

第5章 計画目標の設定

5-1. 計画目標設定の考え方

- ・計画目標を設定するにあたっては、“望ましい交通体系”を目指すため、以下に示す4つの点を考慮しています。

■計画目標設定の考え方

①公共交通の利用動向を見据えた目標

- ・公共交通の厳しい現状と将来を見据えて、まずは公共交通離れに歯止めをかけるために様々な交通施策を実施し、現状を維持し、将来にわたり市民の移動手段を確保することが重要です。

②“望ましい交通体系を目指すための基本方針”に対応した目標

- ・計画目標は、個別施策に応じての設定も考えられますが、定量的に計測困難な施策も十分に考えられるため、全体的な方針を包含する政策目標を掲げます。

③わかりやすく定量的な目標

- ・総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）では、『政策目標の明示』（定量的で分かりやすいアウトカム指標）が求められるため、可能な限り定量的な目標設定が必要です。

④効果計測が可能な目標

- ・総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）は、PDCAサイクルによる効果の計測と状況に応じた見直しを前提としているため、比較的容易に効果計測ができる目標の設定が必要です。

■計画目標

<望ましい交通体系を目指すための基本方針>

- 超高齢社会における市民の足の確保
- 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

《計画目標》

- ⇒ 公共交通人口カバー率
- ⇒ 公共交通分担率
- ⇒ 自家用車 CO₂ 排出量

5-2. 計画目標の設定

(1) 計画目標のまとめ

- 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3つの計画目標を設定しています。
- さらに、長期的には、「北九州市立地適正化計画」における目標を見据えています。

■ 計画目標のまとめ

<p>計画目標 (H32年度)</p>	<p>公共交通の利用促進に努めます。</p> <p>1. 公共交通人口カバー率 … 80%</p> <p>2. 公共交通分担率(※1) … 24%</p> <p>3. 自家用車CO₂排出量(※2) … 約6%削減</p>
<p>長期目標 (H52年度)</p>	<p>長期的には、公共交通利用者を増やします。</p> <p>公共交通分担率(平成52年)(※1) … 32%</p>

※1: 徒歩・二輪車を除く。

※2: 削減量及び割合は、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

	総合交通戦略策定時 (H20年12月)		中間見直し時 (H26年8月)		今回見直し (H28年度)
	指標値	計画目標値 (H30)	指標値	計画目標値 (H30)	計画目標値 (H32)
公共交通人口カバー率	79.3%	80%を維持	79.5%	80%を維持	80%を維持
公共交通分担率	20.5%	20%を維持	21.9%	24%に向上	24%に向上
自家用車CO ₂ 排出量	69.7万 t-CO ₂ /年	約1%を削減	約2.4%を削減	約6%を削減	約6%を削減

(2) 公共交通人口カバー率

① 設定の背景

- 望ましい交通体系の大きな柱のひとつである「超高齢社会における『市民の足』の確保」に向けて、日常生活行動を支援する公共交通網の拡充が求められています。
- 本市における公共交通サービスは、他都市に比べ高い水準ですが、もし、何も対策を施さなければ、公共交通空白地域*は拡大し、移動手段のない人々が増えることが懸念されます。
- そこで、様々な施策を展開することで、市内各地に点在している公共交通空白地域の拡大を防いでいく必要があります。

※公共交通空白地域とは、鉄道駅から500m以上、またはバス停から300m以上の地域(高台地区[標高50m以上]のバス停は100m以上)を示します。

【公共交通人口カバー率】

$$\text{公共交通人口カバー率} = \text{公共交通カバー圏域の人口} / \text{総人口}$$

〔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

■ 平成17年時点の公共交通人口カバー率

	人口 (H17 国勢調査)
公共交通カバー圏域	78.8 万人
公共交通空白地域	20.6 万人
計	99.4 万人

79.3%

② 計画目標値 (総合交通戦略策定当初)

- 公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

総合交通戦略策定
当初の目標値

公共交通人口カバー率は、平成17年時点の80%を維持します。

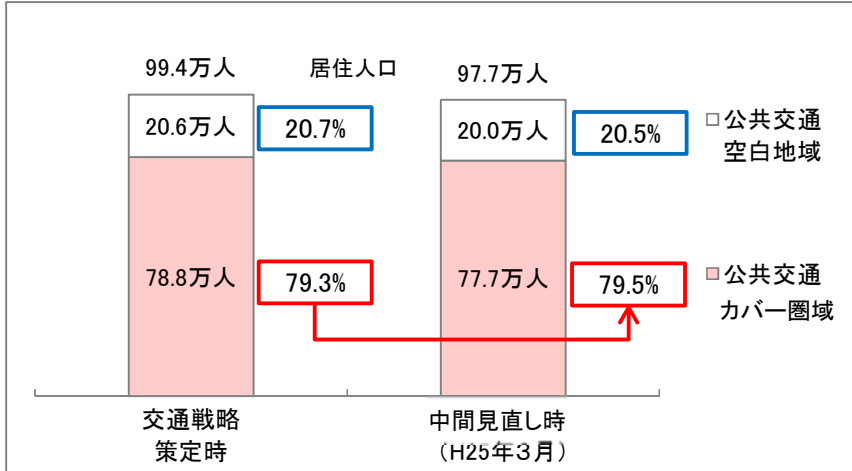
【効果計測の手順】

- 路線バス(おでかけ交通を含む)や鉄道等の乗合輸送サービスを提供している地域の人口を国勢調査メッシュ人口(250mメッシュ)と、評価時点の公共交通網を把握することで効果の把握を行います。

③中間見直し時点での達成状況

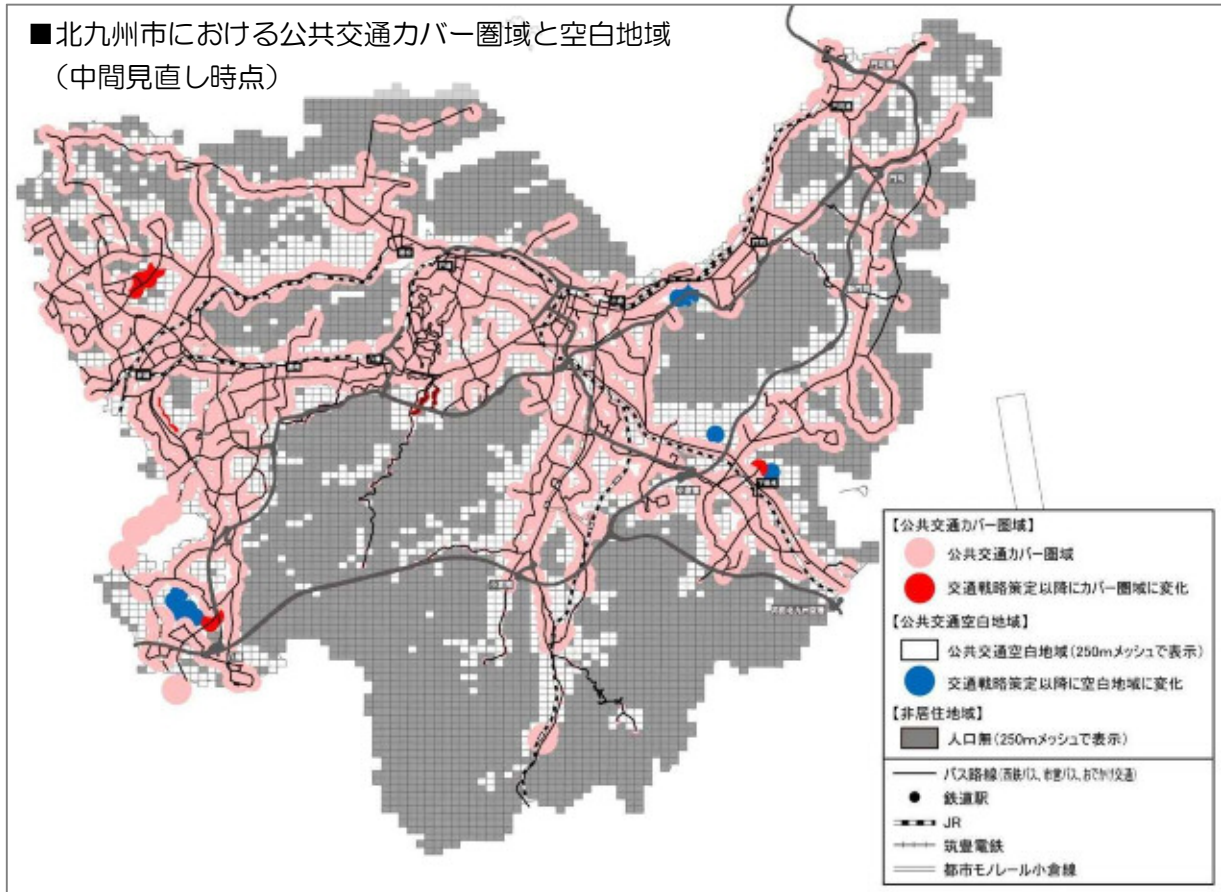
- ・公共交通人口カバー率は、中間見直し時点で、約 80%を維持しており、計画目標を達成しています。(策定時 79.3% ⇒ 中間見直し時点 79.5%)

■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圏域と空白地域 (中間見直し時点)



④計画目標値 (中間見直し時)

- ・公共交通人口カバー率は、今後も 80%を維持することを目標とします。

中間見直し時の目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

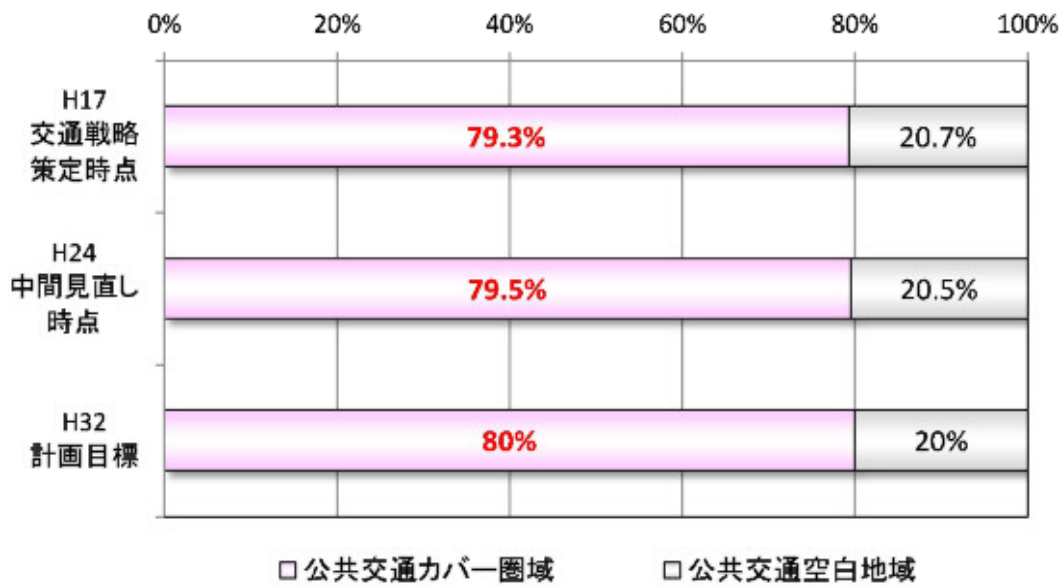
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・公共交通人口カバー率は、今後も80%を維持することを目標とします。

今回見直しの目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

■公共交通人口カバー率の実績値と計画目標値



(3) 公共交通分担率

①設定の背景

- ・望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「利用しやすく安心して快適な交通体系の構築」を進めるためには、公共交通離れが進む中、地域住民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通機関の充実が必要不可欠です。
- ・また、自動車依存の高まりとともに、人や地球環境にやさしい交通機関が見直されています。

【公共交通分担率】

$$\text{公共交通分担率} = \text{公共交通利用} / \{ \text{公共交通利用} + \text{自家用車利用} \}$$

〔対象トリップ〕

北九州市内を出発地または到着地とするトリップを対象とします。

②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- ・公共交通利用を増やすためには、公共交通の利便性を高め、経年的に続く公共交通離れからの脱却を図ることが、第一に重要なことです。
- ・そこで、総合交通戦略に掲げた施策を展開し、概ね10年後は、現在の公共交通分担率20%の確保を目指し、様々な施策・取り組みを一体的に着実に進めていき、一層の改善を図ります。

総合交通戦略
策定当初
の目標値

公共交通分担率は、平成17年時点の20%を維持します。

【効果計測の手順】

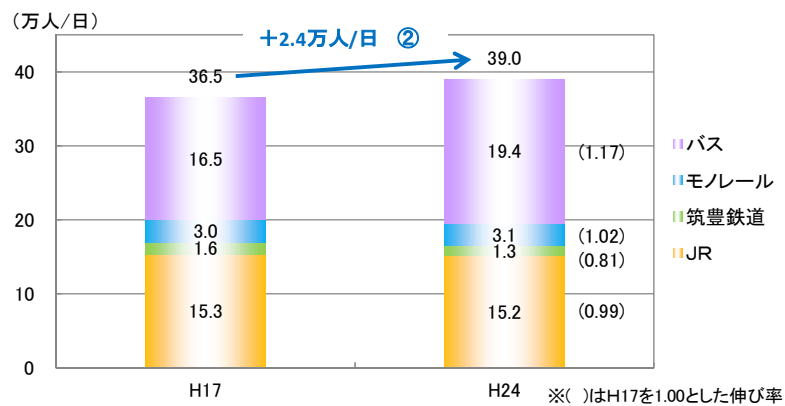
- ・公共交通利用者を経年的に把握し、その利用者数の増加分を自家用車利用からの転換と見なして分担率を計測し、効果の把握を行います。
- ・また、評価年次によっては最新のパーソントリップデータを用いて計測します。

③中間見直し時点での達成状況

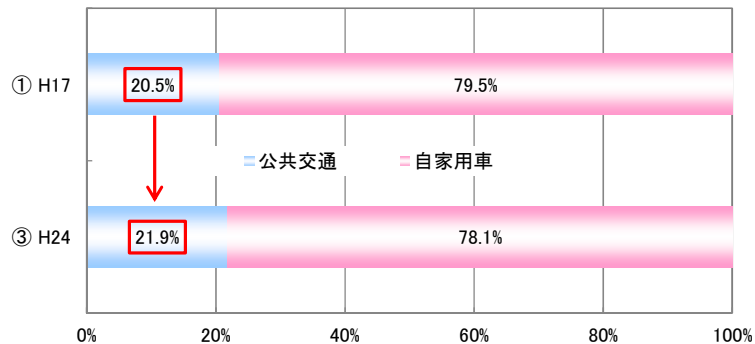
- 中間見直し時点で、公共交通分担率は上昇しました。
(策定時20.5%→中間見直し時点21.9%)
- 公共交通利用者数は、総合交通戦略策定時より増加しました。
- 移動の際に公共交通を利用する人の割合が高くなり、計画目標を達成しています。

(万トリップ/日)				備考
	公共交通	自家用車	計	
① 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
② 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
③ 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

■公共交通利用者数の変化(中間見直し時点)



■公共交通分担率の変化(中間見直し時点)



④計画目標値(中間見直し時)

- 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%を維持することでしたが、策定後5年が経過した時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。
- 5年間で約2%向上したことを踏まえ、今後の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。

中間見直し時の目標値

公共交通分担率は、中間見直し時の22%から24%に向上させます。

⑤計画目標値（今回見直し）

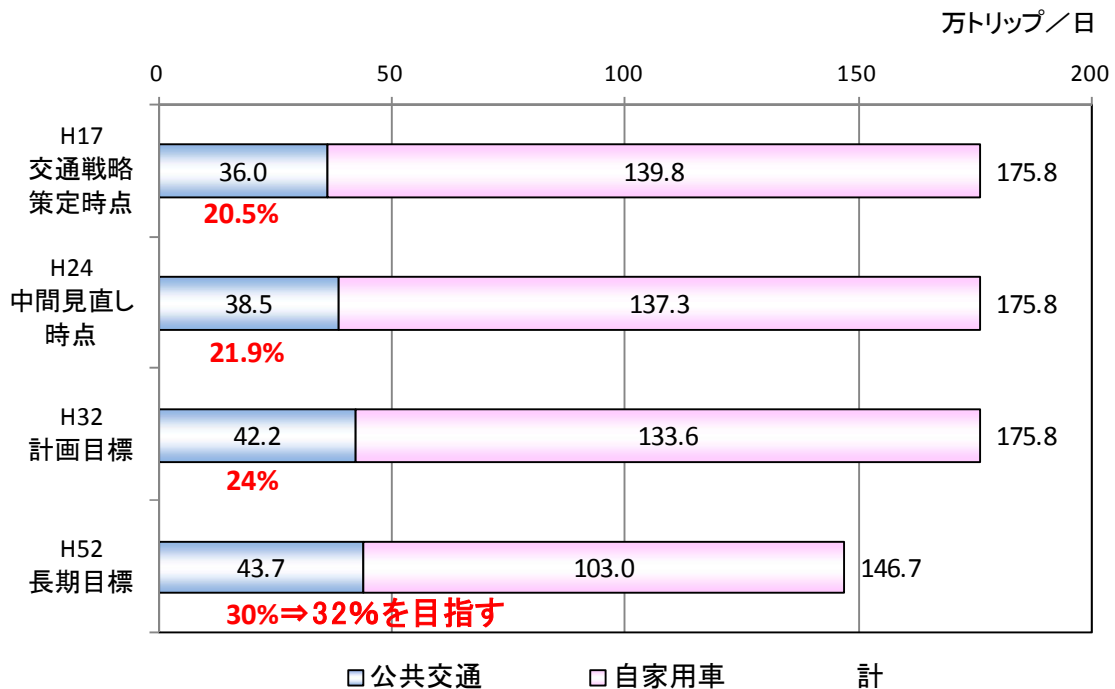
- 公共交通分担率の計画目標は、中間見直し時の目標値を踏襲します。
- 長期的な計画目標は、「北九州市立地適正化計画」を踏まえて設定します。

今回見直しの目標値

公共交通分担率は、現状の22%から24%に向上させます。
さらに、長期的（平成52年（※））には、公共交通分担率を32%に向上させます。

（※）北九州市立地適正化計画の目標年に合わせています。

■公共交通分担率の実績値と計画目標値



●公共交通分担率の長期目標について

北九州市立地適正化計画において、居住誘導区域内の将来人口の目標値が設定されています。本計画においては、この数値目標を踏まえて公共交通分担率の長期目標を設定しました。

■居住誘導区域内の人口（北九州市立地適正化計画）

① H22 (現況値)	② H52 (トレンド値) ※	③ H52 (目標値)
72万人	60万人	67万人

(※) H52 (トレンド値) は、現況動向のまま進行した場合の値

①現況の公共交通分担率

第4回北部九州圏パーソントリップ調査（H17年）による公共交通分担率は市全域で 20.5% です。

■H17年時点の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
市内居住者	28.3	118.9	147.3	19.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	36.0	139.8	175.8	20.5%

出典) 第4回北部九州圏パーソントリップ調査

②市内の人口配置が現状のまま進行した場合（H52トレンド値）の公共交通分担率

総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の施策展開により、

- ・居住誘導区域内の分担率は、公共交通の利便性の高いゾーン（次頁の図参照）のH17分担率と同水準となる。(27.1%)
- ・居住誘導区域外の分担率は、H17時点の全市平均値と同水準となる。(19.2%)

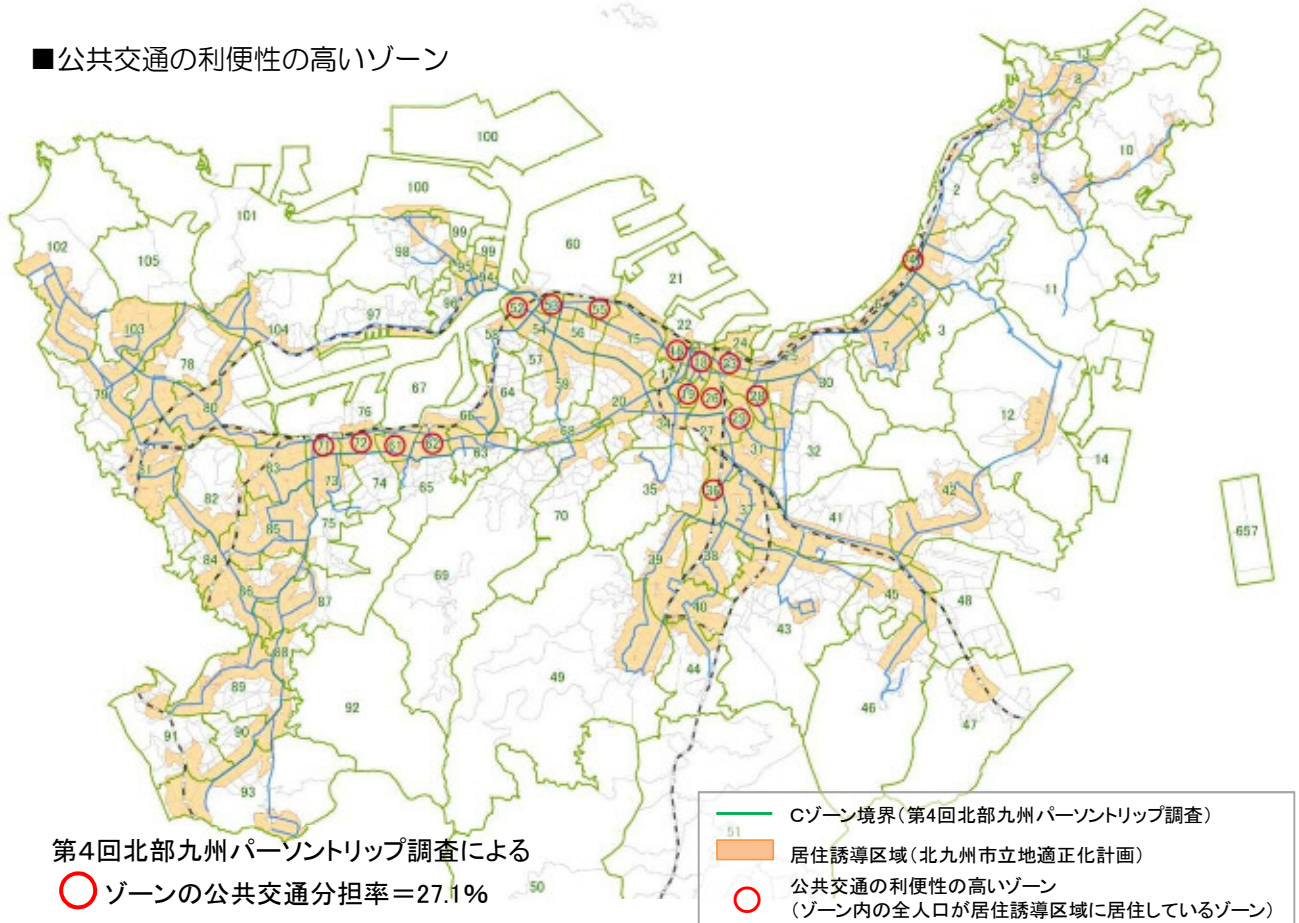
ことを目標として、市全域の分担率を計算すると、約26%となります。

■H52時点（交通施策あり、居住誘導なし）の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	24.5	65.8	90.3	27.1%
居住誘導区域外	5.4	22.6	27.9	19.2%
市内居住者	29.8	88.4	118.2	25.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	37.5	109.2	146.7	25.6%

- ・市内居住者の総トリップ数は居住人口の変化を考慮しています。
- ・1人当たりのトリップ数(1.5トリップ/日)は、H17時点から変わらないことを前提としています。
- ・市外居住者のトリップ数および分担率はH17値と変わらないことを前提としています。

■公共交通の利便性の高いゾーン



③居住誘導が行われた場合（H52目標値）の公共交通分担率

立地適正化計画の目標値（H52年）では、居住誘導区域内の人口はトレンド値に比べ、7万人多く設定されています。

・居住誘導区域内に移転する人の8割は公共交通を利用する。（公共交通分担率=80%）

として、市全域の分担率を計算すると、約30%となります。

■居住誘導による利用手段の変化量

	人口	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
		公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	+7万人	+8.1	+2.0	+10.2	80.0%
居住誘導区域外	-7万人	-2.0	-8.2	-10.2	19.2%

■H52 時点（交通施策あり、居住誘導あり）の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	32.6	67.8	100.5	32.5%
居住誘導区域外	3.4	14.3	17.8	19.2%
市内居住者	36.0	82.2	118.2	30.5%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	43.7	103.0	146.7	29.8%

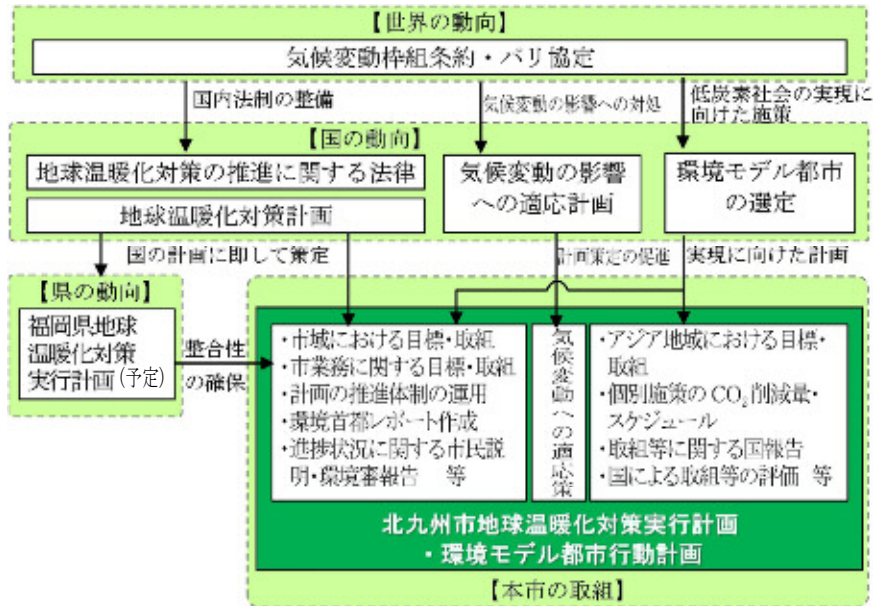
引き続き、市民・企業・交通事業者・行政が連携し、本計画を強力に推進することで、長期的（平成52年）には公共交通分担率を32%に向上させることを目標とします。

(4) 自家用車CO₂排出量

①設定の背景

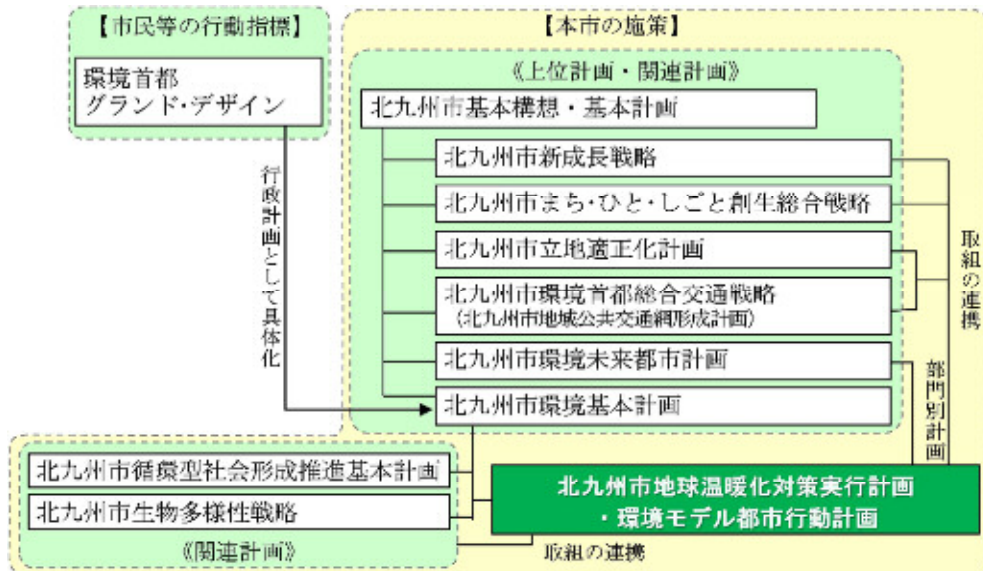
- ・近年、国内外で地球環境に配慮することの重要性・必要性が注目され、一人ひとりの意識醸成が図られています。
- ・2015年12月、気候変動枠組条約の締約国会議（COP21）がフランスで開催され、21世紀末までの世界の平均気温の上昇を、工業化前に比べ2度未満に抑える「2度目標」を明記し、さらに1.5度以内へ向けて努力するとした「パリ協定」が採択されるなど、地球温暖化対策は、世界的に取り組むべき喫緊の課題となっています。

■地球温暖化対策の動向



- ・本市においても、「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」（平成28年度策定）に基づいた取組を進めており、望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「地球環境にやさしい交通手段の利用促進」を図ることは、大変重要なことです。
- ・この計画では、低炭素社会を実現するストック型社会への転換に向けた具体的な取組の一つとして、「高効率交通システムの構築（公共交通機関分担率の増加、エコドライブの推進）」が位置づけられています。

■北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画と他の計画との関係



- 「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」(平成 28 年度策定)によるCO₂ 排出量削減の目標値について

・「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」(平成 28 年度策定)において、北九州市域全体のCO₂ 排出の削減目標は下表のように設定されています。

■ CO₂ 排出の削減目標 (北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画)

	基準年	現在	計画期間	中期	長期
	H17 年度	H24 年度	H32 年度	H42 年度	H62 年度
排出量 (万 t)	1,635	1,941	1,509	1,105	805
削減量 (万 t)	-	+306	▲126	▲530	▲830
削減率 (%)	-	+19%	▲8%	▲30%	▲50%

- ・「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」の〔運輸部門〕においては、次の4つの対応により、CO₂ 排出量の削減を目指しています。

- ① 公共交通の利便性を高め、自家用車利用から公共交通への転換を促します。
- ② 環境にやさしい運転に心がけ、エコドライブやアイドリングストップ等の対策により、幹線道路等の整備とあわせて走行性の改善を図ります。
- ③ 高齢者の増加や人口の社会減などにより、自動車利用が減少します。
- ④ 低公害車の普及や新たな技術開発による車両の改善などの単体対策を進めます。

②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- 地球環境への負荷を軽減させるためにも、公共交通の利用促進やエコドライブの推進などを図り、概ね10年後は、7,000 t-CO₂のCO₂排出量を削減し、現在（平成17年時点）の自家用車から排出されるCO₂排出量の約1%の削減を目指し、更なる削減に努めていきます。

総合交通戦略
策定当初
の目標値

自家用車CO₂排出量は、平成17年時点の約1%、
7,000 t-CO₂を削減します。

【効果計測の手順】

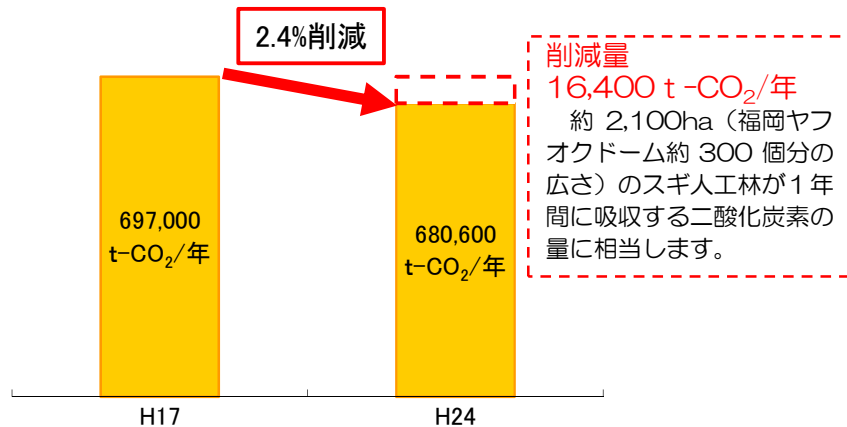
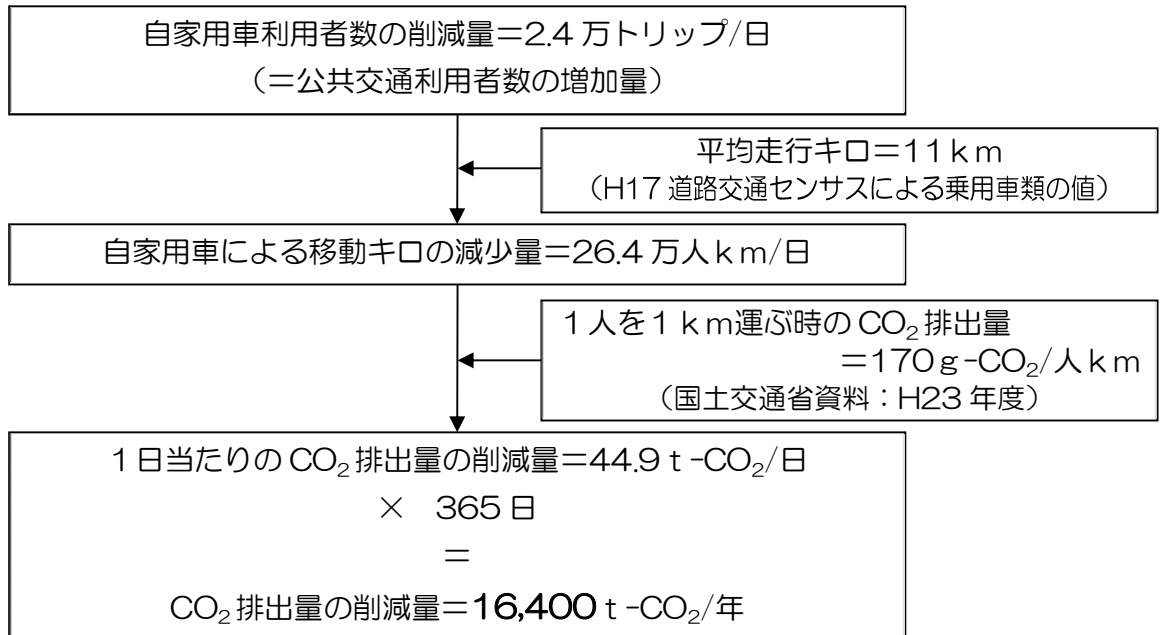
- 公共交通利用者の増加分を自家用車利用からの転換と見なし、その自家用車利用減少分からCO₂削減量を求めます。
- また、評価年次によっては、自家用車利用者数は最新のパーソントリップ調査のデータを用います。

③中間見直し時点での達成状況

- 中間見直し時点で、自家用車からのCO₂排出量は約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、CO₂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、CO₂排出の削減量を算定しています。



■自家用車からのCO₂排出量の変化

※平成24年の排出量

平成17年の自家用車(自家用乗用車+軽乗用車)のCO₂排出量(69.7万t-CO₂/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。

④計画目標値(中間見直し時)

- 自家用車からのCO₂排出量は、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の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

中間見直し時
の目標値

自家用車からのCO₂は、平成17年時点の約6%、4.2万t-CO₂/年を削減します。

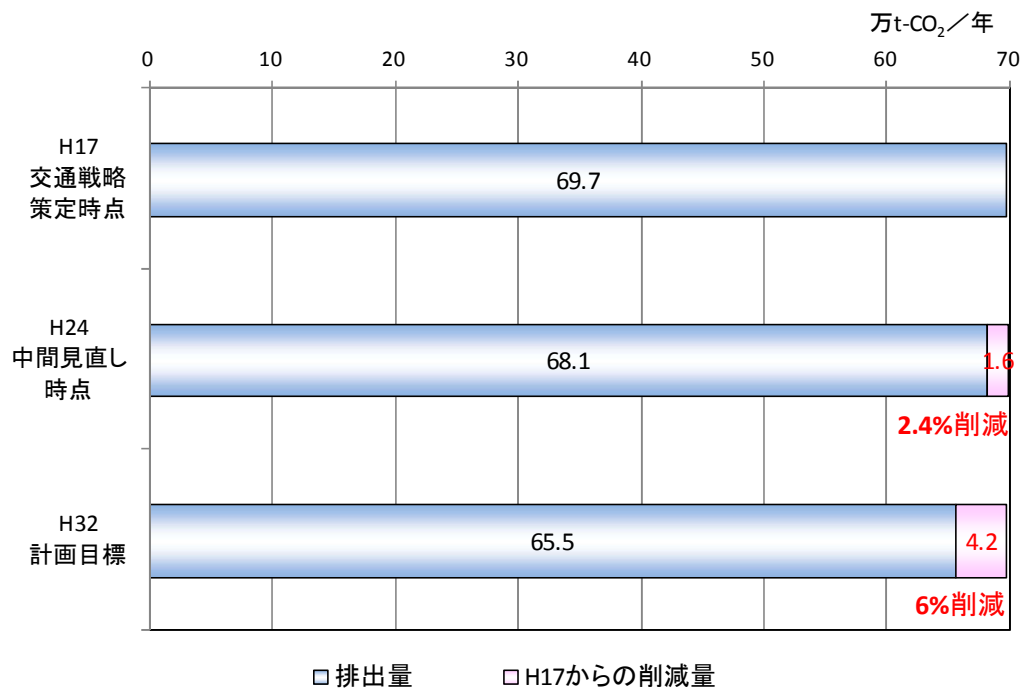
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・自家用車からのCO₂排出量は、中間見直し時の目標値を踏襲します。

今回見直しの目標値

自家用車からのCO₂は、平成17年時点の約6%、4.2万 t - CO₂/年を削減します。

■自家用車CO₂排出量の実績値と計画目標値



5-3. 目標達成状況の把握方法

各目標の達成状況を把握するために必要なデータの収集方法や達成状況の数値把握の具体的な算出方法を設定します。

「公共交通人口カバー率」…国勢調査メッシュ人口（250mメッシュ）と評価時点の公共交通網を把握し、公共交通人口カバー率を求めて、計画策定時との比較により、評価を行う。

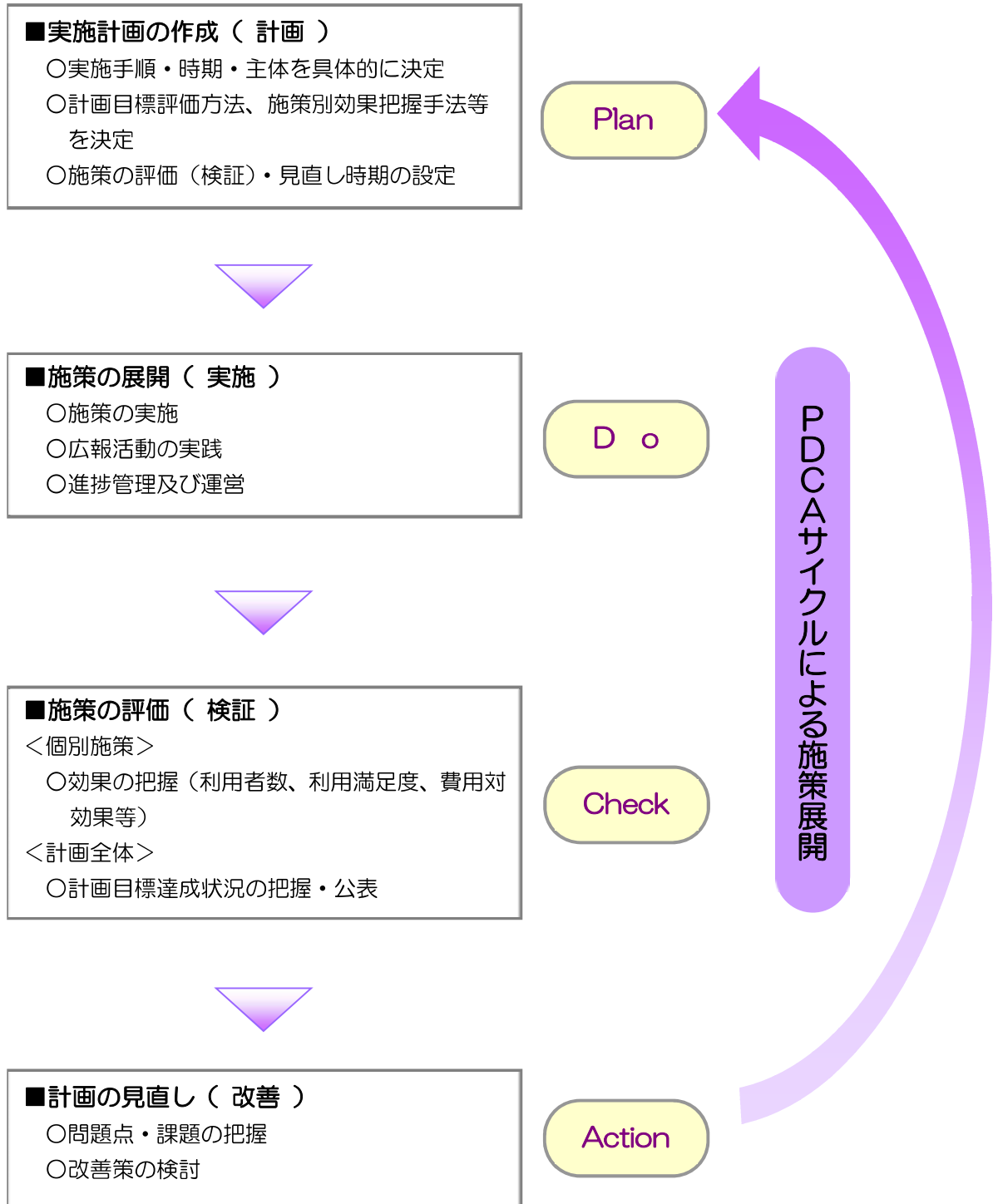
「公共交通分担率」……………交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、公共交通分担率を試算する。なお、総トリップ数は、計画策定時と同一と考える。
また、評価年次によっては最新のP Tデータを用い検証を行うものとする。

「自家用車CO₂排出量」……………交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、その自家用車削減台数からCO₂ 排出削減量を求める。
また、評価年次によっては自家用車削減台数は最新のP Tデータを用いて把握するものとする。

第6章 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）の進捗管理

6-1. 進捗管理の考え方

- 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における施策の展開は、以下のPDCAサイクル「Plan：実施計画の作成」「Do：施策の展開・実施」「Check：施策の評価・検証」「Action：計画の見直し・改善」により、進捗管理を行います。



6-2. 進捗管理の具体的方法

- 全体計画及び個別施策における進捗管理の具体的な取り組み方法は、下表に示すとおりを実施していきます。

■全体計画の進捗管理

年度	Plan (計画)	Do (実施)	Check (検証)	Action (改善)
H20	①総合交通戦略の策定			
H21	②実施計画の策定	③施策の実施、 広報、進捗管理		
H22		↓ 毎年実施		
H23				
H24				
H25	⑥総合交通戦略の中間見直し		④計画目標達成評価	⑤問題点の把握、 改善策の検討
H26	↓ ⑦実施計画の見直し			
H27	⑧総合交通戦略の一部見直し (地域公共交通網形成計画の策定)	③施策の実施、 広報、進捗管理		
H28	↓ (地域公共交通再編実施計画の策定)			
H29				
H30				
H31				
H32	⑪総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の改定		⑨計画目標達成評価	⑩問題点の把握、 改善策の検討
H33	↓			

- ①総合交通戦略の策定：基本理念の実現に向けた交通施策を策定。
- ②実施計画の策定：各施策の事業内容・箇所・主体・時期と、計画目標の評価方法・評価時期を設定。
- ③施策の実施、広報、進捗管理：施策実施スケジュールに沿って事業を実施し、積極的な事業内容の広報に努め、事業主体が事業の進捗管理を毎年実施。
- ④計画目標達成評価：対象期間の中間年次において、計画目標の達成状況を把握。
- ⑤問題点の把握、改善策の検討：計画目標の達成状況を踏まえて、事業における問題点を整理・把握し、対応策の検討を連絡会で検討。
- ⑥総合交通戦略の中間見直し：計画目標の達成状況や問題点に対する改善策などを踏まえ、総合交通戦略の見直しを実施。
- ⑦実施計画の見直し：総合交通戦略の見直しを反映して、実施計画の見直しを実施。
- ⑧総合交通戦略の一部見直し：地域公共交通活性化再生法の改正（平成26年11月施行）を踏まえて総合交通戦略を見直し、地域公共交通網形成計画を策定。
- ⑨計画目標達成評価：対象期間の最終年度において、計画目標の達成状況を把握。
- ⑩問題点の把握、改善策の検討：計画目標の達成状況を踏まえ本計画の総括を行い、今後の対応を検討。
- ⑪総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)の改定：本計画の結果及び社会情勢の変化を踏まえ、総合交通戦略(地域公共交通網形成計画)を改定。

■用語解説

【あ】

ICカード乗車券

ICカード乗車券は、集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んでいる非接触式のカードです。ICカードで公共交通に乗車することができ、残額がなくなった場合、何回でも入金が可能です。カードによってはクレジット機能も付加でき、加盟している商業店舗での買物にも利用できます。また、乗車や買物の利用料金に応じてポイントが加算され、そのポイントがカード料金としてご利用できるものもあります。

相乗り通勤

同じ会社等に通勤する際、複数の人が1人の自家用車に相乗りして通勤する方法のことです。自動車交通量や燃料費を削減できます。

ETC

『ETC』とは、Electronic Toll Collectionの略で、高度道路交通システムの一つで、「ノンストップ自動料金支払いシステム」のことです。

有料道路を利用する際に、料金所で停止することなく通行出来るシステムで、無線通信により料金の収受を行います。

エコカー（低公害車）

従来のガソリン車やディーゼル車に比べて、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)、二酸化炭素(CO₂)といった大気汚染物質や温室効果ガスの排出が少ない自動車のことです。また、全く排出されない自動車もあります。走行時の音も静かなものもあり、自動車の騒音問題の対策としても有効です。

エコドライブ

急発進や急加速をしないなど、地球環境にやさしく燃料の消費を少なくする自動車の運転のことです。エコドライブを実践することにより、燃料の使用量が減り、自動車から排出される二酸化炭素等の排出ガスが抑制でき、経済的効果や安全運転にもつながります。

LRT

『LRT』とは、Light Rail Transitの略称で、次世代都市交通システムのことです。騒音が少なく速い、低床式（乗降口でステップを無くした車両）で乗り降りがしやすいと言った特徴があり、昔ながらの路面電車のイメージを一新した、人と環境にやさしい新しい交通機関として注目されています。

おでかけ交通

高台地区や廃止路線地区において、地域住民がおでかけ時の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者と行政の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するものです。

主に高齢者の方々の買物や通院の際に利用されています。

【か】

カーシェアリング (Carsharing)

カーシェアリングとは、1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態です。利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、会員制レンタカーのようなものです。

架線式蓄電池電車

非電化区間を走るディーゼル車に替わる次世代車両として期待される蓄電池で駆動する車両のことです。ディーゼル車から架線式蓄電池電車への置き換えにより、二酸化炭素などの排出や騒音を低減でき、ブレーキ時に発生する回生エネルギーを蓄電池に充電することで、エネルギーの有効活用も可能となります。

環境モデル都市

環境モデル都市とは、世界の先例となる低炭素型都市構造への転換を進めるものとして「都市と暮らしの発展プラン」(平成 20 年 1 月 29 日地域活性化統合本部会合了承)に位置づけられた取り組みです。それぞれの地域の特性を生かし、低炭素社会の実現に向けて、温室効果ガス排出の大幅な削減など、高い目標を掲げて先駆的な取り組みにチャレンジする自治体が選定されています。現在では、本市をはじめ全国で 23 の自治体が選定されています。

公共車両優先システム (PTPS)

路上に設置した情報収集機器(光ビーコン)がバス車載装置からの信号を受信すると、進行方向の交通信号機をバス優先(赤の短縮、青の延長など)とするシステムで、信号停止回数が少なくなり、走行性が良くなります。また、信号待ち時間が少なくなり、運行時間もより正確になります。これらの利便性向上によって、自家用車などから大量輸送が可能であるバスへの利用転換を促進して交通総量を抑制し、交通渋滞の緩和等、交通流の円滑化、騒音の低減、大気汚染物質の排出削減を図るものです。

コミュニティサイクル

コミュニティサイクルとは、共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく、複数の他の駐輪施設(サイクルポート)でも貸出・返却を可能としたシステムのことです。

【さ】

サイクル&ライド

自宅から最寄の駅やバス停まで自転車を利用し、そこから鉄道やバスなどに乗車して目的地へ行く方法のことです。

市街化区域

既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことです。

人口集中地区（D I D地区）

人口集中地区とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域のことを示します。

走行台キロ

自動車の走行距離（交通量×延長）の総和のことです。（10台の車が10km走ると、100台キロとなります。）

次世代都市交通システム

LRT、BRTなどの新たな公共交通機関のシステムのことで。

自転車専用レーン

自転車専用の通行帯のことです。

【た】

低床バス

車椅子や足の不自由な人、お年寄りの方等が楽に乗り降り出来るように、バスの出入口の床（ステップ）を低くしたバスのことです。

低炭素社会

低炭素社会とは、地球温暖化の主因とされる温室効果ガスの1つである二酸化炭素の最終的な排出量が少ない産業・生活システムを構築した社会のことを意味します。

道路交通センサス

道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地・運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいうべきものです。

調査内容は、交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」、アンケート調査等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」に大別されます。

道路交通センサスは、5年毎に実施されています。

都市計画道路

都市計画道路とは、広域的な道路網との整合性はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、都市計画として配置される都市の基盤的な交通施設で、都市計画法に基づき都市計画決定を行った道路です。

【は】

トラベルフィードバックプログラム(TFP)

トラベルフィードバックプログラム(Travel Feedback Program)とは、モビリティ・マネジメントの技術のうち「行動プラン法」、「フィードバック法」を組み合わせたもので、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムです。

参加者ひとりひとりの外出行動を記録していただき、その結果を診断し、クルマ利用予定を対象として「かしこいクルマの使い方」を考え実践することを促し、さらに取り組みの結果やどのような効果が得られたかをお知らせする一連のプログラムのことを意味します。

トリップ

人が目的を持って、ある地点から他の地点へ移動することです。

1つの『トリップ』では、起点から終点までいくつかの交通手段を利用した場合一連の移動を言います。

【な】

乗合い送迎バス

複数の企業とバス事業者が協力して運行し、一般客の利用も可能な乗合いバスのことです。

パーク&ライド

主に通勤時に自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自家用車を使い、そこから鉄道やバスを利用して、都心や街なかの勤務先に行く方法のことです。

都市部等の交通渋滞の緩和につながる、環境にもやさしい移動方法です。

パーソントリップ調査(PT調査)

交通の主体である人(パーソン)の動き(トリップ)に着目し、交通の目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的に実態を把握する調査のことです。調査結果は、都市計画の目標を実現するための交通体系の整備方針や交通施設の検討に用いられます。

バスカメラ

路線バスに搭載したカメラで、専用・優先レーンで違法走行や違法駐車をしている車両を撮影するシステムです。

バスレーン

バスの定時運行を確保し、輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、道路の区間と時間を設定して、バスが専用又は優先して走行できる車線のことです。

バスロケーションシステム

バスロケーションシステム(Bus Location System)は、無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステムのことです。バスの運行は、道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などの他の交通機関に比べて定時性の確保が難しいため、バスの位置情報を提供することで、利用者はバス停に到着するおおよその時間が分かり、待ち時間を有効に利用することが可能となります。

パブリックコメント

行政が計画を策定する際に、あらかじめ計画の原案を市民に公表し、市民の意見募集を行い、寄せられた意見を反映または考慮して、最終的な計画づくりを行う一連の手続きのことです。

バリアフリー

もともとは建築用語で「バリア（障壁）をフリー（のぞく）」つまり障壁となるものを取り除き、生活しやすくすることを意味します。建物内や道路等の段差など、物理的な障壁の除去と言う意味合いから、最近ではより広い意味で用いられてきています。

BRT

『BRT』とは、Bus Rapid Transitの略で、連節バス、公共交通優先システム(PTPS)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのことです。

BDFバス

BDFとは「バイオディーゼルフューエル(Bio Diesel Fuel)」のことで、使用済み食用油をリサイクルして製造したバイオディーゼル燃料を燃料としたバスのことです。

フィーダーバス路線

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線のバス停や鉄道駅からさらに延びる支線的なバス路線のことです。住宅街や団地から最寄り鉄道駅までのバス路線などが該当します。

【ま】

モータリゼーション

モータリゼーション (motorization) とは、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化する現象を表し、「動力化」「自動車化」を意味します。狭義では、「自家用乗用車の普及」という意味で使われることが多くあります。

モビリティ・マネジメント

ひとり1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のことです。例えば、公共交通の時刻表や路線図などのわかりやすい情報を提供し、過度な自家用車の利用から環境にやさしい乗り物である公共交通への利用転換を図ります。

【ら】

レンタサイクル

レンタサイクル(Rent-a-cycle)とは、観光、行楽、通勤、通学、商用などの目的のために自転車を貸し出す事業をさします。近年では都市部における交通渋滞や放置自転車といった都市問題への対応策の一つとして、一台の自転車を複数の人が通勤・通学や、営業などに使われることを想定した「都市型レンタサイクル」が広まってきています。

■ 「北九州市環境首都総合交通戦略」および「北九州市地域公共交通網形成計画」の策定までの経緯

【北九州市環境首都総合交通戦略】

- ・平成20年12月 北九州市環境首都総合交通戦略の策定
- ・平成22年3月 北九州市環境首都総合交通戦略実施計画の作成
- ・平成26年8月 北九州市環境首都総合交通戦略の改定
- ・平成27年2月 北九州市環境首都総合交通戦略実施計画の改定

【北九州市地域公共交通網形成計画】

平成27年7月14日 第10回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会
〔検討内容〕

- ・地域公共交通網形成計画の作成について
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正について
- ・地域公共交通確保維持改善事業について
- ・北九州市環境首都総合交通戦略におけるこれまでの取り組み
- ・検討体制と策定期間

平成28年3月16日 第11回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会
〔検討内容〕

- ・計画（素案）について

平成28年6月00日 第12回 北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会
〔検討内容〕

- ・計画（素案）に対するパブコメ意見の内容
- ・計画（案）について

■「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」委員名簿

(順不同・敬称略)

	所 属	役職名	氏名	備考
学識者	北九州市立大学	教授	内田 晃	副会長
	九州工業大学	准教授	寺町 賢一	会長
交通事業者	九州旅客鉄道株式会社	経営企画部 担当部長	吉野 敏成	
		北部九州地域本社 企画部長	熊谷 明博	
	西日本旅客鉄道株式会社	福岡支社 総務企画課 企画担当課長	板橋 徹	
	筑豊電気鉄道株式会社	取締役 事業本部長	森山 義洋	
	西日本鉄道株式会社	まちづくり・交通企画部長	渡辺 満生	
	西鉄バス北九州株式会社	取締役 営業本部長	本田 哲	
	北九州高速鉄道株式会社	総務部長	小野寺 治	
	北九州タクシー協会	専務理事	矢野 正弘	
	北九州市交通局	次長	川原 泉	
企業・市民	北九州商工会議所	事務局長	二郎丸 聡夫	
	北九州市自治会総連合会	副会長	三郎丸 正熙	
	北九州市障害福祉団体 連絡協議会	副代表	林 芳江	
	日本介護支援専門員協会	理事	白木 裕子	
行政	福岡県警察本部	交通部 交通規制課長	河野 修久	
	国土交通省九州運輸局	交通政策部 交通企画課長	前川 翔	
	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所	事務所長	鶴 敏信	
	福岡県	企画・地域振興部 交通政策課長	岩佐 孝徳	
	北九州市	建築都市局長	大関 達也	

**北九州市環境首都総合交通戦略
＜北九州市地域公共交通網形成計画＞**

平成28年 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