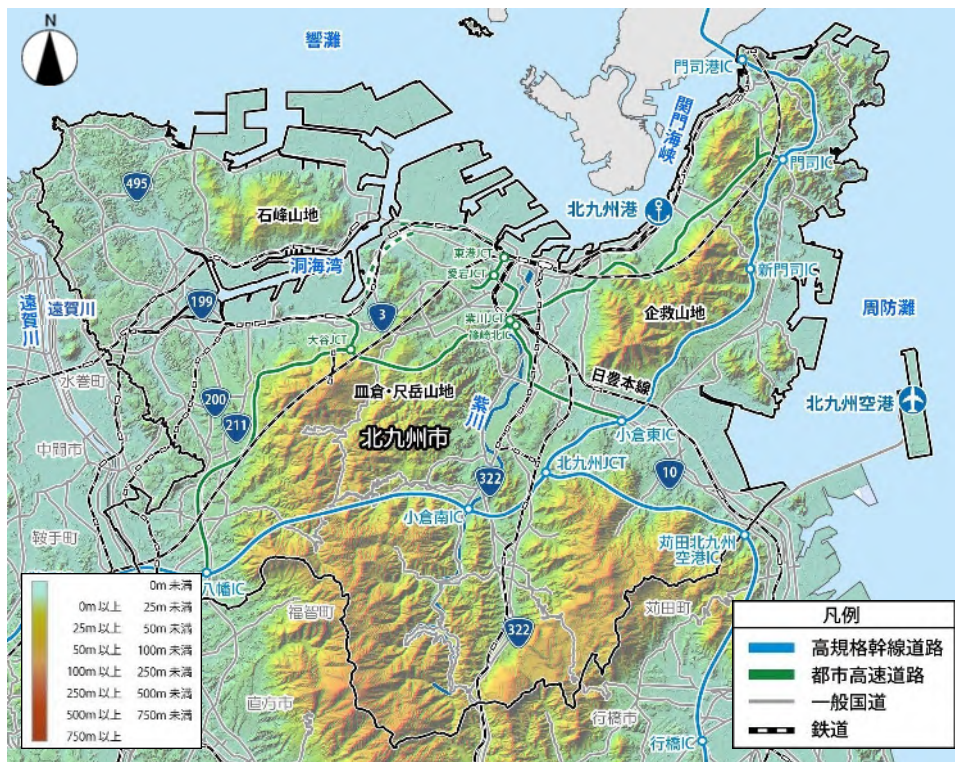


2. 自転車を巡る北九州市の現状と課題

2.1 地域特性

(1) 地形

本市は九州の最北端に位置し、北部は関門海峡と響灘、東部は周防灘に囲まれ、市域の多くを山地が占めています。平地部は、紫川流域や日豊本線沿線、奥洞海湾周辺、臨海部および遠賀川流域に広がっており、こうした地域を中心に市街地が形成されています。



資料：地理院地図より作成

(2) 人口等

① 人口の推移

本市の人口は、全国や福岡県の平均を上回る速さで減少傾向にあり、令和7年時点で約90万人となっています。今後もこの傾向は続き、令和32年にはさらに約2割減少する見込みです。

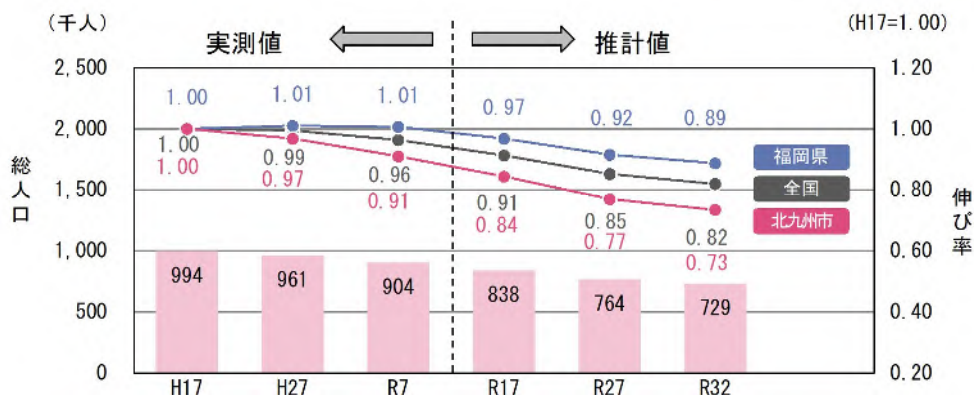


図 北九州市の人口推移

資料：【実測値】国勢調査（H17、H27、R7）、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（R2）」

② 高齢化率の推移

本市の高齢化率(総人口に占める65歳以上の人口の割合)は、全国や福岡県の平均を上回っており、今後もさらに高齢化が進行していく見込みです。

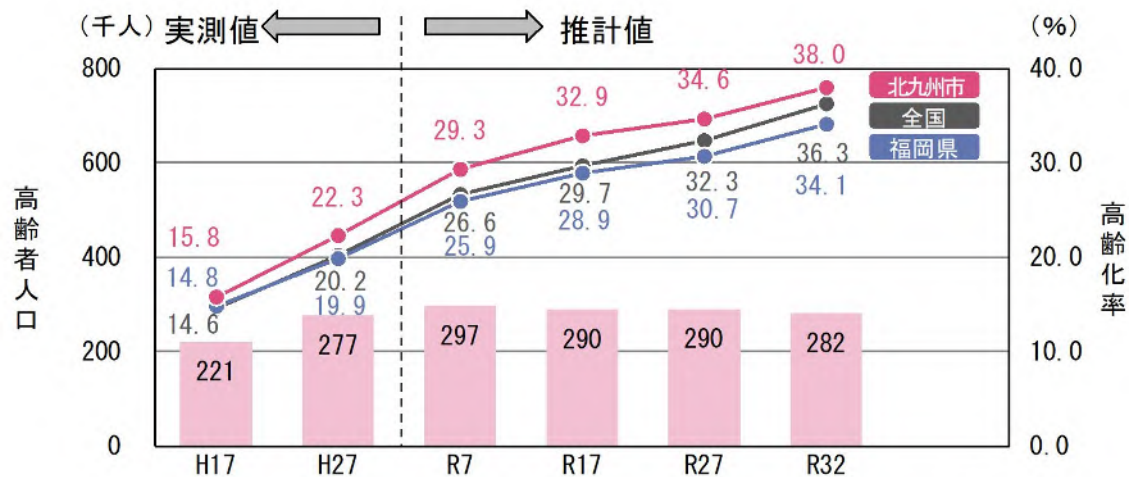


図 北九州市の高齢者人口推移

資料：【実測値】国勢調査（H17、H27）、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(R2)」
※高齢化率の算出には、分母から年齢不詳を除いている。

【課題】人口減少や高齢化の進展に対応したまちづくり

人口減少や高齢化が進行する中において、地域の活力を維持増進し、都市を持続可能なものとするためには、商業・医療・福祉施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活利便施設にアクセスできるようなコンパクトなまちづくりを進めていく必要があります。

③ 外国人住民・観光客の推移

本市の外国人住民数および外国人観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、一時的に減少しましたが、その後、外国人住民数は、令和4年度から、外国人観光客数は令和5年度からそれぞれ回復に転じており、現在はともに増加傾向にあります。

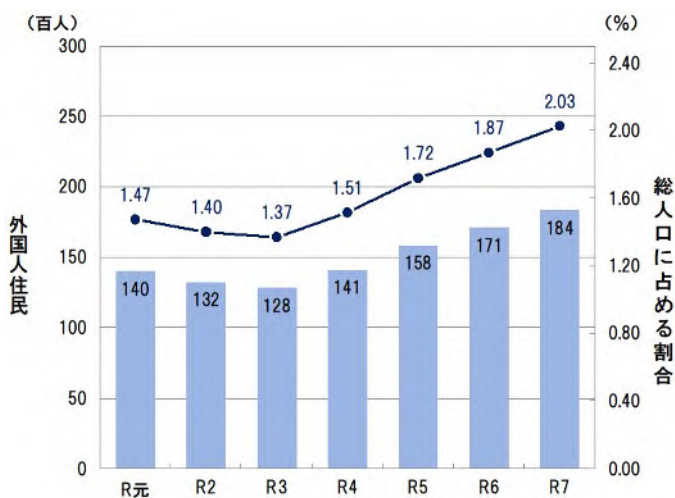


図 北九州市に常住する外国人住民の推移

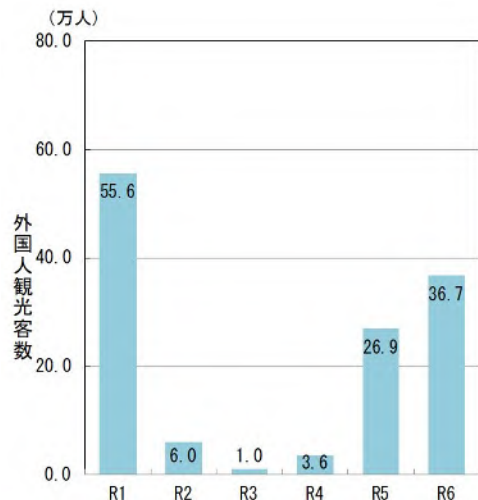


図 北九州市に来訪する外国人観光客数の推移

資料：住民基本台帳月報（各年10月末日時点）、北九州市観光動態調査

(3) 市民の健康

① 主要死因

本市における市民の主要死因は、1位が「悪性新生物（がん）」、2位が「心疾患」、4位が「脳血管疾患」となっており、いわゆる生活習慣病の三大疾病が全体の約55%を占めています。

この生活習慣病の予防法としては、「バランスのとれた食生活」、「日常生活における適度な運動」、「禁煙」などが挙げられます。

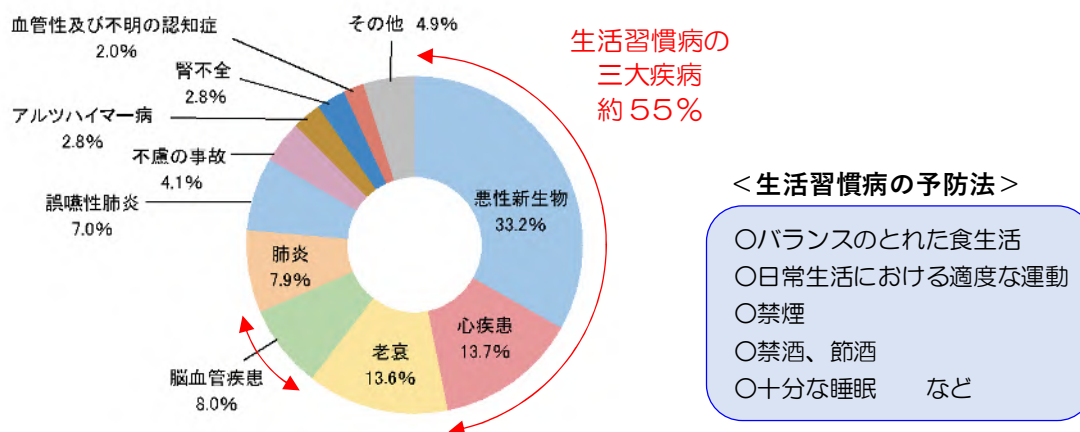


図 北九州市における主要死因

資料：北九州市人口動態統計（R7）、厚生労働省_標準的な健診・保健指導プログラム

② 市民の運動習慣

本市の調査では、市民の約3割が日ごろから運動やスポーツをしていないと回答しています。その理由としては、「仕事・家事が忙しい」が46.7%、「病気・年齢など」38.7%、「きっかけがない」が36.2%となっています。

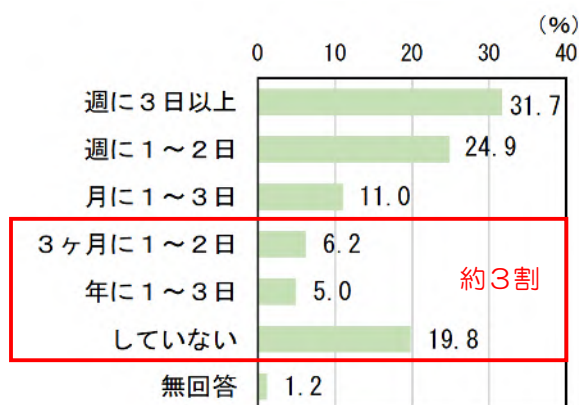


図 1年間にを行った運動・スポーツの頻度

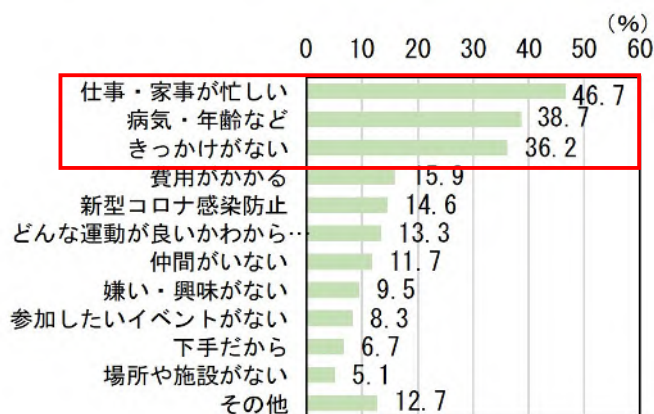


図 運動・スポーツをしない理由（複数回答）

資料：北九州市スポーツ推進計画（R7）

【課題】健康増進に向けた運動習慣の確保

本市では、主要死因の約5割を生活習慣病が占めています。その予防法の一つとして、日常生活における適度な運動が挙げられますが、多忙やきっかけがないなどの理由で、日常的に運動やスポーツを行っていない市民が多くいます。

2. 2 交通特性

(1) 交通手段分担率

本市の交通手段分担率における自転車の分担率は約5%となっており、全国平均を下回っています。また、市民アンケート調査では、約8割が自転車を全く利用していません。自転車を月に数日程度以上利用しているとの回答は約2割にとどまっています。

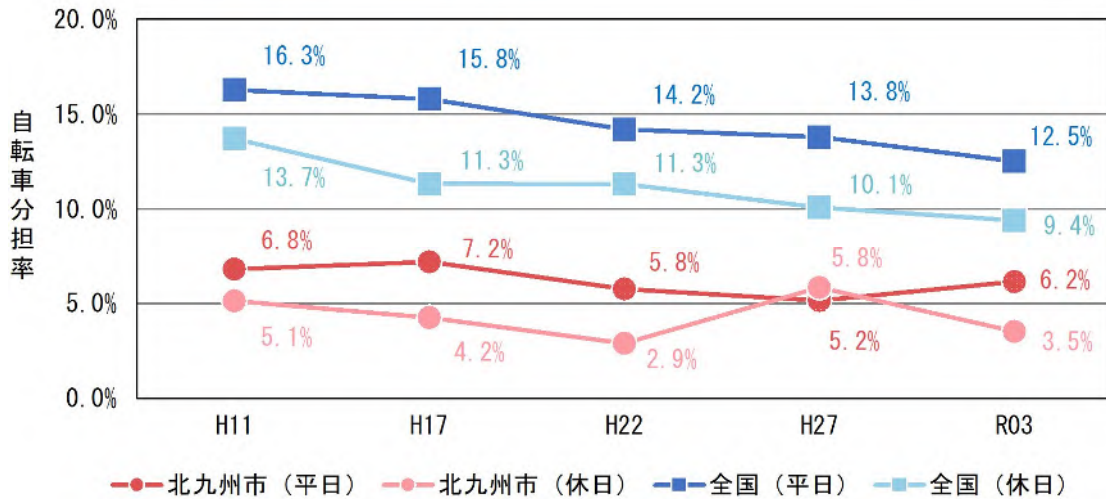


図 自転車分担率の推移

資料：全国都市交通特性調査（R3）

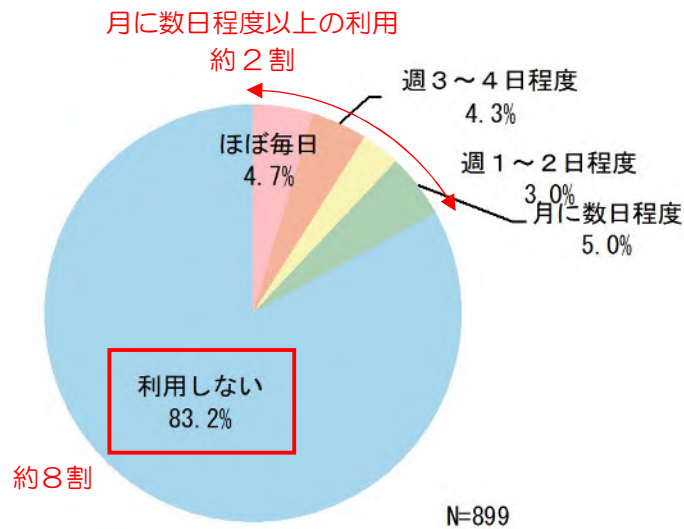


図 自転車の利用頻度

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

一方で自動車の分担率は、全体の半分以上（平日約 58％、休日約 72％）を占めており、全国平均を上回っています。

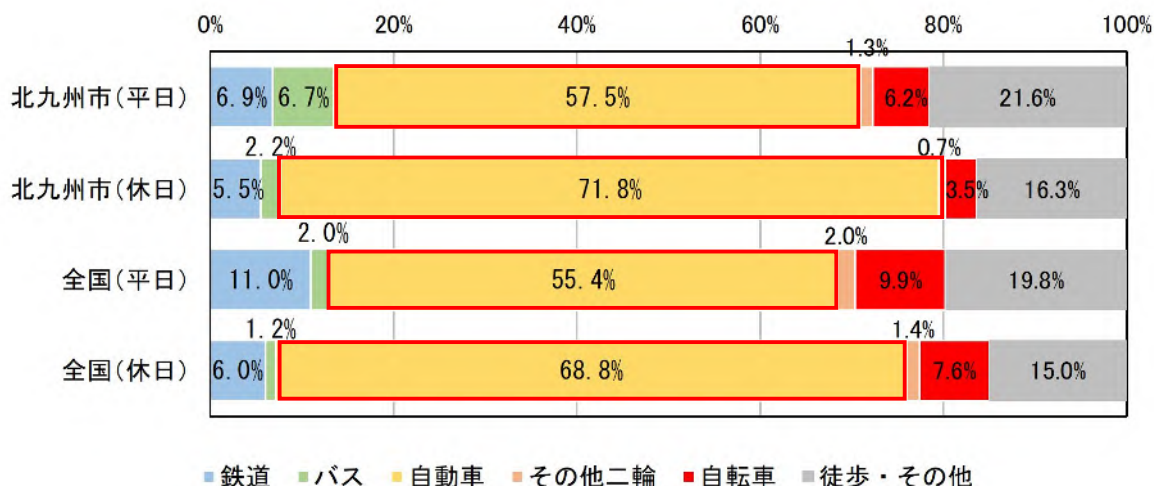


図 代表交通手段分担率の都市別比較

資料：全国都市交通特性調査（R3）

(2) 公共交通の利用状況

本市の公共交通利用者は、令和2年に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、その後は、横ばいの傾向となっています。今後も、人口減少や高齢化などの影響により、さらに減少に転じる恐れがあります。その場合、減便や路線の廃止などによるサービスの水準低下や公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

一方で、自動車の保有台数は、依然として高い水準にあります。

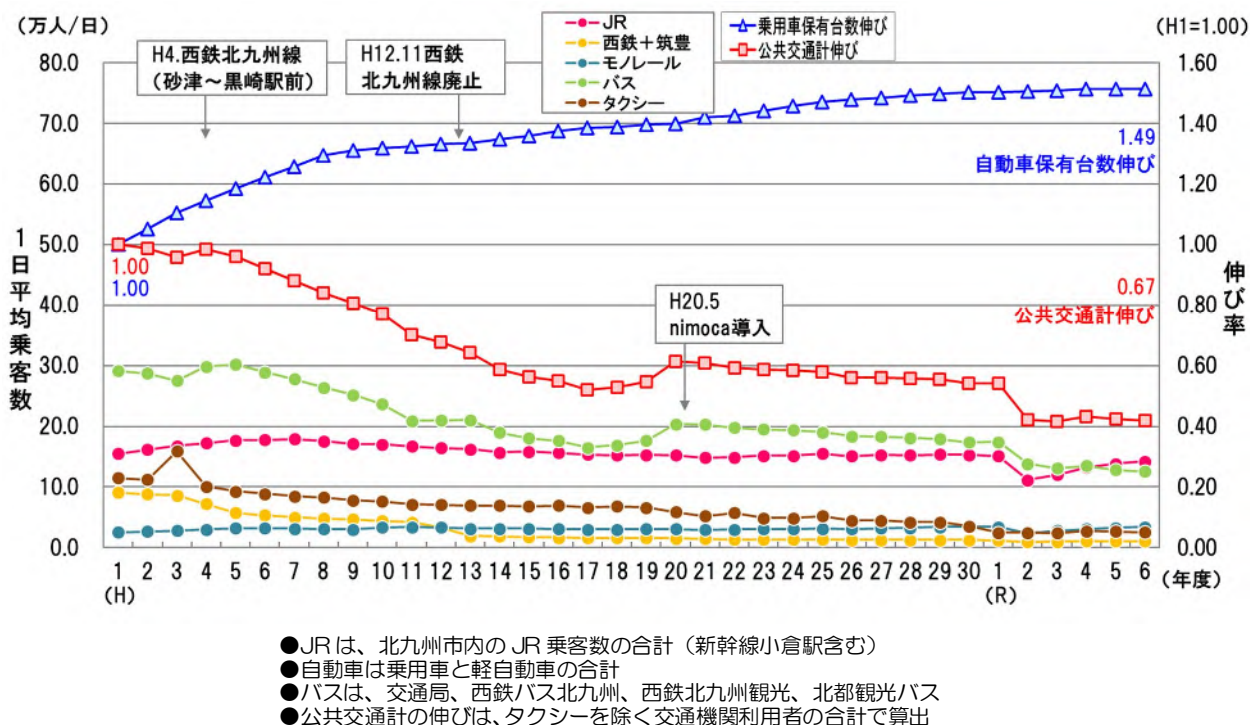


図 公共交通利用者数の推移

資料：北九州市統計年鑑

(3) 運輸部門における CO₂ 排出量

本市では、二酸化炭素排出量の24%を運輸部門が占め、そのうち約79%が自動車を発生源としており、近年その減少は横ばいとなっています。

自転車は環境負荷が少なく、身近で健康的な乗り物です。「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」においても、過度な自動車利用から地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通や自転車といった移動手段への転換を図ることで、温室効果ガスの排出量を削減し、地球温暖化問題へ取り組むこととしています。

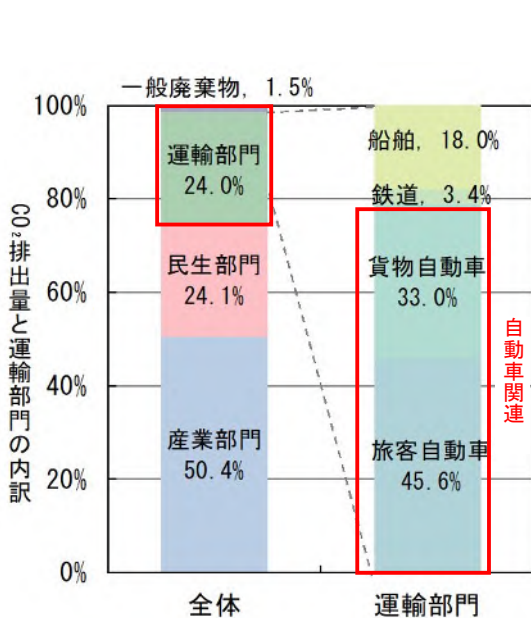


図 北九州市の CO₂ 排出量の内訳

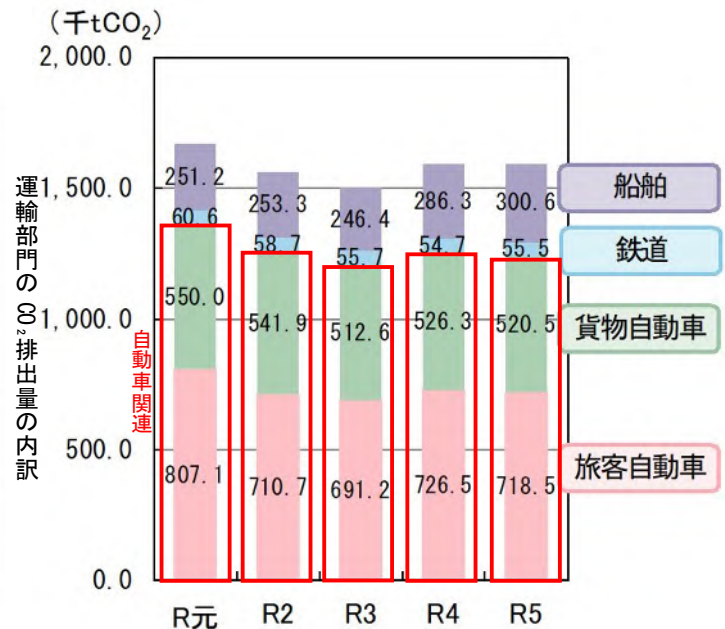


図 北九州市の運輸部門における CO₂ 排出量

資料：環境省_部門別 CO₂ 排出量の現況推計 (R5.3)

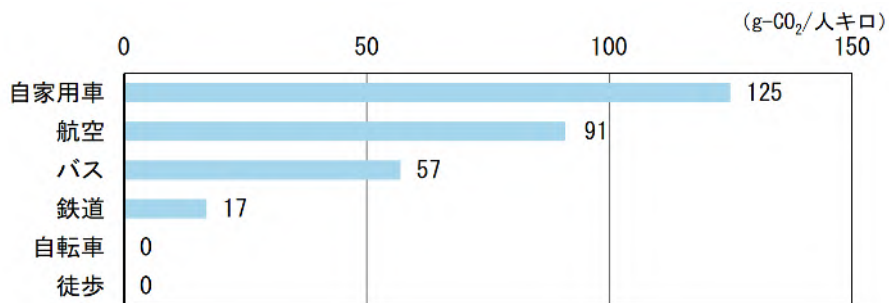


図 1 人を 1 km 運ぶのに排出される CO₂

資料：国土交通省_環境：運輸部門における二酸化炭素排出量 (R8.4)

【課題】自動車から自転車や公共交通利用への転換

本市における市民の移動手段は、依然として自動車への依存度が高い状況にあります。高齢者をはじめとする市民の交通手段として重要な公共交通の維持や温室効果ガスの削減を図るため、過度な自動車利用から地球環境に配慮した自転車や公共交通利用への転換を推進していく必要があります。