

# コンパクトシティ形成に向けた 取り組みについて

「北九州市立地適正化計画」(たたき台)

「北九州市地域公共交通網形成計画」(たたき台)

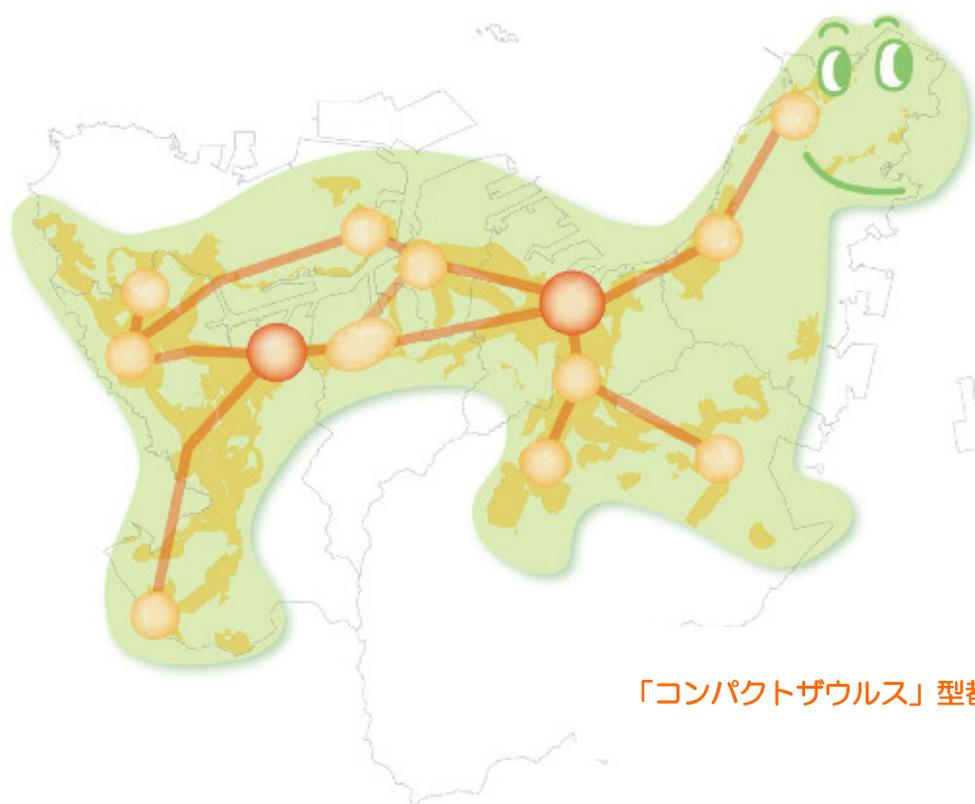
平成28年2月

北 九 州 市

## 目 次

1. コンパクトシティ形成の背景と必要性	1
2. これまでの取組み	7
(1) 北九州市都市計画マスタープラン	7
(2) 中心市街地活性化基本計画に基づく取組み	8
(3) 市街地開発事業等	8
(4) 北九州市環境首都総合交通戦略	9
3. コンパクトシティに対する市民の思い	10
4. 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画	11
(1) 制度化の背景	11
(2) 位置づけ	12
(3) 体制	12
(4) スケジュール	13
5. 北九州市立地適正化計画策定の方向性について	14
(1) 立地適正化計画とは	14
(2) 計画の概要	14
(3) 北九州市の都市構造の特性	15
(4) 北九州市における目指すべき都市像（基本方針）	18
(5) 北九州市における目指すべき都市像（目指すべき都市構造イメージ）	19
(6) 都市形成の方向性	21
(7) 都市機能誘導区域および誘導施設について	22
(8) 居住誘導区域について	24
(9) 誘導施策の展開	26
6. 北九州市地域公共交通網形成計画策定の方向性について	28
(1) 北九州市における交通施策の取り組みの経緯	28
(2) 地域公共交通網形成計画で取り組む交通施策	30
(3) 今回の計画見直しのポイント	32

7. 計画の評価	35
(1) 目標値	35
(2) 計画の評価	35

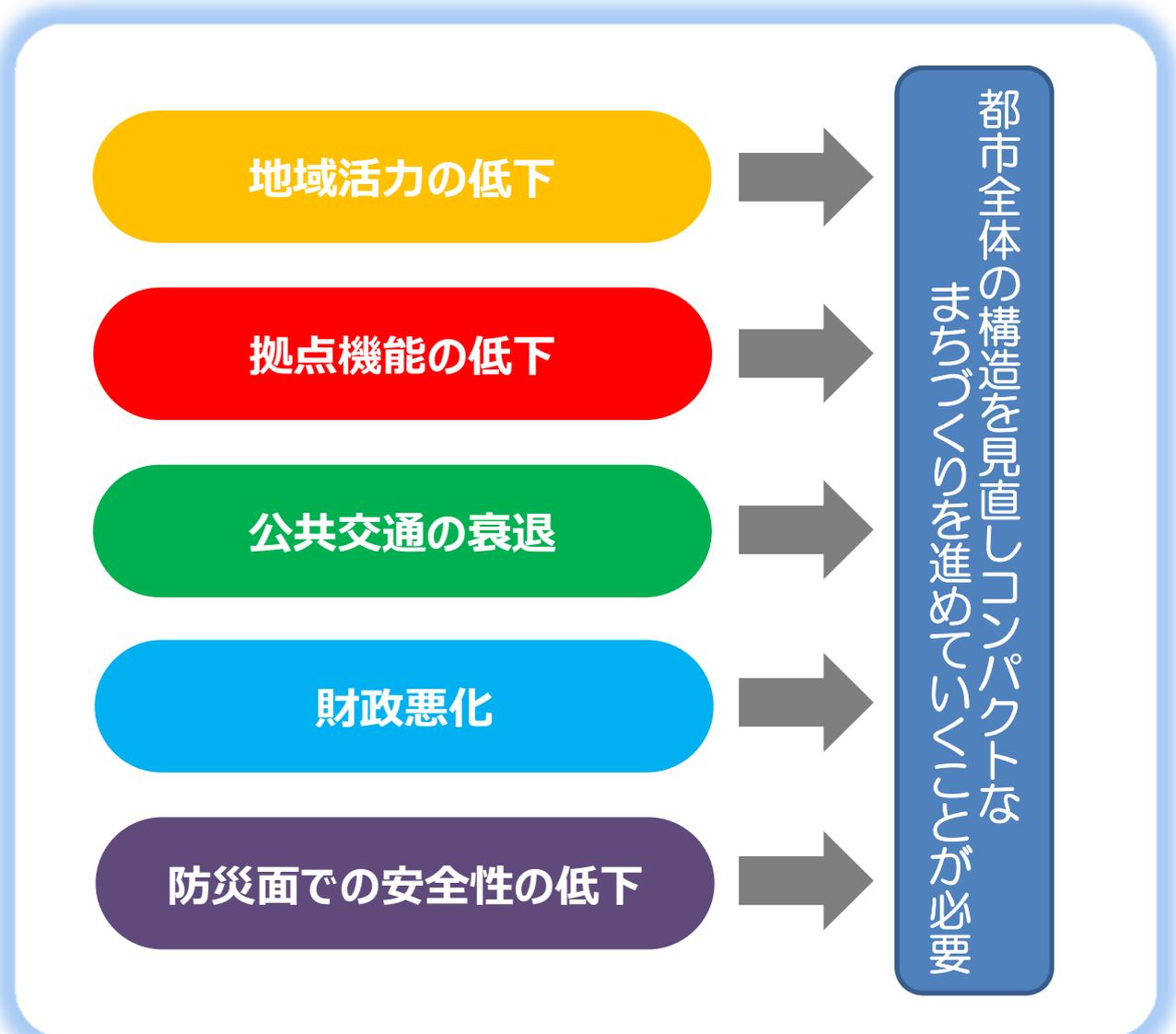


「コンパクトザウルス」型都市構造



## 1. コンパクトシティ形成の背景と必要性

- 本市は、今後、急速な人口減少と超高齢化により、住宅市街地の低密度化、地域活力の低下が進み、厳しい財政状況下では、市民生活を支えるサービスの提供が困難になることが想定されます。
- このような人口減少下においても、地域の活力を維持・増進し都市を持続可能なものとするため、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを進めていくことが重要です。



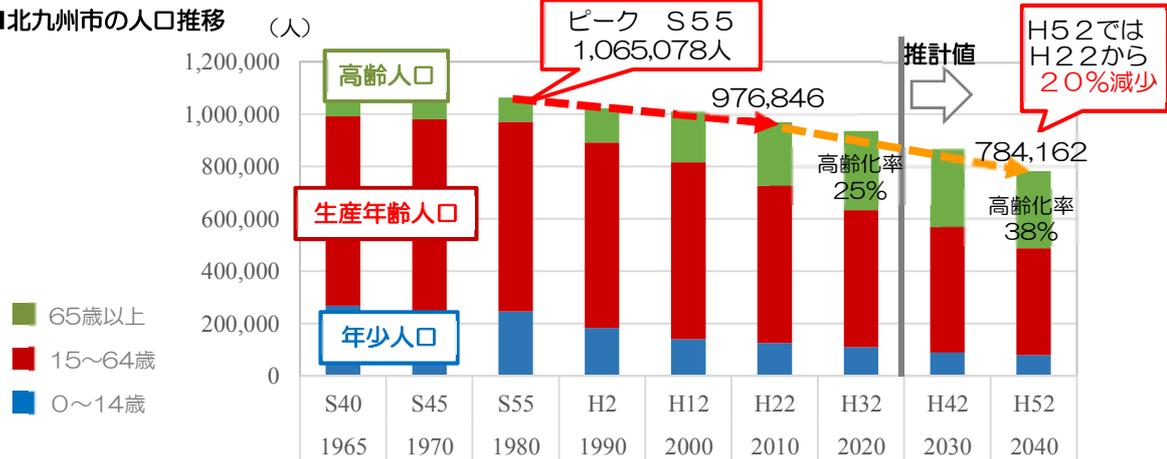
## 地域活力の低下

- 人口の減少、高齢者や高齢化率の増加、生産年齢・年少人口の低下が予測  
→働き手の減少による税収の減少、世帯数の減少に伴う空き家の増加
- 人口密度のさらなる低下 →地域活力の低下

### [対応]

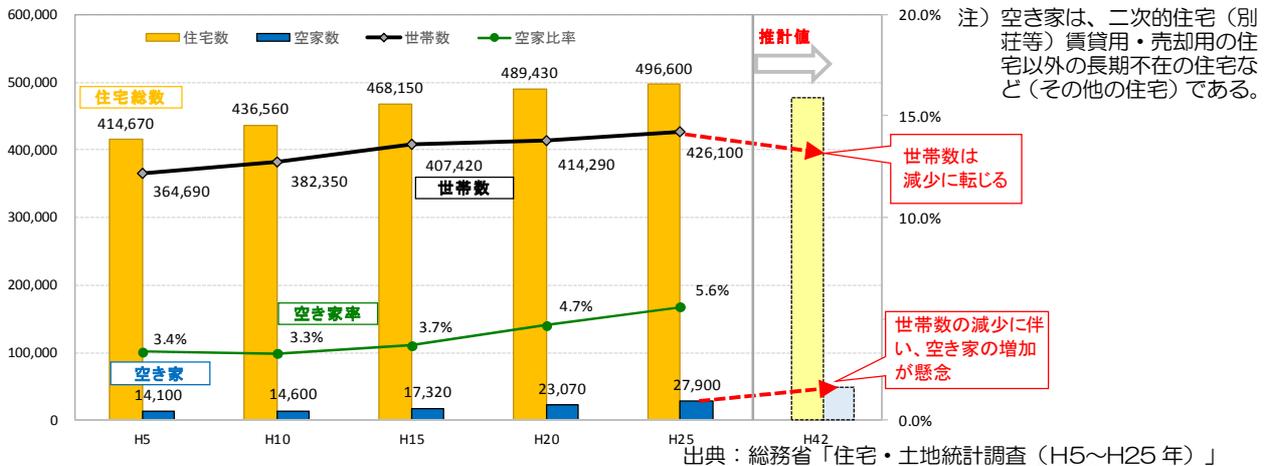
- ・生活利便性の高い区域への居住の誘導
- ・人口減少に対応した生活サービス施設の適切な再配置

### ■北九州市の人口推移 (人)



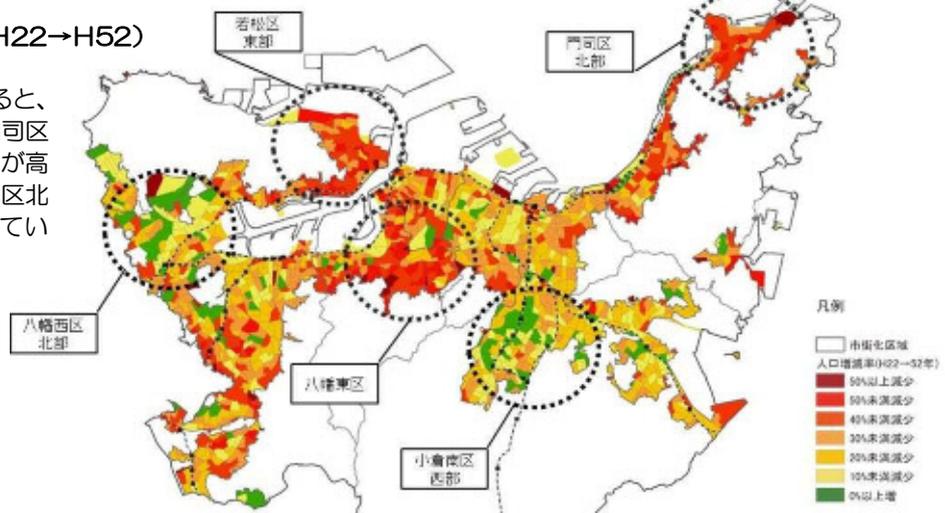
### ■住宅総数と空き家総数の推移

- ・空き家（賃貸用や別荘等以外の長期不在等のもの）の率は、H5年の3%台からH25年は5.6%に増加しています。また、今後、世帯数が減少に転じた場合、さらに空き家の増加が懸念されます。



### ■地区別の人口増減 (H22→H52)

- ・人口増減率を地区別にみると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは、人口減少率が高く、小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加しています。



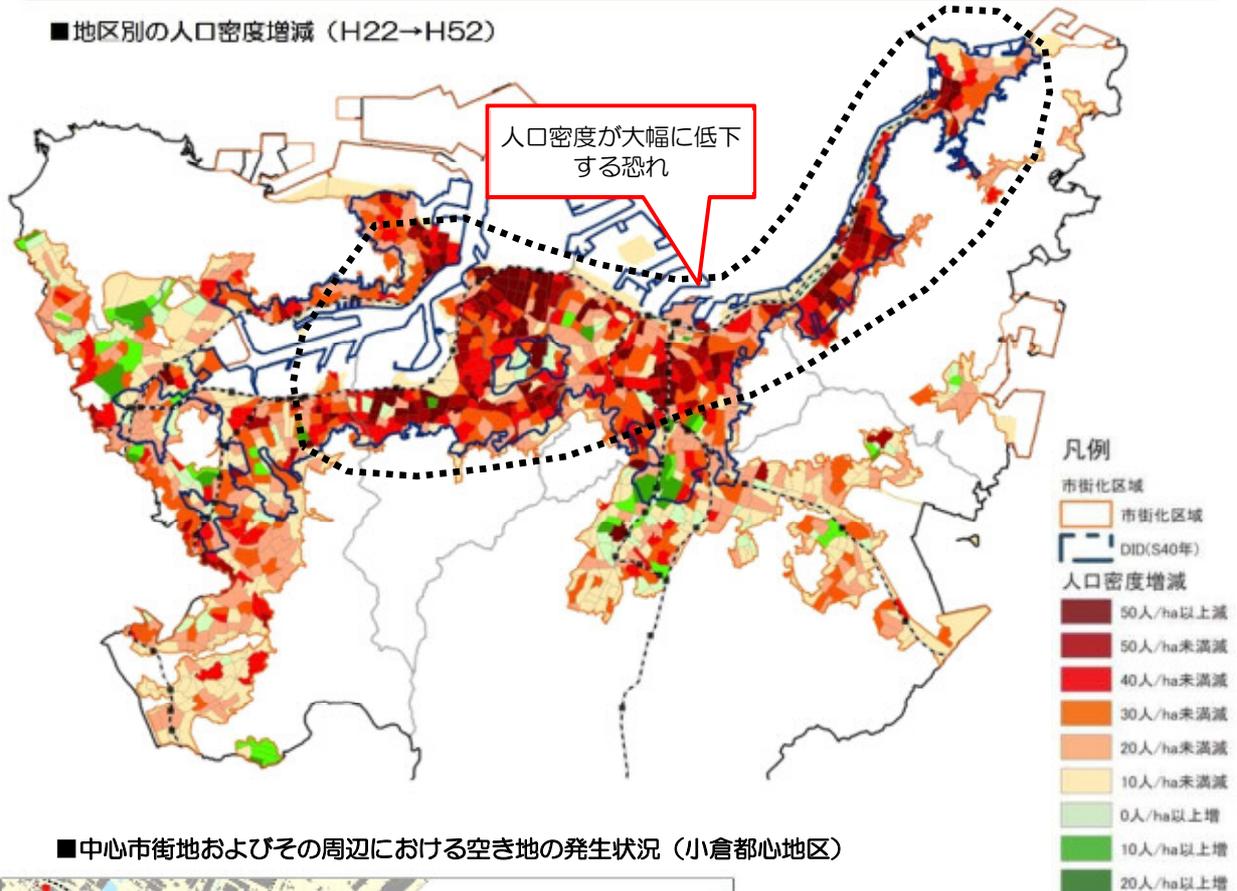
## 拠点機能の低下

- 拠点である市街地中心部ほど、人口密度の低下が大きいことが予測  
→拠点の活力低下
- 小倉都心地区においては、未利用地が点在  
→未利用地が増加した場合には、都心の賑わいや拠点機能が低下

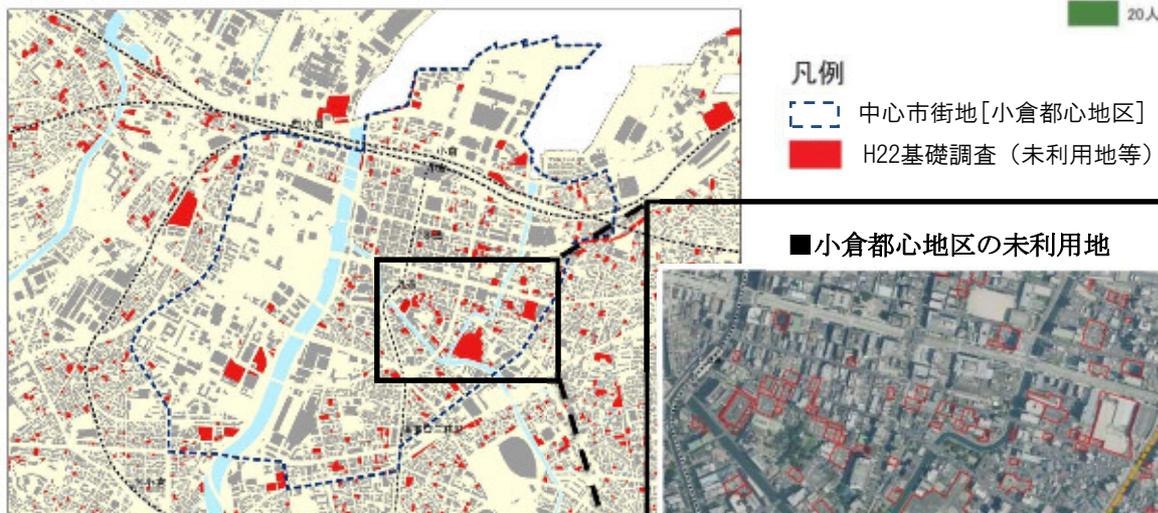
### [対応]

- ・拠点への都市機能の誘導

■地区別の人口密度増減 (H22→H52)



■中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況 (小倉都心地区)



中心市街地[小倉都心地区] : 380ha  
のうち、未利用地等空き地 : 約 19ha  
中心市街地の約 5%が空地

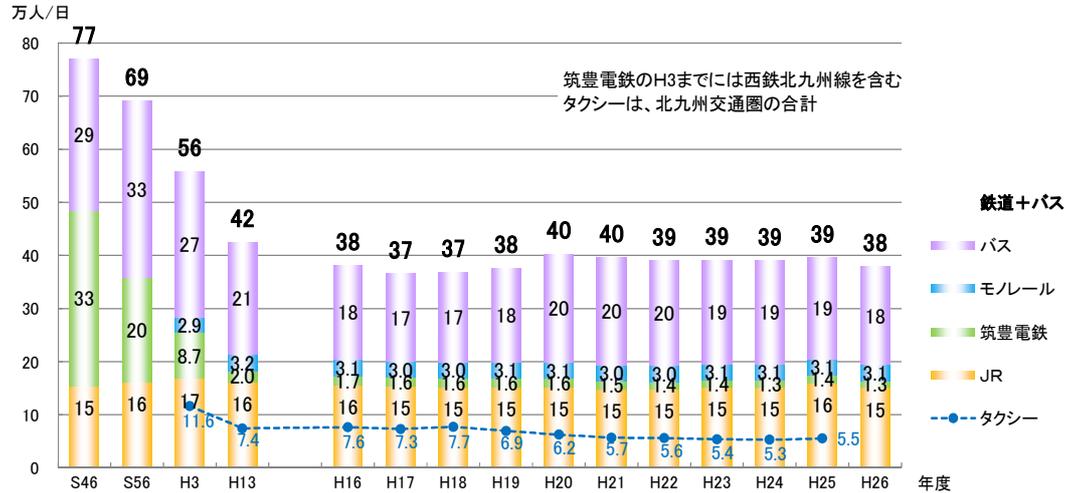
## 公共交通の衰退

○公共交通利用者は、平成17年頃まで減少し、以降横ばい  
→特にバス利用者数が減少した場合、大幅な減便や路線廃止等の運行サービスが低下

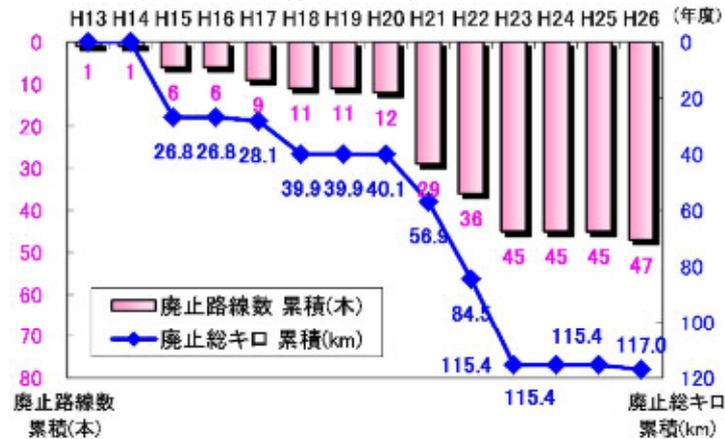
### [対応]

- ・公共交通による移動の促進、利便性の向上、公共交通ネットワークの維持・存続

#### ■北九州市における公共交通利用者数の推移

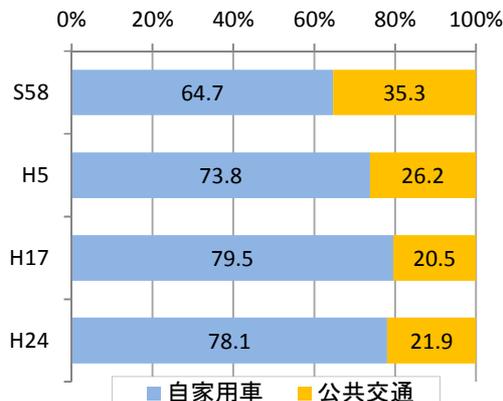


#### ■北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移



#### ■北九州市の交通手段分担率の推移

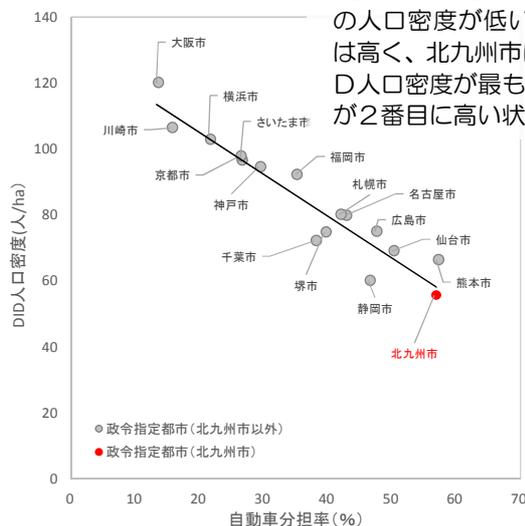
- ・自動車分担率は増加する一方、公共交通の分担率は、近年歯止めがかかっているものの、減少傾向にあります。



出典：北部九州圏都市交通計画協議会  
「北部九州圏パーソントリップ調査」

#### ■自動車分担率とDID人口密度の関係

- ・一般に、市街地（DIDD人口集中地区）の人口密度が低いほど自動車依存度は高く、北九州市は、政令市中、DIDD人口密度が最も低く、自動車分担率が2番目に高い状況にあります。



## 財政悪化

- 公共施設の大規模改修等の財源は、近年の財政水準では大幅に不足  
→財政悪化、老朽化により立ち入りや使用を禁止せざるを得ない公共施設の発生
- 人口密度のさらなる低下  
→薄く広い市街地を維持するためには一人当たりの行政コストが増大

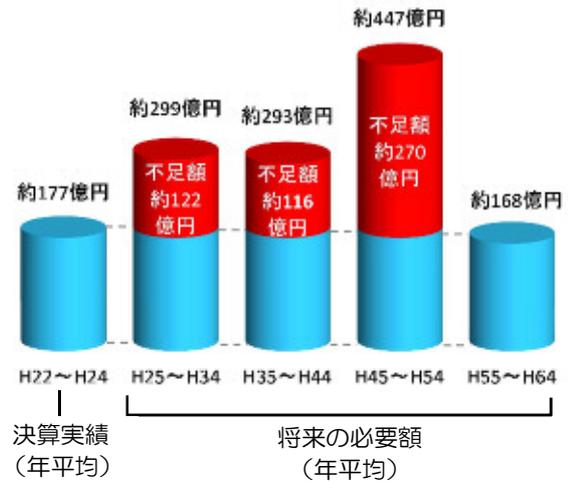
### [対応]

- ・持続可能な都市経営のための行政コストのマネジメント
- ・人口減少に対応した生活サービス施設の適切な再配置

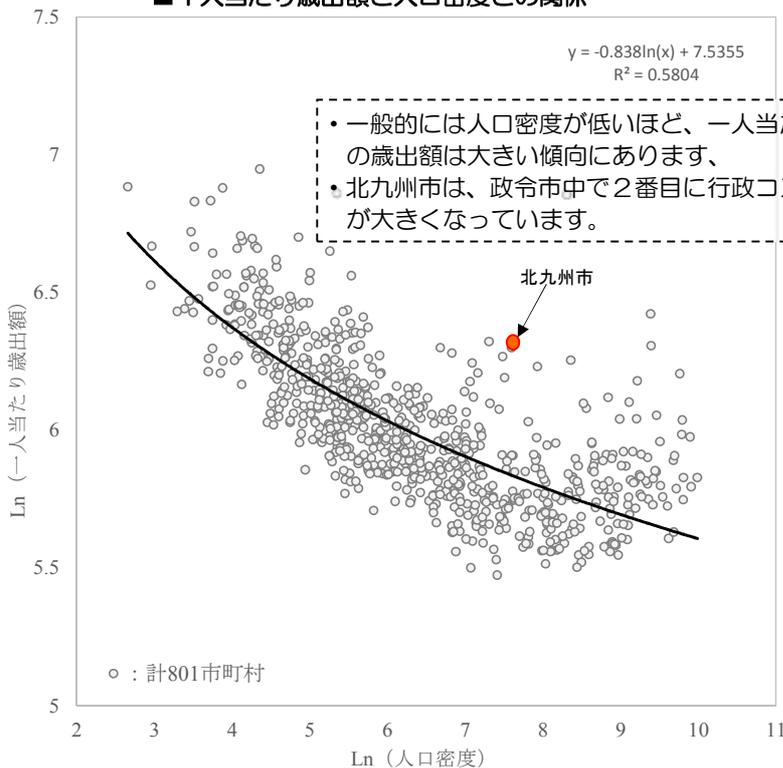
■公共施設の保有施設状況(政令市比較)

順位	自治体名	延床面積 (m <sup>2</sup> )	順位	自治体名	人口(人)	1人 当たり 面積 (m <sup>2</sup> )
					H22年度 国勢調査	H22年
1	大阪市	12,570,846	1	北九州市	976,846	5.0
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,665,314	4.7
3	横浜市	8,647,360	3	神戸市	1,544,200	4.7
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,894	4.4
5	札幌市	5,619,155	5	福岡市	1,463,743	3.6
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,843	3.4
7	北九州市	4,886,177	7	浜松市	800,866	3.3
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3
10	川崎市	3,561,509	10	静岡市	716,197	3.2
11	仙台市	3,285,649	11	仙台市	1,045,986	3.1
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,749	2.7
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,688,773	2.3
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3
19	相模原市	1,634,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1
平均		4,646,166	平均	1,390,416	3.3	

■公共施設の大規模改修・建替え費用



■1人当たり歳出額と人口密度との関係



■1人当たり歳出額(政令市比較)

政令指定都市	1人当たり歳出額 (千円)
大阪市	616
北九州市	545
京都市	527
福岡市	520
神戸市	508
広島市	497
名古屋市	455
札幌市	435
新潟市	431
川崎市	421
千葉市	385
堺市	384
仙台市	382
静岡市	375
横浜市	374
熊本市	361
岡山市	353
さいたま市	350
浜松市	347
相模原市	316

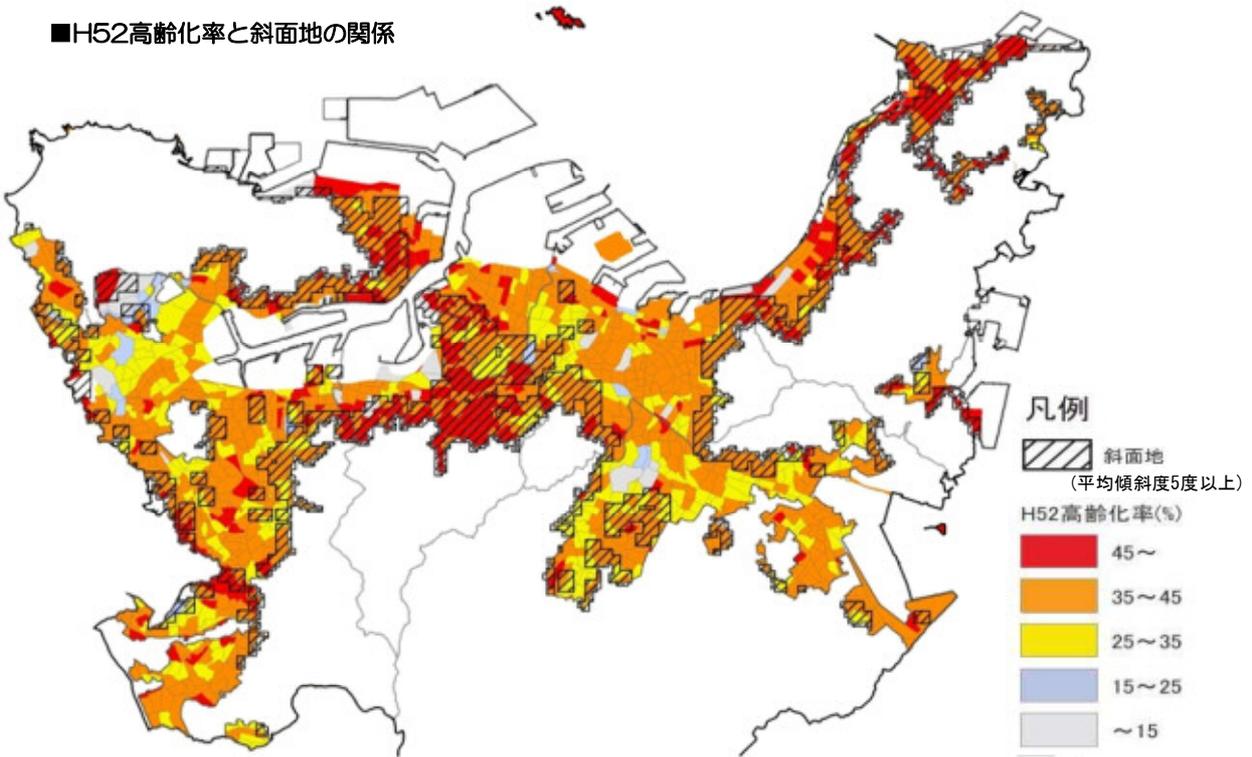
## 防災面での安全性の低下

○斜面地には、土砂災害警戒区域も多く、高齢化率も高い  
→災害発生時の避難対応における、地域の自助・共助力の低下

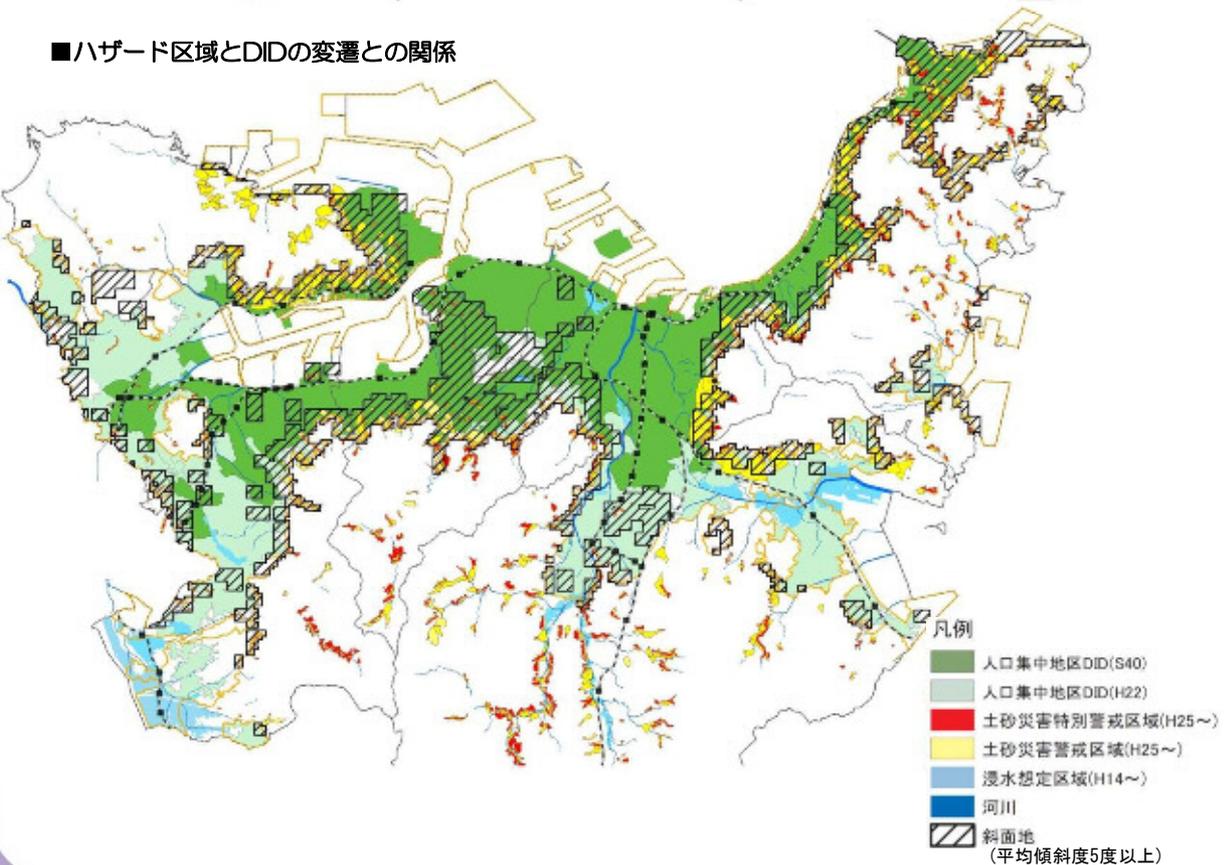
### [対応]

- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

#### ■H52高齢化率と斜面地の関係



#### ■ハザード区域とDIDの変遷との関係



## 2. これまでの取組み

平成15年11月に策定した北九州市都市計画マスタープランにおいて、街なか重視のまちづくりを推進するとともに、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系の実現をするため、平成20年12月に北九州市環境首都総合交通戦略を策定し、様々な施策を総合的に展開してきました。

### (1) 北九州市都市計画マスタープラン

(平成15年11月策定)

〇都市計画の基本的な方針である「北九州市都市計画マスタープラン」においては、「都心・副都心」「地域拠点」と「交流軸」を骨格とする将来都市構造を設定し、便利な「街なか」を重視したまちづくりを推進してきました。

#### ■ 都市空間形成の基本方向(将来都市構造)



(2) 中心市街地活性化基本計画に基づく取り組み

○小倉地区、黒崎地区において平成20年に中心市街地活性化基本計画を策定し、市街地の整備改善や街なか居住の推進、経済活力の向上などの取り組みを展開してきました。

■ 小倉地区の取り組み



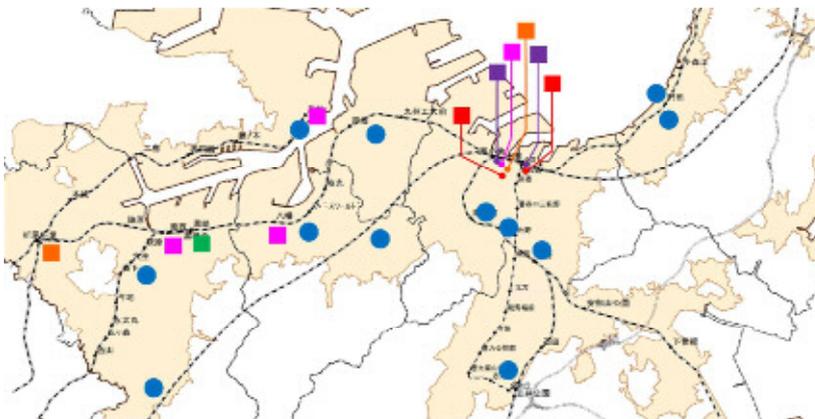
■ 黒崎地区の取り組み



(3) 市街地開発事業等

○これまで11地区の市街地再開発事業、12地区(約4,790戸)の住宅市街地総合整備事業の実施により、都市機能の集積・高度化を推進しています。

○また、市街化区域の約1/4、約5,000haを土地区画整理事業により整備しています。

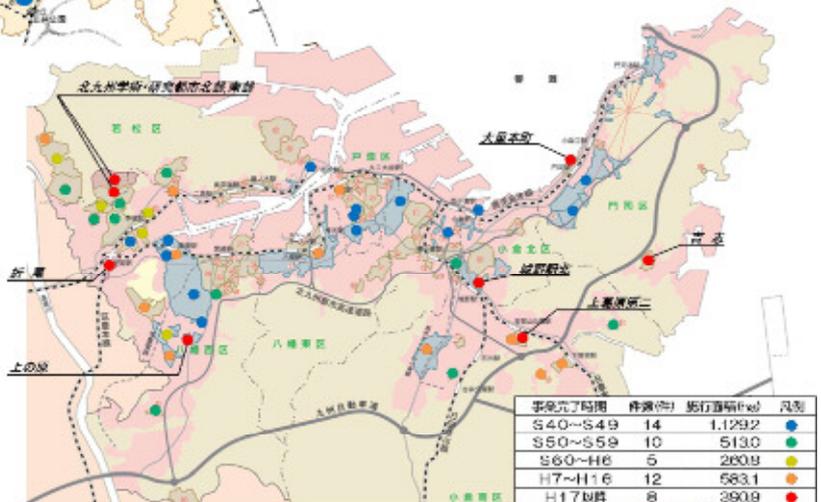


■ 事業実施箇所位置図  
(市街地再開発事業、  
住宅市街地総合整備事業)



■ 事業実施箇所位置図  
(土地区画整理事業)

(S40以降の事業のみ個所をプロット、  
H17以降の事業のみ地区名を記載)



(4) 北九州市環境首都総合交通戦略

(平成20年12月策定、平成26年8月中間見直し)

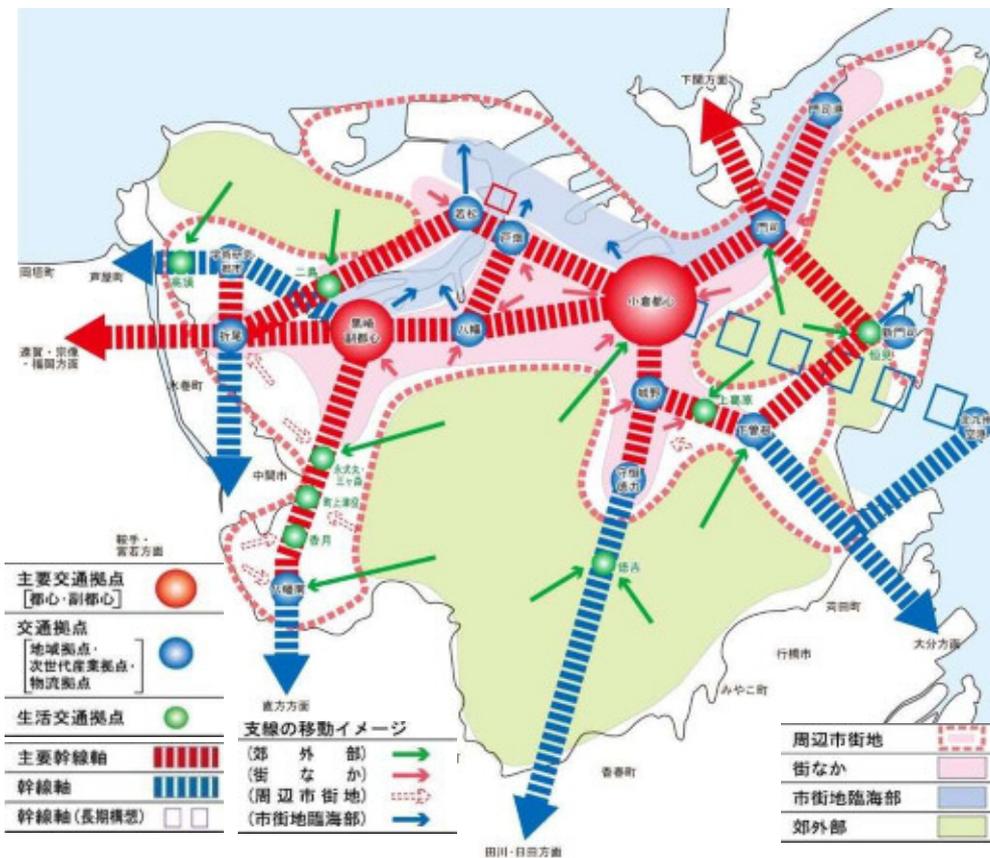
○市民や交通事業者等と連携しながら交通施策を総合的・重点的に推進することを目的とした「北九州市環境首都総合交通戦略」における理念、基本方針により、交通施策を展開しています。

○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～

○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



■ 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク



モノスゴカカード

筑鉄nimocaカード



■ ICカード乗車券の導入及び相互利用



■ 筑鉄新型低床式 L R T



■ 城野駅南口駅前広場の整備