

北九州市環境首都総合交通戦略

— 概要版 — (案)

平成26年8月

北九州市

北九州市では、公共交通のサービス向上と維持・存続を図り、地球温暖化の進行にも歯止めをかけていきたいという思いを込め、本市の都市交通のあり方や短中期の交通施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年12月に策定しました。

交通施策の展開は策定時の概ね10年後を目標年次として、PDCAサイクルによって進められています。

目標年次の中間年にあたる平成25年度に、策定から5年間の取り組みに対する評価（Check）を実施し、その結果を踏まえて、計画の見直し（Action）を行いました。



Check ＜評価＞	これまでの取り組みによる成果と	●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。
	現状における課題	●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。 ●現状においては、次のようなことが懸念されます。 ・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 ・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 ・自家用車依存に起因する地球環境への影響

計画目標の達成状況

・計画策定から5年が経過した現時点で、計画目標の3指標をすべて達成しています。

■ 計画目標の達成状況

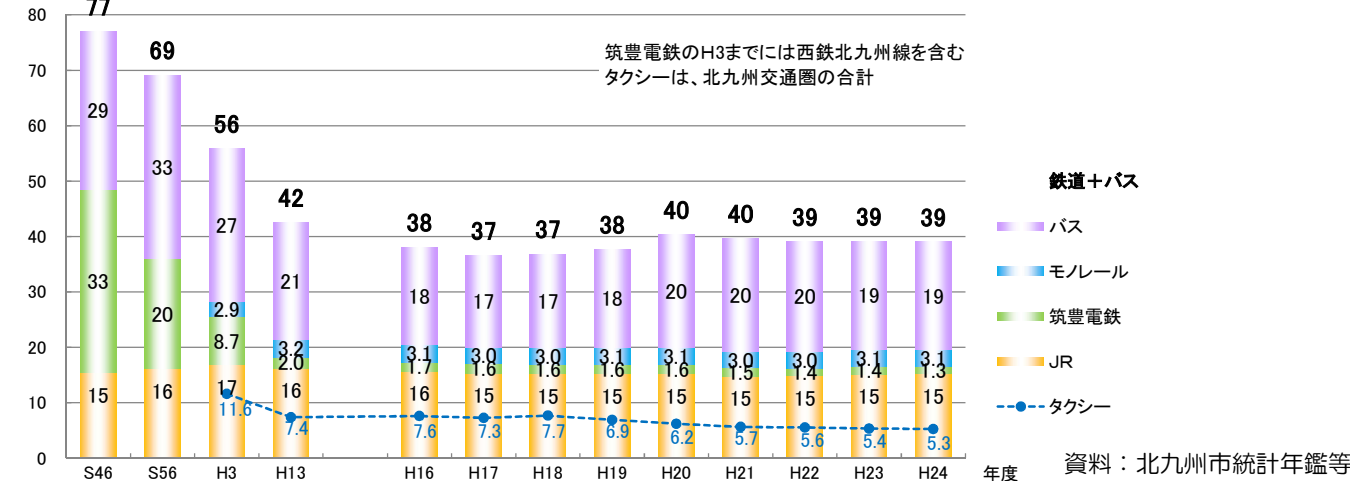
	交通戦略策定時	計画目標 (策定後概ね10年後)	現在 【 H24年度末 】	達成 状況
①公共交通人口カバー率	79.3%	現状の80%を維持	79.5%	○
②公共交通分担率	20.5%	現状の20%を維持	21.9%	○
③自家用車CO ₂ 排出量	69.7万 t -CO ₂ /年	約1%を削減 ▲7,000 t -CO ₂ /年	約2.4%削減 ▲16,400 t -CO ₂ /年	○

これまでの取り組みによる成果

公共交通利用者の減少に歯止め

・本市における公共交通利用者は、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おり、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。

■ 北九州市における公共交通利用者の推移



公共交通の利便性に対する市民の満足度が向上

・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。

現状における課題

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

・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。
・公共交通利用者は、減少に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。
・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。

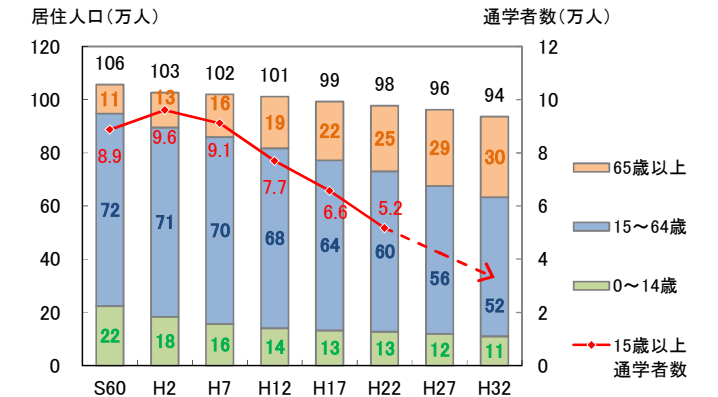
高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加

・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。

自家用車依存に起因する地球環境への影響

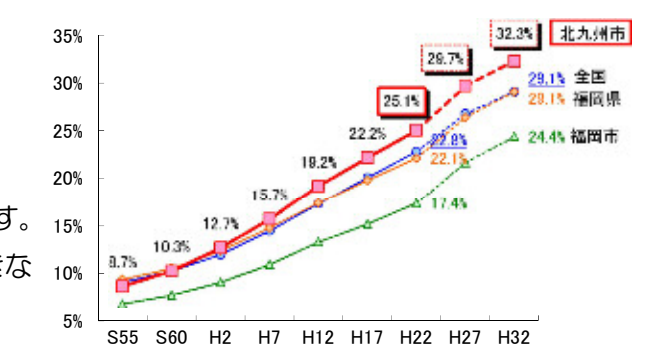
・本市は、他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高く、公共交通や徒歩・自転車の利用割合が低い状況にあります。
・自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念されます。
・公共交通利用促進に加え、徒歩や自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

■ 居住人口と15歳以上通学者数の推移

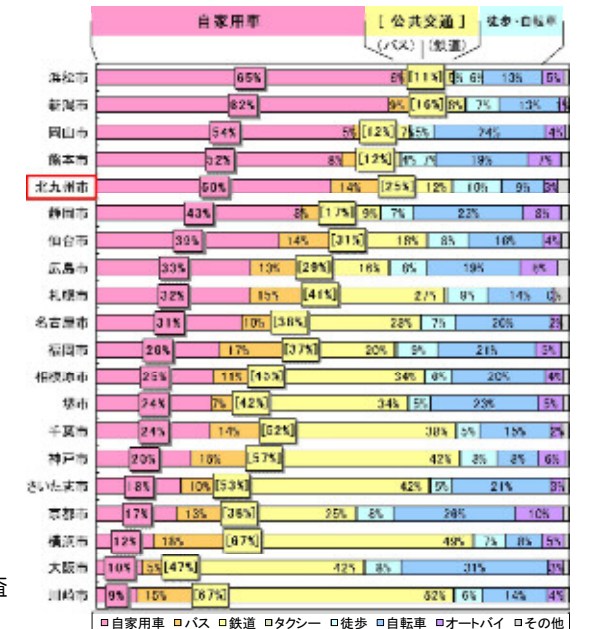


資料：平成22年までは「国勢調査」
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の
中位推計（平成25年3月推計）

■ 高齢化率の推移及び将来推計



■ 通勤・通学時の利用交通手段＜平成22年＞



Action ＜改善＞	今後の取り組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ●総合交通戦略策定時の基本方針を踏襲した上で、計画の一部を見直します。 ●「北九州市基本構想・基本計画」や「交通政策基本法」など、上位計画、関連制度・計画との連携・整合を図ります。 ●これまでの取り組みにより一定の成果が上がったことと、交通の現状からみた課題を踏まえ、施策の更なる充実と継続的な実施を行います。 ●現時点で総合交通戦略策定の概ね10年後の目標値を達成していることから、計画目標を上方修正します。 ●市民の公共交通に対する意識の向上を促すために、市民が施策による効果を実感できるような取り組みを行います。
----------------	-------------	---

総合交通戦略策定時の理念と基本方針を踏襲した上で、これまでの取り組みに対する評価と現状における課題を踏まえ、今後の取り組みの方向性を設定し、計画の一部を見直しました。

現時点で総合交通戦略策定の概ね10年後の目標値を達成していることから、計画目標を上方修正します。

これまでの取り組み に対する評価	事業は着実に進捗しており、総合交通戦略策定時の概ね10年後の目標値を達成するなど、一定の成果が上がっています。
---------------------	---

- 交通戦略策定時の公共交通分担率の計画目標は、策定時の20%を維持することとしていましたが、策定後5年が経過した現時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。
- これまでの5年間で当初の目標値から約2%向上したことをふまえ、今後5年間においても同様の向上を目指して、公共交通分担率の計画目標値を24%に上方修正します。
- 自家用車からのCO₂排出量についても、交通戦略策定時の計画目標（約1%削減）を上回る約2.4%の削減となっており、今後の5年間で、公共交通分担率の計画目標値の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

施策の更なる充実と継続的な実施を行います。

総合交通戦略 における理念 と基本方針	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		
	利用しやすく安心して 快適な交通体系の構築	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

現状からの 課題	公共交通利用者数が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ	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	自家用車依存に起因する地球環境への影響
-------------	-----------------------------------	-------------------------------	---------------------

今後の 取り組みの 方向性	公共交通の利便性をさらに向上させます	「超高齢社会」への対応をさらに充実させます	地球環境にやさしい徒歩や自転車の利用環境を向上させます
---------------------	--------------------	-----------------------	-----------------------------

計画の見直し のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●計画目標：現時点で計画目標値を達成していることから、目標値を上方修正します。 ●交通施策：策定時の交通施策は継続することとし、今後の取り組みの方向性に沿って、新たな施策を追加して充実させるとともに、重点施策を一部見直します。 ●事業展開：市民が施策の効果を実感できるような事業展開を進めます。
-----------------	---

望ましい交通体系の実現

■ 計画目標の見直し

指標	当初計画		見直し計画	
	目標設定の基準値 【H20】	10年後の目標値 【H30】	現在の数値 【H24末】	新たな目標値 【H30】
①公共交通人口カバー率	79.3%	80%	79.5%	80%
②公共交通分担率	20.5%	20%	21.9%	24%
③自家用車CO ₂ 排出量 <small>※CO₂排出量については、H20の基準値に対する削減量</small>	69.7万 t-CO ₂ /年	69.0万 t-CO ₂ /年 約1% (▲0.7万 t) を削減	68.1万 t-CO ₂ /年 約2.4% (▲1.6万 t) を削減	65.5万 t-CO ₂ /年 約6% (▲4.2万 t) を削減

- ①公共交通人口カバー率 公共交通カバー地域に居住する人の割合（公共交通カバー地域は、「鉄道駅から500m以内」または「バス停から300m以内」とする。ただし、標高50m以上の高台地区は「バス停から100m以内」とする。）
- ②公共交通分担率 人が移動する際に公共交通を利用する割合（徒歩・二輪車利用は除外して算定）
- ③自家用車CO₂排出量 自家用車から排出する二酸化炭素量（目標値は、H20年の排出量に対する削減量を設定）

交通施策を新たに追加して充実させるとともに、重点施策を一部見直します。

- これまでの取り組みにより一定の成果が上がっていることから、策定時の28施策は継続して実施します。
- 下記の視点から新たに2施策を追加して施策を充実させます。
 - ①「北九州市基本構想・基本計画」、「交通政策基本法」を踏まえ、広域的な交流の活発化を図る。
 - ②公共交通の利便性向上を目指して、市民、企業、交通事業者、行政といった関係各主体の連携・協力をさらに深め、特に交通事業者同士の連携・協力の強化を図る。
- 今後の取り組みの方向性に沿って、重点施策を一部見直します。

市民が施策の効果を実感できるような事業展開を進めます。

- 事業をパッケージ化して進めることにより、事業の効率化と相乗効果の発現を図るとともに、市民の事業への理解と効果の実感を高めます。