

北九州市立地適正化計画（素案）【概要版】

1 コンパクトなまちづくりの必要性

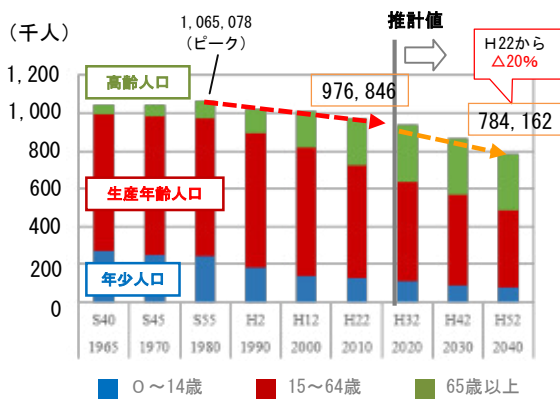
○本市は、今後、急速な人口減少と超高齢化により、住宅市街地の低密度化、地域活力の低下が進み、厳しい財政状況のもとでは、市民生活を支えるサービスの提供が困難になることが想定されます。

○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には、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が重要です。

地域活力の低下

・人口減少、高齢化、人口密度のさらなる低下

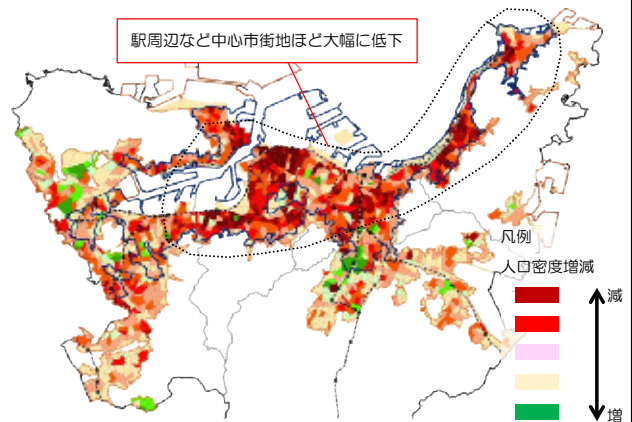
〈北九州市の人口推移〉



拠点機能の低下

・拠点である市街地中心部での人口密度の低下
・未利用地の発生

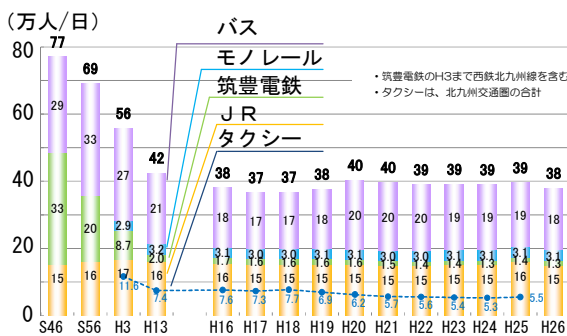
〈地区別の人口密度増減（H22→H52）〉



公共交通の衰退

・公共交通利用者は平成17年頃まで減少し、横ばい傾向

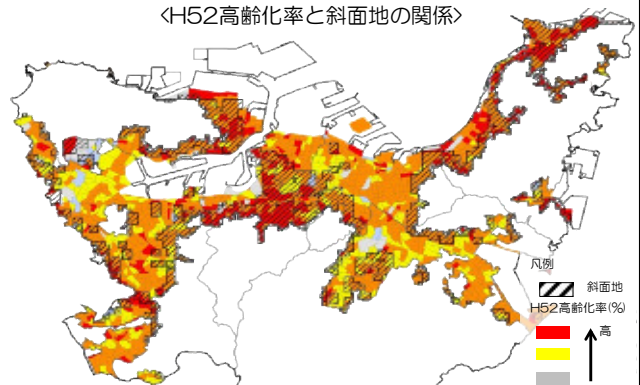
〈北九州市における公共交通利用者数の推移〉



災害に対する不安感の増大

・斜面地には土砂災害警戒区域も多く、高齢化率も高い

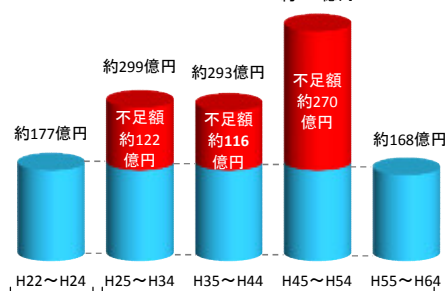
〈H52高齢化率と斜面地の関係〉



財政への影響

・公共施設の大規模改修等の将来的な必要額は、近年の財政水準では大幅に不足

〈公共施設の大規模改修・建替え費用〉



決算実績(年平均) 将来の必要額[年平均]

2 計画策定の背景

(1) 立地適正化計画とは

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。

立地適正化計画とは、市町村が、都市全体の観点から、居住機能や商業・医療・福祉施設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です。

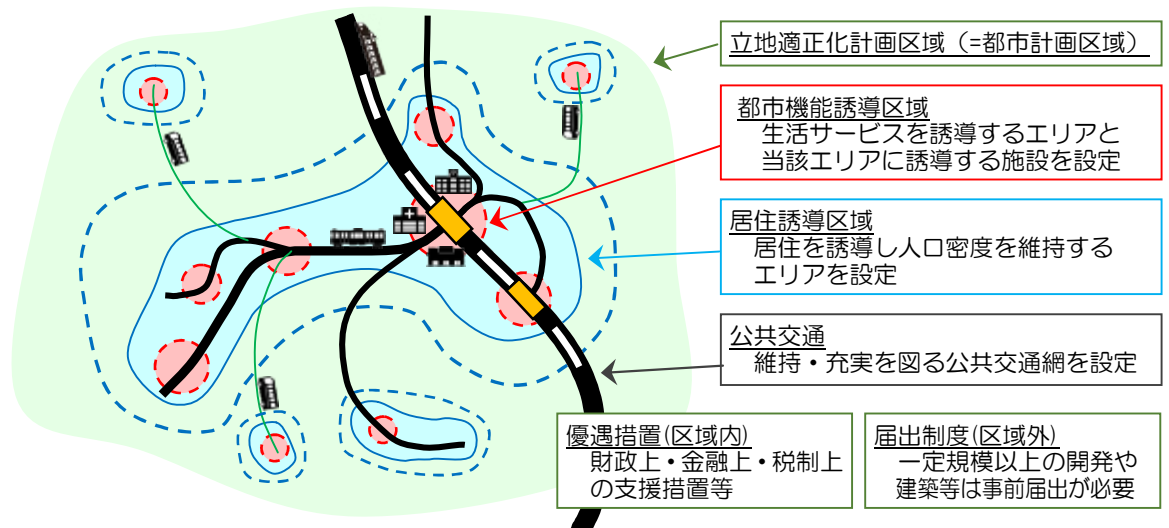
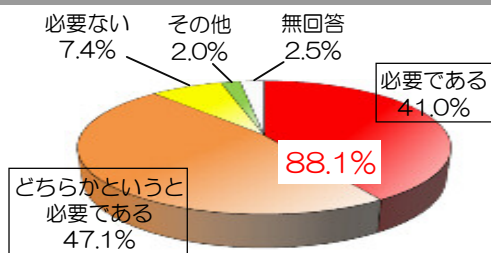


図 立地適正化計画のイメージ

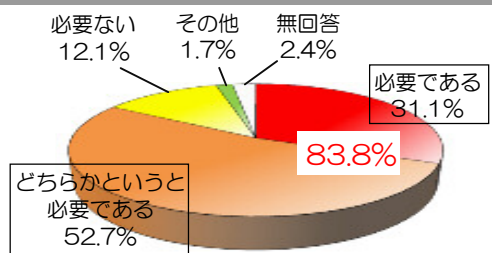
(2) 市民の意識

○「人口減少・超高齢化社会を見据えたコンパクトなまちづくり」をテーマとして、平成27年度に20歳以上の北九州市民3,000人を対象とした市民意識調査を実施しました。
(有効回収数1,365票,回収率45%)

◇「コンパクトなまちづくり」を進めることは必要？

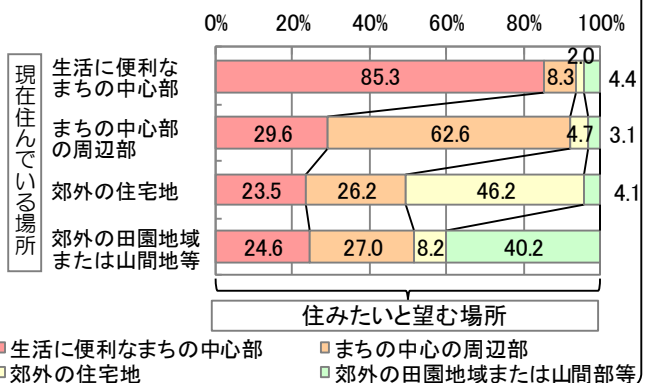


◇「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することは必要？



◇住みたいと望む場所は？

- まちの中心部などに住む人の約9割がまちの中心部などに住みたいと回答
- 郊外部でも約5割の人がまちの中心部などに住みたいと望んでいる



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、街なか居住など都市計画の基本的な方針を明確にし、諸施策を総合的に展開してきましたが、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」を策定します。

3 計画の位置付け等

◆位置づけ

本市の基本構想等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します。

◆対象区域

平成28年4月1日時点の都市計画区域とします。

◆目標年次

平成52年(2040年)とします。

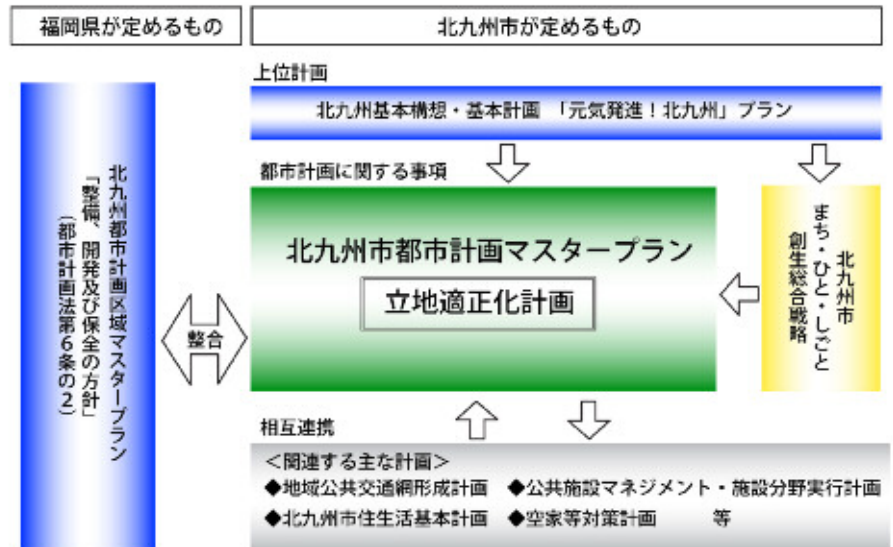


図 立地適正化計画の位置づけ

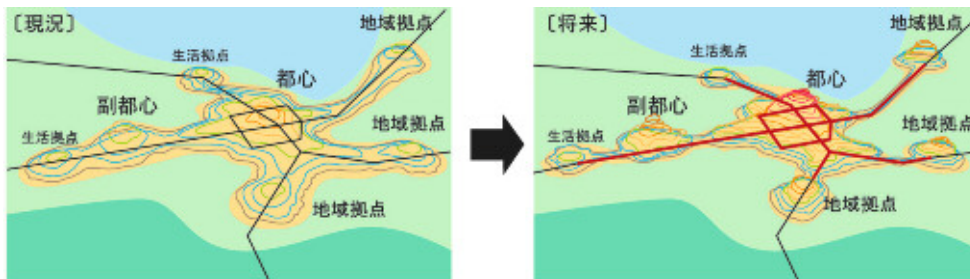
4 北九州市の目指すべき都市像

○本市の将来の都市生活イメージを実現するため、都市構造形成の基本的な方針を定めます。

集約型都市構造を形成する上での基本的な方針

基本的な方針1：集約型の都市構造の形成

○既存ストックの活用や公共交通の維持の観点から、すでに都市機能や人口が集積している拠点やその周辺の公共交通利便性の高い既成市街地において、その集積の維持・向上を進めていきます。



基本的な方針2：階層構造の拠点形成

○これまで拠点形成を進めてきた都心・副都心、地域拠点、既に地域に密着した生活サービスを提供している生活拠点といった、階層構造の拠点形成を図ります。

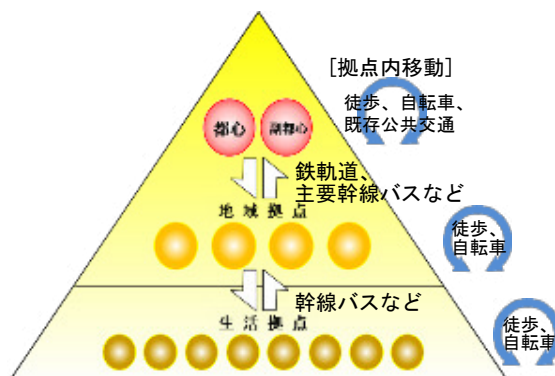


図 拠点の階層と移動手段のイメージ

基本的な方針3：交通網ストックを活かした交通軸形成

○市街地全域を概ねカバーし、既成市街地に鉄軌道、頻度の高いバス路線といった幹線軸が形成されている本市の公共交通ネットワークを生かしたまちづくりを展開していきます。

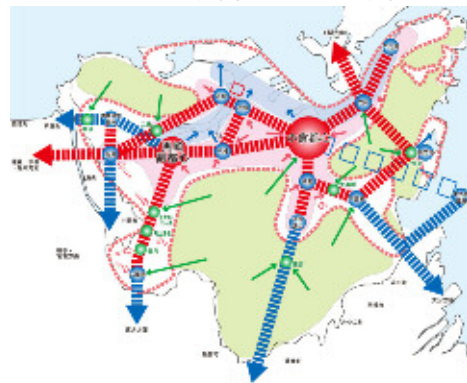
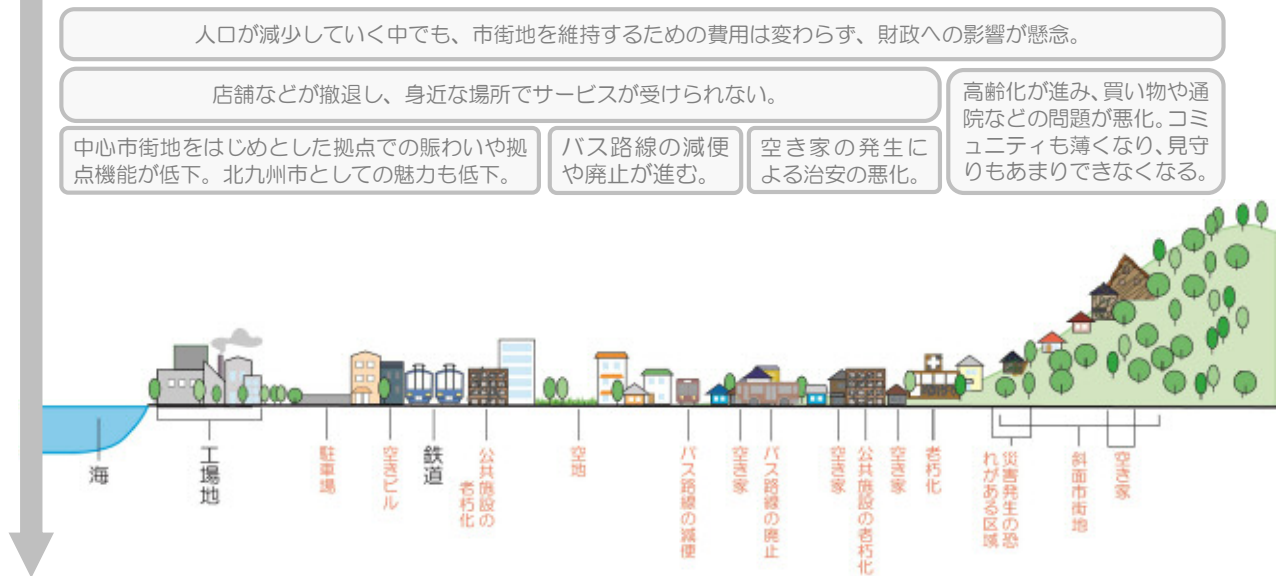


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

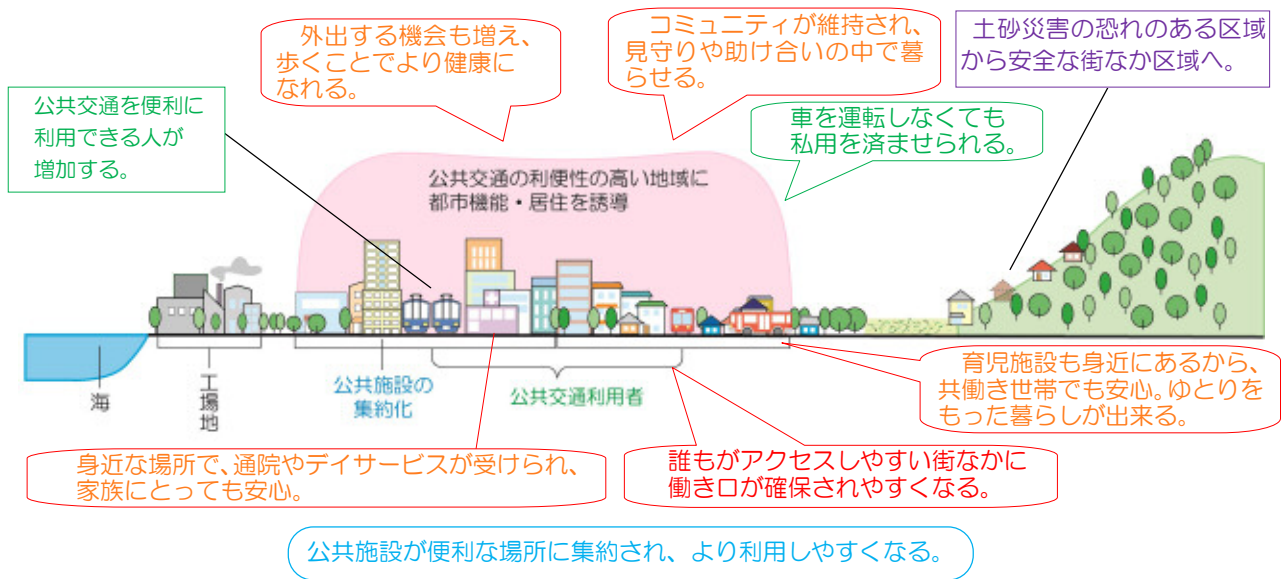
◆集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ

[街なかのイメージ]

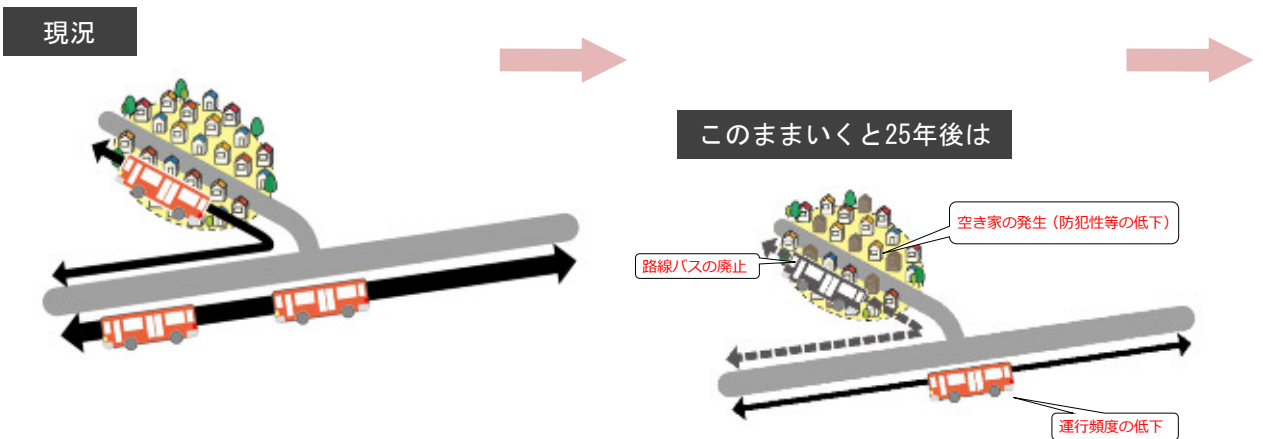
このままいくと25年後は



集約型の都市構造形成が進むと



[郊外部のイメージ]



◆都市空間形成の方向性(将来都市構造)

○本市は、これまで、「元気発進！北九州」プラン(平成20年)、都市計画マスタープラン(平成15年)において、「街なか」の重点化、「拠点地区」における都市機能の強化などを都市づくりの基本としてきましたが、今後とも、これら「街なか」の「拠点」を重視する考え方を継続することとします。

○各拠点におけるまちづくりの方向性等を再整理するとともに、階層構造の拠点形成など「集約型都市構造形成の基本的な方針」を踏まえ、本市の目指すべき都市像を描くと、下図のとおり、都心・副都心、地域拠点とこれらをつなぐ軸を骨格とする都市構造となります。

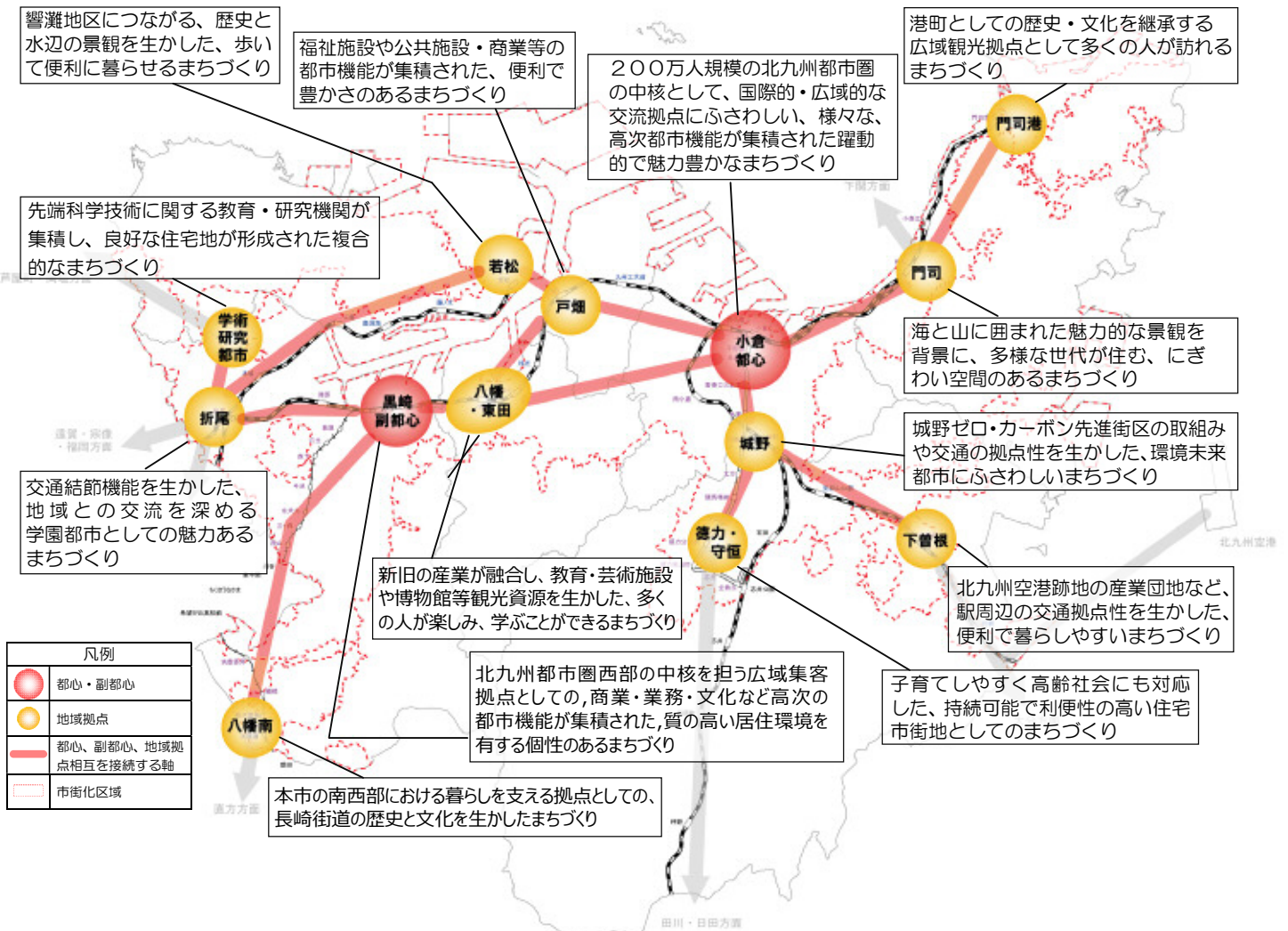
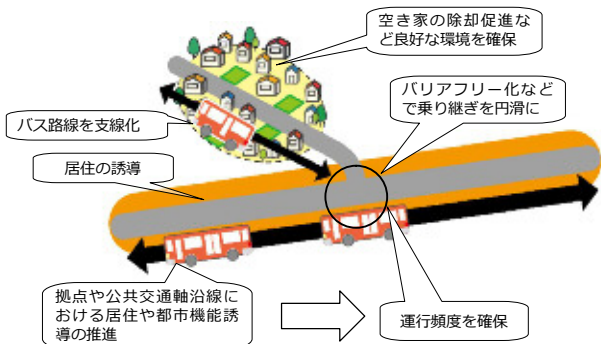


図 拠点の構造とまちづくりの方向性

集約型の都市構造形成が進むと



～「コンパクトザウルス」型都市構造を目指して～

コンパクトザウルス

北九州市の拠点とこれらをつなぐ軸を骨格とする、都市構造型キャラクター。子供たちをはじめ多くの人に、コンパクトなまちづくりに関心を持ってもらうため、現れました。街なか出身。

5 都市機能誘導区域及び誘導施設、居住誘導区域

○「コンパクトザウルス」型都市構造の形成に向け、拠点への高次の都市機能、「街なか」への居住を誘導するため、「都市機能誘導区域」と「誘導施設」、「居住誘導区域」を定めます。

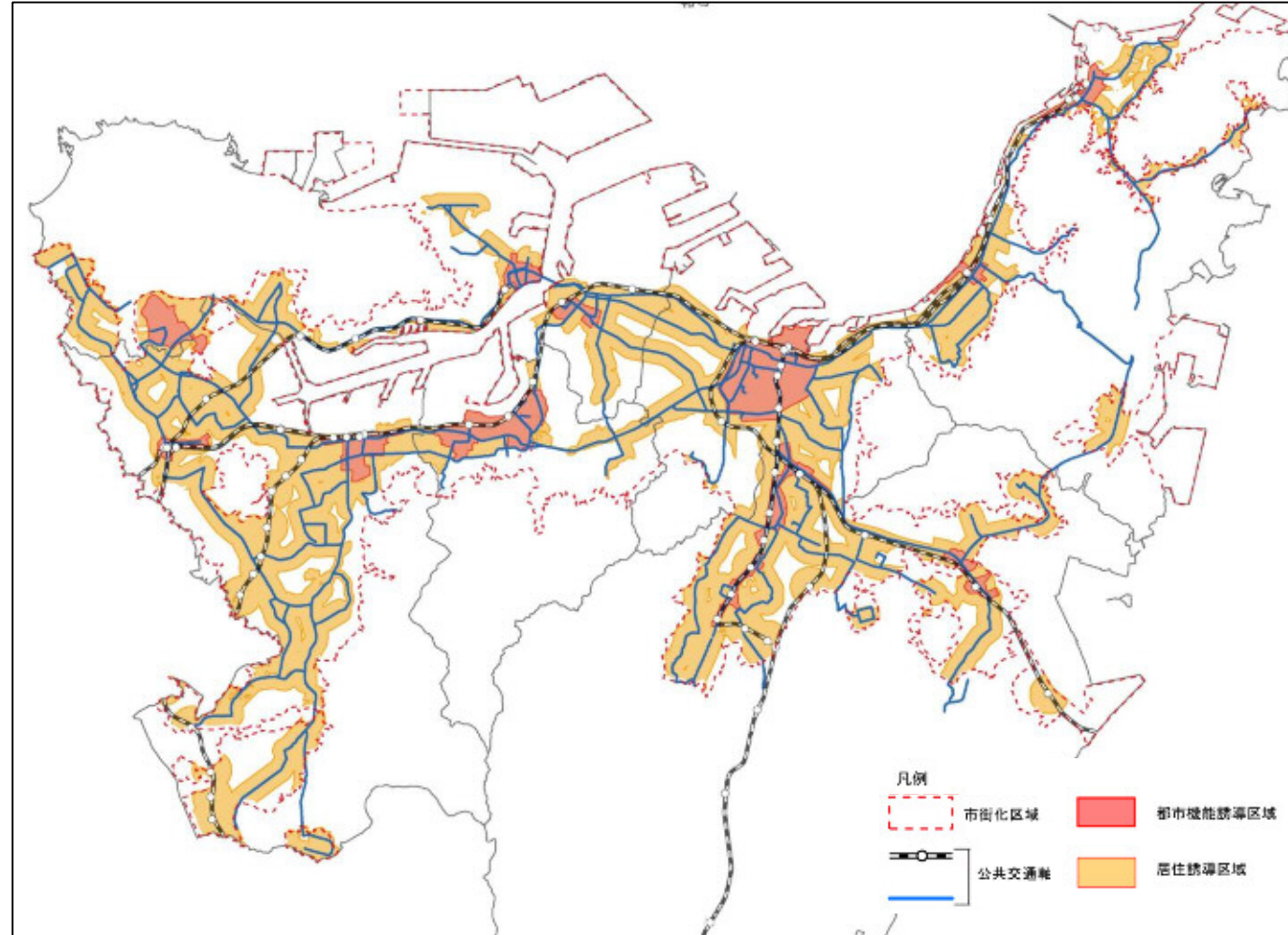
都市機能誘導区域と誘導施設

- 都市機能誘導区域は、医療・商業等の都市機能を拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの市民への効率的な提供を図る区域です。
- 都心・副都心、地域拠点として位置づけた拠点の中から、都市機能誘導区域を設定します。

◆区域・誘導施設設定の基本的考え方

- 都市機能誘導区域は、地域拠点のうち12地区において設定します。
- 区域設定においては、北九州都市計画区域マスタープラン（福岡県策定）等との整合を図り、市の関連プロジェクト（城野ゼロ・カーボン先進街区等）を考慮します。
- 誘導施設は、高次の都市機能を誘導するものとして、北九州都市計画区域マスタープランにおける大規模集客施設と同じ施設とすることを基本とします。

地区名	誘導施設
小倉都心	商業施設等： 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等不特定多数の人が利用する施設であり、施設の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの
黒崎副都心	
門司港	
門司	
城野	公共施設： 国県市の拠点施設（庁舎、区役所、基幹図書館）
徳力・守恒	
下曽根	
若松	病院： 病床数200床を超えるもの
八幡・東田	
折尾	
戸畑	大学 等： 学生数が500名を超えるもの
学術研究都市	



居住誘導区域

- 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が持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域です。
- 「街なか」の区域として、居住誘導区域に「含む区域」(STEP 1)から、「含まない区域」(STEP 2)を除いた区域を、適切な目標値 (STEP 3) を定めた上で、設定します。

◆区域設定の基本的考え方

STEP 1：居住誘導区域に「含む区域」

- 都市機能誘導区域
- 公共交通利用圏
 - ・鉄軌道駅半径500m圏、バス路線(※主要幹線・幹線軸に係るもの)沿線300m圏(高台地区は100m圏)
- 良好な居住環境が形成・保全される区域
 - ・土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業、又は開発許可による開発・整備区域であって、5ha以上の住宅系地区計画が定められた区域

※主要幹線軸：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：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

STEP 2：居住誘導区域に「含まない区域」

- 市街化調整区域など
- 災害発生の恐れのある区域
 - ・土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域など
- 法令・条例により住宅の建築が制限されている区域
 - ・工業専用地域など
- 宅地造成工事規制区域
(「良好な居住環境が形成・保全される区域」は除く)
- 工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域

STEP 3：目標値の設定

- 「街なか」になるべく多くの人々がまとまって住むことが、地域の活力の維持・向上や公共交通の維持に資することから、居住誘導区域内の人口密度を指標として目標値を設定します。

8 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の指標と将来の目標値を設定します。

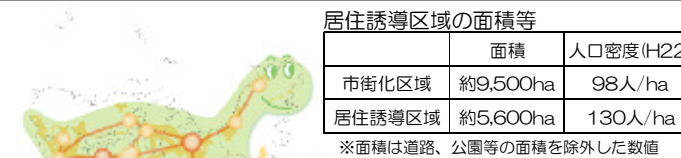
○将来にわたり便利で暮らしやすい「街なか」の形成

評価指標	(現況値)		※1トレンド値		(目標値)
	平成22年	130人/ha	平成32年	108人/ha	平成52年
居住誘導区域における人口密度					

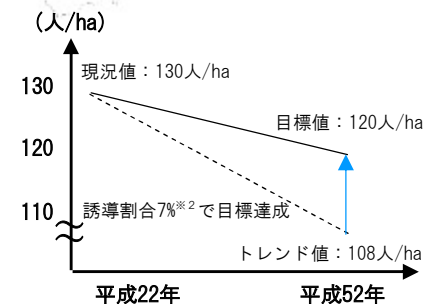
※1トレンド値：現状のまま進行了した場合。

○誰でも安心して移動できるまちの実現

評価指標	(現況値)			(目標値)
	平成24年	平成32年	平成52年	
公共交通機関(JR、モノレール、筑豊電鉄、バス)の利用者割合	22%	24%		検討中



＜居住誘導区域における人口密度の目標値＞



※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。

6 計画遂行に向けた取り組み

○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

街なか活性化に寄与する都市機能の誘導・集約(都心・副都心、地域拠点における都市機能の整備など)

選択と集中の観点からの公共施設の再構築(公共施設マネジメントモデルプロジェクトなど)

居住誘導区域で講じる施策

街なか活性化に寄与する住まいづくり(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など)

まちづくりと一体となった住まいづくり(街なかにおける住宅市街地の整備など)

総合的な住み替え施策の推進(中古住宅や空き家などの流通促進など)

都心・副都心、地域拠点の活性化(交流人口増の取り組みなど)

居住誘導区域外の対応

居住誘導区域外における地域住民の交通手段の確保(おでかけ交通事業への支援強化など)

地域活力の維持・向上(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など)

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。

届出制度の運用

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。

国等の支援制度

金融上、税制上、財政上の支援制度の活用が図られるよう、周知を図ります。

7 計画の評価

○施策・事業の効果を踏まえながら、目指すべき都市像の達成状況を確認するため、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。

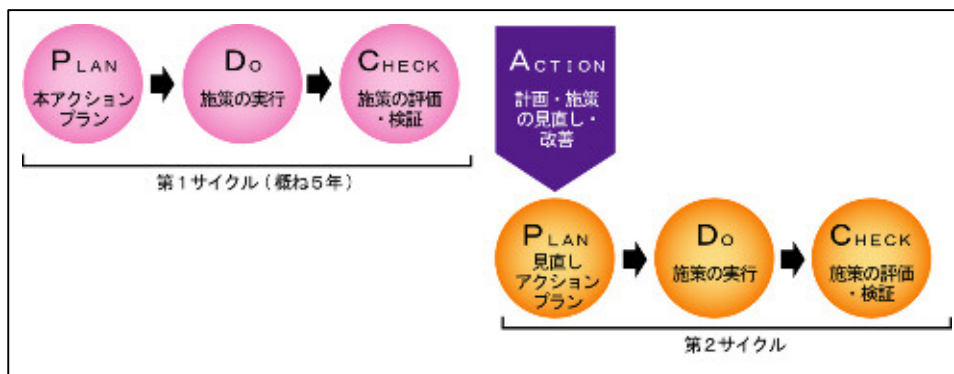


図 施策の評価・検証サイクル