

3-4. 望ましい交通体系を設定する際の3つの分野

望ましい交通体系を設定する際に、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野に分けて設定することとしました。

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。

意識

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。

公共交通

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、歩行者や自転車及安全で安心して移動しやすいまちを目指すことも必要です。

道路交通

3-5. 望ましい交通体系

(1) 整理方針

「意識」の分野の対応は全市的なものですが、「公共交通」と「道路交通」の分野の対応は、地域の実情や施策の対象を十分に考慮することが重要です。

「公共交通」と「道路交通」の望ましい交通体系の設定にあたっては、北九州市基本計画における分野別施策や交通・物流ネットワークの基本的方向に基づき、整理しました。

(2) 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、3つの分野ごとに設定しました。

【分野： 意識】

本市が目指す交通体系を実現するためには、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の連携・協力が必要であるため、意識の分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 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”を目指しています
そのために、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

■ 対応の方向性

関係各主体が連携・協力して、
○地球温暖化対策に取り組んでいきます
○交通問題に関する教育・啓発活動を実施していきます
○持続可能な社会の形成のために、市民が積極的に適切な交通手段を選択していきます
○継続的な情報交換・協議を行い、交通サービスの充実に向け一体的に取り組んでいきます

■ 取り組みイメージ

■ 地球環境にやさしい交通行動を促す取り組み



【分野： 公共交通】

北九州市基本計画における交通・物流ネットワークの基本的方向や望ましい交通体系の設定に向けた視点3から、公共交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

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

■ 対応の方向性

○地域に応じた生活交通手段を確保していきます
○利用しやすい路線やダイヤを提供していきます
○交通結節機能の強化を図り、公共交通を快適に利用できるようにしていきます
○総合的な公共交通情報を提供していきます

○定時性・速達性の高い公共交通機関でのアクセスを確保します

○鉄道駅から遠い高密度な市街地では、バスの利便性を強化していきます
○徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにしていきます

○バス停や駅の近くで、安い料金の駐車場を利用し、自家用車から公共交通へ乗り換えやすくします

○通勤時の渋滞を緩和し、地球温暖化問題対策に取り組んでいきます

○地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確保・維持していきます

■ 取り組みイメージ



■ 公共交通利用者の利便性の向上
(IC 乗車券の導入・共通利用)

■ 公共交通利用者の
利便性の向上 (駅前広場)



■ 生活交通手段の確保



■ かしこいマイカー利用
(パーク&ライド)



【分野： 道路交通】

北九州市基本構想・基本計画を踏まえて、道路交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

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

■ 対応の方向性

- 広域的な人流及び物流を活発化する、広域幹線道路を充実させていきます
- 市内外の広域交流拠点間は、経済活動を支援する速達性の高い道路網で連結し、自動車交通による円滑な移動を確保していきます

- 円滑な都市内自動車交通を確保することにより環境負荷を軽減し、バスの定時性・速達性も確保していきます

- 時間帯や道路交通状況に応じて、一般道路と高速道路を使い分け、円滑な自動車交通により CO₂ 排出量を削減していきます
- 自動車利用者が交通ルールを守ることにより、路線バスの定時性を確保していきます

- 子どもから高齢者まで不自由なく移動できる歩行空間を確保していきます
- 歩行者・自転車道を充実させ、安全で快適な歩行・自転車利用環境を確保していきます

■ 取り組みイメージ

■ 自動車交通の円滑化
(新規道路の整備・道路改良)



■ バスの定時性・速達性の確保
(バス専用レーン)



■ 安全で快適な歩行・自転車利用環境
(歩行者・自転車分離)



3-6. 観光振興に寄与する公共交通ネットワーク

(1) 北九州市観光振興プラン

北九州市では、観光振興による地域経済の活性化を発展・継続するための計画として「北九州市観光振興プラン」が平成26年5月に策定されています。

■北九州市観光振興プランの概要

●「ありたい姿」～本計画終了時に北九州市が目指す姿～

近い将来「北九州市に観光にいこう！」と言われる観光都市になる

●コンセプト～観光振興に取り組む根本的な考え方～

キーワード: 産業観光、近代化遺産、環境観光、サブカルチャーなど

歴史と文化のある5つの伝統を活かした観光テーマづくり

～5つの歴史と文化をもつ北九州市が観光地であるということを内外共に打ち出す～

●計画期間・確認指標

計画期間: 6年間(2014年～2019年)

確認指標(目標)

・観光客数(2,460万人) ・観光消費額(976億円)

・宿泊客数(130万人) ・観光地度(45%)

●「ありたい姿」を実現するための基本戦略の方向性

1 北九州市＝観光都市としてのブランディング<都市イメージ>

・市内に向けた郷土愛醸成、おもてなし意識の醸成

・市外に向けたイメージプロモーションの実施

2 北九州市ならではの地域資源の観光資源化<資源の発掘・磨き上げ>

・近代化産業遺産やサブカルチャー観光などの新規観光テーマの育成

・産業観光・環境観光など本市ならではの特徴的な観光テーマの磨き上げ

・重点磨き上げエリアの設定: 門司港レトロ・関門海峡

3 セールスプロモーション<情報発信>

・SNSなど新規双方向メディアや既存マスメディアの戦略的活用

・PR効果を高める北九州市観光大使やキャラクターの活用

・北九州市ならではのオンリーワン情報などの有効活用

・東九州自動車道沿線や来訪者意向を踏まえたターゲットエリアの明確化

4 おもてなしの充実

・観光関連団体などとの連携による観光推進体制の強化

・おもてなし人材の育成、組織的サポート

・案内機能など着地サービスの充実

5 MICE 戦略<都市型集客>

・MICE 誘致体制の強化

・環境・グルメなどテーマ別 MICE の誘致促進

6 インバウンド戦略<東アジアからの誘客>

・案内機能強化や環境整備による受入れ体制の充実

・ターゲットエリアを意識したプロモーションの展開

(2) 市内の主要観光資源と公共交通ネットワーク

北九州市内には多くの観光資源が散在しています。

これらの観光資源の殆どは、公共交通ネットワークで結節されていますが、更なる観光振興を図るためには公共交通ネットワークの維持・向上が求められます。

■北九州市内の主要な観光資源



3-7. 公共交通拠点と公共交通軸の設定

本市における望ましい交通体系の実現に向けて、公共交通は市民の移動手段であることを踏まえ人流を対象に、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。

(1) 公共交通拠点の設定

●設定・分類

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生活機能のほか、交通結節機能や業務機能などの多様な都市機能を有する**都心・副都心**、**生活支援拠点**（**地域拠点**※）、**産業拠点・物流拠点**（**次世代産業拠点・物流拠点**※）の中で多くの人的交流が見込まれる**学術研究都市**、**北九州空港**、**新門司**を「公共交通拠点」に設定します。

広域的に求心力のある**都心・副都心**を「**主要交通拠点**」とし、その他の**生活支援拠点**、**産業拠点**、**物流拠点**を「**交通拠点**」に設定します。また、小売店舗・病院・銀行など日常生活の中で、身近な生活を支える生活支援施設や鉄道駅、バス停を有している**公共交通軸上にある拠点**を「**生活交通拠点**」とします。

※:()内は北九州都市計画マスタープランで位置づけられている拠点を示しています。

■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）での拠点の位置づけ

計画名称	北九州市基本計画 「元気発進！北九州プラン」	北九州市都市計画 マスタープラン	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)
項目	交通・物流ネットワークの 基本的方向	都市空間形成の基本方向 (将来都市構造)	公共交通拠点
拠点の 位置づけ	都心・副都心	都心・副都心	主要交通拠点
	生活支援拠点	地域拠点	交通拠点
	産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州 空港、新門司)	次世代産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州 空港、新門司)	
	—	—	生活交通拠点

●必要な機能

「**主要交通拠点**」は、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**」は、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**」は、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。

(2) 公共交通軸の設定

●設定・分類

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を基本に、公共交通施設の整備状況・公共交通機関の運行状況・将来予測人口の分布状況を踏まえて、「公共交通軸」を設定します。

市内の公共交通拠点相互や隣接周辺地域を結び、高水準のサービスを提供する交流軸を「主要幹線軸」に設定し、「主要幹線軸」を補完し比較的高いサービスを提供する交流軸を「幹線軸」に設定します。

なお、公共交通軸上のバス及びバス路線については、「幹線バス」、「幹線バス路線」と位置づけます。

●必要な機能

「主要幹線軸」については、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」については、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。

(3) 支線の設定

●設定・分類

公共交通軸及び公共交通拠点を除く地域での、既存のバス路線などの維持を図り、最寄りの公共交通拠点や鉄道駅までのアクセスを確保します。

また、最寄りの生活交通拠点まで行くことができる移動手段を確保することが必要であるため、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を「支線」に設定します。

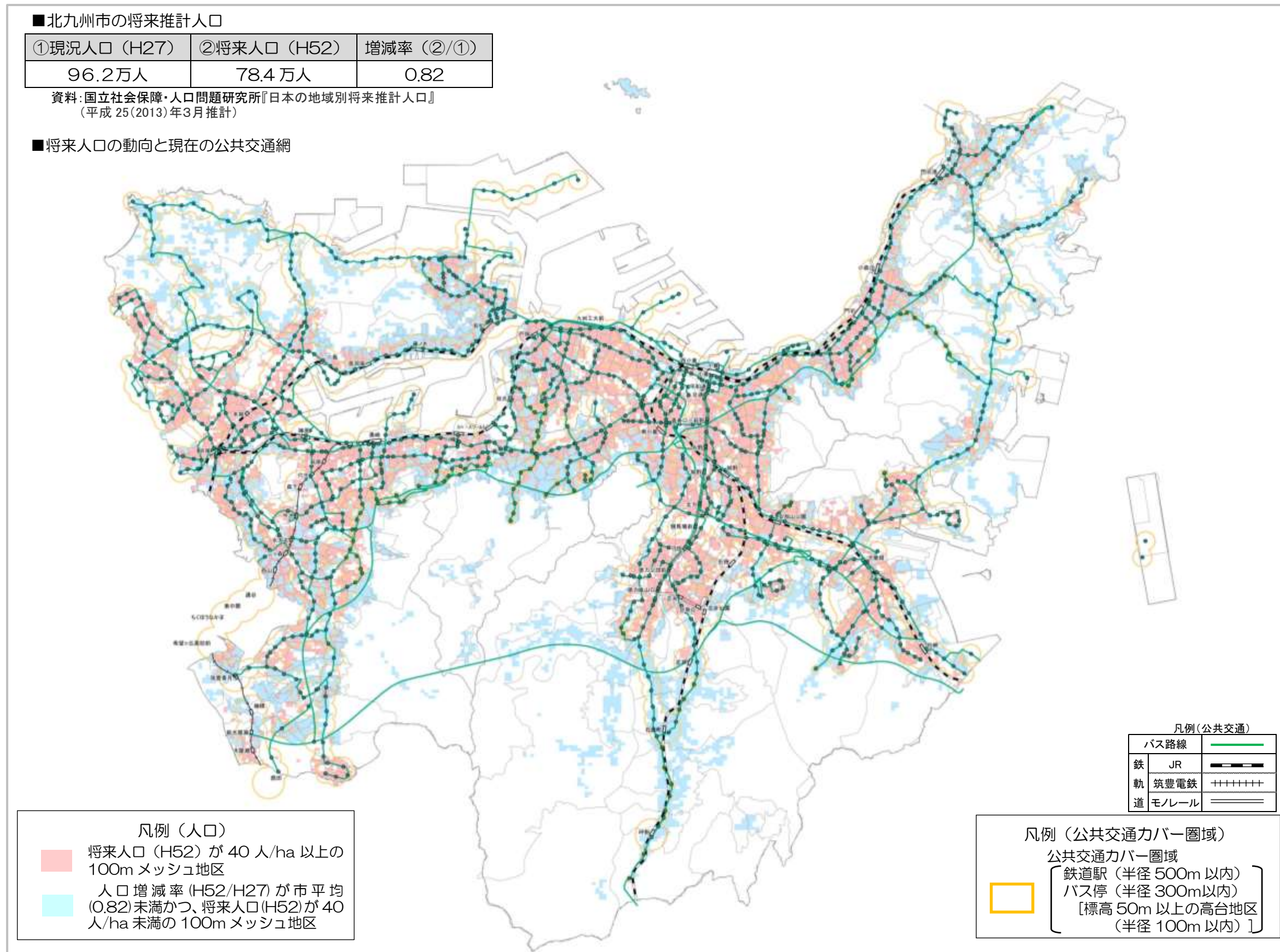
●必要な機能

支線については、街なか、周辺市街地、郊外部などの既存の路線バスやおでかけ交通などの交通手段を維持しつつ、地域の交通需要や生活に応じた輸送量、路線、運行ダイヤの設定、輸送方法の検討のもと、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。

(4) 将来人口の動向 (今回、総合交通戦略から地域公共交通網形成計画に位置付けるための再検証)

本市平均の将来人口増減率 (H52/H27) は、0.82と想定され、地域別には市北西部や北東部、内陸部の南部、南西部において、将来的に本市平均以下の人口減少が見られます。鉄軌道及び主要なバス路線の沿線においては、将来的にも40人/ha以上の人口が概ね維持されると見込まれ、大規模な宅地開発地区や郊外部の住宅地においても、将来的に人口が維持される地区が存在します。



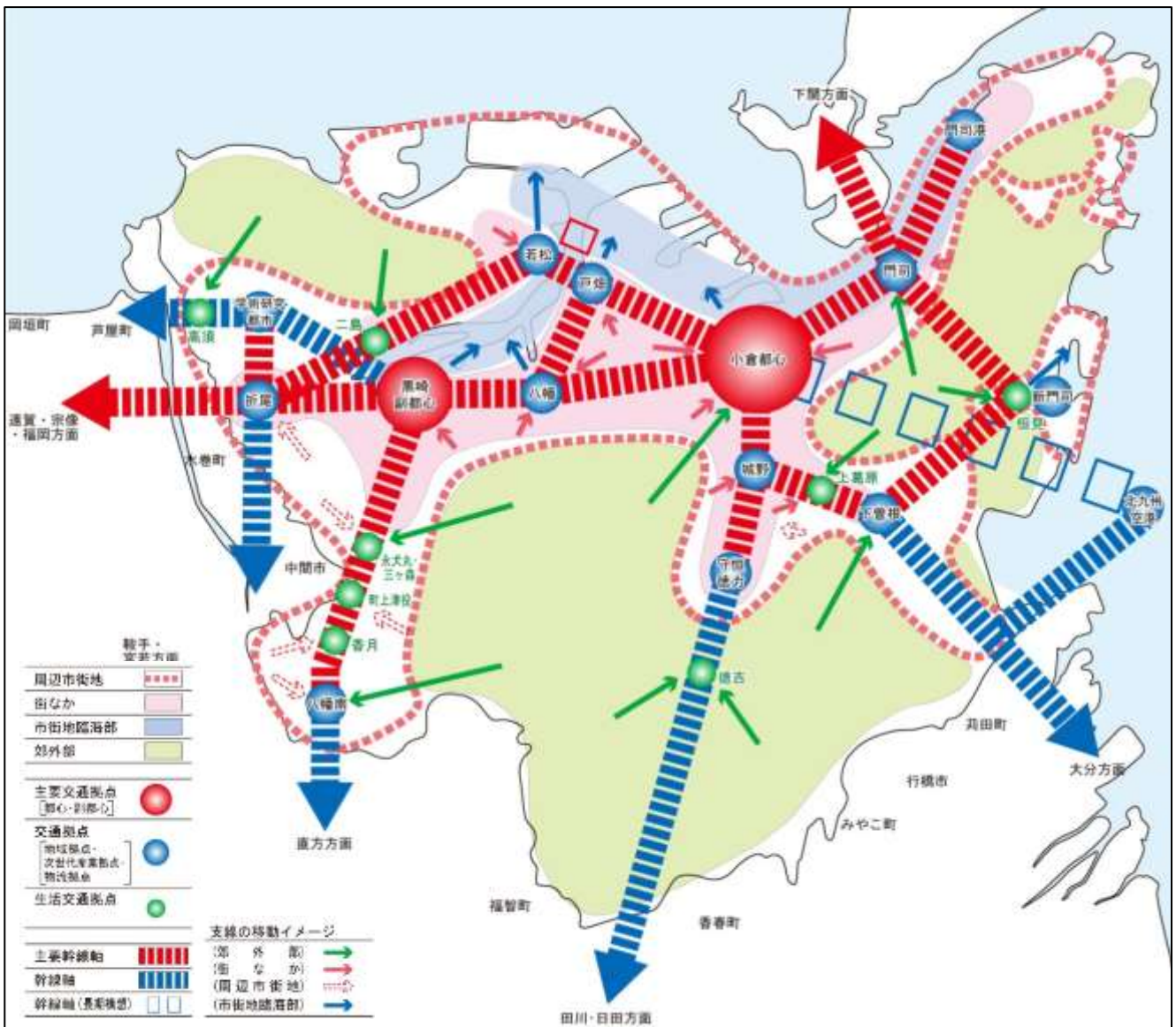
(5) 望ましい公共交通体系

①公共交通ネットワーク

公共交通拠点、公共交通軸及び支線の分類と将来人口の動向を踏まえて、整理すると下図のとおりです。

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。

■望ましい交通体系のイメージ



望ましい交通体系の実現に向けて、バス交通及び鉄軌道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まれます。

②バス交通の対応

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。

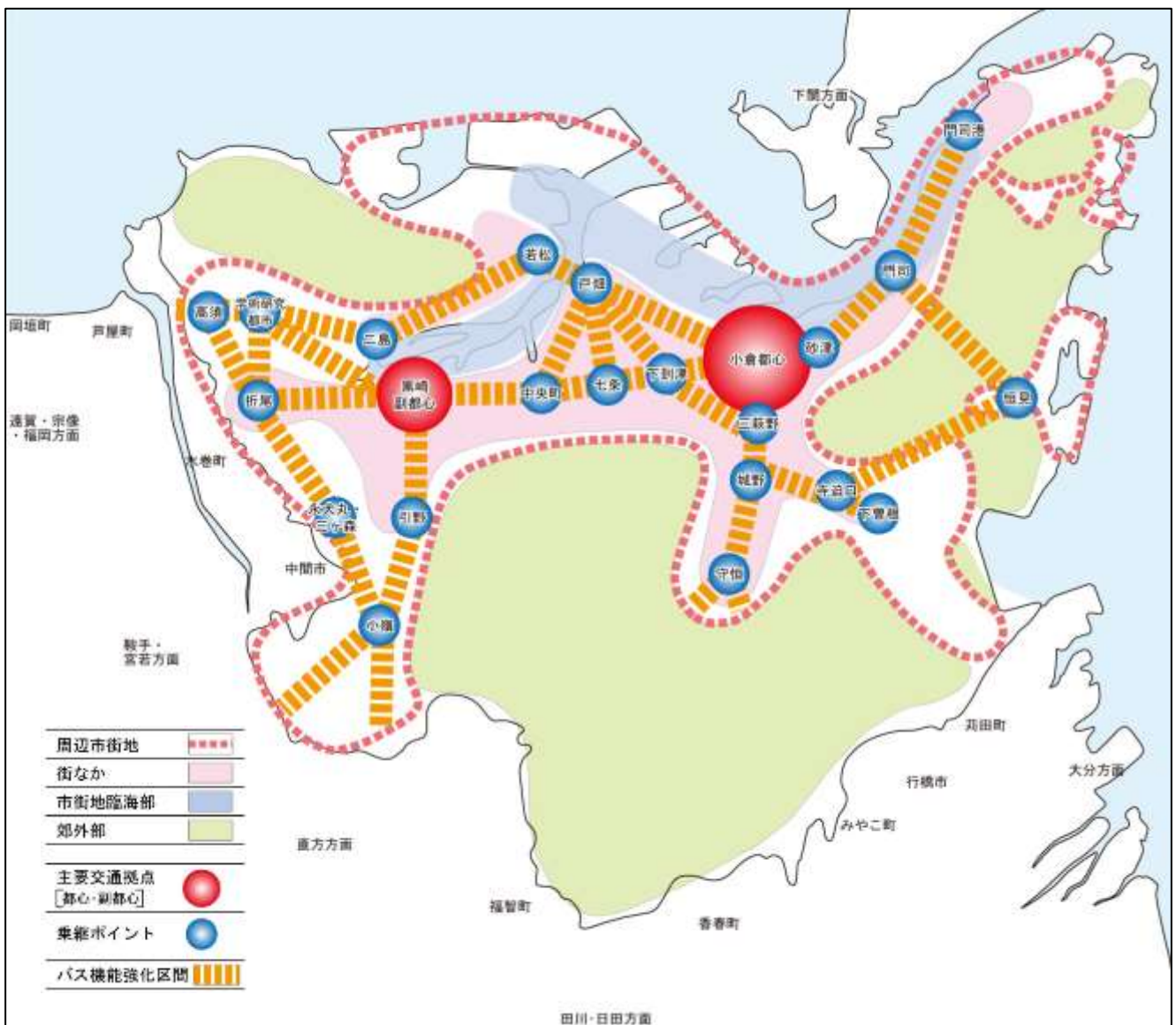
<求められる対応>

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。

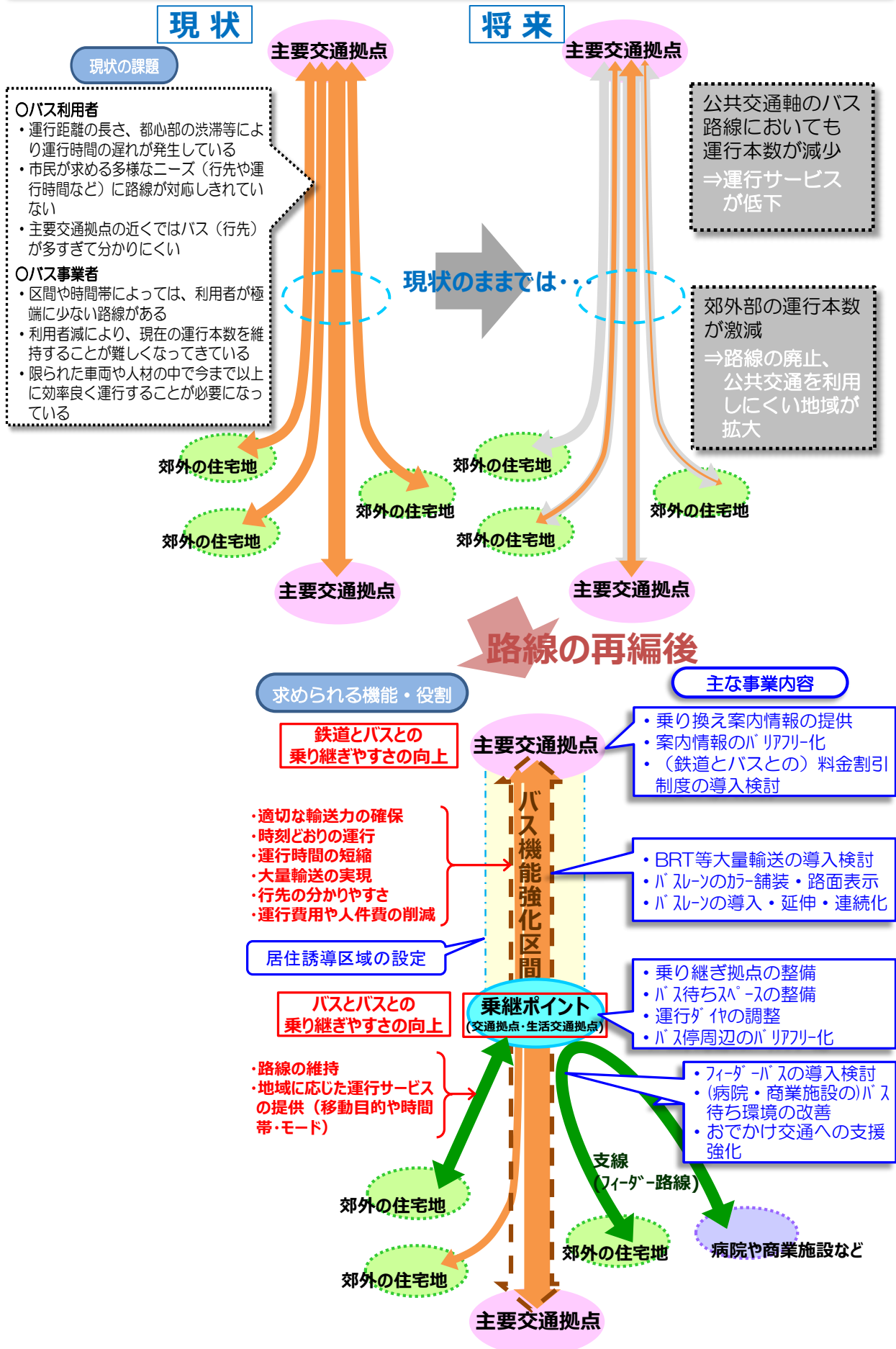
また、路線利用者の確保のため、沿線人口の確保についても検討が必要です。

バス交通に対応した機能強化が必要な区間は、下図に示すとおりです。

■バス機能強化区間



《参考》 バス路線の再編イメージ
(今回、総合交通戦略から地域公共交通網形成計画へ位置づけるための新たな検討)



③鉄軌道交通の対応

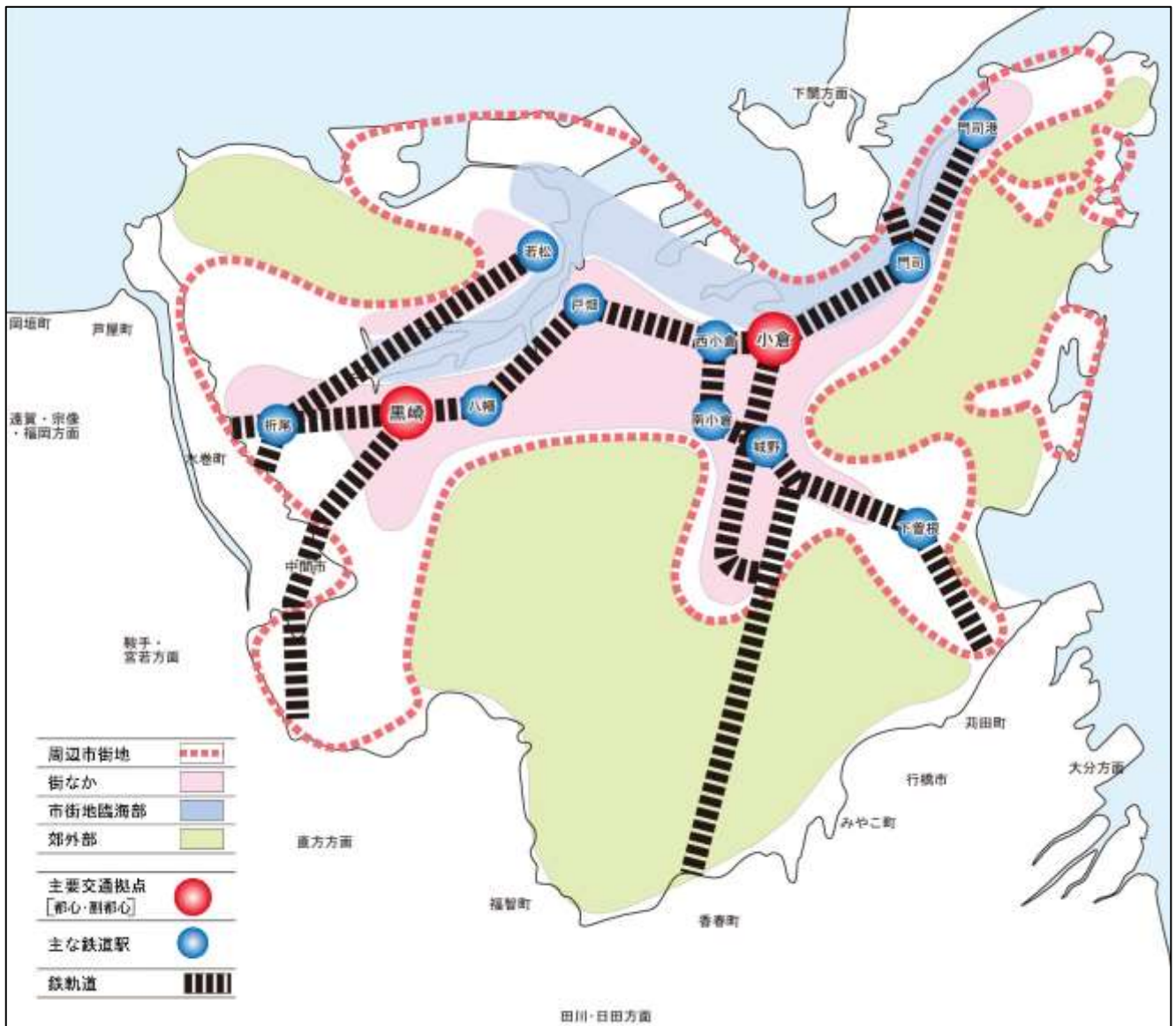
公共交通軸の中で鉄軌道は、定時性や速達性に優れ大量輸送も可能であることから、都市交通の骨格を形成する重要な交通軸として位置づけます。

<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必要です。

鉄軌道交通は、下図に示すとおりです。

■鉄軌道交通



3-8. 道路交通軸の設定

道路交通軸については、道路を利用する自動車交通を基本に交通軸の設定を行い、歩行者・自転車交通の基本的考え方や必要な機能を整理しました。

(1) 自動車交通軸の設定

●設定・分類

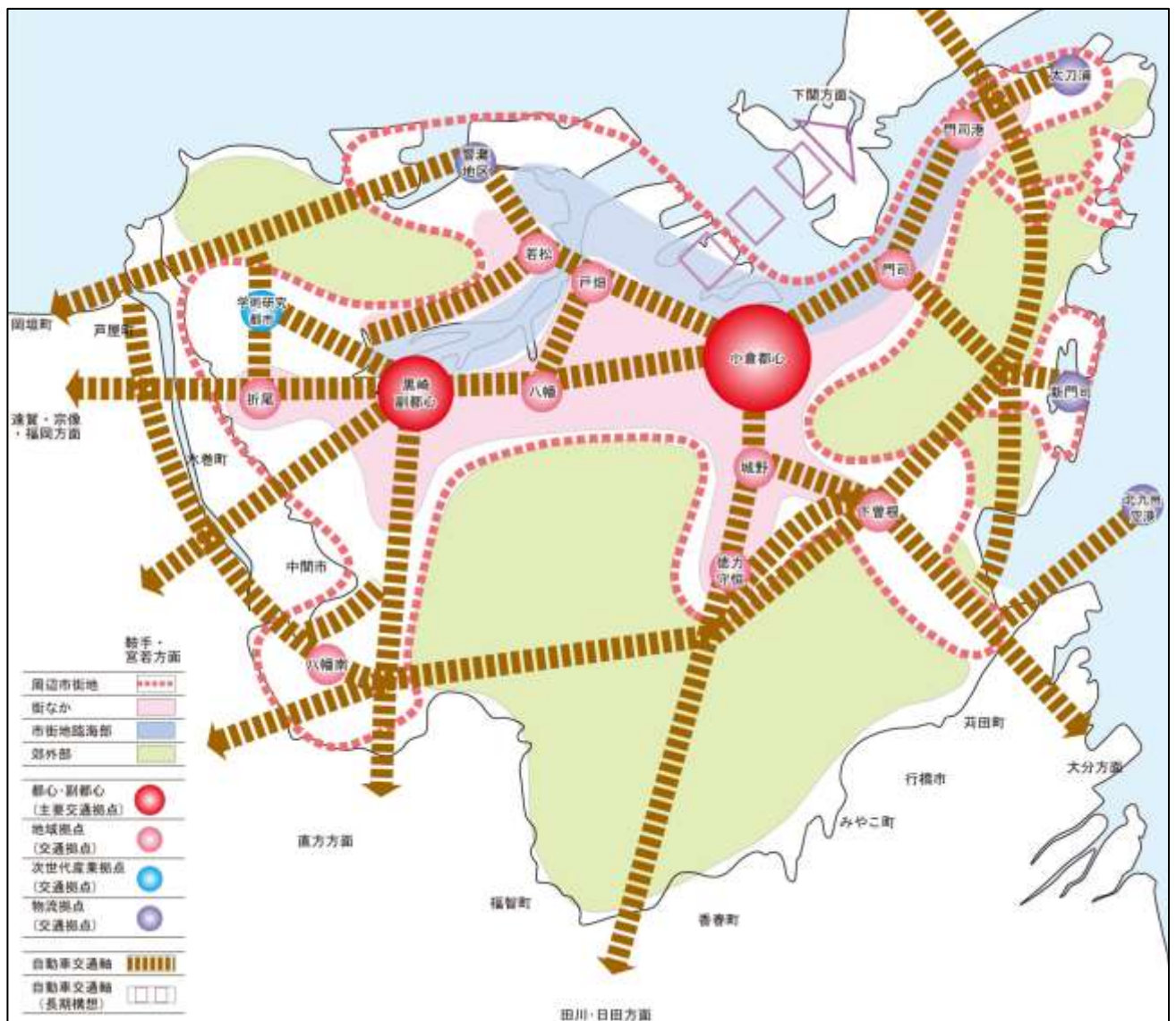
北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に、道路整備状況を踏まえ自動車交通軸を設定します。

●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。

自動車交通軸を整理すると、下図に示すとおりです。

■自動車交通軸



(2) 歩行者・自転車交通の基本的方向

●基本的方向

徒歩・自転車の利用促進を図るための歩行者・自転車交通の基本的方向として、小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、交通施設及びその施設を中心とした地域において、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリーの移動空間を確保し、街なか・周辺市街地については、安全で快適な歩行者・自転車利用環境を確保します。

●必要な機能

小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、歩行者交通が多いことから歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間の確保や既存道路空間の再構成等による歩行空間の改善等が求められるとともに、違法駐輪・放置自転車による通行阻害をなくし、安全で快適な移動空間を確保するために駐輪スペースの確保が求められます。

街なかを中心に、周辺市街地における住宅地、校区内の通学路や病院、駅などの公共施設周辺においては、歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間を確保します。

また、自転車走行空間については、「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、これらの拠点内及び拠点間を結ぶ「自転車走行空間ネットワーク」を形成し安全な走行空間を整備することにより、自転車利用者の安心感の向上を図ります。

さらに、主な駅やバス停の周辺においては、駐輪施設を配置するなど公共交通機関へアクセスしやすい利用環境を確保し、公共交通の利用促進を図ります。