

## 第5章 計画目標の設定

## 5-1. 計画目標設定の考え方

- ・計画目標を設定するにあたっては、“望ましい交通体系”を目指すため、以下に示す4つの点を考慮しています。

## ■計画目標設定の考え方

## ①公共交通の利用動向を見据えた目標

- ・公共交通の厳しい現状と将来を見据えて、まずは公共交通離れに歯止めをかけるために様々な交通施策を実施し、現状を維持し、将来にわたり市民の移動手段を確保することが重要です。

## ②“望ましい交通体系を目指すための基本方針”に対応した目標

- ・計画目標は、個別施策に依拠しての設定も考えられますが、定量的に計測困難な施策も十分に考えられるため、全体的な方針を包含する政策目標を掲げます。

## ③わかりやすく定量的な目標

- ・地域公共交通網形成計画では、『政策目標の明示』（定量的で分かりやすいアウトカム指標）が求められるため、可能な限り定量的な目標設定が必要です。

## ④効果計測が可能な目標

- ・地域公共交通網形成計画は、PDCAサイクルによる効果の計測と状況に応じた見直しを前提としているため、比較的容易に効果計測ができる目標の設定が必要です。

## ■計画目標

<望ましい交通体系を目指すための基本方針>	⇒	《計画目標》
➢ 超高齢社会における市民の足の確保	⇒	公共交通人口カバー率
➢ 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築	⇒	公共交通分担率
➢ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進	⇒	自家用車 CO <sub>2</sub> 排出量

5-2. 計画目標の設定

(1) 計画目標のまとめ

- 計画目標設定の考え方に示す4つの視点に基づいて、わかりやすく効果計測が可能な3つの計画目標を設定しています。
- さらに、長期的には、「北九州市立地適正化計画」における目標を見据えています。

■ 計画目標のまとめ

<p><b>計画目標</b> (H32年度)</p>	<p><b>公共交通の利用促進に努めます。</b></p> <p>1. 公共交通人口カバー率 … 80%</p> <p>2. 公共交通分担率(※1) … 24%</p> <p>3. 自家用車CO<sub>2</sub>排出量(※2) … 約6%削減</p>
<p><b>長期目標</b> (H52年度)</p>	<p><b>長期的には、公共交通利用者を増やします。</b></p> <p>公共交通分担率(平成52年)(※1) … 32%</p>

※1: 徒歩・二輪車を除く。

※2: 削減量及び割合は、平成17年の自家用車からのCO<sub>2</sub>排出量(697,000t-CO<sub>2</sub>)をもとに算出しています。

■ 計画目標

	総合交通戦略策定時 (H20年12月)		中間見直し時 (H26年8月)		今回見直し (H28年度)
	指標値	計画目標値 (H30)	指標値	計画目標値 (H30)	計画目標値 (H32)
公共交通人口カバー率	79.3%	80%を維持	79.5%	80%を維持	80%を維持
公共交通分担率	20.5%	20%を維持	21.9%	24%に向上	24%に向上
自家用車CO <sub>2</sub> 排出量	69.7万 t-CO <sub>2</sub> /年	約1%を削減	約2.4%を削減	約6%を削減	約6%を削減

(2) 公共交通人口カバー率

① 設定の背景

- 望ましい交通体系の大きな柱のひとつである「超高齢社会における『市民の足』の確保」に向けて、日常生活行動を支援する公共交通網の拡充が求められています。
- 本市における公共交通サービスは、他都市に比べ高い水準ですが、もし、何も対策を施さなければ、公共交通空白地域\*は拡大し、移動手段のない人々が増えることが懸念されます。
- そこで、様々な施策を展開することで、市内各地に点在している公共交通空白地域の拡大を防いでいく必要があります。

※公共交通空白地域とは、鉄道駅から500m以上、またはバス停から300m以上の地域(高台地区[標高50m以上]のバス停は100m以上)を示します。

【公共交通人口カバー率】

$$\text{公共交通人口カバー率} = \text{公共交通カバー圏域の人口} / \text{総人口}$$

〔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

■ 平成17年時点の公共交通人口カバー率

	人口 (H17 国勢調査)
公共交通カバー圏域	78.8 万人
公共交通空白地域	20.6 万人
計	99.4 万人

79.3%

② 計画目標値 (総合交通戦略策定当初)

- 公共交通人口カバー率は、施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持します。

総合交通戦略策定  
当初の目標値

公共交通人口カバー率は、平成17年時点の80%を維持します。

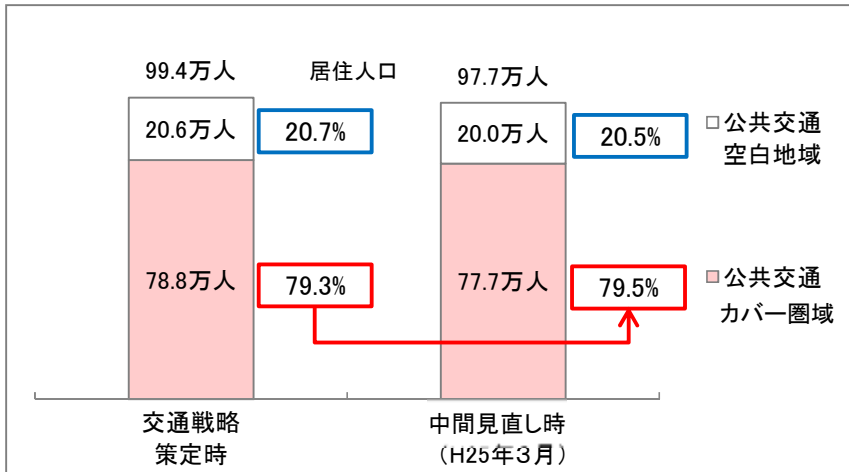
【効果計測の手順】

- 路線バス(おでかけ交通を含む)や鉄道等の乗合輸送サービスを提供している地域の人口を国勢調査メッシュ人口(250mメッシュ)と、評価時点の公共交通網を把握することで効果の把握を行います。

③中間見直し時点での達成状況

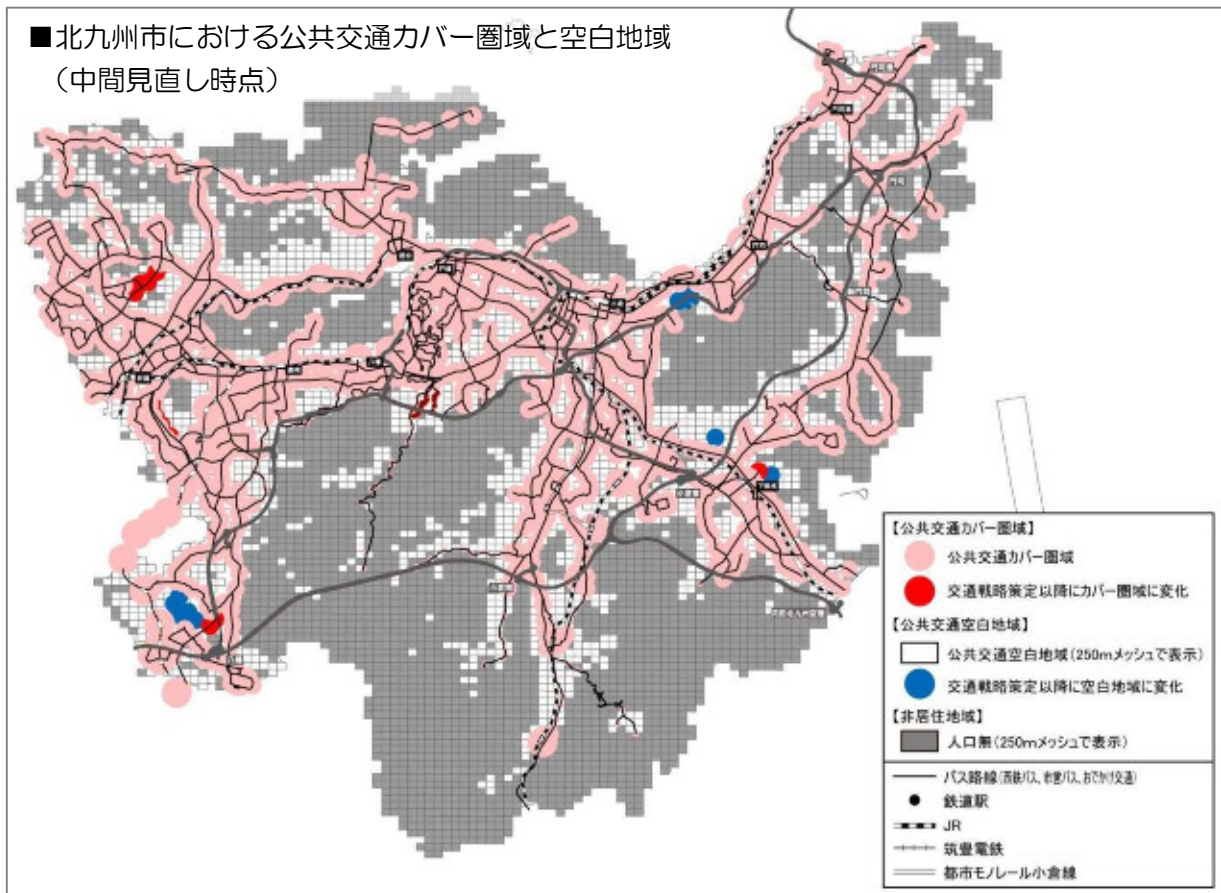
- ・公共交通人口カバー率は、中間見直し時点で、約 80%を維持しており、計画目標を達成しています。(策定時 79.3% ⇒ 中間見直し時点 79.5%)

■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圏域と空白地域 (中間見直し時点)



④計画目標値 (中間見直し時)

- ・公共交通人口カバー率は、今後も 80%を維持することを目標とします。

中間見直し時の目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

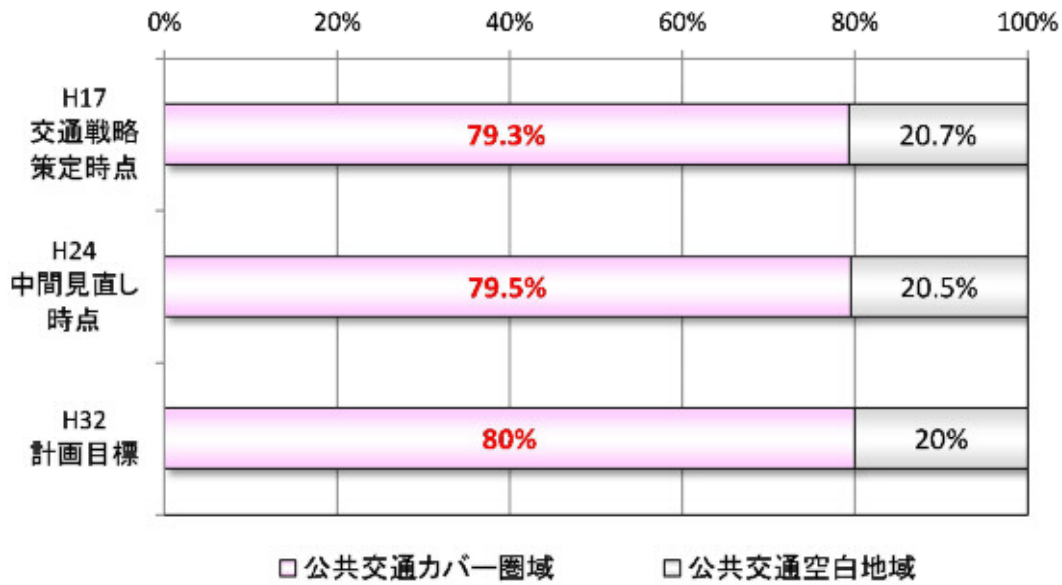
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・公共交通人口カバー率は、今後も80%を維持することを目標とします。

今回見直しの目標値

公共交通人口カバー率は、現状の80%を維持します。

■公共交通人口カバー率の実績値と計画目標値



## (3) 公共交通分担率

## ①設定の背景

- ・望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「利用しやすく安心して快適な交通体系の構築」を進めるためには、公共交通離れが進む中、地域住民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通機関の充実が必要不可欠です。
- ・また、自動車依存の高まりとともに、人や地球環境にやさしい交通機関が見直されています。

## 【公共交通分担率】

$$\text{公共交通分担率} = \text{公共交通利用} / \{ \text{公共交通利用} + \text{自家用車利用} \}$$

〔対象トリップ〕

北九州市内を出発地または到着地とするトリップを対象とします。

## ②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- ・公共交通利用を増やすためには、公共交通の利便性を高め、経年的に続く公共交通離れからの脱却を図ることが、第一に重要なことです。
- ・そこで、総合交通戦略に掲げた施策を展開し、概ね10年後は、現在の公共交通分担率20%の確保を目指し、様々な施策・取り組みを一体的に着実に進めていき、一層の改善を図ります。

総合交通戦略  
策定当初  
の目標値

公共交通分担率は、平成17年時点の20%を維持します。

## 【効果計測の手順】

- ・公共交通利用者を経年的に把握し、その利用者数の増加分を自家用車利用からの転換と見なして分担率を計測し、効果の把握を行います。
- ・また、評価年次によっては最新のパーソントリップデータを用いて計測します。

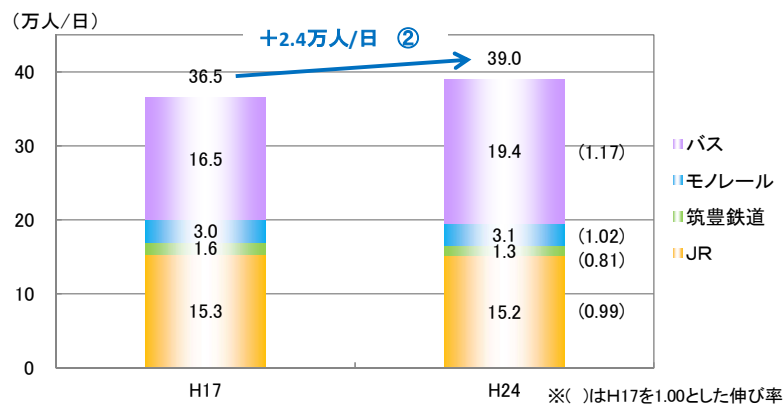
③中間見直し時点での達成状況

- 中間見直し時点で、公共交通分担率は上昇しました。  
(策定時20.5%→中間見直し時点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。

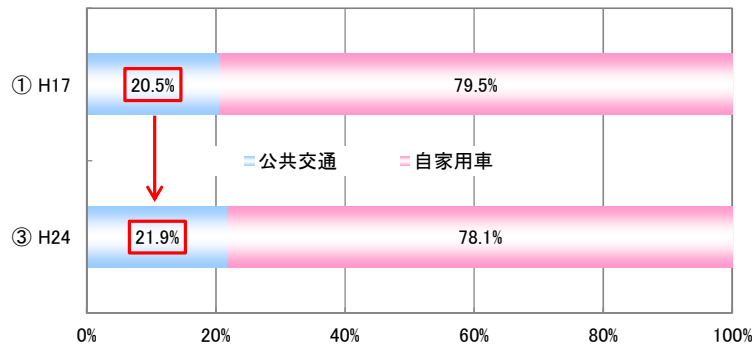
(万トリップ/日)

	公共交通	自家用車	計	備考
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

■公共交通利用者数の変化(中間見直し時点)



■公共交通分担率の変化(中間見直し時点)



④計画目標値(中間見直し時)

- 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%を維持することでしたが、策定後5年が経過した時点で21.9%に向上し、計画目標を上回る成果が表れています。
- 5年間で約2%向上したことを踏まえ、今後の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。

中間見直し時の目標値

公共交通分担率は、中間見直し時の22%から24%に向上させます。

⑤計画目標値（今回見直し）

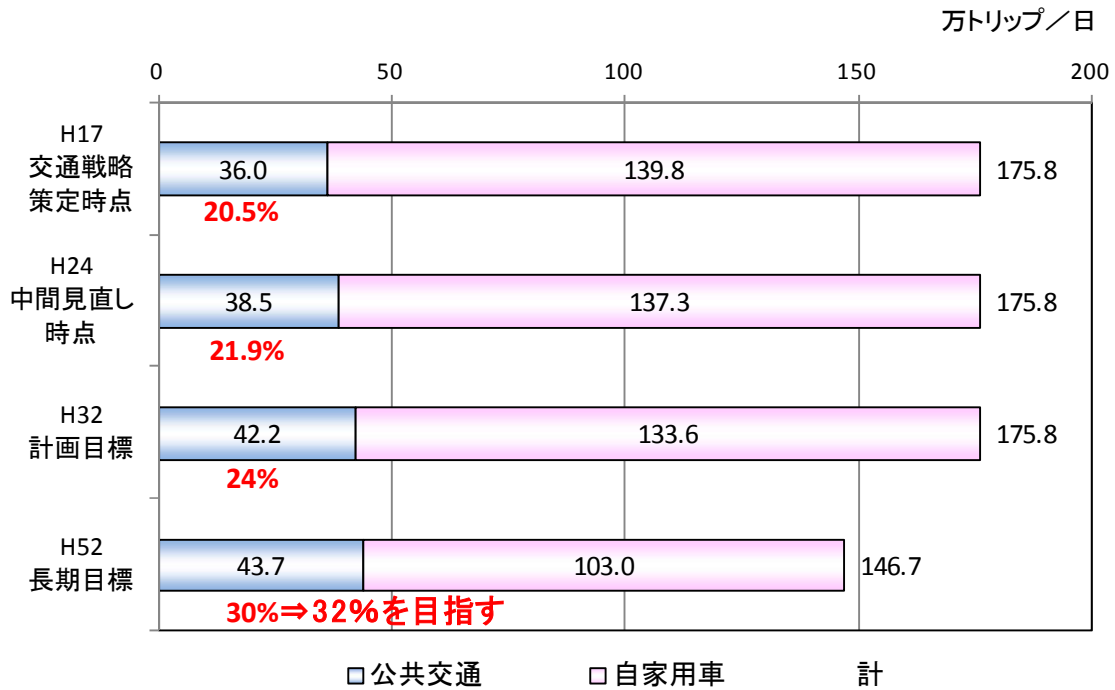
- 公共交通分担率の計画目標は、中間見直し時の目標値を踏襲します。
- 長期的な計画目標は、「北九州市立地適正化計画」を踏まえて設定します。

今回見直しの目標値

公共交通分担率は、現状の22%から24%に向上させます。  
さらに、長期的（平成52年（※））には、公共交通分担率を32%に向上させます。

（※）北九州市立地適正化計画の目標年に合わせています。

■公共交通分担率の実績値と計画目標値





## ●公共交通分担率の長期目標について

北九州市立地適正化計画において、居住誘導区域内の将来人口の目標値が設定されています。本計画においては、この数値目標を踏まえて公共交通分担率の長期目標を設定しました。

## ■居住誘導区域内の人口（北九州市立地適正化計画）

① H22 (現況値)	② H52 (トレンド値) ※	③ H52 (目標値)
72万人	60万人	67万人

(※) H52 (トレンド値) は、現況動向のまま進行した場合の値

## ①現況の公共交通分担率

第4回北部九州圏パーソントリップ調査（H17年）による公共交通分担率は市全域で 20.5% です。

## ■H17年時点の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
市内居住者	28.3	118.9	147.3	19.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	36.0	139.8	175.8	<b>20.5%</b>

出典) 第4回北部九州圏パーソントリップ調査

## ②市内の人口配置が現状のまま進行した場合（H52トレンド値）の公共交通分担率

地域公共交通網形成計画の施策展開により、

- ・居住誘導区域内の分担率は、公共交通の利便性の高いゾーン（次頁の図参照）のH17分担率と同水準となる。(27.1%)
- ・居住誘導区域外の分担率は、H17時点の全市平均値と同水準となる。(19.2%)

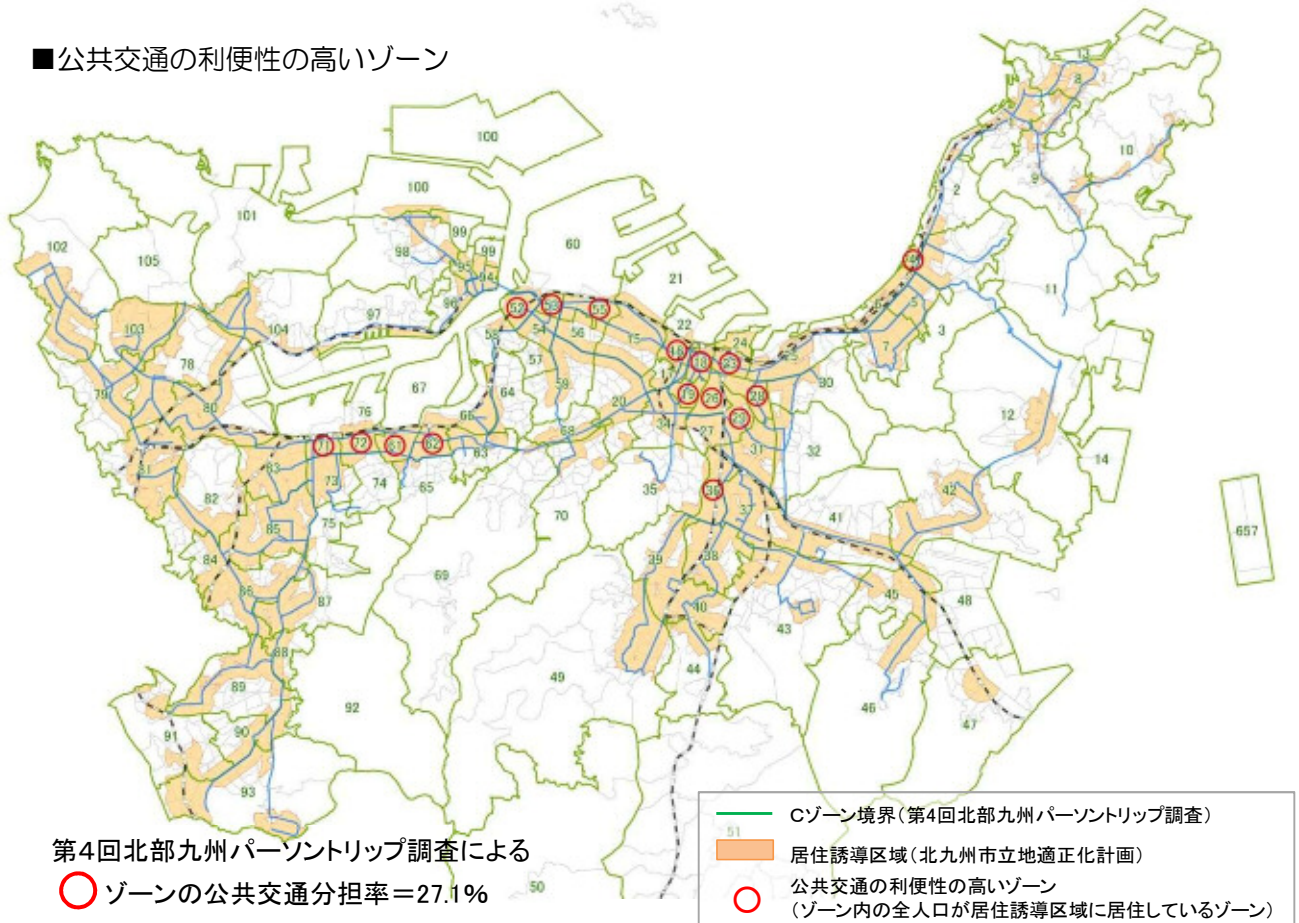
ことを目標として、市全域の分担率を計算すると、約26%となります。

## ■H52時点（交通施策あり、居住誘導なし）の分担率

	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	24.5	65.8	90.3	27.1%
居住誘導区域外	5.4	22.6	27.9	19.2%
市内居住者	29.8	88.4	118.2	25.2%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	37.5	109.2	146.7	<b>25.6%</b>

- ・市内居住者の総トリップ数は居住人口の変化を考慮しています。
- ・1人当たりのトリップ数(1.5トリップ/日)は、H17時点から変わらないことを前提としています。
- ・市外居住者のトリップ数および分担率はH17値と変わらないことを前提としています。

■公共交通の利便性の高いゾーン



③居住誘導が行われた場合（H52目標値）の公共交通分担率

立地適正化計画の目標値（H52年）では、居住誘導区域内の人口はトレンド値に比べ、7万人多く設定されています。

・居住誘導区域内に移転する人の8割は公共交通を利用する。（公共交通分担率＝80％）

として、市全域の分担率を計算すると、約30%となります。

■居住誘導による利用手段の変化量

	人口	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
		公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	+7万人	+8.1	+2.0	+10.2	80.0%
居住誘導区域外	-7万人	-2.0	-8.2	-10.2	19.2%

■H52 時点（交通施策あり、居住誘導あり）の分担率

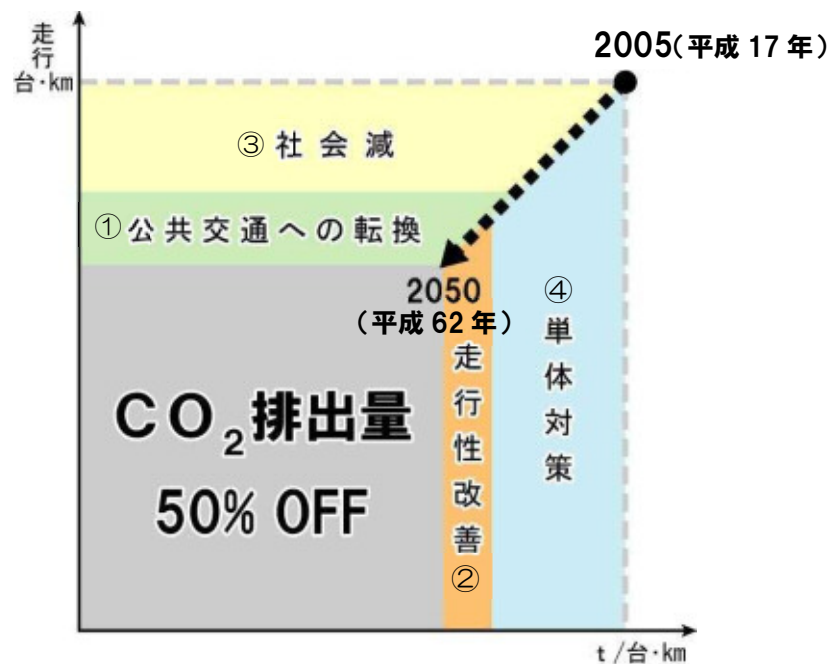
	トリップ数(万トリップ/日)			公共交通 分担率
	公共交通	自家用車	計	
居住誘導区域内	32.6	67.8	100.5	32.5%
居住誘導区域外	3.4	14.3	17.8	19.2%
市内居住者	36.0	82.2	118.2	30.5%
市外居住者	7.7	20.8	28.5	27.0%
合計	43.7	103.0	146.7	<b>29.8%</b>

引き続き、市民・企業・交通事業者・行政が連携し、本計画を強力に推進することで、長期的（平成52年）には公共交通分担率を32%に向上させることを目標とします。

(4) 自家用車CO<sub>2</sub>排出量

## ①設定の背景

- 近年、国内外で地球環境に配慮することの重要性・必要性が注目され、一人ひとりの意識醸成が図られています。
- 2015年12月、気候変動枠組条約の締約国会議（COP21）がフランスで開催され、21世紀末までの世界の平均気温の上昇を、工業化前に比べ2度未満に抑える「2度目標」を明記し、さらに1.5度以内へ向けて努力するとした「パリ協定」が採択されるなど、地球温暖化対策は、世界的に取り組むべき喫緊の課題となっています。
- 本市においても、「北九州市地球温暖化対策実行計画・環境モデル都市行動計画」（平成28年〇月策定）に基づいた取組を進めており、望ましい交通体系の実現に向け、基本方針のひとつである「地球環境にやさしい交通手段の利用促進」を図ることは、大変重要なことです。
- この計画では、低炭素社会を実現するストック型社会への転換に向けた具体的な取組の一つとして、「高効率交通システムの構築（公共交通機関分担率の増加、エコドライブの推進）」が位置づけられています。

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

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

- ① 公共交通の利便性を高め、自家用車利用から公共交通への転換を促します。
- ② 環境にやさしい運転に心がけ、エコドライブやアイドリングストップ等の対策により、幹線道路等の整備とあわせて走行性の改善を図ります。
- ③ 高齢者の増加や人口の社会減などにより、自動車利用が減少します。
- ④ 低公害車の普及や新たな技術開発による車両の改善などの単体対策を進めます。

## ②計画目標値（総合交通戦略策定当初）

- 地球環境への負荷を軽減させるためにも、公共交通の利用促進やエコドライブの推進などを図り、概ね10年後は、7,000 t-CO<sub>2</sub>のCO<sub>2</sub>排出量を削減し、現在（平成17年時点）の自家用車から排出されるCO<sub>2</sub>排出量の約1%の削減を目指し、更なる削減に努めていきます。

総合交通戦略  
策定当初  
の目標値

自家用車CO<sub>2</sub>排出量は、平成17年時点の約1%、  
7,000 t-CO<sub>2</sub>を削減します。

## 【効果計測の手順】

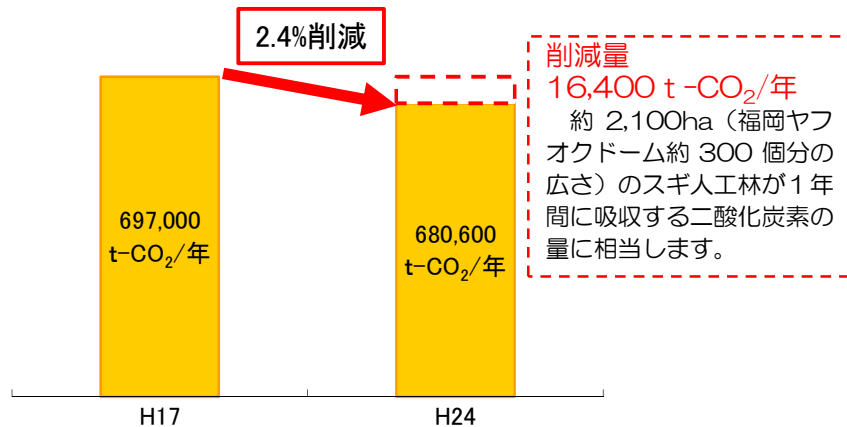
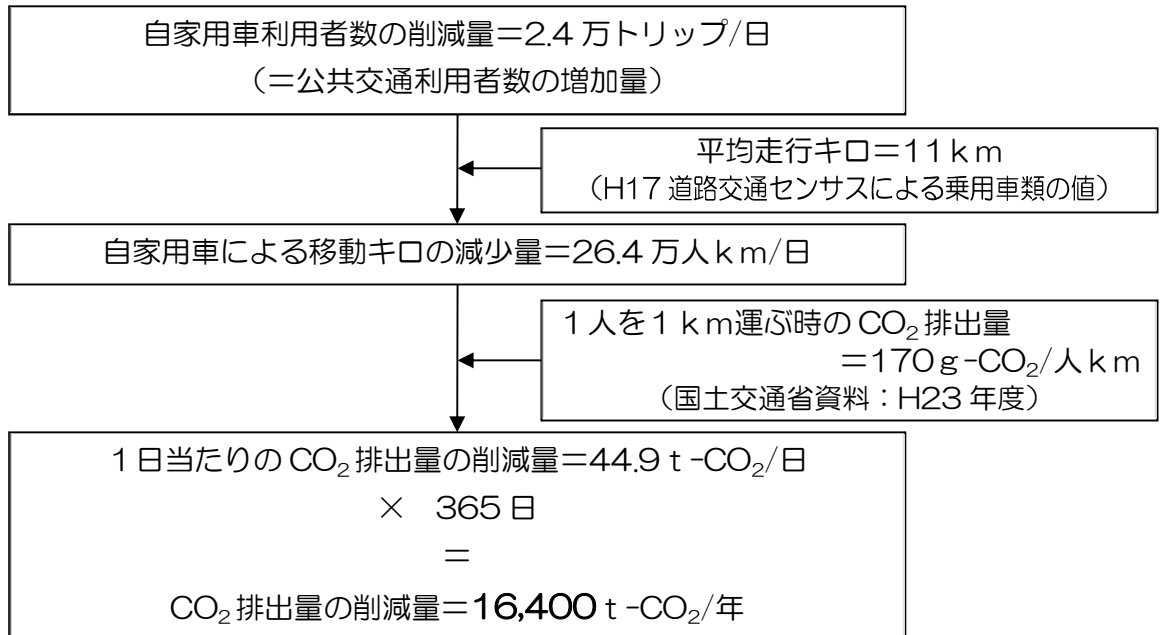
- 公共交通利用者の増加分を自家用車利用からの転換と見なし、その自家用車利用減少分からCO<sub>2</sub>削減量を求めます。
- また、評価年次によっては、自家用車利用者数は最新のパーソントリップ調査のデータを用います。

③中間見直し時点での達成状況

- 中間見直し時点で、自家用車からのCO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>排出の削減量を算定しています。



■自家用車からのCO<sub>2</sub>排出量の変化

※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CO<sub>2</sub>排出量(69.7万t-CO<sub>2</sub>/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。

④計画目標値(中間見直し時)

- 自家用車からのCO<sub>2</sub>排出量は、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の向上に見合う約6%の削減に上方修正します。

中間見直し時の目標値

自家用車からのCO<sub>2</sub>は、平成17年時点の約6%、4.2万t-CO<sub>2</sub>/年を削減します。

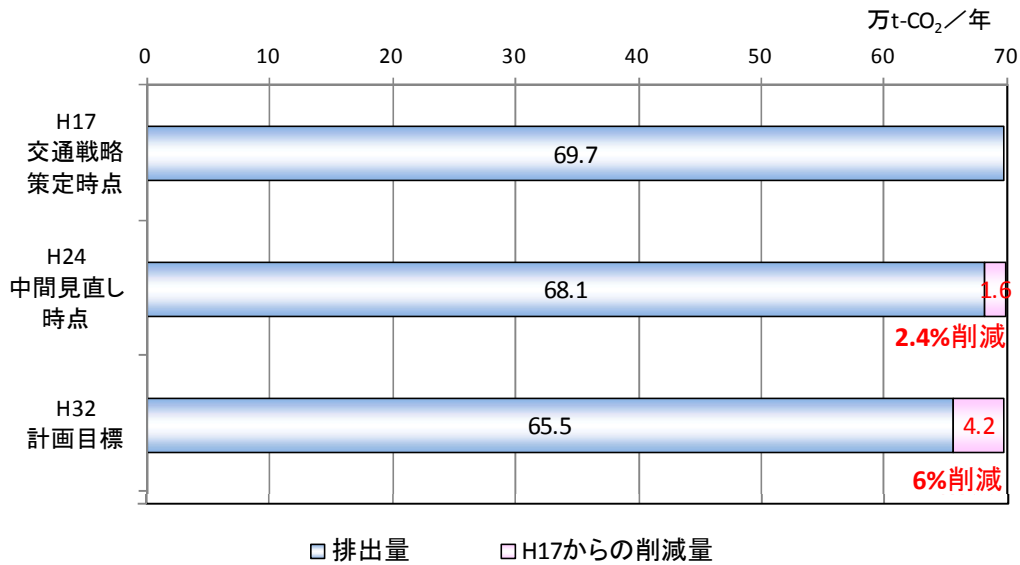
⑤計画目標値（今回見直し）

- ・自家用車からのCO<sub>2</sub>排出量は、中間見直し時の目標値を踏襲します。

今回見直しの目標値

自家用車からのCO<sub>2</sub>は、平成17年時点の約6%、4.2万t-CO<sub>2</sub>/年を削減します。

■自家用車CO<sub>2</sub>排出量の実績値と計画目標値



## 5-3. 目標達成状況の把握方法

各目標の達成状況を把握するために必要なデータの収集方法や達成状況の数値把握の具体的な算出方法を設定します。

「公共交通人口カバー率」…国勢調査メッシュ人口（250mメッシュ）と評価時点の公共交通網を把握し、公共交通人口カバー率を求めて、計画策定時との比較により、評価を行う。

「公共交通分担率」……………交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、公共交通分担率を試算する。なお、総トリップ数は、計画策定時と同一と考える。  
また、評価年次によっては最新のP Tデータを用い検証を行うものとする。

「自家用車CO<sub>2</sub>排出量」……………交通事業者から入手する公共交通利用者数の増加分を自家用車からの転換量と見なし、その自家用車削減台数からCO<sub>2</sub> 排出削減量を求める。  
また、評価年次によっては自家用車削減台数は最新のP Tデータを用いて把握するものとする。

