

(8) 居住誘導区域について

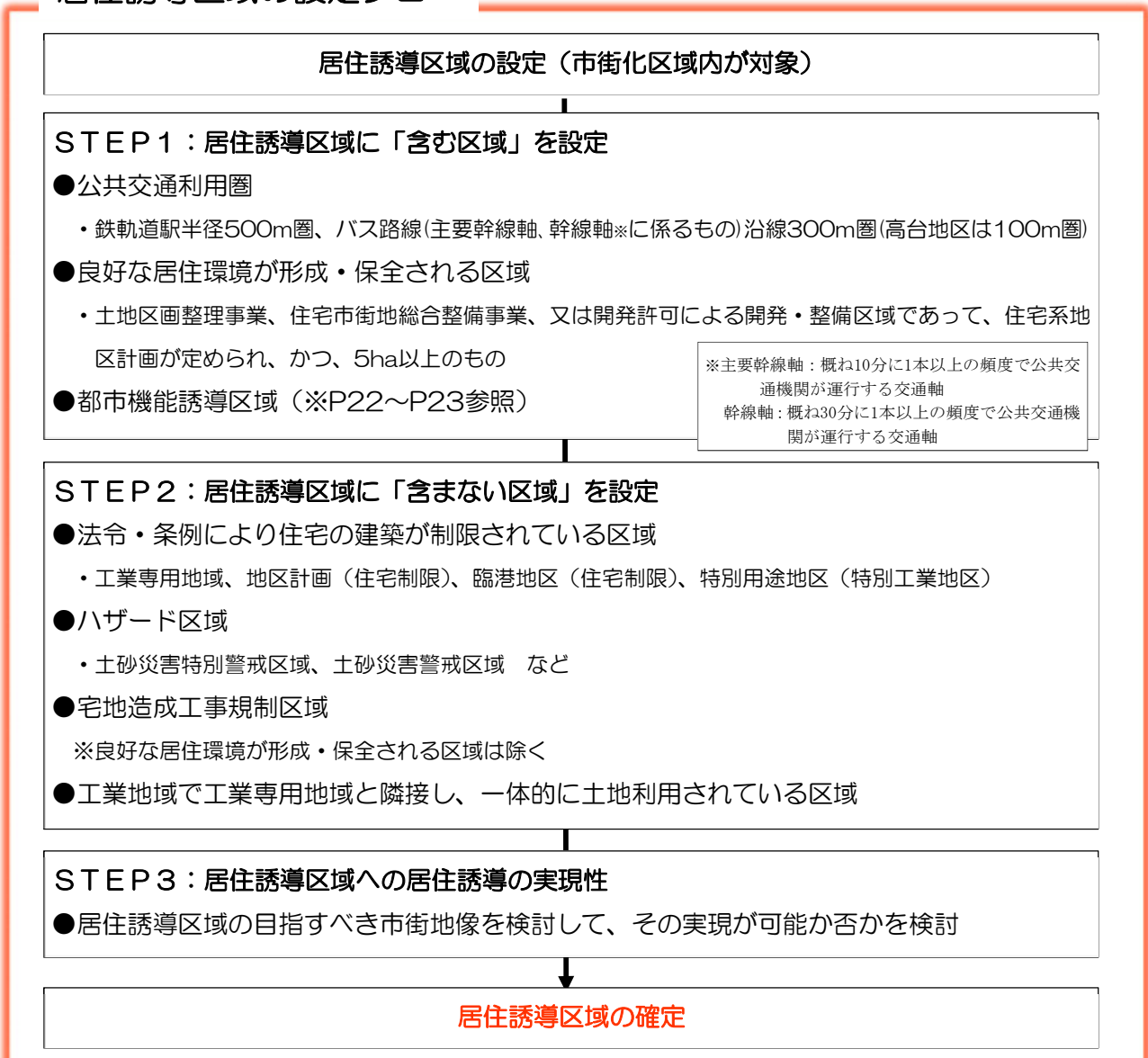
- 居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティ、多様な公共交通手段、居住の安全性が持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域です。
- 北九州市においては以下の考え方により居住誘導区域を設定します。

居住誘導区域を考える3つのSTEP

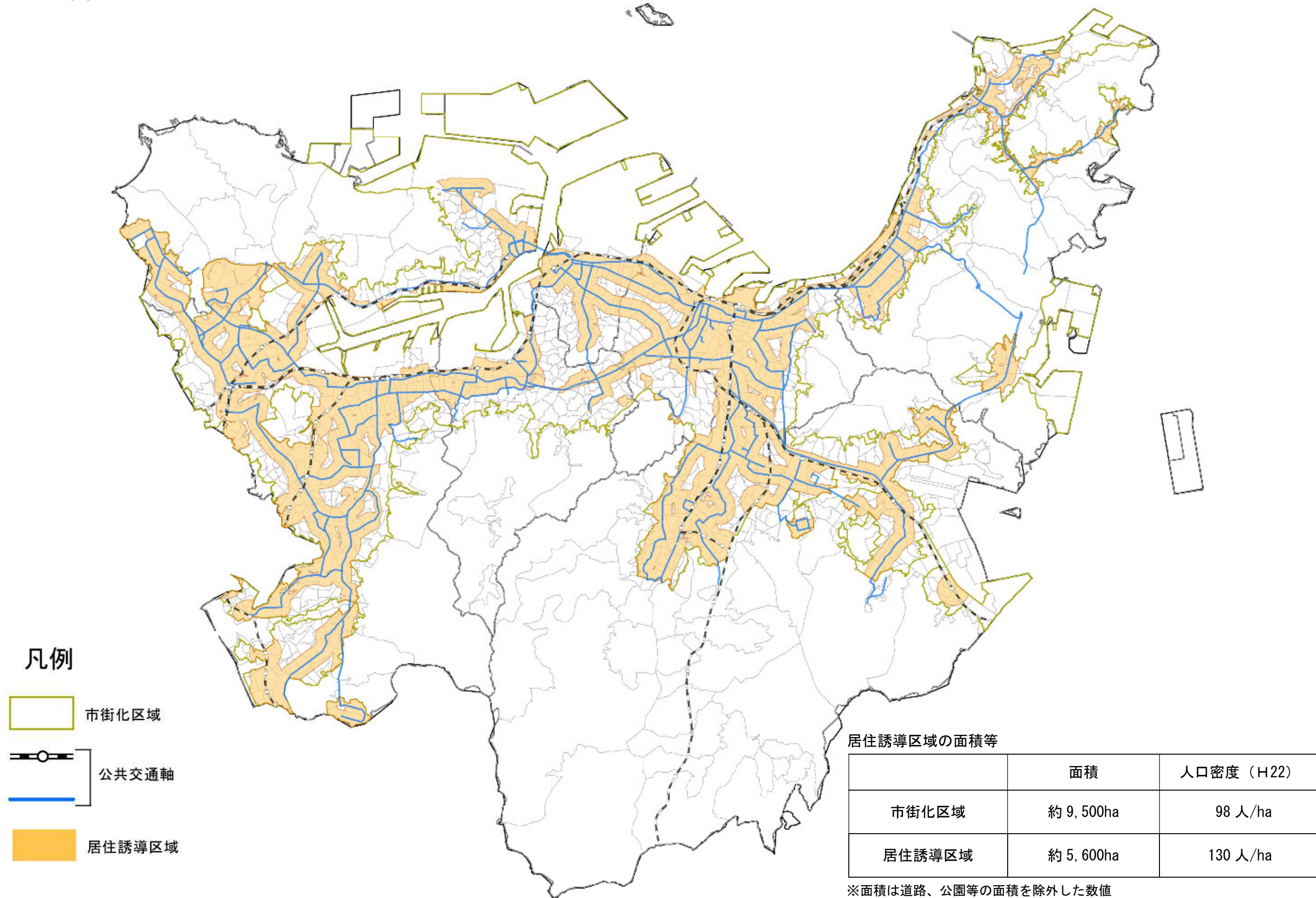
- STEP1 どのように居住誘導区域に「含む区域」を定めるのか
- STEP2 どのように居住誘導区域に「含まない区域」を定めるのか
- STEP3 どのような市街地像を目指すのか、その市街地像は実現可能か



居住誘導区域の設定フロー



<居住誘導区域>



※面積は道路、公園等の面積を除外した数値

(9) 誘導施策の展開

○都市機能や居住の誘導を図るため、都市全体の観点から、まちづくりに関わる分野が連携して、以下の施策を総合的に展開していきます。

都市機能誘導区域で講じる施策

方向性 1 街なか活性化に寄与する都市機能の誘導・集約

施策 1 都心・副都心、地域拠点における都市機能の整備

(取り組み事例) ○巨過地区の再整備
○新北九州市立八幡病院移転改築

方向性 2 選択と集中の観点からの公共施設の再構築

施策 1 公共施設再構築の取り組み

施策 2 モデルプロジェクト再配置計画

(取り組み事例) ○施設の集約と利用の効率化
○モデルプロジェクト再配置計画

居住誘導区域で講じる施策

方向性 1 街なか活性化に寄与する住まいづくり

施策 1 街なかに住みたいと思う転入者を応援する仕組みづくり

施策 2 街なかにおける良質な住宅の供給促進

(取り組み事例) ○住むなら北九州 子育て・転入応援事業
○北九州市定住促進支援事業

方向性 2 まちづくりと一体となった住まいづくり

施策 1 街なかにおける住宅市街地の整備

施策 2 街なかにおける住宅市街地の整備方針等の策定

(取り組み事例) ○折尾地区総合整備事業
○城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業

方向性 3 総合的な住み替え施策の推進

施策 1 中古住宅や空き家などの流通促進

施策 2 長期にわたって循環利用される住宅ストックの形成

(取り組み事例) ○北九州市空き家バンク
○公共施設マネジメント(市営住宅)

方向性 4 都心・副都心、地域拠点の活性化

施策 1 交流人口増の取り組み

施策 2 公園を中心とした街なか賑わいづくりの取り組み

施策 3 都市型観光の魅力強化

施策 4 地域経済活性化の取り組み

施策 5 災害の発生のおそれのある区域の居住者を居住誘導区域に誘導するための取り組み

施策 6 街なか活性化のためのまちづくり活動や地域課題解決の支援及び地域医療福祉拠点の形成

(取り組み事例) ○リノベーションまちづくり推進事業
○UR賃貸住宅 徳力・志徳団地における地域医療福祉拠点の形成

居住誘導区域外の対応

方向性 1 居住誘導区域外における地域住民の交通手段の確保

施策 1 おでかけ交通事業への支援強化

施策 2 おでかけ交通事業と他交通機関との結節機能向上

(取り組み事例) ○「おでかけ交通」と買物支援等との連携
○路線バスのバス停との結節

方向性 2 地域活力の維持・向上

施策 1 地域活性化のためのまちづくり活動や地域課題解決の支援

(取り組み事例) ○北九州市老朽空き家等除却促進事業
○まちづくりステップアップ事業

公共交通の確保策

地域公共交通網形成計画と連携して、交通施策（30施策）と、その中の取り組みの柱となる重点施策（7施策）を一体となって展開します。

国庫補助事業等の活用

都市再構築戦略事業等の活用により、都市機能誘導区域内に都市機能を増進する施設の維持・確保に取り組んでいきます。

また、届出制度の運用により、都市機能や居住の区域内への立地の誘導を図ります。



6. 北九州市地域公共交通網形成計画の策定について

(1) 北九州市における交通施策の取り組みの経緯

- 北九州市では、平成20年12月に「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定し、平成26年8月に中間見直しを行いました。
- 今回は、平成26年11月に施行された“改正地域公共交通活性化再生法”に依拠して、総合交通戦略を一部改訂することにより、「北九州市地域公共交通網形成計画」を策定します。

北九州市環境首都総合交通戦略の策定（平成20年12月）

交通施策を展開

■望ましい交通体系を目指すための理念

『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』
を目指して ～ 使おう公共交通、かしこくマイカー利用 ～

■基本方針

- ◆利用しやすく安心して快適な交通体系の構築
- ◆超高齢化社会における「市民の足」の確保
- ◆地球環境にやさしい交通手段の利用促進

■交通施策 28施策

■重点施策 5施策

- ・モビリティマネジメント※の実施
※過度の自家用車利用から公共交通への利用転換を図る啓発活動
- ・交通結節機能の強化
- ・おでかけ交通への支援強化
- ・幹線バス路線の高機能化
- ・レンタサイクル・カーシェアリングの普及

■計画目標（H30年）

- ◆公共交通人口カバー率 80%を維持
- ◆公共交通分担率 20%を維持
- ◆自家用車CO₂排出量 約1%を削減

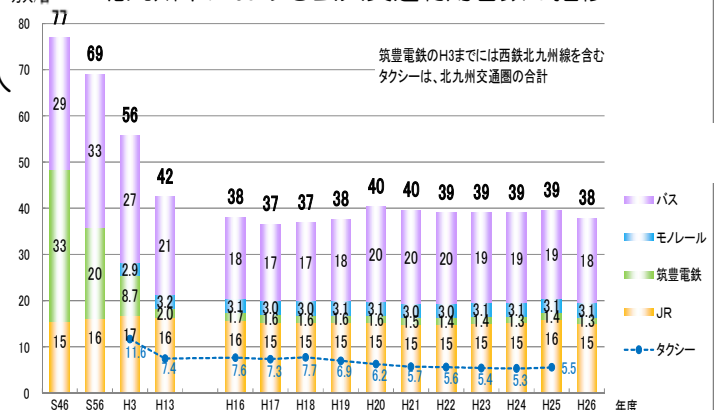
■これまでの取り組みにおける成果

- 【着手した主な事業の内容】
- ・学校モビリティマネジメント（出前授業21校53クラスで実施）
 - ・広告付きバス停の整備（39基：H26年度末時点）
 - ・バスロケーションシステムの導入（14箇所：H26年度末時点）
 - ・バスレーンのカラー舗装化（10.9km：H24年度末）
 - ・モノレール駅のバリアフリー化（全駅でエレベーター設置完了）
 - ・おでかけ交通への支援（8地区で運行）
平成26年度末時点
 - ・コミュニティサイクルの導入（2地区21箇所で開催）
- ⇒ 事業は着実に進捗し、公共交通利用者の減少に歯止めがかかり、一定の成果が上がった
- ⇒ 公共交通の利便性に対する市民満足度が向上（H21:51.4%⇒H24:55.5%に上昇）

■計画目標の達成状況

- ◆公共交通人口カバー率 ⇒ **80%の維持を達成**
(策定時79.3%⇒中間見直し時79.5%)
- ◆公共交通分担率 ⇒ **22%に上昇**
(策定時20.5%⇒中間見直し時21.9%)
- ◆自家用車CO₂排出量 ⇒ **約2.4%削減**
(策定時 約1%、7,000 t-CO₂ ⇒ 中間見直し時 約2.4%、16,400 t-CO₂)

■北九州市における公共交通利用者数の推移





総合交通戦略の中間見直し（平成26年8月）

交通施策を展開

■懸念事項

- ・公共交通利用者数が再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れ
- ・高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加
- ・自家用車依存に起因する地球環境への影響

■取り組みの方向性

- ◆公共交通の利便性をさらに向上
- ◆「超高齢社会」への対応をさらに充実
- ◆地球環境にやさしい徒歩や自転車の利用環境を向上

■交通施策 30施策（2施策追加）

■重点施策 7施策

- ・モビリティマネジメントの実施
- ・交通結節機能の強化
- ・バリアフリー化の推進
- ・幹線バス路線の高機能化
- ・筑豊電気鉄道の高機能化
- ・おでかけ交通への支援強化
- ・徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善

■計画目標（H30年）

- ◆公共交通人口カバー率
80%を維持
- ◆公共交通分担率
24%に向上
- ◆自家用車CO₂排出量
約6%を削減

改正地域公共交通活性化再生法の施行
（平成26年11月）

総合交通戦略の一部改訂

北九州市地域公共交通網
形成計画の策定

（平成28年夏頃）

■法改正に伴う対応

（まちづくりと連携した基本的な方針）

- ・本格的な人口減少における地域社会の活力の維持・向上を図るため、まちづくりと連携し、**市域全体を見渡した持続可能な公共交通ネットワークの再構築**を目指す

■取り組みの方向性

- ・将来の人口動向やまちづくりの方向性を踏まえ、施策内容や事業展開に反映 ⇒ 「**北九州市立地適正化計画**」との連携

■交通施策・重点施策（総合交通戦略を継続）

- ・30施策と7つの**重点施策**

■施策の展開

- ・「**地域や生活行動に応じたバス路線の見直し**」など、事業内容を充実させ、**複数の交通施策を一体的に展開**

■計画目標（H32年）

- ◆公共交通人口カバー率
80%を維持
- ◆公共交通分担率
24%に向上
- ◆自家用車CO₂排出量
約6%を削減

(2) 地域公共交通網形成計画で取り組む交通施策

○地域公共交通網形成計画は、「望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針」のもとに、「意識」・「公共交通」・「道路交通」の3つの分野で、交通施策を設定し事業を展開していきます。

地域公共交通網形成計画の概要

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

■望ましい交通体系を目指すための理念

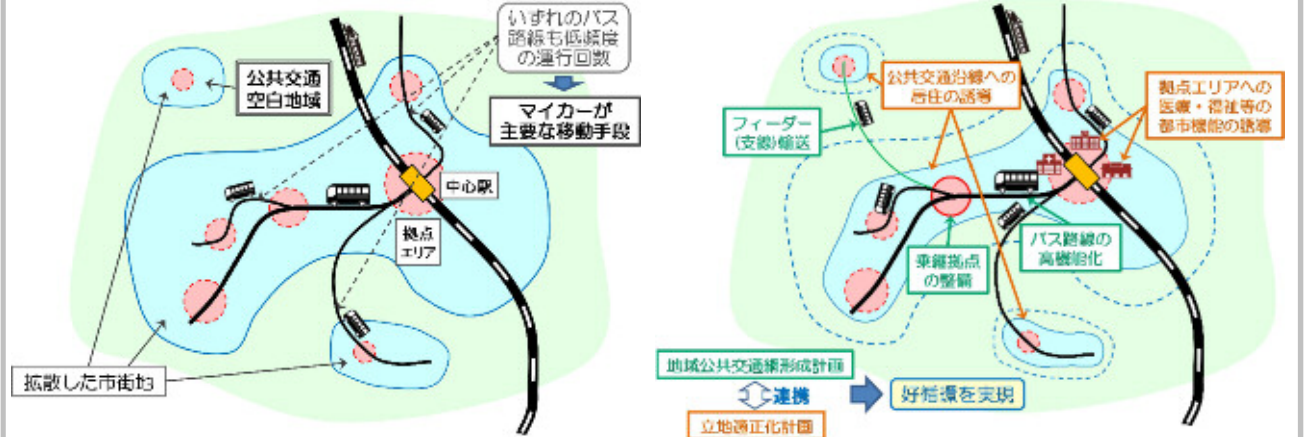
『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して
～ 使おう公共交通、かしくマイカー利用 ～

■理念を実現させるための基本方針

- 超高齢社会における『市民の足』の確保
- 地球環境にやさしい交通手段の利用促進
- 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

望ましい交通体系の実現に向けた取組みの視点

▼コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通のあり方イメージ



将来の本格的な人口減少における地域社会の活力の維持・向上を図るためには、まちづくりと連携し、持続可能な公共交通ネットワークを再構築することが求められている

望ましい交通体系のイメージ

▼北九州市における望ましい公共交通ネットワーク




市民・企業・交通事業者・行政の各主体の役割を明確にして、一体的に取り組むことで、望ましい公共交通ネットワークを維持していきます。

- (注)
- 主要幹線軸とは、概ね10分に1本以上の頻度で、公共交通機関が運行する交通軸
 - 幹線軸とは、概ね30分に1本以上の頻度で公共交通機関が運行する交通軸



○平成26年8月に改定した総合交通戦略にて設定した30の交通施策と、その中の取り組みの柱となる7つの重点施策について、法改正に伴う計画見直しの主旨に照らし合わせて、まちづくりと連携し人口減少に対応するべく、引き続き、取り組みを充実させ展開していきます。

地域公共交通網形成計画で取り組む交通施策

 : 重点施策

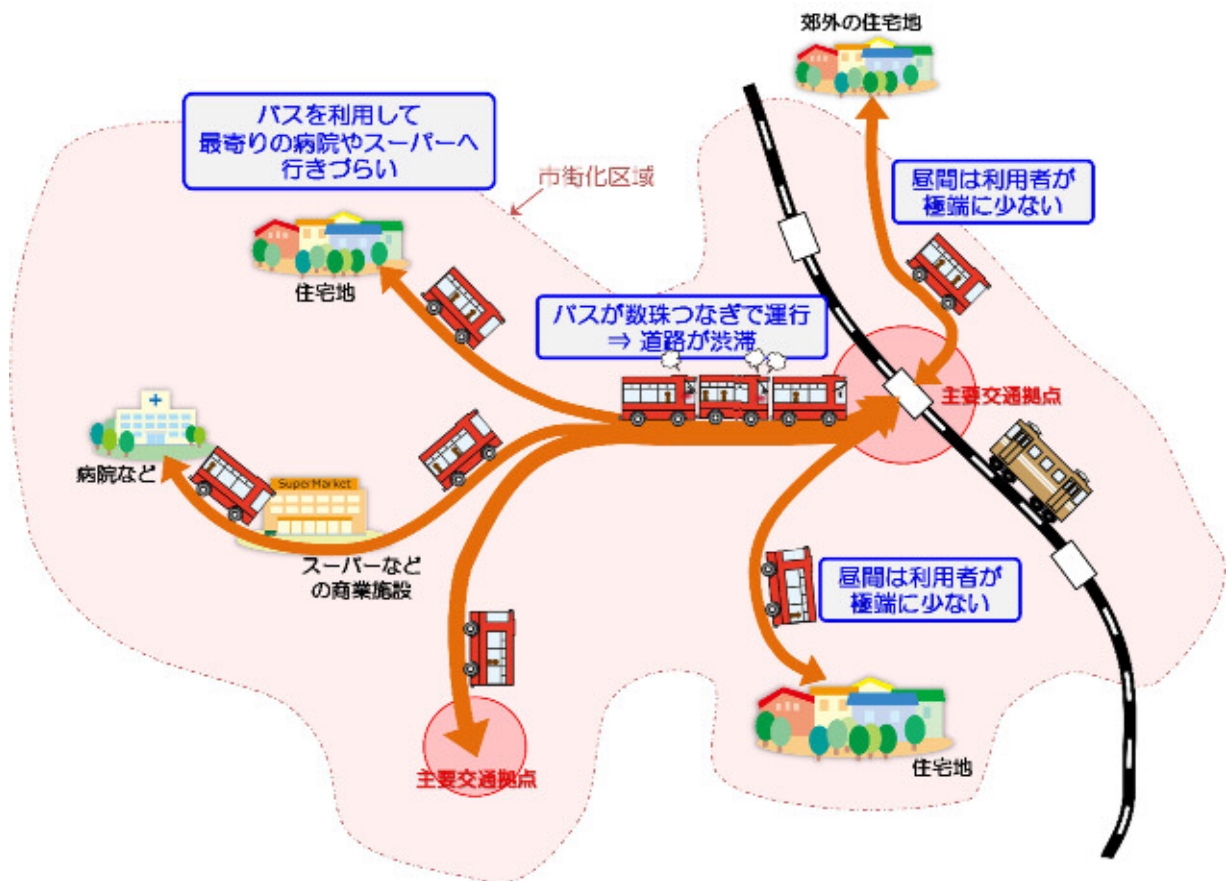
意識	市全域	<ul style="list-style-type: none"> 1.モビリティマネジメントの実施 2.公共交通利用者に対する利用特典制度の普及 3.レンタサイクル・カーシェアリングの普及 4.エコドライブの推進、低公害車の普及 5.サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進 6.相乗り通勤の普及・促進
	公共交通	公共交通拠点
公共交通軸		<ul style="list-style-type: none"> 14.幹線バス路線の高機能化 15.筑豊電気鉄道の高機能化 16.おでかけ交通への支援強化 17.通勤時の乗合い送迎バスの導入促進 18.新規鉄道路線の検討 19.次世代都市交通システムの検討 20.広域的な交流の活発化に向けた取組の促進
道路交通	道路交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 21.都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し 22.鉄道連続立体交差化 23.都市高速道路の有効活用 24.タクシー利用環境の改善 25.取り締まりの強化 26.タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用 27.自転車専用レーンの導入 28.徒歩・自転車の移動環境・利用環境の改善 29.道路緑化の推進 30.新規道路の整備

(3) 今回の計画改訂のポイント
“バス路線の現状と問題点” について

①バス交通の現状と問題点

- 現在のバス路線は、運行距離の長さ、都心部の渋滞等により、時刻表通りの運行が難しくなっており、バス待ちのイライラの原因となっています。
- 都心の近くでは、朝夕のラッシュ時を中心にバスが数珠つなぎになり、効率が悪い上、道路渋滞が発生し、バスが遅れる一因にもなっています。
- 地域によっては、住宅からスーパーや病院などへの利用が不便な所があります。
- 時間帯によって利用者が少ない路線があり、現在の運行本数を維持することが難しくなりつつあります。

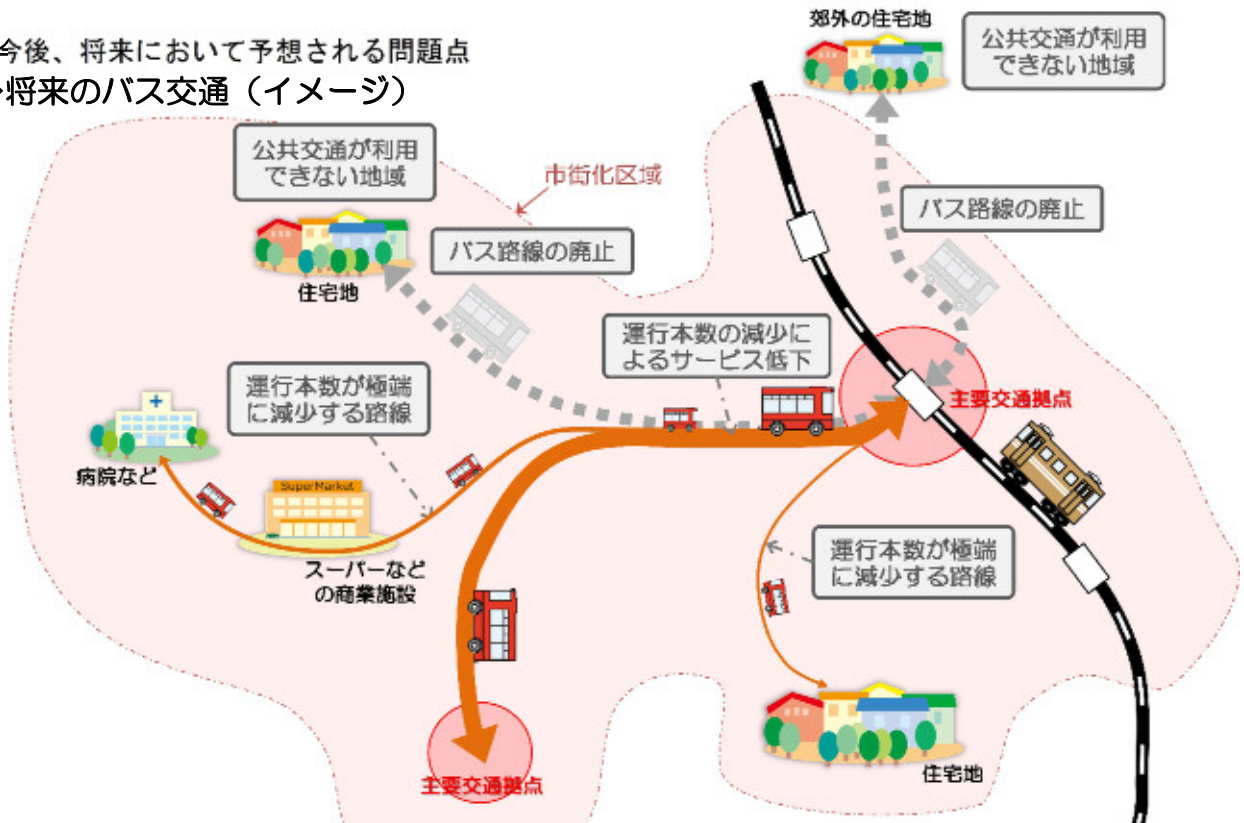
◆現在のバス交通（イメージ）



現状のままでは…

- ⇒人口減少
- ⇒高齢化

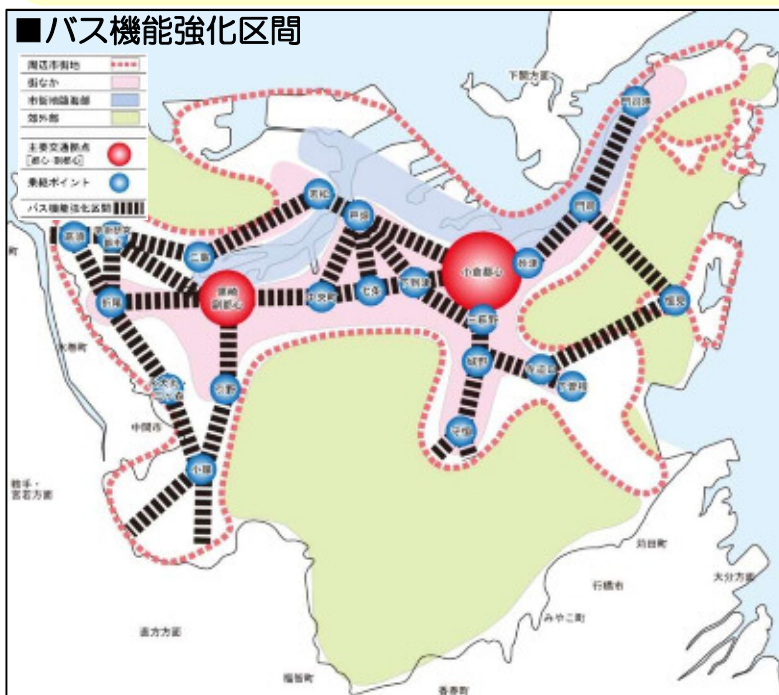
②今後、将来において予想される問題点
◆将来のバス交通（イメージ）



○今後、人口減少や高齢化の進行などにより、バス利用者が減少することが想定されます。

バス路線が“現状のまま”で進むと...

- 都心や街なかも含めて市内全体で運行本数が減少し、バス利用が不便になります。
- 特に、郊外部において運行本数の大幅な減少が予想され、路線廃止の可能性もあるため、公共交通が利用できない地域が広がるおそれがあります。



交通需要やバス運行頻度が多く、バスの定時性・速達性の確保などバス交通の利便性向上の検討が必要な区間を、バス機能強化区間として位置づけます。

このようにならないために、いま必要なことは？

＜求められる対応＞

バス機能強化区間については、バスの定時性・速達性・運行頻度の確保などバス交通の利便性向上と、バス交通の路線維持・存続を図るため、走行環境の改善や乗り継ぎ機能の強化を行うとともに、路線の見直しについても検討が必要です。

また、異なるモード間の乗り継ぎ向上（運行ダイヤの調整、料金割引制度の導入など）についても検討が必要です。

加えて、路線利用者確保のため、沿線人口の確保についても検討が必要です。（P7参照）

③地域や生活行動に応じたバス路線の見直し”のイメージ【地域密着型バスネットワークの提供】

バス機能強化区間での主な取り組み

バス機能強化区間での取り組み イメージ



幹線バスの定時性や速達性を確保し利用促進を図るために、バス路線の再編も視野に入れ連節バス等の大量輸送バスの導入や、バス停・バスレーンの整備を進めます



【主な取り組み内容】

- ・大量輸送バスの導入検討
- ・既存バスレーンのカラー舗装化、路面表示
- ・バスレーンの導入・延伸
- ・バス待ち環境の整備 (上屋・ベンチ・バスロケーションシステム等) など

期待される効果

- 朝の通勤・通学時など、一度に大勢の利用者を輸送することができます
- 都心部などでは、数珠つなぎとなるバス運行が見直され、走行がスムーズになり、到着遅れが緩和されます
- ベンチで休んだり、バスの運行情報が表示されたりと、快適にバス待ちができるようになります

乗継ポイントでの主な取り組み



【バス待ち環境の改善】
バス停周辺の商店や公共施設との連携も視野に、快適なバス待ちスペースの確保を進めます



バス停の整備に併せて、駐輪スペースやタクシー乗場などの施設の検討を行います
さらに、誰もが利用しやすくするため、バス停周辺での段差解消などのバリアフリー化を進めます

【主な取り組み内容】

- ・乗り継ぎ拠点の整備(駐輪スペース・タクシー乗場の整備等)
- ・バス待ち環境の整備(バス待ちスペース確保等)
- ・バリアフリー化の推進
- ・バスと軌道との連携強化 など

期待される効果

- 異なるモード間の乗り継ぎ(鉄道・タクシー・自転車など)が便利になります
- 待ち時間を有効に使えるようになります
- 乗り継ぎの負担が軽減されます
- 乗り継ぎやすい運行ダイヤが提供されます



注) 居住誘導区域・・・立地適正化計画の中で、居住を誘導し人口密度を維持するエリアを示します。
フィーターバス・・・幹線のバス停や鉄道駅と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバスを示します

その他の主な取り組み



乗継ポイントを経由し住民の日常生活行動(通院や買物など)を踏まえたバス路線の導入を検討します



おでかけ交通の利用を促す広報活動や運行に係る一部費用などの支援を行います

【主な取り組み内容】

- ・フィーダーバス等の導入・検討
- ・おでかけ交通への支援 など

期待される効果

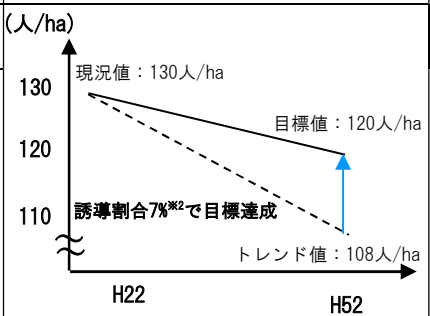
- 地域の实情に応じた輸送サービスが提供され、買い物や通院などの移動が便利になります
- 郊外部での住民の足が確保されます

7. 計画の評価

(1) 目標値

○「コンパクトザウルス」型都市構造の実現を図るために、集約型の都市構造の形成や公共交通の利便性を示す指標と将来の目標値を、以下のとおり設定します。

■ 施策による効果を検証する指標

評価指標	数値目標		
	(現況値)	※1トレンド値	(目標値)
将来とも便利に生活できる街なかの形成 ・街なかに多くの人々が住み続けることにより、生活支援施設の立地密度や公共交通の利便性が維持できることから、居住誘導区域における人口密度とする。	130 人/ha (72万人) (H22年)	108 人/ha (60万人) (H52年)	120 人/ha (67万人) (H52年)
	居住誘導区域における人口密度 (人/ha) 		
誰もが安心して移動できるまちの実現 ・公共交通の利便性の度合いは、市民の公共交通利用率で概ね示せると考え、公共交通機関(JR、モノレール、筑豊電鉄、バス)の利用者の、公共交通機関と自動車の利用者に対する割合とする。	公共交通機関 (JR、モノレール、筑豊電鉄、バス)と自動車の利用割合 22% (H24年) --- 30% (H42年)		

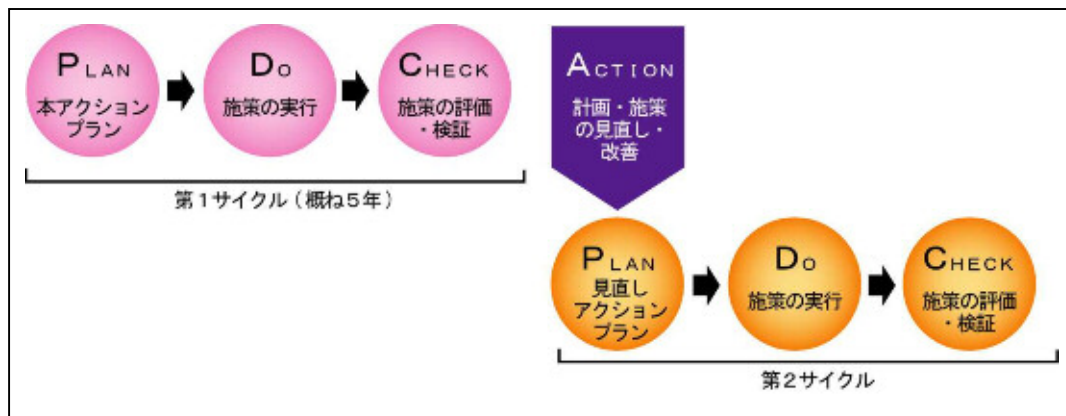
※1トレンド値：現状の動向のまま進行した場合。

※2誘導割合7%：5年毎の居住誘導区域外から内への転入者の数の、居住誘導区域外の人口に対する割合。

(2) 計画の評価

○人口減少等、今までに経験したことのない時代の中でまちづくりを進めていくためには、その実行過程においても、適宜、社会情勢や国の事業制度、地域の課題や要請に応えるとともに、施策・事業の効果を踏まえながら、その有効性を評価していく必要があります。

○このため、概ね5年を1サイクルとするPDCAサイクルを取り入れ、施策・事業等の見直しを行っていくこととします。



■ 施策の評価・検証サイクル