

# 北九州市環境首都総合交通戦略

- 本 編 -

平成20年12月

北九州市

## ごあいさつ



全国規模での人口減少や超高齢・少子化社会の到来、地方分権の本格化、広域行政の進展、地球規模での環境問題の深刻化など、都市経営にかかる課題は大きく変化しています。このような情勢のなか、鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況は厳しくなっています。

そのため、市や公共交通事業者、市民など関係者が一体となって、公共交通の利用促進に関する取り組みや創意工夫を推進し、公共交通の活性化・再生を通じ、魅力ある地域を創出していくことが求められています。

本市においては、JR、モノレール、筑豊電気鉄道、路線バスによる充実した公共交通ネットワークとそれを補完するおでかけ交通によって、充実したサービスが提供されております。

公共交通は通勤・通学、買物や通院などの市民生活にはなくてはならない交通手段となっています。しかしながら、公共交通利用者は、人口減少やマイカー利用の増加に伴い、年々減少しています。このままでは、路線の減便や廃止など、公共交通の衰退が進み、サービスの低下や公共交通で自由に移動できない地域の増加を招くこととなり、市民生活に大きな影響を及ぼし、ひいては本市の活力の低下を招くこととなります。

また、本市は「世界の環境首都」を目指し、環境負荷の軽減を図るため、さまざまな取り組みを行っており、平成20年7月には国から環境モデル都市として認定されました。認定にあたり、低炭素社会の実現に向けた更なる努力を行うこととしており、都市交通の分野では高効率交通システムの構築によりCO<sub>2</sub>の排出量削減を実現することとしています。

こうした状況を踏まえ、北九州市での望ましい交通体系を構築するため、既存の公共交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定しました。今後は、この施策を積極的に推進することにより、過度のマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された交通体系を構築するとともに、CO<sub>2</sub>削減に寄与していきたいと考えています。

このために、市と交通事業者、関係行政機関が一体となって、施策の推進に努めてまいります。市民の皆様には、公共交通の現状や地球温暖化に対する問題意識を高め、積極的に公共交通を利用していただきたいと思えます。まずは、できることから協力し、実践していただきますようお願い申し上げます。

平成20年12月

北九州市長

北橋 健治

# 目次

序章 北九州市環境首都総合交通戦略の策定にあたって	1
1章 北九州市の交通の現状	3
1.1 公共交通の現状	3
1.2 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境の現状	13
1.3 北九州市の地球温暖化問題の現状	18
1.4 交通の現状からの懸念事項	24
2章 望ましい交通体系	25
2.1 北九州市基本構想・基本計画の概要	25
2.2 望ましい交通体系を目指すための理念	28
2.3 望ましい交通体系の設定に向けての視点	30
2.4 望ましい交通体系を設定する際の3つの分野	34
2.5 望ましい交通体系	34
3章 交通拠点と都市交通軸	38
3.1 公共交通拠点と公共交通軸の設定	38
3.2 道路交通軸の設定	41
4章 総合交通戦略	44
4.1 都市交通における課題と取り組む交通施策	44
(1)「意識」に関する交通課題と取り組む交通施策	45
(2)「公共交通」に関する交通課題と取り組む交通施策	49
(3)「道路交通」に関する交通課題と取り組む交通施策	63
4.2 総合交通戦略における交通施策の対応	67
(1)総合交通戦略において取り組む交通施策の対応方針	67
(2)交通施策のまとめ	68
5章 計画目標の設定	71
5.1 環境モデル都市の概要	71
5.2 計画目標設定の考え方	72
5.3 計画目標の設定	73
6章 戦略の進捗管理	79
6.1 環境首都総合交通戦略の進捗管理	79
6.2 目標スケジュール	80
用語解説	81
策定委員会委員名簿、委員会の検討内容	85

# 序章 北九州市環境首都総合交通戦略の策定にあたって

## 北九州市環境首都総合交通戦略を策定する背景と目的

### ～ 公共交通が衰退すると移動に制約を受ける人々が増加します～

北九州市においては、JR、モノレール、筑豊電鉄、及び路線バスにより、充実した公共交通ネットワークが形成されており、それを補完するおでかけ交通を含め、他都市と比べても遜色の内公共交通サービスが提供されています。しかしながら、人口減少や自家用車利用の増加に伴い、本市の公共交通利用者はこの20年間で約4割減少しており、特にこの10年間では約3割も減少しています。このまま利用者の減少が続けば、減便や路線の廃止等により公共交通の衰退が進み、公共交通以外に移動手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が制約されることが懸念されます。

そこで、過度のマイカー利用から、地球環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる、環境首都としてふさわしい交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。

公共交通の利用促進をはじめとした都市交通対策は緊急の課題です。このため、市民・企業・交通事業者・行政が一体となり、既存の交通機関を有効活用し、その維持や充実・強化を図る実効性の高い短中期（5～10年間）施策を盛り込み「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定しました。

### 対象区域

北九州市全域を対象とします。

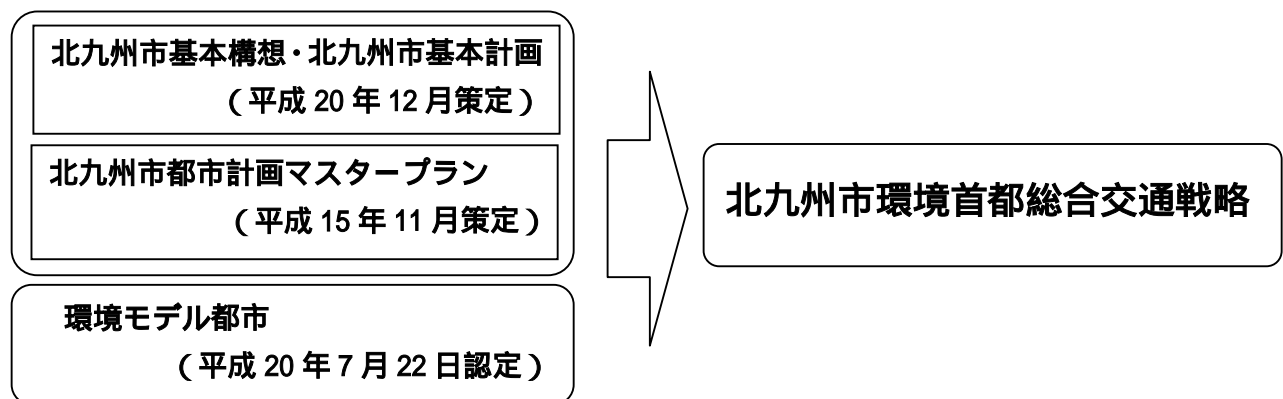
### 目標年次

概ね10年先を目標とします。

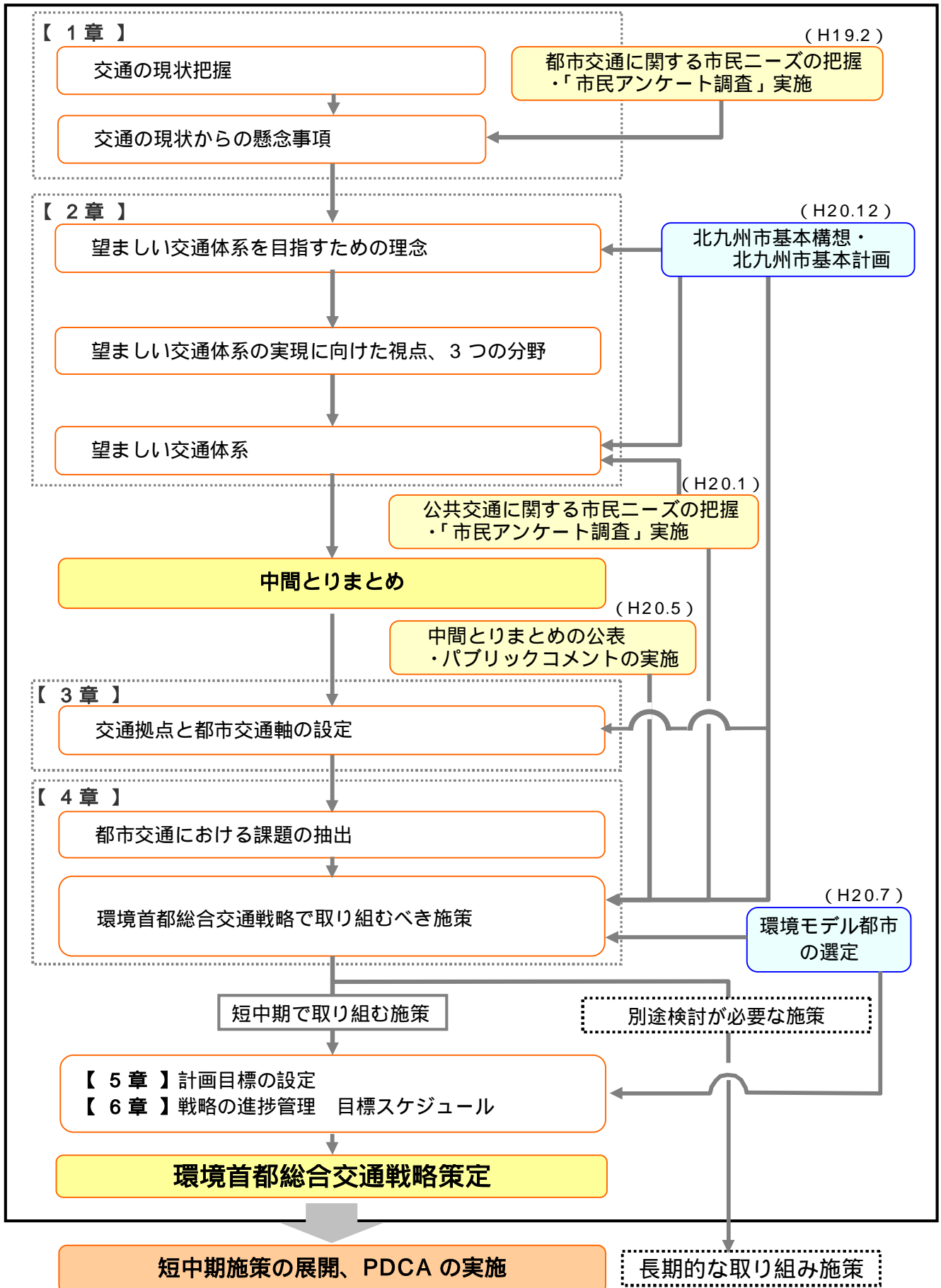
（5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います）

### 関連する他の計画との関係

本市の上位計画の内容や環境モデル都市の提案内容を踏まえて策定しました。



戦略策定までの検討フロー



# 1章 北九州市の交通の現状

## 1.1 公共交通の現状

### (1) 鉄道と路線バスの現状

#### 鉄道

#### 『市内主要拠点を有機的に連絡する鉄道ネットワークを形成』

- ・北九州市内の**鉄道網**は、下図に示すとおりJR鹿児島本線、日豊本線、筑豊本線、日田彦山線により**全区を有機的に連絡しています**。(但し、若松-戸畑間は近接駅ですが、直接は接続していません。)
- ・また、モノレールと筑豊電鉄は、それぞれ都心の小倉駅、副都心の黒崎駅でJRと接続しており、都市内及び都市間輸送を担っています。
- ・人口当りの鉄(軌)道駅数は、福岡市よりも多く、昭和60年以降に新駅も7箇所整備されています。
- ・駅乗降客数は、鉄道相互の乗換駅である小倉駅、折尾駅、黒崎駅で多く、これらの駅は交通結節点として重要な役割を果たしています。

	鉄(軌)道駅数	人口当り駅数	面積当り駅数	人口	面積
北九州市	55 (47)	0.55 (0.53)	0.11 (0.30)	993,525 (888,161)	487.66 (156.72)
福岡市	73 (69)	0.52 (0.51)	0.21 (0.46)	1,401,279 (1,343,902)	340.6 (150.38)

下段( )は人口集中地域

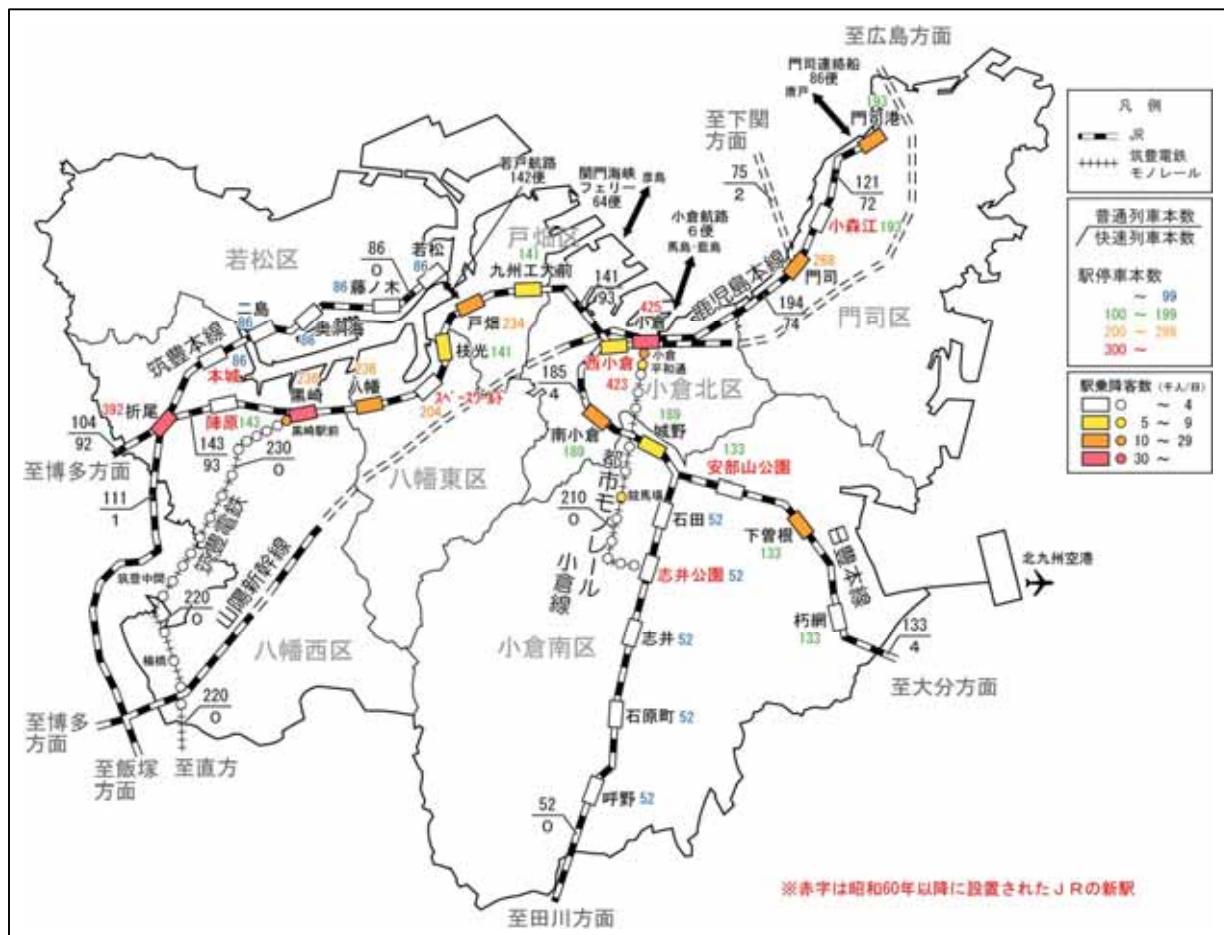
H17末現在

(箇所/万人)

(箇所/km<sup>2</sup>)

(人)

(km<sup>2</sup>)



資料：列車、駅停車本数は「JTB時刻表」(H18.10)調べ：フェリー・船については、H18.10の各ダイヤより  
：駅乗降客数は、H17年度実績(各事業者)



路線バス

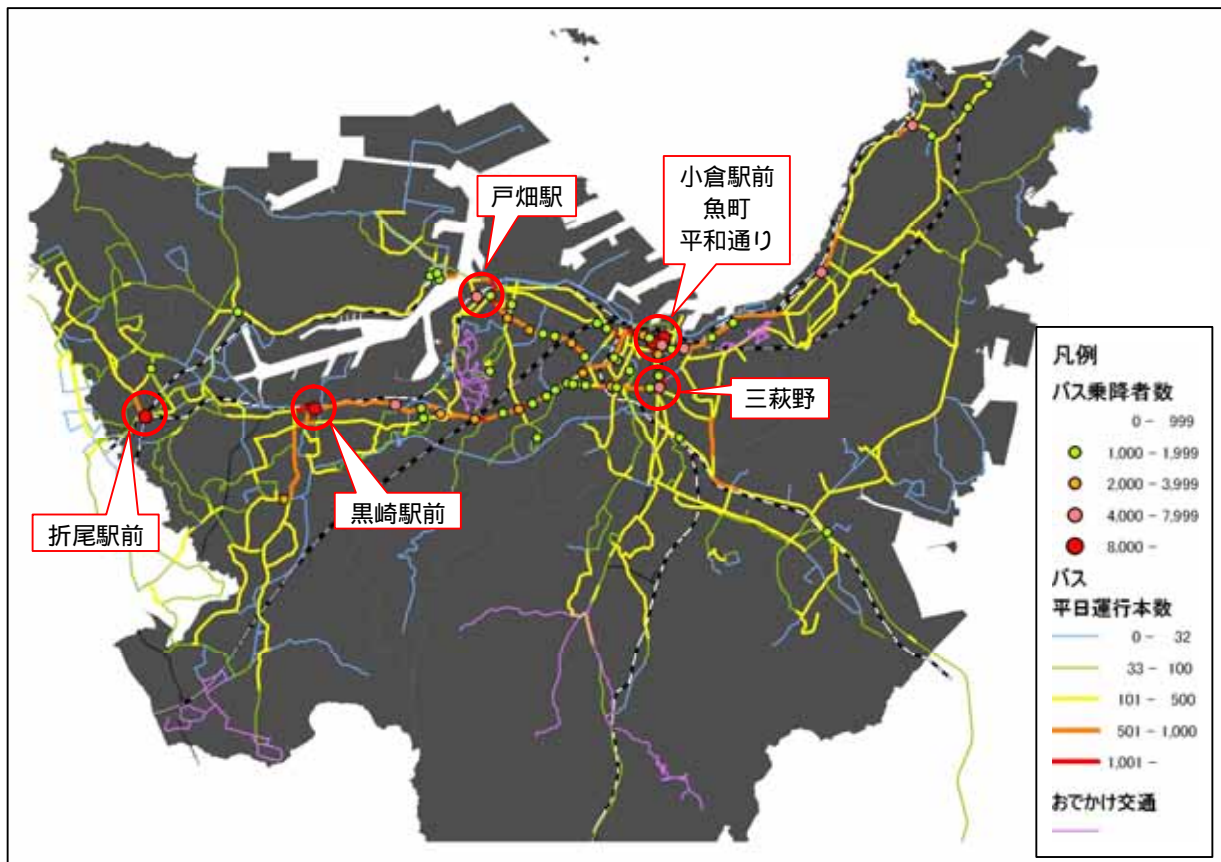
『市内全域でバスネットワークを形成し、鉄道駅との結節点や小倉都心部で多い運行本数』

- ・北九州市内のバス停数は、1,436箇所と福岡市よりも多く、人口当りの箇所数も約14箇所と福岡市の約1.7倍です。
- ・路線バスは、**鹿児島本線の駅を中心とした系統や旧市内電車通りで運行本数が多くなっています。**
- ・バス運行本数が多い系統の沿線のバス停は、乗降者数も多く、特に、小倉駅前、折尾駅前、黒崎駅前、魚町、戸畑駅、平和通り、三萩野などの鉄道駅等との結節点や小倉都心部で多くなっています。

	バス停数	人口当りバス停数	面積当りバス停数
北九州市	1,436	14.45	2.94
福岡市	1,183	8.44	3.47

H17末現在 (箇所/万人) (箇所/km<sup>2</sup>)

出典（鉄道共通）：鉄道駅数には、新幹線駅を含まず。バス停数は、北九州市は事業者ヒアリング、福岡市はP T調査より。人口及び面積（含むDID）は平成17年国勢調査。



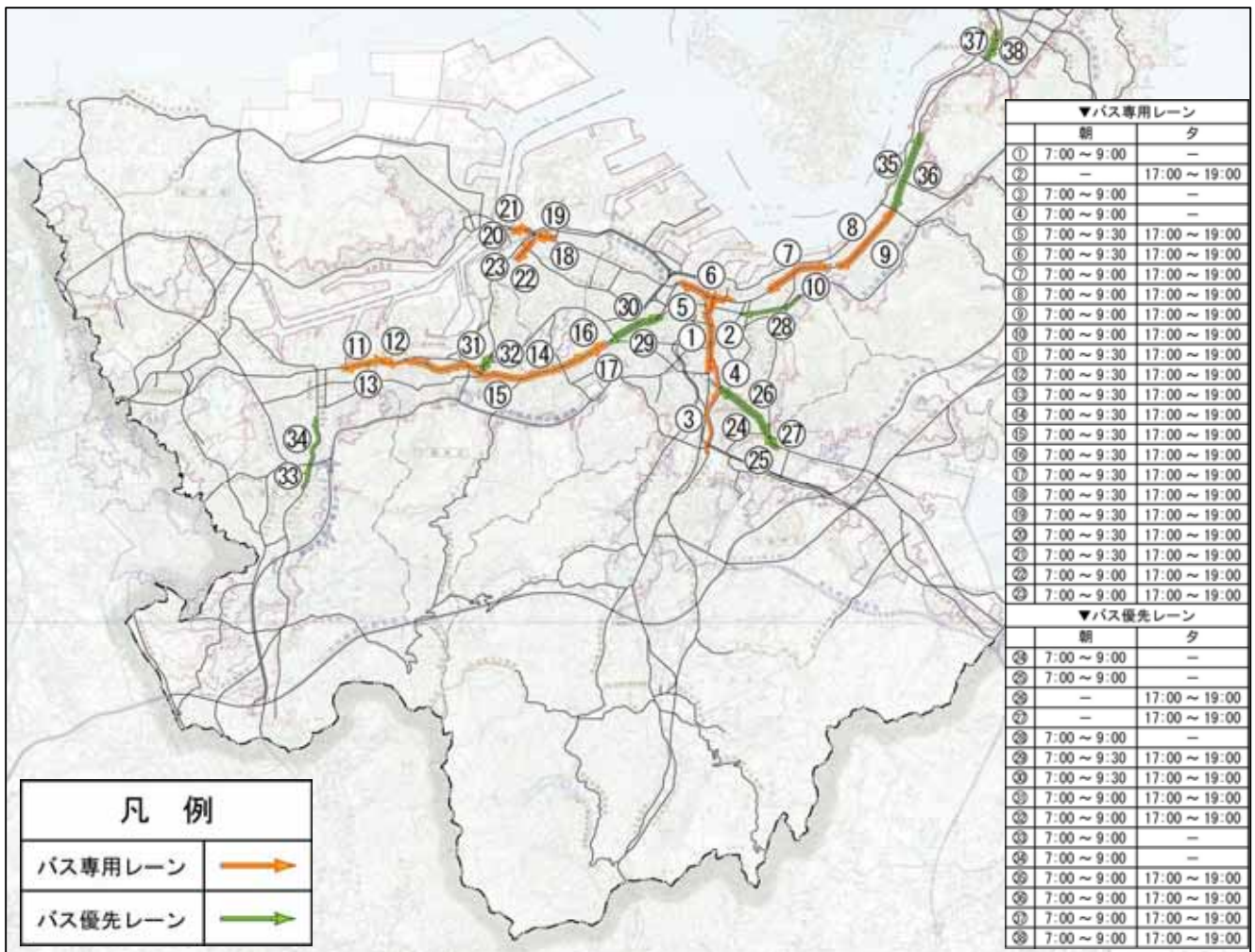
バス運行本数が多い運行区間とバス乗降車数が多いバス停

資料：運行本数は「H17年3月 各交通事業者時刻表」より作成  
 バス乗降者数は「第4回北部九州圏P T調査（H17）」結果より集計



『バス運行本数が多い区間を中心に設置されているバスレーン』

- ・北九州市内のバス専用レーンや優先レーンは、38区間、60kmにわたって設置されており、朝夕ピークを中心に運用されています。
- ・具体的には、小倉都心部から小倉南区方面と門司区方面や、旧電車通りの到津～黒崎間等のバス運行本数が多い区間を中心に設置されています。
- ・また、一部では不連続な区間が存在します。



北九州市内のバス専用・優先レーン

	区間数	延長
バス専用レーン	23 区間	40,170m
バス優先レーン	15 区間	20,080m
計	38 区間	60,250m

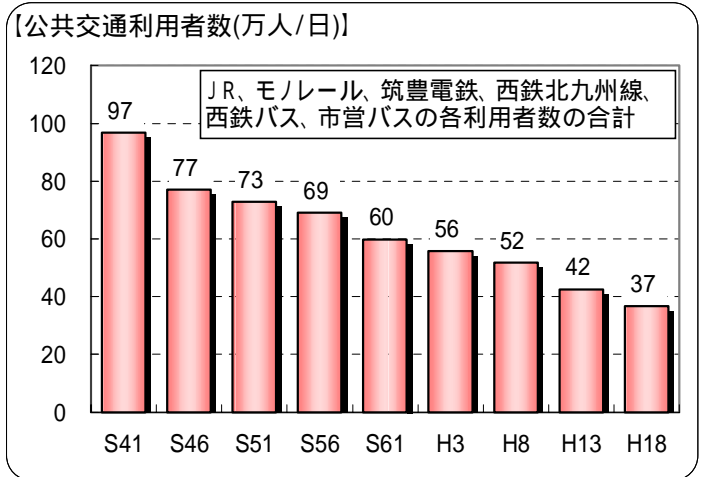
資料：福岡県警資料（H18年10月現在）より作成

( 2 ) 減少の一途を辿る公共交通利用者数

『公共交通の利用者が減少』

- ・本市の公共交通の利用者は年々減少しています。
- ・平成18年の公共交通利用者数は、一日あたり37万人/日で、10年前の**平成8年**に比べて**15万人/日**減少しています。

北九州市における公共交通利用者数の推移

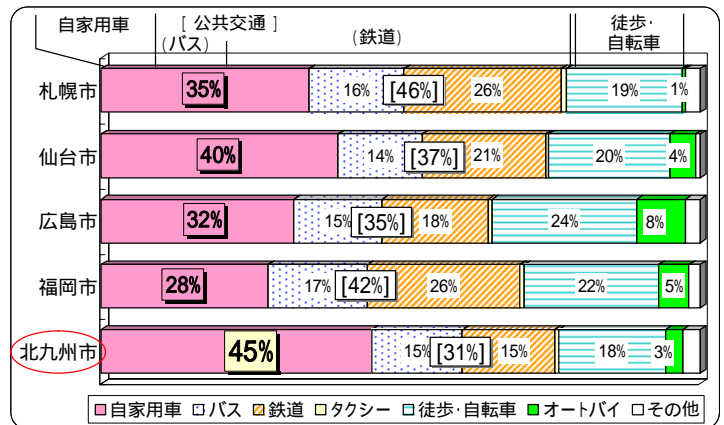


資料：北九州市統計年鑑

『通勤通学時は、他の政令市よりも自家用車に依存』

- ・本市の自家用車の利用率は他の政令指定都市に比べて高くなっています。

通勤・通学時の利用交通手段 < 平成12年 >

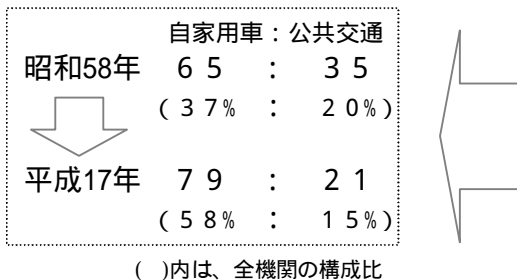


資料：「国勢調査」より

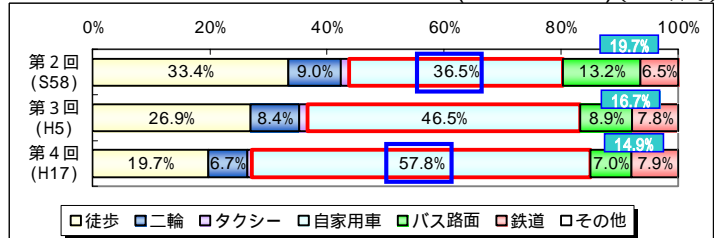
『自家用車依存型の生活に移行』

- ・昭和58年では全体の**37%**だった自家用車利用率が、**平成17年では58%**に増加しており、近年、増加傾向にあります。

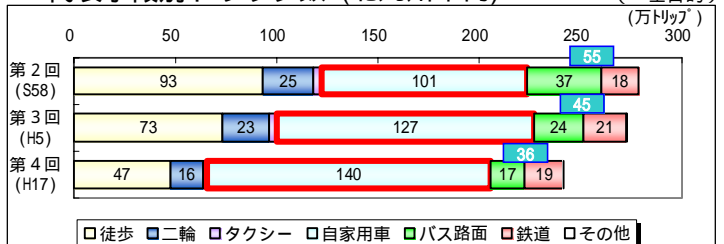
自家用車と公共交通の割合の推移



代表手段別トリップ数 構成比 (北九州市内) (全目的)



代表手段別トリップ数 (北九州市内) (全目的)



資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

( 3 ) 厳しさを増すバス事業者の経営環境

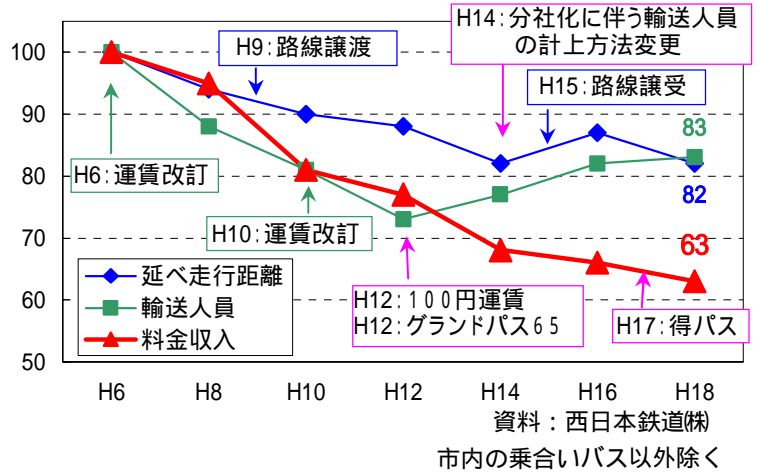
- ・バス事業者の経営努力にもかかわらず、経営環境は悪化しています。

『様々な利用促進策を実施しているが、料金収入には反映されず』

【西鉄バス北九州】

- ・本市内（主に若松区以外）の延べ走行距離の約85%を占める西鉄バスは、小倉都心や黒崎副都心などの人口集積地を中心に運行していますが、近年は不採算路線の廃止や縮小により、延べ走行距離は減少しています。
- ・様々な企画きっぷ等により輸送人員は近年回復の兆しを見せていますが、料金収入には反映されていない状況です。

西鉄バスの延べ走行距離と輸送人員と料金収入の推移  
( H6 = 100 とした場合の指数 )

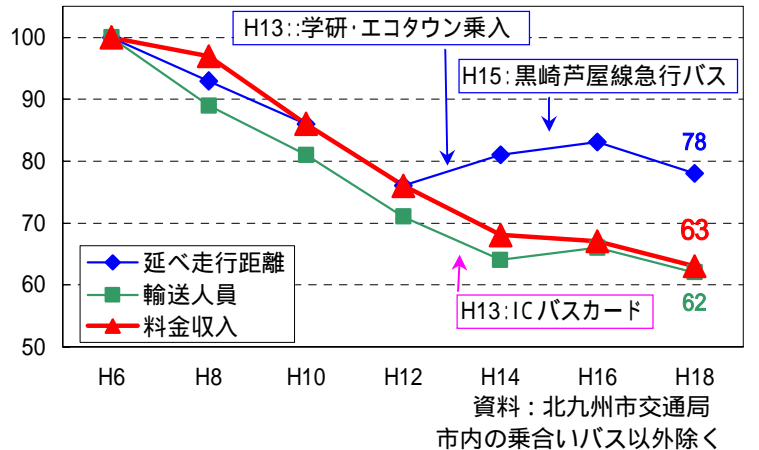


『郊外部の路線を多く受け持ち、輸送人員や料金収入は減少の一途』

【北九州市営バス】

- ・本市内（主に若松区）の延べ走行距離の約15%を占める市営バスは、若松区等の郊外部の路線を多く受け持っています。
- ・近年は新規路線の開拓により、延べ走行距離は増加しましたが、平成18年はダイヤ改正による減便により減少しています。
- ・料金収入は減少の一途を辿っています。

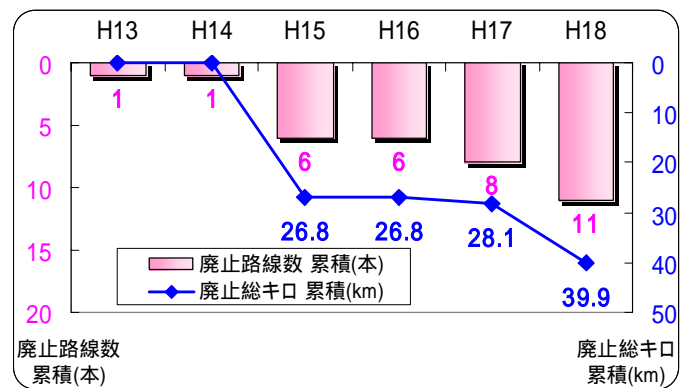
市営バスの延べ走行距離と輸送人員と料金収入の推移  
( H6 = 100 とした場合の指数 )



『路線バス廃止による交通不便地域が増加』

- ・本市では、平成13年から現在までに11路線（約40km）が廃止されています。

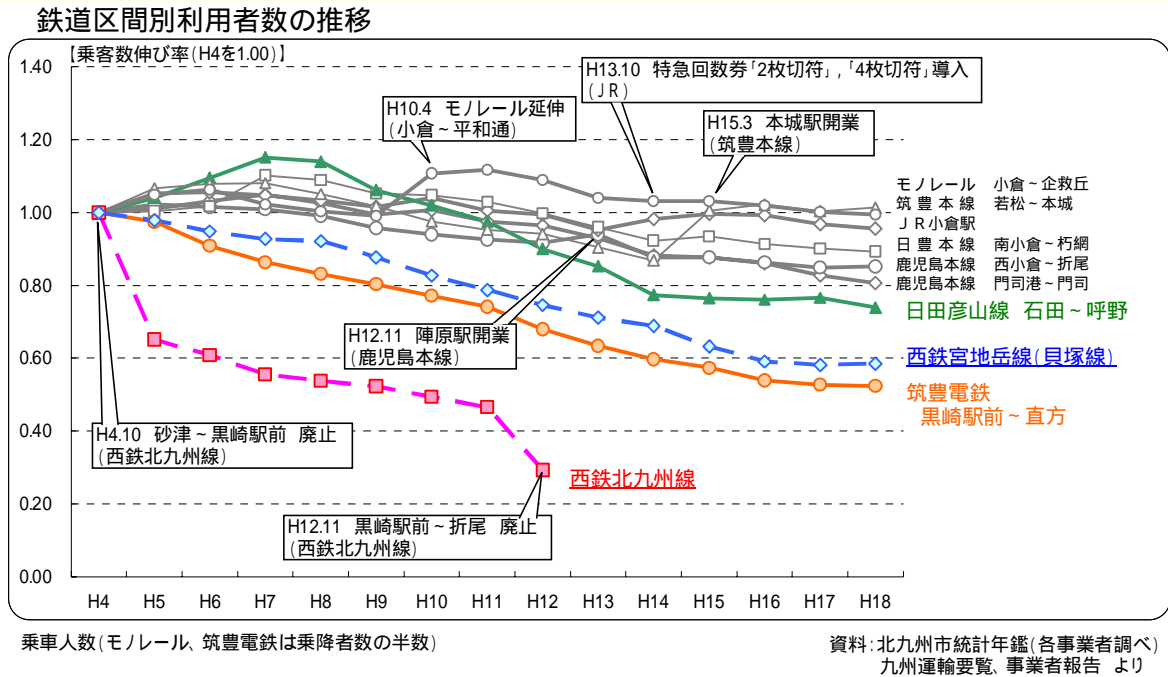
北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



H13～H14は、路線廃止により廃止区間が生じましたが、既存区間があることから廃止キロはゼロとなります。

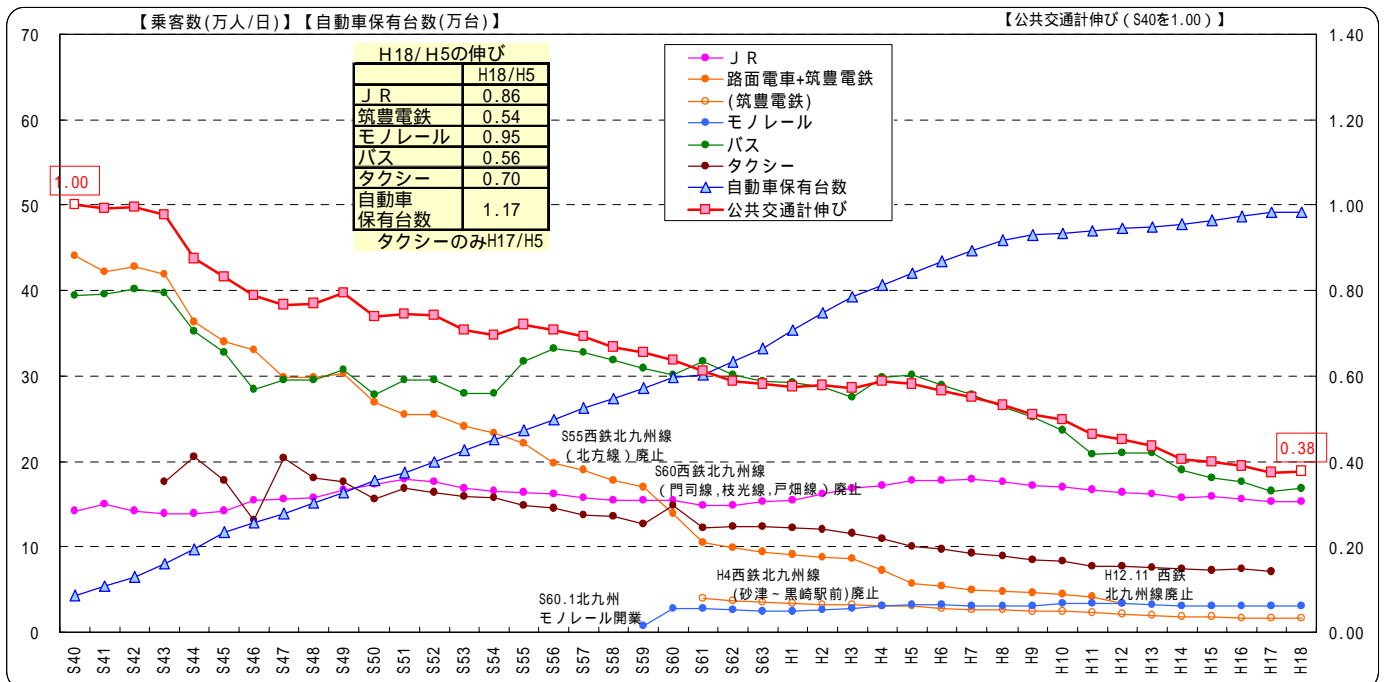
(4) 鉄道利用者も減少傾向

- ・鉄道事業についても様々な工夫は行われていますが、本市内の鉄道の区間別利用者は、近年、大半の路線で減少傾向にあり、特にJR日田彦山線や、筑豊電鉄の利用者の減少は顕著な傾向にあります。
- ・近年では西鉄北九州線や福岡都市圏東部に位置する西鉄宮地岳線（新宮～津屋崎間）が廃止されています。



(5) 公共交通利用者数の推移(過去からの推移)

- ・本市内の公共交通利用者は、昭和40年代前半にピーク期を迎えた後、ほぼ一貫して減少しており、平成18年の利用者数は昭和40年の1/3強となっています。
- ・一方、自動車保有台数はほぼ一定割合で増加傾向にあります。



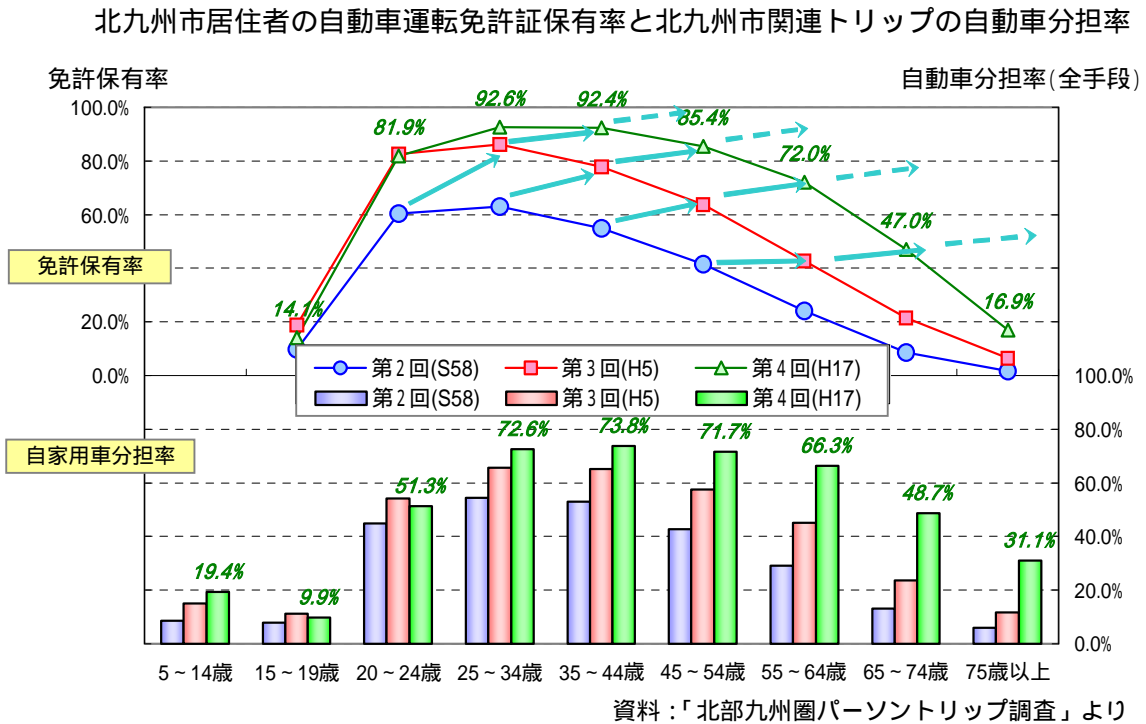
資料:「北九州市統計年鑑」(各事業者調べ)より JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計(含む新幹線小倉駅) 自動車は乗用車と軽自動車の合計 バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス 公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出 データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記しています。



(6) 公共交通利用者の減少につながる様々な要因(代表例)

『免許保有率の増加に伴い自家用車への依存が増加』

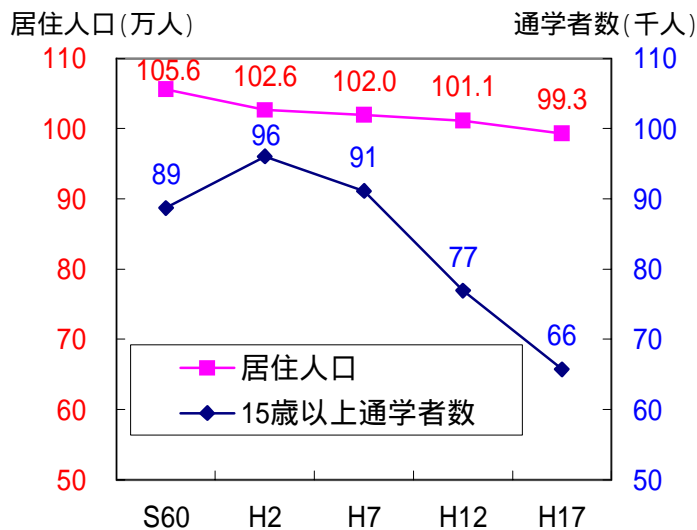
・免許を保有する人が増えており、それに伴い自家用車分担率も高まっています。



『人口減少や少子化による通学者の減少』

・居住人口はH17国勢調査で100万人を下回っており、15歳以上通学者数の減少はさらに顕著です。このことから、通学における公共交通利用者の減少も推察できます。

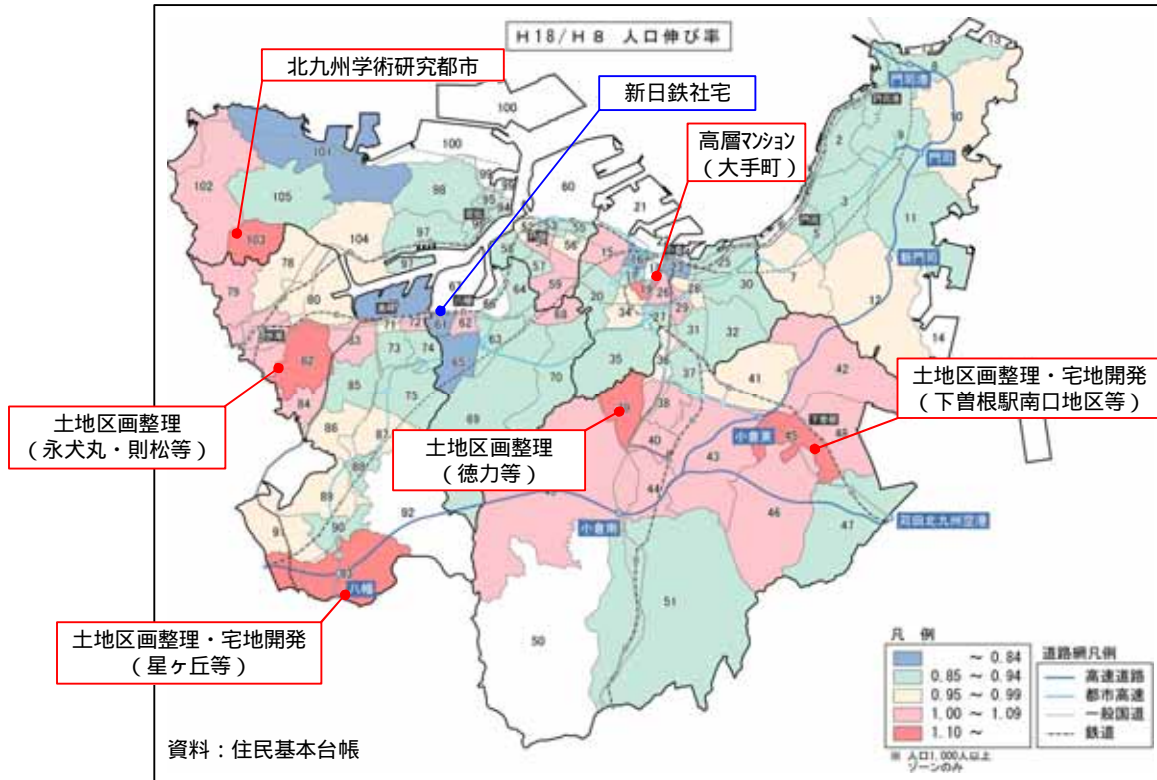
居住人口と15歳以上通学者数の推移



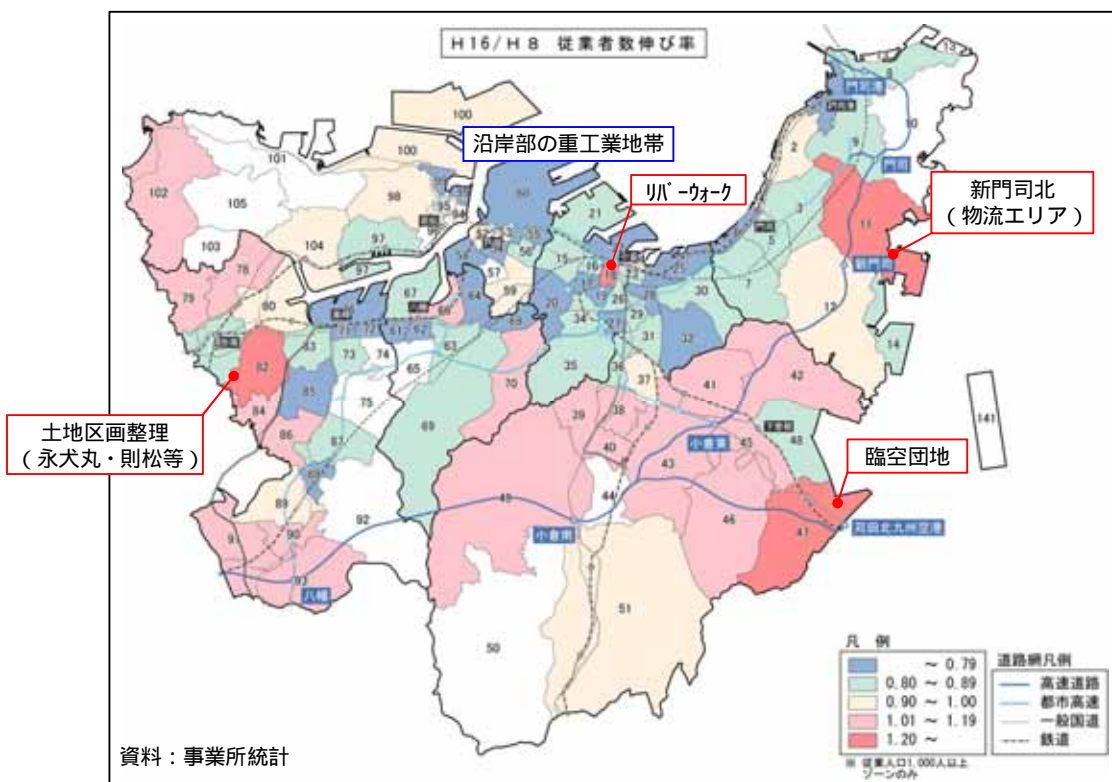
資料: 「国勢調査」より

『公共交通を利用しやすい鹿児島本線沿線等で人口減少、利用しにくい郊外部で人口増加』

居住人口の伸びの状況（H8 と H18 の比較）



従業者人口の伸びの状況（H8 と H16 の比較）





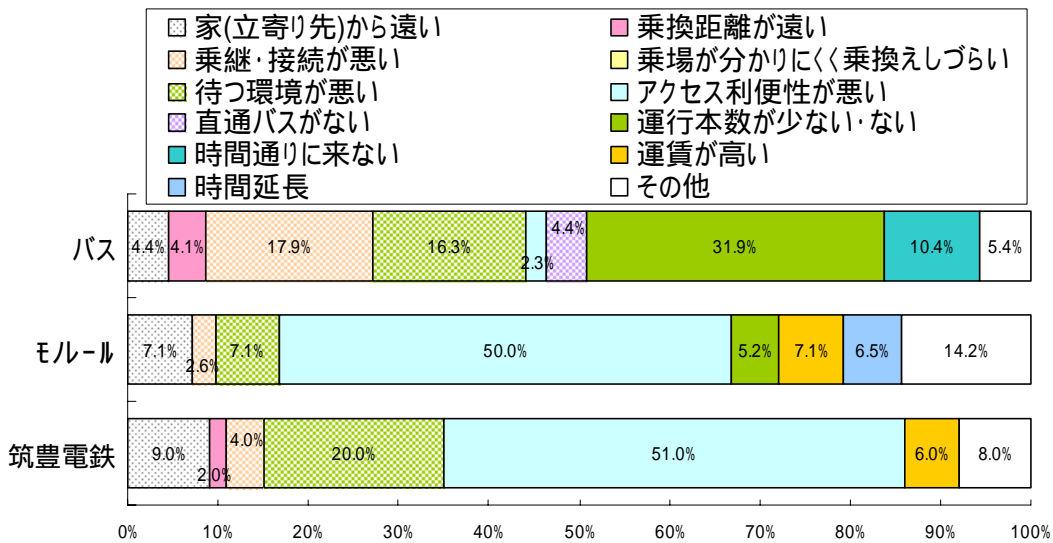
『鉄道駅やバス停の待ち合い、乗り継ぎ環境は、まだ不十分』

- ・交通結節点を不便だと感じる理由としてバス停では「運行本数が少ない・ない」、モノレール・筑豊電鉄では「アクセス利便性が悪い」が最も多くなっています。
- ・交通結節点にあったらよい機能としてバス停では「ベンチ」、モノレールでは「売店」、筑豊電鉄では「トイレ」が最も多くなっています。

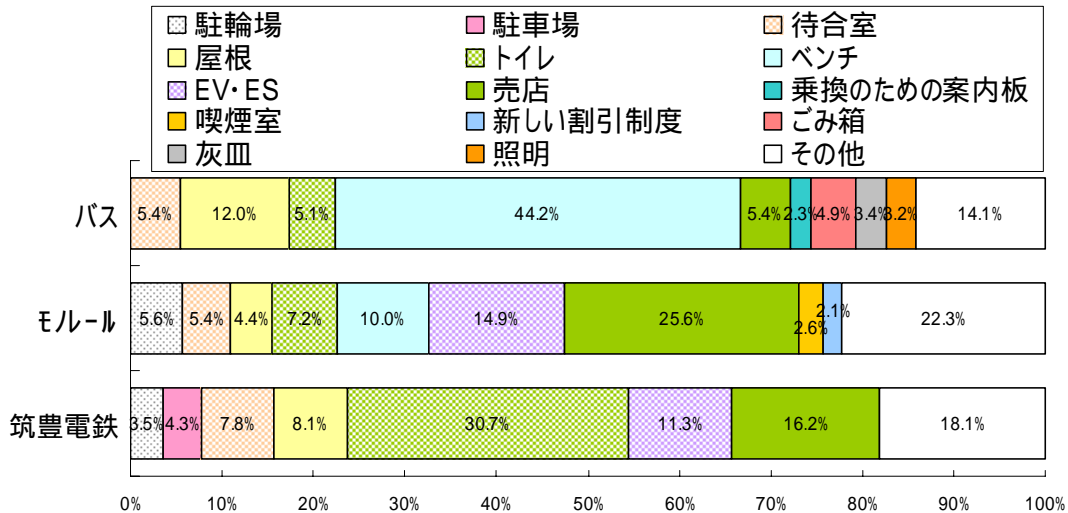
交通結節点に対する公共交通利用者の評価（H19年度 利用者ヒアリング結果より）

（調査は主なバス停・駅で実施し、市営バス・西鉄バス 1,799名、モノレール 1,620名、筑豊電鉄 694名が対象）

不便だと感じる理由



あったらよい機能



交通結節点の状況

ベンチがないバス停の状況



(三萩野バス停)

モノレール駅下の放置自転車の状況



非常に狭いバス停の状況



(勝山通りのバス停)

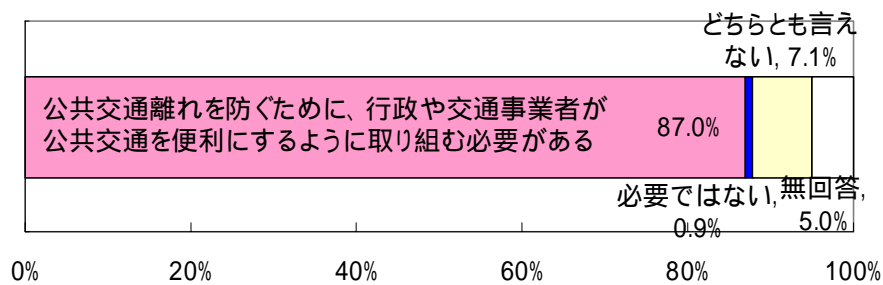
( 7 ) 公共交通離れに対する市民の意識 ( 市民アンケート )

『市民の多くが公共交通離れを危惧、行政や交通事業者による利便性向上策の取組みを支持』

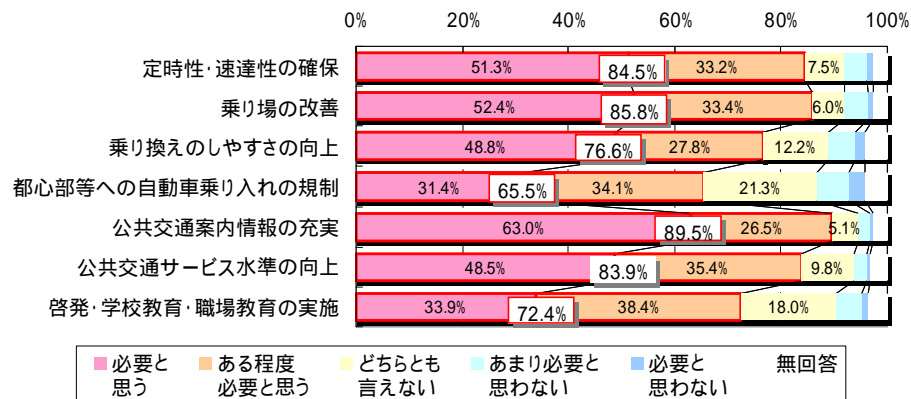
- ・市民アンケートによると、公共交通離れの深刻化による影響を多くの市民が危惧しており、9割近くが行政や交通事業者が公共交通の利便性向上に取り組むべきと考えています。
- ・特に、『公共交通案内情報の充実』や『乗り場の改善』、『定時性、速達性の確保』への要望が高くなっています。

- ・市内居住 15 才以上の 3,000 人対象に調査
- ・有効回答数 1,610 票、有効回答率 53.7%

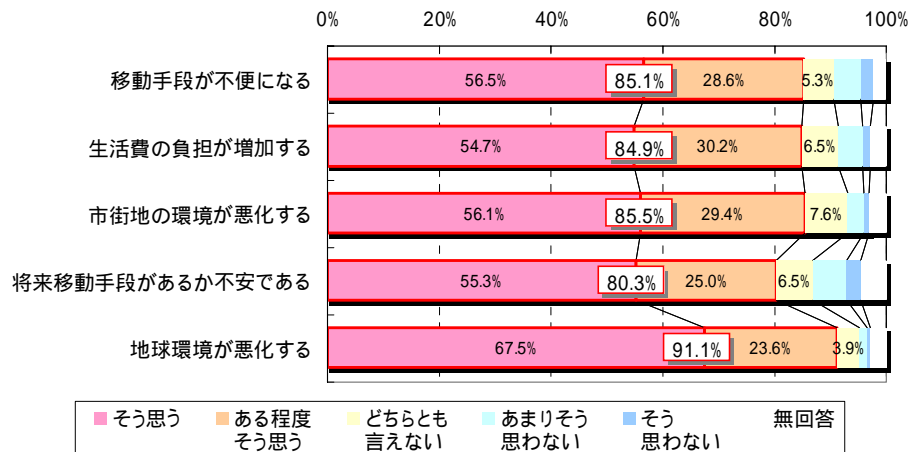
問) 公共交通離れ防止に取り組む必要性



問) 公共交通利用促進に必要な施策



問) 公共交通離れにより危惧される事項への意見



資料：都市交通に関するアンケート調査（平成18年度実施）

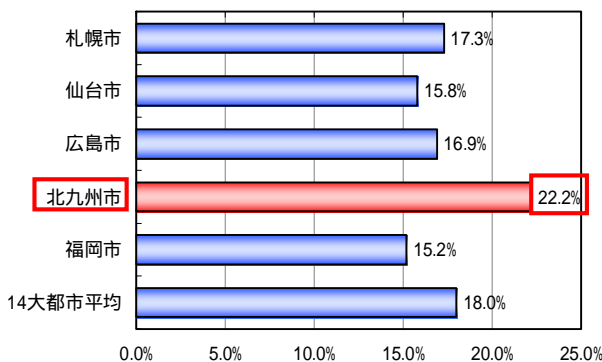
## 1.2 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境の現状

### (1) 高齢化の現状

『他の政令市に比べて高齢化（65歳以上人口割合の増加）が顕著』

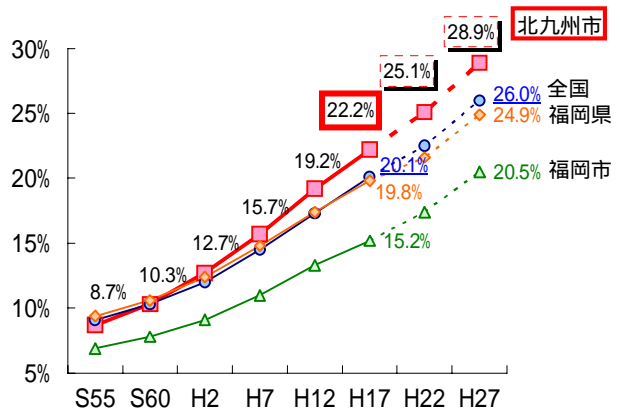
- ・ 14 大都市（H17 時点政令市及び 23 区）の中で**最も高い高齢化率（22.2%）**となっています。
- ・ 今後も全国平均を上回る高齢化の進展が予想されます。

高齢化率の比較（政令市）



資料：「H17 国勢調査」より

高齢化率の推移及び将来推計



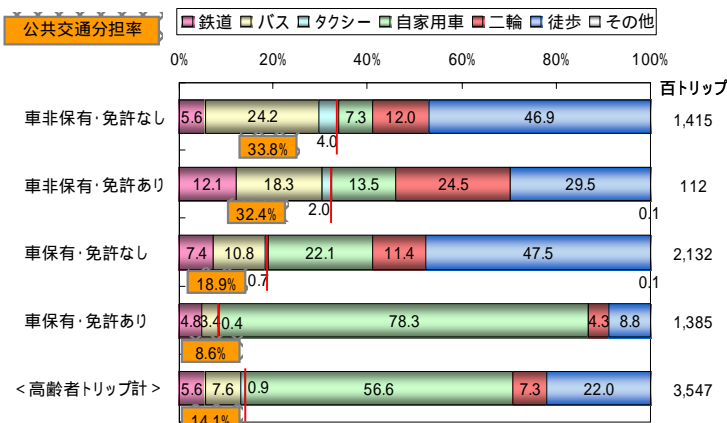
資料：平成 17 年までは「国勢調査」  
 平成 22 年、27 年については、  
 ・ 全国、福岡県は国立社会保障人口問題研究所の中位推計。（平成 14 年）  
 ・ 北九州市、福岡市は両市の独自推計。（平成 12 年国勢調査をベース）

### (2) 高齢者の公共交通依存の現状

『公共交通への依存度が高い高齢者』

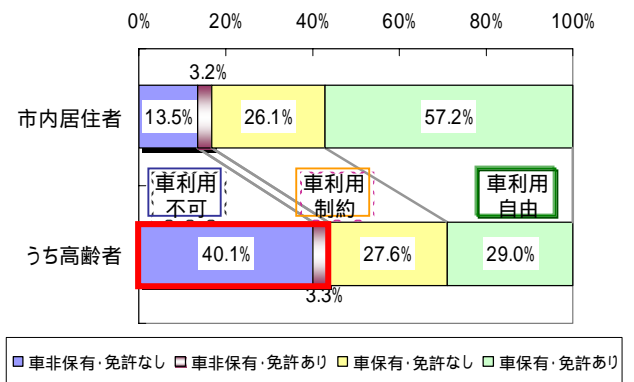
- ・ 車や免許を持たない、自由に車を使えない環境の高齢者ほど、公共交通への依存度が高くなっています。
- ・ **高齢者のうち 4 割は、家族の車や車の免許もない交通環境にあります。**

北九州市内高齢者（65 歳以上）の利用交通手段



資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

北九州市内居住者の車保有・免許の有無別人口構成（5 歳以上） 車保有：世帯での車保有



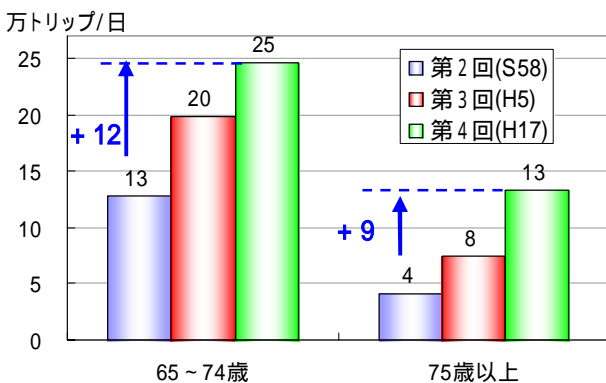
資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

( 3 ) 高齢者の交通需要の現状

『高齢者の交通需要が増加しているが、免許非保有の高齢者の外出率(50%)は非常に低い』

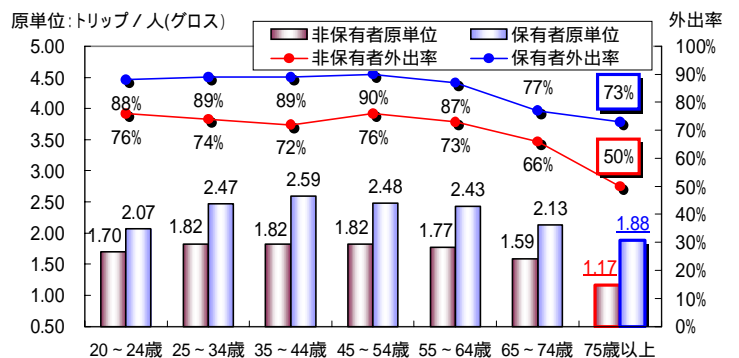
- ・ 高齢者人口の増加に伴い、高齢者の交通需要（発生集中量）は着実に増加していますが、免許保有の有無で外出率や一日あたり移動回数に差があり、特に後期高齢者（75 歳以上）の外出率の差（23%）は、顕著です。 **免許保有者に比べて、非保有者は気軽に外出をしにくい状況にあります。**
- ・ しかしながら、後期高齢者の免許非保有者でも二人に一人は外出していることから、**高齢者が免許を保有していなくても、気軽に外出できる移動手段の確保**が望まれます。

高齢者の交通需要の推移（北九州市関連）



資料：「北部九州圏パーソントリップ調査」より

年齢階層別免許有無別の外出率等（市在住者）



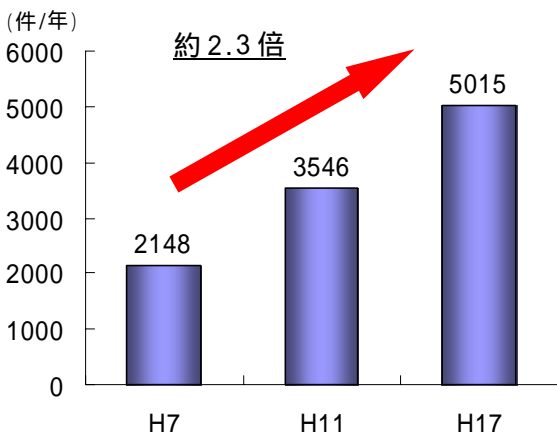
資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

( 4 ) 高齢者の交通事故の現状

『高齢者ほど高い交通事故発生割合』

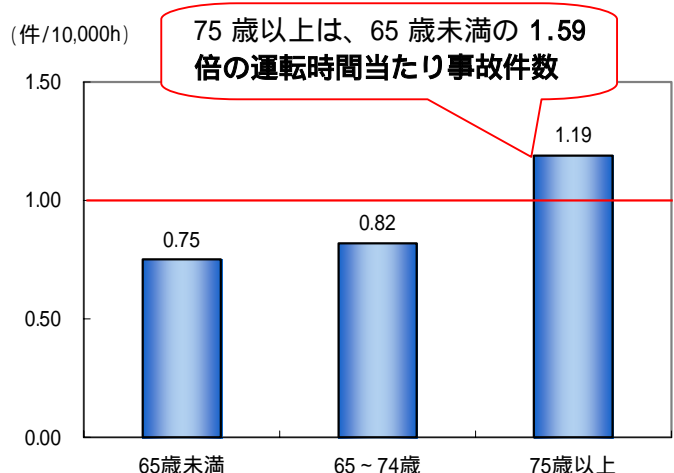
- ・ 高齢化の進展に伴い、高齢者の事故件数は増加の一途を辿っています。
- ・ 特に**後期高齢者ほど運転時間当たりの交通事故件数が多くなっています。**
- ・ 今後も、高齢者の免許保有者の増加と、加齢による身体能力低下により、高齢者の交通事故増加が危惧されます。

高齢者第一当事者交通事故発生件数



「第一当事者」とは、過失の最も重い者又は過失が同程度である場合は、被害の程度が最も軽い者

運転時間当たりの事故件数 <平成 17 年>



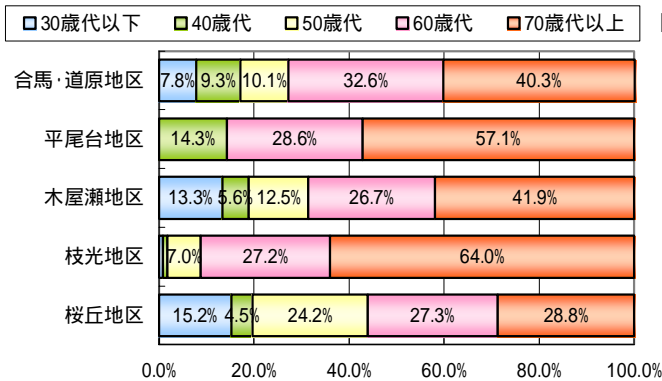
資料：「交通年鑑（福岡県警）」、第4回北部九州圏パーソントリップ調査より

(5) 高台地区や廃止路線地区におけるコミュニティバスの現状【おでかけ交通】

『高台地区や廃止路線地区で生活の足を確保する取組みの厳しい運営状況』

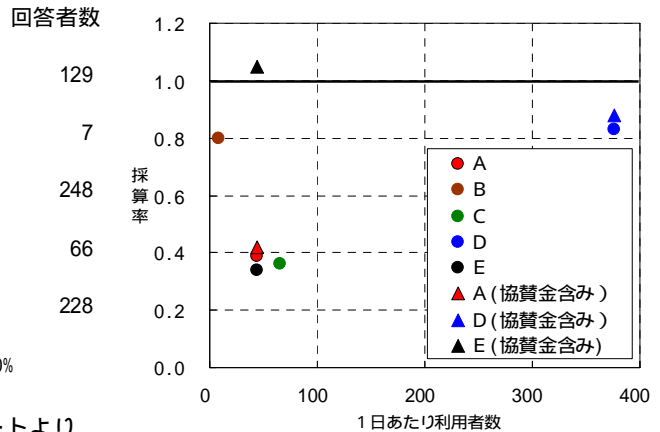
- ・「おでかけ交通」の利用者の大半は高齢者です。
- ・いずれの路線も運賃収入だけでは採算を確保できておらず、厳しい運営状況にあります。
- ・路線バスのバス停などと乗り場が離れており、他の交通機関との乗り継ぎ利便性が悪い状況です。

高齢者中心のおでかけ交通



おでかけ交通 5 地区の利用者と採算率

平成 17 年度事業者調べ



資料：利用者を対象とした各アンケートより

「おでかけ交通の概要」

・高齢化社会が進むなか、高台など道路幅が狭くてバスが通りにくく、公共交通サービスが十分に行き届いていない地区が存在し、また利用者が少ないバス路線の廃止により、外出することが難しい地区が増えてきています。そこで現在、市内の5つの地区で「おでかけ交通( )」を実施しています。

【実施地区】

高台地区：枝光地区、桜丘地区

廃止路線地区：木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区、合馬・道原地区、平尾台地区

「おでかけ交通」とは、高台地区や廃止路線地区において、地域住民の皆さん自らが、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市の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するものです。

おでかけ交通のしくみ



枝光地区を走行するジャンボタクシー



(6) 公共交通空白地域の現状

十分な公共交通サービスを受けることの出来ない地域の現状について整理します。

公共交通空白地域  
 鉄道駅から 500m 以上、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）

『市内居住人口の 20% は、公共交通空白地域に居住』

- ・公共交通空白地域に住んでいる人は、約 21 万人です。
- ・本市内における公共交通人口カバー率（空白地域以外の人口割合）は約 80% です。

公共交通空白地域人口

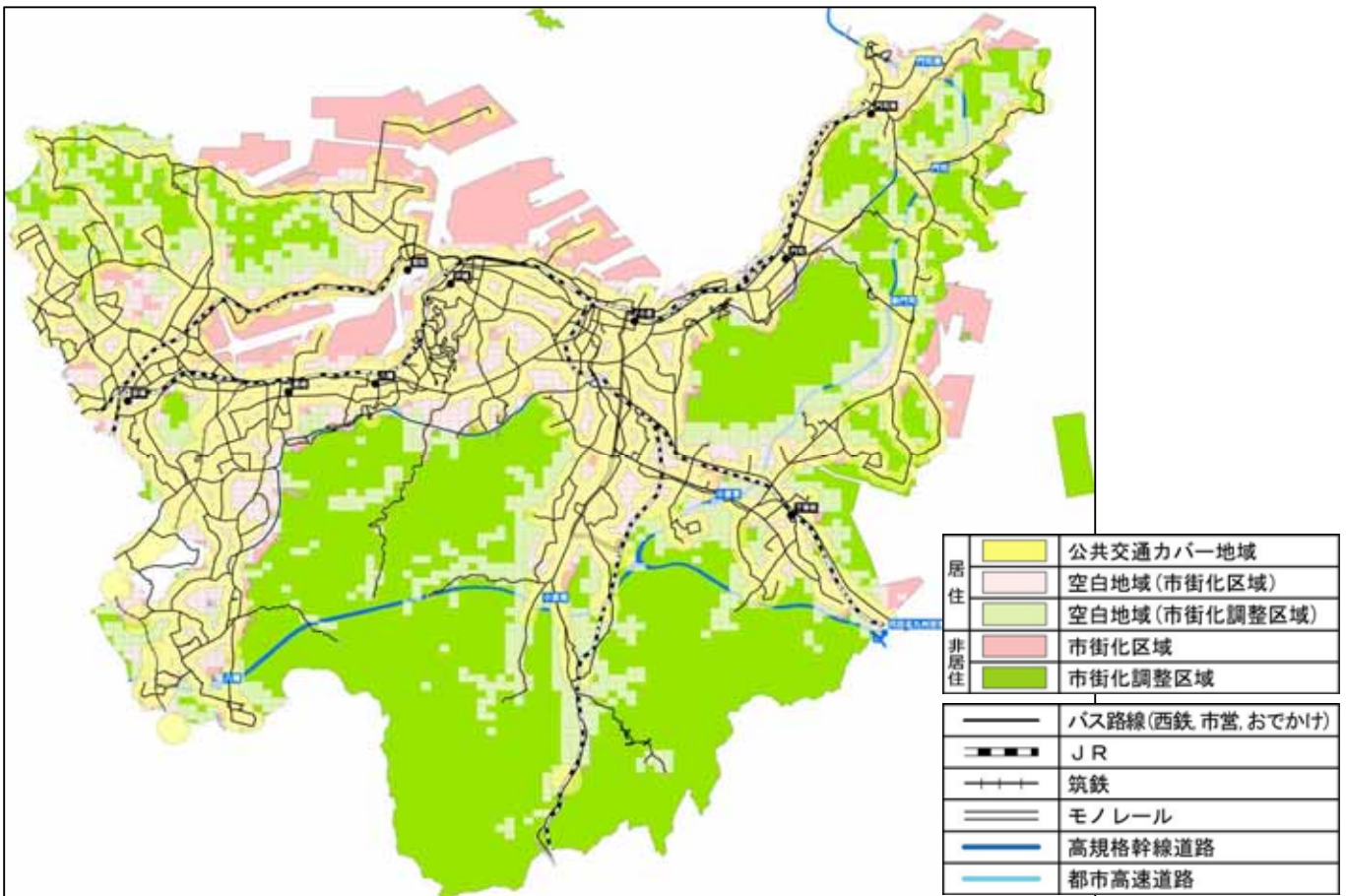
(千人)

	空白地域の人口
市街化区域	127
市街化調整区域	79
合 計	206

公共交通人口カバー率（空白地域以外の人口割合）

$$\frac{994 - 206}{994} \approx 80\%$$

人口は平成 17 年国勢調査 250m メッシュより集計



北九州市における公共交通人口カバー地域と空白地域



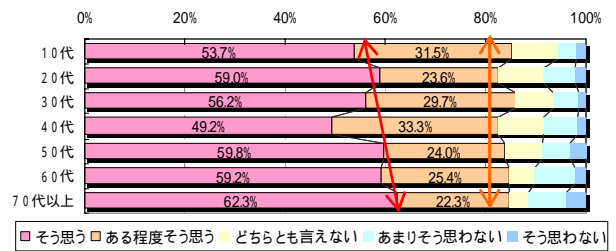
(7) 生活の足を確保することへの市民の意識 (市民アンケート)

『市民の多くが生活のためのバス路線の確保を支持』

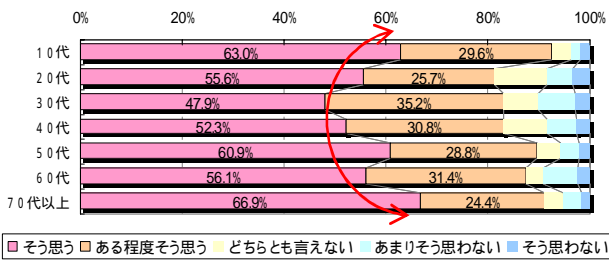
- ・ 自動車を自由に使えない若年層や高齢者ほど、公共交通離れによる『**移動手段が不便になる**』ことを危惧しています。
- ・ 『**将来への移動手段への不安**』や『**存続困難なバス路線もできる限り存続すべき**』との意見は、どの年齢層も変わらず高い支持を示しています。

- ・ 市内居住15歳以上の3,000人を対象に調査
- ・ 有効回答数1,610票、有効回答率53.7%

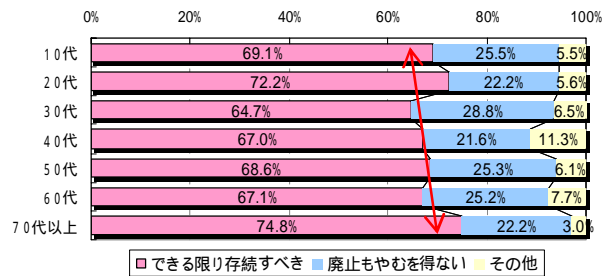
問) 公共交通離れにより『将来の移動手段が不安か?』



問) 公共交通離れにより『移動手段が不便になるか?』



問) 存続が困難なバス路線への意見

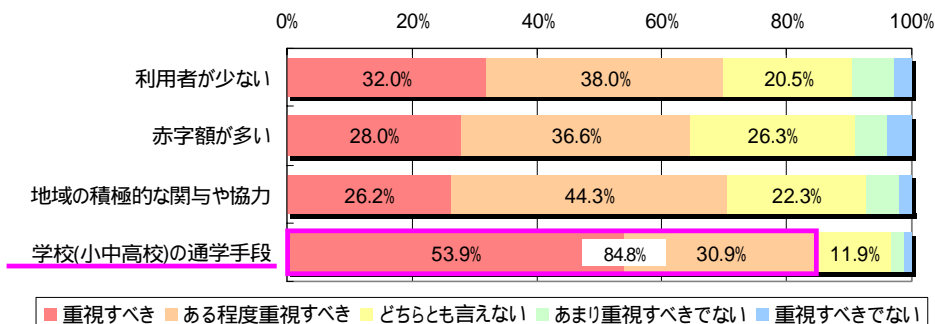


資料：都市交通に関するアンケート調査（平成18年度実施）

- ・ 行政による財政的な支援を行う際の支援の視点では、小中高校の**通学手段であることを重視すべき**との意見が多くなっています。

- ・ 市内居住15歳以上の3,000人を対象に調査
- ・ 有効回答数1,639票、有効回答率54.6%

問) 公共交通への財政支援の際に重視すべき視点



資料：公共交通に関するアンケート調査（平成19年度実施）

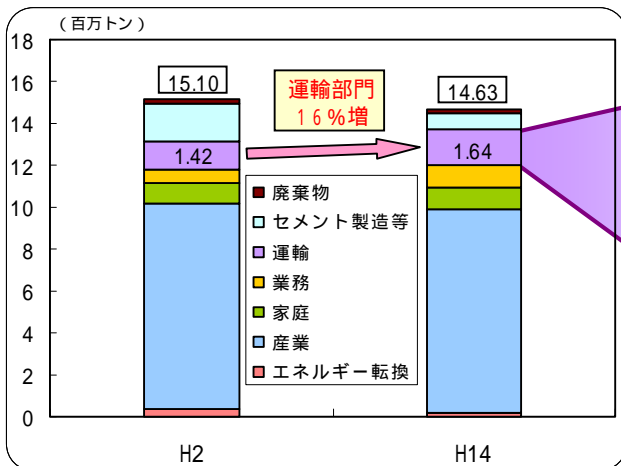
### 1.3 北九州市の地球温暖化問題の現状

#### (1) 北九州市のCO<sub>2</sub>排出量

##### 『運輸部門における地球温暖化(CO<sub>2</sub>排出)には自動車が大きく影響』

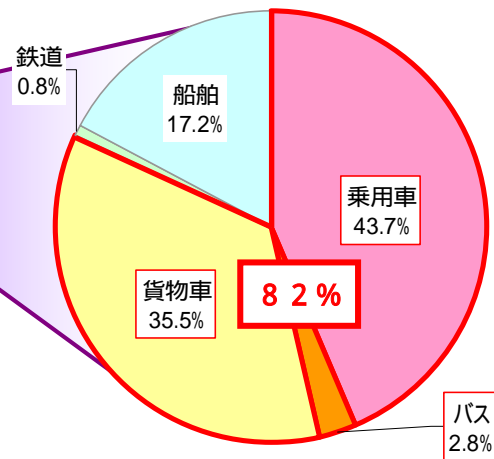
- ・本市全体のCO<sub>2</sub>排出量は減少していますが、運輸部門では増加しています。
- ・運輸部門でのCO<sub>2</sub>排出量のうち、**自動車からの排出量が82%を占めています。**

北九州市のCO<sub>2</sub>排出量の推移



資料：平成18年度 北九州市の環境（環境白書）

北九州市の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の内訳 (H14)

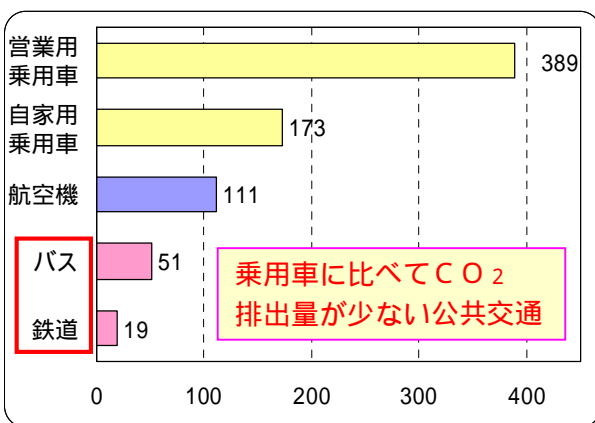


資料：北九州市 環境局

- ・旅客輸送における自家用乗用車の旅客輸送1人1km当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、バスや鉄道に比べて高くなっています。

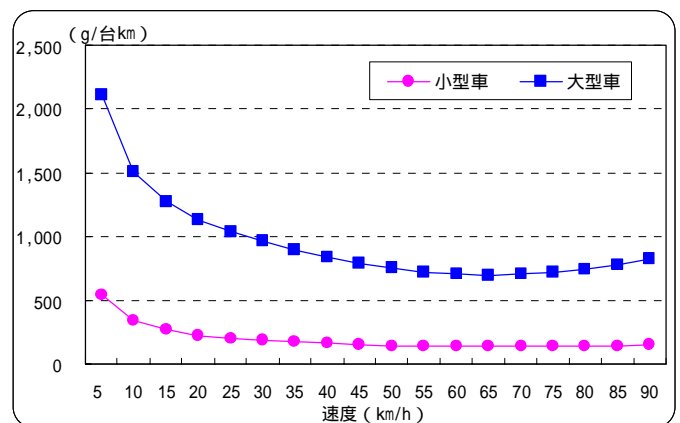
- ・速度が低いほどCO<sub>2</sub>排出原単位は高く、特に混雑する道路等の自動車の低速走行は、CO<sub>2</sub>排出量の増加につながります。

1人を1km運ぶときのCO<sub>2</sub>排出量 (単位：g-CO<sub>2</sub>/人km)



資料：平成17年度国土交通省調査

自動車の走行速度別CO<sub>2</sub>排出原単位



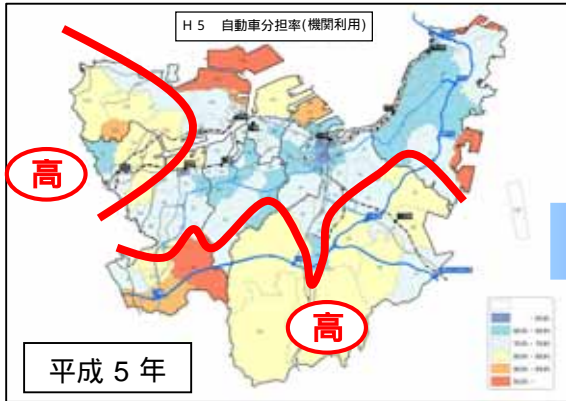
資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）（国土交通省）

( 2 ) 地域別の自家用車分担率の推移

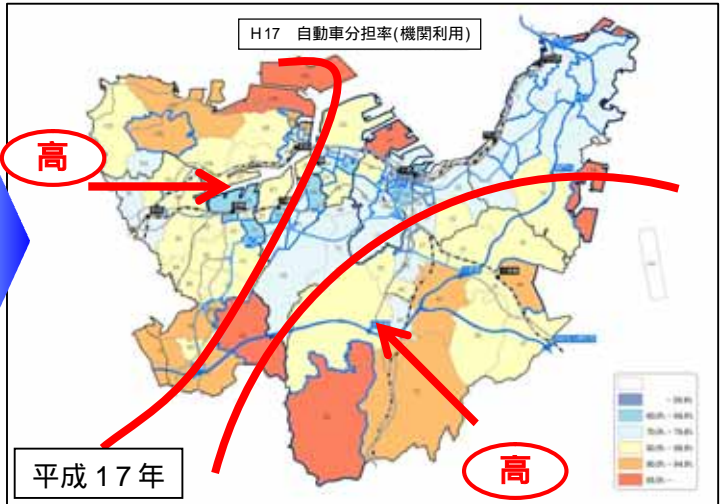
『自家用車分担率の高いエリアが郊外部から市全域に拡大』

・ 郊外部ほど自家用車分担率が高く、近年ではそのエリアが市全域に拡大しています。

郊外部ほど自家用車分担率が高い



市全体で自家用車分担率が増加



資料：「北部九州圏パーソントリップ調査」より

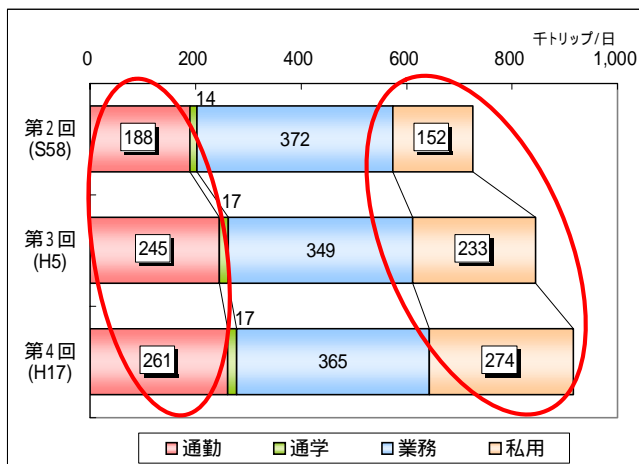
( 3 ) 目的別の自家用車トリップ数の推移

『通勤、私用目的の自家用車利用の増加が顕著』

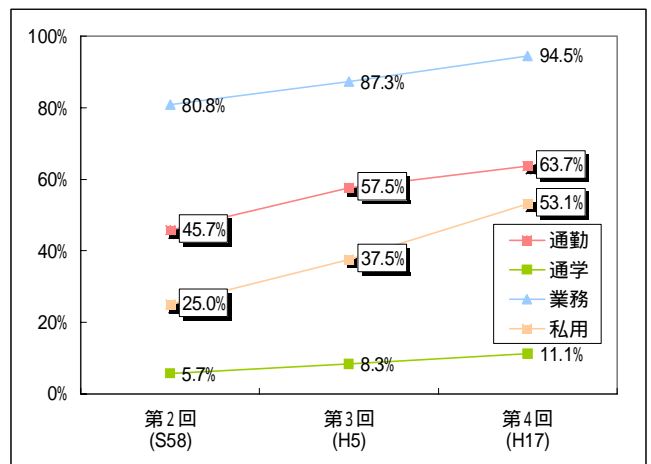
トリップ数：移動した回数

・ 通勤、私用目的の自家用車トリップ数は一貫して増加しており、分担率の高まりも顕著になっています。

目的別自家用車トリップ数の推移 市関連



目的別自家用車トリップの分担率の推移 市関連



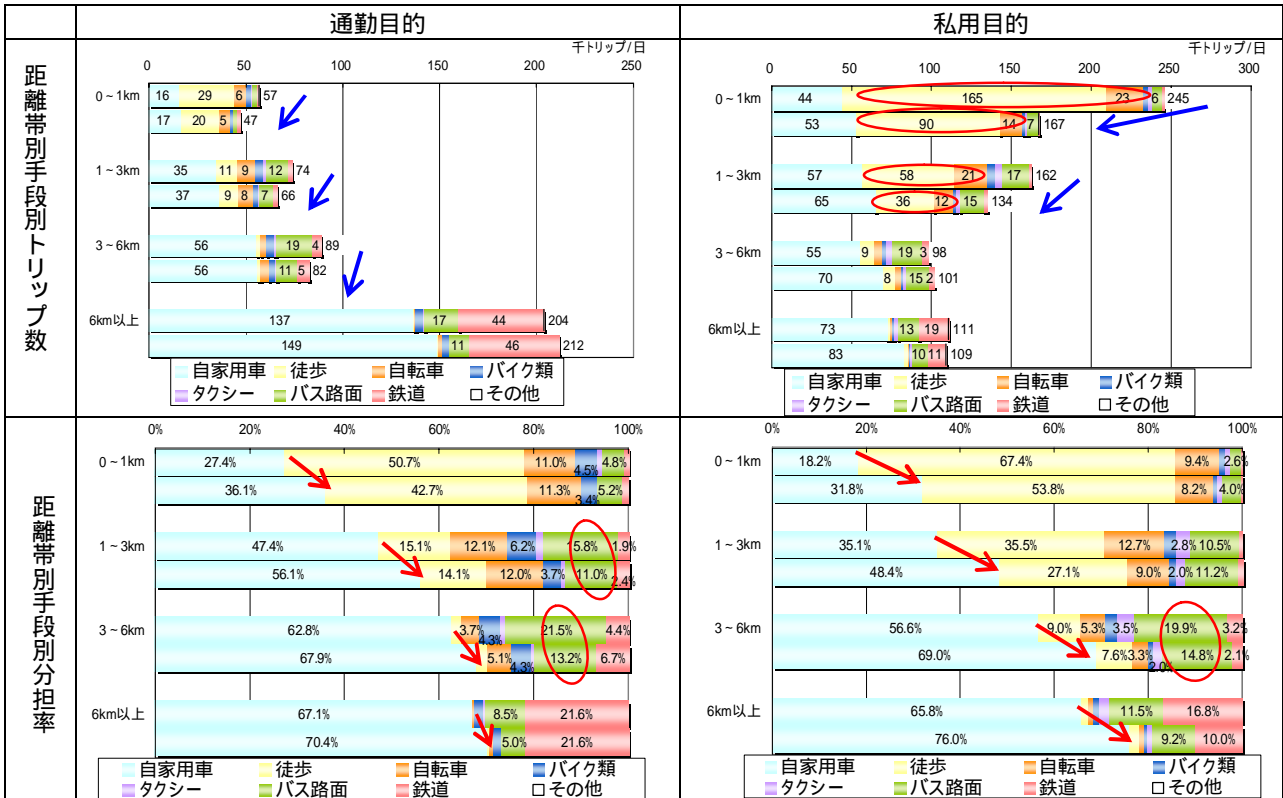
資料：「北部九州圏パーソントリップ調査」より

(4) 距離帯の交通手段別トリップ数の推移 (通勤目的、私用目的)

『短距離移動の自家用車利用が増加し、徒歩・自転車利用は減少』

トリップ数：移動した回数

- ・通勤目的の交通は短距離ほど自家用車分担率が上昇しています。
  - ・私用目的の交通は、3km までの総トリップ数が減少していますが、どの距離帯も自家用車トリップ数は増加しています。
- 又、0～1km、1～3km では、徒歩と自転車のトリップ数の減少が顕著になっています。

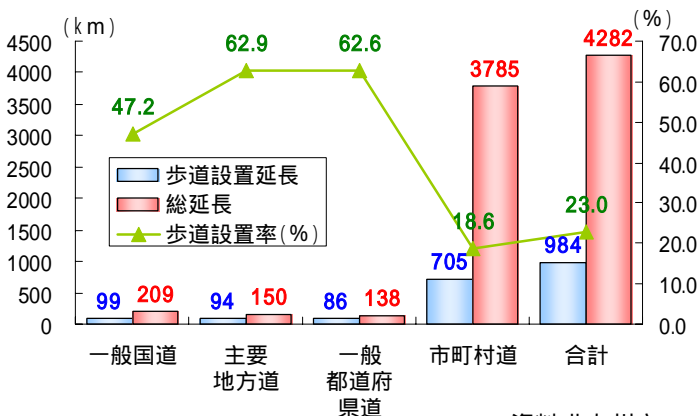


資料：北九州市関連トリップ、上段：第3回PT(H5)、下段：第4回PT(H17)

『歩行者・自転車の利用環境の悪化』

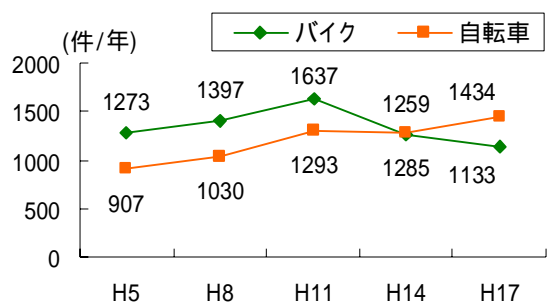
- ・北九州市の歩道整備率は23%と低く、短距離移動における徒歩・自転車利用から自動車への利用転換の増加や自転車の交通事故の増加など歩行者・自転車の利用環境が悪くなっていることが推察されます。

北九州市歩道整備率(平成18年度)



資料:北九州市

北九州市自転車・二輪車の事故件数の推移



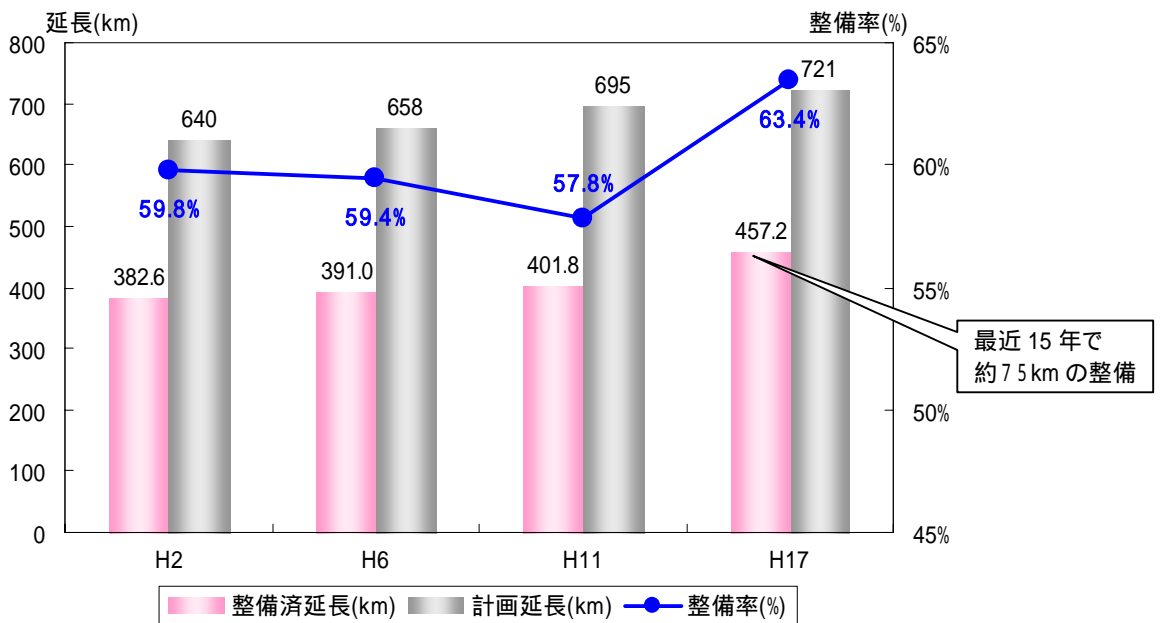
資料:交通年鑑

( 5 ) 道路の整備状況

『都市計画道路の着実な整備と、自動車交通の増加』

トリップ数：移動した回数

- ・都市計画道路網の整備（整備済み延長）は着実に進んでおり、最近 15 年間で約 75km の区間を供用しています。
- ・しかし、増加する自動車交通に対応するため計画延長も増えており、整備率の上昇は約 4 ポイントとなっています。
- ・自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は増加傾向にあります。

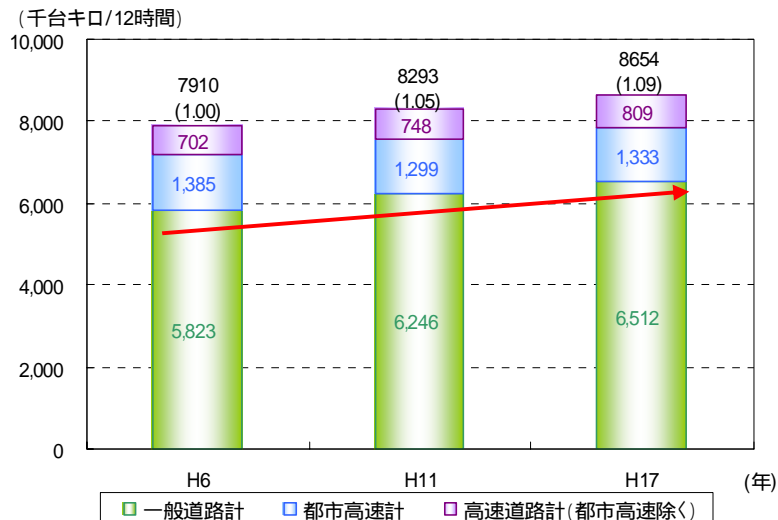


資料：都市計画年報

データは各年 3 月 31 日時点

整備済み延長とは、改良済延長と概成済延長の和

■ 北九州市内道路種別別走行台キロの推移



資料：道路交通センサス

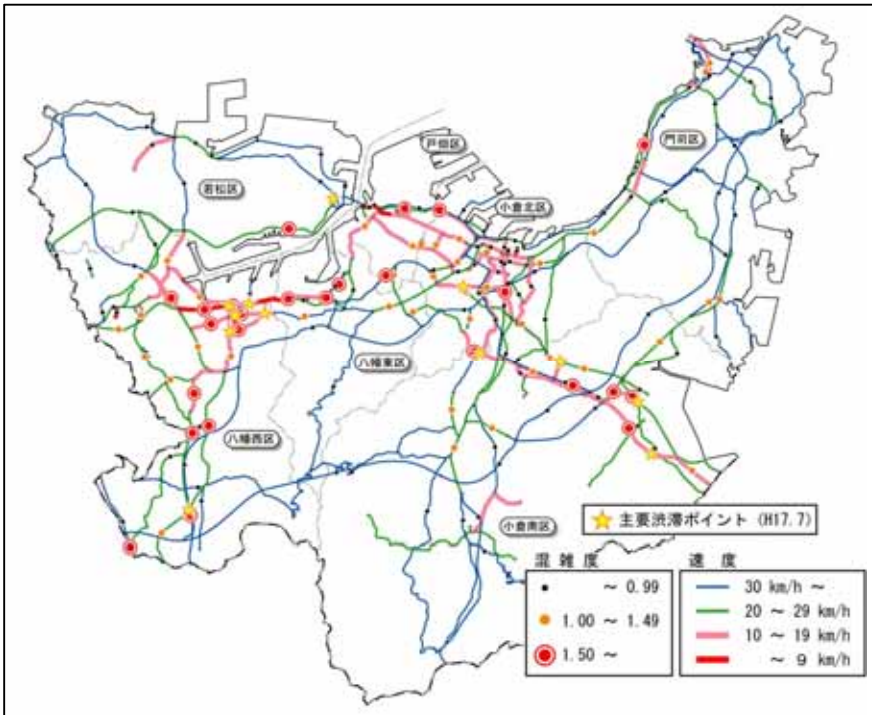


( 6 ) 北九州市内の道路の混雑状況と都市交通道路の利用実績

『低速度区間や主要渋滞ポイントが点在、自動車走行台キロは増加傾向』

- ・一般道の整備の進捗に伴い、道路の混雑や渋滞は減少していますが、**小倉都心部や黒崎周辺、小倉南区等では**、国道を中心に混雑し、20km/h 未満の旅行速度（混雑時）区間が連続しており、**主要渋滞ポイントも点在**しています。
- ・その他、荷捌き車両や客待ちタクシーなどの違法駐停車による道路交通の阻害もみられます。

北九州市内の道路の混雑度・ピーク時旅行速度及び主要渋滞ポイント



主な道路交通の阻害要因

荷捌き駐停車による道路交通の阻害



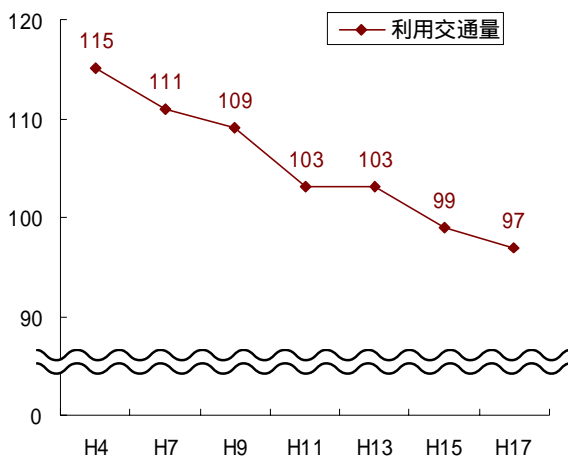
客待ちタクシーによる道路交通の阻害



『交通容量に余裕がある都市高速道路』

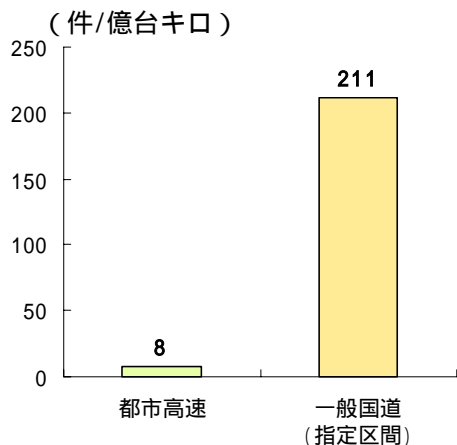
- ・都市高速道路は、国道など一般道利用に比べ、CO<sub>2</sub>排出量・事故率など、環境面、安全面で優位ですが、近年、経済活動の停滞やガソリン価格の高騰等が影響し利用台数が減少しています。
- ・平成 20 年 11 月から ETC が導入され、ノンストップキャッシュレスの通行が可能になるとともに、新たな割引サービスを開始することで利用促進を図っています。

北九州都市高速道路利用実績(単位:千台/日)



資料:北九州市 統計年鑑

事故率



資料:H17年 道路交通センサス



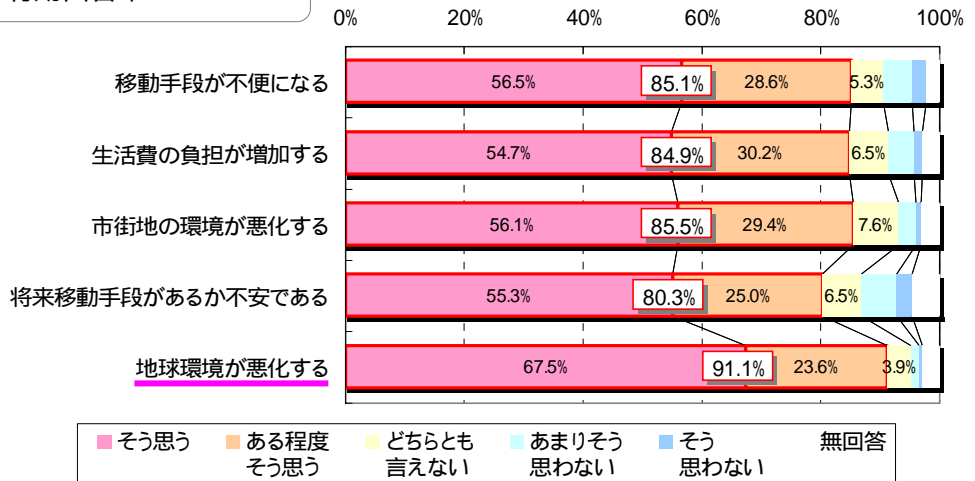
( 7 ) 公共交通離れが進むことについての市民の意見 ( 市民アンケート )

『市民の多くが公共交通離れによる地球温暖化問題への影響を危惧』

・公共交通離れの深刻化による『地球環境の悪化』を多くの市民が危惧しています。

・市内居住 15 歳以上の 3,000 人を対象に調査  
・有効回答数 1,610 票、有効回答率 53.7 %

問) 公共交通離れが進んで将来予測されること



再掲  
資料：都市交通に関するアンケート調査 ( 平成 18 年度実施 )

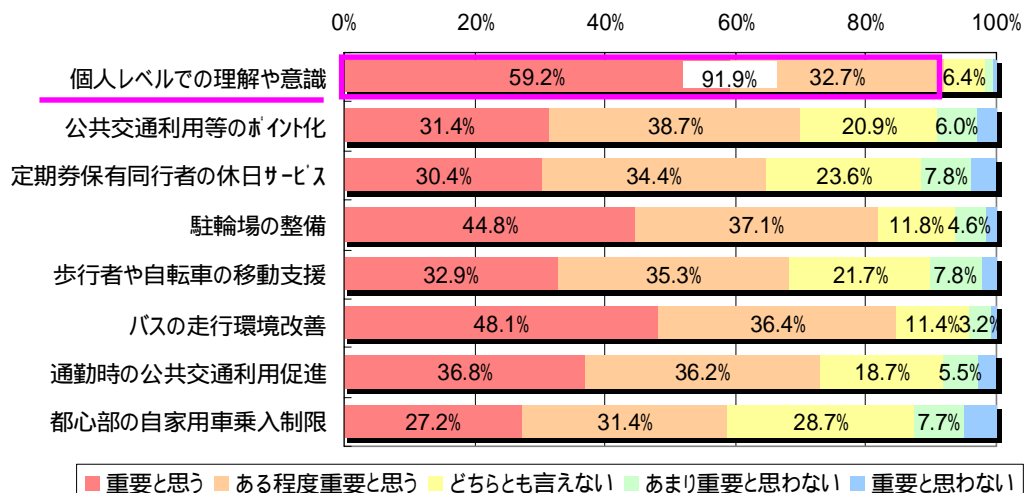
( 8 ) 地球温暖化防止のため、公共交通や自転車・徒歩の利用促進を図る上での取り組み ( 市民アンケート )

『市民の多くが個人レベルの意識や理解が重要と認識』

・公共交通離れの深刻化による『地球温暖化防止』のためには、市民個人レベルでの理解や意識の  
変革が最も重要と多くの市民が考えています。

・市内居住 15 歳以上の 3,000 人を対象に調査  
・有効回答数 1,639 票、有効回答率 54.6 %

問) 地球温暖化防止のため、公共交通や自転車・徒歩の利用促進を図る上での取り組みの重要性




資料：公共交通に関するアンケート調査 ( 平成 19 年度実施 )

## 1.4 交通の現状からの懸念事項

公共交通、高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境、地球温暖化問題の現状から、今後の都市交通における懸念される事項を整理しました。

### (1) 公共交通の現状


このまま過度にマイカーを利用し続けると、公共交通利用者の減少により公共交通の衰退が進み、路線の廃止や減便によるサービス低下が懸念されます。



公共交通離れに歯止めをかけるためには、まちづくり(まちなか居住等による効率的なまちづくり)と一体となって公共交通の利便性を向上させて、市民や来街者に利用しやすい快適な交通体系の構築が必要です。

### (2) 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通環境の現状


このまま公共交通離れが進むと、将来自由に自家用車を利用できなくなる人を含め、移動手段がない人々の増加が懸念されます。



『超高齢社会』に対応するため、安全で安心して利用できる生活交通の確保が必要です。

### (3) 地球温暖化問題の現状

このまま自動車交通が増加し続けると、地球温暖化の進行が懸念されます。



啓発・教育などを通して、地球規模の環境問題への理解を深めるとともに、「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進が必要です。

## 2章 望ましい交通体系

本市の目指す望ましい交通体系の設定にあたっては、本市のまちづくりにおける上位計画である、北九州市基本構想および基本計画を踏まえて検討することとしました。

### 2.1 北九州市基本構想・基本計画の概要

ここでは、北九州市基本構想・北九州市基本計画の概要を紹介します。

#### (1) 北九州市基本構想

「北九州市基本構想」では、3章でまちづくりの基本的な考え方として下記のまちづくりの目標、4つの基本方針、2つの都市ブランド、5つのまちづくりのちからと、4章で7つのまちづくりの取組みの柱が設定されています。

#### まちづくりの目標

##### 人と文化を育み、世界につながる環境と技術のまち

これまでの歴史のなかで培ってきた人や文化、環境、技術など、まちの「たから」を活かし、市民一人ひとりの幸せとまちの未来を、みんなで力を合わせて築いていきます。

すべての市民が人権を尊重され、自らの持つ力を発揮し活躍できるとともに、地域文化を育みながら心豊かに暮らせるまちをめざします。

また、産業技術や環境技術の集積、アジアとの交流の歴史などを活かしながら、環境と産業が調和した低炭素社会づくりに挑戦し、世界と交流するまちをめざします。

夢と希望にあふれた未来のため、市民がまちに自信と誇りを持ち、住んでいる市民はもちろん訪れた人も、「住んでみたい、住み続けたい」と思えるようなまちを実現していきます。

#### 基本方針

##### 人づくり

～多様な人材が輝くまちをつくる～

子育て・教育、生涯学習、職業能力開発、専門人材、地域づくり人材 等

##### 暮らしづくり

～質の高い暮らしができるまちをつくる～

福祉、安全・安心、健康、文化・スポーツ、地域づくり、男女共同参画、多文化共生 等

##### 産業づくり

～元気で人が集まるまちをつくる～

高付加価値化、中小企業対策、商店街の活性化、にぎわいづくり、若者・女性・中高年齢者の雇用 等

##### 都市づくり

～便利で快適なまちをつくる～

港湾・空港・道路等の都市基盤、コンパクトシティ、中心市街地活性化 等

#### 都市ブランドの構築

##### 世界の環境首都

- ・環境の美しさを実感できるまちづくり
- ・資源循環型社会の先導的役割
- ・環境国際協力の推進
- ・低炭素社会の実現

##### アジアの技術首都

- ・アジアの中核的ものづくり拠点
- ・アジアの研究開発・人材育成拠点
- ・動きやすいアジアの交流拠点等の実現

#### まちづくりのちから

市民のちから（みんなでまちをつくる）

行政のちから（新しい市役所に変わる）

連携のちから（まちとまちのつながりを強める）

資産のちから（まちの「たから」を活かす）

自然のちから（自然の恵みを活かす）

#### まちづくりの取組みの柱

人を育てる

きずなを結ぶ

暮らしを彩る

いきいきと働く

街を支える

環境を未来に引き継ぐ

アジアのなかで成長する

～子育て・教育日本一と創造あふれる人材の輩出～

～健康で安全・安心な暮らしの実現～

～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～

～競争力のある産業振興と豊かな雇用創出～

～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～

～市民・企業・行政が共につくる「世界の環境首都」～

～アジア諸都市との交流・協力と広域連携～

(2) 北九州市基本計画

「北九州市基本計画」では、今後のまちづくりの理念や都市の方向性を明らかにした「基本構想」を実現するための、基本的な施策の考え方や施策の体系がまとめられています。

「基本計画」において、『交通・物流ネットワークの基本的方向』については、「道路・物流ネットワークの強化」と「公共交通の利便性向上と利用促進」の方針が設定されています。

「北九州市基本計画」における交通・物流ネットワークの基本的方向

**【交通・物流ネットワークの強化】**

港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市のこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、交通・物流拠点間を結ぶ自動車専用道路や、それを補完する幹線道路網の整備を推進していきます。

**【公共交通の利便性の向上と利用促進】**

超高齢社会における市民の移動手段の確保と、地球環境への配慮という観点から、市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、かしこくマイカーを利用しながら公共交通の利用促進を図ります。

市内全域で、事業者の協力を得ながら、利用しやすい路線・ダイヤの提供や交通結節機能の強化、総合的な公共交通情報の提供、公共交通ネットワークの充実などを進めます。

**拠点地区相互**及び「**街なか**」では、頻度や定時性などのサービス水準の高い主軸交通とそれを補完するバス等の利便性の向上に加え、徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにバリアフリー化の推進や駐輪機能の充実などを進めます。

**周辺市街地**においては、パーク＆ライドの推進などを図り、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ような対応を進めるとともに、**市街地臨海部**では、乗合送迎バスの運行や相乗り通勤など、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段が確保されるような取組みを進めます。

**郊外部**など公共交通サービス水準の低い地域では、地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組みを進めます。



交通・物流ネットワークの基本的方向



「北九州市基本構想」に定める「まちづくりの取り組みの柱（主要施策）」に基づく分野別施策の中から、都市交通分野に関連する施策は下記のとおりです。

【柱】	【大項目】	【取り組みの方針】	【主要施策】
暮らしを彩る	-1 快適に暮らせる身近な生活空間づくり	-1-(3) 生活基盤の充実	-1-(3)- 安心して通行できる身近な道路の整備  日常生活の中で、高齢者や子供などが安心して通行できるよう、歩行者や自転車空間の確保、街路灯の整備、通学路の安全対策、道路のバリアフリー化などを進めます。
	街を支える	-2 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化	-2-(2) 市民生活や産業活動を支える道路・交通ネットワークの整備
			-2-(2)- 市民の交通利便性の向上と産業活動の支援  主要な産業拠点や地域間のアクセス向上のため、国道3号黒崎バイパスや都市計画道路6号線など主要な路線を選択と集中により効率的に整備し、折尾駅周辺の連続立体交差事業による交通渋滞の解消などを通じて、市民の交通利便性の向上や産業活動の支援を図ります。
-2-(3) 利便性の高い交通ネットワークづくり			-2-(3)- 公共交通の利便性の向上  公共交通ネットワークの強化や交通結節機能の向上、交通事業者間の連携強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ります。あわせて、次世代都市交通システムの検討を進めます。
		-2-(3)- お出かけしやすい“移動手段”の確保  公共交通の空白地域において地域の実情に応じた交通機関の導入などにより、移動手段の確保を図ります。	
環境を未来に引き継ぐ	-2 地域からの低炭素社会への取り組み	-2-(1) 低炭素社会を実現するストック型社会への転換	-2-(1)- 環境に配慮した都市基盤の整備・維持管理  環境首都総合交通戦略に基づく円滑な交通環境の整備、緑地の保全、エネルギー利用の効率化や開発事業者が環境保全に十分に配慮するための指針である北九州市環境配慮指針の活用など、環境負荷の小さい都市づくり・維持管理を推進します。
	-4 豊かな自然環境と快適な生活環境の確保	-4-(2) 安心して暮らせる快適なまちづくり	-4-(2)- 自動車環境対策の推進  自動車の排気ガスや騒音問題の改善のため、公共交通の利用促進、幹線道路の整備などの取り組みを進めるほか、低公害車の普及やエコ・ドライブの推進などの対策を総合的・計画的に進めます。

## 2.2 望ましい交通体系を目指すための理念

### (1) 理念を導くためのキーワード

理念と基本方針を設定する前に、本市の交通の現状や懸念事項を踏まえて、北九州市基本構想・基本計画に基づく都市交通分野の取り組みを実現するために、「実践」「連携・協力」「安全・安心」「地域性」「持続可能」の5つのキーワードを抽出しました。

本市が目指すまちづくりにおいて都市交通分野で必要なこと	キ - ワ - ド
<p><b>一人一人の問題意識を実践</b> 公共交通離れや地球温暖化への問題を認識するだけでなく、それを解決するため、行動することが重要なため、 交通や地球環境に対する問題意識に対して具体的な行動を起こします</p> <p><b>関係各主体が連携・協力</b> 行政や交通事業者だけでなく、公共交通の恩恵を受けている市民や企業も自分の問題として捉えることが必要であるため、 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって問題意識を共有し、各々ができることを連携・協力して取り組みます</p> <p><b>安全で安心して移動できる交通手段の確保</b> 公共交通が廃止・縮小されることによる将来の移動手段の減少の可能性があるため、 誰もが安心して安全に利用できる生活交通手段は可能な限り維持継続させます</p> <p><b>持続可能な交通サービスを確保</b> 比較的便利な街なかでも公共交通が衰退し、郊外部等では不採算路線の廃止や縮小が進行する恐れがあるため、 効率的なまちづくり（街なか居住）とともに公共交通サービスの利便性を高めます （街なかでも高台地区など、公共交通サービスの困難地域を確認） 自動車交通が増加し続けると公共交通衰退に拍車をかけ、都市機能が低下するため、 地域や目的に応じてバランスの取れた交通手段の選択を促します</p>	<p>実践</p> <p>連携・協力</p> <p>安全・安心</p> <p>地域性</p> <p>持続可能</p>



キーワードの概念図



## (2) 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

先に整理したキーワードを基に、『望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針』を設定しました。

### 懸念事項

### 懸念事項への対応

- |                            |                                      |
|----------------------------|--------------------------------------|
| 1 路線の廃止や減便によるサービス低下        | 1 公共交通の利便性向上を図り、<br>利用しやすい快適な交通体系を構築 |
| 2 移動手段がない人々の移動手段の確保<br>が困難 | 2 安全で安心して利用できる<br>生活交通の確保            |
| 3 地球温暖化の進行                 | 3 「世界の環境首都」の市民として、<br>公共交通の利用促進      |

本市の懸念を解消するために

### キーワードの整理

交通に関わる関係者が「地域性」に応じて「連携・協力」して、様々な取り組みを行うことにより、「安全・安心」に利用できる交通体系を構築します。

また、一人一人が環境面に配慮し地域や目的に応じ、公共交通利用とマイカー利用を上手に使い分けるなど、バランスが取れた交通行動を「実践」することにより、人と地球にやさしく「持続可能」なまちを目指します。

キーワードを踏まえて理念を設定

### 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、かしこくマイカー利用～

### 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

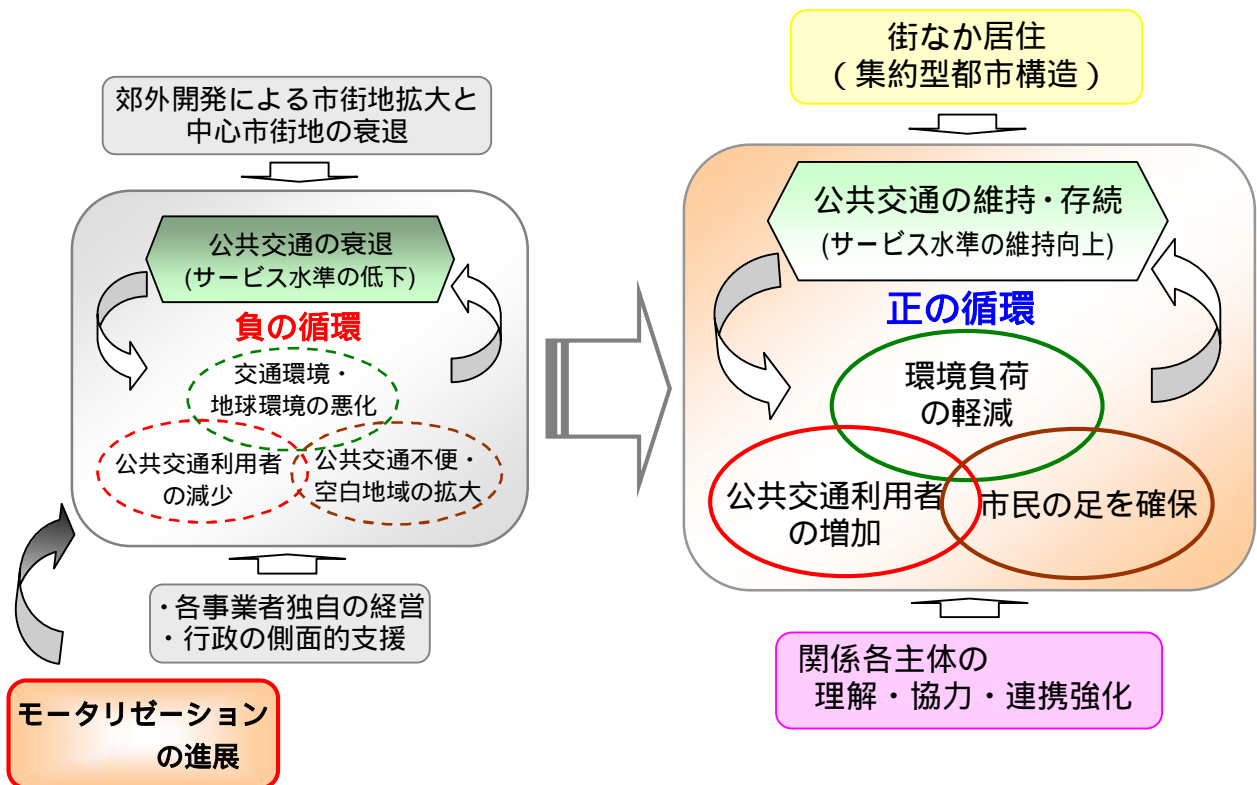
## 2.3 望ましい交通体系の設定に向けての視点

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を踏まえて、望ましい交通体系の設定に向けての取り組みの視点を以下のとおり整理しました。

### 視点1 まちづくりと一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う

本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通の利便性を高め、将来的にも持続可能な形で「市民の足」を確保していくことが重要です。

そのため、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していく必要があります。



公共交通の活性化実現イメージ

視点 2 市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして  
一体的に取り組む

望ましい交通体系の設定にあたっては、公共交通輸送の役割を担っている「交通事業者」や、施設や制度の整備などを実施している「行政」の他、地域社会形成の担い手であり、日常生活や社会経済活動の様々な場面において公共交通の恩恵を受けている「市民」や「企業」が、それぞれの果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識し、一体的に取り組む必要があります。



関係各主体の連携・協力イメージ

本市の都市交通における関係各主体の果たすべき役割を整理しました。

## 関係各主体の果たすべき役割

### 市民

公共交通の衰退や地球温暖化問題に対して、一人一人が自らの将来の暮らしに密接に係る問題であると意識して、「世界の環境首都」の市民としてふさわしく、人と地球にやさしい移動手段を選択する  
将来的にも自らの生活の足は自らの手で守るという意識のもと、公共交通のあらゆる内容に関心を持ち、公共交通の利用促進など積極的に協力する

### 企業

(勤務先、  
商店等)

地域の社会経済活動の担い手としての社会的責任や社会貢献の意識の下、従業員や顧客が「世界の環境首都」の市民にふさわしい交通行動を実践できるように、積極的に協力する

取り組みの効果を最大限発揮できるように、積極的に企業相互や交通事業者、行政と連携・協力する

### 交通事業者

利用者に対して直接サービスを提供する主体として、利用者ニーズに基づき、安全で安心して利用できる、快適で適切な運行サービスの提供に努める

交通事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な場合も生じているため、関係する主体に事業情報の開示・提供を行うことや、交通ネットワークのあり方や利便性向上の改善方策について幅広い視点で提案することに積極的に取り組む

わかりやすい情報や便利なサービスの提供のため、利用者本位の視点に立ち、交通事業者相互や市民・企業との連携・協力によるサービス向上に努める

### 行政

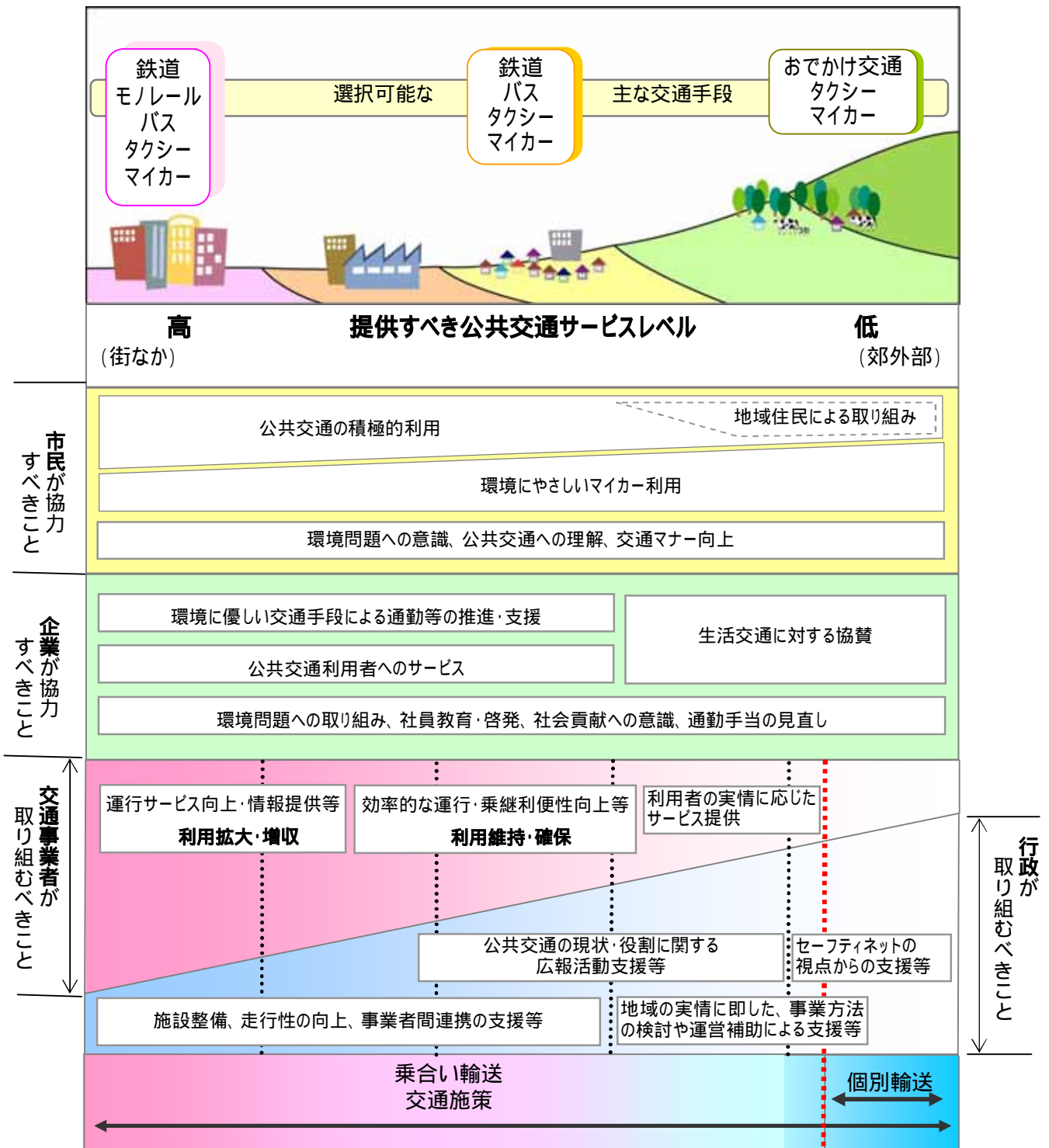
(国・県・市、  
交通管理者)

従来の都市交通施設整備等による交通環境の充実に加え、持続可能な公共交通システムを構築するための効率的なまちづくり(街なか居住)の推進と併せて、地域や目的に応じてバランスの取れた交通体系に関する計画を企画・立案し、必要に応じて合理的な支援制度等を確立する

意識面での啓発、教育や広報活動に積極的に取り組むとともに、各関係者間の協議の場の提供や調整による連携・協力に積極的にリーダーシップを発揮する

### 視点3 地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと 関係各主体がとるべき行動を明らかにする

- ・ 地域の特性に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルを確保するために関係各主体がとるべき行動との関係を整理すると、下図のようなイメージになります。
- ・ 具体的な施策検討に際しては、地域特性を踏まえ関係各主体がどのような事に取り組むべきかという視点で検討します。



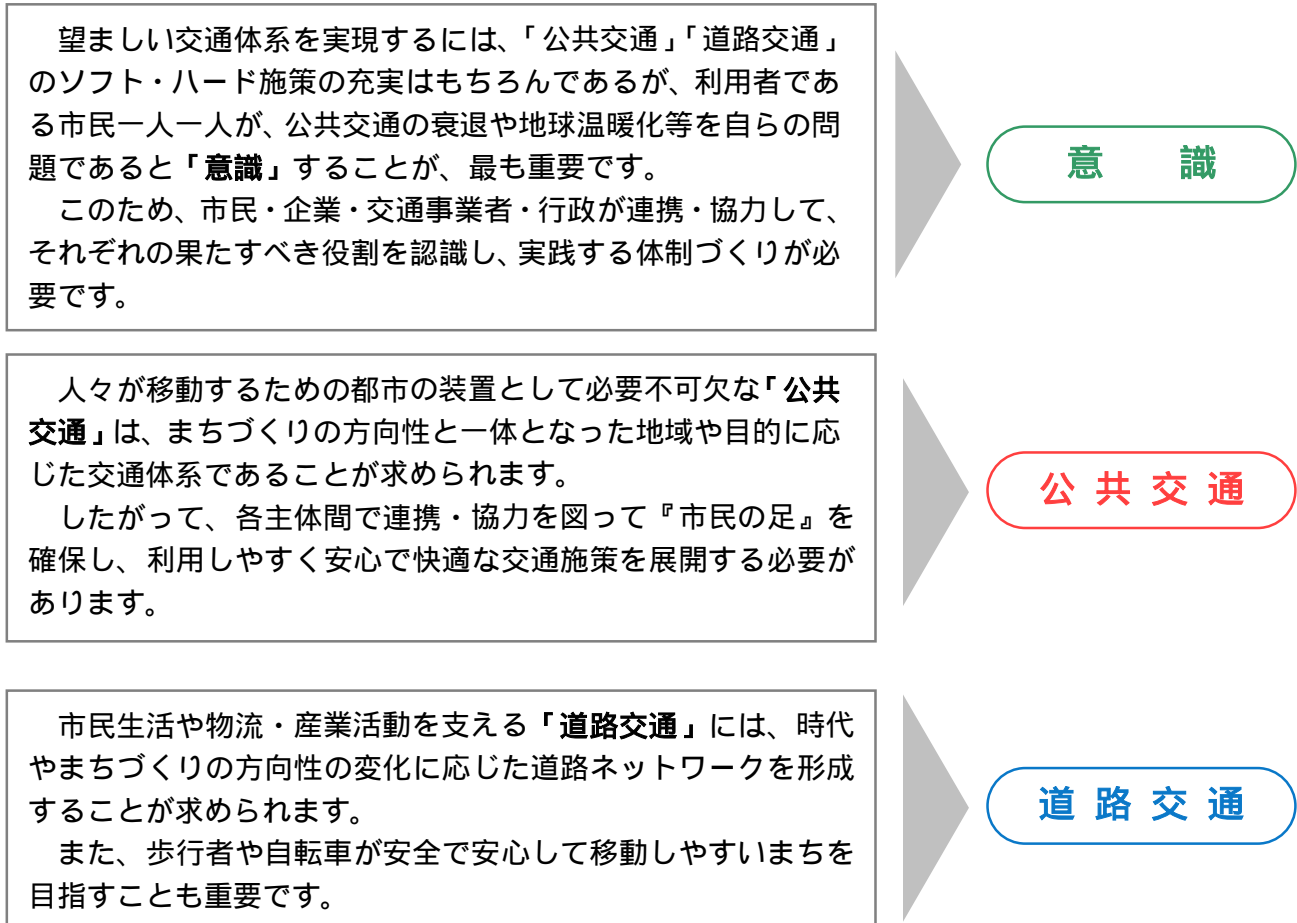
地域の活力に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

乗合い輸送による交通サービスの確保が困難な地域で、マイカーを利用できない人に対して、多方面からの対応策により生活交通を確保する取り組み



## 2.4 望ましい交通体系を設定する際の3つの分野

望ましい交通体系を設定する際に、「意識」「公共交通」「道路交通」の3つの分野に分けて設定することとしました。



## 2.5 望ましい交通体系

### (1) 整理方針

「意識」の分野の対応は全市的なものですが、「公共交通」と「道路交通」の分野の対応は、地域の実情や施策の対象を十分に考慮することが重要であるため、「公共交通」と「道路交通」の望ましい交通体系の設定にあたっては、北九州市基本計画における分野別施策や交通・物流ネットワークの基本的方向に基づき、整理しました。

(2) 望ましい交通体系

望ましい交通体系を目指すための理念や基本方針、望ましい交通体系の設定に向けた視点を踏まえて、3つの分野ごとに設定しました。

【分野：意識】

本市が目指す交通体系を実現するためには、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の連携・協力が必要であるため、意識の分野における望ましい交通体系を設定しました。

望ましい交通体系

対応の方向性

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ます

関係各主体が連携・協力して、地球温暖化対策に取り組んでいきます  
交通問題に関する教育・啓発活動を実施していきます  
持続可能な社会の形成のために、市民が積極的に適切な交通手段を選択していきます  
継続的な情報交換・協議を行い、交通サービスの充実に向け一体的に取り組んでいきます

取り組みイメージ



地球環境にやさしい交通行動を促す取り組み

【分野：公共交通】

北九州市基本計画における交通・物流ネットワークの基本的方向や望ましい交通体系の設定に向けた視点3から、公共交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

望ましい交通体系

対応の方向性

<p>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ます</p>	<p>地域に応じた生活交通手段を確保していきます 利用しやすい路線やダイヤを提供していきます 交通結節機能の強化を図り、公共交通を快適に利用できるようにしていきます 総合的な公共交通情報を提供していきます</p>
<p>主要な拠点間は、 定時性・速達性の高い公共交通機関で結ばれています</p>	<p>定時性・速達性の高い公共交通機関でのアクセスを確保します</p>
<p>街なか（集約市街地）では、 歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できます</p>	<p>鉄道駅から遠い高密度な市街地では、バスの利便性を強化していきます 徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにしていきます</p>
<p>周辺市街地では、 主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動ができます</p>	<p>バス停や駅の近くで、安い料金の駐車場を利用し、自家用車から公共交通へ乗り換えやすくします</p>
<p>市街地臨海部では、 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ます</p>	<p>通勤時の渋滞を緩和し、地球温暖化問題対策に取り組んでいきます</p>
<p>郊外部では、 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ます</p>	<p>地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確保・維持していきます</p>

取り組みイメージ



公共交通利用者の利便性の向上  
(IC乗車券の導入・共通利用)



公共交通利用者の利便性の向上  
(駅前広場)



コミュニティバスの維持



かしこいマイカー利用  
(パーク&ライド)

【分野：道路交通】

北九州市基本構想・基本計画を踏まえて、道路交通分野における望ましい交通体系を設定しました。

望ましい交通体系

対応の方向性

広域拠点との道路ネットワークが充実しています

広域的な人流及び物流を活発化する、広域幹線道路を充実させていきます  
市内外の広域交流拠点間は、経済活動を支援する速達性の高い道路網で連結し、自動車交通による円滑な移動を確保していきます

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ます

円滑な都市内自動車交通を確保することにより環境負荷を軽減し、バスの定時性・速達性も確保していきます

既存の道路ストックが有効に活用されています

時間帯や道路交通状況に応じて、一般道路と高速道路を使い分け、円滑な自動車交通により CO<sub>2</sub> 排出量を削減していきます  
自動車利用者が交通ルールを守ることにより、路線バスの定時性を確保していきます

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ます

子どもから高齢者まで不自由なく移動できる歩行空間を確保していきます  
歩行者・自転車道を充実させ、安全で快適な歩行・自転車利用環境を確保していきます

取り組みイメージ



自動車交通の円滑化  
(新規道路の整備・道路改良)



バスの定時性・速達性の確保  
(バス専用レーン)



道路空間の有効活用  
(歩道上の駐輪ラック)



安全で快適な歩行・自転車利用環境  
(歩行者・自転車分離)



# 3章 交通拠点と都市交通軸

本市における望ましい交通体系の実現に向けて、北九州市基本計画に示されている交通・物流ネットワークの基本的方向、2章でまとめた「公共交通」及び「道路交通」の対応の方向性や望ましい交通体系の設定に向けての視点を踏まえて、交通拠点と都市交通軸を設定し、その基本的考え方や必要な機能について整理しました。

## 3.1 公共交通拠点と公共交通軸の設定

公共交通の主な役割が、市民の移動手段であることから人流を対象に、公共交通拠点、公共交通軸を設定しました。

### (1) 公共交通拠点の設定

#### 設定・分類

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における生活機能のほか、交通結節機能や業務機能などの多様な都市機能を有する都心・副都心・生活支援拠点（地域拠点<sup>1</sup>）、産業拠点・物流拠点（次世代産業拠点・物流拠点<sup>1</sup>）の中で多くの人的交流が見込まれる学術研究都市、北九州空港、新門司を公共交通拠点に設定します。

広域的に求心力のある都心・副都心を「主要交通拠点」とし、その他の生活支援拠点、産業拠点、物流拠点を「交通拠点」に設定します。また、小売店舗・病院・銀行など身近な生活を支える生活支援施設や鉄道駅やバス停を有している公共交通軸上にある拠点を「生活交通拠点」とします。

1：( )内は北九州都市計画マスタープランで位置づけられている拠点を示しています。

北九州市基本計画、北九州市都市計画マスタープラン、環境首都総合交通戦略での拠点の位置づけ

計画名称	北九州市基本計画	北九州市都市計画 マスタープラン	環境首都総合交通戦略
項目	交通・物流ネットワークの 基本的方向 <sup>2</sup>	都市空間形成の基本方向 (将来都市構造)	公共交通拠点
拠点の 位置づけ	都心・副都心	都心・副都心	主要交通拠点
	生活支援拠点	地域拠点	交通拠点
	産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州空 港、新門司)	次世代産業拠点・物流拠点 (学術研究都市、北九州空 港、新門司)	交通拠点
			生活交通拠点

2：P26の(2)北九州市基本計画の～交通・物流ネットワークの基本的方向～を参照

#### 必要な機能

主要交通拠点については、多交通機関（JRとモノレールとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り場案内、乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。

交通拠点については、2交通機関（JRとバスなど）間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化や乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます。

生活交通拠点については、公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能の充実が求められます。



## ( 2 ) 公共交通軸の設定

### 設定・分類

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸を基本に、公共交通施設の整備状況・公共交通機関の運行状況を踏まえて、公共交通軸を設定します。

主要交通拠点と本州・西九州・東九州方面への広域的なネットワークを構成する交流軸を「主要幹線軸」に設定し、市内での交通拠点や交通拠点と隣接周辺地域を結ぶ交流軸を「幹線軸」に設定します。

### 必要な機能

主要幹線軸については、概ね10分に1本以上の頻度で大量輸送し、定時性・速達性等の機能が求められます。

幹線軸については、概ね30分に1本以上の頻度で中量輸送し、定時性などの機能が求められます。

## ( 3 ) 支線の設定

### 設定・分類

公共交通軸及び公共交通拠点を除く地域での、既存のフィーダーバス路線などの維持を図り、最寄の公共交通拠点や鉄道駅までのアクセスを確保します。

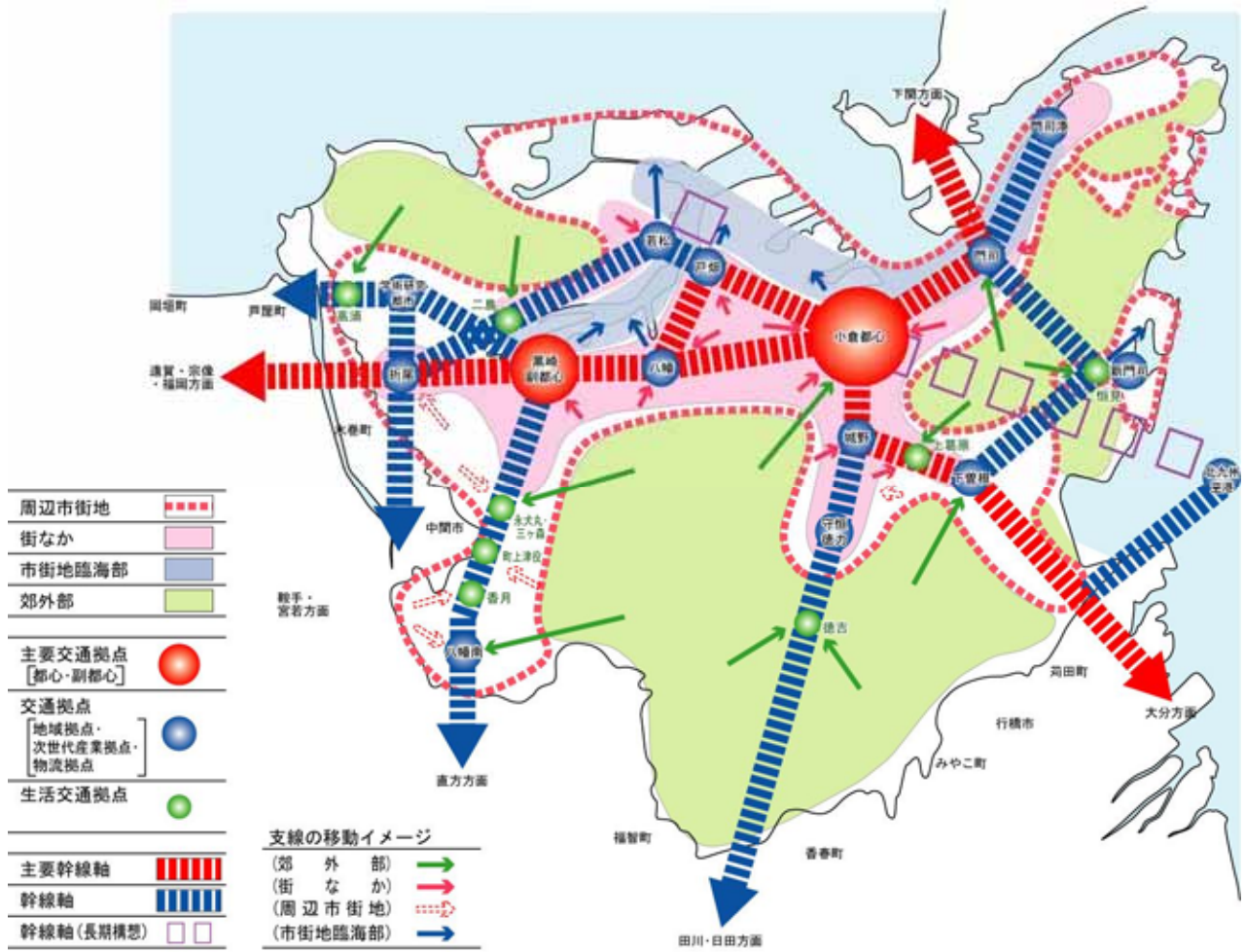
また、最寄りの生活交通拠点まで行くことができる移動手段を確保することが必要であるため、公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅又は生活交通拠点までの路線を「支線」に設定します。

### 必要な機能

支線については、街なか、周辺市街地、郊外部などの既存の路線バスやおでかけ交通などのコミュニティバス、あるいはデマンドバスのような交通手段が必要であり、地域の交通需要や生活に応じた輸送量、路線、運行ダイヤの設定を行い、日常生活において最低限必要な移動手段の確保が求められます。

また、大規模な工場などが立地している市街地臨海部については、通勤交通の確保を図るため、乗合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能の充実が求められます。

公共交通拠点、公共交通軸の分類を整理すると下図のとおりです。



公共交通拠点、公共交通軸及びその他の地域での移動イメージ

### 3.2 道路交通軸の設定

道路交通軸については、道路を利用する自動車交通を基本に交通軸の設定を行い、その他道路を利用するバス交通、歩行者・自転車交通については基本的方向などを整理しました。

#### (1) 自動車交通軸の設定

##### 設定・分類

北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸によって結ばれている拠点及びその交流軸を基本に道路整備状況を踏まえ自動車交通軸を設定します。

##### 必要な機能

広域交通や物流交通を担う自動車交通軸については、交流促進、物流効率化などを図るために速達性などの機能充実が求められます。

自動車交通軸を整理すると、下図のとおりです。



自動車交通軸

(2) バス機能強化検討区間

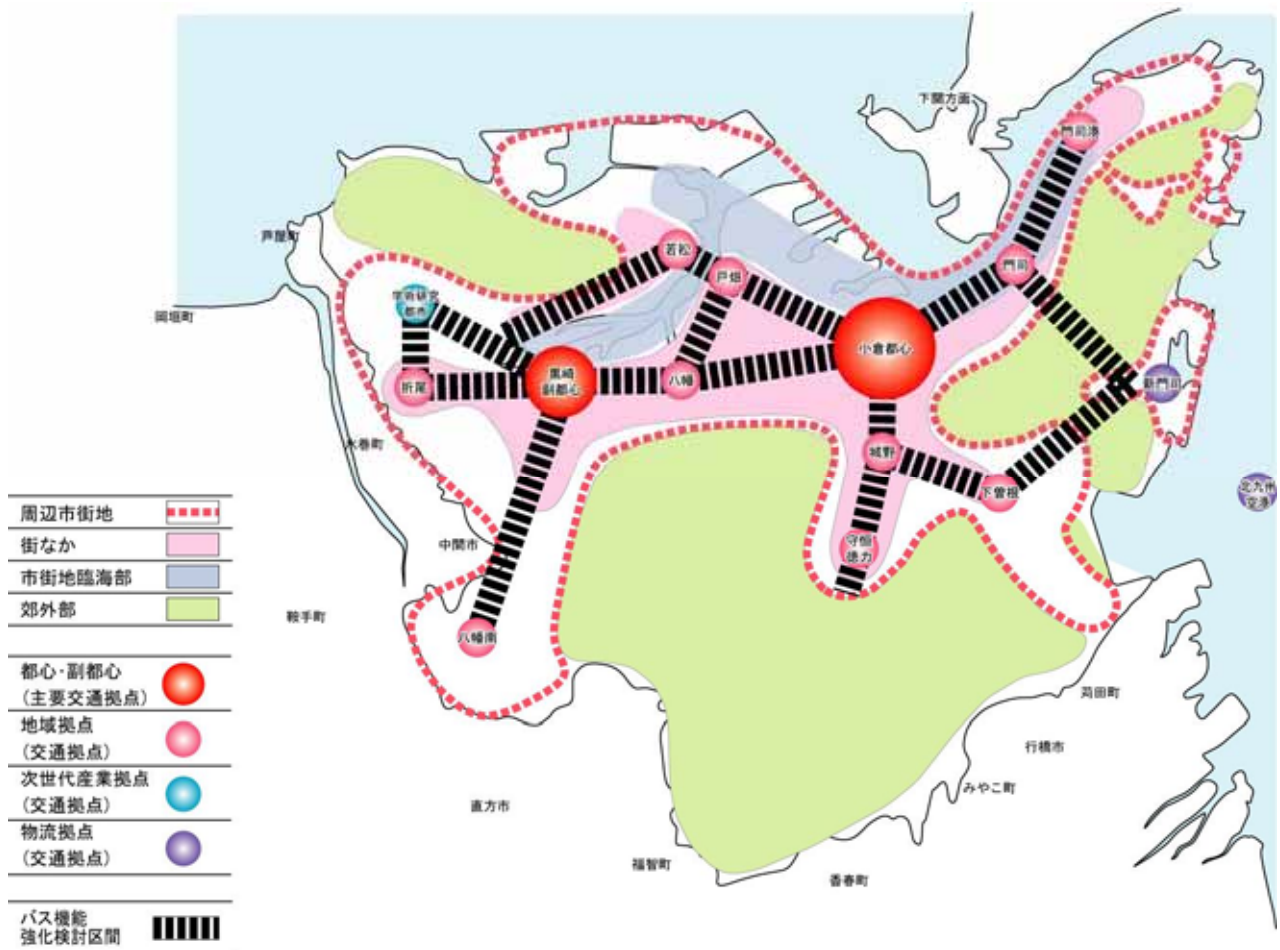
設定・分類

自動車交通軸の中で、交通需要やバス運行頻度が多く、バスの定時性・速達性の確保などバス交通の利便性向上の検討が必要な区間をバス機能強化検討区間として位置づけます。

必要な機能

バス機能強化検討区間については、バスの定時性・速達性の確保などバス交通の利便性向上を図るため、バスレーンの連続化や広告付きバス停など、道路機能の検討が必要です。

バス交通に対応した道路機能強化の検討が必要な区間は下図のとおりです。



バス機能強化検討区間



(3) 歩行者・自転車交通の基本的方向

基本的方向

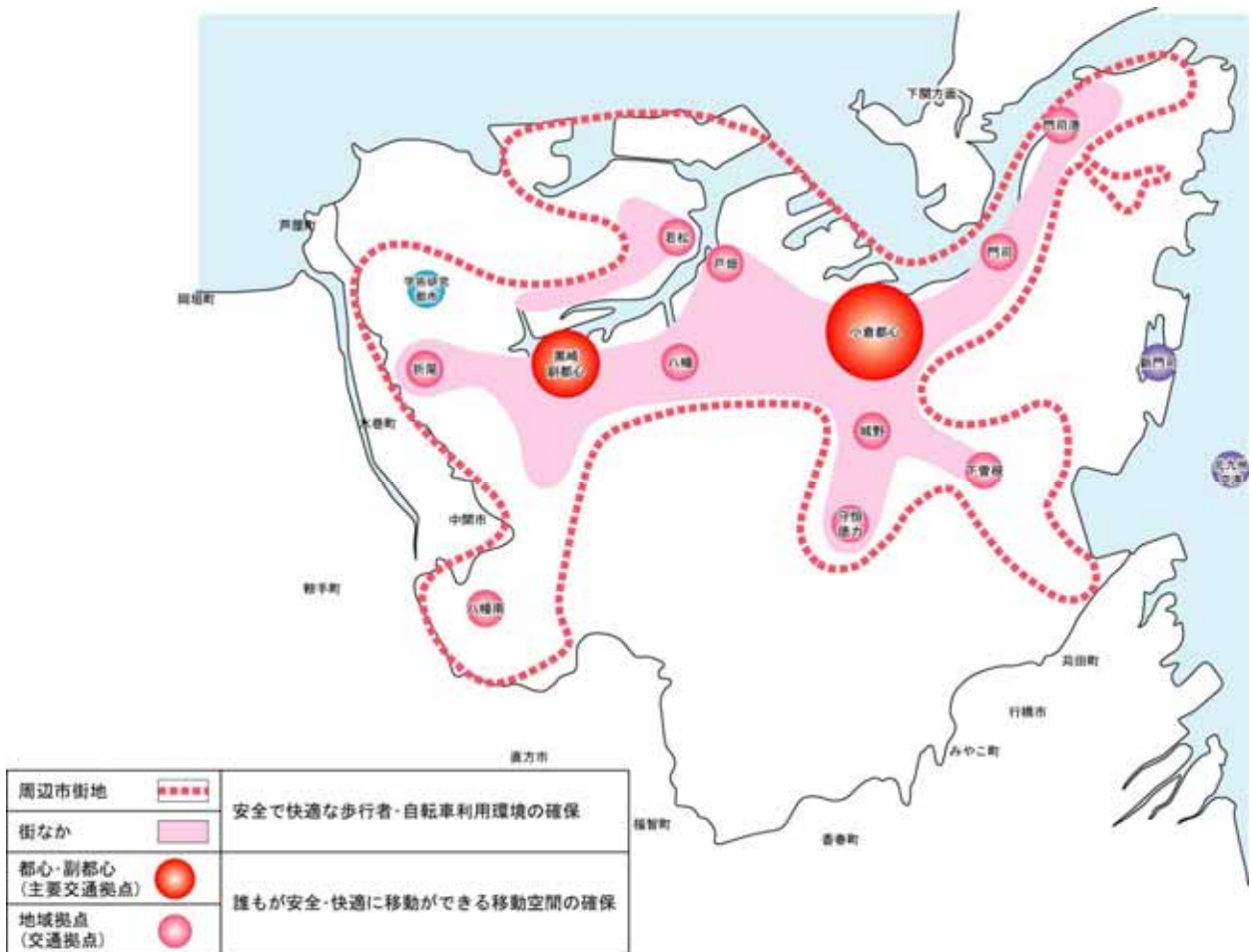
徒歩・自転車の利用促進を図るための歩行者・自転車交通の基本的方向として、小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、交通施設及びその施設を中心とした地域において、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリーの移動空間の確保、街なか・周辺市街地については、安全で快適な歩行者・自転車利用環境を確保します。

必要な機能

小倉・黒崎の都心・副都心及び地域拠点については、歩行者交通が多いことから歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間の確保や既存道路空間の再構成等による歩行空間の改善等が求められるとともに、違法駐輪・放置自転車による通行障害をなくし、安全で快適な移動空間を確保するために駐輪スペースの確保が求められます。

街なかを中心に、周辺市街地における住宅地、校区内の通学路や病院、駅などの公共施設周辺においては、歩行者通行機能を重視したバリアフリーの移動空間を確保します。また、校区を結ぶ通学路や平地の自転車交通が多い道路などにおいては、自転車通行機能を重視した移動空間を確保し、駅・バス停においては、駐輪スペースを確保します。

徒歩・自転車の利用促進を図るための歩行者・自転車交通の基本的方向は、下図のとおりです。



歩行者・自転車交通の基本的方向



## 4章 総合交通戦略

総合交通戦略は、2章の「望ましい交通体系」の実現に向けて、3つの分野（意識、公共交通、道路交通）に沿い、3章で設定した「交通拠点や都市交通軸」での必要な機能を形成する上での交通課題を抽出し、その交通課題の解消に取り組むべき交通施策をまとめ、その施策概要を整理しました。

### 4.1 都市交通における課題と取り組む交通施策

#### 【施策検討にあたっての考え方】

##### ポイント1

#### 既存の公共交通ネットワークと道路の有効活用

北九州市内においては、JR、モノレール、筑豊電鉄、及び路線バスにより充実した公共交通ネットワークが形成されており、それを補完する「おでかけ交通」を含め、他都市に比べても遜色のない公共交通サービスが提供されています。

しかし、人口減少・高齢化やモータリゼーションが進展する中で、公共交通離れが急速に進行しています。

##### ポイント2

#### 市民の暮らしを支え、街なか居住や商業・業務施設の集積を促進する

#### まちづくりと一体となった、公共交通サービスの充実

街なかや周辺市街地において、少子高齢化が進展するなかで、車中心のライフスタイルにより生活交通が中心部から郊外部へシフトしていることから、中心市街地の活力の低下が懸念されています。

北九州市が掲げる街なか居住の促進、中心市街地への商業・業務施設の集積を進めていくため、交通拠点や都市交通軸の機能強化を図り、市民の暮らしを支え、まちづくりと一体となった公共交通サービスを充実していくことが必要です。

以上2つのポイントを踏まえて、

総合交通戦略では、既存の公共交通ネットワークを有効活用し、その充実・強化・維持を図り、公共交通の衰退に歯止めをかけ本市が目指すまちづくりを実現していくため、5年から10年の短中期で実施可能な施策を展開し、市民の移動手段の確保や地球環境面でも持続可能な都市交通システムを構築していきます。

また、調査・研究に時間を要し、利用者の皆様や都市交通ネットワークに様々な影響をあたえるような施策については、長期的に検討が必要なため、課題と今後の方針を整理しました。


## (1) 「意識」に関する交通課題と取り組む交通施策

本市における交通の現状や既存の交通に関するアンケート調査の結果より、「意識」に関する交通課題を整理し、望ましい交通体系の実現に向け、「意識」の面で行き組むべき交通施策をまとめました。

### 1) 交通課題「意識」

#### 公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践

本市で実施したアンケート調査からは、多くの市民が、公共交通離れにより移動手段の確保や維持が、近い将来難しいのではないかとすることを危惧しています。(P12)  
さらに、市民の多くの方が公共交通離れによる地球温暖化問題への影響を不安視しています。(P23)




個人レベルで、公共交通の維持・確保や地球環境に対する影響の問題意識をより深め、自動車に依存してきた生活スタイルを見つめなおし、公共交通や自転車・徒歩を生活の一部に取り入れることなどを、自発的に行動に移していくことが必要です。

#### 市民や企業をはじめとした各主体の果たすべき役割の実践

今までの交通に対する取組みは、各主体が個々で実施をしてきましたが、その効果は必ずしも大きなものとはなっていません。

さらに近頃では、住民の参画が多くの場面で行われていますが、住民と、行政や事業者との十分な役割分担がなされているとは言えません。



自分たちの移動手段を守るという視点から、公共交通を供給する役割の「交通事業者」「行政」と、地域社会形成の担い手であり生活の様々な場面で公共交通の恩恵を受けている「市民」「企業」の各主体が、果たすべき役割を認識し、協働で行き組んでいくことが必要です。

## 2) 取り組む交通施策「意識」

### モビリティマネジメントの実施 【公共交通維持・利用促進に向けた教育・啓発】

行政と交通事業者が連携・協力し、地域住民や職場、学校等を対象に、現状の交通問題と地球環境や自分にとって望ましい交通行動に関する情報(個人の行動に沿った公共交通の時刻表や1日に排出している二酸化炭素の量など)を提供し、自発的な行動の変容を促す教育・啓発を行う「モビリティマネジメント」を実施します。

また、自動車中心のライフスタイルから、公共交通や自転車等を積極的に利用するライフスタイルへ「意識」と「行動」の変化を促し、公共交通・自転車等の利用転換を図るとともに、エコドライブ等の地球環境にやさしい自動車利用の促進を図ります。

#### 期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・公共交通の維持存続
- ・CO<sub>2</sub>排出量の削減
- ・マイカーから公共交通への利用転換

#### 『具体的な進め方』

##### 住民・転入者

住民には、公共交通の乗り場や時刻表など分かりやすい情報を自治会や団地単位で配布して、通勤や買物などの日常生活における公共交通の利用を促進していきます。

転入者には、生活に必要な情報提供とともに、公共交通の情報もあわせて提供していきます。

##### 学校教育

授業用パンフレットや副読本等を用いた授業を導入するなどして、地球環境の改善や公共交通の利用に対する重要性を理解し行動に移していける子供達の育成を行います。

##### 企業

環境負荷の軽減に向けて積極的に協力してもらえよう社会的なインセンティブの付与も検討に含めて、通勤時の公共交通の利用促進、乗合い送迎バス・相乗り通勤の導入、エコドライブの実践をお願いし、過度な自動車利用の抑制に取り組んでいきます。

##### 通勤者

通勤者には、通勤時の公共交通の利用促進、乗合い送迎バス、相乗り通勤、エコドライブの実践をお願いし、過度な自動車利用の抑制に向けて、企業と一緒に取り組んでいきます。

### 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及

交通事業者による利用特典制度の充実と普及により、公共交通の利用促進を図ります。商業事業者に協力してもらい、公共交通利用者限定した買物・飲食代割引や買物・飲食額に応じたポイントの付与などサービスの拡大・普及を進めていきます。

#### 期待される効果

- ・ 地域経済の活性化
- ・ 街のにぎわいの創出
- ・ 公共交通の利用促進

### レンタサイクル・カーシェアリングの普及

低炭素社会を実現するための取り組みとして、過度なマイカー利用から地球環境にやさしい乗り物である、自転車や公共交通への利用転換策として、企業やNPO等の協力を得て、公共交通の駅と停留場付近での「レンタサイクル」を普及します。

また、中心市街地へのマイカーの乗り入れ抑制やセカンドカーの代替として「カーシェアリング」を普及し、人と地球環境にやさしい移動手段の確保に努めます。

#### 期待される効果

- ・ 公共交通の利用促進
- ・ CO<sub>2</sub>排出量の削減
- ・ マイカーから公共交通への利用転換

### エコドライブの推進、低公害車の普及【バス・自家用車・営業車・公用車】

現在実施中の「エコドライブ」を推進していくとともに、交通事業者や企業、行政等が新たに購入する車両に対して、「低燃費・低公害車両」(ハイブリッド車など)を積極的に導入するように努めていきます。

#### 期待される効果

- ・ CO<sub>2</sub>排出量の削減

### 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て、鉄道駅やバス停などの周辺に整備されている駐車場や駐輪場の利用促進をPRし、「サイクル&ライド」「パーク&ライド」「キス&ライド」等の利用促進を図ります。

#### 期待される効果

- ・街なか等での自家用車利用の抑制
- ・道路交通混雑の緩和
- ・環境負荷の軽減

### 相乗り通勤の促進

一人に1台といった不効率な自動車利用を減らし、複数で乗り合って通勤することが一般化するように、モビリティマネジメントの実施とあわせて「相乗り通勤の促進」を図り、市民や企業が自発的に行動を起こすような様々な取り組みを進めていきます。

#### 期待される効果

- ・通勤時の自家用車利用の抑制
- ・道路交通混雑の緩和
- ・環境負荷の軽減



## (2) 「公共交通」に関する交通課題と取り組む交通施策

本市における交通の現状を踏まえて、「公共交通」に関わる交通課題を整理し、望ましい交通体系の実現に向け、公共交通拠点や公共交通軸に必要な機能を形成し高めるために、取り組むべき交通施策をまとめました。

### 公共交通拠点

拠点としての機能を形成するにあたり、解決すべき交通課題を整理した上で、取り組むべき交通施策をまとめました。


#### 【主要交通拠点】

##### 1) 交通課題

#### 公共交通情報案内の充実と安心して快適な乗り継ぎ環境の確保

主要交通拠点は、各交通機関の乗り継ぎ施設の整備は十分であるが、各交通機関の連携不足のため、乗り継ぎ案内や乗場案内などの案内情報が不十分となっています。  
( P 11 )

そのことで、乗り継ぎに対する不安や切符の購入の煩雑などにより、乗り継ぎ利用者には心理的な負担がかかっています。



主要交通拠点では、各交通機関の連携を図り、お年寄りや来訪者の方にも分かりやすい案内情報の充実や安心して快適に利用できる乗り継ぎ環境を確保することが必要です。

## 2) 主要交通拠点で取り組む交通施策

### 交通結節機能の強化

【乗継案内板設置，乗場案内，駐輪スペース，広告付きバス停，上屋，ベンチ設置等】

行政と交通事業者が協力し、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、上屋やベンチなどの待合い環境や乗り場案内・乗継ぎ案内等の乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。

#### 小倉都心部

小倉駅を中心に周辺のバス乗り場や観光・公共施設の周辺案内・誘導案内板の設置を行います。また、三萩野バス停や平和通りバス停など、乗り場が分散しているバス停では乗継ぎ案内、誘導案内の充実を図り、あわせて広告付きバス停、ベンチ、バスロケーションシステム等の整備を行い、待合い環境等を改善します。

また、放置駐輪対策や公共交通の利用促進を図るため、駐輪場の整備を行います。

#### 黒崎副都心

JR黒崎駅から他の公共交通乗り場まで円滑に移動できるように分かりやすい箇所へ誘導案内板を設置し、乗り継ぎ抵抗の軽減を図ります。

#### 期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・乗継利便性の向上
- ・違法駐輪・放置自転車問題の解消
- ・安全で快適な歩行や自転車通行

**公共交通施設の案内情報の充実** 【ICTを活用した総合情報マップ，乗り継ぎ案内，等】

#### 小倉駅・黒崎駅

交通事業者と行政が連携・協力して、ICTを活用して市内全ての公共交通の路線、時刻表、乗り場などを集約した情報を提供する「総合公共交通情報システム」を制作し、総合的な公共交通情報を提供します。

#### 多くの人が集まる商業施設等

商業事業者に協力してもらい、店舗に公共交通機関の案内等を表示していきます。

#### 期待される効果

- ・乗り継ぎ利便性の向上
- ・公共交通の利用促進

## 【交通拠点】

### 1) 交通課題

#### 乗り継ぎ施設の充実と快適な乗り継ぎ環境の確保

交通拠点では、バス・タクシー・送迎車などの乗降場や駐輪場などの乗り継ぎ施設の整備が不十分な箇所があります。(P11)

そのため、周辺道路における違法駐停車や歩道上における違法駐輪や放置自転車による通行障害が見られます。(P11)



交通拠点では、鉄道駅等におけるバス・タクシー・送迎車などの乗降場や駐輪場などの乗り継ぎ施設の充実、バリアフリー化など、誰もが利用しやすい快適な乗り継ぎ環境を確保することが必要です。

## 2) 交通拠点で取り組む交通施策

### 交通結節機能の強化

【乗継案内板設置，乗場案内，駐輪スペース，広告付きバス停，上屋，ベンチ設置等】

行政と交通事業者が協力し、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、上屋やベンチなどの待合い環境や乗り場案内・乗継ぎ案内等の乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。

### 主要バス停

門司駅・幸町・第一二島バス停など、バスと鉄道・タクシー・自転車等の交通結節点においては、乗継ぎ案内、誘導案内の充実を図り、あわせて広告付きバス停、ベンチ、タクシーベイ、駐輪場等の整備を行い、待合い・乗継ぎ環境を改善します。

### 停留場・鉄道駅

徳力公団前・北方停留場、三ヶ森駅など、乗り場までの誘導案内板を設置し、あわせて駐輪場の整備を行い乗継ぎ環境を改善します。

#### 期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・乗継利便性の向上
- ・違法駐輪・放置自転車問題の解消
- ・安全で快適な歩行や自転車通行

### 駅前広場の整備

折尾駅、城野駅、下曽根駅など、主要な鉄道駅の駅前においては、バス、タクシー、送迎車の駐停車スペース、自転車駐輪場等を一体的に設置する「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、公共交通の利便性を向上します。

#### 期待される効果

- ・公共交通の利用促進
- ・まちの玄関口としてのシンボル性やランドマーク機能の向上

## 【生活交通拠点】

### 1) 交通課題

#### 快適な乗り継ぎ環境と待合い環境の確保

交通拠点へアクセスすることができる生活交通拠点では、既存の路線バスとおでかけ交通の乗り場が離れていることから乗継ぎ利便性が悪い。

また、特に郊外部や高台地域では、バスの運行頻度が低く、バス停にベンチや屋根が設置されてない箇所もあり、待合い環境が悪い状況である。



生活交通拠点では、他の交通機関との乗継ぎ環境の改善や上屋やベンチなどの待合い施設の充実など、快適に利用できる乗り場や乗継ぎ環境を確保することが必要です。



## 2) 生活交通拠点で取り組む交通施策

### おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上

現在、北九州市では、地域の人々の移動手段を確保するために「おでかけ交通」を運行していますが、利用者が少なく経営的に厳しい状況です。

そこで、中谷バス停のように路線バスとおでかけ交通のバス停が離れている箇所では、「おでかけ交通」と他の交通機関との結節機能を向上させる（相互ダイヤの調整、交通結節点までの路線延伸等）ことにより乗継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。あわせて、ベンチや上屋等を整備し、待合い環境の向上を図ります。

#### 期待される効果

- ・ おでかけ交通の利用促進
- ・ おでかけ交通の維持・存続
- ・ 自家用車を利用できない環境にある多くの高齢者等の外出機会の増加

### 3) 全市的に取り組む交通施策

公共交通拠点における交通課題を踏まえて、全市的に取り組む交通施策をまとめました。

#### ICカード乗車券の導入及び共通化

交通事業者と行政が協力し、利用者の利便性向上を図るために乗車券のICカード化によるキャッシュレス化、電子マネー機能（商業施設との連携）、ポイント制などの様々な特典のある「ICカード乗車券の導入」を推進します。

また、導入が実現した際は、複数の交通事業者のICカードを乗車券や電子マネーとして相互利用できるように「ICカード乗車券の共通化」の実現に向けて更なる検討を進め、1枚のカードで市内の移動や買物が可能となることを目指します。

#### 期待される効果

- ・ 乗継ぎ時間の短縮
- ・ ポイントが運賃になるインセンティブの付与

#### バリアフリー化の推進

行政と交通事業者が協力し、主要鉄道駅におけるエレベーターや多目的トイレの設置、主要バス停におけるバスとの段差の解消、低床バスの導入等「バリアフリー化の推進」に努め、子供から高齢者まで様々な人が公共交通を利用しやすい環境の整備を進めます。

#### 期待される効果

- ・ 高齢者などの公共交通利用者の快適性や安全性の確保
- ・ 不自由な方々の外出機会の増加

## 公共交通軸

公共交通軸として必要な機能を形成するにあたり、解決すべき交通課題を整理した上で、取り組む交通施策をまとめました。

### 【主要幹線軸】

#### 1) 交通課題

##### バスの定時性・速達性の確保と信頼性向上のための新たな移動手段の検討

小倉都心～八幡～黒崎副都心、小倉都心～戸畑については、バスの運行本数が多い区間であるが、バスレーンが不連続なため、道路混雑により、路線バスの定時性・速達性が低下しています。(P5、P22)

特に、小倉都心部～八幡間については、鉄道で連絡されていないため、道路混雑や交通事故など自動車交通の影響を受けやすい路線バスのみで機能を担っています。



主要幹線軸として、路線バスの定時性・速達性の確保を図るとともに、信頼性を高めるため、新たな移動手段の確保について検討していくことが必要です。

## 2) 主要幹線軸で取り組む交通施策

### 次世代都市交通システムの検討【BRT、LRT】

公共交通の充実に向けての新たな移動手段として、バス専用レーンを走行し高頻度・高速度で、連結バス等を運行する新たなバスシステムである「BRT」環境負荷が少なく低床式の車両で乗降が快適であり、市民の方々から意見・要望が出されている「LRT」の二つの次世代都市交通システムがあります。

これらの導入にあたっては、以下のような様々な影響が考えられ、メリット・デメリットがあります。

	BRT (Bus Rapid Transit)	LRT (Light Rail Transit)
公共交通ネットワークに与える影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス専用・優先規制、乗り場の整備等により走行環境・待合環境が向上</li> <li>・軌道系交通と同程度の機能があり、既存のネットワークに与える影響なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・導入見込み路線は、既に高頻度のバス運行路線であり、競合することにより大幅に既存バスネットワークの改編が必要</li> </ul>
利用者に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バス路線を活用するため、乗継ぎによる初乗り料金や時間ロスも無く、乗継ぎ時の道路横断も必要なし</li> <li>・電停整備等が不要で、既存の車線構造に与える影響は少ない</li> <li>・LRTほど段差解消がなされない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由に路線設定できないため、乗継ぎが発生し、初乗り料金の負荷、時間のロス等の負担増</li> <li>・電停整備のため、既存道路の拡幅が必要</li> <li>・バリアフリー化が進み、高齢者・障害者に優しい</li> </ul>
沿道環境に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排気ガスはあるものの、環境配慮型車両の技術開発が進んでいる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排気ガスがなく、環境にやさしい</li> </ul>
事業の採算性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バスネットワークを活用できるため、現交通事業者による運行の継続が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管理主体と運行主体の整理が必要</li> </ul>

### 今後の方針

主要幹線軸における交通課題の早期解決を図るため、公共交通の機能を高め、利便性の向上と利用促進を図る必要があり、既存ストックを有効活用する短中期的な施策として「幹線バス路線と筑豊電鉄の高機能化」を進めます。

これらの施策実施の効果を検証するとともに、公共交通車両等の技術開発の動向を見ながら、将来、BRT・LRT等を導入する際にスムーズな移行が可能となるよう、地域に相応しい次世代都市交通システムについて慎重に検討していきます。

### 幹線バス路線の高機能化

幹線バス路線では、将来のBRT化を視野に入れながら、既存の道路ストックを有効活用してバスレーンの連続化や延伸、公共車両優先システム（PTPS）を検討・設置します。また、渋滞の多い交差点の改良、公共交通以外の都市高速道路への利用転換促進を行い、主要幹線軸の定時性・速達性を確保します。

あわせて、利用者のニーズに応じた運行ダイヤの調整、バス停整備、バスロケーションシステムの導入、バスカメラによる違法駐停車への警告、都市高速道路の活用などを実施することで、バスの利便性を向上します。

#### 期待される効果

- ・バスの定時性、速達性の確保
- ・バスの利便性向上
- ・道路交通混雑の緩和
- ・自動車利用の抑制
- ・街なか居住の促進



## 【幹線軸】

### 1) 交通課題

#### バスの定時性・速達性の確保・既存交通手段の機能強化

開発プロジェクトなど将来のまちづくりの観点から重要となる小倉都心～北九州空港、黒崎副都心～学術研究都市、折尾～学術研究都市、戸畑～若松については、路線バスのみで機能を担っています。

黒崎副都心と八幡南・直方方面を結ぶ幹線軸を担う筑豊電気鉄道は、沿線に多く人口を抱えているにも係わらず、利用者の減少が続いています。(P8)



幹線軸として、路線バスの定時性・速達性の確保・既存交通手段の機能強化を図るとともに、特に開発プロジェクト関連軸については、新たな移動手段の導入について検討していく必要があります。

## 2) 幹線軸で取り組む交通施策

### 幹線バス路線の高機能化

幹線バス路線では、既存の道路ストックを有効活用してバスレーンの連続化や延伸、公共車両優先システム（PTPS）を検討・設置します。

また、渋滞の多い交差点の改良、公共交通以外の都市高速道路への利用転換促進を行い、幹線軸の定時性・速達性を確保します。あわせて、利用者のニーズに応じたダイヤの調整、バスロケーションシステムの導入、都市高速道路の活用など、バスの利便性を向上します。

また、主要な開発プロジェクトである学術研究都市～折尾・黒崎間を結ぶ区間については、今後交通需要の増加が予想されるため、より機能の高いシステムの導入について検討していきます。

#### 期待される効果

- ・バスの定時性、速達性の確保
- ・バスの利便性向上
- ・自動車利用の抑制
- ・道路交通混雑の緩和
- ・街なか居住の促進

### 筑豊電気鉄道の高機能化

利用者の減少傾向が続き、厳しい経営状況にある、既存の筑豊電気鉄道においてホームの嵩上げ、車両の低床化、案内情報の充実、駐輪場などの乗継ぎ環境を改善することにより、八幡西区と直方を結ぶ重要な鉄道路線の維持存続を図ります。

#### 期待される効果

- ・利用者の増加
- ・持続可能なサービスの提供
- ・地域活力の向上
- ・環境負荷の軽減

**新規鉄道路線の検討【北九州空港アクセス鉄道構想、洞海湾横断鉄道構想】**

現在鉄道で連絡されていない若松～戸畑、小倉～北九州空港については、現在、以下に示す構想の調査・研究が進められています。

	北九州空港アクセス鉄道構想	洞海湾横断鉄道構想
概要	都心・小倉駅と北九州空港とを鉄道で直結し、速達性、定時性を確保することで、空港のアクセス利便性の向上を目指すもの	若松駅と戸畑駅との間、約 2 kmを海底トンネルで結ぶことにより、都心・小倉駅から折尾駅までの約 19 kmを利便性の高い都市鉄道として再整備するもの
課題	事業採算性の確保	事業採算性の確保

**今後の方針**

過年度の調査成果の必要性などを踏まえて、継続して検討を行います。

## 【支 線】

### 1) 交通課題

#### 地域の実情に応じたサービスを提供する生活交通手段の確保・維持

利用者減少に伴いバス路線が廃止され、乗合バスのサービスが提供されていない地域がある。

郊外部や街なかでの支線では、おでかけ交通等により、移動手段は確保されているが、利用需要が低く採算性が厳しいことから、一部の地域では休止している地域がある。



支線として、地域の実情に応じたサービスを提供するとともに利用促進に向けた取り組みを行うことで、生活交通手段を確保・維持していくことが必要です。

### 2) 支線で取り組む交通施策

#### おでかけ交通への支援強化

現在、北九州市では、地域の人々の移動手段を確保するために「おでかけ交通」を運行していますが、利用者が少なく経営的に厳しい状況です。利用促進 PR や利便性向上策等と合わせて、新たな支援制度について検討し、おでかけ交通の維持・存続に努めます。

#### 期待される効果

- ・ おでかけ交通の利用促進
- ・ おでかけ交通の維持・存続
- ・ 自家用車を利用できない環境にある多くの高齢者等の外出機会の増加

#### 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の集積がある地区において、モビリティマネジメントの実施とあわせて、公共交通利用に必要な情報を提供するとともに、主要鉄道駅等から通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。

#### 期待される効果

- ・ 過度なマイカー通勤の抑制
- ・ 環境負荷の軽減

### (3) 「道路交通」に関する交通課題と取り組む交通施策

本市における交通の現状を踏まえて、「道路交通」に関する交通課題を整理し、望ましい交通体系の実現に向け、道路交通軸（自動車交通軸、歩行者・自転車交通の基本的方向）の機能を形成し高めるために、取り組むべき交通施策をまとめました。

#### 【自動車交通軸】

自動車交通軸としての必要な機能を形成するにあたり、解決すべき交通課題を整理した上で、取り組むべき交通施策をまとめました。

#### 1) 交通課題

##### 拠点間の速達性・定時性の確保

ボトルネック箇所、主要渋滞ポイントの点在など国道を中心に交通混雑が発生しています。(P22)

また、交通混雑による速度低下などで、拠点間相互、高速道路と拠点間の定時性・速達性が損なわれています。

地域の活力を向上させるためには、ボトルネック箇所の解消、既存施設の有効活用、道路ネットワークの整備等を行い、道路の交通混雑を図り、拠点間の速達性・定時性の確保を図ることが必要です。

##### 都市高速道路の利用促進

国道を中心とした交通混雑が残存している一方で、都市高速道路の利用台数は、年々減少しています。(P22)

道路の交通混雑の緩和や環境負荷の軽減を図るためには、既存施設である都市高速道路を有効に活用し、利用の促進を図ることが必要です。

##### 円滑な自動車利用環境の確保

街なかや公共交通拠点を中心に、荷捌き車輛や客待ちタクシーなどの違法駐停車による道路交通の阻害が見られます。(P22)

違法駐停車の排除による円滑な自動車利用環境の確保が必要です。



## 2) 自動車交通軸で取り組む交通施策

### 都市計画道路の整備・都市計画道路網見直し

【真に必要な道路網の計画・整備、長期未着手区間の変更・廃止】

本市の物流・交通ネットワークを形成するため、社会情勢の変化やまちづくりの方向性の転換などを踏まえ、整備が必要な路線・区間については、優先度の高い区間から着実に整備を進めていくとともに、未着手の路線については整備の必要性（継続・変更・廃止）について検討していきます。また、幹線バス路線で十分な道路幅員が確保できていない区間については優先的に整備を進めていきます。

#### 期待される効果

- ・ 自動車の走行性の向上
- ・ 道路交通混雑の緩和
- ・ 交通事故の減少
- ・ 防災活動の円滑化
- ・ 中心市街地の活性化
- ・ 環境負荷の軽減

### 鉄道連続立体交差化

駅周辺の鉄道を連続立体交差化することにより、踏切の除去によって自動車交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた市街地を一体化し、回遊性を高めます。

#### 期待される効果

- ・ 交通の円滑化
- ・ 鉄道駅へのアクセス強化

### 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することにより、一般道路の混雑緩和や環境負荷軽減に努めます。また、都市高速道路における ETC の設置に伴う割引や、新たな料金制度の導入により都市高速道路の利用促進を図ります。

#### 期待される効果

- ・ 大型車の誘導による物流の効率化
- ・ 都市高速道路の利便性向上
- ・ 自動車交通の円滑化

### 道路空間の有効活用

バスレーンにおいて、バス運行時間外のバスペイをタクシーペイや荷捌きペイへの有効利用を検討し、あわせてバスレーンでの違法駐停車の取締り強化を図り、公共交通の利便性向上に努めます。また、一般道路においても右折レーンや交差点の改良を行い、あわせて違法駐停車の取締りを強化することで自動車交通の円滑化を図ります。

道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化等を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。

#### 期待される効果

- ・公共交通の利便性向上
- ・自動車交通の円滑化
- ・環境負荷の軽減

### 新規道路の整備 【関門海峡道路】

#### 今後の方針

「関門海峡道路」は、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し、災害等に備えた代替機能を確保するために必要な道路です。

今後は、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。

## 【歩行者・自転車交通の基本的方向】

道路交通軸の中で、歩行者・自転車交通の基本的方向を実現するにあたり、解決すべき交通課題を整理した上で、取り組むべき交通施策をまとめました。

### 1) 交通課題

#### 徒歩・自転車の利用促進

短距離の移動においても、徒歩・自転車利用から自動車利用への転換が進んでいます。  
(P20)

徒歩や自転車利用の利便性・快適性の向上を図り、道路の交通混雑の緩和、環境負荷の軽減に貢献できるように、徒歩・自転車利用の促進を図ることが必要です。

#### 安全で快適な徒歩・自転車利用環境の確保

北九州市の歩道整備状況は約 24%と低く、また整備されている歩道についても幅員等が不連続な区間があり、徒歩や自転車利用の環境は、不十分な状況です。(P20)

また、駅周辺の歩道における違法駐輪・放置自転車による通行障害や自転車交通事故の増加など、徒歩・自転車利用の環境は悪化しています。

安全で快適な徒歩・自転車利用環境の確保、更には徒歩・自転車利用の促進を図るためにも、安全で快適な利用環境への改善が必要です。

### 2) 歩行者・自転車交通で取り組む交通施策

#### 道路空間の有効活用

徒歩・自転車利用の利便性・快適性・安全性の確保を図るために、自転車専用レーンの導入により、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離します。

また、鉄道駅の周辺道路における歩道の段差解消、点字ブロックの設置等のバリアフリー化を推進し、歩行者や自転車利用環境を改善します。

道路環境機能を発揮するために、道路空間の緑化等を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。

#### 期待される効果

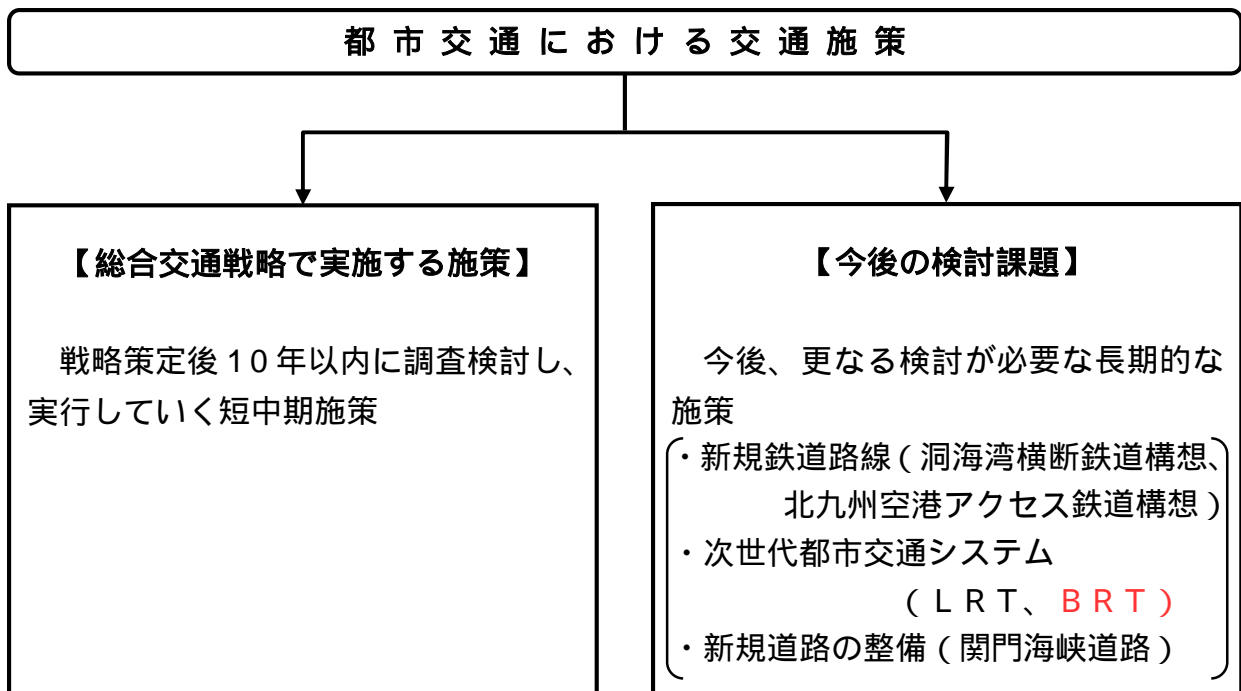
- ・ 徒歩・自転車利用の促進
- ・ 交通事故の減少
- ・ 環境負荷の軽減

## 4.2 総合交通戦略における交通施策の対応

### (1) 総合交通戦略において取り組む交通施策の対応方針

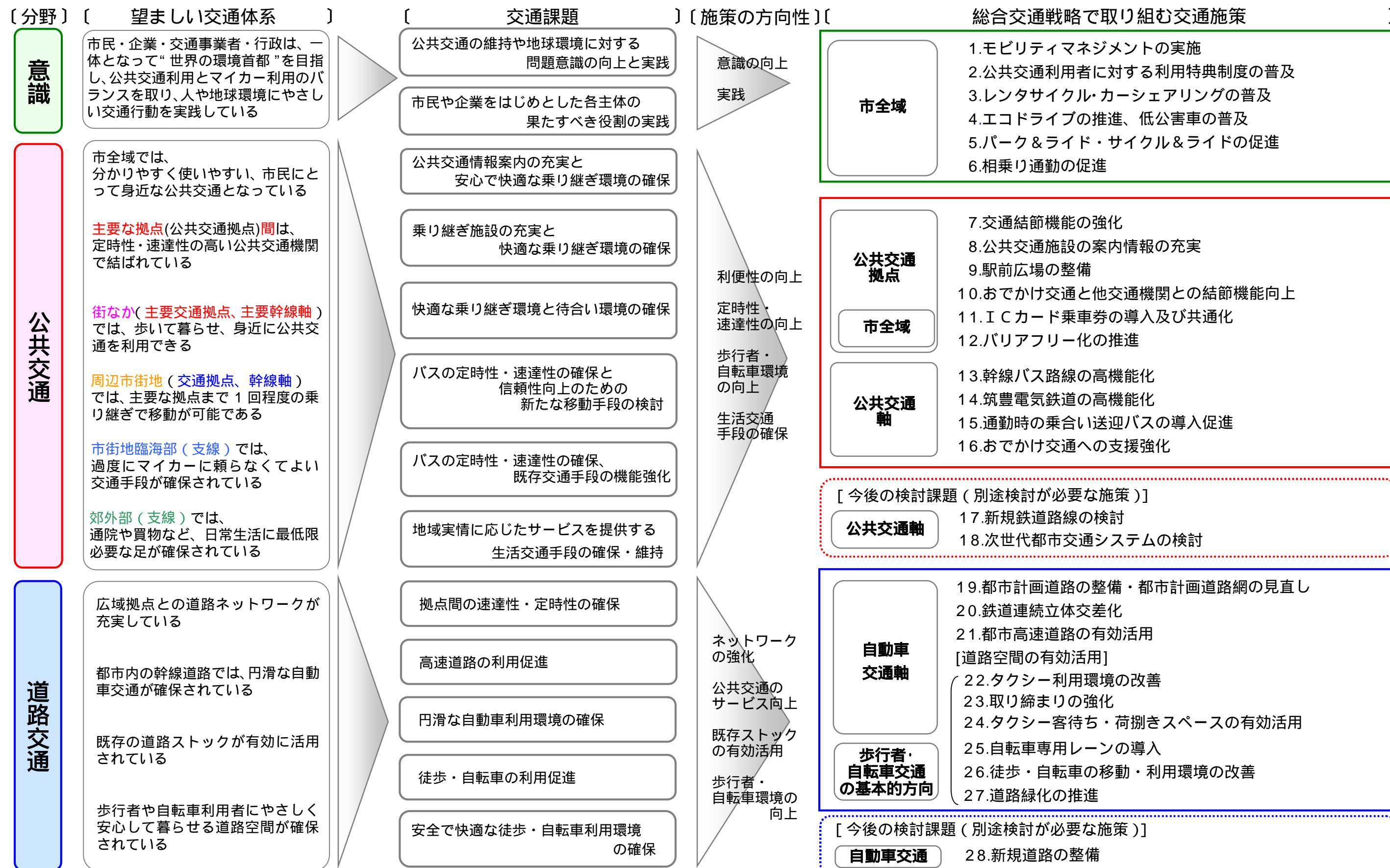
総合交通戦略において取り組む交通施策は、戦略策定後 10 年以内に調査・検討し、実行していく短・中期の交通施策とします。

一方、現在調査・研究が実施されている新規鉄道路線（洞海湾横断鉄道、北九州空港アクセス鉄道）の導入や新規道路（関門海峡道路）の整備、さらには、環境負荷の低減やバリアフリーの観点から近年注目を集めている次世代都市交通システム（LRT（Light Rail Transit）・BRT（Bus Rapid Transit））については、調査・研究に膨大な時間と関係機関相互の調整を要するものと考えられ、今後更なる継続的な検討が必要であると判断し、今後の検討課題と位置付けました。



(2) 交通施策のまとめ

本市における望ましい交通体系の実現に向け、以下のとおり総合交通戦略で取り組むべき施策を3つの分野でまとめました。





## 【 公共交通に関する主要な取り組みイメージ 】

総合交通戦略の中で、公共交通に関する主要な取り組みのイメージを以下に整理しました。  
また、公共交通に関する施設整備にあたっては、機能性や街の景観に配慮していきます。

### 主要幹線軸での取り組み

バスカメラ バスレーン 待合い環境の改善  
公共車両優先信号

幹線バス路線の高機能化

### 交通拠点での取り組み

周辺案内 バスロケーションシステム 乗り継ぎ案内 タクシー乗り場  
広告スペース 誘導サイン 自転車駐車場

バスロケーションシステム  
バスの発着時刻を案内  
商業施設

交通結節点整備イメージ(バス停)

自転車駐車場 広告付きバス停 平和通りバス停  
福岡市 病院

交通結節機能の強化

### 主要交通拠点での取り組み

小倉駅 誘導案内

乗り場案内 乗継ぎ案内 周辺案内

公共交通施設の案内情報の充実

### 幹線軸での取り組み

電車とバスの乗継利便性を向上  
広島市

車両更新、バリアフリー化  
筑豊電気鉄道の高機能化

### 支線での取り組み

おでかけ交通の利用を促すPR活動や新たな支援制度を検討

枝光地区 平尾台地区

おでかけ交通への支援強化



### 市全域での取り組みイメージ

時刻表 バス乗継案内  
公共交通のわかりやすい情報を提供

【取り組みの対象】  
住宅地 学校 企業・工場

現在の移動手段 将来の移動手段  
地球環境にやさしい行動へ変化

モビリティマネジメントの実施



## 【 道路交通に関する主要な取り組みイメージ 】

総合交通戦略の中で、道路交通に関する主要な取り組みのイメージを以下に整理しました。

### 自動車交通軸での取り組み

【整備前】



【整備後】



都市計画道路の整備

【整備前】



【整備イメージ】



鉄道連続立体交差化



### 歩行者・自転車交通での取り組み



歩道と自転車道の分離

【整備前】



【整備後】



道路のバリアフリー化

# 5章 計画目標の設定

北九州市では、本年7月22日に「環境モデル都市」に認定され、低炭素社会の実現に向け様々な取り組みが始まっています。そこで、4章で立案した総合交通戦略に基づき、望ましい交通体系の実現に向け、環境モデル都市で提案された2030年と2050年の目標内容を見据えて、概ね10年後の計画目標を設定しました。

## 5.1 環境モデル都市の概要

本年7月に選定された「環境モデル都市」の概要は、以下に示すとおりです。

テーマ

成長するアジアの低炭素社会づくりを牽引する  
「アジアの環境フロンティア都市」の実現

基本理念

産学官民に備わる地域の環境力を結集し、  
「世代を越えて豊かさを貯蓄していくストック型社会の構築」

基本方針

1. 産業都市としての低炭素社会づくりのあり方
2. 少子高齢化社会に対応した低炭素社会づくりのあり方
3. アジアの低炭素化に向けての都市間環境外交のあり方

取組み方針

- 5つの考え方のもとに、取組み方針を提案している。
1. 低炭素社会を実現するストック型都市への転換
  2. 低炭素化に貢献する産業クラスターの構築
  3. 低炭素社会を学び行動する学習・活動システムの整備
  4. 低炭素社会づくりを通じての豊かな生活の創造
  5. 低炭素づくりのアジア地域への移転

二酸化炭素削減目標

### 【CO<sub>2</sub>削減目標1】

工業地域と市街地が近い特性を活かした「エネルギー利用の少ないコンパクト都市」づくりを進めて、市内のCO<sub>2</sub>の排出量を2005年度に比べ、

都市域内でCO<sub>2</sub>削減量  
2030年に30% (470万トン)  
2050年に50% (800万トン)

### その内、「高効率交通システムの構築」での目標【交通戦略で対応】

取り組み内容	2013年	2030年	2050年	備考
公共交通分担率	20% (現状のまま)	30%	30%	自家用車比較
CO <sub>2</sub> 削減量	0.4万トン	9.2万トン	9.7万トン	公共交通利用者増加 + エコドライブの推進

### 【CO<sub>2</sub>削減目標2】

北九州市が築いてきたアジア諸都市とのネットワークを拡大し、都市間環境外交を通じて2005年度に比べ、

アジア地域で本市CO<sub>2</sub>排出量にあたる削減量  
2030年に58% (900万トン)  
2050年に150% (2,340万トン)

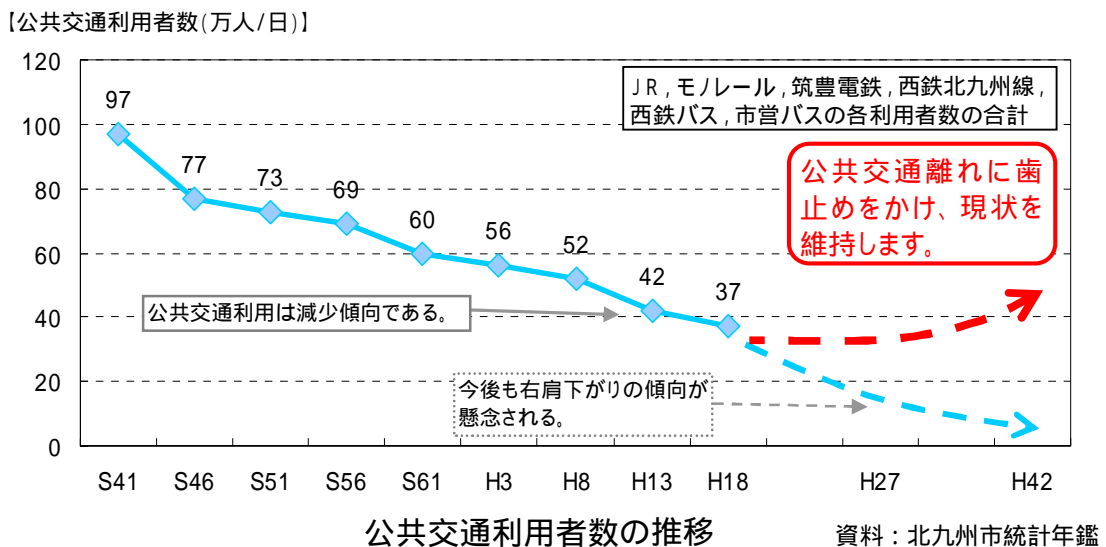
2030年 計88%      2050年 計200% CO<sub>2</sub>削減

## 5.2 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、本計画で掲げている“望ましい交通体系”を目指すため、以下に示す4つの点を考慮することとしました。

### 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。



### 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大きな政策目標を掲げます。

### わかりやすく定量的な目標

総合交通戦略では、『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。

### 効果計測が可能な目標

総合交通戦略は、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。

## 5.3 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計画目標を設定しました。

さらに、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ました。

#### 公共交通の利用動向を見据えた目標

公共交通利用者の減少が続く中、市民の移動手段を確保し維持していくために、「まずは、公共交通離れに歯止めをかけ、長期的には、公共交通利用者を増やすこと」を計画目標の柱とします。

#### 基本方針に対応した目標

3つの基本方針に示された内容を、**分かりやすく定量的な指標で、かつ、効果が計測可能な指標**となるように、以下のとおりに設定します。

超高齢社会における市民の足の確保	公共交通人口カバー率
地球環境にやさしい交通手段の利用促進	自家用車 CO <sub>2</sub> 排出量
利用しやすく安心して快適な交通体系の構築	公共交通分担率

#### まずは、公共交通離れに歯止めをかけます。

計画目標  
(概ね10年後)

1. 公共交通人口カバー率... 現状の80%を維持する
2. 公共交通分担率(1) ... 現状の20%を維持する
3. 自家用車 CO<sub>2</sub> 排出量 ... 約1% ( 7,000t-CO<sub>2</sub> ) を(2) 削減する

#### 長期的には、公共交通利用者を増やします。

長期目標

- 公共交通分担率(平成42年) ... 30% (1)
- 自家用車 CO<sub>2</sub> 排出量
- ・平成42年 ... 約13% ( 92,000t-CO<sub>2</sub> ) 削減 (2)
  - ・平成62年 ... 約14% ( 97,000t-CO<sub>2</sub> ) 削減 (2)

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CO<sub>2</sub>排出量(697,000t-CO<sub>2</sub>)をもとに算出しています。



## (2) 公共交通人口カバー率

### 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、他都市とくらべ比較的高い水準ですが、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。



空白地域の人口 (千人)

	空白地域
市街化区域人口	127
市街化調整区域人口	79
計	206

北九州市総人口  
994 千人

注)平成 17 年国勢調査より集計

公共交通カバー地域	公共交通カバー地域
空白地域(市街化区域)	空白地域(市街化区域)
空白地域(市街化調整区域)	空白地域(市街化調整区域)
市街化区域	市街化区域
市街化調整区域	市街化調整区域
バス路線(西鉄、市営、おでかけ)	バス路線(西鉄、市営、おでかけ)
JR	JR
筑鉄	筑鉄
モノレール	モノレール
高規格幹線道路	高規格幹線道路
都市高速道路	都市高速道路

北九州市における公共交通カバー地域と空白地域(再掲)

公共交通空白地域とは、市街化区域内で鉄道駅から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。

$$\frac{994 - 206}{994} = 80\%$$

### 計画目標値

公共交通人口カバー率(公共交通空白地域以外の人口割合)は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の公共交通路線を維持します。

公共交通人口カバー率は、現状(平成17年現在)の80%を維持します。

### 効果計測の手順

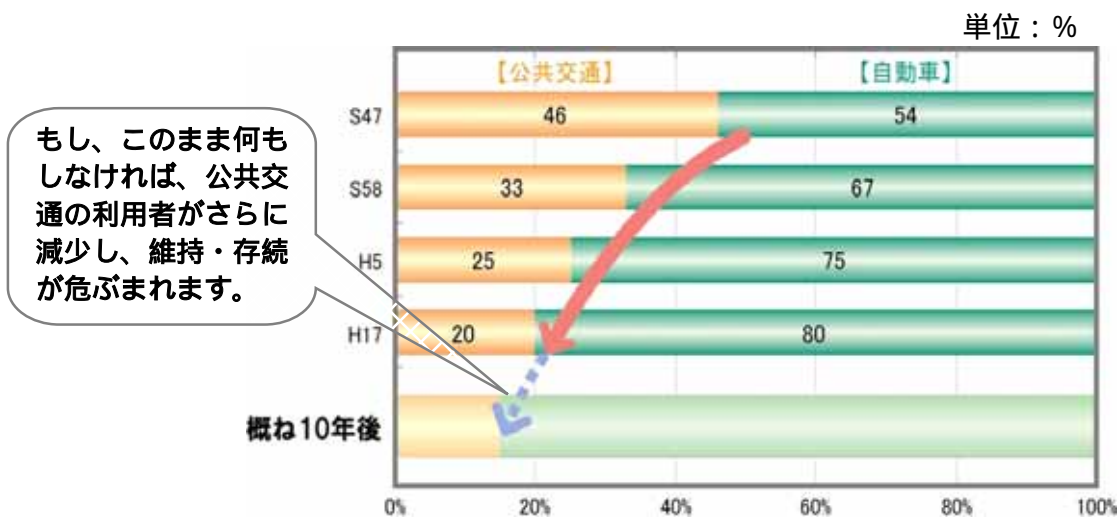
路線バス(おでかけ交通を含む)や鉄道等の乗合輸送サービスを提供している地域の人口を、地域分析で設定している250mメッシュの人口と、公共交通運行本数を計測することで効果の把握を行います。

### (3) 公共交通分担率

#### 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あります。

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。



北九州市における公共交通利用分担率の推移

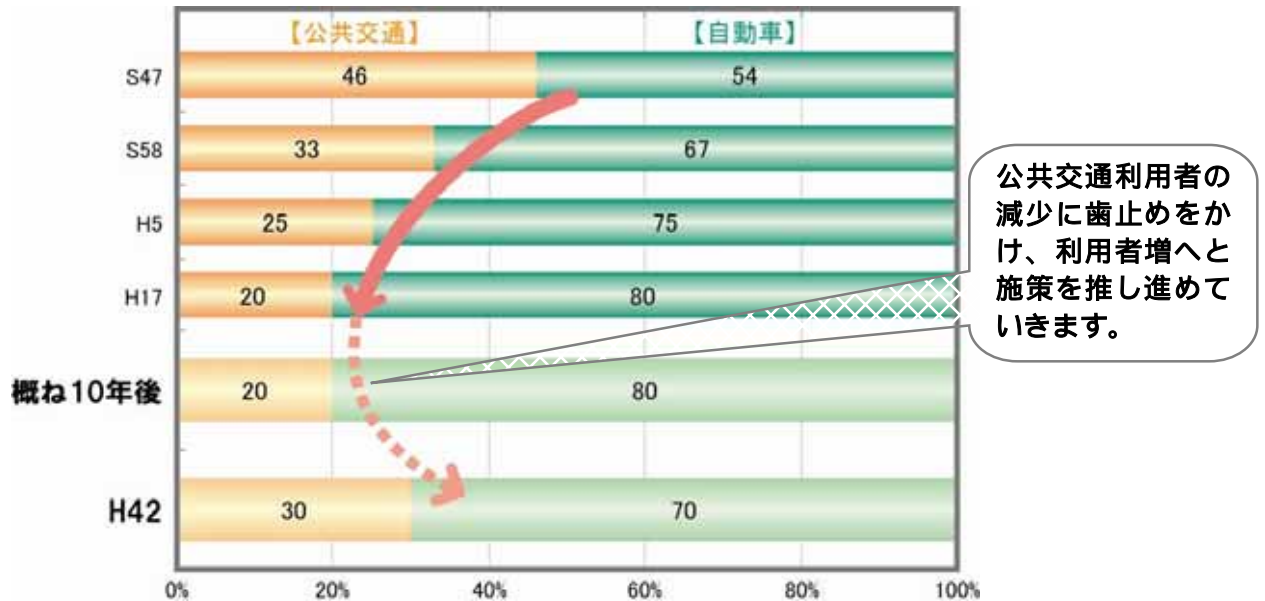
注) 北部九州PT調査より。徒歩・二輪車を除く。

### 計画目標値

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。

さらに、**将来（平成42年）は、公共交通分担率30%**を目指します。



**公共交通分担率は、現況（平成17年現在）の20%を維持します。**

さらに長期的（平成42年）には、公共交通分担率を30%（ ）に向上させます。

計画目標及び長期目標については、低炭素社会への転換を進める「都市と暮らしの発展プラン」の一環に位置付けられる環境モデル都市に掲げる運輸部門での目標値（中期目標年次；2030年(平成42年)）との整合を図ります。

### 効果計測の手順

公共交通利用者を経年的に把握し、その利用者増分を自動車利用者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。

さらに、効果の計測に際しては、住民基本台帳等により人口動向を反映させます。

#### (4) 自家用車CO<sub>2</sub>排出量

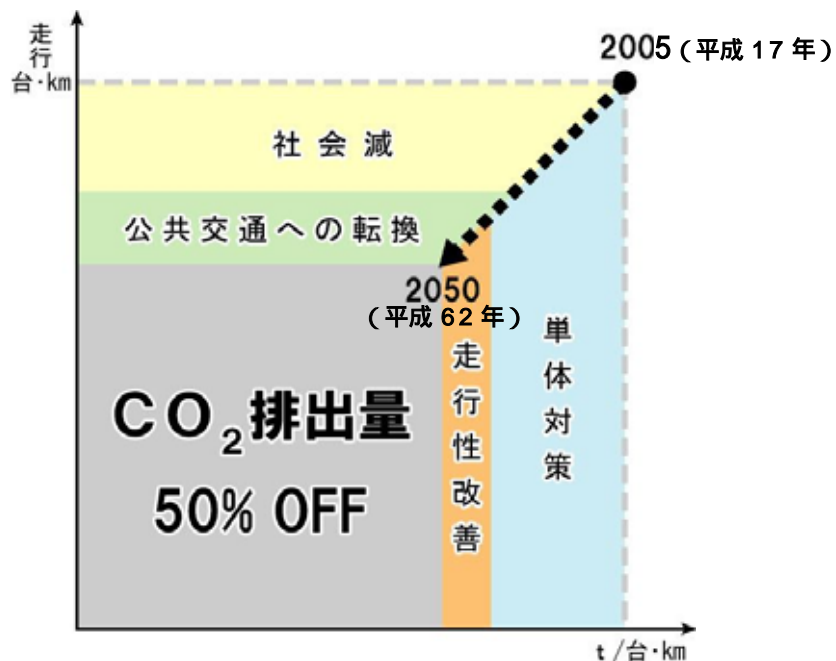
##### 設定の背景

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。

さらに、京都議定書に基づく第一約束期間を迎え、温室効果ガスの削減目標(平成2年時点の6%減)の実現に向けて様々な取り組みが行われています。

本市においても、環境モデル都市の指定を受け地球環境の改善に向け先進的な取り組みがなされようとしています。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。

また、環境モデル都市の取り組みでは、“低炭素社会を実現するストック型都市への転換”に向け、具体的な取り組みの一つである「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)」が計画されています。



環境モデル都市 [ 運輸部門 ] におけるCO<sub>2</sub>削減イメージ

環境モデル都市の [ 運輸部門 ] におけるCO<sub>2</sub>削減目標は、次の4つの対応により、2050年(平成62年)でCO<sub>2</sub>排出削減量50%の達成を目指しています。

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。

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。

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。

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。

### 計画目標値

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-CO<sub>2</sub>のCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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。

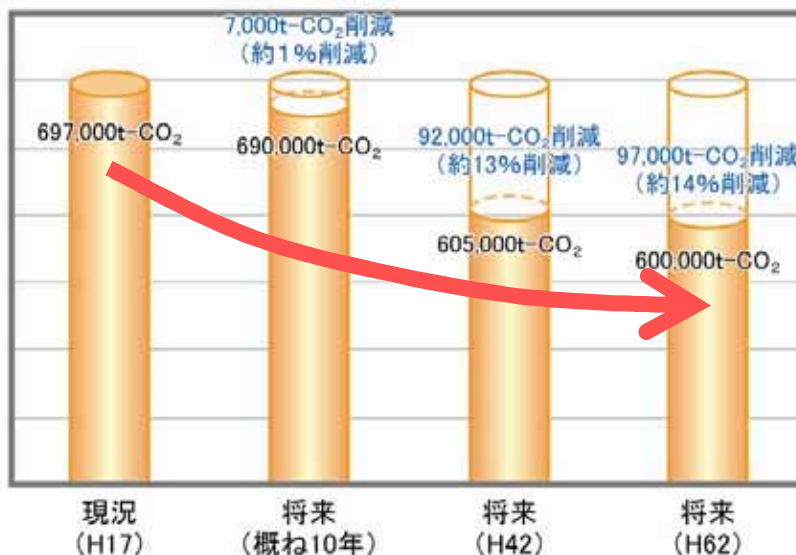
さらに、目標達成に向けて様々な施策・取り組みを一体的に着実に進めていき、将来において、平成42年で92,000 t-CO<sub>2</sub>（約13%削減）、平成62年で97,000 t-CO<sub>2</sub>（約14%削減）の削減を目指します。

自家用車<sup>(1)</sup>CO<sub>2</sub>排出量は、現況（平成17年現在）の

約1%、7,000 t-CO<sub>2</sub>を削減します。(2)

長期的には、（平成42年）約13%（92,000 t-CO<sub>2</sub>）削減(3)

（平成62年）約14%（97,000 t-CO<sub>2</sub>）削減(3)



計画目標値は、環境モデル都市における「高効率交通システムの構築」に向けた取り組みによるCO<sub>2</sub>排出削減量であり、運輸部門全体のCO<sub>2</sub>排出削減量の一部です。

- 1：自家用車は、自家用乗用車と軽自動車を示しています。
- 2：概ね10年後の計画目標値は、環境モデル都市に掲げる5年後の取り組み効果と中期的な取り組み効果(2030年、平成42年)をもとに、中間補正を行い算出しています。
- 3：長期的な目標については、低炭素社会への転換を進める「都市と暮らしの発展プラン」の一環に位置付けられる環境モデル都市に掲げる運輸部門での目標値（中期目標年次；2030年(平成42年)、長期目標年次；2050年(平成62年)）との整合を図ります。

なお、CO<sub>2</sub>排出量の算出に際して将来における人口は、平成42年で10%減、平成62年で20%減としています。

### 効果計測の手順

公共交通機関利用の利用者増分を従来の自家用車利用者からの転換と見なし、その台数削減によるCO<sub>2</sub>排出量を計測し、効果の把握を行います。

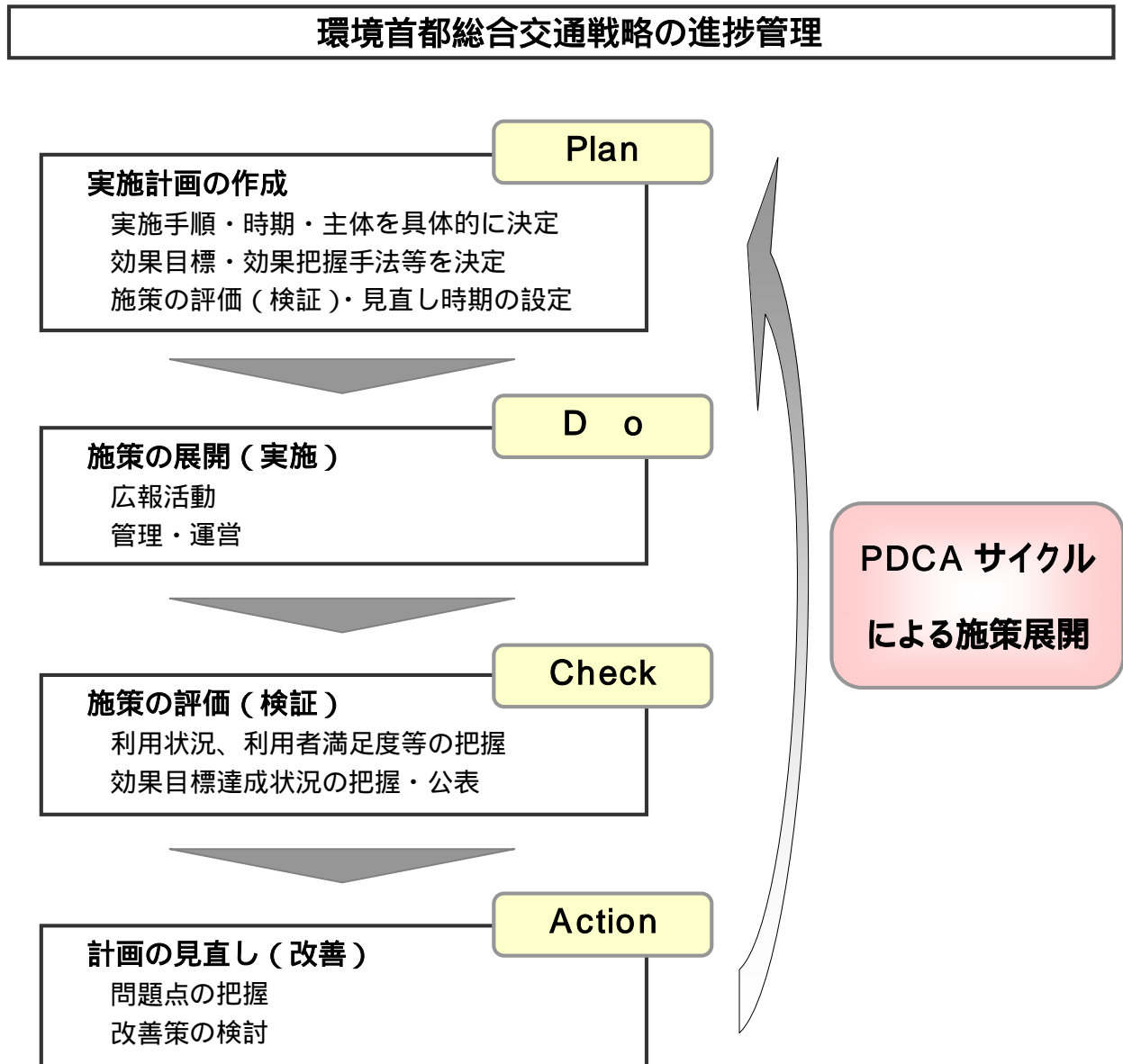
さらに、効果の計測に際しては、住民基本台帳等により人口動向を反映させます。



# 6章 戦略の進捗管理

## 6.1 環境首都総合交通戦略の進捗管理

「環境首都総合交通戦略」策定後の施策展開にあたっては、下記のPDCAサイクル「実施計画の作成」「施策の展開（実施）」「施策の評価（検証）」「計画の見直し（改善）」によって、着実に施策を進めるとともに実効性を高めていき、5章で設定した目標達成に向けて施策を実施していきます。



## 6.2 目標スケジュール

施策の検討・実施の時期については、下記のスケジュールを目標に推進していきます。

□：検討      ■：実施・継続

分野	No	施策名	短期	中期	長期
			H21～H25	H26～H30	H31～
意識	1	モビリティマネジメントの実施			
	2	公共交通利用者に対する 利用特典制度の普及			
	3	レンタサイクル・ カーシェアリングの普及			
	4	エコドライブの推進、 低公害車の普及			
	5	サイクル&ライド・ パーク&ライドなどの促進			
	6	相乗り通勤の普及・促進			
公共交通	7	交通結節機能の強化			
	8	公共交通施設の案内情報の充実			
	9	駅前広場の整備			
	10	おでかけ交通と 他交通機関との結節機能向上			
	11	ICカード乗車券の導入及び共通化	・一部共通化		
	12	バリアフリー化の推進	・公共交通車両の低床化 ・主要駅		
	13	幹線バス路線の高機能化			
	14	筑豊電気鉄道の高機能化			
	15	通勤時の乗り合い 送迎バスの導入促進			
	16	おでかけ交通への支援強化			
	17	新規鉄道路線の検討	別途検討		
	18	次世代都市交通システムの検討	別途検討		
道路交通	19	都市計画道路の整備・ 都市計画道路網見直し			
	20	鉄道連続立体交差化			
	21	都市高速道路の有効活用			
	22	タクシー利用環境の改善			
	23	取り締まりの強化			
	24	タクシー客待ち・ 荷捌きスペースの有効活用			
	25	自転車専用レーンの導入			
	26	徒歩・自転車での 移動環境・利用環境の改善			
	27	道路緑化の推進			
	28	新規道路の整備	別途検討		

## 【あ】

### ICT

『ICT』とは、Information & Communications Technology の略で、情報通信技術のことです。

### ICカード乗車券

本計画での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。

北九州市営バスでは、平成13年9月20日から導入され、西鉄バス北九州では、平成20年10月19日から一部の路線バスに導入を開始しています。

### 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。

### インセンティブ

例えば、何かを買った際に特典が付くなど、意欲を引き出すために外部から与える刺激や誘因のことです。奨励金、報奨金、優遇措置などもインセンティブの一つです。

### 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( $\text{NO}_x$ )、粒子状物質(PM)、二酸化炭素( $\text{CO}_2$ )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いった特徴があり、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おり、平成12年度に枝光地区で開始しました。

## 【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。

### キス&ライド

自宅から最寄の駅やバス停等まで自家用車で家族に送り迎えをしてもらい、そこから鉄道やバスに乗り換えて目的地へ行く方法のことです。自宅周辺に公共交通機関がない、または公共交通が不便な地域に居住されている方々に利用されることが多いです。

### 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。

### コミュニティバス

市区町村や交通事業者等が、地域住民の移動手段を確保するために、一定地域内を運行するバスのことです。市街地内にある公共交通が不便な地域において、バス運行を行うもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環する路線といった様々なタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして、全国的に急速に導入されています。

## 【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り換えて目的地へ行く方法のことです。

### 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（P81参照）BRT（P84参照）などの新たな公共交通機関のシステムのことです。

### 自転車専用レーン

自転車専用の通行帯のことです。

### 主要渋滞ポイント

市街地の一般道路で、最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上、郊外部の一般道路で、最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上、高速道路で、渋滞回数が30回/年以上または平均渋滞長2km以上の定義によって、抽出された箇所のことです。

## 【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。

### デマンドバス

(Demand Responsive Transport:DRT)

オンデマンドバス(On demand bus)の通称で、利用者のニーズ(利用したい時間や目的地)に応じて運行する路線バスのことです。運行ルートを持つ方式、経路が自由な方式等があり、公共交通が不便な地域で比較的用户の少ない(輸送密度が低い)地域に適した公共交通と位置付けられています。

### 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のもと、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。

### 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。

## 【は】

### 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。

### 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。



## 【ま】

### 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います。

### B R T

『B R T』とは、Bus Rapid Transit の略で、隔離された専用路線を走行し、近代的なバス停、ハイテク車両（連接バス）を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通のことです。既存のバス路線を機能強化して、有効活用することで安価でかつ効率的な整備が可能であることから、途上国や地形的にL R Tが導入できない地域で注目されています。

### 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。

### 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。

## 環境首都総合交通戦略策定委員会 委員名簿

	所 属	氏 名	備 考
学 職	九州大学 名誉教授	樗木 武	委員長
	九州工業大学 教授	渡辺 義則	副委員長
	北九州市立大学 教授	伊藤 解子	
	北九州市立大学 教授	乙間 未廣	
	北九州市立大学 准教授	内田 晃	
	九州産業大学 准教授	辰巳 浩	
	西南女学院大学 非常勤講師	一広 伸子	
交 通 事 業 者	九州旅客鉄道株式会社経営企画部担当部長	松本 喜代孝	
	筑豊電気鉄道株式会社取締役電車事業部長	西村 栄一	
	西鉄バス北九州株式会社常務取締役営業部長	小野 哲也	
	西鉄バス筑豊株式会社取締役社長	柴田 政範	
	西鉄高速バス株式会社取締役社長	富永 彰彦	
	北九州高速鉄道株式会社取締役総務部長	石原 精一郎	
	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	嶋田 昭二	
企 業	北九州商工会議所まちづくり推進部長	林 眞也	
	TOTO 株式会社執行役員総務部長	平野 氏貞	
市 民	北九州市自治会総連合会副会長	福井 信一	
	前北九州ミズ21委員会委員	野川 みゆき	
行 政	九州地方整備局企画部広域計画課長	佐々木 英明	
	九州地方整備局建政部都市・住宅整備課長	福本 仁志	
	九州運輸局企画観光部交通企画課長	大塚 久司	
	福岡県警察本部交通部交通規制課長	加来 保夫	
	福岡県県土整備部企画交通課長	萩尾 政男	
	北九州市建築都市局長	木下 一也	

## 環境首都総合交通策定委員会 技術部会 委員名簿

	所 属	氏 名	備 考
学 識	北九州市立大学准教授	内田 晃	部会長
	九州産業大学准教授	辰巳 浩	副部会長
交 通 事 業 者	九州旅客鉄道株式会社経営企画部副課長	原 禎幸	
	筑豊電気鉄道株式会社電車事業部長	西村 栄一	
	西鉄バス北九州株式会社営業部営業課長	中倉 淳一	
	北九州高速鉄道株式会社総務グループマネージャー	柴本 卓男	
	北九州タクシー協会専務理事	矢野 正弘	
	北九州市交通局業務課長	堤 康二	
行 政	北九州市建設局道路計画課長	横矢 順二	
	北九州市環境局都市環境管理課長	加茂野 秀一	
	北九州市建築都市局都市交通政策課長	原口 紳一	

## 環境首都総合交通戦略策定委員会の検討内容

### 【第1回 策定委員会】（平成19年 8月20日）

- 1．設置要綱について（要綱案の承認、委員長任命、副委員長任命）
- 2．北九州市の交通の現状について
- 3．北九州市が目指すべき交通体系及び問題点について

### 【第2回 策定委員会】（平成19年 12月26日）

- 1．環境首都総合交通戦略の理念（案）
- 2．環境首都総合交通戦略実現に向けての基本方針（案）
- 3．市民・企業・交通事業者・行政が果たすべき役割（方向性）～各主体間の連携強化～
  - ・ 各主体の果たすべき役割（案）
  - ・ 地域に応じたサービスレベルのあり方と地域に応じた各主体の役割（検討の方向性）

### 【第3回 策定委員会】（平成20年 3月27日）

- 1．中間とりまとめの内容について（本編、概要版）
- 2．理念と基本方針について
- 3．平成19年度「市民アンケート調査」結果

### 【第4回 策定委員会】（平成20年 8月25日）

- 1．北九州市環境首都総合交通戦略（素案）について

### 【第5回 策定委員会】（平成20年 11月12日）

- 1．北九州市環境首都総合交通戦略（案）
- 2．中間とりまとめに対する市民意見の内容及び市の考え方
- 3．今後の取り組みについて



# 北九州市環境首都総合交通戦略【本編】

平成20年12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