

3 都市計画道路をとりまく環境の変化

(1) 社会経済全般の環境の変化

人口減少と少子高齢化の進展

- ・北九州市の人口は昭和55年をピークに減少傾向にあり、少子高齢化が進展している。
- ・特に、高齢化率（65歳以上）は政令市の中で最も高い。

産業構造の転換

- ・基礎素材型から加工組立型等への転換が進む。
- ・近年では、ITや環境、福祉産業などの次世代産業の立地や集積、物流の広域的拠点性を強化する施策が展開されている。

都市構造の転換

- ・昭和38年5市合併後、高度成長、人口増加及び大規模工業志向を背景に「多核都市」を目指し、都市の整備が進められたが、社会経済情勢の変化に対応して、昭和63年「北九州市ルネッサンス構想」が策定され、都心、副都心を中心とした「均衡に配慮した集中型都市」へと都市構造の転換が図られている。
- ・現在では、市街地の拡大とともに都市部の空洞化が進むなど、新たな課題が生じている。

公共投資余力の低下

- ・景気低迷による税収の減少や少子高齢化の進展による福祉経費の増大などが見込まれることから、公共投資余力は低下している。
- ・このため、既存ストックの有効活用や優先度の高い事業への投資の重点化など、より効率的かつ効果的な道路整備の推進が求められる。

自然環境や景観の重視

- ・地球温暖化といった地球的規模の環境問題が深刻化し、その対応が求められている。
- ・また、市民意識も自然環境や景観を重視する傾向となっている。

地方分権の時代

- ・地方分権の推進により、都市計画決定の権限の多くが県から市に委譲されており、市の自己責任のもとで、特徴を活かした都市計画行政を推進し、市民の多様なニーズへの対応が求められる。

(2) 都市計画道路に関する環境の変化

都市計画運用指針の策定

- ・平成12年5月に都市計画法の一部改正が行われ、都市計画制度は、地方公共団体が主体となって地域の課題に的確に対応できるよう、より柔軟で使いやすい仕組みとなった。
- ・都市計画制度を運用する地方公共団体を支援するため、同制度全般にわたる国の技術的助言として「都市計画運用指針」が平成12年12月に策定された。
- ・都市計画道路については、土地利用形態別の道路配置の考え方や、地域に身近な道路の定め方、さらには道路に関する都市計画の見直しの考え方などが明示されている。

都市計画マスタープランの策定

- ・平成12年5月の都市計画法の一部改正により、「市町村のマスタープラン」として、住民に最も近い立場にある市町村がより地域に密着した見地から、住民に理解しやすい形であらかじめ長期的視点に立った都市の将来像を明確にすることとなった。
- ・北九州市では、市街地拡大型から、生活や交通の利便性が高く生活機能が充実している「街なか」の再生に重点を置いたまちづくりや既存の都市ストックを有効活用した効率的なまちづくり等を基本姿勢とする都市計画マスタープランの策定が進められており、平成14年8月その中間報告がなされた。
- ・都市計画道路は、都市計画マスタープランに定められる将来都市構造に対応するための基盤施設であるから、都市計画マスタープランに基づき計画を定める必要がある。

交通量予測の見直し

- ・国の将来交通量推計（道路交通センサス暫定値）によれば、2030年前後をピークに自動車の総交通量が減少に転じると予測されている。
- ・従来 of 交通量見通しは増えつづけることとなっていたが、国内総生産（GDP）の伸び悩みや2006年をピークに減るとした将来推計人口などを基に、今回初めて交通量が減るとの見通しがなされた。

道路構造令の改正

- ・平成13年7月に道路構造令の改正が行われ、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保することや都市部の幹線道路は原則植樹帯を設置することでよりよい沿道環境を確保することになった。

4 都市計画道路網の課題と再編検討の必要性

北九州市の都市計画道路網は、五市合併後の昭和42年に大幅な追加がなされ、これが現在の都市計画道路網の基礎となっており、以降時代の要請に対応し市民の日常生活や経済活動を支えるため、都市高速道路、黒崎バイパスなどの自動車専用道路を中心に計画決定され整備が進められているが、抜本的な見直しはなされていない。

近年の社会経済情勢の変化や、今回、特に都市計画マスタープランの策定、都市計画運用指針の策定及び、減少に転じると予測された交通量などの動きがあり、新たに次のような6つの克服すべき課題が生じていることから、まちづくりの長期的視野に立ち、早急に都市計画道路網の再編検討を行うべきである。

(図4-1、2)

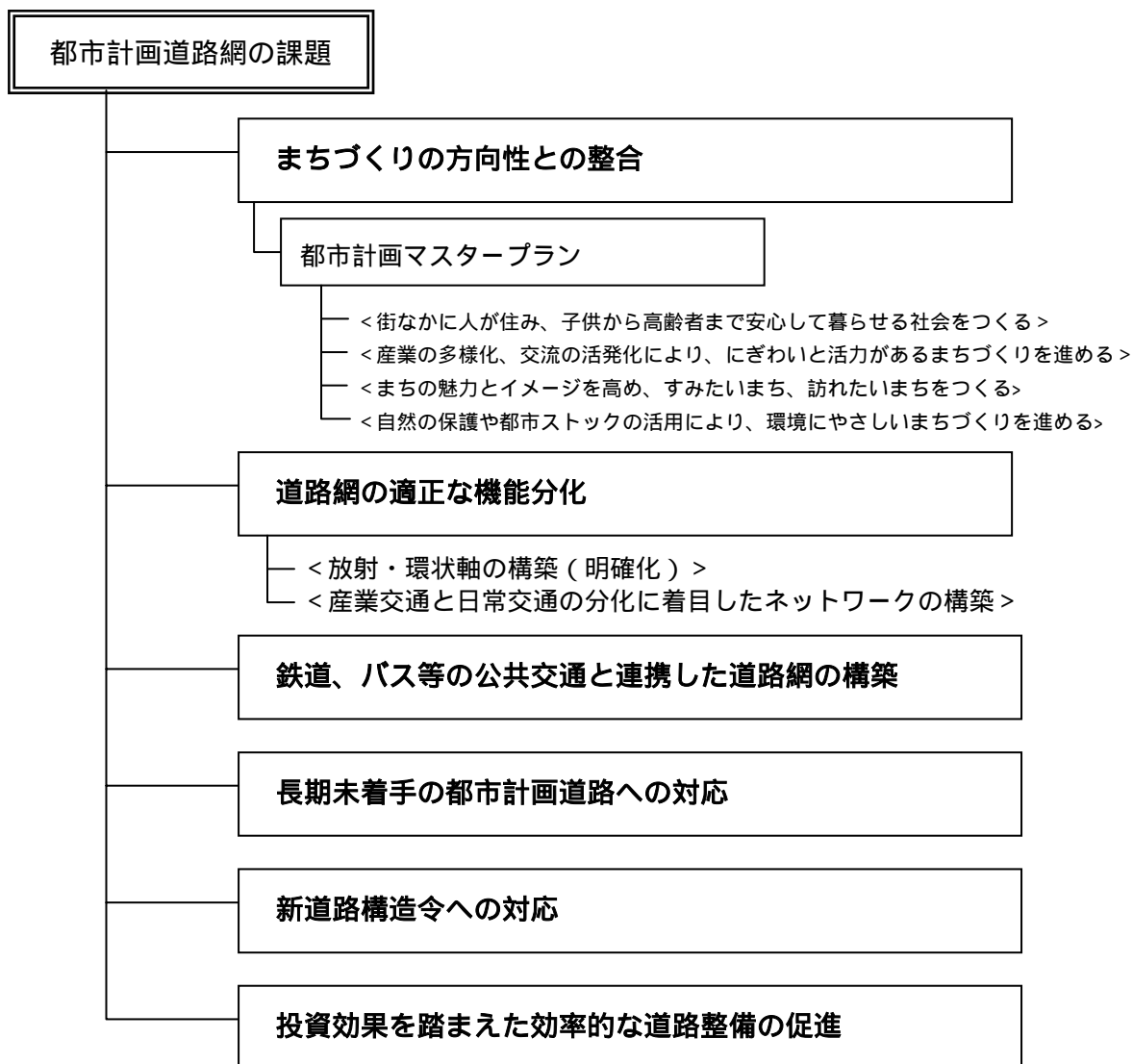


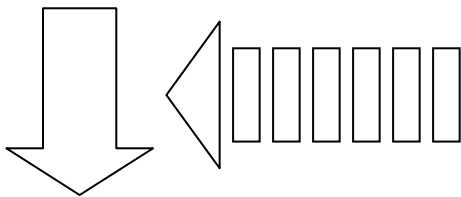
図4-1 都市計画道路網の課題

表4 - 1 現都市計画道路網の課題とその内容

<p>まちづくりの方向性との整合</p>	<p>昭和63年に策定された長期構想「北九州市ルネッサンス構想」において、都市構造の目標を「多核都市」から「均衡に配慮した集中型都市」へと大きく方向転換した。さらに、中心市街地の活性化等に対応した都市の再構築が求められる時代を迎え、今日の長期的視点に立ったまちづくりの方向性と都市計画道路を照らし合わせ、整合を図る必要がある。</p> <p>このような中、今後のまちづくりの指針となる「都市計画マスタープラン」の策定作業も並行して行われており、これに基づく都市計画道路網とする必要がある。</p>
<p>道路網の適正な機能分化</p>	<p><放射・環状軸の構築（明確化）></p> <p>地形条件が厳しいことや5市合併の成立経緯から、都心や副都心を中心とする市街地の形成において、また都市全体としても、地域の骨格となる放射軸、環状軸が必ずしも明確でない。</p> <p>機能的で効率のよい市街地を形成するためには、放射・環状軸を明確にした上で、機能分化を促進させる道路ネットワークを形成する必要がある。</p> <p><産業交通と日常交通の分化に着目したネットワークの構築></p> <p>工業都市から次世代産業、広域物流の拠点を目指す産業構造の転換においては、大型車を中心とする産業交通の円滑な流動を確保するとともに、住居専用地域等への流入を防ぐことが必要である。</p> <p>産業交通とそれ以外の日常的な交通を適正に処理する効率的なネットワークの形成を図るため、各路線の機能を明確にし、総合的な検討が必要である。</p>
<p>鉄道、バス等の公共交通と連携した道路網の構築</p>	<p>近年の高齢化の進展、公共投資余力の低下及び環境対策の観点から、公共交通の利用促進が重要となり、鉄道駅との結節強化やバス路線の充実が図られる道路網の構築が必要である。</p>
<p>長期未着手の都市計画道路への対応</p>	<p>都市計画道路は計画決定後一定の制限がかかり、また、事業着手まで相当の期間を有するものであることから、「いつ道路が整備されるのか」「整備時期が未定であれば自由に活用できるように計画を廃止して欲しい」などの照会や意見が顕在化している。</p> <p>このような状況は、全国的な課題となっており、京都市、神戸市等では既に路線の廃止を含む見直しを実施され、北九州市においても対応の必要がある。</p>
<p>新道路構造令への対応</p>	<p>平成13年7月に施行された道路構造令の改正においては、車道を中心として道路構造を定める従来の考え方を改め、今後「幹線道路」には必ず自動車から独立した歩行者、自転車の通行空間を確保することとなった。道路構造令は「道路を新築又は改築する」際に適用される（令第1条）ものであり、それに適合するよう幅員等の検討を行う必要がある。</p>
<p>投資効果を踏まえた効率的な道路整備の促進</p>	<p>少子高齢化の進展により、生産年齢人口の減少や社会保障関係費の増大等が見込まれることから、道路をはじめとする社会資本整備に対する財政制約は大きくなると予想される。</p> <p>一方、国の将来推計（暫定値）によれば2030年前後をピークに自動車の総交通量が減少に転じると予測されている。</p> <p>今後は既存道路ストックの有効活用を十分に検討するとともに、優先度の高い事業への投資の重点化を図るなど、効率的な道路整備を促進する必要がある。</p>

都市計画道路の現状 [2 章]

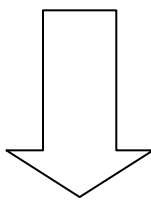
計画決定に基づく道路整備の進展
(424kmが整備済)
渋滞解消やプロジェクト支援、沿道環境の改善等の整備効果
政令市で低いレベルの整備率(約60%)
未整備区間(171km)は傾斜市街地と市街化調整区域(山間部等)に多い
道路事業予算は伸び悩みの状況



都市計画道路網の課題 [4 章]

まちづくりの方向性との整合
都市計画マスタープラン
道路網の適正な機能分化
放射・環状軸の構築(明確化)
産業交通と日常交通の分化
鉄道、バス等の公共交通と連携した道路網の構築
総合交通対策の検討
長期未着手の都市計画道路への対応
新道路構造令への対応
歩行者・自転車の通行空間確保
投資効果を踏まえた効率的な道路整備の促進
財政制約等への対応

都市計画道路をとりまく環境の変化 [3 章]	
社会経済全般の環境変化	人口減少と少子高齢化の進展 政令市の中で最も高い水準 産業構造の転換 IT等の次世代産業 物流の拠点性強化 等 都市構造の転換 市街地の拡大 都市部の空洞化の進展 等 公共投資余力の低下 既存ストックの有効活用 等 自然環境や景観の重視 地方分権の時代
都市計画道路に関する環境変化	都市計画運用指針の策定 都市計画見直しの考え方 等 都市計画マスタープランの策定 街なか再生の重点化・既存の都市ストックの有効活用 等 交通量予測の見直し 2030年前後をピークに減少 道路構造令の改正 安全で快適な歩行者、自転車空間を確保 よりよい沿道環境を確保



**都市計画道路網の再編検討を
行うべきである**

図 4 - 2 道路網再編検討の必要性