

第2章

地域公共交通を 取り巻く現状



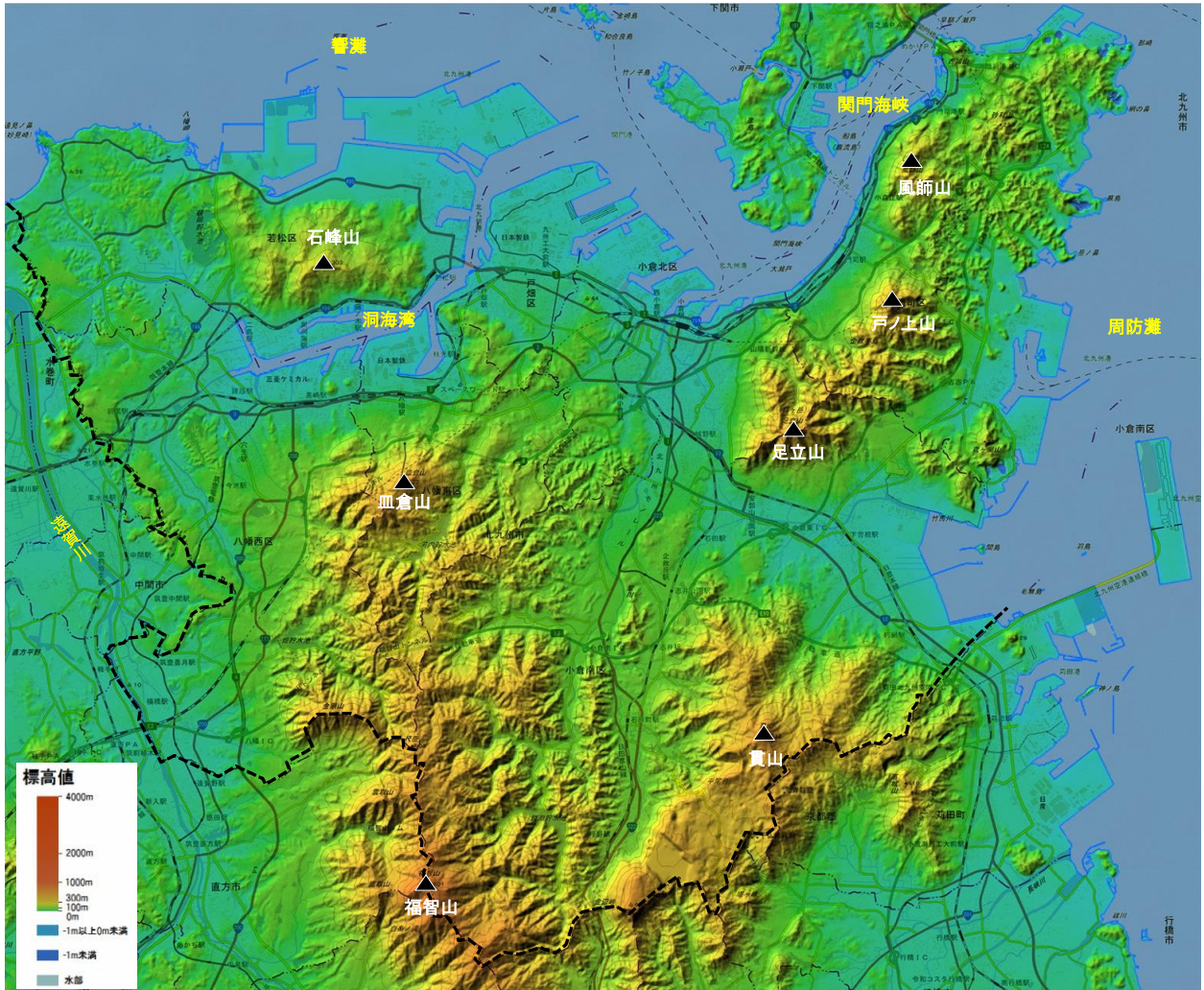
第2章 地域公共交通を取り巻く現状

2-1. 北九州市の概況

(1)地勢・位置

本市は、九州の最北端に位置し、関門海峡を挟み本州との玄関口に位置します。

山々の麓に広がる平野部は、北部の臨海部に沿って東西に帯状に広がるほか、周防灘沿いや遠賀河流域などに平野部が広がっています。



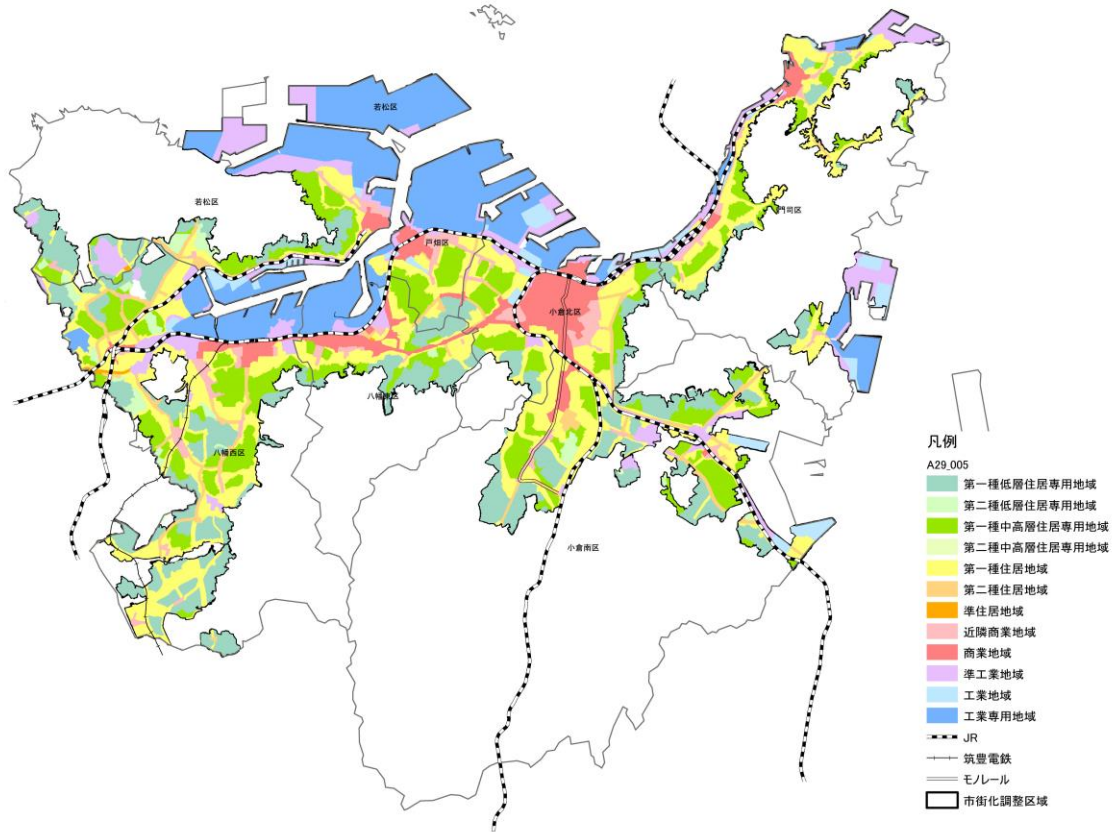
出典：地理院地図「色別標高図」を基に作成

《北九州市の地形概況》

(2)土地利用

本市の市域面積は令和元年現在、約 492 k m² で、平野部を中心とした東西に長い高密度な市街地が形成されており、市街化区域は約 204 k m² で市域面積の約 42%を占めています。用途地域は住居系 58.8%、商業系 9.6%、工業系 31.6%(うち、工業専用地域 19.0%)で構成されています。

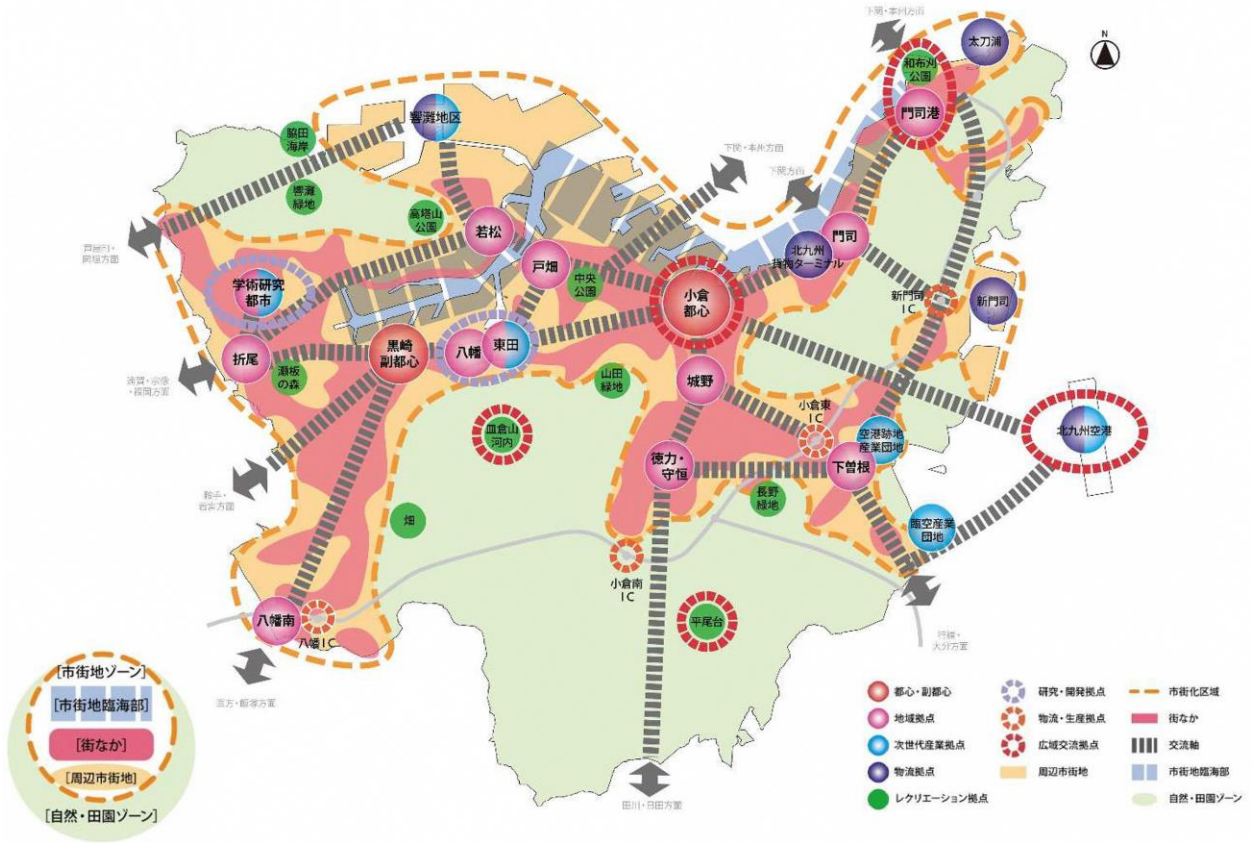
市街地の後背となる小倉南区南部や若松区西部、八幡西区南部などでは、田畑が広がり、その背後に山林が広がっています。工業系用地は、洞海湾及び響灘の埋立地を中心に集積しています。



出典：国土交通省 国土数値情報 用途地域(令和元年)

《土地利用の実態(用途地域等指定状況)》

「北九州市都市計画マスタープラン」では、都市構造形成の基本方針として、「集約型の都市構造の形成」、「階層構造の拠点形成」、「交通網ストックを活かした交通軸形成」を掲げ、コンパクトなまちづくりを推進しています。



出典：北九州市都市計画マスタープラン(H30.3改訂)

《北九州市の都市空間形成の基本方向図(将来都市構造図)》

2-2. 交通手段と公共交通ネットワークの現状

本市には、JR、モノレール、筑豊電鉄、路線バスなどの様々な公共交通があり、さらに、エアポートバス、渡船、シェアサイクルなどの交通手段も存在します。

本市の公共交通の特徴として、都市部と郊外部の移動を担う北九州モノレールや筑豊電鉄、公共交通空白地域の交通を担う「おでかけ交通」が挙げられ、公共交通が市域全体に網羅されており効率的に移動できる環境にあります。

■北九州市内の主な公共交通

公共交通手段	役割
大量輸送	市内の主要地点を結ぶ都市内移動と、市外や他県などの広域移動を担う
	軌道(北九州モノレール)
	鉄道(筑豊電鉄)
中量輸送	鉄道駅等の結節点と接続し、市内の拠点をつなぐ。地域と幹線を結ぶ日常生活路線を担う
少量輸送	地域内を結び日常生活路線を担う
	おでかけ交通 (ジャンボタクシー・セダンタクシー)
個別輸送	個別需要に対応した移動を担う



《JR九州》



《北九州モノレール》



《筑豊電鉄》



《西鉄バス》



《北九州市営バス》



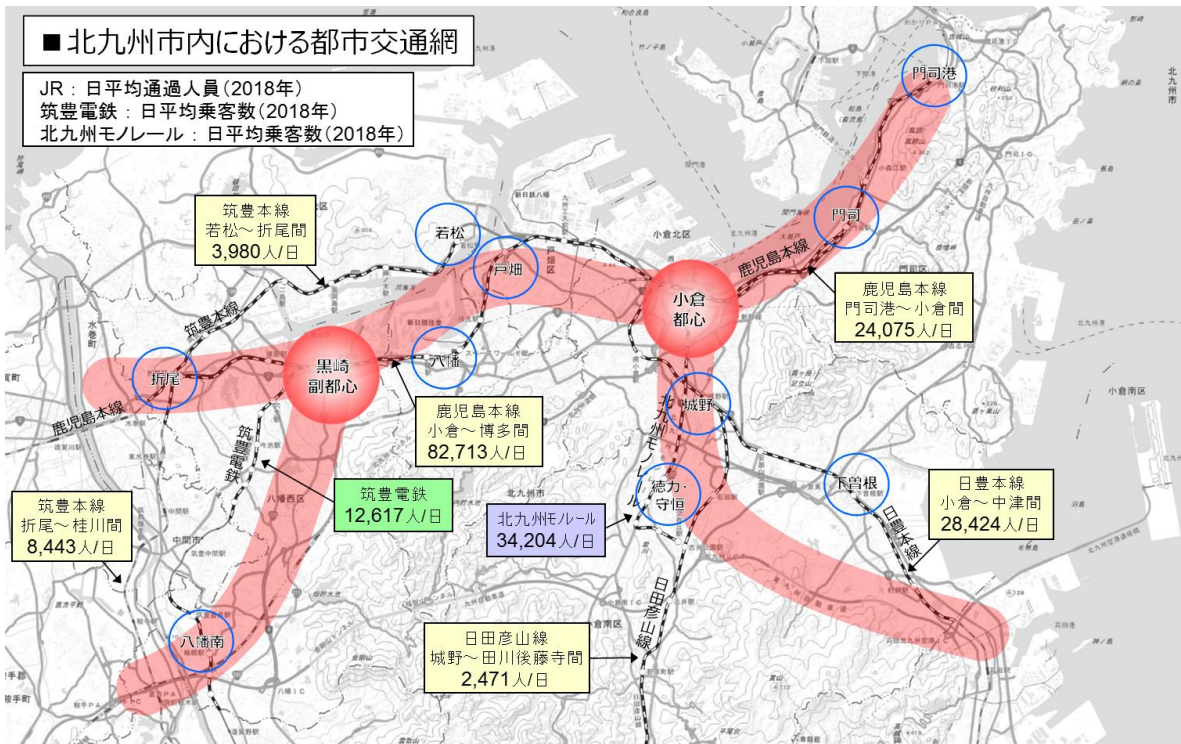
《おでかけ交通》

■北九州市内におけるその他の交通機関・交通手段

渡船(関門連絡船、若戸航路、小倉航路)	関門海峡、洞海湾などの海上交通を担う
その他送迎バス	商業施設・学校・病院・福祉施設等の利用者に限定した移動を担う
福祉送迎サービス、福祉有償運送	高齢者や障害者を対象とした移動を担う
シェアサイクル など	都市内の短い区間・エリアの移動を担う

■北九州市の公共交通ネットワーク

小倉都心と黒崎副都心を中心に、鉄道やモノレールが伸び、生活支援拠点とを結ぶ“π（パイ）”型の公共交通ネットワークが形成されています。



■北九州市内の公共交通マップ



2-3. 人口動態

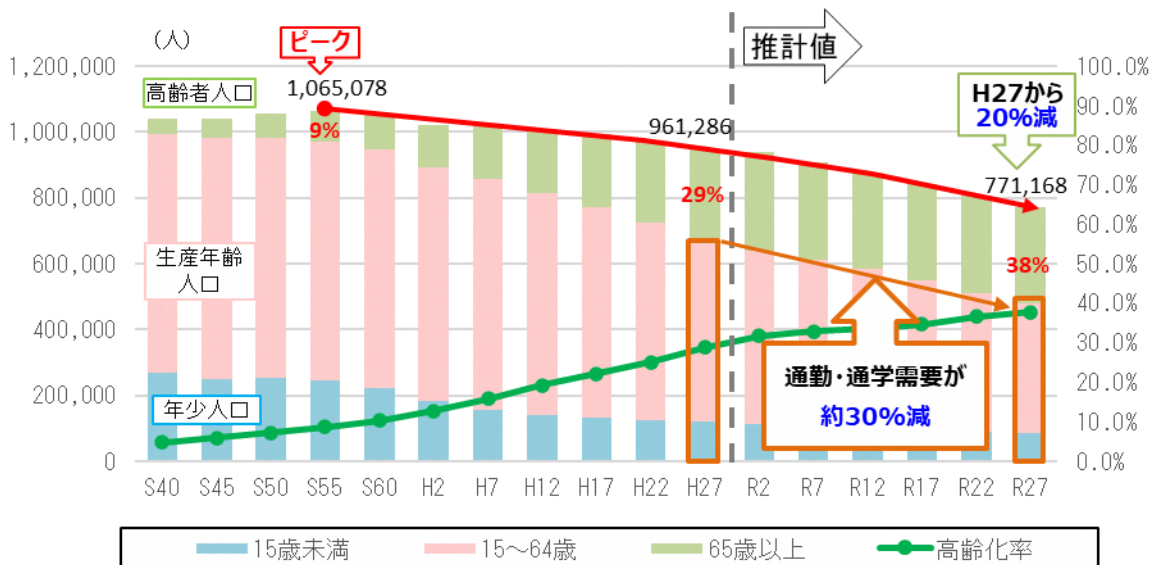
(1)人口推移・高齢化

- ・本市の人口は約96万人(平成27年, 2015年)で、昭和55年(1980年)を境に減少しており、令和27年(2045年)には約77万人となり、現況人口の約80%になると推計されています。
- ・高齢者(65歳以上)人口の占める割合は年々増加しており、平成27年(2015年)の約29%から令和27年(2045年)では約38%に増加すると見込まれています。
- ・一方、65歳未満の人口は、平成27年(2015年)の約67万人から令和27年(2045年)には約48万人となり、通勤・通学需要が約30%減少すると推計されています。



人口減少と高齢化の進展、通勤・通学需要の減少

■人口推移と高齢化率の推移



出典:総務省 国勢調査(S40~H27)、
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30年3月推計)(R2~R27)

※令和2年度国勢調査の人口等基本集計結果(令和3年12月1日公表)
(構成比)

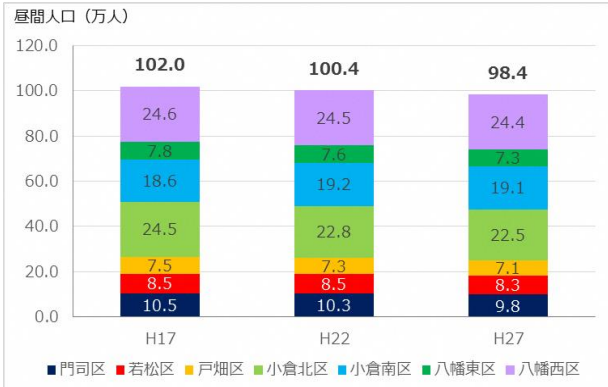
○総人口	939,029人
➤年少人口(15歳未満)	109,590人(12.2%)
➤生産年齢人口(15~64歳)	503,800人(56.0%)
➤高齢者人口(65歳以上)	286,177人(31.8%)

(2) 昼間人口・人口集中地区(DID)の推移

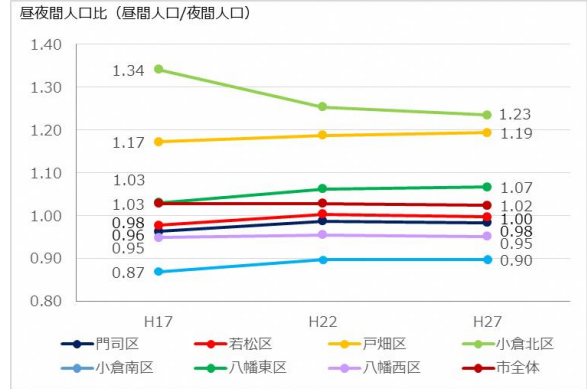
- 本市の昼間人口は各区において減少しています。小倉北区や戸畑区、八幡東区は、昼間人口が夜間人口を上回っている状況です。
- 人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年(1965年)から平成27年(2015年)の間で、約1.6倍に増加しています。一方で、人口減少に伴い DID地区内の人口密度は約91人/haから約55人/haに低下しています。

KEYWORD 人口集中地区の拡大と低密度化

■ 区別昼間人口の推移

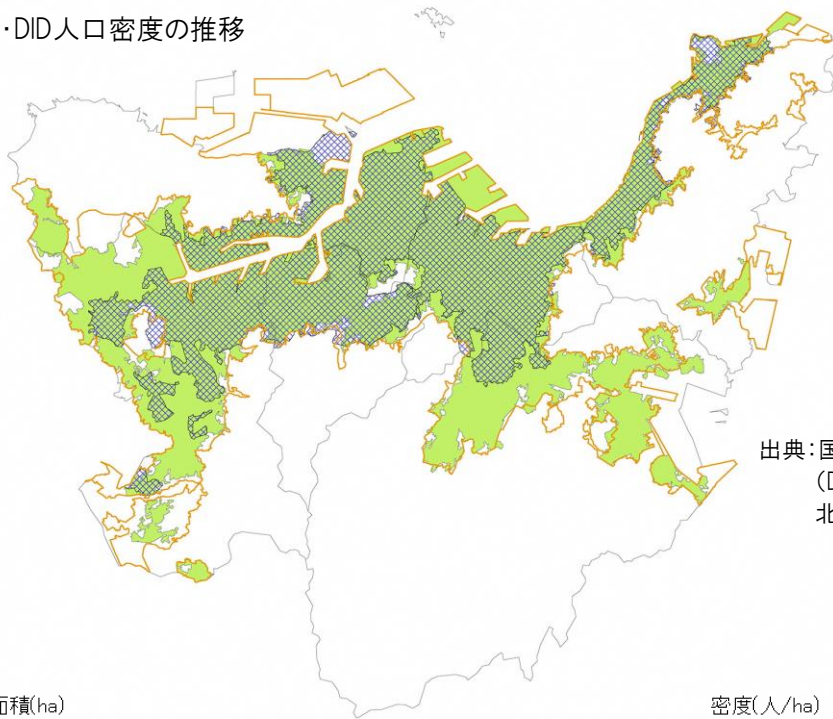


■ 区別昼夜間人口比の推移

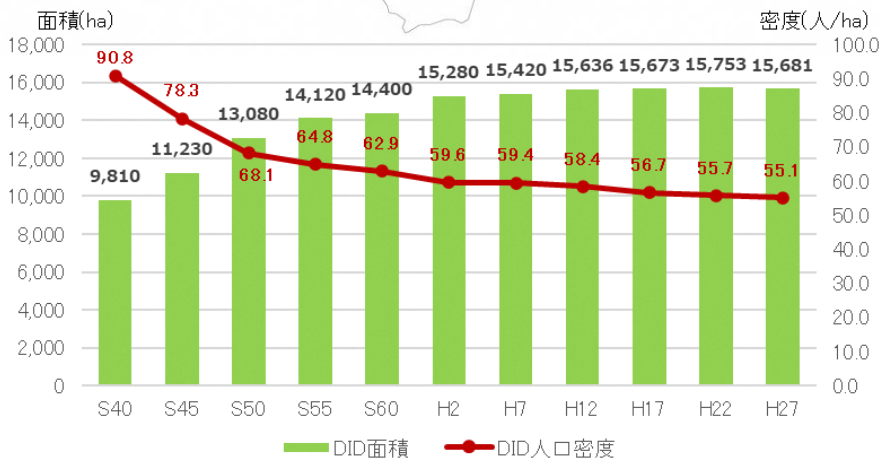


出典: 国勢調査

■ 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)」を基に北九州市にて作成



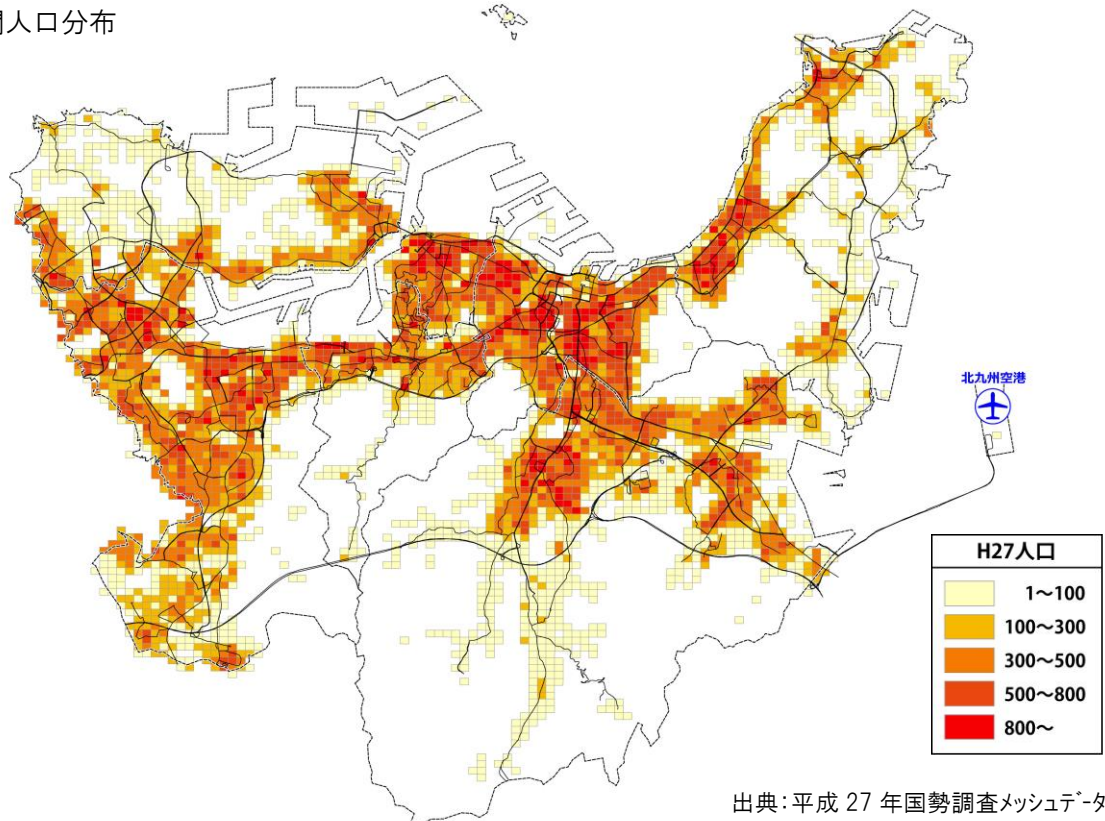
出典: 国勢調査

(3)夜間人口分布と高齢者人口分布

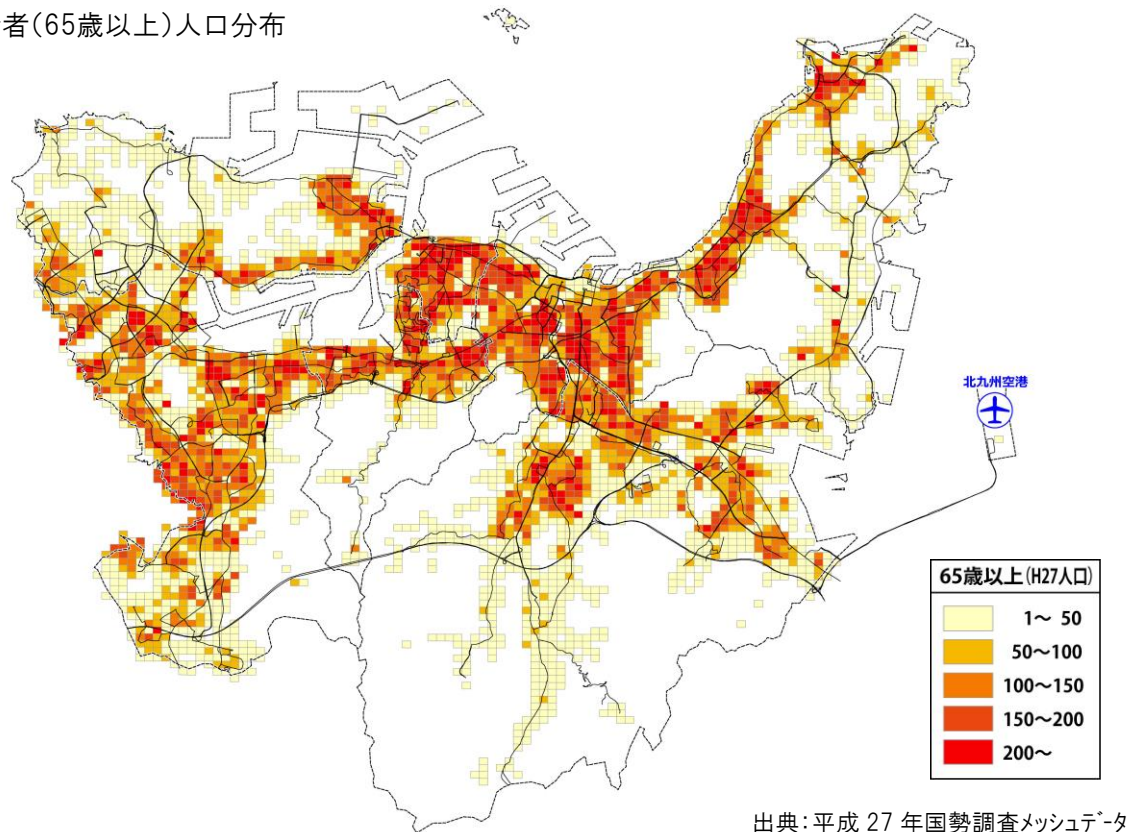
- ・本市の夜間人口は、門司から小倉、戸畑、八幡、黒崎、折尾に至る鉄道駅沿線やモノレール沿線などの公共交通の沿線に集中しています。
- ・高齢者(65歳以上)の人口分布も、夜間人口と同様な分布となっています。

KEYWORD 公共交通沿線に人口が集中

■夜間人口分布



■高齢者(65歳以上)人口分布



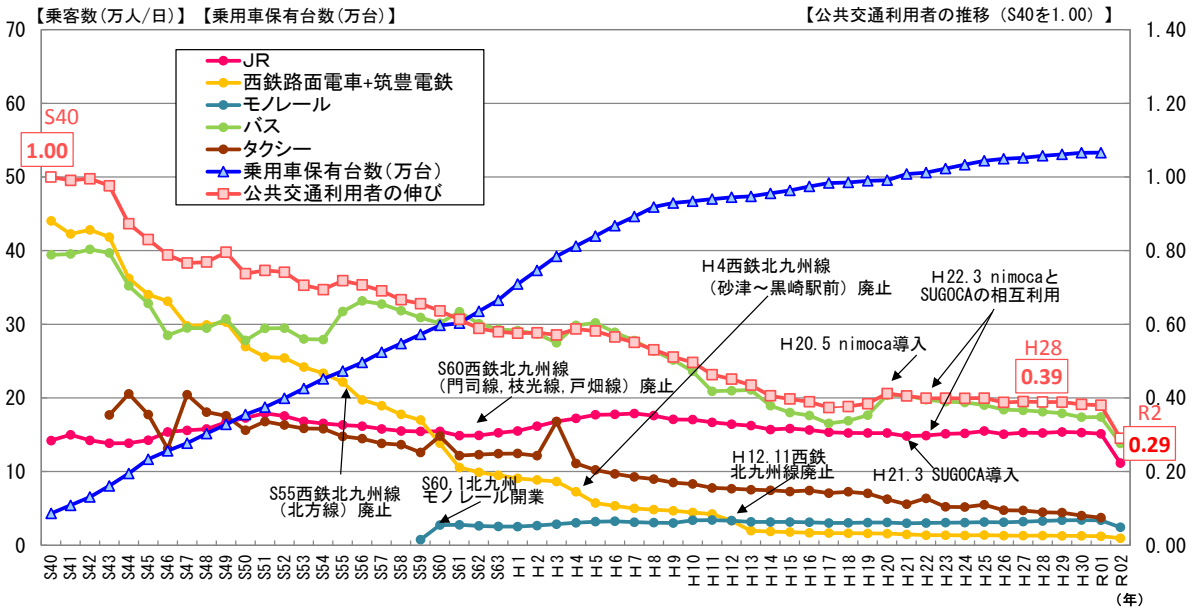
2-4. 公共交通の利用状況

(1) 公共交通利用者の推移

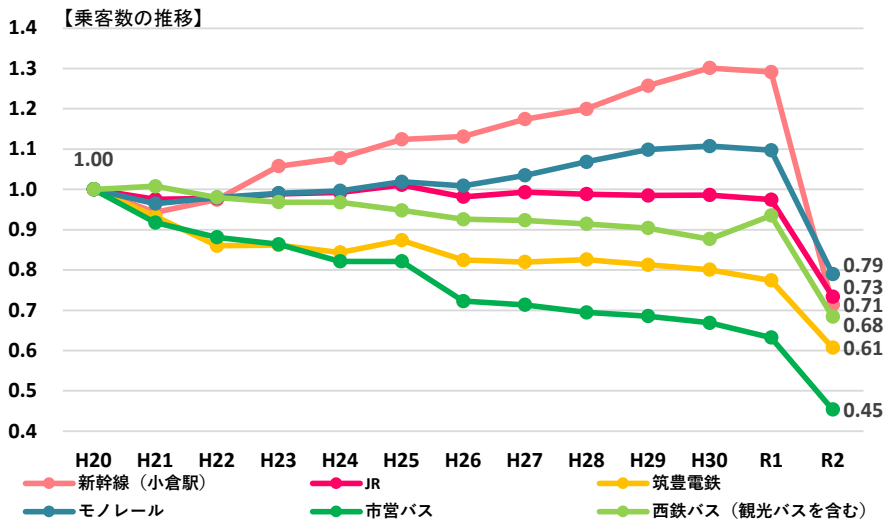
- 本市における公共交通利用者は、昭和40年代前半から右肩下がり減少してきました。平成20年(2008年)以降はICカードの導入などにより、公共交通利用者の減少は下げ止まり横ばいで推移していましたが、令和2年(2020年)は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少しています。
- 令和2年(2020年)の利用者数を除き、交通機関別にみると、平成20年(2008年)以降は、新幹線やモノレールの利用者は増加傾向にありますが、一部の公共交通機関で利用者の減少が顕著となっています。

KEYWORD 公共交通利用者の減少

公共交通利用者数の推移



各公共交通利用者の伸び(平成20年(2008年)~令和2年(2020年))



出典:北九州市統計年鑑(各事業者調べ)

●JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計(含む新幹線小倉駅) ●自動車は乗用車と軽自動車の合計

●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス

●公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出

※データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記しています。

※JRはH29は未取得のためH28とH30の平均値、H30、R1は上位300駅の乗客数のみ(新幹線小倉駅はデータ有)を表記しています。

※タクシーはR01データ未取得のため、前年値を記載しています。

(2) 鉄軌道の利用状況

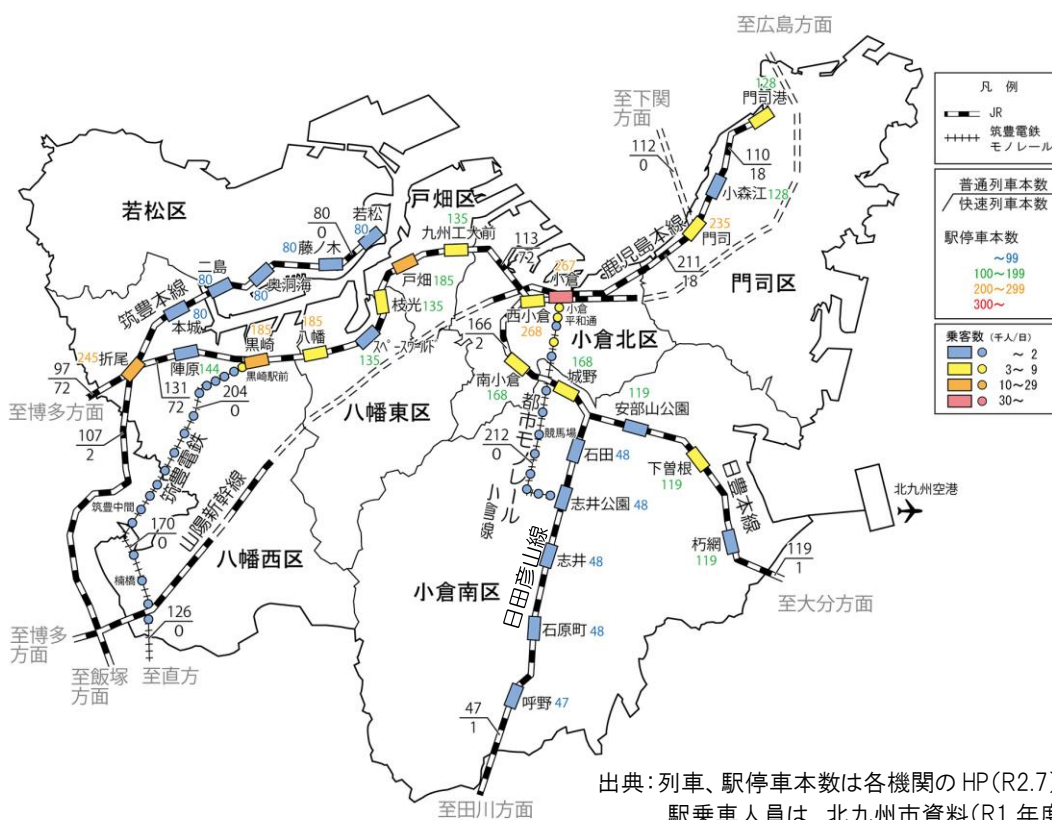
① 鉄軌道ネットワークの現状

- 本市の鉄道網は、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、JR と合わせて駅の数が多く、充実した鉄軌道ネットワークを形成しています。
- 市内の鉄道駅の中で、JR 小倉駅(2 位)や折尾駅(6 位)、黒崎駅(8 位)、戸畑駅(16 位)が、九州で利用者の多い JR 駅上位 20 位以内にランキング(2019 年実績)されています。

■ 市内の鉄道駅状況

鉄(軌)道駅数	人口当り駅数 (箇所/万人)	面積当り駅数 (箇所/km ²)	人口 (人)	面積 (km ²)
55	0.57	0.11	961,286	491.95

出典: 人口及び面積は平成27年国勢調査(鉄道駅数には新幹線駅を含まず)



■ JR九州管内駅別乗車人員令和元年(2019年)ランキング(上位20位まで)

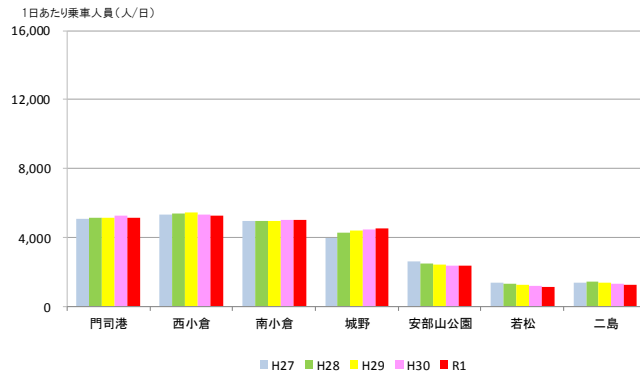
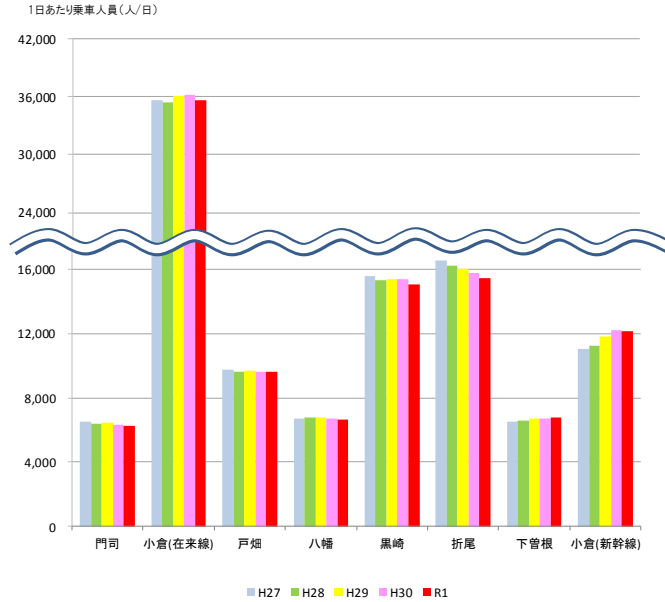
順位	駅名	線名	乗車人員 (人/日)	順位	駅名	線名	乗車人員 (人/日)
1	博多	鹿児島本線	126,627	11	佐賀	長崎本線	12,348
2	小倉	鹿児島本線	35,636	12	福工大前	鹿児島本線	11,552
3	鹿児島中央	鹿児島本線	20,271	13	南福岡	鹿児島本線	10,389
4	大分	日豊本線	18,660	14	長崎	長崎本線	9,699
5	熊本	鹿児島本線	15,441	15	九大学研都市	筑肥線	9,660
6	折尾	鹿児島本線	15,428	16	戸畑	鹿児島本線	9,622
7	吉塚	鹿児島本線	15,206	17	福岡	鹿児島本線	9,148
8	黒崎	鹿児島本線	15,076	18	竹下	鹿児島本線	8,693
9	千早	鹿児島本線	12,865	19	赤間	鹿児島本線	8,659
10	香椎	鹿児島本線	12,799	20	大野城	鹿児島本線	8,370

出典: JR九州資料

② JR 駅別乗車人員の推移

・本市の主な JR 駅における駅別乗車人員は、JR 小倉駅が最多で新幹線利用とあわせて、一日に約 5 万人が利用しています。(令和元年(2019 年)実績)

■市内の主なJR駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)

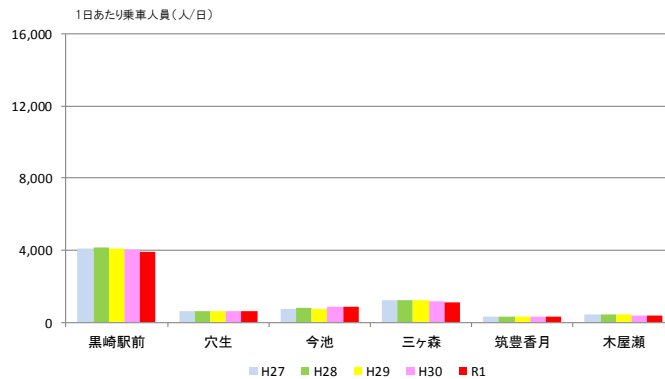


出典:北九州市統計年鑑、JR九州資料

③ 筑豊電鉄駅別乗車人員の推移

・本市の筑豊電鉄の主な駅別乗車人員は、黒崎駅前が最も多く約 4 千人が利用しています。(令和元年(2019 年)実績)

■主な駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)

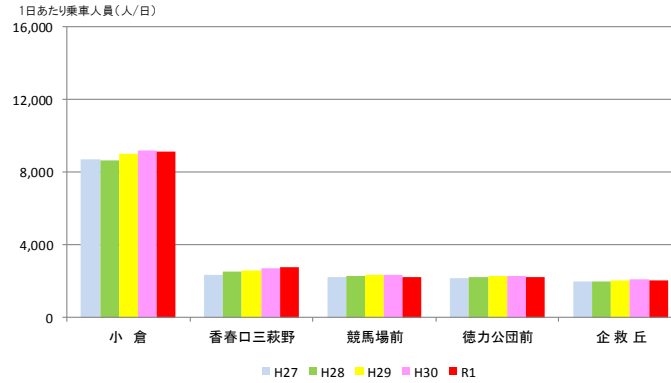


出典:北九州市調べ

④北九州モノレール利用者の推移

・北九州モノレールの主な駅別の乗車人員は、小倉駅が最も多く約9千人が利用しています。また、その他の駅では約2千人程度の利用で推移しています。(令和元年(2019年)実績)

■主な駅における乗車人員の推移(平成27年～令和元年)



出典：北九州市統計年鑑

【参考】全国の主なモノレール・新交通システムとの比較 令和元年(2019年)実績

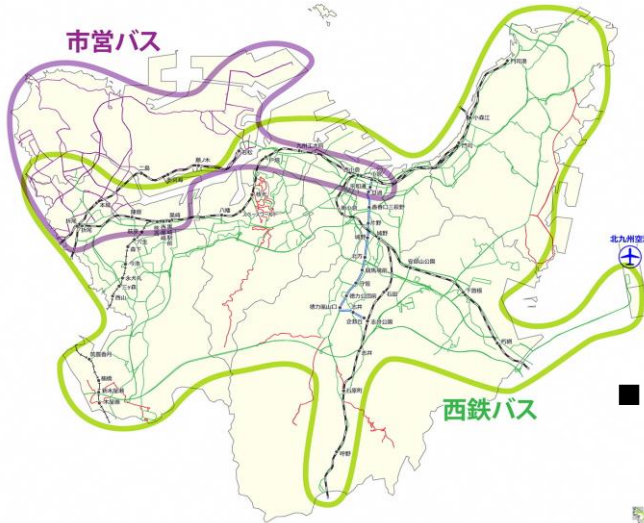
区分	主な路線	営業キロ(km)	kmあたり輸送人員(千人/年)	一日あたり輸送人員(人/日)
モノレール	東京モノレール	17.8	6,363	310,300
	多摩都市モノレール	16.0	3,281	143,438
	大阪モノレール	21.2	2,327	134,787
	沖縄都市モノレール(ゆいレール)	17.0	1,162	55,766
	千葉都市モノレール	15.2	1,277	53,181
	北九州モノレール	8.8	1,409	33,976
新交通	広島新交通(アストラムライン)	18.4	1,302	65,612
	横浜シーサイドライン	10.8	1,767	52,661

出典：営業キロ及び輸送人員は、各路線のHPより引用

(3)路線バスの利用状況

- 本市の路線バスは、北西部の若松区及び八幡西区を中心とした市営バスと、その他の市域全域を網羅する西鉄バスの運行エリアに分かれ、一部では重複して運行されている路線もあります。
- バス運行本数は、J R鹿児島本線沿線駅を中心とした系統や旧市内電車通りで多くなっています。
- 西鉄バスの利用者は年々減少傾向にあり、市営バス利用者については、減少傾向が顕著となっています。

■市内バス事業者の概ねの営業エリア



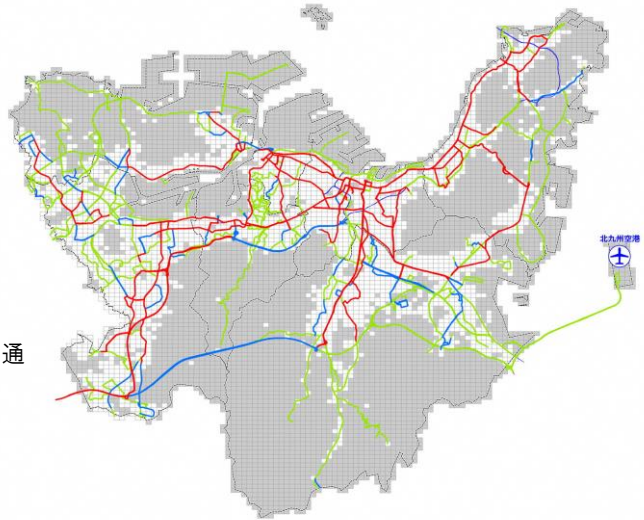
凡例 (公共交通)		
バス	西鉄バス	
	市営バス	
	おでかけ交通	
鉄軌道	J R	
	筑豊電鉄	
	モルレル	

出典:北九州市公共交通マップに基づき作成

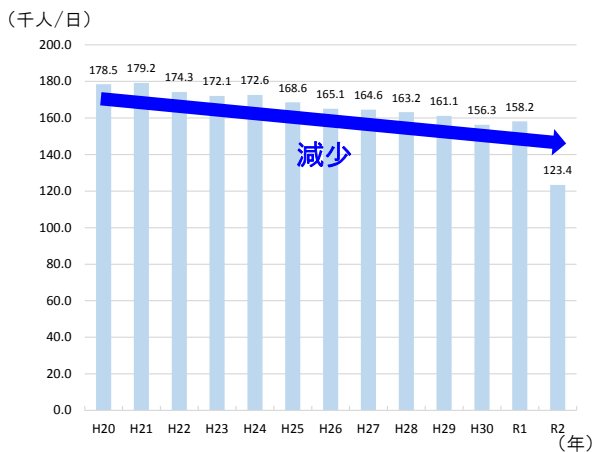
■北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図

H27居住人口	バス路線	路線バス運行間隔
		概ね1~15分間隔
		概ね16~30分間隔
		概ね31分以上間隔

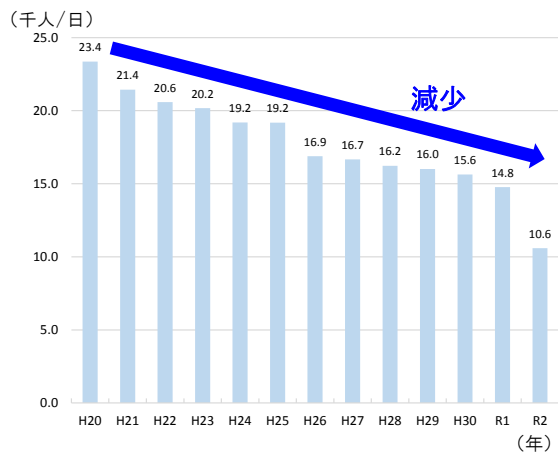
出典:バス路線;第5回北部九州PT調査に用いた公共交通データ(ナビタイム社作成)を基に作成
人口:H27国勢調査人口メッシュデータ



■西鉄バス利用者の推移



■市営バス利用者の推移



出典:北九州市調べ

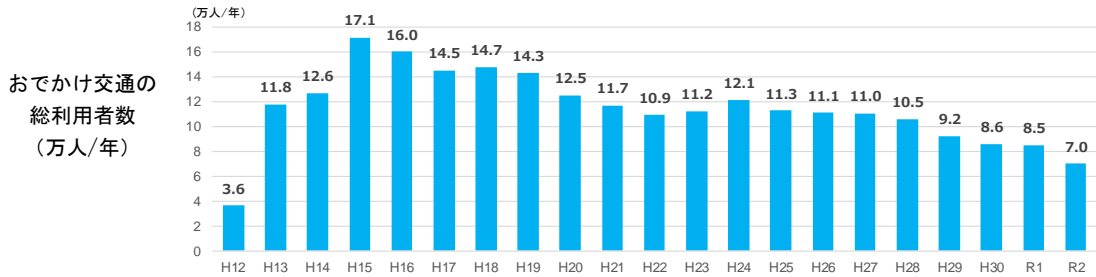
(4)おでかけ交通の利用状況

- 本市では、平成12年(2000年)より、一定の人口が集積する公共交通空白地域(※)の生活交通を確保するために、商店街や病院など、日常生活に欠かせない場所へジャンボタクシーなどを運行する「おでかけ交通(定路線型)」事業を行っています。【市内7地区】
- また、平成30年(2018年)より、定路線型のおでかけ交通で対応が困難な需要が小さな地域を対象に、自宅から最寄り駅やバス停、生活拠点まで、事前予約制のセダntaxiを運行する「おでかけ交通(自由経路型)」事業を行っています。【市内2地区】
- 「おでかけ交通」を利用する年齢層は60歳以上が約7割~9割を占め、利用者は年々減少傾向にあります。

KEYWORD 利用者は年々減少傾向

※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

■「おでかけ交通」総利用者数の推移

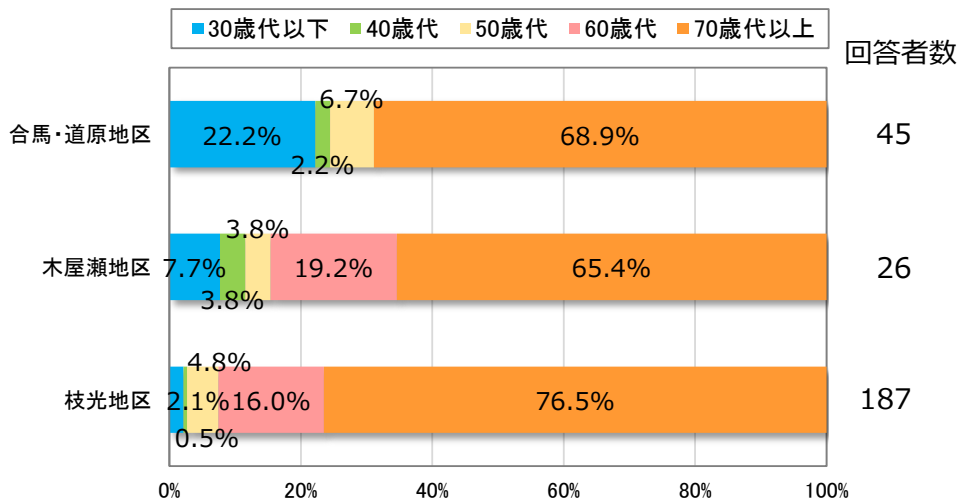


■「おでかけ交通」の運行地区

区分	地区	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
高台地区	枝光																					
	大蔵																					
廃止路線対策	木屋瀬・楠橋・星ヶ丘																					
	合馬・道原																					
	平尾台																					
	田代・河内																					
	桜丘																					
試験運行	恒見・喜多久																					
	田野浦																					
自由経路型	沼																					
	戸畑																					
	高尾																					
	古前																					
	南丘																					
	志井																					

出典:北九州市調べ

■「おでかけ交通」利用の年齢層



出典:北九州市調べ(利用者を対象としたR2アンケートより)

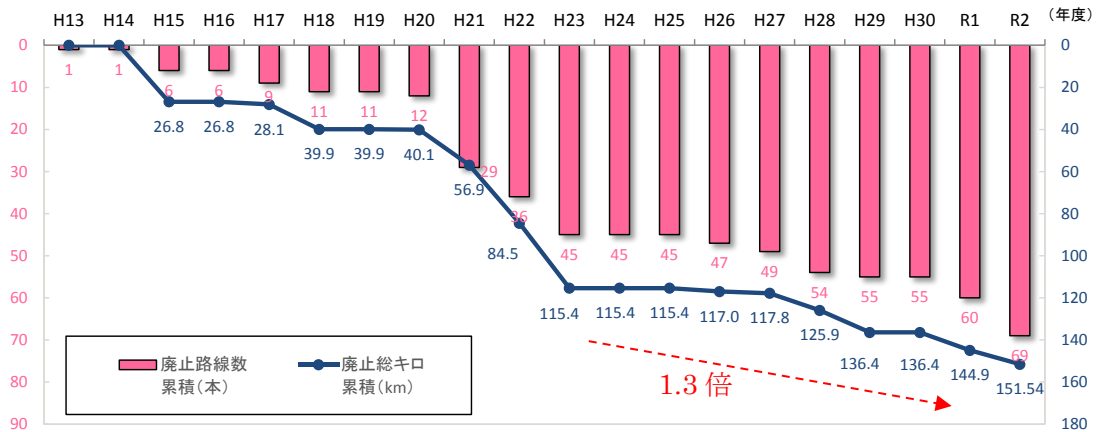
2-5. 公共交通空白地域の拡大

- ・本市のバス路線は、平成13年(2001年)から現在までに69路線(約152km)が廃止されています。さらに、この10年間で、廃止路線延長が1.3倍に増加しています。
- ・郊外部には、鉄道駅やバス停から離れている公共交通空白地域が点在しています。



需要が少ない地域における路線廃止・減便の進行

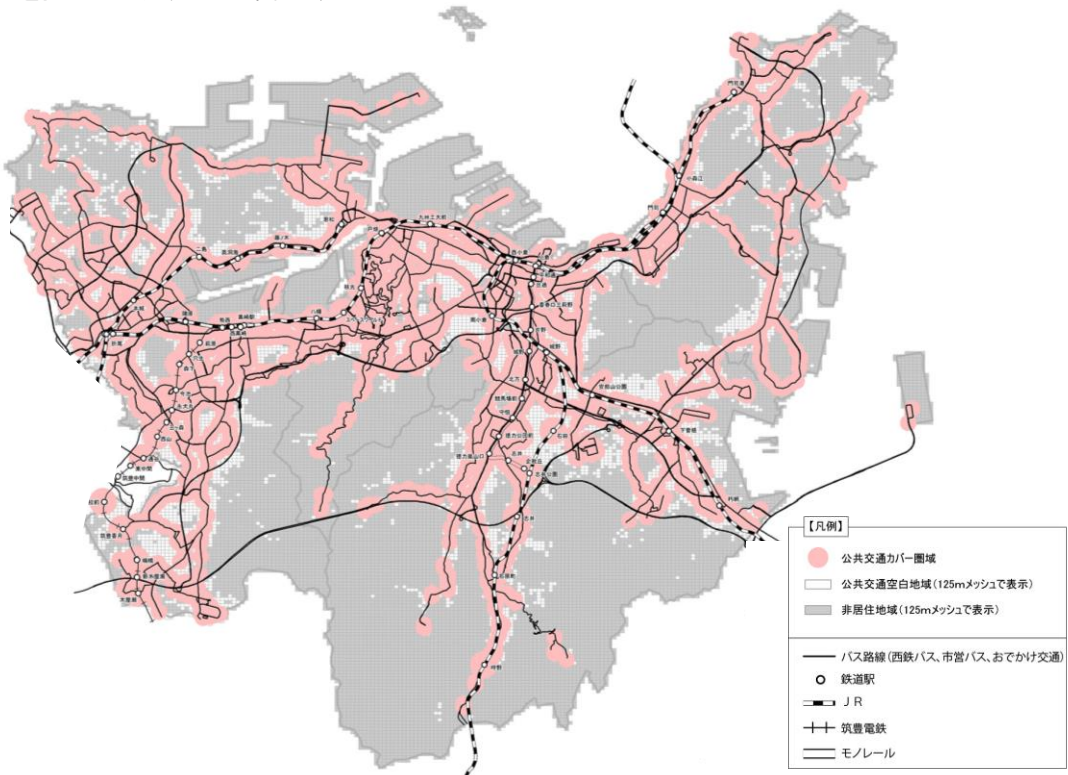
■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



廃止路線数
累積(本)

廃止総キロ
累積(km)
出典:北九州市調べ

■連担した公共交通空白地域



※公共交通空白地域:鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域

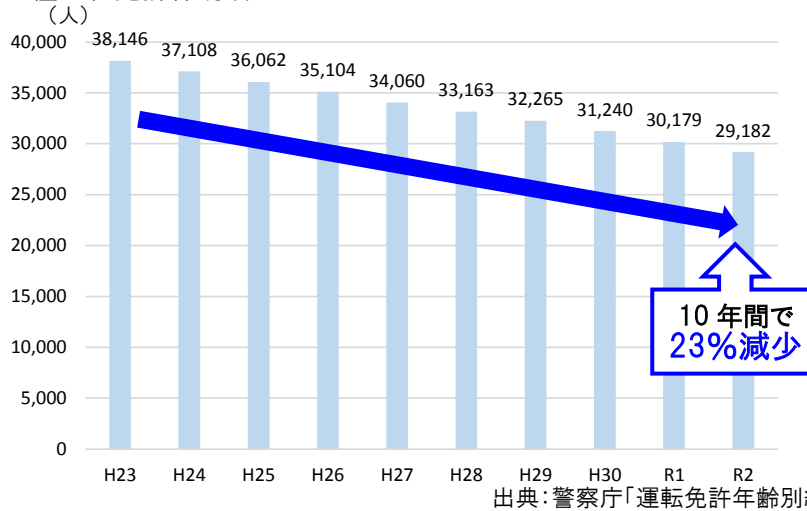
2-6. 乗務員の高齢化

- 福岡県における大型自動車第二種運転免許保有者は減少傾向にあり、この10年間で23%減少しています。
- 免許保有者のうち、約60%が60歳以上です。
- 運転者の確保が難しいこともあり、実際に60歳以上の運転者が占めている割合は、市営バスが約40%、西鉄バスが約12%となっています。

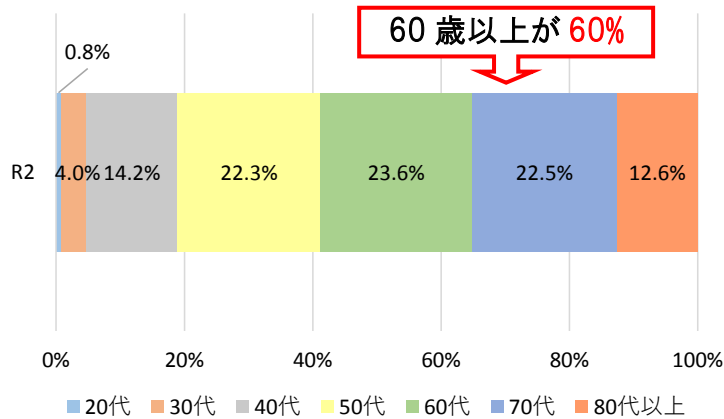


大型二種免許保有者の減少及び高齢化、バス乗務員の高齢化

■大型自動車第二種運転免許保有者



■大型自動車第二種免許保有者の年齢構成



■運転者数の年齢構成

<西鉄バス>

年齢	人数	構成
24～29歳	15	1.9%
30～39歳	67	8.4%
40～49歳	269	33.8%
50～59歳	349	43.8%
60～69歳	94	11.8%
70～72歳	2	0.3%
合計	796	100.0%

<北九州市営バス>

年齢	人数	構成
24～29歳	2	1.2%
30～39歳	11	6.7%
40～49歳	34	20.7%
50～59歳	52	31.7%
60～69歳	55	33.5%
70～72歳	10	6.1%
合計	164	100.0%

60歳以上 12%

60歳以上 40%

※2021年3月現在

出典：西鉄バス北九州資料より

出典：交通局あり方検討会資料より

2-7. 自動車利用の現状

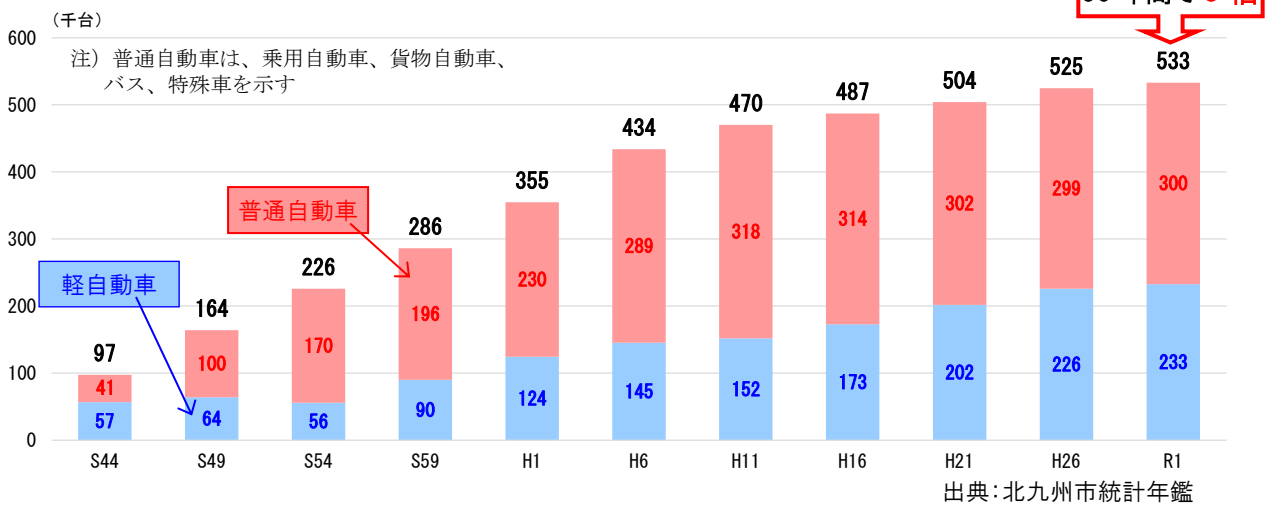
(1) 自動車保有の現状

① 自動車保有台数

- 本市における自動車保有台数は年々増加しており、昭和44年(1969年)から令和元年(2019年)の50年間で約5倍になっています。
- また、平成11年(1999年)以降、普通自動車台数は横ばい傾向ですが、軽自動車台数は顕著に増加しています。

KEYWORD 自動車保有台数の増加

■ 自動車保有台数の推移

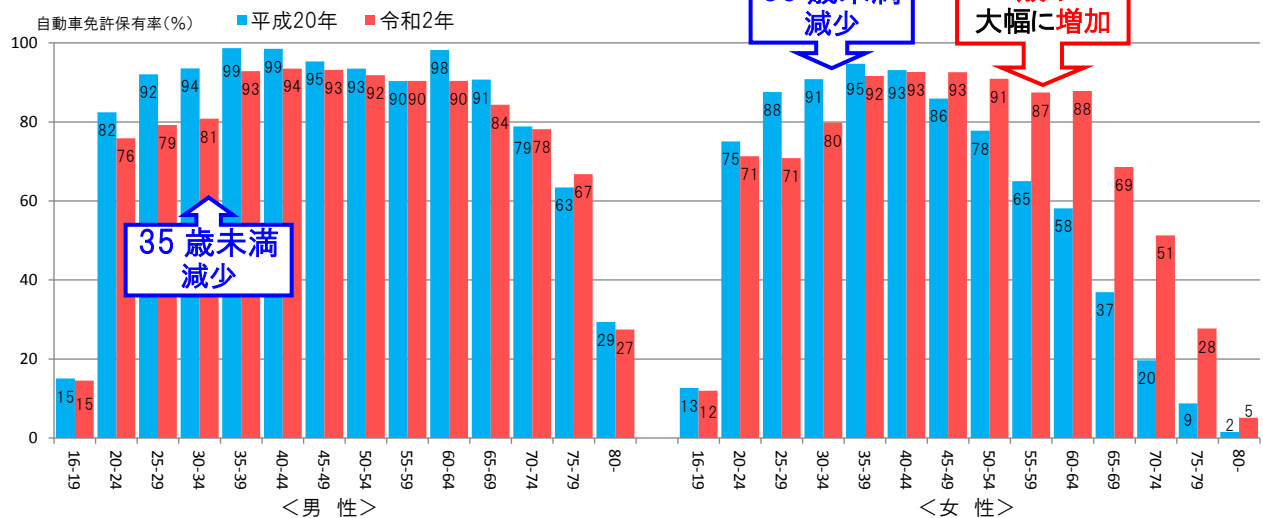


② 性別・年齢別での自動車運転免許保有率

- 福岡県における自動車運転免許保有率の変化(H20(2008年)→R2(2020年))は、男女ともに35歳未満は減少しており、年齢の高い世代で保有率の増加が見られます。
- 特に、45歳以上の女性の自動車免許保有率が、顕著に増えています。

KEYWORD 高齢女性の免許保有の増加、若者の免許保有の減少

■ 階層別自動車免許保有率の推移



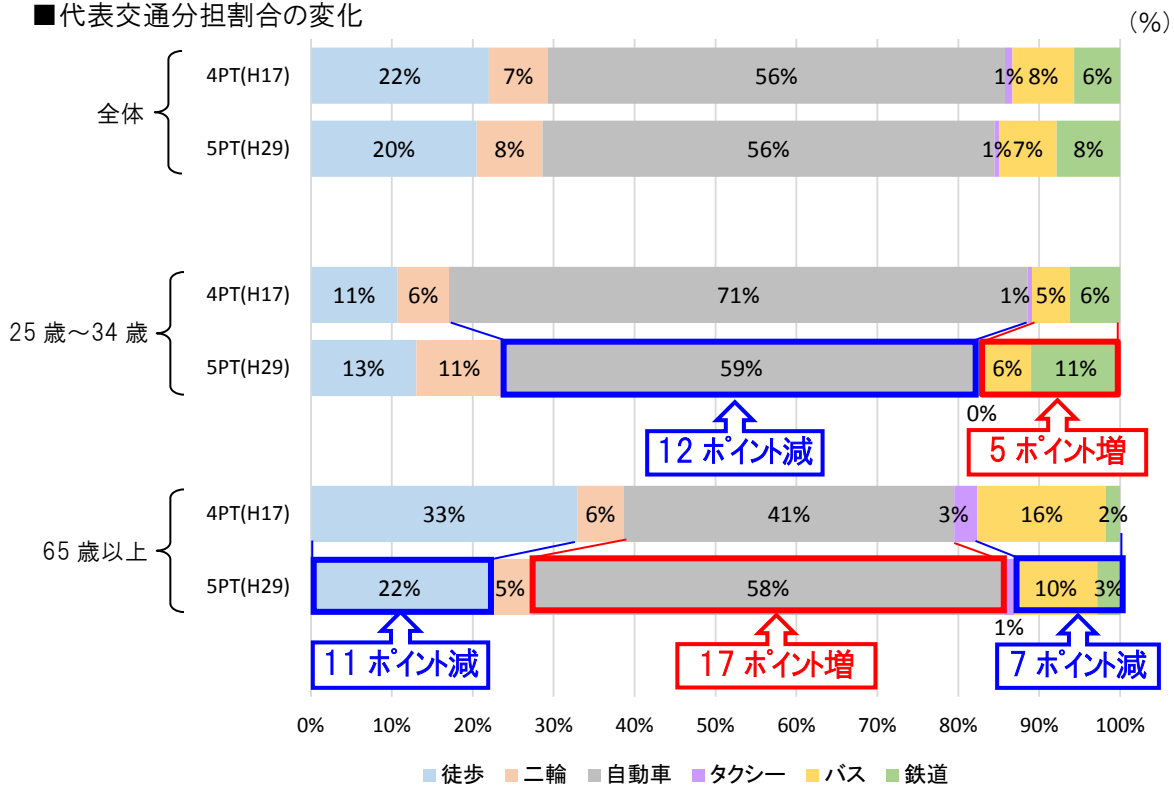
(2)交通分担割合の状況

- 本市の交通分担割合をみると、平成17年(2005年)、平成29年(2017年)ともに自動車分担割合が約60%を占めており、公共交通分担割合は20%を下回っていることから、自動車依存が高い状況にあります。
- 25歳～34歳の世代では、自動車分担割合が12ポイント減少し、公共交通分担割合が5ポイント増加しています。
- 一方65歳以上の高齢者は、自動車分担割合が17ポイント増加し、公共交通分担割合が7ポイント減少、徒歩割合が11ポイント減少しています。



高齢者の自動車分担割合の増加、若者の自動車分担割合の減少

■代表交通分担割合の変化



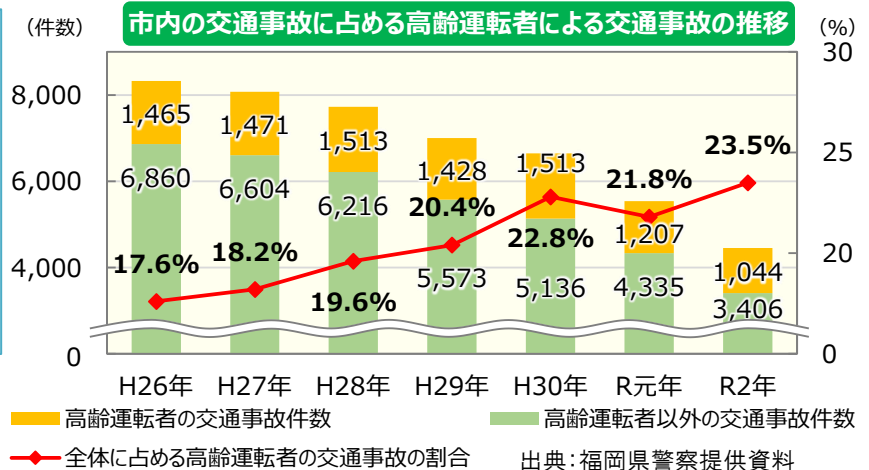
出典：第4回北部九州圏パーソントリップ調査(4PT、H17)
 第5回北部九州圏パーソントリップ調査(5PT、H29)
 ※北九州市居住者を対象とする

【参考】高齢運転者による交通事故の推移

- 市内で発生している交通事故は減少していますが、全体に占める高齢運転者の交通事故の割合は年々増加しています。



高齢者の交通事故発生割合の増加



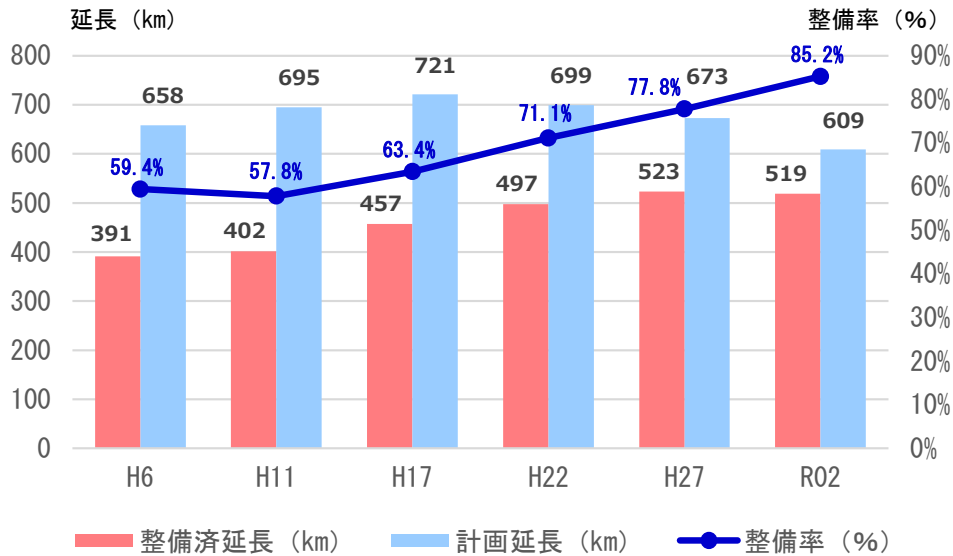
出典：福岡県警察提供資料
 ※高齢運転者：65歳以上の運転者

2-8. 道路交通の現状

(1) 都市計画道路の整備現状

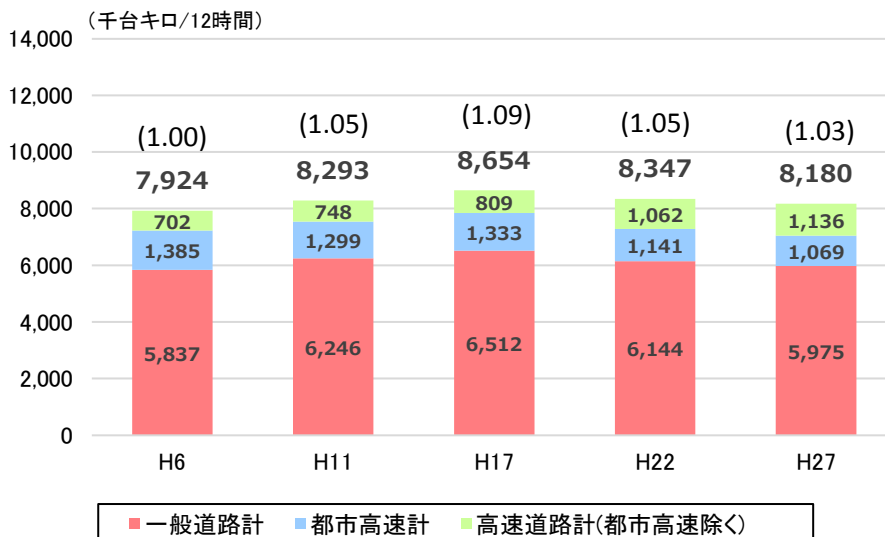
- 都市計画道路の整備延長は、平成11年（1999年）から平成27年（2015年）にかけて着実に増加していましたが、令和2年（2020年）は減少となっています。
- また、自動車走行台キロ（自動車台数×走行距離）は、平成17年（2005年）を境に減少に転じています。

■北九州市都市計画道路整備状況



出典：国土交通省都市計画現況調査
 ※データは調査実施年の年3月31日時点
 ※整備済延長とは、改良済延長と概成済延長の和

■北九州市内道路種別走行台キロの推移



出典：道路交通センサス

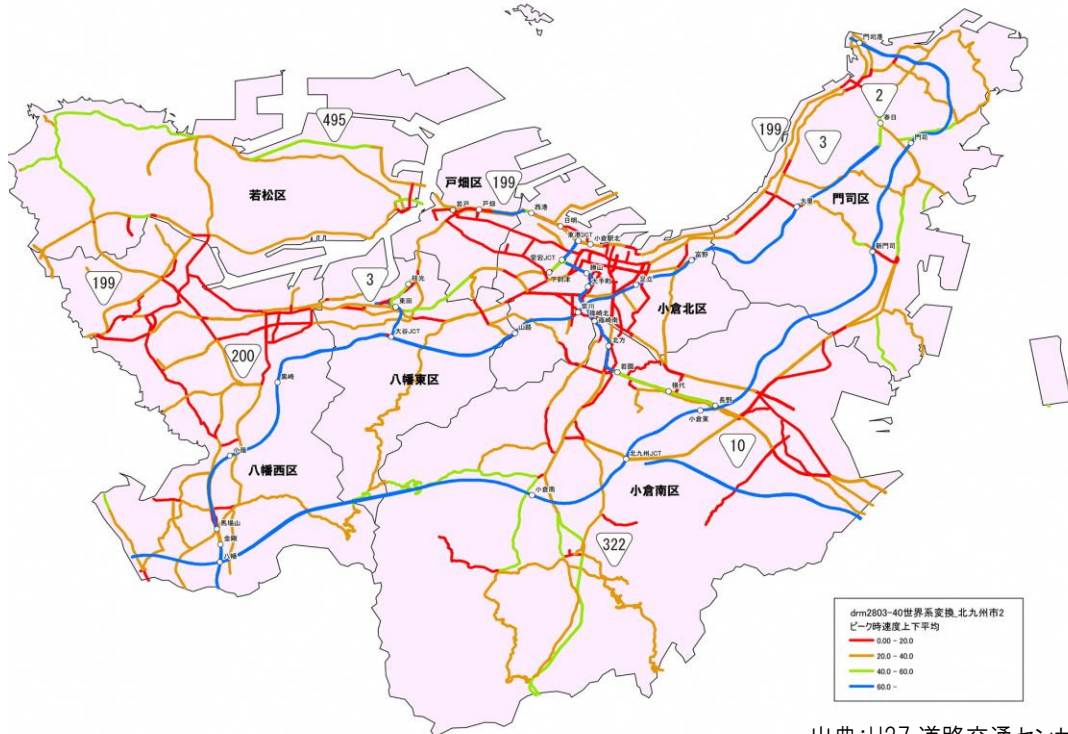
(2)道路の混雑状況

・一般道の走行速度の状況は、小倉都心部や黒崎周辺、小倉南区等の国道や主な市道を中心に、ピーク時において速度低下が発生しており、主要渋滞箇所も同様に点在しています。



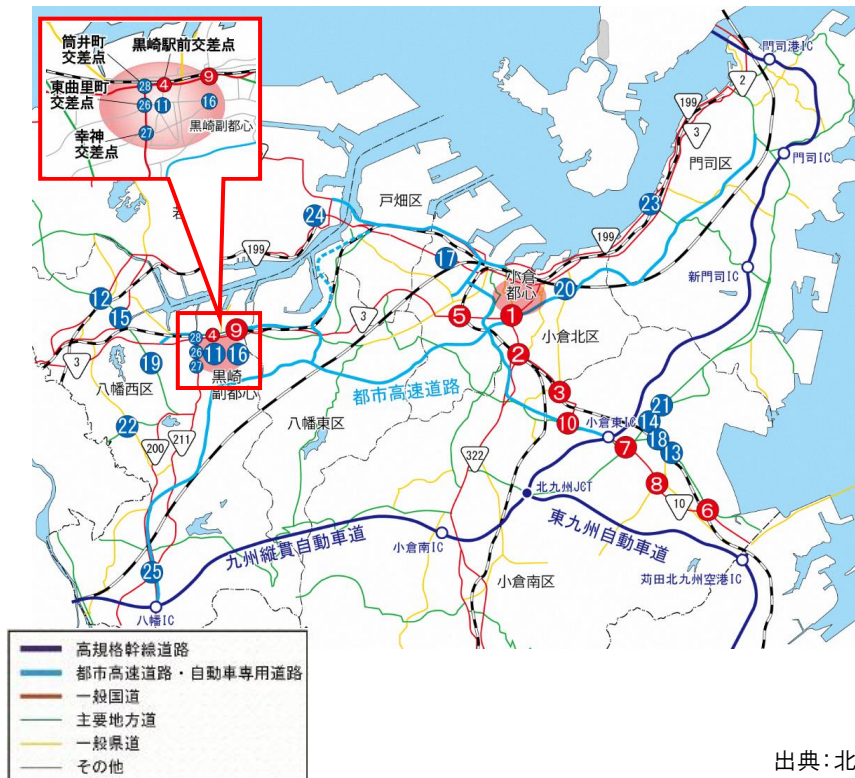
ピーク時の走行速度の低下、主要渋滞箇所の点在

■北九州市内のランク別ピーク時速度



出典：H27 道路交通センサス

■北九州市内の主要渋滞箇所



NO	渋滞箇所名	対策実施完了箇所 (H30年度末)
1	三萩野交差点	済
2	城野交差点	済
3	湯川交差点	済
4	黒崎駅前交差点	済
5	清水交差点	済
6	バスバス網交差点	済
7	津田西交差点	済
8	貫交差点	済
9	陣山二丁目交差点	
10	横代交差点	
11	岸の浦二丁目交差点	
12	力丸町交差点	
13	菅根出張所交差点	
14	葛原東三丁目交差点	
15	本城(帯田)交差点	
16	清納二丁目交差点	
17	中井交差点	
18	下曾根一丁目交差点	
19	穴生電停交差点	
20	神幸町交差点	済
21	沼緑町一丁目交差点	
22	永大丸五丁目交差点	済
23	大里本町三交差点	
24	若戸大橋口交差点	済
25	馬場山交差点	
26	東曲里町交差点	
27	幸神交差点	
28	筒井町交差点	

出典：北九州市道路中長期整備計画(R2.4)

(3) 都市高速道路の利用状況

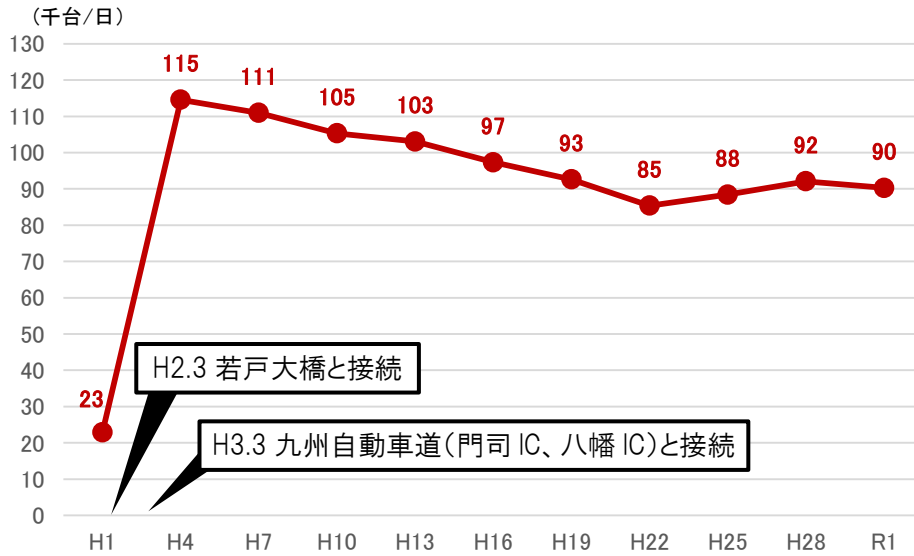
- 都市高速道路の利用台数は、減少から微増傾向にありましたが、平成28年（2016年）以降に再び減少傾向となっています。



KEYWORD

既存道路ストックの利用率の低下

■ 北九州都市高速道路利用実績



出典：北九州市統計年鑑

(4) 歩道整備の現状

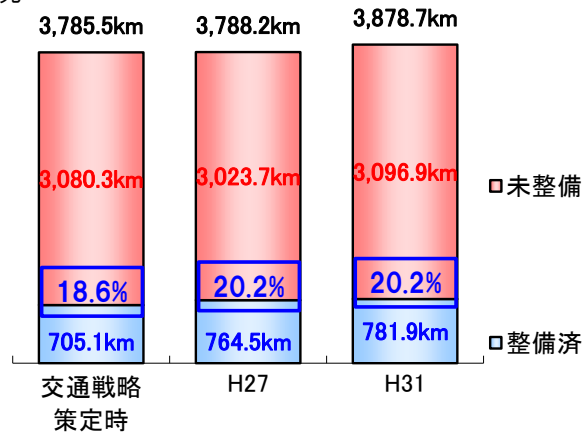
- 市道の歩道整備延長は伸びているものの、整備率は20%と低い状況です。



KEYWORD

低い歩道整備率

■ 市道の歩道整備状況



出典：道路統計年鑑

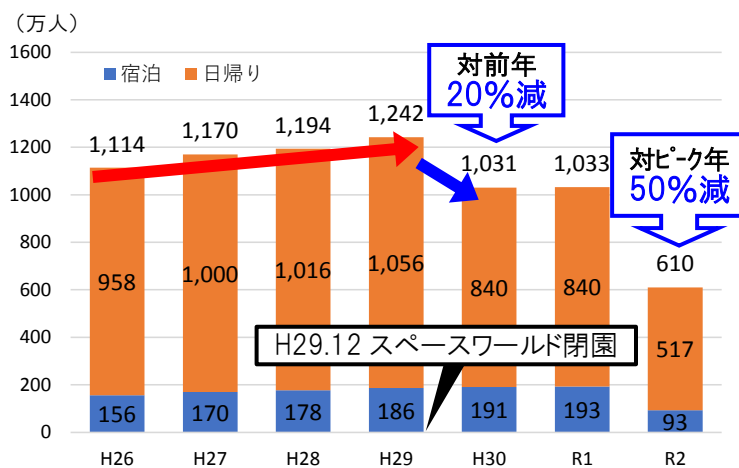
2-9. 観光動向

- 本市を訪れる観光客は、平成 26 年(2014 年)以降年々増加していましたが、スペースワールドの閉園により、平成 30 年(2018 年)は約 200 万人の減少(約 20%減)となっています。
- さらに、令和 2 年(2020 年)の観光客数は、ピーク時(2017 年)の約 50%に減少しています。
- 平成 18 年(2006 年)に開港した北九州空港の利用者は、開港後数年間は伸び悩んでいましたが、近年は国内線及び国際線ともに増加しています。
- しかし、令和元年(2019 年)は、国際線の減便や休止により利用者が減少しています。
- さらに令和 2 年(2020 年)は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、空港利用者は前年の約 20%まで落ち込んでいます。

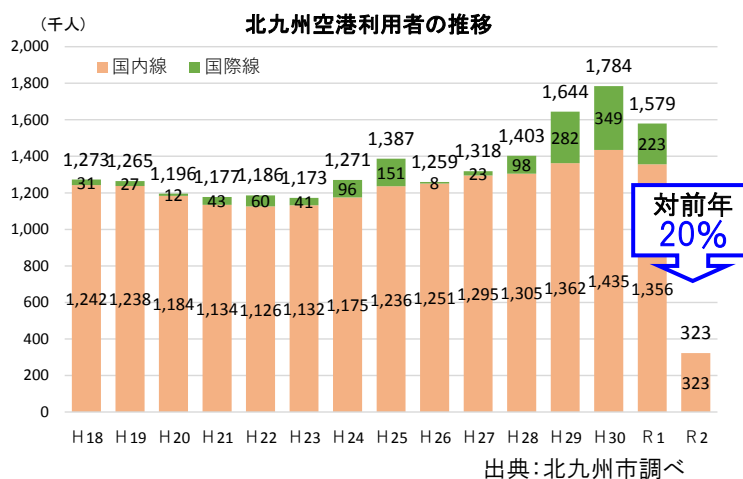


近年の観光客数の伸び悩み、コロナ終息後の観光客増加を促すサービス

■観光客数の推移



■北九州空港の利用状況



2-10. 「新たな生活様式」への対応

■新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- ・市内の公共交通機関の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大による1回目の緊急事態宣言期間中の令和2年(2020年)4月で、バスや鉄道が対前年比の約5割～6割まで減少しました。
- ・その後、感染拡大が弱まった令和2年(2020年)10月には、利用者の対前年比の約8割～9割まで回復しました。
- ・さらに、福岡県において発令された2回目の緊急事態宣言期間中の令和3年(2021年)1月の利用者数は、再び対前年比の約7割～8割にまで落ち込んだ状況となり、その後もコロナ前の水準には戻っていません。

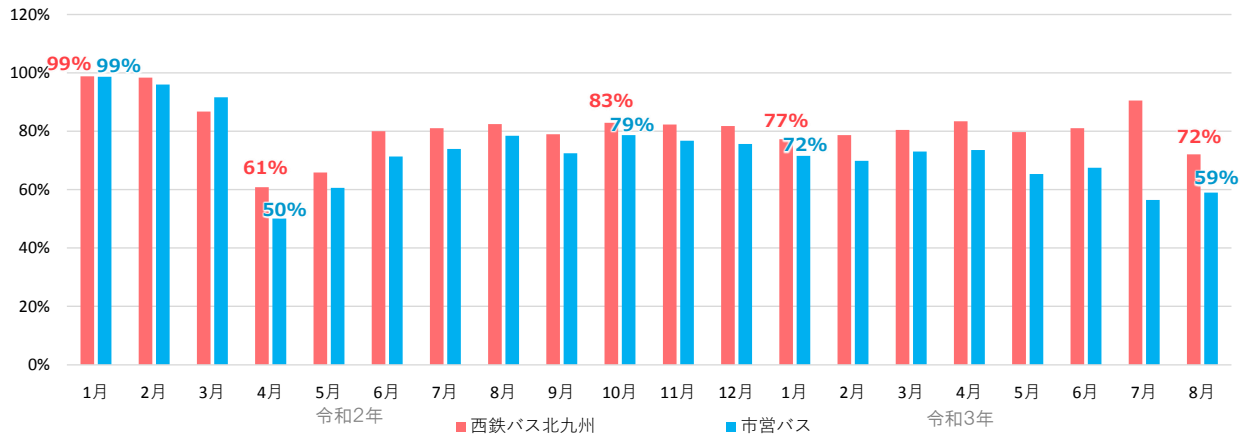


コロナ禍による利用状況や経営環境の悪化

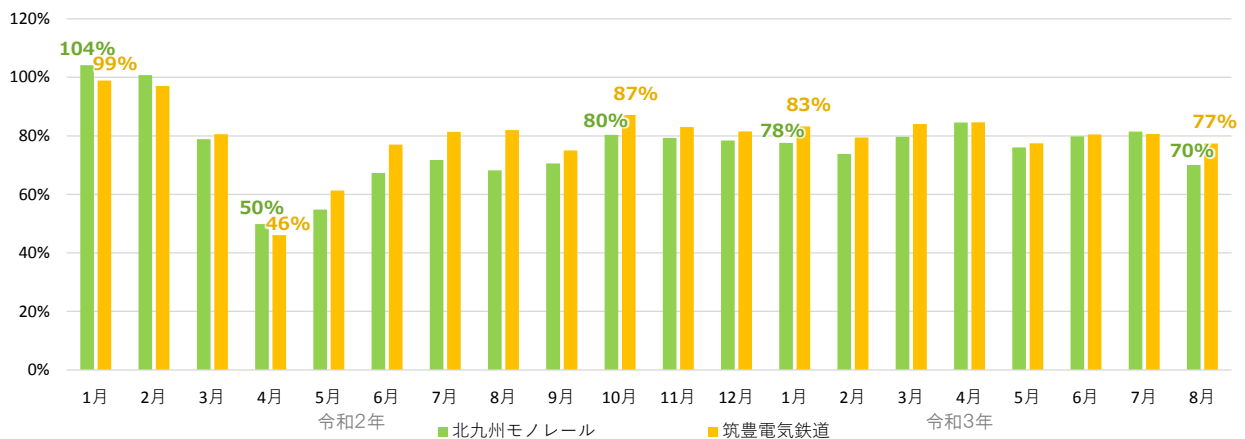
■北九州市内交通機関における新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による

利用者数の対前年度比率の月別推移

【路線バス】



【モノレール、筑豊電気鉄道】



出典：北九州市調べ

2-11. 移動実態と公共交通に対する市民ニーズ

(1) 移動実態の把握

概ね10年おきに実施されている北部九州圏パーソントリップ調査のデータを集計して、市内を発着する人の移動実態を把握しています。

	昭和 47, 48, 49, 50, 51, 52	53, 54, 55, 56, 57	58, 59, 60, 61, 62	平成 63, 1, 2, 3, 4	5, 6, 7, 8, 9	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	17, 18, 19, 20, 21	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28	29, 30	令和 1
パーソントリップ調査	第1回		第2回		第3回		第4回			第5回

パーソントリップ調査の概要

調査概要

【実態調査の概要】

調査方法：郵送配布、郵送回収またはWEB回答

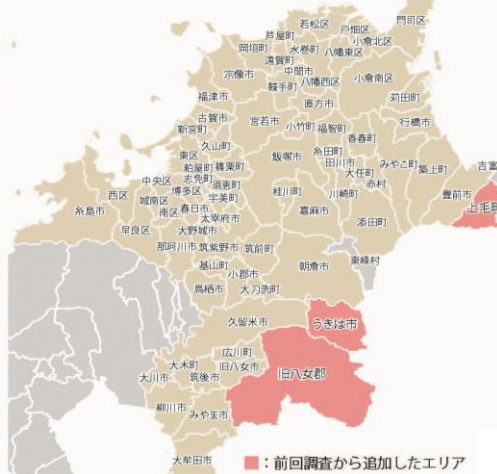
調査期間：H29.10～H30.1

(補完：H30.10～H31.1)

有効標本数：18.3万人（回収率：13.8%）

調査対象圏域

- ・60市町村＝30市29町1村（令和元年時点）
- ・前回調査から『旧八女郡・うきは市・上毛町』を圏域に追加



参考：用語の解説

○パーソントリップ調査

⇒人（パーソン）が、ある目的を持って移動（トリップ）する一連の動きを含め、一日のすべての移動を捉える調査です。北部九州圏域では、昭和47年から概ね10年おきに調査を実施しています。

○トリップ

⇒人の移動する単位を“トリップ”といいます。

○外出率

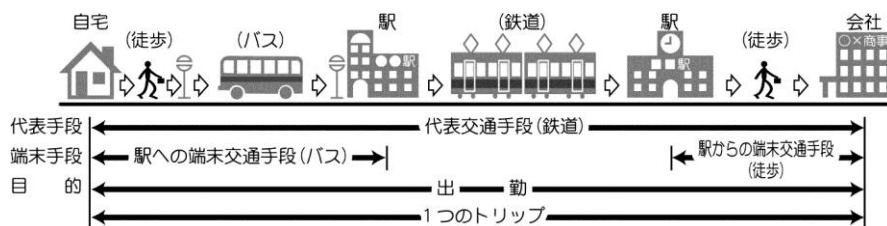
⇒外出率は、調査日に外出した人の割合を指します。

○トリップ原単位

⇒トリップ原単位は、外出した人一人の一日の平均トリップ回数を指します。

○代表交通手段

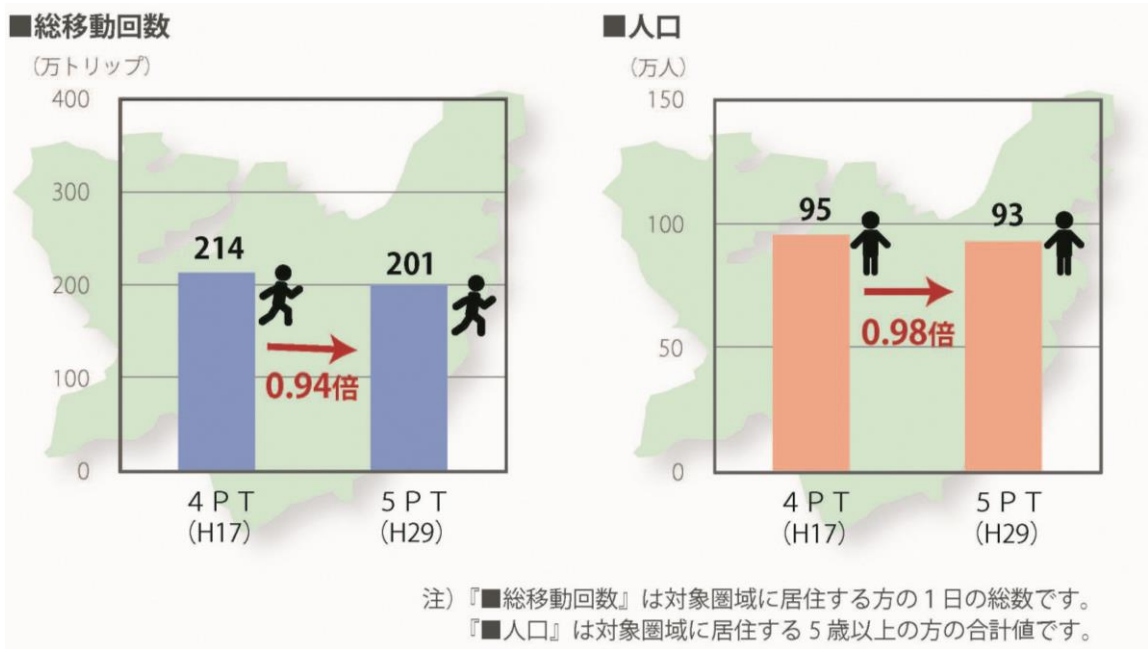
⇒代表交通手段は、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計を行う上で優先的に、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順で定めています。分担率は、交通手段別の利用割合を示します。



■通勤目的での移動(1トリップ)の例

①トリップ回数(総移動回数)

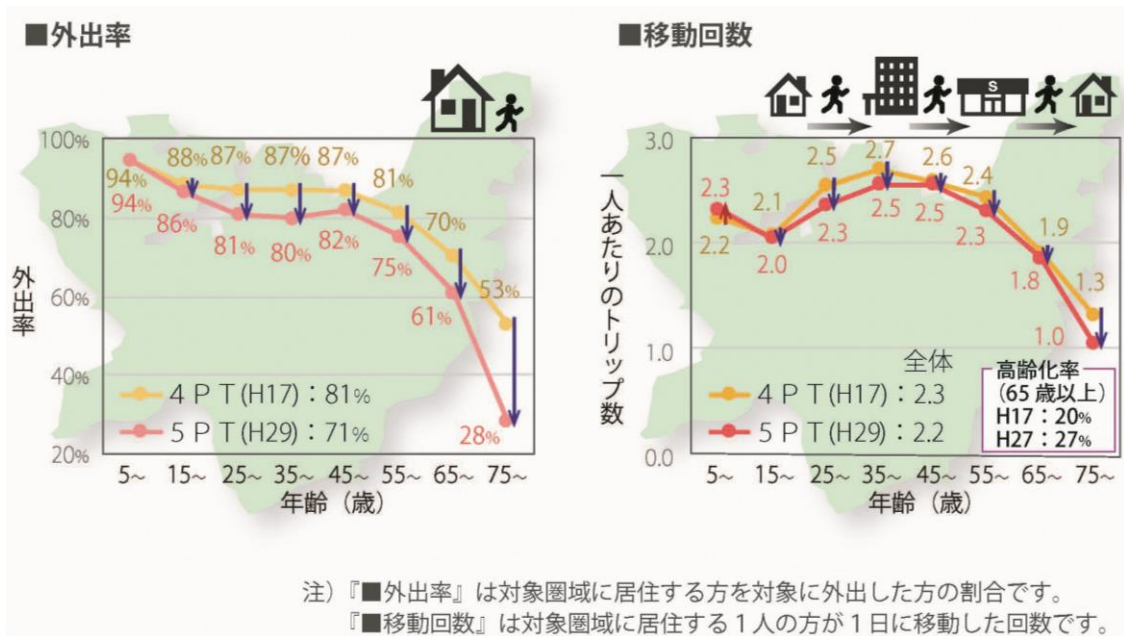
・本市では、人口減少により一日の総移動回数が減少しています。



②外出率・トリップ原単位

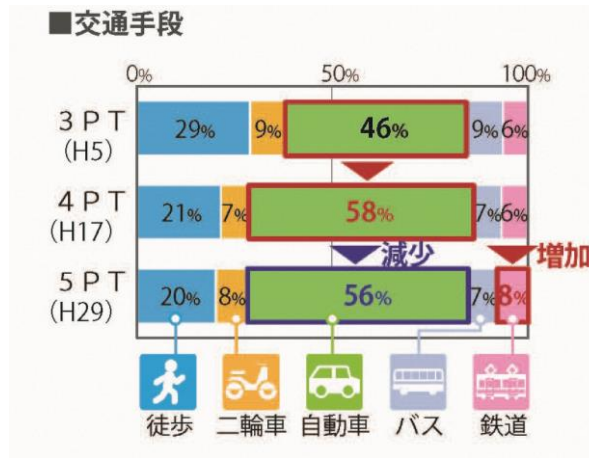
・年齢層を問わず、この10年で外出率は減少しています。さらに一人あたりの移動回数も同様に減少しています。

KEYWORD 外出機会・一人あたりの移動回数の減少



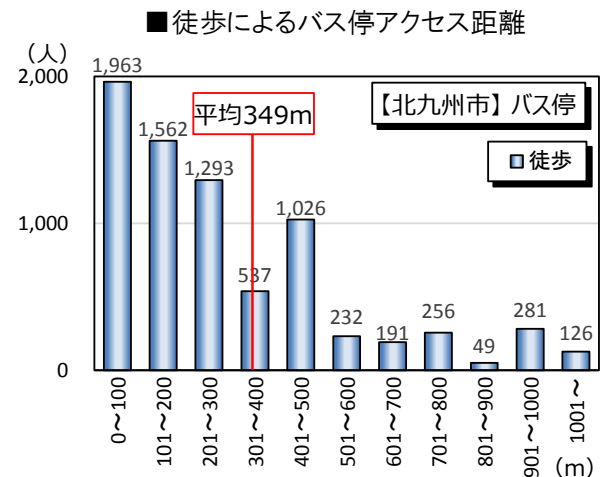
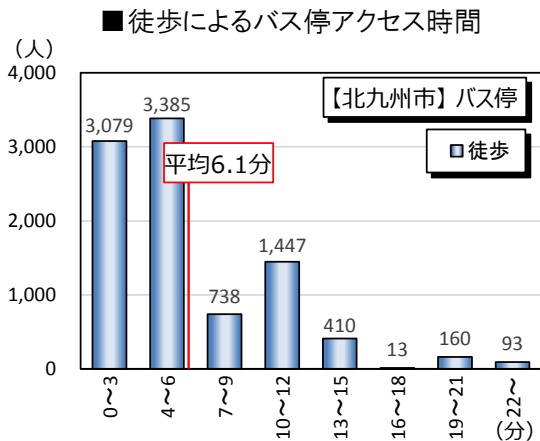
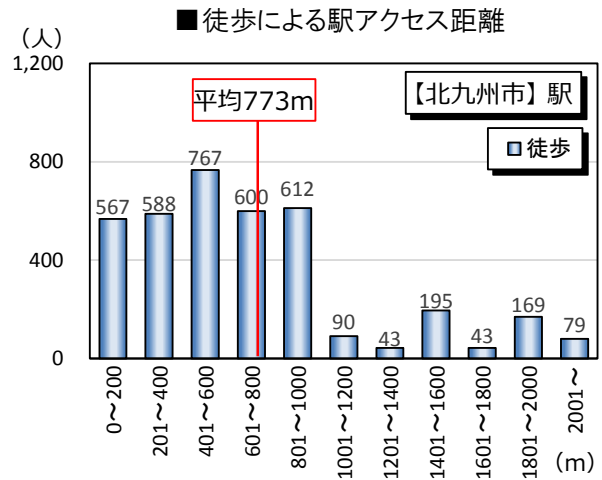
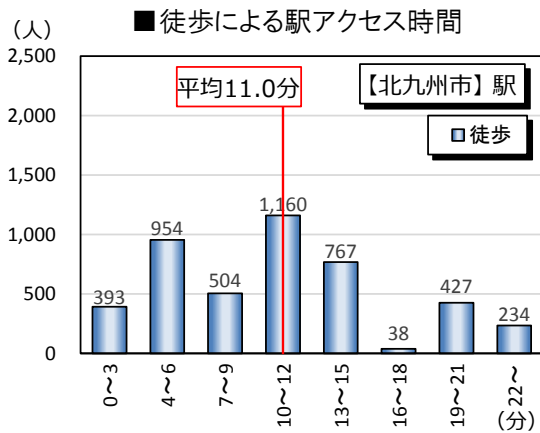
③交通手段

・交通手段は、自動車利用割合が減少し、鉄道利用割合が増加しています。



④最寄り駅・最寄りバス停までの移動時間と移動距離の分布

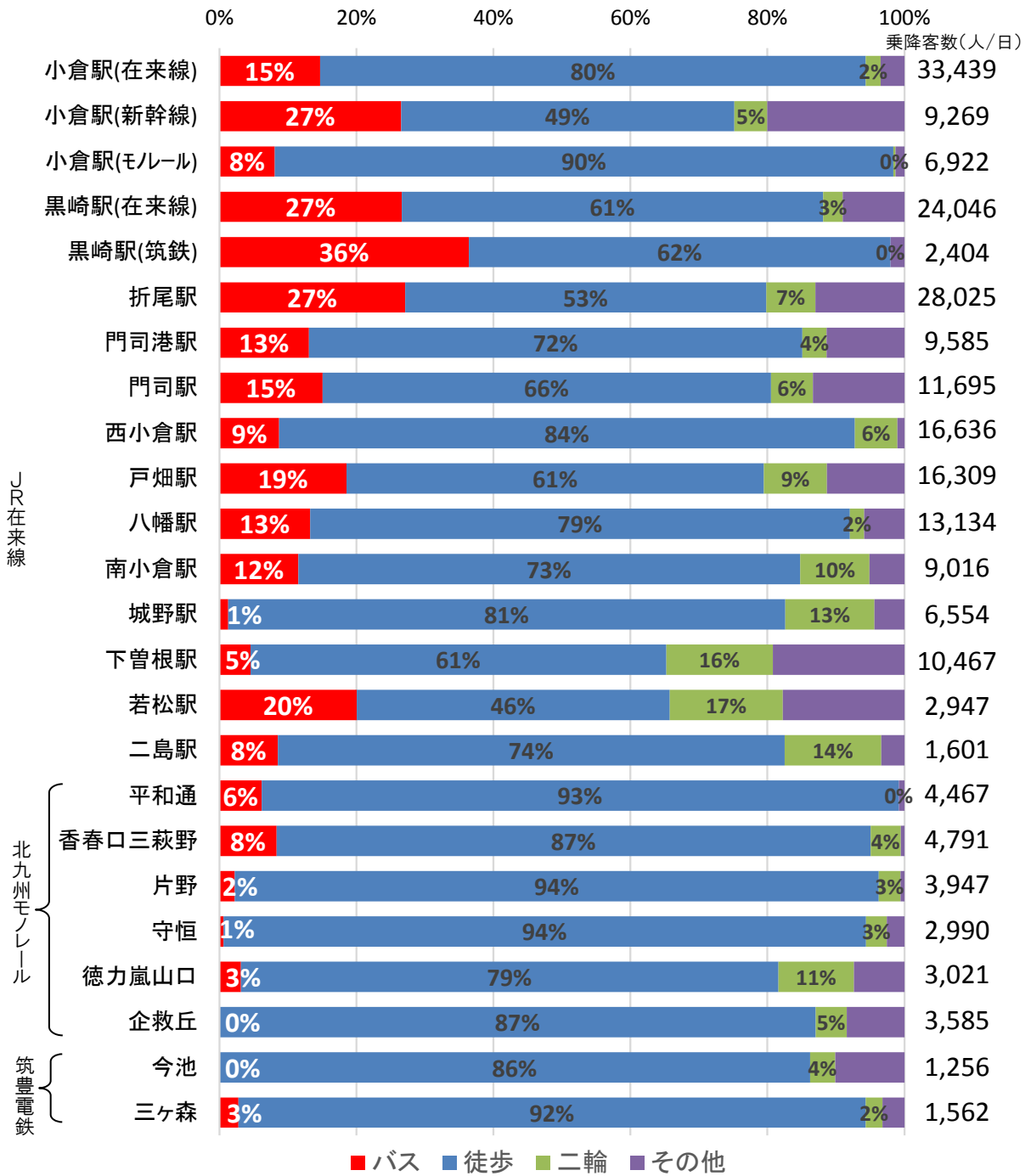
・本市における徒歩による居住地から最寄り鉄道駅までの平均移動時間は約 11 分、平均移動距離は約 800m であり、徒歩による最寄りバス停までの平均移動時間は約 6 分、平均移動距離は約 350 m となっています。



⑤鉄軌道駅端末交通手段としての利用

- ・市内の主な鉄軌道駅における端末交通手段の利用割合は、徒歩が多くを占めています。
- ・端末交通手段として、“バス”を利用している割合が高い駅は、異なる様々な交通機関からの乗り換えが可能な黒崎駅（筑鉄）や小倉駅（新幹線）、折尾駅となっています。

■市内の主な鉄軌道駅における端末交通手段構成



(2)公共交通に対する市民ニーズ

平成22年度第3回市政モニターアンケート及び令和2年度第2回市政モニターアンケート、第5回北部九州圏パーソントリップ調査を基に、公共交通に関する市民意識の調査を行っています。

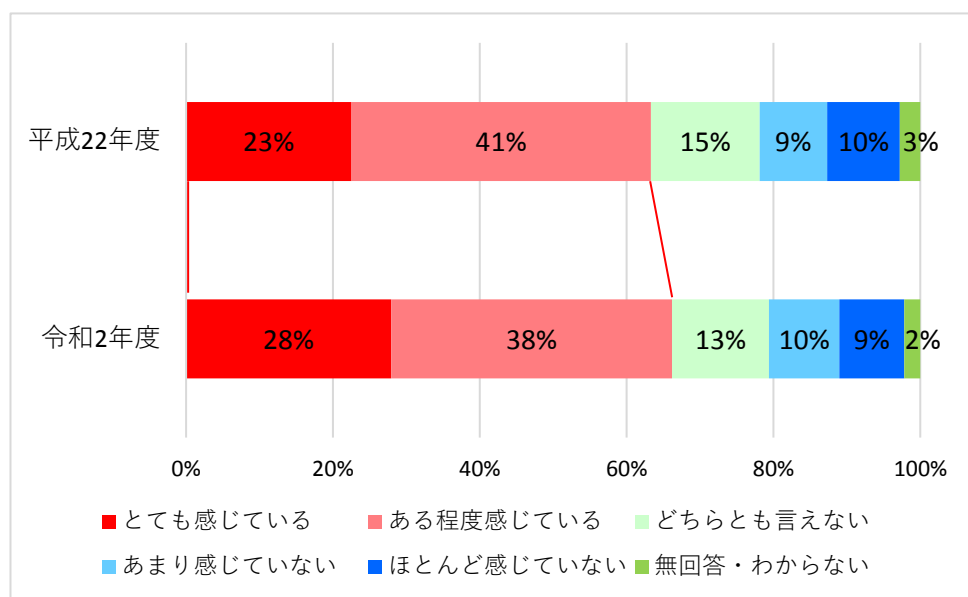
①公共交通による移動の利便性

- 平成22年度は全体の64%が、「公共交通機関は便利である」と回答し、令和2年度では、「便利」と回答した人が66%と増加しています。
- 年代別にみると、20歳代や40歳代では「便利」と回答した割合が、他の年代と比較して若干低い傾向にあります。

KEYWORD 満足度の年齢格差

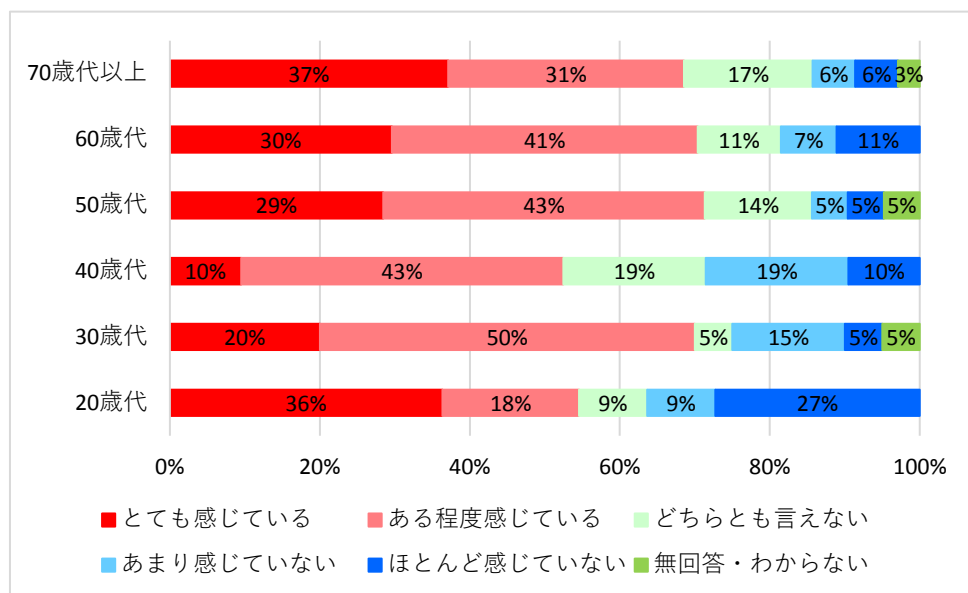
問：「北九州市の電車やバス、モノレールといった公共交通機関を利用した移動は便利であると感じますか。」

■平成22年度と令和2年度の比較



出典：平成22年度第3回市政モニターアンケート
令和2年度第2回市政モニターアンケート

■年齢階層別満足度(令和2年度)



出典：令和2年度第2回市政モニターアンケート

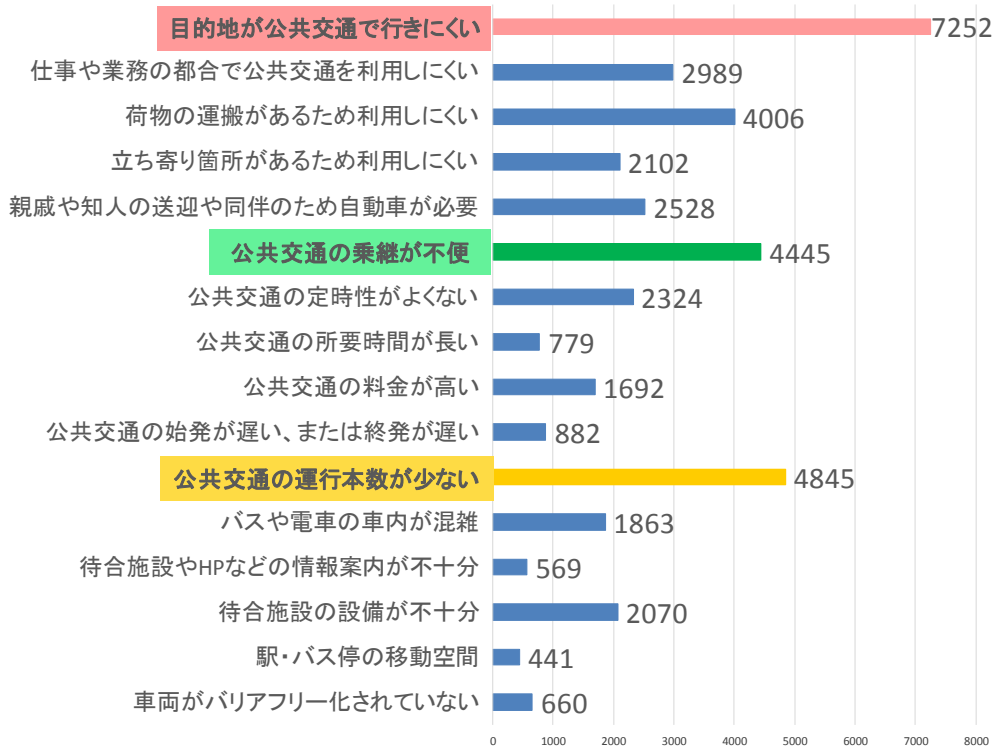
②公共交通が不便と感じる理由

- ・公共交通が不便と感じる理由として、「目的地が公共交通で行きにくい」が全ての区で最も多くなっています。利用者ニーズとサービスの不一致が推測されます。
- ・次に不便なこととして、門司区・小倉南区・若松区・八幡東区・八幡西区では「公共交通の運行本数が少ない」、小倉北区・戸畑区では「荷物の運搬があるため利用しにくい」という理由が多く挙げられています。



利用者ニーズとサービス内容の相違(行きにくさ、乗継が不便、本数の少なさ)

■北九州市全体での「公共交通に不便を感じる」理由(サンプル数:34,187)



注)複数回答あり

出典:第5回北部九州圏パーソントリップ調査

■各区における「公共交通に不便と感じる」理由

注) 1位、2位、3位

	門司区	小倉北区	小倉南区	若松区	八幡東区	八幡西区	戸畑区	計
目的地が公共交通で行きにくい	562	1,019	1,850	805	427	2,232	357	7,252
仕事や業務の都合で公共交通を利用しにくい	288	503	653	315	205	879	146	2,989
荷物の運搬があるため利用しにくい	442	661	903	360	309	1,096	235	4,006
立ち寄り箇所があるため利用しにくい	249	341	481	198	124	598	111	2,102
親戚や知人の送迎や同伴のため自動車が必要	255	387	578	245	176	737	150	2,528
公共交通の乗継が不便	364	559	1,067	651	302	1,283	219	4,445
公共交通の定時性がよくない	240	418	499	204	180	615	168	2,324
公共交通の所要時間が長い	75	82	269	80	55	188	30	779
公共交通の料金が低い	159	307	380	139	102	515	90	1,692
公共交通の始発が遅い、または終発が遅い	77	156	175	96	58	237	83	882
公共交通の運行本数が少ない	447	409	1,200	701	363	1,497	228	4,845
バスや電車の車内が混雑	186	420	442	82	126	504	103	1,863
待合施設やHPなどの情報案内が不十分	69	120	101	34	53	157	35	569
待合施設の設備が不十分	241	486	417	106	179	510	131	2,070
駅・バス停の移動空間	26	90	91	34	24	150	26	441
車両がバリアフリー化されていない	73	133	111	55	57	175	56	660

注)複数回答あり

出典:第5回北部九州圏パーソントリップ調査