

北九州市環境首都総合交通戦略 北九州市地域公共交通計画 概要版（案）



令和4年3月
北九州市
City of Kitakyushu



1. 計画の概要

(1) 計画策定の趣旨

北九州市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」を策定し、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通や自転車への利用転換を図るとともに、多様な移動手段が確保され、かつ持続的に利用することができる交通体系を実現するため、市民・企業・交通事業者・行政が連携して、今後の都市交通のあり方を総合的に検討し、効果的な交通施策を展開していくこととしています。

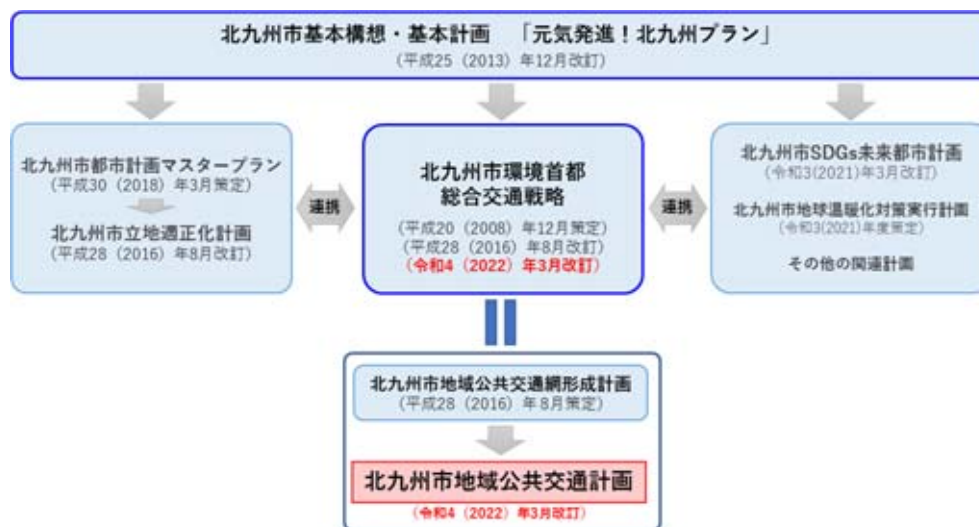
(2) 計画の対象区域と期間

計画の対象区域は、北九州市全域とします。

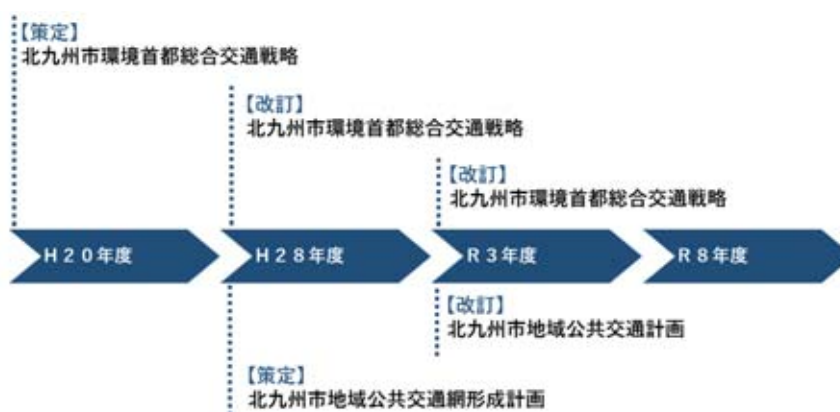
計画期間は令和3年度（2021年度）から概ね5年間とします。

(3) 計画の位置づけとこれまでの経緯

「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」は、北九州市基本構想・基本計画「元気発進！北九州プラン」を踏まえて、「北九州市都市計画マスタープラン」や「北九州市立地適正化計画」、「北九州市地域温暖化対策実行計画」などの関連計画と連携を図り、戦略的に推進します。



《北九州市地域公共交通計画の位置づけ》



《北九州市地域公共交通計画と交通戦略の改訂経緯》

2. これまでの交通施策の取組み

前計画では、30の交通施策の中で、その取組みの柱となる下記の7つの重点施策を掲げて、交通事業者や住民、行政等が協働し、これまでに様々な施策を取り組んできました。

1. モビリティマネジメントの実施



高齢者モビリティマネジメント(H29～R2)
計52箇所(約2,200人)



学校モビリティマネジメント(H28～R2)
計15校(約600人)

2. 交通結節機能の強化



乗継環境の改善

下曽根駅(R1～、JRと西鉄バスの乗継案内表示・駅舎内にバス待ちスペース)



駅前広場の整備

八幡駅(R1完成)

バス待ち環境改善



バス停上屋

上屋10基、ベンチ62基、広告付バス停11箇所、スマートバス停44箇所(H28～R2)



スマートバス停

3. 幹線バス路線の高機能化

(R1～:小倉～黒崎・小倉～戸畑、
R3～:小倉～恒見(門司))



連節バスの導入

小倉～戸畑線(南小倉駅前バス停)

4. バリアフリー化の推進



駅のバリアフリー

折尾駅(R2完成)



ユニバーサルデザインタクシーの導入

(R2～補助制度創設)

5. 筑豊電鉄の高機能化



低床式車両の導入

(H27～H29、4編成)

6. おでかけ交通への支援強化



利用促進の広報

市政だより掲載写真(R1)

7. 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善



自転車の利用促進

シェアサイクル事業(事業開始、R3～)

3. 公共交通を取り巻く現状

(1) 交通手段と公共交通ネットワーク

北九州市には、JR、モノレール、筑豊電鉄、路線バスなどの様々な公共交通があり、さらに、エアポートバス、渡船、シェアサイクルなどの交通手段も存在します。

公共交通の特徴は、都市部と郊外部の移動を担う北九州モノレールや筑豊電鉄、公共交通空白地域の交通を担う「おでかけ交通」が挙げられ、公共交通が市域全体に網羅されており、効率的に移動できる環境にあります。



《北九州市内の公共交通マップ》

■北九州市内の主な公共交通

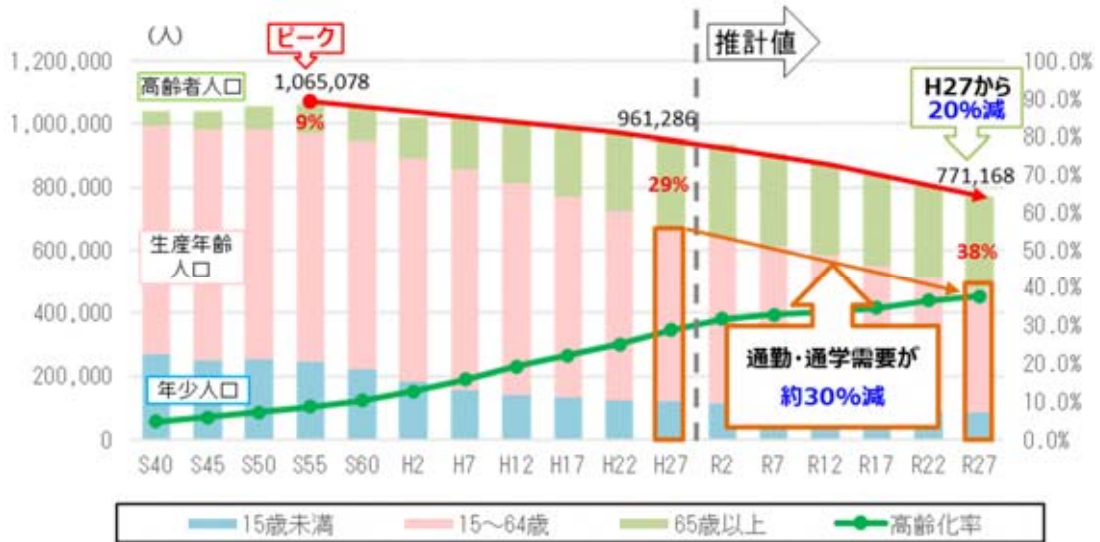
公共交通手段		役割
大量輸送	鉄道（山陽新幹線、JR鹿児島本線、JR日豊本線、JR筑豊本線、JR日田彦山線）	市内の主要地点を結ぶ都市内移動と、市外や他県などの広域移動を担う
	軌道（北九州モノレール）	小倉駅や黒崎駅でJR駅と結節し、都市内及び都市間輸送を担う
	鉄道（筑豊電鉄）	
中量輸送	大型・中型バス（西鉄バス、北九州市営バス）	鉄道駅等の結節点と接続し、市内の拠点を結ぶ 地域と幹線を結ぶ日常生活路線を担う
少量輸送	小型バス（西鉄バス、北九州市営バス）	地域内を結び日常生活路線を担う
	おでかけ交通（ジャンボタクシー・セダntaxi）	一定の人口が集積する公共交通空白地域の生活交通を確保する
個別輸送	タクシー	個別需要に対応した移動を担う

(2)人口動向

北九州市の人口は、令和 27 年(2045 年)に約 77 万人と現況人口の約 80%になり、高齢者(65 歳以上)人口の占める割合は、令和 27 年(2045 年)に約 38%に増加すると推計されています。

一方、65 歳未満の人口は、令和 27 年(2045 年)に約 48 万人となり、通勤・通学需要が約 30%減少すると見込まれています。

■人口推移と高齢化率の推移



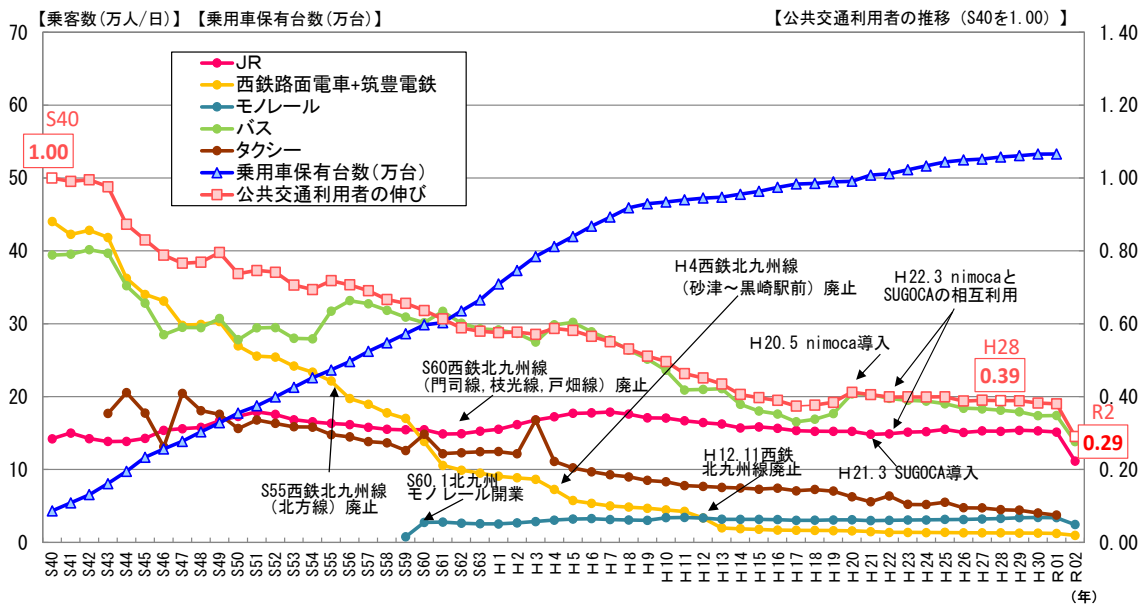
出典：総務省 国勢調査(S40～H27)、
国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)(R2～R27)

(3)公共交通利用の推移

北九州市における公共交通利用者は、昭和 40 年代前半からの右肩下がりへの減少は、下げ止まり横ばいで推移していました。

しかし、令和 2 年(2020 年)は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少しています。

■公共交通利用者数の推移





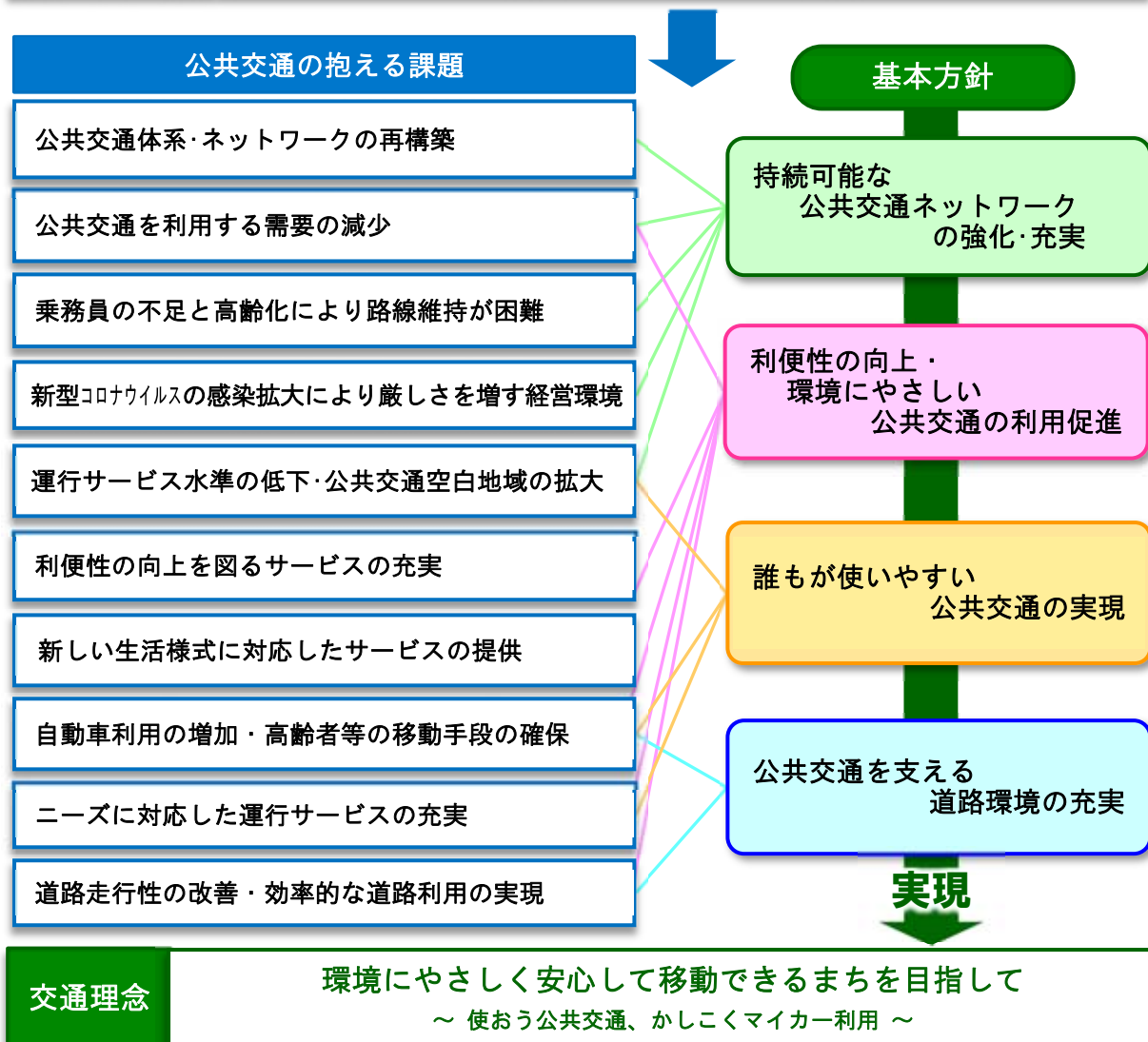
出典：北九州市統計年鑑(各事業者調べ)

4. 交通理念と基本方針

北九州市が掲げる交通理念の実現に向け、公共交通の抱える課題解決に向けた取組みの視点と目指すべき交通体系、これまでの取組みを踏まえて、4つの基本方針を策定します。

課題解決に向けた取組みの視点	<p>視点1 まちづくりと一体となった生活交通の確保</p> <p>視点2 持続可能な公共交通体系の実現に向けたネットワークの再編</p> <p>視点3 地域に応じた公共交通サービスレベル</p> <p>視点4 各主体の役割の明確化と一体的な実践</p>
----------------	---

目指すべき交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通拠点 (主要交通拠点, 交通拠点, 生活交通拠点) ■ 公共交通軸 (主要幹線軸, 幹線軸) ■ 支線 ■ 公共交通ネットワーク (①鉄軌道交通, ②バス交通) ■ 道路交通軸 ■ 歩行者・自転車交通 	<p>■ 目指すべき公共交通ネットワーク</p>   <p>■ 自動車交通軸</p>
-----------	---	---

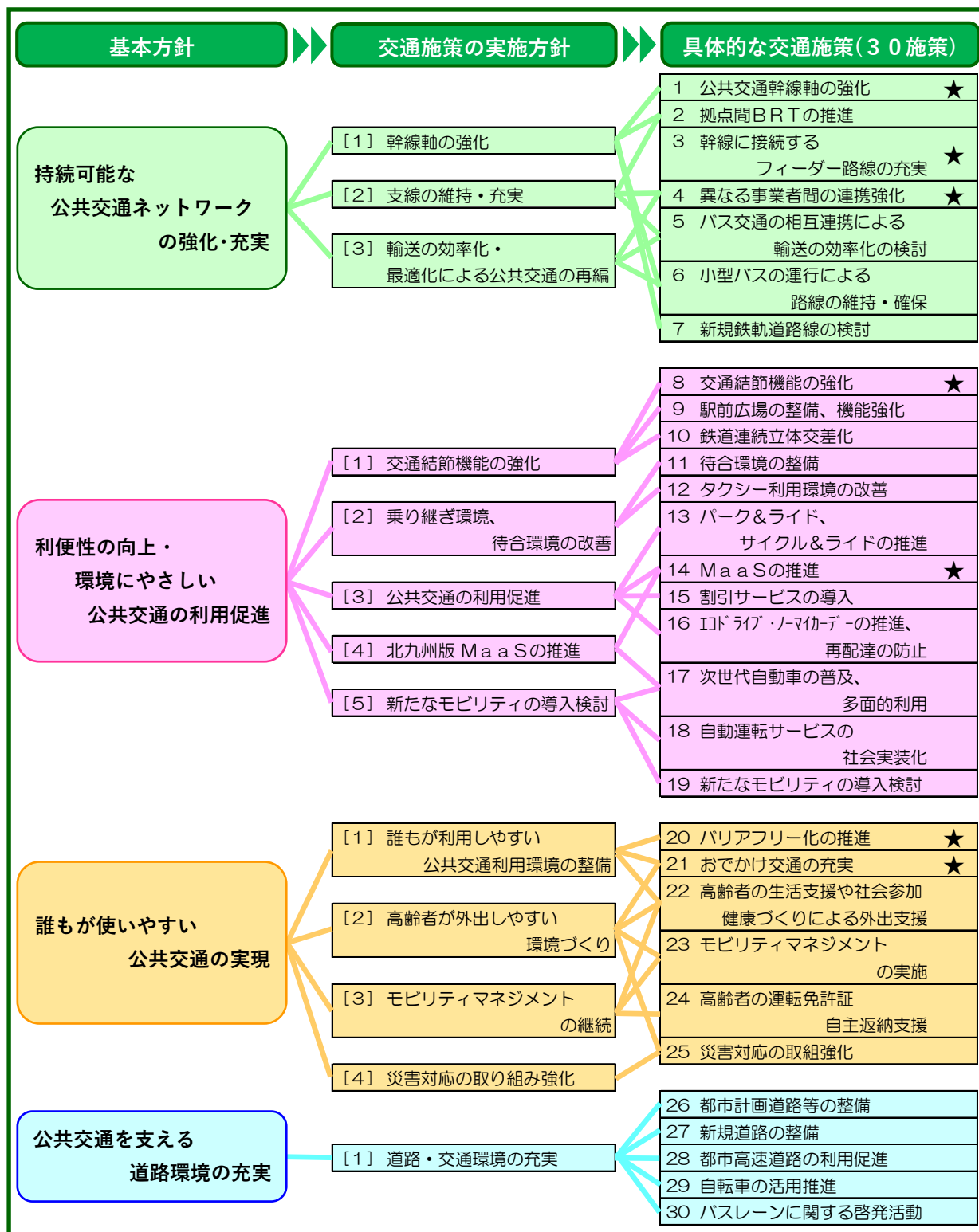


《地域公共交通計画の基本方針》

5. 交通施策の枠組み

基本理念の実現に向けた基本方針を踏まえて、交通施策の実施方針ならびに、具体的な交通施策（30施策）を設定し取り組みます。

さらに、具体的な30施策の中で、星印で示す7つの重点施策を柱に取組みを推進していきます。



《交通施策の枠組み》

6. 交通施策の概要

30 施策のうち7つの重点施策について、施策概要（施策内容、K P I）を整理します。

施策1：公共交通幹線軸の強化

施策内容

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。

①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。



②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。

K P I (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)

71.9%

目標値 (R8)

72.0%

※国土交通省のマニュアルより算出

施策3：幹線に接続するフィーダー路線の充実

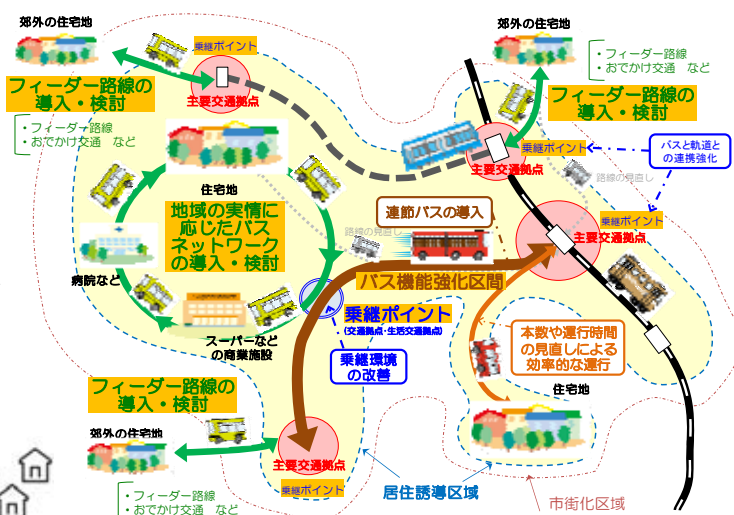
施策内容

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。

①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入り入れることで、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、運行システムの整理・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。



K P I (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)

+ 2 地区

目標値 (R8)

+ 4 地区

施策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。

施策内容

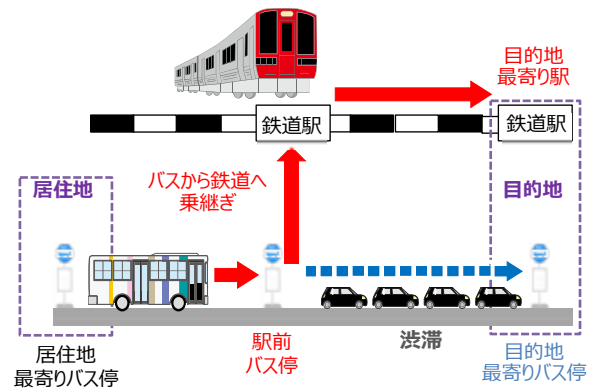
①JRとバスとの連携強化

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り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。

■JR九州と西鉄バス北九州「下曽根連携モデル」 (R2.3開始)



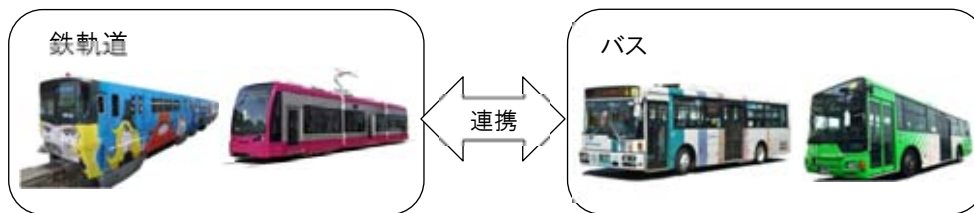
■鉄道とバスの連携イメージ



②モノレール・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。

■バス交通と鉄軌道との連携



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。

施策内容

①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。

■モルル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

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14:MaaSの推進

北九州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。

施策内容

①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。



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

デジタルチケット

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。

施策内容

①駅のバリアフリー化

高齢者や体の不自由な方等の移動の円滑化に向けて、鉄軌道の主要駅においてエレベーターや多目的トイレの設置、内方線付き点状ブロックの整備などを行い、バリアフリー化を進めます。



エレベーター(JR折尾駅)



ユニバーサルデザイン(UD)タクシー

②車両のバリアフリー化

だれもが利用しやすい公共交通に向けて、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー、低床式のLRT車両を導入し、車両のバリアフリー化を進めます。



車椅子・ベビーカー優先スペース



低床式LRT車両
(筑豊電鉄)

③案内表記のバリアフリー化

駅名の多言語化やナンバリング化による案内表示、イラストや大きな文字での案内表示など分かりやすい表記を促進し、訪日外国人や高齢者、障害者等だれもが分かりやすい案内表記のバリアフリー化を進めます。



多言語化及びナンバリング化、
ピクトグラム表記等



④子育て支援のバリアフリー化

妊婦の方や幼児連れの方が利用しやすい公共交通に向けて、ベビーカーコーナーの設置やマタニティシールなどを推進し、子育て支援のバリアフリー化を進めます。

KPI
(重要業績指標)

バリアフリーの取組みに関する周知・啓発	現況値 (R3)	目標値 (R8)
	年1回以上	年1回以上 (継続実施)

施策21: おでかけ交通の充実

一定の人口が集積する公共交通空白地域において、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もと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っていきます。

施策内容

①おでかけ交通事業

現在、市内7地区において定路線型、2地区において自由経路型のおでかけ交通を運行しており、路線維持のため、定期券・回数券の新規販売地区の拡大、チラシによる啓発、既存バス路線との結節を行っています。

また、利便性向上に向け、利用状況に応じた柔軟なルートやダイヤの見直しを行います。

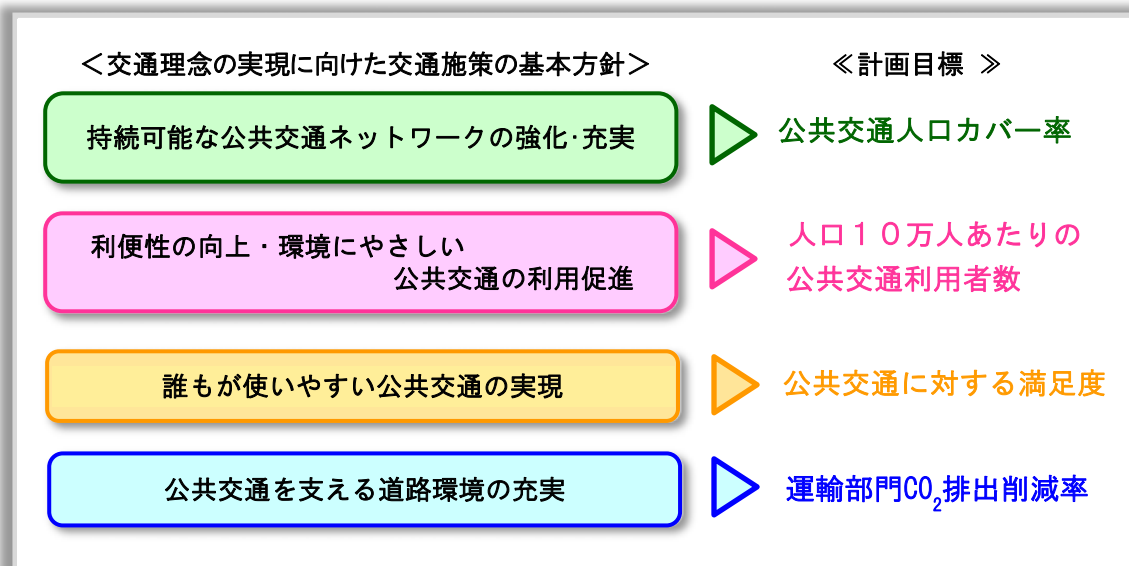


KPI
(重要業績指標)

おでかけ交通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)

7. 計画目標の設定

計画目標は、交通理念の実現に向けた交通施策の基本方針に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な4つの計画目標を設定しています。



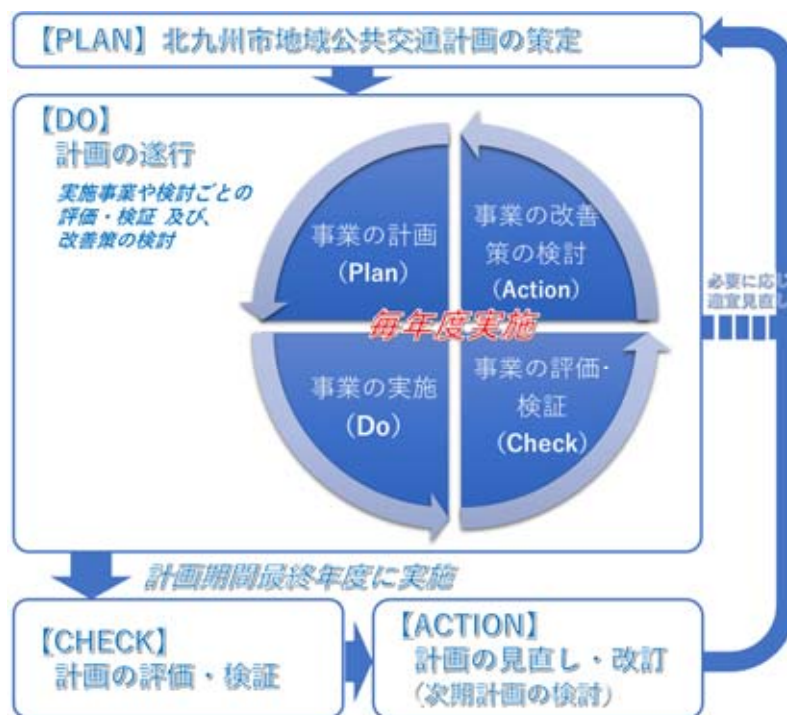
計画目標	指標値		計画目標値	適用
	現況 (R3) ※1	計画 (R8)		
公共交通人口カバー率	86.3%	86%	約86%を維持	H27 国勢調査人口メッシュデータ(125mメッシュ)を適用
人口10万人あたりの公共交通利用者数	公共交通利用者 R1:37.0万人/日 ⇒ 3.8万人/10万人	3.8万人/10万人	約3.8万人/10万人を維持	R1 公共交通利用者数と H27 国勢調査北九州市人口(H27:961,286人)を適用
公共交通に対する満足度	66.1%	70%	約70%に向上	R2 年度第2回市政モニターアンケート結果(問25-2)を適用
運輸部門CO ₂ 排出削減率	排出量172万t 注)平成25年度	排出量104万t (68万t削減) 注)令和12年度	約40%の削減	北九州市地球温暖化対策実行計画の運輸部門の計画目標値

※1：現況値 (R3) は、既存の統計データや収集可能な最新年次のデータとしています。

8. 計画の推進・管理

(1) 進捗管理の考え方と手順

本計画は、計画の策定（P）、事業の実施（D）、評価・検証（C）、改善策の検討・計画の見直し（A）といったPDCAサイクルを毎年度実施することで、効果的な事業の推進と公共交通全体のスパイラルアップを推進します。



(2) 事業推進にあたっての各主体の責務と役割

本計画の推進に際して、市民や企業、交通事業者、行政などの様々な主体が、それぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、協働して取り組んでいきます。

