

北九州広域都市計画都市再開発方針改定版（素案）に関する 市民意見募集の結果について【報告】

都市再開発方針は、全市的な視野に立って、既成市街地の計画的な再開発を推進するための長期的、総合的なマスタープランであり、本市では、昭和60年に当初方針を策定後、平成13年に改定を行っている。

本市を取り巻く社会・経済情勢は刻々と変化しており、特に、急速な人口減少と超高齢化に対応した持続可能なまちづくりの必要性が高まっていることや、昨年度、都市計画マスタープランの一部とみなされる「北九州市立地適正化計画」が策定され、現在、北九州市都市計画マスタープランの改定作業が行われていることも踏まえ、再開発方針においても同マスタープランと整合を図り、今後の民間活力を活用した地域整備を適切に誘導していくために、都市再開発方針を改定するものである。

今回、平成29年11月22日の建設建築委員会に中間報告を行った「改定版（素案）」について、市民意見及び公述の募集を行い、市民から寄せられた意見とこれらを踏まえた市の考え方について報告するもの。

1. 意見募集期間・場所

期間：平成29年11月24日（金）～平成29年12月20日（水）

場所：建築都市局再開発課、市民文化スポーツ局広聴課、区役所総務企画課

2. 意見提出の状況

提出者：3人（電子メール3人）

提出意見数：7件

3. 意見の概要と市の考え方について 資料1 (P3～4)

項目	件数
方針改定にあたっての基本的な考え方に対する意見	1
小倉都心地区の商業施設	2
大規模建築物の環境アセスメント	1
小倉駅へのバスの乗り入れ	3
合計	7

4. 対応の方向について

項目	意見
① 計画に掲載済み	3
② 追加・修正あり	0
③ 追加・修正なし	1
④ その他	3
合 計	7

5. 公聴会について

公述の申し出がなかったため、開催しなかった。

6. 改定スケジュール

平成 30 年 3月 都市計画案の縦覧
5月 都市計画審議会
6月 議会報告
7月 都市再開発方針の公表

- 【意見の内容】**
- 1 賛意や共感を述べた意見
 - 2 賛意を示し、取組み強化を求める意見
 - 3 賛意を示し、今後の進め方や追加の考えを述べた意見
 - 4 計画内容に対して修正を求める意見
 - 5 その他の意見

- 【対応の方向】**
- ① 計画に掲載済み
 - ② 追加・修正あり
 - ③ 追加・修正なし
 - (1) 賛意を示す意見
 - (2) 質問・提案・要望
 - ④ その他

No	項目	意見の概要	市の考え方	意見内容	対応方向
1	方針改定にあたっての基本的な考え方に対する意見	北九州市は人口減少が続く中、何をしても駄目ではないのか。	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及び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ることから、民間活力を活用した地域整備を誘導し、既成市街地の計画的な再開発を推進するため、都市再開発方針の改定を行うものであります。	5	①
2	小倉都心地区の商業施設	小倉駅新幹線口の商業施設が不足しているので誘致して欲しい。	改定版(素案)において、小倉駅新幹線口地区では、アメニティ、スポーツ・イベント、商業、業務、都心居住等の多様な機能を導入し基盤整備と一体的な建築物の誘導を図ることを示しております。	3	①
3		小倉駅周辺の商業施設が分散しており回遊性がないため、博多のような集中的な商業圏形成を計画して欲しい。	改定版(素案)において、小倉駅小倉城口地区では、商業、業務、アミューズメント等の都心にふさわしい多様な機能の集積を促進し、魅力ある回遊空間の形成を図ることを示しております。	3	①
4	大規模建築物の環境アセスメント	北九州市に移住する人を増やし、中心部に住んでもらうために、都心のタワービル建設に関して、環境アセスメントの基準を緩める事はできないか。	環境アセスメント制度は、環境に与える影響が大きいと考えられる事業について、環境保全の観点からよりよい事業計画の策定を促すものです。 北九州市環境影響評価条例では、建築基準法に規定される建築物のうち、建築基準法施行令に規定される延べ床面積10万平方メートル以上または高さ100m以上のものを「大規模建築物の建設事業」として環境アセスメント実施の対象としています。 大規模建築物の建設事業については、一般の建設事業に比べ、環境影響が大きくなる可能性が高いことから、環境アセスメントの手続きを経ることは重要と考えます。	3	③ ②

No	項目	意見の概要	市の考え方	意見内容	対応方向
5	小倉駅へのバスの乗り入れ	門司区から小倉駅までのバスが小倉駅バスセンターに乗り入っていないのは、調査して計画をしたのか。	バス交通政策については、交通事業者などと調整を図りながら進めており、具体的なバスの運行ルートやダイヤ等は、バス事業者が需要と供給のバランスを総合的に判断して決定しています。 その中で、現在の門司区から小倉駅周辺へのバス輸送形態については、北九州市内の東西の線を速達性をもって輸送するという考えのもと、小倉駅バスセンターの乗り入れには至っておりません。一方で、駅や住宅、商業施設をはじめ目的地となりうる箇所の周辺環境は刻々と変化しているため、バス交通網についてもこれらの変化に見合ったかたちで運行経路の見直しや路線の再編を行っていく必要があるとバス事業者から伺っております。	5	④
6		小倉駅バスセンターへのバスの乗り入れ本数が少なく、利用者も少ない。	バス交通政策については、交通事業者などと調整を図りながら進めており、具体的なバスの運行ルートやダイヤ等は、バス事業者が需要と供給のバランスを総合的に判断して決定しています。 平成30年1月1日現在、「小倉駅バスセンター」バス停への乗り入れ本数は1,337便、約10,000人の利用があります。 概ね運行便数は必要とされる便数が確保できているものと思われませんが、年々利用者が減少傾向にあるため、利用者数に合わせて運行便数を今後調整していく可能性があるかとバス事業者から伺っております。	5	④
7		小倉駅新幹線口と門司区を結ぶバスがないため、新幹線利用客が不便である。	バス交通政策については、交通事業者などと調整を図りながら進めており、具体的なバスの運行ルートやダイヤ等は、バス事業者が需要と供給のバランスを総合的に判断して決定しています。 JR小倉駅より接続するバス停を小倉城口側と新幹線口側へ二分することにより、輸送力が分散し利用者の利便性が損なわれること、またバス停利用に際して混乱を招くことが想定されるため、現在の小倉城口側に乗り場を集約する形態をとっております。市内各地へ向かう道路の整備状況、ならびに周辺の住宅・商業施設の張り付きから、小倉城口側へバス停を集約することが、速達性・利便性を高めるうえで望ましいとバス事業者から伺っております。	5	④