



3. 生活の場面からみた 交通の現況と課題



(1) 私たちの生活の場面

私たちは、日常における様々な場面で交通と関わりながら生活をしています。また、年齢を重ねるごとにライフスタイルは変化し、交通との関わり方も変化していきます。

「久留米市都市交通マスタープラン」では、ライフステージを「暮らす」、「もてなす・つくる」の2つに分類し、さらに、日常生活の中で私たちが交通と関わる代表的な生活の場面を想定し、各場面から交通の現状と課題を整理しています。

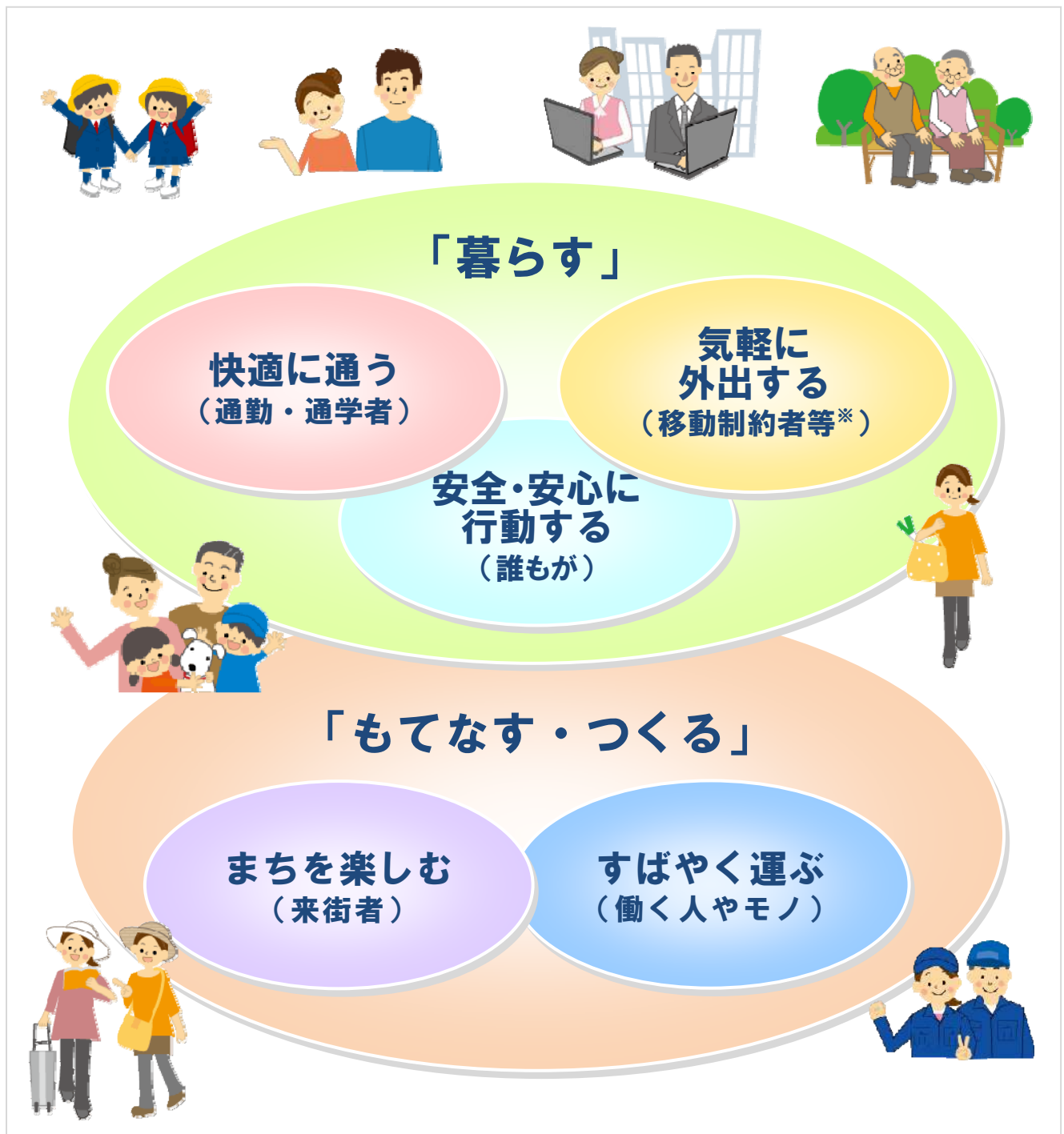


図 生活の場面

(2) 「暮らす」からみた交通の現況

日常の暮らしの中で交通に関わる生活の場面として、「通勤・通学者が快適に通う場面」、「移動制約者等が気軽に外出する場面」、「誰もが安全・安心に行動する場面」を想定し、各場面における交通の現況や問題点を整理しています。

1)生活の場面 「通勤・通学者が快適に通う」

①バスで通う

現状：路線バスの利用者減少に伴う減便・廃止等が懸念されます

- 路線バスの運行回数は、ほぼ横這いにもかかわらず、乗降客数は減少し、赤字補助額は年々増加の一途を辿っていることから、このままでは路線バスの減便・廃止等が懸念されます。
- 一方、公共交通利用者アンケート結果では、「本数増加」、「乗り継ぎ改善」など、多くの項目で改善を求める声が高く、バスサービスの向上が求められています。

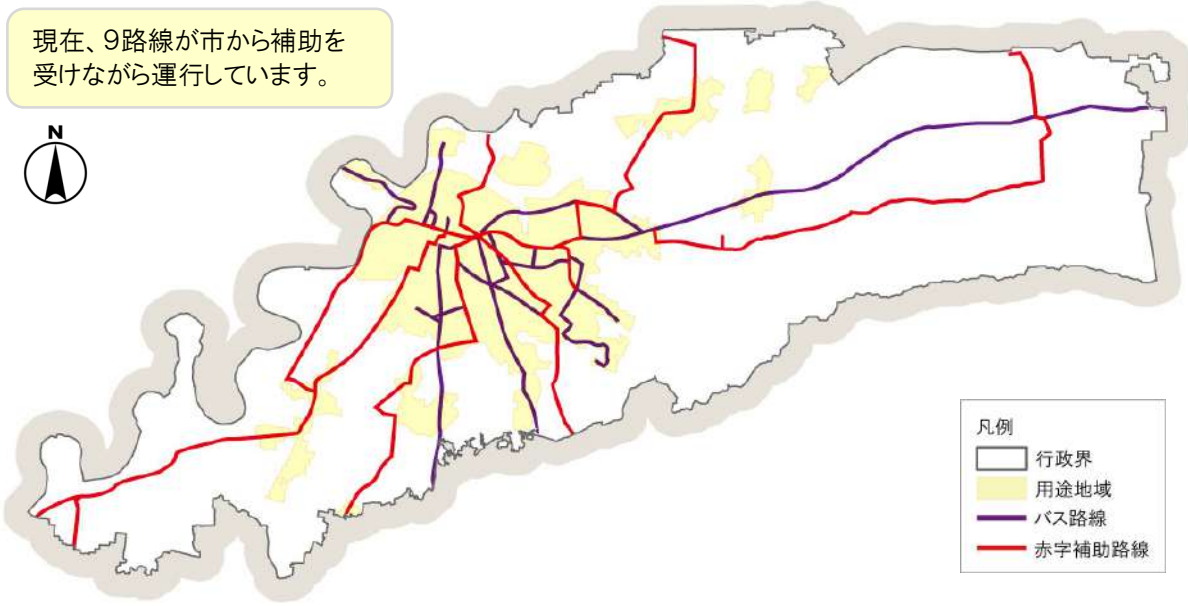


図 バス路線網と赤字補助路線(平成 23 年度末時点)

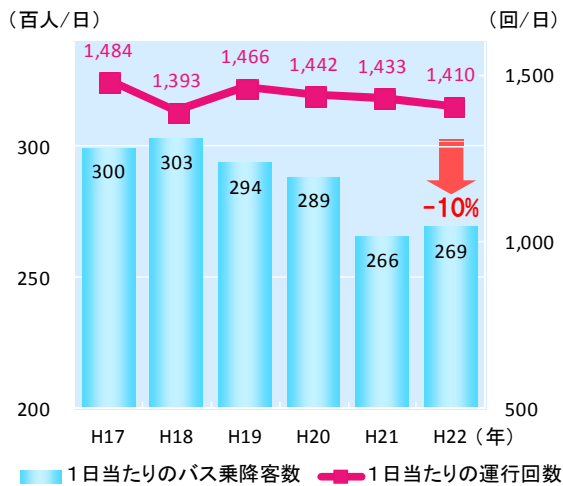


図 路線バス乗降客数と運行回数

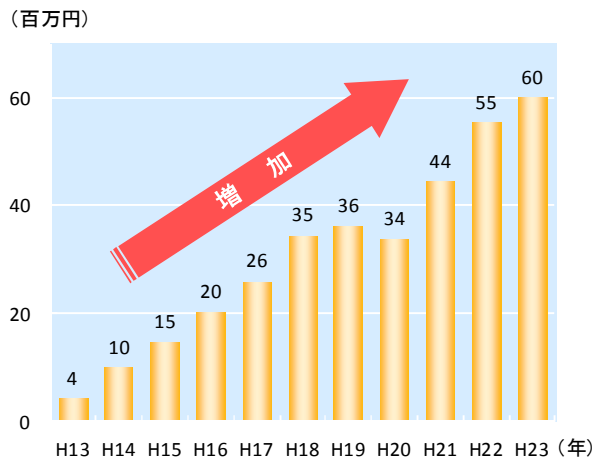


図 赤字補助額の推移

出典：久留米市統計書

現状：自動車利用からバス利用への転換が図られにくい状況にあります

- バスは、ドア・ツー・ドアで移動できる自動車に比べ、バス停までのアクセスや乗降のためのバス停車等により、移動時間を多く要する交通手段です。
- このため、バスを利用した場合の自宅から中心市街地までの通勤所要時間は、路線によっては自動車利用に比べ約 1.5 倍以上を要している状況にあります。
- さらに、交通混雑の影響を受け、バス運行速度の低下による目的地到着時間の遅れが生じています。



図 路線バスによる中心市街地までの所要時間と遅延発生区間(平日)

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査



路線バスは、徒歩やバス待ち時間など、移動時間を多く要する交通手段です



自動車は、出発地から目的地まで“ドア・ツー・ドア”でたどり着くことができます

図 路線バスと自動車の移動の違い

②鉄道で通う

現状：市域内では、鉄道利用者も減少傾向にあります

○近年、JR鹿児島本線やJR久大本線の利用者は増加しているものの、全体では鉄道利用者もバス利用者と同様に減少傾向にあります。

○公共交通利用者アンケートでは、「本数増加」、「乗り継ぎ改善」、「駐車駐輪場整備」、「利用者のマナーアップ」を求める声が寄せられています。

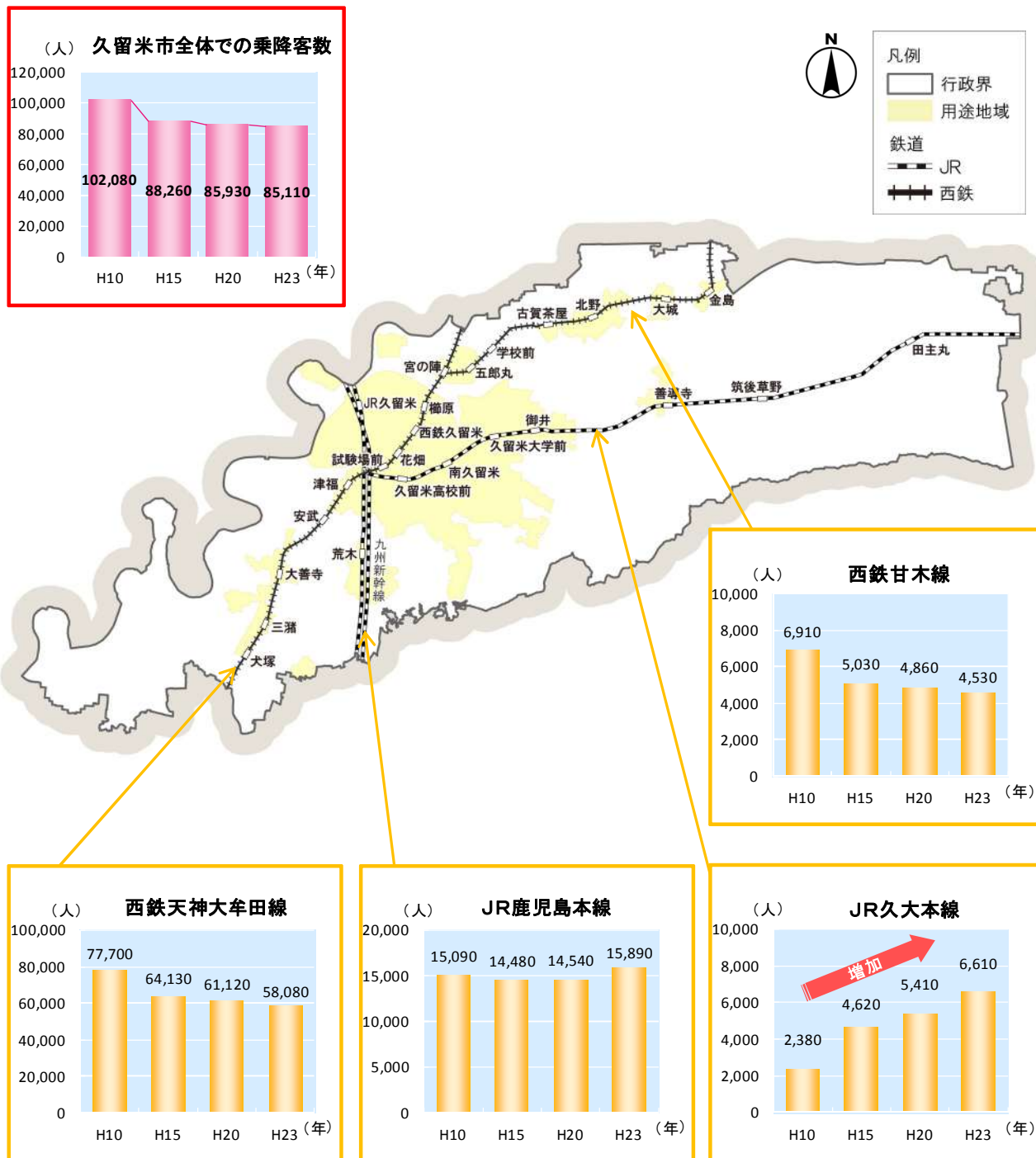
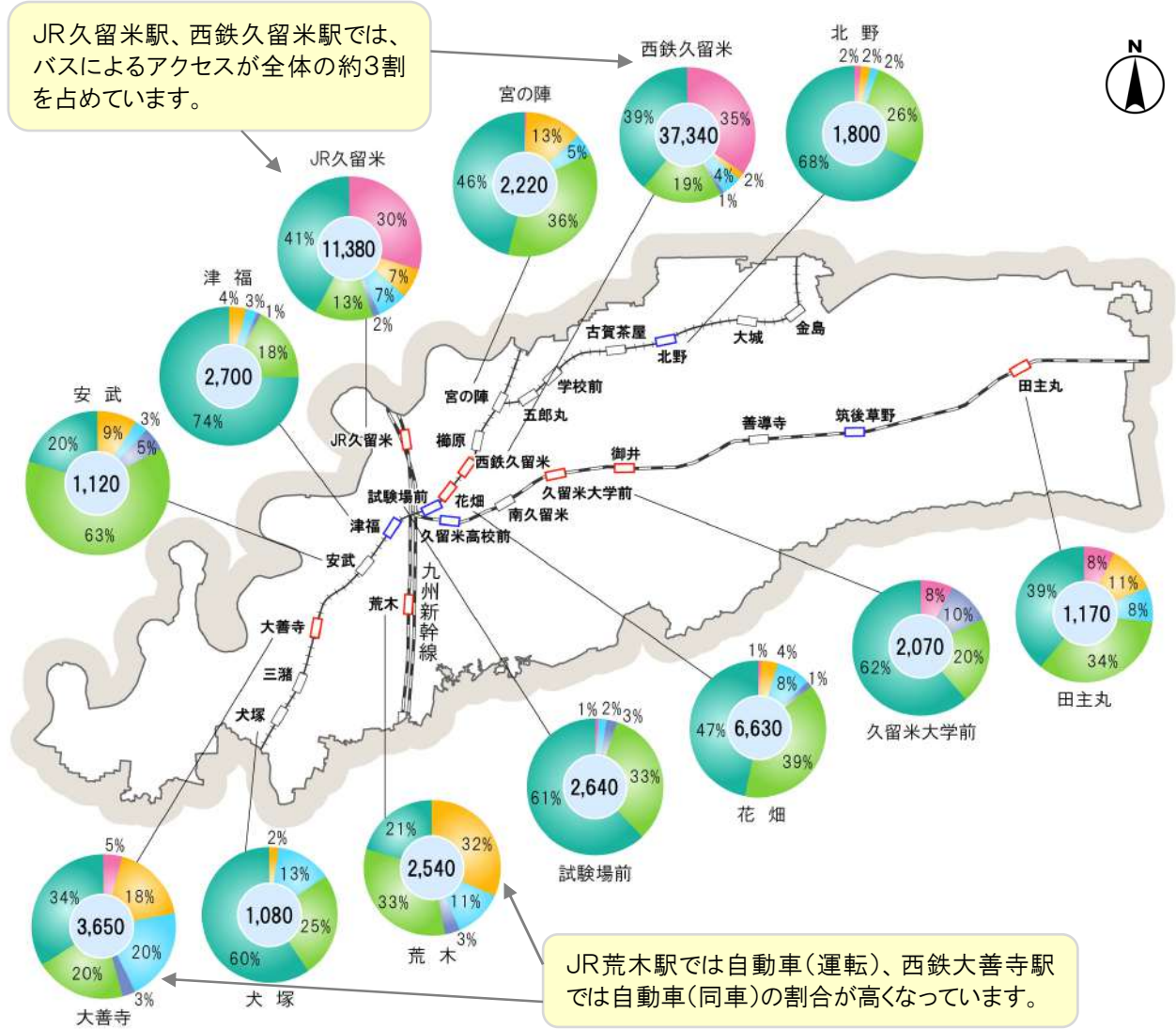


図 鉄道網と各路線別の乗降客数の推移

出典：各交通事業者資料

現状:交通結節点*において、自動車、バス、鉄道の連携が不十分です

- バスと鉄道の乗り継ぎについてみると、JR久留米駅、西鉄久留米駅以外の鉄道駅では、駅までバスを利用する割合が少ない状況にあります。
- また、自動車と鉄道の乗り継ぎについては、JR荒木駅、西鉄大善寺駅以外の鉄道駅で、駅まで自動車を利用する割合が少ない状況にあります。
- 公共交通利用者アンケートでは、バスと鉄道等の乗り継ぎ改善に関するニーズが寄せられています。



凡例

- 行政界
- 鉄道
 - JR
 - 西鉄
- 駅前にバス停あり
- 駅から150m以内にバス停あり*
- 駅から150m以内にバス停なし

交通機関分担率(H17) (単位:%)

中央の数値は平均乗降客数

* H19大規模開発地区関連交通計画マニュアル(国土交通省)において、徒歩による施設利用低減率(割引率)が考慮される最寄駅までの距離150mを境界値として設定

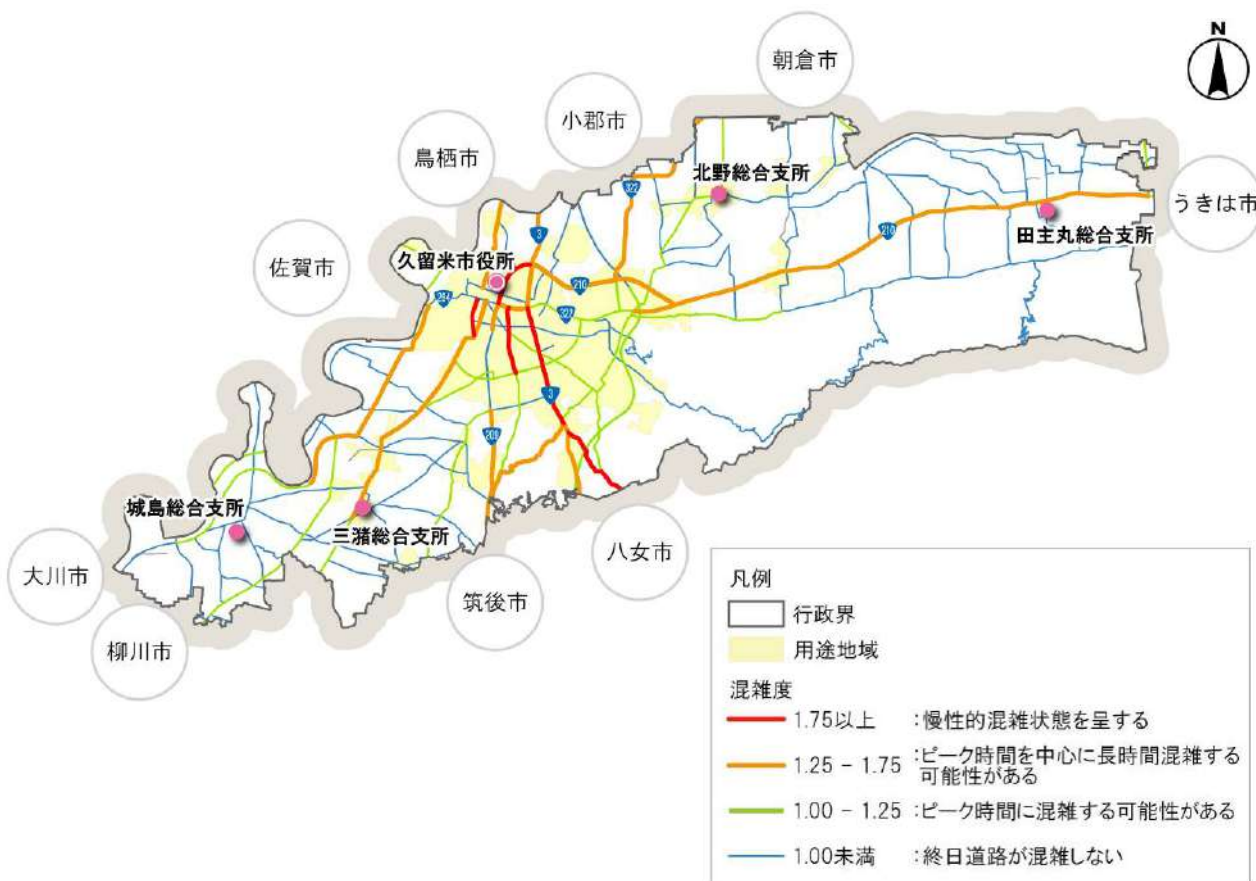
図 鉄道駅の端末交通手段*分担状況(平成 17 年)

出典:第4回北部九州圏パーソンドリップ調査

③車で通う

現状：幹線道路では、慢性的な混雑が発生しています

- 国道3号や国道209号の2車線区間など、幹線道路の多くで混雑度*1.25を超過しており、朝夕の交通が集中する時間帯では交通混雑が発生しています。
- 特に、交通が集中する中心市街地においては、道路整備の遅れなどから通過交通と発着交通が混在し、混雑度1.75を超過していることから、慢性的な交通混雑が発生しています。



※市道及び津福バイパスについては、路線毎の現況配分交通量の最大値と交通容量（2車線：9600台/日、4車線：28800台/日）から混雑度を算出

図 路線別混雑度(平成17年)

出典：平成17年道路交通センサス

④徒歩や自転車で通う

現状：市内には歩道未整備区間が多く存在しています

○幹線道路（国道及び県道）の約6割で歩道が設置されていない状況にあり、歩道が設置されていない区間は久留米市全体で約190kmに及びます。

○久留米市中心部を通る幹線道路については歩道設置率が50%を超える区間が多いものの、地域生活拠点の周辺では歩道設置率が50%を下回る区間が多く存在します。

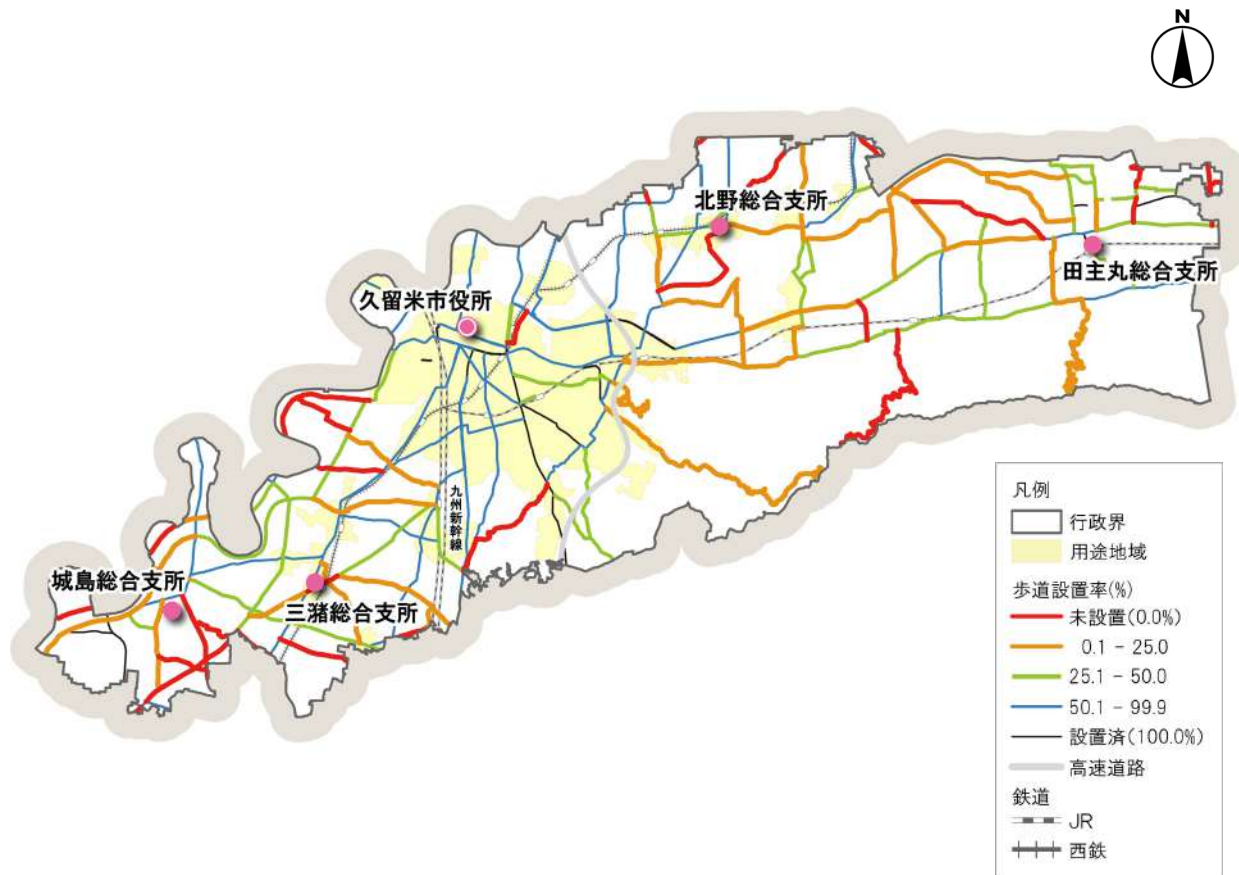


図 本市における歩道設置状況

出典：平成22年道路交通センサス

表 歩道設置状況(センサス区間)

	延長 (km)	歩道設置延長 (km)	歩道設置率 (%)
久留米市	326.4	133.8	41.0%

出典：平成22年道路交通センサス

2)生活の場面「移動制約者等が気軽に外出する」

①車を使わず外出する

現状:公共交通サービスを楽しめず、公共交通空白地域[※]等が広範囲に亘り存在しています

- 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います。
- また、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24%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。

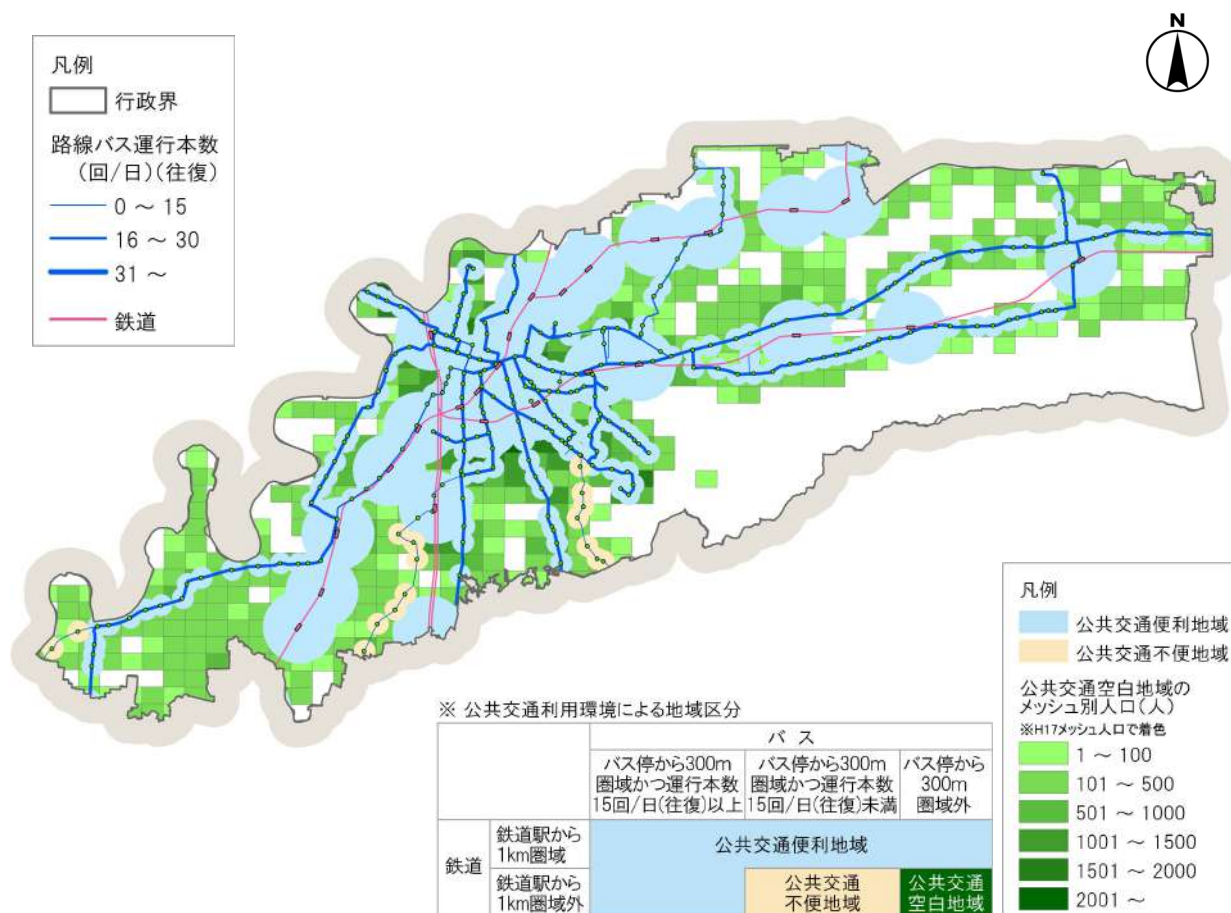


図 公共交通不便、空白地域(平成 17 年)

出典:平成 17 年国勢調査

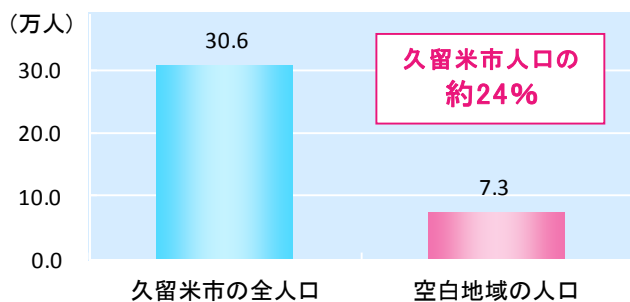


図 本市の公共交通空白地域における人口

出典:平成 17 年国勢調査

現状：公共交通空白地域には高齢者が多く居住しています

○公共交通空白地域における高齢化率は21%（平成17年）となっています。

○これらの地域では、今後も高齢化率は増加するものと予測されます。

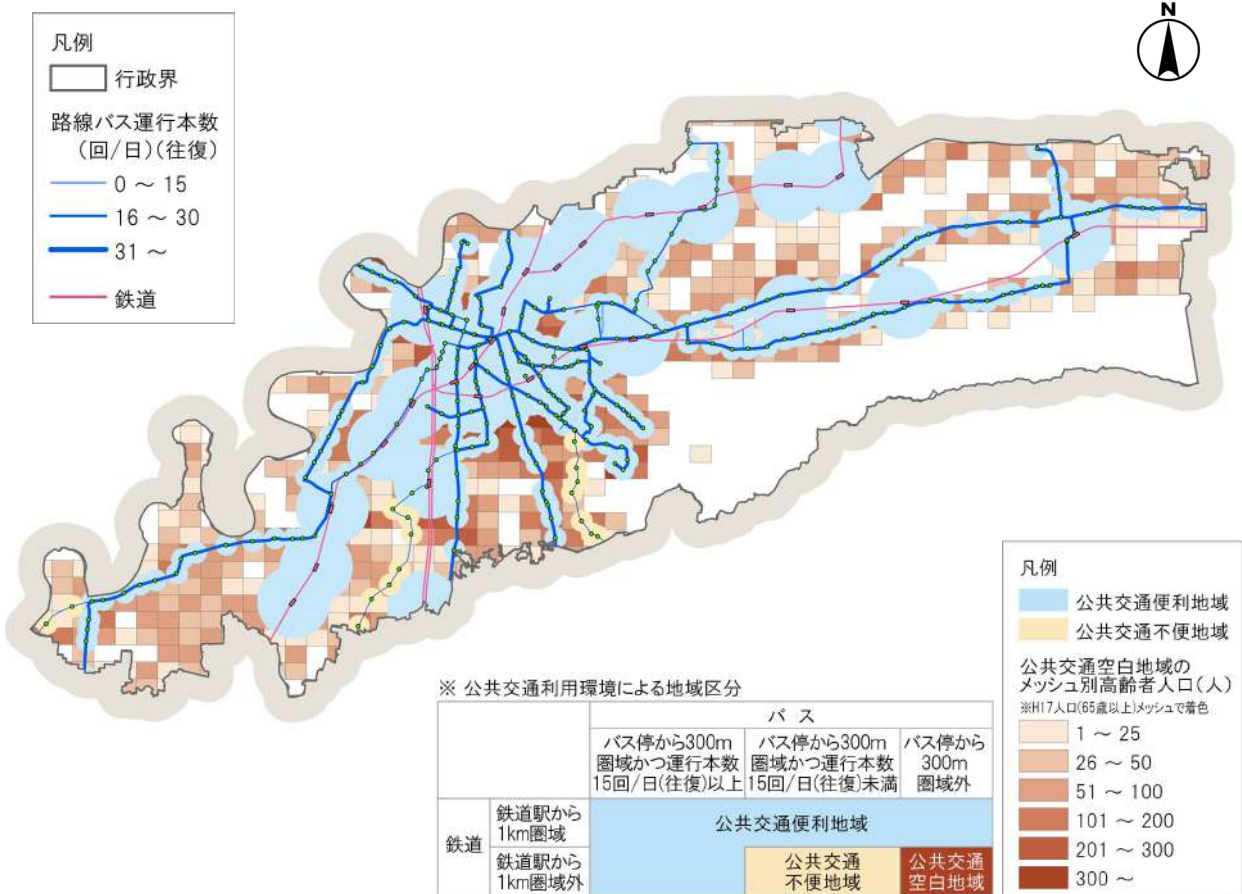


図 公共交通不便、空白地域(高齢者)(平成17年)

出典:平成17年国勢調査

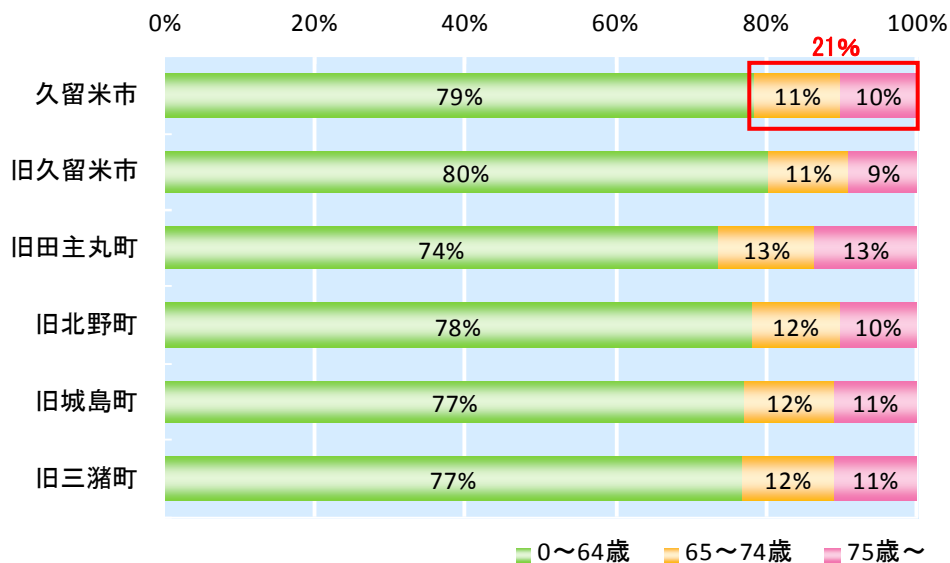


図 本市の公共交通空白地域における人口構成

出典:平成17年国勢調査

現状：自動車を利用できない高齢者は、外出行動が少ない傾向にあります

○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20%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、移動距離が短い市内の移動が中心であり、市外への外出は少ない傾向にあります。

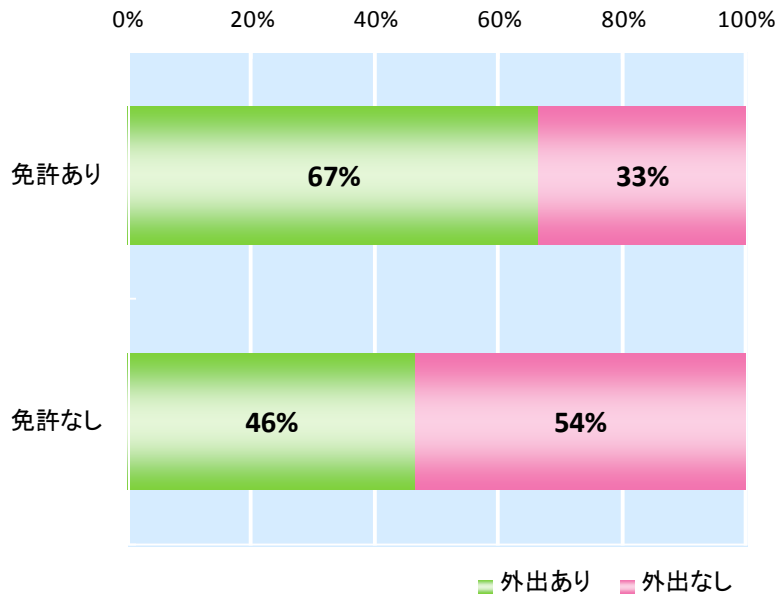


図 高齢者の外出率

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

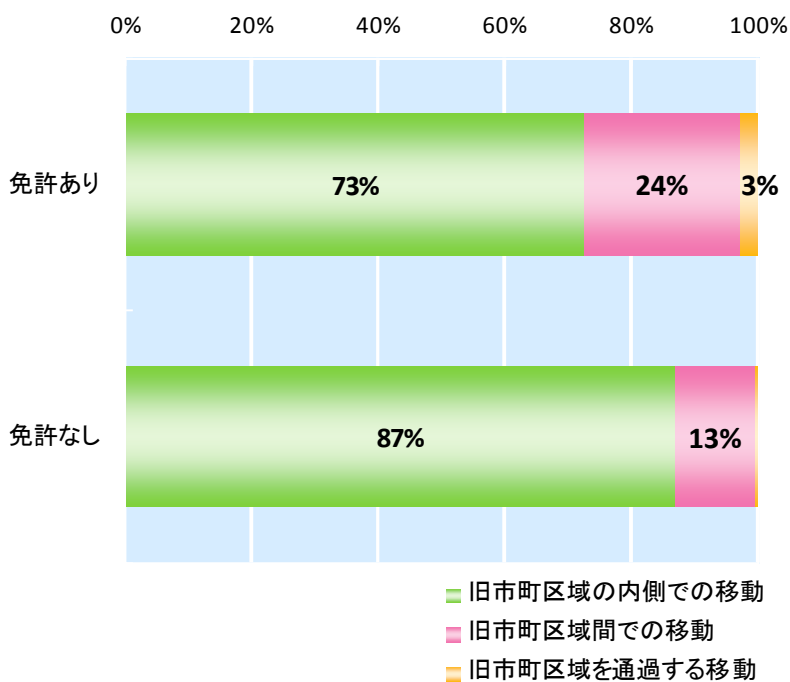


図 高齢者のトリップ内訳

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

②障害なく外出する

現状：移動制約者等の外出行動を支える公共交通結節点等の

バリアフリー※化が不十分な状況です

○公共交通を利用される高齢者の割合は増加傾向にあるものの、駅舎のバリアフリー化が実施されていない駅があります。

○また、市内で最も利用者が多い西鉄久留米駅周辺では、久留米市交通バリアフリー基本構想（平成16年公表）が策定され、バリアフリー整備が進められてきているものの、当駅から目的地への移動を支える周辺道路のバリアフリー化が完了していない状況にあります。

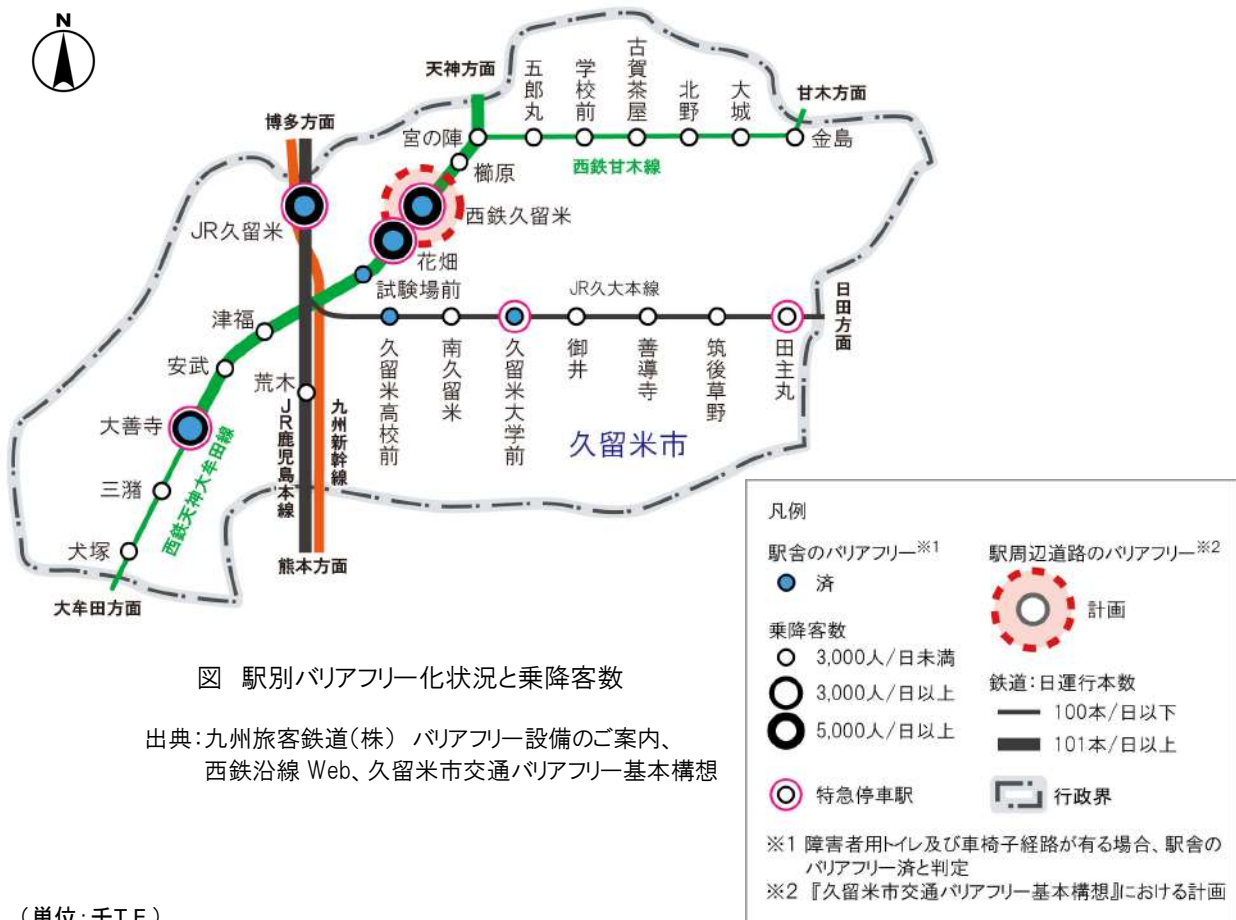


図 駅別バリアフリー化状況と乗降客数

出典：九州旅客鉄道(株) バリアフリー設備のご案内、西鉄沿線 Web、久留米市交通バリアフリー基本構想

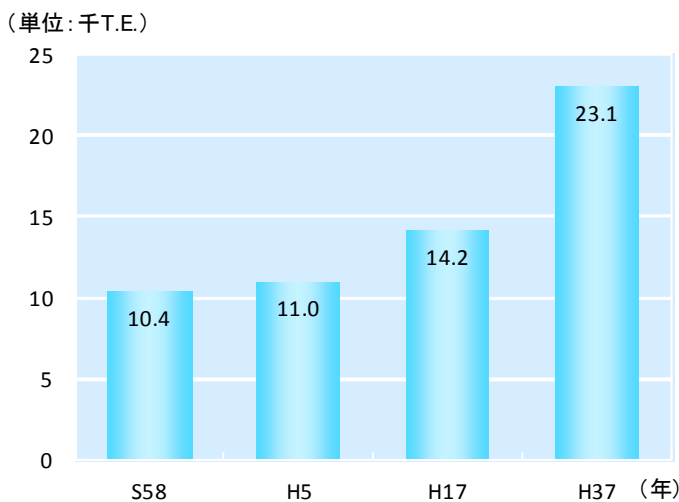


図 公共交通(バス・鉄道)利用者における高齢者トリップとその推移

出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査

3)生活の場面「誰もが安全・安心に行動する」

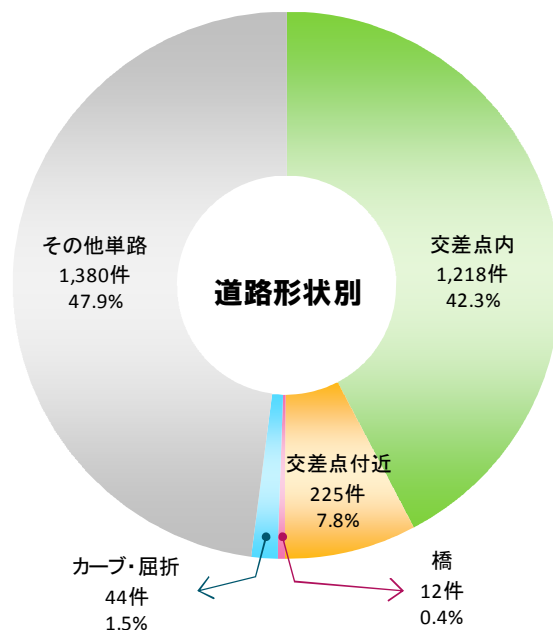
①安全に行動する

現状:交通事故の約半数が交差点部で発生しています

○交通事故を道路形状別にみると、約半数の事故が交差点内や交差点付近で発生しています。

○また、福岡県全体の交通事故のうち、死亡事故は、交差点付近で発生する確率が高くなっています。

■ 交差点内 ■ 交差点付近 ■ 橋 ■ カーブ・屈折 ■ その他単路

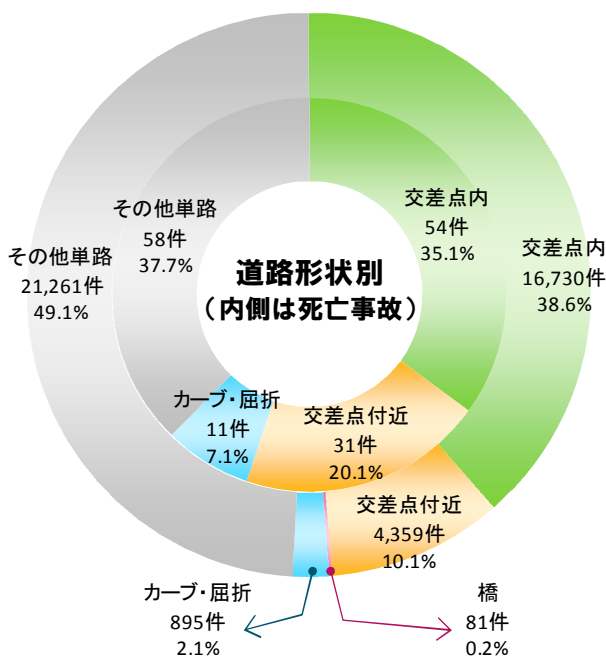


※グラフ中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”が100%とならない場合があります。

図 道路形状別交通事故件数(久留米市)

出典:平成 23 年交通年鑑

■ 交差点内 ■ 交差点付近 ■ 橋 ■ カーブ・屈折 ■ その他単路



※グラフ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。

図 道路形状別交通事故件数(福岡県)

出典:平成 23 年交通年鑑

現状：高齢者の運転による交通事故の増加が懸念されます

- 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ます。
- また、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約9割に達し、今後も高齢者ドライバーの交通事故の増加が懸念されます。

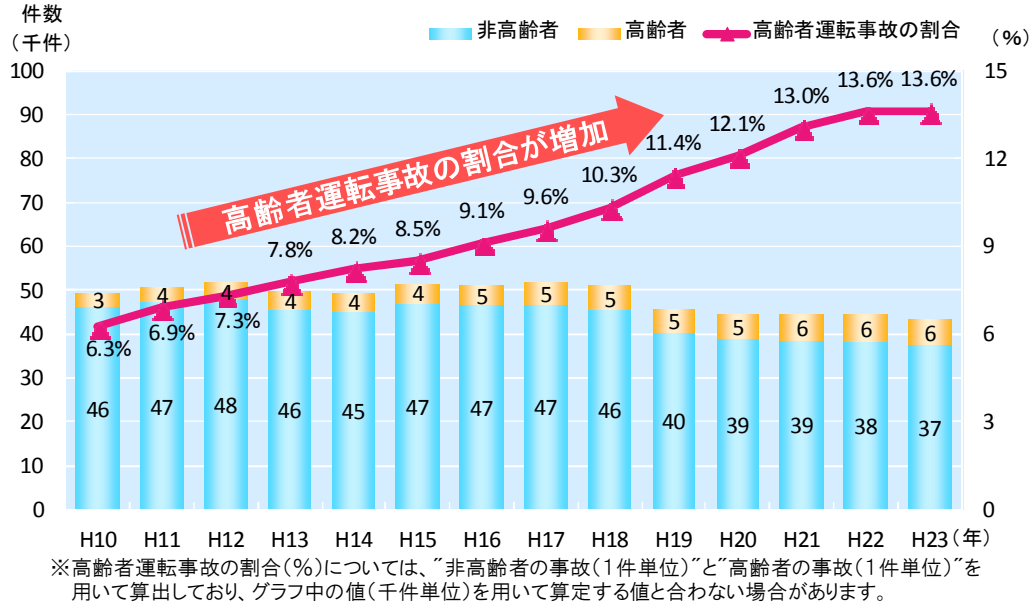


図 福岡県の交通事故件数と高齢者運転事故の割合

出典：交通年鑑

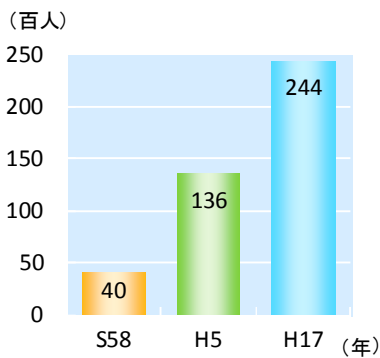


図 久留米市の高齢者運転免許保有者数の推移
出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査

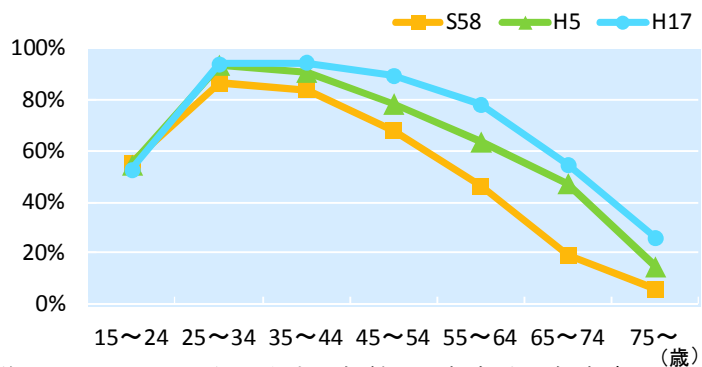
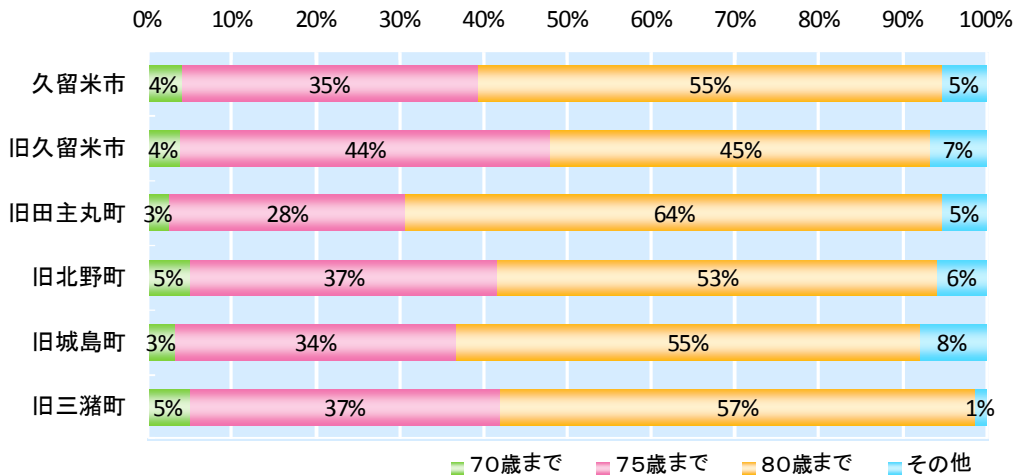


図 久留米市の年齢別運転免許証保有率
出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査



※グラフ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。

図 高齢者の将来の運転意向

出典：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

②緊急時も安心して行動する

現状:2つの第三次救急医療施設*を有する

医療先進都市として、救急自動車の移動環境整備が望まれます

○市内には、第三次救急医療施設の久留米大学病院高度救命救急センター、聖マリア病院救命救急センターがあり、救急医療拠点として機能しています。

○第三次救急医療施設から30分圏内に田主丸地域を除くほぼ全ての市域が含まれています。

○市域内には、救急自動車等の進入が困難な狭隘道路（路面幅員 2.7m未満）が約 280 km 存在しています。

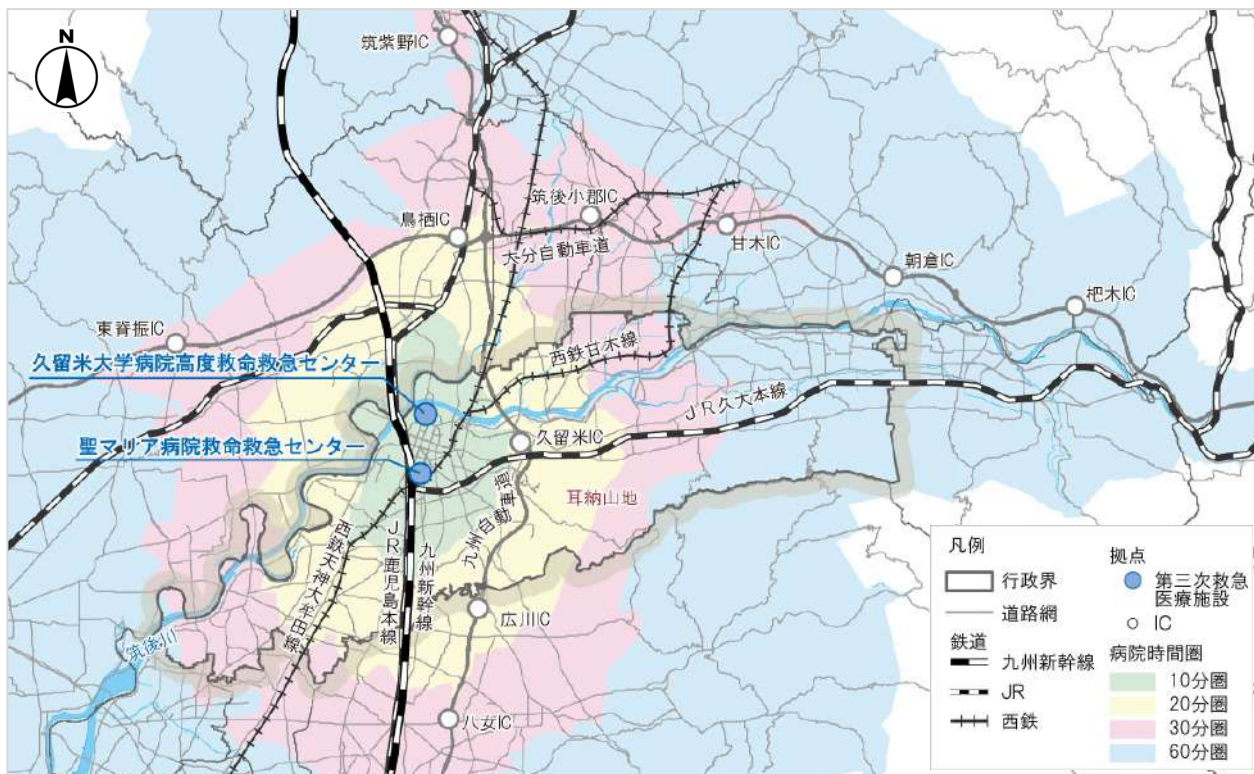


図 第三次救急医療施設からの時間圏

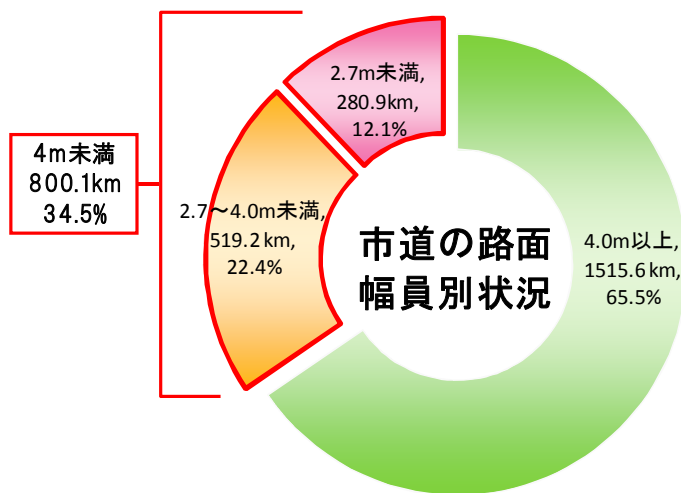


図 市道の路面幅員別状況

出典:久留米市道状況調査(平成 23 年度末)

現状:大規模災害時(地震、洪水等)における緊急輸送道路の寸断が懸念されます

〇市内には緊急輸送道路が設定されているものの、橋梁等の老朽化が進みつつあり、大規模災害時には落橋等により、寸断される可能性があります。

大規模な洪水が発生すると寸断される緊急輸送ネットワークが数多く存在しています。



緊急輸送ネットワーク計画※：災害対策基本法及び地震防災対策特別措置法に基づき策定

第1次緊急輸送道路：応急対策の中核を担う県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察消防等を連絡する路線

第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路と区市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、備蓄集積拠点、広域避難地等）を連絡する路線

図 緊急輸送ネットワーク

出典：筑後川洪水ハザードマップ、緊急輸送ネットワーク図(福岡県)

橋梁数(橋)

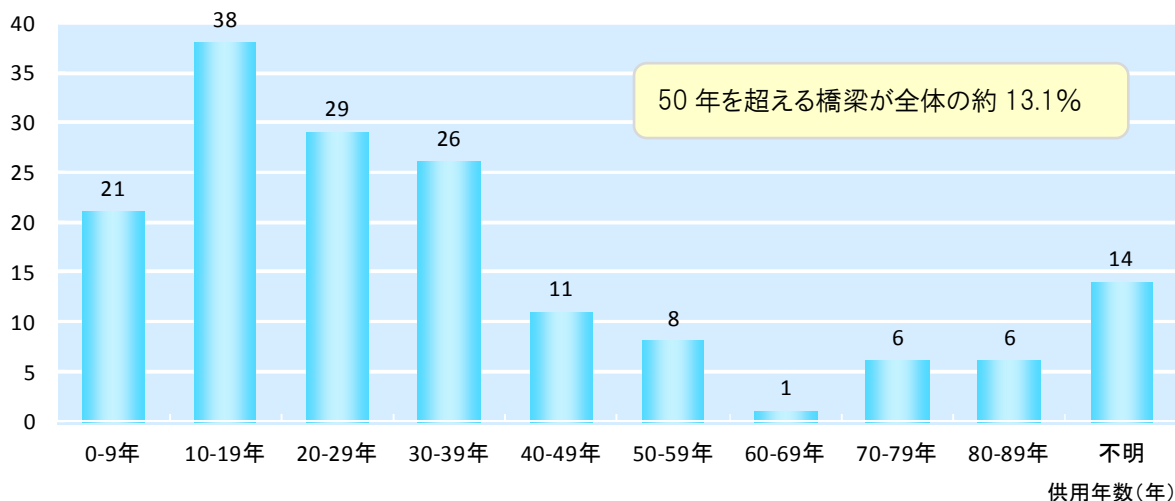


図 久留米市管理の供用年数別の橋梁数(橋長15m以上)

③環境にやさしく行動する

現状：徒歩や自転車でも移動可能な短距離の自動車利用が多く、
温室効果ガス排出量増加が懸念されます

- 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。
- しかし、本市では 5km 未満の短い距離の自動車利用が多く、更に自動車以外の移手段から自動車利用に転換する傾向がみられ、温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。

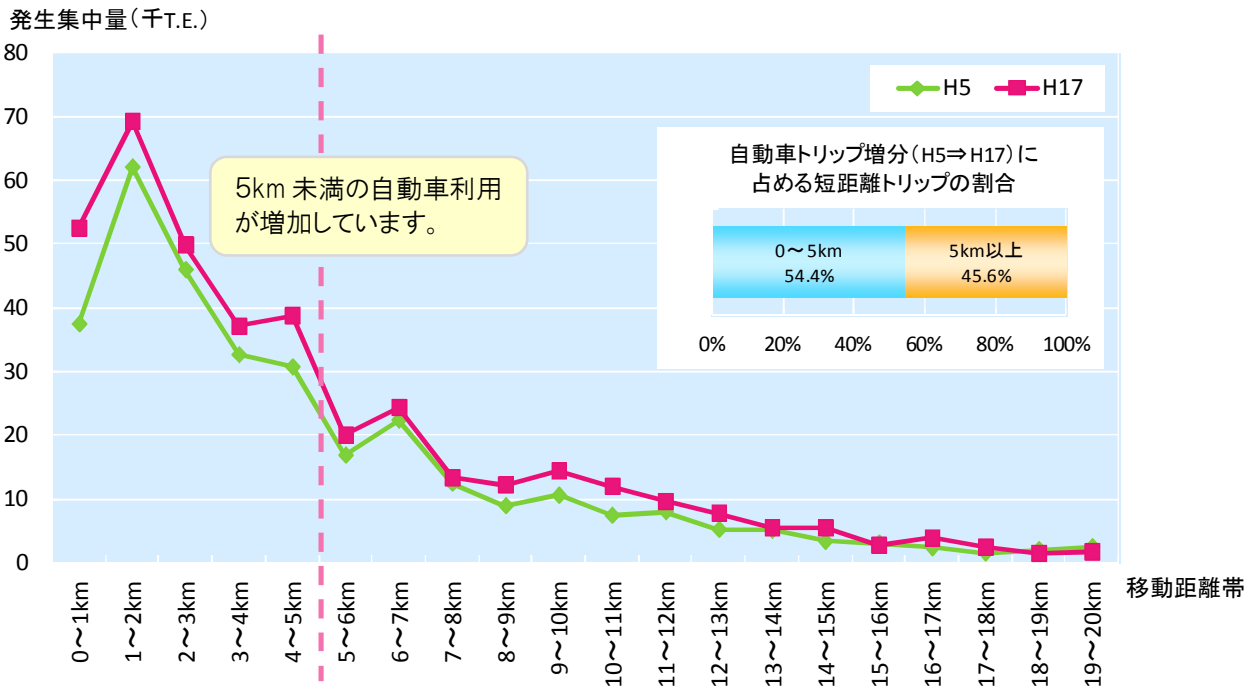
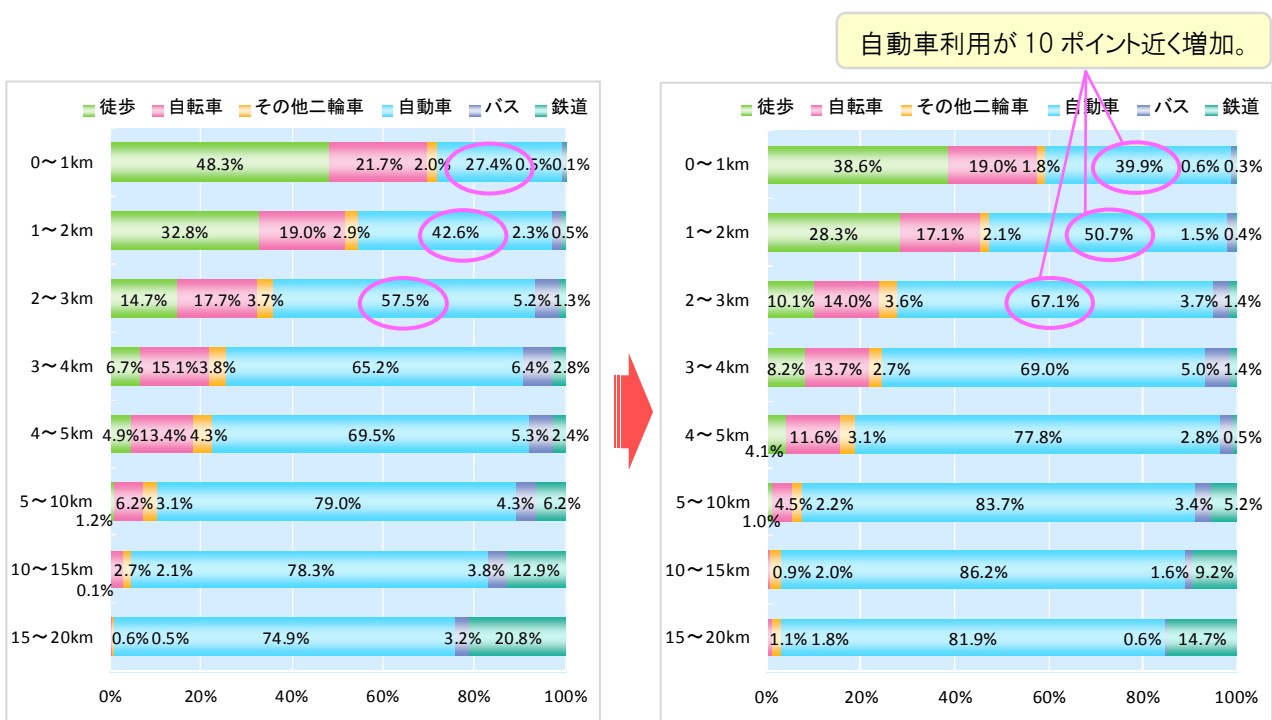


図 自動車平均移動距離の分布

出典：第3～4回北部九州圏パーソントリップ調査



※グラフ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。

図 移動距離別利用手段構成比(平成5～17年)

出典：第3回北部九州圏パーソントリップ調査(平成5年)

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査(平成17年)

(3) 「もてなす・つくる」からみた交通の現況

久留米市への来訪者や、ものづくりに従事する人にとっての生活の場面として、「来街者がまちを楽しむ場面」、「働く人やモノをすばやく運ぶ場面」を想定し、各場面における交通の現況や問題点を整理しています。

1) 生活の場面 「来街者がまちを楽しむ」

① まちなかが賑わう

現状：歩行者、自転車の移動に対する交通施設整備が不十分です

- 中心市街地では、久留米市交通バリアフリー基本構想（平成16年）に基づき整備が進められているものの、未整備区間が存在しています。
- 近年、交通事故に占める自転車事故割合が増加傾向にあります。
- 中心市街地まちづくりアンケート調査では「安心して歩けるための歩道整備」を求める声も寄せられています。

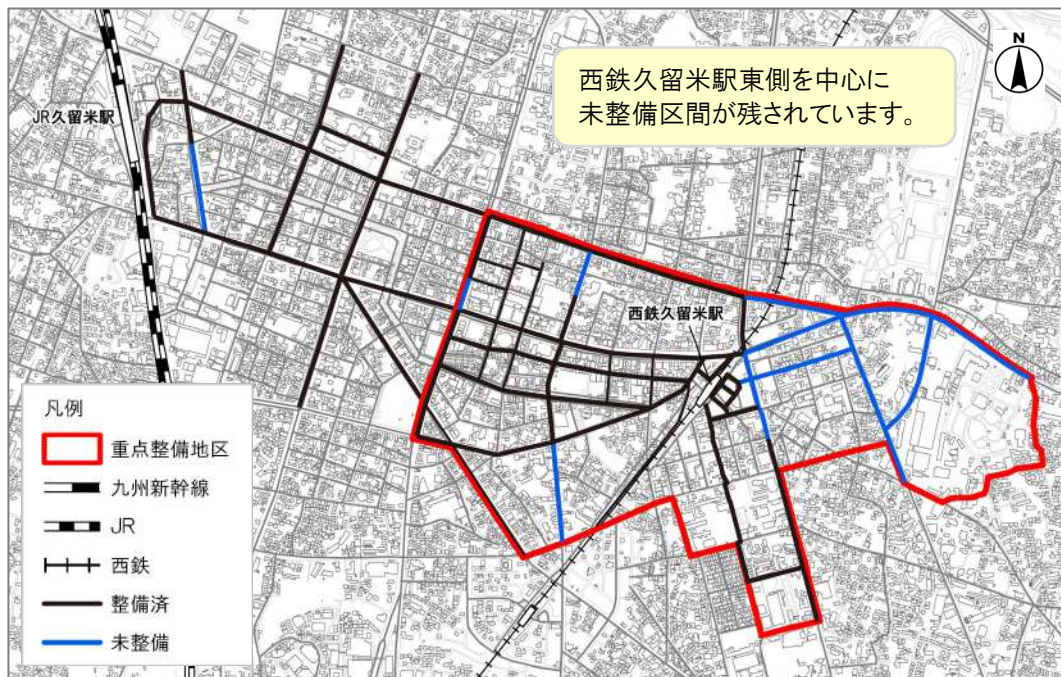


図 西鉄久留米駅及びJR久留米駅周辺道路におけるバリアフリー化の状況(平成23年度末時点)

表 バリアフリー整備率(平成23年度末時点)

地区名	整備計画延長	整備済延長	整備率	未整備延長
西鉄久留米駅周辺地区 (重点整備地区)	12,860m	9,502m	73.9%	3,358m
JR久留米駅周辺地区	5,990m	5,720m	95.5%	270m
合計	18,850m	15,222m	80.8%	3,628m

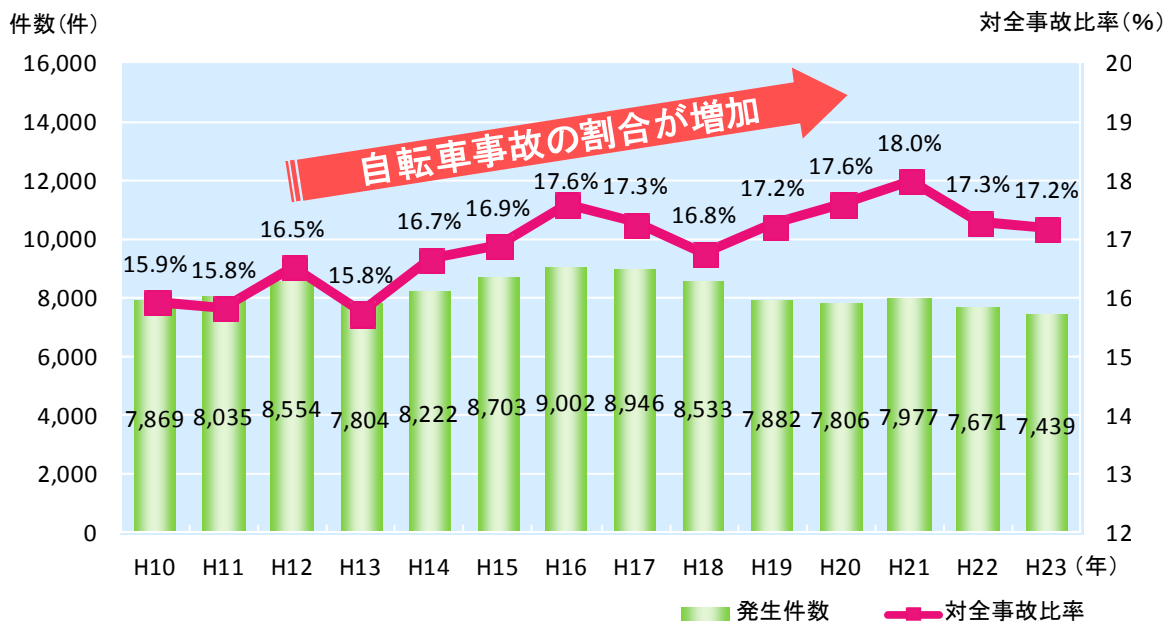


図 福岡県の自転車事故発生件数と自転車事故割合

出典: 交通年鑑

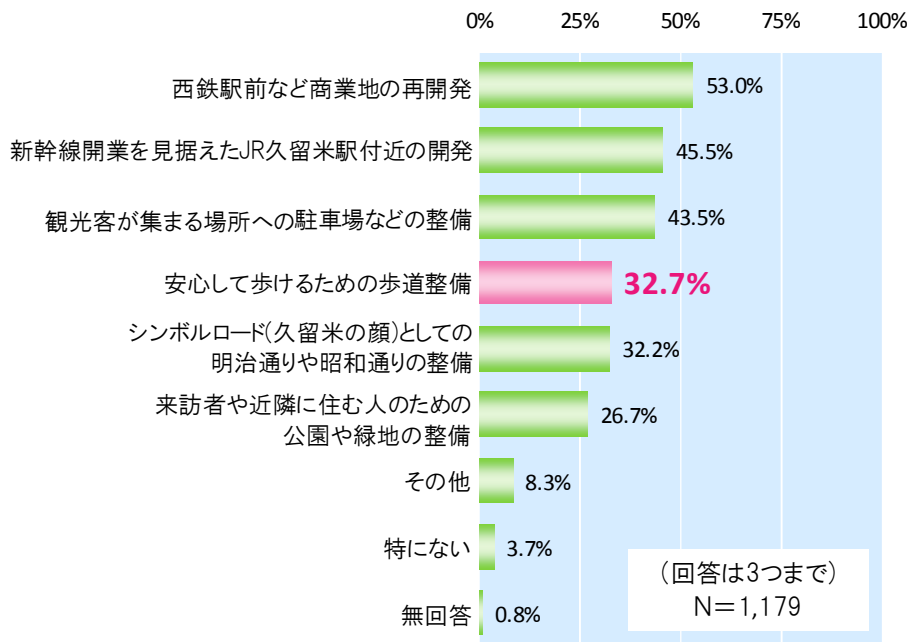


図 中心市街地における整備改善の市民ニーズ

出典: 中心市街地まちづくりアンケート(平成 19 年)

現状：中心市街地内で公共施設間等を結ぶ移動環境が不足しています

○中心市街地内の路線バスは、多くの系統が明治通りや昭和通りの同じルートを運行し、また、中心市街地から放射状に広がっていることから、生活利便施設や文化教養施設間を移動する場合は、乗り換えが必要な状況にあります。

○中心市街地まちづくりアンケートでは、「バス等の公共交通網を整備する」を求める声が多くなっています。

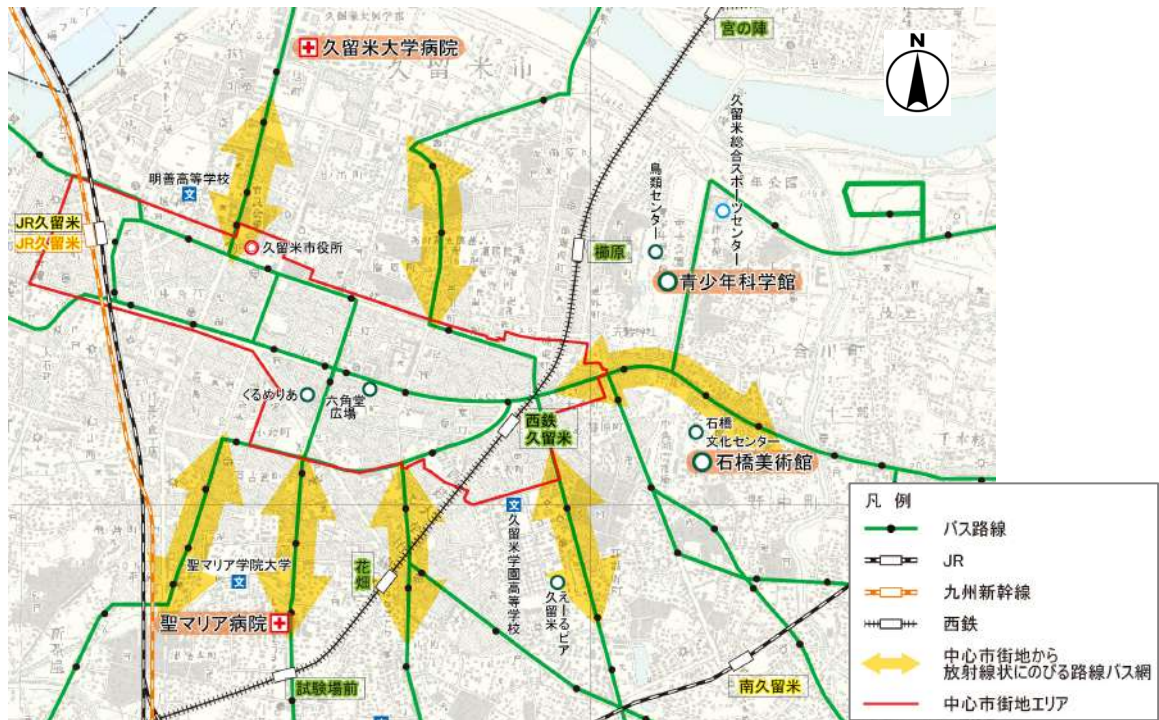


図 中心市街地のバス路線網

出典：久留米広域定住自立圏公共交通マップ

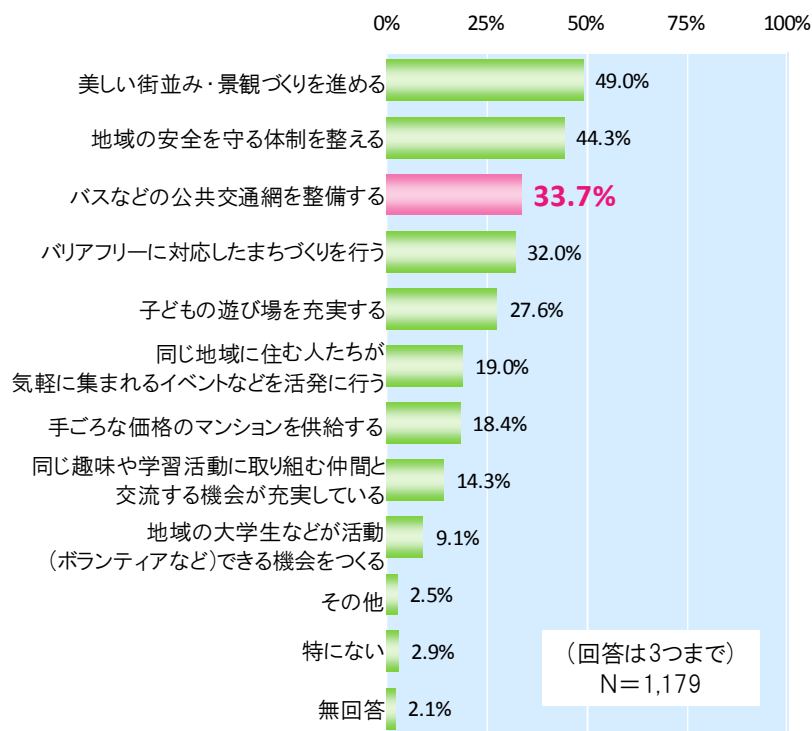


図 「住みたくなるまち」への取り組みについての市民ニーズ

出典：中心市街地まちづくりアンケート(平成19年)

②観光を楽しむ

現状：九州新幹線全線開業による

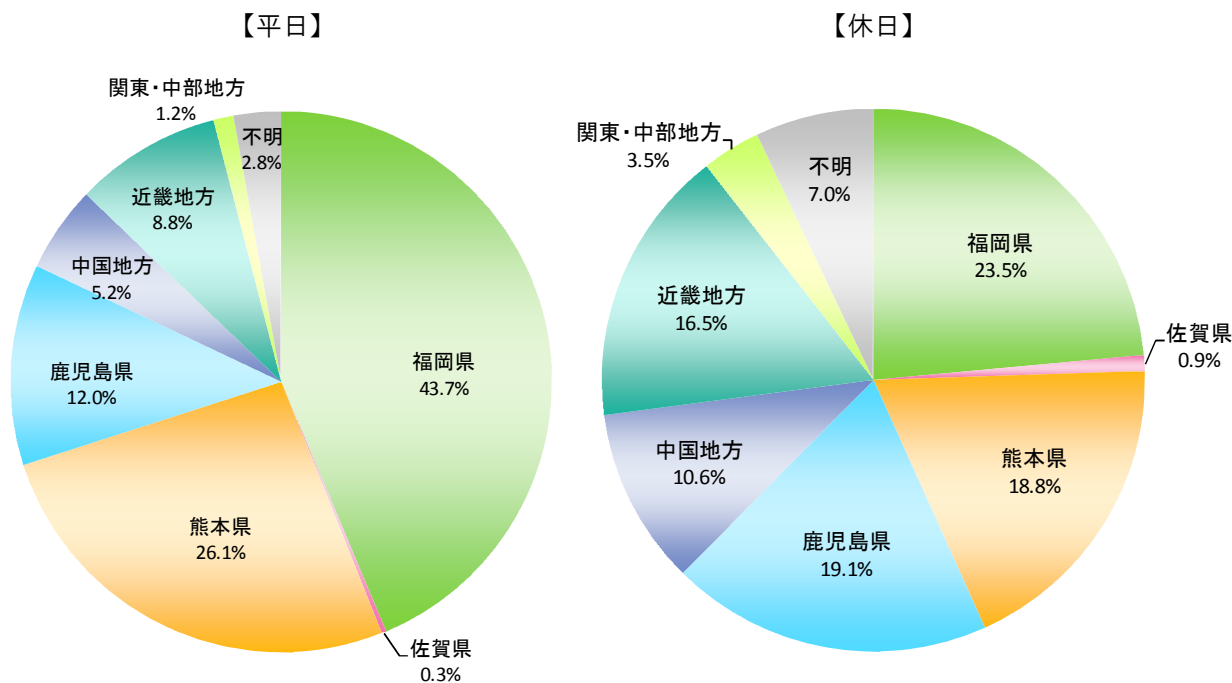
新しい需要を周辺観光地へ広げる交通環境整備が不十分です

- 平成23年3月の九州新幹線全線開業により、本市から博多までの所要時間が15分、また、熊本までが22分に短縮される等、速達性の向上により、九州圏域のみならず、中国、関西方面からの人の交流拡大が期待されます。
- 市内の観光地は、概ね公共交通勢力圏に含まれているものの、公共交通によるアクセスが困難な観光地も存在しています。



久留米市 HP をもとに作成
 ※博多～新大阪は同区間の開業前後の最短時間を採用

図 九州新幹線開業による所要時間の短縮状況



※グラフ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。

図 新幹線利用者(JR久留米駅)の乗降車駅

出典：新幹線利用者アンケート(平成23年)

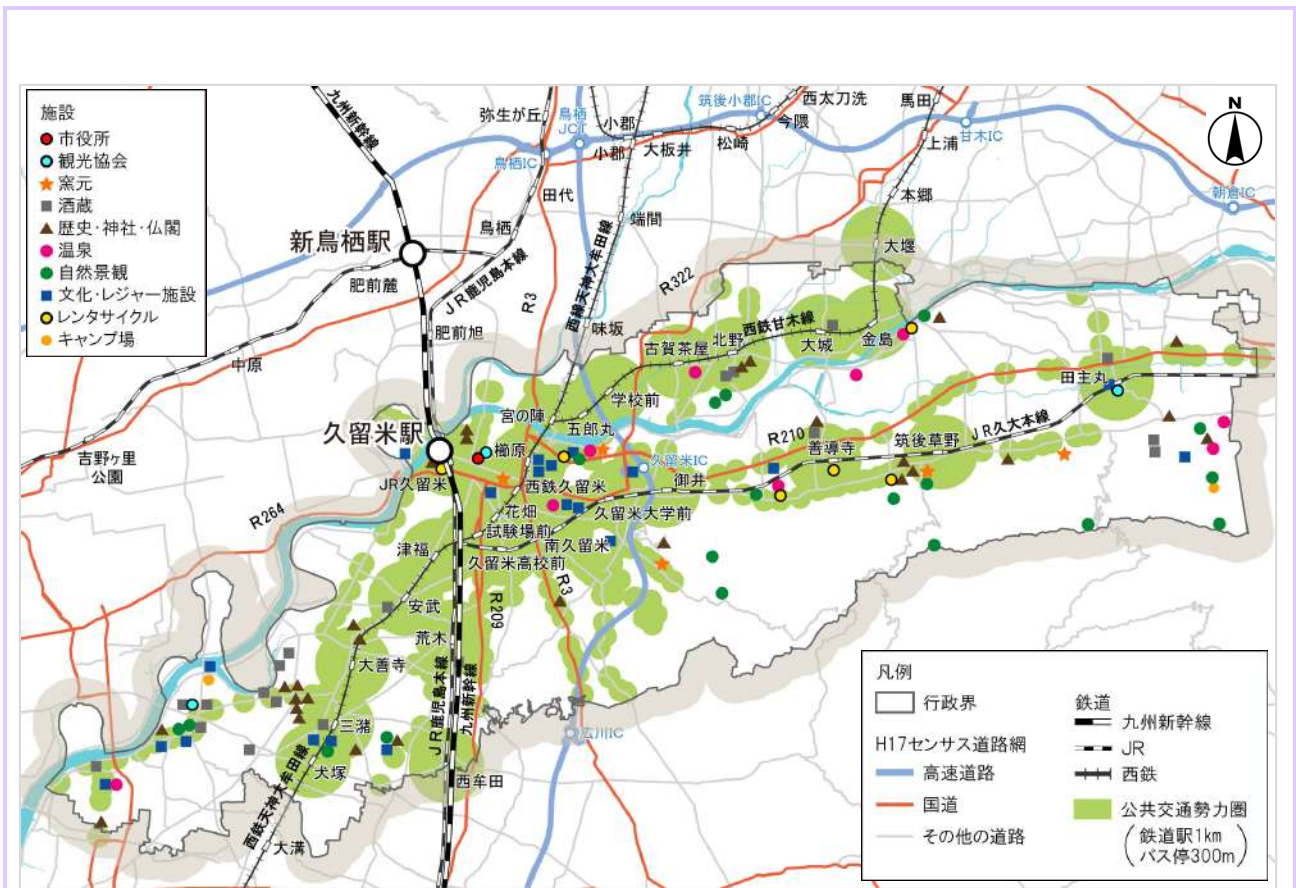


図 公共交通勢力圏と観光施設位置図

出典：観光パンフレット(久留米広域市町村圏事務組合)(平成 22 年)

2) 生活の場面 「働く人やモノをすばやく運ぶ」

① 多様な産業が育つ

現状：本市の産業拠点の優位性を高めるため、
 高速道路へのアクセス性等を更に向上させることが望まれます

○本市の産業団地の約半分は高速ICから10分圏内にあり、高速道路へのアクセス性が高い場所に立地しています。

○産業の活性化のためにも、高速道路へのアクセス性や道路ネットワークの構築による輸送経路の選択性（代替道路確保）の更なる向上が望まれます。

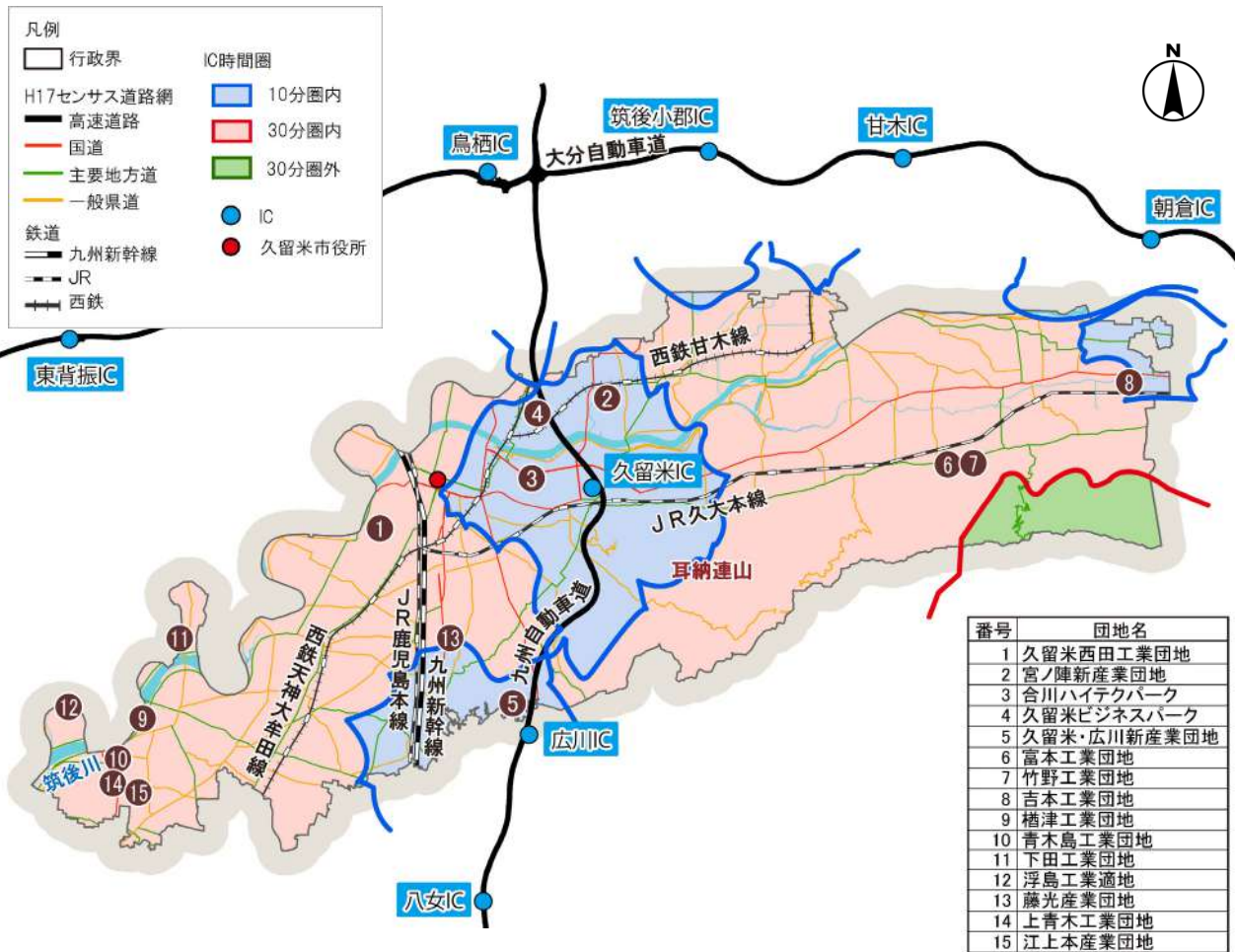


図 高速ICから10分圏域、30分圏域

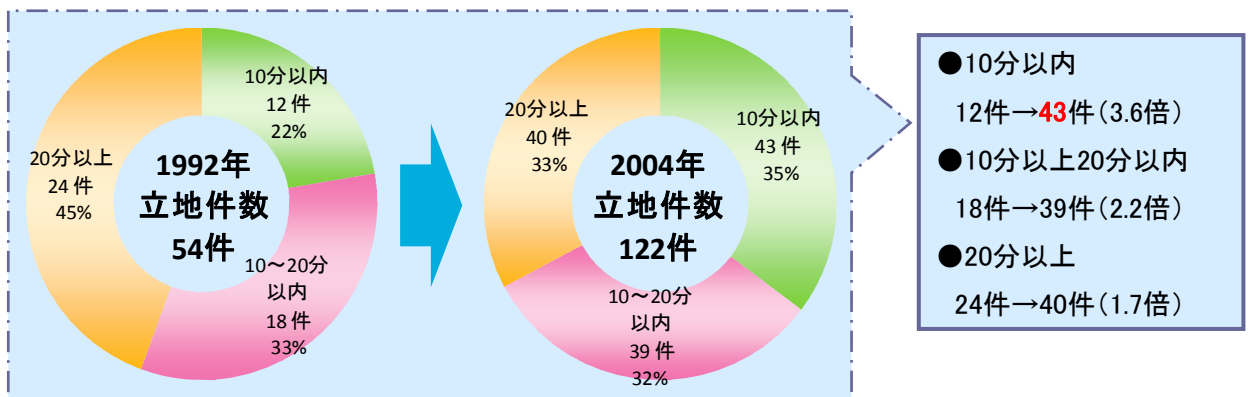


図 高速ICからの企業立地件数の構成比の変化(対象：九州内の自動車関連産業)

出典：(財)九州経済調査協会「図説九州経済 1992・2003・2004」

(4) 交通課題の抽出

生活の場面毎に整理してきた現状や問題点から浮かび上がる久留米市の交通課題を抽出します。

