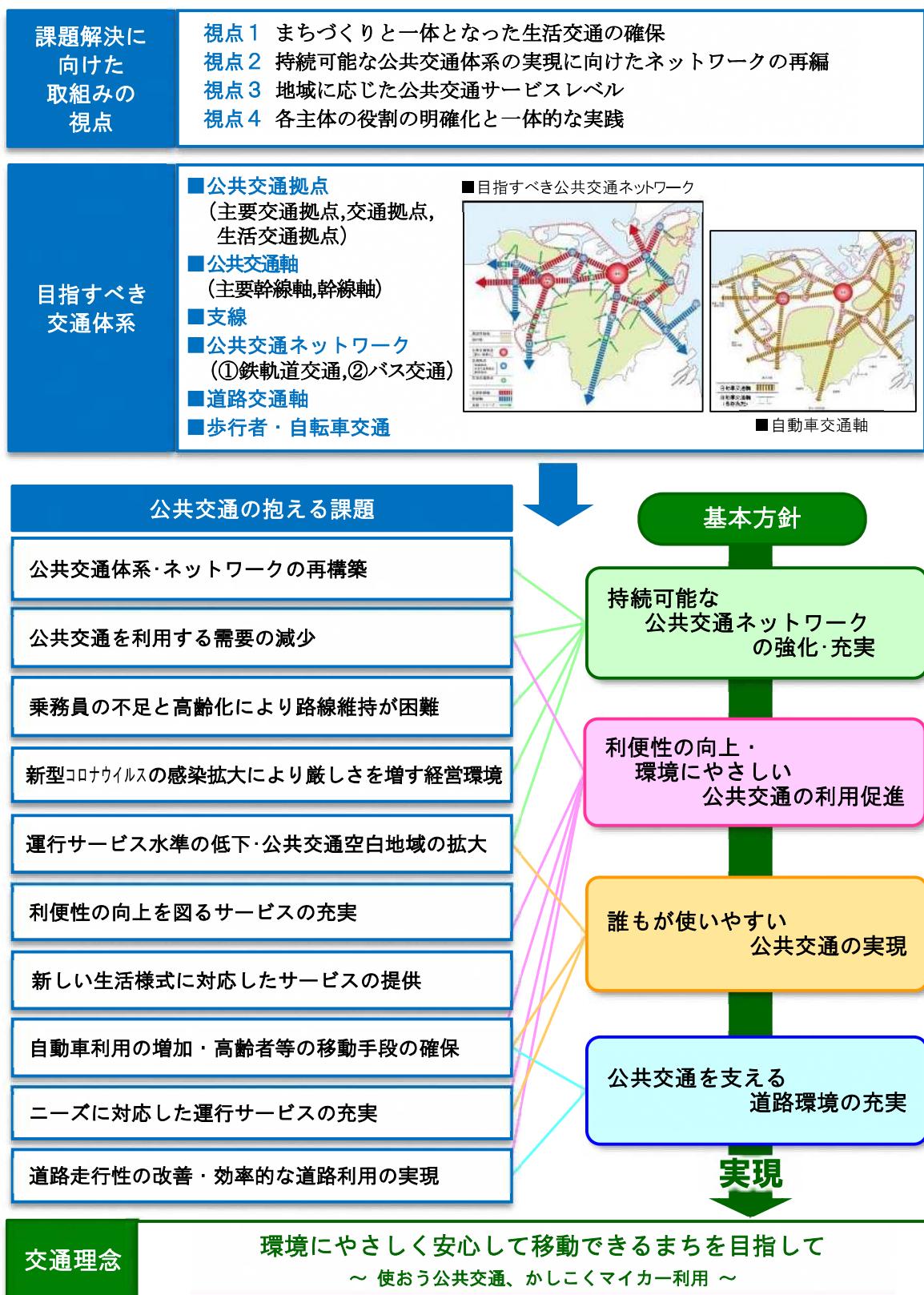


## 4. 交通理念と基本方針

北九州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、これまでの取組みを踏まえて、4つの基本方針を策定します。

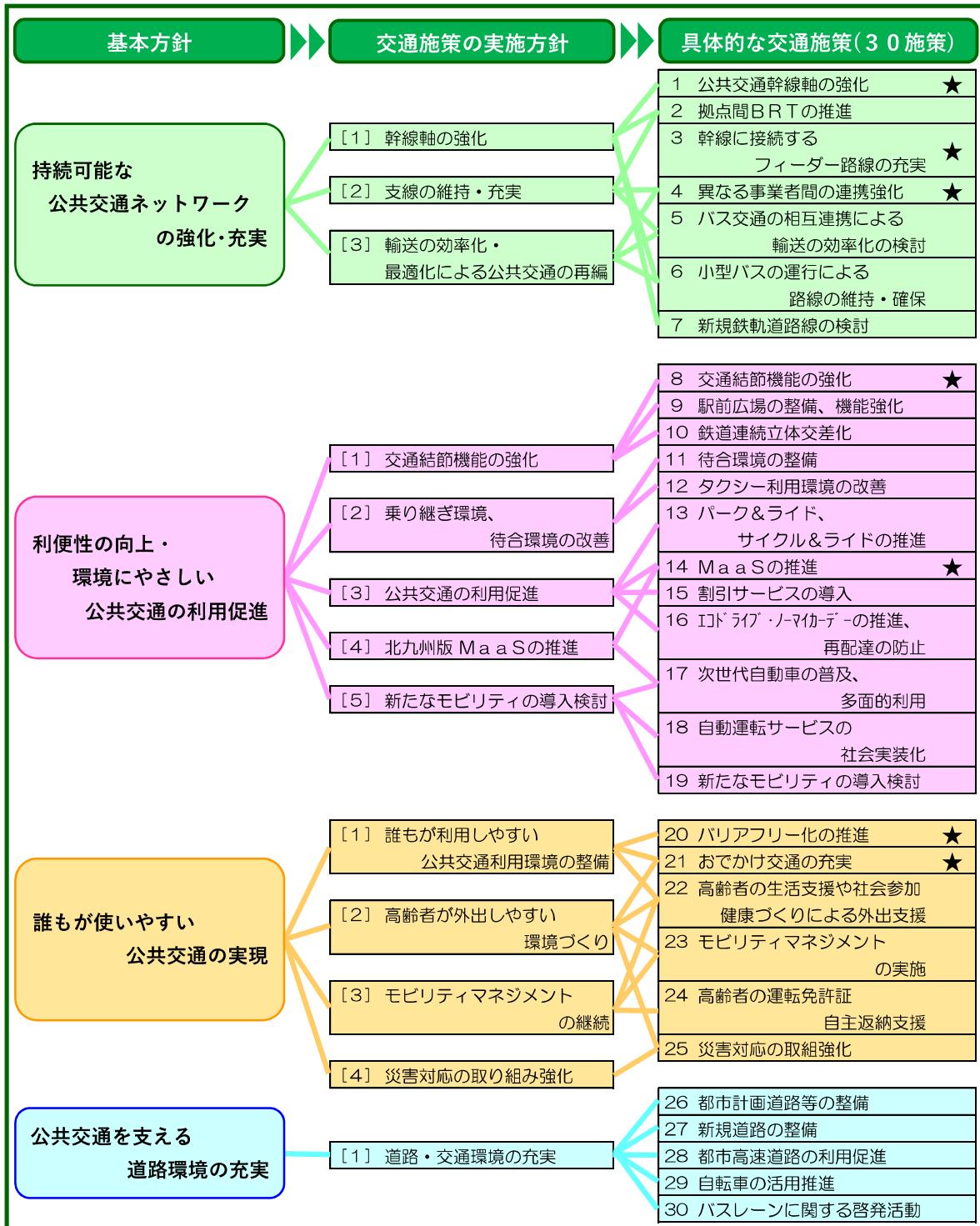


《地域公共交通計画の基本方針》

## 5. 交通施策の枠組み

基本理念の実現に向けた基本方針を踏まえて、交通施策の実施方針ならびに、具体的な交通施策（30施策）を設定し取り組みます。

さらに、具体的な30施策の中で、星印で示す7つの重点施策を柱に取組みを推進していきます。



《交通施策の枠組み》

## 6. 交通施策の概要

30 施策のうち 7 つの重点施策について、施策概要（施策内容、KPI）を整理します。

### 施策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。

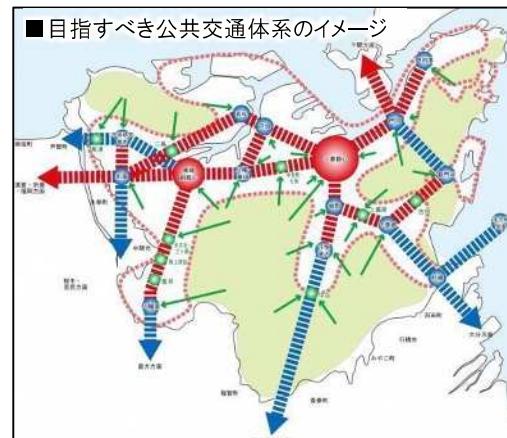
#### 施策内容

##### 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。



#### 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

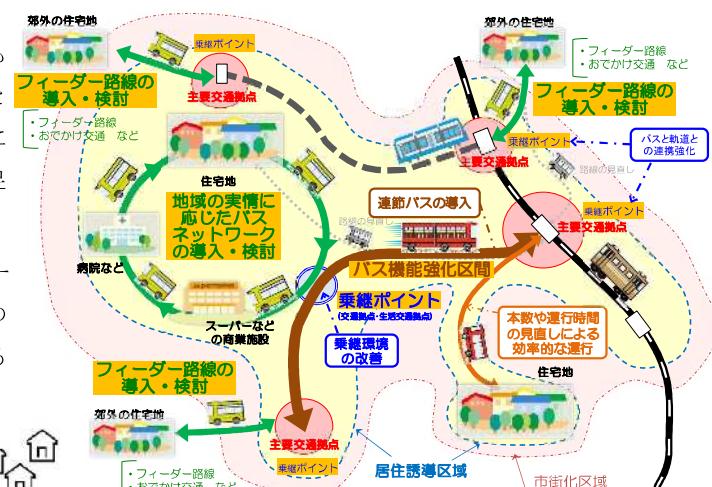
効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。

#### 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乗り入れることで、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。



#### 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

### 施策内容

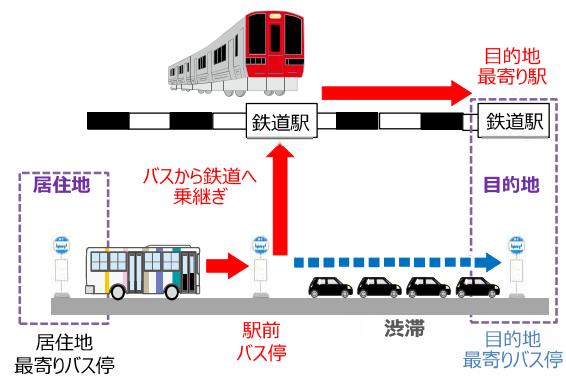
#### ①JRとバスとの連携強化

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弾として下曾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。

##### ■JR九州と西鉄バス北九州「下曾根連携モデル」 (R2.3開始)



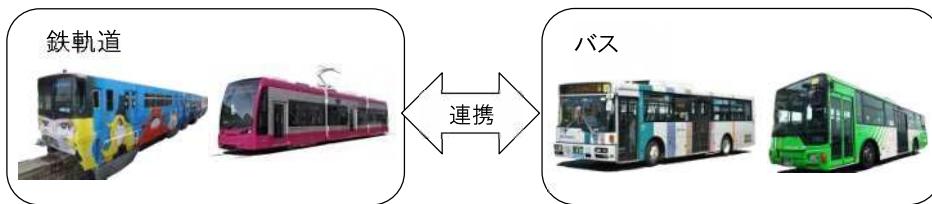
##### ■鉄道とバスの連携イメージ



#### ②モノレール・筑豊電鉄とバスとの連携

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

##### ■バス交通と鉄軌道との連携



##### KPI (重要業績指標)

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