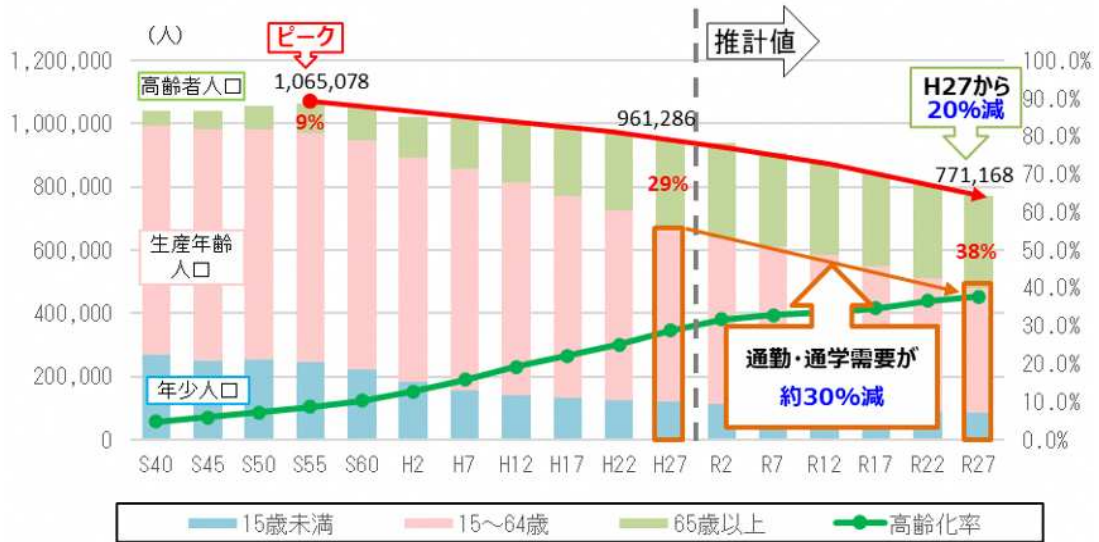


(2)人口動向

北九州市の人口は、令和 27 年(2045 年)に約 77 万人と現況人口の約 80%になり、高齢者(65 歳以上)人口の占める割合は、令和 27 年(2045 年)に約 38%に増加すると推計されています。

一方、65 歳未満の人口は、令和 27 年(2045 年)に約 48 万人となり、通勤・通学需要が約 30%減少すると見込まれています。

■人口推移と高齢化率の推移



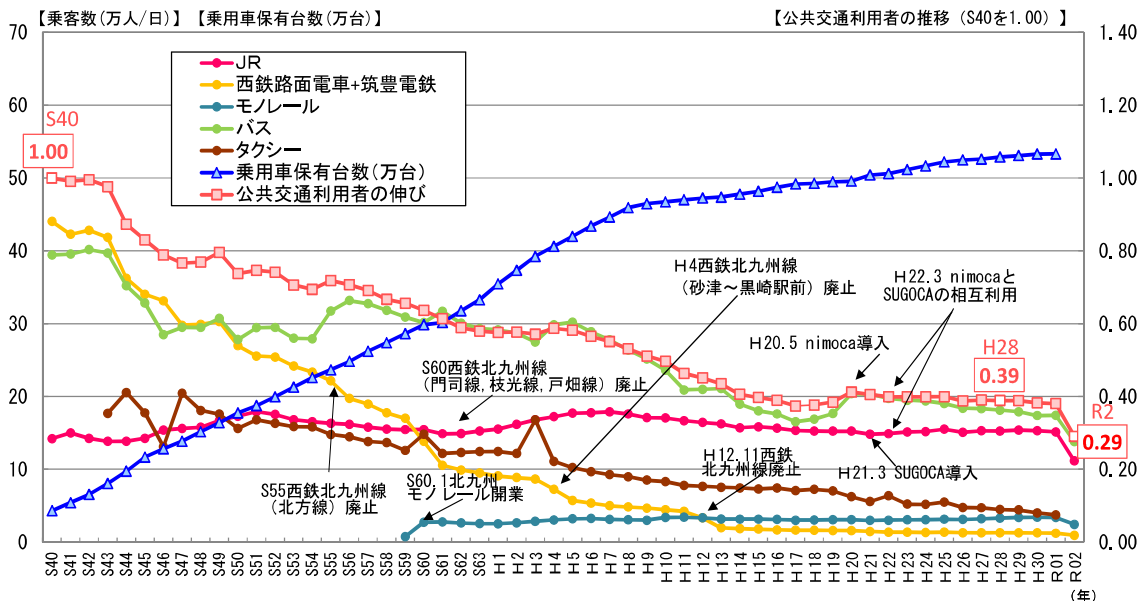
出典: 総務省 国勢調査(S40~H27)、
国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)(R2~R27)

(3)公共交通利用の推移

北九州市における公共交通利用者は、昭和 40 年代前半からの右肩下がり減少は、下げ止まり横ばいで推移していました。

しかし、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。

■公共交通利用者数の推移





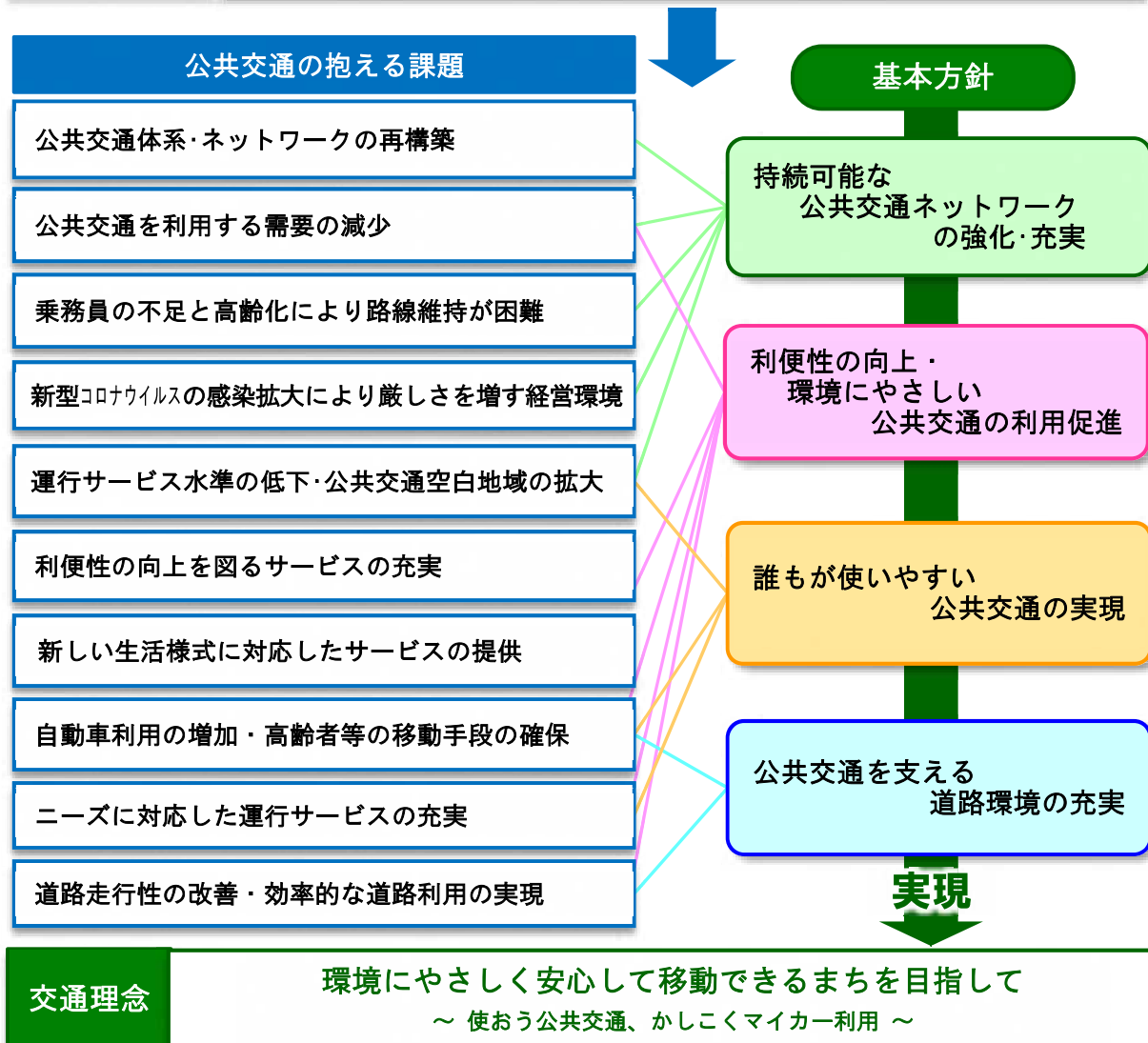
出典: 北九州市統計年鑑(各事業者調べ)

4. 交通理念と基本方針

北九州市が掲げる交通理念の実現に向け、公共交通の抱える課題解決に向けた取組みの視点と目指すべき交通体系、これまでの取組みを踏まえて、4つの基本方針を策定します。

課題解決に向けた取組みの視点	<p>視点1 まちづくりと一体となった生活交通の確保</p> <p>視点2 持続可能な公共交通体系の実現に向けたネットワークの再編</p> <p>視点3 地域に応じた公共交通サービスレベル</p> <p>視点4 各主体の役割の明確化と一体的な実践</p>
----------------	---

目指すべき交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通拠点 (主要交通拠点, 交通拠点, 生活交通拠点) ■公共交通軸 (主要幹線軸, 幹線軸) ■支線 ■公共交通ネットワーク (①鉄軌道交通, ②バス交通) ■道路交通軸 ■歩行者・自転車交通 	<p>■目指すべき公共交通ネットワーク</p>   <p>■自動車交通軸</p>
-----------	---	---

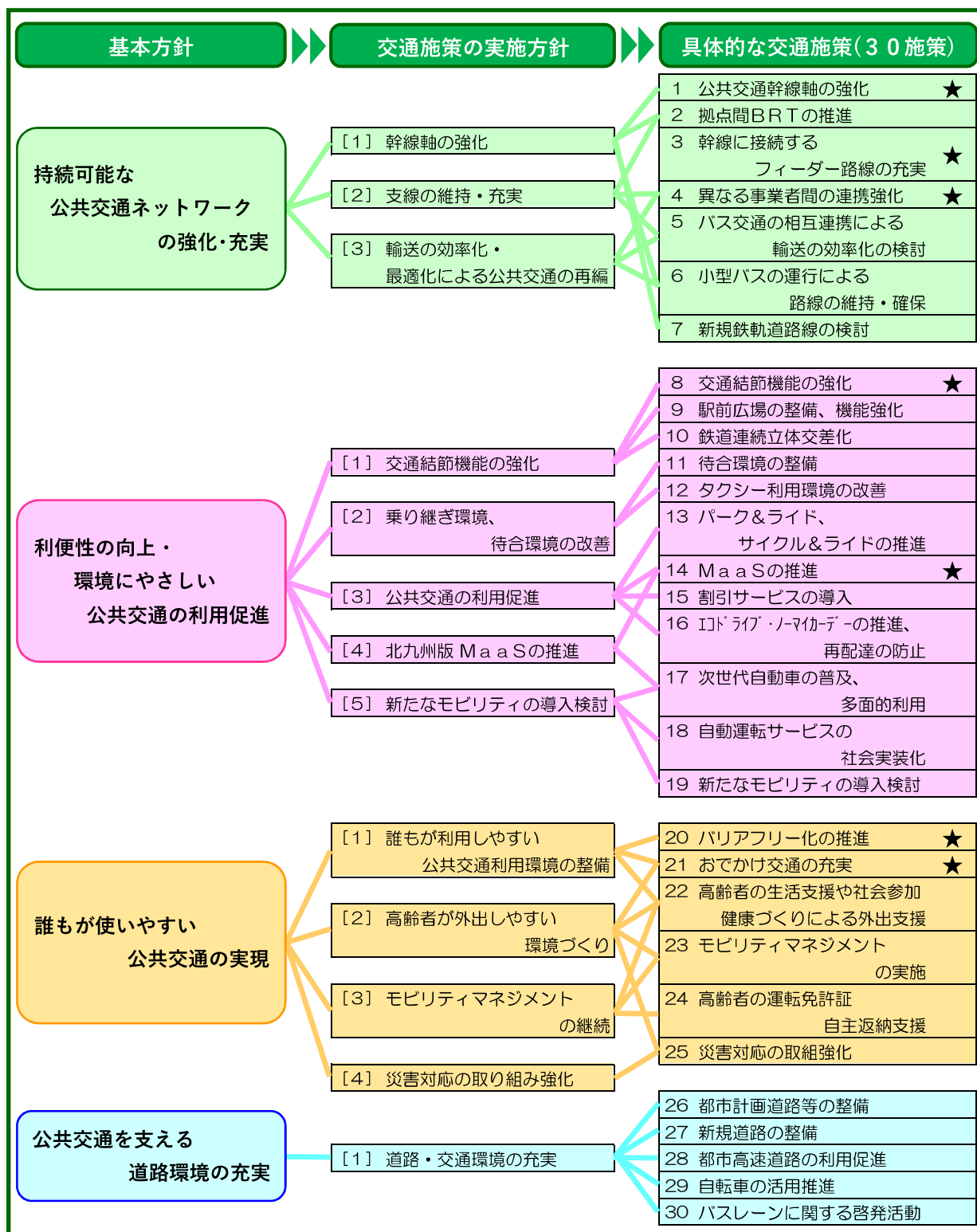


《地域公共交通計画の基本方針》

5. 交通施策の枠組み

基本理念の実現に向けた基本方針を踏まえて、交通施策の実施方針ならびに、具体的な交通施策（30施策）を設定し取り組みます。

さらに、具体的な30施策の中で、星印で示す7つの重点施策を柱に取組みを推進していきます。



《交通施策の枠組み》

6. 交通施策の概要

30 施策のうち 7 つの重点施策について、施策概要（施策内容、K P I）を整理します。

施策1：公共交通幹線軸の強化

施策内容

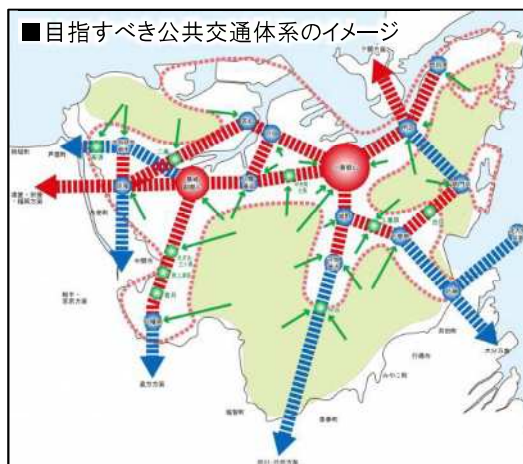
①公共交通幹線軸の強化

公共交通幹線軸（概ね 30 分に 1 本以上）のサービス水準を維持・強化するため、関係者が連携して様々な施策に取り組むことで、幹線となる公共交通ネットワークを維持・強化していきます。

②街なか居住の推進

人口減少下において、公共交通ネットワークの維持・強化のため、立地適正化計画と連携し、街なか居住を緩やかに誘導することで「コンパクトザウルス」型の都市構造を目指します。

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指すため、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。



K P I (重要業績指標)

公共交通幹線軸周辺の交通利便性の高いエリアに居住している人口割合

現況値 (R3)

71.9%

目標値 (R8)

72.0%

※国土交通省のマニュアルより算出

施策3：幹線に接続するフィーダー路線の充実

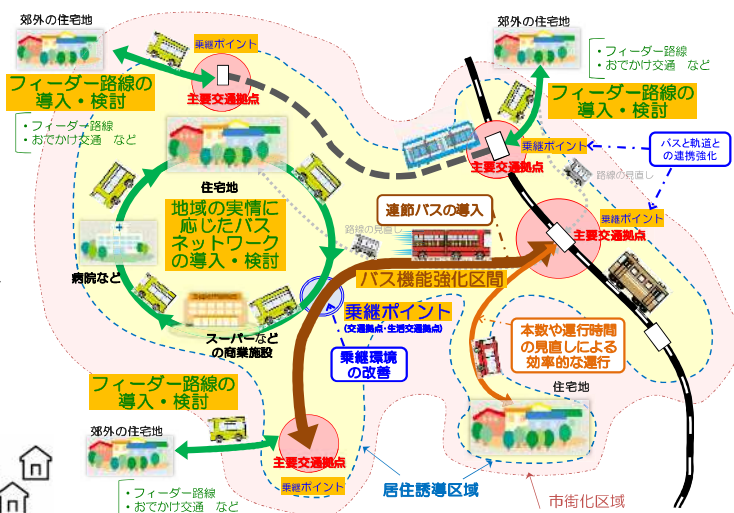
施策内容

①幹線に接続するフィーダー路線の充実

市内のバス路線は、運行距離の長い系統も多く、多くのバスが街なかに入り入れることで、非効率が生じ、定時性・速達性の低下につながっています。また、近年の運転手不足も深刻となっています。

このため、幹線に繋がる、支線のフィーダー路線を充実していくことにより、運行システムの整理・統合を進め、サービス水準を維持するための効率的な運行を目指します。

効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。



K P I (重要業績指標)

幹線に接続するフィーダー路線の開設
(令和2年度を基準)

現況値 (R3)

+ 2 地区

目標値 (R8)

+ 4 地区