

北九州市環境首都総合交通戦略
＜北九州市地域公共交通網形成計画＞

（ 素 案 ）

概 要 版

平成 28 年 3 月
北 九 州 市

1. 取り組みの経緯

北九州市では、平成 20 年 12 月に「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定し、平成 26 年 8 月に中間見直しを行いました。

今回は、平成 26 年 11 月に施行された“改正地域公共交通活性化再生法”に応じて、総合交通戦略を一部改訂する事により、「北九州市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

北九州市環境首都総合交通戦略の策定（平成 20 年 12 月）

交通施策を展開

■望ましい交通体系を目指すための理念

『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』
を目指して ～ 使おう公共交通、かしこくマイカー利用 ～

■基本方針

- ◆利用しやすく安心して快適な交通体系の構築
- ◆超高齢化社会における「市民の足」の確保
- ◆地球環境にやさしい交通手段の利用促進

■交通施策 28 施策

■重点施策 5 施策

- ・モビリティマネジメント※の実施
※過度の自家用車利用から公共交通への利用転換を図る啓発活動
- ・交通結節機能の強化
- ・おでかけ交通への支援強化
- ・幹線バス路線の高機能化
- ・レンタサイクル・カーシェアリングの普及

■計画目標（H30 年）

- ◆公共交通人口カバー率 80%を維持
- ◆公共交通分担率 20%を維持
- ◆自家用車 CO₂ 排出量 約 1%を削減

■これまでの取り組みにおける成果

- 【着手した主な事業の内容】
- ・学校モビリティマネジメント（出前授業 21 校 53 クラスで実施）
 - ・広告付きバス停の整備（39 基：H26 年度末時点）
 - ・バスロケーションシステムの導入（14 箇所：H26 年度末時点）
 - ・バスレーンのカラー舗装化（10.9 km：H24 年度末）
 - ・モノレール駅のバリアフリー化（全駅でエレベーター設置完了）
 - ・おでかけ交通への支援（8 地区で運行：平成 26 年度末時点）
 - ・コミュニティサイクルの導入（2 地区 21 箇所で開催）

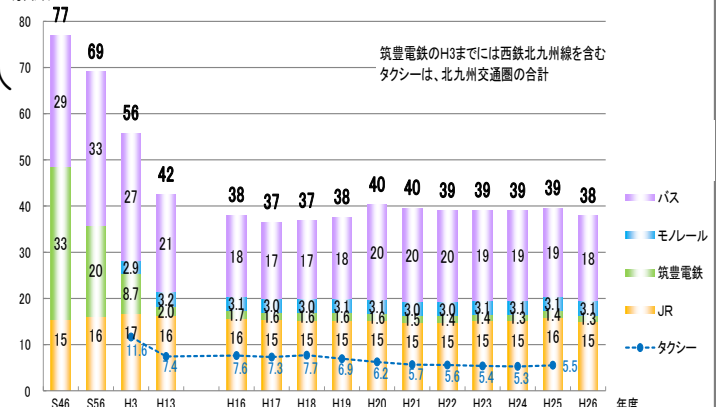
⇒ 事業は着実に進捗し、公共交通利用者の減少に歯止めがかかり、一定の成果が上がった

⇒ 公共交通の利便性に対する市民満足度が向上（H21:51.4%⇒H24:55.5%に上昇）

■計画目標の達成状況

- ◆公共交通人口カバー率 ⇒ **80%の維持を達成**
(策定時 79.3%⇒中間見直し時 79.5%)
- ◆公共交通分担率 ⇒ **22%に上昇**
(策定時 20.5%⇒中間見直し時 21.9%)
- ◆自家用車 CO₂ 排出量 ⇒ **約 2.4%削減**
(策定時 約 1%、7,000 t-CO₂ ⇒ 中間見直し時 約 2.4%、16,400 t-CO₂)

■北九州市における公共交通利用者数の推移



総合交通戦略の中間見直し（平成26年8月）

交通施策を展開

■懸念事項

- ・公共交通利用者数が再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ
- ・高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加
- ・自家用車依存に起因する地球環境への影響

■取り組みの方向性

- ◆公共交通の利便性をさらに向上
- ◆「超高齢社会」への対応をさらに充実
- ◆地球環境にやさしい徒歩や自転車の利用環境を向上

■交通施策 30施策（2施策追加）

■重点施策 7施策

- ・モビリティマネジメントの実施
- ・交通結節機能の強化
- ・バリアフリー化の推進
- ・幹線バス路線の高機能化
- ・筑豊電気鉄道の高機能化
- ・おでかけ交通への支援強化
- ・徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

■計画目標（H30年）

- ◆公共交通人口カバー率
80%を維持
- ◆公共交通分担率
24%に向上
- ◆自家用車CO₂排出量
約6%を削減

改正地域公共交通活性化再生法の施行
（平成26年11月）

総合交通戦略の一部改訂
↓
北九州市地域公共交通網
形成計画の策定

■法改正に伴う対応

（まちづくりと連携した基本的な方針）

- ・本格的な人口減少における地域社会の活力の維持・向上を図るため、まちづくりと連携し、**市域全体を見渡した持続可能な公共交通ネットワークの再構築**を目指す

■取り組みの方向性

- ・将来の人口動向やまちづくりの方向性を踏まえ、施策内容や事業展開に反映 ⇒「**北九州市立地適正化計画**」との連携

■交通施策・重点施策（総合交通戦略を継続）

- ・**30 施策と7つの重点施策**

■施策の展開

- ・「**地域や生活行動に応じたバス路線の見直し**」など、事業内容を充実させ、**複数の交通施策を一体的に展開**

■計画目標（H32年）

- ◆公共交通人口カバー率
80%を維持
- ◆公共交通分担率
24%に向上
- ◆自家用車CO₂排出量
約6%を削減

2. 計画の概要

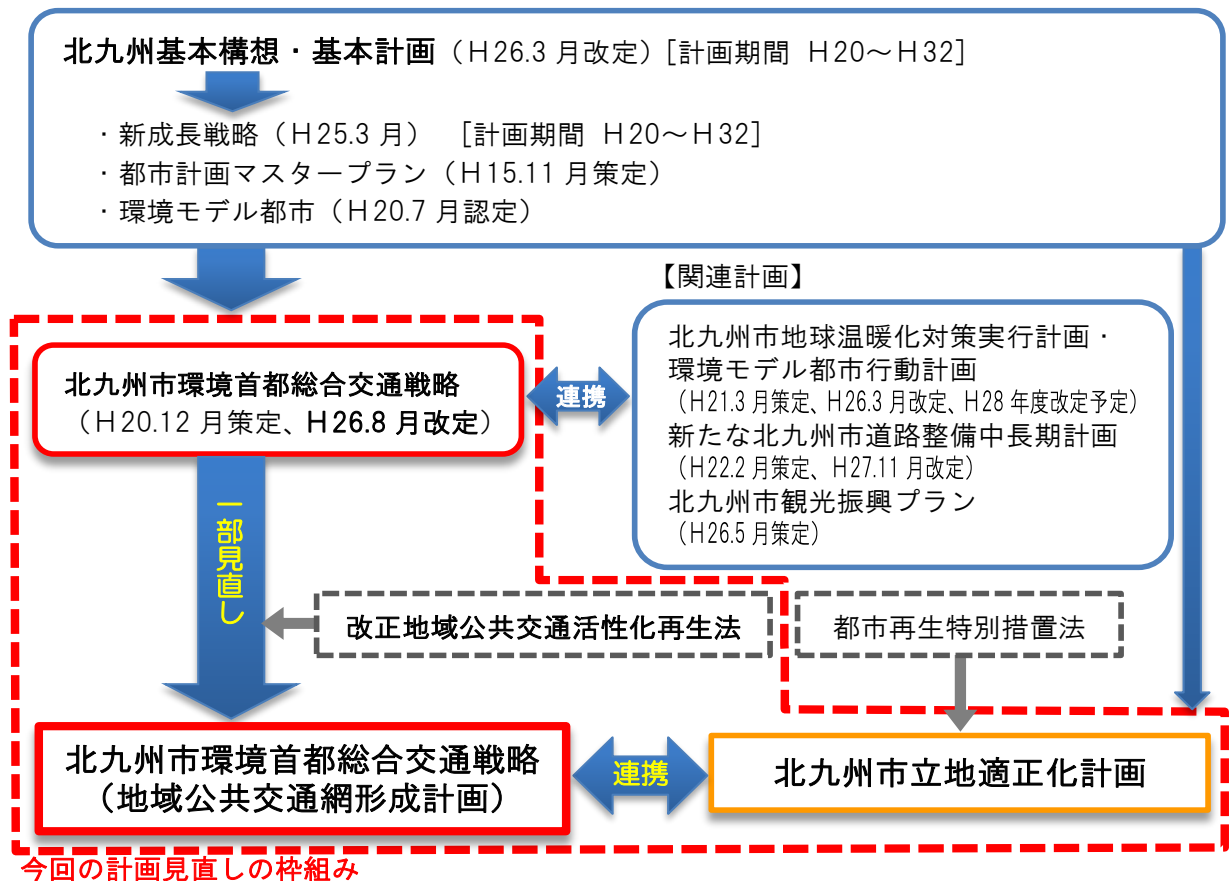
2-1. 計画の目的と位置づけ

北九州市では、過度のマイカー利用から公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図るため、本市の都市交通のあり方や短中期の交通施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」（以下「総合交通戦略」と表記する）を平成20年12月に策定し各種事業を展開してきました。

今回の計画見直しは、平成26年5月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を踏まえ、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークを再構築するため、長期的な視点に立った都市の将来像を示す「北九州市立地適正化計画」（平成28年策定予定）との連携を図ったものです。

総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）は、北九州市基本計画「元気発進！北九州プラン」に示すまちづくりの目標を実現するため、都市交通分野の取り組みを戦略的に推進していくための基本計画です。

【上位計画】



2-2. 計画の区域・対象

計画の対象区域は、北九州市全域とします。

2-3. 計画の期間

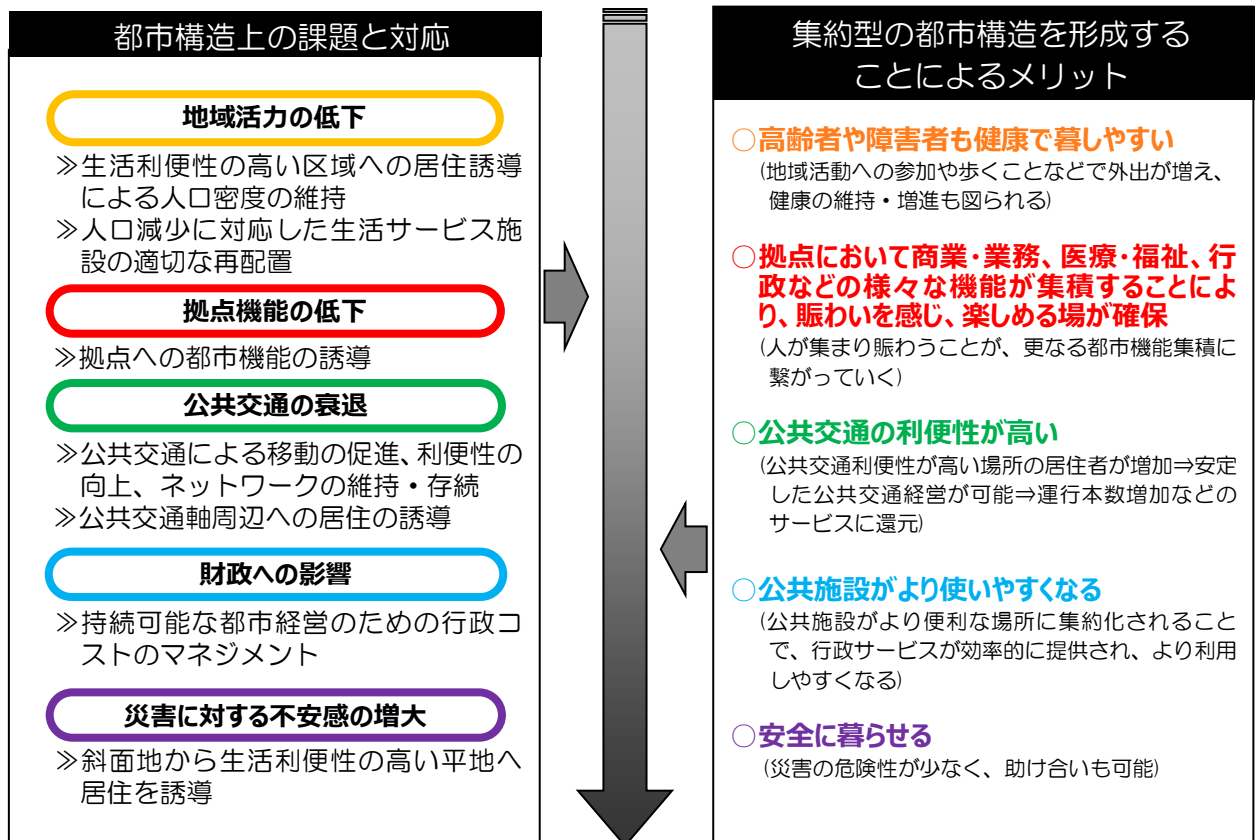
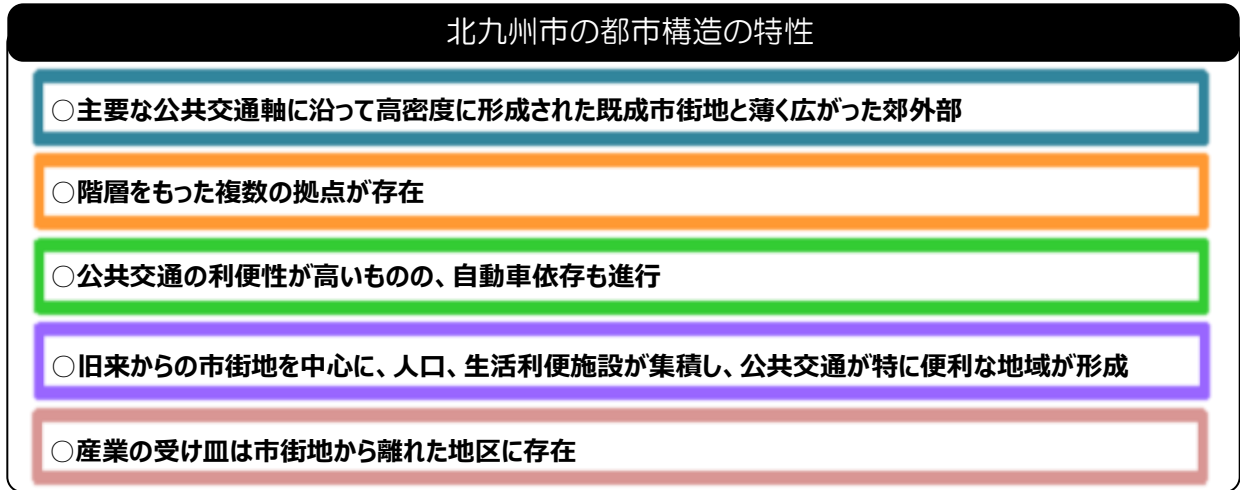
計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

2-4. 協議機関

市民、交通事業者、行政等からなる「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」において、計画の作成及び実施について必要な協議を行います。

3. 目指す将来のまちづくり

「北九州市立地適正化計画」の中で、本市の都市像と課題を踏まえ、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造を目指すこととしています。



既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造を目指す

【基本方針】

集約型の都市構造の形成

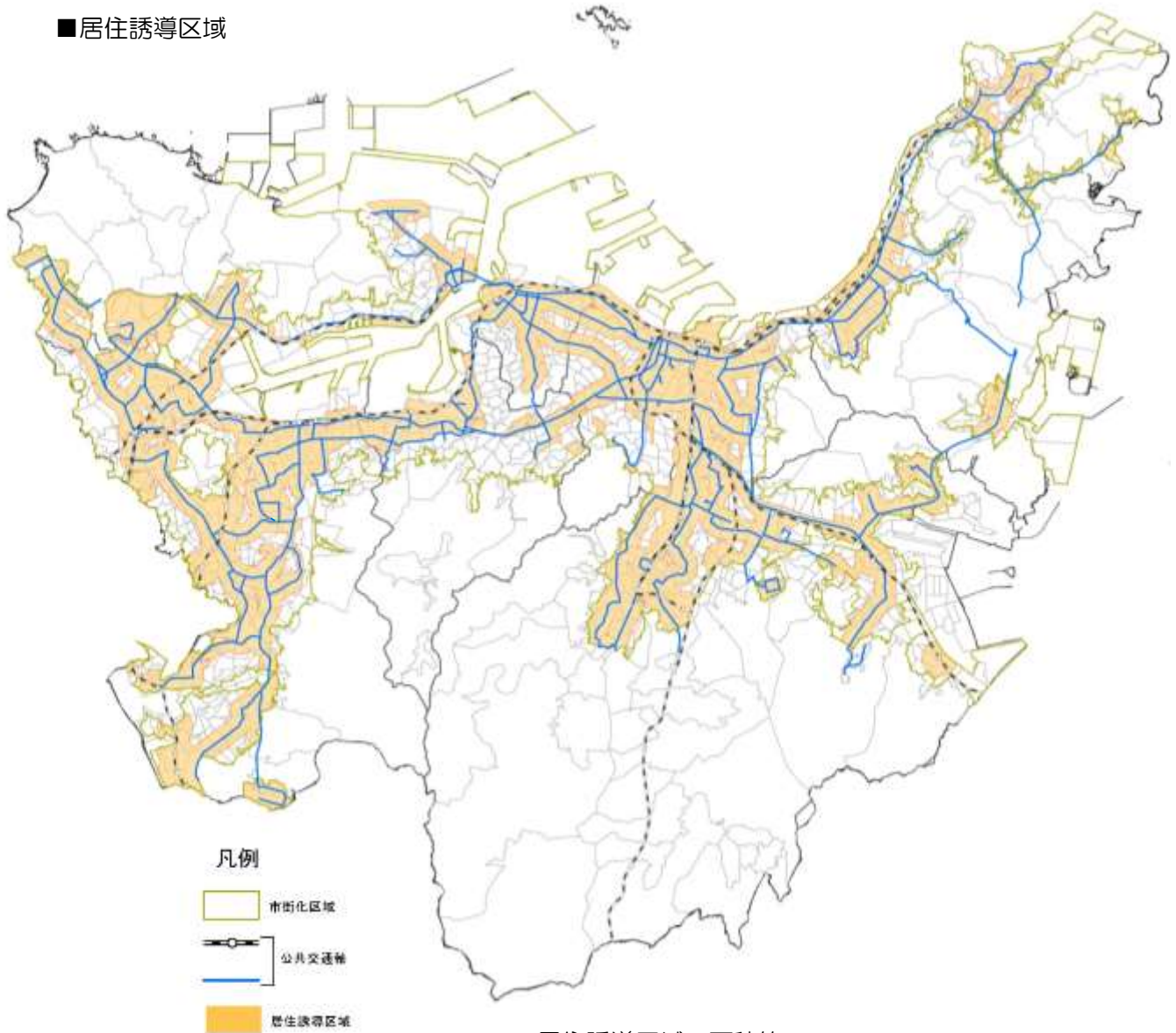
階層構造の拠点形成

交通網ストックを生かした交通軸形成

「北九州市立地適正化計画」では、「居住誘導区域」が下図のように設定されています。まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、公共交通の幹線軸沿線に「居住誘導区域」を設定し、沿線の人口密度を維持していきます。

【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

■居住誘導区域



■居住誘導区域の面積等

	面積	人口密度(H22)
市街化区域	約 9,500ha	98 人/ha
居住誘導区域	約 5,600ha	130 人/ha

※面積は道路、公園等の面積を除外した数値

4. 望ましい交通体系

4-1. 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

地域及び公共交通に対する懸念事項を踏まえて、『望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針』を設定しました。

■懸念事項

- 1 路線の廃止や減便によるサービス低下
- 2 移動手段がない人々の移動手段の確保が困難
- 3 地球温暖化の進行

■懸念事項への対応

- 1 公共交通の利便性向上を図り、利用しやすい快適な交通体系を構築
- 2 安全で安心して利用できる生活交通の確保
- 3 「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進

本市の懸念を解消するために

■キーワードの整理

交通に関わる関係者が「**地域性**」に応じて「**連携・協力**」して、様々な取り組みを行うことにより、「**安全・安心**」に利用できる交通体系を構築します。

また、一人一人が環境面に配慮し地域や目的に応じ、公共交通利用とマイカー利用を上手に使い分けるなど、**バランス**が取れた交通行動を「**実践**」することにより、人と地球にやさしく「**持続可能**」なまちを目指します。

キーワードを踏まえて理念を設定

■望ましい交通体系を目指すための理念

『みんなの思いやりと行動が支える、
地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して
～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～

■理念を実現させるための基本方針

- 超高齢社会における『市民の足』の確保
- 地球環境にやさしい交通手段の利用促進
- 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

4-2. 望ましい交通体系の設定に向けての視点

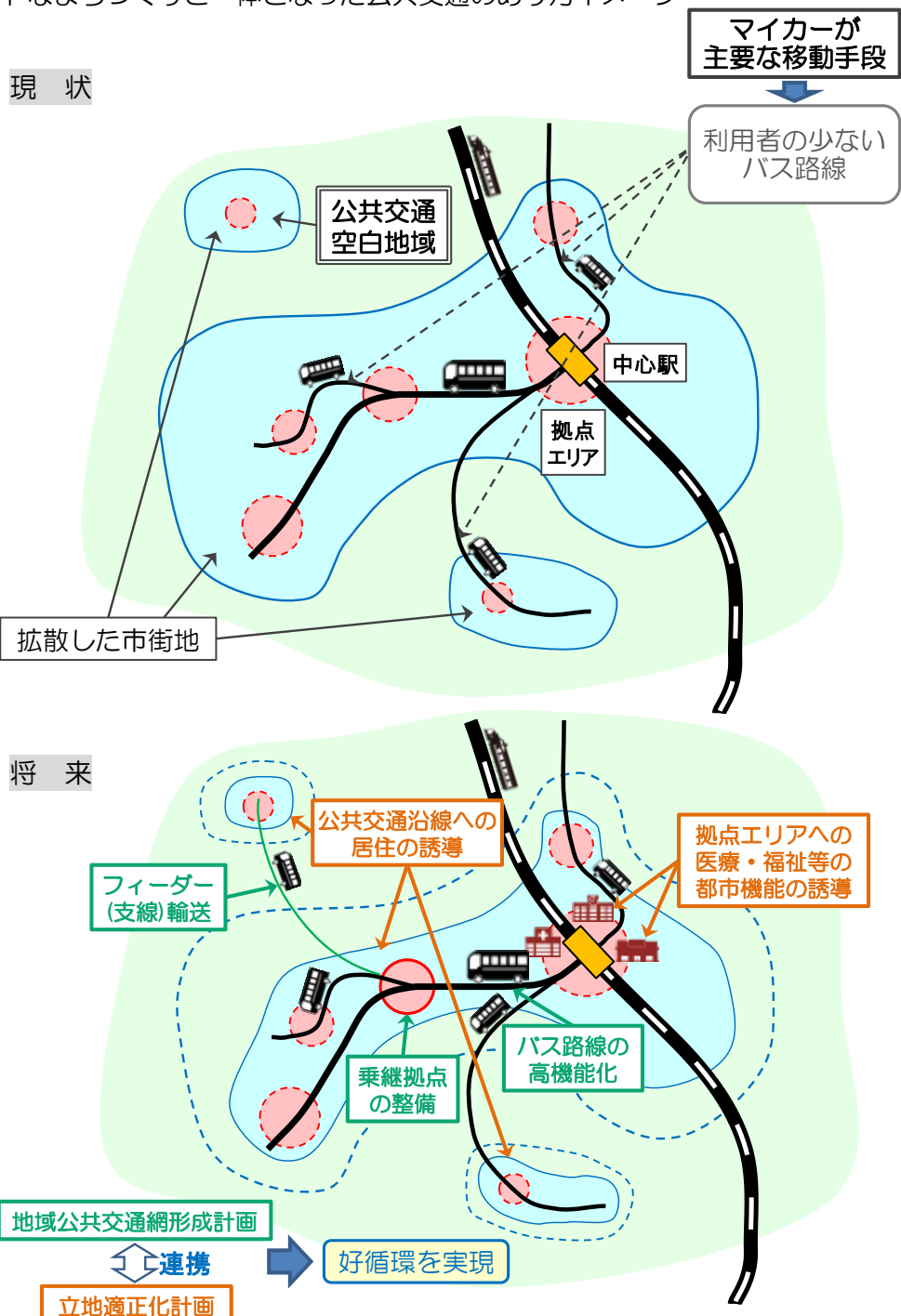
望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を踏まえて、望ましい交通体系の設定に向けての取り組みの視点を、以下のとおり整理しました。

■視点1

まちづくりと一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う

本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通網の利便性を高め、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、「市民の足」を確保していくことが重要です。

■コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通のあり方イメージ

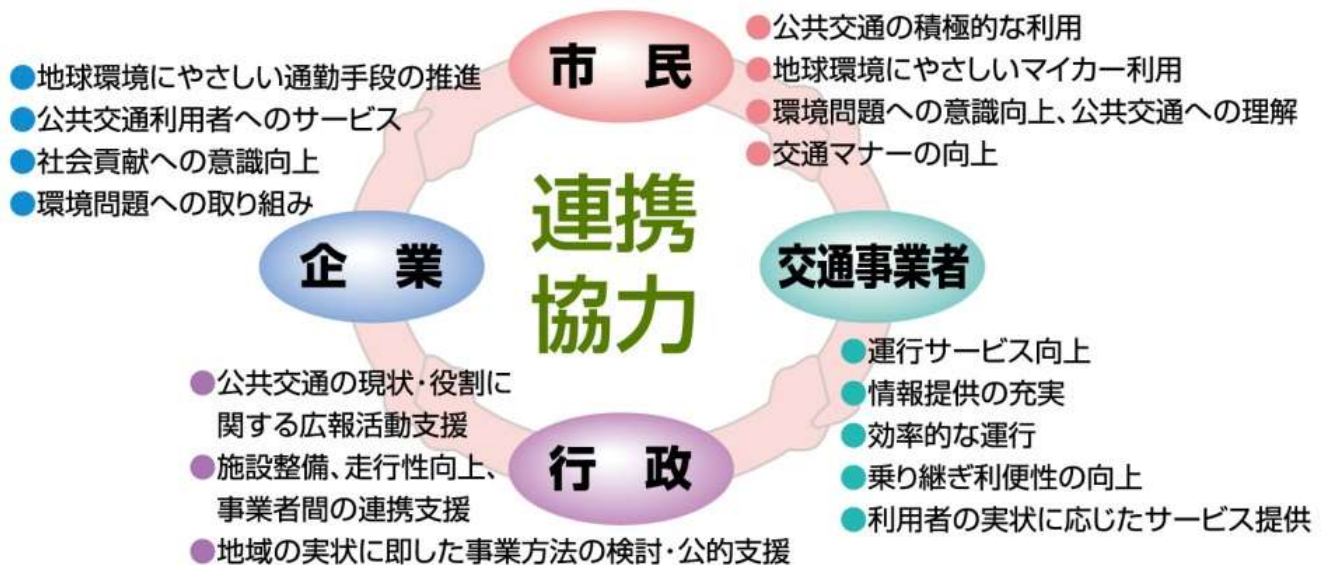


■視点 2

市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして一体的に取り組む

望ましい交通体系の設定にあたっては、公共交通輸送の役割を担っている「交通事業者」や、施設や制度の整備などを実施している「行政」の他、地域社会形成の担い手であり、日常生活や社会経済活動の様々な場面において公共交通の恩恵を受けている「市民」や「企業」が、それぞれの果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識し、一体的に取り組む必要があります。

■関係各主体の連携・協カイメージ

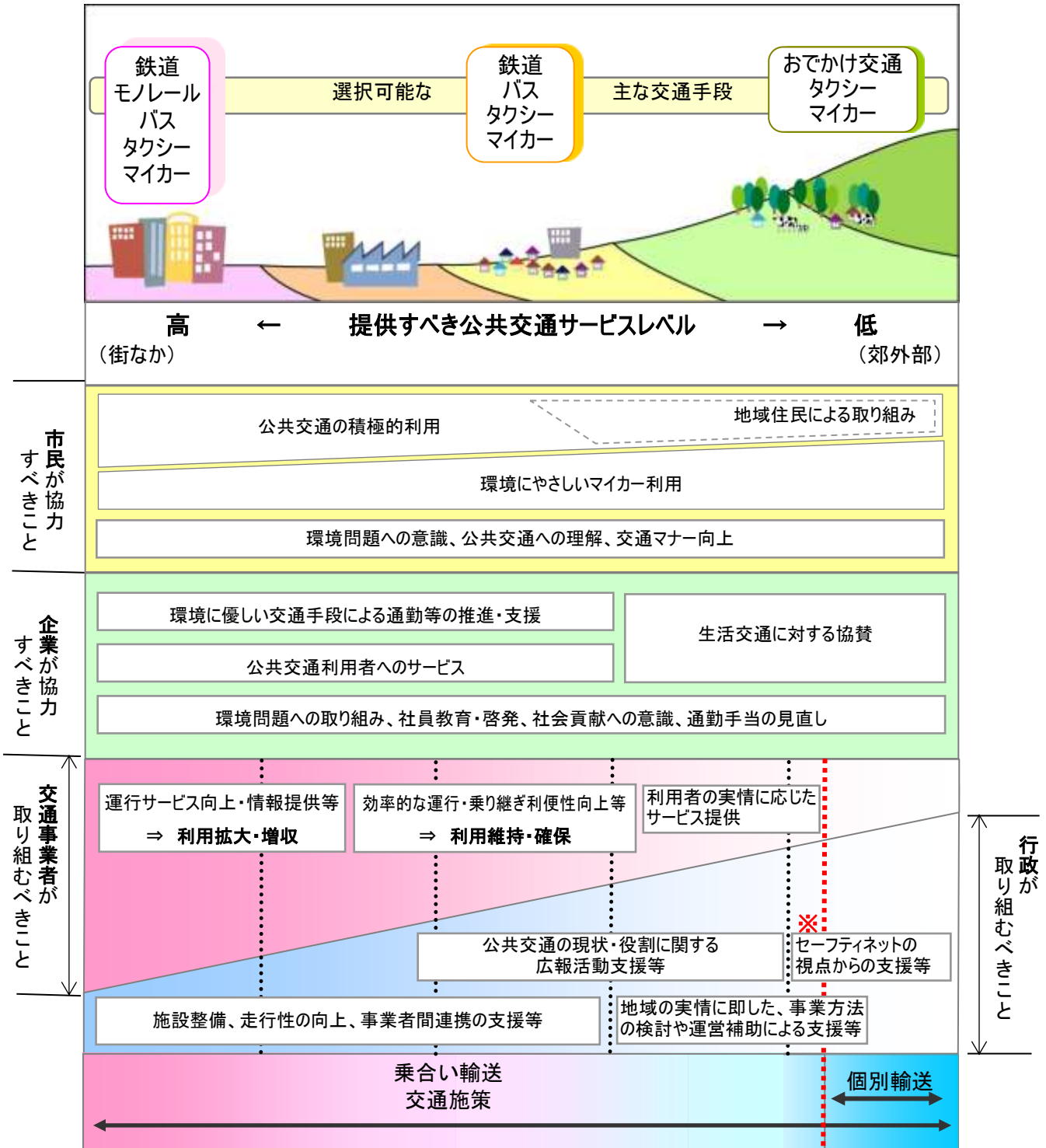


■視点3

地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと

関係各主体がとるべき行動を明らかにする

- ・ 地域の特性に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルを確保するために関係各主体がとるべき行動との関係を整理すると、下図のようなイメージになります。
- ・ 具体的な施策検討に際しては、地域特性を踏まえ関係各主体がどのような事に取り組むべきかという視点で検討します。



■地域の活力に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

※乗合い輸送による交通サービスの確保が困難な地域で、マイカーを利用できない人に対して、多方面からの対応策により生活交通を確保する取り組み

4-3. 望ましい交通体系

望ましい交通体系を目指すための理念や基本方針・望ましい交通体系の設定に向けた視点を踏まえて、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野ごとに望ましい交通体系を設定しました。

■ 分野

意識

望ましい交通体系を実現するには、「公共交通」「道路交通」のソフト・ハード施策の充実はもちろんですが、利用者である市民一人一人が、公共交通の衰退や地球温暖化等を自らの問題であると「意識」することが、最も重要です。

このため、市民・企業・交通事業者・行政が連携・協力して、それぞれの果たすべき役割を認識し、実践する体制づくりが必要です。

公共交通

人々が移動するための都市の装置として必要不可欠な「公共交通」は、まちづくりの方向性と一体となった地域や目的に応じた交通体系であることが求められます。

したがって、各主体間で連携・協力を図って『市民の足』を確保し、利用しやすく安心して快適な交通施策を展開する必要があります。

道路交通

市民生活や物流・産業活動を支える「道路交通」には、時代やまちづくりの方向性の変化に応じた道路ネットワークを形成することが求められます。

また、歩行者や自転車が安全で安心して移動しやすいまちを目指すことも重要です。

■ 望ましい交通体系

市民・企業・交通事業者・行政は、一体となって“世界の環境首都”を目指し、公共交通利用とマイカー利用のバランスを取り、人や地球環境にやさしい交通行動を実践しています

市全域では、分かりやすく使いやすい、市民にとって身近な公共交通となっています

主要な拠点間は、運行頻度が多く、定時性・速達性の高い公共交通機関で結ばれています

街なか（集約市街地）では、歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できます

周辺市街地では、主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動ができます

市街地臨海部では、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段が確保されています

郊外部では、通院や買物など、日常生活に最低限必要な足が確保されています

広域拠点との道路ネットワークが充実しています

都市内の幹線道路では、円滑な自動車交通が確保されています

既存の道路ストックが有効に活用されています

歩行者や自転車利用者にやさしく安心して暮らせる道路空間が確保されています

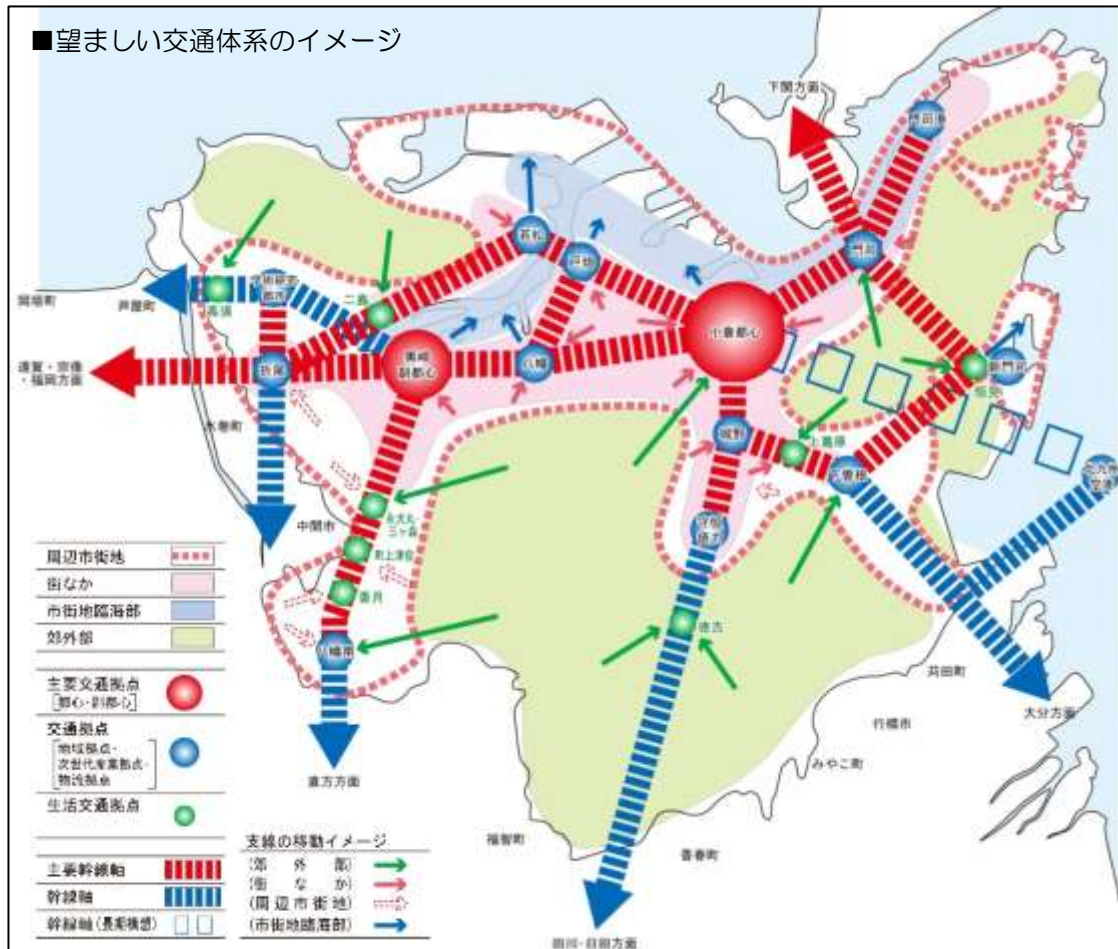
4-4. 公共交通拠点と公共交通軸の設定

北九州市における望ましい交通体系の実現に向けて、将来人口動向を踏まえた上で、公共交通拠点や公共交通軸を設定し、基本的な考え方や必要な機能について整理しました。

市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして、一体的に取り組むことで望ましい公共交通ネットワークを維持していきます。

設定・分類		必要な機能
公共交通拠点	主要交通拠点	多交通機関（JRとモノレールとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り場案内、乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。
	交通拠点	2交通機関（JRとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。
	生活交通拠点	公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能の充実が求められます。
公共交通軸	主要幹線軸	概ね10分に1本以上の頻度で大量及び中量輸送し、定時性・速達性等の機能が求められます。
	幹線軸	概ね30分に1本以上の頻度で中量輸送し、定時性などの機能が求められます。
支線 (公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅、生活交通拠点までの路線)		日常生活において最低限必要な移動手段の確保が求められます。また、大規模な工場などが立地している市街地臨海部については、通勤交通の確保を図るため、乗合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能の充実が求められます。
将来の人口動向の反映		公共交通拠点と公共交通軸の設定については、北九州市全体の将来人口増減率（H52/H27=0.82）を踏まえて、地区別の動向を反映します。また、北九州市立地適正化計画で設定される「居住誘導区域」(*)を考慮します。

(※)平成26年8月に、都市再生特別措置法が改正され、制度化された「立地適正化計画」の中で、居住を誘導し人口密度を維持するエリアとして「居住誘導区域」が設定されます。



4-5. 公共交通軸での対応

望ましい交通体系の実現に向けて、鉄軌道交通及びバス交通において求められる対応を整理しました。なお、公共交通の恩恵を受ける市民・企業の積極的な利用が望めます。

○鉄軌道交通

公共交通軸の中で鉄軌道は、定時性や速達性に優れ大量輸送も可能であることから、都市交通の骨格を形成する重要な交通軸として位置づけます。

<求められる対応>

鉄軌道については、定時性・速達性の優位性を活かしつつ利用者の維持・拡大を図るため、乗り継ぎ機能の強化や高機能化の推進などが重要です。



○バス交通

公共交通軸の中で、交通需要やバス運行頻度が多く、バスの定時性・速達性の確保などバス交通の利便性向上の検討が必要な区間をバス機能強化区間として位置づけます。

<求められる対応>

バス機能強化区間については、バスの定時性・速達性・運行頻度の確保などバス交通の利便性向上と、バス交通の路線維持・存続を図るため、走行環境の改善や乗り継ぎ機能の強化を行うとともに、路線の見直しについても検討が必要です。

また、路線利用者の確保のため、沿線人口の確保についても検討が必要です。



4-6. 自動車交通軸の設定

○自動車交通軸

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に、道路整備状況を踏まえ自動車交通軸を設定します。

<必要な機能>

広域交通や物流交通を担う自動車交通軸については、交流促進、物流効率化などを図るために速達性などの機能充実が求められます。

周辺市街地	*****
街なか	■
市街地臨海部	■
郊外部	■
都心・副都心 (主要交通拠点)	●
地域拠点 (交通拠点)	●
次世代産業拠点 (交通拠点)	●
物流拠点 (交通拠点)	●
自動車交通軸	▬▬▬▬▬
自動車交通軸 (長期構想)	▭▭▭▭▭

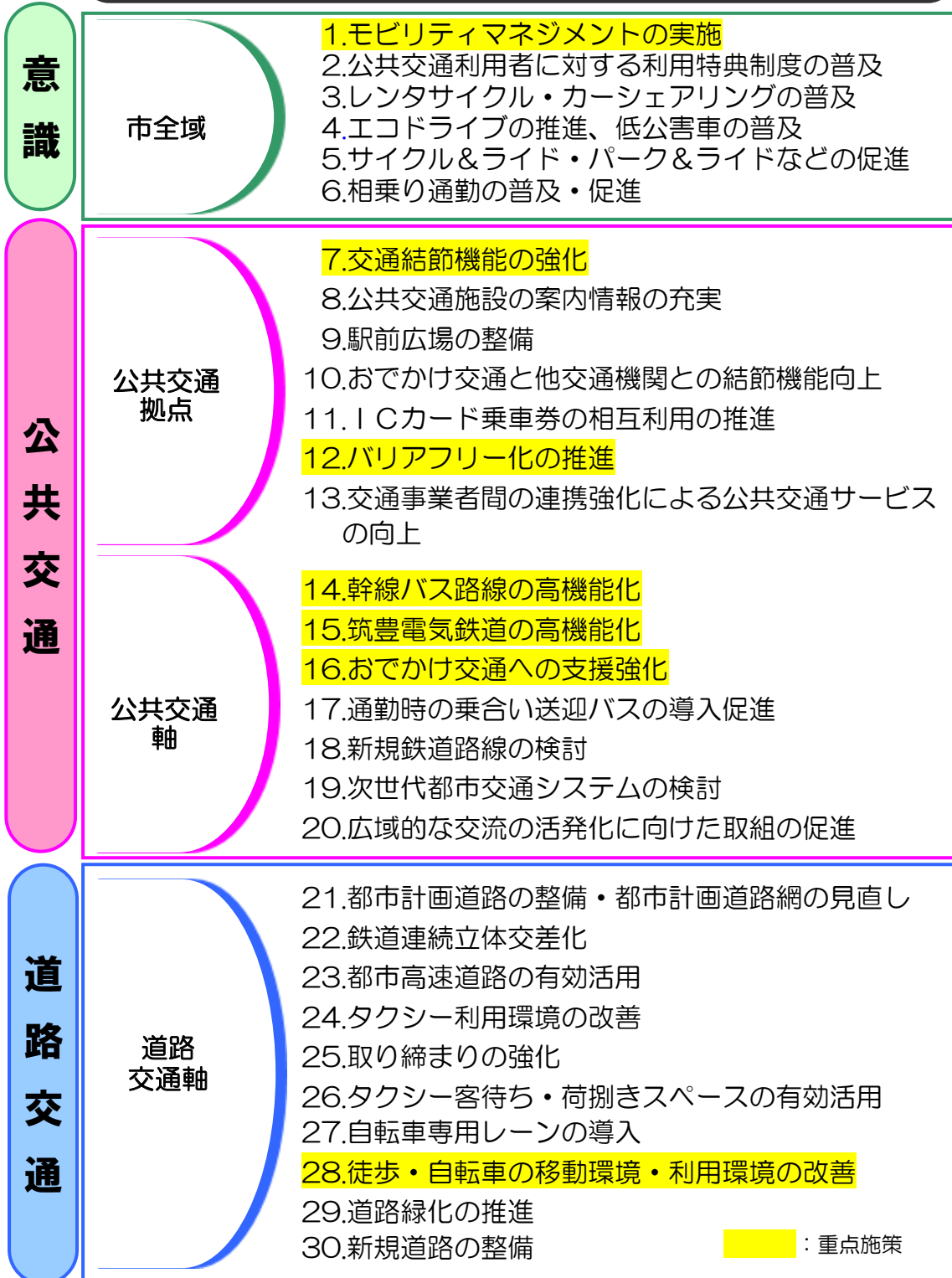


5. 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）で取り組む交通施策

5-1. 交通施策の概要

- 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）は、「望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針」のもとに、「意識」・「公共交通」・「道路交通」の3つの分野で、交通施策を設定し事業を展開していきます。
- 平成26年8月の総合交通戦略【中間見直し】で設定した30の交通施策とその中の取り組みの柱となる7つの重点施策について、まちづくりと連携し人口減少に対応して、引き続き展開していくこととします。

総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）で取り組む交通施策



：重点施策

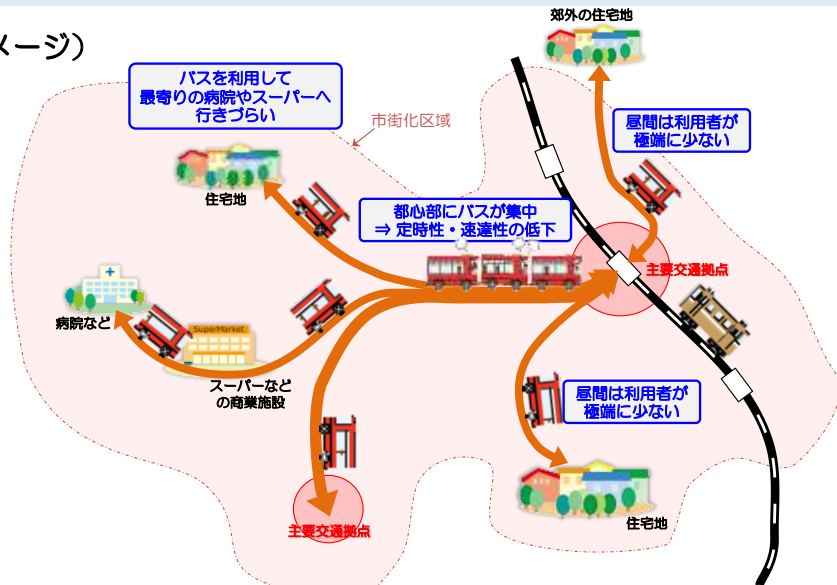
5-2. 公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組み

“バス路線の現状と問題点” について

①バス交通の現状と問題点

- 現在のバス路線は、運行距離の長さ、都心部の渋滞等により、時刻表通りの運行が難しくなっており、バス待ちのイライラの原因となっています。
- 朝タラッシュ時を中心に、利用者が集中する都心部に多くのバスが乗り入れています。乗降に多くの時間が必要になるため、定時性・速達性の低下につながっています。
- 地域によっては、住宅からスーパーや病院などへの利用が不便な所があります。
- 時間帯によって利用者が少ない路線があり、現在の運行本数を維持することが難しくなりつつあります。

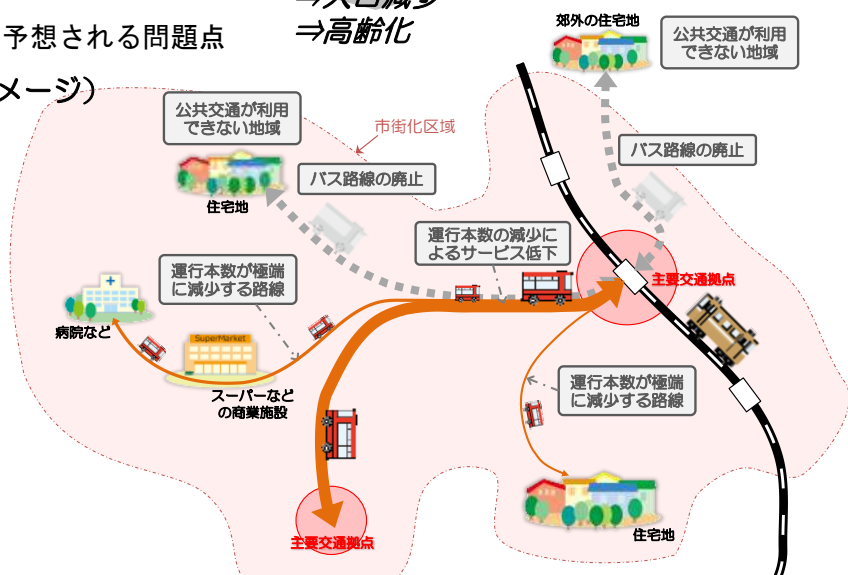
◆現在のバス交通（イメージ）



現状のままでは…
⇒人口減少
⇒高齢化

②今後、将来において予想される問題点

◆将来のバス交通（イメージ）



○今後、人口減少や高齢化の進行などにより、バス利用者が減少することが想定されます。バス路線が“現状のまま”で進むと…

- 都心や街なかも含めて市内全体で運行本数が減少し、バス利用が不便になります。
- 特に、郊外部において運行本数の大幅な減少が予想され、路線廃止の可能性もあるため、公共交通が利用できない地域が広がるおそれがあります。

このようにならないために、
いま必要なことは？

③ “地域や生活行動に応じたバス路線の見直し” のイメージ【地域密着型バスネットワークの提供】

バス機能強化区間での主な取り組み

バス機能強化区間での取り組み イメージ



幹線バスの定時性や速達性を確保し利用促進を図るために、バス路線の再編も視野に入れ連節バス等の BRT システムの導入や、バス停・バスレーンの整備を進めます



【主な取り組み内容】

- BRT システム（大量輸送バス等）の導入検討
- 既存バスレーンのカラー舗装化、路面表示
- バスレーンの導入・延伸
- バス待ち環境の整備（上屋・ベンチ・バスロケーションシステム等）など

期待される効果

- 朝の通勤・通学時など、一度に大勢の利用者を輸送することができるとともに、マイカーからバス利用への転換の受け皿として機能します
- 都心部では運行効率化により走行がスムーズになり、定時性の確保につながります
- ベンチで休んだり、バスの運行情報が表示されたりと、快適にバス待ちができるようになります

乗継ポイントでの主な取り組み



【バス待ち環境の改善】

バス停周辺の商店や公共施設との連携も視野に、快適なバス待ちスペースの確保を進めます



【乗り継ぎ拠点の整備】

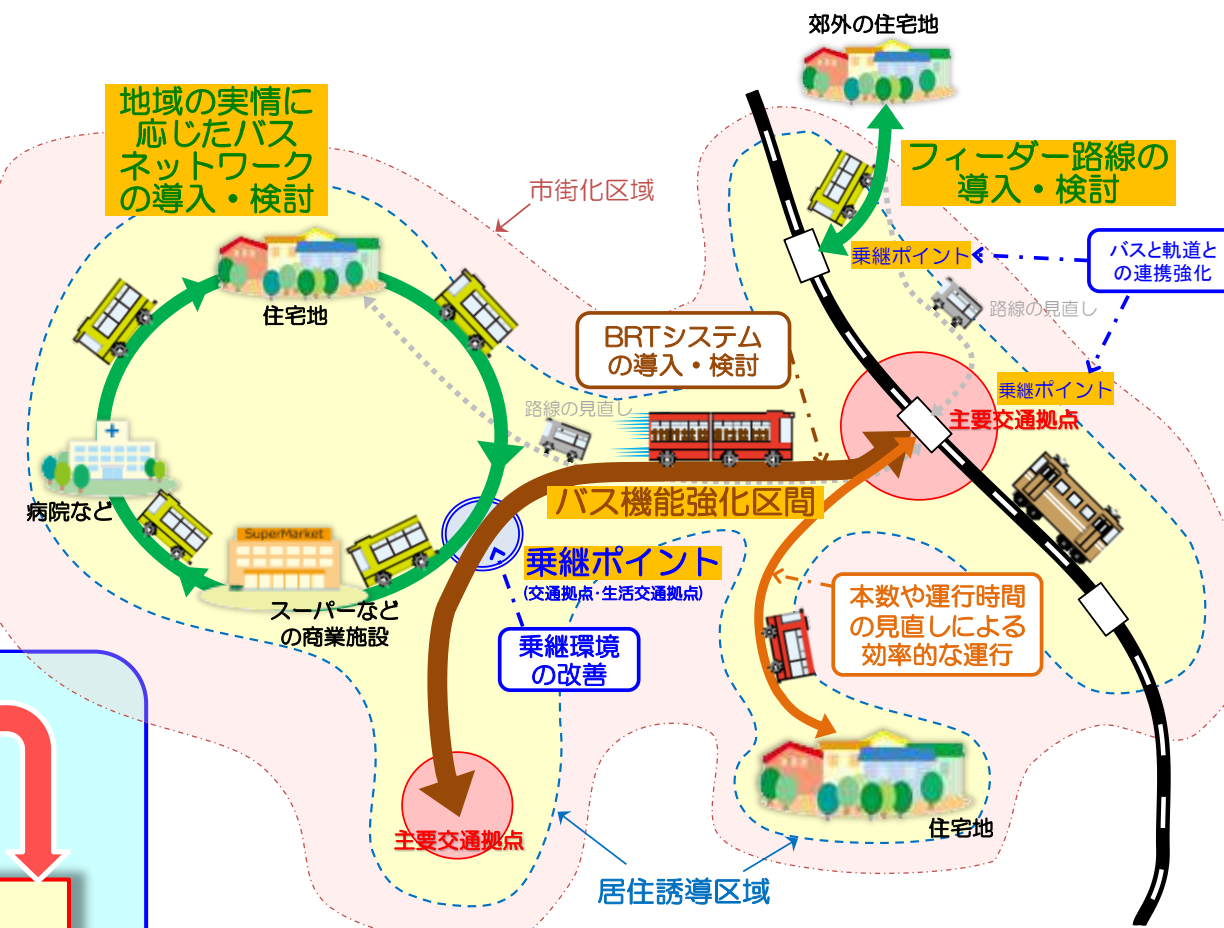
バス停の整備に併せて、駐輪スペースやタクシー乗場などの施設の検討を行います
さらに、誰もが利用しやすくするため、バス停周辺での段差解消などのバリアフリー化を進めます

【主な取り組み内容】

- 乗り継ぎ拠点の整備（駐輪スペース・タクシー乗場の整備等）
- バス待ち環境の整備（バス待ちスペース確保等）
- バリアフリー化の推進（歩道の段差解消、わかりやすい案内情報の提供等）
- バスと軌道との連携強化 など

期待される効果

- バス以外でも異なるモード間の乗り継ぎ（鉄道・タクシー・自転車など）が便利になります
- 待ち時間を有効に使えるようになります
- 乗り継ぎの負担が軽減されます
- 乗り継ぎやすい運行ダイヤが提供されます



注) 居住誘導区域・・・立地適正化計画の中で、居住を誘導し人口密度を維持するエリアを示します
 フィーダーバス・・・幹線のバス停や鉄道駅と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバスを示します
 BRTシステム・・・連節バス、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムです

その他の主な取り組み



【フィーダーバスの導入・検討】
乗継ポイントを経由し住民の日常生活行動（通院や買物など）を踏まえたバス路線の導入を検討します



【おでかけ交通への支援】
おでかけ交通の利用を促す広報活動や運行に係る一部費用などの支援を行います

【主な取り組み内容】

- フィーダーバス等の導入・検討
- おでかけ交通への支援 など

期待される効果

- 地域の実情に応じた輸送サービスが提供され、買い物や通院などの移動が便利になります
- 郊外部での住民の足が確保されます

5-3. 交通施策の事業内容

総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）において設定した 30 の交通施策について、主な事業内容を以下に示します。

(1) 「意識」分野の交通施策

交通施策名	事業内容	実施場所	実施主体			H32年度までのスケジュール
			行政	交通事業者	企業 NPO 市民等	
1 モビリティマネジメントの実施	地域モビリティマネジメント	市全域	●			実施
	学校モビリティマネジメント	小学校	●			実施
	企業モビリティマネジメント	市全域	●			実施
	高齢者モビリティマネジメント	市全域	●	●		実施
	公共交通の利用促進に向けた取り組み	市全域	●	●		実施
	自転車の利用促進に向けた取り組み	市全域	●		●	実施
	ノーマーカーデーの実施	市全域	●			実施
2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	JR利用特典	市全域		●		実施
	西鉄バス利用特典	市全域		●		実施
	ちくてつ電車利用特典	八幡西区		●		実施
	モノレール利用特典	市全域		●		実施
	市営バス割引乗車券の発行	市全域		●		実施
	ICカード乗車券利用特典	市全域		●		実施
	共通乗車券の発行	市全域		●		検討・調整
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導入	小倉都心部、八幡東田地区など	●		●	実施
	カーシェアリングの導入	城野地区			●	実施
	レンタサイクル導入	城野地区など			●	検討・調整
	コミュニティサイクル利用促進	小倉都心部、八幡東田地区など	●		●	実施
4 エコドライブの推進、低公害車の普及	低燃費、低公害車導入	市全域		●		実施
	次世代鉄道車両の導入	市全域		●		実施
	アイドリングストップの実施	市全域		●		実施
	エコドラ北九州プロジェクト	市全域	●			実施
	出前講演『実践！エコドライブ！』	市全域	●			実施
	次世代自動車の市役所率先導入	市全域	●			実施
5 サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進	パーク&ライドの駐車場の運営	JR駅沿線、企救丘など		●	●	実施
	イベント開催時のパーク&ライドの実施	市全域			●	実施
	サイクル&ライドの促進	市全域（鉄道駅・バス停周辺）	●			実施
6 相乗り通勤の普及・促進	企業モビリティマネジメント	市全域	●			実施

(2) 「公共交通」分野の交通施策

交通施策名	事業内容	実施場所	実施主体			H32年度までのスケジュール
			行政	交通事業者	企業 NPO 市民等	
7 交通結節機能の強化	交通拠点における待ち合い環境改善	折尾駅、城野駅等	●			実施
	サイクル&ライド駐輪場整備	三萩野バス停、徳力公園前停留場、二島駅など	●			実施
	バス停における待ち合い環境改善	市全域	●	●		実施
8 公共交通施設の案内情報の充実	総合公共交通マップの作成	市全域	●	●		実施
	案内板整備	小倉都心部、黒崎副都心部、若松駅周辺など	●	●		実施
9 駅前広場の整備	駅前広場の整備	黒崎駅北口、スペースワールド駅、城野駅南口・北口、下曾根駅北口、折尾駅北口・南口、八幡駅など	●			実施
10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	路線バスバス停との結節	市全域	●			検討・調整
11 ICカード乗車券の相互利用の推進	ICカード乗車券の相互利用	市営バス線		●		検討・調整
12 バリアフリー化の推進	JR駅のバリアフリー化	折尾駅、安部山公園駅など	●	●		実施
	モノレール停留場のバリアフリー化	片野駅	●			検討・調整
	筑豊電鉄のバリアフリー化	穴生駅		●		実施
	駅周辺のバリアフリー化	市全域	●			実施
	バスのバリアフリー化	市全域	●	●		実施
	案内情報のバリアフリー化	市全域	●	●		実施
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	異モード間の乗り継ぎ向上	市全域		●		検討・調整
	共通乗車券の発行	市全域		●		検討・調整
14 幹線バス路線の高機能化	バス停前歩道拡幅	市全域	●			実施
	既存バスレーンのカラー舗装、路面表示	市全域	●			実施
	バスレーンの導入・延伸	市全域	●			検討・調整
	BRTの導入	小倉都心～黒崎副都心	●	●		検討・調整
	バス待ち環境の整備	市全域	●	●		実施
	乗り継ぎ拠点の整備	小倉都心～黒崎副都心	●	●		検討・調整
	フィーダーバス等の導入	市全域	●	●		検討・調整
15 筑豊電気鉄道の高機能化	筑豊電気鉄道沿線地域活性化協議会	黒崎～直方	●	●		実施
	利用促進施策	黒崎～直方	●	●		実施
	利用促進PR	黒崎～直方	●	●		実施
	車両の更新	黒崎～直方	●	●		実施
	駅のバリアフリー化	黒崎～直方	●	●		実施
16 おでかけ交通への支援強化	「おでかけ交通」への助成	市全域	●			実施
	「おでかけ交通」利用促進PR	市全域	●	●	●	実施
	「おでかけ交通」と買物支援等との連携	市全域	●	●		検討・調整
	相乗りタクシーの活用	市全域	●	●		検討・調整
	フィーダーバス等の導入（再掲）	市全域	●	●		検討・調整
17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	乗合い通勤バスの導入検討	市全域	●		●	検討・調整
18 新規鉄道路線の検討	北九州空港アクセス鉄道	小倉～北九州空港	●			検討・調整
	洞海湾横断鉄道	折尾～小倉	●			検討・調整
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	市全域	●			検討・調整
20 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	東九州自動車道を活用した広域交流の活発化	市全域		●		検討・調整
	JRを活用した広域交流の活発化	市全域		●		検討・調整
	北九州空港を活用した広域交流の活発化	市全域	●	●		実施
	海上交通を活用した広域交流の活発化	市全域	●			実施

(3) 「道路交通」分野の交通施策

交通施策名	事業内容	実施場所	実施主体			H32年度までのスケジュール
			行政	交通事業者	企業 NPO 市民等	
21 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し	都市計画道路の整備	国道3号黒崎バイパスなど	●			実施
	都市計画道路網の見直し	北九州中央部など	●			実施
22 鉄道連続立体交差化	折尾駅周辺連続立体交差事業	鹿児島本線、筑豊本線など	●			実施
23 都市高速道路の有効活用	ETC割引導入	市全域（都市高速道路）	●			実施
	ETC普及促進、イベント・キャンペーン・広報、他企業等との連携など	市外・市全域	●			実施
24 タクシー利用環境の改善	タクシーベイ（乗り場）の設置検討	小倉都心部など	●	●		実施
	バス停の有効活用策の検討	小倉北区中心市街地	●	●		検討・調整
	夜間のタクシー乗場における歩道への柵の設置検討	小倉北区中心市街地	●	●		検討・調整
25 取り締まりの強化	バス路線における指導・取り締まり	小倉都心部	●	●		実施
	違法客待ち駐車車両への指導・取り締まり	小倉都心部	●			実施
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・荷捌きベイの相互活用の検討	ちゅうぎん通り	●	●		実施
	パーキングメーターの運用時間外の客待ち駐車場としての活用検討	市全域	●	●		検討・調整
	夜間のトラック専用スペースの客待ち駐車場としての活用検討	市全域	●	●		検討・調整
27 自転車専用レーンの導入	自転車ネットワーク整備	小倉都心部など	●			実施
28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	自転車ネットワーク整備（再掲）	市全域	●			実施
	バリアフリーのまちづくり事業	市全域	●			実施
	駐輪施設の整備	市全域	●			実施
	自転車ルールの周知とマナーの向上	市全域	●			実施
	自転車利用促進イベントの実施	市全域	●			実施
29 道路緑化の推進	道路緑化	恒見朽網線	●			実施
30 新規道路の整備	下関北九州道路の早期実現	北九州市～下関市	●			検討・調整

6. 計画目標の設定

- 望ましい交通体系を目指すための基本方針に沿って、わかりやすく、効果計測が可能な3つの計画目標を設定しています。
- さらに、長期的には、「北九州市立地適正化計画」における目標を見据えています。

＜望ましい交通体系を目指すための基本方針＞	⇒	《計画目標》
➢ 超高齢社会における市民の足の確保	⇒	公共交通人口カバー率
➢ 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築	⇒	公共交通分担率
➢ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進	⇒	自家用車 CO ₂ 排出量

■ 計画目標のまとめ

<p>計画目標 (H32年度)</p>	<p>公共交通の利用促進に努めます。</p> <p>1. 公共交通人口カバー率 … 80%</p> <p>2. 公共交通分担率(※1) … 24%</p> <p>3. 自家用車 CO₂ 排出量(※2) … 約6%削減</p>
<p>長期目標 (H52年度)</p>	<p>長期的には、公共交通利用者を増やします。</p> <p>公共交通分担率(平成52年)(※1) … 32%</p>

※1: 徒歩・二輪車を除く。

※2削減量及び割合は、平成17年の自家用車からのCO₂排出量(697,000t-CO₂)をもとに算出しています。

■ 計画目標

	総合交通戦略策定時 (H20年12月)		中間見直し時 (H26年8月)		今回見直し (H28年度)
	指標値	計画目標値 (H30)	指標値	計画目標値 (H30)	計画目標値 (H32)
公共交通人口カバー率	79.3%	80%を維持	79.5%	80%を維持	80%を維持
公共交通分担率	20.5%	20%を維持	21.9%	24%に向上	24%に向上
自家用車CO ₂ 排出量	69.7万 t -CO ₂ /年	約1%を削減	約2.4%を削減	約6%を削減	約6%を削減

7. 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の進捗管理

- 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における施策の展開は、以下のPDCAサイクル「Plan：実施計画の作成」「Do：施策の展開・実施」「Check：施策の評価・検証」「Action：計画の見直し・改善」により、進捗管理を行います。

