

第2章 地域及び公共交通の現状と課題

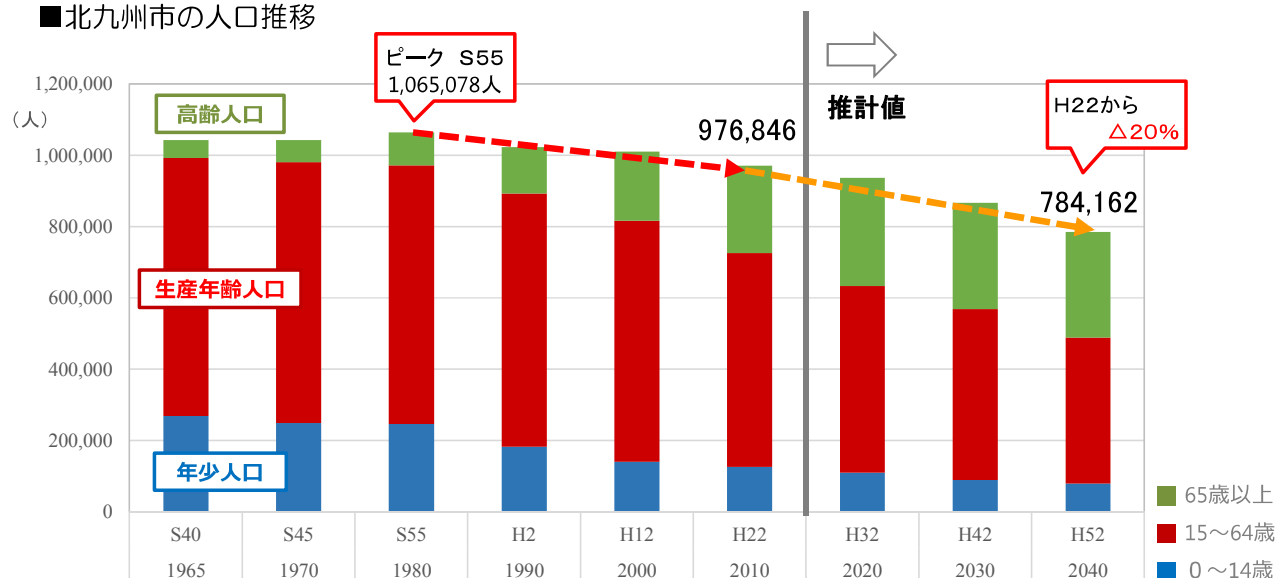
2-1. 本市の現状と将来動向

(1) 人口

①人口の推移・推計

- 本市の人口は、平成22年の約98万人から、平成52年には約78万人(△約20万人)に減少するものと推計されています。また、高齢化率(65歳以上の人口比率)は25%から38%に増加し、生産年齢人口比率は61%から52%に低下すると推計されています。

■北九州市の人口推移



■年齢別比率

	1965 S40	1970 S45	1980 S55	1990 H2	2000 H12	2010 H22	2020 H32	2030 H42	2040 H52
0～14歳	26%	24%	23%	18%	14%	13%	12%	10%	10%
15～64歳	69%	70%	68%	69%	67%	61%	56%	55%	52%
65歳以上	5%	6%	9%	13%	19%	25%	32%	34%	38%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

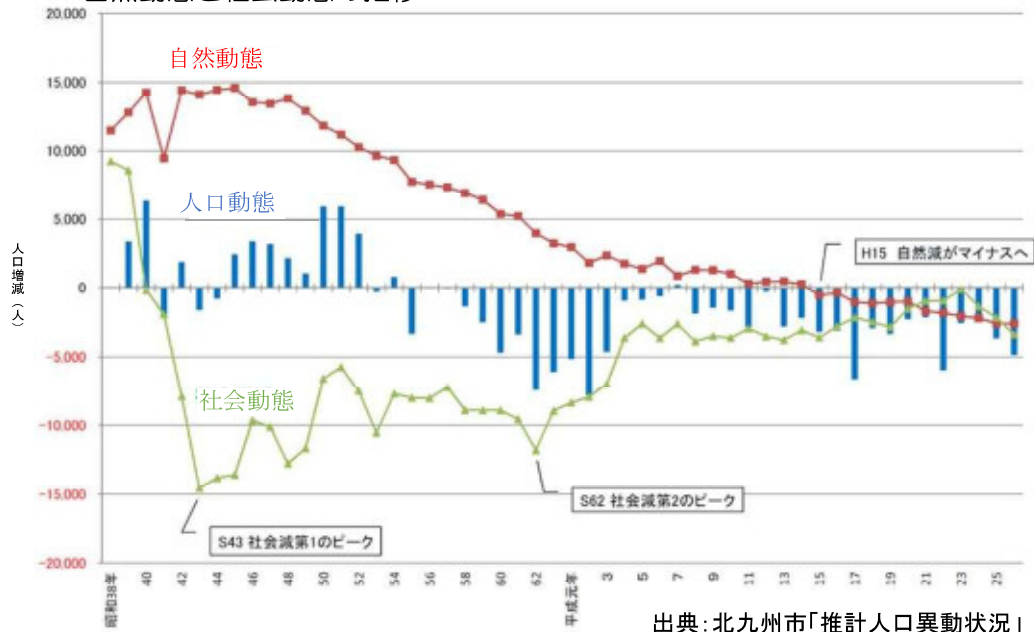
出典：総務省「国勢調査(S40～H22)」

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)』(H32～52)

②人口の社会動態・自然動態

- 人口動態について内訳を見ると、昭和 57 年頃までは社会動態の減少分を自然動態の増加分で補っていましたが、自然動態の減少により補えなくなり、人口は減少しています。近年、社会動態の減少は落ち着いてきているものの、自然動態の死亡数が出生数を上回り依然として人口減少は続いています。
- 出生数は、平成 2 年に 1 万人を割り込み、近年は 8,000 人台で推移しています。また、合計特殊出生率は、平成 17 年以降増加し、平成 25 年は 1.55 人と全国平均の 1.43 人を上回っている状況にあります。

■自然動態と社会動態の推移



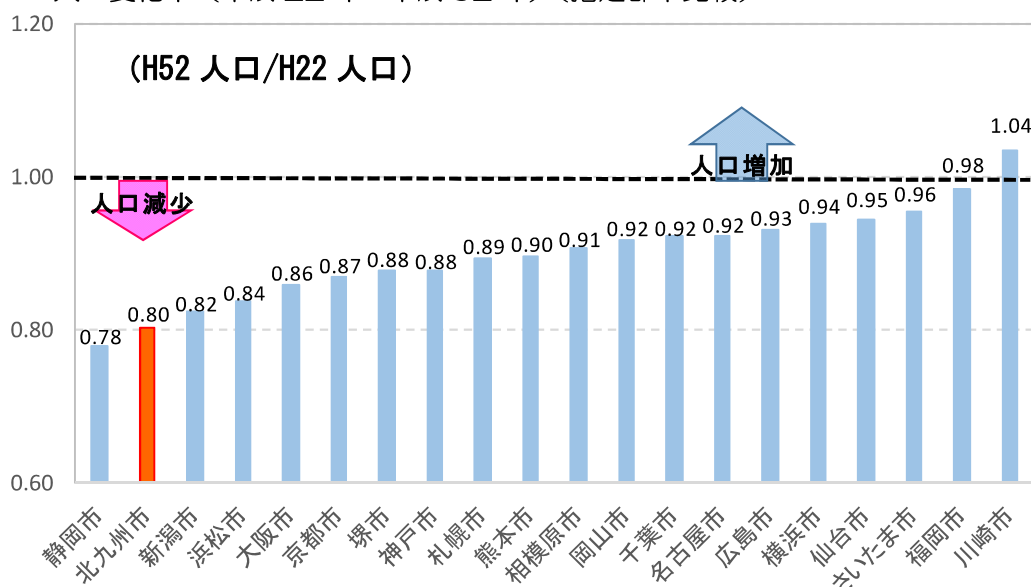
■出生率・出生数の推移



③人口増減等の指定都市比較

- 本市の人口増減の動向を指定都市間で比較して見ると、平成 52 年には、人口減少の割合、高齢化率は、指定都市のなかで 2 番目に高く、生産年齢人口比率は最も低くなると予測されています。

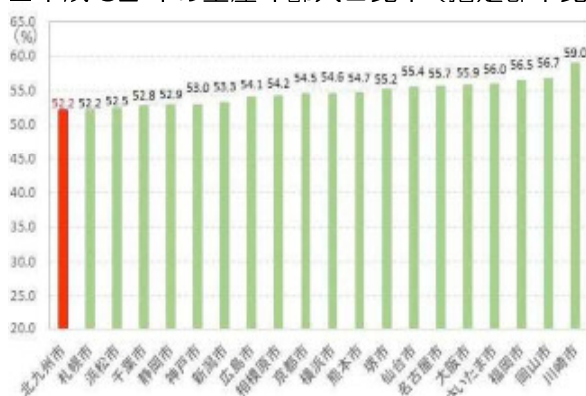
■人口変化率（平成 22 年⇒平成 52 年）（指定都市比較）



■平成 52 年の高齢化率（指定都市比較）



■平成 52 年の生産年齢人口比率（指定都市比較）



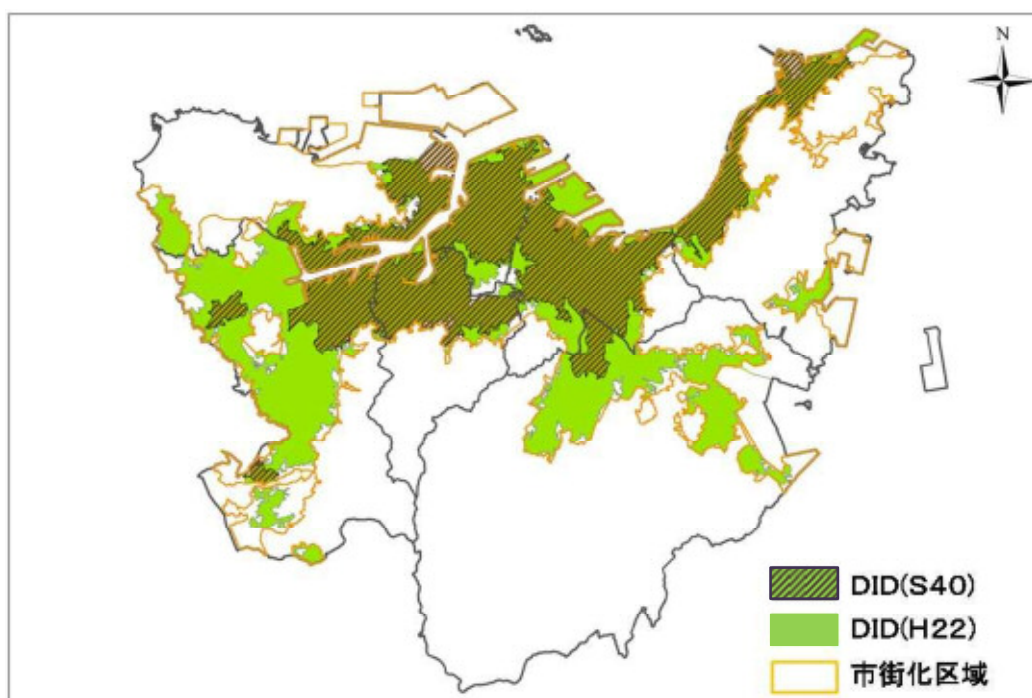
出典：総務省「平成 22 年国勢調査」

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)』

④人口密度

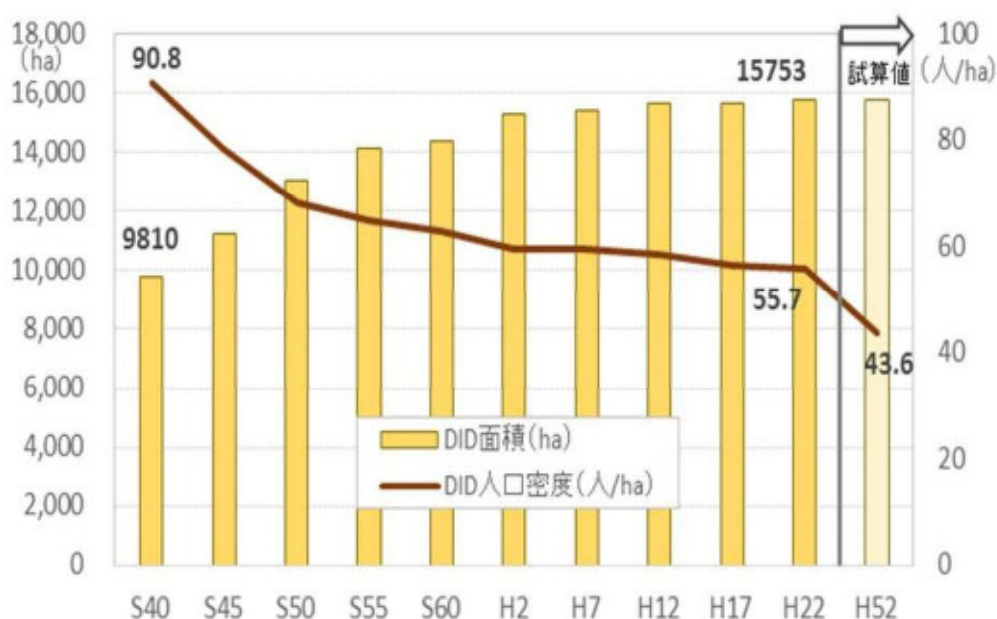
- 人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年から平成22年の間で、約1.6倍に拡大しています。一方で、人口減少に伴い、DID地区内の人口密度は約91人/haから約56人/haに低下しています。将来的に人口減少が進んだ場合、DID地区面積が変わらないと仮定すると、さらにDID地区内人口密度は約44人/haまで低下するものと見込まれます。

■DID面積・DID人口密度の推移



出典：国土交通省「国土数値情報（DID人口集中地区）」をもとに北九州市にて作成

■DID面積・DID人口密度の推移

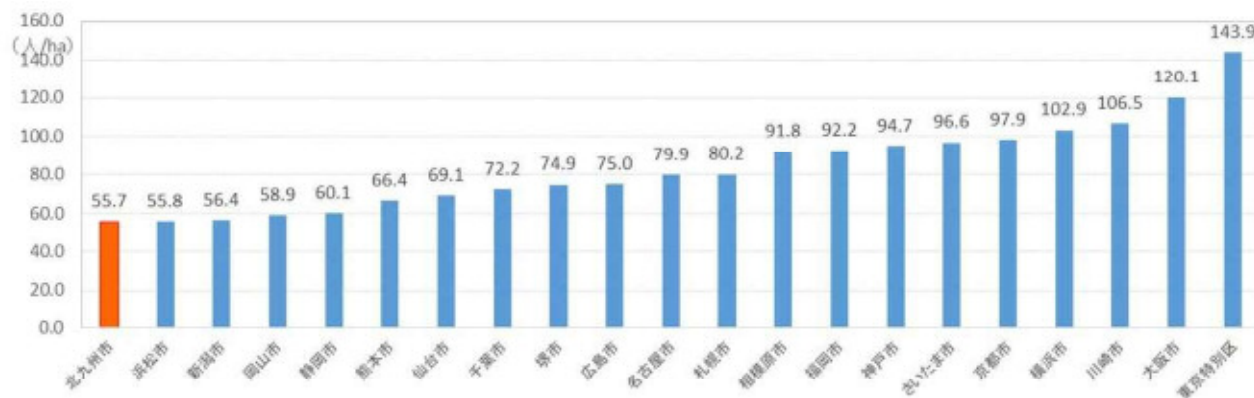


注) H52DID人口密度は、面積をH22DID面積がH52においても一定と仮定し、人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、北九州市にて試算

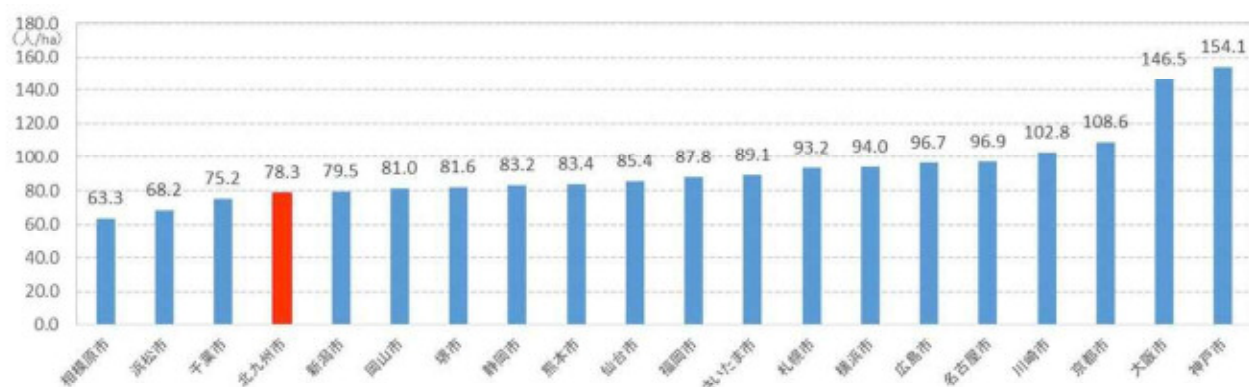
⑤人口密度の指定都市比較

- ・人口集中地区（DID）内の人口密度は、政令指定都市の中で最も低密度となっており、居住構造は他都市に比べ拡散している状況が伺えます。

■平成 22 年 DID 人口密度（指定都市比較）



■昭和 45 年 DID 人口密度（指定都市比較）



注) 昭和 45 年時点での指定都市は、横浜市・名古屋市・京都市・大阪市・神戸市・北九州市の 6 都市であり、他の都市の DID 人口・面積は、指定都市移行前の合併市町村の人口・面積を合計している。

出典：総務省「昭和 45 年・平成 22 年国勢調査」

人口集中地区について

人口集中地区（D I D）は、昭和 35 年国勢調査以降、各回の調査ごとに設定されています。

○設定の基準

国勢調査基本単位区を基礎単位として、

- ・原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接
- ・それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する

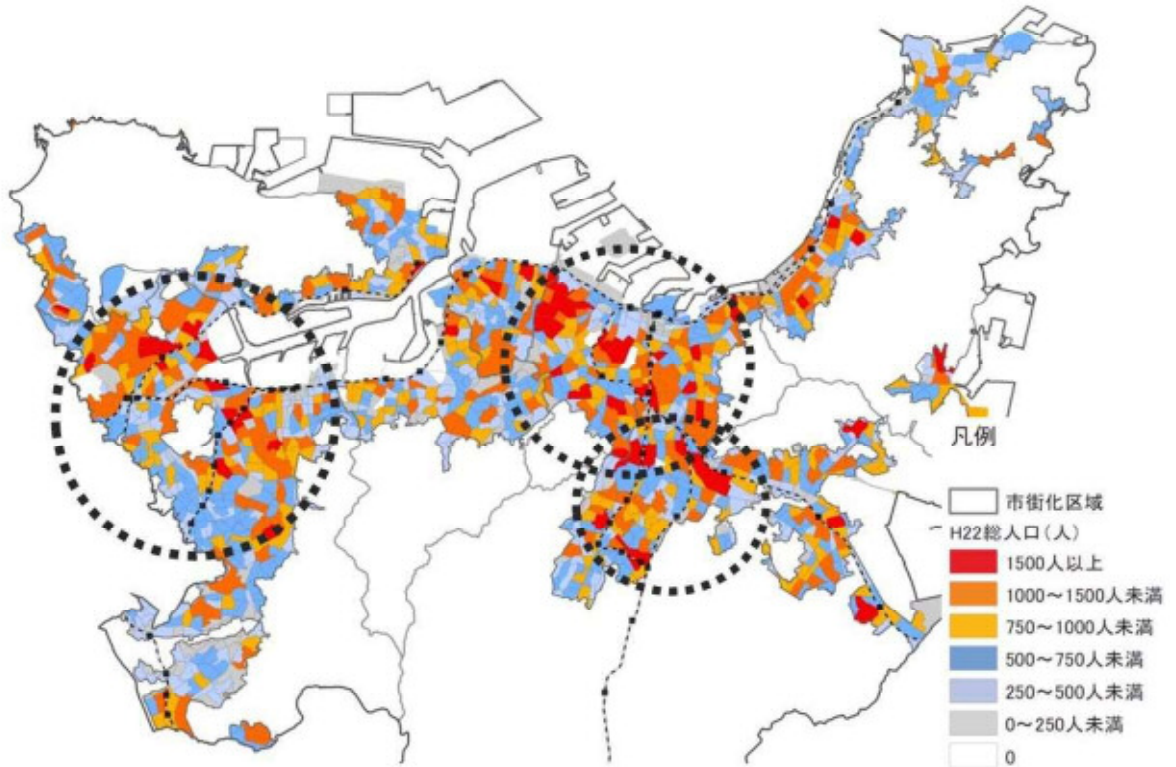
地域を「人口集中地区（D I D）」としています。

(2) 地区別の将来人口等

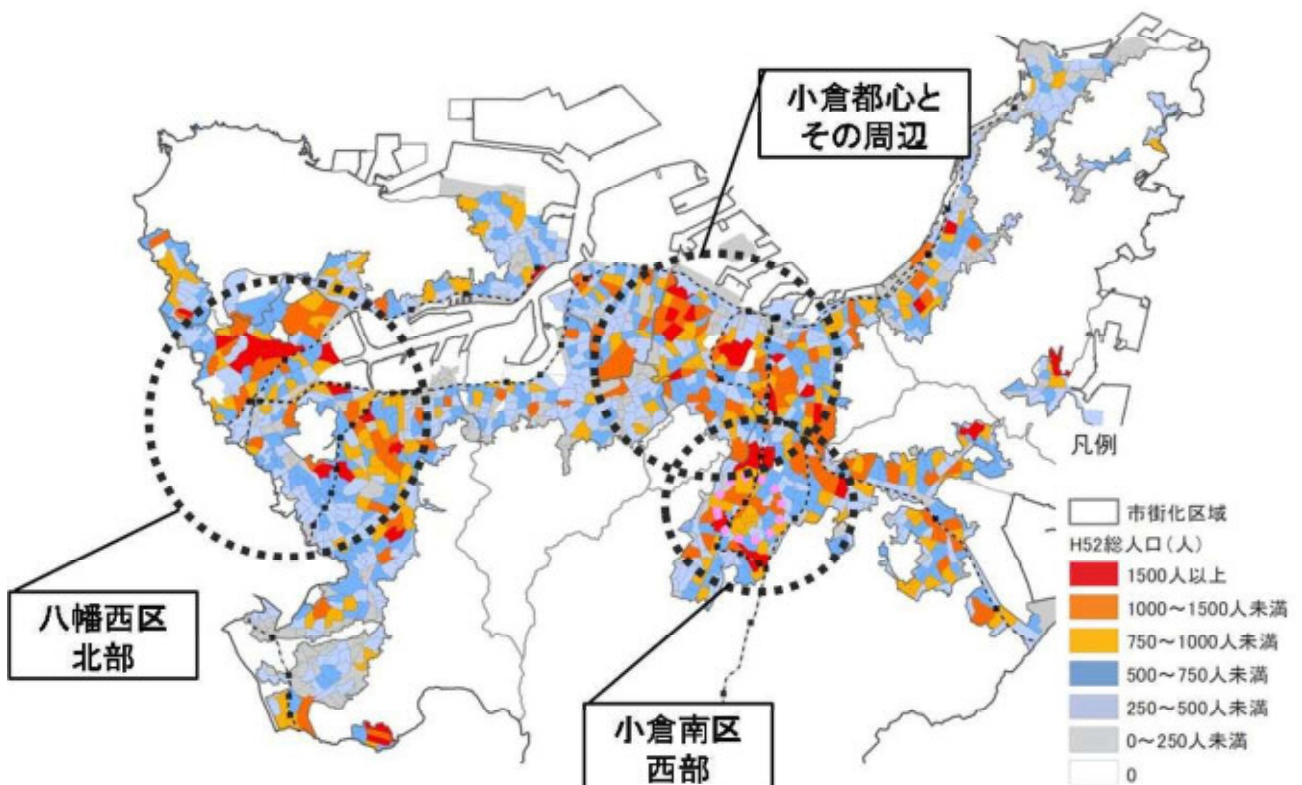
①人口

- 将来人口を地区別に見ると、総人口が減少するなか、小倉都心とその周辺、八幡西区北部、小倉南区西部などでは一定の人口集積がみられます。

■平成 22 年人口分布



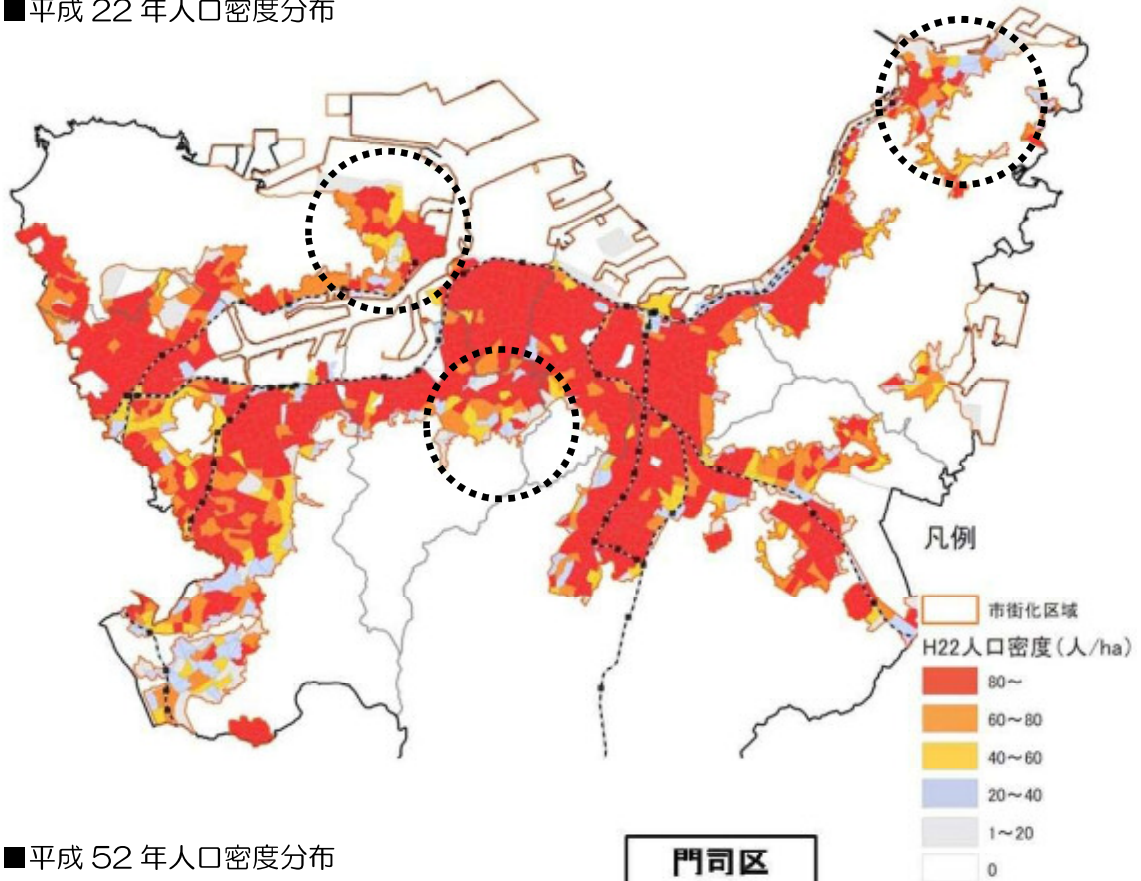
■平成 52 年人口分布



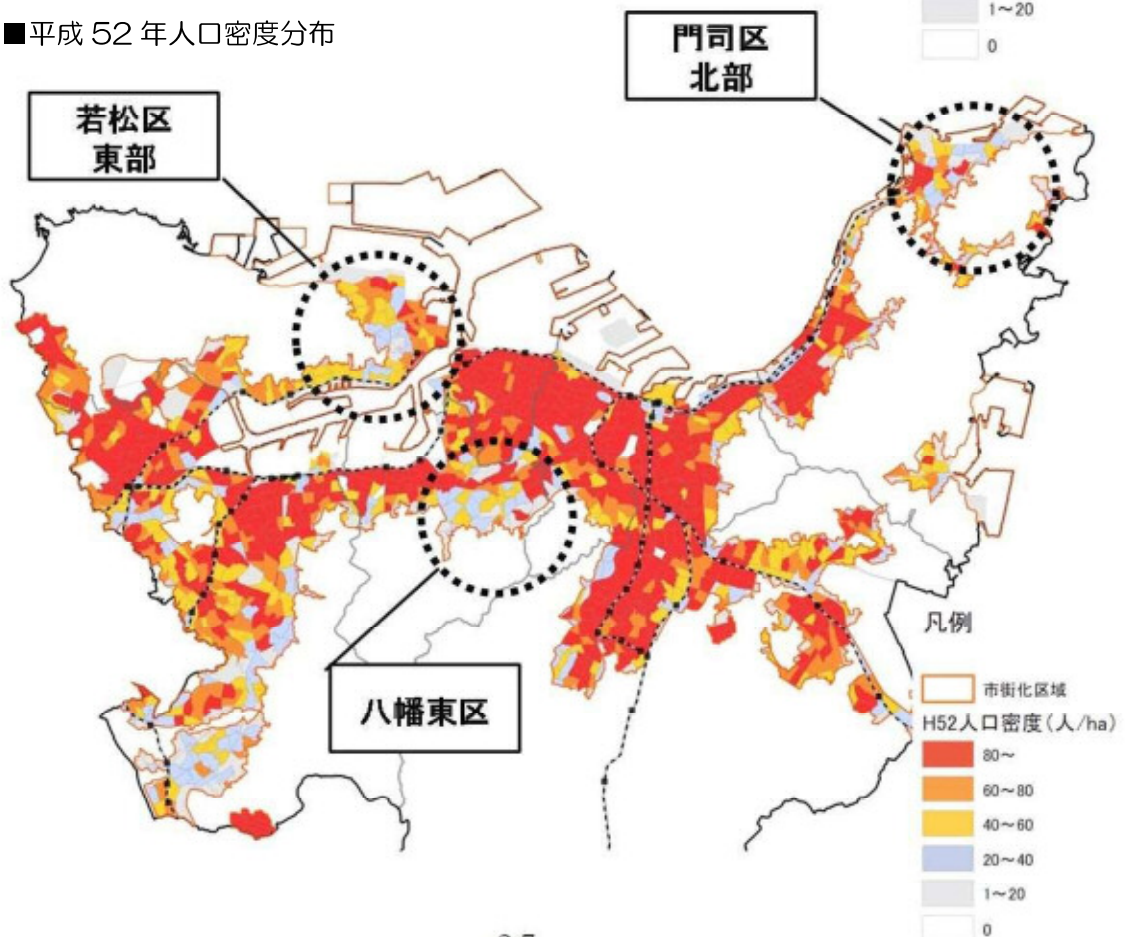
②人口密度

- 人口密度を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで密度が大きく低下しています。

■平成 22 年人口密度分布



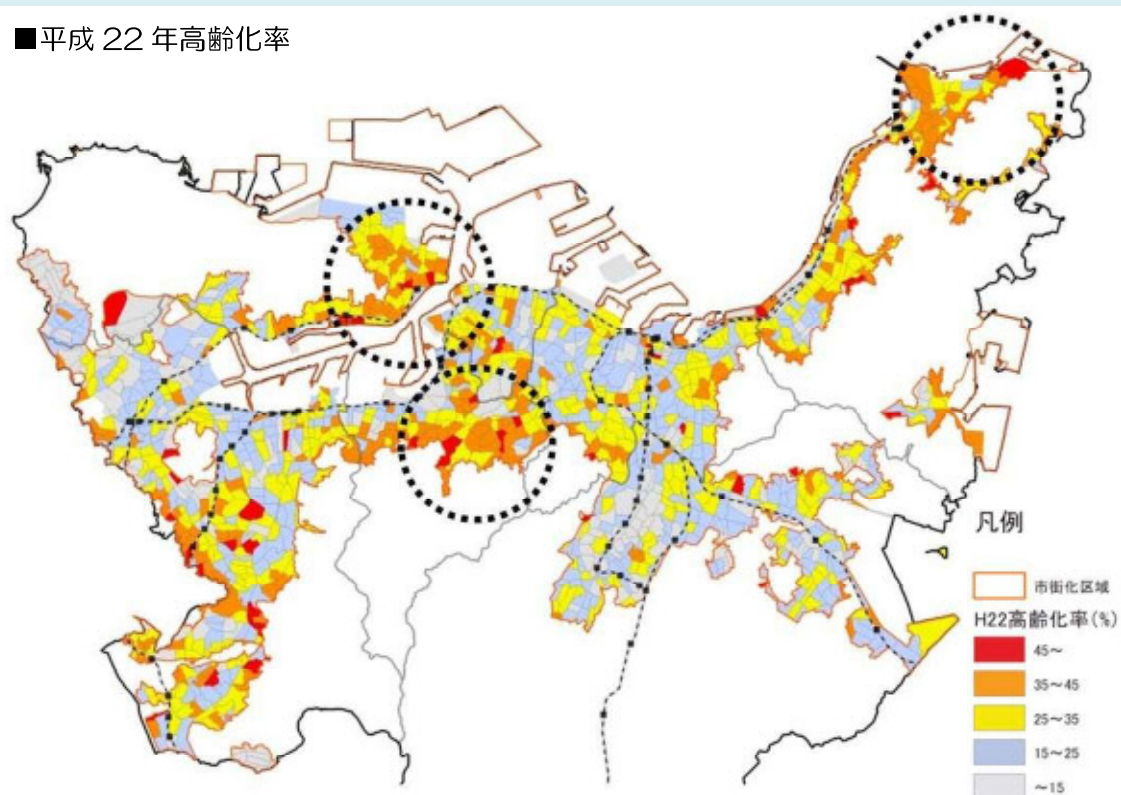
■平成 52 年人口密度分布



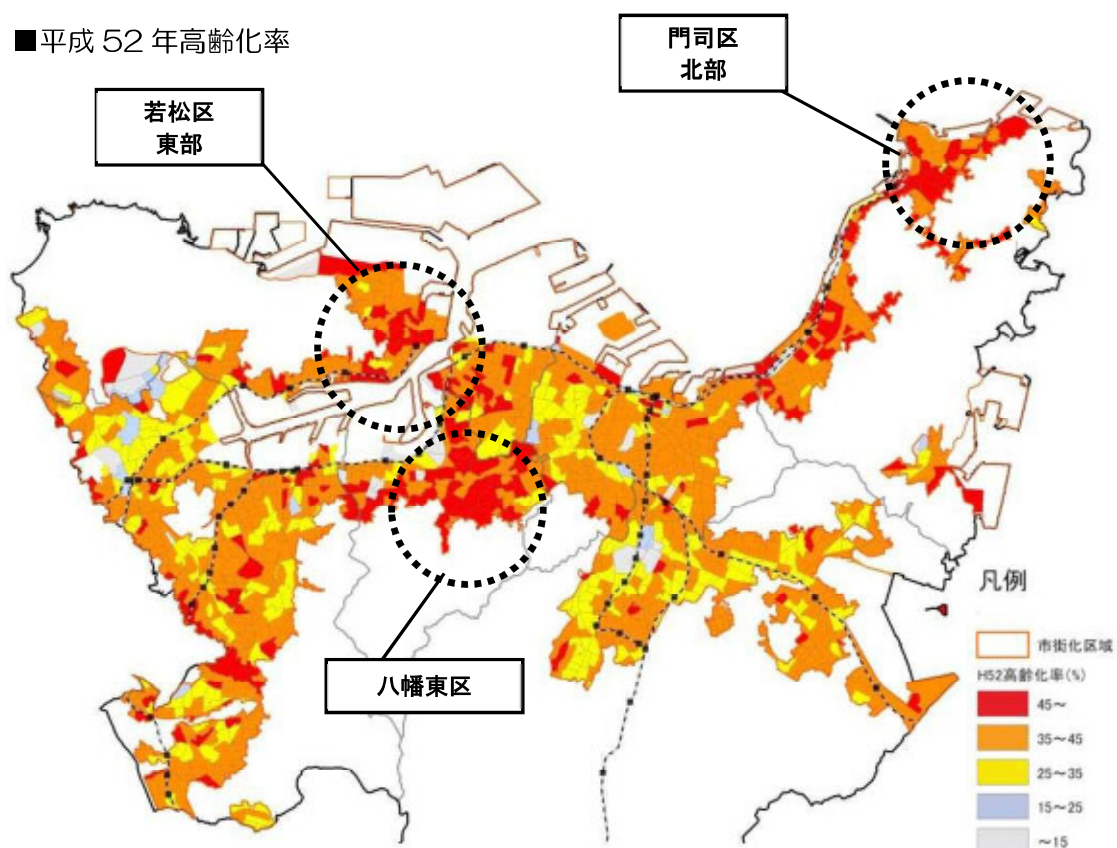
③高齢化率

- 将来の高齢化率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで高齢化率が高くなっています。

■平成 22 年高齢化率



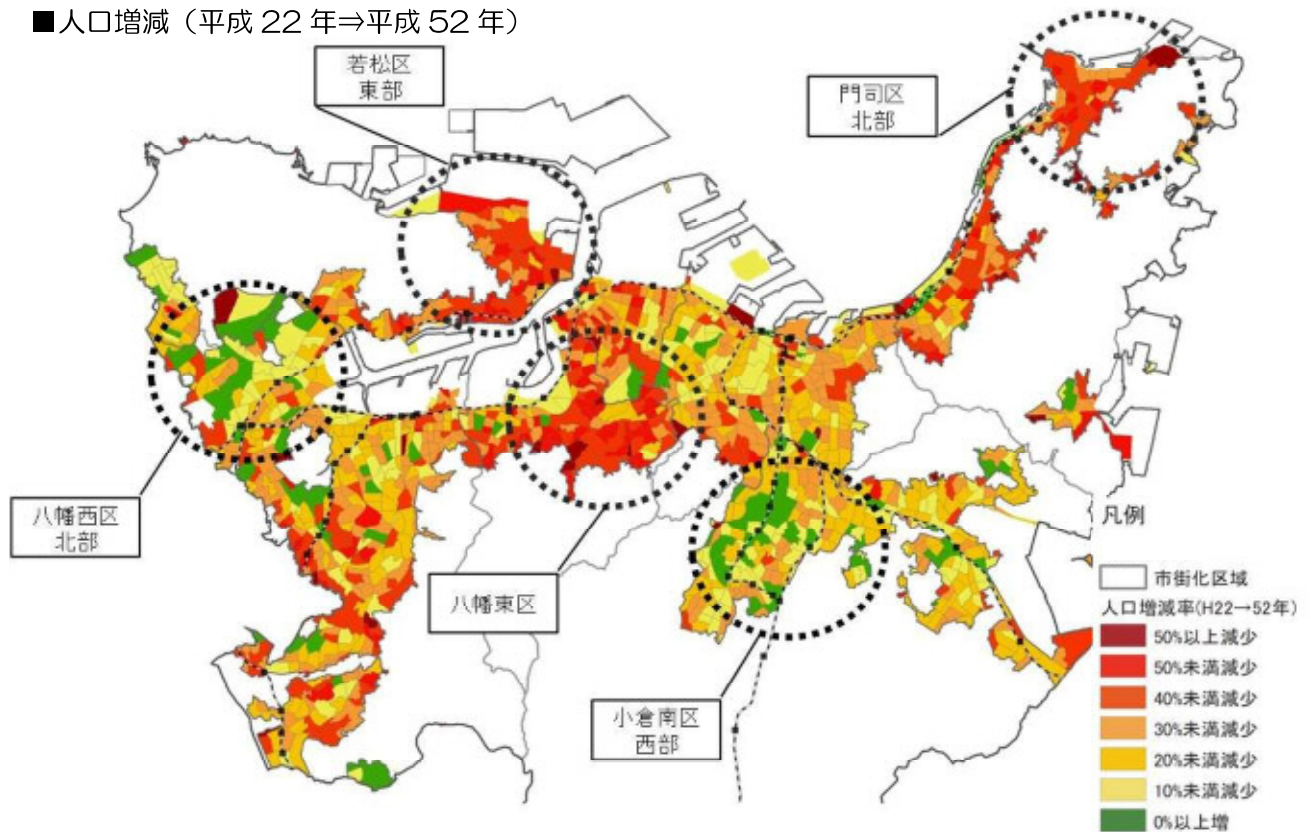
■平成 52 年高齢化率



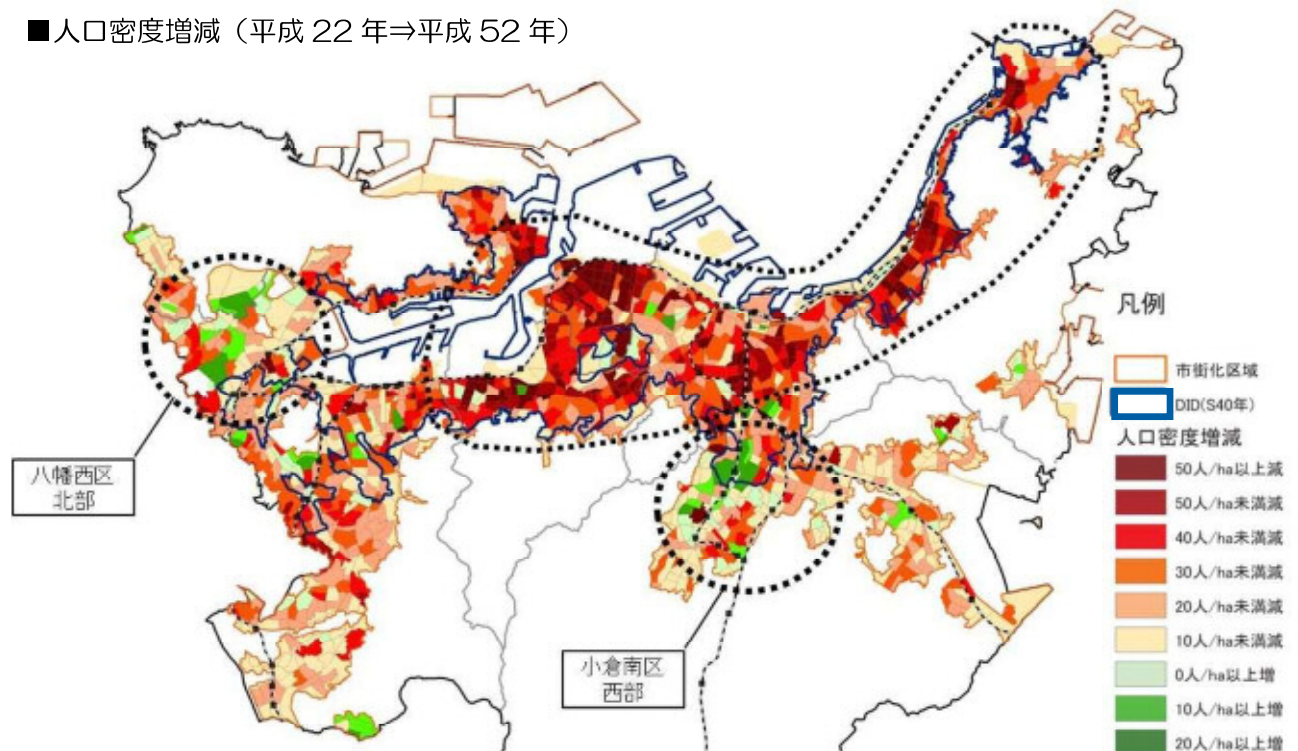
④人口増減率・人口密度増減

- ・人口増減率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは人口減少率が高く、小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加しています。
- ・人口密度増減を地区別に見ると、JR 戸畑駅周辺、JR 門司駅周辺などの中心市街部ほど密度の低下や減少率が大きく、小倉南区西部や八幡西区北部で密度が高くなっています。

■人口増減（平成 22 年⇒平成 52 年）



■人口密度増減（平成 22 年⇒平成 52 年）

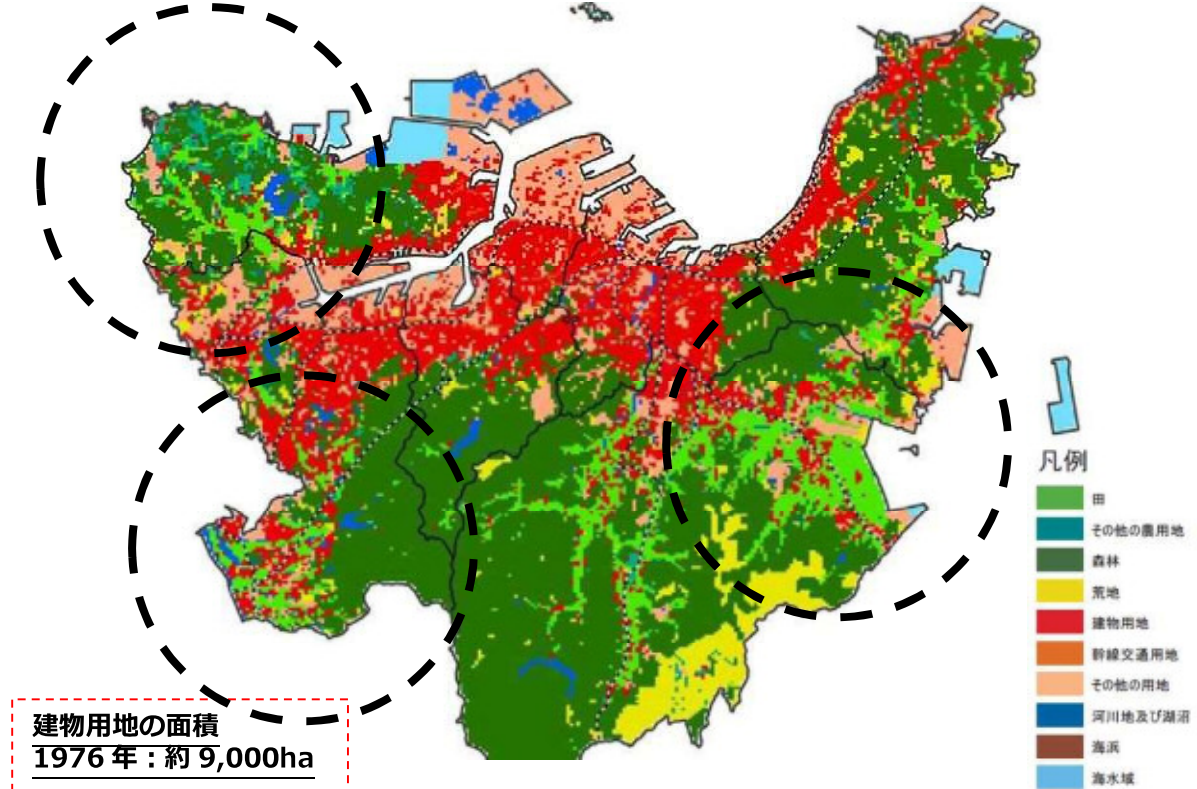


(3) 土地利用

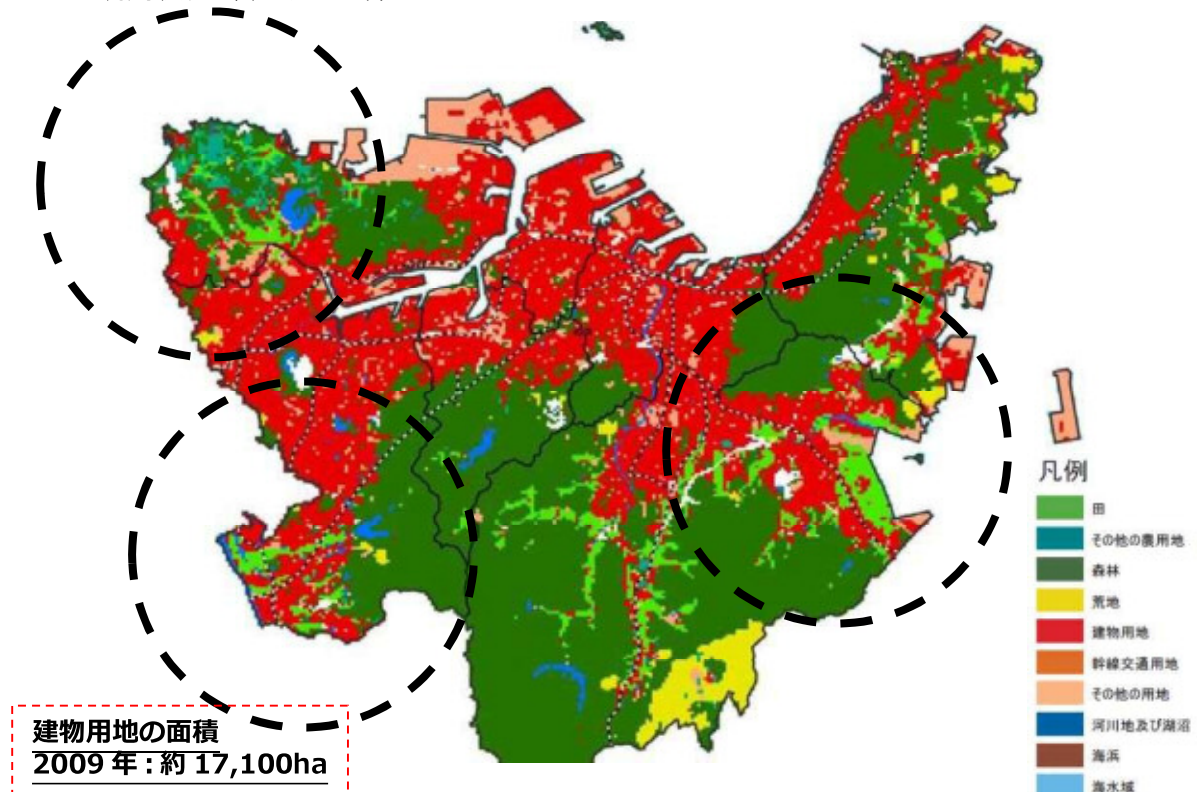
①市街地拡大の状況

- ・市街地周辺において開発が進み、主に農地や森林から土地利用転換して、都市的利用が拡大しています。

■土地利用状況（昭和 51 年）



■土地利用状況（平成 21 年）

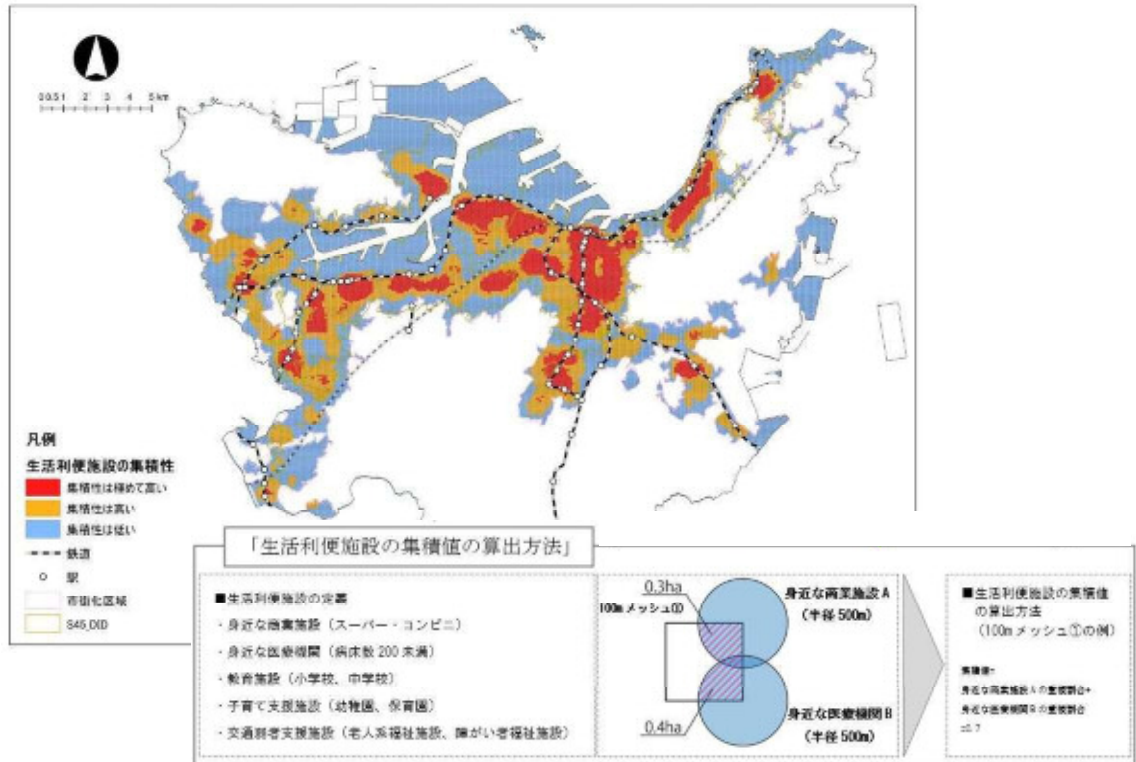


出典：国土交通省「国土数値情報土地利用細分化メッシュデータ」

②都市機能の集積

- ・市街化区域における商業・医療・教育施設等の集積を見ると、交通利便性の高い地域などに複数の集積性の高い地域拠点があることがわかります。
- ・市街化区域の外縁部においても、日常生活を支える商業・サービス施設が集まっている拠点も存在しています。

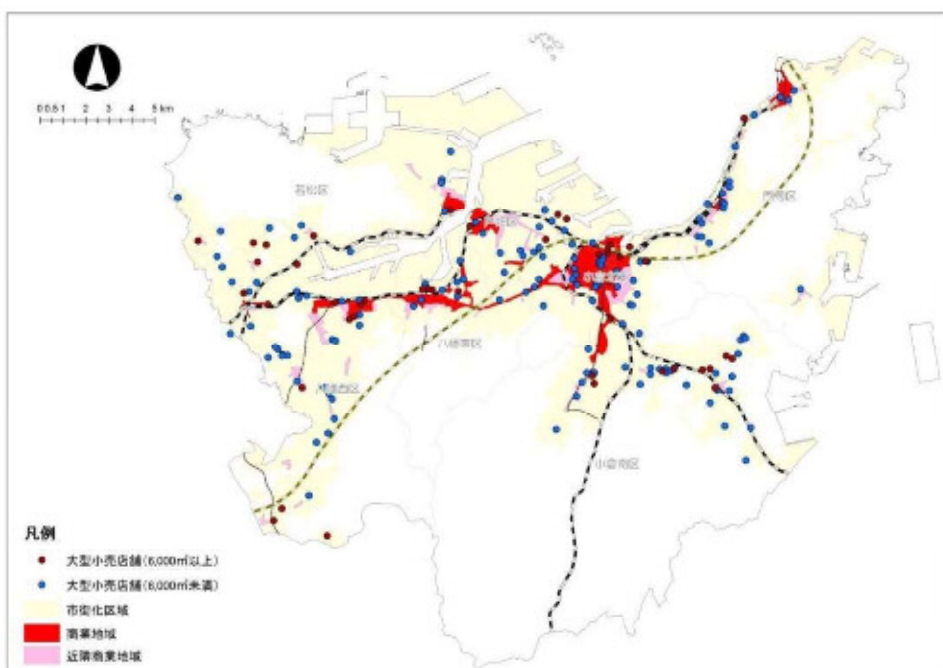
■生活利便施設の集積性(100mメッシュ)



※生活利便施設の集積性は、平均値及び標準偏差より相対的に分類

※集積性は極めて高い「平均値＋標準偏差以上」、集積性は高い「平均値～平均値＋標準偏差」、集積性は低い「～平均値」

■大規模小売店舗の立地動向



出典: 全国大型小売店総覧「2015 年」

2-2. 公共交通の変遷と現状

(1) 鉄道の現状

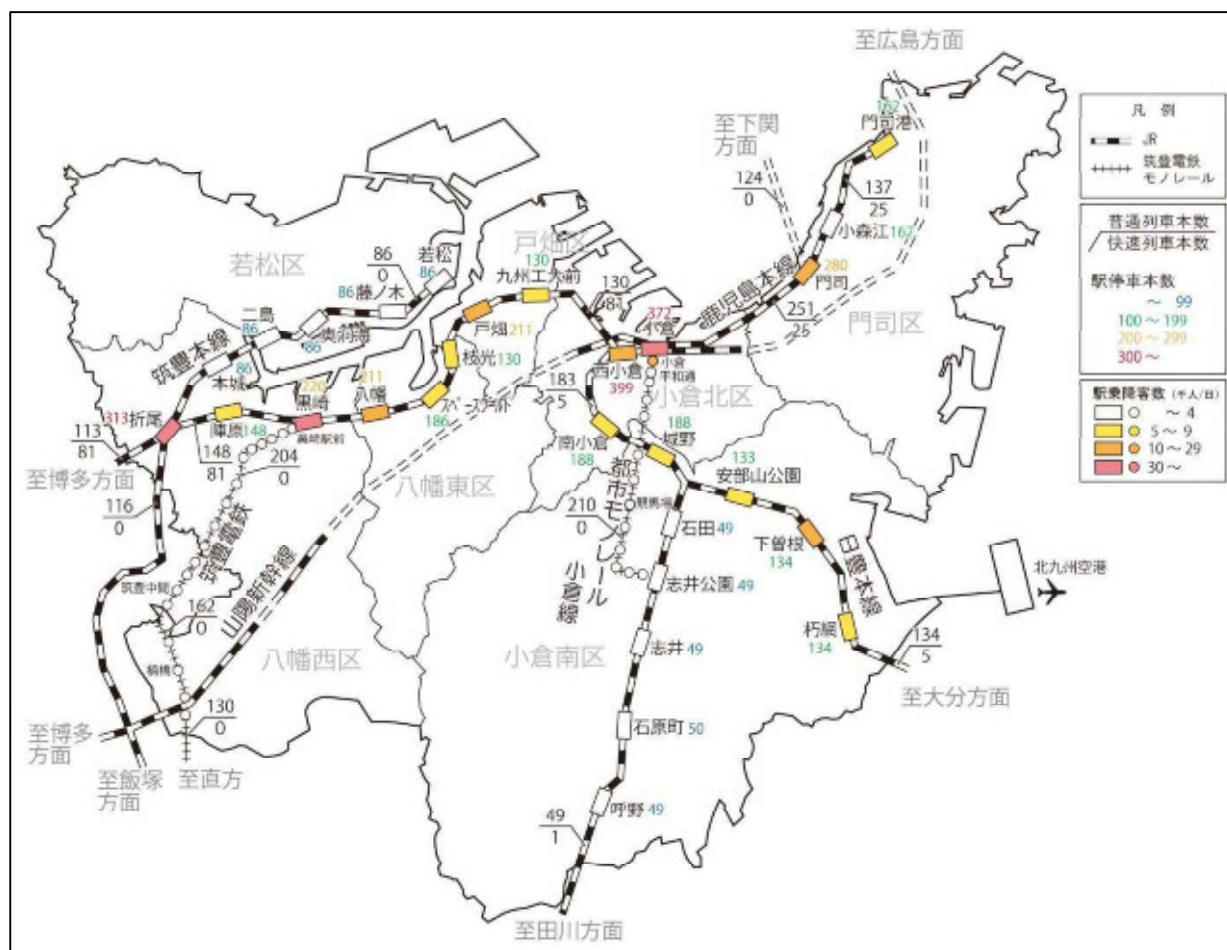
『市内主要拠点を有機的に連絡する鉄道ネットワークを形成』

- ・北九州市内の鉄道網は、下図に示すとおりＪＲ鹿児島本線、日豊本線、筑豊本線、日田彦山線により全区を有機的に連絡しています。
- ・また、モノレールと筑豊電鉄は、それぞれ都心の小倉駅、副都心の黒崎駅でＪＲと接続しており、都市内及び都市間輸送を担っています。
- ・駅乗降客数は、鉄道相互の乗換駅である小倉駅、折尾駅、黒崎駅で多く、これらの駅は交通結節点として重要な役割を果たしています。

■北九州市内の鉄道駅数

鉄(軌)道駅数	人口当り駅数 (箇所/万人)	面積当り駅数 (箇所/ｋ㎡)	人口 (人)	面積 (ｋ㎡)
55	0.56	0.11	976,846	487.89

出典：人口及び面積は平成22年国勢調査（鉄道駅数には新幹線駅を含まず）



出典：列車、駅停車本数は「JTB 時刻表」(H27.11)調べ
：駅乗降客数は、北九州市統計年鑑(H26 年度実績)

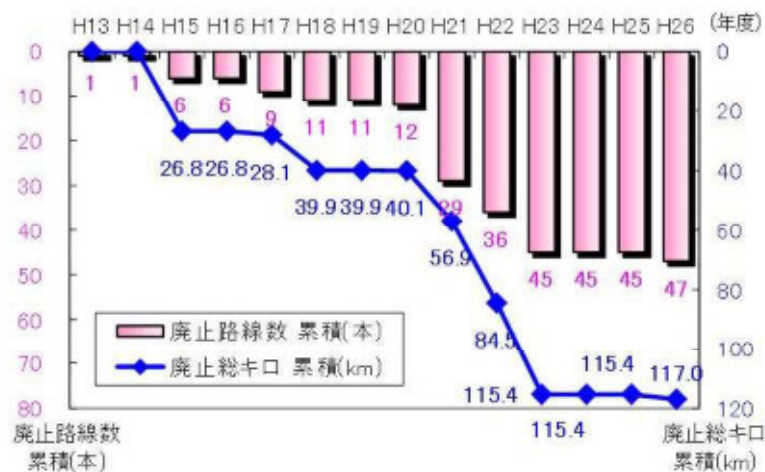
(2) 路線バスの現状

①バス路線網

『市内全域でバスネットワークを形成し、鉄道駅との結節点や小倉都心部で多い運行本数』

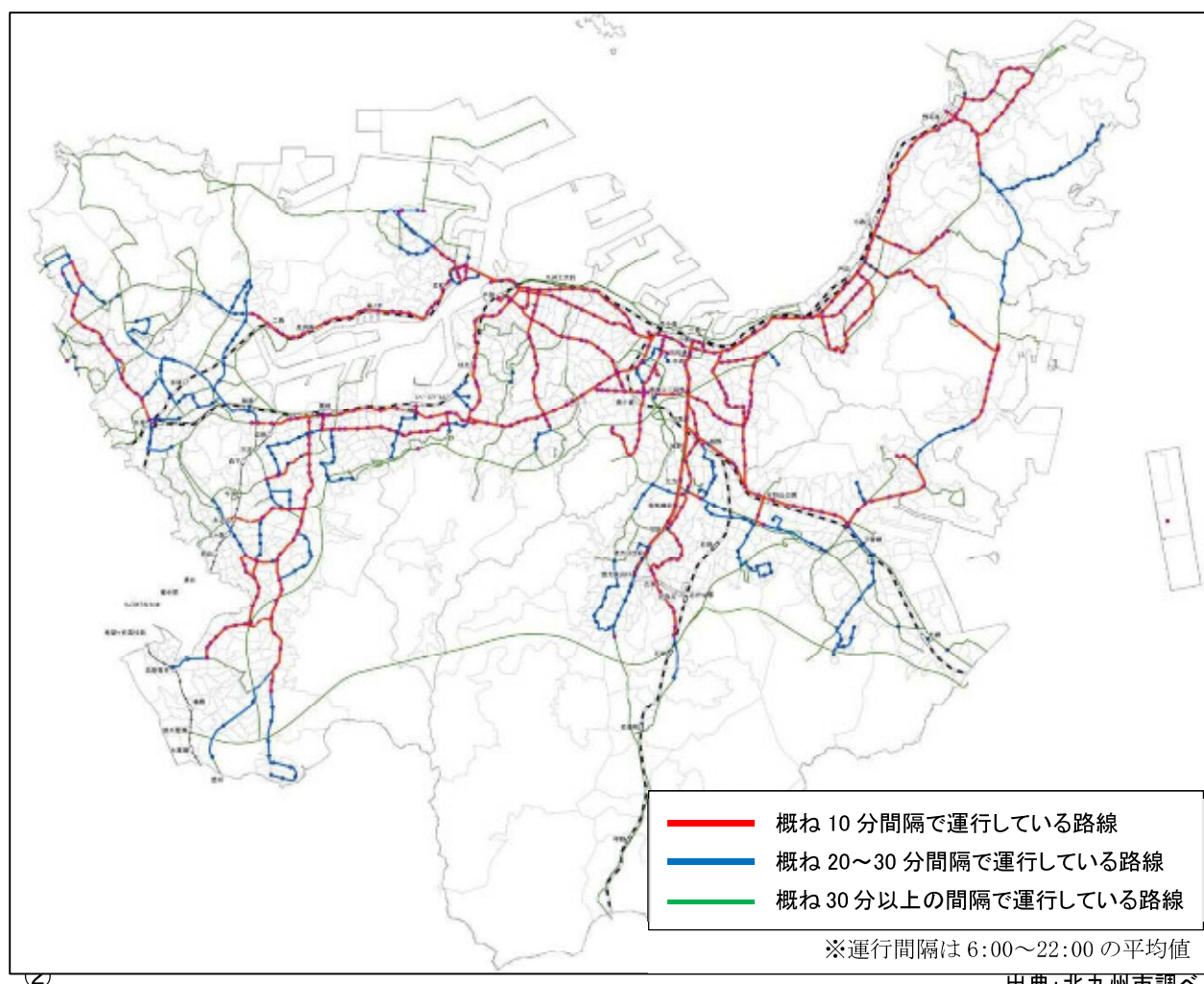
- ・北九州市内の路線バスは、鹿児島本線の駅を中心とした系統や旧市内電車通りで運行本数が多くなっています。
- ・バス路線は、平成 13 年から現在までに 47 路線（約 117km）が廃止されています。

■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



出典：北九州市調べ

■北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図（平成 27 年 4 月現在）

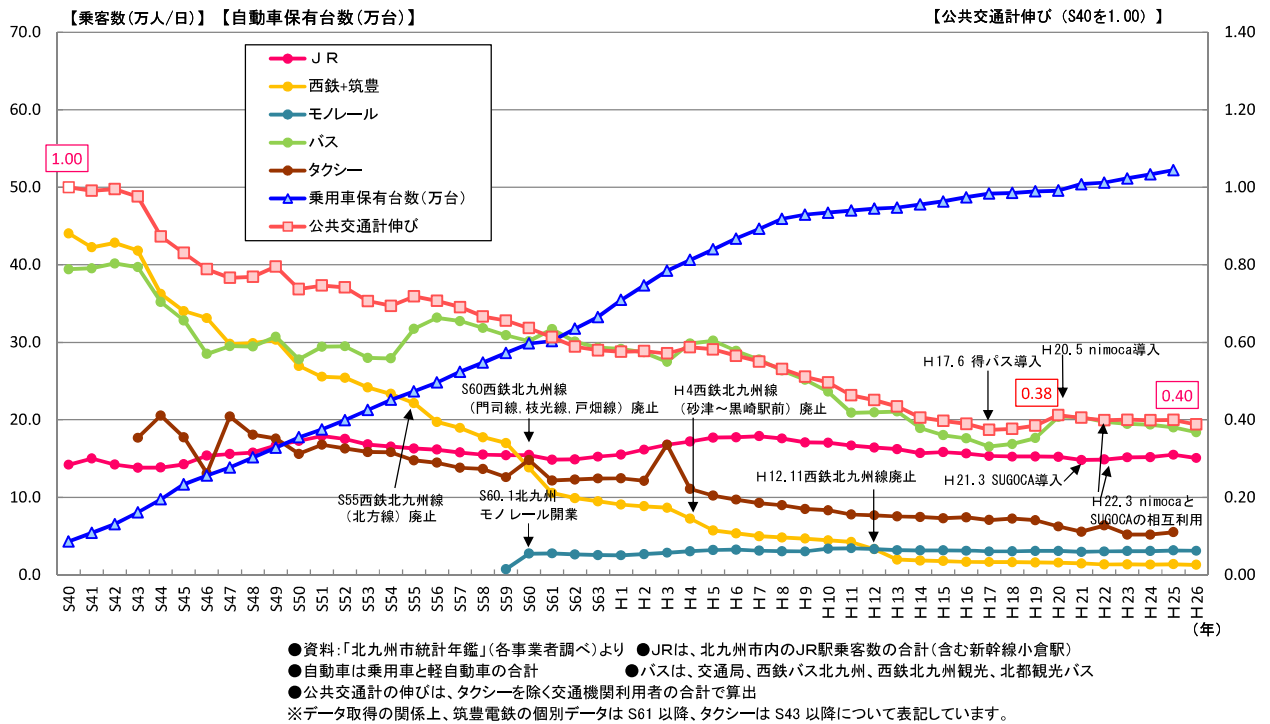


出典：北九州市調べ

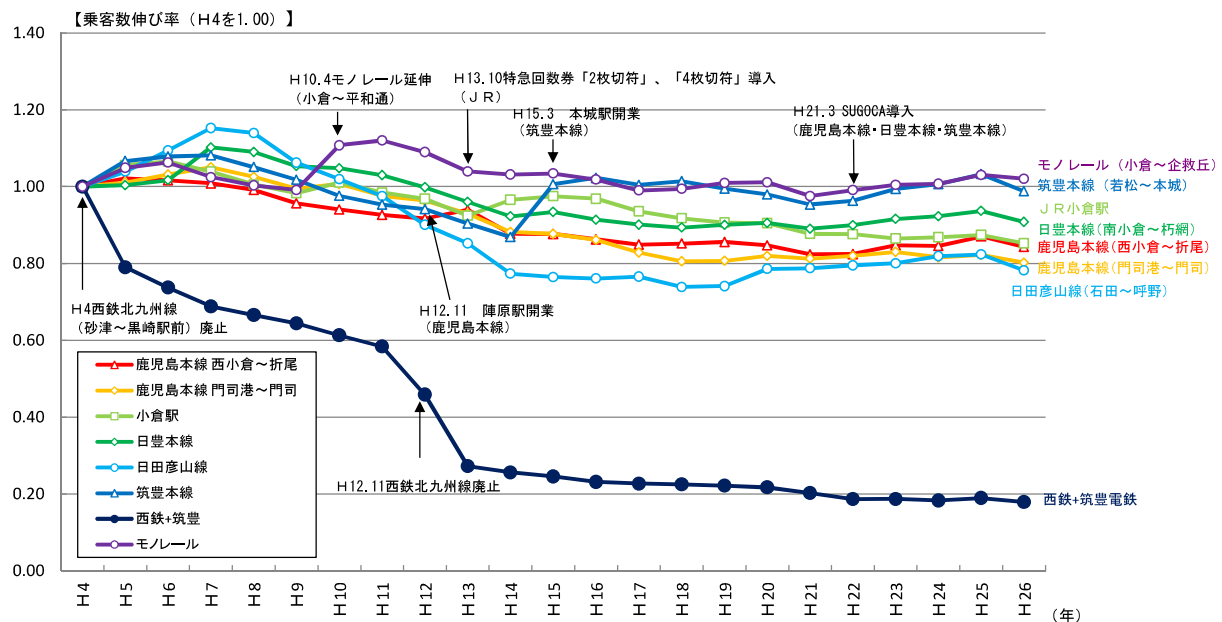
(3) 公共交通利用者数の推移

- ・本市内の公共交通利用者は、昭和 40 年代前半にピーク期を迎えた後、ほぼ一貫して減少しており、平成 18 年の利用者数は昭和 40 年の 1/3 強でありましたが、平成 18 年以降は微増または横ばい傾向となっています。
- ・一方、自動車保有台数はほぼ一定割合で増加傾向にあります。

■公共交通利用者数の推移



■鉄道区間別利用者数の推移



出典:北九州市統計年鑑

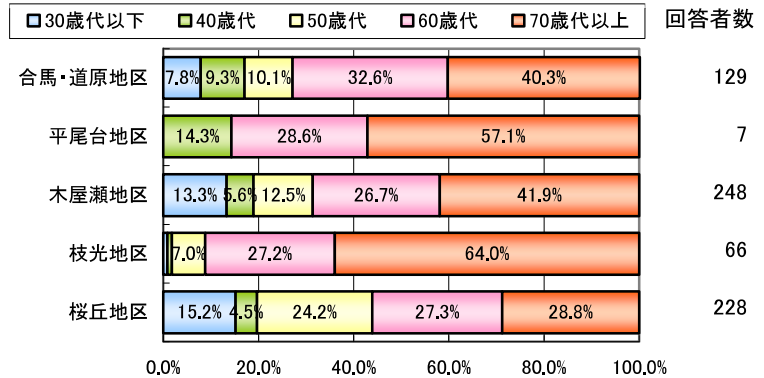
（４）おでかけ交通の現状

『高台地区や廃止路線地区で生活の足を確保する「おでかけ交通」』

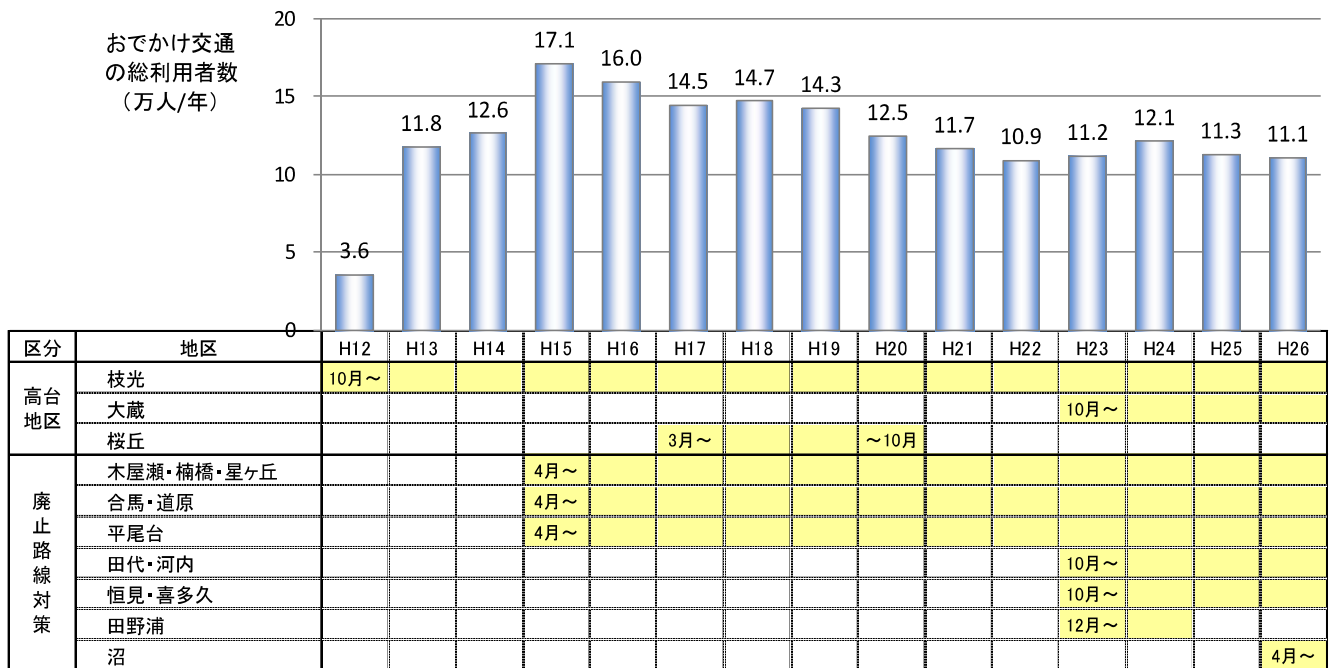
- ・「おでかけ交通」は、高台地区や廃止路線地区における生活の足を確保する役割を担っています。
- ・利用者数は、平成 22 年度までは減少傾向にありましたが、平成 23 年度以降は横ばいとなっています。

・「おでかけ交通」の利用者の大半は、高齢者です。

■高齢者中心のおでかけ交通



■おでかけ交通の利用者数の推移



「おでかけ交通の概要」

- ・高齢化社会が進むなか、高台など道路幅が狭くてバスが通りにくく、公共交通サービスが十分に行き届いていない地区が存在し、また利用者が少ないバス路線の廃止により、外出することが難しい地区が増えてきています。そこで現在、市内の8つの地区で「おでかけ交通（※）」を実施しています。

【実施地区】

- 高台地区：枝光地区、大蔵地区
- 廃止路線対策：木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区、合馬・道原地区、平尾台地区、田代・河内地区、恒見・喜多久地区、沼地区

※「おでかけ交通」とは、高台地区や廃止路線地区において、地域住民の皆さん自らが、おでかけ時の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者と市の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するものです。

(5) 公共交通の利便性に対する市民の意識

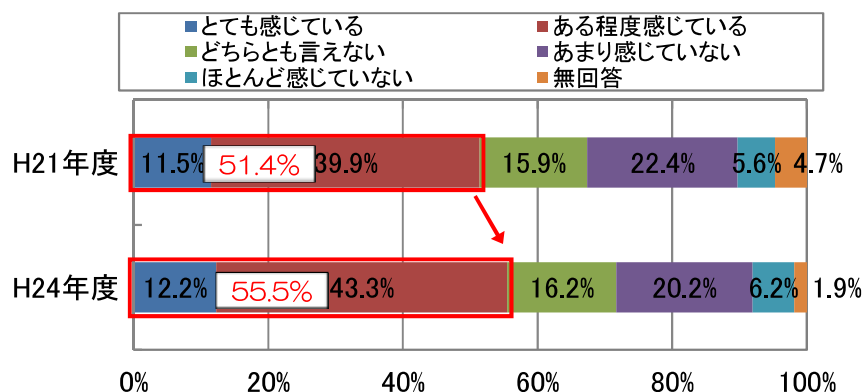
『市民の半数が公共交通での移動に満足、

一方で駅やバス停等の施設までの距離が長いことが不便と感じる市民意識が増加』

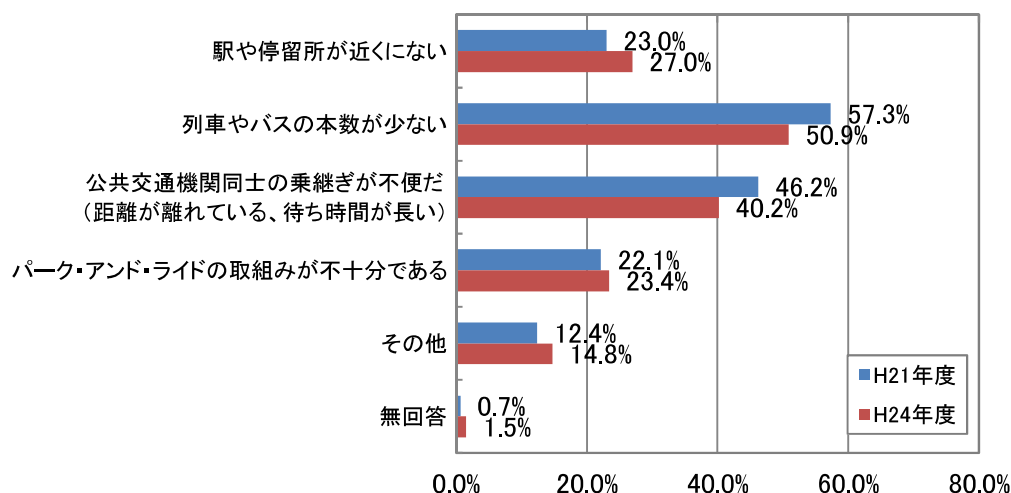
- 市民意識アンケートによると、公共交通での移動は便利であると感じる市民が半数を超え、その満足度も向上しています。
- 一方で、不便と感じる理由は、バス停や駅までの距離が長いという意見が高くなっています。

平成 21 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,618 票、有効回答率 53.9%
平成 24 年度調査：市内居住 20 才以上の 3,000 人対象に調査
有効回答数 1,488 票、有効回答率 49.6%

■問) 公共交通の利便性に対する市民の満足度



■問) 公共交通での移動が不便であると感じる理由



資料：市民意識調査(新しいまちづくりによる市民満足度等について)(平成21年度実施)
市民及び企業における市政満足度等調査(平成24年度実施)