

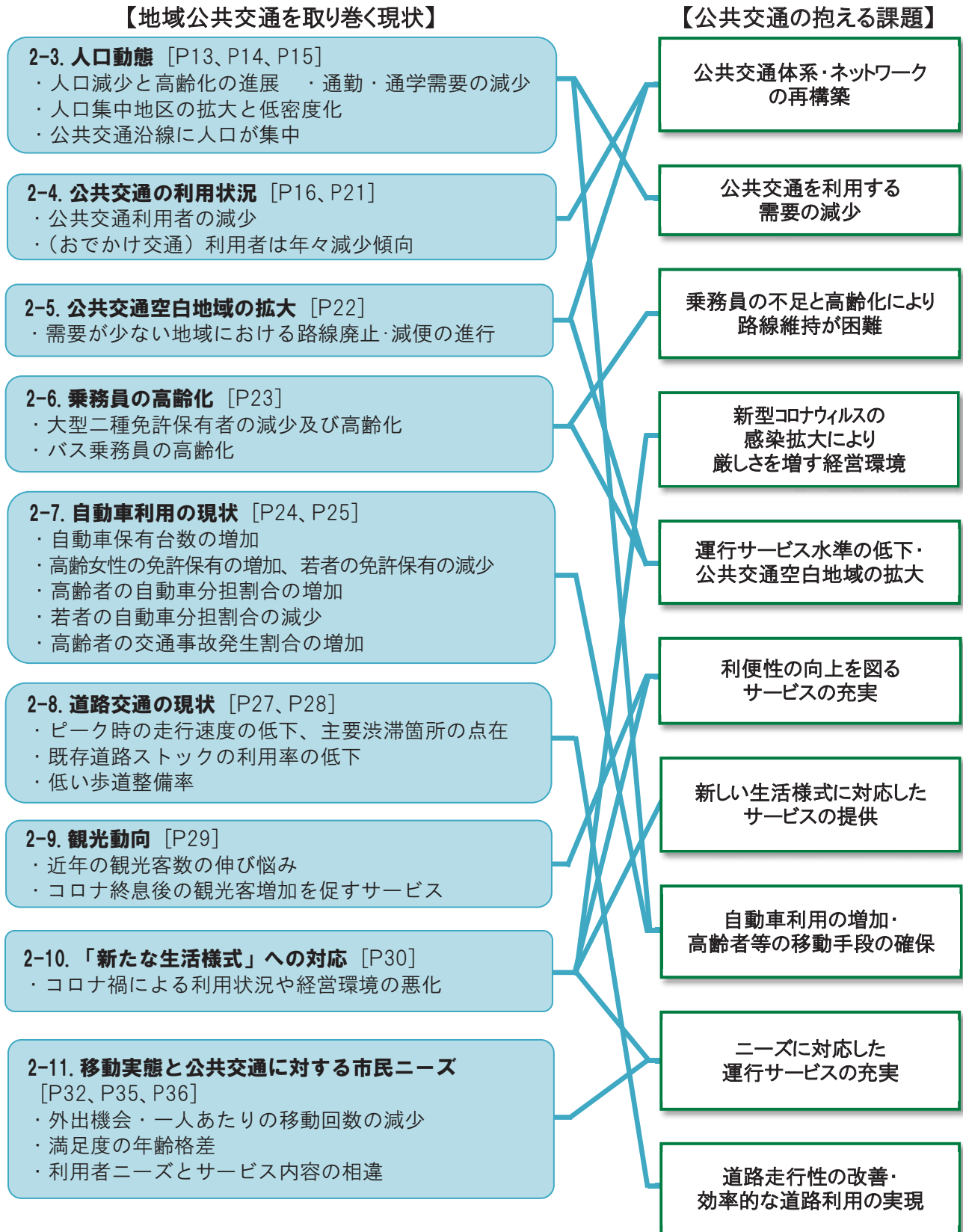
第3章

地域公共交通の課題



第3章 地域公共交通の課題

地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、本市の公共交通の抱える課題を以下に整理します。



第4章

これまでの交通施策の取組み



第4章 これまでの交通施策の取組み

「北九州市地域公共交通網形成計画」(H28.8)では、30の交通施策と其中的取組みの柱となる7つの重点施策を掲げて、交通事業者や住民、行政等が協働し、これまでに様々な施策を取り組んできました。

モビリティマネジメントの実施



学校モビリティマネジメント(H28～R2)
計15校(約600人)



高齢者モビリティマネジメント(H29～R2)
計52箇所(約2,200人)

交通結節機能の強化

■駅前広場の整備



JR 八幡駅
(R1 完成)

■乗継環境の改善

(下曾根駅、R1～、JRと西鉄バスの乗継案内表示・駅舎内にバス待ちスペース)



JR 改札口にバスの
時刻表を表示



JR 城野駅北口
(H28 完成)



バス車内に JR の時刻表を表示

■バス待ち環境改善

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



バス停下屋



スマートバス停

バリアフリー化の推進

■低床式バスの導入(西鉄バス北九州、北九州市営バス)



北九州市営バス

■ユニバーサルデザインタクシーの導入
(R2～補助制度創設)



■駅のバリアフリー(駅舎、昇降用エレベータ設置、等)



折尾駅(R2 完成)



穴生駅(H28 完成)

幹線バス路線の高機能化

■連節バス導入(R1～:小倉～黒崎, 小倉～戸畑、R3～:小倉～恒見(門司))



小倉～戸畑線(南小倉駅前バス停)



小倉～恒見線(砂津バス停)

筑豊電気鉄道の高機能化

■低床式車両の導入(H27～H29、4編成)



おでかけ交通への支援強化

枝光やまさか乗合ジャンボタクシー
乗り放題定期券
『えだみつノリノリバス』

- 運行区域内5ルート1日0回乗が、乗り放題!
- 行きも帰りも、上りも下りも、荷物があってもなくても、乗り放題!
- ルートの変更も、枝光の端から端まで行っても、乗り放題!

乗車料 1ヶ月5,800円(税込、小学生以上)～3,500円で利用
(北九州市交通安全対策推進協議会により30%割引)
1日380円は5日運行(月)
乗車料半額料200円(ICカード決済対応・運賃時に適用)
利用範囲 運行区域内 全ルート・全便(日5ルート1日0回)
利用期間 1ヶ月券(1日～月末日までの月単位)

乗り放題定期券の導入(H30)



市政だより掲載写真(R1)



PRチラシ



バス停整備

徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

■駐輪施設の整備



JR 八幡駅(H31 完成)

■自転車の利用促進



シェアサイクル事業(事業開始、R3～)

第5章

地域公共交通計画の 基本方針



第5章 地域公共交通計画の基本方針

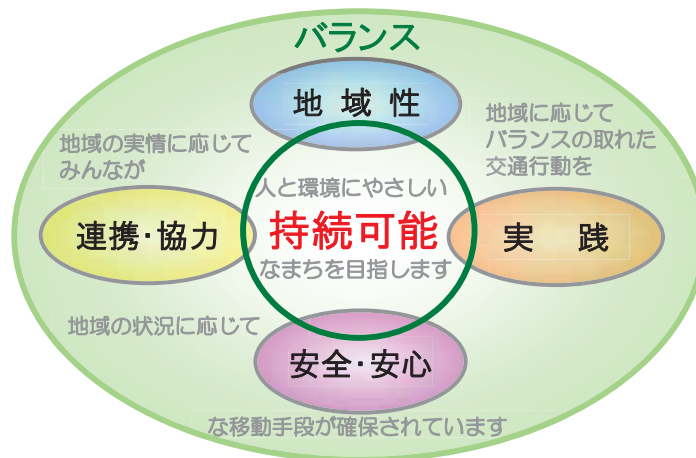
地域公共交通計画では、これまでの交通施策の取組みを踏まえ交通理念を設定し、それに基づき、公共交通の抱える課題に対する取組みの視点や目指すべき交通体系の整理を踏まえて、基本方針を策定します。

5-1. 北九州市の掲げる交通理念

本市が掲げる交通理念は、以下に示すキーワードを踏まえて設定します。

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、人と環境にやさしく「持続可能」なまちを目指します。



《交通理念につながるキーワード》

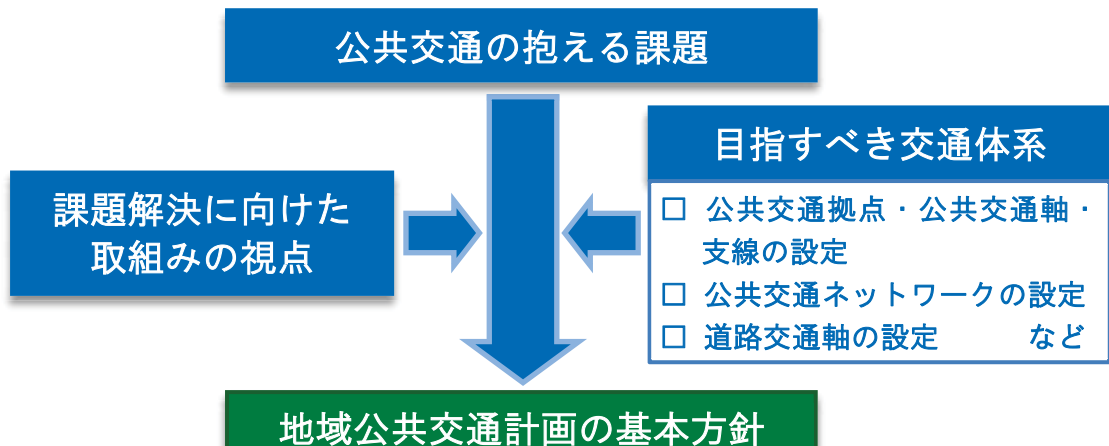


交通理念

環境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 ～

5-2. 基本方針設定の考え方

本市の掲げる交通理念の実現に向け、以下の流れに沿って基本方針を策定します。



《地域公共交通計画の基本方針設定の考え方》

5-3. 課題解決に向けた取組みの視点

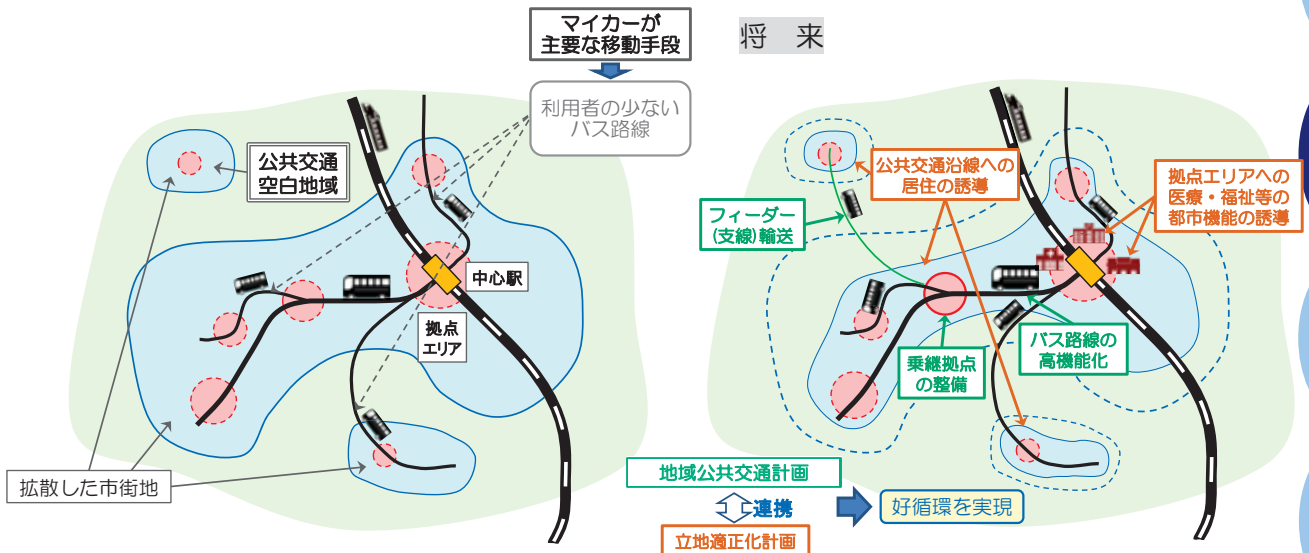
本市の公共交通の抱える課題の解決に向け、必要な取組みの4つの視点を以下に整理します。

■視点1 まちづくりと一体となった生活交通の確保

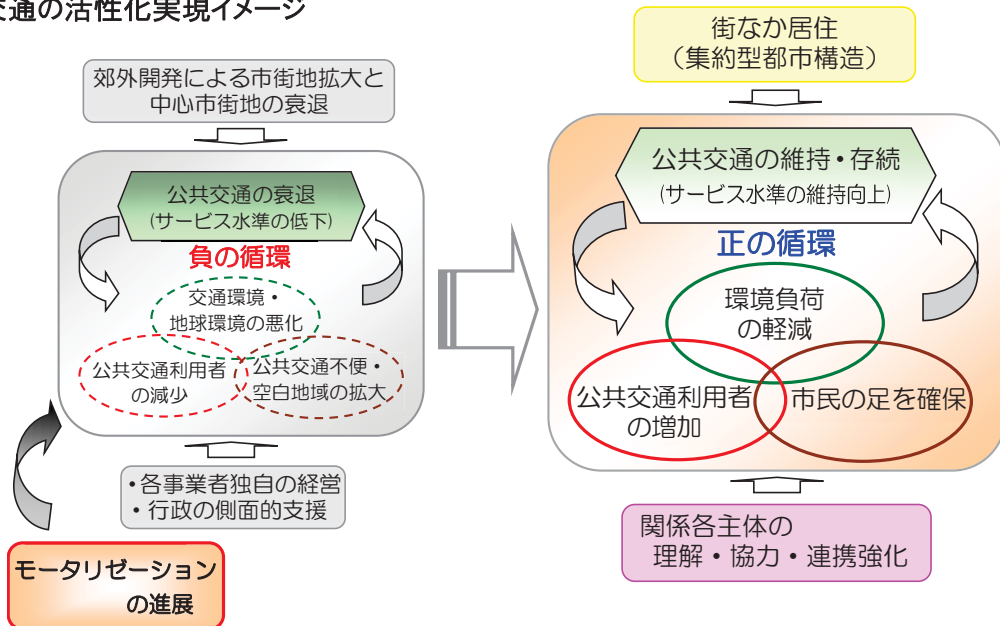
本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通網の利便性を高め、併せて道路環境の充実を図ることで、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、生活交通を確保していくことが重要です。

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



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

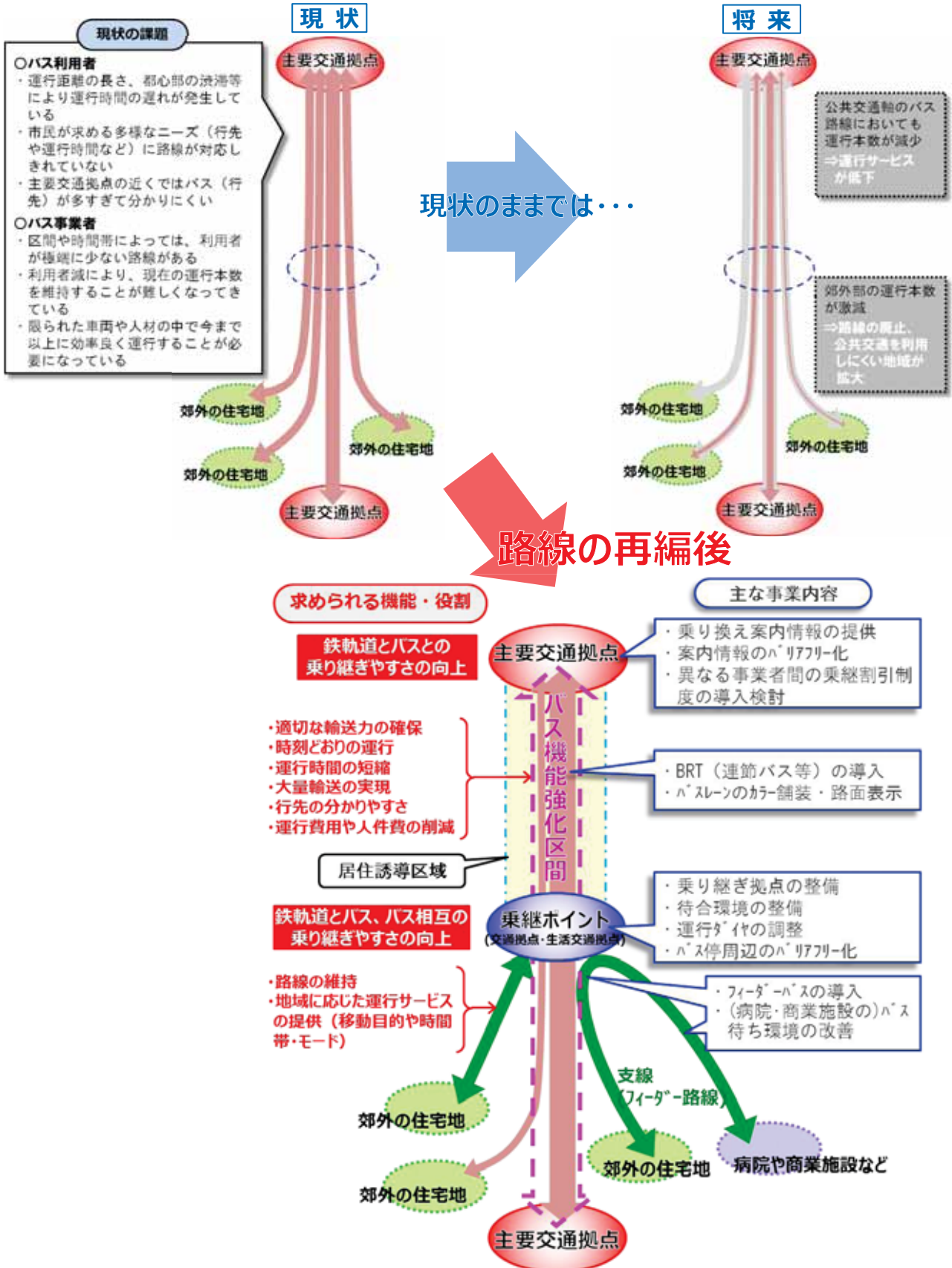
地域公共交通計画の基本方針

■視点2

持続可能な公共交通体系の実現に向けたネットワークの再編

本市が目指す公共交通の将来像を実現するには、鉄道・バスなどの公共交通機関相互や行政が連携して、利用しやすく便利な公共交通ネットワークに再編する必要があります。

■バス路線の再編イメージ

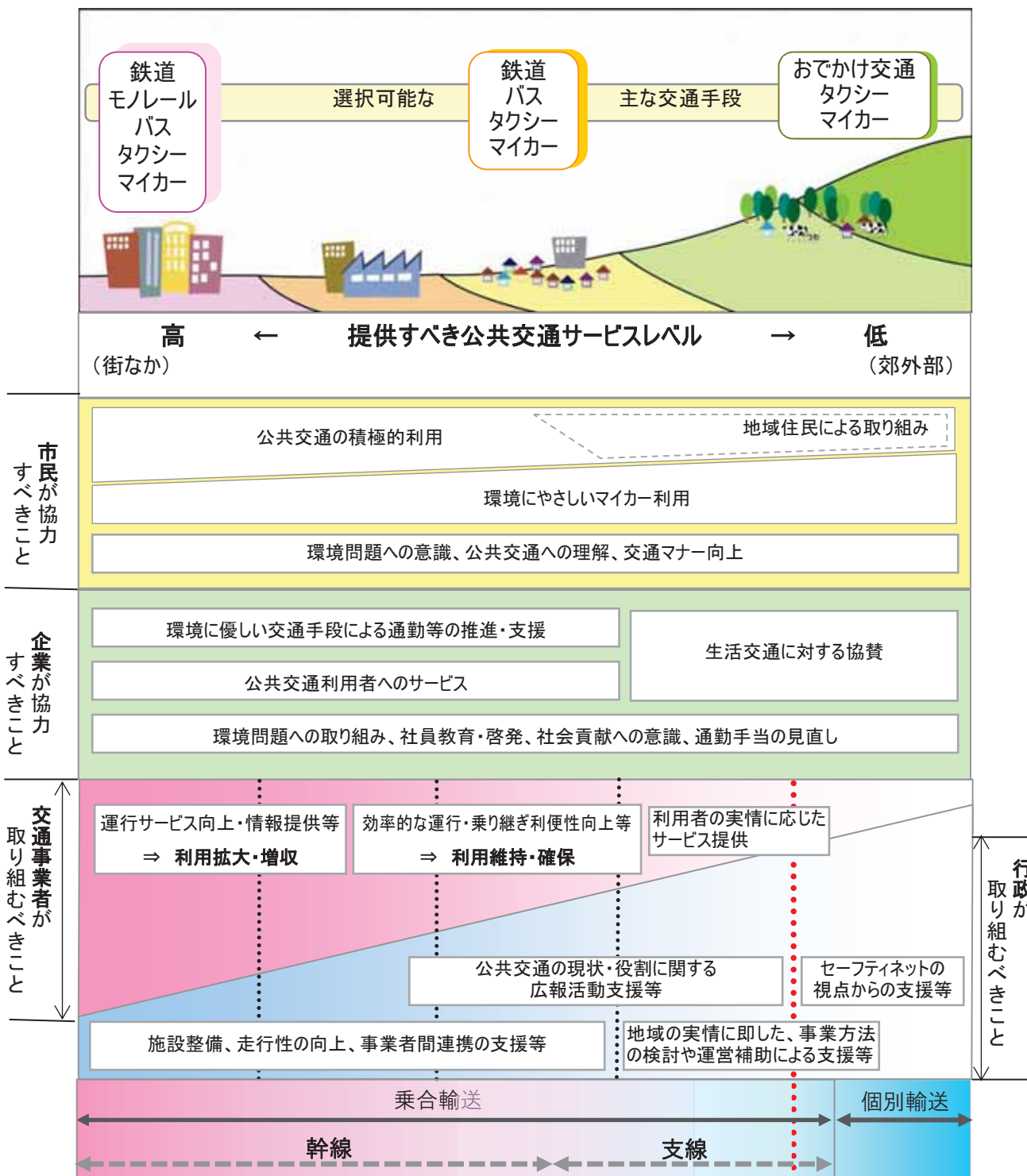


■視点3

地域に応じた公共交通サービスレベル

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。



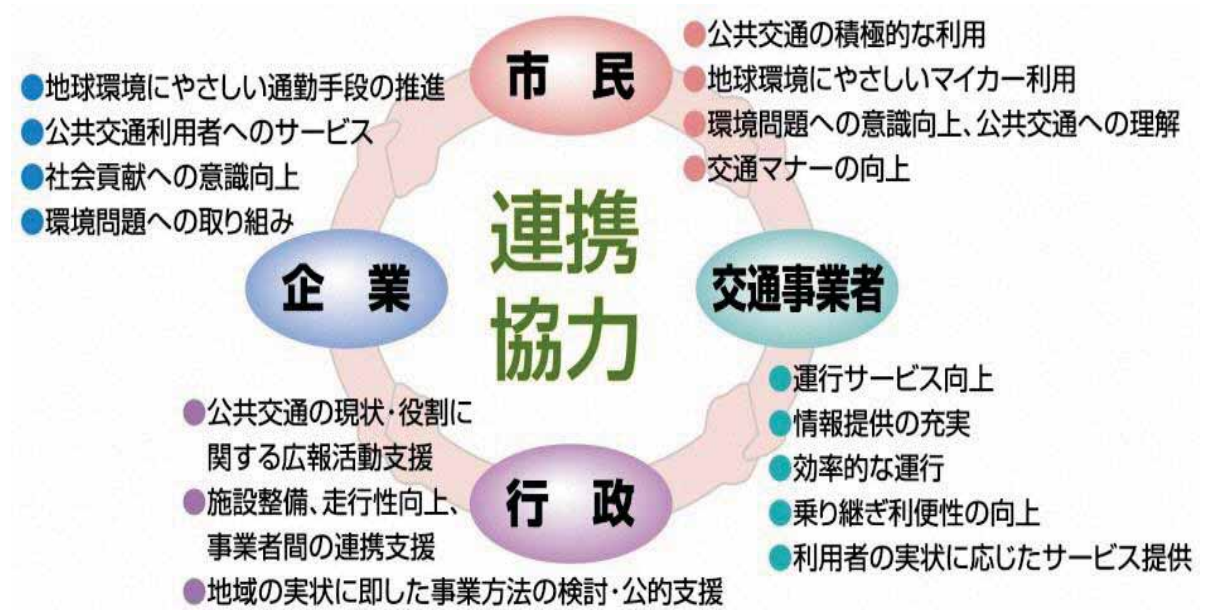
■地域の特性に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

■視点4

市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割の明確化と 一体的な実践

目指すべき公共交通体系の実現にあたっては、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



5-4. 目指すべき交通体系

本市における目指すべき交通理念の実現に向けて、人の移動を対象に、公共交通拠点や公共交通軸、支線の基本的な考え方や必要な機能について整理し、鉄軌道交通やバス交通の対応を踏まえて、目指すべき公共交通ネットワークを設定します。

さらに、公共交通を支える道路環境の充実も踏まえて、自動車交通を基本とした道路交通軸を設定し、歩行者及び自転車交通の対応を整理します。

(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。

■ 北九州市地域公共交通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	北九州市地域公共交通計画 (環境首都総合交通戦略)
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、異なる輸送モード(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」は概ね 30 分に1本以上の運行サービスとなる「主要幹線軸」と「幹線軸」を位置づけます。

■ 必要な機能

「主要幹線軸」については、概ね15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、定時性の確保とサービスの維持が求められます。

(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、公共交通軸及び公共交通拠点を除く郊外部や公共交通空白地域など交通需要が少ないエリアを対象に、小型バスや乗合タクシー等の少量輸送により、幹線軸上にある最寄りのバス停や駅までの交通手段の確保が求められます。

さらに、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。

(4) 公共交通ネットワークの設定

① 鉄軌道交通

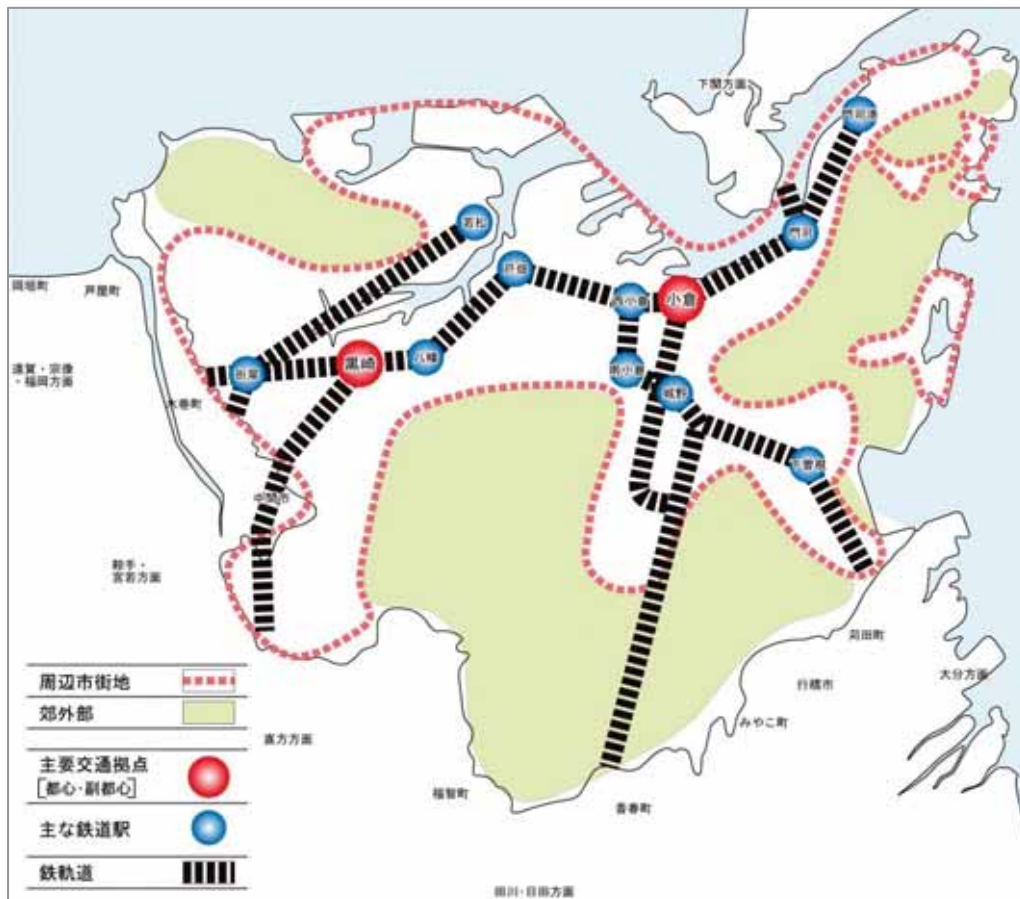
公共交通軸の中で鉄軌道は、定時性や速達性に優れ大量輸送も可能であることから、都市交通の骨格を形成する重要な交通軸として位置づけます。

<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



②バス交通

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。

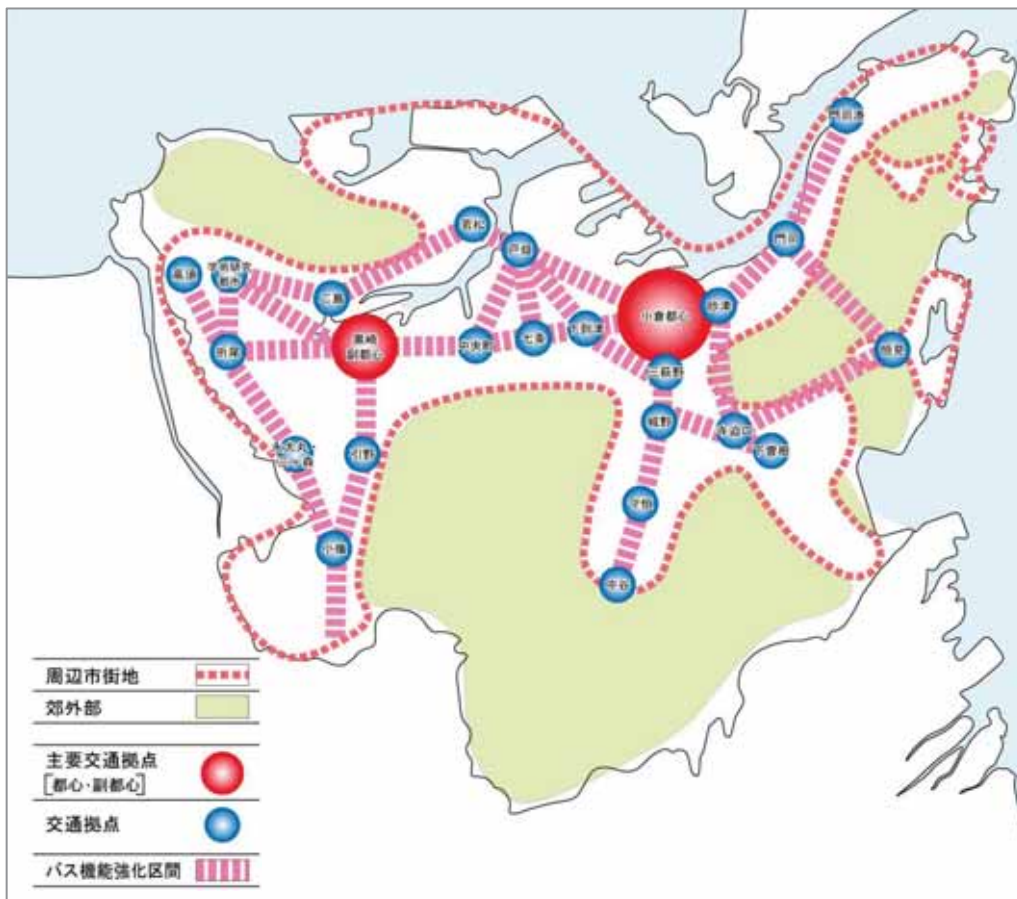
＜求められる対応＞

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、路線の見直しや運行ダイヤの調整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。

バス機能強化区間は、下図に示すとおりです。

■バス機能強化区間のイメージ

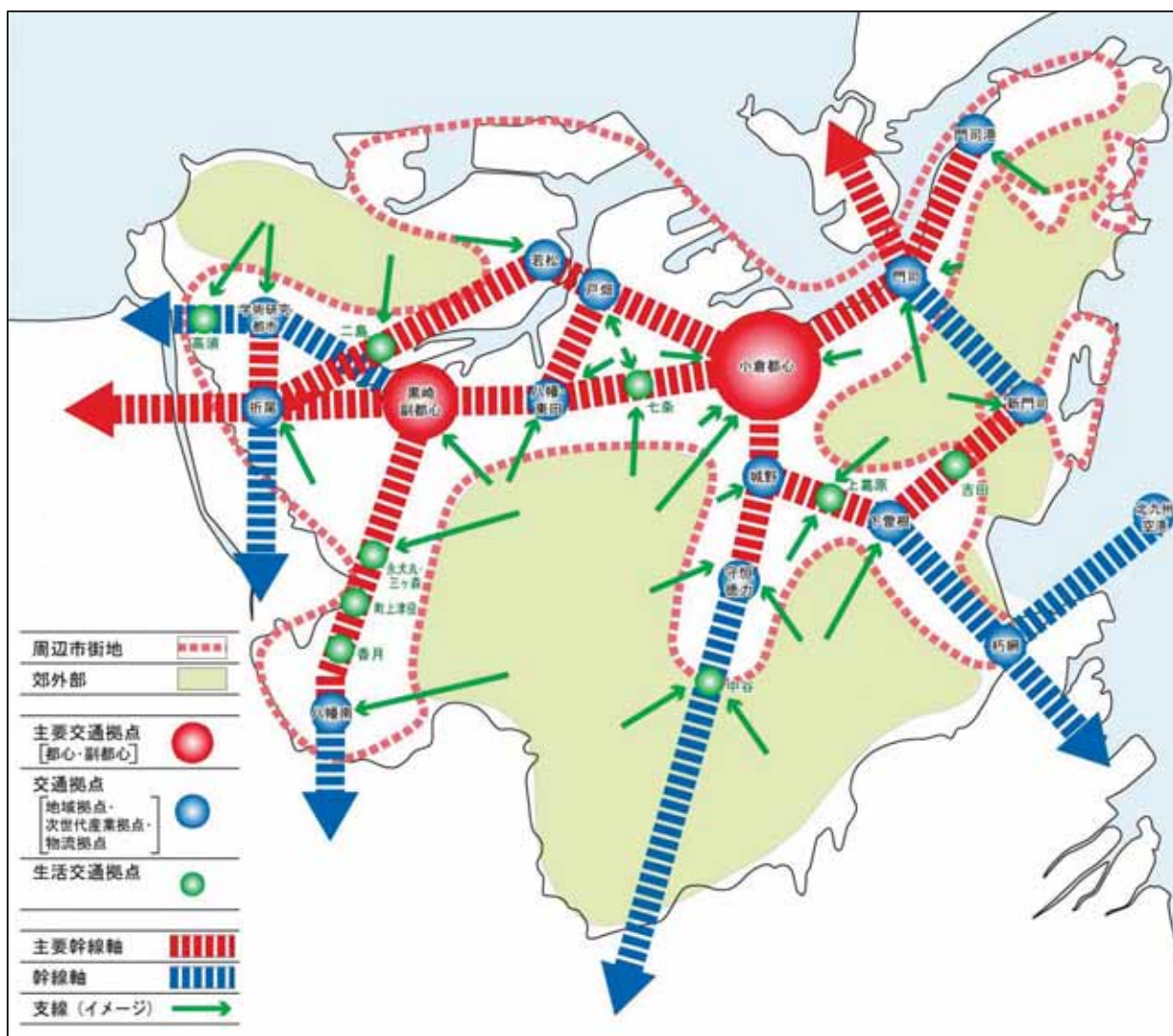


③公共交通ネットワークの設定

公共交通拠点、公共交通軸及び支線の分類と、①鉄軌道交通と②バス交通への対応を踏まえて、目指すべき公共交通体系のイメージを下図に示します。

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目指すべき公共交通ネットワークを維持していきます。

■目指すべき公共交通ネットワーク

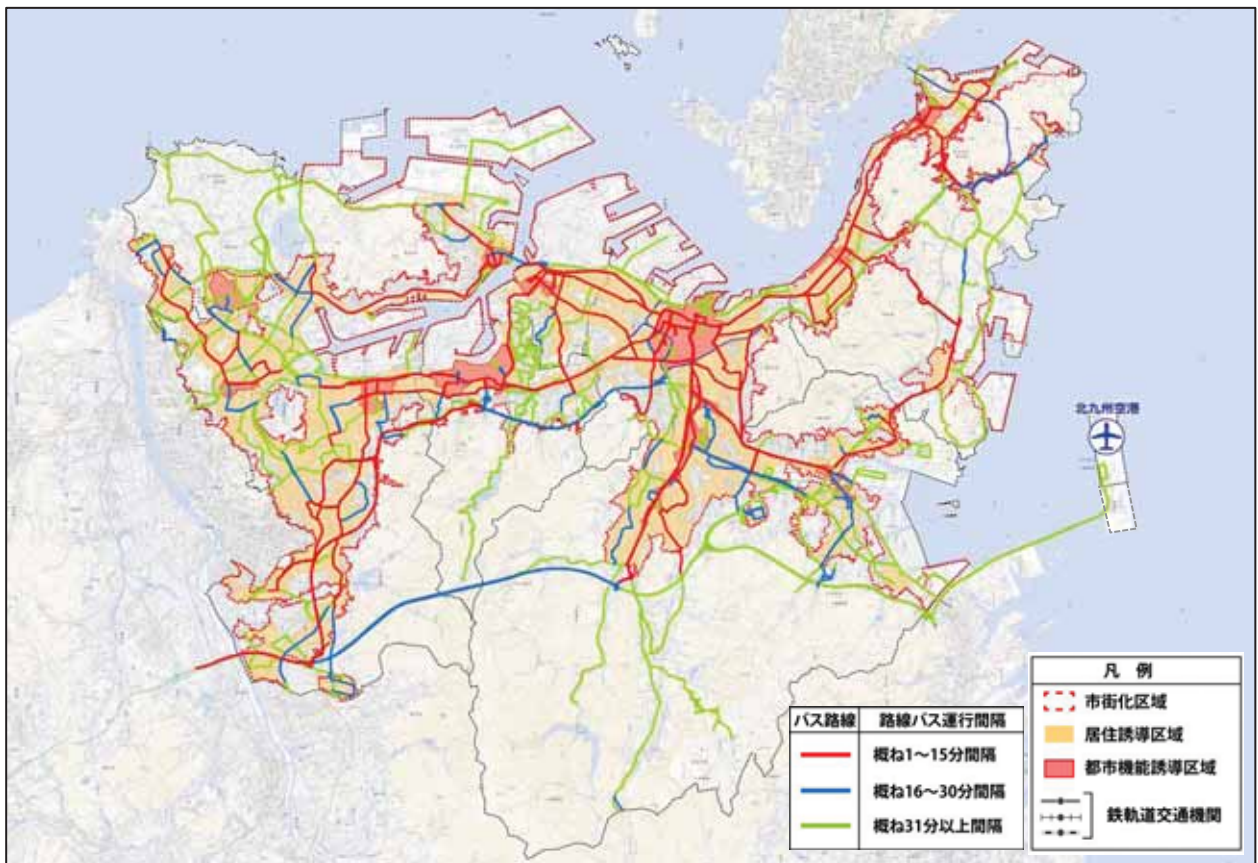


【参考】公共交通サービス水準と都市機能誘導区域・居住誘導区域の関係

市内の公共交通網と「北九州市立地適正化計画」にて設定している都市機能誘導区域並びに居住誘導区域を以下に図示します。

【都市機能誘導区域】：医療・商業棟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

【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



※国土地理院地図を使用

注)路線バス運行間隔の算出について

第5回北部九州パーソントリップ調査に用いた公共交通データ(ナビタイム社[2019年3月時点]作成)をもとに、平日の片側全日運行本数を16時間(6:00～22:00)で除したものを。

- ・64便/日・片側以上 ⇒ 概ね1分～15分の間隔で運行している区間(赤実線)
- ・32便/日・片側以上 64便/日・片側未満
⇒ 概ね16分～30分の間隔で運行している区間(青実線)
- ・32便/日・片側未満 ⇒ 概ね31分以上の間隔で運行している区間(緑実線)

(5) 道路交通軸の設定

道路交通軸については、公共交通を支える道路環境の充実も踏まえ、自動車交通を基本とした交通軸に位置づけます。

■ 設定・分類

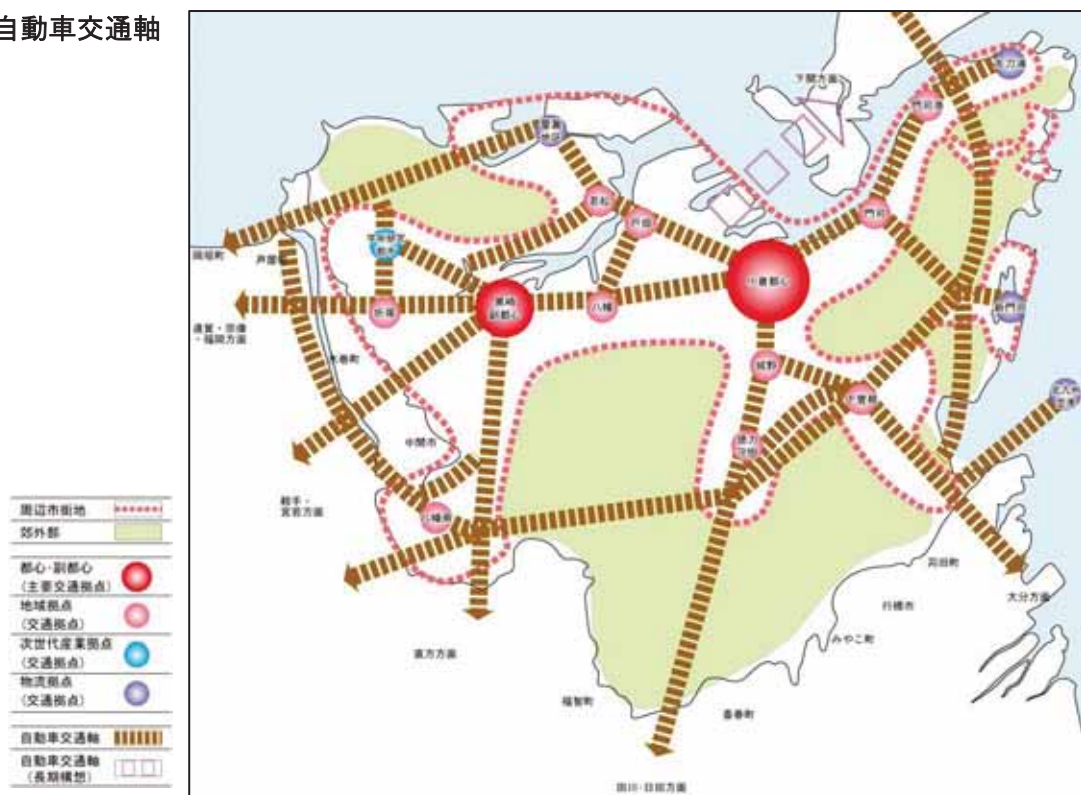
北九州市基本計画(「元気発進! 北九州」プラン)に示す交通・物流ネットワークの交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に、自動車交通軸を設定します。

■ 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。

さらに、バス交通やタクシーなどの安全かつ円滑な走行を可能とする道路環境の充実も求められます。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



(6) 歩行者・自転車交通の方向性

歩行者や自転車交通については、利用環境の方向性を示します。

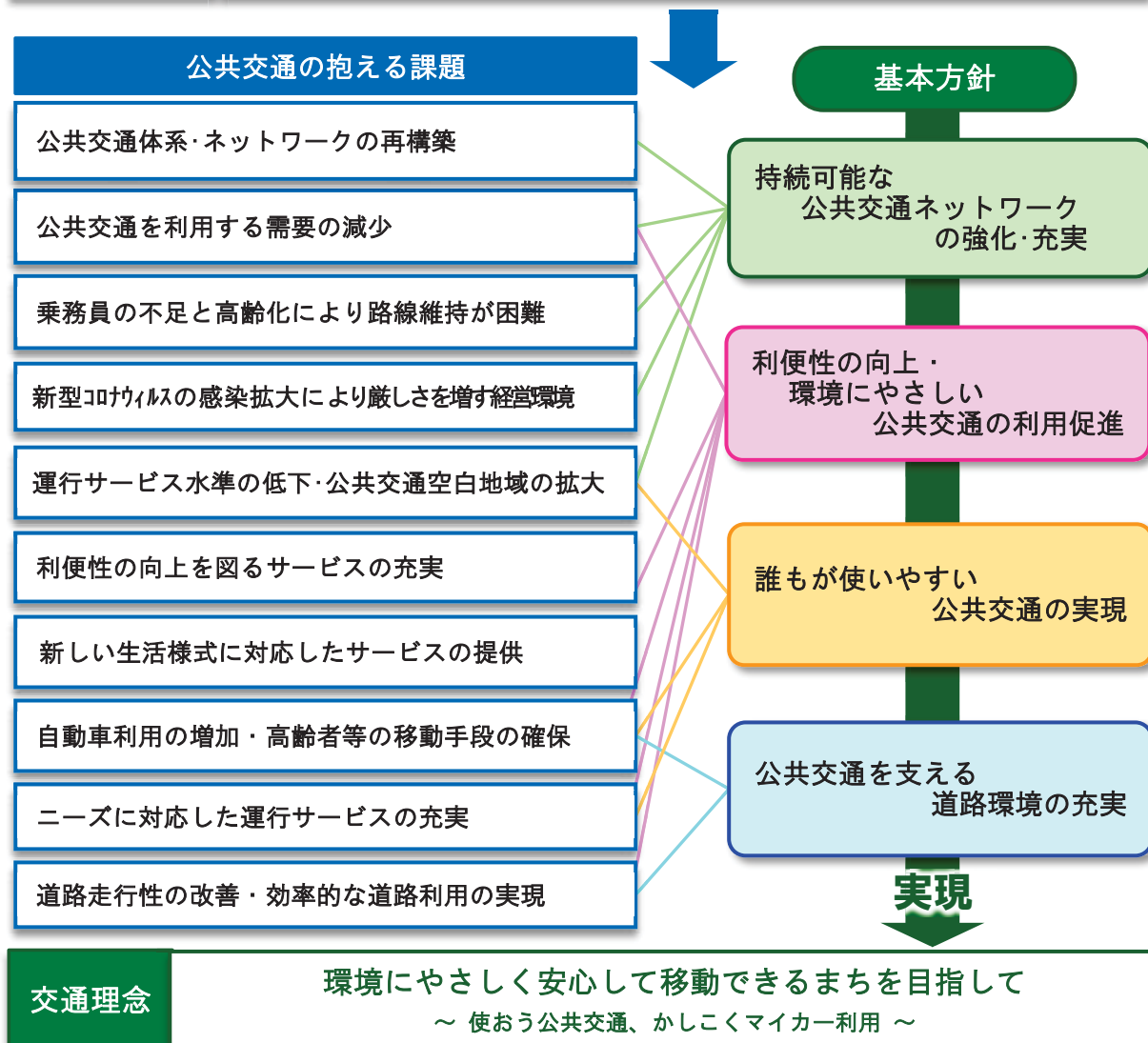
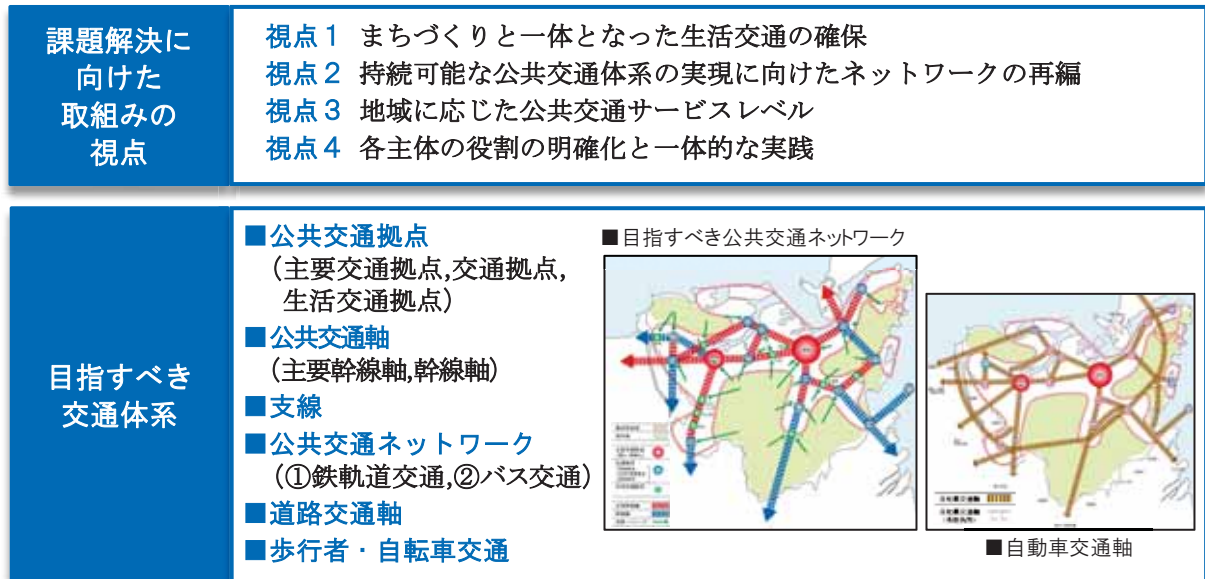
■ 基本的方向

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。

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。

5-5. 基本方針

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



《地域公共交通計画の基本方針》