

(案)

資料 2

令和2年度第1回  
地域公共交通会議

## 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。

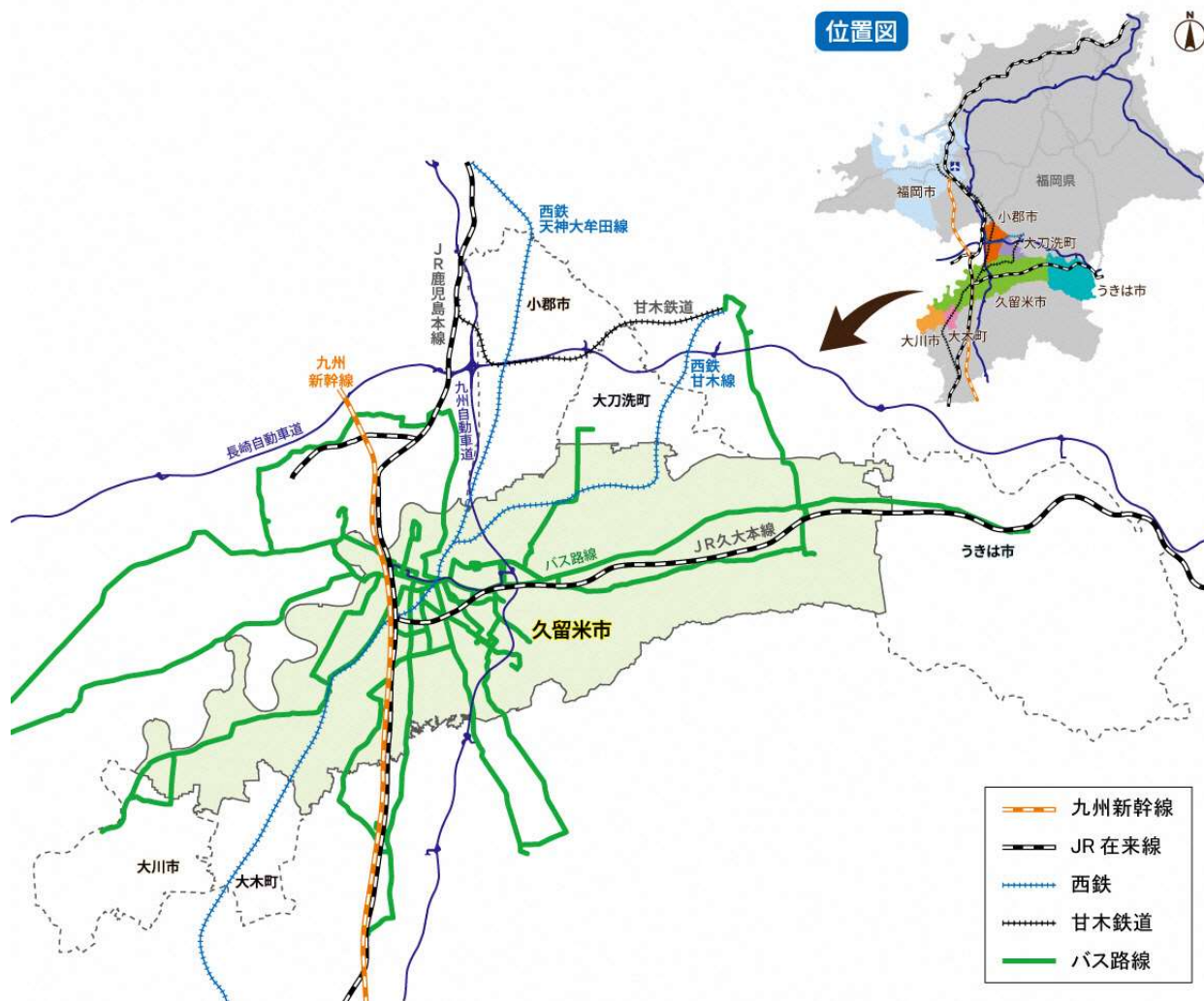
### (2) 計画の目的

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。

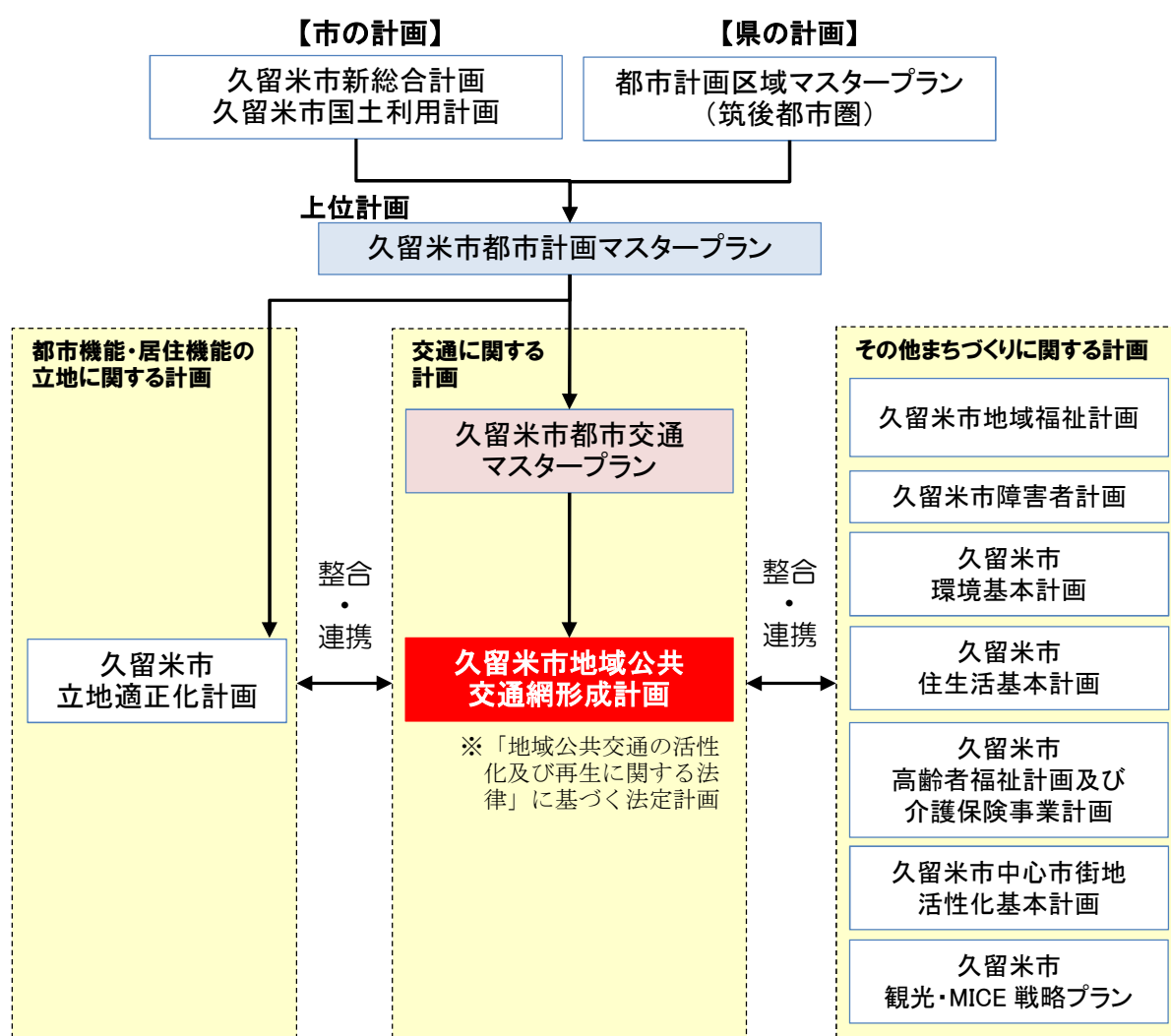
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

# 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

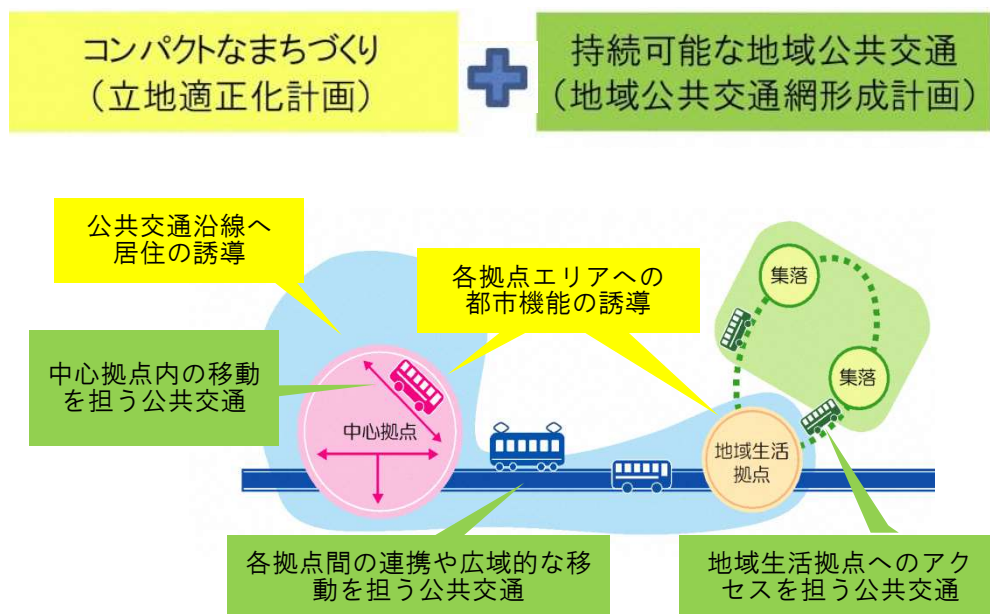
## 1-4 「久留米市立地適正化計画」との連携

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と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	
都市機能誘導区域 居住誘導区域	<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>
居住誘導区域外	<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
久留米市地域福祉計画	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 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 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 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 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 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> 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 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

- ・久留米市地域福祉計画
- ・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

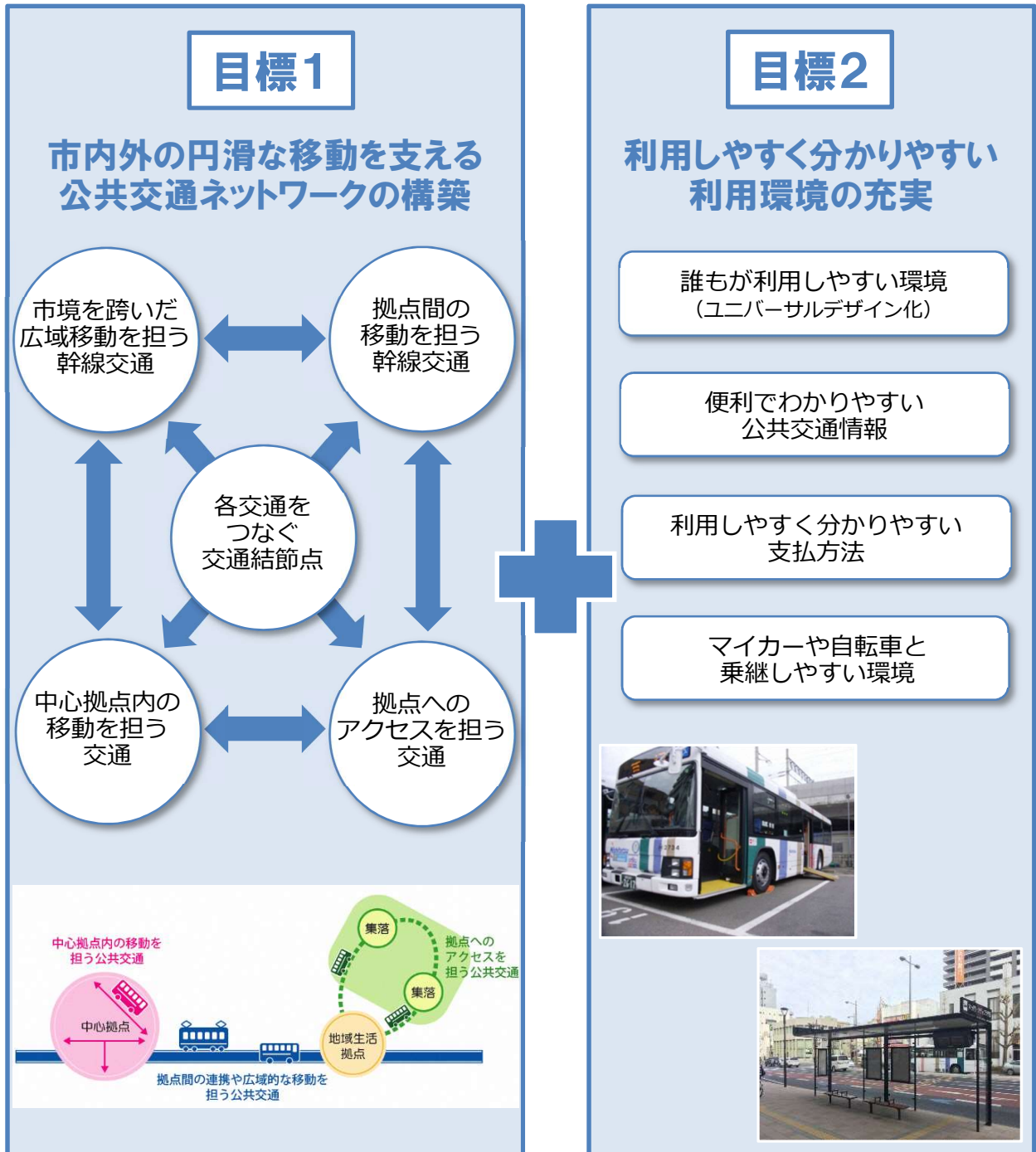
将来にわたって市民の安全・安心な暮らしを支え続ける持続可能な地域公共交通体系の構築に向けて、公共交通利用者の減少に歯止めをかけ、維持・拡大を図る取り組みを実施していきます。

# 4. 地域公共交通網形成計画の目標・施策・評価指標

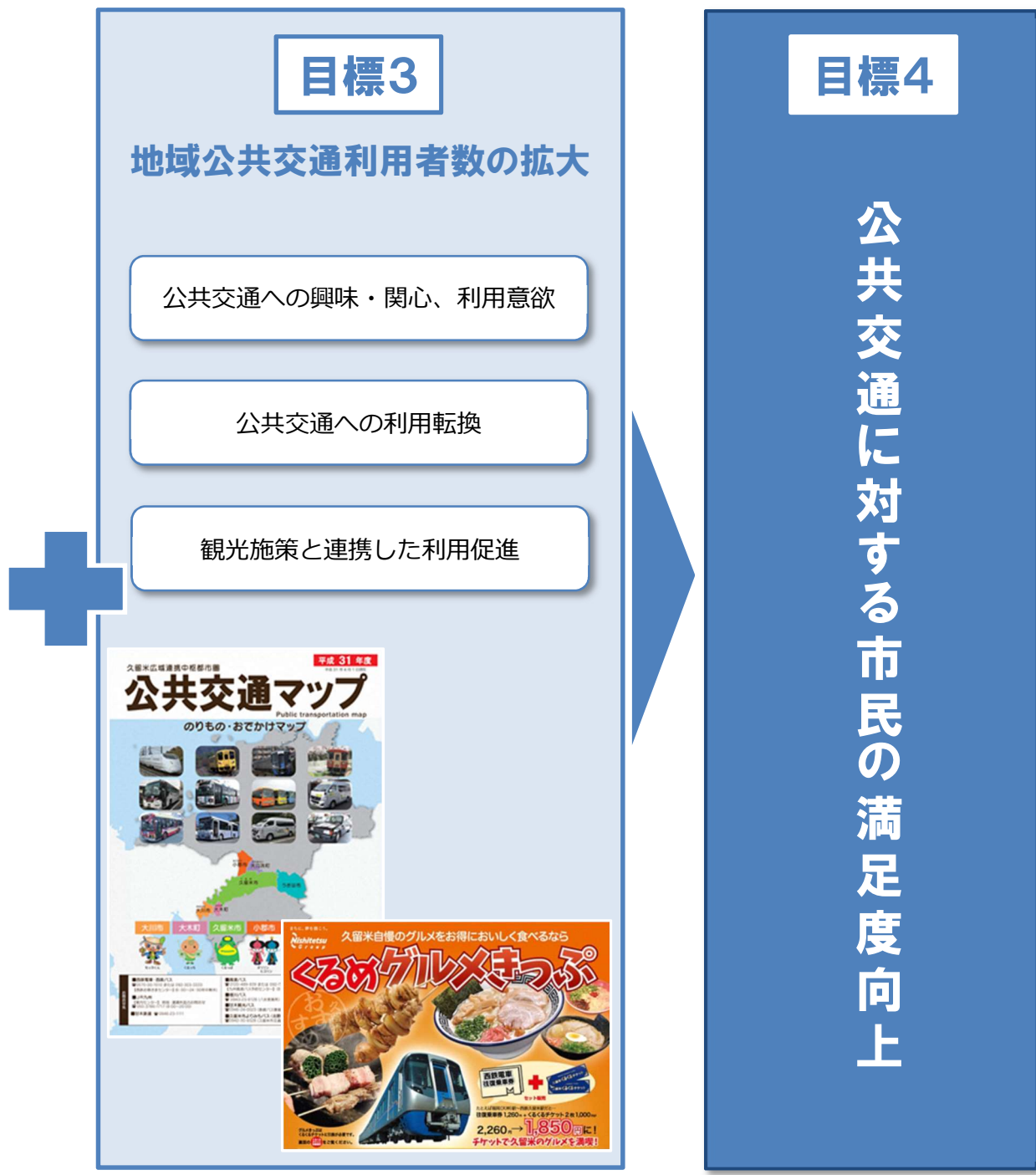
## 4-1 目標の考え方

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

### 地域公共交通に関する基本的な方針

<b>基本方針1</b> 市域内外の連携を支える地域公共交通網を形成します	<b>基本方針2</b> 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	<b>基本方針3</b> 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	<b>基本方針4</b> 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます	<b>基本方針5</b> 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	<b>基本方針6</b> 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	<b>基本方針7</b> 公共交通利用者の維持・拡大を図ります
--	---	--	--	---	--	------------------------------------



### 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。

#### < 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 平成 25 年度 (2013 年度)	現状値 平成 29 年度 (2017 年度)	目標値 令和 7 年度 (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

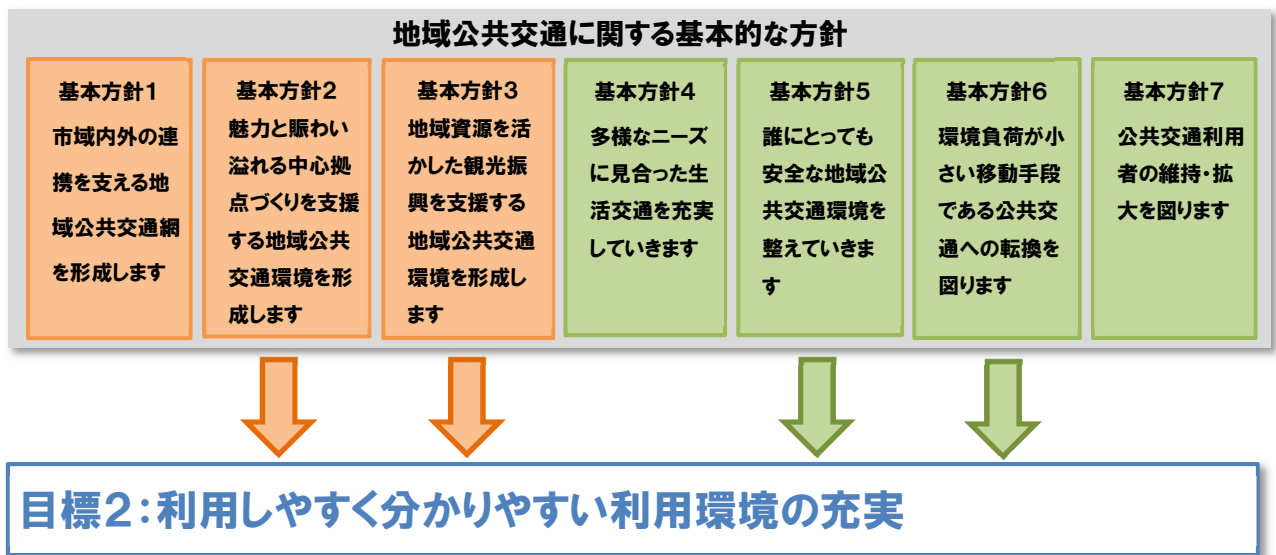
指標 2	第 1 期計画策定時値 平成 25 年度 (2013 年度)	現状値 平成 29 年度 (2017 年度)	目標値 令和 7 年度 (2025 年度)
中心拠点内の乗降客数割合	71.1%	72.1%	74.1%

▶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 平成 25 年度 (2013 年度)	現状値 令和元年度 (2019 年度)	目標値 令和 7 年度 (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



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	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			○	○	

#### 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	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			○	○	

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

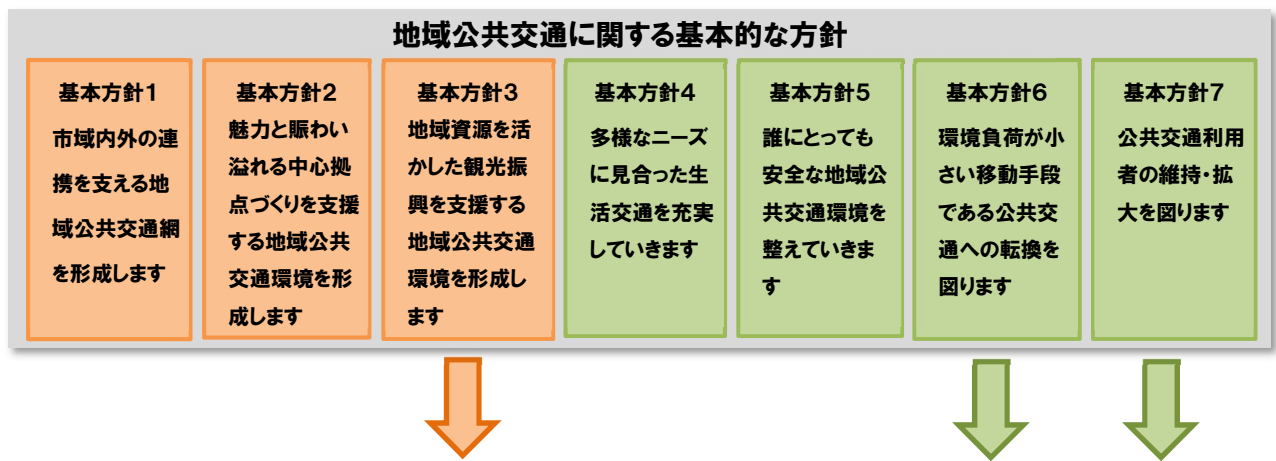
▶年間2台ずつ着実に導入していくことを目標に設定

<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>

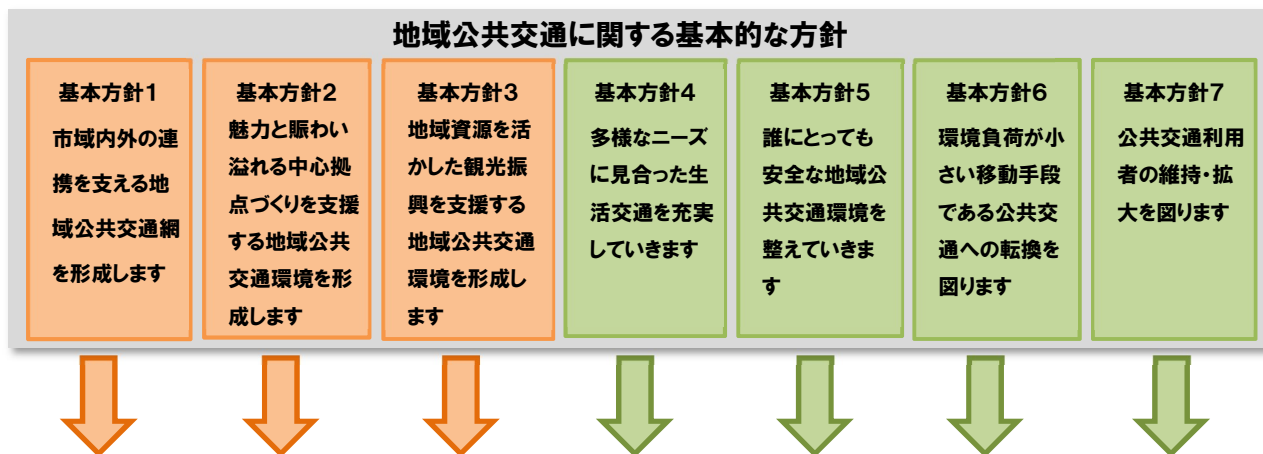
指標6	第1期計画策定時値 平成 25 年度 (2013 年度)	現状値 平成 29 年度 (2017 年度)	目標値 令和 7 年度 (2025 年度)
地域公共交通の乗降客数	4,153 万人/年	4,167 万人/年	4,167 万人/年

▶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 平成 25 年度 (2013 年度)	現状値 平成 29 年度 (2017 年度)	目標値 令和 7 年度 (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 平成26年度 (2014年度)	現状値 平成30年度 (2018年度)	目標値 令和7年度 (2025年度)
<b>公共交通に対する市民の満足度</b>	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。

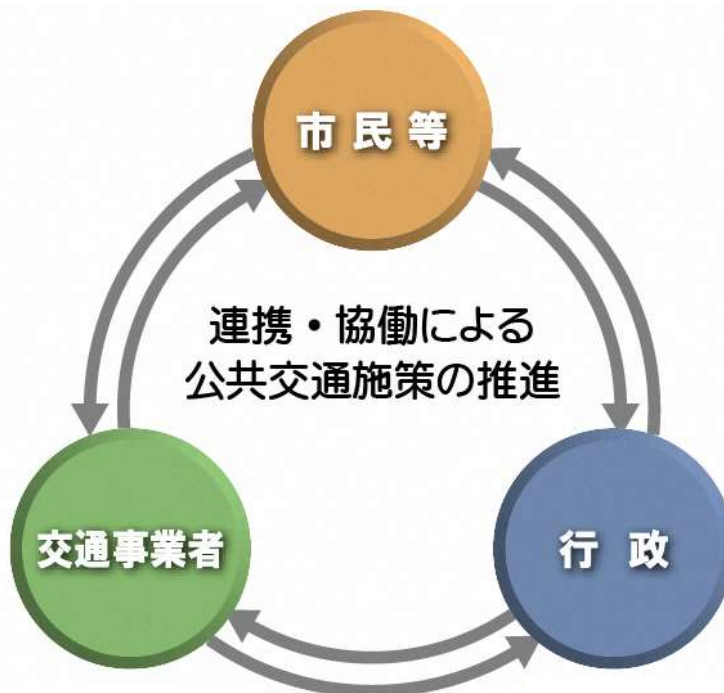
このため、目標の達成に向けて、以下のような姿勢で取り組みを進めていきます。

#### 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

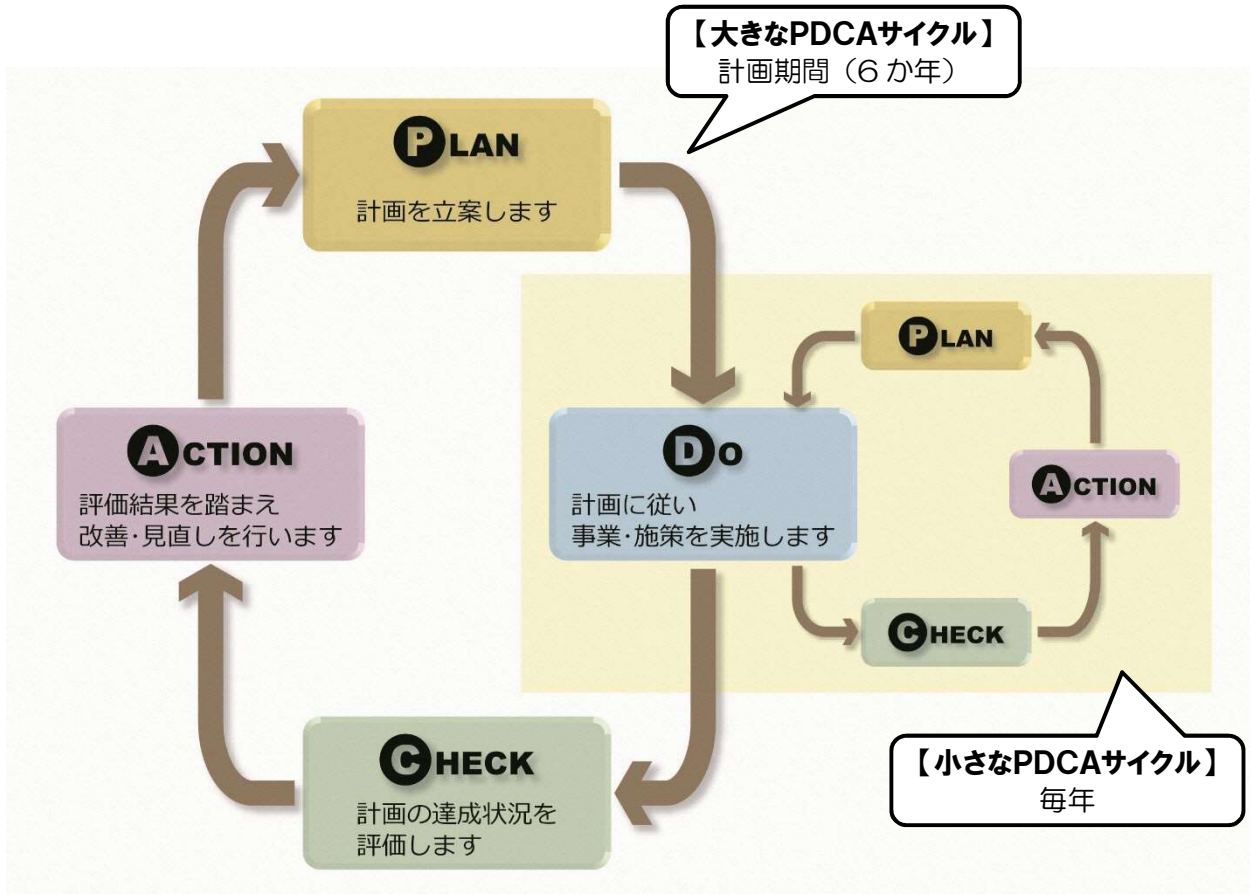
計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成状況などを定期的に確認・評価し、改善を図る「PDCA サイクル」を繰り返すことで、本計画を着実に推進していきます。

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