

第3章 上位関連計画の整理

1 第2次飯塚市総合計画

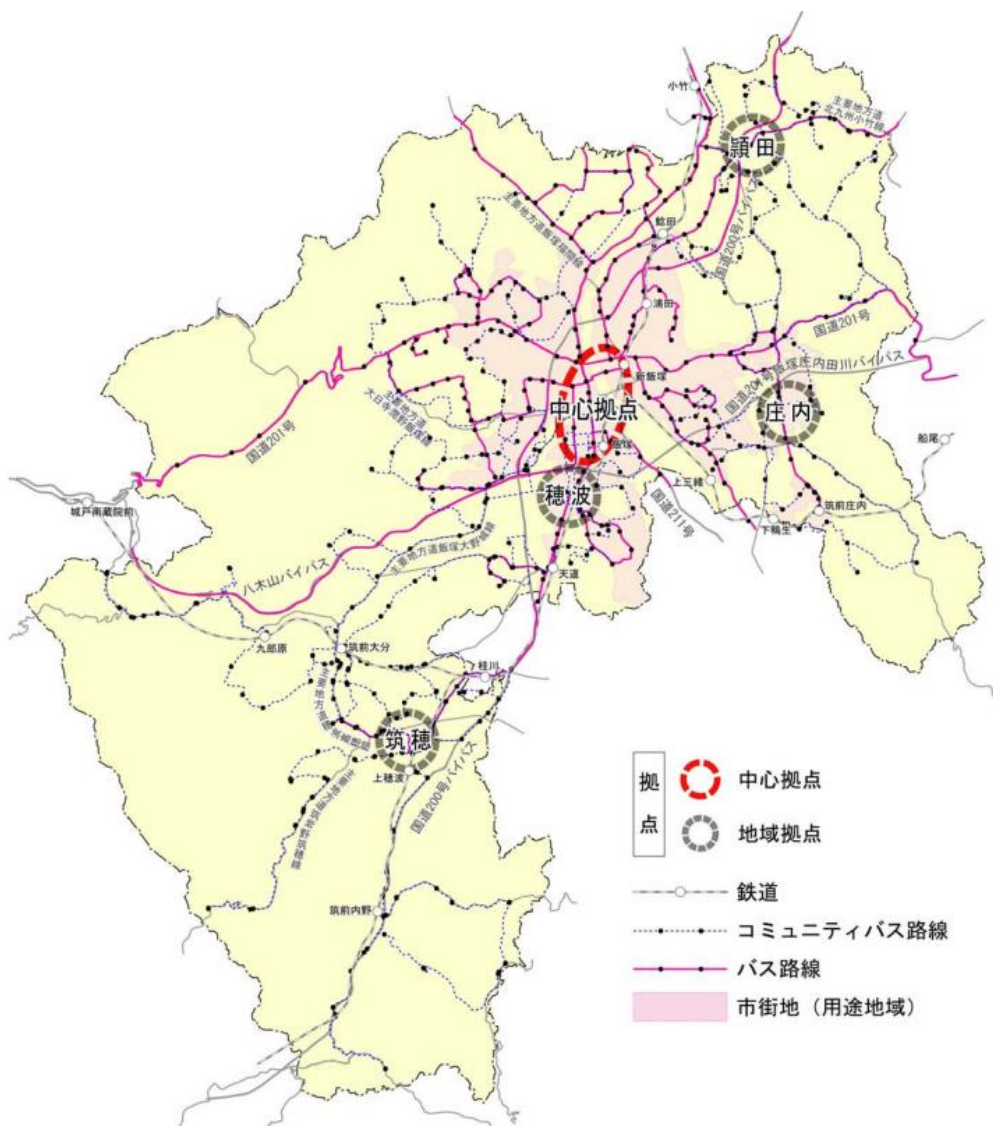
計画の期間	目標年次：2026年度（基準年次：2015年度）									
基本構想 （都市目標 像等）	<p>【都市目標像】 人が輝き まちが飛躍する 住みたいまち 住みつづけたいまち ～共に創り 未来につなぐ 幸せ実感都市 いいづか～</p> <p>【まちづくりの基本理念】 （1）人権を大切にする市民協働のまち （2）共に支えあい健やかに暮らせるまち （3）活力とうるおいのあるまち （4）やさしさと豊かな心が育つまち （5）水と緑豊かな快適で住みよいまち</p> <p>【将来フレーム】 2026年の目標人口 123,000人 【将来都市構造】 （基本方針）拠点連携型都市</p>									
基本計画 第6章-5 定住環境・ 公共交通の 充実 （公共交通 に関する記 述）	<p>【現状と課題】 公共交通については、福岡・北九州圏を結ぶ広域交通を生かし、福岡市営地下鉄福岡空港駅とJR篠栗線の接続やJR福北ゆたか線の複線化等、利便性の高い公共交通網の確立が求められています。また、交通の移動手段を確保できない市民がさらに増加することが予想され、市民の移動手段を確保し、維持するため、コミュニティ交通の運営においては、利用者ニーズに合致した運行内容の見直しなど、利用者の減少に歯止めをかけ、利用促進に努めていく必要があります。</p> <p>【施策の方針】すべての人が安心して暮らせる、魅力ある良質な住環境の整備と公共交通機関の利便性の向上を図ります。</p> <p>【目標達成指標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目標達成指標</th> <th>基準値 2015（平成27）年</th> <th>目標値 2026（平成38）年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティ交通利用者数</td> <td>75,513人</td> <td>100,000人</td> </tr> <tr> <td>社会増減の純移動率</td> <td>0.0%</td> <td>基準値以上 （転入超過）</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施策を実現するための基本事業】</p> <p>③生活交通の維持・確保 市民の移動手段を確保するため、乗合バスの確保と定時運行体制の維持・継続に努めます。また、交通不便地区の解消、高齢者等交通弱者が多い区域への利便性向上、他の交通機関との乗継の利便性向上など、外出機会を促進するために、地域の実状に応じたコミュニティ交通の充実を図ります。</p> <p>④広域交通の利便性の向上 路線バスについては、JR各駅への路線の拡充や既存路線の増便・増結を民間交通事業者と協議し、JRには福北ゆたか線の複線化、駅の無人化及び普通列車の通過の改善を要望するとともに、パークアンドライド等に適した駅駐車場の設置を含め、駅周辺の整備や駅のバリアフリー化等に取り組んでいきます。また、福岡市営地下鉄福岡空港線とJR篠栗線の接続について、関係機関と連携を図りながら取り組んでいきます。</p>	目標達成指標	基準値 2015（平成27）年	目標値 2026（平成38）年	コミュニティ交通利用者数	75,513人	100,000人	社会増減の純移動率	0.0%	基準値以上 （転入超過）
目標達成指標	基準値 2015（平成27）年	目標値 2026（平成38）年								
コミュニティ交通利用者数	75,513人	100,000人								
社会増減の純移動率	0.0%	基準値以上 （転入超過）								

2 飯塚市都市計画マスタープラン

計画の期間	目標年次：2026年度（策定年次：2010年度）
第1章-3 現況と課題 （公共交通 に関する記 述）	<p>3-2 土地利用上の課題 (3) 環境負荷低減への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークと連携した土地利用の誘導 <p>3-3 都市施設整備の課題 (1) 道路交通体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎの利便性向上や公共交通利用の促進に向けた環境の充実 公共交通を補完する生活交通手段の確保（駐車場・自転車駐輪場の整備など）
第2章-1 都市づくり の理念と都 市目標像	<p>1-1 都市づくりの理念</p> <p>健やかな暮らしと活力に満ちたまち 飯塚</p> <p>1-2 都市目標像</p> <p>豊かな森林・田園の広がる環境の中で、中心拠点や生活圏の中心となる地域に生活利便施設や公共公益施設などが適切に配置され、中心拠点と各地域を公共交通機関で結ぶことにより、都市的サービスの提供を補い合うことで、生活利便性を高める</p>
第3章-3 交通ネット ワークの方 針（方針図）	<p>3-1 基本方針</p> <p>都市間の多様な交流活動を促進するとともに、拠点の都市機能や福岡市・北九州市両都市圏の高次都市機能を円滑に受けられるようにするため、交流活動の活性化に資する交通基盤の維持・整備及び公共交通の効率化を図ります。</p> <p>その他、公共交通ネットワークの形成を図るため、地域公共交通サービスの確保や交通結節点の機能を充実していきます。</p> <p>3-2 主要施策</p> <p>(2) 公共交通ネットワークの形成</p> <p>① 地域公共交通サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通が不足している地域での交通手段を確保するため、中心拠点・地域拠点への交通利便性を高める公共交通網の形成を図ります。 本市には鉄道、バス、コミュニティバスなどの公共交通があり、それぞれの円滑な運行を支える道路空間の改善（幅員、バス停空間、すみ切りなど）を進めます。 歴史資源の教育・観光への活用を促進するため、パークアンドライドや循環バスなど街なかとの連携を高める交通施策の検討を進めます。 <p>② 交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場や主要なバス停などの交通結節点（乗り継ぎ拠点）においては、円滑な乗り継ぎに向けた改善を進めます。 駅などの主要な交通施設周辺においては、違法駐車・駐輪対策を行うとともに、必要に応じて駐車場・駐輪場の整備を行います。 パークアンドライドやキスアンドライドに適した駅前広場の整備を推進することにより、公共交通ネットワークの利便性を高めます。

第3章-3
交通ネット
ワークの方
針(方針図)

【公共交通ネットワークの方針図】



3 飯塚市立地適正化計画

計画の期間	計画期間：2017年4月から2027年3月まで				
<p>第1章-9 都市構造上の課題と対応 (公共交通に関する記述)</p>	<p>(3) 交通環境に関する課題と対応</p> <table border="1" data-bbox="416 327 1366 651"> <thead> <tr> <th data-bbox="416 327 922 371">課題</th> <th data-bbox="922 327 1366 371">対応</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 371 922 651"> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は増加する一方、民営バスの利用者数は減少 ・交通便利地域においても将来人口の減少が見込まれ、公共交通利用者数の減少を懸念 ・コミュニティバス(予約乗合タクシーを含む)の利用者数は増加しているものの利用者割合は他の公共交通に比べて低い ・高齢者の4割が公共交通不便地域または公共交通空白地域に居住 </td> <td data-bbox="922 371 1366 651"> <ul style="list-style-type: none"> ・既存交通を維持し、持続安定的な公共交通を確保するための利用促進、利便性向上 ・広域的な交通網を軸とした鉄道、民営バス、コミュニティバス等の効果的・効率的な交通ネットワークの構築 ・地区内の効果的・効率的な交通システムの検討(交通空白地域の解消のための継続的な取り組み) </td> </tr> </tbody> </table>	課題	対応	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は増加する一方、民営バスの利用者数は減少 ・交通便利地域においても将来人口の減少が見込まれ、公共交通利用者数の減少を懸念 ・コミュニティバス(予約乗合タクシーを含む)の利用者数は増加しているものの利用者割合は他の公共交通に比べて低い ・高齢者の4割が公共交通不便地域または公共交通空白地域に居住 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存交通を維持し、持続安定的な公共交通を確保するための利用促進、利便性向上 ・広域的な交通網を軸とした鉄道、民営バス、コミュニティバス等の効果的・効率的な交通ネットワークの構築 ・地区内の効果的・効率的な交通システムの検討(交通空白地域の解消のための継続的な取り組み)
課題	対応				
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は増加する一方、民営バスの利用者数は減少 ・交通便利地域においても将来人口の減少が見込まれ、公共交通利用者数の減少を懸念 ・コミュニティバス(予約乗合タクシーを含む)の利用者数は増加しているものの利用者割合は他の公共交通に比べて低い ・高齢者の4割が公共交通不便地域または公共交通空白地域に居住 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存交通を維持し、持続安定的な公共交通を確保するための利用促進、利便性向上 ・広域的な交通網を軸とした鉄道、民営バス、コミュニティバス等の効果的・効率的な交通ネットワークの構築 ・地区内の効果的・効率的な交通システムの検討(交通空白地域の解消のための継続的な取り組み) 				
<p>第2章-1 目指す都市像(公共交通に関する記述)</p>	<p>(2) 飯塚市立地適正化計画におけるまちづくりの基本的な方針</p> <p>①将来の暮らしを支える生活環境づくり</p> <p>複数の拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成で、公共交通による移動を可能とし、自家用車に過度に頼らなくとも生活できる、自立的な暮らしの実現に取り組みます。</p> <p>(3) 目指す都市像</p> <p>人が輝き まちが飛躍する 住みたいまち 住みつづけたいまち ～地域のつながりと豊かなコミュニティをはぐくむまちづくり～</p>				
<p>第2章-2 計画を実現するための施策の考え方(公共交通に関する記述)</p>	<p>(2) 計画を実現するための施策の展開</p> <p>③地域コミュニティの活性化</p> <p>子育てや防犯活動など多様なまちづくりの推進を図るための市民の活動拠点として、地区公民館のコミュニティセンター化を推進するとともに、交通の利便性を確保することで市民が気軽に集うことができ、多様な世代の交流・ふれあいにより生きがいづくりや健康増進等を図ることのできるよう地域コミュニティ拠点施設の機能強化に取り組み、拠点を中心とした地域コミュニティの活性化を図ります。</p> <p>④持続安定的な交通ネットワークの構築</p> <p>拠点を中心として将来にわたり地域コミュニティの活性化を図る上でも持続安定的な交通ネットワークを確保する必要があります。このため拠点間を結ぶ公共交通軸を設定し、さらに公共交通軸沿線においても居住や都市機能を誘導することで、拠点間における都市機能の補完とともに効果的・効率的な公共交通の維持を図ります。</p>				

第2章-3
都市の骨格
構造につい
ての基本的
な考え方

(1) 都市の骨格構造を形成する拠点および拠点連携の考え方

拠点とは、多年にわたる投資の蓄積により生活サービスや行政サービスが一定程度集積し、古くから地域住民の暮らしや交流を支えてきた地域で、将来にわたり生活圏の中心となることが見込まれる地域です。

本計画における「拠点」とは、飯塚市都市計画マスタープランに示す中心拠点と地域拠点を基本とし、地域コミュニティの活動拠点として、コミュニティ拠点を新たに設定します。

拠点連携とは、生活に必要な都市機能の提供を補い合うとともに、地域の交流を活性化するため、地域間で連携しあうことを言い、相互に連携するための地域間の移動においては拠点間・地区内を結ぶ交通ネットワークが必要になります。

本計画では、自家用車に過度に頼らなくとも生活できる、自立的な暮らしを図る観点から公共交通網を連携の手段（連携軸）として設定します。

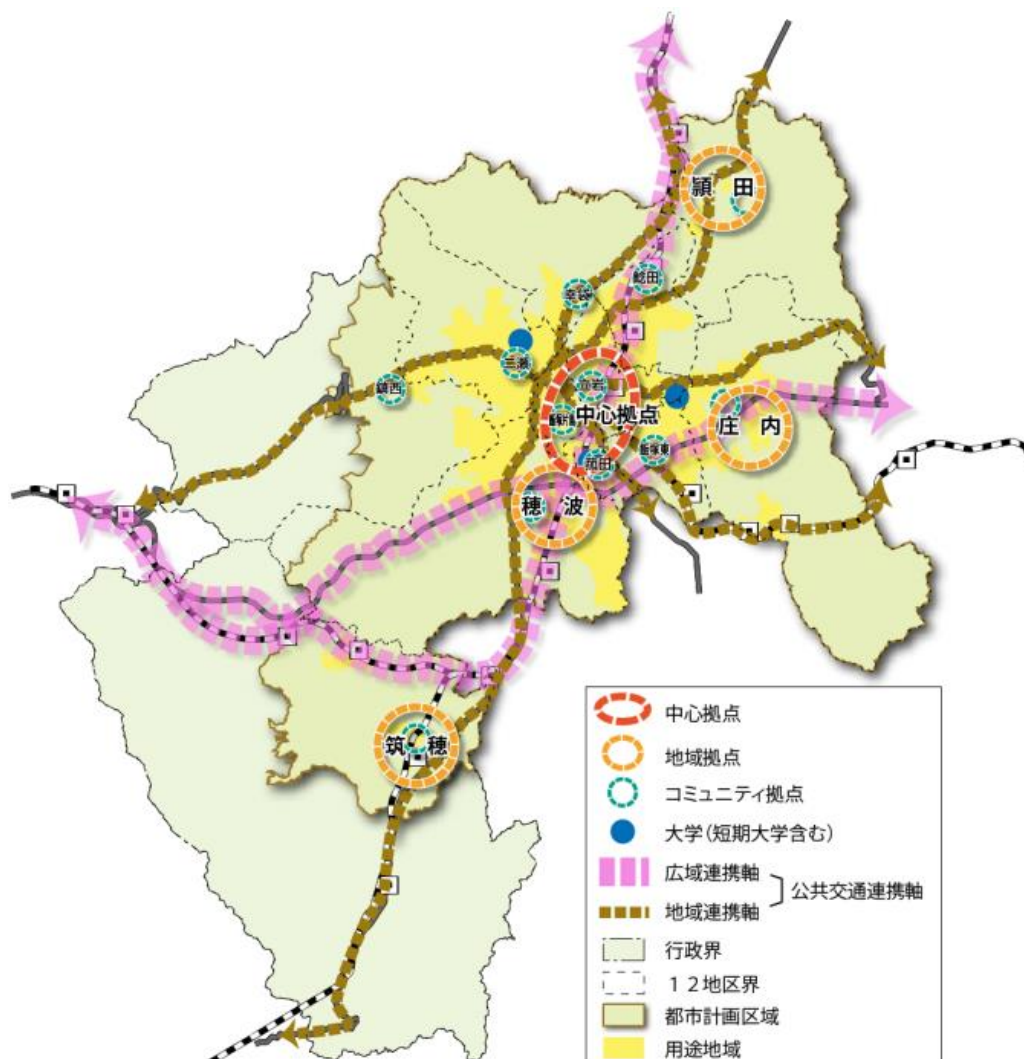
(2) 拠点および拠点連携の設定

本計画における拠点および拠点連携（連携軸）を以下のとおり設定します。

拠 点		拠点連携
中心拠点	本市の顔として、中枢的な都市機能（広域的な都市機能、主要交通結節点）が集積する区域およびその周辺	○広域連携軸 福岡都市圏・北九州都市圏を結ぶ鉄道、バス
	JR新飯塚駅、JR飯塚駅、飯塚バスターミナルとその周辺	
地域拠点	まちの成り立ちにおいて歴史的に地区の中心的な役割を担ってきた地域で公共施設機能集積がある各支所周辺	○地域連携軸 生活に必要な都市機能と拠点、拠点間（地域間）を結ぶ鉄道やバス等の地域交通
	穂波支所、庄内支所、筑穂支所および穎田支所とその周辺	
コミュニティ拠点	地域住民の交流やまちづくり活動の拠点となる区域であって、コミュニティ形成のための拠点施設周辺	
	12地区の地区公民館とその周辺	
拠点形成における重要な要素	大学（近畿大学産業理工学部、九州工業大学情報工学部、近畿大学九州短期大学）	

第2章-3
都市の骨格
構造につい
ての基本的
な考え方

【目指す拠点連携型の都市構造について（イメージ図）】



4 飯塚市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画の期間	対象期間：2015年度～2019年度の5年間									
人口ビジョン編	<p>第2章 飯塚市の人口の将来展望</p> <p>3.人口の将来展望</p> <p>・将来展望を踏まえ、本市では「目指すべき将来の方向」の実現を図ることにより、2060年の人口を10万人とすることを目標にする。</p>									
総合戦略編	<p>第3章 基本目標と施策の基本的方向</p> <p>2.基本目標</p> <p>基本目標1：大学力と連携し、地域経済を牽引するまちづくり</p> <p>基本目標2：安心して出産・子育てができるまちづくり</p> <p>基本目標3：次代を担うひとを育てる学びのまちづくり</p> <p>基本目標4：健幸で魅力あふれるまちづくり</p> <p>3.施策の基本的方向</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">② 拠点連携型の都市づくりの推進</p> <p>交通事業者等との連携による公共交通の利便性の向上、交通結節機能の強化や利用促進などに交通事業者等と連携して取り組むとともに、平成28年度に策定する立地適正化計画に基づき、都市機能の維持・増進による、将来にわたる居住環境の確保・向上のため、拠点連携型のコンパクトなまちづくりに取り組みます。</p> <p style="text-align: center;">具体的な事業</p> <p>○公共交通網の充実 JR・民間バス事業者と連携し、住民ニーズを反映した公共交通網の充実</p> <p>○コンパクトなまちづくりの推進 地域間の連携によるコンパクトなまちづくりを目的とした、立地適正化計画の策定及び計画に基づく戦略的な施策の推進</p> <p>○浸水対策事業 大雨・台風等災害による浸水被害を軽減し、安全安心なまちづくりを推進するため、国・県等と連携しながら、浸水対策の各種事業を実施</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">重要業績評価指標(KPI)</th> <th style="width: 20%;">基準値</th> <th style="width: 40%;">目標値 〔2019(H31)年度〕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス等公共交通の利用者数</td> <td>62,881人〔2014(H26)年度〕</td> <td>65,000人(年間)</td> </tr> <tr> <td>立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td>立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定〔2016(H28)年度〕</td> </tr> </tbody> </table>	重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値 〔2019(H31)年度〕	コミュニティバス等公共交通の利用者数	62,881人〔2014(H26)年度〕	65,000人(年間)	立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定	—	立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定〔2016(H28)年度〕
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値 〔2019(H31)年度〕								
コミュニティバス等公共交通の利用者数	62,881人〔2014(H26)年度〕	65,000人(年間)								
立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定	—	立地適正化計画の策定及び都市機能誘導区域の設定〔2016(H28)年度〕								

5 計画策定にあたっての留意点

計画策定にあたって上位関連計画から抽出される留意点を以下に示します。

【留意点1】将来都市構造を支える公共交通網の形成

飯塚市の最上位計画である第2次飯塚市総合計画では、都市目標像を「人が輝き まちが飛躍する 住みたいまち 住みつづけたいまち」とし、将来都市構造を「拠点連携型の都市」としています。また、まちづくりの方向性を示す都市計画マスタープランや、より具体的な計画である立地適正化計画では、土地利用誘導策と交通軸（公共交通）が連携し、「拠点連携型の都市」を構築することを示しています。

以上より、目標とする将来都市構造の実現には公共交通が不可欠であり、将来都市構造を支える公共交通網の形成が必要です。

【留意点2】持続可能な公共交通体系の構築

先述したとおり本市が目標とする将来都市構造の実現には公共交通が不可欠であり、また、運転が困難な市民には公共交通は生活に必要不可欠な公共サービスです。

このような中、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されており、市民生活の利便性の低下が予想されます。

そのため、多様な公共交通機関（バス、鉄道、タクシー等）が連携をすることで、利用ニーズに対応した利便性の高い公共交通体系を構築し、公共交通の利用者を増加させ持続可能な公共交通体系の構築を図る必要があります。