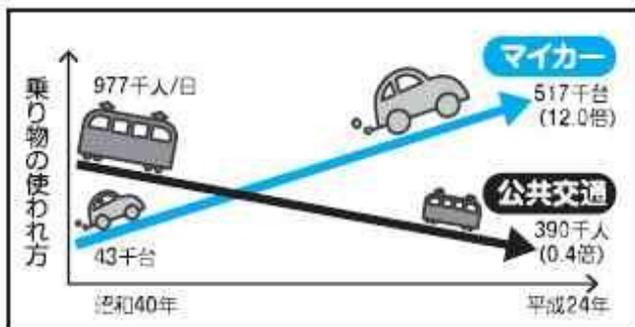


環境首都総合交通戦略の概要

(1) 本市の交通の現状と課題

本市は、JR、モノレール、筑豊電気鉄道、路線バス及びそれを補完する「おでかけ交通」を含め、充実した公共交通ネットワークが形成されている。

しかしながら、郊外開発による市街地の拡大やモータリゼーションの進展などにより、本市の公共交通利用者は、昭和40年から約6割も減少しており、このままでは、公共交通利用者の減少による公共交通の衰退に伴い、公共交通のサービスの低下や公共交通で移動できない人の増加を招き、移動しづらく暮らしにくいまちになってしまうことが懸念される。



■公共交通利用者数と
自家用車保有台数の推移

(資料：北九州市統計年鑑)

(2) 総合交通戦略の目的

環境首都総合交通戦略は、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すことを目的としている。

■現状のままでは、公共交通の路線の減便や地球温暖化が進み、移動しづらく暮らしにくいまちになってしまう



■北九州市を暮らしやすいまちにするために、公共交通の衰退がもたらす「負の循環」から、公共交通の利便性を強化し、更なるサービス向上と維持存続を図り「正の循環」へと転換していく必要がある



(3) 理想的な交通体系を目指すための理念と基本方針

<p>「理念」</p>	<p>『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 ～</p>
<p>「基本方針」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築 ■ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進 ■ 超高齢社会における『市民の足』の確保

(4) 目標期間

平成21年度～平成30年度（策定から概ね10年間）

(5) これまでの主な取り組み



(6) 取り組みの成果（平成25年度に実施した評価）

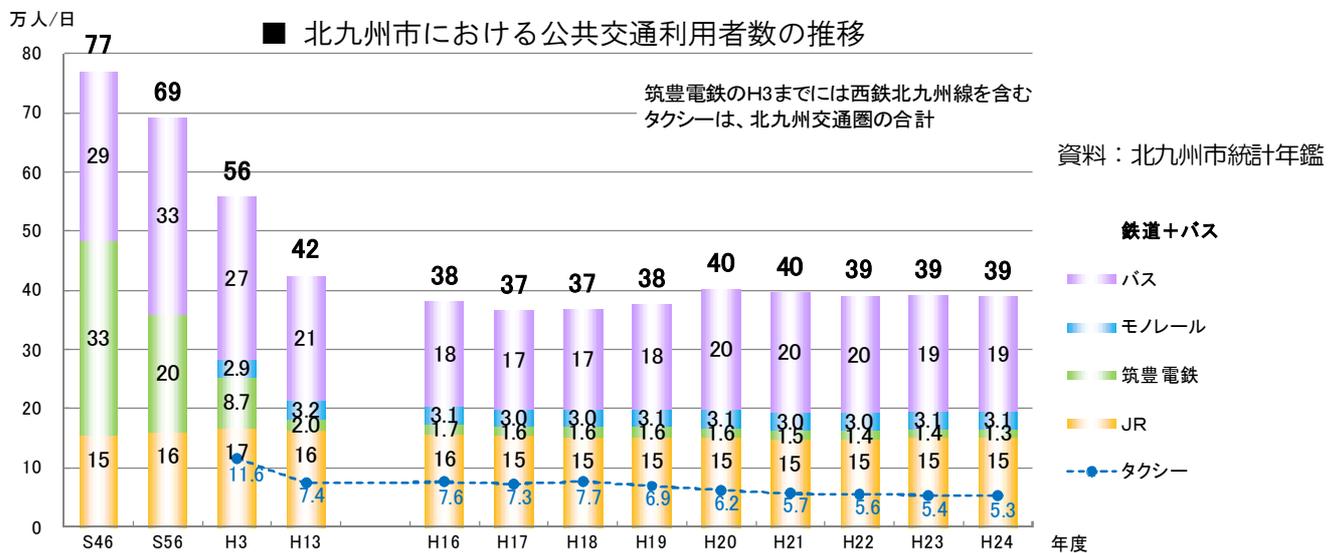
■計画目標の達成状況

- ・5年経過した時点で、策定から10年後の計画目標値を達成

	交通戦略策定時	計画目標 (策定から概ね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 ₂ 排出量	69.7万t-CO ₂ /年	約1%を削減 ▲7,000t-CO ₂ /年	約2.4%を削減 ▲16,400t-CO ₂ /年	○

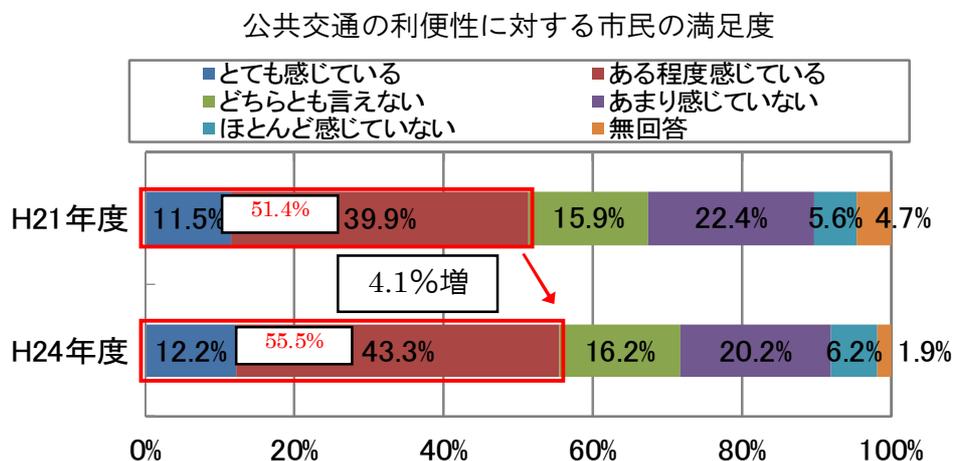
■公共交通利用者数の変化

- ・公共交通利用者の減少に歯止め



■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

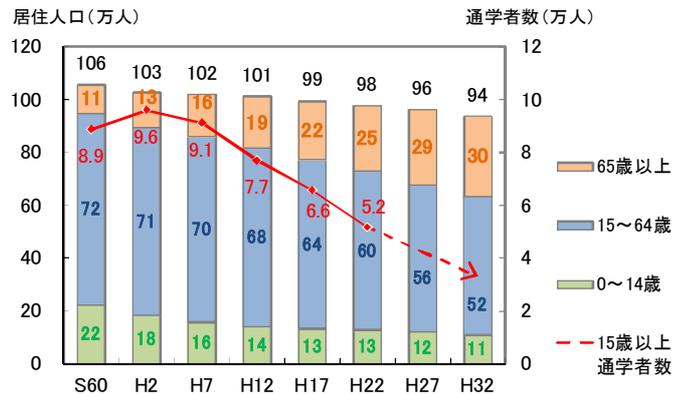


(7) 現状における課題

■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

- 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る
- 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る
- 公共交通利用者数が再び減少に転じる恐れがある
- 利用者数が再び減少に転じた場合には、サービス水準の低下、公共交通空白地域が拡大する恐れがある

■居住人口と15歳以上通学者数の推移

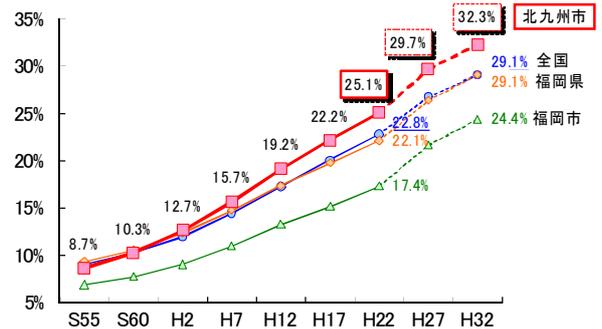


資料：平成22年までは「国勢調査」
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の
中位推計（平成25年3月推計）

■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る
- 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る

■高齢化率の推移及び将来推計



資料：同上

■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る
- 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る
- 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る

■通勤・通学時の利用交通手段＜平成22年＞



資料：国勢調査

(8) 戦略の見直し

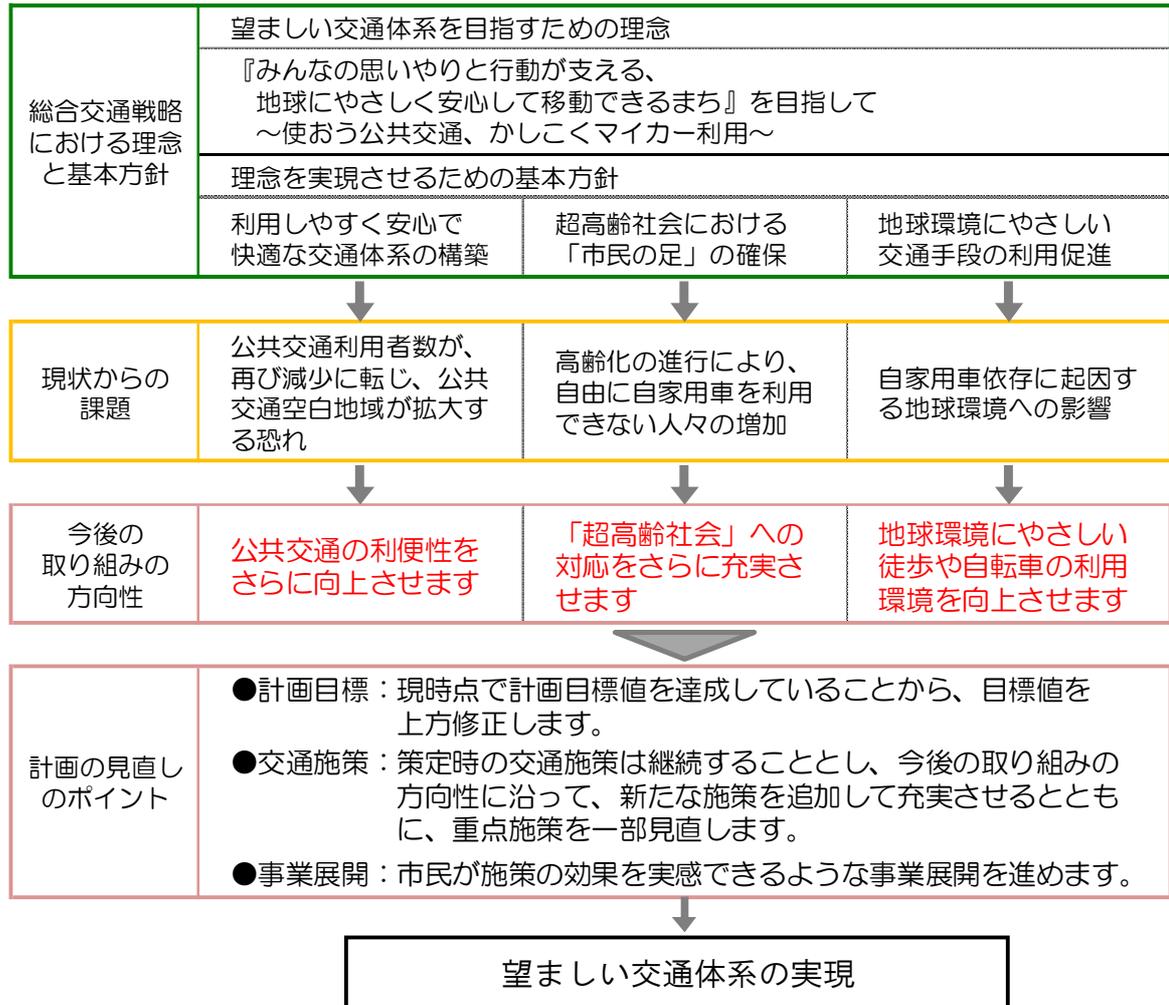
【今後の取り組みの方向性】

- 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の改善を図ります。

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、一定の効果が上がっています。

施策の更なる充実と継続的な実施を行います。



■計画目標

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	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
※CO ₂ 排出量については、H20の基準値に対する削減量				

■交通施策

本市における望ましい交通体系を実現させるため、「意識」、「公共交通」、「道路交通」の3つの分野で30の交通施策を策定

■ 交通施策の内容（平成 26 年 8 月改定）

分類	交通施策	★重点施策	施策の内容
意識	1 モビリティマネジメントの実施	★	地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。
	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		公共交通利用者に対する利用特典制度を更に充実普及させることにより、公共交通の利用促進を図ります。
	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及		コミュニティサイクルの利用環境向上により利用促進を図ると共に、セカンドカーの代替としてのカーシェアリングの普及を図ります。
	4 エコドライブの推進、低公害車の普及		地球環境に優しいエコドライブの推進や低燃費・低公害車の積極的な導入を図ります。
	5 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、鉄道駅等の周辺に整備されているサイクル&ライド駐車場やパーク&ライド駐車場の利用を促します。
	6 相乗り通勤の普及・促進		市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて、相乗り通勤の促進を図ります。
公共交通	7 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待合環境や乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。
	8 公共交通施設の案内情報の充実		主要な交通拠点において、公共交通利用に関する案内情報を充実させ利便性を向上させます。
	9 駅前広場の整備		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
	10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上		おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより、乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。
	11 ICカード乗車券の導入及び相互利用		公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の導入推進と共通化に向けて更なる検討を行います。
	12 バリアフリー化の推進	★	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停周辺・車両などのバリアフリー化を進めます。
	13 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上	新規	交通事業者が更に連携を強化して、異なる交通機関相互の有機的な交通ネットワークの構築や乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
	14 幹線バス路線の高機能化	★	幹線バスの定時性・速達性確保と利用促進を図るため、BRTの導入を視野に入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。
	15 筑豊電気鉄道の高機能化	★	筑豊電気鉄道の利用促進のため、穴生駅へのEV設置やLRT型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。
	16 おでかけ交通への支援強化	★	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。
	17 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集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。
	18 新規鉄道路線の検討		新規鉄道路線の必要性などについて、今後の社会状況等を注視しながら検討します。
	19 次世代都市交通システムの検討		環境首都にふさわしい交通システムとして、次世代型の都市交通システムの導入について検討します。
	20 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	新規	公共交通を活用して東九州軸との結びつきを強めるなど、広域的な交流の活発化を図るための取り組みを促進します。
道路交通	21 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し		真に必要な都市計画道路網の計画・整備を進め、未着手の路線については、変更・廃止について検討していきます。
	22 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の利便性向上のため鉄道を高架化することで、交通結節機能の強化、交通渋滞の解消、まちの一体化を図ります。
	23 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し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。
	24 タクシー利用環境の改善		タクシー乗り場や夜間タクシー専用車線の設置などを検討し、タクシーの利用環境を改善します。
	25 取り締まりの強化		違法駐車への指導・取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。
	26 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		タクシーベイ、荷捌きベイ、バスベイなどの相互利用による有効活用を検討します。
	27 自転車専用レーンの導入		自転車専用レーンを導入することにより、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離し、利便性・快適性・安全性を向上させます。
	28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	★	環境に優しい移動手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、安全で快適な歩行空間の創出と自転車利用環境の向上を図ります。
	29 道路緑化の推進		道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。
	30 新規道路の整備		「下関北九州道路」の早期実現を目指し、必要な調査・検討や国への働きかけを行っていきます。

■事業展開

事業を集中及び組み合わせることで、事業の効率化、相乗効果の発現を図るとともに、事業への理解と効果の実感を高める

事業のパッケージ化の例



(9) 平成26年度の主な取り組み

■モビリティマネジメントの実施

- ・ 学校、企業、転入者を対象としたモビリティマネジメントの実施
- ・ 公共交通利用促進イベントの実施

■バリアフリー化の推進

- ・ 穴生駅（筑豊電気鉄道駅）へのエレベーター設置（H27.3.31）
- ・ 低床式バス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入

■ICカード乗車券の導入及び相互利用

- ・ 筑豊電気鉄道で交通系ICカード「nimoca」を導入（H27.3.14）

■公共交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上

- ・ 筑豊電気鉄道と西鉄バスの乗り継ぎサービス開始（H27.3.14）

■筑豊電気鉄道の高機能化

- ・ 筑豊電気鉄道で新型低床式LRTの運行開始（H27.3.14）

■広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

- ・ 高速路線バス「北九州～別府・大分線」運行開始（H27.3.7）

【平成26年度取り組みの状況】



公共交通利用促進イベント（左からモノレールまつり、ちくてつ電車まつり、エコライフステージ）



筑鉄穴生駅EV設置

筑鉄新型低床式LRT

筑鉄 nimoca カード

（10）今後の取り組み

■モビリティマネジメント（MM）の実施

- ・学校、企業、転入者、高齢者を対象としたモビリティマネジメントの実施
- ・公共交通利用促進イベントの実施

■交通結節機能の強化

- ・サイクル&ライド駐輪場整備の整備
- ・バス停における待合環境改善（バス停整備等）

■公共交通案内情報の充実

- ・総合公共交通マップの作成

■ICカード乗車券の導入

- ・ICカード「monoSUGOCA」導入（北九州モノレール）

■バリアフリー化の推進

- ・JR安部山公園駅へのエレベーター設置
- ・筑鉄穴生駅へのエレベーター設置
- ・低床式バスの導入

■幹線バス路線の高機能化

- ・BRT及び既存バス路線と接続するフィーダーバスの導入検討

■筑豊電気鉄道の高機能化

- ・LRT型低床車両への更新

■おでかけ交通への支援

- ・車両購入費用、運行費用及び導入試験運行費用への助成

■徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

- ・歩行者と自転車利用者の安全性の向上を図る自転車ネットワーク整備
- ・自転車ルールの周知とマナーの向上