

第 6 章

交通施策と計画目標の設定



第6章 交通施策と計画目標の設定

6-1. 交通理念の実現に向けた交通施策

交通理念の実現に向けて、地域公共交通計画では4つの基本方針に基づく30の交通施策を設定し、推進していきます。

なお、「公共交通幹線軸の強化」、「異なる事業者間の連携強化」、「交通結節機能の強化」、「MaaSの推進」、「おでかけ交通の充実」などの7施策を重点施策に設定しています。

分類	交通施策	重点施策	施策の内容
持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実	1 公共交通幹線軸の強化		コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指し、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。
	2 拠点間BRTの推進		バス機能強化区間（小倉～黒崎間等）に連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した拠点間のBRTを推進します。
	3 幹線に接続するフィーダー路線の充実		効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。
	4 異なる事業者間の連携強化		利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。
	5 バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討		利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。
	6 小型バスの運行による路線の維持・確保		利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。
	7 新規鉄軌道路線の検討		北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の新規鉄軌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。
利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進	8 交通結節機能の強化		乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携し、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。
	9 駅前広場の整備、機能強化		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
	10 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道を高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体化に推進していきます。
	11 待合環境の整備		バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。
	12 タクシー利用環境の改善		街なかにおいて道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。
	13 パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進		街なかでの駐車場確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境にやさしい公共交通の利用促進を図るため、パーク＆ライドやサイクル＆ライドの利用を促進します。
	14 MaaSの推進		本市の地域特性に応じた北九州版MaaSの実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取り組みを推進します。
	15 割引サービスの導入		公共交通の利用促進のため、時間帯別や曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。
	16 エコドライブ・ノーマイカーデの推進、再配達の防止		エコドライブ・ノーマイカーデの推進や再配達の防止を市民周知し、自動車によるCO2排出の削減を図ります。
	17 次世代自動車の普及、多面的利用		地球環境に優しい次世代自動車（ハイブリッドを含む電動車）の積極的な普及を図るとともに、EV・FCVの蓄電機能を活用した災害時の備えを確保します。
	18 自動運転サービスの社会実装化		自動運転サービスの社会実装の実現に向けて、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等に取り組みます。
	19 新たなモビリティの導入検討		公共交通を補完する新たな交通サービスとして、グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の導入を検討します。
誰もが使いやすい公共交通の実現	20 バリアフリー化の推進		様々な障害のある方や高齢者、訪日外国人などの公共交通の利用環境を改善するため、鉄道駅・バス停周辺・車両・案内表記などのバリアフリー化を進めます。
	21 おでかけ交通の充実		地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担の下で連携してジャンボタクシー等を運行しており、今後もおでかけ交通の充実を図ります。
	22 高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりによる外出支援		高齢者が年齢に関わりなく健康を維持し、住み慣れた地域で安心して生活を続けられるように、日常生活圏域での生活支援や社会参加、健康づくりのための取組みを推進します。
	23 モビリティマネジメントの実施		地域・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。
	24 高齢者の運転免許証自主返納支援		高齢者の運転免許証自主返納支援のため、タクシー料金や飲食料金の割引等を行う運転免許証自主返納サポート制度や市営施設の一部を無料利用できる免許返納特典カード制度を推進します。
	25 災害対応の取組強化		交通事業者と行政が連携し、災害時の情報発信や運行情報を提供する仕組みなど、災害時に対応するための取組みを強化します。
公共交通を環境を支える充実	26 都市計画道路等の整備		都市の骨格を形成し、安全・安心な生活交通や公共交通を支える道路環境の充実を図るため、都市計画道路等の整備を行います。
	27 新規道路の整備		広域的な連携を支える道路として位置づけられた「下関北九州道路」の早期実現を目指し、国に要望を行っていきます。
	28 都市高速道路の利用促進		一般道路から都市高速道路へ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。
	29 自転車の活用推進		自転車通行空間ネットワークの形成、利用しやすい駐輪環境の形成、放置自転車対策の推進、シェアサイクル事業の推進などに取り組みます。
	30 バスレーンに関する啓発活動		バス専用レーンやバス優先レーンにおける、路線バスの定時性・速達性を高めるため、啓発活動を実施します。

第1章

第2章

第3章

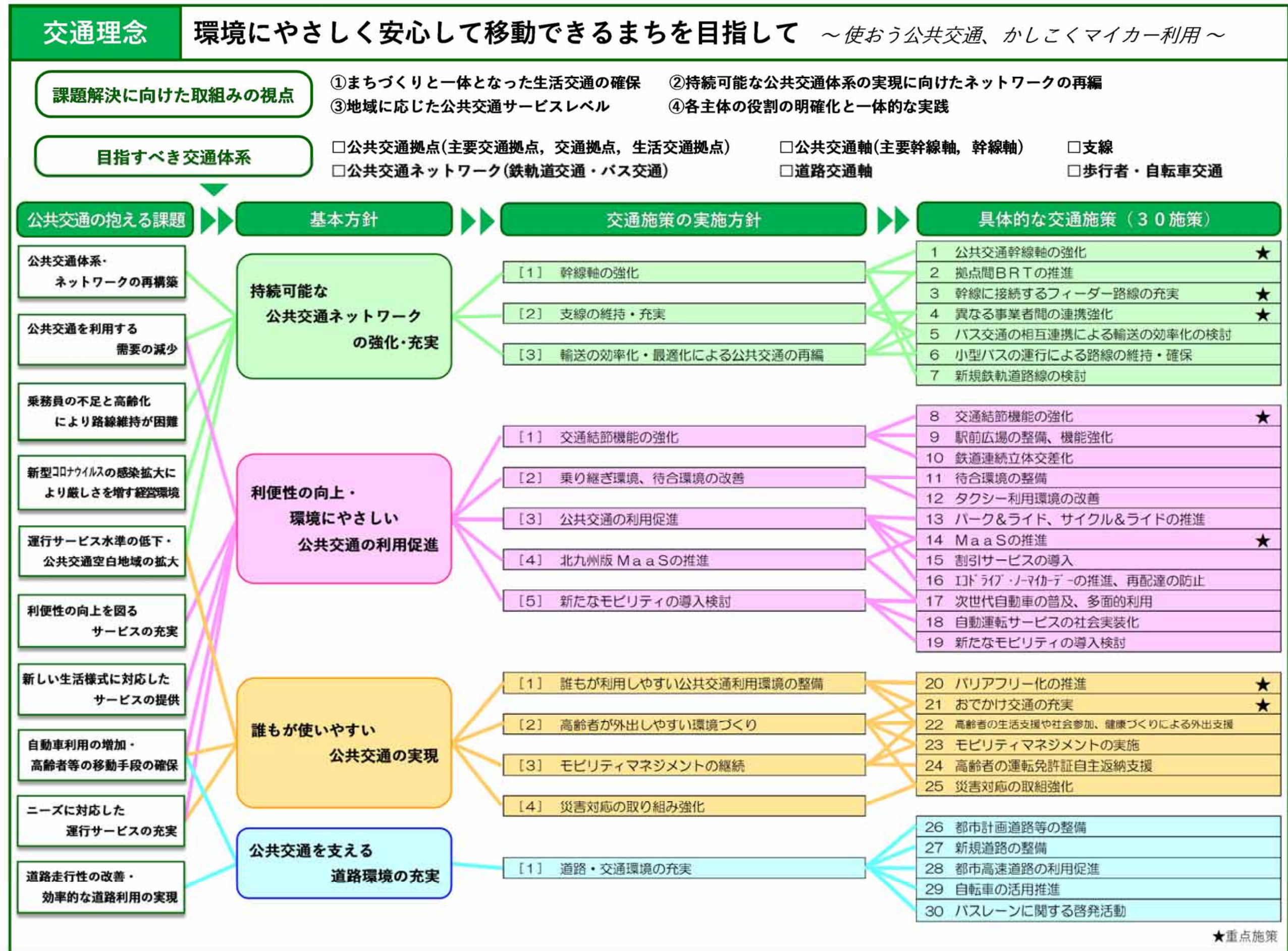
第4章

第5章

第6章

第7章

交通施策と計画目標の設定



6 - 3 . 個別交通施策の整理

30 の交通施策について、以下の形式で個別施策の概要を整理します。

概要

交通施策の主な目的、目指すべき姿などについて示すものです。

施策内容

交通施策の目的・ねらいに沿った具体的な事業項目及び事業内容などを記載します。

実施スケジュール

交通施策の実施スケジュールとして、計画期間内での検討及び実施の時期について、各年で計画し、その実施主体を明確にすることで、事業の確実な推進を図っていきます。

K P I (重要業績指標)

交通施策の評価目標として、計画期間最終年度における重要業績指標 (K P I)を設定し、計画の進捗・評価に活用します。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

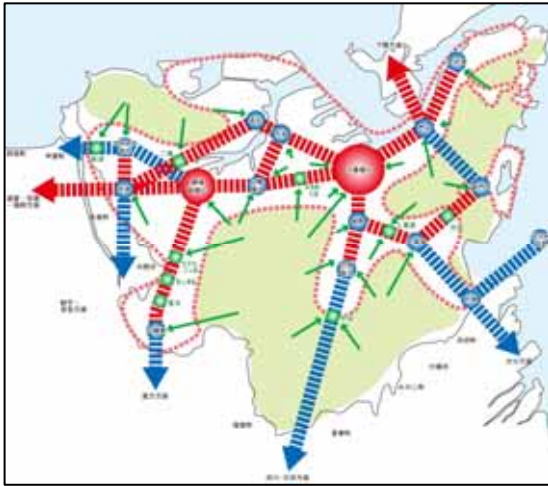
交通施策と計画目標の設定

施策1:公共交通幹線軸の強化

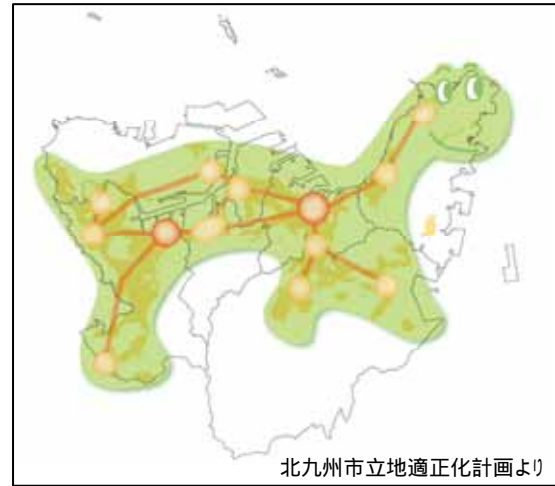
概要

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指すため、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。

目指すべき公共交通体系のイメージ



「コンパクトザウルス」型の都市構造



施策内容

公共交通幹線軸の強化

公共交通幹線軸（概ね30分に1本以上）のサービス水準を維持・強化するため、関係者が連携して様々な施策に取り組むことで、幹線となる公共交通ネットワークを維持・強化していきます。

街なか居住の推進

人口減少下において、公共交通ネットワークの維持・強化のため、立地適正化計画と連携し、街なか居住を緩やかに誘導することで「コンパクトザウルス」型の都市構造を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
公共交通幹線軸の維持・強化	継続して実施						交通事業者 北九州市
街なか居住施策の推進	継続して実施						企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合	現況値(R3)	目標値(R8)
	71.9%	72.0%

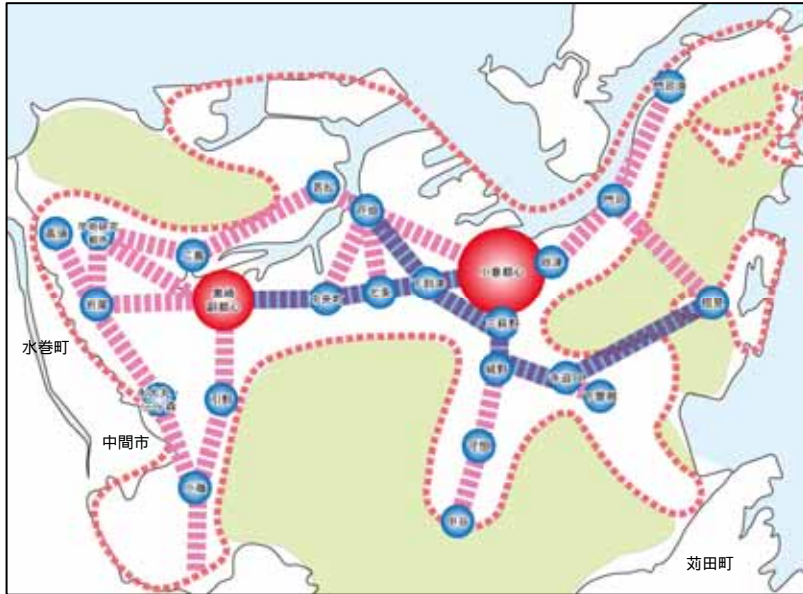
国土交通省のマニュアルより算出

施策2: 拠点間BRTの推進

概要

バス機能強化区間において、一度に大量輸送が可能となる連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した、拠点間のBRTを推進します。

拠点間BRTの導入路線



連節バス利用状況(南小倉駅前バス停)



連節バス走行状況(恒見営業所)

施策内容

BRTの導入

令和元年度より小倉～黒崎間(特快1番)や小倉～戸畑間(特快25番)において連節バスを順次導入し、また令和3年度には、新たに小倉～下曾根～恒見間の路線を開設しており、全体で10台体制により、主要幹線の運行の効率化を図ります。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
連節バスの運行 ・小倉～黒崎間 ・小倉～戸畑間		BRTの運行(連節バス7台)					西鉄バス
新規路線の導入 ・小倉～下曾根～恒見間	路線開設	BRTの運行(連節バス3台)					西鉄バス
幹線の走行環境の整備	走行環境の整備						北九州市

KPI(重要業績指標)

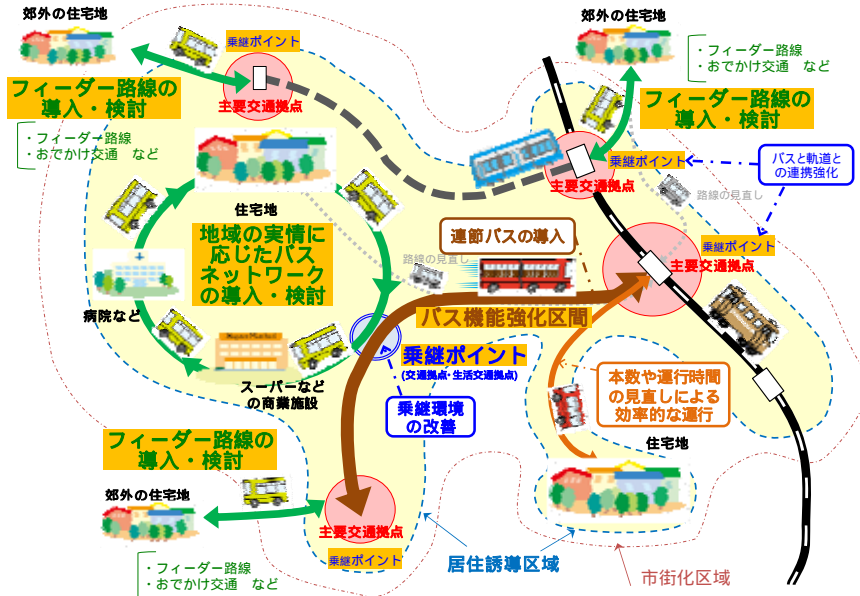
連節バス乗降客数(1カ月間) (4月時点)	現況値(R3)	目標値(R8)
	6万5千人	10万人

施策3:幹線に接続するフィーダー路線の充実

概要

効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。

フィーダー化のイメージ



施策内容

幹線に接続するフィーダー路線の充実

市内のバス路線は、運行距離の長い系統も多く、多くのバスが街なかに乗り入れることで、非効率が生じ、定時性・速達性の低下につながっています。また、近年の運転手不足も深刻となっています。

このため、幹線に繋がる、支線のフィーダー路線を充実していくことにより、運行系統の整理・統合を進め、サービス水準を維持するための効率的な運行を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
幹線に接続するフィーダー路線の充実	継続して実施						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

幹線に接続するフィーダー路線の開設 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2地区	+4地区

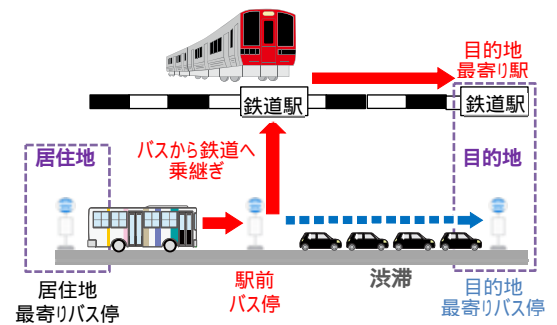
施策4:異なる事業者間の連携強化

概要

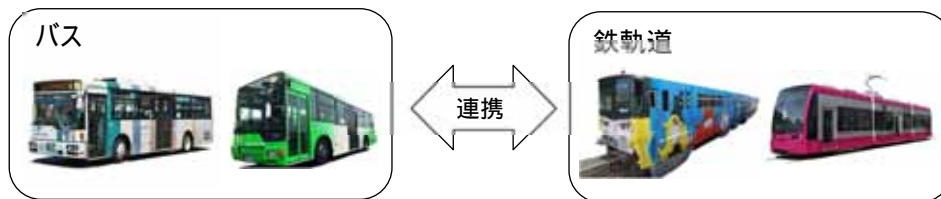
利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。

JR九州と西鉄バス北九州「下曽根連携モデル」(R2.3開始)

鉄道とバスの連携イメージ



バス交通と鉄軌道との連携



施策内容

JRとバスとの連携強化

令和元年11月にJR九州と西鉄バス北九州が連携協定を締結し、令和2年3月に連携第1弾として下曽根連携モデルを開始しました。相互に連携して時刻表の案内を行うなど、乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組みを行っています。引き続き、第2弾、第3弾の連携を進めていきます。

モルレル・筑豊電鉄とバスとの連携

バス交通や鉄軌道などの公共交通事業者間の相互の連携により、利用者にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
鉄道とバスとの連携	継続して実施						交通事業者
モルレル・筑豊電鉄とバスとの連携	継続して実施						交通事業者

KPI(重要業績指標)

異なる事業者間の連携地区数	現況値(R3)	目標値(R8)
	2地区	5地区

施策5：バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討

概要

利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。

市内のバス交通の運行エリア



施策内容

相互連携の推進

市内を運行する西鉄バスと市営バスでは、一部で連携した運行サービスを提供していますが、重複して運行されている路線もあります。今後、持続可能なバスネットワークを構築するために、輸送の効率化が必要であり、路線再編の検討や同一サービスの提供（共通定期券の導入や IC カードによる乗継割引サービスの導入）等の検討を進めていきます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
運行の見直し検討			運行の見直しを検討				西鉄バス 市営バス
同一サービスの提供			継続して実施				西鉄バス 市営バス

KPI(重要業績指標)

バス事業者間の相互連携に関する協議	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策6：小型バスの運行による路線の維持・確保

概要

利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。

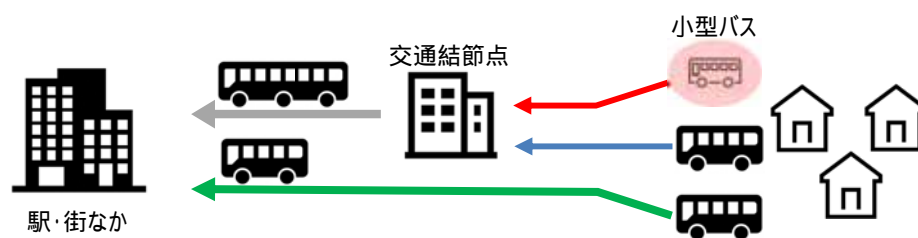
小型バス(フィーダー化)導入の取組み



マイクロバス



小型バス



施策内容

車両の小型化による路線維持

郊外部を運行する路線バスの中でも、特に利用者が少ないバス路線については、輸送が非効率になっている路線もあり、安定的な輸送サービスの提供に影響を及ぼしているケースもあります。

そこで、バスネットワークを再編する際、利用者が少ない支線については、効率的な運行のために、車両の小型化を行い、路線の維持・確保を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
小型バスの導入			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

小型バスの利用促進の取組み	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策7:新規鉄軌道路線の検討

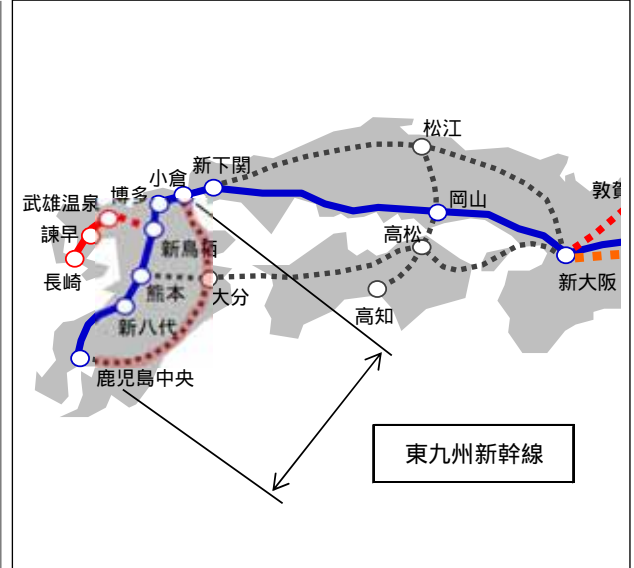
概要

北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の新規鉄軌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。

北九州空港アクセス鉄道ルート検討図



東九州新幹線の要望ルート図



施策内容

北九州空港アクセス鉄道

北九州空港のアクセス利便性向上のため、航空需要の回復に努めつつ、鉄道アクセスの必要性等について調査・検討します。

東九州新幹線

東九州新幹線鉄道は、北九州市を起点（分岐点）とした早期実現に向けて、「東九州新幹線鉄道建設促進期成会」等と連携し、国に対して要望活動を実施します。

実施スケジュール

実施内容	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	実施主体
北九州空港アクセス鉄道に関する調査・検討		必要性の調査・検討					北九州市
東九州新幹線に関する国への要望活動		要望活動を実施					北九州市

KPI(重要業績指標)

要望活動の実施	現況値(R 3)	目標値(R 8)
	年3回以上	年3回以上(継続実施)

施策8:交通結節機能の強化

概要

乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携することで、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。

交通結節機能

- ✓多様な交通サービス
- ✓待ち時間の短縮化
- ✓わかりやすい動線

モノレール三萩野駅にバス停時刻案内情報を表示



案内モニター画面



駅構内掲出のバス乗り場案内

JR 下曽根駅にバス停時刻案内情報を表示



案内モニター画面



駅構内の路面案内サイン

施策内容

交通拠点における乗り継ぎ環境改善:三萩野駅、折尾駅等

三萩野駅や折尾駅など乗り継ぎ利用者の多い駅において、異なる事業者間が連携し、乗り継ぎ情報の案内表示や発着時刻の調整、利便施設の整備、誘導サインの整備を行うなど乗り継ぎ環境の改善に取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	実施主体
交通拠点(駅)での乗り継ぎ環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

交通結節機能の強化(改善)箇所数(令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+ 1箇所	+ 4箇所

施策9：駅前広場の整備、機能強化

概要

主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。

折尾駅北口駅前広場(イメージ)



城野駅 駅前広場



施策内容

駅前広場の整備：折尾駅

折尾地区では、学園都市の玄関口にふさわしい地域拠点として再整備するため、「折尾地区総合整備事業」を進めています。その取組みの一つとして、JR折尾駅周辺の鉄道高架化と合わせて駅前広場を整備することにより、交通結節機能を強化し、バスやタクシーなどの公共交通をはじめとする交通機関のアクセス性を高めます。

駅前広場の改良による機能強化：下曽根駅、戸畑駅、門司駅など

乗り継ぎ利用者が多い駅前広場において、バスの待機スペースの確保による効率的な運行や、誘導サイン等による交通混雑の改善などにより、定時性の確保や利便性向上を図り、広域的な交通結節機能を強化します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
駅前広場の整備 (折尾駅)		北側駅前広場	南側駅前広場				交通事業者 北九州市
駅前広場の改良による 機能強化の検討		検討・改良工事					交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

駅前広場の整備・改良 箇所数(駅数) (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2箇所(整備中)	+5箇所

施策10: 鉄道連続立体交差化

概要

JR折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道の高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体的に推進していきます。

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



施策内容

折尾駅周辺連続立体交差事業: 鹿児島本線、筑豊本線など

折尾駅周辺の鉄道を高架化することで、踏切除去による交通渋滞の解消、市街地の一体化を図ります。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し、住みやすく、魅力的で、にぎわいのあるまちづくりを進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
折尾駅周辺連続立体交差事業	短路線切替 →	供用				→	JR九州 北九州市

KPI(重要業績指標)

鉄道連続立体交差事業	現況値(R3)	目標値(R8)
	事業中	供用(R6事業完了)

施策11:待合環境の整備

概要

バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。

バス停の待合環境整備



魚町バス停(上屋・ベンチ・バスロケーションシステム付)



乗り継ぎ施設における待合所(イメージ)

施策内容

バス停における待合環境の改善

バス機能強化区間で、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、待合環境を改善します。また、街の景観にも配慮した上で、広告付きバス停の整備にも取り組みます。

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、交通拠点における乗り継ぎの負担を軽減できるように、快適なバス待ちスペースの確保を進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バス停待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市
交通拠点(駅) 待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

待合施設整備箇所数 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+0箇所	+3箇所

施策12: タクシー利用環境の改善

概要

タクシー需要の多い街なかにおいて、道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。また、駅前広場の整備に合わせて安全で快適なタクシーの乗り場環境の整備を行います。

街なかの道路空間等を活用したタクシー乗り場



小倉北区(魚町)



小倉北区(平和通り)

駅前広場内のタクシー乗り場整備



門司区
(門司駅前)

施策内容

街なかのタクシー乗り場整備

道路空間等を活用した乗り場整備など、タクシー利用環境の改善を検討します。

駅前広場内のタクシー乗り場整備

駅前広場の整備や改良と合わせて、安全で快適なタクシー乗り場の整備を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
街なかの タクシー乗り場			継続して実施				交通事業者 北九州市
駅前広場における タクシー乗り場の整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

駅前広場における タクシー乗り場環境の整備 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1箇所	+4箇所

施策13:パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

概要

街なかでの駐車場所確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境に優しい公共交通の利用促進を図るため、郊外の駅で自動車から鉄道などに乗り換えて、街なかまで行くパーク&ライドの利用を促進します。併せて、自転車と公共交通の組み合わせによるサイクル&ライドの利用も促進します。



パーク&モノライド



パーク&ライド(筑豊電気鉄道)



モノレール基地駐車場(企救丘)

施策内容

パーク&ライドの推進

市街地の外縁部の駐車場に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて、通勤やイベント時の渋滞緩和に寄与するパーク&ライドを推進します。

サイクル&ライドの推進

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。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
パーク&ライドの推進			継続して実施				交通事業者 北九州市
サイクル&ライドの推進			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

パーク&ライド 駐車場箇所数	現況値(R3)	目標値(R8)
	20箇所	前年度水準を維持(毎年度)

施策14：MaaSの推進

概要

本市の地域特性に応じた北九州版 MaaS の実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取組みを推進します。



JR九州・西鉄バスのマイルートによる連携



様々な乗り物をシームレスに乗り継げるシステムを導入



スマートフォンのアプリを活用してキャッシュレス決済を推進



デジタルチケット

施策内容

北九州版MaaSの推進

新たなモビリティサービスであるMaaSの活用により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の活性化に向け、交通事業者が相互に連携して本市の地域特性に応じた「北九州版MaaS」の実現に向けた取組みを進めていきます。

また、MaaSの推進により、観光と移動のニーズを組み合わせたサービスの提供などの観光施策との連携にも取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州版 MaaSの推進	→ サービスの提供						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

MaaSアプリによるデジタル券の販売実績	現況値(R3)	目標値(R8)
	1件	6件

施策15:割引サービスの導入

概要

公共交通の利用を促進するため、時間帯別や、曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。



割引サービスの導入検討



昼間帯割引サービス (筑豊電鉄)



おひるのグランドバス (西鉄バス)



土休日家族割引サービス (市営バス)

施策内容

割引サービスの導入

新たな運賃割引サービスとして、時間帯や曜日で料金を変える「ダイナミックプライシング」を導入するなど、公共交通の利用促進につながるサービスの展開の検討を行います。

また、タクシーなどにおいて、需要に応じた一括定額運賃などの「サブスクリプション」などについても導入を検討します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体	
割引サービスの導入		新たな割引サービスの提供						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

新たな割引サービスの導入 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1件	+5件

施策16:エコドライブ・ノーマイカーデーの推進、再配達防止

概要

エコドライブ・ノーマイカーデーの推進や再配達防止を市民周知し、自動車によるCO₂排出の削減を図ります。



エコドライブステッカー



ノーマイカーデーPRチラシ



再配達防止PR動画

施策内容

エコドライブの推進

エコドライブの方法や効果を解説する出前講演、市HPによる広報、職員による率先実行（公用車へのステッカーの掲示）などにより、エコドライブの普及啓発を図ります。

ノーマイカーデーの実施

毎週水曜日、金曜日を「ノーマイカーデー」として市民等へ広報を行い、過度のマイカー利用を抑制し、公共交通機関への利用転換を促し、自動車からのCO₂排出の削減を目指します。

再配達の防止

環境大臣をチーム長とする「COOL CHOICE 推進チーム」が取り組んでいる再配達防止に向けたキャンペーンに賛同するとともに、市としてPR動画などを作成して、広く周知啓発を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
エコドライブの推進 ノーマイカーデーの実施 再配達防止	継続して実施						市民・企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

エコドライブ 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	102社	前年度水準を維持(毎年度)
ノーマイカーデー 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	83社	前年度水準を維持(毎年度)