

北九州市環境首都総合交通戦略

— 概要版 —

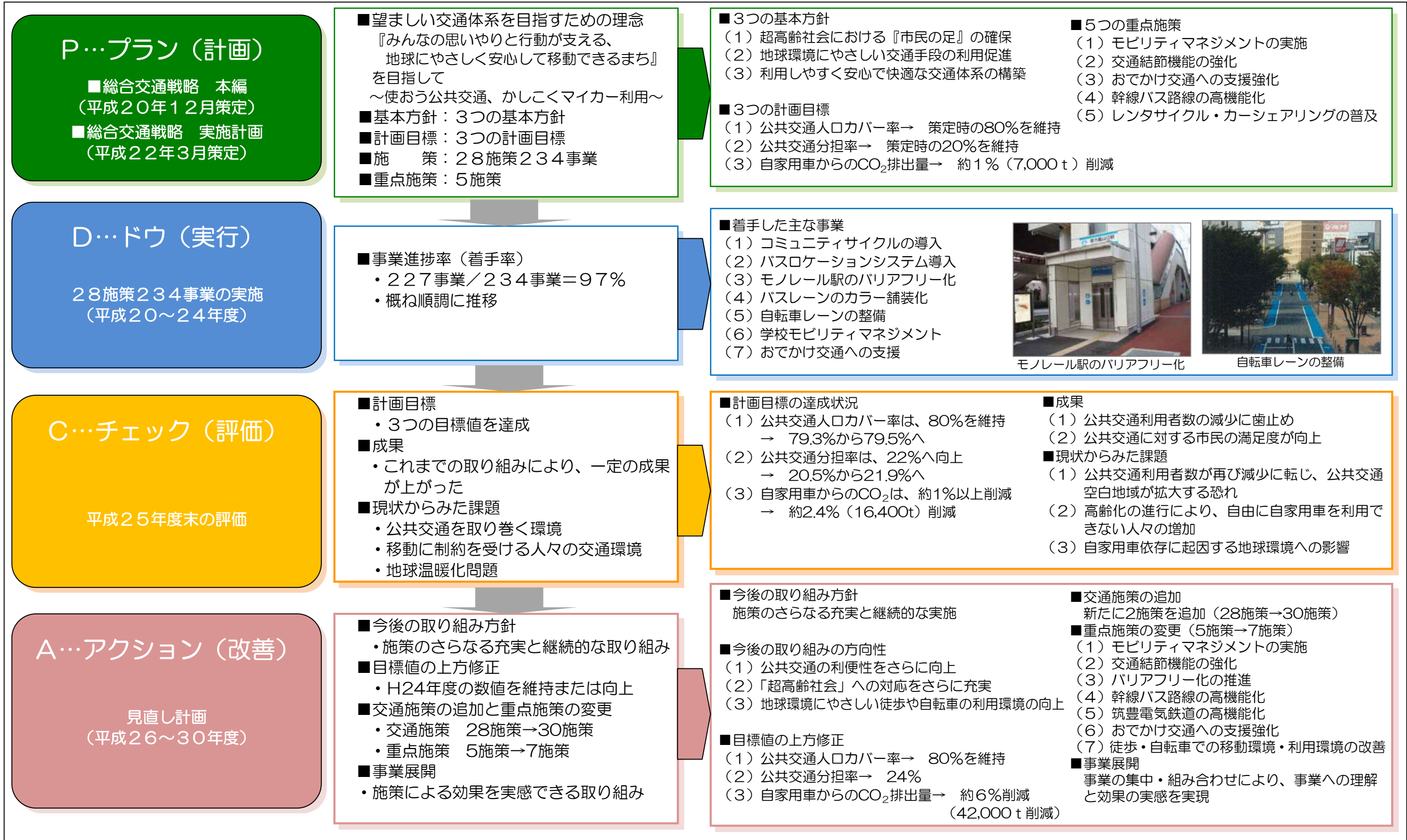
平成26年8月

北九州市

北九州市では、公共交通のサービス向上と維持・存続を図り、地球温暖化の進行にも歯止めをかけていきたいという思いを込め、本市の都市交通のあり方や短中期の交通施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成20年12月に策定しました。

交通施策の展開は策定時の概ね10年後を目標年次として、PDCAサイクルによって進められています。

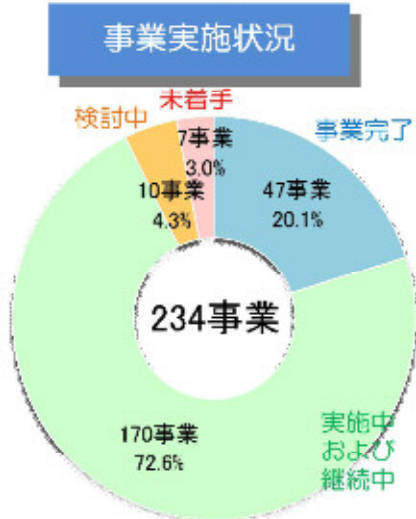
目標年次の中間年にあたる平成25年度に、策定から5年間の取り組みに対する評価（Check）を実施し、その結果を踏まえて、計画の見直し（Action）を行いました。



Do
＜実行＞

事業の進捗状況

- 交通戦略の実施計画の中で計画された234事業に対して、現在までに227事業（97％）に着手しており、順調に進捗しています。
- ソフト面では、学校MMをはじめとする「モビリティマネジメント」等を実施しています。
- 公共交通拠点においては、交通結節機能強化、案内情報の充実、バリアフリー化等に関わる事業が進捗しています。
- 公共交通軸上では、バスレーンのカラー舗装化、低床式バスの導入、おでかけ交通の運行等が行われています。
- また、自転車レーンや歩道の整備も進んでいます。



完了または実施中・継続中の主な事業

- ①ちくてつニュースレター
- ②モノレール基地駅整備
- ③自転車レーン（田原地区）
- ④モノレール駅バリアフリー化
- ⑤バスロケーションシステム導入
- ⑥案内板整備
- ⑦徳力真山出口停留場
- ⑧JR駅バリアフリー化
- ⑨バスレーンのカラー舗装化
- ⑩おでかけ交通と既存バスとの結節
- ⑪鉄道連続立体交差事業
- ⑫歩道整備
- ⑬低床式バス（西鉄バス北九州）
- ⑭低床式バス（北九州市営バス）

施策名	整備箇所
① 地域モビリティマネジメント（ニュースレターの配布）	筑豊電鉄沿線
② コミュニティサイクルの導入	小倉都心 栗田地区
③ パークアンドライドの促進	モノレール企救丘 筑鉄永犬丸
④ サイクルアンドライドの促進	筑鉄三ヶ森
⑤ バスロケーションシステム導入	黒崎バスセンター 小倉都心
⑥ 案内板整備	JR若松駅周辺
⑦ モノレール駅バリアフリー化	全駅
⑧ JR駅バリアフリー化	JR九工大前 枝光駅
⑨ バスレーンのカラー舗装化	（県）門司東本町線
⑩ おでかけ交通と既存バスとの結節	中谷バス停
⑪ 鉄道連続立体交差事業	折尾駅周辺
⑫ 歩道整備	R322城野
⑬ 自転車レーンの整備	小倉都心部 R10田原地区
⑭ 道路緑化	（部）大門木町線
学校モビリティマネジメント（学習資料の作成）	市 全 域
ノーマイカーデー実施	
低公害式、低床式バスの導入	
ICカード乗車券ポイント制度（JR九州）	
ちくてつ電車定期券・回数券利用特典	
モノレール定期利用特典	
nimocaとSUGOCAの相互利用	
広告付きバス停整備	
おでかけ交通への支援	
1日フリー乗車券の発行（社会実験）	

○:完了, ○:実施中, 継続中

Check ＜評価＞	これまでの取り組みによる成果と	●交通戦略策定後5年が経過した現時点で、策定後概ね10年後の計画目標の3指標について目標値を達成しています。
	現状における課題	●これまでの取り組みにより、一定の成果が上がっています。 ・公共交通利用者の減少に歯止めがかかりました。 ・公共交通に対する市民の満足度が向上しました。 ●現状においては、次のようなことが懸念されます。 ・公共交通利用者が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ ・高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加 ・自家用車依存に起因する地球環境への影響

計画目標の達成状況

・計画策定から5年が経過した現時点で、計画目標の3指標をすべて達成しています。

■ 計画目標の達成状況

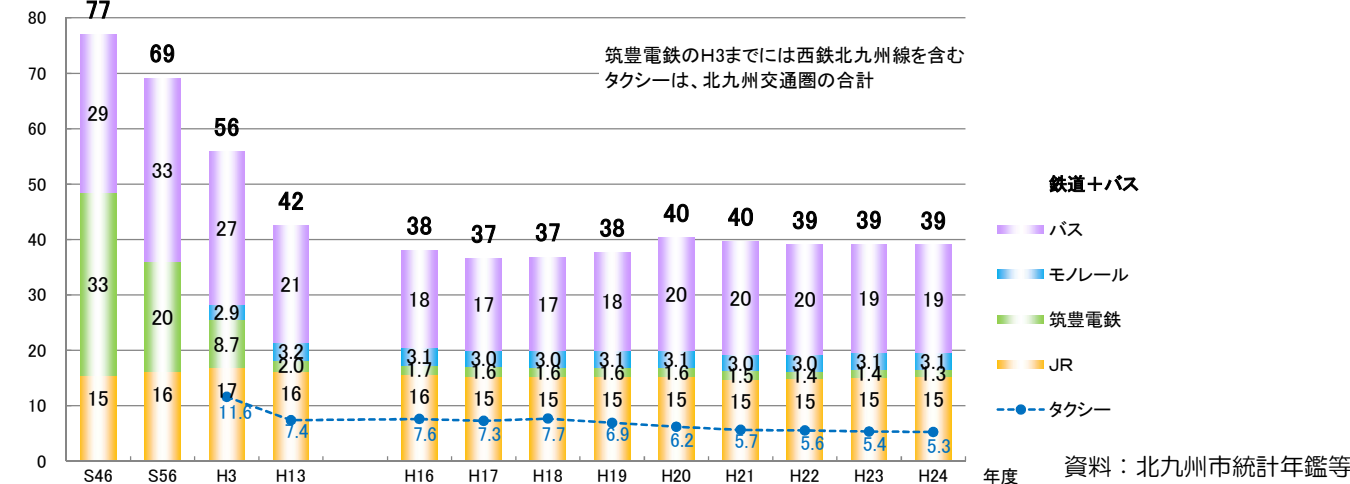
	交通戦略策定時	計画目標 (策定後概ね10年後)	現在 【 H24年度末 】	達成 状況
①公共交通人口カバー率	79.3%	現状の80%を維持	79.5%	○
②公共交通分担率	20.5%	現状の20%を維持	21.9%	○
③自家用車CO ₂ 排出量	69.7万 t-CO ₂ /年	約1%を削減 ▲7,000 t-CO ₂ /年	約2.4%削減 ▲16,400 t-CO ₂ /年	○

これまでの取り組みによる成果

公共交通利用者の減少に歯止め

・本市における公共交通利用者は、平成17年まで減少の一途をたどっていましたが、平成18年からは、増加または横ばいに転じており、総合交通戦略による成果が上がっていると考えられます。

■ 北九州市における公共交通利用者の推移



公共交通の利便性に対する市民の満足度が向上

- ・市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる市民は半数を超え、その満足度は向上しています。H21年：51.4% → H24年：55.5%
- ・交通施策の実施による公共交通の利便性が向上したことを市民が実感していると考えられます。

現状における課題

公共交通利用者が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ

- ・本市の人口は減少し続けており、今後も人口の減少が予想されます。
- ・15歳以上通学者数の減少が顕著であり、生産年齢人口（15～64歳）も減少することから、通勤・通学における公共交通利用者の減少が推察されます。
- ・公共交通利用者は、減少に歯止めがかかったものの、再び減少に転じる恐れがあります。
- ・利用者が再び減少に転じた場合には、サービス水準の低下、さらには公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加

- ・本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- ・今後もさらに高齢化が進行し、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

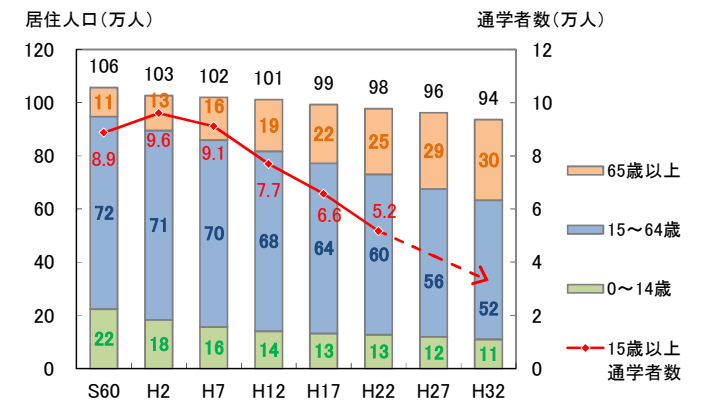
資料：同上

自家用車依存に起因する地球環境への影響

- ・本市は、他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高く、公共交通や徒歩・自転車の利用割合が低い状況にあります。
- ・自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念されます。
- ・公共交通利用促進に加え、徒歩や自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

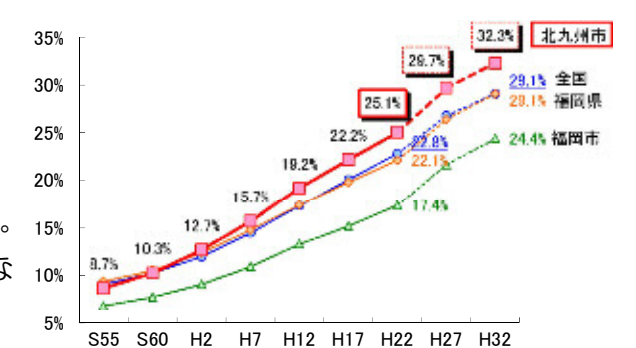
資料：国勢調査

■ 居住人口と15歳以上通学者数の推移

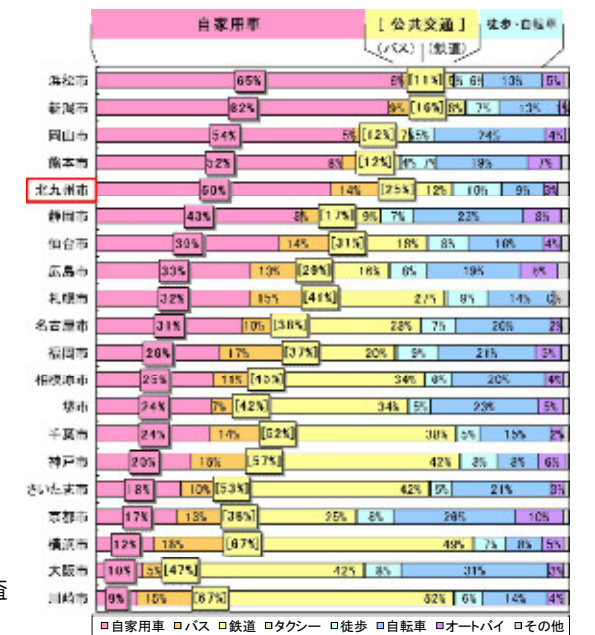


資料：平成22年までは「国勢調査」
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の
中位推計（平成25年3月推計）

■ 高齢化率の推移及び将来推計



■ 通勤・通学時の利用交通手段＜平成22年＞



Action ＜改善＞	今後の取り組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ●総合交通戦略策定時の基本方針を踏襲した上で、計画の一部を見直します。 ●「北九州市基本構想・基本計画」や「交通政策基本法」など、上位計画、関連制度・計画との連携・整合を図ります。 ●これまでの取り組みにより一定の成果が上がったことと、交通の現状からみた課題を踏まえ、施策の更なる充実と継続的な実施を行います。 ●現時点で総合交通戦略策定の概ね10年後の目標値を達成していることから、計画目標を上方修正します。 ●市民の公共交通に対する意識の向上を促すために、市民が施策による効果を実感できるような取り組みを行います。
----------------	-------------	---

総合交通戦略策定時の理念と基本方針を踏襲した上で、これまでの取り組みに対する評価と現状における課題を踏まえ、今後の取り組みの方向性を設定し、計画の一部を見直しました。

現時点で総合交通戦略策定の概ね10年後の目標値を達成していることから、計画目標を上方修正します。

これまでの取り組み に対する評価	事業は着実に進捗しており、総合交通戦略策定時の概ね10年後の目標値を達成するなど、一定の成果が上がっています。
---------------------	---

- 交通戦略策定時の公共交通分担率の計画目標は、策定時の20%を維持することとしていましたが、策定後5年が経過した現時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。
- これまでの5年間で当初の目標値から約2%向上したことをふまえ、今後5年においても同様の向上を目指して、公共交通分担率の計画目標値を24%に上方修正します。
- 自家用車からのCO₂排出量についても、交通戦略策定時の計画目標（約1%削減）を上回る約2.4%の削減となっており、今後の5年間で、公共交通分担率の計画目標値の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

施策の更なる充実と継続的な実施を行います。

総合交通戦略 における理念 と基本方針	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		
	利用しやすく安心して 快適な交通体系の構築	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

現状からの 課題	公共交通利用者数が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ	高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加	自家用車依存に起因する地球環境への影響
-------------	-----------------------------------	-------------------------------	---------------------

今後の 取り組みの 方向性	公共交通の利便性をさらに向上させます	「超高齢社会」への対応をさらに充実させます	地球環境にやさしい徒歩や自転車の利用環境を向上させます
---------------------	--------------------	-----------------------	-----------------------------

計画の見直し のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ●計画目標：現時点で計画目標値を達成していることから、目標値を上方修正します。 ●交通施策：策定時の交通施策は継続することとし、今後の取り組みの方向性に沿って、新たな施策を追加して充実させるとともに、重点施策を一部見直します。 ●事業展開：市民が施策の効果を実感できるような事業展開を進めます。
-----------------	---

望ましい交通体系の実現

■ 計画目標の見直し

指標	当初計画		見直し計画	
	目標設定の基準値 【H20】	10年後の目標値 【H30】	現在の数値 【H24末】	新たな目標値 【H30】
①公共交通人口カバー率	79.3%	80%	79.5%	80%
②公共交通分担率	20.5%	20%	21.9%	24%
③自家用車CO ₂ 排出量 <small>※CO₂排出量については、H20の基準値に対する削減量</small>	69.7万 t-CO ₂ /年	69.0万 t-CO ₂ /年 約1% (▲0.7万 t) を削減	68.1万 t-CO ₂ /年 約2.4% (▲1.6万 t) を削減	65.5万 t-CO ₂ /年 約6% (▲4.2万 t) を削減

- ①公共交通人口カバー率 公共交通カバー地域に居住する人の割合
(公共交通カバー地域は、「鉄道駅から500m以内」または「バス停から300m以内」とする。ただし、標高50m以上の高台地区は「バス停から100m以内」とする。)
- ②公共交通分担率 人が移動する際に公共交通を利用する割合 (徒歩・二輪車利用は除外して算定)
- ③自家用車CO₂排出量 自家用車から排出する二酸化炭素量 (目標値は、H20年の排出量に対する削減量を設定)

交通施策を新たに追加して充実させるとともに、重点施策を一部見直します。

- これまでの取り組みにより一定の成果が上がっていることから、策定時の28施策は継続して実施します。
- 下記の視点から新たに2施策を追加して施策を充実させます。
 - ①「北九州市基本構想・基本計画」、「交通政策基本法」を踏まえ、広域的な交流の活発化を図る。
 - ②公共交通の利便性向上を目指して、市民、企業、交通事業者、行政といった関係各主体の連携・協力をさらに深め、特に交通事業者同士の連携・協力の強化を図る。
- 今後の取り組みの方向性に沿って、重点施策を一部見直します。

市民が施策の効果を実感できるような事業展開を進めます。

- 事業をパッケージ化して進めることにより、事業の効率化と相乗効果の発現を図るとともに、市民の事業への理解と効果の実感を高めます。

Action ＜改善＞	交通施策の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ●これまでの取り組みにより一定の成果が上がっていることから、策定時の28施策について継続して実施します。 ●新たに下記の2施策を追加し、施策を更に充実させます。(交通施策数：28施策→30施策) <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上 ・広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進 ●「公共交通の利便性のさらなる向上」、「超高齢社会への対応のさらなる充実」、「地球環境にやさしい徒歩・自転車の利用環境の向上」に向けた取り組みを強化するため、重点施策の一部見直しを行います。(重点施策数：5施策→7施策)
----------------	----------	--

		交通戦略策定時の交通施策 28施策 (重点施策=5施策)	今回見直しによる交通施策 30施策 (重点施策=7施策)	施策の内容	
意識	I 市全域	1 モビリティマネジメントの実施 → 1 モビリティマネジメントの実施	1 モビリティマネジメントの実施	地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の変容を促します。	
		2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及 → 2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	公共交通利用者に対する利用特典制度を更に充実し普及させることにより、公共交通の利用促進を図ります。	
		3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及 → 3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及	コミュニティサイクルの利用環境向上により利用促進を図ると共に、セカンドカーの代替としてのカーシェアリングの普及を図ります。	
		4 エコドライブの推進、低公害車の普及 → 4 エコドライブの推進、低公害車の普及	4 エコドライブの推進、低公害車の普及	地球環境に優しいエコドライブの推進や低燃費・低公害車の積極的な導入を図ります。	
		5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進 → 5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進	5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進	公共交通利用者に対し、鉄道駅等の周辺に整備されているサイクル&ライド駐車場やパーク&ライド駐車場の利用を促します。	
		6 相乗り通勤の普及・促進 → 6 相乗り通勤の普及・促進	6 相乗り通勤の普及・促進	市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて、相乗り通勤の促進を図ります。	
公共交通	II 公共交通拠点	7 交通結節機能の強化 → 7 交通結節機能の強化	7 交通結節機能の強化	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待合い環境や乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。	
		8 公共交通施設の案内情報の充実 → 8 公共交通施設の案内情報の充実	8 公共交通施設の案内情報の充実	主要な交通拠点において、公共交通利用に関する案内情報を充実させ利便性を向上させます。	
		9 駅前広場の整備 → 9 駅前広場の整備	9 駅前広場の整備	主要な鉄道駅において、駅前広場の整備を行い、交通拠点としての結節機能を高めます。	
		10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上 → 10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上	おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより、乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。	
		11 ICカード乗車券の導入及び相互利用 → 11 ICカード乗車券の導入及び相互利用	11 ICカード乗車券の導入及び相互利用	公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の導入推進と共通化に向けて更なる検討を行います。	
		12 バリアフリー化の推進 → 12 バリアフリー化の推進	12 バリアフリー化の推進	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しづらさを減らすため、鉄道駅・バス停周辺・車両などのバリアフリー化を進めます。	
	III 公共交通軸	新規		13 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上	交通事業者が更に連携を強化して、異なる交通機関相互の有機的な交通ネットワークの構築や乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
		13 幹線バス路線の高機能化 → 14 幹線バス路線の高機能化	14 幹線バス路線の高機能化	幹線バスの定時性・速達性確保と利用促進を図るため、BRTの導入を視野に入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。	
		14 筑豊電気鉄道の高機能化 → 15 筑豊電気鉄道の高機能化	15 筑豊電気鉄道の高機能化	筑豊電気鉄道の利用促進のため、穴生駅へのE V設置やLRT型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。	
		15 おでかけ交通への支援強化 → 16 おでかけ交通への支援強化	16 おでかけ交通への支援強化	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。	
道路交通	IV 道路交通	16 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進 → 17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進	市街地臨海部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。	
		17 新規鉄道路線の検討 → 18 新規鉄道路線の検討	18 新規鉄道路線の検討	新規鉄道路線の必要性などについて、今後の社会状況等を注視しながら検討します。	
		18 次世代都市交通システムの検討 → 19 次世代都市交通システムの検討	19 次世代都市交通システムの検討	環境首都にふさわしい交通システムとして、次世代型の都市交通システムの導入について検討します。	
		新規		20 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	公共交通を活用して東九州軸との結びつきを強めるなど、広域的な交流の活発化を図るための取り組みを促進します。
		19 都市計画道路の整備・見直し → 21 都市計画道路の整備・見直し	21 都市計画道路の整備・見直し	真に必要な都市計画道路網の計画・整備を進め、未着手の路線については、変更・廃止について検討していきます。	
		20 鉄道連続立体交差化 → 22 鉄道連続立体交差化	22 鉄道連続立体交差化	JR折尾駅周辺の利便性向上のため鉄道を高架化することで、交通結節機能の強化、交通渋滞の解消、まちの一体化を図ります。	
		21 都市高速道路の有効活用 → 23 都市高速道路の有効活用	23 都市高速道路の有効活用	大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。	
		22 タクシー利用環境の改善 → 24 タクシー利用環境の改善	24 タクシー利用環境の改善	タクシー乗り場や夜間タクシー専用車線の設置などを検討し、タクシーの利用環境を改善します。	
	23 取締りの強化 → 25 取締りの強化	25 取締りの強化	違法駐車車の取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。		
	24 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用 → 26 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	26 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	タクシーベイ、荷捌きベイ、バスベイなどの相互利用による有効活用を検討します。		
	25 自転車専用レーンの導入 → 27 自転車専用レーンの導入	27 自転車専用レーンの導入	自転車専用レーンを導入することにより、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離し、利便性・快適性・安全性を向上させます。		
	26 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善 → 28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	環境に優しい移動手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、安全で快適な歩行空間の創出と自転車利用環境の向上を図ります。		
	27 道路緑化の推進 → 29 道路緑化の推進	29 道路緑化の推進	道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化を推進し、環境負荷の軽減や潤いある道路空間の形成を図ります。		
	28 新規道路の整備 → 30 新規道路の整備	30 新規道路の整備	「関門海峡道路」の早期実現を目指し、必要な調査・検討や国への働きかけを行っていきます。		

 重点施策

■ 施策体系の見直し

Action

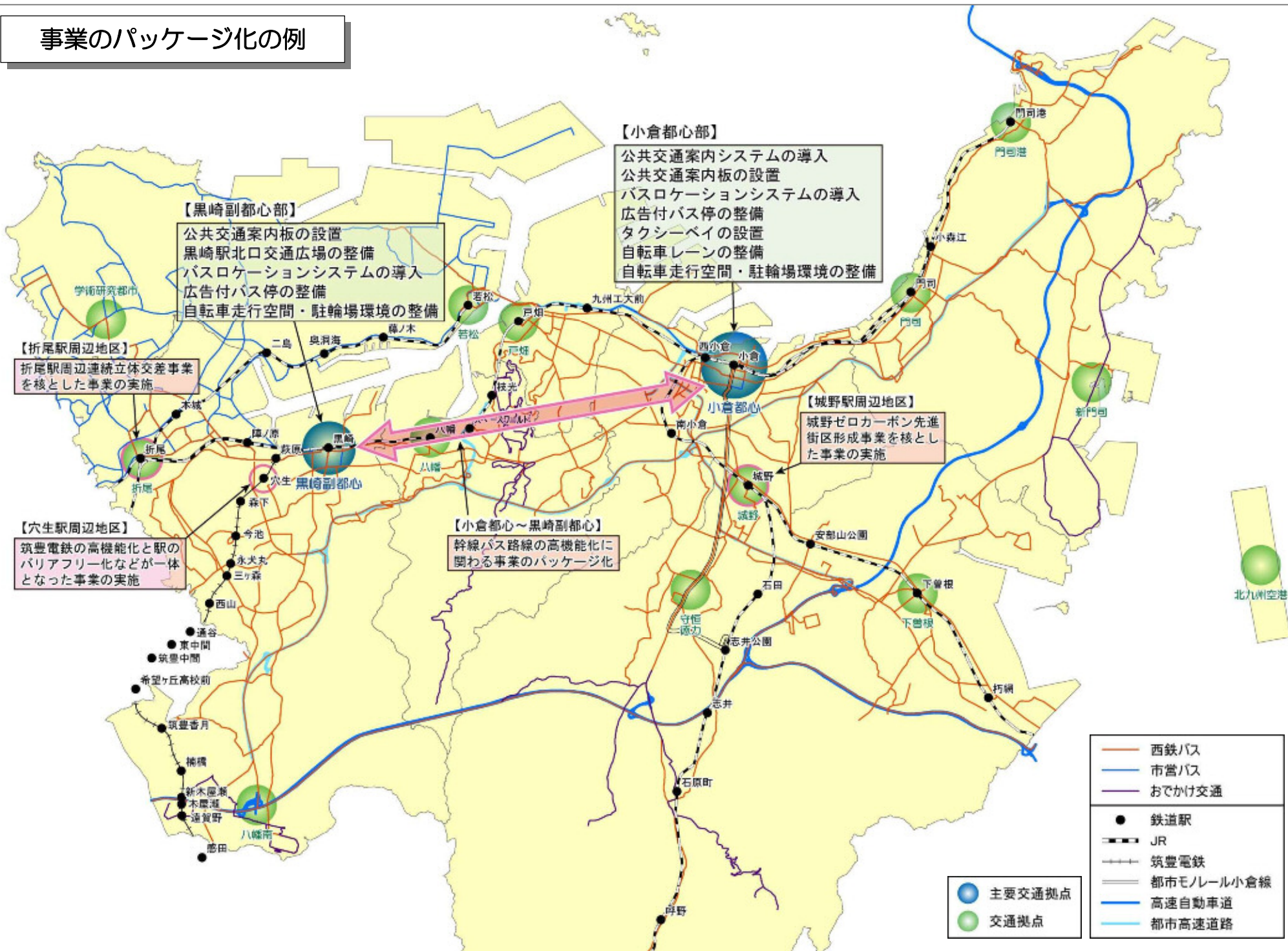
<改善>

今後の事業展開

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

- ・小倉都心部や黒崎副都心部では、複数の事業が実施されており、公共交通の利便性向上や徒歩・自転車走行環境の改善が図られています。
- ・これらと同じように事業をパッケージ化することにより、効率化と相乗効果の発現が図られるとともに、事業への理解と効果の実感を高めます。

事業のパッケージ化の例



折尾駅周辺地区



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
 ※折尾駅周辺地区と同様に、城野駅周辺地区や穴生駅周辺地区においても事業のパッケージ化が考えられます。

小倉都心～黒崎副都心



幹線バス路線の高機能化に関する事業のパッケージ化