

2. 地域公共交通の現状と課題

「地域公共交通の目標像」の視点から本市の地域公共交通の現状・課題を整理しました。

久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

- ・ まちなかに便利で快適な地域公共交通のあるまち
- ・ 市域内外の連携・交流を高める地域公共交通のあるまち
- ・ 豊かな地域資源を活かす地域公共交通のあるまち

【地域公共交通の現状・課題】

①市内外の連携・交流を支える公共交通の利用が低迷

久留米市では、鉄道・路線バスが市内外の連携・交流を支える公共交通となっていますが、鉄道・路線バスとも利用者数は横ばいで推移しているものの、市内外の連携・交流を支える公共交通の利用は低い水準にあります。

②鉄道とバス・一般車・自転車などとの交通結節機能が不十分

主要な鉄道駅においても、鉄道と他の交通手段とを円滑に乗り継ぐための交通結節機能が不十分な状況がみられます。

③中心拠点内に駅・バス停から離れている地域・生活利便施設が存在

路線バスが高頻度に運行する中心拠点内においても、鉄道駅やバス停から離れている地域・生活利便施設が存在しています。

④観光客の公共交通利用が不十分

観光客における公共交通利用がまだ十分とは言えないことから、観光と連携することが求められます。

⑤交通モードの一体性の不足

複数の交通機関のサービスを一括のサービスとしてまとめ、より有効に活用していくことが求められます。

誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系

- ・ 安全・快適に移動できる地域公共交通のあるまち
- ・ 安心して暮らせる地域公共交通のあるまち

【地域公共交通の現状・課題】

①公共交通空白地域等が広範囲に亘り存在

市域には、近くに鉄道駅やバス停がない公共交通空白地域が広範囲に亘って存在しています。また、こうした地域にも高齢者が多く居住しています。

②自家用車を利用できない高齢者は外出行動が少ない傾向

免許を保有していない高齢者は外出率が低い状況にあり、また移動距離が短い市内の外出が中心で、市外への外出が少ない傾向にあります。

③高齢者の運転による交通事故の増加が懸念

高齢者の免許保有者が急増する中、高齢者の運転による交通事故の割合が増加傾向にあり、今後も増加していくことが懸念されます。

④移動制約者等の外出行動を支えるバリアフリー化が不十分

公共交通を利用する高齢者の割合は増加傾向にあるものの、駅舎やバス車両のバリアフリー化は十分とは言えない状況です。

⑤過度な自動車依存による、温室効果ガス排出量の増加が懸念

旧市町内の移動といった身近な移動であっても自動車利用が多く、温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。

⑥路線の減便・廃止が懸念

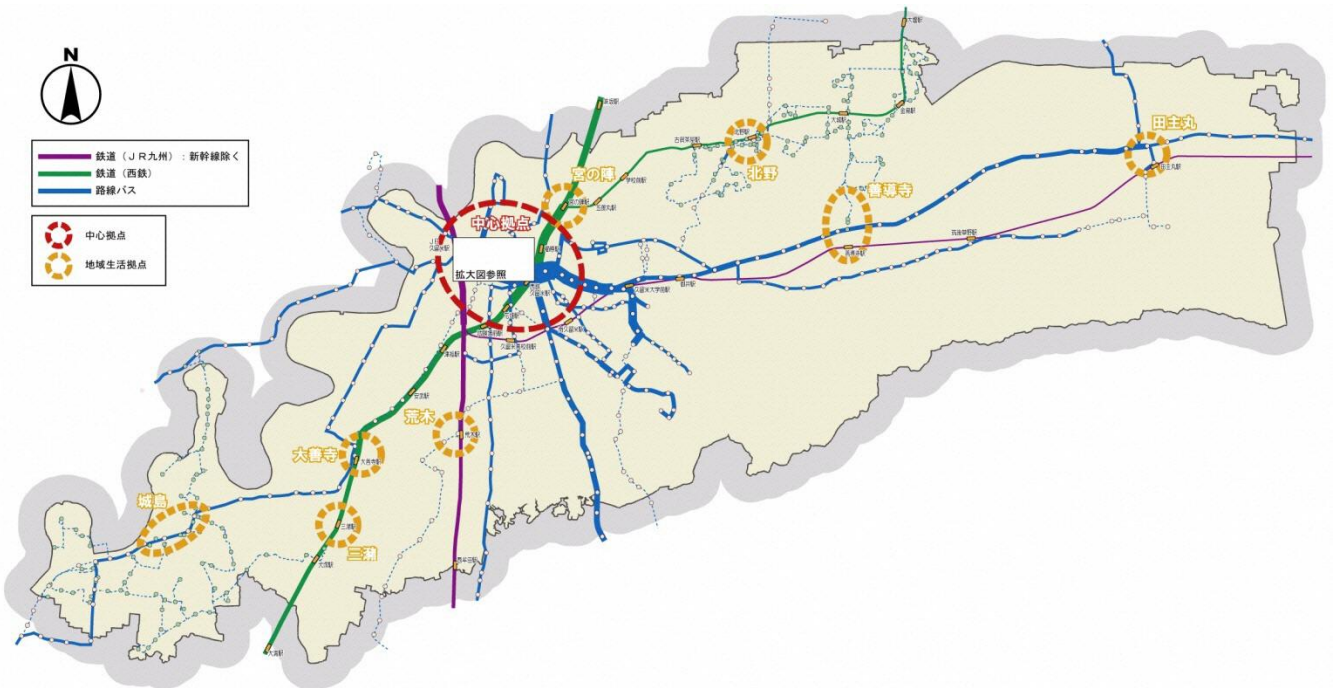
バス・鉄道利用者の減少などにより、現在のサービスを維持することが困難になる可能性があり、減便や廃止等が懸念されます。

(1) 「都市活力の向上」の視点から見た現状・課題

① 市内外の連携・交流を支える公共交通の利用が低迷

久留米市では、広域的な移動や拠点間の連携を支える鉄道や路線バスの運行頻度が比較的高いほか、特に中心拠点から南側などでも路線バスの運行本数が多くなっています。

また、中心拠点内、特に、多くのバス路線が集中する JR 久留米駅と西鉄久留米駅間のエリアでは、路線バスの運行本数が非常に多くなっているなど、鉄道や路線バスが市内外の連携・交流を支える公共交通として重要な役割を担っています。



▲ 久留米市公共交通網

※令和2年3月末時点

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

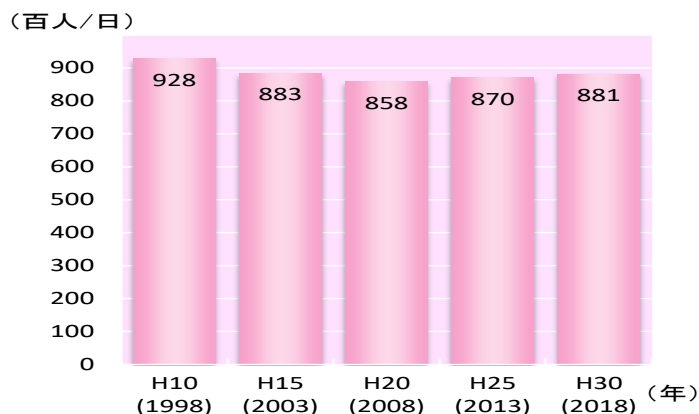
計画の進め方について

資料編

鉄道については、JR 鹿児島本線・久大本線、西鉄天神大牟田線・甘木線の 25 の鉄道駅があり、鉄道網が比較的充実した地域です。また、平成 23 年（2011 年）には JR 久留米駅に新幹線駅が開業し、鉄道による広域交流が拡大しています。

路線別では西鉄天神大牟田線、西鉄甘木線の利用者は減少傾向が続いているものの、JR 鹿児島本線や JR 久大本線の利用者は増加傾向にあり、全体では微増傾向にあります。

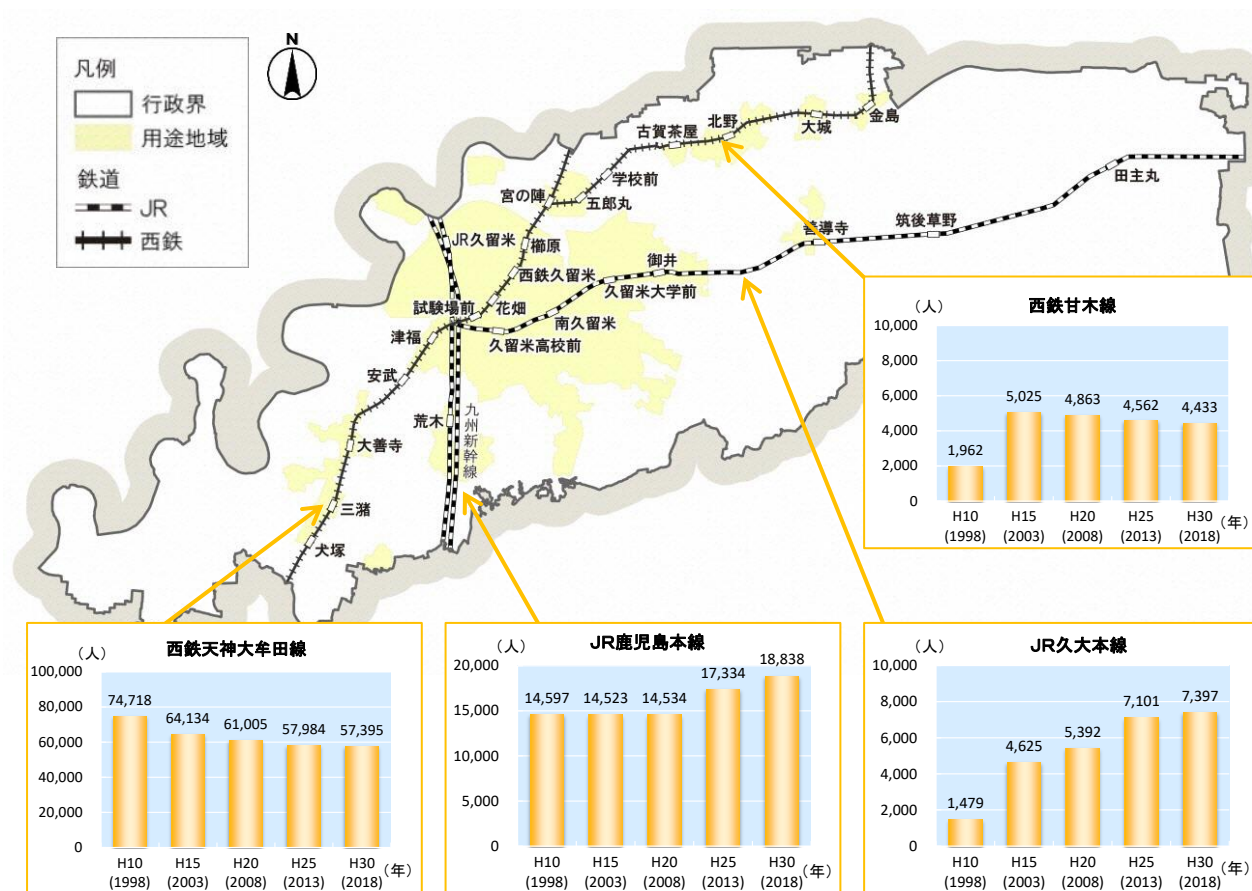
しかし、今後人口が減少していく中で、利用者が減少していくことが想定されるため、維持していくような取り組みを進めていくことが求められます。



▲鉄道乗降客数

※JR 在来線及び西鉄の市内駅の乗降客数を集計

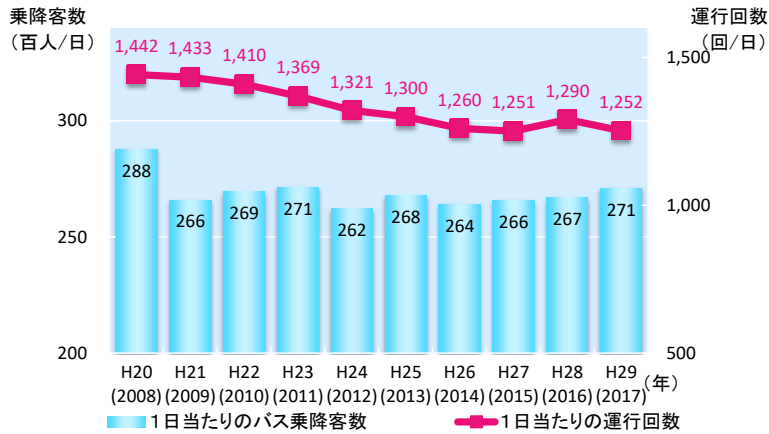
資料：久留米市統計書



▲鉄道各路線の日当たりの乗降客数推移

資料：久留米市統計書

また、路線バスは、17 路線が運行され、市街化区域内では比較的充実した路線網を有しています。路線バスの利用者は、平成 26 年（2014 年）以降毎年微増しており、平成 29 年（2017 年）には約 2.71 万人/日となって平成 23 年（2011 年）時点の水準まで回復しています。また、運行回数 1 回あたりの乗降客数をみると、年々増加してきており、輸送の効率性も改善してきていますが、利用者の維持、さらなる効率性の改善が求められます。



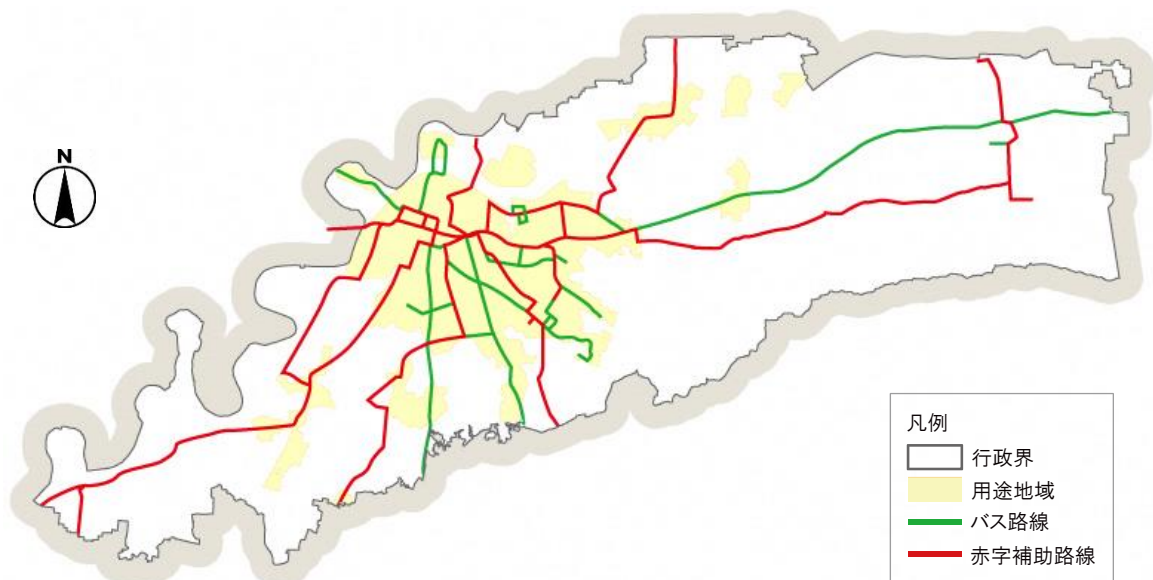
▲ 路線バスの乗降客数と運行回数

資料：久留米市統計書

	運行回数1回当たりの乗降客数
H20 (2008)	20.0
H21 (2009)	18.6
H22 (2010)	19.1
H23 (2011)	19.8
H24 (2012)	19.8
H25 (2013)	20.6
H26 (2014)	21.0
H27 (2015)	21.2
H28 (2016)	20.7
H29 (2017)	21.6

▲ 路線バスの運行回数
1 回あたりの乗降客数

資料：久留米市統計書



▲バス路線網（令和元年度）

②鉄道とバス・一般車・自転車などの交通結節機能が不十分

久留米市内には 25 の鉄道駅が設置されており、鉄道が市民等の重要な移動手段となっていますが、地域生活拠点の中心駅などの主要な駅においても、バス乗り場や一般車乗降場、駐車場・駐輪場など、鉄道と他の交通手段とを円滑に乗り継ぐための交通結節機能が不十分な状況がみられます。

▼交通結節機能が不十分な鉄道駅（例）

【西鉄天神大牟田線 大善寺駅】

- 地域生活拠点（大善寺）の中心駅となっており、西口にはバス停も設置されているが、駅前広場の整備が不十分で、バス・一般車・タクシーなどの動線が錯綜する状況がみられる。
- 駅前広場でバスが転回できないため、バス乗り場が未整備で、広場内中央部付近に停車するバスに乗降する必要があることから、安全性・快適性等に問題がある。



◇駅前広場（西口）の整備が不十分で、タクシー・一般車・バス等の動線が錯綜



◇バスは駅前広場の中央部付近で停車し、乗降後には広場外のスペースで転回

【西鉄天神大牟田線 宮の陣駅】

- 地域生活拠点（宮の陣）の中心駅となっているが、駅前広場が整備されておらず、自家用車による送迎時は路上で駐停車する状況がみられる。



◇駅前広場が整備されておらず、円滑な乗り継ぎができていない状況



▼市内25駅における交通結節機能整備の状況

(令和2年3月時点)

駅名	駅種別		交通結節点の機能					備考	
	主要駅	特急・急行停車駅	駅前広場	駐車場	駐輪場	バス停	バス乗り場		
JR 鹿児島本線	久留米駅	○	○	○	○	○	○	交通結節機能の整備済	
	荒木駅	○	○	△	○	○	○	×	バス停が駅に隣接していない
JR 久大本線	久留米高校前駅			○	×	○	×	-	周辺に民間駐車場なし
	南久留米駅			△	○	○	×	-	駅前広場は整備されていないが、寄り付くことはできる
	久留米大学前駅			○	×	○	○	○	周辺に民間駐車場あり
	御井駅			△	○	○	○	×	バス停が駅に隣接していない
	善導寺駅	○		△	○	○	×	-	駅前広場は整備されていないが、寄り付くことはできる
	筑後草野駅			△	×	○	○	×	バス停が駅に隣接していない
	田主丸駅	○		△	×	○	○	×	周辺に民間駐車場あり
西鉄天神 大牟田線	宮の陣駅	○	○	×	○	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	櫛原駅			×	×	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	久留米駅	○	○	○	○	○	○	○	交通結節機能の整備済
	花畑駅	○	○	○	○	○	○	○	交通結節機能の整備済
	試験場前駅	○		○	○	○	○	×	バス停が駅に隣接していない
	津福駅			×	○	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	安武駅			×	○	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	大善寺駅	○	○	△	○	○	○	×	西口は駅前広場が未整備
	三潕駅	○		○	×	○	×	-	周辺に民間駐車場あり
	犬塚駅			○	×	○	×	-	周辺に民間駐車場あり
西鉄 甘木線	五郎丸駅			×	×	×	×	-	交通結節機能は未整備
	学校前駅			×	×	×	×	-	交通結節機能は未整備
	古賀茶屋駅			×	×	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	北野駅	○		×	○	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	大城駅			×	×	○	×	-	駅前広場がなく寄り付きもできない
	金島駅			○	×	○	×	-	周辺に民間駐車場あり

主 要 駅：中心拠点の主要駅及び地域生活拠点の中心駅・分岐駅
 駅 前 広 場：○駅前広場有り、△駅前にスペース有り、×駅前にスペース無し
 駐 車 場：○駅に隣接する駐車場有り、△周辺に駐車場有り、×駐車場無し
 駐 輪 場：○駅に隣接して駐輪場有り、×駐輪場無し
 バ ス 停：○バス停名が駅名となっている、×バス停無し
 バス乗り場：○上屋の設置有り、×上屋の設置無し、-バス停無し

③中心拠点内に駅・バス停から離れている地域・生活利便施設が存在

久留米市の中心拠点内は、中心市街地から放射線状にバス路線網が広がっており、バスの運行頻度は高く、公共交通の利便性が非常に高いエリアとなっています。

その中でも、中心市街地の JR 久留米駅と西鉄久留米駅の間のエリアでは、路線バスの運行本数が非常に多くなっていますが、明治通りなどの一部の幹線道路に集中していることから、中心拠点内にも駅・バス停から離れたエリアが存在しています。



▲ 中心拠点内のバス路線網

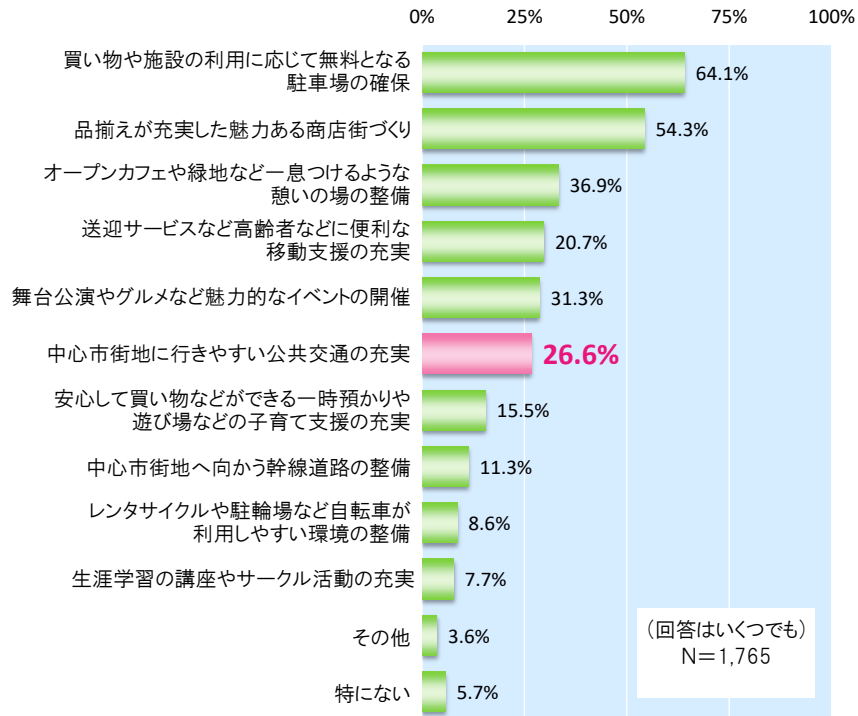
※大型小売店は食料品を取り扱う床面積1,000㎡以上の店舗

資料：久留米広域定住自立圏公共交通マップ、国土数値情報、久留米市HP、全国大型小売店総覧 2020



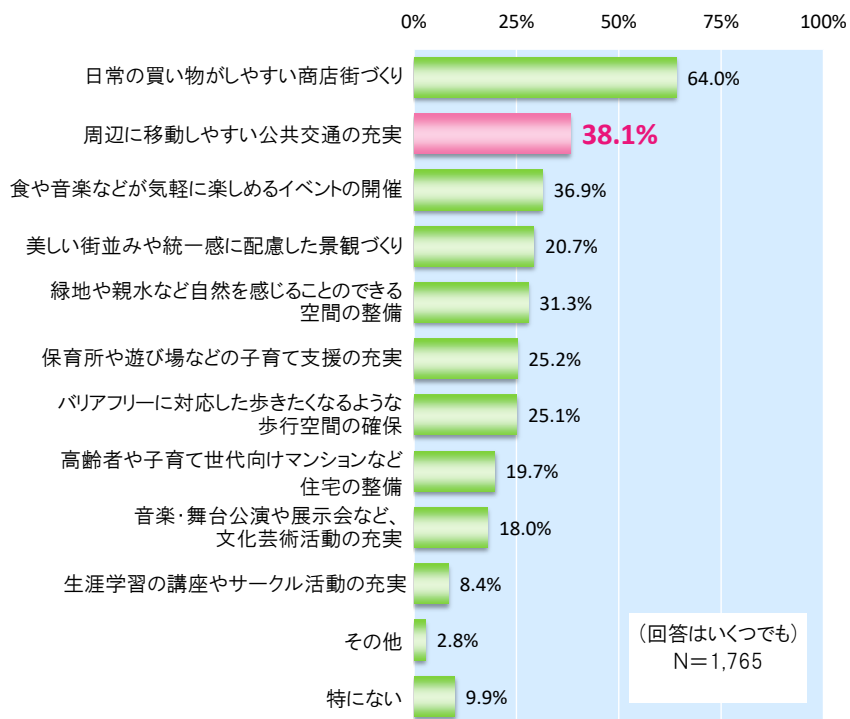
▲ 中心市街地のバスの運行状況

平成 29 年（2017 年）久留米市民意識調査では、中心市街地へ行く機会や滞在時間が増えるための取り組みについて、「中心市街地に行きやすい公共交通の充実」との回答が比較的多くみられます。また、中心市街地に住みたくなるための取り組みについて、「周辺に移動しやすい公共交通の充実」が 2 番目に多く指摘されています。



▲「中心市街地」へ行く機会が増えるまたは滞在時間が増えると思う取り組み

資料：平成 29 年久留米市民意識調査



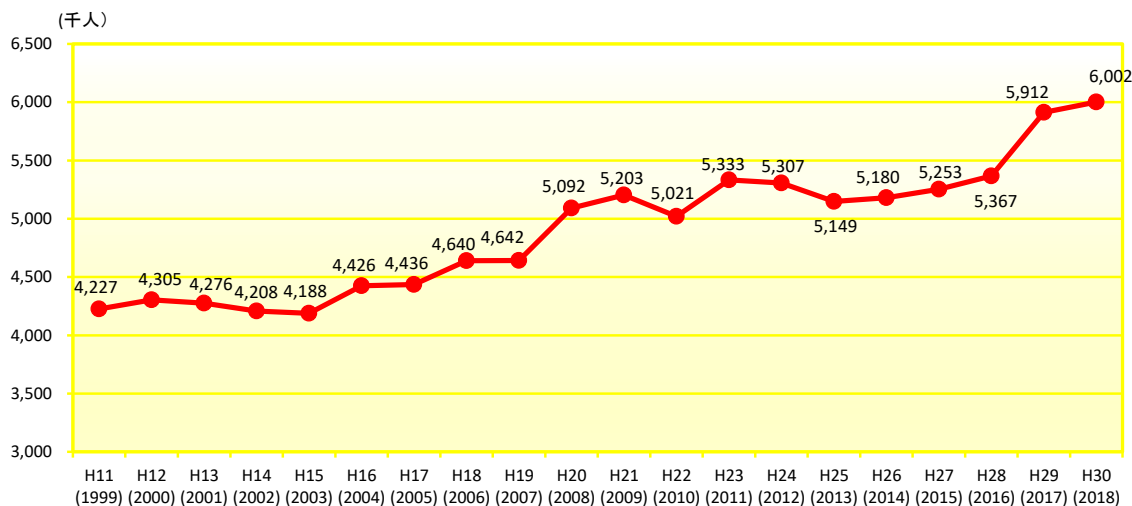
▲「中心市街地」に住みたくなると思う取り組み

資料：平成 29 年久留米市民意識調査

④観光客の公共交通利用が不十分

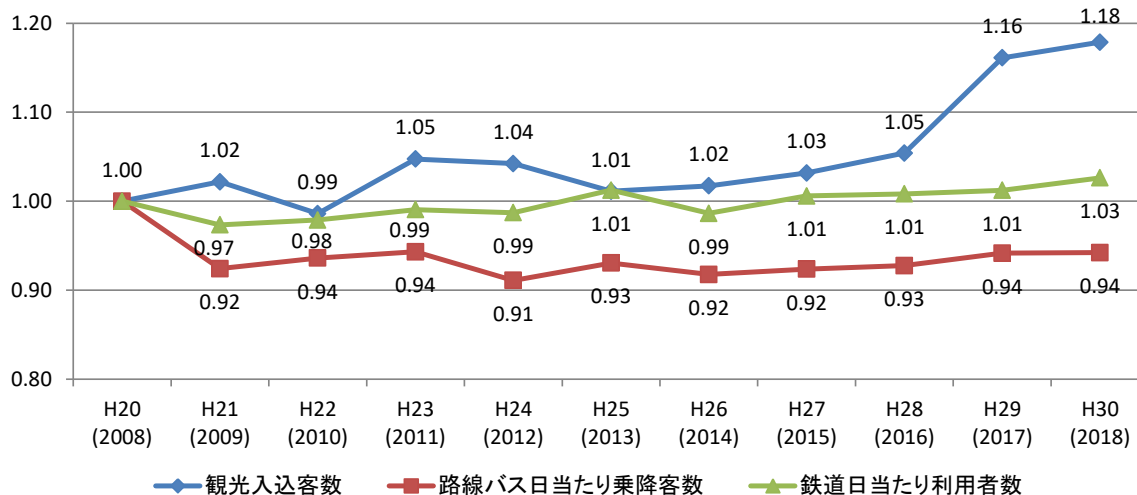
久留米市には、多様な観光資源が市全域に広がっています。

観光入込客数は平成16年（2004年）以降増加傾向にあります。鉄道、路線バスの利用はほぼ横ばいとなっており、観光客における公共交通利用がまだ十分とは言えないことから、観光と連携することが求められます。



▲ 観光入込客数（総数）

資料：福岡県観光入込客推計調査



▲観光入込客数、路線バス日当たり乗降客数、鉄道日当たり利用者数の増減率（H20を1.0とする）

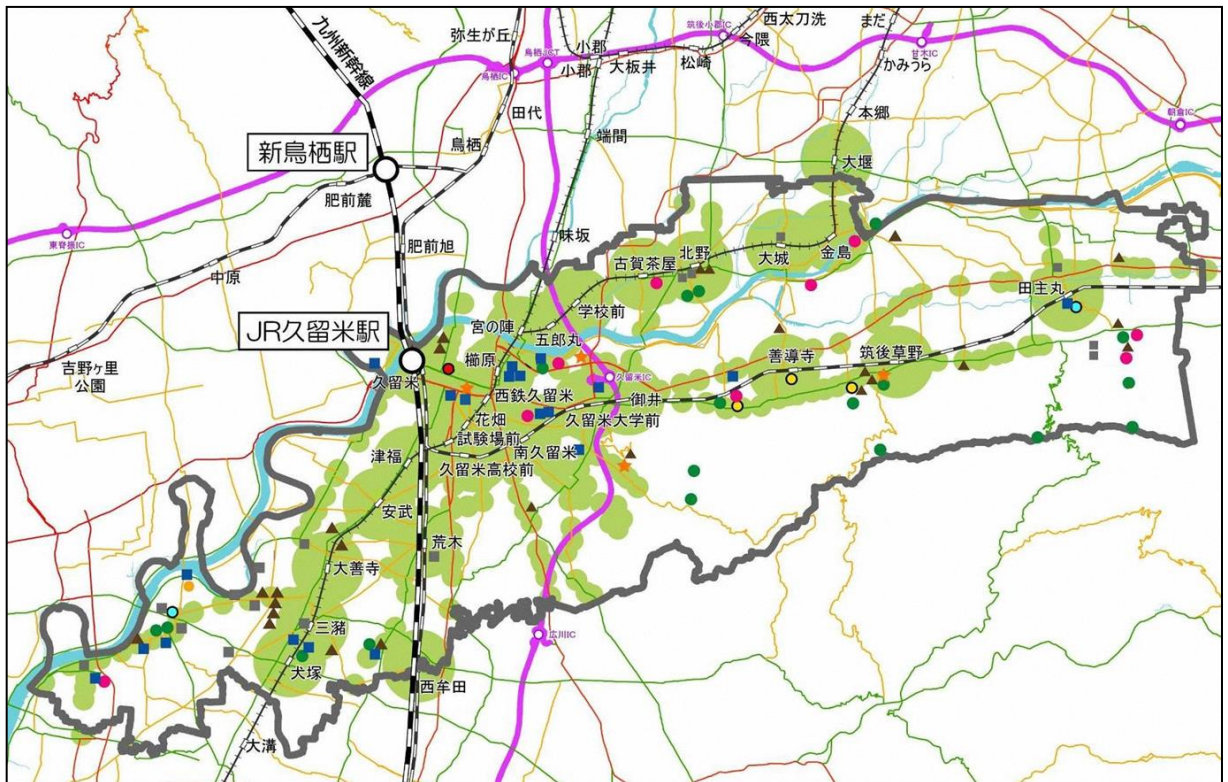
資料：福岡県観光入込客推計調査、久留米市統計資料



久留米シティプラザ



石橋文化センター・久留米市美術館



▲ 主な観光施設

資料：久留米市都市計画マスタープラン



山辺道文化館

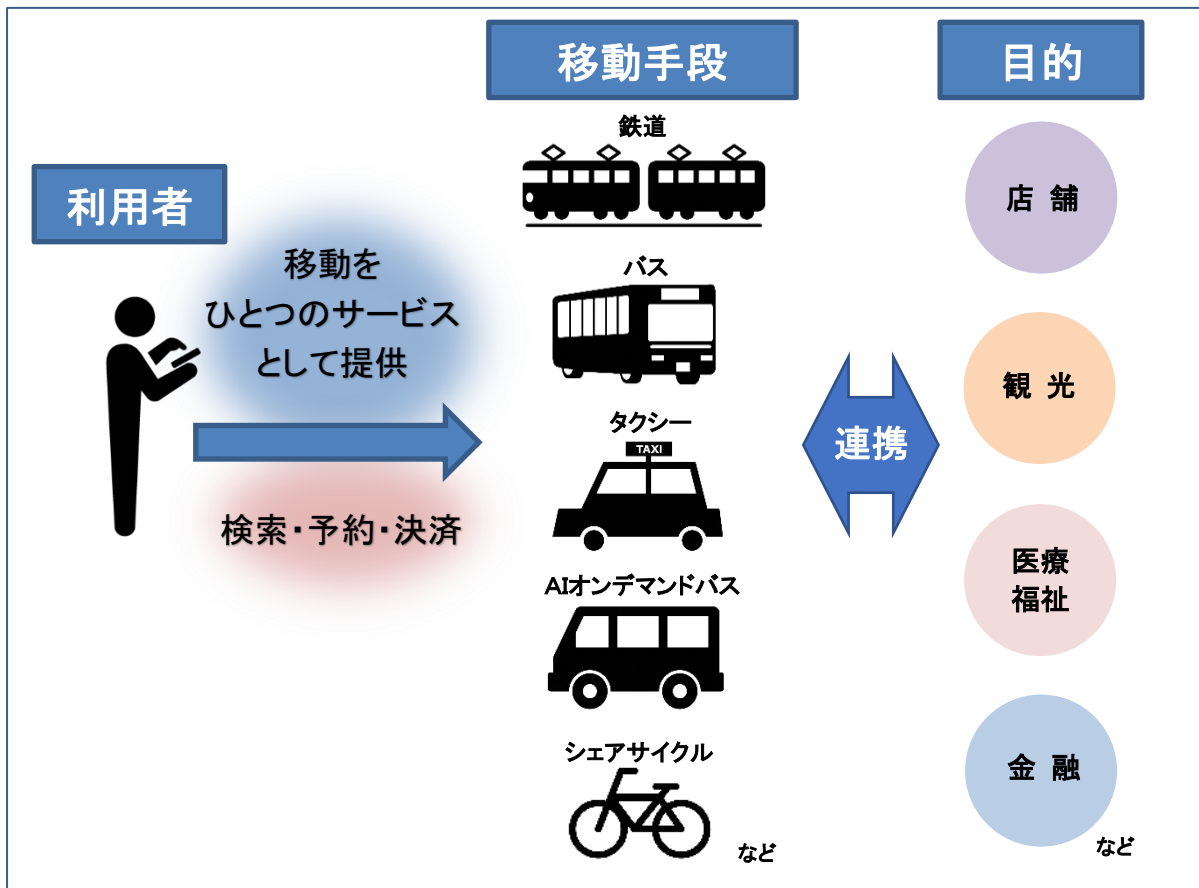


久留米市世界のつばき館

⑤交通モードの一体性の不足

近年、公共交通を取り巻く社会の変化に伴い、MaaS⁷（Mobility as a Service）概念への注目が高まっており、交通機関ごとの議論ではなく、複数の交通手段を一体のサービスとして捉えて議論していく必要性が高まっています。

久留米市においても、鉄道・路線バス・タクシー・生活支援交通などの複数の移動手段、複数の事業者が存在しており、今後利便性向上を図り、利用を促進していくためには、複数の交通機関のサービスを一括のサービスとしてまとめ、より有効に活用していくことが求められます。



地方部における
交通手段確保

都市部における
渋滞緩和・環境負荷低減

スマートシティの実現

▲MaaSのイメージ図

⁷ MaaS (Mobility as a Service) : 「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」と定義される概念です。

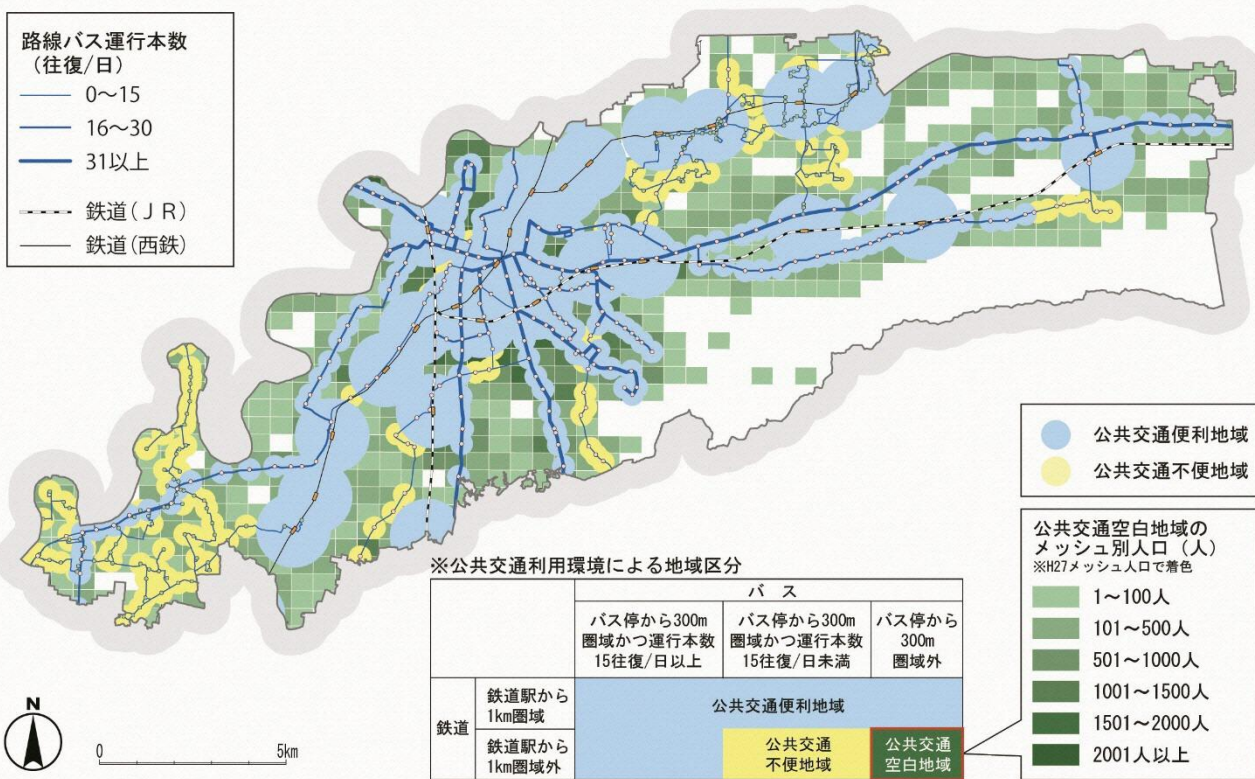
(2) 「安全・安心な暮らしの実現」の視点から見た現状・課題

① 公共交通空白地域等が広範囲に亘り存在

市域内には、九州新幹線をはじめ、5路線の鉄道が走り、比較的密度の高い鉄道網を有しており、さらに多くの路線バスが運行するものの、近くに鉄道駅やバス停がない公共交通空白地域が広範囲に亘っています。

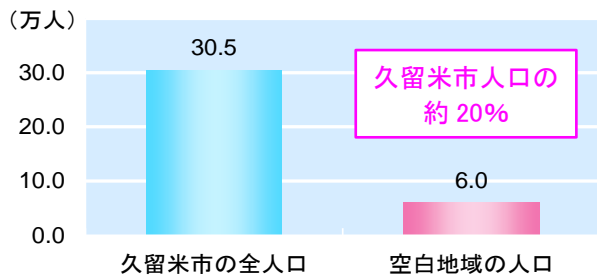
こうした状況の中、久留米市人口の約20%にあたる市民が、この公共交通空白地域に生活しています。

※本計画における『公共交通空白地域』とは、公共交通利用圏域(鉄道駅から1km圏、バス停から300m圏)以外の人口可住地のことです。

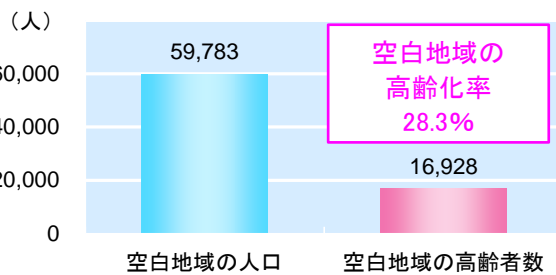


▲ 公共交通不便、空白地域

※人口メッシュは H27 国勢調査、鉄道及び路線バスの路線図は R2.3月末時点
資料：平成 27 年国勢調査

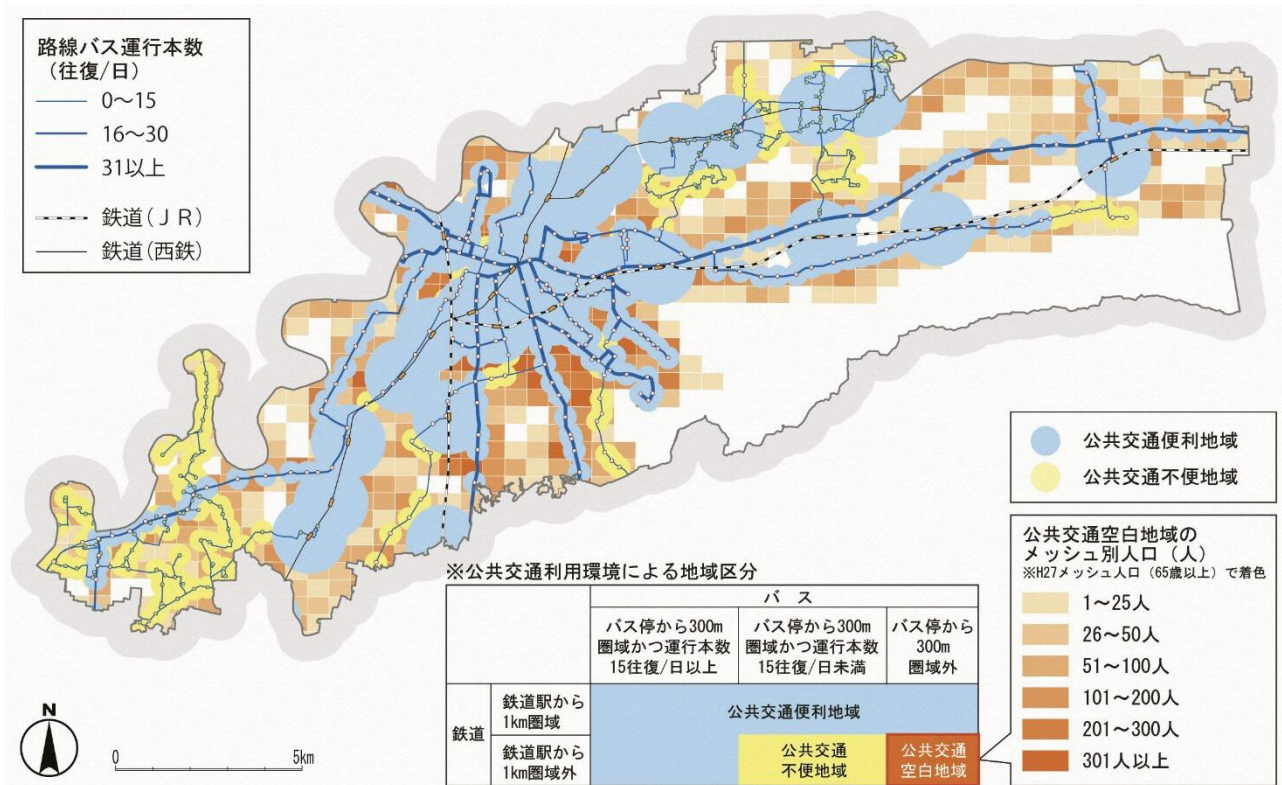


資料：平成 27 年国勢調査



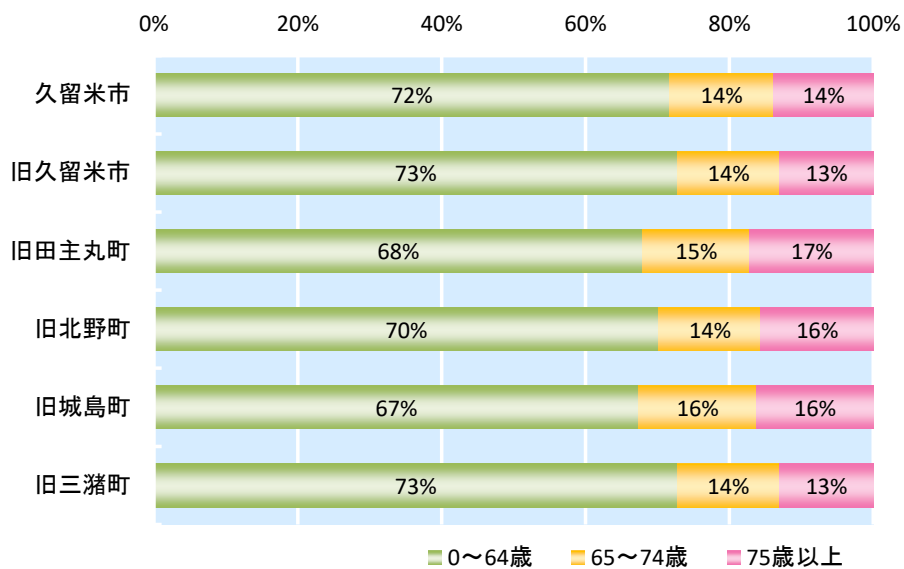
資料：平成 27 年国勢調査

久留米市全体の平成 27 年（2015 年）における高齢化率が 25.8%であるのに対して、公共交通空白地域における高齢化率は 28.3%となっています。



▲公共交通不便、空白地域(高齢者)

※人口メッシュは H27 国勢調査、鉄道及び路線バスの路線図は R2.3月末時点
資料：平成 27 年国勢調査

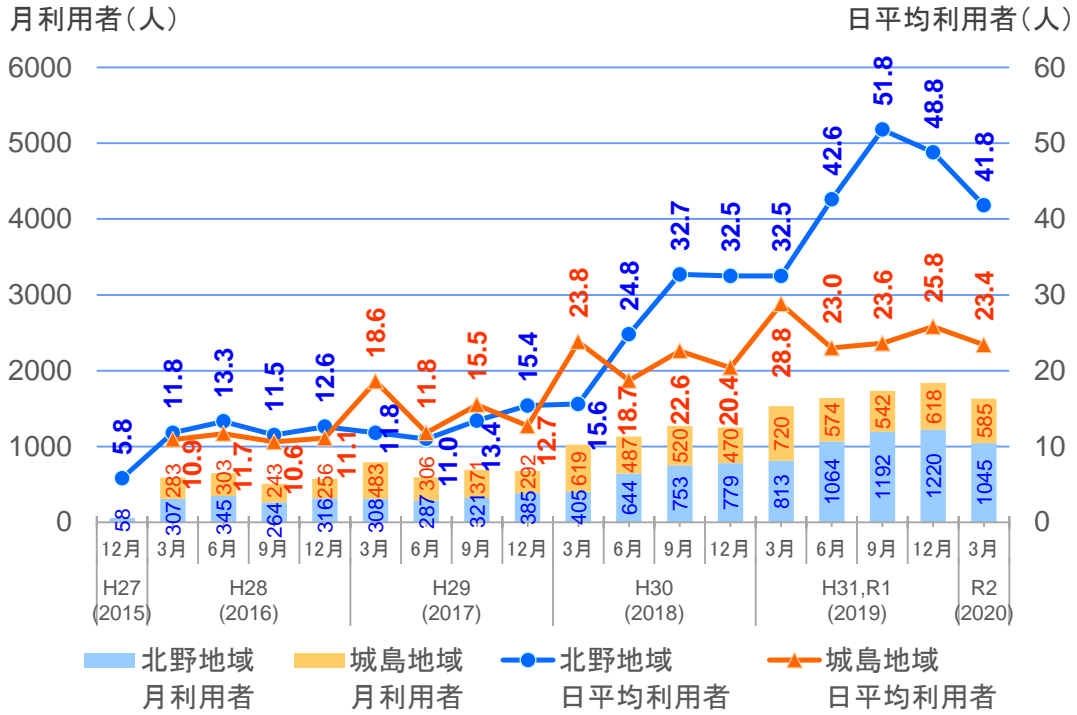


▲久留米市の公共交通空白地域における人口構成

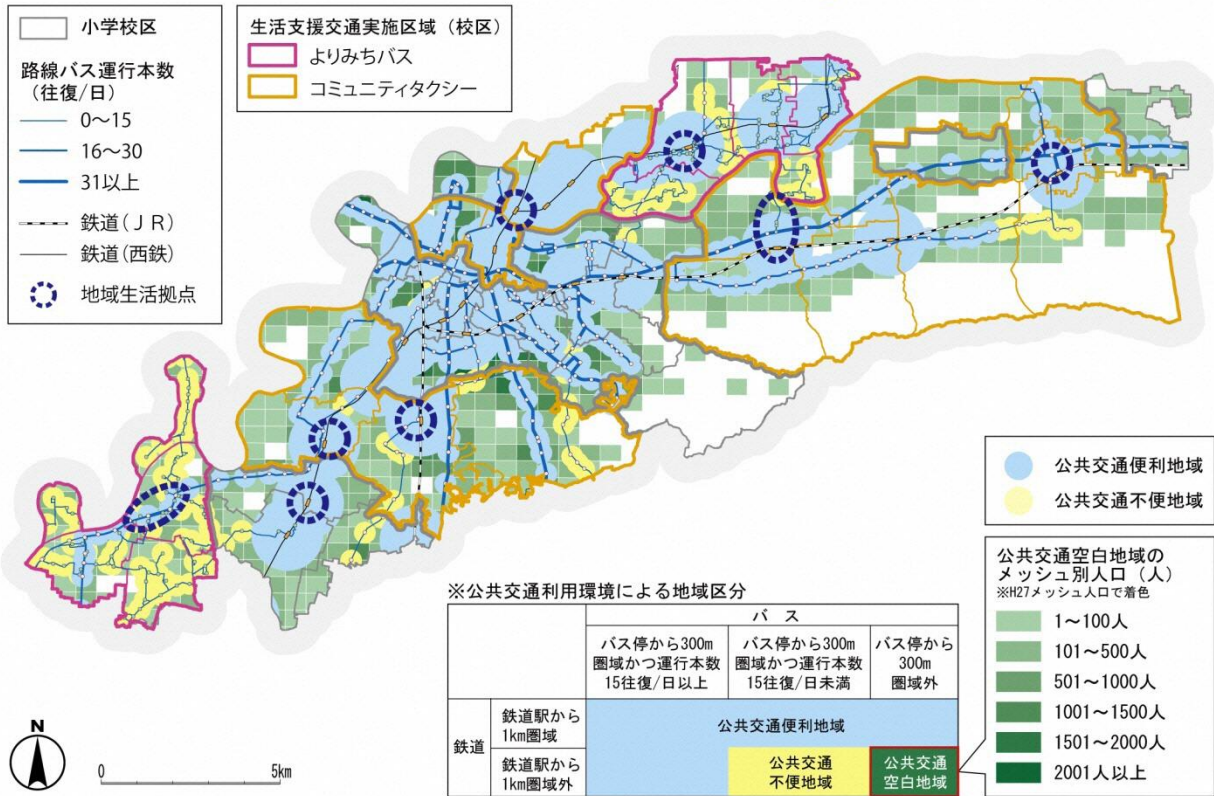
資料：平成 27 年国勢調査

公共交通空白地域等における移動手段の確保のため、生活支援交通よりみちバスやコミュニティタクシーを導入しています。

よりみちバスの利用者数、コミュニティタクシーの導入校区数は着実に増えてきているものの、さらなる増加へ向けた取り組みと合わせて、財政面にも配慮した効率的な運用などが求められます。



▲ よりみちバス利用者数推移

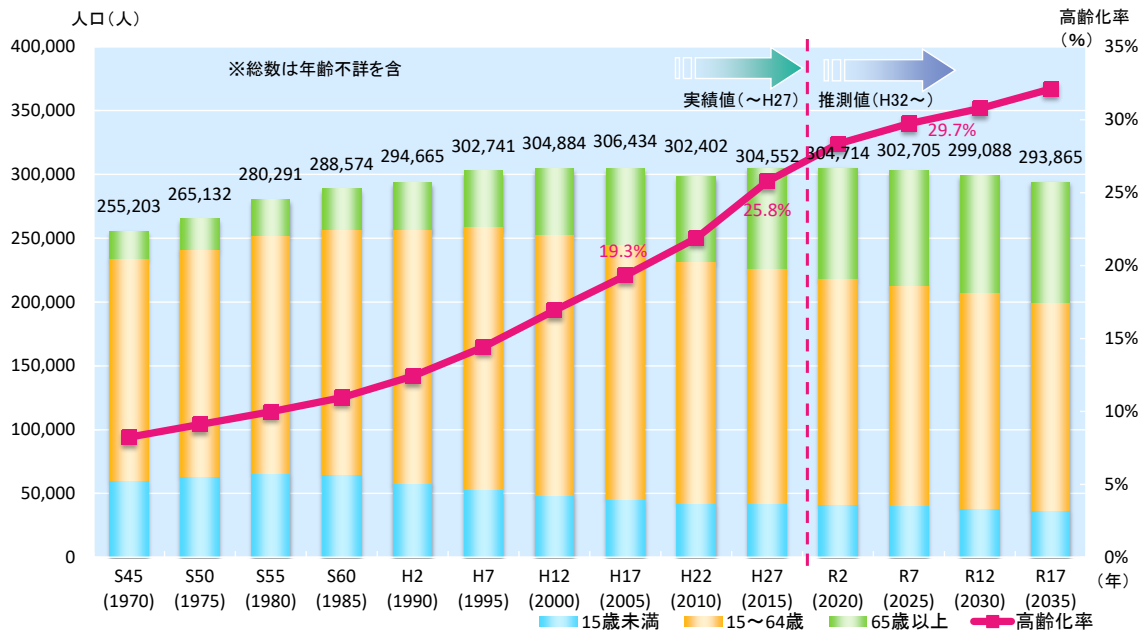


※令和2年3月末時点

▲ 生活支援交通導入の状況

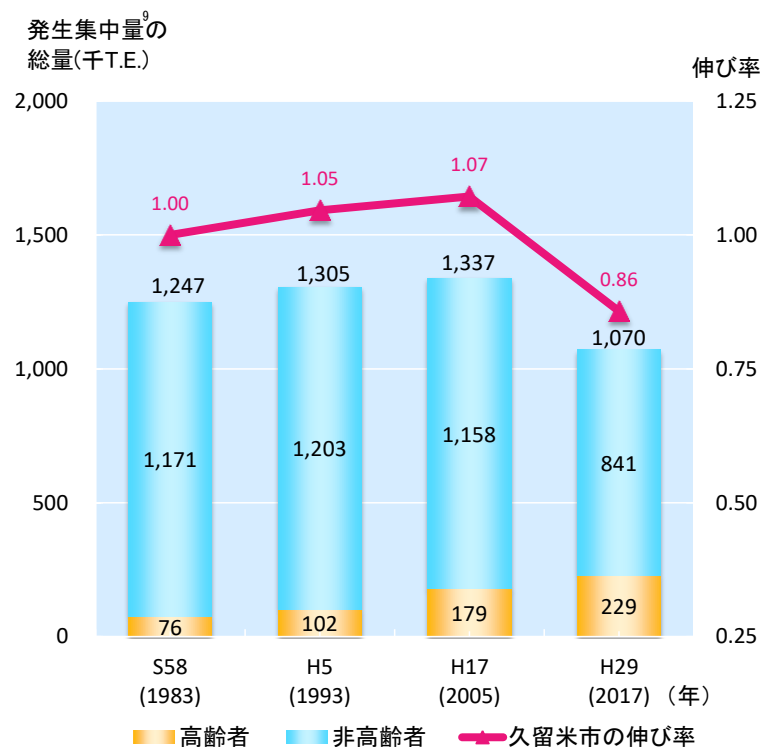
② 自家用車を利用できない高齢者は外出行動が少ない傾向

久留米市における人の動きは、平成 17 年（2005 年）に比べて約 20% 減少しました。



▲ 久留米市における年齢階層別人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



▲ 久留米市における人の動きの推移

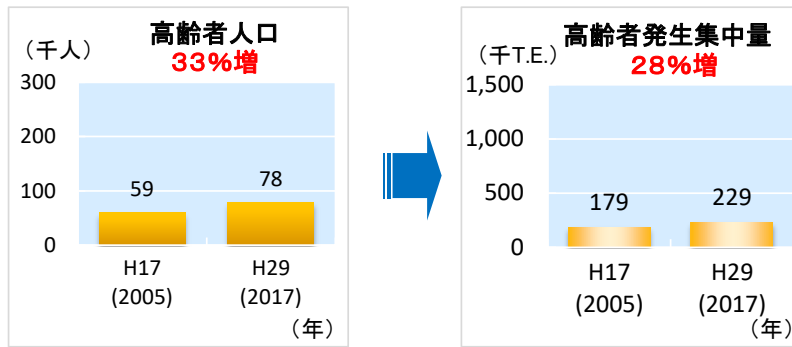
※高齢者は 65 歳以上で集計

資料：第 2～5 回北部九州圏パーソントリップ調査⁸

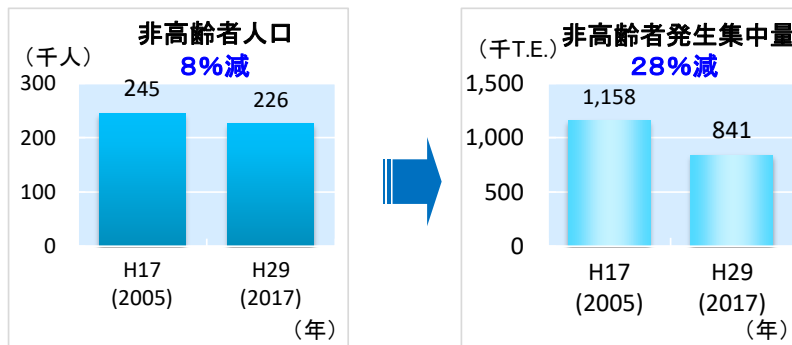
⁸ パーソントリップ調査：人（パーソン）がある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査

⁹ 発生集中量：ある地域の中に、出発地点をもつトリップの数を発生量、到着地点をもつトリップの数を集中量といい、その合計を発生集中量という。

1人当たりの発生集中量は高齢者、非高齢者ともに減り、特に非高齢者は大幅に減少しています。



高齢者の1人当たりの発生集中量は3.0T.E./人から2.9T.E./人へ減少



非高齢者の1人当たりの発生集中量は4.7T.E./人から3.7T.E./人へ減少

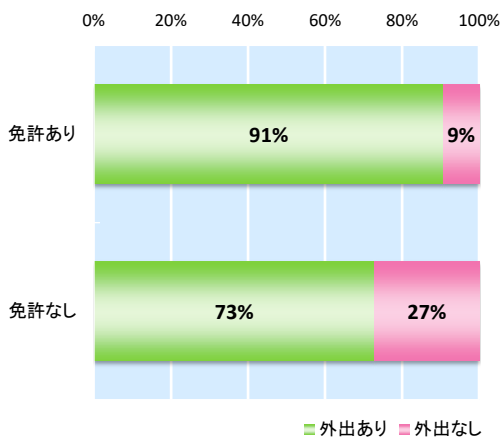
▲ 1人当たりの発生集中量の推移

※H29の人口はH27国勢調査

資料：第4～5回北部九州圏パーソントリップ調査
H17、H27国勢調査

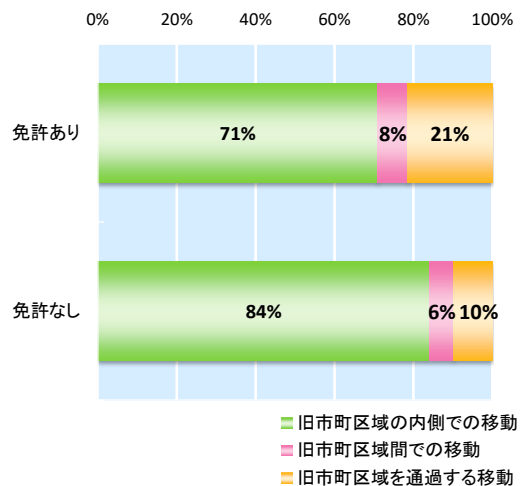
免許を保有していない高齢者は、免許を保有している高齢者に比べて外出率が約18%低い状況にあります。

また、免許を保有していない高齢者は保有している高齢者に比べて、移動距離が短い旧市町区域内の移動が中心であり、旧市町区域間の移動や旧市町区域外への移動は少ない傾向にあります。



▲ 高齢者の外出率

資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

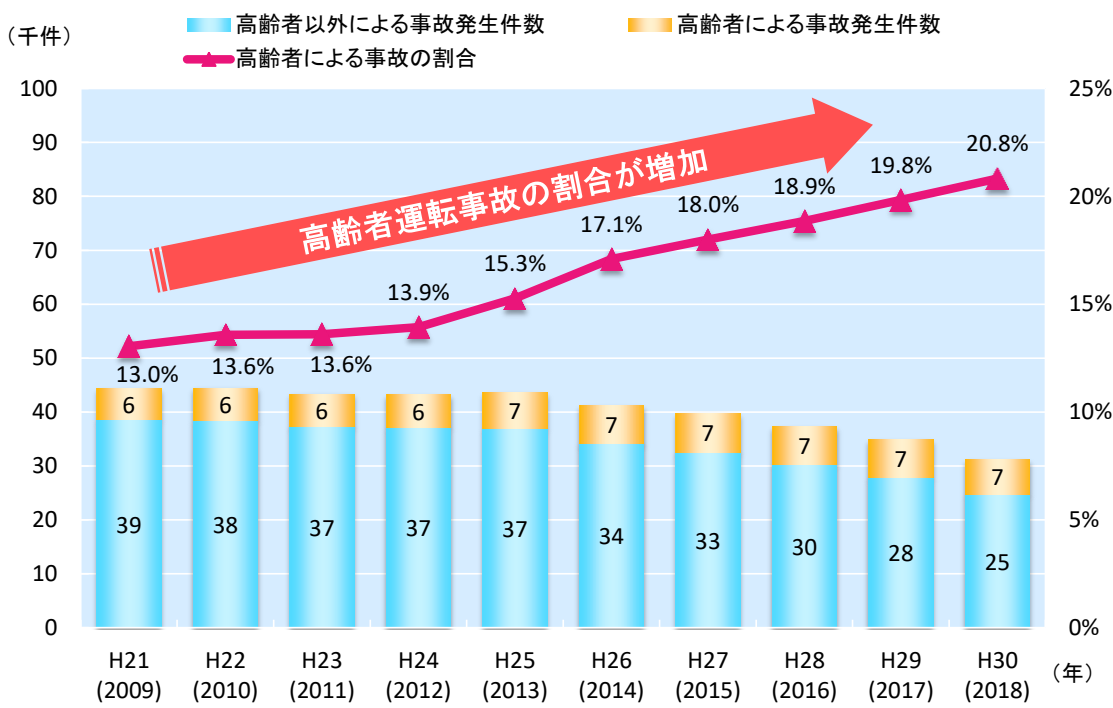


▲ 高齢者のトリップ内訳

資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

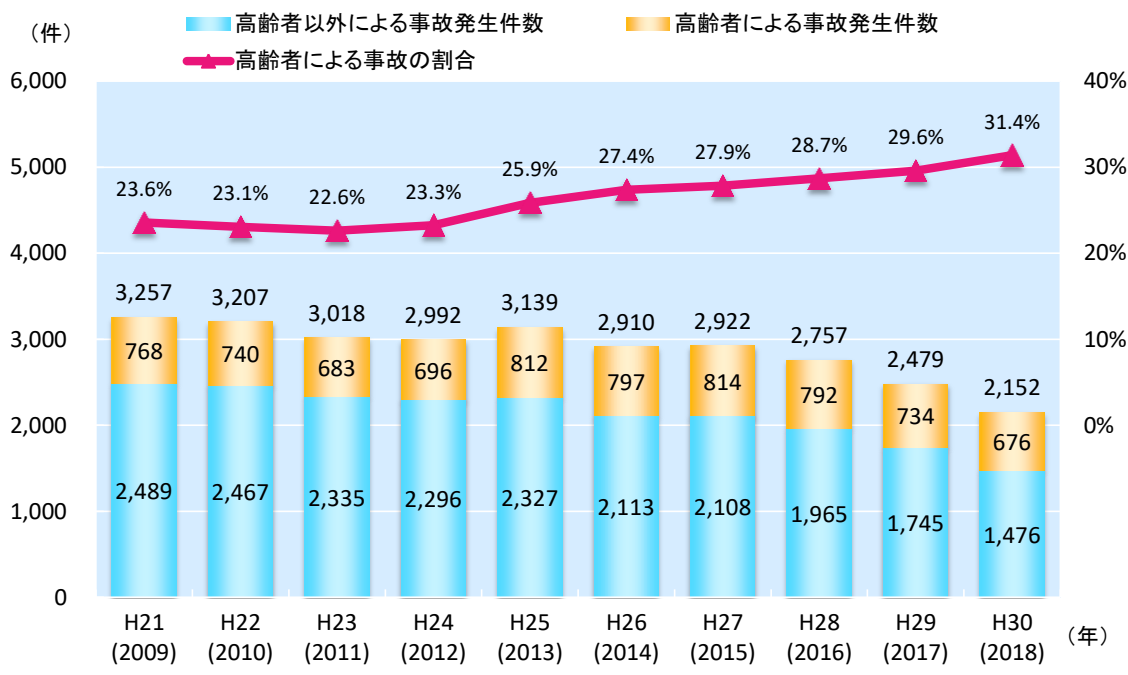
③高齢者の運転による交通事故の増加が懸念

全国的に高齢ドライバーによる交通事故が多発しており、高齢者の免許返納及びその受け皿となる公共交通整備の必要性が高まっています。福岡県全体や久留米市においても、高齢者以外による交通事故は減少していますが、高齢者による事故件数は横ばいで推移しており、交通事故に占める高齢者事故の割合は増加傾向にあります。



▲福岡県の交通事故件数と高齢者運転事故件数の推移

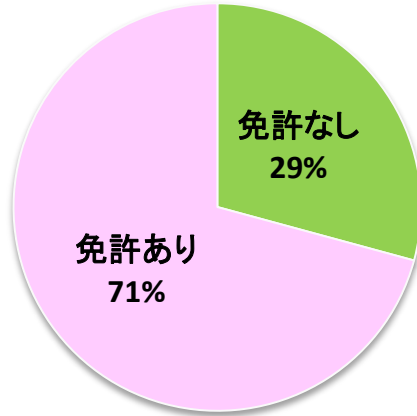
資料：福岡県交通年鑑



▲久留米市の交通事故件数と高齢者運転事故件数の推移

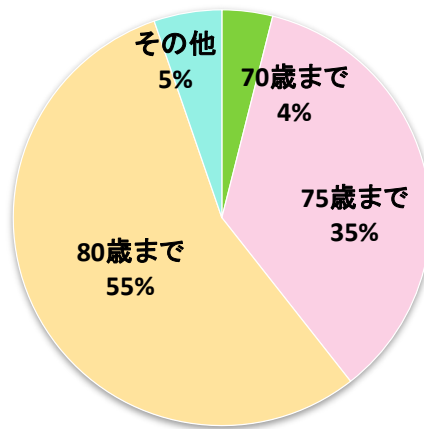
資料：福岡県交通年鑑

また、久留米市における高齢者の運転免許保有率は71%と高く、高齢者の交通実態に関するアンケートでも、70歳を越えても運転したいと思う割合は90%に達しているなど自動車への依存度合いは高い状況にあり、今後も高齢ドライバーの交通事故の増加が懸念されます。



▲久留米市における高齢者の自動車運転免許証保有状況

資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査



▲久留米市における高齢者の将来運転意向

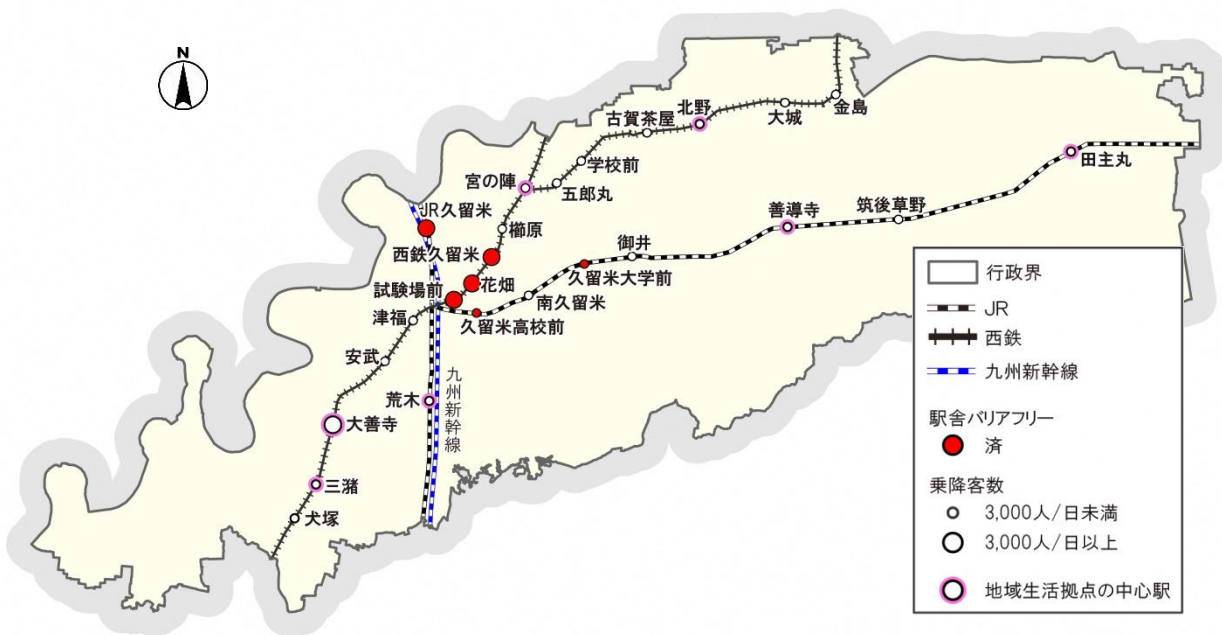
※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”が100%とならない場合があります

資料：久留米広域定住自立圏都市交通基本計画 高齢者アンケート

④移動制約者等の外出行動を支えるバリアフリー化が不十分

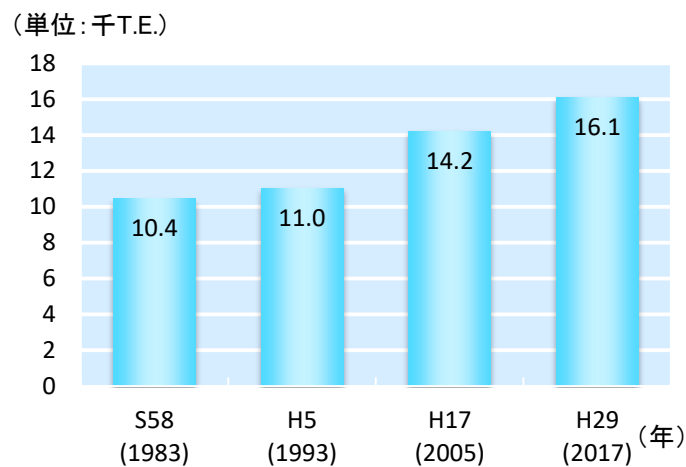
公共交通を利用する高齢者の割合は増加傾向にあるものの、中心拠点や地域生活拠点の中心駅、路線の分岐点となる駅といった主要な鉄道駅の中にも駅舎のバリアフリー化が実施されていない駅があり、鉄道駅周辺の歩道などについても十分なバリアフリー化が行われていない状況がみられます。

また、路線バスについても主要なバス停やその周辺のバリアフリー化が十分ではなく、高齢者や障害者でも利用しやすい低床バス（ノンステップバス等）のさらなる普及も必要となっています。



▲駅舎バリアフリー化状況

※駅舎バリアフリー状況調査(令和2年3月)
 ※乗降客数は平成30年度値



▲久留米市における高齢者の公共交通利用トリップの推移

資料：第2～5回北部九州圏パーソントリップ調査

▼市内25駅におけるバリアフリー化の状況

(令和2年3月時点)

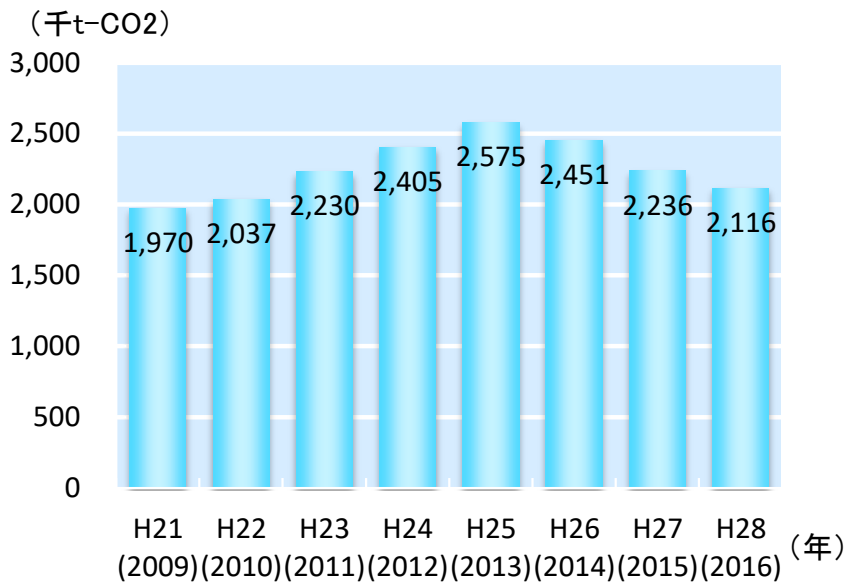
駅名	駅種別	EV	トイレ					経路			備考	
			特急・急行停車駅	有無	有無	多目的			視覚障害者誘導用ブロック	階段・段差		手すり(階段・傾斜路)
						有無	車椅子対応	オストメイト対応				
JR 鹿児島本線	久留米駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	荒木駅	○	○	×	○	×	×	×	○	×	○	階段があるがEV・スロープが未設置
JR 久大本線	久留米高校前駅			-	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	南久留米駅			×	○	×	×	×	○	×	○	階段があるがEV・スロープが未設置
	久留米大学前駅			-	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	御井駅			-	×	×	×	×	○	○	○	多目的トイレなし
	善導寺駅	○		×	○	○	○	×	×	×	○	階段があるがEV・スロープが未設置
	筑後草野駅			-	○	○	○	×	○	○	○	
	田主丸駅	○		×	○	○	○	○	×	×	×	階段があるがEV・スロープが未設置 傾斜路に手すりなし 公共用通路との出入り口の幅が不足・扉が重い開き戸
西鉄天神 大牟田線	宮の陣駅	○	○	×	○	×	×	×	○	×	○	階段があるがEV・スロープが未設置
	櫛原駅			-	○	×	×	×	○	×	○	プラットフォームへの傾斜路が未設置
	久留米駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	花畑駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	試験場前駅	○		○	○	○	○	○	○	○	○	バリアフリー化済
	津福駅			-	○	×	×	×	×	×	×	公共用通路との出入り口から乗降口 に至る経路に誘導ブロックなし 傾斜路の手すりが片側のみ 線路横断部の傾斜路及びプラットホームへの傾斜路の勾配が基準を超過
	安武駅			-	○	×	×	×	○	○	×	傾斜路に手すりなし
	大善寺駅	○	○	-	○	○	○	△	○	×	×	東口多目的トイレにはオストメイト未設置(西口はあり) プラットフォームへの傾斜路の幅が不足・勾配が基準を超過・手すりなし
	三瀧駅	○		-	○	×	×	×	○	×	△	プラットフォームへの傾斜路の勾配が基準を超過・手すりが片側のみ 改札口の幅が車椅子通行不可
犬塚駅			-	○	×	×	×	○	○	○	多目的トイレなし	
西鉄 甘木線	五郎丸駅			-	○	×	×	×	○	×	○	プラットフォームへの傾斜路の勾配が基準を超過
	学校前駅			-	○	×	×	×	○	×	○	プラットフォームへの傾斜路が未設置
	古賀茶屋駅			-	○	×	×	×	○	○	○	多目的トイレなし
	北野駅	○		-	○	×	×	×	○	×	△	プラットフォームへの傾斜路の勾配が基準を超過・手すりが片側のみ
	大城駅			-	○	×	×	×	○	×	○	プラットフォームへの傾斜路が未設置
	金島駅			-	○	×	×	×	○	×	×	プラットフォームへの傾斜路が未設置

○:対応済み △:一部対応済み ×:未対応 -:対象外
 ※駅舎内に階段がない場合、エレベータ(EV)の有無は対象外としている。

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

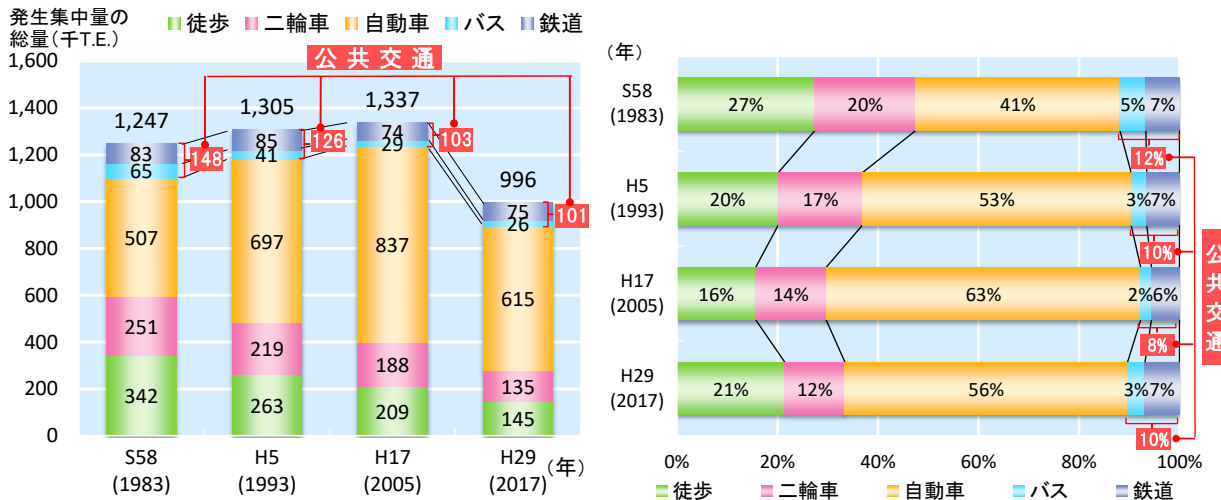
地球環境問題の深刻化に伴い、環境にやさしい都市づくりへの意識が高まっています。交通手段別に人の動きをみると、平成 29（2017 年）年は平成 17 年（2005 年）に比べ自動車、徒歩、二輪車、バスの移動が減少し、特に自動車は大幅に減少しています。そのような中、公共交通（バス、鉄道）はほぼ横ばいで推移しています。構成比でみると、自動車は 7%減少、公共交通は 2%増加しました。

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

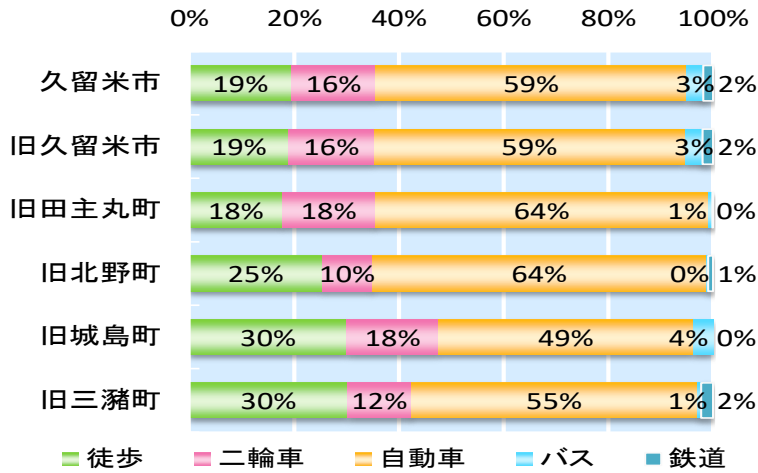


▲ 交通手段別の人の動きの推移（左：発生集中量、右：構成比）

※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。

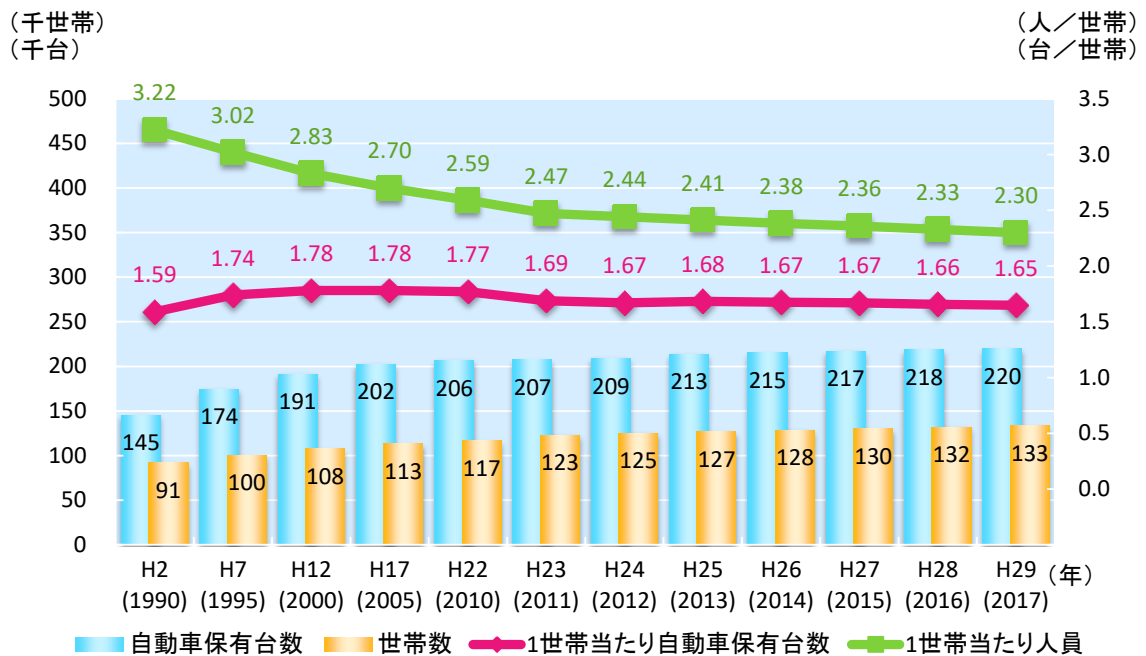


▲ 旧市町内での移動における交通手段構成比

※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

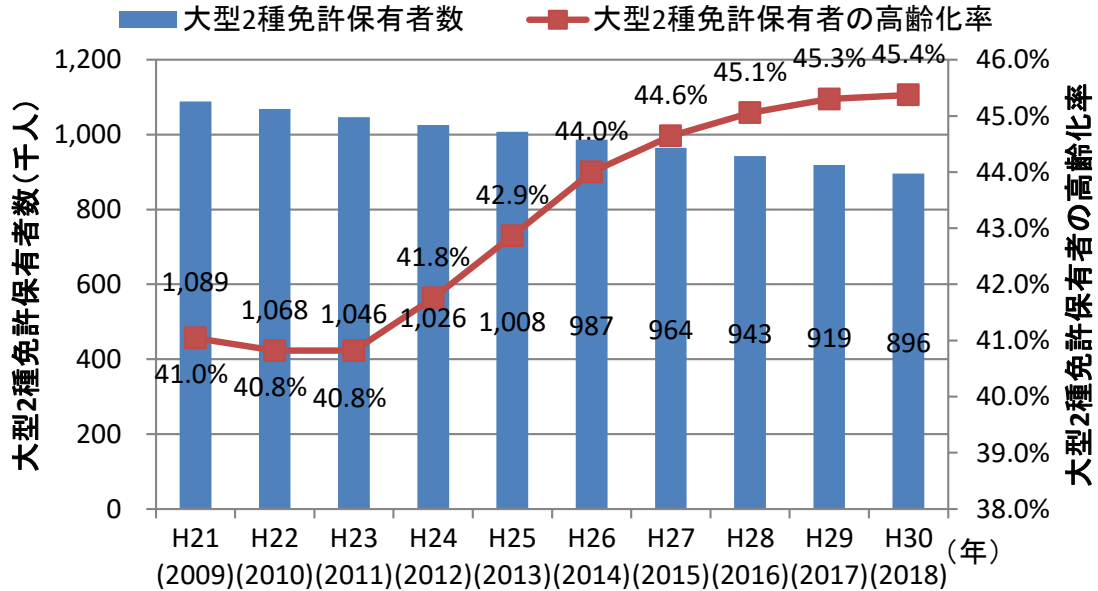
※1 世帯当たり自動車保有台数(台/世帯)については、“自動車保有台数(1 台単位)”と“世帯数(1 世帯単位)”を用いて算出しており、グラフの中の値(千台単位、千世帯単位)を用いて算定する値と合わない場合がある。

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

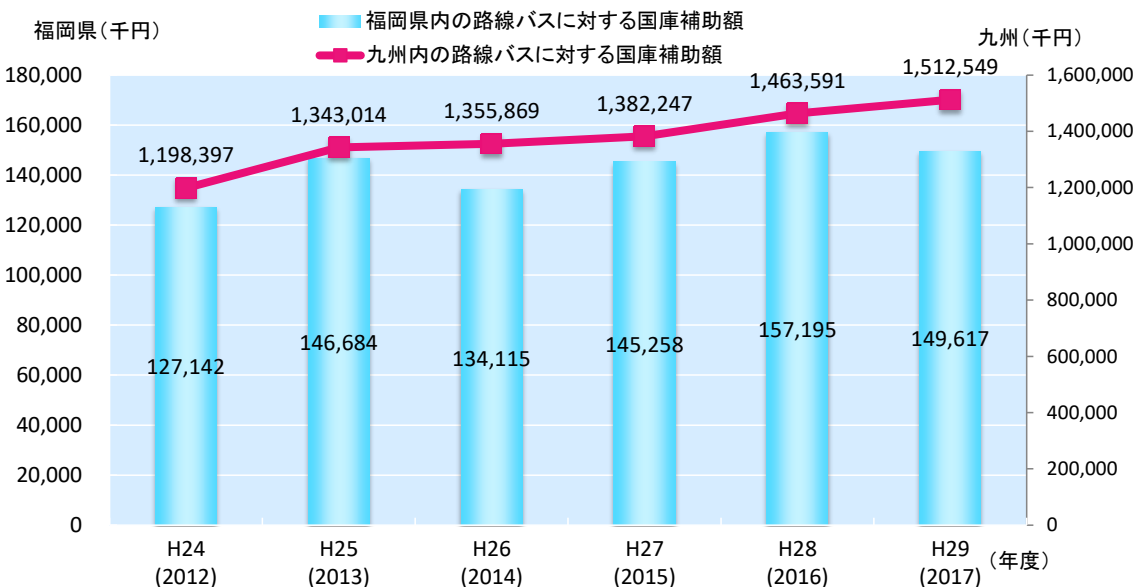
公共交通の運転手は慢性的に不足しており、さらに高齢化も進んでいる状況にあります。その上、働き方改革により一人の運転手が働ける時間が縮小しており、これまで以上に公共交通サービスの提供が厳しくなっています。今後はさらに人材が不足することが見込まれています。



▲ 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。



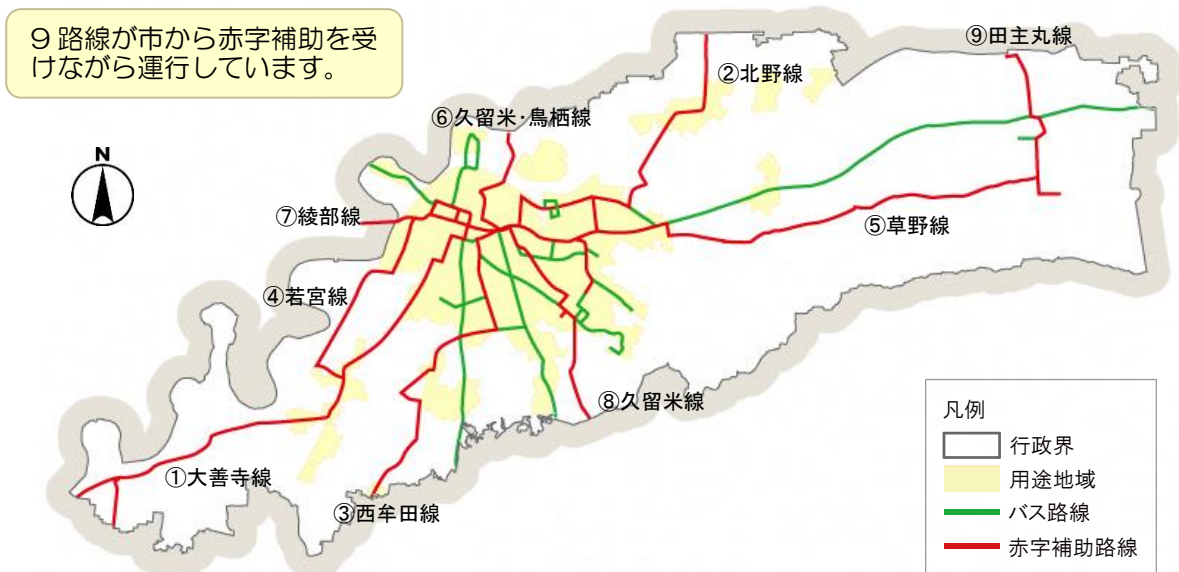
▲ 国の路線バスに対する補助額（九州管内、福岡県内）

資料：九州運輸要覧

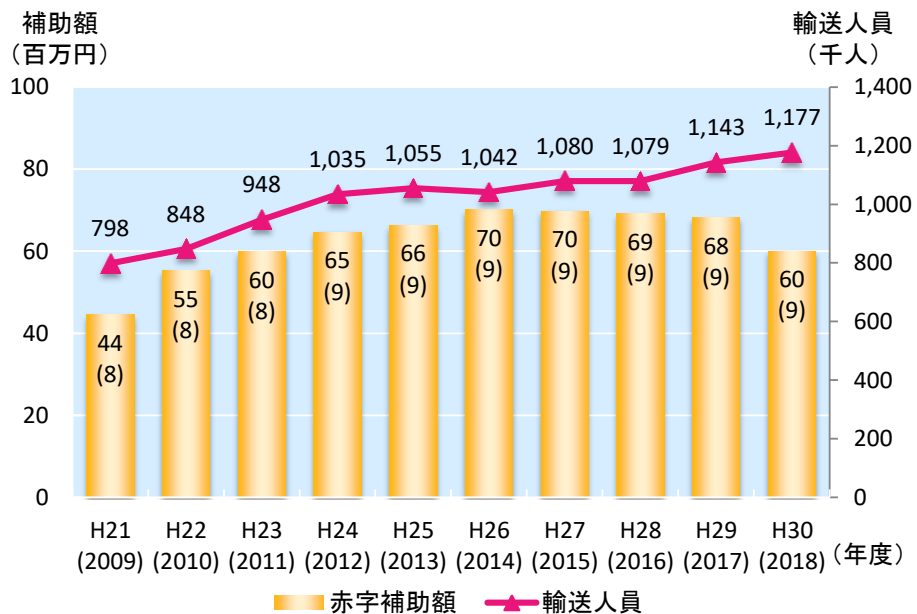
久留米市における路線バス利用者は、直近数年間は微増が続いていますが、10年前に比べて約15%減少した状況が続いており、依然として利用が低迷している状況にあります。

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）



※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¹⁰やライドシェア¹¹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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
			

▲ 新たなモビリティサービスの事例

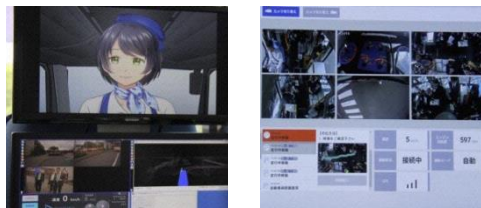
資料：国土交通省総合政策局作成資料

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

¹⁰ 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。

¹¹ 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。