

(3) 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。

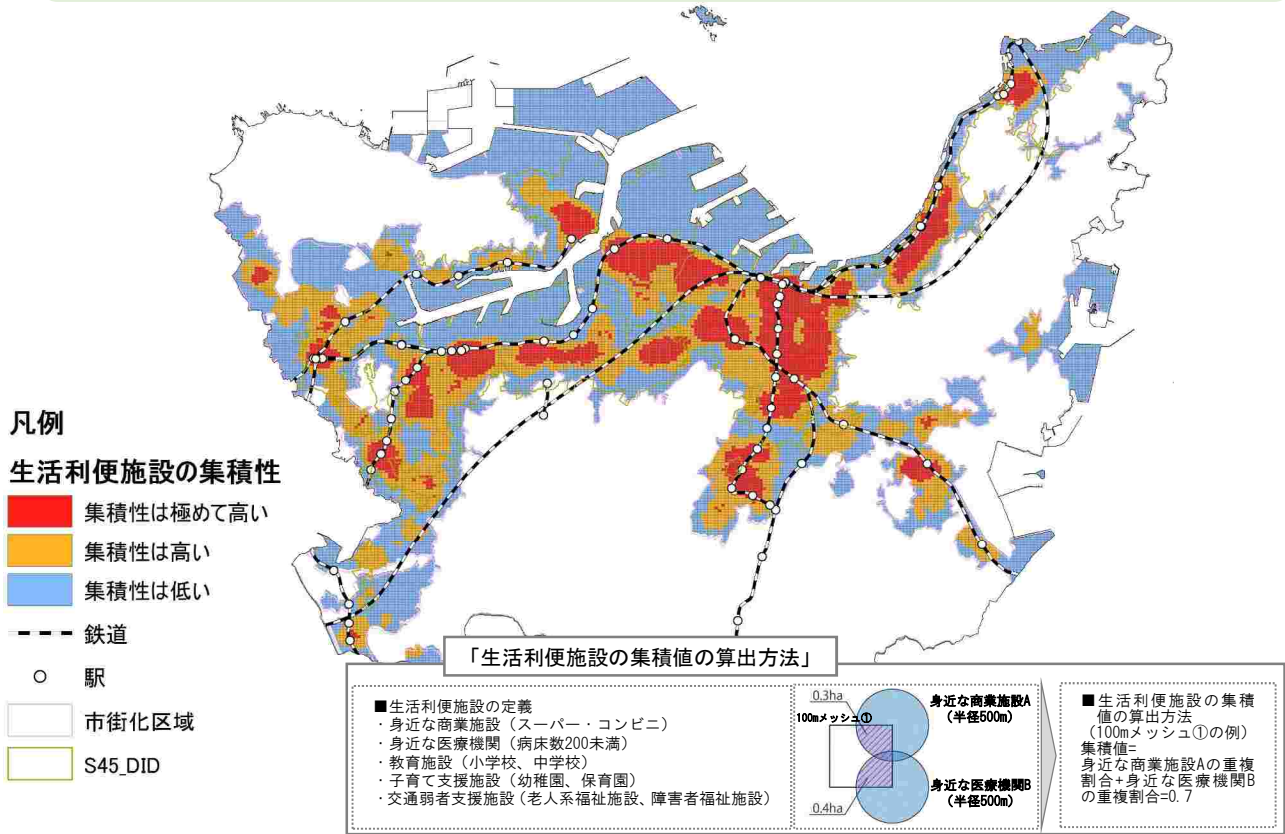


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)

※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 出典：国土交通省「国土数値情報（医療機関（平成22年）、学校（平成25年）、福祉施設（平成23年）」

※集積性は極めて高い「平均値+標準偏差以上」、 北九州市「都市計画基礎調査」集客施設立地現況をもとに北九州市にて作成

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」

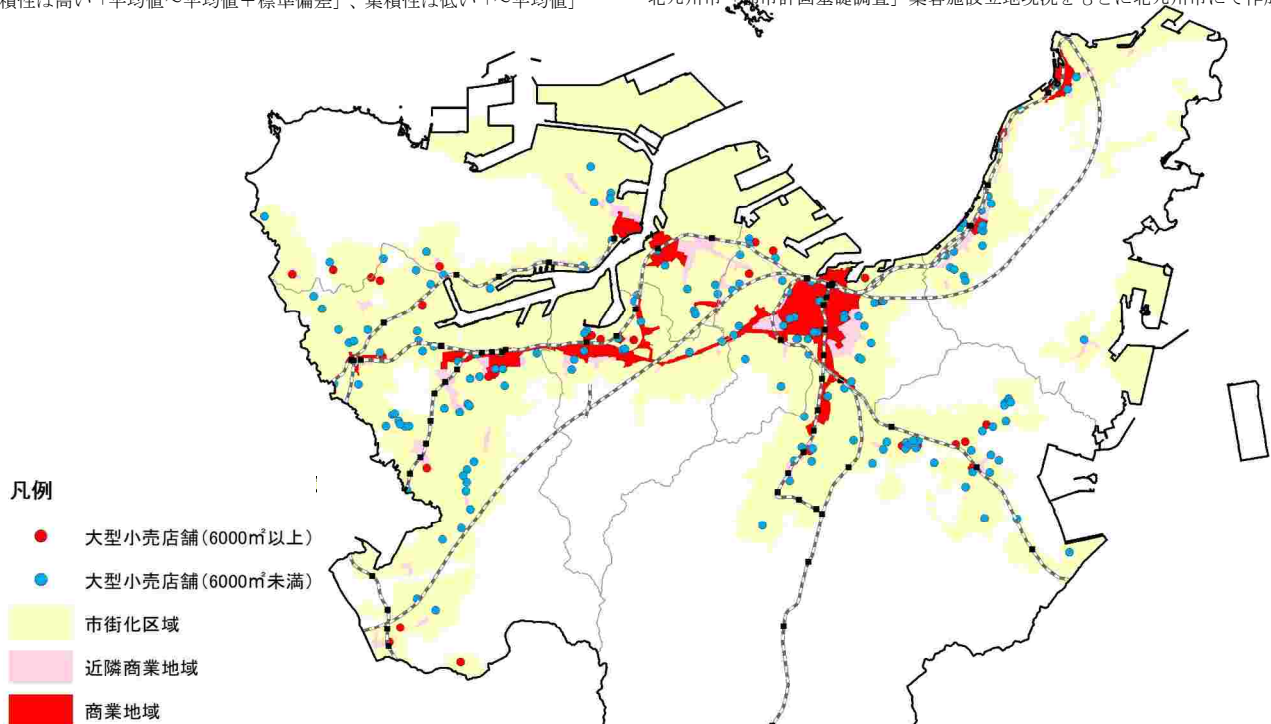


図 大規模小売店舗の立地動向

出典：全国大型小売店総覧（2022年）

(4) 開発許可の状況

○市街化調整区域の開発許可面積は、減少傾向にあるが、近年においても、一定の開発圧力は存在しています。

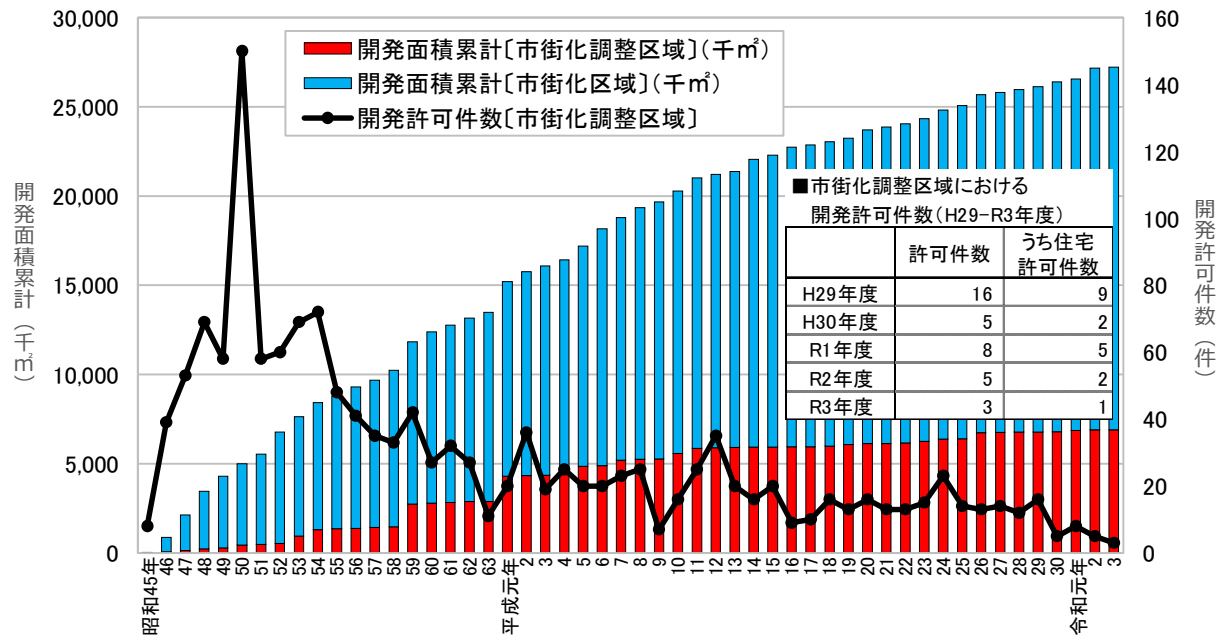


図 開発許可面積（累計）及び開発許可件数の推移

出典：北九州市開発許可件数をもとに作成

(5) 産業用地

○本市に進出する工場等の受け皿は、新門司や響灘地区など、市街地から離れた地区に存在しています。

産業用地一覧

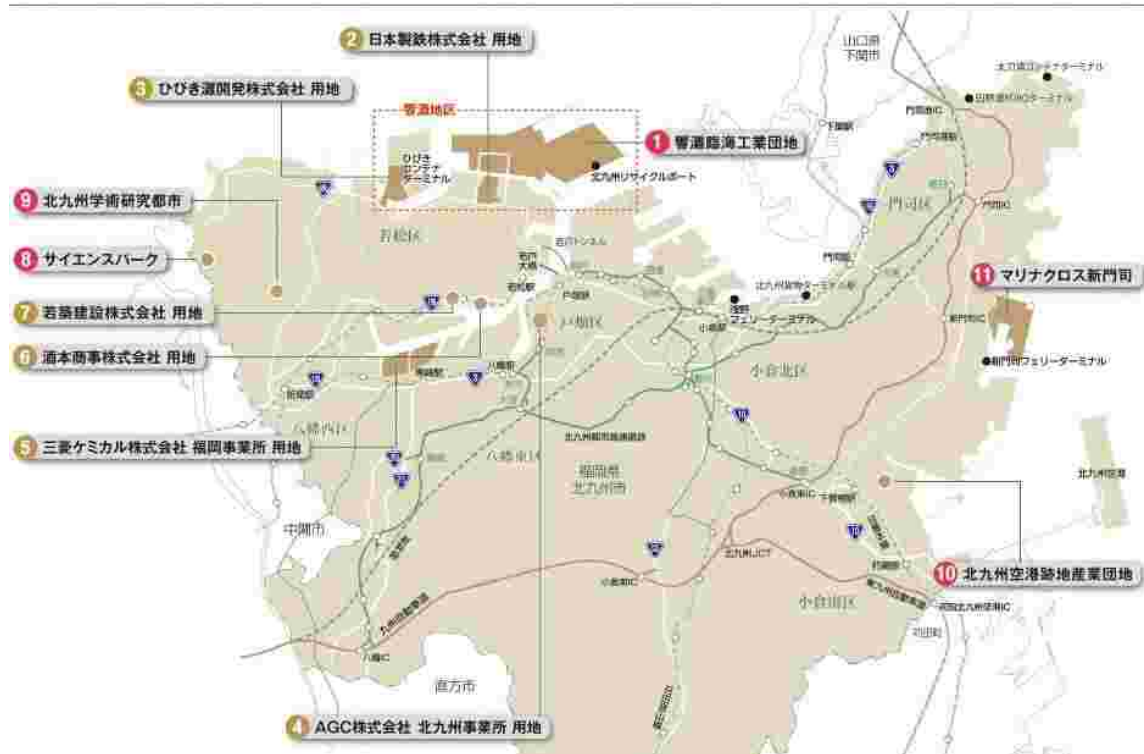


図 市内における産業の受け皿

出典：北九州市企業立地ガイド

(6) 空き家の状況

- 老朽空き家実態調査結果(平成26年11月～平成27年3月)では、「危険あり」と判定した空き家は、古くから市街化(昭和40年DID地区内)された斜面地に多く、約半数が門司区や八幡東区に分布しています。
- 危険性が低い空き家についても、時間の経過とともに老朽化の進行が懸念されます。
- 今後、世帯数が減少に転じた場合、さらに空き家の増加が懸念されます。

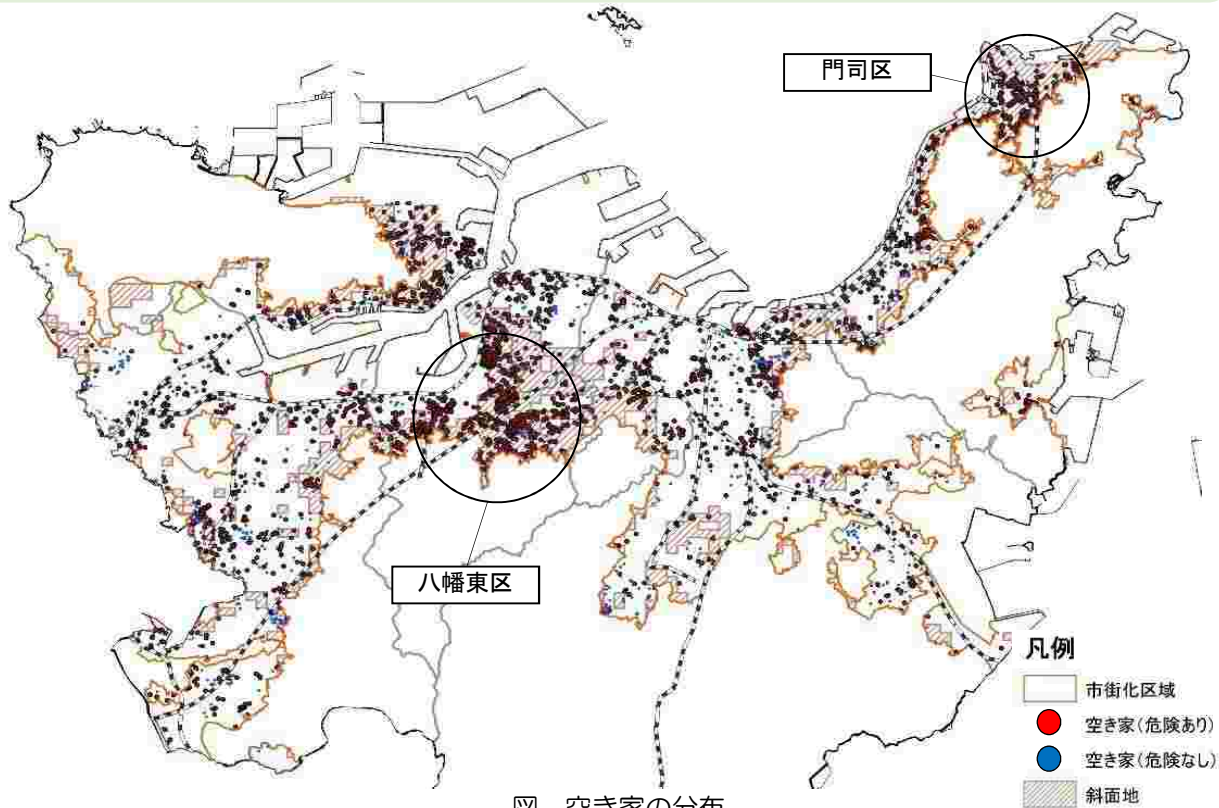


図 空き家の分布

出典：斜面地は「国土数値情報(標高傾斜度5次メッシュ(平成23年))」データによる平均傾斜角度5度以上メッシュ地域、空き家は、「北九州市建築都市局」

注) 空き家の危険性については、「家屋の倒壊・崩落」、「建物の傾き」、「構造材の欠損・腐食」、「基礎の浮き又は不同沈下」、「屋根瓦材のずれ、破損」、「外壁材の浮き、めくれ」、「外部建具の破損、枠の固定の外れ」や周辺環境への影響等より判断

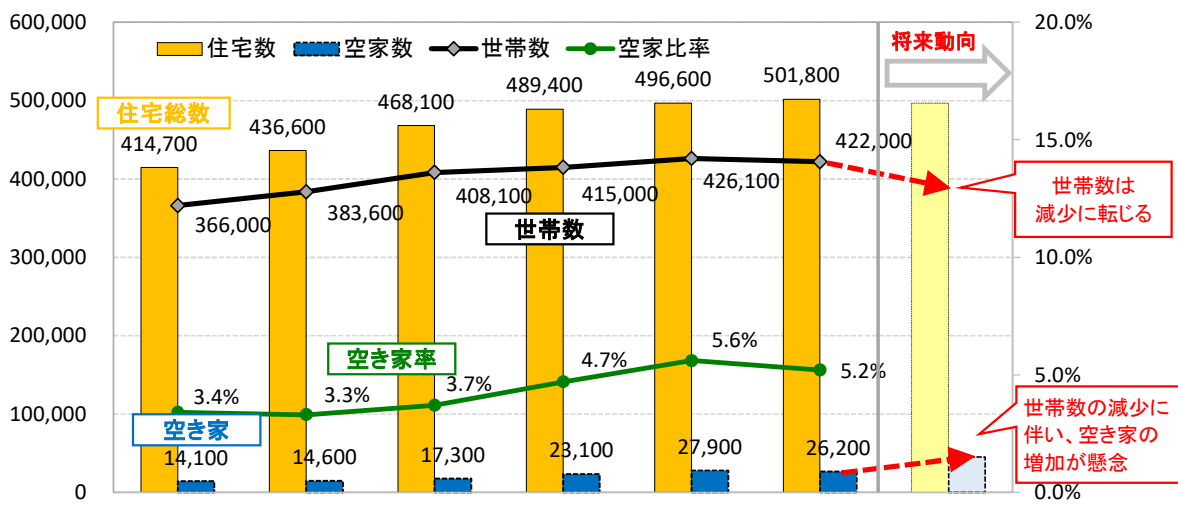


図 住宅総数と空き家総数の推移

出典：総務省「住宅・土地統計調査(昭和5～平成30年)」

注) このグラフの「空き家」は、二次的住宅(別荘等)賃貸用・売却用の住宅以外の長期不在の住宅など(その他の住宅)である。

(7) 未利用地の状況

○中心市街地（小倉都心地区・黒崎副都心地区）の状況を見ると、未利用地が点在しています。
 ○未利用地が増加した場合、まちの賑わいや拠点機能の低下が懸念されます。

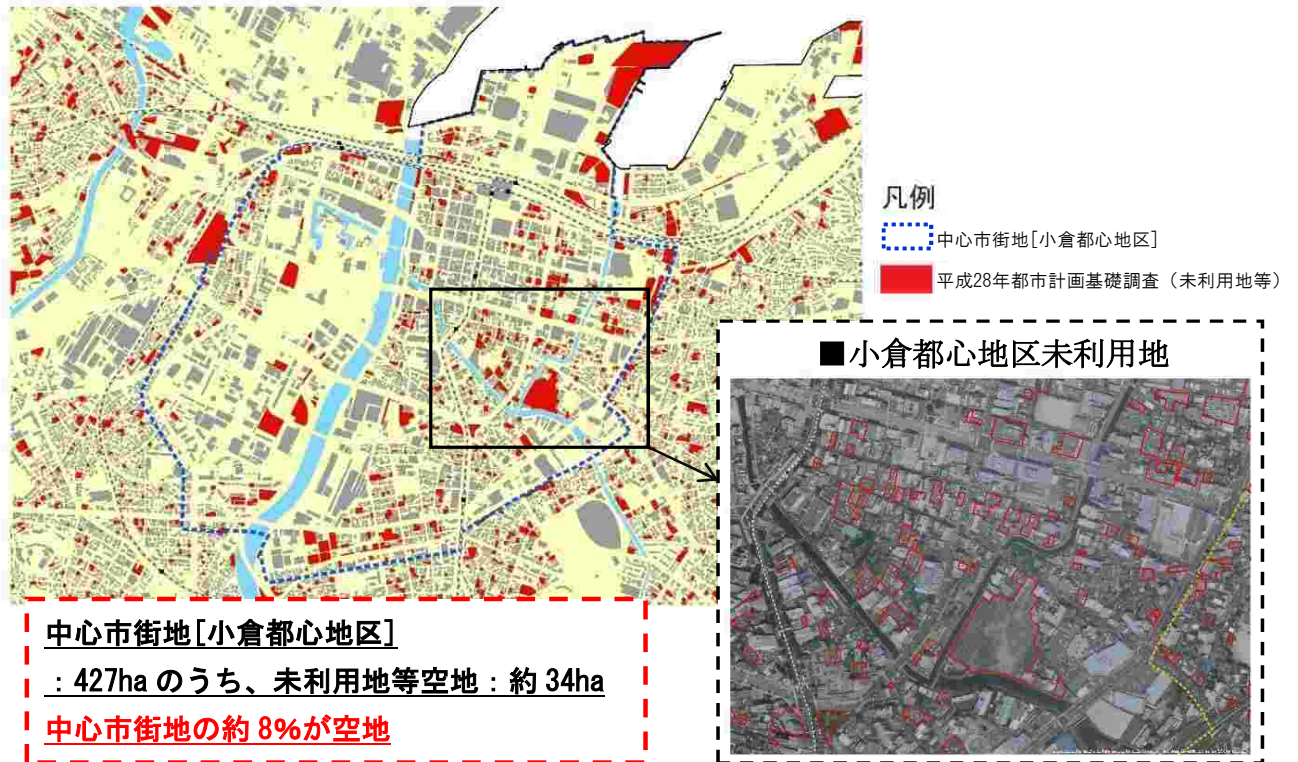


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況（小倉都心地区）

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成28年）」

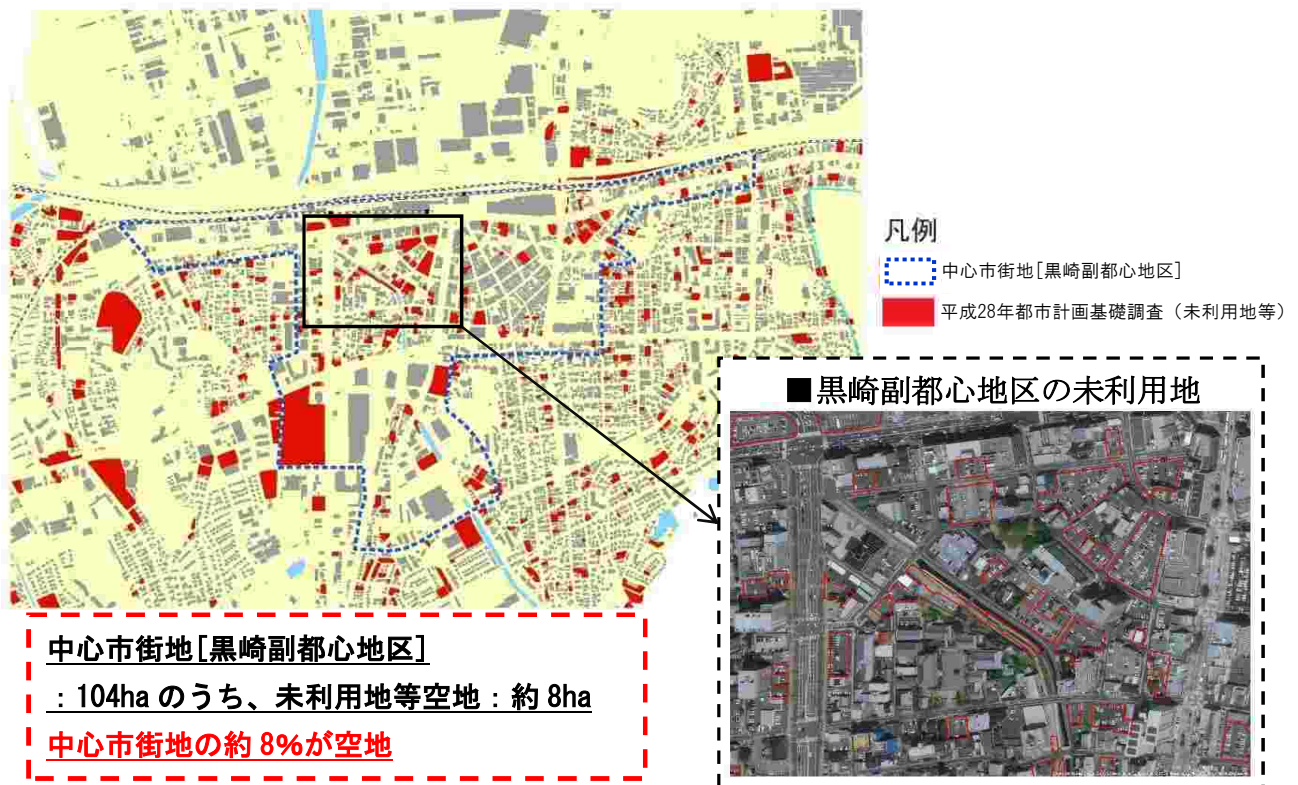


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況（黒崎副都心地区）

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成28年）」

3-6 都市交通

(1) 公共交通の状況

- JRは全ての区を連絡しており、小倉駅ではモノレール、黒崎駅では筑豊電鉄と接続しています。駅の乗降客数は、小倉駅、折尾駅、黒崎駅で多い状況です。
- バスは、鹿児島本線の鉄道駅を中心とした系統や国道沿い等で運行本数が多い状況です。

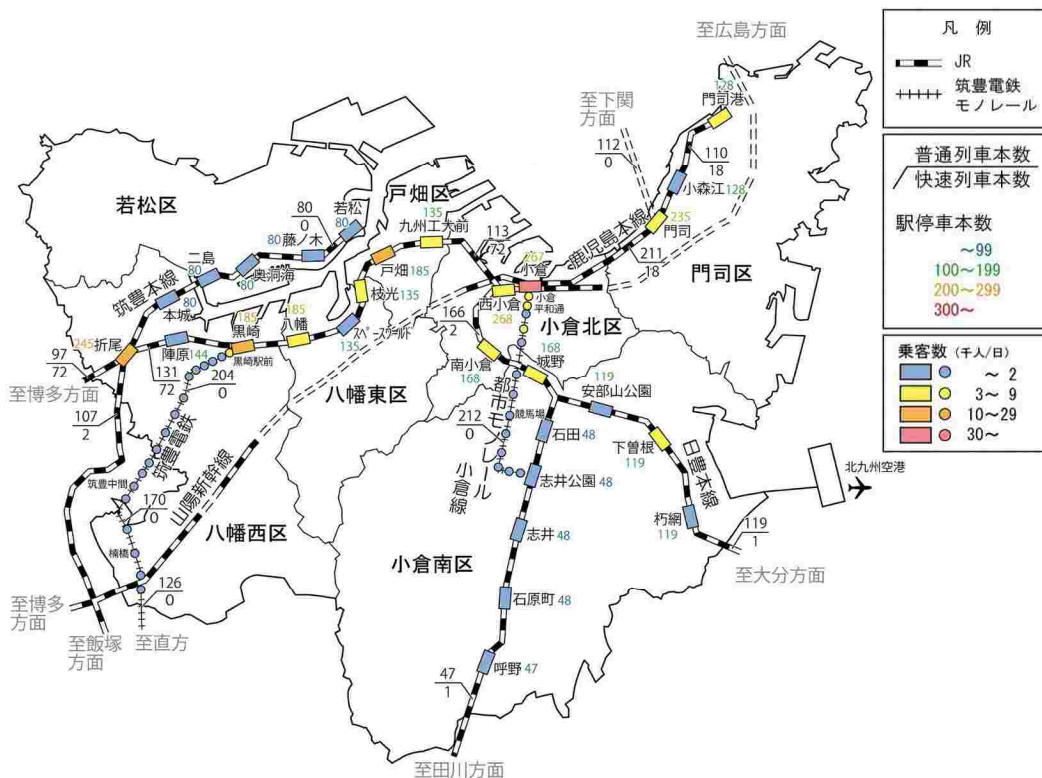


図 北九州市における鉄(軌)道の現状

出典：列車、駅停車本数は各機関のホームページ（令和2年7月）調べ。駅乗車人員は、北九州市資料（令和元年度実績）

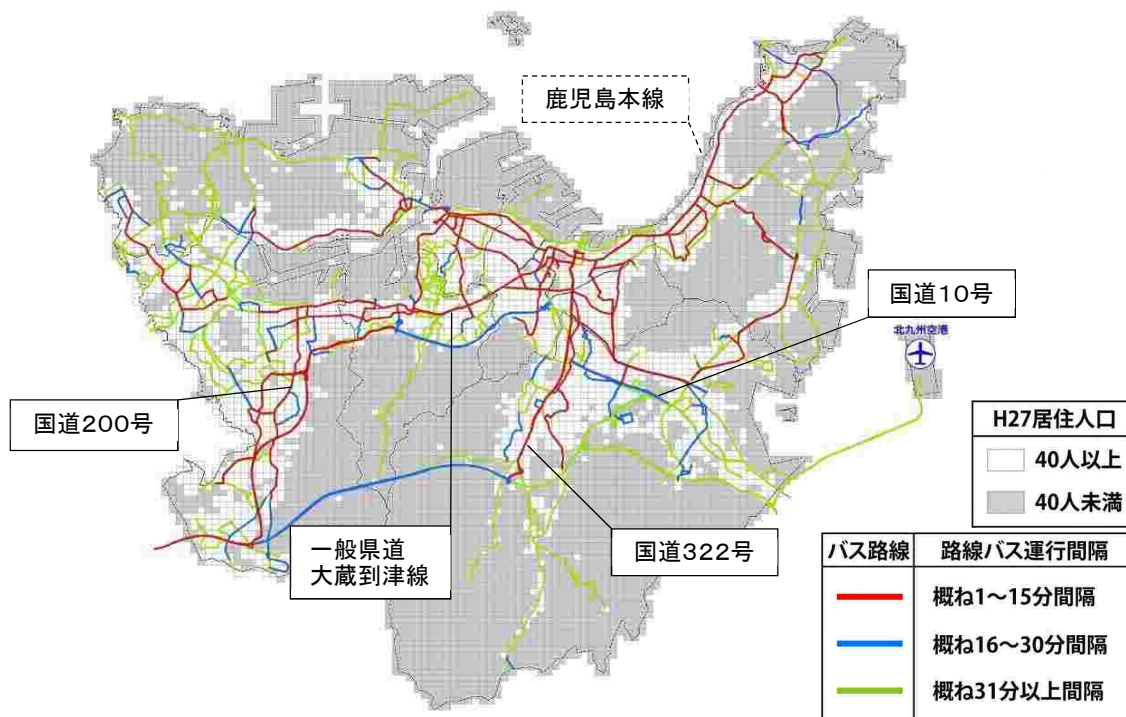


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

出典：バス路線は第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
人口は平成27年国勢調査人口メッシュデータ

(2) 公共交通の利用圏

○公共交通人口カバー率は86.3%、公共交通空白地域の人口は約13万人となっています。

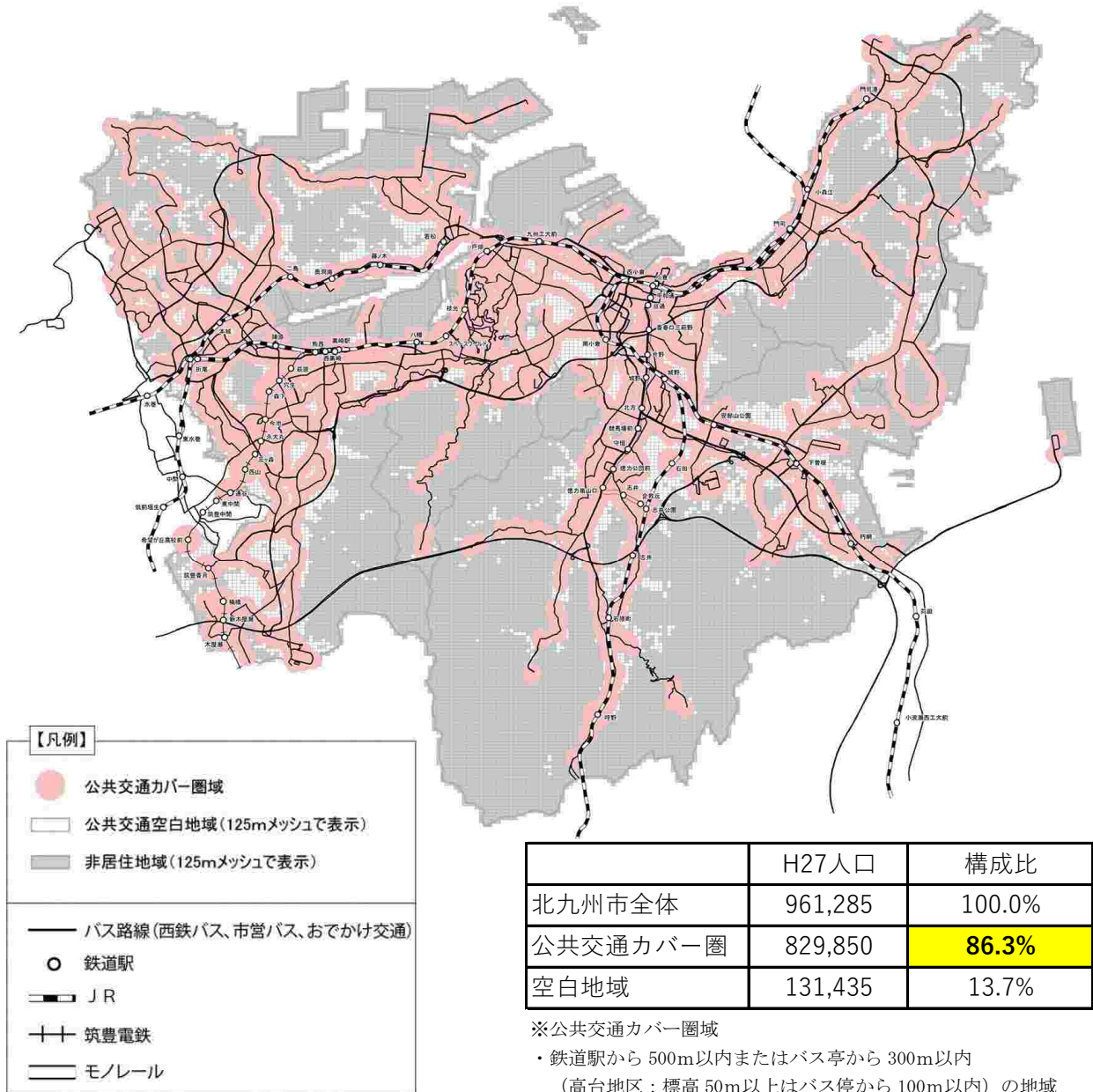


図 北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

出典：北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画）

(3) 公共交通の動向

- 公共交通利用者数は、平成17年頃まで減少し、以降横ばいとなっています。
- バス路線は平成13年から令和2年までに69路線（約151km）が廃止されています。

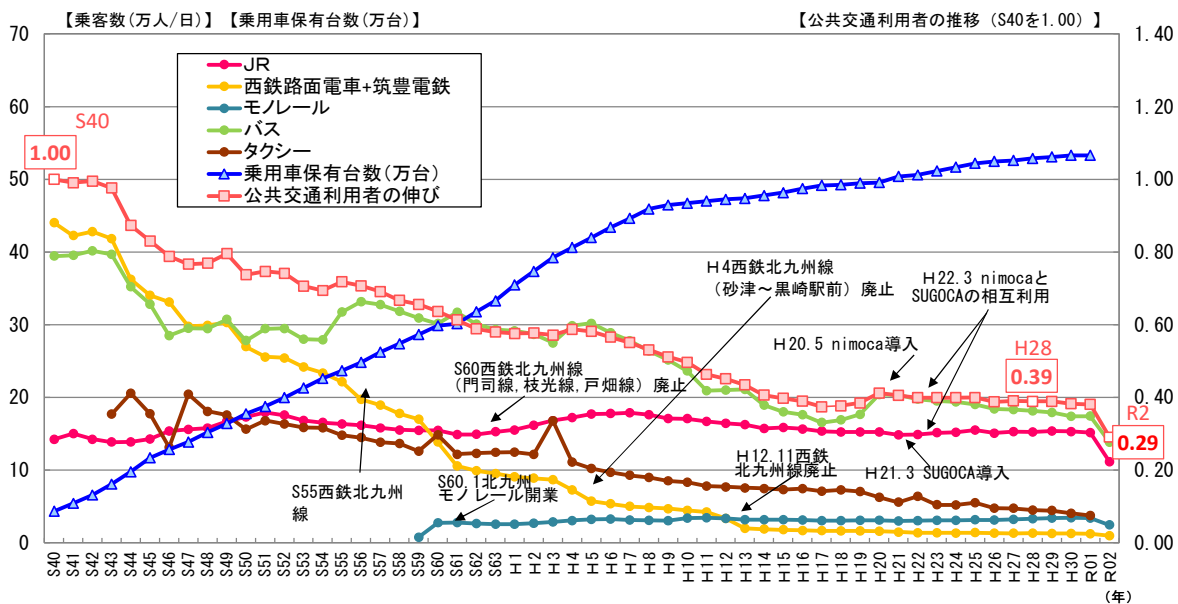


図 北九州市における公共交通利用者数の推移

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昭和61年以降、タクシーは昭和43以降について表記しています。

※JRは平成29年は未取得のため平成28年と平成30年の平均値、平成30年、令和元年は上位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。

※タクシーは令和元年データ未取得のため、前年値を記載しています。

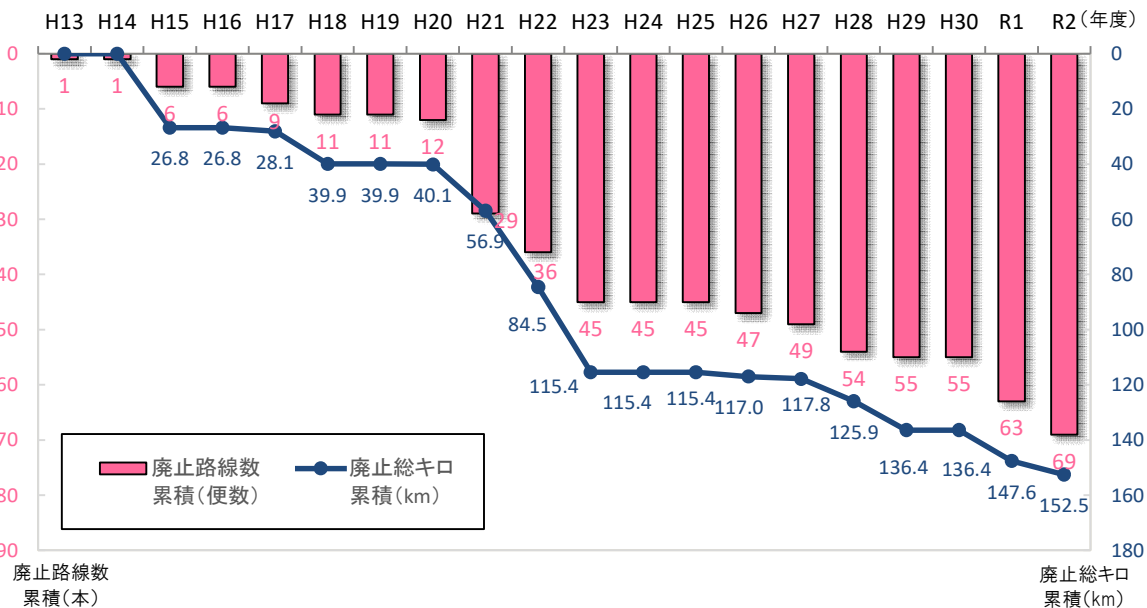


図 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移

出典：北九州市調べ

(4) 市民の交通行動の動向

- 北九州市の公共交通の交通手段分担率について経年変化を見ると、近年歯止めがかかっているものの、低下傾向にあります。
- 一般的には、市街地(DID地区)の人口密度が低いほど自動車依存度が高く、本市は、政令市中で、DID地区人口密度が最も低く、自動車分担率が2番目に高い状況にあります。

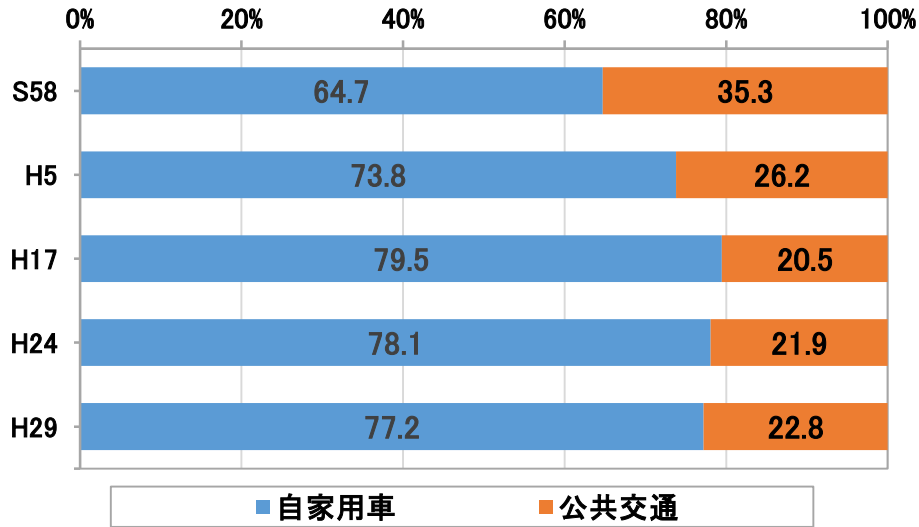
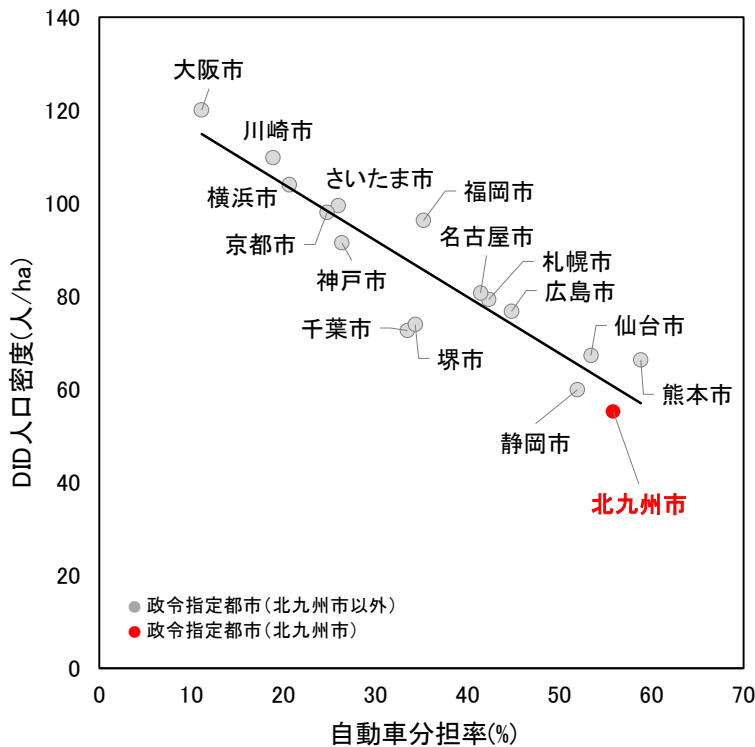


図 北九州市の交通手段分担率の推移

出典：北部九州圏都市交通計画協議会「北部九州圏パーソントリップ調査」
 H29は第5回北部九州圏パーソントリップ調査(5PT、平成29年)
 ※北九州市居住者を対象とする

注) 交通手段分担率：(自家用車又は公共交通利用者数) / (自家用車および公共交通利用者数)
 注) 平成24年の公共交通分担率は、第4回パーソントリップ調査(平成17年)による北九州市内の分担率をベースとして、平成17年から平成27年の公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして算出。



注) 自動車分担率：(自家用車利用者数) / (徒歩、自転車等を含む全交通手段利用者数)
 注) 政令指定都市のうち、調査対象となっていない、相模原市、岡山市、浜松市、新潟市は除く

図 自動車分担率とDID人口密度の関係

出典：国土交通省「平成27年度全国都市交通特性調査」、総務省「平成27年国勢調査」