

第3章 目指す将来のまちづくりと望ましい公共交通ネットワークの構築

本市の目指す望ましい交通体系の設定にあたっては、本市のまちづくりにおける上位計画である「北九州市基本構想および基本計画」を踏まえるとともに、平成 28 年に策定予定の「北九州市立地適正化計画」と連携して検討しました。

3-1. 目指す将来のまちづくり

(1) 北九州市基本構想・基本計画の概要

ここでは、北九州市基本構想・基本計画の概要を紹介します。

①北九州市基本構想

「北九州市基本構想」では、まちづくりの基本的な考え方として、「まちづくりの目標」、4つの「基本方針」、2つの「都市ブランド」、5つの「まちづくりのちから」と、7つの「まちづくりの取り組みの柱」が設定されています。

まちづくりの目標

人と文化を育み、世界につながる環境と技術のまち

これまでの歴史のなかで培ってきた人や文化、環境、技術など、まちの「たから」を活かし、市民一人ひとりの幸せとまちの未来を、みんなで力を合わせて築いていきます。

すべての市民が人権を尊重され、自らの持つ力を発揮し活躍できるとともに、地域文化を育みながら心豊かに暮らせるまちをめざします。

また、産業技術や環境技術の集積、アジアとの交流の歴史などを活かしながら、環境と産業が調和した低炭素社会づくりに挑戦し、世界と交流するまちをめざします。

夢と希望にあふれた未来のため、市民がまちに自信と誇りを持ち、住んでいる市民はもちろん訪れた人も、「住んでみたい、住み続けたい」と思えるようなまちを実現していきます。

基本方針

- 人づくり ～多様な人材が輝くまちをつくる～
子育て・教育、生涯学習、職業能力開発、専門人材、地域づくり人材 等
- 暮らしづくり ～質の高い暮らしができるまちをつくる～
福祉、安全・安心、健康、文化・スポーツ、地域づくり、男女共同参画、多文化共生等
- 産業づくり ～元気で人が集まるまちをつくる～
高付加価値化、中小企業対策、商店街の活性化、にぎわいづくり、若者・女性・中高年齢者の雇用 等
- 都市づくり ～便利で快適なまちをつくる～
港湾・空港・道路等の都市基盤、コンパクトシティ、中心市街地活性化 等

都市ブランドの構築

- 世界の環境首都
 - ・環境の美しさを実感できるまちづくり
 - ・資源循環型社会の先導的役割
 - ・環境国際協力の推進
 - ・低炭素社会の実現
- アジアの技術首都
 - ・アジアの中核的ものづくり拠点
 - ・アジアの研究開発・人材育成拠点
 - ・働きやすいアジアの交流拠点等の実現

まちづくりのちから

- 市民のちから（みんなでまちをつくる）
- 行政のちから（新しい市役所になる）
- 連携のちから（まちとまちのつながりを強める）
- 資産のちから（まちの「たから」を活かす）
- 自然のちから（自然の恵みを活かす）

まちづくりの取り組みの柱

- I 人を育てる ～子育て・教育日本一と創造あふれる人材の輩出～
- II きずなを結び ～健康で安全・安心な暮らしの実現～
- III 暮らしを彩る ～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～
- IV いきいきと働く ～競争力のある産業振興と豊かな雇用創出～
- V 街を支える ～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～
- VI 環境を未来に引き継ぐ ～市民・企業・行政が共につくる「世界の環境首都」～
- VII アジアのなかで成長する ～アジア諸都市との交流・協力と広域連携～

②北九州市基本計画

「北九州市基本計画」では、今後のまちづくりの理念や都市の方向性を明らかにした「基本構想」を実現するための、基本的な施策の考え方や施策の体系がまとめられています。

「基本計画」において、『交通・物流ネットワークの基本的方向』については、「道路・物流ネットワークの強化」と「公共交通の利便性向上と利用促進」の方針が設定されています。

【交通・物流ネットワークの強化】

港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市のこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、交通・物流拠点間を結び自動車専用道路や、それを補完する幹線道路網の整備を推進していきます。

【公共交通の利便性の向上と利用促進】

超高齢社会における市民の移動手段の確保と、地球環境への配慮という観点から、市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、かしくマイカーを利用しながら公共交通の利用促進を図ります。

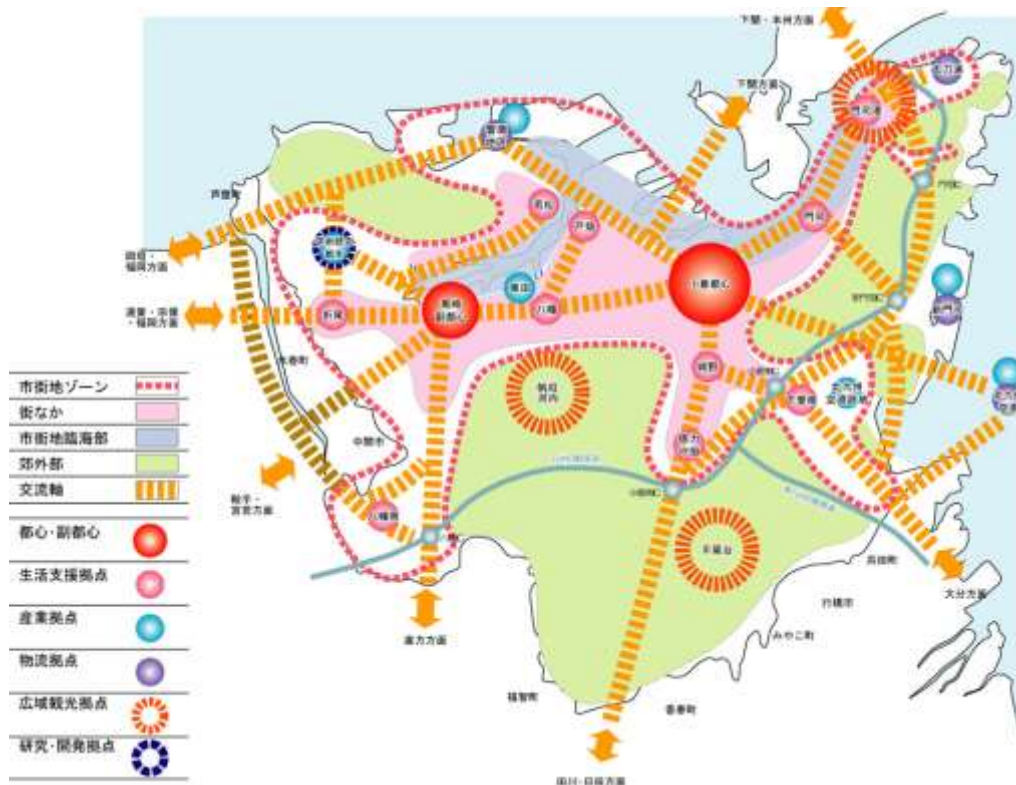
市内全域で、事業者の協力を得ながら、利用しやすい路線・ダイヤの提供や交通結節機能の強化、総合的な公共交通情報の提供、公共交通ネットワークの充実などを進めます。

拠点地区相互及び「街なか」では、頻度や定時性などのサービス水準の高い主軸交通とそれを補完するバス等の利便性の向上に加え、徒歩や自転車で気軽に公共交通施設へ行けるようにバリアフリー化の推進や駐輪機能の充実などを進めます。

周辺市街地においては、パーク&ライドの推進などを図り、主要な拠点まで1回程度の乗り継ぎで移動が可能であるような対応を進めるとともに、市街地臨海部では、乗合い送迎バスの運行や相乗り通勤など、過度にマイカーに頼らなくてよい交通手段が確保されるような取り組みを進めます。

郊外部など公共交通サービス水準の低い地域では、地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取り組みを進めます。

■交通・物流ネットワークの基本的方向



③分野別施策

「北九州市基本構想」に定める「まちづくりの取り組みの柱（主要施策）」に基づく分野別施策の中から、都市交通分野に関連する施策は、以下のとおりです。

| 【柱】 | 【大項目】 | 【取り組みの方針】 | 【主要施策】 |
|------------------------------|--|----------------------------------|---|
| 目暮らしを彩る | Ⅲ-1 快適に暮らせる身近な生活空間づくり | Ⅲ-1-(3) 生活基盤の充実 | Ⅲ-1-(3)-② 安心して通行できる身近な道路の整備 日常生活の中で、高齢者や子供などが安心して通行できるよう、歩行者や自転車空間の確保、街路灯の整備、通学路の安全対策、道路のバリアフリー化などを進めます。 |
| | | Ⅴ-2 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 | Ⅴ-2-(2) 市民生活や産業活動を支える道路・交通ネットワークの整備 |
| Ⅴ-2-(3) 利便性の高い交通ネットワークづくり | Ⅴ-2-(3)-① 公共交通の利便性の向上 公共交通ネットワークの強化や交通結節機能の向上、交通事業者間の連携強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ります。あわせて、自転車利用環境の整備や次世代都市交通システムの検討を進めます。また、市内の公共交通の利用促進を図るため、市民に対して公共交通に対する取り組みや公共交通に関するさまざまな情報を分かりやすく周知します。 | | |
| | Ⅴ-2-(3)-② お出かけしやすい移動手段の確保 公共交通の空白地域において地域の実情に応じた交通機関の導入などにより、移動手段の確保を図ります。 | | |
| 環境を未来に引き継ぐ | Ⅵ-2 地域からの低炭素社会への取り組み | Ⅵ-2-(1) 低炭素社会を実現するストック型社会への転換 | Ⅵ-2-(1)-② 環境に配慮した都市基盤の整備・維持管理 環境首都総合交通戦略に基づく円滑な交通環境の整備・自転車利用環境の整備や緑地の保全、エネルギー利用の効率化や開発事業者が環境保全に十分に配慮するための指針である北九州市環境配慮指針の活用など、環境負荷の小さい都市づくり・維持管理を推進します。 |
| | Ⅵ-4 豊かな自然環境と快適な生活環境の確保 | Ⅵ-4-(2) 安心して暮らせる快適なまちづくり | Ⅵ-4-(2)-② 自動車環境対策の推進 自動車の排気ガスや騒音問題の改善のため、公共交通の利用促進、幹線道路の整備などの取り組みを進めるほか、次世代自動車（EV、FCV、電気バス等）の普及やエコドライブの推進などの対策を総合的・計画的に進めます。 |

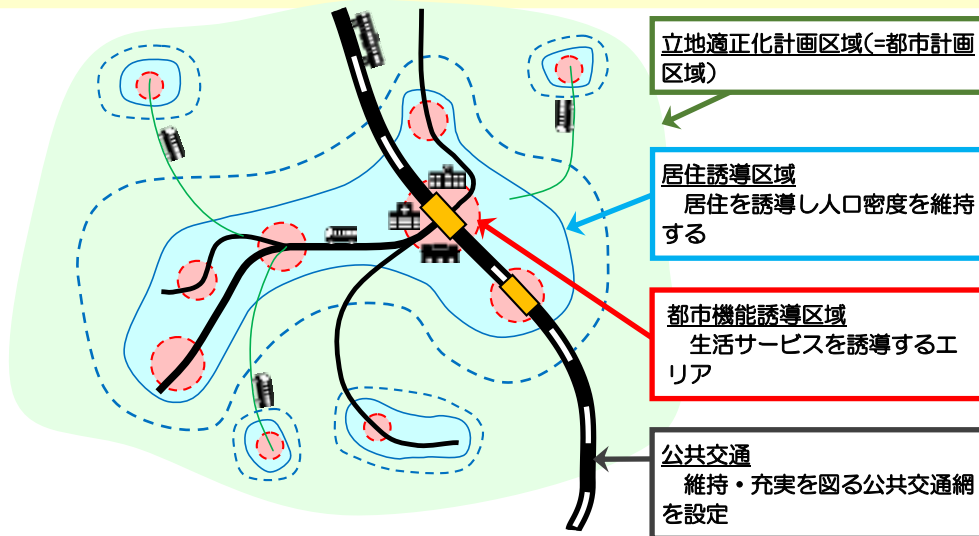
(2) 北九州市立地適正化計画（平成28年度策定予定）

「北九州市立地適正化計画」では、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造の実現に向けて、都市機能や居住の誘導を図る区域を設定し、誘導を図るための施策を策定しています。

■北九州市立地適正化計画の概要

■立地適正化計画とは

○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」が制度化されました。
 ○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。



- ・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・勧告の対象となります。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できます。
- ・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・勧告の対象となります。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できます。

■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

北九州市立地適正化計画の対象区域は現在（平成27年4月1日現在）の都市計画区域（市域のうち島しょを除く）とします。

■ 目標年次

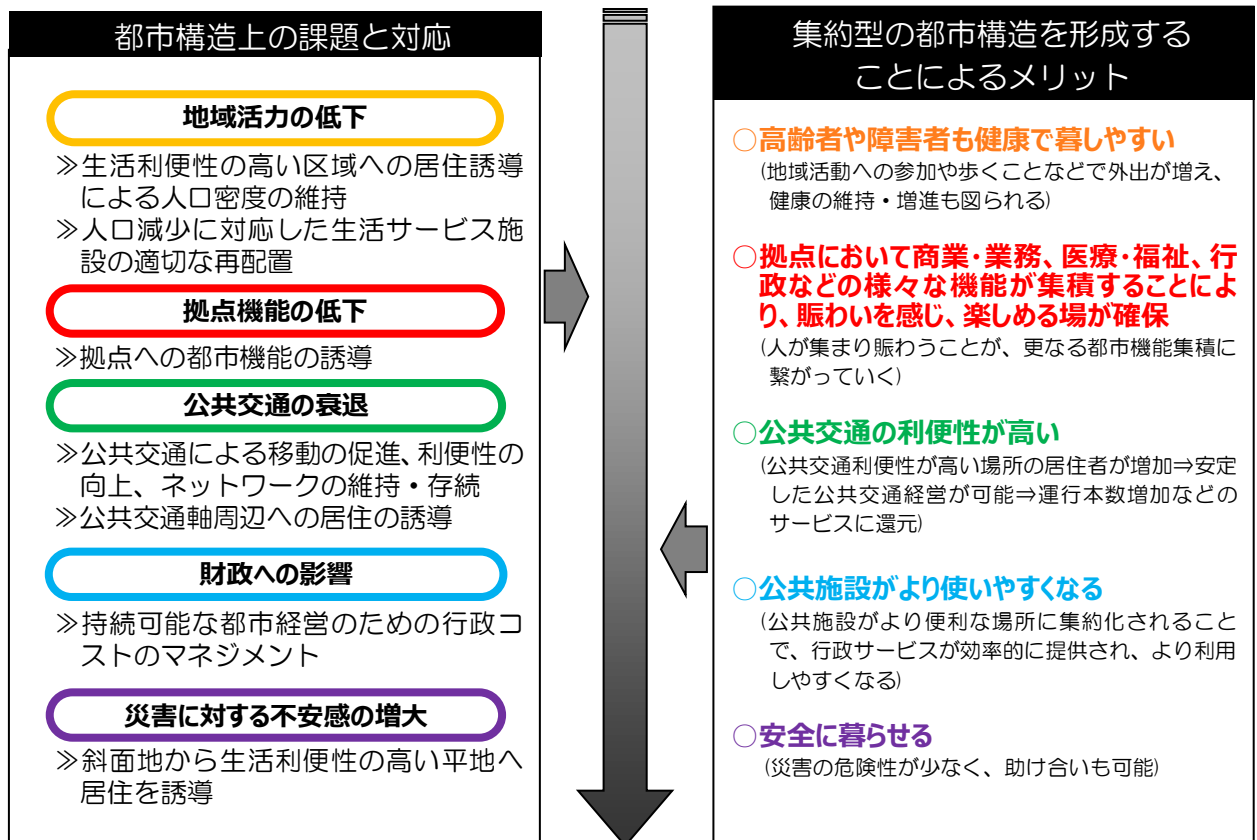
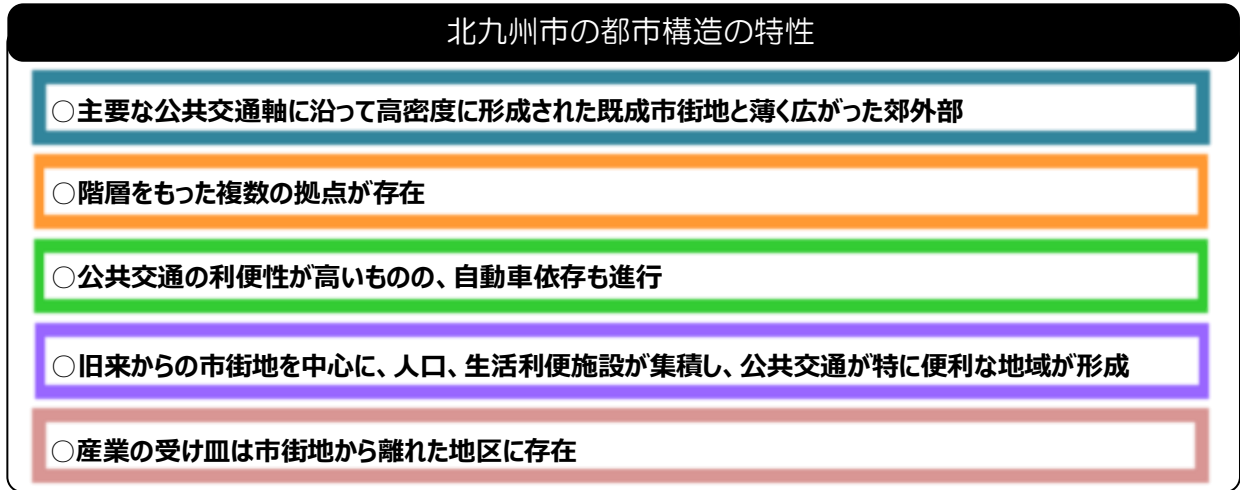
計画の目標年次については、国の都市計画運用指針では概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、併せてその先の将来も考慮することとされています。

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、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（平成28年度以降）作業も踏まえ、目標年次を平成52年(2040)とします。

①北九州市における目指すべき都市像

「北九州市立地適正化計画」の中で、本市の都市像と課題を踏まえ、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造を目指すこととしています。



既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造を目指す

【基本方針】

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

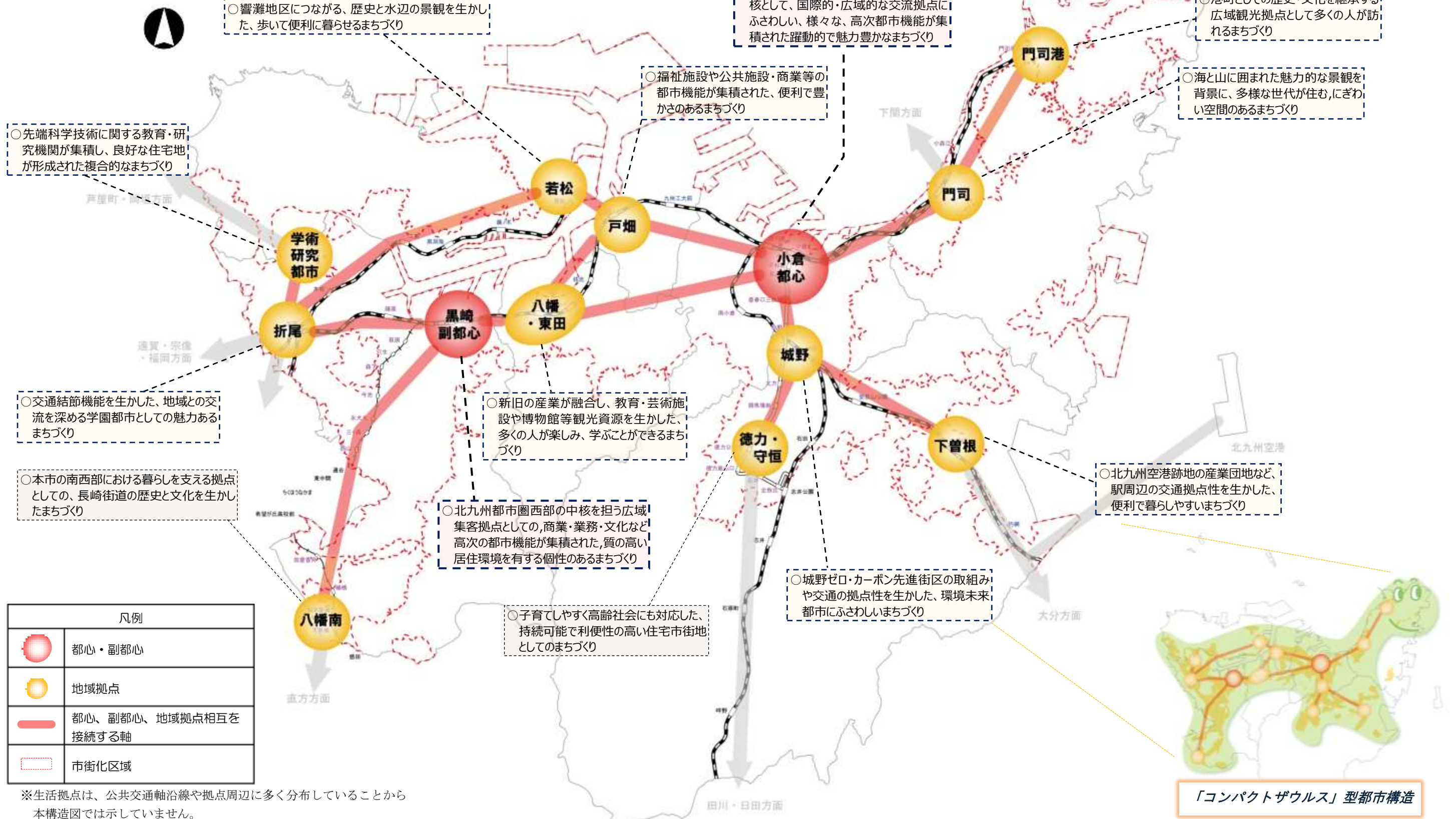
交通網ストックを生かした交通軸形成

②都市形成の方向性

「北九州市立地適正化計画」では、以下に示す「コンパクトザウルス」型の将来都市構造を目指すこととしています。

- 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。

■拠点の構造とまちづくりの方向性



| 凡例 | |
|----|---------------------|
| | 都心・副都心 |
| | 地域拠点 |
| | 都心、副都心、地域拠点相互を接続する軸 |
| | 市街化区域 |

※生活拠点は、公共交通軸沿線や拠点周辺に多く分布していることから本構造図では示していません。

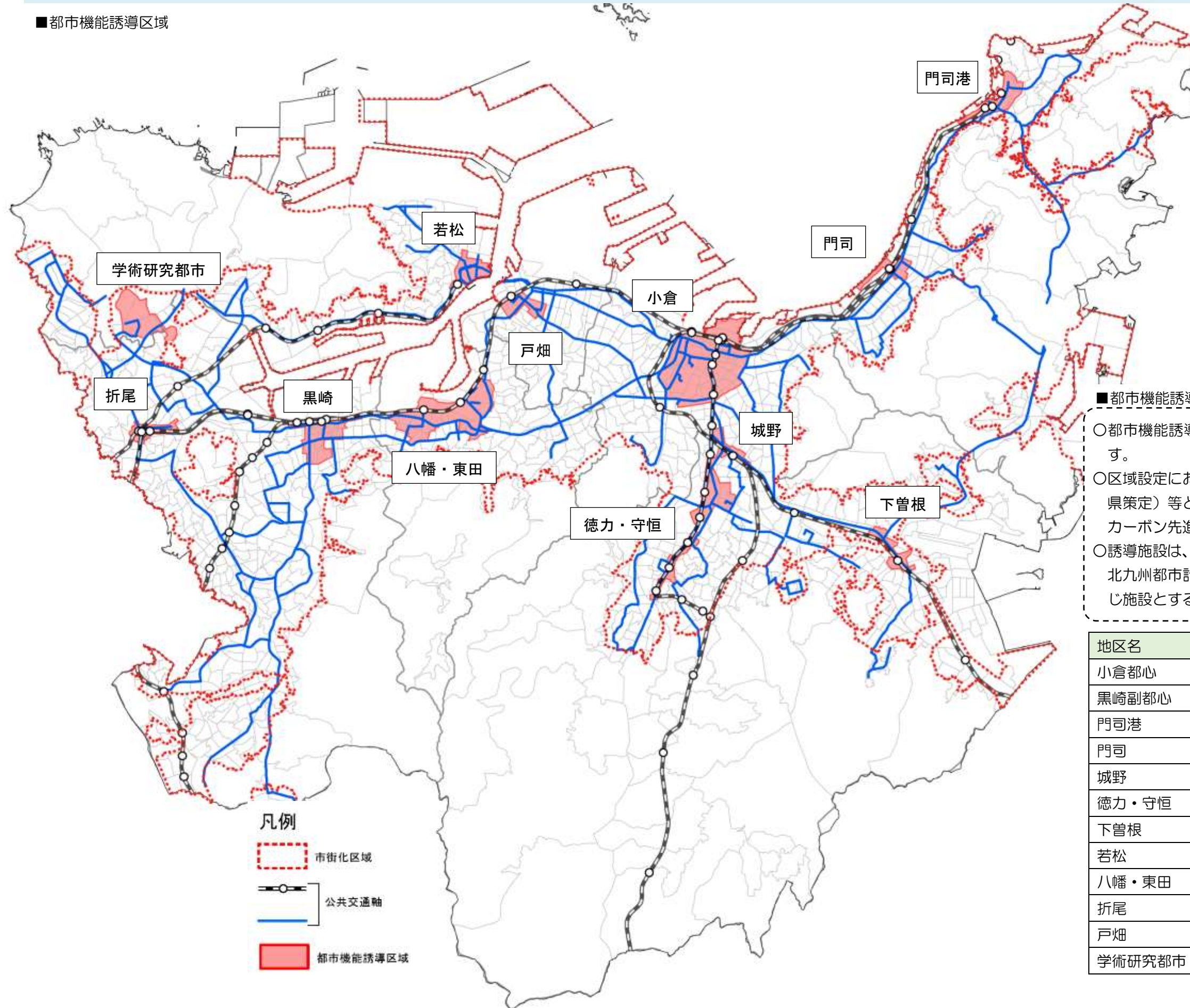
「コンパクトザウルス」型都市構造

③都市機能誘導区域の設定

「北九州市立地適正化計画」では、「都市機能誘導区域」が下図のように設定されています。

【都市機能誘導区域】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

■都市機能誘導区域



■都市機能誘導区域及び誘導施設の設定に関する基本的考え方

- 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。

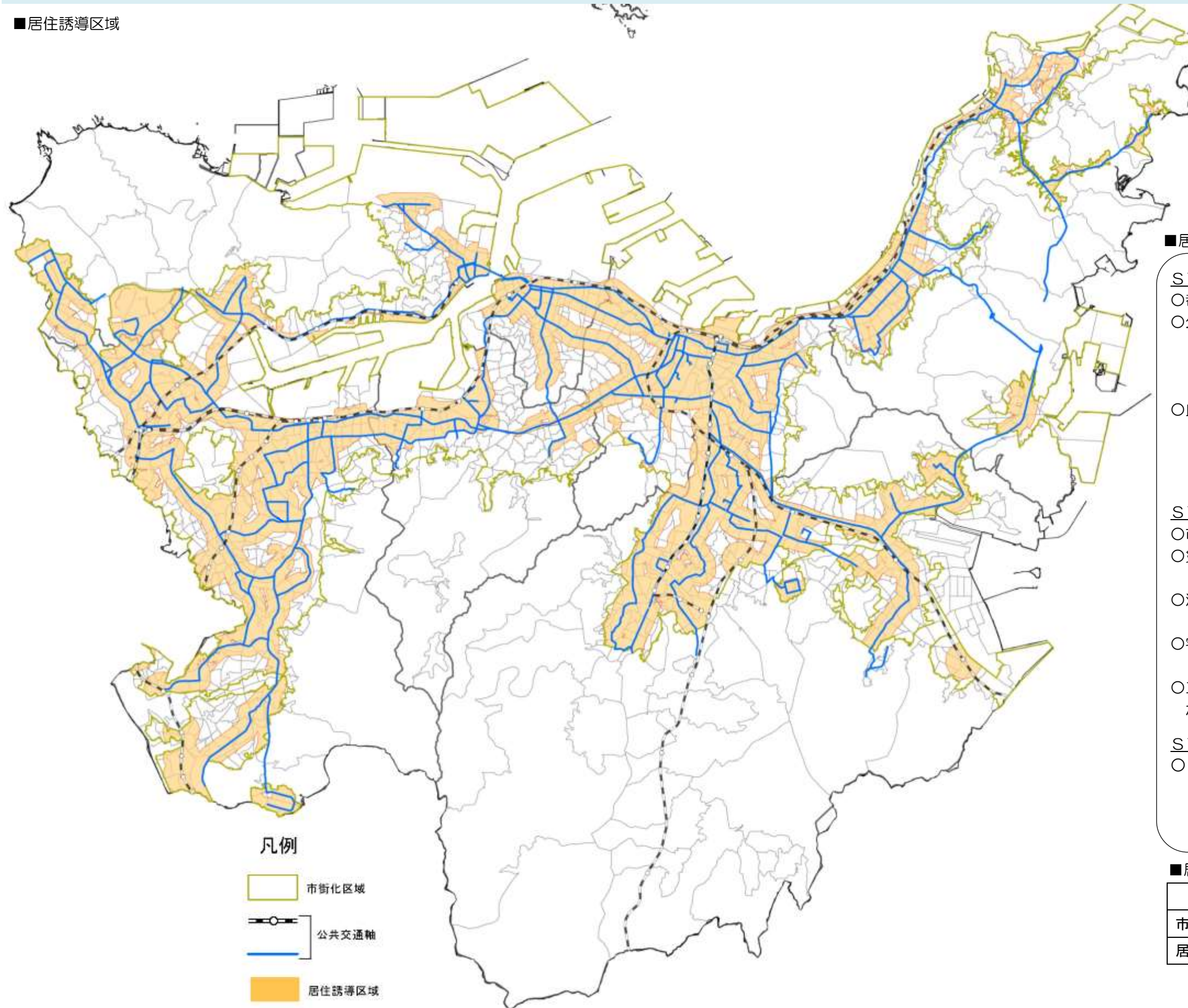
| 地区名 | 誘導施設 |
|--------|---|
| 小倉都心 | 商業施設等： |
| 黒崎副都心 | 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等不特定多数の人が利用する施設であり、施設の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの |
| 門司港 | |
| 門司 | |
| 城野 | 公共施設： |
| 徳力・守恒 | 国県市の拠点施設（庁舎、区役所、基幹図書館） |
| 下曽根 | |
| 若松 | 病院： |
| 八幡・東田 | 病床数200床を超えるもの |
| 折尾 | |
| 戸畑 | 大学 等： |
| 学術研究都市 | 学生数が500名を超えるもの |

④居住誘導区域の設定

「北九州市立地適正化計画」では、「居住誘導区域」が下図のように設定されています。

【居住誘導区域】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

■居住誘導区域



■居住誘導区域の基本的考え方

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)沿線半径300m圏(高台地区は半径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。

■居住誘導区域の面積等

| | 面積 | 人口密度(H22) |
|--------|-----------|-----------|
| 市街化区域 | 約 9,500ha | 98 人/ha |
| 居住誘導区域 | 約 5,600ha | 130 人/ha |

※面積は道路、公園等の面積を除外した数値

⑤計画遂行に向けた取り組み

「北九州市立地適正化計画」では、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することとしています。

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**


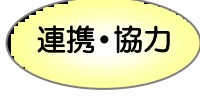


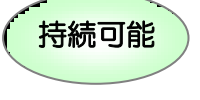
金融上、税制上、財政上の支援制度の活用が図られるよう、周知を図ります。

3-2. 望ましい交通体系を目指すための理念

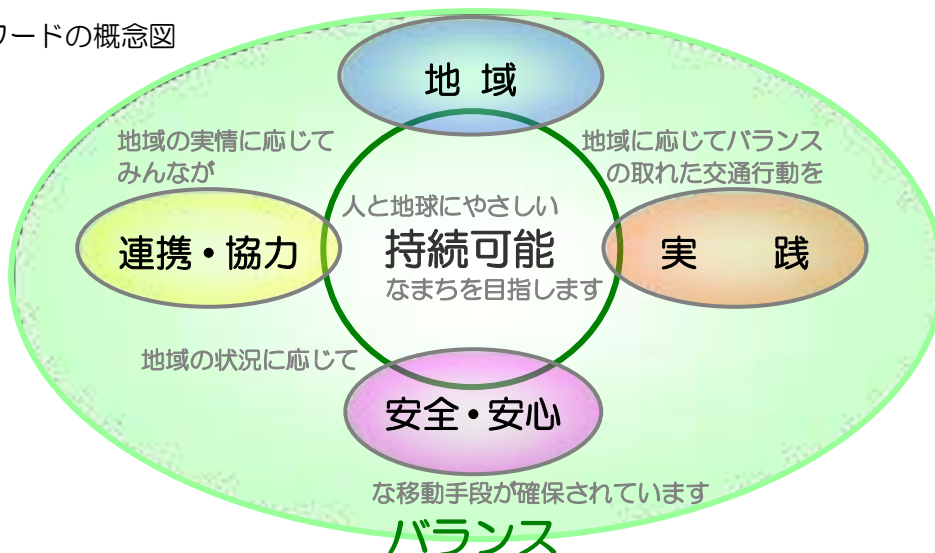
(1) 理念を導くためのキーワード

立地適正化計画で設定された本市の目指すべき都市像である“コンパクトに集約した都市構造”を実現するためには、望ましい交通体系の構築が必要です。

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を設定するにあたり、本市の交通の現状や懸念事項を踏まえて、「実践」「連携・協力」「安全・安心」「地域性」「持続可能」の5つのキーワードを抽出しました。

| 本市が目指すまちづくりにおいて都市交通分野で必要なこと | キーワード |
|---|--|
| <p>■ 一人一人の問題意識を実践 公共交通離れや地球温暖化への問題を認識するだけでなく、それを解決するため、行動することが重要なため、 ⇒ 交通や地球環境に対する問題意識に対して具体的な行動を起こします</p> |  |
| <p>■ 関係各主体が連携・協力 行政や交通事業者だけでなく、公共交通の恩恵を受けている市民や企業も自分の問題として捉えることが必要であるため、 ⇒ 市民・企業・交通事業者・行政が一体となって問題意識を共有し、各々ができることを連携・協力して取り組みます</p> |  |
| <p>■ 安全で安心して移動できる交通手段の確保 公共交通が廃止・縮小されることによる将来の移動手段の減少の可能性があるため、 ⇒ 誰もが安心して安全に利用できる生活交通手段は可能な限り維持・存続させます</p> |  |
| <p>■ 持続可能な交通サービスを確保 比較的便利な街なかでも公共交通が衰退し、郊外部等では不採算路線の廃止や縮小が進行する恐れがあるため、 ⇒ 効率的なまちづくり（街なか居住）とともに公共交通サービスの利便性を高めます （街なかでも高台地区など、公共交通サービスの困難地域を確認） 自動車交通が増加し続けると公共交通衰退に拍車をかけ、都市機能が低下するため、 ⇒ 地域や目的に応じてバランスの取れた交通手段の選択を促します</p> |   |

■ キーワードの概念図



(2) 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

先に整理したキーワードと、地域及び公共交通に対する懸念事項を踏まえて、『望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針』を設定しました。

■懸念事項

■懸念事項への対応

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| 1 路線の廃止や減便によるサービス低下 | 1 公共交通の利便性向上を図り、 利用しやすい快適な交通体系を構築 |
| 2 移動手段がない人々の移動手段の確保 が困難 | 2 安全で安心して利用できる 生活交通の確保 |
| 3 地球温暖化の進行 | 3 「世界の環境首都」の市民として、 公共交通の利用促進 |

本市の懸念を解消するために

■キーワードの整理

交通に関わる関係者が「地域性」に応じて「連携・協力」して、様々な取り組みを行うことにより、「安全・安心」に利用できる交通体系を構築します。

また、一人一人が環境面に配慮し地域や目的に応じ、公共交通利用とマイカー利用を上手に使い分けるなど、バランスが取れた交通行動を「実践」することにより、人と地球にやさしく「持続可能」なまちを目指します。

キーワードを踏まえて理念を設定

■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～

■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

3-3. 望ましい交通体系の設定に向けての視点

望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針を踏まえて、望ましい交通体系の設定に向けての取り組みの視点を、以下のとおり整理しました。

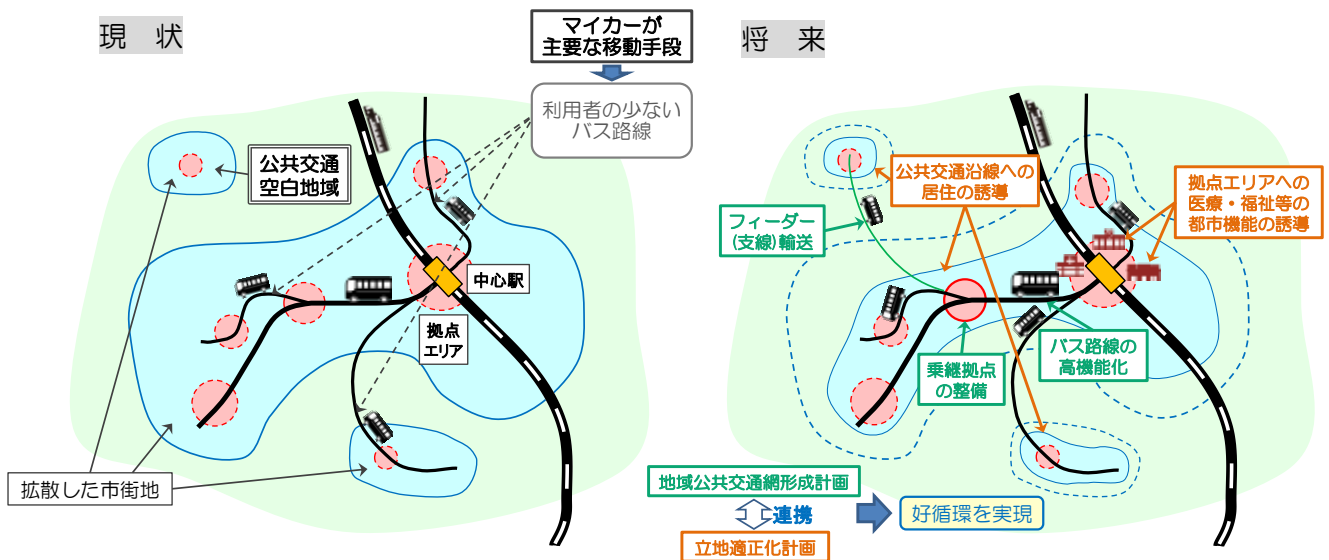
■視点 1

まちづくりと一体となった持続可能な『市民の足』の確保を行う

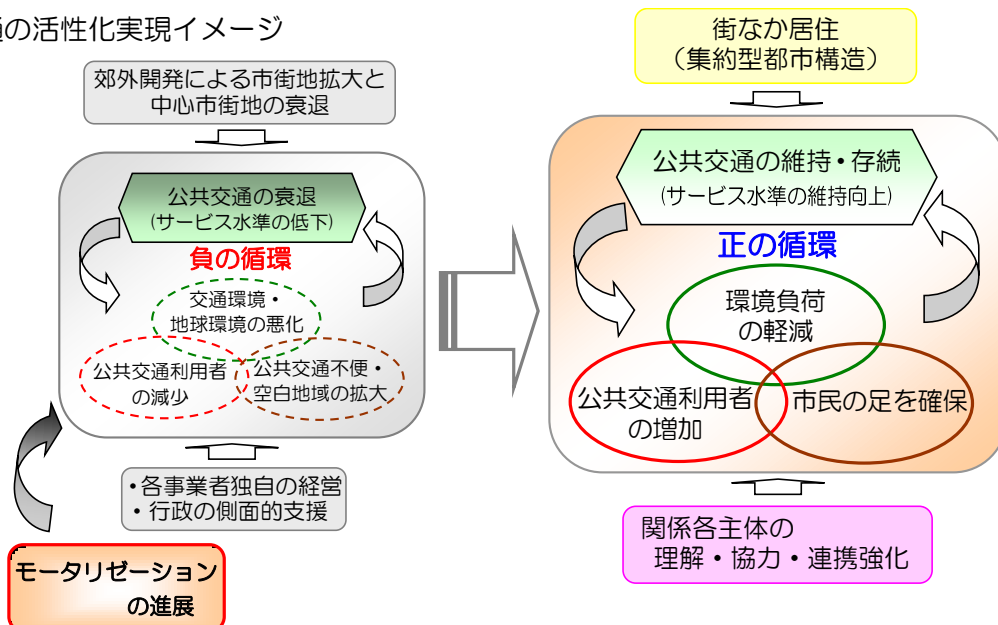
本市が目指す公共交通の活性化を実現するには、中心市街地の衰退や郊外開発による市街地の拡大から脱却し、街なか居住を進めるまちづくりと一体となって、市民が生活する上で必要な移動手段であるバスや鉄道などの公共交通網の利便性を高め、将来的にも持続可能な公共交通ネットワークとして、「市民の足」を確保していくことが重要です。

そのため、市民・企業・交通事業者・行政の各主体の理解と協力により積極的に公共交通を利用促進していき、公共交通の衰退がもたらす『負の循環』を、公共交通が維持・存続できる『正の循環』に転換して、地球にやさしく安心して移動できるまちを目指していく必要があります。

■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



■公共交通の活性化実現イメージ

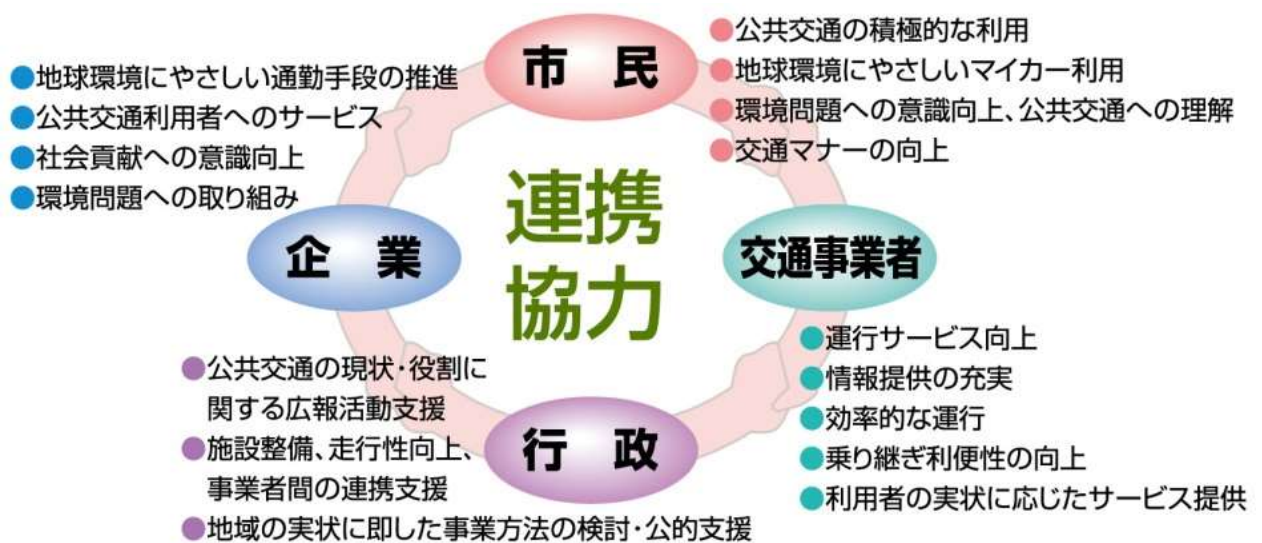


■視点 2

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

望ましい交通体系の設定にあたっては、公共交通輸送の役割を担っている「交通事業者」や、施設や制度の整備などを実施している「行政」の他、地域社会形成の担い手であり、日常生活や社会経済活動の様々な場面において公共交通の恩恵を受けている「市民」や「企業」が、それぞれの果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識し、一体的に取り組む必要があります。

■関係各主体の連携・協カイメージ



本市の都市交通における関係各主体の果たすべき役割を整理しました。

■関係各主体の果たすべき役割

市民

- 公共交通の衰退や地球温暖化問題に対して、一人一人が自らの将来の暮らしに密接に係る問題であると意識して、「世界の環境首都」の市民としてふさわしく、人と地球にやさしい移動手段を選択する
- 将来的にも自らの生活の足は自らの手で守るという意識のもと、公共交通のあらゆる内容に関心を持ち、公共交通の利用促進など積極的に協力する

企業

(勤務先、
商店等)

- 地域の社会経済活動の担い手としての社会的責任や社会貢献の意識の下、従業者や顧客が「世界の環境首都」の市民にふさわしい交通行動を実践できるように、積極的に協力する
- 取り組みの効果を最大限発揮できるように、積極的に企業相互や交通事業者、行政と連携・協力する

交通事業者

- 利用者に対して直接サービスを提供する主体として、利用者ニーズに基づき、安全で安心して利用できる、快適で適切な運行サービスの提供に努める
- 交通事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な場合も生じているため、関係する主体に事業情報の開示・提供を行うことや、交通ネットワークのあり方や利便性向上の改善方策について幅広い視点で提案することに積極的に取り組む
- わかりやすい情報や便利なサービスの提供のため、利用者本位の視点に立ち、交通事業者相互や市民・企業との連携・協力によるサービス向上に努める

行政

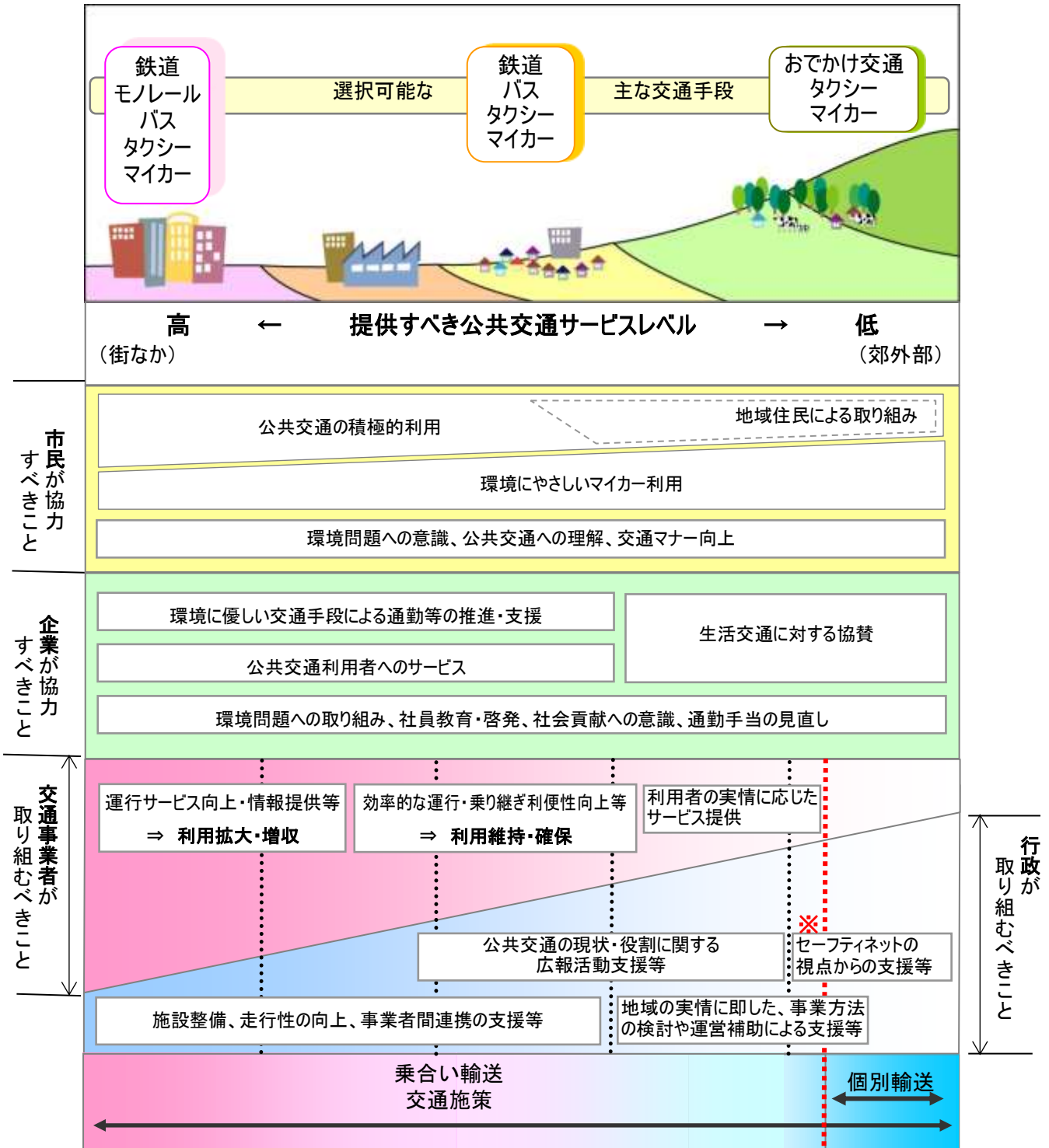
(国・県・市、
交通管理者)

- 従来の都市交通施設整備等による交通環境の充実に加え、持続可能な公共交通システムを構築するための効率的なまちづくり(街なか居住)の推進と併せて、地域や目的に応じてバランスの取れた交通体系に関する計画を企画・立案し、必要に応じて合理的な支援制度等を確立する
- 意識面での啓発、教育や広報活動に積極的に取り組むとともに、各関係者間の協議の場の提供や調整による連携・協力を積極的にリーダーシップを発揮する

■視点3

地域に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルと
関係各主体がとるべき行動を明らかにする

- 地域の特性に応じて提供すべき公共交通のサービスレベルを確保するために関係各主体がとるべき行動との関係を整理すると、下図のようなイメージになります。
- 具体的な施策検討に際しては、地域特性を踏まえ関係各主体がどのような事に取り組むべきかという視点で検討します。



■地域の活力に応じて提供すべき公共交通サービスレベルのあり方と関係各主体（市民・企業・交通事業者・行政）がとるべき行動

※乗合い輸送による交通サービスの確保が困難な地域で、マイカーを利用できない人に対して、多方面からの対応策により生活交通を確保する取り組み