

【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

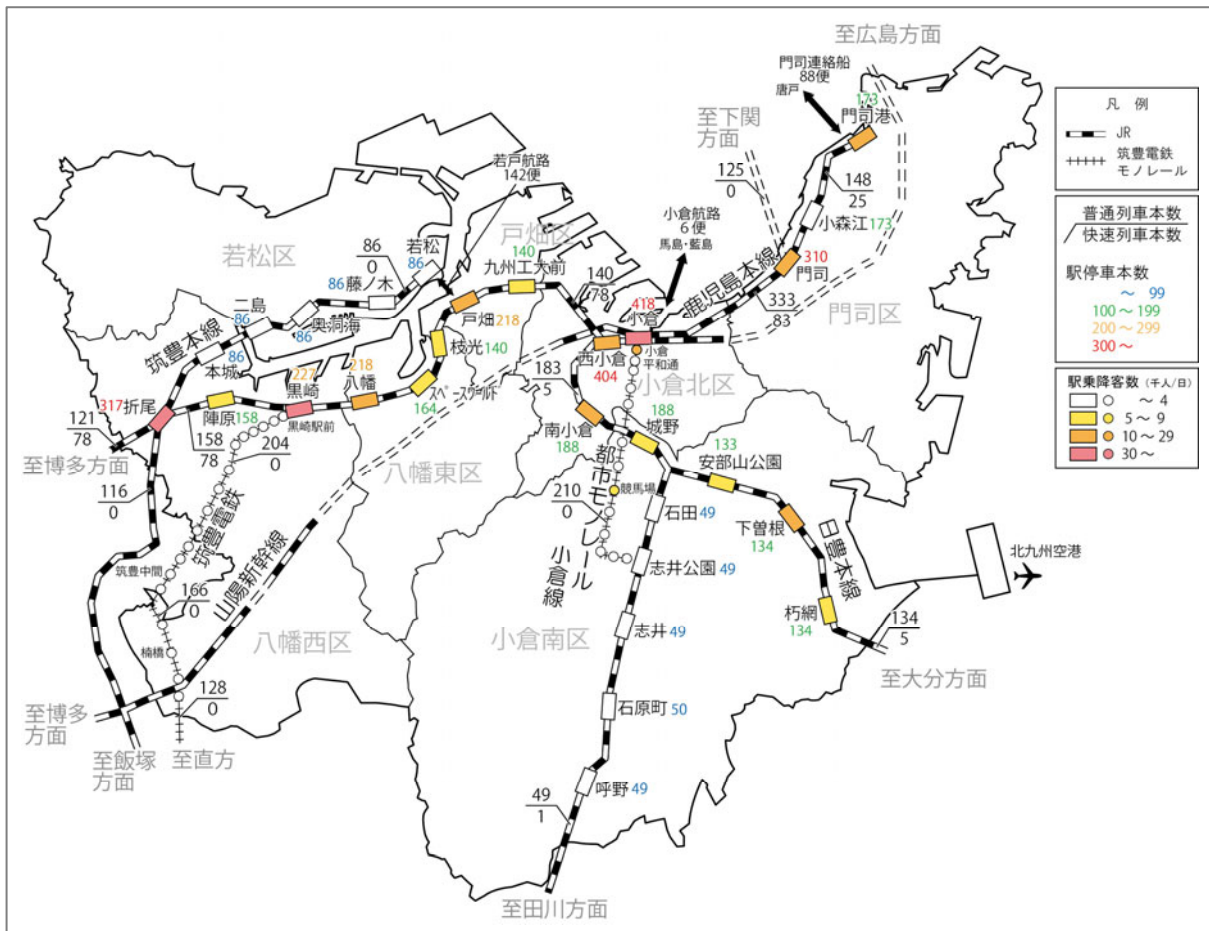
『市内主要拠点を有機的に連絡する鉄道ネットワークを形成』

- 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/k㎡)	人口 (人)	面積 (k㎡)
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

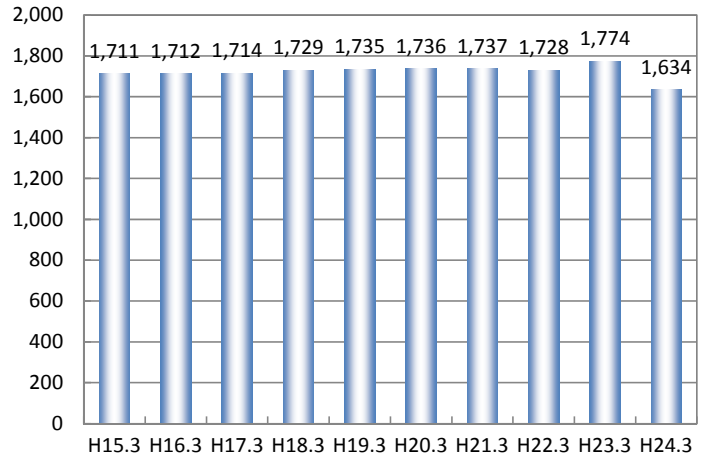
(2) 路線バスの現状

①バス路線網

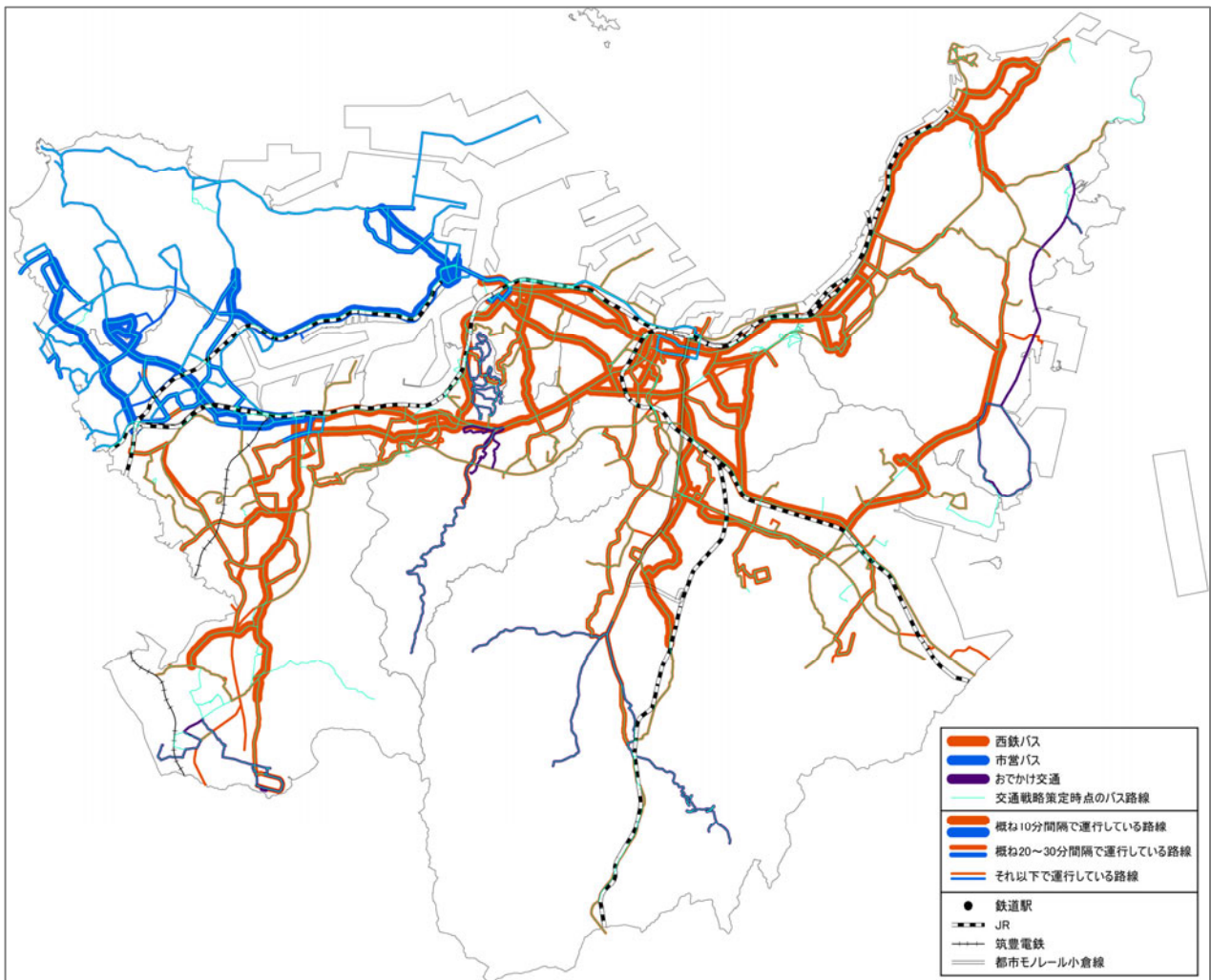
『市内全域でバスネットワークを形成し、鉄道駅との結節点や小倉都心部で多い運行本数』

- 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



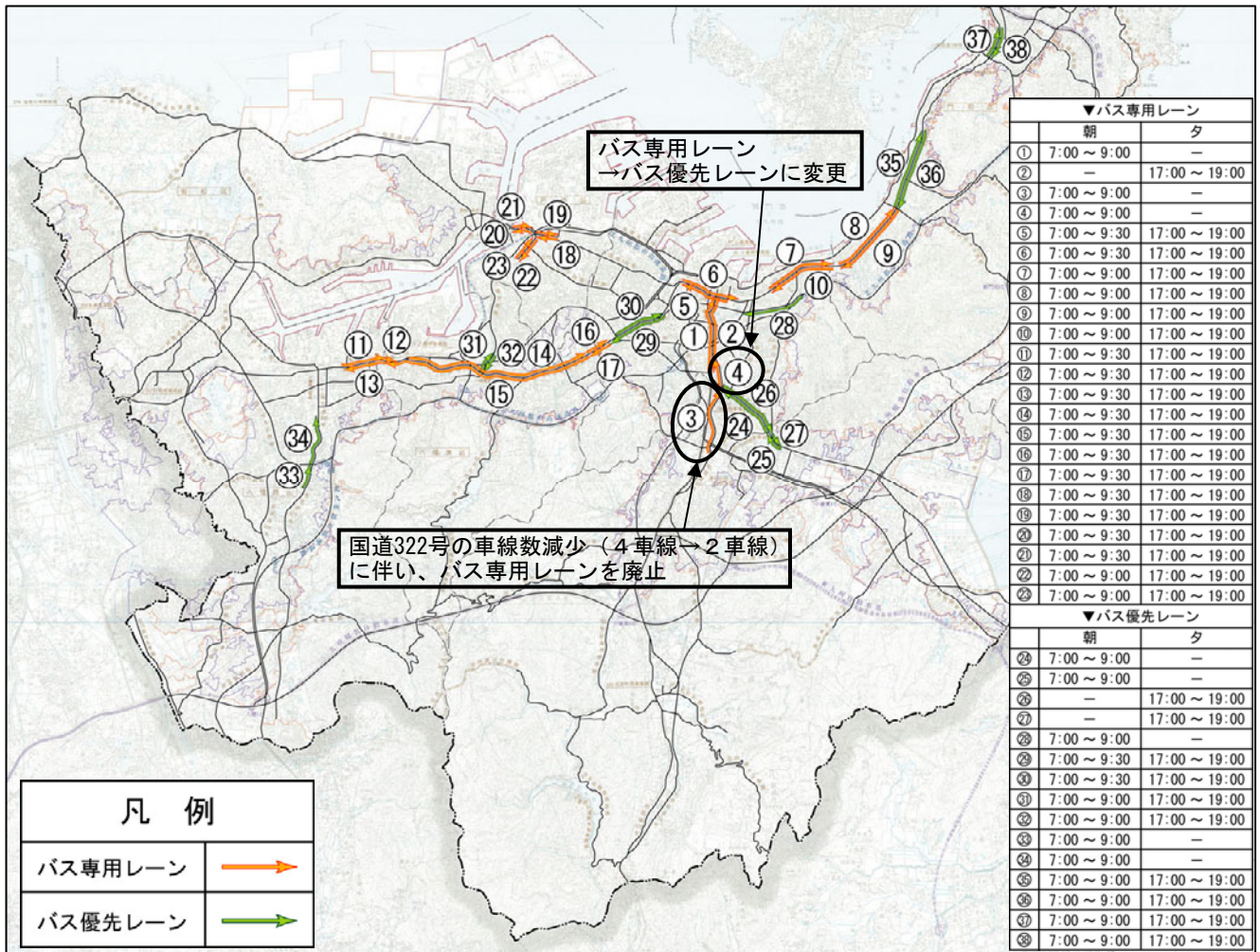
▲北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図

資料：北九州市

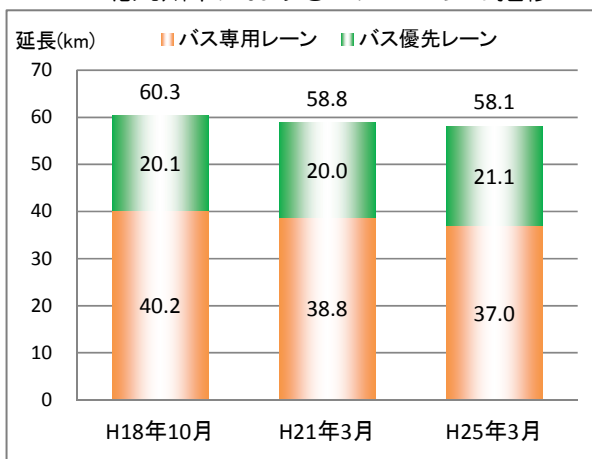
②バスレーンの設置状況

『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

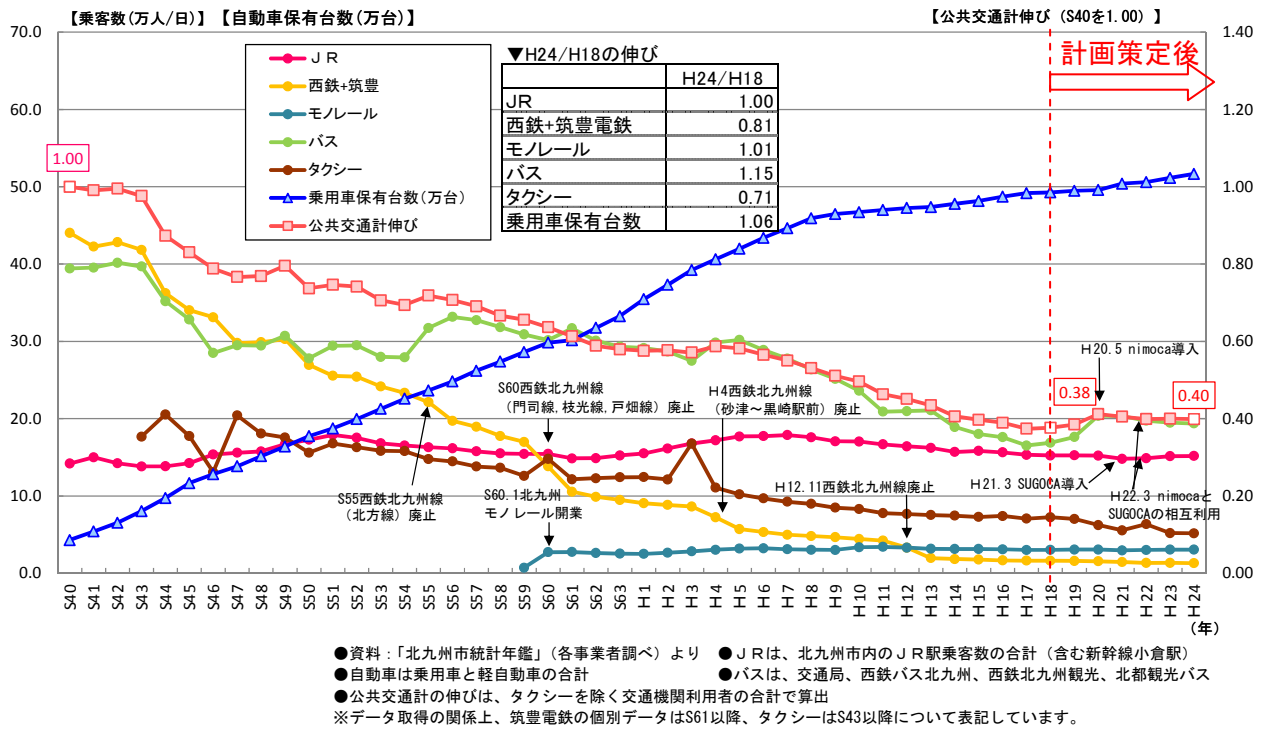
基準をクリア

整備開始

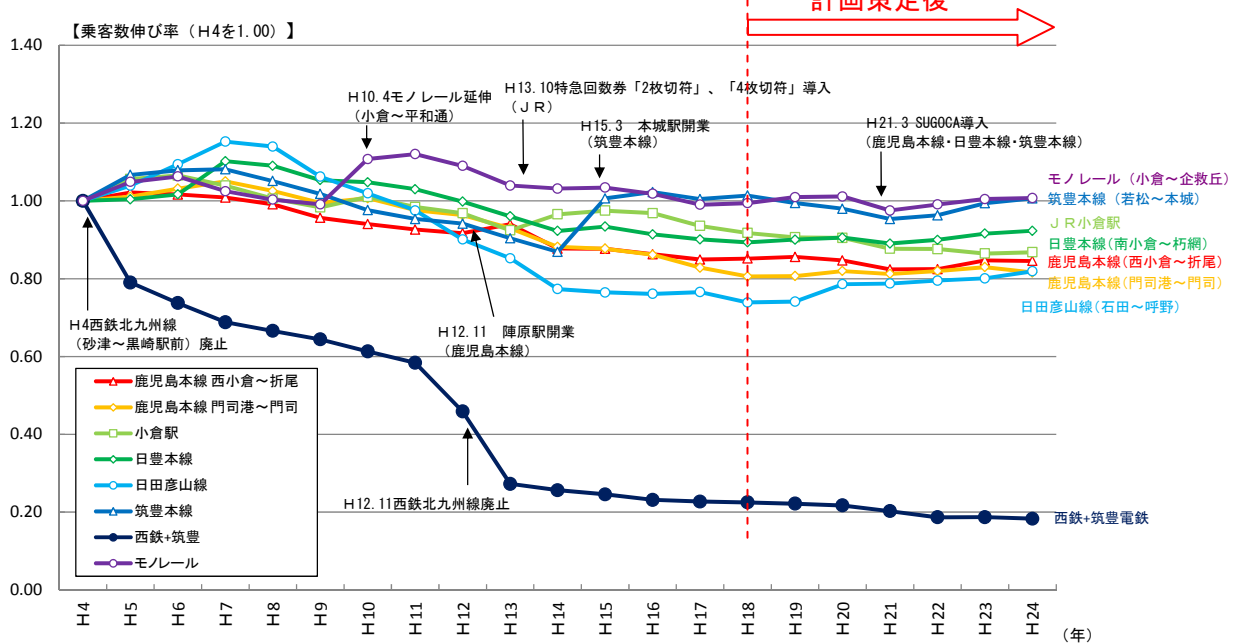
(3) 公共交通利用者数の推移

- 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

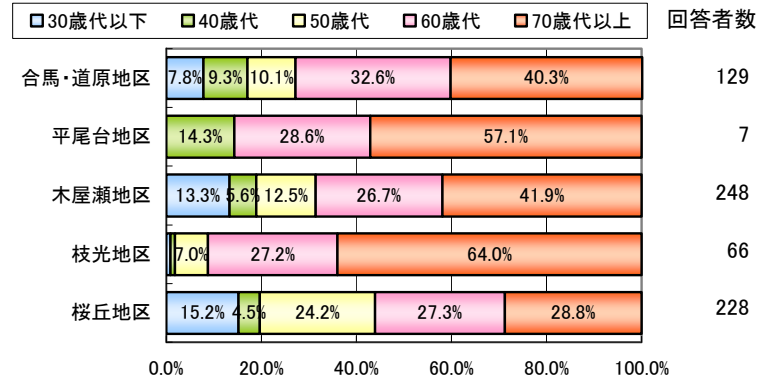
(4) おでかけ交通の現状

『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。

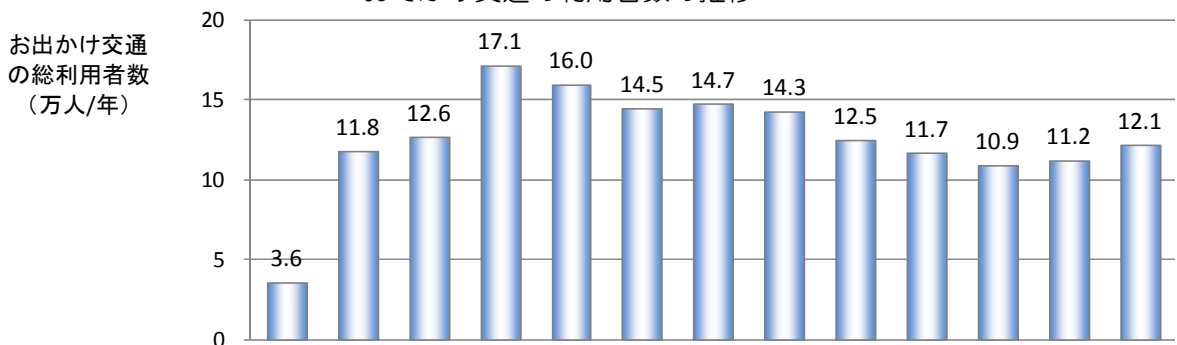
「お出かけ交通」の利用者の大半は、高齢者です。

■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、

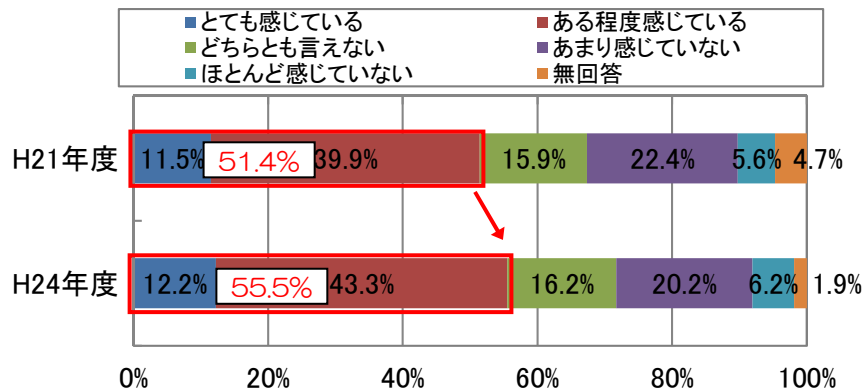
一方で駅やバス停等の施設までの距離が長いことが不便と感じる市民意識が増加』

- 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。

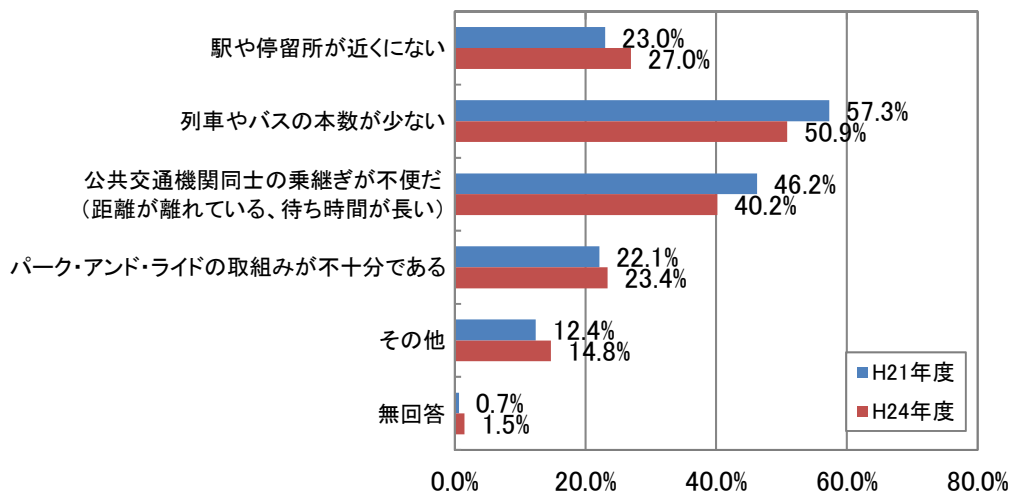
平成21年度調査：市内居住20才以上の3,000人対象に調査
有効回答数1,618票、有効回答率53.9%

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%

■問) 公共交通の利便性に対する市民の満足度



■問) 公共交通での移動が不便であると感じる理由



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

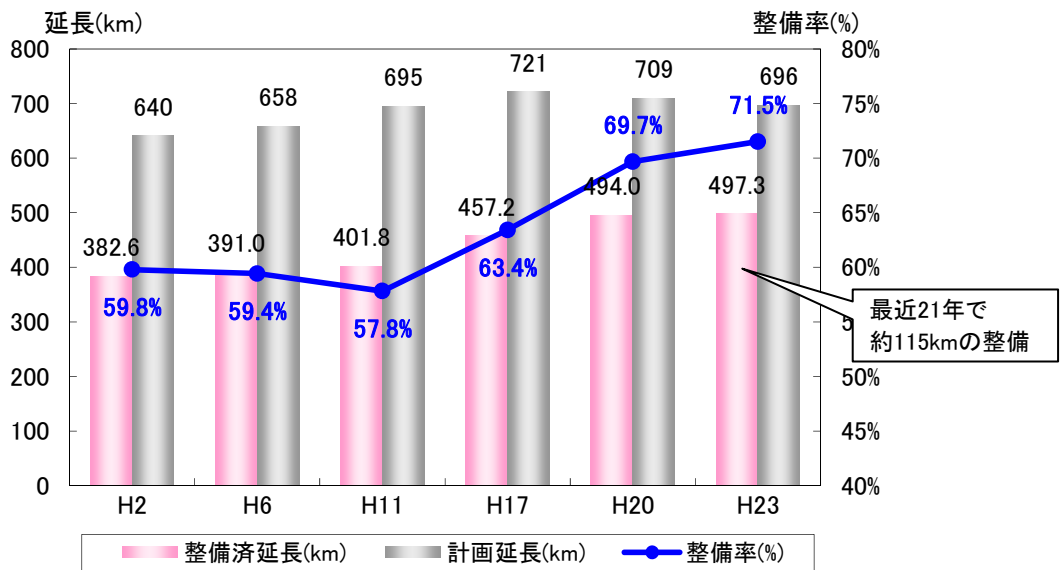
(1) 都市計画道路の整備状況

『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。

■北九州市都市計画道路整備状況

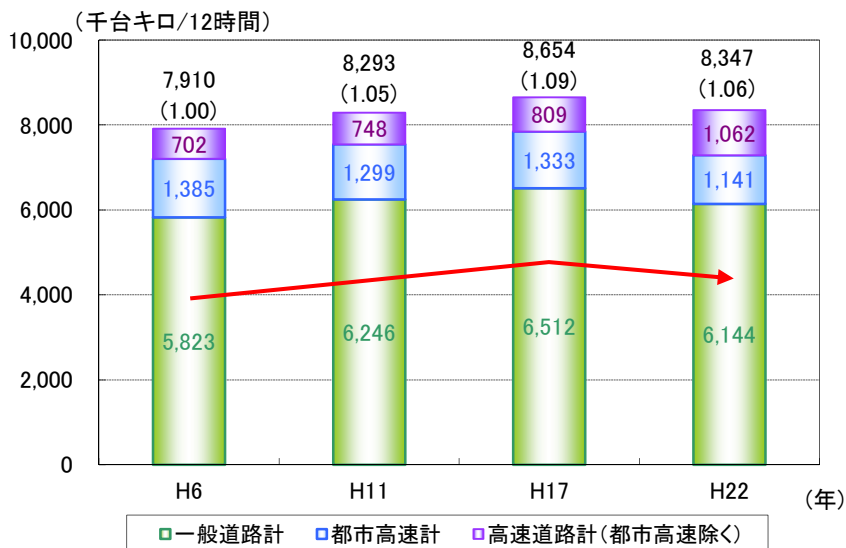


資料：都市計画年報

※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



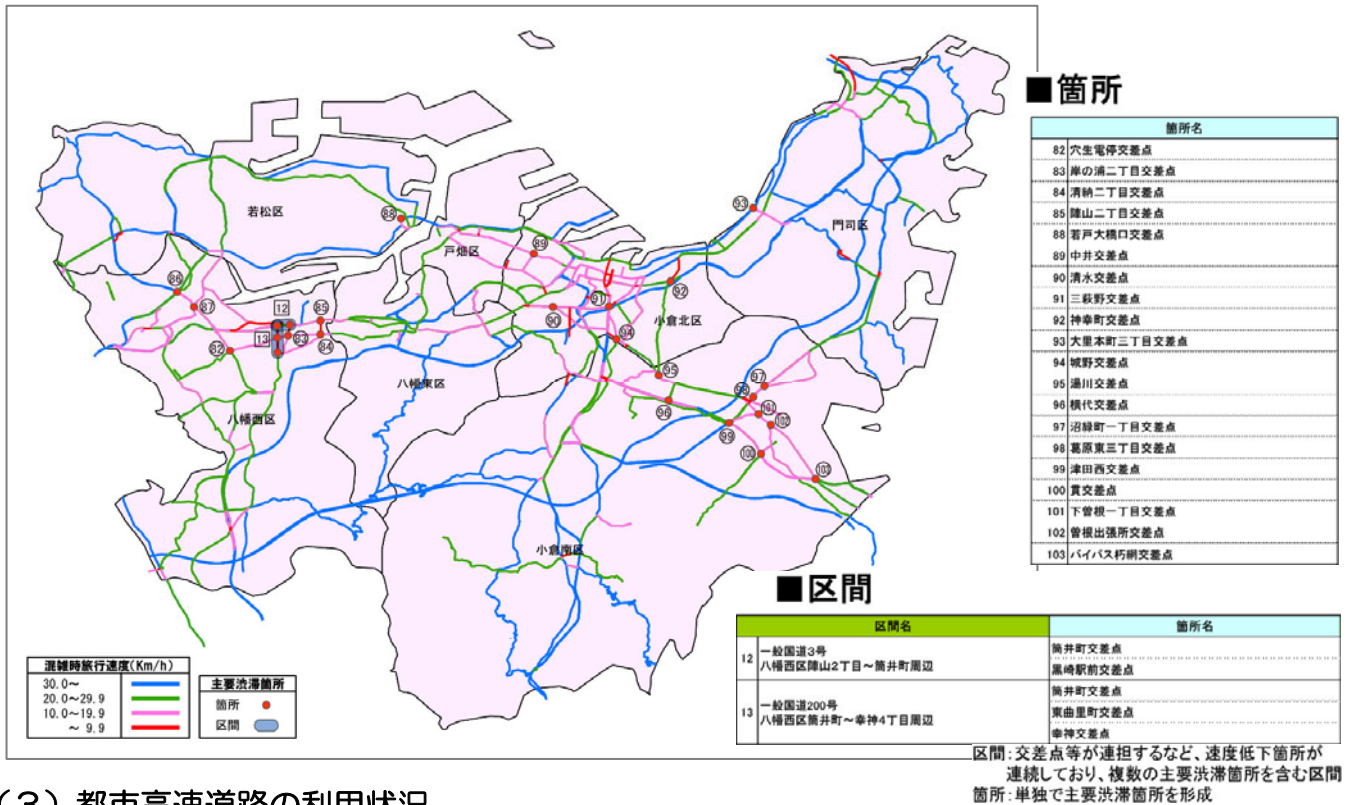
資料：道路交通センサス

(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）

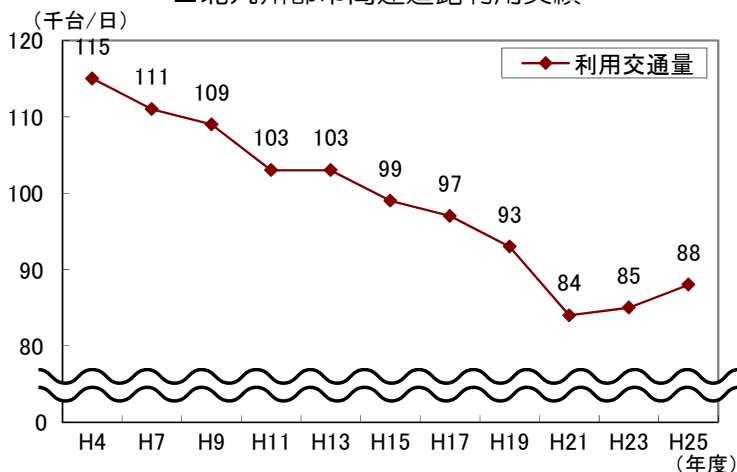


(3) 都市高速道路の利用状況

『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』

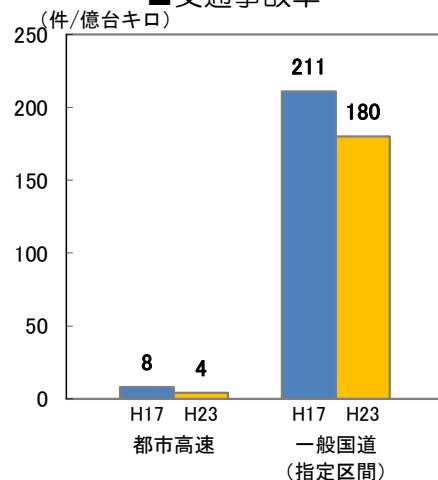
- 都市高速道路は、国道など一般道利用に比べ、CO₂排出量・事故率など、環境面、安全面で優位です。
- 利用台数は減少から微増へ転じましたが、さらに有効活用されることが望めます。

■北九州都市高速道路利用実績



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



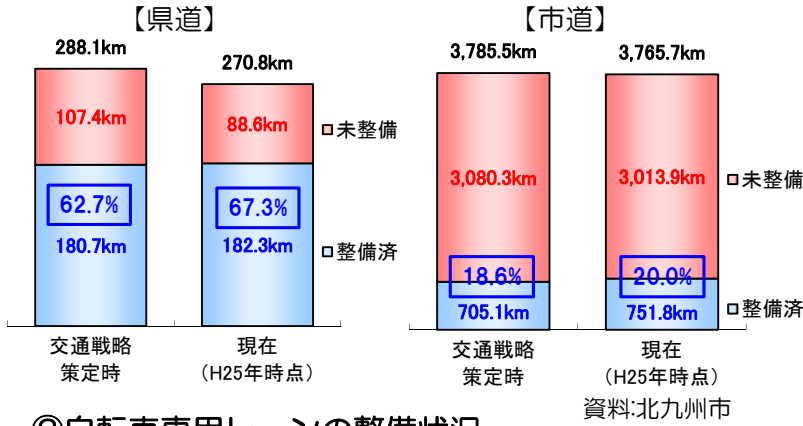
資料) H17：道路交通センサスより集計
H23：【都市高速】福岡北九州道路公社HPより
【一般国道】交通事故マッチングデータより集計

(4) 歩行者・自転車の利用環境

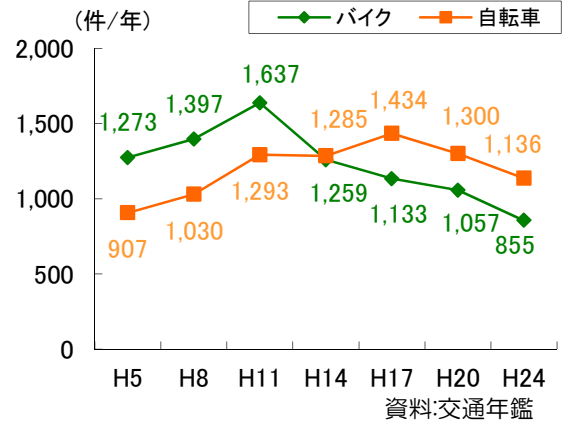
①歩道整備状況

- ・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



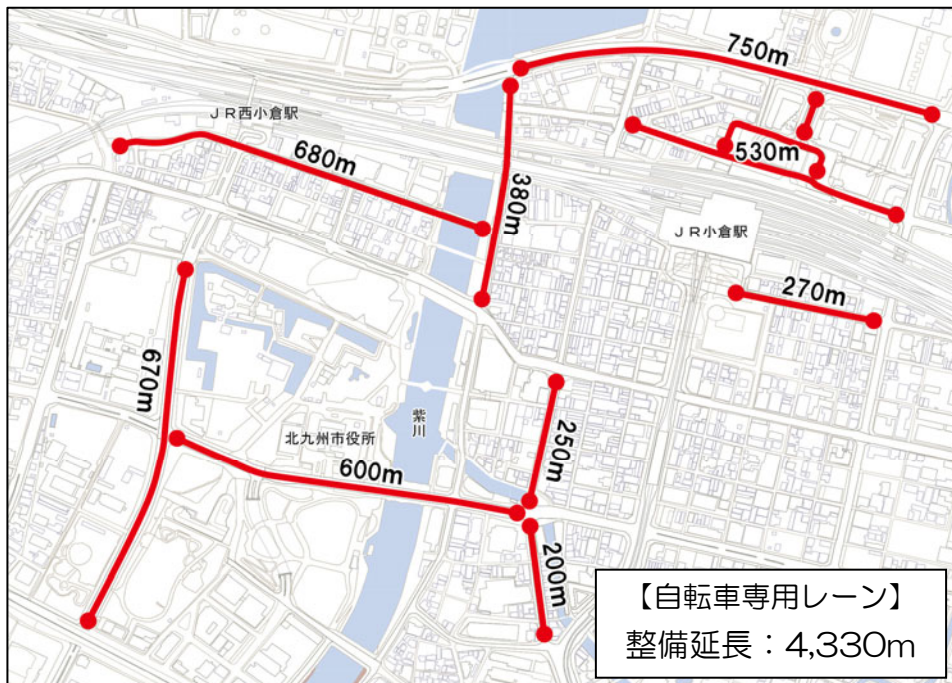
■北九州市自転車・二輪車の事故件数の推移



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]

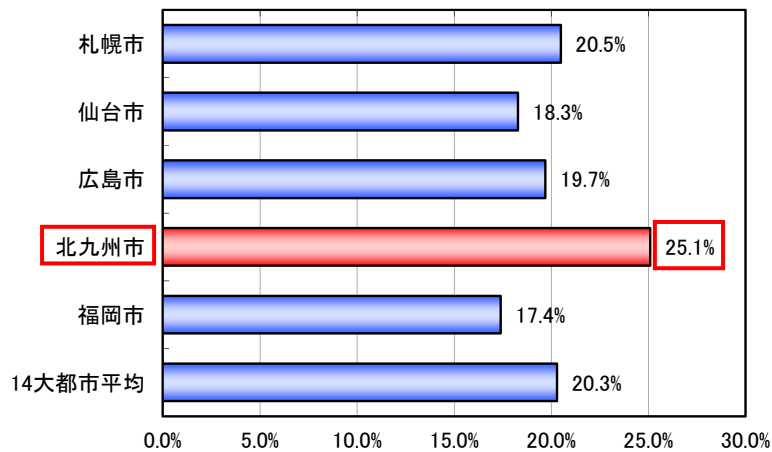
3. 移動に制約を受ける人々の交通環境の現状

(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』

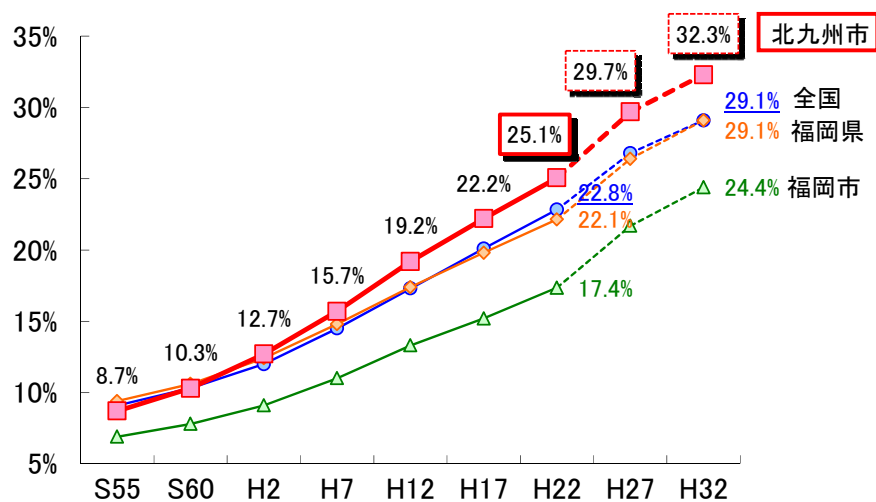
- 北九州市は、全国平均を上回る速度で高齢化が進行しています。
- 今後も、さらに高齢化の進展が予想されます。

■ 高齢化率の比較（政令市）



資料：「H22国勢調査」より

■ 高齢化率の推移及び将来推計



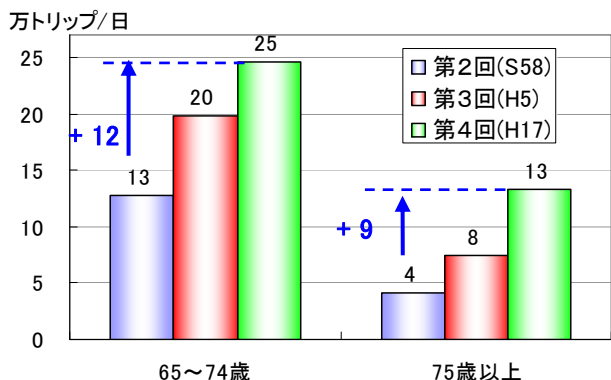
資料：平成22年までは「国勢調査」。
 平成27年、32年については、全国、福岡県は国立社会保障人口問題研究所の中位推計。（平成25年）
 （平成22年国勢調査をベース）

(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』

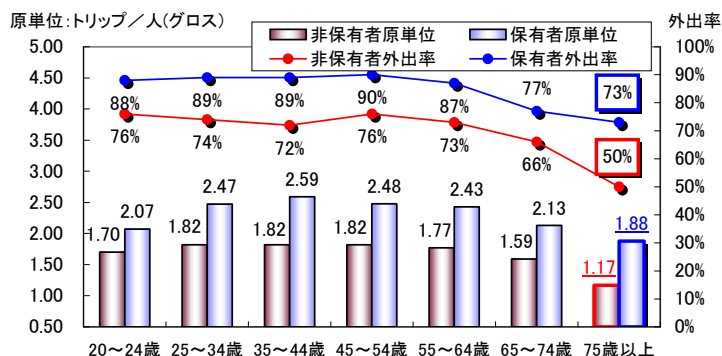
- ・高齢者人口の増加に伴い、高齢者の交通需要（発生集中量）は着実に増加していますが、免許保有の有無で外出率や一日あたり移動回数に差があり、特に後期高齢者（75歳以上）の外出率の差（23%）は、顕著です。 → 免許保有者に比べて、非保有者は気軽に外出をしにくい状況にあります。
- ・しかしながら、後期高齢者の免許非保有者でも二人に一人は外出していることから、高齢者が免許を保有していなくても、気軽に外出できる移動手段の確保が望まれます。

■高齢者の交通需要の推移（北九州市関連）



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）

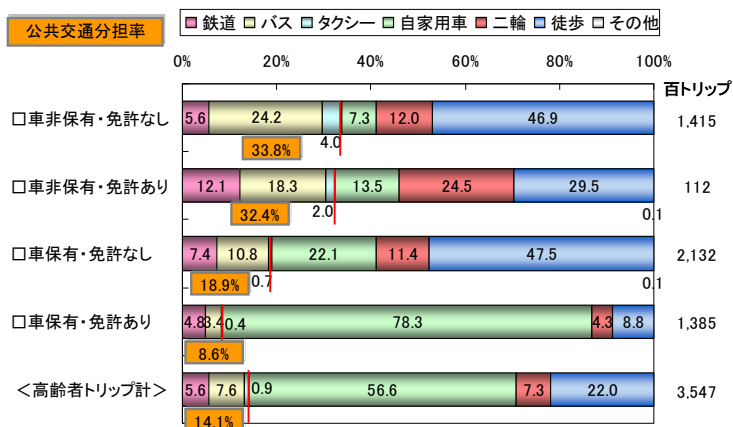


資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

『公共交通への依存度が高い高齢者』

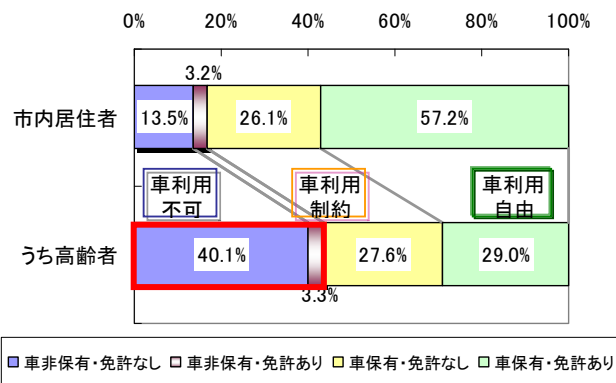
- ・車や免許を持たない、自由に車を使えない環境の高齢者ほど、公共交通への依存度が高くなっています。
- ・高齢者のうち4割は、家族の車や車の免許もない交通環境にあります。

■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

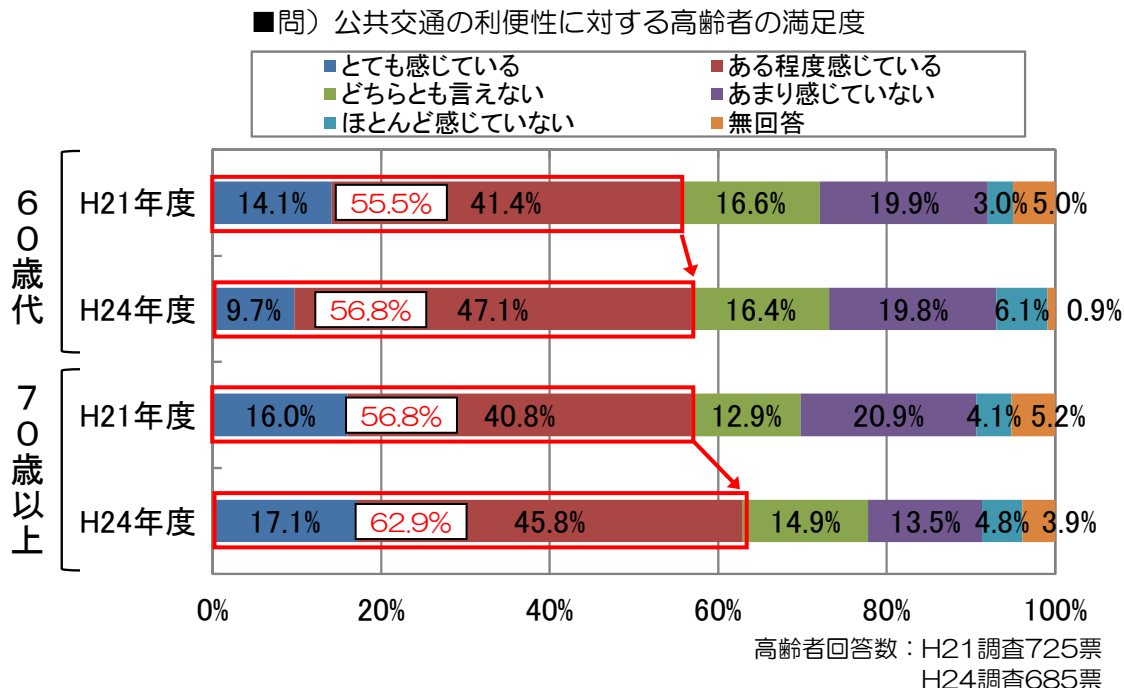


資料：「第4回北部九州圏パーソントリップ調査(H17)」より

(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。



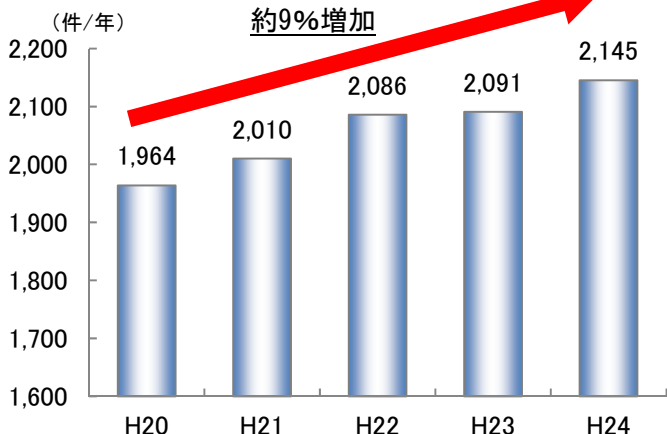
資料：市民意識調査（新しいまちづくりによる市民満足度等について）（平成21年度実施）
市民及び企業における市政満足度等調査（平成24年度実施）

(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』

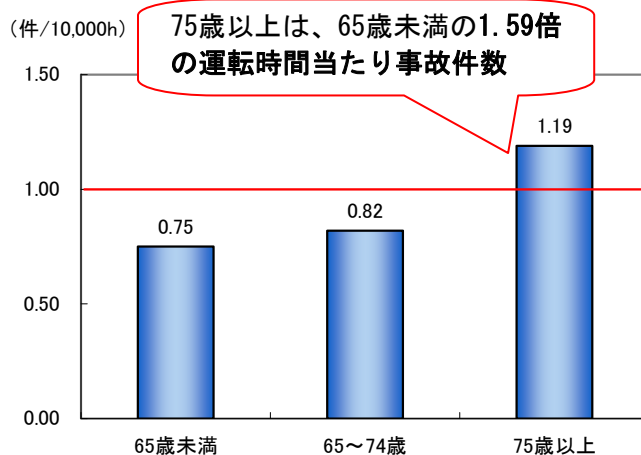
- ・高齢化の進展に伴い、北九州市における高齢者の事故件数は増加傾向にあります。
- ・特に後期高齢者ほど運転時間当たりの交通事故件数が多くなっています。
- ・今後も、高齢者の免許保有者の増加と、加齢による身体能力低下により、高齢者の交通事故増加が危惧されます。

■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

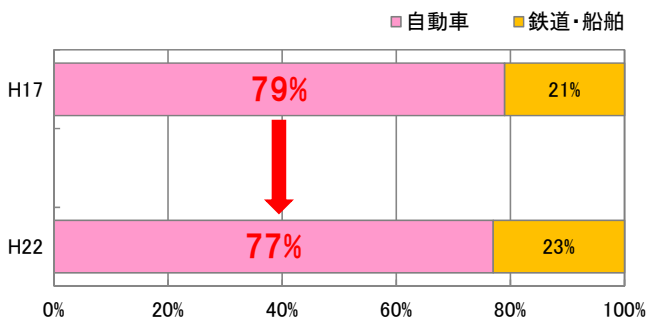
4. 地球温暖化問題の現状

(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』

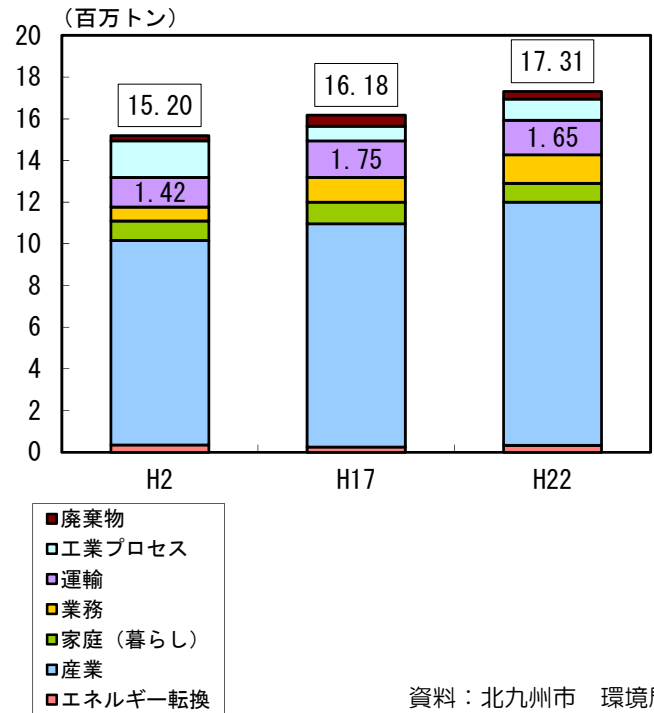
- 本市全体のCO₂排出量は年々増加していますが、運輸部門の排出量は近年、減少に転じました。
- 運輸部門でのCO₂排出量のうち、自動車からの排出量が77%を占めていますが、その割合は減少しています。

■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

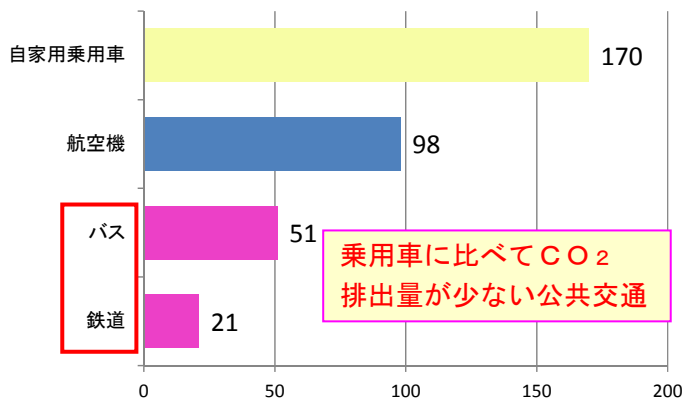


資料：北九州市 環境局

- 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。

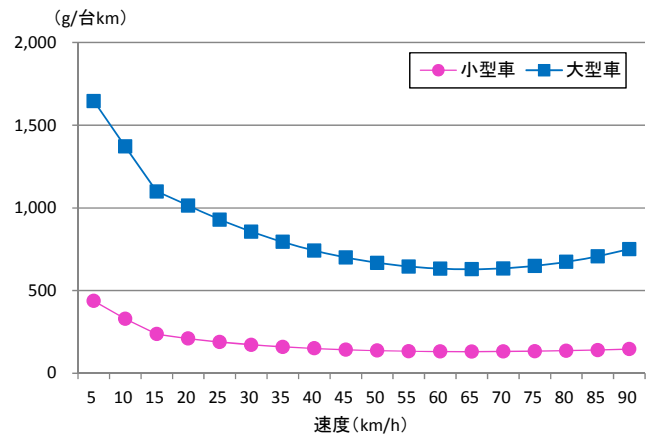
- 速度が低いほどCO₂排出原単位は高く、特に混雑する道路等の自動車の低速走行は、CO₂排出量の増加につながります。

■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

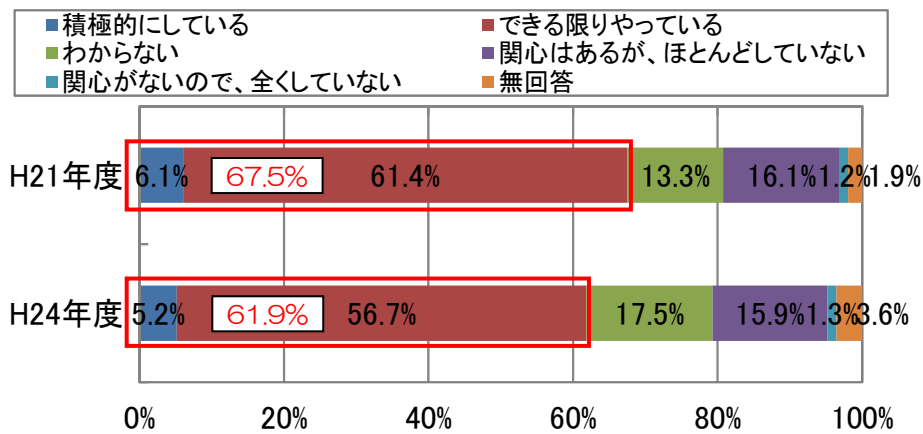
『環境への配慮に対する意識が市民の多くに浸透』

- 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。

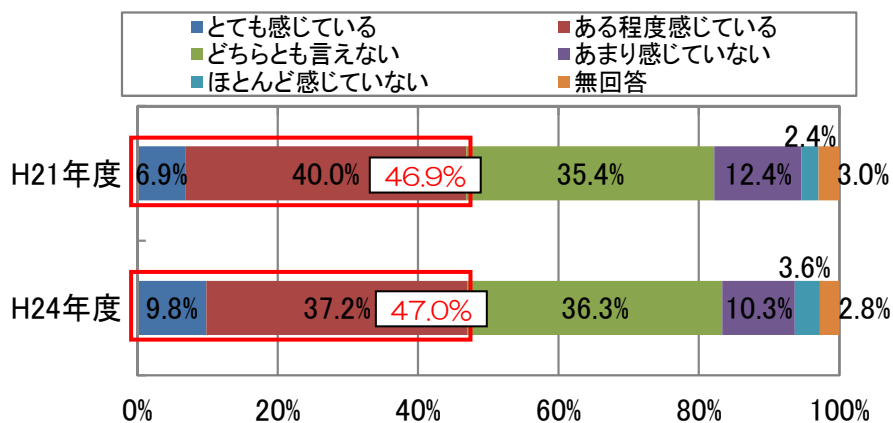
平成21年度調査：市内居住20才以上の3,000人対象に調査
有効回答数1,618票、有効回答率53.9%

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 北九州市小倉北区城内1番1号
TEL 093-582-2518