

北九州市環境首都総合交通戦略

＜北九州市地域公共交通網形成計画＞



平成 28 年 8 月

■ 目 次

第1章 総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の目的と概要	1-1
1-1. 計画見直しの経緯と目的	1-1
1-2. 計画の位置づけ	1-2
1-3. 計画の区域・対象	1-4
1-4. 計画の期間	1-4
1-5. 協議機関	1-4
第2章 地域及び公共交通の現状と課題	2-1
2-1. 本市の現状と将来動向	2-1
2-2. 公共交通の変遷と現状	2-12
2-3. 道路交通の現状	2-18
2-4. 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通の現状	2-21
2-5. 環境首都としてのこれまでの取り組みと成果	2-24
2-6. 地域及び地域公共交通の懸念事項	2-32
第3章 目指す将来のまちづくりと望ましい公共交通ネットワークの構築	3-1
3-1. 目指す将来のまちづくり	3-1
3-2. 望ましい交通体系を目指すための理念	3-10
3-3. 望ましい交通体系の設定に向けての視点	3-12
3-4. 望ましい交通体系を設定する際の3つの分野	3-16
3-5. 望ましい交通体系	3-17
3-6. 観光振興に寄与する公共交通ネットワーク	3-20
3-7. 公共交通拠点と公共交通軸の設定	3-22
3-8. 道路交通軸の設定	3-29
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
4-1. 交通施策の概要	4-1
4-2. 公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組み	4-2
4-3. 交通施策の事業内容	4-4
4-4. 総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の事業展開	4-35
4-5. 交通施策実施プログラム	4-37
第5章 計画目標の設定	5-1
5-1. 計画目標設定の考え方	5-1
5-2. 計画目標の設定	5-2
5-3. 目標達成状況の把握方法	5-16
第6章 総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の進捗管理	6-1
6-1. 進捗管理の考え方	6-1
6-2. 進捗管理の具体的方法	6-2

■用語解説

■「北九州市環境首都総合交通戦略」および「北九州市地域公共交通網形成計画」の策定までの経緯

■「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」委員名簿

ごあいさつ



全国規模での人口減少や超高齢化・少子化社会の到来、地方分権の本格化、広域行政の進展、地球規模での環境問題の深刻化など、都市経営にかかる課題は大きく変化しています。このような情勢の中、鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況は厳しくなってきました。

そのため、市や交通事業者、市民など関係者が一体となって、公共交通の利用促進に関する取組や創意工夫を推進し、公共交通の活性化・再生を通じ、魅力ある地域を創出していくことが求められています。

本市においては、JR、モノレール、筑豊電気鉄道、路線バスによる充実した公共交通ネットワークとそれを補完する、おでかけ交通によって、充実したサービスが提供されています。

公共交通は通勤・通学、買物や通院など、市民生活にはなくてはならない交通手段となっていますが、公共交通利用者は、人口減少やマイカー利用の増加に伴い、年々減少しています。このままでは、路線の減便や廃止など、公共交通の衰退が進み、サービスの低下や公共交通で自由に移動できない地域の増加を招くこととなり、市民生活に大きな影響を及ぼし、ひいては本市の活力の低下を招くこととなります。

こうした状況を踏まえ、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するため、既存の公共交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年に策定し、各種施策を推進してきました。

一方、国においては、平成26年8月に「都市再生特別措置法」が改正され、急速な人口減少と超高齢化の状況においても、持続可能な都市

経営を確保するため、生活拠点等に福祉・医療施設や住宅などを誘導・集約し、都市のコンパクト化を積極的に推進する「立地適正化計画」が制度化されています。

公共交通の関係では、平成25年12月に「交通政策基本法」が施行され、翌年（平成26年）11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正）」が施行されました。

同法では、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のため、自治体を中心となり関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体となって、持続可能な地域公共交通を形成することが重要とされ、「地域公共交通網形成計画」が制度化されました。

こうした法改正により、本市においてもコンパクトなまちづくりをより一層推進する必要があります。そのため、「北九州市環境首都総合交通戦略」を基本に、「立地適正化計画」と連携を図りながら、法の趣旨を盛り込み、公共交通分野の計画を拡充させることで、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図る「北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画）」を策定しました。

この計画により、今まで以上に、市と交通事業者、関係行政機関が一体となって、都市交通施策の推進に努め、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市構造の形成を効果的に推進してまいります。

市民の皆様には、公共交通の現状や地球温暖化に対する問題意識を高め、積極的に公共交通を利用していただきたいと思っております。まずは、できることから協力していただきますようお願い申し上げます。

平成28年8月

北九州市長

北橋 健治

第1章 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の目的と概要

1-1. 計画見直しの経緯と目的

北九州市においては、JR、モノレール、筑豊電鉄、及び路線バスにより、充実した公共交通ネットワークが形成されており、それを補完するおでかけ交通を含め、他都市と比べても遜色のない公共交通サービスが提供されています。しかしながら、人口減少や自家用車利用の増加に伴い、本市の公共交通利用者は大幅に減少しています。このまま利用者の減少が続けば、減便や路線の廃止等により公共交通の衰退が進み、公共交通以外に移動手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が制約されることが懸念されます。

そこで、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。市民・企業・交通事業者・行政が一体となり、既存の交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る実効性の高い短・中期施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年12月に策定し、各種事業を展開してきました。平成26年8月には、それまでの取り組みに対する評価を実施し、計画の中間見直しを行いました。

一方、国においては、平成25年12月に「交通政策基本法」が公布・施行され、翌年5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。同法では、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために、自治体を中心となり関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体となって、持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示されています。

この法改正に伴い、「地域公共交通網形成計画」が制度化されました。

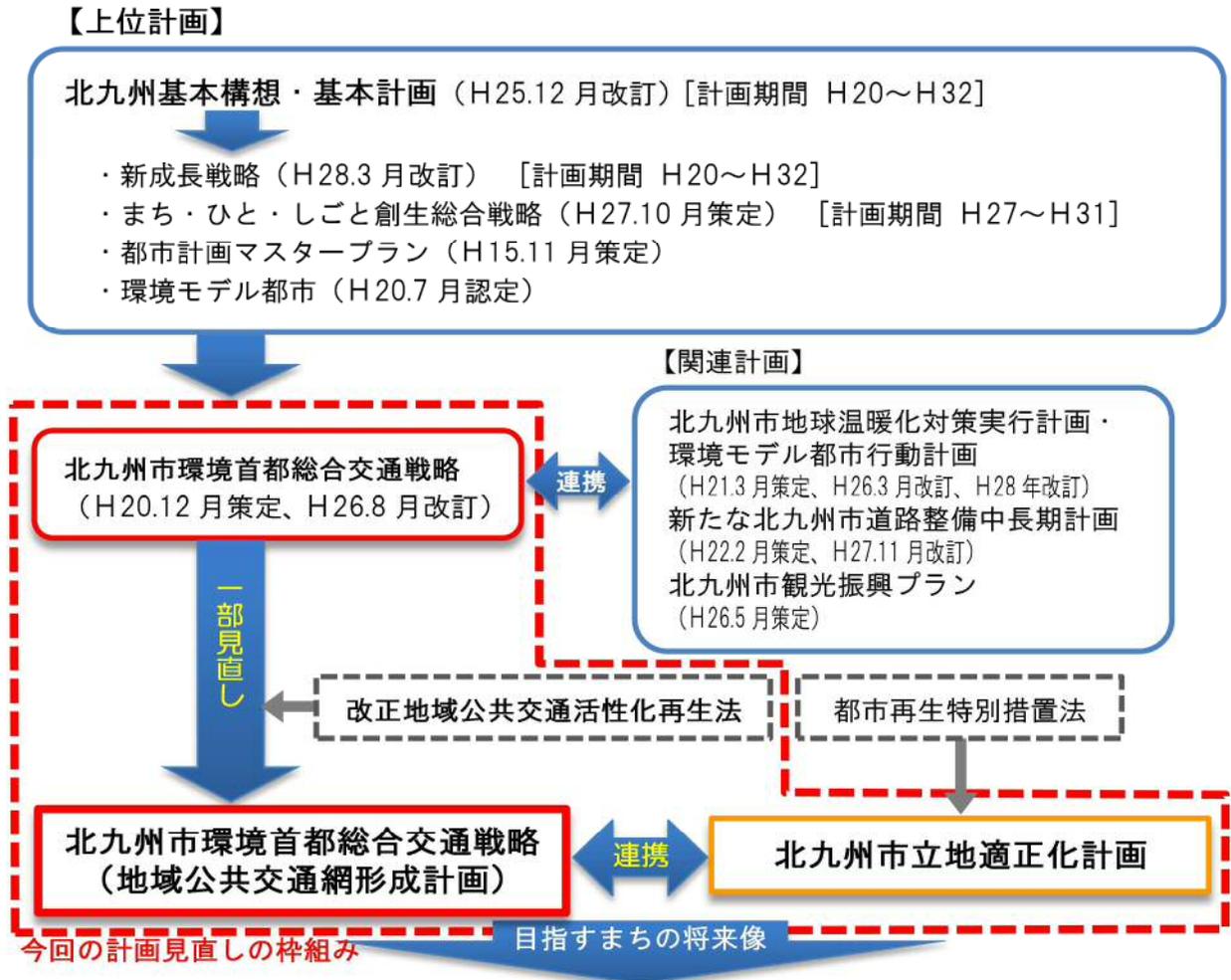
本市においても、まちづくりと連携し、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指して「北九州市環境首都総合交通戦略」を基本に、法の趣旨を盛り込んだ「地域公共交通網形成計画」を策定しました。

今回の計画見直しは、改正法律の適用を受ける「地域公共交通網形成計画」の基本方針を踏まえ、長期的な視点に立った都市の将来像を示す「北九州市立地適正化計画」（平成28年策定）との連携を図ったものです。

本市が目指す将来のまちづくりの実現に向け、都市交通施策の推進に積極的に取り組んでいきます。

1-2. 計画の位置づけ

「北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画）」は、北九州市基本計画「元気発進！北九州プラン」に示す目標の実現に向け、まちづくり等と連携し、利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークを形成するために、都市交通分野の取り組みを戦略的に推進していくための基本計画です。



既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

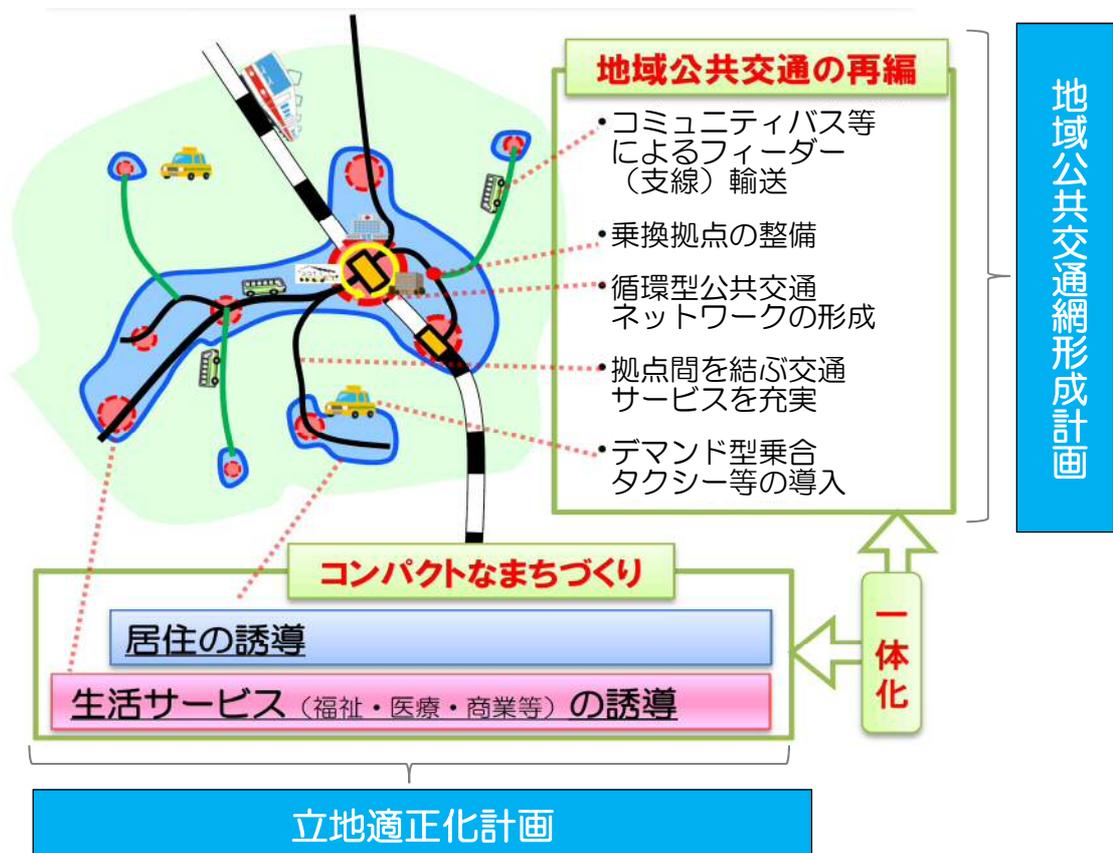
交通網ストックを生かした交通軸形成

～ 参考 ～ 「コンパクトシティの形成に向けた取り組みについて」

立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の策定

- 本市では、平成 15 年 11 月に策定した北九州市都市計画マスタープランにおいて、街なか重視のまちづくりを推進することとし、様々な施策を総合的に展開してきました。
- 平成 26 年 8 月には、急速な人口減少と超高齢化の状況においても持続可能な都市経営を確保するため、都市のコンパクト化を積極的に推進することとし、都市再生特別措置法の改正により「立地適正化計画」が制度化されました。
- また、まちづくりと一体となった、地域の最適な公共交通ネットワークの実現を図るため、平成 26 年 11 月、改正地域公共交通活性化再生法の施行により、「地域公共交通網形成計画」が制度化されました。
- 本市においても、今後、市民生活を支えるサービスを確保し、地域の活力を維持・向上するためには、生活利便施設や住居がまとまって立地する「コンパクトなまちづくり」と、これらの施設へのアクセスを確保する「地域公共交通ネットワークの再編」が不可欠です。

コンパクトなまちづくりをより一層推進するため
 「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」
 の策定に着手



■ 「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」

出典 国土交通省資料をもとに「立地適正化計画」、「地域公共交通網形成計画」を追記

1-3. 計画の区域・対象

計画の対象区域は、北九州市全域とします。

1-4. 計画の期間

計画の期間は、平成 28 年度から平成 32 年度（2016 年から 2020 年）までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて計画の見直しや修正を行い、今後の社会状況や市民ニーズに対応するよう努めます。

1-5. 協議機関

市民、交通事業者、行政等から構成する「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」において、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 26 年 11 月 20 日改正施行)の規定に基づき、計画の作成及び実施について必要な協議を行います。

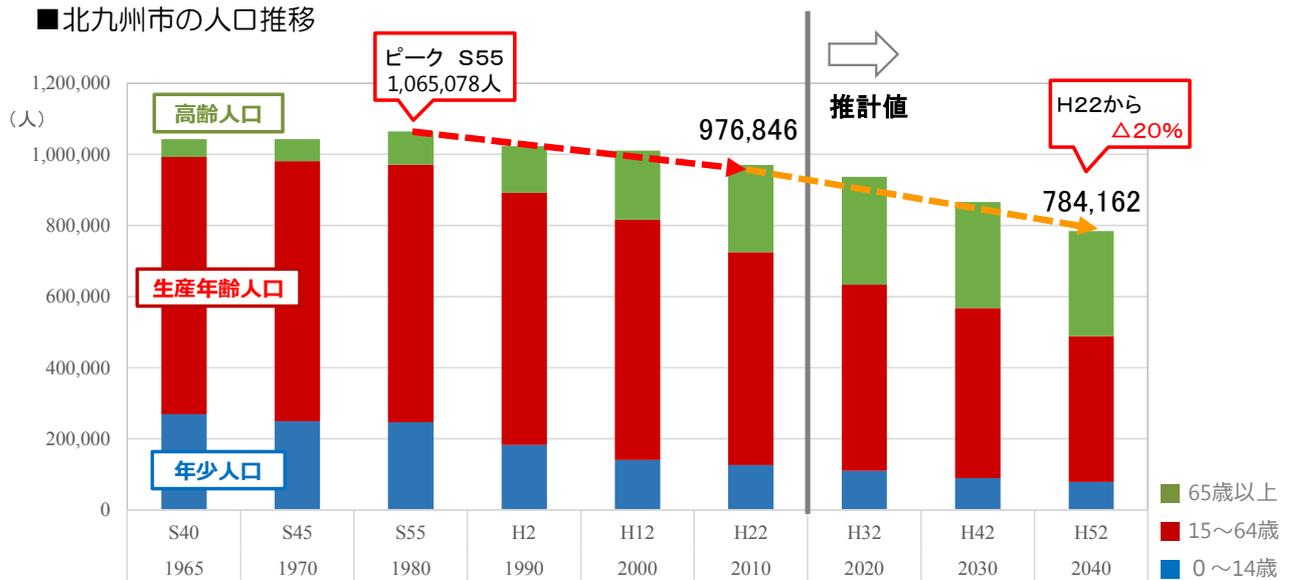
第2章 地域及び公共交通の現状と課題

2-1. 本市の現状と将来動向

(1) 人口

①人口の推移・推計

- 本市の人口は、平成22年(2010年)の約98万人から、平成52年(2040年)には約78万人(△約20万人)に減少するものと推計されています。また、高齢化率(65歳以上の人口比率)は25%から38%に増加し、生産年齢人口比率は61%から52%に低下すると推計されています。



■年齢別比率

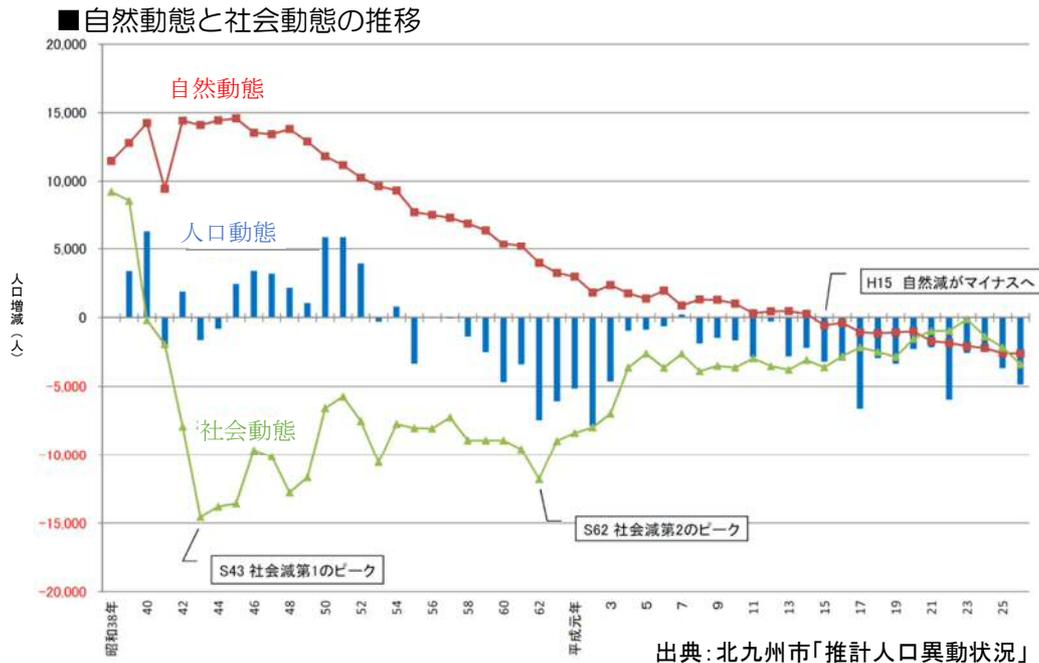
	1965 S40	1970 S45	1980 S55	1990 H2	2000 H12	2010 H22	2020 H32	2030 H42	2040 H52
0～14歳	26%	24%	23%	18%	14%	13%	12%	10%	10%
15～64歳	69%	70%	68%	69%	67%	61%	56%	55%	52%
65歳以上	5%	6%	9%	13%	19%	25%	32%	34%	38%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典:総務省「国勢調査(S40～H22)」

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25年3月推計)』(H32～52)

②人口の社会動態・自然動態

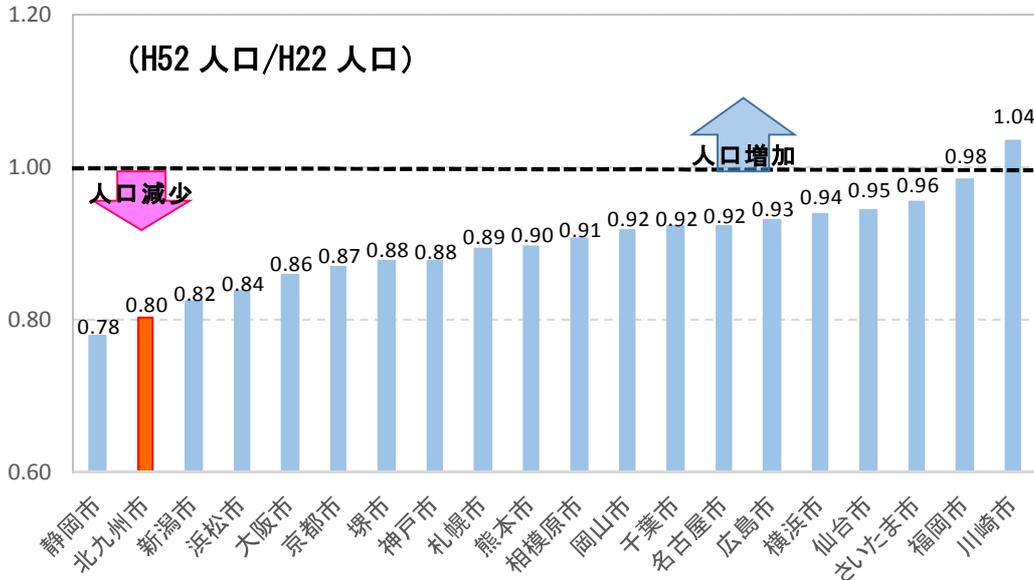
- 人口動態について内訳を見ると、昭和 57 年頃までは社会動態の減少分を自然動態の増加分で補っていましたが、自然動態の減少により補えなくなり、人口は減少しています。近年、社会動態の減少は落ち着いてきているものの、自然動態の死亡数が出生数を上回り依然として人口減少は続いています。
- 出生数は、平成 2 年（1990 年）に 1 万人を割り込み、近年は 8,000 人台で推移しています。また、合計特殊出生率は、平成 17 年（2005 年）以降増加し、平成 25 年（2013 年）は 1.55 人と全国平均の 1.43 人を上回っている状況にあります。



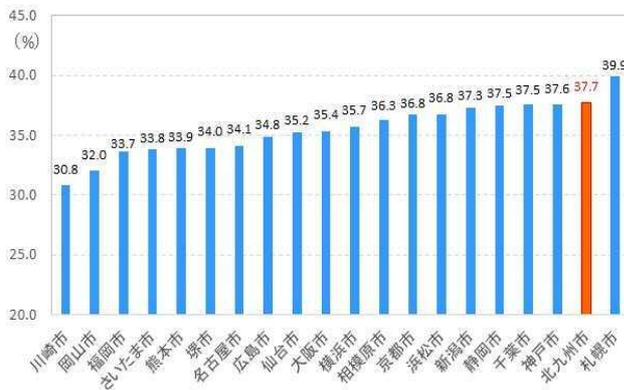
③人口増減等の指定都市比較

- 本市の人口増減の動向を指定都市間で比較して見ると、平成 52 年（2040 年）には、人口減少の割合、高齢化率は、指定都市のなかで 2 番目に高く、生産年齢人口比率は最も低くなると予測されています。

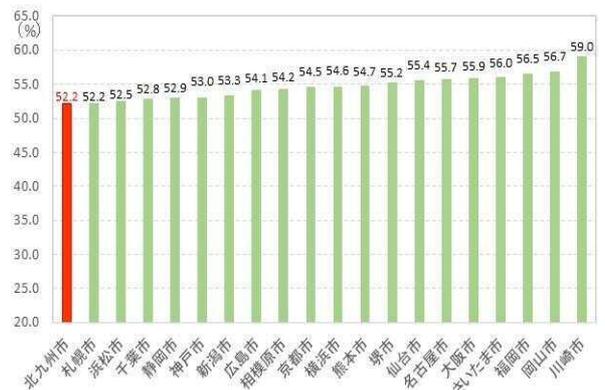
■人口変化率（平成 22 年（2010 年）⇒平成 52 年（2040 年））（指定都市比較）



■平成 52 年の高齢化率（指定都市比較）



■平成 52 年の生産年齢人口比率（指定都市比較）

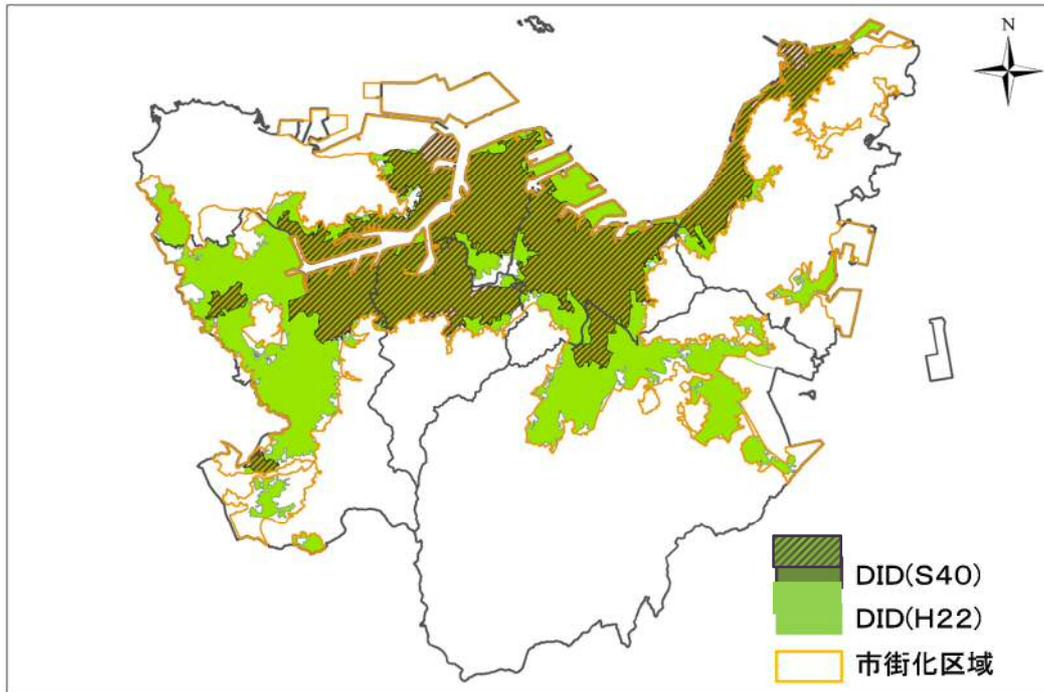


出典：総務省「平成 22 年国勢調査」
 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)』

④人口密度

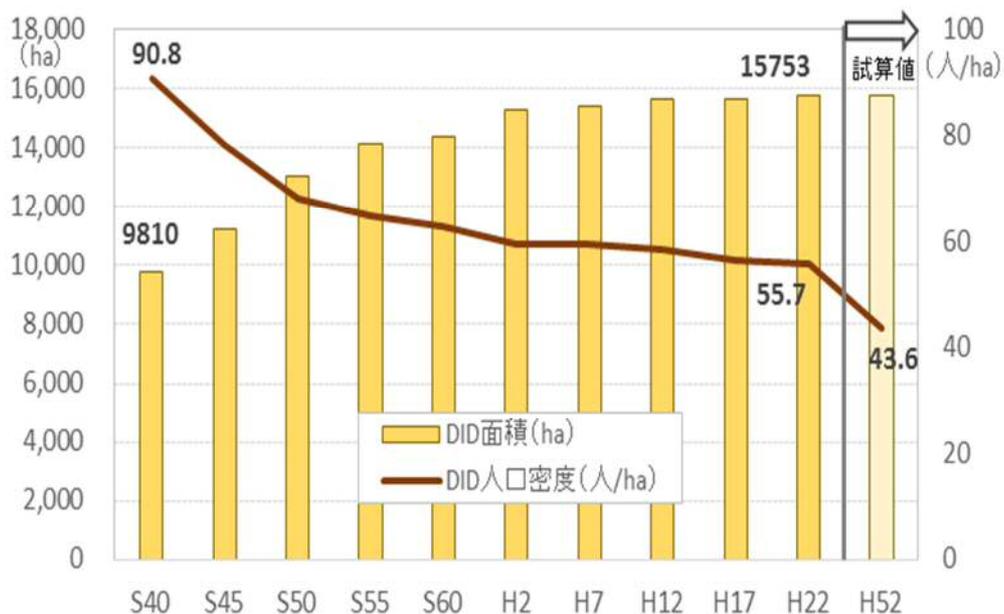
- 人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年(1965年)から平成22年(2010年)の間で、約1.6倍に拡大しています。一方で、人口減少に伴い、DID地区内の人口密度は約91人/haから約56人/haに低下しています。将来的に人口減少が進んだ場合、DID地区面積が変わらなると仮定すると、さらにDID地区内人口密度は約44人/haまで低下するものと見込まれます。

■DID面積・DID人口密度の推移



出典：国土交通省「国土数値情報（DID人口集中地区）」をもとに北九州市にて作成

■DID面積・DID人口密度の推移

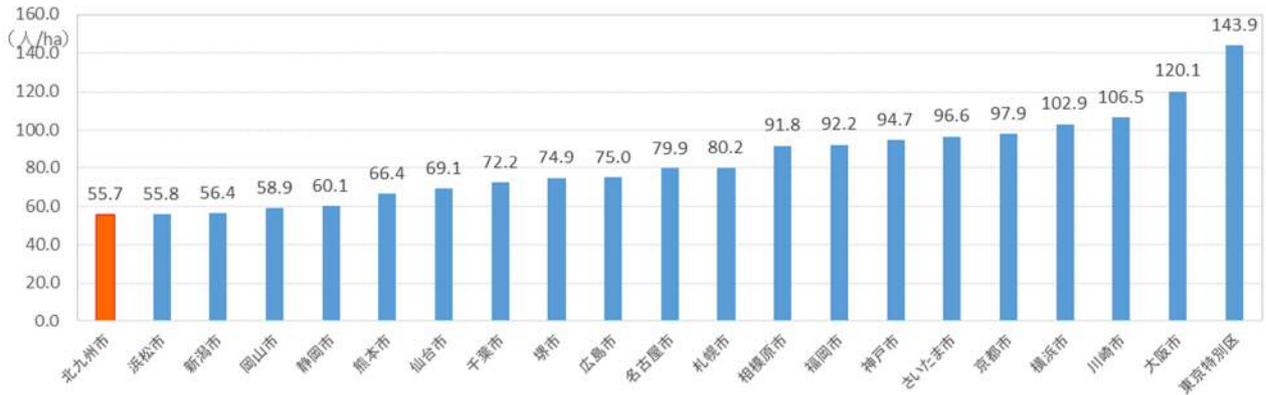


注)H52DID人口密度は、面積をH22DID面積がH52においても一定と仮定し、人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、北九州市にて試算

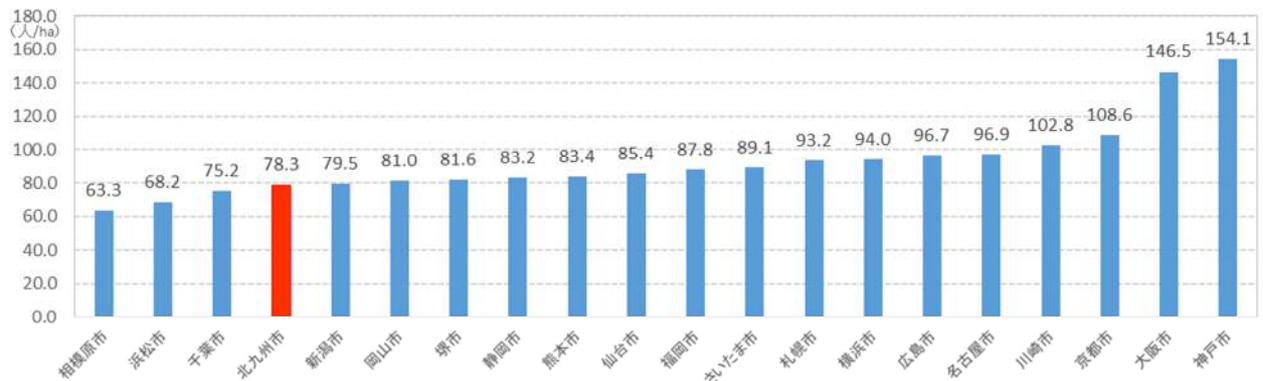
⑤人口密度の指定都市比較

- 人口集中地区（DID）内の人口密度は、政令指定都市の中で最も低密度となっており、居住構造は他都市に比べ拡散している状況が伺えます。

■平成 22 年（2010 年）DID 人口密度（指定都市比較）



■昭和 45 年（1970 年）DID 人口密度（指定都市比較）



注)昭和 45 年時点での指定都市は、横浜市・名古屋市・京都市・大阪市・神戸市・北九州市の 6 都市であり、他の都市の DID 人口・面積は、指定都市移行前の合併市町村の人口・面積を合計している。

出典：総務省「昭和 45 年・平成 22 年国勢調査」

人口集中地区について

人口集中地区（D I D）は、昭和 35 年（1960 年）国勢調査以降、各回の調査ごとに設定されています。

○設定の基準

国勢調査基本単位区を基礎単位として、

- 原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接
- それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する

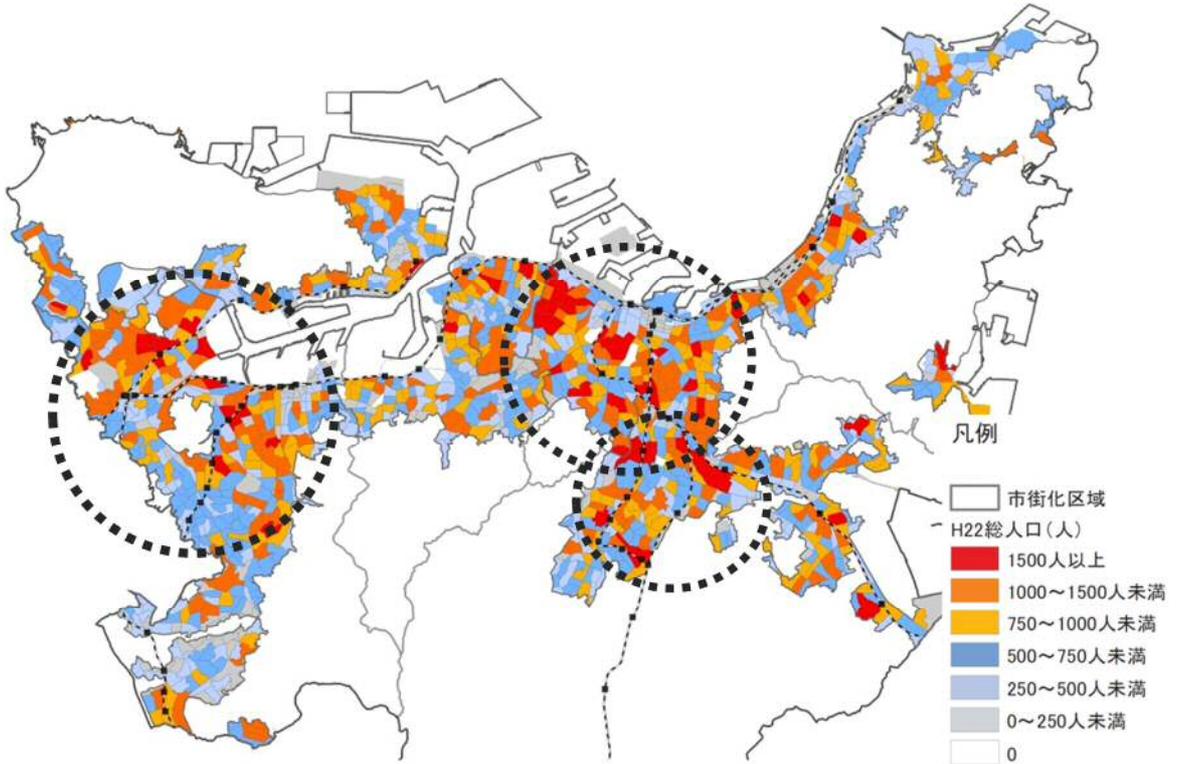
地域を「人口集中地区（D I D）」としています。

(2) 地区別の将来人口等

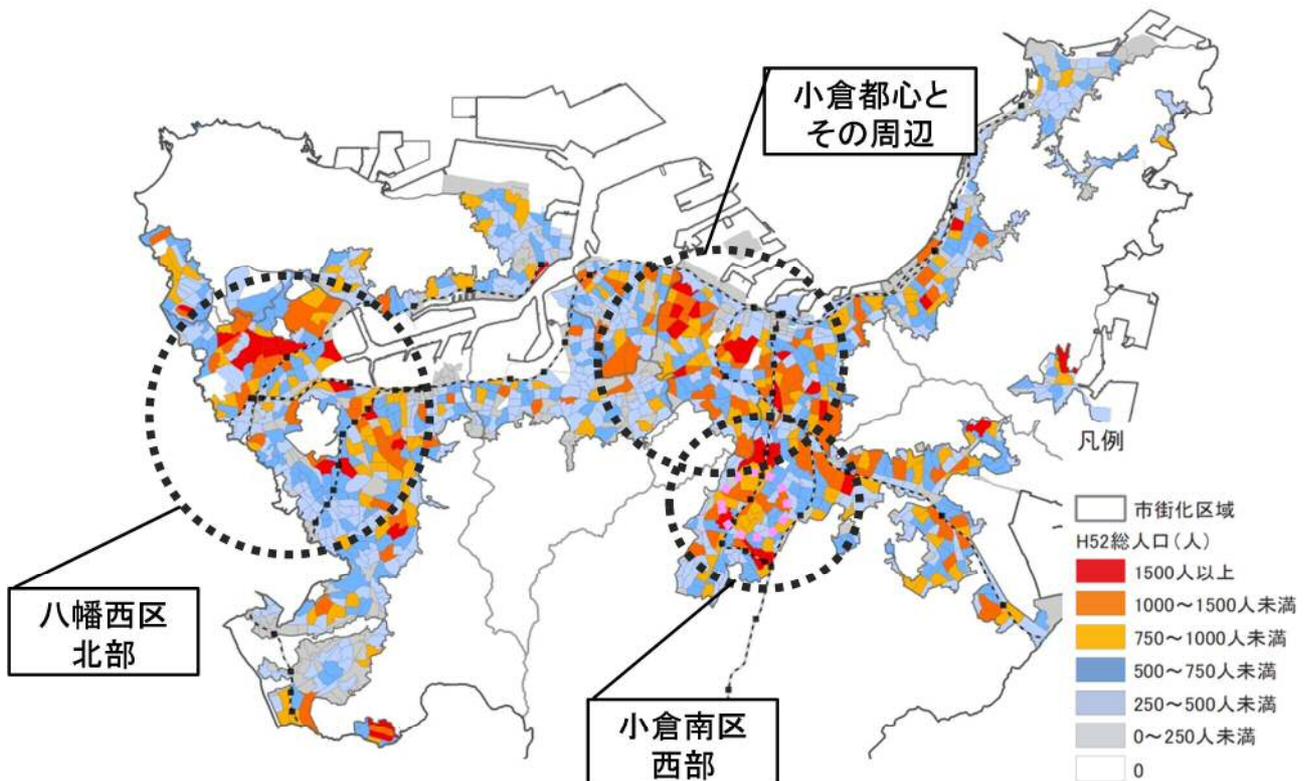
①人口

- 将来人口を地区別に見ると、総人口が減少するなか、小倉都心とその周辺、八幡西区北部、小倉南区西部などでは一定の人口集積がみられます。

■平成 22 年（2010 年）人口分布



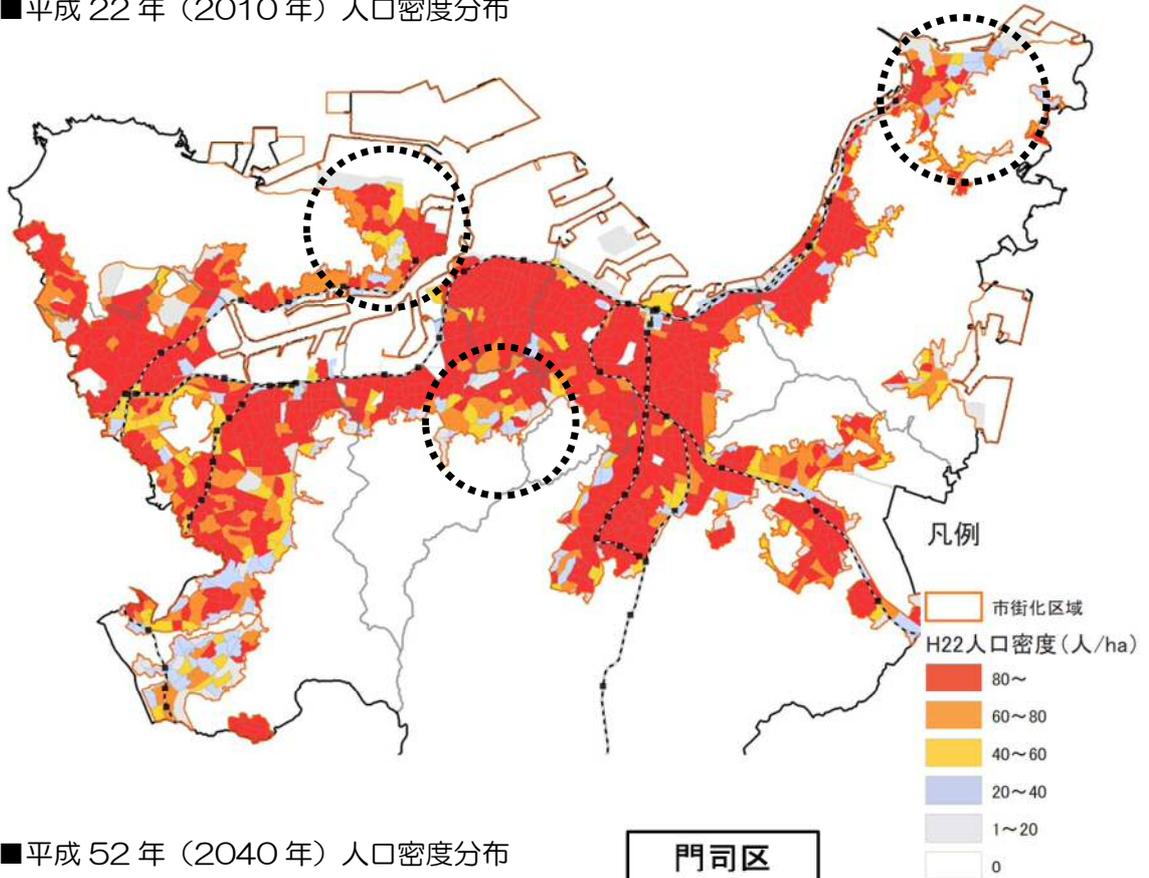
■平成 52 年（2040 年）人口分布



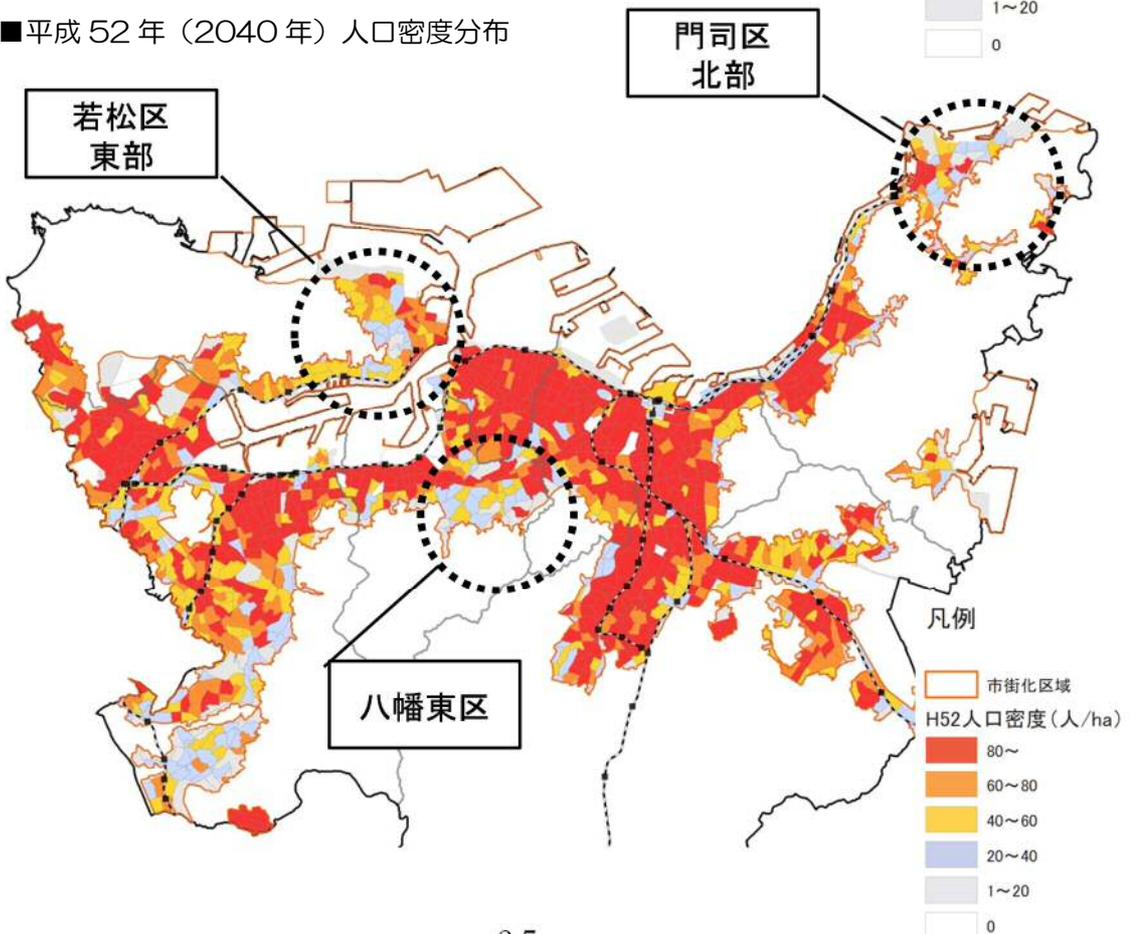
②人口密度

- 人口密度を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで密度が大きく低下しています。

■平成 22 年（2010 年）人口密度分布



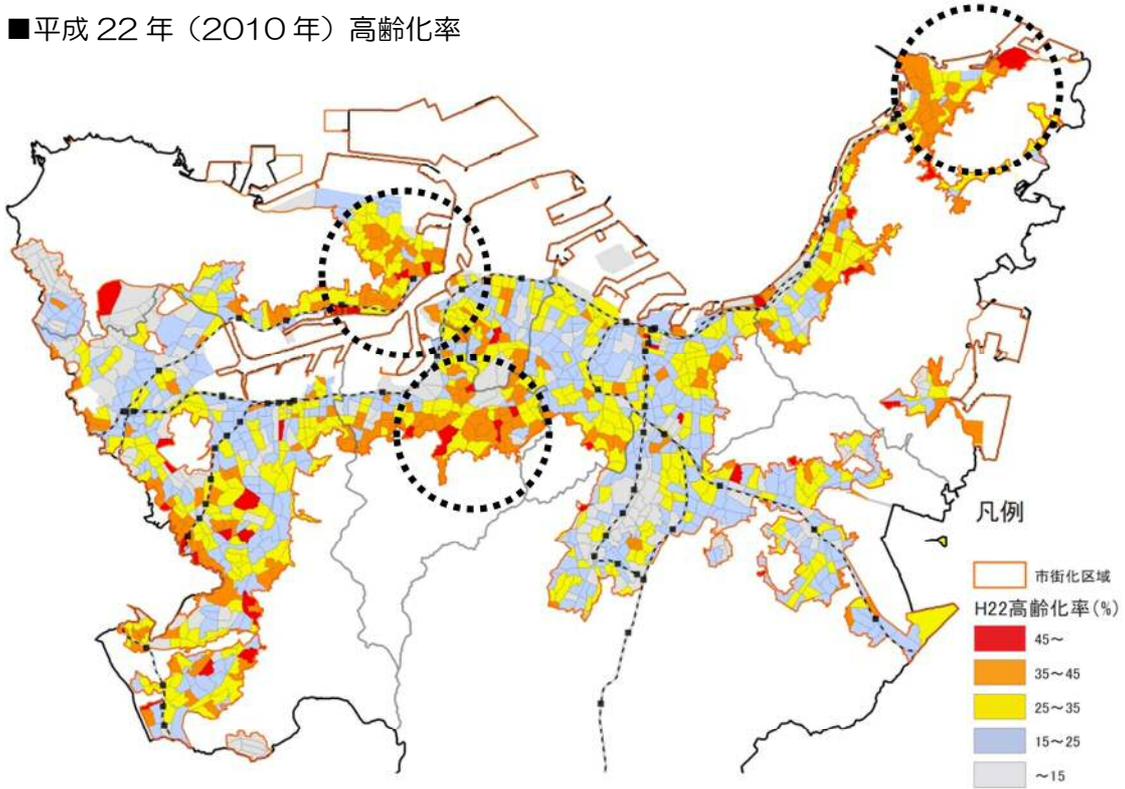
■平成 52 年（2040 年）人口密度分布



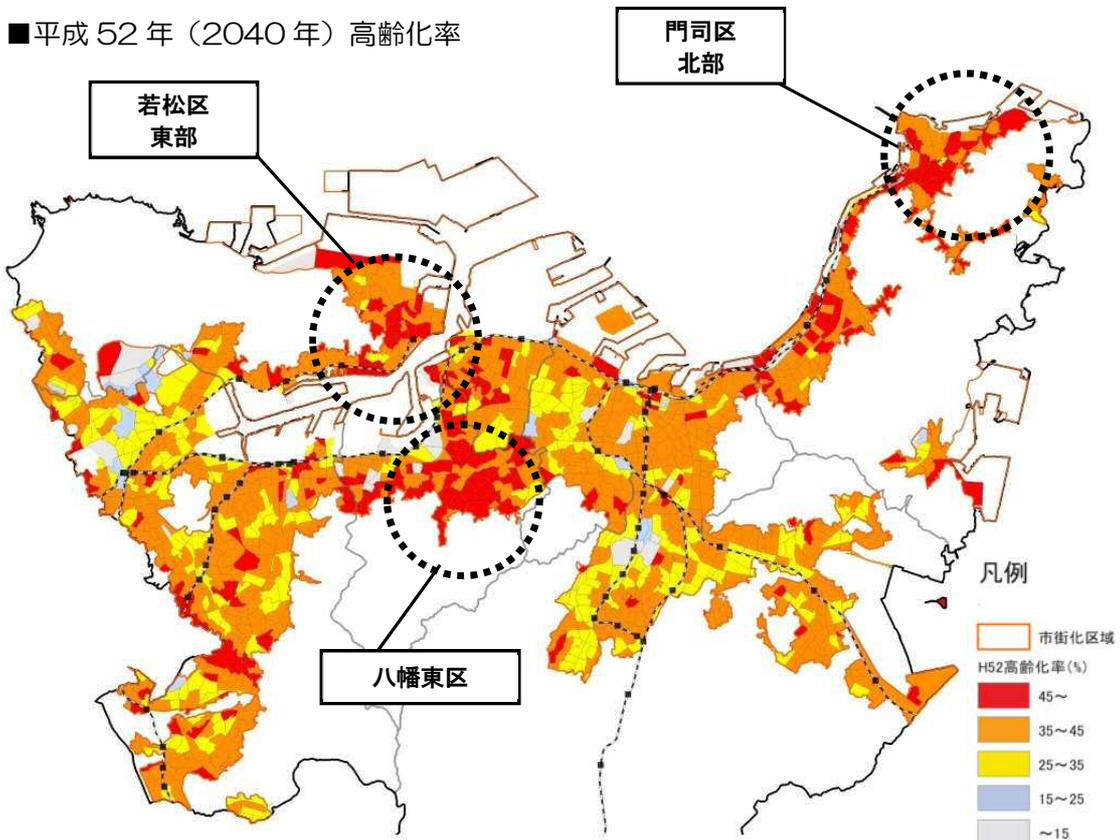
③高齢化率

- 将来の高齢化率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで高齢化率が高くなっています。

■平成 22 年（2010 年）高齢化率



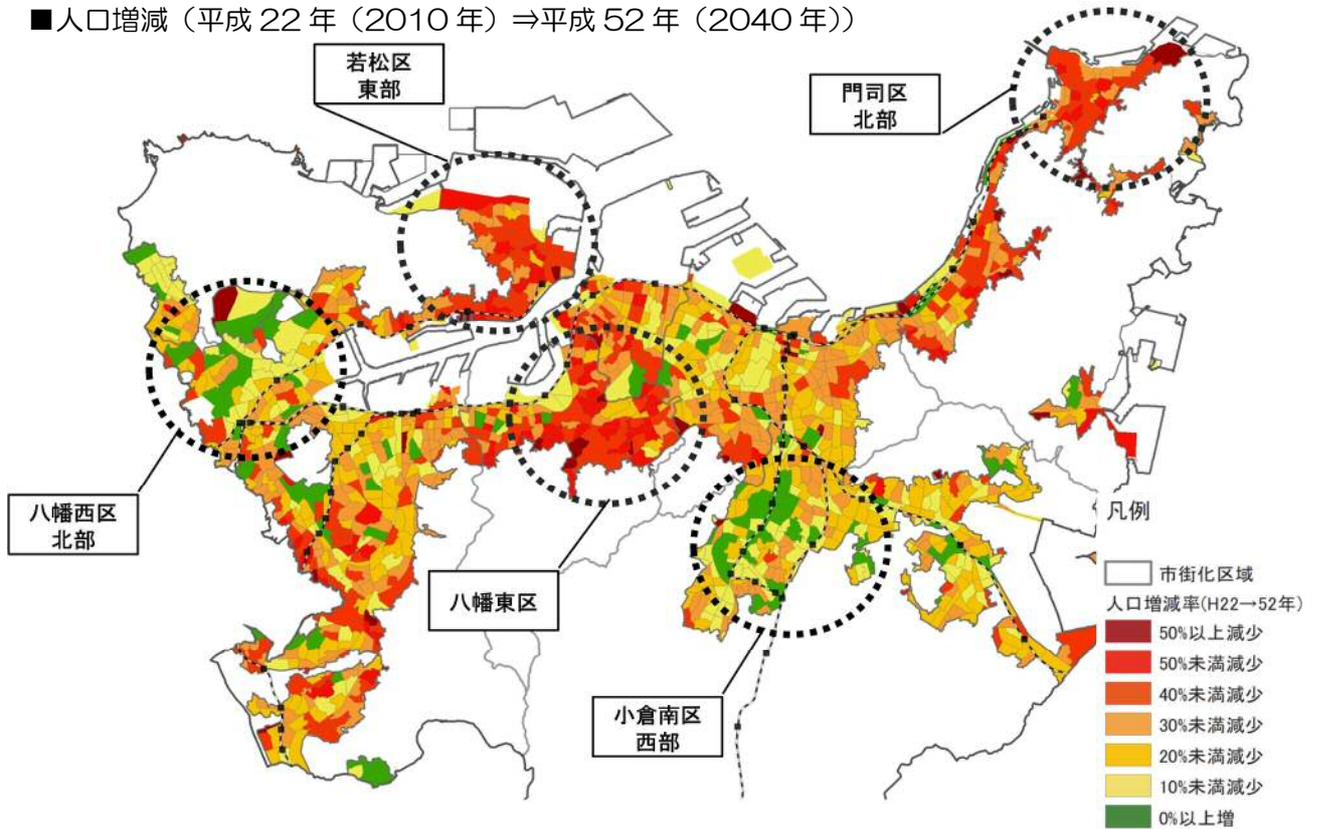
■平成 52 年（2040 年）高齢化率



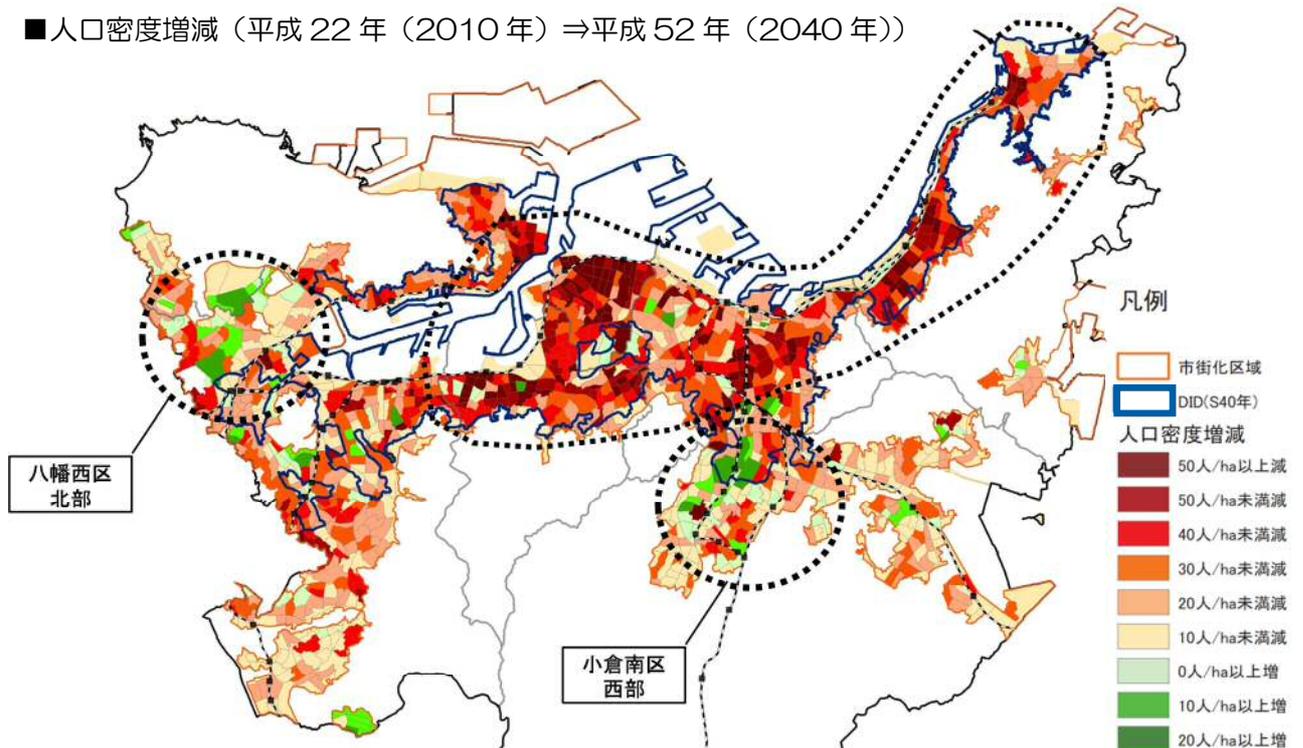
④人口増減率・人口密度増減

- 人口増減率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは人口減少率が高く、小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加しています。
- 人口密度増減を地区別に見ると、JR戸畑駅周辺、JR門司駅周辺などの中心市街部ほど密度の低下や減少率が大きく、小倉南区西部や八幡西区北部で密度が高くなっています。

■人口増減（平成22年（2010年）⇒平成52年（2040年））



■人口密度増減（平成22年（2010年）⇒平成52年（2040年））

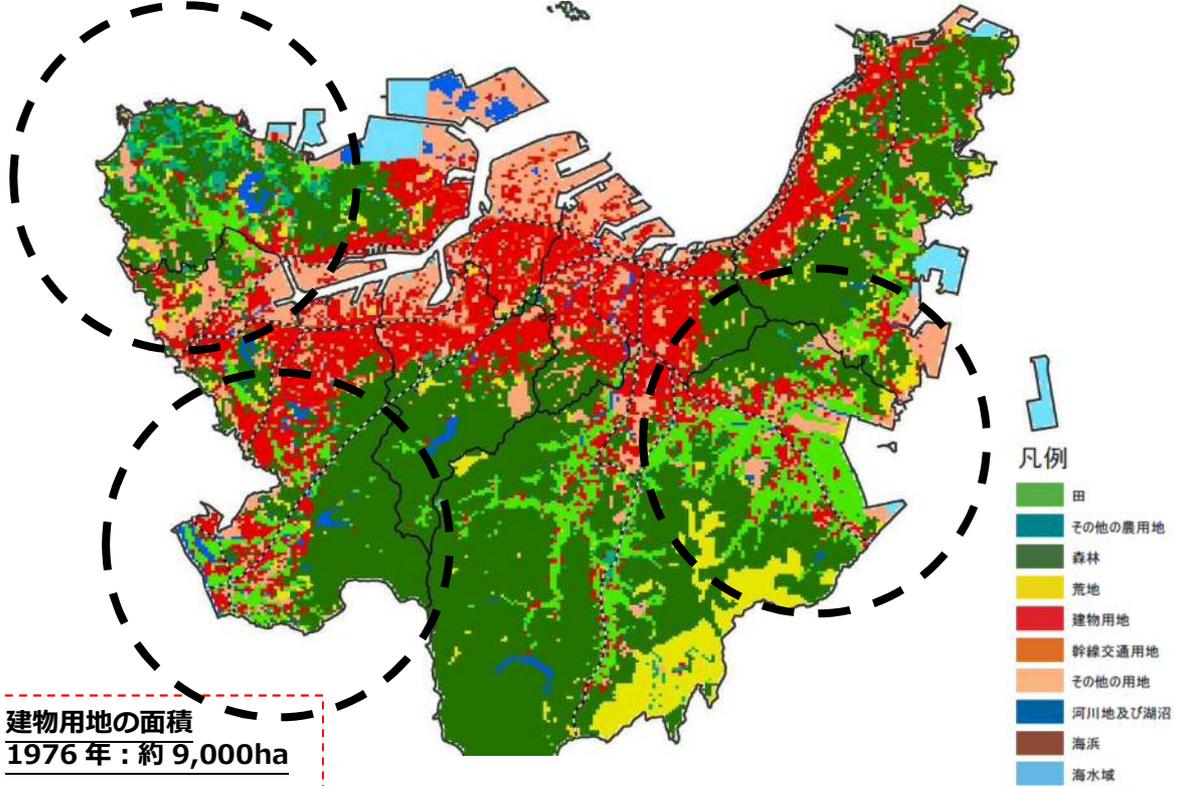


(3) 土地利用

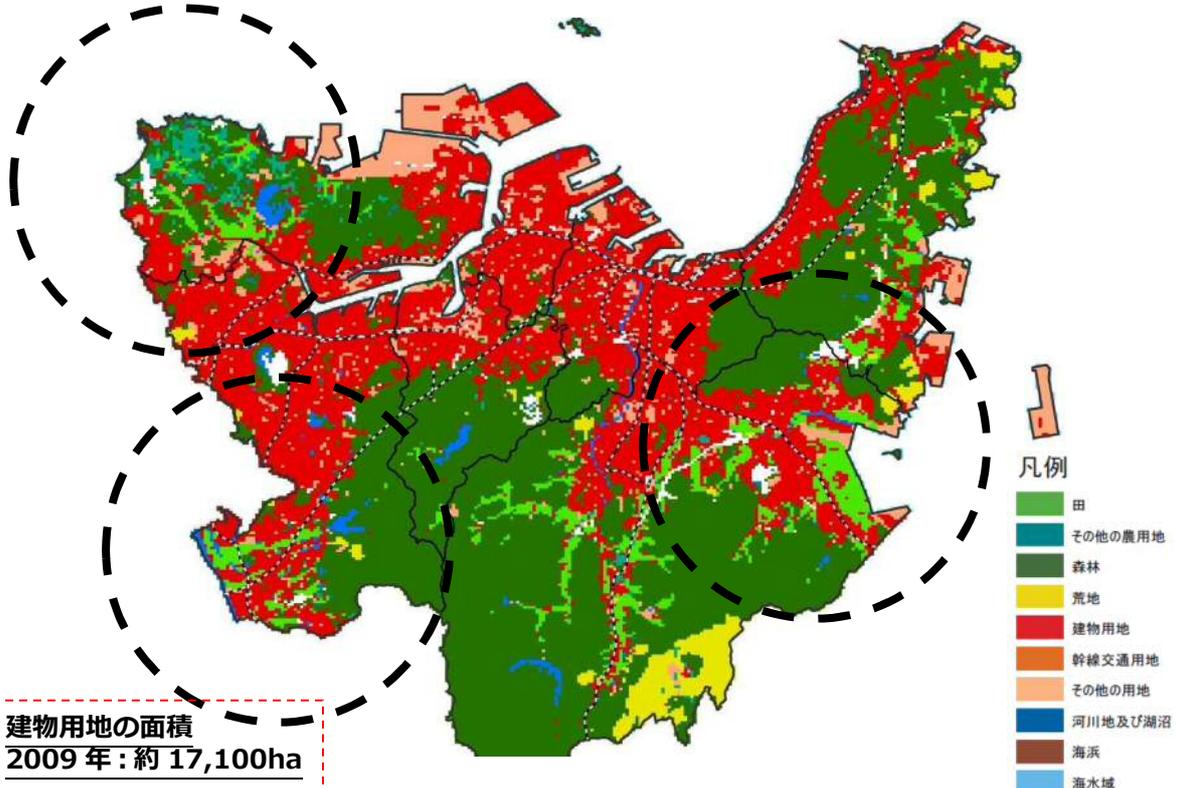
①市街地拡大の状況

- 市街地周辺において開発が進み、主に農地や森林から土地利用転換して、都市的利用が拡大しています。

■土地利用状況（昭和51年（1976年））



■土地利用状況（平成21年（2009年））

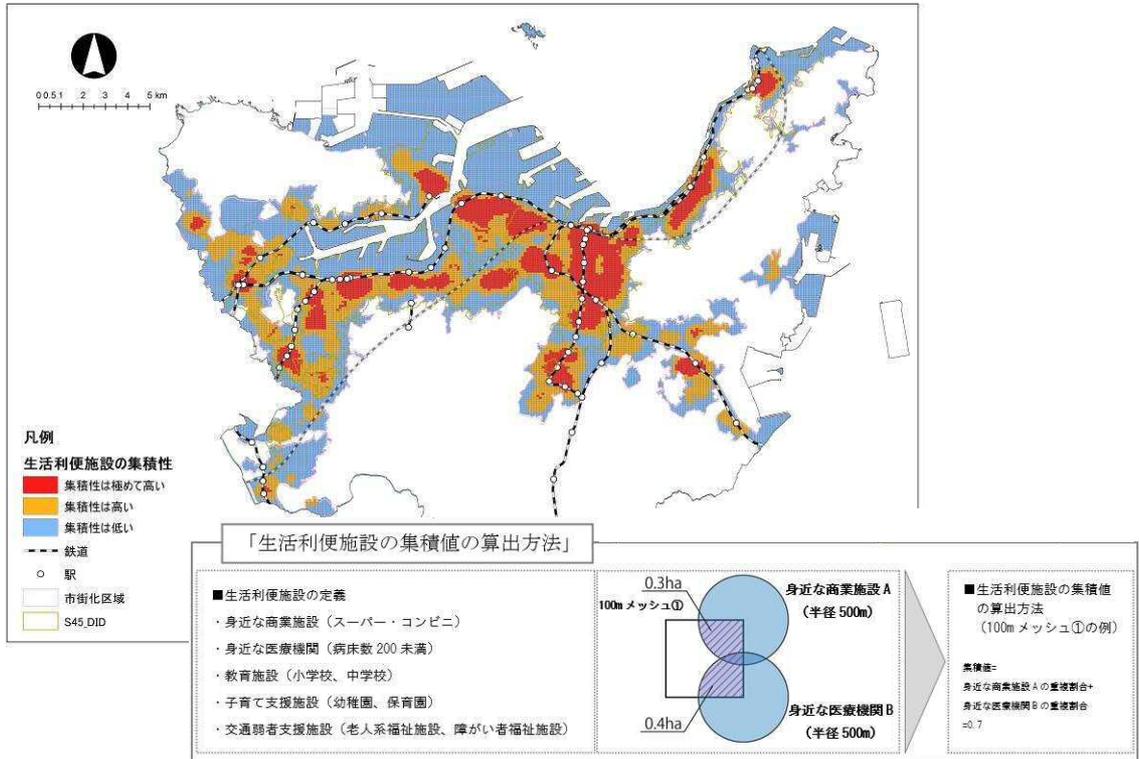


出典：国土交通省「国土数値情報土地利用細分化メッシュデータ」

②都市機能の集積

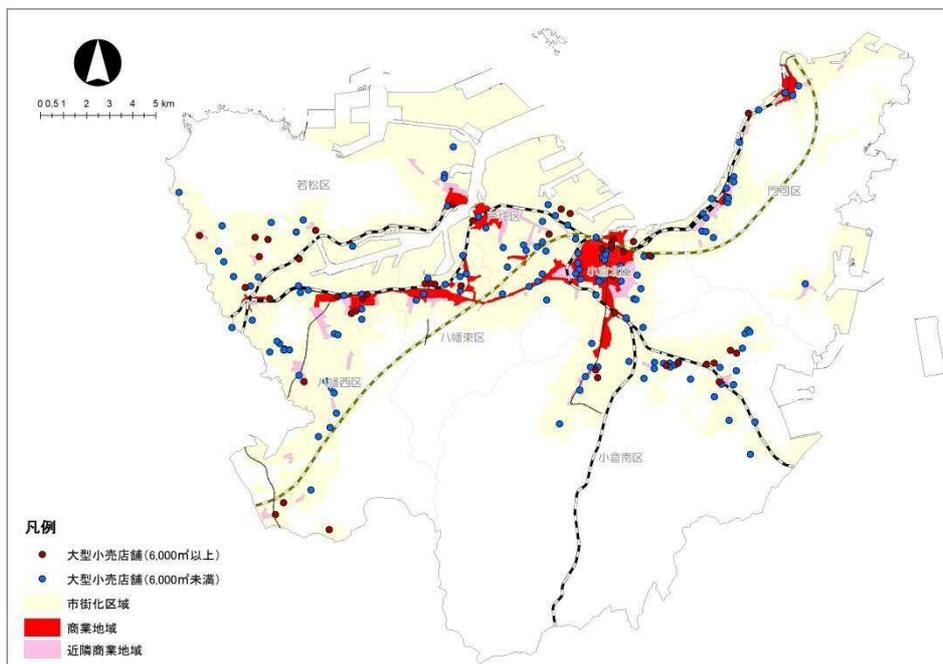
- ・市街化区域における商業・医療・教育施設等の集積を見ると、交通利便性の高い地域などに複数の集積性の高い地域拠点があることがわかります。
- ・市街化区域の外縁部においても、日常生活を支える商業・サービス施設が集まっている拠点も存在しています。

■生活利便施設の集積性(100mメッシュ)



※生活利便施設の集積性は、平均値及び標準偏差より相対的に分類
 ※集積性は極めて高い「平均値+標準偏差以上」、集積性は高い「平均値~平均値+標準偏差」、集積性は低い「~平均値」

■大規模小売店舗の立地動向



出典:全国大型小売店総覧「2015年」

2-2. 公共交通の変遷と現状

(1) 鉄道の現状

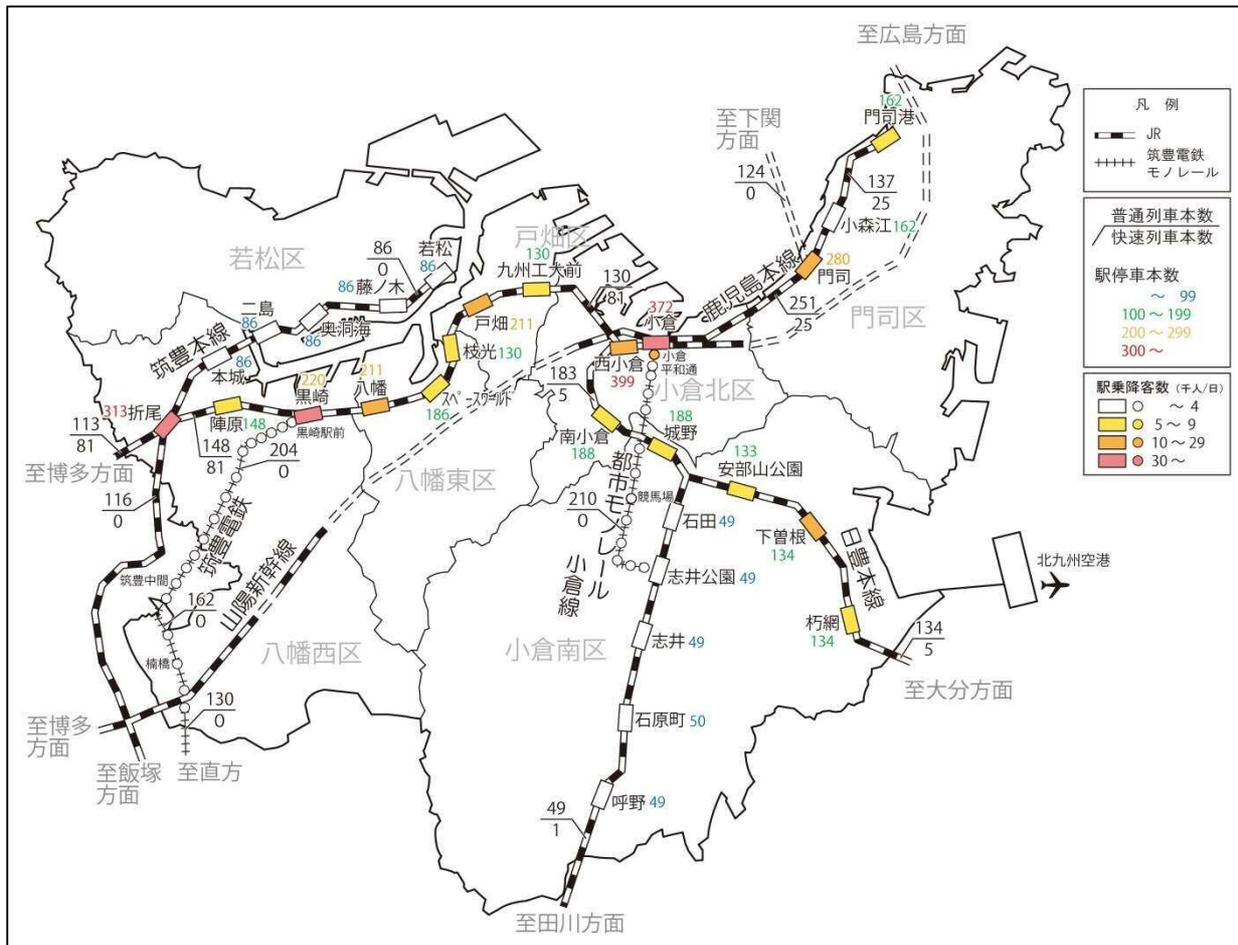
『市内主要拠点を有機的に連絡する鉄道ネットワークを形成』

- 北九州市内の鉄道網は、下図に示すとおりJR鹿児島本線、日豊本線、筑豊本線、日田彦山線により全区を有機的に連絡しています。
- また、モノレールと筑豊電鉄は、それぞれ都心の小倉駅、副都心の黒崎駅でJRと接続しており、都市内及び都市間輸送を担っています。
- 駅乗降客数は、鉄道相互の乗換駅である小倉駅、折尾駅、黒崎駅で多く、これらの駅は交通結節点として重要な役割を果たしています。

■北九州市内の鉄道駅数

鉄(軌)道駅数	人口当り駅数 (箇所/万人)	面積当り駅数 (箇所/ km ²)	人口 (人)	面積 (km ²)
55	0.56	0.11	976,846	487.89

出典: 人口及び面積は平成22年国勢調査(鉄道駅数には新幹線駅を含まず)



出典: 列車、駅停車本数は「JTB 時刻表」(H27.11)調べ
: 駅乗降客数は、北九州市統計年鑑(H26 年度実績)

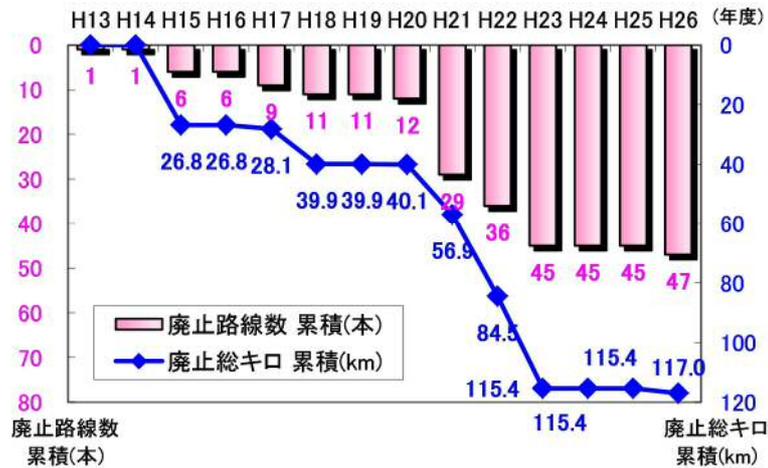
(2) 路線バスの現状

①バス路線網

『市内全域でバスネットワークを形成し、鉄道駅との結節点や小倉都心部で多い運行本数』

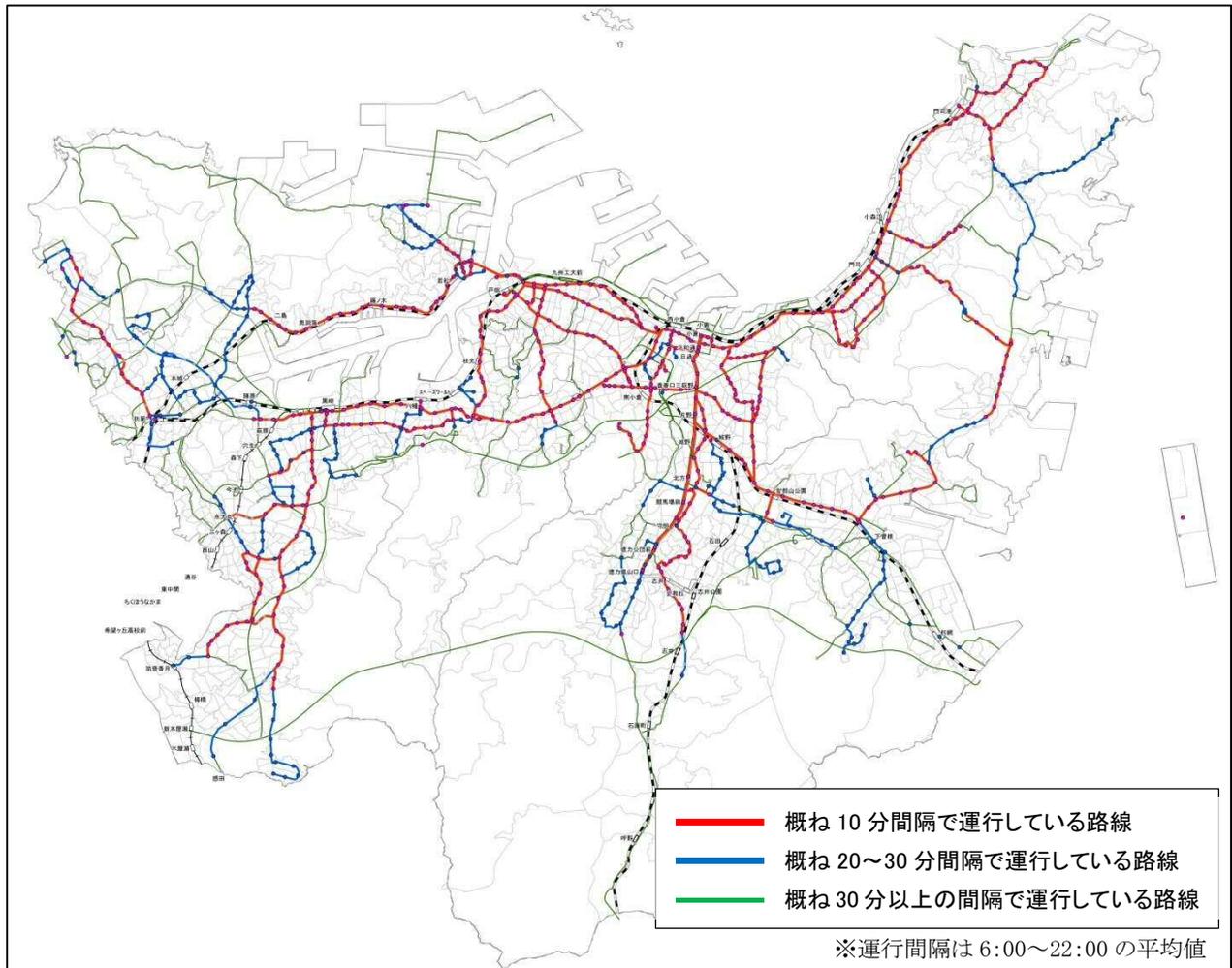
- ・北九州市内の路線バスは、鹿児島本線の駅を中心とした系統や旧市内電車通りで運行本数が多くなっています。
- ・バス路線は、平成 13 年（2001 年）から現在までに 47 路線（約 117km）が廃止されています。

■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



出典：北九州市調べ

■北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図（平成 27 年（2015 年）4 月現在）

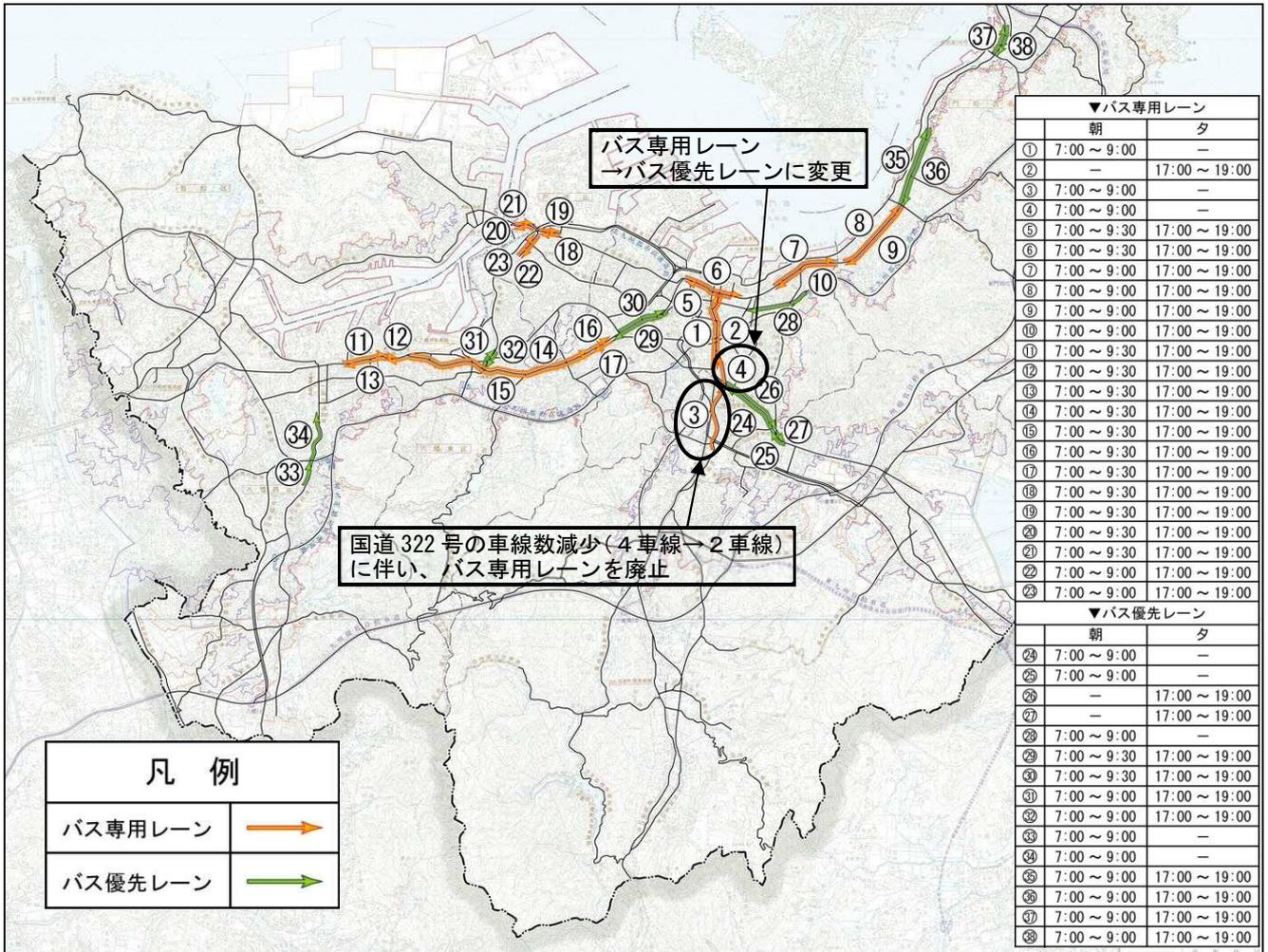


出典：北九州市調べ

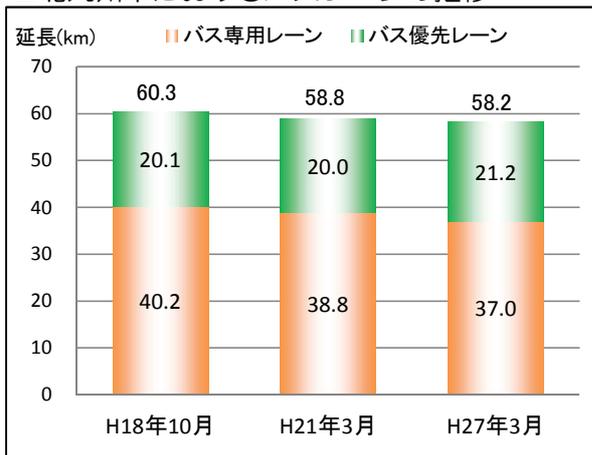
バスレーンの設置状況

『バス運行本数が多い区間を中心に設置されているバスレーン』

- 北九州市内のバス専用レーンや優先レーンは、37 区間、58km にわたって設置されており、朝、夕ピークを中心に運用されています。
- 具体的には、小倉都心部から小倉南区方面と門司区方面や、旧電車通りの到津～黒崎間等のバス運行本数が多い区間を中心に設置されています。
- また、一部では不連続な区間が存在します。
- 国道 322 号の車線数減少に伴い、総合交通戦略策定時点より設置延長が約 2 km 短くなっています。



■北九州市におけるバスレーンの推移



■北九州市内のバス専用・優先レーン

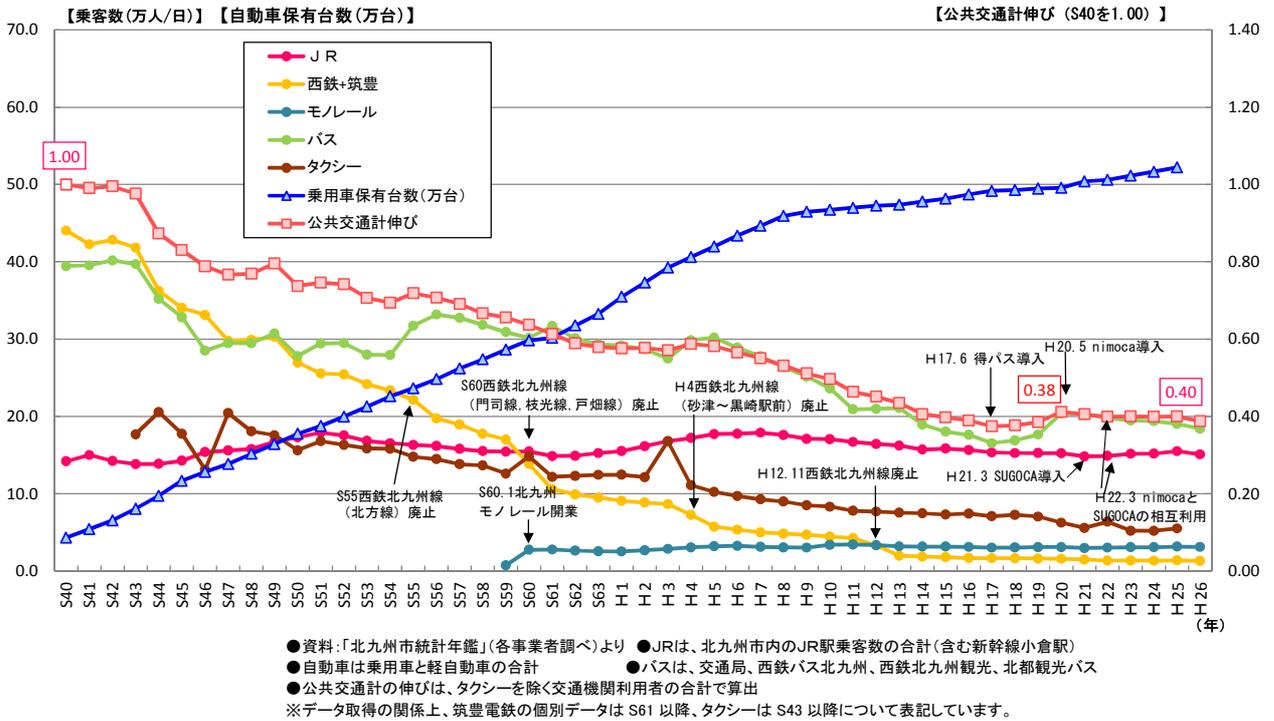
	H18年10月	H21年3月	H27年3月
バス専用レーン	区間数	23	21
	延長 (km)	40.2	37.0
バス優先レーン	区間数	15	16
	延長 (km)	20.1	21.2
計	区間数	38	37
	延長 (km)	60.3	58.2
出典	福岡県警資料	福岡県警「交通年鑑」平成20年版 平成26年版	

出典:福岡県警資料及び「交通年鑑」

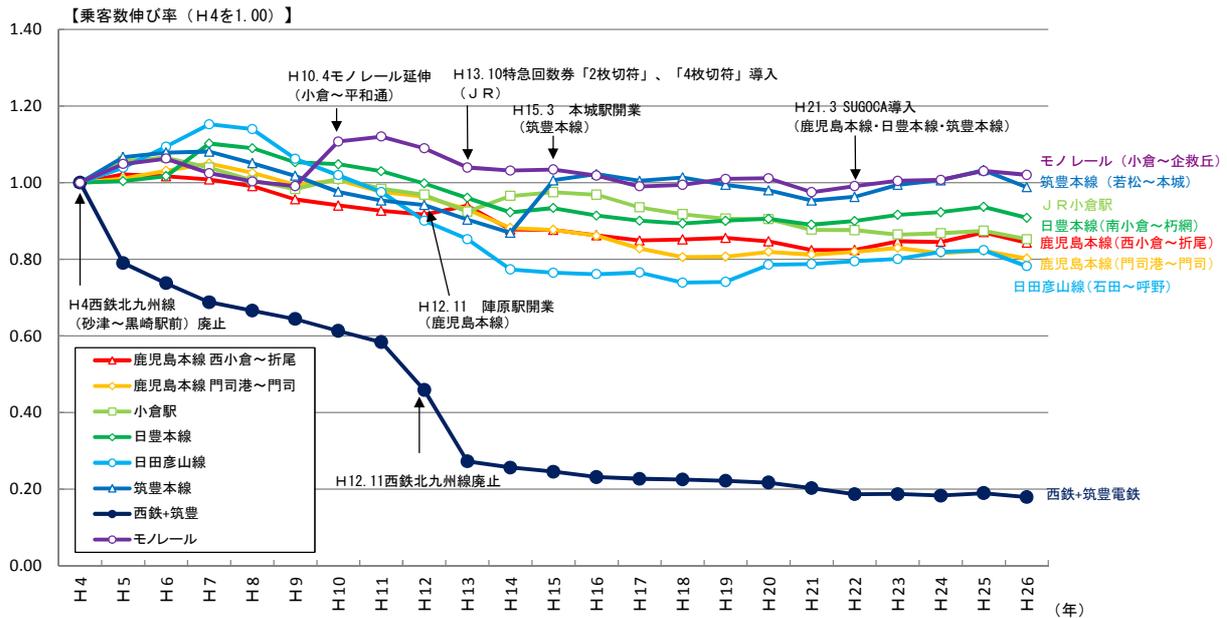
(3) 公共交通利用者数の推移

- 本市内の公共交通利用者は、昭和40年代前半にピーク期を迎えた後、ほぼ一貫して減少しており、平成18年(2006年)の利用者数は昭和40年(1965年)の1/3強でありましたが、平成18年以降は微増または横ばい傾向となっています。
- 一方、自動車保有台数はほぼ一定割合で増加傾向にあります。

■公共交通利用者数の推移



■鉄道区間別利用者数の推移



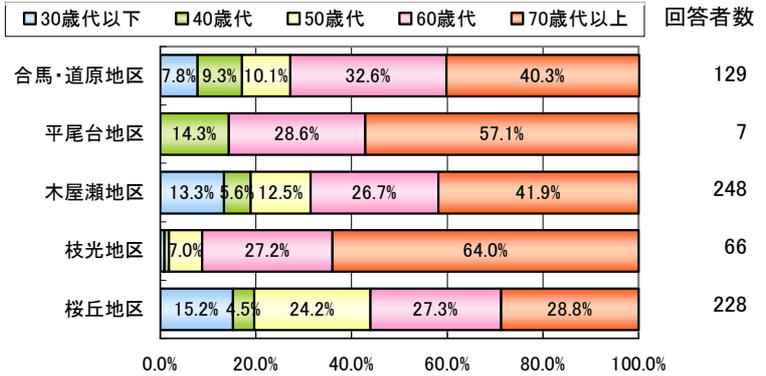
(4) おでかけ交通の現状

『高台地区や廃止路線地区で生活の足を確保する「おでかけ交通」』

- ・「おでかけ交通」は、高台地区や廃止路線地区における生活の足を確保する役割を担っています。
- ・利用者数は、平成 22 年度までは減少傾向にありましたが、平成 23 年度以降は横ばいとなっています。

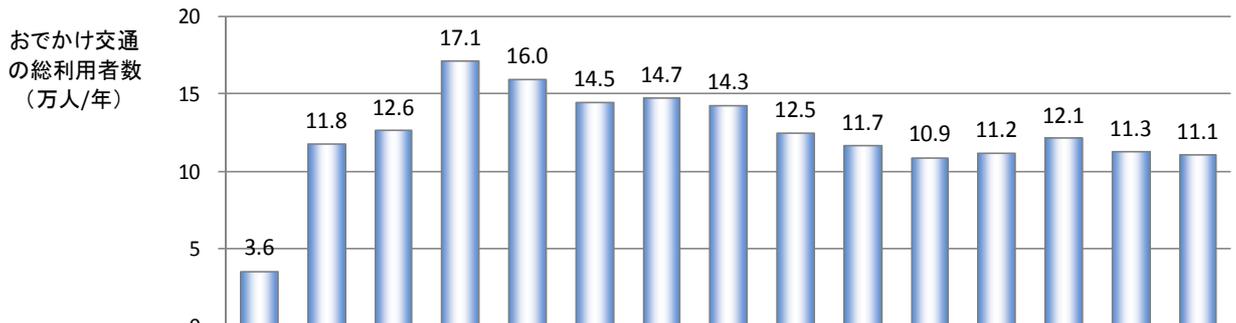
・「おでかけ交通」の利用者の大半は、高齢者です。

■高齢者中心のおでかけ交通



資料：利用者を対象とした各アンケートより

■おでかけ交通の利用者数の推移



区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
高台地区	枝光	10月～														
	大蔵												10月～			
	桜丘						3月～			～10月						
廃止路線対策	木屋瀬・楠橋・星ヶ丘				4月～											
	合馬・道原				4月～											
	平尾台				4月～											
	田代・河内												10月～			
	恒見・喜多久												10月～			
	田野浦												12月～			
	沼															4月～

「おでかけ交通の概要」

- ・高齢化社会が進むなか、高台など道路幅が狭くてバスが通りにくく、公共交通サービスが十分に行き届いていない地区が存在し、また利用者が少ないバス路線の廃止により、外出することが難しい地区が増えてきています。そこで現在、市内の8つの地区で「おでかけ交通（※）」を実施しています。

【実施地区】

- 高台地区：枝光地区、大蔵地区
- 廃止路線対策：木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区、合馬・道原地区、平尾台地区、田代・河内地区、恒見・喜多久地区、沼地区

※「おでかけ交通」とは、高台地区や廃止路線地区において、地域住民の皆さん自らが、おでかけ時の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者と市の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するものです。

(5) 公共交通の利便性に対する市民の意識

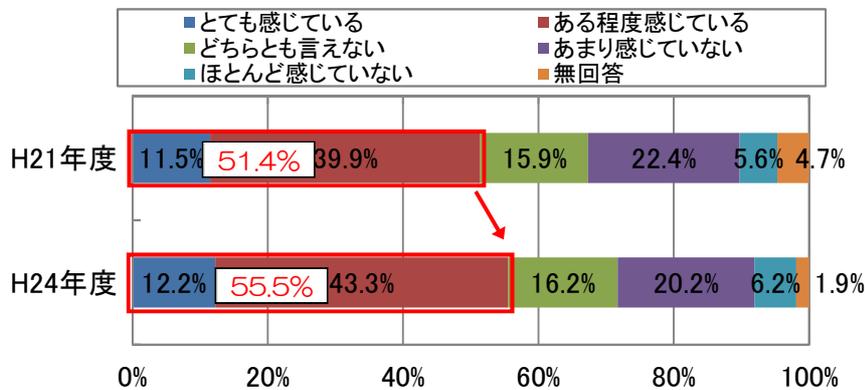
『市民の半数が公共交通での移動に満足、

一方で駅やバス停等の施設までの距離が長いことが不便と感じる市民意識が増加』

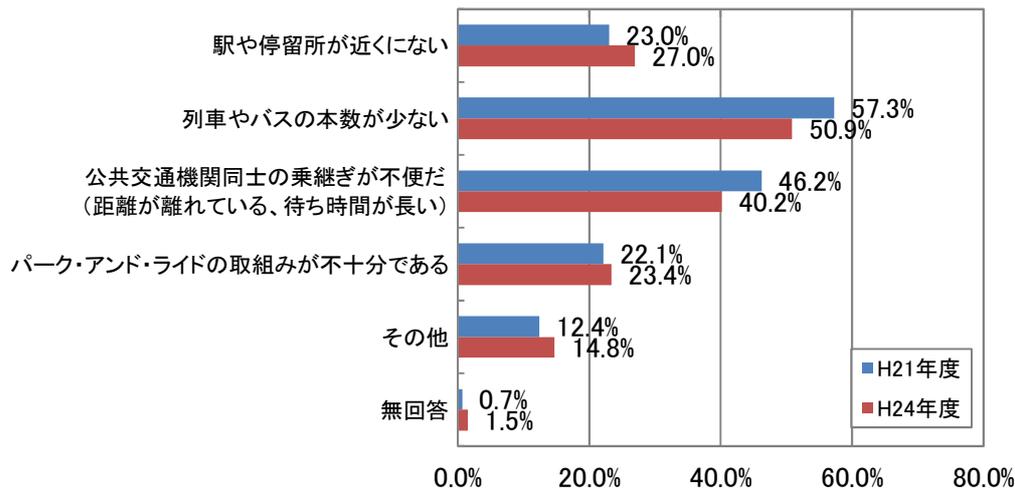
- 市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる市民が半数を超え、その満足度も向上しています。
- 一方で、不便と感じる理由は、バス停や駅までの距離が長いという意見が高くなっています。

平成 21 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,618 票、有効回答率 53.9%
平成 24 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,488 票、有効回答率 49.6%

■問) 公共交通の利便性に対する市民の満足度



■問) 公共交通での移動が不便であると感じる理由



資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)(平成21年度実施)
市民及び企業における市政満足度等調査(平成24年度実施)

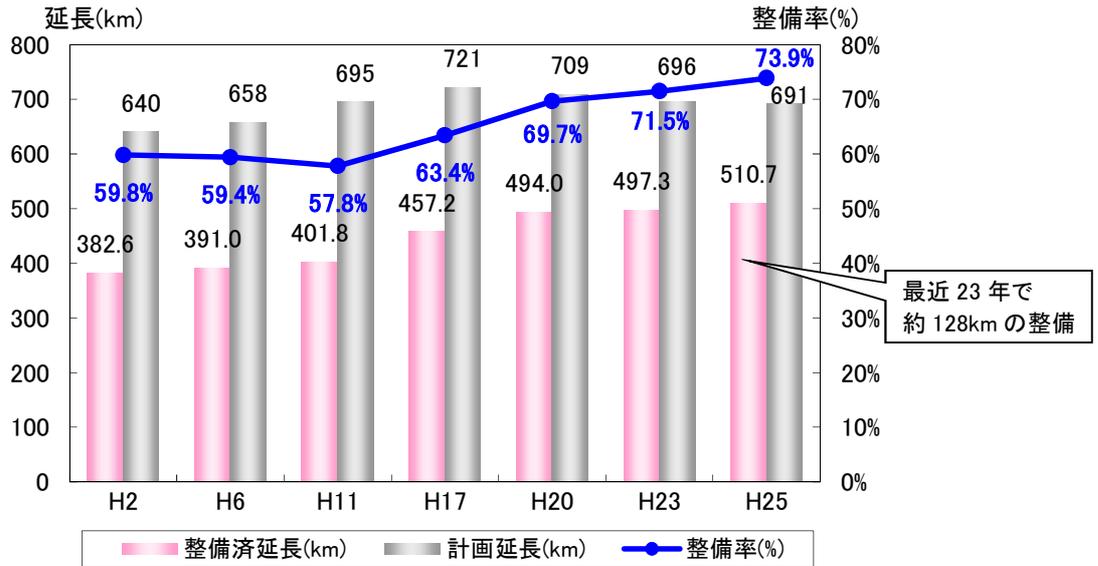
2-3. 道路交通の現状

(1) 都市計画道路の整備状況

『都市計画道路の整備は着実に進行』

- 都市計画道路網の整備（整備済み延長）は着実に進んでおり、最近 23 年間で約 128km の区間を供用しています。
- なお、自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は、横ばい・減少傾向へ変化しています。

■北九州市都市計画道路整備状況

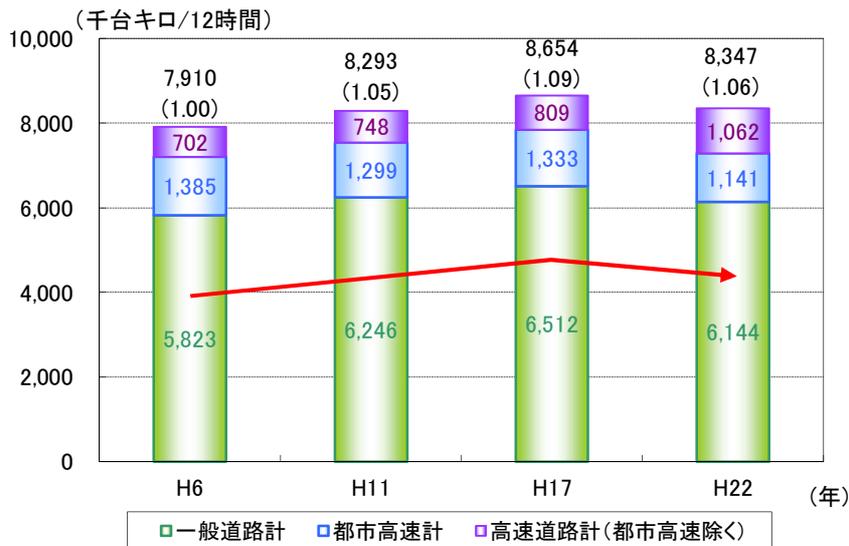


資料：都市計画年報

※データは各年 3 月 31 日時点

※整備済延長とは、改良済延長と概成済延長の和

■北九州市内道路種別別走行台キロの推移



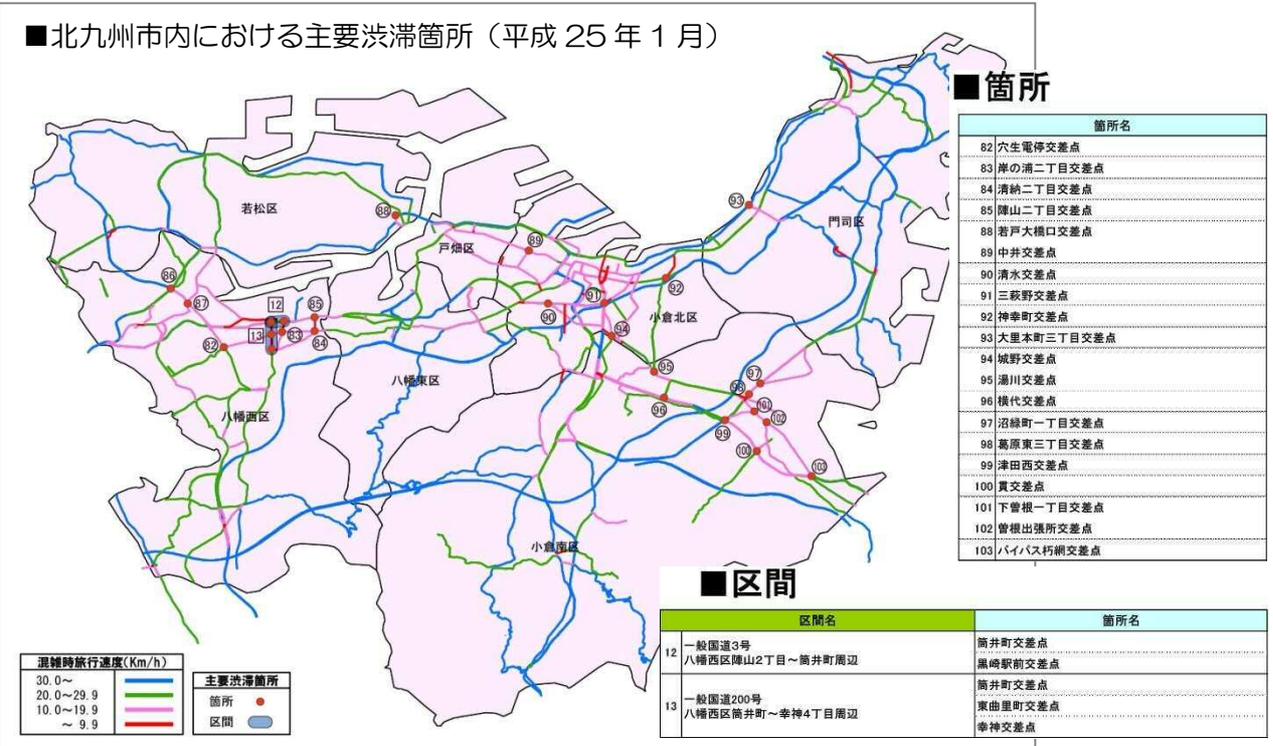
資料：道路交通センサス

(2) 道路の混雑状況

『主要渋滞箇所が点在』

- 一般道の整備の進捗に伴い、道路の混雑や渋滞は減少していますが、小倉都心部や黒崎周辺、小倉南区等では、国道を中心に混雑しており、主要渋滞箇所（区間）が点在しています。

■北九州市内における主要渋滞箇所（平成 25 年 1 月）



資料: 福岡県交通渋滞対策協議会

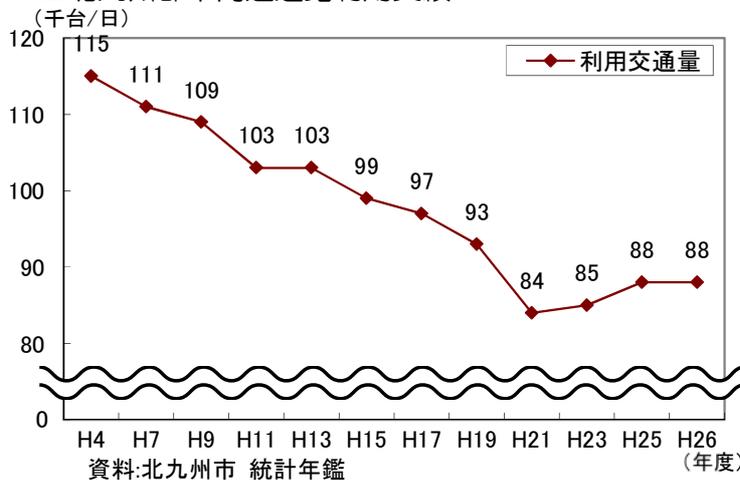
区間: 交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成

(3) 都市高速道路の利用状況

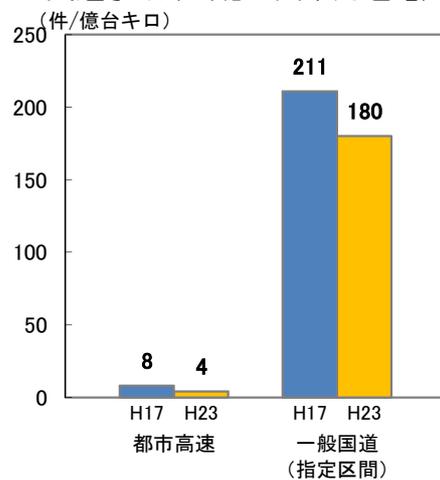
『都市高速道路は、環境面、安全面で優位であり、有効活用が望まれる』

- 都市高速道路は、国道など一般道利用に比べ、CO₂排出量・事故率など、環境面、安全面で優位です。
- 利用台数は減少から微増へ転じましたが、さらに有効活用されることが望めます。

■北九州都市高速道路利用実績



■交通事故率（北九州市内道路）

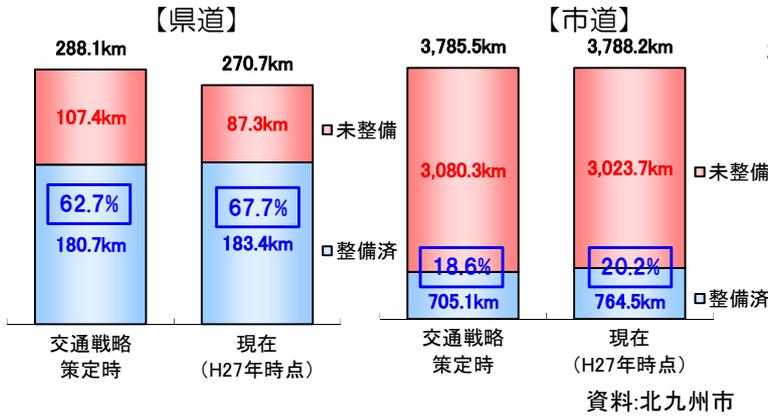


(4) 歩行者・自転車の利用環境

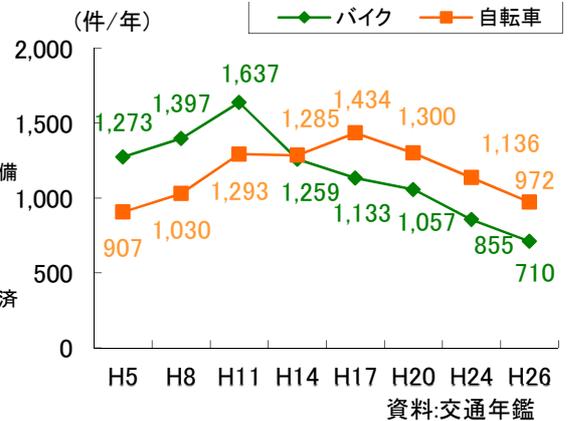
①歩道整備状況

- ・北九州市の歩道の延長は伸びているものの、整備率は、県道が68%、市道が20%と低い状況です。
- ・地球環境にやさしい徒歩・自転車の移動環境の向上が望めます。

■北九州市歩道整備率



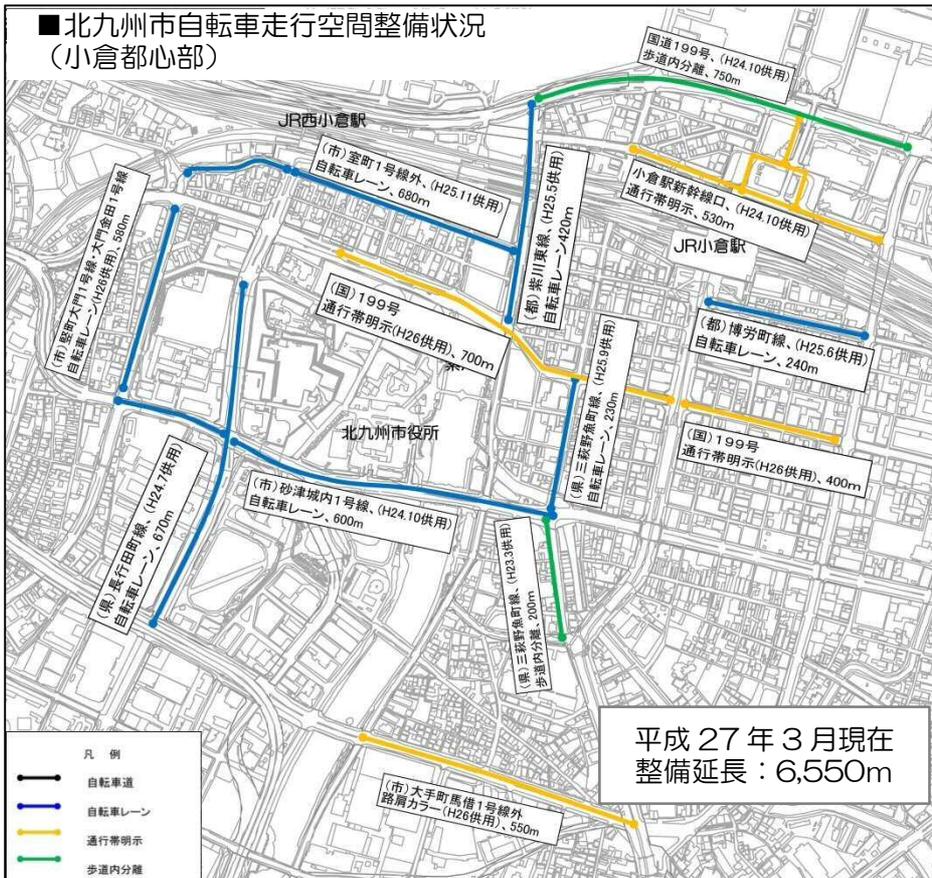
■北九州市自転車・二輪車の事故件数の推移



②自転車走行空間の整備状況

- ・小倉都心部を中心に、自転車走行のための専用レーンなどが整備されています。

■北九州市自転車走行空間整備状況 (小倉都心部)



■自転車専用レーンの状況写真



〔都〕博労町線



〔県〕長行田町線

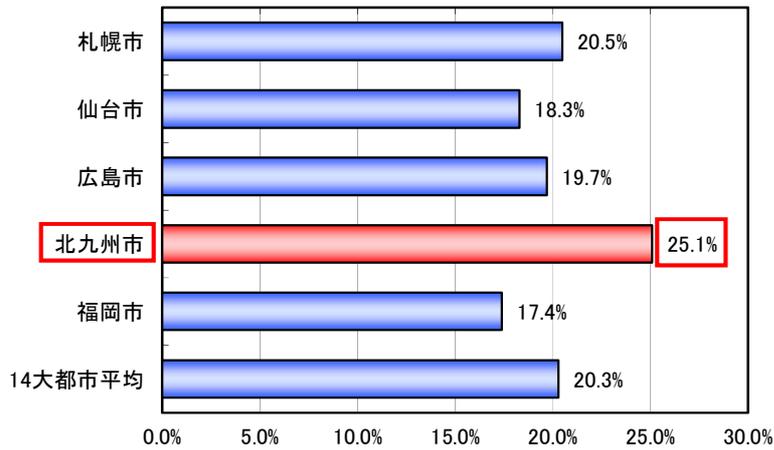
2-4. 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通の現状

(1) 高齢者等の現状

『他の政令市に比べて高齢化（65歳以上人口割合の増加）の進行が顕著』

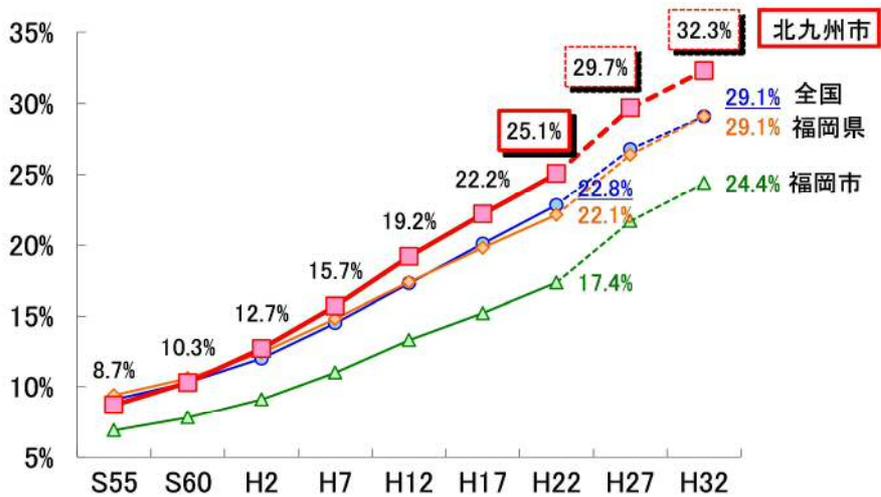
- 北九州市は、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- 今後も、さらに高齢化の進行が予想されます。

■ 高齢化率の比較（政令市）



資料：「平成22年国勢調査」より

■ 高齢化率の推移及び将来推計



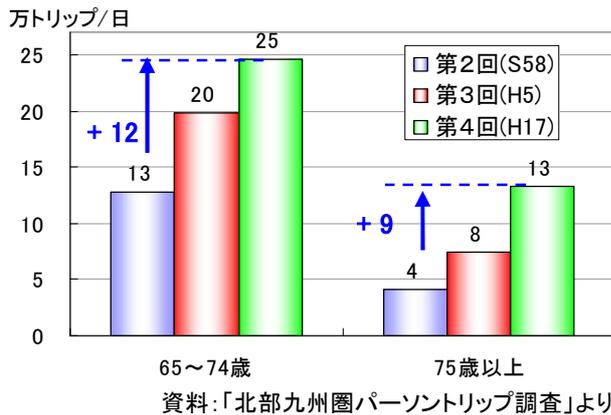
資料：平成22年までは「国勢調査」
 平成27年、32年については、全国、福岡県は
 国立社会保障人口問題研究所の中位推計（平成25年）
 （平成22年国勢調査をベース）

(2) 高齢者の交通需要の現状

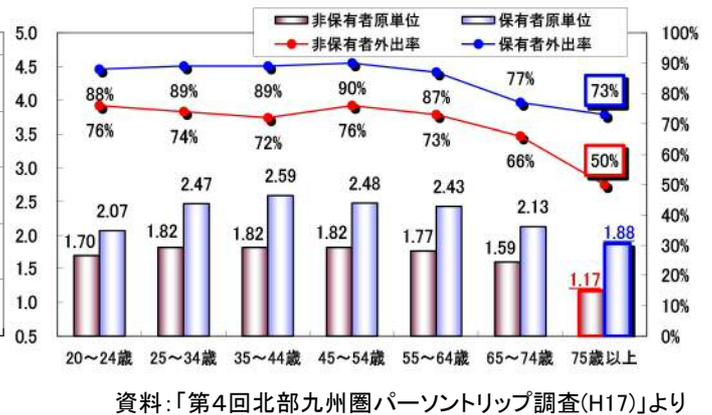
『高齢者の交通需要が増加しているが、免許非保有の高齢者の外出率(50%)は非常に低い』

- 高齢者人口の増加に伴い、高齢者の交通需要（発生集中量）は着実に増加していますが、免許保有の有無で外出率や一日あたり移動回数に差があり、特に後期高齢者（75歳以上）の外出率の差（23%）は、顕著です。免許保有者に比べて、非保有者は気軽に外出をしにくい状況にあります。
- しかしながら、後期高齢者の免許非保有者でも二人に一人は外出していることから、高齢者が免許を保有していなくても、気軽に外出できる移動手段の確保が望まれます。

■ 高齢者の交通需要の推移（北九州市関連）



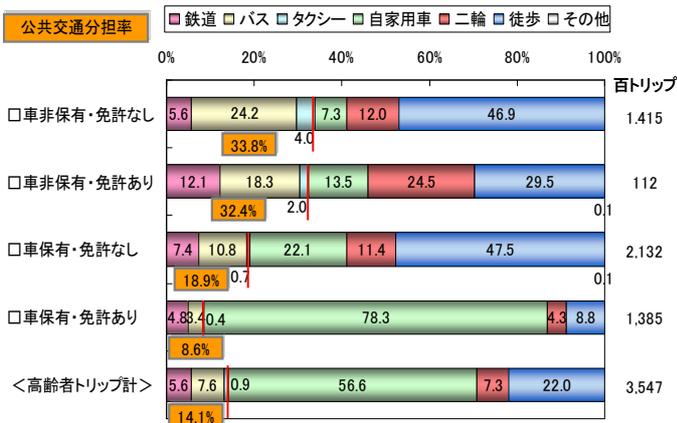
■ 年齢階層別免許有無別の外出率等（市在住者）



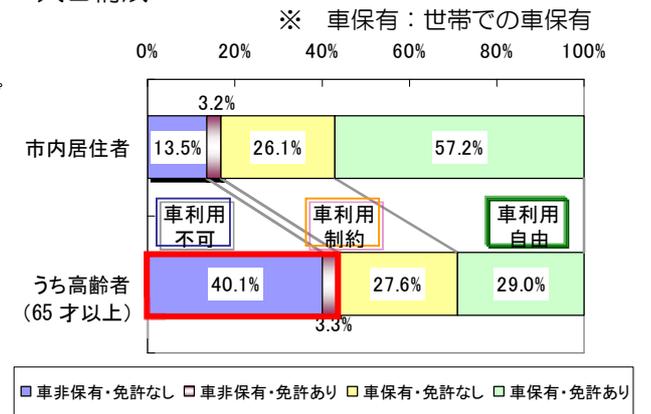
『公共交通への依存度が高い高齢者』

- 車や免許を持たない、自由に車を使えない環境の高齢者ほど、公共交通への依存度が高くなっています。
- 高齢者のうち4割は、家族の車や車の免許もない交通環境にあります。

■ 北九州市内高齢者（65歳以上）の利用交通手段



■ 北九州市内居住者の車保有・免許の有無別人口構成

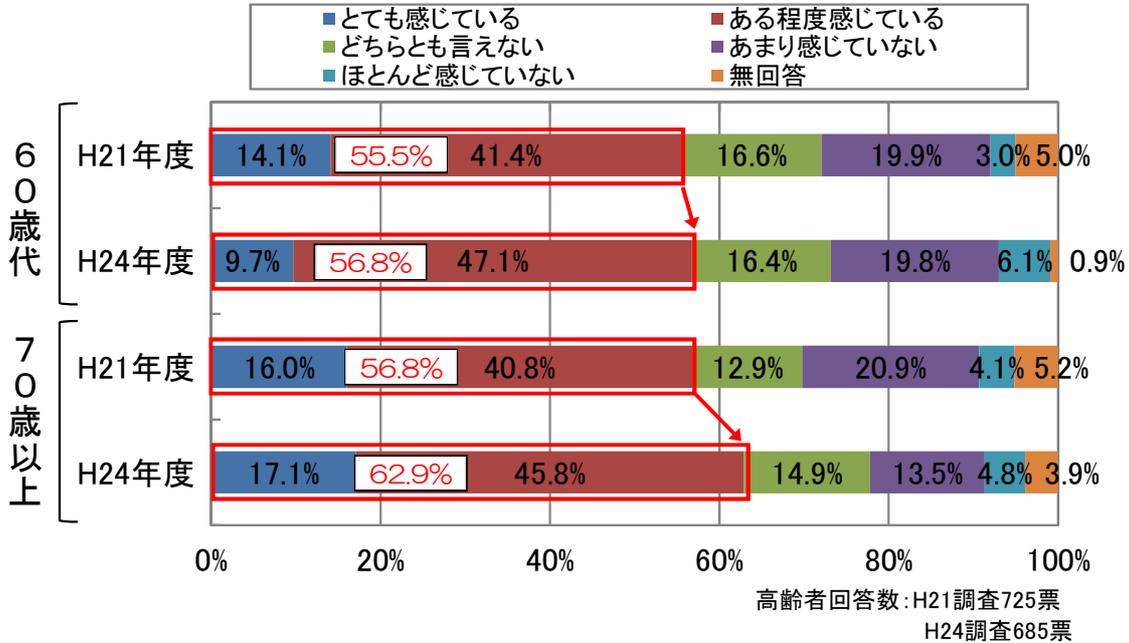


(3) 公共交通の利便性に対する高齢者の意識

『公共交通は、高齢者には欠かせない移動手段』

- ・ 市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる高齢者は半数を超え、年齢が進むにつれ、利便性の満足度も高くなっています。

■問) 公共交通の利便性に対する高齢者の満足度



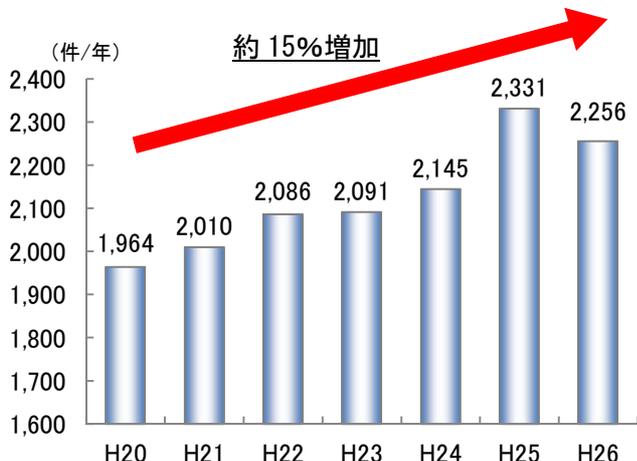
資料: 市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)(平成21年度実施)
市民及び企業における市政満足度等調査(平成24年度実施)

(4) 高齢者の交通事故の現状

『高齢者ほど高い交通事故発生割合』

- ・ 高齢化の進展に伴い、北九州市における高齢者の事故件数は増加傾向にあります。
- ・ 特に後期高齢者ほど運転時間当たりの交通事故件数が多くなっています。
- ・ 今後も、高齢者の免許保有者の増加と、加齢による身体能力低下により、高齢者の交通事故増加が危惧されます。

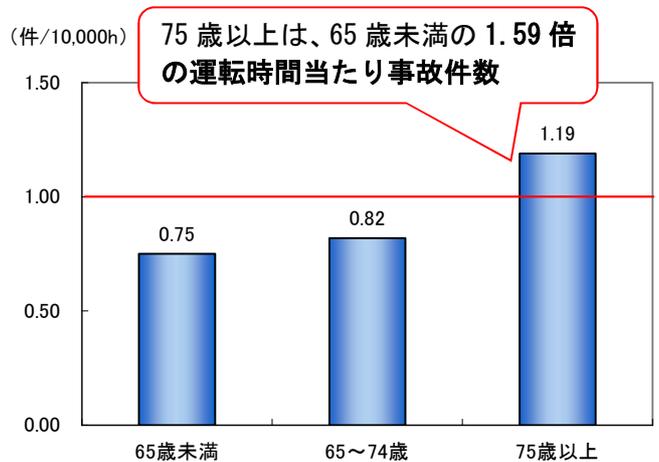
■北九州市における高齢者交通事故発生件数



※発生件数は高齢者(65歳以上の方)が第1当事者又は第2当事者になった事故件数を示している。

資料:「交通年鑑(福岡県警)」より

■運転時間当たりの事故件数<平成17年>



資料:「交通年鑑(福岡県警)」、
「第4回北部九州圏パーソントリップ調査」より

北九州市環境首都総合交通戦略<北九州市地域公共交通網形成計画>

2-5. 環境首都としてのこれまでの取り組みと成果

(1) これまでの取り組み状況

- 北九州市においては、総合交通戦略が平成 20 年 12 月に策定され、目標年の中間年に当たる平成 26 年 8 月に計画の見直しを行いました。
- 総合交通戦略において以下に示す交通施策が策定され、PDCAサイクルによって事業を展開しています。

■北九州市環境首都総合交通戦略における交通施策

総合交通戦略策定時（平成 20 年 12 月）
の交通施策 28 施策（重点施策＝5 施策）

中間見直し（平成 26 年 8 月）による
交通施策 30 施策（重点施策＝7 施策）

意識	I 市全域	1	→	1
		モビリティマネジメントの実施	→	モビリティマネジメントの実施
		2	→	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の普及
		3	→	3
		レンタサイクル・カーシェアリングの普及	→	レンタサイクル・カーシェアリングの普及
		4	→	4
		エコドライブの推進、低公害車の普及	→	エコドライブの推進、低公害車の普及
		5	→	5
		サイクル&ライド、パーク&ライドなどの促進	→	サイクル&ライド、パーク&ライドなどの促進
		6	→	6
		相乗り通勤の普及・促進	→	相乗り通勤の普及・促進
公共交通 公共交通拠点	II	7	→	7
		交通結節機能の強化	→	交通結節機能の強化
		8	→	8
		公共交通施設の案内情報の充実	→	公共交通施設の案内情報の充実
		9	→	9
		駅前広場の整備	→	駅前広場の整備
		10	→	10
		おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	→	おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
		11	→	11
		ICカード乗車券の導入及び相互利用	→	ICカード乗車券の導入及び相互利用
		12	→	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 公共交通軸	III	13	→	14
		幹線バス路線の高機能化	→	幹線バス路線の高機能化
		14	→	15
		筑豊電気鉄道の高機能化	→	筑豊電気鉄道の高機能化
		15	→	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
		16	→	17
		通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	→	通勤時の乗合い送迎バスの導入促進
17	→	18		
新規鉄道路線の検討	→	新規鉄道路線の検討		
18	→	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				
道路交通 道路交通軸	IV	19	→	21
		都市計画道路の整備・見直し	→	都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し
		20	→	22
		鉄道連続立体交差化	→	鉄道連続立体交差化
		21	→	23
		都市高速道路の有効活用	→	都市高速道路の有効活用
		22	→	24
		タクシー利用環境の改善	→	タクシー利用環境の改善
		23	→	25
		取り締まりの強化	→	取り締まりの強化
24	→	26		
タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	→	タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		
25	→	27		
自転車専用レーンの導入	→	自転車専用レーンの導入		
26	→	28		
徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	→	徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善		
27	→	29		
道路緑化の推進	→	道路緑化の推進		
28	→	30		
新規道路の整備	→	新規道路の整備		

重点施策

- これまでに実施した主な事業は、以下のとおりです。

モビリティマネジメントの実施

- 学校、企業、転入者を対象としたモビリティマネジメントの実施
- 公共交通利用促進イベントの実施



■学校MMの学習資料



■モノレールまつり



■ちくてつ電車まつり



■エコライフステージ

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導入：小倉都心・八幡東区東田地区で導入（2地区 21 箇所：H22 年度～）
- カーシェアリングの導入：小倉都心・八幡東区東田地区で導入（2地区 2 箇所：H20 年度～）



■コミュニティサイクルステーション



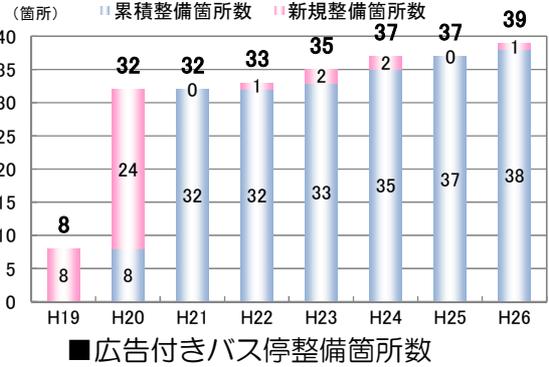
■コミュニティサイクル利用状況

交通結節機能の強化

- ・バス停助成制度の創設
- ・広告付きバス停整備（38基：H19～H26年度）
- ・バスロケーションシステムの社会実験実施（5箇所：H22年度～）
- ・バス停の待合い環境改善（4箇所：H22年度）



■バスロケーションシステム（平和通）



■広告付きバス停整備箇所数

ICカード乗車券の導入及び相互利用

- ・筑豊電気鉄道で交通系ICカード「nimoca」を導入（H27.3.14）
- ・北九州市モノレールで交通系ICカード「monoSUGOCA」を導入（H27.10.1）

バリアフリー化の推進

- ・穴生駅（筑豊電気鉄道駅）へのエレベーターの設置（H27.3.31）
- ・低床式ノンステップバス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入（H27年4月までに434台導入）



■エレベーターの設置（筑鉄穴生駅）



■低床式バス（北九州市営バス）

公共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

- ・筑豊電気鉄道と西鉄バスの乗り継ぎサービス開始（H27.3.14）

幹線バス路線の高機能化

- ・バス停前歩道拡幅（1箇所）
- ・既存バスレーンのカラー舗装（10.9km：H21～H24年度）



■バス停前歩道拡幅（魚町バス停）



■バスレーンのカラー舗装延長

筑豊電気鉄道の高機能化

- ・筑豊電気鉄道で新型低床式LRTの運行開始（27.3.14）



■筑鉄 nimoca カード



■筑鉄新型低床式LRT

おでかけ交通への支援

- ・支援制度の検討：運行支援補助、試験運行助成制度
- ・車両購入助成：新車購入時の助成（H17年度に制度改正）
- ・運行支援助成：助成条件を満たした地区において赤字の一部を助成（H21年度～）
- ・試験運行助成：試験運行時に費用の一部を助成（H22年度～）

■ おでかけ交通の運行地区

区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
高台地区	枝光	10月～														
	大蔵												10月～			
	桜丘						3月～			～10月						
廃止路線対策	木屋瀬・楠橋・星ヶ丘				4月～											
	合馬・道原				4月～											
	平尾台				4月～											
	田代・河内												10月～			
	恒見・喜多久												10月～			
	田野浦												12月～			
	沼															4月～

広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

- ・高速路線バス「北九州～別府・大分線」運行開始（H27.3.7）



■高速路線バス 北九州～別府・大分線運行開始

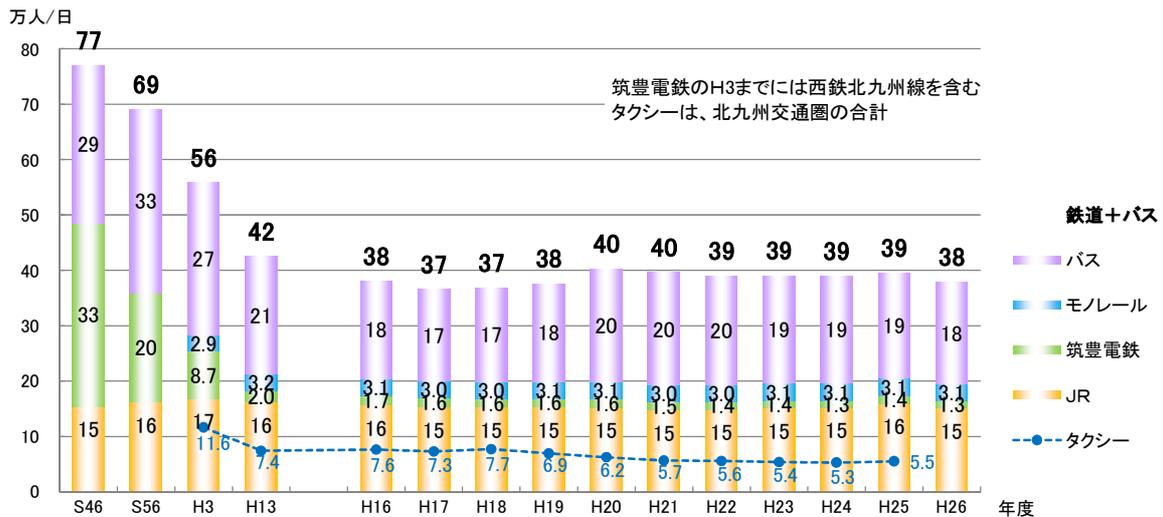
(2) これまでの取り組みによる成果

①公共交通利用者数の変化

公共交通利用者数の減少に歯止めがかかりました。

- 本市における公共交通利用者数は、平成 17 年まで減少の一途をたどっていましたが、平成 18 年からは、増加または横ばいに転じています。
- 本市の人口が減少している中で、公共交通利用者は横ばいで推移していることから、総合交通戦略による一定の成果が上がっていると考えられます。

■ 北九州市における公共交通利用者数の推移



資料:北九州市統計年鑑等

- 公共交通の減少に歯止めがかかった要因としては、施策を実施することによる「公共交通の利便性の向上」に加え、モビリティマネジメント等により自家用車から公共交通の利用へ「市民の意識が変化」したと考えられます。

■ 【公共交通の利便性の向上に寄与した主な交通施策】

交通施策	施策による効果
駅前広場の整備	鉄道駅へのアクセス性の向上、乗り継ぎ利便性の向上
サイクル&ライド、パーク&ライド駐車場の整備・運営	駅やバス停へのアクセス性の向上
バス停整備	バスの待合環境の改善
バスロケーションシステム導入	バス待ちのイライラが解消
案内板の整備	乗り継ぎのわかりやすさが向上
ICカード乗車券の導入・相互利用化	利用者が運賃を支払う際の利便性が向上
バスレーンのカラー舗装化	バスの定時性速達性が向上

■ 【公共交通利用への意識の変化をもたらした主な交通施策】

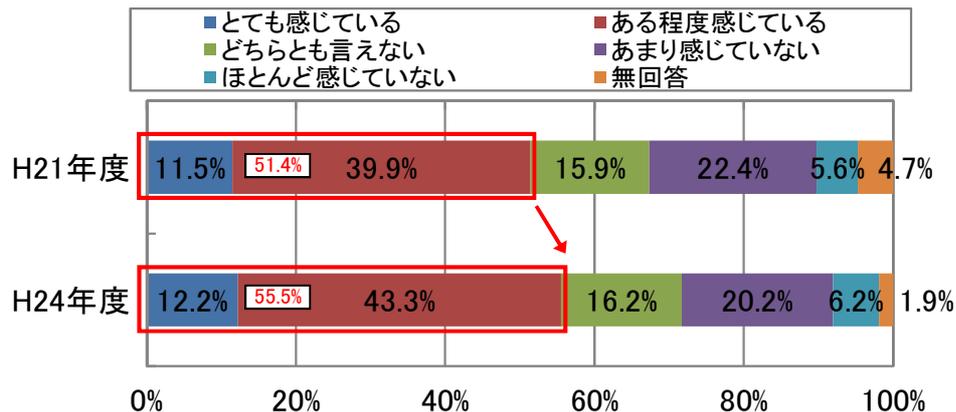
交通施策	施策による効果
筑豊電鉄の利用促進PR	筑豊電鉄利用への手段転換
モビリティマネジメント	自家用車利用から公共交通への手段転換

②公共交通に対する市民満足度

公共交通の利便性に対する市民の満足度が向上しました。

- 市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる市民は半数を超え、その満足度は向上しています。H21年：51.4% → H24年：55.5%
- 交通施策の実施による公共交通の利便性が向上したことを市民が実感していると考えられます。

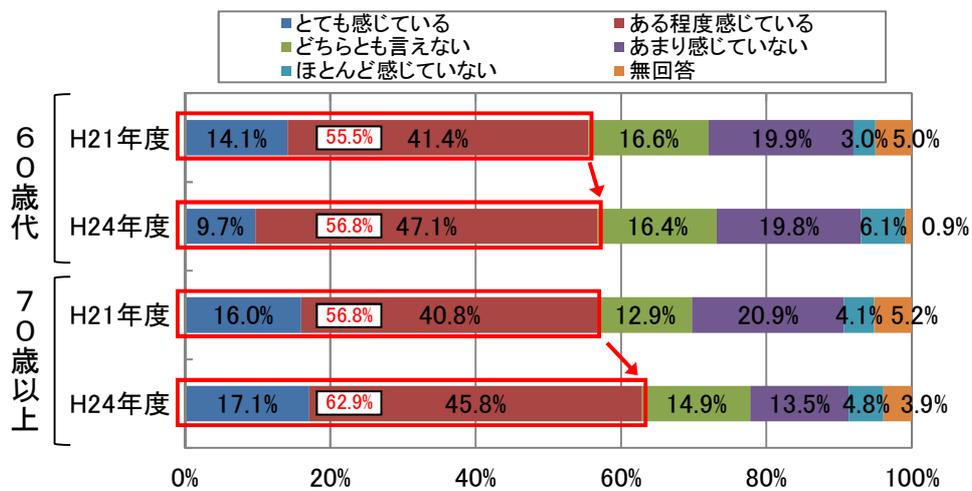
■公共交通の利便性に対する市民の満足度



平成 21 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,618 票、有効回答率 53.9%
平成 24 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,488 票、有効回答率 49.6%

- 特に、高齢になるほど満足度は高い傾向にあり、バリアフリー化の推進による効果が現れていると考えられます

■公共交通の利便性に対する高齢者の満足度



高齢者回答数：H21調査725票
H24調査685票

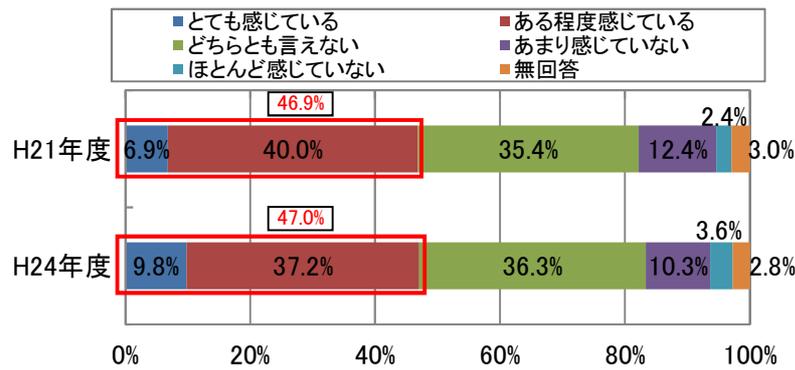
資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)；平成21年度実施
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

③環境への配慮

環境への配慮に対する意識が市民の多くに浸透しています。

- 市民意識アンケートによると、市政や市民が行う環境に配慮した取り組みに対して、半数近くの方が満足度を感じています。
- 総合交通戦略でのモビリティマネジメントが市民の環境への配慮に寄与していると考えられます。

■環境に配慮した取り組みに対する満足度



資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)；平成21年度実施
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

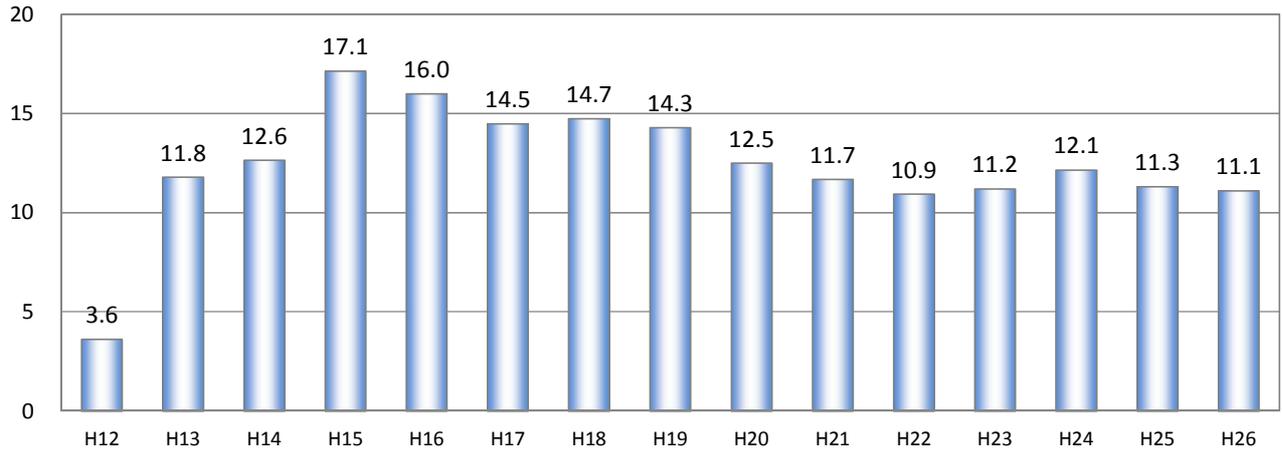
④おでかけ交通の利用者数

おでかけ交通の利用者数は、減少から横ばいへ変化しました。

- おでかけ交通の支援制度が平成 22 年度に策定され、利用者総数は、減少から横ばいに転じています。
- おでかけ交通は、高台地区やバス路線廃止地区において、貴重な「市民の足」として役立っています。

■おでかけ交通の利用者数の推移

(万人/年)



資料:北九州市

⑤コミュニティサイクルの利用者数

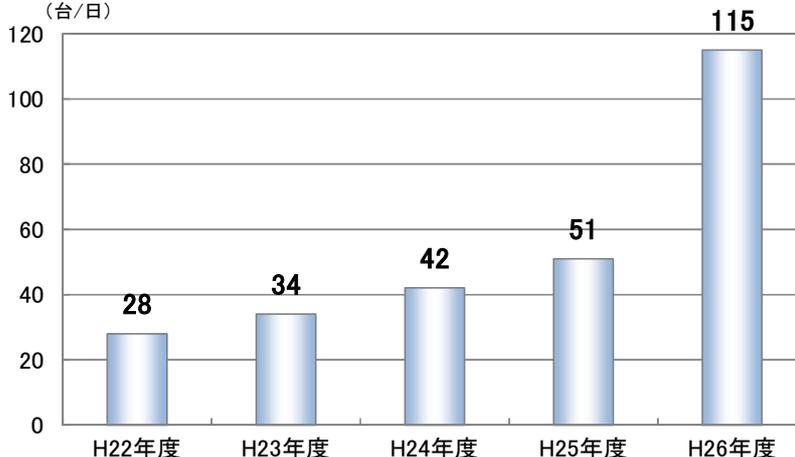
コミュニティサイクルの利用者数が増加しています。

- コミュニティサイクルは、小倉都心部と東田地区において導入され、利用者数は年々増加しており、徐々に市民に浸透してきています。
- 平成 25 年度には、小倉都心部にステーションを増設したことから、利用者数が大幅に増加しました。

ステーション数：12 箇所（H24 年度末）⇒ 21 箇所（H26 年度末）

■コミュニティサイクルの利用状況（1日平均利用台数）

(台/日)



資料:北九州市

2-6. 地域及び地域公共交通の懸念事項

- これまでの取り組みにより一定の成果が上がっていますが、今後の社会動向を踏まえ地域及び地域公共交通に対して、以下の懸念事項が挙げられます。

【懸念事項－1】

●公共交通を取り巻く環境の悪化

公共交通利用者の減少には歯止めがかかりましたが、通勤・通学者人口の減少や、公共交通のサービス水準の低下等により、再び減少に転ずる恐れがあります。さらに、利用者の減少が続けば、公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

【懸念事項－2】

●移動に制約を受ける人々の交通環境の低下

本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しており、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

【懸念事項－3】

●地球温暖化問題への対応

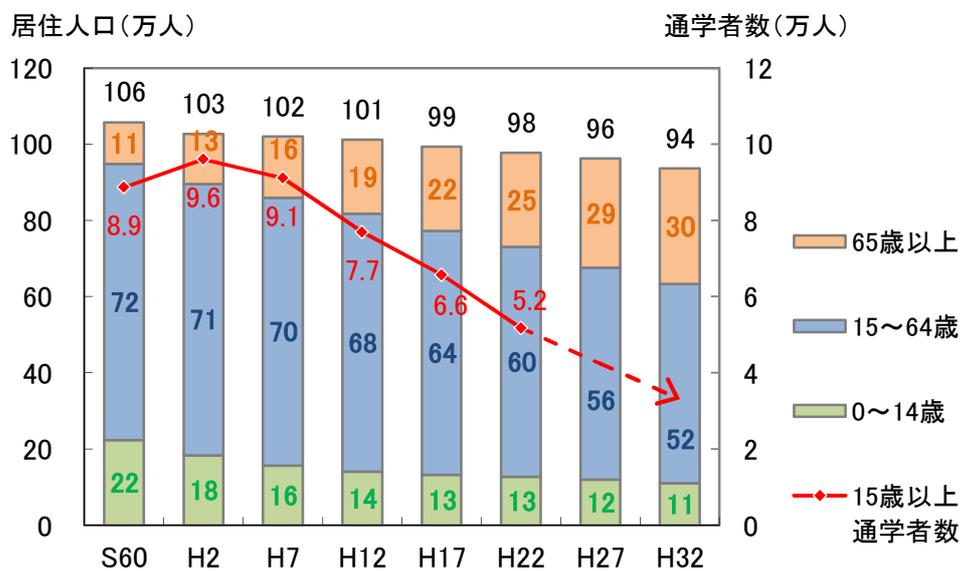
自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念され、公共交通の利用促進に加えて、徒歩・自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

【懸念事項－1】 公共交通を取り巻く環境の悪化

公共交通利用者が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

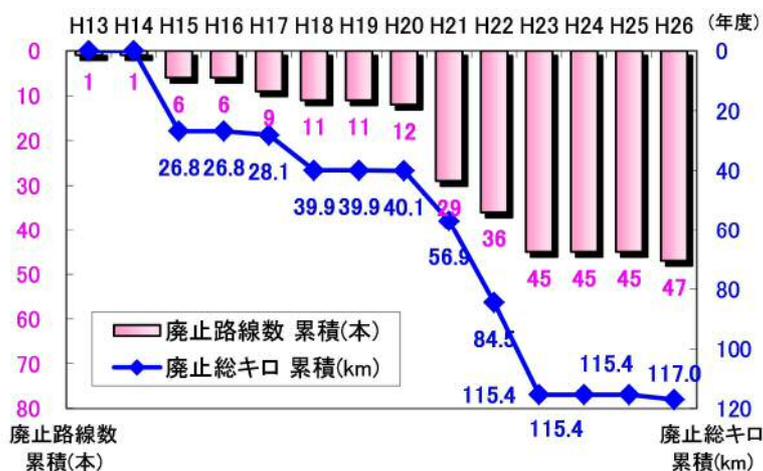
- 本市の人口は減少し続けており、今後も人口の減少が予想されます。
- 15歳以上通学者数の減少が顕著であり、生産年齢人口（15～64歳）も減少することから、通勤・通学における公共交通利用者の減少が推察されます。
- そのため、公共交通利用者の減少には歯止めがかかったものの、再び減少に転じる恐れがあります。
- バス路線は、平成13年から現在までに47路線（約117km）が廃止されていますが、利用者が再び減少に転じた場合には、サービス水準の低下、さらには公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

■ 居住人口と15歳以上通学者数の推移



資料：平成22年までは「国勢調査」
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の中位推計（平成25年3月推計）

■ 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



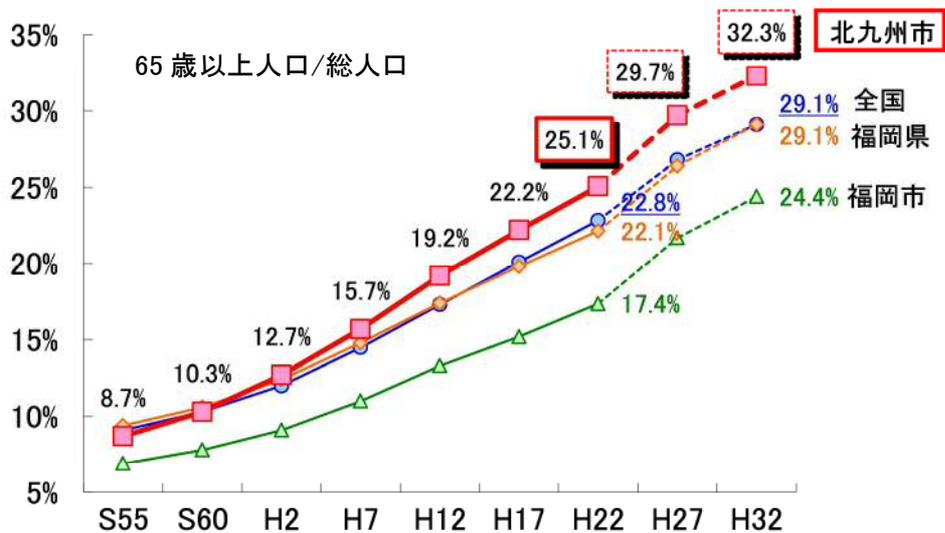
資料：北九州市

【懸念事項－2】 移動に制約を受ける人々の交通環境の低下

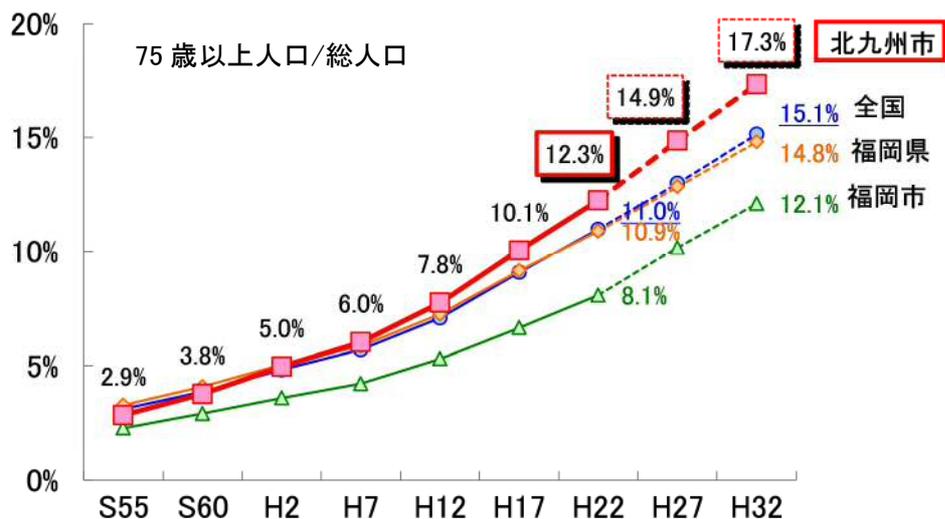
高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

- ・本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- ・今後もさらに高齢化が進行し、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

■高齢化率の推移及び将来推計



■後期高齢者人口割合の推移及び将来推計



資料：平成22年までは「国勢調査」
 平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の中位推計(平成25年3月推計)

【懸念事項－3】 地球温暖化問題への対応

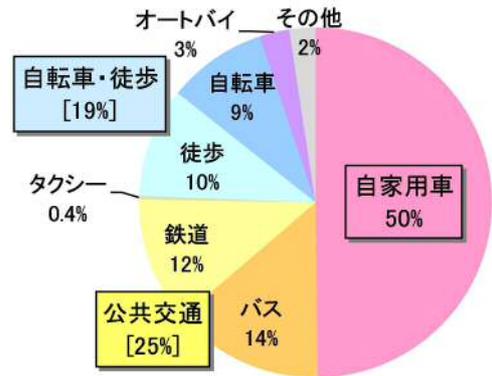
自家用車依存に起因する地球環境への影響が懸念されます。

- ・本市は、他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高く、公共交通や徒歩・自転車の利用割合が低い状況にあります。
- ・自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念されます。
- ・公共交通利用促進に加え、徒歩や自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。
- ・自転車の利用環境の向上は、市民からの要請も高くなっています。

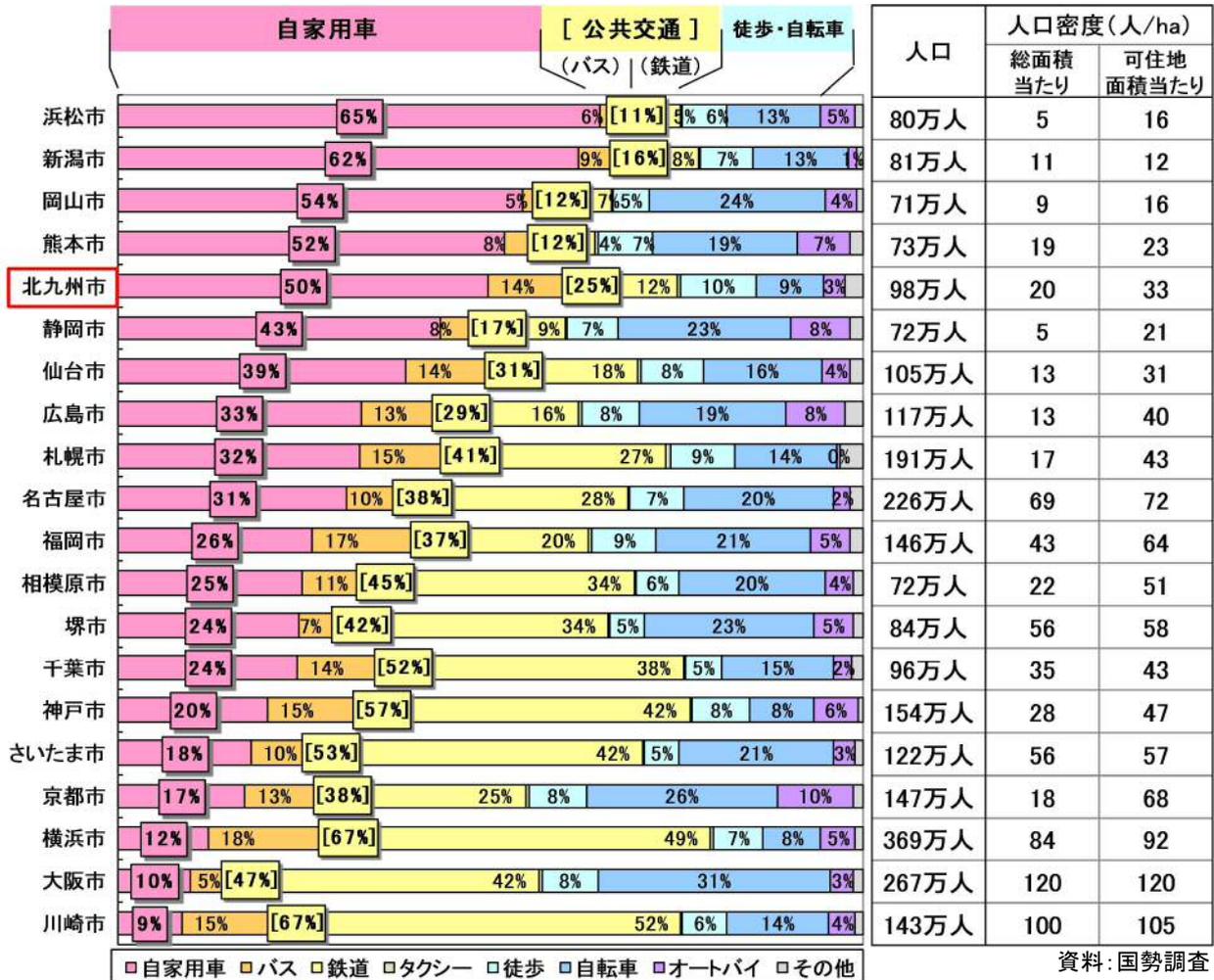
他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高い

本市における通勤通学時の利用交通手段は、自家用車が50%を占めており、政令市20市の中で5番目に高い状況です。

■通勤・通学時の利用交通手段
【北九州市】



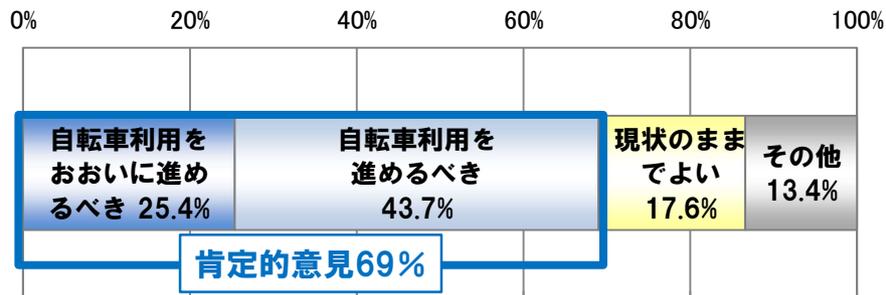
■通勤・通学時の利用交通手段<平成22年>



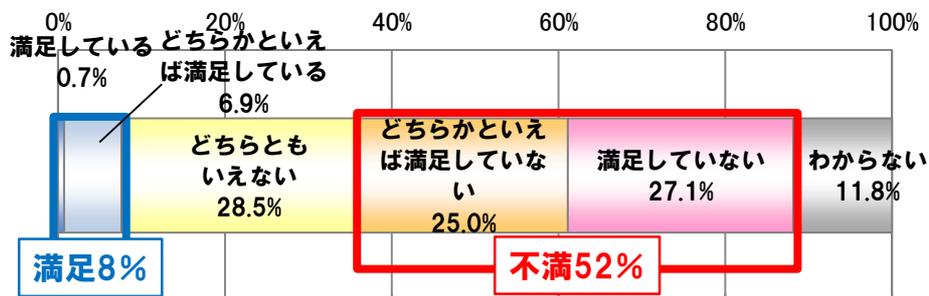
自転車利用環境に対する市民の要請は高い

- ・市民アンケートによると、自転車利用の促進を進めることに対し、肯定的な意見は約7割となっています。
- ・これに対して、自転車利用環境については、5割の人が満足しておらず、自転車利用環境の向上が望まれます。
- ・自転車をもっと利用するために必要なこととして、「安全・快適に走れる道路の整備(81.3%)」、「駐輪場の充実(46.5%)」、「事故を減らす対策の実施(43.8%)」等が求められています。

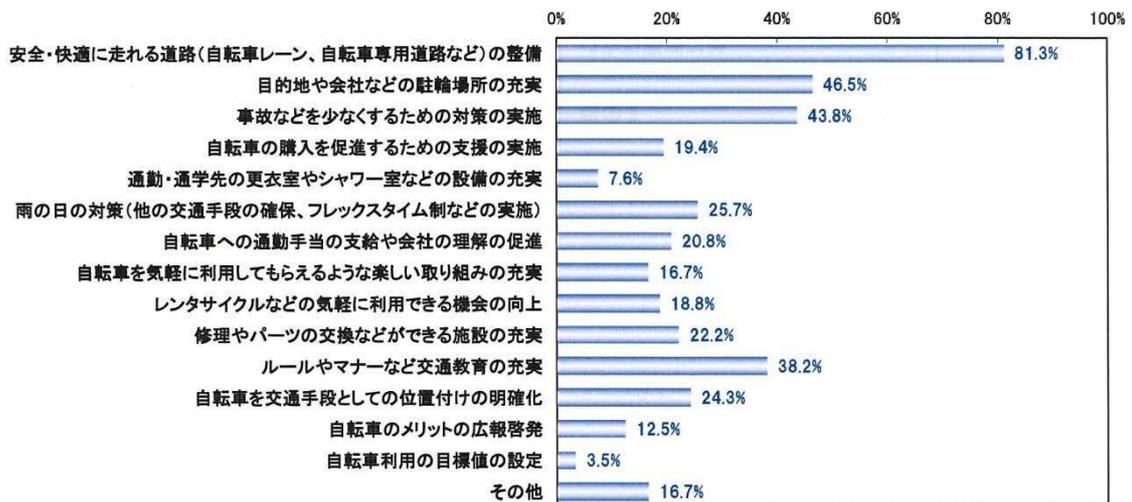
【自転車利用の促進を進めること】



【現在の自転車利用環境の満足度】



【自転車をもっと利用するために必要なこと】



資料：平成24年6月実施 市政モニターアンケート(自転車の利用促進について)

第3章 目指す将来のまちづくりと望ましい公共交通ネットワークの構築

本市の目指す望ましい交通体系の設定にあたっては、本市のまちづくりにおける上位計画である「北九州市基本構想および基本計画」を踏まえるとともに、平成 28 年に策定の「北九州市立地適正化計画」と連携して検討しました。

3-1. 目指す将来のまちづくり

(1) 北九州市基本構想・基本計画の概要

ここでは、北九州市基本構想・基本計画の概要を紹介します。

①北九州市基本構想

「北九州市基本構想」では、まちづくりの基本的な考え方として、「まちづくりの目標」、4つの「基本方針」、2つの「都市ブランド」、5つの「まちづくりのちから」と、7つの「まちづくりの取り組みの柱」が設定されています。

まちづくりの目標

人と文化を育み、世界につながる環境と技術のまち

これまでの歴史のなかで培ってきた人や文化、環境、技術など、まちの「たから」を活かし、市民一人ひとりの幸せとまちの未来を、みんなで力を合わせて築いていきます。

すべての市民が人権を尊重され、自らの持つ力を発揮し活躍できるとともに、地域文化を育みながら心豊かに暮らせるまちをめざします。

また、産業技術や環境技術の集積、アジアとの交流の歴史などを活かしながら、環境と産業が調和した低炭素社会づくりに挑戦し、世界と交流するまちをめざします。

夢と希望にあふれた未来のため、市民がまちに自信と誇りを持ち、住んでいる市民はもちろん訪れた人も、「住んでみたい、住み続けたい」と思えるようなまちを実現していきます。

基本方針

- 人づくり ～多様な人材が輝くまちをつくる～
子育て・教育、生涯学習、職業能力開発、専門人材、地域づくり人材 等
- 暮らしづくり ～質の高い暮らしができるまちをつくる～
福祉、安全・安心、健康、文化・スポーツ、地域づくり、男女共同参画、多文化共生等
- 産業づくり ～元気で人が集まるまちをつくる～
高付加価値化、中小企業対策、商店街の活性化、にぎわいづくり、若者・女性・中高年齢者の雇用 等
- 都市づくり ～便利で快適なまちをつくる～
港湾・空港・道路等の都市基盤、コンパクトシティ、中心市街地活性化 等

都市ブランドの構築

- 世界の環境首都
 - ・環境の美しさを実感できるまちづくり
 - ・資源循環型社会の先導的役割
 - ・環境国際協力の推進
 - ・低炭素社会の実現
- アジアの技術首都
 - ・アジアの中核的ものづくり拠点
 - ・アジアの研究開発・人材育成拠点
 - ・働きやすいアジアの交流拠点等の実現

まちづくりのちから

- 市民のちから（みんなでまちをつくる）
- 行政のちから（新しい市役所になる）
- 連携のちから（まちとまちのつながりを強める）
- 資産のちから（まちの「たから」を活かす）
- 自然のちから（自然の恵みを活かす）

まちづくりの取り組みの柱

- I 人を育てる ～子育て・教育日本一と創造あふれる人材の輩出～
- II きずなを結ぶ ～健康で安全・安心な暮らしの実現～
- III 暮らしを彩る ～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～
- IV いきいきと働く ～競争力のある産業振興と豊かな雇用創出～
- V 街を支える ～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～
- VI 環境を未来に引き継ぐ ～市民・企業・行政が共につくる「世界の環境首都」～
- VII アジアのなかで成長する ～アジア諸都市との交流・協力と広域連携～

②北九州市基本計画

「北九州市基本計画」では、今後のまちづくりの理念や都市の方向性を明らかにした「基本構想」を実現するための、基本的な施策の考え方や施策の体系がまとめられています。

「基本計画」において、『交通・物流ネットワークの基本的方向』については、「道路・物流ネットワークの強化」と「公共交通の利便性向上と利用促進」の方針が設定されています。

【交通・物流ネットワークの強化】

港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市のこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、交通・物流拠点間を結び自動車専用道路や、それを補完する幹線道路網の整備を推進していきます。

【公共交通の利便性の向上と利用促進】

超高齢社会における市民の移動手段の確保と、地球環境への配慮という観点から、市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、かしくマイカーを利用しながら公共交通の利用促進を図ります。

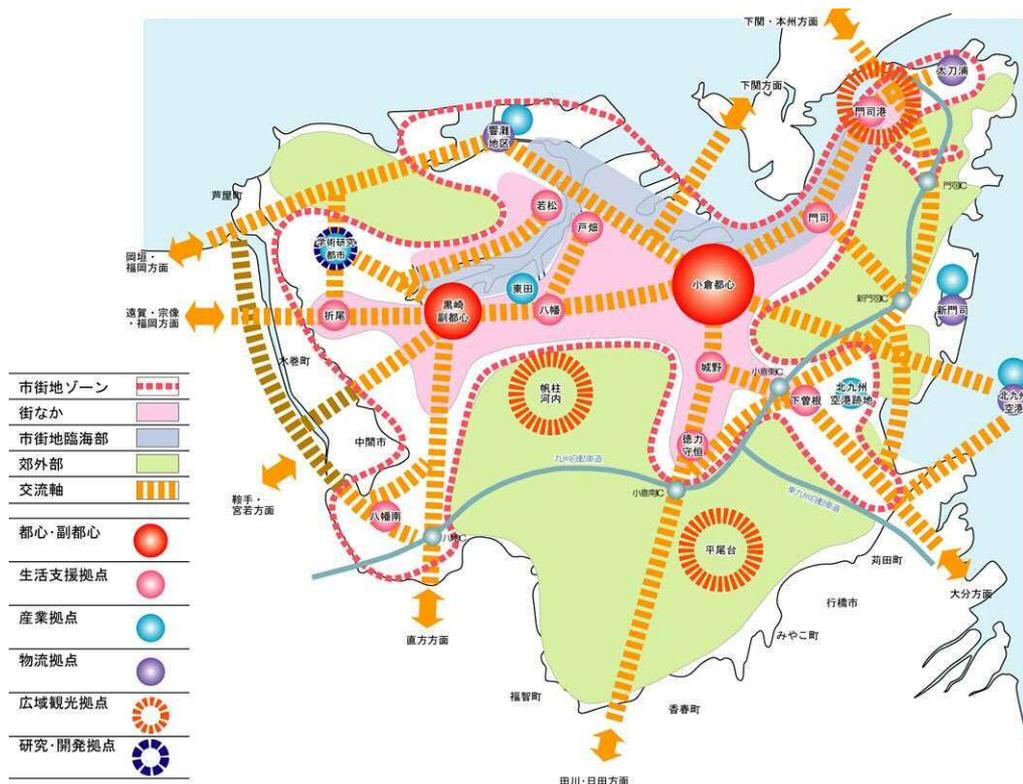
市内全域で、事業者の協力を得ながら、利用しやすい路線・ダイヤの提供や交通結節機能の強化、総合的な公共交通情報の提供、公共交通ネットワークの充実などを進めます。

拠点地区相互及び「街なか」では、頻度や定時性などのサービス水準の高い主軸交通とそれを補完するバス等の利便性の向上に加え、徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにバリアフリー化の推進や駐輪機能の充実などを進めます。

周辺市街地においては、パーク&ライドの推進などを図り、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ような対応を進めるとともに、市街地臨海部では、乗合い送迎バスの運行や相乗り通勤など、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段が確保されるような取り組みを進めます。

郊外部など公共交通サービス水準の低い地域では、地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取り組みを進めます。

■交通・物流ネットワークの基本的方向



③分野別施策

「北九州市基本構想」に定める「まちづくりの取り組みの柱（主要施策）」に基づく分野別施策の中から、都市交通分野に関連する施策は、以下のとおりです。

【柱】	【大項目】	【取り組みの方針】	【主要施策】
Ⅲ 暮らしを彩る	Ⅲ-1 快適に暮らせる身近な生活空間づくり	Ⅲ-1-(3) 生活基盤の充実	Ⅲ-1-(3)-② 安心して通行できる身近な道路の整備 日常生活の中で、高齢者や子供などが安心して通行できるように、歩行者や自転車空間の確保、街路灯の整備、通学路の安全対策、道路のバリアフリー化などを進めます。
		Ⅴ 街を支える	Ⅴ-2 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
Ⅴ-2-(3) 利便性の高い交通ネットワークづくり	Ⅴ-2-(3)-① 公共交通の利便性の向上 公共交通ネットワークの強化や交通結節機能の向上、交通事業者間の連携強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ります。あわせて、自転車利用環境の整備や次世代都市交通システムの検討を進めます。また、市内の公共交通の利用促進を図るため、市民に対して公共交通に対する取り組みや公共交通に関するさまざまな情報を分かりやすく周知します。 Ⅴ-2-(3)-② お出かけしやすい移動手段の確保 公共交通の空白地域において地域の実情に応じた交通機関の導入などにより、移動手段の確保を図ります。		
Ⅵ 環境を未来に引き継ぐ	Ⅵ-2 地域からの低炭素社会への取り組み		
		Ⅵ-4 豊かな自然環境と快適な生活環境の確保	Ⅵ-4-(2) 安心して暮らせる快適なまちづくり

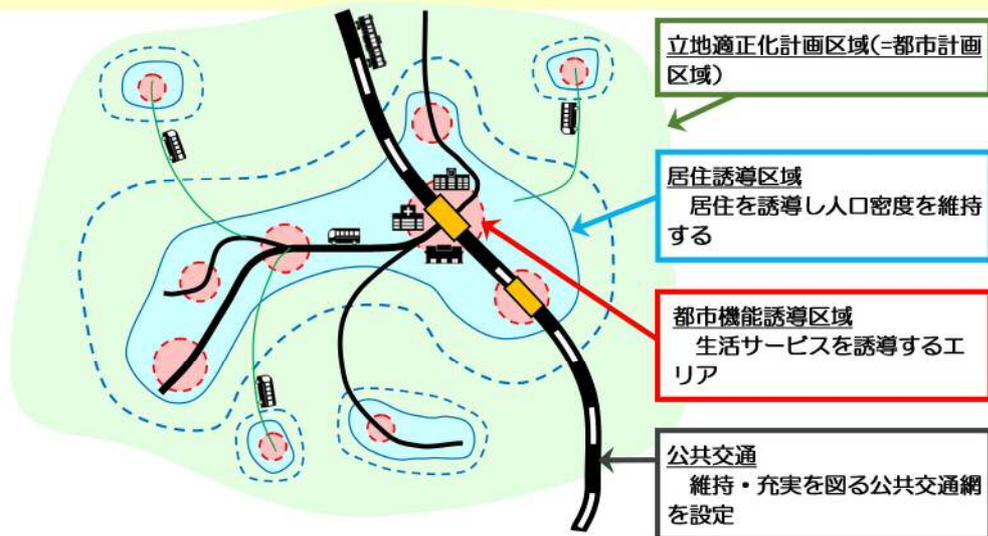
(2) 北九州市立地適正化計画（平成28年度策定）

「北九州市立地適正化計画」では、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造の実現に向けて、都市機能や居住の誘導を図る区域を設定し、誘導を図るための施策を策定しています。

■北九州市立地適正化計画の概要

■立地適正化計画とは

○H26年8月、都市再生特別措置法改正により、「立地適正化計画」が制度化されました。
○市町村が、都市全体の観点から、居住機能や商業・医療・福祉施設等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。



- ・居住誘導区域を定めることにより、区域外における一定規模以上の住宅等の建築等が事前届出・勧告の対象となります。区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載できます。
- ・都市機能誘導区域を定めることにより、区域外における誘導施設の建築等が事前届出・勧告の対象となります。区域内に都市機能の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載できます。

■計画の概要

- 計画の対象区域：北九州都市計画区域（H27.4.1 現在）
- 目標年次：平成52年（2040）

■ 計画の対象区域

北九州市立地適正化計画の対象区域は現在（平成27年4月1日現在）の都市計画区域（市域のうち島しょを除く）とします。

■ 目標年次

計画の目標年次については、国の都市計画運用指針では概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、併せてその先の将来も考慮することとされています。

また、本市の都市計画マスタープランにおいても、概ね20年後の将来を展望した計画策定が行われています。

これらのことを鑑み、立地適正化計画が包含されることとなる都市計画マスタープランの改定（平成28年度以降）作業も踏まえ、目標年次を平成52年（2040）とします。

①北九州市における目指すべき都市像

「北九州市立地適正化計画」の中で、本市の都市像と課題を踏まえ、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造を目指すこととしています。

北九州市の都市構造の特性

- 主要な公共交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と薄く広がった郊外部
- 階層をもった複数の拠点が存在
- 公共交通の利便性が高いものの、自動車依存も進行
- 旧来からの市街地を中心に、人口、生活利便施設が集積し、公共交通が特に便利な地域が形成
- 産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在

都市構造上の課題と対応

- 地域活力の低下**
 ≫生活利便性の高い区域への居住誘導による人口密度の維持
 ≫人口減少に対応した生活サービス施設の適切な再配置
- 拠点機能の低下**
 ≫拠点への都市機能の誘導
- 公共交通の衰退**
 ≫公共交通による移動の促進、利便性の向上、ネットワークの維持・存続
 ≫公共交通軸周辺への居住の誘導
- 財政への影響**
 ≫持続可能な都市経営のための行政コストのマネジメント
- 災害に対する不安感の増大**
 ≫斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

集約型の都市構造を形成することによるメリット

- 高齢者や障害者も健康で暮しやすい**
 (地域活動への参加や歩くことなどで外出が増え、健康の維持・増進も図られる)
- 拠点において商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能が集積することにより、賑わいを感じ、楽しめる場が確保**
 (人が集まり賑わうことが、更なる都市機能集積に繋がっていく)
- 公共交通の利便性が高い**
 (公共交通利便性が高い場所の居住者が増加⇒安定した公共交通経営が可能⇒運行本数増加などのサービスに還元)
- 公共施設がより使いやすくなる**
 (公共施設がより便利な場所に集約化されることで、行政サービスが効率的に提供され、より利用しやすくなる)
- 安全に暮らせる**
 (災害の危険性が少なく、助け合いも可能)

既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造を目指す

【基本方針】

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

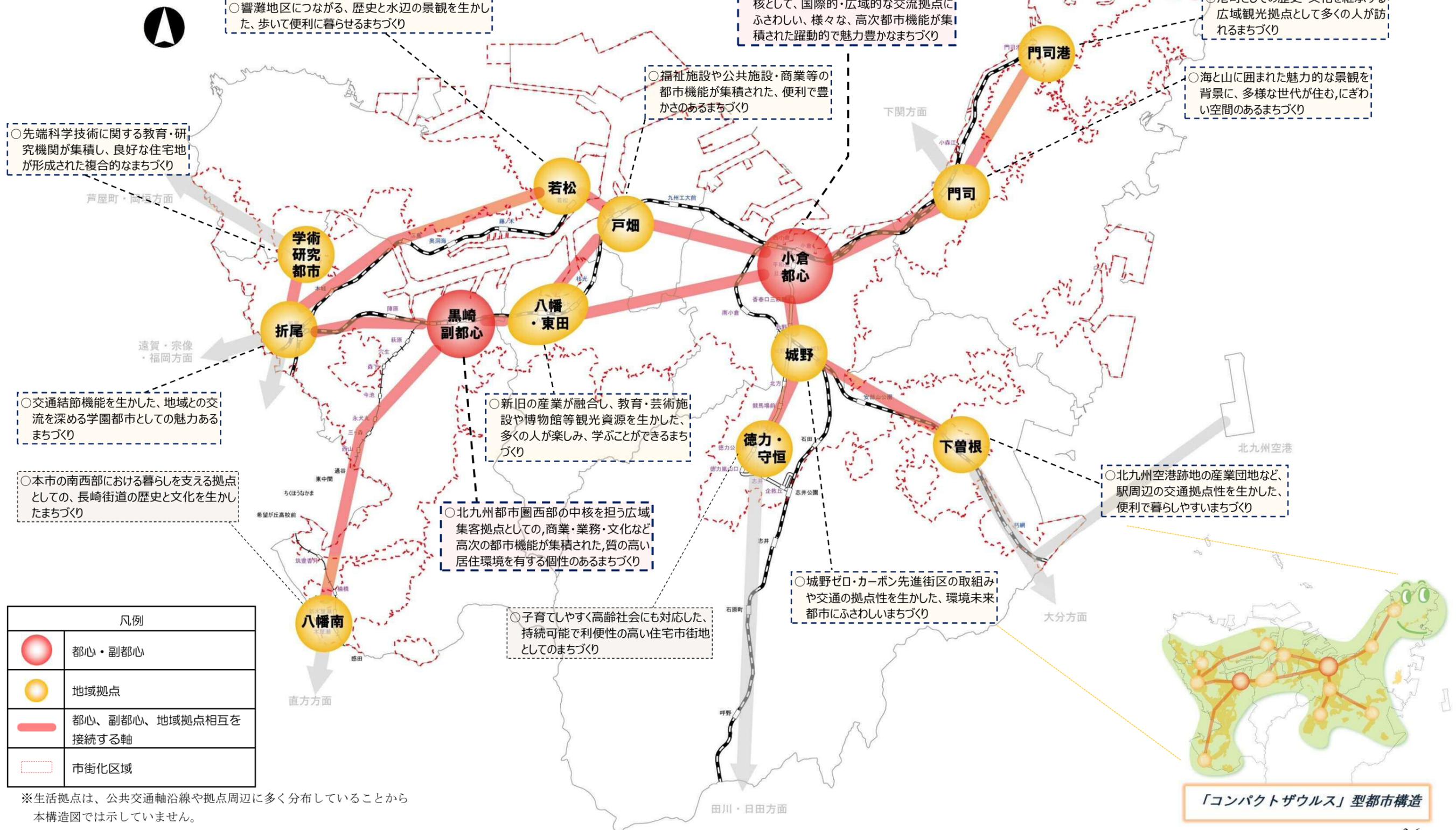
交通網ストックを生かした交通軸形成

②都市形成の方向性

「北九州市立地適正化計画」では、以下に示す「コンパクトザウルス」型の将来都市構造を目指すこととしています。

- 本市は、これまで、「元気発進！北九州」プラン(平成20年)、都市計画マスタープラン(平成15年)において、「街なか」の重点化、「拠点地区」における都市機能の強化などを都市づくりの基本としてきましたが、今後とも、これら「街なか」の「拠点」を重視する考え方を継続することとします。
- 各拠点におけるまちづくりの方向性等を再整理するとともに、階層構造の拠点形成など「集約型都市構造形成の基本的な方針」を踏まえ、本市の目指すべき都市像を描くと、下図のとおり、都心・副都心、地域拠点とこれらをつなぐ軸を骨格とする都市構造となります。

■拠点の構造とまちづくりの方向性

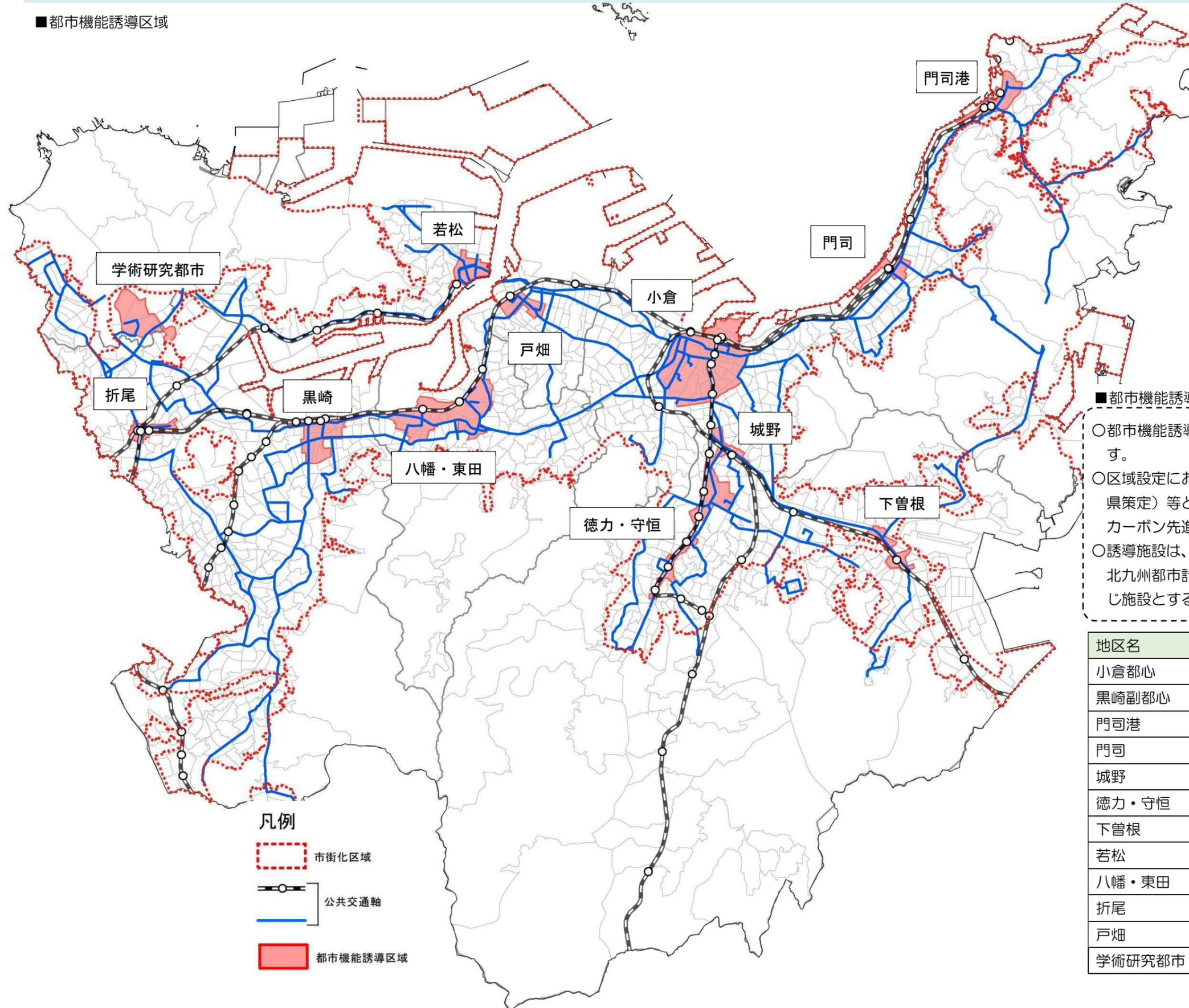


③都市機能誘導区域の設定

「北九州市立地適正化計画」では、「都市機能誘導区域」が下図のように設定されています。

【都市機能誘導区域】医療・商業等の都市機能を拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの市民への効率的な提供を図る区域

■都市機能誘導区域



■都市機能誘導区域及び誘導施設の設定に関する基本的考え方

- 都市機能誘導区域は、地域拠点のうち12地区において設定します。
- 区域設定においては、北九州都市計画区域マスタープラン（福岡県策定）等との整合を図り、市の関連プロジェクト（城野ゼロ・カーボン先進街区等）を考慮します。
- 誘導施設は、高次の都市機能を誘導するものとして、北九州都市計画区域マスタープランにおける大規模集客施設と同じ施設とすることを基本とします。

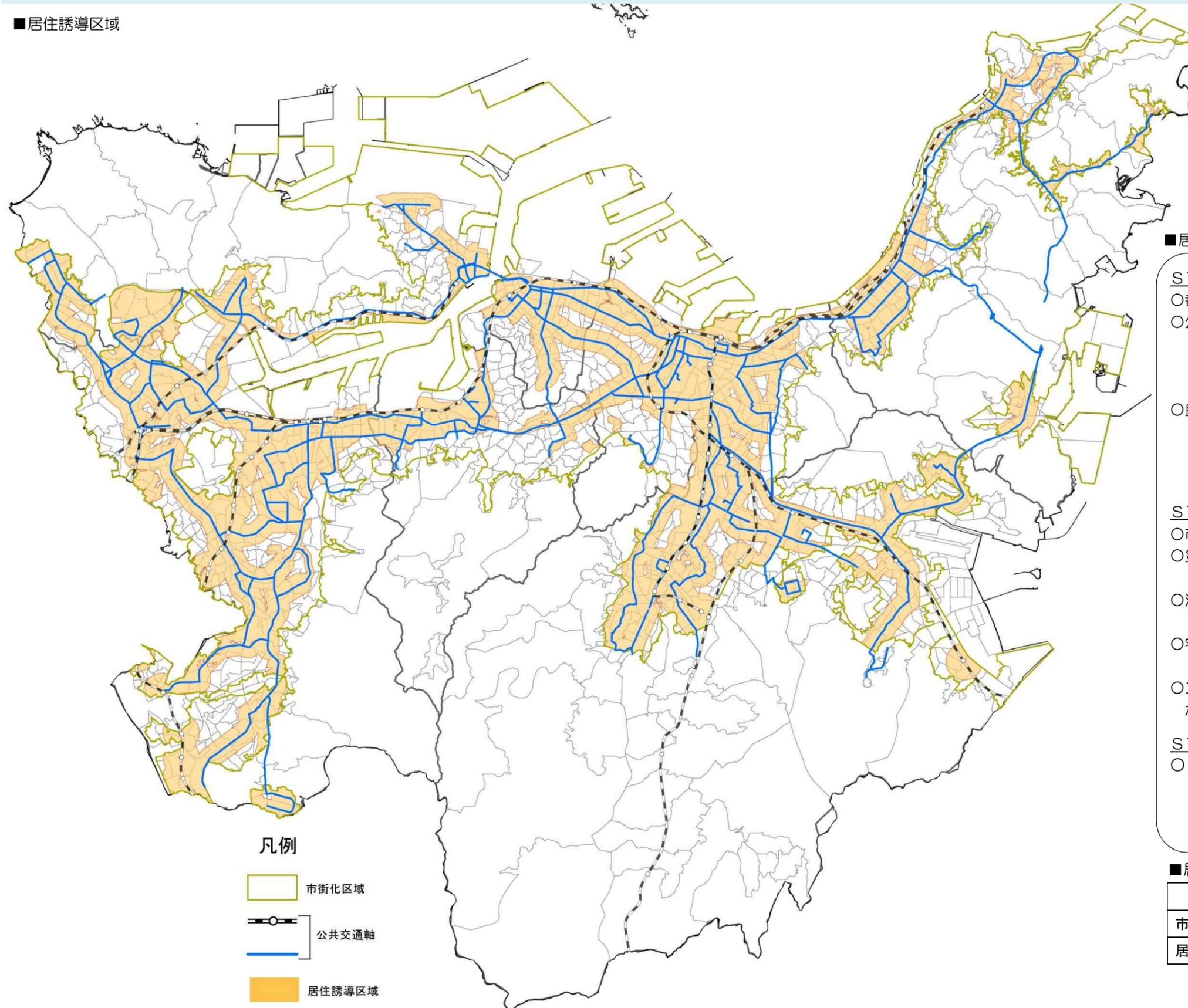
地区名	誘導施設
小倉都心	商業施設等：
黒崎副都心	商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等不特定多数の人が利用する施設であり、施設の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの
門司港	
門司	
城野	公共施設：
徳力・守恒	国県市の拠点施設（庁舎、区役所、基幹図書館）
下曽根	
若松	病院：
八幡・東田	病床数200床を超えるもの
折尾	
戸畑	大学 等：
学術研究都市	学生数が500名を超えるもの

④居住誘導区域の設定

「北九州市立地適正化計画」では、「居住誘導区域」が下図のように設定されています。

【居住誘導区域】人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域

■居住誘導区域



■居住誘導区域の基本的考え方

STEP 1：居住誘導区域に「含む区域」

- 都市機能誘導区域
- 公共交通利用圏
 - ・鉄軌道駅半径500m圏、
 - バス路線(※主要幹線・幹線軸に係るもの)沿線半径300m圏(高台地区は半径100m圏))
- 良好な居住環境が形成・保全される区域
 - ・土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業、又は開発許可による開発・整備区域であって、5ha以上の住宅系地区計画が定められた区域

※主要幹線軸：概ね10分に1本以上の頻度で公共交通機関が運行する交通軸
幹線軸：概ね30分に1本以上の頻度で公共交通機関が運行する交通軸

STEP 2：居住誘導区域に「含まない区域」

- 市街化調整区域など
- 災害発生の恐れのある区域
 - ・土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域など
- 法令・条例により住宅の建築が制限されている区域
 - ・工業専用地域など
- 宅地造成工事規制区域
(「良好な居住環境が形成・保全される区域」は除く)
- 工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域

STEP 3：目標値の設定

- 「街なか」になるべく多くの人々がまとまって住むことが、地域の活力の維持・向上や公共交通の維持に資することから、居住誘導区域内の人口密度を指標として目標値を設定します。

■居住誘導区域の面積等

	面積	人口密度(H22)
市街化区域	約 9,500ha	98 人/ha
居住誘導区域	約 5,600ha	130 人/ha

※面積は道路、公園等の面積を除外した数値

凡例

- 市街化区域
- 公共交通軸
- 居住誘導区域

⑤計画遂行に向けた取り組み

「北九州市立地適正化計画」では、都市機能や居住の誘導を図るため、都市全体の観点から、まちづくりに関わる分野が連携して、以下の施策を総合的に展開することとしています。

都市機能誘導区域で講じる施策

街なか活性化に寄与する都市機能の誘導・集約(都心・副都心、地域拠点における都市機能の整備など)

選択と集中の観点からの公共施設の再構築(公共施設マネジメントモデルプロジェクトなど)

居住誘導区域で講じる施策

街なか活性化に寄与する住まいづくり(街なかに住みたいと思う転入者を応援する仕組みづくりなど)

まちづくりと一体となった住まいづくり(街なかにおける住宅市街地の整備など)

総合的な住み替え施策の推進(中古住宅や空き家などの流通促進など)

都心・副都心、地域拠点の活性化(交流人口増の取り組みなど)

居住誘導区域外の対応

居住誘導区域外における地域住民の交通手段の確保(おでかけ交通事業への支援強化など)

地域活力の維持・向上(地域活性化のためのまちづくり活動や地域課題解決の支援など)

**公共交通
の確保策**

地域公共交通網形成計画と連携して、交通施策(30施策)と、その中の取り組みの柱となる重点施策(7施策)を一体となって展開します。

**届出制度
の運用**

届出制度の運用により、都市機能や居住の区域内への立地の誘導を図ります。

**国等の
支援制度**

金融上、税制上、財政上の支援制度の活用が図られるよう、周知を図ります。

3-2. 望ましい交通体系を目指すための理念

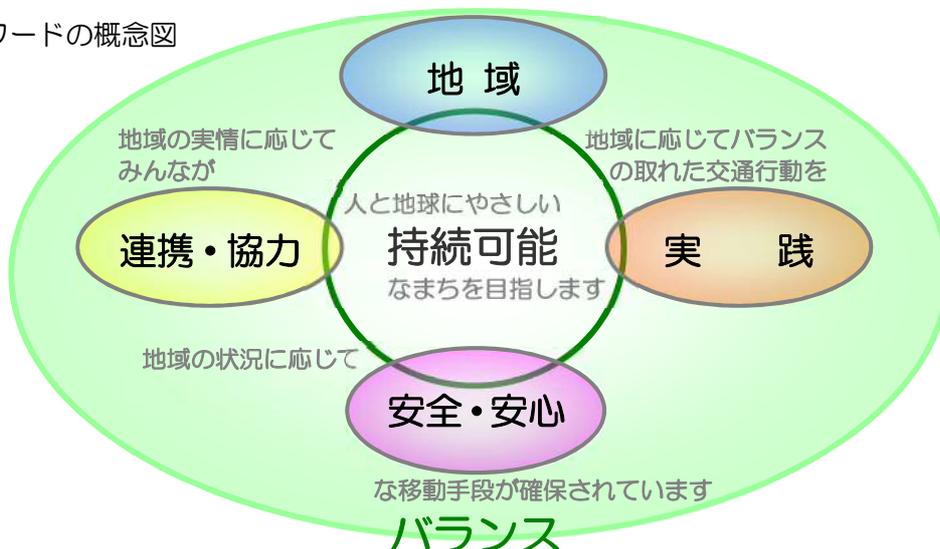
(1) 理念を導くためのキーワード

立地適正化計画で設定された本市の目指すべき都市像である“コンパクトに集約した都市構造”を実現するためには、望ましい交通体系の構築が必要です。

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を設定するにあたり、本市の交通の現状や懸念事項を踏まえて、「実践」「連携・協力」「安全・安心」「地域性」「持続可能」の5つのキーワードを抽出しました。

本市が目指すまちづくりにおいて都市交通分野で必要なこと	キーワード
<p>■ 一人一人の問題意識を実践 公共交通離れや地球温暖化への問題を認識するだけでなく、それを解決するため、行動することが重要なため、 ⇒ 交通や地球環境に対する問題意識に対して具体的な行動を起こします</p> <p>■ 関係各主体が連携・協力 行政や交通事業者だけでなく、公共交通の恩恵を受けている市民や企業も自分の問題として捉えることが必要であるため、 ⇒ 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって問題意識を共有し、各々ができることを連携・協力して取り組みます</p> <p>■ 安全で安心して移動できる交通手段の確保 公共交通が廃止・縮小されることによる将来の移動手段の減少の可能性があるため、 ⇒ 誰もが安心して安全に利用できる生活交通手段は可能な限り維持・存続させます</p> <p>■ 持続可能な交通サービスを確保 比較的便利な街なかでも公共交通が衰退し、郊外部等では不採算路線の廃止や縮小が進行する恐れがあるため、 ⇒ 効率的なまちづくり（街なか居住）とともに公共交通サービスの利便性を高めます （街なかでも高台地区など、公共交通サービスの困難地域を確認） 自動車交通が増加し続けると公共交通衰退に拍車をかけ、都市機能が低下するため、 ⇒ 地域や目的に応じてバランスの取れた交通手段の選択を促します</p>	<p>実践</p> <p>連携・協力</p> <p>安全・安心</p> <p>地域性</p> <p>持続可能</p>

■ キーワードの概念図



(2) 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

先に整理したキーワードと、地域及び公共交通に対する懸念事項を踏まえて、『望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針』を設定しました。

■懸念事項

- 1 路線の廃止や減便によるサービス低下
- 2 移動手段がない人々の移動手段の確保が困難
- 3 地球温暖化の進行

■懸念事項への対応

- 1 公共交通の利便性向上を図り、利用しやすい快適な交通体系を構築
- 2 安全で安心して利用できる生活交通の確保
- 3 「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進

本市の懸念を解消するために

■キーワードの整理

交通に関わる関係者が「地域性」に応じて「連携・協力」して、様々な取り組みを行うことにより、「安全・安心」に利用できる交通体系を構築します。

また、一人一人が環境面に配慮し地域や目的に応じ、公共交通利用とマイカー利用を上手に使い分けるなど、バランスが取れた交通行動を「実践」することにより、人と地球にやさしく「持続可能」なまちを目指します。

キーワードを踏まえて理念を設定

■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

3-3. 望ましい交通体系の設定に向けての視点

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を踏まえて、望ましい交通体系の設定に向けての取り組みの視点を、以下のとおり整理しました。

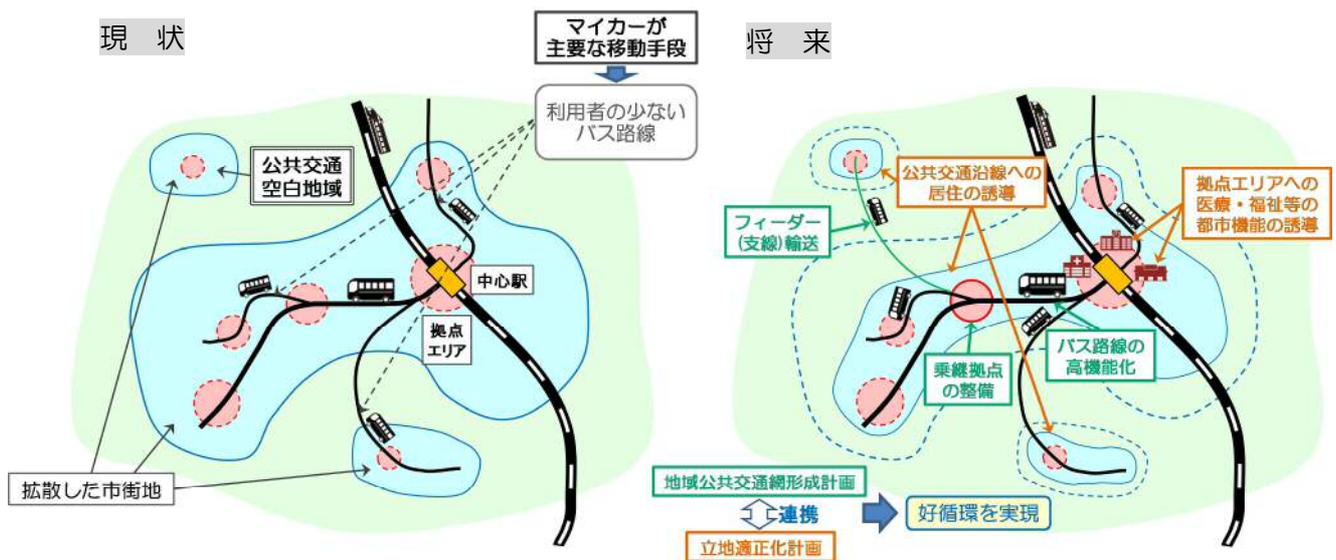
■視点1

まちづくりと一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う

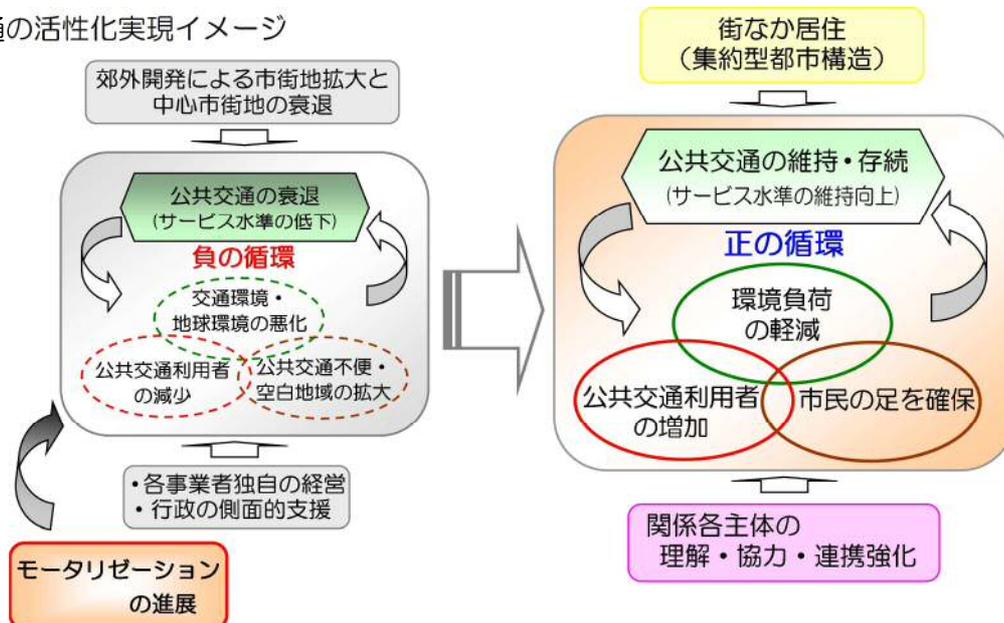
本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通網の利便性を高め、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、「市民の足」を確保していくことが重要です。

そのため、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の理解と協力により積極的に公共交通を利用促進していき、公共交通の衰退がもたらす『負の循環』を、公共交通が維持・存続できる『正の循環』に転換して、地球にやさしく安心して移動できるまちを目指していく必要があります。

■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



■公共交通の活性化実現イメージ



■視点2

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

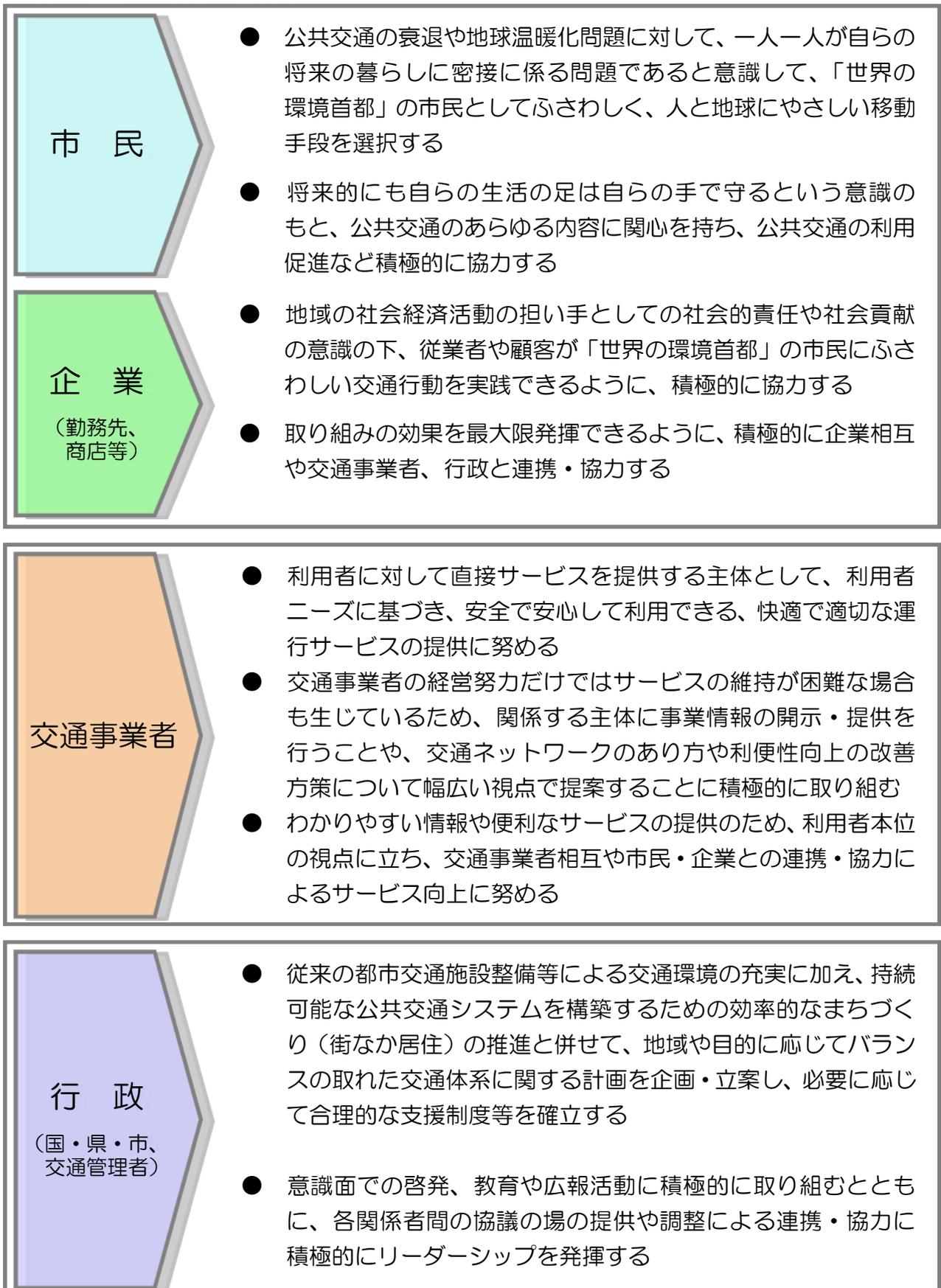
望ましい交通体系の設定にあたっては、公共交通輸送の役割を担っている「交通事業者」や、施設や制度の整備などを実施している「行政」の他、地域社会形成の担い手であり、日常生活や社会経済活動の様々な場面において公共交通の恩恵を受けている「市民」や「企業」が、それぞれの果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識し、一体的に取り組む必要があります。

■関係各主体の連携・協カイメージ



本市の都市交通における関係各主体の果たすべき役割を整理しました。

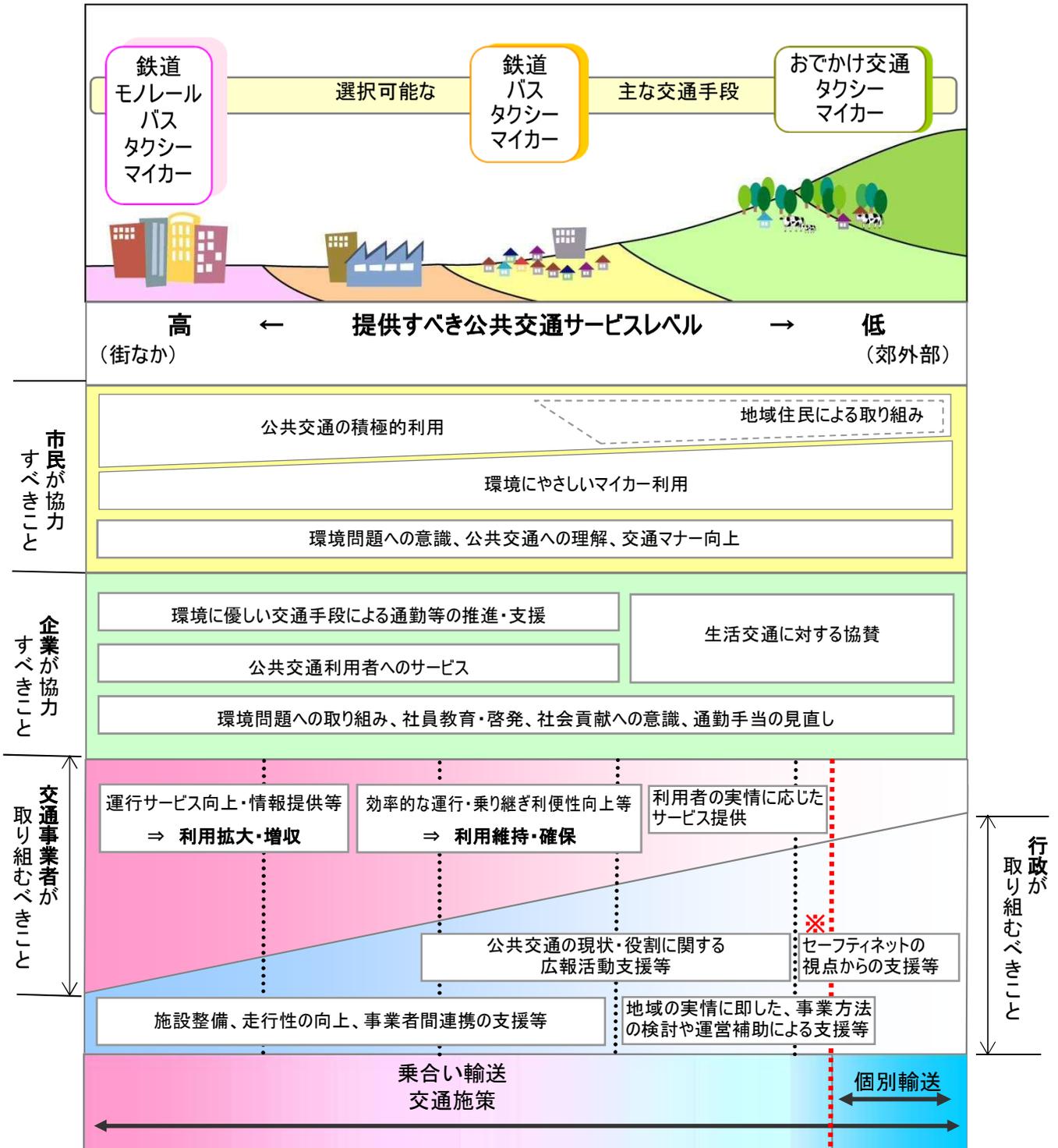
■関係各主体の果たすべき役割



■視点3

地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと
関係各主体がとるべき行動を明らかにする

- 地域の特性に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルを確保するために関係各主体がとるべき行動との関係を整理すると、下図のようなイメージになります。
- 具体的な施策検討に際しては、地域特性を踏まえ関係各主体がどのような事に取り組むべきかという視点で検討します。



■地域の活力に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

※乗合い輸送による交通サービスの確保が困難な地域で、マイカーを利用できない人に対して、多方面からの対応策により生活交通を確保する取り組み

3-4. 望ましい交通体系を設定する際の3つの分野

望ましい交通体系を設定する際に、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野に分けて設定することとしました。

望ましい交通体系を実現するには、「公共交通」「道路交通」のソフト・ハード施策の充実はもちろんですが、利用者である市民一人一人が、公共交通の衰退や地球温暖化等を自らの問題であると「意識」することが、最も重要です。

このため、市民・企業・交通事業者・行政が連携・協力して、それぞれの果たすべき役割を認識し、実践する体制づくりが必要です。

意識

人々が移動するための都市の装置として必要不可欠な「公共交通」は、まちづくりの方向性と一体となった地域や目的に応じた交通体系であることが求められます。

したがって、各主体間で連携・協力を図って『市民の足』を確保し、利用しやすく安心して快適な交通施策を展開する必要があります。

公共交通

市民生活や物流・産業活動を支える「道路交通」には、時代やまちづくりの方向性の変化に応じた道路ネットワークを形成することが求められます。

また、歩行者や自転車及安全で安心して移動しやすいまちを目指すことも必要です。

道路交通

3-5. 望ましい交通体系

(1) 整理方針

「意識」の分野の対応は全市的なものですが、「公共交通」と「道路交通」の分野の対応は、地域の実情や施策の対象を十分に考慮することが重要です。

「公共交通」と「道路交通」の望ましい交通体系の設定にあたっては、北九州市基本計画における分野別施策や交通・物流ネットワークの基本的方向に基づき、整理しました。

(2) 望ましい交通体系

望ましい交通体系を目指すための理念や基本方針、望ましい交通体系の設定に向けた視点を踏まえて、3つの分野ごとに設定しました。

【分野： 意識】

本市が目指す交通体系を実現するためには、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の連携・協力が必要であるため、意識の分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

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”を目指しています
そのために、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ます

■ 対応の方向性

関係各主体が連携・協力して、
○地球温暖化対策に取り組んでいきます
○交通問題に関する教育・啓発活動を実施していきます
○持続可能な社会の形成のために、市民が積極的に適切な交通手段を選択していきます
○継続的な情報交換・協議を行い、交通サービスの充実に向け一体的に取り組んでいきます

■ 取り組みイメージ

■ 地球環境にやさしい交通行動を促す取り組み



【分野： 公共交通】

北九州市基本計画における交通・物流ネットワークの基本的方向や望ましい交通体系の設定に向けた視点3から、公共交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

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
交通となっています

主要な拠点間は、
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ます

街なか（集約市街地）では、
歩いて暮らせ、身近に公共
交通を利用できます

周辺市街地では、
主要な拠点まで 1 回程度の
乗り継ぎで移動ができます

市街地臨海部では、
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
います

郊外部では、
通院や買物など、日常生活に
最低限必要な足が確保されて
います

■ 対応の方向性

- 地域に応じた生活交通手段を確保していきます
- 利用しやすい路線やダイヤを提供していきます
- 交通結節機能の強化を図り、公共交通を快適に利用できるようにしていきます
- 総合的な公共交通情報を提供していきます

- 定時性・速達性の高い公共交通機関でのアクセスを確保します

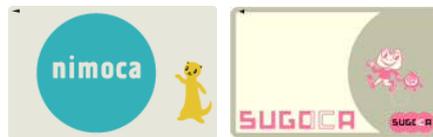
- 鉄道駅から遠い高密度な市街地では、バスの利便性を強化していきます
- 徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにしていきます

- バス停や駅の近くで、安い料金の駐車場を利用し、自家用車から公共交通へ乗り換えやすくします

- 通勤時の渋滞を緩和し、地球温暖化問題対策に取り組んでいきます

- 地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確保・維持していきます

■ 取り組みイメージ



■ 公共交通利用者の利便性の向上
(IC 乗車券の導入・共通利用)

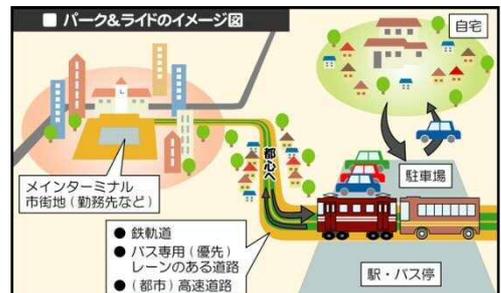
■ 公共交通利用者の
利便性の向上 (駅前広場)



■ 生活交通手段の確保



■ かしいマイカー利用
(パーク&ライド)



【分野： 道路交通】

北九州市基本構想・基本計画を踏まえて、道路交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

■ 望ましい交通体系

広域拠点との道路ネットワークが充実しています

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ます

既存の道路ストックが有効に活用されています

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ます

■ 対応の方向性

- 広域的な人流及び物流を活発化する、広域幹線道路を充実させていきます
- 市内外の広域交流拠点間は、経済活動を支援する速達性の高い道路網で連結し、自動車交通による円滑な移動を確保していきます

- 円滑な都市内自動車交通を確保することにより環境負荷を軽減し、バスの定時性・速達性も確保していきます

- 時間帯や道路交通状況に応じて、一般道路と高速道路を使い分け、円滑な自動車交通により CO₂ 排出量を削減していきます
- 自動車利用者が交通ルールを守ることにより、路線バスの定時性を確保していきます

- 子どもから高齢者まで不自由なく移動できる歩行空間を確保していきます
- 歩行者・自転車道を充実させ、安全で快適な歩行・自転車利用環境を確保していきます

■ 取り組みイメージ

■ 自動車交通の円滑化
(新規道路の整備・道路改良)



■ バスの定時性・速達性の確保
(バス専用レーン)



■ 安全で快適な歩行・自転車利用環境
(歩行者・自転車分離)



3-6. 観光振興に寄与する公共交通ネットワーク

(1) 北九州市観光振興プラン

北九州市では、観光振興による地域経済の活性化を発展・継続するための計画として「北九州市観光振興プラン」が平成 26 年 5 月に策定されています。

■北九州市観光振興プランの概要

●ありたい姿～本計画終了時に北九州市が目指す姿～

近い将来「北九州市に観光にいこう！」と言われる観光都市になる

●コンセプト～観光振興に取り組む根本的な考え方～

キーワード: 産業観光、近代化遺産、環境観光、サブカルチャーなど

歴史と文化のある 5 つの伝統を活かした観光テーマづくり

～5 つの歴史と文化をもつ北九州市が観光地であるということを内外共に打ち出す～

●計画期間・確認指標

計画期間: 6 年間 (2014 年～2019 年)

確認指標 (目標)

・観光客数 (2,460 万人) ・観光消費額 (976 億円)

・宿泊客数 (130 万人) ・観光地度 (45%)

●「ありたい姿」を実現するための基本戦略の方向性

1 北九州市＝観光都市としてのブランディング<都市イメージ>

・市内に向けた郷土愛醸成、おもてなし意識の醸成

・市外に向けたイメージプロモーションの実施

2 北九州市ならではの地域資源の観光資源化<資源の発掘・磨き上げ>

・近代化産業遺産やサブカルチャー観光などの新規観光テーマの育成

・産業観光・環境観光など本市ならではの特徴的な観光テーマの磨き上げ

・重点磨き上げエリアの設定: 門司港レトロ・関門海峡

3 セールスプロモーション<情報発信>

・SNS など新規双方向メディアや既存マスメディアの戦略的活用

・PR 効果を高める北九州市観光大使やキャラクターの活用

・北九州市ならではのオンリーワン情報などの有効活用

・東九州自動車道沿線や来訪者意向を踏まえたターゲットエリアの明確化

4 おもてなしの充実

・観光関連団体などとの連携による観光推進体制の強化

・おもてなし人材の育成、組織的サポート

・案内機能など着地サービスの充実

5 MICE 戦略<都市型集客>

・MICE 誘致体制の強化

・環境・グルメなどテーマ別 MICE の誘致促進

6 インバウンド戦略<東アジアからの誘客>

・案内機能強化や環境整備による受入れ体制の充実

・ターゲットエリアを意識したプロモーションの展開

(2) 市内の主要観光資源と公共交通ネットワーク

北九州市内には多くの観光資源が散在しています。

これらの観光資源の殆どは、公共交通ネットワークで結節されていますが、更なる観光振興を図るためには公共交通ネットワークの維持・向上が求められます。

■北九州市内の主要な観光資源



3-7. 公共交通拠点と公共交通軸の設定

本市における望ましい交通体系の実現に向けて、公共交通は市民の移動手段であることを踏まえ人流を対象に、公共交通拠点や公共交通軸を設定し、基本的な考え方や必要な機能について整理しました。

(1) 公共交通拠点の設定

●設定・分類

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における生活機能のほか、交通結節機能や業務機能などの多様な都市機能を有する都心・副都心、生活支援拠点（地域拠点[※]）、産業拠点・物流拠点（次世代産業拠点・物流拠点[※]）の中で多くの人的交流が見込まれる学術研究都市、北九州空港、新門司を「公共交通拠点」に設定します。

広域的に求心力のある都心・副都心を「主要交通拠点」とし、その他の生活支援拠点、産業拠点、物流拠点を「交通拠点」に設定します。また、小売店舗・病院・銀行など日常生活の中で、身近な生活を支える生活支援施設や鉄道駅、バス停を有している公共交通軸上にある拠点を「生活交通拠点」とします。

※:()内は北九州都市計画マスタープランで位置づけられている拠点を示しています。

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画）での拠点の位置づけ

計画名称	北九州市基本計画 「元気発進！北九州プラン」	北九州市都市計画 マスタープラン	北九州市環境首都総合交通戦略 (北九州市地域公共交通網形成計画)
項目	交通・物流ネットワークの 基本的方向	都市空間形成の基本方向 (将来都市構造)	公共交通拠点
拠点の 位置づけ	都心・副都心	都心・副都心	主要交通拠点
	生活支援拠点	地域拠点	交通拠点
	産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州 空港、新門司)	次世代産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州 空港、新門司)	
	—	—	生活交通拠点

●必要な機能

「主要交通拠点」は、多交通機関（JRとモノレールとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り場案内、乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。

「交通拠点」は、2交通機関（JRとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。

「生活交通拠点」は、公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能の充実が求められます。

(2) 公共交通軸の設定

●設定・分類

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸を基本に、公共交通施設の整備状況・公共交通機関の運行状況・将来予測人口の分布状況を踏まえて、「公共交通軸」を設定します。

市内の公共交通拠点相互や隣接周辺地域を結び、高水準のサービスを提供する交流軸を「主要幹線軸」に設定し、「主要幹線軸」を補完し比較的高いサービスを提供する交流軸を「幹線軸」に設定します。

なお、公共交通軸上のバス及びバス路線については、「幹線バス」、「幹線バス路線」と位置づけます。

●必要な機能

「主要幹線軸」については、概ね10分に1本以上の頻度で大量及び中量輸送し、定時性・速達性等の機能が求められます。

「幹線軸」については、概ね30分に1本以上の頻度で中量輸送し、定時性などの機能が求められます。

(3) 支線の設定

●設定・分類

公共交通軸及び公共交通拠点を除く地域での、既存のバス路線などの維持を図り、最寄りの公共交通拠点や鉄道駅までのアクセスを確保します。

また、最寄りの生活交通拠点まで行くことができる移動手段を確保することが必要であるため、公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅、生活交通拠点までの路線を「支線」に設定します。

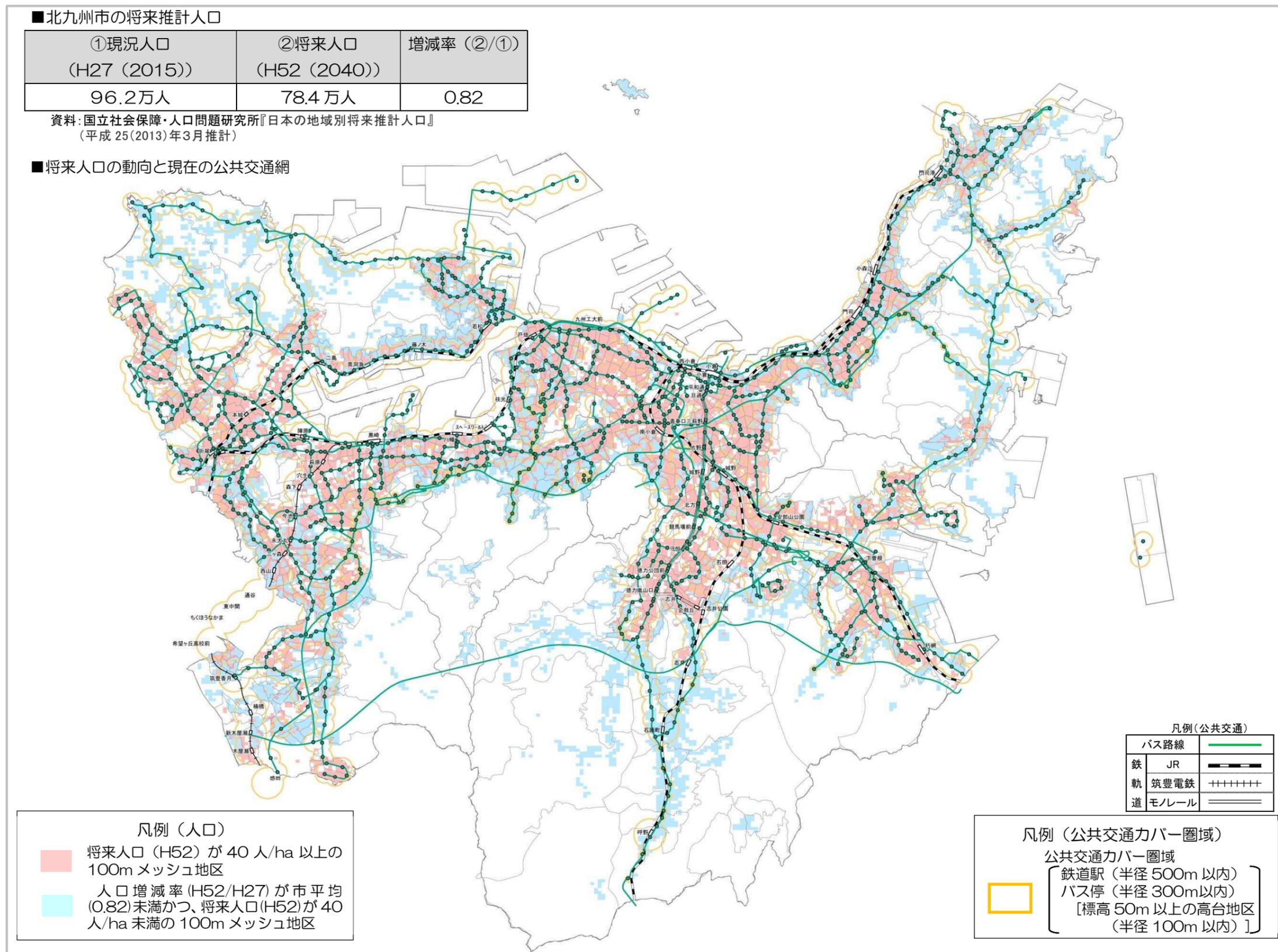
●必要な機能

支線については、街なか、周辺市街地、郊外部などの既存の路線バスやおでかけ交通などの交通手段を維持しつつ、地域の交通需要や生活に応じた輸送量、路線、運行ダイヤの設定、輸送方法の検討のもと、日常生活において最低限必要な移動手段の確保が求められます。

また、大規模な工場などが立地している市街地臨海部については、通勤交通の確保を図るため、乗合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能の充実が求められます。

(4) 将来人口の動向 (今回、総合交通戦略から地域公共交通網形成計画に位置付けるための再検証)

本市平均の将来人口増減率 (H52/H27) は、0.82と想定され、地域別には市北西部や北東部、内陸部の南部、南西部において、将来的に本市平均以下の人口減少が見られます。鉄軌道及び主要なバス路線の沿線においては、将来的にも40人/ha以上の人口が概ね維持されると見込まれ、大規模な宅地開発地区や郊外部の住宅地においても、将来的に人口が維持される地区が存在します。



望ましい交通体系の実現に向けて、バス交通及び鉄軌道交通において求められる対応を整理しました。

なお、公共交通の恩恵を受ける市民・企業の積極的な利用が望まれます。

②バス交通の対応

公共交通軸の中で、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。

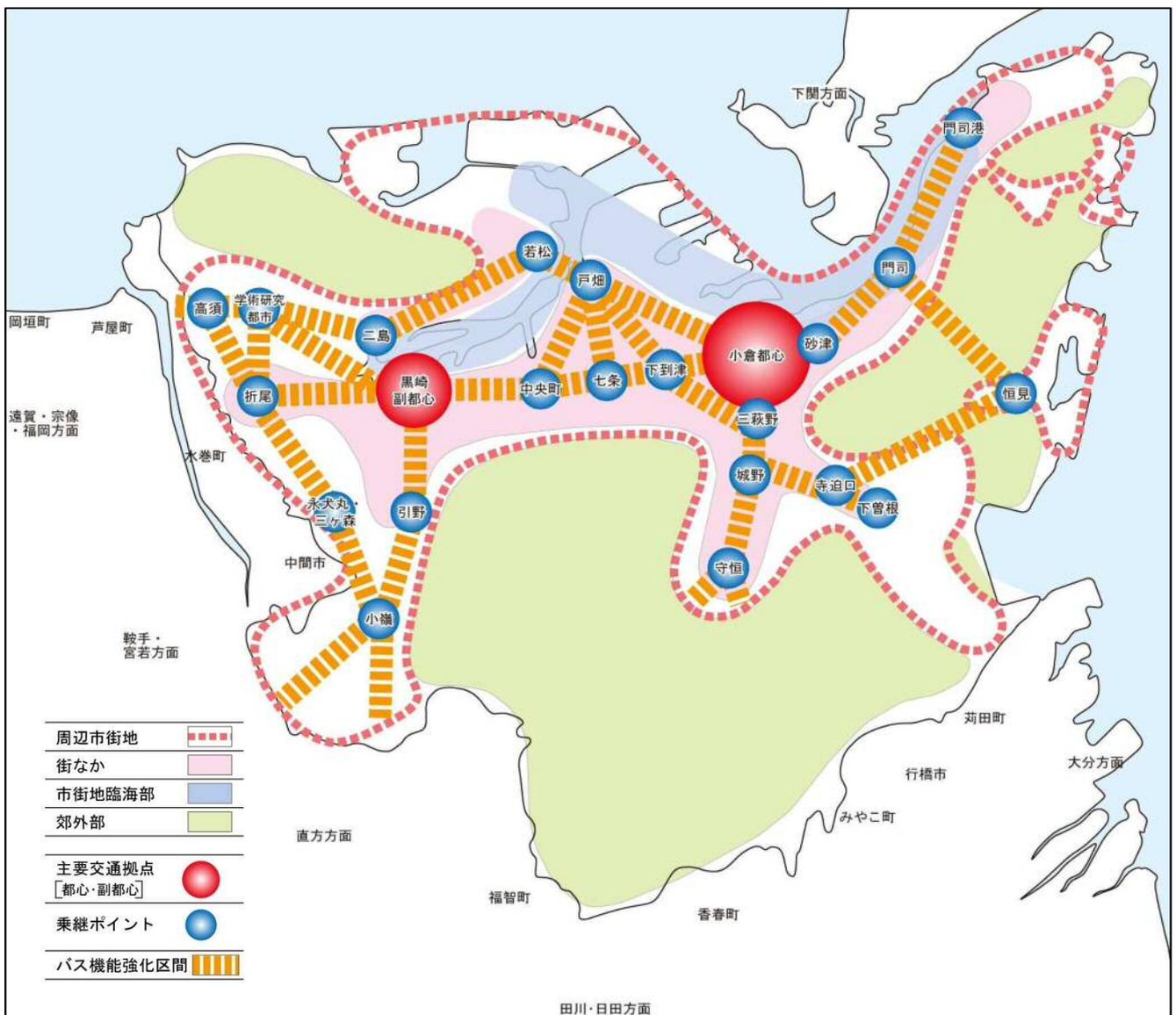
<求められる対応>

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。

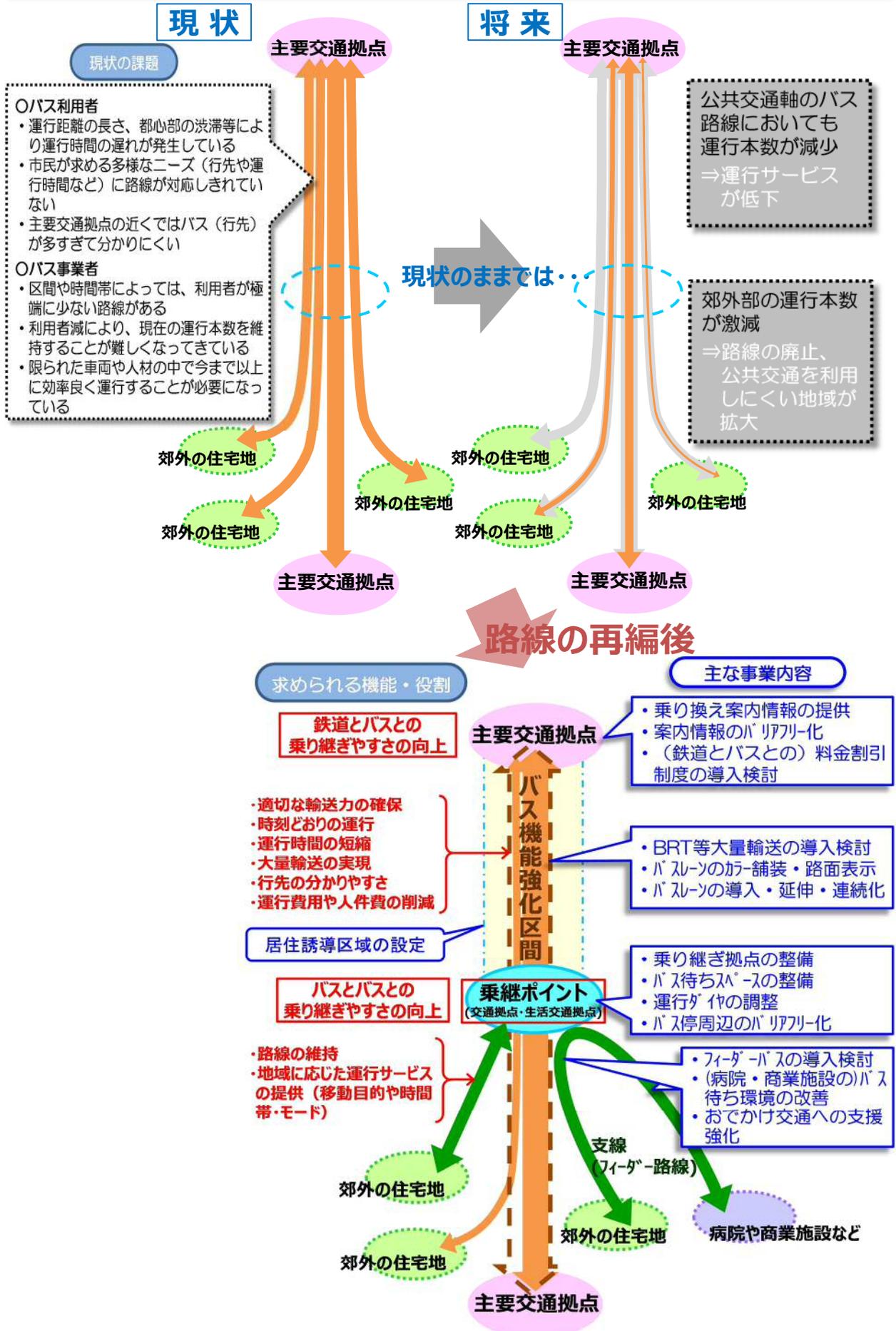
また、路線利用者の確保のため、沿線人口の確保についても検討が必要です。

バス交通に対応した機能強化が必要な区間は、下図に示すとおりです。

■バス機能強化区間



《参考》 バス路線の再編イメージ
(今回、総合交通戦略から地域公共交通網形成計画へ位置づけるための新たな検討)



③鉄軌道交通の対応

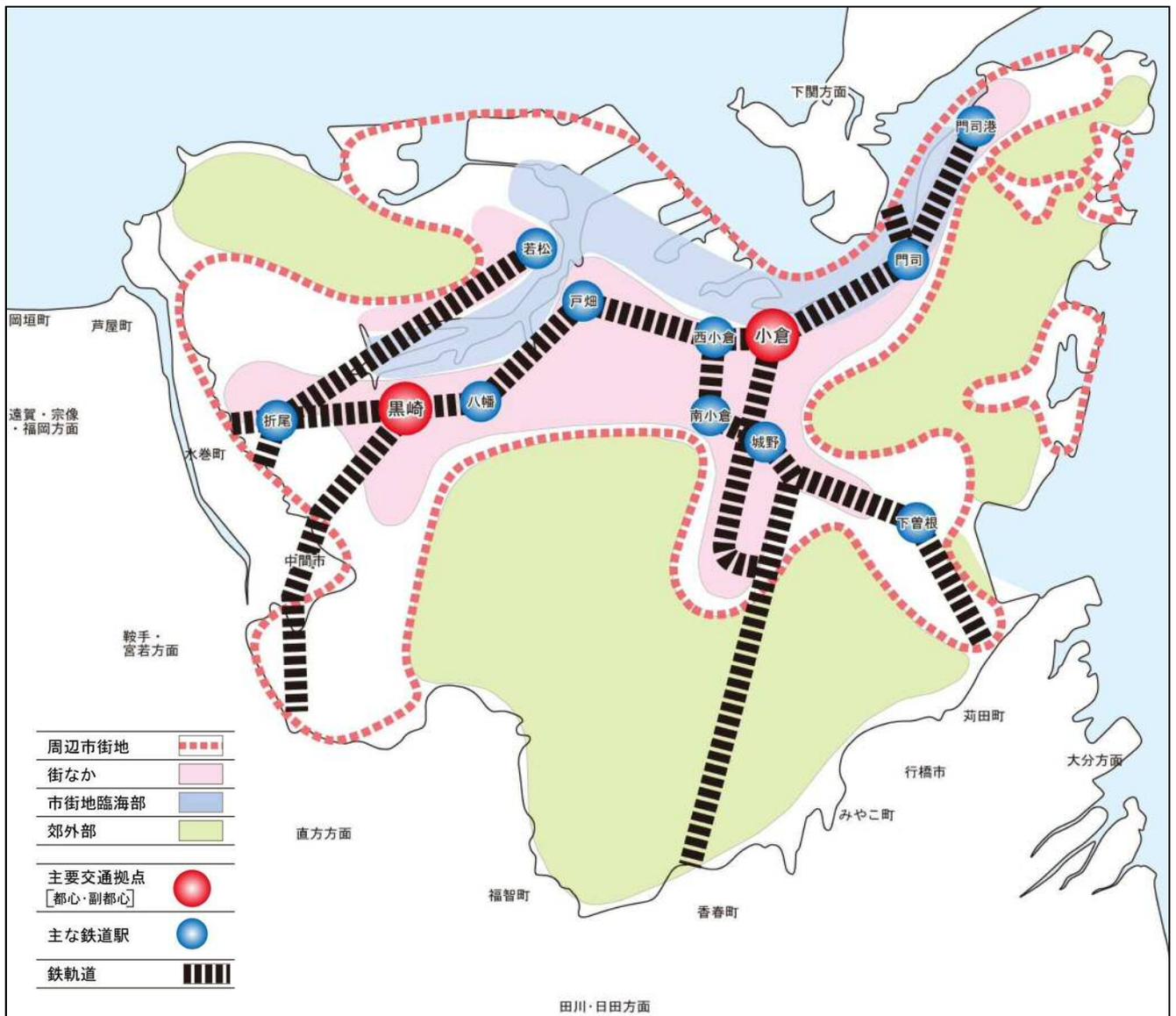
公共交通軸の中で鉄軌道は、定時性や速達性に優れ大量輸送も可能であることから、都市交通の骨格を形成する重要な交通軸として位置づけます。

＜求められる対応＞

鉄軌道については、定時性・速達性の優位性を活かしつつ利用者の維持・拡大を図るため、乗り継ぎ機能の強化や高機能化の推進などが必要です。

鉄軌道交通は、下図に示すとおりです。

■鉄軌道交通



3-8. 道路交通軸の設定

道路交通軸については、道路を利用する自動車交通を基本に交通軸の設定を行い、歩行者・自転車交通の基本的考え方や必要な機能を整理しました。

(1) 自動車交通軸の設定

●設定・分類

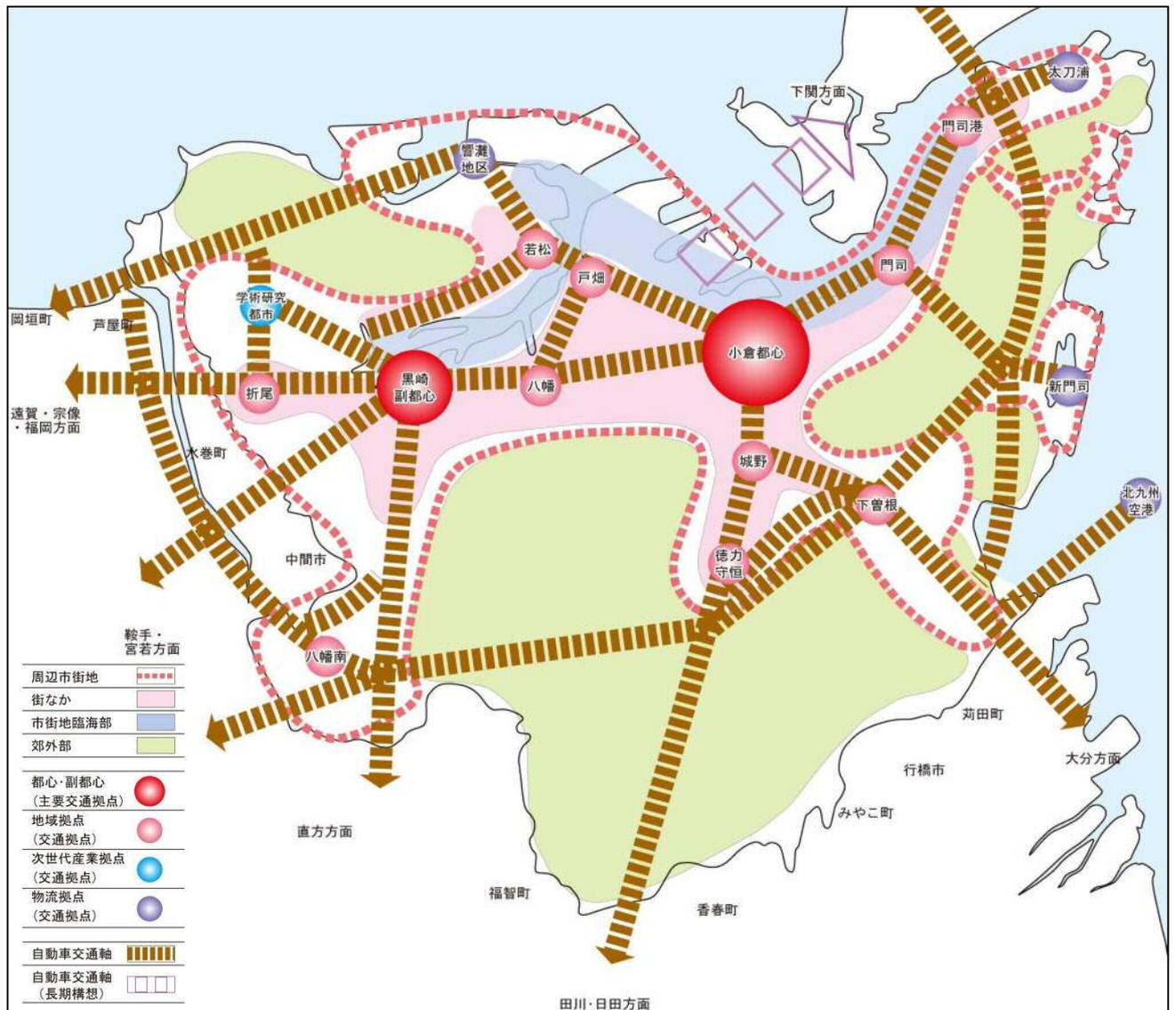
北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に、道路整備状況を踏まえ自動車交通軸を設定します。

●必要な機能

広域交通や物流交通を担う自動車交通軸については、交流促進、物流効率化などを図るために速達性などの機能充実が求められます。

自動車交通軸を整理すると、下図に示すとおりです。

■自動車交通軸



(2) 歩行者・自転車交通の基本的方向

●基本的方向

徒歩・自転車の利用促進を図るための歩行者・自転車交通の基本的方向として、小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、交通施設及びその施設を中心とした地域において、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリーの移動空間を確保し、街なか・周辺市街地については、安全で快適な歩行者・自転車利用環境を確保します。

●必要な機能

小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、歩行者交通が多いことから歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間の確保や既存道路空間の再構成等による歩行空間の改善等が求められるとともに、違法駐輪・放置自転車による通行障害をなくし、安全で快適な移動空間を確保するために駐輪スペースの確保が求められます。

街なかを中心に、周辺市街地における住宅地、校区内の通学路や病院、駅などの公共施設周辺においては、歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間を確保します。

また、自転車走行空間については、「自転車利用が多い地区」「駅に自転車が集中する地区」「自転車利用を促進する地区」を整備拠点地域とし、これらの拠点内及び拠点間を結ぶ「自転車走行空間ネットワーク」を形成し安全な走行空間を整備することにより、自転車利用者の安心感の向上を図ります。

さらに、主な駅やバス停の周辺においては、駐輪施設を配置するなど公共交通機関へアクセスしやすい利用環境を確保し、公共交通の利用促進を図ります。

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

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・協働イメージ

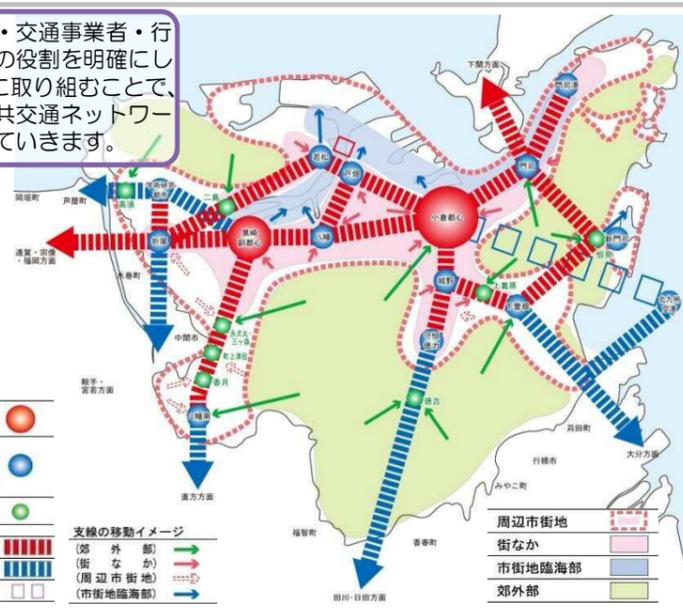
■コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通のあり方イメージ



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

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。



望ましい交通体系

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

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

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

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

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

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.IC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

道路交通軸

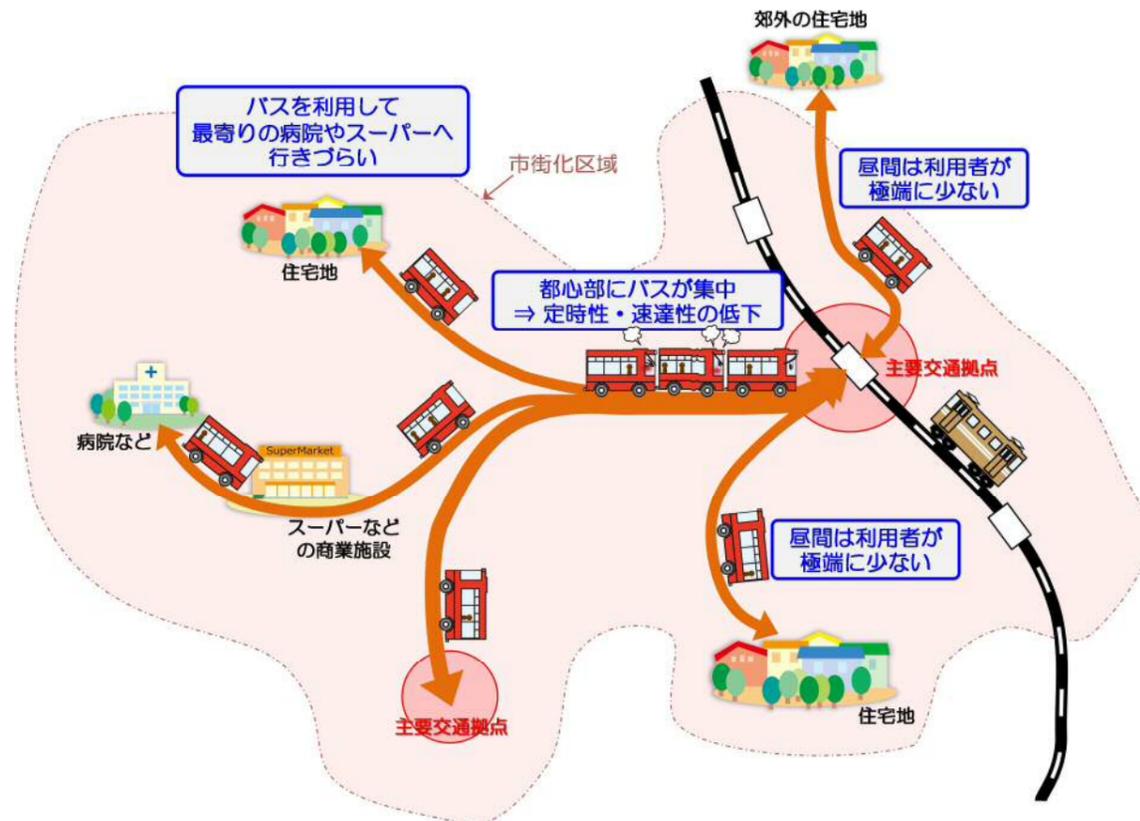
- 21.都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し
- 22.鉄道連続立体交差化
- 23.都市高速道路の有効活用
- 24.タクシー利用環境の改善
- 25.取り締まりの強化
- 26.タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
- 27.自転車専用レーンの導入
- 28.徒歩・自転車の移動環境・利用環境の改善
- 29.道路緑化の推進
- 30.新規道路の整備

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。

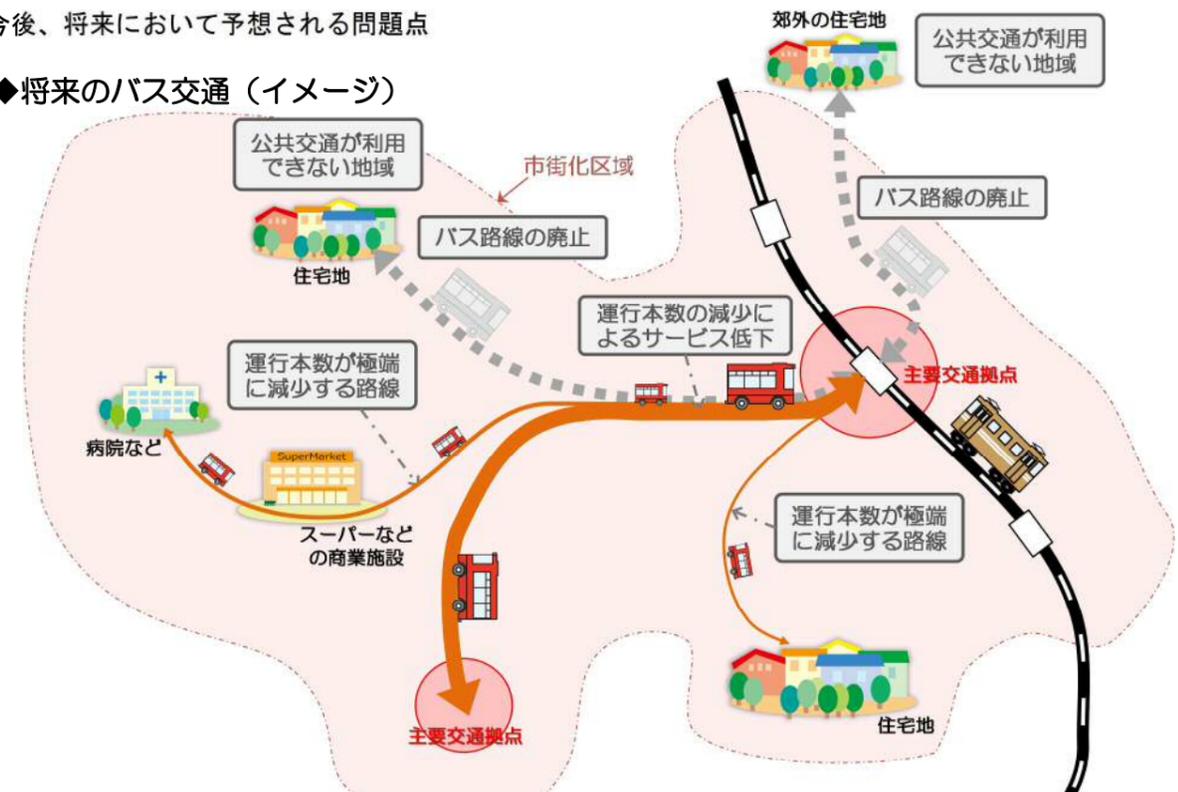
◆現在のバス交通（イメージ）



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、誰もが利用しやすくするため、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

- 地域の实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 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まいります。
	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まいります。

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>

① JR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 s t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「夏休み子どもバスぽ〜と」を発行しました。

⑥ IC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-1 「得バス」「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 (Green square)</p> <p>■ 公共施設・自宅 etc (Blue circle)</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

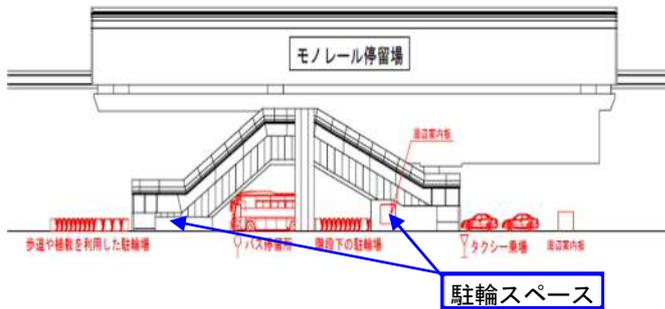
期待される効果

・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>

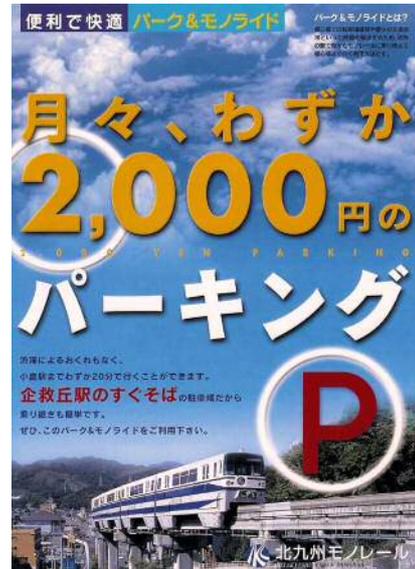
- ①パーク&ライドの駐車場の運営【図-2、写真-1、表-1】：JR駅沿線、企救丘など
市街地の外延部の駐車場に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて、通勤時の渋滞緩和に寄与する施策です。
又、パーク&ライド駐車場では、各公共交通の定期券や切符などを購入し提示すると、駐車場を割引料金で借りることができます。
- ②イベント開催時のパーク&ライドの実施
イベント開催時に、臨時駐車場を設置し、駐車場からイベント会場までの交通機関を確保するなどの交通運用を行います。
- ③サイクル&ライドの促進【図-1】
街なかにある、自転車利用の需要が多い鉄道駅やバス停などに駐輪スペースを設けて、公共交通への乗り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

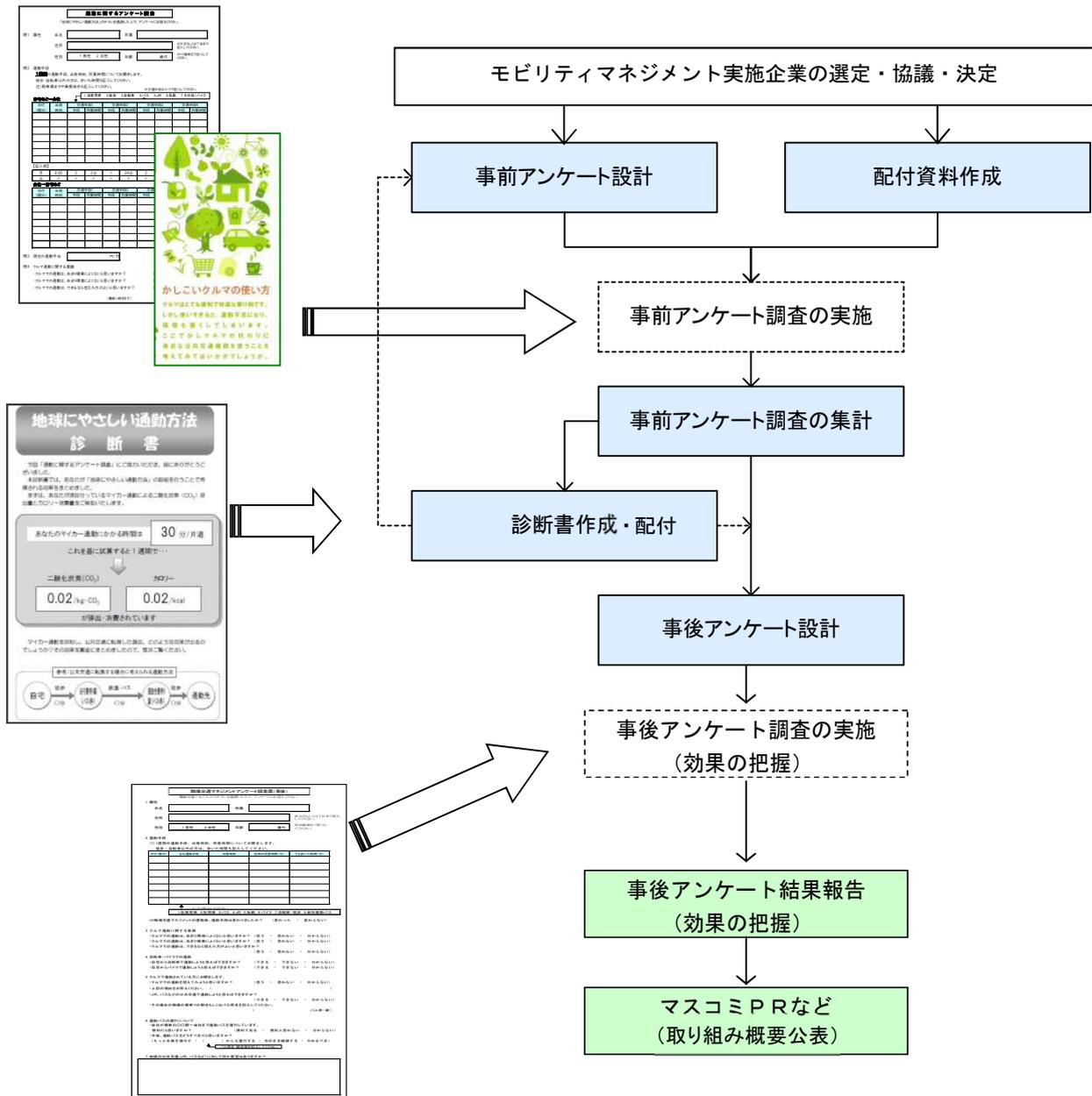
施策名 6：相乗り通勤の普及・促進

<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、ノーマー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、徳力公園前停留場、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-4 バスロケーションシステム・
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)

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>

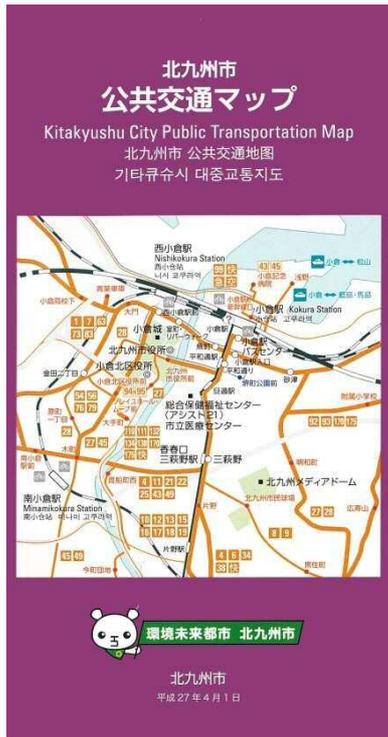
①総合公共交通マップの作成【図-1】：市全域

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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。

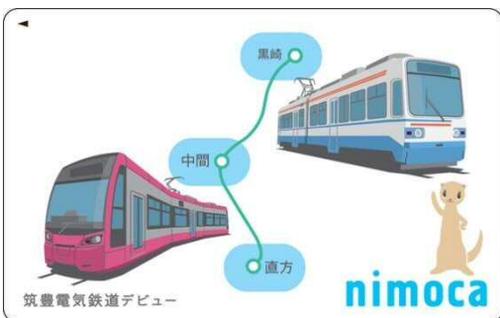
また、タクシー利用者の利便性向上を図るため、既に一部の車両では、ICカード乗車券が導入されており、今後は拡充を検討します。



■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 **J R 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、J R 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、L R T 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L R T 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】

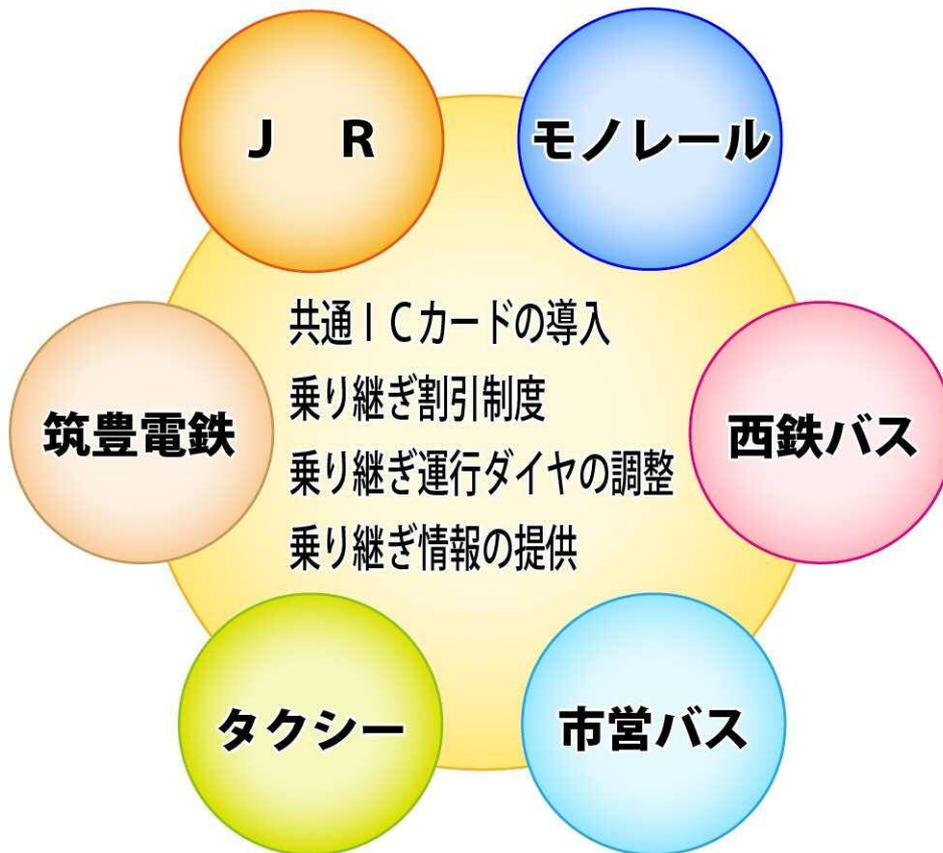
公共交通の利便性を向上させるために、市内の公共交通の全モードで利用可能なICカードの導入を検討します。

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】：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】：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】：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】：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】：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 幹線バス路線の高機能化のイメージ

期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・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

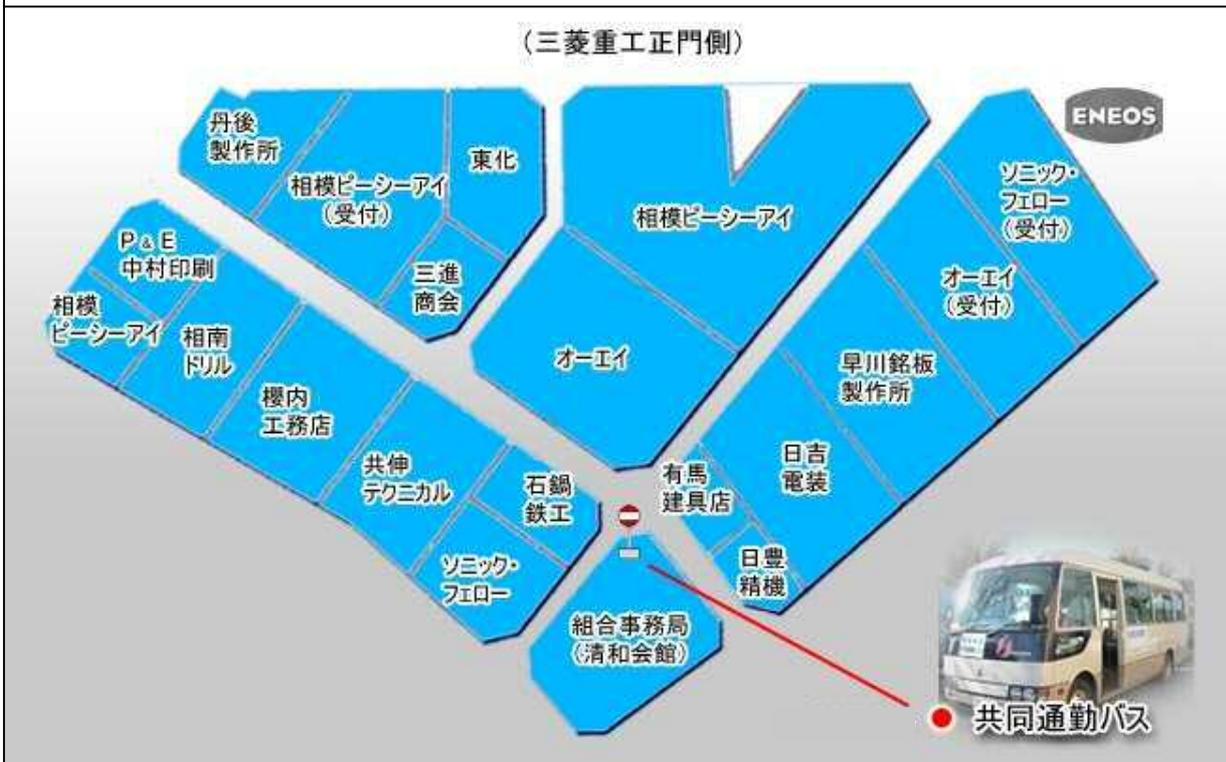
○事業主体：工業団地の企業、相模原市役所

○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

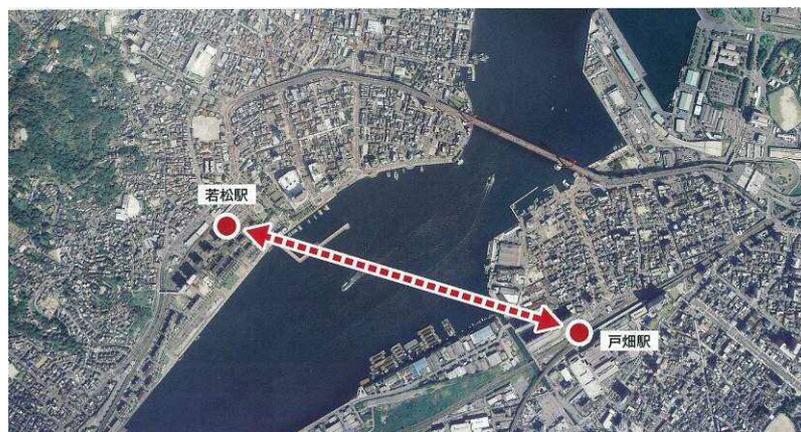
都心・小倉駅と北九州空港とを鉄道で直結し、速達性、定時性を確保することで、空港のアクセス利便性の向上を目指す北九州空港アクセス鉄道について検討します。

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

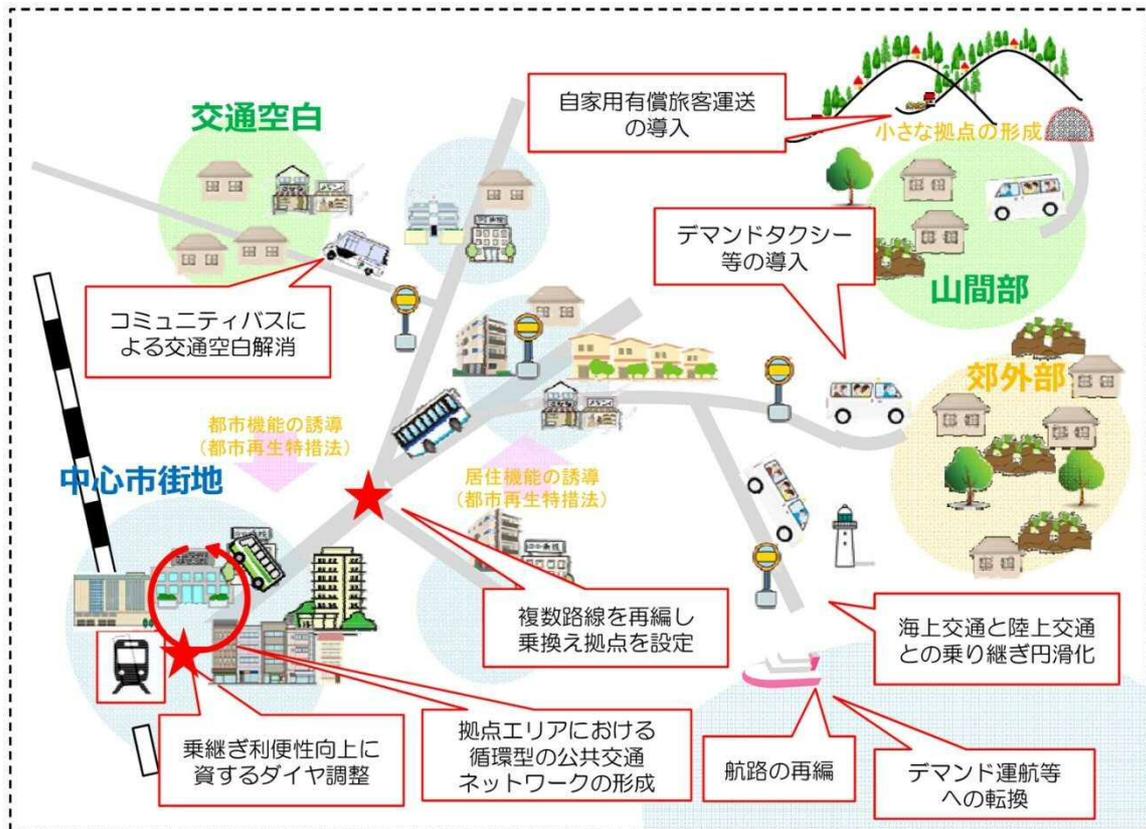
これまでの調査成果による必要性などを踏まえて、継続して検討を行います。

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。

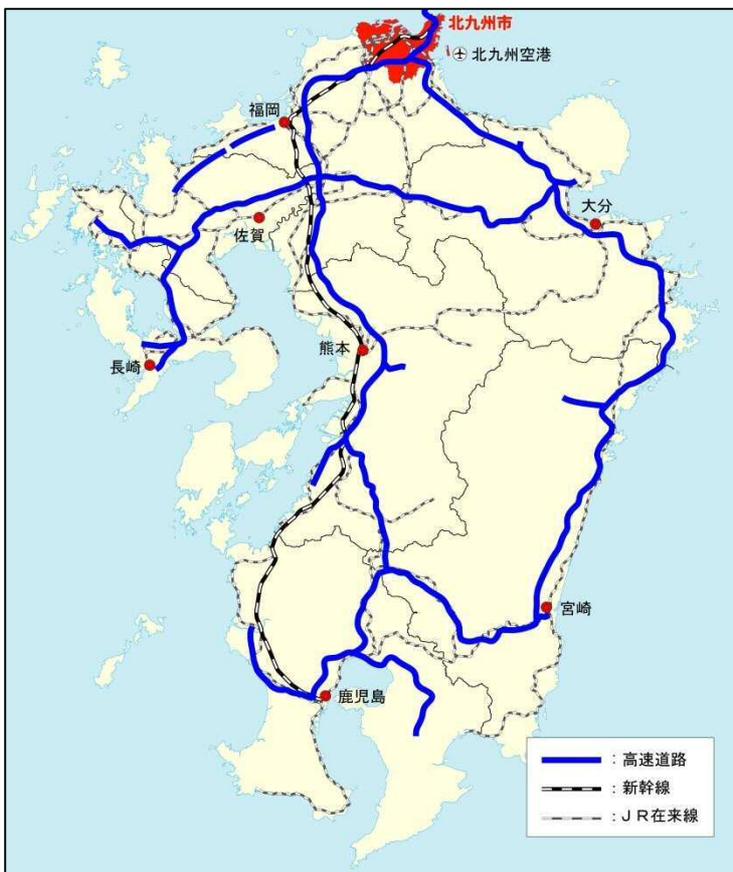
デスティネーションキャンペーンのように、JRと行政、観光事業者が一体となった観光キャンペーンを検討します。

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

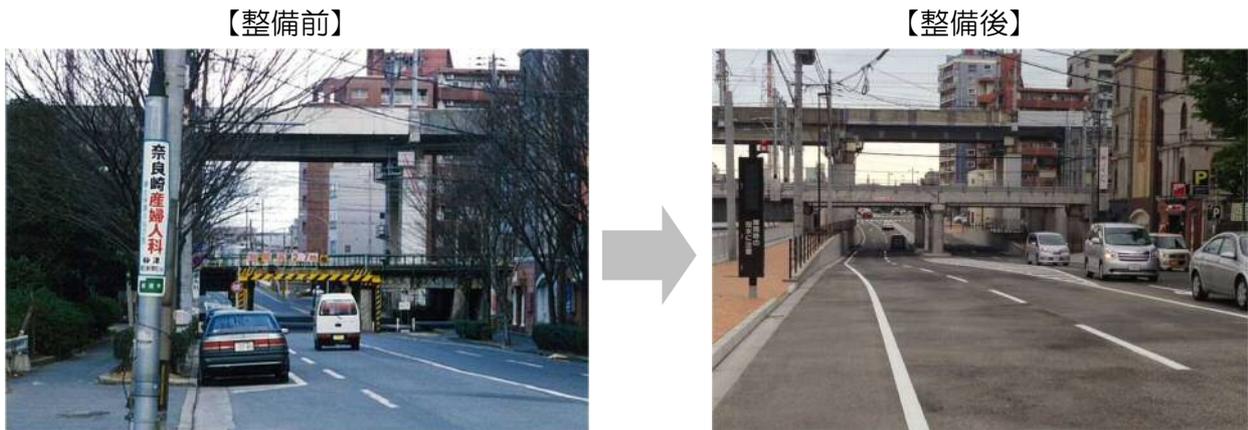
<事業内容>

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

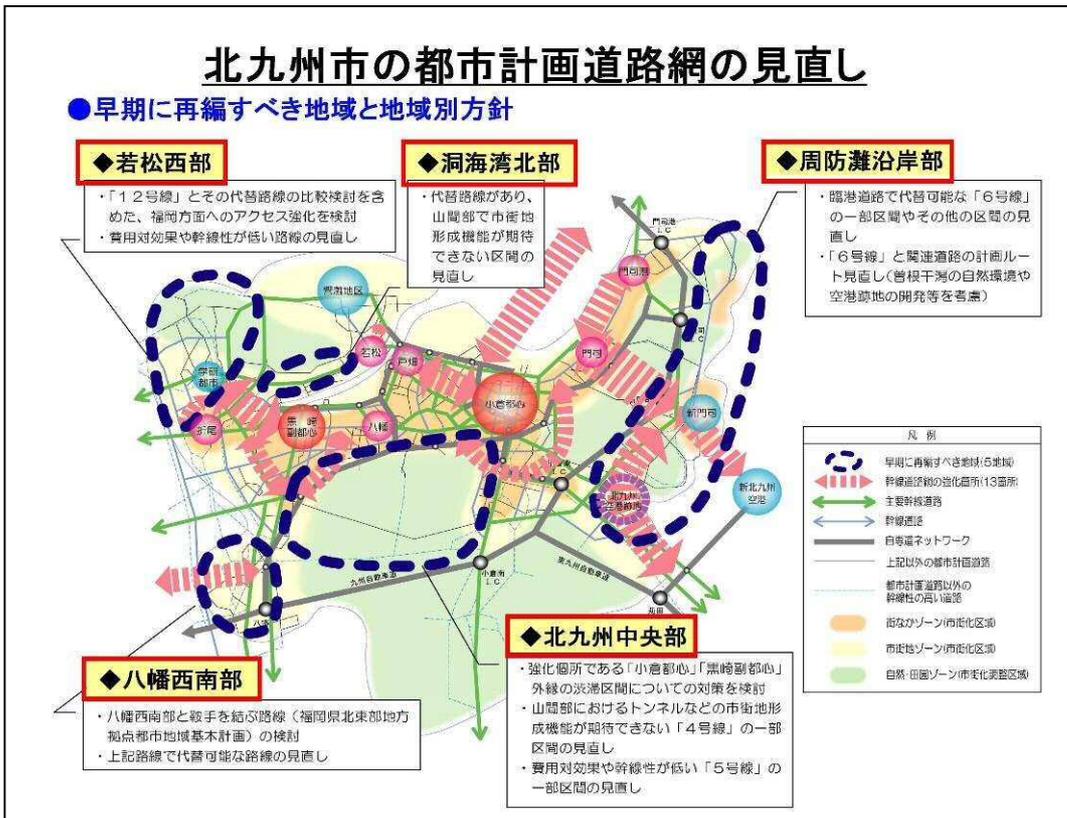
都市計画決定された道路については、北九州市道路整備中長期計画等に基づいて、道路整備を進めます。

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。



■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

<p>期待される効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通の円滑化 ・ 交通安全の減少 ・ 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

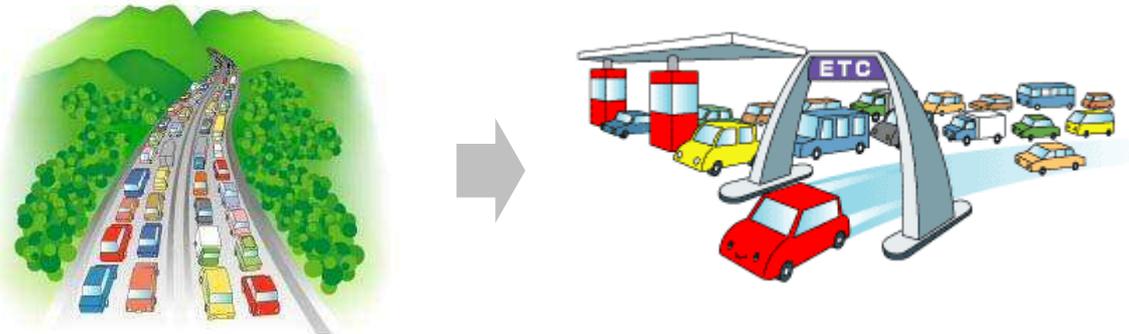
<事業内容>

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	▶ マイレッジサービス
▶ コーポレートカード割引	▶ 乗り継ぎサービス
▶ 障害者割引 ※事前の登録が必要です	

■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

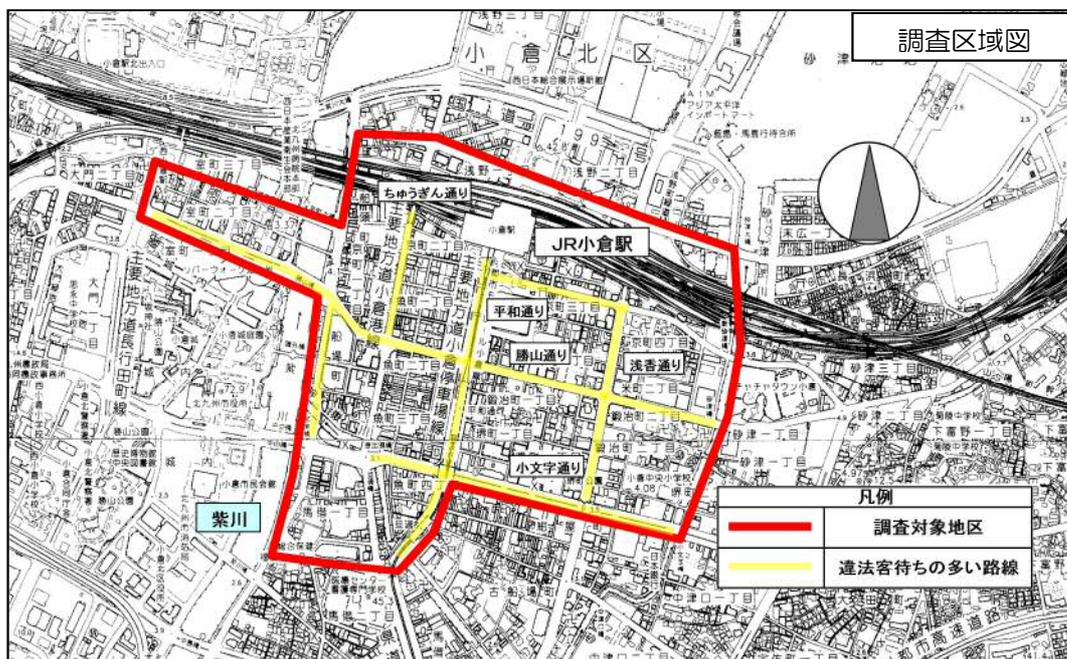
タクシー需要の多い路線・区間に対して、タクシーベイの設置検討を行います。

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

施策名 25：取り締まりの強化

<事業内容>

①バス路線における指導・取り締まり【写真一】：小倉都心部

バス専用・優先レーンなどバスの便数が多い路線・区間を中心に違法駐車車両の指導・取り締まり及び違法駐車防止の啓発活動を実施します。

②違法客待ち駐車車両への指導・取り締まり：小倉都心部

路線バスの遅延など円滑な交通を妨げているタクシー乗り場以外での違法客待ちタクシー車両の指導・取り締まりを実施します。



■写真一 小倉都心部（平和通り）

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

施策名 26：タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用

<事業内容>

①タクシーベイ・荷捌きベイの相互活用の検討【写真-1, 2】：ちゅうぎん通り

利用時間帯を考慮して既設のタクシー乗り場等を、夜間はタクシーベイ、午前中は荷捌きベイとして相互利用の可能性を検討します。

②パーキングメーターの運用時間外の客待ち駐停車場としての活用検討：市全域

パーキングメーター運用時間外において、客待ちタクシーベイとして活用することを検討します。

③夜間のトラック専用スペースの客待ち駐停車場としての活用検討：市全域

夜間のトラック専用スペースにおいて、客待ちタクシーベイとして活用することを検討します。



■写真-1 タクシーベイ



■写真-2 荷捌きベイ

期待される効果

- ・公共交通の利便性向上
- ・自動車交通の円滑化
- ・環境負荷の軽減

施策名 27：自転車専用レーンの導入

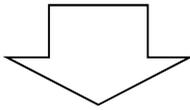
<事業内容>

①自転車ネットワーク整備【図-1、2、写真-1】：小倉都心部など

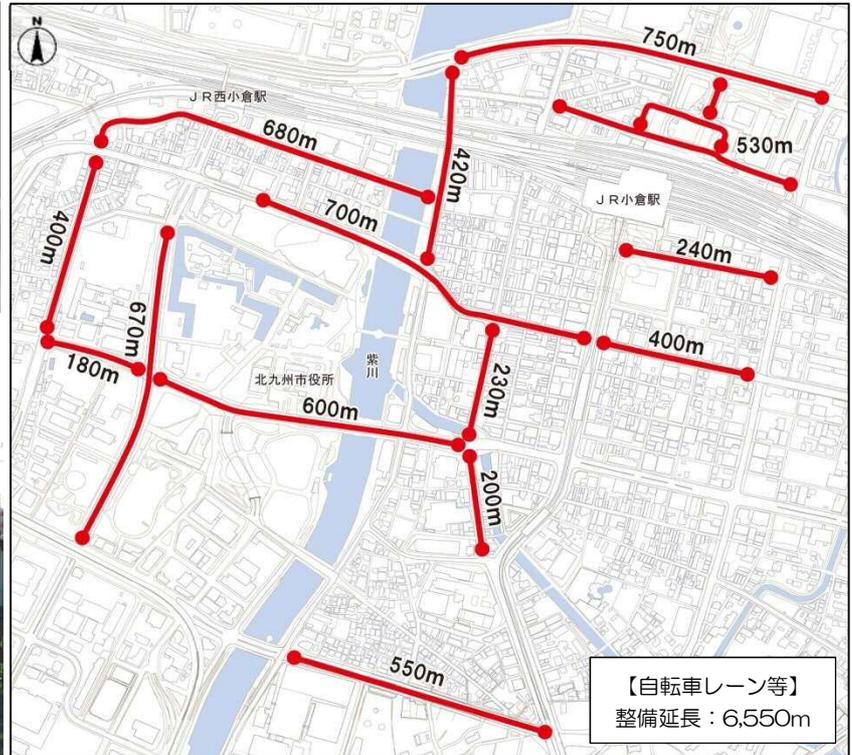
快適な自転車走行空間の整備により、自転車の利用促進を図ります。

国道 10 号田原地区では、平成 21 年度に自転車道が整備されました。

小倉都心部においては、平成 27 年 3 月までに 6,550m の自転車レーン等が整備され、今後も整備を進めていきます。



■図-1 自転車道整備状況
(田原地区)



■図-2 小倉都心部における自転車レーン等の整備状況
(平成 27 年 3 月現在)



〔都〕博労町線



〔県〕長行田町線

■写真-1 自転車専用レーン

期待される効果

- ・ 徒歩・自転車利用の促進
- ・ 交通事故の減少
- ・ 環境負荷の軽減

施策名 28：徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

<事業内容>

①自転車ネットワーク整備：市全域

自転車需要の多い地区において、円滑な移動空間の確保と歩行者及び自転車利用者の安全性の向上を図るために、策定された「北九州市自転車利用環境計画」（平成 24 年 11 月）に基づいて、自転車ネットワークの整備を進めます。

②バリアフリーのまちづくり事業：市全域

障害者や高齢者など歩行者や自転車が安全に快適に移動できる、人にやさしいみちづくりを市内一円で展開します。

- (a) 主要駅周辺において、駅のバリアフリー化と連携し幅の広い歩道やエレベーターの設置など安全・快適なみちづくりを進めます。
- (b) 総合病院や福祉施設など利用者の多い施設周辺を対象に障害者団体等の利用者と協議しながら、バリアフリー化整備を進めます。
- (c) 市民センター周辺など住宅地内において、地域住民や学校、警察などと連携した安全・安心なみちづくりを進めます。

③駐輪施設の整備：市全域

利用目的や時間など利用特性に応じたきめ細かな駐輪環境の整備を進めます。

④自転車ルールの周知とマナーの向上：市全域

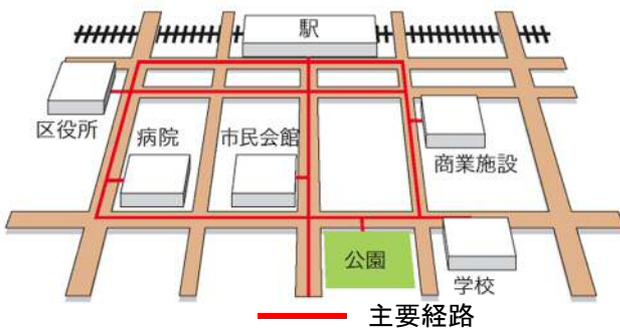
自転車の安全利用に向けたルール・マナー教育や啓発を推進します。

⑤自転車利用促進イベントの実施：市全域

環境にやさしい自転車利用を促進するために、イベント等を開催します。

(a)主要駅周辺のバリアフリー化

主要駅周辺の主要経路
(バリアフリーネットワーク)計画イメージ



小倉都心地区



九州工大前駅のエレベーターの設置

(b)総合病院や福祉施設周辺などのバリアフリー化



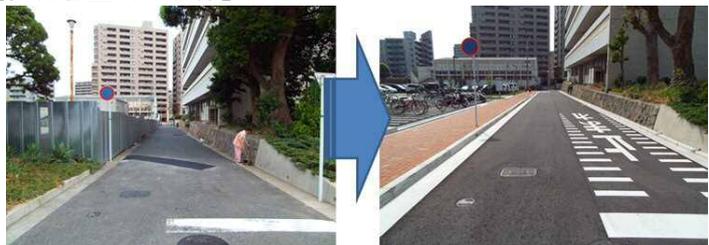
整備事例



利用者との意見交換

(c)市民センター周辺などのバリアフリー化

【歩行者空間の確保】



期待される効果

- ・ 徒歩・自転車利用の促進
- ・ 交通事故の減少
- ・ 環境負荷の軽減

施策名 29：道路緑化の推進

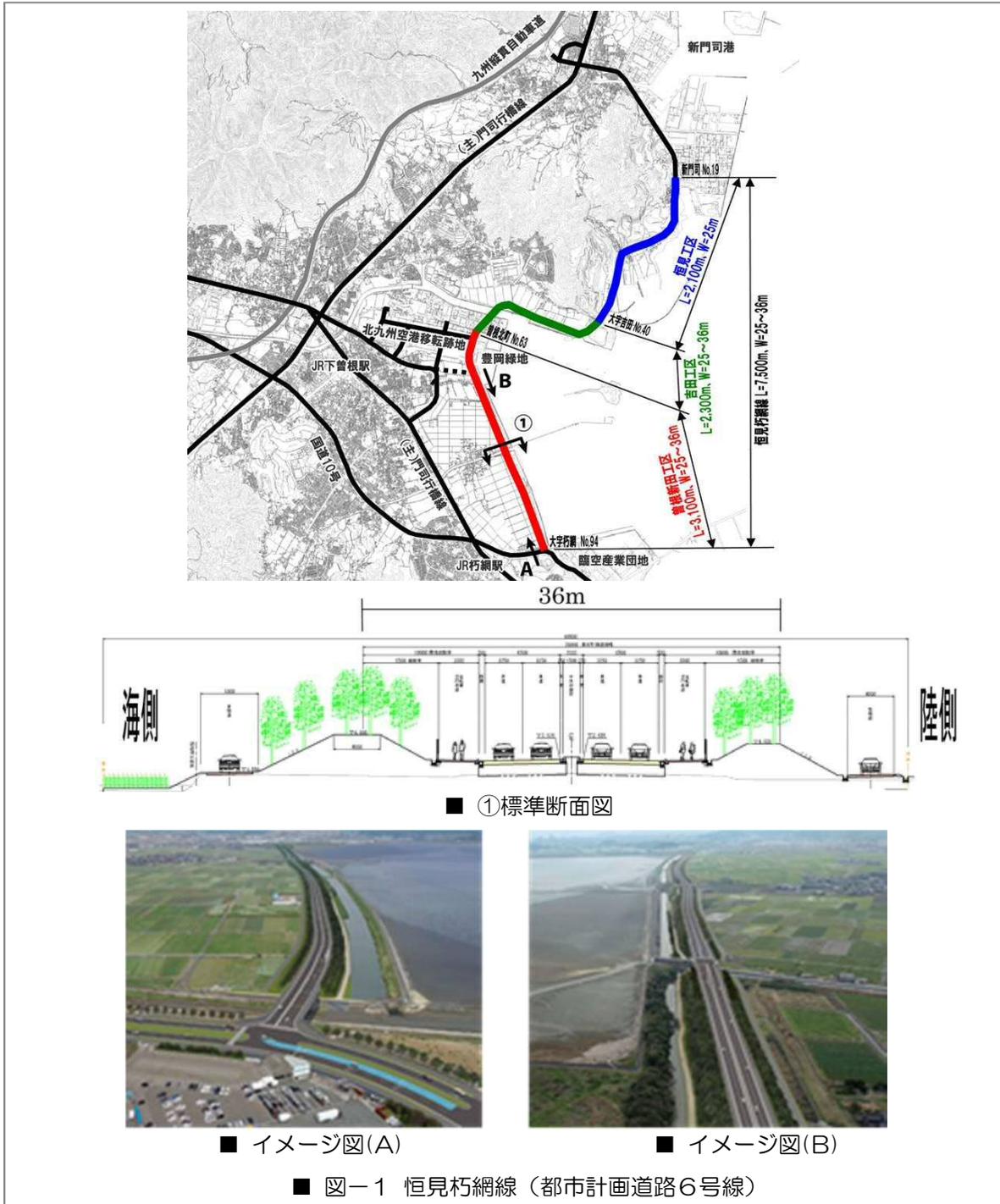
<事業内容>

①道路緑化【図-1】

道路環境機能を発揮するために、道路整備にあわせて道路空間の緑化を整備推進します。

これまでに、(都)大門木町線や(都)9号線の道路緑化が完了しました。

今後、恒見朽網線（(都)6号線）の道路緑化の工事を進めていきます。



期待される効果

- ・ 徒歩・自転車利用の促進
- ・ 交通事故の減少
- ・ 環境負荷の軽減

施策名 30：新規道路の整備

<事業内容>

①下関北九州道路の早期実現【図-1】：北九州市～下関市

関門地域の連携強化を図り、本州と九州を結ぶ大動脈として、産業・経済等の活性化に寄与し、災害等に備えた代替機能を確認するために必要な「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。



■ 図-1 下関北九州道路位置図

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。

4-4. 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の事業展開

(1) 公共交通に関する主要な取り組み内容

- ・総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の中で、公共交通に関する主要な取り組みのイメージを以下に示します。
- ・なお、公共交通に関する施設整備にあたっては、機能性や街の景観に配慮することとします。

◆軸での取り組み（バス）

■エコドライブの推進、低公害車の普及
CO₂ 排出量を削減し環境負荷を軽減するために、
低燃費・低公害車の導入を支援



ハイブリッドバス(西鉄バス) 電気バス(市営バス)

▲低燃費、低公害車導入

▼BRTの導入検討

バス路線の再編も視野に入れ、BRT等の大量輸送バスの導入を検討



連節バスのイメージ



■幹線バス路線の高機能化

◆拠点での取り組み

■交通結節機能の強化



交通結節点整備イメージ(バス停)

▼自転車駐車場



JR城野駅南口

▼広告付きバス停



魚町バス停

▼バスロケーションシステム



平和通りバス停



▲乗り継ぎ拠点の整備

◆軸での取り組み（鉄軌道）

■エコドライブの推進、
低公害車の普及



▲架線式蓄電池電車の導入
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

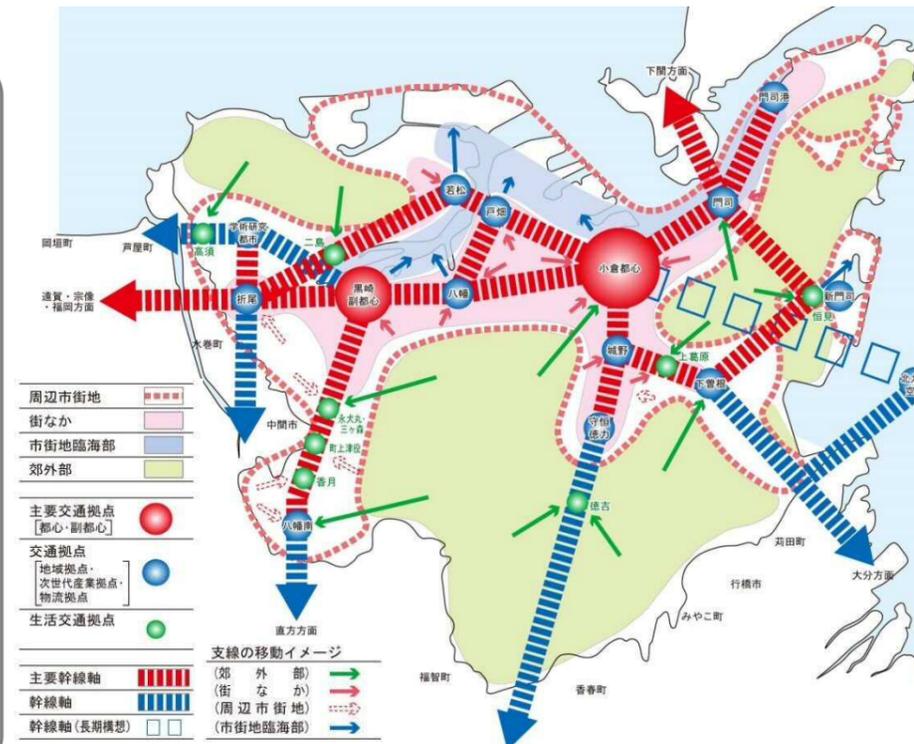


▲電車とバスの乗り継ぎ利便性を向上



▲車両更新、バリアフリー化

■筑豊電気鉄道の高機能化



■公共交通拠点と公共交通軸

◆支線での取り組み

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の助成、買物支援等との連携を検討



■おでかけ交通の支援強化

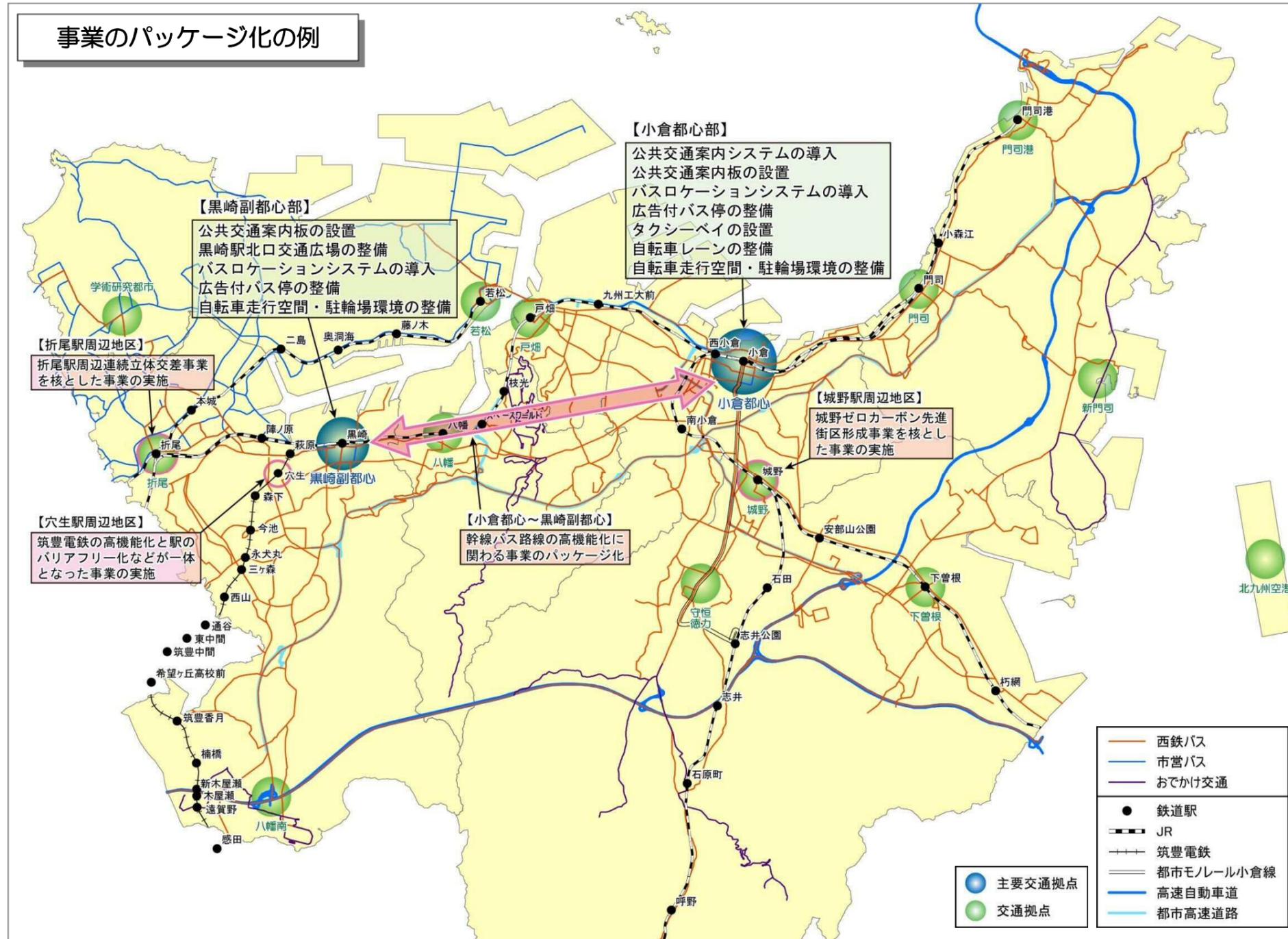
■フィーダーバスの導入検討



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やミニバス等の導入を検討

(2) パッケージ化による事業展開

- ・小倉都心部や黒崎副都心部では、複数の事業が実施されており、公共交通の利便性向上や徒歩・自転車走行環境の改善が図られています。
- ・これらと同じように事業をパッケージ化することにより、効率化と相乗効果の発現が図られるとともに、事業への理解と効果の実感を高めます。



折尾駅周辺地区

北口駅前広場

案内板の整備

新駅舎の整備

折尾駅周辺連続立体交差事業

歩道のバリアフリー化

広告付バス停の整備

南口駅前広場

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

※折尾駅周辺地区と同様に、城野駅周辺地区や穴生駅周辺地区においても事業のパッケージ化が考えられます。

小倉都心～黒崎副都心

大量輸送バスの導入検討

低床式バスの導入

乗り継ぎ拠点の整備

幹線バス路線の高機能化(イメージ)

バスロケーションシステムの導入

バス待ちスペースの整備

バスレーンの整備

幹線バス路線の高機能化に関わる事業のパッケージ化

4-5. 交通施策実施プログラム

- 30施策別の実施事業について、以下の項目を整理した一覧表を次頁以降に示します。

- 事業内容
- 事業箇所
- 事業主体、関係機関
- 事業スケジュール（H20～H26年度、H27～H32年度）

- 「事業スケジュール」は、以下の区分で整理しています。

■事業スケジュールの区分

検討・調整	事業実施に向けて検討・調整を行うこと
事業中	事業中であり当該期間では効果が発現しないもの (道路事業等の工事中など)
実施	事業を実施するごとに効果が発現するもの (利用促進イベントやバス停の順次整備など)
一部完了	完成形ではないが部分的に効果が発現するもの (道路事業等の部分供用、暫定供用など)
完了	当該期間中に事業が完了するもの

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容	事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
			行政	交通事業者	企業、 市民等 NPO、	H20 ～ H26	H27 ～ H32	
1 モビリティ・マネジメントの実施	地域モビリティ・マネジメント	国道200号渋滞緩和、筑鉄利用促進(ニューズレター配布)	筑豊電鉄沿線住民(八幡西区南部)	●	●		完了	
		市民課にて転入時に、総合公共交通マップや時刻表など配布	転入者・市民	●			実施	実施
	学校モビリティ・マネジメント	学習資料作成	小学校	●			実施	実施
		授業実施	小学校	●			実施	実施
		バスの乗り方教室	小学校		●		実施	実施
		バスの乗り方教室	若松営業所		●			実施
	企業モビリティ・マネジメント	トラベルフィードバックプログラム等	市全域	●		○	実施	実施
		協力意向調査等	市内	●		○	実施	実施
	高齢者モビリティマネジメント	免許自主返納の啓発	市全域	●				実施
		運転免許証返納割サービス(グランドバス65)	市全域		●			実施
		運転免許証返納割サービス(市営バス)	市全域		●			検討・調整
		運転免許証返納割サービス(一部のタクシー)	市全域		●			実施
		免許返納サポート制度	市全域	●	●	●		検討・調整
	市役所モビリティ・マネジメント	トラベルフィードバックプログラム等	市内	●			実施	実施
	公共交通の利用促進に向けた取り組み	公共交通利用促進イベントの実施	市全域		●		実施	実施
			市全域	●			実施	実施
		社会実験の実施	市全域	●			実施	実施
		各種イベントへの出展(パネル展示など)	市全域	●			完了	
	自転車の利用促進に向けた取り組み	自転車利用促進イベントの実施	市全域	●		●	実施	実施
	ノーマイカーデーの実施	過度なマイカー利用の抑制及び公共交通機関利用への転換	市全域	●	○	○	実施	実施

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32	
2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	JR特典ブック	帰りの切符提示で商品割引	市全域		●		完了		
		特典	市全域		●		完了		
		参入(北九州モノレール)	市全域		●		完了		
	JR利用特典	JR券提示による割引特典	市全域		●		実施	実施	
		J-WESTカード利用での割引・ポイント特典	市内		●		実施	実施	
	西鉄バス利用特典制度	得バス・グランドバス提示での割引	市全域		●		実施	実施	
		得バス利用者を対象とした休日家族割引(環境定期券制度)	市全域		●			実施	
	ちくてつ電車利用特典	定期券の提示で商品割引	八幡西区		●		実施	実施	
	モノレール利用特典	定期利用者特典	市全域		●		実施	実施	
	市営バス割引乗車券の発行	高齢者向け定期券「ふれあい定期」の発行	市全域		●		実施	実施	
		家族向けフリー乗車券「土休日家族割引乗車券」の発行	市全域		●		実施	実施	
		小学生・中学生向けフリー乗車券「夏休みこどもバスぼ〜と」の発行	市全域		●		実施	実施	
	ICカード乗車券利用特典(ポイント制度)	JR九州H22. 2～(SUGOCA)	市全域 (一部路線を除く)		●		実施	実施	
		JR西日本H23. 5～(SMART ICOCA)	市全域		●		実施	実施	
		西鉄バスH20. 5～(nimoca)	市全域		●		実施	実施	
		筑豊電鉄H27～(nimoca)	市全域		●			実施	
		モノレールH27～(monoSUGOCA)	市全域		●			実施	
	ノーマイカー得々キャンペーン	公共交通機関、徒歩、自転車でのイベント来場者へ特典を付与	小倉都心部		●	○	○	完了	
			八幡東区中央町		●	○	○	完了	
	共通乗車券(環境乗車券など)の発行	公共交通相互で利用可能な乗車券発行	市全域		○	●		実施	検討・調整

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及	小倉駅北口モビリティセンター社会実験		小倉都心部	●		●	完了	
	コミュニティサイクルの導入	複数箇所コミュニティサイクル実施	小倉都心部	●		●	実施	実施
			八幡東田地区	●		●	実施	実施
	カーシェアリングの導入	社会実験	黒崎地区	●		○	完了	
		マンションへの普及促進	東田地区	○		●	完了	
			桃園地区	○		●	完了	
		開発エリアへの導入	城野地区	○		●	検討・調整	検討・調整
	カーシェアリングの実証実験	市公用車を利用した実証実験	市全域	●		●	完了	
	レンタサイクル導入	開発エリアへの導入	城野地区	○		●	検討・調整	検討・調整
	コミュニティサイクルの利用促進	コミュニティサイクル(シティバイク)の利用促進に向けた取り組み	小倉都心部、八幡東田地区	●		●	実施	実施

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容	事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
			行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ~ H26	H27 ~ H32	
4 エコドライブの推進、低公害車の普及	低燃費・低公害車導入	導入(低公害バス)	市全域	○	●		実施	検討・調整
		導入(BDF燃料バス)	若松区	○	●		実施	実施
		導入(電気バス)	若松区	○	●			実施
		ハイブリッド、低燃費LPG車、FCV車の導入(タクシー)	市全域		●		実施	実施
		導入支援(バス、トラックなど)	市全域	●	○	○	実施	実施
	次世代鉄道車両の導入	架線式蓄電池電車導入	若松線	○	●			実施
	アイドリングストップの実施	西鉄バス	市全域		●		実施	実施
		交通局	市全域		●		実施	実施
	エコドライブ北九州プロジェクトの実施	「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る	市全域	●	○	○	実施	実施
	出前講演『実践!エコドライブ!』	市民や事業者に対する出前講演「実践エコドライブ」の実施	市全域	●	○	○	実施	実施
	エコドライブコンテストの開催	エコドライブコンテストへの市内事業者参加の募集支援	市全域	●	○	○	完了	
	エコカーフェアの開催		小倉北区	●	○	○	完了	
	次世代自動車の市役所率先導入	公用車への次世代自動車(EV・PHV・FCV)の導入	市全域	●			実施	実施
	電気自動車等導入助成	導入支援(電気自動車、プラグインハイブリッド車) H26で終了	市全域	●			実施	完了
充電インフラ設備助成	導入支援	市全域	●			完了		
燃料電池自動車(FCV)導入補助	導入支援(FCV) H27~	市全域	●				実施	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
5 サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進	P&R駐車場の運営	P&R駐車場運営(既存:15箇所)	JR駅沿線		●		実施	実施
		P&R駐車場運営(既存:2箇所)	企救丘		●		実施	実施
		P&R駐車場運営(既存:4箇所)	筑鉄駅沿線		●		実施	実施
		P&R駐車場運営(既存:1箇所)	向田営業所		●		完了	
		P&R駐車場運営(既存:1箇所)	二島交通局跡地		●		実施	実施
		P&R駐車場運営(既存:2箇所)	千代ニュータウン			●	実施	実施
		P&R駐車場運営(既存:1箇所)	イオン戸畑ショッピングセンター			●	実施	実施
	イベント開催時のP&Rの実施	臨時駐車場の設置、および、駐車場からイベント会場までの交通機関の確保	市全域	○	○	●	実施	実施
サイクル&ライドの促進	自転車利用促進イベントの実施	市全域	●	○		実施	実施	
6 進の相乗普及・通勤	企業モビリティ・マネジメント	モビリティ・マネジメントによる、相乗り通勤促進	市全域	●		○	実施	実施
	市役所モビリティマネジメント	モビリティ・マネジメントによる、相乗り通勤促進	市全域	●			実施	実施

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
7 交通結節機能の強化	交通拠点における待ち合い環境の改善		折尾駅	●	○		一部完了	一部完了
			城野駅	●	○		事業中	完了
	自転車駐車場整備計画作成(見直し)	平成9年度策定した計画の見直し	市全域	●			検討・調整	検討・調整
	サイクル&ライド駐輪場の整備	計画に沿って随時整備	三萩野バス停(東)	●	○		検討・調整	完了
			三萩野バス停(西)	●	○			検討・調整
			徳力公団前停留場	●	○		検討・調整	検討・調整
			三ヶ森駅	●			完了	
			二島駅	●				検討・調整
	バス停における待ち合い環境改善	広告付きバス停整備	小倉都心部	○	●	●	実施	実施
		バス停整備	小倉～黒崎(1番路線)	●	●		実施	検討・調整
			市全域	●	●		実施	実施
		バス停整備助成金制度の創設	市全域	●			完了	
		バス停整備に係る費用の一部を助成	市全域	●	○		実施	実施
		バスロケーションシステムの導入	小倉～黒崎(1番路線)	○	●		実施	実施
	バスロケーションシステム導入(社会実験)	○		●		完了		

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ~ H26	H27 ~ H32
8 公共交通施設の案内情報の充実	サイン計画策定		小倉都心部	●	●	●	完了	
	小倉駅公共交通案内システム設置		小倉北区			●	完了	
	総合公共交通マップ作成	市内総合公共交通マップ	市全域	●	○		実施	実施
		西鉄バス路線マップ	市全域	○	●		実施	実施
	案内板整備	公共交通案内板整備	小倉都心部	●	●	●	完了	
			黒崎副都心	●	○		完了	
		JR駅周辺	若松駅他	●	○		完了	
		バス停周辺	第一二島バス停他	●	○		完了	
		筑豊電鉄周辺	筑豊電鉄	●	○			検討・調整
		ピクトグラムサイン整備	JR九州	○	●			検討・調整
			筑豊電鉄	○	●			検討・調整
			モノレール	○	●			検討・調整
			西鉄バス	○	●			検討・調整
			交通局	○	●			検討・調整
9 駅前広場の整備	駅前広場の整備	黒崎駅北口	●	○	○	一部完了	事業中	
		スペースワールド駅	●	○		一部完了	完了	
		JR城野駅北口	●	○		事業中	完了	
		JR城野駅南口	●	○		事業中	完了	
		八幡駅	●	○			完了	
		下曾根駅北口	●	○		検討・調整	事業中	
		折尾駅南口	●	○	○		事業中	
		折尾駅北口	●	○	○	一部完了	一部完了	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32	
10 機交お能通で向機か上関けと交の通結と節他	既存バスとの結節		中谷バス停	●	○	○	完了		
			大積東口バス停	●	○	○	完了		
			市全域	●	○	○	検討・調整	検討・調整	
11 I C カード乗車券の相互利用の推進	ICカード乗車券の導入	nimocaの導入	西鉄バス線		●		完了		
			筑豊電鉄線		●		検討・調整	完了	
		SUGOCAの導入	JR九州線 (一部路線を除く)		●		完了		
	monoSUGOCAの導入	モノレール線		●		検討・調整	完了		
	ICカード乗車券の相互利用	nimocaとSUGOCAの相互利用(H22.3～)		市全域		●		完了	
				市営バス線		●		検討・調整	検討・調整
タクシーへのICカード乗車券の導入		市全域		●		実施	実施		

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
12 バリアフリー化の推進	JR駅のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	九州工大前駅	○	●		完了	
			枝光駅	○	●		完了	
			安部山公園駅	○	●			完了
			折尾駅	●	○	○	一部完了	一部完了
			その他(乗降客数5千人/日未満の駅)	○	●		実施	実施
	モノレール停留場のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	守恒停留場	●	○		完了	
			片野停留場	●	○		一部完了	検討・調整
			徳力嵐山口停留場	●	○		完了	
			志井停留場	●	○		完了	
			城野停留場	●	○		完了	
	筑豊電鉄のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	穴生駅	○	●		検討・調整	完了
		LRT型低床車両の更新	黒崎～直方	○	●		検討・調整	完了
	駅周辺のバリアフリー化	歩道の段差解消、点字ブロック設置等	鉄道駅周辺	●			実施	実施
			三萩野バス停周辺	●			検討・調整	検討・調整
	バスのバリアフリー化	低床バスの導入支援	市全域	●	○		実施	実施
		低床バスの導入	市全域	○	●		実施	実施
	案内情報のバリアフリー化	誰にでも分かりやすい案内情報の提供	市全域	●	●			検討・調整
指差しマップの作成・配布		外国人観光客		●		実施	実施	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
13 公共交通事業者間の連携強化による	共通ICカードの導入		市全域	○	●		一部完了	一部完了
	異モード間の乗り継ぎ向上	乗り継ぎ割引制度の導入	市全域	○	●			検討・調整
		乗り継ぎ運行ダイヤの調整		○	●			検討・調整
		乗り継ぎ運行情報の提供		○	●			検討・調整
共通乗車券の発行	公共交通相互で利用可能な乗車券発行	市全域	○	●		実施	検討・調整	
14 幹線バス路線の高機能化	幹線バス路線整備整備計画作成		市全域	●	○		完了	
	バス停前歩道拡幅		市全域	●	○		実施	実施
	既存バスレーンのカラー舗装・路面表示	幹線バス路線整備計画に沿って随時施工	市全域	●	○		実施	実施
	バスレーンの導入・延伸	幹線バス路線整備計画に沿って随時延伸	国道199号(砂津)	●	○		検討・調整	検討・調整
			国道3号(砂津)	●	○		完了	
			(都)大門金田1号線、大門通り線	●	○		検討・調整	検討・調整
			都)日明渡船場線	●	○		検討・調整	検討・調整
			国道211号(引野～小嶺)他	●	○		検討・調整	検討・調整
			(都)乙丸折尾線	●	○		検討・調整	検討・調整
	BRT導入	(PTPS導入、バスカメラ設置の検討含む)	小倉都心～黒崎副都心間	●	●		検討・調整	検討・調整
バス待ち環境の整備		市全域	●	●		実施	実施	
乗継拠点の整備	バス～バス、バス～他の交通機関	小倉～黒崎	●	●			検討・調整	
フィーダーバス等の導入	既存路線と接続するフィーダーバス等の導入	市全域	●	●			検討・調整	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
15 筑豊電気鉄道の高機能化	筑豊電気鉄道沿線地域活性化協議会		黒崎～直方	●	●		実施	実施
	沿線調査		黒崎～直方	●	●		完了	
	利用促進施策	利用特典割引制度	黒崎～直方	●	●		実施	実施
	利用促進PR	チラシ、イベントによるPR	黒崎～直方	●	●		実施	実施
	車両の更新	老朽化した車両の低床化	黒崎～直方	●	●		検討・調整	完了
	駅のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	穴生駅	○	●		検討・調整	完了
ホームのバリアフリー化		黒崎～直方	●	●			検討・調整	
16 おでかけ交通への支援強化	「おでかけ交通」への助成	支援制度の策定・運用	市全域	●			実施	実施
		事業開始時、車両更新時の車両購入費等に助成	市全域	●			実施	実施
		運行により生じた赤字の一部に助成	市全域	●			実施	実施
		試験運行費用の一部に助成	市全域	●			実施	実施
	「おでかけ交通」利用促進PR	利用促進のためチラシ等でPR	市全域	●	●	●	実施	実施
	「おでかけ交通」と買物支援等との連携		市全域	●	●			検討・調整
	相乗りタクシーの活用	地域住民による相乗りタクシー活用	市全域	●	●			検討・調整
	フィーダーバス等の導入	既存路線と接続するフィーダーバス等の導入	市全域	●	●			検討・調整
17 導迎乗通入バ合勤促すい時進の送の	乗合い通勤バスの導入		市全域	●	○	●		検討・調整
18 線新の規検鉄道路	北九州空港アクセス鉄道		小倉～空港	●			検討・調整	検討・調整
	洞海湾横断鉄道		折尾～小倉	●			検討・調整	検討・調整

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32	
19 次世代都市交通システムの検討	BRT基礎調査(環境モデル都市調査)	国業務委託	小倉都心～黒崎副都心間	●			完了		
	次世代都市交通システムの検討	市全域の新たな都市交通システムの検討	市全域	●	○		検討・調整	検討・調整	
20 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	東九州自動車道を活用した広域交流の活発化	北九州～別府・大分間の高速バス路線の新設	北九州市～別府・大分	○	●			検討・調整	
	JRを活用した広域交流の活発化		JR九州全線	○	●			検討・調整	
			山陽本線		○	●			検討・調整
	北九州空港を活用した広域交流の活発化	既存航空路線の利用促進	北九州空港		●	○		実施	実施
		新規航空路線やチャーター便の誘致	北九州空港		●	○		実施	実施
		空港アクセスの提供(エアポートバス)	北九州空港		○	●		実施	実施
		空港アクセスの提供(乗合いタクシー)	北九州空港		○	●		実施	実施
海上交通を活用した広域交流の活発化	クルーズ客船の寄港誘致	門司区	●	○	○	実施	実施		

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通 事業者	企業、 市民等 NPO、	H20 ～ H26	H27 ～ H32
21 都市計画道路の整備	国道3号黒崎バイパス	L=5, 800m W=18. 0m	八幡東区～八幡西区	●			一部完了	一部完了
	尾倉ランプ	L=1, 113m W=7. 1×2m	八幡東区	●	○		完了	
	新若戸道路	L=2, 340m W=18～52m	戸畑区～若松区	●	○		完了	
	国道211号(第1工区)	L=1, 700m W=30m	八幡西区	●	○		一部完了	完了
	国道211号(第2工区)	L=1, 200m W=30m	八幡西区	●	○		検討・調整	事業中
	国道495号竹並バイパス	L=4, 500m W=22～40m	若松区	●			事業中	完了
	恒見朽網線 L=7, 500m W=25～36m	曾根新田工区 L=3, 100m W=25～36m	小倉南区	●			検討・調整	完了
		吉田工区 L=2, 300m W=25～36m	小倉南区	●			検討・調整	事業中
		恒見工区 L=2, 100m W=25m	門司区～小倉南区	●			検討・調整	事業中
	砂津長浜線	L=720m W=20. 6～52m	小倉北区	●	○		事業中	完了
	9号線	L=4, 997m W=30m	小倉北区～小倉南区	●	○		事業中	事業中
	直方水巻線	L=800m W=14～17m	八幡西区	●			事業中	完了
	国道199号砂津バイパス	L=670m W=29m	小倉北区	●			事業中	完了
	国道3号砂津拡幅	L=540m W=16～44m	小倉北区	●			完了	
	紫川東線	L=420m W=25m	小倉北区	●	○		一部完了	完了
	黒崎駅前線	L=643m W=18～25m	八幡西区	●	○		完了	
	城山西線	L=679m W=18～41m	八幡西区	●	○		事業中	事業中
	中央町穴生線	L=2, 023m W=27m	八幡西区	●	○		事業中	事業中
	戸畑枝光線	L=4, 350m W=18m	八幡東区～戸畑区	●	○		事業中	事業中
	下曾根駅前線		小倉南区	●	○		事業中	事業中
曾根苅田線		小倉南区	●	○		事業中	事業中	
城野駅南口線		小倉南区	●	○		事業中	完了	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール		
				行政	交通 事業者	企業、 市民等 NPO、	H20 ～ H26	H27 ～ H32	
21 都市計画道路の整備	汐井町牧山海岸線		戸畑区	●	○		事業中	事業中	
	7号線(富士見工区)		小倉南区	●	○		事業中	事業中	
	3号線		八幡東区	●	○		事業中	完了	
	日明渡船場線		小倉北区～戸畑区	●	○		事業中	事業中	
	香月線		八幡西区	●	○		事業中	完了	
	12号線(浅川工区)		八幡西区	●	○		事業中	事業中	
	飛行場南線(中曽根工区)		小倉南区	●	○		事業中	完了	
	室町大門線		小倉北区	●	○		事業中	完了	
	大門木町線(大手町工区)		小倉北区	●	○		事業中	完了	
	城内大手町線		小倉北区	●	○		事業中	完了	
21 都市計画道路網の見直し	洞海湾北部	都市計画変更	八幡西区～若松区	●			完了		
	周防灘沿岸部(6号線)	都市計画変更	門司区～小倉南区	●			完了		
	北九州市中央部(4, 5号線)	都市計画変更	小倉北区・南区 八幡東区・西区	●			検討・調整	完了	
	戸畑枝光線	L=4,350m、W=18m	八幡東区～戸畑区	●	○		完了		
	八幡西南部	都市計画変更	八幡西区	●			完了		
	その他(未着手路線、強化路線)	都市計画変更(小倉市街地)	小倉北区	●					完了
		都市計画変更(戸畑市街地)	戸畑区	●					完了
		都市計画変更(小倉南東部)	小倉北区・南区	●					完了
		都市計画変更	若松区	●			検討・調整	完了	
		都市計画変更	市内全域	●			検討・調整	検討・調整	

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール	
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ～ H26	H27 ～ H32
22 鉄道連続立体交差化	折尾駅周辺連続立体交差事業		鹿児島本線	●	○		事業中	事業中
			短絡線	●	○		事業中	事業中
			筑豊本線	●	○		事業中	事業中
			その他(駅舎、等)	●	○		事業中	事業中
23 効都市用高速道路の有	利用促進	ETC割引導入	市全域 (都市高速道路)	●			実施	実施
		新料金制度の導入	市全域 (都市高速道路)	●			完了	
		ETC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	●		○	実施	実施
24 タクシー利用環境の改善	タクシーベイ(乗り場)の設置		中央町	●	●		検討・調整	検討・調整
			三萩野地区	●	●		検討・調整	検討・調整
			モノレール沿線	●	●		検討・調整	検討・調整
			黒崎駅周辺	●	●			検討・調整
			小倉都心部	●	●		実施	実施
	バス停の有効活用策の検討	小倉都心部	●	●		検討・調整	検討・調整	
	夜間のタクシー乗り場における歩道への柵の設置	小倉都心部	●	●		検討・調整	検討・調整	
25 の取 強 り 化 締 ま り	バス路線における指導・取り締まり		小倉都心部	●	●		実施	実施
	違法客待ち駐車車両への指導・取り締まり		小倉都心部	●			実施	実施
26 有荷タ 効捌ク 活きシ 用ス ー客 ー待 スち の・	タクシーベイ・荷捌きベイの相互活用	ちゅうぎん通り	ちゅうぎん通り	●	●	○	実施	実施
	パーキングメーターの運用時間外の客待ち駐車場としての活用		市全域	●	●		検討・調整	検討・調整
	夜間のトラック専用スペースの客待ち駐車場としての活用		市全域	●	●		検討・調整	検討・調整

■北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画） 事業一覧表

施策名	事業内容		事業箇所	事業主体(●) 関係機関(○)			事業 スケジュール			
				行政	交通事業者	企業、NPO、市民等	H20 ~ H26	H27 ~ H32		
27 自転車専用レーンの導入	自転車レーン整備 (自転車通行環境整備モデル事業)		国道10号 (田原地区)	●			完了			
			(県)三萩野魚町線 (みかけ通り)	●			完了			
	自転車ネットワーク整備	歩道内通行位置指定		国道199号	●			完了		
			路肩法定外表示		小倉駅新幹線口	●			完了	
					(都)紫川東線	●			完了	
					(都)室町大門線・ 国道199号	●			検討・調整	完了
		自転車専用通行帯		(県)長行田町線	●			完了		
				(市)砂津城内1号 線	●			完了		
				(都)博労町線	●			完了		
				(県)三萩野魚町線	●			完了		
				(市)室町1号線外	●			完了		
				(市)竪町大門1号 線・大門金田1号線	●			検討・調整	完了	
	(市)砂津京町1号 線	●			検討・調整	実施				
28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	自転車ネットワーク整備	自転車利用環境計画策定	市全域	●			完了			
		自転車ネットワーク整備計画作成	市全域	●			検討・調整	完了		
		自転車走行空間の整備	市全域	●			実施	実施		
	バリアフリーのまちづくり		市全域	●		○	実施	実施		
	駐輪施設の整備	交通結節点、市街地の分散配置	市全域	●		○	検討・調整	実施		
	自転車ルールの周知とマナーの向上	自転車の安全利用に向けたルール・マナー教育や啓発の推進	市全域	●		○	実施	実施		
	自転車の利用促進に向けた取り組み	マイカー利用から自転車利用への転換促進	市全域	●		●	実施	実施		
29 道路緑化の推進	道路緑化		大門木町線	●			完了			
			9号線	●			完了			
			恒見朽網線	●			実施	実施		
30 備の道新 整路規	下関北九州道路の早期実現		北九州市~下関市	●			検討・調整	検討・調整		

第5章 計画目標の設定

5-1. 計画目標設定の考え方

- ・計画目標を設定するにあたっては、“望ましい交通体系”を目指すため、以下に示す4つの点を考慮しています。

■計画目標設定の考え方

①公共交通の利用動向を見据えた目標

- ・公共交通の厳しい現状と将来を見据えて、まずは公共交通離れに歯止めをかけるために様々な交通施策を実施し、現状を維持し、将来にわたり市民の移動手段を確保することが重要です。

②“望ましい交通体系を目指すための基本方針”に対応した目標

- ・計画目標は、個別施策に応じての設定も考えられますが、定量的に計測困難な施策も十分に考えられるため、全体的な方針を包含する政策目標を掲げます。

③わかりやすく定量的な目標

- ・総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）では、『政策目標の明示』（定量的で分かりやすいアウトカム指標）が求められるため、可能な限り定量的な目標設定が必要です。

④効果計測が可能な目標

- ・総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）は、PDCAサイクルによる効果の計測と状況に応じた見直しを前提としているため、比較的容易に効果計測ができる目標の設定が必要です。

■計画目標

<望ましい交通体系を目指すための基本方針>

- 超高齢社会における市民の足の確保
- 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築
- 地球環境にやさしい交通手段の利用促進

《計画目標》

- ⇒ 公共交通人口カバー率
- ⇒ 公共交通分担率
- ⇒ 自家用車 CO₂ 排出量

5-2. 計画目標の設定

(1) 計画目標のまとめ

- 計画目標設定の考え方に示す4つの視点に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な3つの計画目標を設定しています。
- さらに、長期的には、「北九州市立地適正化計画」における目標を見据えています。

■ 計画目標のまとめ

計画目標 (H32年度) (2020年)	公共交通の利用促進に努めます。 1. 公共交通人口カバー率 … 80% 2. 公共交通分担率(平成32年)(※1) … 24% 3. 自家用車CO ₂ 排出量(※2) … 約6%削減
長期目標 (H52年度) (2040年)	長期的には、公共交通利用者を増やします。 公共交通分担率(平成52年)(※1) … 32%

※1: 徒歩・二輪車を除く。

※2: 削減量及び割合は、平成17年の自家用車からのCO₂排出量(697,000t-CO₂)をもとに算出しています。

■ 計画目標

	総合交通戦略策定時 (H20年12月)		中間見直し時 (H26年8月)		今回見直し (H28年度)
	指標値	計画目標値 (H30)	指標値	計画目標値 (H30)	計画目標値 (H32)
公共交通人口カバー率	79.3%	80%を維持	79.5%	80%を維持	80%を維持
公共交通分担率	20.5%	20%を維持	21.9%	24%に向上	24%に向上
自家用車CO ₂ 排出量	69.7万 t-CO ₂ /年	約1%を削減	約2.4%を削減	約6%を削減	約6%を削減

(2) 公共交通人口カバー率

①設定の背景

- 望ましい交通体系の大きな柱のひとつである「超高齢社会における『市民の足』の確保」に向けて、日常生活行動を支援する公共交通網の拡充が求められています。
- 本市における公共交通サービスは、他都市に比べ高い水準ですが、もし、何も対策を施さなければ、公共交通空白地域*は拡大し、移動手段のない人々が増えることが懸念されます。
- そこで、様々な施策を展開することで、市内各地に点在している公共交通空白地域の拡大を防いでいく必要があります。

※公共交通空白地域とは、鉄道駅から500m以上、またはバス停から300m以上の地域(高台地区[標高50m以上]のバス停は100m以上)を示します。

【公共交通人口カバー率】

$$\text{公共交通人口カバー率} = \text{公共交通カバー圏域の人口} / \text{総人口}$$

〔公共交通カバー圏域〕

鉄道駅から500m以内、または、バス停から300m以内
(高台地区：標高50m以上はバス停から100m以内)の地域

■ 平成17年(2005年)時点の公共交通人口カバー率

	人口(H17国勢調査)
公共交通カバー圏域	78.8万人
公共交通空白地域	20.6万人
計	99.4万人

79.3%

②計画目標値(総合交通戦略策定当初)

- 公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

総合交通戦略策定
当初の目標値

公共交通人口カバー率は、平成17年時点の80%を維持します。

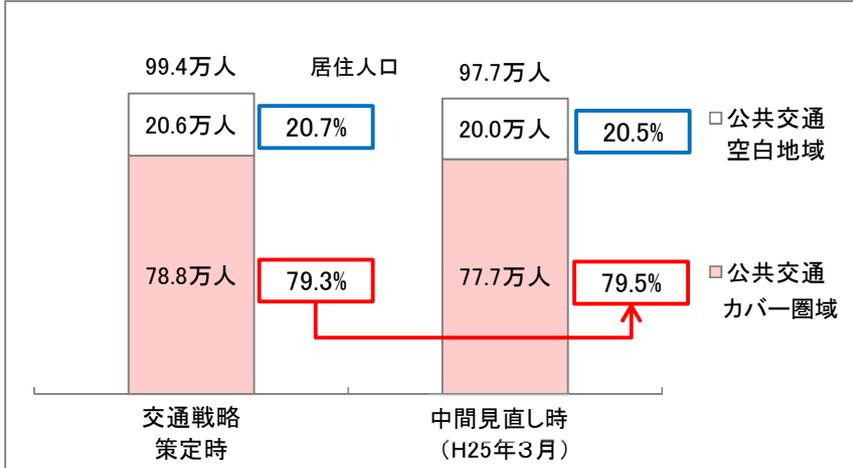
【効果計測の手順】

- 路線バス(おでかけ交通を含む)や鉄道等の乗合輸送サービスを提供している地域の人口を国勢調査メッシュ人口(250mメッシュ)と、評価時点の公共交通網を把握することで効果の把握を行います。

③中間見直し時点での達成状況

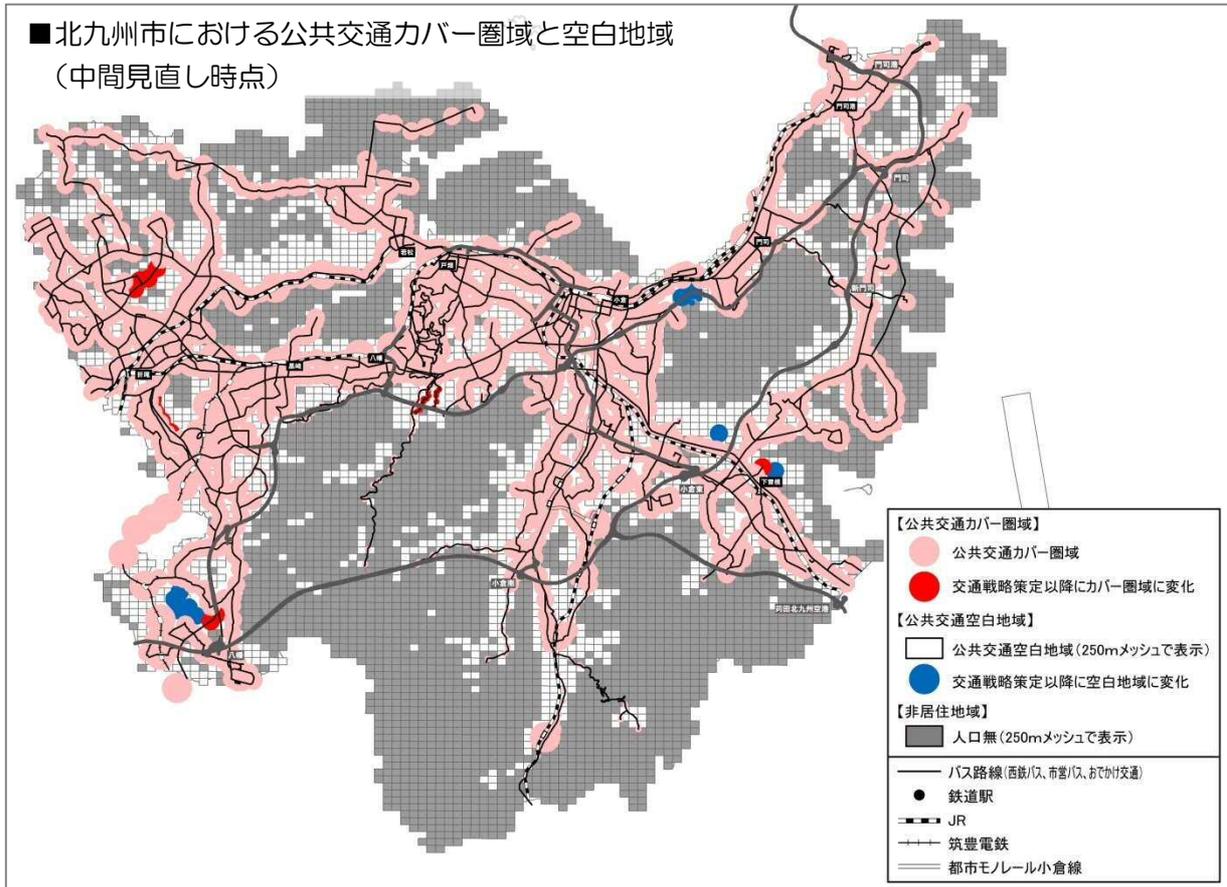
- 公共交通人口カバー率は、中間見直し時点で、約 80%を維持しており、計画目標を達成しています。(策定時 79.3% ⇒ 中間見直し時点 79.5%)

■公共交通人口カバー率の変化



※人口は国勢調査 250mメッシュより集計
(交通戦略策定時 = H17 国調人口, 現在(H25年3月)=H22 国調人口)

■北九州市における公共交通カバー圏域と空白地域 (中間見直し時点)



④計画目標値 (中間見直し時)

- 公共交通人口カバー率は、今後も 80%を維持することを目標とします。

中間見直し時の目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

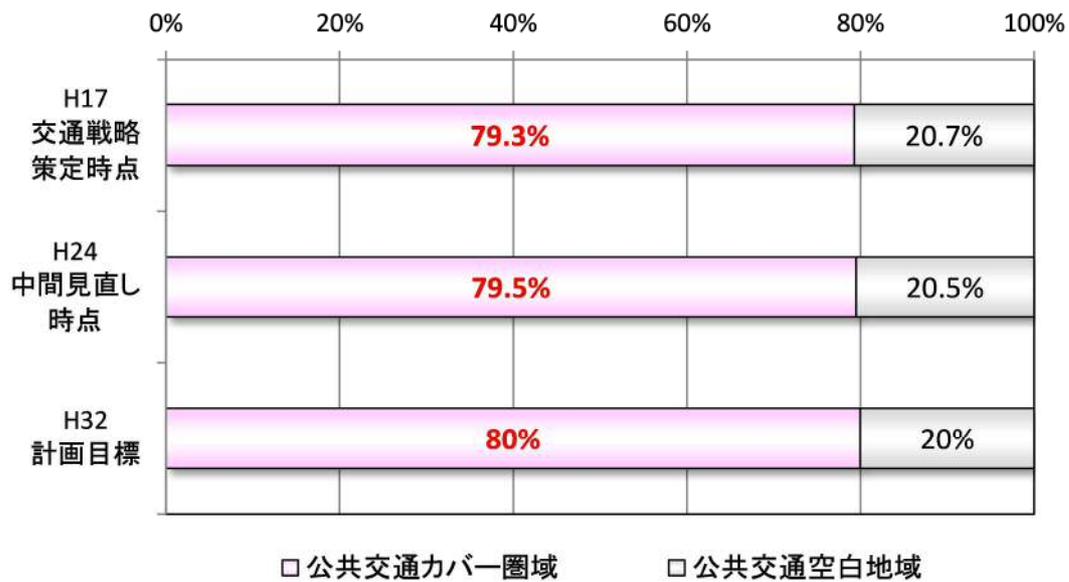
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・公共交通人口カバー率は、今後も80%を維持することを目標とします。

今回見直しの目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

■公共交通人口カバー率の実績値と計画目標値



(3) 公共交通分担率

①設定の背景

- ・望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「利用しやすく安心して快適な交通体系の構築」を進めるためには、公共交通離れが進む中、地域住民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通機関の充実が必要不可欠です。
- ・また、自動車依存の高まりとともに、人や地球環境にやさしい交通機関が見直されています。

【公共交通分担率】

$$\text{公共交通分担率} = \text{公共交通利用} / \{ \text{公共交通利用} + \text{自家用車利用} \}$$

〔対象トリップ〕

北九州市内を出発地または到着地とするトリップを対象とします。

②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- ・公共交通利用を増やすためには、公共交通の利便性を高め、経年的に続く公共交通離れからの脱却を図ることが、第一に重要なことです。
- ・そこで、総合交通戦略に掲げた施策を展開し、概ね10年後は、現在の公共交通分担率20%の確保を目指し、様々な施策・取り組みを一体的に着実に進めていき、一層の改善を図ります。

総合交通戦略
策定当初
の目標値

公共交通分担率は、平成17年（2005年）時点の20%を維持します。

【効果計測の手順】

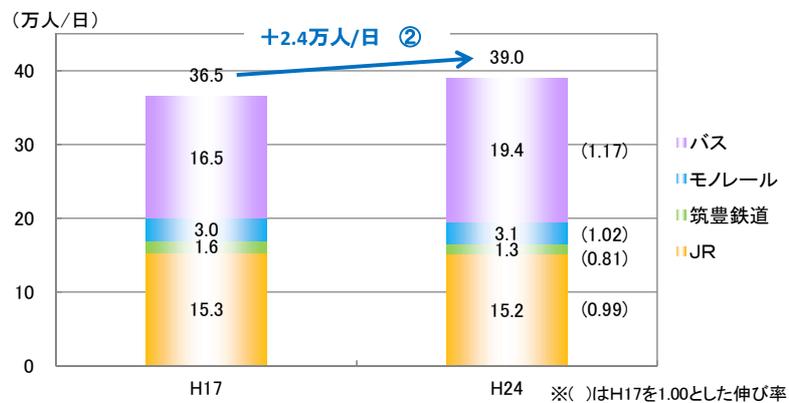
- ・公共交通利用者を経年的に把握し、その利用者数の増加分を自家用車利用からの転換と見なして分担率を計測し、効果の把握を行います。
- ・また、評価年次によっては最新のパーソントリップデータを用いて計測します。

③中間見直し時点での達成状況

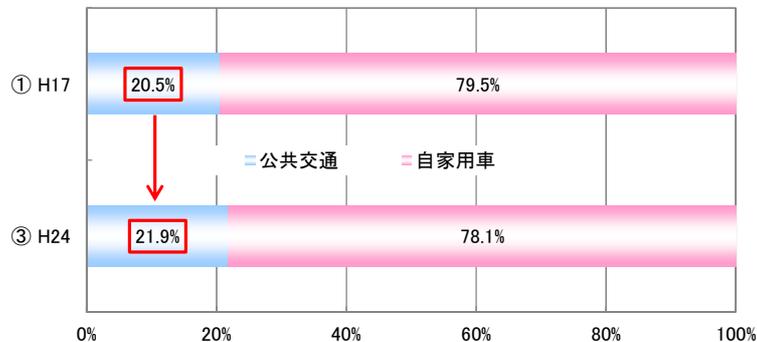
- 中間見直し時点で、公共交通分担率は上昇しました。
(策定時20.5%→中間見直し時点21.9%)
- 公共交通利用者数は、総合交通戦略策定時より増加しました。
- 移動の際に公共交通を利用する人の割合が高くなり、計画目標を達成しています。

(万トリップ/日)				備考
	公共交通	自家用車	計	
① H17	36.0 20.5%	139.8 79.5%	175.8 100.0%	第4回(H17)北部九州圏パーソントリップ調査による北九州市内トリップの分担率
② 増減量	2.4	-2.4	0.0	公共交通利用者数の変化(H17→H24)出典)交通事業者の実績データ
③ H24	38.5 21.9%	137.3 78.1%	175.8 100.0%	総トリップ数は変化しないと考え、公共交通の増加量を自家用車からの転換量として算定

■公共交通利用者数の変化(中間見直し時点)



■公共交通分担率の変化(中間見直し時点)



④計画目標値(中間見直し時)

- 交通戦略策定時の公共交通分担率の計画目標は、策定時の20%を維持することでしたが、策定後5年が経過した時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。
- 5年間で約2%向上したことを踏まえ、今後の5年間においても同様の向上を目指して、公共交通分担率の計画目標値を24%に上方修正します。

中間見直し時の目標値

公共交通分担率は、中間見直し時の22%から24%に向上させます。

⑤計画目標値（今回見直し）

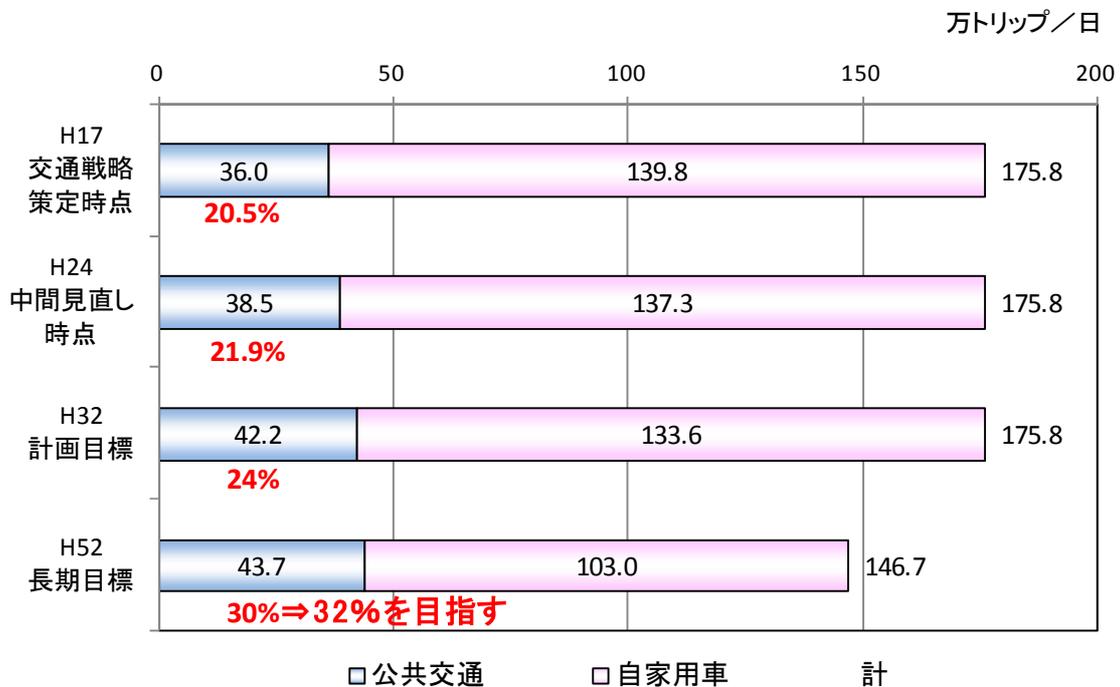
- 公共交通分担率の計画目標は、中間見直し時の目標値を踏襲します。
- 長期的な計画目標は、「北九州市立地適正化計画」を踏まえて設定します。

今回見直しの目標値

公共交通分担率は、現状の22%から24%に向上させます。
さらに、長期的（平成52年（2040年）（※））には、公共交通分担率を32%に向上させます。

（※）北九州市立地適正化計画の目標年に合わせています。

■公共交通分担率の実績値と計画目標値



●公共交通分担率の長期目標について

北九州市立地適正化計画において、居住誘導区域内の将来人口の目標値が設定されています。本計画においては、この数値目標を踏まえて公共交通分担率の長期目標を設定しました。

■居住誘導区域内の人口（北九州市立地適正化計画）

① H22 (現況値)	② H52 (トレンド値) ※	③ H52 (目標値)
72万人	60万人	67万人

(※) H52 (トレンド値) は、現況動向のまま進行した場合の値

①現況の公共交通分担率

第4回北部九州圏パーソントリップ調査（H17年）による公共交通分担率は市全域で 20.5% です。

■H17年（2005年）時点の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
市内居住者	28.3	118.9	147.3	19.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	36.0	139.8	175.8	20.5%

出典) 第4回北部九州圏パーソントリップ調査

②市内の人口配置が現状のまま進行した場合（H52トレンド値）の公共交通分担率

総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の施策展開により、

- ・居住誘導区域内の分担率は、公共交通の利便性の高いゾーン（次頁の図参照）のH17分担率と同水準となる。(27.1%)
- ・居住誘導区域外の分担率は、H17時点の全市平均値と同水準となる。(19.2%)

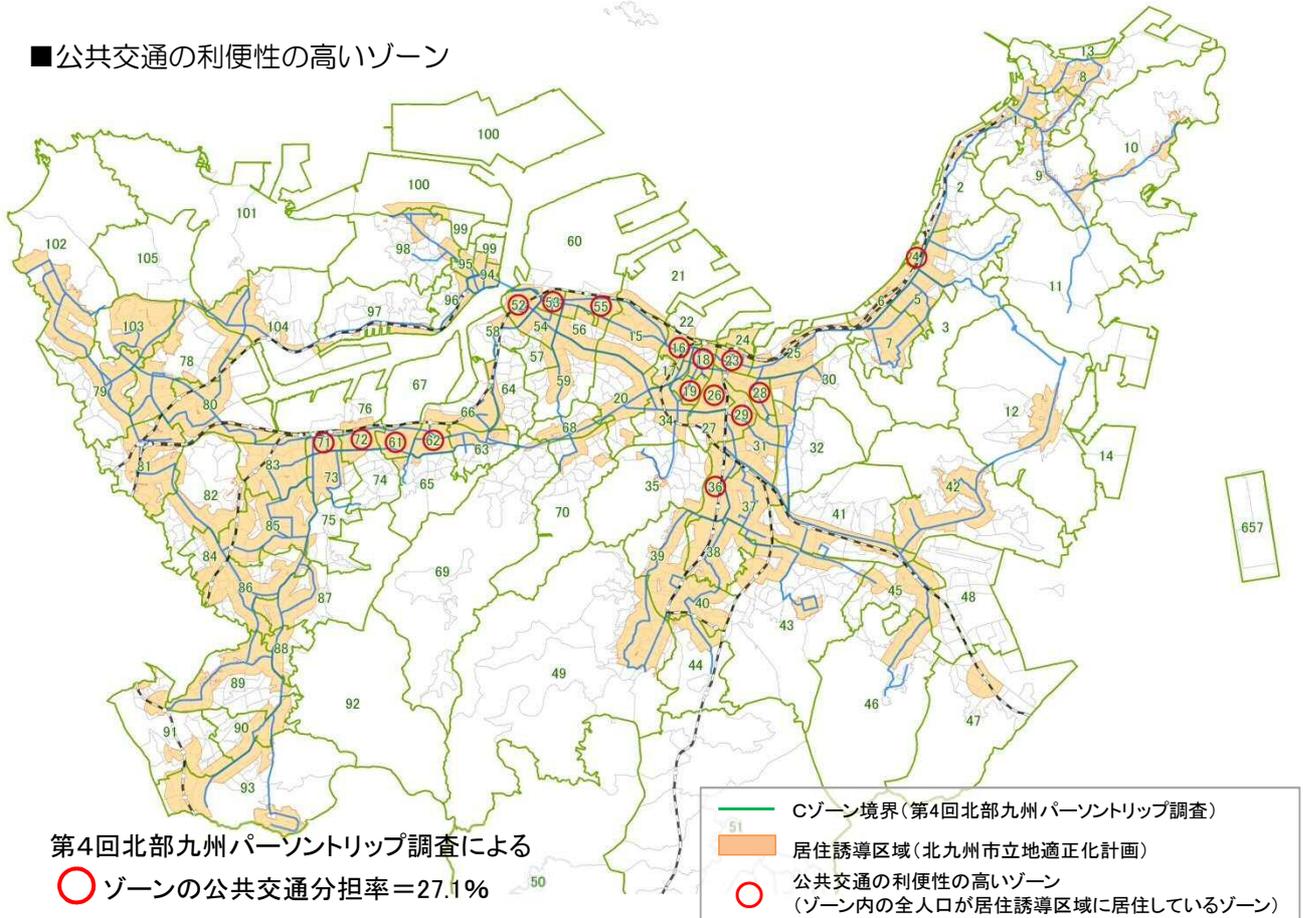
ことを目標として、市全域の分担率を計算すると、約26%となります。

■H52（2040）時点（交通施策あり、居住誘導なし）の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	24.5	65.8	90.3	27.1%
居住誘導区域外	5.4	22.6	27.9	19.2%
市内居住者	29.8	88.4	118.2	25.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	37.5	109.2	146.7	25.6%

- ・市内居住者の総トリップ数は居住人口の変化を考慮しています。
- ・1人当たりのトリップ数(1.5トリップ/日)は、H17時点から変わらないことを前提としています。
- ・市外居住者のトリップ数および分担率はH17値と変わらないことを前提としています。

■公共交通の利便性の高いゾーン



③居住誘導が行われた場合（H52目標値）の公共交通分担率

立地適正化計画の目標値（H52年）では、居住誘導区域内の人口はトレンド値に比べ、7万人多く設定されています。

- ・居住誘導区域内に移転する人の8割は公共交通を利用する。（公共交通分担率=80%）

として、市全域の分担率を計算すると、約30%となります。

■居住誘導による利用手段の変化量

	人口	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
		公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	+7万人	+8.1	+2.0	+10.2	80.0%
居住誘導区域外	-7万人	-2.0	-8.2	-10.2	19.2%

■H52（2040）時点（交通施策あり、居住誘導あり）の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	32.6	67.8	100.5	32.5%
居住誘導区域外	3.4	14.3	17.8	19.2%
市内居住者	36.0	82.2	118.2	30.5%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	43.7	103.0	146.7	29.8%

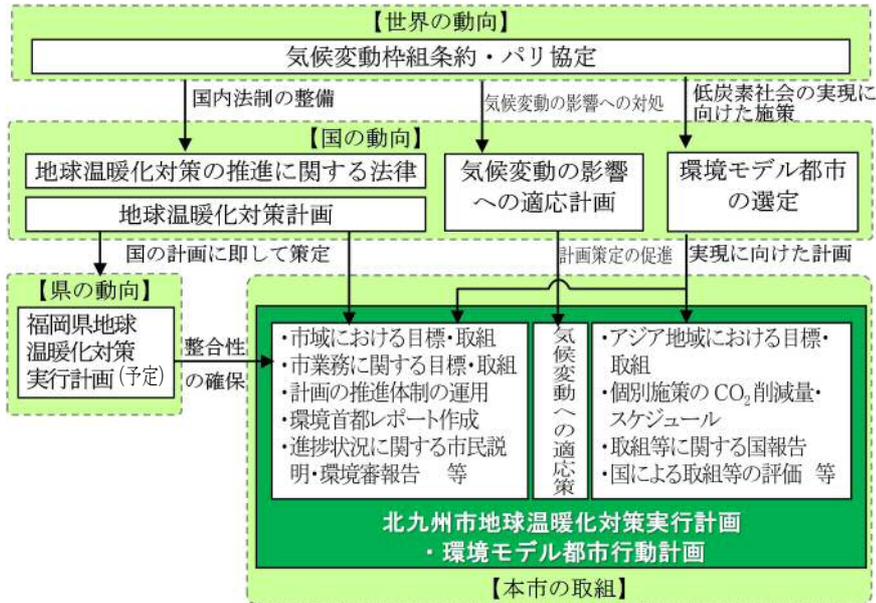
引き続き、市民・企業・交通事業者・行政が連携し、本計画を強力に推進することで、長期的（平成52年）には公共交通分担率を32%に向上させることを目標とします。

(4) 自家用車CO₂排出量

①設定の背景

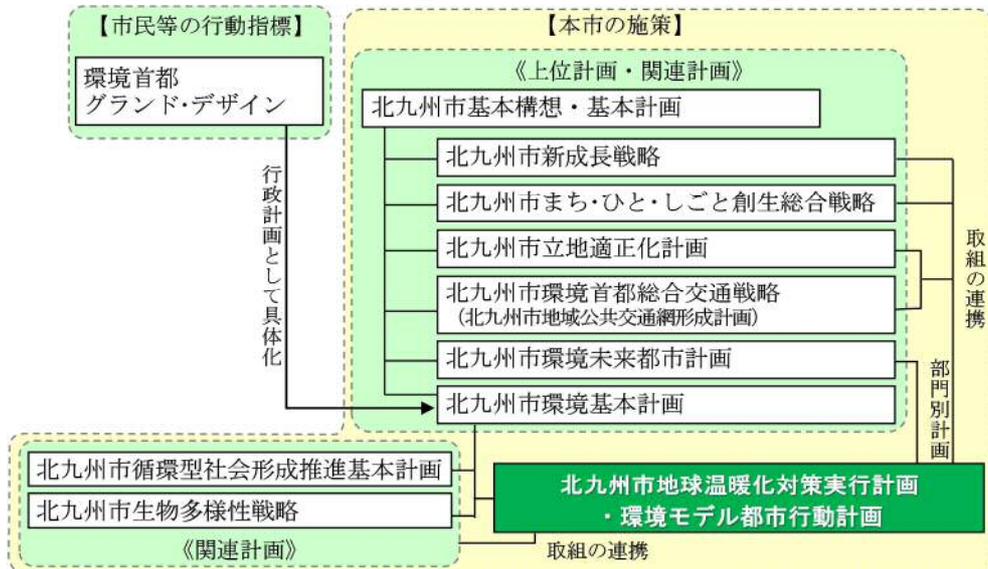
- ・近年、国内外で地球環境に配慮することの重要性・必要性が注目され、一人ひとりの意識醸成が図られています。
- ・2015年12月、気候変動枠組条約の締約国会議（COP21）がフランスで開催され、21世紀末までの世界の平均気温の上昇を、工業化前に比べ2度未満に抑える「2度目標」を明記し、さらに1.5度以内へ向けて努力するとした「パリ協定」が採択されるなど、地球温暖化対策は、世界的に取り組むべき喫緊の課題となっています。

■地球温暖化対策の動向



- ・本市においても、「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」（平成28年度策定）に基づいた取組を進めており、望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「地球環境にやさしい交通手段の利用促進」を図ることは、大変重要なことです。
- ・この計画では、低炭素社会を実現するストック型社会への転換に向けた具体的な取組の一つとして、「高効率交通システムの構築（公共交通機関分担率の増加、エコドライブの推進）」が位置づけられています。

■北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画と他の計画との関係



- 「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」(平成 28 年度策定)によるCO₂ 排出量削減の目標値について

・「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」(平成 28 年度策定)において、北九州市域全体のCO₂ 排出の削減目標は下表のように設定されています。

■ CO₂排出の削減目標 (北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画)

	基準年	現在	計画期間	中期	長期
	H17 年度	H24 年度	H32 年度	H42 年度	H62 年度
排出量 (万 t)	1,635	1,941	1,509	1,105	805
削減量 (万 t)	-	+306	▲126	▲530	▲830
削減率 (%)	-	+19%	▲8%	▲30%	▲50%

- ・「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」の〔運輸部門〕においては、次の4つの対応により、CO₂ 排出量の削減を目指しています。

- ① 公共交通の利便性を高め、自家用車利用から公共交通への転換を促します。
- ② 環境にやさしい運転に心がけ、エコドライブやアイドリングストップ等の対策により、幹線道路等の整備とあわせて走行性の改善を図ります。
- ③ 高齢者の増加や人口の社会減などにより、自動車利用が減少します。
- ④ 低公害車の普及や新たな技術開発による車両の改善などの単体対策を進めます。

②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- 地球環境への負荷を軽減させるためにも、公共交通の利用促進やエコドライブの推進などを図り、概ね10年後は、7,000 t-CO₂のCO₂排出量を削減し、現在（平成17年時点）の自家用車から排出されるCO₂排出量の約1%の削減を目指し、更なる削減に努めていきます。

総合交通戦略
策定当初
の目標値

自家用車CO₂排出量は、平成17年（2005年）時点の約1%、
7,000 t-CO₂を削減します。

【効果計測の手順】

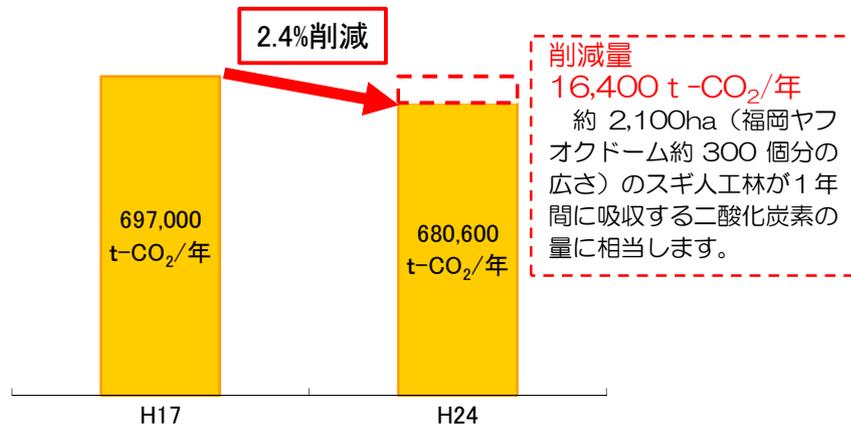
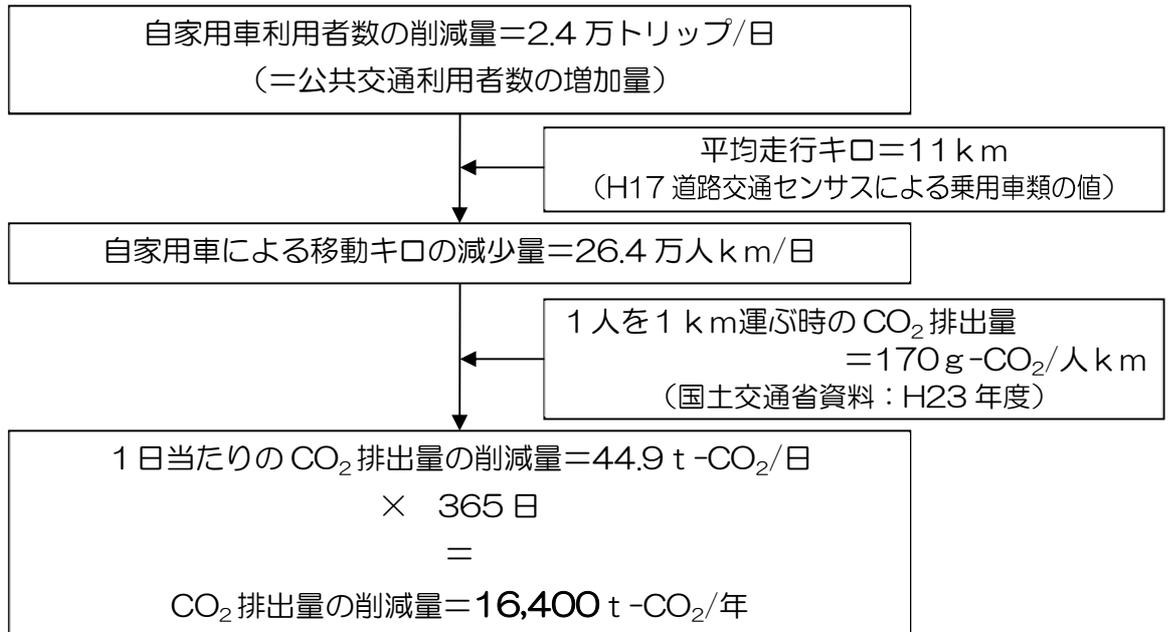
- 公共交通利用者の増加分を自家用車利用からの転換と見なし、その自家用車利用減少分からCO₂削減量を求めます。
- また、評価年次によっては、自家用車利用者数は最新のパーソントリップ調査のデータを用います。

③中間見直し時点での達成状況

- 中間見直し時点で、自家用車からのCO₂排出量は約1%以上削減しました。
(約2.4%、16,400 t 削減)

- 自家用車の利用が減少したことで、CO₂の排出量が減少しました。
- 約2.4%の減少が見込まれ、計画目標(約1%削減)を達成しています。

※公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして、CO₂排出の削減量を算定しています。



■自家用車からのCO₂排出量の変化

※平成24年の排出量

平成17年の自家用車(自家用乗用車+軽乗用車)のCO₂排出量(69.7万t-CO₂/年)をベースとして、上記の方法で算定した削減量を減算した値。

④計画目標値(中間見直し時)

- 自家用車からのCO₂排出量は、交通戦略策定時の計画目標(約1%削減)を上回る約2.4%の削減となっており、今後の5年間で公共交通分担率の計画目標の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

中間見直し時
の目標値

自家用車からのCO₂は、平成17年(2005年)時点の約6%、4.2万t-CO₂/年を削減します。

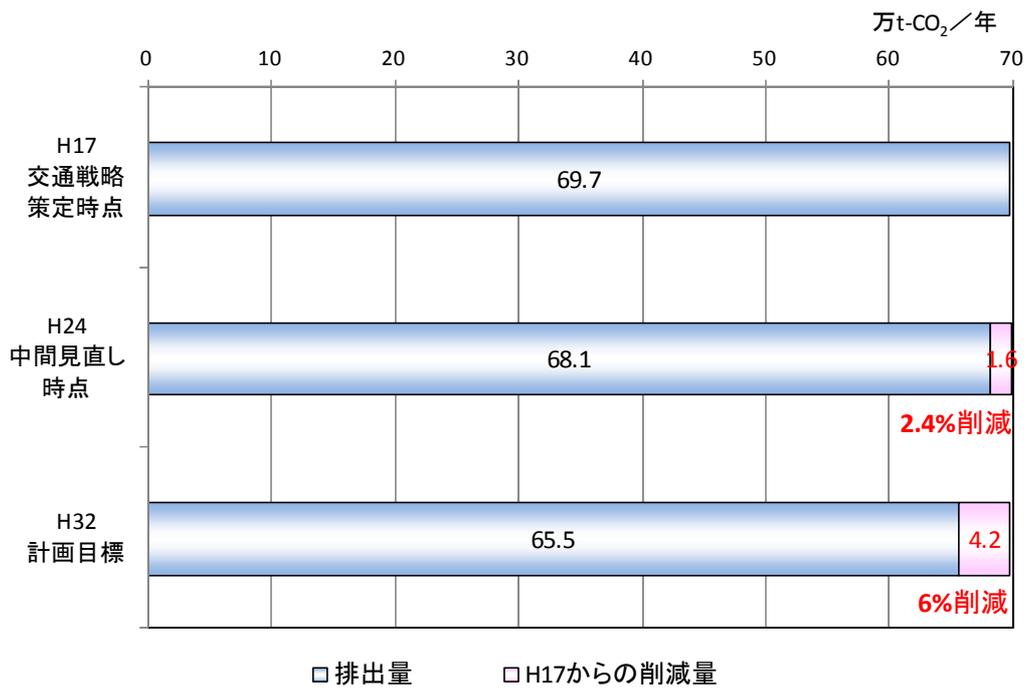
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・自家用車からのCO₂排出量は、中間見直し時の目標値を踏襲します。

今回見直しの目標値

自家用車からのCO₂は、平成17年（2005年）時点の約6%、4.2万 t - CO₂/年を削減します。

■自家用車CO₂排出量の実績値と計画目標値



5-3. 目標達成状況の把握方法

各目標の達成状況を把握するために必要なデータの収集方法や達成状況の数値把握の具体的な算出方法を設定します。

「公共交通人口カバー率」…国勢調査メッシュ人口（250mメッシュ）と評価時点の公共交通網を把握し、公共交通人口カバー率を求めて、計画策定時との比較により、評価を行う。

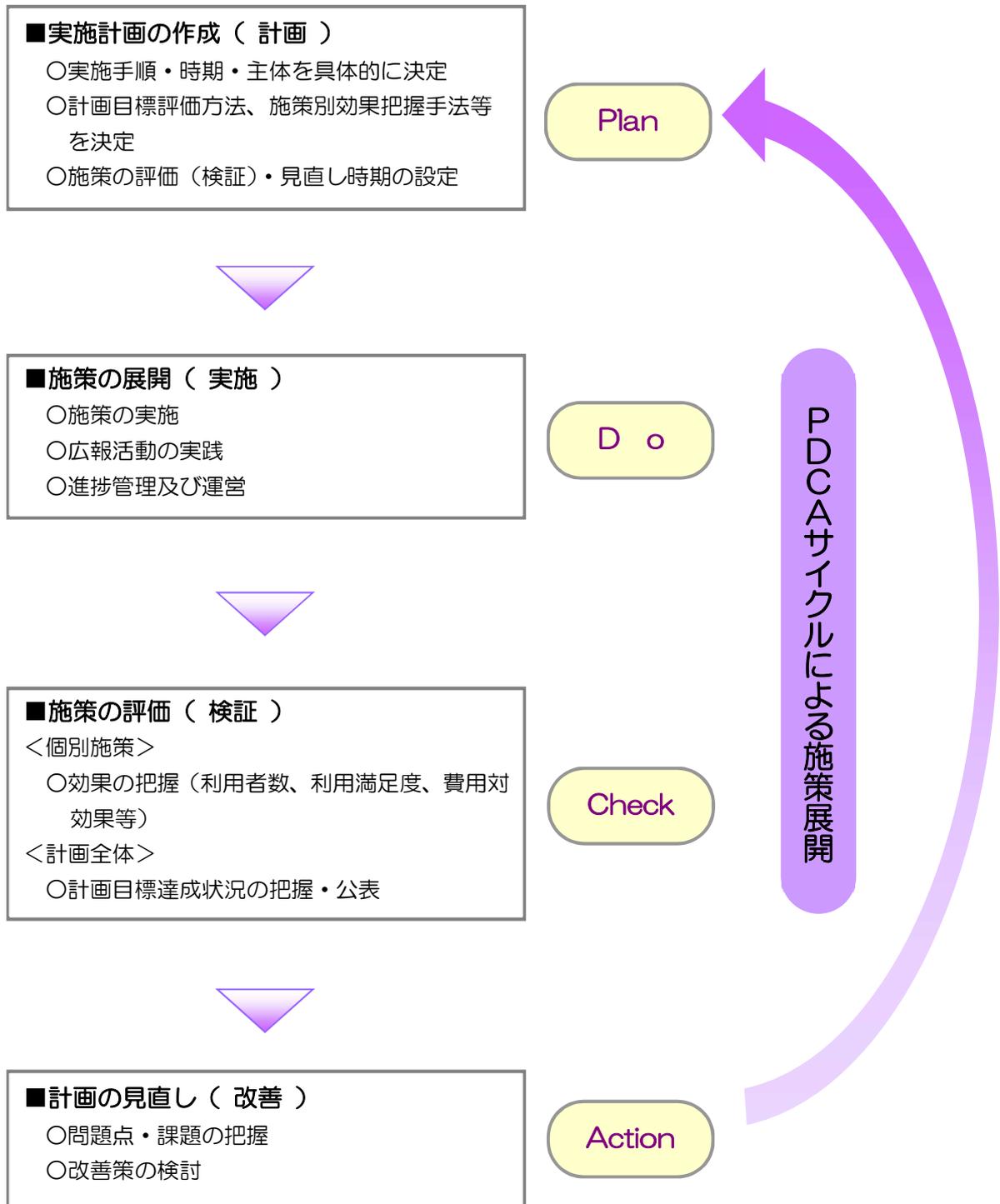
「公共交通分担率」……交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、公共交通分担率を試算する。なお、総トリップ数は、計画策定時と同一と考える。
また、評価年次によっては最新のP Tデータを用い検証を行うものとする。

「自家用車CO₂排出量」……交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、その自家用車削減台数からCO₂ 排出削減量を求める。
また、評価年次によっては自家用車削減台数は最新のP Tデータを用いて把握するものとする。

第6章 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の進捗管理

6-1. 進捗管理の考え方

- 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における施策の展開は、以下のPDCAサイクル「Plan：実施計画の作成」「Do：施策の展開・実施」「Check：施策の評価・検証」「Action：計画の見直し・改善」により、進捗管理を行います。



6-2. 進捗管理の具体的方法

- 全体計画及び個別施策における進捗管理の具体的な取り組み方法は、下表に示すとおりを実施していきます。

■ 全体計画の進捗管理

年度	Plan (計画)	Do (実施)	Check (検証)	Action (改善)
H20	①総合交通戦略の策定			
H21	②実施計画の策定	③施策の実施、 広報、進捗管理		
H22		↓ 毎年実施		
H23				
H24				
H25	⑥総合交通戦略の中間見直し			④計画目標達成評価
H26	↓ ⑦実施計画の見直し			
H27	⑧総合交通戦略の一部見直し (地域公共交通網形成計画の策定)	③施策の実施、 広報、進捗管理		
H28	↓ (地域公共交通再編実施計画の策定)			
H29				
H30				
H31				
H32	⑪総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の改定		⑨計画目標達成評価	⑩問題点の把握、 改善策の検討
H33	↓			

- ①総合交通戦略の策定：基本理念の実現に向けた交通施策を策定。
- ②実施計画の策定：各施策の事業内容・箇所・主体・時期と、計画目標の評価方法・評価時期を設定。
- ③施策の実施、広報、進捗管理：施策実施スケジュールに沿って事業を実施し、積極的な事業内容の広報に努め、事業主体が事業の進捗管理を毎年実施。
- ④計画目標達成評価：対象期間の中間年次において、計画目標の達成状況を把握。
- ⑤問題点の把握、改善策の検討：計画目標の達成状況を踏まえて、事業における問題点を整理・把握し、対応策の検討を連絡会で検討。
- ⑥総合交通戦略の中間見直し：計画目標の達成状況や問題点に対する改善策などを踏まえ、総合交通戦略の見直しを実施。
- ⑦実施計画の見直し：総合交通戦略の見直しを反映して、実施計画の見直しを実施。
- ⑧総合交通戦略の一部見直し：地域公共交通活性化再生法の改正（平成26年11月施行）を踏まえて総合交通戦略を見直し、地域公共交通網形成計画を策定。
- ⑨計画目標達成評価：対象期間の最終年度において、計画目標の達成状況を把握。
- ⑩問題点の把握、改善策の検討：計画目標の達成状況を踏まえ本計画の総括を行い、今後の対応を検討。
- ⑪総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の改定：本計画の結果及び社会情勢の変化を踏まえ、総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)を改定。

■用語解説

【あ】

ICカード乗車券

ICカード乗車券は、集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んでいる非接触式のカードです。ICカードで公共交通に乗車することができ、残額がなくなった場合、何回でも入金が可能です。カードによってはクレジット機能も付加でき、加盟している商業店舗での買物にも利用できます。また、乗車や買物の利用料金に応じてポイントが加算され、そのポイントがカード料金としてご利用できるものもあります。

相乗り通勤

同じ会社等に通勤する際、複数の人が1人の自家用車に相乗りして通勤する方法のことです。自動車交通量や燃料費を削減できます。

ETC

『ETC』とは、Electronic Toll Collectionの略で、高度道路交通システムの一つで、「ノンストップ自動料金支払いシステム」のことです。

有料道路を利用する際に、料金所で停止することなく通行出来るシステムで、無線通信により料金の収受を行います。

エコカー（低公害車）

従来のガソリン車やディーゼル車に比べて、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)、二酸化炭素(CO₂)といった大気汚染物質や温室効果ガスの排出が少ない自動車のことです。また、全く排出されない自動車もあります。走行時の音も静かなものもあり、自動車の騒音問題の対策としても有効です。

エコドライブ

急発進や急加速をしないなど、地球環境にやさしく燃料の消費を少なくする自動車の運転のことです。エコドライブを実践することにより、燃料の使用量が減り、自動車から排出される二酸化炭素等の排出ガスが抑制でき、経済的効果や安全運転にもつながります。

LRT

『LRT』とは、Light Rail Transitの略称で、次世代都市交通システムのことです。騒音が少なく速い、低床式（乗降口でステップを無くした車両）で乗り降りがしやすいと言った特徴があり、昔ながらの路面電車のイメージを一新した、人と環境にやさしい新しい交通機関として注目されています。

おでかけ交通

高台地区や廃止路線地区において、地域住民がおでかけ時の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者と行政の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するものです。

主に高齢者の方々の買物や通院の際に利用されています。

【か】

カーシェアリング (Carsharing)

カーシェアリングとは、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す。利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、会員制レンタカーのようなものです。

架線式蓄電池電車

非電化区間を走るディーゼル車に替わる次世代車両として期待される蓄電池で駆動する車両のことで、ディーゼル車から架線式蓄電池電車への置き換えにより、二酸化炭素などの排出や騒音を低減でき、ブレーキ時に発生する回生エネルギーを蓄電池に充電することで、エネルギーの有効活用も可能となります。

環境モデル都市

環境モデル都市とは、世界の先例となる低炭素型都市構造への転換を進めるものとして「都市と暮らしの発展プラン」（平成 20 年 1 月 29 日地域活性化統合本部会合了承）に位置づけられた取り組みです。それぞれの地域の特性を生かし、低炭素社会の実現に向けて、温室効果ガス排出の大幅な削減など、高い目標を掲げて先駆的な取り組みにチャレンジする自治体が選定されています。現在では、本市をはじめ全国で 23 の自治体が選定されています。

公共車両優先システム (PTPS)

路上に設置した情報収集機器（光ビーコン）がバス車載装置からの信号を受信すると、進行方向の交通信号機をバス優先（赤の短縮、青の延長など）とするシステムで、信号停止回数が少なくなり、走行性が良くなります。また、信号待ち時間が少なくなり、運行時間もより正確になります。これらの利便性向上によって、自家用車などから大量輸送が可能であるバスへの利用転換を促進して交通総量を抑制し、交通渋滞の緩和等、交通流の円滑化、騒音の低減、大気汚染物質の排出削減を図るものです。

コミュニティサイクル

コミュニティサイクルとは、共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく、複数の他の駐輪施設（サイクルポート）でも貸出・返却を可能としたシステムのことで、

【さ】

サイクル&ライド

自宅から最寄の駅やバス停まで自転車を利用し、そこから鉄道やバスなどに乗車して目的地へ行く方法のことです。

市街化区域

既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことです。

人口集中地区（D I D地区）

人口集中地区とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域のことを示します。

走行台キロ

自動車の走行距離（交通量×延長）の総和のことです。（10台の車が10km走ると、100台キロとなります。）

次世代都市交通システム

LRT、BRTなどの新たな公共交通機関のシステムのことで。

自転車専用レーン

自転車専用の通行帯のことです。

【た】

低床バス

車椅子や足の不自由な人、お年寄りの方等が楽に乗り降り出来るように、バスの出入口の床（ステップ）を低くしたバスのことです。

低炭素社会

低炭素社会とは、地球温暖化の主因とされる温室効果ガスの1つである二酸化炭素の最終的な排出量が少ない産業・生活システムを構築した社会のことを意味します。

道路交通センサス

道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地・運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいうべきものです。

調査内容は、交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」、アンケート調査等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」に大別されます。

道路交通センサスは、5年毎に実施されています。

都市計画道路

都市計画道路とは、広域的な道路網との整合性はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、都市計画として配置される都市の基盤的な交通施設で、都市計画法に基づき都市計画決定を行った道路です。

【は】

トラベルフィードバックプログラム(TFP)

トラベルフィードバックプログラム(Travel Feedback Program)とは、モビリティ・マネジメントの技術のうち「行動プラン法」、「フィードバック法」を組み合わせたもので、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムです。

参加者ひとりひとりの外出行動を記録していただき、その結果を診断し、クルマ利用予定を対象として「かしこいクルマの使い方」を考え実践することを促し、さらに取り組みの結果やどのような効果が得られたかをお知らせする一連のプログラムのことを意味します。

トリップ

人が目的を持って、ある地点から他の地点へ移動することです。

1つの『トリップ』では、起点から終点までいくつかの交通手段を利用した場合一連の移動を言います。

【な】

乗合い送迎バス

複数の企業とバス事業者が協力して運行し、一般客の利用も可能な乗合いバスのことです。

パーク&ライド

主に通勤時に自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自家用車を使い、そこから鉄道やバスを利用して、都心や街なかの勤務先に行く方法のことです。

都市部等の交通渋滞の緩和につながる、環境にもやさしい移動方法です。

パーソントリップ調査(PT調査)

交通の主体である人(パーソン)の動き(トリップ)に着目し、交通の目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的に実態を把握する調査のことです。調査結果は、都市計画の目標を実現するための交通体系の整備方針や交通施設の検討に用いられます。

バスカメラ

路線バスに搭載したカメラで、専用・優先レーンで違法走行や違法駐車をしている車両を撮影するシステムです。

バスレーン

バスの定時運行を確保し、輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、道路の区間と時間を設定して、バスが専用又は優先して走行できる車線のことです。

バスロケーションシステム

バスロケーションシステム(Bus Location System)は、無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステムのことです。バスの運行は、道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などの他の交通機関に比べて定時性の確保が難しいため、バスの位置情報を提供することで、利用者はバス停に到着するおおよその時間が分かり、待ち時間を有効に利用することが可能となります。

パブリックコメント

行政が計画を策定する際に、あらかじめ計画の原案を市民に公表し、市民の意見募集を行い、寄せられた意見を反映または考慮して、最終的な計画づくりを行う一連の手続きのことです。

バリアフリー

もともとは建築用語で「バリア（障壁）をフリー（のぞく）」つまり障壁となるものを取り除き、生活しやすくすることを意味します。建物内や道路等の段差など、物理的な障壁の除去と言う意味合いから、最近ではより広い意味で用いられてきています。

BRT

『BRT』とは、Bus Rapid Transitの略で、連節バス、公共交通優先システム(PTPS)、バス専用道、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のことです。

BDFバス

BDFとは「バイオディーゼルフューエル(Bio Diesel Fuel)」のことで、使用済み食用油をリサイクルして製造したバイオディーゼル燃料を燃料としたバスのことです。

フィーダーバス路線

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線のバス停や鉄道駅からさらに延びる支線的なバス路線のことです。住宅街や団地から最寄り鉄道駅までのバス路線などが該当します。

【ま】

モータリゼーション

モータリゼーション (motorization) とは、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化する現象を表し、「動力化」「自動車化」を意味します。狭義では、「自家用乗用車の普及」という意味で使われることが多くあります。

モビリティ・マネジメント

ひとり1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のことです。例えば、公共交通の時刻表や路線図などのわかりやすい情報を提供し、過度な自家用車の利用から環境にやさしい乗り物である公共交通への利用転換を図ります。

【ら】

レンタサイクル

レンタサイクル(Rent-a-cycle)とは、観光、行楽、通勤、通学、商用などの目的のために自転車を貸し出す事業をさします。近年では都市部における交通渋滞や放置自転車といった都市問題への対応策の一つとして、一台の自転車を複数の人が通勤・通学や、営業などに使われることを想定した「都市型レンタサイクル」が広まってきています。

■「北九州市環境首都総合交通戦略」および「北九州市地域公共交通網形成計画」の策定までの経緯

【北九州市環境首都総合交通戦略】

- ・平成 20 年 12 月 北九州市環境首都総合交通戦略の策定
- ・平成 22 年 3 月 北九州市環境首都総合交通戦略実施計画の作成
- ・平成 26 年 8 月 北九州市環境首都総合交通戦略の改定
- ・平成 27 年 2 月 北九州市環境首都総合交通戦略実施計画の改訂

【北九州市地域公共交通網形成計画】

平成 27 年 7 月 14 日 第 10 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- ・地域公共交通網形成計画の作成について
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について
- ・地域公共交通確保維持改善事業について
- ・北九州市環境首都総合交通戦略におけるこれまでの取り組み
- ・検討体制と策定期間

平成 27 年 9 月 3 日 第 11 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会幹事会

- ・地域公共交通網形成計画の作成について
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について
- ・地域公共交通確保維持改善事業について
- ・立地適正化計画の概要について
- ・公共交通拠点及び公共交通軸の設定について

平成 27 年 11 月 20 日 第 12 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会幹事会

- ・第 11 回幹事会以降の取り組み状況について
- ・地域公共交通網形成計画について

平成 28 年 1 月 6 日 第 13 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会幹事会

- ・第 12 回幹事会以降の取り組み状況について
- ・地域公共交通網形成計画（素案）について

平成 28 年 3 月 10 日 第 14 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会幹事会

- ・第 13 回幹事会以降の取り組み状況について
- ・地域公共交通網形成計画（素案）について

平成 28 年 3 月 16 日 第 11 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- ・地域公共交通網形成計画（素案）について

平成 28 年 7 月 7 日 第 15 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会幹事会

- ・計画（素案）に対するパブコメ意見の内容及び計画（案）について

平成 28 年 7 月 28 日 第 13 回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- ・計画（素案）に対するパブコメ意見の内容及び計画（案）について

■「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」委員名簿

(順不同・敬称略)

	所 属	役職名	氏名	備考
学識者	北九州市立大学	教授	内田 晃	副会長
	九州工業大学	准教授	寺町 賢一	会長
交通事業者	九州旅客鉄道株式会社	経営企画部 担当部長	海老原 毅	
		北部九州地域本社 企画部長	雲田 昭慶	
	西日本旅客鉄道株式会社	福岡支社 総務企画課 企画担当課長	板橋 徹	
	筑豊電気鉄道株式会社	取締役 事業本部長	森山 義洋	
	西日本鉄道株式会社	まちづくり・交通企画部長	渡辺 満生	
	西鉄バス北九州株式会社	取締役 営業本部長	本田 哲	
	北九州高速鉄道株式会社	総務部長	小野寺 治	
	北九州タクシー協会	専務理事	小島 定美	
	北九州市交通局	次長	川原 泉	
企業・市民	北九州商工会議所	総務企画部長	白石 佳則	
	北九州市自治会総連合会	副会長	三郎丸 正熙	
	北九州市障害福祉団体 連絡協議会	副代表	林 芳江	
	日本介護支援専門員協会	理事	白木 裕子	
行政	福岡県警察本部	交通部 交通規制課長	坂田 昭彦	
	国土交通省九州運輸局	交通政策部 交通企画課長	前川 翔	
	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	事務所長	靄 敏信	
	福岡県	企画・地域振興部 交通政策課長	岩佐 孝徳	
	北九州市	建築都市局長	柴田 卓典	

平成28年8月時点

**北九州市環境首都総合交通戦略
＜北九州市地域公共交通網形成計画＞**

平成28年8月作成

北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課
〒803-8501 北九州市小倉北区城内1番1号
TEL 093-582-2518

北九州市印刷物登録番号第 1615018A 号