

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	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
■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、かしこくマイカー利用～ ■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	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	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
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・協力イメージ ■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	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	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.I C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
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。	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	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

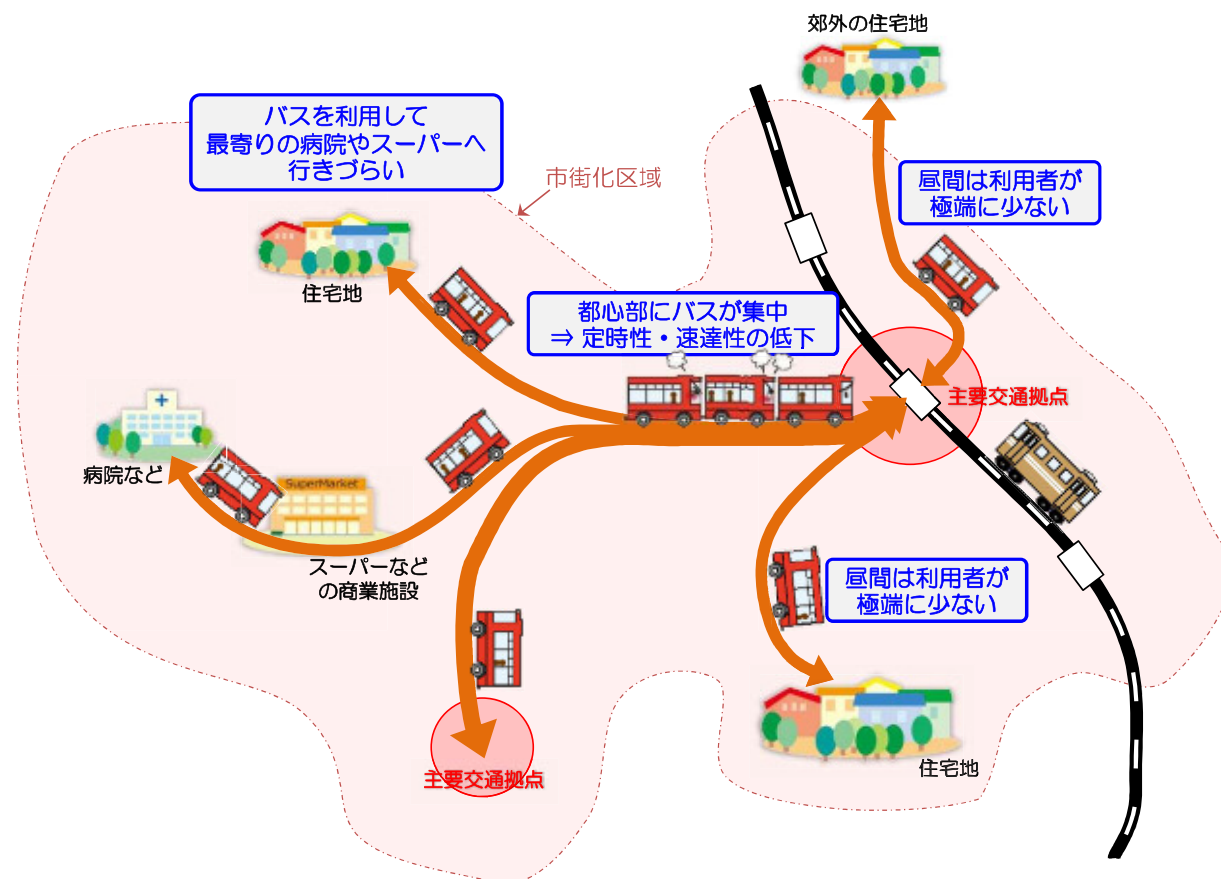
：重点施策

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）

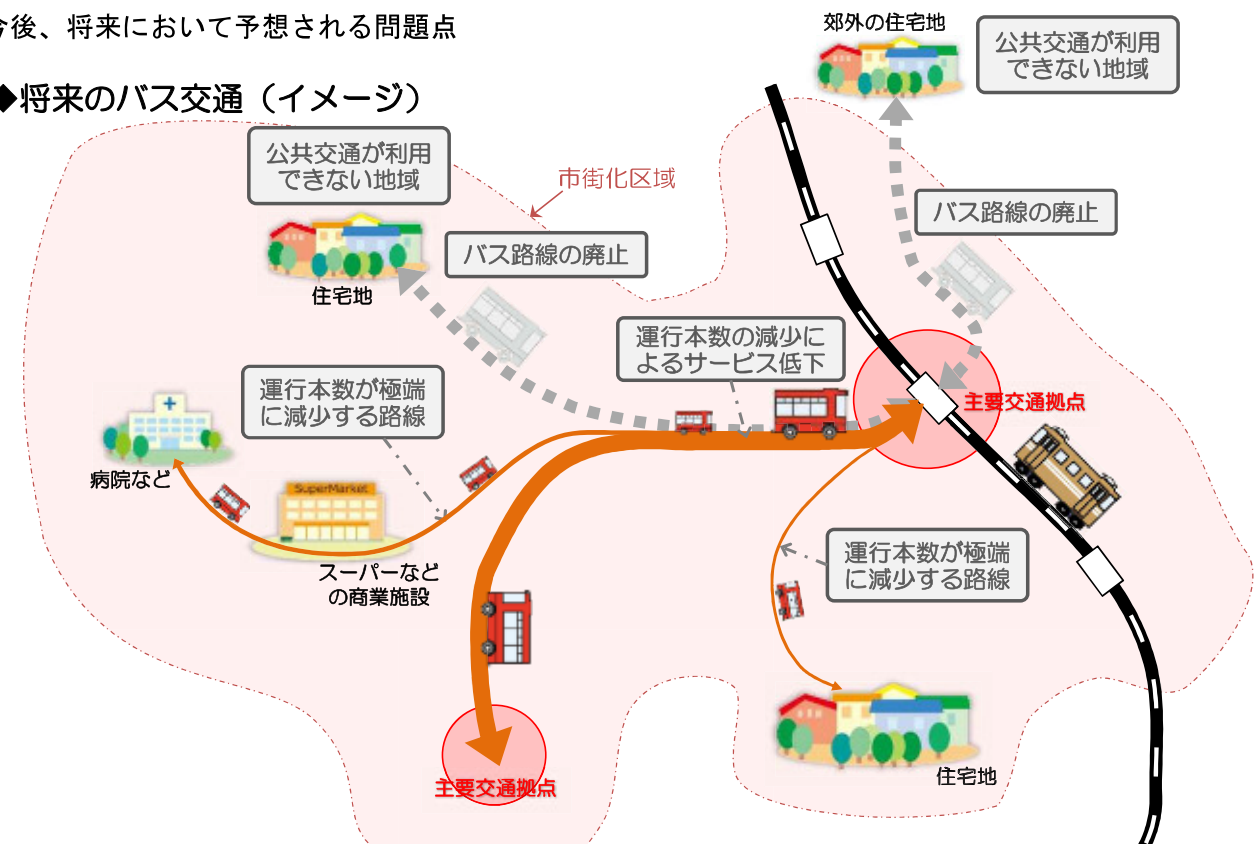


現状のままでは…

⇒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。



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、誰もが利用しやすいするため、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



【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

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 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 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、公共交通利用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。
	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 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者を対象に、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



■図－2 ノーマイカーデーPRチラシ



■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



■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】

得パスやグランドパス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、得パスを活用した『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「夏休み子どもバスぽ〜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 ICOCA」、「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-1 「得パス」「グランドパス65」



■図-2 ちくてつ電車利用特典



■図-6 1日フリー乗車券



■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 夏休み子どもバスぽ〜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、どこか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

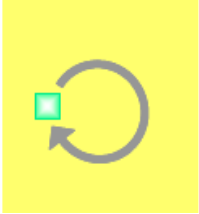
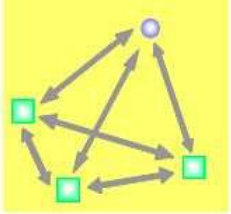
コミュニティサイクルの利用を促進する取り組みを進めていきます。



■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。
	
	 駐輪場  公共施設・自宅 etc

■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。

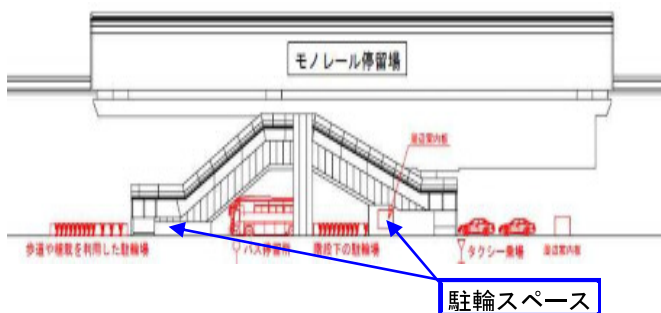
②イベント開催時のパーク&ライドの実施

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。

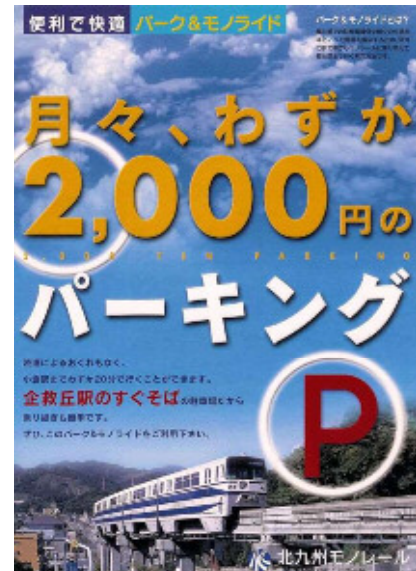
また、自転車利用のルールやマナー向上の啓発イベントを実施して、自転車利用を促進します。



■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

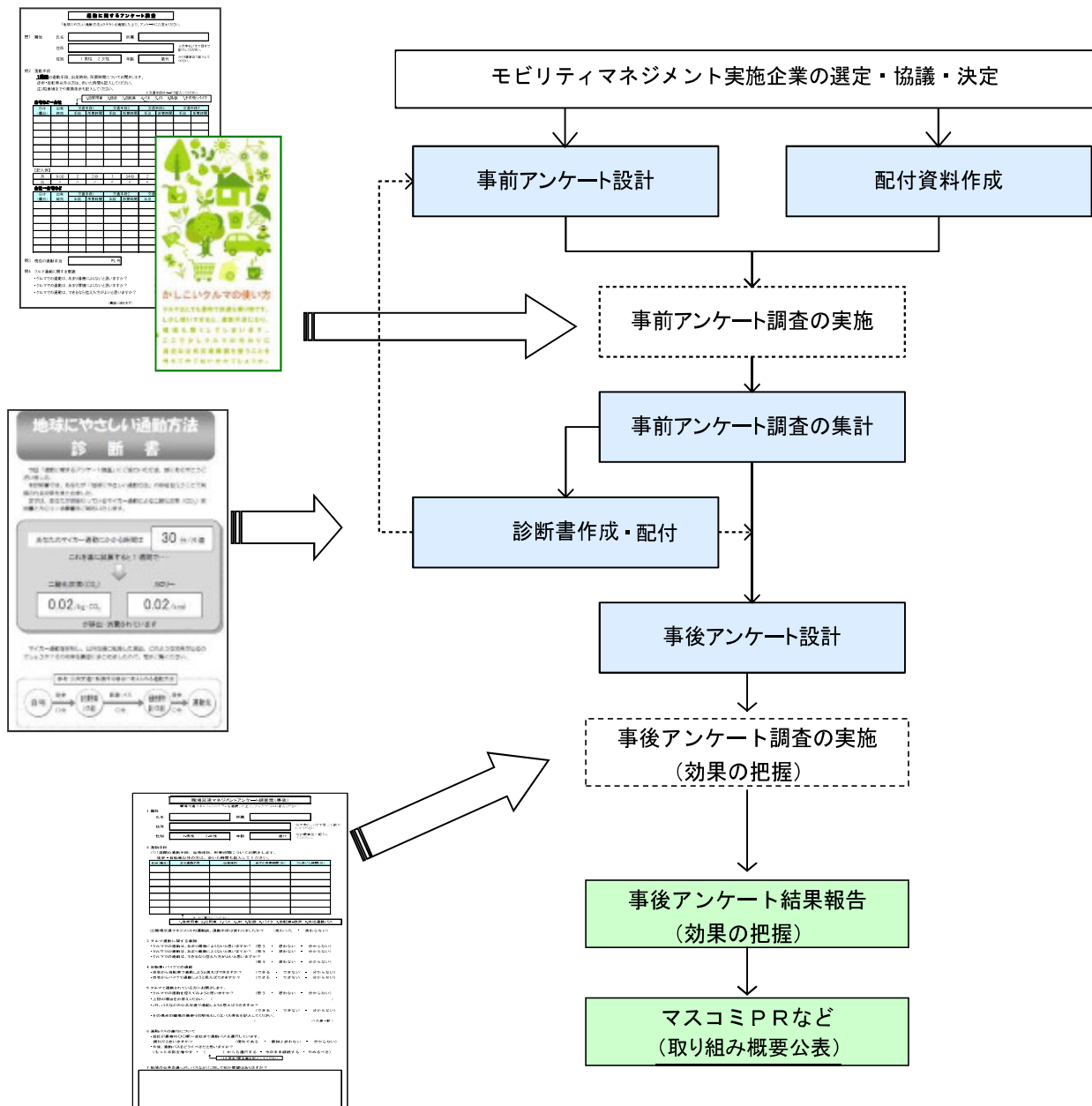
施策名 6：相乗りの通勤の普及・促進

＜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

- ・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