

久留米市 都市交通マスタープラン



～はじめに～

久留米市は、九州自動車道と大分・長崎自動車道のクロスポイントに近接し、国道3号をはじめとする6つの国道に併せて、5つの鉄道路線が集中する高い鉄道網を有した交通の要衝となっています。また、平成23年3月に九州新幹線が全線開業し、九州圏域のみならず中国地方や近畿地方をはじめ、関西方面からの多くの来訪者が期待されるなど、交通のニーズにも大きな変化が見られます。



一方、近年、増加を続けてきた人口が減少に転じ、高齢化も急速な進行を見せるなど、本市の人口構造には大きな変化が現れており、この傾向は今後も一層進展することが予測されています。更に、広域合併による都市の一体性の向上や低炭素社会への移行、中心市街地の再生など、交通施策に関わりの深い様々な都市課題にも直面しています。

このような中、本市では、様々な社会情勢の変化に対応していくため、「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」を将来都市構造として定め、今後の都市づくりを進めていくこととしています。

こうした状況を踏まえ、このマスタープランでは、今後の交通施策の目指すべき方向性として、本市の充実した公共交通網を活かし、『自動車に頼りがちな生活』から『公共交通や自転車等の交通手段を適度に組み合わせた生活』へ誘導していくことを基本としています。この基本的な考え方のもと、本市が抱える様々な都市交通課題に対応しつつ、目指すべき将来都市像を交通面から支え、持続可能で都市活力を生み出し、安全・安心に移動できる交通体系の構築を目標に掲げ、本市の自動車や公共交通等の様々な移動手段における総合的な都市交通施策の基本的な方針を定めました。

今後、本マスタープランに基づき、市民等や交通事業者の皆様と行政の協働により、計画的かつ着実な交通体系づくりに取り組んでまいりたいと考えておりますので、皆様のより一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

終わりに、久留米市都市交通マスタープランの策定にあたりまして、格別のご尽力を賜りました久留米市都市交通マスタープラン検討委員会委員の皆様をはじめ、市民アンケート、市民意見の募集等を通じて貴重なご意見、ご提言をお寄せ頂いた市民の皆様並びに関係各位に対し、心より深く感謝申し上げます。

平成25年2月

久留米市長 橋原利則

目次

1. 都市交通マスタープランの概要	1
(1) 策定の背景と目的	2
(2) 構成	3
(3) 位置づけ	4
(4) 目標年次	4
2. 久留米市の概況	5
(1) 位置・地勢	6
(2) 人口・世帯数	7
(3) 交通網	8
(4) 人の動き	9
3. 生活の場面からみた交通の現況と課題	12
(1) 私たちの生活の場面	13
(2) 「暮らす」からみた交通の現状	14
(3) 「もてなす・つくる」からみた交通の現状	29
(4) 交通課題の抽出	35
4. 都市づくりの方針	36
5. 都市交通の目標像	41
(1) 目標像設定の考え方	42
(2) 都市交通の目標像	43
6. 基本方針と施策の方向性	46
(1) 基本目標実現のための基本方針	47
(2) 基本方針実現のための施策の方向性	49
7. 将来交通網	72
(1) 将来公共交通網	73
(2) 将来道路網	74
(3) 中心拠点の将来交通網	75
8. 取り組み姿勢	76
9. 短期重点施策	79



久留米市都市交通マスタープラン

1. 都市交通マスタープランの概要



(1) 策定の背景と目的

久留米市は、広域合併等を背景に都市の規模を拡大し、平成 20 年 4 月に中核市へと移行しました。

しかしながら、少子化の進展に伴う人口減少や超高齢社会の到来、不安定な経済状況など、市を取り巻く社会情勢は大きく変わってきています。併せて、地球環境への負荷軽減、防災意識の高まり、量より質を求めるなど、行政に対する市民ニーズにも大きな変化が見られます。

こうした中、交通についてみると、本市は九州における広域交通のクロスポイントに近接するとともに、5つの鉄道路線が集中した高い鉄道網を有する、九州における交通の要衝となっています。また、平成 23 年 3 月には広域高速鉄道の九州新幹線が全線開業し、九州圏域のみならず中国地方や近畿地方をはじめ、関西方面からの多くの来訪者が期待されるなど、交通のニーズにも大きな変化が見られます。

こうした様々な社会情勢の変化に対応していくために、本市では、都市づくりの新たな指針となる「久留米市都市計画マスタープラン」を策定し、

- 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

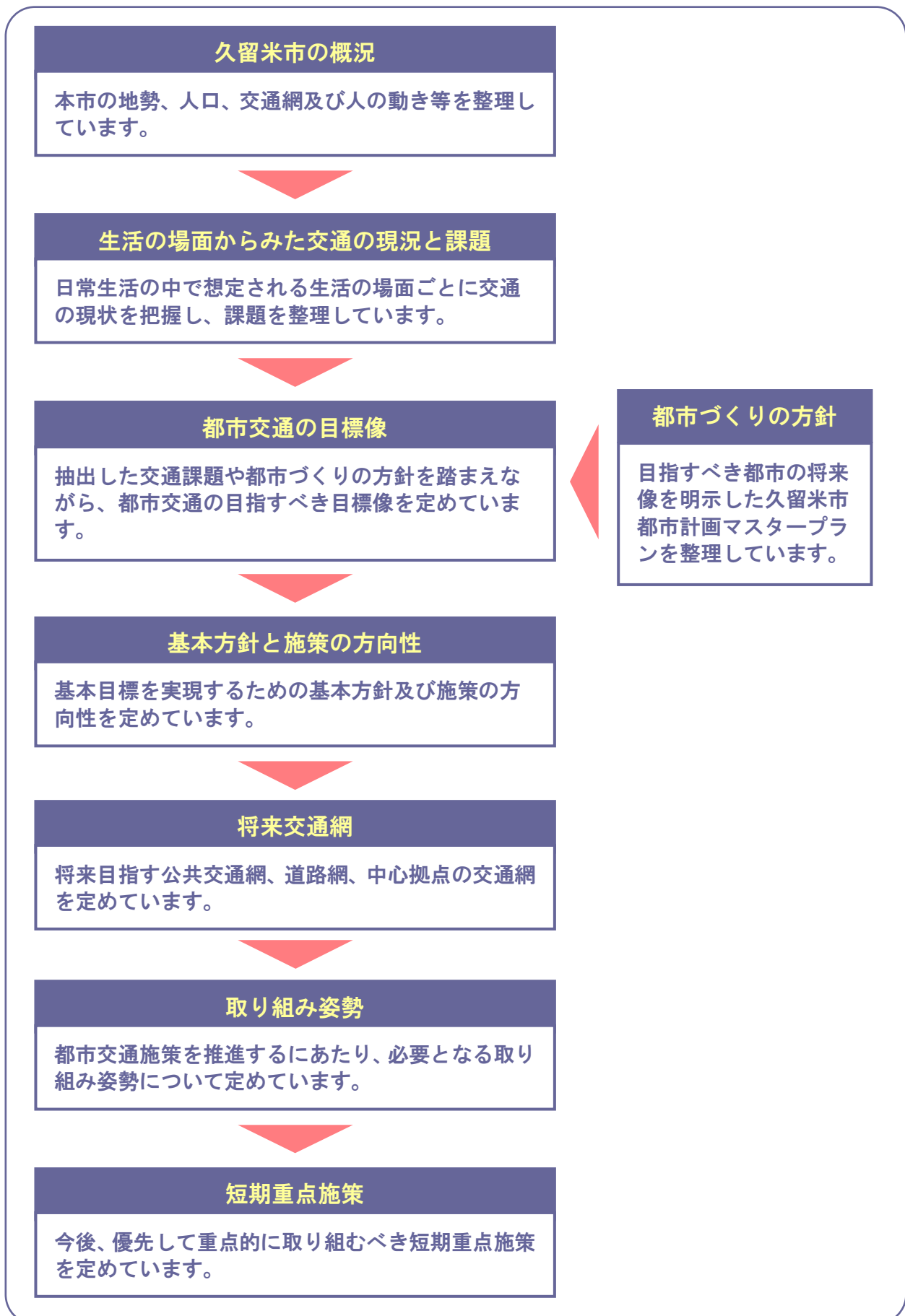
の4つを目標に掲げ、「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」の構築を目指しています。

このような中、交通分野において、久留米市都市計画マスタープランで描かれた将来都市構造を支える交通体系の構築を図るとともに、様々な社会情勢の変化に対応できる交通体系の構築を図っていくために、自動車や公共交通等の様々な移動手段における総合的な都市交通施策の指針が必要となっています。

そのため、久留米市都市交通マスタープランは、本市の人の動きや交通の現状を踏まえた交通課題を整理するとともに、将来の目指すべき都市交通の目標像とその実現に向けた施策の方向性を定め、本市における都市交通施策の指針として策定するものです。

(2) 構成

久留米市都市交通マスタープランは、以下の項目で構成しています。



(3) 位置づけ

久留米市都市交通マスタープランは、本市の都市づくり全般に関わる基本計画である「久留米市都市計画マスタープラン」に即するとともに、本市及び関連行政で取り組む様々な計画を踏まえたうえで定めています。

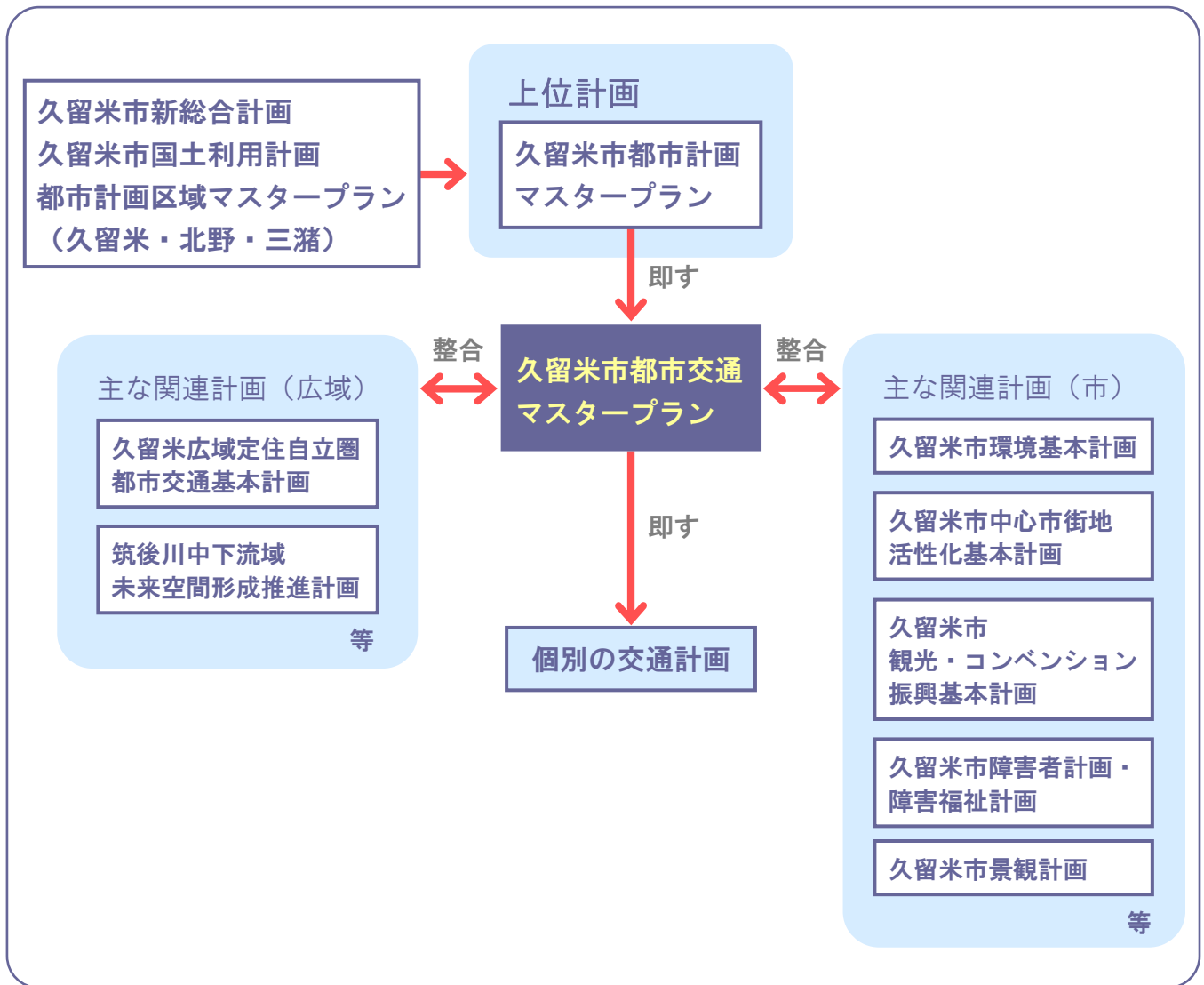


図 都市交通マスタープランと他の行政計画との関係

(4) 目標年次

久留米市都市交通マスタープランの目標年次は、上位計画との整合を図るため、久留米市都市計画マスタープランの目標年次である平成37年度としています。



久留米市都市交通マスタープラン

2. 久留米市の概況



(1) 位置・地勢

久留米市は九州北部の福岡県南西部に位置し、九州の中心都市の福岡市から南へ約 40 キロメートルの距離にあり、市域は東西に約 32 キロメートル、南北に約 16 キロメートルと東西に長い形状を成しています。また、九州一の大河筑後川が北東部から西部にかけて貫流し、筑後川に沿って南側には東西に耳納連山が連なっています。

全体的に南東部の山麓・丘陵地から、北西部や西部にかけて緩やかに傾斜し、筑後川によって形成された広大な筑後平野の平坦地へと続き、耕地や市街地が広がっています。

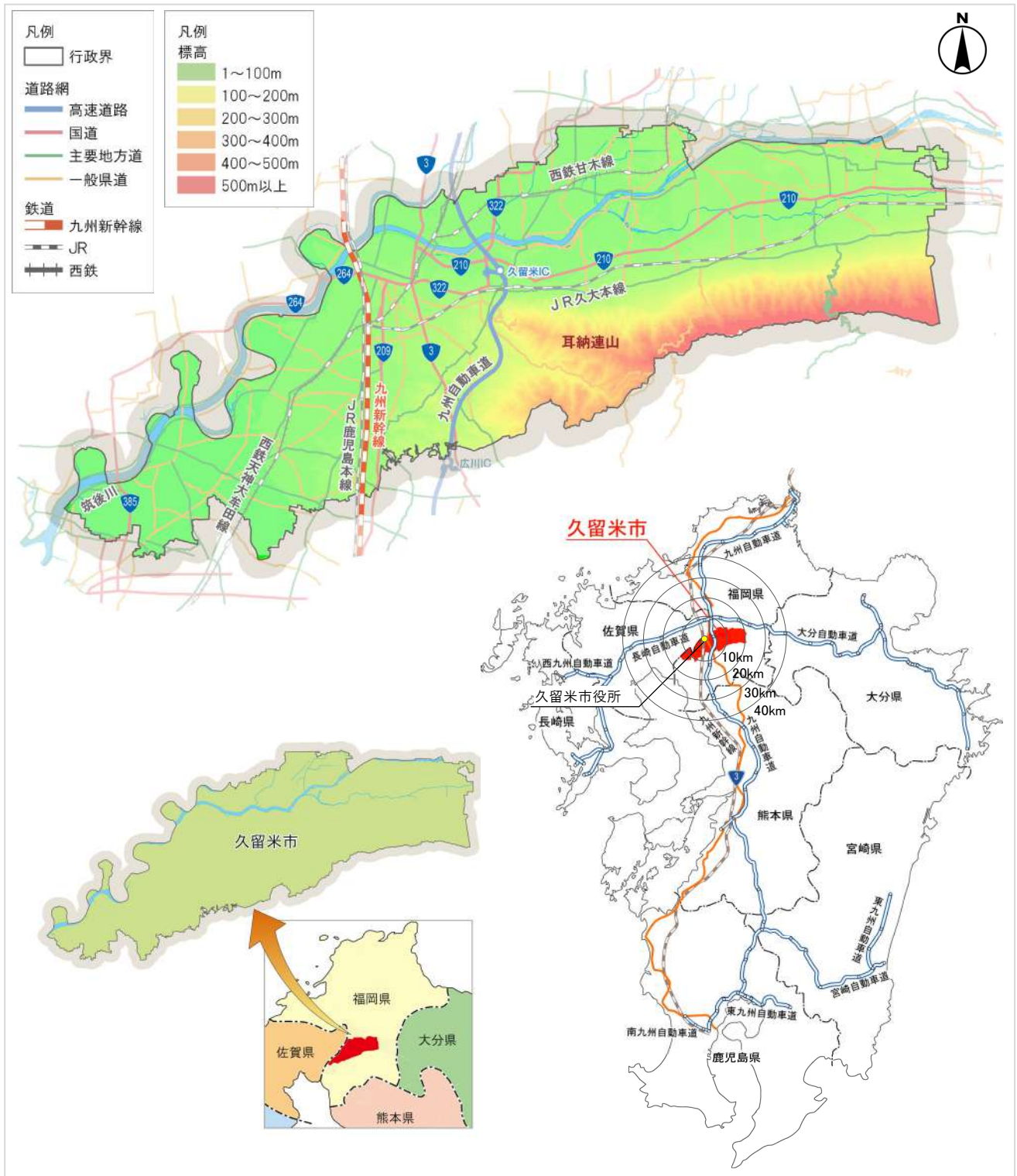


図 本市の地勢

(2) 人口・世帯数※

久留米市の人口は、少子化や市外への転出等の影響により、平成 17 年をピークに減少傾向に転じています。概ね 20 年後の平成 37 年には、平成 17 年より約 1.8 万人少ない 288,906 人となり、今後も人口減少は進展することが予測されています。

一方で、65 歳以上の高齢者人口が占める割合（高齢化率※）は増加傾向にあり、平成 37 年には高齢化率が平成 17 年と比べ約 10%高い 30%近くまで増加することが予測されるなど、少子高齢化の進展が予測されます。

また、久留米市の世帯数では、平成 7 年以降の人口増加のスピードが鈍化する中で、核家族化や単身世帯の増加等を背景に、一貫して増加傾向ですが、1 世帯当たりの人員は減少傾向にあり、平成 22 年には約 2.6 人/世帯まで減少しています。

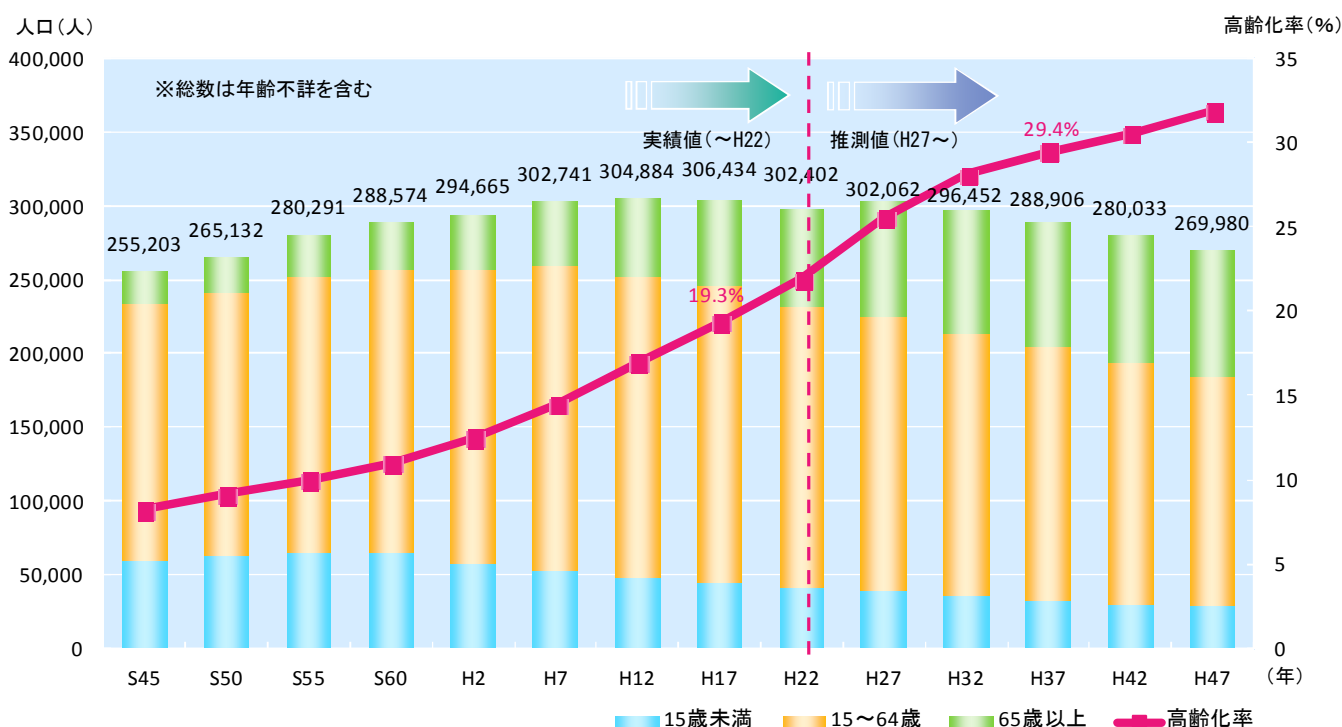


図 本市における年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

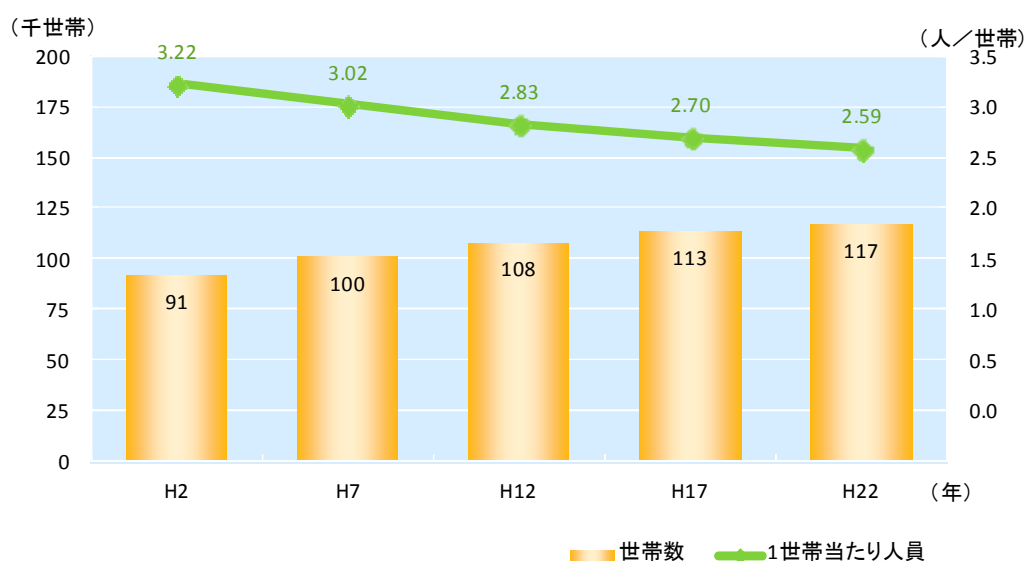


図 本市における世帯数の推移

出典：国勢調査

(3) 交通網

久留米市は、九州における広域道路交通のクロスポイントに近接するとともに、国道 3 号をはじめ、209 号、210 号、264 号、322 号等の国道や、広域高速鉄道の九州新幹線及び JR 鹿児島本線、JR 久大本線、西鉄天神大牟田線、西鉄甘木線の鉄道を有し、九州における交通の要衝となっています。

また、本市では近隣市町との連携強化や、市域内の各地域を結ぶ幹線道路として、放射環状型を目指す都市計画道路網が計画されており、現在の整備率は約 48%（平成 23 年度末現在）となっています。



図 本市の交通網

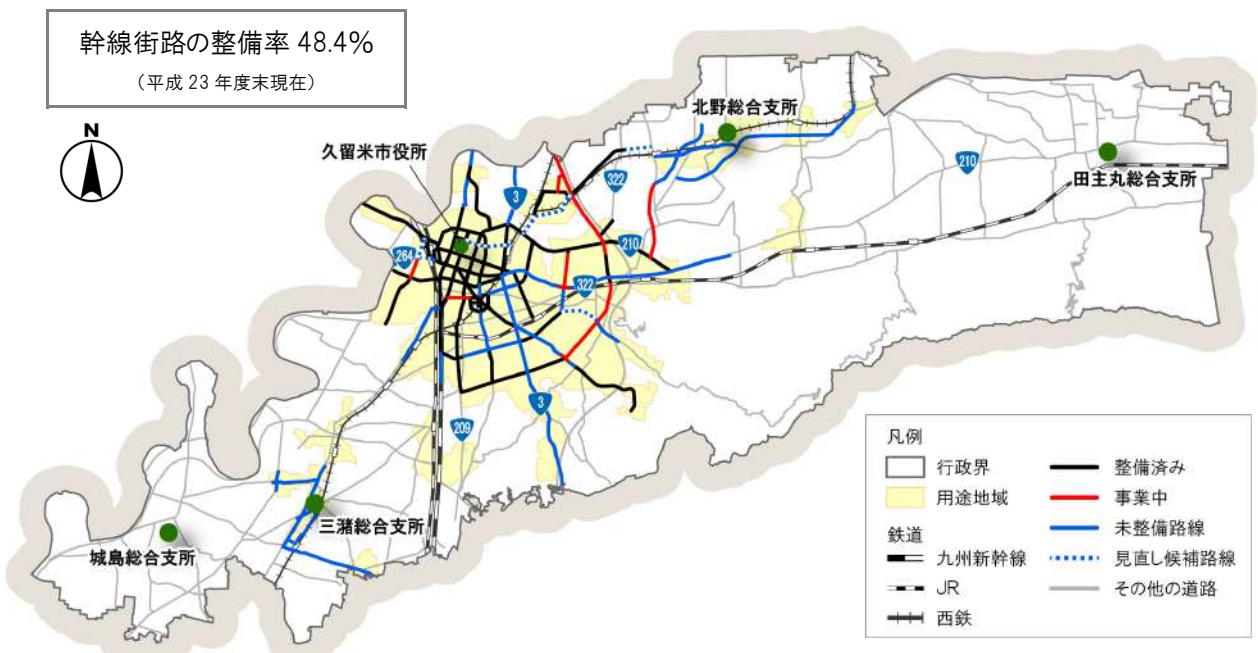


図 本市の都市計画道路網

出典:平成 23 年都市計画現況調査

(4) 人の動き

1) 年齢別

久留米市における人の動きは、人口減少や少子高齢化の進展に伴い、平成 37 年には平成 17 年と比べて約 15%減少することが予測されています。

また、年齢層*別における、高齢者（65 歳以上）の動きは、高齢者の増加や 1 人当たりのトリップ数の増加に伴い約 5 割増加するのに対し、非高齢者の動きは、少子化の進展や 1 人当たりのトリップ数の減少に伴い約 3 割減少することが予測されています。

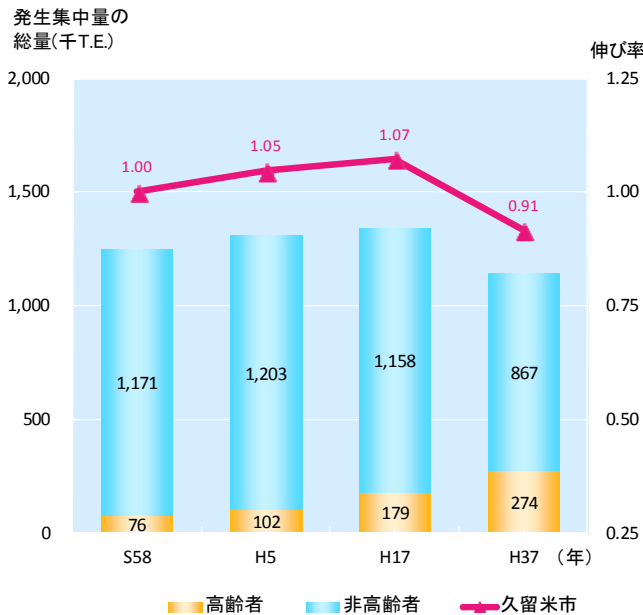


図 本市における人の動きの推移

出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査*

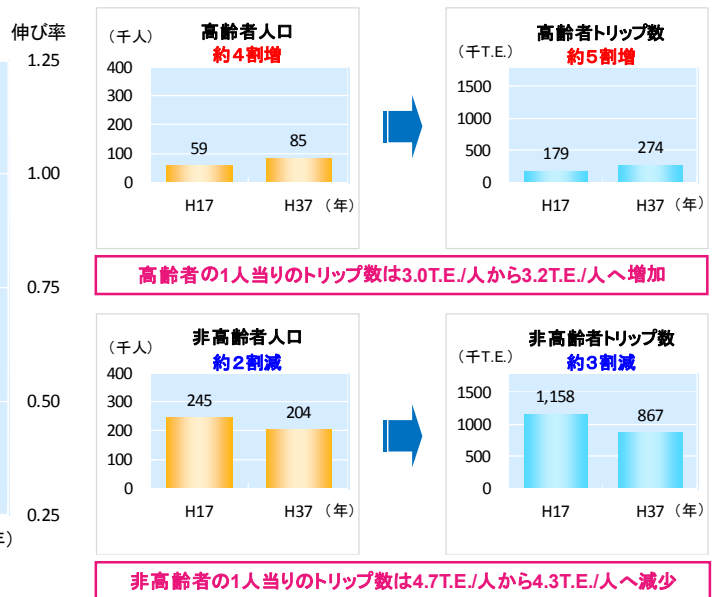


図 1人当たりのトリップ数

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査、国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所

用語の解説

トリップとは・・・

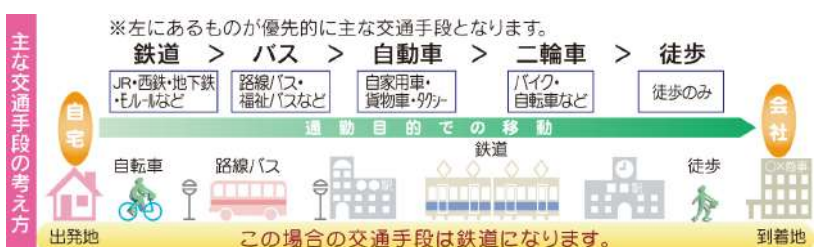
人が1つの目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位を指します。1回の移動でいくつもの交通手段を乗り換えても1トリップとして数えます。

発生集中量とは：

1回のトリップには、出発地点と到着地点があります。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、発生量と集中量の合計が発生集中量になります。発生集中量の単位はT.E.(トリップエンド)です。

交通手段とは：

ある目的の移動で、いくつかの交通手段を利用した場合、「主な交通手段」で代表した移動手段を表します。

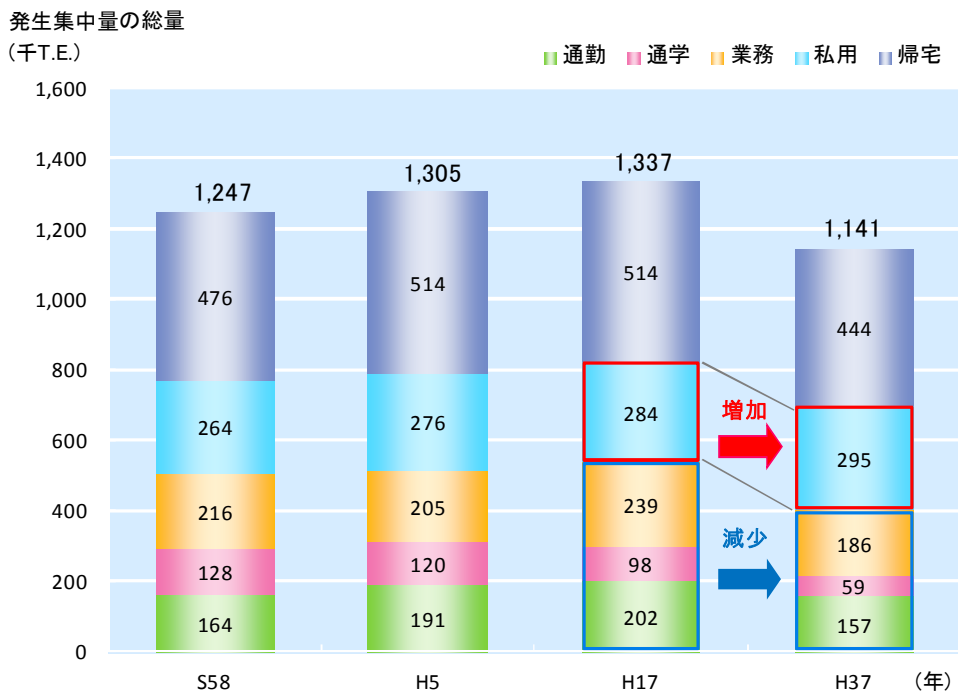


2) 目的別

久留米市における平成 17 年の人の動きを目的別にみると、少子化に伴う年少人口（0～14歳）の減少により、通学目的の移動は平成 5 年と比べて約 18%減少していますが、その他の目的の移動は増加傾向にあることがわかります。

次に、平成 37 年の人の動きを目的別にみると、年少人口や生産年齢人口（15～64歳）の減少により、通勤、通学及び業務を目的とする移動も減少することが予測されています。その一方で、高齢化の進展に伴う高齢者の増加等により、私用目的（買物、通院、娯楽等）の移動は増加することが予測されています。

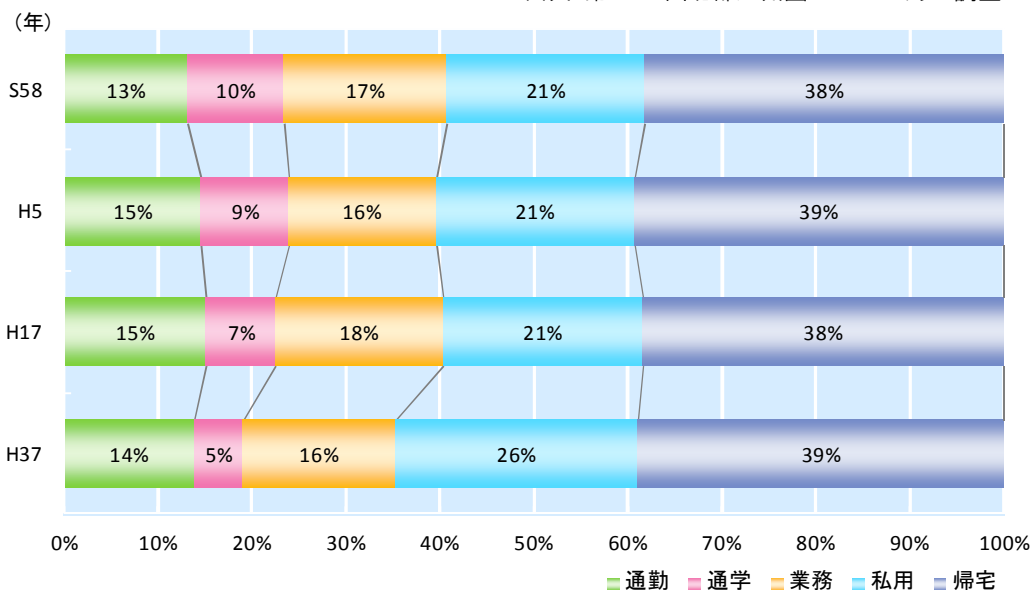
また、人の動きの目的別構成※比は平成 17 年まで大きな変化は見られませんでしたでしたが、今後は私用目的の割合が増加することが予測されています。



※グラフ中の値は四捨五入しているため、“内訳の合算値”と“合計値”が一致しない場合があります。

図 人の動きの目的別推移

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 人の動きの目的別構成推移

出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査

3) 手段別

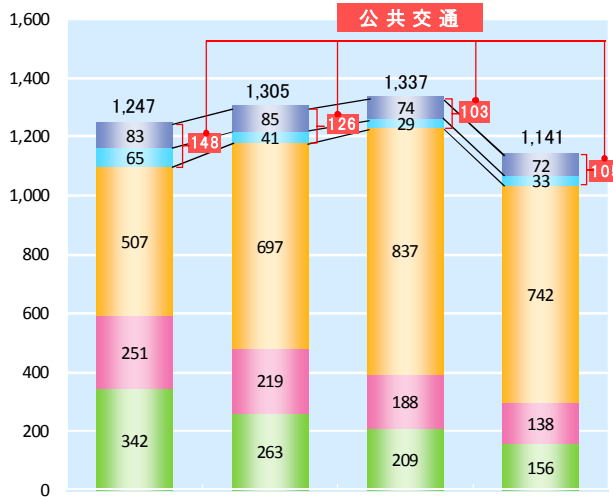
久留米市における平成 17 年の人の動きを手段別にみると、徒歩、二輪車、バス、鉄道による移動は平成 5 年に比べて全て減少傾向にあります。

その一方で、自動車による移動は平成 5 年に比べて約 1.2 倍に増加しており、自動車依存の進展が見られます。

次に、平成 37 年の人の動きを手段別にみると、徒歩、二輪車による移動は、引き続き減少傾向にあります。また、鉄道、バスの移動は、公共交通を利用する機会が比較的多い高齢者の増加等に伴い、横這いで推移することが予測されています。また、自動車による移動は量的に減少が予測されるものの、手段別構成比としては将来更に高まる傾向にあり、今後も自動車依存の傾向が続くものと予測されます。

さらに、自動車保有台数をみると、平成 12 年までは増加傾向にあり、その後概ね横這いで推移しています。また、1 世帯当たりの人員が減少する中で、1 世帯当たりの自動車保有台数はほぼ横這いであり、このことから自動車依存の傾向がうかがえます。

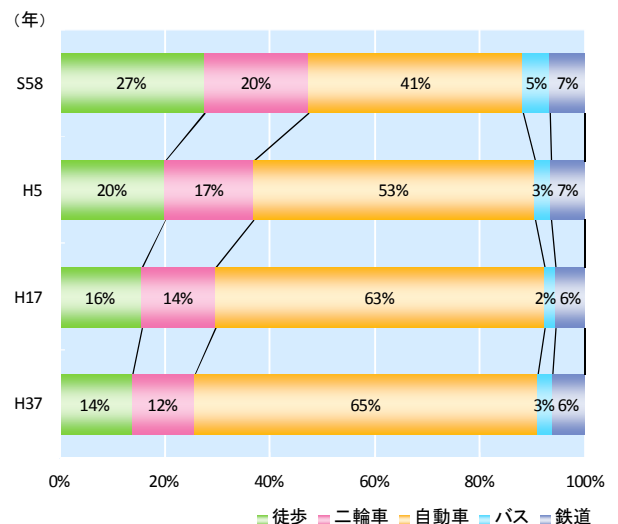
発生集中量の総量 (千T.E.)



※グラフ中の値は四捨五入しているため、「内訳の合算値」と「合計値」が一致しない場合があります。

図 人の動きの手段別推移

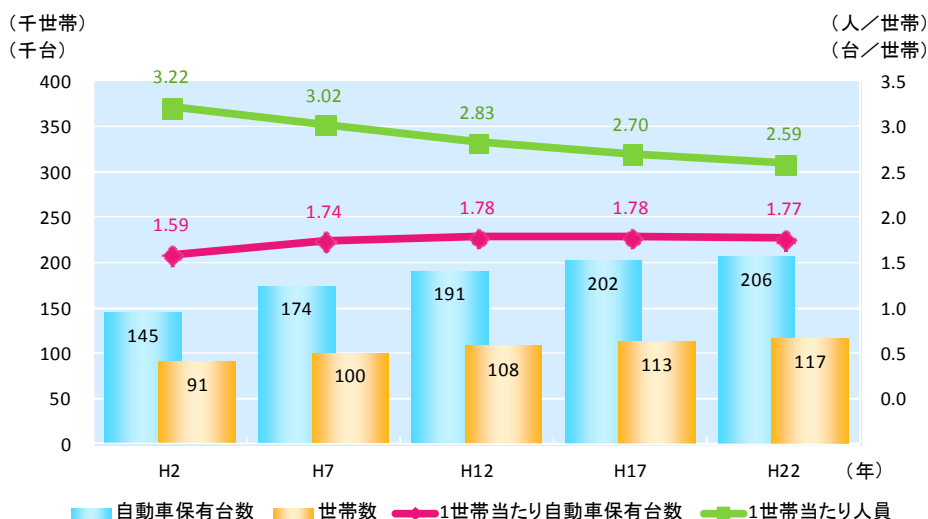
出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査



※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 人の動きの手段別構成推移

出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査



※1 世帯当たり自動車保有台数(台/世帯)については、「自動車保有台数(1 台単位)」と「世帯数(1 世帯単位)」を用いて算出しており、グラフ中の値(千台単位、千世帯単位)を用いて算定する値と合わない場合があります。

図 本市の世帯数と自動車保有台数の推移

出典：国勢調査、(財)自動車検査登録情報協会、(社)全国軽自動車協会連合会