

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 策定時	H27 年度末	H28 年度末	H29 年度末	H30 年度末	R1 年度末 (現況値)	第1期 目標値	達成 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 ²							
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

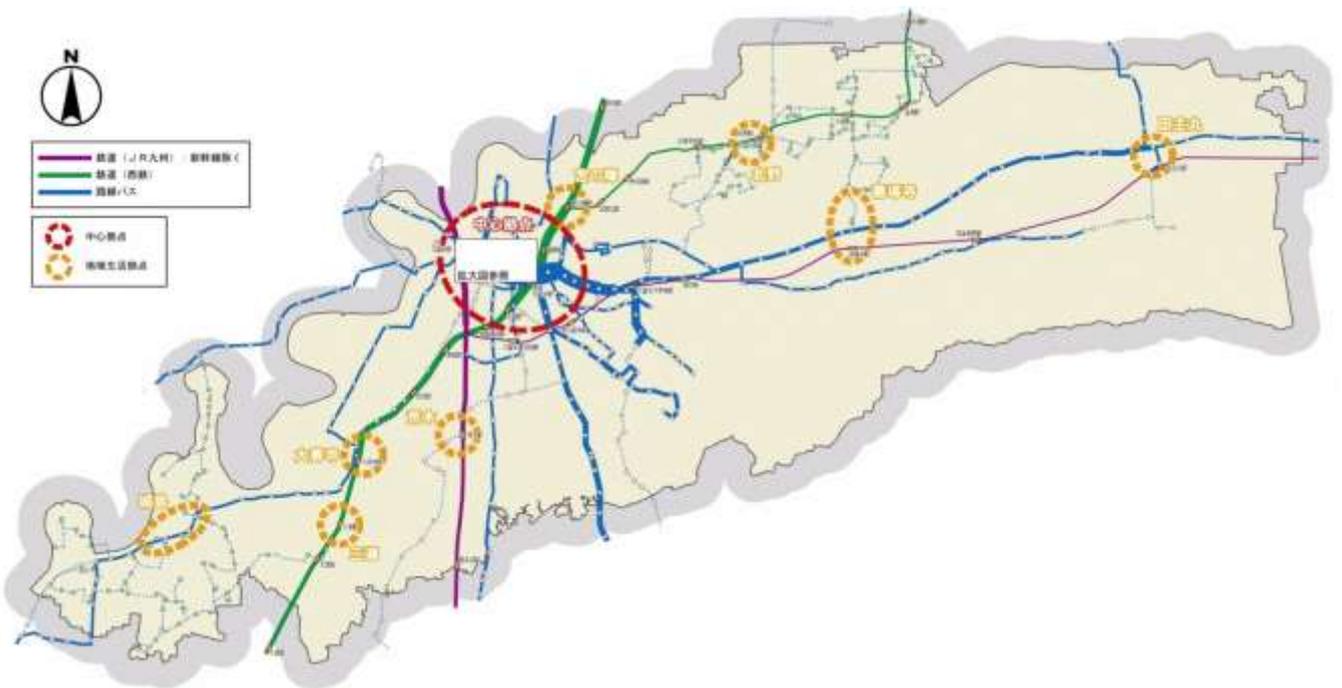
バス・鉄道利用者の減少などにより、現在のサービスを維持することが困難になる可能性があり、減便や廃止等が懸念されます。

(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。

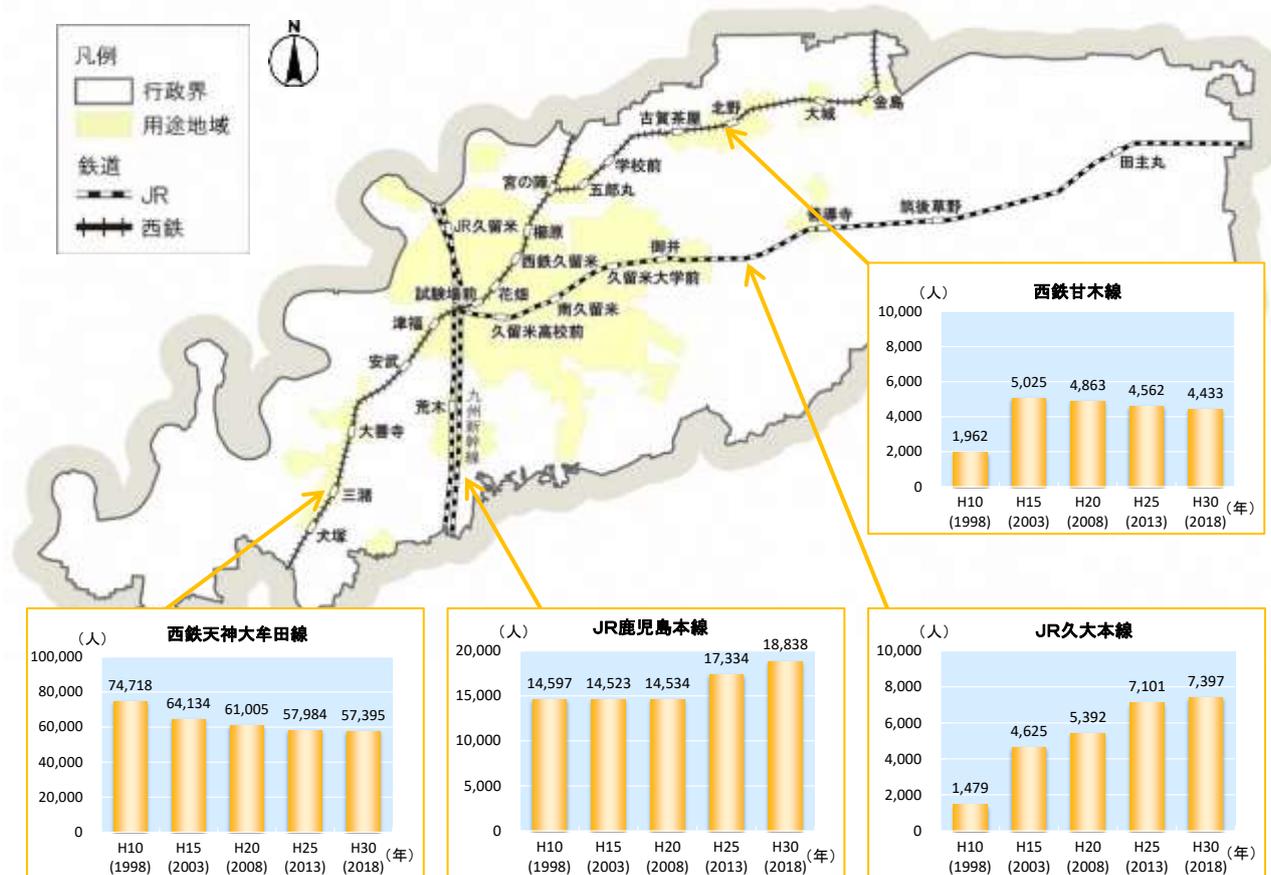
しかし、今後人口が減少していく中で、利用者が減少していくことが想定されるため、維持していくような取り組みを進めていくことが求められます。



▲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

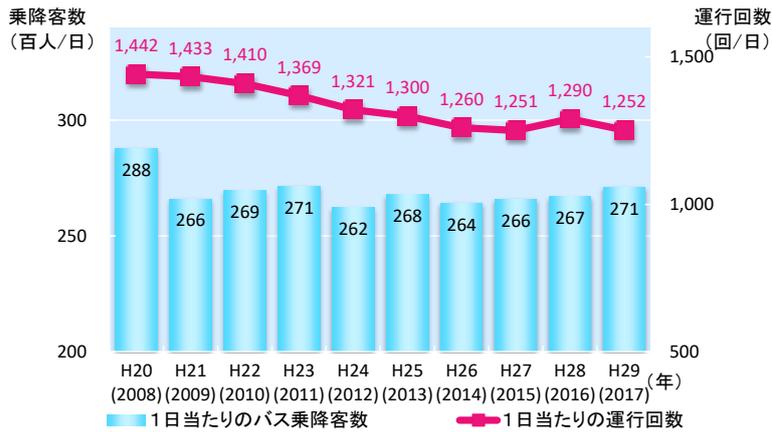
資料：久留米市統計書



▲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。



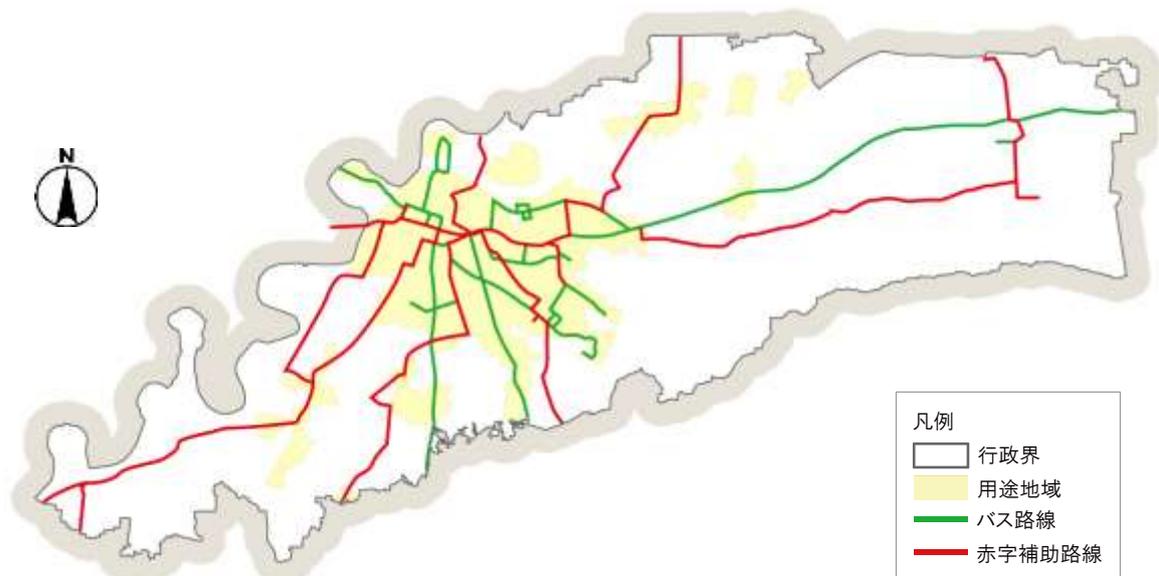
▲ 路線バスの乗降客数と運行回数

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 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 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 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 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

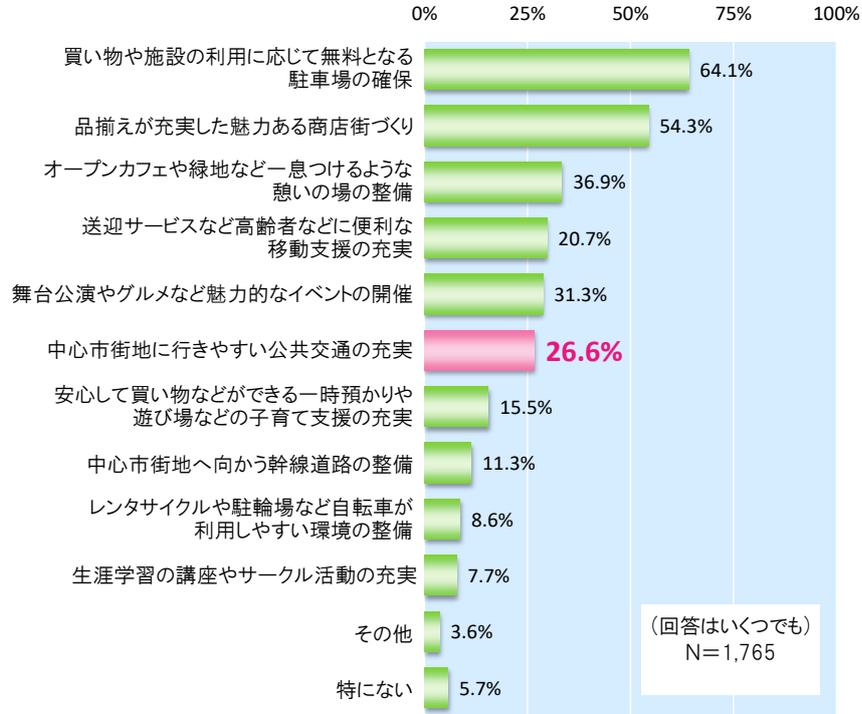
※大型小売店は食料品を取り扱う床面積1,000㎡以上の店舗

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



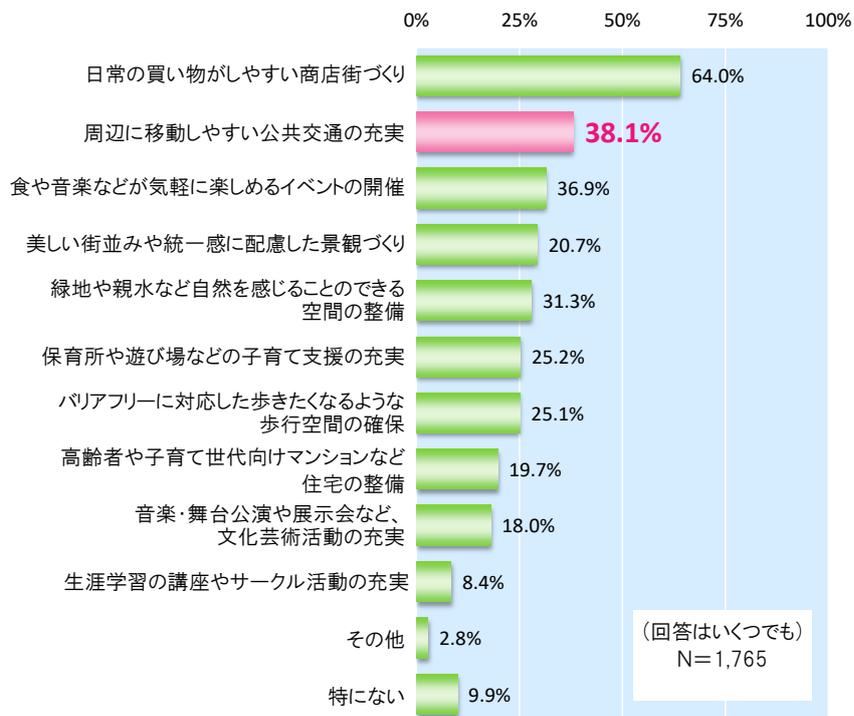
▲ 中心市街地のバスの運行状況

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



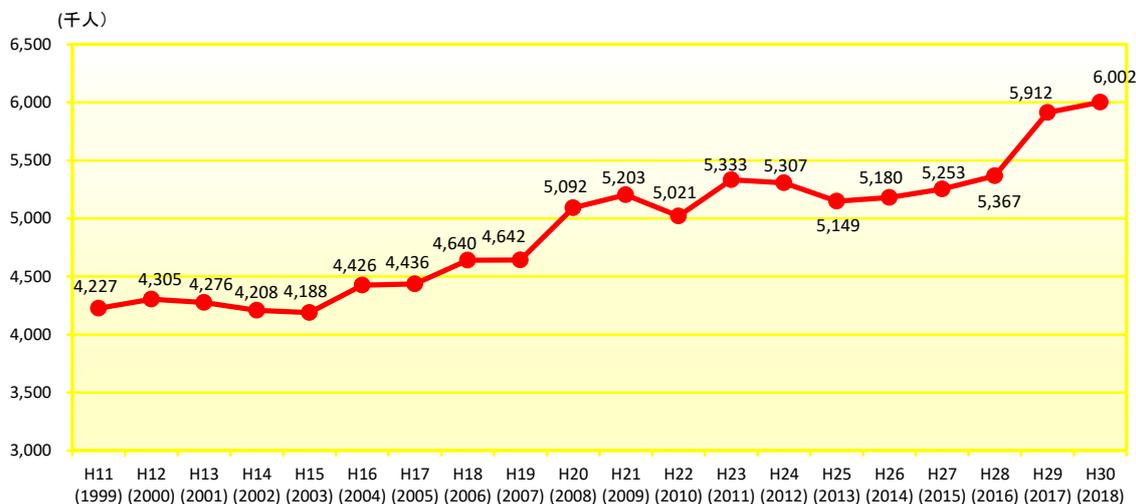
▲「中心市街地」に住みたくなると思う取り組み

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

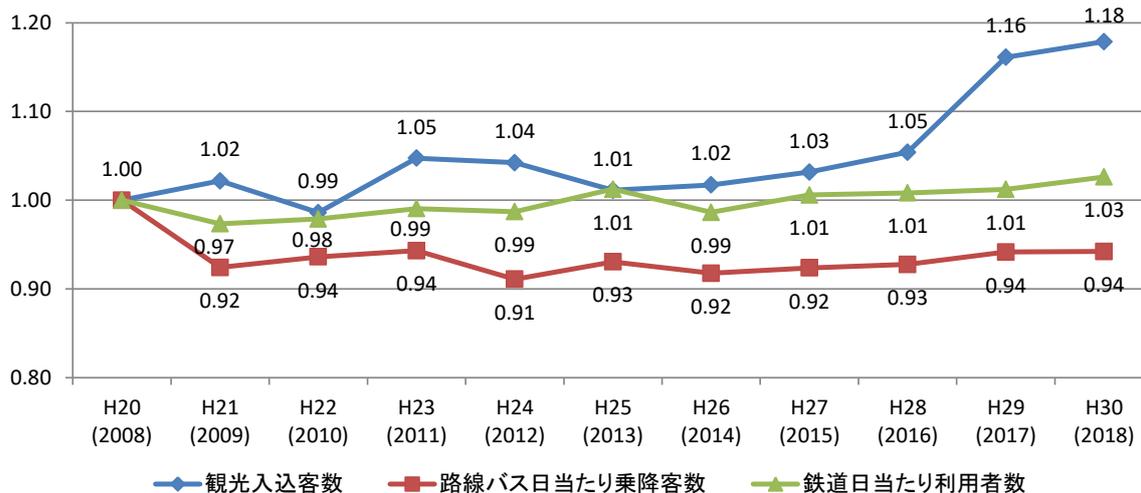
久留米市には、多様な観光資源が市全域に広がっています。

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)

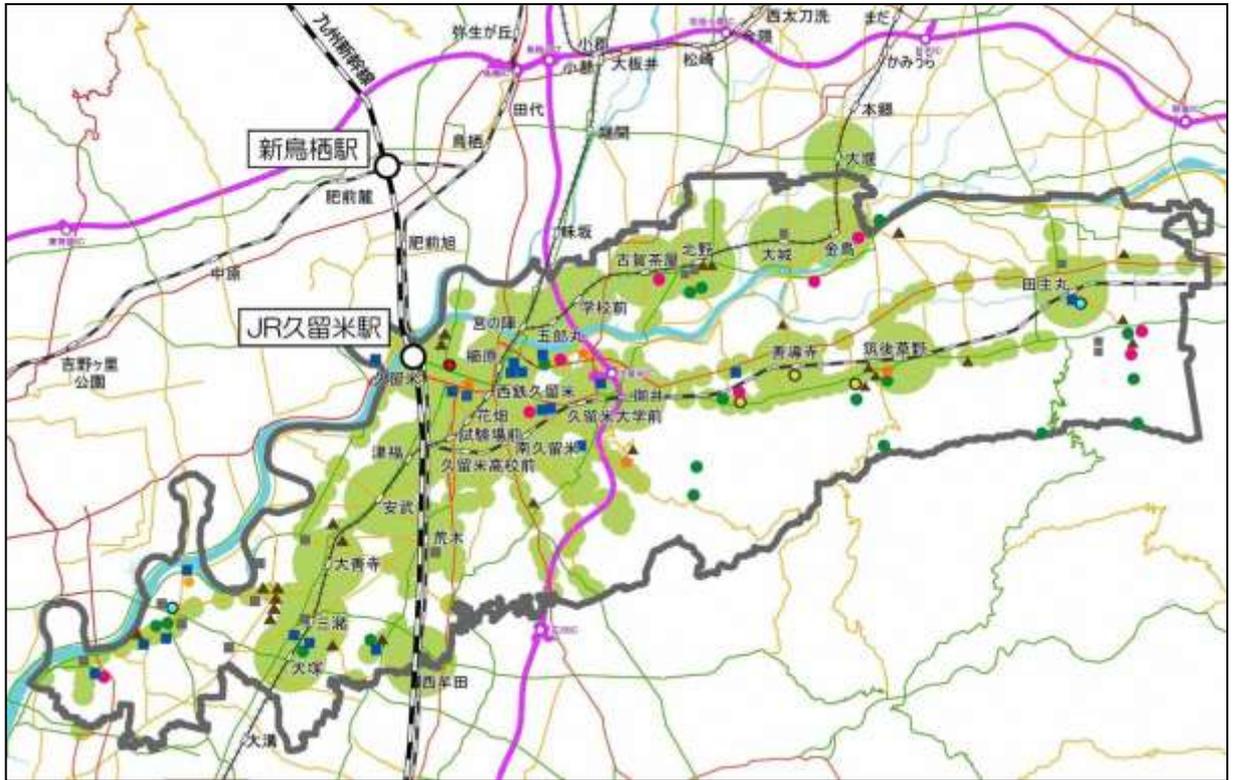
資料：福岡県観光入込客推計調査、久留米市統計資料



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

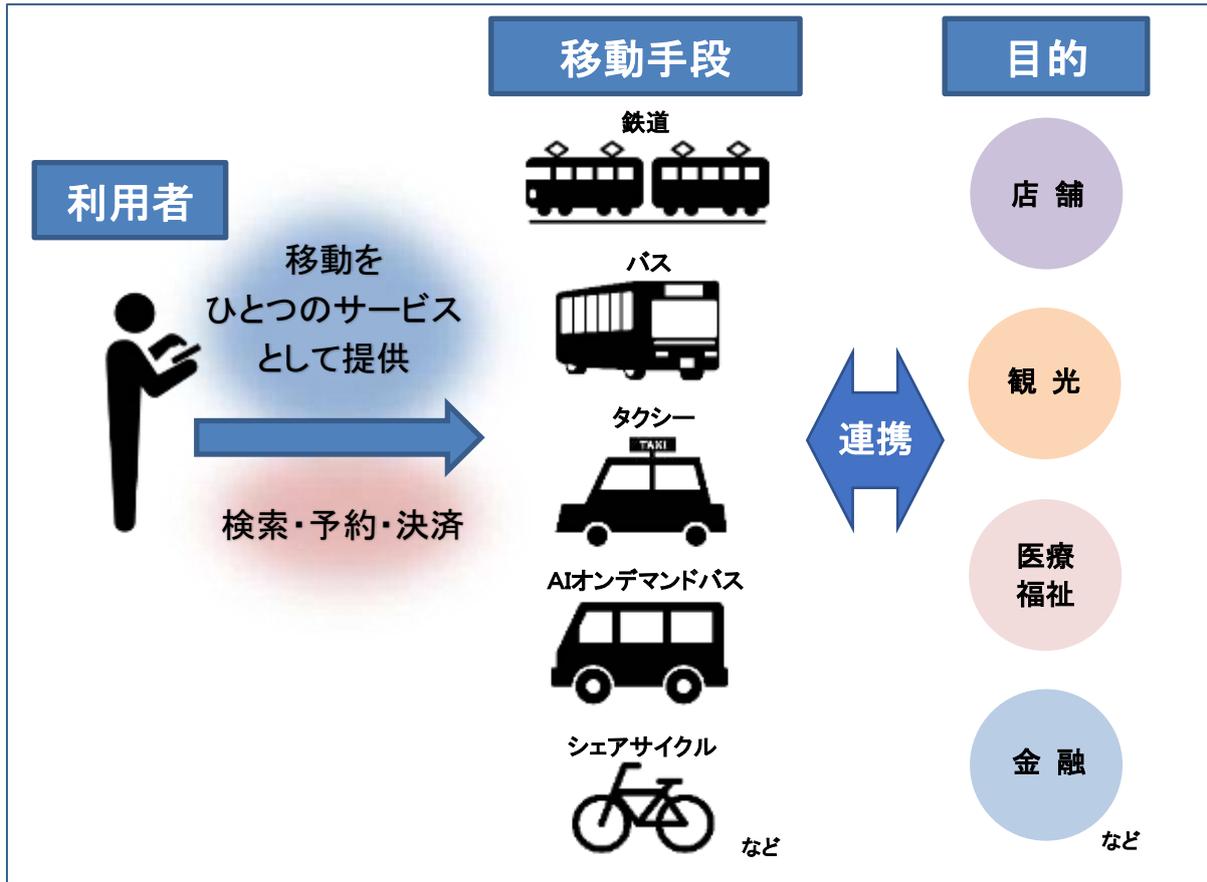


久留米市世界のつばき館

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、MaaS¹（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

¹ 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。

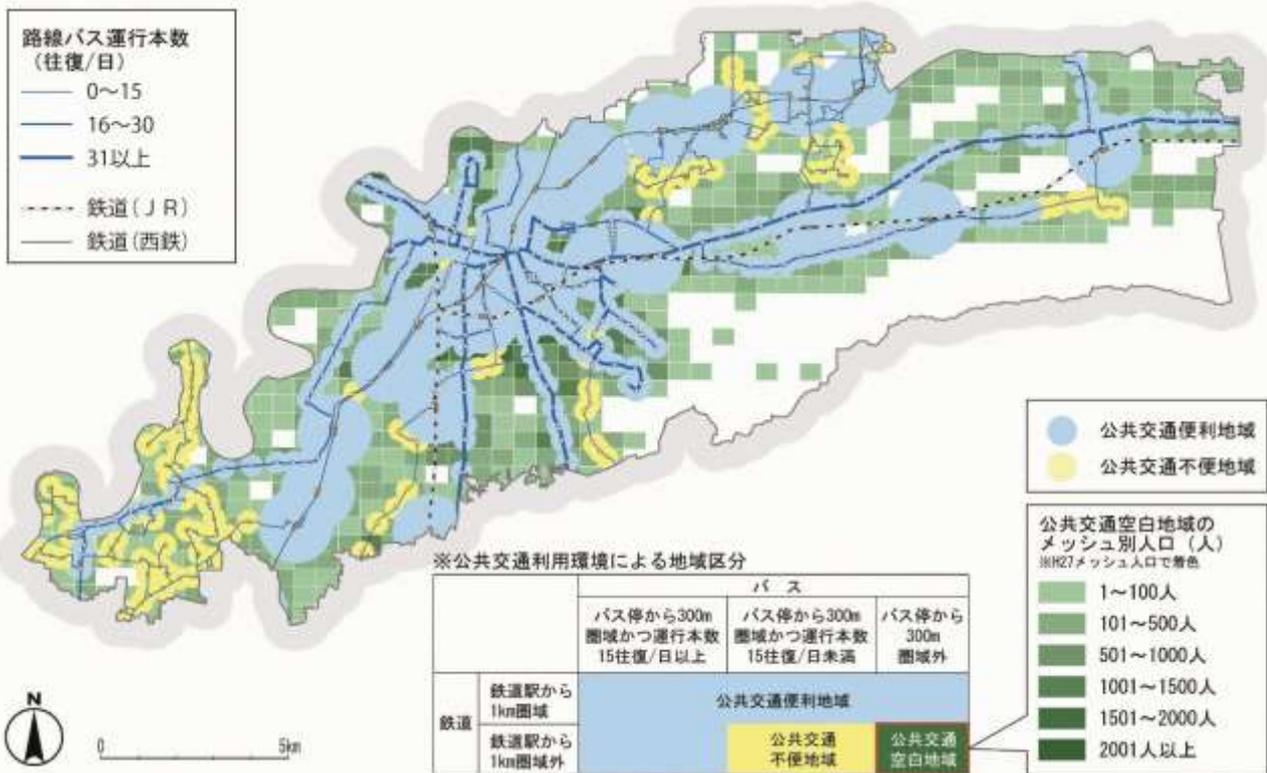
(2) 「安全・安心な暮らしの実現」の視点から見た現状・課題

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。

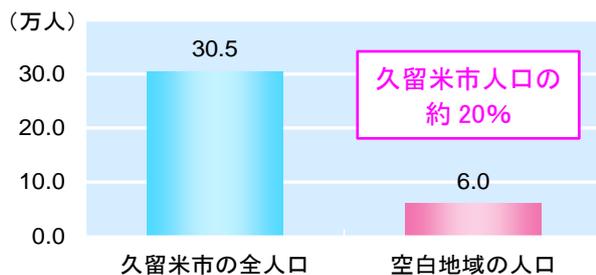
こうした状況の中、久留米市人口の約20%にあたる市民が、この公共交通空白地域に生活しています。

※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。



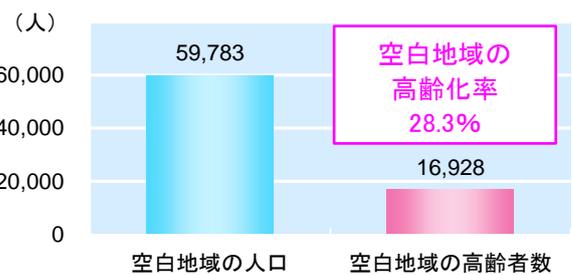
▲公共交通不便、空白地域

※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

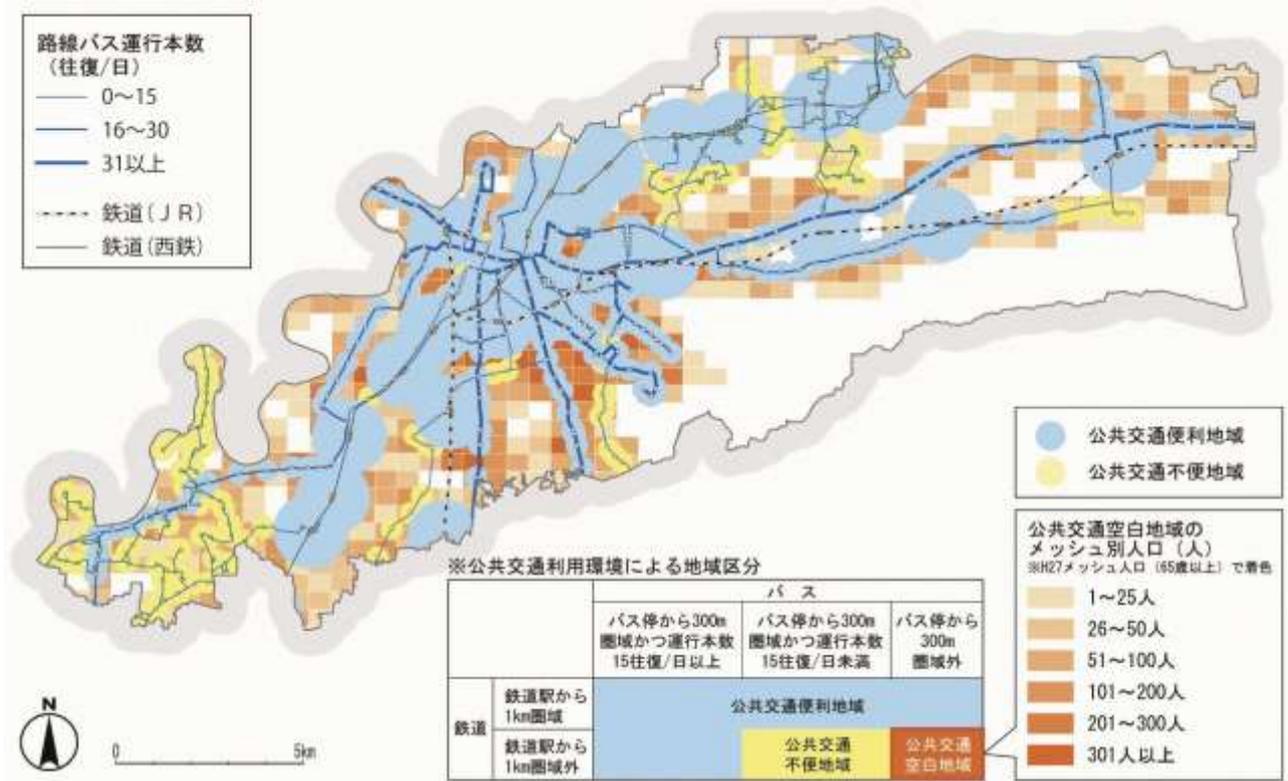
資料：平成 27 年国勢調査



▲公共交通空白地域における人口構成

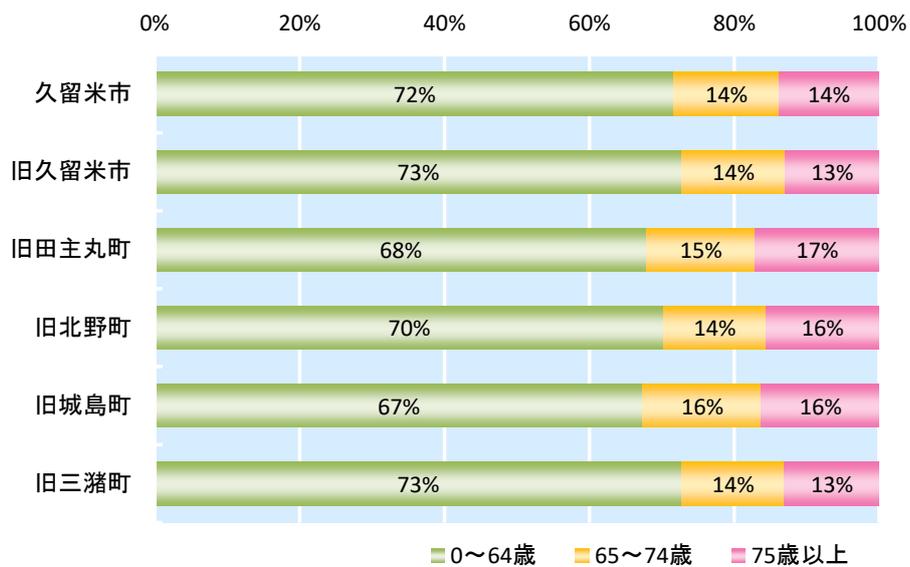
資料：平成 27 年国勢調査

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

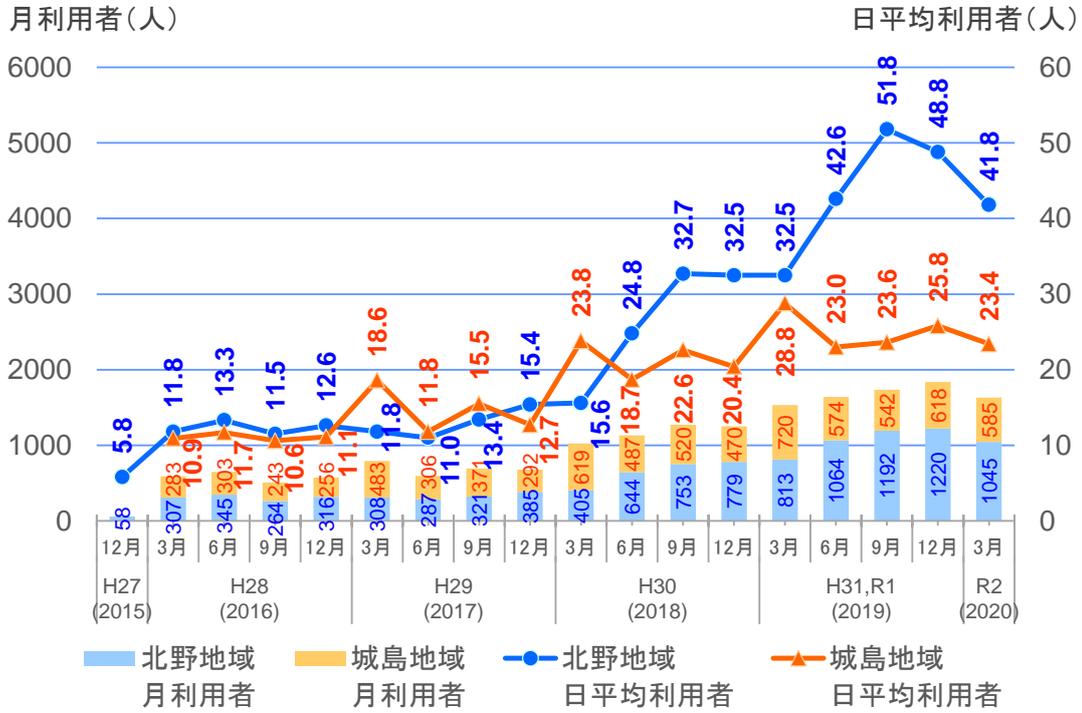


▲久留米市の公共交通空白地域における人口構成

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

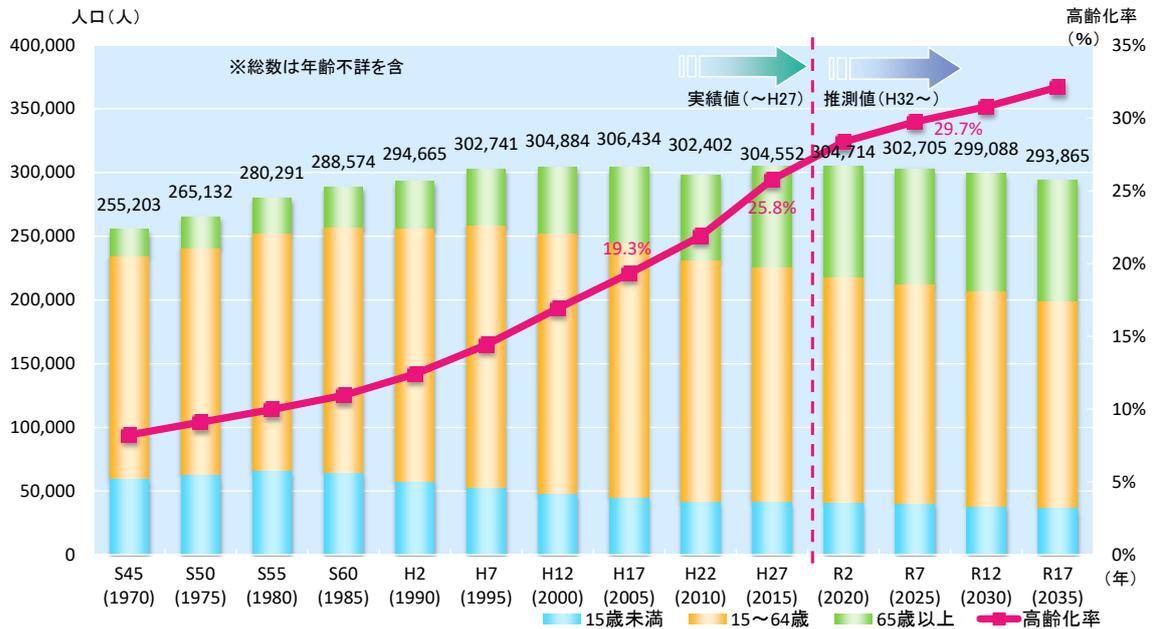


※令和2年3月末時点

▲ 生活支援交通導入の状況

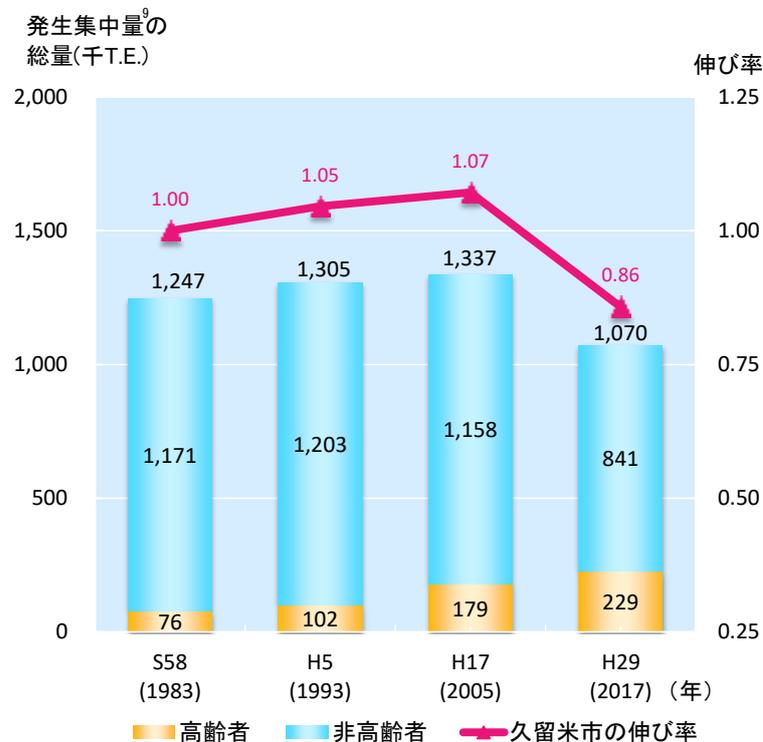
②自家用車を利用できない高齢者は外出行動が少ない傾向

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

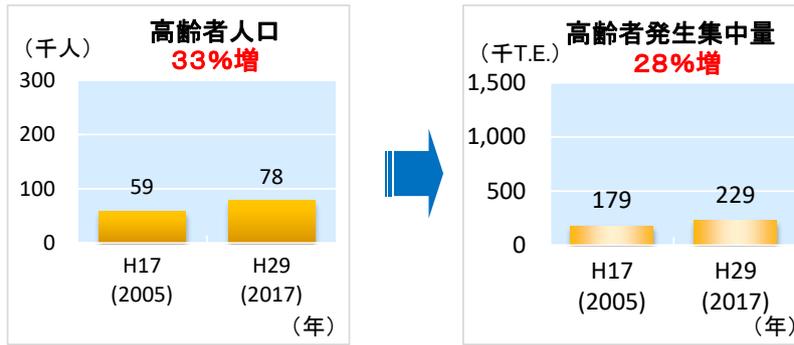
※高齢者は 65 歳以上で集計

資料：第 2~5 回北部九州圏パーソントリップ調査²

² 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

³ 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

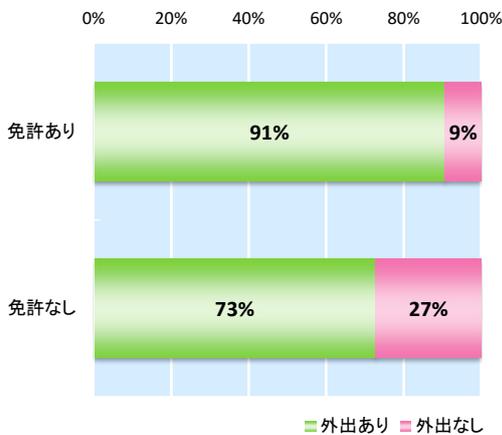
▲ 1人当たりの発生集中量の推移

※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

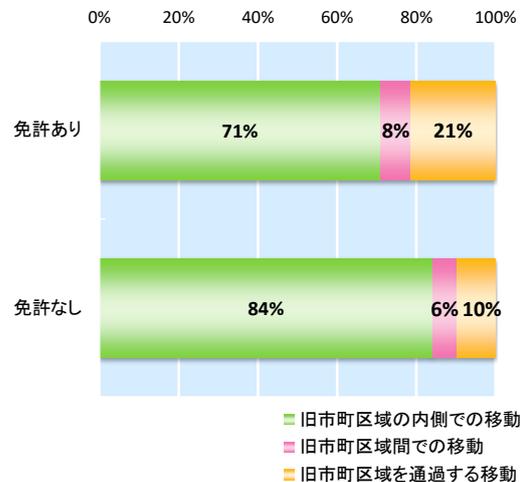
免許を保有していない高齢者は、免許を保有している高齢者に比べて外出率が約18%低い状況にあります。

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

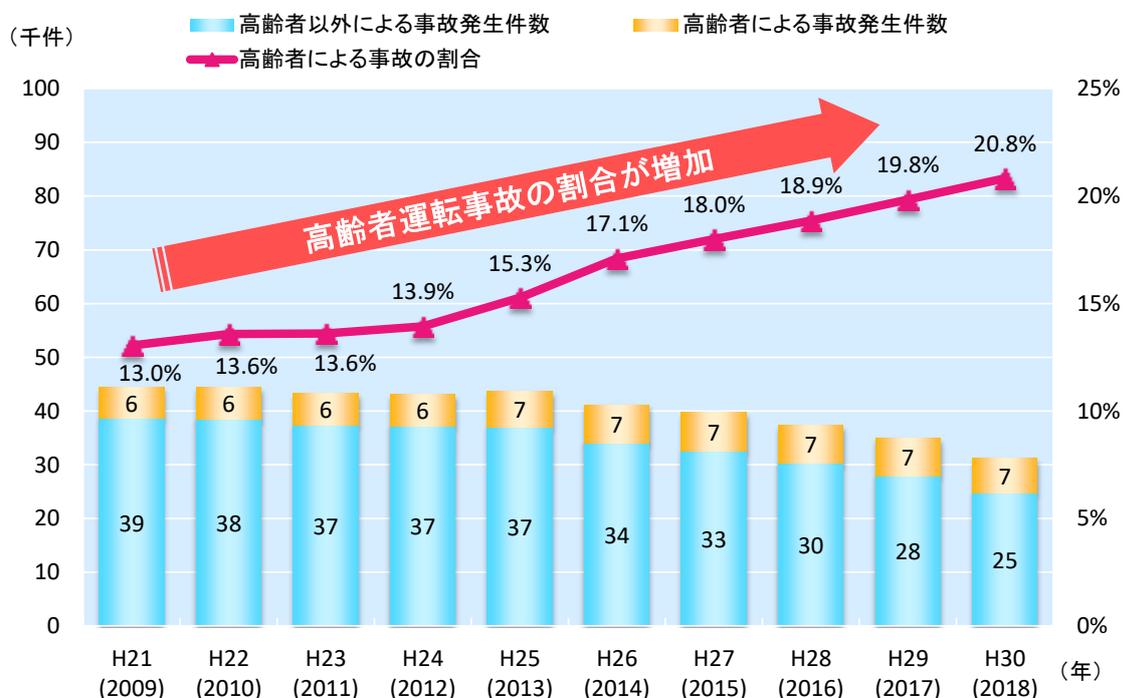


▲ 高齢者のトリップ内訳

資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

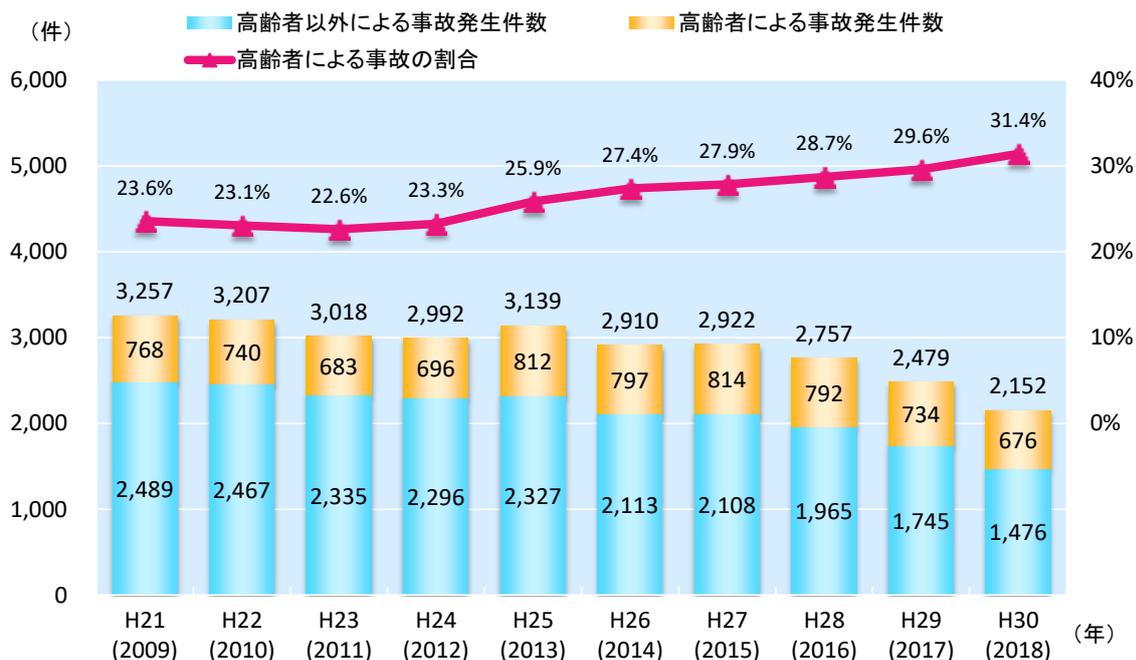
③高齢者の運転による交通事故の増加が懸念

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

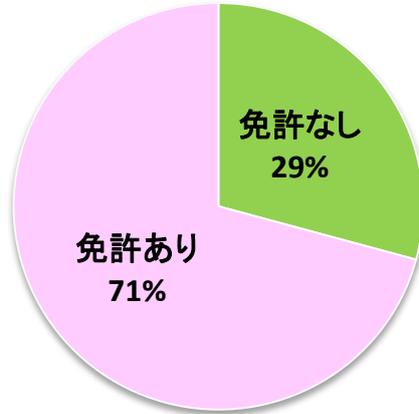
資料：福岡県交通年鑑



▲久留米市の交通事故件数と高齢者運転事故件数の推移

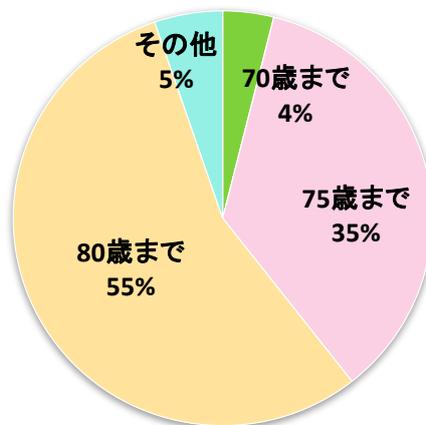
資料：福岡県交通年鑑

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

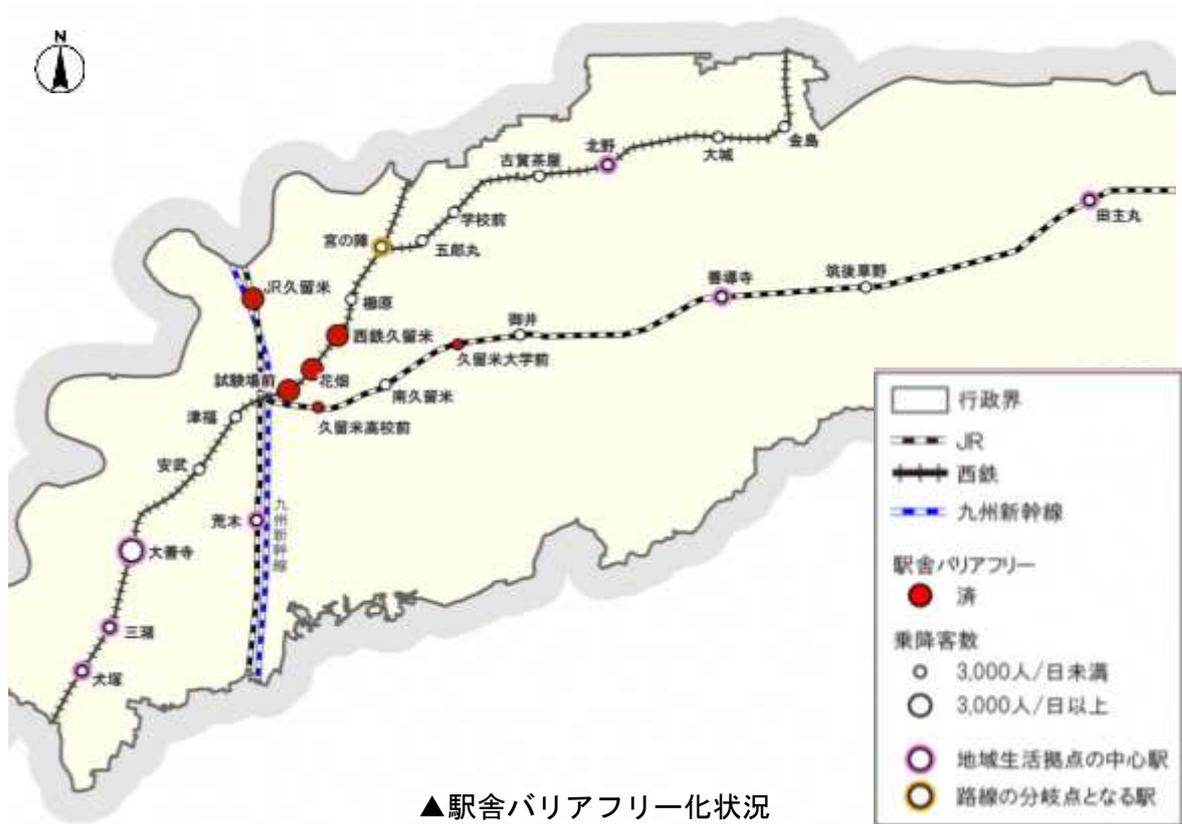
※グラフの中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”が100%とならない場合があります

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

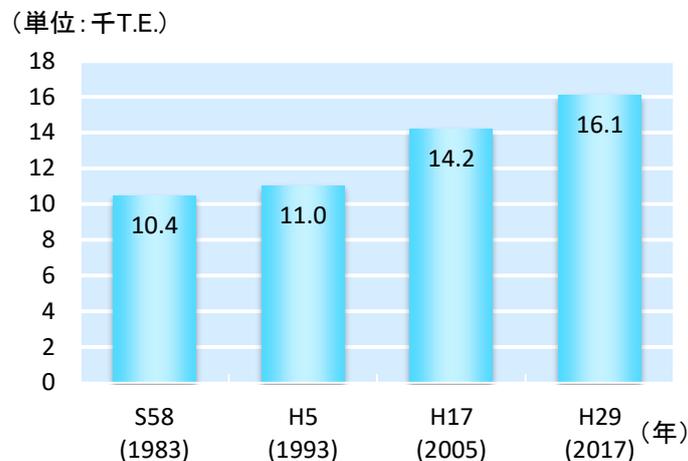
④移動制約者等の外出行動を支えるバリアフリー化が不十分

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 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 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 傾斜路に手すりなし 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 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 に至る経路に誘導ブロックなし 傾斜路の手すりが片側のみ 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) 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 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 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

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