

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。

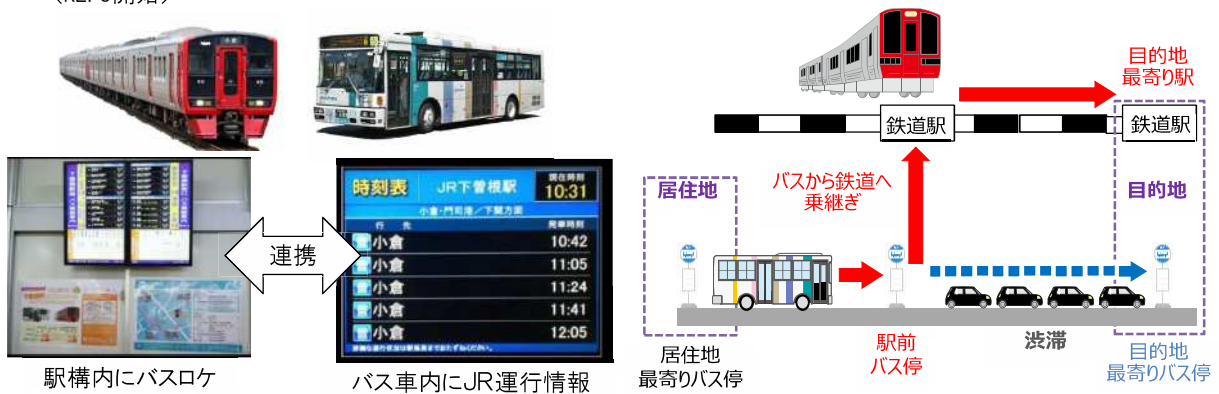
施策内容

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)

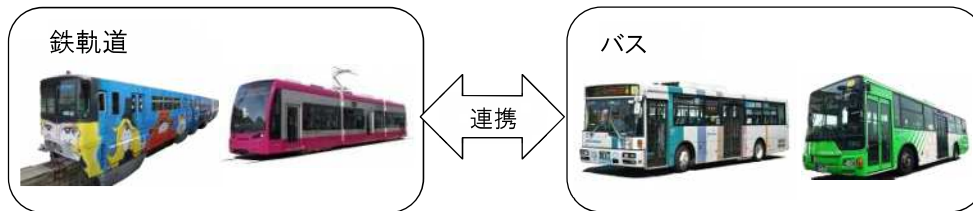
■鉄道とバスの連携イメージ



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。



■枝光地区

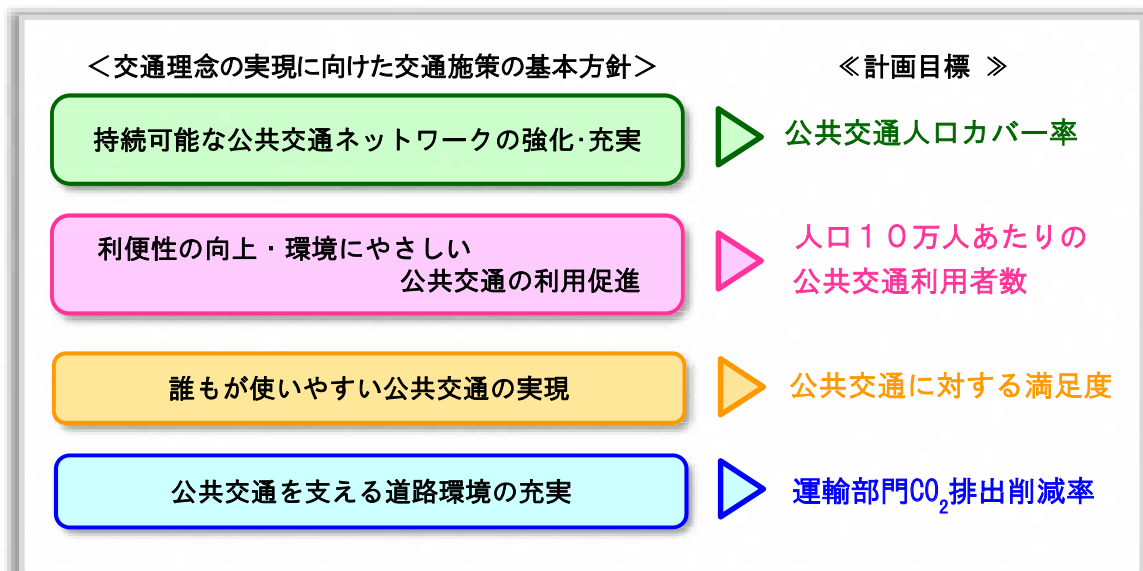


KPI
(重要業績指標)

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。



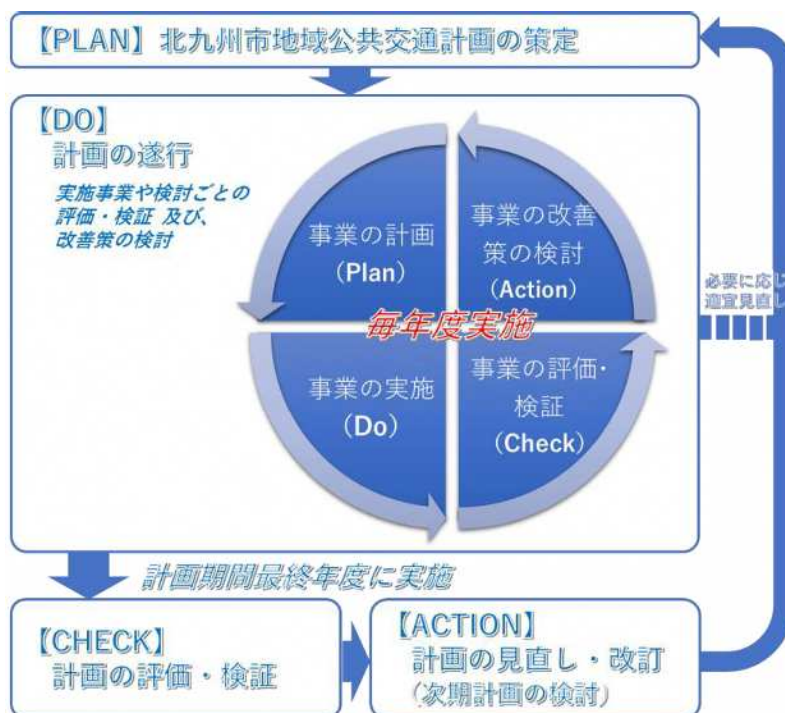
計画目標	指標値		計画目標値	適用
	現況 (R3) ※1	計画 (R8)		
公共交通人口カバー率	86.3%	86%	約86%を維持	H27 国勢調査人口メッシュデータ(125mメッシュ)を適用
人口10万人あたりの公共交通利用者数	公共交通利用者 R1:37.0万人/日 ⇒ 3.8万人/10万人	3.8万人/10万人	約3.8万人/10万人を維持	R1 公共交通利用者数と H27 国勢調査北九州市人口(H27:961,286人)を適用
公共交通に対する満足度	66.1%	70%	約70%に向上	R2 年度第2回市政モニターアンケート結果(問25-2)を適用
運輸部門CO ₂ 排出削減率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

