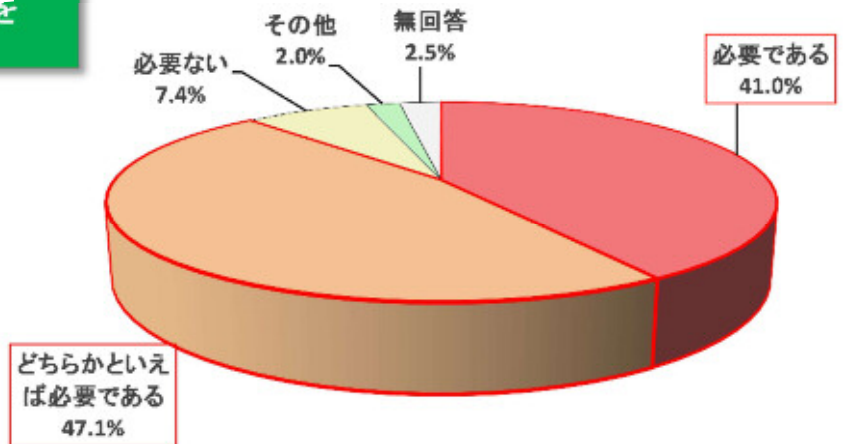


3. コンパクトシティに対する市民の想い

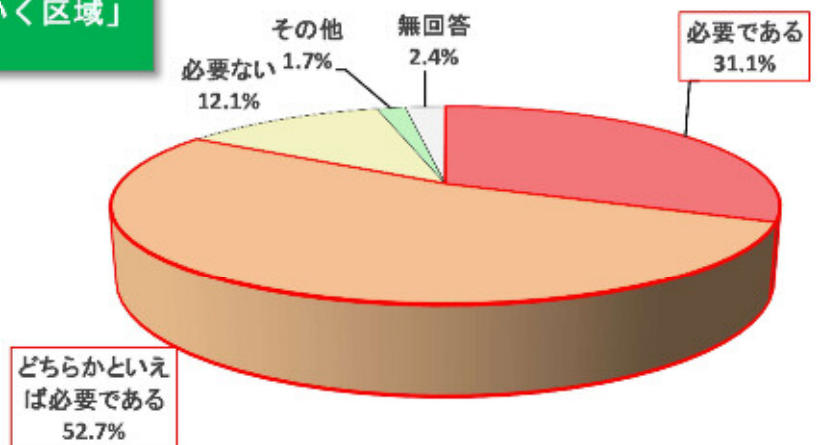
○平成27年度に実施した市民意識調査(回答数1,365票)において、「コンパクトなまちづくり」を進めることについて、「必要である」または「どちらかといえば必要である」と回答した方は88.1%となっており、多くの市民が「コンパクトなまちづくり」を望んでいることがわかります。

◇「コンパクトなまちづくり」を進めることが必要か



○「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについて、「必要である」または「どちらかといえば必要である」と回答した方は83.8%となっており、多くの市民がコンパクトなまちの「区域を明確にする」ことが必要であると考えていることがわかります。

◇「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについて

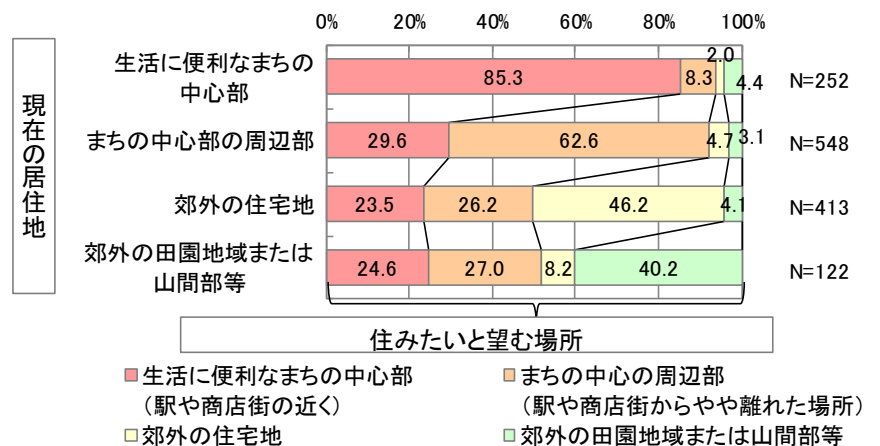


◇現在の居住地と住みたいと望む場所の関係

○現在の居住地と住みたいと望む場所の関係を見た場合

- ・いずれの居住地の方も現在の居住地を望む方が最も多いこと
- ・まちの中心部や周辺部に住む方は約9割がまちの中心部や周辺部を希望していること
- ・一方、郊外部でも約5割の人がまちの中心部や周辺部を希望していること

がわかります。

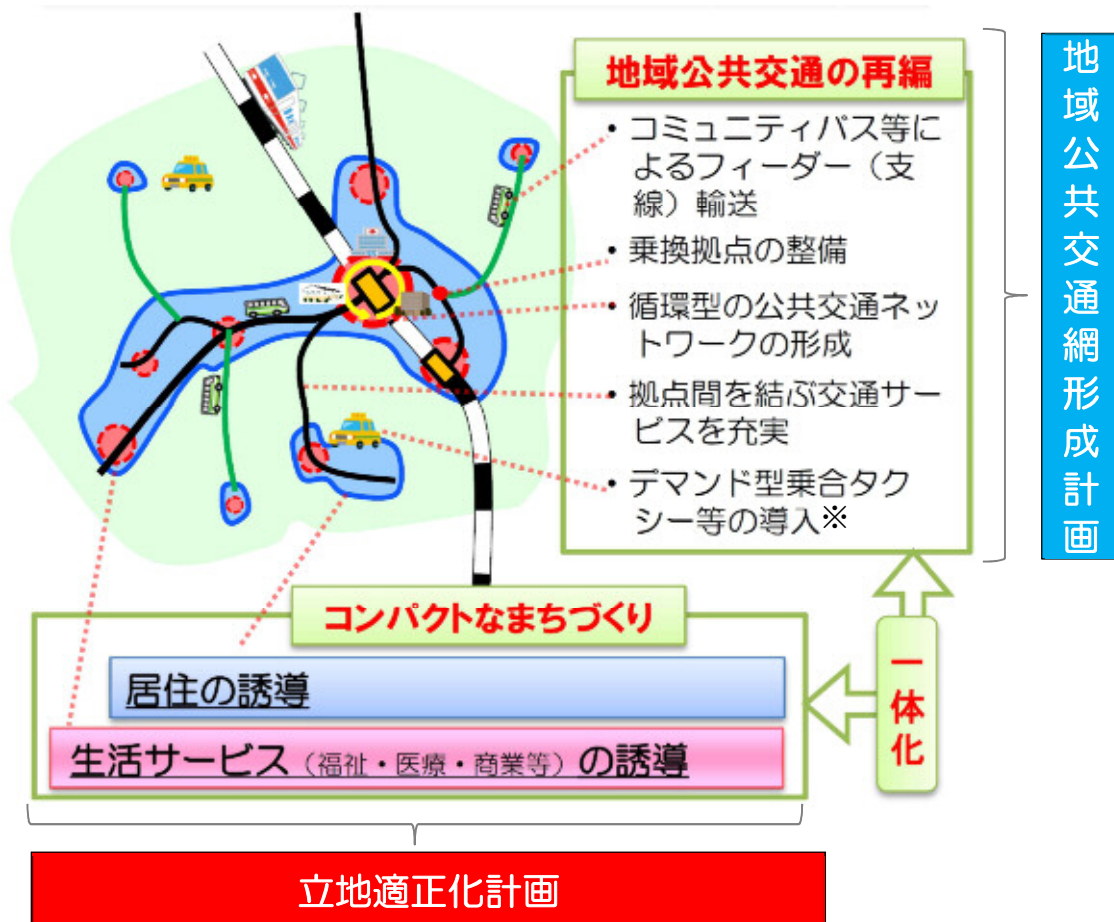


4. 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画

(1) 制度化の背景

- 平成26年8月、国において、急速な人口減少と超高齢化の状況でも、持続可能な都市経営を確保するため、都市のコンパクト化を積極的に推進することとし、都市再生特別措置法の改正により、「立地適正化計画」が制度化されました。
- また、平成26年11月には、まちづくりと一体となった、地域の最適な公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通活性化再生法の改正により、「地域公共交通網形成計画」が制度化されました。
- 本市においても、今後、市民生活を支えるサービスを確保し、地域の活力を維持・向上するためには、生活利便施設や住居がまとまって立地する「コンパクトなまちづくり」と、これらの施設へのアクセスを確保する「地域公共交通ネットワークの再編」が不可欠です。

コンパクトなまちづくりをより一層推進するため
「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」
の策定に着手



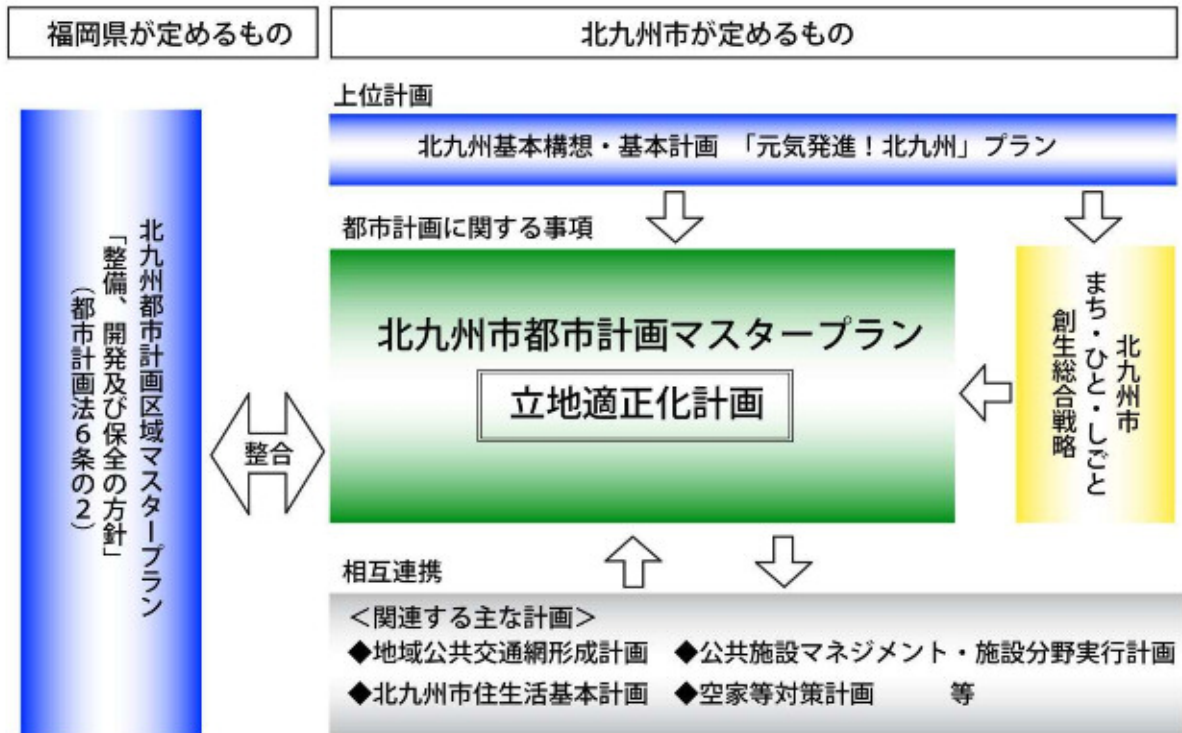
■ 「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」

※デマンド型乗合タクシーとは、事前予約（時間、乗車場所）により、運行する公共交通手段の一つ。希望条件が重なれば乗合にて運行。

出典 国土交通省資料をもとに「立地適正化計画」、「地域公共交通網形成計画」を追記

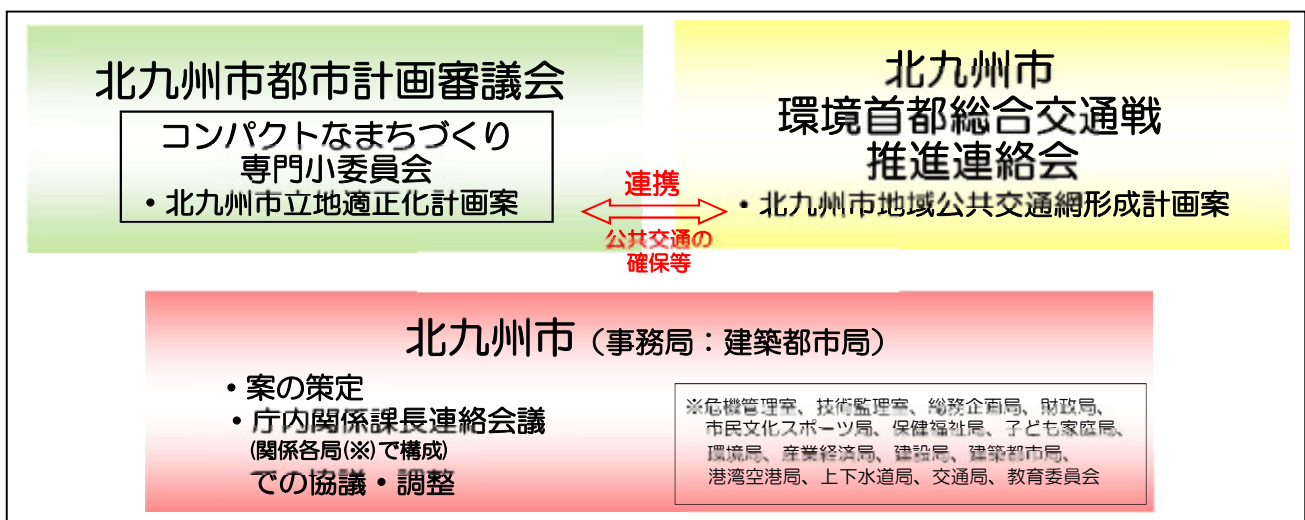
(2) 位置づけ

○立地適正化計画は、都市全体の観点から、居住機能や商業・医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして作成するもので、都市計画マスタープランの一部とみなされます(都市再生特別措法第82条)。



(3) 体制

○策定にあたっては、地域公共交通網形成計画をはじめとして、まちづくりに関する多様な分野の計画と連携しながら策定する必要があります。



(4) スケジュール

○現在まで、立地適正化計画および地域公共交通網形成計画の素案を作成しつつ、市民説明や関係団体協議を進めてきており、今後は、パブリックコメントや公聴会、北九州市都市計画審議会の議決を経て、公表・運用していくこととしています。

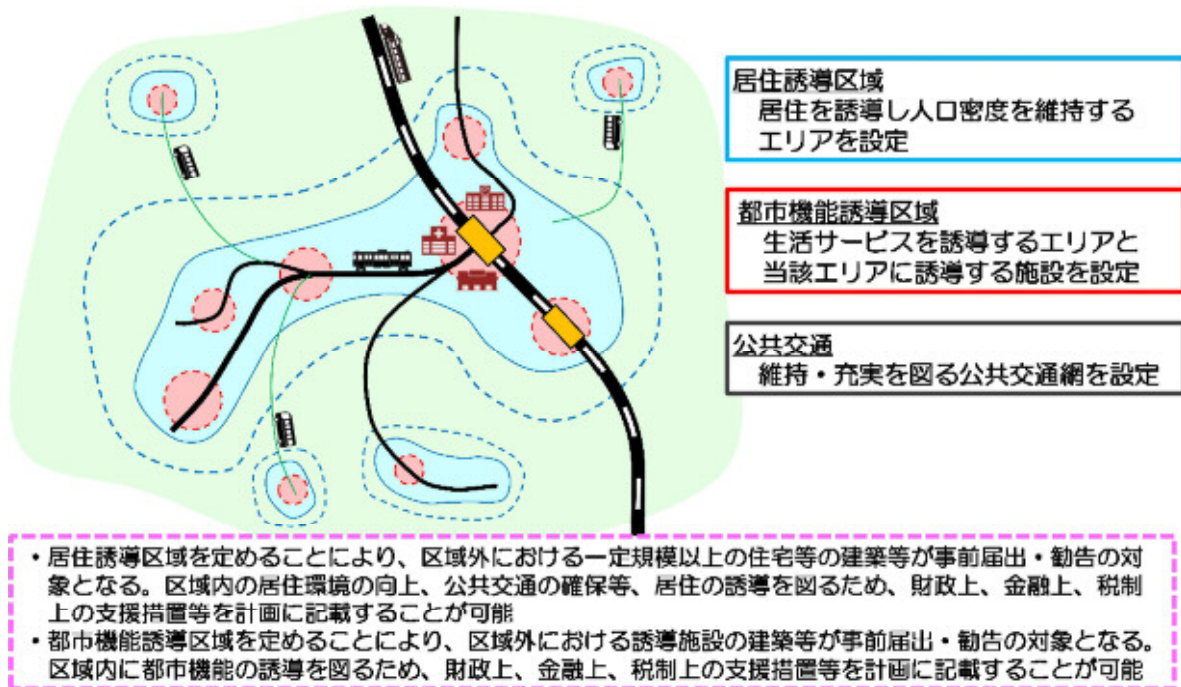
	H27年度				H28年度				H29年度
	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月～
全体スケジュール	計画素案				計画案		周知		公表・運用
立地適正化計画 (コンパクトなまちづくり専門小委員会)		①	②	③ ④	⑤				
地域公共交通網形成計画 (環境首都総合交通戦略推進連絡会/幹事会)		① ②	③	④ ⑤	⑥				
市民説明				■					
関係団体協議			■ 概要説明	■	策定の 方向性の説明				
パブリックコメント					◇				
公聴会					◇				
北九州市都市計画審議会				■ 中間報告		■ 答申(中間 意見聴取)			
条例制定							○ 公布		◎ 施行

※「①②・・・」は、各委員会等の「第1回、第2回・・・」の開催回数を示しています。

5. 北九州市立地適正化計画の策定について

(1) 立地適正化計画とは

○市町村が策定する、都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的な計画です。



(2) 計画の概要

○計画の対象区域：北九州都市計画区域（H27.4.1現在）

○目標年次：平成52年（2040）

■ 計画の対象区域

都市再生特別措置法第81条第1項に基づき、北九州市立地適正化計画の対象区域は現在（H27.4.1現在）の都市計画区域とします。

■ 目標年次

立地適正化計画の目標年次については、国の都市計画運用指針では概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、あわせてその先の将来も考慮することとされています。

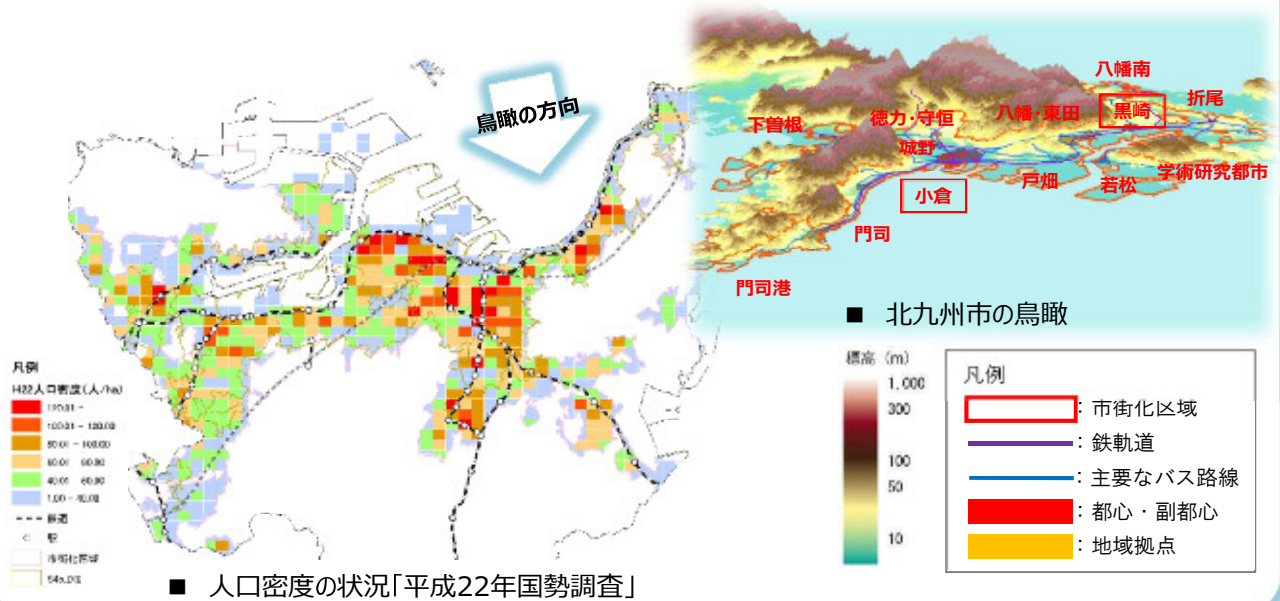
また、本市の都市計画マスタープランにおいても、概ね20年後の将来を展望した計画策定が行われています。

これらのことを鑑みながら、立地適正化計画が包含されることとなる都市計画マスタープランの改定（次年度以降）の動向も踏まえ、目標年次を平成52年（2040）とします。

(3) 北九州市の都市構造の特性

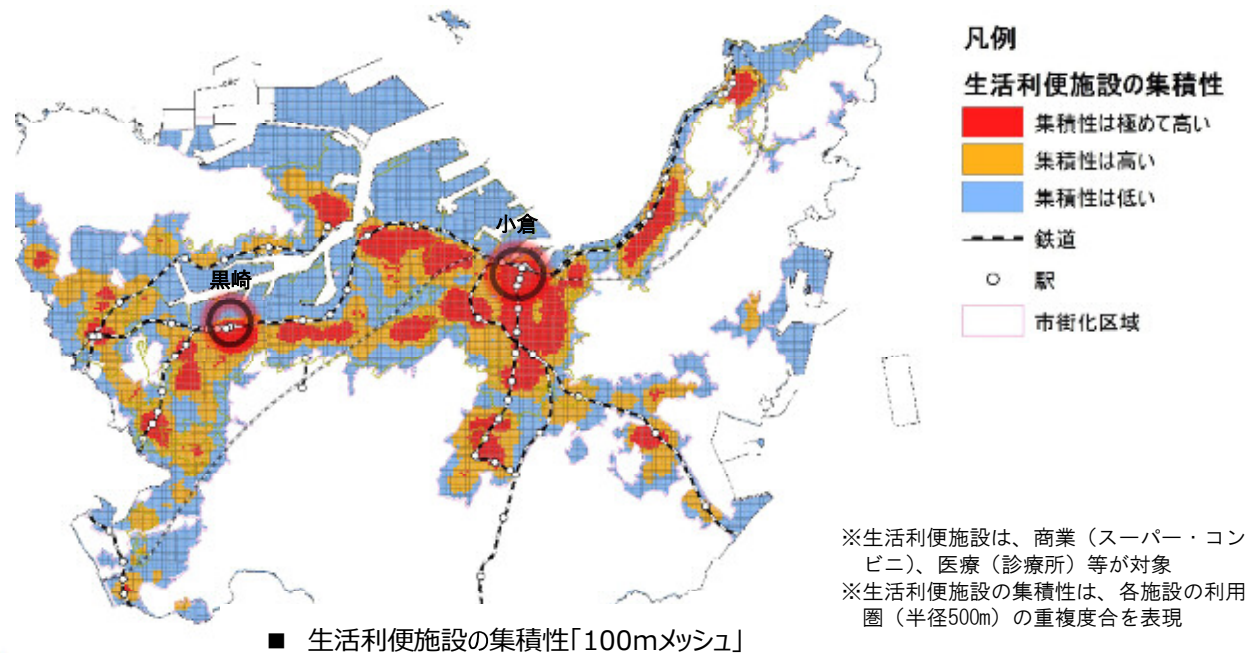
主要な公共交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と
薄く広がった郊外部

○市街化区域内の人口密度は、北部の平坦地で主要な交通軸に沿って高密度となっています。
○旧5市が合併したものの、地形形状の制約から、市街地背後の高台（斜面地）や郊外においても住宅地が形成されています。



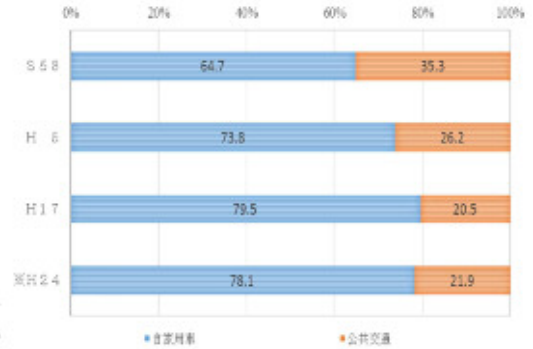
階層をもった複数の拠点が存在

○周辺地域からの交通利便性が高く、商業・業務機能や文化・交流機能が集積した拠点が複数存在しており、特に小倉・黒崎では、市外を含めた広域の拠点となっています。

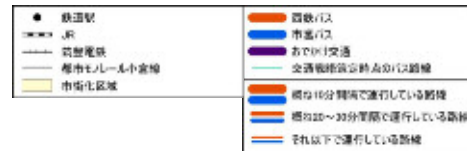


公共交通の利便性が高いものの、自動車依存も進行

○公共交通網は市街地全域を概ねカバーしており、比較的高いサービス水準となっています。
○一方で、道路交通環境の改善と相まった自動車利用の増加により、公共交通分担率は低下傾向にあります。



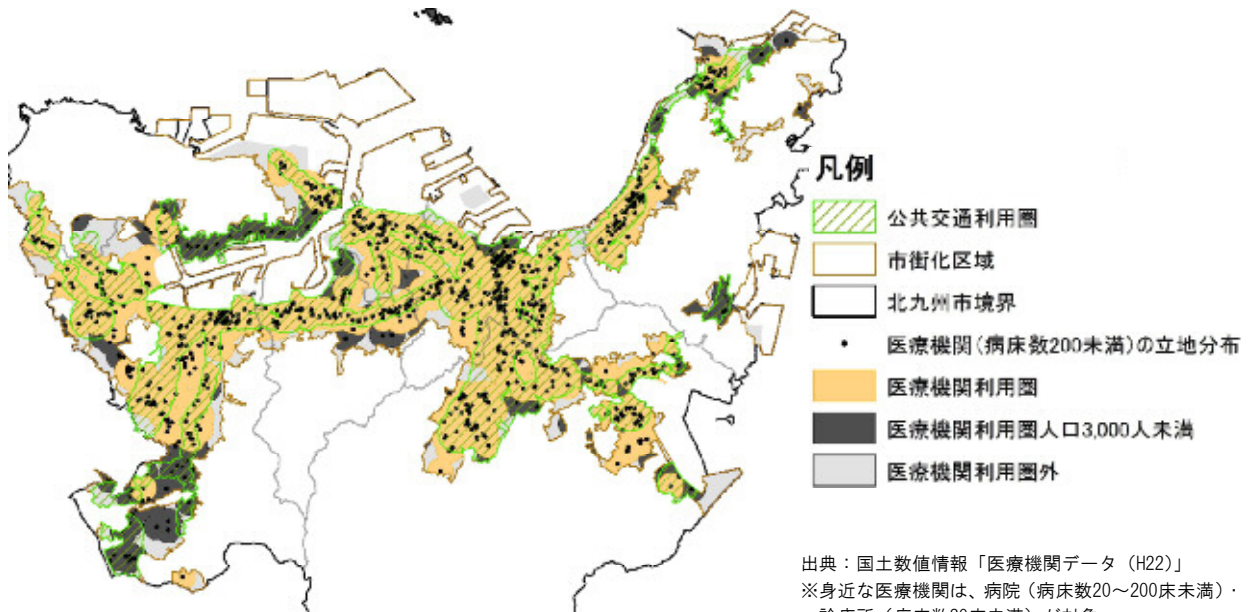
■ 北九州市の交通手段分担率の推移



■ 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

旧来からの市街地を中心に、人口、生活利便施設が集積し、公共交通が特に便利な地域が形成

○公共施設、病院、教育施設など、市民生活に関わる施設は、公共交通が特に便利な地域の沿線に集中して立地しています。



■ 身近な医療機関の空間分布

出典：国土数値情報「医療機関データ(H22)」
※身近な医療機関は、病院(病床数20～200床未満)・診療所(病床数20床未満)が対象
※例として、医療機関に関する図を掲載しています。

産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在

〇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。



■ 市内における産業の受け皿