

# 第2期 久留米市地域公共交通網形成計画

令和2年8月

久留米市



# 目 次

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. 地域公共交通網形成計画の概要</b> . . . . .         | <b>1</b>  |
| 1-1 計画の背景と目的 . . . . .                     | 1         |
| 1-2 計画の対象区域と計画期間 . . . . .                 | 2         |
| 1-3 計画の位置づけ . . . . .                      | 3         |
| 1-4 「久留米市立地適正化計画」との連携 . . . . .            | 4         |
| 1-5 各種計画から地域公共交通に求められている役割 . . . . .       | 5         |
| <b>2. 地域公共交通の目標像</b> . . . . .             | <b>6</b>  |
| 2-1 地域公共交通が果たすべき役割 . . . . .               | 6         |
| 2-2 地域公共交通の目標像 . . . . .                   | 7         |
| <b>3. 地域公共交通に関する基本的な方針</b> . . . . .       | <b>8</b>  |
| 3-1 地域公共交通の現状・課題 . . . . .                 | 8         |
| 3-2 地域公共交通に関する基本的な方針 . . . . .             | 9         |
| <b>4. 地域公共交通網形成計画の目標・施策・評価指標</b> . . . . . | <b>10</b> |
| 4-1 目標の考え方 . . . . .                       | 10        |
| 4-2 「目標1」を達成するために行う施策とその評価指標 . . . . .     | 12        |
| 4-3 「目標2」を達成するために行う施策とその評価指標 . . . . .     | 14        |
| 4-4 「目標3」を達成するために行う施策とその評価指標 . . . . .     | 16        |
| 4-5 全ての目標と施策に関わる評価指標 . . . . .             | 18        |
| <b>5. 計画の進め方について</b> . . . . .             | <b>19</b> |
| 5-1 取り組み姿勢 . . . . .                       | 19        |
| 5-2 計画の進め方 . . . . .                       | 20        |

# 資 料 編

---

|                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| 1. 第1期地域公共交通網形成計画の検証 . . . . .       | 資料編-1  |
| 2. 地域公共交通の現状と課題 . . . . .            | 資料編-5  |
| 3. 目標および目標達成状況を評価するための数値指標 . . . . . | 資料編-30 |
| 4. 目標を達成するために行う施策について . . . . .      | 資料編-32 |
| 5. その他関連計画との連携について . . . . .         | 資料編-48 |
| 6. 久留米市地域公共交通会議について . . . . .        | 資料編-54 |



# 1. 地域公共交通網形成計画の概要

## 1-1 計画の背景と目的

### (1) 計画の背景

久留米市は、水や緑の豊かな自然に恵まれるとともに、交通の要衝に位置し、古来より県南の経済や文化等の中心都市として発展してきました。

しかし、少子化の進展にともなう人口減少や超高齢社会の到来に加え、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」が求められるなど、本市を取り巻く社会情勢は大きな転換期を迎えています。

本市の公共交通についてみると、九州新幹線を含む5つの鉄道路線が集中するとともに、西鉄久留米駅を中心とした放射状の路線バス網が形成されていますが、鉄道においては利用者数が減少傾向で推移している路線があり、路線バスにおいては17路線中9路線が赤字運行となっているなど、減便・廃止等も懸念される状況になっています。

また、人口の約1/5にあたる市民が公共交通サービスを受しづらい公共交通空白地域に居住しており、地域公共交通に関する様々な問題を抱えています。

本市では、平成24年(2012年)12月に策定した『久留米市都市計画マスタープラン』において、「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」を目指すべき都市構造として示し、将来に向けて持続可能な都市づくりをこれまで進めてきました。

特に公共交通の分野においては、持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた基本方針を示した『久留米市都市交通マスタープラン』、そして、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークを形成するための取り組みを示した『久留米市地域公共交通網形成計画』に基づき、各種施策を実施してきました。

この度、『久留米市地域公共交通網形成計画』の期間が満了を迎えましたが、公共交通を取り巻く状況は依然として厳しく、各種課題の解決に向けて取り組みを継続していくことが必要です。また、バス運転手の不足や自動運転等の新たなモビリティの登場など、社会情勢の変化への対応も求められています。

このような状況を踏まえた『第2期久留米市地域公共交通網形成計画』にあたっては、地域公共交通に係る交通事業者、関係団体、市民、行政から成る「久留米市地域公共交通会議」にて協議を行いながら策定しました。

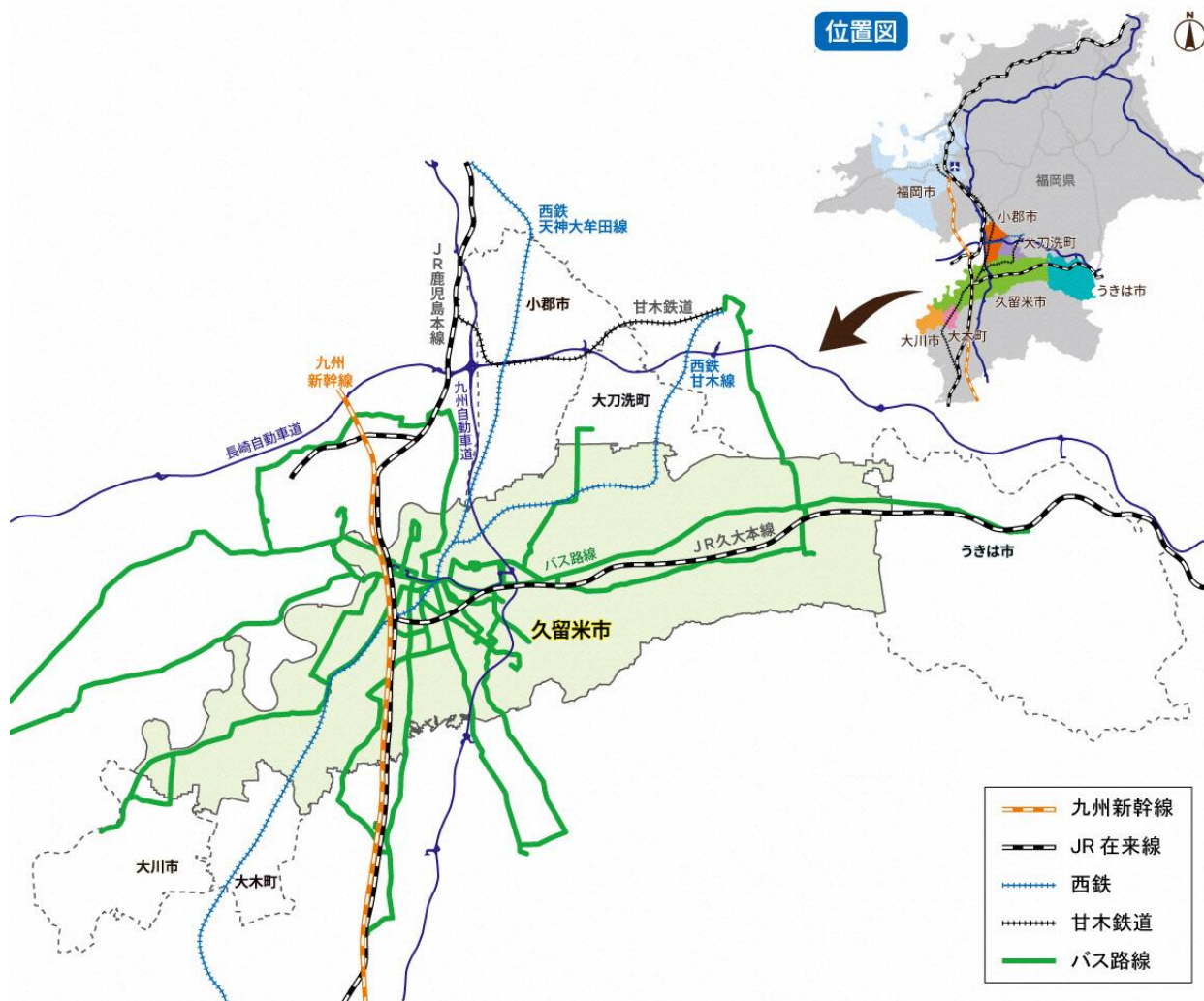
### (2) 計画の目的

久留米市地域公共交通網形成計画は、地域が目指す将来像を実現していくために、本市が抱える地域公共交通の問題に対応し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な地域公共交通体系”の構築に向けた取り組みを定めるものです。

## 1-2 計画の対象区域と計画期間

### (1) 計画の対象区域

本計画は、久留米市の行政区域全域を対象とします。



### (2) 計画期間

本計画の計画期間は、久留米市新総合計画との整合をとり、令和2年度（2020年度）から令和7年度（2025年度）までの6か年とします。

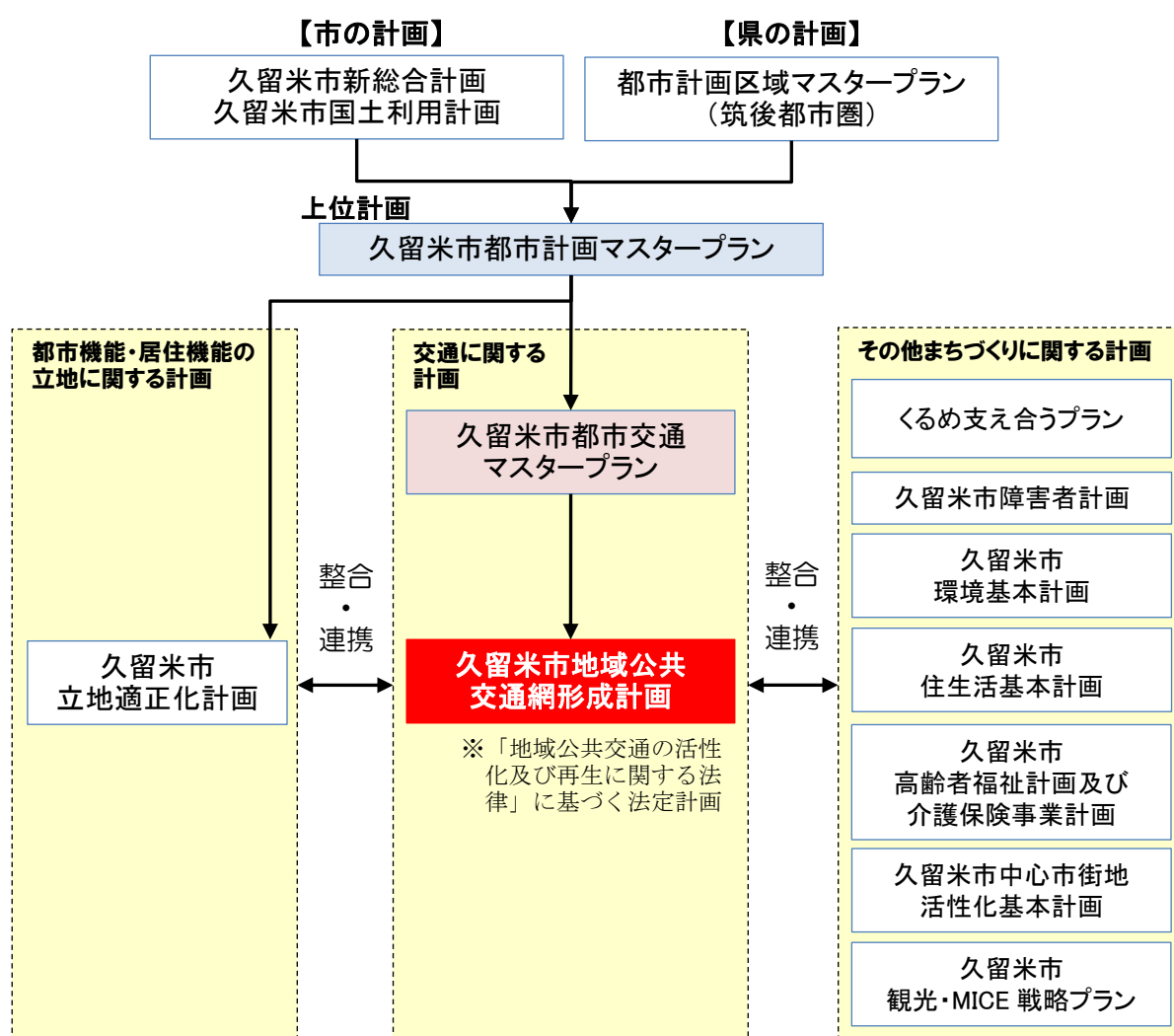
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

# 1-3 計画の位置づけ

久留米市地域公共交通網形成計画は、本市の都市づくり全般に関わる基本計画である「久留米市新総合計画」を上位計画として策定された「久留米市都市交通マスタープラン」に基づくものであり、地域公共交通に関する今後の具体的な取り組みを示した計画です。

このため、上位計画である都市計画マスタープランや都市交通マスタープランに即するとともに、同じく都市計画マスタープランを上位計画として策定した「久留米市立地適正化計画」との整合・連携を念頭に策定しています。また、その他のまちづくりに関する各種計画との整合・連携も図るものです。

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」第5条に基づく法定計画となっています。



▲地域公共交通網形成計画の位置づけ

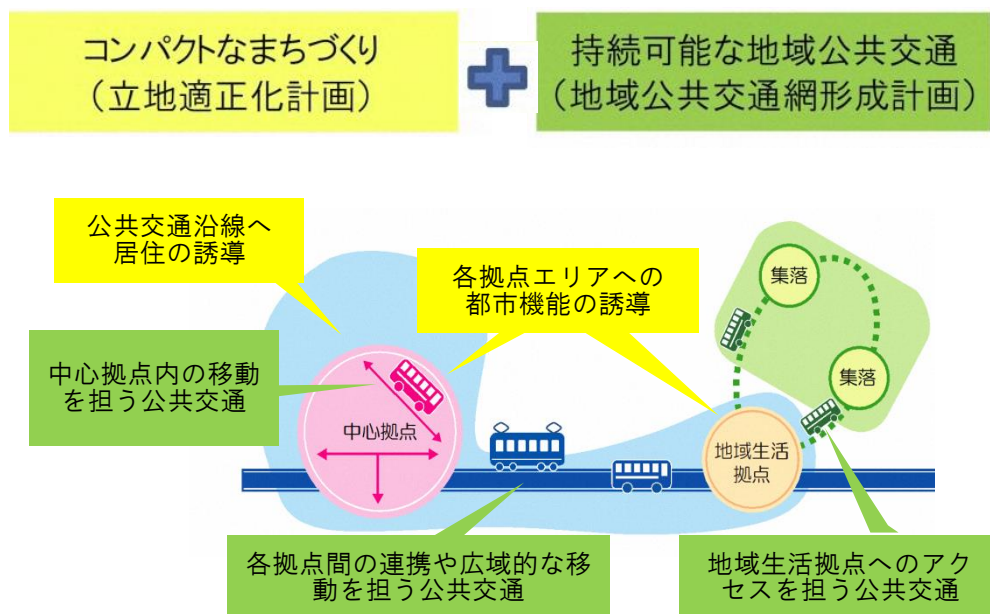
## 1-4 「久留米市立地適正化計画」との連携

久留米市立地適正化計画では、久留米市都市計画マスタープランで掲げた将来都市像「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」を実現するため、都市機能誘導区域<sup>1</sup>と居住誘導区域<sup>2</sup>を設定し、都市機能誘導区域内への各種生活サービス施設の維持・誘導、居住誘導区域内の一定の人口密度の確保、また、各区域間を相互に結ぶ公共交通ネットワークを確保していくこととしています。

公共交通ネットワークについて、特に路線バスは運行頻度片道 30 本/日以上サービス水準を有するバス停をもって居住誘導区域の設定を行っているため、このサービス水準を今後も確保していくことが必要です。

このため、久留米市地域公共交通網形成計画では、久留米市立地適正化計画と連携した持続可能な地域公共交通体系の形成および、地域特性に応じたサービス水準の確保に努めます。

### ▼立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連携イメージ



| 立地適正化計画と連携したネットワーク形成の取り組み        |  |
|----------------------------------|--|
| <b>都市機能誘導区域</b><br><b>居住誘導区域</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能誘導区域間の連携を強化する地域公共交通体系を構築し、拠点へのアクセス性向上、都市機能の利便性を向上する都市構造の形成を支援</li> <li>中心拠点内の回遊性を高める地域公共交通体系を構築し、中心拠点のにぎわい・活力の向上を支援</li> <li>地域生活拠点の鉄道駅における交通結節機能の強化などにより、公共交通利用環境の向上を支援</li> </ul> |
| <b>居住誘導区域外</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>居住誘導区域外から日常生活圏の中心となる都市機能誘導区域へのアクセス手段を確保し、地域で生活し続けられる環境の維持・充実を支援</li> </ul>  |

<sup>1</sup> 都市機能誘導区域：医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これら各種サービスを効率的に享受できる区域

<sup>2</sup> 居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域



## 1-5 各種計画から地域公共交通に求められている役割

久留米市では、様々な分野でまちづくりに関する計画を策定しており、それぞれの計画の中で目標や施策等を定めています。これらの計画をみると、地域公共交通には以下に示すような役割が求められているものと考えられます。

持続可能な地域公共交通体系の構築には、これらの計画に配慮しながら、しっかりと連携して取り組みを進めていくことが不可欠です。

### ▼各種分野の計画から地域公共交通に求める役割

| 計 画                               | 地域公共交通に求める役割  |
|-----------------------------------|---|
| くるめ支え合うプラン                        | 地域における「交流の場」づくりを支援し、支え合い・ふれあいを促進する役割                                    |
| 久留米市障害者計画                         | 障害者の地域での自立した生活と社会参加を可能とする生活環境づくりを支援する役割                                 |
| 久留米市環境基本計画                        | 温室効果ガスの発生を抑制し、低炭素社会の構築を支援する役割<br>大気汚染物質の発生を抑制し、快適な生活環境の保全を支援する役割        |
| 久留米市住生活基本計画                       | 街なか居住の推進を支援する役割<br>郊外住宅・団地の居住環境の向上を支援する役割                               |
| 久留米市高齢者福祉計画<br>及び介護保険事業計画         | 高齢者がいつまでも在宅での生活を継続できるように、安全で暮らしやすい生活環境づくりを支援する役割                        |
| 久留米市中心市街地<br>活性化基本計画              | 市民の交流拡大による賑わいづくりを支援する役割<br>街なか居住の促進を支援する役割                              |
| 久留米市観光・MICE <sup>3</sup><br>戦略プラン | 地域資源を活かした観光や戦略的な広域観光を支援する役割<br>戦略的な MICE の誘致を支援するとともに、地域経済への波及拡大を推進する役割 |

<sup>3</sup> MICE : Meeting (会議・研修・セミナー)、Incentive tour (報奨・招待旅行)、Convention または Conference (大会・学会・国際会議)、Exhibition (展示会) の頭文字をとった造語で、ビジネス旅行の一つの形態。参加者が多いだけでなく、一般の観光旅行に比べ消費額が大きいことなどから、久留米市でも誘致活動を推進している。

## 2. 地域公共交通の目標像

### 2-1 地域公共交通が果たすべき役割

各種計画から求められる役割を担うとともに、久留米市が掲げる都市づくりの目標を実現していくために、地域公共交通は以下のような役割を果たしていく必要があると考えられます。

#### 都市づくりの目標（久留米市都市計画マスタープラン）

- 安全・安心な暮らしを支えるコンパクトな都市づくり
- 地域特性を活かした土地利用による魅力あふれる都市づくり
- 水と緑に恵まれた環境と共生する都市づくり
- 人、物、情報が行き交う活力ある都市づくり

#### その他まちづくりに関する計画

- ・くるめ支え合うプラン
- ・久留米市障害者計画
- ・久留米市環境基本計画
- ・久留米市住生活基本計画
- ・久留米市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画
- ・久留米市中心市街地活性化基本計画
- ・久留米市観光・MICE 戦略プラン

#### 【地域公共交通が果たすべき役割】

- 多様な機能がコンパクトにまとまった生活圏の形成や、街なか居住の推進を支援する役割
- 産業や自然環境、居住環境等の各地域の特性が活かされる適切な土地利用の誘導を支援する役割
- 商業・業務・行政・交通・文化などの拠点として活発な交流を牽引する中心市街地の活力向上を支援する役割
- 地域間のみならず市内外の連携・交流の充実を図り、バランスある都市発展を支援する役割
- 本市の強みを活かして市内外の交流拡大を図り、広域求心力の維持・向上を支援する役割
- 子どもから高齢者まで、誰もが快適に安心して生活できる居住環境の形成を支援する役割
- 運輸部門の温室効果ガス排出量を削減し、環境負荷が小さい都市づくりを支援する役割
- 地域特性に応じて、幅広い世代が多様な生活様式を実現できる居住環境の創出を支援する役割
- 居住機能と生活機能が融合した市民の日常生活を支える拠点の維持・充実を支援する役割

## 2-2 地域公共交通の目標像

「地域公共交通が果たすべき役割」を担い、“都市づくり”を交通面から支え、都市活力を生み出し、安全・安心に移動できる持続可能な地域公共交通体系を構築していくことが重要になります。

このため、ここでは「地域公共交通が果たすべき役割」を踏まえた上で、『都市活力の向上』、『安全・安心な暮らしの実現』の2つの視点から、地域公共交通の目標像を定めます。

### 地域公共交通の目標像（久留米市都市交通マスタープランに即す）

#### 「都市活力の向上」の視点

##### 久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

社会情勢の変化に伴い本格化する都市間競争の中で、他都市との連携・交流や定住を促進し、県南地域の中核都市として発展し続けるよう、利便性の高い広域交通網や恵まれた地域資源等を活かした、活力を育む地域公共交通体系の形成を進めていきます。

##### ・まちなかに便利で快適な地域公共交通のあるまち

多様な都市機能が集積し、多くの人を訪れる中心拠点においては、誰もが安心・快適で回遊性の高い、歩いて暮らせる交通環境を提供し、まちなかに便利で快適な地域公共交通のあるまちを目指します。

##### ・市域内外の連携・交流を高める地域公共交通のあるまち

鉄道を主体とした公共交通を有効に活用することで、スムーズな地域間の移動の提供を図り、市域内外の連携・交流を高める地域公共交通のあるまちを目指します。

##### ・豊かな地域資源を活かす地域公共交通のあるまち

観光地、文化交流施設等への快適で利便性の高い移動環境の提供を図り、豊かな地域資源を活かす地域公共交通のあるまちを目指します。

#### 「安全・安心な暮らしの実現」の視点

##### 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系

高齢者をはじめとする全ての市民が、日常生活における交通の利便性や安全性を享受し、誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系の形成を進めていきます。

##### ・安全・快適に移動できる地域公共交通のあるまち

日常生活において、安全・快適な公共交通の利用環境を構築し、連続した安全な交通環境の提供を図り、誰もが安全・快適に移動できる地域公共交通のあるまちを目指します。

##### ・安心して暮らせる地域公共交通のあるまち

郊外部における多様な移動手段の提供や、環境負荷が小さい移動の実現を図り、誰もが安心して暮らせる地域公共交通のあるまちを目指します。

### 3. 地域公共交通に関する基本的な方針

#### 3-1 地域公共交通の現状・課題

目標像で示した2つの視点から、久留米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。

## 3-2 地域公共交通に関する基本的な方針

地域公共交通の現状・課題を改善し、2-2で「地域公共交通の目標像」として示した『久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系』、『誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系』を実現していくため、7つの基本方針を以下のとおり定めます。

### 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通網を形成します

市域内外の移動を支える鉄道や幹線バスの機能向上を図るとともに、多様な交通サービスとの連携の強化や、市内外から中心拠点へのアクセス向上を図り、他都市や市内各拠点との連携・交流を促進する地域公共交通網を構築します。

### 基本方針2 魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する地域公共交通環境を形成します

中心拠点における公共交通のさらなる充実を図ることにより、快適で利便性の高い地域公共交通環境を構築します。

### 基本方針3 地域資源を活かした観光振興を支援する地域公共交通環境を形成します

観光との連携を強化することにより、地域活性化に寄与する地域公共交通環境を構築します。

### 基本方針4 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます

交通需要や交通特性を考慮しながら、誰もが安心して暮らせる生活に必要な公共交通を確保します。

### 基本方針5 誰にとっても安全な地域公共交通環境を整えていきます

高齢者や障害者、外国人等の移動が困難な人にとっても、日常生活において安全・円滑に移動できる地域公共交通環境を構築します。

### 基本方針6 環境負荷が小さい移動手段である公共交通への転換を図ります

自家用車中心の生活を見直し、公共交通等の環境負荷が小さい移動手段の利用促進に向けて、交通施設の整備や意識啓発活動を実施していきます。

### 基本方針7 公共交通利用者の維持・拡大を図ります

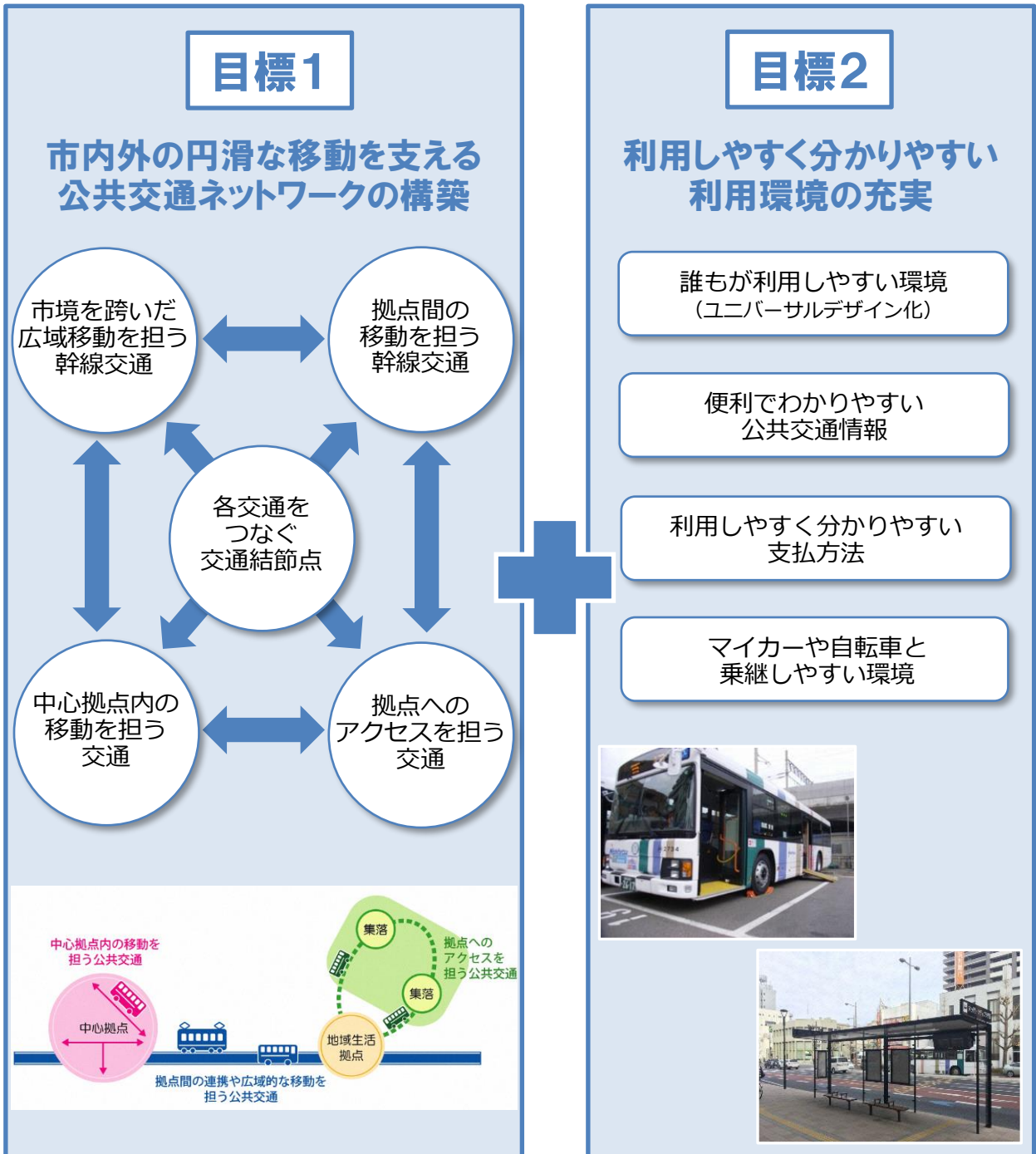
将来にわたって市民の安全・安心な暮らしを支え続ける持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、公共交通利用者の減少に歯止めをかけ、維持・拡大を図る取り組みを実施していきます。

# 4. 地域公共交通網形成計画の目標・施策・評価指標

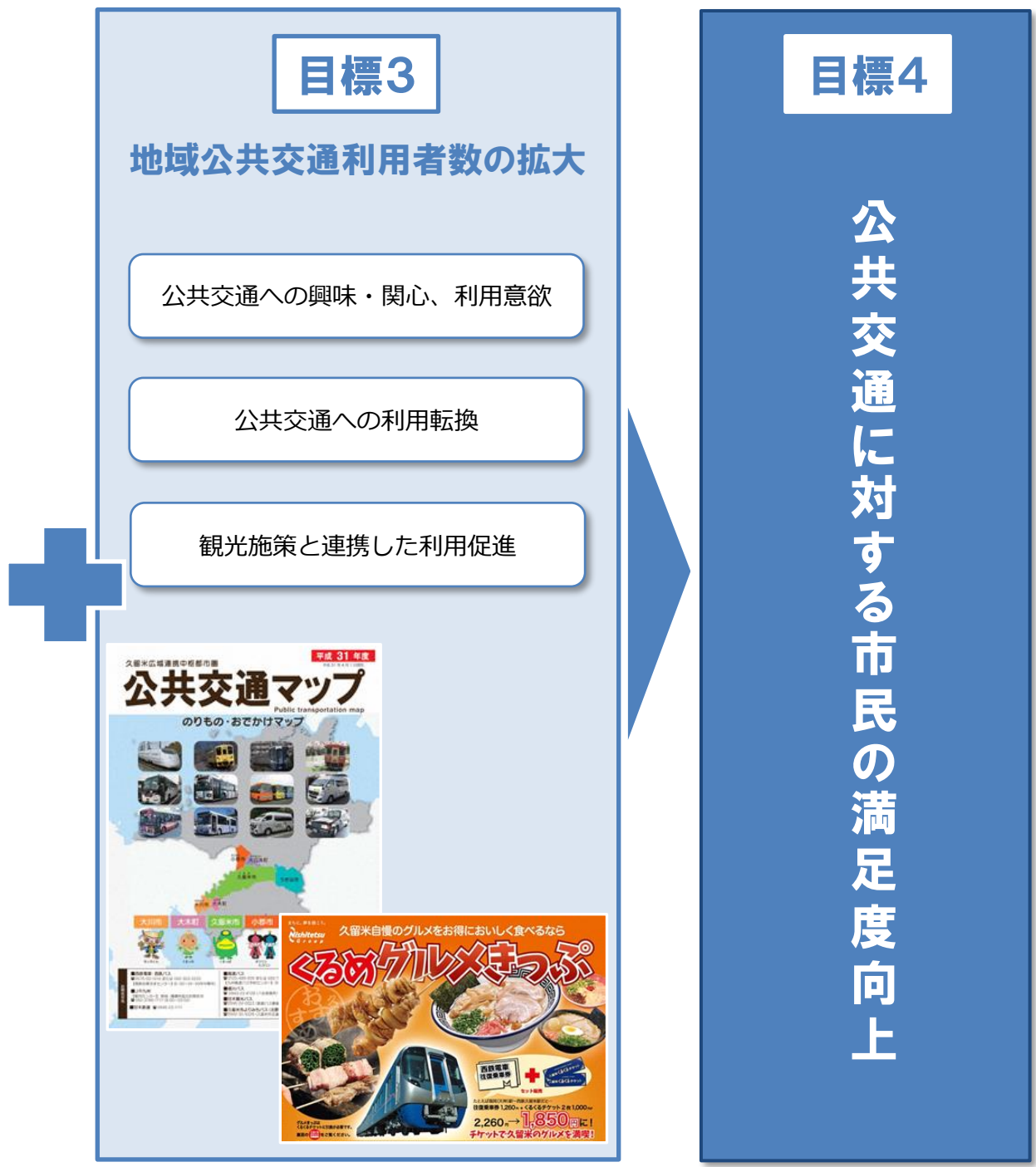
## 4-1 目標の考え方

3-2 で示した「地域公共交通に関する基本的な方針」を踏まえ、地域公共交通網形成計画の目標を設定します。

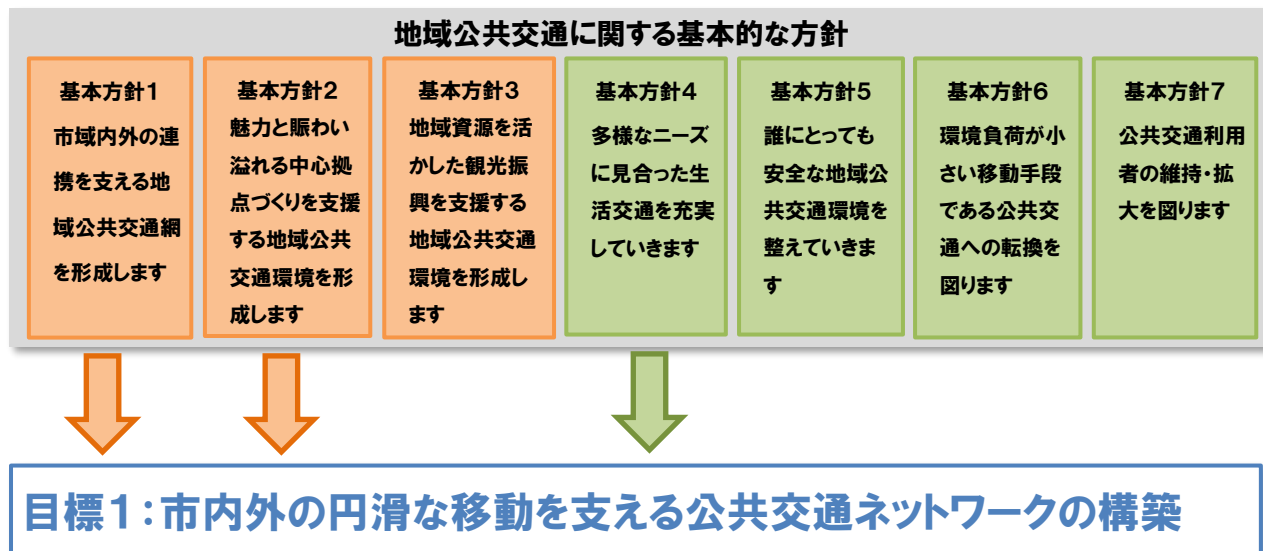
計画の目標は、市内外の円滑な移動を支える公共交通ネットワークを構築しつつ、利用環境を充実させ、利用者の拡大を図るといった基本的な流れを意識して設定します。



目標1～3に基づく公共交通に関する総合的な取り組みを通じて、目標4として公共交通に対する市民の満足度向上を目指します。



## 4-2 「目標1」を達成するために行う施策とその評価指標



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。

### < 施策の内容 >

#### ① 持続可能な地域公共交通網構築のための再編

交通需要や交通特性、まちづくりの視点などを考慮して、交通事業者や地域と連携して持続可能な公共交通網構築のための路線等の見直しを目指します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 調査・検討    |          |          | ○    | ○     | ○   |

#### ② 公共交通空白地域等への生活支援交通の導入

公共交通空白地域や不便地域から地域生活拠点までのアクセス手段となる生活支援交通を地域と連携して導入します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 実 施      |          |          | ○    | ○     | ○   |



### ③ 主要な駅・バス停の利用環境の整備

送迎や乗り継ぎ時の交通結節機能が不十分な主要駅を対象に、駅前広場等を整備します。  
また、利用者の多い主要バス停の上屋、ベンチ等を整備します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 実 施      |          |          | ○    | ○     |     |

#### <主な評価指標>

| 指標 1          | 第 1 期計画策定時値<br>平成 25 年度<br>(2013 年度) | 現状値<br>平成 29 年度<br>(2017 年度) | 目標値<br>令和 7 年度<br>(2025 年度) |
|---------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 市内主要鉄道駅*の乗降客数 | 2,674 万人/年                           | 2,665 万人/年                   | 2,665 万人/年                  |

※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・三潁)を対象とする。

▶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

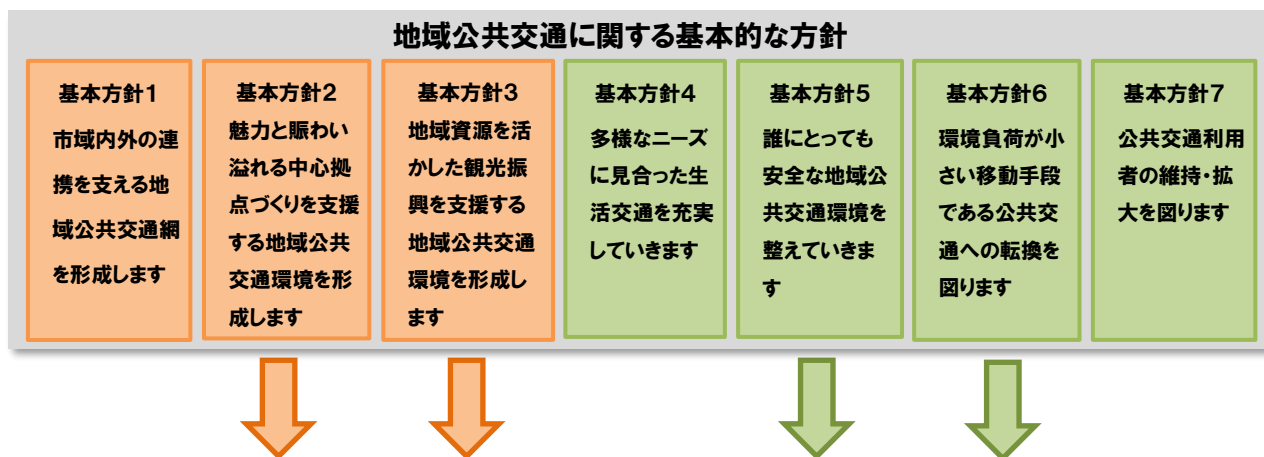
| 指標 2         | 第 1 期計画策定時値<br>平成 25 年度<br>(2013 年度) | 現状値<br>平成 29 年度<br>(2017 年度) | 目標値<br>令和 7 年度<br>(2025 年度) |
|--------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 中心拠点内の乗降客数割合 | 71.1%                                | 72.1%                        | 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ことを示す指標として設定

| 指標 3         | 第 1 期計画策定時値<br>平成 25 年度<br>(2013 年度) | 現状値<br>令和元年度<br>(2019 年度) | 目標値<br>令和 7 年度<br>(2025 年度) |
|--------------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 生活支援交通の導入校区数 | 8/46 校区                              | 26/46 校区                  | 46/46 校区                    |

▶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

## 4-3 「目標2」を達成するために行う施策とその評価指標



### 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。

＜施策の内容＞

#### ① ユニバーサルデザインの普及促進

駅施設のバリアフリー化及び低床バス（ワンステップバス、ノンステップバス）の導入を促進します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 実 施      |          |          | ○    | ○     |     |

#### ② バスの運行状況に関する情報提供の充実

運行状況をリアルタイムで確認できるアプリ等の利用促進のほか、利用者の多いバス停を対象として、バスロケーションシステム表示機を設置します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 実 施      |          |          | ○    | ○     |     |

#### ③ 鉄道駅の安全性の確保

鉄道機能および利用者の安全確保のため、西鉄久留米駅の耐震補強化を促進します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年 | 概ね 3～4 年 | 概ね 5～6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 実 施      |          |          | ○    | ○     |     |

#### 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

路線バスの均一運賃や料金定額制サービスといった新たな運賃体系の構築を目指します。また、交通系ICカード利用可能エリアの拡大、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を目指します。

| 実施期間            |                 |                 | 実施主体 |       |     |
|-----------------|-----------------|-----------------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年<br>前 期 | 概ね 3～4 年<br>中 期 | 概ね 5～6 年<br>後 期 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 調査・検討           |                 |                 | ○    | ○     |     |

#### ⑤ 新たなモビリティの導入

自動運転技術、AI オンデマンドバス<sup>4</sup>、グリーンスローモビリティ<sup>5</sup>、超小型モビリティ<sup>6</sup>などの導入を目指します。

| 実施期間            |                 |                 | 実施主体 |       |     |
|-----------------|-----------------|-----------------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年<br>前 期 | 概ね 3～4 年<br>中 期 | 概ね 5～6 年<br>後 期 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 調査・検討           |                 |                 | ○    | ○     |     |

#### ⑥ マイカーや自転車から乗り継ぎしやすい環境の整備

現況やニーズを把握しながら鉄道駅・バス停でのパーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場の確保を民間施設等とも連携して推進します。

| 実施期間            |                 |                 | 実施主体 |       |     |
|-----------------|-----------------|-----------------|------|-------|-----|
| 概ね 1～2 年<br>前 期 | 概ね 3～4 年<br>中 期 | 概ね 5～6 年<br>後 期 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 調査・検討           |                 | 実施              | ○    | ○     | ○   |

#### <主な評価指標>

| 指標4               | 第1期計画策定時値<br>平成25年度<br>(2013年度) | 現状値<br>令和元年度<br>(2019年度) | 目標値<br>令和7年度<br>(2025年度) |
|-------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 市内主要鉄道駅*のバリアフリー化率 | 36%                             | 36%                      | 45%                      |

※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・三潁)を対象とする。

▶新たに1駅のバリアフリー化を計画期間内に完了させるものとして設定

| 指標5          | 第1期計画策定時値<br>平成25年度<br>(2013年度) | 現状値<br>令和元年度<br>(2019年度) | 目標値<br>令和7年度<br>(2025年度) |
|--------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ノンステップバスの導入率 | 0%                              | 6.1%                     | 15.3%                    |

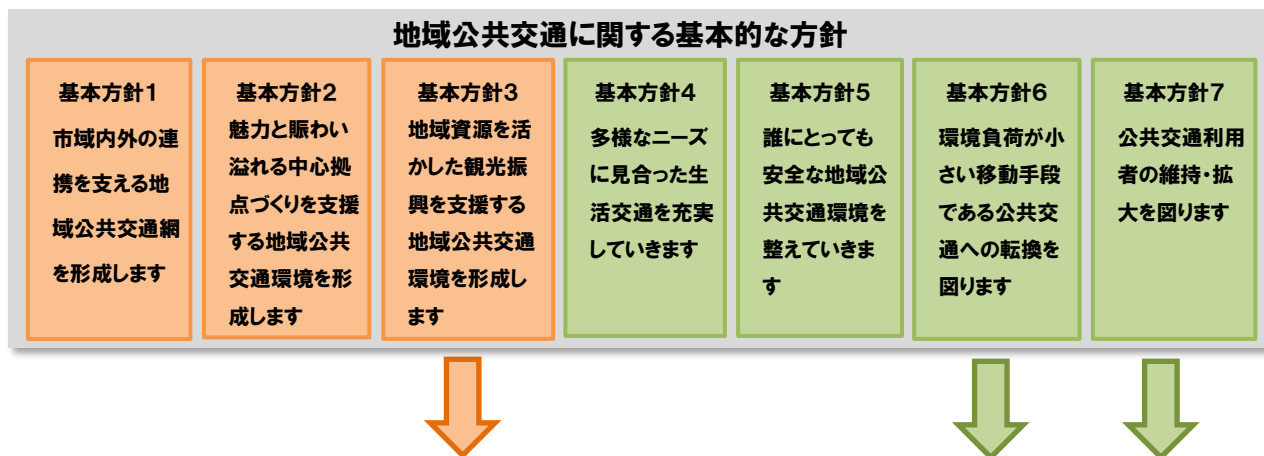
▶年間2台ずつ着実に導入していくことを目標に設定

<sup>4</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>5</sup> グリーンスローモビリティ：電動で時速20km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>6</sup> 超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

## 4-4 「目標3」を達成するために行う施策とその評価指標



### 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。

#### <施策の内容>

##### 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

乗り方教室、公共交通マップの作成、企業・学校への公共交通利用の呼びかけなどを通じて、公共交通利用の“きっかけ”づくりを推進します。特に、利用が低迷しているバス路線や鉄道路線は、イベント等も活用しながら交通事業者や沿線自治体と連携して利用促進を重点的に図ります。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1~2 年 | 概ね 3~4 年 | 概ね 5~6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前期       | 中期       | 後期       |      |       |     |
| 実施       |          |          | ○    | ○     | ○   |

##### 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、観光施設へのアクセス情報等の提供により公共交通の利用を促進します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1~2 年 | 概ね 3~4 年 | 概ね 5~6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前期       | 中期       | 後期       |      |       |     |
| 調査・検討    | 実施       |          | ○    | ○     | ○   |

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)

路線バスの均一運賃や料金定額制サービスといった新たな運賃体系の構築を目指します。また、交通系ICカード利用可能エリアの拡大、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を目指します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1~2 年 | 概ね 3~4 年 | 概ね 5~6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 調査・検討    |          |          | ○    | ○     |     |

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)

現況やニーズを把握しながら鉄道駅・バス停でのパーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の確保を民間施設等とも連携して推進します。

| 実施期間     |          |          | 実施主体 |       |     |
|----------|----------|----------|------|-------|-----|
| 概ね 1~2 年 | 概ね 3~4 年 | 概ね 5~6 年 | 久留米市 | 交通事業者 | 市民等 |
| 前 期      | 中 期      | 後 期      |      |       |     |
| 調査・検討    |          | 実施       | ○    | ○     | ○   |

<主な評価指標>

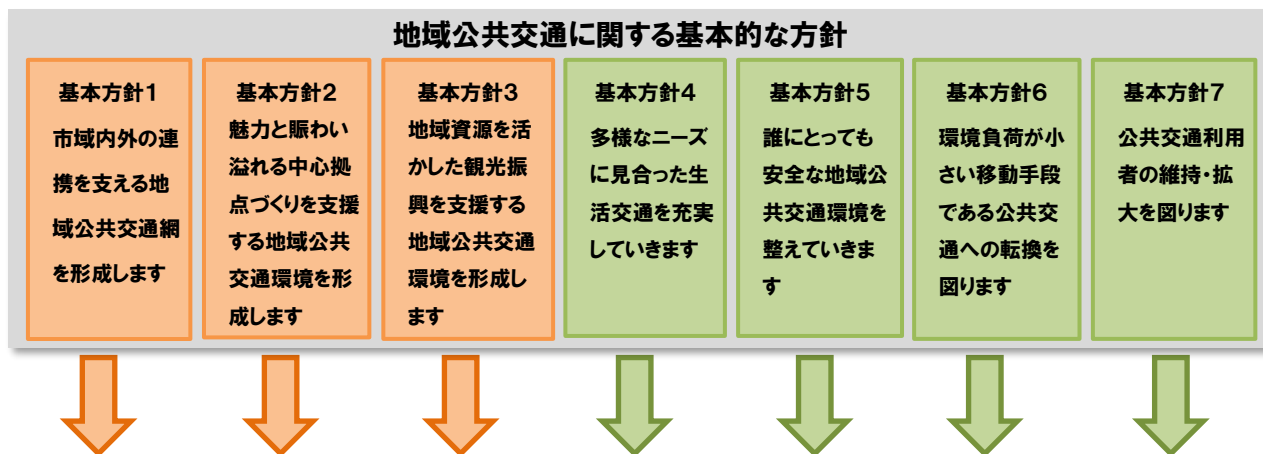
| 指標6         | 第1期計画策定時値<br>平成 25 年度<br>(2013 年度) | 現状値<br>平成 29 年度<br>(2017 年度) | 目標値<br>令和 7 年度<br>(2025 年度) |
|-------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 地域公共交通の乗降客数 | 4,153 万人/年                         | 4,167 万人/年                   | 4,167 万人/年                  |

▶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         | 第1期計画策定時値<br>平成 25 年度<br>(2013 年度) | 現状値<br>平成 29 年度<br>(2017 年度) | 目標値<br>令和 7 年度<br>(2025 年度) |
|-------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 久留米市の観光入込客数 | 515 万人/年                           | 591 万人/年                     | 630 万人/年                    |

▶「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

## 4-5 全ての目標と施策に関わる評価指標



**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**

**目標2：利用しやすく分かりやすい利用環境の充実**

**目標3：地域公共交通利用者数の拡大**

**目標4：公共交通に対する市民の満足度向上**

地域公共交通に関する総合的な取り組みにより、市民の公共交通に対する満足度向上を目指します。

<主な評価指標>

| 指標8            | 第1期計画策定時値<br>平成26年度<br>(2014年度) | 現状値<br>平成30年度<br>(2018年度) | 目標値<br>令和7年度<br>(2025年度) |
|----------------|---------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 公共交通に対する市民の満足度 | 51.5%                           | 52.6%                     | 57.3%                    |

▶ 「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・ク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」の割合が高くなることを示す指標

## 5. 計画の進め方について

### 5-1 取り組み姿勢

4-1で示した「目標」の達成に向けては、行政や交通事業者だけではなく、市民等も含めた全体で地域公共交通を支えていく機運を醸成し、連携・協働しながら取り組みを進めていくことが不可欠です。

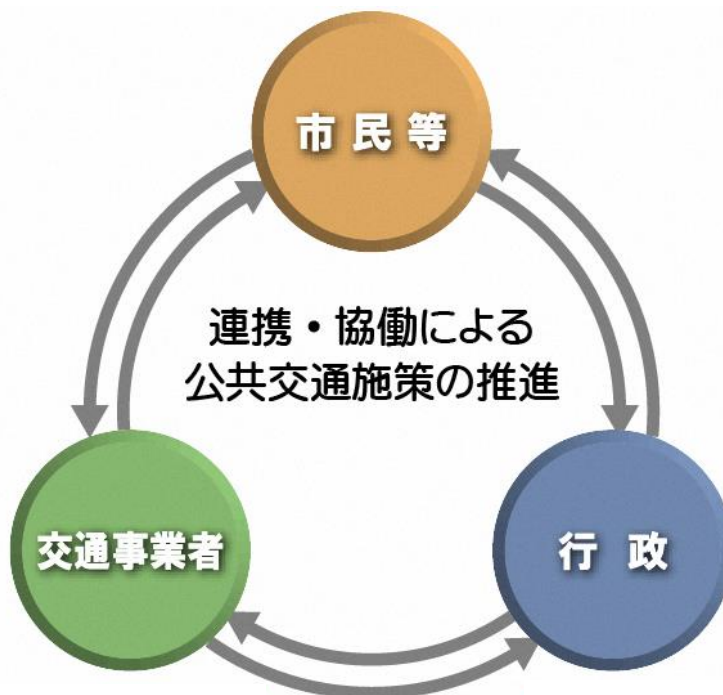
このため、目標の達成に向けて、以下のような姿勢で取り組みを進めていきます。

#### 取り組み姿勢 市民等、交通事業者、行政が連携・協働して地域公共交通施策を進める

市民等、交通事業者、行政が地域の公共交通の現状等に関する情報を共有しながら、必要な交通サービスや実施主体等について協議し、適切な役割分担のもとで、効率的な事業推進を図り、地域に愛され利用される地域公共交通体系の構築に向けて市民等、交通事業者、行政が連携・協働しながら公共交通施策を進めていきます。

また、行政からも利用促進に向けた働きかけを積極的に行うことで、市民等の移動時における公共交通利用の意識を醸成します。

- 地域の公共交通の在り方を自ら主体的に検討
- 地域公共交通を支える持続的な取り組み
- 地域が主体となった公共交通サービスの提供
- マイカーに限らない、移動目的に合わせた地域公共交通利用の選択



- 利用者のニーズを踏まえた交通サービス・情報の提供
- 地域公共交通の在り方の検討への積極的な参加や連携・協力

- 協力体制づくり
- 市民等に対する積極的な働きかけ
- 公共交通施策の実施
- 公共交通サービス提供の支援

▲市民等、交通事業者、行政の連携・協働イメージ

## 5-2 計画の進め方

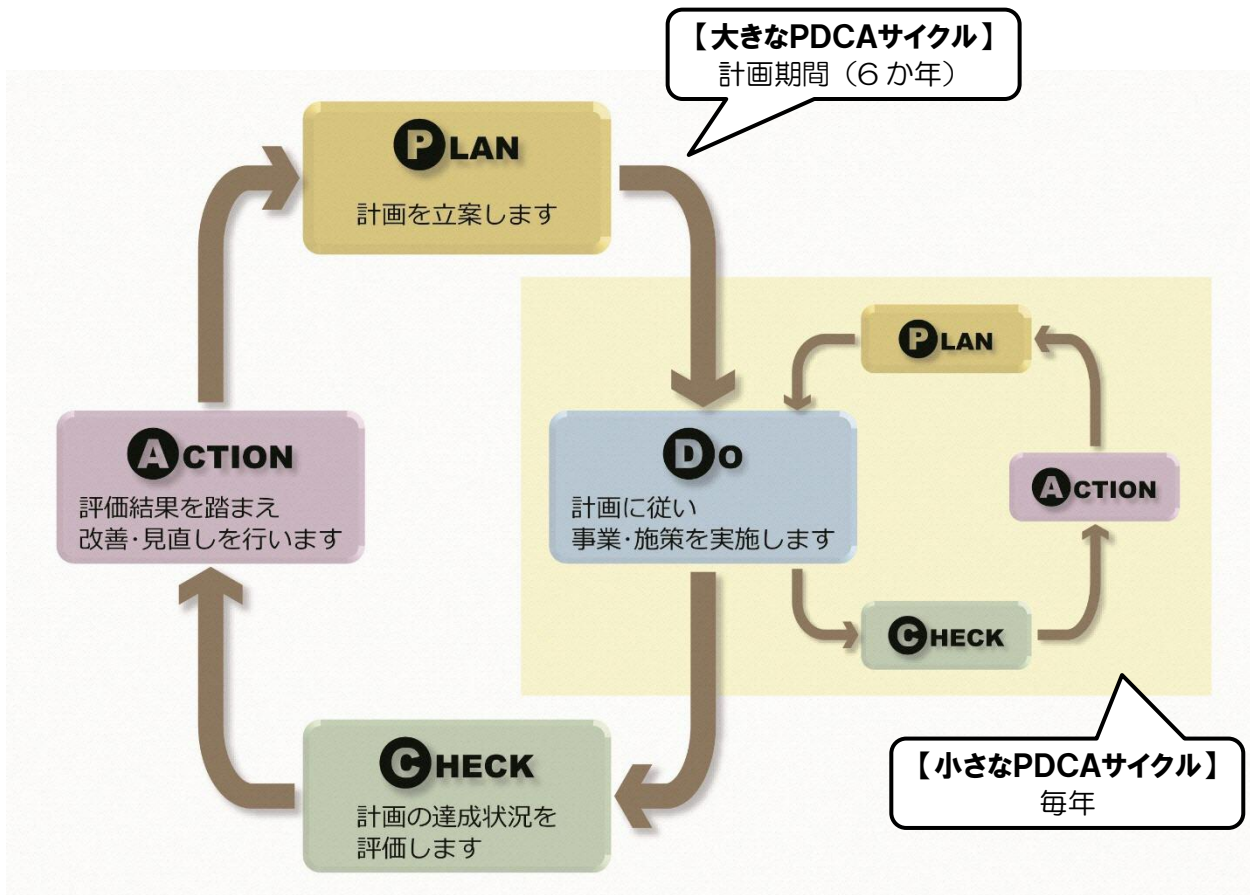
計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成状況などを定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCA サイクル」を繰り返すことで、本計画を着実に推進していきます。

具体的には、6 か年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年を対象とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、継続的な改善を図っていく仕組みを構築します。

なお、計画の進捗状況の確認・評価や改善策の検討等については、交通事業者、市民、行政の代表者で構成される「久留米市地域公共交通会議」を主体として行っていきます。

### ▼ PDCA サイクルによる継続的な改善

| 区分            | 対象期間        | 概要  |
|---------------|-------------|---|
| 大きな PDCA サイクル | 計画期間 (6 か年) | <ul style="list-style-type: none"> <li>対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理、分析し次期計画に反映</li> </ul>   |
| 小さな PDCA サイクル | 毎年          | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況や評価指標の変化などを継続的に確認し、事業の内容やスケジュールなどの見直しを実施</li> </ul> |



▲ PDCA サイクルの構築イメージ



資料編



# 1. 第1期地域公共交通網形成計画の検証

第1期計画では、一部の鉄道駅における利用環境改善や生活支援交通の導入、公共交通の利用啓発などを中心に取り組んできました。その一方で、検討に留まったものもあります。

久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系

## 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通網を形成します

| 取り組み施策                  | 実施した主な事業           |
|-------------------------|--------------------|
| ・主要駅の駅前広場等の整備           | 犬塚駅前広場整備           |
| ・公共交通相互を円滑に乗り継ぎできる拠点の整備 | 善導寺駅トイレ整備          |
| ・幹線バス路線の主要バス停の環境改善      | バス停上屋整備            |
| ・交通ICカード利用可能エリアの拡大      | 協議会にて要望            |
| ・市街地フリー乗車券等の導入の検討       | 路線バス1日フリー乗車券(社会実験) |
| ・公共交通を一体的に利用可能な運賃施策の検討  | 西鉄・よりみちバス共通乗車券     |

## 基本方針2 魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する地域公共交通環境を形成します

| 取り組み施策                        | 実施した主な事業       |
|-------------------------------|----------------|
| ・中心拠点における公共交通のあり方の調査・研究       | 検討に留まる         |
| ・中心拠点周辺の市街地部における公共交通のあり方調査・研究 | 外環状道路の路線バス需要調査 |
| ・パーク&ライド駐車場の確保                | 検討に留まる         |
| ・バスの運行状況に関する情報提供の充実           | バスロケ表示機の整備     |

## 基本方針3 地域資源を活かした観光振興を支援する地域公共交通環境を形成します

| 取り組み施策                      | 実施した主な事業         |
|-----------------------------|------------------|
| ・JR久大本線への新駅の設置              | 協議会にて要望          |
| ・企画乗車券等の新設                  | 西鉄バス草野線日帰りバスパック  |
| ・観光施策との連携による公共交通に関する情報提供の充実 | イベントチラシ等への交通情報掲載 |

## 基本方針4 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます

| 取り組み施策                       | 実施した主な事業           |
|------------------------------|--------------------|
| ・持続可能な地域公共交通網構築のための輸送の見直し    | 路線バスとよりみちバスの接続     |
| ・利用が低迷する路線バス運行エリアにおける移動手段の維持 | 補助路線周辺住民への時刻表配布    |
| ・公共交通空白地域等への生活支援交通の導入        | よりみちバス2地域、コミタク17校区 |
| ・生活利便施設等から利用しやすい停留所の設置       | 若宮、草野、北野線等の路線改正    |

## 基本方針5 誰にとっても安全な地域公共交通環境を整えていきます

| 取り組み施策                   | 実施した主な事業     |
|--------------------------|--------------|
| ・主要駅等へのユニバーサルデザインの導入     | 検討に留まる       |
| ・低床バス(バリアフリー対応車両)の普及促進   | ノンステップバス3台導入 |
| ・交通拠点等での分かりやすい情報案内・誘導の実施 | バスロケ表示機の整備   |
| ・高齢者の公共交通利用に対する支援        | 検討に留まる       |

## 基本方針6 環境負荷が小さい移動手段である公共交通への転換を図ります

| 取り組み施策                     | 実施した主な事業         |
|----------------------------|------------------|
| ・鉄道駅・バス停でのサイクル&ライド駐輪場の確保   | 市営：鉄道27カ所、バス停3カ所 |
| ・モビリティ・マネジメント、ノーマイカーデー等の実施 | バス乗り方教室の実施       |
| ・公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施     | 公共交通マップの配布       |

## 基本方針7 公共交通利用者の維持・拡大を図ります

| 取り組み施策                     | 実施した主な事業           |
|----------------------------|--------------------|
| ・地域の公共交通に対する“愛着”の醸成        | バス・鉄道フェスタの開催       |
| ・主要施設との連携による公共交通利用のきっかけづくり | 路線バス1日フリー乗車券(社会実験) |

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

第1期計画の目標の達成状況を評価する数値指標の現況値を計測した結果、7つの指標のうち、目標を達成したものはありませんでした。また、目標は未達成ながら策定時よりも改善している指標が5つ、策定時から改善が見られないものが2つでした。

▼第1期計画の数値指標の達成状況

| 評価指標               | 第1期<br>策定時      | H27<br>年度末 | H28<br>年度末 | H29<br>年度末 | H30<br>年度末 | R1<br>年度末<br>(現況値) | 第1期<br>目標値 | 達成<br>状況 |
|--------------------|-----------------|------------|------------|------------|------------|--------------------|------------|----------|
| 人口に対する市内主要鉄道駅の乗降客数 | 76              | 74         | 75         | 75         | 76         | 77                 | 80         | △        |
|                    | 回/人・年           |            |            |            |            |                    |            |          |
| 中心拠点内の乗降客数割合       | 71.1            | 70.8       | 71.3       | 71.3       | 72.1       | 72.1               | 72.6       | △        |
|                    | %               |            |            |            |            |                    |            |          |
| 久留米市の年間観光入込客数      | 515             | 518        | 525        | 537        | 591        | 600                | 700        | △        |
|                    | 万人/年            |            |            |            |            |                    |            |          |
| 公共交通空白地域の面積        | 90              | 69         | 69         | 69         | 69         | 69                 | 45         | △        |
|                    | km <sup>2</sup> |            |            |            |            |                    |            |          |
| 主要駅のバリアフリー化率       | 33              | 33         | 33         | 33         | 33         | 33                 | 58         | ＝        |
|                    | %               |            |            |            |            |                    |            |          |
| 地域公共交通利用率          | 136             | 133        | 135        | 135        | 136        | 138                | 143        | △        |
|                    | 回/人・年           |            |            |            |            |                    |            |          |
| 公共交通に対する市民の満足度     | 3.23            | 未調査        | 3.52       | 3.12       | 3.24       | 3.04               | 3.4        | ＝        |

※達成状況の評価 ○:目標を達成  
△:目標は未達成ながらも策定時より改善  
＝:策定時から改善していない

それぞれの評価指標に対する考察を、以下にまとめました。

### ▼第1期計画の数値指標に対する考察

| 評価指標に対する考察  |
|---|
| <p>駅前広場の整備や交通結節点の環境改善など、利便性向上に貢献する事業の進捗が停滞したため、主要駅の利用者数は増加せず、目標未達成となりました。しかし、事業を着実に実施した犬塚駅の利用者数は増加しており、事業効果が発現しています。</p>                                      |
| <p>西鉄久留米駅のバスターミナル高機能化や、JR～西鉄間のバス再編は検討に留まっていますが、中心拠点づくりを支援する事業として、バス停上屋、バスロケ表示機の整備を実施しました。目標未達成ではありますが、中心拠点内の人口増、シティプラザの開業などの影響により、中心拠点内の公共交通利用は増加傾向にあります。</p> |
| <p>久留米市観光・MICE戦略プランに基づく観光施策の着実な実施によって、目標未達成ではありますが、観光入込客数は増加し指標は改善されています。観光客の公共交通による移動を円滑にするために、観光振興と交通施策との連携を一層進めていくことが求められます。</p>                           |
| <p>平成27年度の2地域への「よりみちバス」導入により一定の改善はあったものの、その後の展開が停滞しており目標未達成となりました。一方で、コミュニティタクシー制度の拡充により、対象者は限られるものの、実質の空白地域は解消傾向にあると捉えられます。</p>                              |
| <p>目標とした3駅について、交通事業者と共に検討を行っているものの、計画期間内での事業化には至っていません。交通結節機能の強化と合わせて、今後も行政と交通事業者で、継続して検討を進めていくことが求められます。</p>   |
| <p>目標値は人口が29万人まで減少した想定の中で、公共交通利用者数を維持することを目的としていましたが、結果として人口は計画策定時から横ばいであり、公共交通利用者数は微増しているため、目標未達成ではありますが、公共交通利用の維持は達成できていると捉えられます。</p>                       |
| <p>公共交通に関する総合的な取り組みを通じた公共交通に対する市民の満足度は、大きく向上せず、目標未達成となりました。しかし、犬塚駅の広場整備やよりみちバスの導入など、事業が着実に進捗した地域や高齢者の評価は改善しています。</p>  |

### ▼第1期計画の主な効果

- 駅前広場整備及びよりみちバス乗入れを行った西鉄犬塚駅からの中心拠点へのアクセス性向上
- 公共交通空白地域における移動手段の確保
- 市民はもとより来街者にもわかりやすい情報提供環境
- 高齢者にもやさしい利用環境
- 公共交通に対する興味・関心の向上、満足度の改善

### ▼第1期計画の主な課題

- 中心拠点、地域生活拠点の駅の交通結節機能の強化
- 補助路線の生産性向上
- 公共交通空白地域のさらなる解消
- 鉄道におけるバリアフリー化の促進
- さらなる公共交通利用の促進
- より一層の観光振興との連携推進
- 事業効果が適切に反映される評価指標の設定

### ▼第1期計画の検証の総括

- 公共交通の利用促進やバス利用環境の改善、よりみちバス、コミュニティタクシーの導入による移動手段の確保など、取り組みが可能な事業から順次計画を進めてきており、中心拠点へのアクセスの向上や公共交通空白地域の改善などの効果も見られる。
- 一方で、中心拠点及び生活拠点の交通結節点機能の強化といったハード面や、公共交通空白地域の解消などのソフト面での施策展開では、検討に留まっている事業や、現在取り組んでいるものも十分な効果発現まで至っていない状況にある。
- 各種施策を着実に実施し、発現した効果をさらに大きく成長させていく必要がある。

### ▼第2期計画に策定に向けて

検証結果から、第1期計画の各種施策を継続して実施するとともに、下記のような、近年の公共交通を取り巻く社会情勢の変化も視野に入れ、対応していくことが求められる。

- バス運転手の不足
- 公共交通確保維持のための公費負担額の増加
- MaaS 概念への注目の高まり
- 自動運転等の新たなモビリティサービスの登場
- 高齢ドライバーの交通事故の増加

## 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

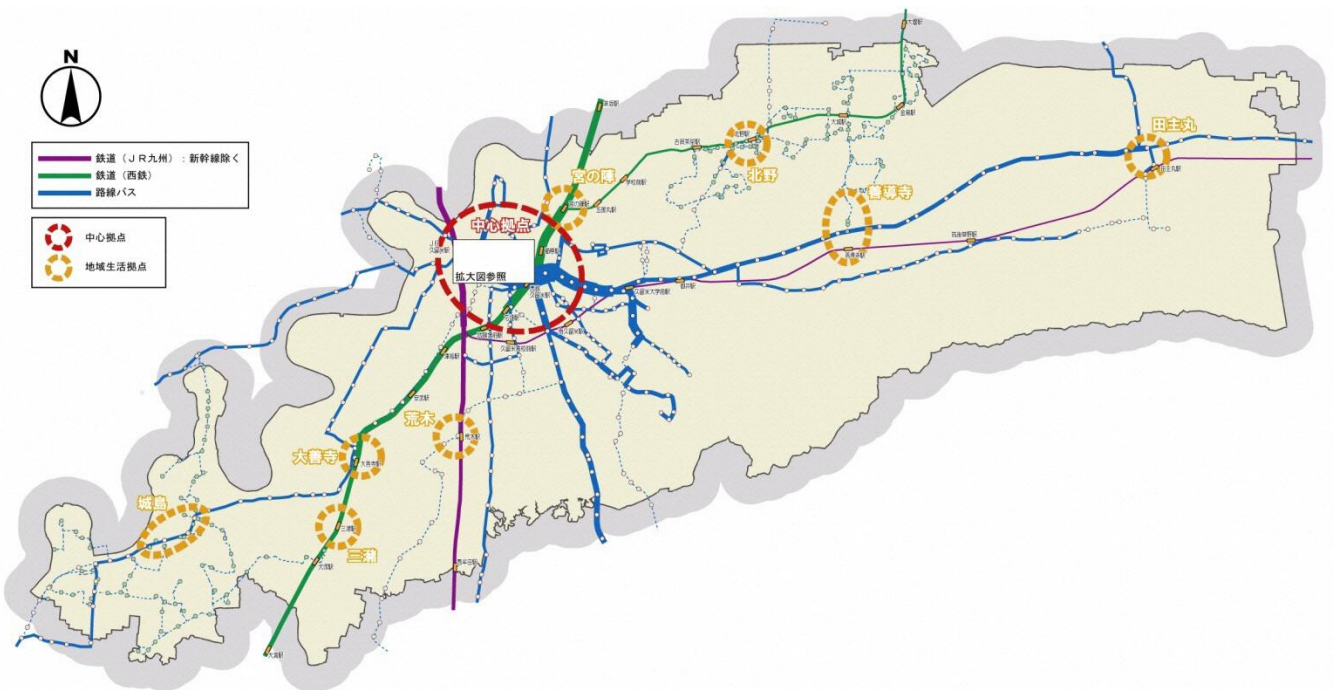
バス・鉄道利用者の減少などにより、現在のサービスを維持することが困難になる可能性があり、減便や廃止等が懸念されます。

# (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

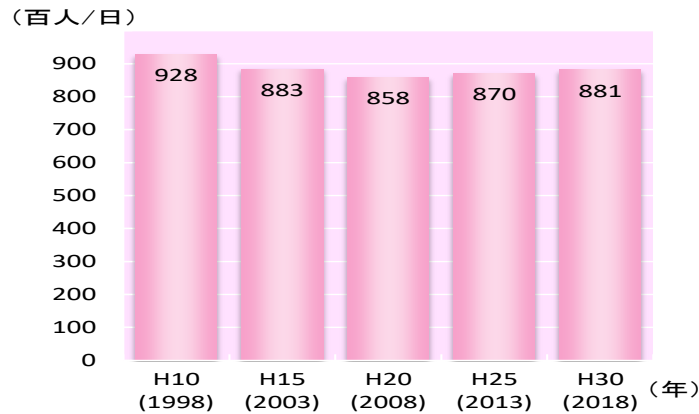
資料編



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。

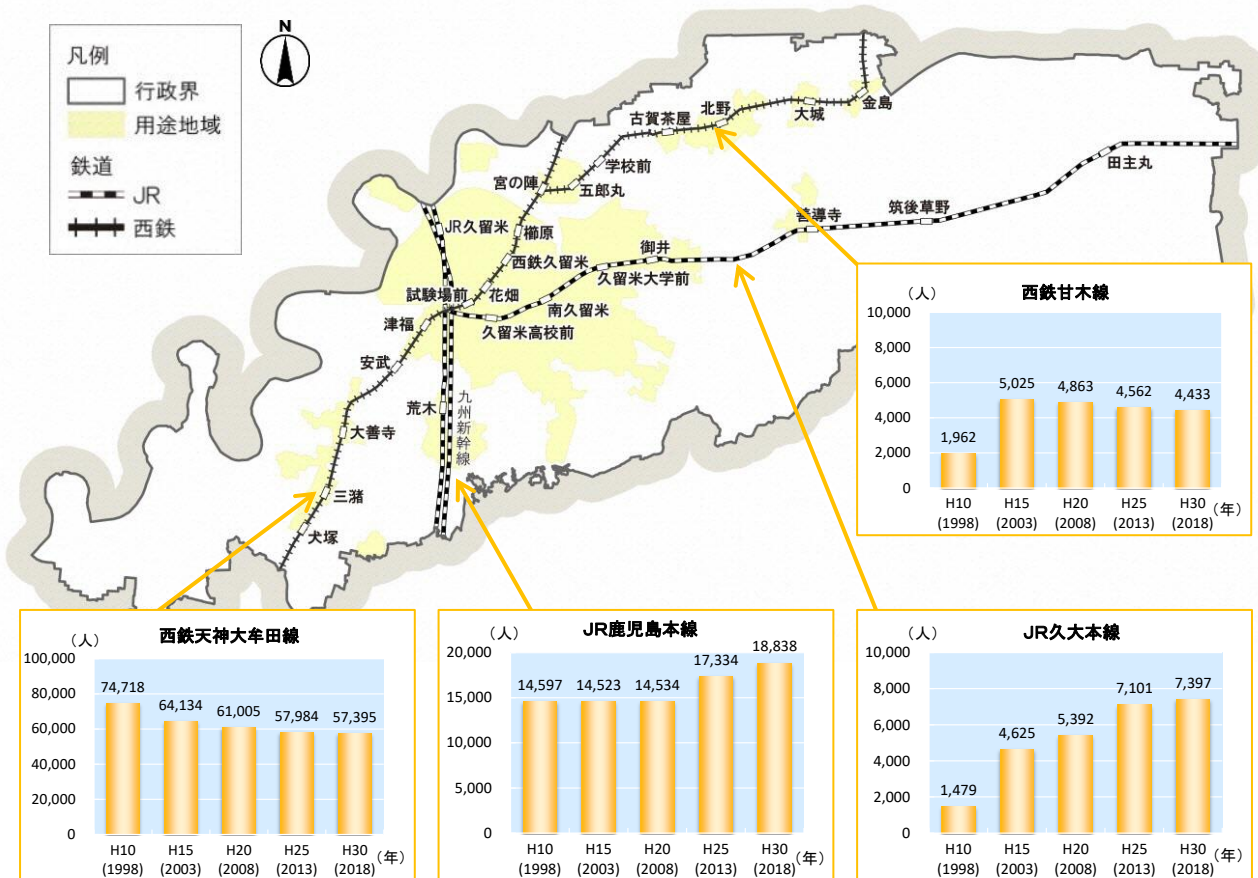
しかし、今後人口が減少していく中で、利用者が減少していくことが想定されるため、維持していくような取り組みを進めていくことが求められます。



▲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

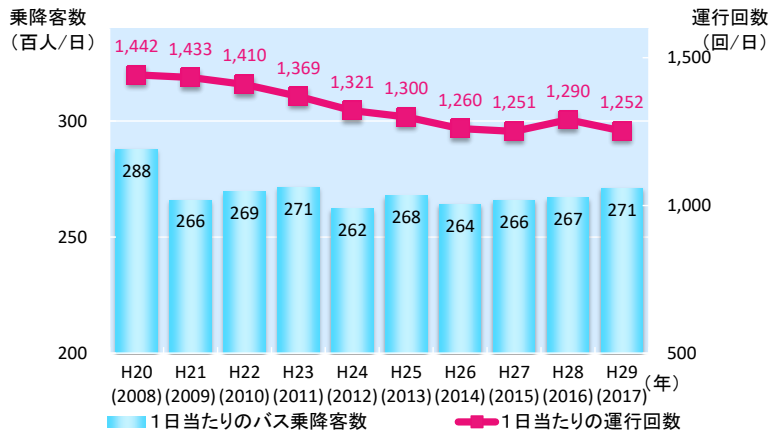
資料：久留米市統計書



▲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。



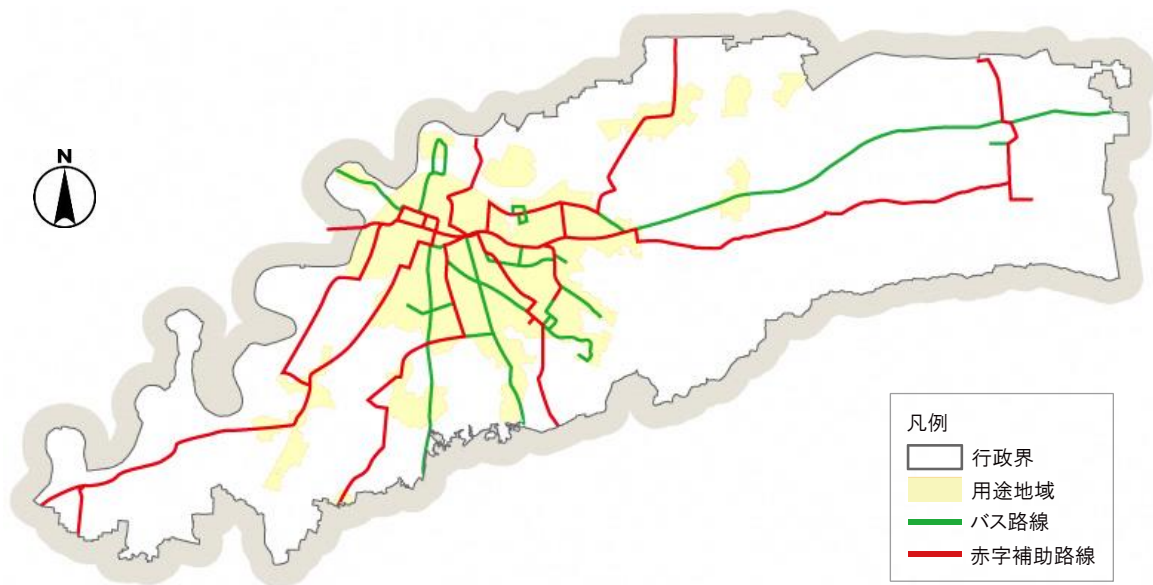
▲ 路線バスの乗降客数と運行回数

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<br>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<br>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<br>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<br>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

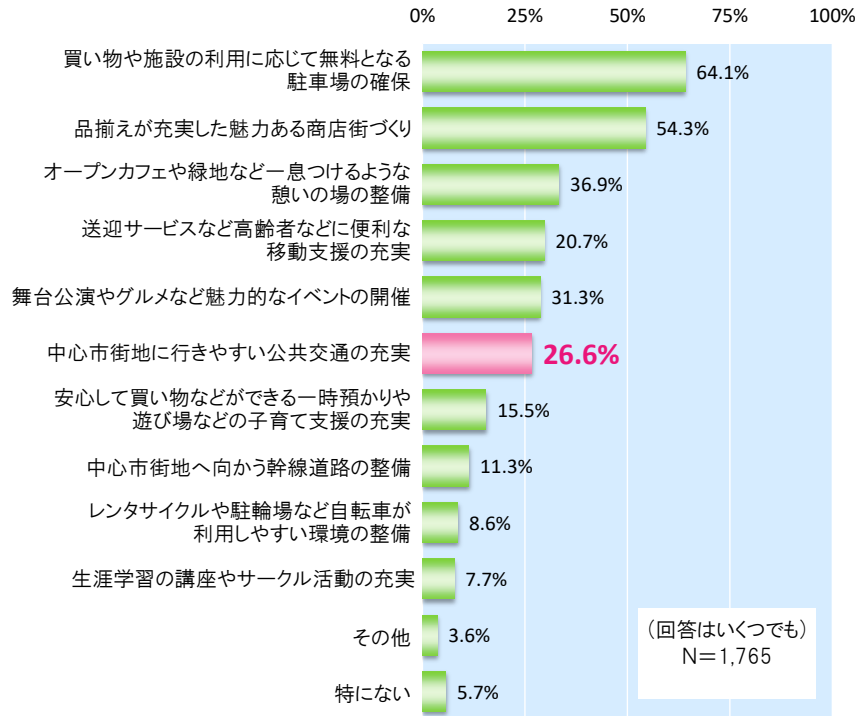
※大型小売店は食料品を取り扱う床面積1,000㎡以上の店舗

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



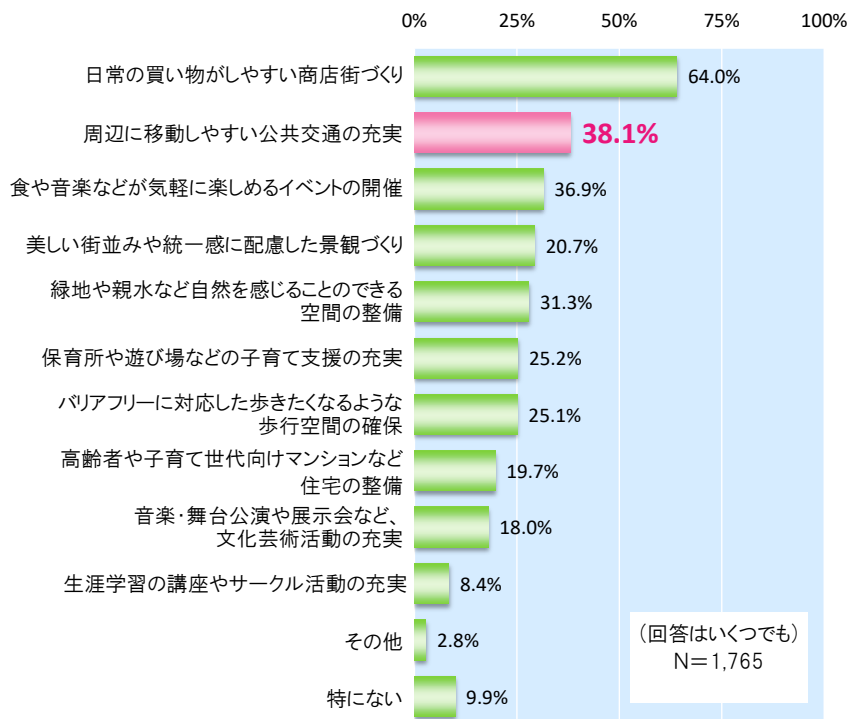
▲ 中心市街地のバスの運行状況

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



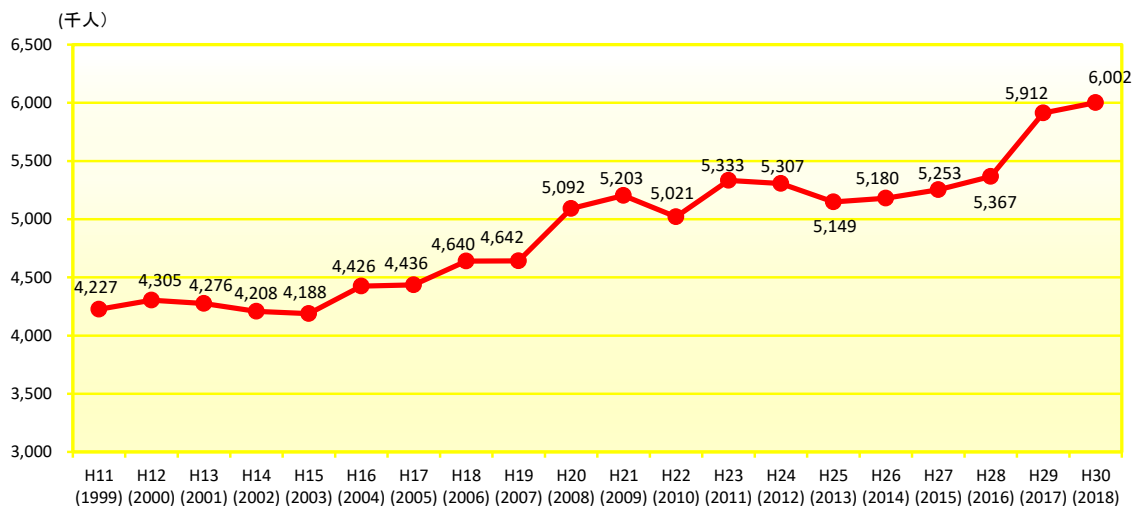
▲「中心市街地」に住みたくなると思う取り組み

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

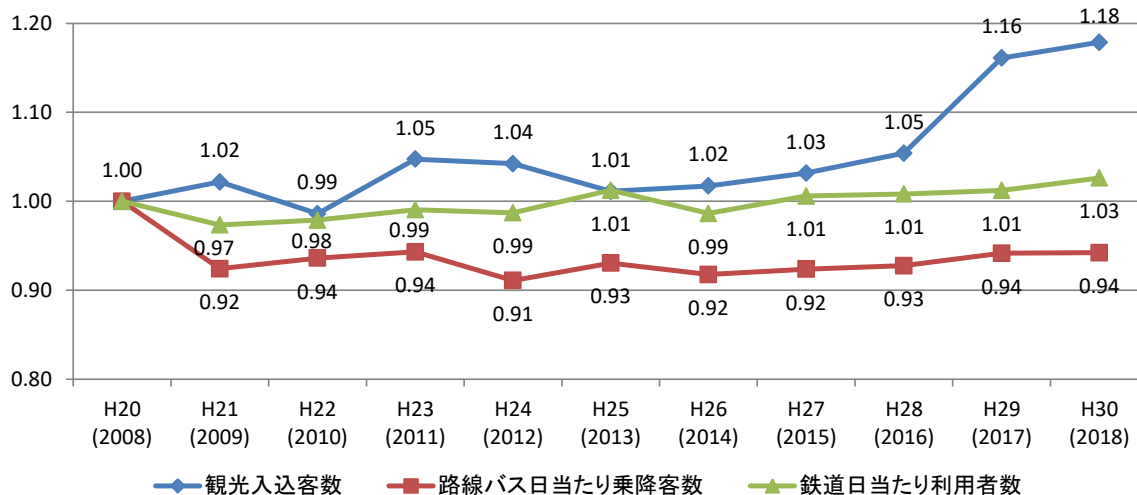
久留米市には、多様な観光資源が市全域に広がっています。

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)

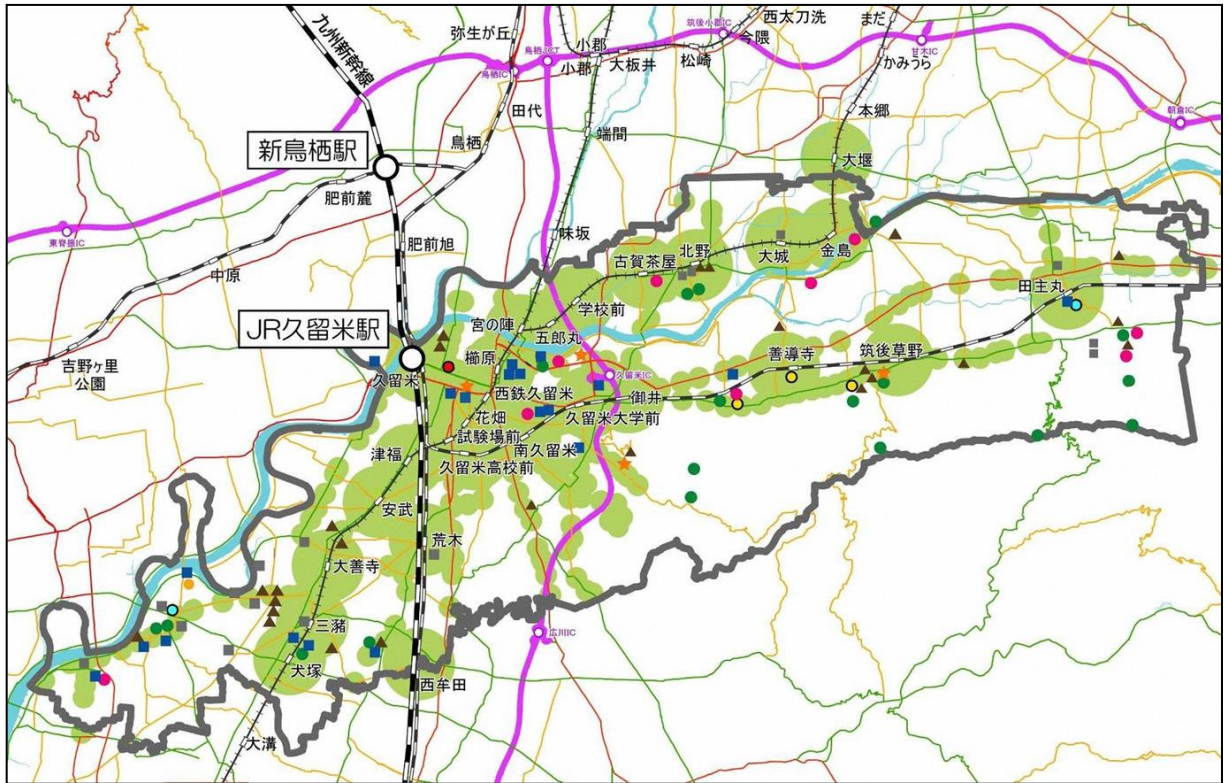
資料：福岡県観光入込客推計調査、久留米市統計資料



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



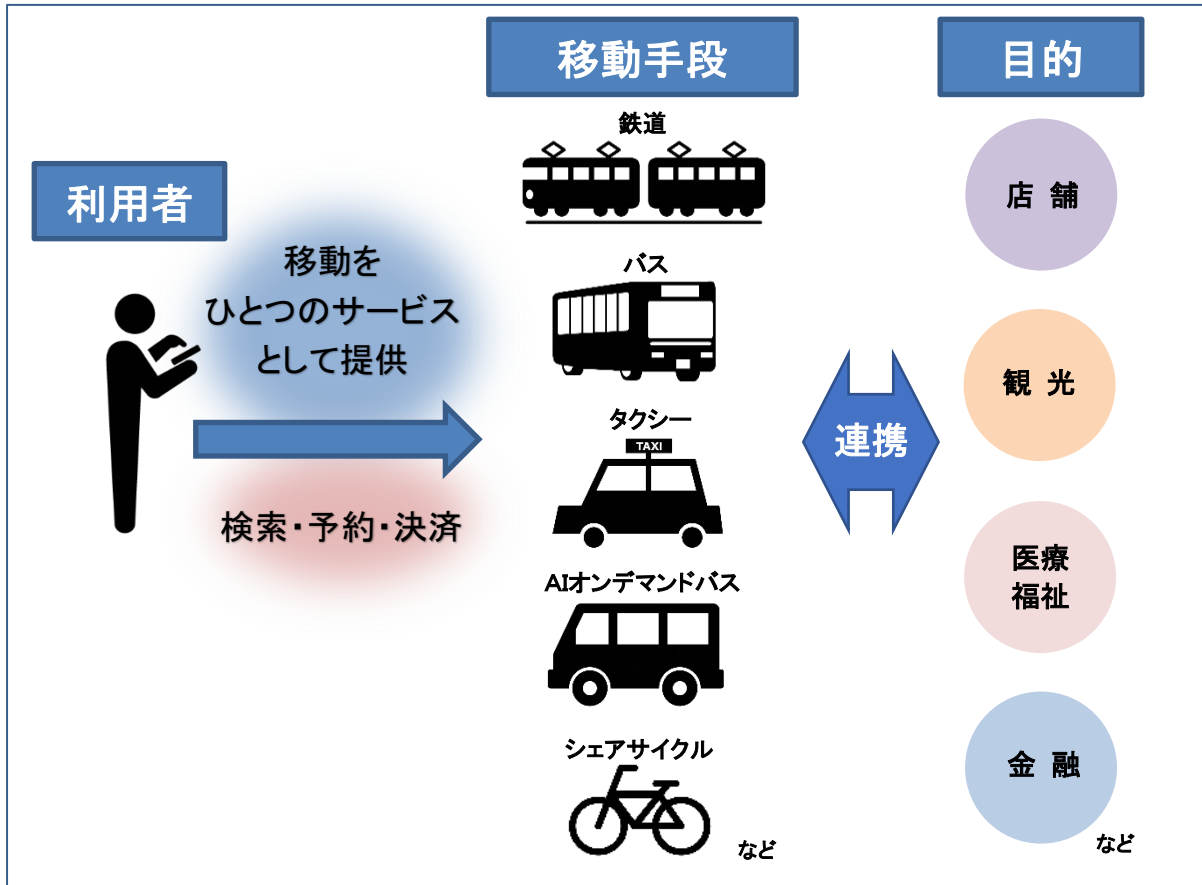
久留米市世界のつばき館



## 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、MaaS<sup>7</sup>（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

<sup>7</sup> 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。

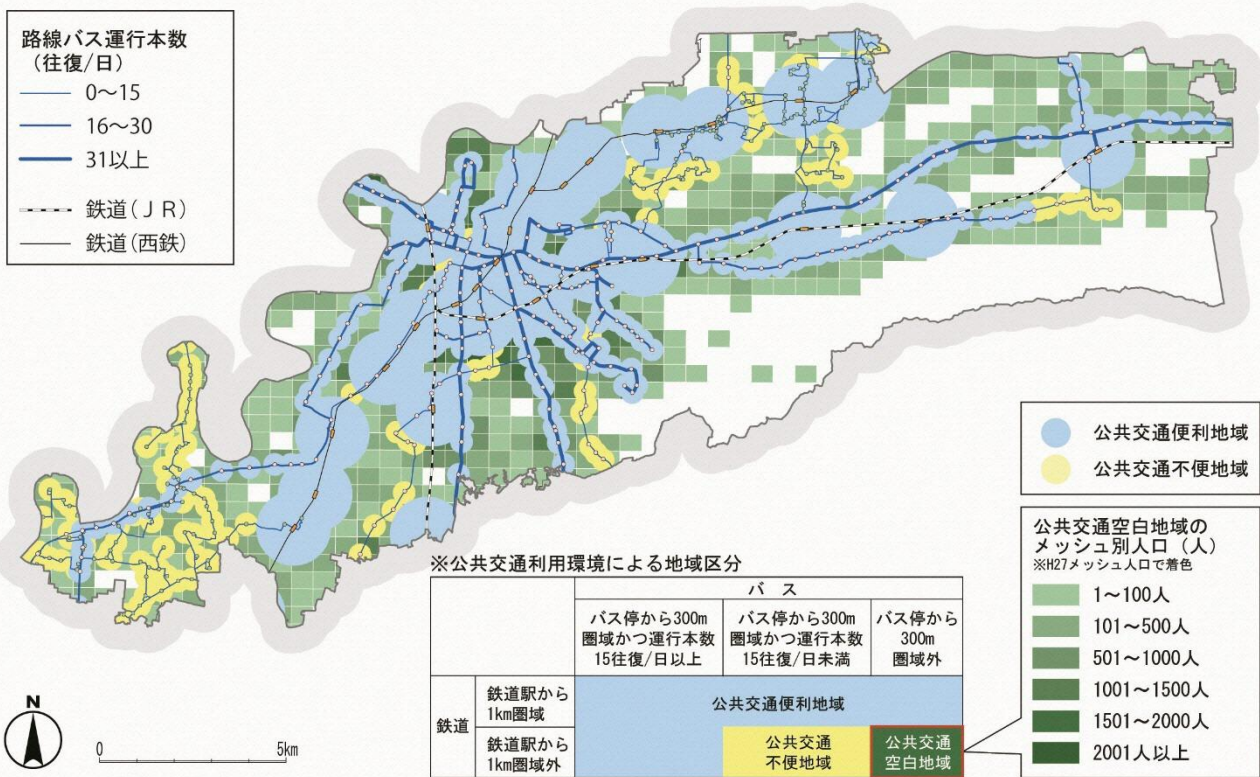
## (2) 「安全・安心な暮らしの実現」の視点から見た現状・課題

### 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。

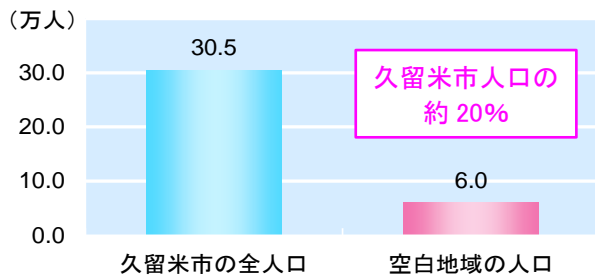
こうした状況の中、久留米市人口の約20%にあたる市民が、この公共交通空白地域に生活しています。

※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。



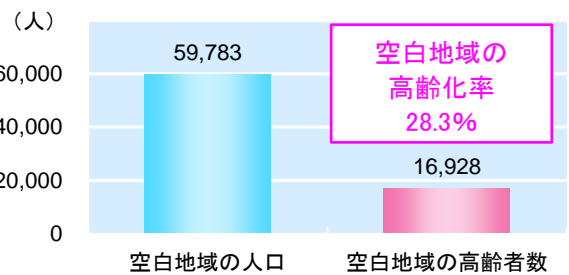
#### ▲公共交通不便、空白地域

※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



#### ▲公共交通空白地域における人口

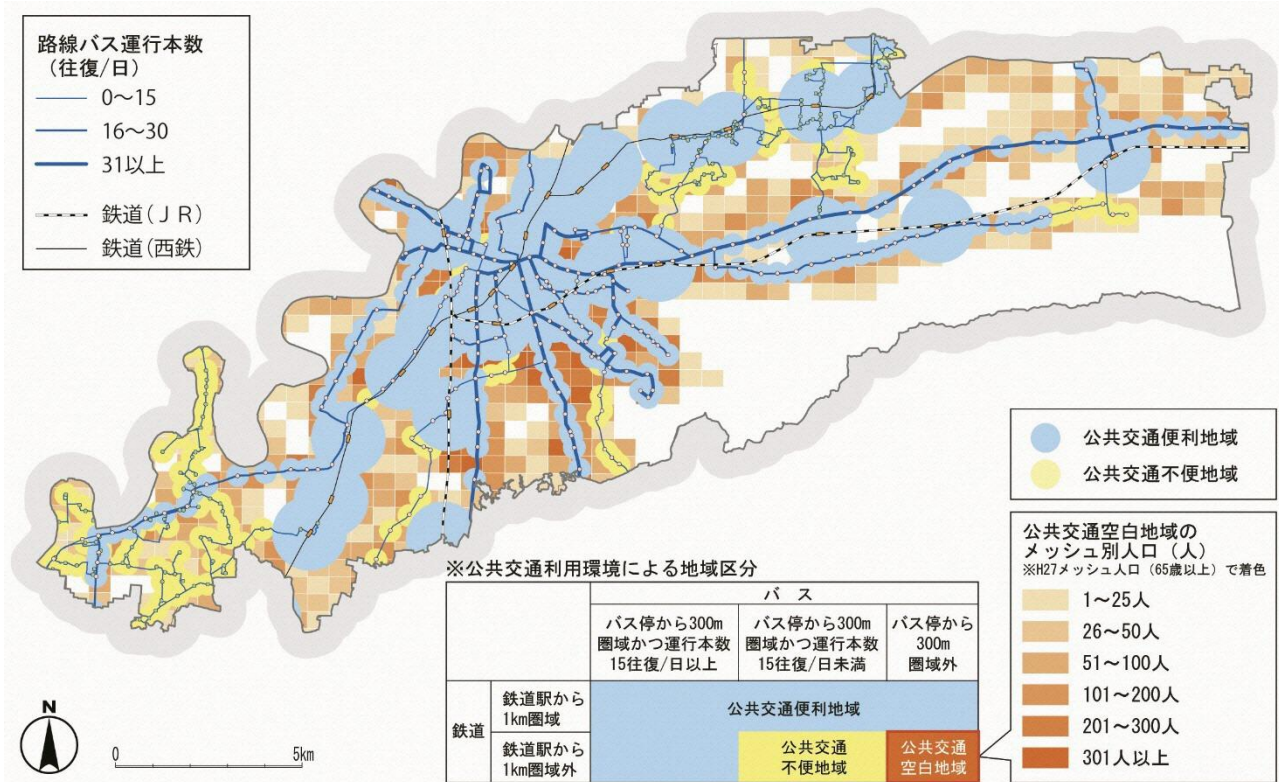
資料：平成 27 年国勢調査



#### ▲公共交通空白地域における人口構成

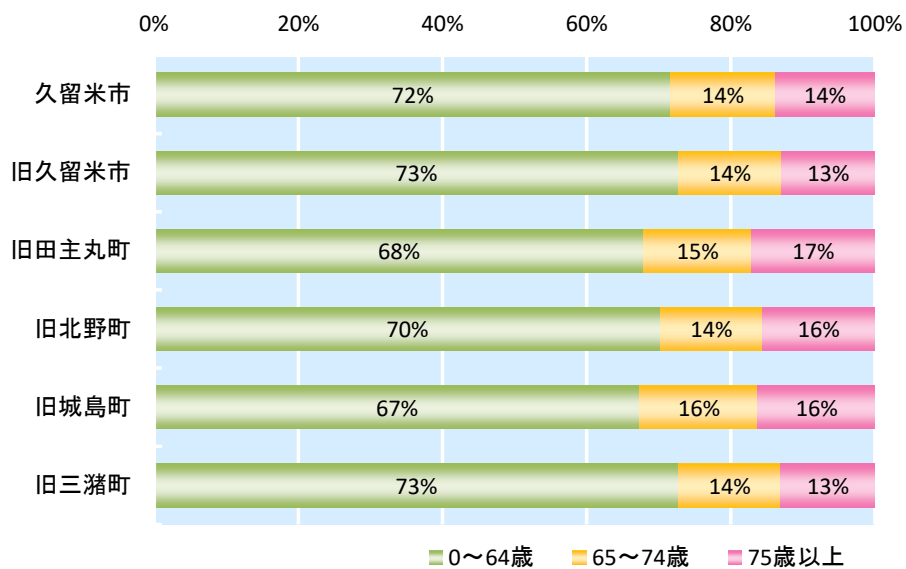
資料：平成 27 年国勢調査

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

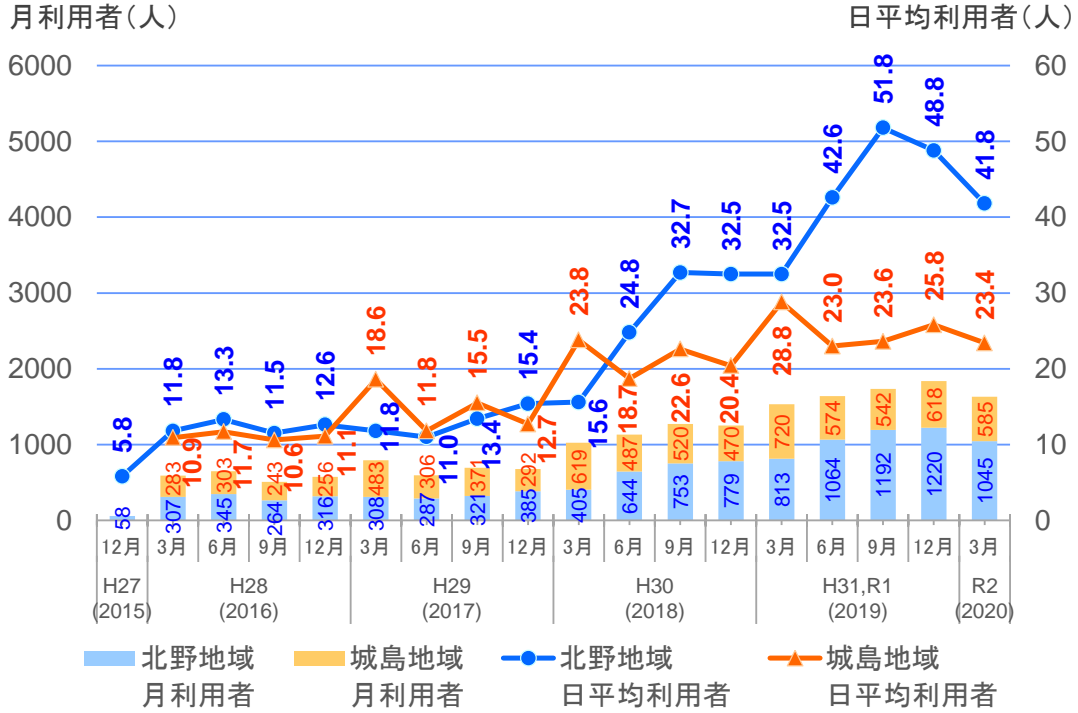


▲久留米市の公共交通空白地域における人口構成

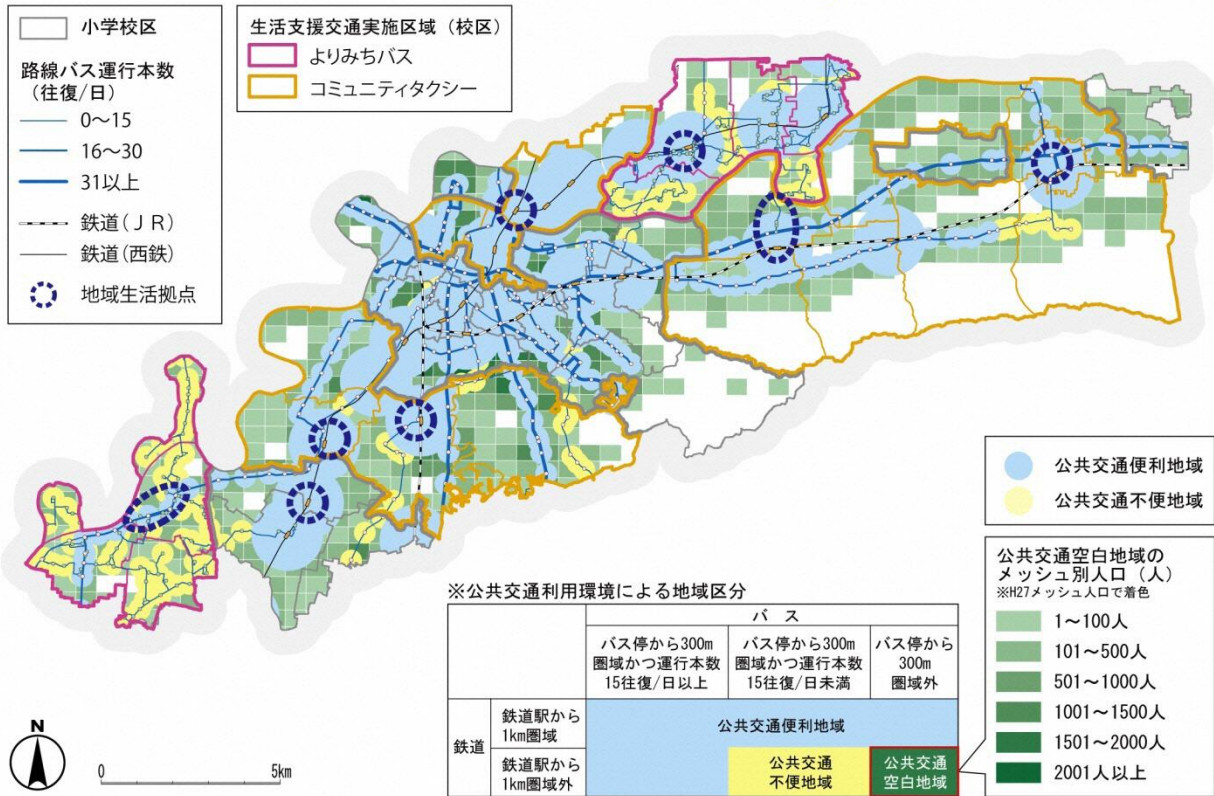
資料：平成 27 年国勢調査

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

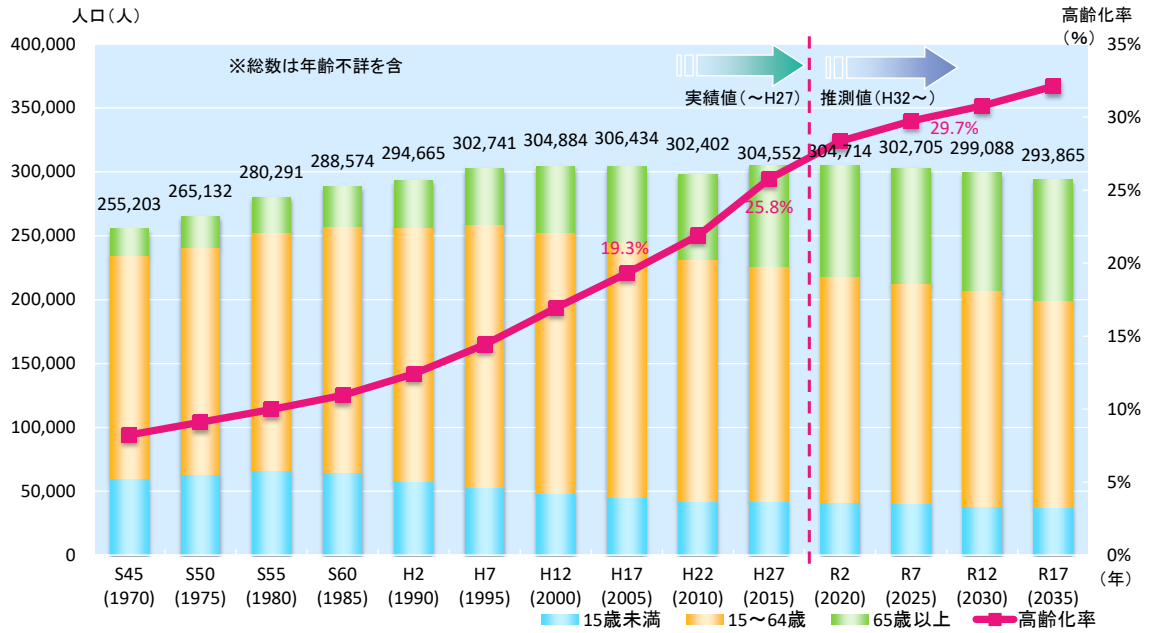


※令和2年3月末時点

▲ 生活支援交通導入の状況

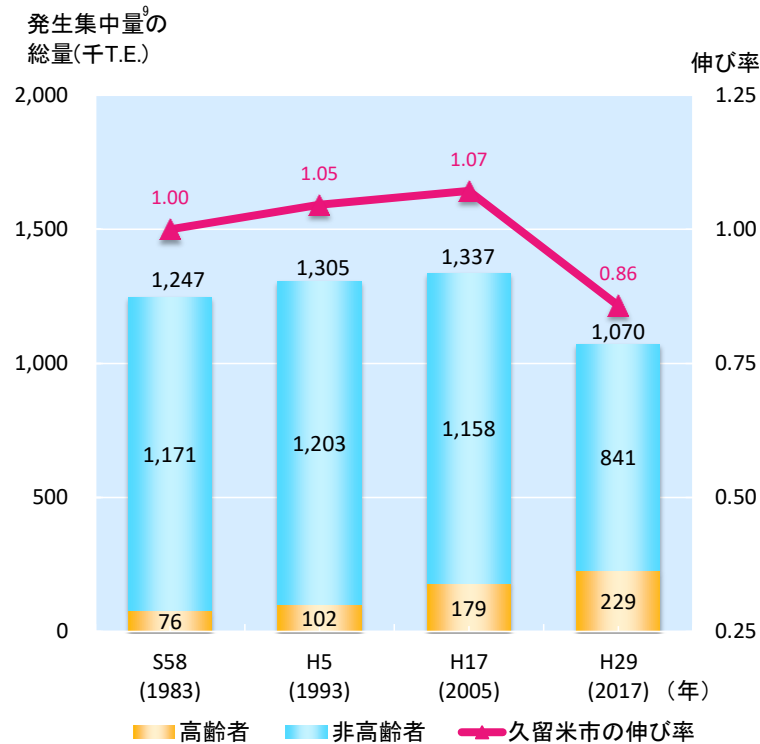
## ②自家用車を利用できない高齢者は外出行動が少ない傾向

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

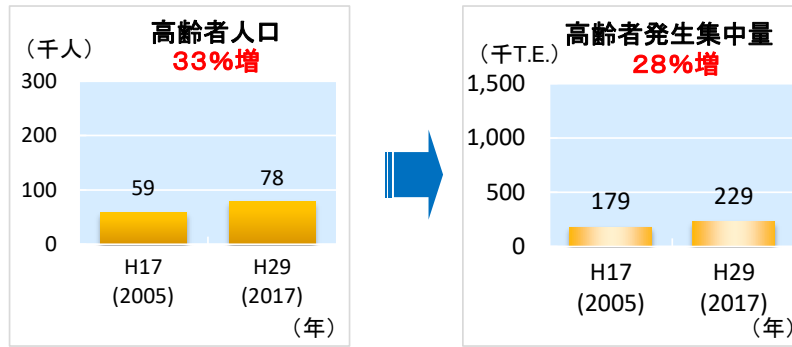
※高齢者は 65 歳以上で集計

資料：第 2~5 回北部九州圏パーソントリップ調査<sup>8</sup>

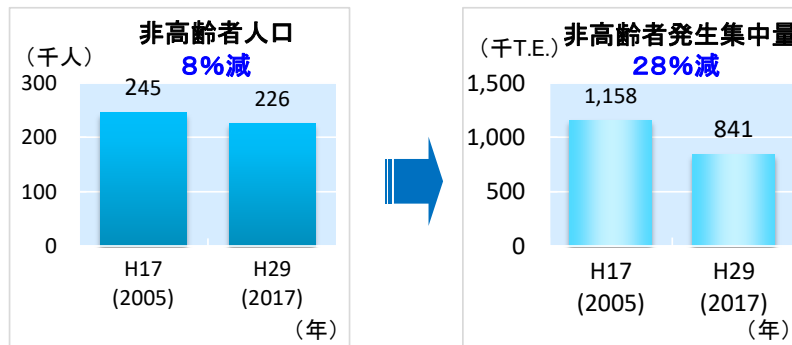
<sup>8</sup> パーソントリップ調査：人（パーソン）がある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査

<sup>9</sup> 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

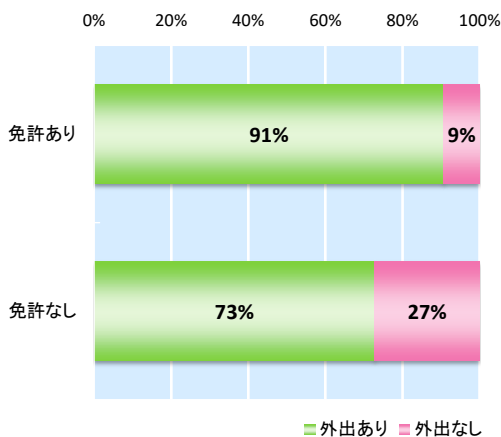
▲ 1人当たりの発生集中量の推移

※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

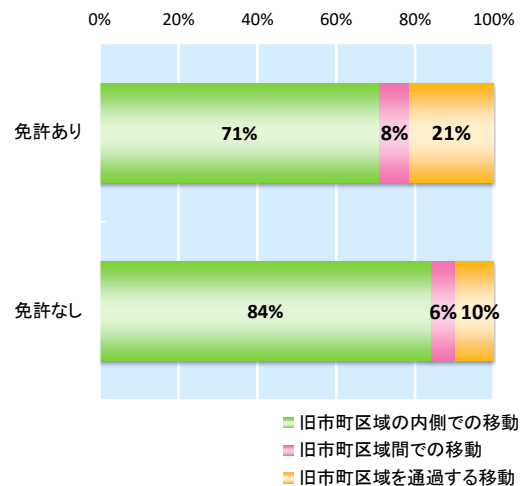
免許を保有していない高齢者は、免許を保有している高齢者に比べて外出率が約18%低い状況にあります。

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

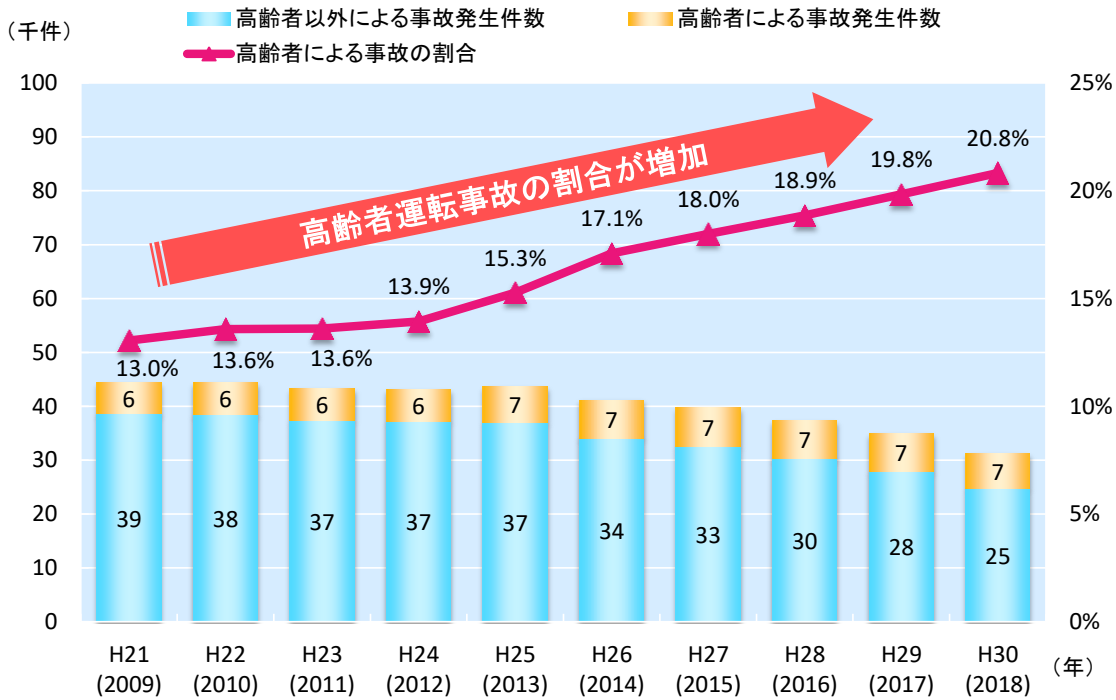


▲ 高齢者のトリップ内訳

資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

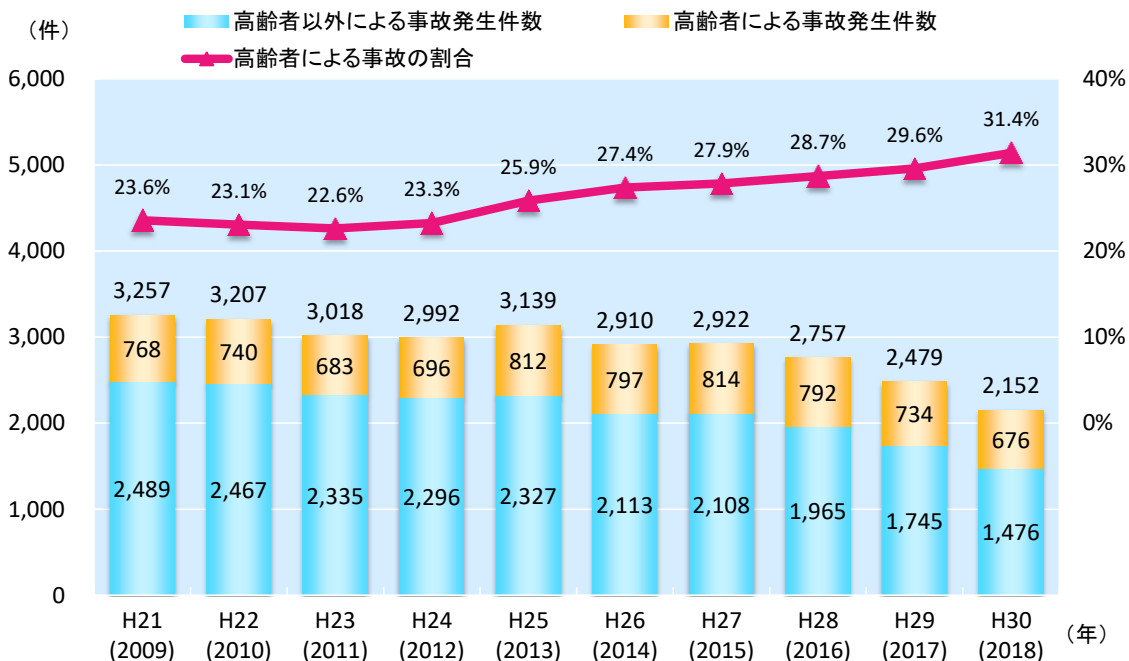
### ③高齢者の運転による交通事故の増加が懸念

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

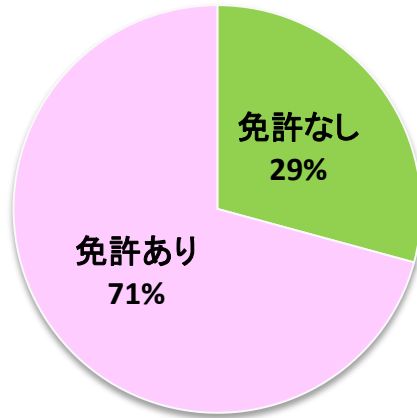
資料：福岡県交通年鑑



▲久留米市の交通事故件数と高齢者運転事故件数の推移

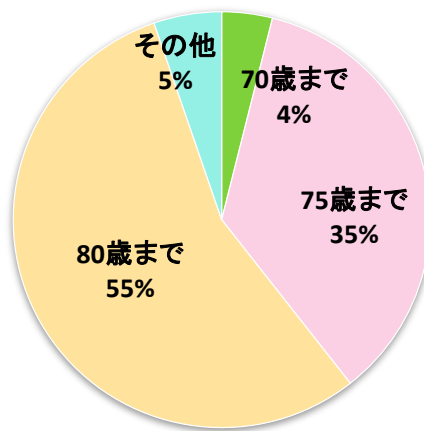
資料：福岡県交通年鑑

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

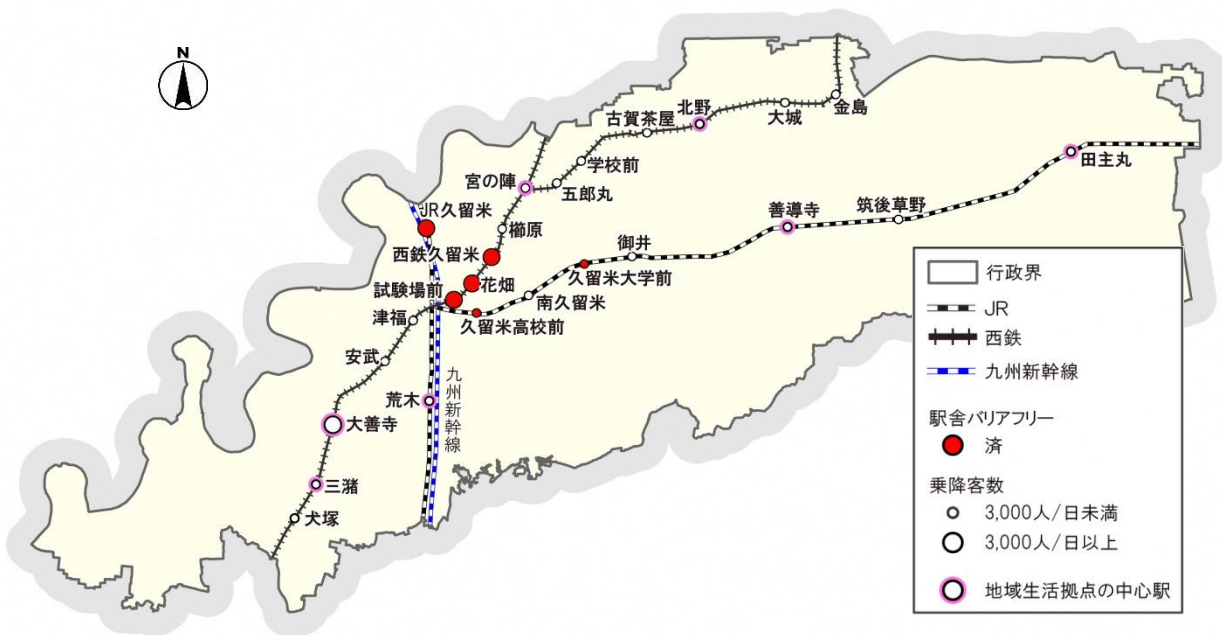
資料：久留米広域定住自立圏都市交通基本計画 高齢者アンケート



#### 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

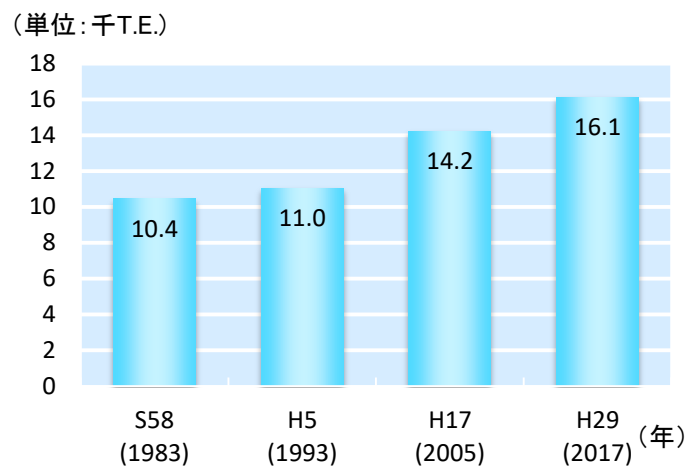
公共交通を利用する高齢者の割合は増加傾向にあるものの、中心拠点や地域生活拠点の中心駅、路線の分岐点となる駅といった主要な鉄道駅の中にも駅舎のバリアフリー化が実施されていない駅があり、鉄道駅周辺の歩道などについても十分なバリアフリー化が行われていない状況がみられます。

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 |             |  |
|--------------|---------|-----|----------|-----|----|-----|-------|--------------|-------|----|-------------|--|
|              |         | 主要駅 | 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<br>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<br>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<br>傾斜路に手すりなし<br>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<br>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     |     |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | ○           | プラットホ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<br>に至る経路に誘導ブロックなし<br>傾斜路の手すりが片側のみ<br>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)<br>プラットホ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     | ○   |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | △           | プラットホームへの傾斜路の勾配が基準を超過・手すりが片側のみ<br>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<br>甘木線    | 五郎丸駅    |     |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | ○           | プラットホームへの傾斜路の勾配が基準を超過  |
|              | 学校前駅    |     |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | ○           | プラットホ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     | ○   |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | △           | プラットホ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     |     |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | ○           | プラットホームへの傾斜路が未設置   |
|              | 金島駅     |     |          | -   | ○  | ×   | ×     | ×            | ○     | ×  | ×           | プラットホ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。

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

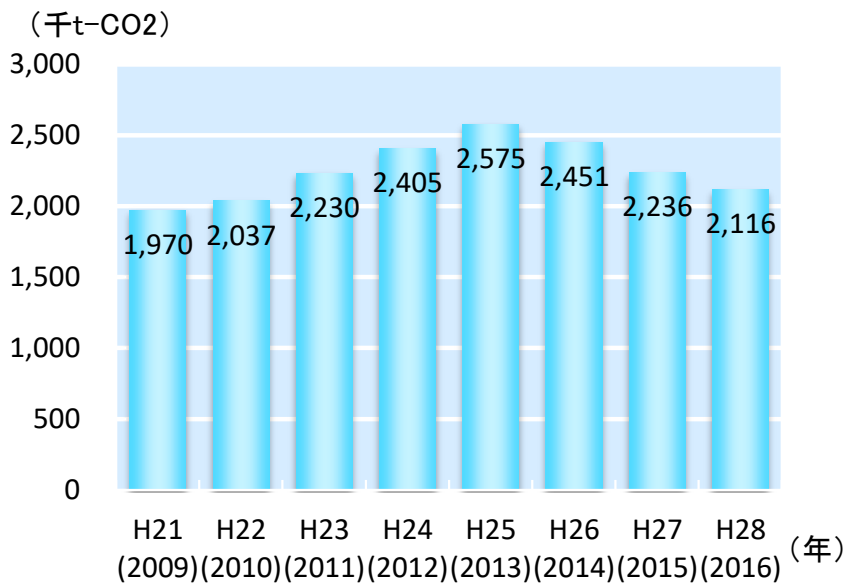
計画の進め方について

資料編

### 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

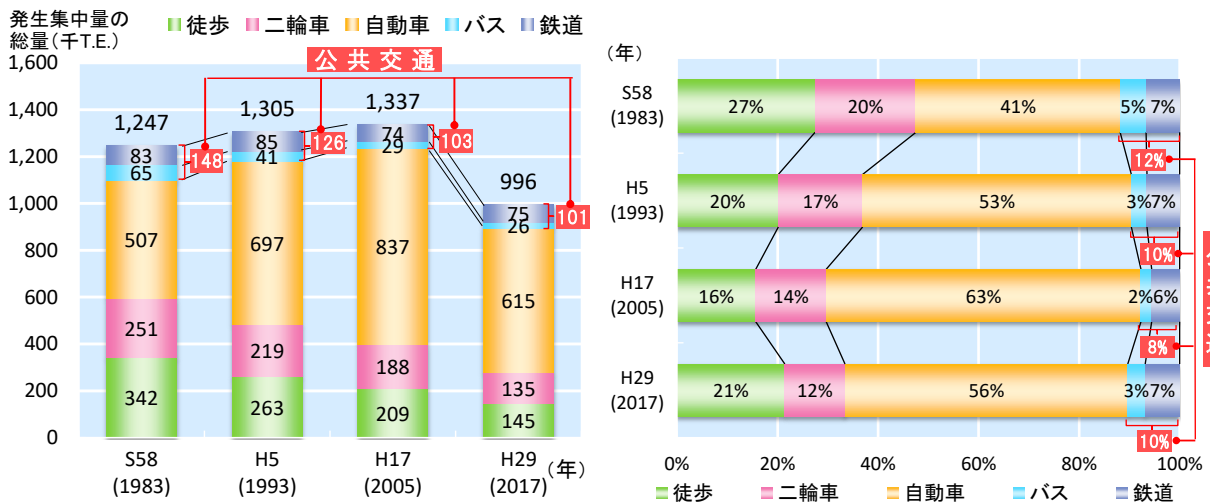
地球環境問題の深刻化に伴い、環境にやさしい都市づくりへの意識が高まっています。交通手段別に人の動きをみると、平成29(2017年)年は平成17年(2005年)に比べ自動車、徒歩、二輪車、バスの移動が減少し、特に自動車は大幅に減少しています。そのような中、公共交通(バス、鉄道)はほぼ横ばいで推移しています。構成比でみると、自動車は7%減少、公共交通は2%増加しました。

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)

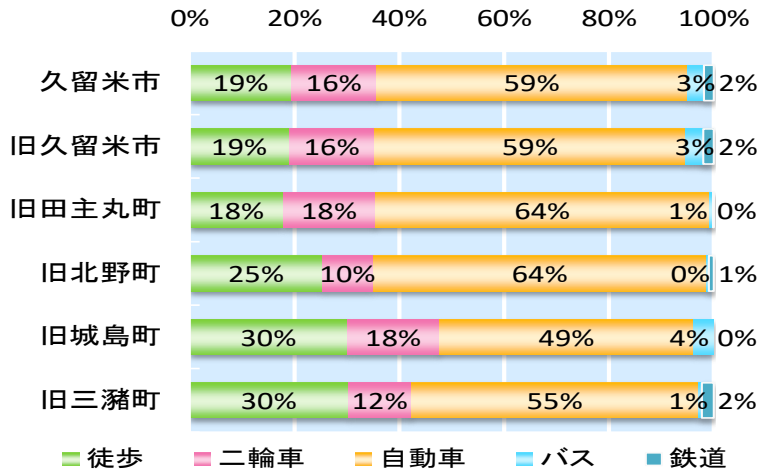
※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”と“合計値”が一致しない場合がある。

※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。

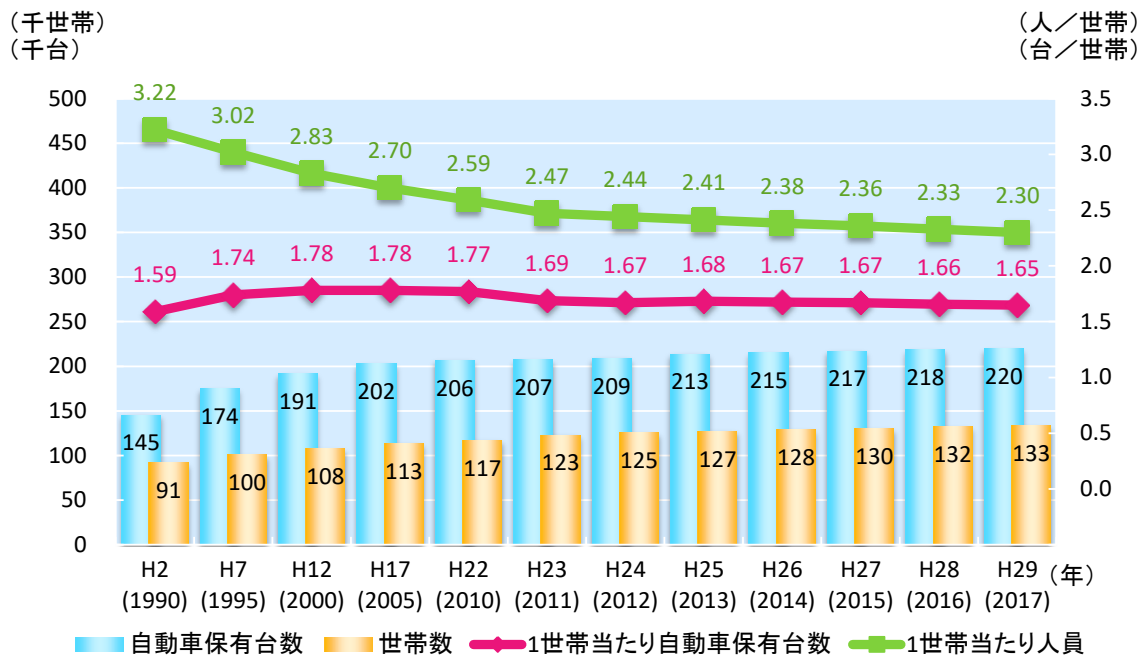


▲ 旧市町内での移動における交通手段構成比

※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。



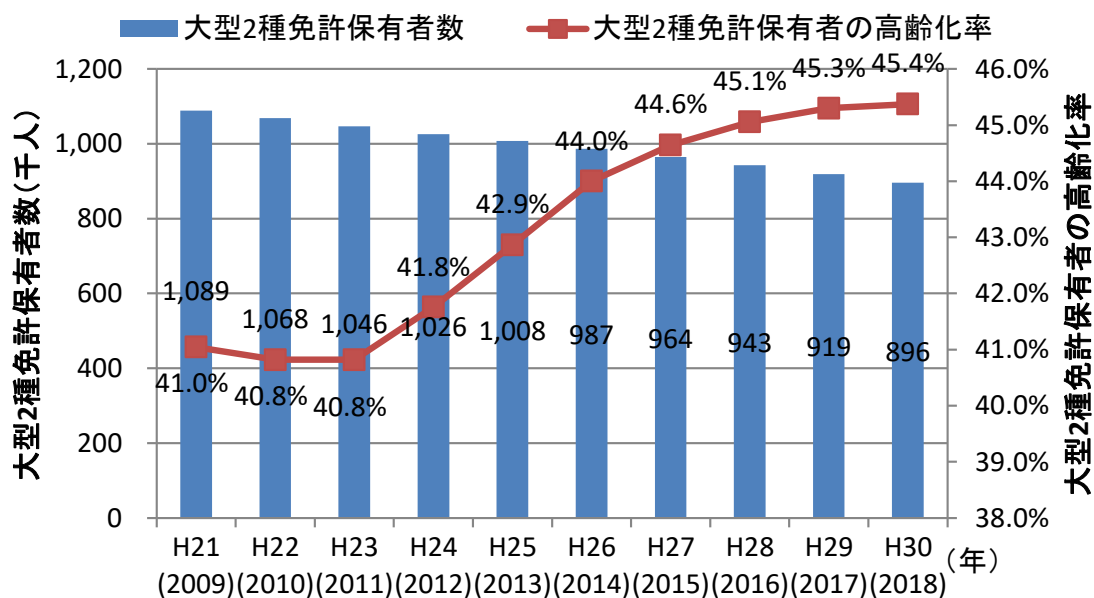
▲ 久留米市の世帯数と自動車保有台数の推移

※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

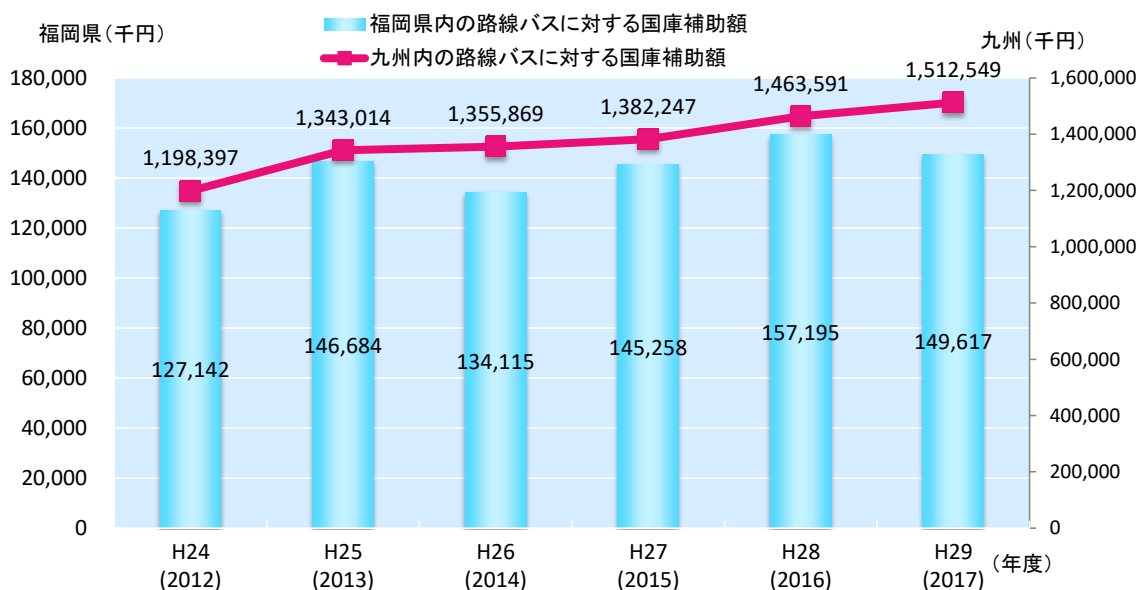
公共交通の運転手は慢性的に不足しており、さらに高齢化も進んでいる状況にあります。その上、働き方改革により一人の運転手が働ける時間が縮小しており、これまで以上に公共交通サービスの提供が厳しくなっています。今後はさらに人材が不足することが見込まれています。



▲ 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。



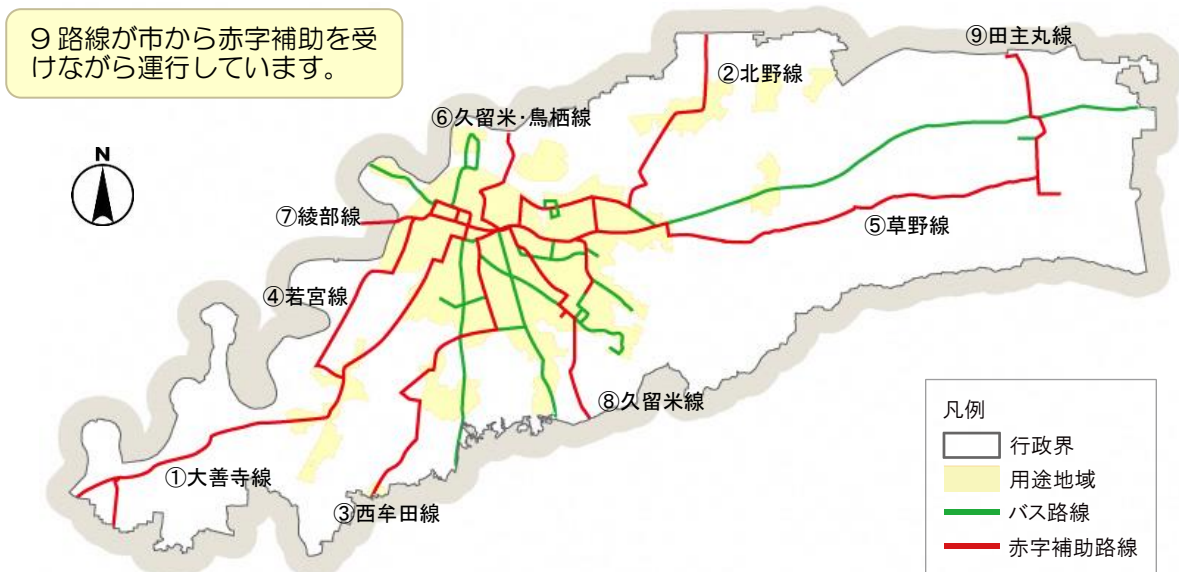
▲ 国の路線バスに対する補助額（九州管内、福岡県内）

資料：九州運輸要覧

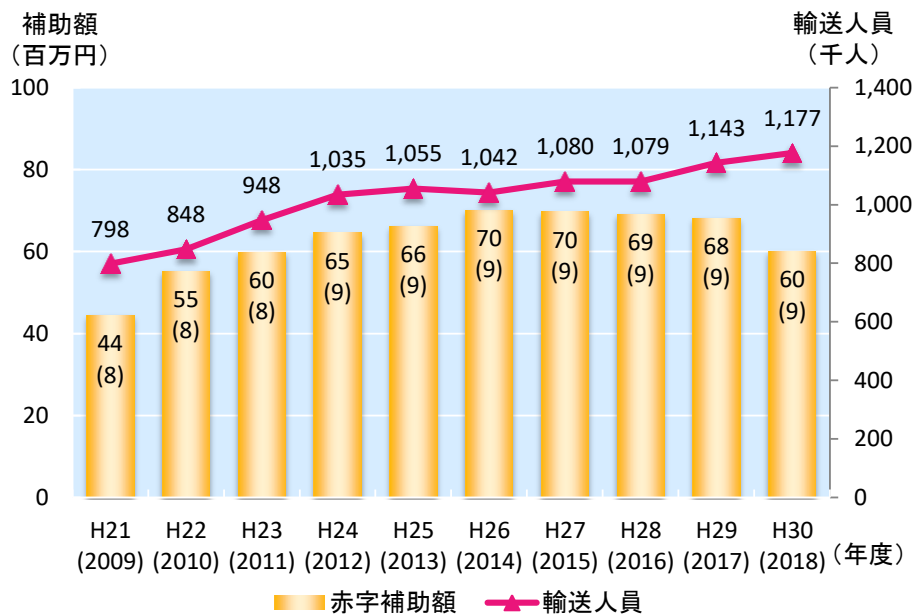
久留米市における路線バス利用者は、直近数年間は微増が続いていますが、10年前に比べて約15%減少した状況が続いており、依然として利用が低迷している状況にあります。

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>10</sup>やライドシェア<sup>11</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

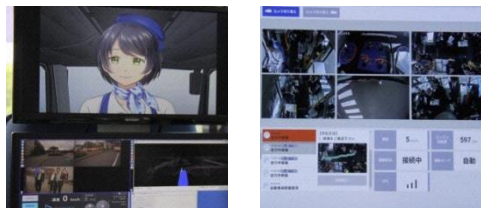
資料：国土交通省総合政策局作成資料

#### 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



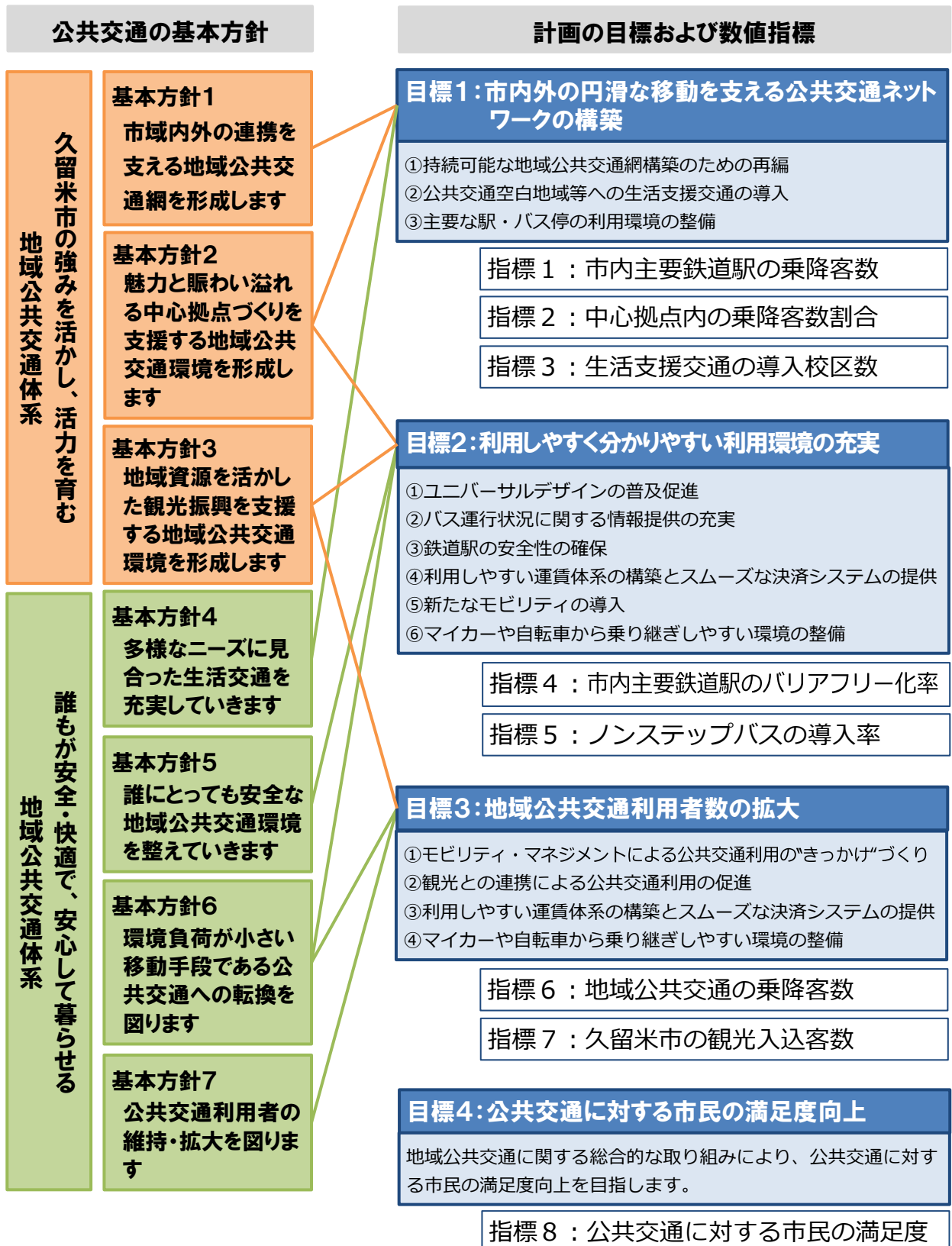
#### ▲ 福井県永平寺町 ラストワンマイル 自動走行実証実験

<sup>10</sup> グリーンスローモビリティ：電動で時速20km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>11</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。





▼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<br>策定時値 | 現況値                | 目標値   |
|--------------------------|---|------|-------------|--------------------|-------|
|                          | 下段: 目標値設定の考え方   |      |             |                    |       |
| 指標1:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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:<br>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<br>(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

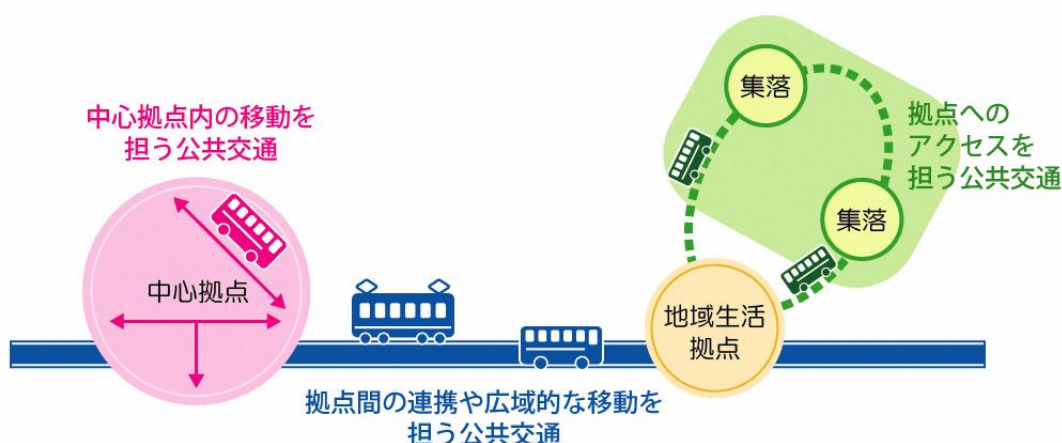
「地域公共交通の目標像」の実現に向けては、地域の特性や交通需要に応じて様々な公共交通を有機的に組み合わせ、相互の連携を図るとともに適切に役割を分担しながら効果的で効率的な地域公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

### ○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 |

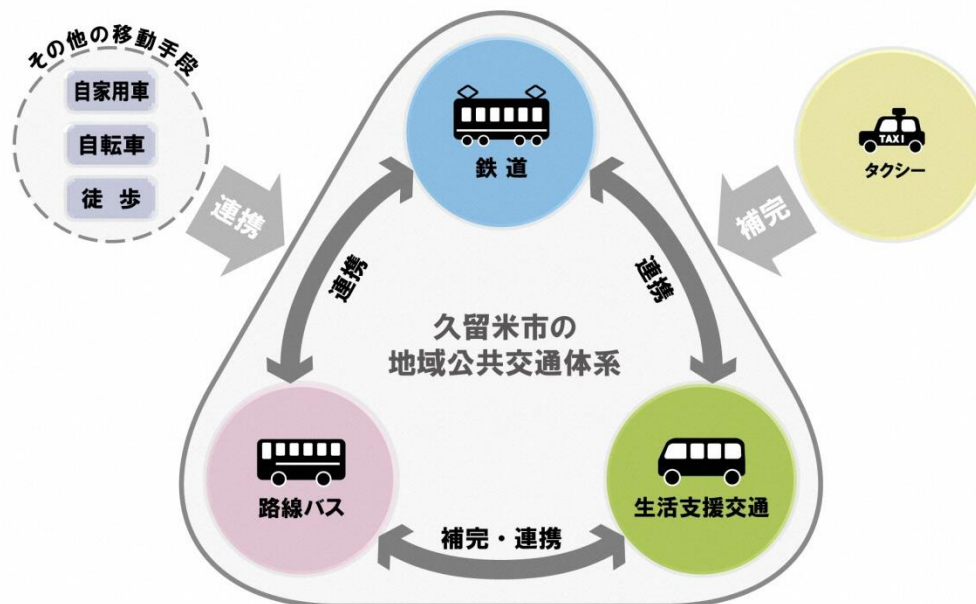


▲地域公共交通の役割分担イメージ

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。<br>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。<br>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

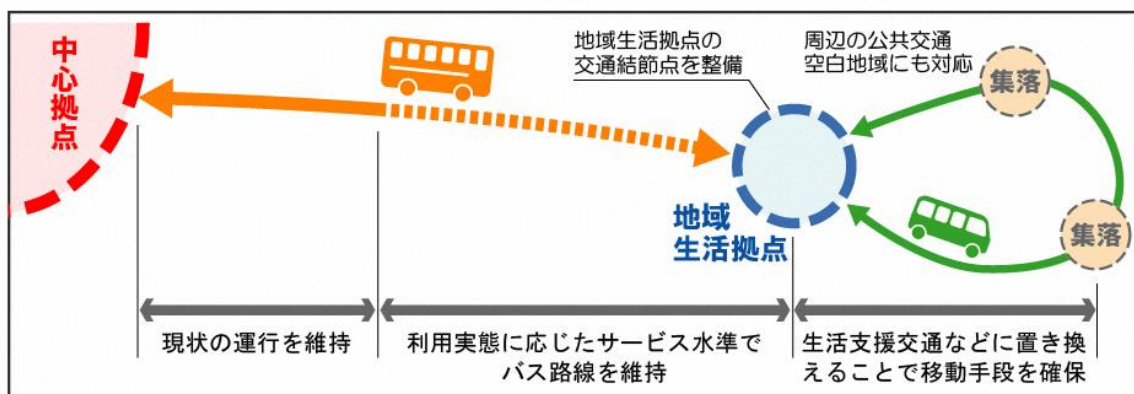
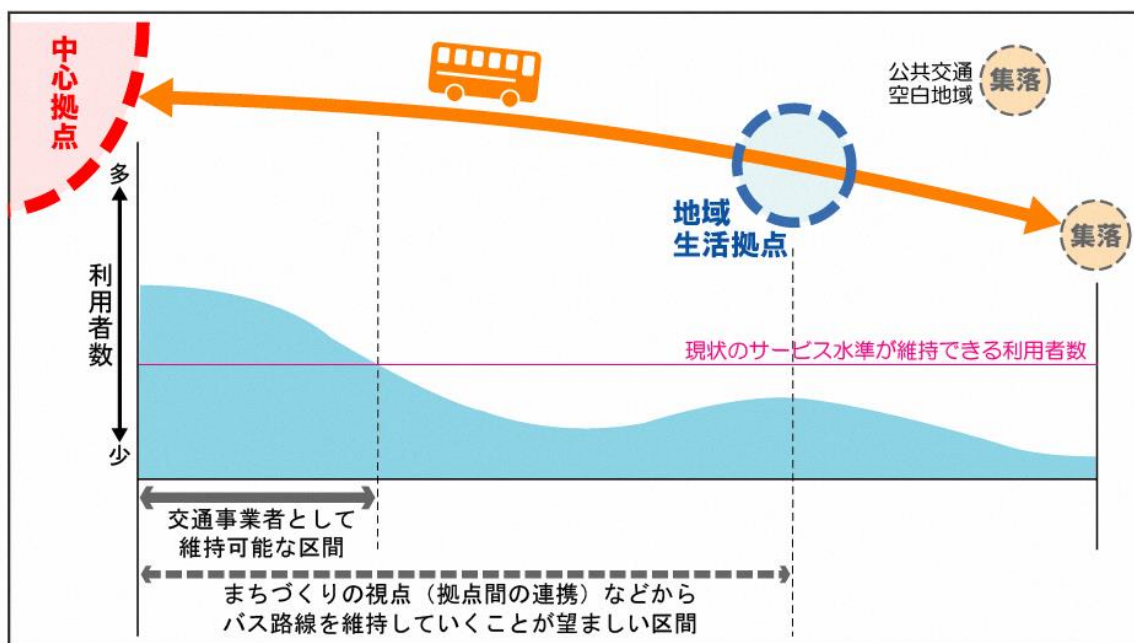
久留米市の目指すコンパクトな拠点市街地の形成、その拠点間をネットワークする将来都市構造を支える公共交通体系の構築に向けた再編を推進します。

#### ■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>12</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>      |
|  <small>提供：NTTコム</small> |  |  |  |

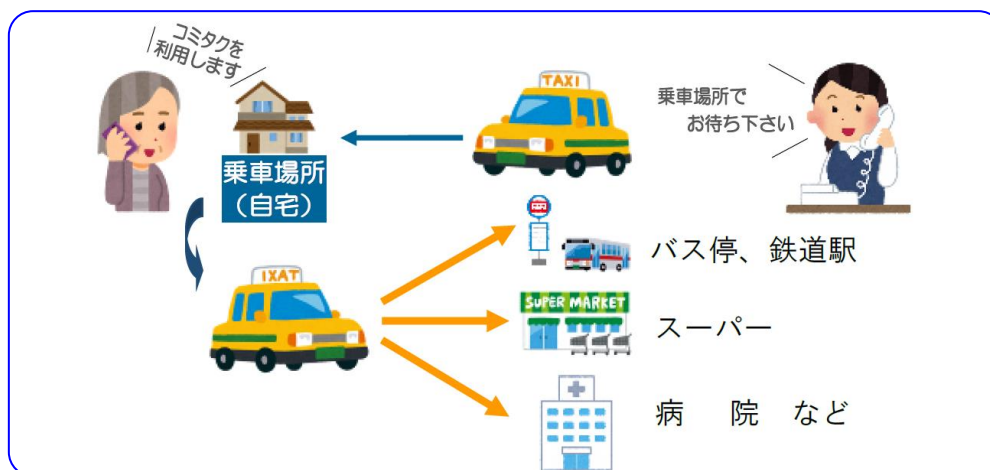
資料：国土交通省総合政策局作成資料

<sup>12</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>13</sup>」の推進

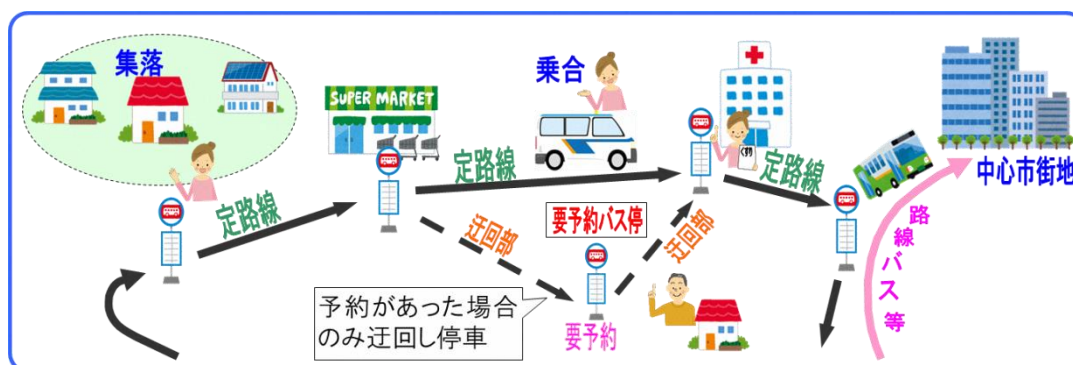
鉄道や路線バスの利用が困難な高齢者をはじめとする移動制約者の移動手段確保のため、タクシーを活用した生活支援交通「コミュニティタクシー」を推進していきます。



▲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>14</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>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、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>14</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>15</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>15</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>16</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>16</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>17</sup>、グリーンスローモビリティ<sup>18</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>17</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>18</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>19</sup>駐車場、サイクル&ライド<sup>20</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>19</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>20</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>21</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>21</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>22</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>22</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>23</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>24</sup>駐車場、サイクル&ライド<sup>25</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>23</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>24</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>25</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。

## 5. その他関連計画との連携について

### 5-1 久留米市都市計画マスタープラン

本市の都市づくり全般に関わる基本計画である「久留米市都市計画マスタープラン」では、「水と緑の人間都市」を基本理念として、4つの“都市づくりの目標”を定めています。

地域公共交通においても、これらを目標とした取り組みを推進し、地域が目指す将来像の実現に寄与していくことが求められます。

#### 【都市づくりの基本理念】

水と緑の人間都市

#### 【目指す都市の姿】

- ①誇りがもてる美しい都市 久留米
- ②市民一人ひとりが輝く都市 久留米
- ③活力あふれる中核都市 久留米

#### 【都市づくりの目標】

##### 目標① 安全・安心な暮らしを支えるコンパクトな都市づくり

- 多様な機能がコンパクトにまとまった、まちなか居住の推進
- 鉄道駅などの交通拠点を中心に交通サービスを楽しむ沿線居住の推進
- 平時及び災害発生時にも円滑にサポートできる安全・安心な都市基盤の形成
- 市民や様々な団体との協働による、セーフコミュニティの仕組みの活用

##### 目標② 地域特性を活かした土地利用による魅力あふれる都市づくり

- 産業や自然環境、居住環境等の各地域の特性が活かされる適切な土地利用
- 各地域の生活拠点や集落においても、地区特性に応じた居住環境の創出
- 中心拠点と各地域の生活拠点を結ぶ道路や公共交通による交通ネットワークの形成

##### 目標③ 水と緑に恵まれた環境と共生する都市づくり

- 環境負荷の少ない鉄道、バス等の公共交通機関や自転車等の利用促進
- 自然的資源の保全や都市内の緑化など、本市の魅力や個性を高める景観づくり

##### 目標④ 人、物、情報が行き交う活力ある都市づくり

- 生活・産業・観光などにおける市内外の交流の拡大
- 中核市として、人、物、情報が行き交う元気な都市づくり

# 将来都市構造図

将来都市構造は、計画的かつ効率的に整備すべき都市的土地と保全や活用を図るべき自然的土地などの大まかな土地利用のあり方を示すゾーン、都市機能の集積を図るべき拠点、拠点どうしの人や物の結びつきを示す軸により明確化します。

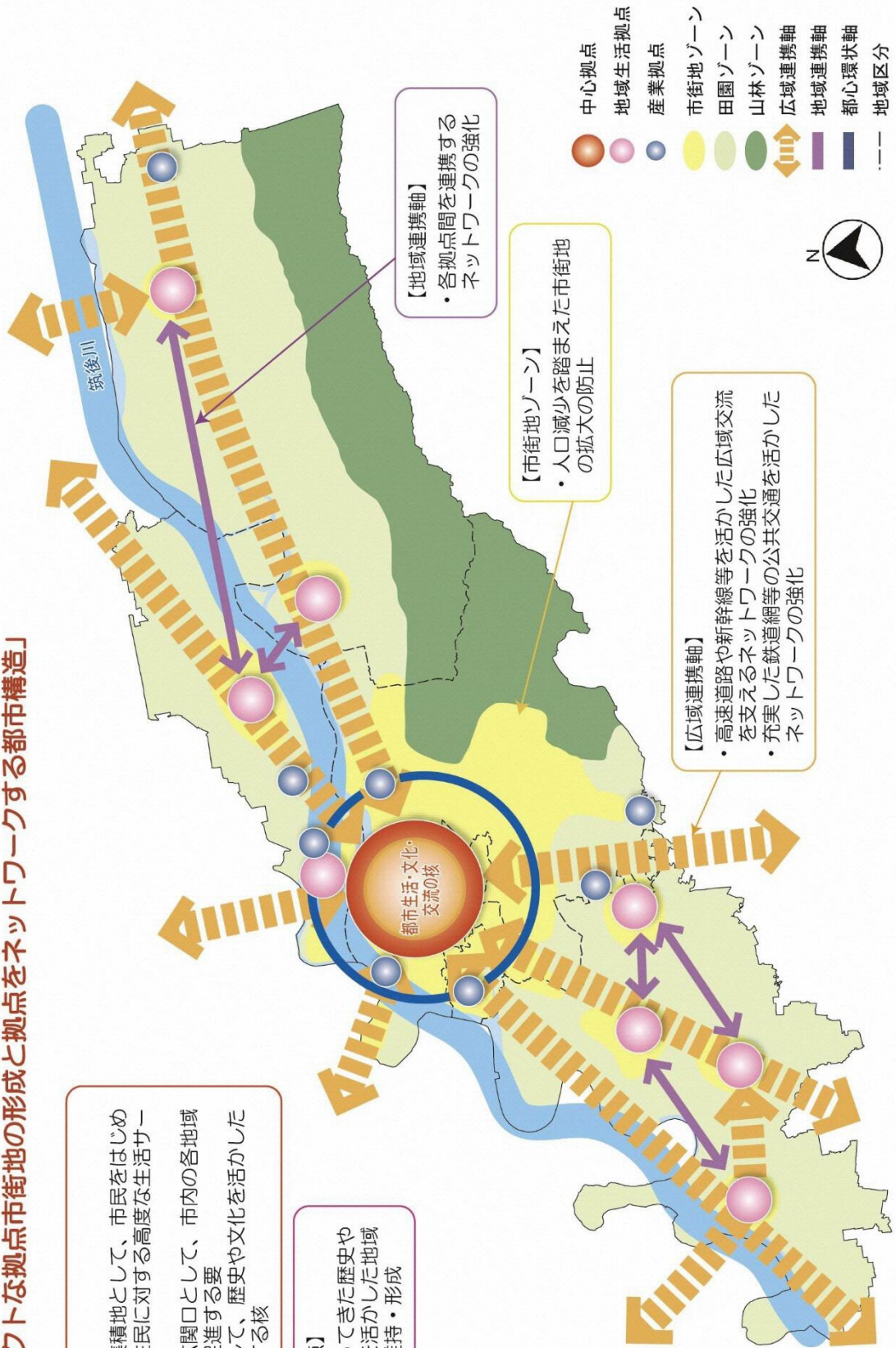
## 「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワーク化する都市構造」

### 【中心拠点】

- 都市機能の集積地として、市民をはじめ県南地域の住民に対する高度な生活サービスを提供
- 広域交通の玄関口として、市内の各地域との連携を促進する要
- 本市の顔として、歴史や文化を活かした交流を促進する核

### 【地域生活拠点】

- 各地域が培ってきた歴史や文化・個性を活かした地域生活拠点の維持・形成



## 5-2 久留米市都市交通マスタープラン

本市の総合的な都市交通施策の指針として策定した「久留米市都市交通マスタープラン」では、「都市活力の向上」、「安全・安心な暮らしの実現」の視点により、都市交通の2つの基本目標を定め、これらを実現していくための基本方針を設定しています。

### 久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

#### 「都市の活力向上」の視点

- ・ 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

### 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通網を形成します

市域内外の移動を支える鉄道や幹線バスの機能向上を図るとともに、多様な交通サービスとの連携の強化や、市内外から中心拠点へのアクセス向上を図り、他都市や市内各拠点との連携・交流を促進する地域公共交通網を構築します。

### 基本方針2 魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する地域公共交通環境を形成します

中心拠点における公共交通のさらなる充実を図ることにより、快適で利便性の高い地域公共交通環境を構築します。

### 基本方針3 地域資源を活かした観光振興を支援する地域公共交通環境を形成します

観光との連携を強化することにより、地域活性化に寄与する地域公共交通環境を構築します。

### 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・安心の暮らしの実現」の視点

- ・ 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

### 基本方針4 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます

交通需要や交通特性を考慮しながら、誰もが安心して暮らせる生活に必要な公共交通を確保します。

### 基本方針5 誰にとっても安全な地域公共交通環境を整えていきます

高齢者や障害者、外国人等の移動が困難な人にとっても、日常生活において安全・円滑に移動できる地域公共交通環境を構築します。

### 基本方針6 環境負荷が小さい移動手段である公共交通への転換を図ります

自家用車中心の生活を見直し、公共交通等の環境負荷が小さい移動手段の利用促進に向けて、交通施設の整備や意識啓発活動を実施していきます。

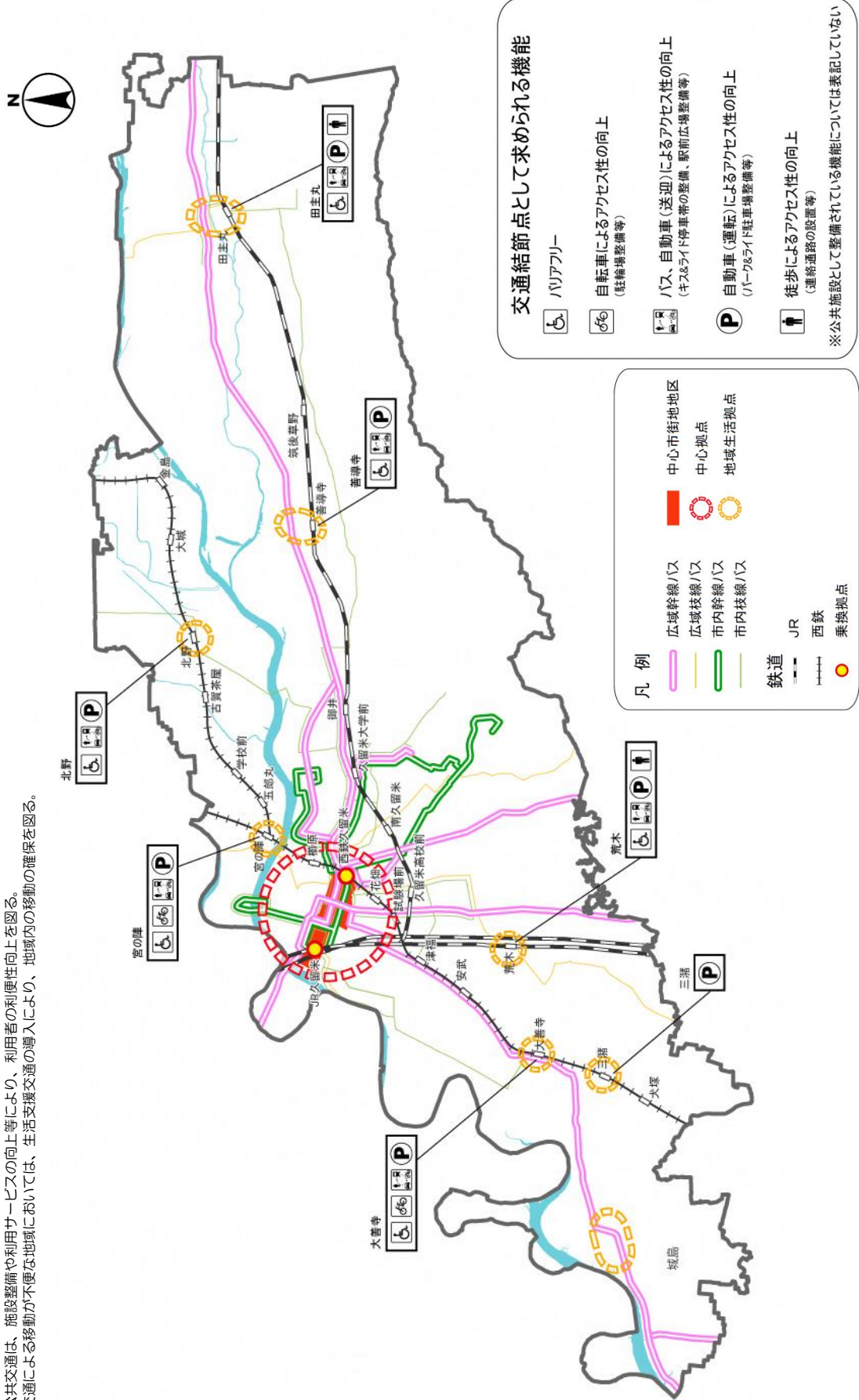
### 基本方針7 公共交通利用者の維持・拡大を図ります

将来にわたって市民の安全・安心な暮らしを支え続ける持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、公共交通利用者の減少に歯止めをかけ、維持・拡大を図る取り組みを実施していきます。

# 将来公共交通網

《将来公共交通網形成の基本的考え方》

- 公共交通の交通軸となる幹線公共交通網は、鉄道、広域幹線バス、市内幹線バスにより形成する。
- 幹線公共交通は、施設整備や利用サービスの向上等により、利用者の利便性向上を図る。
- 公共交通による移動が不便な地域においては、生活支援交通の導入により、地域内の移動の確保を図る。



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

## 5-3 久留米市立地適正化計画

久留米市立地適正化計画では、久留米市都市計画マスタープランで掲げた将来都市像「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」を実現化するための方策として、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、都市機能誘導区域内への各種生活サービス施設の維持・誘導、居住誘導区域内の一定の人口密度の確保、また、各区域間を相互に結ぶ公共交通ネットワークを確保していくこととしています。

この公共交通ネットワークは、基幹公共交通網、広域幹線バス網を対象としており、特に路線バスについては運行頻度片道30本/日以上サービス水準を有するバス停をもって居住誘導区域の設定を行っているため、このサービス水準を今後も確保していくことが必要です。

また、各地域生活拠点においては、鉄道駅における交通結節機能の強化などの公共交通を利用しやすい環境づくりを進めていきます。

### ▼居住誘導区域の区域設定基準

#### 区域設定について

区域設定の基準

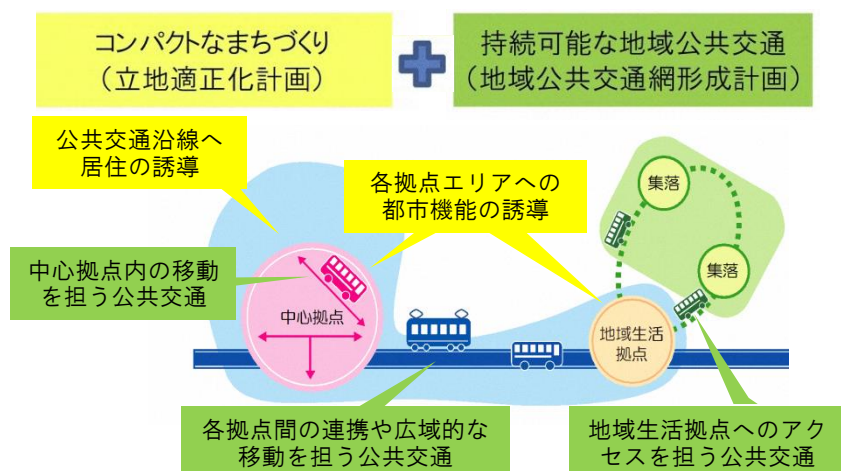
以下の全てを満たす区域

- 市街化区域内又は用途地域内
- 一定規模の人口が集積する区域  
将来的にも、人口密度40人/ha以上(市街化区域程度)を維持することが可能と考えられる区域
- 拠点周辺及び公共交通の利便性が高い区域  
市役所・総合支所から800m圏域※<sup>1</sup>  
鉄道駅から800m圏域※<sup>1</sup>、バス停から300m圏域※<sup>1</sup>  
対象:基幹公共交通網※<sup>2</sup>  
:広域幹線バス網(※<sup>3</sup>)のバス停  
:久留米市都市計画マスタープランで示す中央部地域のバス停

以下の区域を除く

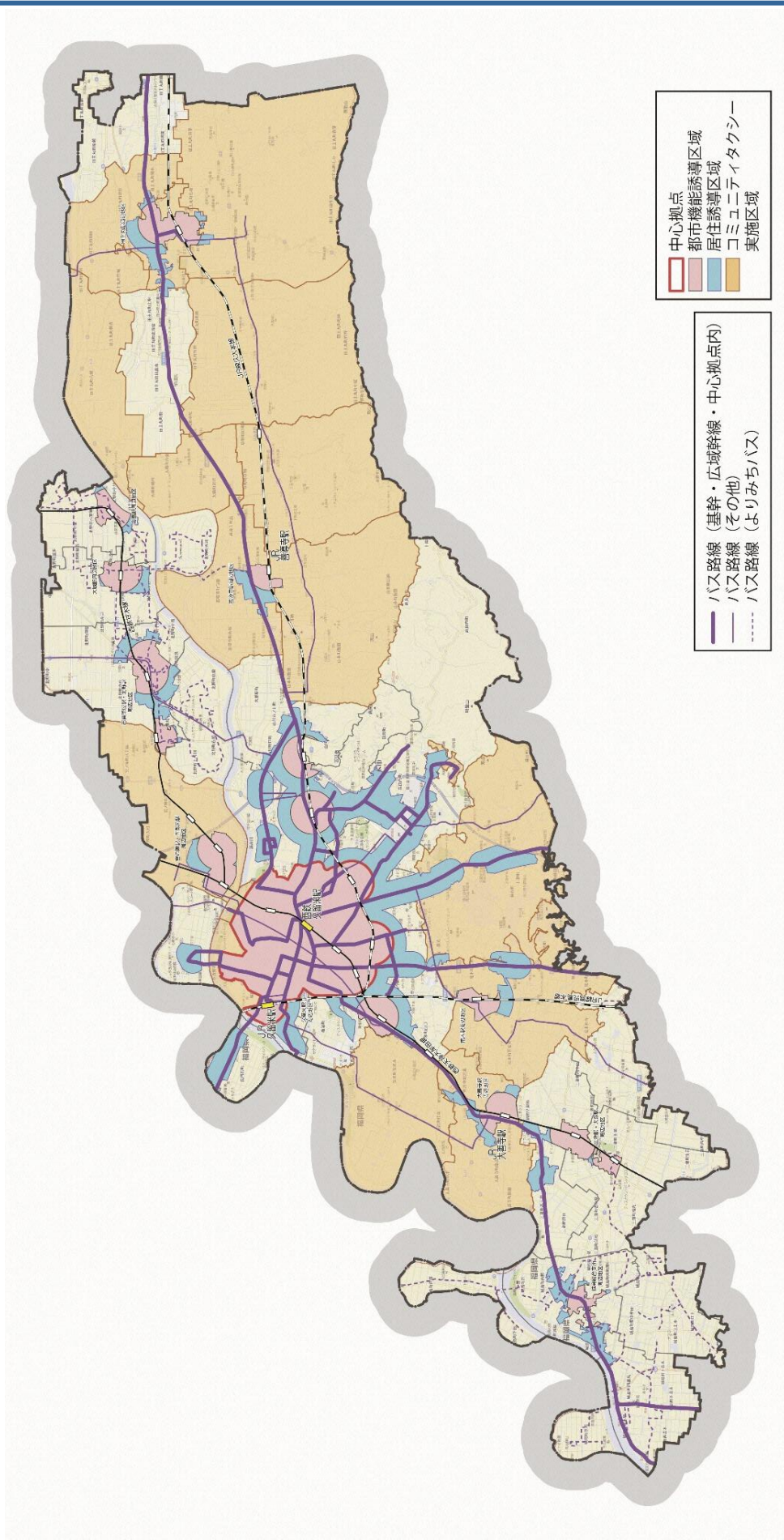
- 工業系の用途地域であり、居住を誘導するに相応しくない区域
- 災害のリスクがある区域(土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域)

※<sup>1</sup> 鉄道駅及びバス停などからの徒歩圏は、「都市構造評価ハンドブック」に位置付けられた徒歩圏から設定  
 ※<sup>2</sup> 鉄道駅及び運行頻度が片道30本/日以上サービス水準を有するバス停  
 ※<sup>3</sup> 久留米市都市交通マスタープラン(H25.2)に位置付け



▲立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連携イメージ

# 都市機能誘導区域、居住誘導区域と公共交通ネットワーク



※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

## 6. 久留米市地域公共交通会議について

久留米市地域公共交通会議は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて設置された法定協議会です。

当会議は交通事業者、道路管理者、学識経験者、市民、行政など地域公共交通の活性化及び再生にあたって幅広く関係する団体の代表で構成されており、『第2期久留米市地域公共交通網形成計画』は当会議による協議を経て策定されたものです。

### ▼久留米市地域公共交通会議委員の構成

(令和2年3月時点)

| 所 属                  | 職 名        | 備 考    |
|----------------------|------------|--------|
| 久留米市                 | 副市長        | 会 長    |
| 西鉄バス久留米株式会社          | 常務取締役営業本部長 |        |
| 堀川バス株式会社             | 取締役統括部長    |        |
| 株式会社甘木観光バス           | 代表取締役社長    |        |
| 九州旅客鉄道株式会社久留米鉄道事業部   | 部長         |        |
| 西日本鉄道株式会社鉄道事業本部営業企画部 | 計画課長       |        |
| 一般社団法人福岡県バス協会        | 専務理事       |        |
| 福岡県筑後地区タクシー協会        | 会長         |        |
| 久留米市タクシー協会           | 会長         |        |
| 久留米市校区まちづくり連絡協議会     | 会長         |        |
| 久留米男女共同参画推進ネットワーク    | 事務局長       |        |
| NPO法人ル・パト-           | 理事         |        |
| NPO法人高齢者快適生活づくり研究会   | 代表理事       |        |
| 子育て支援団体 もーりえ         | 会員         |        |
| 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局     | 支局長        |        |
| 西鉄グループバス労働組合         | 福岡本部執行委員長  |        |
| 国土交通省福岡国道事務所         | 計画課長       |        |
| 福岡県県土整備部久留米県土整備事務所   | 地域整備主幹     |        |
| 久留米市都市建設部            | 部長         |        |
| 久留米警察署               | 交通第一課長     |        |
| うきは警察署               | 交通課長       |        |
| 福岡大学工学部              | 教授         | 副会長    |
| 大分大学経済学部             | 教授         |        |
| 福岡県企画・地域振興部交通政策課     | 係長         |        |
| 久留米商工会議所中小企業相談所地域振興課 | 職員         |        |
| 久留米市身体障害者福祉協会        | 役員         |        |
| 城島地域生活交通検討会          | 座長         |        |
| 城島地域生活交通検討会          | 副座長        |        |
| 北野地域生活交通検討会          | 座長         |        |
| 北野地域生活交通検討会          | 委員         |        |
| 国土交通省九州運輸局交通政策部交通企画課 | 課長         | オブザーバー |



