



久留米市都市交通マスタープラン

## 6. 基本方針と施策の方向性



## (1) 基本目標実現のための基本方針

2つの基本目標である「久留米市の強みを活かし、活力を育む交通体系をつくる」、「誰もが安全・快適で、安心して暮らせる交通体系をつくる」を実現していくための都市交通施策における8つの基本方針を以下のとおり定めます。

### 【基本目標1】 久留米市の強みを活かし、活力を育む交通体系をつくる

【基本目標1】を実現するためのコンセプト

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

#### 基本方針1:市域内外の連携を支える幹線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り、他都市や市内各拠点との連携・交流を促進する幹線公共交通網を構築します。

#### 基本方針2:市域内外の連携を支える幹線道路網を形成します

人や物の移動基盤となる幹線道路の機能向上を図り、市域内外の連携・交流や産業活動を促進する幹線道路網を構築します。

#### 基本方針3:魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する交通環境を形成します

中心拠点における徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることにより、快適で利便性の高い交通環境を構築します。

#### 基本方針4:地域資源を活かした観光振興を支援する交通環境を形成します

九州新幹線の全線開業に伴う遠方からの新しい需要を周辺観光地等まで広げることにより、地域活性化に寄与する交通環境を構築します。

**【基本目標2】 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる交通体系をつくる**

【基本目標2】を実現するためのコンセプト

- 安全・快適に移動できる交通のあるまち
- 安心して暮らせる交通のあるまち

**基本方針5: 誰にとっても安全な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に連続して移動できる交通環境を構築します。

**基本方針6: 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます**

公共交通空白地域だけでなく、その他の地域の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交通を確保します。

**基本方針7: 災害等の緊急時に対応した交通環境の確保を図ります**

大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても、安全に安心して移動できる交通環境を構築します。

**基本方針8: 環境負荷の少ない移動手段への転換を図ります**

車中心の生活を見直し、公共交通や徒歩・自転車等の環境にやさし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。

## (2) 基本方針実現のための施策の方向性

8つの基本方針の実現に向けた施策の方向性を基本方針毎に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幹線公共交通網を形成します』実現のための施策の方向性

#### 1-1 鉄道の機能強化

##### ■交通結節点の整備

○各駅で乗り継ぐ交通手段や利用状況等が異なることから、駅毎の利用特性に応じて、駅前広場や一般車乗降場等の交通結節点の整備を図ります。

なお、整備にあたっては、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、路線バス発着駅等、交通結節点としての役割が大きな場所から優先的に進めます。

##### ▼ 駅前広場整備の事例(西鉄花畑駅)



鉄道駅と自動車、バス等の結節機能向上のための駅前広場の整備

##### ▼ バス乗降場整備の事例(JR久留米駅)



鉄道とバスの円滑な乗り継ぎを行うためのバス乗降場の整備

##### ▼ タクシーの乗降・待機場整備の事例(JR久留米駅)



鉄道駅利用者のタクシー利用のためのタクシー乗降場、待機場の整備

##### ▼ 一般車乗降場整備の事例(西鉄試験場前駅)



鉄道利用者の送迎等による一般車の乗降のための乗降場の整備

##### ■鉄道の輸送機能の強化

○鉄道の輸送機能の強化を図るために、交通事業者と協議しながら、西鉄天神大牟田線の複線化※や利用者の動向を踏まえた列車の運行ダイヤ改正、運行本数の増加等について取り組みを進めます。

## 1-2 幹線バスの機能強化

### ■幹線バスの利用環境の強化

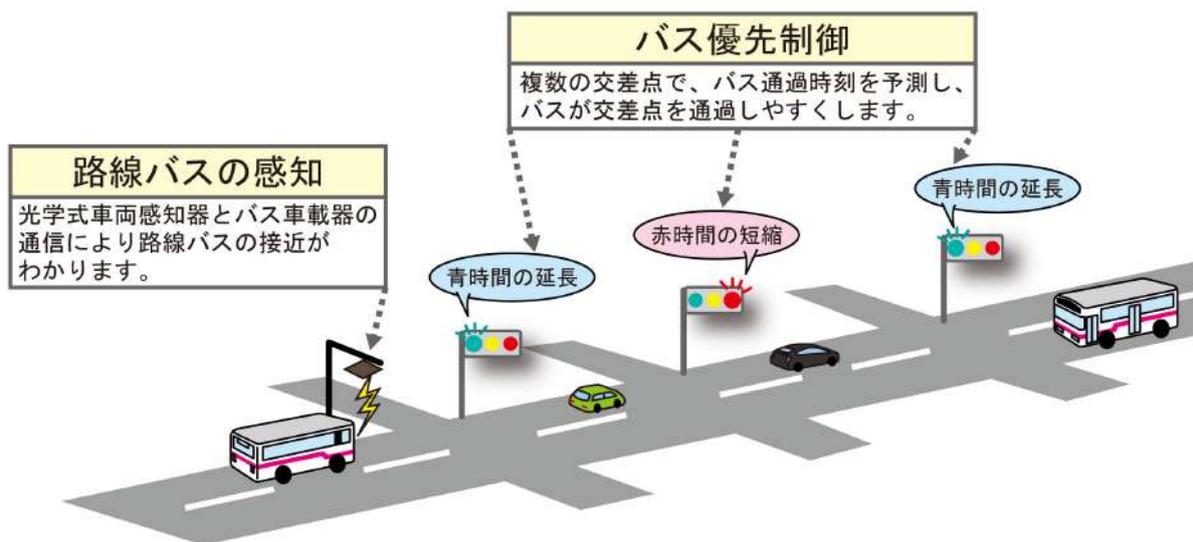
○幹線バス路線においては、利用者の利便性向上を図るために、バス停の上屋やベンチの設置等によるバス停の環境改善を促進します。また、幹線バスの通行を円滑にするため、バスレーンの設置等による定時性の確保を促進します。

○幹線バスの運行をより円滑にするために、公共車両優先システム（PTPS※）の導入へ向けた取り組みを進めます。

#### ▼ バス停の環境改善の事例(久留米大学前バス停)



バス停の上屋やベンチの設置等によるバス停の環境改善



バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤時間の短縮・青時間の延長を行い、バスの運行を円滑にするもの

図 PTPSのイメージ

### ■利用しやすい運行ダイヤ等の改正

○幹線バスの利便性向上を図るために、利用者の動向を踏まえながら、通勤・通学等を考慮した運行ダイヤの改正や運行本数の見直しについて、交通事業者と協議しながら取り組みを進めます。

### 1-3 幹線公共交通の利用サービスの向上

#### ■乗り換え等の利便性向上

○交通結節点での乗り換え等の利便性向上を図るために、公共交通機関相互の利便性の高い乗継ダイヤ等について、利用者の動向に併せて交通事業者と協議しながら改正への取り組みを進めます。  
また、交通事業者との協議により、交通ICカードの導入・活用、乗り継ぎ時の料金割引等への取り組みを進めます。

#### ■利用しやすい料金体系の導入

○利用者が気軽に公共交通を利用できるように、交通事業者との協議により、均一料金制等の、より利用しやすい料金体系の導入に向けた取り組みを進めます。

#### ■公共交通利用者のマナーアップの促進

○誰もが快適に鉄道やバス等の公共交通を利用できるよう、利用者のマナーアップの促進を図ります。

幹線公共交通網は、中心拠点と周辺都市の拠点、地域生活拠点、主な施設を相互に結ぶ公共交通より形成され、本市では、以下の3種類に分類します。

鉄 道	中心拠点と周辺都市の拠点、地域生活拠点を結び、その連携を支える交通軸となる公共交通
広域幹線バス	鉄道を補完し、中心拠点と周辺都市の拠点、地域生活拠点を結び、その連携を支える交通軸となる公共交通
市内幹線バス	鉄道や広域幹線バスを補完し、中心拠点と市街地部を結びとともに、高度医療施設、大学等の文教施設、大規模商業施設等の主な施設を結ぶ交通軸となる公共交通

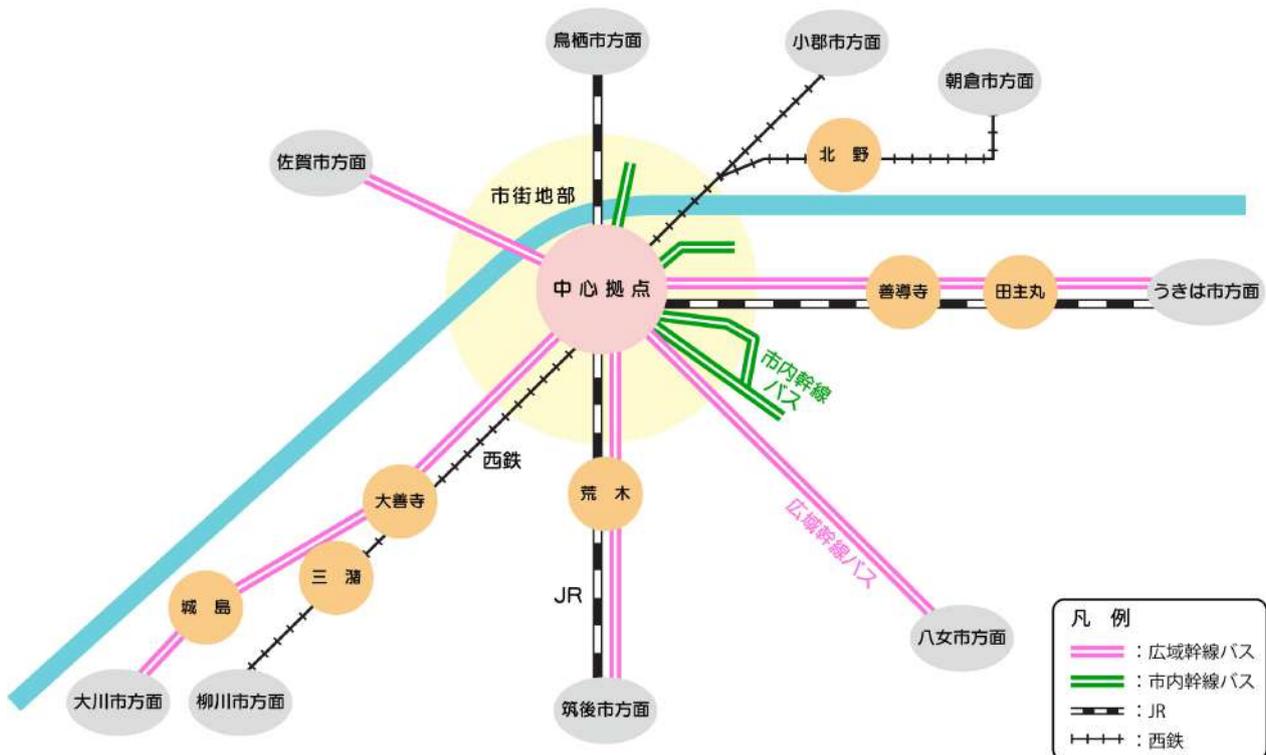


図 幹線公共交通網の概念図

## 『基本方針2:市域内外の連携を支える幹線道路網を形成します』実現のための施策の方向性

## 2-1 幹線道路網の整備

## ■ 幹線道路網の整備

○本市の幹線道路は、計画的な整備を進めていますが、現在も交通混雑が発生しており、特に、交通の集中する中心市街地では、通過交通と発着交通の混在による慢性的な交通混雑が見られます。このような慢性的な交通混雑を緩和させるとともに、市域内外の連携・交流や産業活動の促進を図るために、幹線道路網の形成に向けた骨格となる幹線道路の整備を促進します。

なお、整備にあたっては、都市計画道路の整備を優先するとともに、慢性的な混雑解消に向けたバイパスや狭隘区間の道路拡幅等の整備を促進し、円滑な移動基盤の機能強化を行っていきます。

○市域内外の東西を結ぶ筑後川堤防道路は、河川空間へのアクセス道路としての役割はもとより、広域連携機能を補完する主要幹線道路であり、積極的な整備を促進します。

骨格となる幹線道路は、中心拠点や地域生活拠点、周辺都市の拠点を相互に結び、または、商業地や住宅地、工業地、観光拠点等の主要な交通発生源を相互に結ぶ道路であり、以下の3種類により形成します。

広域連携主要幹線道路	中心拠点や地域生活拠点と周辺都市の拠点を結び、その連携を支える交通軸となる道路
地域連携幹線道路	中心拠点と地域生活拠点や地域生活拠点間を結び、その連携を支える交通軸となる道路
都心環状道路	中心拠点及びその周辺の市街地を環状に通る、中心拠点から通過交通を排除する交通軸となる道路

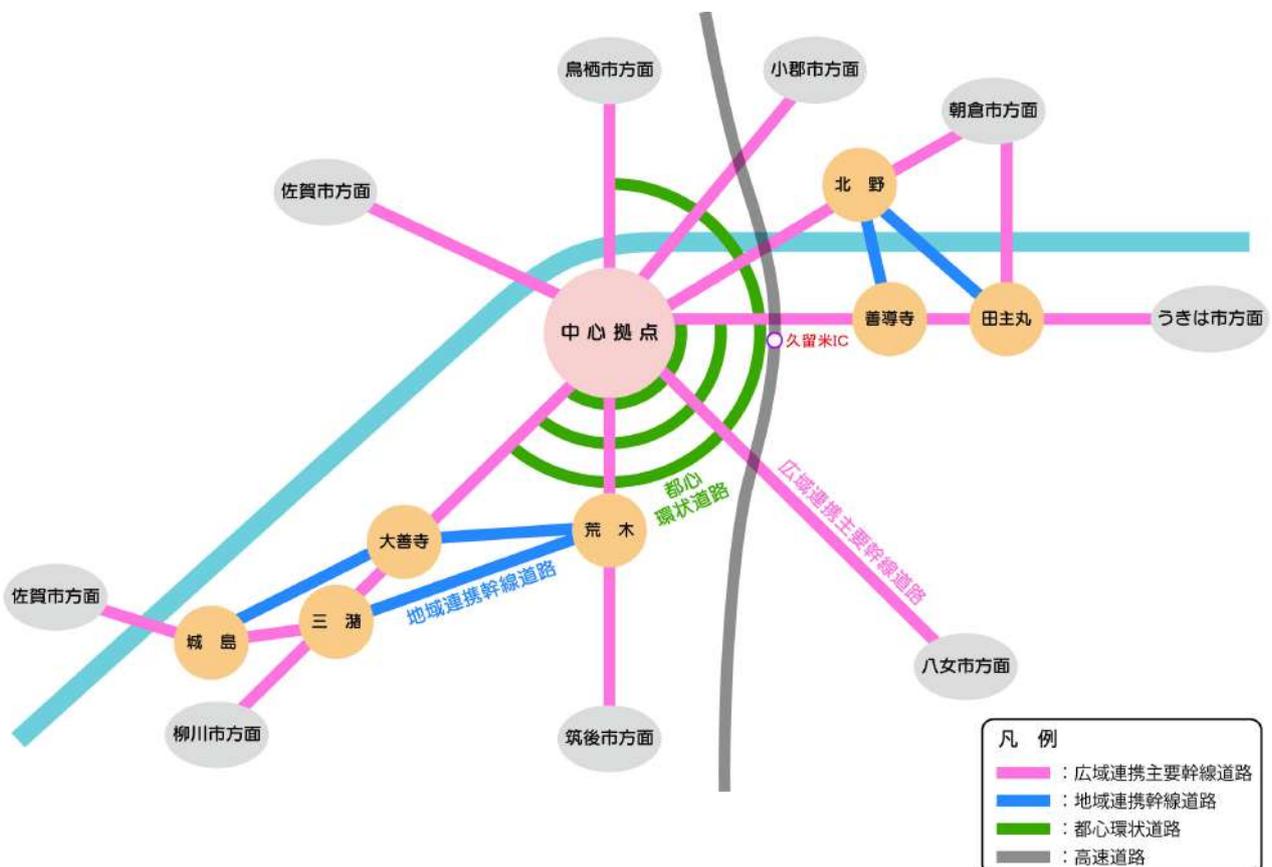


図 幹線道路網の概念図

## 2-2 渋滞緩和等に向けた整備

### ■渋滞箇所等における局所対策

- 渋滞箇所における交差点改良は進められているものの、未改良の交差点等では慢性的な渋滞が発生しています。そのため、未改良の交差点等においては、渋滞緩和に向けた整備を促進していきます。
- 右折レーンが設置されていない交差点では、右折車両が直進車両の進行を阻害する箇所が存在し、幹線道路や中心市街地における交通混雑の要因の1つになっていることから、右折レーンや右折のための時差式信号機※の設置を促進し、混雑緩和を図ります。
- 交通量の多い幹線道路上に位置するバス停には、バスベイ整備を促進し、交通円滑化を図ります。

▼ 右折レーン整備の事例(八軒屋交差点)



▼ バスベイ整備の事例(国道210号)



### ■都市内幹線道路の整備

- 慢性的な混雑緩和や地域間の連携強化を図るため、広域連携主要幹線道路や地域連携幹線道路を補完する都市内幹線道路の整備を促進します。

## 2-3 都市計画道路の見直し

### ■都市計画道路の見直し

- 幹線道路等の整備にあたっては、都市計画道路の計画決定又は計画変更から20年以上の期間、事業に未着手の路線を対象に都市計画道路の見直しを行いながら事業促進を図ります。

## 『基本方針3:魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する交通環境を形成します』

## 実現のための施策の方向性

## 3-1 快適な歩行空間の整備

## ■快適な歩行空間の整備

- JR久留米駅や西鉄久留米駅を含めた中心拠点の徒歩回遊軸においては、「広く、段差のない歩道」、「緑陰を創出するための街路樹」など、誰もが快適に利用できる歩行空間の整備を行っていきます。また、JR久留米駅と西鉄久留米駅を結ぶ賑わい歩行軸においては、段差解消、街路樹整備等の快適に利用できる歩行空間の整備に加え、「人が集まる明治通り等での休憩施設」、「ストリートファニチャー※」等の賑わいを創出するための施設整備を行っていきます。
- 池町川緑道は、まちなかの良好な水辺空間沿いの遊歩道であり、「休憩空間の確保」や「水辺空間の整備」等の憩い空間を創出するための施設整備を行っていきます。
- 中心拠点内においては、徒歩・賑わい回遊軸に限らず、歩行空間のネットワーク形成に必要な道路の整備を促進します。

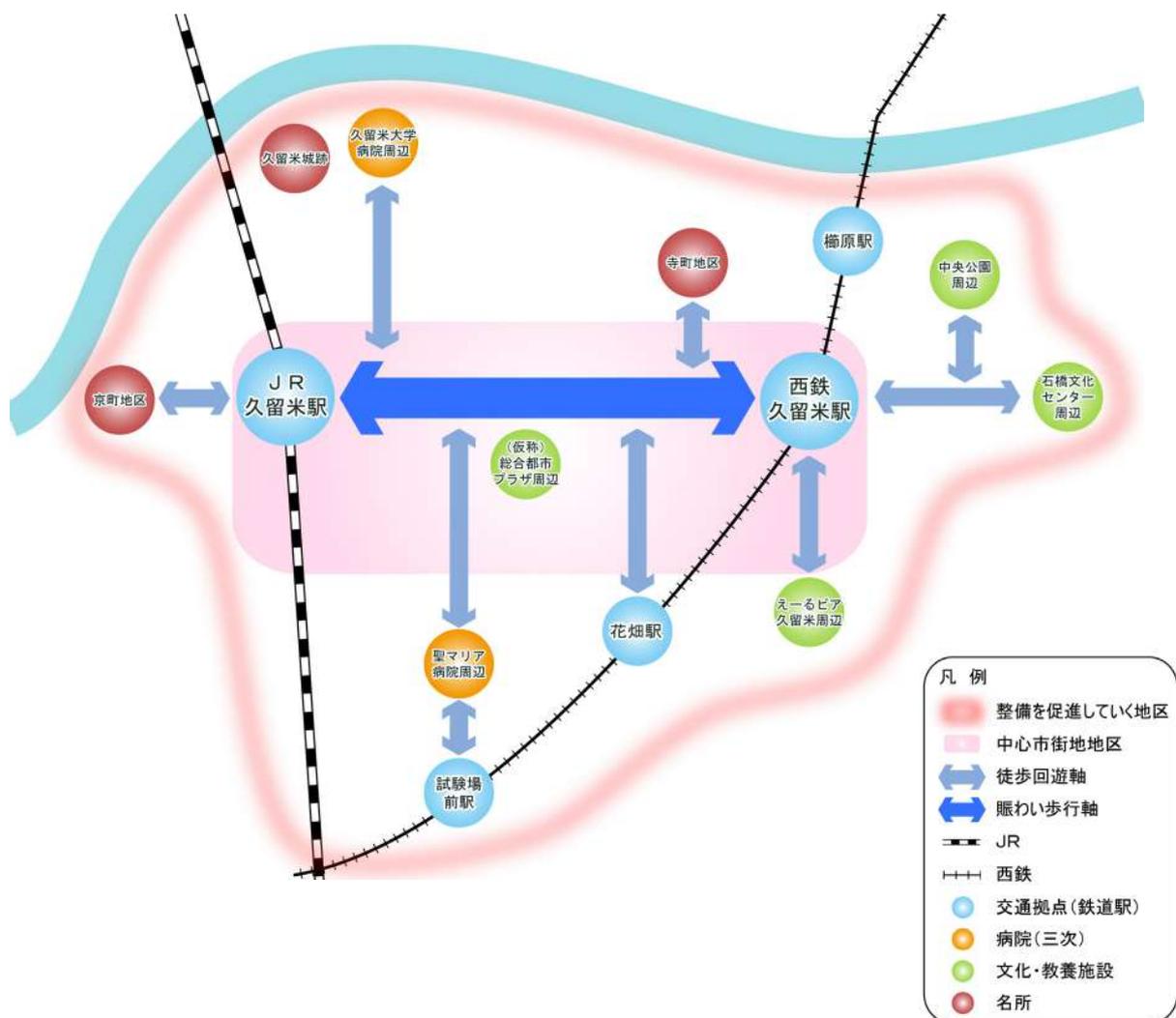


図 中心拠点における歩行空間整備イメージ

### 3-2 自転車利用環境の充実

#### ■自転車走行空間ネットワークの整備

- 自転車利用による中心拠点内の回遊性の向上及び中心市街地地区へのアクセス性向上を図るため、中心拠点内の移動を中心とした自転車走行空間ネットワークを形成します。また、ネットワークの形成にあたっては、都市計画道路を基本とし、中心市街地地区へ向かう幹線道路とその路線を繋ぐ道路を抽出していきます。
- 自転車走行空間の整備にあたっては、「車道を通行する自転車」、「歩道を通行する歩行者」の各々の安全を確保する観点から、自動車・自転車・歩行者の移動空間の分離を進めます。
- 自転車走行空間ネットワークを形成する際には、自転車利用者に対するルール周知と安全教育の促進について、交通管理者との協働により進めます。



図 車道空間への自転車走行空間設置イメージ



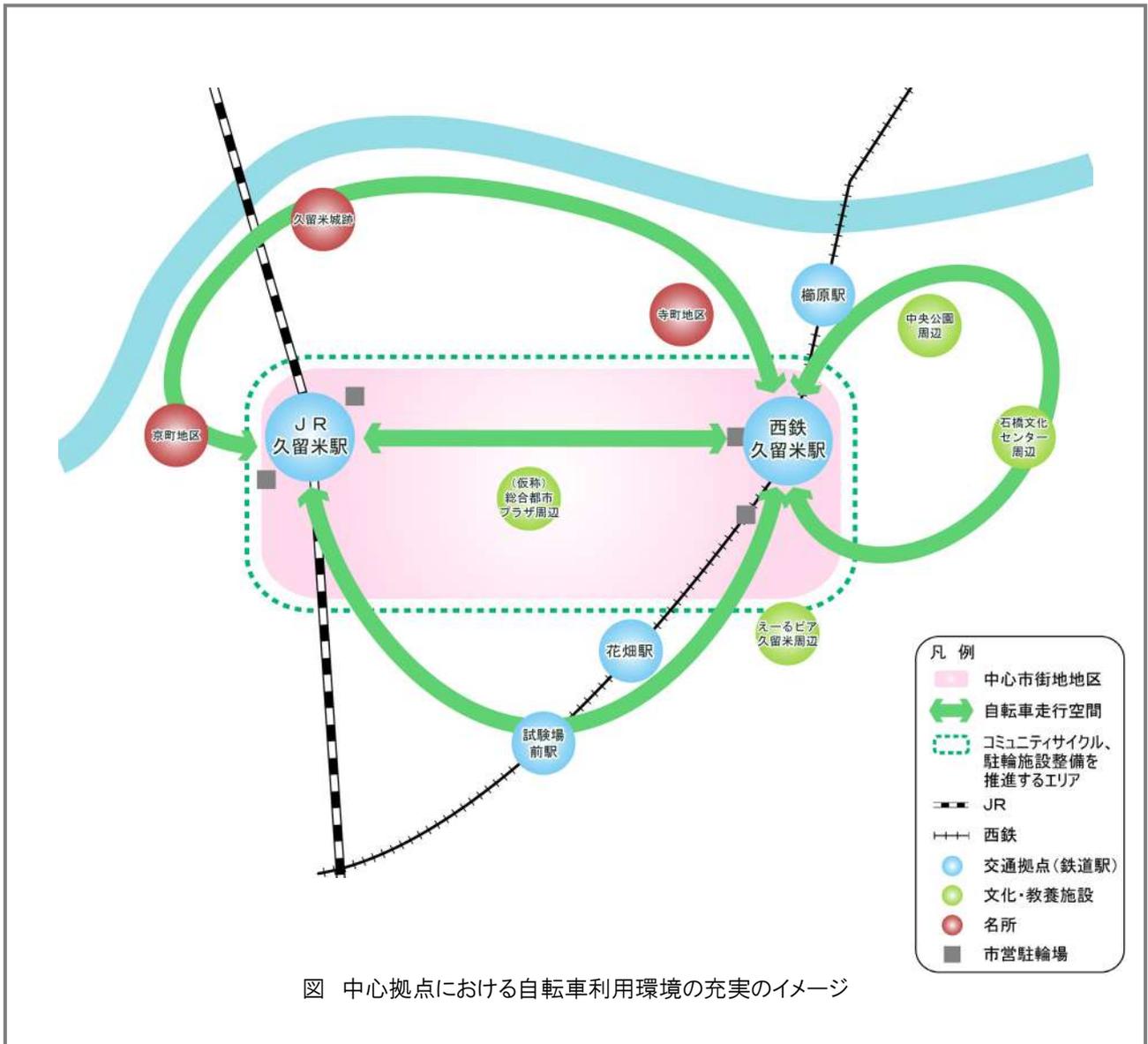
図 歩道空間への自転車走行空間設置イメージ

#### ■コミュニティサイクル<sup>※</sup>の導入

- 中心拠点内の短距離移動における利便性・回遊性を向上させるために、1台の自転車を複数の人たちが共同で利用するコミュニティサイクルの導入を図ります。

#### ■中心市街地地区の駐輪施設整備

- 中心市街地地区では、自転車での来街促進及び違法駐輪対策として、駐輪施設の整備を図ります。



### 3-3 利便性の高い公共交通の構築

#### ■既存路線バスの機能強化

○市役所や(仮称)総合都市プラザ等の主要な施設が集積するJR久留米駅から西鉄久留米駅間を結ぶ公共交通を基幹公共交通とします。基幹公共交通においては、バス優先レーンの強化やバス停の高規格化、ノンステップバス等の導入、情報案内の高度化等により、既存の路線バスの定時性、利便性向上を図り、利用しやすい路線バスシステムの構築を行います。

##### ▼ バス優先レーンの強化の事例(明治通り)



バス優先レーンの設置による定時性向上

##### ▼ バス停の高規格化の事例(福岡市)



質の高い上屋やベンチ等の整備、情報案内の高度化等によるバス停の高規格化

#### ■新たな交通システムの導入

○中・長期的な取り組みとして、誰もが快適に中心拠点内を移動できる回遊性の高い交通環境を構築するために、中心市街地地区とその周辺の主要な施設を結ぶLRT\*やBRT\*、循環バスについて、交通事業者の協力を得ながら導入を目指していきます。

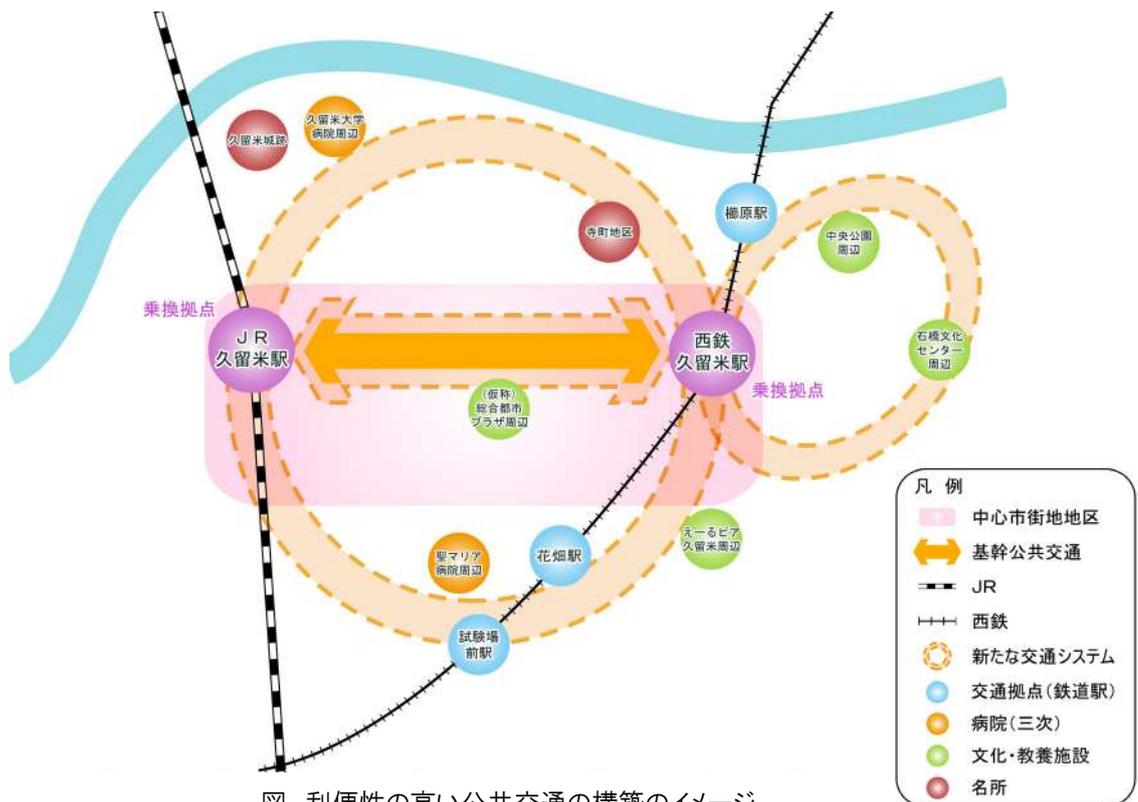


図 利便性の高い公共交通の構築のイメージ

### 3-4 乗換拠点駅での駐車場整備

#### ■乗換拠点駅での駐車場の整備

○中心市街地地区において、公共交通や徒歩を主体とした移動を目指すために、自動車の流入を出来る限り軽減する必要があります。そこで、自動車から公共交通へ乗り換えて中心市街地地区を移動できるようにするとともに、駅利用者の利便性向上、観光バス等の滞留防止を図るため、路線バス等への乗換拠点となる鉄道駅において、大規模な駐車場整備を行います。

## 『基本方針4： 地域資源を活かした観光振興を支援する交通環境を形成します』

## 実現のための施策の方向性

## 4-1 観光地へのアクセスの充実

## ■交通拠点からの二次交通※の機能強化

○耳納北麓の良好な観光エリアにおける新駅設置や、観光地へ向かう路線バスの休日ダイヤ改正等について、交通事業者と協議しながら取り組みを進め、JR久留米駅や西鉄久留米駅等の交通拠点からの二次交通の機能強化を図り、来訪者が公共交通で観光地にアクセスしやすい移動環境の充実・強化を促進していきます。

## ■観光地周辺の交通機能向上

○観光地周辺の駅から観光資源までのアクセス向上を図るために、駅舎整備等による観光地周辺の駅再整備により、利用環境の向上を図るとともに、駅へのレンタサイクルの設置やタクシー乗降場所の整備等を進めていきます。

## ■観光施策と連携した交通環境向上

○観光の周遊ルートづくり等の観光施策と連携し、散策ルートの整備や公共交通による観光資源への回遊性向上など、交通環境の向上を進めていきます。

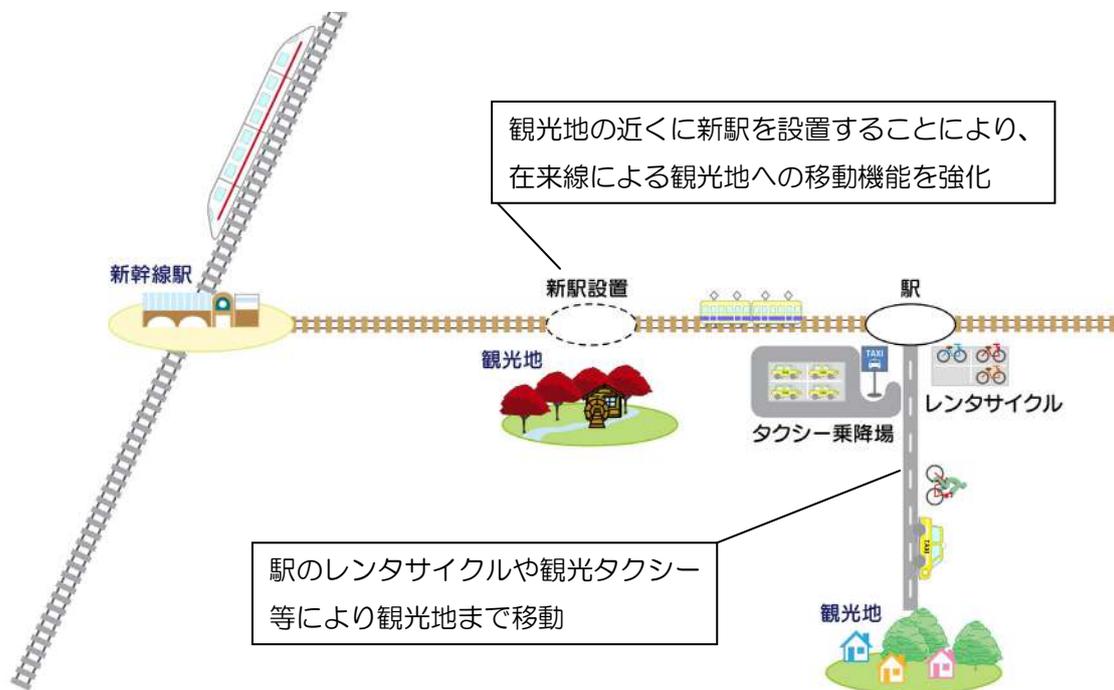


図 公共交通による観光地へのアクセスイメージ

## 4-2 周辺景観に調和した交通施設整備

### ■景観に配慮した道路施設整備

○筑後川や耳納連山に代表される豊かな自然の風景、歴史・文化に育まれたまちなみ等の地域資源をさらに魅力的なものにしていくために、幹線道路における街路樹の整備及び適正な維持管理を促進するとともに、必要以上に目立たない防護柵の設置、ビューポイントの整備等の景観に配慮した道路整備を実施していきます。

#### ▼ 街路樹整備の事例（ブリヂストン通り）



#### ▼景観に配慮した防護柵の事例（コスモス街道）



### ■景観形成に寄与する交通施設整備

○多くの人々が利用する鉄道駅や、中心拠点・地域生活拠点等のバス停においては、地域の良好な景観形成に寄与できるよう、周辺景観に配慮した交通施設整備を進めていきます。

#### ▼景観に配慮した駅前広場整備等の事例 （JR久留米駅）



#### ▼景観に配慮したバス停整備の事例 （JR久留米駅）



『基本方針5:誰にとっても安全な交通環境を整えていきます』実現のための施策の方向性

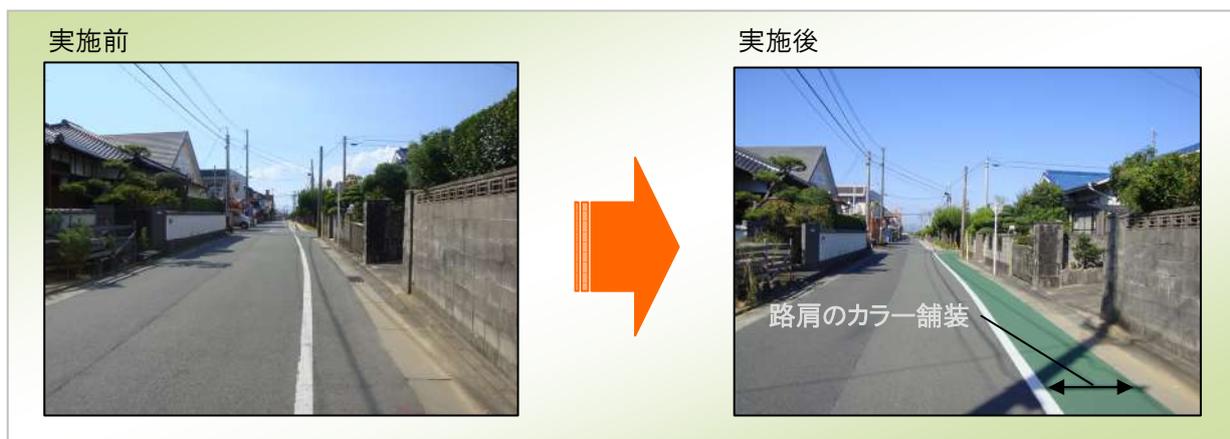
5-1 安全な道路空間の整備

■安全な歩行空間の形成

○安全対策が求められる危険箇所について、利用者の状況、道路構造、車両の通行状況等を踏まえ、歩道設置、路肩のカラー舗装<sup>※</sup>等の望ましい整備手法を検討し、緊急性も考慮しながら安全な歩行空間の形成を進めていきます。

また、交通管理者等と協議しながら、速度規制や通学時間帯の交通規制、大型車の通行規制等といった地域と連携したソフト施策による安全な歩行空間の形成に向けた取り組みを進めます。

▼ 路肩のカラー舗装の事例



■生活道路空間の充実

○狭隘な生活道路の拡幅及び自転車利用環境の整備、危険な箇所への交通安全施設の設置、遮断機や警報機がない踏切等の改良促進、適正な道路の維持管理等を行い、安心して運転できる生活道路空間の充実を図ります。

## 5-2 ユニバーサルデザインの導入

## ■交通拠点等の施設整備

○交通拠点となる主要な鉄道駅等においては、段差解消や駅へのエレベーター、手すりの設置等のバリアフリー整備と併せて、休憩施設、多目的トイレ、授乳のためのスペースの整備等のユニバーサルデザインの導入を進め、誰もが安全・快適に使用できる施設整備を促進します。

なお、整備にあたっては、多くの方が利用される中心拠点、地域生活拠点の鉄道駅等から優先的に、取り組みます。

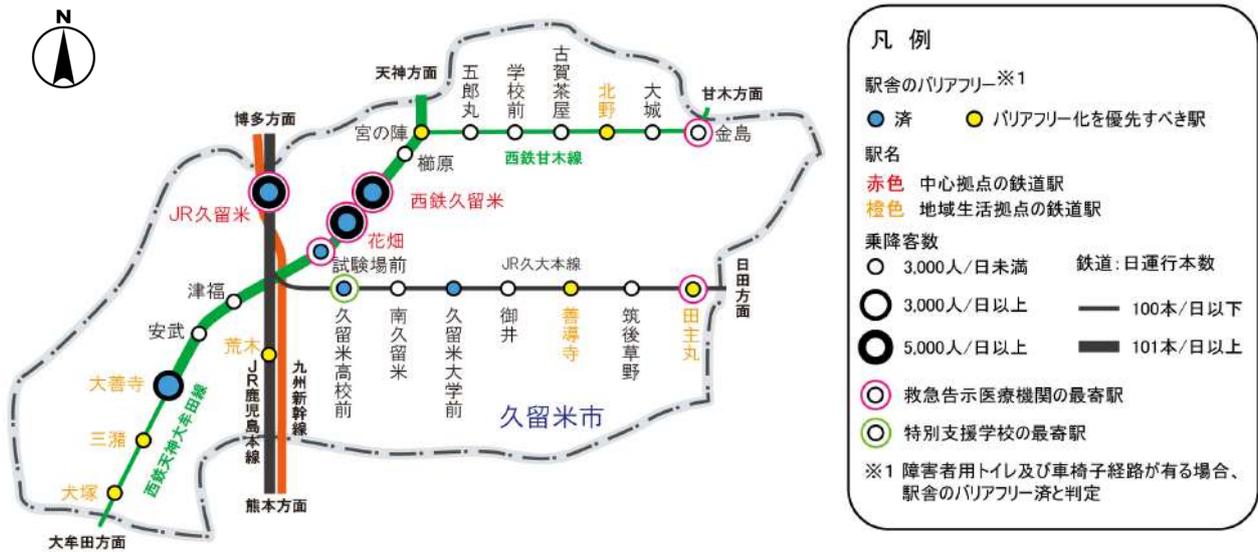


図 市内鉄道駅におけるバリアフリー化整備方針

## ▼ エレベーター設置の事例(JR久留米駅)



## ▼ 手すり設置の事例(西鉄花畑駅)



## ▼ 休憩施設設置の事例(JR久留米駅)



## ▼ 音声及び点字案内の事例(西鉄試験場前駅)



### ■サイン整備の充実

- 公共交通の利用者が、円滑に交通機関を乗り継げるように、統一性や連続性が確保されたサイン整備を促進していきます。
- 日本語を十分に理解出来なくても、一人で円滑に目的地に辿り着くことができるように、ピクトグラム\*や外国語を使ったサイン整備を充実させていきます。

#### ▼ ピクトグラムや外国語を使ったサイン整備の事例(JR久留米駅)



### ■低床バス\*の導入

- 誰もが乗降しやすいノンステップバス等の導入を促進し、人にやさしい交通サービスの提供に努めます。

#### ▼ ノンステップバス車両の事例(西鉄バス)



## 5-3 安全な交通環境を実現するための意識啓発

### ■違法駐輪・駐車を取り締まり

- 歩行者の安全な通行の阻害となる違法駐輪や自動車、自転車の安全な走行の阻害となる違法駐車に対する取り締まりを促進し、安全な交通環境の形成を図ります。

### ■安全な交通環境実現の意識啓発

- 交通安全イベントの実施、高齢者の運転免許自主返納の取り組みの推進、自動車や自転車の運転マナー向上の啓発等により、安全な交通環境実現のための意識啓発を図ります。

## 『基本方針6:多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます』実現のための施策の方向性

## 6-1 路線バスの再編

## ■路線バスの再編

- 本市の路線バスは、市民の主要な移動手段の1つとなっていますが、このバス路線についての需要や運行状況、機能を踏まえ、広域幹線、広域枝線、市内幹線、市内枝線に分類し、その分類毎に路線バスの再編に向けた協議を進めます。また、9つの赤字補助路線については、地域の移動需要に対応した交通手段への転換も視野に入れながら、優先的にバス路線の再編を進めていきます。
- 駅前広場、公共施設等や環状道路の整備等により、地域情勢に変化が生じた場合には、路線バスの乗り入れや運行ルートの見直しなど、より便利で使いやすい路線バス網の形成に向けた取り組みを進めます。

表 路線バスの分類

分類	機能	運行頻度	基本方針
広域幹線バス	久留米市と周辺市町を連携する路線	1時間に2~3本程度	赤字に至った場合は、周辺市町との連携を図りつつ、適正な財政支出を行い、路線維持に努める
広域枝線バス	久留米市と周辺市町を連携し、幹線バスや鉄道を補完する路線	1時間に1本程度	赤字に至った場合は、周辺市町との連携を図りつつ、生活支援交通への移行も視野に入れて路線バスの再編を検討する
市内幹線バス	久留米市内の中心拠点と生活拠点を連携する路線	1時間に2~3本程度	赤字に至った場合は、適正な財政支出を行い、路線維持に努める
市内枝線バス	幹線バスや鉄道を補完する路線	1時間に1本程度	赤字に至った場合は、生活支援交通への移行も視野に入れて路線バスの再編を検討する

## 6-2 日常生活を支える新たな交通サービスの導入

## ■地域ニーズにあった新たな生活支援交通の導入

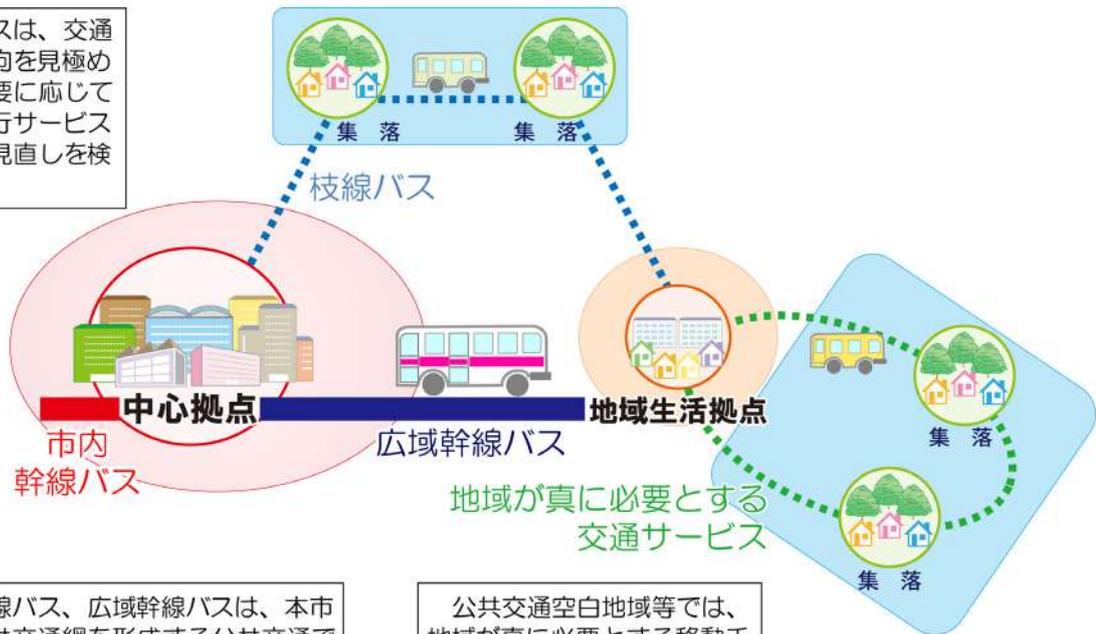
- 日常生活の移動が不便な地域において、移動制約者の日々の買物や通院など、地域が真に必要なとする移動手段を確保するために、交通需要に応じた新たな生活支援交通の導入を進めます。
- なお、導入にあたっては、市民等、交通事業者、行政の協議の場を構築し、各々が適切な役割分担のもと、地域特性に応じた交通手段を選択します。

## ■地域主体の生活支援交通導入への支援

- 地域住民だけで負担することが困難な車両購入費、燃料費等の運行費、保険料、修繕費等の一部を負担する等、地域主体による生活支援交通導入の支援に努めます。

【多様なニーズに見合った生活交通の充実のイメージ】

枝線バスは、交通需要の動向を見極めつつ、必要に応じて適切な運行サービス形態への見直しを検討します。



市内幹線バス、広域幹線バスは、本市の幹線公共交通網を形成する公共交通であるため、路線維持に努めるとともに、利用サービス向上を図ります。

公共交通空白地域等では、地域が真に必要とする移動手段を確保するために、交通需要に応じた新たな交通サービスの導入等を目指します。

## 『基本方針7:災害等の緊急時に対応した交通環境の確保を図ります』実現のための施策の方向性

## 7-1 緊急輸送道路の機能強化

## ■緊急輸送道路の整備

○緊急輸送ネットワークにおける道路の隘路解消、橋梁の計画的な修繕・補修や架け替えを行い、緊急時の輸送機能を確保できる強靱な交通ネットワークの整備を促進していきます。

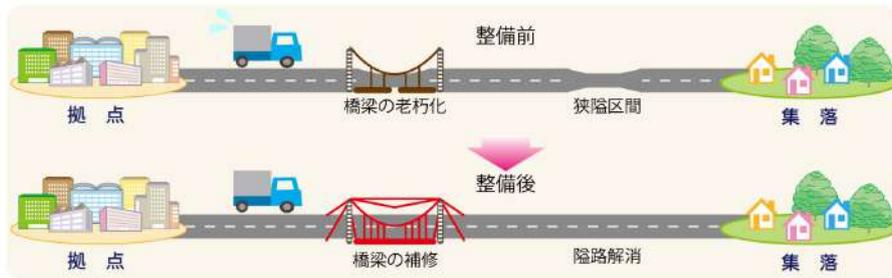


図 緊急輸送道路の強靱な交通ネットワーク整備のイメージ

## ■緊急輸送道路の代替道路の確保

○緊急輸送ネットワークに加え、防災拠点が集中する中心拠点と地域生活拠点への輸送ルートを確認するため、筑後川堤防道路をはじめとして、代替道路が確保できる道路整備を進めていきます。



図 緊急輸送道路の代替道路のイメージ

## 7-2 緊急時に備えた安心できる道路整備

### ■救急医療活動・消防活動に効果的な道路整備

○木造住宅の密集地域等から優先的に、待機スペースの確保や交差点の隅切り等の整備を実施し、円滑な救急医療活動・消防活動に役立つ道路整備を推進していきます。

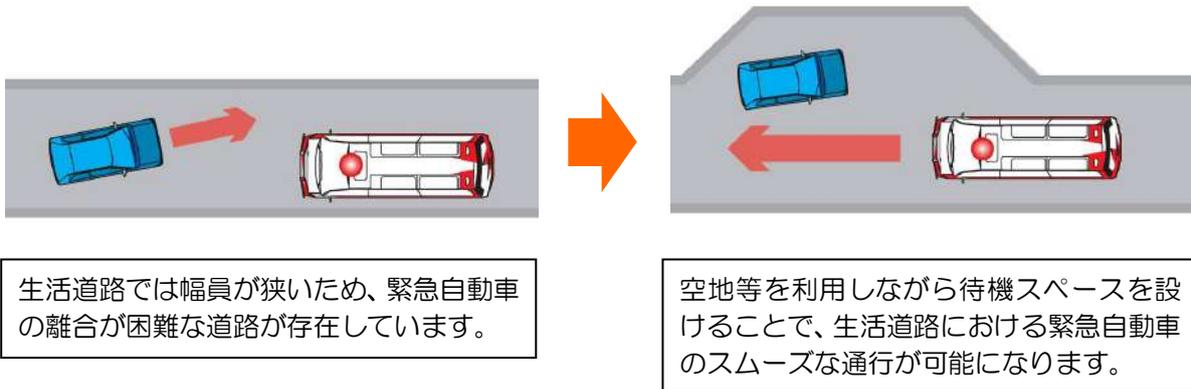


図 緊急車両のすれ違い

### ■冠水危険箇所における減災対策

○鉄道との立体交差部等の冠水危険箇所では、排水ポンプ施設の適切な維持管理を行うとともに、誤進入による事故発生を未然に防ぐため、冠水危険性を示すサイン等の整備による減災対策を進めていきます。

### ■避難経路の整備

○災害時において、避難場所への安全な移動を確保するために、避難路の歩行空間等の整備、避難誘導のための標識設置等による避難経路の整備を図ります。

### 7-3 災害発生時の交通体制の構築

#### ■災害発生時の交通規制の構築

○災害発生時には、緊急輸送道路へ交通が集中し、緊急輸送が必要な患者や物資等の輸送に支障を及ぼす恐れがあります。また、過度な自動車利用による深刻な燃料不足を引き起こすことも懸念されます。そのため、救急自動車や物資輸送車両を優先させ、過度な自動車利用を抑制する交通規制の構築に向けた協議を進めていきます。



図 災害時の交通規制のイメージ

#### ■災害発生時の臨時輸送体制の構築

○災害発生時には、広域移動の多くを担う鉄道の運休による交通への多大な影響が予測されることから、その代替交通としてバス等による臨時輸送を行える体制の構築に向けた協議を進めていきます。

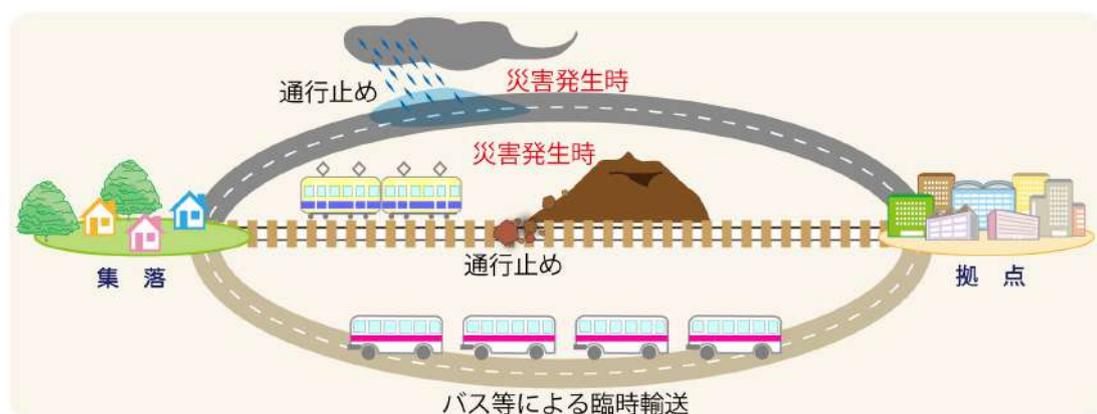


図 災害時の臨時輸送体制のイメージ

## 『基本方針8:環境負荷の少ない移動手段への転換を図ります』実現のための施策の方向性

## 8-1 パークアンドライド※、サイクルアンドライド※の推進

## ■交通拠点でのパークアンドライド、サイクルアンドライドの推進

○まちなかへの自動車の流入を軽減して鉄道・バスの利用を促進するために、地域生活拠点等の交通拠点となる鉄道駅等の近くに、地域特性に応じた必要な台数を駐車・駐輪できる駐車場や駐輪場を確保し、パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進を図ります。

併せて、鉄道利用者への駅周辺駐車場の料金割引等、駐車場経営者や交通事業者等と協力した取り組みを推進していきます。

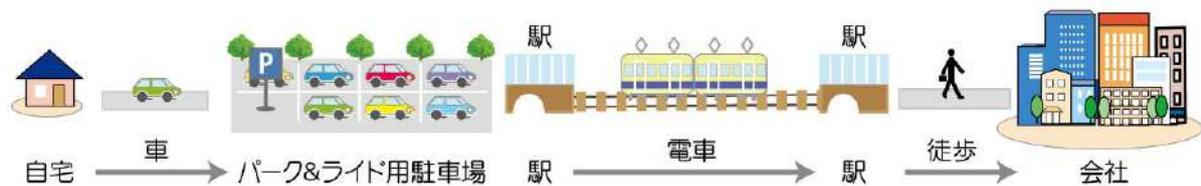


図 パークアンドライドのイメージ

## 8-2 情報案内の充実

## ■情報提供サービスの充実

○バス停等での運行情報案内の充実を図るとともに、鉄道路線の所要時間やバスの乗り方・降り方、路線案内、運行頻度、JR久留米駅・西鉄久留米駅での乗場案内等を記載した、わかりやすい公共交通マップを作成・更新していきます。

○駅構内の施設情報案内、音声案内システム等の設置を図るとともに、トイレや施設のバリアフリー情報、休憩できる場所等の情報を付加した、高齢者等にも配慮した情報提供サービスを充実していきます。

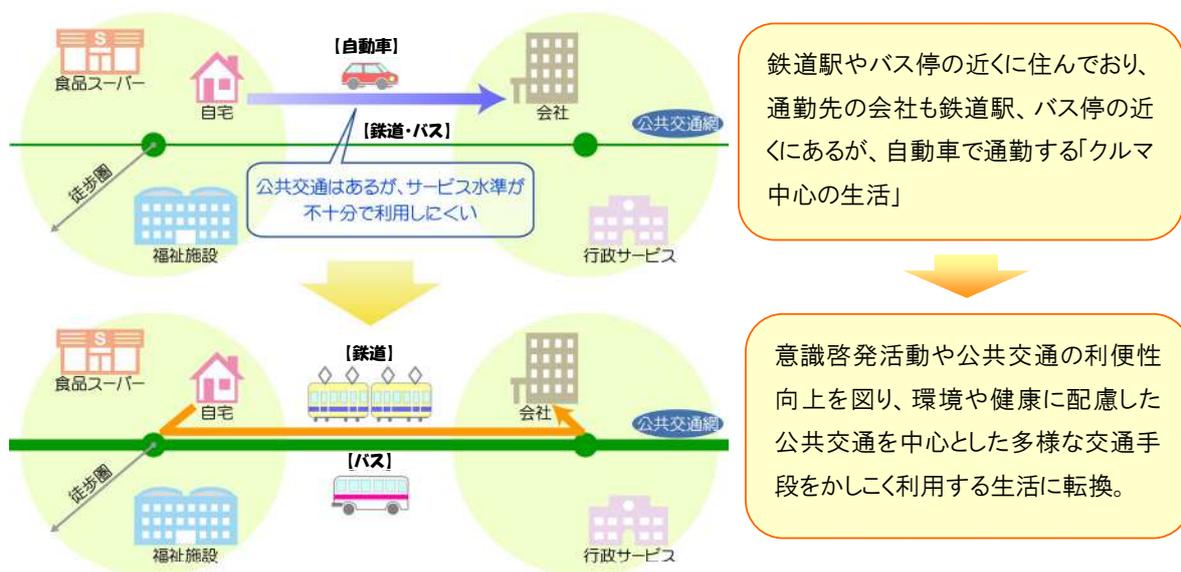
## 8-3 モビリティ・マネジメント※の推進

## ■居住地域、学校、職場等におけるモビリティ・マネジメントの推進

○自動車利用を選択しがちな「クルマ中心の生活」から、「公共交通や徒歩・自転車等の多様な移動手段をかしこく利用する生活」への転換を促すために、個人や職場組織等を中心にモビリティ・マネジメントに取り組み、市民の意識啓発を図ります。

表 モビリティ・マネジメントの取り組みイメージ

種類	対象者	狙い
居住地域における取り組み	居住者	【全般的な交通行動の変容】 居住者を対象とすることで、職業や年齢等に関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待できます。
学校における取り組み	児童・生徒	【児童・生徒の長期的な行動の変容】 学校教育等を通じて児童・生徒に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善の可能性が期待できます。
職場における取り組み	就労者 企業	【通勤・業務での行動の変容】 就労者や企業を対象とすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できます。



#### 8-4 自動車の環境対策の推進

##### ■エコカーの普及啓発

○電気自動車の急速充電設備等の設置や市の公用車への電気自動車、ハイブリッドカー等の率先した導入等を図りながら、エコカーの普及啓発に取り組みます。

また、エコカーを購入する際の軽自動車税を減免し、市民の環境対応車への乗り換えを促進します。

##### ■エコドライブの推進

○自動車運転の際に、「加減速の少ない運転を心がける」、「不必要な荷物を積まない」、「適正な空気圧を保つ」等で自動車の燃費を向上させ、温室効果ガス排出量を削減させるエコドライブへの取り組みを推進します。

##### ■自動車共同利用の導入

○1台の自動車を複数の人たちが共同で利用するカーシェアリングの導入に向けた取り組みを進めます。



久留米市都市交通マスタープラン

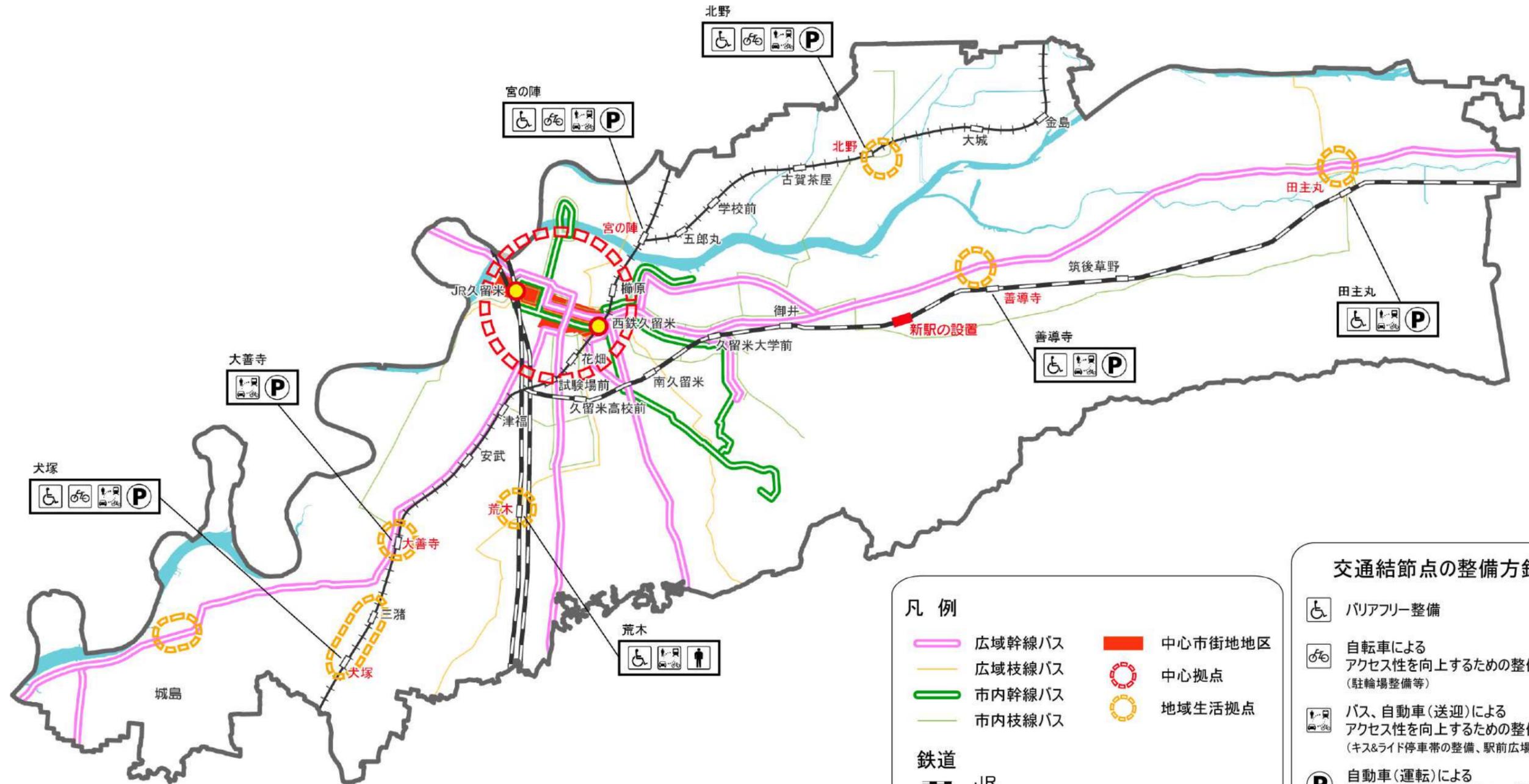
## 7. 将来交通網



(1) 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。



**凡例**

	広域幹線バス		中心市街地地区
	広域枝線バス		中心拠点
	市内幹線バス		地域生活拠点
	市内枝線バス		

**鉄道**

	JR
	西鉄
	乗換拠点
	優先して整備を行う駅

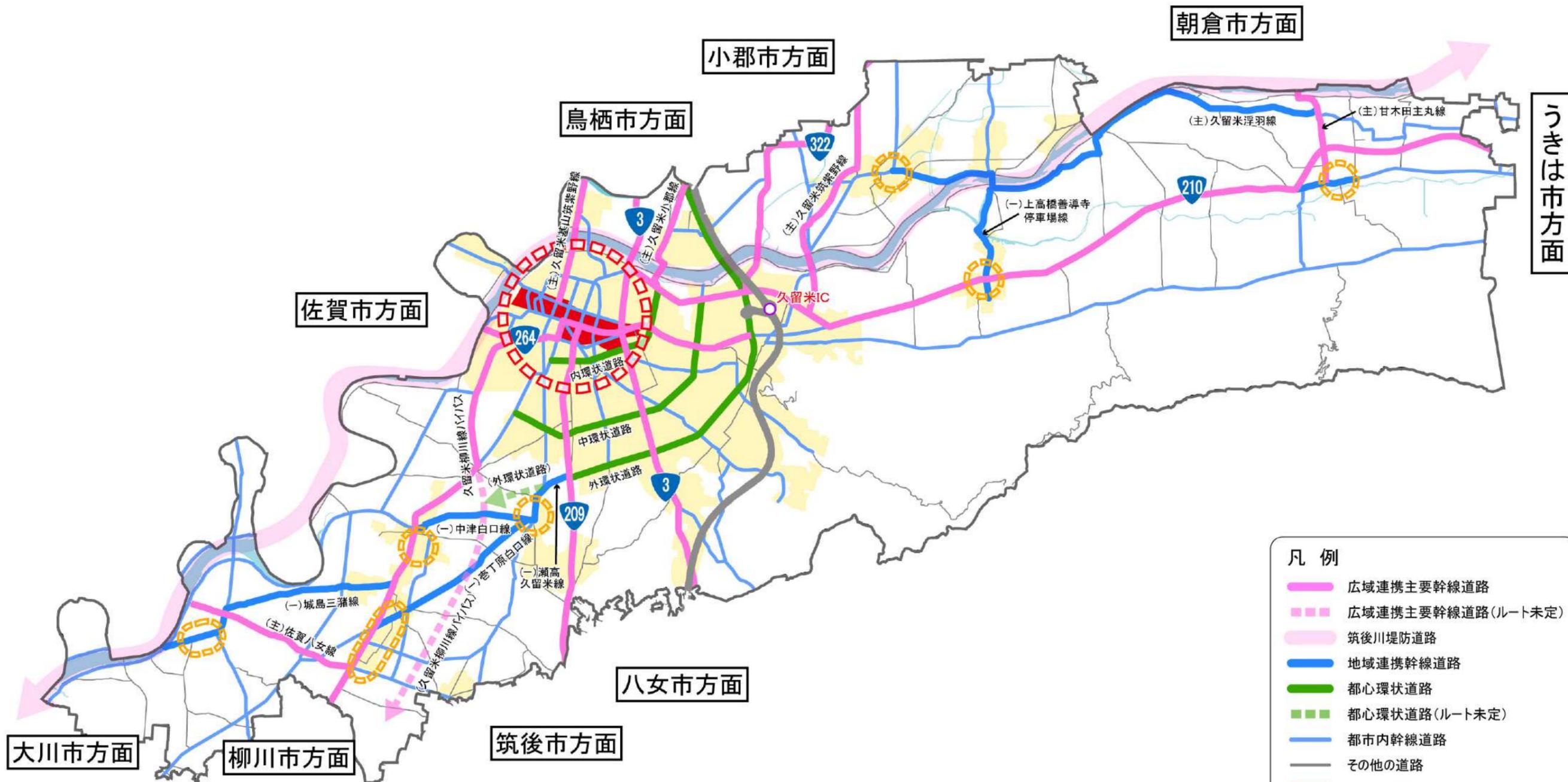
**交通結節点の整備方針**

	バリアフリー整備
	自転車による アクセス性を向上するための整備 (駐輪場整備等)
	バス、自動車(送迎)による アクセス性を向上するための整備 (キス&ライド駐車帯の整備、駅前広場整備等)
	自動車(運転)による アクセス性を向上するための整備 (パーク&ライド駐車場整備等)
	徒歩による アクセス性を向上するための整備 (連絡通路の設置等)

(2) 将来道路網

《将来道路網形成の基本的考え方》

- 自動車の交通軸となる幹線道路網は、広域連携主要幹線道路、地域連携幹線道路、都心環状道路により形成する。
- 幹線道路においては、都市計画道路の整備を優先するとともに、慢性的な混雑緩和に向けた整備等を図る。
- 広域連携主要幹線道路や地域連携幹線道路を補完する筑後川堤防道路や都市内幹線道路の整備を図る。



凡例

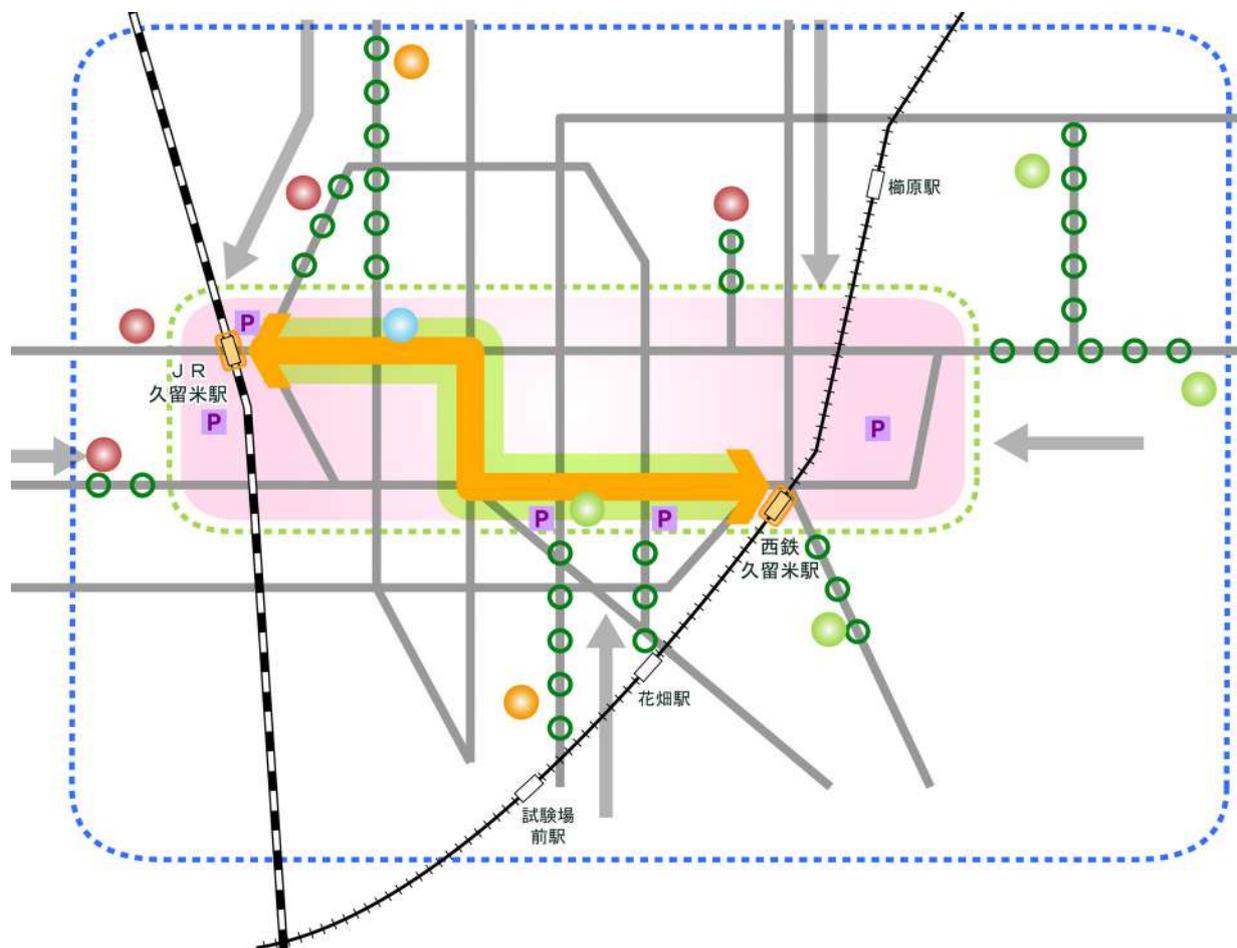
- 広域連携主要幹線道路
- 広域連携主要幹線道路(ルート未定)
- 筑後川堤防道路
- 地域連携幹線道路
- 都心環状道路
- 都心環状道路(ルート未定)
- 都市内幹線道路
- その他の道路
- 中心市街地地区
- 用途地域
- 中心拠点
- 地域生活拠点

この将来道路網は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものです。図中の幹線道路等については、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

## (3) 中心拠点の将来交通網

## 《中心拠点の将来交通網形成の基本的考え方》

- 中心拠点においては、出来る限り自動車の流入を軽減させ、公共交通や徒歩、自転車を主体とする移動環境の構築を図る。
- 中心市街地地区においては、歩行者優先の道路整備、乗換拠点駅での大規模な駐車場整備等を行うとともに、JR久留米駅と西鉄久留米駅を繋ぐ区間については、基幹公共交通の利用環境の向上、賑わい歩行軸の整備を行い、歩いて暮らせる移動環境の充実を図る。
- 中心市街地地区周辺の主要施設への徒歩回遊軸の整備や自転車利用環境の向上、新たな交通システムの導入を行い、中心拠点内の回遊性向上を図る。



## 凡例

- |         |                     |         |
|---------|---------------------|---------|
| 中心市街地地区 | 公共交通・自転車の回遊性を高めるエリア | 市役所     |
| 基幹公共交通  | 歩行者優先の道路空間整備エリア     | 病院(三次)  |
| 乗換拠点駅   | JR                  | 文化・教養施設 |
| 賑わい歩行軸  | 西鉄                  | 名所      |
| 徒歩回遊軸   | 自動車アクセス             | 駐車場     |