

1 調査名称：北九州市総合交通戦略策定調査

2 調査主体：北九州市

3 調査圏域：北九州市内全域

4 調査期間：平成18年度～平成19年度

5 調査概要：

人口減少、高齢社会が進展する中で、公共交通の利便性向上や高齢者をはじめとする移動制約者の「市民の足」を確保し、過度のマイカー利用から環境にやさしい公共交通利用へ転換することが必要である。

このため、平成19年度に策定委員会を設置し、本市の都市交通（公共交通、道路交通）のあり方やそれを実現するための短中期（5～10年間）で実現可能な具体施策を盛り込んだ「環境首都総合交通戦略」を策定するため、現在検討を進めている。

## < 調査成果 >

### 1 調査目的

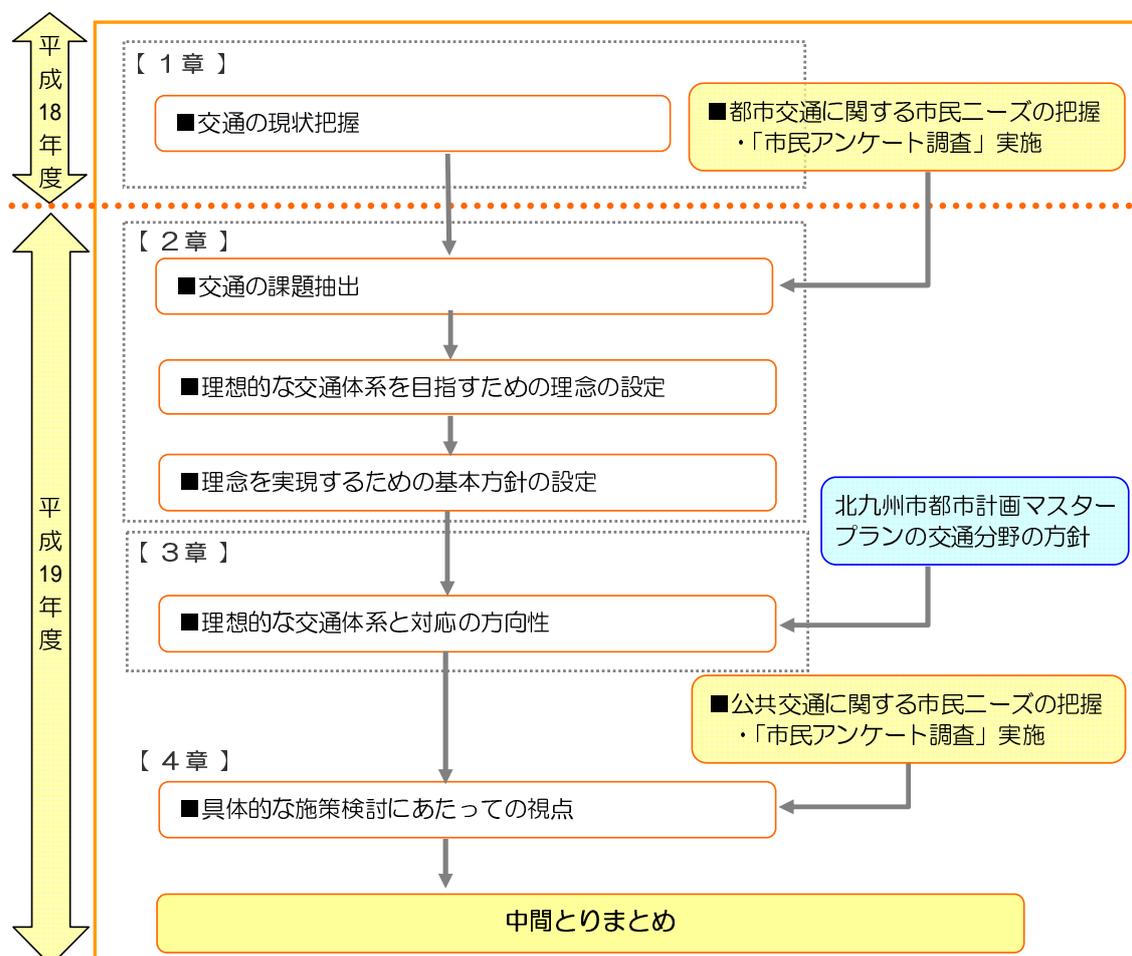
本市の公共交通利用者は、自家用車の利用者の増加に伴い、この20年間で約4割減少しており、特にこの10年間では約3割も減少している。

このまま利用者の減少が続けば、減便や路線の廃止等により公共交通の衰退が進み、他に移動手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が困難になることが懸念される。

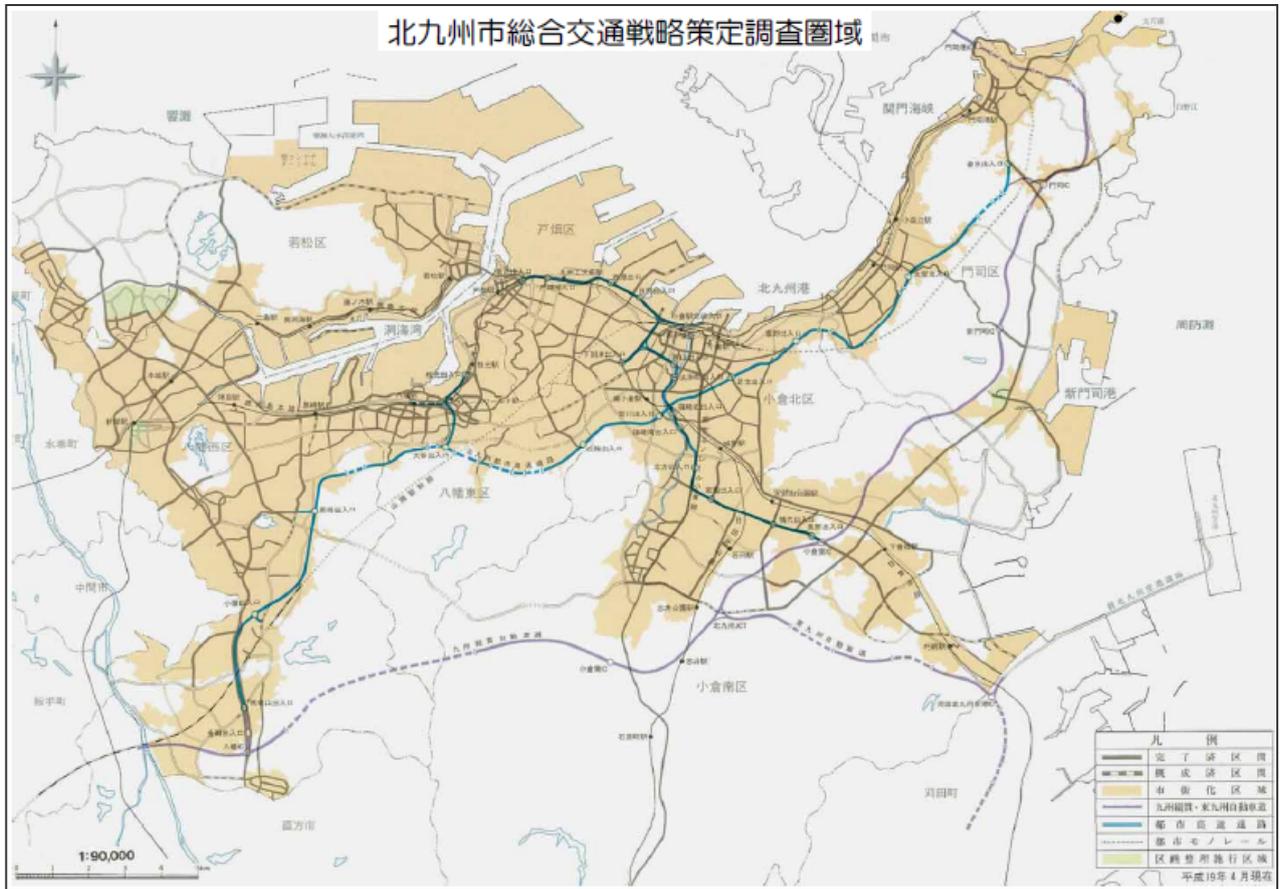
本市の交通の現状を見ると様々な問題があり、市民が暮らしやすく、移動しやすい街にするには、交通や地球環境の問題を理解し、市民一人一人が環境首都の一員にふさわしい交通行動を実践する必要がある。

そこで、過度のマイカー利用から、環境にやさしいバスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に調査検討することとした。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 序章 北九州市環境首都総合交通戦略の策定にあたって

### ■ 北九州市環境首都総合交通戦略を策定する背景と目的

#### ～ 公共交通の衰退と移動制約者増加の懸念 ～

本市の公共交通利用者は、自家用車の利用者の増加に伴い、この20年間で約4割減少しており、特にこの10年間では約3割も減少しています。このまま利用者減少が続けば、減便や路線の廃止等により公共交通の衰退が進み、他に移動手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が困難になることが懸念されます。

本市の交通の現状を見ると様々な問題があり、市民が暮らしやすく、移動しやすい街にするには、交通や地球環境の問題を理解し、市民一人一人が環境首都の一員にふさわしい交通行動を実践する必要があります。

そこで、過度のマイカー利用から、バスや鉄道などの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。

公共交通の利用促進をはじめとした都市交通対策は緊急の課題であることから、今回の検討にあたっては、短中期（5～10年間）において、市民・企業・交通事業者・行政が一体となって取り組んでいく、実効性の高いハード・ソフトの施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定することとしています。

戦略策定にあたっては、平成19年8月に学識者、市民・企業代表、交通事業者、行政（国、県、市）で組織する「環境首都総合交通戦略策定委員会」を設置し検討を進めており、平成20年夏ごろを目途に取りまとめることとしています。

※移動制約者：車で自由に移動できないで、主に公共交通でも移動が制約される人々

### ■ 対象区域

北九州市全域を対象とします。

### ■ 目標年次

概ね10年先を目標。

（5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います）

### ■ 中間とりまとめの構成

|                           |      |
|---------------------------|------|
| 1章 本市の交通の現状               | P5   |
| 2章 理想的な交通体系を目指すための理念と基本方針 | P6～  |
| 3章 理想的な交通体系と対応の方向性        | P10～ |
| 4章 具体的な施策検討にあたっての視点       | P14～ |

# 1章 本市の交通の現状

## 1.1 公共交通（バス・鉄道など）の利用者が減少しています！

### 自家用車依存型の生活へ移行

（公共交通利用者が平成8年から平成18年までの10年間で15万人/日減少）  
（昭和58年で37%だった自家用車利用率が平成17年では58%に増加）

### 公共交通利用者の減少により交通事業者の経営環境が悪化による路線廃止

（平成12年に西鉄北九州線が全線廃止、バス路線では平成13年から平成18年までに11路線（約40km）が廃止）

### 免許保有率の増加や公共交通を利用しにくい郊外部での人口増加などが、公共交通利用者の減少につながる要因となっています

#### <市民アンケートより>

- ・市民の9割近くが、公共交通離れにより地球環境が悪化するなどの理由で、行政や交通事業者が「公共交通案内情報の充実」、「乗り場の改善」、「定時性、速達性の確保」などの公共交通の利便性向上策に取り組むことを支持されています

## 1.2 高齢者等をはじめとする移動制約者の移動環境が悪くなっています！

### 公共交通へ依存せざるを得ない高齢者

（車と免許を保有している高齢者の公共交通利用率が8.6%であるのに対し、車と免許を保有していない高齢者の公共交通利用率は33.8%）

### 免許を持たない高齢者の著しく低い外出率

（免許を保有している高齢者の外出率が73%であるのに対し、免許を保有していない高齢者の外出率は50%）

### 高齢者ほど高い自動車運転中の交通事故発生率

（平成17年の75歳以上の運転時間当たり事故件数は65歳未満の1.59倍）

### 採算性の確保が困難な「おでかけ交通」

（公共交通サービスが十分に行き届いていない地区において、「おでかけ交通」を実施していますが、採算を確保できず厳しい運営状況となっています）

#### <市民アンケートより>

- ・若年層や高齢者の約6割が公共交通離れにより「移動手段が不便になる」ことを危惧
- ・全年齢層の6割以上が「存続が困難なバス路線もできる限り存続すべき」との意見を支持しています

## 1.3 本市の地球温暖化が進行しています！

### 運輸部門における地球温暖化には自動車が大きく影響しています

（北九州市の運輸部門のCO2排出量のうち、自動車の占める割合は82%）  
（市内には、交通渋滞するポイントが点在しています）

### 郊外部ほど自動車分担率が高く、近年ではそのエリアが市全域に拡大 短距離移動での自動車利用の増加

（平成5年から平成17年までの通勤目的での自家用車利用率は、1kmまでの移動は27.4%から36.1%に、1kmから3kmまでの移動は47.4%から56.1%に増加）

#### <市民アンケートより>

- ・市民の9割以上が公共交通離れによる地球温暖化問題への影響を危惧しています
- ・市民の9割以上が個人レベルの意識や理解が重要であると認識しています

## 2章 理想的な交通体系を目指すための理念と基本方針

### 2.1 交通の現状から懸念されることと交通課題

前章の本市の交通の現状から、懸念されることと交通課題を整理しました。

#### 公共交通衰退の現状から

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る。**

#### [交通課題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**

#### 移動制約者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制約者の移動手段の確保が困難になることが懸念される。**

#### [交通課題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**

#### 地球温暖化問題の現状から

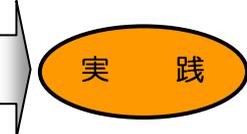
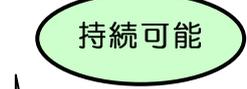
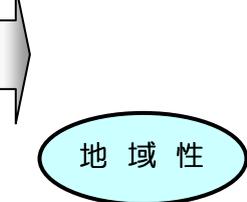
このまま自動車交通が増加し続けると、**地球温暖化の進行が懸念される。**

#### [交通課題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**

## 2.2 理想的な交通体系を目指すための理念を導くキーワード

本市の交通課題を踏まえ、理想的な交通体系を目指すために、「実践」「連携・協力」「安全・安心」「地域性」「持続可能」の5つをキーワードとして抽出しました。

| 本市の交通課題を解決するために必要なこと   | キーワード  |
|--|--|
| <p>● <b>一人一人の問題意識を実践</b><br/>公共交通離れや地球温暖化への問題を認識するだけでなく、それを解決するため行動することが重要なため、<br/>⇒ <b>交通や地球環境に対する問題意識を具体的な行動で解決する</b></p>  |  <p>実践</p>  |
| <p>● <b>関係各主体が連携・協力</b><br/>行政や交通事業者だけでなく、公共交通の恩恵を受けている市民や企業も<br/>自分の問題として捉えることが必要であるため、<br/>⇒ <b>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・協力して取り組む</b></p>   |  <p>連携・協力</p>   |
| <p>● <b>安全で安心して移動できる交通手段の確保</b><br/>公共交通が廃止・縮小されることによる将来の移動手段の減少の可能性が<br/>あるため、<br/>⇒ <b>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継続させる</b></p>  |  <p>安全・安心</p>   |
| <p>● <b>持続可能な交通サービスを確保</b><br/>比較的便利な街なかでも公共交通が衰退し、郊外部等では不採算路線の廃止や縮小が進行する恐れがあるため、<br/>⇒ <b>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る</b><br/>(街なかでも高台地区など、公共交通サービスの困難地域を確認)<br/>自動車交通が増加し続けると公共交通衰退に拍車をかけ、都市機能が低下するため、<br/>⇒ <b>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す</b></p> |  <p>持続可能</p>  <p>地域性</p> |

■まとめ

【本市の交通課題】

- 課題1 公共交通の利便性向上を図り、利用しやすい快適な交通体系を構築
- 課題2 安全で安心して利用できる生活交通の確保
- 課題3 「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

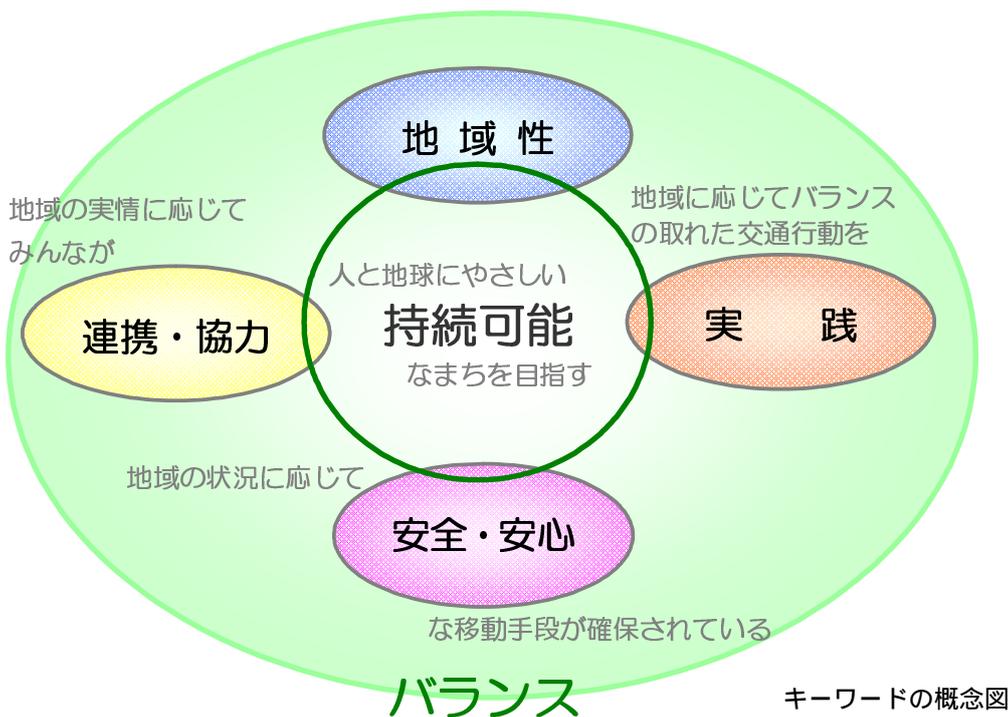
【キーワードの整理】

本市の交通課題を解決するために

交通に関わる関係者が「地域性」に応じて「連携・協力」して、様々な取り組みを行うことにより、「安全・安心」に利用できる交通体系を構築する。  
また、一人一人が環境面に配慮し地域や目的に応じ、公共交通利用とマイカー利用を上手に使い分けるなど、「バランス」が取れた交通行動を「実践」することにより、人と地球にやさしく「持続可能」なまちを目指す。

キーワードから理念を導く

理想的な交通体系を目指すための理念



## 2.3 理想的な交通体系を目指すための理念

本市における交通課題を踏まえ、先に整理したキーワードを基に以下に示す理念を設定しました。

『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～

## 2.4 理念を実現するための基本方針

交通課題と理念を踏まえ、『理想的な交通体系を目指すための理念』を実現するための基本方針を設定しました。

(具体的には、「超高齢社会における市民の足の確保」と「地球環境にやさしい交通手段の利用促進」を図るために、「利用しやすく安心して快適な交通体系の構築」を推進するイメージです。)

### ■ 超高齢社会における『市民の足』の確保

- ・ 超高齢社会に備えた効率的なまちづくり(街なか居住)に即した地域に応じた公共交通サービスの提供を目指す
- ・ 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって、地域の特性に応じた安全で安心できる『市民の足』としての公共交通サービスの確保に努める
- ・ 『市民の足』として必要不可欠な公共交通の運営を持続させるため、公共交通の利用促進に努める

### ■ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進

- 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって
- ・ 地域の特性に応じて、地球環境にやさしい交通手段をバランスよく選択しやすいまちを目指す
- ・ 環境負荷を抑える交通行動の教育・啓発活動を進める
- ・ 地球温暖化を、自らの問題として認識し、
- ・ 徒歩・自転車利用・公共交通の利用など、環境にやさしい交通行動を実践する
- ・ エコドライブ(環境負荷を軽減する運転走行)の実践やエコカーへの転換を行う

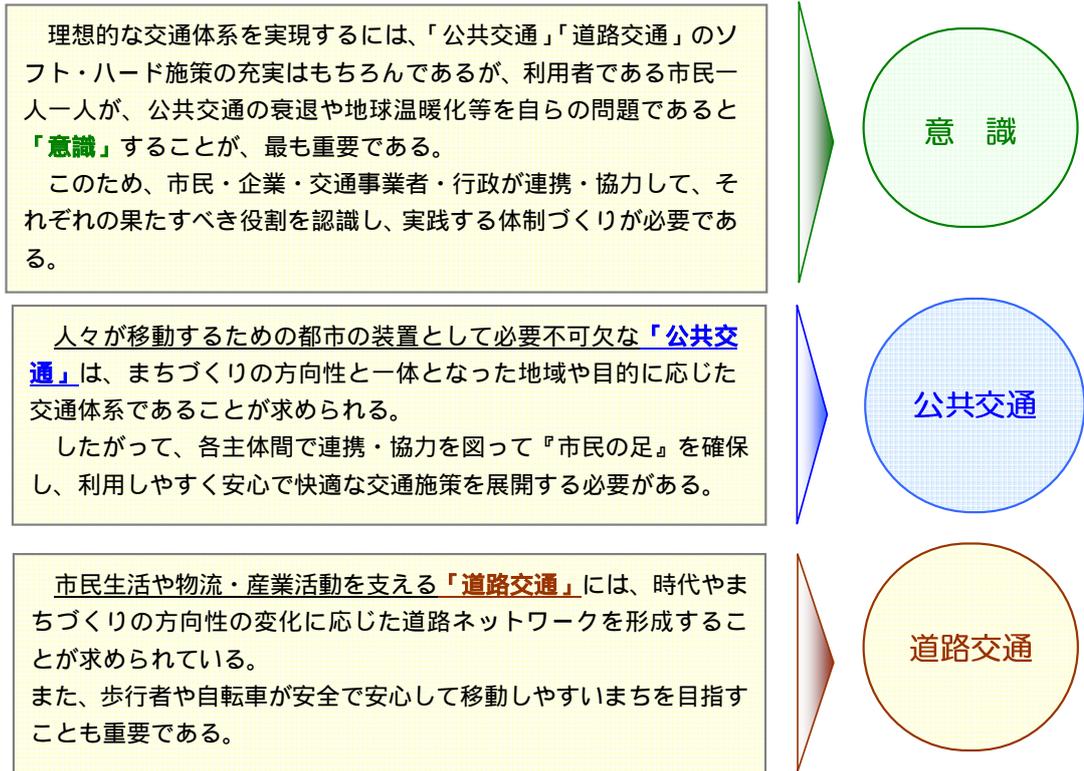
### ■ 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

- ・ 時代やまちづくりの方向性の変化に応じた、都市交通ネットワークを形成する
- ・ 市民・企業・交通事業者・行政が互いに連携・協力し、
  - ⇒ まちづくりと一体になって、利用しやすい快適な交通体系の実現を目指す
  - ⇒ 利用者の利便性向上を図る
- ・ 歩行者や自転車利用者も安全で安心して移動できるまちを目指す

## 3章 理想的な交通体系と対応の方向性

### 3.1 理想的な交通体系を考える上での3つの分野

理想的な交通体系の理念を目指すための対応の方向性を整理するに当たり、基本方針に基づいて施策を展開する分野（「意識」「公共交通」「道路交通」）を抽出しました。



### 3.2 理想的な交通体系と対応の方向性

#### (1) 整理方針

「意識」の分野の対応は全市的なものですが、「公共交通」と「道路交通」の分野の対応は、地域の実情や施策の対象を十分に考慮することが重要です。

そこで、下記、都市計画マスタープランにおける「都市空間形成の基本方向における将来都市構造」及び交通分野の方針にもとづき、「公共交通」「道路交通」を整理しました。



(2) 理想的な交通体系と対応の方向性

■分野：意識

■理想的な交通体系

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る

■対応の方向性

関係各主体が連携・協力して、地球温暖化対策に取り組んでいく  
交通問題に関する教育・啓発活動を実施していく  
持続可能な社会の形成のために、市民が積極的に適切な交通手段を選択していく  
継続的な情報交換・協議を行い、交通サービスの充実に向け一体的に取り組んでいく

■取り組みイメージ



エコライフステージの取り組み（小倉城庭園周辺）

平成 19 年 10 月に、「世界の環境首都」づくりの一環として、市民主体の様々な環境活動や催しなどを行った。  
「マイカーと公共交通のかしこい使い方」の展示ゾーンでは、人と環境にやさしい乗り物のかしこく使ってもらう PR やアンケート等を行った。

モビリティマネジメントの実施

一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促すコミュニケーション施策と、その自発的变化をサポートする運用施策とを合わせた交通施策。



カーシェアリング（東田地区）

少数の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。渋滞・駐車場不足といった交通問題の解消や、排出ガスや騒音といった環境問題の改善を図ることの他、マイカー保有にかかる様々な費用が不要になる。



交通事業者と商店との連携事例

駅周辺の施設で買物や食事などをする際に、JR九州またはモノレールの切符を提示すると、飲食や商品の割引特典が受けられる仕組み。

■分野：公共交通体系

■ 理想的な交通体系

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  
乗り継ぎ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

■ 対応の方向性

地域に応じた生活交通手段を確保していく  
利用しやすい路線やダイヤを提供していく  
交通結節機能の強化を図り、公共交通を快適に利用で  
きるようにしていく  
（例）待合環境の改善、乗換え時の移動距離・時間を短縮  
総合的な公共交通情報を提供していく  
（例）公共交通関係者間の連携強化

定時性・速達性の高い公共交通機関でのアクセスを確  
保する  
（例）バスの連絡強化、鉄道ネットワークの充実

鉄道駅から遠い高密度な市街地では、バスの利便性を強  
化していく  
（例）バスの利便性の向上  
徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにし  
ていく  
（例）バリアフリー化の推進、駐輪機能の充実

バス停や駅の近くで、駐車場を利用しやすくするなど、  
自家用車から公共交通へ乗り換えやすくする  
（例）パーク＆ライドの推進

通勤時の渋滞を緩和し、地球温暖化問題対策に取り組  
んでいく  
（例）相乗り通勤、乗合送迎バスの運行

地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確  
保・維持していく  
（例）コミュニティバスの活用



◀ IC 乗車券の共通利用

（左：西日本鉄道（H20 春導入予定）、  
右：J R九州（H21 春導入予定））



交通結節点（小倉駅）



おでかけ交通（枝光地区）

■ 取り組みイメージ



パーク＆ライド

■分野：道路交通体系

■ 理想的な交通体系

広域拠点との都市交通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

■ 対応の方向性

広域的な人流及び物流を活発化する、広域幹線道路を充実させていく  
市内外の広域交流拠点間は、経済活動を支援する速達性の高い道路網で連結し、自動車交通による円滑な移動を確保していく

円滑な都市内自動車交通を確保することにより環境負荷を軽減し、バスの定時性・速達性も確保していく

子どもから高齢者まで不自由なく移動できる歩行空間を確保していく  
(例) 中心市街地・駅周辺のバリアフリー化  
歩行者・自転車道を充実させ、安全で快適な歩行・自転車利用環境を確保していく  
(例) 歩行者自転車道路の拡充

時間帯や道路交通状況に応じて、一般道路と高速道路を使い分け、円滑な自動車交通により CO<sub>2</sub> 排出量を削減していく (例) 高速道路の有効活用  
自動車利用者が交通ルールを守ることで、路線バスの定時性を確保していく

■ 取り組みイメージ



拡幅された道路



バス専用レーン (勝山通り)



歩行者・自転車分離 (門司港)

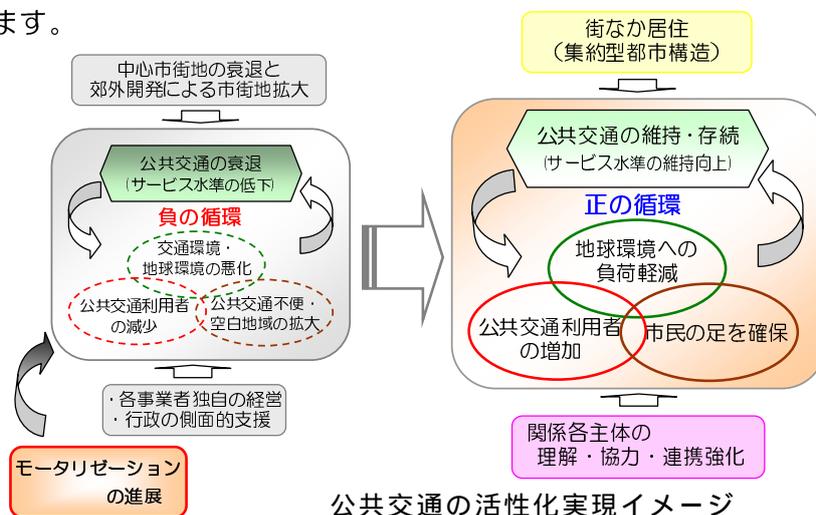
## 4章 具体的な施策検討にあたっての視点

具体的な施策検討にあたって、特に配慮すべき視点を以下のとおり整理しました。

### ■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

本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段である**バスや鉄道などの公共交通の利便性を高め、将来的にも持続可能な形で「市民の足」を確保していくことが重要**です。

そのため、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の理解と協力により積極的に公共交通を利用促進していき、公共交通の衰退がもたらす**負の循環**を、公共交通が維持・存続できる**正の循環**に転換して、地球にやさしく安心して移動できるまちを目指していく必要があります。



### ■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

#### (1) 関係各主体がそれぞれの役割を果たし一体的に取り組む必要性

理想的な交通体系を目指すための理念を実現させるためには、公共交通輸送の役割を担っている「**交通事業者**」や、施設や制度の整備などを実施している「**行政**」の他、地域社会形成の担い手であり、日常生活や社会経済活動の様々な場面において公共交通の恩恵を受けている「**市民**」や「**企業**」が、それぞれの果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識し、一体的に取り組む必要があります。



関係各主体の連携・協力イメージ

(2) 関係各主体の果たすべき役割

施策を検討する上で、本市の交通政策における、関係各主体の果たすべき役割を整理しました。

■ 関係各主体の果たすべき役割

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <p>市民</p>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の衰退や地球温暖化問題に対して、一人一人が自らの将来の暮らしに密接に係る問題であると意識して、「世界の環境首都」の市民としてふさわしく、人と地球にやさしい移動手段を選択する</li> <li>● 将来的にも自らの生活の足は自らの手で守るという意識のもと、公共交通のあらゆる内容に関心を持ち、公共交通の利用促進など積極的に協力する</li> </ul>  |
| <p>企業<br/>(勤務先、商店等)</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の社会経済活動の担い手としての社会的責任や社会貢献の義務がある意識の下、従業員や顧客が「世界の環境首都」の市民にふさわしい交通行動を実践できるように、積極的に協力する</li> <li>● 取り組みの効果を最大限発揮できるように、積極的に企業相互や交通事業者、行政と連携・協力する</li> </ul>  |
| <p>交通事業者</p>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者に対して直接サービスを提供する主体として、利用者ニーズに基づき、安全で安心して利用できる、快適で適切な運行サービスの提供に努める</li> <li>● 交通事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な場合も生じているため、関係する主体に事業情報の開示・提供を行うことや、交通ネットワークのあり方や利便性向上の改善方策について幅広い視点で提案することに積極的に取り組む</li> <li>● わかりやすい情報や便利なサービスの提供のため、利用者本位の視点に立ち、交通事業者相互や市民・企業との連携・協力によるサービス向上に努める</li> </ul> |
| <p>行政<br/>(国・県・市、交通管理者)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 従来の都市交通施設整備等による交通環境の充実に加え、持続可能な公共交通システムを構築するための効率的なまちづくり（街なか居住）の推進と併せて、地域や目的に応じてバランスの取れた交通体系に関する計画を企画・立案し、必要に応じて合理的な支援制度等を確立する</li> <li>● 意識面での啓発、教育や広報活動に積極的に取り組むとともに、各関係者間の協議の場の提供や調整による連携・協力を積極的にリーダーシップを発揮する</li> </ul>  |

