

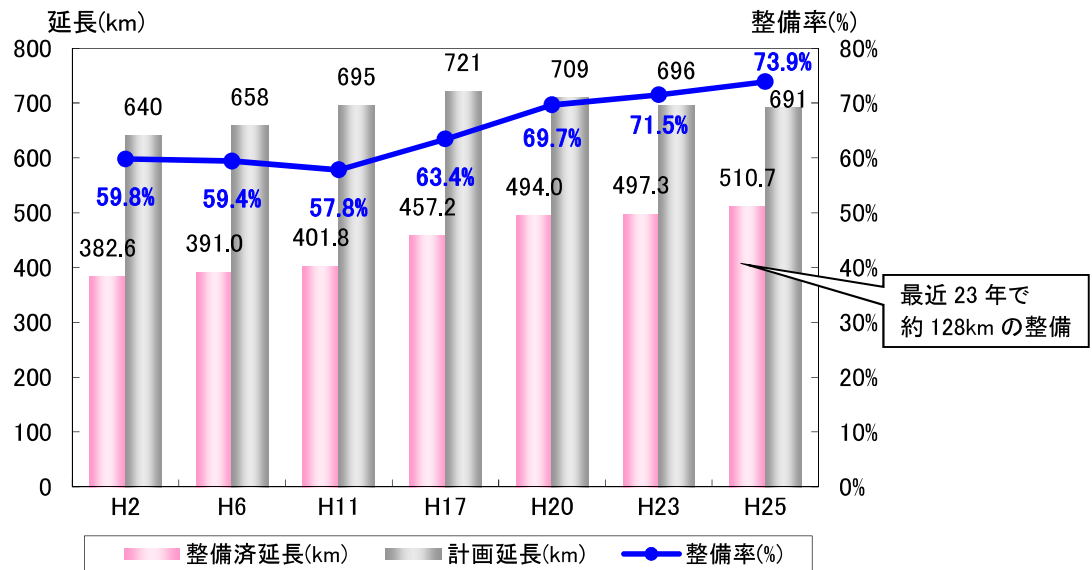
2-3. 道路交通の現状

(1) 都市計画道路の整備状況

『都市計画道路の整備は着実に進行』

- 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23年間で約128kmの区間を供用しています。
- なお、自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は、横ばい・減少傾向へ変化しています。

■北九州市都市計画道路整備状況

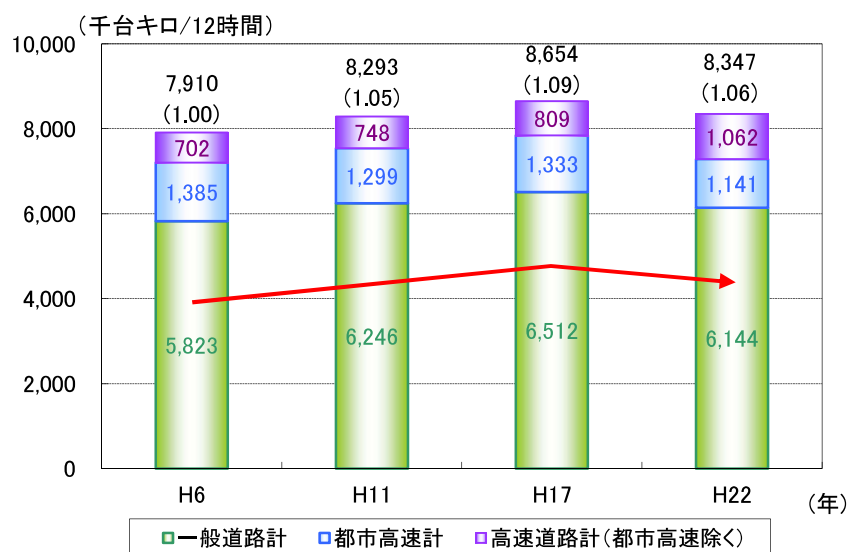


資料：都市計画年報

※データは各年3月31日時点

※整備済延長とは、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

（２）道路の混雑状況

『主要渋滞箇所が点在』

- 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ており、主要渋滞箇所（区間）が点在しています。

■北九州市内における主要渋滞箇所（平成 25 年 1 月）



資料：福岡県交通渋滞対策協議会

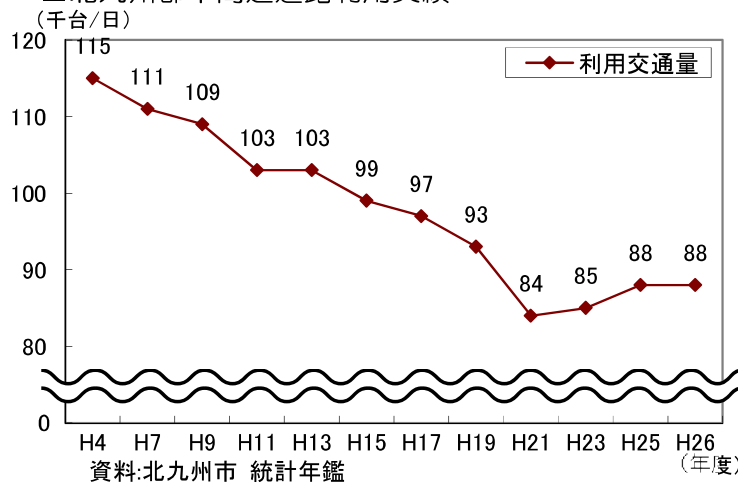
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
箇所：単独で主要渋滞箇所を形成

（３）都市高速道路の利用状況

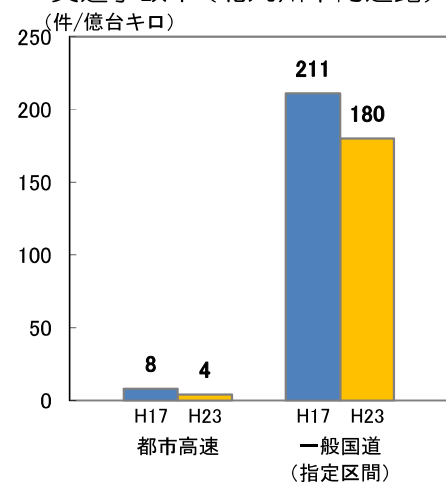
『都市高速道路は、環境面、安全面で優位であり、有効活用が望まれる』

- 都市高速道路は、国道など一般道利用に比べ、CO₂排出量・事故率など、環境面、安全面で優位です。
- 利用台数は減少から微増へ転じましたが、さらに有効活用されることが望めます。

■北九州都市高速道路利用実績



■交通事故率（北九州市内道路）

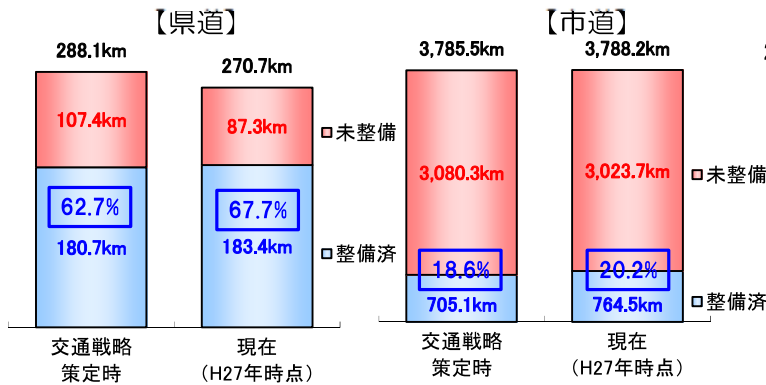


(4) 歩行者・自転車の利用環境

①歩道整備状況

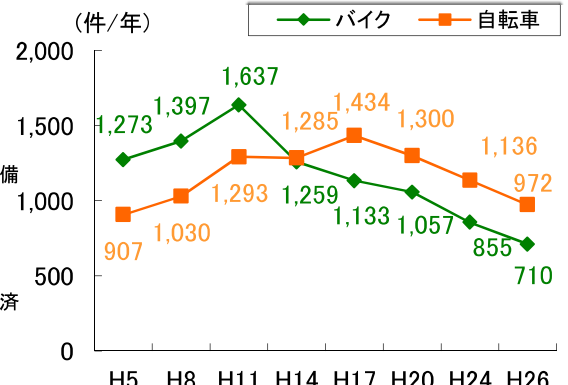
- ・北九州市の歩道の延長は伸びているものの、整備率は、県道が68%、市道が20%と低い状況です。
- ・地球環境にやさしい徒歩・自転車の移動環境の向上が望めます。

■北九州市歩道整備率



資料:北九州市

■北九州市自転車・二輪車の事故件数の推移

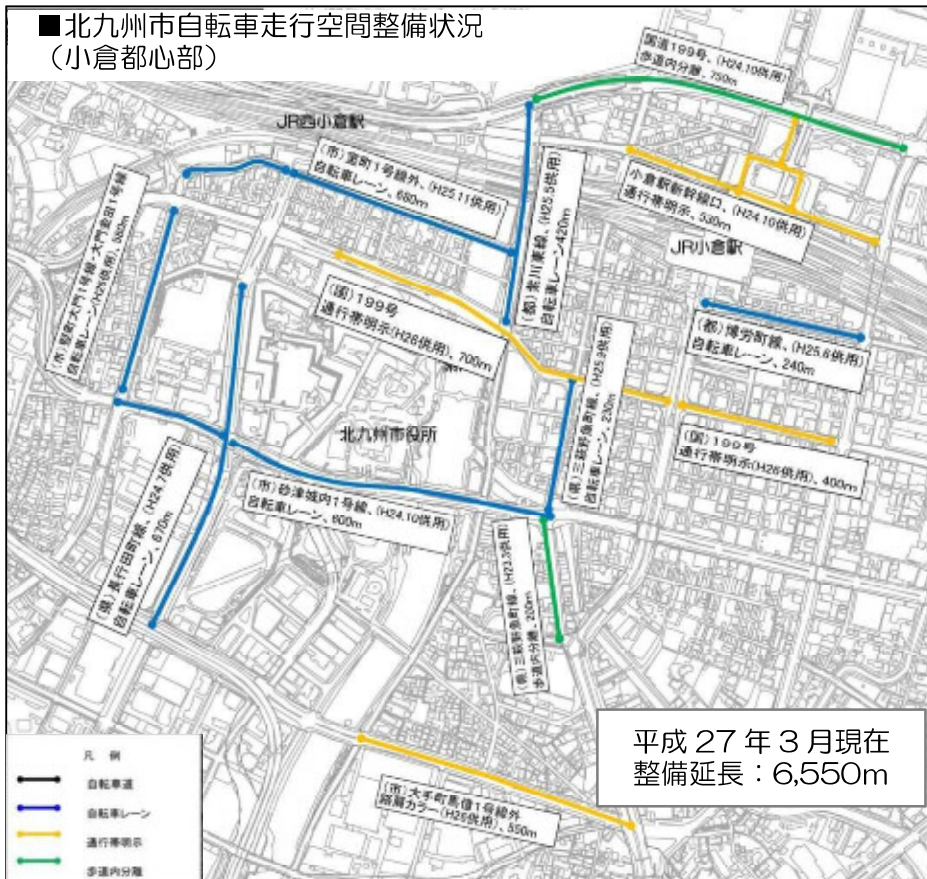


資料:交通年鑑

②自転車走行空間の整備状況

- ・小倉都心部を中心に、自転車走行のための専用レーンなどが整備されています。

■北九州市自転車走行空間整備状況 (小倉都心部)



資料:北九州市

■自転車専用レーンの状況写真



〔都〕博労町線



〔県〕長行田町線

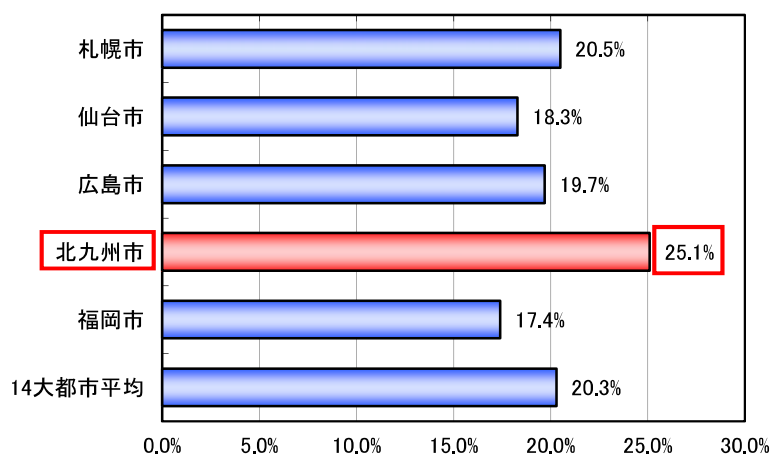
2-4. 高齢者等の移動に制約を受ける人々の交通の現状

(1) 高齢者等の現状

『他の政令市に比べて高齢化（65 歳以上人口割合の増加）の進行が顕著』

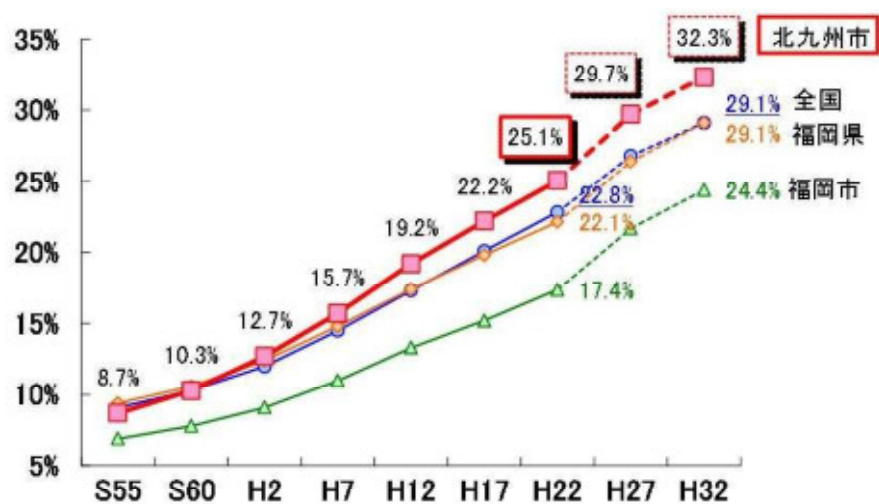
- ・北九州市は、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- ・今後も、さらに高齢化の進行が予想されます。

■高齢化率の比較（政令市）



資料:「平成22年国勢調査」より

■高齢化率の推移及び将来推計



資料:平成22年までは「国勢調査」

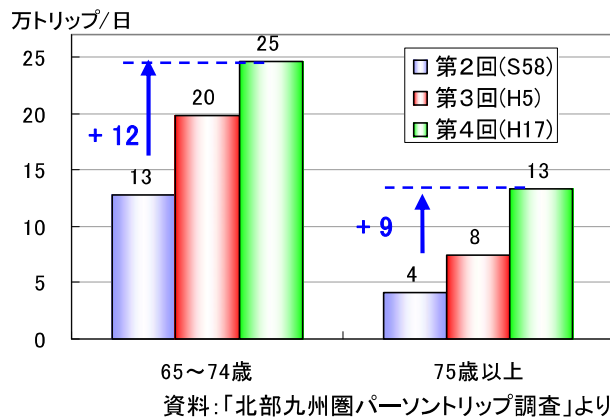
平成27年、32年については、全国、福岡県は
国立社会保障人口問題研究所の中位推計(平成25年)
(平成22年国勢調査をベース)

（２）高齢者の交通需要の現状

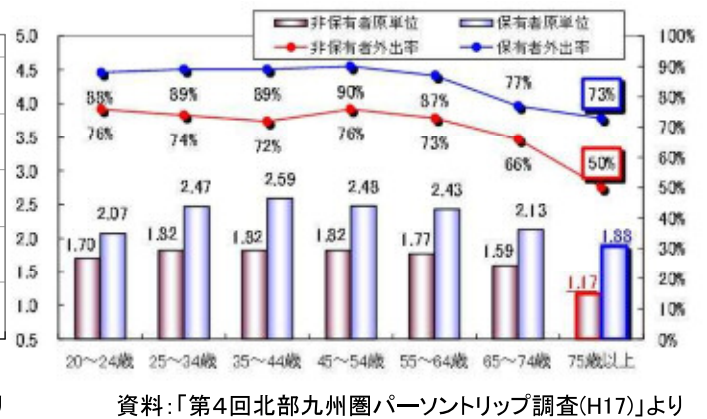
『高齢者の交通需要が増加しているが、免許非保有の高齢者の外出率(50%)は非常に低い』

- ・ 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）



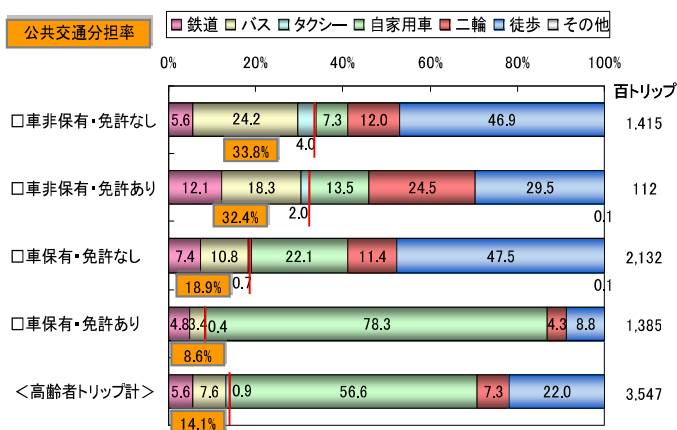
■ 年齢階層別免許有無別の外出率等（市在住者）



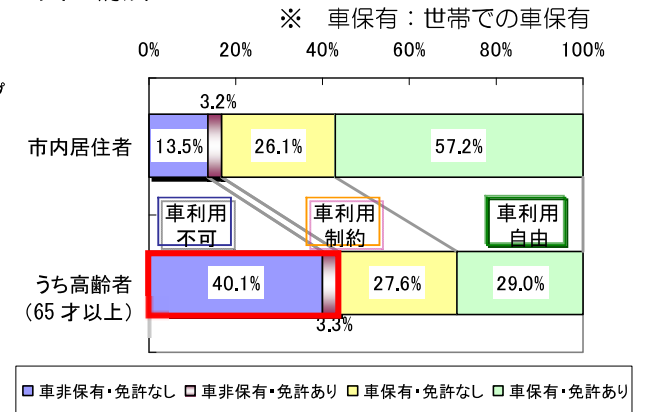
『公共交通への依存度が高い高齢者』

- ・ 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



■ 北九州市内居住者の車保有・免許の有無別人口構成

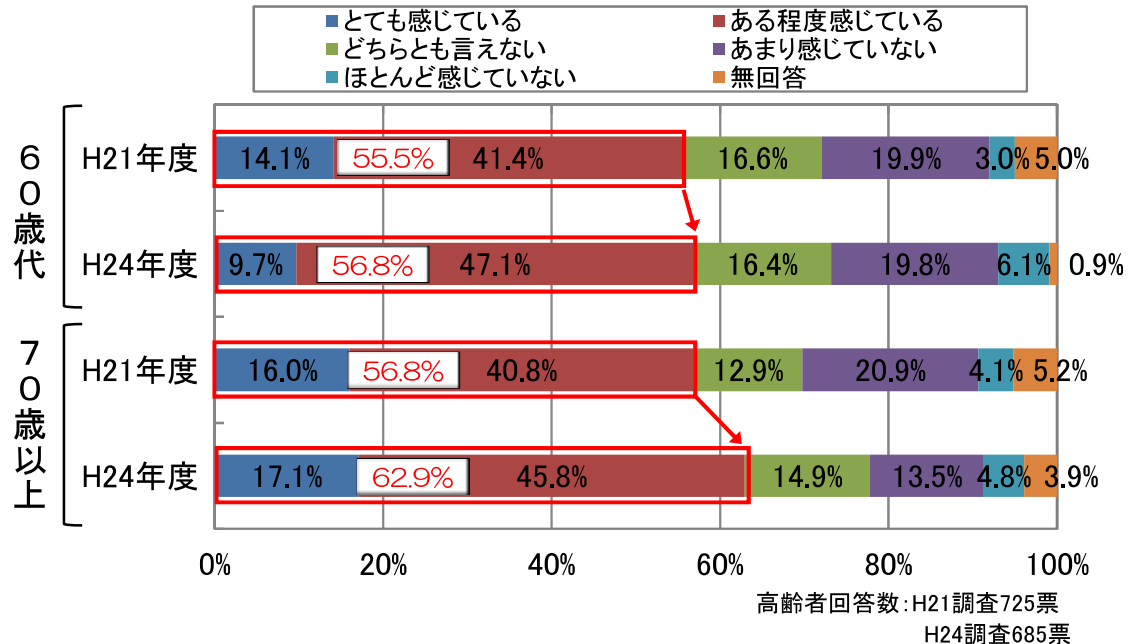


(3) 公共交通の利便性に対する高齢者の意識

『公共交通は、高齢者には欠かせない移動手段』

- ・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高齢者は半数を超え、年齢が進むにつれ、利便性の満足度も高くなっています。

■問) 公共交通の利便性に対する高齢者の満足度



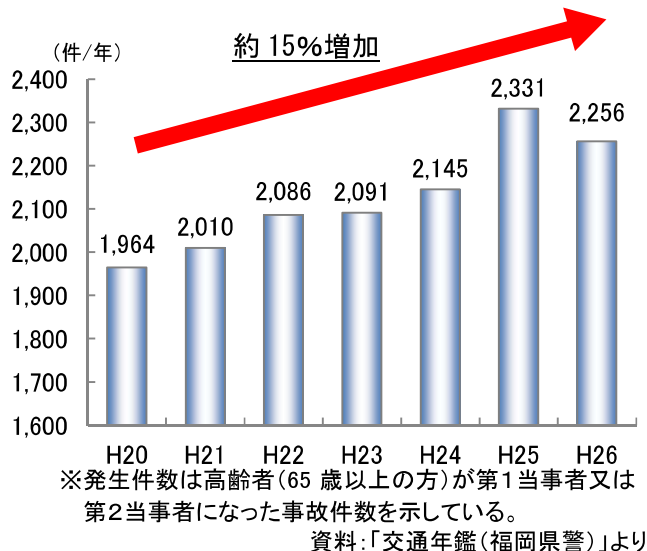
資料: 市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)(平成21年度実施)
市民及び企業における市政満足度等調査(平成24年度実施)

(4) 高齢者の交通事故の現状

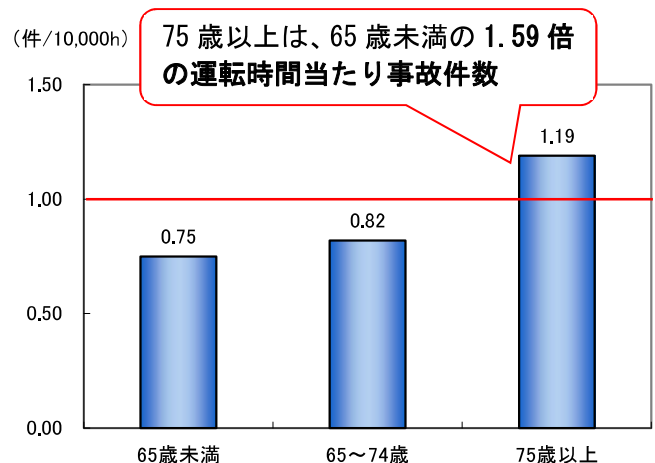
『高齢者ほど高い交通事故発生割合』

- ・高齢化の進展に伴い、北九州市における高齢者の事故件数は増加傾向にあります。
- ・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。

■北九州市における高齢者交通事故発生件数



■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

2-5. 環境首都としてのこれまでの取り組みと成果

(1) これまでの取り組み状況

- ・北九州市においては、総合交通戦略が平成 20 年 12 月に策定され、目標年の中間年に当たる平成 26 年 8 月に計画の見直しを行いました。
- ・総合交通戦略において以下に示す交通施策が策定され、PDCAサイクルによって事業を展開しています。

■北九州市環境首都総合交通戦略における交通施策

総合交通戦略策定時（平成 20 年 12 月）
の交通施策 28 施策（重点施策＝5 施策）

中間見直し（平成 26 年 8 月）による
交通施策 30 施策（重点施策＝7 施策）

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
		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
		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
		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
		5	サイクル&ライド、パーク&ライドなどの促進	→	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	→	6	相乗り通勤の普及・促進
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
		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
		9	駅前広場の整備	→	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	→	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相互利用	→	11	ICカード乗車券の導入及び相互利用
		12	バリアフリー化の推進	→	12	バリアフリー化の推進
	III 公 共 交 通 軸			→	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
		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	筑豊電気鉄道の高機能化	→	15	筑豊電気鉄道の高機能化
		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	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	新規鉄道路線の検討	→	18	新規鉄道路線の検討
		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
				→	20	広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進
	IV 道 路 交 通 軸	19	都市計画道路の整備・見直し	→	21	都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し
		20	鉄道連続立体交差化	→	22	鉄道連続立体交差化
		21	都市高速道路の有効活用	→	23	都市高速道路の有効活用
		22	タクシー利用環境の改善	→	24	タクシー利用環境の改善
		23	取り締まりの強化	→	25	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	→	26	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	→	27	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	→	28	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	→	29	道路緑化の推進
		28	新規道路の整備	→	30	新規道路の整備

重点施策

- これまでに実施した主な事業は、以下のとおりです。

モビリティマネジメントの実施

- 学校、企業、転入者を対象としたモビリティマネジメントの実施
- 公共交通利用促進イベントの実施



■学校MMの学習資料



■モノレールまつり



■ちくてつ電車まつり



■エコライフステージ

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導入：小倉都心・八幡東区東田地区で導入（2地区 21 箇所：H22 年度～）
- カーシェアリングの導入：小倉都心・八幡東区東田地区で導入（2地区 2箇所：H20 年度～）



■コミュニティサイクルステーション



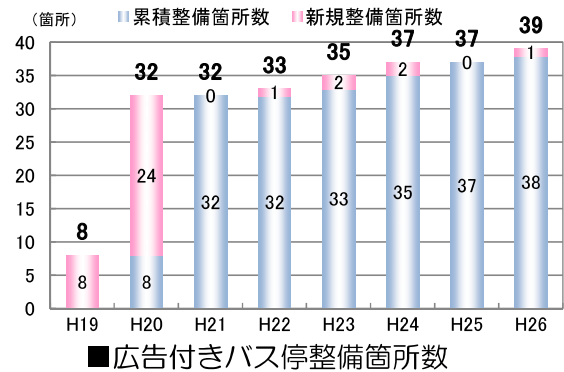
■コミュニティサイクル利用状況

交通結節機能の強化

- バス停助成制度の創設
- 広告付きバス停整備（38基：H19～H26年度）
- バスロケーションシステムの社会実験実施（5箇所：H22年度～）
- バス停の待合い環境改善（4箇所：H22年度）



■バスロケーションシステム（平和通）



■広告付きバス停整備箇所数

ICカード乗車券の導入及び相互利用

- 筑豊電気鉄道で交通系ICカード「nimoca」を導入（H27.3.14）
- 北九州市モノレールで交通系ICカード「monoSUGOCA」を導入（H27.10.1）

バリアフリー化の推進

- 穴生駅（筑豊電気鉄道駅）へのエレベーターの設置（H27.3.31）
- 低床式ノンステップバス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入（H27年4月までに434台導入）



■エレベーターの設置（筑鉄穴生駅）



■低床式バス（北九州市営バス）

公共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

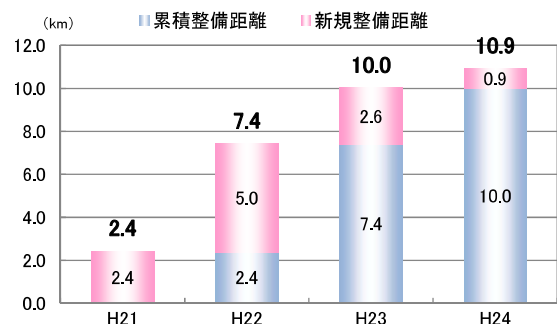
- 筑豊電気鉄道と西鉄バスの乗り継ぎサービス開始（H27.3.14）

幹線バス路線の高機能化

- バス停前歩道拡幅（1箇所）
- 既存バスレーンのカラー舗装（10.9km：H21～H24年度）



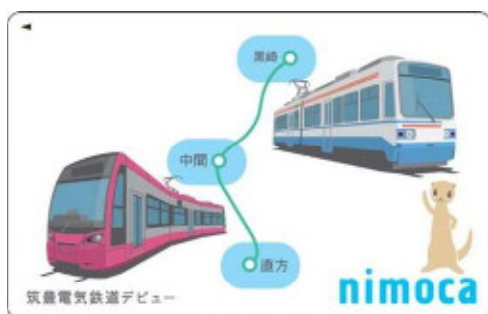
■バス停前歩道拡幅（魚町バス停）



■バスレーンのカラー舗装延長

筑豊電気鉄道の高機能化

- ・筑豊電気鉄道で新型低床式LRTの運行開始（27.3.14）



■筑鉄 nimoca カード



■筑鉄新型低床式LRT

おでかけ交通への支援

- ・支援制度の検討：運行支援補助、試験運行助成制度
- ・車両購入助成：新車購入時の助成（H17年度に制度改正）
- ・運行支援助成：助成条件を満たした地区において赤字の一部を助成（H21年度～）
- ・試験運行助成：試験運行時に費用の一部を助成（H22年度～）

■ おでかけ交通の運行地区

区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
高台地区	枝光	10月～														
	大蔵												10月～			
	桜丘						3月～			～10月						
廃止路線対策	木屋瀬・楠橋・星ヶ丘				4月～											
	合馬・道原				4月～											
	平尾台				4月～											
	田代・河内												10月～			
	恒見・喜多久												10月～			
	田野浦												12月～			
	沼															4月～

広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

- ・高速路線バス「北九州～別府・大分線」運行開始（H27.3.7）



■高速路線バス 北九州～別府・大分線運行開始

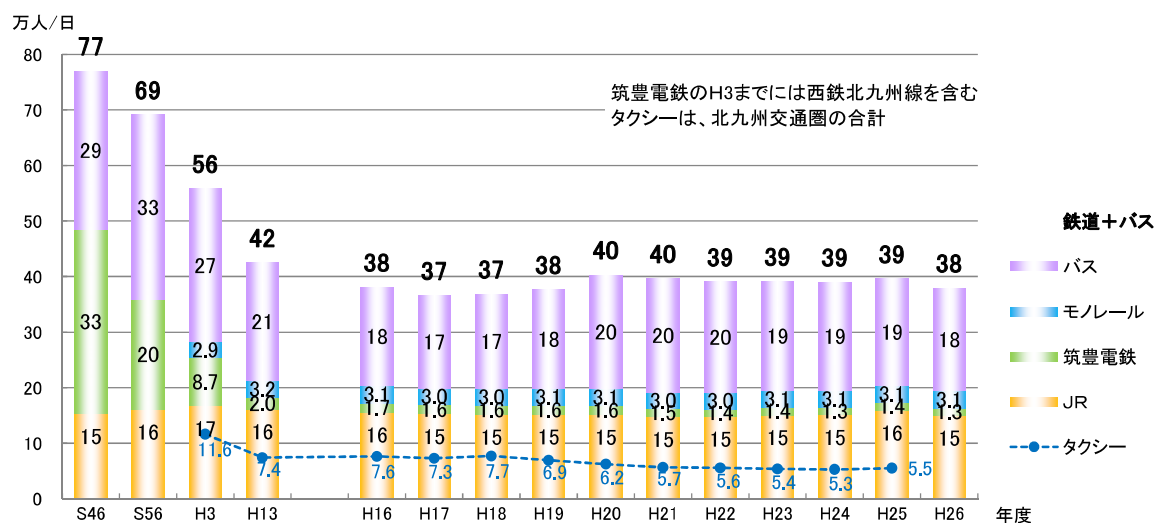
(2) これまでの取り組みによる成果

①公共交通利用者数の変化

公共交通利用者数の減少に歯止めがかかりました。

- ・本市における公共交通利用者数は、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います。
- ・本市の人口が減少している中で、公共交通利用者は横ばいで推移していることから、総合交通戦略による一定の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数の推移



資料:北九州市統計年鑑等

- ・公共交通の減少に歯止めがかかった要因としては、施策を実施することによる「公共交通の利便性の向上」に加え、モビリティマネジメント等により自家用車から公共交通の利用へ「市民の意識が変化」したと考えられます。

■ 【公共交通の利便性の向上に寄与した主な交通施策】

交通施策	施策による効果
駅前広場の整備	鉄道駅へのアクセス性の向上、乗り継ぎ利便性の向上
サイクル&ライド、パーク&ライド駐車場の整備・運営	駅やバス停へのアクセス性の向上
バス停整備	バスの待合環境の改善
バスロケーションシステム導入	バス待ちのイライラが解消
案内板の整備	乗り継ぎのわかりやすさが向上
ＩＣカード乗車券の導入・相互利用化	利用者が運賃を支払う際の利便性が向上
バスレーンのカラー舗装化	バスの定時性速達性が向上

■ 【公共交通利用への意識の変化をもたらした主な交通施策】

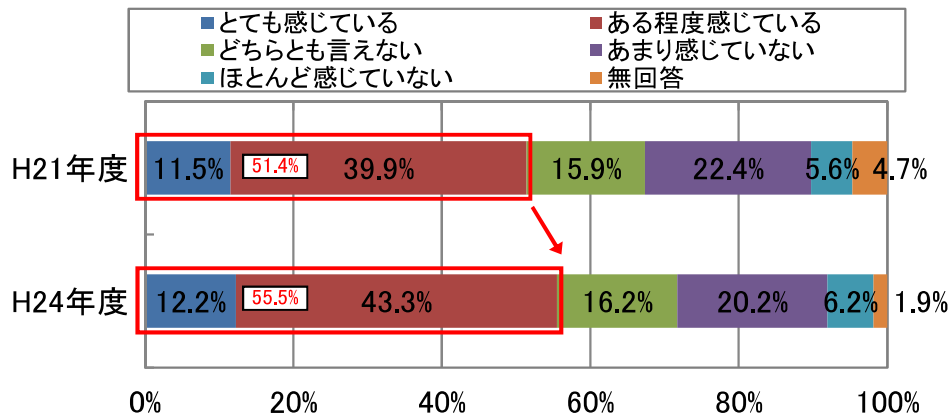
交通施策	施策による効果
筑豊電鉄の利用促進PR	筑豊電鉄利用への手段転換
モビリティマネジメント	自家用車利用から公共交通への手段転換

②公共交通に対する市民満足度

公共交通の利便性に対する市民の満足度が向上しました。

- ・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。

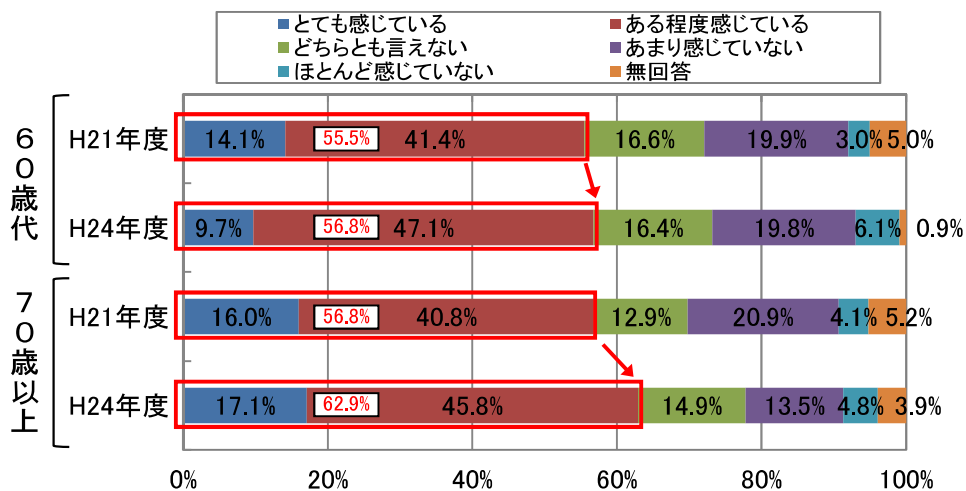
■公共交通の利便性に対する市民の満足度



平成 21 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,618 票、有効回答率 53.9%
平成 24 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,488 票、有効回答率 49.6%

- ・特に、高齢になるほど満足度は高い傾向にあり、バリアフリー化の推進による効果が現れていると考えられます

■公共交通の利便性に対する高齢者の満足度



高齢者回答数：H21調査725票

H24調査685票

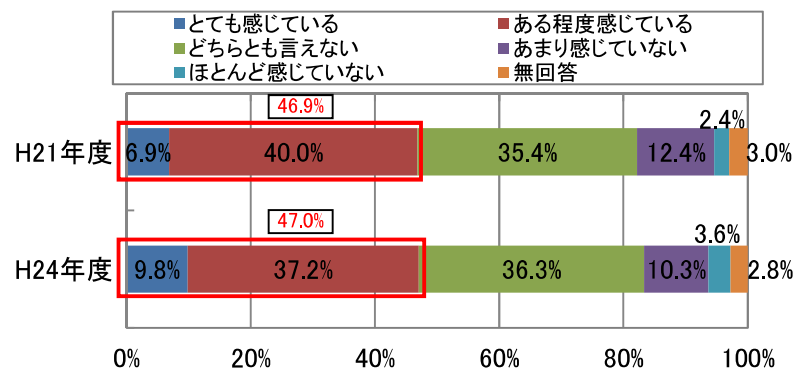
資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)；平成21年度実施
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

③環境への配慮

環境への配慮に対する意識が市民の多くに浸透しています。

- ・市民意識アンケートによると、市政や市民が行う環境に配慮した取り組みに対して、半数近くの方が満足度を感じています。
- ・総合交通戦略でのモビリティマネジメントが市民の環境への配慮に寄与していると考えられます。

■環境に配慮した取り組みに対する満足度



資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)；平成21年度実施
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

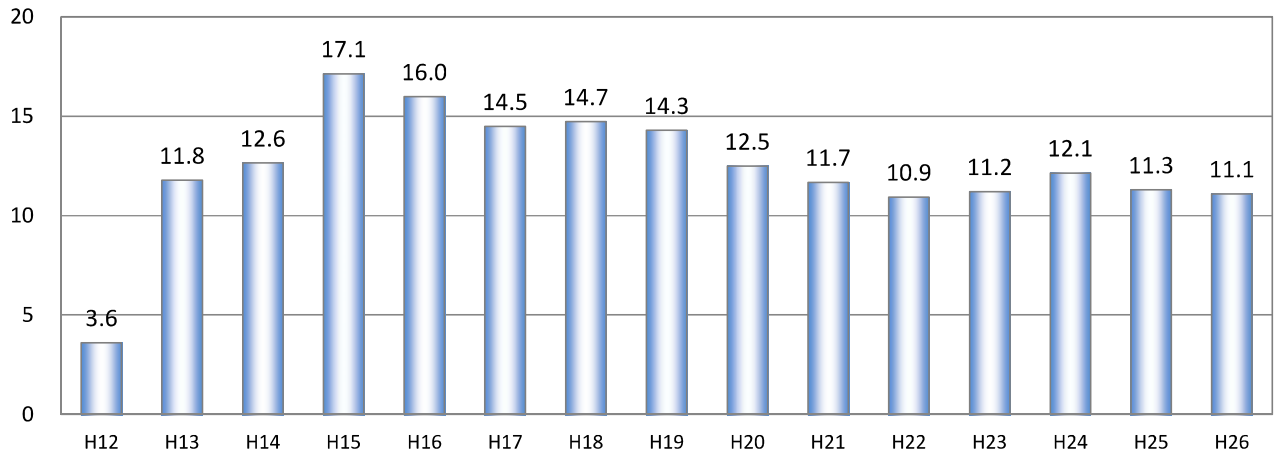
④おでかけ交通の利用者数

おでかけ交通の利用者数は、減少から横ばいへ変化しました。

- おでかけ交通の支援制度が平成 22 年度に策定され、利用者総数は、減少から横ばいに転じています。
- おでかけ交通は、高台地区やバス路線廃止地区において、貴重な「市民の足」として役立っています。

■おでかけ交通の利用者数の推移

(万人/年)



資料: 北九州市

⑤コミュニティサイクルの利用者数

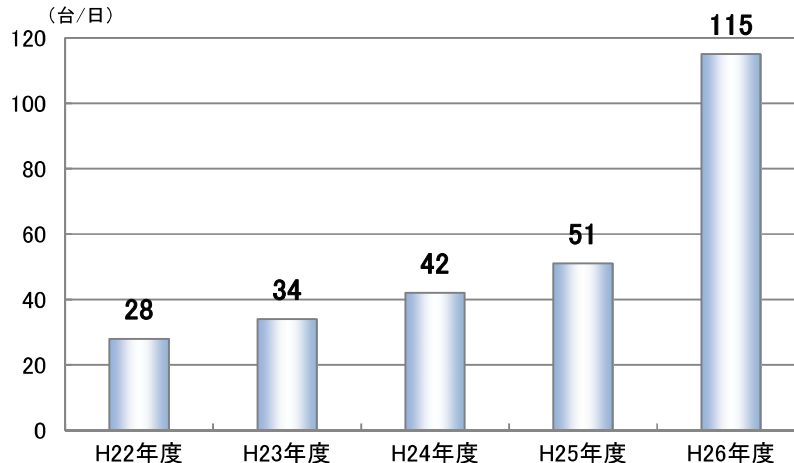
コミュニティサイクルの利用者数が増加しています。

- コミュニティサイクルは、小倉都心部と東田地区において導入され、利用者数は年々増加しており、徐々に市民に浸透してきています。
- 平成 25 年度には、小倉都心部にステーションを増設したことから、利用者数が大幅に増加しました。

ステーション数：12 箇所（H24 年度末）⇒ 21 箇所（H26 年度末）

■コミュニティサイクルの利用状況（1日平均利用台数）

(台/日)



資料: 北九州市

2-6. 地域及び地域公共交通の懸念事項

- 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が、今後の社会動向を踏まえ地域及び地域公共交通に対して、以下の懸念事項が挙げられます。

【懸念事項－１】

●公共交通を取り巻く環境の悪化

公共交通利用者の減少には歯止めがかかりましたが、通勤・通学者人口の減少や、公共交通のサービス水準の低下等により、再び減少に転ずる恐れがあります。さらに、利用者の減少が続けば、公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

【懸念事項－２】

●移動に制約を受ける人々の交通環境の低下

本市では、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しており、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。

【懸念事項－３】

●地球温暖化問題への対応

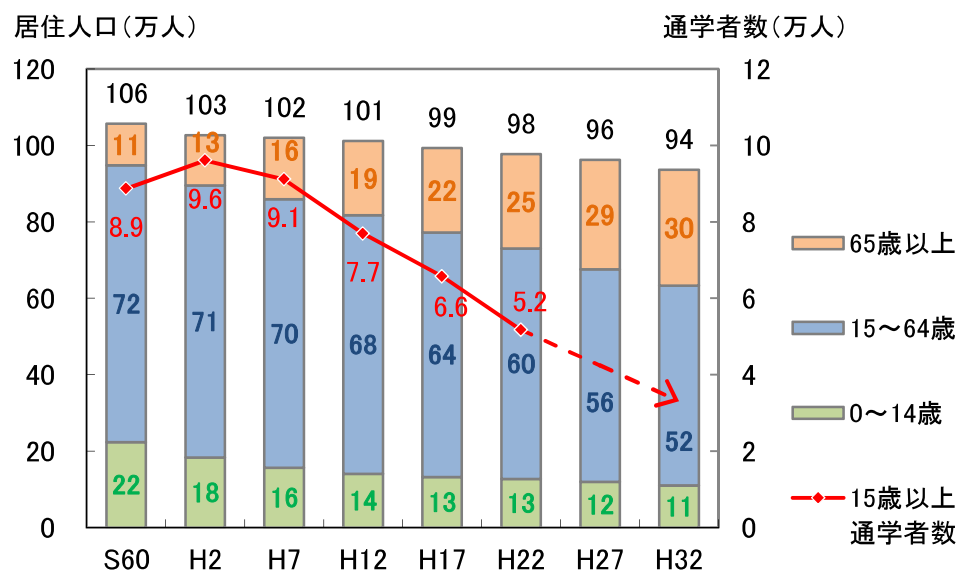
自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念され、公共交通の利用促進に加えて、徒歩・自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

【懸念事項－1】 公共交通を取り巻く環境の悪化

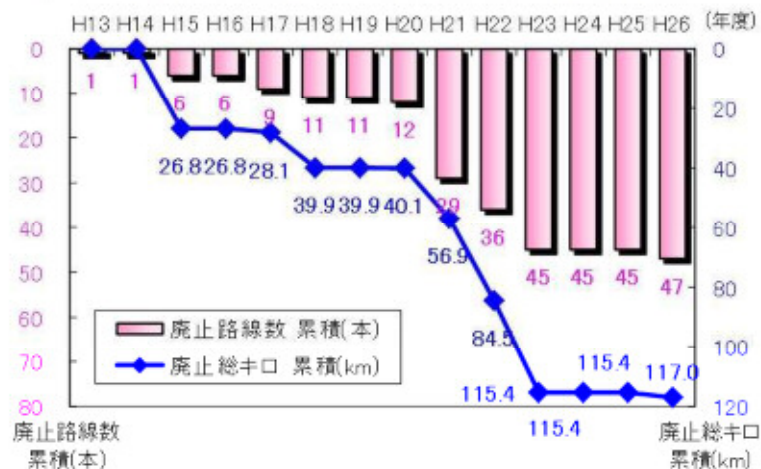
公共交通利用者が、再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

- 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。
- そのため、公共交通利用者の減少には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。
- バス路線は、平成 13 年から現在までに 47 路線（約 117 km）が廃止されていますが、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。

■居住人口と 15 歳以上通学者数の推移



■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移

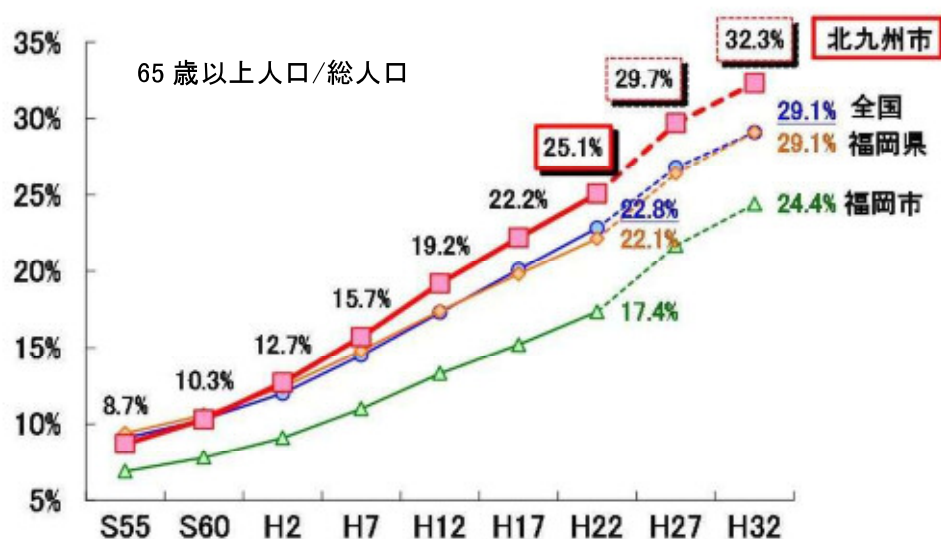


【懸念事項－２】 移動に制約を受ける人々の交通環境の低下

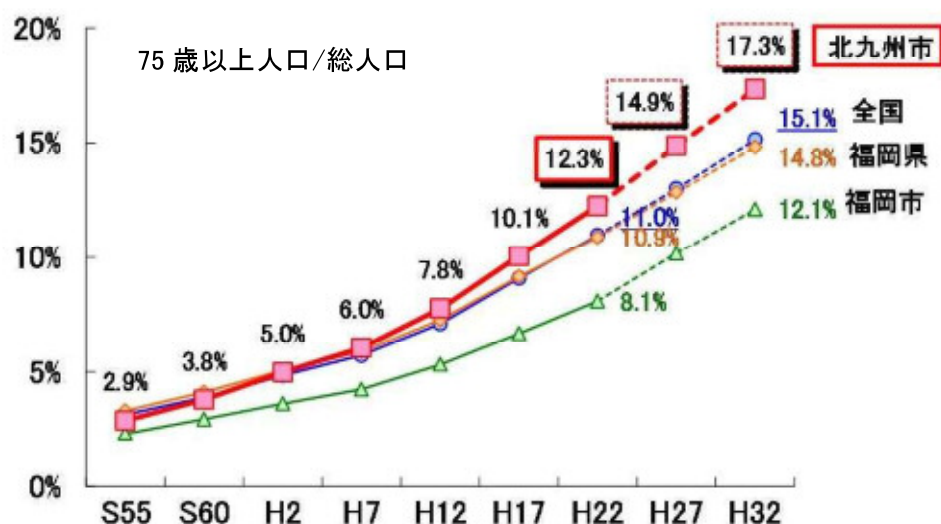
高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。

- ・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。

■高齢化率の推移及び将来推計



■後期高齢者人口割合の推移及び将来推計



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）

【懸念事項－3】 地球温暖化問題への対応

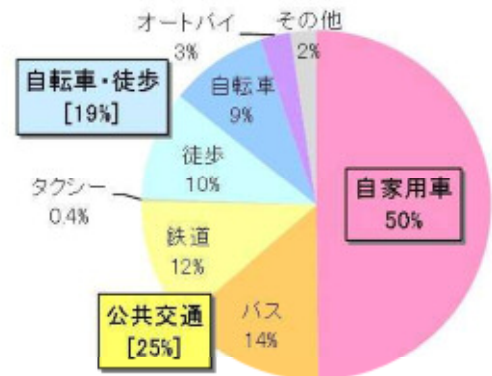
自家用車依存に起因する地球環境への影響が懸念されます。

- ・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。
- ・自転車の利用環境の向上は、市民からの要請も高くなっています。

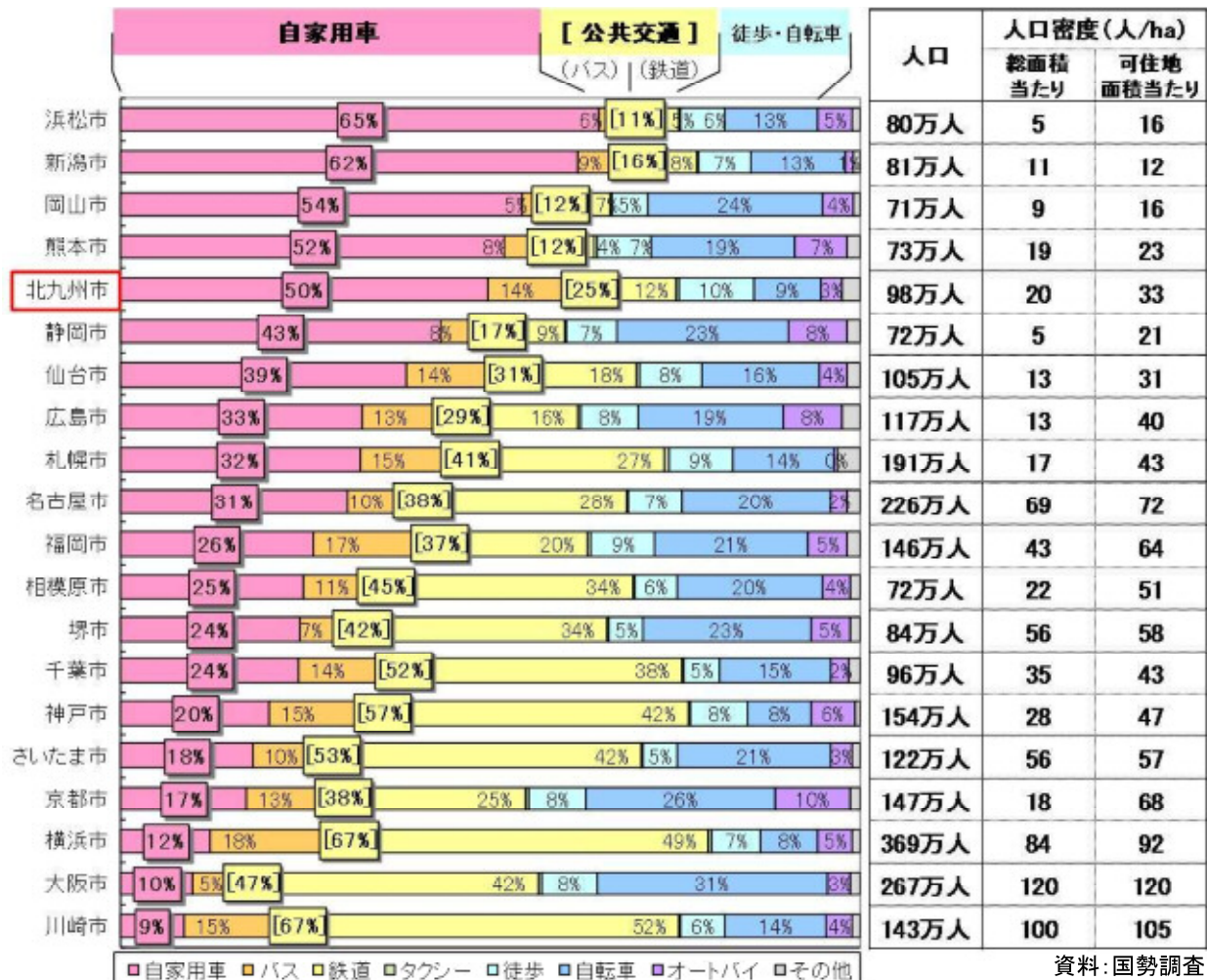
他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高い

本市における通勤通学時の利用交通手段は、自家用車が50%を占めており、政令市20市の中で5番目に高い状況です。

■通勤・通学時の利用交通手段
【北九州市】



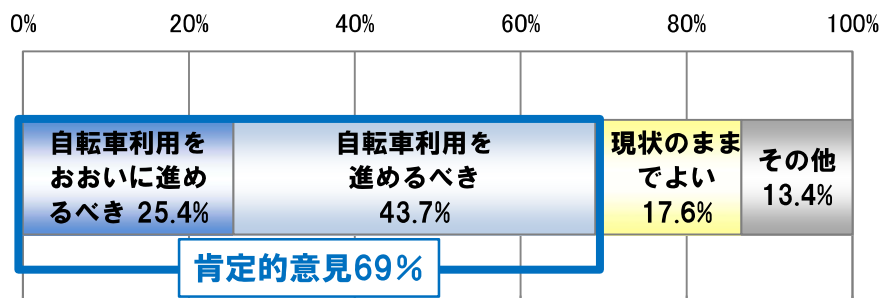
■通勤・通学時の利用交通手段＜平成22年＞



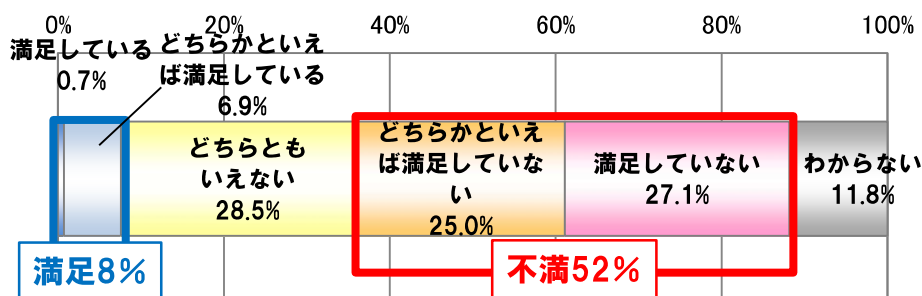
自転車利用環境に対する市民の要請は高い

- ・市民アンケートによると、自転車利用の促進を進めることに対し、肯定的な意見は約7割となっています。
- ・これに対して、自転車利用環境については、5割の人が満足しておらず、自転車利用環境の向上が望まれます。
- ・自転車をもっと利用するために必要なこととして、「安全・快適に走れる道路の整備(81.3%)」、「駐輪場の充実(46.5%)」、「事故を減らす対策の実施(43.8%)」等が求められています。

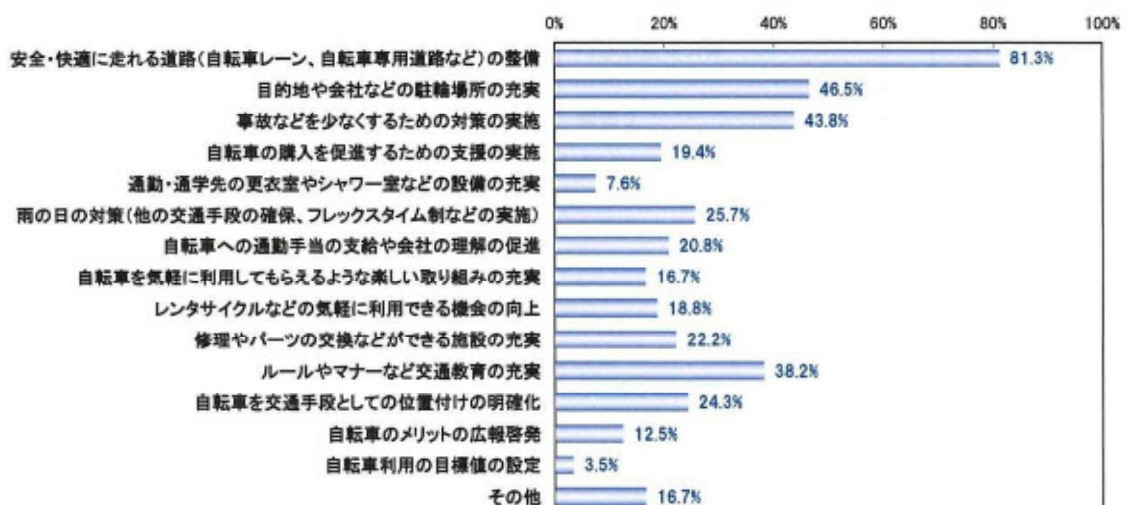
【自転車利用の促進を進めること】



【現在の自転車利用環境の満足度】



【自転車をもっと利用するために必要なこと】



資料：平成24年6月実施 市政モニターアンケート(自転車の利用促進について)