



### (ウ) 公共交通の利用促進

#### (i) 自動車の利用抑制

自動車は、バスの約 2.5 倍、鉄道の約 7 倍の CO<sub>2</sub>を排出しています。

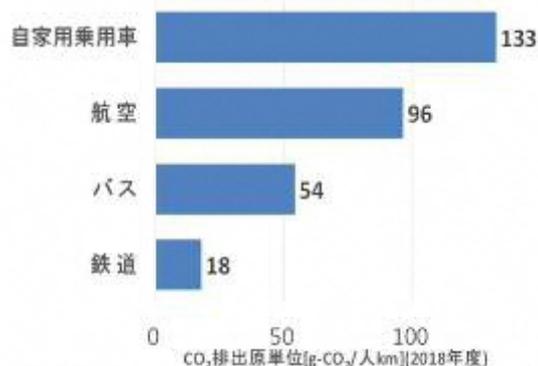
運輸部門から排出される CO<sub>2</sub>を削減するためには、これまで述べてきた電動化の効果が高いところですが、エネルギーの消費抑制という観点からも、自動車の利用自体の抑制、いわゆるノーマイカーの取組みもあわせて行うことが重要です。

そのためには、交通事業者と連携しながら、公共交通機関の利便性を高められる取組みが求められます。

#### 【ポイント👉】CO<sub>2</sub>の排出量比較(交通手段別)

運輸部門における二酸化炭素の排出量を削減するためには、効率のよい交通手段を選択することが重要となります。

#### 単位輸送量(人 km)当たりの CO<sub>2</sub> 排出量(旅客)



※ 温室効果ガスイノベーションフォーラム「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「自動車輸送統計」  
「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

出典：国土交通省ホームページより



### 【ポイント①】ウォーカブルな空間整備

都市再生整備計画事業などを通じて、車中心から人中心の空間に転換するため、まちなかに歩ける範囲の区域として、公園・広場等の既存ストックを修復・利活用が必要とされ、街路の広場化や周辺環境の整備など、ウォーカブルな空間整備が進んでいます。



出典:国土交通省ホームページより

#### (ii) 公共交通の利用促進(ノーマイカー)

本市では、「環境首都総合交通戦略」を策定し、目指すべき将来像として、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造を目指し、交通網ストックを生かした交通軸形成に向けて、拠点化BRTやおでかけ交通への支援などを行っています。

脱炭素に資する公共交通の役割に対する認知度をさらに高め、自動車にはない公共交通の魅力を再発見できるような広報啓発を、交通事業者と連携しながら今後も行っていく必要があります。



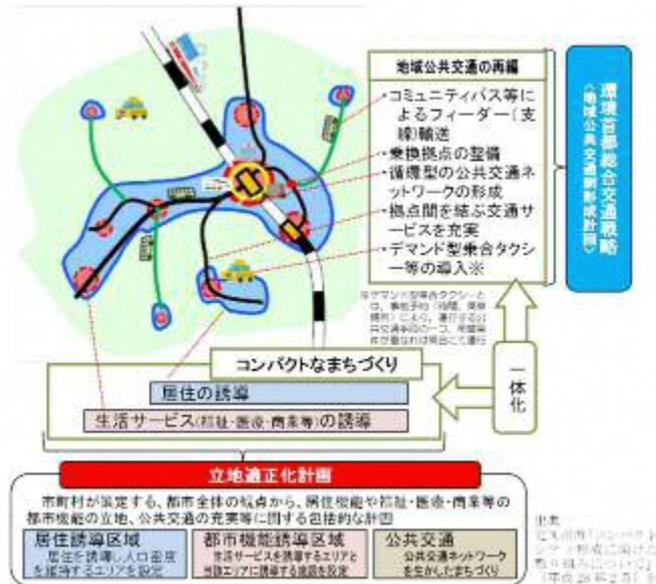
【ポイント】本市におけるコンパクトシティ形成に向けた取組み

平成26年8月、国において、急速な人口減少と超高齢化の状況でも、持続可能な都市経営を確保するため、都市のコンパクト化を積極的に推進することとし、都市再生特別措置法の改正により、「立地適正化計画」が制度化されました。

また、平成26年11月には、まちづくりと一体となった、地域の最適な公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通活性化再生法の改正により、「地域公共交通網形成計画」が制度化されました。

本市においても、今後、市民生活を支えるサービスを確保し、地域の活力を維持・向上するためには、生活利便施設や住居がまとまって立地する「コンパクトなまちづくり」と、これらの施設へのアクセスを確保する「地域公共交通ネットワークの再編」が不可欠です。

コンパクトなまちづくりをより一層推進するため「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」を策定





**【ポイント👉】北九州市自転車活用推進計画**

平成 29 年 5 月に施行された「自転車活用推進法」において、市町村は国や都道府県の計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるように努めなければならないことが規定されています。

本市では、国や福岡県が自転車活用推進計画を策定したことを受け、「北九州市自転車活用推進計画」を策定し、本市の自転車に関する現状と課題を踏まえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進しています。

**自転車通行空間ネットワークの形成**

小倉都心地区をはじめとする13の整備拠点について、自転車通行空間の整備を推進し、拠点内及び拠点間を結ぶ自転車通行空間ネットワークの形成を図ります。

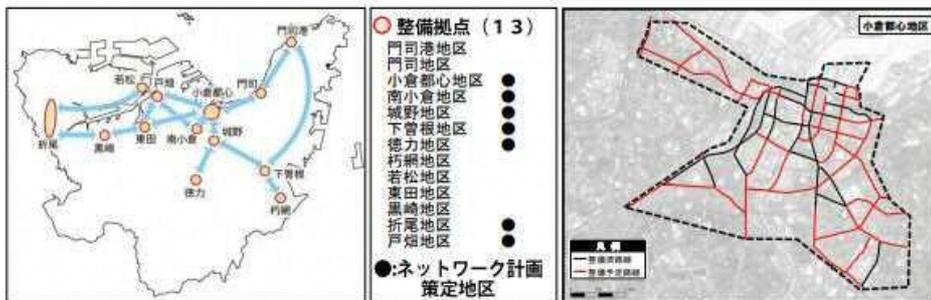


図 自転車通行空間ネットワーク形成のイメージ

図 ネットワーク計画図(小倉都心地区)

**(1) 自転車ネットワーク計画の策定**

自転車通行空間の整備にあたっては、「自転車交通量の多い路線」、「自転車事故の多い路線」などを適宜組み合わせ、整備拠点ごとに自転車ネットワーク計画を策定します。

**(2) 自転車通行空間の整備**

整備路線の交通状況を総合的に勘案したうえで、交通管理者などと協議しながら適切な整備形態を選定します。



<自転車通行空間の整備形態と整備イメージ>

**主な指標**

施策	指標	令和元年度末	目標 (令和12年度末)
自転車通行空間ネットワークの形成	自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備延長	35 km	85km
自転車通勤の促進	自転車の利用頻度が 月に数日以上という割合	20%	30%
シェアサイクル事業の推進	シェアサイクル 1 日平均利用台数	177 台	500 台

出典: 北九州市自転車活用推進計画より