

## 第3章 (Check) これまでの取り組みに対する評価

総合交通戦略の策定から5年が経過した現時点において、これまでの取り組みに対する評価を実施します。

### 1. 計画目標の達成状況

交通戦略策定後5年が経過した現時点で、策定後概ね10年後の計画目標の3指標について目標値を達成しています。

- ・公共交通人口カバー率は80%を維持（策定時79.3% 現在79.5%）
- ・公共交通分担率は上昇（策定時20.5% 現在21.9%）
- ・自家用車からのCO<sub>2</sub>は約1%以上削減（約2.4%、16,400 t削減）

計画目標の達成状況

	交通戦略策定時	計画目標 (策定後概ね10年後)	現在 【 H24年度末 】	達成 状況
公共交通人口カバー率	79.3%	現状の80%を維持	79.5%	
公共交通分担率	20.5%	現状の20%を維持	21.9%	
自家用車CO <sub>2</sub> 排出量	69.7万 t -CO <sub>2</sub> /年	約1%を削減 7,000 t -CO <sub>2</sub> /年	約2.4%削減 16,400 t -CO <sub>2</sub> /年	

(1) 公共交通人口カバー率

公共交通人口カバー率は80%を維持しています。(策定時79.3% 現在79.5%)

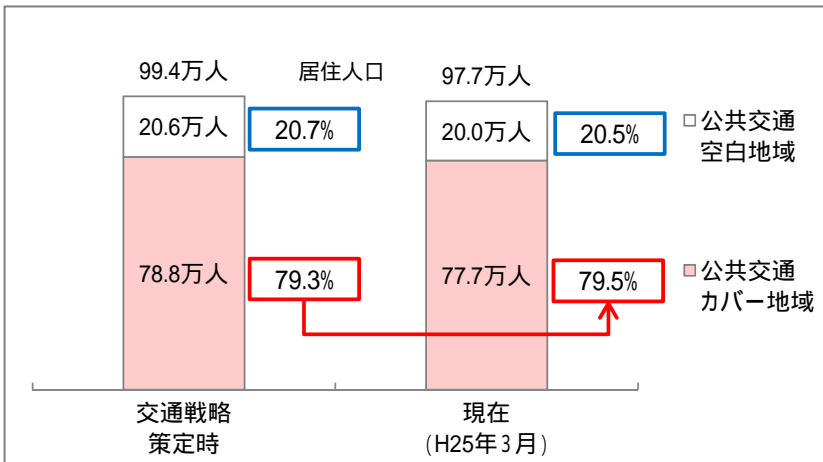
- 公共交通サービスがカバーされている圏域に居住する人の割合は、総合交通戦略策定時と同水準の約80%を維持しており、計画目標を達成しています。

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

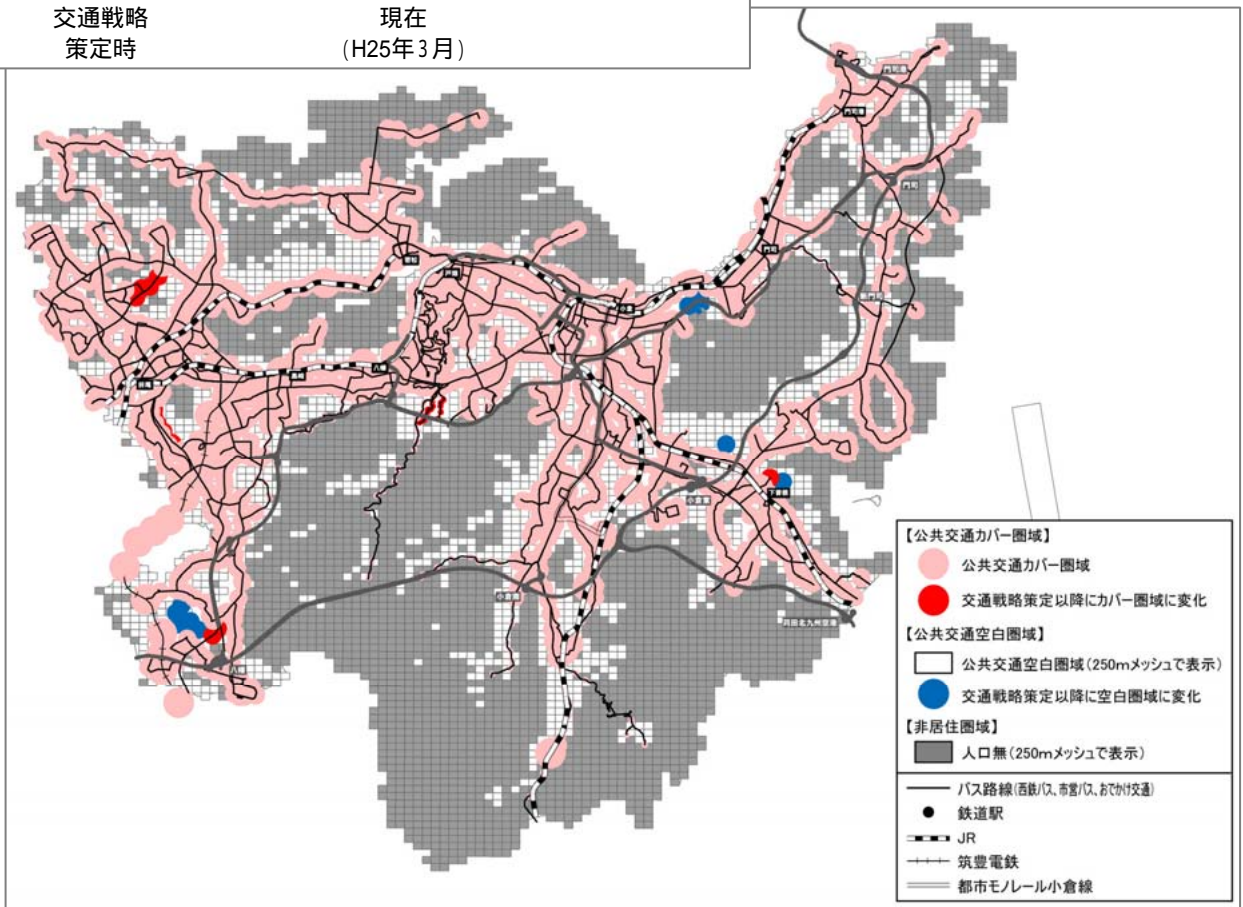
【公共交通カバー圏域】

鉄道駅から500m以内またはバス停から300m以内  
(高台地区：標高50m以上はバス停から100m以内)の地域

公共交通人口カバー率の変化



人口は国勢調査250mメッシュより集計  
(交通戦略策定時 = H17国調人口, 現在(H25年3月) = H22国調人口)



北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

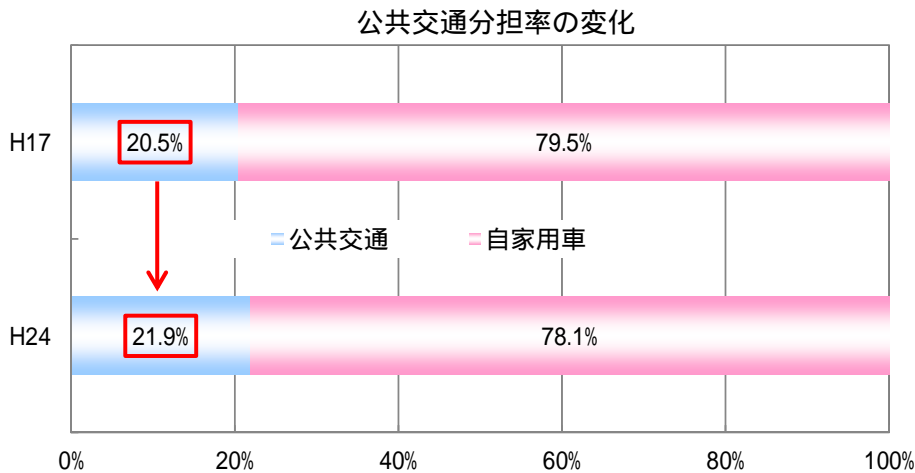
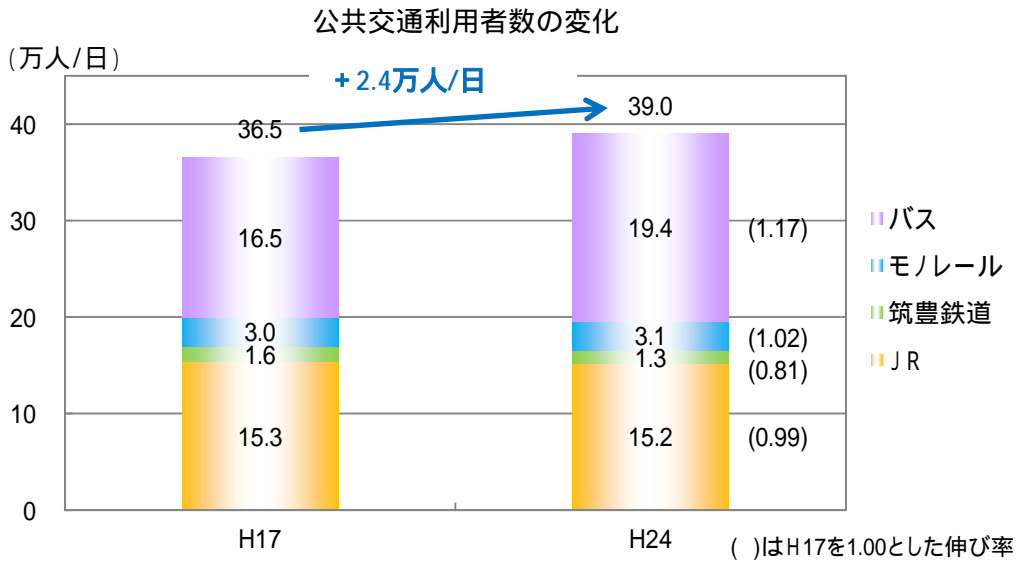
(2) 公共交通分担率

公共交通分担率は上昇しました。(策定時 20.5% 現在 21.9%)

- 公共交通利用者数は、総合交通戦略策定時より増加しました。
- 移動の際に公共交通を利用する人の割合が高くなり、計画目標を達成しています。

公共交通分担率は、第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17年)による北九州市内の分担率をベースとして、H17からH24の公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして算定しています。

(万トリップ/日)				備考
	公共交通	自家用車	計	
H17	36.0 20.5%	139.8 79.5%	175.8 100.0%	第4回(H17)北部九州圏パーソントリップ調査による北九州市内トリップの分担率
増減量	2.4	-2.4	0.0	公共交通利用者数の変化(H17 H24) 出典) 交通事業者の実績データ
H24	38.5 21.9%	137.3 78.1%	175.8 100.0%	総トリップ数は変化しないと考え、公共交通の増加量を自家用車からの転換量として算定

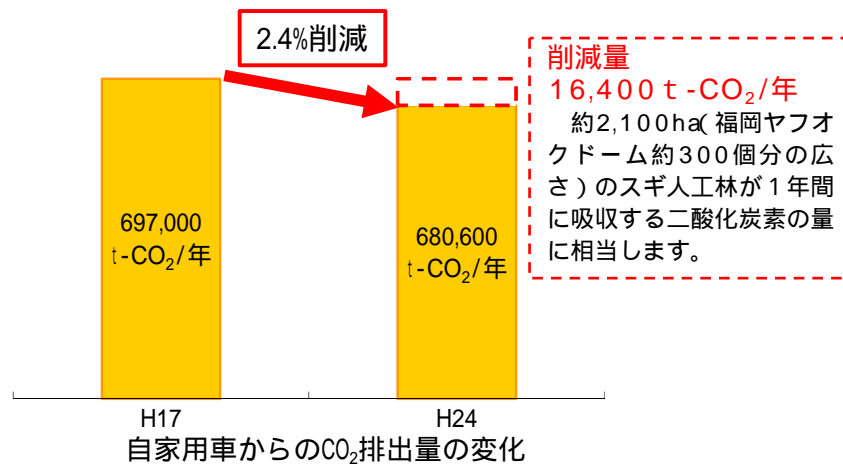
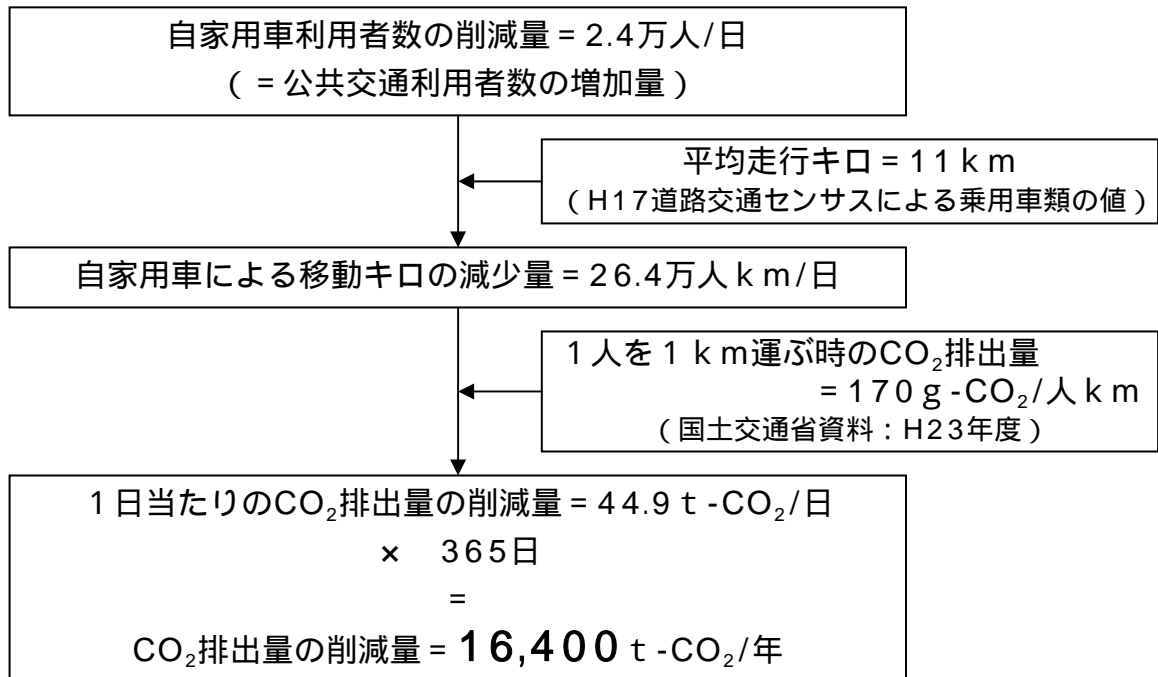


(3) 自家用車CO<sub>2</sub>排出量

自家用車からのCO<sub>2</sub>は約1%以上削減しました。(約2.4%、16,400 t削減)

- ・自家用車の利用が減少したことで、CO<sub>2</sub>の排出量が減少しました。
- ・約2.4%の減少が見込まれ、計画目標(約1%削減)を達成しています。

公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして、CO<sub>2</sub>排出の削減量を算定しています。



平成24年の排出量

平成17年の自家用車(自家用乗用車+軽自動車)のCO<sub>2</sub>排出量(69.7万t-CO<sub>2</sub>/年)をベースとして、上記の方法で算定した削減量を減算した値。

【参考】「北九州市環境モデル都市行動計画」による自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の算定値

	- 10.3万 t-CO <sub>2</sub>	
137.7万 t-CO <sub>2</sub>		127.4万 t-CO <sub>2</sub>
(H17年度)		(H22年度)

【参考】 「公共交通分担率」と「自家用車CO<sub>2</sub>排出量」の算定方法について

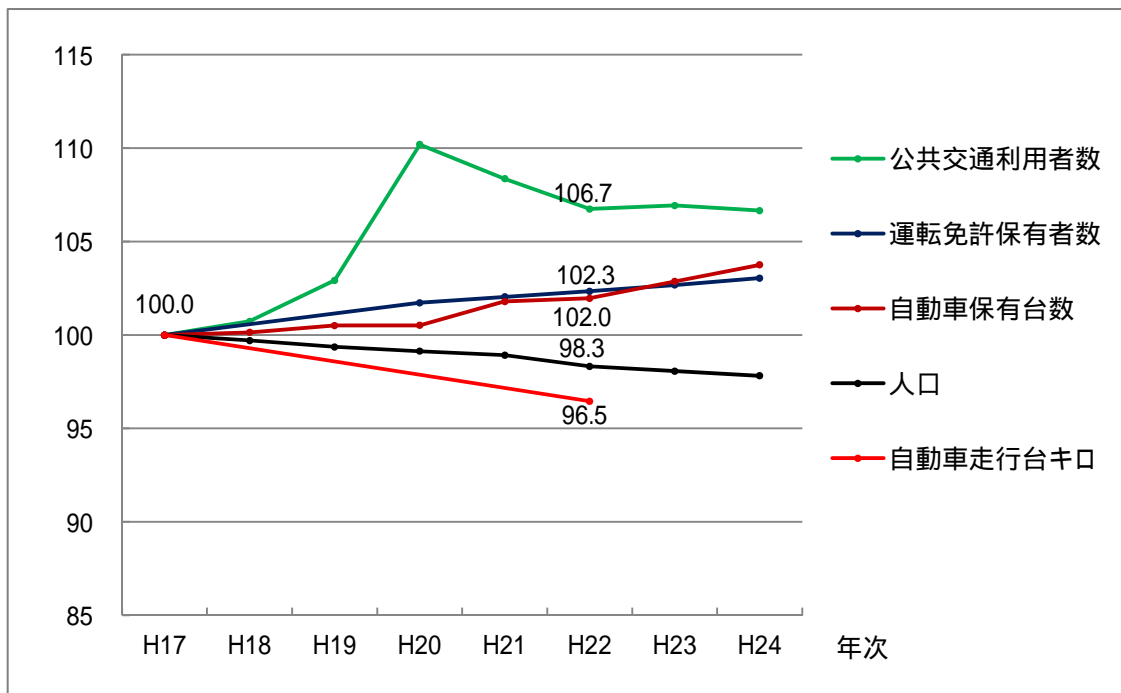
算定する上で必要となる「自家用車利用者数」が正しく把握できないことから、「自家用車利用+公共交通利用」の総数は計画策定時から変化がないとして、公共交通利用の変化量を自家用車利用から差し引いて推計しています。

計画策定時の「自家用車利用者数」および「公共交通利用者数」は、第4回北部九州圏パーソナルトリップ調査（平成17年実施）の結果を用いています。

参考までに、平成17年以降の指標の変化を下のグラフに示しています。

- ・本市の人口は減少しているものの、自動車免許保有者数や自動車保有台数は若干増加しています。
- ・しかしながら、道路交通センサスによる市内道路の総走行台キロ（台数×移動距離の合計）は、H17年からH22年にかけて減少（-3.5%）しており、自家用車利用者数は減少していることが推察されます。

各指標の変化（平成17年を100とした値）



人口、自動車保有台数、公共交通利用者数：北九州市「統計年鑑」

運転免許保有者数：福岡県警「交通年鑑」

自動車走行台キロ：道路交通センサス（H17、H22）による市内道路区間の合計値

公共交通利用者数は増加しているのに対し、自動車交通量は減少していることから、自動車利用から公共交通利用に転換したと考えられます。

## 2. これまでの取り組みによる成果

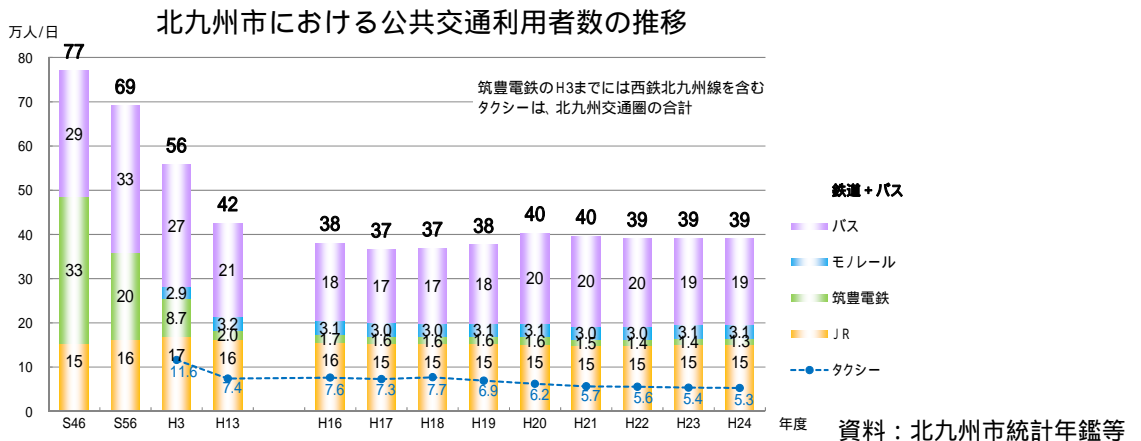
これまでの取り組みにより、一定の成果が上がっています。

- ・公共交通利用者の減少に歯止めがかかりました。
- ・公共交通に対する市民の満足度が向上しました。

### (1) 公共交通利用者数の変化

#### 公共交通利用者数の減少に歯止めがかかりました。

- ・本市における公共交通利用者数は、平成17年まで減少の一途をたどっていましたが、平成18年からは、増加または横ばいに転じています。
- ・特に、バス利用者は総合交通戦略策定時より増加しています。
- ・本市の人口は減少中でありながら、公共交通利用者は減少していないことから、総合交通戦略による成果が上がっていると考えられます。
- ・なお、タクシーの利用客数は、近年減少傾向となっています。



- ・公共交通の減少に歯止めがかかった要因としては、施策を実施することによる「公共交通の利便性の向上」に加え、モビリティマネジメント等により自家用車から公共交通の利用へ「市民の意識が変化」したと考えられます。

#### 【公共交通の利便性の向上に寄与した主な交通施策】

交通施策	施策による効果
駅前広場の整備	鉄道駅へのアクセス性の向上、乗り継ぎ利便性の向上
サイクル&ライド、パーク&ライド駐車場の整備・運営	駅やバス停へのアクセス性の向上
バス停整備	バスの待合環境の改善
バスロケーションシステム導入	バス待ちのイライラが解消
案内板の整備	乗り継ぎのわかりやすさが向上
ICカード乗車券の導入・相互利用化	利用者が運賃を支払う際の利便性が向上
バスレーンのカラー舗装化	バスの定時性速達性が向上

#### 【公共交通利用への意識の変化をもたらした主な交通施策】

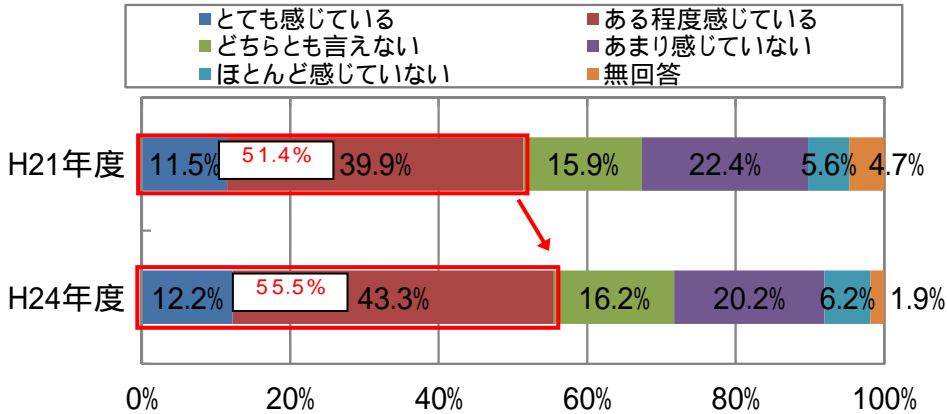
交通施策	施策による効果
筑豊電鉄の利用促進PR	筑豊電鉄利用への手段転換
モビリティマネジメント	自家用車利用から公共交通への手段転換

(2) 公共交通に対する市民満足度

公共交通の利便性に対する市民の満足度が向上しました。

- ・市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる市民は半数を超え、その満足度は向上しています。H21年：51.4% H24年：55.5%
- ・交通施策の実施による公共交通の利便性が向上したことを市民が実感していると考えられます。

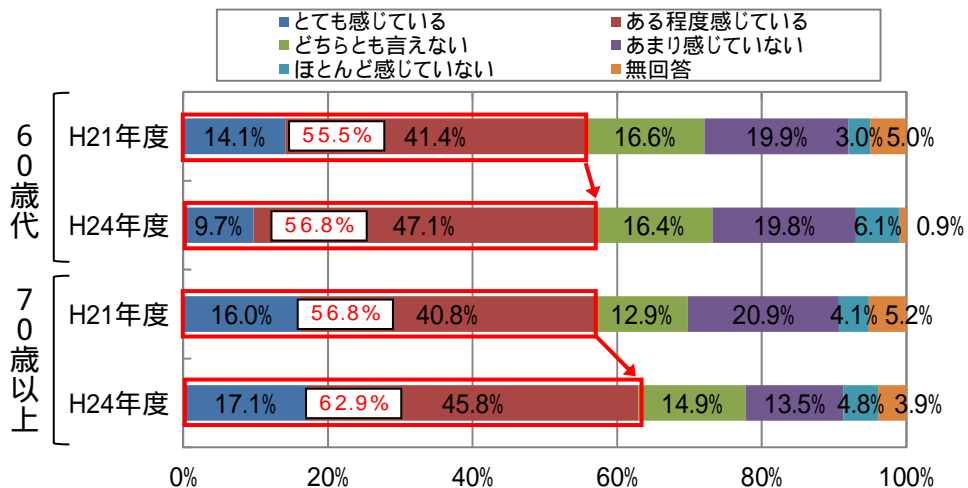
公共交通の利便性に対する市民の満足度



平成21年度調査：市内居住20才以上の3,000人対象に調査  
有効回答数1,618票、有効回答率53.9%  
平成24年度調査：市内居住20才以上の3,000人対象に調査  
有効回答数1,488票、有効回答率49.6%

- ・特に、高齢になるほど満足度は高い傾向にあり、バリアフリー化の推進による効果が現れていると考えられます。

公共交通の利便性に対する高齢者の満足度



高齢者回答数：H21調査725票  
H24調査685票

資料：市民意識調査（新しいまちづくりによる市民満足度等について）；平成21年度実施  
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

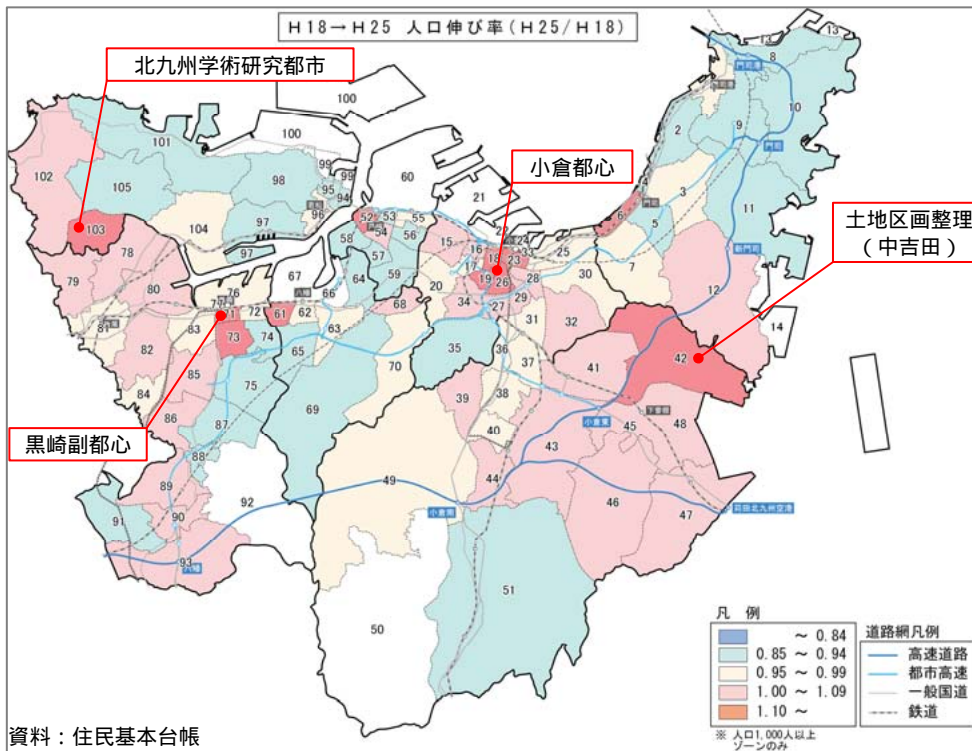
(3) その他の成果

人口移動

市内では、郊外部だけでなく都心部でも人口が増加しています。

- ・本市においては、区画整理事業等により郊外部への人口分散が見受けられますが、小倉都心や黒崎副都心でも人口が増加しています。
- ・総合交通戦略による小倉都心や黒崎副都心の公共交通の利便性の向上等が、まちなか居住に寄与していると考えられます。同時に、郊外部における市民の足が確保されていることもうかがえます。

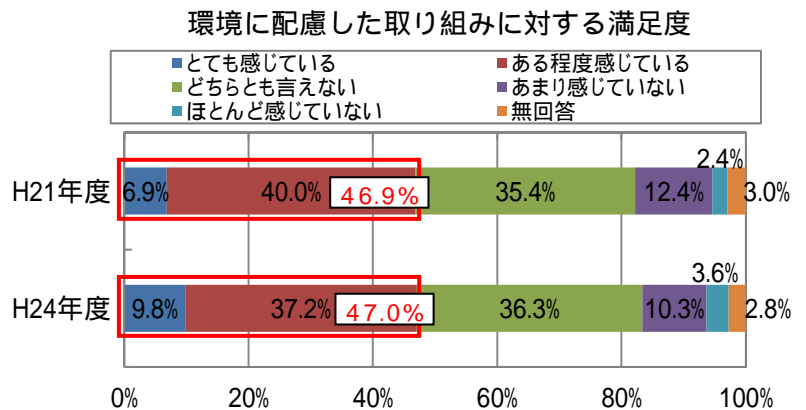
居住人口の伸びの状況 (H18とH25の比較)



環境への配慮

環境への配慮に対する意識が市民の多くに浸透しています。

- ・市民意識アンケートによると、市政や市民が行う環境に配慮した取り組みに対して、半数近くの方が満足度を感じています。
- ・総合交通戦略でのモビリティマネジメントが市民の環境への配慮に寄与していると考えられます。



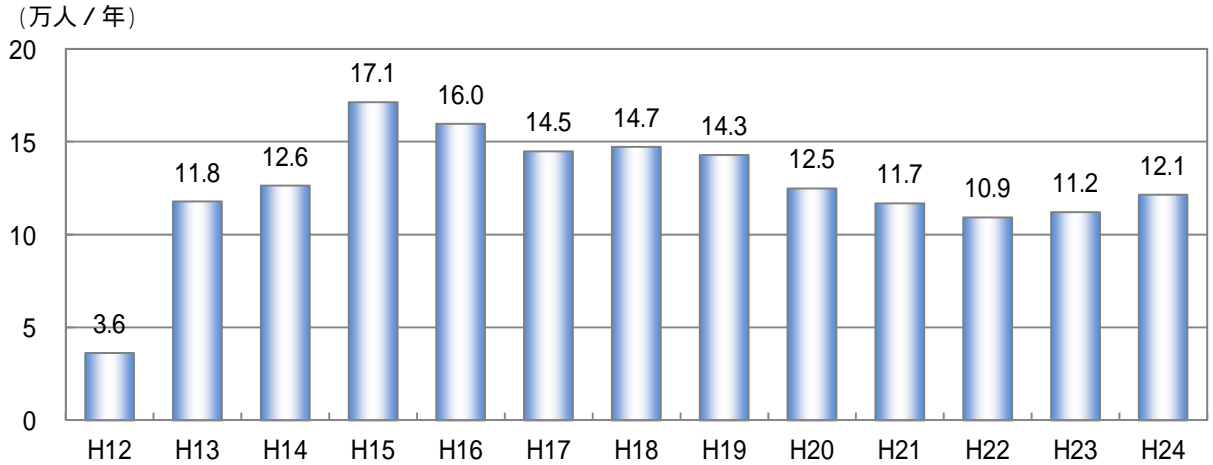
資料：市民意識調査（新しいまちづくりによる市民満足度等について）；平成21年度実施  
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施



### おでかけ交通の利用者数

**おでかけ交通の利用者数は、減少から微増へ変化しました。**

- ・おでかけ交通の支援制度が平成22年度に策定され、平成23年度に4地区で新たに試験運行が開始された(1地区は運休中)こともあり、利用者総数は、減少から微増に転じています。
- ・おでかけ交通は、高台地区やバス路線廃止地区において、貴重な「市民の足」として役立っています。

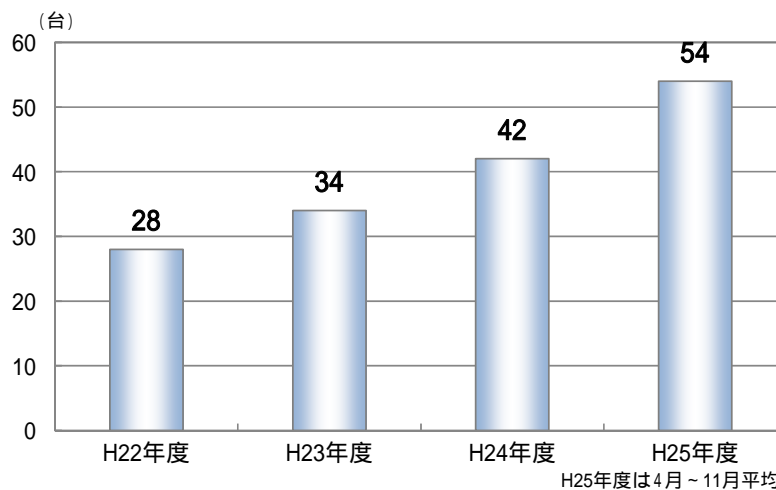


資料：北九州市

### コミュニティサイクルの利用者数

**コミュニティサイクルの利用者数が増加しています。**

- ・コミュニティサイクルは、小倉都心部と東田地区において導入され、利用者数は年々増加しており、徐々に市民に浸透してきています。



コミュニティサイクルの利用状況(1日平均利用台数)

資料：北九州市

### 3. 現状における課題

これまでの取り組みにより計画目標を達成し、一定の成果が上がっていますが、現時点において、以下のような課題があります。

#### 【課題 - 1】

##### 公共交通を取り巻く環境

公共交通利用者の減少には歯止めがかかりましたが、通勤・通学者人口の減少や、公共交通のサービス水準の低下等により、再び減少に転ずる恐れがあります。さらに、利用者の減少が続けば、公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

#### 【課題 - 2】

##### 移動に制約を受ける人々の交通環境

本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しており、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

#### 【課題 - 3】

##### 地球温暖化問題

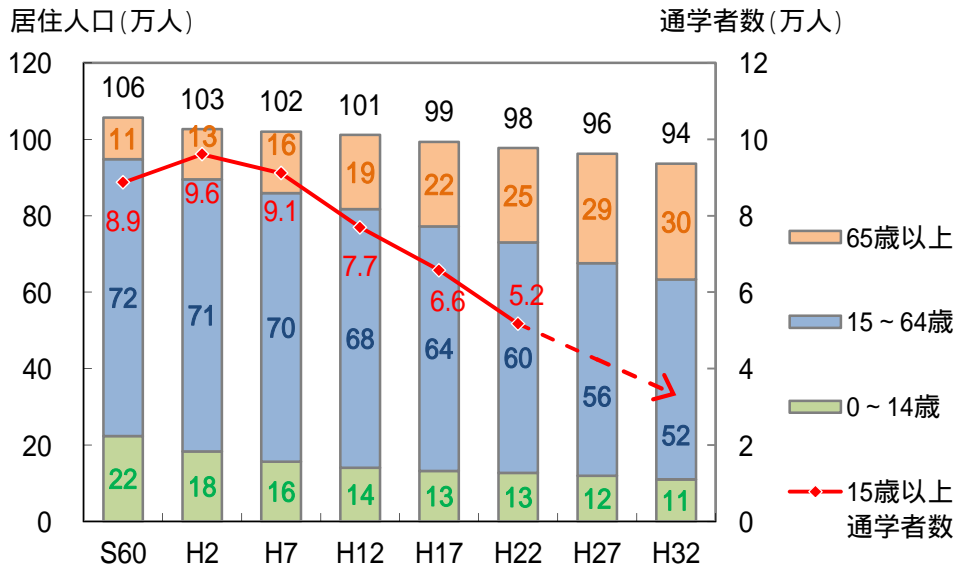
自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念され、公共交通の利用促進に加えて、徒歩・自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

【課題 - 1】 公共交通を取り巻く環境

**公共交通利用者が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。**

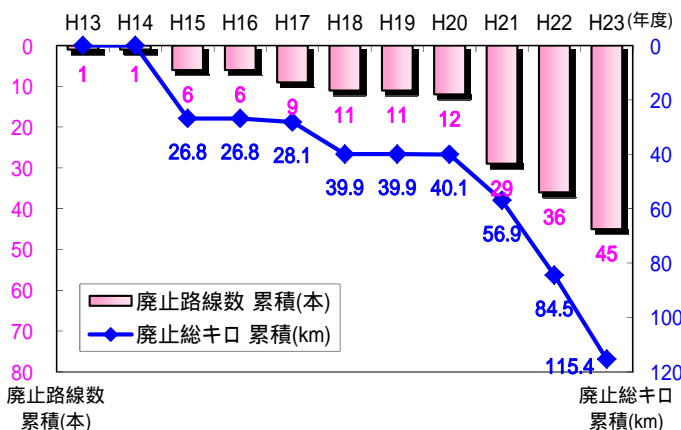
- ・本市の人口は減少し続けており、今後も人口の減少が予想されます。
- ・15歳以上通学者数の減少が顕著であり、生産年齢人口（15～64歳）も減少することから、通勤・通学における公共交通利用者の減少が推察されます。
- ・そのため、公共交通利用者の減少には歯止めがかかったものの、再び減少に転じる恐れがあります。
- ・バス路線は、平成13年から現在までに45路線（約115 km）が廃止されていますが、利用者が再び減少に転じた場合には、サービス水準の低下、さらには公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

居住人口と15歳以上通学者数の推移



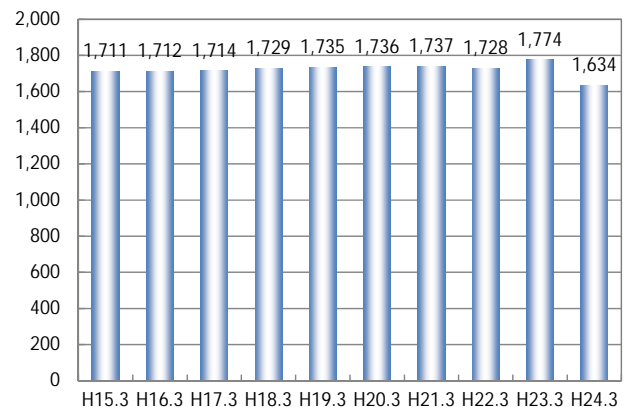
資料：平成22年までは「国勢調査」  
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の中位推計（平成25年3月推計）

北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



資料：北九州市

北九州市内のバス停数の推移



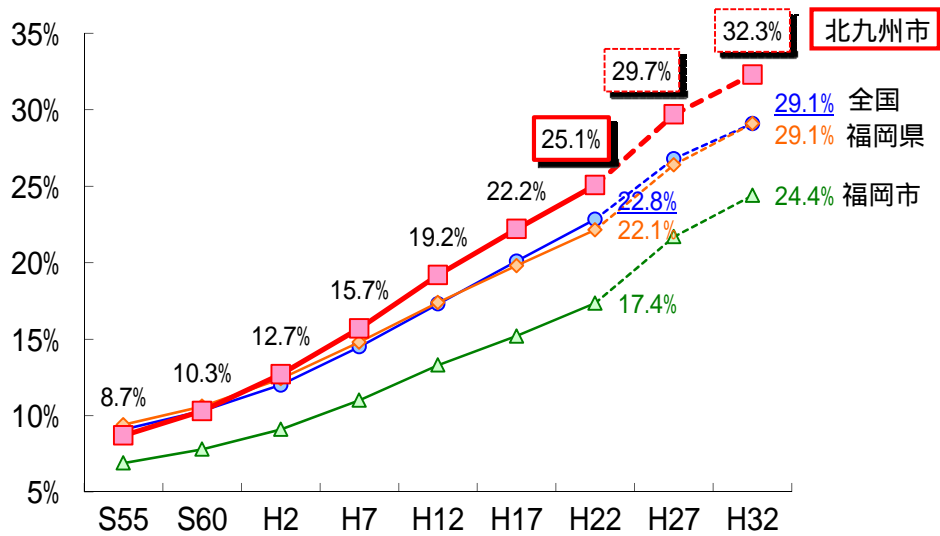
資料：北九州市統計年鑑

【課題 - 2】 移動に制約を受ける人々の交通環境

高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

- ・本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- ・今後もさらに高齢化が進行し、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

高齢化率の推移及び将来推計



資料：平成22年までは「国勢調査」  
 平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」  
 の中位推計（平成25年3月推計）

【課題 - 3】 地球温暖化問題

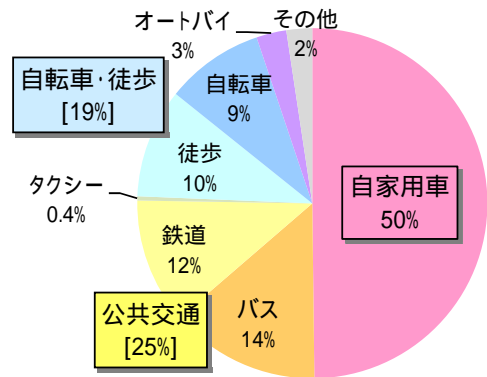
自家用車依存に起因する地球環境への影響が懸念されます。

- ・本市は、他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高く、公共交通や徒歩・自転車の利用割合が低い状況にあります。
- ・自動車車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念されます。
- ・公共交通利用促進に加え、徒歩や自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。
- ・自転車の利用環境の向上は、市民からの要請も高くなっています。

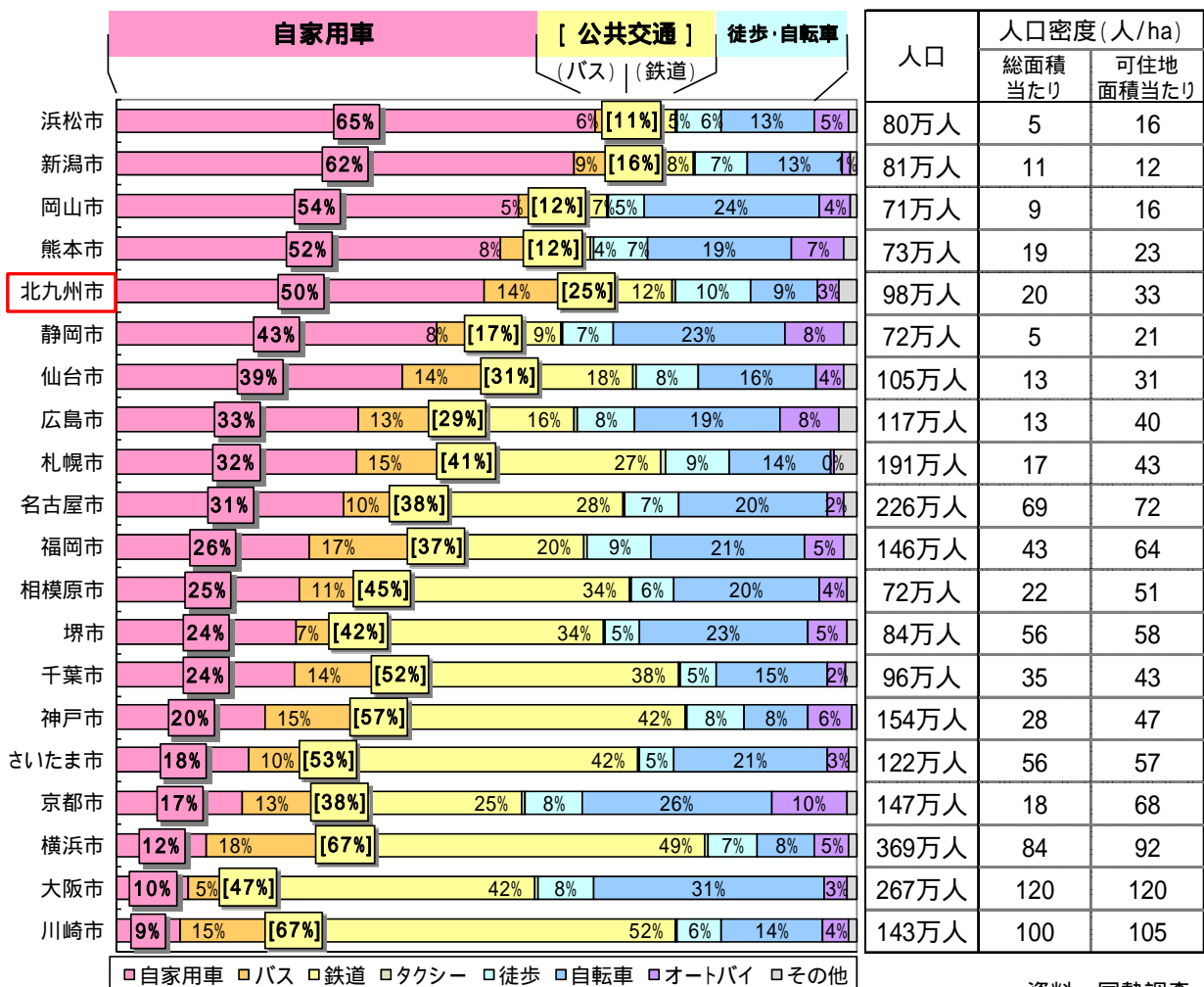
他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高い

本市における通勤通学時の利用交通手段は、自家用車が50%を占めており、政令市20市の中で5番目に高い状況です。

通勤・通学時の利用交通手段【北九州市】



通勤・通学時の利用交通手段 < 平成22年 >

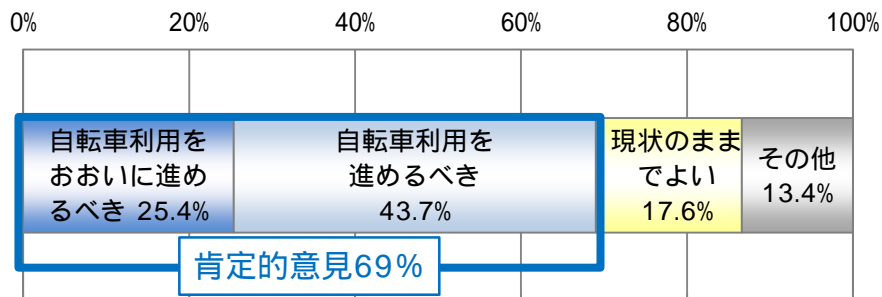


資料：国勢調査

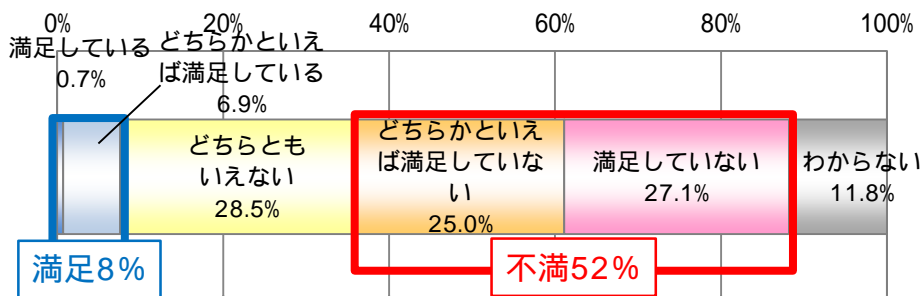
**自転車利用環境に対する市民の要請は高い**

- ・市民アンケートによると、自転車利用の促進を進めることに対し、肯定的な意見は約7割となっています。
- ・これに対して、自転車利用環境については、5割の人が満足しておらず、自転車利用環境の向上が望まれます。

【自転車利用の促進を進めること】



【現在の自転車利用環境の満足度】



資料：平成24年6月実施 市政モニターアンケート（自転車の利用促進について）