

# コンパクトシティ形成に向けた 取り組みについて

「北九州市立地適正化計画」(たたき台)

「北九州市地域公共交通網形成計画」(たたき台)

平成28年2月

北 九 州 市

# 北九州市都市計画マスタープランの 見直しについて(中間報告)

## -コンパクトシティ形成に向けた取り組み状況について(案)-

平成28年2月

北九州市 建築都市局 都市計画課

1

### ①コンパクトシティ形成の背景と必要性

- 本市は、今後、急速な人口減少と超高齢化により、住宅市街地の低密度化、地域活力の低下が進み、厳しい財政状況下では、市民生活を支えるサービスの提供が困難になることが想定されます。

このような人口減少下においても、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、医療・福祉施設、商業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住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを進めていくことの必要性が高まっています。

### ②これまでの取り組み

- 本市は、平成15年11月に策定した北九州市都市計画マスタープランにおいて、街なか重視のまちづくりを推進するとともに、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系の実現をするため、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、様々な施策を総合的に展開してきました。

2

### ③立地適正化計画および地域公共交通網形成計画の策定

- 国においては、急速な人口減少と超高齢化の状況においても、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、平成26年8月、都市再生特別措置法の改正により、「立地適正化計画」を制度化。
- また、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、平成26年11月、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」を制度化。
- 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。

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

3

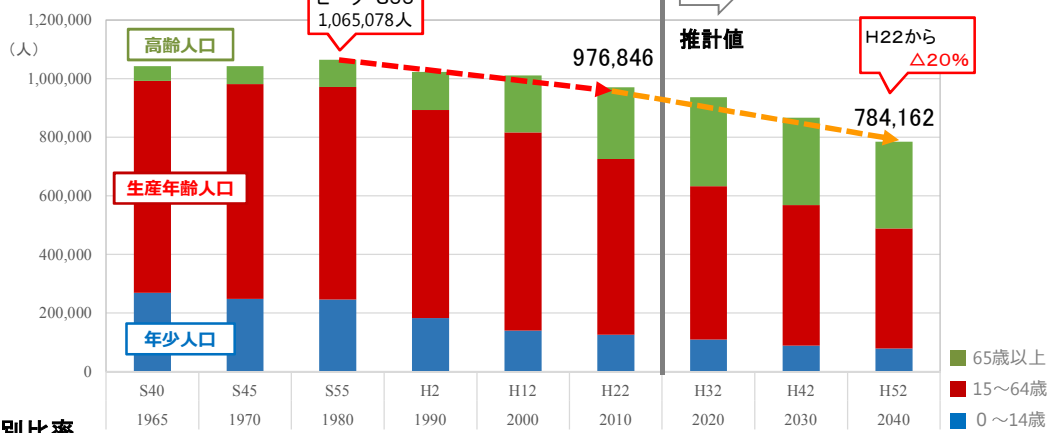
## ①コンパクトシティ形成の背景と必要性

4

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (人口の推移・推計)

- 市の人口は、H22年の98万人から、H52年に78万人になると予測
- 高齢化率は25%から38%に増加、生産年齢人口比率は61%から52%に低下

## ■北九州市の人口推移



## ■年齢別比率

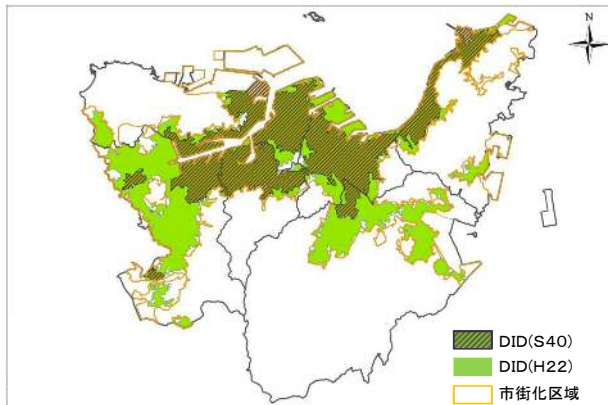
	1965 S40	1970 S45	1980 S55	1990 H2	2000 H12	2010 H22	2020 H32	2030 H42	2040 H52
0~14歳	26%	24%	23%	18%	14%	13%	12%	10%	10%
15~64歳	69%	70%	68%	69%	67%	61%	56%	55%	52%
65歳以上	5%	6%	9%	13%	19%	25%	32%	34%	38%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典：総務省「国勢調査(S40~H22)」  
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25年3月推計))(H32~52)

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (DID人口・区域の推移)

- 人口集中地区(DID) の面積は、S40年からH22年の間に、約1.6倍に拡大
- 一方で、人口減少に伴い、DID人口密度は約91人/haから約56人/haに低下
- 将来的には、さらにDID人口密度は低下すると予測

## ■DIDの変遷



## ■DID面積・DID人口密度の推移



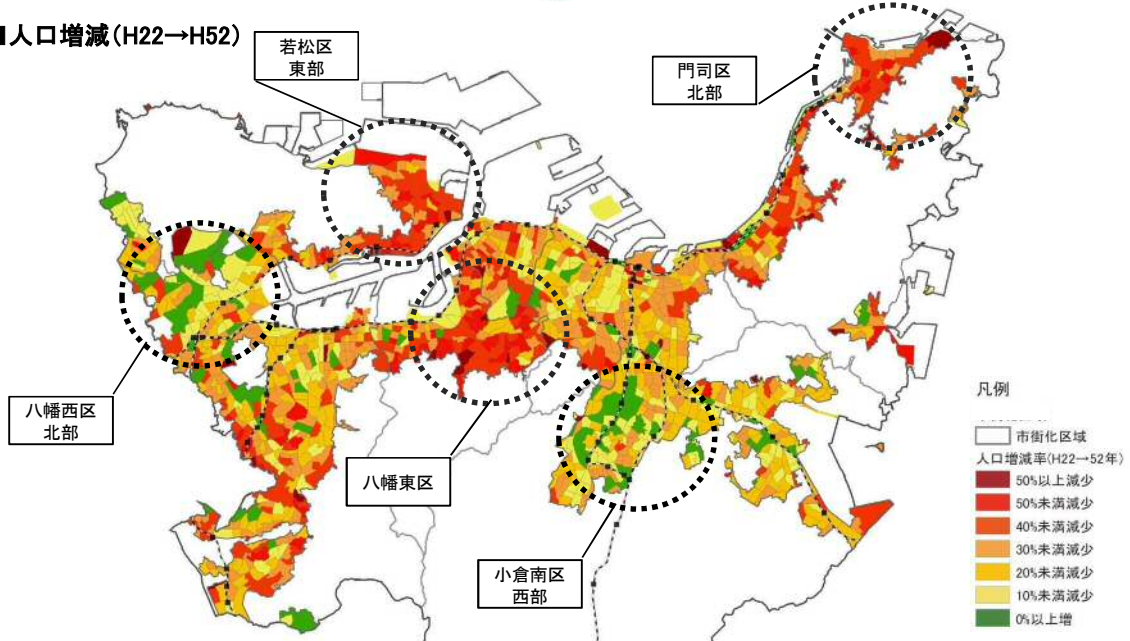
出典：国土交通省「国土数値情報(DID人口集中地区)」をもとに北九州市にて作成

注) H52DID人口密度は、面積をH22DID面積がH52においても一定と仮定し、人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに、北九州市にて試算  
出典：S40~H22は、総務省「国勢調査」

①コンパクトシティ形成の背景と必要性  
(地区別の人口の動向)

○人口増減率を地区別にみると、  
八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは、人口減少率が高く、  
小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加

■人口増減(H22→H52)

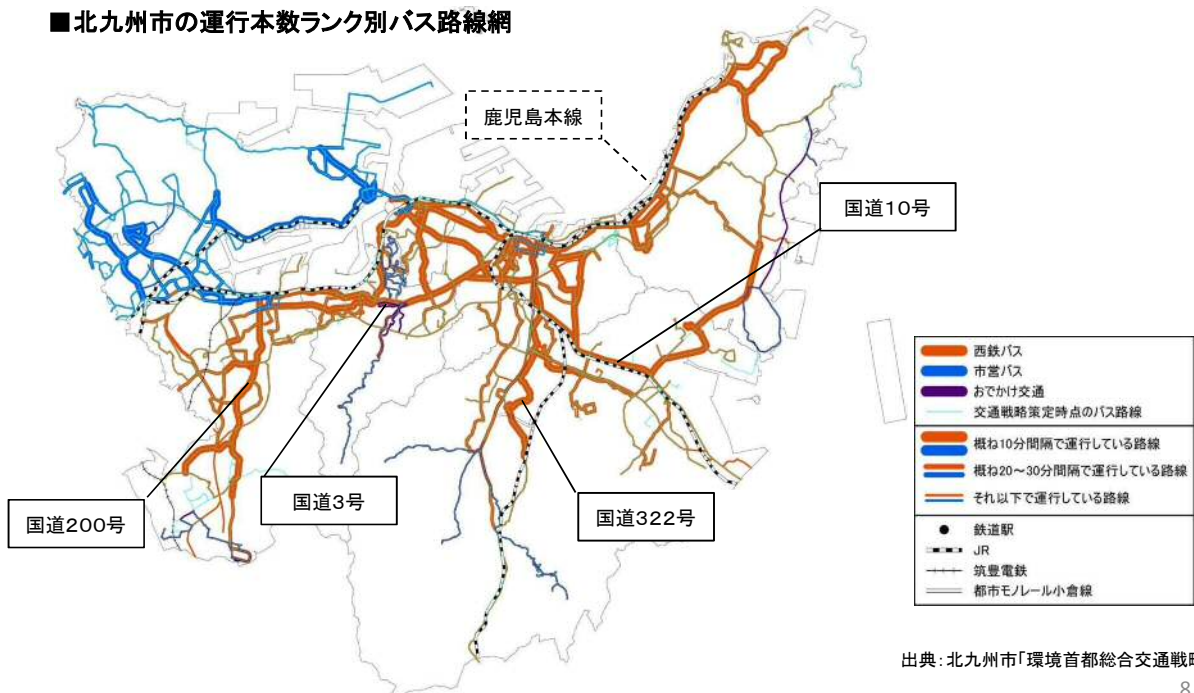


注)平成22年国勢調査を基準とし、「国立社会保障・人口問題研究所H25.3推計」に準じて北九州市にて作成

①コンパクトシティ形成の背景と必要性  
(公共交通の状況(バス))

○鹿児島本線の鉄道駅を中心とした系統や国道沿いで運行本数が多い

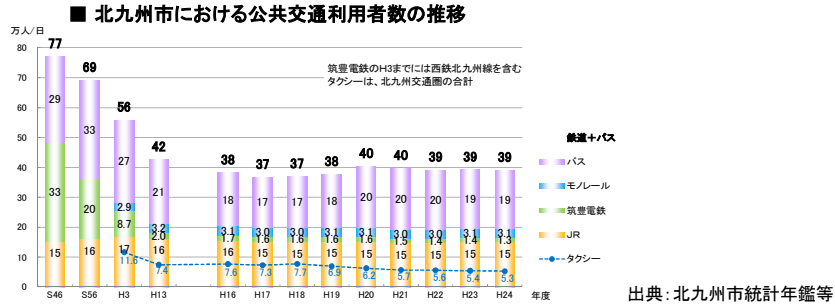
■北九州市の運行本数ランク別バス路線網



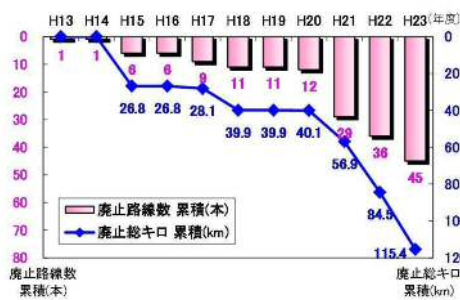
出典:北九州市「環境首都総合交通戦略」

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (公共交通の動向)

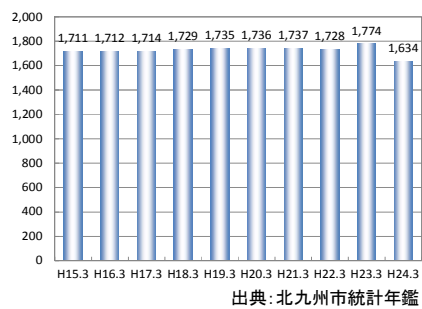
- 公共交通利用者数は、H17年頃まで減少し、以降横ばい
- バス路線はH13年からH23年までに45路線（約115km）が廃止



### 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



### 北九州市内のバス停数の推移



9

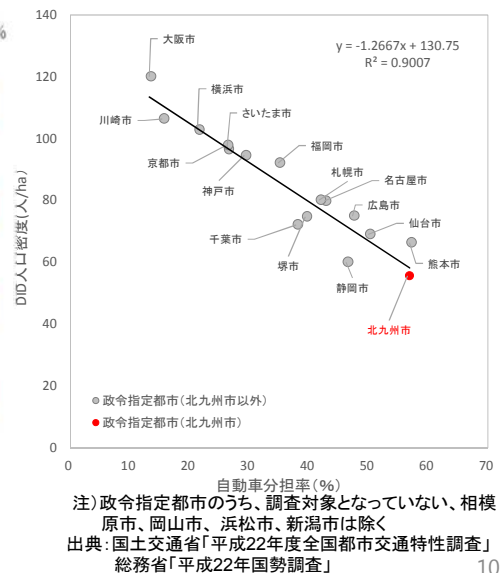
# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (市民の交通行動の動向)

- 北九州市の交通手段分担率の経年変化をみると、自動車分担率は増加する一方、公共交通の分担率は、近年歯止めがかかっているものの、減少傾向
- 一般に、市街地（D I D人口集中地区）の人口密度が低いほど自動車依存度は高く、北九州市は、政令市中、D I D人口密度が最も低く、自動車分担率が2番目に高い

### 北九州市の交通手段分担率の推移



### 自動車分担率とDID人口密度の関係

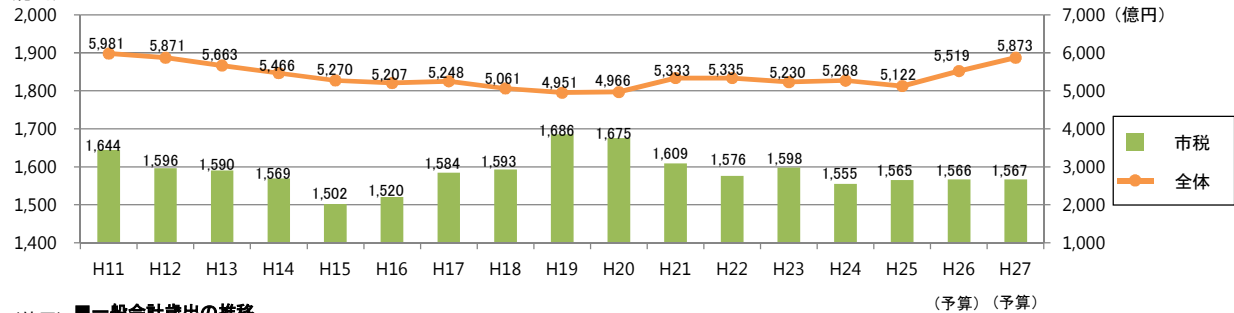


10

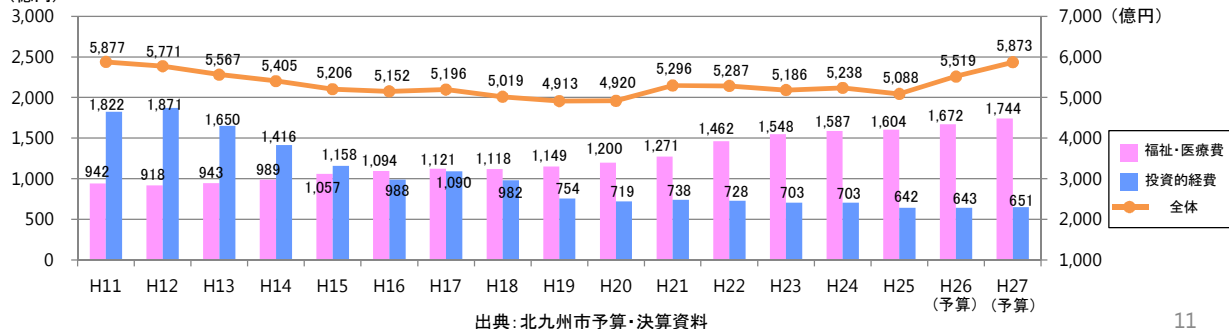
# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (北九州市の財政状況)

- 一般会計歳入における「市税」は、H19年以降減少傾向
- 一般会計歳出は、「福祉・医療費」が増加する一方、投資的経費はH12年の4割弱の水準に減少

■一般会計歳入の推移



■一般会計歳出の推移

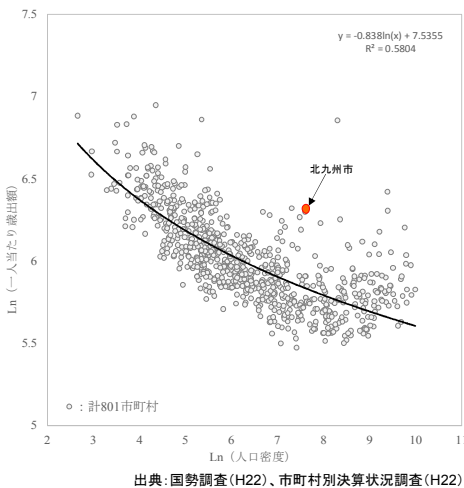


出典：北九州市予算・決算資料

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (行政コスト（歳出額）)

- 一般的に、人口密度が低いほど、一人当たりの行政コストは大きい
- 北九州市は、政令市中で2番目に行政コストが大きい
- 地域単位でみても、公共インフラの維持に係る行政コストは、人口密度が低いほど効率が悪く、人口密度が高いほど効率がよい

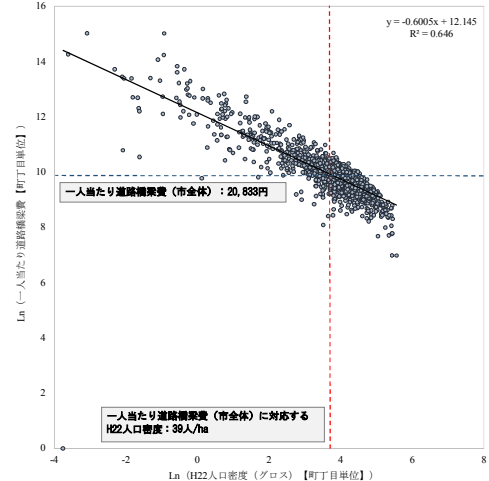
■1人当たり歳出額と人口密度との関係



■1人当たり歳出額(政令市比較)

政令指定都市	1人当たり歳出額 (千円)
大阪市	616
北九州市	545
京都市	527
福岡市	520
神戸市	508
広島市	497
名古屋市	455
札幌市	435
新潟市	431
川崎市	421
千葉市	385
堺市	384
仙台市	382
静岡市	375
横浜市	374
熊本市	361
岡山市	353
さいたま市	350
浜松市	347
相模原市	316

■H22人口密度と一人当たり歳出額



# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (公共施設の状況①)

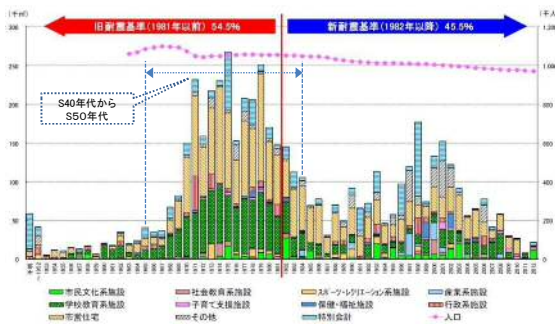
- 公共施設は、S40年代からS50年代に集中して整備
- 現在、1人当たりの延床面積が、政令市の平均の1.5倍で最大

■公共施設の保有施設状況(施設分類別 延床面積)

施設分類		延床面積 (㎡)	構成比	
普通会計	市営住宅	2,069,364	38.2%	
	学校等	1,316,166	24.3%	
		市民文化系施設	247,667	4.6%
	市民・企業利用施設	社会教育系施設	96,602	1.8%
		スポーツレク施設	125,803	2.3%
		保健・福祉施設	89,746	1.7%
		子育て支援施設	65,040	1.2%
		産業系施設	93,344	1.7%
		行政系施設	250,782	4.6%
	その他	371,898	6.9%	
その他		371,898	6.9%	
小計	4,726,412	-		
特別会計	689,149	12.7%		
合計	5,415,561	100.0%		

※出典 北九州市総務企画局調査(平成25年3月)

■公共施設の築年別の状況



■公共施設の保有施設状況(政令市比較)

順位	自治体名	延床面積 (㎡)	順位	自治体名	人口(人)	1人当たり面積(㎡)
1	大阪市	12,570,846	1	北九州市	976,846	5.0
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,665,314	4.7
3	横浜市	8,847,360	3	神戸市	1,544,200	4.7
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,894	4.4
5	札幌市	5,819,155	5	福岡市	1,463,743	3.6
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,843	3.4
7	北九州市	4,888,177	7	浜松市	800,866	3.3
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3
10	川崎市	3,561,509	10	静岡市	716,197	3.2
11	仙台市	3,285,648	11	仙台市	1,045,986	3.1
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,748	2.7
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,688,773	2.3
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3
19	相模原市	1,634,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1
	平均	4,646,166		平均	1,390,416	3.3

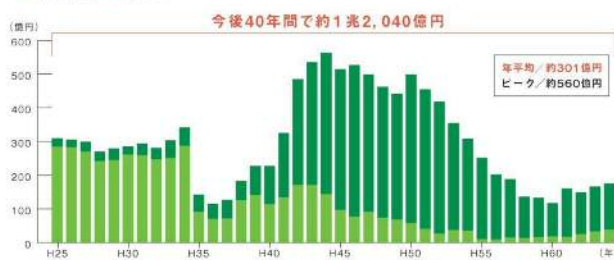
※出典 総延床面積：各政令市平成22年度決算資料(特別会計の一部は含まれない)  
22年度人口：国勢調査

出典：北九州市「第1回行政改革推進懇談会資料5」

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (公共施設の状況②)

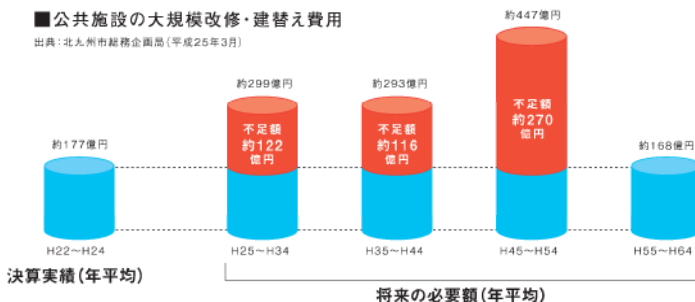
- 大規模改修や建替えには多額の費用が必要であり、近年の財政水準では大幅に不足
- 「公共施設マネジメント方針」として、少なくとも、今後40年間で保有量を約20%削減することを目指している。

■総務省モデルによる将来必要な費用の試算結果 出典：北九州市総務企画局(平成25年3月)



■公共施設の大規模改修・建替え費用

出典：北九州市総務企画局(平成25年3月)



## 「北九州市公共施設マネジメント方針 (平成26年2月)」策定

- 少なくとも、「今後40年間で保有量を約20%削減する」ことを目指す。
- 施設分野別の実行計画(平成27年度末までに策定)等を推進する
- 門司港地域、大里地域のモデルプロジェクトにおける公共施設再配置計画づくりを進める。

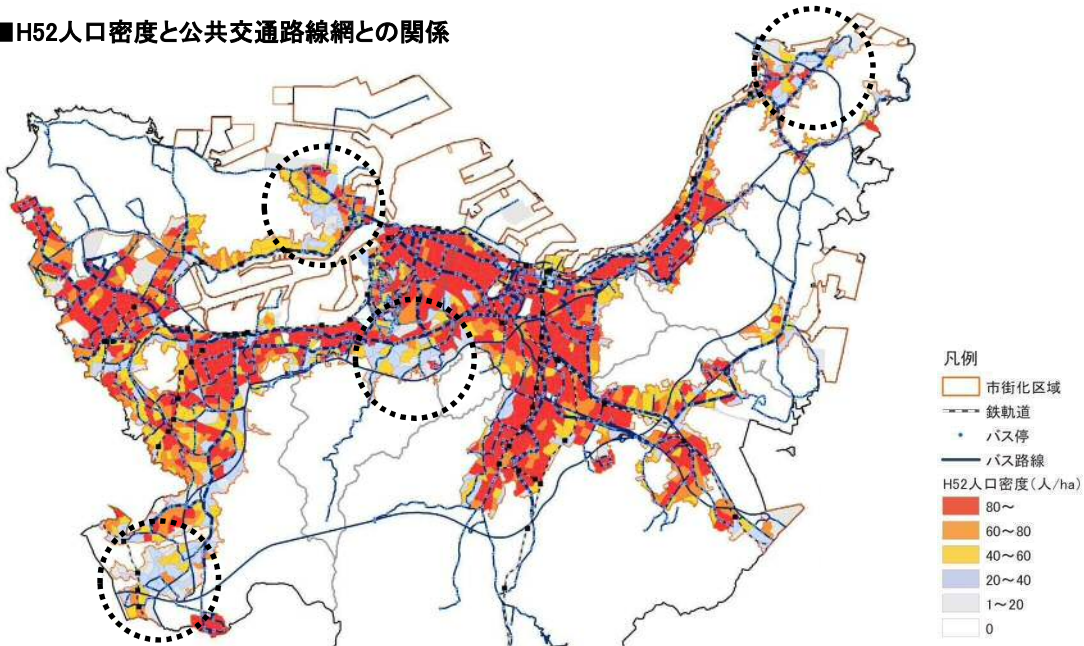
出典：北九州市「公共施設マネジメント」パンフレット



# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (公共交通の利用圏)

○人口密度の低い地域では、公共交通のサービス水準の低下が懸念

## ■H52人口密度と公共交通路線網との関係

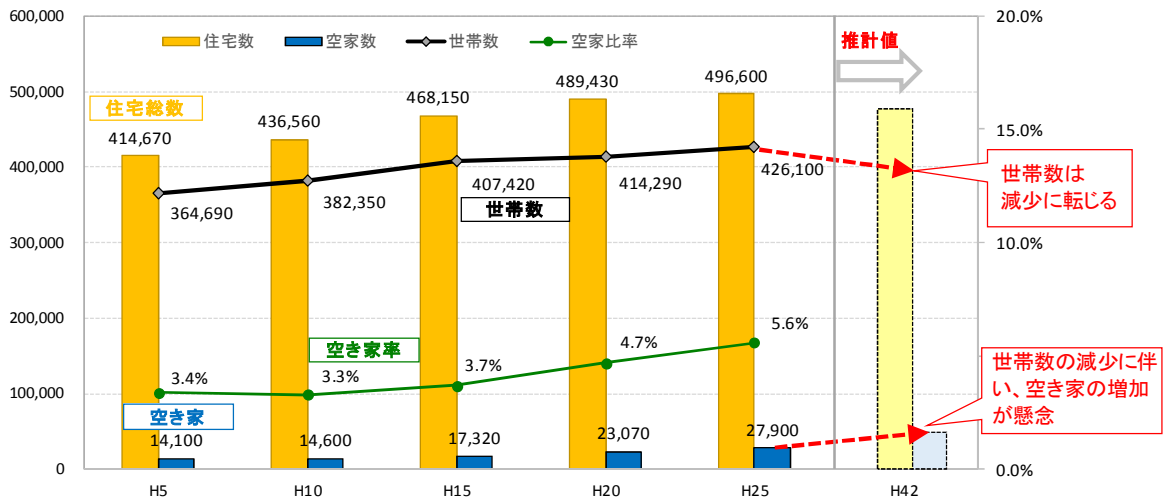


注)平成22年国勢調査を基準とし、「国立社会保障・人口問題研究所H25.3推計」に準じて北九州市にて作成

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (空き家状況①)

- 空き家（賃貸用や別荘等以外の長期不在等のもの）の率は、H5年の3%台からH25年は5.6%に増加
- 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

## ■住宅総数と空き家総数の推移

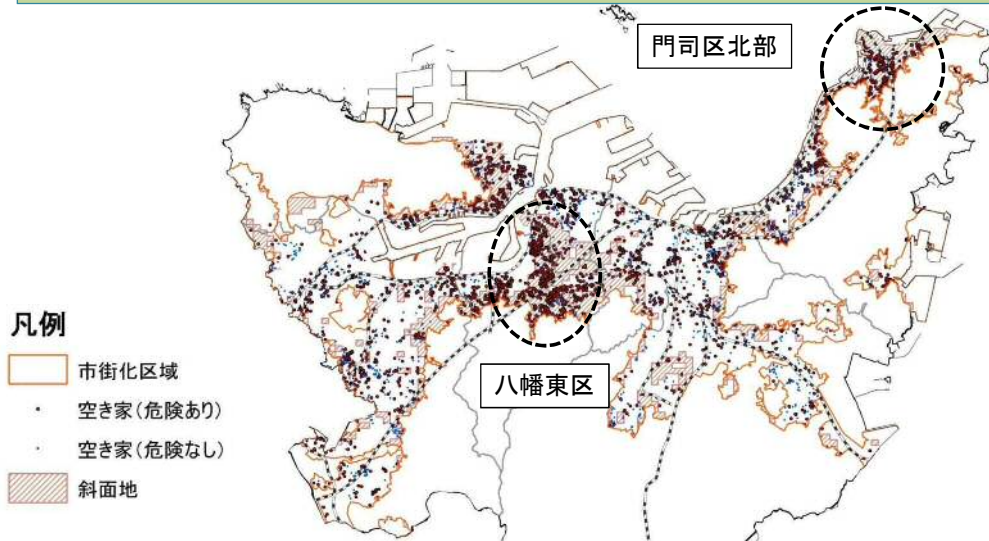


注)空き家は、二次的住宅(別荘等)賃貸用・売却用の住宅以外の長期不在の住宅など(その他の住宅)である。  
注)H25年は、速報値。

出典:総務省「住宅・土地統計調査(S5~H25年)」

## ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (空き家状況②)

- 「危険あり」と判定した空き家については、古くから市街化（昭和40年DID地区内）斜面地に多く分布している
- 危険性の高い空き家は、斜面地が多い門司区や八幡東区において多い
- 現在、危険性が低い空き家については、時間の経過とともに老朽化の進行が懸念



出典：斜面地は、「国土数値情報（標高傾斜度5次メッシュ（H23）」）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」

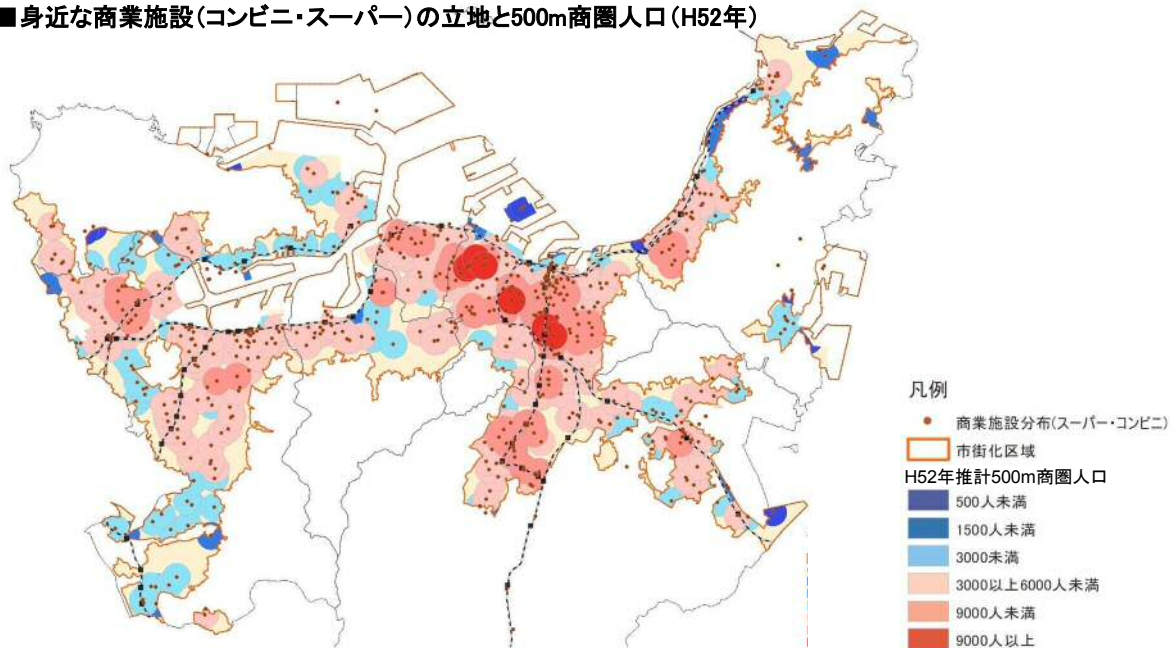
注) 空き家の危険性については、「家屋の倒壊・崩落」、「建物の傾き」、「構造材の欠損・腐食」、「基礎の浮き又は不同沈下」、「屋根瓦材のずれ、破損」、「外壁材の浮き、めくれ」、「外部建具の破損、枠の固定の外れ」や周辺環境への影響等より判断

17

## ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (生活サービス施設(商業))

- 今後、身近な商業施設（コンビニ・スーパー）の利用圏人口が減少し、施設の存続が困難となれば、いわゆる“買い物弱者”の増加が懸念

### ■身近な商業施設(コンビニ・スーパー)の立地と500m商圈人口(H52年)



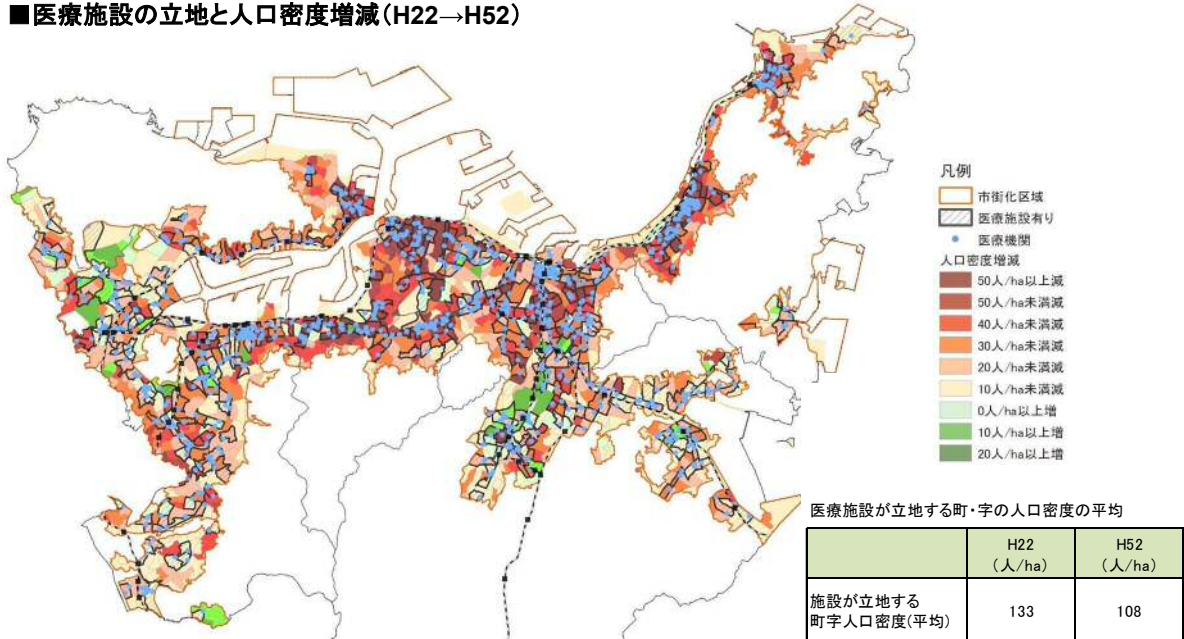
注) 平成22年国勢調査を基準とし、「国立社会保障・人口問題研究所H25.3推計」に準じて北九州市にて作成  
注) 商業施設は各企業HPの店舗一覧をもとに北九州市作成

18

①コンパクトシティ形成の背景と必要性  
(生活サービス施設(医療))

- 身近な医療施設が集積している地区において、人口密度の減少が大きく、これらの地域では、施設の存続が困難となれば医療サービス水準の低下が懸念

■医療施設の立地と人口密度増減(H22→H52)



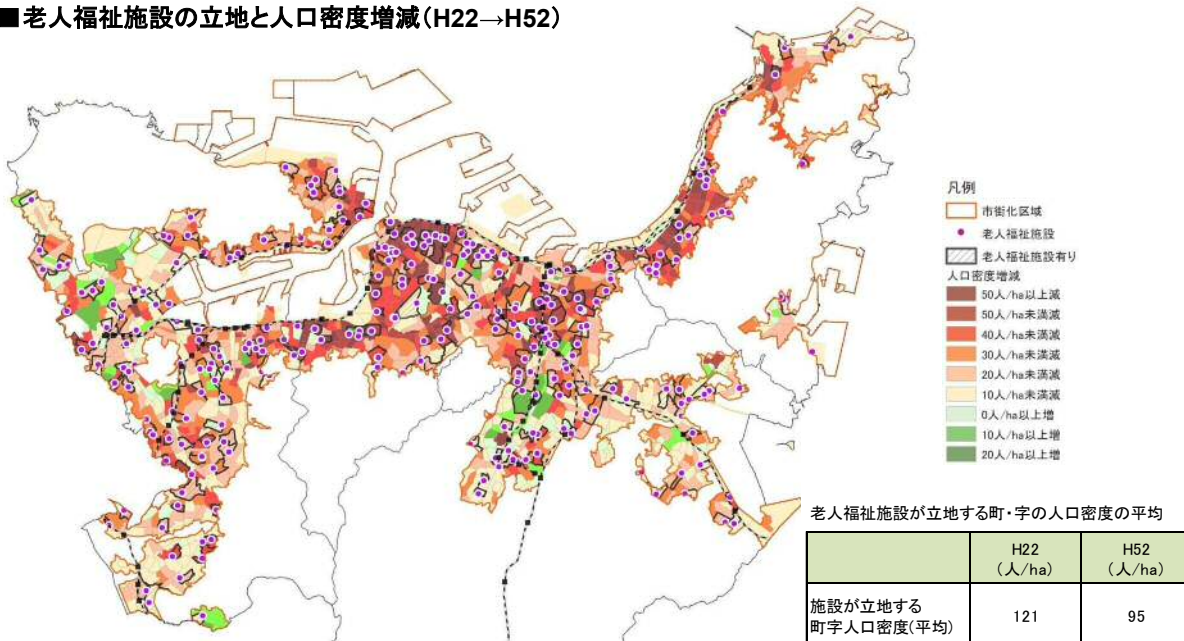
注)平成22年国勢調査を基準とし、「国立社会保障・人口問題研究所H25.3推計」に準じて北九州市にて作成  
出典:国土交通省「国土数値情報(医療機関)」

※対象は、施設が立地する町字523地区

①コンパクトシティ形成の背景と必要性  
(生活サービス施設(老人福祉))

- 今後、老人福祉施設の利用圏人口が減少し、施設の存続が困難となれば医療サービス水準の低下が懸念

■老人福祉施設の立地と人口密度増減(H22→H52)



注)平成22年国勢調査を基準とし、「国立社会保障・人口問題研究所H25.3推計」に準じて北九州市にて作成  
出典:老人福祉施設は国土交通省「国土数値情報(福祉施設)」

※対象は、施設が立地する町字255地区

# ①コンパクトシティ形成の背景と必要性 (北九州市における都市構造上の課題と対応)

## 【都市の現状等と懸念事項】

- （人口）**
- 人口の減少、高齢者や高齢化率の増加、生産年齢・年少人口の低下が予測
    - ・働き手の減少による税収の減少
    - ・通学・通勤人口の減少による公共交通利用者の減少
  - DID人口密度のさらなる低下が予測
    - ・地域活力の低下
    - ・一人当たりの行政コストの増大
  - 拠点である市街地中心部ほど、人口密度の低下が大きいことが予測
    - ・拠点の活力低下
  - 市街化区域の周縁部の斜面地における、人口・人口密度の低下、高齢化率の増加が予測
    - ・地域活力の低下
- （土地利用）**
- 世帯数の減少に伴う空き家の増加が予測
    - ・周辺居住環境の悪化、地域活力の低下
  - 小倉都心地区において、未利用地が点在
    - ・未利用地が増加した場合の都心の賑わいや拠点機能の低下
- （都市交通）**
- 公共交通のネットワークは充実しているものの、利用者数は減少傾向
    - 今後、人口密度が低くなる地域も発生
    - ・公共交通利用者数が減少した場合の事業者の採算性確保に伴う、公共交通のサービス水準の低下
- （財政）**
- 地価は、市街化区域、特に中心市街地において、大きく下落
    - ・人口減少や都市機能の撤退による地価の下落と、これに伴う税収の減少
  - 公共施設の大規模改修等の財源は、近年の財政水準では大幅に不足
    - ・財政悪化
    - ・耐震性が不足した公共施設の使用、老朽化により立ち入りや使用を禁止せざるを得ない公共施設の発生
- （将来人口からみた都市構造）**
- 小売販売の床効率が低下等するなか、今後、身近な商業施設(コンビニ・スーパー)の利用圏人口が減少
    - ・施設の存続が困難となることによる“買い物弱者”の増加
  - 斜面地には、土砂災害警戒区域も多く、高齢化率も高い
    - ・災害発生時の避難対応における、地域の自助・共助力の低下

## 【都市構造上の課題と対応】

- ① 地域活力の低下**
- [対応]
- ・生活利便性の高い区域への居住誘導による人口密度の維持
  - ・人口減少に対応した生活サービス施設の適切な再配置
- ② 拠点機能の低下**
- [対応]
- ・拠点への都市機能の誘導
- ③ 公共交通の衰退**
- [対応]
- ・公共交通による移動の促進、利便性の向上、ネットワークの維持・存続
  - ・公共交通軸周辺への居住の誘導
- ④ 財政悪化**
- [対応]
- ・持続可能な都市経営のための行政コストのマネジメント
- ⑤ 防災面での安全性の低下**
- [対応]
- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

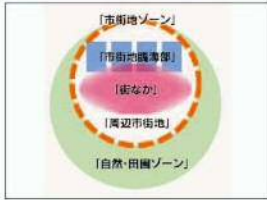
## ②これまでの取組み

②これまでの取組み  
(北九州市都市計画マスタープランの概要)

○「都心・副都心」「地域拠点」と「交流軸」を骨格とする将来都市構造を設定

■ 都市空間形成の基本方向(将来都市構造)

「街なか」を重視し、それぞれの地域にふさわしいまちづくりをめざします



「拠点地区」の都市機能を高めていきます

市民生活や産業など、さまざまな都市活動の拠点となる区域に重点を置いて、人、もの、情報など、多様な交流が活発に行われるまちづくりを進めます。



「交流軸」とネットワークを強化していきます

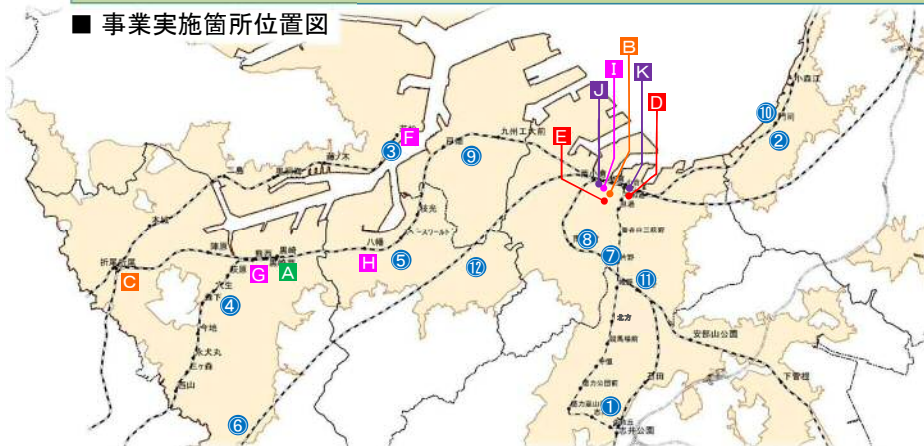
都市活動が円滑に、効率的に行われるように、主要な幹線道路の整備や、その沿道の適切な土地利用などを図っていきます。



②これまでの取組み  
(市街地再開発事業・住宅市街地総合整備事業)

○これまで11地区の市街地再開発事業、12地区（約4,790戸）の住宅市街地総合整備事業の実施により、都市機能の集積・高度化を推進

■ 事業実施箇所位置図



市街地再開発事業

- 1970年代(S45~)
- 1980年代(S55~)
- 1990年代(H 2~)
- 2000年代(H12~)
- 2010年代(H22~)

● 住宅市街地総合整備事業

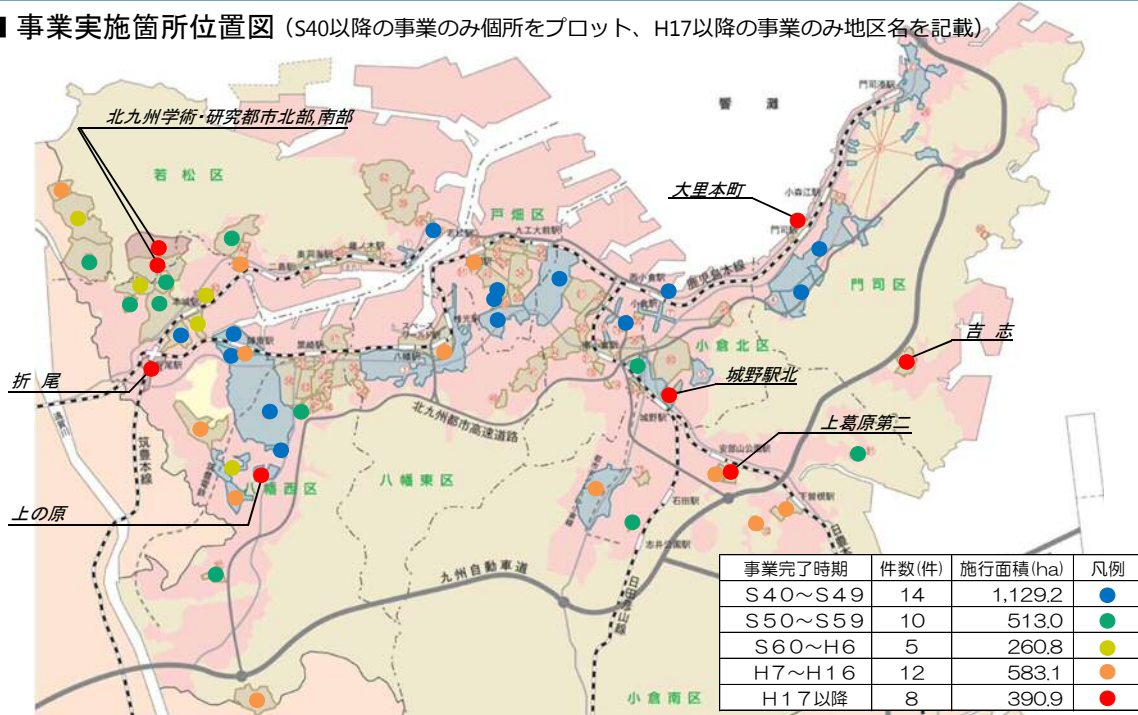
市街地再開発事業	施行面積	用途	完了年度
A 黒崎駅東地区	約2.4ha	店舗、事務所、駐車場	S54
B 馬借地区第1	約0.3ha	ホテル	S59
	約0.3ha	店舗、事務所、駐車場	H1
C 折尾駅前地区	約0.8ha	店舗、事務所、駅舎	S60
D 小倉駅前東地区	約1.8ha	商業、業務、公益施設、駐車場	H5
E 紫川馬借地区	約0.4ha	ホテル、駐車場	H9
F 若松A地区	約2.1ha	商業、業務、公益施設、住宅、駐車場	H12
G 黒崎駅西地区	約1.9ha	商業、ホテル、公益施設、バス・電車停留所、駐車場	H14
H 八幡駅前地区	約2.7ha	住宅、商業、業務、学校、駐車場	H16
I 室町一丁目地区	約3.6ha	商業、業務、公益施設、大学、駐車場	H17
J 西小倉駅前第1地区	約0.5ha	住宅、商業、駐車場	H23
K 小倉駅南口東地区	約0.6ha	業務、商業、住宅、駐車場	事業中
計	約17.4ha	-	-

住宅市街地総合整備事業	拠点開発区域	住宅実績戸数	完了年度
① 企救丘地区	約1.5ha	約190戸	H7
② 大里西地区	約2.0ha	約280戸	H10
③ 久岐の浜地区	約9.3ha	約830戸	H17
④ 穴生地区	約6.4ha	約560戸	H17
⑤ 天神町地区	約4.3ha	約440戸	H18
⑥ 小嶺地区	約2.8ha	約50戸	H19
⑦ 白銀地区	約2.1ha	約210戸	H22
⑧ 篠崎地区	約2.5ha	約560戸	H22
⑨ 戸畑地区	約2.3ha	約190戸	H22
⑩ 大里本町地区	約19.0ha	約830戸	H25
⑪ 城野町北口	約4.4ha	-	H30(予定)
⑫ 八幡高見地区	約28.0ha	約650戸	H31(予定)
計	約84.6ha	約4,790戸	-

②これまでの取組み  
(土地区画整理事業)

○これまで、市街化区域の約1/4、約5,000haを土地区画整理事業により整備

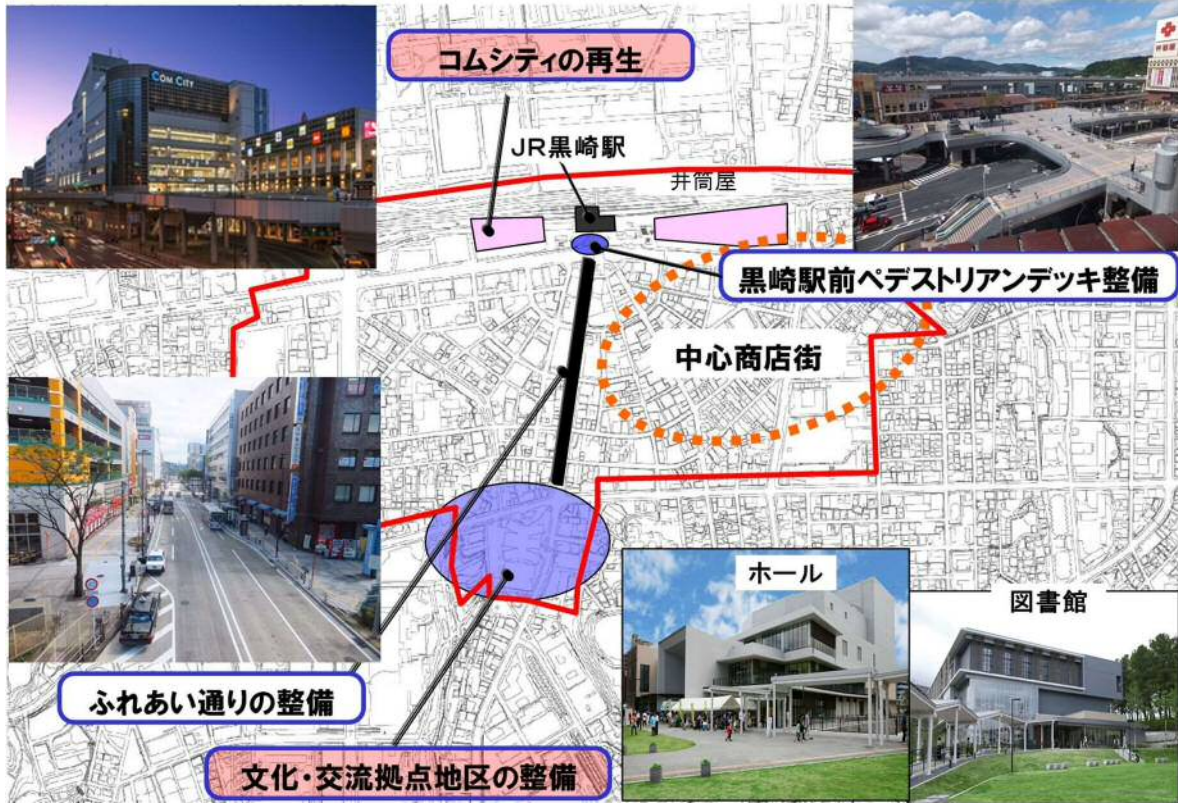
■ 事業実施箇所位置図 (S40以降の事業のみ個所をプロット、H17以降の事業のみ地区名を記載)



②これまでの取組み  
(中心市街地活性化基本計画(小倉地区での取組み))

- 都市型ビジネス推進事業
- 提案型まちづくりサポーター支援事業 (リノベーション事業)
- 小倉記念病院新築移転事業
- 小倉駅北口商業ビル再生事業  
北九州市漫画ミュージアム整備事業
- 魚町銀天街ショッピングモール化事業
- 魚町3丁目複合商業施設開発事業
- にぎわいの駅・小倉屋台村事業

②これまでの取り組み  
(中心市街地活性化基本計画(黒崎地区での取り組み))



②これまでの取り組み  
(北九州市環境首都総合交通戦略の概要①)

○「北九州市環境首都  
総合交通戦略」  
平成20年12月策定

○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
- ・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
  - ・利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

分類	交通施策	★重点施策	施策の内容	
I 市営交通	1 モビリティマネジメントの実施	★	地域・企業・学校等を対象に「モビリティマネジメント」を実施し、徒歩・自転車・公共交通への自発的な行動の啓発を促します。	
	2 公共交通利用者に対する利用特典制度の普及		公共交通利用者に対する利用特典制度を更に充実し普及させることにより、公共交通の利用促進を図ります。	
	3 レンタサイクル・カーシェアリングの普及		コミュニティサイクルの利用環境向上により利用促進を図ると共に、セカンドカーの代替としてのカーシェアリングの普及を図ります。	
	4 エコドライブの推進、低公害車の普及		地球環境に優しいエコドライブの推進や低燃費・低公害車の積極的な導入を図ります。	
	5 サイクル&ライド、パーク&ライドなどの促進		公共交通利用者に対し、鉄道駅等の周辺に整備されているサイクル&ライド駐車場やパーク&ライド駐車場の利用を促します。	
	6 相乗り運転の普及・促進		市街地圏部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて、相乗り運転の促進を図ります。	
II 公共交通拠点	7 交通結節機能の強化	★	乗り継ぎや利用者の多い主要な鉄道駅やバス停において、待合い環境や乗継ぎ環境を改善し、交通結節機能を強化します。	
	8 公共交通施設の案内情報の充実		主要な交通拠点において、公共交通利用に関する案内情報を充実させ利便性を向上させます。	
	9 駅前広場の整備		主要な鉄道駅において、駅前広場の整備を行い、交通拠点としての結節機能を高めめます。	
	10 おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上		おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより、乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。	
	11 ICカード乗車券の導入及び相互利用		公共交通利用者の利便性向上のため、ICカード乗車券の導入促進と共通化に向けて必要な検討を行います。	
	12 バリアフリー化の推進	★	様々な障害のある方や高齢者などの公共交通の利用しやすさを高めるため、鉄道駅・バス停周辺・車道などのバリアフリー化を進めます。	
	13 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上		交通事業者が更に連携を強化して、異なる交通機関相互の有機的な交通ネットワークの構築や乗り継ぎ利便性の向上を図ります。	
	14 幹線バス路線の高機能化	★	幹線バスの定時性・運賃確保と利用促進を図るため、BRTの導入を検討し入れながら、バス停やバスレーン整備を進めます。	
	15 筑豊電気鉄道の高機能化	★	筑豊電気鉄道の利用促進のため、穴生駅へのE/V設備やR T型低床式車両への更新により高機能化等を推進します。	
	16 おでかけ交通への支援強化	★	おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、指路機能強化や公共交通の乗り場を確保します。	
III 公共交通路線	17 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進		市街地圏部や郊外部の工場等集積地区で、モビリティマネジメントと合わせて通勤時の乗合い送迎バスの導入を促進します。	
	18 新規鉄道路線の検討		新規鉄道路線の必要性などについて、今後の社会状況等を注視しながら検討します。	
	19 次世代都市交通システムへの検討		環境負荷にさらわれない交通システムとして、次世代型の都市交通システムの導入について検討します。	
	20 広域的な交通の活性化に向けた取り組みの促進		公共交通を活用して九州輪との結びつきを強めるなど、広域的な交通の活性化を図るための取り組みを促進します。	
	IV 道路交通	21 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し		真に必要な都市計画道路網の計画・整備を進め、未着手の路線については、変更・廃止について検討していきます。
		22 鉄道連絡立体交差化		JR折尾駅周辺の利便性向上のため鉄道を高架化することで、交通結節機能の強化・交通支障の解消、まわりの活性化を図ります。
		23 都市高速道路の有効活用		大型車の都市高速道路への誘導や一般道路からの利用転換を促進し、一般道路の混雑緩和や環境負荷の軽減を図ります。
		24 タクシー利用環境の改善		タクシー乗り場や夜間タクシー専用車線の設置などを検討し、タクシーの利用環境を改善します。
		25 取り締まりの強化		違法駐車等の取り締まりを強化することで、路線バスや自動車の走行の円滑化を図ります。
		26 タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用		タクシーベイ、荷捌きベイ、バスベイなどの相互利用による有効活用を検討します。
		27 自転車専用レーンの導入		自転車専用レーンを導入することにより、歩行者と自転車利用者の通行空間を分離し、利便性・安全性・快適性・定着性を向上させます。
		28 徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善	★	公共交通の創出と自転車利用環境の向上を図ります。
		29 道路緑化の推進		道路の持つ環境機能を発揮するために、道路空間の緑化を推進し、環境負荷の軽減や美しい道路空間の形成を図ります。
		30 新規道路の整備		「下関北九州道路」の早期実現を目指し、必要な調査・検討や埋への働きかけを行っています。

②これまでの取組み  
(北九州市環境首都総合交通戦略の概要②)

モビリティマネジメントの実施



学校MMの学習資料



モノレールまつり

バリアフリー化の推進



筑鉄穴生駅エレベーター設置



低床式バス

②これまでの取組み  
(北九州市環境首都総合交通戦略の概要③)

ICカード乗車券の導入  
及び相互利用



モノスゴカカード

筑豊電気鉄道  
の高機能化



筑鉄新型低床式LRT

駅前広場の  
の整備



筑鉄nimocaカード



城野駅南口駅前広場



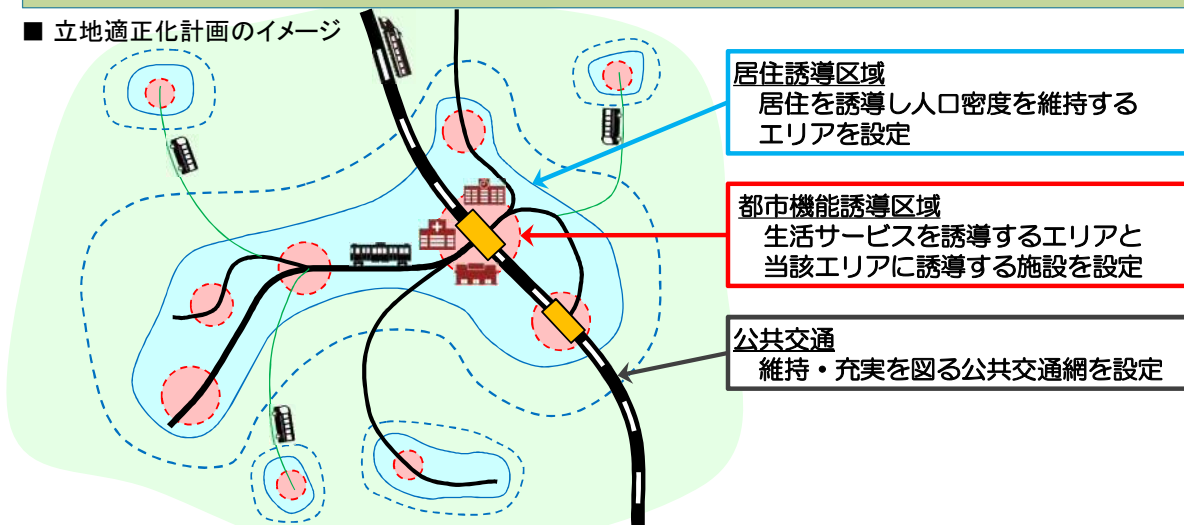
## ③立地適正化計画および 地域公共交通網形成計画の策定

31

### ③立地適正化計画および地域公共交通網形成計画の策定 (立地適正化計画における国の動向)

- H26年8月、都市再生特別措置法改正により、「立地適正化計画」が制度化
- 市町村が、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を策定

#### ■ 立地適正化計画のイメージ



- 居住誘導区域を定めることにより、区域外における一定規模以上の住宅等の建築等が事前届出・勧告の対象となる。区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載することが可能
- 都市機能誘導区域を定めることにより、区域外における誘導施設の建築等が事前届出・勧告の対象となる。区域内に都市機能の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載することが可能

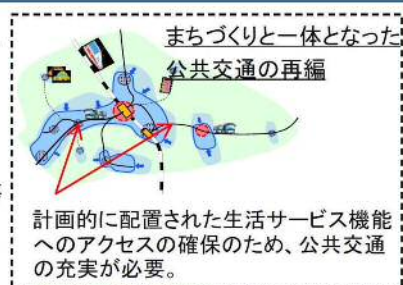
32

③立地適正化計画および地域公共交通網形成計画の策定  
(地域公共交通網形成計画の策定における国の動向)

- H26年11月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、「地域公共交通網形成計画」が制度化
- 計画に定める主な事項
  - ・まちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク再編に関する基本的な方針
  - ・基本的な方針を実現するための、具体的方策

背景

- ◆人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大
  - ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
  - ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
  - ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化等
- ◆これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、



地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



資料：国土交通省

**本市においても、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成を、地域公共交通網形成計画の策定・実施により推進**

③立地適正化計画および地域公共交通網形成計画の策定  
(立地適正化計画の策定における本市の取り組みの方向)

- 本市を取り巻く社会情勢や国の動向等を踏まえ、本市においても「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」を連携しながら策定
- 両計画ともに平成28年度策定予定

■「立地適正化計画」「地域公共交通網形成計画」の策定体制

