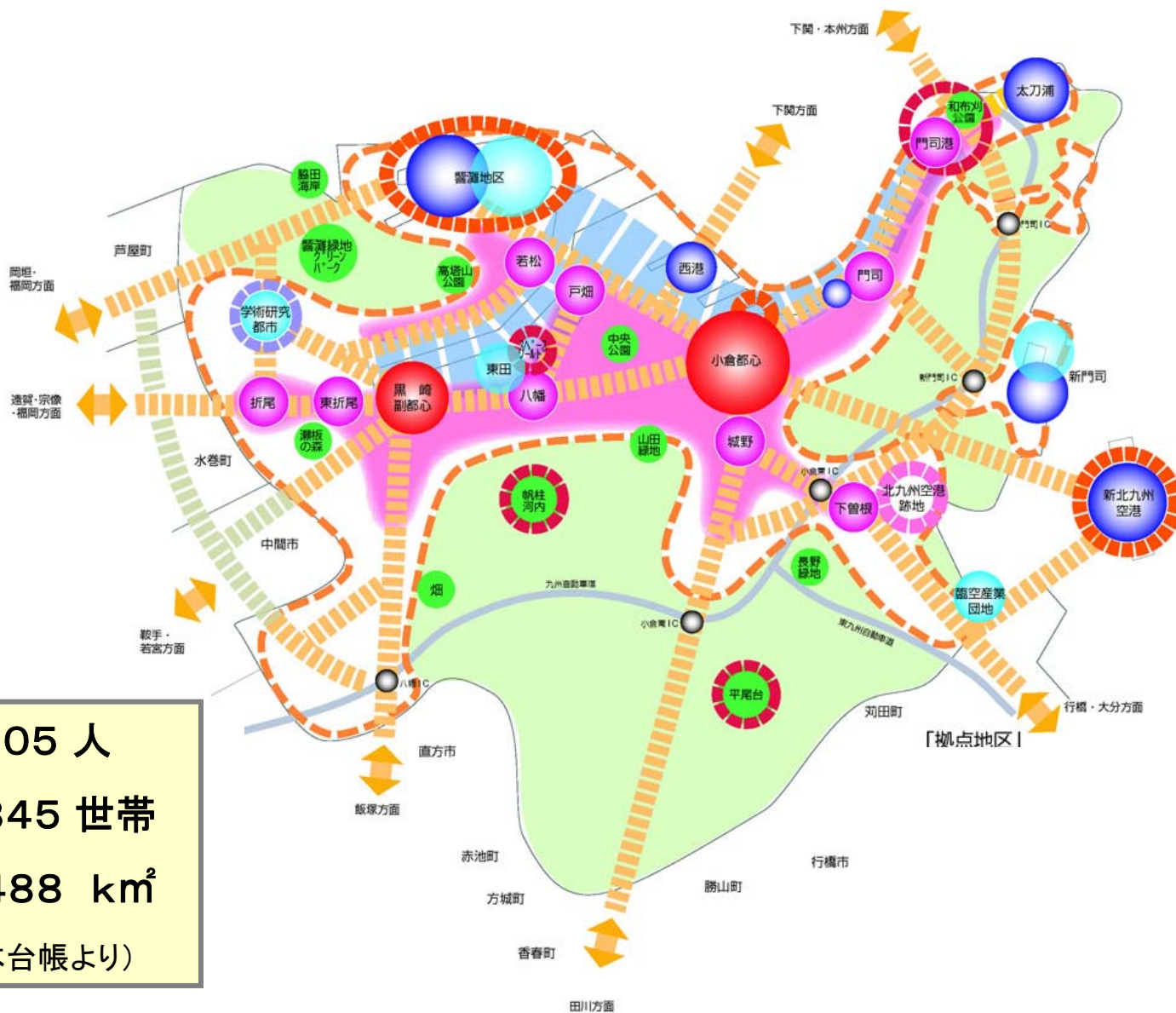


北九州市環境首都総合交通戦略



平成20年 9月30日

北九州市 建築都市局 都市交通政策課

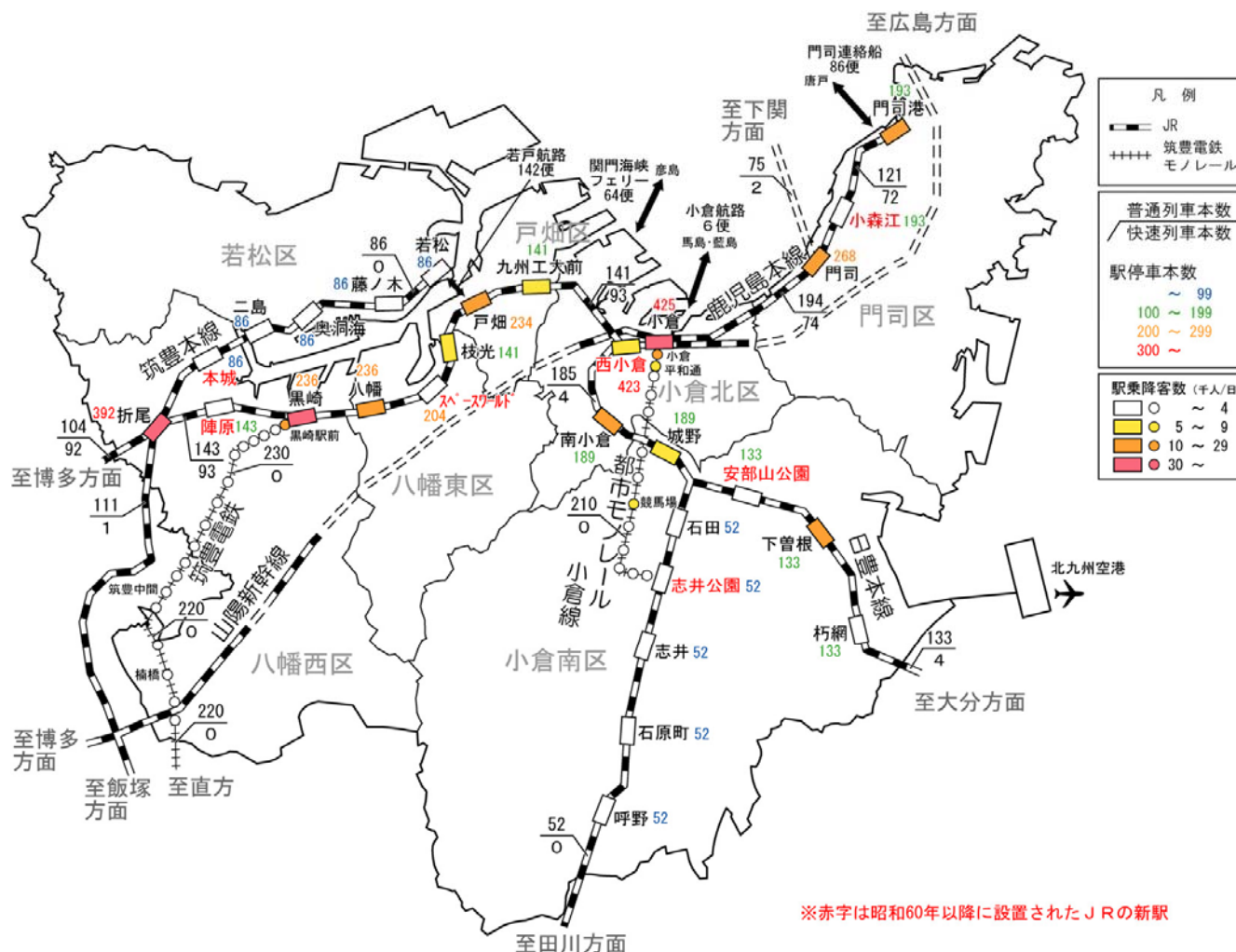


(平成20年8月住民基本台帳より)

■鉄道の現状

～北九州市の交通の現状～

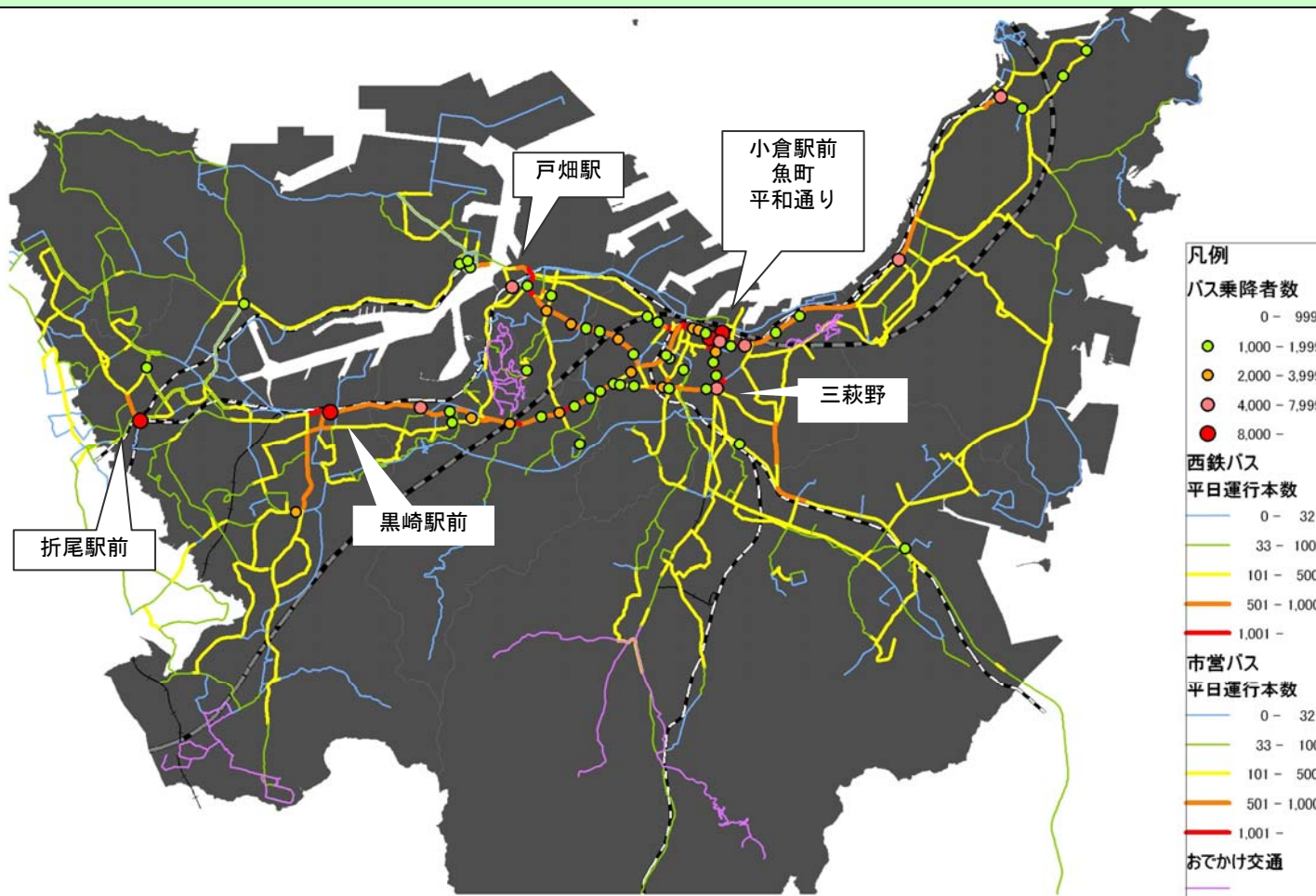
- ・ JRが市内全区を有機的に連絡し、都心はモノレール、副都心は筑豊電鉄と接続
- ・ 鉄道相互の乗換駅である小倉駅、折尾駅、黒崎駅で利用者が多い



■路線バスの現状

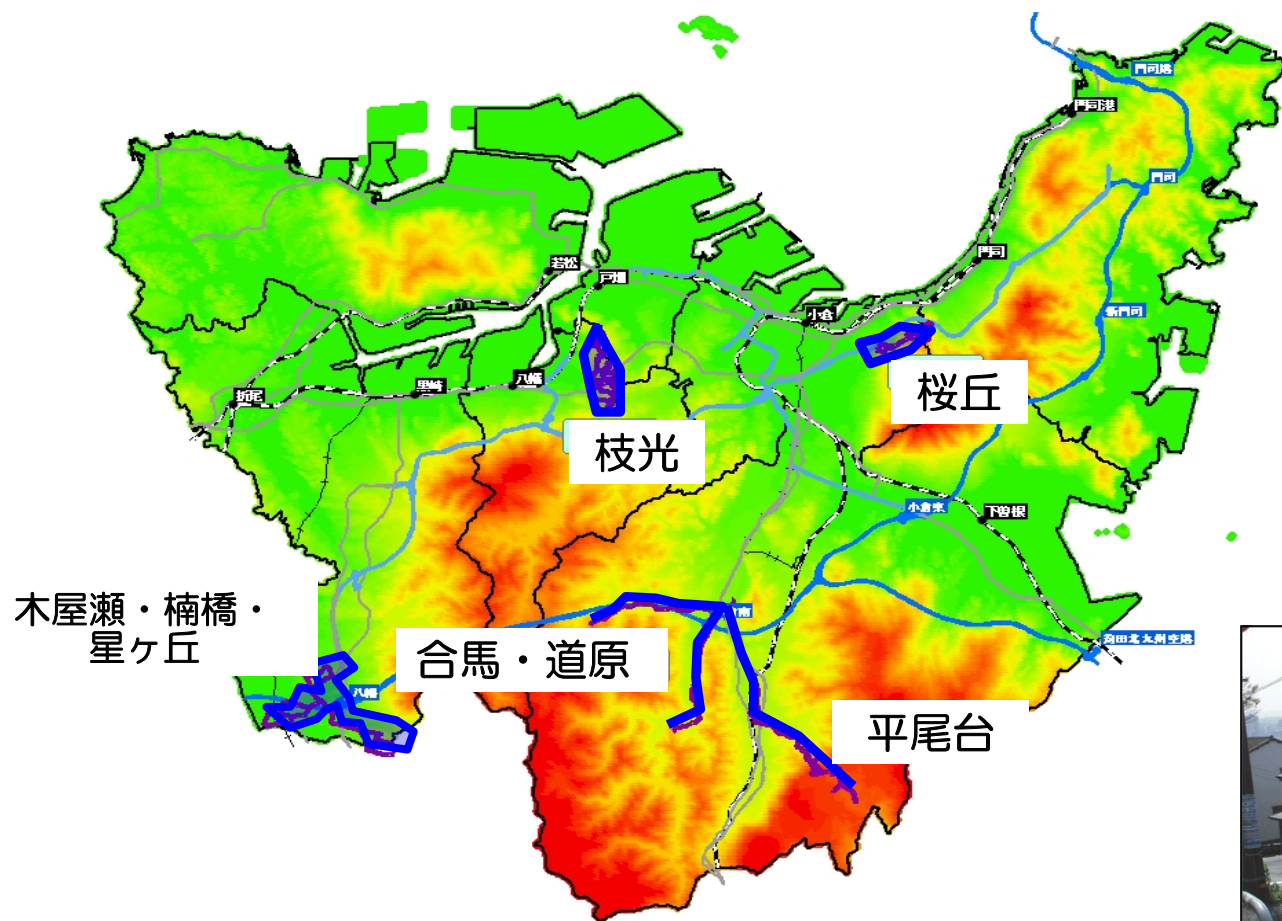
～北九州市の交通の現状～

- ・市内の居住区域を概ね網羅
- ・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い



▲バス運行本数が多い運行区間とバス乗降車数が多いバス停

- ・概要：地域住民、交通事業者、市が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行しているが、利用者が少なく5地区とも採算が確保できていません
- ・実施路線：高台地区や廃止路線地区（5地区）で既存のバス路線を補完
- ・利用者：高齢者が9割



※下線付は
高台対応

● A
● B
● C
● D
● E
▲ A (協賛金含み)
▲ D (協賛金含み)
▲ E (協賛金含み)

1日あたり利用者数



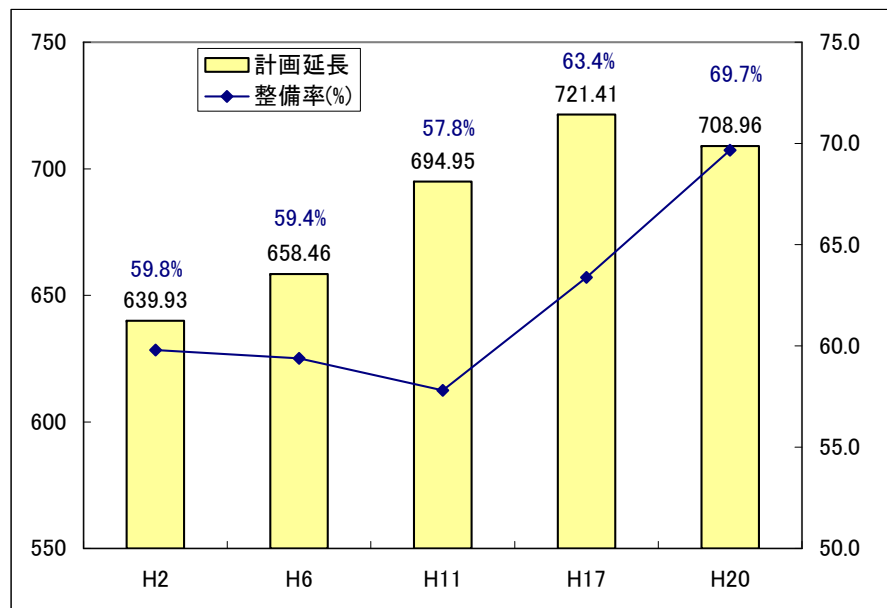
■枝光地区を走行するジャンボタクシー

■道路交通の現状

～北九州市の交通の現状～

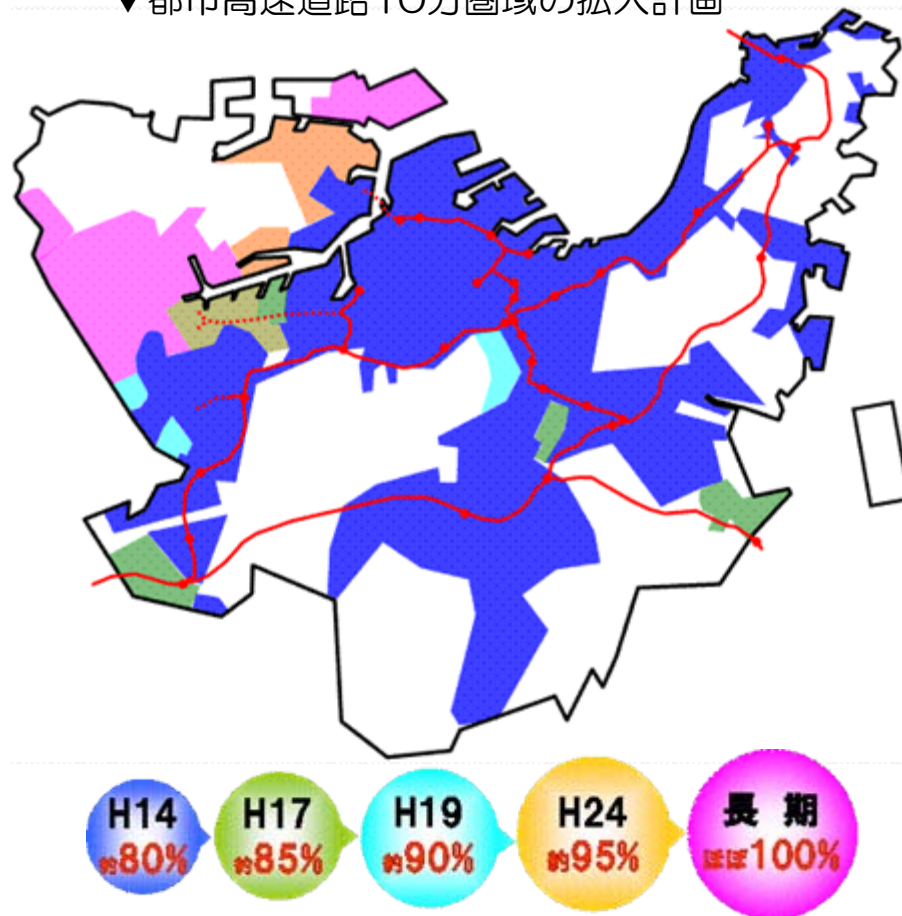
- ・ H20都市計画道路の計画延長708.96 k m、整備率69.7%
- ・ 北九州都市高速道路は、市域の約85%をカバー（高速ランプ10分圏人口）

▼都市計画道路の計画延長と整備状況



資料:「都市計画年報」より

▼都市高速道路10分圏域の拡大計画



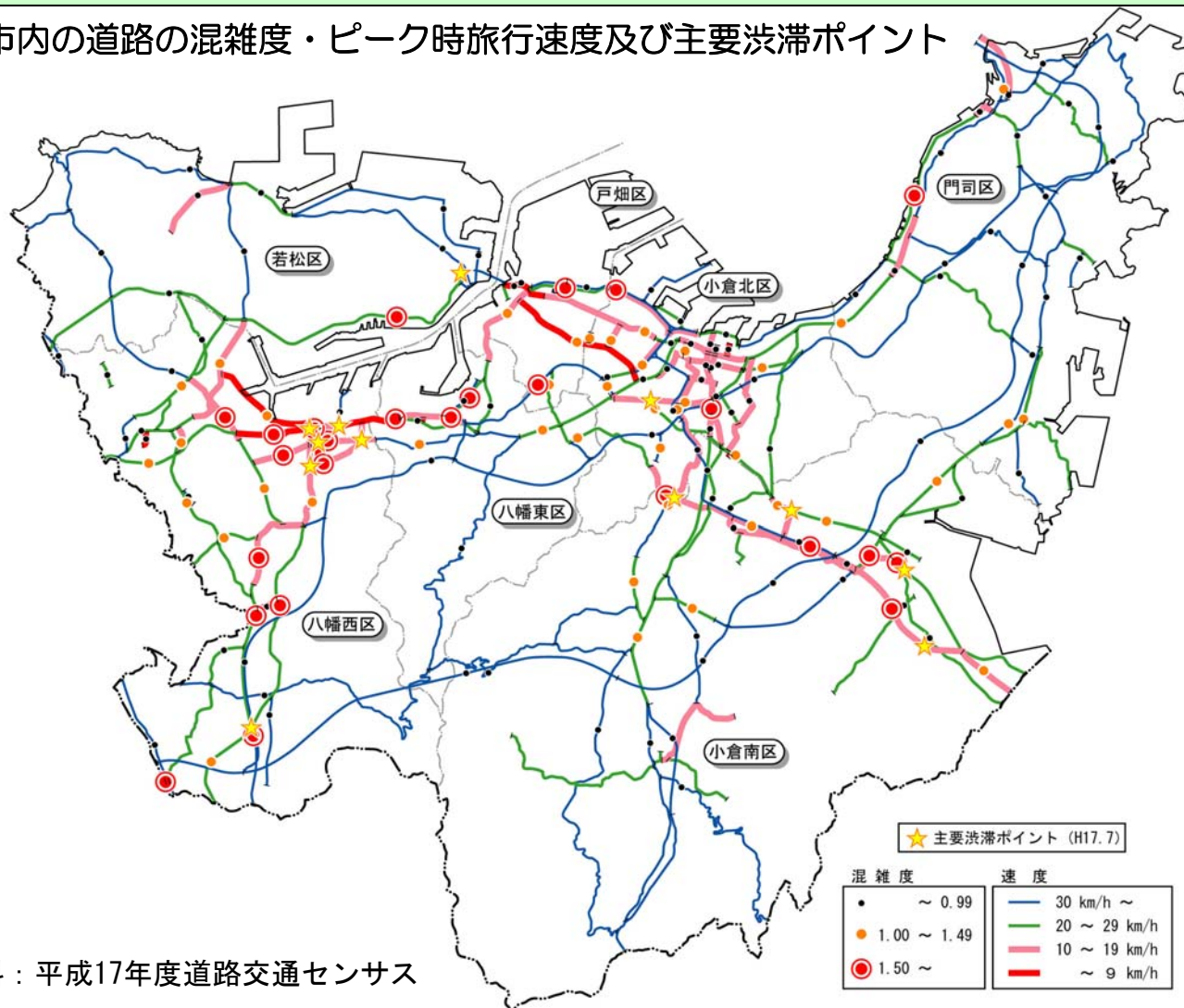
資料:北九州市中長期整備計画(市HP)より抜粋

■道路混雑状況の現状

～北九州市の交通の現状～

- ・他政令市よりも混雑度、ピーク時旅行速度ともに良好で、**比較的快適な走行環境**
- ・小倉都心、黒崎副都心、小倉南区等で**国道を中心に混雑**

▼北九州市内の道路の混雑度・ピーク時旅行速度及び主要渋滞ポイント

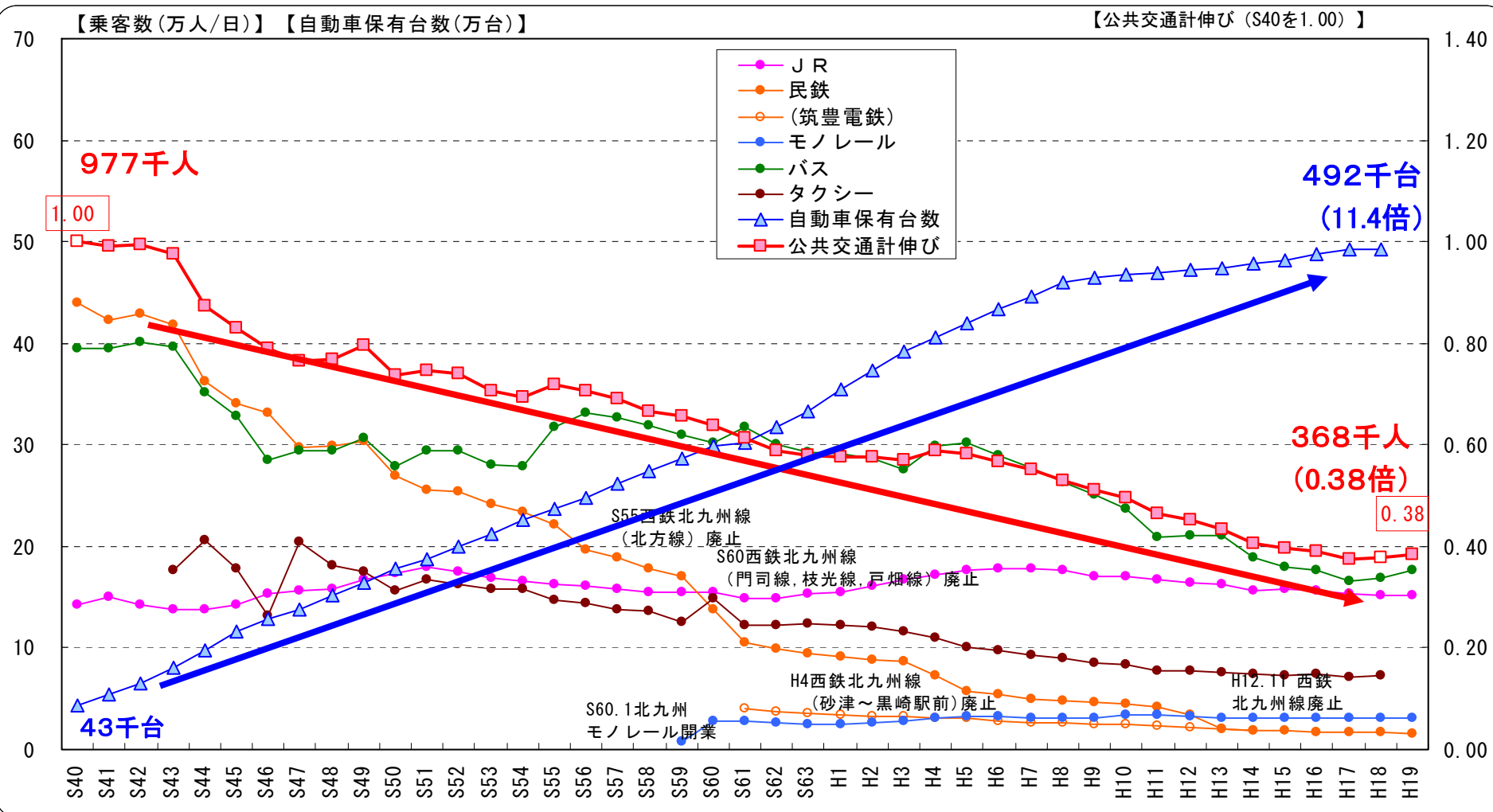


資料：平成17年度道路交通センサス

■公共交通利用者と自動車保有台数の推移

～北九州市の交通の現状～

- ・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（H18／S43＝0.38）
- ・自動車保有台数は、S40の43千台からH18は492千台（11倍）に増加



■地球温暖化問題の現状

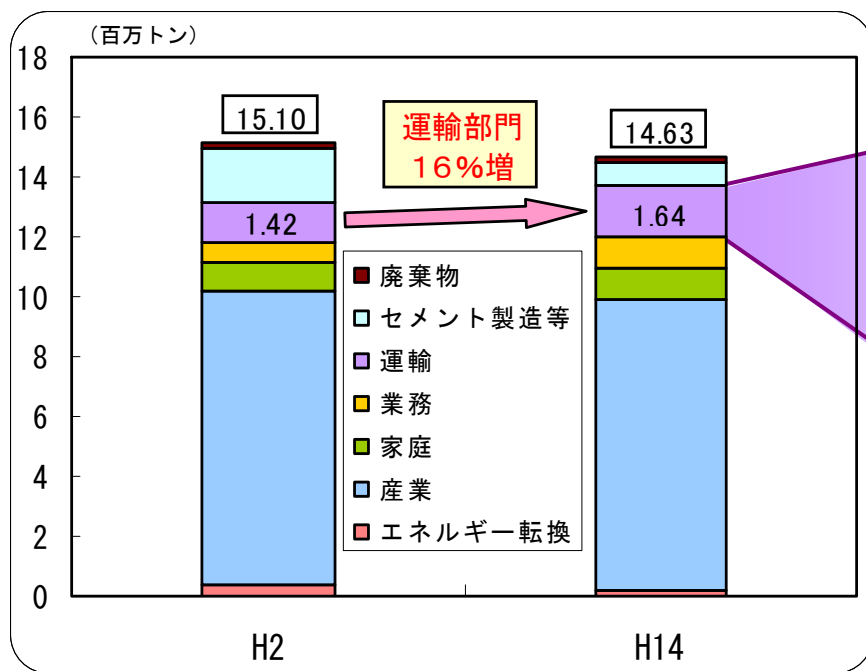
～北九州市の交通の現状～

■北九州市のCO₂排出量と運輸部門の状況

平成2年度	⇒	平成14年度
全体：15.10百万トン	3%減少	14.63百万トン
運輸：1.42百万トン	16%増加	1.64百万トン

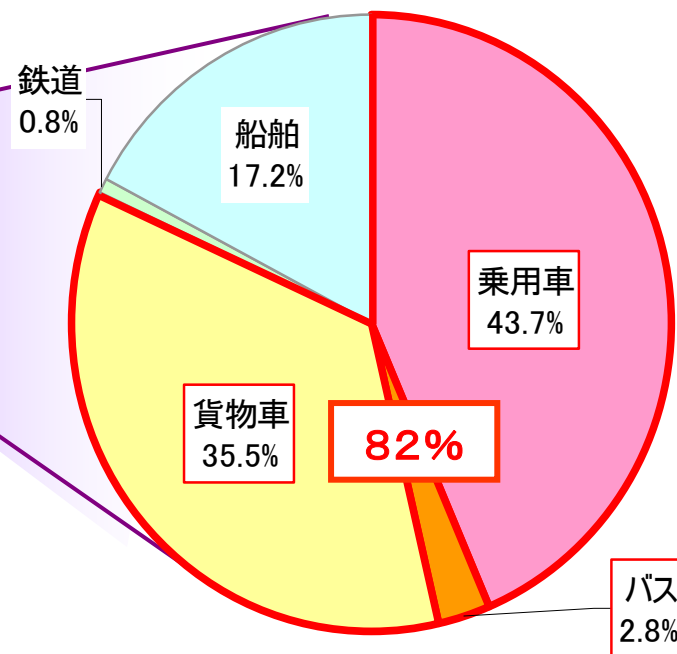
運輸部門の排出量のうち、乗用車が44%を占め、自動車全体では82%

▼北九州市のCO₂排出量の推移



資料：平成18年度版 北九州市の環境(環境白書)

▼北九州市の運輸部門のCO₂排出量の内訳 (H14)



資料：北九州市 環境局

■交通の現状からの懸念事項と課題 ～北九州市の交通の現状～

公共交通の現状から

このまま過度にマイカーを利用し続けると、公共交通利用者の減少により公共交通の衰退が進み、**路線の廃止や減便によるサービス低下が懸念されます。**

〔課題1〕

公共交通離れに歯止めをかけるためには、まちづくり(まちなか居住等による効率的なまちづくり)と一体となって公共交通の利便性を向上させて、**利用しやすい快適な交通体系の構築が必要です。**

高齢者等の交通環境の現状から

このまま公共交通離れが進むと、**将来自由に自家用車を利用できなくなる人を含め、移動手段がない人々の増加が懸念されます。**

〔課題2〕

『超高齢社会』に対応するため、**安全で安心して利用できる生活交通の確保が必要です。**

地球温暖化問題の現状から

このまま自動車交通が増加し続けると、**地球温暖化の進行が懸念されます。**

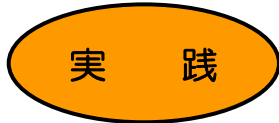
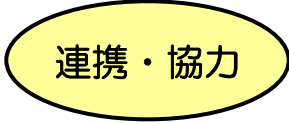
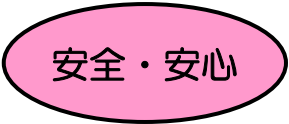
〔課題3〕

啓発・教育などを通して、地球規模の環境問題への理解を深めるとともに、**「世界の環境首都」の市民として、公共交通の利用促進が必要です。**

■課題解決のためのキーワード

～理想的な交通体系を目指すための理念と基本方針～

本市の交通の現状や懸念事項、北九州市基本構想・基本計画（素案）を踏まえて、課題を解決するために、「実践」「連携・協力」「安全・安心」「地域性」「持続可能」の5つのキーワードを抽出し、理念と基本方針を導くこととしました。

課題を解決するために必要なこと	キーワード
● 一人一人の問題意識を实践 ⇒ 交通や地球環境に対する問題意識に対して具体的な行動を起こします	
● 関係各主体が連携・協力 ⇒ 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって問題意識を共有し各々ができることを連携・協力して取り組みます	
● 安全で安心して移動できる交通手段の確保 ⇒ 誰もが安心して安全に利用できる生活交通手段は可能な限り維持存続させます	
● 持続可能な交通サービスを確保 ⇒ 効率的なまちづくり（街なか居住）とともに公共交通サービスの利便性を高めます ⇒ 地域や目的に応じてバランスの取れた交通手段の選択を促します	 

■理想的な交通体系を目指すための理念と基本方針

●理想的な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 ～

●理念を実現するための基本方針

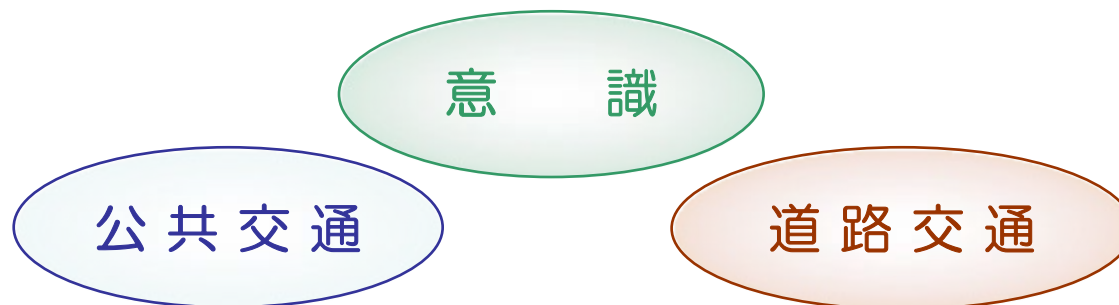
■超高齢社会における『市民の足』の確保

■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

●理想的な交通体系を考える上での3つの分野

公共交通と道路交通のソフト・ハード施策の充実に加えて、公共交通衰退や地球温暖化を市民一人一人の問題として意識し、解決に向けて実践することが重要であるため、
『意識』 『公共交通』 『道路交通』 の3つの分野から交通体系を考えました。



■理想的な交通体系と対応

～理想的な交通体系～

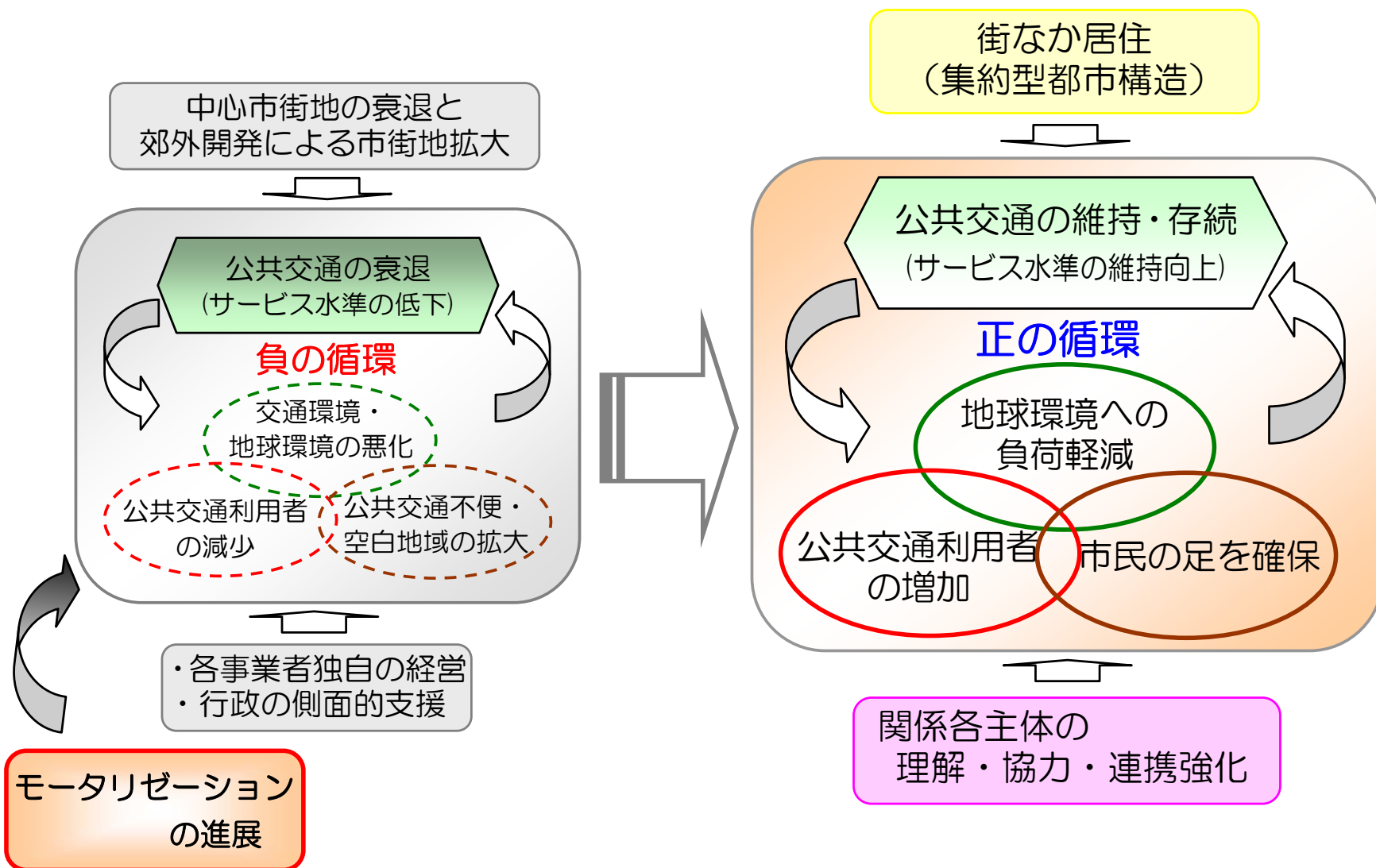
理想的な交通体系では、3つの分野ごとに整理しました。

分 野	理想的な交通体系
意 識	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ます
公共 交通	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（集約市街地）では、歩いて暮らせ、身近に公共交通を利用できる
	周辺市街地では、主要な拠点まで1回程度の乗継で移動が可能である
	市街地臨海部では、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
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
	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
	既存の道路ストックが有効に活用されている

■総合交通戦略の検討にあたっての視点

～総合交通戦略～

【視点1】 まちづくり等と一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う



■ 総合交通戦略の検討にあたっての視点

～総合交通戦略～

【視点2】 市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして一体的に取り組む



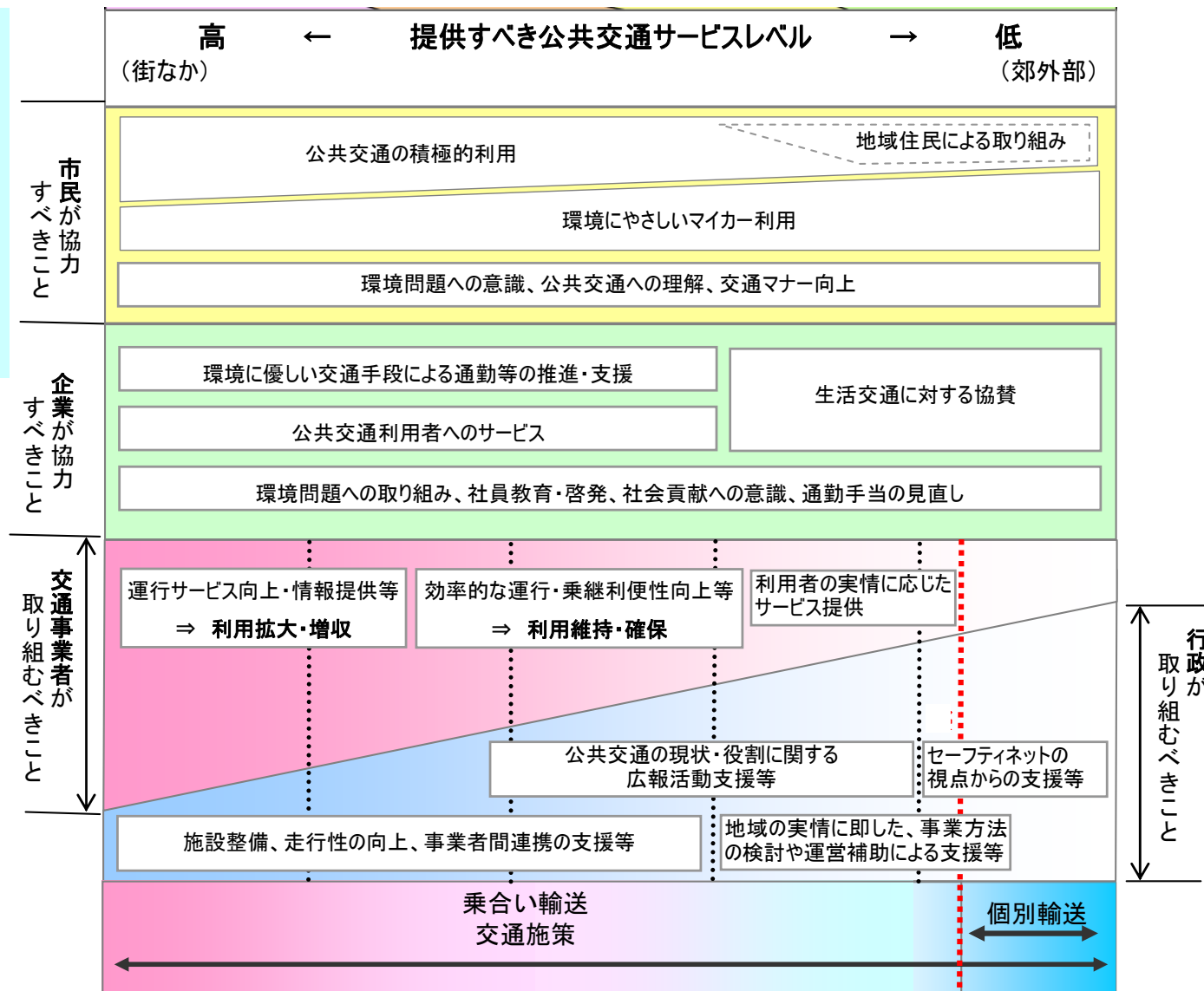
▲ 関係各主体の連携・協力イメージ

■ 総合交通戦略の検討にあたっての視点

～総合交通戦略～

【視点3】

地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと関係各主体がとるべき行動を明らかにする



■ 地域の活力に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

～都市交通軸の設定～

公共交通拠点の設定

【公共交通拠点の設定と必要な機能】

- 広域的に求心力のある都心・副都心を『**● 主要交通拠点**』

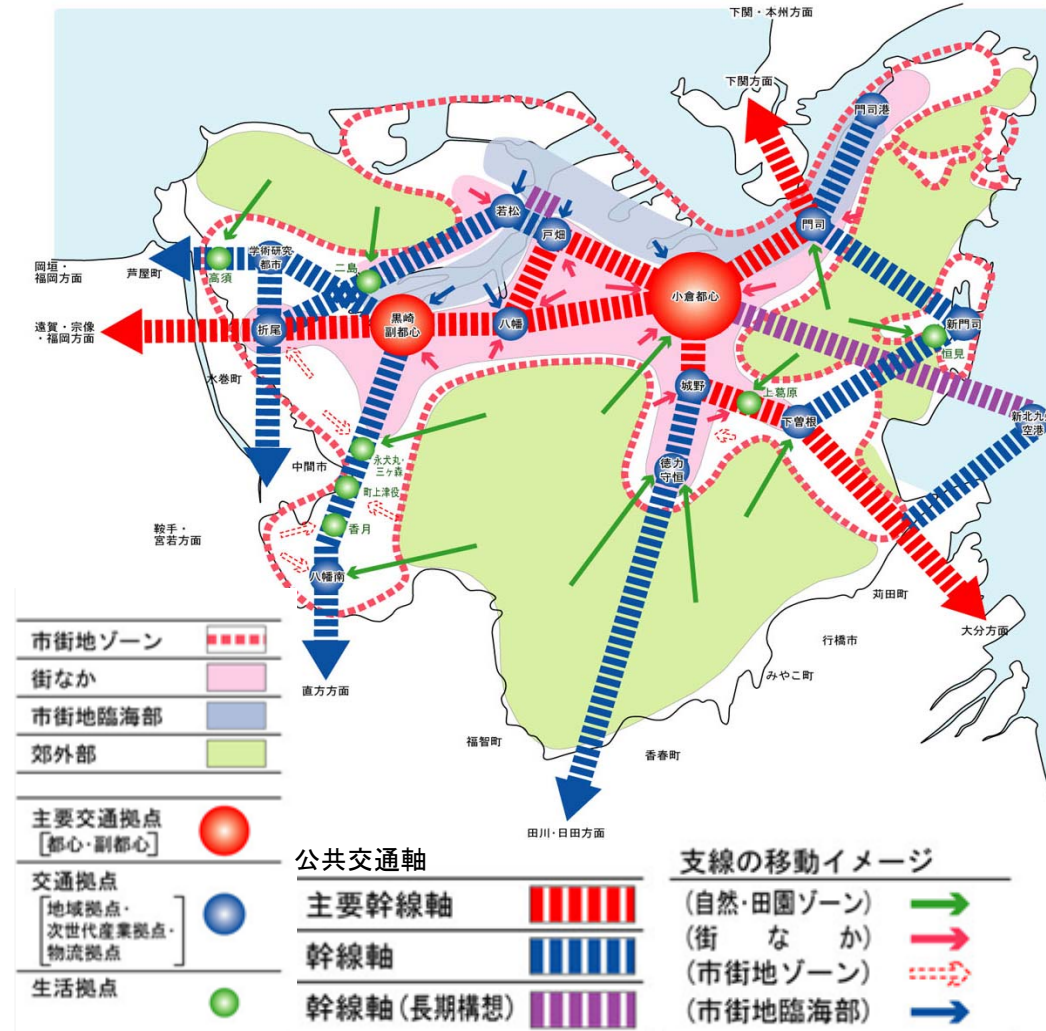
他交通機関間の乗り継ぎ・バリアフリー化・乗り場案内・乗り継ぎ案内等の交通結節機能の充実が求められます

- その他の交通拠点を『**● 交通拠点**』

2交通機関間の乗り継ぎ・バリアフリー化・乗り場案内等の交通結節機能の充実が求められます

- 小売店舗・病院・銀行など身近な生活を支える生活支援施設や鉄道駅やバス停を有している公共交通軸上にある拠点を『**● 生活拠点**』

公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能の充実が求められます



公共交通拠点及びその他の地域での移動イメージ

■公共交通軸の設定

～都市交通軸の設定～

【公共交通軸の設定と必要な機能】

- 主要交通拠点と本州・西九州・東九州方面への広域的なネットワークを構成する交流軸を『**||||▶主要幹線軸**』

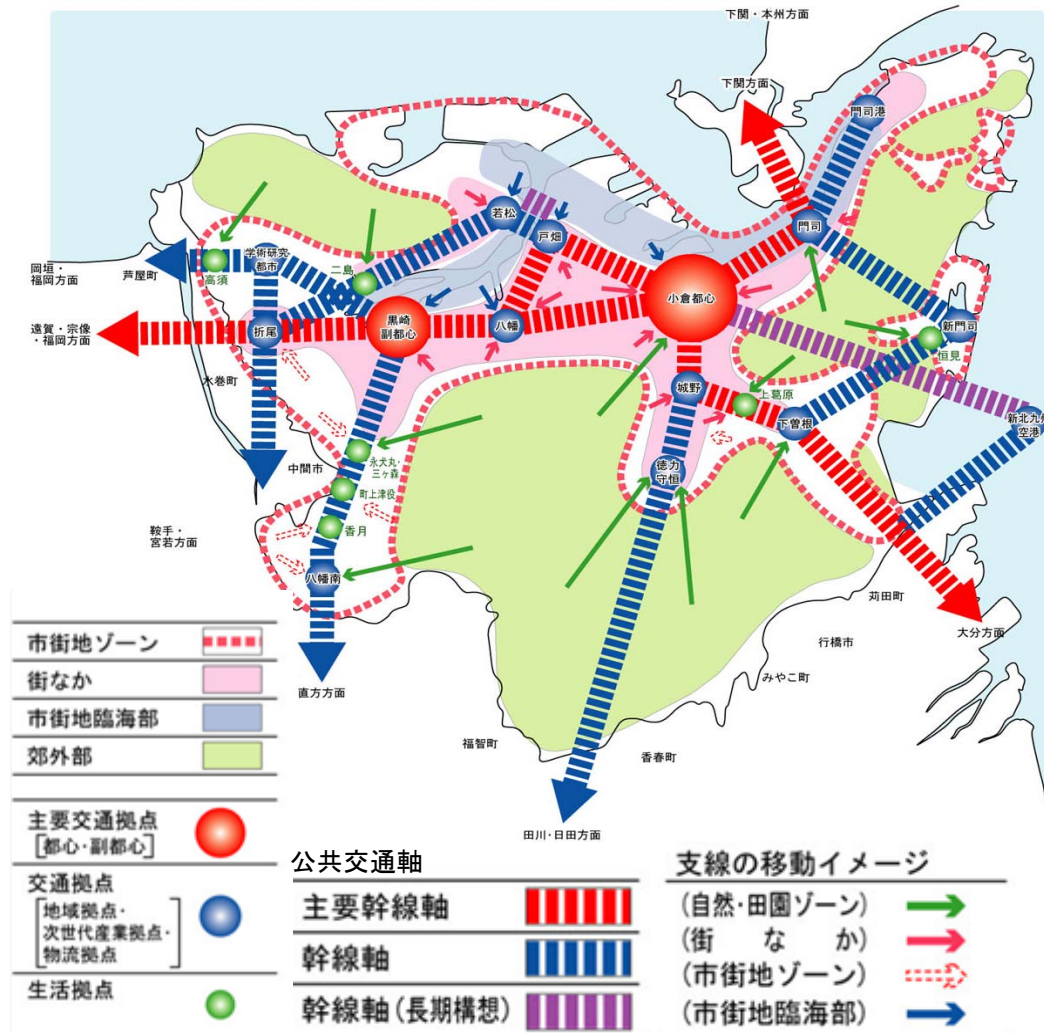
概ね10分に1本以上の頻度で大量輸送し、定時性・速達性等の機能が求められます

- 市内での交通拠点や交通拠点と隣接周辺地域を結ぶ交流軸を『**||||▶幹線軸**』

概ね30分に1本以上の頻度で中量輸送し、定時性等の機能が求められます

- 公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅又は生活拠点までの路線を『**▶支線**』

- ・郊外部では、日常生活において最低限必要な移動手段の確保が求められます
- ・臨海部では、乗合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能の充実が求められます



■公共交通軸・拠点及びその他の地域での移動イメージ

■施策検討にあたっての考え方

～総合交通戦略～

【環境首都総合交通戦略における施策について】

- 北九州市は、鉄道、路線バス、それを補完するおでかけ交通により、充実した公共交通サービスが提供されています。
- 本戦略では、この**既存の公共交通ネットワークを有効活用**し、5年から10年に実現可能な短中期施策を展開していきます。
- 重点的な施策として、例えば、
 - ◆ 地球温暖化の進行や公共交通に歯止めをかけ、公共交通の利用促進を図るため、市民・学校・企業向けの**「モビリティマネジメント」**を実施します
 - ◆ 既存ストックを有効活用して、バスレーンの延伸・連続化やバス優先信号（PTPS）等を導入し、**「幹線バス路線の高機能化」**を図ります。
 - ◆ 公共交通空白地域での移動手段を確保する、おでかけ交通が持続的に運行していくために、**「おでかけ交通の支線強化」**を図ります。

【長期的な施策について】

- 既存の都市交通ネットワークに加え、現在、調査・研究が実施されている新規鉄道路線等については、市民の利便性への影響や経済効果等を考慮し、慎重な調査・研究は必要であるため、**今後の検討課題**としました。

■取り組むべき施策

～総合交通戦略～

【意識に関する施策】

市全域

1. モビリティマネジメントの実施
＜公共交通維持・利用促進に向けた教育・啓発＞
2. 公共交通利用者に対する商店での割引制度の普及
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
＜バス、自家用車、営業車、公用車＞
5. 相乗り通勤の促進

■取り組むべき施策

～総合交通戦略～

【公共交通に関する施策】

市全域

6. 交通結節機能の強化

＜乗り継ぎ案内、乗り場案内、駐輪スペース、広告付きバス停、ベンチ設置等＞

7. ICカードの導入及び共通化

8. バリアフリー化の推進 ＜鉄道駅、低床バス等＞

9. 公共交通施設の案内情報の充実

＜ICTを活用した総合情報マップ、乗継案内等＞

街なか

周辺市街地

10. 筑豊電鉄の高機能化

11. 駅前広場の整備

12. パーク&ライド・サイクル&ライドの促進

13. 幹線バス路線の高機能化

＜専用レーン化、バス優先信号、ダイヤ調整、バスロケの充実、
違法駐停車取締り強化＞

街なか

周辺市街地

市街地臨海部

郊外部

14. 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進

15. おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上

16. おでかけ交通への支援強化

〔別途検討が必要な長期的な施策〕

主要な
拠点間

17. 新規鉄道路線の検討 ＜新北九州空港アクセス鉄道、洞海湾横断鉄道＞

18. 次世代都市交通システムの検討 ＜LRT＞

■取り組むべき施策

～総合交通戦略～

【道路交通に関する施策】

市全域

19. 都市計画道路網見直し・都市計画道路の整備

＜真に必要な道路網の計画・整備、長期末着手区間の変更・廃止＞

20. 都市高速道路の有効活用

街なか

周辺市街地

21. 鉄道連続立体化

22. 道路空間の有効活用

●自転車専用レーンの導入

●徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

＜駅周辺道路のバリアフリー化等＞

●主要JR・モノレール駅、主要バス停での駐輪場の整備

●バスレーンでのタクシー実車走行

●取り締まりの強化

＜幹線道路・バスレーンへの進入・違法駐停車車両の取締り＞

●タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用

〔別途検討が必要な長期的な施策〕

市街地
臨海部

23. 新規道路の整備 ＜ 関門海峡道路 ＞

■計画目標の設定（案）

【将来計画】環境モデル都市（提案目標）

○本市が平成20年7月22日に環境モデル都市に認定。

○提案施策「高効率交通システムの構築」の計画目標

<2030年> ●公共交通分担率 ⇒ 30%（公共交通）：70%（自家用車）

●自家用車CO₂排出量 ⇒ 92,000 t-CO₂（約13%削減）



<2050年> ●公共交通分担率 ⇒ 30%（公共交通）：70%（自家用車）

●自家用車CO₂排出量 ⇒ 97,000 t-CO₂（約13%削減）

【総合交通戦略の計画目標】

○環境モデル都市の将来計画目標の実現を目指して、様々な交通施策を実施。

○公共交通利用者の減少傾向に歯止めをかけ、概ね10年後（2018年）を目標に、3つの計画目標を設定。

目標1. 公共交通人口カバー率⇒ 現状の85%を維持し、さらに拡大を図る

目標2. 公共交通分担率 ⇒ 現状の20%を確保し、一層の改善を図る

目標3. 自家用車CO₂排出量 ⇒ 7,000t-CO₂ 約1%削減を目指し更なる削減に努める

■今後の取り組み

○今後は、

- ・ 北九州市基本構想・北九州市基本計画（上位計画）
- ・ 市民の意見
- ・ 議会での議論
- ・ 環境モデル都市の施策や計画目標

を踏まえて、具体的な施策を盛り込み「環境首都総合交通戦略」
として年内にとりまとめることとしています。

○策定後は、計画目標の達成に向けて、順次、施策を展開していく予定。