

第 88 回北九州市都市計画審議会 議事要旨
(主な質問・意見と回答)

議題第 383 号 建築基準法第 5 1 条の規定による産業廃棄物処理施設の用途に供する
建築物の敷地の位置について【若松区】

【油水分離について】

○質問・意見

運搬計画の資料に搬入搬出量が記載されているが、搬入が 5 7 立方メートルに対して、搬出が 1 6 立方メートルということで、大分差があるが、この差の大部分は、水と考えていいかどうか。

○回答

搬入に対して搬出をする時の量の差についてだが、汚泥の搬入量を例えば 1 0 0 とした場合に、燃料として再生できるのは全体の内 3 割、残りのほとんどが水として処理されるという形になる。

【搬出ルートについて】

○質問・意見

処理しきれないものは門司区の処分場へ運搬すると言われたが、この搬出ルートが資料 3 8 3 - 6 で示す緑色のラインと考えていいのか。

○回答

焼却処分するものの搬出ルートについては、資料 3 8 3 - 6 の緑色のラインで間違いない。

議題第 384 号 北九州市立地適正化計画の見直しについて（諮問）

【目標の達成状況について】

○質問・意見

居住誘導区域の人口増減率が 2.9%減で、市全体の増減率から見ると少ないので効果があったとあるが、市外へ出ていった人と居住誘導区域内に来る人との中身は違うはずなので、不信感を感じる。市内だけの人口移動の数字でまとめる方が良い。

○回答

地域間、地域内の人口移動の分析については、データを持ちあわせていない。例えば、10 年に 1 回行われるパーソントリップ調査であれば、都市間の人の移動を分析することが出来るが、北九州市の市内から市外といったデータをとることは難しい。また、10 年に 1 回の調査となるため、分析には不向きと考えている。色々な検討はしているが、データを取れる範囲で評価をしている。

【今後の取組の方向性について】

○質問・意見

市の状況や利便性の高い所に人を集めるという考えは分かる。しかしながら、若い方は、すぐに移動ができるが、高齢者の方は移動が難しい。

地域で民間業者と共に買い物タクシーの実施に取り組んだが、交通事業者との停車位置の協議や買い物中の駐車場の確保など、地域の住民だけでは解決できない問題があったり、採算が合わなかったりして、実施が出来なかった。こうした事情に対し、きめ細やかな配慮をして頂きたい。

○回答

例えば、公共交通空白地域のバス路線がない地域で、おでかけ交通や相乗りタクシーに取り組んでいる。せっきく、地域の方々と話し合い、路線やバス停の場所等を決めても、実際に運航を始めると利用されず、行詰まることもある。地域の方々に利用してもらい、事業を継続するという意味で、利用される仕組みづくりが必要だと考えている。市としても色々とアイデアを絞りながら施策に取り組んでいく。

○質問・意見

コクラ・クロサキリビテーションについて、小倉黒崎と限定しているが、具体的な範囲があるのか。また、総合設計制度の場合、オープンスペースを民間で整備してもらうために、公開空地の量に応じて緩和率を決めていくが、さらに容積率を緩和するということで、他に民間側に求める条件を設定する予定なのか。

○回答

小倉黒崎のエリア設定については、「2050 まちづくりビジョン」にて、小倉・黒崎・東田の3地区を中心に、まちづくりの方向性を示しており、小倉・黒崎では、民間開発の誘導、企業誘致などを重点的に図っていくため、要件緩和や補助事業に特に取り掛かるエリアとしている。容積率緩和の具体的なエリアについてはまだ決まっていない。今後、エリア内の地権者と協議をしながら、エリアを決め、容積率を何%まで上げるかについて決めていく予定である。

【目標値の再設定について】

○質問・意見

公共交通について、利用者の減少で路線が減便し、また利用者が減少していくという悪循環に陥っていると感じており、公共交通のてこ入れは大事だと思う。

「人口10万人当たりの公共交通利用者数」の目標数値が上がることは大事だと思うが、公共交通の路線が維持されているかをフォローするため、「営業距離（路線別）×本数」の数値を追うのはどうだろうか。

○回答

今回の目標値の再設定は人口10万人当たりの交通利用者数3.8万人を維持することとしているが、最近のコロナ禍の影響で、交通だけでなく生活様式も変化しており、公共交通の利用者は回復しないのではという意見も多く聞かれる。そうした状況下では目標値を向上させるといったこ

とが難しいため、3.8万人を維持していくこととしている。

【都市機能誘導区域の変更について】

○質問・意見

公共施設を集約することは賛成だが、公共施設の位置が決まったから、都市機能誘導区域を変更するというのは、まちづくりの考え方として健全ではない。最初の立地適正化計画の策定時に、どういうエリアを都市機能誘導区域に定義したのか、また今回の区域の変更箇所が、その条件に該当しているのか聞きたい。

○回答

都市機能誘導区域は、医療・商業等の都市機能を拠点に集約することで、各種サービスの市民への効率的な提供を図る区域としている。誘導する施設は、具体的に決まっており、商業施設であればスタジアム、文化ホール、劇場、映画館などの不特定多数の人が利用する施設で、床面積が1万㎡を超える施設。また、公共施設や病床数200以上の病院、学生数500以上の大学などを誘導施設としている。区域として、福岡県の区域マスタープランと整合を図り、12拠点を指定している。また、除外する区域として、都市機能の活動が出来ない港湾区域などを除外してしる。

○質問・意見

門司港駅の地区に公共施設を集約化するということが、どの程度の人口や公共施設を集約するのか。門司は、門司港・門司・新門司の三つの拠点があると思うが、その全てを集約するのか。

○回答

門司港に集約する施設は、門司市民会館、門司生涯学習センター、門司勤労青少年ホーム、門司図書館、旧国際友好記念図書館、門司区役所、港湾空港局庁舎。現在、門司エリアで点在している老朽化した庁舎などを集約する。

【防災指針（門司港地区）について】

○質問・意見

災害に強いまちづくりとあるが、今回、公共施設を集約する門司港地区に懸念がある。門司港地区は地図で見ると、非常に海に近く標高が低いため、ここに集約することの災害リスクは高いのではないかと。東日本大震災では、海側だけでなく、津波が来なかった埋立地でも大変な状態となった。

また、高齢者や子供連れの移動は大変であるため、公共交通を使わずにアクセス出来る公共施設があることは大切だと考えている。集約により費用面等で市側にとって効率化されるが、住民にとってはそうではないので、集約にあたり地域住民の同意を得る必要がある。

○回答

門司港の集約の件については、防災指針にも関わってくるが、外部有識者の方々が参加している公共事業評価にて議論をされている。また、パブリックコメントで市民の方々の意見を聞いた

上で、現在の場所に決定をした。

○質問・意見

門司港については、災害に対し防災減災を抜きにした議論は出来ないと考えている。門司港地域は、4 m～5 mの洪水が想定されている。今もってハード整備がされていない状況で、この門司港複合公共施設を新たに建てることに疑問を感じている。新たな公共施設の建設が前提となっているが、ハード面の整備について、内容等や整備時期について聞きたい。

○回答

ハード面の整備については、浸水被害の最小化を図るため、門司港駅前を含め市内16地区を新たに重点整備地区として設定し、より一層効果的な雨水整備を進めていくこととしている。本市における過去最大規模の降雨、およそ1時間当たり約70 mmに対して、床下浸水がおおむね解消出来るように取り組むと担当部局より聞いている。ただ、時期については、具体的にいつからというのは把握していない。

○質問・意見

時期も整備もまだ決まっていない。整備予定だからこの場所という議論にはならないのではないか。どういった整備をするのか決まっていない状況で、十分な整備が整うと考えているのか。

○回答

具体的な整備スケジュール、整備内容は聞いていないが、担当部局より、床下浸水を概ね解消できる雨水整備を行うことで、減災に対する一定の効果があると聞いている。

○質問・意見

新しく都市機能誘導区域に位置付けられ、多くの市民が集まる場所になる。減災はソフト対策で実施するということだが、防ぐためのハード整備をやっていくべきである。

○質問・意見

高潮や浸水は人間の力でどうにもならない所がある。基本として、減災処置や対応をきちんとやっていく必要がある。その上で、普段の備えとして、施設の整備や周辺の電源を上位階に移す対策や備蓄品を分散して備えておくことも必要。その点は公共事業評価委員会の方でも意見が付いており、その上です承された案件だったので、きちんと対応して頂きたい。

○質問・意見

公共施設の集約化の委員会に入っていたので補足で説明する。門司港複合公共施設の事業箇所は、津波の浸水想定区域になっていない。門司港駅の辺りから海側だと0.3m、門司港のほんの一部が0.3mとか1mとかという津波浸水想定になっている。

液状化についても、4段階あるが、その下から2番目になっている。福岡県が公開している都道府県の液状化危険度分布図をご覧いただきたい。

そういう状況にあるというのがまず大前提で、むしろそれよりも、委員会で話題になったのは、高台にある門司区役所を門司港駅のところに集約するというので、門司区全体の区民の方の利用を想定すると、車が運転できない、或いは免許証を返納した高齢者にとっても、非常にアクセ

スしやすい場所になる、利便性が向上するという視点で、あの場所に施設を集約するというような議論になった。当然、建物単体で色々な対策ができると思う。備蓄をどこに置くのか、2階に置くのか、分散して置くのか、そうしたソフト面での対応で、色々な対応もでき、カバーができる。そういうことによって、公共施設を機能させていくという議論を行った。

○質問・意見

ただやはり水辺のところに建てることの危険性は、関東や東北の人達は肝に身に染みてわかっている。日本海側も津波が起きないとは言われていないので、南海トラフだけを想定してしまうと心配である。また、津波というと、押し寄せて来るイメージがあるかもしれないが、この間私たちが経験した状況は、津波が徐々に川を上り、川の周辺全部がやられるといったもので、内側に入り組んでいるところにも全部水が入ってくるものだった。例えば、門司の方で土砂災害があり、道が川のようになったことがあったと思うが、その状況をイメージして頂きたい。事が起きた場合の、そうした事態を想定されていないと思った。

門司港複合公共施設については、場所の設定だけでなく、集約のリスクの高さについて聞きたい。避難所の指定が501箇所とあるが、門司港複合公共施設には、何箇所の避難所が集約されるのか。また、公共施設には、地域の方との交流をしながら様々な取り組みをする拠点としての役割がある。そういう拠点が、公共施設の統廃合や集約により無くなることは効率化になるのか、リスクを考えていただきたい。

○回答

門司区役所などの各公共施設が複合施設に配置される予定であるが、現在、避難所に指定されている門司区役所が複合施設に入った際に、避難所に指定されるかは、現時点で決まっていない。また、代替の避難所が指定されるかどうかについても、現時点では決まっていない。

【防災指針（防災・減災対策の取組施策）について】

○質問・意見

高齢者の支援をしているが、事業継続BCPについて、高齢者施設の事業所に計画策定が求められており、個別事案はケアマネージャーや民生委員等で避難計画を立てている。ただし、これらの計画は集約されないため、単体で動くことになり、例えば、認知症の方が避難所に行けない。障害者、高齢者などの災害時対応は、避難所へ行かずしても、近隣の介護施設でどういうふうに対応して頂けるのかについても記載願いたい。

○回答

企業の業務の事業継続計画については、防災指針のソフト施策の中で、災害が発災した際にすぐに業務が復帰できるようにBCPの策定について市から呼びかける施策を盛り込んでいる。

○質問・意見

私は立場上、災害が起こった場合、土砂災害警戒区域の住民の安否を確認しに大雨の中を行かないといけない。また、地域の高齢者の皆さんは、一緒に逃げるように話しても、逃げない場合

がある。そうした時はどうすればいいのか。加えて、最近はペットの避難場所も出来ている。

自助・共助の、共助の方のお尻ばかり叩かれているようで、少し辛くて、重荷を感じている。もう少し、地域で皆さんがどういうふうに関して取り組んでいるかということ、公助の方もわかって欲しい。

【その他】

○質問・意見

表現の話だが、高齢者には片仮名の言葉が分かりづらいと感じる。計画全体を通して、少し市民の方に分かりやすい言葉で発信してほしい。

○回答

計画の言葉の表現については、計画全体を通して市民の方々に分かりやすい表現としていきたい。