

## 第9章

### ～ 目標値 ～



## 9 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。

表 施策による効果を検証する指標①

評価指標	数値目標		
	(現況値)	※1トレンド値	(目標値)
将来にわたり便利で暮らしやすい「街なか」の形成  ・「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、居住誘導区域内における人口密度とする。	居住誘導区域における人口密度		
	平成22年	令和22年	
	130人/ha (72万人)	108人/ha (60万人)	120人/ha (67万人)
市全体	(97万人)	(78万人)	

※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。

表 施策による効果を検する指標②

評価指標	数値目標		
	(現況値)	(目標値)	
誰もが安心して移動できるまちの実現  ・相互連携を図る北九州市地域公共交通計画の目標が新たに設定されたことに伴い、連携を強化するため、本計画の目標値についても、同一の指標数値に再設定する。	人口10万人あたりの交通利用者数		
	令和元年	令和8年	令和22年
	3.8万人/10万人	約3.8万人/10万人 維持	約3.8万人/10万人 維持 ※3

※3 地域公共交通計画では、令和8年度を目標年次に設定しているが、本計画では、長期目標として、令和22年度を目標年次に設定する。また、地域公共交通計画の目標値の見直しに併せ、本計画においても見直しを実施していく。

## 9-1 目標値の変更

〈目標値の変更と経緯〉

相互連携を図る「北九州市地域公共交通網形成計画」が、令和4年3月に「北九州市地域公共交通計画」として改訂され、計画目標が新たに設定されたことに伴い、立地適正化計画の目標値についてもあわせて変更します。

計画策定時から目標値としていた「公共交通分担率」は、使用データ（パーソントリップ調査）の調査頻度が頻繁でないことや人口減少の考慮などが不十分です。そこで、新たに「人口10万人あたりの交通利用者数」を目標値として設定します。

### 2) 人口10万人あたりの公共交通利用者数

#### ①設定の背景

交通将来像の実現に向け、基本方針の一つである「利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進」を進めるためには、市民や来訪者の誰もが便利で使いやすい公共交通の充実と事業者相互の連携が必要不可欠です。

また、自動車依存の高まりとともに、人や環境にやさしい公共交通が見直されています。

#### 【人口10万人あたりの公共交通利用者数】

$$\begin{aligned} \text{人口10万人あたりの公共交通利用者数(人/日・10万人あたり)} \\ = \text{公共交通利用者数} \div \text{総人口(人/10万人)} \end{aligned}$$

〔公共交通利用者数〕

- 各事業者が集計報告する年間利用者数（乗車人数）を日平均に換算

〔総人口〕

- 平成27年国勢調査にもとづく北九州市の居住人口

#### ②計画目標値

人口10万人あたりの公共交通利用者数は、交通施策の実施と市民の積極的な公共交通利用により、現状の水準を維持し、さらに増加を図ります。

人口10万人あたりの公共交通利用者は、約3.8万人を維持します。

#### ③効果計測の手順

各事業主体が集計・報告している年間利用者数（乗車人数）を収集し、最新の国勢調査に基づく居住人口を用いて、人口10万人あたりの公共交通利用者を算出します。

出典：北九州市地域公共交通計画

（目標の方向性）

地域公共交通計画では、令和8年度を目標年次に設定していますが、長期的な視点で都市の将来像を示す本計画では、長期目標として、令和22年度を目標年次に設定します。

また、日々変化する社会状況・交通状況に対して、柔軟な対応を図っていくため、地域公共交通計画の目標値の見直しに併せ、本計画においても見直しを実施していきます。

## 第 10 章

### ～ 計画の評価 ～



## 10 計画の評価

### 10-1 評価方法

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、目指すべき都市像の達成状況を確認することが必要です。

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。

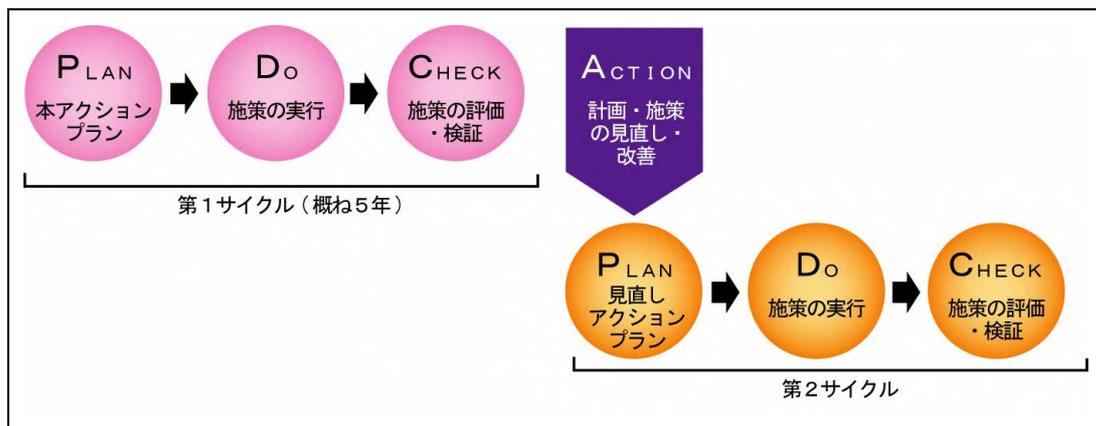


図 施策の評価・検証サイクル

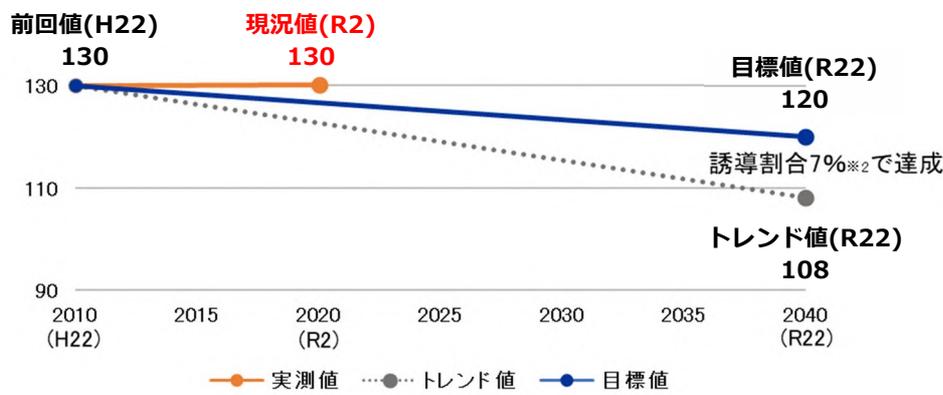
10-2 現状の達成状況

①将来にわたり便利で暮らしやすい「街中」の形成（居住誘導区域における人口密度の推移）

評価指標	数値目標			
	(現況値)	※1トレンド値	(目標値)	
将来にわたり便利で暮らしやすい「街なか」の形成	居住誘導区域における人口密度			
	平成22年	令和2年	令和22年	
	130人/ha (72万人)	130人/ha (71万人)	108人/ha (60万人)	120人/ha (67万人)
市全体	(97万人)	(93万人)	(78万人)	

※1 トrend値：現状の動向のまま進行した場合。

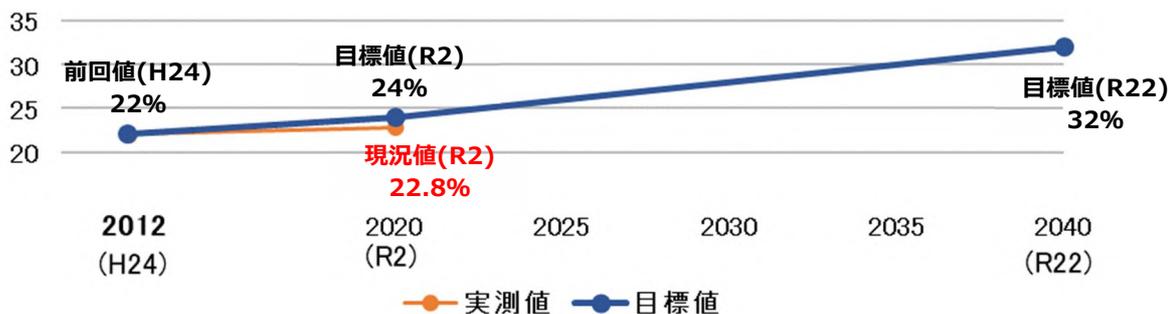
※2 誘導割合7%：5年毎の居住誘導区域外から内への転入者の数の居住誘導区域外の人口に対する割合。



現在、居住誘導区域内の人口密度は130人/haであり、横ばいに推移しています。平成22年度の前回値から横ばいで推移し、目標線・トレンド線を上回っている。

②誰もが安心して移動できるまちづくりの実現（公共交通利用率）

評価指標	数値目標		
	(現況値)	(目標値)	
誰もが安心して移動できるまちの実現	公共交通機関（JR、モルルール、筑豊電鉄、バス）の利用者割合		
公共交通機関（JR、モルルール、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の合計に対する割合	平成24年	令和2年	令和22年
	22%	24%	32%



平成29年実施のパーソントリップ調査の結果では22.8%であり、計画策定時（平成24年）22%より上昇しているものの、目標線より低い状態にあります。