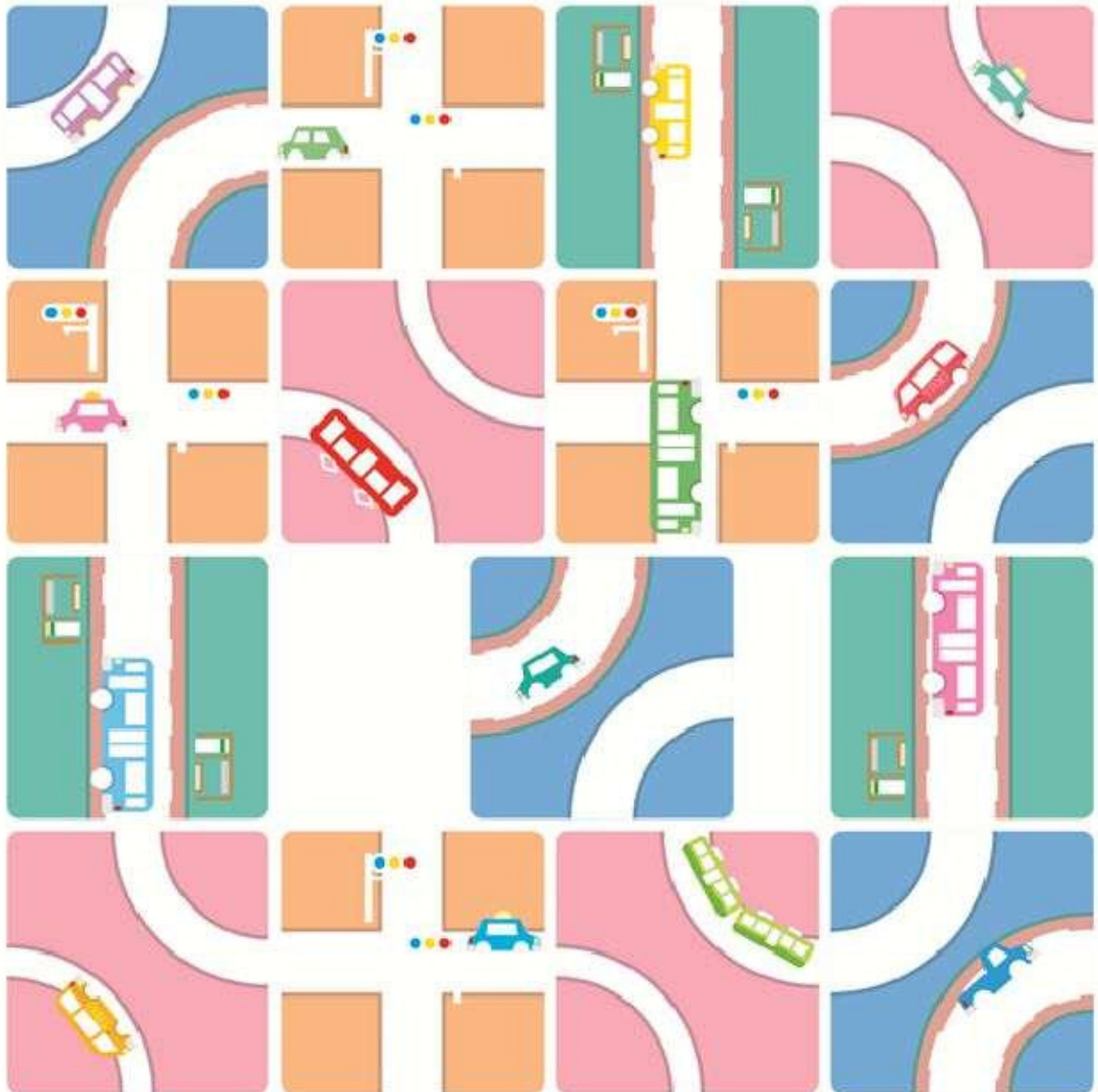


北九州市環境首都総合交通戦略（案）



平成26年8月

北九州市

目次

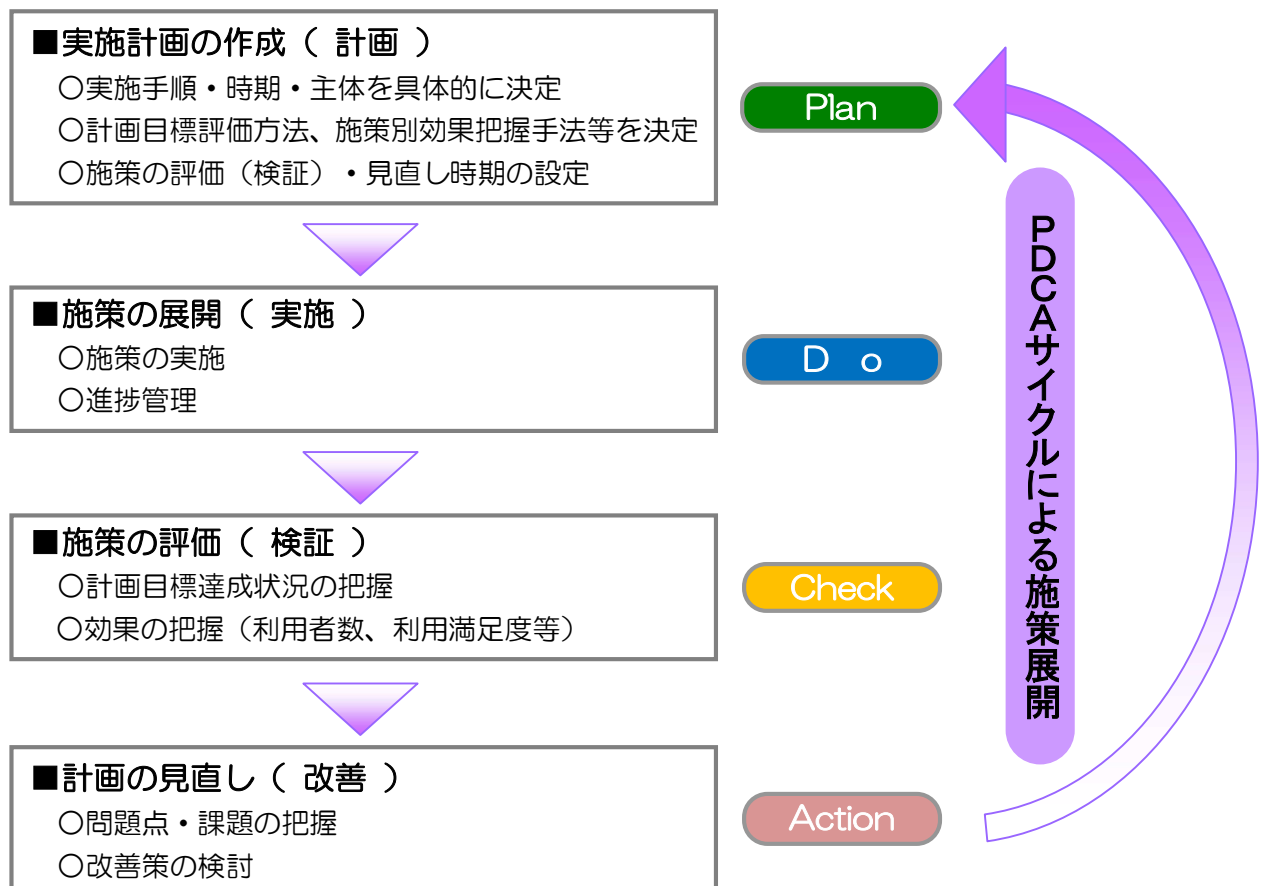
序章 北九州市環境首都総合交通戦略の見直しについて	1
第1章（Plan）策定当初の計画の概要	2
第2章（Do）これまでの取り組み状況	6
第3章（Check）これまでの取り組みに対する評価	12
第4章（Action）計画の見直し	26
【参考資料1】事業別の実施状況	35
【参考資料2】北九州市の交通の現状	43

序章 北九州市環境首都総合交通戦略の見直しについて

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含め、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。



第1章（Plan）策定当初の計画の概要

北九州市環境首都総合交通戦略の概要

◇ 対象区域

北九州市全域を対象。

◇ 目標年次

平成21年度～平成30年度を目標。

（5年ごとに事業の評価・検証を実施し、必要に応じて見直しを行います。）

◇ 関連する計画との関係

本市の上位計画である「北九州市基本構想・基本計画」「北九州市都市計画マスタープラン」「環境モデル都市※行動計画」での交通に関する方針や施策は本戦略にて対応します。また、関連計画である「新たな北九州市道路整備中長期計画」と連携を図り進めていきます。

＜本市における上位計画＞ ～戦略で対応する項目の抜粋～

北九州市都市計画マスタープラン （平成15年11月策定）

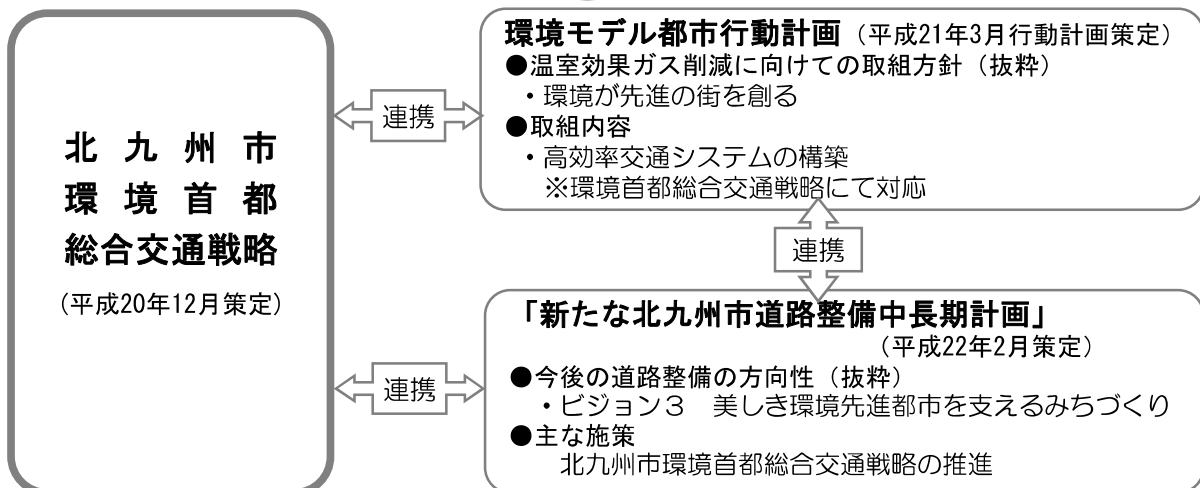
- 都市計画の目標
 - ・まちの魅力とイメージを高め、住みたいまち、訪れたいまちをつくる。
- 都市計画の方針
 - ・利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める

環境モデル都市（平成20年7月22日認定）

- 温室効果ガス削減に向けての取組方針（抜粋）
 - ・低炭素社会を実現するストック型都市への転換
- 取組内容
 - ・高効率交通システムの構築
- 計画目標
 - ・公共交通分担率の向上
 - ・自家用車のCO₂排出量削減

北九州市基本構想・北九州市基本計画（平成20年12月策定）

- 7つの「まちづくりの取り組みの柱」とその主要施策（抜粋）
 - 柱Ⅲ 暮らしを彩る～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～
【主要施策】安心して通行できる身近な道路の整備
 - 柱Ⅴ 街を支える～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～
【主要施策】広域物流ネットワークの強化、市民の交通利便性の向上と産業活動の支援
公共交通の利便性の向上、おでかけしやすい“移動手段”の確保
 - 柱Ⅵ 環境を未来に引き継ぐ～市民・企業・行政が共につくる「世界の環境首都」～
【主要施策】環境に配慮した都市基盤の整備・維持管理、自動車環境対策の推進



北九州市環境首都総合交通戦略の理念と基本方針

総合交通戦略においては、「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、それに基づいて交通施策が策定されています。

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

■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

望ましい交通体系の実現に向けた取り組みの視点

市民

- 地球環境にやさしい通勤手段の推進
- 公共交通利用者へのサービス
- 社会貢献への意識向上
- 環境問題への取り組み

連携協力

企業

- 公共交通の現状・役割に関する広報活動支援
- 施設整備、走行性向上、事業者間の連携支援
- 地域の実状に即した事業方法の検討・公的支援

行政

- 公共交通の積極的な利用
- 地球環境にやさしいマイカー利用
- 環境問題への意識向上、公共交通への理解
- 交通マナーの向上

交通事業者

- 運行サービス向上
- 情報提供の充実
- 効率的な運行
- 乗り継ぎ利便性の向上
- 利用者の実状に応じたサービス提供

北九州市における公共交通拠点と公共交通軸

主要交通拠点 [都心・副都心] (Red circle)

交通拠点
[地域拠点・次世代産業拠点・物流拠点] (Blue circle)

生活交通拠点 (Green circle)

主要幹線軸 (Thick red line)

幹線軸 (Thick blue line)

幹線軸(長尾模型) (Thin line)

支線の移動イメージ

- (郊外部) (Thin red line)
- (街なか) (Thin blue line)
- (周辺市街地) (Thin green line)
- (市街地臨海部) (Thin yellow line)

望ましい交通体系

意識

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る

公共交通

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る

主要な拠点(公共交通拠点)間は、定時性・速達性の高い公共交通機関で結ばれている

街なか(主要交通拠点、主要幹線軸)では、歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できる

周辺市街地(交通拠点、幹線軸)では、主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動が可能である

市街地臨海部(支線)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る

郊外部(支線)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る

道路交通

広域拠点との道路ネットワークが充実している

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る

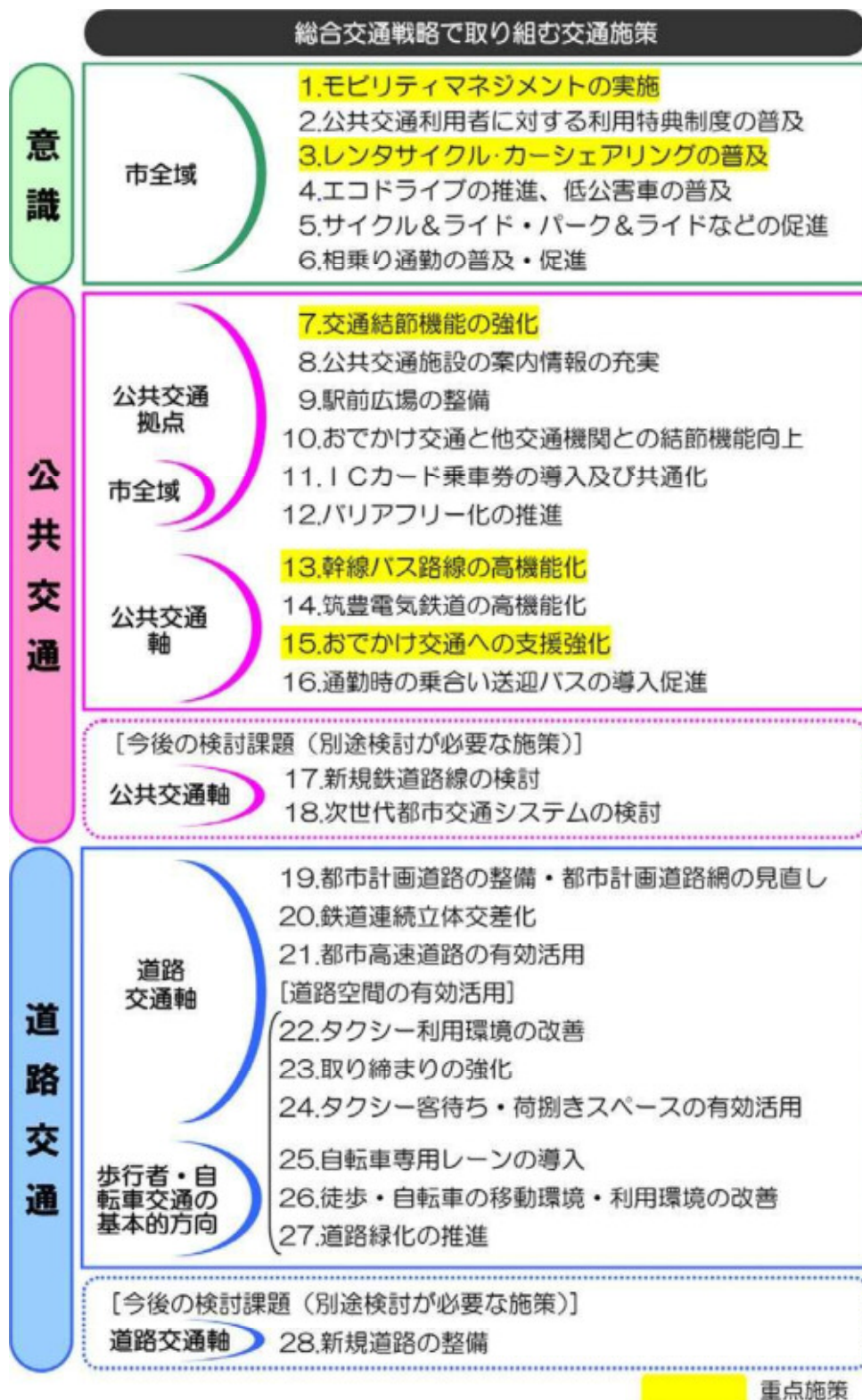
既存の道路ストックが有効に活用されている

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る

総合交通戦略で取り組む交通施策

総合交通戦略で取り組むべき施策として、「意識」・「公共交通」・「道路交通」の3つの分野で、28の交通施策が策定されています。

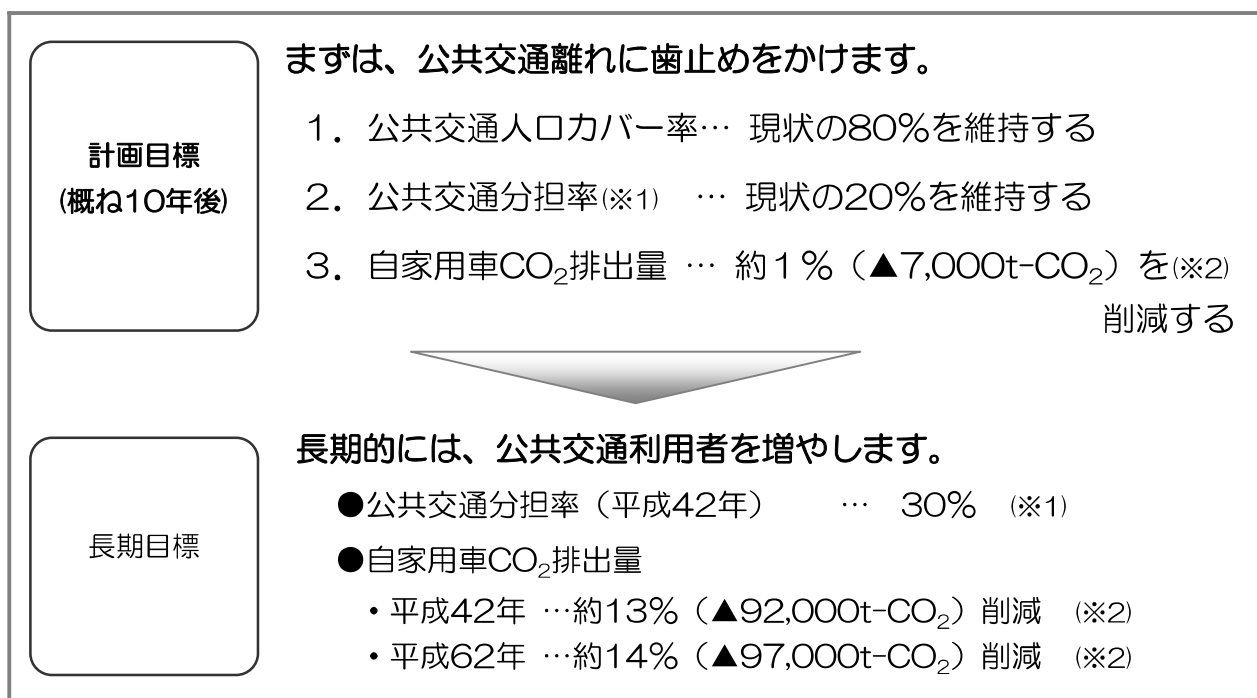
その中で、取り組みの柱となる5つの施策を「重点施策」に位置づけています



重点施策

総合交通戦略における計画目標

総合交通戦略では、概ね10年後の計画目標として、3つの指標が設定されています。
また、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ています。



※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。