

コンパクトシティ形成に向けた 「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」の策定について(中間報告)

1 計画策定の目的

急速な人口減少と超高齢化が見込まれるなか、将来においても、市民生活を支えるサービスを確保し、地域の活力を維持・向上するため、生活利便施設や住居がまとまって立地する「コンパクトなまちづくり」と、これらの施設へのアクセスを確保する「地域公共交通ネットワークの再編」を目的として両計画を策定するもの。

2 これまでの取組状況等

- 平成27年 6月 建築消防委員会において、計画の策定着手を報告
- 6月 市民意識調査の実施(～7月) [資料2]
- 7月～ 都市計画審議会 専門小委員会等での検討開始
- 12月 関係団体への説明(24団体)、説明会の開催 [資料3]

今後、計画(たたき台)により、市民、関係団体等に丁寧に説明を行い、それを踏まえて計画(素案)の策定・公表を行う予定。

3 北九州市立地適正化計画(たたき台)の概要 [資料1]

(1) 都市機能誘導区域 (商業・医療等の高次の都市機能を誘導する区域)

「元気発進!北九州」プラン等の上位計画を考慮し、以下の12拠点において設定

小倉都心、黒崎副都心、門司港、門司、城野、徳力・守恒、下曾根、若松、八幡・東田、折尾、戸畑、学術研究都市

(2) 居住誘導区域 (居住を誘導し人口密度を維持する区域)

以下の①「含む区域」から②「含まない区域」を除いて設定

① 「含む区域」

(ア) 都市機能誘導区域

(イ) 公共交通利用圏

- ・鉄軌道駅から500mのエリア
- ・バス路線軸から300mのエリア

(ウ) 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(拠点開発区域)、または開発許可による開発区域であって、住宅系地区計画が定められ、かつ、5ha以上のもの

② 「含まない区域」

(ア) 市街化調整区域

(イ) ハザード区域(土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域など)

(ウ) 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、臨港地区など)

(エ) 宅地造成工事規制区域(斜面地とみなして、含まない区域とする) など

<居住誘導区域の面積等>

・面積 約5,600ha (市街化区域 約9,500ha の約6割)

・人口密度 H22 130人/ha

H52(推計) 108人/ha

(3) 計画の目標

居住誘導区域内の人口密度

H22 130人/ha

H52(目標) 120人/ha (人口密度の減少幅を半分に留めることを目標)

(4) 計画遂行に向けた取組

① 誘導区域外での開発行為等に対する届出・勧告制度の運用

② 都市機能誘導区域において講ずる施策

・ 公共施設マネジメント(モデルプロジェクト再配置計画)の推進

・ 国庫補助事業(集約化により立地させる図書館、病院等への補助)の活用 等

③ 居住誘導区域において講ずる施策

・ 住むなら北九州 子育て・転入応援事業

・ 北九州市定住促進支援事業 等

④ 居住誘導区域外の対応

・ 北九州市老朽空き家等除却促進事業

・ おでかけ交通事業への支援強化 等

4 北九州市地域公共交通網形成計画（たたき台）の概要 [資料1]

「地域公共交通活性化再生法」の改正（平成26年11月施行）に伴い、人口減少社会の到来を見据えた地域社会の活力の維持・向上を図る視点を加えて、まちづくりと連携し持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指す

(1) 北九州市における交通施策の取り組みの経緯

- ・平成20年12月 「北九州市環境首都総合交通戦略」策定
- ・平成26年 8月 中間見直し

【着手した主な事業】

- ・学校モビリティマネジメント
- ・モノレール駅へのバリアフリー化
- ・広告付きバス停の整備
- ・おでかけ交通への支援
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・コミュニティサイクルの導入
- ・バスレーンのカラー舗装化

【取り組みの成果】

- ・公共交通利用者の減少に歯止め（近年は利用者数が40万人弱の横ばいで推移）
 - ・公共交通利便性に対する市民満足度が向上（H21：51.4% ⇒ H24：55.5%に上昇）
- ⇒ これまでの総合交通戦略の取り組みにより一定の成果が上がっている

(2) 国の動き

- ・平成26年11月 「改正地域公共交通活性化再生法」施行

【法改正に伴う対応】・・・人口減少における地域社会の活力の維持・向上を図るため、まちづくりと連携し持続可能な公共交通ネットワークを再構築

【取り組みの方向性】・・・立地適正化計画との連携

⇒ 法改正を受け、現在推進中の「北九州市環境首都総合交通戦略」を一部改訂することで「地域公共交通網形成計画」策定

(3) 地域公共交通網形成計画に定める主な事項

①地域公共交通ネットワーク再編に関する基本的な方針

【望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針】

■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 ～

(総合交通戦略を継続)

■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

(総合交通戦略を継続)

【望ましい交通体系ネットワーク】

総合交通戦略で設定した公共交通拠点、拠点を結ぶ公共交通軸を基に、運行状況や将来の人口動向を踏まえ、将来の望ましい公共交通ネットワークを再検証

- ① 主要幹線軸：概ね 10 分に 1 本以上の運行頻度
 - ② 幹線軸：概ね 30 分に 1 本以上の運行頻度
- } 確保・維持



沿線（鉄軌道駅から 500m、バス路線軸から 300m のエリア）の人口確保
⇒ 居住誘導区域に設定

※居住誘導区域外の公共交通対策（人口減少に伴うバス路線対策）

- フィーダー化
 - おでかけ交通 など
- } 公共交通の確保

②計画の目標（H32）

- ・公共交通人口カバー率・・・80%を維持
- ・公共交通分担率・・・24%に向上
- ・自家用車CO2排出量・・・約6%を削減 （総合交通戦略を継続）

③持続可能な公共交通ネットワークの再構築を実現するための具体的方策

総合交通戦略での取り組みを継続実施

30の交通施策と7つの重点施策を設定し各種事業を展開 （総合交通戦略を継続）

【主な取り組み：地域密着型バスネットワークの提供】

都心部の過剰な輸送力を周辺部に分散させ、効率化を図るとともに地域の実情に応じた輸送サービスを提供する

- 1) 走行環境の改善：大量輸送バス導入や専用レーン整備による定時制・速達性の確保
- 2) 乗継機能の強化：バス停等の待合環境の整備やバリアフリー化の推進路線利用者確保のため、沿線人口の確保
- 3) 路線の見直し：日常生活行動（通院や買物など）を踏まえたフィーダーバスの導入路線の維持・存続

5 策定スケジュール(予定)

平成28年2月3日	計画(たたき台)の常任委員会報告
2月9日～19日	計画(たたき台)の市民説明会
3月下旬	計画(素案)の常任委員会報告
5月頃	計画(素案)のパブリックコメント
7月頃	「地域公共交通網形成計画」公表
8月頃	都市計画審議会の意見聴取(立地適正化計画)
平成29年4月頃	「立地適正化計画」公表・施行