

第4章 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

4-1. 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。

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

■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～

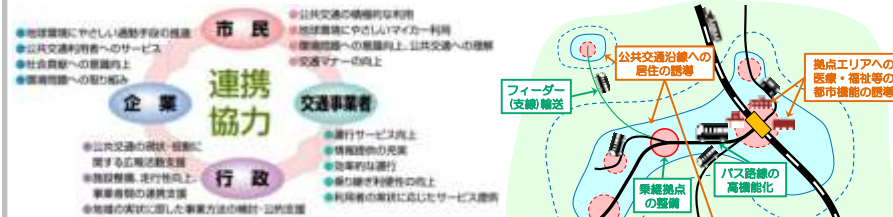
■理念を実現させるための基本方針

- 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

望ましい交通体系の実現に向けた取り組みの視点

■関係各主体の連携・協働イメージ

■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



将来の本格的な人口減少における地域社会の活力の維持・向上を図るためには、まちづくりと連携し、持続可能な公共交通ネットワークを再構築することが求められている

望ましい交通体系のイメージ

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

意識

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る

公共交通

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る

主要な拠点(公共交通拠点)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る

街なか(主要交通拠点、主要幹線軸)では、歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できる

周辺市街地(交通拠点、幹線軸)では、主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動が可能である

市街地臨海部(支線)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る

道路交通

広域拠点との道路ネットワークが充実している

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る

既存の道路ストックが有効に活用されている

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る

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

市全域

- 1.モビリティマネジメントの実施
- 2.公共交通利用者に対する利用特典制度の普及
- 3.レンタサイクル・カーシェアリングの普及
- 4.エコドライブの推進、低公害車の普及
- 5.サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進
- 6.相乗り通勤の普及・促進

公共交通拠点

- 7.交通結節機能の強化
- 8.公共交通施設の案内情報の充実
- 9.駅前広場の整備
- 10.おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
- 11.ICカード乗車券の相互利用の推進
- 12.バリアフリー化の推進
- 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

公共交通軸

- 14.幹線バス路線の高機能化
- 15.筑豊電気鉄道の高機能化
- 16.おでかけ交通への支援強化
- 17.通勤時の乗合い送迎バスの導入促進
- 18.新規鉄道路線の検討
- 19.次世代都市交通システムの検討
- 20.広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

道路交通軸

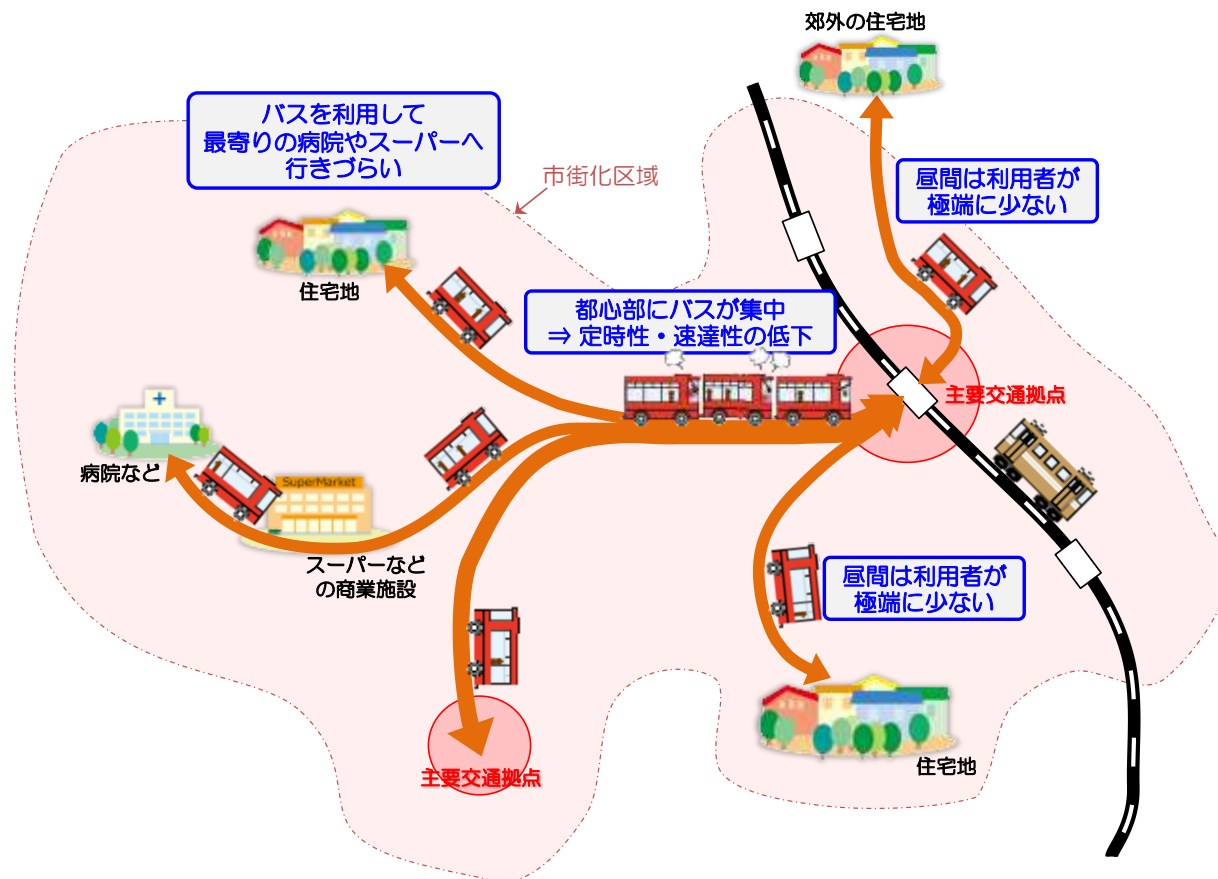
- 21.都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し
- 22.鉄道連続立体交差化
- 23.都市高速道路の有効活用
- 24.タクシー利用環境の改善
- 25.取り締まりの強化
- 26.タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
- 27.自転車専用レーンの導入
- 28.徒歩・自転車の移動環境・利用環境の改善
- 29.道路緑化の推進
- 30.新規道路の整備

4-2. 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。

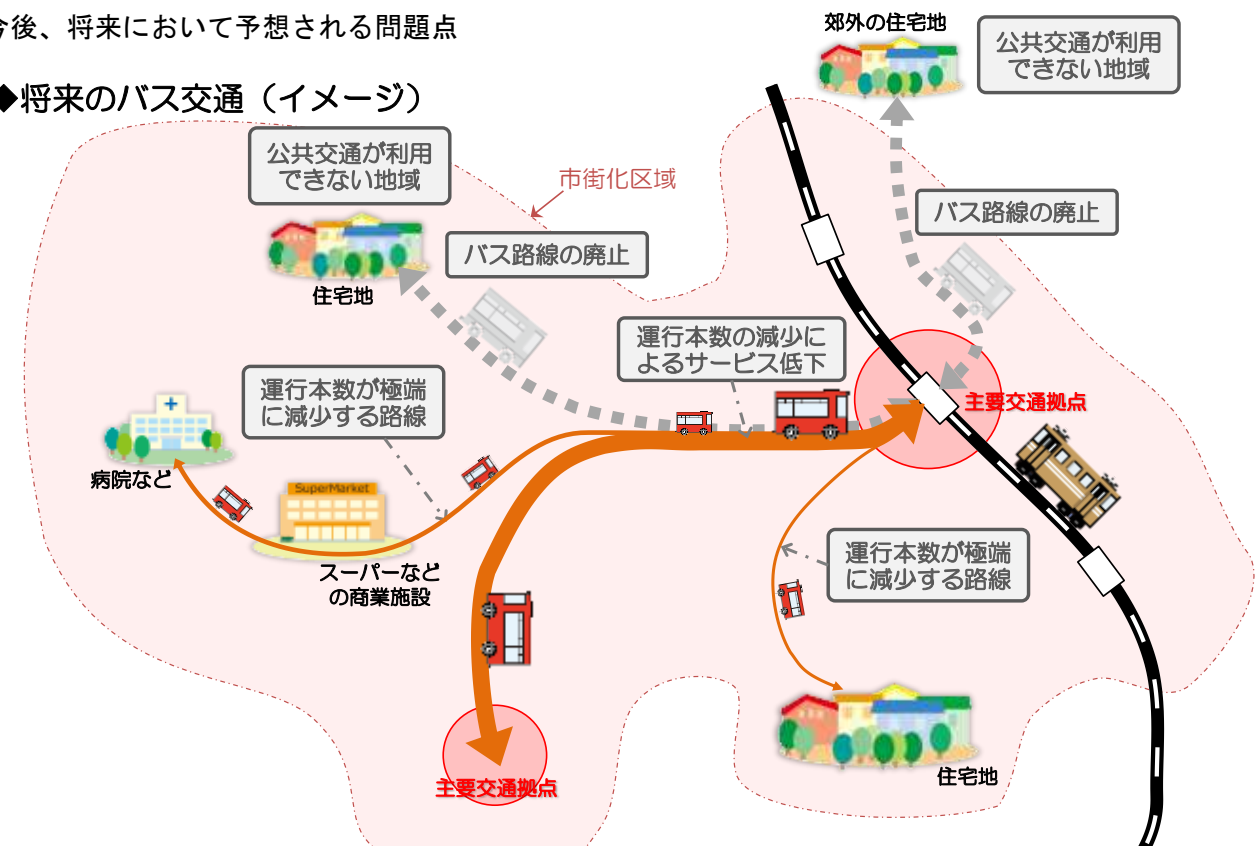
◆現在のバス交通（イメージ）



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。

■バス機能強化区間



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。

このようにならないために、いま必要なことは？

<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、異なるモード間の乗り継ぎ向上（運行ダイヤの調整、料金割引制度の導入など）についても検討が必要です。

加えて、路線利用者確保のため、沿線人口の確保についても検討が必要です。

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】

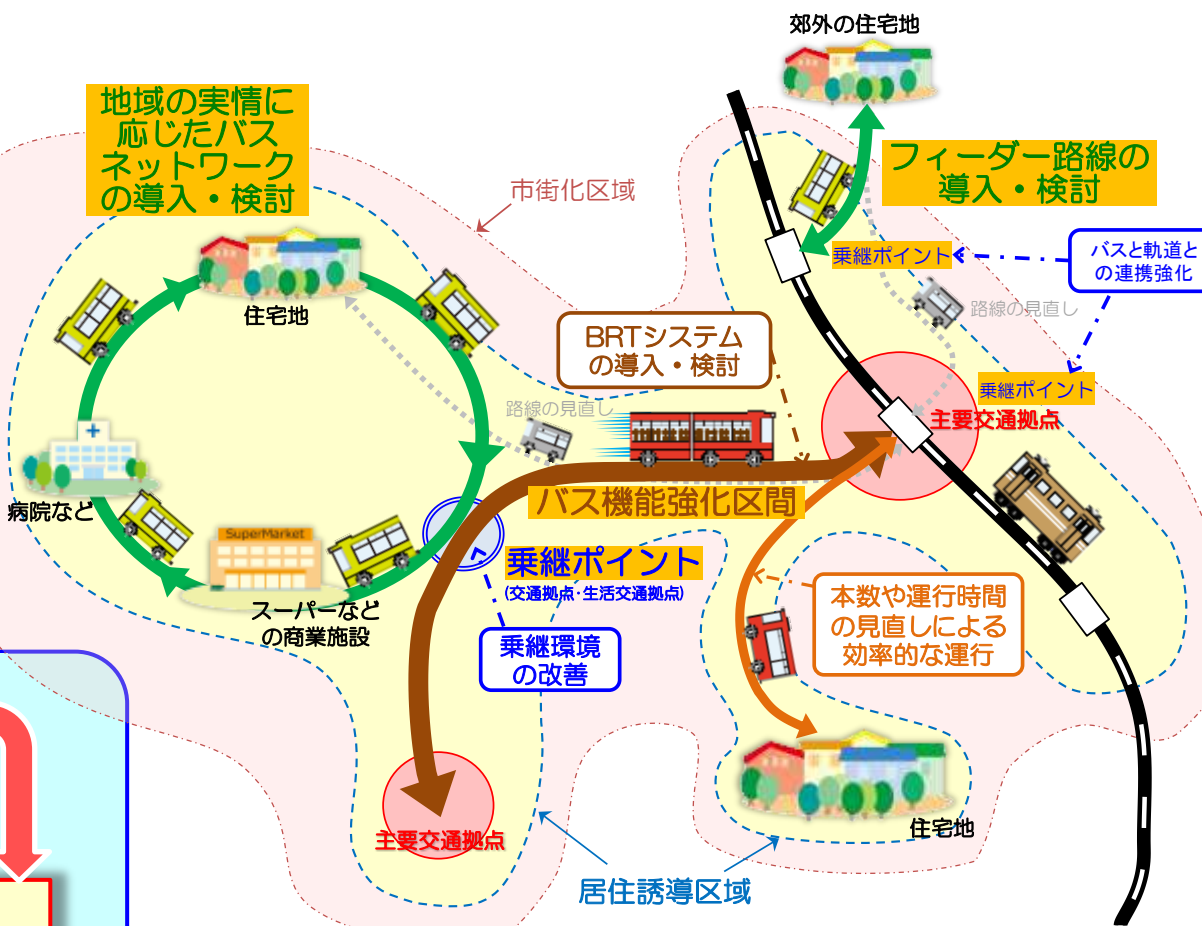
バス停の整備に併せて、駐輪スペースやタクシー乗場などの施設の検討を行います
さらに、誰もが利用しやすくするため、バス停周辺での段差解消などのバリアフリー化を進めます

【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