

建設建築委員会報告書（案）

令和6年 月 日

北九州市議会議長 田 仲 常 郎 様

建設建築委員会委員長 泉 日出夫

本委員会は、次の事件について調査を終了したので、北九州市議会会議規則第101条の規定により報告します。

記

1 調査事件

(1) 魅力的なまちづくりについて

本市では、これまで小倉都心・黒崎副都心を中心とした都市機能の向上や、にぎわい作りを目的とした取組を行ってきた。

一方、本市をさらに魅力的な町にしていくためには、小倉・黒崎に限らず、7区の中心市街地の利活用や居住環境の向上、都市インフラの老朽化対策などに取り組んでいく必要がある。

本委員会は、こうした状況を踏まえ、未来志向の視点によるまちづくりの在り方や都市計画について調査を行うこととした。

(2) 防災・減災対策について

近年、全国各地で豪雨や地震などの自然災害が頻繁に発生している。本市においても、平成30年7月の豪雨災害では河川のいっ水やがけ崩れによる被害が発生し、市民生活に大きな影響が出た。

今後もより深刻な災害の発生が懸念されており、災害が発生した際には人命や財産の被害を防止、または最小限に抑えるための防災・減災対策を行うことが喫緊の課題である。

本委員会は、こうした状況を踏まえ、ハード及びソフト面から効果的な防災・減災対策について調査を行うこととした。

(3) 交通政策について

本市では、交通事業者や住民、行政などと協働し、連節バス導入による幹線バス路線の高機能化や交通結節点の整備、おでかけ交通への支援強化など様々な施策に取り組み、公共交通の利用促進や移動手段の確保に努めている。

一方、公共交通利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響による

移動の自粛や在宅勤務の拡大により、大幅に減少している。また、乗務員不足が深刻化しており、車両があっても運転する人がいないという状況が続くと、公共交通ネットワークの維持、確保が一層困難となり、適切な移動手段を持たない交通弱者の増加が懸念される。

本委員会は、こうした状況を踏まえ、持続可能な公共交通機関の在り方について調査を行うこととした。

2 調査の経過及び結果

(1) 魅力的なまちづくりについて

○令和5年6月26日 建設建築委員会

北九州市立地適正化計画改定素案に対する市民意見募集について、建築都市局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

①立地適正化計画について

- ・北九州市立地適正化計画は、人口減少、超高齢社会下においても都市を持続可能なものとするため、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方針を定めた包括的なマスタープランである。
- ・「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」を定め、これら交通利便性の高い地域に住宅や生活利便施設等の集約、誘導を図ることで、コンパクトな街づくりを推進する。
- ・本市では平成28年9月に策定し、目標年次は令和22年としている。

②計画策定の背景

計画策定からおおむね5年が経過したこと、また、令和2年6月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に防災指針を記載することとされたことを受け、計画の改定を行うこととなった。

③計画改定の手続き

都市再生特別措置法の規定に基づき、令和4年度から、立地適正化計画の改定について都市計画審議会に諮問し、意見を聞きながら計画の改定素案を作成した。

④主な改定内容

- ・「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」等における取組（事業）の見直し
- ・目標値の変更
- ・「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」の区域の変更
- ・「防災指針」の策定

⑤今後のスケジュール

改定素案のパブリックコメントを7月18日から1か月間実施する。あわせて、都市再生特別措置法の規定に基づき、公聴会を8月8日に実施する。市民から出された意見は、計画への反映を検討したうえで当委員会にて報告する。その後も制度に定められた手続を適切に実施し、令和6年3月に改定計画を公表す

る予定である。

《委員の主な意見》

- ・ 改定素案のパブリックコメントの実施方法について、意見を上げやすい環境を整えられたい。
- ・ 国の新たな支援策については、速やかに予算化し、どれだけ対応できるかの試算を行われたい。
- ・ 河川整備等を行ったことにより、どれほどのリスクが軽減されたというような効果を数字等で示されたい。

○令和5年10月12日 建設建築委員会

行政視察について、本市での取組等について事前研修を行った。

○令和5年11月2日 行政視察（千葉県柏市）

柏の葉キャンパス駅周辺では、2005年の首都圏新都市鉄道（TX）開業以降、「柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）」という「公・民・学」の連携拠点を中心に「0からのまちづくり」を進めてきた。柏市と千葉県、千葉大学、東京大学の4者が共同し、国際学術都市づくりに向けて具体的な目標と方針を定めた「柏の葉国際キャンパスタウン構想」を2008年3月にとりまとめており、公民学が同構想を将来ビジョンとして共有して、まちづくりに取り組んでいる。その後、2011年には、「環境未来都市」「総合特区」に指定されたほか、2019年には、国土交通省のスマートシティモデル事業にも採択を受けるなど、現在もスマートシティの取り組みを継続している。

今回は、本市の魅力的なまちづくりの参考とするため、本取組について、一般社団法人柏の葉アーバンデザインセンターから説明を受けた。

○令和5年11月9日 建設建築委員会

10月31日から11月2日に行った行政視察について、委員間での意見交換を行った。

《委員の主な意見》

- ・ UDCKについて、公民学という3つが対等でありながら学と民が先頭を切り、それを公がサポートしているプロジェクトと感じた。柏の葉エリアには専門的な大学があり、今後のスマートシティのまちづくりについては、学の頑張りを期待したい。本市においてもこれから都市開発が可能なエリアがあるが、アーバンデザインセンターという取組はぜひ参考にされたい。
- ・ 本市には、北九州市立大学や学術研究都市のFAISがあり、それが発展してUDCの形になればと思う。都市づくりで本市が発展するために、UDCのような課題解決型のプラットフォームを模索し、都市計画だけでなく関係局とも協力し、民間投資を呼び込むまちづくりに取り組まれたい。

○令和6年1月11日 建設建築委員会

到津の森公園将来ビジョンの素案について、建設局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

到津の森公園は、平成14年の開園から20年以上が経過した。現在、世界的な潮流である「動物の福祉」のほか、生物多様性や自然の持続可能性などに取り組む「SDGs」、「ワンヘルス」など、園を取り巻く環境は大きく変化している。こうした状況に鑑み、次の20年の目指すべき姿を示すため、新たに「到津の森公園将来ビジョン」を策定することとした。

策定にあたり、有識者などで構成された「到津の森公園将来ビジョン策定検討会議」を設置し、その会議で出た意見のほか、市民参加のワークショップ、到津の森公園の運営に関わった方々からの意見なども踏まえながら、素案を取りまとめた。

今後、市民参加のパネルディスカッションを予定している。これは、将来ビジョンへの理解を深めるとともに、素案に対するパブリックコメントにおいてより多くの市民意見をいただくことを目的としている。

《委員の主な意見》

- ・ 市が主体で運営していくという姿勢を引き続き持ち、市政変革プランを取り入れることで変更等が出る部分があれば、委員会で報告されたい。
- ・ ボランティア団体等の担い手を増やすため、現場の意見をさらに聞き、インセンティブの向上を検討されたい。
- ・ 入園者数の増加に引き続き尽力されたい。
- ・ 到津の森にしかない価値を引き続き追求されたい。
- ・ 動物の命を預かる者として、災害対策にはしっかりと目を向けられたい。
- ・ 夏休みの宿題に役立つようなブースや昆虫関係のブースを作るなど、子供の集客が望めるような部分に注力されたい。
- ・ 駐車場に入るまでに時間がかかるため、北九州空港などを参考にし、入場方法を検討されたい。

○令和6年1月25日 建設建築委員会

北九州市立地適正化計画の改定について、建築都市局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

市行政に関わる重要な計画であることから、令和5年6月26日の委員会で報告した改定案に、令和6年3月に策定予定の北九州市基本構想・基本計画の内容を追記した。追記した内容は、当該基本構想・基本計画で示す「目指す都市像」及び「3つの重点戦略」を掲げ、重点戦略に基づく主要な政策を推進することとしたことである。

これらの政策は、立地適正化計画で掲げる施策と方向性が合致するものであるため、立地適正化計画においては、引き続き、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まちづくりに取組んでいく。

また、災害ハザードに対する運用と立地適正化計画との整合を取るため、区域区分見直しの基本方針及び市街化調整区域において定める地区計画に関する運用基準の見直しを行う。

今後のスケジュールは、1月31日に開催される都市計画審議会に諮問して答申を受けた後、3月末に計画改定の公告を行う予定である。

《委員の主な意見》

- ・ 今回の能登半島地震を受け、県や国の動向を注視し、見直しがあった場合には、立地適正化計画を速やかに変更されたい。
- ・ 区域区分の見直しを行うにあたっては、市民への説明が不十分なところがあるので、広く周知されたい。
- ・ まだ収入が少ない若い世帯の居住ニーズにも注意を払い、やみくもに町なか居住を誘導しないよう留意されたい。
- ・ 企業誘致の部門とともに土地を確保していくことを立地適正化計画に反映されたい。

○令和6年3月21日 建設建築委員会

到津の森公園将来ビジョンについて、建設局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

1月17日から2月16日まで、到津の森公園将来ビジョンの素案に対する市民意見募集を実施し、19人の提出者から57件の意見が提出された。

1月20日に開催した到津の森公園将来ビジョンパネルディスカッションでは、60名の市民に参加していただき、楽しい雰囲気の中、将来ビジョンへの理解や意見交換を図ることができた。

基本理念である、「かけがえのない自然や命を 世代を超えて未来へつなぐ公園を目指す」に対するキャッチフレーズの市民投票を行い、総投票数525票のうち230票を獲得した「いのち、いろどる、いとうづの森」に決定した。

パブリックコメントや計4回行った検討会議などの意見を踏まえ、素案に若干の修正を加え、また、親しみやすいようイラストや写真を加えたものをビジョンの成案とし、後日公表する。将来ビジョンを基に、今後も愛され続ける到津の森公園となるよう努めていく。

《委員の主な意見》

- ・ 意見の中に、構造上坂道が多くシニア世代には大変つらいというものがあったので、今後の課題として対応等を考えられたい。
- ・ 大切なビジョンを作るにあたり、市民意見が19名で57件というのは少なすぎる。もっと多くの方の意見がないと、それだけ関心がないと思われるこ

とが懸念される。

○令和6年6月27日 建設建築委員会

行政視察について、本市での取組等について事前研修を行った。

○令和6年7月8日～10日 行政視察（兵庫県姫路市、神戸市及び岡山市）

①姫路駅前再開発の取組（兵庫県姫路市）

姫路市は、姫路駅周辺でJR山陽本線等連続立体交差事業により新たに発生した広大な用地を活用し、姫路駅北駅前広場のトランジットモール化や、姫路駅前から姫路城の門までの再整備などを行っている。

本取組について、姫路市姫路駅周辺・阿保地区整備課及び街路建設課から説明を受け、姫路駅北駅前広場及び大手前通りを現地視察した。

②空き家対策の取組（神戸市）

神戸市では、戦後の山麓部開発やニュータウン開発によって整備された住宅が年月を経て空き家・空き地となり、深刻な問題となっている。そこで、神戸市空き家等対策計画を策定し、「使える空き家・空き地は売却や賃貸、地域利用などの活用を促す」、「使えない空き家は解体し、土地の活用を促進する」という基本方針のもと、補助や相談窓口の充実や、積極的な広報を行っている。

本取組について、神戸市建築指導部安全対策課から説明を受けた。

③防草対策の取組（神戸市）

神戸市では、除草関連予算の削減や市民ニーズの高まりから、限られた予算やマンパワーで効率的に防草・除草対策ができるよう、企業と協同での実証実験をはじめ、専門の部署を設置し、新技術等の研究・検討を行っている。

本取組について、神戸市道路工務課及び技術管理課から説明を受け、防草対策を実際に行っている東遊園地、京橋線、及び三宮北側交差点を現地視察した。

④ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業の取組（岡山市）

岡山市では、JR岡山駅周辺エリアと岡山城周辺エリアの回遊性を高めるため、旧県庁通りを車中心から人優先への道路空間へ再整備を行い、また、道路空間を活用する仕組みづくりを行っている。

本取組について、岡山市庭園都市推進課から説明を受け、ハレまち通りを現地視察した。

○令和6年7月25日 建設建築委員会

7月8日から10日に行った行政視察について、委員間での意見交換を行った。

《委員の主な意見》

①姫路駅前再開発の取組（兵庫県姫路市）

- ・ 大手前通りは姫路駅から姫路城までの約800メートルがウオーカブルな空間に仕上がっており、また、駅前広場も一体的に整備を行っているため、駅前に様々な施設がそろそろ理想的なエリアとなっていた。姫路駅前再開発を通じて、地価が約2倍に上昇したことは、開発の成功事例ではないか。
- ・ 姫路駅前再開発は、姫路城という町のシンボルを上手く生かしている。北九州市に置き換えた場合、八幡駅から真正面に見える皿倉山がとてもいい景観なので、歩ける空間がうまく整備されれば良いのではないかと感じた。
- ・ まちづくりは少しずつ手を加えるのではなく、大なたを振るって行う必要があると考える。
- ・ 小倉駅北口の開発の余地を考えた際に、モノレールが小倉駅の北側に伸びるような開発を行うと、町に連動性が生まれ良いのではないかと感じた。

②空き家対策の取組（神戸市）

- ・ 神戸市は空き家対策のメニューが多く、また、解体の実績数も多いと感じた。
- ・ 空き家の解体工事費にかかる補助の制度設計にあたっては、本市の制度を参考にしたという話を聞き、誇らしく感じた。今後も尽力されたい。
- ・ 所在不明や相続放棄等で空き家となったものに対し、財産管理制度の活用を専門とする特命チームを作っており、時代に応じた空き家対策に取り組んでいると感じた。
- ・ 企業が撤退することで従業員が転居を余儀なくされるため、空き家問題は企業にも少なからず責任があると思う。不動産基金を作り、企業から資金を捻出してもらい、空き家対策に活用してはどうか。

③防草対策の取組（神戸市）

- ・ 若手職員を中心とした、20人規模のプロジェクトチームを結成し、目をきらきらさせながら防草対策の手法を研究している姿が印象的であった。本市も見習われたい。
- ・ コンクリートのひび割れから生えてくる草にはこの手法といった、用途に応じた防草対策が非常に研究されていると感じた。

④ハレまち通り歩いて楽しい道路空間創出事業の取組（岡山市）

- ・ 中心市街地の車道を2車線から1車線に減らすということ、時間をかけて沿道地域の方との合意形成まで運んだことは素晴らしいと感じた。
- ・ せっかく人が歩きやすい環境をつくったものの、まだまだ沿道の店舗からの協力を必要としているので、今後の実践に期待したい。

○令和6年10月17日 建設建築委員会

北九州市道路整備中長期計画（素案）について、都市整備局から以下のとおり説明を受けた。

（説明要旨）

北九州市道路整備中長期計画は、今後の道路整備に関する方向性や主要施策及び数値目標を示す概ね10年間の計画である。本計画は令和2年4月に策定し、5年後に見直しを行う予定であったが、令和6年3月に策定した北九州市基本構想・基本計画を踏まえ、新たに策定することとした。

計画期間は令和7年度から概ね10年間としており、5年後に効果検証し、計画を見直すこととしている。今後のみちづくりの方向性について、3つのビジョンを策定しており、これは、北九州市基本構想・基本戦略の重点戦略である「稼げるまちの実現」「彩りあるまちの実現」「安らぐまちの実現」に対応している。

ビジョン1は、「企業が稼げる強靱なまちを支えるみちづくり」とし、メガリージョンの形成を目指し、広域的な道路ネットワークを整備する。また、平常時・災害時を問わず、安定的な物流・人流を確保するため、橋梁などの道路構造物の長寿命化対策などを進める。

ビジョン2は、「人を惹きつけ、若者が集う、彩りある魅力的なみちづくり」とし、子供連れやベビーカーが通行しやすいよう、歩道の段差解消や公共交通の乗り継ぎルート上で雨に濡れないルーフの整備等を実施する。また、民間がにぎわいづくりのために道路空間を柔軟に活用できるよう、ほこみち（歩行者利便増進道路）路線指定を促進する。さらに、バス停付近等でのおもてなしベンチの設置や、買い物弱者がいる地域での移動販売スペースの確保などにも取り組む。

ビジョン3は、「安らぎのある暮らしを支えるみちづくり」とし、通学路の安全対策強化として、小学校周辺のエリアを選定し、国土交通省が提供するETC2.0を搭載した車両の速度や通行ルート等のビッグデータを活用した安全対策を行う。また、地域や警察と連携し、ゾーン30プラスの取り組みを推進し、生活道路の効果的・効率的な安全対策などに取り組む。

計画策定のスケジュールは、8月と11月に「北九州市の道路整備を考える懇談会」で計画素案について市民や企業、学識者等の構成員の意見を聞き、さらに、10月下旬からパブリックコメントを実施する。その後計画を策定し、2月議会において計画書の報告を行う予定としている。

なお、本計画の策定に当たっては、上記懇談会やパブリックコメントのほか、北九州市道路利用者会議や、物流・製造関連企業へのヒアリング及び市民3,000人を対象としたアンケート調査、北九州市立大学の学生約400人からの道路の問題点や利活用方法に関するレポートを参考にして、計画の取りまとめを行うこととしている。

《委員の主な意見》

- ・ ほこみち制度を積極的に活用されたい。
- ・ バス停付近のガードレールの切れ目がバスのドアの位置と合っておらず、ノンステップバスであっても一度道路に降りて歩道に上がらないといけない状態になっているところがある。調査を行ったうえで、スムーズな乗降ができるガードレールの設置をされたい。

○令和6年10月24日 建設建築委員会
取りまとめのため、委員間討議を行った。

○まとめ

全国的に人口減少や少子高齢化が進み、地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが多くの都市に求められている。都市では、居住だけではなく様々な民間の経済・社会活動が営まれているが、魅力的なまちづくりを実現するためには、今や民間の投資は欠かせない。

そのためには市がまちづくりのビジョンを明示するとともに、ビジョンに基づく取組の積極的な情報発信を行い、投資したいと思ってもらえるような環境づくりを行っていくことが必要不可欠である。

また、地域ならではの特性や強みを把握し、その特色や魅力を対外的に発信し、認知度を高めていく、いわゆる地域のブランディングも重要である。視察を行った姫路市では町のシンボルである姫路城をまちづくりに生かしている。岡山市では車から人優先の道路空間へ再整備を行い、回遊性を高める取組が行われていた。本市には、海・山・川といった自然が豊富であるという特徴に加え、小倉城や本調査の中で議論を行った到津の森公園など魅力的な施設がある。他都市の事例を参考に、本市に合った独自で魅力的なまちづくりに繋げられたい。

本調査では、空き家対策や防草対策を初めとした道路整備など、大変幅広く調査を行ったところであるが、今後も魅力的なまちづくりに向けて、地域住民や民間企業、非営利組織などと連携・協力しながら事業を進められたい。

(2) 防災・減災対策について

○令和5年10月12日 建設建築委員会
行政視察について、本市での取組等について事前研修を行った。

○令和5年11月1日 行政視察（さいたま市）

さいたま新都心公園は、地区で不足していた「防災」「地域の憩いとなるオープンスペース」の充足を最優先とし、それらをコンパクトに実現できるよう導入施設の選定やゾーニング、隣接する道路や敷地とのレベルの統一等により、都心部にありながら小さい面積でも解放感や周囲との一体感を得られる、良好な景観の防災公園となっている。また、スペースの確保が難しい都市部への防災公園導入

を、民間施設の土地利用転換を機に実現し、地域に必要な種々の防災機能を兼ね備えつつ、世代を問わず地域に愛されるオープンスペースを確保している点が評価され、全建賞を受賞した。

本取組について、さいたま市都市公園課及び北部公園整備課から説明を受けた。

○令和5年11月9日 建設建築委員会

10月31日から11月2日に行った行政視察について、委員間で意見交換を行った。

《委員の主な意見》

- ・ 当該公園には、防災パーゴラという簡易な建物やベンチがあり、災害時には仮設テントに変わる仕組みがあった。本市においても、しっかり救護体制が取れるよう参考にされたい。
- ・ 民間の事業者が移転をすることで空いた土地を利用して、防災公園を整備した事例であり、チャンスが生まれたときに、本市のまちづくりにどのように活かしていくかということ発想として持つべきである。

○令和6年1月25日 建設建築委員会

北九州市の治水対策について、建設局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

治水対策は、市民の生活を支え、暮らしを守る重要な社会資本整備の一つである。本市では、これまでも国や福岡県と連携して治水対策を進めてきたが、近年の気候変動の影響による激甚化、頻発化する豪雨災害にも備えた取組の強化が求められている。

①市内を流れる河川

本市を流れる河川には、国または県が管理している一級河川が9、県が管理している二級河川が19、市が管理している準用河川が24、普通河川が207あり、市内全体の河川数は259河川、その総延長は394.1キロメートルである。

②これまでの主な豪雨災害

本市では、昭和28年6月の西日本大水害をはじめ、度重なる豪雨災害に見舞われてきた。近年では、平成30年7月の豪雨において、板櫃川など市内31河川で川から水があふれ、42か所で河川護岸の崩壊等が発生し、さらに令和5年梅雨前線豪雨では4か所で河川護岸の崩壊等が発生した。本市では、こうした災害の発生と同時に県と連携して速やかに対策を講じ、さらなる豪雨に備え、必要な治水対策に取り組んでいる。

③治水対策について（ハード対策）

ア 対策の方針

一級河川及び二級河川は、河川法に基づき、河川管理者が計画を策定し、国、県及び市が計画的に治水対策に取り組んでいる。比較的規模が小さい準用河川、普通河川については、河川管理者である市が、近年の浸水実績や河川周辺の状況などから総合的に判断し、緊急度の高い河川から計画を策定し、

整備を行っている。

イ 対策の内容

河川の拡幅や川底の掘削などを基本とし、川に流れる雨水を一時的に貯留する調節池などの整備も進めている。つまり、治水対策の基本的な考え方は、「広げる」、「掘る」、「貯める」ことにより河川の水位を下げることである。

ウ 対策を実施している主な河川

現在、18河川で治水対策を進めている。

エ 令和6年度完了予定の主な施設

八幡西区八見小学校の南側にある金山川の調節池を整備している。調節容量は4万立米、調節量1秒当たり28立米で、豪雨の際には一時的に25メートルプール約100杯分の水をためることができ、下流域の治水安全度の向上を図ることができる。

④河川情報システム等について（ソフト対策）

ハード対策の推進に加え、災害時の迅速な避難等を支援するソフト対策の充実に努めている。

ア 河川情報システムの強化

大雨時の迅速な避難を支援するため、今年度末時点において、河川監視カメラは37か所、水位計は今年度新たに設置する6か所を含め、56か所に設置している。

イ 洪水浸水想定区域図等の作成、公表

水害リスク情報として、市内全ての一、二級河川やその水系の市管理河川について、「洪水浸水想定区域図・氾濫推定図」を作成し、公表している。

⑤流域治水の推進

ア 流域治水への転換

「流域治水」とは、近年の激甚化、頻発化する大雨等の水害リスクに備えるため、河川管理者等が主体となって行う治水対策に加え、国、自治体、企業、住民等、あらゆる関係者が協働して河川の流域全体で行う治水対策のことである。流域治水の対策例として、「川からあふれる水を減らす対策」、「住まい方の工夫などにより被害を減らす対策」、「避難などにより被害を減らす対策」が挙げられ、これら3つの柱をハード、ソフト一体で多層的に進めていく。

イ 本市の取組

本市は、2つの流域治水協議会に参画している。1つ目の「遠賀川流域治水協議会」は、一級水系遠賀川において令和2年に国、福岡県、本市を含む21市町村で設立している。令和3年3月30日に「遠賀川流域治水プロジェクト」を公表し、さらに今年度は、気候変動2度上昇を考慮した「遠賀川流域治水プロジェクト2.0」への更新が公表された。2つ目の「北九州・宗像圏域流域治水協議会」は、二級水系等において令和3年に福岡県、宗像市、福津市、岡垣町、本市等で設立し、令和4年3月29日に「北九州・宗像圏域流域治水プロジェクト」を公表した。

今後も引き続き、両協議会において国や県、関係市町村等と協議、情報共有を行いながら、関係部局と連携し、流域治水の計画的な推進に努める。

⑥今後の治水対策の取組

効率的、効果的な事業の実施のため、必要な予算を確保し、河川による外水氾濫のみでなく、雨水が排水できずに浸水する内水氾濫の対策にも、関係部局と連携し取り組む。

⑦国や県への提案活動

「予算の確保」、「治水安全度向上のための連携強化」、「治水対策の着実な推進」について、国、県に対しての提案活動を継続する。

今後とも引き続き、国や県と連携し、治水安全度の向上を図り、市民の安全・安心の確保に努める。

《委員の主な意見》

- ・ 地主が高齢化し、あるいは後継者がいないため山の管理ができておらず、近年、山のかん養力が落ちてきている。根本的に治山対策を行わないと川に流れる水が抑制できず、川がいつ水したり決壊したりする。県とはぜひ、財源、権限、人材も含め移譲を受ける協議をしていただきたい。
- ・ 治水対策には、インフラ整備は必要不可欠である。今年の4月に開通する都市計画道路6号線は地元と何度も協議をして、河川の水害対策を行ったうえで供用開始を迎えることとなるが、北九州市の治水対策のモデルとされたい。

○令和6年10月17日 建設建築委員会

北九州市道路整備中長期計画（素案）について、都市整備局から以下のとおり説明を受けた。

（説明要旨）

前掲（8頁参照）

《委員の主な意見》

- ・ 橋梁等の強靱化を図るにあたっては、錆を目立たないようにしたり、塗装の色を統一したりと景観を良くするという視点でも取り組まされたい。

○令和6年10月24日 建設建築委員会

取りまとめのため、委員間討議を行った。

○まとめ

近年、全国各地で自然災害が発生している。被害を未然に防ぐ、もしくは被害を限りなくゼロにすることが防災の目的と考えるが、災害被害の予測には限界があり、被害をゼロにすることは難しい。一方で、自然災害の発生を防ぐことは難しいため、災害は起きるという前提のもと被害をいかに軽減させるかが減災の目

的であり、自然災害の発生率が高い日本においては、様々な都市において特徴的な防災・減災の取組が行われている。

その一つとして、行政視察を行ったさいたま市のさいたま新都心公園には、大規模地震を踏まえた防災機能の強化の一環として、防災パーゴラやベンチなどが設置されており、平常時でも災害時でも活用することが出来る、魅力的な公園となっていた。それに対し本市の勝山公園は、災害時の避難地のほか、緊急ヘリコプターによる物資輸送や災害用マンホールトイレなど、救援・復旧・復興活動の拠点としての機能を備えている。今後は、救護体制の在り方などを踏まえ、他都市の例も参考にしながら、必要に応じた予算措置などを検討されたい。

また、本市は治水対策として河川整備の取組を行っており、引き続きハード及びソフト面での対策は重要であるが、水害等の災害が発生する原因として、森林の間伐などの手入れが行き届かず、かん養力が低下していることは避けられない問題である。しかし、治山事業は主に県が実施するため、市として出来ることには限りがあると考えられる。災害から市民の生命・財産を守り、また、万が一災害が発生した場合には、迅速かつきめ細やかに対応を行う必要があるため、財源や権限を市に移譲するなど災害への主体的な対応力を高める方策を検討されたい。

減災と防災は相反する概念ではなく、相互補完的な関係にあり、組み合わせることでより効果的な災害対策が可能になると考える。自然災害が比較的少ない本市においても、不断の防災・減災対策に取り組み、引き続き市民の安全・安心な生活の維持に努められたい。

(3) 交通政策について

○令和5年7月13日 建設建築委員会

交通局における経営改善の取組について、交通局から説明を受けた。

(説明要旨)

①交通事業の現状

令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗合収入が令和元年度と比較して約33%減少したことなどにより、累積資金剰余が約6.5億円まで減少した。令和4年度は、乗合収入が令和元年度と比較して、約2割減で推移している。令和5年度も、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した乗合収入が、コロナ禍前の水準まで回復せずに推移していくと想定している。

②経営改善の取組

ア これまでの取組

厳しい経営状況を改善するために、これまで車両の適正化や効率的・効果的なダイヤ編成の見直しなどの経営改善に取り組んできた。

イ 今年度以降の取組

経営改善の体制強化及び目標

- ・令和5年4月に経営改善専任職員を2名配置するとともに、局内プロジェクトチームにより経営改善に集中的に取り組んでいる。
- ・収支均衡の目標額3億円の改善を目指している。

経営改善に向けた基本的な考え方

- ・交通局のみで取組が可能な経営改善はスピード感を持って進めていく。
- ・現在、路線バスを含めた公共交通全体に、社会構造の変化に伴う影響が生じていると受け止めざるを得ない状況にある。このため、市において路線バスの在り方を含めた北九州市における公共交通の将来像とそれを実現する方策について検討に着手したところである。

経営改善の具体的な項目

- ・増収対策では、乗合バス利用者の拡大のため、学術研究都市や響灘地区をターゲットとし、企業誘致を促進するための路線整備について検討している。次に若松区の観光地と連携するなど、貸切りバスや受託事業の営業強化を図っていく。
- ・公営交通事業者として市民の足を守り続けていくため、4つの項目について取り組むことを考えている。1つ目は、これまでも効率的、効果的なダイヤ編成の見直しに取り組んできたが、今後は、例えば増収が見込める路線は増便し、乗客が少ない路線は減便するなど、利用状況にマッチした効率的、効果的なダイヤ編成の見直しに取り組んでいく。2つ目は、維持すべきエリアと維持困難なエリアを整理した上で、どのように運行していくのか、効率的な路線の在り方を検討していく。3つ目は、適正な運賃体系の検討で、運賃改定は、運行に要する経費を踏まえ、それに見合う適正な運賃を利用者から頂くということを目的として実施するものだと考えている。新型コロナウイルス感染症による利用人数の減少や燃料費の高騰などの課題も踏まえ、1日乗車券等の企画乗車券も含む運賃については具体的に検討を進めていきたい。最後に、車両台数の適正化など、これまで交通局が行ってきた経営改善に引き続き取り組んでいく。
- ・令和6年4月のバス運転者の労働時間等の改善のための基準の改正にて、乗務員の拘束時間が短縮されるため、乗務員の確保がより求められる。また、増収に取り組むためにも乗務員の確保が必要不可欠であることから、全国的に乗務員が不足している状況ではあるが、乗務員確保にも取り組んでいく。
- ・継続的に利用者の声に耳を傾け、その声をダイヤ改正等の交通局の施策に反映していきたい。

③令和4年度の利用状況

令和4年度の乗合バスの現状は、黒字路線が13系統、16%。赤字路線は68系統、84%という状況である。路線ごとの利用状況については、令和4年度は100円の収益を上げるために約132円の費用を要している。

《委員の主な意見》

- ・ 様々な取組により運転手を確保し、バスの運転手がいなくて運行路線が減るといけないよう、しっかり経営改善に努められたい。

- ・ 阪神・淡路大震災や東日本大震災の際は、職員や物資の輸送や休憩場所としてバスを活用したことをアピールするとともに、災害発生時には、避難所までバスで送迎するといった対応を検討するなど、公営企業としての意義を踏まえ努力されたい。
- ・ 経営改善策として商店街と協力し、市営バスに乗って最寄りの商店街を利用したら割引券を提供するなど、バスに乗ってもらうための施策を検討されたい。

○令和5年10月12日 建設建築委員会

行政視察について、本市での取組等について事前研修を行った。

○令和5年10月31日 行政視察（千葉県柏市）

柏市は、平成19年、民間路線バスの廃止により市内に交通空白地域が発生し、これを補完するためにコミュニティバスを運行したが、利用者数の低迷により平成25年度に廃止となった。その後、東京大学によるオンデマンド交通実証実験を経て、デマンド交通サービス「カシワニクル」の運行を開始した。

運行開始後は、利用者ニーズの把握や課題の解消に努め、運行区域の見直しや多様な利用促進策を講じることにより、利用者数を着実に増加させている。

本取組について、柏市土木部交通政策課から説明を受けた。

○令和5年11月1日 行政視察（千葉県船橋市）

船橋市は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備のために、千葉県警察と連携して、歩行者等の安全な通行を確保することを目的に、最高速度30キロの速度規制を定めた「ゾーン30」と、車両の通行部分の幅員を狭める「狭さく」や、路面に凸部を設ける「ハンプ」等の物理的デバイスを適切に組み合わせた交通安全対策「ゾーン30プラス」の整備を推進している。

本取組について、船橋市道路部道路計画課及び道路建設課から説明を受けた。

○令和5年11月9日 建設建築委員会

10月31日から11月2日に行った行政視察について、委員間での意見交換を行った。

《委員の主な意見》

- ・ 要員不足が続く中、限られた輸送力で効率のいい輸送をいかに行うかというのが今後の課題である。AIを使ったオンデマンドバスの導入に向けての調査や研究を行い、幹線を支えるためにいかに支線の利便性をよくするか、しっかり取り組まれたい。
- ・ カシワニクルは、路線空白地から生まれてきたものであり、本市は空白地をつくらないという方針がある。この方針を堅持し、ドア・ツー・ドアは市民の願いでもあるので、しっかり取り組まれたい。

- ・ 船橋市には、ビッグデータによる見える化協議会というのがしっかりとあり、国土交通省からのETC2.0データを協議し、そして個別検討して、地域にフィードバックするPDCAサイクルをデータに基づいて行い、安全対策につなげているところが非常に素晴らしい。
- ・ 船橋市は、渋滞状況から速度の急減の状況、通り抜ける車両の状況などを、国土交通省から提供されたビッグデータをさらに協議会で分析し、市民に提示している。データに基づいた説得力があるものにもなり、フィードバックのよい基準にもなっている。

○令和6年2月8日 建設建築委員会

市営バス事業における経営改善の取組について、交通局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

①交通事業の現状

令和4年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で、乗合収入が令和元年度と比較して約23%減少したことなどにより、累積資金剰余が約3.6億円まで減少した。令和5年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の位置づけが第5類になったものの、乗合収入が令和元年度と比較して、約2割減で推移しており、乗合収入がコロナ禍前の水準まで回復せずに推移していくと想定している。

②令和5年度の経営改善に向けた取組

ア 市民への情報発信の強化

市営バスへの理解や親しみを醸成するために、SNSやイベントを活用して市営バスの情報を積極的に発信している。具体的には、様々なイベントで運転者体験等を実施して、約5,000人の方に実際にバスに触れてもらった。また、SNSを活用して、市営バスの情報を週に2～3回の頻度でリアルタイムに発信している。SNSの積極的な発信により、日本バス協会主催の企画でグランプリを受賞した。

イ 危機感共有の取組

厳しい経営状況を踏まえ、市営バスの現状を分かりやすく周知し、市民と危機感を共有するために、チラシ、ポスターを作成して配布した。これからもバスを守るために、乗っている方はあと月2回、乗っていない方は月2回乗っていただきたいという市営バス全職員からの願いを表現している。また、交通局の約100年近くある物語を終わらせることはできないという職員の思いをこのチラシに込めており、SNSやホームページにも掲載している。

③経営状況の分析、収支改善に向けた取組の検討及び実施

大きな柱として、ア、増収対策、イ、筋肉質な経営体質への転換、ウ、利用者サービスの向上、エ、運転者確保、オ、市営バスの在り方に取り組んでいく。

④令和6年能登半島地震に対する交通局の支援

交通局として、市職員の輸送業務を担っている。この支援期間中は、運転手を延べ9名、観光バス1台を派遣している。今後も交通局一丸となって支援を

続け、公営バス事業者としての役割をしっかりと果たしてまいりたい。

《委員の主な意見》

- ・ 今回、日本バス協会主催のSNSによる写真投稿でグランプリを受賞したことは、大変すばらしいことである。また、これからもバスを守っていききたいという思いが込められたチラシは、市民に対しても危機感を共有できる大変すばらしい取組である。
- ・ 若松区から小倉北区へ通う通勤の足を守らないといけない。黒字路線であれば増便等の路線の強化、また、広告等による新たな増収対策に取り組まれない。
- ・ 危機を打開する取組に対し、局長賞などの創設を検討されたい。
- ・ 出来ることは何でもやるという気持ちで引き続き尽力されたい。
- ・ 赤字でもやむを得ないので、市民の足を守っていただきたい。
- ・ 市営バスの利用者のほとんどは高齢者であり、この方々の意見をどう吸い上げていくかをしっかり議論されたい。

○令和6年8月8日 建設建築委員会

市営バス事業の現状とダイヤ改正の実施等について、交通局から以下のとおり説明を受けた。

(説明要旨)

①交通事業の現状

令和5年度は、5月に新型コロナウイルス感染症の位置づけが第5類になったものの、乗合収入が令和元年度と比較して、約2割減で推移しており、令和6年度の第1四半期においても同様の状況である。

②令和5年度の利用状況

令和5年度の乗合バスの全体の現状としては、100円の収入を得るために約123円の費用を要している。ただ、令和4年度には132円の費用を要していたので、令和4年度と比較すると約9円の改善となっている。要因としては、利用者数の増加に伴う乗り合い収入の増加に加え、令和5年3月のダイヤ改正による実車走行距離の減少、また、これに伴う費用の減少などが影響したものと考えている。

系統別の状況では、黒字路線が14系統、赤字路線が62系統という状況で、令和4年度と比較して、黒字系統の占める割合は2.4ポイント改善している。

③市営バス事業あり方・役割検討会議の開催

令和6年10月頃からを目途に、市営バス事業を取り巻く様々な経営課題について、有識者等から意見を聴くための検討会議を開催する。検討会議の構成員は、地域交通に精通する有識者、地域住民、利用者、経済界、交通事業者から人選し、現行の市営バス事業経営計画の評価、検証をはじめ、増収対策や利用者サービスの向上といった経営課題について、幅広く意見を聴取したい。

④ダイヤ改正の実施

- ・2024年問題を契機とし、全国各地で運転者不足に伴うバス路線の減便が相次いでいるが、交通局においても、他の事業者と同様、運転者不足は極めて深刻な状況となっている。
- ・こうした状況において、交通局としては貸切りバス事業の一部制限や、他社への振替、運行管理部門の職員による応援勤務、年度中途でのバス運転者の緊急的な採用などの対応を行ってきたが、このまま現行ダイヤを維持することが困難なことから、今回、やむを得ず、減便を伴うダイヤ改正を行うこととなった。
- ・今回のダイヤ改正の概要については、朝夕の通勤・通学の便には極力配慮しつつ、平日ダイヤにおいて全体便数を約9%減便する。また、一部路線については、これまでの乗降実績等を踏まえ、早朝便の始発発車時間を繰下げ、深夜便の最終時間を繰上げる。
- ・ダイヤ改正の実施時期は、本年9月1日から当面の間とする。市民、利用者への周知は、8月15日号の市政だよりでのお知らせ、各バス停にダイヤ改正のお知らせと改正後の新時刻表を掲示するとともに、交通局ホームページにも同様の内容を掲載するなど、丁寧に周知を図っていききたい。

⑤運転者確保に向けた取組等

運転者の不足を理由としたダイヤ改正をせざるを得なくなった状況を鑑み、運転者確保に向けた取組をさらに強化したい。具体的には、民間バス会社等の給与引上げの動きも踏まえ、バス運転者の初任給の増額や給与水準の底上げを実施する。あわせて、潜在的なドライバー需要の掘り起こしに向けた取組についても、今後、検討、実施していききたい。

また、利用者の方に少しでもバス車内で快適に過ごしてもらうため、Wi-Fi等を装備した実証モデル車両を導入し、その効果等を検証する取組も行っていきたい。

《委員の主な意見》

- ・赤字になることがあっても、市民の足を確保するという義務を果たしていることを大前提に、努力されたい。
- ・市からのある程度の助成がないとやっていけない状況であるため、さらに連携を進められたい。

○令和6年10月24日

取りまとめのため、委員間討議を行った。

○まとめ

現在、全国のバス事業者が運転者不足により、路線の減便や廃止を余儀なくされており、本市の市営バスにおいても、今年9月から減便を行っている。路線バスを運転する際に必要である、第2種大型自動車運転免許の取得者が減少していることに加え、現在免許を持っている人が高齢化により退職していくため、さ

らに運転者不足が進むことが考えられる。

また、運転者不足だけでなく、今後は人口減少社会が進み利用者数自体が減少する状況下において、持続可能な公共交通を実現していくためには、新たな交通手段の模索や、公共交通の関係者（自治体、地元交通事業者など）を含めた検討体制の構築が必要である。

このような中、交通局は今年10月末から市営バス事業を取り巻く様々な経営課題について、有識者等から意見を聴く「市営バス事業あり方・役割検討会議」を開催している。こうした取組を契機として、市がイニシアティブを取り、市民の足が確保できる対策にしっかりと取り組む必要がある。

他都市の取組として行政視察を行った千葉県柏市では、デマンド交通サービスを導入していたが、そのような交通DXによる交通サービスなどを参考にされ、今後とも効率的、効果的な交通手段の調査研究を行われたい。

公共交通網に空白が生じることは、市民生活のみならず、その町の経済にも大きな影響が出ることを懸念される。市民の足を止めることのないよう、今後も市は交通局や交通事業者等と連携し、運転者確保のため給与水準の引上げや潜在的なドライバーの掘り起こしなどに積極的に取り組まれない。