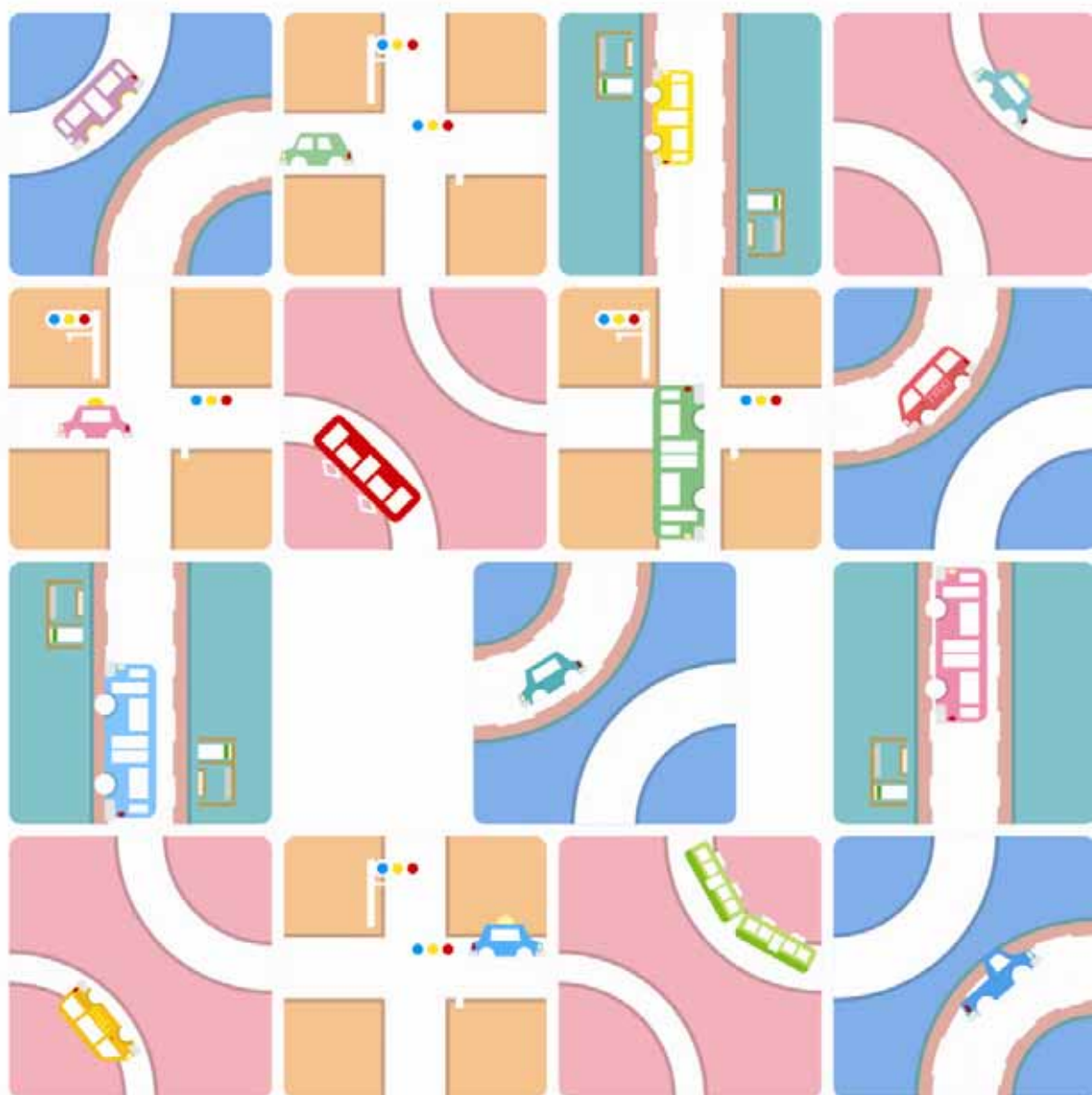


北九州市環境首都総合交通戦略

- 概要版 -



北九州市

ごあいさつ



全国規模での人口減少や超高齢・少子化社会の到来、地方分権の本格化、広域行政の進展、地球規模での環境問題の深刻化など、都市経営にかかる課題は大きく変化しています。

このような情勢のなか、鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況は厳しくなっています。

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

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

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

また、本市は「世界の環境首都」を目指し、環境負荷の軽減を図るため、さまざまな取り組みを行っており、平成20年7月には国から環境モデル都市として認定されました。認定にあたり、低炭素社会の実現に向けた更なる努力を行うこととしており、都市交通の分野では高効率交通システムの構築によりCO₂の排出量削減を実現することとしています。

こうした状況を踏まえ、北九州市での望ましい交通体系を構築するため、既存の公共交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定しました。今後は、この施策を積極的に推進することにより、過度のマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された交通体系を構築するとともに、CO₂削減に寄与していきたいと考えています。

このために、市と交通事業者、関係行政機関が一体となって、施策の推進に努めてまいります。市民の皆様には、公共交通の現状や地球温暖化に対する問題意識を高め、積極的に公共交通を利用していただきたいと思っております。まずは、できることから協力し、実践していただきますようお願い申し上げます。

平成20年12月

北九州市長
北橋 健治

目次

序章	北九州市環境首都総合交通戦略の策定にあたって	1
1章	本市の交通の現状	2
2章	望ましい交通体系	4
3章	交通拠点と都市交通軸	9
4章	総合交通戦略	11
5章	計画目標の設定	19
6章	戦略の進捗管理	20
	用語解説	22

序章 北九州市環境首都総合交通戦略の策定にあたって

北九州市環境首都総合交通戦略を策定する背景と目的

～ 公共交通が衰退すると移動に制約を受ける人々が増加します～

北九州市においては、JR、モノレール、筑豊電鉄、及び路線バスにより、充実した公共交通ネットワークが形成されており、それを補完するおでかけ交通を含め、他都市と比べても遜色の内公共交通サービスが提供されています。しかしながら、人口減少や自家用車利用の増加に伴い、本市の公共交通利用者はこの20年間で約4割減少しており、特にこの10年間では約3割も減少しています。このまま利用者の減少が続けば、減便や路線の廃止等により公共交通の衰退が進み、公共交通以外に移動手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が制約されることが懸念されます。

そこで、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。

公共交通の利用促進をはじめとした都市交通対策は緊急の課題です。このため、市民・企業・交通事業者・行政が一体となり、既存の交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る実効性の高い短中期（5～10年間）施策を盛り込み「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定しました。

対象区域

北九州市全域を対象とします。

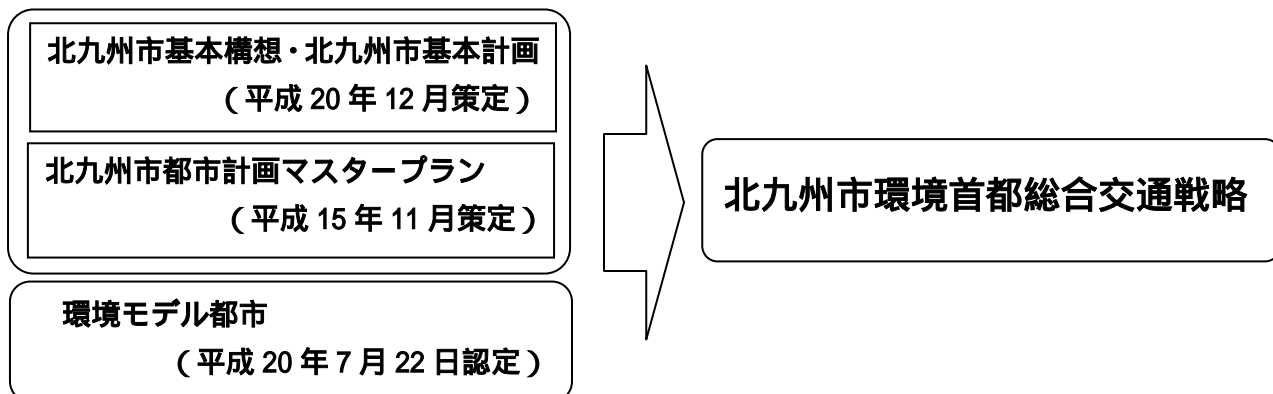
目標年次

概ね10年先を目標とします。

（5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います）

関連する他の計画との関係

本市の上位計画の内容や環境モデル都市の提案内容を踏まえて策定しました。



1章 本市の交通の現状

1.1 公共交通（バス・鉄道など）の利用者が減少しています！

自家用車依存型の生活へ移行

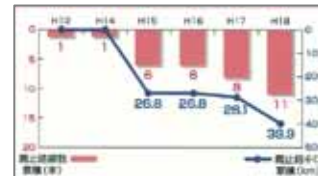
（公共交通利用者が平成 8 年から平成 18 年までの 10 年間で 15 万人/日減少）
（昭和 58 年で 37%だった自家用車利用率が平成 17 年では 58%に増加）



公共交通利用者数及び自家用車保有台数の推移

公共交通利用者の減少により交通事業者の経営環境が悪化による路線廃止

（平成 12 年に西鉄北九州線が全線廃止、バス路線では、平成 13 年から平成 18 年までに 11 路線(約 40km)が廃止）



北九州市内のバス廃止路線数・路線廃止総延長

＜市民アンケートより＞

- ・市民の 9 割近くが、公共交通離れにより地球環境が悪化するなどの理由で、行政や交通事業者が「公共交通案内情報の充実」、「乗り場の改善」、「定時性、速達性の確保」などの公共交通の利便性向上策に取り組むことを支持されています

1.2 高齢者等をはじめとする移動制約者の移動環境が悪くなっています！

公共交通へ依存せざるを得ない高齢者

（車と免許を保有している高齢者の公共交通利用率が 8.6%であるのに対し、車と免許を保有していない高齢者の公共交通利用率は 33.8%）

免許を持たない高齢者の著しく低い外出率

（免許を保有している高齢者の外出率が 73%であるのに対し、免許を保有していない高齢者の外出率は 50%）

高齢者ほど高い自動車運転中の交通事故発生率

（平成 17 年の 75 歳以上の運転時間当たり事故件数は 65 歳未満の 1.59 倍）

採算性の確保が困難な「おでかけ交通」

（公共交通サービスが十分に行き届いていない地区において、「おでかけ交通」を実施していますが、採算を確保できず厳しい運営状況となっています）

＜市民アンケートより＞

- ・若年層や高齢者の約 6 割が公共交通離れにより「移動手段が不便になる」ことを危惧
- ・全年齢層の 6 割以上が「存続が困難なバス路線もできる限り存続すべき」と支持

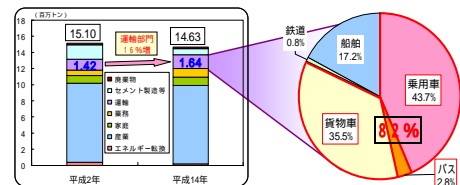
1.3 本市の地球温暖化が進行しています！

運輸部門における地球温暖化には自動車が大きく影響しています

（北九州市の運輸部門の CO₂ 排出量のうち、自動車の占める割合は 82%）

短距離移動での自動車利用の増加

（平成 5 年から平成 17 年までの通勤目的での自家用車利用率は、1km までの移動は 27.4%から 36.1%に、1km から 3km までの移動は 47.4%から 56.1%に増加）



北九州市の二酸化炭素排出量の推移

＜市民アンケートより＞

- ・市民の 9 割以上が公共交通離れによる地球温暖化問題への影響を危惧しています
- ・市民の 9 割以上が個人レベルの意識や理解が重要であると認識しています


各データの出典は本編をご覧ください

1.4 交通の現状からの懸念事項

公共交通、高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境、地球温暖化問題の現状から、今後の都市交通における懸念される事項を整理しました。

(1) 公共交通の現状


このまま過度にマイカーを利用し続けると、公共交通利用者の減少により公共交通の衰退が進み、路線の廃止や減便によるサービス低下が懸念されます。



公共交通離れに歯止めをかけるためには、まちづくり(まちなか居住等による効率的なまちづくり)と一体となって公共交通の利便性を向上させて、市民や来街者に利用しやすい快適な交通体系の構築が必要です。

(2) 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境の現状


このまま公共交通離れが進むと、将来自由に自家用車を利用できなくなる人を含め、移動手段がない人々の増加が懸念されます。



『超高齢社会』に対応するため、安全で安心して利用できる生活交通の確保が必要です。

(3) 地球温暖化問題の現状

このまま自動車交通が増加し続けると、地球温暖化の進行が懸念されます。



啓発・教育などを通して、地球規模の環境問題への理解を深めるとともに、「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進が必要です。

2章 望ましい交通体系

本市の目指す望ましい交通体系の設定にあたっては、本市のまちづくりにおける上位計画である、北九州市基本構想および北九州市基本計画を踏まえて検討することとしました。

2.1 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

本市の交通の現状や懸念事項を踏まえるとともに、北九州市基本構想・基本計画に基づく都市交通分野の取り組みを実現するためのキーワードを基に、『望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針』を設定しました。

懸念事項

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

懸念事項への対応

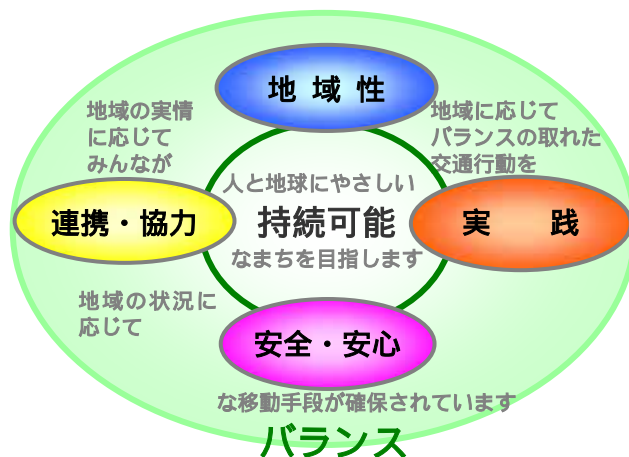
- 1 公共交通の利便性向上を図り、利用しやすい快適な交通体系を構築
- 2 安全で安心して利用できる生活交通の確保
- 3 「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進

本市の懸念を解消するために

理念を導くためのキーワードの整理

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

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



理念を導くためのキーワード

キーワードを踏まえて理念を設定

望ましい交通体系を目指すための理念

『みんなの思いやりと行動が支える、
地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して
～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～

理念を実現させるための基本方針

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

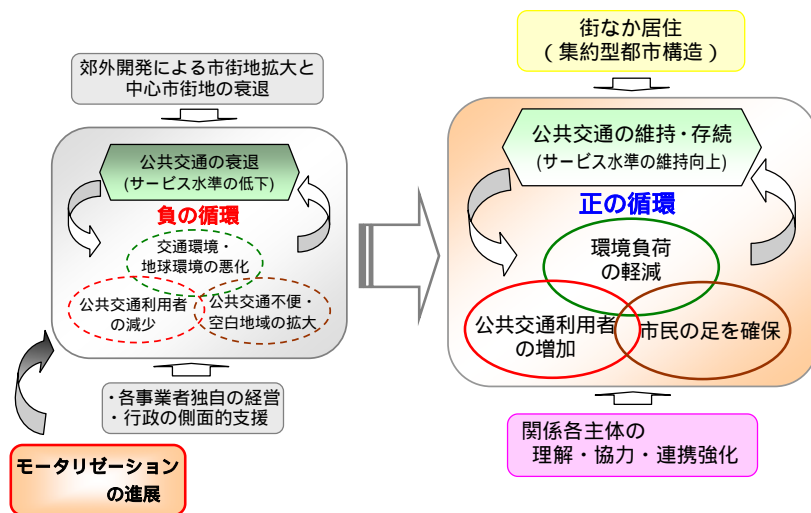
2.2 望ましい交通体系の設定に向けての視点

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

視点 1 まちづくりと一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う

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

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



公共交通の活性化実現イメージ

視点 2 市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして 一体的に取り組む

【市民の役割】

公共交通の衰退や地球温暖化の問題を、一人一人の問題と認識して、人や地球にやさしい移動手段を選択する

【企業の役割】

地域の社会経済活動の担い手として、従業員や顧客が「世界の環境首都」にふさわしい交通行動を実践できるように、積極的に連携・協力する

【行政の役割】

持続可能な公共交通体系を構築する
まちづくりと一体となって、地域の実情に応じた交通の計画を立てる
必要に応じて合理的な支援を行う
意識面での啓発、教育を行う
各関係者間の協議の場の提供・調整を行う



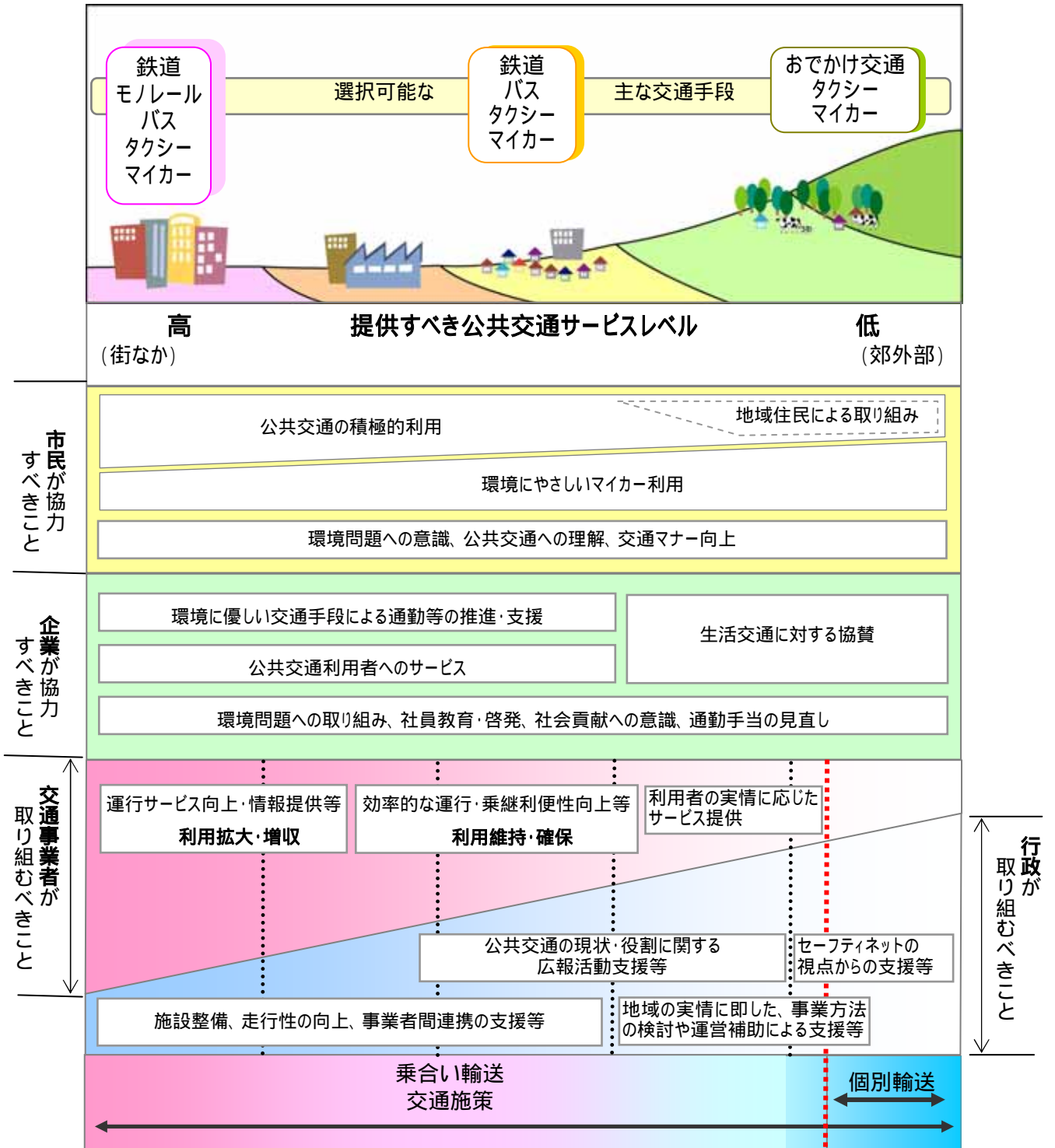
【交通事業者の役割】

利用者ニーズに基づき、快適で適切な運行サービスの提供に努める
関係者に事業情報の開示・提供を行う
利便性向上の改善方策について幅広い視点で提案し、積極的に取り組む
交通事業者相互や市民・企業との連携・協力によるサービス向上に努める

関係各主体の連携・協力イメージ

視点3 地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと 関係各主体がとるべき行動を明らかにする

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



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

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

2.4 望ましい交通体系

望ましい交通体系を目指すための理念や基本方針・望ましい交通体系の設定に向けた視点を踏まえて、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野ごとに望ましい交通体系を設定しました。

分野

意識

望ましい交通体系を実現するには、「公共交通」「道路交通」のソフト・ハード施策の充実はもちろんであるが、利用者である市民一人一人が、公共交通の衰退や地球温暖化等を自らの問題であると「意識」することが、最も重要です。このため、市民・企業・交通事業者・行政が連携・協力して、それぞれの果たすべき役割を認識し、実践する体制づくりが必要です。

公共交通

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

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

道路交通

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

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

望ましい交通体系

市民・企業・交通事業者・行政は、一体となって“世界の環境首都”を目指し、公共交通利用とマイカー利用のバランスを取り、人や地球環境にやさしい交通行動を実践しています

市全域では、
分かりやすく使いやすい、
市民にとって身近な公共交通
となっています

主要な拠点間は、
定時性・速達性の高い
公共交通機関で結ばれています

街なか（集約市街地）では、
歩いて暮らせ、身近に公共交通
を利用できます

周辺市街地では、
主要な拠点まで1回程度の乗り
継ぎで移動ができます

市街地臨海部では、
過度にマイカーに頼らなくてよい
交通手段が確保されています

郊外部では、
通院や買物など、日常生活に最低
限必要な足が確保されています

広域拠点との道路ネットワークが
充実しています

都市内の幹線道路では、円滑な自
動車交通が確保されています

既存の道路ストックが有効に
活用されています

歩行者や自転車利用者にやさしく
安心して暮らせる道路空間が
確保されています

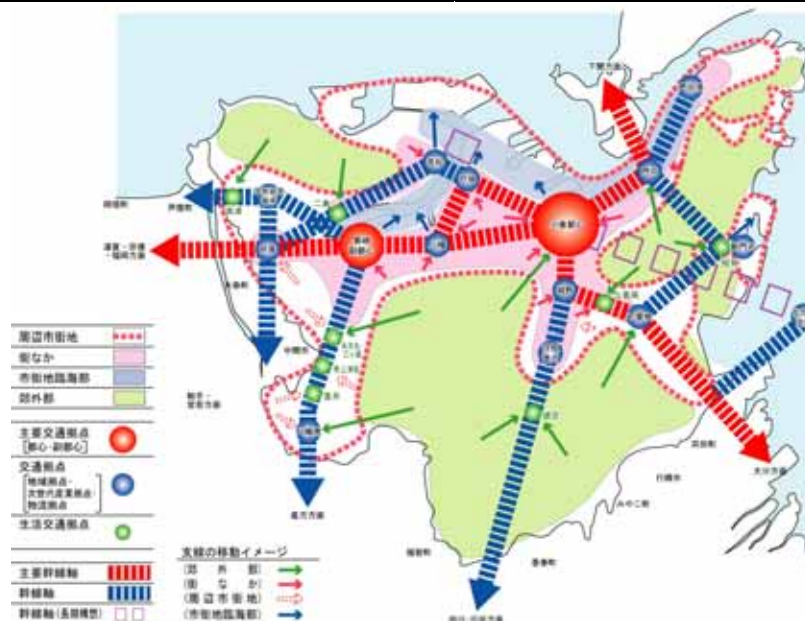
3章 交通拠点と都市交通軸

本市における望ましい交通体系の実現に向けて、北九州市基本計画に示されている交通・物流ネットワークの基本的方向、2章でまとめた「公共交通」及び「道路交通」の望ましい交通体系の設定に向けての視点を踏まえて、交通拠点と都市交通軸を設定し、その基本的考え方や必要な機能について整理しました。

3.1 公共交通拠点と公共交通軸の設定

公共交通の主な役割が、市民の移動手段であることから人流を対象に、公共交通拠点、公共交通軸を設定しました。

項目	拠点、軸の設定・分類		必要な機能
公共交通拠点	主要交通拠点	広域的に求心力のある都心・副都心	多交通機関間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化・乗り場案内・乗り継ぎ案内等の交通結節機能
	交通拠点	その他の公共交通拠点(生活支援拠点、産業拠点、物流拠点)	2交通機関間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化・乗り継ぎ案内等の交通結節機能
	生活交通拠点	小売店舗・病院・銀行など身近な生活を支える生活支援施設や鉄道駅やバス停を有している公共交通軸上にある拠点	公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能
公共交通軸	主要幹線軸	主要交通拠点と本州・西九州・東九州方面への広域的なネットワークを構成する交流軸	概ね10分に1本以上の頻度で大量輸送し、定時性・速達性等の機能
	幹線軸	市内での交通拠点や交通拠点と隣接周辺地域を結ぶ交流軸	概ね30分に1本以上の頻度で中量輸送し、定時性などの機能
	支線軸	公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅または生活交通拠点までの路線	郊外等では、路線バス・コミュニティバスなどが必要であり、日常生活において最低限必要な移動手段を確保する機能 臨海部等では、通勤交通を確保するため、乗り合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能



公共交通拠点、公共交通軸及びその他の地域での移動イメージ

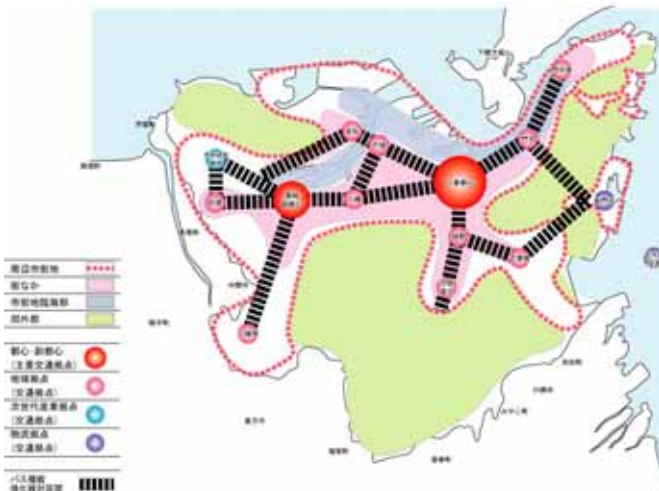
3.2 道路交通軸の設定

道路交通軸については、道路を利用する自動車交通を基本に交通軸の設定を行い、その他道路を利用するバス交通、歩行者・自転車交通については基本的方向などを整理しました。

拠点、軸の設定・分類		必要な機能
自動車交通軸	北九州市基本計画での交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸	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



自動車交通軸



バス機能強化検討区間

検討区間の設定・分類		必要な機能
バス機能強化検討区間	自動車交通軸のなかで、交通需要やバスの運行頻度が多く、バスの定時性・速達性などバス交通の利便性向上の検討が必要な区間	バスの定時性・速達性を確保し、バス交通の利便性向上を図る、バスレーンの連続化や広告付きバス停などの道路機能

基本的方向		必要な機能
歩行者・自転車交通の基本的方向	都心・副都心、地域拠点では誰もが安全・快適に移動できる移動空間を確保 街なか・周辺市街地では、安全・快適な歩行者・自転車利用環境を確保	都心・副都心、地域拠点ではバリアフリーの移動空間の確保と歩行空間の改善、及び駐輪スペースを確保する機能 街なかを中心に、周辺市街地ではバリアフリーの移動空間、自転車通行機能を重視した移動空間及び駐輪スペースを確保する機能



歩行者・自転車交通の基本的方向

4章 総合交通戦略

総合交通戦略は、2章の「望ましい交通体系」の実現に向けて、3つの分野（意識、公共交通、道路交通）に沿い、3章で設定した「交通拠点や都市交通軸」での必要な機能を形成する上での交通課題を抽出し、その交通課題の解消に取り組むべき交通施策と、期待される効果について整理しました。

【施策検討にあたっての考え方】

ポイント1

既存の公共交通ネットワークと道路の有効活用

北九州市内においては、JR、モノレール、筑豊電鉄、及び路線バスにより充実した公共交通ネットワークが形成されており、それを補完する「おでかけ交通」を含め、他都市に比べても遜色のない公共交通サービスが提供されています。

しかし、人口減少・高齢化やモータリゼーションが進展する中で、公共交通離れが急速に進行しています。

ポイント2

市民の暮らしを支え、街なか居住や商業・業務施設の集積を促進する

まちづくりと一体となった、公共交通サービスの充実

街なかや周辺市街地において、少子高齢化が進展するなかで、車中心のライフスタイルにより生活交通が中心部から郊外部へシフトしていることから、中心市街地の活力の低下が懸念されています。

北九州市が掲げる街なか居住の促進、中心市街地への商業・業務施設の集積を進めていくため、交通拠点や都市交通軸の機能強化を図り、市民の暮らしを支えまちづくりと一体となった公共交通サービスを充実していくことが必要です。

以上2つのポイントを踏まえて、

総合交通戦略では、既存の公共交通ネットワークを有効活用し、その充実・強化・維持を図り、公共交通の衰退に歯止めをかけ本市が目指すまちづくりを実現していくため、5年から10年の短中期で実施可能な施策を展開し、市民の移動手段の確保や地球環境面でも持続可能な都市交通システムを構築していきます。

また、調査・研究に時間を要し、利用者の皆様や都市交通ネットワークに様々な影響をあたえるような施策については、長期的に検討が必要なため、課題と今後の方針を整理しました。

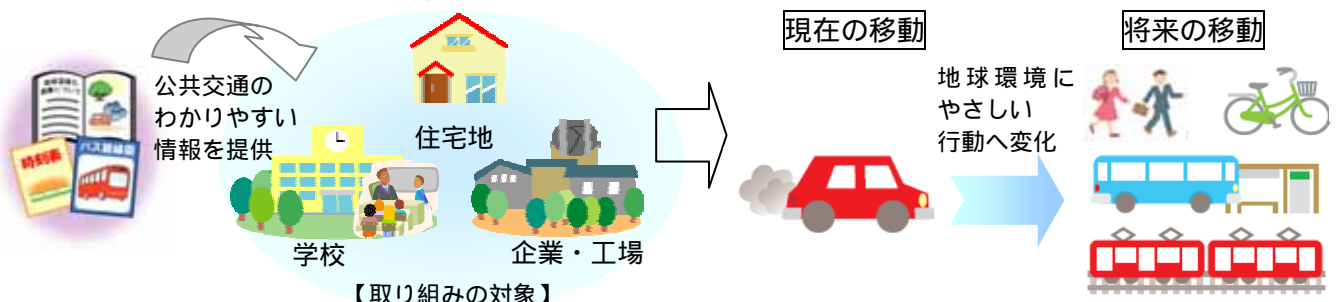
交通の現状や既存の交通に関するアンケート調査の結果より、「意識」に関する交通課題を整理し、望ましい交通体系の実現に向け、「意識」の面で取り組むべき交通施策をまとめました。

(1)「意識」に関わる交通課題と取り組む交通施策

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践	モビリティマネジメントの実施 【公共交通維持・利用促進に向けた教育・啓発】	行政と交通事業者が連携・協力し、地域住民や職場、学校等を対象に、現状の交通問題と地球環境や自分にとって望ましい交通行動に関する情報（公共交通の時刻表や1日の二酸化炭素の排出量等）を提供し、自発的な行動の変容を促す教育・啓発活動を実施	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 公共交通の維持存続 CO₂排出量の削減 マイカーから公共交通への利用転換
	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	交通事業者による利用特典制度の充実と普及による公共交通の利用促進 商業事業者に協力してもらい、公共交通利用者限定した買物・飲食代割引や買物・飲食額に応じたポイントの付与などサービスの拡大・普及	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済の活性化 街のにぎわいの創出 公共交通の利用促進
市民や企業をはじめとした各主体の果たすべき役割の実践	レンタサイクル・カーシェアリングの普及	企業やNPO等の協力を得て、公共交通の駅と停留場付近での「レンタサイクル」の普及 また、中心市街地へのマイカーの乗り入れ抑制やセカンドカーの代替としての「カーシェアリング」の普及	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 CO₂排出量の削減 マイカーから公共交通への利用転換
	エコドライブの推進、低公害車の普及 【バス・自家用車・営業車・公用車】	実施中の「エコドライブ」の推進 交通事業者や企業、行政等が新たに購入する車両に対して、「低燃費・低公害車両」(ハイブリッド車など)の積極的導入	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量の削減
	サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進	公共交通利用者に対して、鉄道駅やバス停などの周辺に整備されている駐車場や駐輪場の利用促進をPRし、「サイクル&ライド」「パーク&ライド」「キス&ライド」等の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 街なか等での自家用車利用の抑制 道路交通混雑の緩和 環境負荷の軽減
	相乗り通勤の促進	一人に1台といった不効率な自動車利用を減らし、複数で乗り合って通勤することが一般化するように、モビリティマネジメントの実施とあわせて「相乗り通勤」の促進	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時の自家用車利用の抑制 道路交通混雑の緩和 環境負荷の軽減

「意識」に関わる主な取り組みイメージ

「モビリティマネジメントの実施」



(2) 「公共交通」に関わる交通課題と取り組む交通施策

公共交通が抱える課題を踏まえ、望ましい交通体系の実現に向け、公共交通拠点や公共交通軸に必要な機能を形成し高めるために、取り組むべき交通施策と期待される効果をまとめました。

公共交通拠点

【主要交通拠点】

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
公共交通 情報案内の 充実と安心 で快適な乗 り継ぎ環境 の確保	交通結節機能の強化 【乗継案内板設置, 乗 場案内, 駐輪スペース, 広告付きバス停, 上屋, ベンチ設置等】	【小倉都心部】 小倉駅周辺のバス乗り場や観光・公 共施設の周辺案内・誘導案内板の設置 三萩野バス停や平和通りバス停等乗 り場が分散しているバス停では乗継ぎ 案内、誘導案内の充実を図り、広告付 きバス停、ベンチ、バスロケーション システム等を整備 放置駐輪対策や公共交通の利用促進 を図るための駐輪場の整備 【黒崎副都心】 JR黒崎駅から他の公共交通乗り場 まで円滑に移動できるように分かりや すい箇所へ誘導案内板の設置	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 乗継ぎ利便性の向上 違法駐輪・放置自転 車問題の解消 安全で快適な歩行や 自転車通行
	公共交通施設の 案内情報の充実 【ICT を活用した総合 情報マップ, 乗り継ぎ 案内, 等】	【小倉駅・黒崎駅】 交通事業者と行政が連携・協力して、 ICT を活用して市内全ての公共交通の 路線、時刻表、乗り場などを集約した 情報を提供する「総合公共交通情報シ ステム」の制作と総合的な公共交通情 報の提供 【人が多く集まる商業施設等】 商業事業者の協力による店舗に公共 交通機関の案内等の表示	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎ利便性の向上 公共交通の利用促進

【交通拠点】

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
乗り継ぎ 施設の充実 と快適な乗 り継ぎ環境 の確保	交通結節機能の強化 【乗継案内板設置, 乗 場案内, 駐輪スペース, 広告付きバス停, 上屋, ベンチ設置等】	【主要なバス停】 門司駅・幸町・第一二島バス停など、 バスと鉄道・タクシー・自転車等の交 通結節点での乗継ぎ案内、誘導案内の 充実を図り、広告付きバス停、ベンチ、 タクシーベイ、駐輪場等を整備 【停留場・鉄道駅】 徳力公団前・北方停留場、三ヶ森駅 など、乗り場までの誘導案内板の設置 と駐輪場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 乗継利便性の向上 違法駐輪・放置自転 車問題の解消 安全で快適な歩行や 自転車通行
	駅前広場の整備	折尾駅、城野駅、下曽根駅など、主 要な鉄道駅の駅前において、バス、タ クシー、送迎車の駐停車スペース、自 転車駐輪場等を一体的に設置する「駅 前広場」を整備	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 まちの玄関口として のシンボル性やラ ンドマーク機能の 向上

【生活交通拠点】

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
快適な乗り継ぎ環境と待合い環境の確保	おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	中谷バス停のように路線バスとおでかけ交通のバス停が離れている箇所では、「おでかけ交通」と他の交通機関との結節機能（相互ダイヤの調整、交通結節点までの路線延伸等）の向上による利用促進 ベンチや上屋等の整備	<ul style="list-style-type: none"> おでかけ交通の利用促進 おでかけ交通の維持・存続 自家用車を利用できない環境にある多くの高齢者等の外出機会の増加

【全市域】

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
公共交通情報案内の充実と安心で快適な乗り継ぎ環境の確保	ICカード乗車券の導入及び共通化	交通事業者と行政が協力し、利用者の利便性向上を図るために乗車券のICカード化によるキャッシュレス化、電子マネー機能（商業施設との連携）ポイント制などの様々な特典のある「ICカード乗車券の導入」を推進 導入が実現した際は、複数の交通事業者のICカードを乗車券や電子マネーとして相互利用できるように「ICカード乗車券の共通化」の実現に向けて更なる検討	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎ時間の短縮 ポイントが運賃になるインセンティブの付与
乗り継ぎ施設の充実と快適な乗り継ぎ環境の確保	バリアフリー化の推進	行政と交通事業者が協力し、主要鉄道駅におけるエレベーターや多目的トイレの設置、主要バス停におけるバスとの段差の解消、低床バスの導入等「バリアフリー化」を推進	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者などの公共交通利用者の快適性や安全性の確保 不自由な方々の外出機会の増加
快適な乗り継ぎ環境と待合い環境の確保			

「公共交通拠点」での主な取り組みイメージ

「交通結節機能の強化」

- ・ 広告付きバス停、ベンチ、上屋の整備
- ・ バスロケーションシステムの整備
- ・ 駐輪場・タクシーベイの整備
- ・ 周辺案内情報版、乗り継ぎ案内版、公共交通誘導サインの設置

等



交通結節機能の強化イメージ（バス停）

公共交通軸

【主要幹線軸】

課題	施策名	施策の内容	効果
バスの定時性・速達性の確保と信頼性向上のための新たな移動手段の検討	<今後の検討課題> 次世代都市交通システムの検討【BRT、LRT】	主要幹線軸における交通課題の早期解決を図るため、公共交通の機能を高め、利便性の向上と利用促進を図る必要があり、既存ストックを有効活用する短中期的な施策として「幹線バス路線と筑豊電鉄の高機能化」を展開 これらの施策実施の効果を検証するとともに、公共交通車両等の技術開発の動向を見ながら、将来、BRT・LRT等を導入する際にスムーズな移行が可能となるよう、地域に相応しい次世代都市交通システムについて慎重に検討	-
	幹線バス路線の高機能化	幹線バス路線では、将来のBRT化を視野に入れながら、既存の道路ストックを有効活用してバスレーンの連続化や延伸、公共車両優先システム（PTPS）を検討・設置 渋滞の多い交差点の改良、公共交通以外の都市高速道路への利用転換を促進 利用者のニーズに応じた運行ダイヤの調整、バス停整備、バスロケーションシステムの導入、バスカメラによる違法駐停車への警告、都市高速道路の活用などを実施	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの定時性、速達性の確保 ・バスの利便性向上 ・自動車利用の抑制 ・道路交通混雑の緩和 ・街なか居住の促進

【幹線軸】

課題	施策名	施策の内容	効果
バスの定時性・速達性の確保・既存交通手段の機能強化	幹線バス路線の高機能化	【上記の主要幹線軸での施策の内容を参照】 主要な開発プロジェクトである学術研究都市～折尾・黒崎間を結ぶ区間については、今後交通需要の増加が予想されるため、より機能の高いシステムの導入について検討	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの定時性、速達性の確保 ・バスの利便性向上 ・自動車利用の抑制 ・道路交通混雑の緩和 ・街なか居住の促進
	筑豊電気鉄道の高機能化	利用者の減少傾向が続き、厳しい経営状況にある、既存の筑豊電気鉄道においてホームの嵩上げ、車両の低床化、案内情報の充実、駐輪場などの乗継ぎ環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の増加 ・持続可能なサービスの提供 ・地域活力の向上 ・環境負荷の軽減

【幹線軸】(つづき)

課題	施策名	施策の内容	効果
	<今後の検討課題> 新規鉄道路線の検討	現在鉄道で連絡されていない若松～戸畑、小倉～北九州空港については、現在、以下に示す構想の調査・研究中 過年度の調査成果の必要性などを踏まえて、継続して検討 【北九州空港アクセス鉄道構想、 洞海湾横断鉄道構想】	-

【支線】

課題	施策名	施策の内容	効果
地域の実情に応じたサービスを提供する生活交通手段の確保・維持	おでかけ交通への支援強化	現在、北九州市では、地域の人々の移動手段を確保するために「おでかけ交通」を運行しているが、利用者が少なく経営的に厳しい状況 利用促進 PR や利便性向上策等と合わせて、新たな支援制度を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・おでかけ交通の利用促進 ・おでかけ交通の維持・存続 ・自家用車を利用できない環境にある多くの高齢者等の外出機会の増加
	通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	市街地臨海部や郊外部の工場等の集積がある地区での、モビリティマネジメントの実施と、公共交通利用に必要な情報を提供するとともに、主要鉄道駅等から通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進	<ul style="list-style-type: none"> ・過度なマイカー通勤の抑制 ・環境負荷の軽減

「公共交通軸」での主な取り組みイメージ

「幹線バス路線の高機能化」

- ・バス専用レーンの連続化や延伸
- ・公共車両優先システム（PTPS）の整備
- ・運行ダイヤの調整
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・都市高速道路の利用

等



「おでかけ交通への支援強化」

- ・利用促進 PR
- ・新たな支援制度の検討

(3) 「道路交通」に関わる交通課題と取り組む交通施

道路交通の現状を踏まえて、望ましい交通体系の実現に向け、道路交通軸（自動車交通軸、歩行者・自転車交通の基本的方向）の機能を形成し高めるために、取り組むべき交通施策と期待される効果をまとめました。

自動車交通軸

課題	施策名	施策の内容	効果
拠点間の速達性・定時性の確保 都市高速道路の利用促進	都市計画道路の整備・都市計画道路網見直し 【真に必要な道路網の計画・整備、長期未着手区間の変更・廃止】	物流・交通ネットワークを形成するため、社会情勢の変化やまちづくりの方向性の転換などを踏まえ、整備が必要な路線・区間については、優先度の高い区間から着実に整備 未着手の路線については整備の必要性（継続・変更・廃止）について検討 幹線バス路線で十分な道路幅員が確保できていない区間については優先的に整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性の向上 ・道路交通混雑の緩和 ・交通事故の減少 ・防災活動の円滑化 ・中心市街地の活性化 ・環境負荷の軽減
円滑な自動車利用環境の確保	鉄道連続立体交差化	駅周辺の鉄道を連続立体交差化することで、踏切の除去による自動車交通の円滑化を推進 線路により分断されていた市街地を一体化し、回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の円滑化 ・鉄道駅へのアクセス強化
	都市高速道路の有効活用	大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進することにより、一般道路の混雑緩和や環境負荷を軽減 都市高速道路における ETC の設置に伴う割引や、新たな料金制度の導入による都市高速道路利用を促進	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車の誘導による物流の効率化 ・都市高速道路の利便性向上 ・自動車交通の円滑化
	道路空間の有効活用	バスレーンのバス運行時間外のバスベ이를タクシーベいや荷捌きベいへの有効利用を検討 バスレーンでの違法駐停車の取締りの強化 一般道路での右折レーンや交差点の改良、違法駐停車の取締りの強化 道路の持つ環境機能を発揮するための道路空間の緑化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上 ・自動車交通の円滑化 ・環境負荷の軽減
	<今後の検討課題> 新規道路の整備 【関門海峡道路】	関門地域の連携強化を図り、本州と九州を結ぶ大動脈として、産業・経済等の活性化に寄与し、災害等に備えた代替機能を確保するため必要な道路 今後は、早期実現を目指し、必要な調査・検討や国への働きかけを実施	-

「自動車交通」に対する主な取り組みイメージ

「都市計画道路の整備」



【整備前】



【整備後】



【整備前】



【整備イメージ】

「鉄道連続立体交差化」

歩行者・自転車交通の基本的方向

課題	施策名	施策の内容	効果
徒歩・自転車の利用促進 安全で快適な徒歩・自転車利用環境の確保	道路空間の有効活用	徒歩・自転車利用の利便性・快適性・安全性の確保を図るために、自転車専用レーンを導入し、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離 鉄道駅の周辺道路における歩道の段差解消、点字ブロックの設置等のバリアフリー化の推進 道路環境機能を発揮するための道路空間の緑化等の推進	・徒歩・自転車利用の促進 ・交通事故の減少 ・環境負荷の軽減

「歩行者・自転車交通」に対する主な取り組みイメージ



「歩道と自転車道の分離」



【整備前】



【整備後】

「道路のバリアフリー化」

5章 計画目標の設定

計画目標設定の考え方に示す4つの視点に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な計画目標を設定しました。

さらに、長期的には環境モデル都市における目標を見据えることとしました。

公共交通の利用動向を見据えた目標

公共交通利用者の減少が続く中、市民の移動手段を確保し維持していくために、「まずは、公共交通離れに歯止めをかけ、長期的には、公共交通利用者を増やすこと」を計画目標の柱とします。

基本方針に対応した目標

3つの基本方針に示された内容を、**分かりやすく定量的な指標で、かつ、効果が計測可能な指標**となるように、以下のとおりに設定します。

超高齢社会における市民の足の確保	公共交通人口カバー率
地球環境にやさしい交通手段の利用促進	自家用車 CO ₂ 排出量
利用しやすく安心して快適な交通体系の構築	公共交通分担率

計画目標 (概ね10年後)

まずは、公共交通離れに歯止めをかけます。

1. 公共交通人口カバー率... 現状の80%を維持する
2. 公共交通分担率(1) ... 現状の20%を維持する
3. 自家用車 CO₂ 排出量 ... 約1% (7,000t-CO₂) を削減する (2)

長期目標

長期的には、公共交通利用者を増やします。

- 公共交通分担率(平成42年) ... 30% (1)
- 自家用車 CO₂ 排出量
- ・平成42年 ... 約13% (92,000t-CO₂) 削減 (2)
 - ・平成62年 ... 約14% (97,000t-CO₂) 削減 (2)

1: 徒歩・二輪車を除く。

2: 単体対策等による排出量の削減は考慮していません。

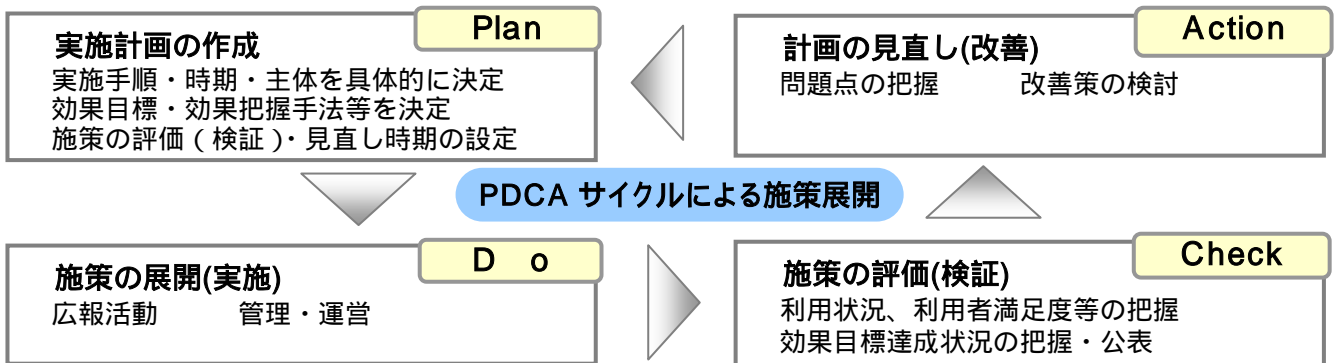
さらに削減量及び割合は、現状(平成17年)の自家用車からのCO₂排出量(697,000t-CO₂)をもとに算出しています。

計画目標のまとめ

6章 戦略の進捗管理

6.1 環境首都総合交通戦略の進捗管理

「環境首都総合交通戦略」策定後の施策展開にあたっては、下記のP D C Aサイクル「実施計画の作成」「施策の展開(実施)」「施策の評価(検証)」「計画の見直し(改善)」によって、着実に施策を進めるとともに実効性を高めていき、5章で設定した目標達成に向けて施策を実施していきます。



6.2 目標スケジュール

施策の検討・実施の時期については、下記のスケジュールを目標に推進していきます。

分野	No	施策名	□: 検討 ■: 実施・継続		
			短期 H21~H25	中期 H26~H30	長期 H31~
意識	1	モビリティマネジメントの実施			
	2	公共交通利用者に対する 利用特典制度の普及			
	3	レンタサイクル・ カーシェアリングの普及			
	4	エコドライブの推進、 低公害車の普及			
	5	サイクル&ライド・ パーク&ライドなどの促進			
	6	相乗り通勤の普及・促進			
公共交通	7	交通結節機能の強化			
	8	公共交通施設の案内情報の充実			
	9	駅前広場の整備			
	10	おでかけ交通と 他交通機関との結節機能向上			
	11	ICカード乗車券の導入及び共通化	・一部共通化		
	12	バリアフリー化の推進	・公共交通車両の低床化 ・主要駅		
	13	幹線バス路線の高機能化			
	14	筑豊電気鉄道の高機能化			
	15	通勤時の乗り合い 送迎バスの導入促進			
	16	おでかけ交通への支援強化			
	17	新規鉄道路線の検討	別途検討		
	18	次世代都市交通システムの検討	別途検討		
道路交通	19	都市計画道路の整備・ 都市計画道路網見直し			
	20	鉄道連続立体交差化			
	21	都市高速道路の有効活用			
	22	タクシー利用環境の改善			
	23	取り締まりの強化			
	24	タクシー客待ち・ 荷置きスペースの有効活用			
	25	自転車専用レーンの導入			
	26	徒歩・自転車での 移動環境・利用環境の改善			
	27	道路緑化の推進			
	28	新規道路の整備	別途検討		

北九州市環境首都総合交通戦略【概要版】

平成20年12月作成

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