

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)

計画改訂について

令和 8年 3月30日

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～

課題解決に向けた取組みの視点

- ①まちづくりと一体となった生活交通の確保
- 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
- ③地域に応じた公共交通サービスレベル
- 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)
- 公共交通ネットワーク(鉄軌道交通・バス交通)
- 公共交通軸(主要幹線軸, 幹線軸)
- 支線
- 道路交通軸
- 歩行者・自転車交通

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

交通施策の実施方針

- [1] 幹線軸の強化
- [2] 支線の維持・充実
- [3] 輸送の効率化・最適化による公共交通の再編

- [1] 交通結節機能の強化
- [2] 乗り継ぎ環境、待合環境の改善
- [3] 公共交通の利用促進
- [4] 北九州版 MaaS の推進
- [5] 新たなモビリティの導入検討

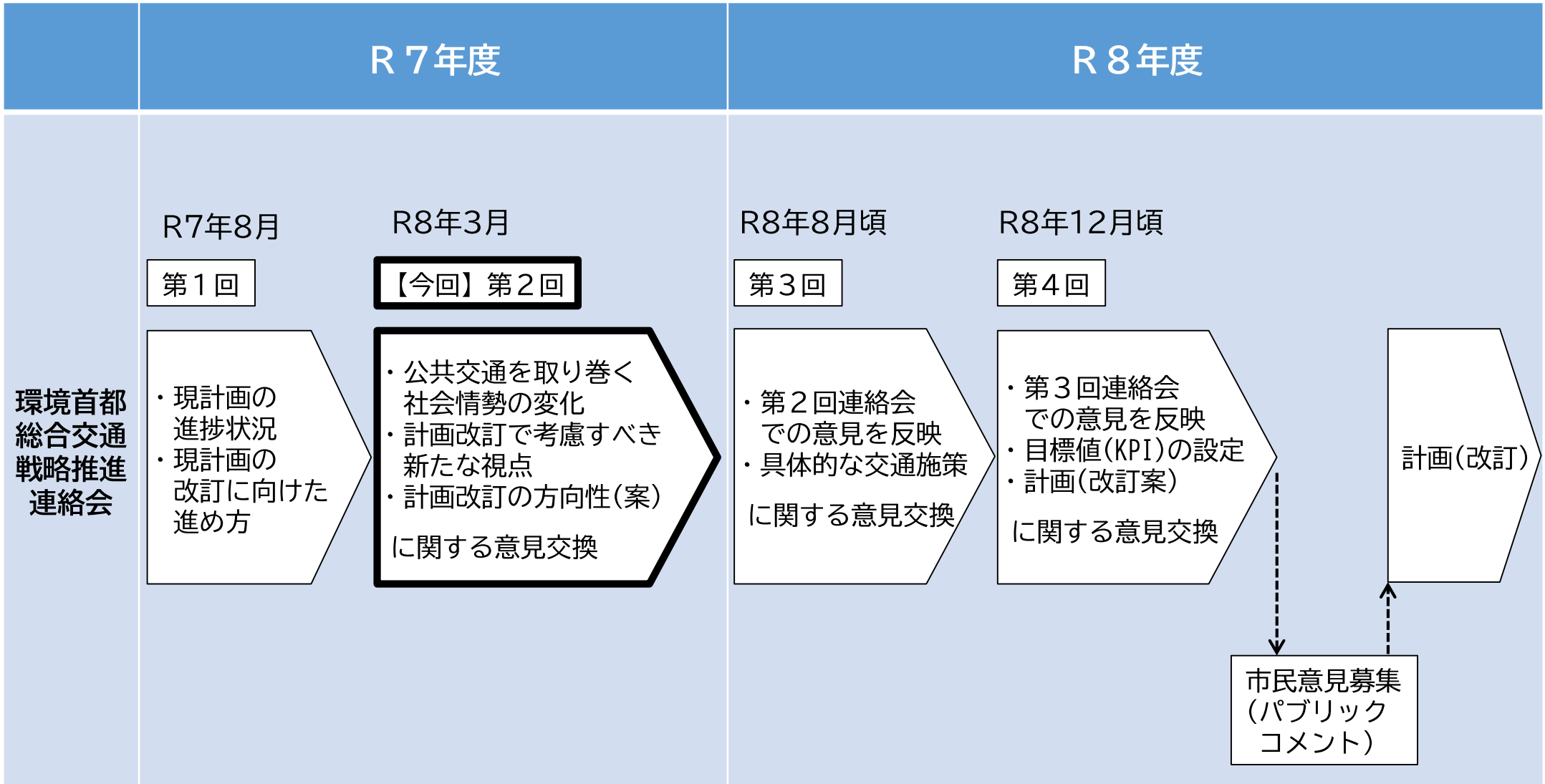
- [1] 誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備
- [2] 高齢者が外出しやすい環境づくり
- [3] モビリティマネジメントの継続
- [4] 災害対応の取り組み強化

- [1] 道路・交通環境の充実

具体的な交通施策 (30 施策)

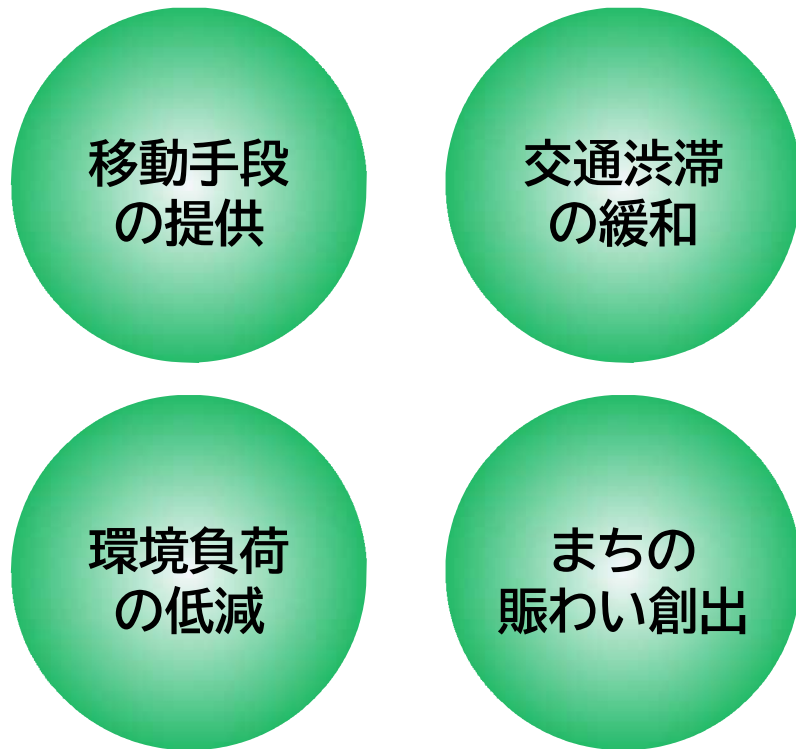
- | | | |
|----|----------------------------|---|
| 1 | 公共交通幹線軸の強化 | ★ |
| 2 | 拠点間BRTの推進 | |
| 3 | 幹線に接続するフィーダー路線の充実 | ★ |
| 4 | 異なる事業者間の連携強化 | ★ |
| 5 | バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討 | |
| 6 | 小型バスの運行による路線の維持・確保 | |
| 7 | 新規鉄軌道路線の検討 | |
| 8 | 交通結節機能の強化 | ★ |
| 9 | 駅前広場の整備、機能強化 | |
| 10 | 鉄道連続立体交差化 | |
| 11 | 待合環境の整備 | |
| 12 | タクシー利用環境の改善 | |
| 13 | パーク&ライド、サイクル&ライドの推進 | |
| 14 | MaaSの推進 | ★ |
| 15 | 割引サービスの導入 | |
| 16 | Eドライブ・ノマドカーの推進、再配達の防止 | |
| 17 | 次世代自動車の普及、多面的利用 | |
| 18 | 自動運転サービスの社会実装化 | |
| 19 | 新たなモビリティの導入検討 | |
| 20 | バリアフリー化の推進 | ★ |
| 21 | おでかけ交通の充実 | ★ |
| 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 | |
| 23 | モビリティマネジメントの実施 | |
| 24 | 高齢者の運転免許証自主返納支援 | |
| 25 | 災害対応の取組強化 | |
| 26 | 都市計画道路等の整備 | |
| 27 | 新規道路の整備 | |
| 28 | 都市高速道路の利用促進 | |
| 29 | 自転車の活用推進 | |
| 30 | バスレーンに関する啓発活動 | |

改訂に向けた検討スケジュール



現計画の振り返り

地域公共交通に求められる役割



交通事業者の経営環境の悪化



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)の策定

- 計画期間 令和3年度から概ね5年間(令和8年度)
- 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・かしくマイカー利用～
- 基本方針 (1)持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実
(2)利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進
(3)誰もが使いやすい公共交通の実現
(4)公共交通を支える道路環境の充実



- ・社会動態プラス
- ・自然動態マイナス



- ・コロナ以降で
一定数が
車移動に



- ・アフターコロナ
リモート会議の定着



- ・労働規制強化
(2024年問題)
- ・担い手の不足



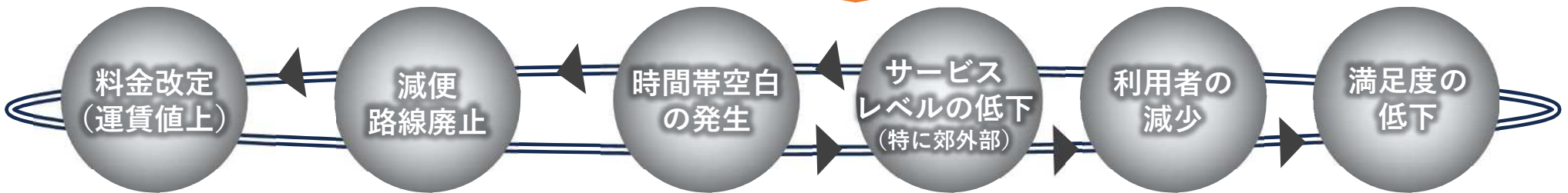
- ・事業経費の増加



- ・車両更新
- ・設備改修

交通事業者の経営環境の悪化が加速

負の循環



交通事業者の経営努力だけでは地域の移動手段の確保は困難

計画目標の達成状況(令和6年度時点)

計画目標	指標値		計画目標値 (指標)	適用	実績値 <現在>	適用
	現況(R3)	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	(R6) 86.9%	R2国勢調査人口メッシュデータ(250mメッシュ)を適用
人口10万人あたりの公共交通利用者数(1日あたり)	3.8万人/10万人 (公共交通利用者数 R1:37.0万人/日)	3.8万人/10万人 を維持	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(H27:96.1万人)を適用	(R6) 3.3万人/10万人 (31.1万人/日)	R6公共交通利用者数とR2 国勢調査北九州市人口(R2:93.9万人)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	(R6) 60%	行政評価に係る 市民アンケート調査(R7.3)結果(問11)を適用
運輸部門CO ₂ 排出削減率(※1)	排出量197万t (平成25年度)	排出量118万t (79万t削減) (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	(R4) 排出量154万t (43万t削減、 22%削減)	

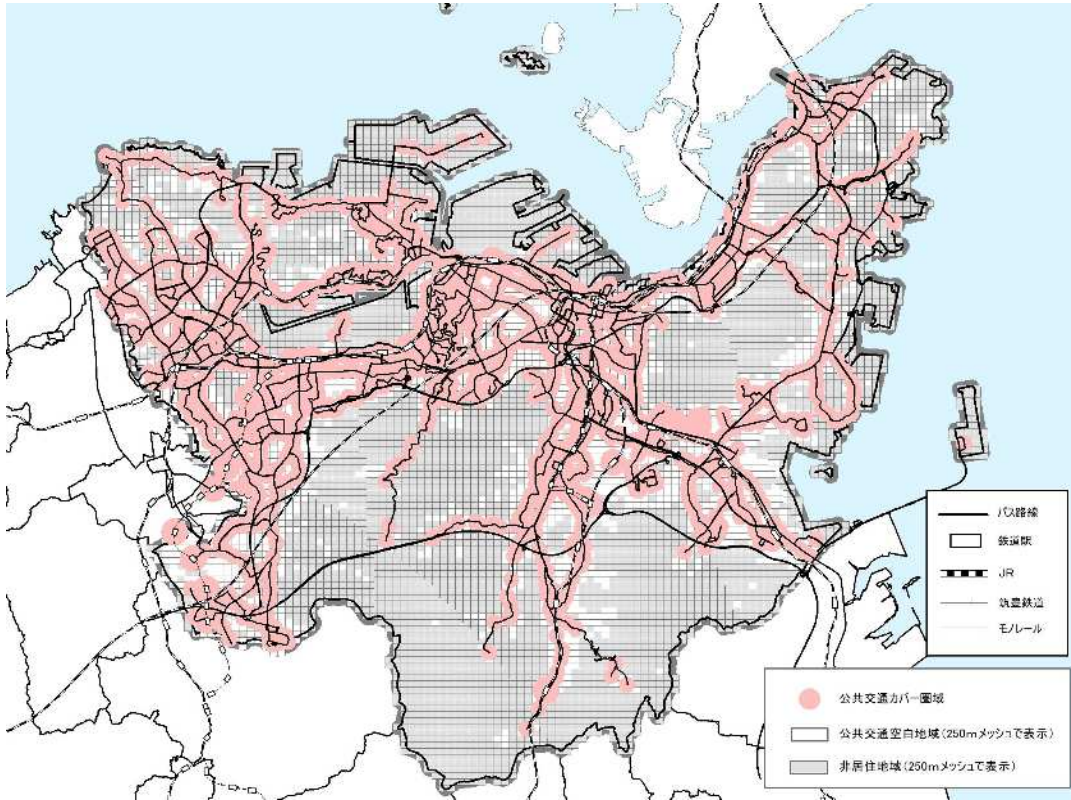
※1 算定の基としている各種統計データの遡及修正、使用するデータの変更等により、過年度の値が変更される場合がある。

計画目標の達成状況(令和6年度時点)

公共交通人口カバー率

目標値である**約86%を維持している状況。**

《現況の公共交通人口カバー圏域、公共交通空白地域》



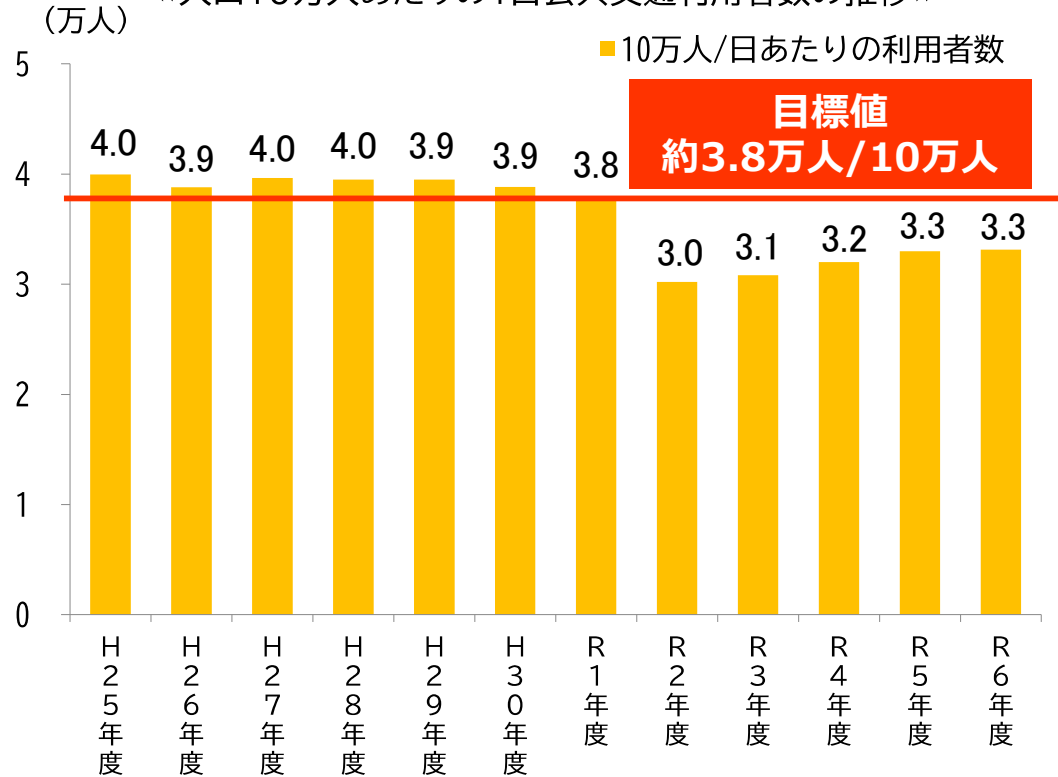
《R6年度公共交通人口カバー率》

	R2人口	構成比
北九州市全体	936, 597	100. 0%
公共交通カバー圏域	814, 040	86. 9%
空白地域	122, 557	13. 1%

人口10万人あたりの公共交通利用者数(1日あたり)

人口10万人あたりの公共交通利用者数(1日あたり)の目標値である約3.8万人/10万人を下回っている状況。新型コロナ以降、徐々に回復傾向であるものの、生活スタイルの変容などにより、**コロナ禍以前の利用者数まで回復していない**ことに加えて、**運転手不足による減便や運賃値上げ**などが一因として考えられる。

《人口10万人あたりの1日公共交通利用者数の推移》



注 人口10万人あたりの日利用者数は、各年度の公共交通利用者数を国勢調査人口※で除して算出
 ※ H25~H26はH22国勢調査人口、H27~R1はH27国勢調査人口、R2~R6はR2国勢調査人口

計画目標の達成状況(令和6年度時点)

公共交通に対する満足度

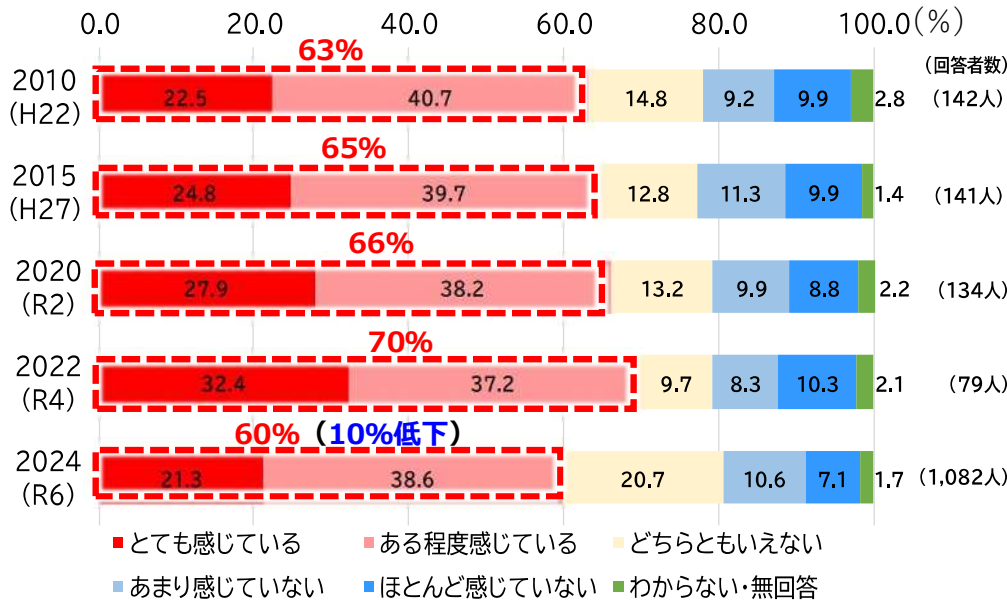
R6年度調査で公共交通に対する満足度は約60%となっており、目標値の約70%を下回っている状況。

運転手不足に伴う減便等による利便性の低下、運賃値上げなどが、満足度が低下した一因として考えられる。

《公共交通に対する市民の満足度調査》

問「北九州市内の公共交通機関(電車、バス、モノレール、タクシー)での移動は便利であると感じますか。」

	R2年度	R4年度	R6年度	増減(R6-R4)
便利である	66%	70%	60%	約10%低下
どちらともいえない	13%	10%	21%	約11%増加
感じていない	18%	19%	18%	約1%低下



資料: H22、H27、R2、R4: 市政モニターアンケート
R6: 行政評価に係る市民アンケート調査

運輸部門CO₂排出削減率

R4年度実績で排出量は154万t、削減率は約22%となっている。このままのペースで削減が進めば、目標(R12年度に約40%削減)を達成できる見込みであり、引き続き、削減に向けて取り組んでいく。

(単位: 万トン-CO₂)

区分	2013 (平成25) 年度	2022 (令和4) 年度	[H25年度比]	
			増減量	増減率
家庭部門	151	103	▲48	▲31.9%
業務部門	200	135	▲65	▲32.5%
運輸部門	197	154	▲43	▲21.7%
産業部門	1,166	808	▲358	▲30.7%
エネルギー転換部門	41	41	▲0	▲0.2%
廃棄物の原燃料使用等	13	14	+0	+1.8%
工業プロセス	129	105	▲24	▲18.7%
廃棄物	31	25	▲5	▲17.1%
二酸化炭素合計	1,927	1,385	▲543	▲28.2%
メタン	4	3	▲1	▲24.2%
一酸化二窒素	4	4	▲0	▲0%
フロンガス等	14	20	+6	+44.0%
温室効果ガス合計	1,950	1,411	▲539	▲27.6%

注1 端数処理により合計が一致しない場合がある。
注2 推計に用いている各種統計データの見直し等により、数値が変更される場合がある。
注3 H25年度:「北九州市地球温暖化対策実行計画」(計画期間:R3~R12年度)における基準年

資料: 北九州市

交通機関	運賃改定	主なダイヤ改正 (減便)
JR九州	R7. 4改定(+14.6%) _営業キロ(1~3 <small>キロ</small>)料金_170円⇒200円	R4.9:12便減 ※R7.3_ 6便増(門司港~小倉)
北九州モノレール	R8. 4改定予定(+15.5%) _営業キロ(1~3 <small>キロ</small>)料金_210円⇒230円	
筑豊電鉄	R6. 9改定(+ 5.6%) _初乗運賃210円⇒220円	R7.3:一部の時間帯で減
西鉄バス北九州	R6. 1改定(+11.9%) R7.10改定(+ 5.2%) _初乗運賃170円⇒210円 _初乗運賃210円⇒220円	R4:2路線減 R5:1路線減 R6:1路線減
北九州市営バス	R8. 4改定予定(+18.7%) _初乗運賃190円⇒240円	R5:2路線減
タクシー (北九州タクシー協会)	R7. 7改定 _初乗運賃610円(~1,040m) ⇒700円(~1,094m),253m毎に80円加算(一部除く)	—

交通空白解消に向けた地域公共交通の「リ・デザイン」

(R6年5月公表)

MaaSなどのデジタル技術を実装する「**交通DX**」、
車両電動化などを推進する「**交通GX**」、
地域の関係者の連携と協働を通じて(3つの共創)、
利便性・持続可能性・生産性を高め、**地域公共交通のリデザイン**
(再構築)を推進

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行う
バスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しする
データ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

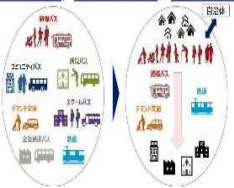


3つの共創

官民の共創

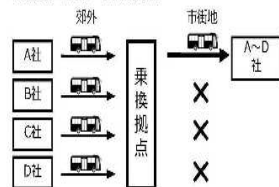
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、
事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 | ネットワークの統合 | エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、
垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



国土交通省「交通空白」解消本部 (R6年7月設置)

- 地域の足対策
全国の自治体において、**タクシー、乗合タクシー、
日本版ライドシェア、公共ライドシェア等(以下、タクシー等)**
を地域住民が利用できる状態を目指す
- 観光の足対策
主要交通結節点(主要駅、空港等)において、**タクシー等**を
来訪者が利用できる状態を目指す など



石破内閣総理大臣所信表明演説
(令和6年10月4日・抜粋)

五 地方を守る (地方創生)

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生
2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

【参考】交通空白の考え方の変化

従来、交通空白地帯は駅やバス停からの距離を基準に定義されていたが、
近年では距離的要件に加え、「**時間帯による交通空白**」の概念が登場

※地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について【R6.9通達】
「**少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は
交通空白地に該当**」

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム(R6年11月発足)

自治体、交通事業者、幅広い分野の企業等による連携・共同体制を
構築し、交通空白の解消に向け、**実効性・持続可能性のある取組**を推進

新たな概念等

地域公共交通
リ・デザイン
(再構築)

官民の連携

交通事業者間
の連携

他分野
との連携

交通空白の概念の変化
(時間帯による交通空白、
タクシーへの注目度アップ)

現計画の振り返り(計画策定以降の動き) 北九州市新ビジョン、基本構想・基本計画の策定2

北九州市・新ビジョン(北九州市基本構想・基本計画)(R6年3月策定)



北九州市が目指すべき都市像

つながりと情熱と技術で、「一步先の価値観」を体現するグローバル挑戦都市・北九州市

目指す都市像の実現に向けた3つの重点戦略

I 「稼げるまち」の実現

北九州市の魅力を全国に発信し、北九州市を訪れ、その魅力に触れて、関心を高め、体験してもらう取組を強化。
また、未来産業の集積や、市内企業の生産性向上、スタートアップの創出など、企業活動の進出や拡大を通じて、誰もが活躍できるまちを実現

II 「彩りあるまち」の実現

多様なライフスタイルニーズの高まりに応えるため、民間の投資や開発などを喚起し、魅力的な街並みや住環境、教育環境、文化芸術・スポーツに接する環境、観光などのコンテンツを充実させ、自分らしさを大切にできる、多様な選択肢があるまちを実現

III 「安らぐまち」の実現

「稼げるまち」や「彩りあるまち」の実現による“成長の果実”により、生活の基盤である安全・安心な暮らしを確保・充実するとともに、人々がお互いを尊重し、支え合い、心豊かに暮らすことができるまちを実現

重点戦略を踏まえた公共交通施策の方向性

～稼げる「基盤」をつくる～

まちなかへの居住や、沿線開発などを誘発するための**公共交通(幹線軸)の強化**

まちなかへの居住や沿線開発などを通じて人が集まり、経済が活性化する好循環を演出

～彩りある「空間」をつくる～

選ばれる「住まい環境」を創出するための**公共交通の利便性と持続可能性の向上**

将来にわたって暮らし続けたいと思われる「選ばれ続けるまち」の実現

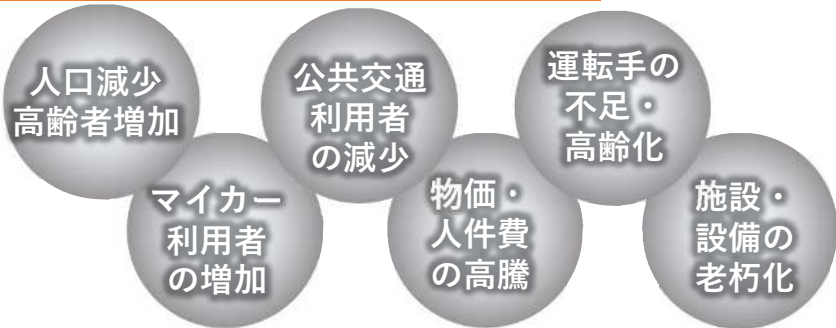
～暮らしの「安心」を支える～

郊外部など、**公共交通の不便地域**における**移動手段の確保**

暮らしやすい持続可能な地域社会の実現

計画改訂の方向性(案)

公共交通を取り巻く社会情勢



新たな視点

地域公共交通
リ・デザイン

官民の連携

交通事業者間
の連携

他分野
との連携

公共交通
(幹線軸)
の強化

交通空白の概念の変化
(時間帯による交通空白、
タクシーへの注目度アップ)

公共交通の
不便地域における
移動手段の確保

実現したいまち

安心して移動できるまち、サステナブルな成長を続けるまち など

改訂のポイント

主要幹線の強化

幹線の維持

幹線と支線の連携

タクシーの活用

他分野輸送資源
の活用

官民連携による
担い手の確保

各主体の連携と共創

立地適正化計画
との連携

課題解決に向けた取組の視点

- (1) 持続可能なまちを形成するための移動手段の確保
- (2) 地域の特性(まちなか・郊外部など)に応じた交通のサービスレベルの確保
- (3) 将来にわたり公共交通を維持・確保するための公共交通ネットワークの再編と交通モード間の連携強化
- (4) 担い手不足の解消
- (5) 交通DXの推進
- (6) 公共交通利用者数の確保(利用促進)
- (7) 市民・企業・交通事業者・行政の役割の変化と連携強化

I 「稼げるまち」の実現

まちなかへの居住や沿線開発などを通じて人が集まり、経済が活性化する好循環を演出

II 「彩りあるまち」の実現

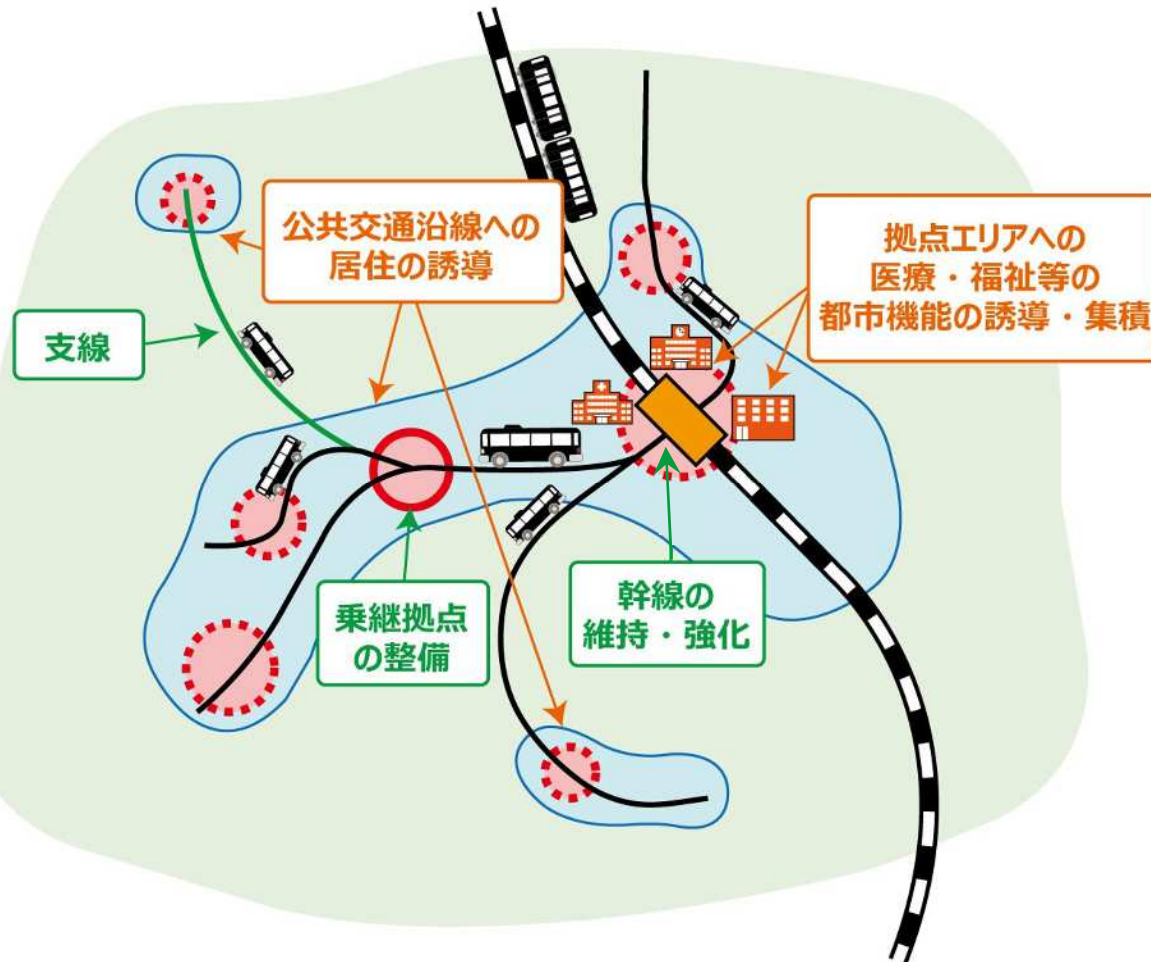
将来にわたって暮らし続けたいと思われる「選ばれ続けるまち」の実現

III 「安らぐまち」の実現

暮らしやすい持続可能な地域社会の実現

(1)持続可能なまちを形成するための移動手段の確保

豊かな暮らしと経済の好循環を実現するため、まちなか居住を進めるまちづくり(立地適正化計画)と一体となって、市民の日常生活や社会経済活動を支える重要な社会インフラである公共交通の利便性を高めていくことが重要。



【地域公共交通計画】

- ・ 公共交通の維持・確保
- ・ 公共交通の利便性の向上



【立地適正化計画】

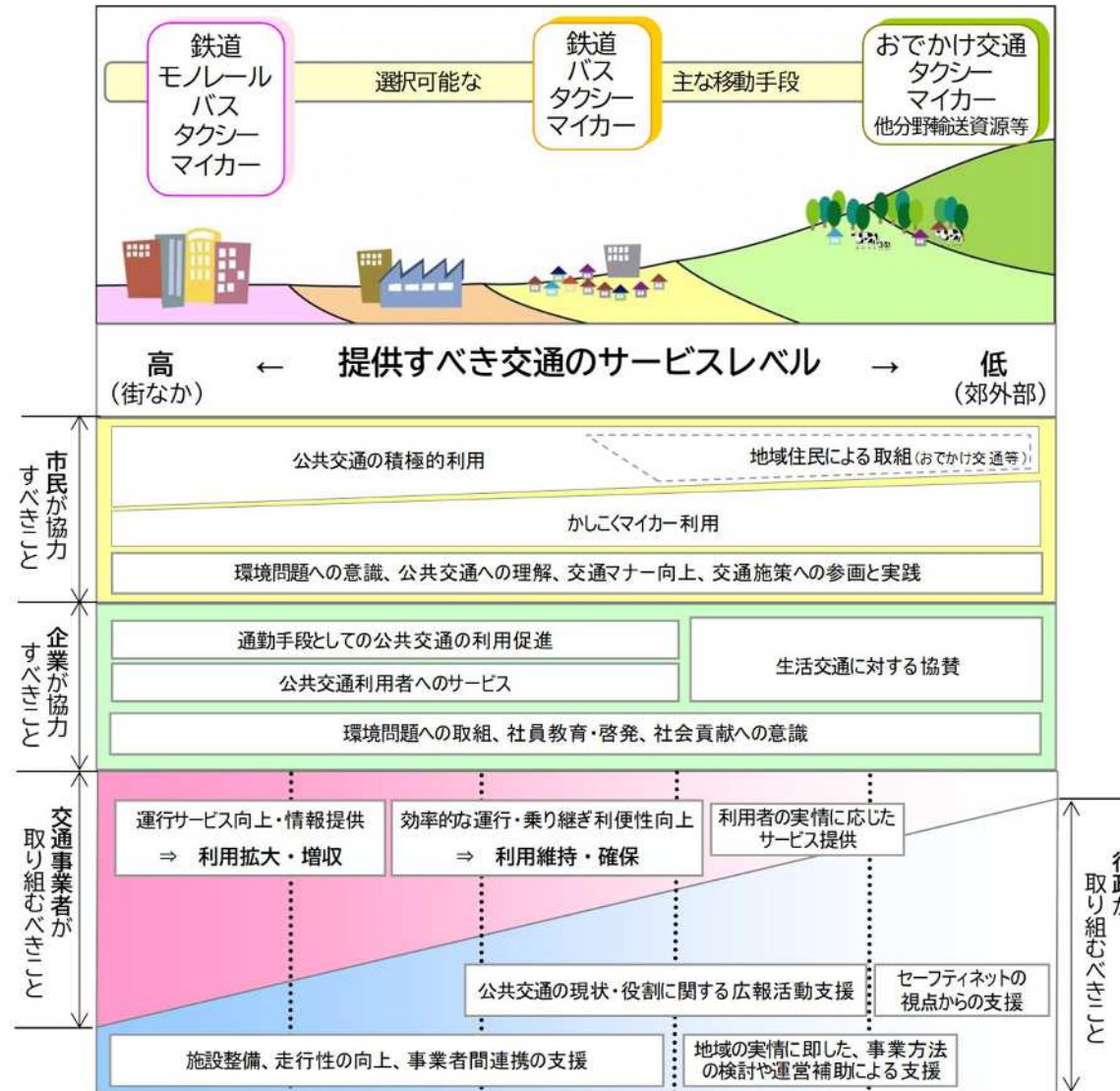
- ・ 生活、医療・福祉、業務機能など、都市機能の誘導・集積
- ・ 公共交通沿線への居住の誘導

豊かな暮らしと
経済の好循環を実現

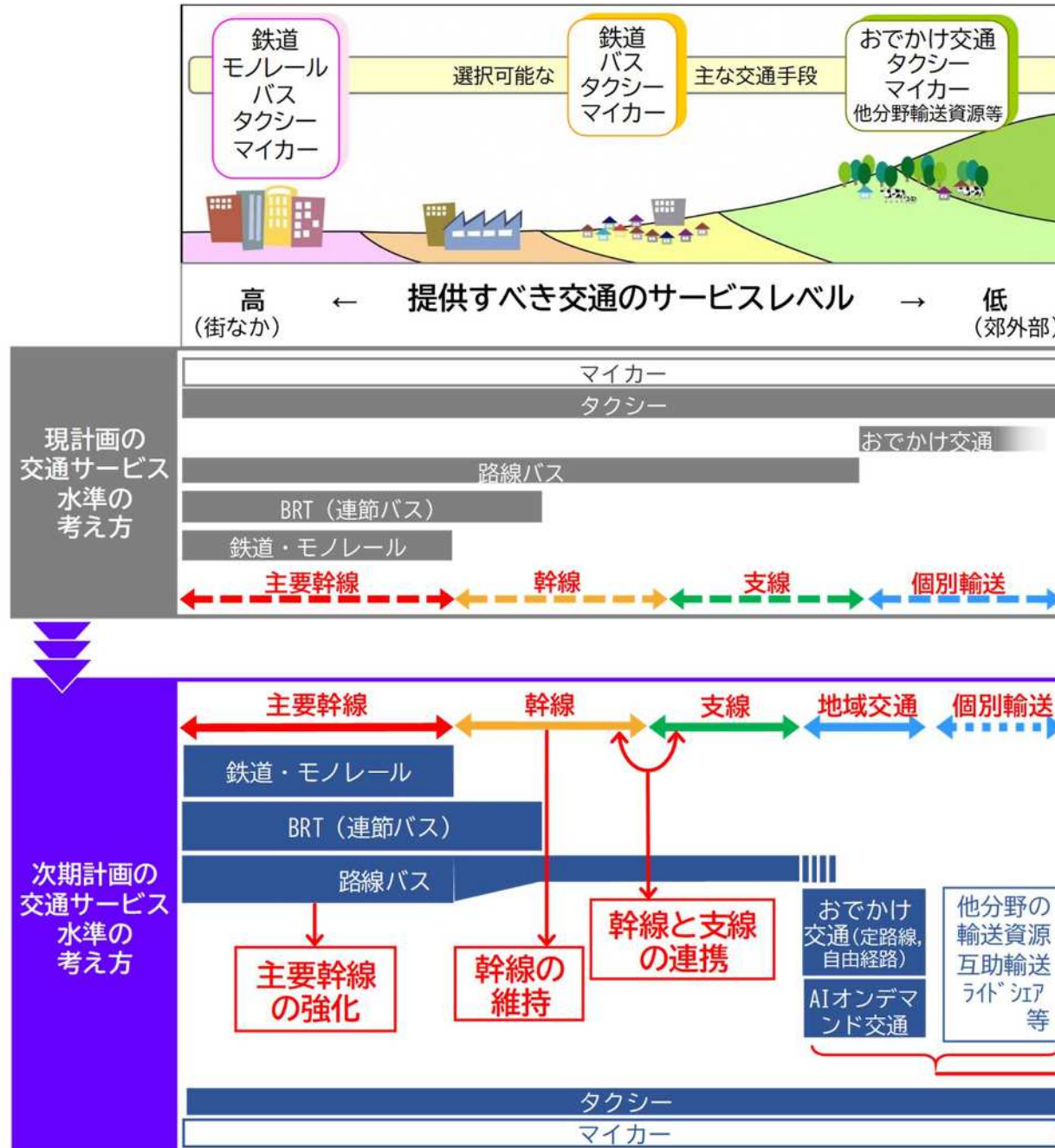
(2)地域の特性(まちなか・郊外部など)に応じた交通のサービスレベルの確保

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、**地域ごとの公共交通需要を見極め、関係各主体がどのようなことに取り組むべきか**という視点での検討が必要。

■地域に応じた関係主体が
取り組むべき事項



(2) 地域特性(まちなか・郊外部など)に応じた交通のサービスレベルの確保



凡例

主要幹線
概ね15分間に1本以上の頻度

幹線
概ね30分間に1本以上の頻度

支線
主要幹線、幹線上にある最寄りのバス停や駅等へ接続する路線

地域交通
おでかけ交通等で確保する交通手段

個別輸送
他分野の輸送資源等の移動手段

サービス水準の確保に向けて
解消すべき課題

担い手不足の解消
公共交通ネットワークの再編
不便地域(郊外部)の移動手段の確保

タクシーの活用(役割の増加)
他分野の輸送資源の活用
互助輸送 等

(2)地域の特性(まちなか・郊外部など)に応じた交通のサービスレベルの確保

【実装フェーズ】(1) 地域における移動の足の集約による運行の効率化 <各施設の送迎車両に係る空き時間活用>

事例8 福祉施設車両の医療アクセスへの活用【千葉県船橋市】

区分

B 地方中心都市など

地域における移動手段の集約による運行の効率化

医療・介護・福祉×交通

官民連携

対象地域

千葉県船橋市
人口：642,907人
(152,773人)
世帯数：289,916世帯
高齢化率：24.3%
面積：85.62km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 船橋市では、公共交通不便地域の高齢者から、市立医療センターへの交通手段を求める声があった。
- 平成16年度から、これらの声に対応するため、市が管轄する老人福祉センターの送迎バスの空き時間を活用した移動支援事業を実施し、通院等の暮らしの足を提供。

意思決定・実施主体

実施主体
船橋市

↓

車両の貸与
老人福祉センターの施設管理を
指定管理者にて委託

運行主体
老人福祉センター

※老人福祉センターでは運転業務を交通事業者に委託している

実施内容

- 老人福祉センターの送迎のために市が貸与している車両の空き時間を活用し、65歳以上の市内在住者を対象に、公共交通不便地域と周辺鉄道駅や医療センター等を結ぶ高齢者支援協力バスを、12路線、無償で運行。
- 運転手も、老人福祉センターの送迎の時間外（主に9時台、10時台、14時台、15時台を除いた時間帯）に、当該送迎の運転手を活用。
- 交通部局（道路計画課）と福祉部局（高齢者福祉課）が連携し、人件費、燃料費等の実費分を交通部局が、送迎バスの管理、保険を含む施設管理委託費を福祉部局が拠出。
- 福祉部局はアンケート等で住民ニーズや利用状況を把握している。交通部局は利用者からの要望に応えるため、ルート改善や見直しを定期的に実施。

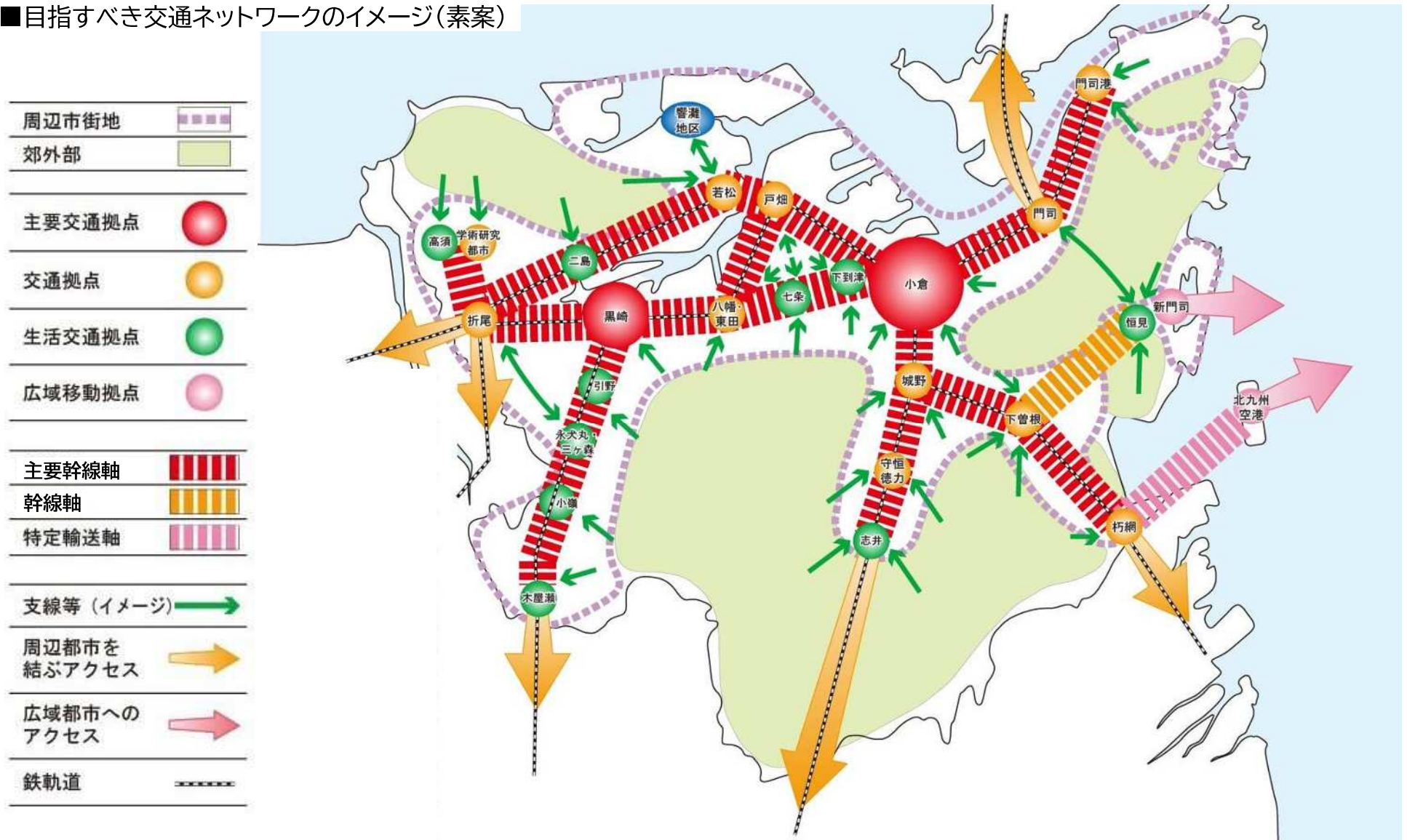
運行団体	運行方面	運行日	運行便数/日
東老人福祉センター	薬台・飯山満方面	週1日	6便/日
	飯山満・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・新高根方面	週1日	6便/日
	高根台・松が丘方面	週1日	6便/日
西老人福祉センター	行田・前貝塚方面	週1日	2便/日
	馬込方面	週5日	5便/日※最大
北老人福祉センター	坪井方面	週1日	8便/日
	大穴方面	週4日	4便/日※最大
	二和方面	週2日	2便/日
中央老人福祉センター	前貝塚方面	週4日	6便/日
	緑台・二和方面	週1日	3便/日

資料：船橋市「交通不便地域支援事業（高齢者支援協力バス）利用手引き」より作成

(3) 将来にわたり公共交通を維持・確保するための公共交通ネットワークの再編と交通モード間の連携強化

将来にわたり公共交通を維持・確保していくには、鉄道、モノレール、バス、タクシーなどの交通事業者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への再編が必要。

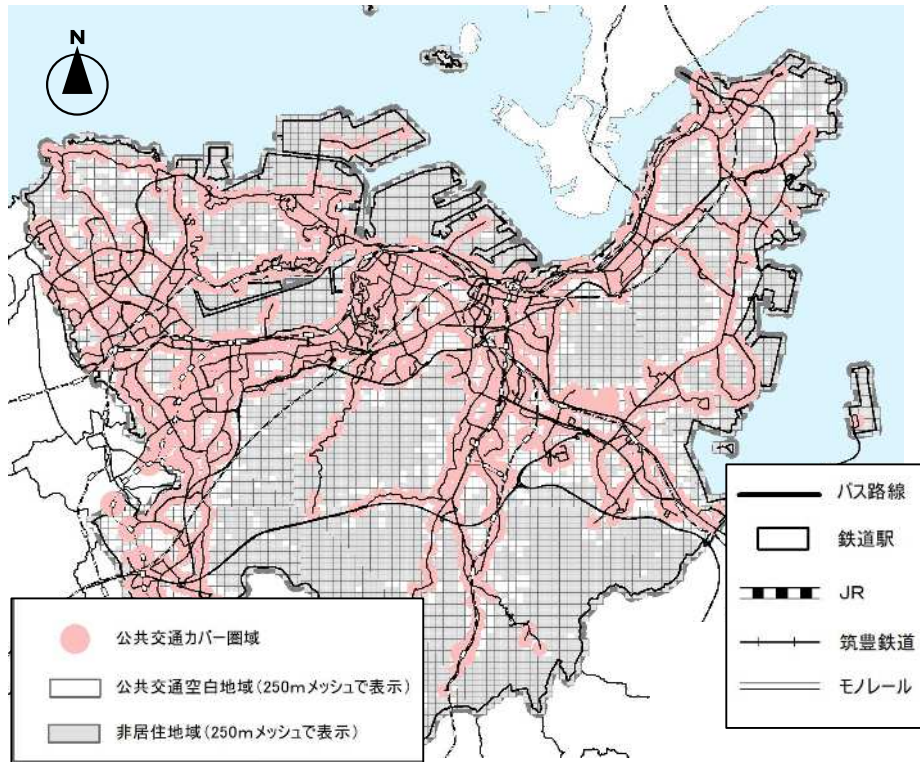
■ 目指すべき交通ネットワークのイメージ(素案)



(3) 将来にわたり公共交通を維持・確保するための公共交通ネットワークの再編と交通モード間の連携強化

国は「交通空白」の定義を明確に定めておらず、地域の実情を踏まえた検討が必要としている。現在の北九州市の「公共交通空白地域」の定義では“時間帯による交通空白”や“タクシーによる移動”を考慮されていないため、改めて定義を再整理していくことが必要。

■ 現況の公共交通人口カバー圏域・公共交通空白地域



資料:R2国勢調査(250mメッシュ)

《R6年度公共交通人口カバー率》

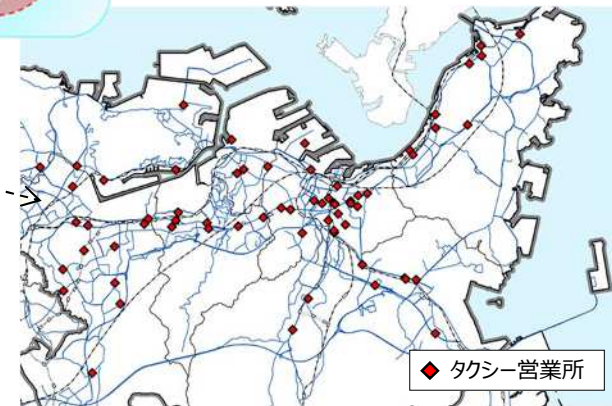
	R2人口	構成比
北九州市全体	936, 597	100.0%
公共交通カバー圏域	814, 040	86.9%
空白地域	122, 557	13.1%

■ 交通空白地域の定義の整理(検討イメージ)



■ タクシー営業所の位置図

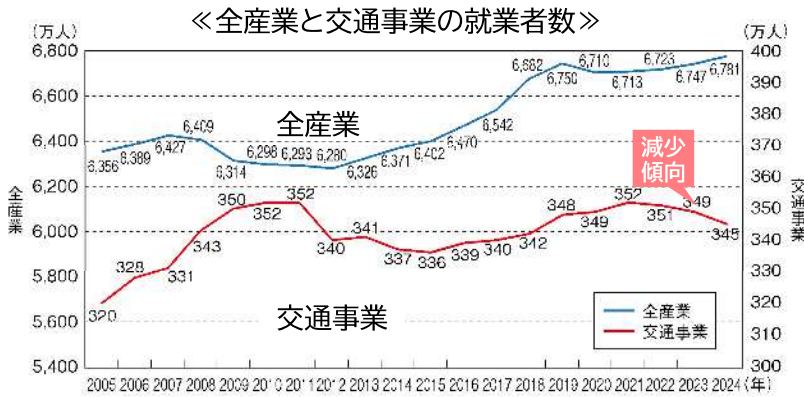
タクシーの配車時間等も新たに考慮



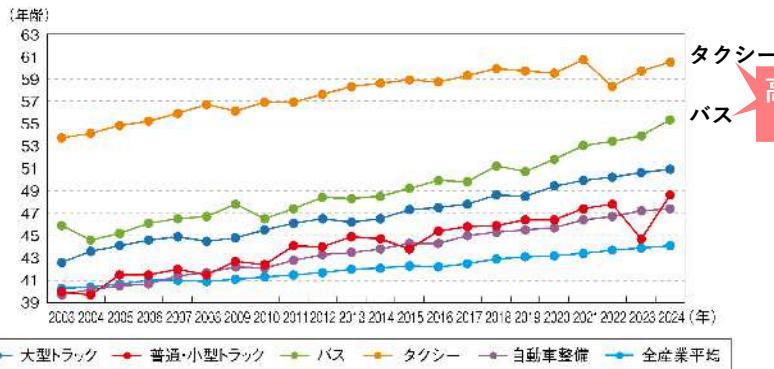
(4) 担い手不足の解消

交通事業者の運転手の不足や高齢化が、公共交通の維持・確保に向けた喫緊の課題となっており、**運転手の確保や省人化に向けた取組を検討**していくことが重要。

全国における交通事業就業者の数と年齢の推移



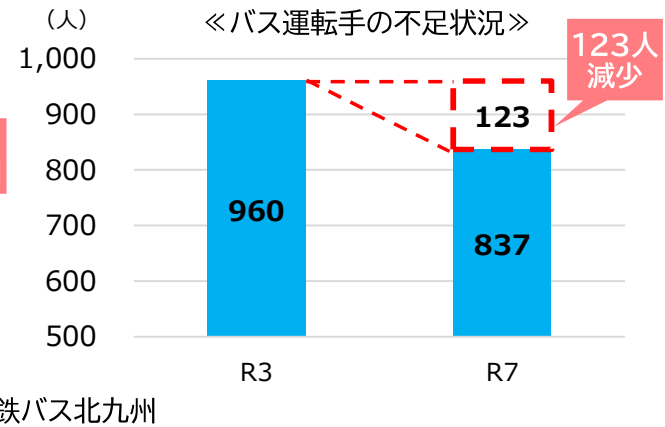
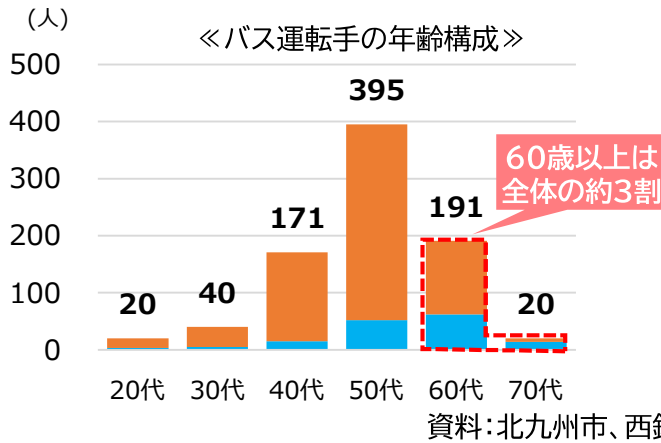
「自動車運送事業等における労働者の全国平均年齢」



注1: 調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
 注2: 「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、投稿者を含んでいる。
 資料: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、
 (一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」
 から国土交通省物流・自動車局作成

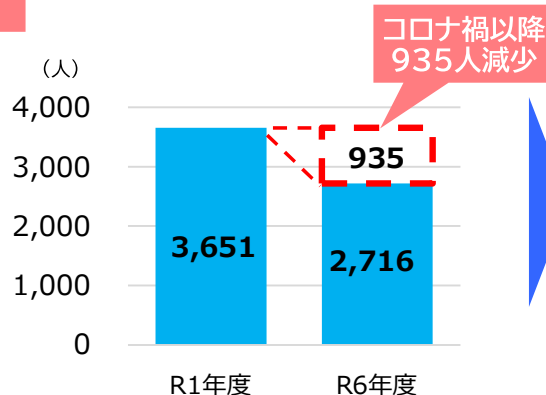
資料: 令和7年度交通政策白書

北九州市におけるバス運転手の年齢構成と不足状況



資料: 北九州市、西鉄バス北九州

北九州都市圏のタクシー運転手数



資料: 北九州タクシー協会

担い手不足の解消に向けた検討が必要

- これまでよりも一歩踏み込んだ運転手確保対策 (交通空白解消等官民連携「北九州モデル」)
- 交通DXを活用した労働環境の改善 (キャッシュレス決済、タクシー配車システム、AIオンデマンドなどを活用した運行管理業務の効率化)
- 日本版ライドシェア等の導入
- 自動運転技術の導入支援 など

(4)担い手不足の解消

【取組事例】 交通空白解消等官民連携「北九州モデル」



交通空白解消に向けた「北九州モデル」始動!
 ~官民連携プロジェクト~

Kitakyushu Action!
 動かせ、未来。北九州市

■共同記者会見(R7年)の様様
 (北九州市、西鉄バス北九州(株)、
 北九州タクシー協会・第一交通産業(株))

(現状)交通事業者独自で運転手を募集していたが
 コロナ禍以降、運転手の不足が加速

(対策)これまでよりも一歩踏み込んだ運転手確保対策が必要
 ⇒行政の信頼度・広報力に着目し、官民連携で運転手を募集

事業者独自の取組み

運転体験会、企業説明会、募集案内(HP掲載) など

西鉄バス

市営バス

モノレール

タクシー
 事業者



業界一体のプロモーション活動

事業者間 ノウハウ共有

- ◆ドライバーといった業界全体の魅力のアピール
- ◆運転手を希望する人々への、就職先の選択肢の拡大
- ◆相乗効果による業界全体の意欲向上

北九州
 市
 連携を主導

- おでかけ交通に「地域人材活用」
 これまで交通事業者だけでは手が出せなかった
 “地域”に対しても呼びかけを実施



- 業界を超えた運転手募集

交通業界の課題である運転手不足に行政も積極的に関与



運転手の全体数を底上げ

(5)交通DXの推進

利用者が便利で快適に利用できる公共交通の実現のために、**交通分野におけるDX(デジタル・トランスフォーメーション)の推進**が必要。

北九州市内での主な交通DX活用事例

■MaaSの推進

<MaaSアプリの利用促進>



<MaaSアプリによるデジタル券の販売>



全国での交通DXの取組

■AIオンデマンド交通の導入

アプリ等での配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決めるため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能。任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能。



■自動運転バス実証実験

<北九州空港～JR朽網駅>



■あいのりタクシーWEB予約システム



#株式会社NTTドコモより

資料:国土交通省「地域交通のり・デザインとAIオンデマンド交通について」

(6)公共交通利用者数の確保(利用促進)

交通事業者の安定的な経営基盤を確保するため、公共交通利用者の増加につながる取組みを積極的に進めることが必要。
 (特に将来の利用者を確保するため、利用促進には若者や女性の視点を取り入れていくことが必要)

公共交通の利用促進につなげる取組

■MM(モビリティマネジメント)の推進

<出前講演>

<乗車体験イベント>

<環境意識啓発イベント>



■チラシ・PR動画等による利用促進・啓発

<PRチラシ>

<PR動画>



■利用促進に向けたサービスの展開

<こどもぼうけんきっぷ>

<こども50円バス>



■おでかけ交通の利用促進

<枝光地区の回数券販売会>



(7)市民・企業・交通事業者・行政の役割の変化と連携強化

「交通事業者」や「行政」のみならず、「市民」や「企業」が、それぞれの果たすべき役割を明確にするとともに、それを十分に理解・認識し、一体的かつ主体的に取り組むこと(連携・共創)が重要。

■関係各主体の連携・共創のイメージ

- 通勤手段としての公共交通の利用推進
- 交通施策への参画と実践
- 社会貢献への意識向上
- **輸送資源の共同利用**
- 環境問題への取組

- 公共交通の現状・役割に関する広報活動支援・啓発
- 施設整備、走行性向上、事業者間の連携支援
- 地域の実情に即した事業方法の検討・公的支援
- **担い手の確保に向けた支援**
- **他分野の輸送資源の活用等に向けた支援**
- 公共交通の利用促進に向けた支援



- **公共交通の積極的な利用**
- かしこくマイカー利用
- 環境問題への意識向上、公共交通への理解
- **交通施策への積極的な関与**
- 交通マナーの向上
- **生活スタイルの変容**

- 運行サービスの維持と向上
- **担い手の確保**
- 情報提供の充実
- 効率的な運行
- 乗り継ぎ利便性の向上
- 利用者の実情に応じたサービスの提供
- **事業者間相互の連携・役割分担**
- 利用促進に向けた取組の実践

実現したいまち

安心して移動できるまち、サステナブルな成長を続けるまち など

改訂のポイント

主要幹線の強化
 幹線の維持
 幹線と支線の連携
 タクシーの活用
 他分野輸送資源の活用
 官民連携による担い手の確保
 各主体の連携と共創
 立地適正化計画との連携

課題解決に向けた取組の視点

- (1) 持続可能なまちを形成するための移動手段の確保
- (2) 地域特性(まちなか・郊外部など)に応じた交通のサービスレベルの確保
- (3) 公共交通の維持・確保に向けた公共交通ネットワークの再編と交通モードの連携強化
- (4) 担い手不足の解消
- (5) 交通DXの推進
- (6) 公共交通利用者数の確保(利用促進)
- (7) 市民・企業・交通事業者・行政の役割の変化と連携強化

方向性(案)

まちの成長を促す
 交通ネットワークの強化

市民生活を支える
 交通ネットワークの維持・確保

利用者視点に立った
 安心・快適な
 利用環境の整備

公共交通を支える
 道路環境の充実

交通施策(イメージ)

「主要幹線」の強化
 「幹線」の維持 など

「幹線」と「支線」との接続強化
 「地域交通」等の維持
 (おでかけ交通の確保、他分野輸送資源の活用等)
 ラストワンマイルへの対応
 担い手不足の解消
 公共交通の利用促進と啓発 など

利用者視点に立った
 公共交通利用環境の整備
 バリアフリーの推進 など

道路・交通環境の充実 など