

北九州市環境首都総合交通戦略



平成26年8月

北九州市

目次

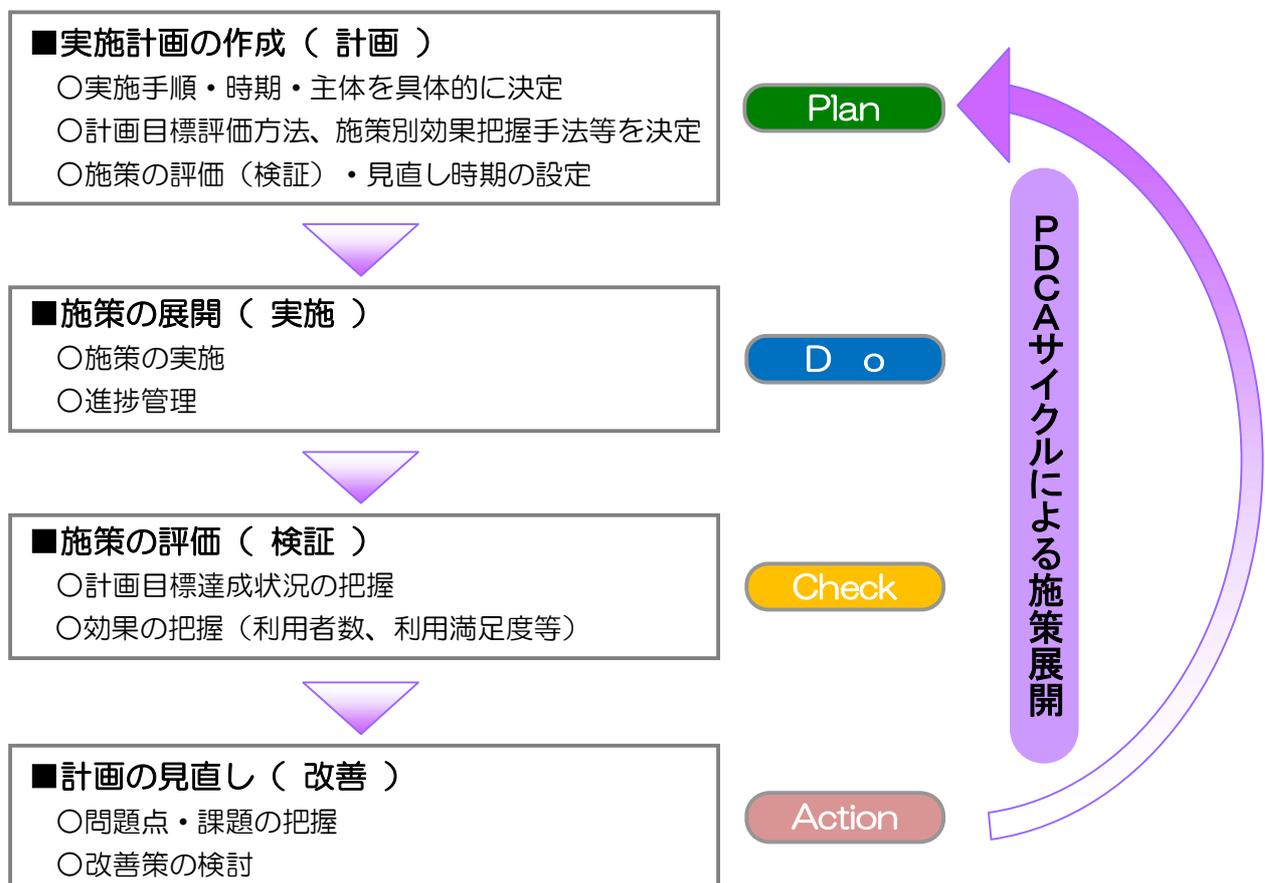
序章 北九州市環境首都総合交通戦略の見直しについて	1
第1章（Plan）策定当初の計画の概要	2
第2章（Do）これまでの取り組み状況	6
第3章（Check）これまでの取り組みに対する評価	12
第4章（Action）計画の見直し	26
【参考資料1】事業別の実施状況	35
【参考資料2】北九州市の交通の現状	43

序章 北九州市環境首都総合交通戦略の見直しについて

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含め、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。



第1章 (Plan) 策定当初の計画の概要

北九州市環境首都総合交通戦略の概要

◇ 対象区域

北九州市全域を対象。

◇ 目標年次

平成21年度～平成30年度を目標。

(5年ごとに事業の評価・検証を実施し、必要に応じて見直しを行います。)

◇ 関連する計画との関係

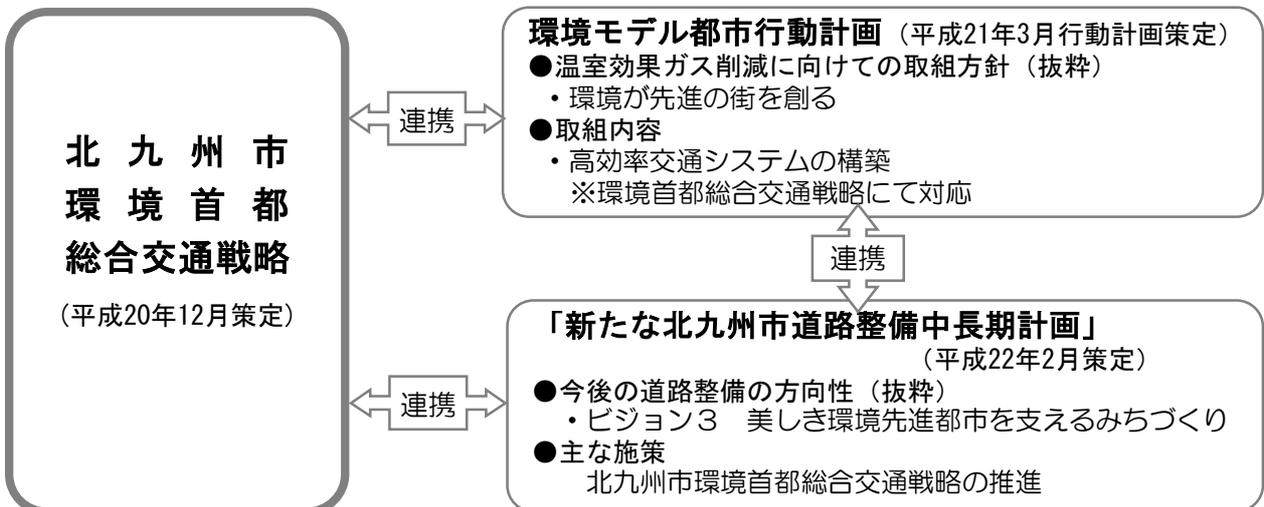
本市の上位計画である「北九州市基本構想・基本計画」「北九州市都市計画マスタープラン」「環境モデル都市※行動計画」での交通に関する方針や施策は本戦略にて対応します。また、関連計画である「新たな北九州市道路整備中長期計画」と連携を図り進めていきます。

＜本市における上位計画＞ ～戦略で対応する項目の抜粋～

<p>北九州市都市計画マスタープラン (平成15年11月策定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●都市計画の目標 <ul style="list-style-type: none"> ・まちの魅力とイメージを高め、住みたいまち、訪れたいまちをつくる。 ●都市計画の方針 <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める 	<p>環境モデル都市 (平成20年7月22日認定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●温室効果ガス削減に向けての取組方針 (抜粋) <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素社会を実現するストック型都市への転換 ●取組内容 <ul style="list-style-type: none"> ・高効率交通システムの構築 ●計画目標 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通分担率の向上 ・自家用車のCO₂排出量削減
--	---

北九州市基本構想・北九州市基本計画 (平成20年12月策定)

- 7つの「まちづくりの取り組みの柱」とその主要施策 (抜粋)
 - 柱Ⅲ **暮らしを彩る**～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～
【主要施策】安心して通行できる身近な道路の整備
 - 柱Ⅴ **街を支える**～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～
【主要施策】広域物流ネットワークの強化、市民の交通利便性の向上と産業活動の支援
公共交通の利便性の向上、おでかけしやすい“移手段”の確保
 - 柱Ⅵ **環境を未来に引き継ぐ**～市民・企業・行政が共につくる「世界の環境首都」～
【主要施策】環境に配慮した都市基盤の整備・維持管理、自動車環境対策の推進



北九州市環境首都総合交通戦略の理念と基本方針

総合交通戦略においては、「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、それに基づいて交通施策が策定されています。

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

■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

- 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

望ましい交通体系の実現に向けた取り組みの視点

● 地球環境にやさしい通勤手段の推進

● 公共交通利用者へのサービス

● 社会貢献への意識向上

● 環境問題への取り組み

市民

● 公共交通の積極的な利用

● 地球環境にやさしいマイカー利用

● 環境問題への意識向上、公共交通への理解

● 交通マナーの向上

企業

● 公共交通の現状・役割に関する広報活動支援

● 施設整備、走行性向上、事業者間の連携支援

● 地域の実状に即した事業方法の検討・公的支援

行政

● 運行サービス向上

● 情報提供の充実

● 効率的な運行

● 乗り継ぎ利便性の向上

● 利用者の実状に応じたサービス提供

交通事業者

連携協力

北九州市における公共交通拠点と公共交通軸

望ましい交通体系

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る

意識

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る

主要な拠点(公共交通拠点)間は、定時性・速達性の高い公共交通機関で結ばれている

街なか(主要交通拠点、主要幹線軸)では、歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できる

周辺市街地(交通拠点、幹線軸)では、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

市街地臨海部(支線)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る

郊外部(支線)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る

公共交通

道路交通

広域拠点との道路ネットワークが充実している

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る

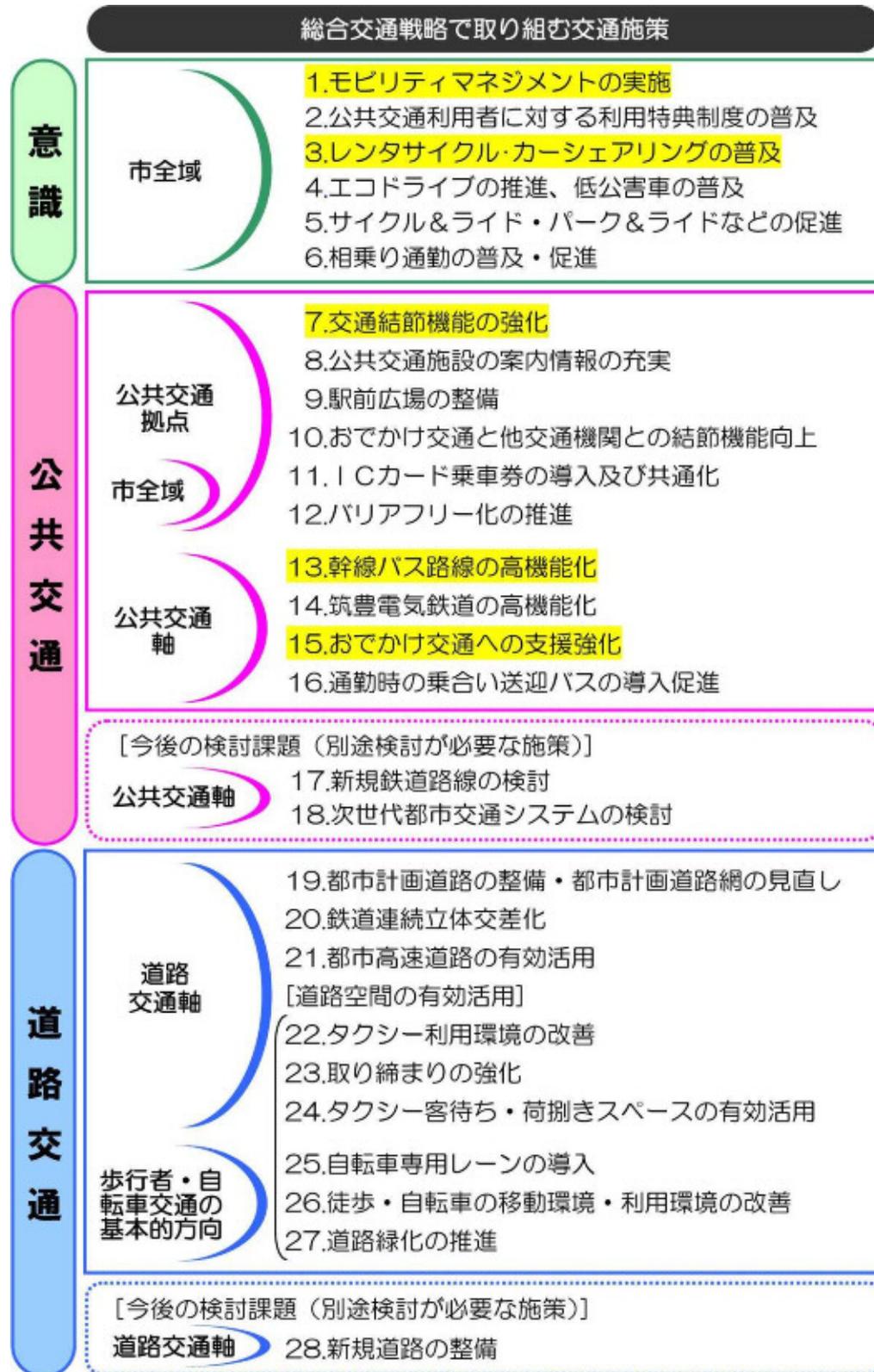
既存の道路ストックが有効に活用されている

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る

総合交通戦略で取り組む交通施策

総合交通戦略で取り組むべき施策として、「意識」・「公共交通」・「道路交通」の3つの分野で、28の交通施策が策定されています。

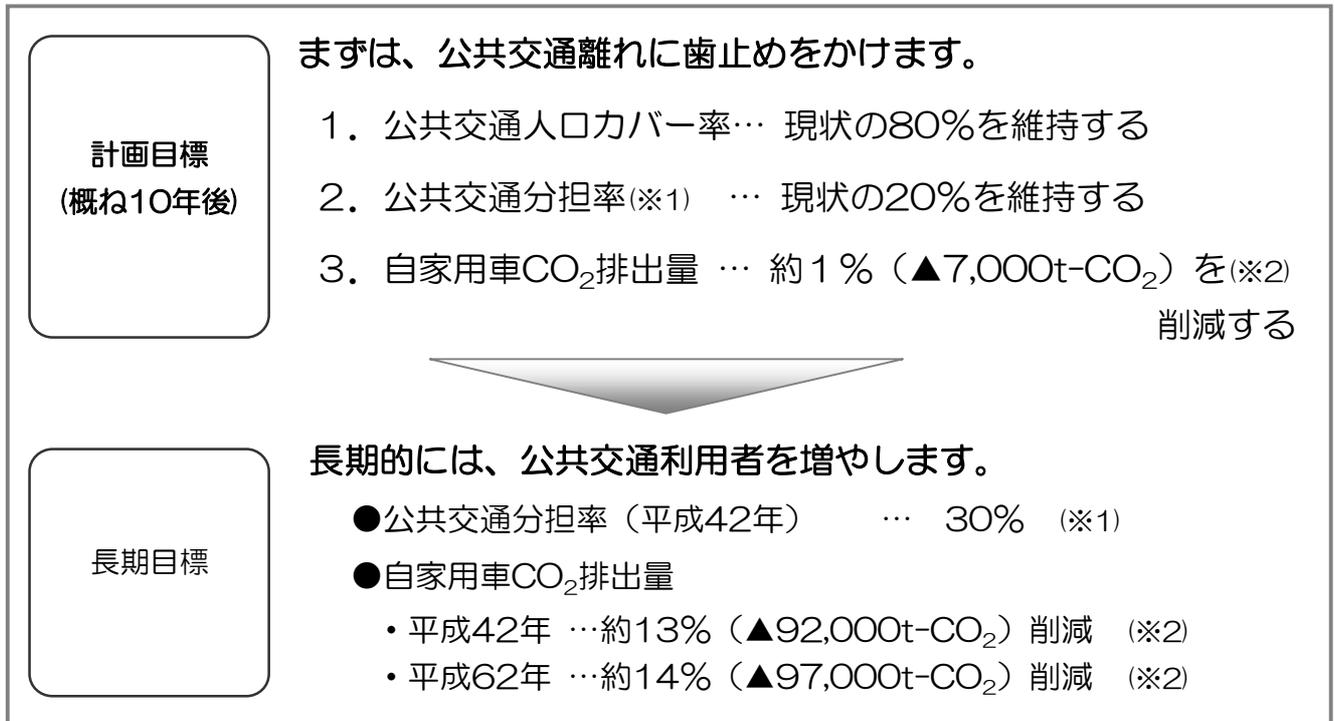
その中で、取り組みの柱となる5つの施策を「重点施策」に位置づけています



重点施策

総合交通戦略における計画目標

総合交通戦略では、概ね10年後の計画目標として、3つの指標が設定されています。
また、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ています。



※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CO₂排出量(697,000t-CO₂)をもとに算出しています。

第2章（D○）これまでの取り組み状況

総合交通戦略においては、交通施策の事業内容、事業主体、事業期間などを具体的に整理した「実施計画」を平成22年3月に策定しています。

ここでは、総合交通戦略策定後、5年が経過した現時点までの施策の進捗状況を整理します。

実施計画（平成22年3月）で設定した主な事業内容

平成22年3月に策定した実施計画において、28施策別にさまざまな事業が計画されています。

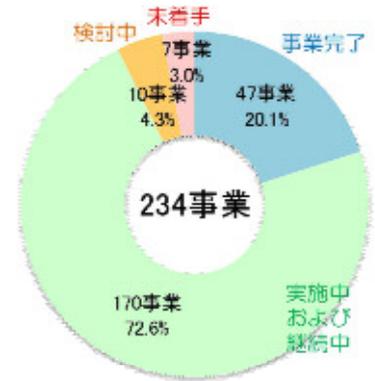
分類	施策	★ 重点 施策	主要事業内容
意識 市 全 域	1 モビリティマネジメントの実施	★	地域、学校、企業を対象としたモビリティマネジメント、各種イベントの実施
	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		JR九州の切符でお安くお得に特典ブック、ちくてつ電車利用特典、ICカード乗車券利用特典、定期利用者特典、ノーマイカー得々キャンペーン、ノーマイカーデー、北九州市公共交通1日フリー乗車券
	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及	★	モビリティセンター社会実験、コミュニティサイクルの導入、カーシェアリングの導入
	4 エコドライブの推進、低公害車の普及		ハイブリッドバス・BDFバス導入促進、ハイブリッド・低燃費LPG車導入促進、低燃費・低公害車導入支援、エコドラ北九州プロジェクト、出前講演『実践！エコドライブ！』、エコカーフェアの開催、次世代自動車の市役所率先導入
	5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進		サイクル&ライド、パーク&ライドの利用促進
	6 相乗り通勤の普及・促進		企業を対象としたモビリティマネジメントの実施
公共交通 拠 点	7 交通結節機能の強化	★	サイクル&ライド駐輪場整備、バス停整備、バスロケーションシステム導入
	8 公共交通施設の案内情報の充実		小倉駅公共交通案内システム設置、総合公共交通マップの作成、案内板整備
	9 駅前広場の整備		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		既存バスとの結節の検討
	11 ICカード乗車券の導入及び相互利用		ICカードの導入及び検討、ICカードの相互利用
	12 バリアフリー化の推進		JR駅、モノレール停留場、バスのバリアフリー化
	13 幹線バス路線の高機能化	★	バス停部の拡幅（歩道）、既存バスレーンのカラー舗装化・路面表示、バスレーンの導入・延伸・連続化、PTPSの導入検討など
	14 筑豊電気鉄道の高機能化		利用促進イベントの開催、利用促進PR、車両の更新、駅のバリアフリー化
	15 おでかけ交通への支援強化	★	支援制度の検討、車両購入助成、運行経費や試験運行経費の一部助成、利用促進PR
	16 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進		企業対象の乗合い送迎バス運行
道路 交 通	17 新規鉄道路線の検討		北九州空港アクセス鉄道構想の研究、洞海湾横断鉄道構想の研究
	18 次世代都市交通システムの検討		BRT、LRTの導入検討
	19 都市計画道路の整備・見直し		都市計画道路の整備、都市計画道路の見直し
	20 鉄道連続立体交差化		鉄道連続立体交差事業
	21 都市高速道路の有効活用		一般道路の混雑緩和に向けた大型車等の都市高速道路への誘導、ETC割引導入、新料金制度の社会実験
	22 タクシー利用環境の改善		タクシーベイ(乗り場)の設置・検討、夜間タクシー待ち対策
	23 取締りの強化		バス路線における取締り強化、違法客待ち駐車車両への取締り強化
	24 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		バス停の有効活用策の検討、タクシーベイ・荷捌きベイの相互活用、パーキングメーターの運用時間外の客待ち駐車場としての活用検討、バス専用レーンにおける実車タクシーの通行検討
	25 自転車専用レーンの導入		自転車通行環境モデル地区整備
	26 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善		自転車ネットワーク計画作成、あんしん歩行エリア整備、主要駅周辺地域のバリアフリー化整備
	27 道路緑化の推進		道路緑化
	28 新規道路の整備		関門海峡道路の早期実現

事業実施状況

実施計画の中では、28施策別に計234事業が計画されていますが、現在までに227事業（97％）に着手しており、どの施策についても概ね順調に進捗しています。

未着手の7事業の内、6事業は企業モビリティマネジメントに関わる事業です。

未着手の理由は、賛同を得られる企業の選定が困難であったこと、さらに効果的な企業MMの実施方策や乗合通勤バスを実現するための施策の具体化までに至らなかったためです。



分類	施策	★ 重点 施策	H24年度までの実施状況					H24年度までに 未着手の事業	
			事業数	◎	○	□	▲		
意識 市 全域	1 モビリティマネジメントの実施	★	21	3	16	0	2	企業MM (響灘工業団地、日明地区)	
	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		12	2	10	0	0		
	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及	★	8	4	1	3	0		
	4 エコドライブの推進、低公害車の普及		21	5	16	0	0		
	5 サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進		7	0	7	0	0		
	6 相乗り通勤の普及・促進		3	0	1	0	2	相乗り通勤促進 (響灘工業団地、日明地区)	
公共交通 公共 交通 拠点	7 交通結節機能の強化	★	25	8	17	0	0		
	8 公共交通施設の案内情報の充実		10	1	7	2	0		
	9 駅前広場の整備		6	0	6	0	0		
	10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上		2	1	0	0	1	既存バスとの結節 (緑ヶ丘バス停)	
	11 ICカード乗車券の導入及び相互利用		11	0	8	3	0		
	12 バリアフリー化の推進		17	11	5	1	0		
	公共交通 公共 交通 軸	13 幹線バス路線の高機能化	★	13	3	9	1	0	
		14 筑豊電気鉄道の高機能化		10	2	8	0	0	
		15 おでかけ交通への支援強化	★	5	0	5	0	0	
		16 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進		2	0	0	0	2	乗合通勤バスの導入検討 (響灘工業団地、日明地区)
17 新規鉄道路線の検討			2	0	2	0	0		
18 次世代都市交通システムの検討			2	1	1	0	0		
道路 交通 道路 交通 軸	19 都市計画道路の整備・見直し		23	1	22	0	0		
	20 鉄道連続立体交差化		8	0	8	0	0		
	21 都市高速道路の有効活用		3	1	2	0	0		
	22 タクシー利用環境の改善		7	0	7	0	0		
	23 取締りの強化		3	0	3	0	0		
	24 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		5	0	5	0	0		
	25 自転車専用レーンの導入		2	2	0	0	0		
	26 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善		3	1	2	0	0		
	27 道路緑化の推進		2	1	1	0	0		
	28 新規道路の整備		1	0	1	0	0		
合計			234	47	170	10	7		

- ◎ 実施完了事業
- 実施中および継続中事業
- 検討中事業
- ▲ 未着手事業

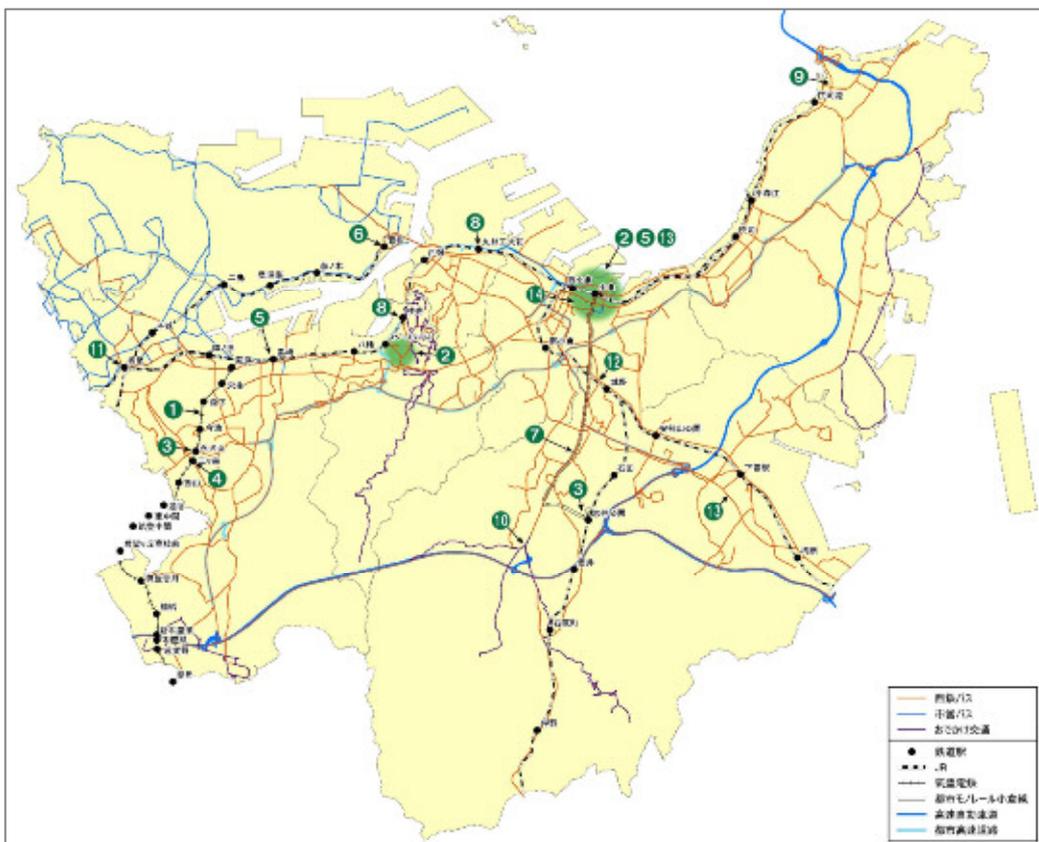
これまでに実施した主な事業

これまでに完了または実施中・継続中の主な事業は以下の通りです。

- 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。

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

○:完了, ○:実施中, 継続中



これまでに実施した主な事業



①ちくてつニュースレター



③モノレール基地駐車場



⑤小倉駅周辺



⑥JR若松駅前



⑤黒崎バスセンター



⑦徳力嵐山口停留場



⑧JR若松駅



⑨門司東本町線



⑬小倉駅新幹線口



⑬自転車レーン (田原地区)



⑭大門木町線



おでかけ交通
(恒見・喜多久地区)



広告付きバス停整備



低床式バス (西鉄バス北九州)



ノーマーカーデーPRチラシ



学校MM教材



1日フリー乗車券の発行



低床式バス (北九州市営バス)

重点施策に関する事業の実施状況

● 重点施策に関する事業は、着実に進捗しています。

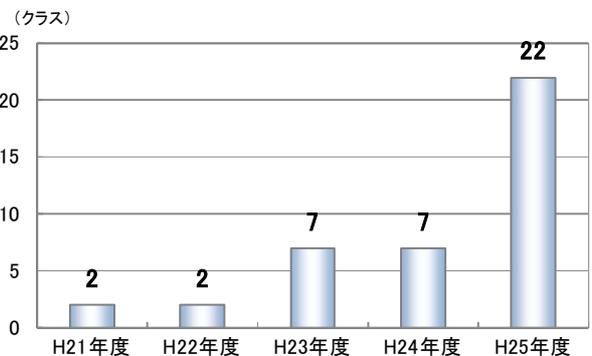
- ・モビリティマネジメントの実施・・・学校MMを毎年実施しています。毎週水曜日のノーマイカーデーも設定されました。
- ・レンタサイクル・カーシェアリングの普及・・・コミュニティサイクルが小倉都心・東田地区で導入されました。
- ・交通結節機能の強化・・・バスロケーションシステムの導入や広告付きバス停の整備が進んでいます。
- ・幹線バスの高機能化・・・既存バスレーンのカラー舗装が毎年行われています。魚町バス停前の歩道拡幅も実施されました。
- ・おでかけ交通への支援・・・車両購入や運行等にかかわる支援助成制度が策定され、現在7地区で運行されています。

重点施策：モビリティマネジメントの実施

- ・地域MM：八幡西区・若松区の転入者MM及び公共交通マップ作成（H24年度～）
- ・学校MM：学習資料作成、出前授業実施（H21～H25年度末までに15校、40クラスで実施予定）
- ・企業MM：TOTO朽網工場でマイカー通勤者100人にアンケート実施（H22年度）
- ・市役所MM：全市職員のうちマイカー通勤3,454人にアンケート実施（H22年度）
- ・ノーマイカーデー：毎週水曜日をノーマイカーデーに設定（H22年度）
- ・イベント：エコライフステージ、モノレールまつり、ちくてつまつり等（H21年度）



▲ 学校MMの学習資料



▲ 学校MMの実施状況

重点施策：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



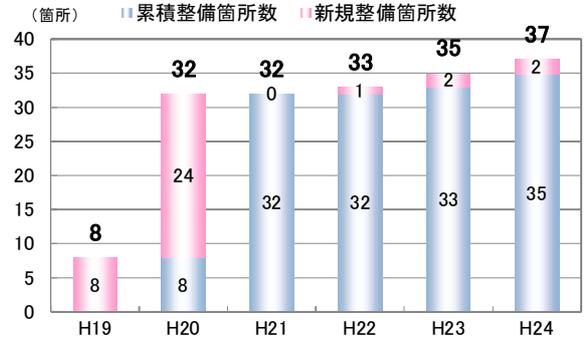
▲ コミュニティサイクル利用状況

重点施策：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 (37基：H19～H23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 (小倉都心)



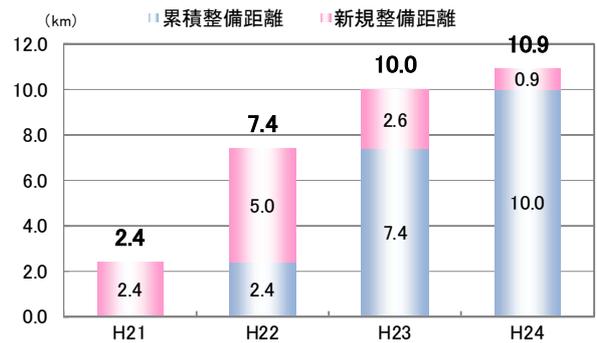
▲ 広告付きバス停整備箇所数

重点施策：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)



▲ 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

重点施策：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～)
- ・利用促進PR：利用促進のため、チラシ等でPR

■ 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
高台地区	枝光	10月～												
	大蔵												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～	
	桜丘							3月～		～10月				
	恒見・喜多久												10月～	
	田野浦												12月～	

第3章（Check）これまでの取り組みに対する評価

総合交通戦略の策定から5年間が経過した現時点において、これまでの取り組みに対する評価を実施します。

1. 計画目標の達成状況

- 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。
 - ・公共交通人口カバー率は80%を維持（策定時79.3%→現在79.5%）
 - ・公共交通分担率は上昇（策定時20.5%→現在21.9%）
 - ・自家用車からのCO₂は約1%以上削減（約2.4%、16,400 t削減）

■ 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	○

(1) 公共交通人口カバー率

公共交通人口カバー率は80%を維持しています。(策定時79.3%→現在79.5%)

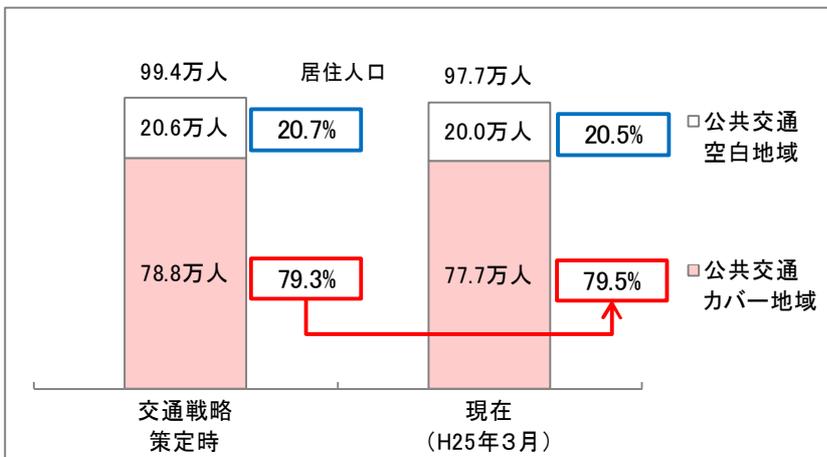
- 公共交通サービスがカバーされている圏域に居住する人の割合は、総合交通戦略策定時と同水準の約80%を維持しており、計画目標を達成しています。

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

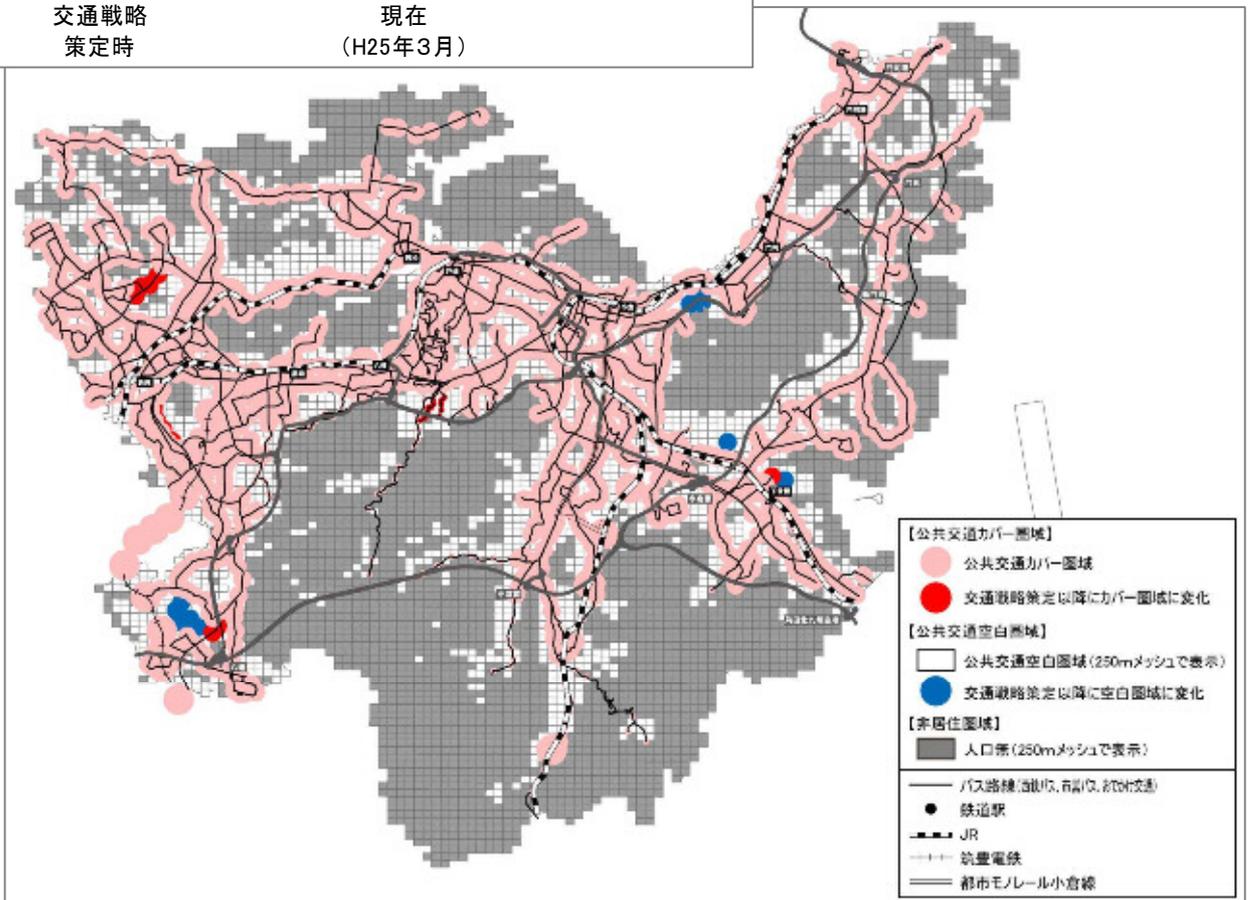
【公共交通カバー圏域】

鉄道駅から500m以内またはバス停から300m以内
(高台地区：標高50m以上はバス停から100m以内)の地域

■ 公共交通人口カバー率の変化



※人口は国勢調査250mメッシュより集計
(交通戦略策定時 = H17国調人口, 現在 (H25年3月) = H22国調人口)



■ 北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

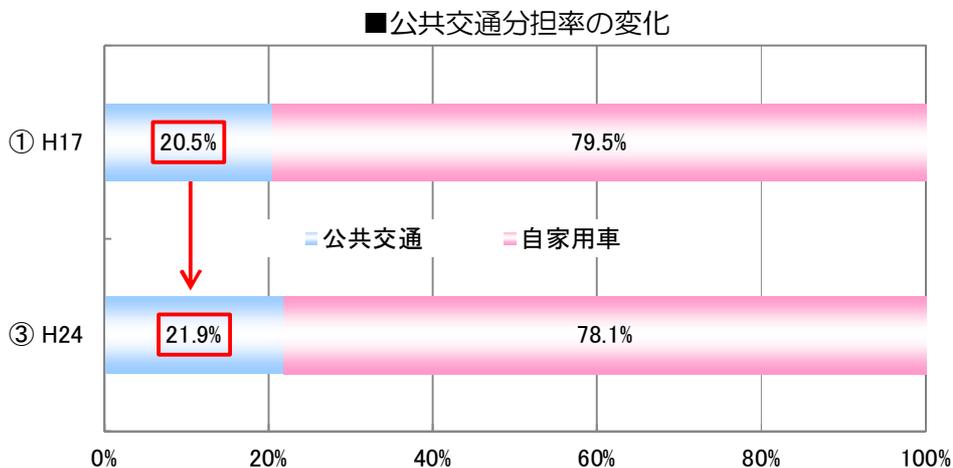
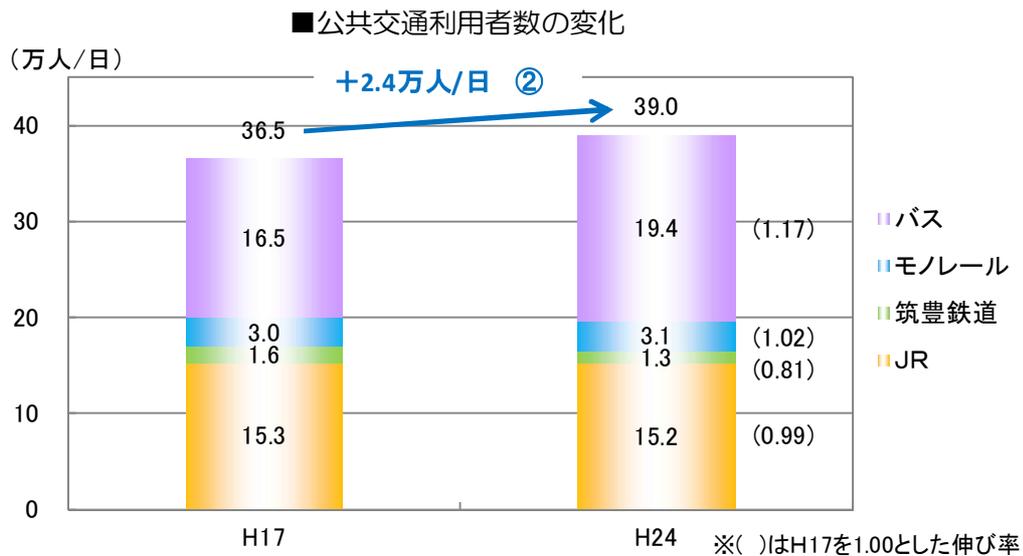
(2) 公共交通分担率

公共交通分担率は上昇しました。(策定時20.5%→現在21.9%)

- 公共交通利用者数は、総合交通戦略策定時より増加しました。
- 移動の際に公共交通を利用する人の割合が高くなり、計画目標を達成しています。

※公共交通分担率は、第4回北部九州圏パーソントリップ調査（H17年）による北九州市内の分担率をベースとして、H17からH24の公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして算定しています。

(万トリップ/日)				備考
	公共交通	自家用車	計	
① H17	36.0 20.5%	139.8 79.5%	175.8 100.0%	第4回(H17)北部九州圏パーソントリップ調査による北九州市内トリップの分担率
② 増減量	2.4	-2.4	0.0	公共交通利用者数の変化(H17→H24)出典) 交通事業者の実績データ
③ H24	38.5 21.9%	137.3 78.1%	175.8 100.0%	総トリップ数は変化しないと考え、公共交通の増加量を自家用車からの転換量として算定

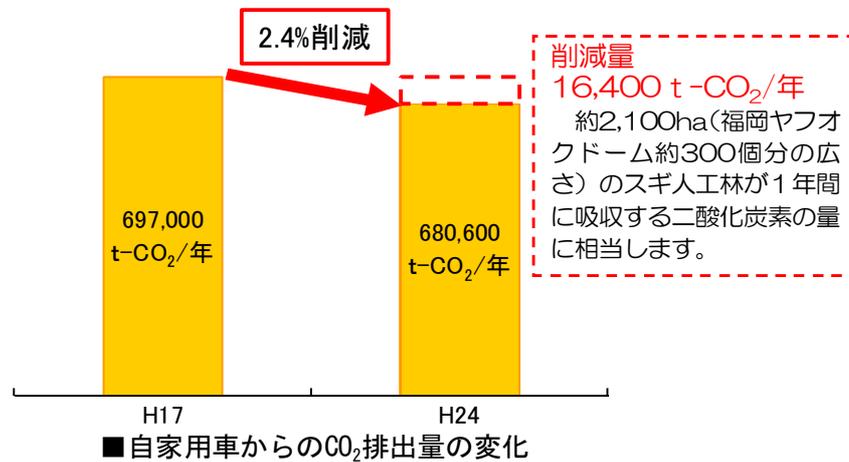
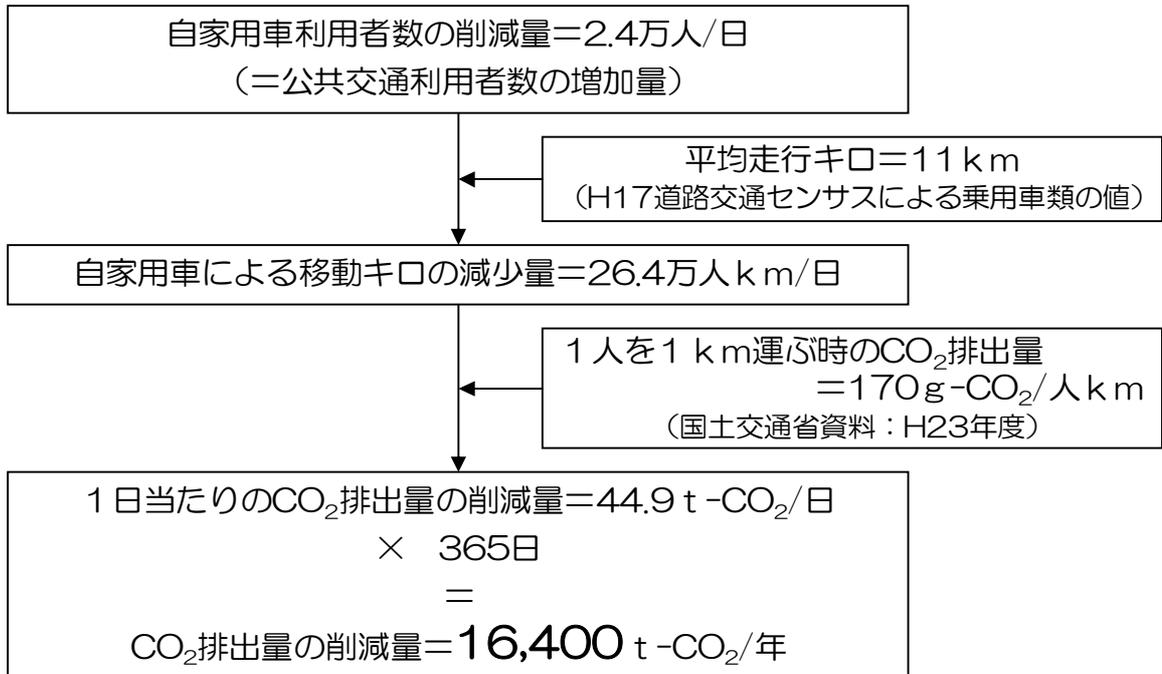


(3) 自家用車CO₂排出量

自家用車からのCO₂は約1%以上削減しました。(約2.4%、16,400 t削減)

- 自家用車の利用が減少したことで、CO₂の排出量が減少しました。
- 約2.4%の減少が見込まれ、計画目標(約1%削減)を達成しています。

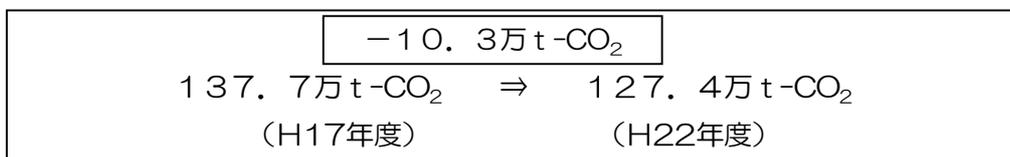
※公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして、CO₂排出の削減量を算定しています。



※平成24年の排出量

平成17年の自家用車(自家用乗用車+軽自動車)のCO₂排出量(69.7万t-CO₂/年)をベースとして、上記の方法で算定した削減量を減算した値。

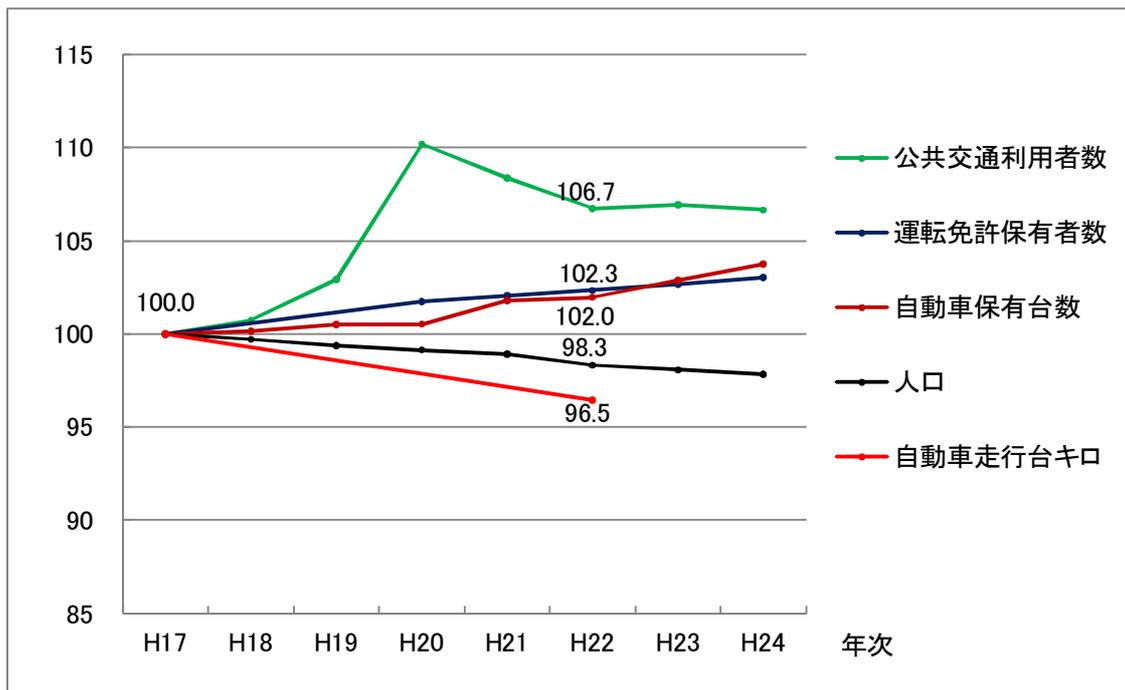
【参考】「北九州市環境モデル都市行動計画」による自動車からのCO₂排出量の算定値



【参考】 「②公共交通分担率」と「③自家用車CO₂排出量」の算定方法について

- 算定する上で必要となる「自家用車利用者数」が正しく把握できないことから、「自家用車利用+公共交通利用」の総数は計画策定時から変化がないとして、公共交通利用の変化量を自家用車利用から差し引いて推計しています。
- 計画策定時の「自家用車利用者数」および「公共交通利用者数」は、第4回北部九州圏パーソナルトリップ調査（平成17年実施）の結果を用いています。
- 参考までに、平成17年以降の指標の変化を下のグラフに示しています。
 - ・本市の人口は減少しているものの、自動車免許保有者数や自動車保有台数は若干増加しています。
 - ・しかしながら、道路交通センサスによる市内道路の総走行台キロ（台数×移動距離の合計）は、H17年からH22年にかけて減少（-3.5%）しており、自家用車利用者数は減少していることが推察されます。

▼ 各指標の変化（平成17年を100とした値）



人口、自動車保有台数、公共交通利用者数：北九州市「統計年鑑」

運転免許保有者数：福岡県警「交通年鑑」

自動車走行台キロ：道路交通センサス（H17、H22）による市内道路区間の合計値

公共交通利用者数は増加しているのに対し、自動車交通量は減少していることから、自動車利用から公共交通利用に転換したと考えられます。

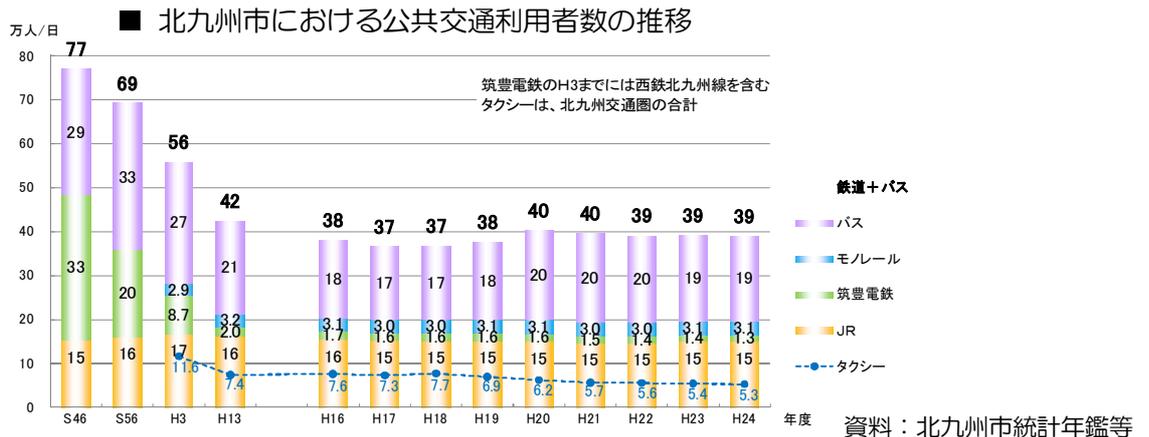
2. これまでの取り組みによる成果

- 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。

(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。
- ・特に、バス利用者は総合交通戦略策定時より増加しています。
- ・本市の人口は減少中でありながら、公共交通利用者は減少していないことから、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。
- ・なお、タクシーの利用客数は、近年減少傾向となっています。



- ・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】

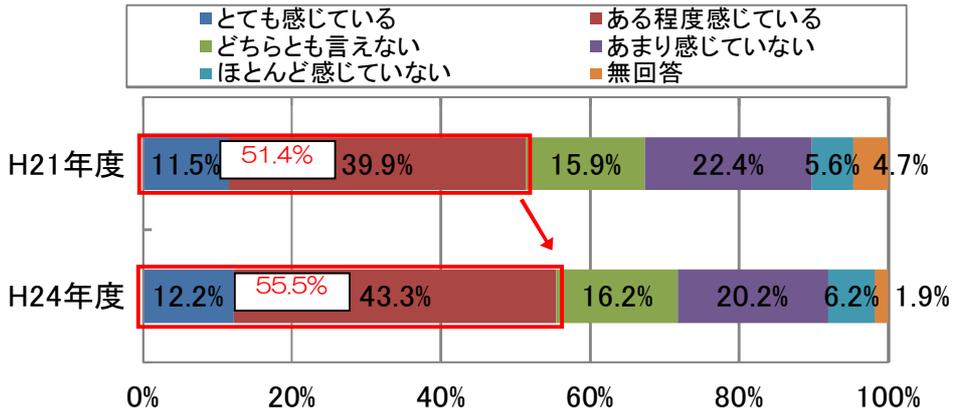
交通施策	施策による効果
筑豊電鉄の利用促進PR	筑豊電鉄利用への手段転換
モビリティマネジメント	自家用車利用から公共交通への手段転換

(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。

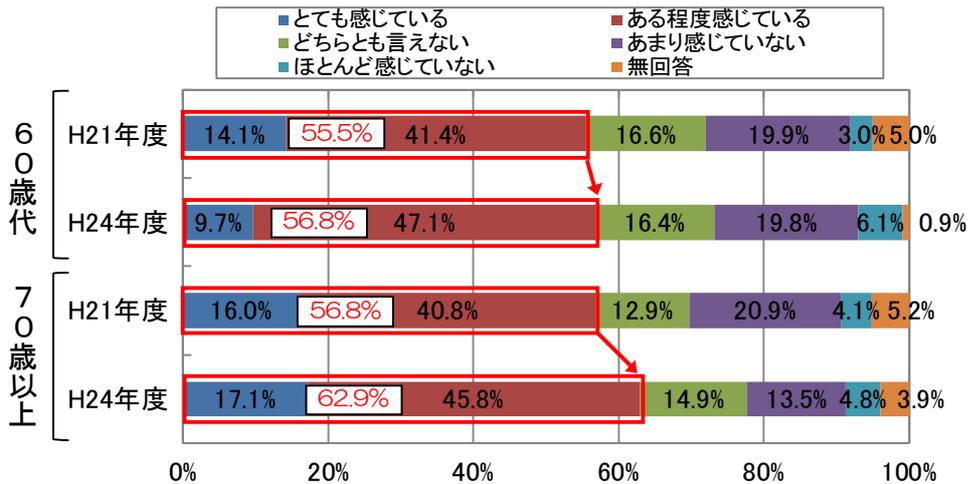
公共交通の利便性に対する市民の満足度



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

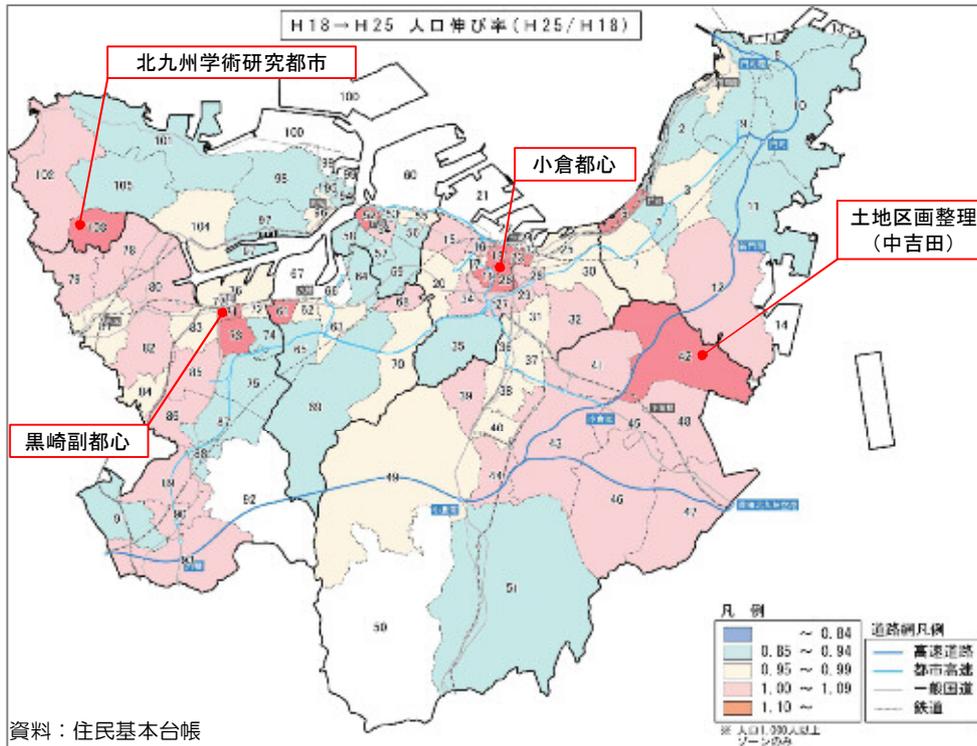
(3) その他の成果

①人口移動

市内では、郊外部だけでなく都心部でも人口が増加しています。

- 本市においては、区画整理事業等により郊外部への人口分散が見受けられますが、小倉都心や黒崎副都心でも人口が増加しています。
- 総合交通戦略による小倉都心や黒崎副都心の公共交通の利便性の向上等が、まちなか居住に寄与していると考えられます。同時に、郊外部における市民の足が確保されていることもうかがえます。

■居住人口の伸びの状況（H18とH25の比較）

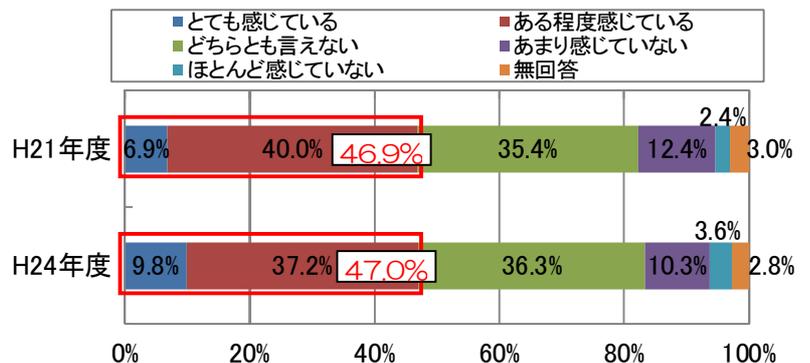


②環境への配慮

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、半数近くの人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

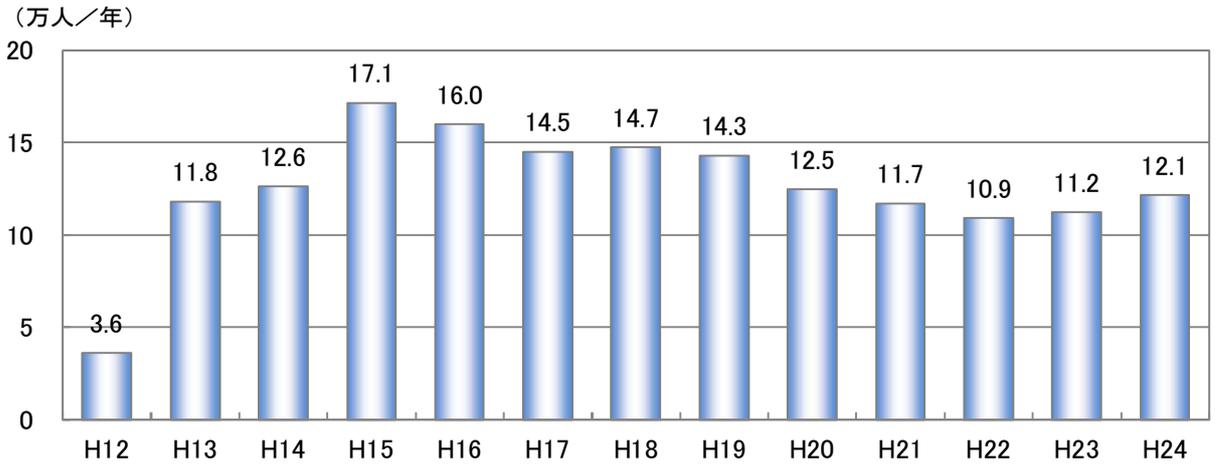


資料：市民意識調査（新しいまちづくりによる市民満足度等について）；平成21年度実施
市民及び企業における市政満足度等調査；平成24年度実施

③おでかけ交通の利用者数

おでかけ交通の利用者数は、減少から微増へ変化しました。

- おでかけ交通の支援制度が平成22年度に策定され、平成23年度に4地区で新たに試験運行が開始された（1地区は運休中）こともあり、利用者総数は、減少から微増に転じています。
- 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。



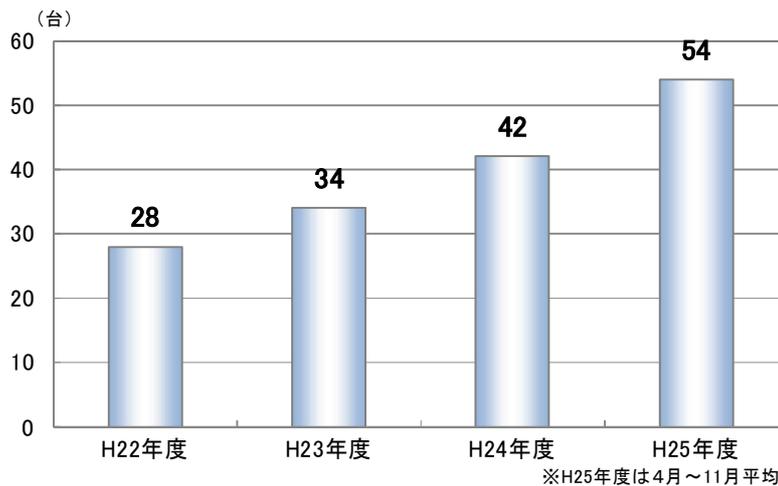
▲ おでかけ交通の利用者数の推移

資料：北九州市

④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。



※H25年度は4月～11月平均

▲ コミュニティサイクルの利用状況（1日平均利用台数）

資料：北九州市

3. 現状における課題

これまでの取り組みにより計画目標を達成し、一定の成果が上がっていますが、現時点において、以下のような課題があります。

【課題－1】

●公共交通を取り巻く環境

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。

【課題－2】

●移動に制約を受ける人々の交通環境

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。

【課題－3】

●地球温暖化問題

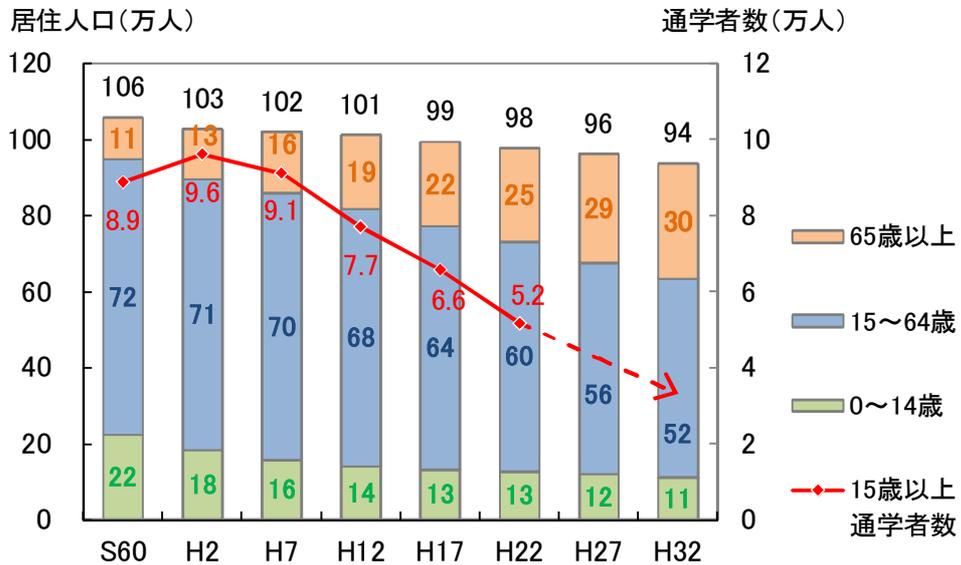
自動車利用への依存がこのまま続いた場合、地球温暖化の進行が懸念され、公共交通の利用促進に加えて、徒歩・自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換が望まれます。

【課題一 1】 公共交通を取り巻く環境

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。

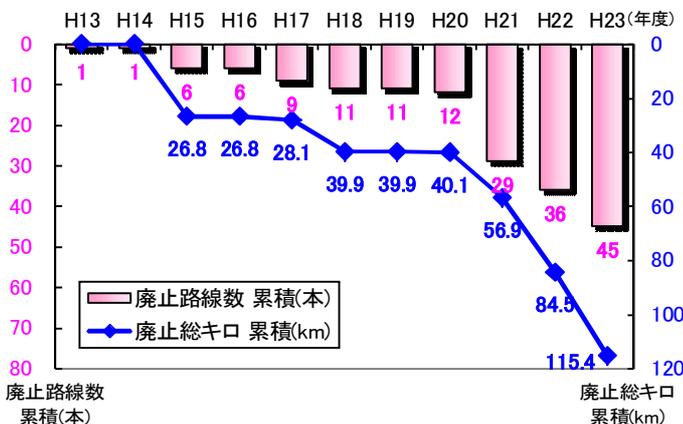
- 本市の人口は減少し続けており、今後も人口の減少が予想されます。
- 15歳以上通学者数の減少が顕著であり、生産年齢人口（15～64歳）も減少することから、通勤・通学における公共交通利用者の減少が推察されます。
- そのため、公共交通利用者の減少には歯止めがかかったものの、再び減少に転じる恐れがあります。
- バス路線は、平成13年から現在までに45路線（約115 km）が廃止されていますが、利用者が再び減少に転じた場合には、サービス水準の低下、さらには公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。

■居住人口と15歳以上通学者数の推移



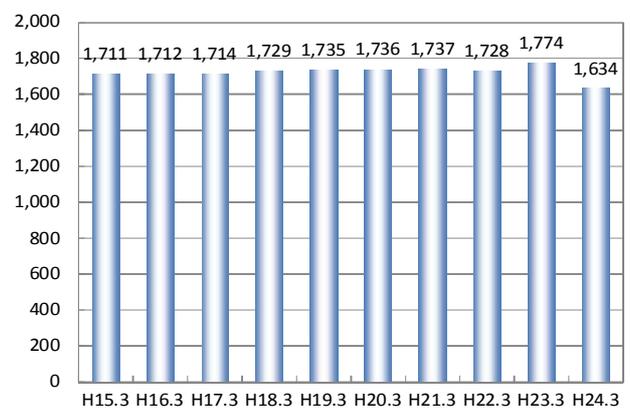
資料：平成22年までは「国勢調査」
平成27年、32年は、「国立社会保障・人口問題研究所」の中位推計（平成25年3月推計）

■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



資料：北九州市

■北九州市内のバス停数の推移



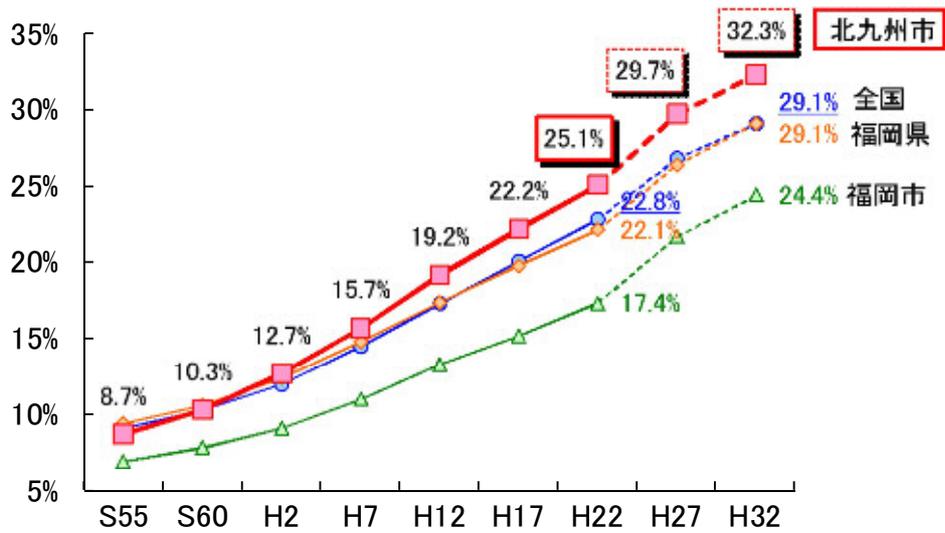
資料：北九州市統計年鑑

【課題一 2】 移動に制約を受ける人々の交通環境

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



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）

【課題一 3】 地球温暖化問題

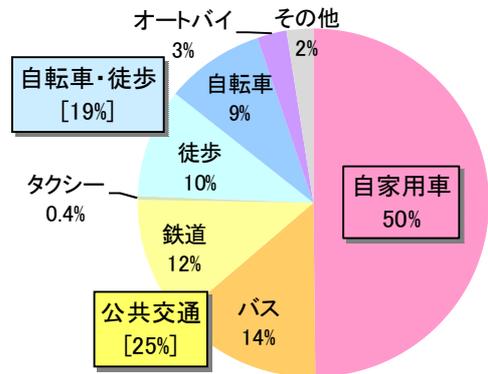
自家用車依存に起因する地球環境への影響が懸念されます。

- 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。

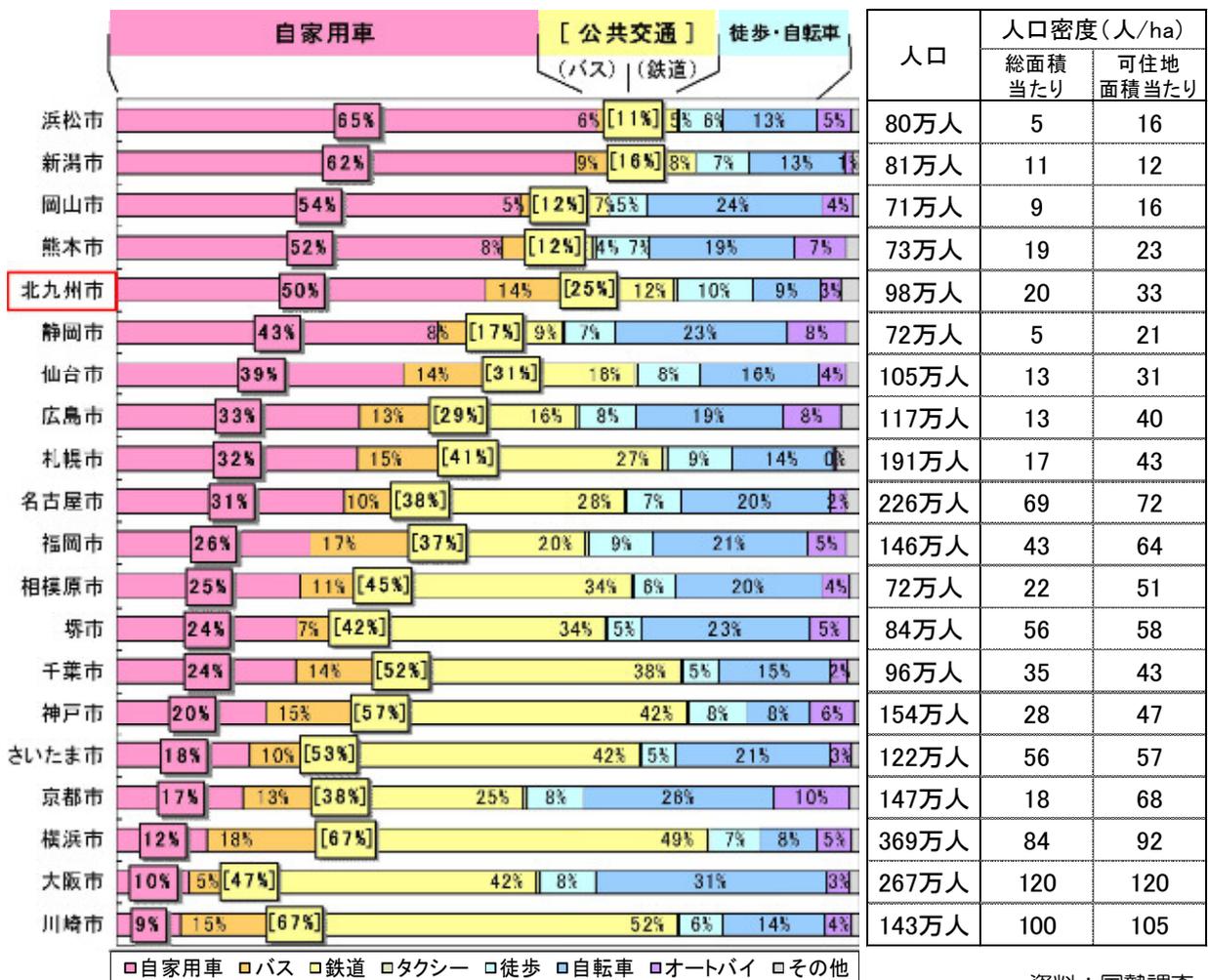
他の政令市に比べ、自家用車への依存度が高い

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>

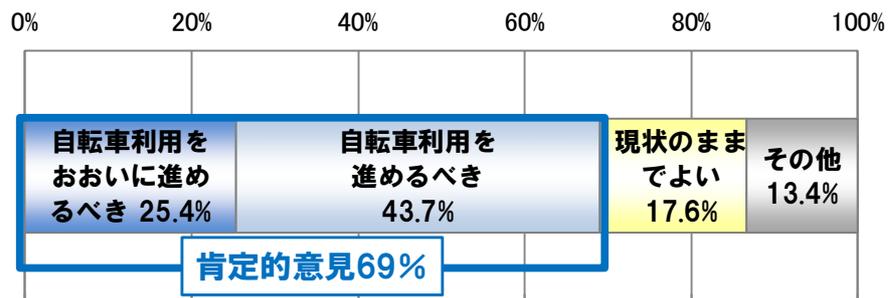


資料：国勢調査

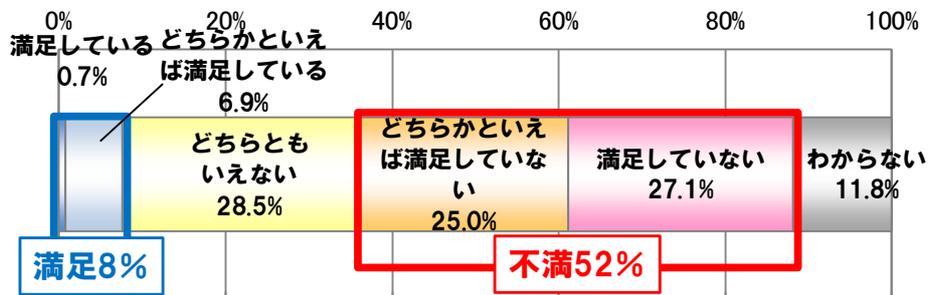
自転車利用環境に対する市民の要請は高い

- 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】



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）

第4章 (Action) 計画の見直し

1. 今後の取り組み

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、計画を一部見直しました。

なお、本計画の策定・実施においては、「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。

【今後の取り組み方針】

- 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、今後は、施策の更なる充実と継続的な実施を行います。

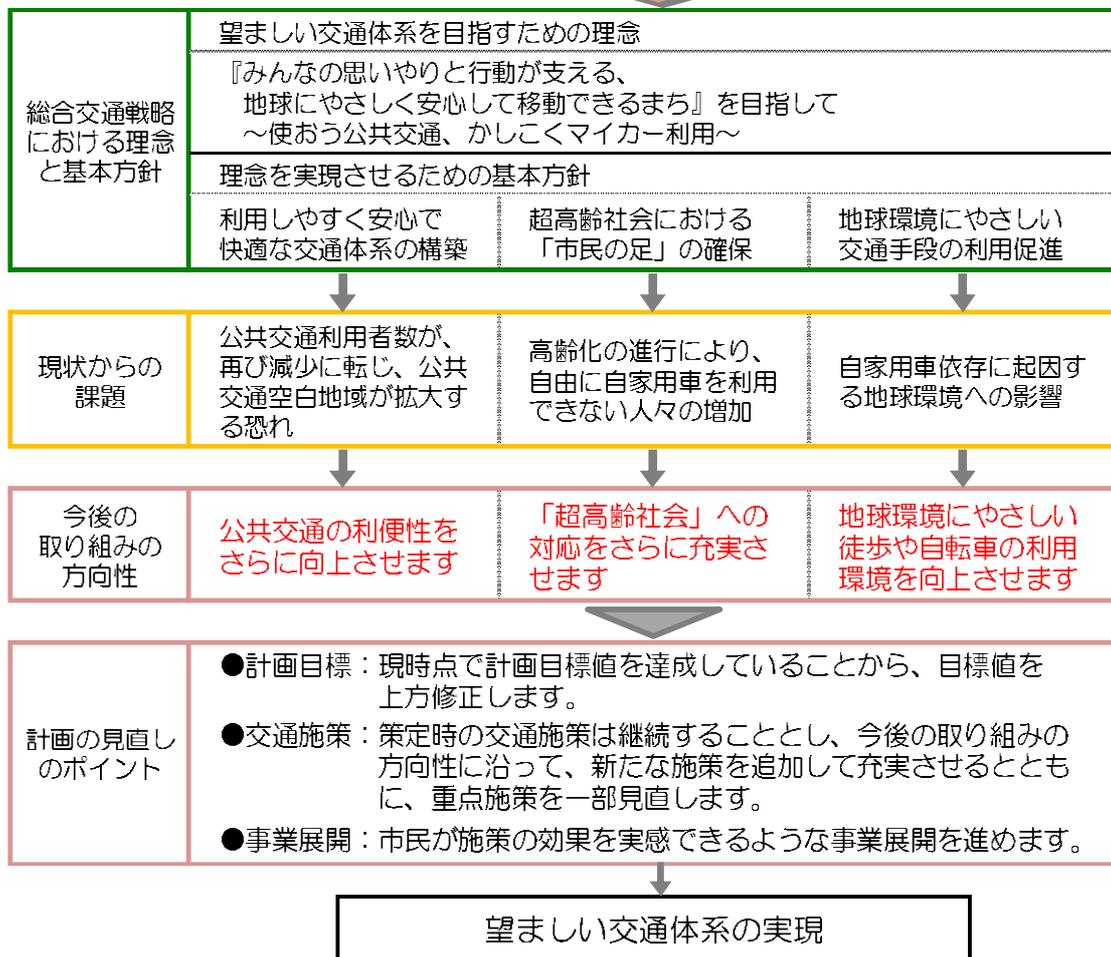
【今後の取り組みの方向性】

- ・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の改善を図ります。

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、一定の効果が上がっています。

施策の更なる充実と継続的な実施を行います。



2. 計画目標の見直し

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。

■ 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	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

※CO₂排出量については、H20の基準値に対する削減量

①公共交通人口カバー率

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、総合交通戦略策定時（79.3%）から現時点（79.5%）にかけて微増となっています。

今後も現状の公共交通路線を維持することにより、現時点での公共交通人口カバー率を維持します。

②公共交通分担率

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年間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。

③自家用車CO₂排出量

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。

「②公共交通分担率」と「自家用車CO₂排出量」の算定方法について

現在の指標値は、「自家用車利用者数＋公共交通利用者数」は、計画策定時から変化していないとして算定しています。

評価年次によっては、最新のパーソントリップ調査結果を用いて算定します。

3. 交通施策の見直し

総合交通戦略で策定された交通施策（28施策）に新たに2施策を追加し、施策を充実させます。

また、今後の取り組みの方向性に合わせ、重点施策を一部見直しました。

・交通施策数 28施策 → 30施策 ・重点施策数 5施策 → 7施策

【交通施策】

●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「公共交通の利便性のさらなる向上」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・協力の強化を図ります。

⇒ [追加施策] 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

②「北九州市基本構想・基本計画」、「交通政策基本法」を踏まえて、広域的な交流の活発化を図ります。

⇒ [追加施策] 広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

- ・北九州市基本構想・基本計画（平成20年12月策定、基本計画は平成25年12月見直し）
基本計画で示されている「まちづくりを進めるにあたって発揮すべき5つのちから」の1つである「連携のちから～まちとまちのつながりを強める」の中で、本市は広域連携を推進し、都市圏の発展、ひいては地域ブロックの発展をけん引する重要な役割を果たしていくことが掲げられています。
- ・交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）
交通に関する施策の推進に当たっては、交通の果たす機能の1つである「活発な地域間交流・国際交流の実現」を発揮することを基本的認識とすることが示されています。

【重点施策】

・「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、下記の7施策を重点施策に設定しました。

重点施策	施策の内容
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。
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。
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。
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。
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EV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。
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。
徒歩・自転車で移動環境・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。

交通施策の見直し（施策の追加と重点施策の見直し）

・総合交通戦略策定時に設定した28施策に対して、新たに2施策を追加し、30施策としました。

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）

意識	市全域	1	2	3	4	5	6	
公共交通拠点	I	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&ライド等の促進	→	5	サイクル&ライド、パーク&ライド等の促進		
		6	相乗り通勤の普及・促進	→	6	相乗り通勤の普及・促進		
	II	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		
公共交通軸	III	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		
		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		20	広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進	
		道路交通	IV	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
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	取締りの強化			→	25	取締りの強化		
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		

■ 施策体系の見直し

重点施策

交通施策の内容

・今回設定した30個の交通施策の内容は、下記の通りです。

交通施策	★ 重点 施策	施策の内容
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		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		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		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		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		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。
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		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		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		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		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	★	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。
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。
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。
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EV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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
25 取締りの強化		違法駐車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。
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。
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。
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。
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。
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。

重点施策の概要と具体的な施策イメージ

- ・取り組みの柱となる重点施策（7施策）の概要は下記の通りです。
- ・また、重点施策の主な事業内容を次頁に示します。

▼重点施策の概要

重点施策	施策の概要
モビリティマネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・地域MMや学校MM、情報提供ツール（公共交通マップ）の更なる充実を図りながら、行政と交通事業者との協同による公共交通利用促進イベントについても効果的に実施していきます。 ・企業MMについては、ノーマイカーデーの賛同企業を増やしていく努力を重ねながら、参加しやすい効果的な取り組みを検討し、実施していきます。
交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・行政と交通事業者が協同し、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、交通結節機能強化のための様々な取り組みを今後も継続していきます。 ・折尾駅や城野駅などの主要な鉄道駅においては、待ち合い環境や乗り継ぎ環境を改善し、交通拠点としての機能を高め、公共交通の利便性を向上します。
バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の公共交通利用者の快適性や安全性を確保するため、行政、交通事業者、福祉団体等が協同し、主要鉄道駅などにおけるバリアフリー化や、低床式バスの導入などを積極的に進めていきます。 ・鉄道駅の周辺道路におけるバリアフリー化をさらに推進し、歩行環境の改善を図ります。
幹線バス路線の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> ・主要交通拠点と地域拠点間を結ぶバス機能強化検討区間において、持続可能なバス交通ネットワークの構築を、行政と交通事業者などの関係機関で検討する体制を整え、協働で施策を実施します。 ・特に、主要交通拠点間（小倉～黒崎）を結ぶ幹線バス路線については、その機能を高め、速達性・定時性を確保するため、BRTの導入も視野に入れながら、既存の道路ストックを有効活用し、バスレーンの連続化や延伸など走行環境の整備を行っていきます。 ・幹線バス路線における路線バスの利便性向上と利用促進を図るため、バス停上屋やバスロケーションシステムなどバス待ちスペースの整備、バスからバスや他の交通機関との結節機能強化のための乗継拠点の整備を進めます。
筑豊電気鉄道の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> ・筑豊電気鉄道の利用促進のため、乗り継ぎ環境の改善と利用促進策の推進を図ります。 ・市内で唯一高架となっている穴生駅にエレベーターを設置してバリアフリー化を図ります。 ・筑豊電気鉄道が国の補助スキームを活用して行う老朽化した車両の更新（LRT型低床式車両）やICカード導入に向けた高機能化事業を推進していきます。
おでかけ交通への支援強化	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、おでかけ交通への支援強化の取り組みを進めていきます。 ・地域の生活利便性を維持・向上させるため、持続可能な公共交通のあり方を地域住民・交通事業者・行政が協働して検討を行っていきます。 ・需要が極めて小さく、おでかけ交通による公共交通の確保が困難な地域については、タクシー活用も含む、新たな仕組みを検討していきます。 ・「地域の公共交通は、地域が一体となって支え合う」という意識を高めてもらうための取り組みを進めます。
徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な徒歩・自転車利用環境を創出し、更なる徒歩・自転車利用の促進を図ります。 ・「北九州市自転車利用環境計画」に基づき、「自転車利用が多い地区」「駅に自転車が集中する地区」「自転車利用を促進する地区」を整備拠点地域として設定し、これら拠点内および拠点間を結ぶ走行空間ネットワークを形成します。 ・目的や時間など利用特性に応じた、きめ細かな駐輪環境の創出を進めます。 ・環境にやさしい自転車の利用促進と、正しい利用ルール・マナーの普及啓発を行います。

▼重点施策の主な事業内容

重点施策	主な事業内容
モビリティ マネジメント の実施	<ul style="list-style-type: none"> 地域MM、転入者MM、学校MMの継続的な実施 各種イベントの継続的な実施（モノレールまつり、ちくてつ電車まつり、バスの乗り方教室ほか） ノーマイカーデーの取り組みと合わせた効果的な企業MMの検討と実施  
交通結節 機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 折尾駅や城野駅など主要な鉄道駅における待ち合い・乗り継ぎのための施設の整備（バス、タクシー、送迎車の駐停車スペースやサイクル&ライド駐輪場の一体的な設置） 主要なバス停における上屋やベンチの整備、バスロケーションシステムの導入  
バリアフリー 化の推進	<ul style="list-style-type: none"> JR安部山公園駅や筑鉄穴生駅へのエレベーター・多目的トイレ設置によるバリアフリー化 ノンステップバスなど低床式バスの導入 歩道の段差解消と点字ブロック設置によるバリアフリー化の推進  
幹線バス路線 の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> 路線の再編も視野に入れたBRTの導入検討 既存バスレーンのカラー舗装化やバスレーンの新設 バス待ちスペースの整備（上屋、ベンチ：待合環境の快適性向上）（バスロケーションシステム：案内情報の提供） 乗継拠点の整備（バス⇄バス、バス⇄他の交通機関）  
筑豊電気鉄道 の高機能化	<ul style="list-style-type: none"> LRT型低床車両への更新 穴生駅へのエレベーターの設置 ホームの嵩上げや案内情報の充実 利用促進策の推進 ICカードの導入検討  
おでかけ交通 への支援強化	<ul style="list-style-type: none"> おでかけ交通の利用促進PRや導入支援 幹線軸と接続するフィーダーバスなどの導入検討 地域住民による相乗りなどのタクシー活用の検討 行政と交通事業者との協働による地域モビリティマネジメントの展開  
徒歩・自転車 での移動環境 ・利用環境 の改善	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間の整備（拠点内・拠点間） 駐輪施設の整備（交通結節点・市街地の分散配置） ルール・マナー教育 自転車利用促進イベント 歩行者・自転車・自動車それぞれが安全に快適に通行できる道路環境の整備  

4. 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】

- ・折尾駅周辺連続立体交差事業を核とした事業をパッケージ化して事業を展開します。
- ・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。
- ・また、小倉都心と黒崎副都心を結ぶ幹線バス路線の高機能化に関わる事業をパッケージ化して事業を展開します。



【 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わる事業のパッケージ化



【参考資料1】事業別の実施状況

実施計画（平成22年3月）で計画した事業別のスケジュールと平成24年度末までの実施状況を示しています。

【平成24年度までの実施状況】

◎：実施完了

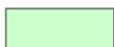
○：事業中または継続中

□：検討中

▲：未着手

- ・目標スケジュール（平成22年3月に設定したスケジュール）
短期（H20～H24）、中期（H25～H30）、長期（H30以降）

：実施，導入，継続，供用

：検討，調整

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール			
								短期 (H20~ H24)	中期 (H25~ H30)	長期 (H30以 降)	
意識	I. 市全域	1	モビリティマネジメントの実施	市全域	地域モビリティマネジメント	国道200号渋滞緩和、筑鉄利用促進（ニュースレター配布）	筑豊電鉄沿線住民（八幡西区南部）	● 穴生駅・今池駅周辺などにおいて、事後アンケート調査、実証実験、ニュースレター配布			
						市民課にて転入時に、総合公共交通マップや時刻表など配布	転入者	○ 総合交通マップの作成（八幡西区版・若松区版・全市版） 八幡西区転入者に、マップや時刻表の配布			
					学校モビリティマネジメント	学習資料作成	小中学校	● 編集委員会の開催、副読本作成			
						授業実施	小中学校	○ 授業実施			
					企業モビリティマネジメント	トラブルフィードバックプログラム等	若松区響瀬工業団地	▲			
							小倉南区朽網地区 小倉北区日明地区	● 事前・事後アンケート調査実施、フォローアップ資料配付			
					市役所モビリティマネジメント	トラブルフィードバックプログラム等	市内	○ MM対象エリアの設定、協力意向調査実施			
							市内	○ H22実施（市職員）			
					公共交通の利用促進に向けた取組み	公共交通利用促進イベントの実施	市全域	○ 各種公共交通利用促進イベントの実施			
							各種イベントの開催	市全域	○ 各種イベントの開催		
							社会実験の検討・実施	市全域	○ 社会実験の検討・実施		
							各種イベントへの出展	市全域	○ 各種イベントへの出展		
		共通乗車券（環境乗車券など）の発行	公共交通相互で利用可能な乗車券の発行	市全域	○ 共通乗車券の発行						
		2	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	市全域	JR特典ブック	帰りの切符提示で商品割引	市全域	○ 帰りの切符提示で商品割引			
						配布	市全域	○ 特典ブックの作成・配布			
						参入（北九州モノレール）	市全域	○ 参入			
				ICカード乗車券ポイント制度	市全域（一部路線を除く）	○ H21 SUGOCAポイント制度開始					
				J-WESTカード利用促進キャンペーン	市内	○ H22～ J-WESTカード、ICカード利用時のポイント（ボーナスポイント・グリーン特典）					
				ちくてつ電車利用特典	定期・回数券の提示で商品割引	八幡西区	○ 提携企業拡張中				
				モノレール定期利用者特典	市全域	○ 定期購入者へ割引券配布・定期券提示による割引					
				西鉄バスICカード乗車券ポイント制度	市全域	○ 西鉄バスICカード乗車券ポイント制度（利用店舗拡大）					
				西鉄バス得バス提示での割引（商店など）	小倉北区	○ 得バスnimoo導入（H21年）					
				ノーマイカー得々キャンペーン	小倉都心部 八幡東区中央町	● イベントに来場する際にマイカー以外で来場した方々に対して特典を付与					
				ノーマイカーデーの実施	公共交通、商店街、市との連携実施	市全域	○ 毎週水曜日を「ノーマイカーデー」とし、推進月間（10・11月）にPRを実施。				
				3	レンタサイクル・カーシェアリングの普及	市全域	小倉駅北口モビリティセンター社会実験（レンタサイクル、カーシェアリング）	小倉都心部	● 社会実験実施（H20・21年度）		
		地区内のサイクルステーションで、どこでも利用可能なレンタサイクル	小倉都心部					● H22年3月導入			
		コミュニティサイクルの導入	社会実験				黒崎地区	● H21年度 社会実験 H22年度 コミュニティサイクル・シェアカー運行モデル事業実施			
		カーシェアリングの実証実験	小倉都心部				○ 市公用車を休日に市民に貸出し、シェアリングを実施。				
		コミュニティサイクルの導入	地区内のサイクルステーションで、どこでも利用可能なレンタサイクル				東田地区	● H22年3月導入			
		レンタサイクル導入検討	城野地区				□ ヒアリング、意見交換、関係機関との協議を実施				
カーシェアリングの導入	マンション利用者導入検討	東田地区 城野地区	□ ヒアリング、意見交換、関係機関との協議を実施								

注）目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール		
								短期 (H24)	中期 (H25～ H30)	長期 (H30以 降)
意識	I・市全域	4	エコドライブの推進、低公害車の普及	市全域	西鉄バス ハイブリッドバス導入	小倉北区、八幡東区、八幡西区、門司区、戸畑区	○ H21年度（3台）小倉～黒崎・折尾線間運行 H22年度（2台）門司港～小倉地区間運行			
					市営バス BDF燃料バス導入	若松区	◎ H20年度 3台導入			
					低燃費・低公害車導入	市全域	○ 検討中			
					市営バス 導入検討	市全域	○ 電気自動車、ハイブリッド車、低燃費LPG車の導入			
					ハイブリッド、低燃費LPG車の導入（タクシー）	市全域	◎ 低公害車導入に係る国庫補助（地方自治体等との協調補助）			
					導入支援（バス、トラックなど）	市全域	○ アイドリングストップの実施（全車両）			
					アイドリングストップの実施	市全域	○ エコドライブ推進モデルを確立し実証			
					エコドライブ北九州プロジェクトの実施	八幡東区	○ 市民や事業者に対する出前講演「実践エコドライブ」を1年に10回前後実施			
					出前講演『実践！エコドライブ！』	市全域	◎ 全国規模のエコドライブコンテストの募集支援、北九州地区表彰の実施			
					エコドライブコンテストの開催	市全域	○ エコカーの展示・試乗・アイドリング・ストップ宣言募集、エコドライブ10のすすめパネル展示			
					エコカーフェアの開催	小倉北区	○ H21年度以降、公用車への次世代自動車（EV・PHV・FCV）の導入			
					次世代自動車の市役所導入	市全域	○ 電気自動車、プラグインハイブリッド車の購入に対して助成			
					電気自動車等導入助成	市全域	○ 充電器設備工事費の一部を助成			
					充電インフラ設備助成	市全域	○ 現在16か所運用中			
					5	市全域	P & R 駐車場の運営	P&R駐車場運営（既存：16箇所）	JR駅沿線	○ 現在16か所運用中
P&R駐車場運営（既存：2箇所）	企救丘	○ S62より運用、モノレール定期券利用者は駐車月賃2,000円								
P&R駐車場運営（既存：1箇所）	向田営業所	○								
P&R駐車場運営（既存：1箇所）	二島交通局跡地	○ H15より運用								
P&R駐車場運営（既存：2箇所）	千代ニュータウン	○ H3より運用								
P&R駐車場運営（既存：1箇所）	戸畑サティ立体駐車場	○ H13より運用								
P & R 調査検討	筑豊電気鉄道駅	香月駅	○							
6	市全域	企業モビリティマネジメント	企業モビリティマネジメント	響灘工業団地	▲					
			モビリティマネジメントによる、相乗り通勤促進	小倉南区行綱地区	○ 事前・事後アンケート調査実施、フォローアップ資料配付					
				小倉北区日明地区	▲					

注）目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール			
								短期 (H20~ H24)	中期 (H25~ H30)	長期 (H30以 降)	
公共交通	公共交通拠点	7	交通結節機能の強化	主要交通拠点	サイクル&ライド駐輪場整備	計画に沿って随時整備	三萩野バス停他	○ H23年度 小倉地区駐輪施設整備実施設計及び施工、三萩野地区駐輪施設整備実施設計			
					待合い環境改善(ベンチ、照明など)		三萩野バス停	○ H20年度 設置			
					バスロケーションシステムの導入	社会実験	小倉都心部	○ 魚町、平和通り、三萩野、砂津、黒崎バスセンターに設置			
				交通拠点	サイクル&ライド駐輪場整備	計画に沿って随時整備	徳力公園前停留場他	○			
					通生活点	サイクル&ライド駐輪場整備	計画に沿って随時整備	三ヶ森駅他	○ H22年度 三ヶ森駅駐輪スペース整備		
				市全域	自転車駐車場整備計画作成(見直し)	平成9年度策定した計画の見直し	市全域	◎ H21~22年度に見直し実施			
					広告付きバス停整備		小倉北区	○ 随時整備			
							八幡西区(黒崎)	○ 随時整備			
							八幡東区	○ 随時整備			
					バス停整備	バス停整備基準作成	市全域	◎ 北九州市バス停整備事業助成金交付要綱を策定			
				基準に沿って随時整備		市全域	○ 随時整備				
				公共交通施設の案内情報の充実	主要交通拠点	サイン計画策定	小倉都心部	◎ H20年度 小倉駅周辺における乗継利便性向上のためのサイン計画策定			
						公共交通利便性向上検討連絡会の運営	小倉都心部	○ H21年度以降 連絡会を開催			
	小倉駅公共交通案内システム設置	小倉北区	□ バス協会等との調整中								
	案内板整備	小倉都心部	○ H23年度 サイン設置								
		黒崎副都心	○ H23年度 黒崎駅公共交通案内板整備								
	交通拠点	案内板整備	JR駅周辺		若松駅周辺他	○ H22年度 若松駅周辺・若松渡船場					
		通生活点	案内板整備		第一二島バス停他	□					
	市全域	総合公共交通マップ作成	市全域		北九州市公共交通マップ(全区、八幡西区、若松区) 西鉄バス北九州市都市圏バス路線図 西鉄バス北九州エリア別路線図 西鉄バスラクラク活用術						
		案内板整備	筑豊電鉄		○						
	駅前広場の整備	主要交通拠点	駅前広場の整備		黒崎駅北口	○ 駅前北口交通広場の整備(約A=6,000m2)、暫定整備					
			交通拠点	駅前広場の整備	スペースワールド駅	○ H22年度 供用					
		城野駅北口			○ 低炭素モデル街区における交通結節点整備						
		下菅根駅北口		○							
		駅前広場の整備	折尾駅南口	○							
	折尾駅北口		○ 暫定整備								
	その他交通結節機能向上	生活交通拠点	路線バスバス停との結節	中谷バス停	◎ H22年度 合馬・道原地区おでかけ交通と結節						
緑ヶ丘バス停				▲							

注) 目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール			
								短期 (H24)	中期 (H25~ H30)	長期 (H30以 降)	
公共交通	II.公共交通拠点	11	ICカード乗車券の導入 及び相互利用	市全域	nimocaの導入	ICカード乗車券	市全域	○ H20年5月開始			
					SUGOCAの導入	ICカード乗車券	市全域(一部路線を除く)	○ H21年3月開始			
					nimocaとSUGOCAの相互利用	ICカード乗車券相互利用	市全域	○ H22年3月開始			
					タクシーへのICカード乗車券の導入		市全域	○ 1グループ、4社にSUGOCAとの相互利用導入			
					ICカード乗車券の導入検討		筑豊電鉄	□ ICカード導入検討調査、事業者協議を実施			
							北九州モノレール	○ 事業者協議、関係者協議を実施			
					ICカード乗車券の相互利用		筑豊電鉄	□ 検討中			
							モノレール	○ 検討中			
							市営バス	□ 検討中			
					12	市全域	バリアフリー化の推進	JR駅のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	九州工大前駅	◎ H20年度 エレベーター1基、多目的トイレ等
	枝光駅	◎ H21年度 エレベーター2基、多目的トイレ等									
	折尾駅	○ H24年度 多目的トイレの設置									
	その他乗降客数5千人/日未満の駅	○ H22年度小森江駅のバリアフリー化									
	モノレール停留場のバリアフリー化	エレベーター、多目的トイレ設置等	守恒停留場	◎ H21年度 バリアフリー整備(EVなど)							
			片野停留場	◎ H23年度 バリアフリー整備							
			徳力嵐山口停留場	◎ H22年度 バリアフリー整備							
			志井停留場	◎ H23年度 バリアフリー整備							
			城野停留場	◎ H23年度 バリアフリー整備							
			三萩野バス停留場	□							
	バスのバリアフリー化	低床バスの導入	市全域(若松以外)	◎ ノンステップバス、ワンステップバスの導入							
若松区			○ ワンステップバスの導入								

注) 目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール				
								短期 (H24)	中期 (H25~ H30)	長期 (H30以 降)		
公共交通 III:公共交通 輸	13	幹線バス路線の高機能化	主要幹線軸	幹線バス路線整備計画作成	業務委託	市全域	◎ H21年度 幹線バス路線整備整備計画策定					
				バス停前歩道拡幅		魚町バス停	◎ H20年度 魚町バス停(西行き)前歩道拡幅					
				既存バスレーンのカラー舗装・路面表示	幹線バス路線整備計画に沿って随時施工	県道大蔵到津線他	○ 随時施工					
				バスレーンの導入・延伸	幹線バス路線整備計画に沿って随時延伸	国道3号(黒崎地区) 国道3号(砂津地区) 都)日明渡船場線他	○					
				P T P Sの導入検討		小倉~折尾	○ H23年度 委託発注					
				バスカメラの設置検討		小倉~折尾	□					
			幹線軸	幹線バス路線整備計画作成	業務委託	市全域	◎ H21年度 幹線バス路線整備整備計画策定					
			既存バスレーンのカラー舗装・路面表示	幹線バス路線整備計画に沿って随時施工	国道322号他	○						
			バスレーンの導入・延伸	幹線バス路線整備計画に沿って随時延伸	国道200号(幸神地区) 国道211号(上津役地区)他	○						
			14	筑豊電気鉄道の高機能化	幹線軸	筑豊電気鉄道活性化連絡会		黒崎~直方	○ H20年8月以降開催			
						沿線調査		黒崎~直方	◎ H21~22年度 沿線地域活性化に関する検討調査			
						法定協議会の運営(予定)		黒崎~直方	○			
	利用促進施策					黒崎~直方	○ ちくつ利用特典					
	利用促進PR					黒崎~直方	○ ニュースレター配布、イベント開催					
	車両の更新	低床化				黒崎~直方	○					
	駅のバリアフリー化	ホームの嵩上げ、エレベーター設置など	黒崎~直方	○								
	15	おでかけ交通への支援強化	支援	支援制度の検討		市全域	○ H22年度 支援制度の策定					
				車両購入助成		市全域	○ 事業開始時の車両購入費等に助成					
				運行支援助成		市全域	○ 運行により生じた赤字の一部に助成					
				試験運行助成		市全域	○ 試験運行費用の一部に助成					
				利用促進PR		市全域	○ 利用促進のためチラシ等でPR					
	16	通勤時の送迎バスの導入促進	支援	乗合い通勤バスの導入検討		響灘工業団地 日明(西港町)	▲					
				北九州空港アクセス鉄道		小倉~空港	○ 検討を実施					
	17	新規鉄道路線の検討	今後の課題	洞海湾横断鉄道		折尾~小倉	○ 検討を実施					
BRT基礎調査(環境モデル都市調査)				国業務委託	小倉都心~黒崎副都心間	◎ H20年度 BRT導入検討基礎調査(環境モデル都市調査)						
18	次世代都市交通システムの検討	今後の課題	次世代都市交通システム検討	BRT・LRT等の情報収集・研究・高機能化の検証		○ H23年度 導入検討調査						

注) 目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール				
								短期 (H24~ H24)	中期 (H25~ H30)	長期 (H30以 降)		
IV 道路交通	19		都市計画道路の整備・見直し	自動車交通軸	国道3号黒崎バイパス	L=5,800m, W=18.0m	八幡東区～八幡西区	○ 部分供用（皇后崎ランプ～都市高速直結）				
					尾倉ランプ	L=1,113m, W=7.1×2m	八幡東区	○ H24年度完成				
					新若戸道路	L=2,340m, W= 18～52m	戸畑～若松	○ H24年度完成				
					国道211号	L=1,700m, W= 30m	八幡西区	○ 工事中				
					国道4号5号竹並バイパス	L=4,500m, W= 22～40m	若松区	○ 工事中				
					恒見行網線	L=7,500m, W= 25～36m	小倉南区	○ 測量、予備設計、環境保全措置の検討				
					砂津長浜線	L= 887m, W=20.6～52m	小倉北区	○ 工事中				
					9号線	L=4,997m, W= 30m	小倉北区～小倉南区	○ 工事中				
					直方水巻線	L= 800m, W= 14～17m	八幡西区	○ 工事中				
					国道19号砂津バイパス	L= 450m, W= 30m	小倉北区	○ 工事中				
					国道3号砂津拡幅	L= 500m, W= 16～44m	小倉北区	○ H22年度完成				
					紫川東線	L= 420m, W= 25m	小倉北区	○ 工事中				
					黒崎駅前線	L= 613m, W= 18～25m	八幡西区	○ H24年度完成				
					城山西線	L= 679m, W= 18～41m	八幡西区	○ 工事中				
					中央町穴生線	L=2,017m, W= 27m	八幡東区～八幡西区	○ 工事中				
					戸畑枝光線	L=4,350m, W= 18m	八幡東区～戸畑区	○ 工事中				
					洞海湾北部	都市計画変更	八幡西区～若松区	◎ H20年度変更				
					周防灘沿岸部（6号線）	都市計画変更	門司区～小倉南区	○ H22年度変更				
					北九州市中央部（4,5号線）	都市計画変更	小倉北区・南区 八幡東区・西区	○				
	八幡西南部	都市計画変更	八幡西区	○ H23年度変更								
	その他（未着路線、強化路線）	都市計画変更	市内全域	○								
20			鉄道連続立体交差化	自動車交通軸	折尾駅周辺連続立体交差事業		鹿兒島本線	○ 継続中				
							短絡線	○ 継続中				
							筑豊本線	○ 継続中				
							その他（駅舎、等）	○ 継続中				
21			都市高速道路の有効活用	自動車交通軸	利用促進		ETC割引導入	市全域（都市高速道路）	○ H20.11.1 ETC供用開始、ETC割引の導入			
							新料金制度の検討	市全域（都市高速道路）	◎ ETCを活用した社会実験の実施			
							ETC普及促進、イベント、キャンペーン、広報、他企業等との連携など	市外・市全域	○ ETC普及促進キャンペーン等の実施			

注) 目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

■実施スケジュールと進捗状況

北九州市環境首都総合交通戦略

大分類	中分類	施策No.	施策名	小分類	事業内容	事業箇所	平成24年度までの実施状況	H22当初計画時 目標スケジュール					
								短期 (H24～ H24)	中期 (H25～ H30)	長期 (H30以 降)			
IV 道路交通 道路交通	22	タクシー利用環境の改善	自動車交通	タクシーベイ(乗り場)の設置・検討	第一二島バス停	○	H24年度 実施						
					中央町	○							
					三萩野地区	○							
					モノレール沿線	○							
					小倉都心部	○	小倉北区タクシーのりば等の適正化協議会を開催						
					夜間のタクシー専用車線の設置検討	小倉北区中心市街地	○	小倉北区タクシーのりば等の適正化協議会を開催					
				夜間のタクシー乗場における歩道への柵の設置検討	小倉北区中心市街地	○	小倉北区タクシーのりば等の適正化協議会を開催						
				23	取締りの強化	自動車交通	バス路線における取締り強化	勝山通り	○	県警による取締り実施			
								平和通り	○	県警による取締り実施			
				24	タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用	自動車交通	バスベイの有効活用策の検討	深夜のタクシー待機	市全域	○			
								タクシーベイ・荷捌きベイの相互活用	ちゅうぎん通り	○	小倉北区タクシーのりば等の適正化協議会を開催		
								パーキングメーターの運用時間外の客待ち駐停車場としての活用検討	市全域	○			
	夜間のバスベイトラック専用スペースの客待ち駐停車場としての活用検討	市全域	○										
	バス専用・優先レーンにおける実車タクシーの通行検討	市全域	○										
	25	自転車の導入	歩行者・自転車交通の基本的方向					自転車レーン整備	三萩野魚町線(みかげ通り)	◎	H22年度 供用開始		
	26	徒歩・利用環境の移動	歩行者・自転車交通の基本的方向	自転車ネットワーク計画作成	市全域	◎	H22年度 計画作成						
					自転車ネットワーク整備	市全域	○	「北九州市自転車利用環境計画」の策定(H24.11月) 自転車走行空間の整備					
					バリアフリーのまちづくり	市全域	○	主要駅や病院周辺等のバリアフリー化					
	27	道路緑化の推進	歩行者・自転車交通の基本的方向	道路緑化	大門木町線	◎	道路幅整備(植栽含む)						
					9号線	○	道路植栽工事						
	28	新規道路の整備	今後の課題	関門海峡道路の早期実現	北九州市～下関市	○	2県2市共同での調査・要望活動						

注) 目標スケジュールは、本年度見直しを実施する予定である。

【参考資料2】北九州市の交通の現状

1. 公共交通の現状	44
(1) 鉄道の現状	44
(2) 路線バスの現状	45
(3) 公共交通利用者数の推移	48
(4) おでかけ交通の現状	49
(5) 公共交通の利便性に対する市民の意識	50
2. 道路交通の現状	51
(1) 都市計画道路の整備状況	51
(2) 道路の混雑状況	52
(3) 都市高速道路の利用状況	52
(4) 歩行者・自転車の利用環境	53
3. 移動に制約を受ける人々の交通環境の現状	54
(1) 高齢化の現状	54
(2) 高齢者の交通需要の現状	55
(3) 公共交通の利便性に対する高齢者の意識	56
(4) 高齢者の交通事故の現状	56
4. 地球温暖化問題の現状	57
(1) 北九州市のCO ₂ 排出量	57
(2) 環境への配慮に対する市民意識	58

1. 公共交通の現状

(1) 鉄道の現状

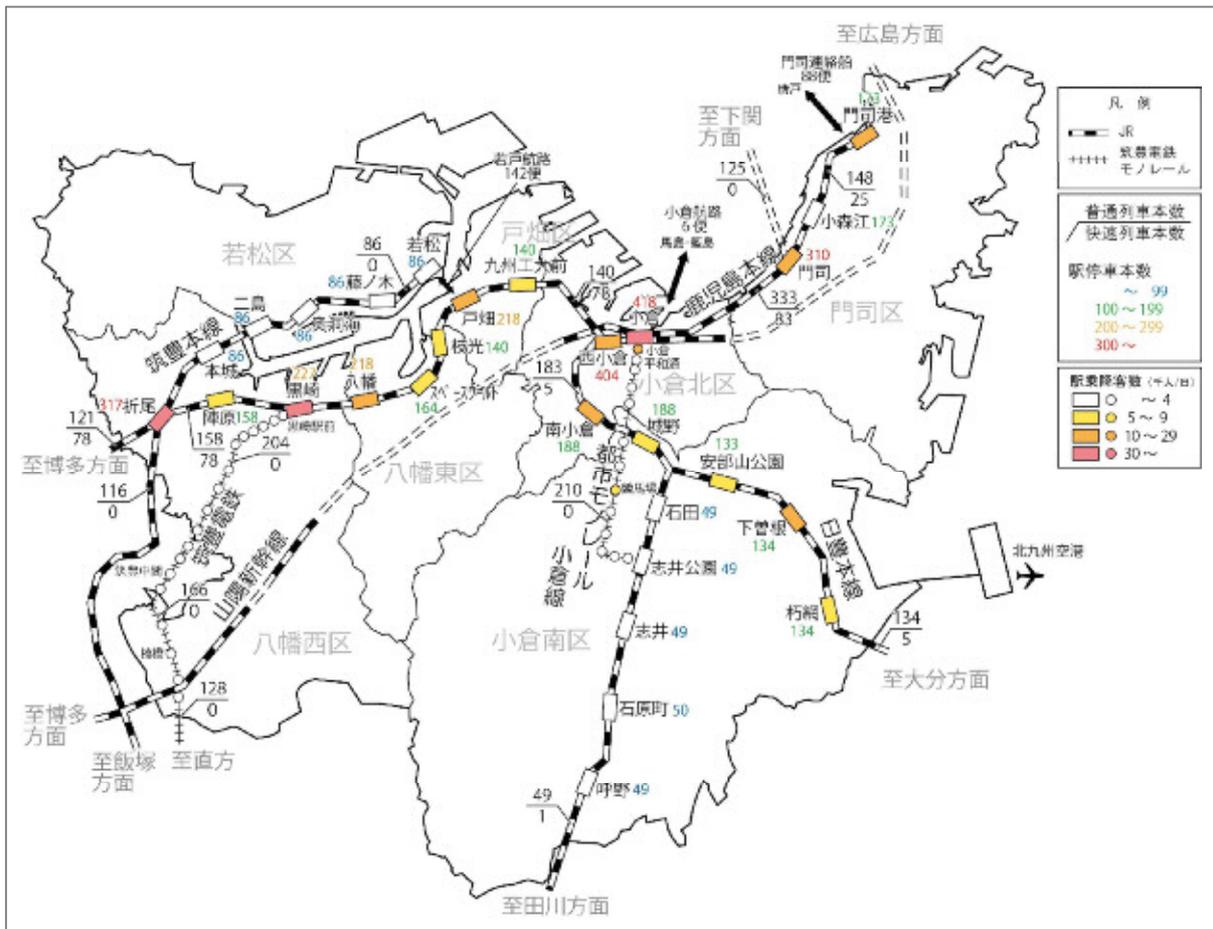
『市内主要拠点を有機的に連絡する鉄道ネットワークを形成』

- 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。
- 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。
- 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。

▼北九州市内の鉄道駅数

鉄(軌)道駅数	人口当り駅数 (箇所/万人)	面積当り駅数 (箇所/ km ²)	人口 (人)	面積 (km ²)
55	0.56	0.11	976,846	487.89

出典：鉄道駅数には、新幹線駅を含まず。人口及び面積は、国勢調査より



資料：列車、駅停車本数は「JTB時刻表」(H25.10)調べ；フェリー・船については、H25.10の各ダイヤより；駅乗降客数は、北九州市統計年鑑(H22年度実績)より

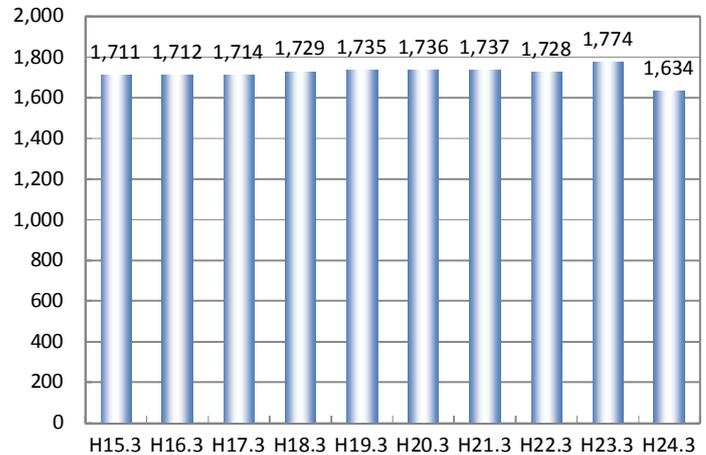
(2) 路線バスの現状

①バス路線網

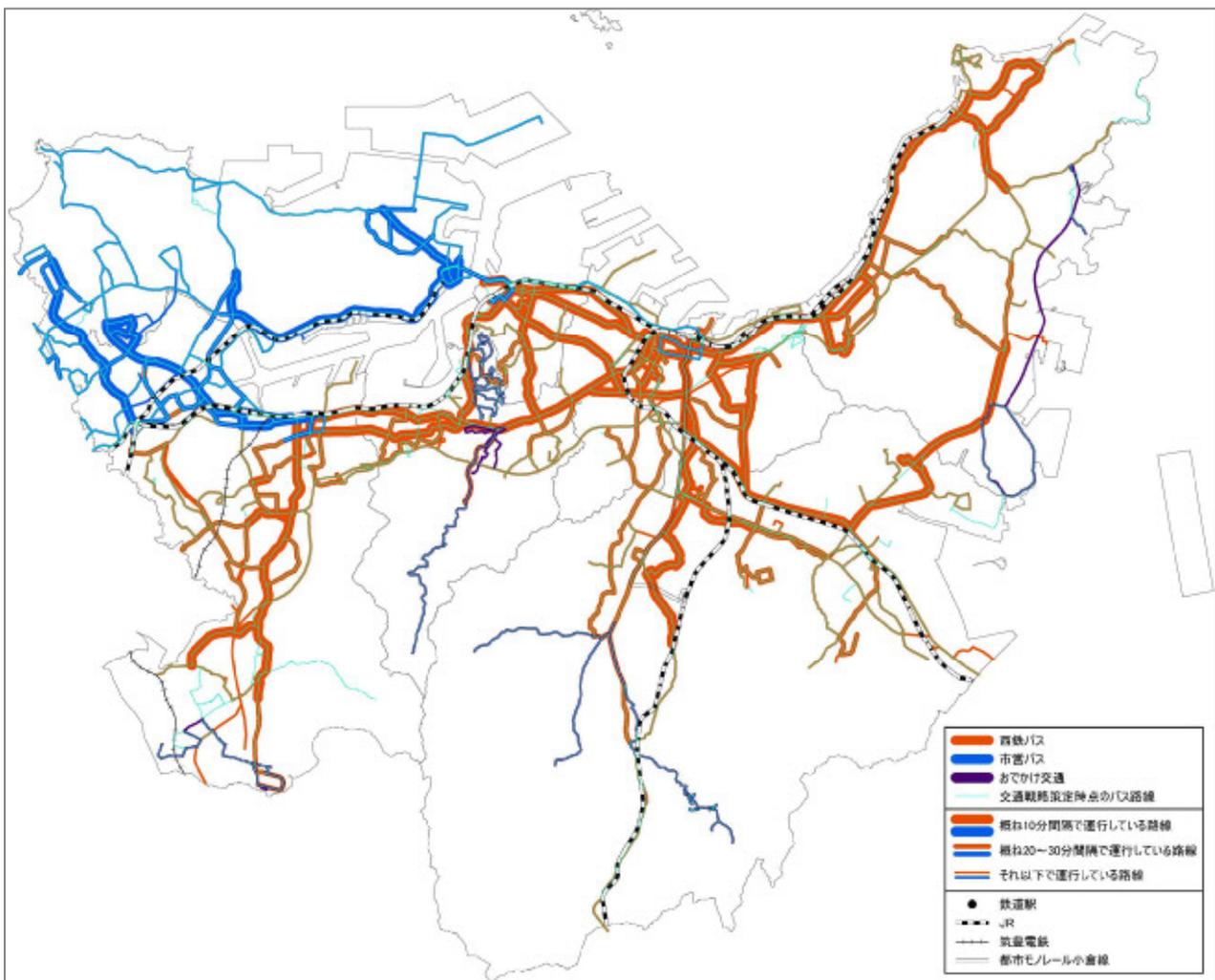
『市内全域でバスネットワークを形成し、鉄道駅との結節点や小倉都心部で多い運行本数』

- 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。
- 北九州市内のバス停の数は、平成22年度まで増加していましたが、バス路線の廃止等により平成23年度は減少しています。

■北九州市内のバス停数の推移



資料：北九州市統計年鑑



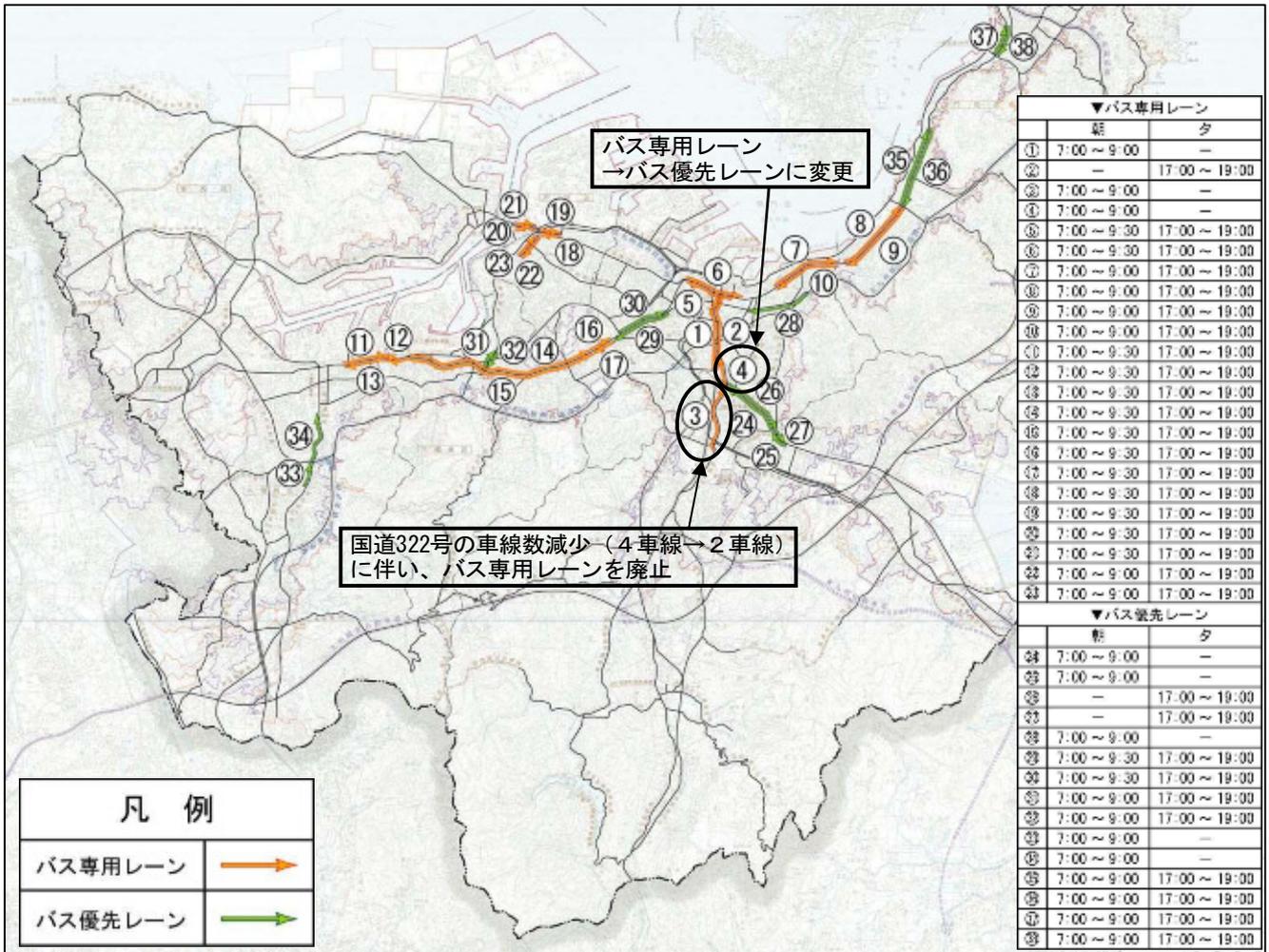
▲北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図

資料：北九州市

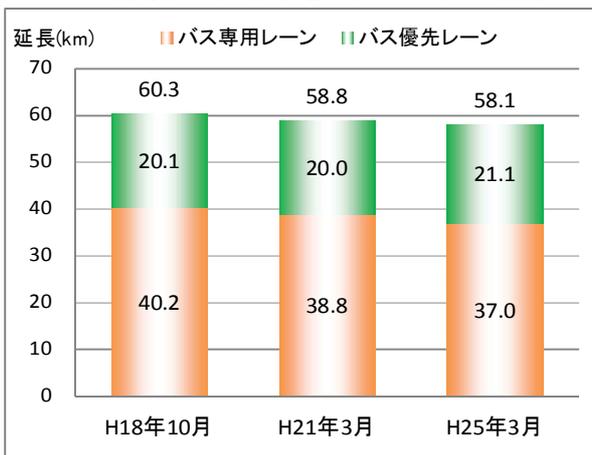
②バスレーンの設置状況

『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、37区間、58km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。
- 国道322号の車線数減少に伴い、総合交通戦略策定時点より設置延長が約2km短くなっています。



■北九州市におけるバスレーンの推移



■北九州市内のバス専用・優先レーン

		H18年10月	H21年3月	H25年3月
バス専用レーン	区間数	23	23	21
	延長 (km)	40.2	38.8	37.0
バス優先レーン	区間数	15	15	16
	延長 (km)	20.1	20.0	21.1
計	区間数	38	38	37
	延長 (km)	60.3	58.8	58.1
出典		福岡県警資料	福岡県警「交通年鑑」平成20年版 平成24年版	

資料：福岡県警資料及び「交通年鑑」より

③バス停整備事業助成金制度の概要

- 北九州市では、路線バス事業者が行うバス利用環境の充実を目的とする事業に対して、助成金を交付する要綱を定め、平成20年10月8日に施行しています。

■北九州市バス停整備事業助成金交付要綱

事業名	助成対象者	助成対象経費
バス停整備事業	路線バス事業者	バス停の上屋、ベンチ等の整備に要する費用のうち、事業者が負担する経費

バス停（ベンチ・上屋等）の整備基準

H19.3実施 交通結節点整備計画の検討における第1次抽出

【抽出条件（次のいずれかに該当するバス停）】

- ① 軌道系駅及び100m以内のバス停
- ② バス営業所・起終点・折返点
- ③ バス路線の分岐部及び交差点
- ④ 交通事業者の要望箇所

戦略の「バス機能強化検討区間」に該当するか

該当する

次のいずれかに該当するか

- ① 病院・高校・大規模商業施設から100m以内
- ② バリアフリー構想策定エリア内のバス停（黒崎地区）
- ③ 一便当たりの利用者が10人以上

該当する

該当しない

該当しない

現在上屋が設置されていない

その他、市民要望など交通政策上市長が認めるバス停
(例：地元要望、更新する上屋など)

該当しない

該当する

該当する

該当しない

バス停整備計画箇所

整備対象外

バス停整備実施段階の基準

- ① 道路占用許可基準
- ② 建築基準法

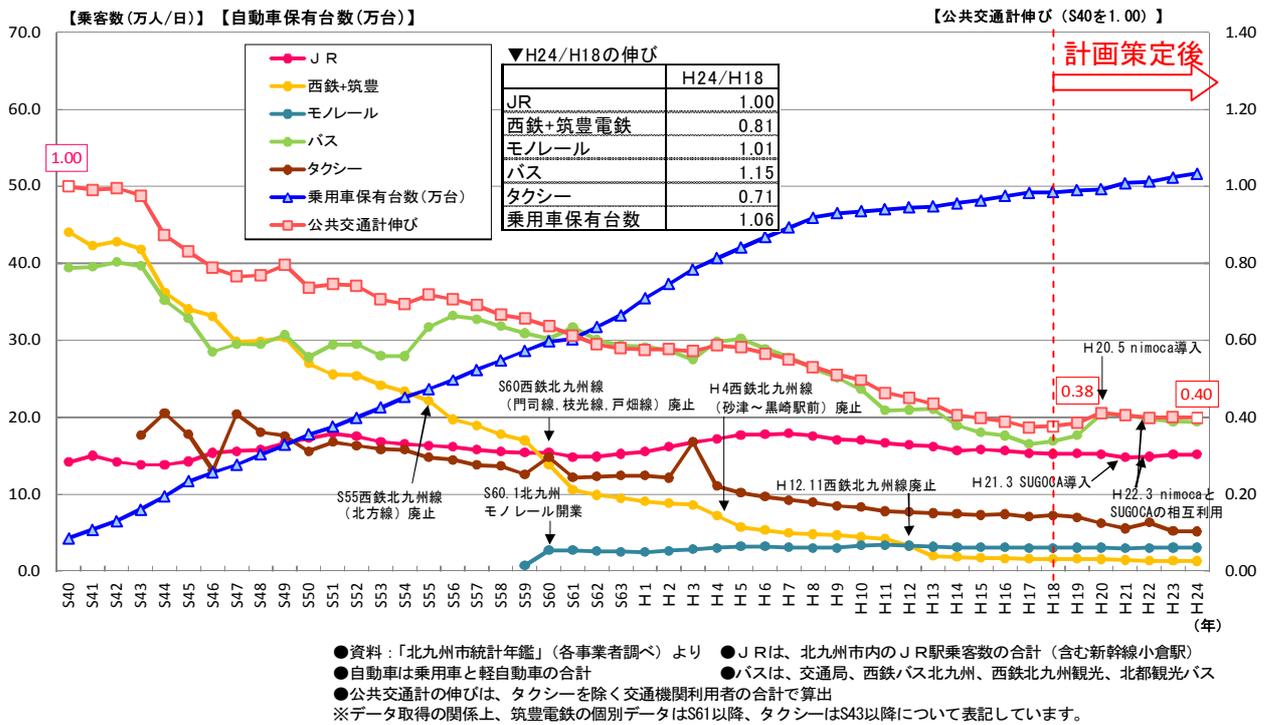
基準をクリア

整備開始

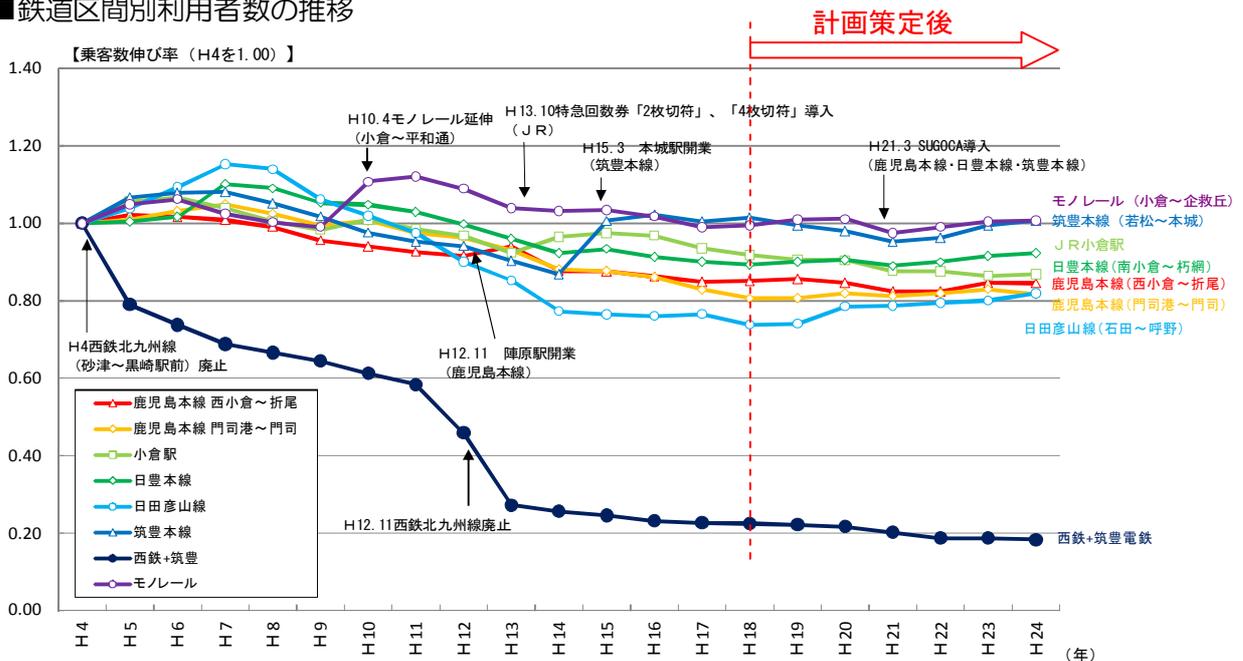
(3) 公共交通利用者数の推移

- 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強でありましたが、平成18年以降は微増または横ばい傾向となっています。
- 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。

公共交通利用者数の推移



鉄道区間別利用者数の推移



資料：北九州市統計年鑑

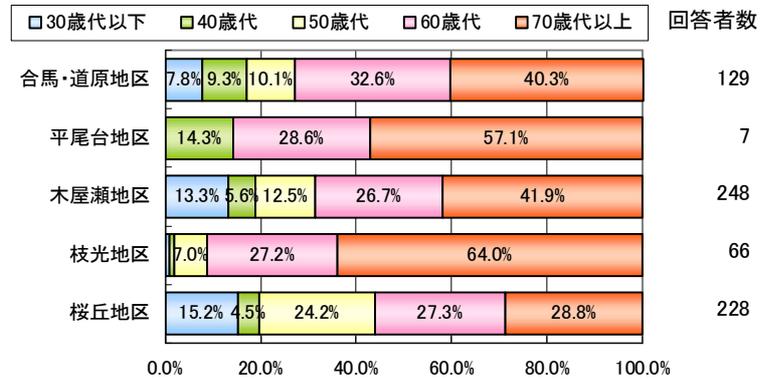
(4) おでかけ交通の現状

『高台地区や廃止路線地区で生活の足を確保する「おでかけ交通」』

- 「おでかけ交通」は、高台地区や廃止路線地区における生活の足を確保する役割を担っています。
- 平成23年度に、高台地区で1地区、および廃止路線対策として3地区で新たに試験運行が開始（1地区は運休中）され、利用者総数は、減少から微増に転じています。

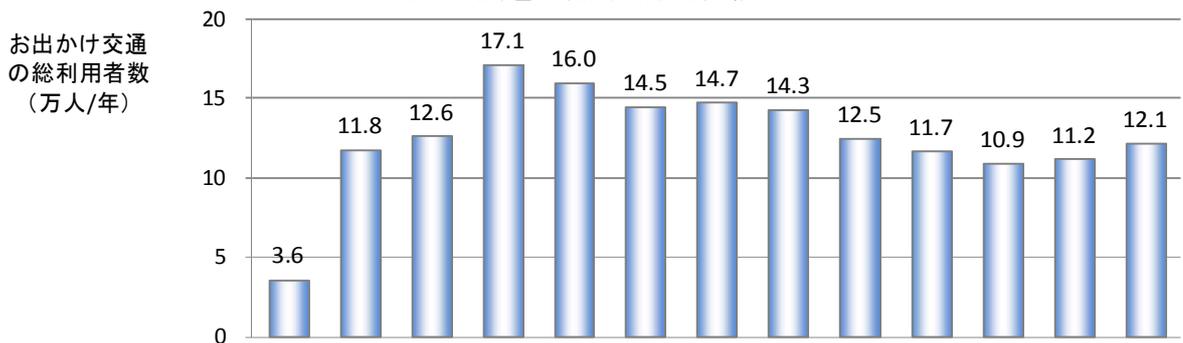
「お出かけ交通」の利用者の大半は、高齢者です。

■高齢者中心のおでかけ交通



資料：利用者を対象とした各アンケートより

■おでかけ交通の利用者数の推移



区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
高台地区	枝光	10月～												
	大蔵												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～	
	桜丘						3月～			～10月				
	恒見・喜多久												10月～	
	田野浦													12月～

「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8つの地区（1地区は運休中）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、大蔵地区
- 廃止路線対策：木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区、合馬・道原地区、平尾台地区、田代・河内地区、恒見・喜多久地区、田野浦地区（試験運行：運休中）

※「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。

(5) 公共交通の利便性に対する市民の意識

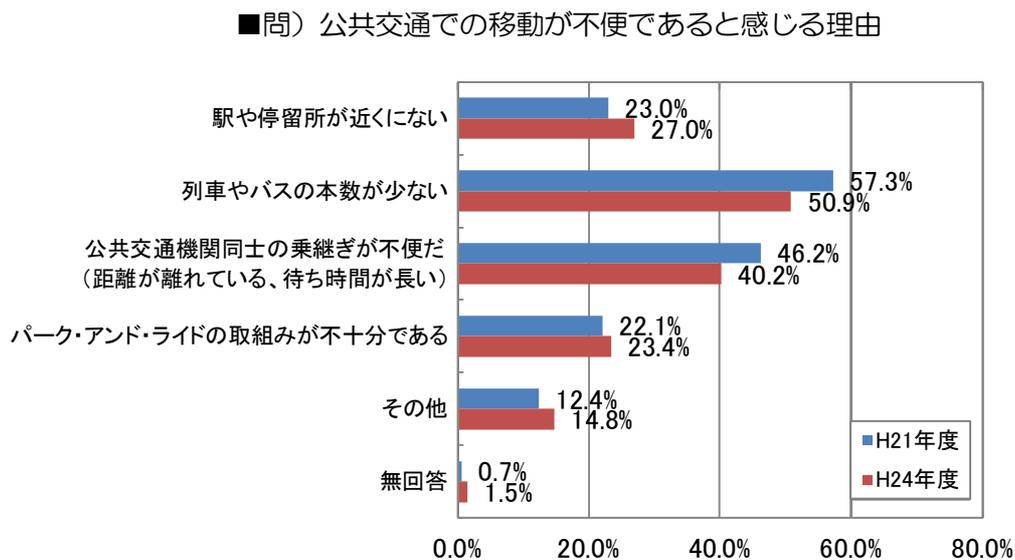
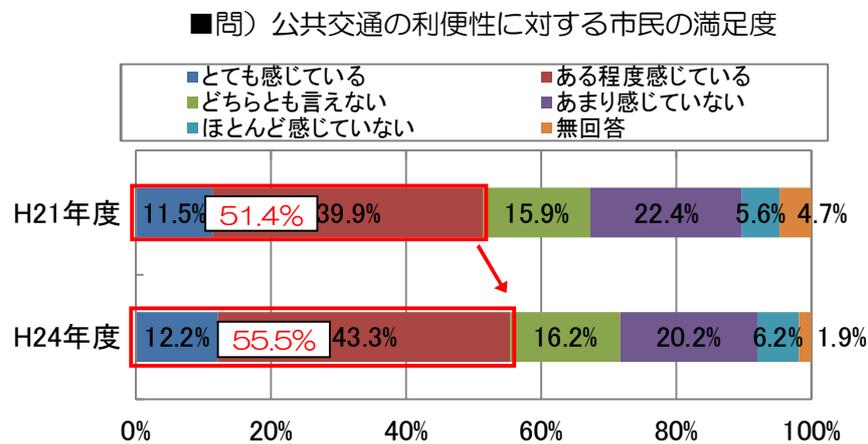
『市民の半数が公共交通での移動に満足、

一方で駅やバス停等の施設までの距離が長いことが不便と感じる市民意識が増加』

- 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が半数を超え、その満足度も向上しています。
- 一方で、不便と感じる理由は、バス停や駅までの距離が長いという意見が高くなっています。

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%



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）

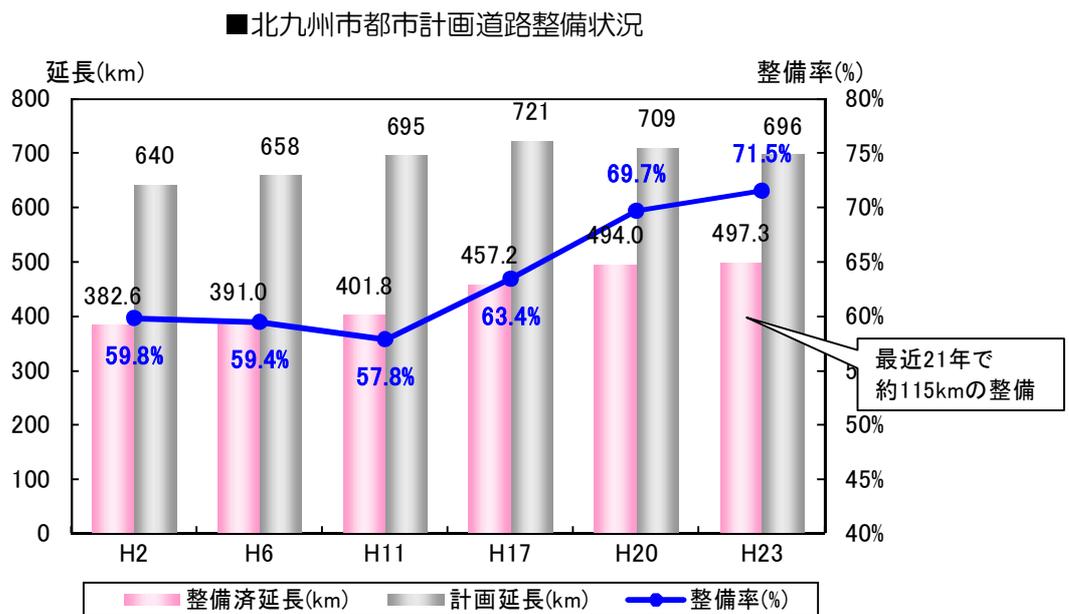
2. 道路交通の現状

(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』

※トリップ数：移動した回数

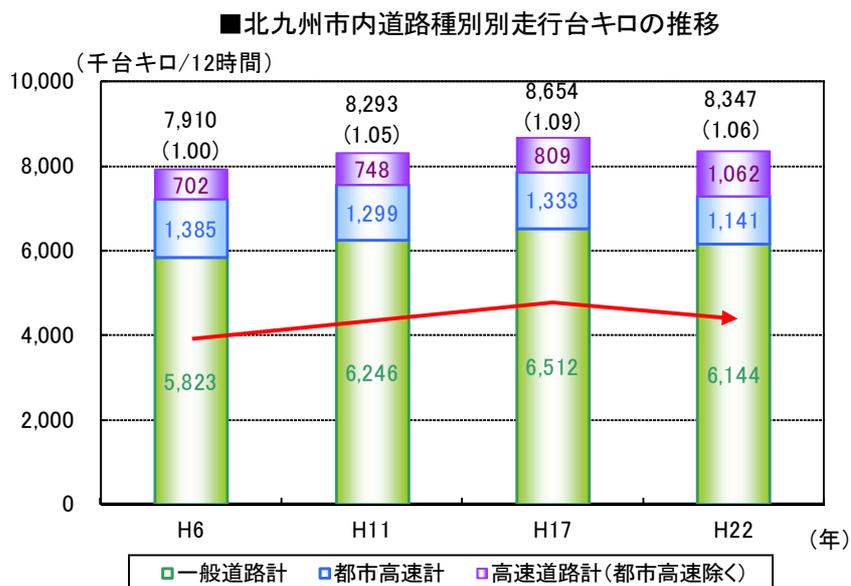
- 都市計画道路網の整備（整備済み延長）は着実に進んでおり、最近21年間で約115kmの区間を供用しています。
- なお、自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は、横ばい・減少傾向へ変化しています。



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



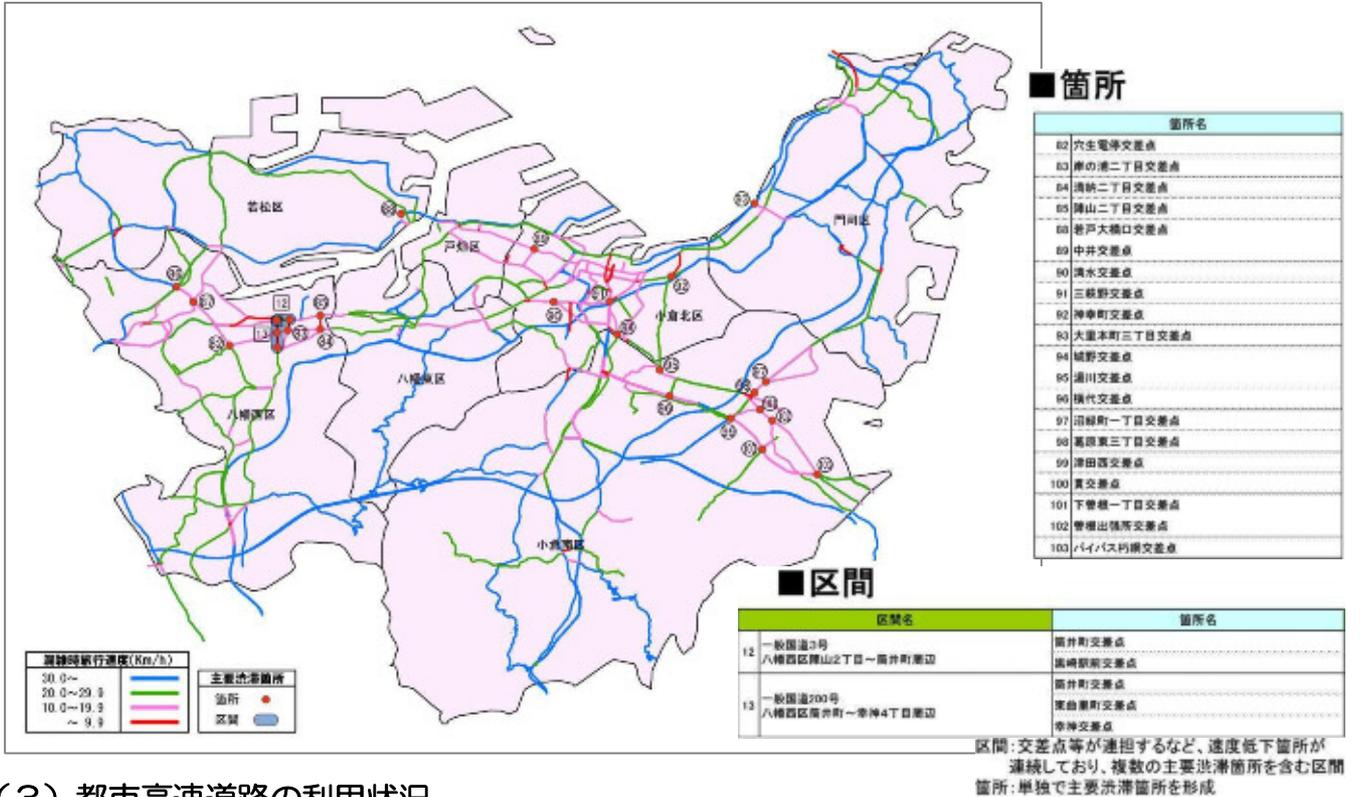
資料：道路交通センサス

(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）

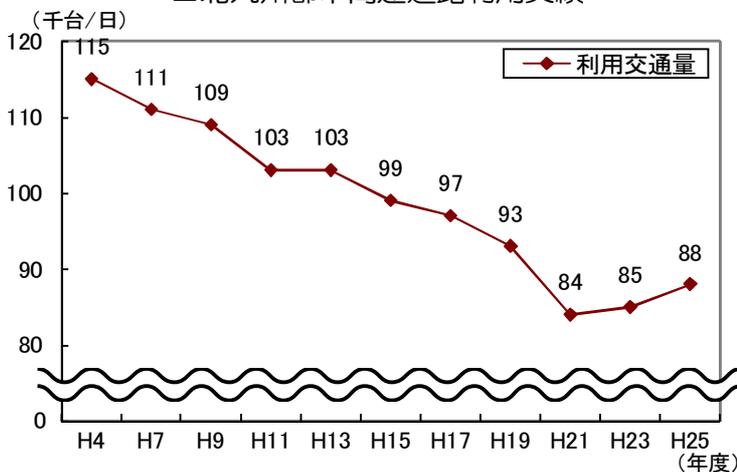


(3) 都市高速道路の利用状況

『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まれます。

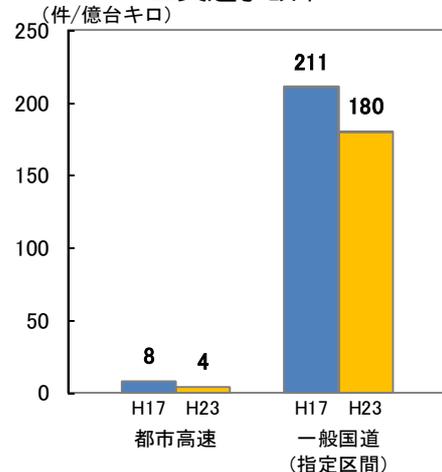
■北九州都市高速道路利用実績



資料：H4～H23北九州市 統計年鑑

※H25年度はH25年4月～H26年2月：福岡北九州高速道路公社HPより

■交通事故率



資料) H17：道路交通センサスより集計

H23：【都市高速】福岡北九州道路公社HPより

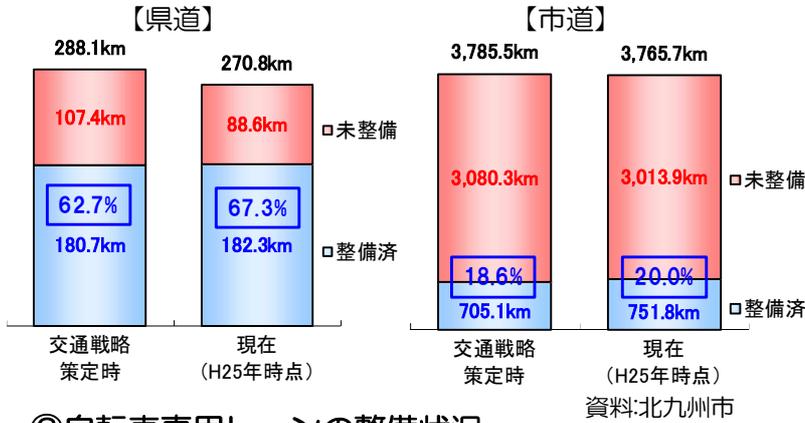
【一般国道】交通事故マッチングデータより集計

(4) 歩行者・自転車の利用環境

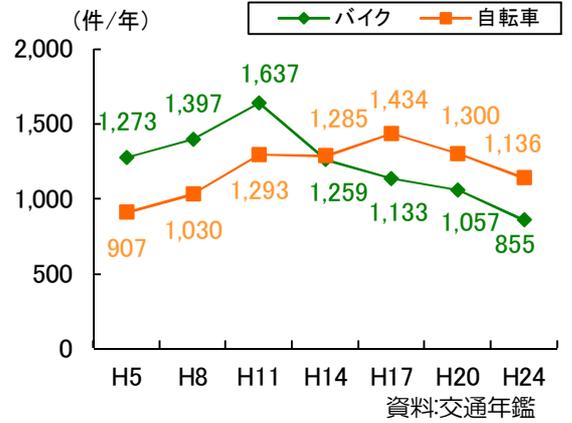
①歩道整備状況

- ・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67%、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



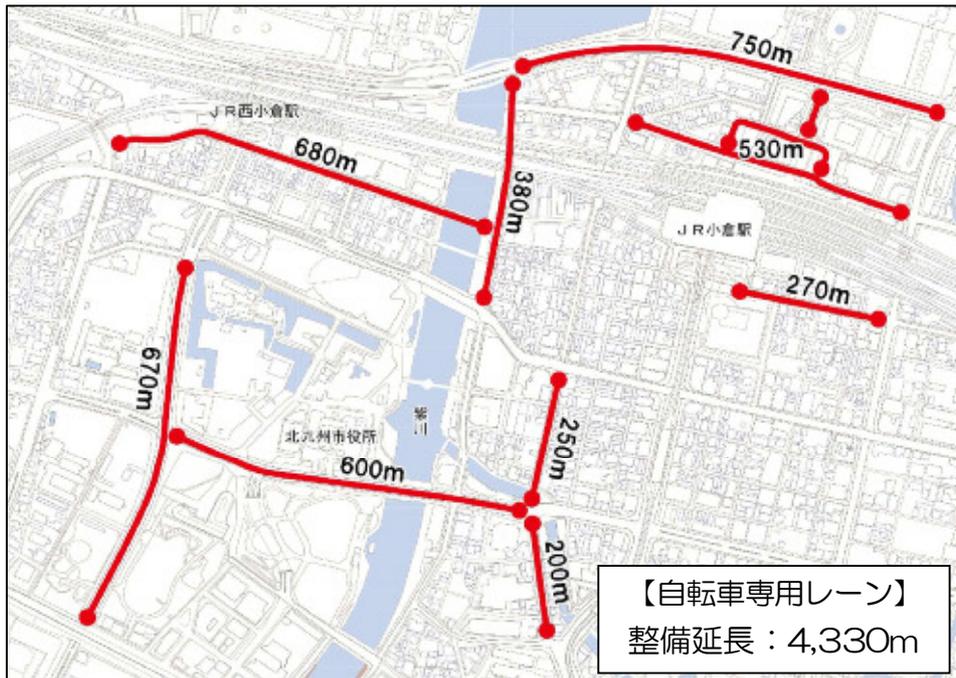
■北九州市自転車・二輪車の事故件数の推移



②自転車専用レーンの整備状況

- ・小倉都心部を中心に、自転車走行のための専用レーンが整備されています。

■小倉都心部における自転車専用レーンの整備状況 (平成25年11月現在)



■自転車専用レーンの状況写真



[(都) 博労町線]



[(都) 大門木町線]

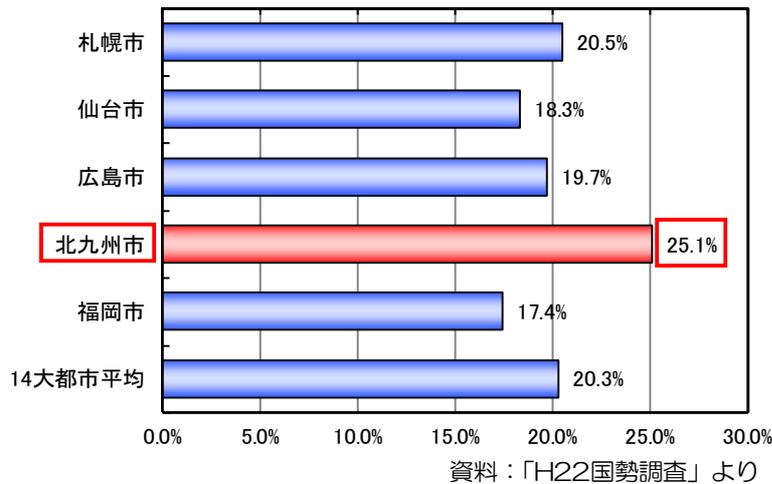
3. 移動に制約を受ける人々の交通環境の現状

(1) 高齢化の現状

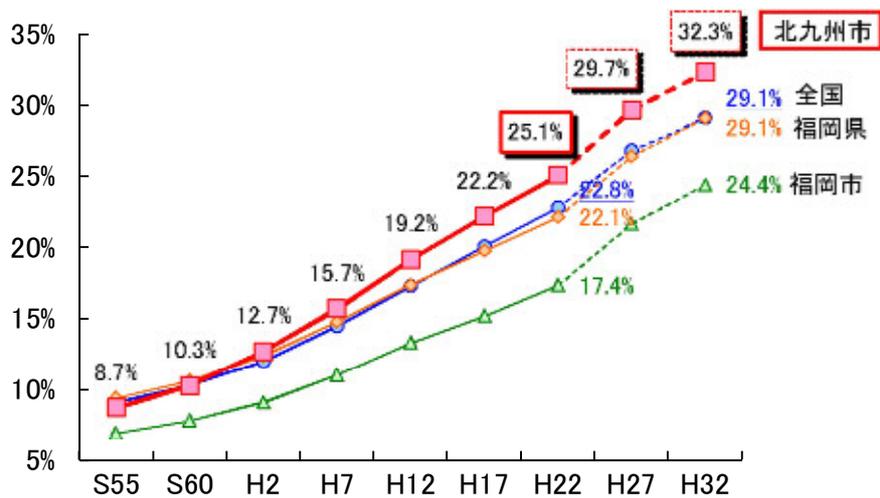
『他の政令市に比べて高齢化（65歳以上人口割合の増加）の進展が顕著』

- 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、さらに高齢化の進展が予想されます。

■高齢化率の比較（政令市）



■高齢化率の推移及び将来推計



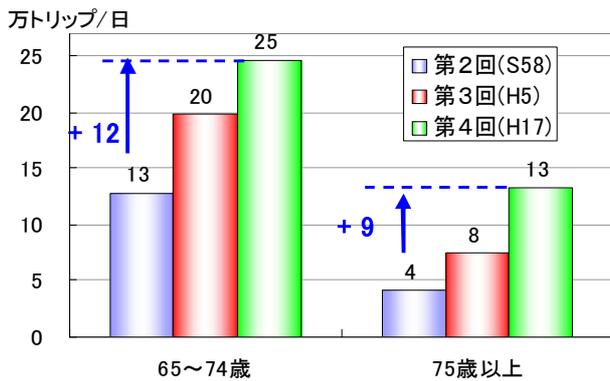
資料：平成22年までは「国勢調査」。
 平成27年、32年については、全国、福岡県は国立社会保障人口問題研究所の中位推計。（平成25年）
 （平成22年国勢調査をベース）

(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』

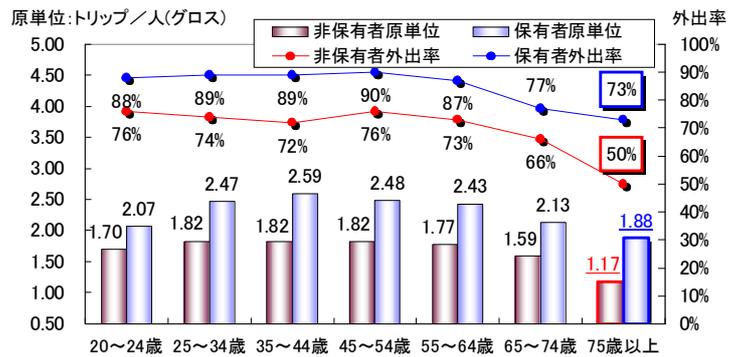
- 高齢者人口の増加に伴い、高齢者の交通需要（発生集中量）は着実に増加していますが、免許保有の有無で外出率や一日あたり移動回数に差があり、特に後期高齢者（75歳以上）の外出率の差（23%）は、顕著です。 → 免許保有者に比べて、非保有者は気軽に外出をしにくい状況にあります。
- しかしながら、後期高齢者の免許非保有者でも二人に一人は外出していることから、高齢者が免許を保有していなくても、気軽に外出できる移動手段の確保が望まれます。

■高齢者の交通需要の推移（北九州市関連）



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）

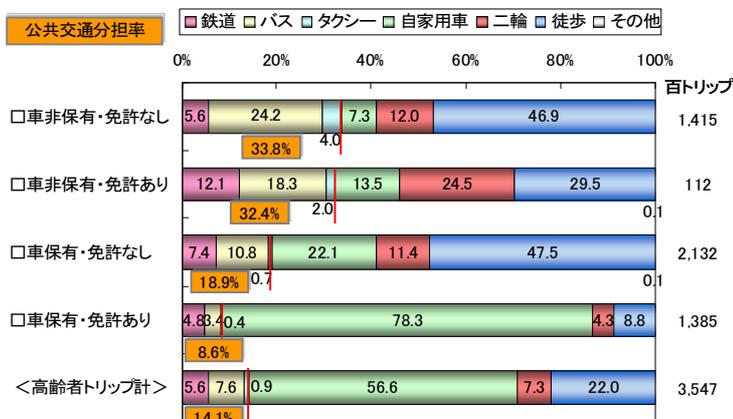


資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

『公共交通への依存度が高い高齢者』

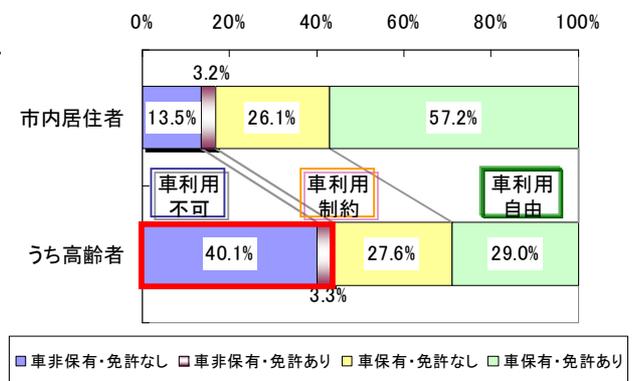
- 車や免許を持たない、自由に車を使えない環境の高齢者ほど、公共交通への依存度が高くなっています。
- 高齢者のうち4割は、家族の車や車の免許もない交通環境にあります。

■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

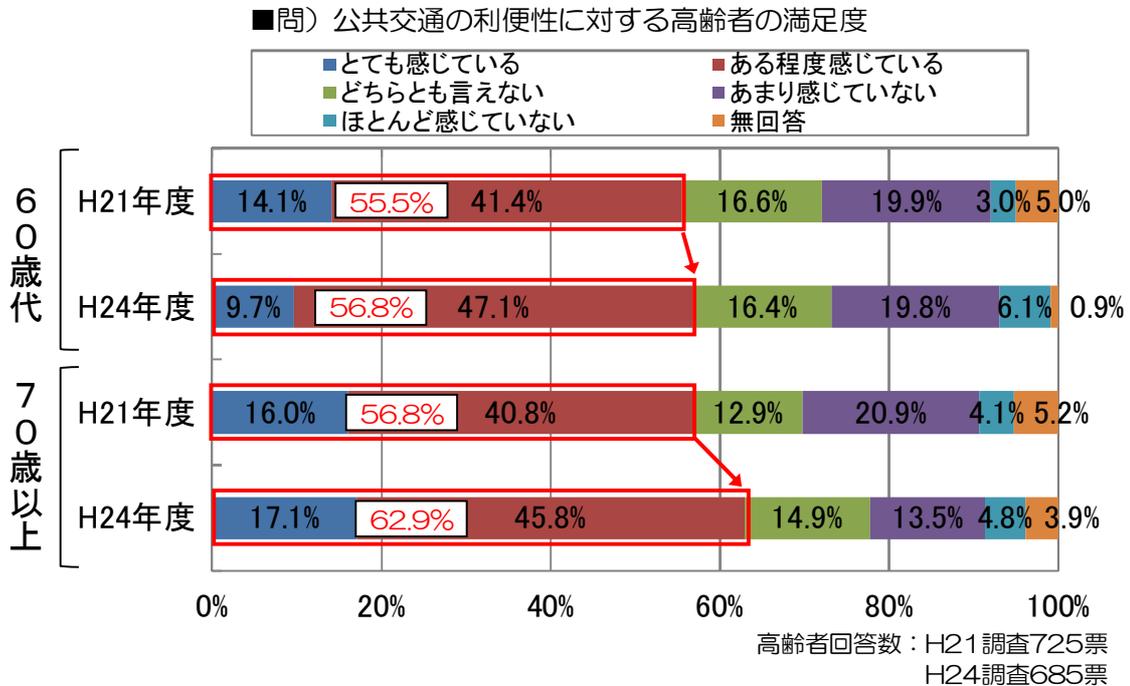


資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

(3) 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。



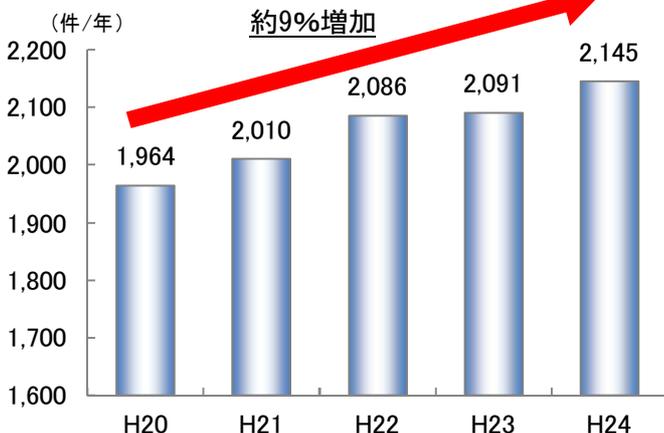
資料：市民意識調査（新しいまちづくりによる市民満足度等について）（平成21年度実施）
市民及び企業における市政満足度等調査（平成24年度実施）

(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。

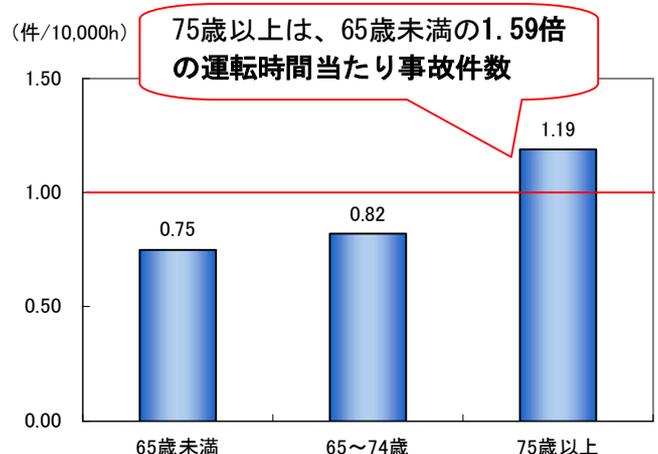
■北九州市における高齢者交通事故発生件数



※発生件数は高齢者（65歳以上の方）が第1当事者又は第2当事者になった事故件数を示している。

資料：「交通年鑑（福岡県警）」より

■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

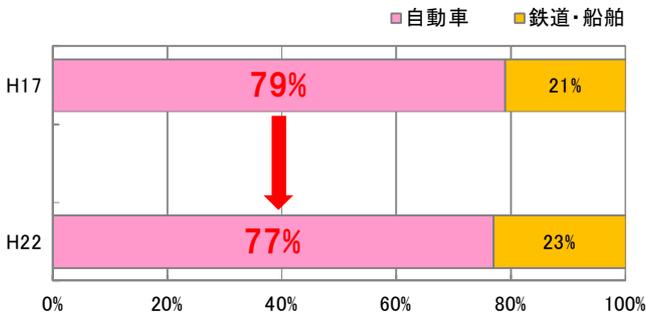
4. 地球温暖化問題の現状

(1) 北九州市のCO₂排出量

『運輸部門における地球温暖化（CO₂排出）には自動車が大きく影響』

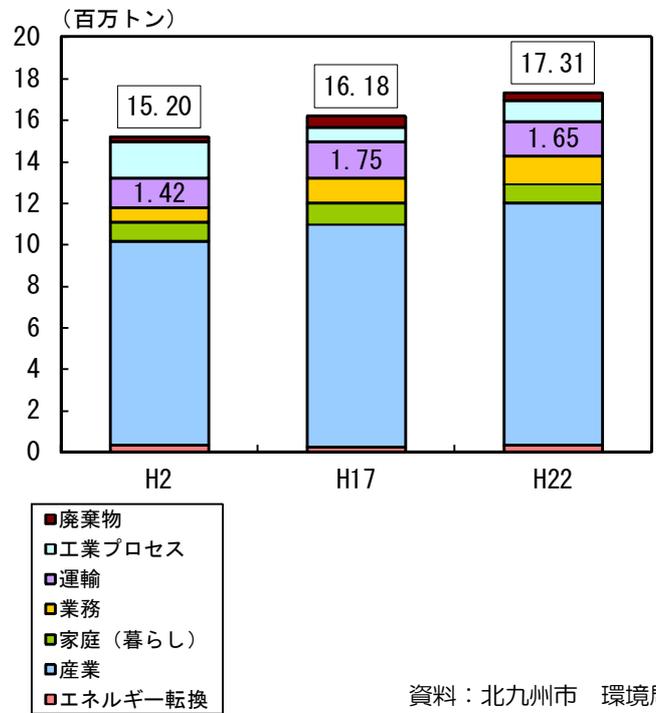
- 本市全体のCO₂排出量は年々増加していますが、運輸部門の排出量は近年、減少に転じました。
- 運輸部門でのCO₂排出量のうち、自動車からの排出量が77%を占めていますが、その割合は減少しています。

■北九州市の運輸部門のCO₂排出量の内訳



資料：北九州市 環境局

■北九州市のCO₂排出量の推移

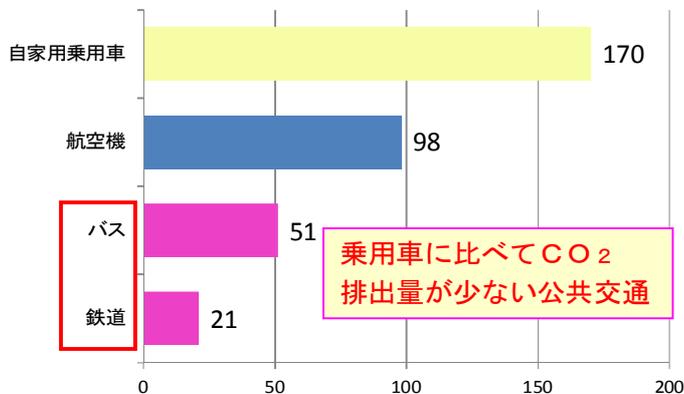


資料：北九州市 環境局

- 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CO₂排出量は、バスや鉄道に比べて高くなっています。

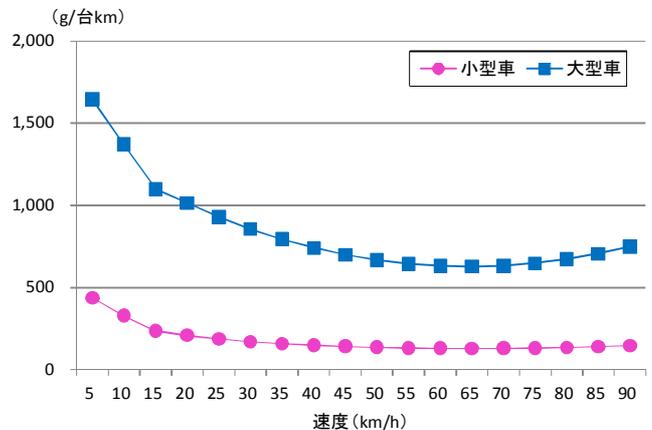
- 速度が低いほどCO₂排出原単位は高く、特に混雑する道路等の自動車の低速走行は、CO₂排出量の増加につながります。

■1人を1km運ぶときのCO₂排出量
(単位：g-CO₂/人km)



資料：国土交通省資料（2011年度）

■自動車の走行速度別CO₂排出原単位



資料：道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）国土技術政策総合研究所資料より

(2) 環境への配慮に対する市民意識

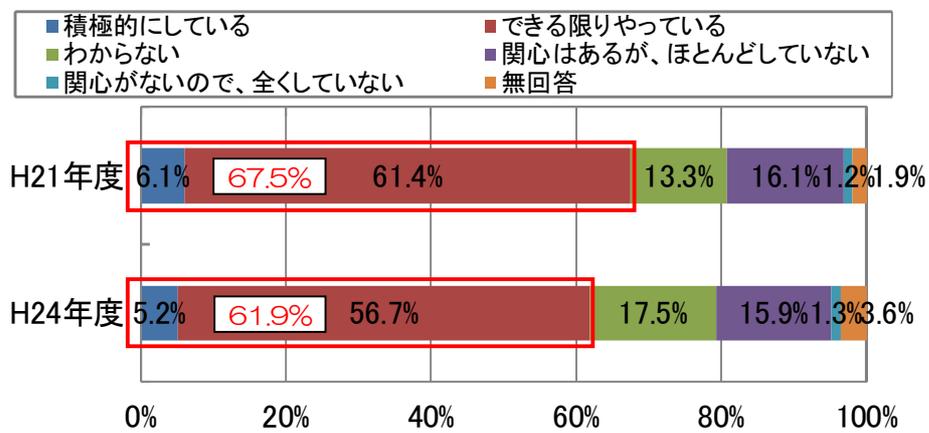
『環境への配慮に対する意識が市民の多くに浸透』

- 市民意識アンケートによると、環境に配慮した生活行動の実践は市民の半数以上が行っている。
- 行政や市民が行う環境に配慮した取り組みに対して、半数近くの人が、ある程度以上の満足を感じています。

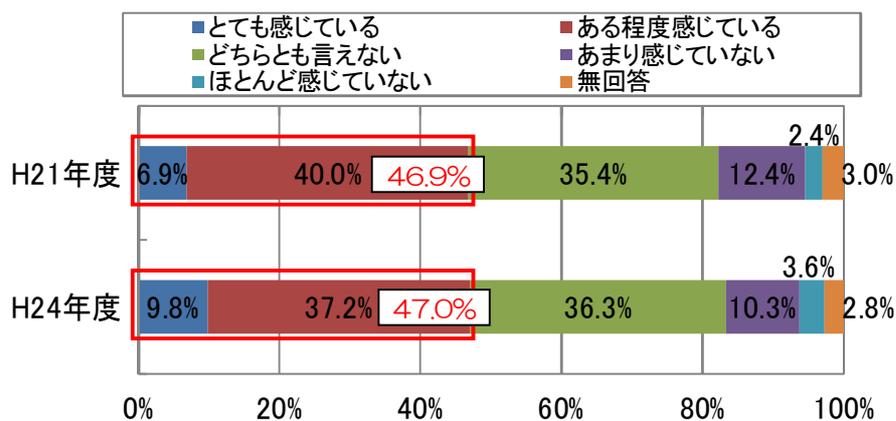
平成21年度調査：市内居住20才以上の3,000人対象に調査
有効回答数1,618票、有効回答率53.9%

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%

■問) 環境に配慮した生活行動の有無



■問) 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）

北九州市環境首都総合交通戦略

平成26年8月

北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課

〒803-8501 北九州市小倉北区内1番1号

TEL 093-582-2518