

第 6 章

交通施策と計画目標の設定



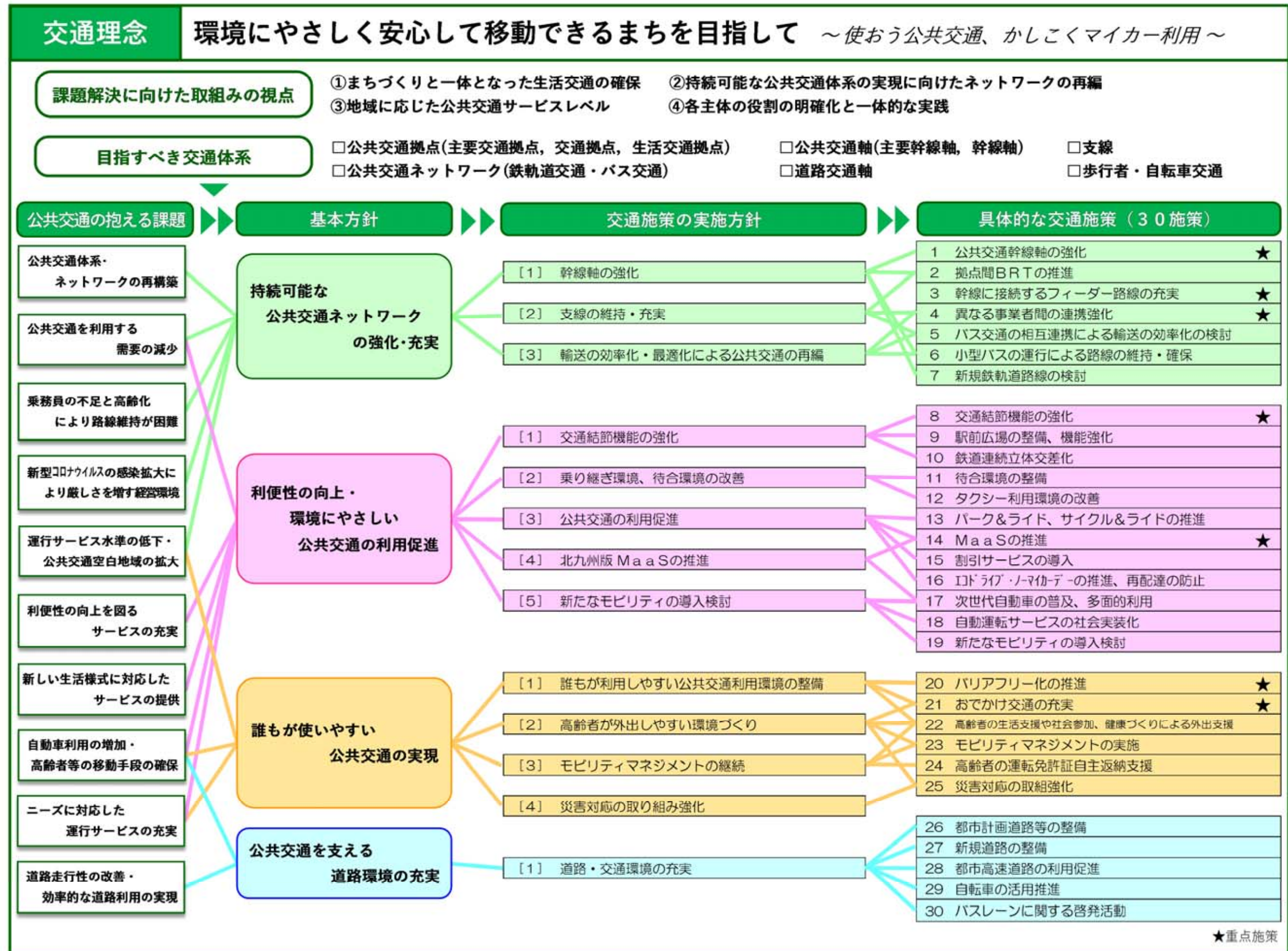
第6章 交通施策と計画目標の設定

6-1. 交通理念の実現に向けた交通施策

交通理念の実現に向けて、地域公共交通計画では4つの基本方針に基づく30の交通施策を設定し、推進していきます。

なお、「公共交通幹線軸の強化」、「異なる事業者間の連携強化」、「交通結節機能の強化」、「MaaSの推進」、「おでかけ交通の充実」などの7施策を重点施策に設定しています。

分類	交通施策	★重点施策	施策の内容
持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実	1 公共交通幹線軸の強化	★	コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指し、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。
	2 拠点間BRTの推進		バス機能強化区間（小倉～黒崎間等）に連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した拠点間のBRTを推進します。
	3 幹線に接続するフィーダー路線の充実	★	効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。
	4 異なる事業者間の連携強化	★	利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。
	5 バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討		利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。
	6 小型バスの運行による路線の維持・確保		利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。
	7 新規鉄軌道路線の検討		北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の新規鉄軌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。
利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進	8 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携し、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。
	9 駅前広場の整備、機能強化		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。
	10 鉄道連続立体交差化		JR折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道を高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体化に推進していきます。
	11 待合環境の整備		バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。
	12 タクシー利用環境の改善		街なかにおいて道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。
	13 パーク&ライド、サイクル&ライドの推進		街なかでの駐車場確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境にやさしい公共交通の利用促進を図るため、パーク&ライドやサイクル&ライドの利用を促進します。
	14 MaaSの推進	★	本市の地域特性に応じた北九州版MaaSの実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取り組みを推進します。
	15 割引サービスの導入		公共交通の利用促進のため、時間帯別や曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。
	16 エコドライブ・ノーマイカーデーの推進、再配達防止		エコドライブ・ノーマイカーデーの推進や再配達防止を市民周知し、自動車によるCO ₂ 排出の削減を図ります。
	17 次世代自動車の普及、多面的利用		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の備えを確保します。
	18 自動運転サービスの社会実装化		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。
	19 新たなモビリティの導入検討		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。
誰もが使いやすい公共交通の実現	20 バリアフリー化の推進	★	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。
	21 おでかけ交通の充実	★	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下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ります。
	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		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に、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。
	23 モビリティマネジメントの実施		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。
	24 高齢者の運転免許証自主返納支援		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。
	25 災害対応の取組強化		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みを強化します。
公共交通を支える道路環境の充実	26 都市計画道路等の整備		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。
	27 新規道路の整備		広域的な連携を支える道路として位置づけられた「下関北九州道路」の早期実現を目指し、国に要望を行っていきます。
	28 都市高速道路の利用促進		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。
	29 自転車の活用推進		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。
	30 バスレーンに関する啓発活動		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。



6-3. 個別交通施策の整理

30 の交通施策について、以下の形式で個別施策の概要を整理します。

概要

交通施策の主な目的、目指すべき姿などについて示すものです。

施策内容

交通施策の目的・ねらいに沿った具体的な事業項目及び事業内容などを記載します。

実施スケジュール

交通施策の実施スケジュールとして、計画期間内での検討及び実施の時期について、各年で計画し、その実施主体を明確にすることで、事業の確実な推進を図っていきます。

KPI（重要業績指標）

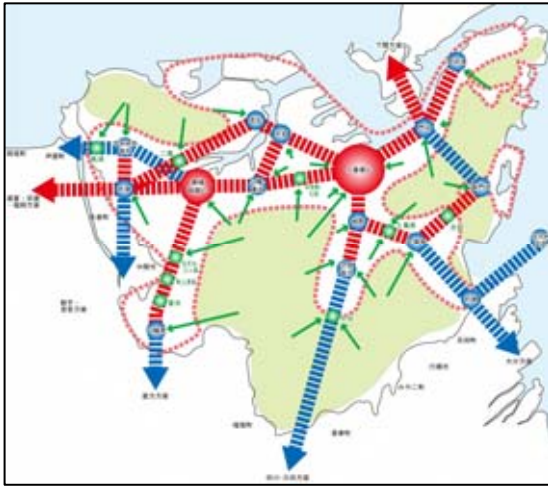
交通施策の評価目標として、計画期間最終年度における重要業績指標（KPI）を設定し、計画の進捗・評価に活用します。

施策1：公共交通幹線軸の強化

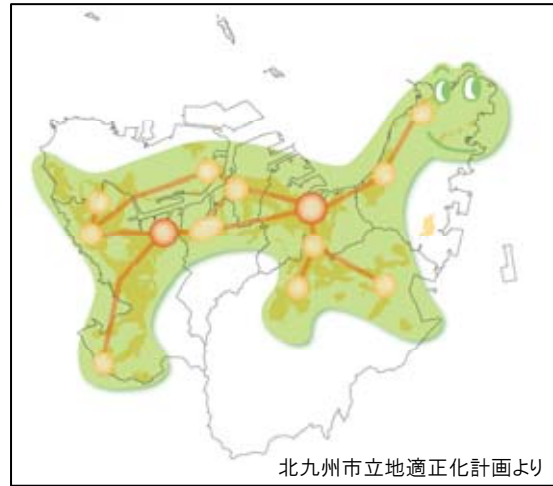
概要

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指すため、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。

■目指すべき公共交通体系のイメージ



■「コンパクトザウルス」型の都市構造



施策内容

①公共交通幹線軸の強化

公共交通幹線軸（概ね30分に1本以上）のサービス水準を維持・強化するため、関係者が連携して様々な施策に取り組むことで、幹線となる公共交通ネットワークを維持・強化していきます。

②街なか居住の推進

人口減少下において、公共交通ネットワークの維持・強化のため、立地適正化計画と連携し、街なか居住を緩やかに誘導することで「コンパクトザウルス」型の都市構造を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
公共交通幹線軸の維持・強化	継続して実施						交通事業者 北九州市
街なか居住施策の推進	継続して実施						企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合	現況値(R3)	目標値(R8)
	71.9%	72.0%

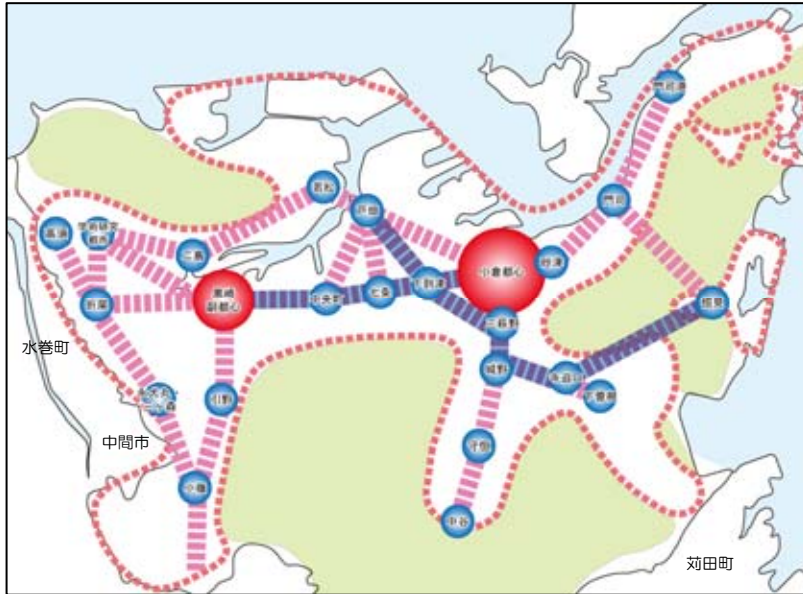
※国土交通省のマニュアルより算出

施策2: 拠点間BRTの推進

概要

バス機能強化区間において、一度に大量輸送が可能となる連節バスを導入し、効率的な運行を目指すとともに、定時性・速達性を確保した、拠点間のBRTを推進します。

■ 拠点間BRTの導入路線



連節バス利用状況(南小倉駅前バス停)



連節バス走行状況(恒見営業所)

施策内容

①BRTの導入

令和元年度より小倉～黒崎間(特快1番)や小倉～戸畑間(特快25番)において連節バスを順次導入し、また令和3年度には、新たに小倉～下曾根～恒見間の路線を開設しており、全体で10台体制により、主要幹線の運行の効率化を図ります。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
連節バスの運行 ・小倉～黒崎間 ・小倉～戸畑間		BRTの運行(連節バス7台)					西鉄バス
新規路線の導入 ・小倉～下曾根～恒見間	路線開設	BRTの運行(連節バス3台)					西鉄バス
幹線の走行環境の整備		走行環境の整備					北九州市

KPI(重要業績指標)

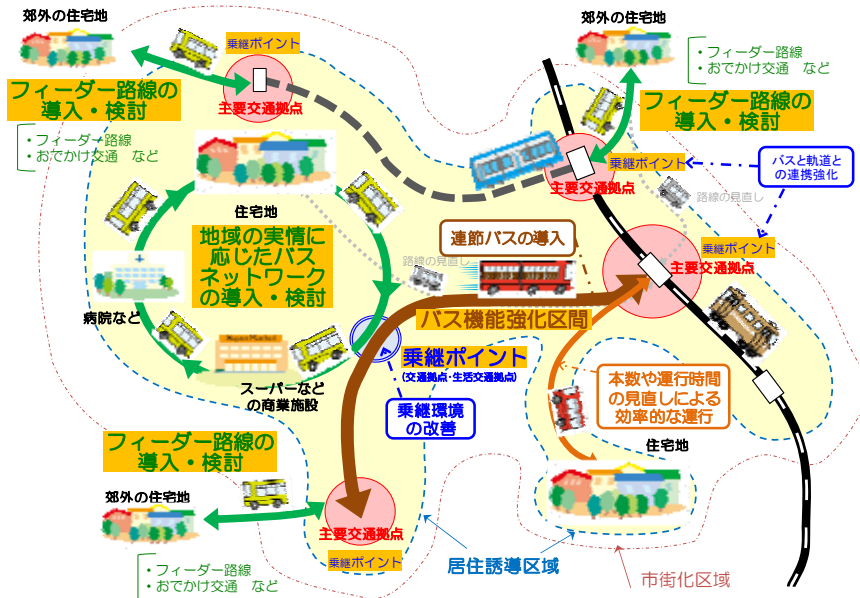
連節バス乗降客数(1カ月間) (4月時点)	現況値(R3)	目標値(R8)
	6万5千人	10万人

施策3:幹線に接続するフィーダー路線の充実

概要

効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。

■フィーダー化のイメージ



施策内容

①幹線に接続するフィーダー路線の充実

市内のバス路線は、運行距離の長い系統も多く、多くのバスが街なかに入り込むことで、非効率が生じ、定時性・速達性の低下につながっています。また、近年の運転手不足も深刻となっています。

このため、幹線に繋がる、支線のフィーダー路線を充実していくことにより、運行系統の整理・統合を進め、サービス水準を維持するための効率的な運行を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
幹線に接続するフィーダー路線の充実	継続して実施						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

幹線に接続するフィーダー路線の開設 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2地区	+4地区

施策4:異なる事業者間の連携強化

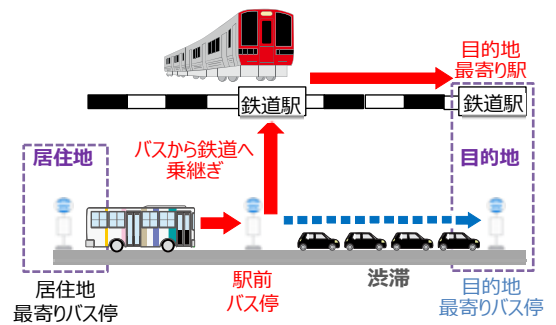
概要

利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。

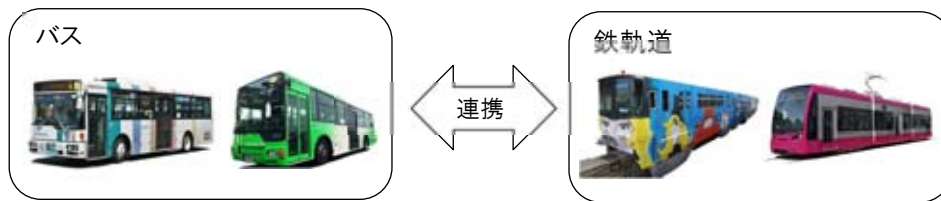
■JR九州と西鉄バス北九州「下曽根連携モデル」(R2、3開始)



■鉄道とバスの連携イメージ



■バス交通と鉄軌道との連携



施策内容

①JRとバスとの連携強化

令和元年11月にJR九州と西鉄バス北九州が連携協定を締結し、令和2年3月に連携第1弾として下曽根連携モデルを開始しました。相互に連携して時刻表の案内を行うなど、乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組みを行っています。引き続き、第2弾、第3弾の連携を進めていきます。

②モルレル・筑豊電鉄とバスとの連携

バス交通や鉄軌道などの公共交通事業者間の相互の連携により、利用者にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
鉄道とバスとの連携			継続して実施				交通事業者
モルレル・筑豊電鉄とバスとの連携			継続して実施				交通事業者

KPI(重要業績指標)

異なる事業者間の連携地区数	現況値(R3)	目標値(R8)
	2地区	5地区

施策5:バス交通の相互連携による輸送の効率化の検討

概要

利用者にとって利便性の高いバス交通の実現に向けて、バス事業者間が相互に連携して運行サービスの提供を行うなどの検討を行います。

■市内のバス交通の運行エリア



施策内容

①相互連携の推進

市内を運行する西鉄バスと市営バスでは、一部で連携した運行サービスを提供していますが、重複して運行されている路線もあります。今後、持続可能なバスネットワークを構築するために、輸送の効率化が必要であり、路線再編の検討や同一サービスの提供（共通定期券の導入や IC カードによる乗継割引サービスの導入）等の検討を進めていきます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
運行の見直し検討			運行の見直しを検討				西鉄バス 市営バス
同一サービスの提供			継続して実施				西鉄バス 市営バス

KPI(重要業績指標)

バス事業者間の相互連携に関する協議	現況値(R3)	目標値(R8)
	年1回以上	年1回以上(継続実施)

施策6: 小型バスの運行による路線の維持・確保

概要

利用者が少ないバス路線の輸送の効率化を図るため、車両の小型化を行うことで、効率的な運行による路線の維持・確保を行います。

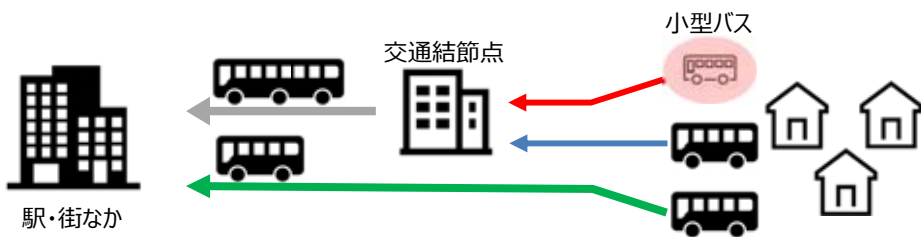
■小型バス(フィーダー化)導入の取組み



マイクロバス



小型バス



施策内容

①車両の小型化による路線維持

郊外部を運行する路線バスの中でも、特に利用者が少ないバス路線については、輸送が非効率になっている路線もあり、安定的な輸送サービスの提供に影響を及ぼしているケースもあります。

そこで、バスネットワークを再編する際、利用者が少ない支線については、効率的な運行のために、車両の小型化を行い、路線の維持・確保を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
小型バスの導入			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

小型バス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7:新規鉄軌道路線の検討

概要

北九州空港アクセス鉄道、東九州新幹線等の新規鉄軌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。

■北九州空港アクセス鉄道ルート検討図



■東九州新幹線の要望ルート図



施策内容

①北九州空港アクセス鉄道

北九州空港のアクセス利便性向上のため、航空需要の回復に努めつつ、鉄道アクセスの必要性等について調査・検討します。

②東九州新幹線

東九州新幹線鉄道は、北九州市を起点（分岐点）とした早期実現に向けて、「東九州新幹線鉄道建設促進期成会」等と連携し、国に対して要望活動を実施します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体	
北九州空港アクセス鉄道に関する調査・検討		必要性の調査・検討						北九州市
東九州新幹線に関する国への要望活動		要望活動を実施						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3回以上	年3回以上(継続実施)

施策8:交通結節機能の強化

概要

乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携することで、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。

交通結節機能

- ✓多様な交通サービス
- ✓待ち時間の短縮化
- ✓わかりやすい動線

■モノレール三萩野駅にバス停時刻案内情報を表示



※案内モニター画面



※駅構内掲出のバス乗り場案内

■JR 下曽根駅にバス停時刻案内情報を表示



※案内モニター画面



※駅構内の路面案内サイン

施策内容

①交通拠点における乗り継ぎ環境改善:三萩野駅、折尾駅等

三萩野駅や折尾駅など乗り継ぎ利用者の多い駅において、異なる事業者間が連携し、乗り継ぎ情報の案内表示や発着時刻の調整、利便施設の整備、誘導サインの整備を行うなど乗り継ぎ環境の改善に取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
交通拠点(駅)での乗り継ぎ環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

交通結節機能の強化(改善)箇所数(令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1箇所	+4箇所

施策9: 駅前広場の整備、機能強化

概要

主要な鉄道駅において、駅前広場の整備や改良を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。

■折尾駅北口駅前広場(イメージ)



■城野駅 駅前広場



施策内容

①駅前広場の整備: 折尾駅

折尾地区では、学園都市の玄関口にふさわしい地域拠点として再整備するため、「折尾地区総合整備事業」を進めています。その取組みの一つとして、JR折尾駅周辺の鉄道高架化と合わせて駅前広場を整備することにより、交通結節機能を強化し、バスやタクシーなどの公共交通をはじめとする交通機関のアクセス性を高めます。

②駅前広場の改良による機能強化: 下曾根駅、戸畑駅、門司駅など

乗り継ぎ利用者が多い駅前広場において、バスの待機スペースの確保による効率的な運行や、誘導サイン等による交通混雑の改善などにより、定時性の確保や利便性向上を図り、広域的な交通結節機能を強化します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
駅前広場の整備 (折尾駅)		北側駅前広場	南側駅前広場				交通事業者 北九州市
駅前広場の改良による 機能強化の検討		検討・改良工事					交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

駅前広場の整備・改良 箇所数(駅数) (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+2箇所(整備中)	+5箇所

施策10: 鉄道連続立体交差化

概要

JR折尾駅周辺の交通円滑化と市街地の一体化を図るため、鉄道の高架化を行うとともに、交通結節機能の強化、にぎわいのあるまちづくりを一体的に推進していきます。

■折尾駅周辺連続立体交差事業を核とした事業のパッケージ化



施策内容

①折尾駅周辺連続立体交差事業: 鹿児島本線、筑豊本線など

折尾駅周辺の鉄道を高架化することで、踏切除去による交通渋滞の解消、市街地の一体化を図ります。あわせて、駅前広場の整備を行い公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

連続立体交差事業を核として、折尾駅周辺のバス停整備、案内板整備、歩道のバリアフリー化などの事業をパッケージ化して展開し、住みやすく、魅力的で、にぎわいのあるまちづくりを進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
折尾駅周辺連続立体交差事業	短路線切替 →	供用				→	JR九州 北九州市

KPI(重要業績指標)

鉄道連続立体交差事業	現況値(R3)	目標値(R8)
	事業中	供用(R6事業完了)

施策11:待合環境の整備

概要

バス停に上屋やベンチ、広告付きバス停、スマートバス停などを整備し、利便性向上のための待合環境を改善します。また、交通拠点における待合所の整備などを推進します。

■バス停の待合環境整備



※魚町バス停(上屋・ベンチ・バスロケーションシステム付)



※乗り継ぎ施設における待合所(イメージ)

施策内容

①バス停における待合環境の改善

バス機能強化区間で、利用者が多いバス停や交通結節点のバス停において、上屋、ベンチ、照明等を整備し、待合環境を改善します。また、街の景観にも配慮した上で、広告付きバス停の整備にも取り組みます。

都心部の主要バス停などにおいてバス待ちのイライラなどを解消するために、バスの到着時刻等の情報を利用者に提供するバスロケーションシステムを導入します。

バス停周辺の商店や公共施設との連携も視野に入れて、交通拠点における乗り継ぎの負担を軽減できるように、快適なバス待ちスペースの確保を進めます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
バス停待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市
交通拠点(駅) 待合環境整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

待合施設整備箇所数 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+0箇所	+3箇所

施策12: タクシー利用環境の改善

概要

タクシー需要の多い街なかにおいて、道路空間等を活用し、タクシー乗り場を設置するなど、タクシーの利用環境の改善を検討します。また、駅前広場の整備に合わせて安全で快適なタクシーの乗り場環境の整備を行います。

■街なかの道路空間等を活用したタクシー乗り場



小倉北区(魚町)



小倉北区(平和通り)

■駅前広場内のタクシー乗り場整備



門司区
(門司駅前)

施策内容

①街なかのタクシー乗り場整備

道路空間等を活用した乗り場整備など、タクシー利用環境の改善を検討します。

②駅前広場内のタクシー乗り場整備

駅前広場の整備や改良と合わせて、安全で快適なタクシー乗り場の整備を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
街なかの タクシー乗り場			継続して実施				交通事業者 北九州市
駅前広場における タクシー乗り場の整備			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

駅前広場における タクシー乗り場環境の整備 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1箇所	+4箇所

施策13:パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

概要

街なかでの駐車場所確保や交通渋滞といった問題を解決し、環境に優しい公共交通の利用促進を図るため、郊外の駅で自動車から鉄道などに乗り換えて、街なかまで行くパーク&ライドの利用を促進します。併せて、自転車と公共交通の組み合わせによるサイクル&ライドの利用も促進します。



パーク&モノライド



パーク&ライド(筑豊電気鉄道)



モノレール基地駐車場(企救丘)

施策内容

①パーク&ライドの推進

市街地の外縁部の駐車場に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて、通勤やイベント時の渋滞緩和に寄与するパーク&ライドを推進します。

②サイクル&ライドの推進

街なかにある自転車利用の需要が多い鉄道駅やバス停などに駐輪スペースを設けて、公共交通への乗り継ぎの利便性を向上します。また、自転車利用のルールやマナー向上の啓発イベントを実施して、自転車利用を促進します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
パーク&ライドの推進			継続して実施				交通事業者 北九州市
サイクル&ライドの推進			継続して実施				交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

パーク&ライド 駐車場箇所数	現況値(R3)	目標値(R8)
	20箇所	前年度水準を維持(毎年度)

施策14:MaaSの推進

概要

本市の地域特性に応じた北九州版 MaaS の実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取組みを推進します。



JR九州・西鉄バスのマイルートによる連携



様々な乗り物をシームレスに乗り継げるシステムを導入



スマートフォンのアプリを活用してキャッシュレス決済を推進



デジタルチケット

施策内容

①北九州版MaaSの推進

新たなモビリティサービスであるMaaSの活用により、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の活性化に向け、交通事業者が相互に連携して本市の地域特性に応じた「北九州版MaaS」の実現に向けた取組みを進めていきます。

また、MaaSの推進により、観光と移動のニーズを組み合わせたサービスの提供などの観光施策との連携にも取り組みます。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
北九州版 MaaSの推進	→						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

MaaSアプリによるデジタル券の販売実績	現況値(R3)	目標値(R8)
	1件	6件

施策15:割引サービスの導入

概要

公共交通の利用を促進するため、時間帯別や、曜日別運賃割引、サブスクリプションなどの割引運賃サービスを導入します。



昼間帯割引サービス(筑豊電鉄)



おひるのグランドパス(西鉄バス)



土休日家族割引サービス(市営バス)

施策内容

①割引サービスの導入

新たな運賃割引サービスとして、時間帯や曜日で料金を変える「ダイナミックプライシング」を導入するなど、公共交通の利用促進につながるサービスの展開の検討を行います。

また、タクシーなどにおいて、需要に応じた一括定額運賃などの「サブスクリプション」などについても導入を検討します。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体	
割引サービスの導入		新たな割引サービスの提供						交通事業者 北九州市

KPI(重要業績指標)

新たな割引サービスの導入 (令和2年度を基準)	現況値(R3)	目標値(R8)
	+1件	+5件

施策16:エコドライブ・ノーマイカーデーの推進、再配達防止

概要

エコドライブ・ノーマイカーデーの推進や再配達防止を市民周知し、自動車によるCO₂排出の削減を図ります。



エコドライブステッカー



ノーマイカーデーPRチラシ



再配達防止PR動画

施策内容

①エコドライブの推進

エコドライブの方法や効果を解説する出前講演、市HPによる広報、職員による率先実行（公用車へのステッカーの掲示）などにより、エコドライブの普及啓発を図ります。

②ノーマイカーデーの実施

毎週水曜日、金曜日を「ノーマイカーデー」として市民等へ広報を行い、過度のマイカー利用を抑制し、公共交通機関への利用転換を促し、自動車からのCO₂排出の削減を目指します。

③再配達の防止

環境大臣をチーム長とする「COOL CHOICE 推進チーム」が取り組んでいる再配達防止に向けたキャンペーンに賛同するとともに、市としてPR動画などを作成して、広く周知啓発を行います。

実施スケジュール

実施内容	R3	R4	R5	R6	R7	R8	実施主体
エコドライブの推進 ノーマイカーデーの実施 再配達の防止	継続して実施						市民・企業 北九州市

KPI(重要業績指標)

エコドライブ 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	102社	前年度水準を維持(毎年度)
ノーマイカーデー 賛同企業	現況値(R2)	目標値(R8)
	83社	前年度水準を維持(毎年度)

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

①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。

②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。

③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)

	現況値(R1)	目標値(R12)
市内のEV・PHV・FCVの導入	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

①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

①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

②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

①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。

②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。

③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。

④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

①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

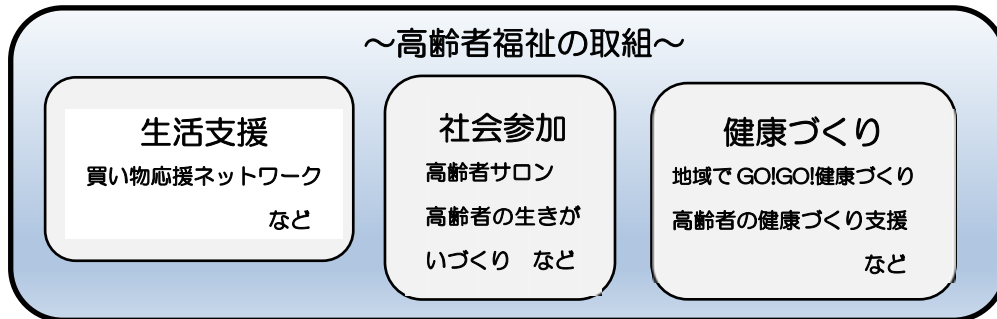
KPI(重要業績指標)

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

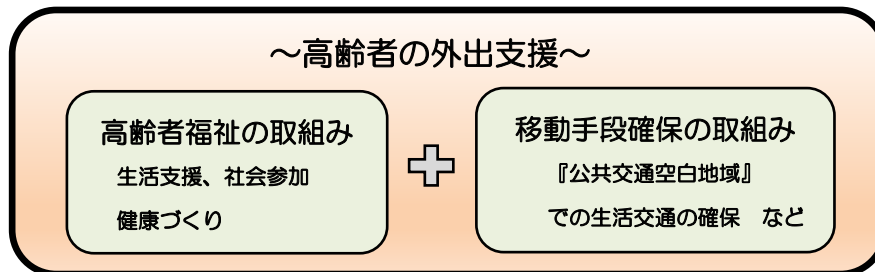
施策22: 高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりによる外出支援

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

①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。

②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。

③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)

高年齢者地域交流支援 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

①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。

②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。

③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)

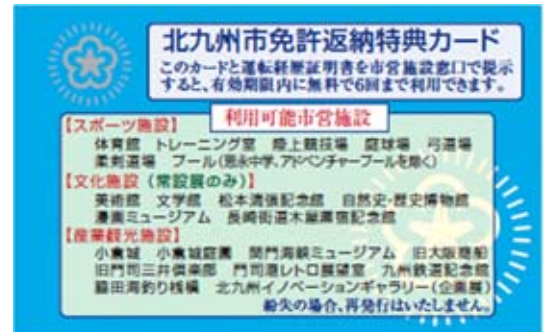
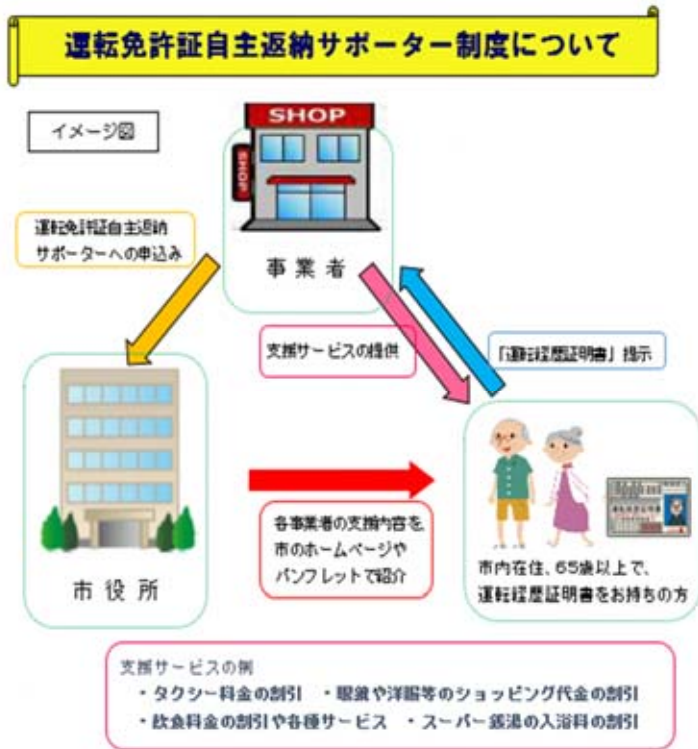
モビリティマネジメント 出前講演開催回数	現況値(R3)	目標値(R8)
	年3回以上	年3回以上(継続実施)

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

①運転免許証自主返納サポーター制度 / ②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。

③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

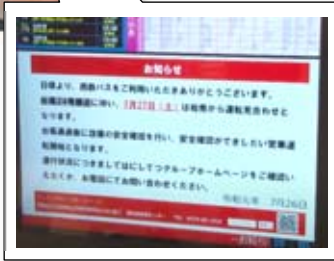
KPI(重要業績指標)

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



九州のりもの info による情報サービスの提供 (※総務省 HP)

施策内容

①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号黒崎ハイパス
(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

①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

①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	要望活動・検討調査の実施						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>※車料の登録が必要です</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

①ETC 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

① 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。



② 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。



③ 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。



④ 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)

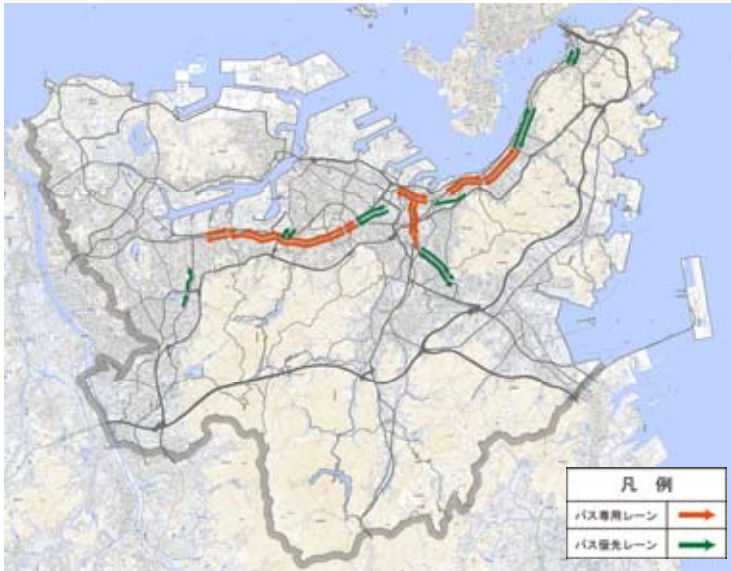
自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備延長	現況値(R2)	目標値(R8)
	36km	65km

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

①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

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、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。

② “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。

③ 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。

④ 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

①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%)

②計画目標値

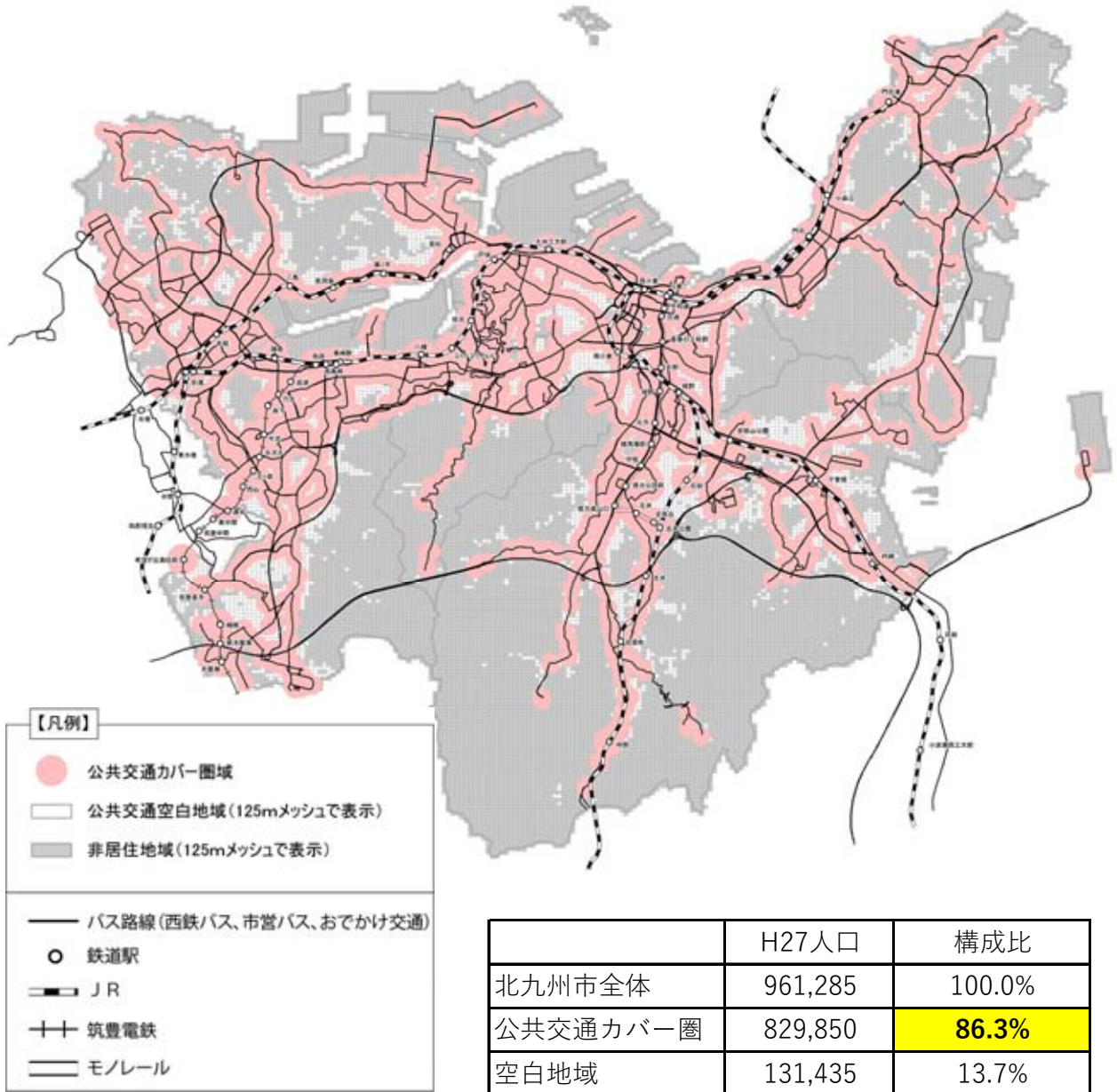
公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

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。

③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

①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】

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

〔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

②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。

③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

①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〕

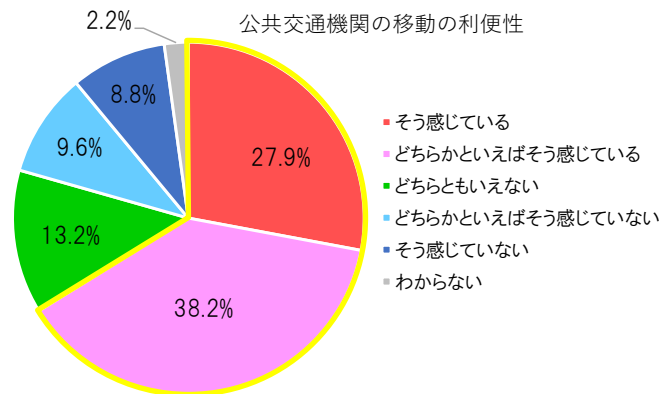
- 市政モニターアンケート調査を活用
- バスや鉄道、タクシーなどの交通機関の利便性度合いを把握（「公共交通機関での移動は便利であると感じるか」について、「そう感じている」「どちらかといえばそう感じている」の肯定的な回答の割合

■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であると感じますか”

サンプル数：136票

肯定的な回答：66.1%



②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。

③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

①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) ①-(②+③)
	2013年度	①2030年度 (現状すう勢)	②取組み 削減量※1	③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

②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。

③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)※4	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CO ₂ 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。