

北九州市
区域区分見直しの基本方針
(案)

令和元年12月
北九州市

目次

1. はじめに.....	1
1-1. 基本方針策定の目的	1
1-2. 区域区分とは	2
1-3. 区域区分の決定手続き	2
2. 北九州市が目指すまちづくり(現状と課題、目指すべき都市像).....	3
2-1. 区域区分見直しの変遷.....	3
2-2. 北九州市の現状と課題.....	5
2-2-1. 市街化区域での現状.....	5
(1) 人口・DID	5
(2) 空き家	8
(3) 住宅建築.....	9
(4) 地形	11
(5) 市の財政状況.....	14
(6) 市民意識.....	15
(7) 市街化区域における課題(現状のまとめ).....	16
2-2-2. 市街化調整区域での現状	17
(1) 市街化調整区域における公共交通利用圏	17
(2) 市街化調整区域での開発・建築行為.....	18
2-3. 北九州市の目指すべき都市像(北九州市都市計画マスタープランより).....	19
(1) 集約型の都市構造の形成.....	19
(2) 階層構造の拠点形成.....	19
(3) 交通網ストックを活かした交通軸形成	20
2-4. 居住誘導区域における人口密度の目標値(北九州市立地適正化計画より)	21
2-5. 斜面地住民アンケート調査.....	22
2-5-1. アンケート調査概要	22
(1) 実施概要.....	22
(2) 調査項目	22
2-5-2. アンケート調査結果(単純集計).....	24
(1) 個人属性.....	24
(2) 土地・家について	25
(3) 居住について	27
(4) 普段の生活について	28
(5) 転居意向について.....	31

2-5-3. アンケート調査結果(クロス集計).....	34
(1) 購入状況と築年数について.....	34
(2) 土地の形態と将来の土地や家の活用等について.....	34
(3) 日ごろの移動手段について.....	35
(4) 住居周辺の道路状況について.....	36
(5) 年齢と外出頻度について.....	37
(6) 生活する上で不便なことについて.....	37
(7) 将来の転居意向について.....	38
3. 区域区分の見直しの設定基準.....	40
3-1. 区域区分の見直しの考え方.....	40
3-2. 市街化区域から市街化調整区域への見直し(逆線引き).....	41
(1) 見直しの基本的考え方.....	41
(2) 見直しの流れ.....	43
(3) 客観的評価指標による評価.....	44
(4) 都市計画・上位計画との整合Ⅰ.....	45
(5) 都市計画・上位計画との整合Ⅱ.....	45
(6) 地域住民、地権者等への説明、協議.....	45
(7) 客観的評価指標による評価結果.....	46
(8) 市街化調整区域の編入候補地の選定について.....	47
(9) 区域区分の変更により市街化調整区域に編入された場合の専用住宅の建築行為について.....	48
(10) 斜面地住宅地における市街化調整区域編入後の課題について.....	49
3-3. 市街化調整区域から市街化区域への変更(市街化編入).....	50
(1) 見直しの基本的考え方.....	50
(2) 見直しの流れ.....	51
(3) 客観的評価指標による評価.....	52
(4) 土砂災害防止法・農業振興地域の整備に関する法律との整合.....	53
(5) 都市計画・上位計画との整合Ⅰ.....	53
(6) 都市計画・上位計画との整合Ⅱ.....	53
4. 区域区分の見直しのあり方に関する専門小委員会.....	54
4-1. 専門小委員会開催経過.....	54

1. はじめに

1-1. 基本方針策定の目的

本市では、平成30年3月に「北九州市都市計画マスタープラン」を改定し、今後の人口減少等を見据え、コンパクトなまちづくりを推進していくこととしています。

一方で、斜面地住宅地については、豪雨災害の発生に伴う災害の危険性や、人口減少に伴う災害対応力の低下、狭小道路地域による防災・減災の困難性などの課題があります。

今後は、コンパクトなまちづくりの推進と斜面地住宅地内の課題解決に向けて、新たな開発を抑制するなど、より安全で安心な地域への居住誘導が必要であると考えています。

そこで本市では、災害に強くコンパクトなまちづくりを進めるため、市街化区域内の災害のおそれがある地域や人口密度の低下が見込まれる地域などを市街化調整区域へ編入します。

これにより、市街化調整区域へ編入された地域における新たな住宅地としての開発を抑制します。

一方で、住宅地となりうる市街化調整区域においては、市街化区域への編入を慎重かつ効果的なものとするため、見直しの基準を設けました。

この基本方針は、適切な土地利用の誘導が出来るよう、市街化区域と市街化調整区域の区域区分の見直しのための基準をまとめたものです。

なお、ここで定めた基本方針は現在時点のものであり、都市は常に変化するものであることを鑑み、適時、必要に応じた見直しを行います。

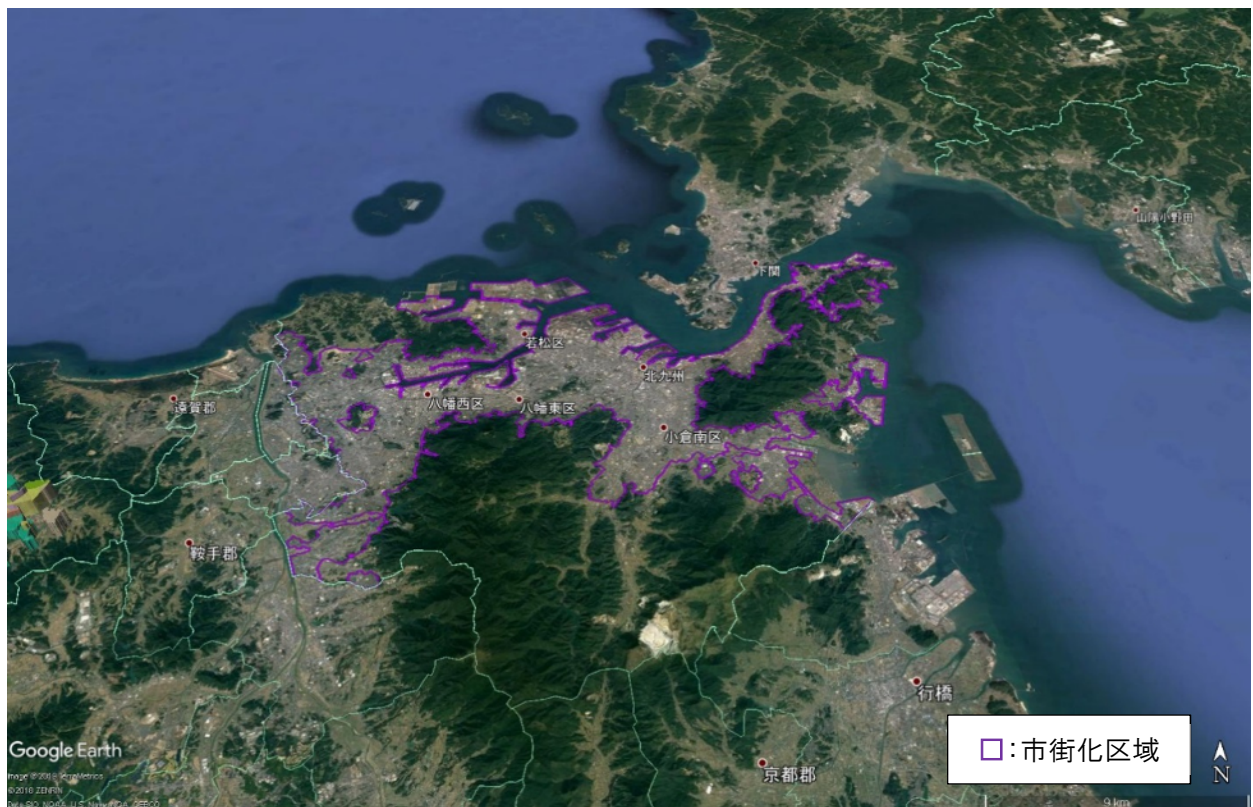
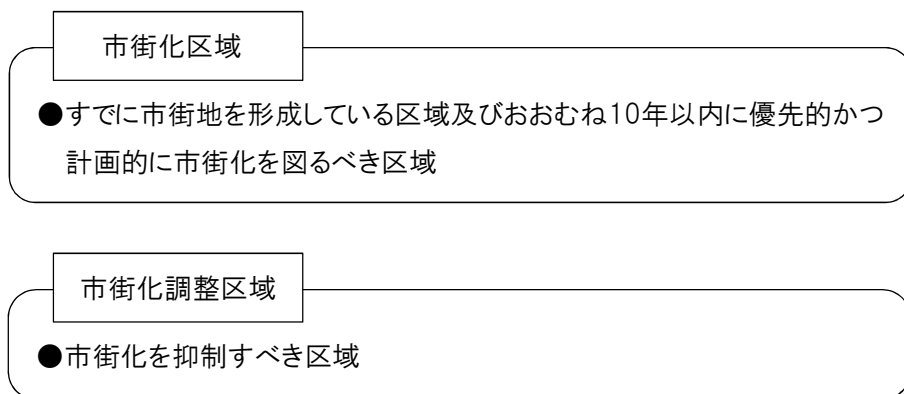


図 1-1 現在の北九州市

1-2. 区域区分とは

都市計画区域にて無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、本市のような指定都市は、市街化区域と市街化調整区域との区分(区域区分)を定めることとされています(都市計画法第7条)。

なお、本市では、昭和45年の当初決定からこれまで計7回の定期見直しに加え、必要に応じて随時見直しを行ってきました。



1-3. 区域区分の決定手続き

指定都市は、区域区分の都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ県知事の意見を聴き、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければなりません(都市計画法第18条、第87条の2)。

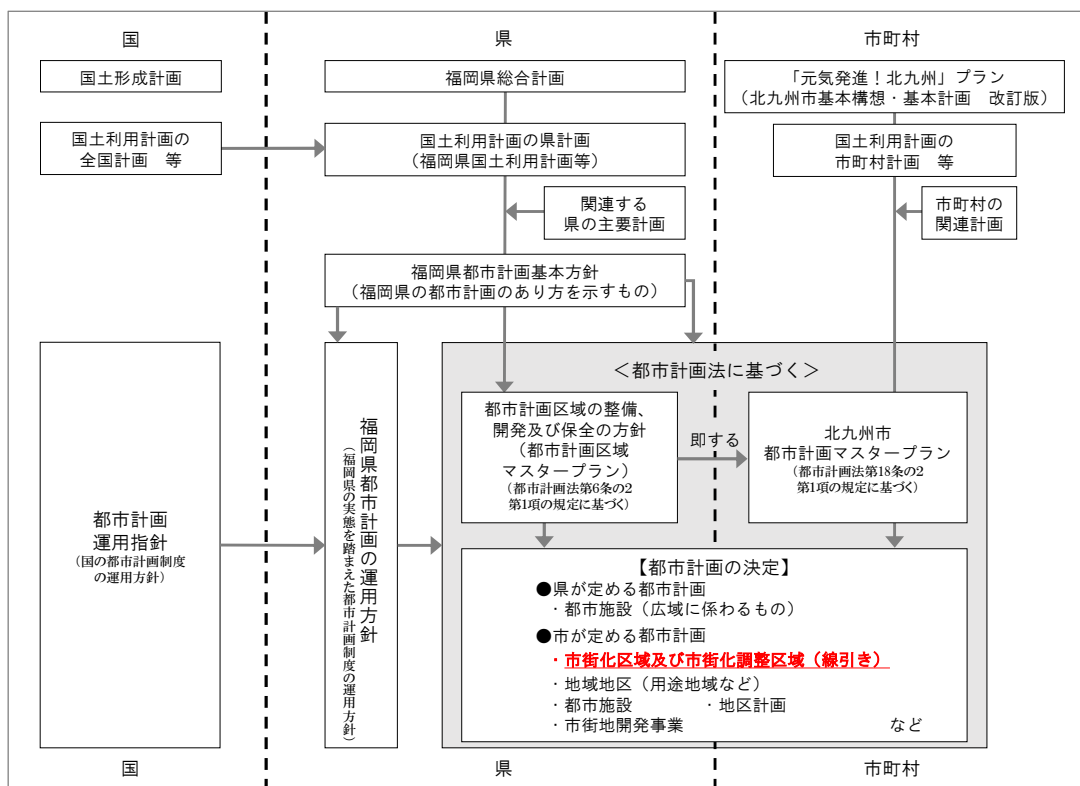


図 1-2 本市における区域区分の位置づけ

2. 北九州市が目指すまちづくり(現状と課題、目指すべき都市像)

2-1. 区域区分見直しの変遷

本市では、昭和45年の当初決定から概ね7～8年ごとに定期見直しに加え、必要に応じて随時見直しを行い、計画的な市街化を図ってきました。

区域区分については、市街化区域における都市の形成と市街化調整区域における農地や自然環境の保全などに一定の効果を上げてきました。

しかしながら、現在の市街化区域の規模は、都市の拡大を前提として策定したものであり、将来の人口減社会との乖離が見られます。

また、近年は市街化区域内に空き地や空き家が増加し、地域コミュニティの維持や環境衛生面での課題が発生しています。

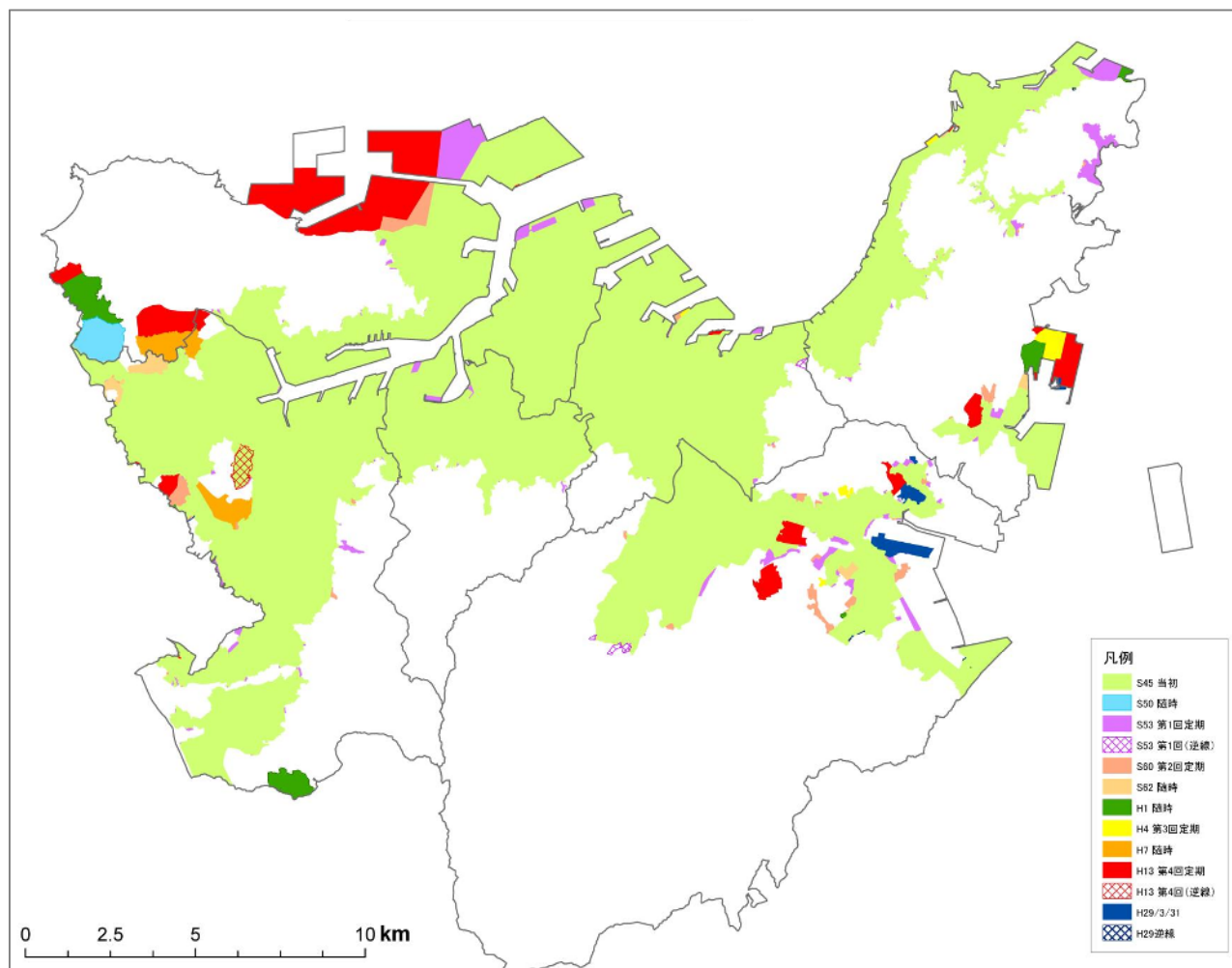


図 2-1 これまでの区域区分見直し箇所

▼これまでの区域区分見直しの変遷

下段（ ）書は増減面積

	都市計画 区域 (ha)	市街化 区域 (ha)	市街化 調整区域 (ha)	都市計画決 定 告示年月日	主な見直し内容等	主な地域名
当 初	47,660	17,780	29,880	昭和 45 年 12 月 28 日		
随 時	47,652 (▲8)	17,930 (150)	29,722 (▲158)	昭和 50 年 3 月 29 日	・区画整理事業	高須地区
第 1 回 定期見直し	47,720 (68)	18,436 (506)	29,284 (▲438)	昭和 53 年 3 月 30 日	・既存集落 ・公有水面埋立 ・民間開発 ・区画整理事業	春日町、中畑町 等
第 2 回 定期見直し	47,869 (149)	18,624 (188)	29,245 (▲39)	昭和 60 年 4 月 30 日	・既存集落 ・公有水面埋立 ・民間開発	葛原 3・4 丁目、津田、 大字田原 等
随 時	47,882 (13)	18,727 (103)	29,155 (▲90)	昭和 62 年 4 月 30 日	・公有水面埋立 ・民間開発 ・区画整理事業	田原新町、本城東、大 字浅川 等
随 時	47,941 (59)	18,994 (267)	28,947 (▲208)	平成元年 12 月 11 日	・公有水面埋立 ・区画整理事業	大字大鳥居（若松西 部）、大字笹田（木屋 瀬東部、星ヶ丘） 等
第 3 回 定期見直し	48,012 (71)	19,077 (83)	28,935 (▲12)	平成 4 年 12 月 11 日	・公有水面埋立 ・民間開発 ・区画整理事業	大字葛原、津田 等
随 時	48,012	19,290 (213)	28,722 (▲213)	平成 7 年 4 月 21 日	・区画整理事業	永犬丸則松、学術研究 都市南部地区
第 4 回 定期見直し	48,865 (853)	20,435 (1,145)	28,430 (▲292)	平成 13 年 12 月 19 日	・公有水面埋立 ・民間開発 ・区画整理事業 ・逆線引き（瀬板地区：緑 地保全）	上葛原、乙丸、学術研 究都市北部、吉志 等
第 5 回 定期見直し	48,865	20,435	28,430	平成 19 年 5 月 25 日	（編入なし、フレームのみ）	
随 時	48,865	20,435	28,430	平成 20 年 10 月 10 日	・行政界変更 （区画整理事業）	本市（木屋瀬東部地 区）、直方市（感田地 区）
第 6 回 定期見直し	48,865	20,435	28,430	平成 23 年 4 月 25 日	（編入なし、フレームのみ）	
第 7 回 定期見直し	48,865	20,529 (94)	28,336 (▲94)	平成 29 年 3 月 31 日	・公有水面埋立 ・民間開発 ・境界線明確化 ・逆線引き（田野浦：整備 の見込み無し）	曽根北町、 吉田にれの木坂 等

2-2. 北九州市の現状と課題

2-2-1. 市街化区域での現状

(1) 人口・DID

1) 人口の推移

本市の人口は、2015年の約96万人から、2045年には約77万人(△約20%)に減少するものと推計されています。

また、高齢化率(65歳以上の人口比率)は約29%から約38%に増加し、生産年齢人口比率は約57%から約51%に低下すると推計されています。

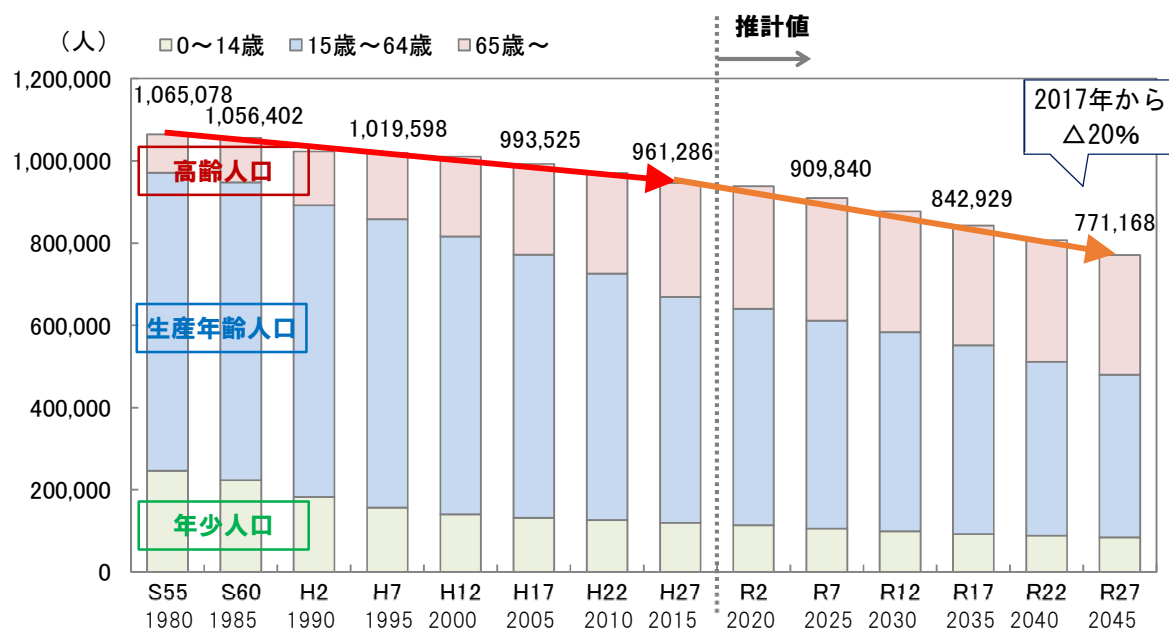


図 2-2 北九州市の人口推移

出典：国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年3月推計）」

2) 高齢化率

将来(2040年)の高齢化率を地区別にみると、八幡東区、若松区東部、門司区北部等で高齢化率が高くなっています。

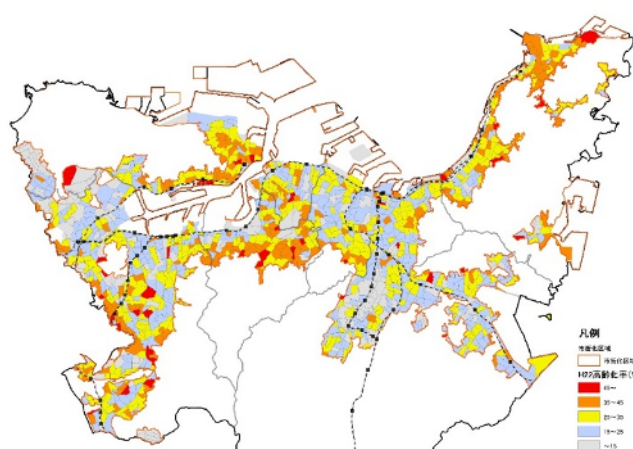


図 2-3 2010年高齢化率

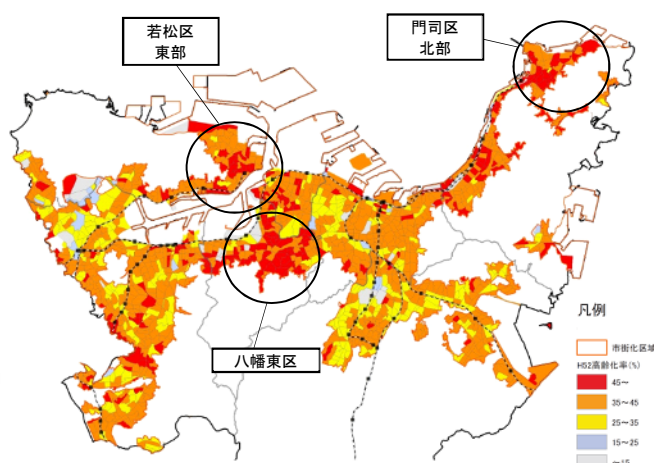


図 2-4 2040年高齢化率

出典：「北九州市立地適正化計画」

3) 人口増減率

八幡東区、若松区東部、門司区北部で人口減少率が高くなっています。

一方で、小倉南区西部、八幡西区北部では人口が増加している地域も見受けられます。

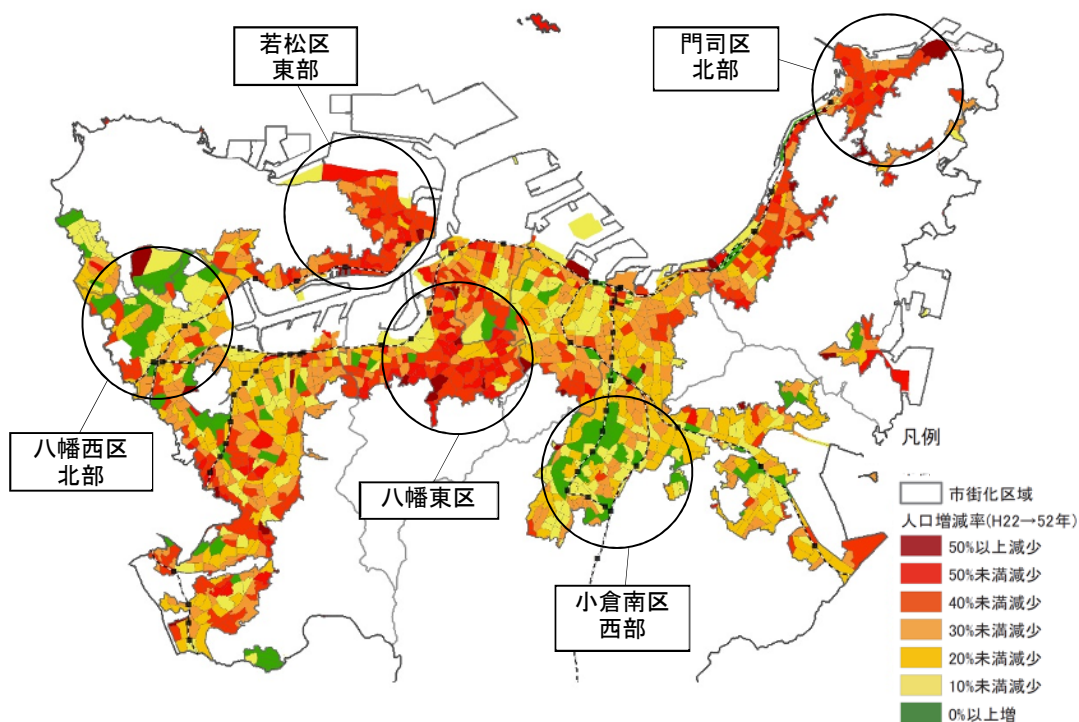


図 2-5 人口増減(2010年⇒2040年)

出典：「北九州市立地適正化計画」

4) DID(人口集中地区)の推移

DID(人口集中地区)の面積は、昭和40年(1965年)から平成27年(2015年)の間で、約1.6倍に拡大しています。

一方で、人口減少に伴い、DID地区内の人口密度は約91人/haから約55人/haに低下しています。

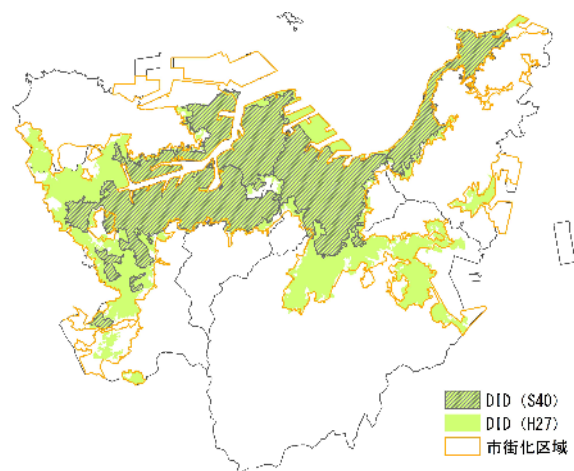


図 2-6 DID面積の推移

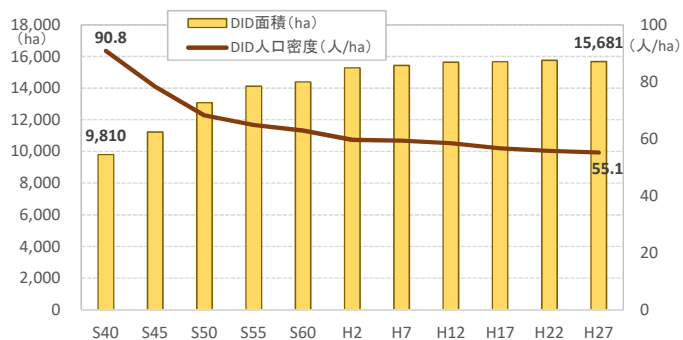


図 2-7 DIDの変遷

出典：国土交通省「国土数値情報（D I D人口集中地区）」

出典：総務省「国勢調査」(S40～H27)

5) 人口密度の比較

人口集中地区(DID)内の人口密度は、政令指定都市の中で最も低密度となっており、居住構造は他都市に比べ拡散している状況が伺えます。

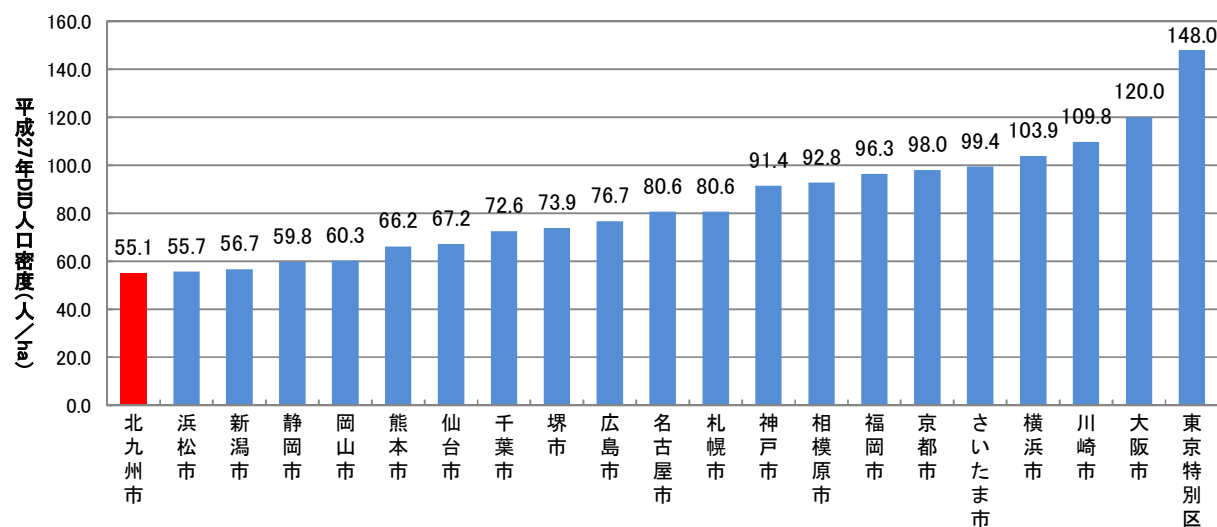


図 2-8 2015年DID人口密度(指定都市比較)

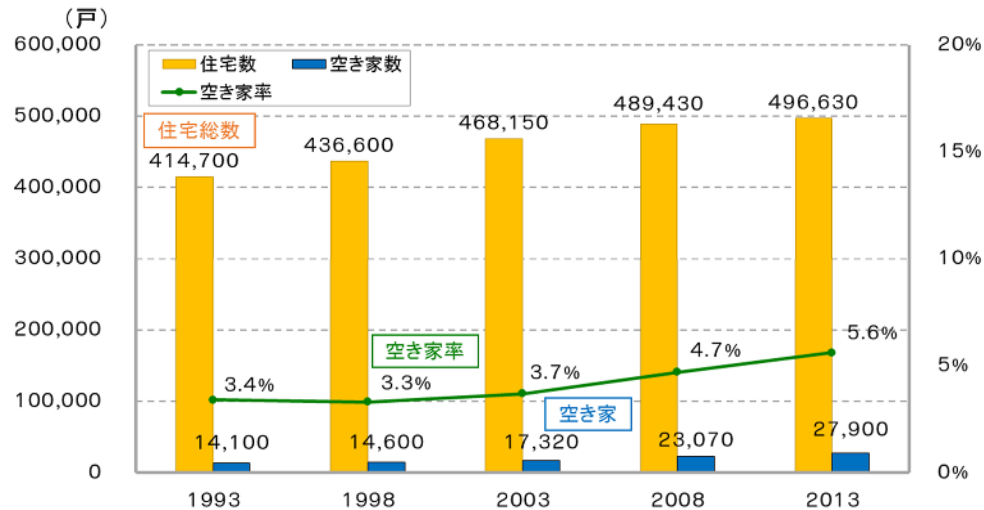
出典：総務省「国勢調査」(H27)

(2) 空き家

1) 空き家数

1993年から空き家数は増加傾向であり、2003年から空き家率も増加傾向にあります。

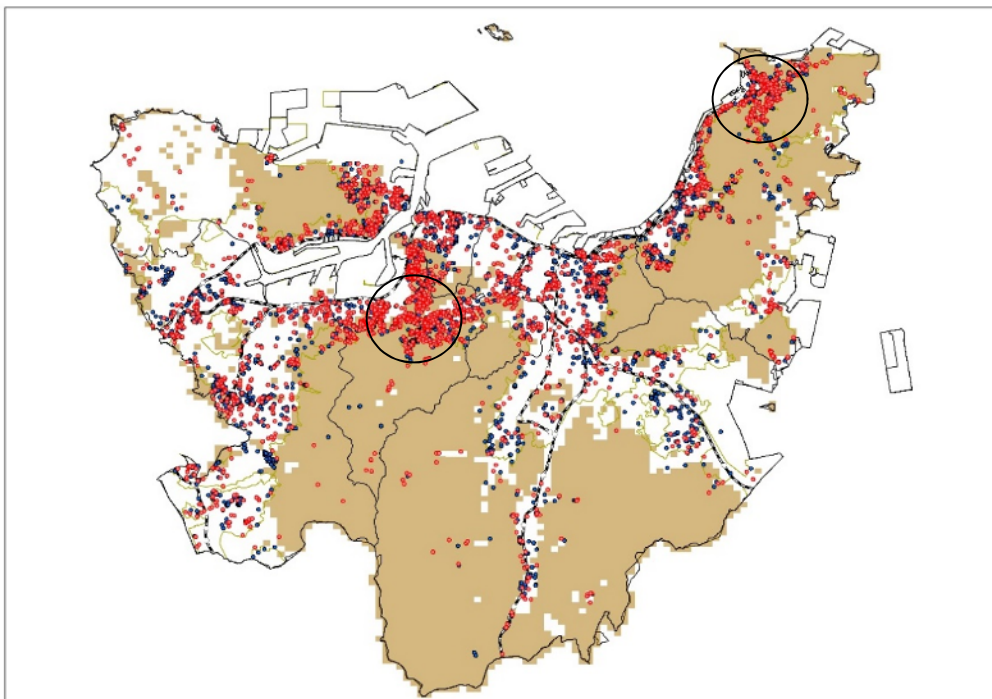
また、空き家の分布をみると、「危険あり」と判定した空き家は、古くから市街化された斜面市街地に多く、約半数が門司区や八幡東区に分布しています。



注) このグラフの「空き家」は、二次的住宅（別荘等）賃貸用・売却用の住宅以外の長期不在の住宅など（その他の住宅）を対象としている。

図 2-9 住宅数と空き家数の推移

出典：総務省統計局「住宅・土地統計調査」



1) 空き家は老朽空き家実態調査結果（2014年11月～2015年8月）の結果を用いている。

注2) 空き家の危険性については、「家屋の倒壊・崩落」、「建物の傾き」、「構造材の欠損・腐食」、「基礎の浮き又は不同沈下」、「屋根瓦材のずれ、破損」、「外壁材の浮き、めくれ」、「外部建具の破損、枠の固定の外れ」や周辺環境への影響等より判断している。

注3) 斜面地は、平均傾斜角度5度以上メッシュ地域としている。

図 2-10 空き家の分布

出典：北九州市建築都市局、国土数値情報

(3) 住宅建築

1) 建築比率

建築後40年以上経過した建物比率は増加傾向にあります。

また、斜面住宅地や郊外部など、地形や道路条件などから更新が進み難い区域を多く抱えています。

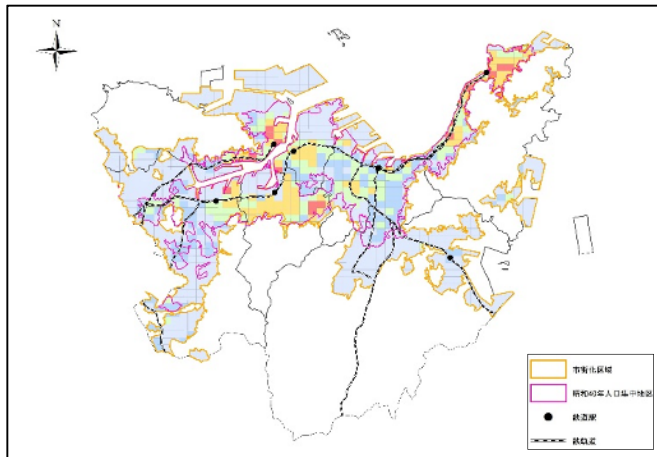


図 2-11 建築後40年以上経過した建物比率

(2003年時点)

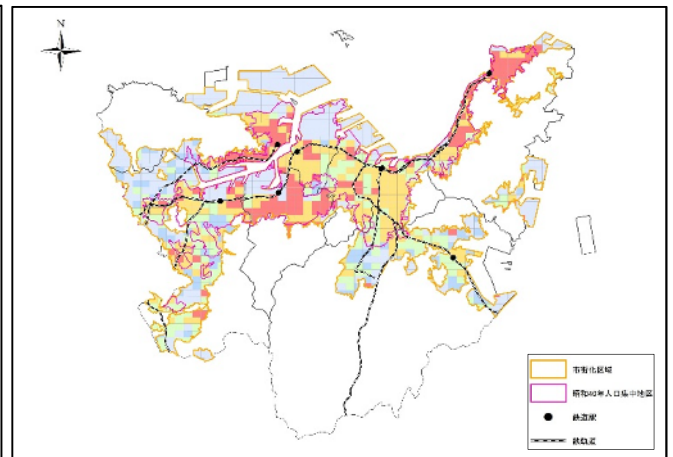


図 2-12 建築後40年以上経過した建物比率

(2014年時点)

注) 500mメッシュデータを用いて、各メッシュ内の全建物数に占める建築後40年以上経過した建物の比率を算出している。

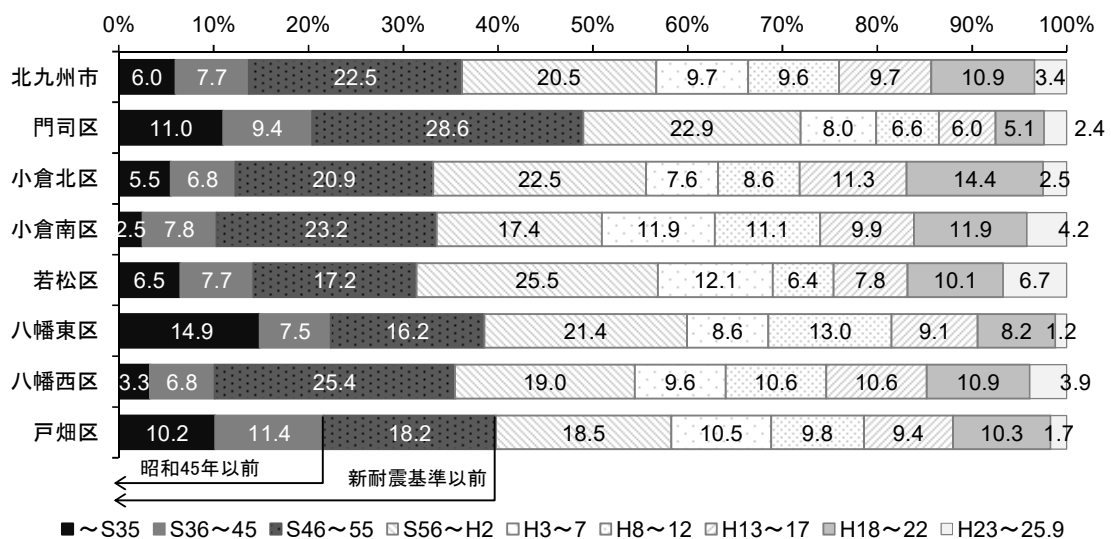
注) 建築比率は市街化区域のみ表示している。

出典:「都市計画基礎調査」

2) 建築時期

住宅の建築時期については、1970年以前に建てられた住宅が全体の13.7%を占めています。

なお、1981年に施行された新耐震基準以前の住宅は36.2%を占めています。



注) 建築時期不詳は除く。

図 2-13 住宅の建築時期別構成比

3) 新築動向

市街化区域内における新築動向(住居系)をみると、公共交通の利便性の高い鉄道沿線のみならず全域で住宅が新たに建築されているが、その一方で建物の更新が進んでいない地域も見受けられます。

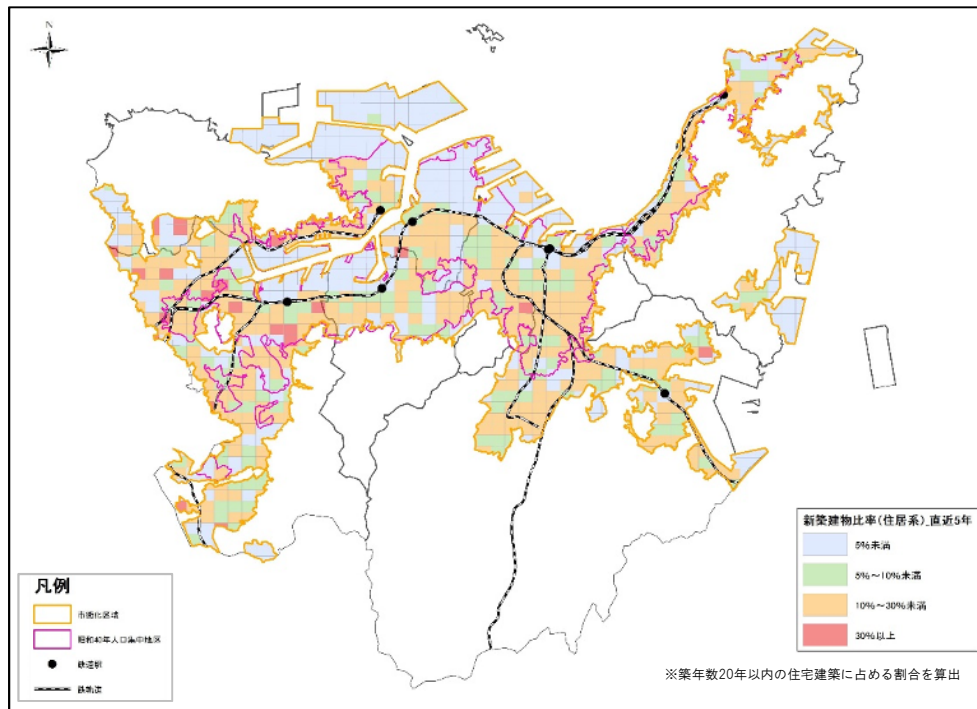


図 2-14 直近5年(2011～2015)の新築動向(2015年時点)

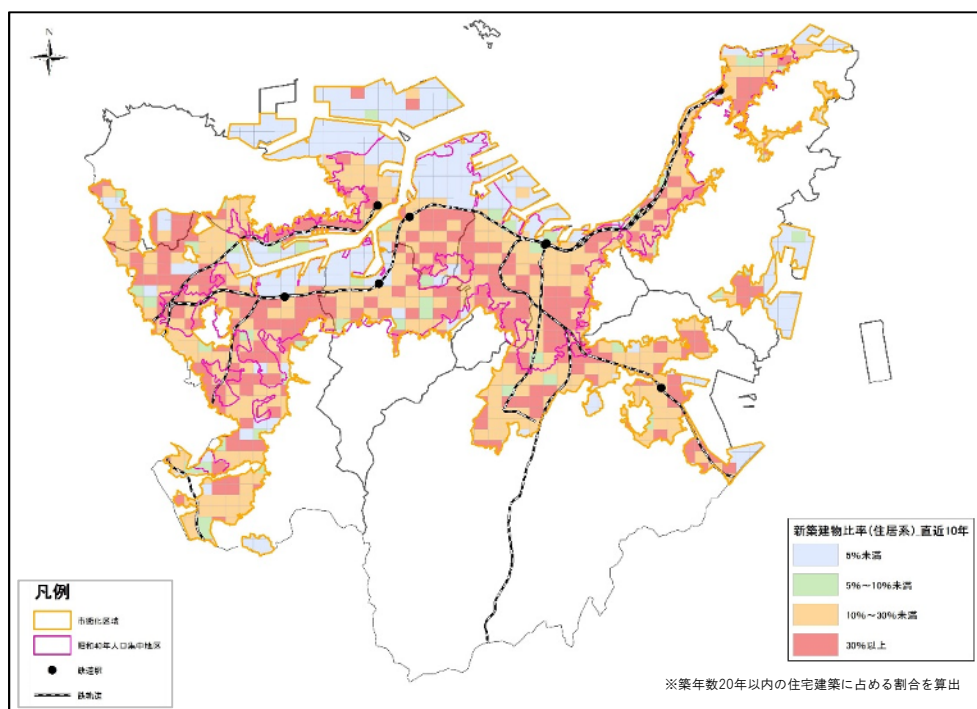


図 2-15 直近10年(2006～2015)の新築動向(2015年時点)

注) 新築動向は市街化区域のみ表示している。

出典：「都市計画基礎調査」

(4) 地形

4) 宅地造成工事規制区域

宅地造成工事規制区域は、斜面地の多い、八幡東区、若松区東部、小倉北区東部に多く指定されています。

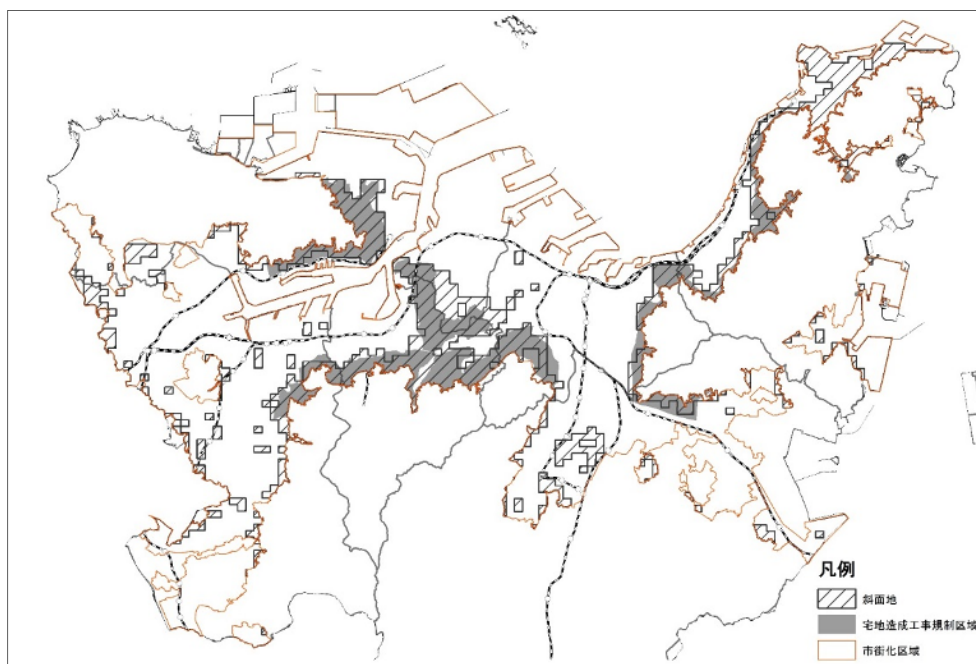


図 2-16 宅地造成工事規制と斜面地の関係

出典：建築都市局、国土数値情報

5) 斜面地・ハザード区域

過去の開発圧力により、斜面地においても、市街化が進行しており、市街化区域の縁辺部には、多くの斜面地が存在します。

一部の地域では「土砂災害警戒区域」等のハザードエリアの指定がされています。

また、2018年7月豪雨災害では、八幡東区、門司区の市街化区域内で多くの崖崩れが発生しました。

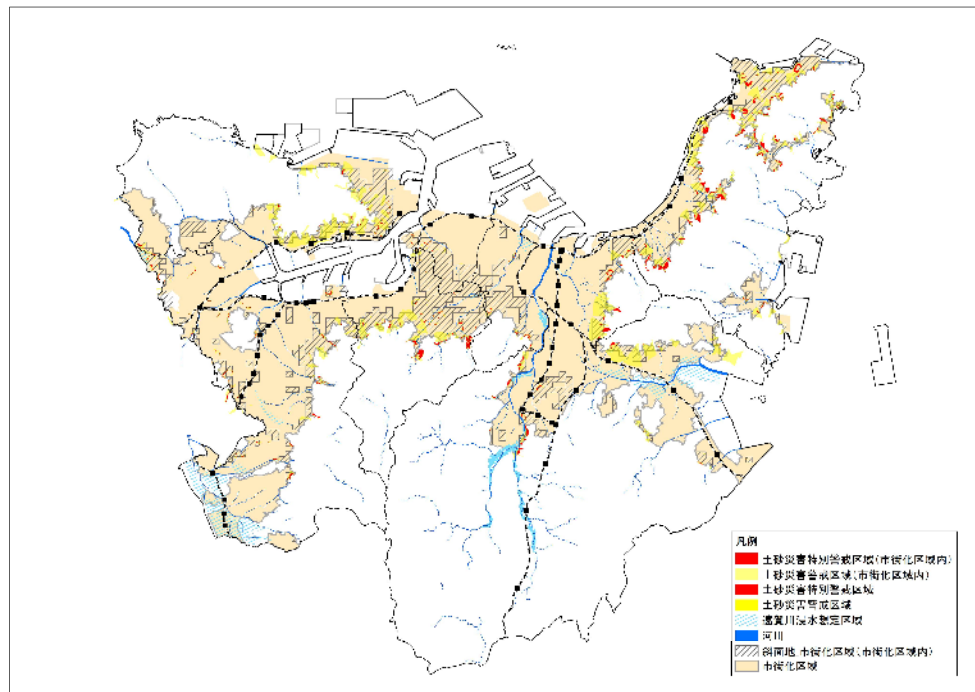
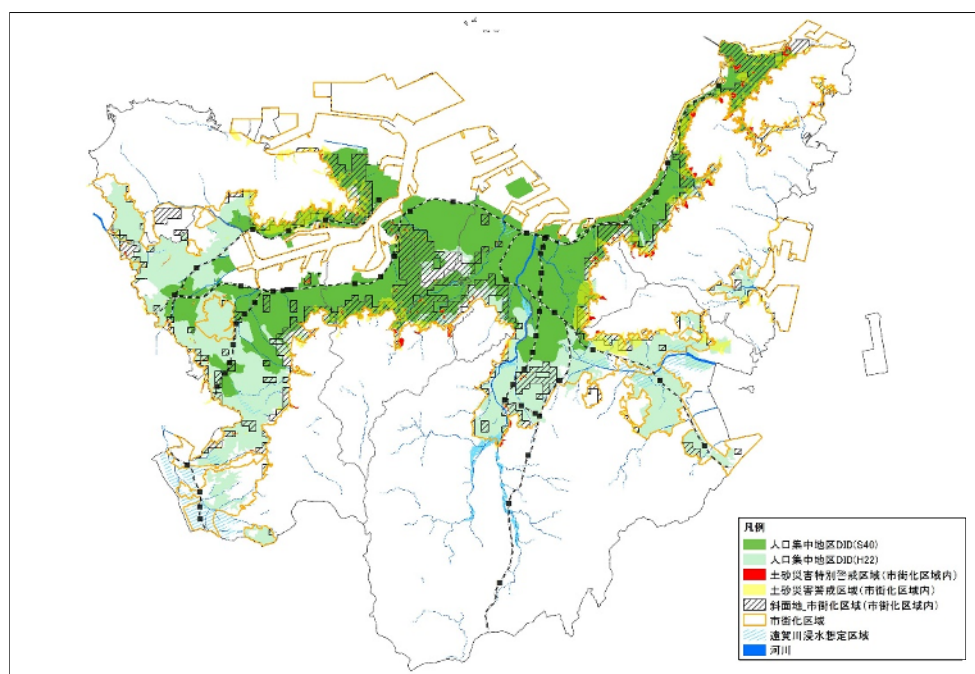


図 2-17 ハザード区域の状況



注) 斜面地は平均傾斜角度5度以上メッシュ地域としている。

図 2-18 ハザード区域と人口集中地区(DID)の変遷との関係

注) ハザード区域は市街化区域のみ表示している。

出典：国土数値情報、福岡県「土砂災害警戒区域等」

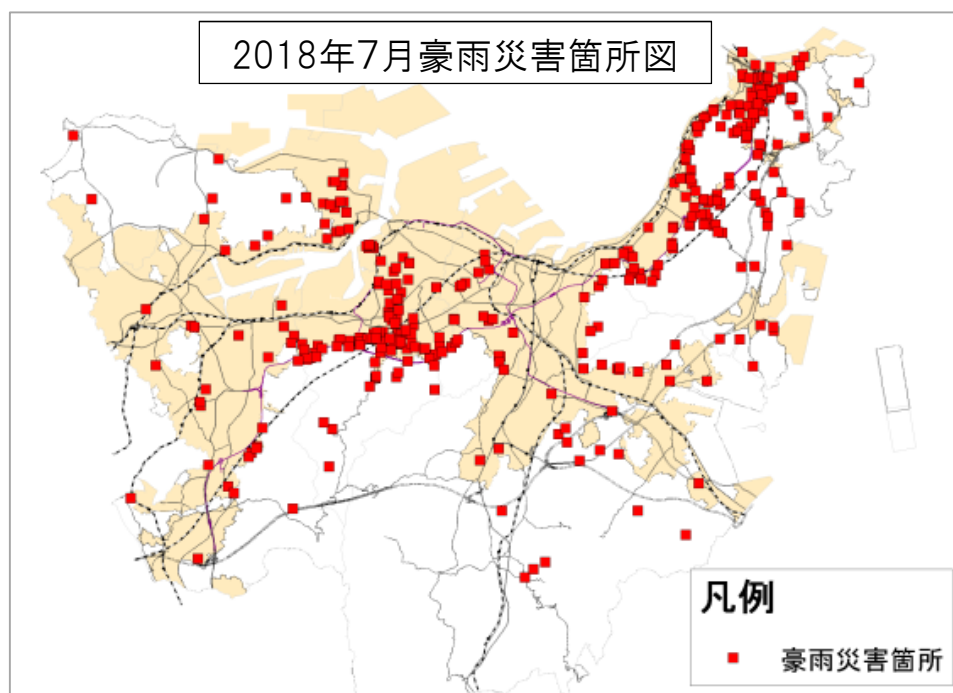


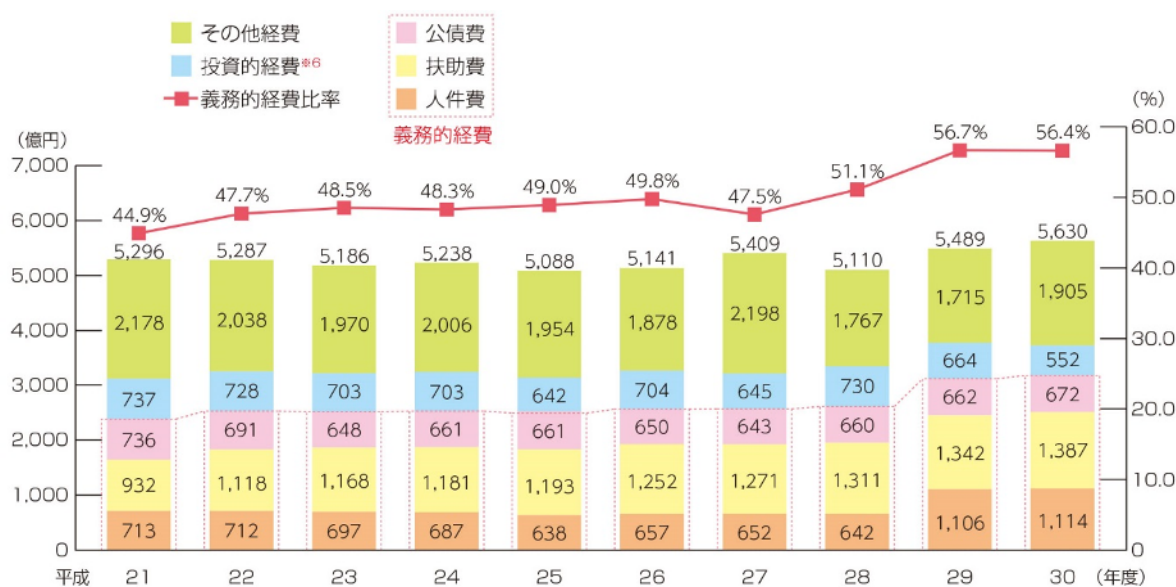
図 2-19 2018年7月豪雨災害箇所図

出典：北九州市

(5) 市の財政状況

歳出面では、人件費、扶助費※¹、公債費※²の合計である義務的経費(必ず支出が必要となる固定的な経費)が、毎年増加しています。

歳入面の柱である市税収入が伸びない中で、持続可能なまちづくりを進め、行政サービスの維持・向上を図るためには、より低コストでコンパクトなまちづくりを進める必要があります。



※平成29年度までは決算額、平成30年度は当初予算額

※平成29年度決算での義務的経費の割合は56.7%となっており、前年度と比べて大きく上昇しています。

これは、県費負担教職員の給与負担等の権限移譲に伴う給与費等の増加により、人件費が増加したためです。

図 2-20 一般会計歳出(性質別)の推移

出典：「わかりやすい北九州市の財政（平成30年度版）」

用語解説

※1【扶助費】福祉の法令等に基づいて実施する医療費の援助や各種手当での支給、生活保護費、福祉施設の運営などに要する費用。

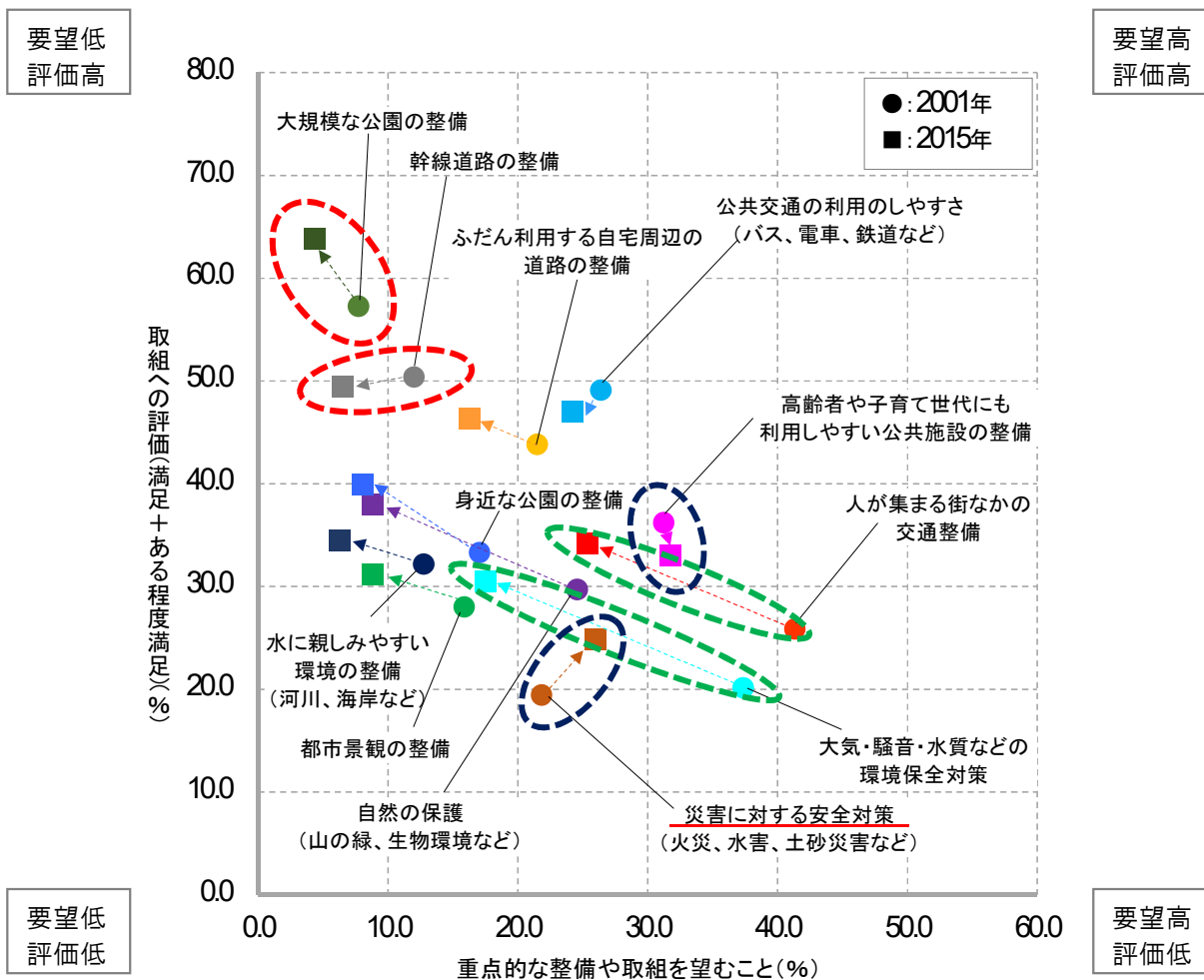
※2【公債費】市が発行した市債(借金)の毎年度の返済(元金、利子)に要する費用。

※3【投資的経費】道路や公園、教育施設などの社会資本の整備に要するもので、その効果が資産として将来に残るものに支出される(投資される)経費のこと。

(6) 市民意識

6) 取り組みへの評価・設備要望

重点的な整備や取組を望むこととして、2015年では「災害に対する安全対策(火災、水害、土砂災害など)」が高い傾向にあります。



注) 2001年及び2015年の市民意識調査結果のうち、対応の取れる項目を対象としている。

図 2-21 これまでの取り組みへの評価と整備要望

出典：市民意識調査（2001年、2015年）

(7) 市街化区域における課題(現状のまとめ)

北九州市の市街化区域における課題は以下の通りです。

○本市の人口は、2045年までに約20%減少し、DID地区内においても低密度化する見込みです。

○地域別にみると、八幡東区、若松区東部、門司区北部の高齢化率、人口減少率が高くなっています。

○空き家は古くから市街化された斜面地に多く、約半数は門司区や八幡東区に分布しています。このような斜面地では、地形や道路条件等から住宅の更新が進んでいない状況も見受けられます。

○過去の開発圧力により、斜面地やハザード区域においても市街化が進んでおり、2018年7月豪雨では、八幡東区、門司区等で多くの崖崩れが発生しています。

⇒今後も、本市の人口は減少することが見込まれており、特に斜面住宅地においては、平地と比べて空き家や老朽住宅が多く、また災害も多く発生しています。また、災害対応力(救助、情報の伝達など)の低下が懸念されます。

⇒このような、安全性が低く、人口減少が見込まれる地域については、災害に強いまちとするため、安全な地域への居住誘導を行う必要があるものと考えます。

2-2-2. 市街化調整区域での現状

(1) 市街化調整区域における公共交通利用圏

○市街化区域と利便性の高い地域(公共交通利用圏、インターチェンジ周辺)の関連について以下に示します。

○市街化調整区域においても、公共交通利用圏やインターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域が存在しますが、市街化調整区域内であるがゆえに十分な活用がなされていない地域も見受けられます。

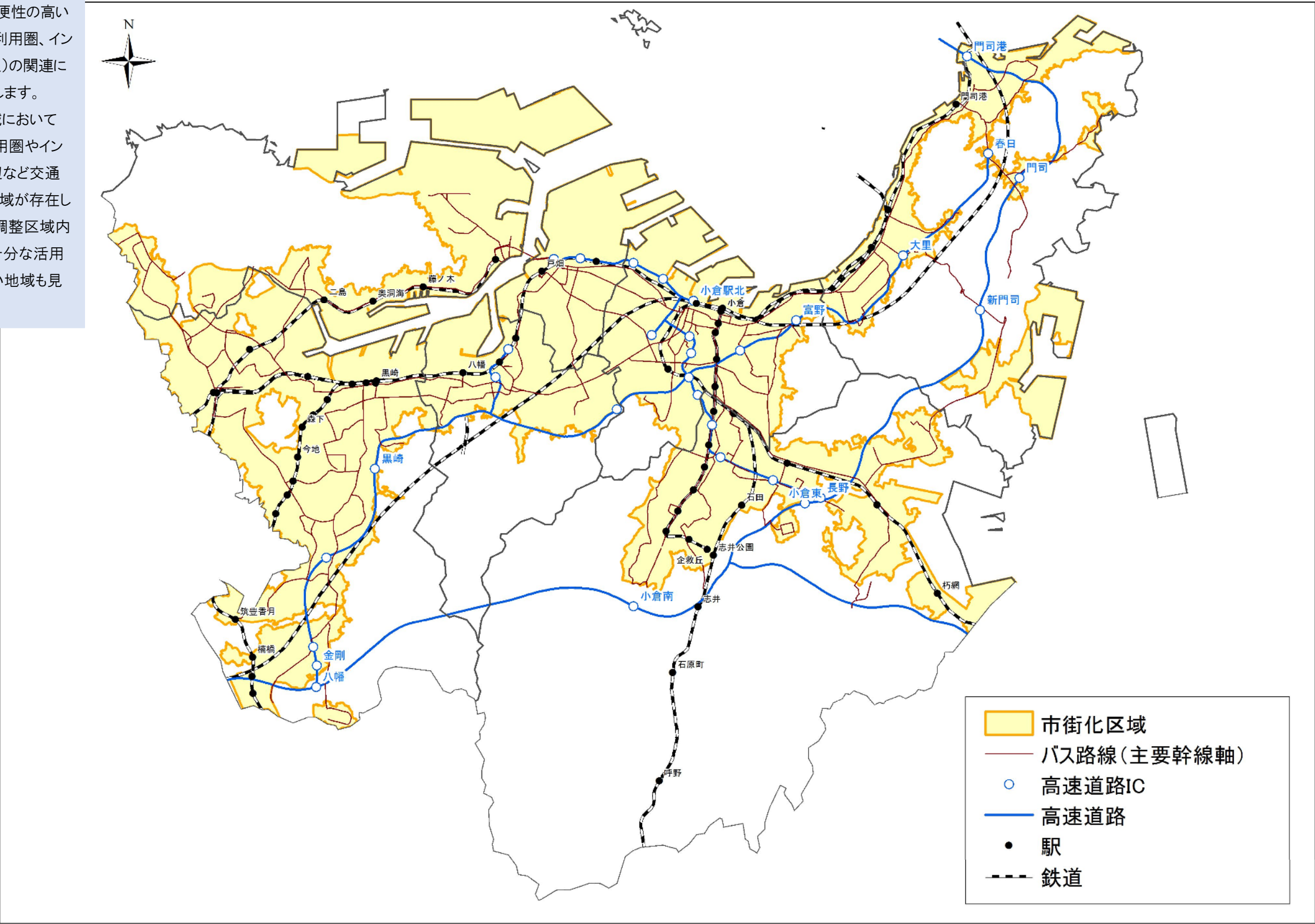
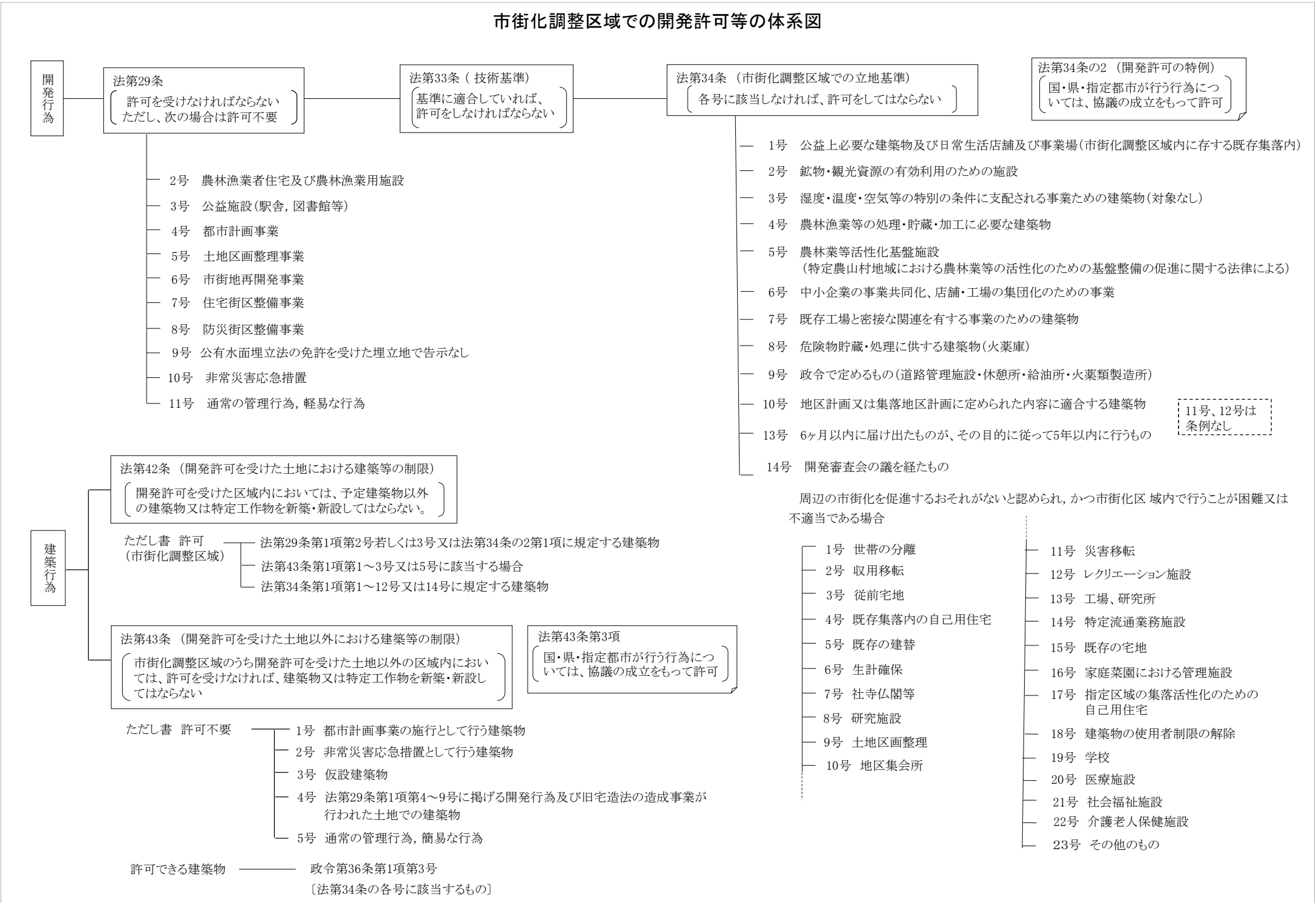


図 2-22 北九州市の公共交通網

(2) 市街化調整区域での開発・建築行為

市街化調整区域は、都市計画法により都市の無秩序な市街化を防止して計画的なまちづくりをするために「市街化を抑制すべき区域」として定められています。
そのため、市街化調整区域では、建てられる建築物が制限されており、開発又は建築行為を行なう場合は、原則として許可が必要となります。



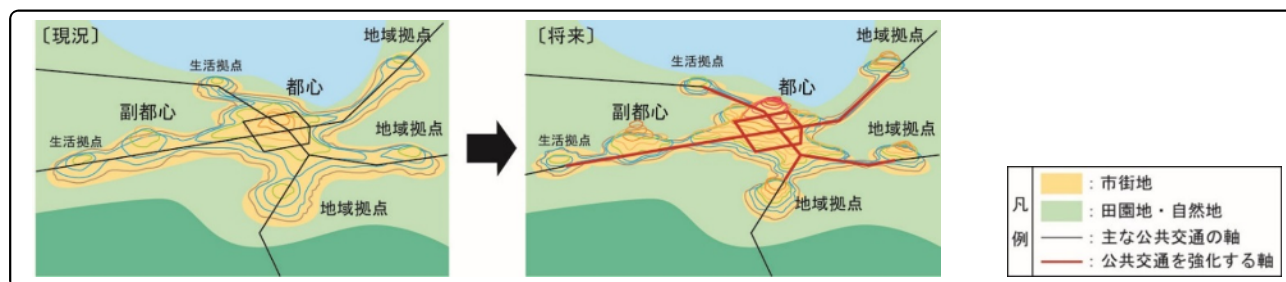
●市街化調整区域における課題（現状のまとめ）●
○市街化調整区域内において、公共交通利用圏やインターチェンジ周辺など公共交通利便性が高い地域が存在しているが、十分な活用がなされていない地域も見受けられます。
⇒このような地域に限り、具体的な提案があれば、上位計画との整合や、農林水産業との健全な調和を図りつつ、市街化区域への編入を検討します。

2-3. 北九州市の目指すべき都市像(北九州市都市計画マスタープランより)

本市の都市構造上の課題を解決するため、都市構造形成の基本方針を以下のとおり定めています。

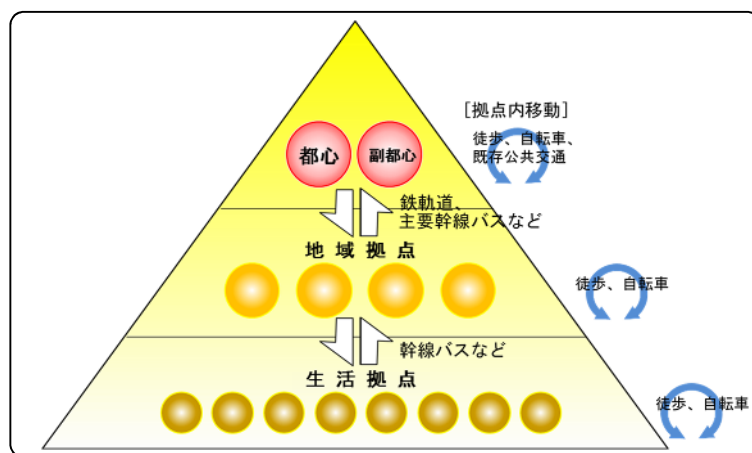
(1) 集約型の都市構造の形成

持続可能なまちづくりを進めるため、既存ストックの活用や公共交通の維持の視点も踏まえ、既に都市機能や人口が集積している拠点やその周辺の公共交通利便性の高い既成市街地において、その集積の維持・向上を進めていきます。



(2) 階層構造の拠点形成

都心、副都心、地域拠点においては、都市全体の更なる魅力の向上や活力の維持に向けて、各拠点の役割を明確にし、都市機能の維持・集積を図ります。

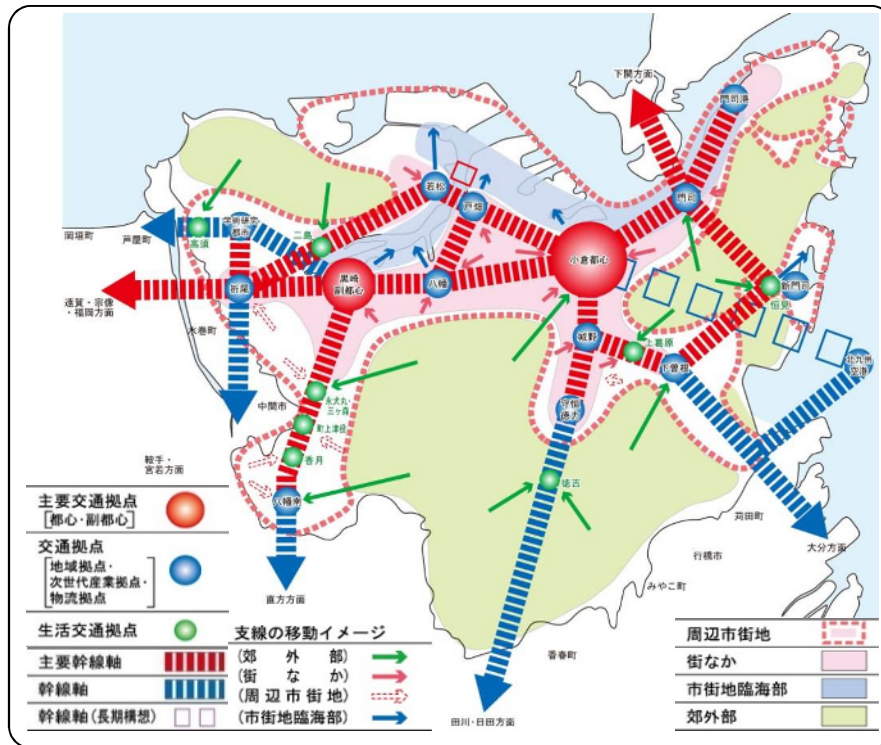


(3) 交通網ストックを活かした交通軸形成

交通軸は、都市構造の骨格として、都市活動に対する主要な公共交通及びその沿線の区域です。

街なかにおける各拠点が連携し、相互補完機能を高めるため、既存の公共交通網を主体とした交通軸を骨格とする機能的な都市構造の形成を図ります。

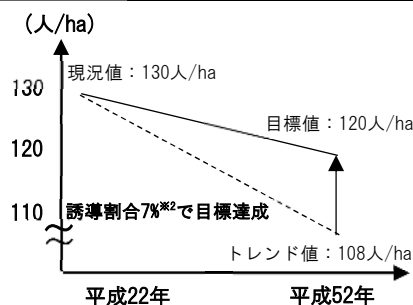
周辺都市と結ぶ交流軸を設定し、アクセス道路の整備や高速道路インターチェンジなど交通要衝地周辺における適切な土地利用などを図ります。



2-4. 居住誘導区域における人口密度の目標値(北九州市立地適正化計画より)

コンパクトなまちづくりを進めるために、北九州市立地適正化計画では、施策による効果を検証する指標と目標値を以下のとおり定めています。

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	平成52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。

図 2-23 施策による効果を検証する指標

2-5. 斜面地住民アンケート調査

2-5-1. アンケート調査概要

斜面地における居住状況や住民意識を把握するため、斜面地および斜面地周辺にお住まいの方を対象にアンケート調査を行いました。

調査結果の概要は次のとおりです。

(1) 実施概要

アンケート実施概要	
○調査期間	2019年1月19日～2019年2月1日
○対象者	前回の客観的評価により抽出された8地区内の居住者(世帯主) :1,000人(土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域内の居住者を中心として抽出)
○票数	配布票数:1,000票 回収票数:514票(回答率51.4%) 有効回答票数:512票(有効回答率51.2%)
○方法	郵送配布、郵送回収

(2) 調査項目

調査項目および選択肢は次に示す通りです。

個人属性	
①年齢	a.29歳以下 b.30代 c.40代 d.50代 e.60代 f.70代 g.80歳以上
②世帯構成	a.一人暮らし b.夫婦のみ c.二世帯(親・子) d.三世帯(親・子・祖父母)
土地・家について	
③土地の形態	a.所有地 b.借地
④家の形態	a.持ち家(⇒質問⑤へ) b.借家(⇒質問⑧へ)
⑤(持ち家の方へ) 持ち家の購入状況	a.新築で購入 b.中古で購入 c.相続、譲渡で取得 d.その他()
⑥(持ち家の方へ) 持ち家の築年数	a.建築後0～10年経過(2008年～2018年に建築) b.建築後11～20年経過(1998年～2007年に建築) c.建築後21～30年経過(1988年～1997年に建築) d.建築後31～40年経過(1978年～1987年に建築) e.建築後41～50年経過(1968年～1977年に建築) f.建築後51年以上経過(1967年以前に建築) g.分からない
⑦(持ち家の方へ) 将来の土地や家の 活用等について	a.土地や家は、親族に相続するつもりである b.住まなくなったら、売却する予定である c.特に考えていない d.その他

居住について	
⑧居住年数	a.居住を開始して0～10年(2008年～2018年に居住開始) b.居住を開始して11～20年(1998年～2007年に居住開始) c.居住を開始して21～30年(1988年～1997年に居住開始) d.居住を開始して31～40年(1978年～1987年に居住開始) e.居住を開始して41～50年(1968年～1977年間に居住開始) f.居住を開始して51年以上(1967年以前に居住開始) g.分からない
⑨居住開始理由	a.勤務地が近かったから b.親族が近くに住んでいたから c.親の代から住んでいたから d.配偶者の家があったから e.周辺の教育環境が整っていたから f.買い物に便利な場所であったから g.手頃な価格であったから h.周辺の眺望や自然環境が気に入ったから i.ほかに適当な物件(土地・建物)が見当たらなかったから j.その他
普段の生活について	
⑩日ごろの移動手段	a.自家用車 b.自動二輪車 c.自転車 d.バス e.タクシー f.徒歩 g.その他
⑪住居周辺の道路状況	a.家の前に道路があり、車が寄り付くことができる b.家の前に道路(または階段)はあるが、車は寄り付くことができない (車が停車可能な道路から自宅までの距離は m程度) c.家の前に道路は無い (車が停車可能な道路から自宅までの距離は m程度)
⑫外出頻度	a.ほぼ毎日外出する b.週に4～5日外出する c.週に2～3日外出する d.週に1日外出する e.ほとんど外出しない
⑬生活する上で不便なこと	a.通勤、買い物、病院等外出が不便なこと b.空き家が多くなり近所づきあいが減っていること c.台風や大雨時に災害発生のおそれがあること d.台風や大雨時に避難するのが困難なこと e.家が老朽化している。(住宅設備が古くて使いづらい) f.その他 g.不便は感じていない
⑭不便なことを解消するためにしていること (自由回答)	
転居意向について	
⑮転居意向	a.現在の居住地は住みやすいので、引き続き住み続けたい b.現在の居住地は住みにくいので、できることならば、転居したい c.将来的に転居する予定がある d.現在の居住地は住みにくい、理由があつて転居することができない e.その他
⑯転居を希望する場所	a.現在お住まいの場所の近く b.同一区内 c.市内 d.市外
⑰その他土地利用に関してお困りのことがございましたら、ご記入ください。(自由回答)	

2-5-2. アンケート調査結果(単純集計)

アンケート調査における単純集計結果を以下および次頁以降に示します。

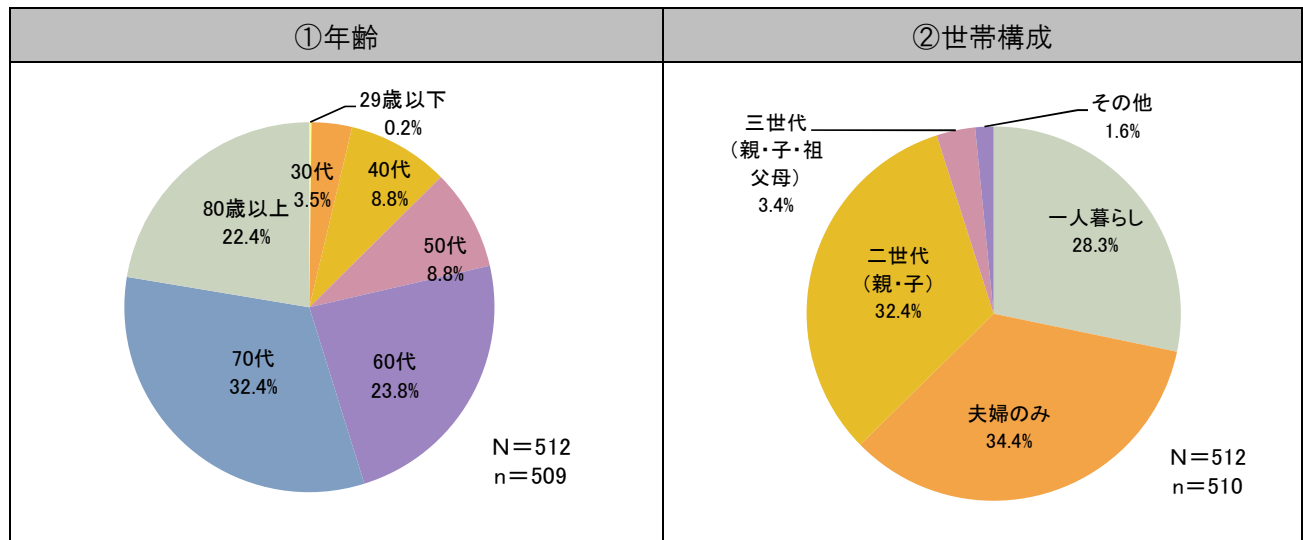
なお、N値は各回答対象者数、n値は各有効回答数を示します。

(1) 個人属性

○回答者の年齢構成としては、70歳以上の方が55%と多く占めています。

○世帯構成としては、ばらつきがあり、“一人暮らし”、“夫婦のみ”、“二世帯(親・子)”がそれぞれ3割ずつとなっています。

⇒比較的高齢の方の回答が多い傾向となっています。

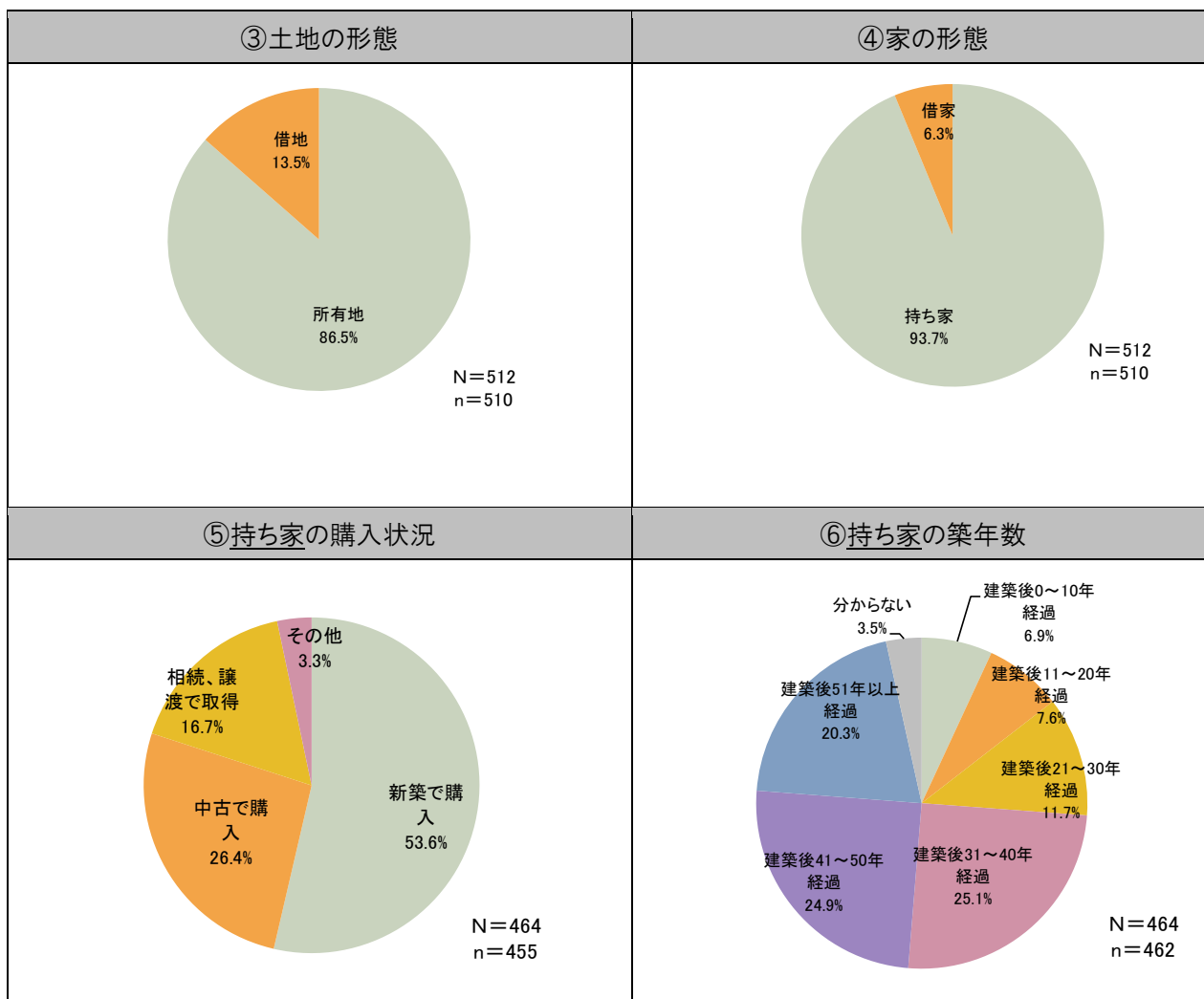


(2) 土地・家について

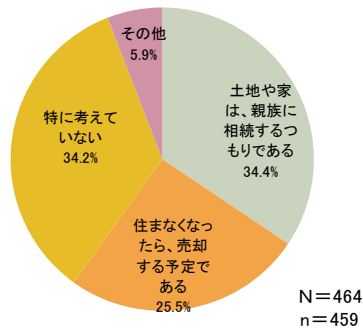
- 所有地、持ち家が約9割程度を占めています。
- 約半数の家が新築で購入しており、約2割が相続・譲渡により家を所有しています。
- 築年数は、40年を超える家が45%を占めています。
- 将来の活用については、“親族に相続する予定である”または“売却する予定である”がそれぞれ3割程度占めている一方で、解体や売却をしたいが費用負担での懸念があるとの意見が挙がっています。

⇒家の老朽化が進んでおり、解体や売却を視野に入れている方が多くみられます。

⇒そのような中、解体の費用負担や売却したくても買い手がいない等の費用面での懸念や、相続先が見当たらない等、将来に対する不安の声が多く挙がっています。



⑦持ち家の将来の活用について



その他の回答(抜粋)

《解体したい、解体予定》

- ・解体したい。
- ・借家のため解体しないといけませんが、その費用負担を考えると頭が痛い。
- ・取り壊してまちのほうへ移住したい

《売却したい、寄付したい》

- ・売却したい。売却したいが売れない。買い手が見つから分らない。金があれば引越したい。
- ・建物が古くなっていき、売ることもできない。修理代もかかるから困っている。
- ・市に寄付したい。

《どのようにしたらよいか分らない》

- ・親族、子供も住まないようなのでどのようにしたらいいか分らない。
- ・山の上の方だから、子供達も住む気がない。
- ・まだどうするか決めかねている。
- ・子供が遠方で働いているため、いつ戻ってくるか分らない。
- ・子どもがいるがまだ幼いので大きくなったら相談して決める。
- ・子どもたちと話し合っていないので今は分らない。

《その他》

- ・リバースモーゲージを検討している。
- ・資産として活用することを考えている。

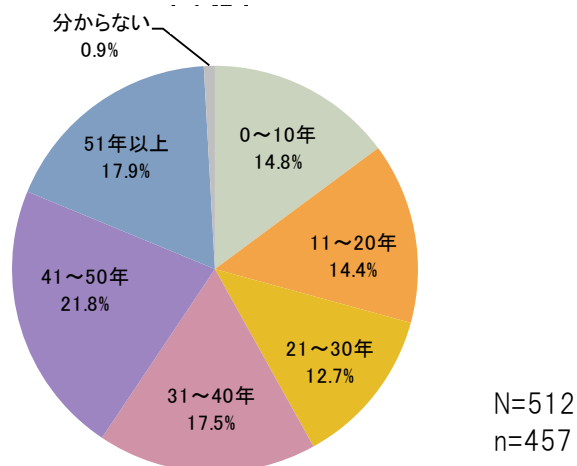
(3) 居住について

○居住年数が30年以上という回答が約6割程度で、居住年数が長い傾向がみられます。

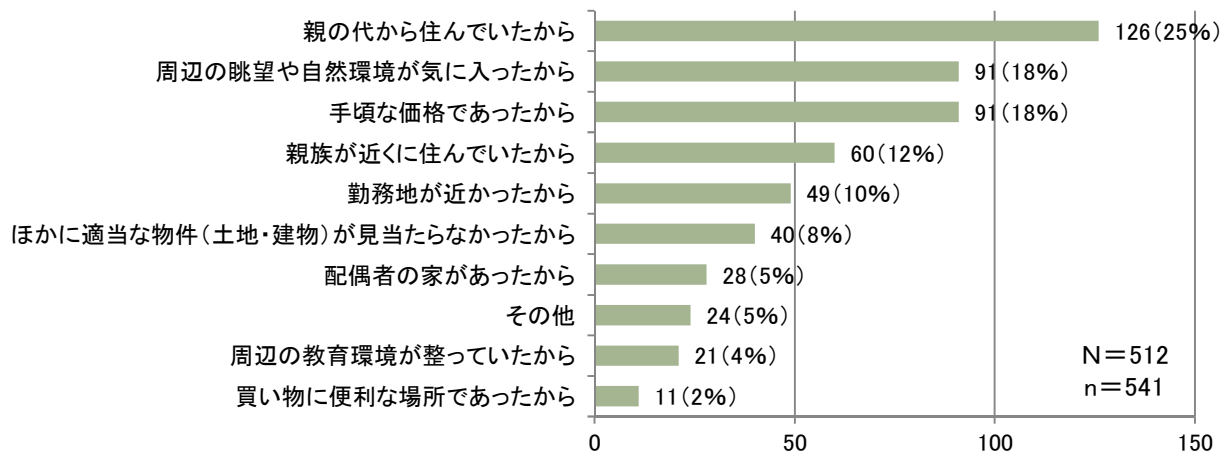
○居住開始の理由として、“親の代から住んでいたから”が最も多く、次いで、“周辺の眺望や自然環境が気に入ったから”や“手頃な価格であったから”が多くなっています。また、その他の意見として交通利便性の良さや周辺の生活環境が決め手となり居住を開始したという意見もみられます。

⇒“親の代から住んでいた”という意見が多く、居住年数が長い傾向がみられます。また、自然環境や価格を重視して居住を開始したという意見も多くみられます。

⑧ 居住年数



⑨ 居住開始理由(複数回答可)



その他の回答(抜粋)

《利便性に関すること》

- ・バス停が近かったから。(八幡東区)
- ・小倉へも黒崎へも移動しやすい便利な立地。空き家があっても転入者がわりといる。(八幡東区)
- ・交通の便が良いから。(小倉北区)
- ・周辺の教育・病院等の環境が整っていたから。(八幡東区)

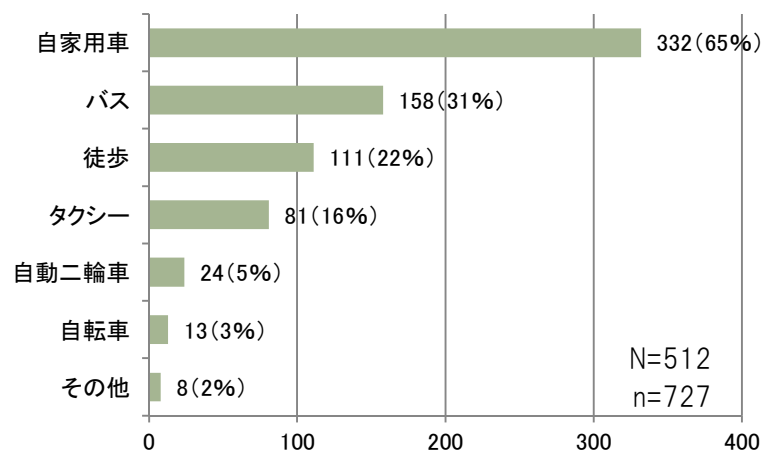
《その他》

- ・親と同居しなければいけなかった。親の介護のため。父が決めた。
- ・土地を相続したから。譲与を受けた。
- ・知り合いから購入した。

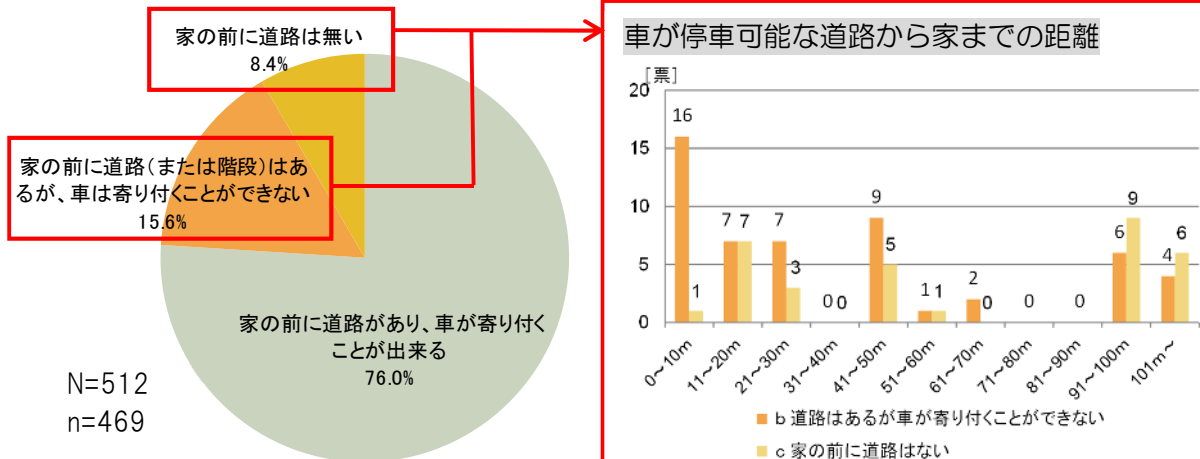
(4) 普段の生活について

- 移動手段として、自家用車が最も多く、その他バスやタクシー、徒歩での移動が多い傾向がみられます。
 - 一方で、“家の前に道路はあるが、車が寄り付くことができない”または“家の前に道路がない”という意見が全体の24%を占めており、車が停車可能な道路から家までの距離が100m以上という状況も見受けられます。
 - 外出頻度については、週に4日以上外出しているという意見が7割以上となっています。
 - 普段の生活の中で不便に感じていることとして、“台風や大雨時に災害発生のおそれがあること”が最も多く、次いで“通勤、買い物、病院等外出が不便なこと”が多くなっており、特に安全性や利便性に対して不便を感じています。
- ⇒自家用車の利用が多く、公共交通の利用が少ない傾向がみられます。
- ⇒普段の生活において、特に安全性や利便性に対して不便を感じている傾向にあります。

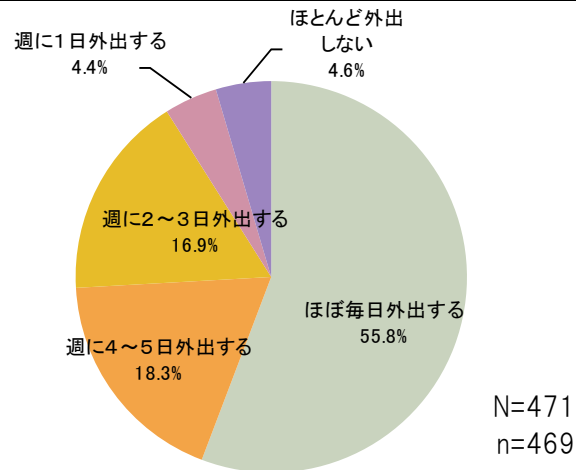
⑩ 日頃の移動手段(複数回答可)



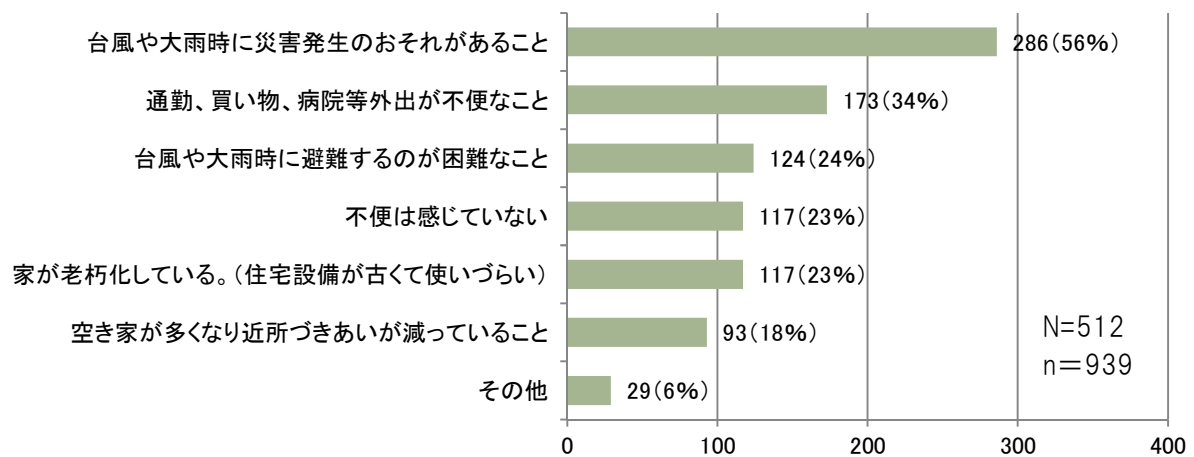
⑪ 住居周辺の道路状況



⑫外出頻度



⑬普段生活する上で不便に感じていること(複数回答可)



その他の回答 (抜粋)

《安全性に関すること》

- ・ 現在、土砂崩れの状態のまま。雨が降った後始末に苦労している。

《利便性に関すること》

- ・ 坂道の上りがきつい。坂道が多いため疲れる。急な坂が多い。
- ・ 雪が積もると徒歩での移動が困難。
- ・ 道路が狭い。家の前に車がつけられない。
- ・ 近く(徒歩圏内)にスーパーマーケットがなく、車で行かなくてはならない。
- ・ 免許証を返却したら、どこにも行けなくなる。

《その他》

- ・ 近隣の大木が張り出してきている。近隣の雑草が覆っている。
- ・ 近隣の山の持ち主が何もしてくれない。
- ・ 猪などの鳥獣被害がある。

⑭不便なことを解消するためにしていること(自由回答)

回答(抜粋)

《安全性に関すること》

- ・緊急警報の出た時は、即、避難している。災害情報メールを見ている。
- ・町内会(近所)で、災害時には連絡を密にして避難等を行っている。
- ・災害避難に関して、市と協議している。
- ・台風接近の時は、風の強さに注意して用心している。山から流れ落ちる雨量を警戒している。
- ・大雨や台風のあとは必ず家の周りを見て回っている。
- ・砂防フェンスの整備を市にお願いしている。

《利便性に関すること》

- ・乗り合いタクシーを利用している。
- ・道路が家と離れているので、荷物を持って坂を登れないが、タクシーの運転手さんが家まで持ってきてくれる。
- ・歩行が困難であるため、バイクにより行動している。
- ・生協に配達してもらっている。
- ・近くのコンビニを利用している。

《居住状況に関すること》

- ・近隣の十数件のグループで定期的に親睦を図り、情報交換を行っている。
- ・ヘルパーさんに来てもらっている。

(5) 転居意向について

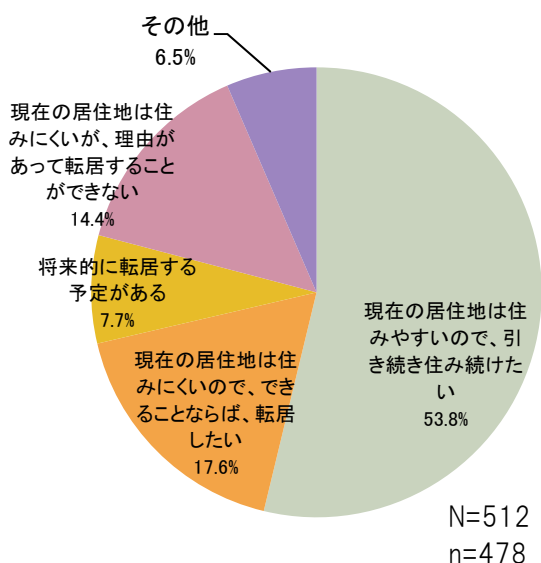
○ “住みやすいので引き続き住みたい”という意見が5割以上と最も多い一方で、“住みにくいので転居したい”または“住みにくいが転居することができない”という意見が3割強みられます。

○ また、“住みにくいが転居することができない”という意見も2割弱みられ、その他の回答では経済的な理由や高齢により転居が難しいという声が挙がっています。

⇒ “住みにくいのでできれば転居したい”または“住みにくいが理由があって転居することができない”という意見が3割程度みられます。また、経済的な理由や高齢により転居が難しいという声が挙がっています。

⑮ 将来、転居意向があるか

▼ その他の回答(抜粋)



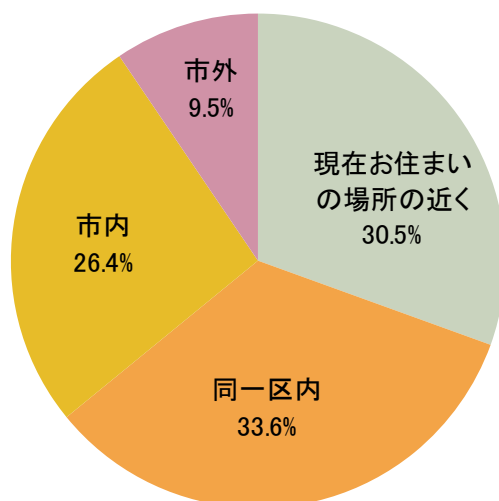
《引き続き住みたい》

- ・ 自然に囲まれまち中に住むより日々の生活は今の方が環境は良いが、高齢になると体力的・身体的能力の低下が考えられる。
- ・ 住みにくいが住み続けたい。
- ・ 友達が来てくれるので知らないところは行きたくない。
- ・ 先祖代々の家や土地なので転居できない。

《住みにくいが、理由があって転居できない》

- ・ 経済的に転居は困難。取り壊しの費用がない。生活が苦しく転居ができない。住宅購入資金がない。
- ・ 高齢での転居は難しい。今更転居しようとは思わない。
- ・ 親の所有である。
- ・ 自宅があるため、他に(市営住宅など)入れない。

⑯ 仮に転居するとしたらどこに転居したいか



⑩仮に転居するとしたらどこに転居したいか(選択理由)

a. 「現在お住まいの場所近く」を選択する理由(抜粋)

《利便性に関すること》

- ・バス停の近く。家賃が安ければ。
- ・交通の利便性が良く、買い物・病院等が近い。
- ・公共交通の利便性が良い。日当たりが良い。
- ・交通利便性と環境が良い。
- ・職場が近い。仕事の関係で。
- ・子どもの学校や勤務先の距離。
- ・子どもの学校区を変えたくない。

《居住状況に関すること》

- ・お友達のそばにいたい。
- ・近所付き合いがとてもよいので。
- ・近隣の方々と付き合いが長いから。
- ・親族が住んでいる。
- ・子どもが近くにいる。
- ・住み慣れた土地なので近くが良い。
- ・今の場所が気に入っているから。
- ・ゆったりした生活。野鳥の声が聞こえる。
- ・自然環境に恵まれている。
- ・緑が多く静か。住環境が整っている。

b. 「同一区内」を選択する理由(抜粋)

《安全性に関すること》

- ・災害などでどうしても住めなくなった場合のみ転居を選択する。

《利便性に関すること》

- ・交通の利便性がよい。
- ・坂は多いが、店舗・病院・その他に不便は感じていない。
- ・勤務地の近くが良い。

《居住状況に関すること》

- ・子供が区内に住んでいるから。
- ・愛着がある、住み慣れている。
- ・今の生活となるべく変わらない生活がしたい。

c. 「市内」を選択する理由(抜粋)

《安全性に関すること》

- ・台風、大雨の時は避難所に行っているから。

《利便性に関すること》

- ・交通の利便が良い所が良い。
- ・買い物や学校などの利便性が良い所に行きたい。

《居住状況に関すること》

- ・実家・お墓の近くが良い。

d. 「市外」を選択する理由(抜粋)

《利便性に関すること》

- ・交通の利便性と生活環境がよければどこでも良い。

《居住状況に関すること》

- ・子どもの近くに住みたい。

《その他》

- ・市内を希望するが価格次第。

⑰その他土地利用に関しての意見や困っていること

《安全性に関すること》

- ・斜面地で土砂災害を常に警戒している。梅雨時の大雨で水災害も常に警戒している。
- ・住んでいる道がいつ崩れるか心配である。
- ・土地(私有地)の一部の公道に穴が開き、山から雨水が浸水してくるので、大雨の時、穴が開いたりすると不安。また、一般の人が通るし、小学生も通学しているので市の方で公道になるところは買い上げか管理してほしい。
- ・年に数回、雪で道路凍結したら下まで歩いてタクシーしかありません。急坂の場所に、融雪剤をまく等、市で対策してほしい。
- ・道路が1本しかないため、遮断された際は避難もできない。少しの工事で他の道路と接続できるので考えていただきたい。
- ・大雨が降った時、下の道路に水がかなりたまり危険。また、土砂崩れなども心配している。実際、去年土砂崩れが上の方であった。
- ・道路(車道)が狭い
- ・前面に道路がないので、道を拡張して車が入るようにしたい。
- ・川の沿道(道幅1m)がくぼみ、年寄りの歩行は危ない。また、住民が通るのに不安がある。
- ・外灯を設置してほしい。夜間避難するのも困難なくらい、暗い。

《利便性に関すること》

- ・バス停が遠く、お店も一件もないところなので、将来に不安がある。
- ・斜面住宅地でも利用できるコミュニティバスか公共タクシーを運営してほしい。高齢化で個人の自家用車運転が難しくなるから。
- ・運転免許を返納したら、交通の便の良い所が良い。
- ・自宅からバス通り(バス停)まで200mくらいですが、30度くらいの坂道なので自家用車運転が出来なくなったら不便になる。
- ・北九州市内は山間部が多く、交通の便が悪い。
- ・坂道の上団地に高齢者が多く住んでいて、外出時歩いての上り下りに苦労している。一人暮らしの方もいます。長崎のような電動の施設が出来ればいいなと思う。

《居住状況に関すること》

- ・周りの住んでいない家、土地が放置されている。
- ・崖の上にある家が築30年以上空き家で台風の日等とても危険に感じる。
- ・斜面地の草刈りが大変。
- ・大雨で家屋の老朽化による倒壊などが心配。
- ・土地を売却したくとも売れない。死後、北九州市に物納できたらしたい。
- ・もし、将来売却したいと思っても、斜面地のため、二束三文で価格が低いと思うため、転居したくとも難しいと思う。
- ・災害や住居・交通など転居したいが費用がかかる為、転居できない。市が土地を買い取るような制度があれば移転できるのではと思う。市街化調整区域へ編入できればと思う。
- ・年齢により、坂道をあがって帰るのが困難になってきた。土地を手放したくても、生活するところがなく悩んでいる。

《その他》

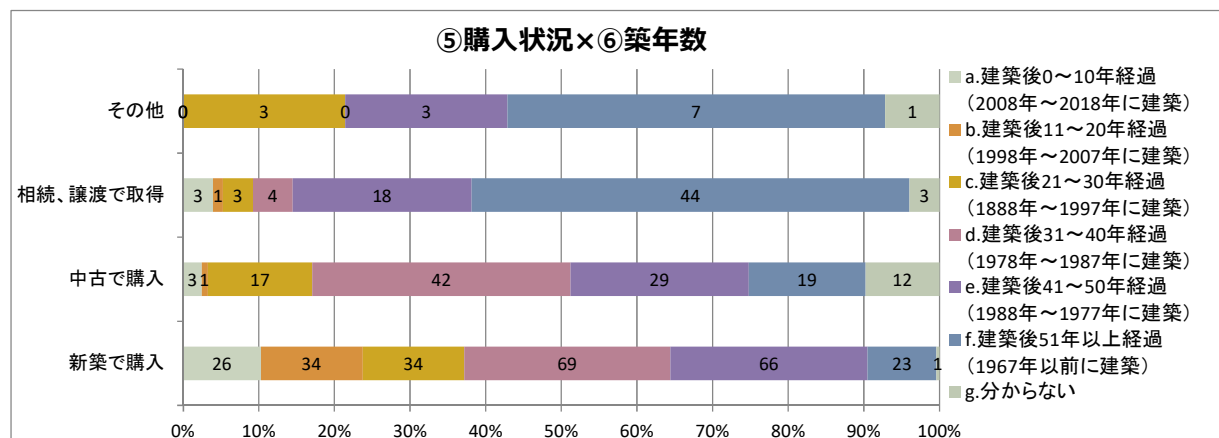
- ・斜面地の防災工事をしてほしい
- ・自己責任で住んでいる住民もいることを理解してほしい。

2-5-3. アンケート調査結果(クロス集計)

(1) 購入状況と築年数について

○“相続・譲渡で取得”した方は、“建築後51年以上経過”した割合が6割程度と高く、建物が古くなっている様子がうかがえます。

⑤持ち家の購入状況と⑥持ち家の築年数について

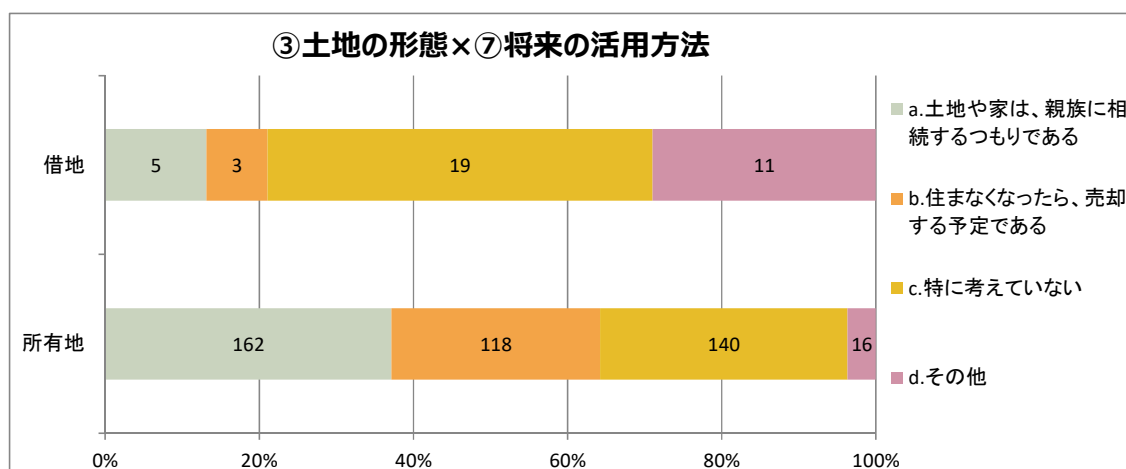


(2) 土地の形態と将来の土地や家の活用等について

○土地所有者は、将来“土地や家は、親族に相続するつもりである”との回答が最も多くなっています。
 ○借地の方は、将来について“特に考えていない”との回答が最も多く、その他意見として“家は解体し土地は返す”が多くみられます。

⇒土地所有者は、将来親族への相続意向が高い傾向がみられ、借地の方は特に考えていないという回答が多くみられます。

③土地の形態と⑦将来の土地や家の活用等について

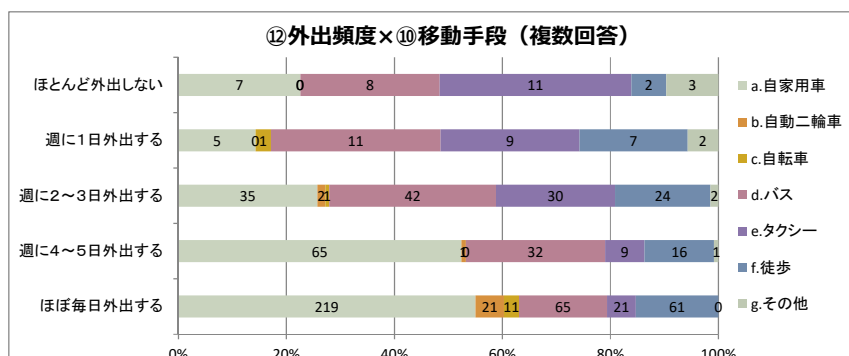
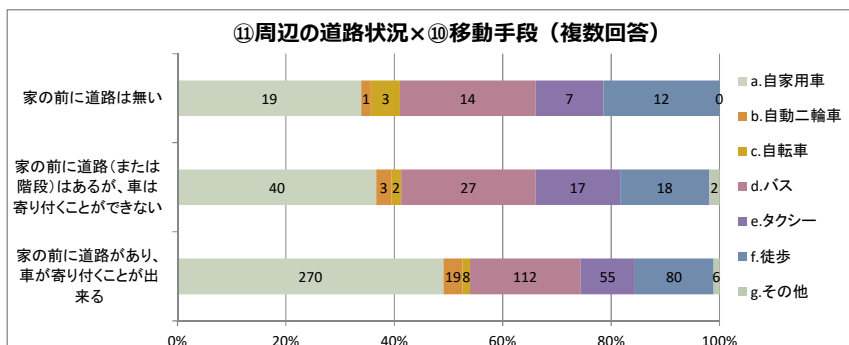
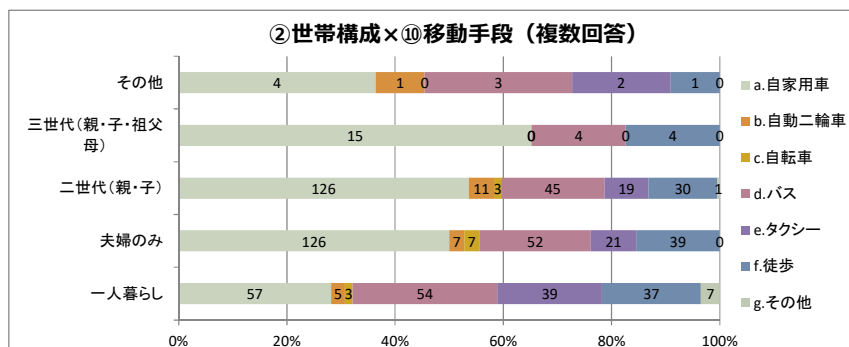
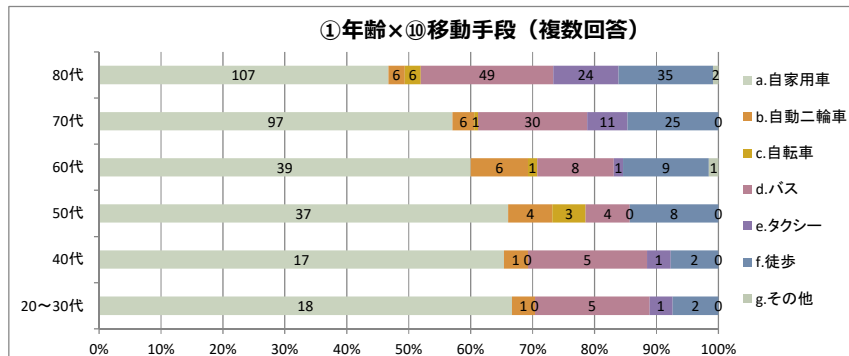


(3) 日ごろの移動手段について

- 年齢が若いほど自家用車での移動が多く、高齢になるにつれタクシー利用が多くなっています。
- 世帯構成が多いほど自家用車での移動が多く、“一人暮らし”は他の世帯構成に比べ、タクシー利用が多くなっています。
- 周辺の道路状況に関わらず、自家用車での移動が多くなっています。
- 外出頻度が高いほど自家用車での移動が多くバスの利用が少なく、一方、外出頻度が低いほど、タクシー利用が多くなっています。

⇒全体として自家用車での移動が多い傾向がみられます。一方で、高齢の方や一人暮らしの方、外出頻度の低い方は、タクシー利用での移動も多くみられます。

⑩日ごろの移動手段について



(4) 住居周辺の道路状況について

○築年数が浅い住宅ほど、“家の前に道路があり、車が寄り付くことが出来る”割合が高くなっており、築年数が古い住宅ほど、“家の前に道路はあるが、車に寄り付くことができない”または“家の前に道路はない”との回答割合が高くなっています。

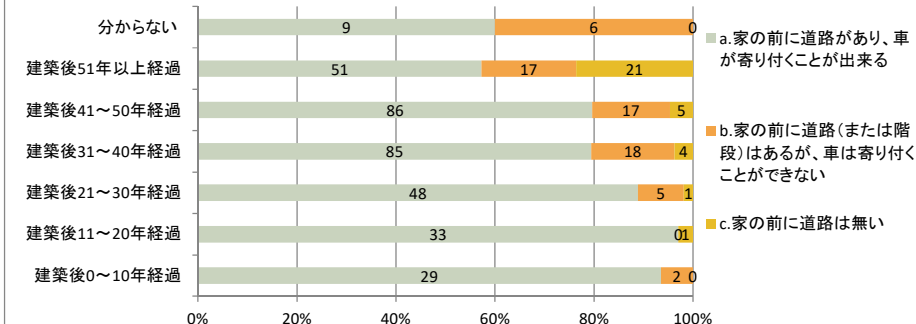
○将来の居住意向をみると、現在の居住地に“引き続き住みたい”と回答した方は“家の前に車は寄り付くことができない”または“家の前に道路はない”との回答が2割にも満たないのに対し、現在の居住地は“住みにくい”と回答した方では、それぞれ4割近くの方が“家の前に車は寄り付くことができない”または“家の前に道路はない”と回答しています。

○外出頻度の高さには、周辺道路の状況は大きく影響はないようであるが、“週に2～3日外出する”と回答した方は、他の回答に比べ“家の前に道路はあるが、車は寄り付くことができない”割合が高い傾向にあります。

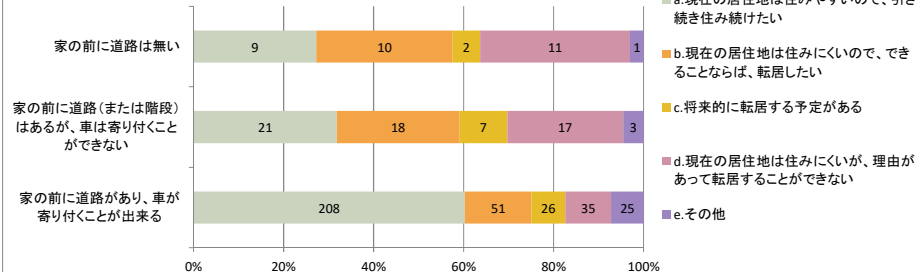
⇒住宅の築年数が古い住宅ほど、家の前に車が寄り付くことができない傾向があります。また、住居周辺の道路状況と将来の居住意向は相関性がみられます。

⑪住居周辺の道路状況について

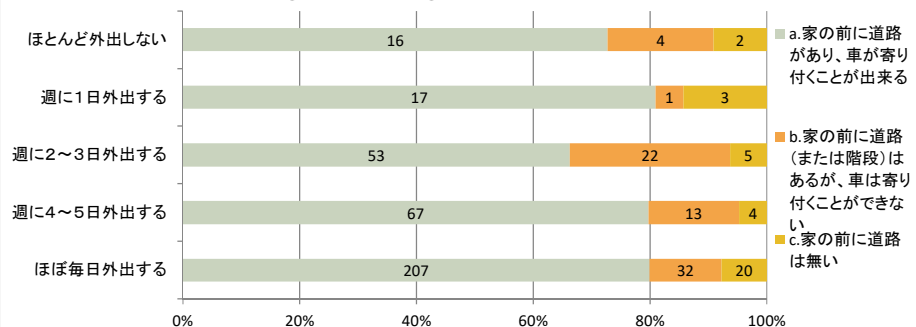
⑥築年数×⑪住居周辺の道路状況



周辺の道路状況×転居意向(将来)



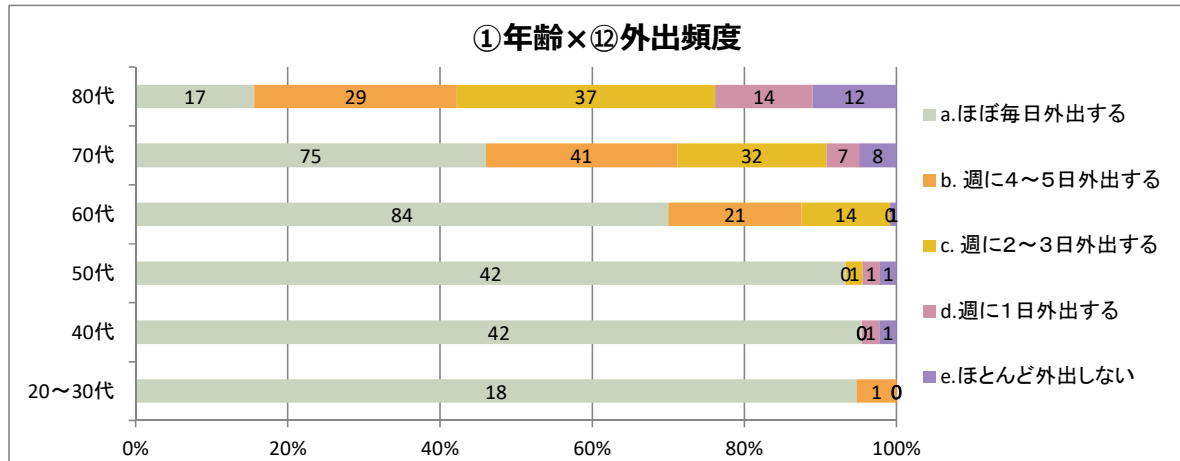
⑫外出頻度×⑪住居周辺の道路状況



(5) 年齢と外出頻度について

○年齢が若いほど外出頻度は高く、高齢になるほど外出頻度が低い傾向となっています。

①年齢と⑫外出頻度について



(6) 生活する上で不便なことについて

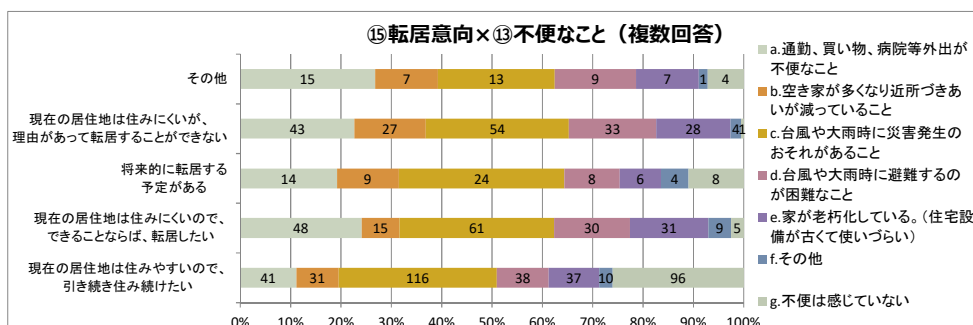
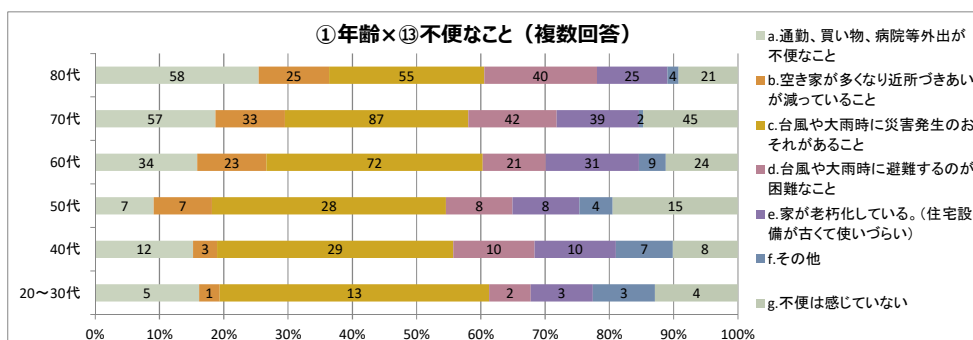
○どの年代の方も、“台風や大雨時に災害発生のおそれがあること”に対する不便さを強く感じていることがうかがえます。

○特に高齢になるにつれ“通勤、買物、病院等外出”や“空き家が多くなり近所づきあいが減っていること”への不便さや不安を感じているようです。

○“現在の居住地は住みにくい”と回答した方は、“現在の居住地は住みやすい”と回答した方に比べ、“通勤、買物、病院等外出が不便”との回答割合が高くなっています。

⇒全体として、安全性への不便さをより強く感じている傾向がみられます。また、外出や空き家増加に伴う近所づきあいの減少等、居住状況に対する不便さは、高齢の方がより強く感じています。

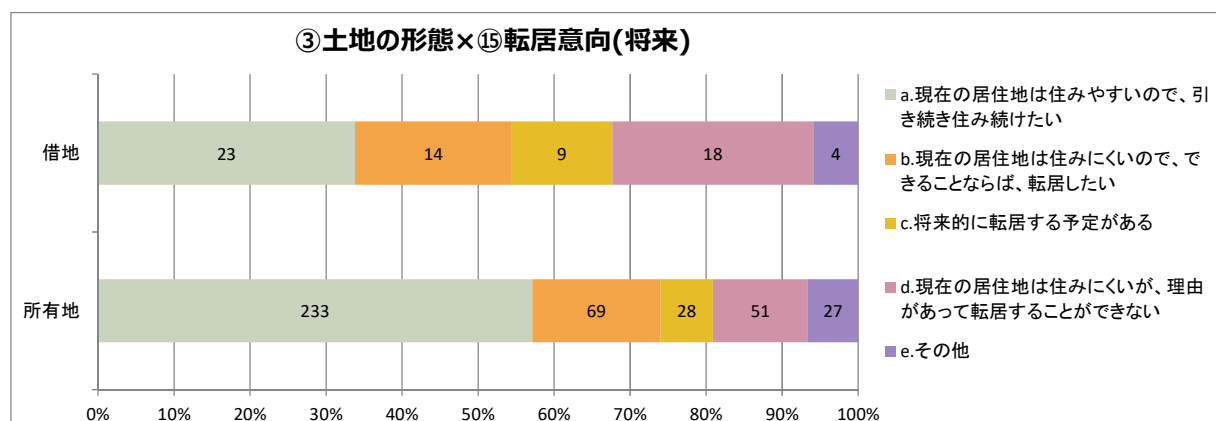
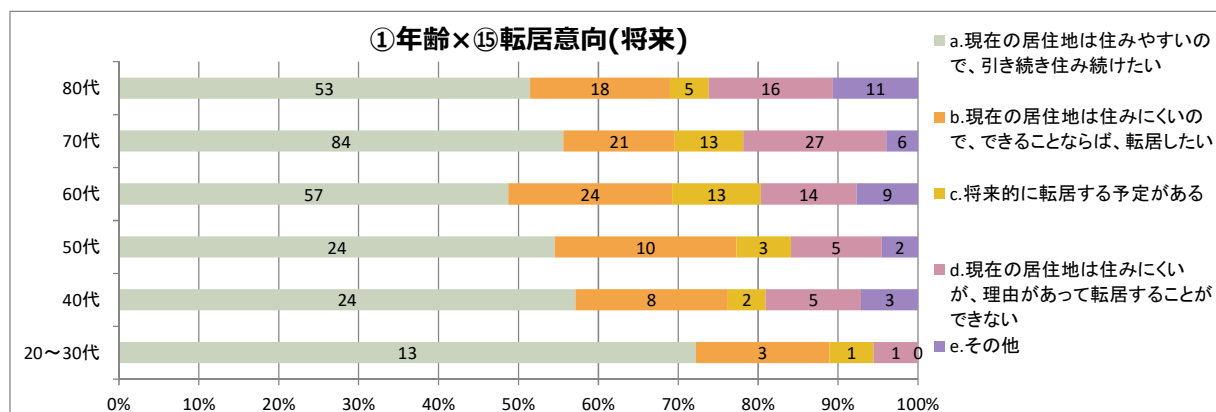
⑬生活する上で不便なことについて



(7) 将来の転居意向について

- 年齢別にみると、全体として概ね半数以上が“現在の居住地は住みやすいので、引き続き住み続けたい”となっており、特に20～30代の方はその割合が高く、一方で80代及び60代の方は半数に満たない回答結果となっています。
 - また、“現在の居住地は住みにくい、理由があつて転居することができない”という回答をみると、20～30代では回答割合が低いのに対し、40代から80代では10％程度の回答がみられます。
 - 土地の形態別にみると、借地より土地所有者の方が“現在の居住地は住みやすいので、引き続き住み続けたい”との回答割合が高くなっています。
 - また、借地の方は、土地所有者に比べ、“現在の居住地は住みにくい、理由があつて転居することができない”や“将来的に転居する予定がある”の回答割合が高い傾向となっています。
- ⇒年齢別にみると、20～30代が特に“現在の居住地は住みやすいので、引き続き住み続けたい”という回答が多い傾向がみられます。また、土地の形態別にみると、土地所有者に比べ借地の方のほうが、転居意向や転居予定の割合が高くなっています。**

⑮将来の転居意向について



●アンケート調査結果からみえる課題●

(4)周辺の道路状況について

○接道状況の悪い地域は、建築年数が古く、居住意向も低いことから、将来的には建物が更新されない恐れがあります。

⇒客観的評価をするための指標として交通利便性を確認するとともに、2次選定の視点の一つとして接道状況等を確認します。

(6)生活する上で不便なことについて

○どの年代においても、災害に対する不便さを感じている方が多くなっています。

○また、住みにくい・転居したいとお答えされた方は、住み続けたいとお答えされた方と比べて、利便性に関する不満を感じている傾向が高くなっています。

⇒客観的評価をするための指標として安全性、利便性を確認するとともに、2次選定の視点の一つとして安全性を確認します。

3. 区域区分の見直しの設定基準

3-1. 区域区分の見直しの考え方

区域区分の見直しの考え方として、国の都市計画運用指針（以下、「運用指針」）、福岡県の区域区分の変更（第8回総合見直し）に係る基本的事項（以下、「基本的事項」）では次のとおり示されています。（今回の見直しに必要な項目だけを抜粋）

本市における区域区分の見直しは、これらの見直しの考え方と整合を図りながら進めていきます。

1. 区域区分の見直しは、都市計画法第6条に基づき、原則、平成29年度福岡県都市計画基礎調査を踏まえるものとする。（基本的事項）
2. 市街化区域の規模は、都市圏毎に想定した人口及び産業を適切に収容できる範囲とする。（基本的事項）
3. 市街化区域内の、現に市街化していない区域において、土砂災害特別警戒区域等による災害の発生のおそれのある土地の区域が含まれる場合は、当該区域を市街化調整区域に編入することを検討することが望ましい。（運用指針、一部省略）
4. 今後、人口減少により市街化区域内の人口密度の低下が見込まれる地域等については、各都市における立地適正化計画の内容も踏まえつつ、市街化区域を市街化調整区域に編入することも検討すべきである。（運用指針）
5. 市街化区域の土地のうち、現に市街化されておらず、当分の間営農が継続することが確実と認められるなど、本来市街化区域に含めないことが望ましい土地の区域については、市街化調整区域への編入を検討するものとする。（基本的事項）
6. 市街化調整区域内の、市街化区域縁辺部、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など土地利用の変化が著しい地区について、農林水産業との健全な調和を図りつつ、計画的な市街化の見込みのある土地の区域については市街化区域への編入を検討するものとする。（基本的事項）
7. 市街化区域への編入は、土地区画整理事業が、事業認可、組合設立認可、施行認可が確実であること等により、当該事業が確実な区域について行うものとする。（基本的事項）

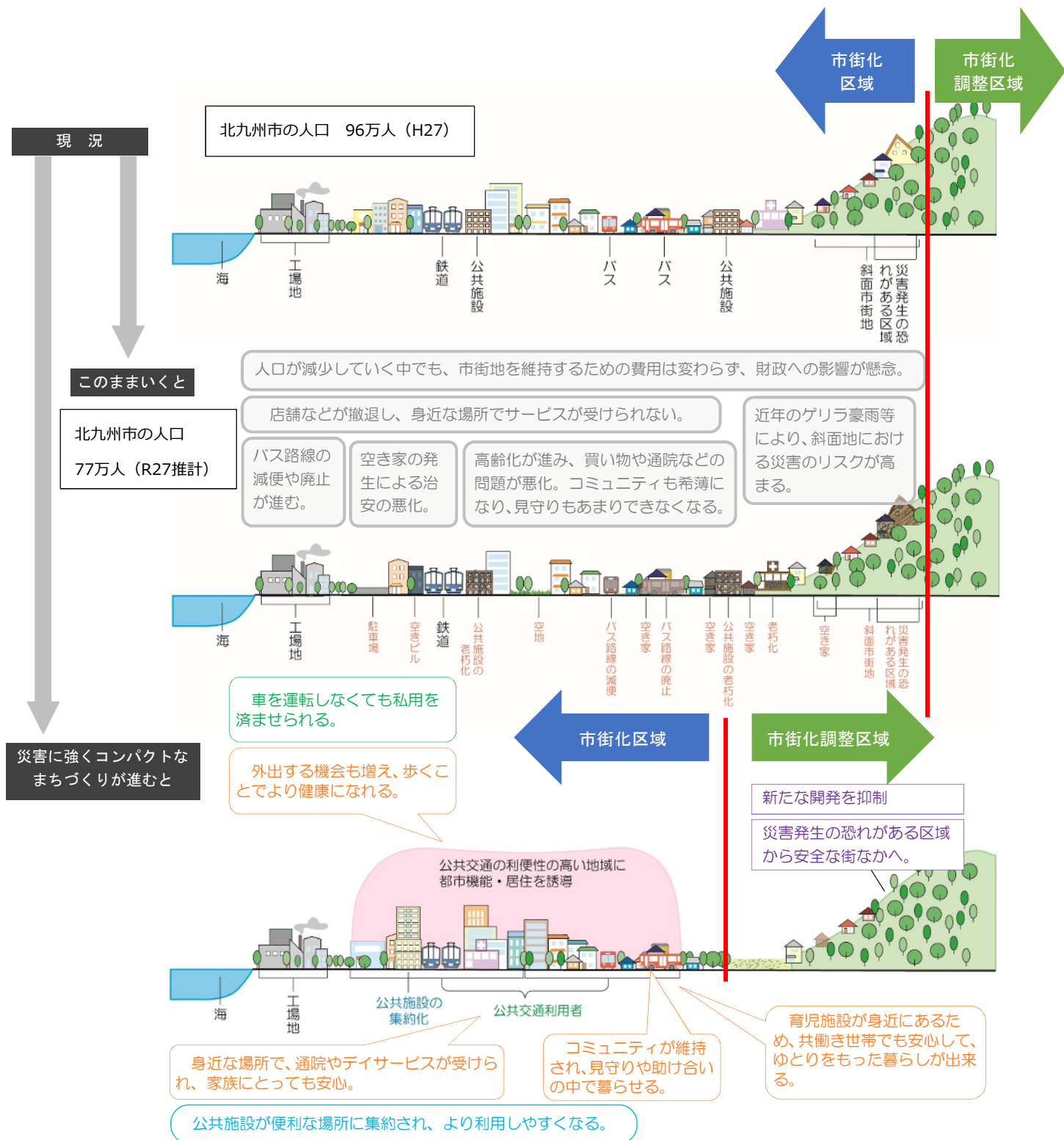
3-2. 市街化区域から市街化調整区域への見直し(逆線引き)

(1) 見直しの基本的考え方

斜面地などにおける区域区分の見直しは、以下の考え方に従って進めていきます。

- 市街化区域から市街化調整区域への見直しは、人口減少や災害危険性などの課題を抱える斜面地などの市街化区域において、新たな居住地としての住宅・宅地開発を抑制するために進めていきます。
- 見直し地域においては、概ね30年後を目途に、ゆるやかに無居住化及び更地化(緑地化)を進めていきます。
- 区域区分の見直しにあたっては、本基本方針に基づき、見直し候補地の選定を行います。見直し候補地の住民に対しては、丁寧に説明を行った上で、住民との協議が整った地域について、見直しを行います。
- なお、現在の居住者については、現状のまま居住を継続することが可能であり、市街化調整区域となった場合でも、当面は一定の行政サービスを享受できるよう、地域コミュニティの維持などにも配慮しつつ、土地については、長い時間をかけて、無居住地化を進めることとします。

斜面地住宅地における区域区分見直しの断面イメージは次のとおりです。



(2) 見直しの流れ

市街化区域から市街化調整区域への変更は、以下の流れに従って行います。

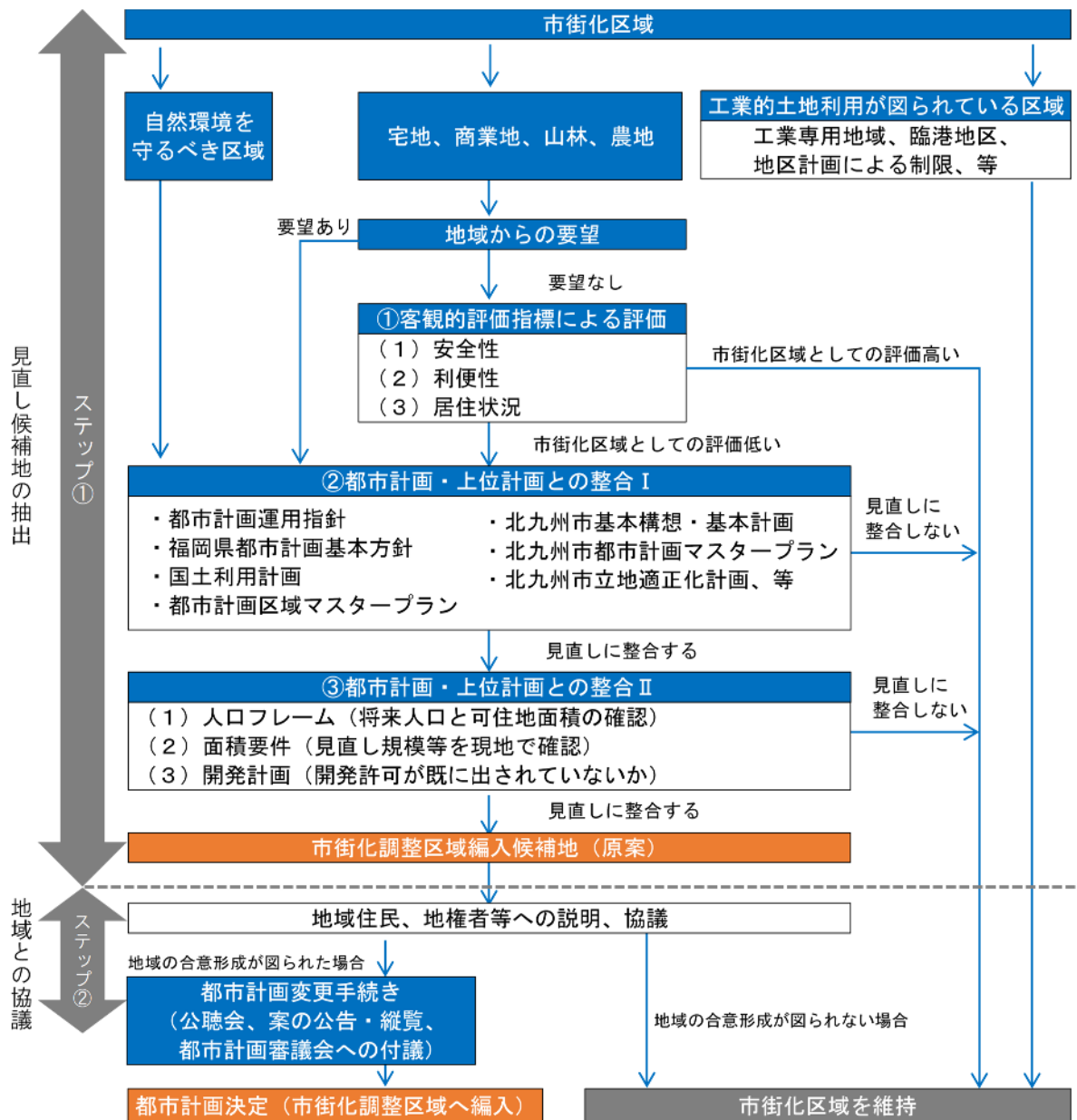


図 3-1 見直しフロー(逆線引き)

(3) 客観的評価指標による評価

市街化区域を客観的に評価するため、以下の指標にて見直しを行います。

区 分		基本的な考え方
(1) 安全性	災害 危険性	＜土砂災害特別警戒区域※1＞＜土砂災害警戒区域※2＞ 住民の生命や身体に危害が生じるおそれがある地域は評価が低い なお、「居室を有する建築物の構造規制がかかる」土砂災害特別警戒区域は、土砂災害警戒区域よりも優先度を高くする。
		＜宅地造成工事規制区域※3＞ 宅地造成に伴い災害が生じる可能性が大きい地域は、評価が低い
		＜平均標高＞ 標高が高い地域は、災害が生じる可能性が高いため評価が低い
(2) 利便性	交通 利便性	＜バス停までの距離＞ バス路線300m圏外は評価が低い ＜4m未満道路率＞ 車が寄り付きにくい地域は評価が低い
	生活 利便性	＜商業施設までの距離＞ 身近な生活利便施設が立地していない地域は評価が低い
(3) 居住 状況	居住 状況	＜人口密度＞ 人口密度の低い地域は評価が低い (DIDの定義である40人/ha未満の地域を、その低さの程度に応じて優先的に抽出)
		＜高齢化率＞ 高齢化の進展している地域は評価が低い
	住宅 状況	＜空き家率＞ 空き家が多い地域は評価が低い
		＜1981年以降の住宅率(新耐震建築率)＞＜新築動向＞ 新しい建物の少ない地域は需要が少ないと判断し評価が低い

用語解説

※1【土砂災害特別警戒区域】警戒区域のうち土砂災害が発生した場合、建築物に損壊が生じ住民の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる地区の区域で、一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造が制限される土地の区域。

※2【土砂災害警戒区域】土砂災害が発生した場合、住民の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域。過去の土砂災害による土砂の到達範囲などを勘案して設定される。

※3【宅地造成工事規制区域】宅地として造成することによって、がけ崩れや土砂の流出による災害が発生する恐れがある区域。宅地造成規制法に基づいて、市長が指定した。

(4) 都市計画・上位計画との整合Ⅰ

- ①都市計画法、都市計画運用指針、県都市計画区域マスタープラン等との整合
都市計画・上位計画での位置づけ等との整合を確認します。
- ②市基本構想、市都市計画マスタープラン、市立地適正化計画等との整合
市で策定した上位計画での位置づけ等との整合を確認します。

(5) 都市計画・上位計画との整合Ⅱ

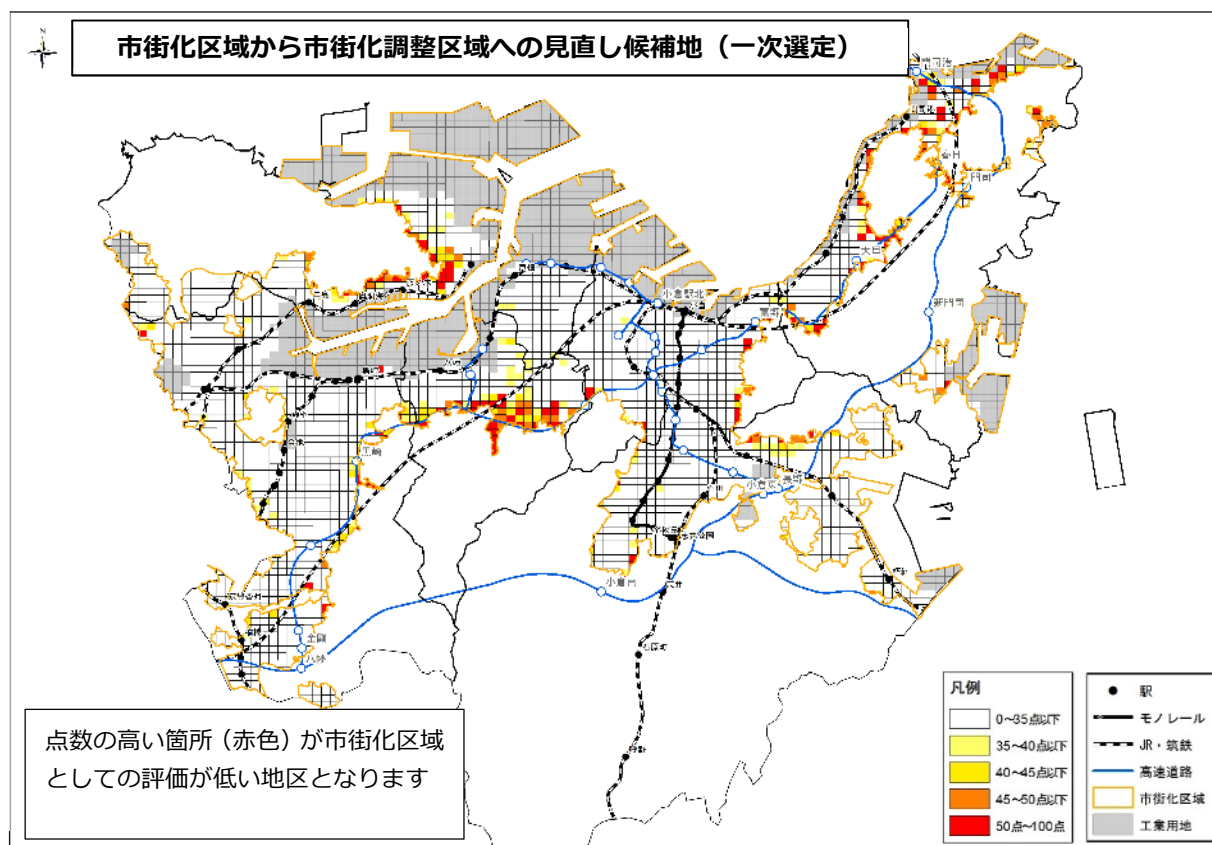
- ①人口フレーム・産業フレームとの整合
県策定の「北九州都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(都市計画区域マスタープラン)における将来人口・産業と可住地面積との整合性を確認します。
- ②面積要件
見直し対象地域の面積は、原則0.5ha以上とします。
- ③開発計画
開発計画の状況を確認します。

(6) 地域住民、地権者等への説明、協議

区域区分の見直し候補地となった場合、ただちに区域区分の変更を行うものではなく、地域への説明を十分に行い、地域住民・地権者との協議のもと、変更を行います。

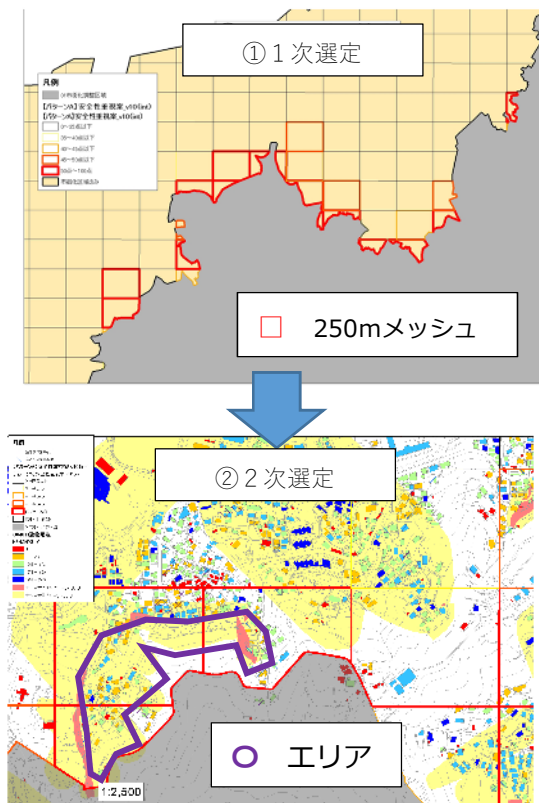
(7) 客観的評価指標による評価結果

	安全性	利便性	居住状況
評価の重み付け	50	30	20



(8) 市街化調整区域の編入候補地の選定について

市街化調整区域の編入候補地は、客観的評価による1次選定と現地調査による2次選定で抽出します。



①1次選定(250mメッシュ)

市街化区域を250m四方(メッシュ)で区分し、基本方針の設定基準で定める12の指標を用いて評価します。

その中で、市街化区域として評価の低い地域(メッシュ)を、優先的に見直す地域(メッシュ)として抽出します。

②2次選定(エリア)

エリア選定については、1次選定で抽出された箇所に対して、「①安全性の低い地域」、「②車ででの寄り付きが難しい地域」、「③人口密度の低い地域、空き家が多い地域」の3つの視点で現地調査を行います。

なお、エリアの境界については、道路や河川などの現地の目印となる地形地物を中心として定めます。

市街化調整区域への編入(逆線引き)を行う地域のイメージ

1. 安全性の低い地域



2. 車ででの寄り付きが難しい地域



3. 人口密度が低い地域、空き家が多い地域



(9) 区域区分の変更により市街化調整区域に編入された場合の専用住宅の建築行為について

市街化調整区域では、建てられる建築物が制限されており、開発又は建築行為を行なう場合は、原則として許可が必要になります。

1. 建てられる建築物

1) 建替

違反建築物でなく、用途の変更を伴わない建物。

2) 新築

①都市計画法第34条第1項13号の届け出

市街化調整区域になった際に、自己用の建築物を建築する目的で土地の権利を有していた者で、変更の日から起算して6月以内に北九州市長に届け出た場合。

ただし、区域区分の変更の日から起算して5年以内に行うものに限り（政令第30条）。

②開発審査会の審査基準によるもの

上記①の届け出制度以外にも開発審査会基準により新築が可能となる場合があります。

開発審査会審査基準	
第1号	世帯等の分離により建築する住宅
第3号	従前の宅地 ^{※1} における建築物
第4号	既存集落 ^{※2} における自己用住宅
第15号	既存集落における既存の宅地 ^{※3} での建築物

2. 建築物の規模

建蔽率は40%以下、容積率は60%以下、高さは10m以下、外壁後退は1m以上が基本です。

用語解説

※1 【従前の宅地】過去に、建築物が建っていたことが明らかな土地

※2 【既存集落】建築物の敷地相互間がおおむね50m以内でおおむね50戸以上の建築物（車庫、物置その他の付属建築物及び倉庫、畜舎等の動物保管用の建築物を除く）が連たんしている地域

※3 【既存の宅地】市街化調整区域に編入された日前からの宅地性（建物の有無にかかわらず、宅地的な土地利用が見込まれる土地）を客観的に証することのできる土地

(10) 斜面地住宅地における市街化調整区域編入後の課題について

課題① 開発制限に関する課題

都市計画法で、市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域とされており、建てられる建築物が制限されています。

開発又は建築行為を行う場合は、原則として市長の許可が必要となりますが、現在の制度では、市街化調整区域においても、既存宅地など一定の条件を満たせば建て替えが可能な土地も存在します。このため、新たな建築行為すべてを制限することは難しい状況です。

全ての建築行為を制限することについて、市街化調整区域の集落コミュニティの確保の必要性等もあることから、慎重に検討を進める必要があります。

課題② 見直し地域の居住者の住み替えに関する課題(移転費用の補助などの支援)

市街化調整区域への編入は、新たな居住地としての開発を抑制しようとするものであり、現在の居住者は、現状のまま居住を継続することが可能です。そのため、現在の居住者の住み替えを積極的に促進していくものではありません。

しかしながら、区域区分の見直し後、住み替えを希望する居住者に対しては、住み替えがスムーズにできるよう、かけ地近接等危険区域に建つ危険住宅の移転補助など、既存の施策を活用し、可能な限り支援を進める必要があります。また、今後、国等の動向にも注視しながら、新たな支援策等の研究にも取り組みます。

課題③ 見直し地域において無居住化が進む過程での課題

(1) 希薄化するコミュニティの維持

今回の見直しにより、見直し地域にお住まいの方の生活環境が急激に変化するものではありません。しかし、ゆるやかに無居住化する過程において、地域コミュニティが希薄となり、災害発生時の情報伝達や避難、独居老人や身障者の見守り、ケアや公共交通の維持が課題となるおそれがあります。こうした課題は、斜面地のみならず、市街化区域内で既に顕在化している課題でもあります。

斜面地に限らず、本課題が顕在化している地域に対しては、既に、地域や関係部局が連携し、支援が行われていますが、対象地域内においても、住民の声を聴きながら引き続き支援する必要があります。

(2) 土地の評価、住宅用地に対する課税標準の特例等の変動

市街化調整区域に編入された結果として、土地の評価額の変動や、都市計画税の負担が無くなる等の変動があります。また、家屋を撤去した場合は、編入にかかわらず住宅用地に対する課税標準の特例が受けられなくなります。

今回の見直しに関する税制上の支援については、見直し地域以外の方との課税の公平性の観点から、特例を設けることは難しいものの、見直し地域にお住まいの方に対しては、ご理解とご協力を頂けるよう、丁寧な説明に努める必要があります。

(3) 空き家の増加の抑制

斜面地住宅地では、平地と比べて空き家が多い傾向となっています。既に空き家対策として、市全域で空き家の監視、指導、解体費の一部支援等が実施されていますが、引き続き、見直し地域内においても、周辺的生活環境や自然環境に配慮しつつ、空き家の抑制に努める必要があります。

(4) 跡地処理

住み手がいなくなった土地では、跡地を所有する目的も無くなり、土地所有の放棄の問題が発生する恐れがあります。

所有権の放棄を希望する土地については、市の事業用地として土地活用できる場合は、寄付採納^{※1}を行うことを検討するとともに、現在、国において、土地所有権の放棄を認める新制度の検討を行っているため、今後の国の検討状況を注視しながら、適切に対応する必要があります。

3-3. 市街化調整区域から市街化区域への変更(市街化編入)

(1) 見直しの基本的考え方

市街化編入のための区域区分の見直しは、以下の考え方に従って進めていきます。

- 本市では、コンパクトなまちづくりを推進しており、新たな開発事業による市街化区域への編入については、市街化調整区域への編入との交換ではなく、健全な都市計画制度の運用の観点で進めていくものであり、慎重に検討を行う必要があります。
- そのため、バス停や鉄道駅周辺などで、公共交通の利便性が高い地域に限って、具体的な開発があれば、市街化区域への編入を検討します。
- これらの地域では、上位計画との整合や、農林水産業との健全な調和を図りつつ、市街化区域への編入を検討します。
- なお、市街化区域への編入は、原則、市街化区域縁辺部に限ることとし、縁辺部以外においては、集落コミュニティの維持等に対応するため、一定の土地利用を可能として欲しいとの地域からの要望があれば、開発行為、地区計画及び指定集落住宅許可制度など、地域の実情に応じた都市計画制度の活用について検討します。

(2) 見直しの流れ

市街化調整区域から市街化区域への変更は、以下の流れに従い行います。

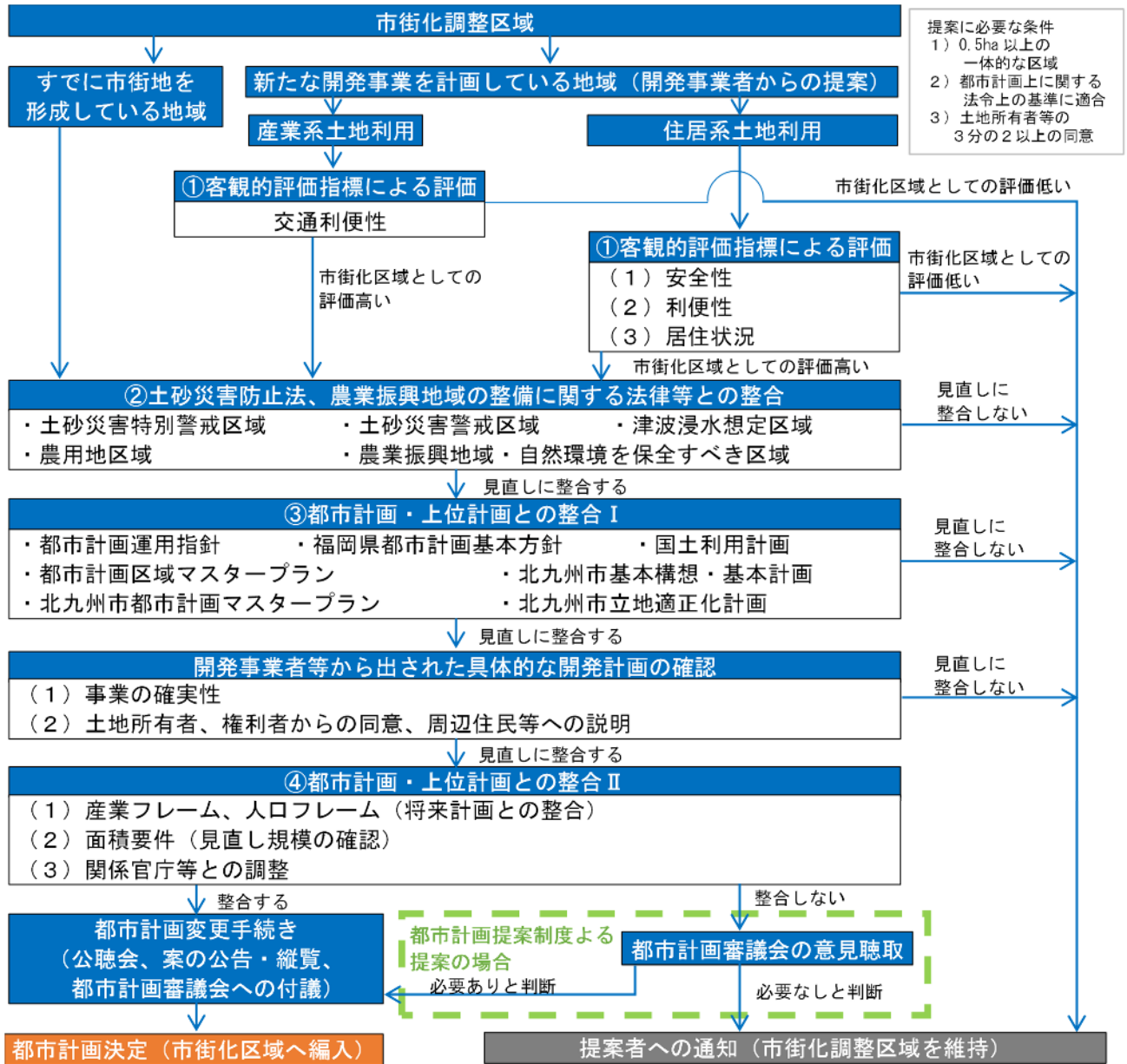


図 3-2 見直しフロー(市街化編入)

(3) 客観的評価指標による評価

市街化調整区域を客観的に評価するため、以下の指標にて見直しを行います。

区 分		基本的な考え方
(1) 安全性	災害 危険性	＜土砂災害特別警戒区域＞＜土砂災害警戒区域＞ 住民の生命や身体に危害が生じるおそれがある地域は評価が低い
		＜平均標高＞ 標高が高い地域は、災害が生じる可能性が高いため評価が低い
		＜津波災害警戒区域＞ 津波災害警戒区域の占める割合が高い地域は評価が低い
(2) 利便性	交通 利便性	＜鉄道駅・バス停までの距離＞ 公共交通の利便性のよい地域は居住に好ましいと判断し、鉄道駅周辺500m 圏内、バス路線沿線300m圏内は評価が高い
		＜4車線(12m)以上道路延長率＞ 4車線以上の道路が整備されている地域は評価が高い
	生活 利便性	＜商業施設までの距離＞ 身近な生活利便施設であるコンビニまでの距離が、徒歩圏内の地域は評価 が高い
		＜教育施設までの距離(小学校)＞ 教育施設が徒歩圏にある地域は評価が高い
(3) 居住 状況	周辺市街地 の 居住状況	＜人口増減率＞ 隣接する市街化区域において、人口が増加傾向である地域は、評価が高い
	周辺市街地 の 住宅状況	＜新築動向＞ 隣接する市街化区域において、近年の新築動向が高いところは評価が高い

(4) 土砂災害防止法・農業振興地域の整備に関する法律との整合

①土砂災害防止法、津波防災地域づくりに関する法律との整合

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、津波浸水想定区域は見直し候補地から除外します。

②農業振興地域の整備に関する法律との整合

農業振興地域、農用地区域は見直し候補地から除外します。但し、農林部局との協議により、農業振興地域、農用地区域の指定解除された場合等は除きます。

(5) 都市計画・上位計画との整合Ⅰ

①都市計画法、都市計画運用指針、県都市計画区域マスタープラン等との整合の確認

都市計画・上位計画での位置づけ等との整合を確認します。

②市基本構想、市都市計画マスタープラン、市立地適正化計画等との整合を確認

市で策定した上位計画での位置づけ等との整合を確認します。

(6) 都市計画・上位計画との整合Ⅱ

①産業フレーム、人口フレーム(将来計画との整合)

福岡県策定の「北九州都市圏都市計画区域の整備、開発及び保存の方針」(都市計画区域マスタープラン)における将来人口・産業と可住地面積との整合性を確認します。

②面積要件の確認

現地で見直し規模を確認します。

③関係官庁との調整

見直しに関係する関係官庁との調整を行います。

4. 区域区分の見直しのあり方に関する専門小委員会

4-1. 専門小委員会開催経過

区域区分の見直し基準の作成にあたっては、学識経験者、専門家によって構成された「区域区分の見直しのあり方に関する専門小委員会」において検討を行ないました。

年 月 日	予 定
平成30年12月20日(木)	第1回専門小委員会 (1)専門小委員会について (2)区域区分制度について (3)北九州市の現状と課題 (4)八幡東なりゆきシナリオ (5)客観的評価による候補地の抽出について (6)今後の検討課題 ①区域区分の見直し基準 ②住民意識調査(アンケート)
平成31年3月18日(月)	第2回専門小委員会 (1)第1回委員会での意見と対応 (2)斜面地住民アンケート結果について (3)区域区分の見直し基準(案)について (4)今後の検討事項について
令和元年7月12日(金)	第3回専門小委員会 (1)第2回委員会での意見と対応 (2)区域区分見直しの基本方針(素案)について (3)今後のスケジュールについて
令和元年10月31日(木)	第4回専門小委員会 (1)第3回委員会以降に出された意見等について (2)市民意見と市の考え方について (3)今後のスケジュール

北九州市都市計画審議会
「区域区分の見直しのあり方に関する専門小委員会」 委員名簿

		氏 名	所 属
1	委員長	柳井 雅人	北九州市立大学 経済学部 教授
2	副委員長	寺町 賢一	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 准教授
3	委 員	内田 晃	北九州市立大学 地域戦略研究所 教授
4	委 員	大庭 喜重	北九州市西部農業委員会 副会長
5	委 員	白木 裕子	NPO法人ケアマネット21 代表理事 (元 一般社団法人日本介護支援専門員協会 理事)
6	臨時委員	金弘 正則	福田・金弘法律事務所 弁護士
7	臨時委員	河邊 政恵	株式会社リバー不動産 代表取締役社長
8	臨時委員	志賀 勉	九州大学大学院 人間環境学研究院 都市・建築学部門 准教授
9	臨時委員	西村 健司	一般社団法人コミュニティシンクタンク北九州 理事
オブザーバー			国土交通省 都市局 都市計画課

北九州市区域区分見直しの基本方針

(令和元年12月策定)

発行日/令和元年12月

発行者/北九州市 建築都市局 都市計画課

〒803-8501 北九州市小倉北区城内1番1号

電話:093-582-2451

FAX:093-582-2503

E-MAIL:toshi-toshikeikaku@city.kitakyushu.lg.jp