライドという。