

北九州市環境首都総合交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本理念) 『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～ (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		
	目標 年次	(短期) H25 (中期) H30	
位置 づけ	平成17年度に実施したPT調査を受け、公共交通利用者の減少傾向に歯止めをかけ、短中期に実現可能な施策をいち早く展開するため、今後10年間で取り組む戦略を都市交通MPと一体的に策定。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H17
	都市交通マスタープラン	○	H19
	環境モデル都市	○	H20認定
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■交通・物流ネットワークの基本的方向



【交通・物流ネットワークの強化】
 港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市のこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、交通・物流拠点間を結ぶ自動車専用道路や、それを補完する幹線道路網の整備を推進していきます。

【公共交通の利便性の向上と利用促進】
 超高齢社会における市民の移動手段の確保と、地球環境への配慮という観点から、市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、かしこくマイカーを利用しながら公共交通の利用促進を図ります。

市内全域で、事業者の協力を得ながら、利用しやすい路線・ダイヤの提供や交通結節機能の強化、総合的な公共交通情報の提供、公共交通ネットワークの充実などを進めます。

拠点地区相互及び「街なか」では、頻度や定時性などのサービス水準の高い主軸交通とそれを補完するバス等の利便性の向上に加え、徒歩や自転車と気軽に公共交通施設へ行けるようにバリアフリー化の推進や駐輪機能の充実などを進めます。

周辺市街地においては、パーク＆ライドの推進などを図り、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ような対応を進めるとともに、**市街地臨海部**では、集合送迎バスの運行や相乗り通勤など、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段が確保されるような取組みを進めます。

郊外部など公共交通サービス水準の低い地域では、地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組みを進めます。

出典：北九州市基本計画(H21)

北九州市環境首都総合交通戦略

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	○
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量	○	
その他指標			

①公共交通の利用動向を見据えた目標

公共交通利用者の減少が続く中、市民の移動手段を確保し維持していくために、「まずは、公共交通離れに歯止めをかけ、長期的には、公共交通利用者を増やすこと」を計画目標の柱とします。

②基本方針に対応した目標

3つの基本方針に示された内容を、③分かりやすく定量的な指標で、かつ、④効果が計測可能な指標となるように、以下のとおりに設定します。

- 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
- 地球環境にやさしい交通手段の利用促進 → 自家用車 CO₂ 排出量
- 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

まずは、公共交通離れに歯止めをかけます。

計画目標
(概ね10年後)

1. 公共交通人口カバー率… 現状の80%を維持する
2. 公共交通分担率^(※1) … 現状の20%を維持する
3. 自家用車 CO₂ 排出量 … 約1% (▲7,000t-CO₂) を削減する^(※2)

↓

長期的には、公共交通利用者を増やします。

長期目標

- 公共交通分担率(平成42年) … 30%^(※1)
- 自家用車 CO₂ 排出量
 - ・平成42年 … 約13% (▲92,000t-CO₂) 削減^(※2)
 - ・平成62年 … 約14% (▲97,000t-CO₂) 削減^(※2)

※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。

北九州市環境首都総合交通戦略

3. 展開施策(1)

【公共交通に関する主要な取り組みイメージ】

総合交通戦略の中で、公共交通に関する主要な取り組みのイメージを以下に整理しました。
また、公共交通に関する施設整備にあたっては、機能性や街の景観に配慮していきます。

◆主要幹線軸での取り組み



◆交通拠点での取り組み



◆主要交通拠点での取り組み



◆幹線軸での取り組み



◆支線での取り組み



◆市全域での取り組みイメージ



3. 展開施策(2)

【 道路交通に関する主要な取り組みイメージ 】

総合交通戦略の中で、道路交通に関する主要な取り組みのイメージを以下に整理しました。

◆自動車交通軸での取り組み

【整備前】



【整備後】



■都市計画道路の整備

【整備前】



【整備イメージ】



■鉄道連続立体交差化



▲道路交通軸

◆歩行者・自転車交通での取り組み



■歩道と自転車道の分離

【整備前】



【整備後】



■道路のバリアフリー化

■施策展開スケジュール

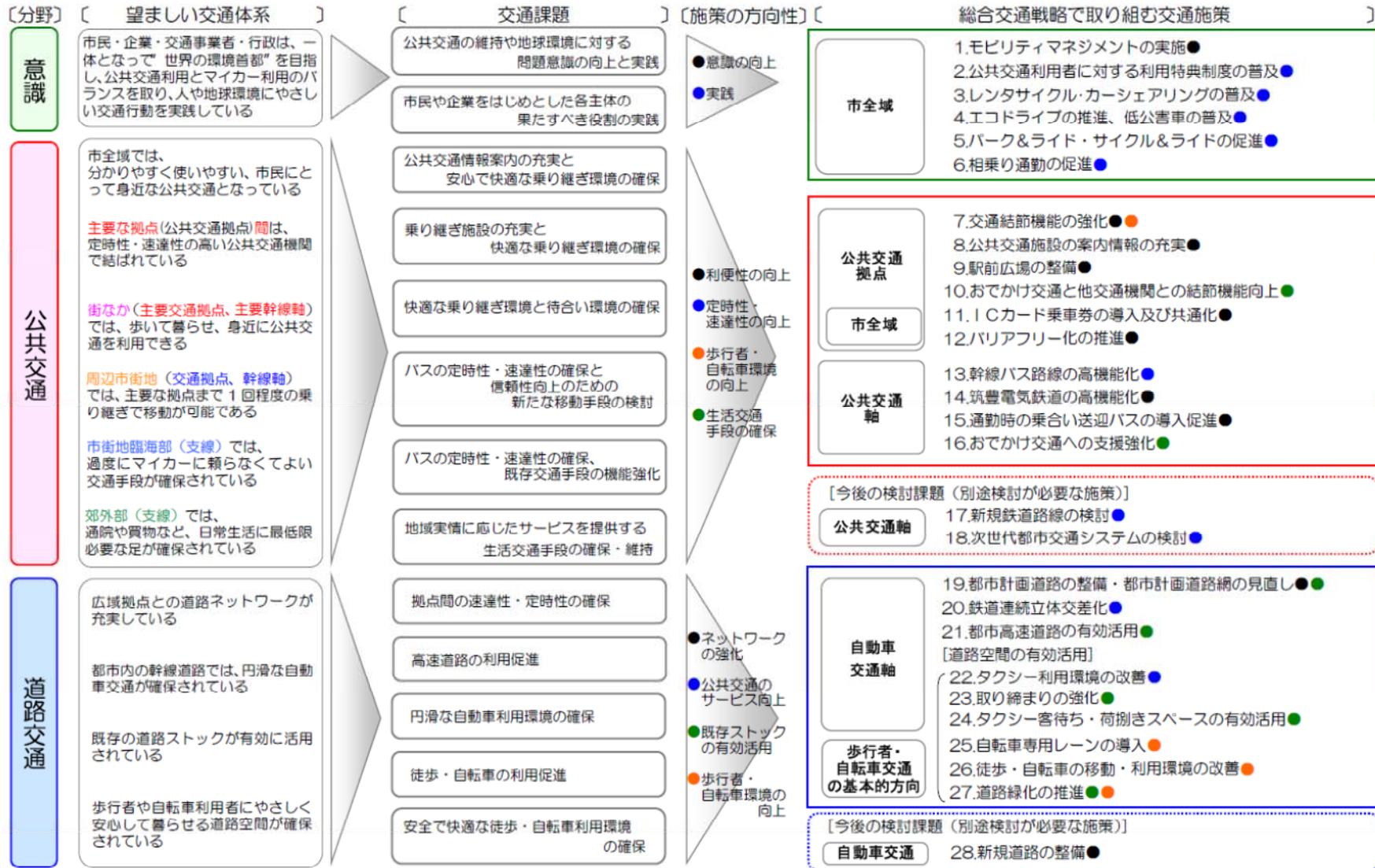
施策の検討・実施の時期については、下記のスケジュールを目標に推進していきます。

□：検討 ■：実施・継続

分野	No	施策名	短期	中期	長期
			H21~H25	H26~H30	H31~
意識	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			
	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			
	5	サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進			
	6	相乗り通勤の普及・促進			
公共交通	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			
	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			
	11	ICカード乗車券の導入及び共通化			・一部共通化
	12	バリアフリー化の推進			・公共交通陣向の低床化 ・主要駅
	13	幹線バス路線の高機能化			
	14	筑豊電気鉄道の高機能化			
	15	通勤時の乗り合い送迎バスの導入促進			
	16	おでかけ交通への支援強化			
	17	新規鉄道路線の検討			別途検討
	18	次世代都市交通システムの検討			別途検討
道路交通	19	都市計画道路の整備・都市計画道路網見直し			
	20	鉄道連続立体交差化			
	21	都市高速道路の有効活用			
	22	タクシー利用環境の改善			
	23	取り締まりの強化			
	24	タクシー待ち・荷捌きスペースの有効活用			
	25	自転車専用レーンの導入			
	26	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			
	28	新規道路の整備			別途検討

北九州市環境首都総合交通戦略

交通施策のまとめ



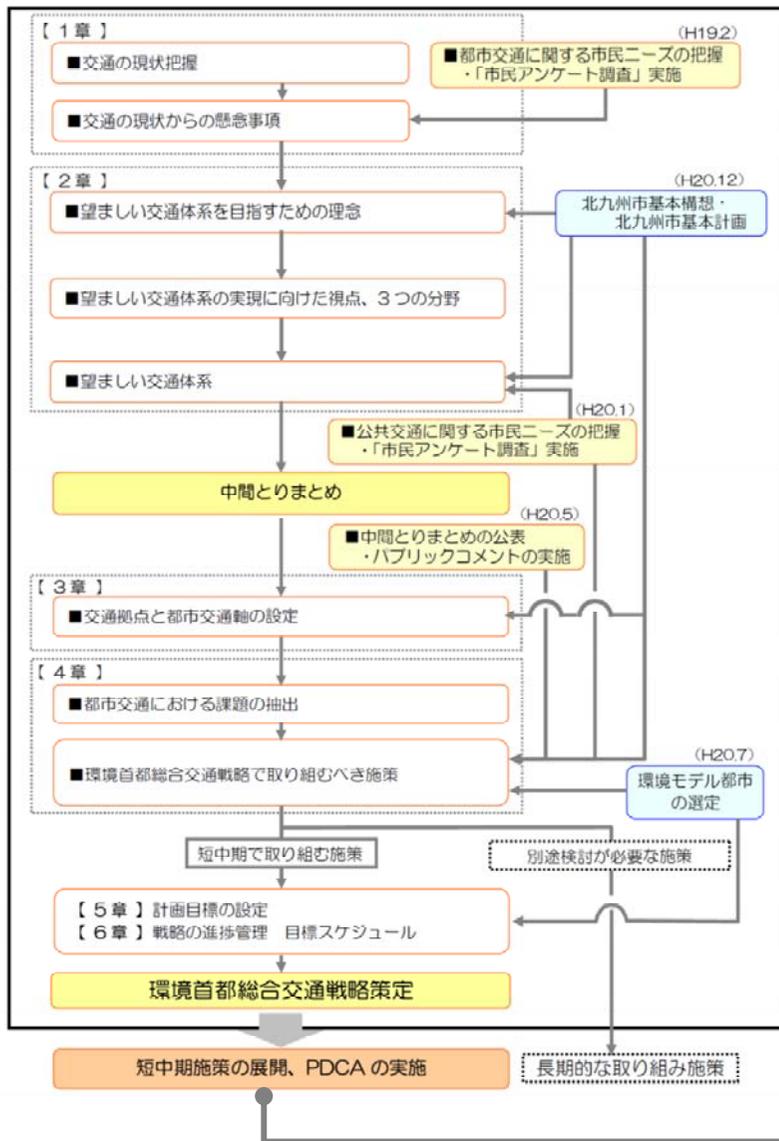
北九州市環境首都総合交通戦略

3. 展開施策(3)

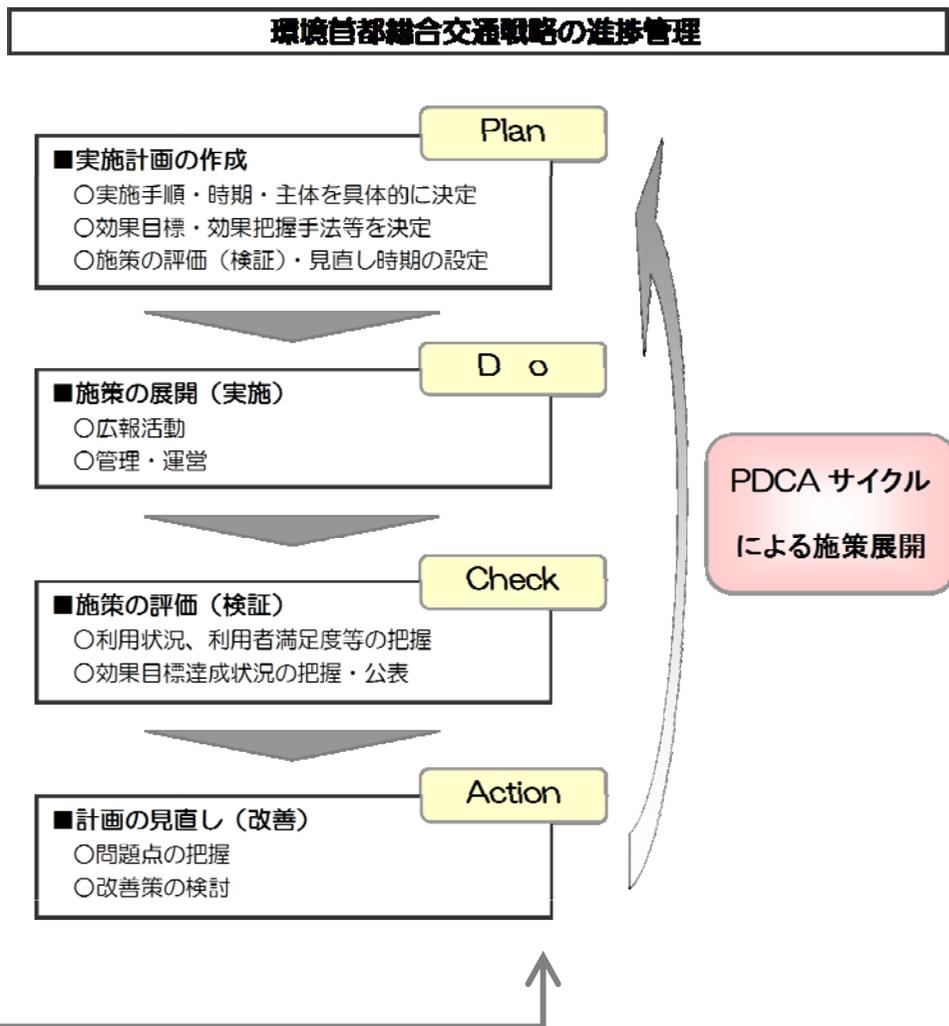
施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none">・徒歩・自転車の移動・利用環境の改善・道路緑化の推進
自転車施策	<ul style="list-style-type: none">・自転車専用レーンの導入
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none">・幹線バス路線の高機能化・筑豊電気鉄道の高機能化・通勤時の乗合い送迎バスの導入促進・おでかけ交通への支援強化・ICカード乗車券の導入及び共通化・新規鉄道路線の検討(今後の検討課題)・次世代都市交通システムの検討(今後の検討課題)
交通結節点	<ul style="list-style-type: none">・交通結節機能の強化・公共交通施設の案内情報の充実・駅前広場の整備・おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上・バリアフリー化の推進
自動車施策	<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し・鉄道連続立体交差化・都市高速道路の有効活用・新規道路の整備(今後の検討課題)
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none">・タクシー利用環境の改善・タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
MM施策	<ul style="list-style-type: none">・モビリティマネジメントの実施・レンタサイクル・カーシェアリングの普及・公共交通利用者に対する利用特典制度の普及・相乗り通勤の促進・エコドライブの推進、低公害車の普及・パーク&ライド・サイクル&ライドの促進

北九州市環境首都総合交通戦略

4. 総合交通戦略の推進及び評価



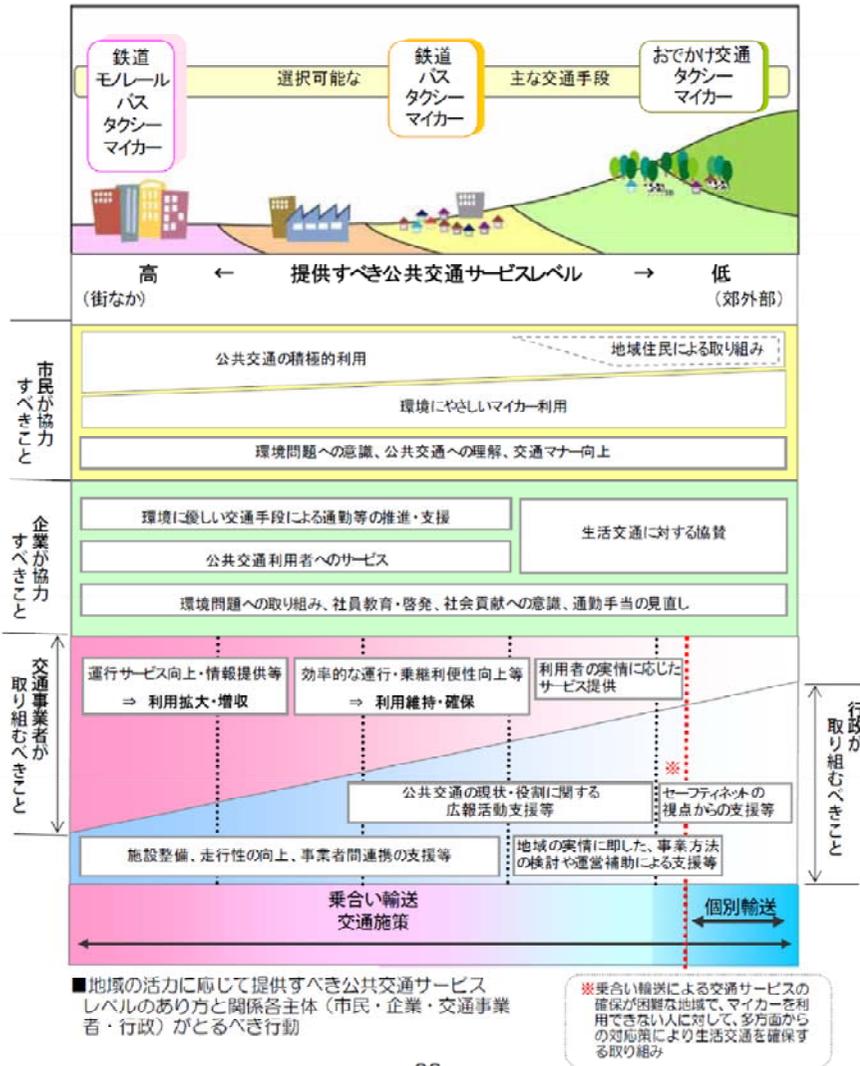
【進捗管理の順序】



北九州市環境首都総合交通戦略

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

■提供すべき公共交通サービスレベルと関係主体の役割

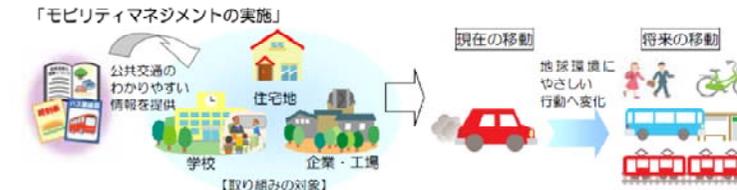


■意識に関わる交通施策

(1)「意識」に関わる交通課題と取り組む交通施策

課題	施策名	施策の内容	期待される効果
●公共交通の維持や地球環境に対する問題意識の向上と実践	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】	行政と交通事業者が連携・協力し、地域住民や職場、学校等を対象に、現状の交通問題と地球環境や自分にとって望ましい交通行動に関する情報(公共交通の時刻表や1日の二酸化炭素の排出量等)を提供し、自発的な行動の変容を促す教育・啓発活動を実施	・公共交通の利用促進 ・公共交通の維持・持続 ・CO ₂ 排出量の削減 ・マイカーから公共交通への利用転換
	公共交通利用者に対する利用特典制度の普及	交通事業者による利用特典制度の充実と普及による公共交通の利用促進 商業事業者に協力してもらい、公共交通利用者に対して限定した買物・飲食代割引や買物・飲食額に応じたポイントの付与などサービスの拡大・普及	・地域経済の活性化 ・街のにぎわいの創出 ・公共交通の利用促進
●市民や企業をはじめとした各主体の果たすべき役割の実践	レンタサイクル・カーシェアリングの普及	企業やNPO等の協力を得て、公共交通の駅と停留場付近での「レンタサイクル」の普及 また、中心市街地へのマイカーの乗り入れ抑制やセカンドカーの代替としての「カーシェアリング」の普及	・公共交通の利用促進 ・CO ₂ 排出量の削減 ・マイカーから公共交通への利用転換
	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】	実施中の「エコドライブ」の推進 交通事業者や企業、行政等が新たに購入する車両に対して、「低燃費・低公害車向」(ハイブリッド車などの積極的導入)	・CO ₂ 排出量の削減
	サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進	公共交通利用者に対して、鉄道駅やバス停などの周辺に整備されている駐車場や駐輪場の利用促進をPRし、「サイクル&ライド」「パーク&ライド」「キス&ライド」等の利用促進	・街なか等での自家用車利用の抑制 ・道路交通混雑の緩和 ・環境負荷の軽減
	相乗り通勤の促進	一人に1台といった不効率な自動車利用を減らし、複数で乗り合って通勤することが一般化するように、モビリティマネジメントの実施とあわせた「相乗り通勤」の促進	・通勤時の自家用車利用の抑制 ・道路交通混雑の緩和 ・環境負荷の軽減

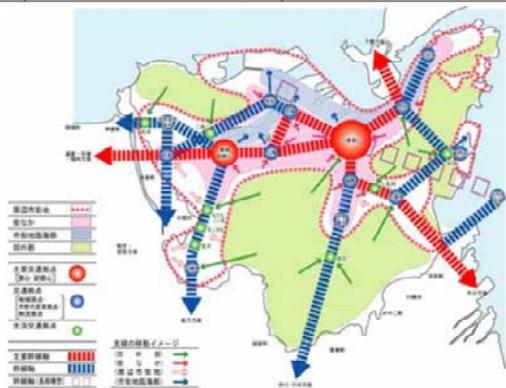
■「意識」に関わる主な取り組みイメージ



北九州市環境首都総合交通戦略

■公共交通拠点と公共交通軸の設定

項目	拠点、軸の設定・分類		必要な機能
公共交通拠点	主要交通拠点	広域的に求心力のある都心・副都心	多交通機関間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化・乗り場案内・乗り継ぎ案内等の交通結節機能
	交通拠点	その他の公共交通拠点（生活支援拠点、産業拠点、物流拠点）	2交通機関間の乗り継ぎを円滑に行うためのバリアフリー化・乗り継ぎ案内等の交通結節機能
	生活交通拠点	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	公共交通軸及び拠点以外の地域からの乗り継ぎ機能
公共交通軸	主要幹線軸	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	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
	幹線軸	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	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
	支線軸	公共交通軸上にある最寄りのバス停や駅または生活交通拠点までの路線	郊外等では、路線バス・コミュニティバスなどが必要であり、日常生活において最低限必要な移動手段を確保する機能 臨海部等では、通勤交通を確保するため、乗り合い送迎バスのような特定需要に対応できる機能



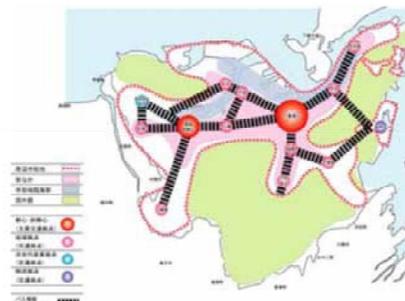
■ 公共交通拠点、公共交通軸及びその他の地域での移動イメージ

■道路交通軸の設定

拠点、軸の設定・分類	必要な機能
自動車交通軸	北九州市基本計画での交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸



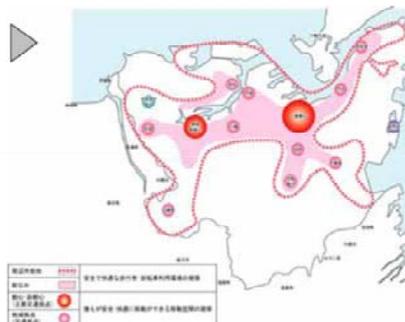
■ 自動車交通軸



■ バス機能強化検討区間

検討区間の設定・分類	必要な機能
バス機能強化検討区間	自動車交通軸のなかで、交通需要やバスの運行頻度が多く、バスの定時性・速達性など公共交通の利便性向上の検討が必要な区間

基本的方向	必要な機能
歩行者・自転車交通の基本的方向	都心・副都心、地域拠点では誰もが安全・快適に移動できる移動空間を確保 街なか・周辺市街地では、安全・快適な歩行者・自転車利用環境を確保

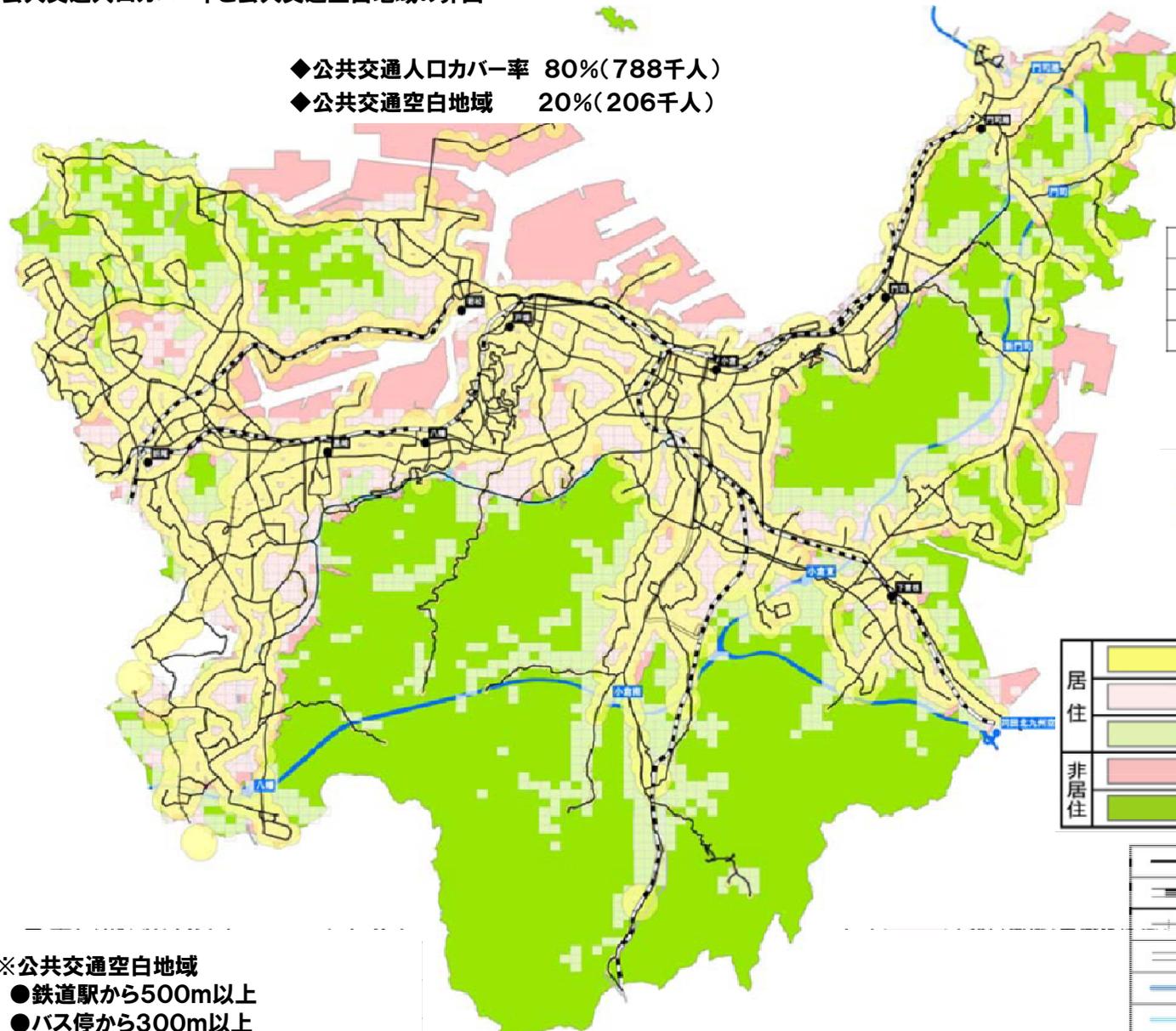


■ 歩行者・自転車交通の基本的方向

北九州市環境首都総合交通戦略

■公共交通人口カバー率と公共交通空白地域の算出

- ◆公共交通人口カバー率 80%(788千人)
- ◆公共交通空白地域 20%(206千人)



◆空白地域の人口 (千人)

	空白地域
市街化区域人口	127
市街化調整区域人口	79
計	206

◆北九州市の総人口
994 千人
注)平成 17 年国勢調査より集計

居住		公共交通カバー地域
		空白地域(市街化区域)
非居住		空白地域(市街化調整区域)
		市街化区域
		市街化調整区域

	バス路線(西鉄, 市営, おでかけ)
	JR
	筑鉄
	モノレール
	高規格幹線道路
	都市高速道路

※公共交通空白地域
●鉄道駅から500m以上
●バス停から300m以上
(高台地区(標高50m以上)のバス停は100m以上)