

# 第4章 (Action) 計画の見直し

## 1. 今後の取り組み

総合交通戦略策定時の理念と基本方針を踏襲した上で、これまでの取り組みに対する評価と現状における課題を踏まえ、今後の取り組みの方向性を設定し、計画を一部見直しました。

なお、本計画の策定・実施においては、「北九州市基本構想・基本計画」や「交通政策基本法」など、上位計画、関連制度・計画との連携・整合を図ります。

### 【今後の取り組み方針】

- これまでの取り組みにより一定の成果が上がったことと、交通の現状からみた課題を踏まえ、今後は、施策の更なる充実と継続的な実施を行います。

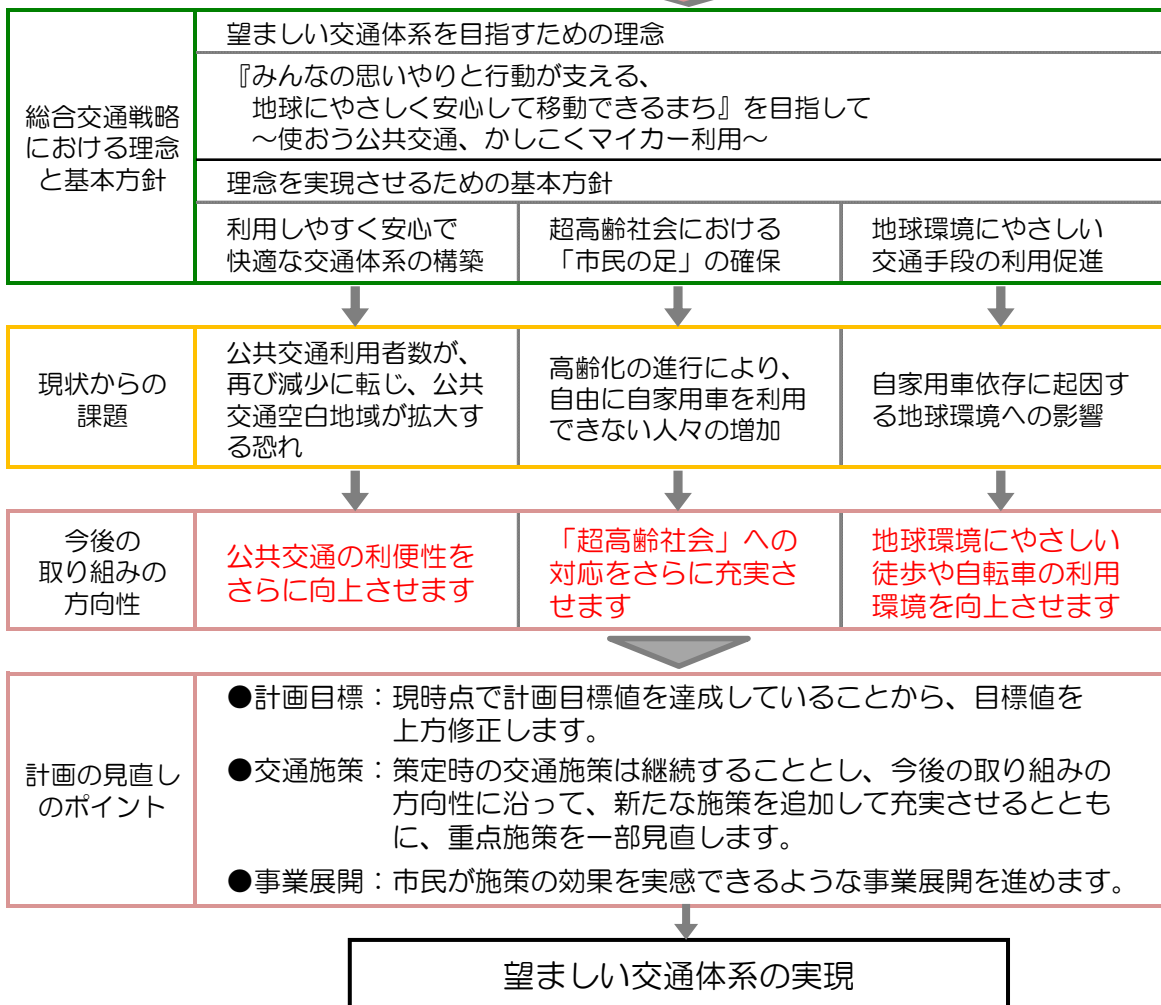
### 【今後の取り組みの方向性】

- ・公共交通の利便性をさらに向上させます。
- ・「超高齢社会」への対応をさらに充実させます。
- ・地球環境にやさしい徒歩や自転車の利用環境の改善を図ります。

### これまでの取り組み に対する評価

事業は着実に進捗しており、総合交通戦略策定時の概ね10年後の目標値を達成するなど、一定の効果が上がっています。

施策の更なる充実と継続的な実施を行います。



## 2. 計画目標の見直し

現時点で総合交通戦略策定の概ね10年後の目標値を達成していることから、計画目標を上方修正します。

## ■ 計画目標の見直し

指標	当初計画		見直し計画	
	目標設定の基準値 【H20】	10年後の目標値 【H30】	現在の数値 【H24末】	新たな目標値 【H30】
①公共交通 人口カバー率	79.3%	80%	79.5%	80%
②公共交通分担率	20.5%	20%	21.9%	24%
③自家用車CO <sub>2</sub> 排出量	69.7万 t-CO <sub>2</sub> /年	69.0万 t-CO <sub>2</sub> /年 約1% (▲0.7万 t) を削減	68.1万 t-CO <sub>2</sub> /年 約2.4% (▲1.6万 t) を削減	65.5万 t-CO <sub>2</sub> /年 約6% (▲4.2万 t) を削減

※CO<sub>2</sub>排出量については、  
H20の基準値に対する  
削減量

## ①公共交通人口カバー率

公共交通人口カバー率（公共交通空白地域以外の人口割合）は、総合交通戦略策定時（79.3%）から現時点（79.5%）にかけて微増となっています。

今後も現状の公共交通路線を維持することにより、現時点での公共交通人口カバー率を維持します。

## ②公共交通分担率

交通戦略策定時の公共交通分担率の計画目標は、策定時の20%を維持することとしていましたが、策定後5年が経過した現時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。

これまでの5年間で当初の目標値から約2%向上したことをふまえ、今後5年間ににおいても同様の向上を目指して、公共交通分担率の計画目標値を24%に上方修正します。

③自家用車CO<sub>2</sub>排出量

自家用車からのCO<sub>2</sub>排出量についても、交通戦略策定時の計画目標（約1%削減）を上回る約2.4%の削減となっており、今後の5年間で、公共交通分担率の計画目標値の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

「②公共交通分担率」と「自家用車CO<sub>2</sub>排出量」の算定方法について

現在の指標値は、「自家用車利用者数＋公共交通利用者数」は、計画策定時から変化していないとして算定しています。

評価年次によっては、最新のパーソントリップ調査結果を用いて算定します。

### 3. 交通施策の見直し

総合交通戦略で策定された交通施策（28施策）に新たに2施策を追加し、施策を充実させます。

また、今後の取り組みの方向性に合わせ、重点施策を一部見直しました。

・交通施策数 28施策 → 30施策      ・重点施策数 5施策 → 7施策

#### 【交通施策】

- これまでの取り組みにより一定の成果が上がっていることから、策定時の28施策は継続して実施します。
- 下記の視点から新たに2施策を追加して施策を充実させます。

①「公共交通の利便性のさらなる向上」を目指して、市民、企業、交通事業者、行政といった関係各主体の連携・協力をさらに深め、特に交通事業者同士の連携・協力の強化を図ります。

⇒ [追加施策] 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上

②「北九州市基本構想・基本計画」、「交通政策基本法」を踏まえて、広域的な交流の活発化を図ります。

⇒ [追加施策] 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

・北九州市基本構想・基本計画（平成20年12月策定、基本計画は平成25年12月見直し）

基本計画で示されている「まちづくりを進めるにあたって発揮すべき5つのちから」の1つである「連携のちから～まちとまちのつながりを強める」の中で、本市は広域連携を推進し、都市圏の発展、ひいては地域ブロックの発展をけん引する重要な役割を果たしていくことが掲げられています。

・交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）

交通に関する施策の推進に当たっては、交通の果たす機能の1つである「活発な地域間交流・国際交流の実現」を発揮することを基本的認識とすることが示されています。

#### 【重点施策】

- ・「公共交通の利便性のさらなる向上」、「超高齢社会への対応のさらなる充実」、「地球環境にやさしい徒歩・自転車の利用環境の向上」に向けた取り組みを強化するため、下記の7施策を重点施策に設定しました。

重点施策	施策の内容
モビリティマネジメントの実施	地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。
交通結節機能の強化	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待合い環境や乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。
バリアフリー化の推進	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停周辺・車両などのバリアフリー化を進めます。
幹線バス路線の高機能化	幹線バスの定時性・速達性確保と利用促進を図るため、BRTの導入を視野に入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。
筑豊電気鉄道の高機能化	筑豊電気鉄道の利用促進のため、穴生駅へのEV設置やLRT型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。
おでかけ交通への支援強化	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。
徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	環境に優しい移動手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、安全で快適な歩行空間の創出と自転車利用環境の向上を図ります。

交通施策の見直し（施策の追加と重点施策の見直し）

・総合交通戦略策定時に設定した28施策に対して、新たに2施策を追加し、30施策としました。

交通戦略策定時の交通施策  
28施策（重点施策＝5施策）

今回見直しによる交通施策  
30施策（重点施策＝7施策）

意識	I 市全域	1	→	1	
		モビリティマネジメントの実施	→	モビリティマネジメントの実施	
		2	→	2	
		公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	→	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	
		3	→	3	
		レンタサイクル・カーシェアリングの普及	→	レンタサイクル・カーシェアリングの普及	
		4	→	4	
		エコドライブの推進、低公害車の普及	→	エコドライブの推進、低公害車の普及	
		5	→	5	
		サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進	→	サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進	
		6	→	6	
		相乗り通勤の普及・促進	→	相乗り通勤の普及・促進	
公共交通	II 公共交通拠点	7	→	7	
		交通結節機能の強化	→	交通結節機能の強化	
		8	→	8	
		公共交通施設の案内情報の充実	→	公共交通施設の案内情報の充実	
		9	→	9	
		駅前広場の整備	→	駅前広場の整備	
			10	→	10
			おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	→	おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
			11	→	11
			ICカード乗車券の導入及び相互利用	→	ICカード乗車券の導入及び相互利用
			12	→	12
			バリアフリー化の推進	→	バリアフリー化の推進
		新規		13	
			→	交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上	
公共交通	III 公共交通軸	13	→	14	
		幹線バス路線の高機能化	→	幹線バス路線の高機能化	
		14	→	15	
		筑豊電気鉄道の高機能化	→	筑豊電気鉄道の高機能化	
		15	→	16	
		おでかけ交通への支援強化	→	おでかけ交通への支援強化	
		16	→	17	
		通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	→	通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	
17	→	18			
新規鉄道路線の検討	→	新規鉄道路線の検討			
18	→	19			
次世代都市交通システムの検討	→	次世代都市交通システムの検討			
		新規		20	
			→	広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	
道路交通	IV 道路交通軸	19	→	21	
		都市計画道路の整備・見直し	→	都市計画道路の整備・見直し	
		20	→	22	
		鉄道連続立体交差化	→	鉄道連続立体交差化	
		21	→	23	
		都市高速道路の有効活用	→	都市高速道路の有効活用	
		22	→	24	
		タクシー利用環境の改善	→	タクシー利用環境の改善	
		23	→	25	
		取締りの強化	→	取締りの強化	
24	→	26			
タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	→	タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用			
25	→	27			
自転車専用レーンの導入	→	自転車専用レーンの導入			
26	→	28			
徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	→	徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善			
27	→	29			
道路緑化の推進	→	道路緑化の推進			
28	→	30			
新規道路の整備	→	新規道路の整備			

■ 施策体系の見直し

重点施策

## 交通施策の内容

・今回設定した30個の交通施策の内容は、下記の通りです。

交通施策	★ 重点 施策	施策の内容
1 モビリティマネジメントの実施	★	地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。
2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		公共交通利用者に対する利用特典制度を更に充実し普及させることにより、公共交通の利用促進を図ります。
3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及		コミュニティサイクルの利用環境向上により利用促進を図ると共に、セカンドカーの代替としてのカーシェアリングの普及を図ります。
4 エコドライブの推進、低公害車の普及		地球環境に優しいエコドライブの推進や低燃費・低公害車の積極的な導入を図ります。
5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進		公共交通利用者に対し、鉄道駅等の周辺に整備されているサイクル&ライド駐車場やパーク&ライド駐車場の利用を促します。
6 相乗り通勤の普及・促進		市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて、相乗り通勤の促進を図ります。
7 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待合い環境や乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。
8 公共交通施設の案内情報の充実		主要な交通拠点において、公共交通利用に関する案内情報を充実させ利便性を向上させます。
9 駅前広場の整備		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上		おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより、乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。
11 ICカード乗車券の導入及び相互利用		公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の導入推進と共通化に向けて更なる検討を行います。
12 バリアフリー化の推進	★	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停周辺・車両などのバリアフリー化を進めます。
13 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上		交通事業者が更に連携を強化して、異なる交通機関相互の有機的な交通ネットワークの構築や乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
14 幹線バス路線の高機能化	★	幹線バスの定時性・速達性確保と利用促進を図るため、BRTの導入を視野に入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。
15 筑豊電気鉄道の高機能化	★	筑豊電気鉄道の利用促進のため、穴生駅へのEV設置やLRT型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。
16 おでかけ交通への支援強化	★	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。
17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進		市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。
18 新規鉄道路線の検討		新規鉄道路線の必要性などについて、今後の社会状況等を注視しながら検討します。
19 次世代都市交通システムの検討		環境首都にふさわしい交通システムとして、次世代型の都市交通システムの導入について検討します。
20 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進		公共交通を活用して東九州軸との結びつきを強めるなど、広域的な交流の活発化を図るための取り組みを促進します。
21 都市計画道路の整備・見直し		真に必要な都市計画道路網の計画・整備を進め、未着手の路線については、変更・廃止について検討していきます。
22 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の利便性向上のため鉄道を高架化することで、交通結節機能の強化、交通渋滞の解消、まちの一体化を図ります。
23 都市高速道路の有効活用		大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。
24 タクシー利用環境の改善		タクシー乗り場や夜間タクシー専用車線の設置などを検討し、タクシーの利用環境を改善します。
25 取締りの強化		違法駐停車の取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。
26 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		タクシーベイ、荷捌きベイ、バスベイなどの相互利用による有効活用を検討します。
27 自転車専用レーンの導入		自転車専用レーンを導入することにより、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離し、利便性・快適性・安全性を向上させます。
28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	★	環境に優しい移動手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、安全で快適な歩行空間の創出と自転車利用環境の向上を図ります。
29 道路緑化の推進		道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。
30 新規道路の整備		「関門海峡道路」の早期実現を目指し、必要な調査・検討や国への働きかけを行っていきます。



## 重点施策の概要と具体的な施策イメージ

- ・取り組みの柱となる重点施策（7施策）の概要は下記の通りです。
- ・また、重点施策の主な事業内容を次頁に示します。

## ▼重点施策の概要

重点施策	施策の概要
モビリティマネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域MMや学校MM、情報提供ツール（公共交通マップ）の更なる充実を図りながら、行政と交通事業者との協同による公共交通利用促進イベントについても効果的に実施していきます。</li> <li>・企業MMについては、ノーマイカーデーの賛同企業を増やしていく努力を重ねながら、参加しやすい効果的な取り組みを検討し、実施していきます。</li> </ul>
交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政と交通事業者が協同し、乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、交通結節機能強化のための様々な取り組みを今後も継続していきます。</li> <li>・折尾駅や城野駅などの主要な鉄道駅においては、待ち合い環境や乗り継ぎ環境を改善し、交通拠点としての機能を高め、公共交通の利便性を向上します。</li> </ul>
バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の公共交通利用者の快適性や安全性を確保するため、行政、交通事業者、福祉団体等が協同し、主要鉄道駅などにおけるバリアフリー化や、低床式バスの導入などを積極的に進めていきます。</li> <li>・鉄道駅の周辺道路におけるバリアフリー化をさらに推進し、歩行環境の改善を図ります。</li> </ul>
幹線バス路線の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要交通拠点と地域拠点間を結ぶバス機能強化検討区間において、持続可能なバス交通ネットワークの構築を、行政と交通事業者などの関係機関で検討する体制を整え、協働で施策を実施します。</li> <li>・特に、主要交通拠点間（小倉～黒崎）を結ぶ幹線バス路線については、その機能を高め、速達性・定時性を確保するため、BRTの導入も視野に入れながら、既存の道路ストックを有効活用し、バスレーンの連続化や延伸など走行環境の整備を行っていきます。</li> <li>・幹線バス路線における路線バスの利便性向上と利用促進を図るため、バス停上屋やバスロケーションシステムなどバス待ちスペースの整備、バスからバスや他の交通機関との結節機能強化のための乗継拠点の整備を進めます。</li> </ul>
筑豊電気鉄道の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・筑豊電気鉄道の利用促進のため、乗り継ぎ環境の改善と利用促進策の推進を図ります。</li> <li>・市内で唯一高架となっている穴生駅にエレベーターを設置してバリアフリー化を図ります。</li> <li>・筑豊電気鉄道が国の補助スキームを活用して行う老朽化した車両の更新（LR T型低床式車両）やICカード導入に向けた高機能化事業を推進していきます。</li> </ul>
おでかけ交通への支援強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、おでかけ交通への支援強化の取り組みを進めていきます。</li> <li>・地域の生活利便性を維持・向上させるため、持続可能な公共交通のあり方を地域住民・交通事業者・行政が協働して検討を行っていきます。</li> <li>・需要が極めて小さく、おでかけ交通による公共交通の確保が困難な地域については、タクシー活用も含む、新たな仕組みを検討していきます。</li> <li>・「地域の公共交通は、地域が一体となって支え合う」という意識を高めてもらうための取り組みを進めます。</li> </ul>
徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な徒歩・自転車利用環境を創出し、更なる徒歩・自転車利用の促進を図ります。</li> <li>・「北九州市自転車利用環境計画」に基づき、「自転車利用が多い地区」「駅に自転車が集中する地区」「自転車利用を促進する地区」を整備拠点地域として設定し、これら拠点内および拠点間を結ぶ走行空間ネットワークを形成します。</li> <li>・目的や時間など利用特性に応じた、きめ細かな駐輪環境の創出を進めます。</li> <li>・環境にやさしい自転車の利用促進と、正しい利用ルール・マナーの普及啓発を行います。</li> </ul>

▼重点施策の主な事業内容

重点施策	主な事業内容
<p>モビリティ マネジメント の実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域MM、転入者MM、学校MMの継続的な実施</li> <li>・各種イベントの継続的な実施（モノレールまつり、ちくてつ電車まつり、バスの乗り方教室ほか）</li> <li>・ノーマイカーデーの取り組みと合わせた効果的な企業MMの検討と実施</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>交通結節 機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・折尾駅や城野駅など主要な鉄道駅における待ち合い・乗り継ぎのための施設の整備（バス、タクシー、送迎車の駐停車スペースやサイクル&amp;ライド駐輪場の一体的な設置）</li> <li>・主要なバス停における上屋やベンチの整備、バスロケーションシステムの導入</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>バリアフリー 化の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR安部山公園駅や筑鉄穴生駅へのエレベーター・多目的トイレ設置によるバリアフリー化</li> <li>・ノンステップバスなど低床式バスの導入</li> <li>・歩道の段差解消と点字ブロック設置によるバリアフリー化の推進</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>幹線バス路線 の高機能化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の再編も視野に入れたBRTの導入検討</li> <li>・既存バスレーンのカラー舗装化やバスレーンの新設</li> <li>・バス待ちスペースの整備（上屋、ベンチ：待合環境の快適性向上） （バスロケーションシステム：案内情報の提供）</li> <li>・乗継拠点の整備（バス⇄バス、バス⇄他の交通機関）</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>筑豊電気鉄道 の高機能化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT型低床車両への更新</li> <li>・穴生駅へのエレベーターの設置</li> <li>・ホームの嵩上げや案内情報の充実</li> <li>・利用促進策の推進</li> <li>・ICカードの導入検討</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>おでかけ交通 への支援強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おでかけ交通の利用促進PRや導入支援</li> <li>・幹線軸と接続するフィーダーバスなどの導入検討</li> <li>・地域住民による相乗りなどのタクシー活用の検討</li> <li>・行政と交通事業者との協働による地域モビリティマネジメントの展開</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>徒歩・自転車 での移動環境・ 利用環境の 改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行空間の整備（拠点内・拠点間）</li> <li>・駐輪施設の整備（交通結節点・市街地の分散配置）</li> <li>・ルール・マナー教育</li> <li>・自転車利用促進イベント</li> <li>・歩行者・自転車・自動車それぞれが安全に快適に通行できる道路環境の整備</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>



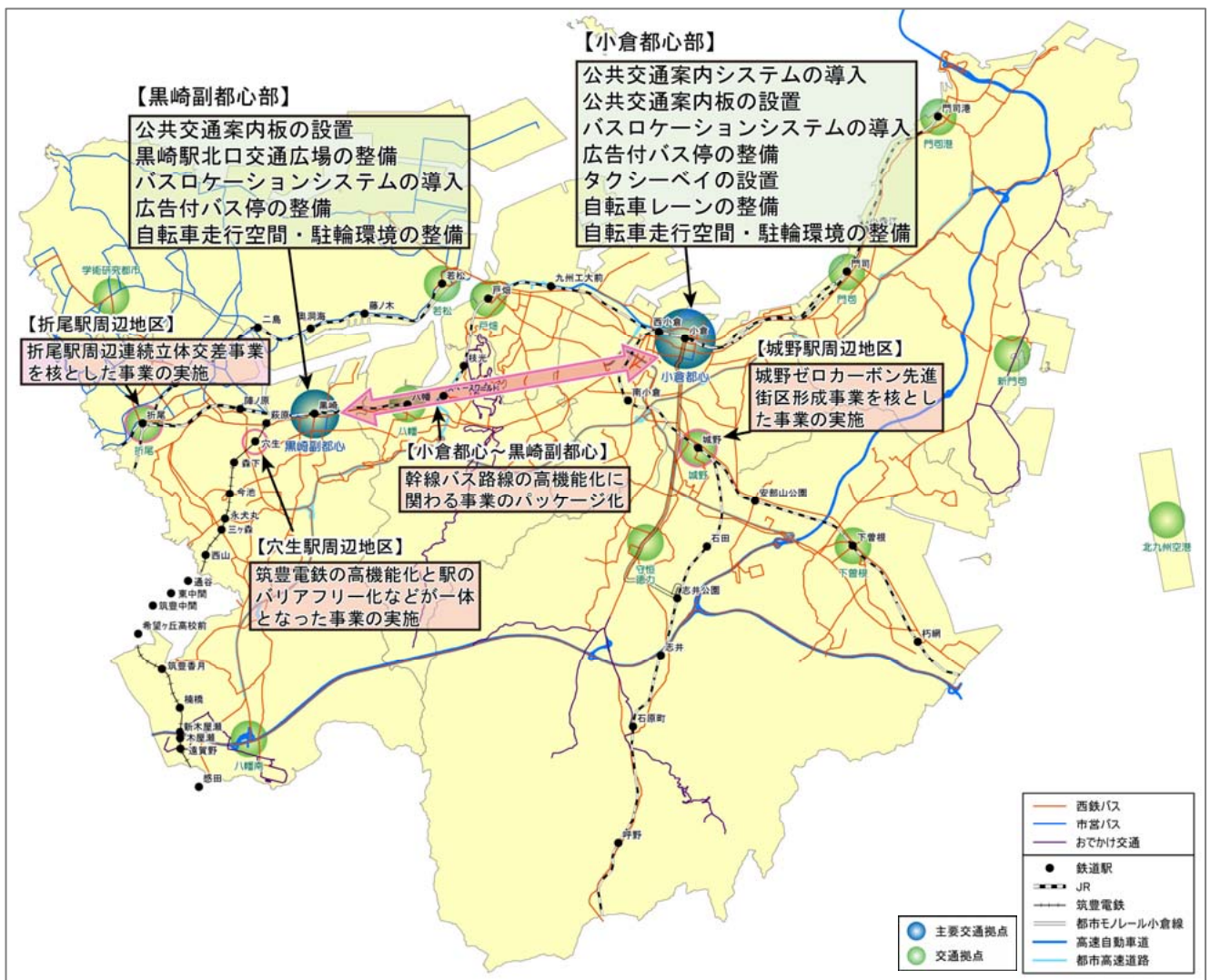
## 4. 事業展開

事業を集中および組み合わせることで、事業の効率化、相乗効果の発現を図るとともに、事業への理解と効果の実感を高めます。

- ・小倉都心部や黒崎副都心部では、複数の事業が実施されており、公共交通の利便性向上や徒歩・自転車走行環境の改善が図られています。
- ・これらと同じように事業をパッケージ化することにより、効率化と相乗効果の発現が図られるとともに、事業への理解と効果の実感を高めます。

### 【事業のパッケージ化の例】

- ・折尾駅周辺連続立体交差事業を核とした事業をパッケージ化して事業を展開します。
- ・折尾駅周辺地区と同様に、城野駅周辺地区や穴生駅周辺地区においても事業のパッケージ化が考えられます。
- ・また、小倉都心と黒崎副都心を結ぶ幹線バス路線の高機能化に関わる事業をパッケージ化して事業を展開します。





【 事業のパッケージ化の例 】

折尾駅周辺地区

折尾駅周辺連続立体交差事業を核とした事業のパッケージ化



※折尾駅周辺地区と同様に、城野駅周辺地区や穴生駅周辺地区においても事業のパッケージ化が考えられます。

小倉都心～黒崎副都心

幹線バス路線の高機能化に関わる事業のパッケージ化

