

久留米市地域公共交通網形成計画及び 久留米市地域公共交通再編実施計画 策定の方針、方向性について

| | | |
|-----------------------------------|-------|-----|
| 1. 計画の位置付け | ----- | P1 |
| 2. 計画の構成（形成計画） | ----- | P2 |
| 3. 地域が目指す将来像及び 地域公共交通の「役割と目標像」 | ----- | P3 |
| 4. 地域公共交通の問題点 | ----- | P6 |
| 5. 地域公共交通の基本的な方針 | ----- | P7 |
| 6. 形成計画の目標 | ----- | P10 |
| 7. 目標を達成するために実施する事業 | ----- | P12 |
| 8. 再編実施計画 | ----- | P16 |

形 成 計 画：久留米市地域公共交通網形成計画
再編実施計画：久留米市地域公共交通再編実施計画

1. 計画の位置付け

1) 計画の法的位置付け

地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）及び地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）は、平成26年5月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく計画です。

① 形成計画（活性化再生法第5条第1項より抜粋）

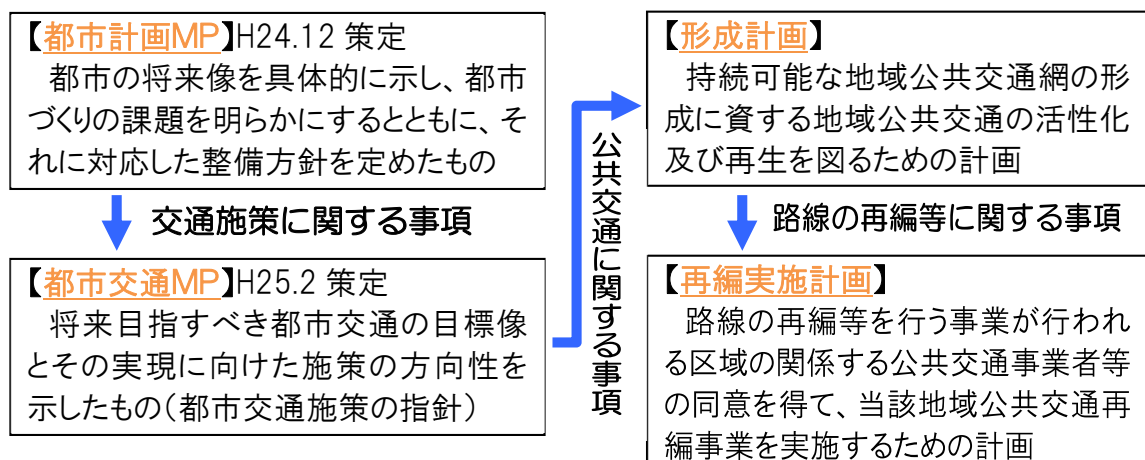
市町村にあたっては単独で又は協働して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画

② 再編実施計画（活性化再生法第27条の2第1項より抜粋）

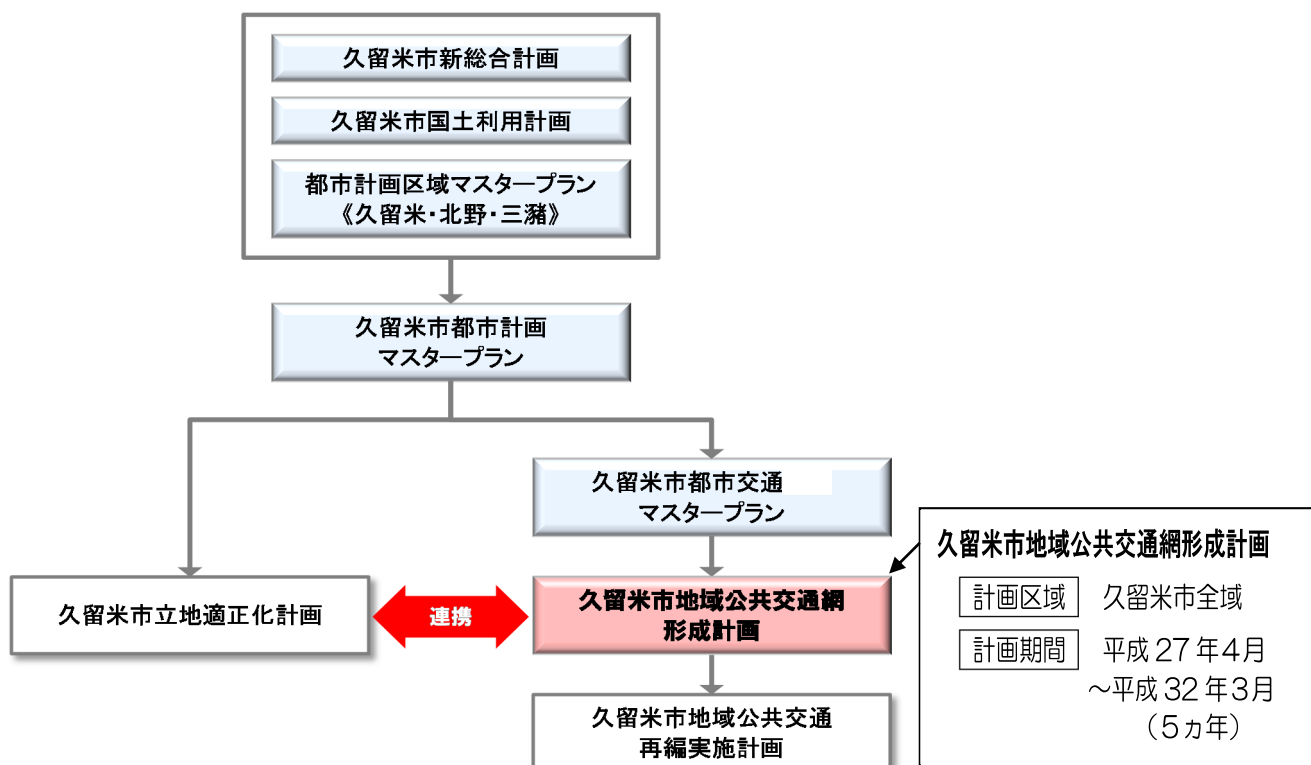
形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2) 本市における位置付け

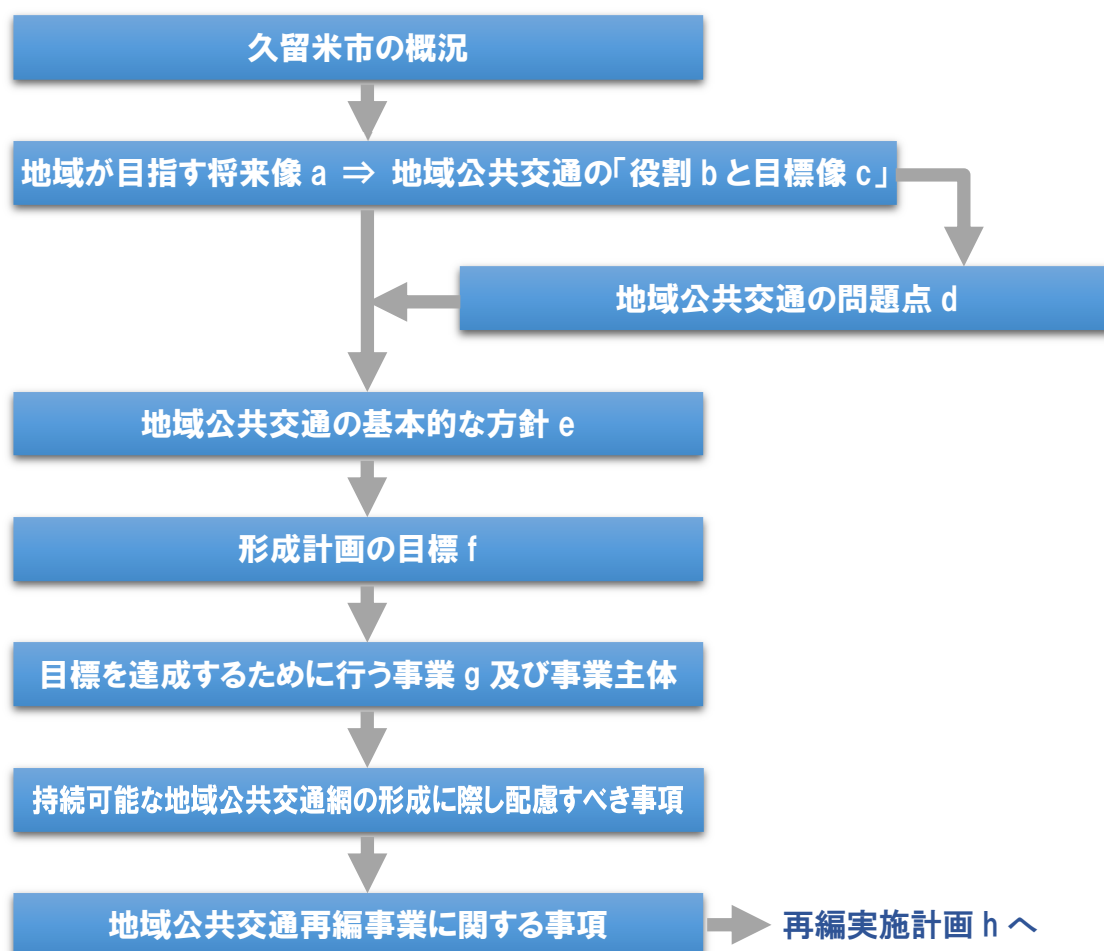
久留米市では、平成24年12月に久留米市都市計画マスタープラン（以下、「都市計画MP」という。）、平成25年2月に久留米市都市交通マスタープラン（以下、「都市交通MP」という。）を策定しており、両計画に示す将来都市像と目指すべき都市交通の目標像を実現するため、形成計画、再編実施計画を策定します。



注) 形成計画、再編実施計画は、地域公共交通会議の議論を経て計画案を作成し、久留米市が決定



2. 計画の構成（形成計画）

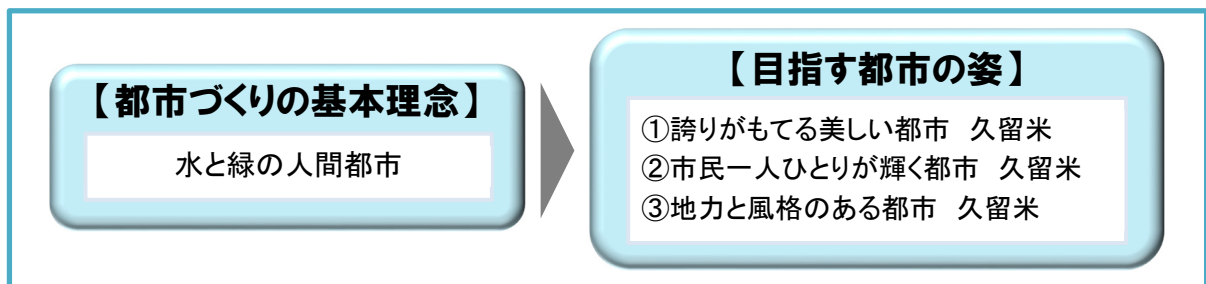


3. 地域が目指す将来像 a 及び地域公共交通の「役割 b と目標像 c」

1) 地域が目指す将来像について

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、電気自動車の利用促進
- 筑後川や耳納連山に代表される緑と水に恵まれた自然的資源の保全
- 都市内の緑化に努めるなど、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

- 広域交通網をはじめとする本市の強みを活用した、生活・産業・観光などにおける市内外の交流の拡大
- 中心市街地において、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し、中核市として人、物、情報が行き交う元気な都市

2)地域公共交通が果たすべき役割について

地域が目指す将来像の実現に向けて、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。

【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、まち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
- 子どもからお年寄りまで、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、環境負荷が少ない都市づくりを支援する役割
- 地区特性に応じて、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

3)地域公共交通の目標像

地域が目指す将来像を実現していくためには、地域公共交通が果たすべき役割を担うことで“都市づくり”を交通面から支え、持続可能で都市活力を生み出し、安全・安心に移動できる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】

「都市活力の向上」の視点

目標像1 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の本市の強みを活かし、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

目標像2 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、環境にやさし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。

4. 地域公共交通の問題点 d

地域公共交通の2つの目標像それぞれの視点から、久留米市の地域公共交通の問題点を整理しました。

■「都市活力の向上」の視点

目標像1 久留米の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

【地域公共交通の問題点】

①市内外の連携・交流を支える公共交通の利用が低迷

久留米市内を走る路線バスの乗降客数や鉄道利用者数は減少傾向が続いており、市内外の連携・交流を支える公共交通の利用が低迷しています

②交通結節点における自動車・自転車・バス・鉄道等の連携が不十分

バスと鉄道や、自動車と鉄道などの乗り継ぎ利用は、一部の駅などを除けば少なく、十分な連携が図られていない状況です。

③中心市街地内の主要施設等へのアクセス・回遊のための移動環境が不足

中心市街地内の路線バスの多くが特定のルートに集中しており、公共交通によるアクセスや回遊が不便な主要施設等も存在しています。

④公共交通によるアクセスが困難な観光地が存在

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。

■「安全・安心な暮らしの実現」の視点

目標像2 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる地域公共交通体系

【地域公共交通の問題点】

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、こうした地域には高齢者が多く居住しています。

②自動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

5km未満の短い自動車利用が多く、さらに自動車以外の移動手段から自動車利用に転換する傾向が見られ、温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。

⑥市からの赤字補助を受けるバス路線数及び補助額が増加

久留米市内を運行する路線バス17路線のうち、9路線が市からの赤字補助を受けながら運行しており、赤字補助額は増加傾向が続いています。

5. 地域公共交通の基本的な方針 e

地域公共交通の問題点を改善し、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。

目標像1 久留米市の強みを活かし、活力を育む地域公共交通体系

- 市域内外の連携・交流を高める地域公共交通のあるまち
- まちなかに便利で快適な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

【「都市活力の向上」の視点から見た問題点】

- ①市内外の連携・交流を支える公共交通の利用が低迷
- ②交通結節点における自動車・自転車・バス・鉄道等の連携が不十分
- ③中心市街地内の主要施設等へのアクセス・回遊のための移動環境が不足
- ④公共交通によるアクセスが困難な観光地が存在

基本方針1 市域内外の連携を支える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の連携を強化し、市内外から中心拠点へのアクセスを強化し、他都市や市内各拠点との連携・交流を促進する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回遊性・利便性を高めることにより、快適で利便性の高い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公共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公共交通環境を構築します。

目標像2 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

【「安全・安心な暮らしの実現」の視点から見た問題点】

- ①公共交通空白地域等が広範囲に亘り存在
- ②自動車を利用できない高齢者は外出行動が少ない傾向
- ③高齢者の運転による交通事故の増加が懸念
- 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
- ⑤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
- ⑥市からの赤字補助を受けるバス路線数及び補助額が増加

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

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公共交通を確保します。

基本方針5 誰にとっても安全な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・円滑に移動できる公共交通環境を構築します。

基本方針6 環境負荷の少ない移動手段である公共交通への転換を図ります

車中心の生活を見直し、公共交通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。

基本方針7 公共交通の持続可能性の向上を図ります

公共交通の利用促進や効率的な運行などを推進することで、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公共交通体系の構築を推進します。

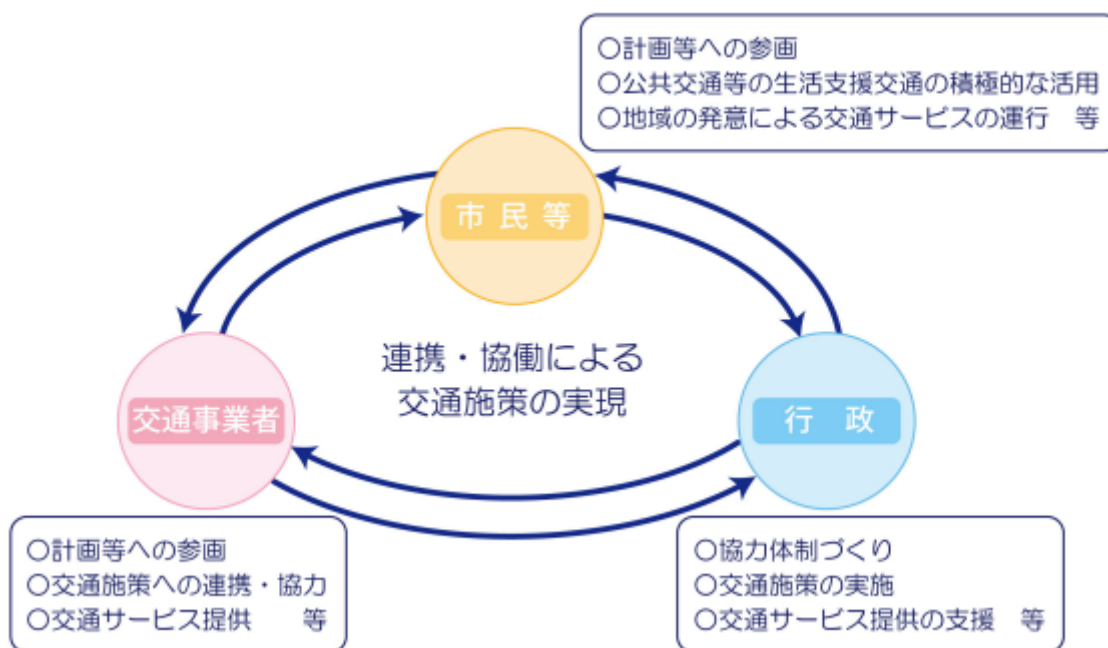
●基本方針の実現に向けた取り組み姿勢

基本方針の実現に向けては、行政や交通事業者だけではなく、市民等も含めた地域が一丸となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、連携・役割分担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、基本方針を実現するための取り組み姿勢を以下のとおり定めます。

取り組み姿勢 市民等、交通事業者、行政のみんなで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公共交通体系の構築に向けて市民等、交通事業者、行政みんなで公共交通施策を進めていきます。



▲市民等、交通事業者、行政の協働・役割分担イメージ

6. 形成計画の目標 f

地域公共交通に関する基本方針を踏まえ、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のとおり設定します。

目標1 公共交通に対する市民の満足度向上

計画全体に対する目標

本計画に基づいて公共交通に関する総合的な取り組みを実施することにより、市民の公共交通に対する満足度向上を目指します。

指標①：市民の公共交通に対する満足度

目標2 市内外の交流の活発化

基本方針1に対する目標

『基本方針1：市域内外の連携を支える公共交通網を形成します』を受け、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ことなどにより、市内外の交流の活発化を目指します。

指標②：人口に対する市内主要鉄道駅の乗降客数
＝市内の主要鉄道駅の乗降客数÷総人口

目標3 中心拠点への外出機会増加と回遊促進

基本方針2に対する目標

『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公共交通環境を形成します』を受け、中心拠点へのアクセス手段となる公共交通や、中心拠点内の回遊手段となる公共交通の利便性を高めることなどにより、市域内外から中心拠点への外出機会の増加や、中心拠点内の回遊行動の促進を目指します。

指標③：中心拠点内の乗降客数割合
＝中心拠点内の鉄道駅・バス停の乗降客数
÷市内の公共交通総利用者数

目標4 地域資源を活かした観光振興の推進

基本方針3に対する目標

『基本方針3：地域資源を活かした観光振興を支援する公共交通環境を形成します』を受け、観光客にとっても利用しやすい地域公共交通サービスを提供することなどにより、地域資源を活かした観光振興の推進を目指します。

指標④：久留米市の年間観光入込客数

目標5 より多くの市民等への公共交通サービスの提供

基本方針4に対する目標

『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』を受け、地域の特性や交通需要なども考慮しながら、より多くの市民等への公共交通サービスの提供を目指します。

➡ **指標⑥：公共交通空白地域の居住人口割合**
＝公共交通空白地域の居住人口÷総人口

目標6 地域公共交通を誰もが利用しやすい環境の整備

基本方針5に対する目標

『基本方針5：誰にとっても安全な公共交通環境を整えていきます』を受け、高齢者や障害者の地域公共交通利用を阻害する要因を改善することなどにより、誰もが利用しやすい環境整備を目指します。

➡ **指標⑤-1：主要駅のバリアフリー化率**
＝バリアフリー実施済み駅数÷主要駅数
指標⑤-2：低床バス（ノンステップバス等）の導入割合

目標7 人の移動に係る環境負荷の低減

基本方針6に対する目標

『基本方針6：環境負荷の少ない移動手段である公共交通への転換を図ります』を受け、過度な自動車依存から脱却し、環境負荷の小さい移動手段である地域公共交通への転換を促進することなどにより、人の移動に係る環境負荷の低減を図ります。

➡ **指標⑦：久留米市内の運輸部門におけるCO₂排出量**

目標8 地域公共交通の持続可能性の向上

基本方針7に対する目標

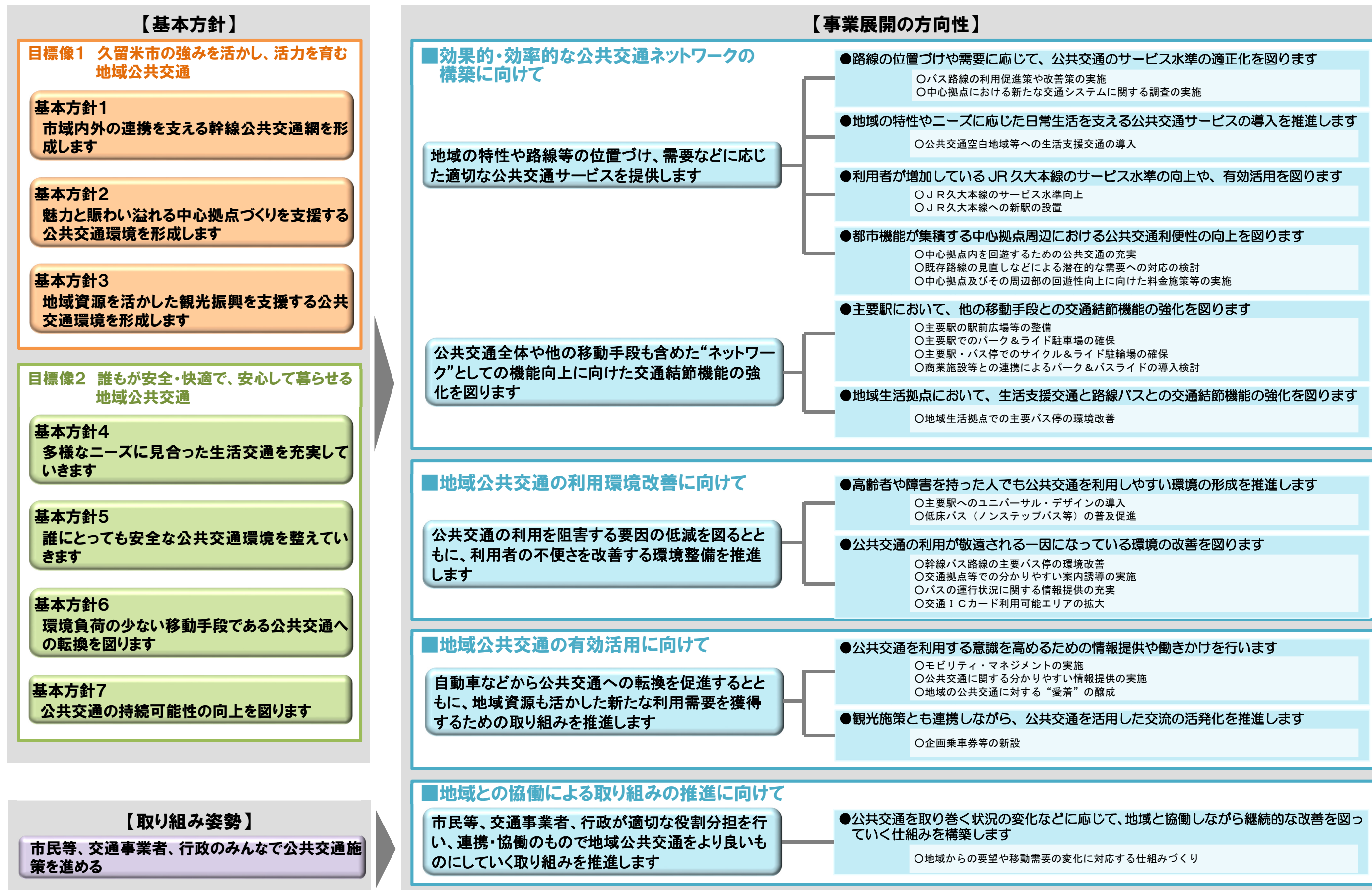
『基本方針7：公共交通の持続可能性の向上を図ります』を受け、地域づくりの“土台”となる地域公共交通を今後もしっかりと確保・維持していくことを念頭に、地域公共交通の持続可能性の向上を目指します。

➡ **指標⑧-1：地域公共交通利用率**
＝市内の地域公共交通の総利用者数÷総人口
指標⑧-2：公共交通勢力圏*人口一人当たりの市の財政負担額
＝市の財政負担額÷公共交通勢力圏人口

※鉄道駅から半径1km、路線バス等の停留所から半径300mのエリア内に居住する人口

7. 目標を達成するために行う事業

基本方針およびその実現に向けた取り組み姿勢に基づき、事業展開の方向性を以下のとおり定めます。



参考:形成計画に掲載する事業の概要(案) 1/3

| 区分 | 事業 | 概要 |
|----------------------------------|---------------------------------------|--|
| <p>効果的・効率的な公共交通ネットワークの構築に向けて</p> | <p>①バス路線の利用促進策や改善策の実施</p> | <p>○補助対象路線の9路線について、停留所新設等の利用促進や需要にあわせたサービス水準の調整などを行い利用者数の増加やより効率的な運行を図ります。また、十分な改善が見られない場合には、次のステップとして生活支援交通への移行も視野に入れた再編を検討していきます。</p> |
| | <p>②中心拠点における新たな交通システムに関する調査の実施</p> | <p>○新たなまちの賑わいの創出や将来的なまちづくりの観点を踏まえるとともに、誰もが快適に中心拠点内を移動できる利便性の高い交通環境を構築することを念頭に、両駅間を結ぶ基幹的な交通手段となるLRTやBRTなどの新たな交通システムに関する調査を実施します。</p> |
| | <p>③公共交通空白地域等への生活支援交通の導入</p> | <p>○公共交通の利用が不便な地域生活拠点とその周辺部を対象として、日常生活圏の中心となる“地域生活拠点”までのアクセス手段となる生活支援交通の導入を進めます。</p> <p>○生活支援交通の導入にあたっては、地域の住民代表者などによる検討会を設置し、地域の特性やニーズに十分に配慮しながら検討を進め、導入後も継続して改善に向けた見直しを行います。</p> <p>○市街地周辺などのエリアに点在する公共交通の利用が不便な地域については、住民要望や周辺状況などを踏まえながら、公共交通サービスのあり方などについての検討を進めます。</p> |
| | <p>④JR 久大本線のサービス水準向上</p> | <p>○ピーク時間帯の混雑緩和の緩和、利便性向上に向けて、定員が多い車両の導入による輸送力の増強を促進します。</p> |
| | <p>⑤JR 久大本線への新駅の設置</p> | <p>○地域の交通利便性の向上や鉄道のさらなる利活用促進に向けて、新駅の設置を推進していきます。</p> <p>○具体的には、田主丸駅～筑後吉井駅間（仮称：浮羽究真館高校前駅）及び御井駅～善導寺駅間（仮称：櫛の里駅）への新たな駅の設置を検討していきます。</p> |
| | <p>⑥中心拠点内を回遊するための公共交通の充実</p> | <p>○魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを目指して、新たな公共交通サービスの導入も視野に、中心拠点内に立地する主要施設へのアクセス手段や、施設間の回遊手段となる公共交通の利便性向上策を検討し、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の構築を推進していきます。</p> |
| | <p>⑦既存路線の見直しなどによる潜在的な需要への対応の検討</p> | <p>○現状の公共交通ネットワークでは十分に対応できていない潜在的な需要を把握し、地域や交通事業者などとも連携・協働しながら、既存のバス路線の見直しなどによる対応を検討していきます。</p> |
| | <p>⑧中心拠点及びその周辺部の回遊性向上に向けた料金施策等の実施</p> | <p>○利用者に運賃に対する負担感を軽減し、中心拠点内の回遊や公共交通への転換を促進するため、多様な施設等が立地する久留米市中心拠点周辺を“フリーエリア”として設定し、エリア内のバス停であれば一日に何度でも乗り降りできる「市街地フリー乗車券」の導入を目指します。</p> <p>○導入に向けては、社会実験などを実施し、利用状況の変化や収支への影響などを把握した上で、本格導入に向けた検討を進めます。</p> |

参考:形成計画に掲載する事業の概要(案) 2/3

| 区分 | 事業 | 概要 |
|-------------------------------|-----------------------------|--|
| 効果的・効率的な公共交通ネットワークの構築に向けて(続き) | ⑨主要駅の駅前広場等の整備 | ○特急が停車する地域生活拠点の中心となる駅や、鉄道路線の分岐駅などの主要駅のうち、駅前広場等の交通結節点としての機能が十分ではない駅を対象として、対応の優先度なども考慮しつつ、順次駅前広場等の整備を推進していきます。 |
| | ⑩主要駅でのパーク&ライド駐車場の確保 | ○地域生活拠点の中心となる駅のうち、現状ではパーク&ライドに利用可能な駐車場の整備が十分ではない7駅を対象として、対応の優先度なども考慮しつつ、順次パーク&ライド駐車場の確保を推進していきます。 |
| | ⑪主要駅・バス停でのサイクル&ライド駐輪場の確保 | ○特急が停車する駅や地域生活拠点の中心となる駅などのうち、自転車と鉄道との乗り継ぎ利用割合が比較的高いにも関わらず、駐輪場の整備が十分ではない7駅を対象として、対応の優先度なども考慮しつつ、順次サイクル&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&ライド駐輪場の確保を推進していきます。 |
| | ⑫商業施設等との連携によるパーク&バスライドの導入検討 | ○運行頻度が比較的高いバス路線のバス停に近接し、大規模な駐車場を有する商業施設などと連携したパーク&バスライドの導入を検討していきます。 |
| | ⑬地域生活拠点での主要バス停の環境改善 | ○地域生活拠点までのアクセス手段となる生活支援交通等と、拠点間を連携する公共交通との乗り継ぎポイントとなる地域生活拠点内の主要バス停を対象に、上屋やベンチの設置などの環境改善を図ります。 ○なお、環境改善にあたっては、地域の良好な景観形成に寄与できるよう景観に配慮したバス停の整備を行います。 |
| 地域公共交通の利用環境改善に向けて | ①主要駅へのユニバーサル・デザインの導入 | ○地域生活拠点の中心となる駅や、複数の鉄道路線が乗り入れている拠点駅等を対象として、対応の優先度なども考慮しつつ、順次段差解消やエレベータ・手すりの設置、さらには、多目的トイレ・授乳のためのスペースの整備などのユニバーサル・デザインの導入を推進していきます。 |
| | ②低床バス(ノンステップバス等)の普及促進 | ○高齢者や障害者など、誰もが公共交通を利用しやすい環境の形成に向けて、引き続き低床バス(ノンステップバス等)の普及を推進していきます。 |
| | ③幹線バス路線の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中で、特に乗降客数が多い主要なバス停を中心に、バス停設置箇所の状況なども考慮しながら、上屋・ベンチの設置などの環境改善を進めます。 ○また、環境改善にあたっては、まちなかの良好な景観形成に寄与できるよう景観に配慮したバス停の整備を行います。 |

参考:形成計画に掲載する事業の概要(案) 3/3

| 区分 | 事業 | 概要 |
|------------------------------|------------------------------------|--|
| 地域公共交通の利用環境改善に向けて(続き) | ④交通拠点等での分かりやすい案内誘導の実施 | ○交通拠点である西鉄久留米駅を対象に、分かりやすい案内誘導サイン等を整備し、安心してスムーズに公共交通を利用できる環境の形成を推進していきます。 |
| | ⑤バスの運行状況に関する情報提供の充実 | ○交通拠点である西鉄久留米駅および JR 久留米駅、多数の路線バスが停車する六ツ門地区のバス停などを対象に、バスの現在地や遅延の状況をリアルタイムに表示する“バスロケーションシステム”の導入を進めます。 ○また、バス利用者が多い大規模な病院や学校などのバス停や施設内についても、順次拡大していくことを検討していきます。 |
| | ⑥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促進します。 |
| 地域公共交通の有効活用に向けて | ①モビリティ・マネジメントの実施 | ○自動車利用をできる範囲で抑制し、「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用などを促す、モビリティ・マネジメントに取り組みます。 |
| | ②公共交通に関する分かりやすい情報提供の実施 | ○久留米市の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」や、路線バスなどの利用方法などを詳しく解説した「バス利用ガイド」などを作成・配布することで、公共交通の利用促進を図ります。 |
| | ③地域の公共交通に対する“愛着”の醸成 | ○公共交通の車両の工夫や、イベントの実施など、地域の公共交通に対する“愛着”を醸成していく取り組みを進めます。 |
| | ④企画乗車券等の新設 | ○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、“1日乗り放題乗車券”や“対象エリア内の施設利用割引特典”、“ガイドマップ”などをセットにした「企画乗車券」を新設することで、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。 |
| 地域との協働による取り組みの推進に向けて | ○地域からの要望や移動需要の変化に対応する仕組みづくり | ○利用者や地域の“声”を受け、需要等を確認・評価し、地域との協働も念頭におきながら、具体的な対応を実施していくための“基本的なプロセス”を定めます。 |

8. 再編実施計画 h

再編実施計画は、形成計画に基づき、具体的な路線の再編に向けた実施計画（再編や新たに導入する路線の運賃や運行ダイヤ等）及び再編と併せて行う事業について記載した計画です。

注) 計画の策定に際しては、事業者の同意が必要となっており、現在、関係事業者と調整を実施中

再編実施計画に記載する予定の事業(案)

| 事業 | 概要 |
|--------------------------|--|
| ①公共交通空白地域への生活支援交通の導入 | ○公共交通空白地域から最寄りの地域生活拠点へのアクセス手段となる「生活支援交通（よりみちバス：迂回型コミュニティバス）」を順次導入 ○地域との検討会でルートや停留所設置位置などの協議を行った上で、具体計画を立案 |
| ②新たな路線（循環バスなど）の新設 | ○既存の公共交通では対応できない移動需要や路線バスによる回遊性の向上を目的として、循環バスなどの新たな路線を新設 |
| ③鉄道への新駅の設置 | ○既存鉄道路線で新たな需要が見込まれる箇所に駅を新設 |
| ④鉄道駅の駅前広場整備 | ○地域生活拠点の中心となる鉄道駅や、交通結節点となる鉄道駅などを対象に、路線バス乗り場や一般車両の乗降場を備えた駅前広場を整備 |
| ⑤主要バス停の高規格化 | ○幹線バス路線の主要バス停や、生活支援交通と基幹交通（鉄道・路線バス）との結節点となるバス停の高規格化を実施（上屋・ベンチ等の設置） |
| ⑥交通拠点等へのバスロケーションシステム等の設置 | ○多くのバス路線が発着する鉄道駅バスターミナルや、幹線バス路線の主要バス停などを対象に、バスの運行状況をリアルタイムで表示するバスロケーションシステム等を設置 |
| ⑦市街地フリー乗車券等の導入 | ○中心市街地周辺エリアを“フリーエリア”とする市街地フリー乗車券等を導入 |
| ⑧観光施策と連携した企画乗車券等の新設 | ○観光施策と連携し、鉄道・バスの1日乗車券や沿線に立地する観光施設の料割引特典、ガイドマップをセットにした企画乗車券等を新設 |