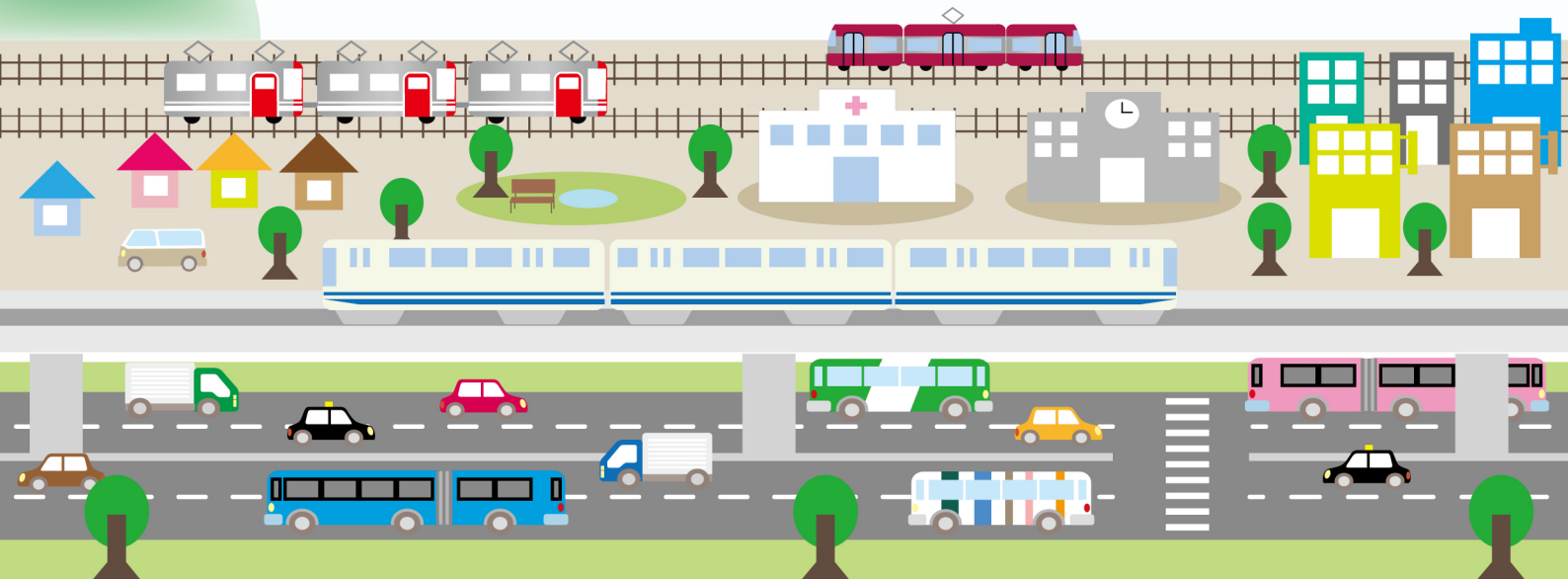


北九州市環境首都総合交通戦略 北九州市地域公共交通計画



令和4年3月
北九州市
City of Kitakyushu



■ 目次

第1章 計画の概要と背景	1
1-1. 計画策定の趣旨と背景	1
1-2. 計画の区域と期間	1
1-3. 計画の位置づけ・上位関連計画の整理	2
1-4. 公共交通に関わる政策・法制度の動向	9
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	10
2-1. 北九州市の概況	10
2-2. 交通手段と公共交通ネットワークの現状	13
2-3. 人口動態	15
2-4. 公共交通の利用状況	18
2-5. 公共交通空白地域の拡大	24
2-6. 乗務員の高齢化	25
2-7. 自動車利用の現状	26
2-8. 道路交通の現状	28
2-9. 観光動向	31
2-10. 「新たな生活様式」への対応	32
2-11. 移動実態と公共交通に対する市民ニーズ	33
第3章 地域公共交通の課題	39
第4章 これまでの交通施策の取組み	40
第5章 地域公共交通計画の基本方針	43
5-1. 北九州市の掲げる交通理念	43
5-2. 基本方針設定の考え方	43
5-3. 課題解決に向けた取組みの視点	44
5-4. 目指すべき交通体系	48
5-5. 基本方針	55
第6章 交通施策と計画目標の設定	56
6-1. 交通理念の実現に向けた交通施策	56
6-2. 交通理念の実現に向けた交通施策の枠組み	57
6-3. 個別交通施策の整理	58
6-4. 計画目標の設定	89
第7章 計画の進捗管理	96
7-1. 進捗管理の考え方とその手順	96
7-2. 事業の推進にあたっての対応	97

第 1 章

計画の概要と背景



第1章 計画の概要と背景

1-1. 計画策定の趣旨と背景

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、これらを補完するおでかけ交通やタクシーを含め、多様な交通サービスが提供されています。

しかしながら、公共交通利用者は、人口減少や自家用車利用の増加に伴い減少しており、加えて、公共交通の運転手不足が深刻化するなど、公共交通サービスの維持・確保が一層、困難となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う「新たな生活様式」の定着などを背景とした地域公共交通への影響も懸念されており、これらの公共交通を取り巻く諸問題に対して、適切に対応していくことがますます重要となっています。

本市では、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通や自転車への利用転換を図るとともに、多様な移動手段が確保された、持続的に利用することができる交通体系を実現するため、市民・企業・交通事業者・行政が連携して、今後の都市交通のあり方を総合的に検討し、既存の公共交通機関を有効活用しながら、効果的な交通施策を展開していくこととしています。

これまで、本市の交通政策の基本となる『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、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・強化を図るため、各種施策に取り組んできました。

また、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（以下、「活性化再生法」という。）」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、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、平成28年8月に、法の趣旨を取り込んだ『北九州市地域公共交通網形成計画』を策定しました。

さらに、令和2年11月に「活性化再生法」が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために公共交通事業者等と連携して、MaaSの普及促進やデジタル化等の新技術を取り入れた既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定が新たに制度化されました。

そこで、今回、法改正を踏まえた「北九州市地域公共交通計画」を策定し、長期的な視点で都市の将来像を示す「北九州市立地適正化計画」との連携を図りつつ、本市が目指す将来のまちづくりの実現のため、持続可能な公共交通ネットワークに向けた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. 計画の区域と期間

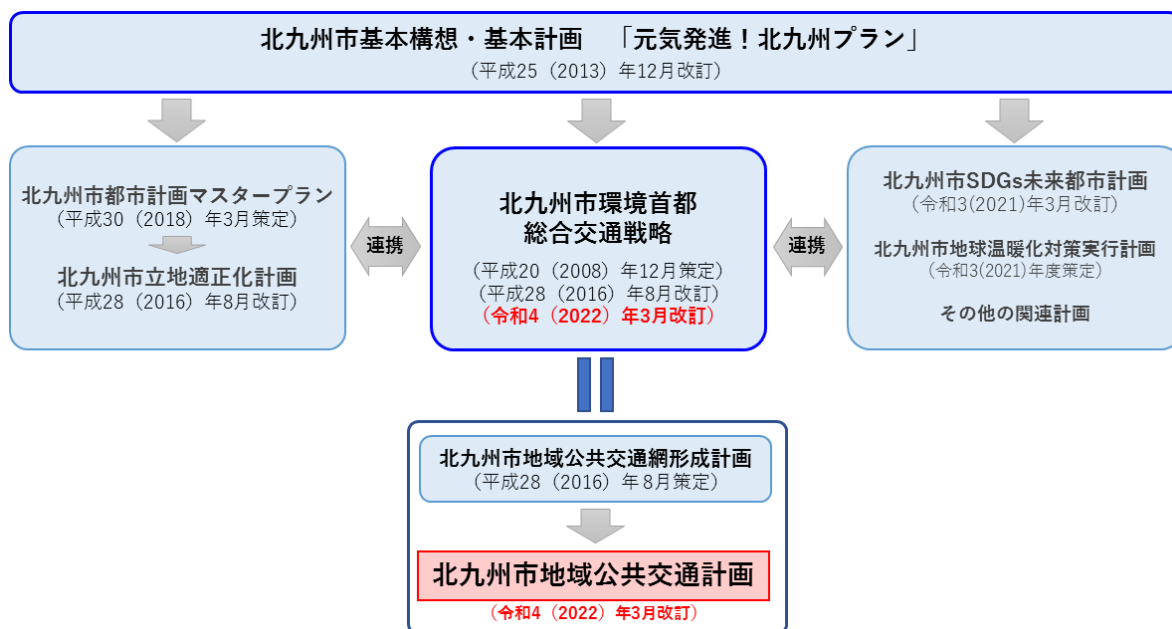
計画の対象区域は、北九州市全域とします。

計画期間は令和3（2021）年度から概ね5年間とします。

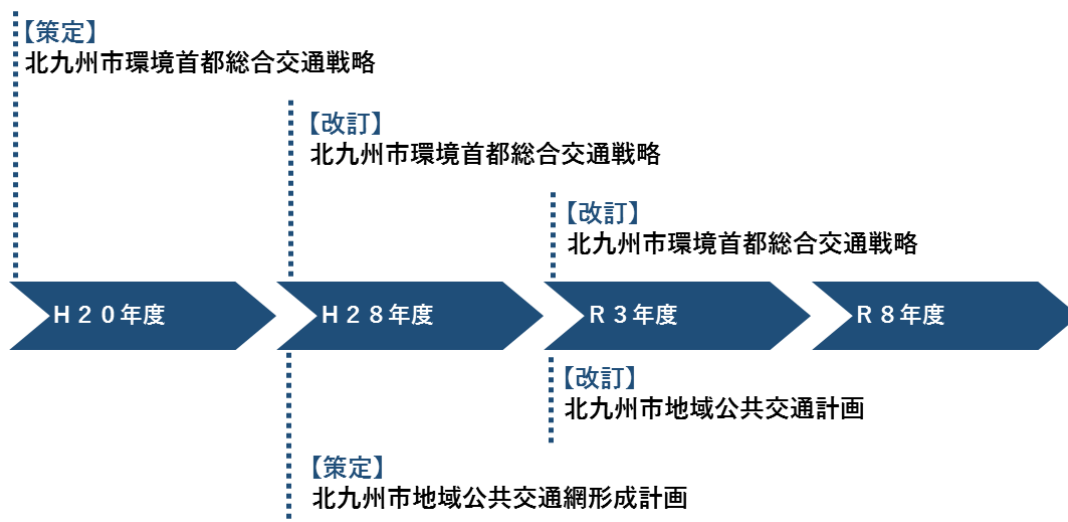
1-3. 計画の位置づけ・上位関連計画の整理

(1) 計画の位置づけ

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



《北九州市地域公共交通計画の位置づけ》



《北九州市地域公共交通計画と交通戦略の改訂経緯》

(2) 上位計画及びその他の関連計画の整理

本市の目指す将来のまちづくりの実現に向けて、「元気発進！北九州プラン」（北九州市基本構想・基本計画）を踏まえ、「北九州市都市計画マスタープラン」や「北九州市立地適正化計画」等その他の関連計画と連携していきます。

①「元気発進！北九州プラン」（北九州市基本構想・基本計画）（平成25年12月改訂）

「元気発進！北九州プラン」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」を設定しています。

本計画では、「まちづくりの取り組みの柱」の「V 街を支える」に関連し、交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化等の取組みを推進していきます。

【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～
- 暮らしづくり ～質の高い暮らしができるまちをつくる～
- 産業づくり ～元気で人が集まるまちをつくる～
- 都市づくり ～便利で快適なまちをつくる～

【都市ブランドの構築】

- 世界の環境都市
 - ・自然や景観などの美しさを実感できるまちづくり
 - ・低炭素社会の実現
 - ・環境国際協力の推進
- アジアの技術都市
 - ・アジアの中核的ものづくり拠点
 - ・アジアの研究開発の強化・人材育成の推進
 - ・アジアの交流拠点の実現

【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 ～新しい市役所に変わる～
- 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・教育日本一と創造性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～

- 都市の発展を支える拠点地区の整備
- 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
- 都市基盤・施設の効率的な活用・整備

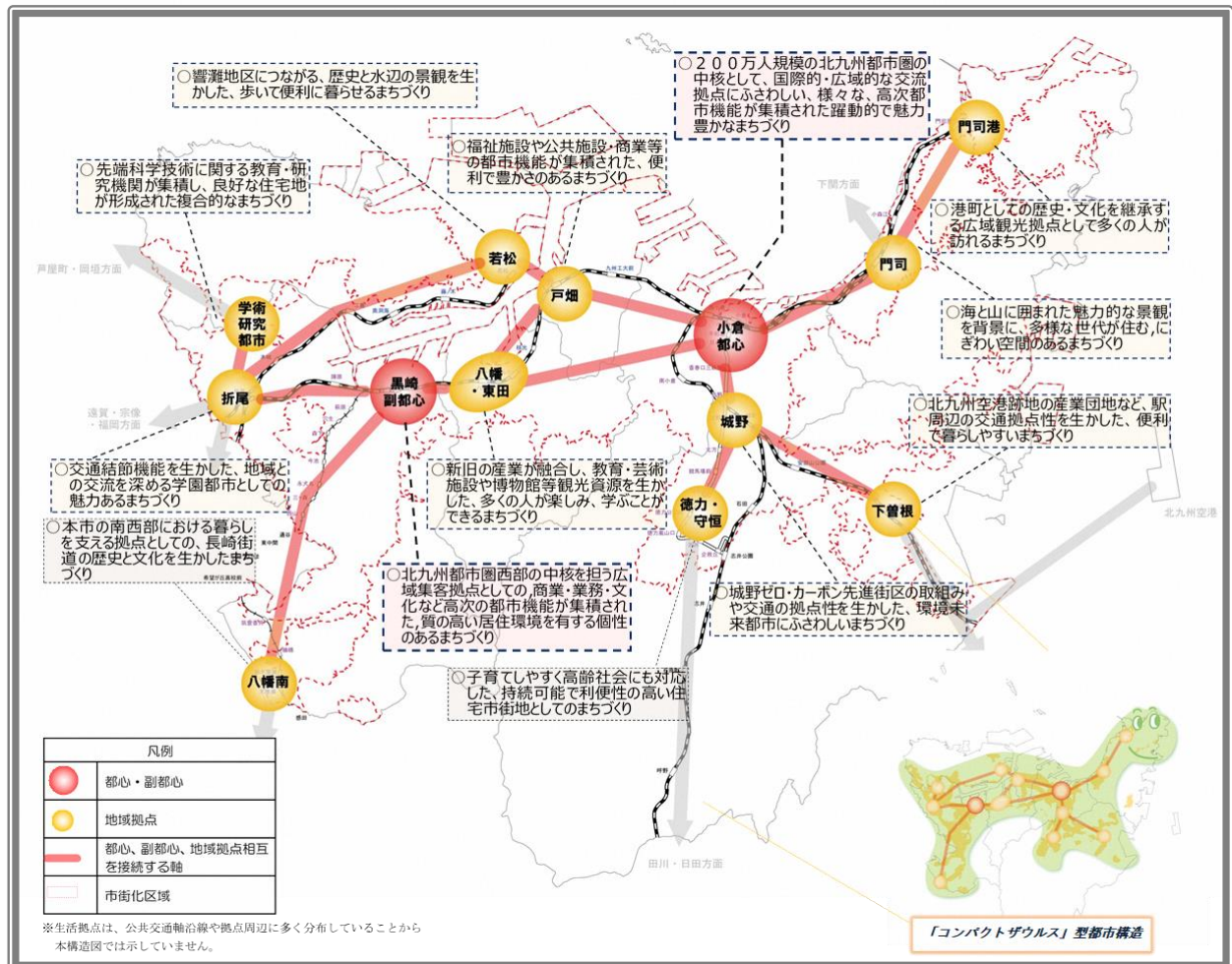
VI 環境を未来に引き継ぐ ～市民・行政・企業が共につくる「世界の環境都市」～

VII アジアの中で成長する ～アジア諸都市との交流・協力と広域連携～

③北九州市立地適正化計画（平成28年8月策定）

「北九州市立地適正化計画」は、既存の複数の拠点機能や交通利便性を活かしつつ、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、誘導を図ることとしています。

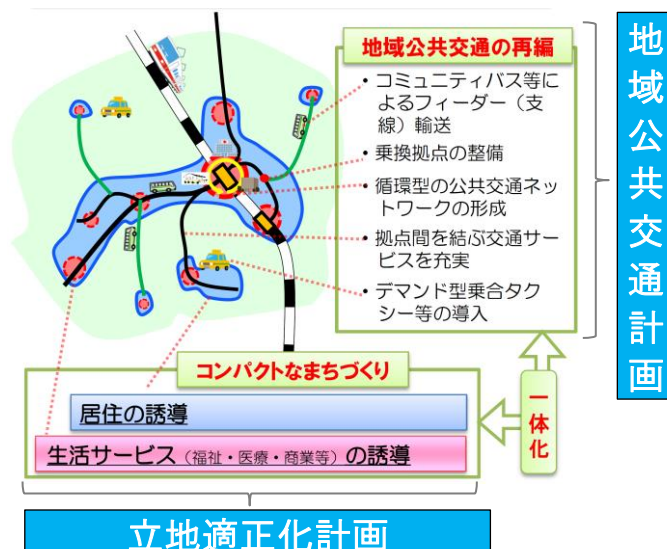
本市は、拠点を結ぶ軸を骨格としたいわゆる「コンパクトザウルス」型の都市構造を目指します。



《拠点構造とまちづくりの方向性》

【参考】

地域公共交通計画との関係
「コンパクト・プラス・ネットワーク」



出典 国土交通省資料をもとに「立地適正化計画」、「地域公共交通計画」を追記

④北九州市 SDGs 未来都市計画（平成 30 年 8 月策定：2021 年～2023 年）【R3.3 改定】

「北九州市 SDGs 未来都市計画」は、平成 30 年 6 月に国から「SDGs 未来都市」に選定されたことを受け、同年 8 月に策定しています。

本市は SDGs の達成に取り組むことで、『真の豊かさ』にあふれ、世界に貢献し、信頼される『グリーン成長都市』を目指しています。

本計画では、環境分野のうち、「コンパクトなまちの形成によるストック型社会の創造」に位置付けられています。

2030 年のあるべき姿【北九州市のSDGs戦略（ビジョン）】

「真の豊かさ」にあふれ、世界に貢献し、 信頼される「グリーン成長都市」

～ ポストコロナの新しい生活様式に対応した「日本一住みよいまち」の実現 ～

《本市における SDGs 戦略の公共交通の位置付け》

【環境】「世界のモデルとなる持続可能なまちを拓く」

（2）コンパクトなまちの形成によるストック型社会の創造

②「人と環境に優しい交通戦略推進」

- ・「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）」に基づき、「次世代都市交通システムの検討」や「幹線バス路線の高機能化」など 30 の施策を一体的に推進する。特に柱である、地域の実情に応じた輸送サービスを提供する「地域密着型バスネットワークの提供」を実現させる。
- ・これにより、人口減少・超高齢化社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークを形成する。
- ・また、高齢者等に対して公共交通の利用促進に繋がるモビリティマネジメントを積極的に行い、交通事故の減少、歩行による健康増進、CO₂削減にも寄与していく。

資料：北九州市 SDGs 未来都市計画

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための 17 の目標



⑤北九州市地球温暖化対策実行計画（令和3年8月策定）

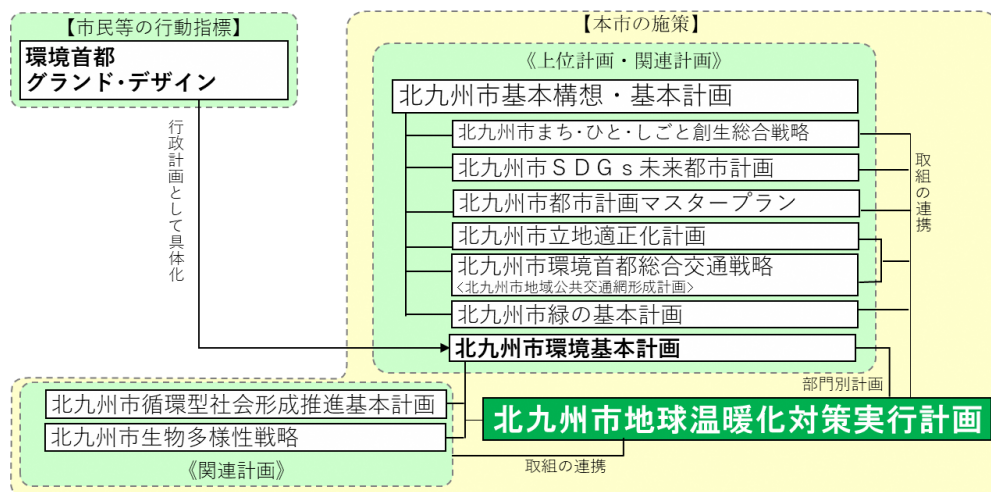
「北九州市地球温暖化対策実行計画」は、本市における温室効果ガスの削減目標や地球温暖化対策に係る取組内容を定めたものです。

最新の世界や国の動向に加え、本市による「2050年までのゼロカーボンシティ」の宣言などを踏まえ、脱炭素社会の実現を見据えた新たな温室効果ガスの削減目標と具体的な取組みを定め、これまで以上に取組みを加速させるため、令和3年8月に全面的な改定を行いました。

<基本的な考え方>

環境と経済の好循環による脱炭素化を軸に、都市や企業の価値・競争力を高め、
快適で災害にも強く、誰もが暮らしやすい社会の実現

<計画の位置づけと関連計画>



<削減目標>

2050年（目指すべき姿：ゴール）

市内の温室効果ガス排出の**実質ゼロを目指す（ゼロカーボンシティ）**

※「実質ゼロ」とは、人為的なCO₂排出量を森林等によるCO₂吸収量と差引きして、CO₂排出を「ゼロ」とみなすもの

2030年度（達成目標：ターゲット）

2050年の実質ゼロの中間地点として、**今後10年が極めて重要な期間と認識し**
具体的な削減対策と効果を積み上げ、**2013年度比で47%以上削減**

●北九州市地球温暖化対策実行計画における運輸部門の取組み

<運輸部門の取組みの方向性>

運輸の脱炭素化に向けた地盤づくりとして、EVをはじめとする次世代自動車等への転換を推進するとともに、交通結節機能の強化や IC カード乗車券の導入及び共通化などによる公共交通の利用促進を図ります。

また、MaaS などの新たな移動システムの社会実装を見据えた取組みを進めます。

「運輸の脱炭素化」

電動化（次世代自動車）

公共交通の利用促進

新しい移動システムの活用
(シェアリングなど)

「北九州市地球温暖化対策実行計画」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 次世代自動車の普及

買替のタイミングなどで、環境負荷の低い、ハイブリッド車を含む次世代自動車への転換を促し、自動車の脱炭素化を図ります。

② 公共交通等の利用促進

過度な自動車利用を見直し、環境負荷の低い鉄道やバス等の公共交通機関や自転車の利用を促します。

③ 電気自動車（EV）等の多面的利用

EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の蓄電機能を活用した災害時への備えを実践し脱炭素社会を目指す上での新たなライフスタイルの普及を図ります。

④ 利用意識の転換

再生可能エネルギーや次世代自動車の導入促進、建築物の脱炭素化といった、取組みの方法・効果や補助金メニュー等を記載した専用ポータルサイトを作成し、優良事例の情報発信により、脱炭素型ライフスタイルへの転換に向けて支援します。

1-4. 公共交通に関わる政策・法制度の動向

(1) 地域公共交通に関する政策

地域公共交通は、地域が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むための計画制度や支援制度等が整備されています。

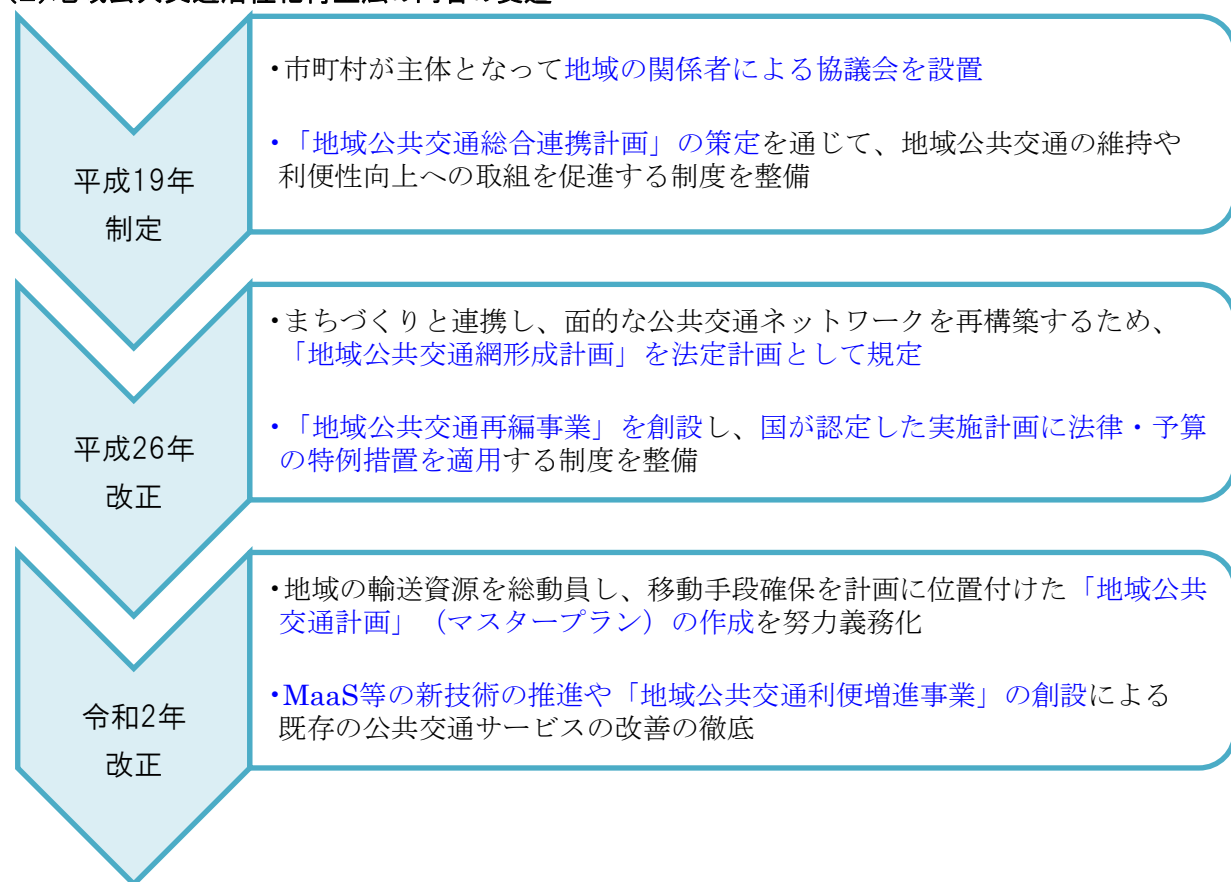
【各事業の規制緩和】

平成 12 年 02 月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
 平成 12 年 03 月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
 平成 12 年 10 月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
 平成 14 年 02 月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
 平成 18 年 10 月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

【地域公共交通活性化のための計画制度・支援策】

平成 19 年 02 月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
 （地域公共交通活性化再生法）
 平成 26 年 11 月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行
 令和 2 年 11 月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

(2) 地域公共交通活性化再生法の内容の変遷



第2章

地域公共交通を 取り巻く現状



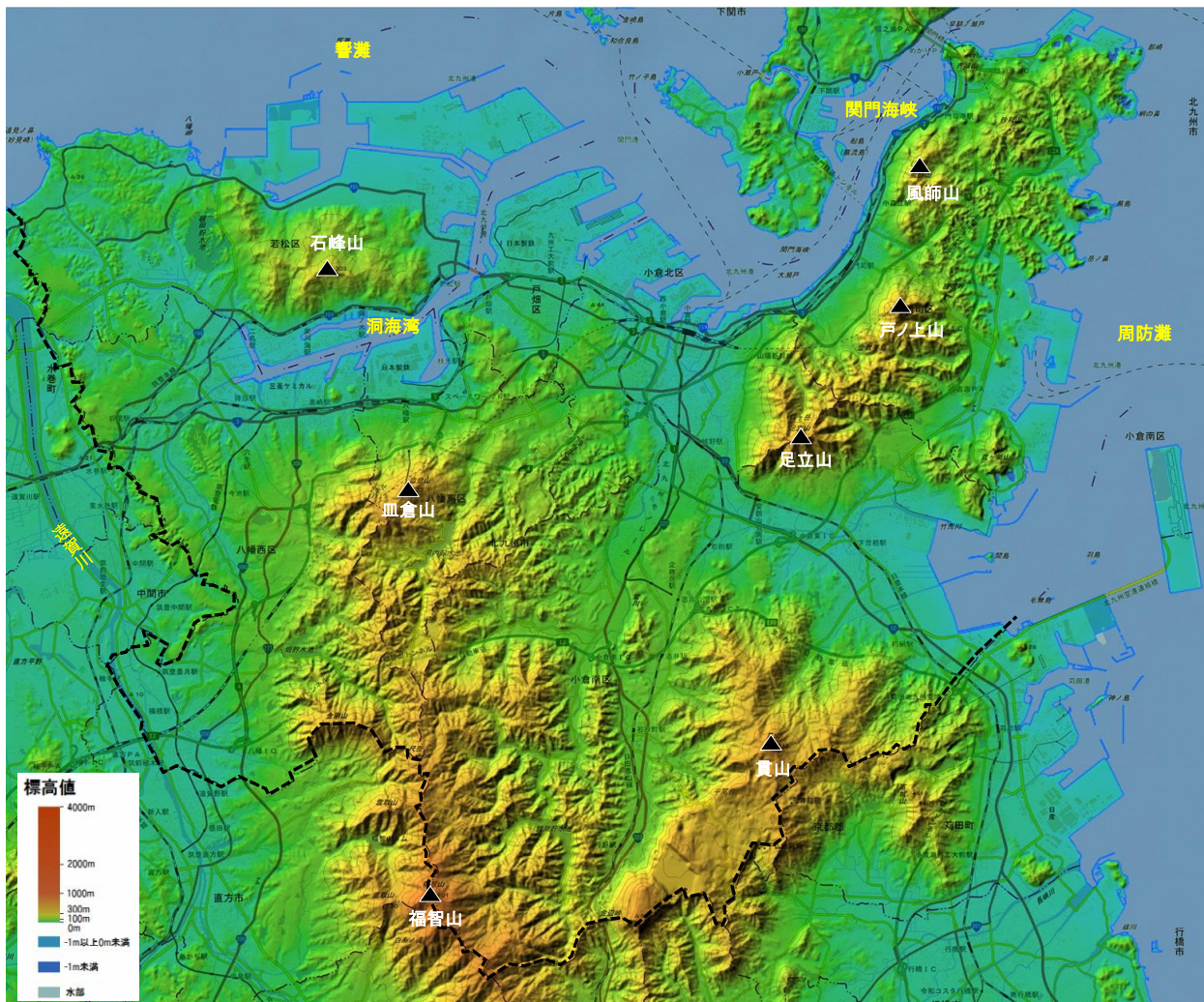
第2章 地域公共交通を取り巻く現状

2-1. 北九州市の概況

(1)地勢・位置

本市は、九州の最北端に位置し、関門海峡を挟み本州との玄関口に位置します。

山々の麓に広がる平野部は、北部の臨海部に沿って東西に帯状に広がるほか、周防灘沿いや遠賀川流域などに平野部が広がっています。



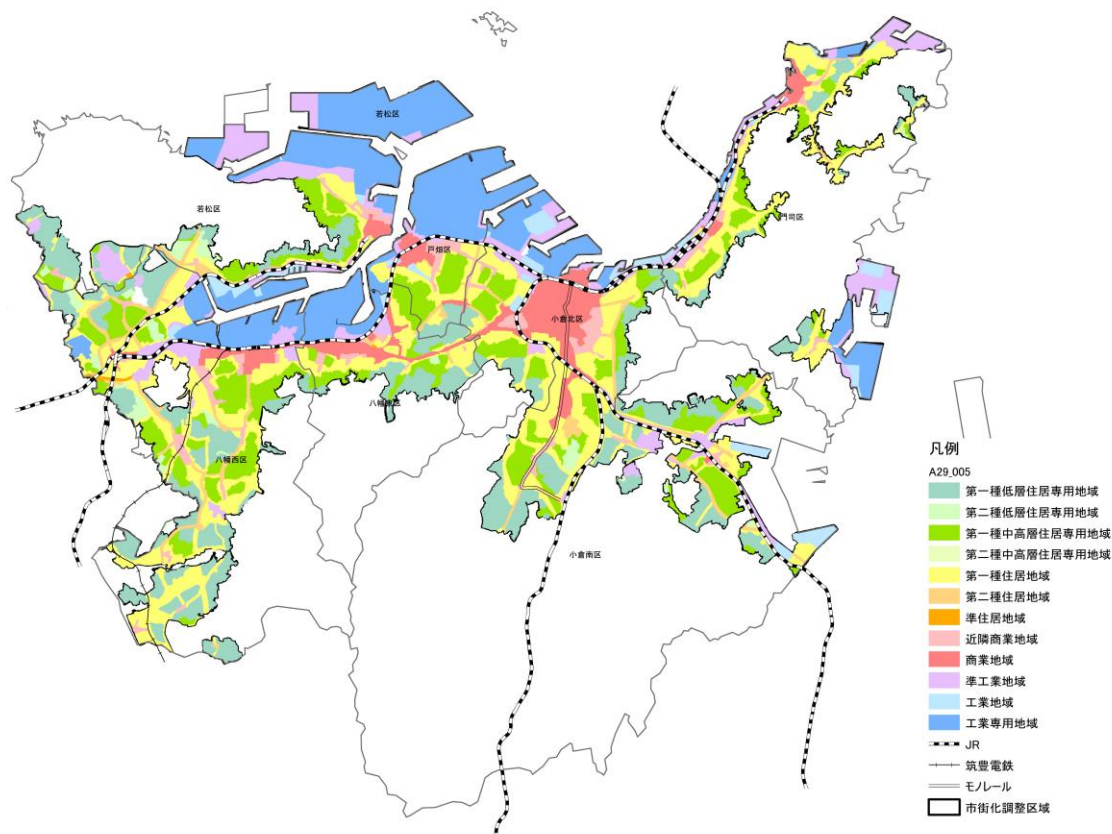
出典：地理院地図「色別標高図」を基に作成

《北九州市の地形概況》

(2)土地利用

本市の市域面積は令和元年現在、約 492 k m² で、平野部を中心とした東西に長い高密度な市街地が形成されており、市街化区域は約 204 k m² で市域面積の約 42%を占めています。用途地域は住居系 58.8%、商業系 9.6%、工業系 31.6%(うち、工業専用地域 19.0%)で構成されています。

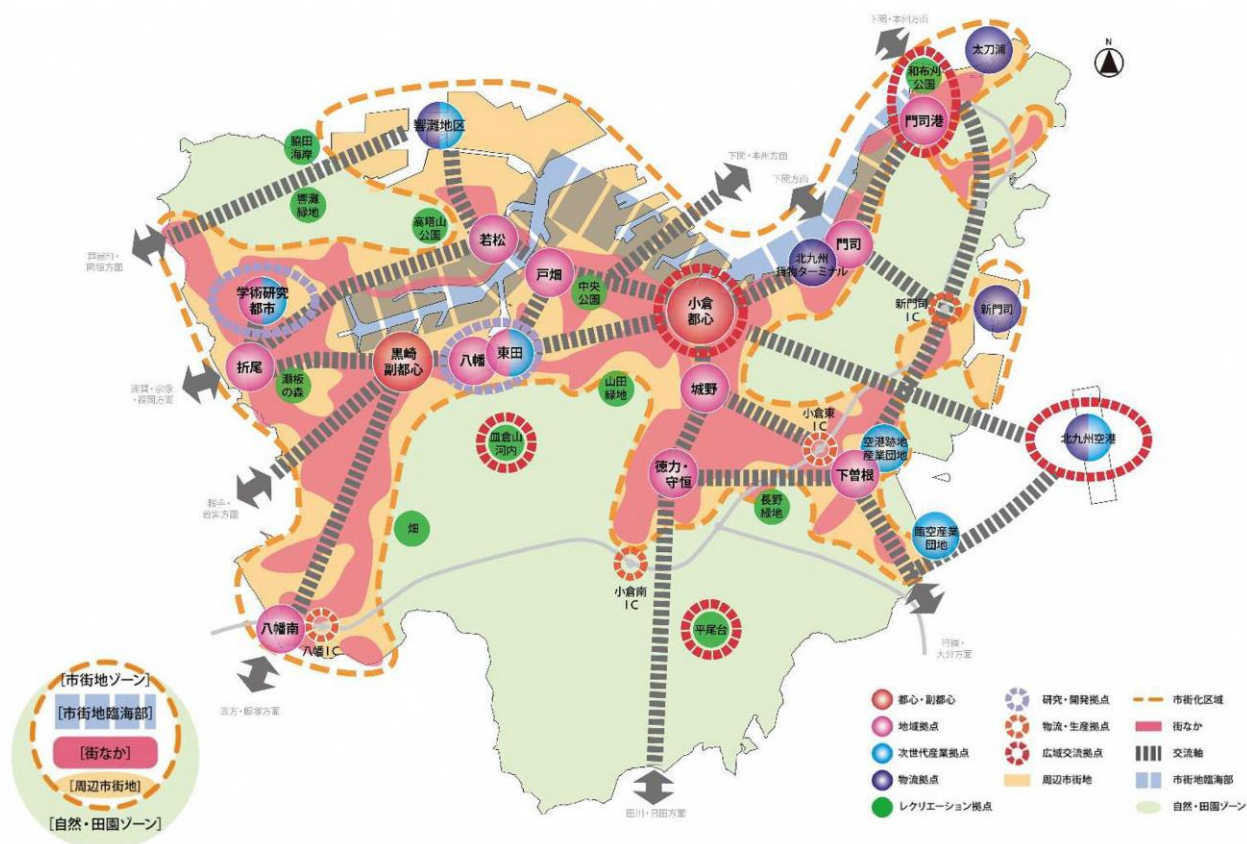
市街地の後背となる小倉南区南部や若松区西部、八幡西区南部などでは、田畑が広がり、その背後に山林が広がっています。工業系用地は、洞海湾及び響灘の埋立地を中心に集積しています。



出典：国土交通省 国土数値情報 用途地域(令和元年)

《土地利用の実態(用途地域等指定状況)》

「北九州市都市計画マスタープラン」では、都市構造形成の基本方針として、「集約型の都市構造の形成」、「階層構造の拠点形成」、「交通網ストックを活かした交通軸形成」を掲げ、コンパクトなまちづくりを推進しています。



出典：北九州市都市計画マスタープラン(H30.3改訂)

《北九州市の都市空間形成の基本方向図(将来都市構造図)》

2-2. 交通手段と公共交通ネットワークの現状

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

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

■北九州市内の主な公共交通

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



《JR九州》



《北九州モノレール》



《筑豊電鉄》



《西鉄バス》



《北九州市営バス》



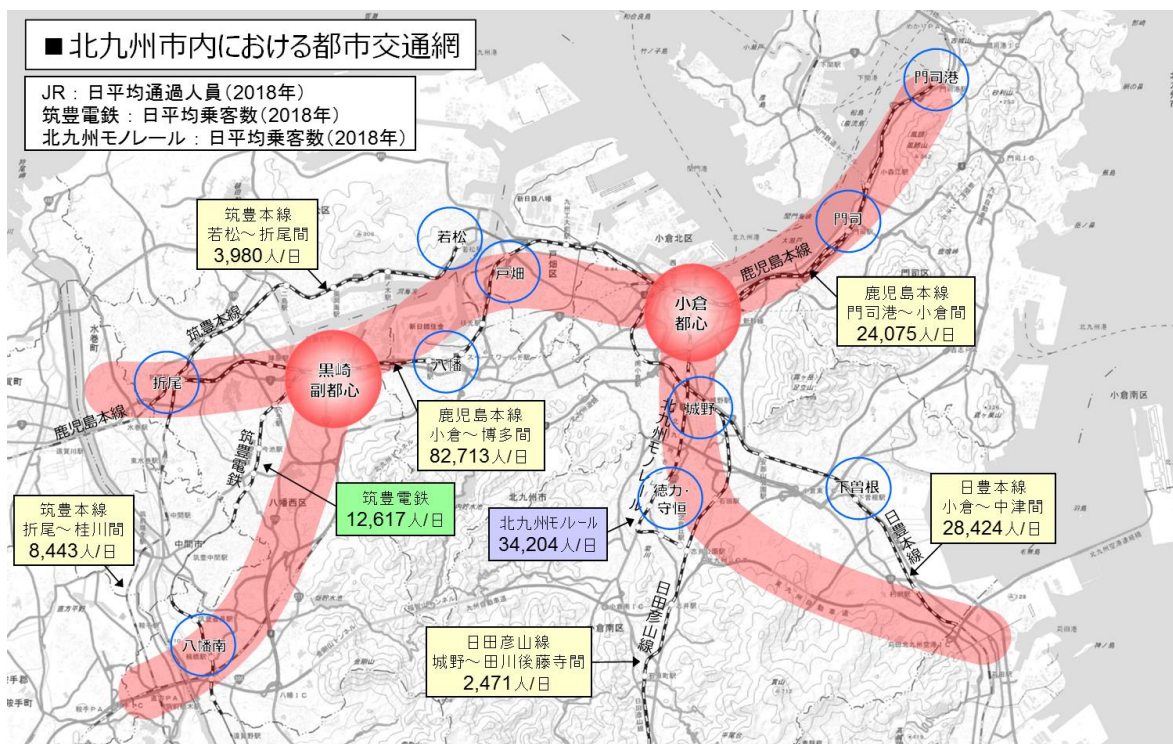
《おでかけ交通》

■北九州市内におけるその他の交通機関・交通手段

渡船(関門連絡船、若戸航路、小倉航路)	関門海峡、洞海湾などの海上交通を担う
その他送迎バス	商業施設・学校・病院・福祉施設等の利用者に限定した移動を担う
福祉送迎サービス、福祉有償運送	高齢者や障害者を対象とした移動を担う
シェアサイクル など	都市内の短い区間・エリアの移動を担う

■北九州市の公共交通ネットワーク

小倉都心と黒崎副都心を中心に、鉄道やモノレールが伸び、生活支援拠点とを結ぶ“π（パイ）”型の公共交通ネットワークが形成されています。



■北九州市内の公共交通マップ



2-3. 人口動態

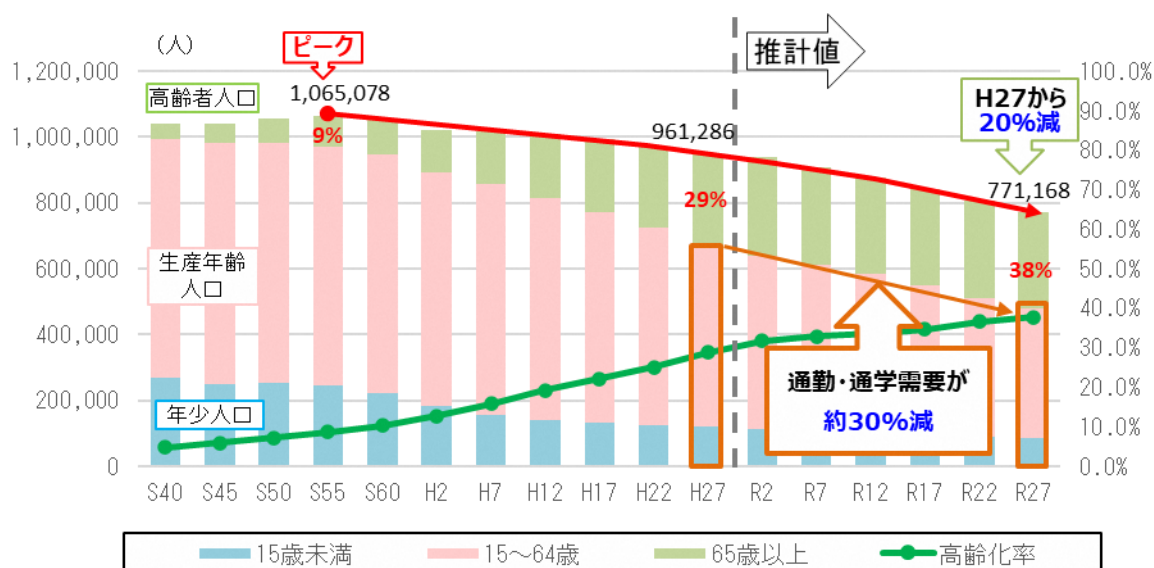
(1)人口推移・高齢化

- ・本市の人口は約 96 万人(平成 27 年, 2015 年)で、昭和 55 年(1980 年)を境に減少しており、令和 27 年(2045 年)には約 77 万人となり、現況人口の約 80%になると推計されています。
- ・高齢者(65 歳以上)人口の占める割合は年々増加しており、平成 27 年(2015 年)の約 29%から令和 27 年(2045 年)では約 38%に増加すると見込まれています。
- ・一方、65 歳未満の人口は、平成 27 年(2015 年)の約 67 万人から令和 27 年(2045 年)には約 48 万人となり、通勤・通学需要が約 30%減少すると推計されています。



人口減少と高齢化の進展、通勤・通学需要の減少

■人口推移と高齢化率の推移



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

※令和2年度国勢調査の人口等基本集計結果(令和 3 年 12 月1日公表)
(構成比)

○総人口	939,029 人
➤年少人口(15歳未満)	109,590 人 (12.2%)
➤生産年齢人口(15~64歳)	503,800 人 (56.0%)
➤高齢者人口(65歳以上)	286,177 人 (31.8%)

(2) 昼間人口・人口集中地区(DID)の推移

- 本市の昼間人口は各区において減少しています。小倉北区や戸畑区、八幡東区は、昼間人口が夜間人口を上回っている状況です。
- 人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年(1965年)から平成27年(2015年)の間で、約1.6倍に増加しています。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55人/haに低下しています。

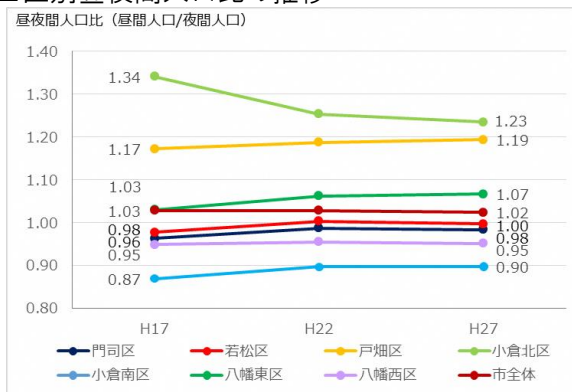


人口集中地区の拡大と低密度化

■ 区別昼間人口の推移

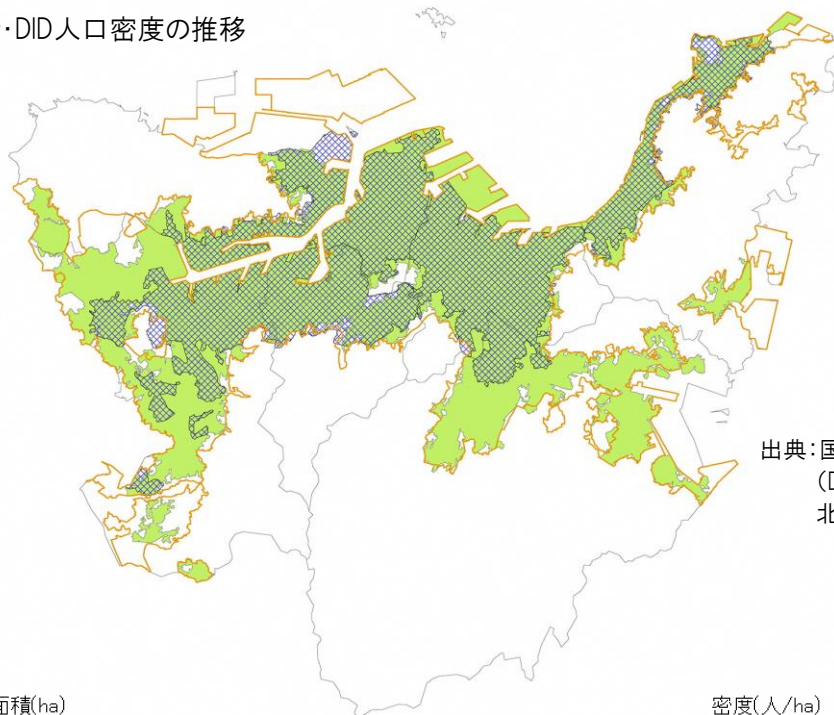


■ 区別昼夜間人口比の推移

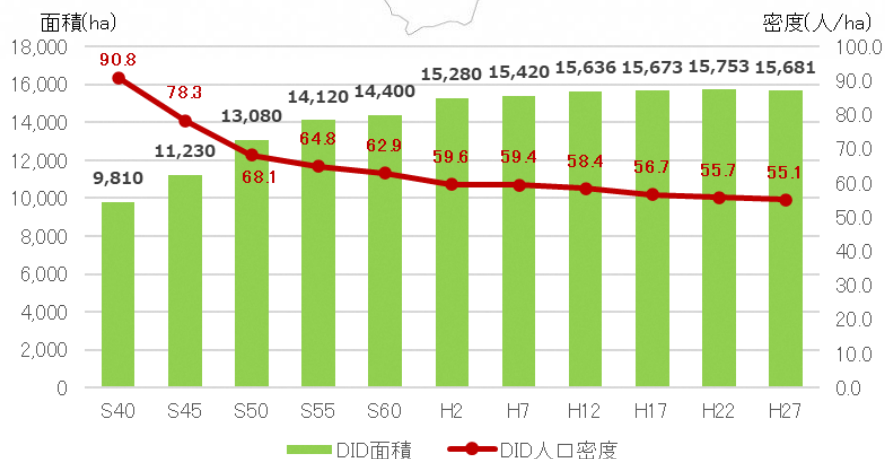


出典: 国勢調査

■ 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)」を基に北九州市にて作成



出典: 国勢調査

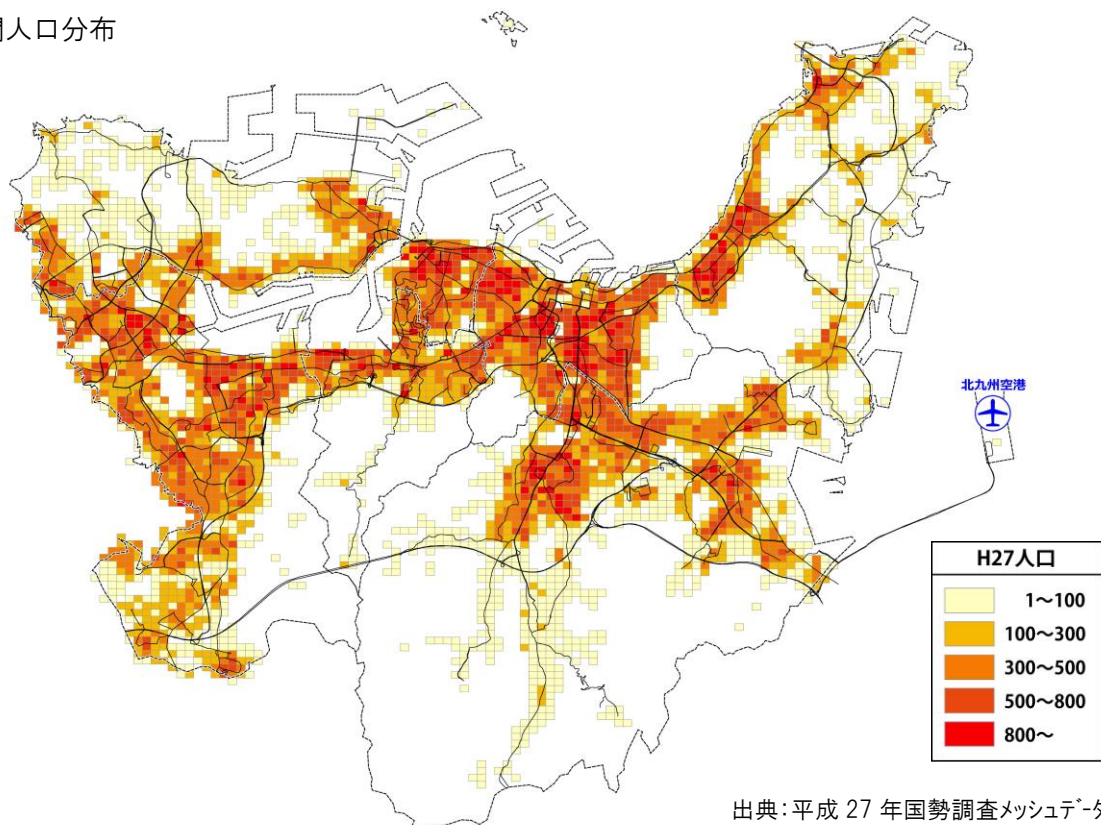
(3) 夜間人口分布と高齢者人口分布

- ・本市の夜間人口は、門司から小倉、戸畑、八幡、黒崎、折尾に至る鉄道駅沿線やモノレール沿線などの公共交通の沿線に集中しています。
- ・高齢者(65歳以上)の人口分布も、夜間人口と同様な分布となっています。

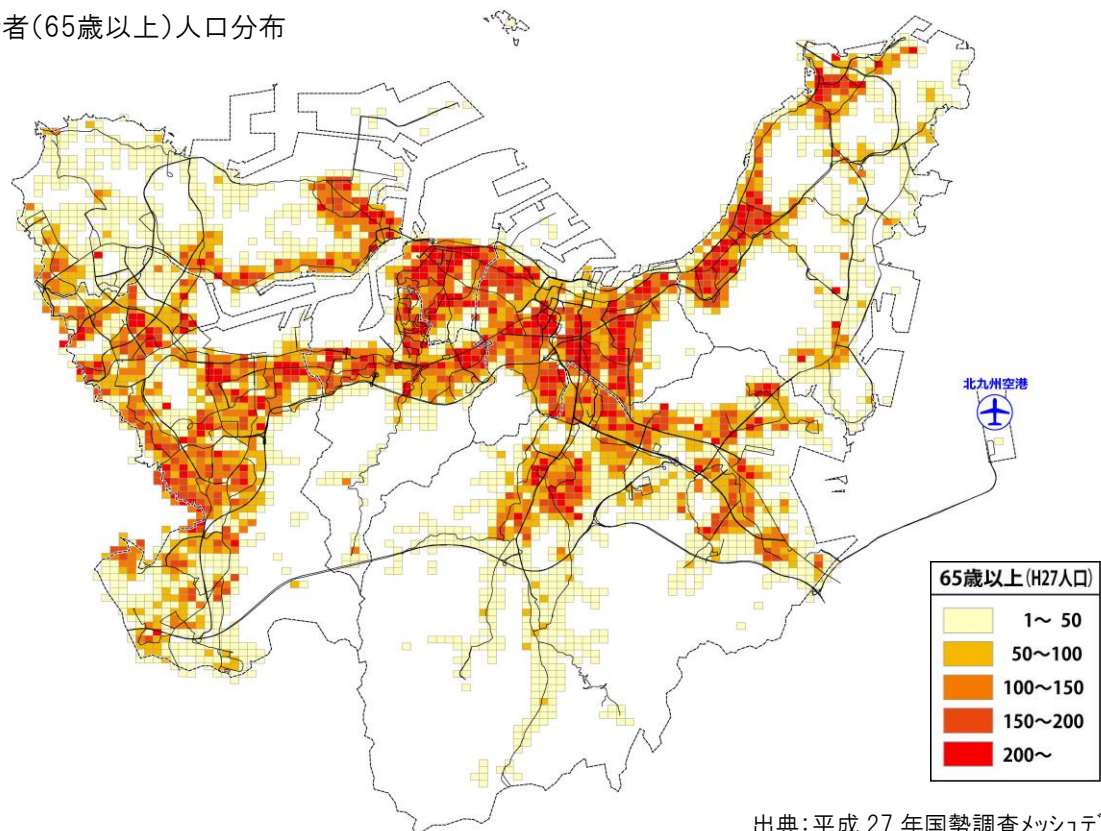


公共交通沿線に人口が集中

■ 夜間人口分布



■ 高齢者(65歳以上)人口分布



2-4. 公共交通の利用状況

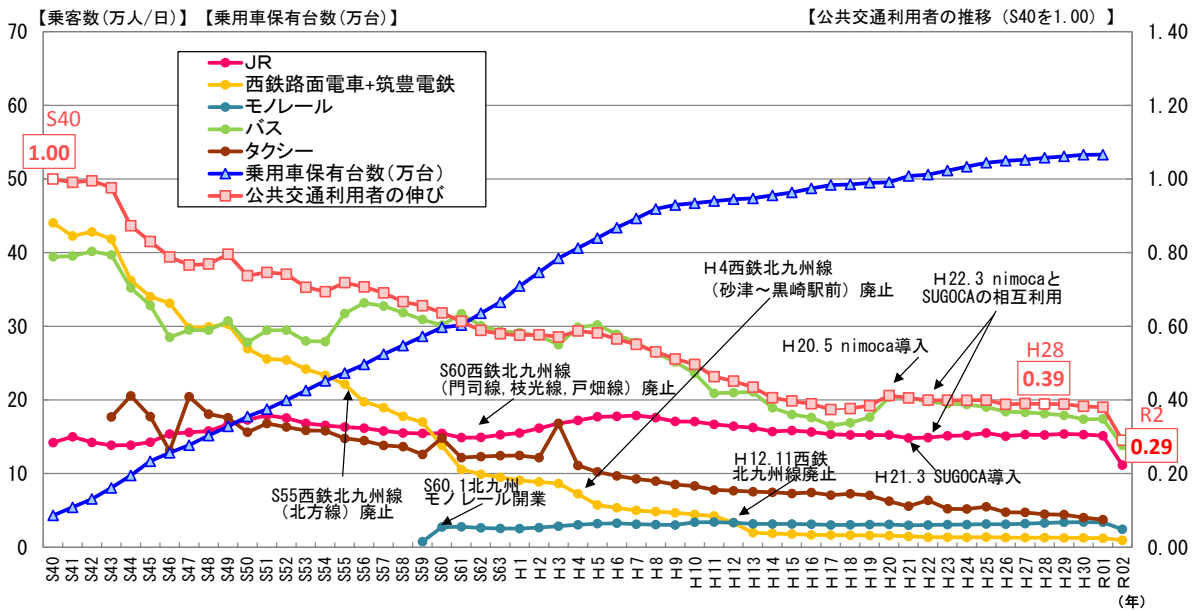
(1) 公共交通利用者の推移

- 本市における公共交通利用者は、昭和40年代前半から右肩下がり減少してきました。平成20年(2008年)以降はICカードの導入などにより、公共交通利用者の減少は下げ止まり横ばいで推移していましたが、令和2年(2020年)は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少しています。
- 令和2年(2020年)の利用者数を除き、交通機関別にみると、平成20年(2008年)以降は、新幹線やモノレールの利用者は増加傾向にあります。一部の公共交通機関で利用者の減少が顕著となっています。

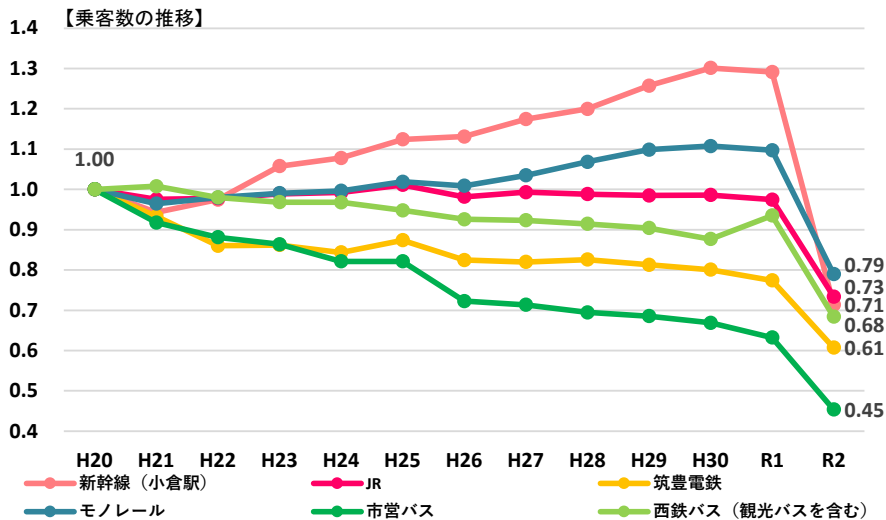


公共交通利用者の減少

公共交通利用者数の推移



各公共交通利用者の伸び(平成20年(2008年)～令和2年(2020年))



出典: 北九州市統計年鑑(各事業者調べ)

●JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計(含む新幹線小倉駅) ●自動車は乗用車と軽自動車の合計

●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス

●公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出

※データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記しています。

※JRはH29は未取得のためH28とH30の平均値、H30、R1は上位300駅の乗客数のみ(新幹線小倉駅はデータ有)を表記しています。

※タクシーはR01データ未取得のため、前年値を記載しています。

(2) 鉄軌道の利用状況

① 鉄軌道ネットワークの現状

- 本市の鉄道網は、下図に示すとおり J R 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 J R と接続しており、J R と合わせて駅の数が多く、充実した鉄軌道ネットワークを形成しています。
- 市内の鉄道駅の中で、J R 小倉駅(2 位)や折尾駅(6 位)、黒崎駅(8 位)、戸畑駅(16 位)が、九州で利用者の多い J R 駅上位 20 位以内にランキング(2019 年実績)されています。

■ 市内の鉄道駅状況

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	0.57	0.11	961,286	491.95

出典：人口及び面積は平成27年国勢調査(鉄道駅数には新幹線駅を含まず)



出典：列車、駅停車本数は各機関の HP(R2.7) 調べ。
駅乗車人員は、北九州市資料(R1 年度実績)

■ JR九州管内駅別乗車人員令和元年(2019年)ランキング(上位20位まで)

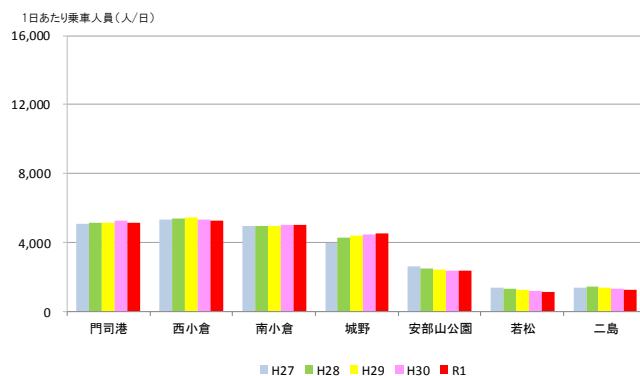
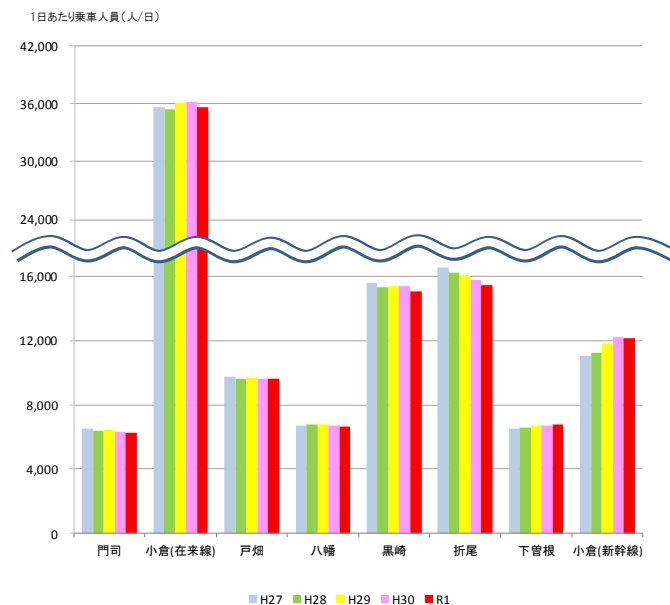
順位	駅名	線名	乗車人員 (人/日)	順位	駅名	線名	乗車人員 (人/日)
1	博多	鹿児島本線	126,627	11	佐賀	長崎本線	12,348
2	小倉	鹿児島本線	35,636	12	福工大前	鹿児島本線	11,552
3	鹿児島中央	鹿児島本線	20,271	13	南福岡	鹿児島本線	10,389
4	大分	日豊本線	18,660	14	長崎	長崎本線	9,699
5	熊本	鹿児島本線	15,441	15	九大学研都市	筑肥線	9,660
6	折尾	鹿児島本線	15,428	16	戸畑	鹿児島本線	9,622
7	吉塚	鹿児島本線	15,206	17	福岡	鹿児島本線	9,148
8	黒崎	鹿児島本線	15,076	18	竹下	鹿児島本線	8,693
9	千早	鹿児島本線	12,865	19	赤間	鹿児島本線	8,659
10	香椎	鹿児島本線	12,799	20	大野城	鹿児島本線	8,370

出典：JR九州資料

② JR 駅別乗車人員の推移

- 本市の主な JR 駅における駅別乗車人員は、JR 小倉駅が最多で新幹線利用とあわせて、一日に約 5 万人が利用しています。(令和元年(2019 年)実績)

■市内の主なJR駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)

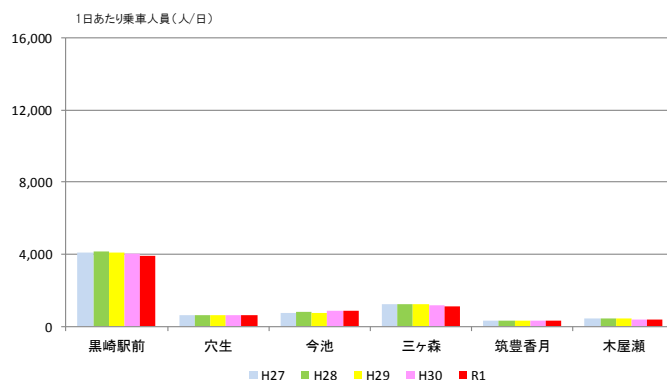


出典:北九州市統計年鑑、
JR九州資料

③ 筑豊電鉄駅別乗車人員の推移

- 本市の筑豊電鉄の主な駅別乗車人員は、黒崎駅前が最も多く約 4 千人が利用しています。(令和元年(2019 年)実績)

■主な駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)

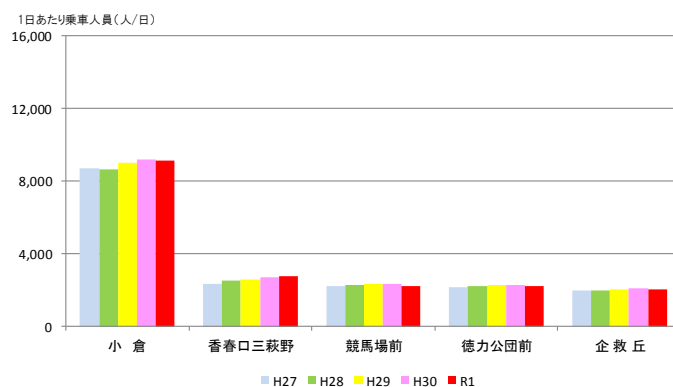


出典:北九州市調べ

④北九州モノレール利用者の推移

- ・北九州モノレールの主な駅別の乗車人員は、小倉駅が最も多く約9千人が利用しています。また、その他の駅では約2千人程度の利用で推移しています。(令和元年(2019年)実績)

■主な駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)



出典：北九州市統計年鑑

【参考】全国の主なモノレール・新交通システムとの比較 令和元年(2019年)実績

区分	主な路線	営業キロ(km)	kmあたり輸送人員(千人/年)	一日あたり輸送人員(人/日)
モノレール	東京モノレール	17.8	6,363	310,300
	多摩都市モノレール	16.0	3,281	143,438
	大阪モノレール	21.2	2,327	134,787
	沖縄都市モノレール(ゆいレール)	17.0	1,162	55,766
	千葉都市モノレール	15.2	1,277	53,181
	北九州モノレール	8.8	1,409	33,976
新交通	広島新交通(アストラムライン)	18.4	1,302	65,612
	横浜シーサイドライン	10.8	1,767	52,661

出典：営業キロ及び輸送人員は、各路線のHPより引用

(3)路線バスの利用状況

- ・本市の路線バスは、北西部の若松区及び八幡西区を中心とした市営バスと、その他の市域全域を網羅する西鉄バスの運行エリアに分かれ、一部では重複して運行されている路線もあります。
- ・バス運行本数は、J R鹿児島本線沿線駅を中心とした系統や旧市内電車通りで多くなっています。
- ・西鉄バスの利用者は年々減少傾向にあり、市営バス利用者については、減少傾向が顕著となっています。

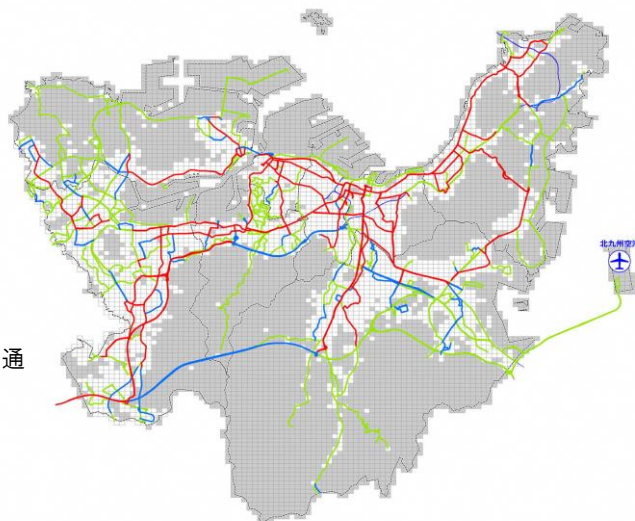
■市内バス事業者の概ねの営業エリア



凡例（公共交通）	
バス	西鉄バス
	市営バス
	おでかけ交通
鉄軌道	J R
	筑豊電鉄
	モノレール

出典：北九州市公共交通マップに基づき作成

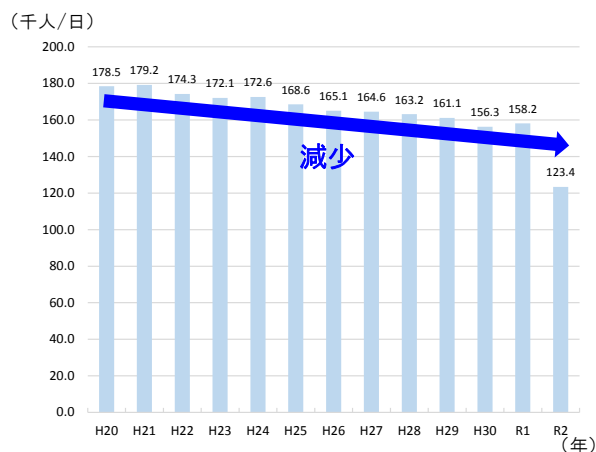
■北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図



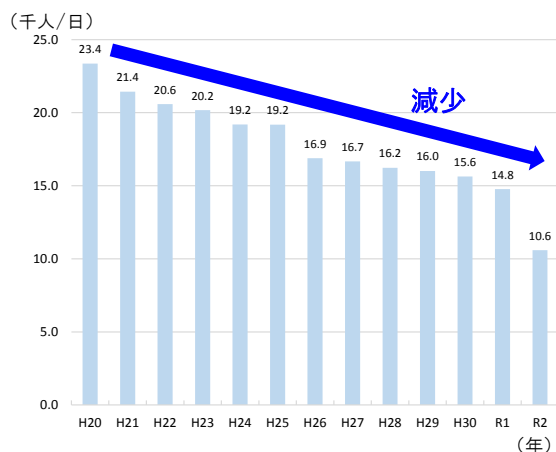
H27居住人口	バス路線	路線バス運行間隔
40人以上	赤線	概ね1～15分間隔
40人未満	青線	概ね16～30分間隔
	緑線	概ね31分以上間隔

出典：バス路線；第5回北部九州PT調査に用いた公共交通データ(ナビタイム社作成)を基に作成
人口；H27国勢調査人口メッシュデータ

■西鉄バス利用者の推移



■市営バス利用者の推移



出典：北九州市調べ

(4)おでかけ交通の利用状況

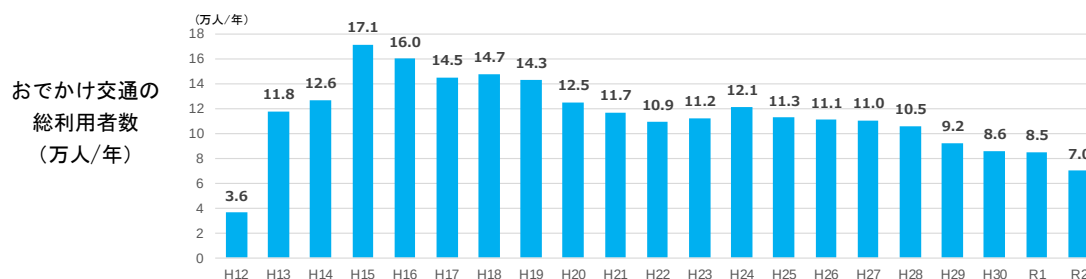
- 本市では、平成12年(2000年)より、一定の人口が集積する公共交通空白地域(※)の生活交通を確保するために、商店街や病院など、日常生活に欠かせない場所へジャンボタクシーなどを運行する「おでかけ交通(定路線型)」事業を行っています。【市内7地区】
- また、平成30年(2018年)より、定路線型のおでかけ交通で対応が困難な需要が小さな地域を対象に、自宅から最寄り駅やバス停、生活拠点まで、事前予約制のセダntaxiを運行する「おでかけ交通(自由経路型)」事業を行っています。【市内2地区】
- 「おでかけ交通」を利用する年齢層は60歳以上が約7割～9割を占め、利用者は年々減少傾向にあります。



利用者は年々減少傾向

※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

■「おでかけ交通」総利用者数の推移

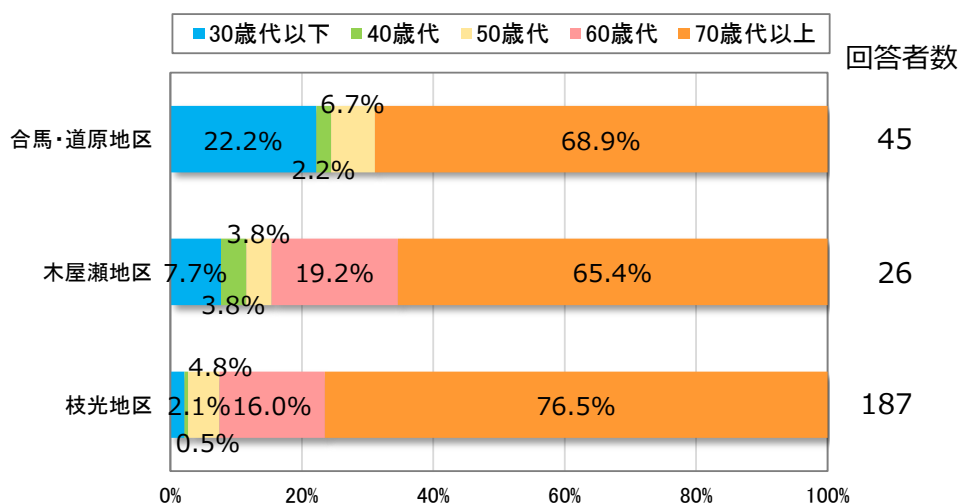


■おでかけ交通の運行地区

区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
高台地区	枝光																					
	大蔵																					
廃止路線対策	木屋瀬・楠橋・星ヶ丘																					
	合馬・道原																					
	平尾台																					
	田代・河内																					
	桜丘																					
試験運行	恒見・喜多久																					
	田野浦																					
	沼戸畑																					
自由経路型	高尾																					
	古前																					
	南丘																					
	志井																					

出典:北九州市調べ

■「おでかけ交通」利用の年齢層



出典:北九州市調べ(利用者を対象とした R2 アンケートより)

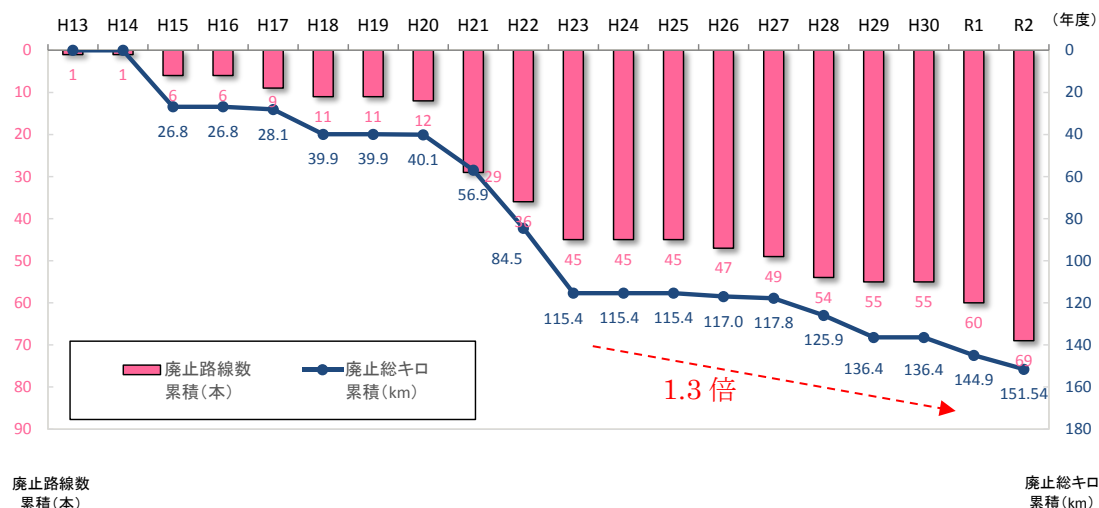
2-5. 公共交通空白地域の拡大

- 本市のバス路線は、平成13年(2001年)から現在までに69路線(約152km)が廃止されています。さらに、この10年間で、廃止路線延長が1.3倍に増加しています。
- 郊外部には、鉄道駅やバス停から離れている公共交通空白地域が点在しています。



KEYWORD 需要が少ない地域における路線廃止・減便の進行

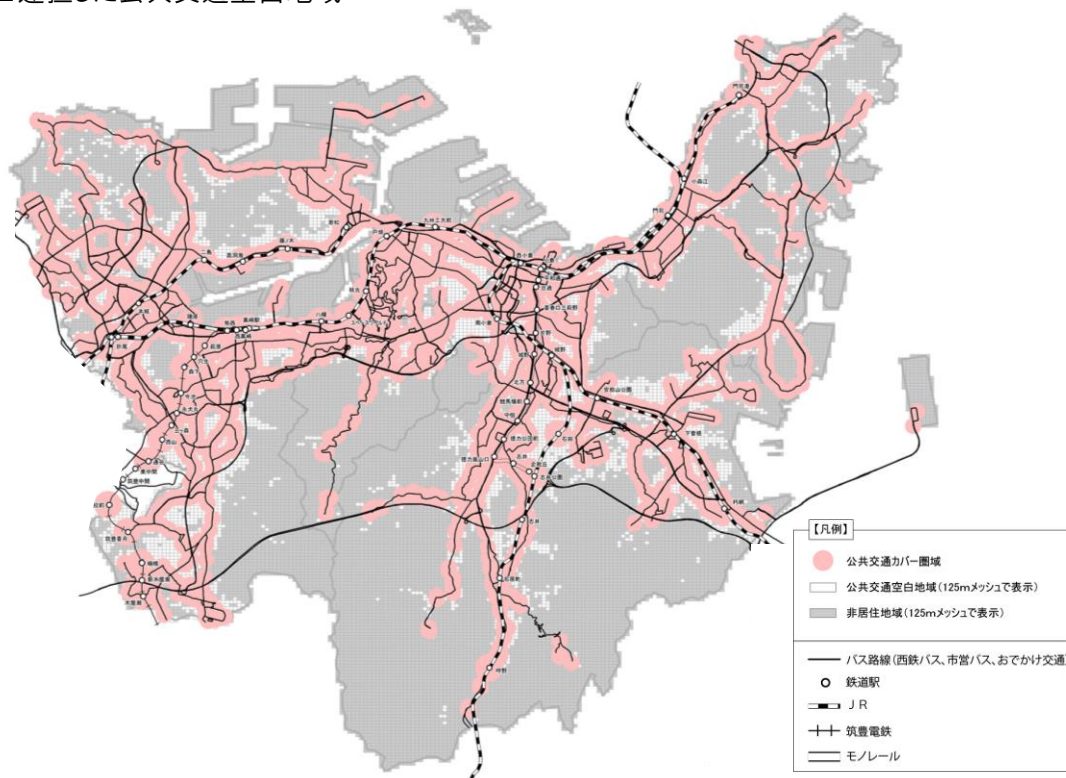
■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



廃止路線数
累積(本)

廃止総キロ
累積(km)
出典:北九州市調べ

■連担した公共交通空白地域



※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

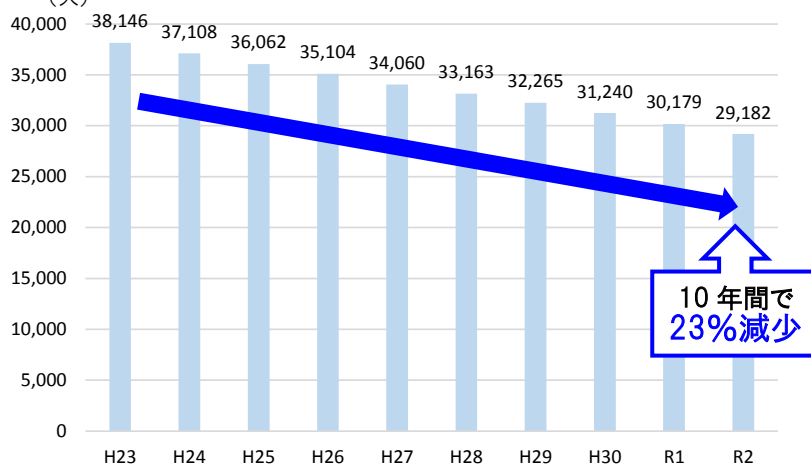
2-6. 乗務員の高齢化

- 福岡県における大型自動車第二種運転免許保有者は減少傾向にあり、この10年間で23%減少しています。
- 免許保有者のうち、約60%が60歳以上です。
- 運転者の確保が難しいこともあり、実際に60歳以上の運転者が占めている割合は、市営バスが約40%、西鉄バスが約12%となっています。



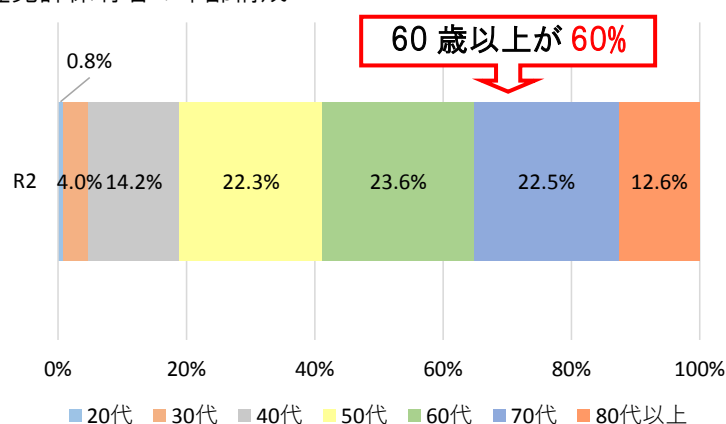
大型二種免許保有者の減少及び高齢化、バス乗務員の高齢化

■大型自動車第二種運転免許保有者 (人)



出典：警察庁「運転免許年齢別統計(福岡県)」

■大型自動車第二種免許保有者の年齢構成



出典：警察庁「運転免許年齢別統計(福岡県)」

■運転者数の年齢構成

<西鉄バス>

年齢	人数	構成
24～29歳	15	1.9%
30～39歳	67	8.4%
40～49歳	269	33.8%
50～59歳	349	43.8%
60～69歳	94	11.8%
70～72歳	2	0.3%
合計	796	100.0%

※2021年3月現在

出典：西鉄バス北九州資料より

<北九州市営バス>

年齢	人数	構成
24～29歳	2	1.2%
30～39歳	11	6.7%
40～49歳	34	20.7%
50～59歳	52	31.7%
60～69歳	55	33.5%
70～72歳	10	6.1%
合計	164	100.0%

出典：交通局あり方検討会資料より

2-7. 自動車利用の現状

(1) 自動車保有の現状

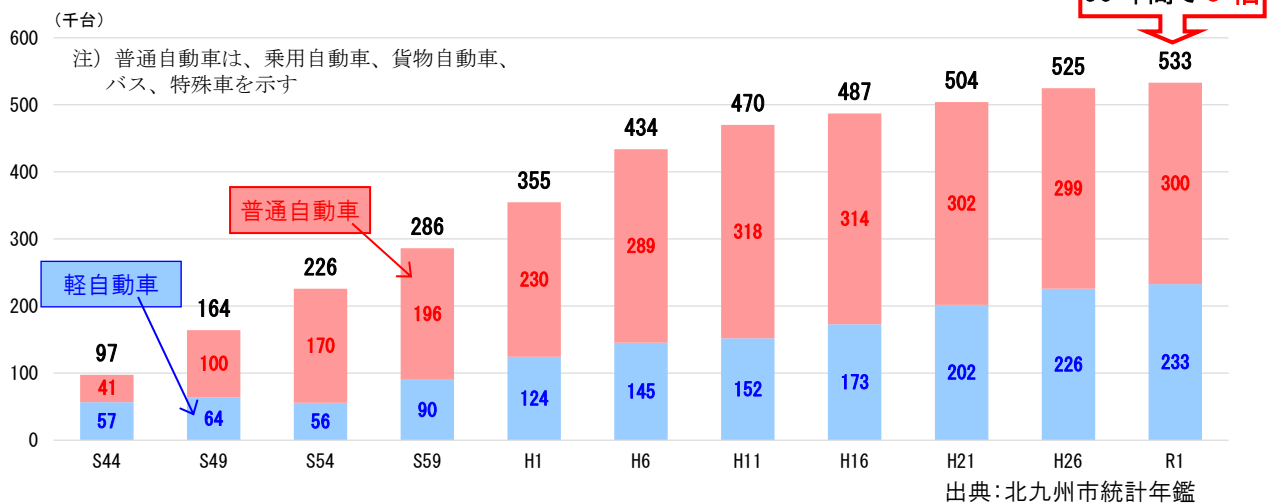
① 自動車保有台数

- 本市における自動車保有台数は年々増加しており、昭和44年(1969年)から令和元年(2019年)の50年間で約5倍になっています。
- また、平成11年(1999年)以降、普通自動車台数は横ばい傾向ですが、軽自動車台数は顕著に増加しています。



自動車保有台数の増加

■ 自動車保有台数の推移



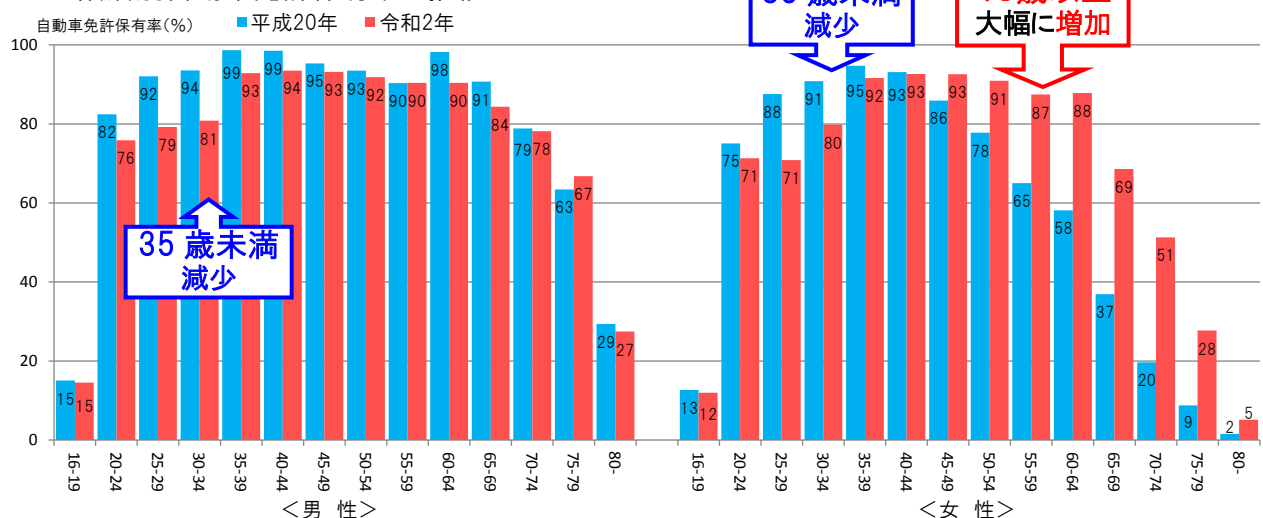
② 性別・年齢別での自動車運転免許保有率

- 福岡県における自動車運転免許保有率の変化(H20(2008年)→R2(2020年))は、男女ともに35歳未満は減少しており、年齢の高い世代で保有率の増加が見られます。
- 特に、45歳以上の女性の自動車免許保有率が、顕著に増えています。



高齢女性の免許保有の増加、若者の免許保有の減少

■ 階層別自動車免許保有率の推移



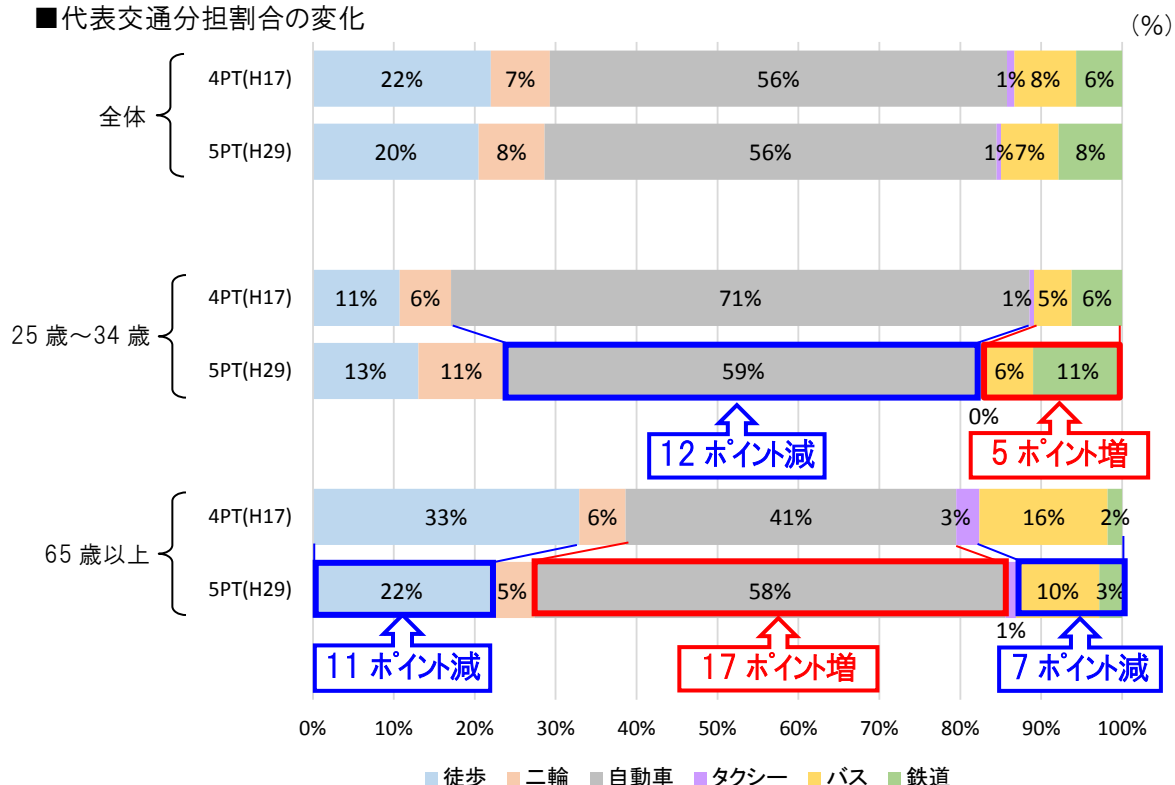
(2)交通分担割合の状況

- 本市の交通分担割合をみると、平成 17 年(2005 年)、平成 29 年(2017 年)ともに自動車分担割合が約 60%を占めており、公共交通分担割合は 20%を下回っていることから、自動車依存が高い状況にあります。
- 25 歳～34 歳の世代では、自動車分担割合が 12 ポイント減少し、公共交通分担割合が 5 ポイント増加しています。
- 一方 65 歳以上の高齢者は、自動車分担割合が 17 ポイント増加し、公共交通分担割合が 7 ポイント減少、徒歩割合が 11 ポイント減少しています。



高齢者の自動車分担割合の増加、若者の自動車分担割合の減少

■代表交通分担割合の変化

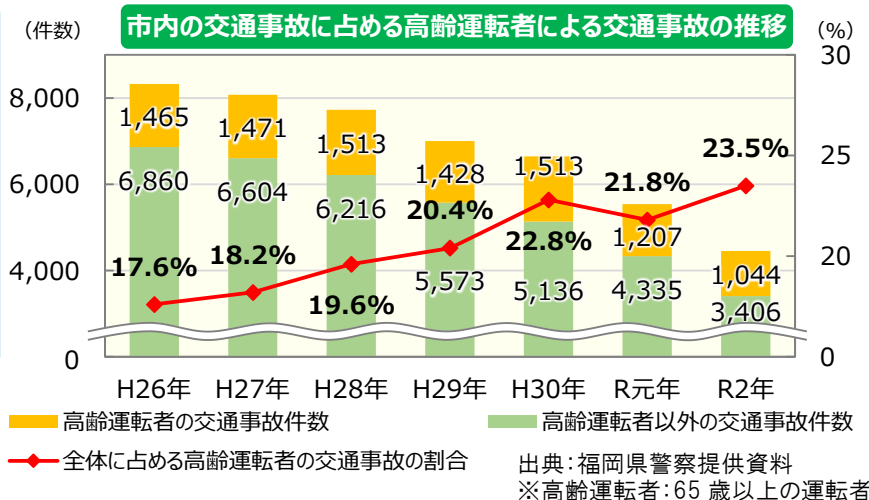


【参考】高齢運転者による交通事故の推移

- 市内で発生している交通事故は減少していますが、全体に占める高齢運転者の交通事故の割合は年々増加しています。



高齢者の交通事故発生割合の増加

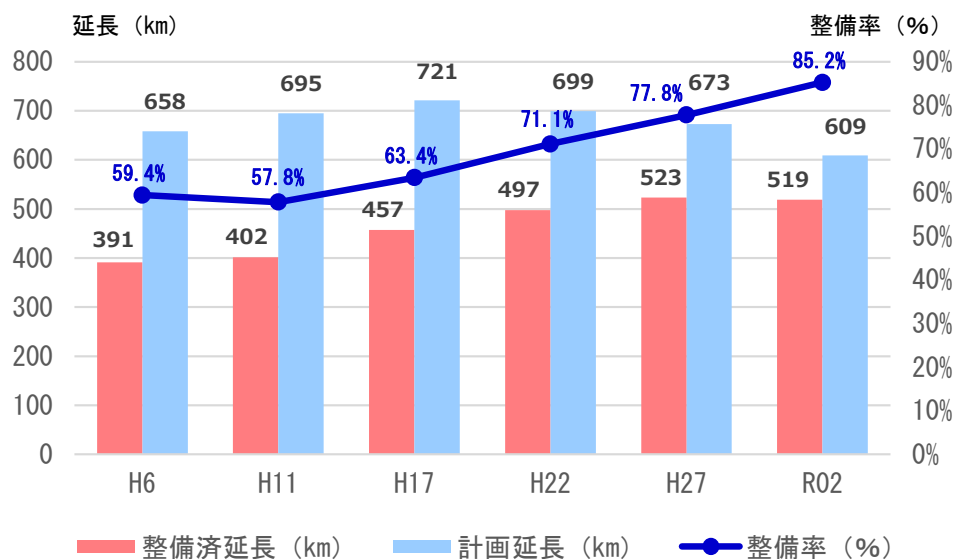


2-8. 道路交通の現状

(1) 都市計画道路の整備現状

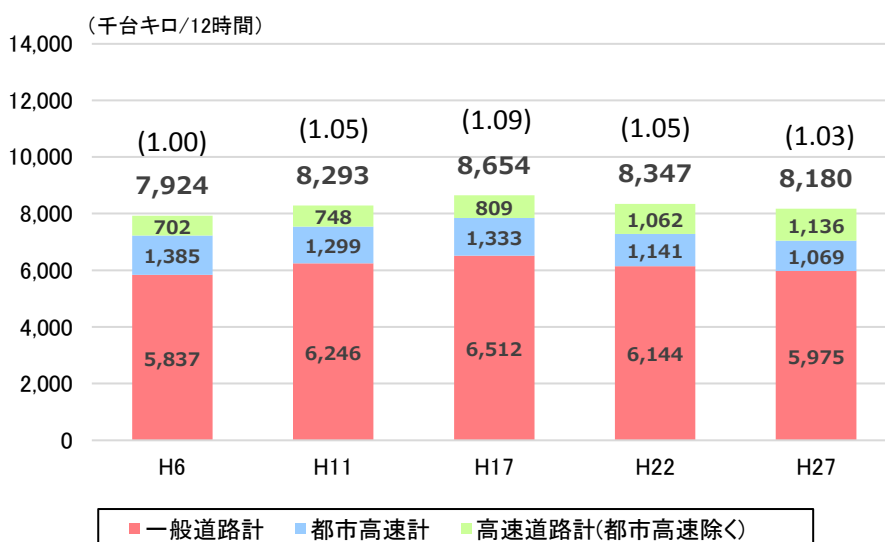
- ・都市計画道路の整備延長は、平成11年（1999年）から平成27年（2015年）にかけて着実に増加していましたが、令和2年（2020年）は減少となっています。
- ・また、自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は、平成17年（2005年）を境に減少に転じています。

■北九州市都市計画道路整備状況



出典：国土交通省都市計画現況調査
 ※データは調査実施年の年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走行台キロの推移



出典：道路交通センサス

(2)道路の混雑状況

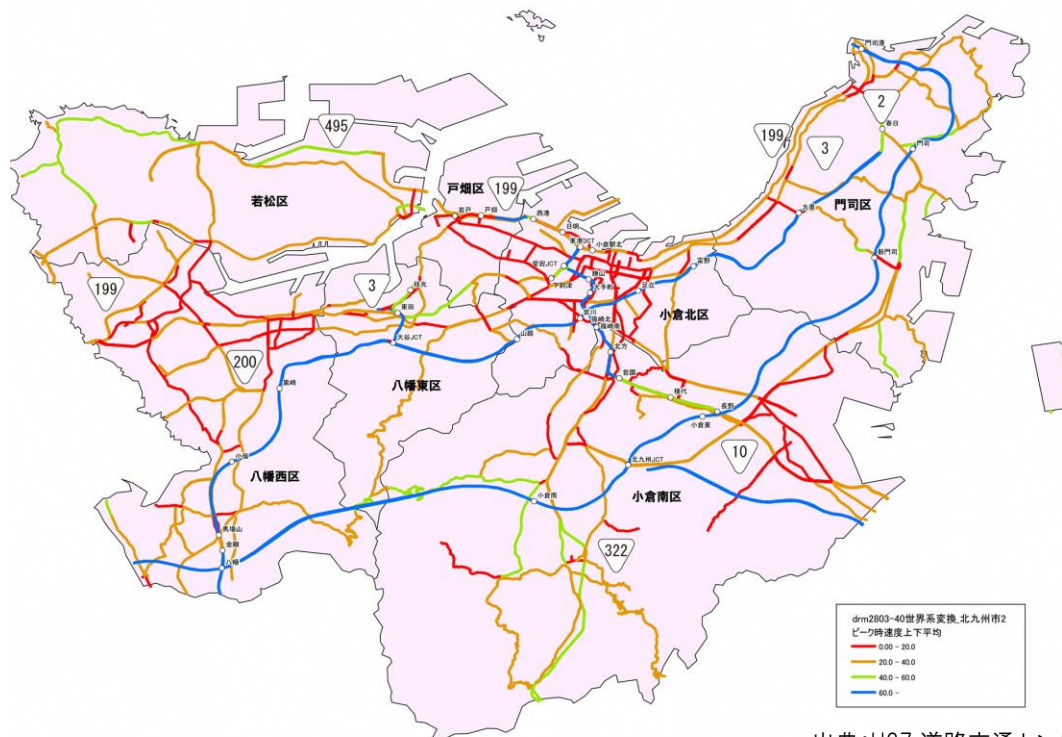
- 一般道の走行速度の状況は、小倉都心部や黒崎周辺、小倉南区等の国道や主な市道を中心に、ピーク時において速度低下が発生しており、主要渋滞箇所も同様に点在しています。



KEYWORD

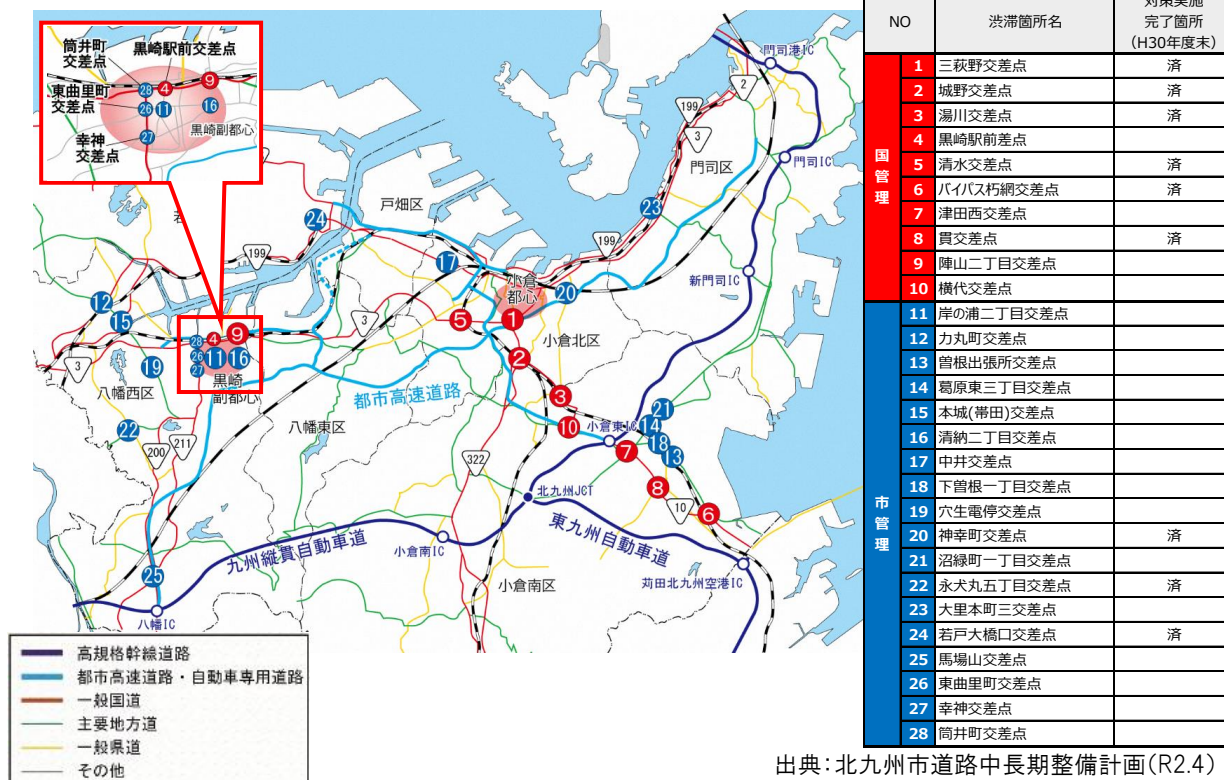
ピーク時の走行速度の低下、主要渋滞箇所の点在

■北九州市内のランク別ピーク時速度



出典：H27 道路交通センサス

■北九州市内の主要渋滞箇所



出典：北九州市道路中長期整備計画(R2.4)

(3) 都市高速道路の利用状況

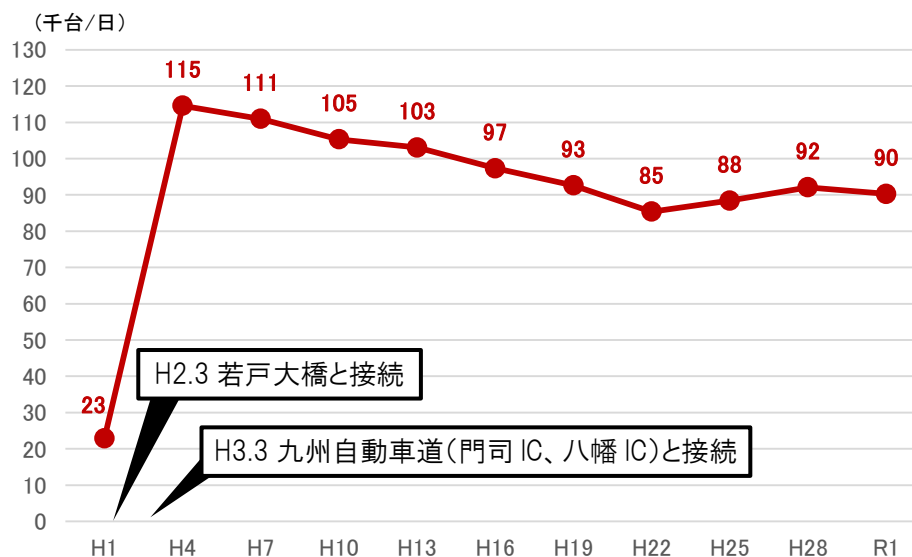
- 都市高速道路の利用台数は、減少から微増傾向にありましたが、平成28年（2016年）以降に再び減少傾向となっています。



KEYWORD

既存道路ストックの利用率の低下

■北九州都市高速道路利用実績



出典：北九州市統計年鑑

(4) 歩道整備の現状

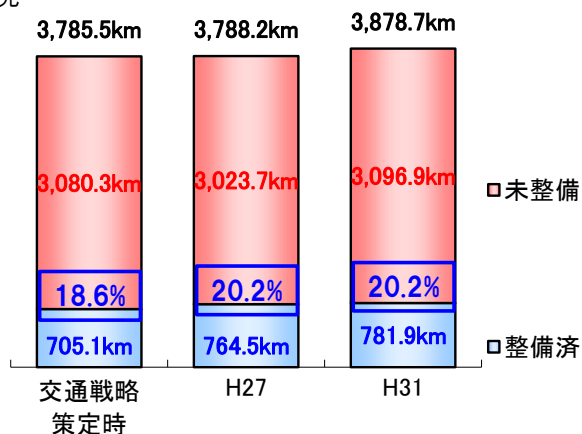
- 市道の歩道整備延長は伸びているものの、整備率は20%と低い状況です。



KEYWORD

低い歩道整備率

■市道の歩道整備状況



出典：道路統計年鑑

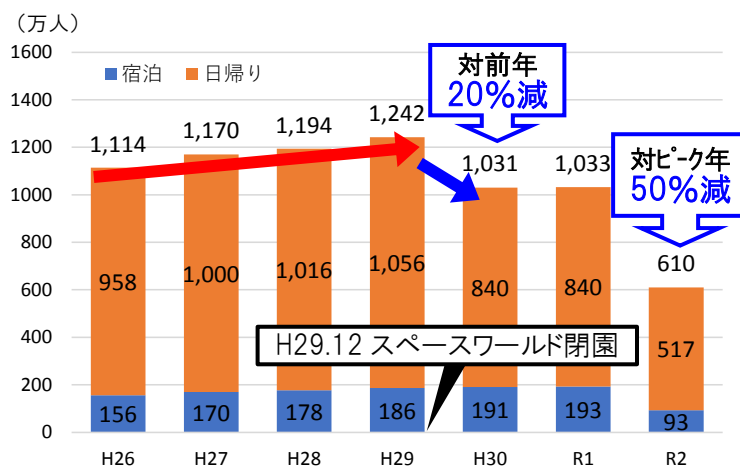
2-9. 観光動向

- 本市を訪れる観光客は、平成 26 年(2014 年)以降年々増加していましたが、スペースワールドの閉園により、平成 30 年(2018 年)は約 200 万人の減少(約 20%減)となっています。
- さらに、令和 2 年(2020 年)の観光客数は、ピーク時(2017 年)の約 50%に減少しています。
- 平成 18 年(2006 年)に開港した北九州空港の利用者は、開港後数年間は伸び悩んでいましたが、近年は国内線及び国際線ともに増加しています。
- しかし、令和元年(2019 年)は、国際線の減便や休止により利用者が減少しています。
- さらに令和 2 年(2020 年)は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、空港利用者は前年の約 20%まで落ち込んでいます。



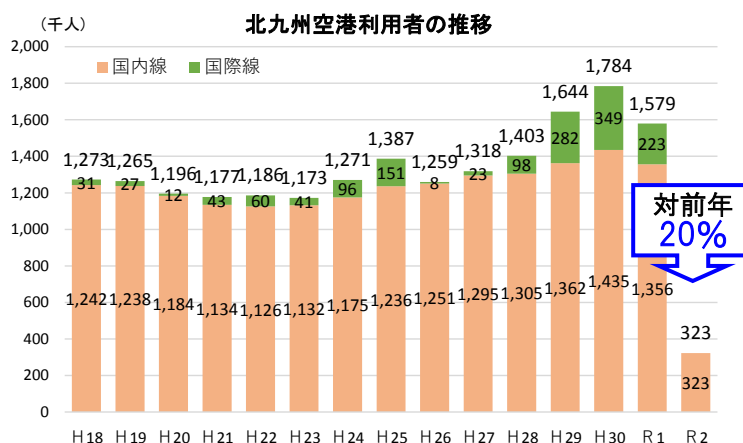
近年の観光客数の伸び悩み、コロナ終息後の観光客増加を促すサービス

■観光客数の推移



出典：北九州市観光動態調査

■北九州空港の利用状況



出典：北九州市調べ

2-10. 「新たな生活様式」への対応

■新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- ・市内の公共交通機関の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大による1回目の緊急事態宣言期間中の令和2年(2020年)4月で、バスや鉄道が対前年比の約5割～6割まで減少しました。
- ・その後、感染拡大が弱まった令和2年(2020年)10月には、利用者の対前年比の約8割～9割まで回復しました。
- ・さらに、福岡県において発令された2回目の緊急事態宣言期間中の令和3年(2021年)1月の利用者数は、再び対前年比の約7割～8割にまで落ち込んだ状況となり、その後もコロナ前の水準には戻っていません。

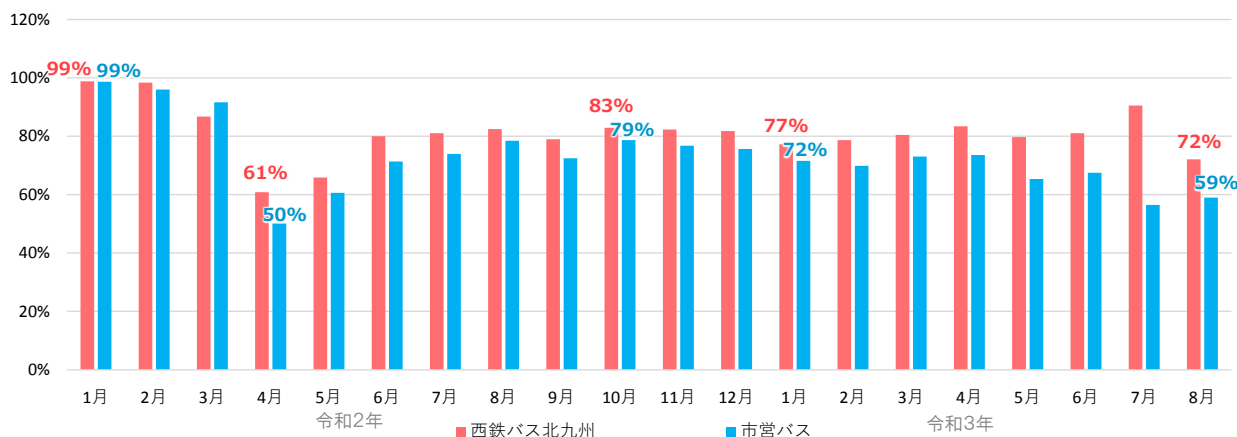


コロナ禍による利用状況や経営環境の悪化

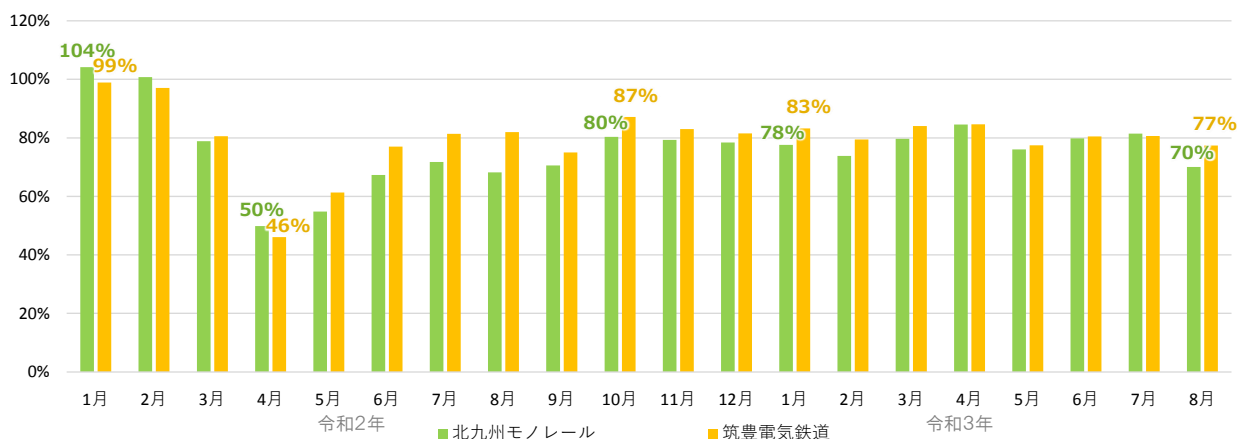
■北九州市内交通機関における新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による

利用者数の対前年度比率の月別推移

【路線バス】



【モノレール、筑豊電気鉄道】



出典：北九州市調べ

2-11. 移動実態と公共交通に対する市民ニーズ

(1) 移動実態の把握

概ね10年おきに実施されている北部九州圏パーソントリップ調査のデータを集計して、市内を発着する人の移動実態を把握しています。

	昭和 47 48 49 50 51 52	53 54 55 56 57	58 59 60 61 62	平成 1 2 3 4	5 6 7 8 9	10 11 12 13 14 15 16	17 18 19 20 21	22 23 24 25 26 27 28	29 30	令和 1
パーソントリップ調査	第1回		第2回		第3回		第4回		第5回	

パーソントリップ調査の概要

調査概要

【実態調査の概要】

調査方法：郵送配布、郵送回収またはWEB回答

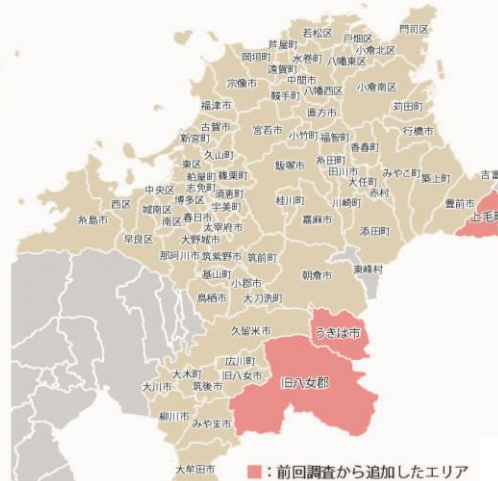
調査期間：H29.10～H30.1

(補完：H30.10～H31.1)

有効標本数：18.3万人（回収率：13.8%）

調査対象圏域

- ・60市町村＝30市29町1村（令和元年時点）
- ・前回調査から『旧八女郡・うきは市・上毛町』を圏域に追加



参 考：用語の解説

○パーソントリップ調査

⇒人（パーソン）が、ある目的を持って移動（トリップ）する一連の動きを含め、一日のすべての移動を捉える調査です。北部九州圏域では、昭和47年から概ね10年おきに調査を実施しています。

○トリップ

⇒人の移動する単位を“トリップ”といいます。

○外出率

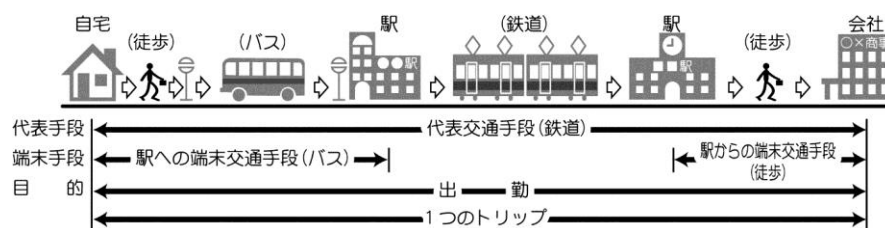
⇒外出率は、調査日に外出した人の割合を指します。

○トリップ原単位

⇒トリップ原単位は、外出した人一人の一日の平均トリップ回数を指します。

○代表交通手段

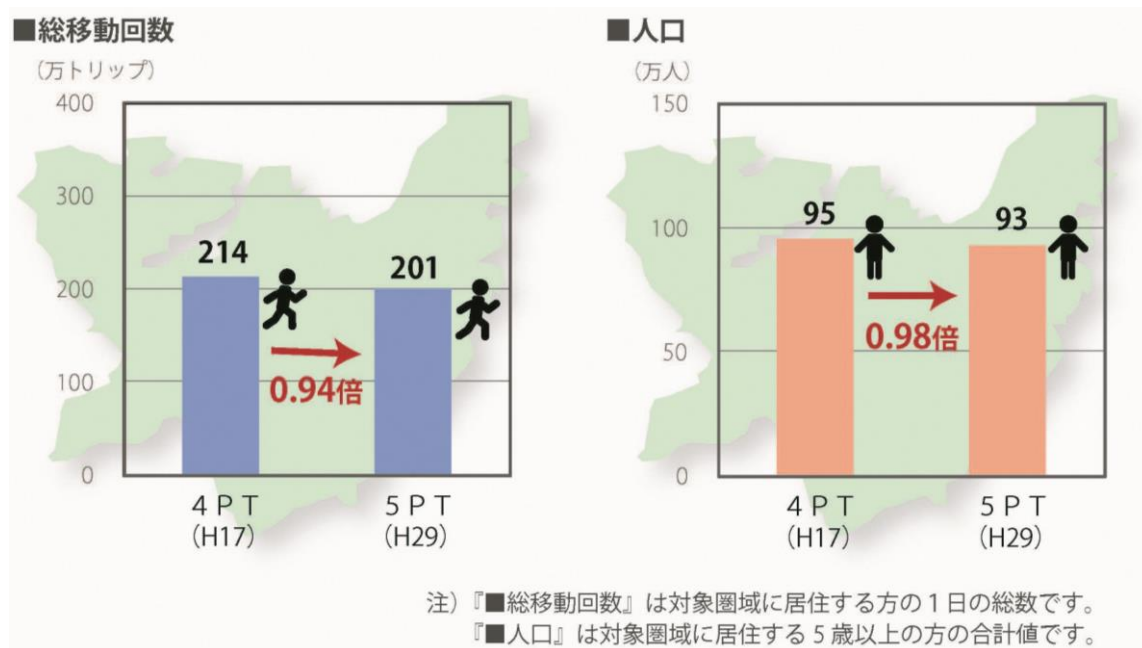
⇒代表交通手段は、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計を行う上で優先的に、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順で定めています。分担率は、交通手段別の利用割合を示します。



■通勤目的での移動(1トリップ)の例

①トリップ回数(総移動回数)

- 本市では、人口減少により一日の総移動回数が減少しています。



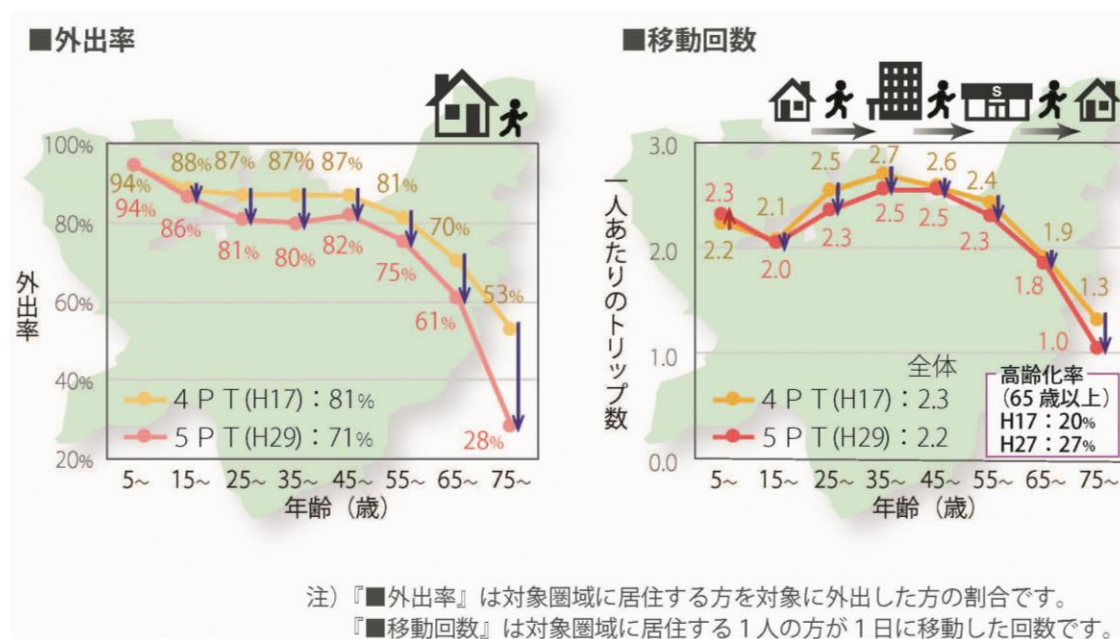
②外出率・トリップ原単位

- 年齢層を問わず、この10年で外出率は減少しています。さらに一人あたりの移動回数も同様に減少しています。



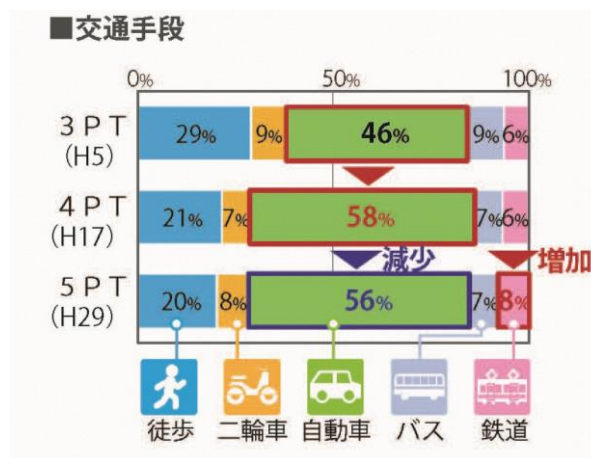
KEYWORD

外出機会・一人あたりの移動回数の減少



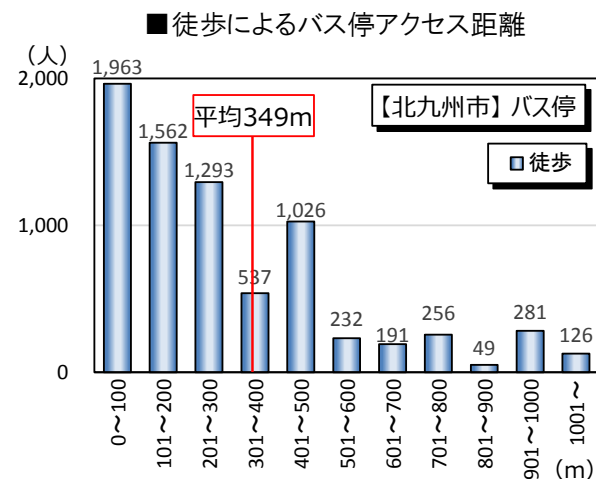
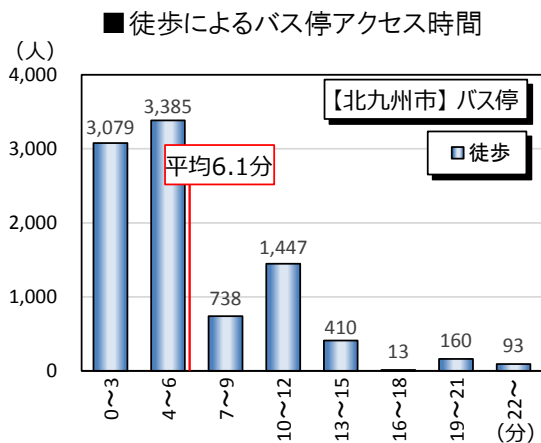
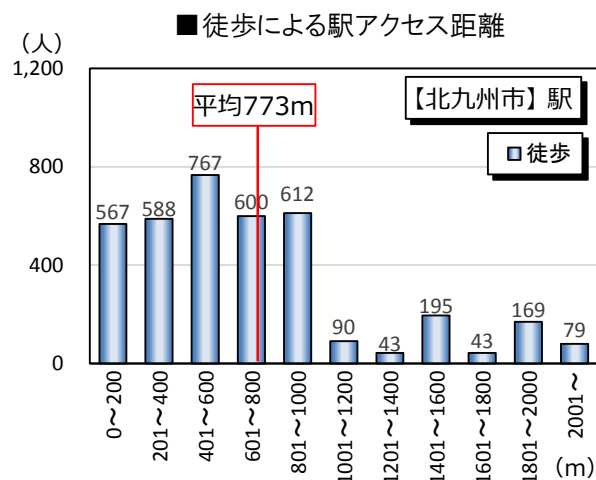
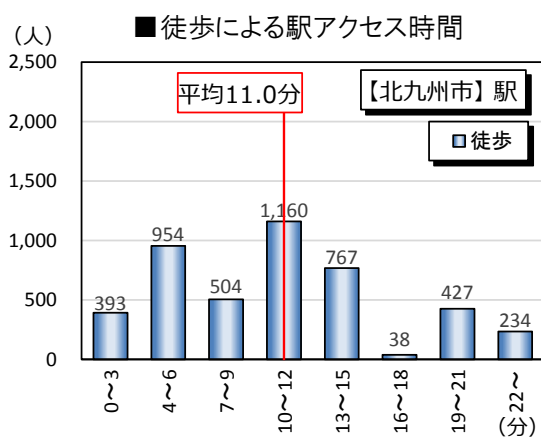
③交通手段

- 交通手段は、自動車利用割合が減少し、鉄道利用割合が増加しています。



④最寄り駅・最寄りバス停までの移動時間と移動距離の分布

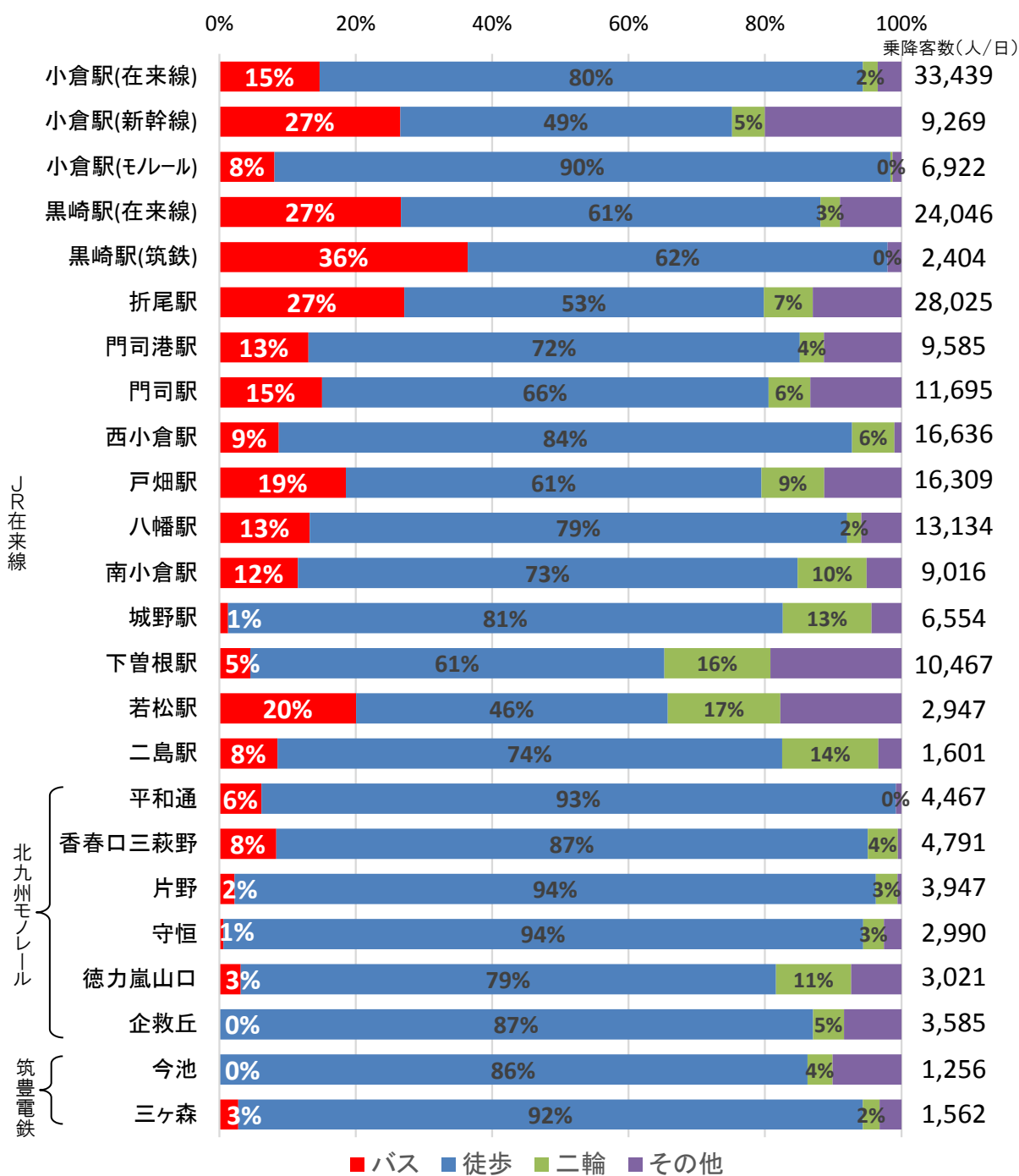
- 本市における徒歩による居住地から最寄り鉄道駅までの平均移動時間は約 11 分、平均移動距離は約 800mであり、徒歩による最寄りバス停までの平均移動時間は約 6 分、平均移動距離は約 350 mとなっています。



⑤鉄軌道駅端末交通手段としての利用

- ・市内の主な鉄軌道駅における端末交通手段の利用割合は、徒歩が多くを占めています。
- ・端末交通手段として、“バス”を利用している割合が高い駅は、異なる様々な交通機関からの乗り換えが可能な黒崎駅（筑鉄）や小倉駅（新幹線）、折尾駅となっています。

■市内の主な鉄軌道駅における端末交通手段構成



(2) 公共交通に対する市民ニーズ

平成 22 年度第 3 回市政モニターアンケート及び令和 2 年度第 2 回市政モニターアンケート、第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査を基に、公共交通に関する市民意識の調査を行っています。

① 公共交通による移動の利便性

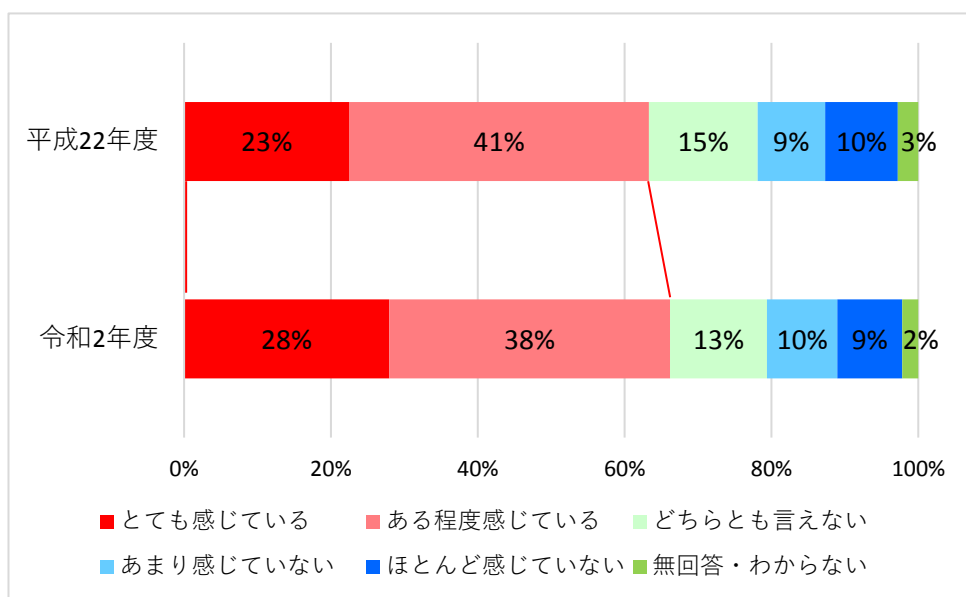
- ・平成 22 年度は全体の 64% が、「公共交通機関は便利である」と回答し、令和 2 年度では、「便利」と回答した人が 66% と増加しています。
- ・年代別にみると、20 歳代や 40 歳代では「便利」と回答した割合が、他の年代と比較して若干低い傾向にあります。



満足度の年齢格差

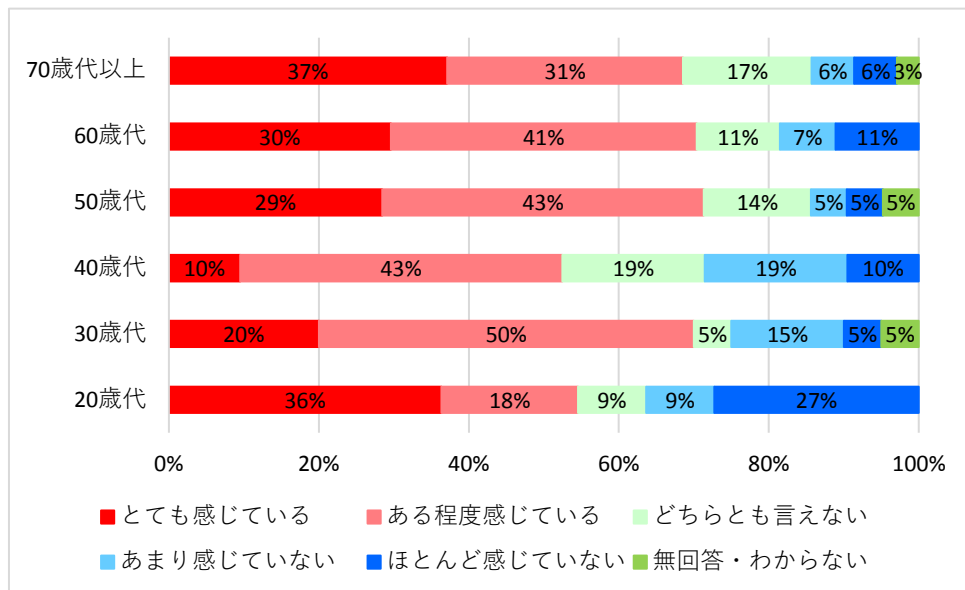
問：「北九州市の電車やバス、モノレールといった公共交通機関を利用した移動は便利であると感じますか。」

■ 平成22年度と令和2年度の比較



出典：平成 22 年度第 3 回市政モニターアンケート
令和 2 年度第 2 回市政モニターアンケート

■ 年齢階層別満足度(令和 2 年度)



出典：令和 2 年度第 2 回市政モニターアンケート

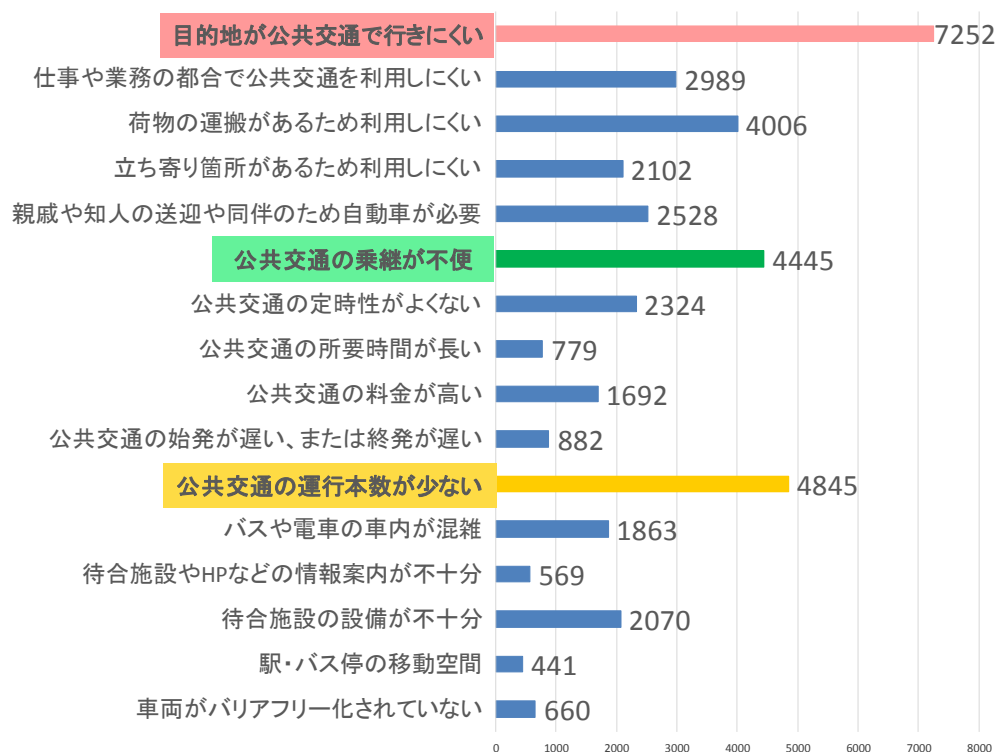
②公共交通が不便と感じる理由

- ・公共交通が不便と感じる理由として、「目的地が公共交通で行きにくい」が全ての区で最も多くなっています。利用者ニーズとサービスの不一致が推測されます。
- ・次に不便なこととして、門司区・小倉南区・若松区・八幡東区・八幡西区では「公共交通の運行本数が少ない」、小倉北区・戸畑区では「荷物の運搬があるため利用しにくい」という理由が多く挙げられています。



利用者ニーズとサービス内容の相違(行きにくさ、乗継が不便、本数の少なさ)

■北九州市全体での「公共交通に不便を感じる」理由(サンプル数:34,187)



注)複数回答あり

出典:第5回北部九州圏パーソントリップ調査

■各区における「公共交通に不便を感じる」理由

注) 1位: 2位: 3位

	門司区	小倉北区	小倉南区	若松区	八幡東区	八幡西区	戸畑区	計
目的地が公共交通で行きにくい	562	1,019	1,850	805	427	2,232	357	7,252
仕事や業務の都合で公共交通を利用しにくい	288	503	653	315	205	879	146	2,989
荷物の運搬があるため利用しにくい	442	661	903	360	309	1,096	235	4,006
立ち寄り箇所があるため利用しにくい	249	341	481	198	124	598	111	2,102
親戚や知人の送迎や同伴のため自動車が必要	255	387	578	245	176	737	150	2,528
公共交通の乗継が不便	364	559	1,067	651	302	1,283	219	4,445
公共交通の定時性がよくない	240	418	499	204	180	615	168	2,324
公共交通の所要時間が長い	75	82	269	80	55	188	30	779
公共交通の料金が安い	159	307	380	139	102	515	90	1,692
公共交通の始発が遅い、または終発が遅い	77	156	175	96	58	237	83	882
公共交通の運行本数が少ない	447	409	1,200	701	363	1,497	228	4,845
バスや電車の車内が混雑	186	420	442	82	126	504	103	1,863
待合施設やHPなどの情報案内が不十分	69	120	101	34	53	157	35	569
待合施設の設備が不十分	241	486	417	106	179	510	131	2,070
駅・バス停の移動空間	26	90	91	34	24	150	26	441
車両がバリアフリー化されていない	73	133	111	55	57	175	56	660

注)複数回答あり

出典:第5回北部九州圏パーソントリップ調査

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。

【地域公共交通を取り巻く現状】

2-3. 人口動態 [P15、P16、P17]

- ・人口減少と高齢化の進展
- ・通勤・通学需要の減少
- ・人口集中地区の拡大と低密度化
- ・公共交通沿線に人口が集中

2-4. 公共交通の利用状況 [P18、P23]

- ・公共交通利用者の減少
- ・（おでかけ交通）利用者は年々減少傾向

2-5. 公共交通空白地域の拡大 [P24]

- ・需要が少ない地域における路線廃止・減便の進行

2-6. 乗務員の高齢化 [P25]

- ・大型二種免許保有者の減少及び高齢化
- ・バス乗務員の高齢化

2-7. 自動車利用の現状 [P26、P27]

- ・自動車保有台数の増加
- ・高齢女性の免許保有の増加、若者の免許保有の減少
- ・高齢者の自動車分担割合の増加
- ・若者の自動車分担割合の減少
- ・高齢者の交通事故発生割合の増加

2-8. 道路交通の現状 [P29、P30]

- ・ピーク時の走行速度の低下、主要渋滞箇所の点在
- ・既存道路ストックの利用率の低下
- ・低い歩道整備率

2-9. 観光動向 [P31]

- ・近年の観光客数の伸び悩み
- ・コロナ終息後の観光客増加を促すサービス

2-10. 「新たな生活様式」への対応 [P32]

- ・コロナ禍による利用状況や経営環境の悪化

2-11. 移動実態と公共交通に対する市民ニーズ [P34、P37、P38]

- ・外出機会・一人あたりの移動回数の減少
- ・満足度の年齢格差
- ・利用者ニーズとサービス内容の相違

【公共交通の抱える課題】

公共交通体系・ネットワークの再構築

公共交通を利用する需要の減少

乗務員の不足と高齢化により路線維持が困難

新型コロナウイルスの感染拡大により厳しさを増す経営環境

運行サービス水準の低下・公共交通空白地域の拡大

利便性の向上を図るサービスの充実

新しい生活様式に対応したサービスの提供

自動車利用の増加・高齢者等の移動手段の確保

ニーズに対応した運行サービスの充実

道路走行性の改善・効率的な道路利用の実現

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り組み

「北九州市地域公共交通網形成計画」(H28.8)では、30の交通施策とその中の取り組みの柱となる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



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

時刻表		現在時刻
JR下曾根駅		10:31
小倉・門司港/下関方面		発車時刻
行先	小倉	10:42
行先	小倉	11:05
行先	小倉	11:24
行先	小倉	11:41
行先	小倉	12:05

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)

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

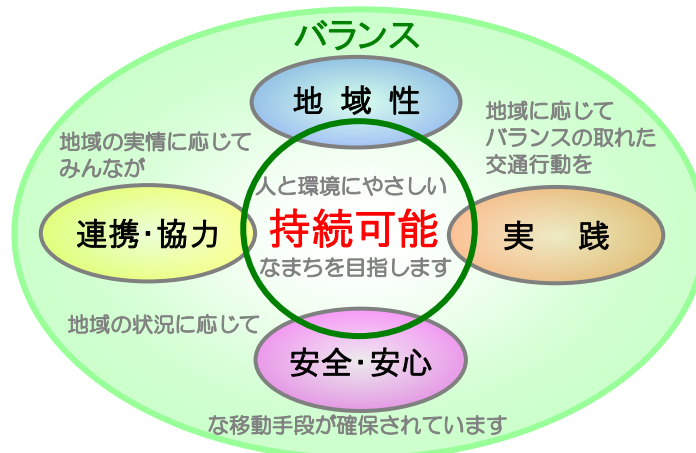
地域公共交通計画では、これまでの交通施策の取組みを踏まえ交通理念を設定し、それに基づき、公共交通の抱える課題に対する取組みの視点や目指すべき交通体系の整理を踏まえて、基本方針を策定します。

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》

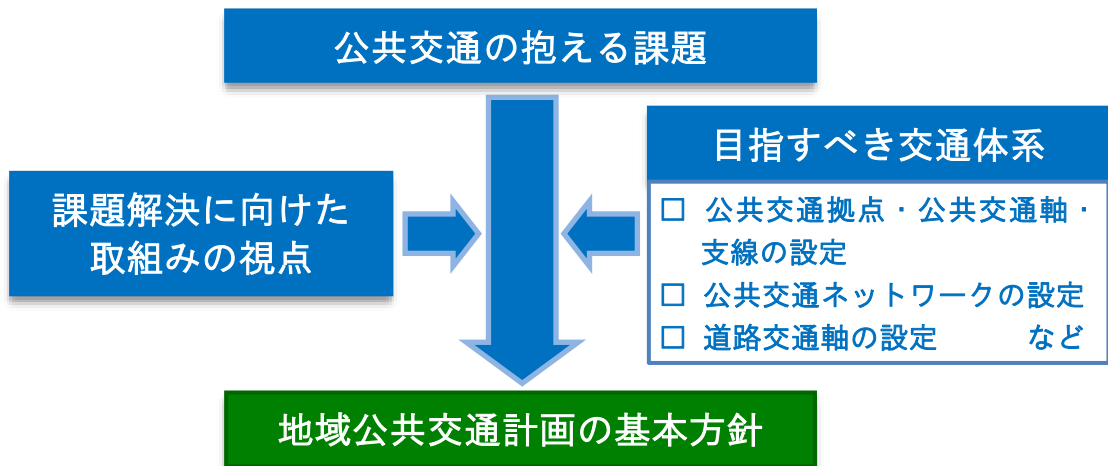


交通理念

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。

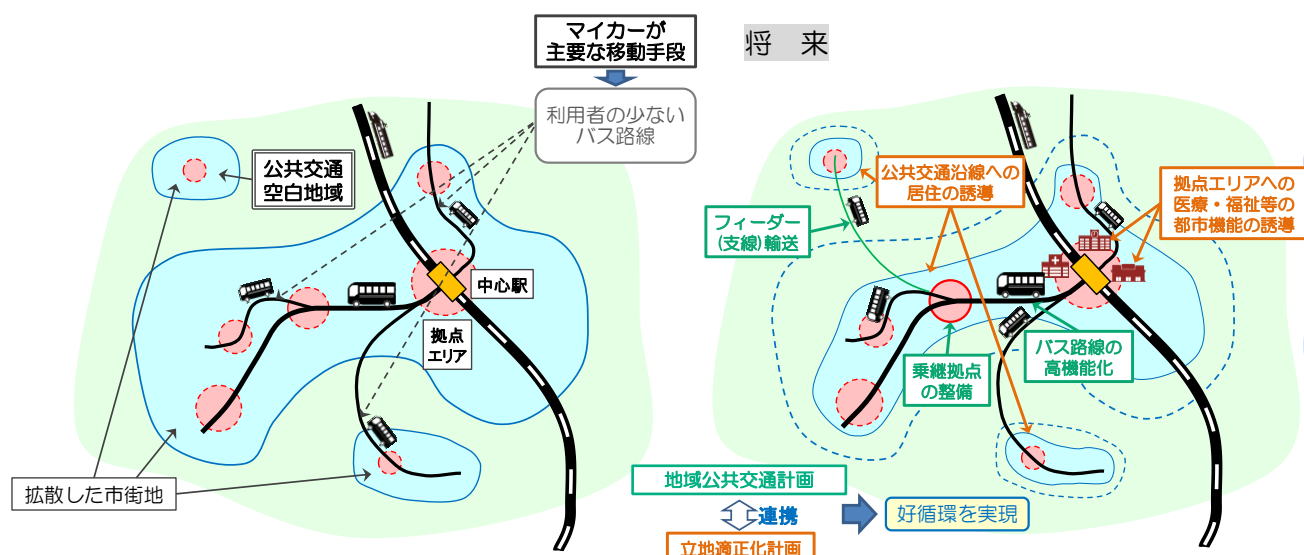
■視点1

まちづくりと一体となった生活交通の確保

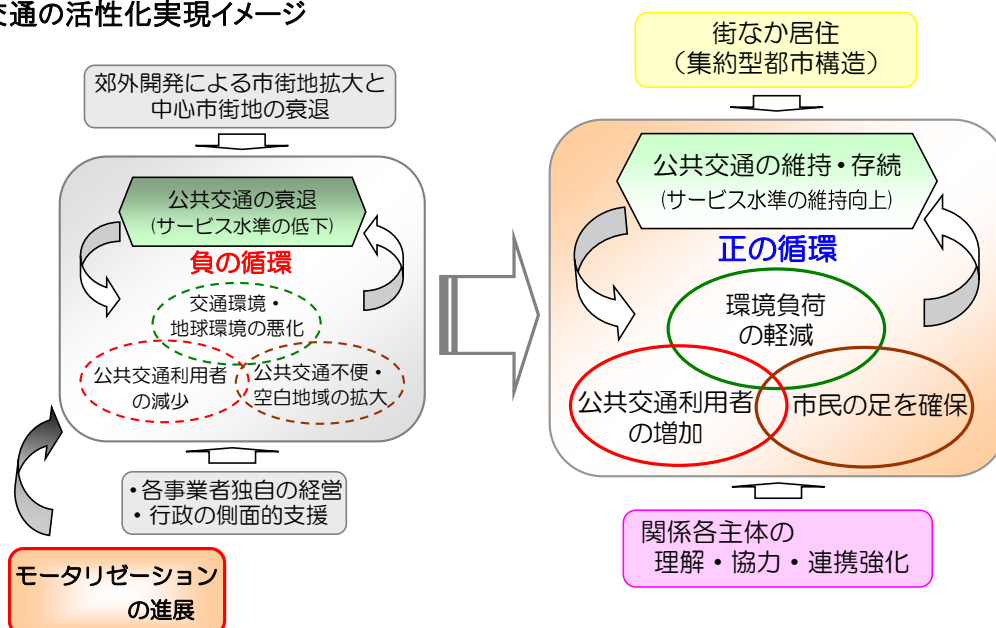
本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通網の利便性を高め、併せて道路環境の充実を図ることで、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、生活交通を確保していくことが重要です。

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

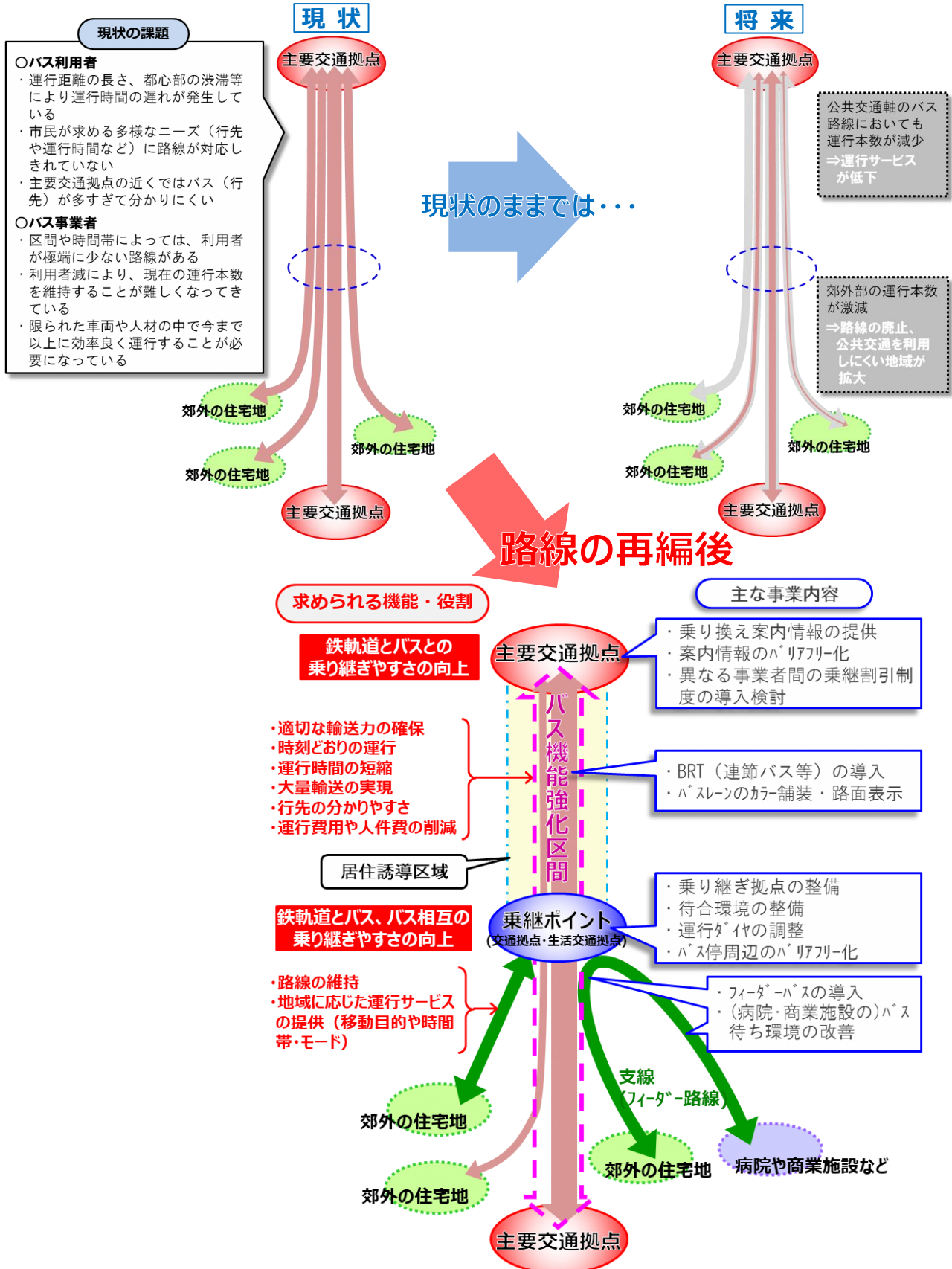


■視点2

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

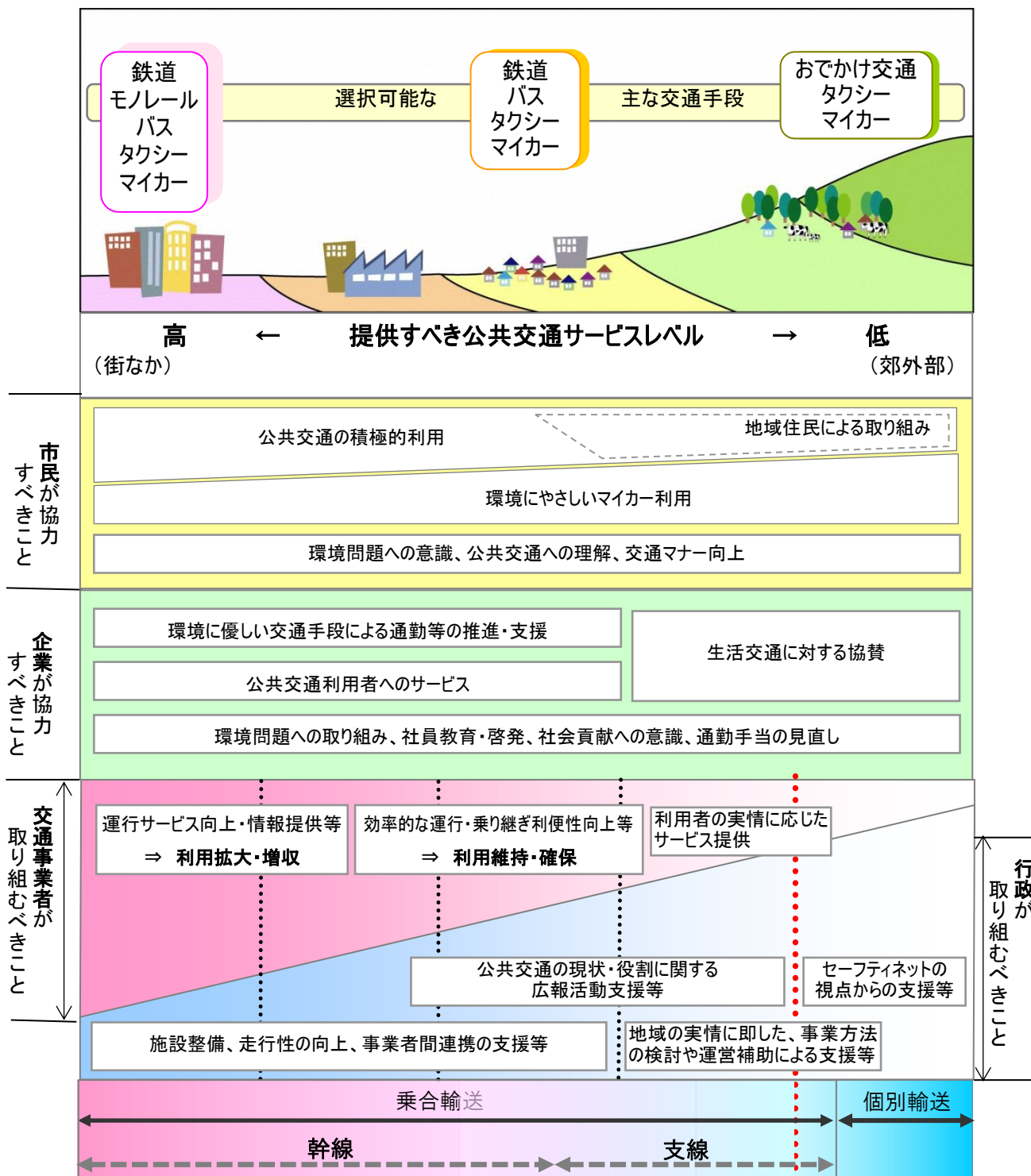


■視点3

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・協力的イメージ



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

北九州市基本構想・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	北九州市基本構想・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

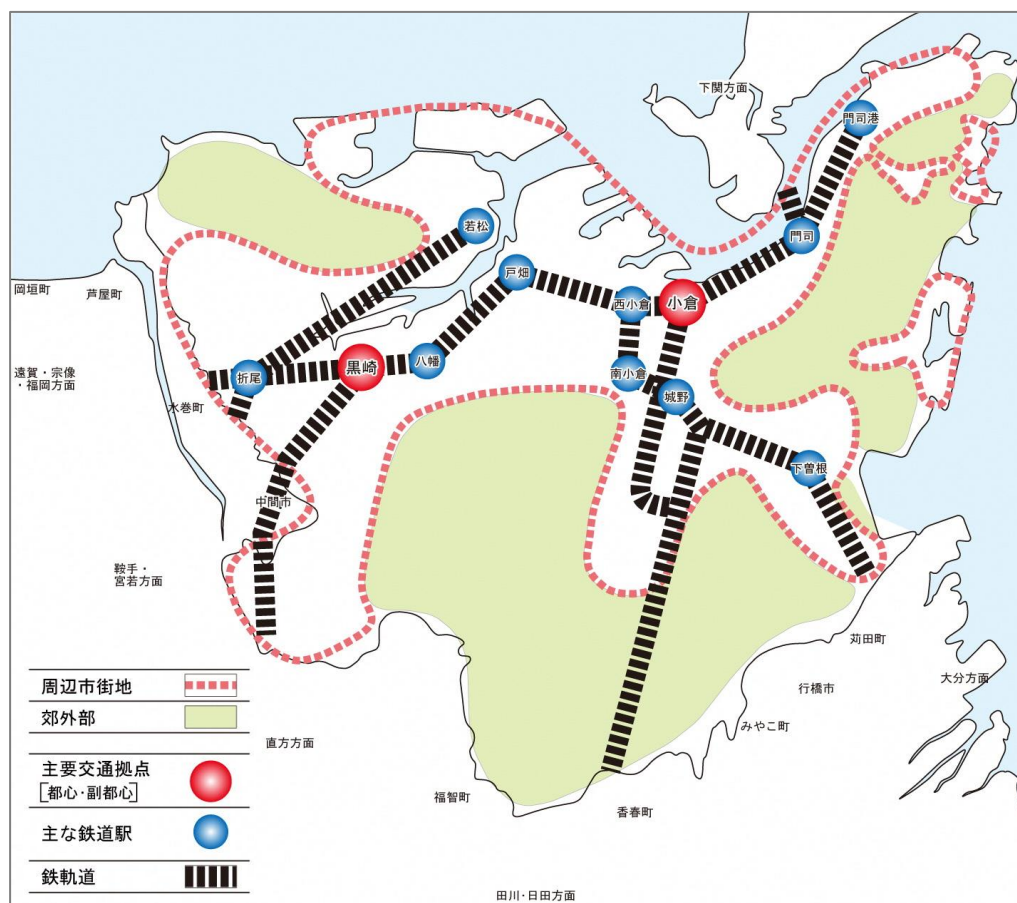
公共交通軸の中で鉄軌道は、定時性や速達性に優れ大量輸送も可能であることから、都市交通の骨格を形成する重要な交通軸として位置づけます。

<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。

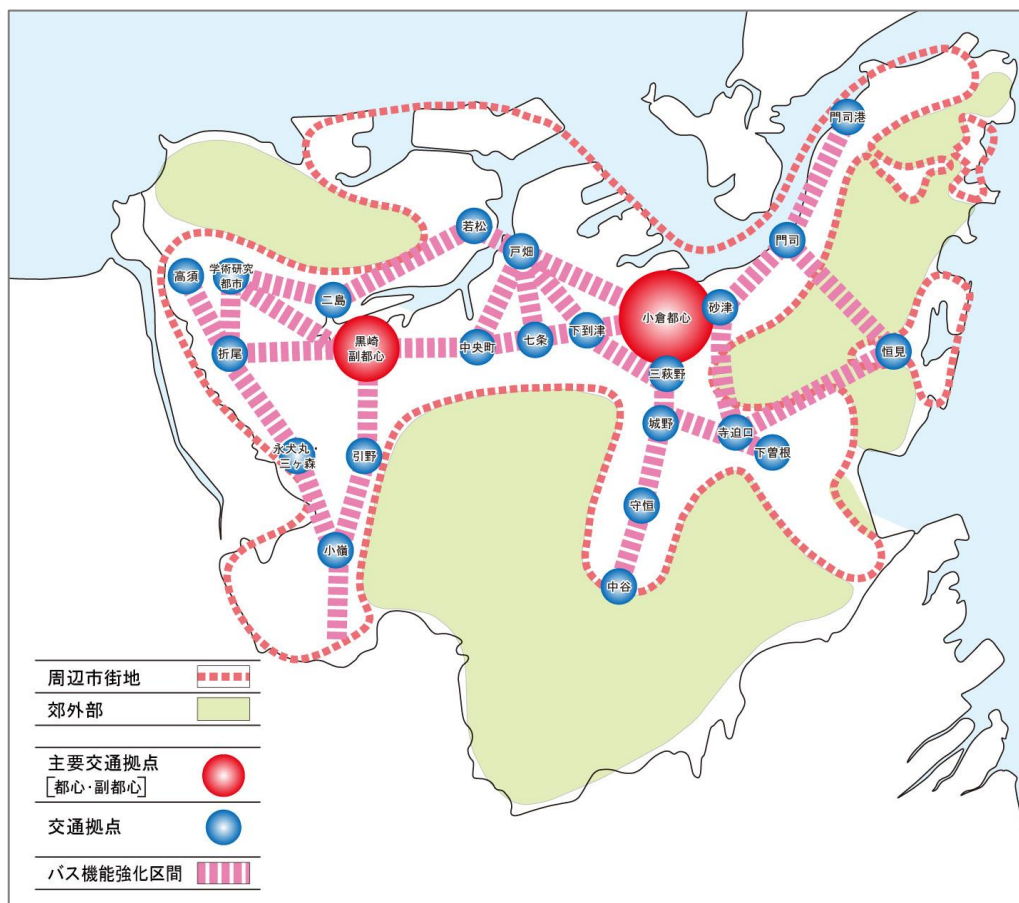
＜求められる対応＞

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

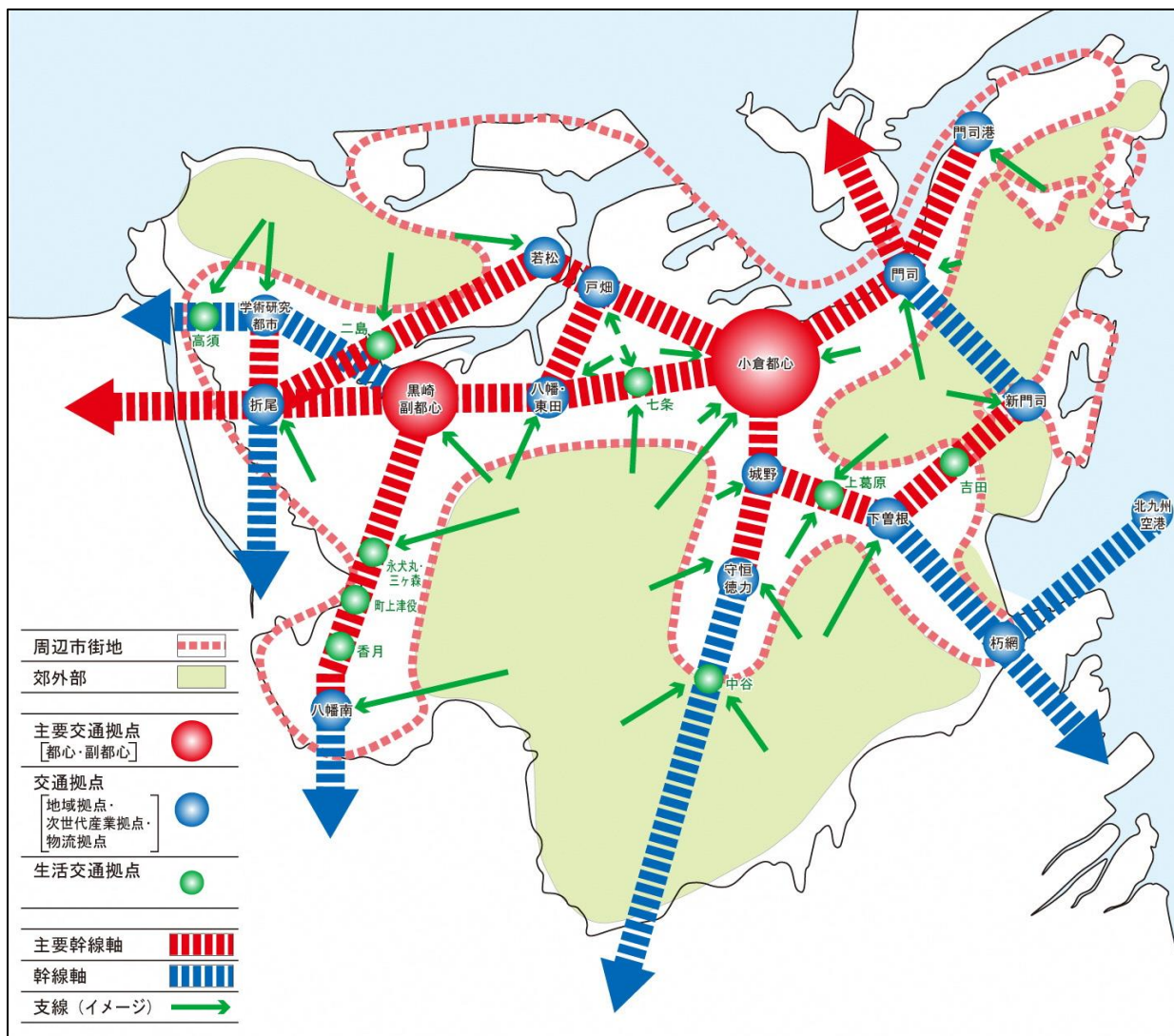


③公共交通ネットワークの設定

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

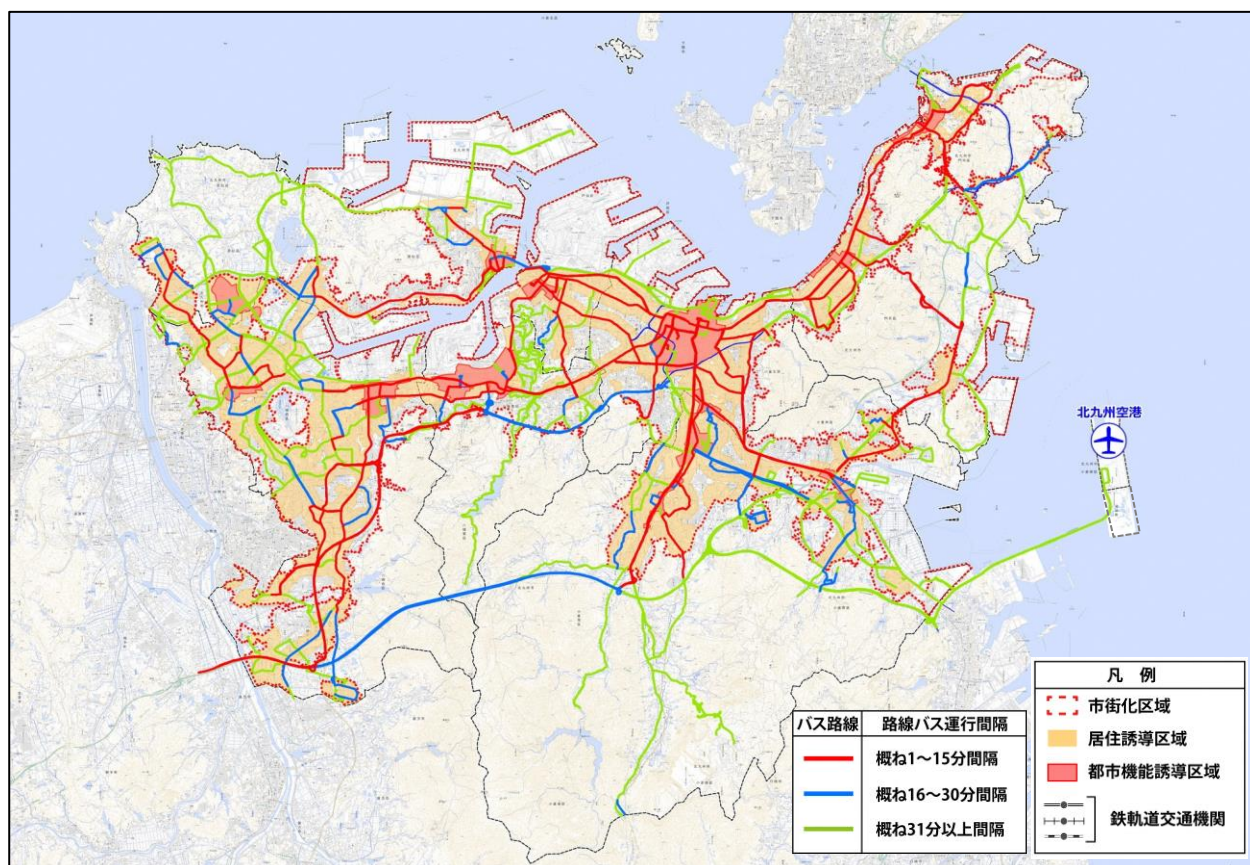


【参考】公共交通サービス水準と都市機能誘導区域・居住誘導区域の関係

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

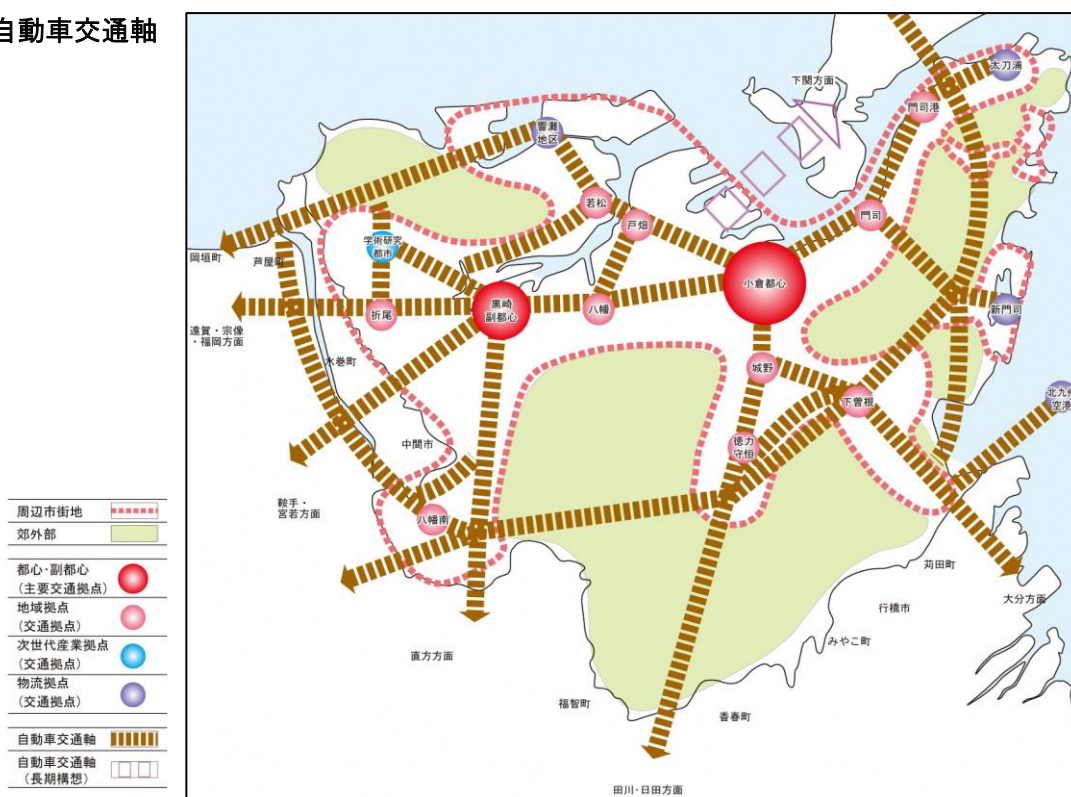
北九州市基本構想・基本計画(元気発進！北九州プラン)に示す交通・物流ネットワークの交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に、自動車交通軸を設定します。

■ 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。

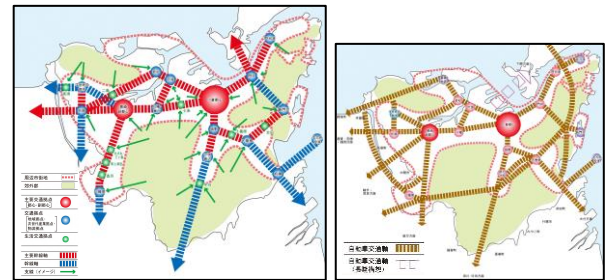
課題解決に向けた取組みの視点

- 視点1 まちづくりと一体となった生活交通の確保
- 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
- 視点3 地域に応じた公共交通サービスレベル
- 視点4 各主体の役割の明確化と一体的な実践

目指すべき交通体系

- 公共交通拠点
(主要交通拠点、交通拠点、生活交通拠点)
- 公共交通軸
(主要幹線軸、幹線軸)
- 支線
- 公共交通ネットワーク
(①鉄軌道交通、②バス交通)
- 道路交通軸
- 歩行者・自転車交通

■目指すべき公共交通ネットワーク



■自動車交通軸

公共交通の抱える課題

- 公共交通体系・ネットワークの再構築
- 公共交通を利用する需要の減少
- 乗務員の不足と高齢化により路線維持が困難
- 新型コロナウイルスの感染拡大により厳しさを増す経営環境
- 運行サービス水準の低下・公共交通空白地域の拡大
- 利便性の向上を図るサービスの充実
- 新しい生活様式に対応したサービスの提供
- 自動車利用の増加・高齢者等の移動手段の確保
- ニーズに対応した運行サービスの充実
- 道路走行性の改善・効率的な道路利用の実現

基本方針

持続可能な
公共交通ネットワーク
の強化・充実

利便性の向上・
環境にやさしい
公共交通の利用促進

誰もが使いやすい
公共交通の実現

公共交通を支える
道路環境の充実

実現

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 ～

《地域公共交通計画の基本方針》

第 6 章

交通施策と計画目標の設定



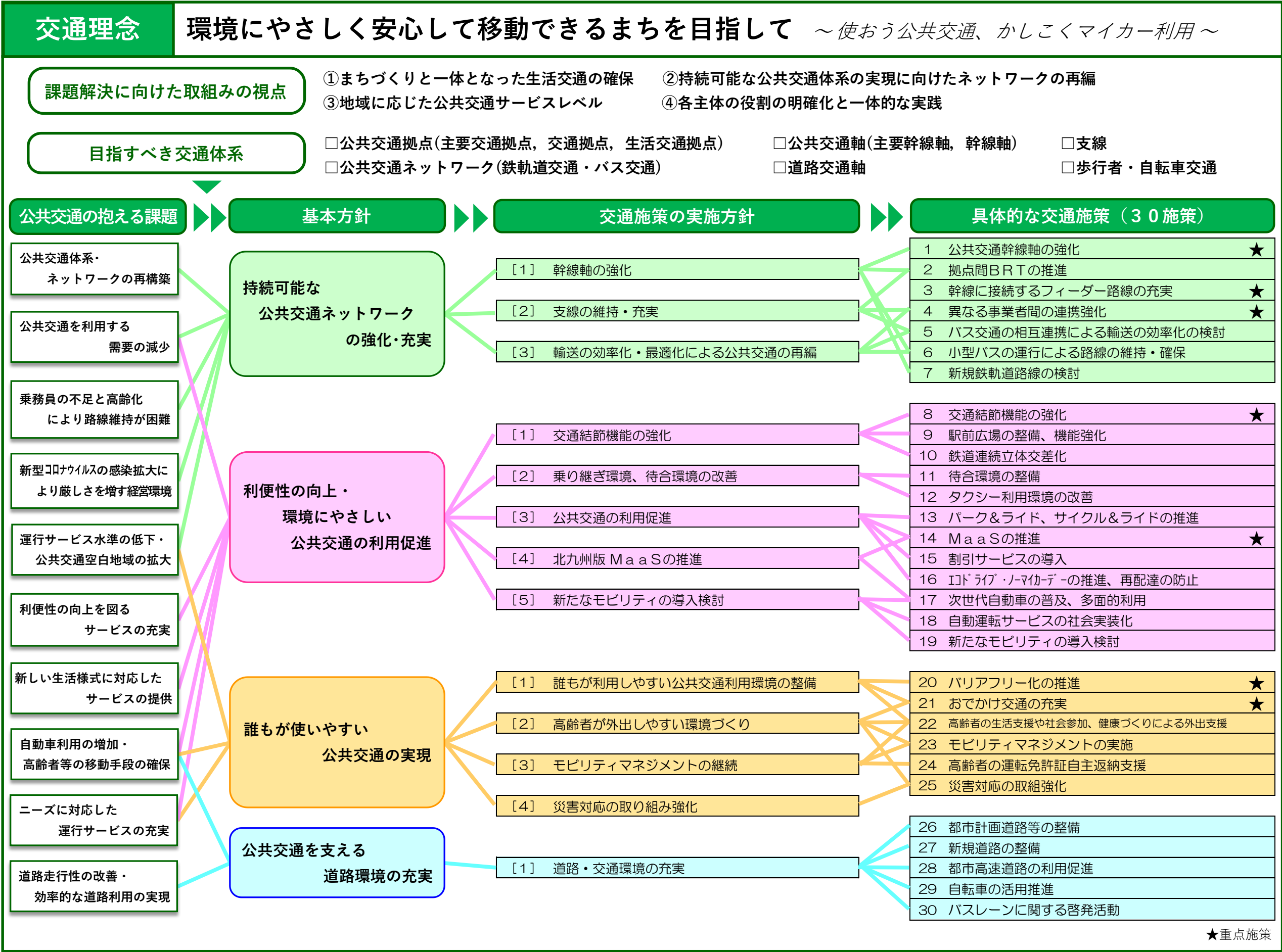
第6章 交通施策と計画目標の設定

6-1. 交通理念の実現に向けた交通施策

交通理念の実現に向けて、地域公共交通計画では4つの基本方針に基づく30の交通施策を設定し、推進していきます。

なお、「公共交通幹線軸の強化」、「異なる事業者間の連携強化」、「交通結節機能の強化」、「MaaSの推進」、「おでかけ交通の充実」などの7施策を重点施策に設定しています。

分類	交通施策	★ 重点 施策	施策の内容
持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実	1 公共交通幹線軸の強化	★	コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指し、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。
	2 拠点間BRTの推進		バス機能強化区間（小倉～黒崎間等）に連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した拠点間のBRTを推進します。
	3 幹線に接続するフィーダー路線の充実	★	効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。
	4 異なる事業者間の連携強化	★	利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。
	5 バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討		利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。
	6 小型バスの運行による路線の維持・確保		利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。
	7 新規鉄道路線の検討		北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の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。
利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進	8 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携し、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。
	9 駅前広場の整備、機能強化		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
	10 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道を高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体化に推進していきます。
	11 待合環境の整備		バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。
	12 タクシー利用環境の改善		街なかにおいて道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。
	13 パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進		街なかでの駐車場確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境にやさしい公共交通の利用促進を図るため、パーク＆ライドやサイクル＆ライドの利用を促進します。
	14 MaaSの推進	★	本市の地域特性に応じた北九州版MaaSの実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取り組みを推進します。
	15 割引サービスの導入		公共交通の利用促進のため、時間帯別や曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。
	16 エコドライブ・ノーマイカーデーの推進、再配達防止		エコドライブ・ノーマイカーの推進や再配達防止を市民周知し、自動車によるCO ₂ 排出の削減を図ります。
	17 次世代自動車の普及、多面的利用		地球環境に優しい次世代自動車（ハイブリッドを含む電動車）の積極的な普及を図るとともに、EV・FCVの蓄電機能を活用した災害時の備えを確保します。
	18 自動運転サービスの社会実装化		自動運転サービスの社会実装の実現に向けて、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等に取り組みます。
	19 新たなモビリティの導入検討		公共交通を補完する新たな交通サービスとして、グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の導入を検討します。
誰もが使いやすい公共交通の実現	20 バリアフリー化の推進	★	様々な障害のある方や高齢者、訪日外国人などの公共交通の利用環境を改善するため、鉄道駅・バス停周辺・車両・案内表記などのバリアフリー化を進めます。
	21 おでかけ交通の充実	★	地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担の下で連携してジャンボタクシー等を運行しており、今後もおでかけ交通の充実を図ります。
	22 高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりによる外出支援		高齢者が年齢に関わりなく健康を維持し、住み慣れた地域で安心して生活を続けられるように、日常生活圏域での生活支援や社会参加、健康づくりのための取組みを推進します。
	23 モビリティマネジメントの実施		地域・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。
	24 高齢者の運転免許証自主返納支援		高齢者の運転免許証自主返納支援のため、タクシー料金や飲食料金の割引等を行う運転免許証自主返納サポーター制度や市営施設の一部を無料利用できる免許返納特典カード制度を推進します。
	25 災害対応の取組強化		交通事業者と行政が連携し、災害時の情報発信や運行情報を提供する仕組みなど、災害時に対応するための取組みを強化します。
公共交通を支える環境の充実	26 都市計画道路等の整備		都市の骨格を形成し、安全・安心な生活交通や公共交通を支える道路環境の充実を図るため、都市計画道路等の整備を行います。
	27 新規道路の整備		広域的な連携を支える道路として位置づけられた「下関北九州道路」の早期実現を目指し、国に要望を行っていきます。
	28 都市高速道路の利用促進		一般道路から都市高速道路へ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。
	29 自転車の活用推進		自転車通行空間ネットワークの形成、利用しやすい駐輪環境の形成、放置自転車対策の推進、シェアサイクル事業の推進などに取り組みます。
	30 バスレーンに関する啓発活動		バス専用レーンやバス優先レーンにおける、路線バスの定時性・速達性を高めるため、啓発活動を実施します。



6-3. 個別交通施策の整理

30 の交通施策について、以下の形式で個別施策の概要を整理します。

概要

交通施策の主な目的、目指すべき姿などについて示すものです。

施策内容

交通施策の目的・ねらいに沿った具体的な事業項目及び事業内容などを記載します。

実施スケジュール

交通施策の実施スケジュールとして、計画期間内での検討及び実施の時期について、各年で計画し、その実施主体を明確にすることで、事業の確実な推進を図っていきます。

KPI（重要業績指標）

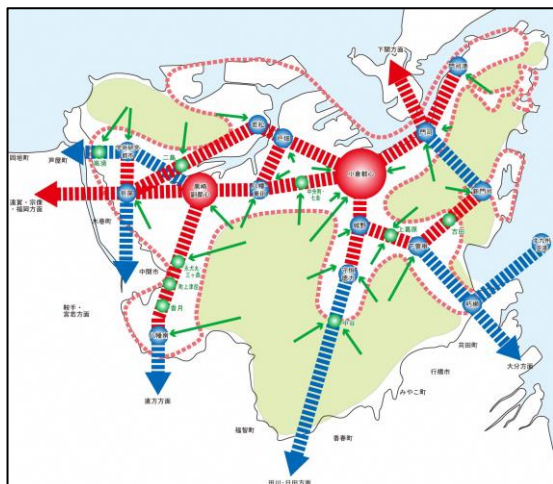
交通施策の評価目標として、計画期間最終年度における重要業績指標（KPI）を設定し、計画の進捗・評価に活用します。

施策1：公共交通幹線軸の強化

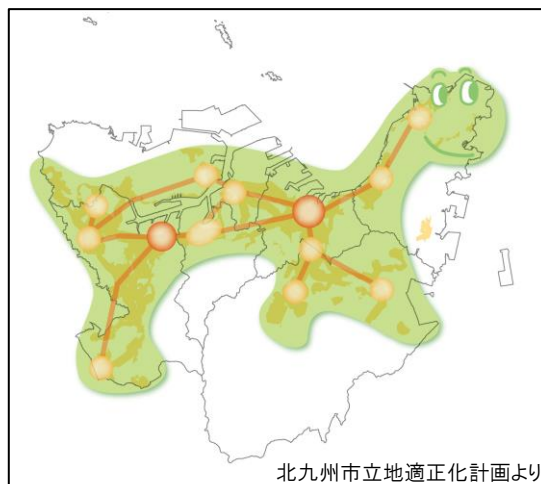
概要

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指すため、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。

■目指すべき公共交通体系のイメージ



■「コンパクトザウルス」型の都市構造



北九州市立地適正化計画より

施策内容

①公共交通幹線軸の強化

公共交通幹線軸（概ね30分に1本以上）のサービス水準を維持・強化するため、関係者が連携して様々な施策に取り組むことで、幹線となる公共交通ネットワークを維持・強化していきます。

②街なか居住の推進

人口減少下において、公共交通ネットワークの維持・強化のため、立地適正化計画と連携し、街なか居住を緩やかに誘導することで「コンパクトザウルス」型の都市構造を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
公共交通幹線軸の維持・強化			継続して実施				交通事業者 北九州市
街なか居住施策の推進			継続して実施				企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合	現況値(R3)	目標値(R8)
	71.9%	72.0%

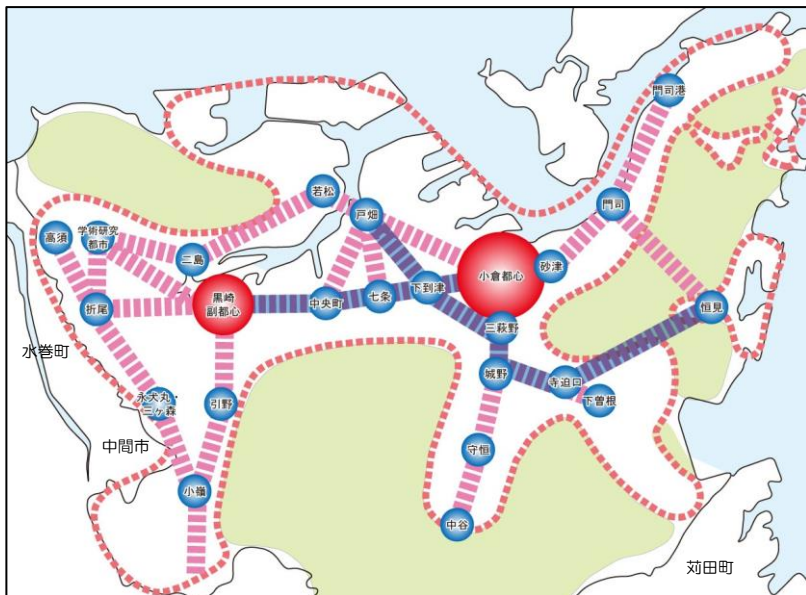
※国土交通省のマニュアルより算出

施策2: 拠点間BRTの推進

概要

バス機能強化区間において、一度に大量輸送が可能となる連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した、拠点間のBRTを推進します。

■ 拠点間BRTの導入路線



連節バス利用状況(南小倉駅前バス停)



連節バス走行状況(恒見営業所)

施策内容

①BRTの導入

令和元年度より小倉～黒崎間（特快1番）や小倉～戸畑間（特快25番）において連節バスを順次導入し、また令和3年度には、新たに小倉～下曾根～恒見間の路線を開通しており、全体で10台体制により、主要幹線の運行の効率化を図ります。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
連節バスの運行 ・小倉～黒崎間 ・小倉～戸畑間							西鉄バス
新規路線の導入 ・小倉～下曾根～恒見間	路線開設						西鉄バス
幹線の走行環境の整備							北九州市

KPI(重要業績指標)

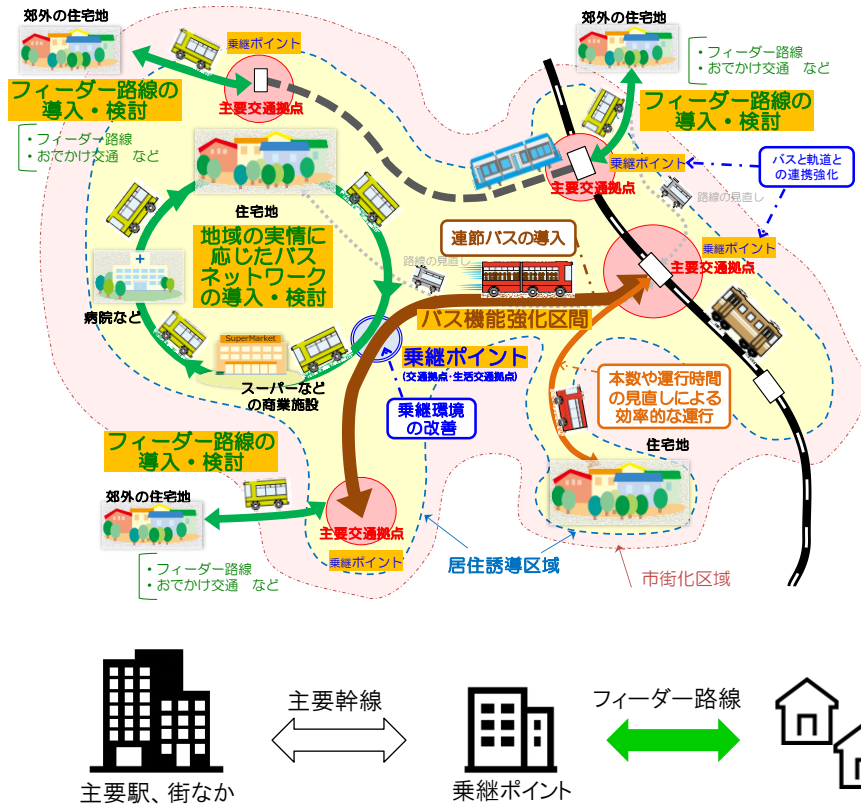
連節バス乗降客数(1カ月間) (4月時点)	現況値(R3)	目標値(R8)
	6万5千人	10万人

施策3:幹線に接続するフィーダー路線の充実

概要

効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。

■フィーダー化のイメージ



施策内容

①幹線に接続するフィーダー路線の充実

市内のバス路線は、運行距離の長い系統も多く、多くのバスが街なかに入り入れることで、非効率が生じ、定時性・速達性の低下につながっています。また、近年の運転手不足も深刻となっています。

このため、幹線に繋がる、支線のフィーダー路線を充実していくことにより、運行系統の整理・統合を進め、サービス水準を維持するための効率的な運行を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
幹線に接続するフィーダー路線の充実			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

幹線に接続するフィーダー路線の開設 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2地区	+4地区

施策4:異なる事業者間の連携強化

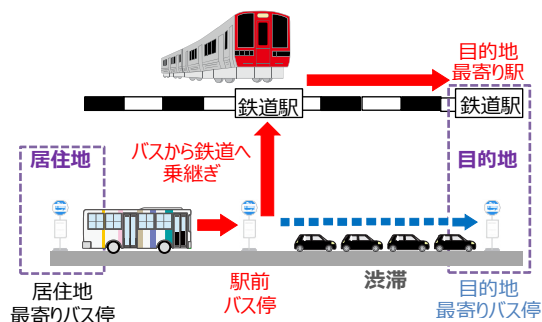
概要

利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。

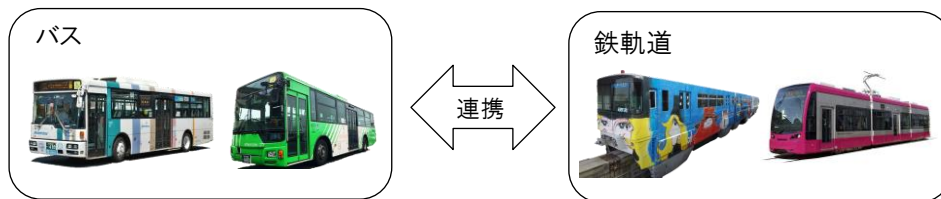
■JR九州と西鉄バス北九州「下曽根連携モデル」(R2. 3開始)



■鉄道とバスの連携イメージ



■バス交通と鉄軌道との連携



施策内容

①JRとバスとの連携強化

令和元年11月にJR九州と西鉄バス北九州が連携協定を締結し、令和2年3月に連携第1弾として下曽根連携モデルを開始しました。相互に連携して時刻表の案内を行うなど、乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組みを行っています。引き続き、第2弾、第3弾の連携を進めていきます。

②モノレール・筑豊電鉄とバスとの連携

バス交通や鉄軌道などの公共交通事業者間の相互の連携により、利用者にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
鉄道とバスとの連携			継続して実施				交通事業者
モノレール・筑豊電鉄とバスとの連携			継続して実施				交通事業者

KPI(重要業績指標)

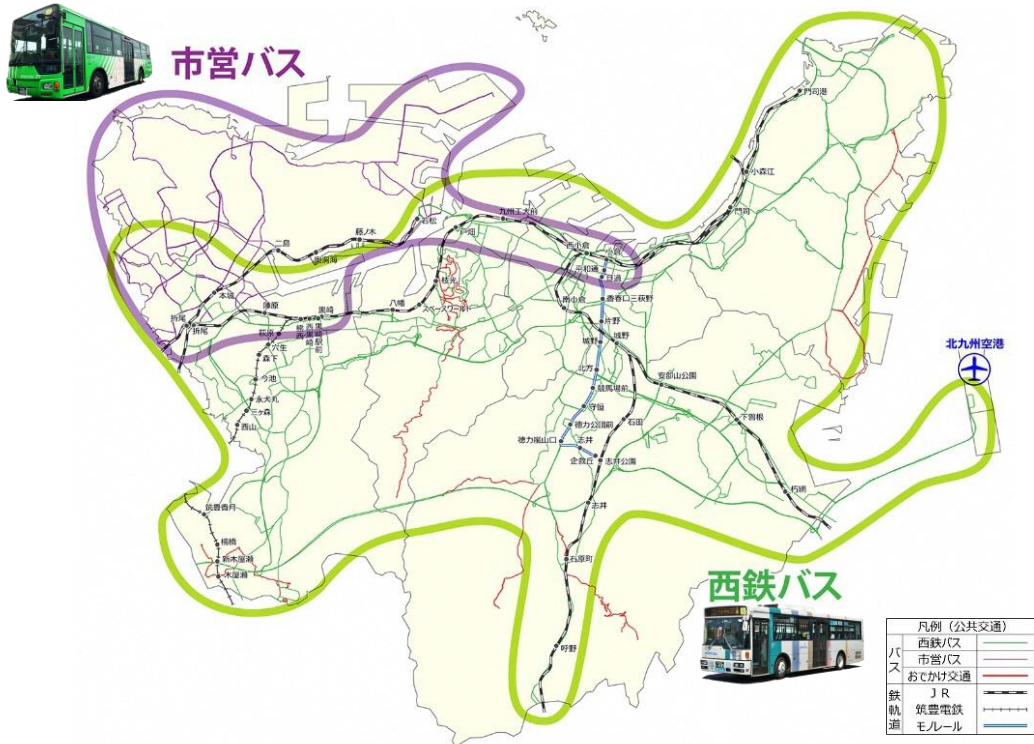
異なる事業者間の連携地区数	現況値(R3)	目標値(R8)
	2地区	5地区

施策5:バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討

概要

利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。

■市内のバス交通の運行エリア



施策内容

①相互連携の推進

市内を運行する西鉄バスと市営バスでは、一部で連携した運行サービスを提供していますが、重複して運行されている路線もあります。今後、持続可能なバスネットワークを構築するために、輸送の効率化が必要であり、路線再編の検討や同一サービスの提供（共通定期券の導入や IC カードによる乗継割引サービスの導入）等の検討を進めていきます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
運行の見直し検討			運行の見直しを検討				西鉄バス 市営バス
同一サービスの提供			継続して実施				西鉄バス 市営バス

KPI(重要業績指標)

バス事業者間の相互連携に関する協議	現況値(R3)	目標値(R8)
	年 1 回以上	年1回以上(継続実施)

施策6: 小型バスの運行による路線の維持・確保

概要

利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。

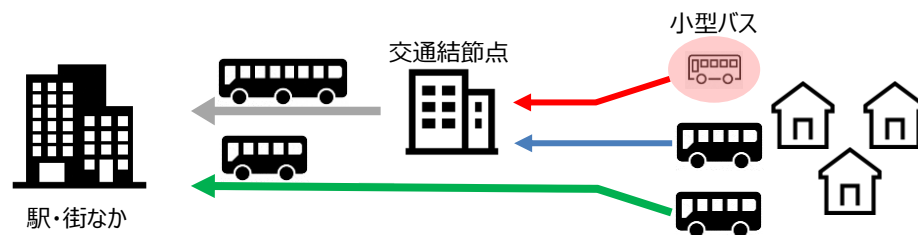
■小型バス(フィーダー化)導入の取組み



マイクロバス



小型バス



施策内容

①車両の小型化による路線維持

郊外部を運行する路線バスの中でも、特に利用者が少ないバス路線については、輸送が非効率になっている路線もあり、安定的な輸送サービスの提供に影響を及ぼしているケースもあります。

そこで、バスネットワークを再編する際、利用者が少ない支線については、効率的な運行のために、車両の小型化を行い、路線の維持・確保を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
小型バスの導入			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

小型バスの利用促進の取組み	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策7:新規鉄軌道路線の検討

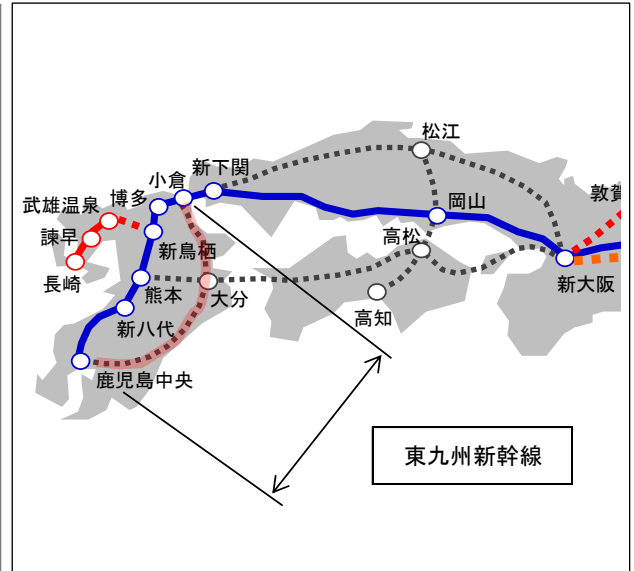
概要

北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の新規鉄軌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。

■北九州空港アクセス鉄道ルート検討図



■東九州新幹線の要望ルート図



施策内容

①北九州空港アクセス鉄道

北九州空港のアクセス利便性向上のため、航空需要の回復に努めつつ、鉄道アクセスの必要性等について調査・検討します。

②東九州新幹線

東九州新幹線鉄道は、北九州市を起点（分岐点）とした早期実現に向けて、「東九州新幹線鉄道建設促進期成会」等と連携し、国に対して要望活動を実施します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州空港アクセス鉄道に関する調査・検討			必要性の調査・検討				北九州市
東九州新幹線に関する国への要望活動			要望活動を実施				北九州市

KPI(重要業績指標)

要望活動の実施	現況値(R3)	目標値(R8)
	年3回以上	年3回以上(継続実施)

施策8:交通結節機能の強化

概要

乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携することで、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。

交通結節機能

- ✓多様な交通サービス
- ✓待ち時間の短縮化
- ✓わかりやすい動線

■モノレール三萩野駅にバス停時刻案内情報を表示



※案内モニター画面

■JR 下曽根駅にバス停時刻案内情報を表示



※案内モニター画面



※駅構内掲出のバス乗り場案内



※駅構内の路面案内サイン

施策内容

①交通拠点における乗り継ぎ環境改善:三萩野駅、折尾駅等

三萩野駅や折尾駅など乗り継ぎ利用者の多い駅において、異なる事業者間が連携し、乗り継ぎ情報の案内表示や発着時刻の調整、利便施設の整備、誘導サインの整備を行うなど乗り継ぎ環境の改善に取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
交通拠点(駅)での乗り継ぎ環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

交通結節機能の強化(改善)箇所数 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1箇所	+4箇所

施策9: 駅前広場の整備、機能強化

概要

主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。

■折尾駅北口駅前広場(イメージ)



■城野駅 駅前広場



施策内容

①駅前広場の整備: 折尾駅

折尾地区では、学園都市の玄関口にふさわしい地域拠点として再整備するため、「折尾地区総合整備事業」を進めています。その取組みの一つとして、JR折尾駅周辺の鉄道高架化と合わせて駅前広場を整備することにより、交通結節機能を強化し、バスやタクシーなどの公共交通をはじめとする交通機関のアクセス性を高めます。

②駅前広場の改良による機能強化: 下曽根駅、戸畑駅、門司駅など

乗り継ぎ利用者が多い駅前広場において、バスの待機スペースの確保による効率的な運行や、誘導サイン等による交通混雑の改善などにより、定時性の確保や利便性向上を図り、広域的な交通結節機能を強化します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
駅前広場の整備 (折尾駅)		北側駅前広場 →	南側駅前広場 →				交通事業者 北九州市
駅前広場の改良による 機能強化の検討		検討・改良工事 →					交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

駅前広場の整備・改良 箇所数(駅数) (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2箇所(整備中)	+5箇所

施策10: 鉄道連続立体交差化

概要

J R 折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道の高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体的に推進していきます。

■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



施策内容

①折尾駅周辺連続立体交差事業: 鹿児島本線、筑豊本線など

折尾駅周辺の鉄道を高架化することで、踏切除去による交通渋滞の解消、市街地の一体化を図ります。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し、住みやすく、魅力的で、にぎわいのあるまちづくりを進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
折尾駅周辺 連続立体交差事業	短路線切替 →			供用			JR九州 北九州市

KPI(重要業績指標)

鉄道連続立体交差事業	現況値(R3)	目標値(R8)
	事業中	供用(R6事業完了)

施策11:待合環境の整備

概要

バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。

■バス停の待合環境整備



※魚町バス停(上屋・ベンチ・バスロケーションシステム付)



※乗り継ぎ施設における待合所(イメージ)

施策内容

①バス停における待合環境の改善

バス機能強化区間で、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、待合環境を改善します。また、街の景観にも配慮した上で、広告付きバス停の整備にも取り組みます。

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、交通拠点における乗り継ぎの負担を軽減できるように、快適なバス待ちスペースの確保を進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バス停待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市
交通拠点(駅) 待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

待合施設整備箇所数 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+0箇所	+3箇所

施策12: タクシー利用環境の改善

概要

タクシー需要の多い街なかにおいて、道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。また、駅前広場の整備に合わせて安全で快適なタクシーの乗り場環境の整備を行います。

■街なかの道路空間等を活用したタクシー乗り場



小倉北区(魚町)



小倉北区(平和通り)

■駅前広場内のタクシー乗り場整備



門司区
(門司駅前)

施策内容

①街なかのタクシー乗り場整備

道路空間等を活用した乗り場整備など、タクシー利用環境の改善を検討します。

②駅前広場内のタクシー乗り場整備

駅前広場の整備や改良に合わせて、安全で快適なタクシー乗り場の整備を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
街なかの タクシー乗り場			継続して実施				交通事業者 北九州市
駅前広場における タクシー乗り場の整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

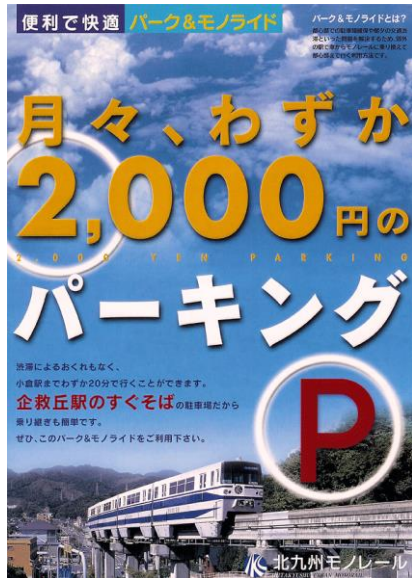
KPI(重要業績指標)

駅前広場における タクシー乗り場環境の整備 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1箇所	+4箇所

施策13: パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

概要

街なかでの駐車場所確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境に優しい公共交通の利用促進を図るため、郊外の駅で自動車から鉄道などに乗り換えて、街なかまで行くパーク&ライドの利用を促進します。併せて、自転車と公共交通の組み合わせによるサイクル&ライドの利用も促進します。



パーク&モノライド



パーク&ライド(筑豊電気鉄道)



モノレール基地駐車場(企救丘)

施策内容

①パーク&ライドの推進

市街地の外縁部の駐車場に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて、通勤やイベント時の渋滞緩和に寄与するパーク&ライドを推進します。

②サイクル&ライドの推進

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。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
パーク&ライド の推進			継続して実施				交通事業者 北九州市
サイクル&ライド の推進			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

パーク&ライド 駐車場箇所数	現況値(R3)	目標値(R8)
	20箇所	前年度水準を維持(毎年度)

施策14:MaaSの推進

概要

本市の地域特性に応じた北九州版 MaaS の実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取組みを推進します。



スマートフォンのアプリを活用してキャッシュレス決済を推進



デジタルチケット

施策内容

①北九州版MaaSの推進

新たなモビリティサービスであるMaaSの活用により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の活性化に向け、交通事業者が相互に連携して本市の地域特性に応じた「北九州版MaaS」の実現に向けた取組みを進めていきます。

また、MaaSの推進により、観光と移動のニーズを組み合わせたサービスの提供などの観光施策との連携にも取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州版MaaSの推進			サービスの提供				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

MaaSアプリによるデジタル券の販売実績	現況値(R3)	目標値(R8)
	1件	6件

施策15:割引サービスの導入

概要

公共交通の利用を促進するため、時間帯別や、曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。



割引サービスの導入検討



24時間割引サービス(筑豊電鉄)



おひるのグランドパス(西鉄バス)



土休日家族割引サービス(市営バス)

施策内容

①割引サービスの導入

新たな運賃割引サービスとして、時間帯や曜日で料金を変える「ダイナミックプライシング」を導入するなど、公共交通の利用促進につながるサービスの展開の検討を行います。

また、タクシーなどにおいて、需要に応じた一括定額運賃などの「サブスクリプション」などについても導入を検討します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
割引サービスの導入		新たな割引サービスの提供					交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

新たな割引サービスの導入 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1件	+5件

施策16:エコドライブ・ノーマイカーデーの推進、再配達の防止

概要

エコドライブ・ノーマイカーデーの推進や再配達の防止を市民周知し、自動車によるCO₂排出の削減を図ります。



エコドライブステッカー



ノーマイカーデーPRチラシ



再配達防止PR動画

施策内容

①エコドライブの推進

エコドライブの方法や効果を解説する出前講演、市HPによる広報、職員による率先実行（公用車へのステッカーの掲示）などにより、エコドライブの普及啓発を図ります。

②ノーマイカーデーの実施

毎週水曜日、金曜日を「ノーマイカーデー」として市民等へ広報を行い、過度のマイカー利用を抑制し、公共交通機関への利用転換を促し、自動車からのCO₂排出の削減を目指します。

③再配達の防止

環境大臣をチーム長とする「COOL CHOICE 推進チーム」が取り組んでいる再配達防止に向けたキャンペーンに賛同するとともに、市としてPR動画などを作成して、広く周知啓発を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
エコドライブの推進 ノーマイカーデーの実施 再配達の防止			継続して実施				市民・企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

エコドライブ 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	102 社	前年度水準を維持(毎年度)
ノーマイカーデー 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	83 社	前年度水準を維持(毎年度)

施策17:次世代自動車の普及、多面的利用

概要

地球環境に優しい次世代自動車（ハイブリッドを含む電動車）の積極的な普及を図るとともに、EV・FCVの蓄電機能を活用した災害時への備えを確保します。



燃料電池自動車からキッチンカーへの
給電デモを実施



SDGs 連携協定の締結(オンライン開催)

施策内容

①次世代自動車の導入補助

燃料電池自動車（FCV）を市内に普及させるため、FCV 及び外部給電器導入の一部助成を行います。

②公用車への次世代自動車の導入

特殊車両を除く全ての公用車について、更新の際には、本庁舎等の充電設備の整備状況を踏まえながら、原則、次世代自動車の導入を目指します。

③燃料電池自動車、電気自動車を活用した災害時等の非常用電源確保

本市は、九電グループと日産自動車グループの3者で、「災害対応力の強化」と「脱炭素社会の実現」を目指したSDGs連携協定を締結しており、同協定に基づき、電気自動車の蓄電機能を活用して、避難所等における災害時の非常用電源を確保します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
次世代自動車の導入 エコドライブの推進			実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

市内のEV・PHV・FCVの導入	現況値(R1)	目標値(R12)
	2,376台(※1)	約5万台

※1:「次世代自動車振興センター提供データ」を元に推計

施策18: 自動運転サービスの社会実装化

概要

自動運転サービスの社会実装の実現に向けて、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等に取り組みます。



北九州市役所
北九州高度産業技術
実証ワンストップサポートセンター

【支援】



自動運転



実証実験(JR 朽網駅～北九州空港約 10.5km)

施策内容

①自動運転サービスの社会実装化

交通事業者を含む企業、大学、本市で構成する「北九州自動運転推進ネットワーク」の活動において、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等を実施し、本市における自動運転サービスの早期の社会実装化を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
自動運転サービスの社会実装化			継続して実施				企業・交通事業者 大学・北九州市

KPI(重要業績指標)

北九州自動運転推進 ネットワークの開催回数	現況値(R3)	目標値(R8)
	年2回以上	年2回以上(継続実施)

施策19:新たなモビリティの導入検討

概要

公共交通を補完する新たな交通サービスとして、グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の導入を検討します。

■グリーンスローモビリティの実証実験



東田地区(R3.4～、Art for SDGs)

■超小型モビリティ等の導入検討



※国土交通省 HP

門司港地区(R2.11、みなとオアシス門司港)

施策内容

①グリーンスローモビリティの導入検討

門司港レトロ地区や東田地区などの観光地や、末端のバス停から自宅までのラストワンマイルなどに活用が期待されるグリーンスローモビリティ*の導入について、検討を行います。

*電動かつ時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

②超小型モビリティ等の導入検討

超小型モビリティは、環境性能に優れ、コンパクトで手軽に扱える車両であり、観光地での周遊や、街なかでの近距離移動、中山間地域などの高齢者の移動などに活用できる可能性があるため、シェアリングサービスの可能性なども含めて導入の検討を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
グリーンスローモビリティの導入検討			調査・導入検討				企業・交通事業者 北九州市
超小型モビリティ等の導入検討			調査・導入検討				企業・交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

新たなモビリティの導入検討(実証実験)	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策20:バリアフリー化の推進

概要

様々な障害のある方や高齢者、訪日外国人などの公共交通の利用環境を改善するため、鉄道駅・バス停周辺・車両・案内表記などのバリアフリー化を進めます。



エレベーター（JR 折尾駅）



ユニバーサルデザイン（UD）タクシー



低床式 LRT 車両（筑豊電鉄）



車椅子・ベビーカー優先スペース



スマートバス停



多言語化及び
ナンバリング化、
ピクトグラム表記等

施策内容

①駅のバリアフリー化

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

②車両のバリアフリー化

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

③案内表記のバリアフリー化

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

④子育て支援のバリアフリー化

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

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バリアフリー化の推進			継続して実施				交通事業者 北九州市

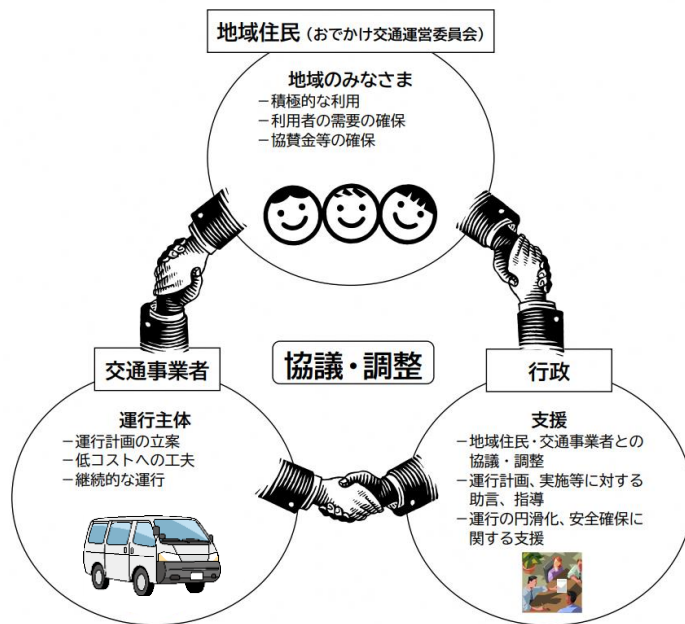
KPI(重要業績指標)

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

施策21:おでかけ交通の充実

概要

一定の人口が集積する公共交通空白地域において、地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携してジャンボタクシー等を運行しており、今後もおでかけ交通の充実を図っていきます。



■枝光地区



施策内容

①おでかけ交通事業

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

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

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
おでかけ交通事業			継続して実施				市民・交通事業者 北九州市

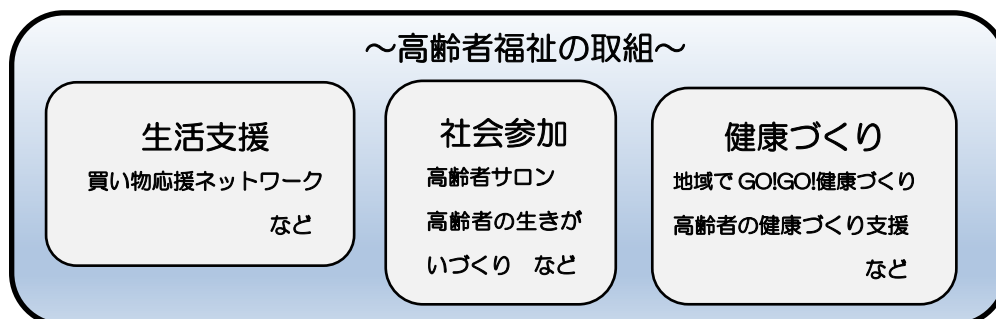
KPI(重要業績指標)

おでかけ交通の利用促進の取り組み	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

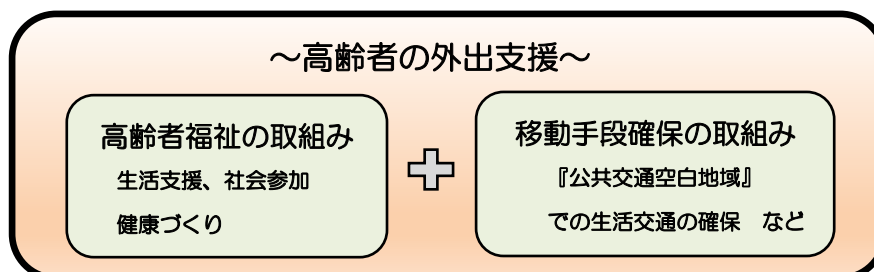
施策22:高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりによる外出支援

概要

高齢者が年齢に関わりなく健康を維持し、住み慣れた地域で安心して生活を続けられるよう、日常生活圏域での生活支援や社会参加、健康づくりのための取組みを推進します。



【参考】



主な施策内容

①生活支援(買い物応援ネットワーク)

まちづくり協議会や自治区会などが主体となって、交通手段の乏しい地域などで、朝市や移動販売、移動支援などの買い物支援を行っています。

②社会参加(高齢者サロン)

高齢者がいきいきと暮らすための地域の活動の場として、地域住民が主体となって運営し、高齢者であれば誰でも参加できる地域交流の場として、体操や運動、茶話会、レクリエーションなど、幅広い活動を行っています。

③健康づくり(地域でGO!GO!健康づくり)

市民センター等を拠点として、市民が主体となって地域の健康課題について話し合い、目標設定、計画づくり、実践、事業評価を一つのサイクルとし、まちづくり協議会や健康づくり推進員の会、医療機関・栄養士会・行政(保健師等)が連携して健康づくり事業を行っています。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
高齢者の生活支援、社会参加、健康づくりの推進			継続して実施				市民・保健福祉事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

	現況値(R3)	目標値(R8)
高齢者地域交流支援 通所事業の実施	50会場 3,330回	50会場 4,500回

施策23:モビリティマネジメントの実施

概要

地域、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。



高齢者モビリティマネジメント



学校モビリティマネジメント



公共交通マップ

施策内容

①高齢者モビリティマネジメント

市民センターや社会福祉協議会、老人クラブ等の会合に出向き、①高齢者の交通事故の現状、②公共交通を利用し歩くことの健康面への効果、③運転免許証の自主返納手続き、④交通事業者が実施する高齢者割引等の説明を行い、交通行動の変容を促します。

②学校モビリティマネジメント

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、児童を通じて保護者の交通行動の変容を促し、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公共交通マップの作成

市民や来訪者にとって分かりやすい公共交通情報を提供するため、交通事業者と連携し、鉄道、路線バス、おでかけ交通等の運行路線を明示した市内全域の公共交通マップを作成し、公共交通の利用促進を図ります。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
モビリティマネジメントの実施			継続して実施				市民・交通事業者 北九州市
公共交通マップの作成			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

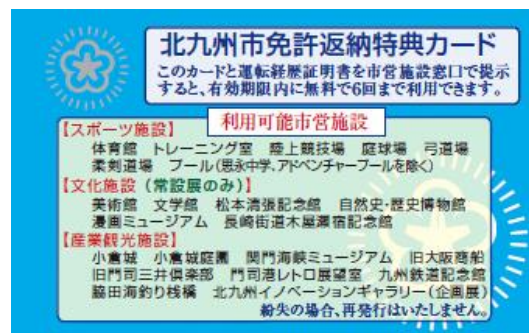
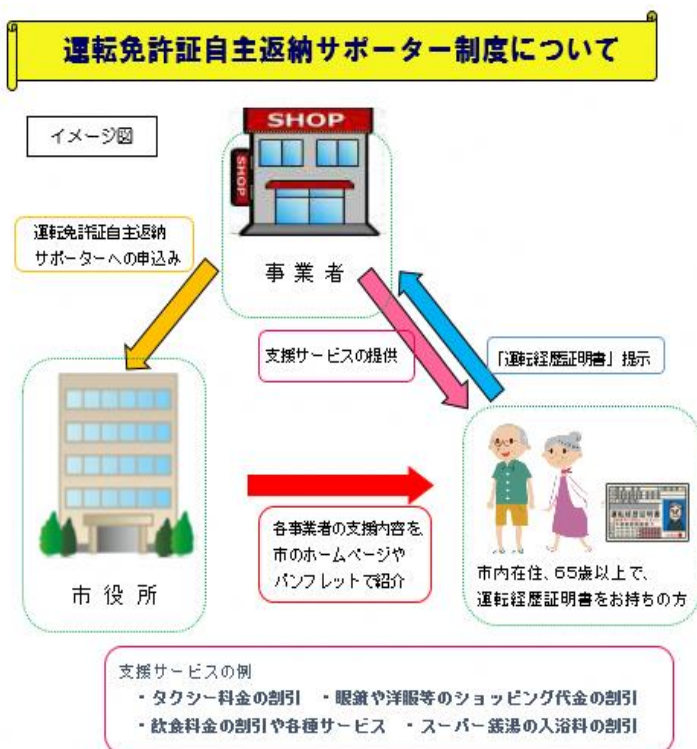
モビリティマネジメント 出前講演開催回数	現況値(R3) 年3回以上	目標値(R8) 年3回以上(継続実施)
-------------------------	------------------	------------------------

施策24:高齢者の運転免許証自主返納支援

概要

高齢者の運転免許証自主返納支援のため、タクシー料金や飲食料金の割引等を行う運転免許証自主返納サポーター制度や市営施設の一部を無料利用できる免許返納特典カード制度を推進します。

また、運転シミュレーター体験教室では、自身の身体機能や認知機能の状態を確認できます。



施策内容

①運転免許証自主返納サポーター制度 / ②免許返納特典カード制度(令和4年度までのモデル事業)

運転免許証を自主返納した高齢者に対し、①民間事業者が料金割引等の支援を行う自主返納サポーター制度や、②市営施設の一部を1年間、6回無料利用できる免許返納特典カード制度を運用し、高齢者の免許返納を支援します。

③高齢者運転シミュレーター体験教室(北九州交通公園内外)

運転シミュレーターを体験することで、現在の身体機能や認知機能の状態を確認できます。

実際に運転する際の注意事項を確認してもらい、今後の安全運転の継続や、運転免許証自主返納について考えるきっかけとして役立てていただきます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
運転免許証自主返納の支援			継続して実施				北九州市 民間事業者

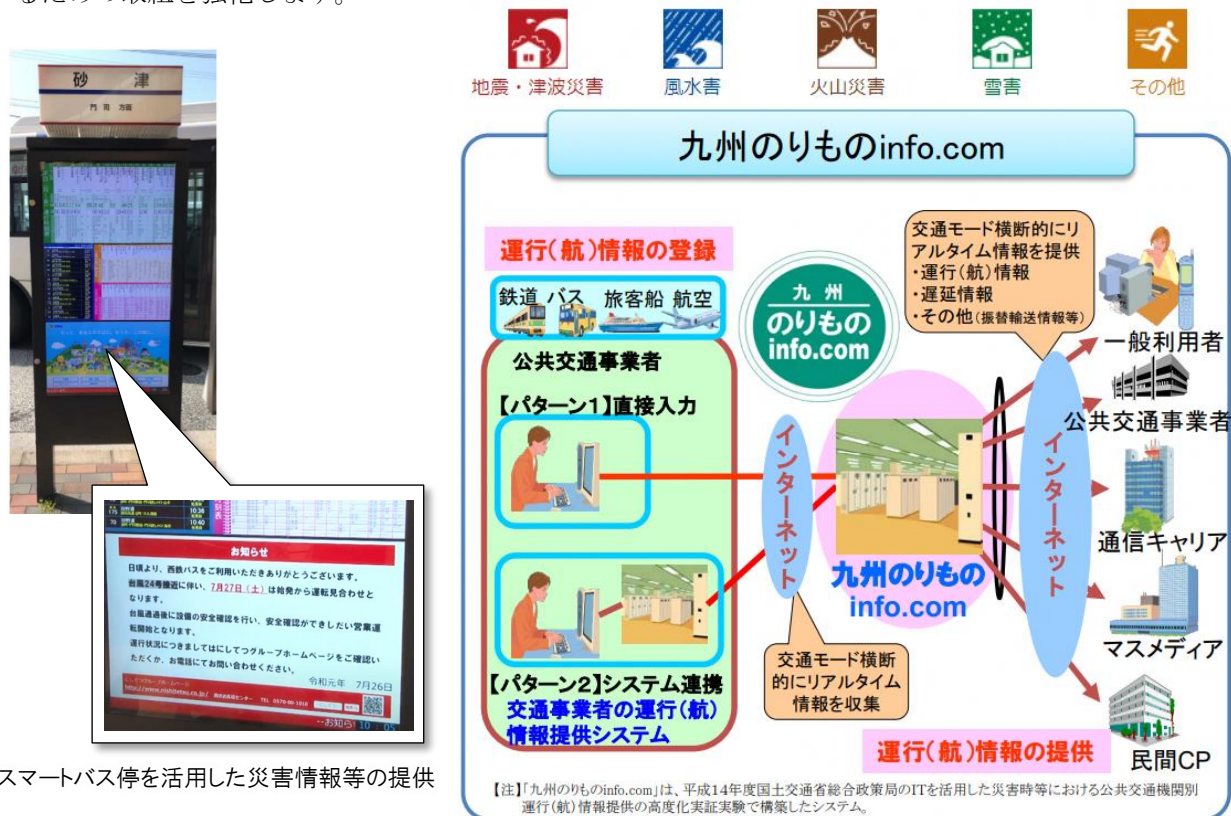
KPI(重要業績指標)

高齢者運転シミュレーター体験教室 開催回数(北九州交通公園内外)	現況値(R3)	目標値(R8)
	年10回以上	年10回以上(継続実施)

施策25:災害対応の取組強化

概要

交通事業者と行政が連携し、災害時の情報発信や運行情報を提供する仕組みなど、災害時に対応するための取組を強化します。



施策内容

九州のりもの info による情報サービスの提供 (※総務省 HP)

①スマートバス停を活用した災害情報の発信

スマートバス停を活用して、バスの現在地や遅延理由などをリアルタイムに表示するだけでなく、災害時に重要なお知らせを発信するなどの災害対応の取組を推進します。

②九州のりもの info による情報サービスの提供

国土交通省により、災害や事故等による公共交通事業者の遅延や運行見合わせなどの運行情報を提供するサービスで、スマートフォンからも随時、閲覧することができます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
災害時の情報発信に関する連携強化			継続して実施				交通事業者 国・北九州市

KPI(重要業績指標)

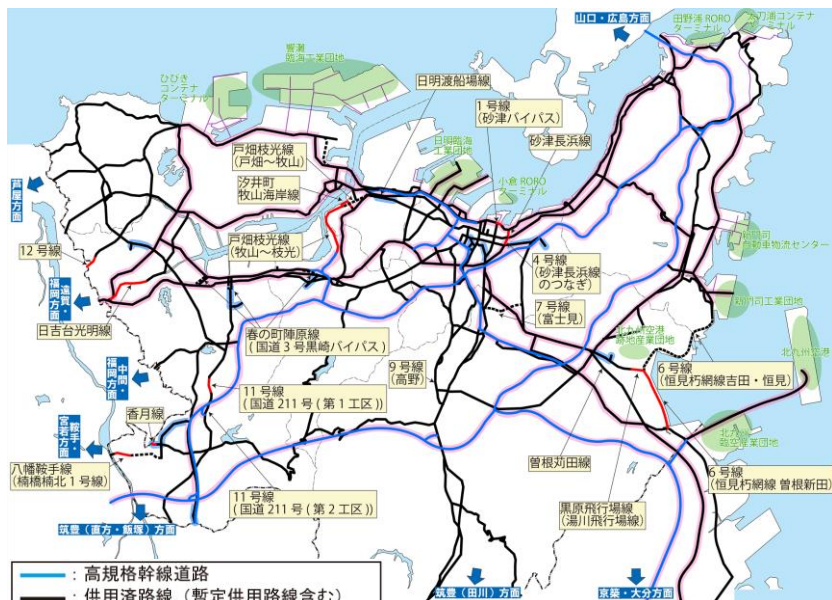
九州のりもの info 等の交通に関する 情報発信ツールの周知・啓発	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策26:都市計画道路等の整備

概要

都市の骨格を形成し、安全・安心な生活交通や公共交通を支える道路環境の充実を図るため、都市計画道路等の整備を行います。

■広域道路ネットワーク



(都)大門木町線



(都)折尾中間線



国道3号黒崎バイパス
(春の町ランプ整備箇所)



戸畑枝光線イメージCG
(枝光出入口付近)

施策内容

①広域道路ネットワークの構築

都市の強靱化に資する重要物流道路をはじめとした、物流・人流を支える広域道路ネットワークの構築のため、都市計画道路等の整備を着実に進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
都市計画道路等の整備			継続して実施				北九州市

KPI(重要業績指標)

広域道路ネットワークの供用率	現況値(R2)	目標値(R8)
	95.6%	97%(R5目標)

※北九州市道路整備中長期計画より

施策28:都市高速道路の利用促進

概要

一般道路から都市高速道路へ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。



小倉のまちの中心部を通る北九州都市高速道路

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	▶ マイレージサービス
▶ 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	

情報誌



「わくわく課外授業」
(ファミリー向け)

「SAFETY DRIVE」
(新規免許取得者向け)

スイスイマップ



施策内容

①ETC 割引サービスの実施と様々な媒体を活用した情報発信

日祝日や夜間早朝、土曜日など利用形態に応じた ETC 各種割引サービスを実施し、都市高速道路の利用促進を図ります。また、都市高速の JCT や出入り口を分かりやすく紹介する道路案内図(スイスイマップ)を配布するほか、民間が発行する情報誌に、ファミリー層や新規免許取得者に向けた都市高速の案内などを掲載するとともに、ホームページや SNS 等を活用して情報を発信し、利用促進に取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
情報発信の実施			継続して実施				福岡北九州高速道路公社 北九州市

KPI(重要業績指標)

民間が発行する情報誌への情報掲載	現況値(R3)	目標値(R8)
	年2回	年2回(継続実施)

施策29: 自転車の活用推進

概要

令和3年1月に策定した北九州市自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間ネットワークの形成、利用しやすい駐輪環境の形成、放置自転車対策の推進、シェアサイクル事業の推進などに取り組めます。

施策内容

①自転車通行空間ネットワークの形成

市内13の整備拠点について、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を推進します。



②利用しやすい駐輪環境の形成

ニーズや利用特性に応じた駐輪施設の整備や市営有料自転車駐車場の利便性向上を推進します。



③放置自転車対策の推進

自転車放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去、駐輪ルールに関する広報・啓発を継続的に実施します。



④シェアサイクル事業の推進

公共交通の機能補完やまちの回遊性に寄与するなど、多様な用途への活用を可能にします。



実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州市自転車活用推進計画の推進			計画の推進				北九州市

KPI(重要業績指標)

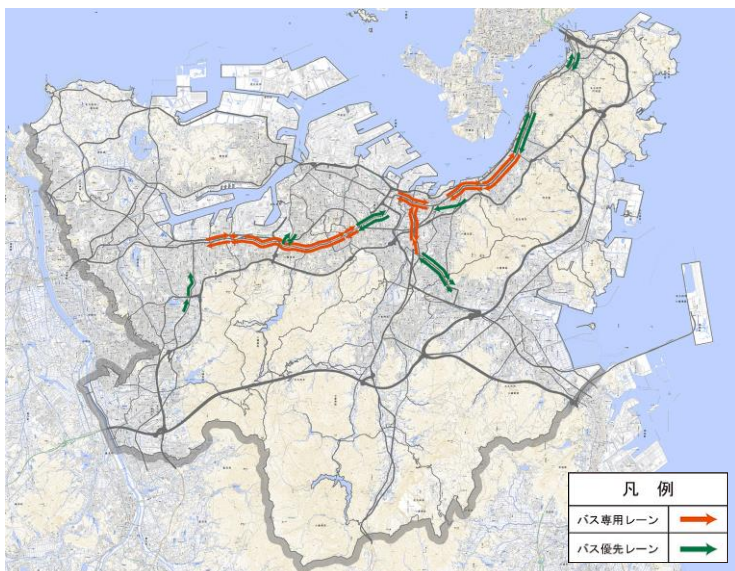
自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備延長	現況値(R2)	目標値(R8)
	36km	65km

施策30:バスレーンに関する啓発活動

概要

バス専用レーンやバス優先レーンにおける、路線バスの定時性・速達性を高めるため、啓発活動を実施します。

■バスレーンの設置状況



施策内容

①バスレーン利用ルール遵守のための啓発活動

本市には全長約 54 km のバスレーン規制区間（専用約 33 km、優先約 21 km）があります。バス輸送の効率化・円滑化を図り、安全で快適な走行環境を確保するため、バスレーンに関する啓発活動を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バスレーンに関する啓発活動の実施			継続して実施				交通事業者 福岡県警 北九州市

KPI(重要業績指標)

啓発活動の実施	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

6-4. 計画目標の設定

(1) 計画目標設定の考え方

計画目標は、“目指すべき交通体系の実現に向けた交通施策の基本方針”を踏まえて、以下に示す4つの考え方を考慮して設定します。

■ 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、利用者減少に歯止めをかけ、公共交通サービス水準の維持を図るために様々な交通施策を実施し、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 “交通施策の基本方針”に対応した目標

- ・計画目標は、個別施策に応じた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基本方針に沿った政策目標を掲げます。

③ わかりやすい定量的な目標

- ・地域公共交通計画では、『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 効果計測が容易に可能な目標

- ・地域公共交通計画は、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

< 目指すべき交通体系の実現に向けた交通施策の基本方針 >

《 計画目標 》

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| ➤ 持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実 | ⇒ 公共交通人口カバー率 |
| ➤ 利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進 | ⇒ 人口10万人あたりの公共交通利用者数 |
| ➤ 誰もが使いやすい公共交通の実現 | ⇒ 公共交通に対する満足度 |
| ➤ 公共交通を支える道路環境の充実 | ⇒ 運輸部門CO ₂ 排出削減率 |

(2)計画目標の設定

1) 公共交通人口カバー率

①設定の背景

持続可能な公共交通ネットワークの強化及び充実に向けて、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：鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

【公共交通人口カバー率】

公共交通人口カバー率 = 公共交通カバー圏域の人口 ÷ 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

■ 令和3年4月時点の公共交通人口カバー率

	北九州市人口(H27 国勢調査)
公共交通カバー圏域	83.0 万人 (86.3%)
公共交通空白地域	13.1 万人 (13.7%)
合 計	96.1 万人 (100.0%)

②計画目標値

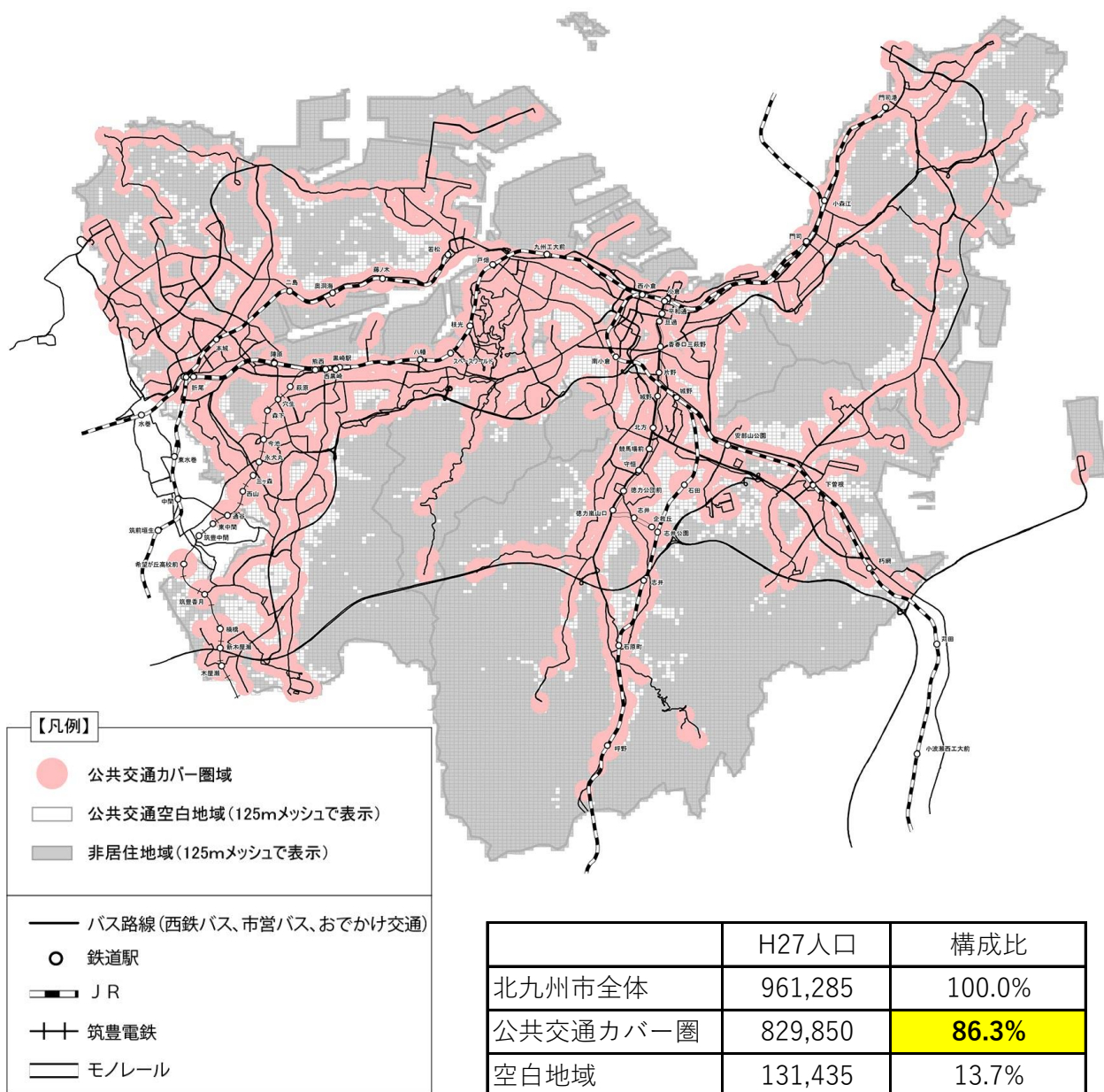
公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

公共交通人口カバー率は、令和3年時点の約86%を維持します。

③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（1/8 メッシュ：125m）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。

【参考資料】公共交通人口カバー圏域



2) 人口10万人あたりの公共交通利用者数

①設定の背景

交通将来像の実現に向け、基本方針の一つである「利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進」を進めるためには、市民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通の充実と事業者相互の連携が必要不可欠です。

また、自動車依存の高まりとともに、人や環境にやさしい公共交通が見直されています。

【人口10万人あたりの公共交通利用者数】

$$\begin{aligned} & \text{人口10万人あたりの公共交通利用者数(人/日・10万人あたり)} \\ & = \text{公共交通利用者数} \div \text{総人口(人/10万人)} \end{aligned}$$

〔公共交通利用者数〕

- 各事業者が集計報告する年間利用者数（乗車人数）を日平均に換算

〔総人口〕

- 平成27年国勢調査にもとづく北九州市の居住人口

②計画目標値

人口10万人あたりの公共交通利用者数は、交通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、さらに増加を図ります。

人口10万人あたりの公共交通利用者は、約3.8万人を維持します。

③効果計測の手順

各事業主体が集計・報告している年間利用者数（乗車人数）を収集し、最新の国勢調査に基づく居住人口を用いて、人口10万人あたりの公共交通利用者を算出します。

3) 公共交通に対する満足度

①設定の背景

交通将来像の実現に向け、基本方針の一つである「誰もが使いやすい公共交通の実現」を推し進めるためには、市民をはじめとした公共交通利用者が利便性を実感できるサービスの充実が求められます。

そこで、様々な施策を展開することで、公共交通機関が便利でかつ使いやすい移動手段であるという意識の醸成を図っていく必要があります。

【公共交通に対する満足度】

公共交通に対する満足度 = 「公共交通機関での移動が便利であると感じるか」の肯定的な回答割合

〔公共交通に対する満足度〕

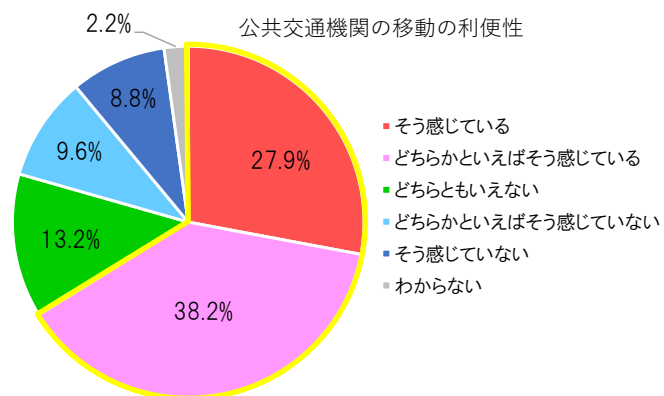
- 市政モニターアンケート調査を活用
- バスや鉄道、タクシーなどの交通機関の利便性度合いを把握（「公共交通機関での移動は便利であると感じるか」について、「そう感じている」「どちらかといえばそう感じている」の肯定的な回答の割合

■令和2年度第2回市政モニターアンケート調査（問 25-2）

“あなたは北九州市内の電車やバス、モノレールといった公共交通機関での移動は便利であると感じますか”

サンプル数：136 票

肯定的な回答：66.1%



②計画目標値

公共交通に対する満足度は、効果的な交通施策の実践と市民の公共交通に対する意識醸成、利便性の体感により、現状の水準を上回り向上を目指します。

公共交通に対する市民の満足度は、約70%を目指します。

③効果計測の手順

市政モニターアンケート調査を活用して、「公共交通機関の利便性」について、満足度合いの把握を毎年行います。

4) 運輸部門CO₂排出削減率

①設定の背景

地球温暖化が加速する中、世界各地では記録的な熱波、大規模な森林火災、洪水等が発生し、日本でも台風や豪雨による甚大な被害が起きており、世界はまさに気候変動により危機的な状況に直面しています。

気候変動の影響を抑えるためには、その原因となる温室効果ガスの排出を削減する必要があります。世界的に取り組むことが重要です。

「北九州市地球温暖化対策実行計画」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」（令和3年度策定）において、北九州市域全体の運輸部門におけるCO₂排出削減目標は下表のように設定されています。

■2030年度CO₂排出の削減目標の試算結果

【運輸部門】

	基準年	将来推計	CO ₂ 削減量		目標排出量 (基準年度比) ①-(②+③)
	2013年度	①2030年度 (現状すう勢)	②取組み 削減量※1	③追加的な 取組み削減量※2	
排出量(万t)	172	158	—	—	104
削減量(万t)	—	▲14	▲43	▲11	▲68
削減率(%)	—	▲8.1%	▲25.0%	▲6.4%	▲39.5%

※1：国の地球温暖化対策計画で示される施策、省エネ法の削減率（毎年度1%削減）、既に決定又は予定されている生産設備の休止等を加味した削減量

※2：2050年の排出量実質ゼロを見据え、国の有識者会議の資料を元に、電化率向上・電力係数改善、EV等の普及、市独自の施策を加味した削減量

②計画目標値

地球環境への負荷を軽減させ、公共交通の利用促進やエコドライブの推進、低公害車の普及などを推し進めるため、道路環境の充実を図り、令和12年度における運輸部門CO₂排出量について、現在（平成25年度(2013年度)時点）から約40%（68万t-CO₂）削減を目指します。

令和12年度における運輸部門CO₂排出量は、
平成25年度時点の約40%（68万t-CO₂）を削減します。

③効果計測の手順

運輸部門CO₂排出削減量は、環境局が算出する運輸部門における年次ごとのCO₂排出量を随時収集し、その差分を削減量とします。

また、基準年次については、平成25年度（2013年度）とします。

5) 計画目標の総括

計画目標設定の考え方に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な4つの計画目標を設定しています。

■計画目標（総括）

計画目標
(令和8年度)
(2026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 … 約86%
2. 人口10万人あたりの公共交通利用者数(※1) … 約3.8万人
3. 公共交通に対する満足度(※2) … 約70%
4. 運輸部門CO₂排出削減率(※3) … 約40%

※1: 平成27年国勢調査に基づく北九州市人口(961,286人)をもとに算出しています。

※2: 北九州市市政モニターアンケート調査結果をもとに算出しています。

※3: 北九州市環境局で令和3年度に策定中の北九州市地球温暖化対策実行計画において、令和12年度(2030年度)の目標とする排出量です。

	指標値		計画目標値	適用
	現況(R3) ※4	計画(R8)		
公共交通人口カバー率	86.3%	86%	約86%を維持	H27 国勢調査人口メッシュデータ(125mメッシュ)を適用
人口10万人あたりの公共交通利用者数	公共交通利用者 R1;37.0万人/日 ⇒3.8万人/10万人	3.8万人/10万人	約3.8万人/10万人を維持	R1 公共交通利用者数とH27 国勢調査北九州市人口(H27;961,286人)を適用
公共交通に対する満足度	66.1%	70%	約70%に向上	R2 年度第2回市政モニターアンケート結果(問25-2)を適用
運輸部門CO ₂ 排出削減率	排出量172万t 注)平成25年度	排出量104万t (68万t削減) 注)令和12年度	約40%の削減	北九州市地球温暖化対策実行計画の運輸部門の計画目標値

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

第7章

計画の進捗管理



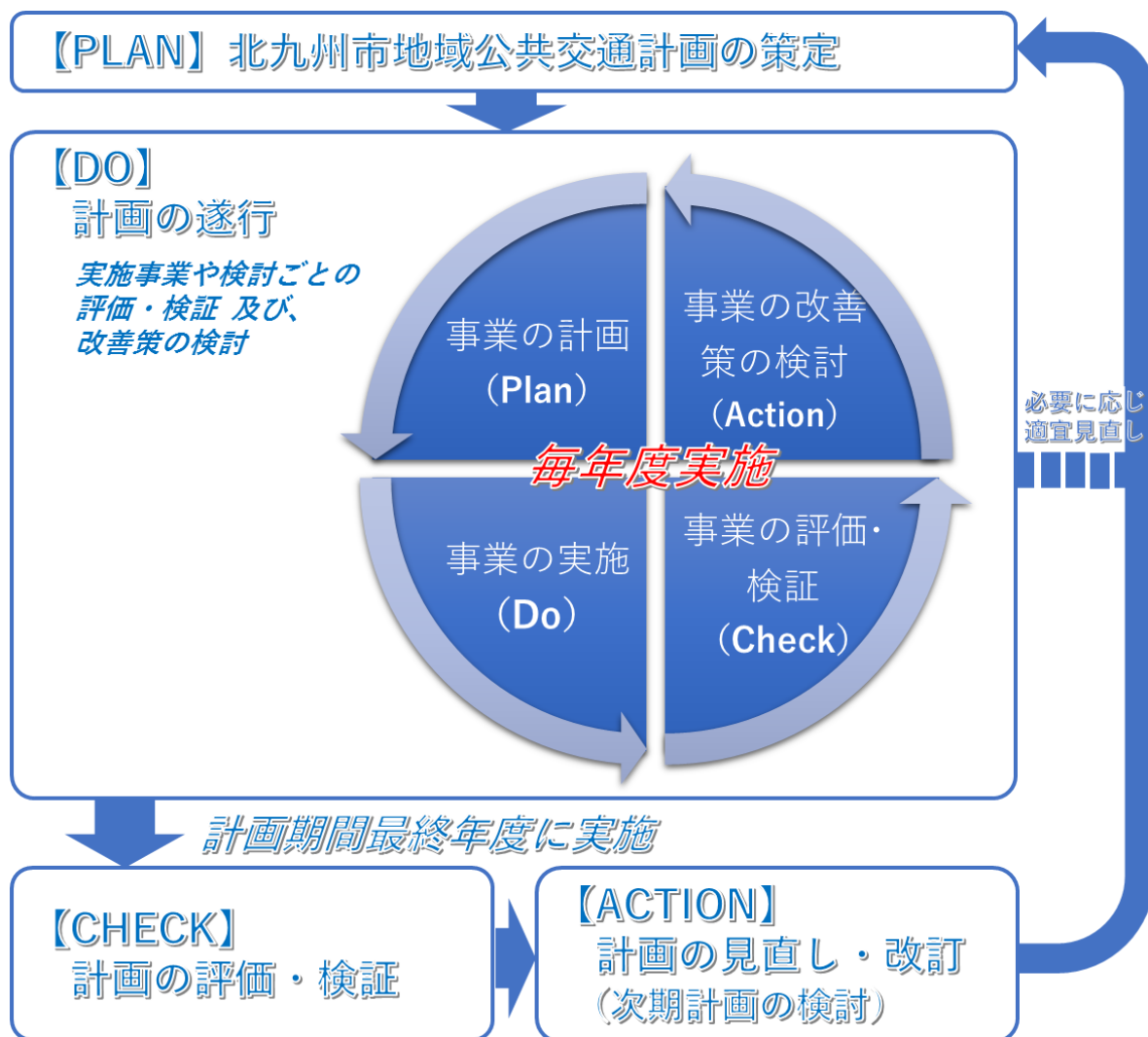
第7章 計画の進捗管理

7-1. 進捗管理の考え方とその手順

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

また、計画に基づき実施した事業の効果や影響の把握を毎年度実施し、必要に応じ適宜計画の見直しを行うとともに、計画期間最終年度において、計画目標の達成状況を評価・検証し、次期計画を見据えた検討を行います。

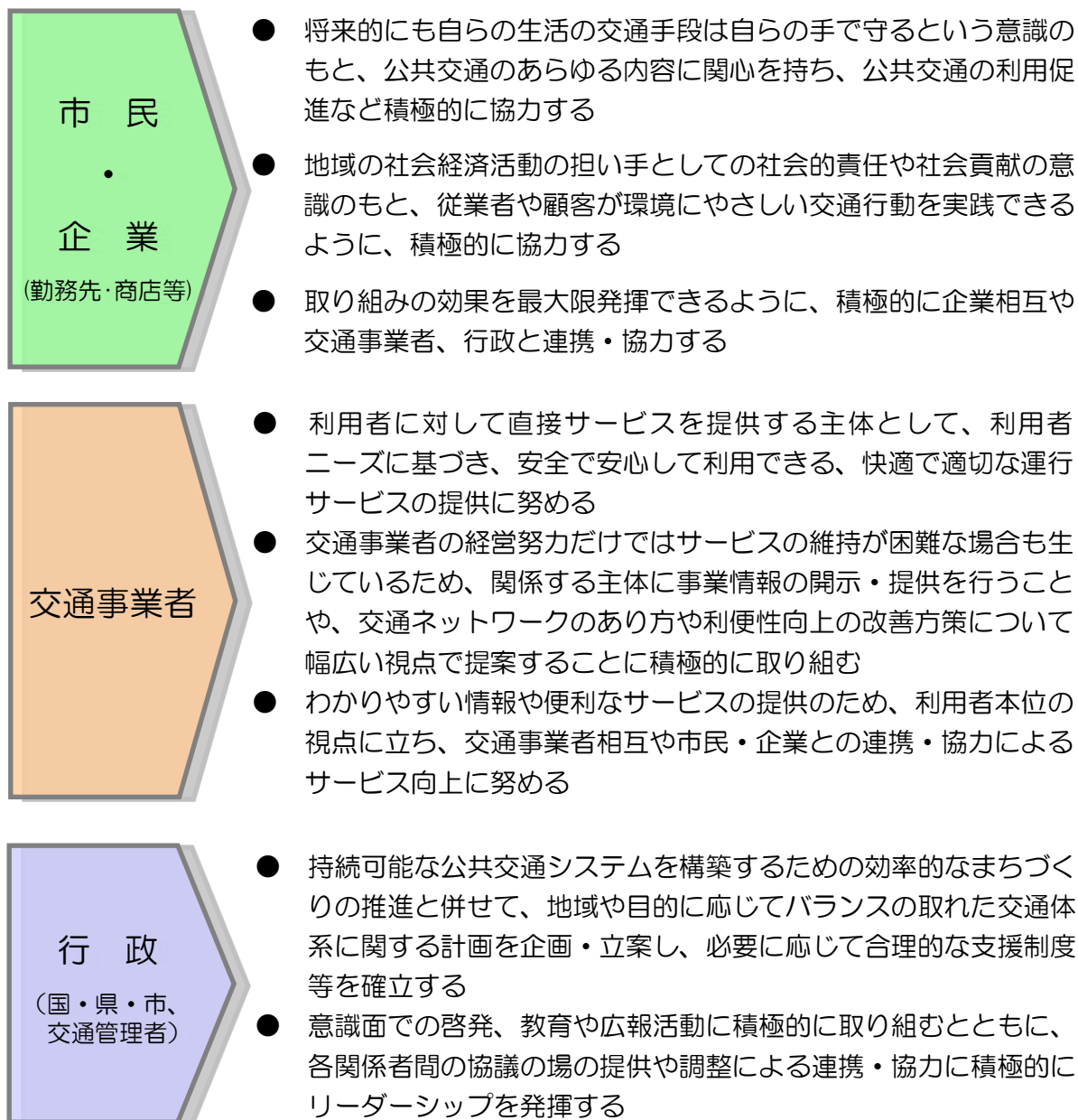
■地域公共交通計画の評価・検証の流れ



7-2. 事業の推進にあたっての対応

(1) 各主体の責務と役割

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



(2) 新型コロナウイルス感染症等を踏まえた対応

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化などから、公共交通利用者の減少など需要の変動は今後も継続するものと見込まれます。このような状況においても市民サービスの維持・向上や公共交通の維持・確保の必要性に変わりはありません。

そこで、位置付けた交通施策を着実に進める中で社会状況の変化を注視しながら、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図っていきます。

■「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計画」の策定までの経緯

【北九州市環境首都総合交通戦略・北九州市地域公共交通計画】

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26年8月	北九州市環境首都総合交通戦略の改訂
平成28年8月	北九州市環境首都総合交通戦略の改訂 北九州市地域公共交通網形成計画の策定
令和4年3月	北九州市環境首都総合交通戦略の改訂 北九州市地域公共交通計画の改訂 (法改正により、「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ)

【改訂までの経緯】

第22回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- 日時 : 令和3年3月29日
- 協議内容 :
 - ・これまでの交通施策の取組みについて
 - ・公共交通を取り巻く現状と課題について
 - ・交通戦略および地域公共交通計画の全体構成について

第23回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- 日時 : 令和3年7月12日
- 協議内容 :
 - ・交通課題を踏まえた取組みの視点の整理
 - ・目指すべき交通体系について
 - ・計画の基本方針の整理について
 - ・交通施策の個票整理について

第24回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会

- 日時 : 令和3年12月24日
- 協議内容 :
 - ・交通施策の枠組みについて
 - ・個別施策について
 - ・各施策のKPIの設定について
 - ・計画素案の策定について

市民意見提出手続き(パブリックコメント)の実施

期間 : 令和4年1月26日 ~ 令和4年2月25日

■「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	高山 智宏	
		北部九州地域本社 企画部長	森 五岳	
	西日本旅客鉄道株式会社	福岡支社 総務企画課 課長	梶谷 誠一	
	筑豊電気鉄道株式会社	取締役 事業本部長	橘高 和生	
	西日本鉄道株式会社	専務執行役員 まちづくり・交通・観光推進部長	清水 信彦	
	西鉄バス北九州株式会社	取締役 営業本部長	有働 祐一	
	北九州高速鉄道株式会社	総務部長	石本 美生	
	北九州タクシー協会	常務理事	福田 義貴	
	北九州市交通局	次長	深村 謙二	
市 民 ・ 企 業	北九州商工会議所	総務企画部長	堀田 靖治	
	北九州市自治会総連合会	副会長	宮地 久男	
	北九州市障害福祉団体 連絡協議会	会長	林 芳江	
	NPO法人ケアマネット21	代表	白木 裕子	
行 政	福岡県警察本部	交通部 交通規制課長	大坪 良行	
	国土交通省九州運輸局	交通政策部 交通企画課長	丹下 涼	
	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	所長	小林 秀典	
	福岡県	企画・地域振興部 交通政策課長	相良 宏	
	北九州市	建築都市局長	橋口 基	

令和4年3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計画

令和4年3月

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