

施策17:次世代自動車の普及、多面的利用

概要

地球環境に優しい次世代自動車（ハイブリッドを含む電動車）の積極的な普及を図るとともに、EV・FCVの蓄電機能を活用した災害時への備えを確保します。



燃料電池自動車からキッチンカーへの
給電デモを実施



SDGs 連携協定の締結(オンライン開催)

施策内容

次世代自動車の導入補助

燃料電池自動車（FCV）を市内に普及させるため、FCV 及び外部給電器導入の一部助成を行います。

公用車への次世代自動車の導入

特殊車両を除く全ての公用車について、更新の際には、本庁舎等の充電設備の整備状況を踏まえながら、原則、次世代自動車の導入を目指します。

燃料電池自動車、電気自動車を活用した災害時等の非常用電源確保

本市は、九電グループと日産自動車グループの3者で、「災害対応力の強化」と「脱炭素社会の実現」を目指したSDGs連携協定を締結しており、同協定に基づき、電気自動車の蓄電機能を活用して、避難所等における災害時の非常用電源を確保します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
次世代自動車の導入 エコドライブの推進			実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

市内のEV・PHV・FCVの導入	現況値(R1)	目標値(R12)
	2,376台(1)	約5万台

1:「次世代自動車振興センター提供データ」を元に推計

施策18:自動運転サービスの社会実装化

概要

自動運転サービスの社会実装の実現に向けて、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等に取り組みます。



施策内容

自動運転サービスの社会実装化

交通事業者を含む企業、大学、本市で構成する「北九州自動運転推進ネットワーク」の活動において、地元企業等の技術を活用した実証実験、産学連携による技術開発・共同研究等を実施し、本市における自動運転サービスの早期の社会実装化を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
自動運転サービスの社会実装化	→ 継続して実施						企業・交通事業者 大学・北九州市

KPI(重要業績指標)

北九州自動運転推進ネットワークの開催回数	現況値(R3)	目標値(R8)
	年2回以上	年2回以上(継続実施)

施策19:新たなモビリティの導入検討

概要

公共交通を補完する新たな交通サービスとして、グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の導入を検討します。

グリーンスローモビリティの実証実験



門司港地区 (R2.11、みなとオアシス門司港)



東田地区 (R3.4～、Art for SDGs)

超小型モビリティ等の導入検討



国土交通省 HP

施策内容

グリーンスローモビリティの導入検討

門司港レトロ地区や東田地区などの観光地や、末端のバス停から自宅までのラストワンマイルなどに活用が期待されるグリーンスローモビリティ*の導入について、検討を行います。

*電動かつ時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

超小型モビリティ等の導入検討

超小型モビリティは、環境性能に優れ、コンパクトで手軽に扱える車両であり、観光地での周遊や、街なかでの近距離移動、中山間地域などの高齢者の移動などに活用できる可能性があるため、シェアリングサービスの可能性なども含めて導入の検討を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
グリーンスローモビリティの導入検討			調査・導入検討				企業・交通事業者 北九州市
超小型モビリティ等の導入検討			調査・導入検討				企業・交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

新たなモビリティの導入検討(実証実験)	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策20: バリアフリー化の推進

概要

様々な障害のある方や高齢者、訪日外国人などの公共交通の利用環境を改善するため、鉄道駅・バス停周辺・車両・案内表記などのバリアフリー化を進めます。



エレベーター (JR 折尾駅)



ユニバーサルデザイン (UD) タクシー



低床式 LRT 車両 (筑豊電鉄)



車椅子・ベビーカー優先スペース



スマートバス停



多言語化及び
ナンバリング化、
ピクトグラム表記等

施策内容

駅のバリアフリー化

高齢者や、体の不自由な方等の移動の円滑化に向けて、鉄軌道の主要駅においてエレベーターや多目的トイレの設置、内方線付き点状ブロックの整備などを行い、バリアフリー化を進めます。

車両のバリアフリー化

だれもが利用しやすい公共交通に向けて、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー、低床式の LRT 車両を導入し、車両のバリアフリー化を進めます。

案内表記のバリアフリー化

駅名の多言語化やナンバリング化による案内表示、イラストや大きな文字での案内表示など分かりやすい表記を促進し、訪日外国人や高齢者、障害者など、だれもが分かりやすい案内表記のバリアフリー化を進めます。

子育て支援のバリアフリー化

妊婦の方や幼児連れの方が利用しやすい公共交通に向けて、ベビーカーコーナーの設置やマタニティシールなどを推進し、子育て支援のバリアフリー化を進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バリアフリー化の推進			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

バリアフリーの取組みに関する周知・啓発	現況値 (R3)	目標値 (R8)
	年 1 回以上	年 1 回以上 (継続実施)

施策21:おでかけ交通の充実

概要

一定の人口が集積する公共交通空白地域において、地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携してジャンボタクシー等を運行しており、今後もおでかけ交通の充実を図っていきます。



枝光地区



施策内容

おでかけ交通事業

現在、市内7地区において定路線型、2地区において自由経路型のおでかけ交通を運行しており、路線維持のため、定期券・回数券の新規販売地区の拡大、チラシによる啓発、既存バス路線との結節を行っています。

また、利便性向上に向け、利用状況に応じた柔軟なルートやダイヤの見直しを行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
おでかけ交通事業			継続して実施				市民・交通事業者 北九州市

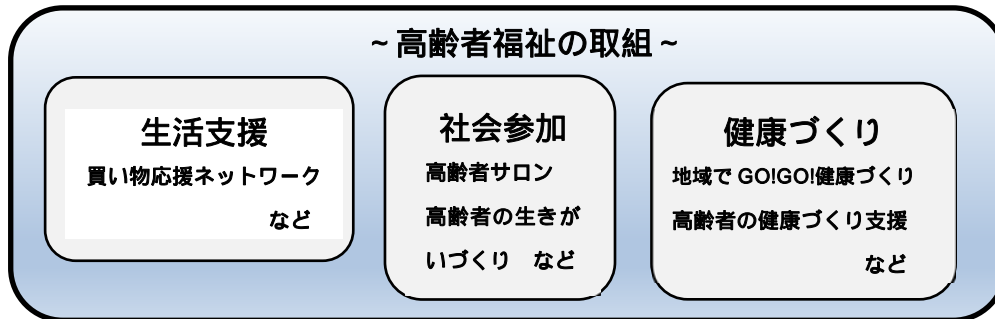
KPI(重要業績指標)

おでかけ交通の利用促進の取組み	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

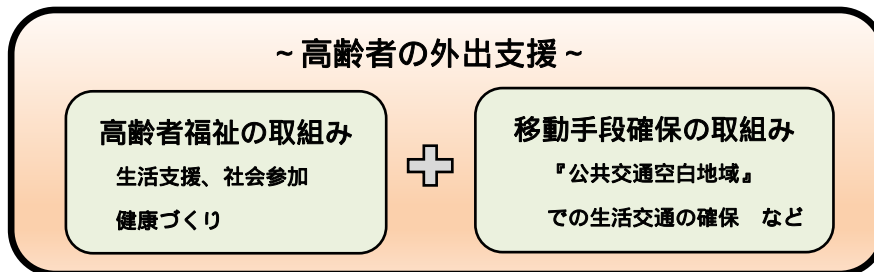
施策22：高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりによる外出支援

概要

高齢者が年齢に関わりなく健康を維持し、住み慣れた地域で安心して生活を続けられるよう、日常生活圏域での生活支援や社会参加、健康づくりのための取組みを推進します。



【参考】



主な施策内容

生活支援(買い物応援ネットワーク)

まちづくり協議会や自治区会などが主体となって、交通手段の乏しい地域などで、朝市や移動販売、移動支援などの買い物支援を行っています。

社会参加(高齢者サロン)

高齢者がいきいきと暮らすための地域の活動の場として、地域住民が主体となって運営し、高齢者であれば誰でも参加できる地域交流の場として、体操や運動、茶話会、レクリエーションなど、幅広い活動を行っています。

健康づくり(地域で GO!GO! 健康づくり)

市民センター等を拠点として、市民が主体となって地域の健康課題について話し合い、目標設定、計画づくり、実践、事業評価を一つのサイクルとし、まちづくり協議会や健康づくり推進員の会、医療機関・栄養士会・行政(保健師等)が連携して健康づくり事業を行っています。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
高齢者の生活支援、社会参加、健康づくりの推進			継続して実施				市民・保健福祉事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

高齢者地域交流支援 通所事業の実施	現況値(R3)	目標値(R8)
	50会場 3,330回	50会場 4,500回

施策23：モビリティマネジメントの実施

概要

地域、学校、高齢者等を対象に「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。



高齢者モビリティマネジメント



学校モビリティマネジメント



公共交通マップ

施策内容

高齢者モビリティマネジメント

市民センターや社会福祉協議会、老人クラブ等の会合に出向き、①高齢者の交通事故の現状、②公共交通を利用し歩くことへの健康面への効果、③運転免許証の自主返納手続き、④交通事業者が実施する高齢者割引等の説明を行い、交通行動の変容を促します。

学校モビリティマネジメント

市内小学校を対象に、地球にやさしく望ましい交通行動や地球温暖化問題などに関する出前授業を行い、児童を通じて保護者の交通行動の変容を促し、公共交通の利用促進を図ります。また、小学生を対象とするバスの乗り方教室を実施して、バスの利用促進を図ります。

公共交通マップの作成

市民や来訪者にとって分かりやすい公共交通情報を提供するため、交通事業者と連携し、鉄道、路線バス、おでかけ交通等の運行路線を明示した市内全域の公共交通マップを作成し、公共交通の利用促進を図ります。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
モビリティマネジメントの実施			継続して実施				市民・交通事業者 北九州市
公共交通マップの作成			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

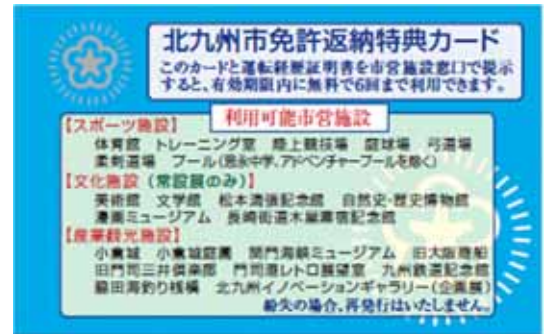
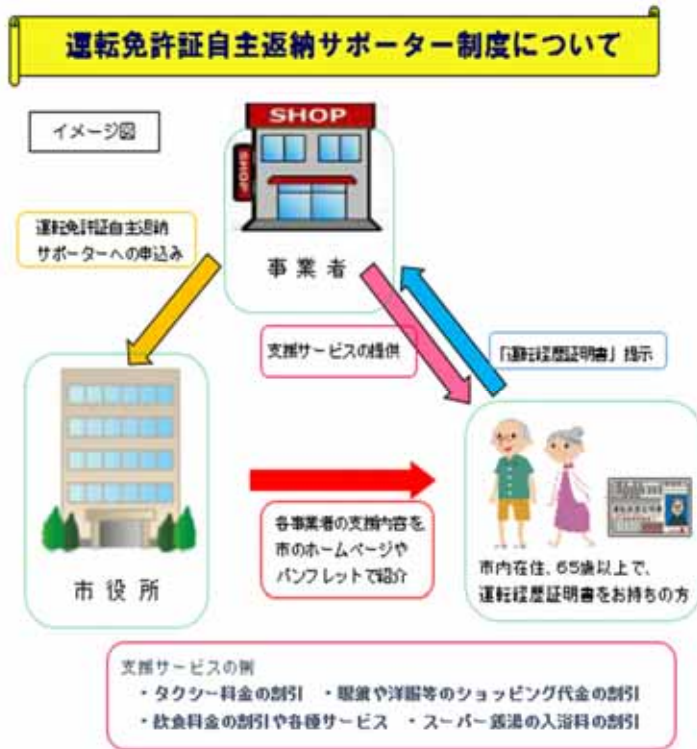
モビリティマネジメント 出前講演開催回数	現況値(R3)	目標値(R8)
	年3回以上	年3回以上(継続実施)

施策24:高齢者の運転免許証自主返納支援

概要

高齢者の運転免許証自主返納支援のため、タクシー料金や飲食料金の割引等を行う運転免許証自主返納サポーター制度や市営施設の一部を無料利用できる免許返納特典カード制度を推進します。

また、運転シミュレーター体験教室では、自身の身体機能や認知機能の状態を確認できます。



施策内容

運転免許証自主返納サポーター制度 / 免許返納特典カード制度(令和4年度までのモデル事業)

運転免許証を自主返納した高齢者に対し、①民間事業者が料金割引等の支援を行う自主返納サポーター制度や、②市営施設の一部を1年間、6回無料で利用できる免許返納特典カード制度を運用し、高齢者の免許返納を支援します。

高齢者運転シミュレーター体験教室(北九州交通公園内外)

運転シミュレーターを体験することで、現在の身体機能や認知機能の状態を確認できます。

実際に運転する際の注意事項を確認してもらい、今後の安全運転の継続や、運転免許証自主返納について考えるきっかけとして役立てていただきます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
運転免許証自主返納の支援			継続して実施				北九州市 民間事業者

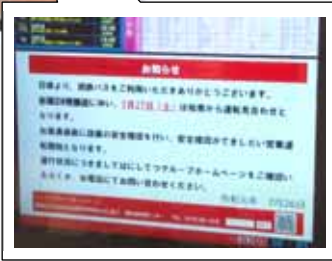
KPI(重要業績指標)

高齢者運転シミュレーター体験教室 開催回数(北九州交通公園内外)	現況値(R3)	目標値(R8)
	年10回以上	年10回以上(継続実施)

施策25: 災害対応の取組強化

概要

交通事業者と行政が連携し、災害時の情報発信や運行情報を提供する仕組みなど、災害時に対応するための取組を強化します。



スマートバス停を活用した災害情報等の提供



施策内容

九州のりもの info による情報サービスの提供 (総務省 HP)

スマートバス停を活用した災害情報の発信

スマートバス停を活用して、バスの現在地や遅延理由などをリアルタイムに表示するだけでなく、災害時に重要なお知らせを発信するなどの災害対応の取組を推進します。

②九州のりもの info による情報サービスの提供

国土交通省により、災害や事故等による公共交通事業者の遅延や運行見合わせなどの運行情報を提供するサービスで、スマートフォンからも随時、閲覧することができます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
災害時の情報発信に関する連携強化			継続して実施				交通事業者 国・北九州市

KPI(重要業績指標)

九州のりもの info 等の交通に関する情報発信ツールの周知・啓発	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策26:都市計画道路等の整備

概要

都市の骨格を形成し、安全・安心な生活交通や公共交通を支える道路環境の充実を図るため、都市計画道路等の整備を行います。

広域道路ネットワーク



(都)大門木町線



(都)折尾中間線



国道3号黒崎バイパス
(春の町ランプ整備箇所)



戸畑枝光線イメージCG
(枝光出入口付近)

施策内容

広域道路ネットワークの構築

都市の強靱化に資する重要物流道路をはじめとした、物流・人流を支える広域道路ネットワークの構築のため、都市計画道路等の整備を着実に進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
都市計画道路等の整備	継続して実施						北九州市

KPI(重要業績指標)

広域道路ネットワークの供用率	現況値(R2)	目標値(R8)
	95.6%	97%(R5目標)

北九州市道路整備中長期計画より

施策27:新規道路の整備

概要

下関北九州道路は、本州と九州を繋ぐ新たな幹線道路ネットワークを担い、また関門地域を一体化する都市間の広域的な連携を支える道路として位置づけられており、早期実現を目指し、国に対して要望を行っていきます。

下関北九州道路位置図



施策内容

下関北九州道路の早期実現

関門地域の連携強化を図り、本州と九州を結ぶ大動脈として、産業・経済等の活性化に寄与するとともに、災害に備えた代替機能を確保するために必要な「下関北九州道路」の早期実現を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
下関北九州道路の早期実現に向けた要望・調査	<div style="text-align: center;"> 要望活動・検討調査の実施 </div>						北九州市

KPI(重要業績指標)

要望活動の実施	現況値(R3)	目標値(R8)
	年2回以上	年2回以上(継続実施)

施策28：都市高速道路の利用促進

概要

一般道路から都市高速道路へ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。



小倉のまちの中心部を通る北九州都市高速道路

北九州高速ETC料金割引

▶ 日祝日割引	▶ 土曜割引
▶ 夜間早朝割引	▶ マイレージサービス
▶ コーポレートカード割引	▶ 乗り継ぎサービス
▶ 障害者割引 <small>※事前の登録が必要です</small>	

情報誌



「わくわく課外授業」
(ファミリー向け)

「SAFETY DRIVE」
(新規免許取得者向け)

スイスイマップ



施策内容

ETC 割引サービスの実施と様々な媒体を活用した情報発信

日祝日や夜間早朝、土曜日など利用形態に応じた ETC 各種割引サービスを実施し、都市高速道路の利用促進を図ります。また、都市高速の JCT や出入口を分かりやすく紹介する道路案内図(スイスイマップ)を配布するほか、民間が発行する情報誌に、ファミリー層や新規免許取得者に向けた都市高速の案内などを掲載するとともに、ホームページや SNS 等を活用して情報を発信し、利用促進に取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
情報発信の実施			継続して実施				福岡北九州高速道路公社 北九州市

KPI(重要業績指標)

民間が発行する情報誌への情報掲載	現況値(R3)	目標値(R8)
	年2回	年2回(継続実施)

施策29:自転車の活用推進

概要

令和3年1月に策定した北九州市自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間ネットワークの形成、利用しやすい駐輪環境の形成、放置自転車対策の推進、シェアサイクル事業の推進などに取り組みます。

施策内容

自転車通行空間ネットワークの形成

市内13の整備拠点について、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を推進します。



利用しやすい駐輪環境の形成

ニーズや利用特性に応じた駐輪施設の整備や市営有料自転車駐車場の利便性向上を推進します。



放置自転車対策の推進

自転車放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去、駐輪ルールに関する広報・啓発を継続的に実施します。



シェアサイクル事業の推進

公共交通の機能補完やまちの回遊性に寄与するなど、多様な用途への活用を可能にします。



実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州市自転車活用推進計画の推進			計画の推進				北九州市

KPI(重要業績指標)

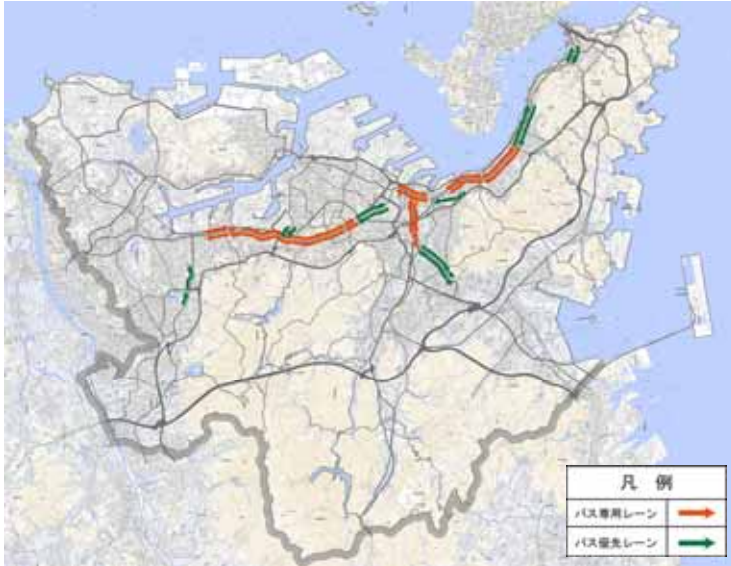
自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備延長	現況値(R2)	目標値(R8)
	36 km	65 km

施策30:バスレーンに関する啓発活動

概要

バス専用レーンやバス優先レーンにおける、路線バスの定時性・速達性を高めるため、啓発活動を実施します。

バスレーンの設置状況



施策内容

バスレーン利用ルール遵守のための啓発活動

本市には全長約 54 km のバスレーン規制区間（専用約 33 km、優先約 21 km）があります。バス輸送の効率化・円滑化を図り、安全で快適な走行環境を確保するため、バスレーンに関する啓発活動を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バスレーンに関する啓発活動の実施	→ 継続して実施						交通事業者 福岡県警 北九州市

KPI(重要業績指標)

啓発活動の実施	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

6 - 4 . 計画目標の設定

(1) 計画目標設定の考え方

計画目標は、“目指すべき交通体系の実現に向けた交通施策の基本方針”を踏まえて、以下に示す4つの考え方を考慮して設定します。

目標設定の考え方

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、利用者減少に歯止めをかけ、公共交通サービス水準の維持を図るために様々な交通施策を実施し、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。

“交通施策の基本方針”に対応した目標

- ・計画目標は、個別施策に応じた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基本方針に沿った政策目標を掲げます。

わかりやすい定量的な目標

- ・地域公共交通計画では、『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。

効果計測が容易に可能な目標

- ・地域公共交通計画は、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

< 目指すべき交通体系の実現に向けた交通施策の基本方針 >

- **持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実**
- **利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進**
- **誰もが使いやすい公共交通の実現**
- **公共交通を支える道路環境の充実**

計画目標

公共交通人口カバー率
人口10万人あたりの
公共交通利用者数
公共交通に対する満足度
運輸部門CO₂排出削減率

(2) 計画目標の設定

1) 公共交通人口カバー率

設定の背景

持続可能な公共交通ネットワークの強化及び充実に向けて、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: 鉄道駅から 500m 以上、かつバス停から 300m 以上の地域

【公共交通人口カバー率】

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

令和3年4月時点の公共交通人口カバー率

	北九州市人口(H27 国勢調査)
公共交通カバー圏域	83.0 万人 (86.3%)
公共交通空白地域	13.1 万人 (13.7%)
合計	96.1 万人 (100.0%)

計画目標値

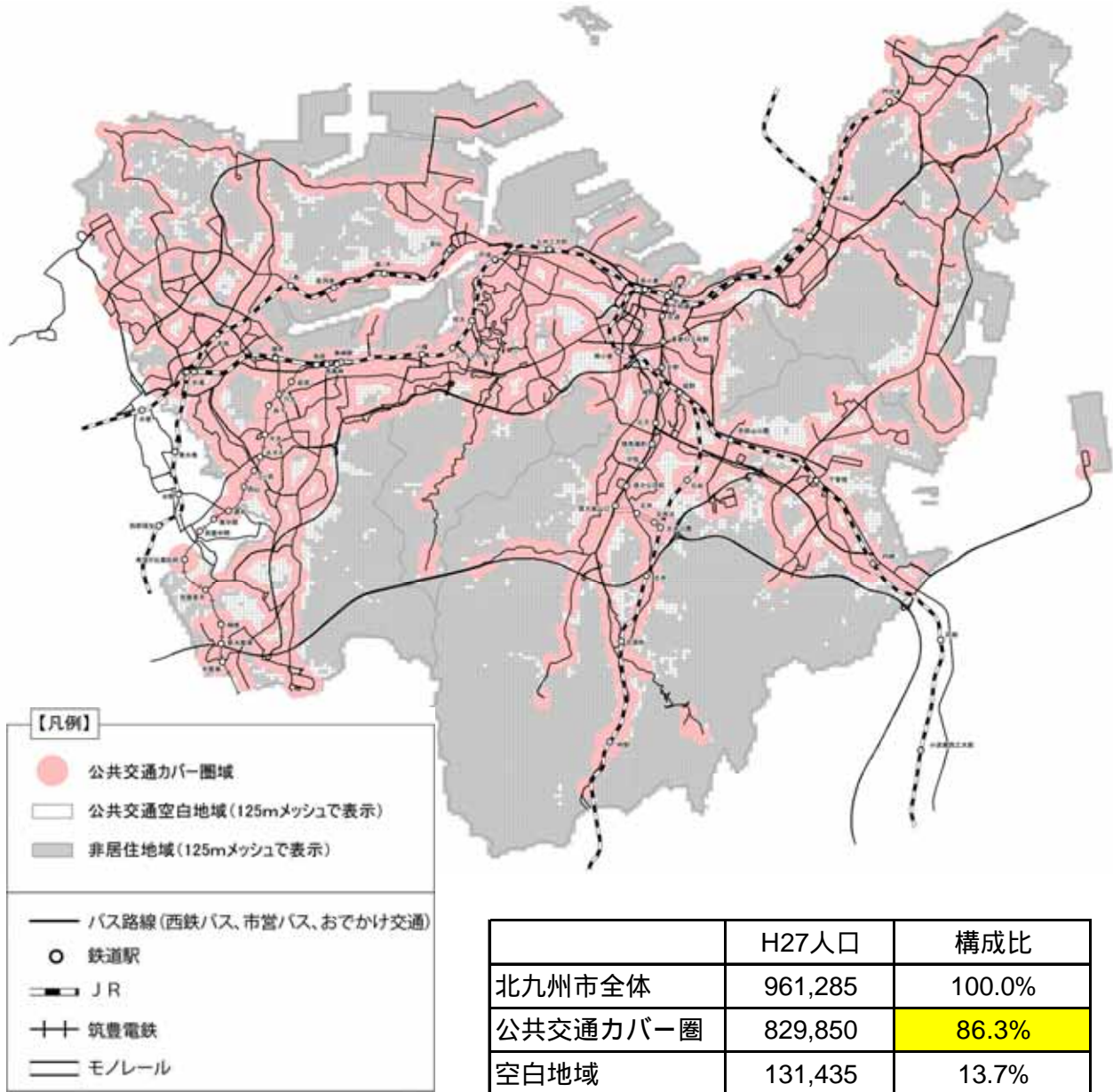
公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

公共交通人口カバー率は、令和3年時点の約86%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(1/8 メッシュ: 125m)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。

【参考資料】公共交通人口カバー圏域



2) 人口10万人あたりの公共交通利用者数

設定の背景

交通将来像の実現に向け、基本方針の一つである「利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進」を進めるためには、市民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通の充実と事業者相互の連携が必要不可欠です。

また、自動車依存の高まりとともに、人や環境にやさしい公共交通が見直されています。

【人口10万人あたりの公共交通利用者数】

$$\text{人口10万人あたりの公共交通利用者数(人/日・10万人あたり)} \\ = \text{公共交通利用者数} \div \text{総人口(人/10万人)}$$

〔公共交通利用者数〕

- 各事業者が集計報告する年間利用者数（乗車人数）を日平均に換算

〔総人口〕

- 平成27年国勢調査にもとづく北九州市の居住人口

計画目標値

人口10万人あたりの公共交通利用者数は、交通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、さらに増加を図ります。

人口10万人あたりの公共交通利用者は、約3.8万人を維持します。

効果計測の手順

各事業主体が集計・報告している年間利用者数（乗車人数）を収集し、最新の国勢調査に基づく居住人口を用いて、人口10万人あたりの公共交通利用者を算出します。

3) 公共交通に対する満足度 設定の背景

交通将来像の実現に向け、基本方針の一つである「誰もが使いやすい公共交通の実現」を推し進めるためには、市民をはじめとした公共交通利用者が利便性を実感できるサービスの充実が求められます。

そこで、様々な施策を展開することで、公共交通機関が便利でかつ使いやすい移動手段であるという意識の醸成を図っていく必要があります。

【公共交通に対する満足度】

**公共交通に対する満足度 = 「公共交通機関での移動が便利であると
感じるか」の肯定的な回答割合**

〔公共交通に対する満足度〕

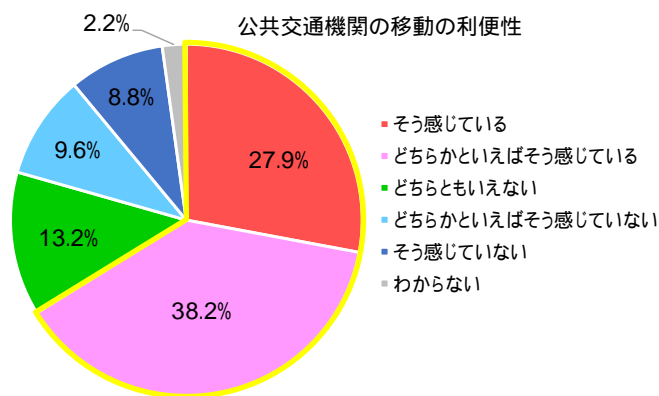
- 市政モニターアンケート調査を活用
- バスや鉄道、タクシーなどの交通機関の利便性度合いを把握（「公共交通機関での移動は便利であると感じるか」について、「そう感じている」「どちらかといえばそう感じている」の肯定的な回答の割合

令和2年度第2回市政モニターアンケート調査（問25-2）

“あなたは北九州市内の電車やバス、モノレールといった公共交通機関での移動は便利と感じますか”

サンプル数：136票

肯定的な回答：66.1%



計画目標値

公共交通に対する満足度は、効果的な交通施策の実践と市民の公共交通に対する意識醸成、利便性の体感により、現状の水準を上回り向上を目指します。

公共交通に対する市民の満足度は、約70%を目指します。

効果計測の手順

市政モニターアンケート調査を活用して、「公共交通機関の利便性」について、満足度合いの把握を毎年行います。

4) 運輸部門CO₂排出削減率

設定の背景

地球温暖化が加速する中、世界各地では記録的な熱波、大規模な森林火災、洪水等が発生し、日本でも台風や豪雨による甚大な被害が起きており、世界はまさに気候変動により危機的な状況に直面しています。

気候変動の影響を抑えるためには、その原因となる温室効果ガスの排出を削減する必要があります、世界的に取り組むことが重要です。

「北九州市地球温暖化対策実行計画」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」(令和3年度策定)において、北九州市域全体の運輸部門におけるCO₂排出削減目標は下表のように設定されています。

2030年度CO₂排出の削減目標の試算結果

【運輸部門】

	基準年	将来推計	CO ₂ 削減量		目標排出量 (基準年度比) -(+)
	2013年度	2030年度 (現状すう勢)	取組み 削減量 1	追加的な 取組み削減量 2	
排出量(万t)	172	158	-	-	104
削減量(万t)	-	14	43	11	68
削減率(%)	-	8.1%	25.0%	6.4%	39.5%

※1：国の地球温暖化対策計画で示される施策、省エネ法の削減率（毎年度1%削減）、既に決定又は予定されている生産設備の休止等を加味した削減量

※2：2050年の排出量実質ゼロを見据え、国の有識者会議の資料を元に、電化率向上・電力係数改善、EV等の普及、市独自の施策を加味した削減量

計画目標値

地球環境への負荷を軽減させ、公共交通の利用促進やエコドライブの推進、低公害車の普及などを推し進めるため、道路環境の充実を図り、令和12年度における運輸部門CO₂排出量について、現在（平成25年度(2013年度)時点）から約40%（68万t-CO₂）削減を目指します。

**令和12年度における運輸部門CO₂排出量は、
平成25年度時点の約40%（68万t-CO₂）を削減します。**

効果計測の手順

運輸部門CO₂排出削減量は、環境局が算出する運輸部門における年次ごとのCO₂排出量を随時収集し、その差分を削減量とします。

また、基準年次については、平成25年度（2013年度）とします。

5) 計画目標の総括

計画目標設定の考え方に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な4つの計画目標を設定しています。

計画目標（総括）

計画目標
(令和8年度)
(2026年)

公共交通の利用促進に努めます。

1. **公共交通人口カバー率** ... 約86%
2. **人口10万人あたりの公共交通利用者数** (1) ... 約3.8万人
3. **公共交通に対する満足度** (2) ... 約70%
4. **運輸部門CO₂排出削減率** (3) ... 約40%

1: 平成27年国勢調査に基づく北九州市人口(961,286人)をもとに算出しています。

2: 北九州市市政モニターアンケート調査結果をもとに算出しています。

3: 北九州市環境局で令和3年度に策定中の北九州市地球温暖化対策実行計画において、令和12年度(2030年度)の目標とする排出量です。

	指標値		計画目標値	適用
	現況 (R3)	計画 (R8)		
公共交通人口カバー率	86.3%	86%	約86%を維持	H27 国勢調査人口メッシュデータ(125mメッシュ)を適用
人口10万人あたりの公共交通利用者数	公共交通利用者 R1;37.0万人/日 3.8万人/10万人	3.8万人/10万人	約3.8万人/10万人を維持	R1 公共交通利用者数とH27 国勢調査北九州市人口(H27;961,286人)を適用
公共交通に対する満足度	66.1%	70%	約70%に向上	R2 年度第2回市政モニターアンケート結果(問25-2)を適用
運輸部門CO₂排出削減率	排出量 172万t 注)平成25年度	排出量 104万t (68万t削減) 注)令和12年度	約40%の削減	北九州市地球温暖化対策実行計画の運輸部門の計画目標値

4: 現況値(R3)は、既存の統計データや収集可能な最新年次のデータとしています。