

久留米市 都市交通マスタープラン

概要版



目 次	
1.	都市交通マスタープランの概要 1
2.	久留米市の概況 2
3.	生活の場面からみた交通の現況 4
4.	都市交通の目標像 11
5.	基本方針と施策の方向性 13
6.	将来交通網 21
7.	取り組み姿勢 24
8.	短期重点施策 25

1. 都市交通マスタープランの概要

(1) 策定の背景と目的

少子高齢化等の社会情勢の変化に対応するため、総合的な都市交通施策の指針が必要となっています。

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ります。

総合的な都市交通施策の指針として都市交通マスタープランを策定します。

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) 目標年次

目標年次

平成37年度

2. 久留米市の概況

(1) 人口

○人口は、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。

○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 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。

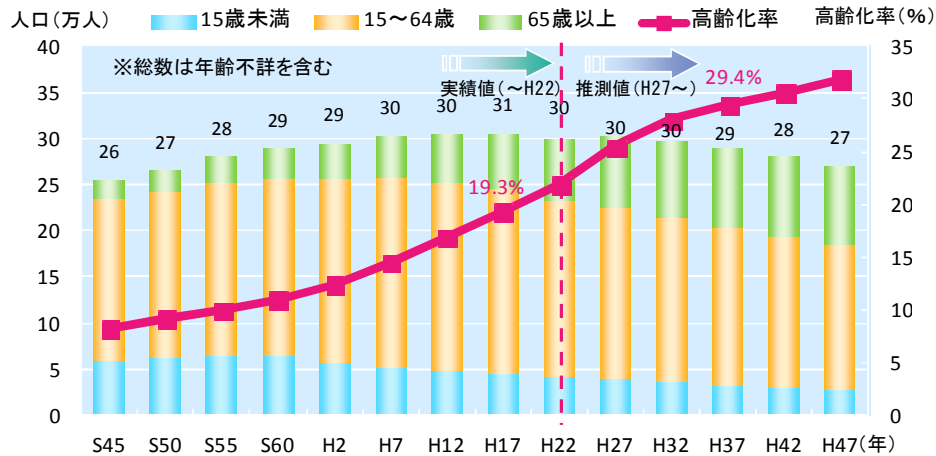


図 本市における年齢階層別人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

(2) 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。



図 本市の交通網

(3) 人の動き

1) 年齢別

- 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。
- 年齢層別における、高齢者の動きは、高齢者の増加等に伴い約1.5倍に増加することが予測されています。

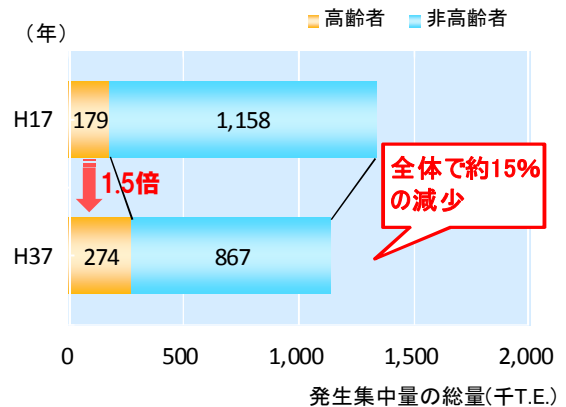


図 本市における人の動きの推移

出典:第4回北部九州圏パーソンドリップ調査

2) 目的・手段別

- 年少人口や生産年齢人口の減少により、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。
- 自動車による移動は、量的に減少が予測されるものの、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。

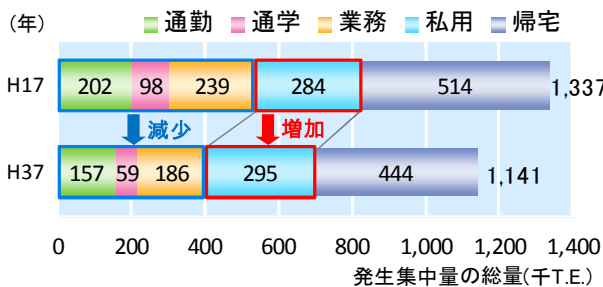


図 人の動きの目的別推移

出典:第4回北部九州圏パーソンドリップ調査

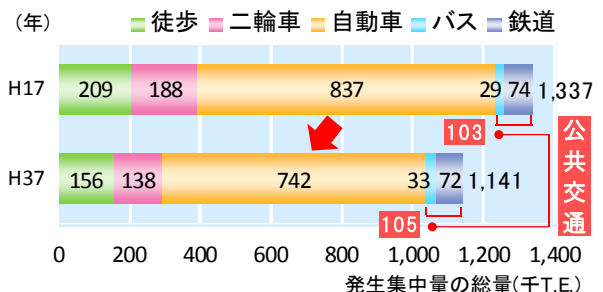


図 人の動きの手段別推移

出典:第4回北部九州圏パーソンドリップ調査

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。



3. 生活の場面からみた交通の現況

(1) 私たちの生活の場面

私たちは、日常における様々な場面で交通と関わりながら生活をしています。また、年齢を重ねるごとにライフスタイルは変化し、交通との関わり方も変化していきます。「久留米市都市交通マスタープラン」では、ライフステージを「暮らす」、「もてなす・つくる」の2つに分類し、さらに、日常生活の中で私たちが交通と関わる代表的な生活の場面を想定し、各場面から交通の現状を整理しています。

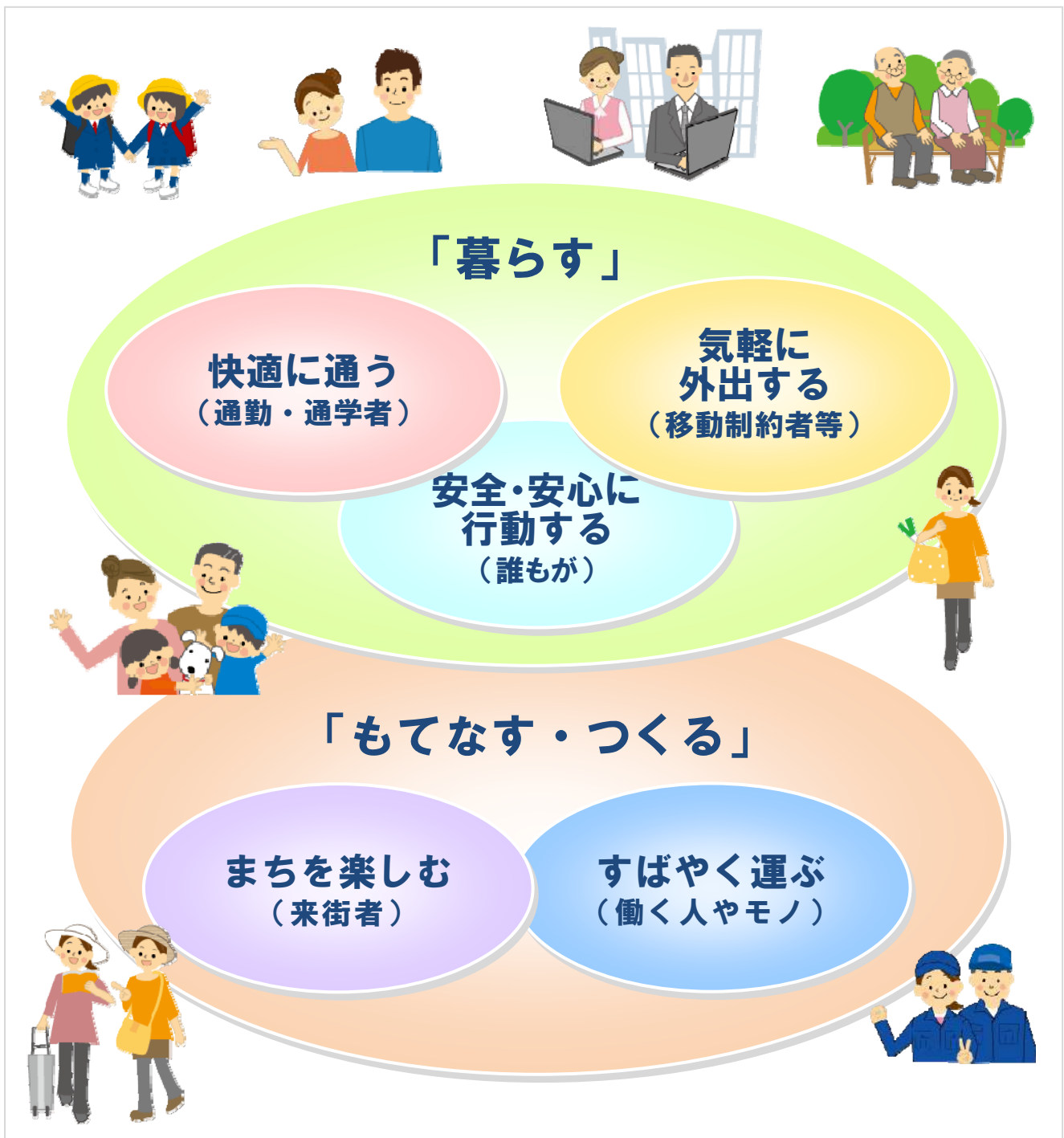


図 生活の場面

(2) 「暮らす」からみた交通の現況

日常の暮らしの中で交通に関わる生活の場面として、「通勤・通学者が快適に通う場面」、「移動制約者等が気軽に外出する場面」、「誰もが安全・安心に行動する場面」を想定し、各場面における交通の現況を整理しています。

1) 生活の場面 「通勤・通学者が快適に通う」

① バスで通う

現状：路線バスの利用者減少に伴う減便・廃止等が懸念されます

○路線バスの運行回数は、ほぼ横這いにもかかわらず、乗降客数は減少し、赤字補助額は年々増加の一途を辿っていることから、このままでは路線バスの減便・廃止等が懸念されます。

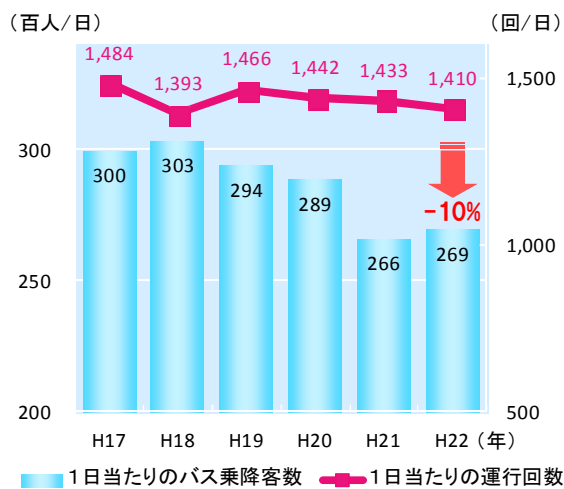


図 路線バス乗降客数と運行回数

出典：久留米市統計書

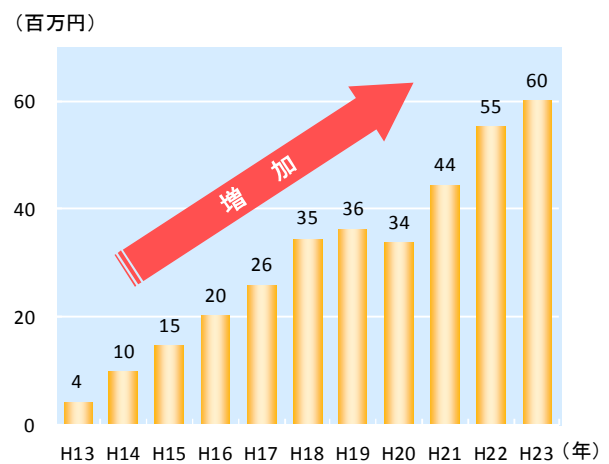


図 赤字補助額の推移

② 鉄道で通う

現状：市域内では、鉄道利用者も減少傾向にあります

○JR鹿児島本線やJR久大本線の乗降客数は増加しているものの、全体では鉄道利用者もバス利用者と同様に減少傾向にあります。

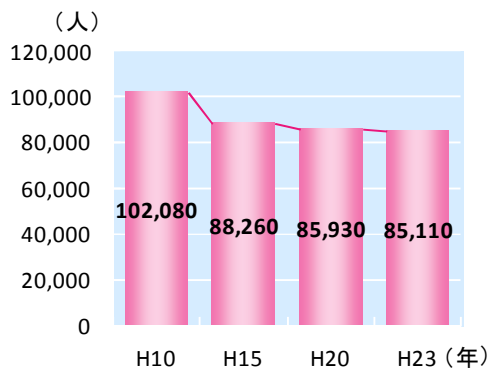


図 鉄道の乗降客数の推移

出典：各交通事業者資料

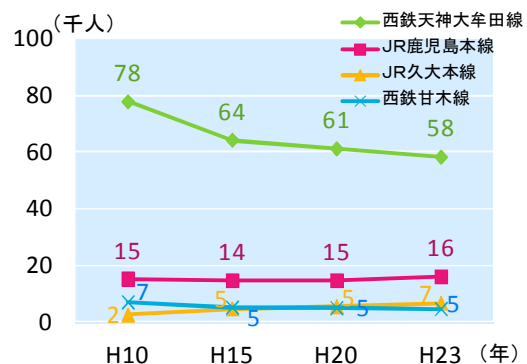


図 鉄道4路線別の乗降客数の推移

出典：各交通事業者資料

③車で通う

現状：幹線道路では、慢性的な混雑が発生しています

○国道3号や国道209号の2車線区間など、幹線道路の多くで交通混雑が発生しています。特に交通が集中する中心市街地においては、道路整備の遅れなどから通過交通と発着交通が混在し、慢性的な交通混雑が発生しています。

④徒歩や自転車で通う

現状：市内には歩道未整備区間が多く存在しています

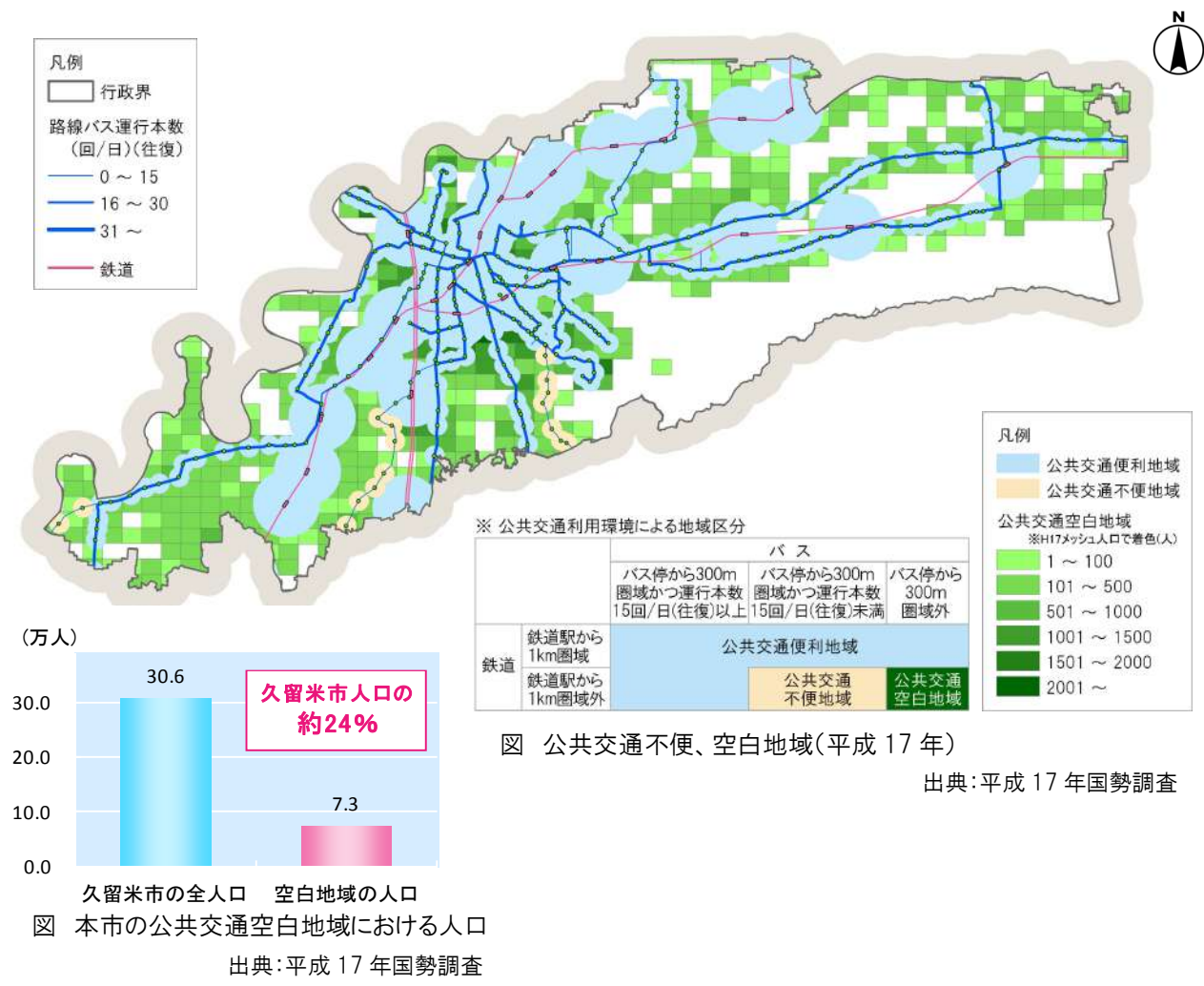
○幹線道路（国道及び県道）の約6割で歩道が設置されていない状況にあり、歩道が設置されていない区間は市全体で約190kmに及びます。

2)生活の場面「移動制約者等が気軽に外出する」

①車を使わず外出する

現状：公共交通サービスを享受しづらい、公共交通空白地域等が広範囲に亘り存在しています

○市域内には、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います。
○市人口の約24%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。



現状：公共交通空白地域には高齢者が多く居住しています

○公共交通空白地域における高齢化率は21%（平成17年）となっています。
○これらの地域では、今後も高齢化率は増加するものと予測されます。

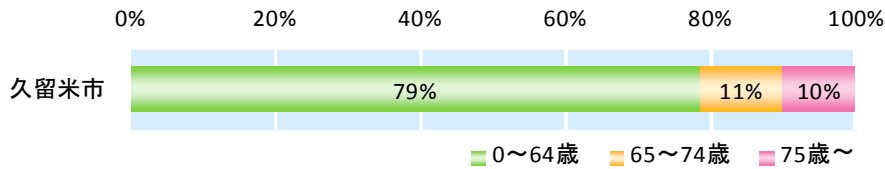


図 本市の公共交通空白地域における人口構成

出典：平成17年国勢調査

現状：自動車を利用できない高齢者は、外出行動が少ない傾向にあります

○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20%低い状況にあります。

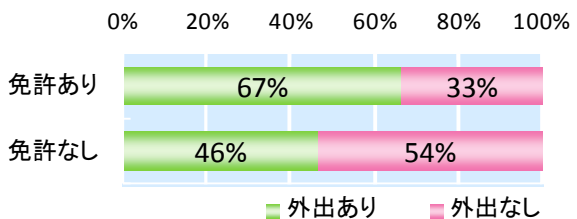


図 高齢者の外出率

出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査

②障害なく外出する

現状：移動制約者等の外出行動を支える公共交通結節点等の

バリアフリー化が不十分な状況です

○公共交通を利用される高齢者の割合は増加傾向にあるものの、駅舎のバリアフリー化が実施されていない駅があります。



図 駅別バリアフリー化状況と乗降客数

出典：九州旅客鉄道(株) バリアフリー設備のご案内、西鉄沿線 Web、久留米市交通バリアフリー基本構想

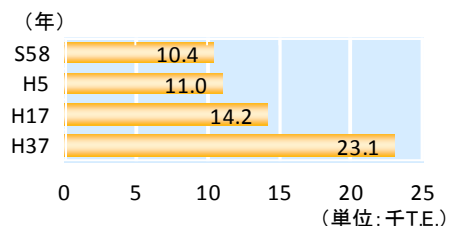


図 公共交通(バス・鉄道)利用者における高齢者トリップとその推移
出典：第2～4回北部九州圏パーソントリップ調査



3)生活の場面「誰もが安全・安心に行動する」

①安全に行動する

現状:交通事故の約半数が交差点部で発生しています

- 交通事故を道路形状別にみると、約半数の事故が交差点内や交差点付近で発生しています。
- 福岡県全体の交通事故のうち、死亡事故は、交差点付近で発生する確率が高くなっています。

現状:高齢者の運転による交通事故の増加が懸念されます

○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ます。

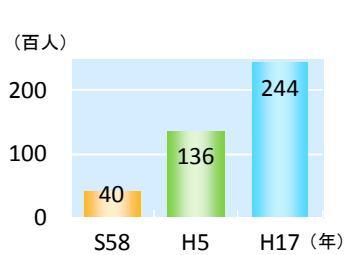
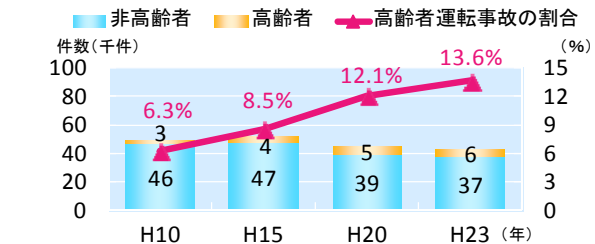


図 久留米市の高齢者運転免許保有者数の推移

出典:第2~4回北部九州圏パーソントリップ調査



※高齢者運転事故の割合(%)については、“非高齢者の事故(1件単位)”と“高齢者の事故(1件単位)”を用いて算出しており、グラフ中の値(千件単位)を用いて算定する値と合わない場合があります。

図 福岡県の交通事故件数と高齢者運転事故の割合 出典:交通年鑑

②緊急時も安心して行動する

現状:2つの第三次救急医療施設を有する医療先進都市として、

救急自動車の移動環境整備が望まれます

- 市内には第三次救急医療施設の久留米大学病院高度救命救急センター、聖マリア病院救命救急センターがあり、救急医療拠点として機能しています。
- 第三次救急医療施設から30分圏内に田主丸地域を除くほぼ全ての市域が含まれています。
- 市域内には救急自動車等の進入が困難な狭隘道路(路面幅員2.7m未満)が約280km存在しています。

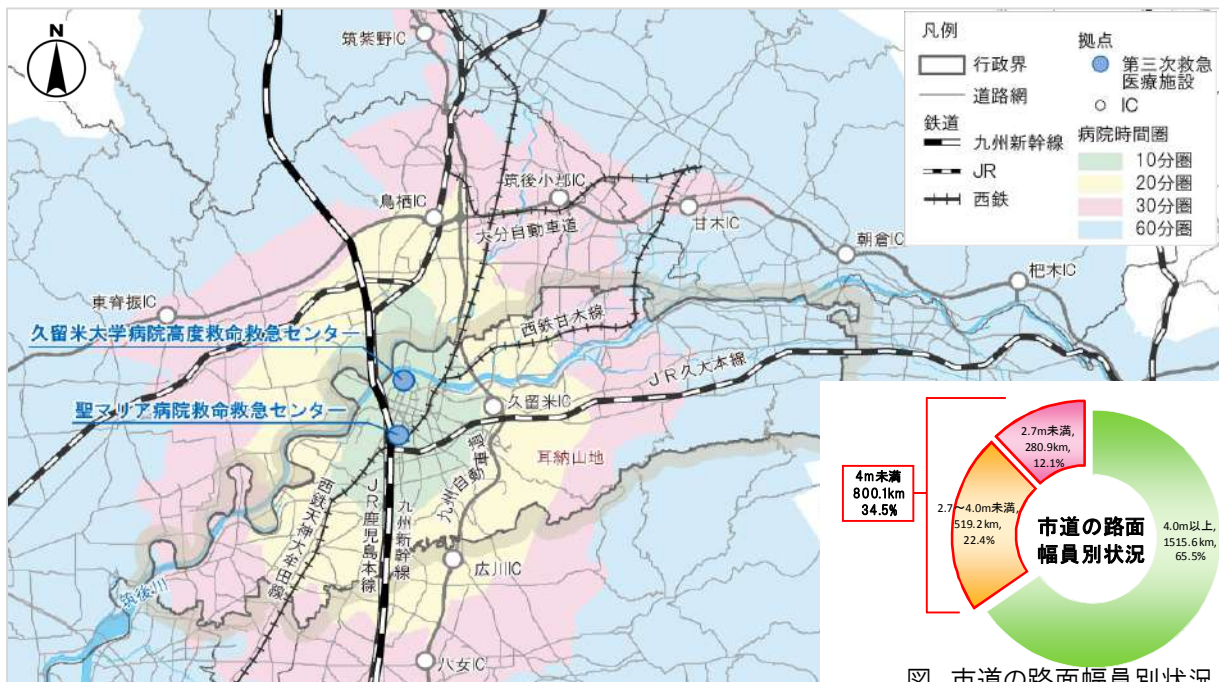


図 第三次救急医療施設からの時間圏

図 市道の路面幅員別状況 出典:久留米市道状況調査(平成23年度末)

③環境にやさしく行動する

現状：徒歩や自転車でも移動可能な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されます

- 地球環境問題の深刻化に伴い、環境にやさしい都市づくりへの意識が高まっています。
- 本市では 5km 未満の短い距離の自動車利用が多く、更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みられ、温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。

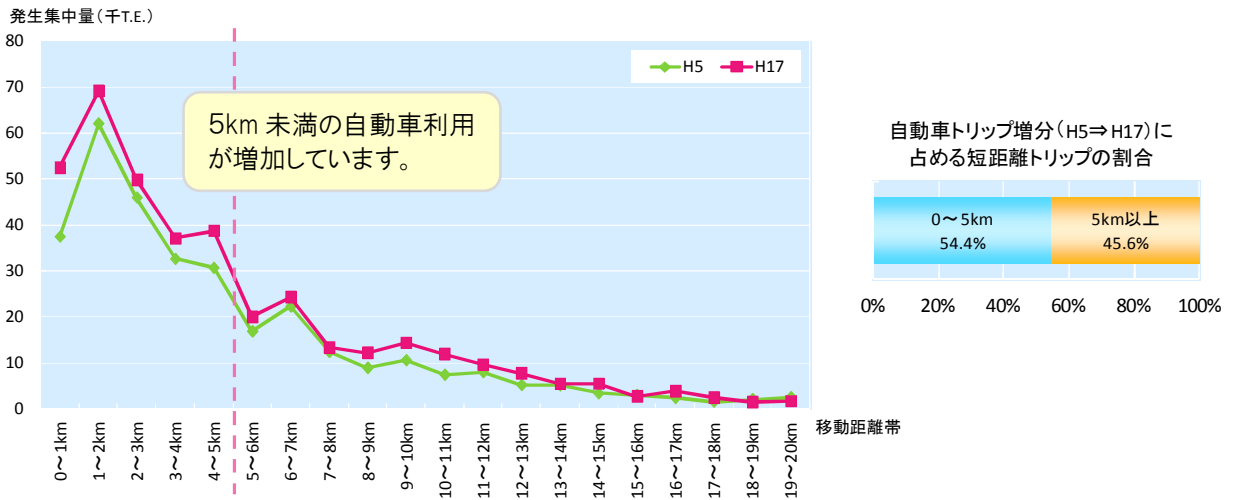


図 自動車平均移動距離の分布 出典：第3～4回北部九州圏パーソントリップ調査

(3) 「もてなす・つくる」からみた交通の現状

久留米市への来訪者や、ものづくりに従事する人にとっての生活の場面として、「来街者がまちを楽しむ場面」、「働く人やモノをすばやく運ぶ場面」を想定し、各場面における交通の現状を整理しています。

1)生活の場面 「来街者がまちを楽しむ」

①まちなかが賑わう

現状：歩行者、自転車の移動に対する交通施設整備が不十分です

- 中心市街地では、久留米市交通バリアフリー基本構想（平成16年）に基づき整備が進められているものの、未整備区間が存在しています。
- 近年、交通事故に占める自転車事故割合が増加傾向にあります。

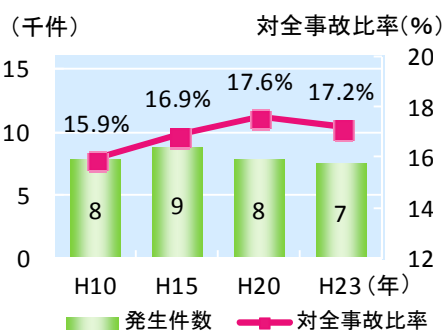


図 福岡県の自転車事故発生件数と自転車事故割合 出典：交通年鑑

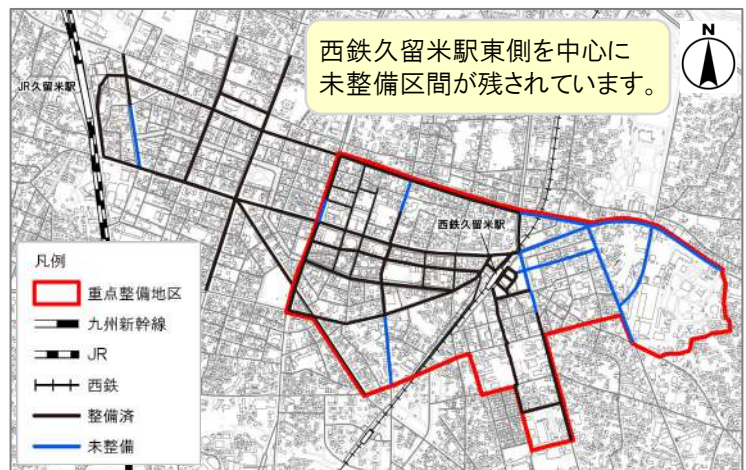


図 西鉄久留米駅及びJR久留米駅周辺道路におけるバリアフリー化の状況(平成23年度末時点)

現状：中心市街地内で公共公益施設間等を結ぶ移動環境が不足しています

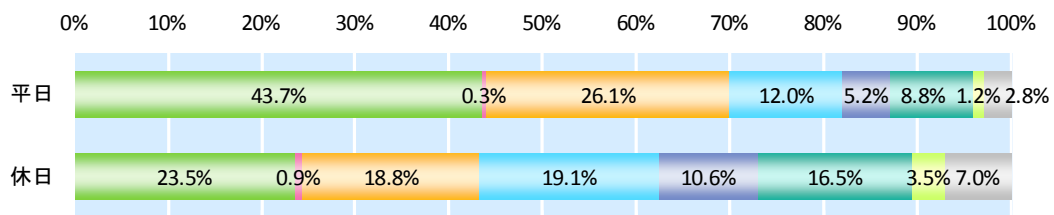
○中心市街地内の路線バスは、多くの系統が明治通りや昭和通りの同じルートを運行し、また、中心市街地から放射状に広がっていることから、生活利便施設や文化教養施設間を移動する場合は、乗り換えが必要な状況にあります。

②観光を楽しむ

現状：九州新幹線全線開業による

新しい需要を周辺観光地へ広げる交通環境整備が不十分です

○平成23年3月の九州新幹線全線開業により、九州圏域のみならず、中国、関西方面からの人の交流拡大が期待されます。



■ 福岡県 ■ 佐賀県 ■ 熊本県 ■ 鹿児島県 ■ 中国地方 ■ 近畿地方 ■ 関東・中部地方 ■ 不明
 ※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 新幹線利用客(JR久留米駅)の乗降車数

出典：新幹線利用者アンケート(平成23年)

2)生活の場面 「働く人やモノをすばやく運ぶ」

①多様な産業が育つ

現状：本市の産業拠点の優位性を高めるため、

高速道路へのアクセス性等を更に向上させることが望めます

○産業団地の約半分は高速ICから10分圏内にあり、高速道路へのアクセス性が高い場所に立地しています。



図 高速ICから10分圏域、30分圏域

4. 都市交通の目標像

都市交通マスタープランにおける基本目標と取り組み姿勢を次のとおり定めます。

【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

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、活力を育む交通体系の形成を進めていきます。

【基本目標1】を実現するためのコンセプトを以下のように定めます。

○市域内外の連携・交流を高める交通のあるまち

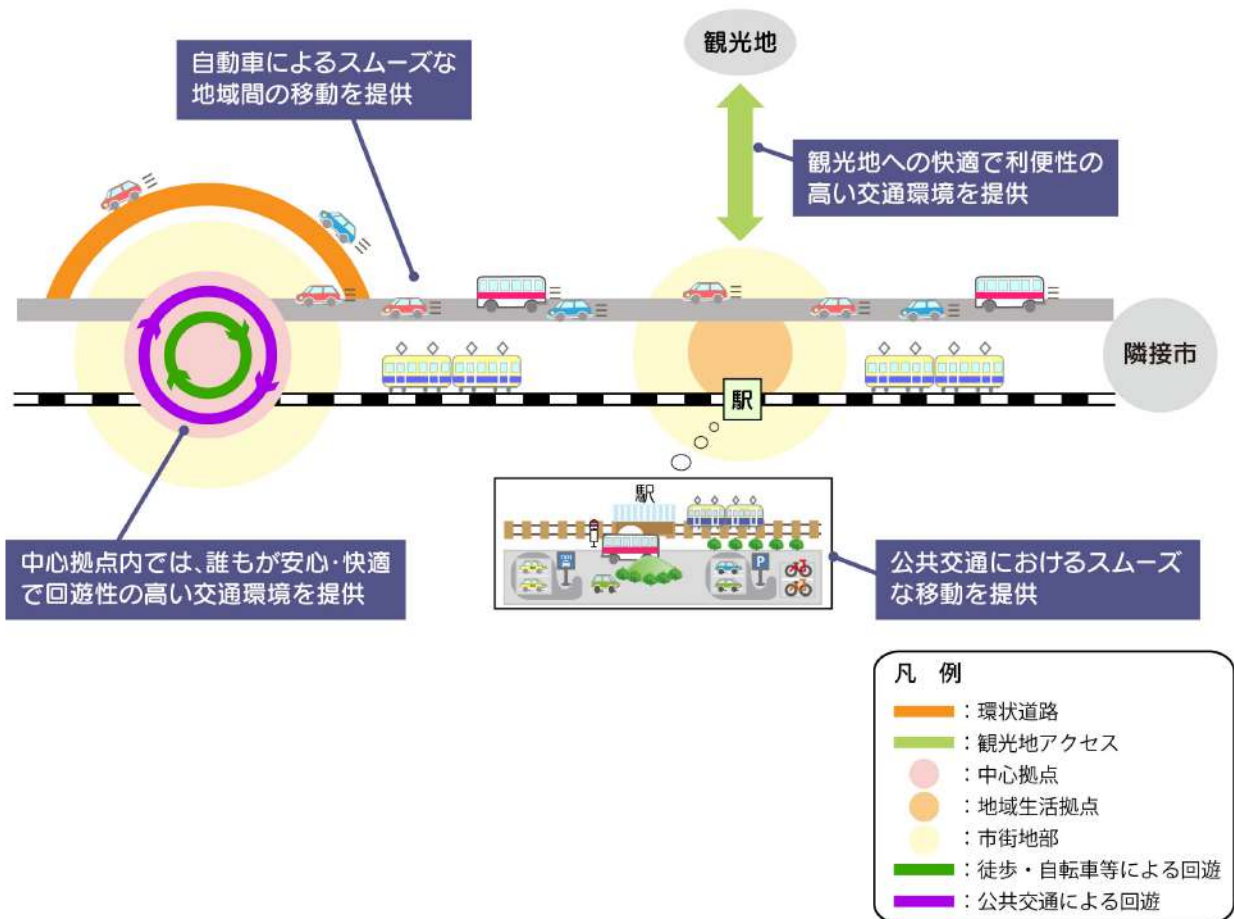
鉄道を主体とした公共交通を有効に活用するとともに、充実した幹線道路ネットワークを構築し、スムーズな地域間の移動の提供を図り、市域内外の連携・交流を高める交通のあるまちを目指します。

○まちなかに便利で快適な交通のあるまち

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の提供を図り、まちなかに便利で快適な交通のあるまちを目指します。

○豊かな地域資源を活かす交通のあるまち

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交通のあるまちを目指します。



【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

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、災害時等においても必要な交通が確保できるよう、誰もが安全・快適で、安心して暮らせる交通体系の形成を進めていきます。

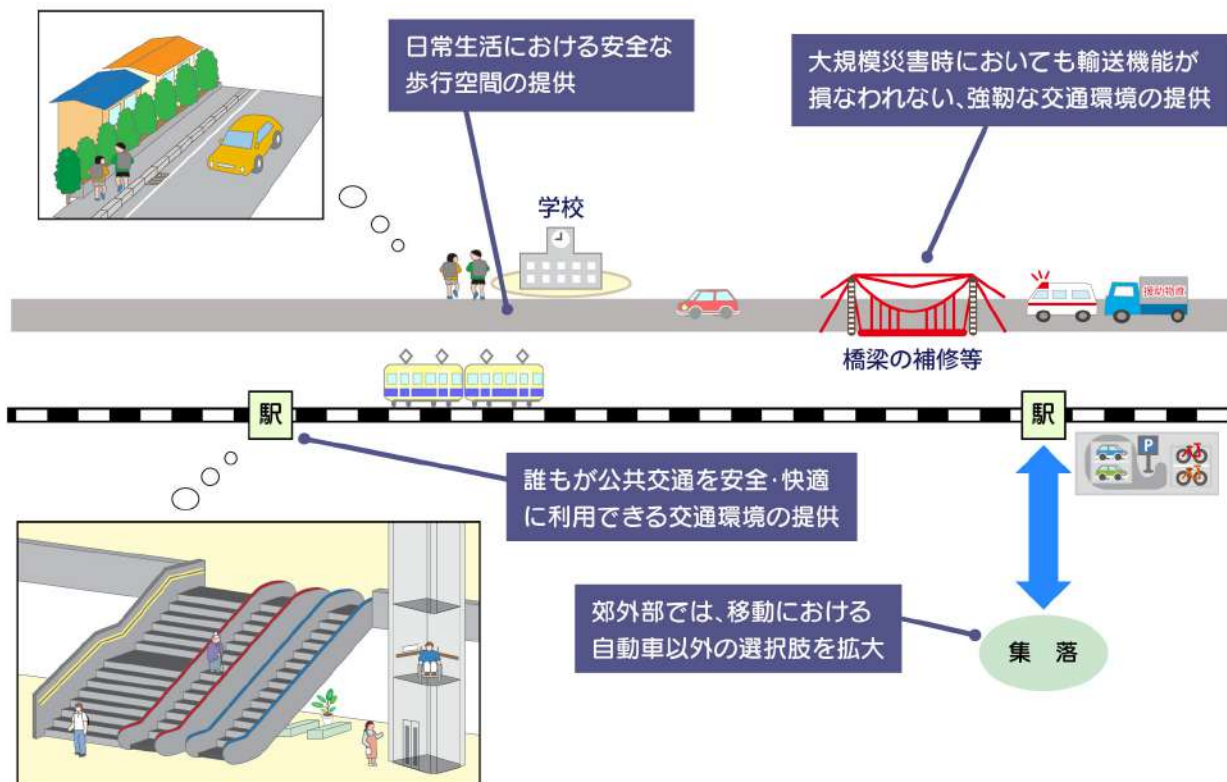
【基本目標2】を実現するためのコンセプトを以下のように定めます。

○安全・快適に移動できる交通のあるまち

日常生活において、安全・快適な歩行空間や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・快適に移動できる交通のあるまちを目指します。

○安心して暮らせる交通のあるまち

郊外部における多様な移動手段の提供や、大規模災害時の強靱な交通環境の提供、環境にやさしい移動の実現を図り、日常においても、災害時においても、誰もが安心して暮らせる交通のあるまちを目指します。



【取り組み姿勢】 市民等、交通事業者、行政のみんなで交通施策を進める

基本目標を実現するため、市民等、交通事業者、行政が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、行政みんなで交通施策を進めていきます。

5. 基本方針と施策の方向性

都市交通マスタープランにおける基本方針と施策の方向性を以下のとおり定めます。

(1)【基本目標1】を実現していくための4つの基本方針と12の施策の方向性

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。

1-1 鉄道の機能強化

■交通結節点の整備

○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。

▼ 駅前広場整備の事例(西鉄花畑駅)



■鉄道の輸送機能の強化

○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交通事業者と協議しながら取り組みます。

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及びバスレーンの設置等による定時性の確保を促進します。

■利用しやすい運行ダイヤ等の改正

○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

○公共交通機関相互の利便性の高い乗継ダイヤ等の改正、交通ICカードの導入・活用、乗り継ぎ時の料金割引等について、交通事業者と協議しながら取り組みます。

■利用しやすい料金体系の導入

○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、交通事業者と協議しながら取り組みます。

■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。

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。

2-1 幹線道路網の整備

■幹線道路網の整備

- 本市の幹線道路の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、骨格となる道路網の形成に向け、幹線道路網（広域連携主要幹線道路、地域連携幹線道路、都心環状道路）の整備を促進します。
- 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。

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

- 慢性的な混雑の緩和に向け、右折レーンの設置やバスベイ整備等を促進していきます。

▼ 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

- 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

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。

3-1 快適な歩行空間の整備

■快適な歩行空間の整備

- 中心拠点の徒歩回遊軸においては、「広く、段差のない歩道」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、賑わい歩行軸においては、段差解消等に加え、「人が集まる明治通り等での休憩施設」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。
- 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。

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。

■コミュニティサイクルの導入

- 中心拠点内の回遊性を向上させるために、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

- 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。

■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、LRTやBRT、循環バスの導入を目指していきます。

▼ バス停の高規格化の事例(福岡市)



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

- 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

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で、地域活性化に寄与する交通環境を構築します。

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ます。

■観光地周辺の交通機能向上

○観光地周辺の駅の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。

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

○幹線道路における街路樹の整備及び適正な維持管理や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。

▼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)



(2)【基本目標2】を実現していくための4つの基本方針と12の施策の方向性

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。

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、利用者の状況等を踏まえ、歩道設置、路肩のカラー舗装等により、安全な歩行空間の形成を進めていきます。
- 速度規制等の地域と連携した安全な歩行空間の形成に向けた取り組みを進めます。

■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、危険な箇所へ交通安全施設の設置、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。

▼ エレベーター設置の事例(JR久留米駅)



■サイン整備の充実

- 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。

▼ ノンステップバス車両の事例(西鉄バス)



■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。

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しての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

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。

6-1 路線バスの再編

■路線バスの再編

- バス路線の需要や運行状況、機能を踏まえ、路線バスの再編に向け、交通事業者と協議を進めます。
- 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。

6-2 日常生活を支える新たな交通サービスの導入

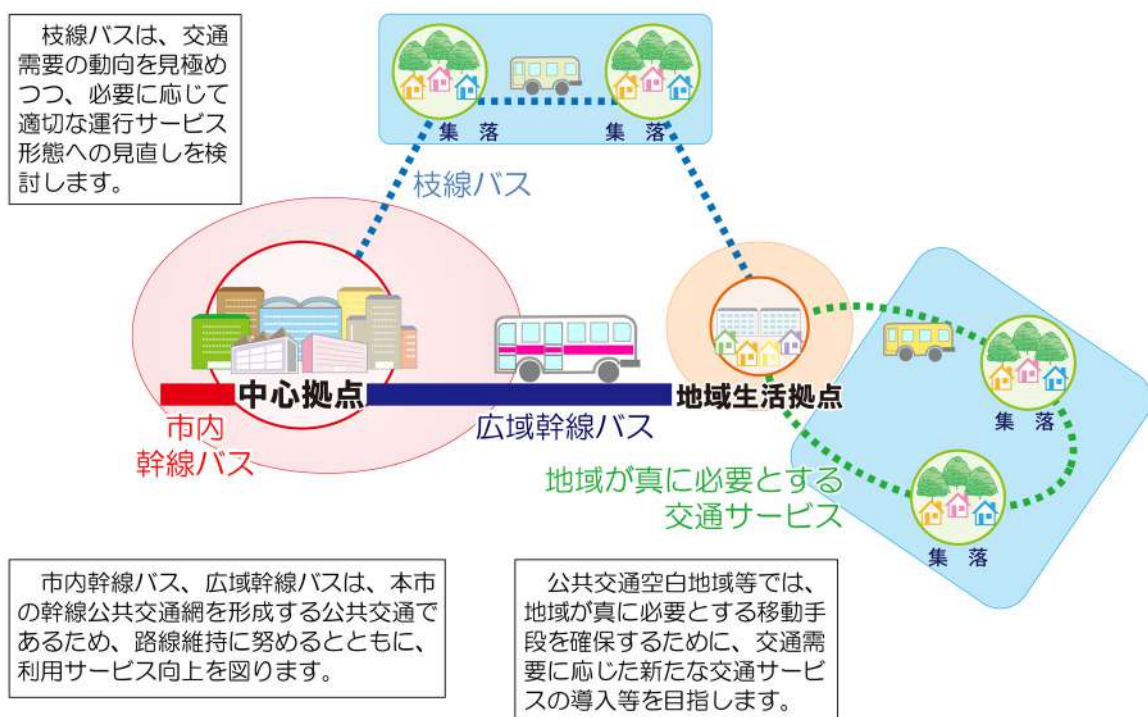
■地域ニーズにあった新たな生活支援交通の導入

- 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、通院等、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生活支援交通の導入を進めます。

■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など、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】



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。

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等を行い、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。

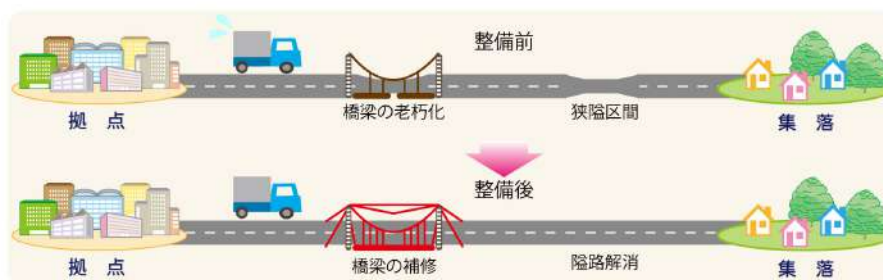


図 緊急輸送道路の強靱な交通ネットワーク整備のイメージ

■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。

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。

■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、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、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。

■災害発生時の臨時輸送体制の構築

○災害発生時には、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。

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。

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。

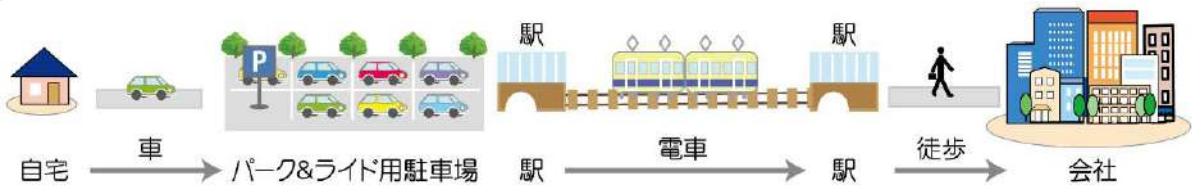


図 パークアンドライドのイメージ

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、わかりやすい公共交通マップを作成・更新していきます。

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。

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。

■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」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

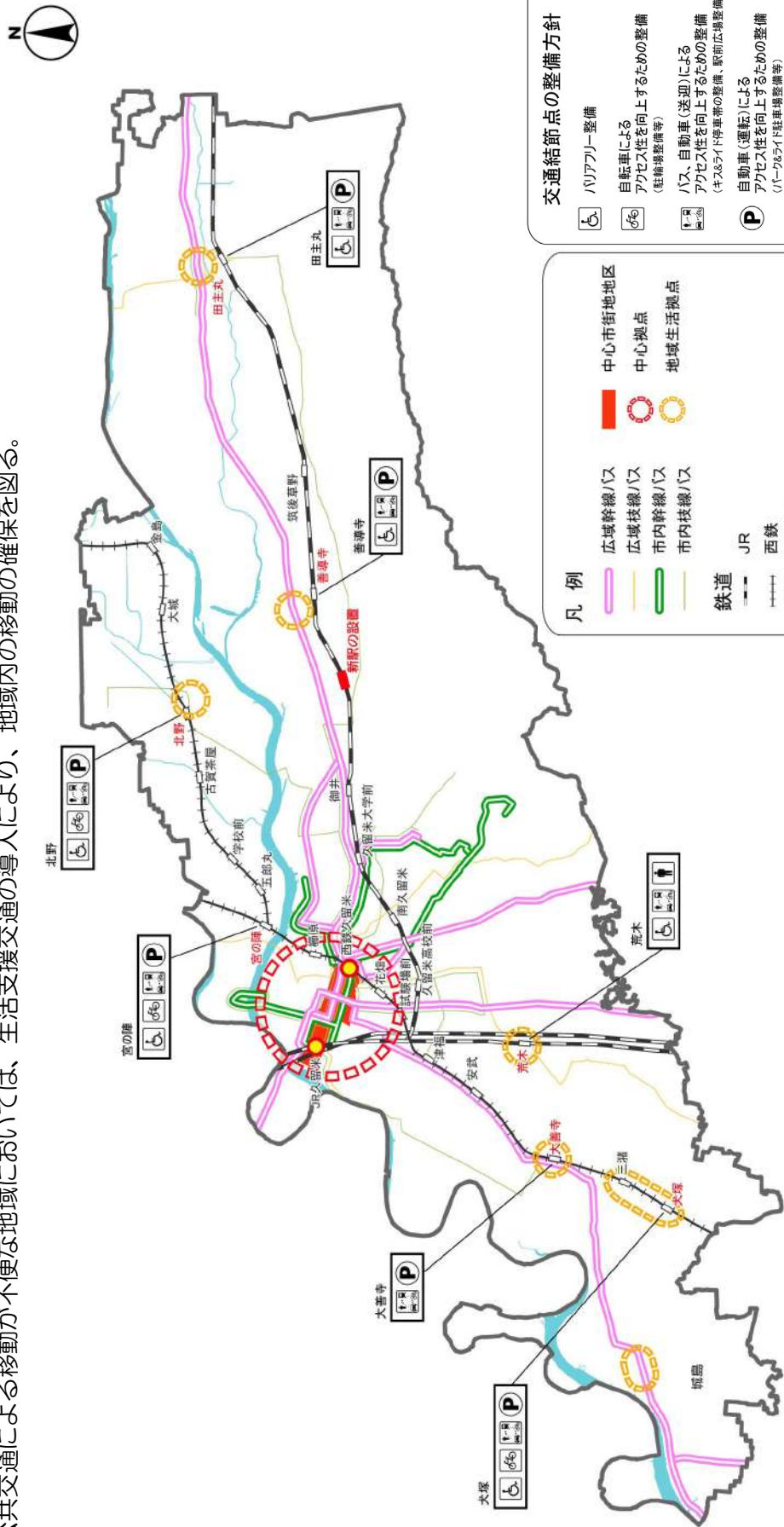
○1台の自動車を複数の人たちが共同で利用するカーシェアリングの導入に向けた取り組みを進めます。

6. 将来交通網

将来公共交通網

《将来公共交通網形成の基本的考え方》

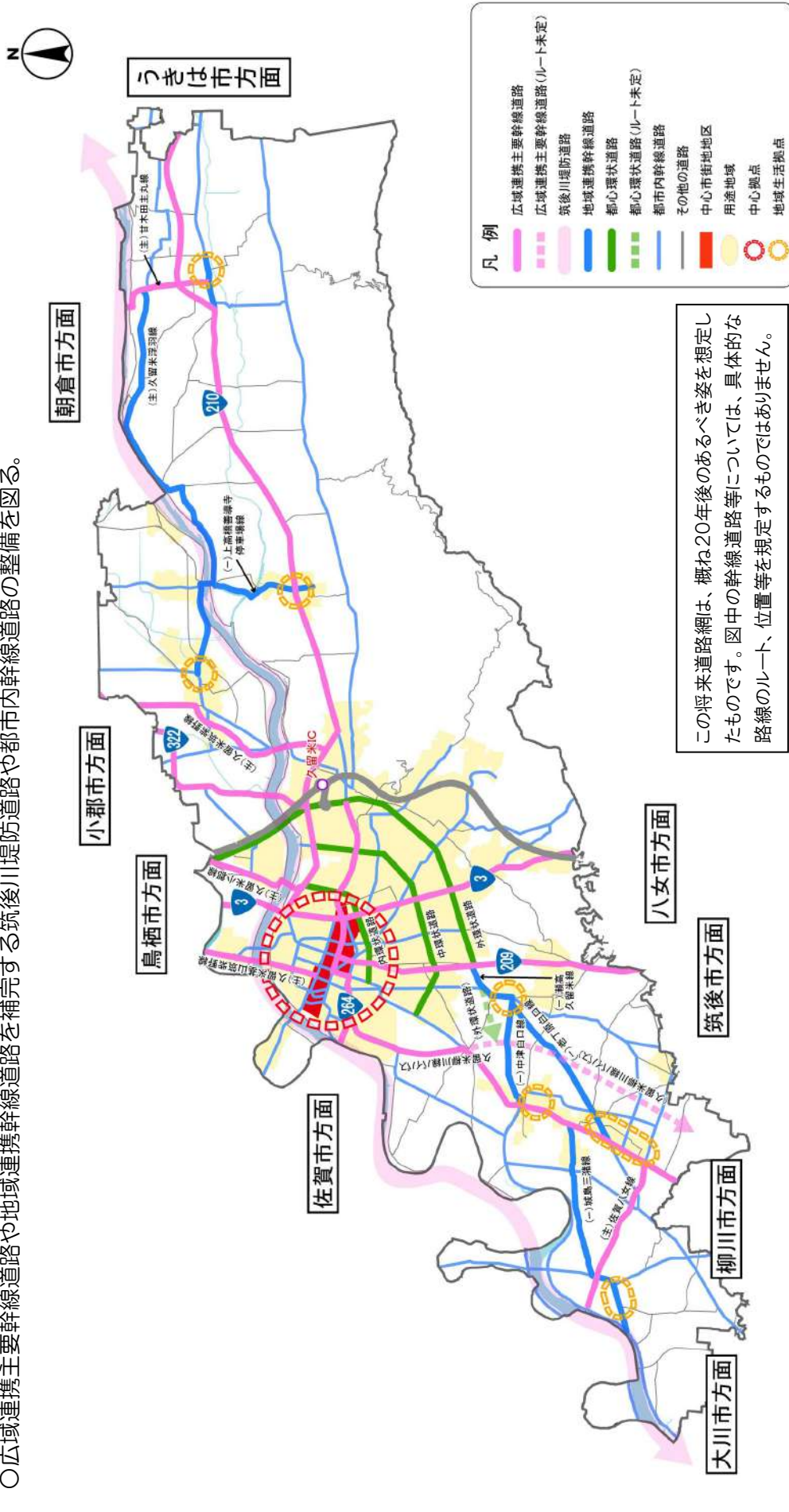
- 公共交通の交通軸となる幹線公共交通網は、鉄道、広域幹線バス、市内幹線バスにより形成する。
- 幹線公共交通は、施設整備や利用サービスの向上等により、利用者の利便性向上を図る。
- 公共交通による移動が不便な地域においては、生活支援交通の導入により、地域内の移動の確保を図る。



将来道路網

《将来道路網形成の基本的考え方》

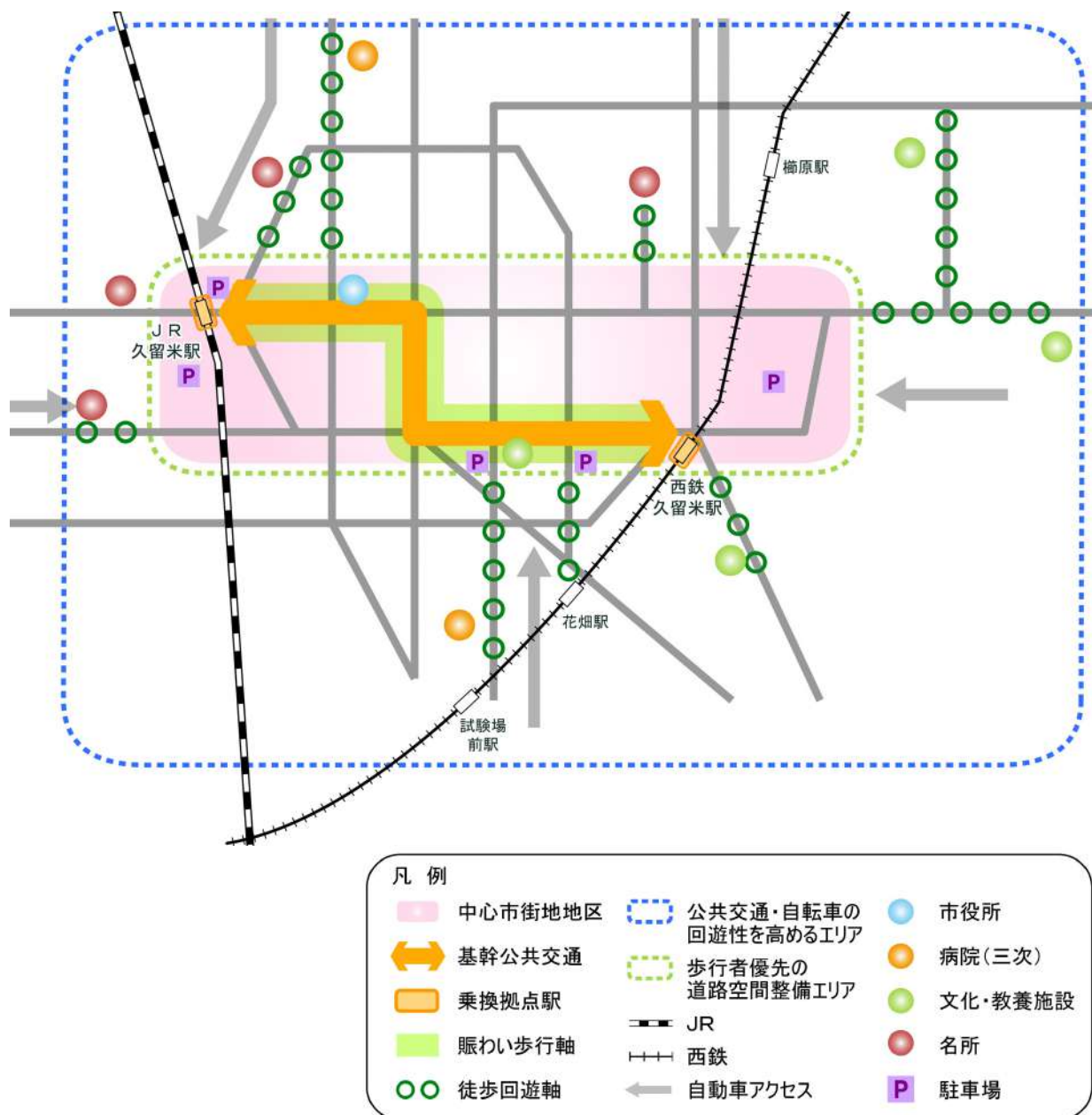
- 自動車の交通軸となる幹線道路網は、広域主要幹線道路、地域連携幹線道路、都心環状道路により形成する。
- 幹線道路においては、都市計画道路の整備を優先するとともに、慢性的な混雑緩和に向けた整備等を図る。
- 広域連携主要幹線道路や地域連携幹線道路を補完する筑後川堤防道路や都市内幹線道路の整備を図る。



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。

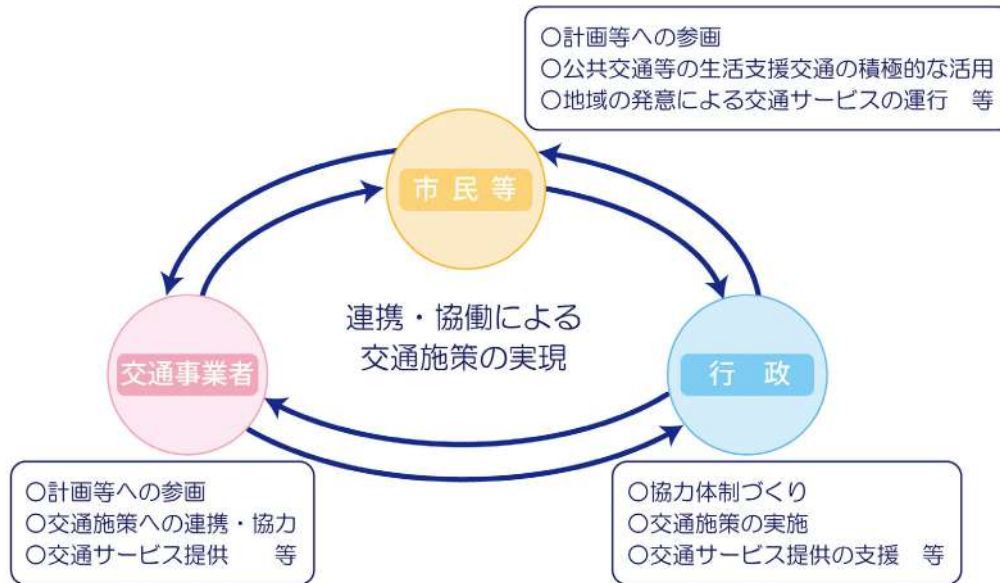


7. 取り組み姿勢

都市交通施策の着実な実現に向け、必要な取り組み姿勢を以下のとおり定めます。

(1) 市民等、交通事業者、行政の協働による交通施策の推進

○交通施策の推進にあたっては、交通の3つの助け合いを踏まえ、市民等、交通事業者、行政の3者が適切な役割分担を行い、連携・協働のもと、取り組みを進めていきます。



(2) 都市交通戦略プランの策定

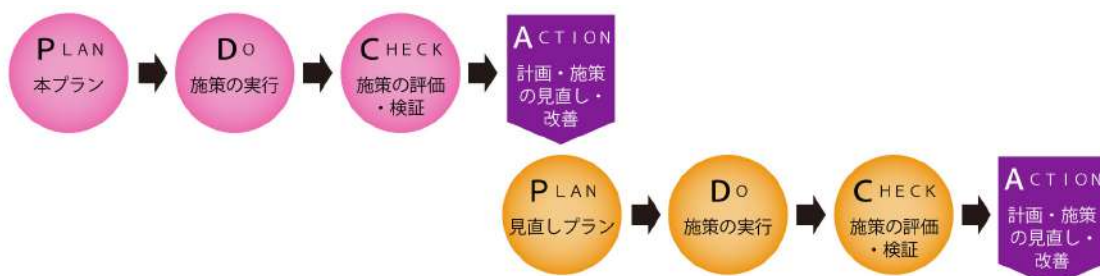
○都市交通マスタープランの実現に向け、事業箇所、スケジュール、事業主体等を整理した都市交通戦略プラン（実施プラン）の策定を行います。

都市交通戦略プラン：概ね5年から10年後の短・中期に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要なハード・ソフトの交通施策をパッケージ化したもの

(3) 社会情勢に応じた計画の見直し

○交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化しており、これらの変化に適切に対応していくことが求められます。

○今後は、「計画（Plan）」、「実行（Do）」、「評価・検証（Check）」、「見直し・改善（Action）」のPDCAサイクルに基づき、必要に応じて計画の見直し・改善を行っていきます。



8. 短期重点施策

都市交通マスタープランの実現に向けて、短期（5年以内）に事業を実施又は開始し、効果を発揮すべき主な短期重点施策を基本目標、基本方針毎に以下のとおり定めます。

なお、短期重点施策の事業実施にあたっては、本市の財政状況を勘案しながら、限られた財源を有効に活用することが必要であり、緊急性・重要性の高いものから優先的に実施していくとともに、事業の効率的、効果的な執行を確保していきます。また、各施策の実施体制については、実施主体と関係機関が十分な協議・調整を図り、連携・協力しながら進めるものとしします。

「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」の短期重点施策

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
1-1	鉄道の機能強化	主要鉄道駅の駅前広場等の整備	市・交通事業者
1-2	幹線バスの機能強化	幹線バスのバス停環境整備	市・交通事業者
1-3	幹線公共交通の利用サービスの向上	幹線公共交通の運行サービスの向上	交通事業者

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
2-1	幹線道路網の整備	久留米筑紫野線バイパスの整備	県
		久留米柳川線バイパスの整備	県
		国道210号浮羽バイパスの整備	国
		環状道路(外環状、中環状、内環状)の整備	国・市
		筑後川堤防道路の整備	県・市
2-2	渋滞緩和等に向けた整備	久留米駅南町線の整備	県
		藤山国分一丁目線鎌水バイパスの整備	県
2-3	都市計画道路の見直し	長期未着手都市計画道路の見直し	市

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
3-1	快適な歩行空間の整備	JR久留米駅から西鉄久留米駅までの魅力あるプロムナードの整備	市
		バリアフリー重点整備地区の歩道整備	県・市
3-2	自転車利用環境の充実	コミュニティサイクルの導入	市
		自転車走行空間の整備	市・交通管理者
3-3	利便性の高い公共交通の構築	バス停の高規格化	市・交通事業者
		低床バスの普及	市・交通事業者
		わかりやすいバス情報案内の提供	市・交通事業者
3-4	乗換拠点駅での駐車場整備	JR久留米駅西口駐車場整備	市

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
4-1	観光地へのアクセスの充実	JR久大本線における新駅設置	市・交通事業者
4-2	周辺景観に調和した交通施設整備	景観に配慮したバス停の整備	市・交通事業者

「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」の短期重点施策

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
5-1	安全な道路空間の整備	生活道路における安全な歩行空間の整備	県・市 交通管理者
5-2	ユニバーサルデザインの導入	主要駅のユニバーサルデザイン導入	市・交通事業者
5-3	安全な交通環境を実現するための意識啓発	自転車利用の意識啓発	市・交通管理者

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
6-1	路線バスの再編	赤字路線バスの再編	市・交通事業者
6-2	日常生活を支える新たな交通サービスの導入	公共が不便な地域への生活支援交通の導入	市

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
7-1	緊急輸送道路の機能強化	ライフサイクルコストを考慮した計画的な橋梁の維持管理	県・市
7-2	緊急時に備えた安心できる道路整備	狹隘道路における緊急時に備えた道路整備	市
7-3	災害発生時の交通体制の構築	災害発生時における鉄道の臨時輸送体制の構築	市・交通事業者

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	
施策の方向性		短期重点施策	実施主体
8-1	パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	主要鉄道駅における駐車場整備	市
8-2	情報案内の充実	公共交通マップのバージョンアップ	市
8-3	モビリティ・マネジメントの推進	職場におけるモビリティ・マネジメントの実施	市・交通事業者
8-4	自動車の環境対策の推進	エコカー購入時の軽自動車税の減免	市



久留米市