

4-3. 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 の交通施策の内容は、以下のとおりです。
- ・なお、「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」に向けた取り組みの柱となる 7 施策を重点施策に設定しています。

■総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における交通施策の内容

分類	交通施策	★重点施策	施策の内容
意識 I 市 全 域	1 モビリティマネジメントの実施	★	地域・企業・学校・高齢者等を対象に「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&ライドなどの促進		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。
公共交通 II 公 共 交 通 拠 点	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、待ち合い環境や乗り継ぎ環境を改善し、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カード乗車券の相互利用の推進		公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の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バス路線の見直し検討や、バス停及びバスレーンの整備を進めます。
	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。
公共交通 III 公 共 交 通 軸	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。
道路 交通 IV 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		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 取り締まりの強化		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		「下関北九州道路」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。

施策名 1：モビリティマネジメントの実施

<事業内容>

①地域モビリティマネジメント：市全域

市民課にて、転入者に公共交通総合マップや時刻表など公共交通のわかりやすい情報を提供し、徒歩・自転車・公共交通の利用促進を図ります。

②学校モビリティマネジメント【図-1、写真-1】：小学校

市内小学校を対象に、地球にやさしく望ましい交通行動や地球温暖化問題などに関する出前授業を行います。授業においては、小学生向けに作成したリーフレットを用い、児童を通じて保護者の交通行動の変容を促し、徒歩・自転車・公共交通の利用促進を図ります。

また、小学生を対象とするバスの乗り方教室を実施して、バスの利用促進を図ります。

③企業モビリティマネジメント：市全域

主に自家用車通勤が多い企業の従業員を対象に、ノーマイカーデーの取り組みと合わせた企業モビリティマネジメントを実施し、徒歩・自転車・公共交通利用、相乗り通勤、エコドライブの促進・普及を図ります。

④高齢者モビリティマネジメント：市全域

高齢者が運転免許の自主返納しやすい環境を提供するために、免許返納サポート制度の導入を検討します。

⑤公共交通の利用促進に向けた取り組み【写真-2】：市全域

公共交通の利用促進に繋がるイベントや社会実験の検討・実施などを行います。

⑥自転車の利用促進に向けた取り組み【写真-3】：市全域

市民に対して、自転車利用のルールやマナー向上の啓発イベントを実施して、自転車利用の促進を図ります。

⑦ノーマイカーデーの実施【図-2】：市全域

毎週水曜日を「ノーマイカーデー」と定め、主に車で通勤を行う市民に対し、過度のマイカー利用を抑制し、公共交通機関利用への転換促進を図ります。



■図-1 学校 MM の学習資料



■写真-1 バスの乗り方教室



■写真-2 公共交通利用促進イベント



■図-2 ノーマイカーデーPRチラシ



■写真-3 自転車利用促進イベント

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・自家用車利用の抑制
- ・環境負荷の軽減

施策名2：公共交通利用者に対する利用特典制度の普及

<事業内容>

①JR利用特典：市全域

JR九州では切符の提示、JR西日本ではJ-We stカードの利用で、買物や食事などの割引が受けられる特典制度です。

②西鉄バス利用特典【図-1】

得バスやグランドバス65を対象の施設等に提示すると、宿泊や食事などの割引が受けられる特典制度です。また、得バスを活用した『休日家族割引』（環境定期券制度）を平成27年4月に導入しました。

③ちくてつ電車利用特典【図-2】：八幡西区

筑豊電気鉄道の定期券を対象の商業施設等に提示すると買い物や食事等の割引が受けられる特典制度です。

④モノレール利用特典【図-3】：市全域

北九州モノレールの定期券を対象の施設等に提示すると入場料金割引等が受けられる特典制度です。

⑤市営バス割引乗車券の発行【図-4、5】：市全域

高齢者向けの「ふれあい定期」、家族向けの「土休日家族割引乗車券」、小学生・中学生向けの「夏休み子どもバスぼ〜と」を発行しました。

⑥ICカード乗車券利用特典：市全域

「SUGOCA」や「SMART I COCA」、「nimoca」などICカードを利用するとポイントが貯まり、そのポイントを対象の商業施設等での商品割引や乗車運賃として利用できる特典制度です。

⑦共通乗車券の発行【図-6】：市全域

一枚の乗車券で公共交通相互を利用可能な乗車券の発行を検討します。



■図-2 ちくてつ電車利用特典

■図-6 1日フリー乗車券

■図-1 「得バス」「グランドバス65」



■図-3 北九州モノレール利用特典



■図-4 土休日家族割引乗車券



■図-5 夏休み子どもバスぼ〜と

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・地域経済の活性化

施策名3：レンタサイクル・カーシェアリングの普及

<事業内容>

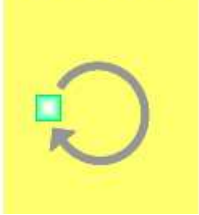
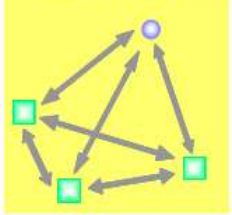
- ①**コミュニティサイクルの導入**【写真-1, 2、図-1】：小倉都心部、八幡東田地区など
 駅などに1箇所のレンタサイクルステーションを整備するだけでなく、駅周辺に複数のレンタサイクルステーション(サイクルポート)を整備し、どのステーションでもレンタサイクルの貸出・返却が可能となるコミュニティサイクルを導入し、公共交通との乗り継ぎ利便性向上や地球環境にやさしい自転車利用の促進を図ります。
 これまでに、小倉都心・八幡東区東田地区の2地区21箇所にステーションが設置されています。
- ②**カーシェアリングの導入**【写真-3】：城野地区
 過度にマイカーに頼らず地球環境にやさしい移動手段を確保するため、1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態であるカーシェアリングの導入を検討します。
- ③**レンタサイクル導入**：城野地区など
 城野地区など開発エリアにおいて、レンタサイクルの導入を検討します。
- ④**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
 コミュニティサイクルの利用を促進する取り組みを進めていきます。



■写真-1 コミュニティサイクルステーション



■写真-2 コミュニティサイクル利用状況

レンタサイクル	コミュニティサイクル
一つの駐輪場を中心として利用。借りた駐輪場に戻す。	レンタサイクルの発展型。複数の駐輪場を相互利用でき、どの駐輪場に戻してもよい。
	
<p>■ 駐輪場</p> <p>● 公共施設・自宅 etc</p>	

■図-1 レンタサイクルとコミュニティサイクル



■写真-3 カーシェアリング

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・自家用車利用の抑制
- ・環境負荷の軽減

施策名 4：エコドライブの推進、低公害車の普及

<事業内容>

①低燃費、低公害車導入【写真－1， 2， 3】：市全域

CO₂排出量を削減し、環境負荷を軽減するために低燃費・低公害車を導入及びその支援を行います。

②次世代鉄道車両の導入【図－2】：市全域

地球環境にやさしい次世代鉄道車両として、架線式蓄電池電車を導入します。

③アイドリングストップの実施：市全域

④エコドラ北九州プロジェクト【図－1】：市全域

「簡単スタート！無理なく継続！！」をコンセプトに、エコドライブの手法を開発し、市内企業を中心に普及を図ります。

⑤出前講演『実践！エコドライブ！』【写真－4】：市全域

市民に対して、エコドライブの方法や効果を解説する出前講演を行います。

⑥次世代自動車の市役所率先導入【写真－5】

次世代自動車を公用車として率先導入し積極的にPRを行うことで、市民や市内企業の次世代自動車に対する認知度向上及び需要の喚起を図るとともに、公用車における更なる低炭素化を推進します。



■写真－1 ハイブリッドバス



■写真－2 BDFバス



■写真－3 電気バス



■写真－4 出前講演
『実践！エコドライブ！』



■図－1 エコドラ北九州プロジェクト



■写真－5 次世代自動車(燃料電池車)



■図－2 架線式蓄電池電車

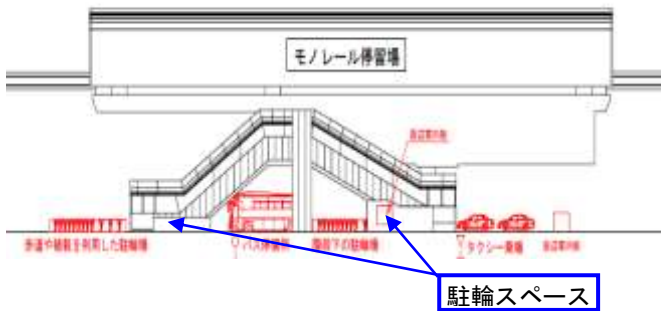
期待される効果

・環境負荷の軽減

施策名5：サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進

<事業内容>

- ①パーク&ライドの駐車場の運営【図-2、写真-1、表-1】：JR駅沿線、企救丘など
市街地の外延部の駐車場に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて、通勤時の渋滞緩和に寄与する施策です。
又、パーク&ライド駐車場では、各公共交通の定期券や切符などを購入し提示すると、駐車場を割引料金で借りることができます。
- ②イベント開催時のパーク&ライドの実施
イベント開催時に、臨時駐車場を設置し、駐車場からイベント会場までの交通機関を確保するなどの交通運用を行います。
- ③サイクル&ライドの促進【図-1】
街なかにある、自転車利用の需要が多い鉄道駅やバス停などに駐輪スペースを設けて、公共交通への乗り継ぎの利便性を向上します。
また、自転車利用のルールやマナー向上の啓発イベントを実施して、自転車利用を促進します。



■図-1 モノレール駅へのサイクル&ライド駐輪場イメージ



■写真-1 モノレール基地駐車場（企救丘）



■図-2 パーク&モノライドのPR

■表-1 パーク&ライド駐車場の整備状況

事業主体	JR九州	北九州 モノレール	筑豊電鉄	交通局	住宅供給公社	タイムズ
箇所数 (場所等)	15箇所 (JR 駅付近)	2箇所 (企救丘 停留所付近)	4箇所 (筑豊電鉄 駅付近)	1箇所 (二島交通 局跡地)	2箇所 (千代ニュータウン バス停付近)	1箇所 (イオン戸畑 ショッピング センター)

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・自家用車利用の抑制
- ・道路交通混雑の緩和
- ・違法駐輪・放置自転車問題の解消

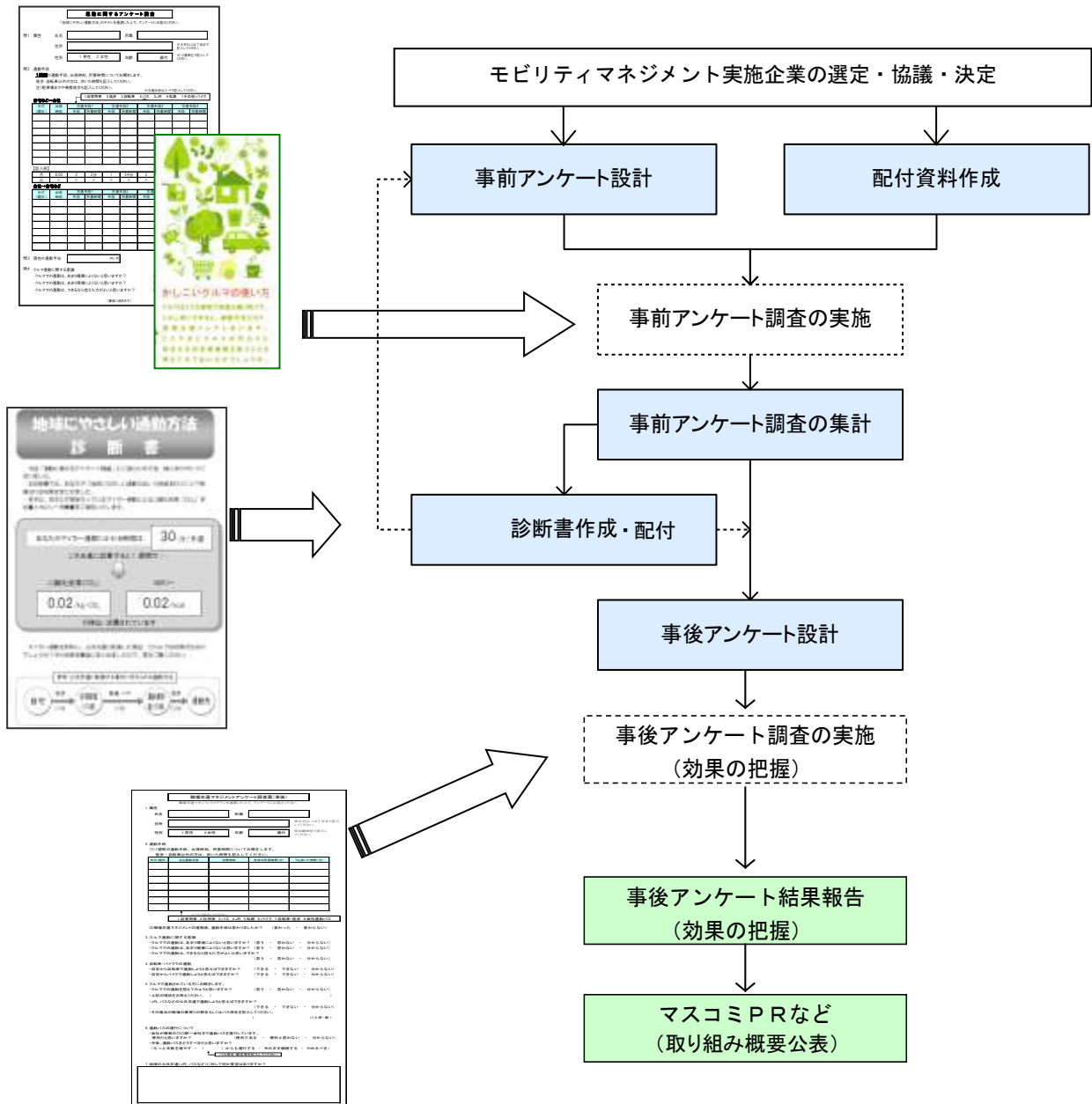
施策名 6：相乗り通勤の普及・促進

<事業内容>

①企業モビリティマネジメント【図-1】：市全域

地球環境にやさしく健康にも良い行動変容を促すために、対象者へ現状（CO₂排出量等）把握・行動変容に対するアドバイス、行動変容結果の把握を行うトラベルフィードバックプログラムを実施し、相乗り通勤の促進・普及を図ります。

今後は、自家用車通勤が多い企業の従業員を対象に、ノーマイカーデーの取り組みと合わせた企業モビリティマネジメントを実施します。



■図-1 トラベルフィードバックプログラムの進め方

期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用の抑制 ・環境負荷の軽減 ・道路交通混雑の緩和
---------	--

施策名7：交通結節機能の強化

<事業内容>

①交通拠点における待ち合い環境改善：折尾駅、城野駅等

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を整備します。
(バス、タクシー、送迎車の駐停車スペースやサイクル&ライド駐輪場の一体的な設置)

②サイクル&ライド駐輪場整備：三萩野バス停、徳力公団前停留場、二島駅など

街なかにある、自転車利用の多い鉄道駅やバス停などに駐輪スペースを設けて、公共交通への乗り継ぎの利便性を向上します。

③バス停における待ち合い環境改善【写真-1～4】：市全域

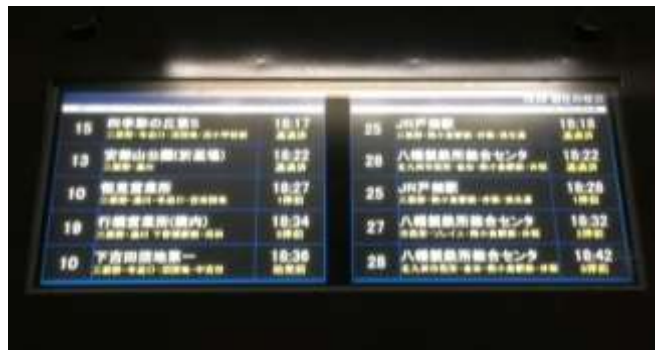
利用者が多いバス停や交通結節点のバス停において、上屋、ベンチ、照明等を整備し、待ち合い環境を改善します。また、街の景観にも配慮し、広告付きバス停の整備を促進します。

都心部の主要バス停などにおいてバス待ちのイライラなどを解消するために、バスの到着時刻等の情報を利用者に提供するバスロケーションシステムを導入します。

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



■写真-1 広告付きバス停



■写真-2 バスロケーションシステム (平和通)



■写真-4 バスロケーションシステム・広告付きバス停

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・違法駐輪・放置自転車問題の解消
- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・歩行・自転車利用時の安全性・快適性の向上

施策名 8：公共交通施設の案内情報の充実

<事業内容>

①総合公共交通マップの作成【図-1】：市全域

市内すべての公共交通の路線、乗り場、連絡先等の情報を集約化した総合公共交通マップを作成します。

②案内板整備【図-2～5】：小倉都心部、黒崎副都心部、若松駅周辺など

乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、乗り継ぎ利便性を高めるために、乗り場案内や乗り継ぎ案内、誘導案内、周辺案内などの案内板を整備しています。

また、ピクトグラムを活用することにより、誰もがわかりやすい案内板の整備を検討します。



■図-1 北九州市公共交通マップ



■図-2 乗り場案内



■図-3 誘導案内



■図-4 周辺案内



■図-5 ピクトグラムサイン

期待される効果

- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・公共交通の利用促進

施策名 9：駅前広場の整備

<事業内容>

①駅前広場の整備【図-1, 2】：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。

交通拠点としての結節機能を高め、公共交通との乗り継ぎ利便性を向上するために、バス・タクシー乗降場、自家用車送迎場など駅前広場の整備を行います。



■図-1 折尾駅北口駅前広場のイメージ



■図-2 折尾駅南口駅前広場のイメージ

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・結節点地区の拠点性の向上

施策名 10：おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上

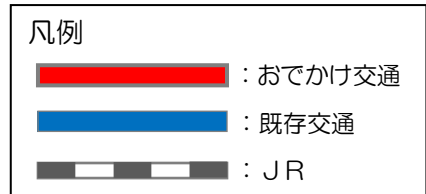
<事業内容>

①路線バスバス停との結節【図-1】：市全域（地域公共交通再編事業）

おでかけ交通の利用促進を図るために、おでかけ交通と路線バスのバス停が離れている箇所では、おでかけ交通と路線バスを接続させるとともに、おでかけ交通のダイヤ調整などを行います。

平成 22 年度は、中谷バス停において合馬・道原地区おでかけ交通と、平成 25 年度は、大積東口バス停において恒見・喜多久地区おでかけ交通と路線バスの結節性が強化されました。

今後もおでかけ交通と路線バスとの結節性の強化を検討します。



■図-1 おでかけ交通と他の交通機関との結節イメージ

期待される効果

- おでかけ交通の利用促進
- 自家用車を利用できない環境にある多くの高齢者等の外出機会の増加

施策名 11：ICカード乗車券の相互利用の推進

<事業内容>

① ICカード乗車券の導入：完了

利用者の利便性向上を図るため、電子マネー、ポイント制などの機能が付加出来るICカード乗車券の導入を行います。

② ICカード乗車券の相互利用【図-1】（地域公共交通再編事業）

利用者の利便性向上を図るため、複数事業者のICカード乗車券、電子マネー機能を相互利用できるように検討を行います。

また、タクシー利用者の利便性向上を図るため、既に一部の車両では、ICカード乗車券が導入されており、今後は拡充を検討します。



■図-1 北九州市交通局「ひまわりカード」
・平成13年導入



■図-4 北九州モノレール「monoSUGOCA」
・平成27年10月導入



■図-5 筑豊電気鉄道「nimoca」
・平成27年3月導入

平成22年3月13日から nimoca と SUGOCA の相互利用開始（福岡市交通局の「はやかけん」やJR東日本(株)、東京モノレール(株)、東京臨海高速鉄道(株)の「Suica」とも相互利用可能）



■図-2 西日本鉄道「nimoca」
・平成20年5月導入 利用ポイント制度有り
・北九州地区：平成20年10月導入



■図-3 JR九州「SUGOCA」
・平成21年3月導入
・平成22年2月より利用ポイント制度開始

期待される効果

- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・公共交通の利用促進

施策名 12：バリアフリー化の推進

<事業内容>

- ① **JR駅のバリアフリー化**【写真-1, 2】：折尾駅、安部山公園駅など
 体の不自由な方や高齢者などの公共交通への利用抵抗を減らすため、JR主要駅などにおいてエレベーターや多目的トイレを設置し、バリアフリー化を進めます。
 また、乗降客数 5,000 人未満の駅についても可能な限りバリアフリー化を進めます。
- ② **モノレール停留場のバリアフリー化**【写真-3】
 体の不自由な方や高齢者、ベビーカー等様々な方の利便性を向上するため、モノレールの全停留場において、エレベーターや多目的トイレを設置し、バリアフリー化を進めます。
- ③ **筑豊電鉄のバリアフリー化**【写真-4】：穴生駅
 筑豊電鉄穴生駅において、エレベーターや多目的トイレを設置し、バリアフリー化を進めます。
 また、LRT型低床車両を導入します。
- ④ **駅周辺のバリアフリー化**：市全域
 鉄道駅周辺において、歩道の段差解消、点字ブロック設置によるバリアフリー化を進めます。
- ⑤ **バスのバリアフリー化**【写真-5, 6】：市全域
 体の不自由な方や高齢者などの公共交通への利用抵抗を減らすため、低床バスやワンステップバスを導入し、バスのバリアフリー化を進めます。
- ⑥ **案内情報のバリアフリー化**：市全域
 体の不自由な方や高齢者など、誰もがわかりやすい案内情報の提供を図ります。
 また、外国人旅行客向けに「指さしマップ」を作成し、外国人がタクシーを利用しやすくします。



■写真-1 JR駅のバリアフリー化（九州工大前駅）



■写真-2 多目的トイレ



■写真-3 エレベーター（徳力嵐山口停留場）



■写真-4 筑鉄LRT型低床車両



■写真-5 低床式バス（北九州市営バス）



■写真-6 低床式バス（西鉄バス）

期待される効果

- ・体の不自由な方や高齢者などの公共交通利用時の快適性・安全性の確保
- ・体の不自由な方や高齢者などの外出機会の増加

施策名 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

<事業内容>

①共通ICカードの導入検討【図-1】

公共交通の利便性を向上させるために、市内の公共交通の全モードで利用可能なICカードの導入を検討します。

②異モード間の乗り継ぎ向上【図-1】

市内の公共交通を利用する際に、異なるモード間における料金割引制度の導入の検討や、運行ダイヤ調整の検討、乗り継ぎ方法や時間についての情報提供などを行うことにより、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

③共通乗車券の発行（再掲）

1枚の乗車券で公共交通相互で利用可能な乗車券の発行を検討します。



■図-1 異モード間の乗り継ぎ利便性の向上

期待される効果

- 乗り継ぎ利便性の向上
- 公共交通の利用促進

施策名 14： 幹線バス路線の高機能化

<事業内容>

①バス停前歩道拡幅：市全域

バス停前の歩道を拡幅することにより、待ち合い環境の向上を図ります。

②既存バスレーンのカラー舗装、路面表示【図一1】：市全域（地域公共交通再編事業）

バスレーンをわかりやすくするために、カラー舗装化、路面表示を行い、一般レーンとバスレーンを明確に区分し一般車の進入を抑制し、バスの定時性・速達性を確保します。

③バスレーンの導入・延伸【図一1】：市全域（地域公共交通再編事業）

路線バスの定時性・速達性を確保するためにバスレーンの導入・延伸・連続化を行います。

④BRTの導入【図一1】：小倉都心～黒崎副都心（地域公共交通再編事業）

バス路線の再編も視野に入れて、BRTの導入を検討します。

⑤バス待ち環境の整備【図一1】：市全域（地域公共交通再編事業）

幹線バス路線におけるバス待ちスペースにおいて、上屋・ベンチやバスロケーションシステムを導入し、待ち合い環境の向上を検討します。

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

⑥乗り継ぎ拠点の整備【図一1】：小倉都心～黒崎副都心（地域公共交通再編事業）

乗り継ぎ拠点において、バス相互及びバスと他の交通機関の乗り継ぎ利便性の向上を検討します。

⑦フィーダーバス等の導入：市全域（地域公共交通再編事業）

既存バス路線と接続するフィーダーバス等の導入を検討します。



■図一1 幹線バス路線の高機能化のイメージ

期待される効果

- ・バスの定時性・速達性の確保
- ・バス待ち環境の向上
- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・道路交通混雑の緩和

施策名 15：筑豊電気鉄道の高機能化

<事業内容>

①筑豊電気鉄道沿線地域活性化協議会：黒崎～直方

②利用促進施策【図一1】：黒崎～直方

筑豊電気鉄道の定期券・回数券を対象の商業施設等で提示すると、買物や食事などの割引が受けられるサービスを実施します。また、環境にやさしく定時性が確保されている筑豊電気鉄道の利用促進を図ります。

③利用促進PR：黒崎～直方

「ちくてつまつり」等のイベントを実施し、筑豊電気鉄道の利用促進を図るためのPRを実施します。

④車両の更新【写真一1】：黒崎～直方

老朽化が進んだ車両をLRT型低床車両へ更新します。

⑤駅のバリアフリー化【写真一2, 3】：黒崎～直方

エレベーターや多目的トイレの設置を行います。また、ホームなどのバリアフリー化についても検討を行います。



■図一1 ちくてつ電車利用特典



■写真一1 LRT型低床車両



■写真一2 ホームとの段差解消



■写真一3 エレベーターの設置
(筑鉄穴生駅)

期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・公共交通の利便性向上
- ・地域経済の活性化

施策名 16：おでかけ交通への支援強化

<事業内容>

「おでかけ交通」をはじめ、高齢者など地域住民の外出（おでかけ）を支援する取り組みを進めます。

①「おでかけ交通」への助成【写真-1】：市全域（地域公共交通再編事業）

「おでかけ交通」を運行するための車両調達に要する費用の一部を助成します。

「おでかけ交通」の運行を継続していくために収支状況に応じ、地域や交通事業者の運行継続の努力を前提として、運行に要する費用の一部を助成します。

「おでかけ交通」を導入するための試験運行経費の一部を助成し、導入促進を図ります。

②「おでかけ交通」利用促進 PR【写真-1】：市全域

「おでかけ交通」運営委員会により、利用促進に関する広報活動やイベントを行います。

③「おでかけ交通」と買物支援等との連携：市全域（地域公共交通再編事業）

「おでかけ交通」と買い物支援等との連携を検討します。

④相乗りタクシーの活用：市全域（地域公共交通再編事業）

地域住民による相乗りタクシー活用を検討します。

⑤フィーダーバス等の導入（再掲）【写真-2】：市全域（地域公共交通再編事業）

高齢者など地域住民の外出を支援するため、既存路線と接続するフィーダーバス等の導入を検討します。



■写真-1 おでかけ交通



■写真-2 フィーダーバス（ミニバス）

期待される効果

- おでかけ交通の利用促進
- 自家用車を利用できない高齢者などの外出機会の増加

施策名 17：通勤時の乗合い送迎バスの導入促進

<事業内容>

①乗合い通勤バスの導入検討【図一】：市全域

市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区において、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について、既存の路線バスの活用も含めて検討します。

<他都市の事例> 企業共同通勤バスの運行：相模原市田名地区

○事業主体：工業団地の企業、相模原市役所

○地域概況：田名地区は大小合わせ31社、総従業員数4,300人の工業地帯
うち約6割の2,500人がマイカー通勤
周辺道路では慢性的に混雑が発生

○社会実験：最寄り鉄道駅より、複数企業の共同運行バスを運行（平成17年度）
全体の5%にあたる人が1回以上利用
86%が本格導入を希望

○本格実施：社会実験をきっかけに清水原工業団地周辺の企業1社1組合が共同通勤バスを運行
平成20年4月～6月まで試験運行、7月から本格運行

- ・運行ルート：橋本駅南口～清水原工業団地他（約5.5km、約20分）
- ・運行本数：朝2便、夕4便
- ・運行車両：29人乗りマイクロバス



■図一 企業共同通勤バス（清水原工業団地協同組合）

資料：清水原工業団地協同組合 HP

期待される効果

- ・自家用車利用の抑制
- ・環境負荷の軽減

施策名 18：新規鉄道路線の検討

<事業内容>

①北九州空港アクセス鉄道【図－1】：小倉～北九州空港

都心・小倉駅と北九州空港とを鉄道で直結し、速達性、定時性を確保することで、空港のアクセス利便性の向上を目指す北九州空港アクセス鉄道について検討します。

②洞海湾横断鉄道【図－2】：折尾～小倉

若松駅と戸畑駅との間、約2kmを海底トンネルで結ぶことにより、都心・小倉駅から折尾駅までの約20kmを利便性の高い都市鉄道として再整備する洞海湾横断鉄道について検討します。



■図－1 北九州空港アクセス鉄道ルート検討図



■図－2 洞海湾横断鉄道

今後の方針

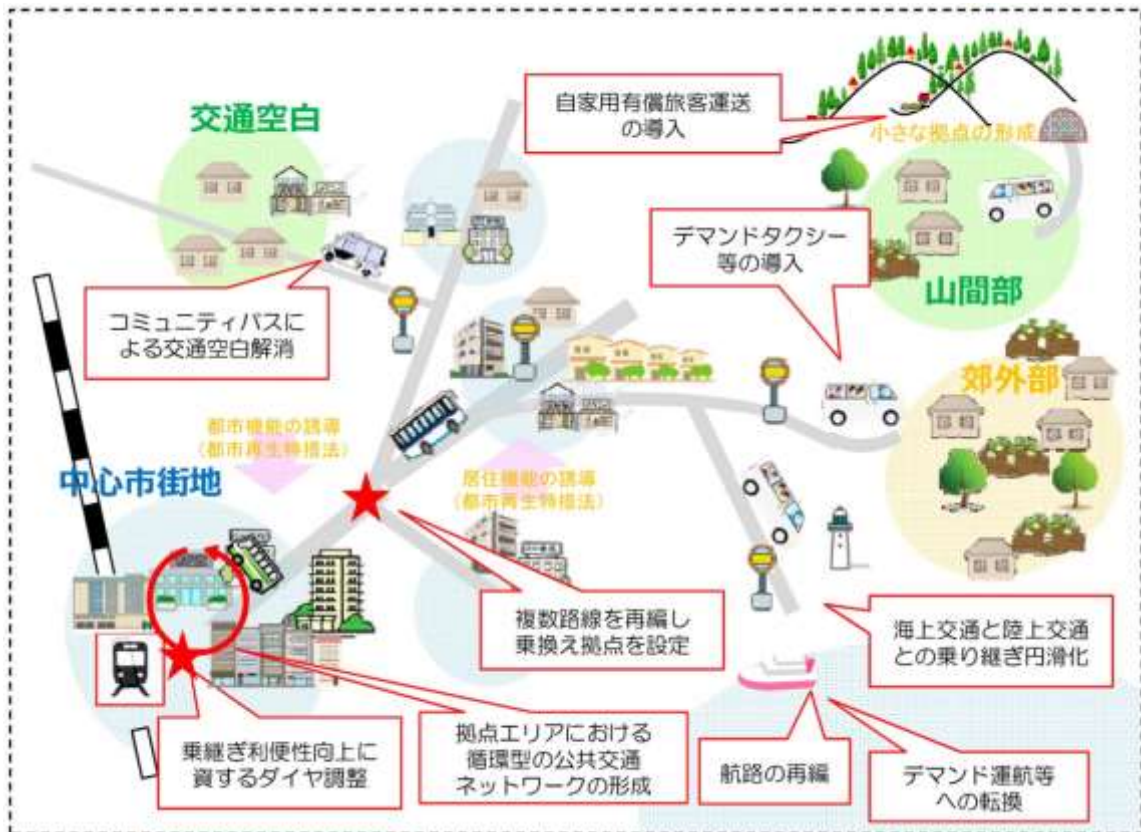
これまでの調査成果による必要性などを踏まえて、継続して検討を行います。

施策名 19：次世代都市交通システムの検討

<事業内容>

①次世代都市交通システムの検討【図-1】 (地域公共交通再編事業)

市全域の面的な公共交通ネットワークについて、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携して、国の制度の活用を視野に入れながら、新たな都市交通システムの構築を検討します。



■図-1 新たな都市交通システムのイメージ

「人とまち、未来をつなぐネットワーク」(国土交通省)より抜粋

今後の方針

公共交通車両等の技術開発の動向を見ながら、将来、BRT・LRT等を導入する際にスムーズな移行が可能となるよう、地域に相応しい次世代都市交通システムについて慎重に検討していきます。

施策名 20：広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

<事業内容>

①東九州自動車道を活用した広域交流の活発化【図-1】

東九州自動車道の開通に合わせて、北九州市～別府・大分といった東九州軸上での高速バス路線が新設されました。

②JRを活用した広域交流の活発化【図-1, 2】

平成 23 年に開通した九州新幹線鹿児島ルートを活用することにより、熊本や鹿児島などとの広域的な交流の活発化を図ります。

デスティネーションキャンペーンのように、JRと行政、観光事業者が一体となった観光キャンペーンを検討します。

③北九州空港を活用した広域交流の活発化【写真-1】

既存航空路線の利用促進や、新規航空路線・チャーター便を誘致するなど、北九州空港を活用し、国内外との交流の活発化を図ります。

④海上交通を活用した広域交流の活発化

クルーズ客船の誘致を行い、広域的な交流の活発化を図ります。



■図-1 九州の高速道路とJR網



■図-2 デスティネーションキャンペーンガイドブック (大分県)



■写真-1 北九州空港

期待される効果

・広域的な交流の活発化

施策名 21： 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し

<事業内容>

①都市計画道路の整備【写真—1】：国道3号黒崎バイパスなど

都市計画決定された道路については、北九州市道路整備中長期計画等に基づいて、道路整備を進めます。

②都市計画道路網の見直し【図—1】：北九州中央部など

強化すべき軸・路線や長期にわたって未着手の路線については、整備の必要性を整理し事業の継続、変更、廃止について検討を行います。

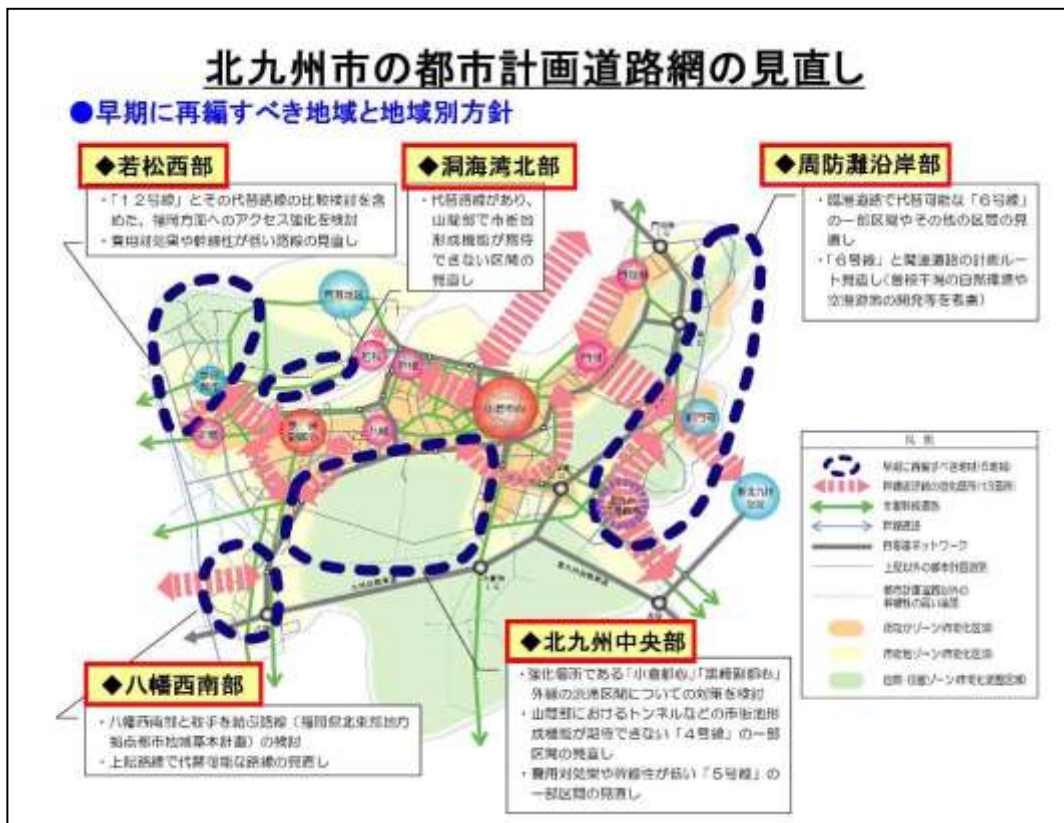
【整備前】



【整備後】



■写真—1 都市計画道路紫川東線（小倉北区船頭町）



■図—1 都市計画道路網の見直し

期待される効果

- ・ 道路交通の円滑化
- ・ 交通事故の減少
- ・ 環境負荷の軽減
- ・ 防災活動の円滑化
- ・ 地域経済の活性化

施策名 22：鉄道連続立体交差化

<事業内容>

①折尾駅周辺連続立体交差事業【図-1】：鹿児島本線、筑豊本線など

駅周辺の交通円滑化を図るため、駅周辺における踏切除却を目的とした鉄道立体交差化を行います。

あわせて、駅前広場の整備を行い公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

連続立体交差事業を核として、折尾駅周辺のバス停整備、案内板整備、歩道のバリアフリー化などの事業をパッケージ化して展開することにより、事業の効率化と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。



■図-1 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

期待される効果

- 鉄道駅へのアクセス性の向上
- 道路交通の円滑化

施策名 23：都市高速道路の有効活用

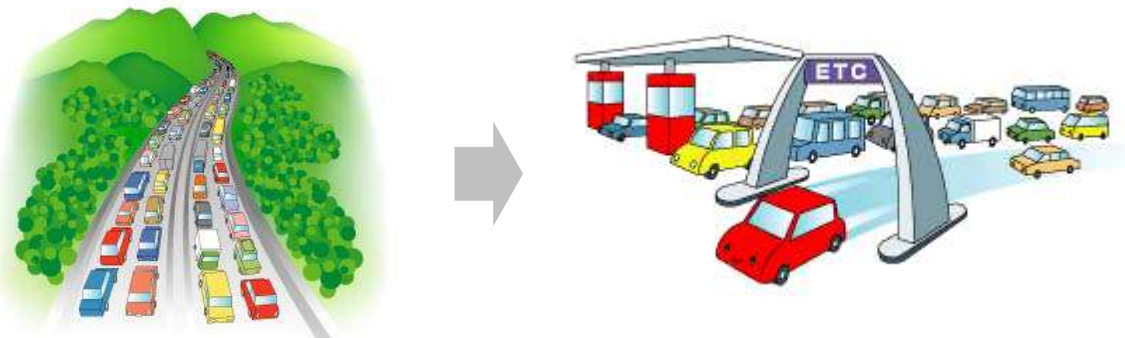
<事業内容>

①ETC 割引導入【図-1， 2】：市全域（都市高速道路）

ETC 装着車に限り、日祝日割引や夜間早朝割引、土曜割引など利用形態に応じた各種割引を導入し利用促進を図っています。

②ETC 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

都市高速道路の利用促進を図るために、ETC の普及促進とイベントやキャンペーンの開催等の広報活動、他の企業との連携を図ります。



■図-1 ETC の普及促進イメージ

北九州高速ETC料金割引

▶ 日祝日割引	▶ 土曜割引
▶ 夜間早朝割引	▶ マイレージサービス
▶ コーポレートカード割引	▶ 乗り継ぎサービス
▶ 障害者割引 <small>※事前の登録が必要です</small>	

■図-2 北九州都市高速道路における各種 ETC 割引

期待される効果

- ・都市高速道路の利便性向上
- ・道路交通の円滑化
- ・大型車の誘導による物流の効率化

施策名 24：タクシー利用環境の改善

<事業内容>

①タクシーベイ（乗り場）の設置検討【図-1、写真-1】：小倉都心部など

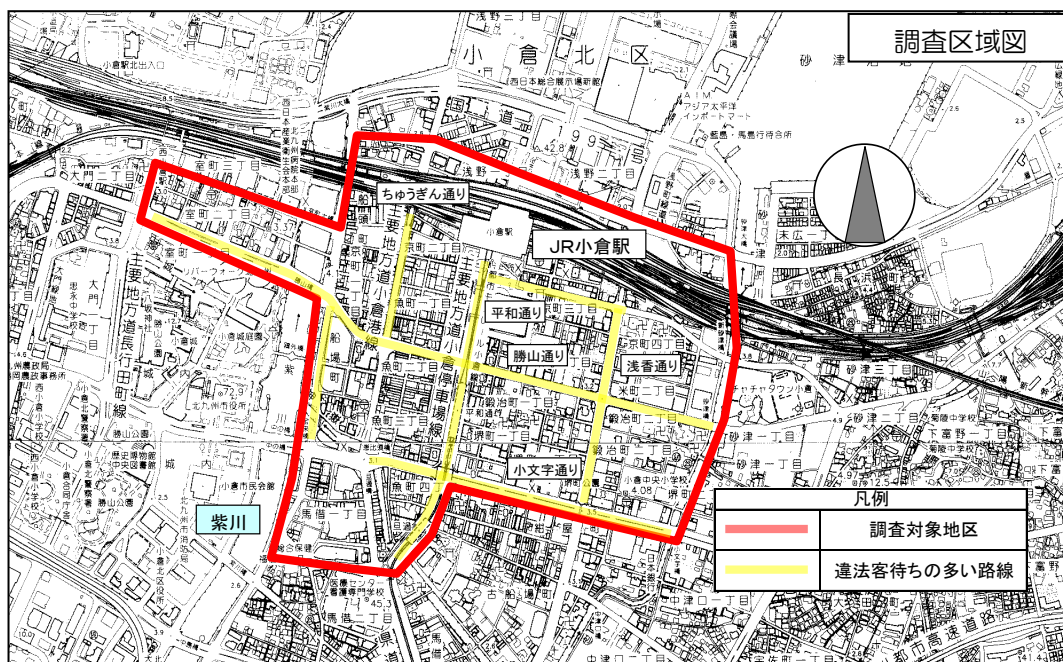
タクシー需要の多い路線・区間に対して、タクシーベイの設置検討を行います。

②バス停の有効活用策の検討【図-1】：小倉北区中心市街地

都心部においてバスの最終便通過後に、バス停を客待ちタクシーベイとして運用するための検討を行います。

③夜間のタクシー乗り場における歩道への柵の設置検討【図-1】：小倉北区中心市街地

歩行者及びタクシー利用者の道路の乱横断を防止するため、歩道上に防護柵の設置を検討します。



■図-1 タクシーベイ整備検討（調査対象地区）



■写真-1 タクシーベイ

期待される効果

- ・公共交通の利便性向上
- ・道路交通の円滑化
- ・環境負荷の軽減