

【特別連載】北九州地域における交通と都市の発展（後編）

北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長 片山憲一[†]

5. ルネッサンス構想発表後の街づくりと交通

5.1. 人口減少時代の公共交通

(1) 公共交通機関の受難時代

昭和 56 (1981) 年の 106 万 7,000 人をピークに人口が減少に転じた北九州市は、昭和 60 (1985) 年のプラザ合意後のいわゆる「鉄冷え」と言われた不況で、市内企業のリストラが再び始まった。加えて昭和 62 (1987) 年 2 月 10 日に、国鉄分割民営化に伴い JR 九州の本社機能が福岡市に置かれることが発表された。同年 4 月 1 日、それまで門司（門司港）にあった日本国有鉄道九州総局や門司鉄道管理局の総務企画部門などの中枢が JR 九州本社として福岡市に移った。

昭和 63 (1988) 年 12 月に発表された「北九州市ルネッサンス構想（北九州市企画局企画課、1988）」（目標年 2006）では、合併から四半世紀の間続けられた多核都市論による街づくりから、都心副都心の二眼レフの街づくりに大きく舵が切られた。これは、プラザ合意後の円高によるモノづくり産業の海外流出や人口の減少傾向から効率的都市づくりが求められたこと、およびマイカーの普及などにより行動範囲が拡大したという現実に対応したものである。

このような時代背景の中で、ルネッサンス構想は大型プロジェクトを「梃」に新たな産業を興し、北九州市の再生を図ろうとする狙いがあった。イノベーションを誘導する学術研究都市、交通拠点を取り戻す新空港、響灘大水深港湾、東九州自動車道の 4 大プロジェクトが目玉事業として記載された。

しかし、これまでの構想のなかにあった地下鉄を想定した東西線（旧路面電車ルート）やモノレール黒崎線等のマストラ計画は、モノレール小倉線の実績や人口減少を考慮して需要が見直され、将来的にも採算が見込めないとしてルネッサンス構想では記述されなかった。

このため陸上公共交通機関の整備に関しては、JR 線の新駅設置以外に具体的な記述はない。これは既存の路面電車などが次々に廃止に追い込まれつつあった現実が影響している。実際、平成 4 (1992) 年 10 月には東西幹線として営業を続けていた砂津～黒崎が廃止され、バスに転換された（廃止後運行された電車代替バスはデザインを変え、乗り間違えがないよう配慮された）。その後、専用軌道のため最後まで残っていた黒崎～折尾も、並行する JR 鹿児島本線黒崎～折尾の中間に陣原駅が開業した平成 12 (2000) 年に廃止された。

新駅の設置としては、JR 九州発足後、昭和 62 (1987) 年に安部山公園駅、昭和 63 (1988) 年に小森江駅、平成元 (1989) 年に志井公園駅、平成 12 (2000) 年に陣原駅、平成 15 (2003) 年に本城駅がそれぞれ開設された。

[†] 国際東アジア研究センター 協力研究員

(2) 新小倉駅と直結したモノレール

「北九州市ルネッサンス構想」には、公共交通機関を単独のプロジェクトとして扱う計画はなかったが、大型プロジェクトや都心づくりなどを支援する形でいくつかの事業が実施されている。

昭和62(1987)年6月、九州運輸局は「福岡県における公共交通機関の維持整備に関する計画について」九州地方交通審議会に諮問。これに対し、平成元(1989)年10月に、平和通りで止まっていた都市モノレール小倉線をJR小倉駅に直結する延伸整備などを推進すべきことが答申された。

この事業は小倉都心機能の充実と利用者の利便性向上を狙ったものだが、結果としてモノレール小倉駅整備とJR九州の新小倉駅整備とを一体化させたことから、小倉駅の再開発を促進するプロジェクトになった。

平成6(1994)年6月に延伸免許取得、翌平成7(1995)年10月に着工し、平成10(1998)年4月1日、新しくなったJR小倉駅にモノレールが乗り入れた。直結後はモノレール利用者が1日当たり約3,000人増えている。この後、下曾根方向や新空港への路線延伸が検討されたが、いずれも採算の見通しが立たないとの結論を得て検討が中断している。

(3) 鹿児島本線移設高架化とスペースワールド駅新設

八幡製鐵発祥の地でもある八幡東区東田地区は、製鉄所の主要施設が戸畑地区や君津などに移転した後、約120haが遊休地となっていた。この跡地の再開発は一企業の問題ではなく北九州市のまちづくりの重要テーマであった。東田土地区画整理事業は、工場を囲むように迂回していた鉄道を直線化して北西側に移設、東田地区を八幡東区中央町と一体化、新駅を設置して新たな街を開発するものである。平成6(1994)年に鉄道の直線化や道路などの基盤整備に着工した。100億円以上をかけ平成11(1999)年に鉄道の移設、新駅が完成している。

同様の例として、旧東折尾貨物駅跡の区画整理事業がある。西鉄北九州線折尾～黒崎間の廃止に関連して、前述した陣原駅(黒崎～折尾)はこの事業の核として誕生したものである。

(4) 折尾駅周辺連続立体交差事業

鉄道で市街地が分断されていた折尾地域の再開発と鉄道の利便性向上を狙って、平成16(2004)年から平成31(2019)年度という長い時間をかけて事業が行われている。

北九州市の事業紹介の欄には「JR折尾駅周辺のJR鹿児島本線、筑豊本線、筑豊短絡線の3線を高架化。このうち、鹿児島本線は現位置で高架化し、筑豊本線・短絡線の2線を西側に約300m移設・立体化します。これにより、駅部で3線が同じ高さで整備され、駅舎が統合でき、乗り換え利便性が向上すると共に、幹線道路や駅前広場の効率的な整備が可能となります。」と記載、紹介されている。この記述の通り、完成後は折尾の交通拠点性が格段にアップすると考えられる。

ここで紹介した3プロジェクトは、既存交通ストックの機能改善と街づくりが一体化した事業という点で整理できる。

(5) その他の鉄道構想

ここで、実現はしていないが、ルネッサンス構想の時代に検討された2つの鉄道プロジェクトを紹介したい

① 洞海湾横断鉄道

洞海湾横断鉄道構想は、石炭輸送の役割を終え、盲腸線としてあまり有効活用されていなかった筑豊本線折尾～若松間（10.8km）と、同じく貨物専用で利用頻度が低い鹿児島貨物線とを洞海湾を横切って連絡し、新たな都市鉄道として再生する計画である。響灘開発、学術研究都市を支援するプロジェクトとして第2次実施計画（平成6年度～平成10年度）の中に検討項目として記載された。

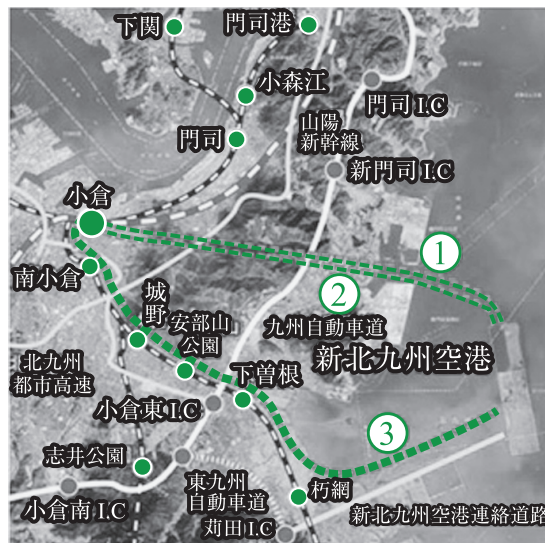
洞海湾を横断して鉄道を敷設するという計画案は古く明治時代にさかのぼる。小倉鉄道が若松の住民を小倉へ誘導するため、小倉～戸畑～若松間の鉄道敷設を計画した。また、筑豊興業鉄道も若松岬の山～桂島（現葛島）～戸畑牧山～名護屋を結び、石炭をいち早く関門海峡につなぐ路線の免許を出願したが、地元の反対が強く実現しなかった。

これまで、ミッシングリンクの解消とストックの有効利用、響灘開発支援などの観点から、新たな補助制度の創設なども含め検討が進められてきた。しかし、響灘開発の進捗や人口減少などから具体化していない。

② 北九州空港連絡鉄道

平成18（2006）年3月に開業した北九州空港の利便性向上の切り札として、1990年代から検討され、第3次実施計画の中に構想推進が記載された。これまでに市費や国費で検討がなされてきた。小倉駅から新空港までトンネルで直結するルートは新幹線と在来線の2案で、日豊本線下曾根駅から分岐するルートは在来線で検討がなされた（図1）。現時点では採算面から検討が中断されている。

図1 「北九州空港アクセス鉄道」検討ケースイメージ図



(出所)北九州空港振興協議会ウェブサイト

5.2. 駅周辺の市街地再開発

(1) 遊休地開発と交通ストック

これまで、企業の撤退で旧市街地の空洞化が進み路面電車などが苦境に立ったことを述べた。しかし、スプロール化を止め旧市街地のストックを活かす遊休地の再開発プロジェクトが動き出したのもこの時期である。市街地の一番便利な場所に多くの工場や物流施設が存在した北九州ならではの取り組みである。

最初の取り組みは、旧国鉄若松駅操車場を洞海湾に面する南向きの新住宅地として生まれ変わらせた「久岐の浜ニュータウン開発」である。昭和 61（1986）年から 10 年の歳月をかけて実施され 700 戸以上の住宅が整備された。次に戸畑駅に隣接していた日立金属戸畑工場が商業業務施設に生まれ変わった。後に紹介する八幡製鐵発祥地の東田開発や東折尾貨物駅に加え、門司駅に隣接したサッポロビール門司工場跡の大里本町地区の区画整理など枚挙にいとまがない。形は違うが、門司港レトロの開発も同様の遊休施設の有効活用である。これらのプロジェクトはすべて JR 駅に隣接している。駅周辺に工場跡地などまとまった土地があったというポテンシャルがプロジェクトを後押ししたことは間違いない。

同様のことが旧路面電車沿線の市街地でも起こっている。それには、休廃止された工場の住宅などの存在がある。八幡の曲里、高見、平野地区をはじめ小倉の到津、原町・大手町などである。大手町は開発が始まった平成元（1989）年当時の人口が 1,651 人であったが、平成 25（2013）年には 5,233 人と、四半世紀で 3 倍以上になっている。

これらのプロジェクトは交通ストックの有効活用やコンパクトシティ化の文脈で始まったものではないが、結果として少しずつこのことに気づき道路整備に反映されていく。タイムラグが無ければ路面電車は残ったかもしれない。

5.3. ルネッサンス構想時代の道路整備

(1) 道路整備の方向性

長期構想のテーマは、「水辺と緑とふれあいの国際テクノロジー都市」である。ものづくりの DNA は残しながら、新たな産業を興す起爆剤として大型のリーディングプロジェクトが並んでいる。前述の 4 大プロジェクトのほか、具体的な都市再生プロジェクトとして、ウォーターフロント再生の観点で紫川マイタウンマイリバー事業や観光振興の視点で門司港レトロ事業、遊休地の有効活用から東田地区の開発事業などが取り組まれた。このため、道路整備の視点が骨格形成・交通渋滞解消型から、徐々にプロジェクト支援・開発誘導型、中心市街地形成型にシフトした。

構想の本編に具体的な道路整備の方向についての記載がある。まず、整備が遅れていた東九州軸の道路整備として北大（北九州～大分）道路、所謂東九州自動車道の建設促進が 1 番に掲げられている。これは工業生産額では西九州を上回る東九州の力を結集し、北九州の交通拠点としての地位をとりもどすためである。2 番目が国道 3 号黒崎バイパス、国道 200 号直方バイパスの整備促進、3 番目に幹線道路間をつなぐ環状型道路網の整備である。構想発表時点ではまだ、具体的なプロジェクト名は出ていないが、経済活動の支援や地域開発、観光などを支援する道路の整備を行うことが記述してある。新たに具体名が挙がってきたのが新門司港大里線、

直方行橋線, 頓田二島線, 割子川岩屋線, 都市計画道路 12 号線, 藤田中間線, 八幡直方線である。マストラとは違い多くの整備予定路線の具体名が掲げられている。

第一次実施計画 (1989 ~ 94) (北九州市, 1989) では, 上記以外の整備道路として, 曾根の旧空港再開に伴う黒原飛行場線, 内陸型団地支援の津田長野東町 1 号線が記載されている。また, 太刀の浦コンテナターミナルと物流拠点である新門司とをつなぐ道路と新門司 IC の建設促進の記述がある。平成 3 (1991) 3 月, 旧北九州空港に新空港開港までのつなぎとして航空路が再開され, 東京便が就航した。

第二次実施計画 (1994 ~ 98) (北九州市企画局企画調整部企画課, 1994) では, ①地域間交流を促進する道路網の形成として関門海峡道路, 国道 495 号が登場。また, ②自動車専用道路の整備の項目で, 都市高速道路 1 号線の小倉東 IC までの延伸や都市高速道路 4 号線山路ランプの新設, 自動車専用道路戸畑大谷線が挙げられている。さらに, ③道路ネットワークの整備として多くの具体的路線名が挙げられている (表 1)。

第三次実施計画 (1999 ~ 2003) (北九州市企画局企画政策室, 2000) では, 交流・物流拠点都市の創造に向けての大項目の中に道路整備が掲げられている。まず, ①交通物流拠点の整備として, 新若戸道路の整備促進が, ②広域道路網の整備の中に関門海峡道路の整備促進が記載されている。また, ③都市高速整備の中に北九州都市高速 5 号線 (戸畑大谷線) の整備促進が新たに記載されている。さらに④都市内幹線道路の整備の項目でプロジェクトを支援する道路として 26 路線, 物流効率化を支援する道路として 84 路線が挙げられている。

これらの 3 次にわたる実施計画に沿って着々と事業が行われた。

ここで注目すべきは, 第三次実施計画の終盤, 4 大プロジェクトのロードマップが見えた平成 13 (2001) 年 7 月, 本格的な人口減少時代を見据えて, 都市計画審議会に長期未着手の道路などについて見直しが諮問されたことだ。

平成 14 (2002) 年 12 月に答申 (北九州市都市計画審議会, 2002) を受けたが, その骨子は以下の 5 点である。

- ①中心市街地における放射・環状網の形成
- ②次世代産業拠点や研究開発拠点などへのアクセス強化
- ③混雑が著しい区間の解消
- ④主要交通軸におけるわかりやすい骨格道路網の形成
- ⑤地域特性や財政事情に配慮した道路整備の推進

これらを受け, 平成 (2003) 15 年度に都市計画道路網の縮小を意識した, 再編調査が実施されている。なお, この時点の都市計画道路の整備率は約 60%であった (平成 14 年 3 月時点で改良済み 424km / 計画延長 709km)。

(2) 幹線道路の整備

平成 3 (1991) 年, 骨格となる幹線道路を利用しやすいネットワークにする観点で, 北九州道路および北九州直方道路を日本道路公団より譲り受け, 都市高速道路に一元化した。これにより全体で 40km を超える都市高速道路ネットワークが形成された。

表1 北九州市ルネッサンス構想第二次実施計画に掲載された整備予定道路

主な路線	内容	事業区間	延長(m)
1. 都市圏の連携を強化する幹線道路ネットワークの整備			
国道3号清滝拡幅	改良	門司区清滝	460
国道322号呼野バイパス	新設	小倉南区呼野～市丸	4,300
国道495号有毛バイパス	新設	若松区安屋～有毛	4,800
その他国道2路線	改良	門司区、小倉南区	4,580
新北九州空港連絡道路	新設	(未定)	—
県道新門司港大里線	改良	門司区大里～畑	4,600
県道徳力葛原線	新設	小倉南区志井～津田	4,800
その他県道3路線	改良	門司区、小倉北、南区、八幡西区	7,870
都市計画道路9号線	新設	小倉北区木町～熊谷	2,600
都市計画道路黒原飛行場線	改良	小倉南区湯川～中曽根東	2,900
藤田中間線	改良	八幡西区永犬丸～永犬丸西町	1,000
その他都市計画道路3路線	新設	門司区、小倉北区、八幡西区	1,540
2. 都心副都心地区における道路整備			
勝山橋、紫川橋2橋	改良	小倉北区、室町、城内	240
都市計画道路大門三六線他1路線	新設	小倉北区愛宕～田町ほか	1,600
都市計画道路黒崎駅前線他1路線	改良	八幡西区黒崎～熊手ほか	1,480
3. 拠点開発プロジェクトを支援する道路整備			
県道門司行橋線	新設	小倉南区朽網	1,200
県道有毛引野線他1路線	改良	若松区蟹住～小敷ほか	2,800
市道大積柄杓田1号線他5路線	新設	門司区喜多久～柄杓田ほか	8,320
市道乙丸1号線他2路線	改良	若松区乙丸ほか	3,770
都市計画道路藤松線他33路線	新設	門司区松原～大里新町ほか	3,560
都市計画道路八幡直方線他5路線	改良	八幡西区船越～大平ほか	5,990
4. 豊かな生活を実現する、機能に応じた多様な道路整備			
自転車歩行者同ネットワークの形成	交通安全	市内一円	—
都市計画道路湯川東谷線他6路線	新設	小倉南区企救丘～八重洲町ほか	7,960
都市計画道路荒生田山路線他2路線	改良	八幡東区宮の町～松尾町ほか	2,230
5. 人や自然に優しく、地域特性を活かした道路整備			
市道頓田弘川1号線他1路線	新設	若松区頓田～八幡西区本城ほか	5,780
市道高野長行1号線他1路線	改良	小倉南区高野～長行ほか	3,400
都市計画道路野面木屋瀬線他1路線	新設	八幡西区木屋瀬ほか	740
城野戸畑駅線	改良	戸畑区千防～新池	760

(出所)北九州市資料より筆者作成

国幹道では、平成5(1993)年5月、新門司埋立地の開発を促進する新門司ICが開発ICとして完成。また、東九州自動車道は日本道路公団(完成時は西日本高速道路株式会社)により平成9(1997)年に着手され、平成18(2006)年2月に北九州JCT～苅田・北九州空港IC間が北九州空港の開港に先立って開通した。なお、苅田・北九州空港ICから空港までの連絡道路は、海上橋2.1kmを含む全線を県道として福岡県と北九州市の共同で整備した。

北九州国道工事事務所は平成3(1991)年、黒崎地区の渋滞を解消し副都心構想を支援するため自動車専用の国道3号黒崎バイパス整備に着手した。平成24(2012)年9月時点で陣の原～前田(4.3km)が完成し都市高速5号線とも直結された。また、直方市頓野の環境問題で中断していた直方バイパスの整備を平成3(1991)年に再開、平成12(2000)に八幡IC～頓野を暫定2車線で供用。さらに、平成16(2004)4月には県施行区間の竣工と合わせ全線4車線で完成させた。

市では、小倉南区と田川方向の軸を強化するため国道 322 号(都市計画道路)の整備を継続し、平成 5(1993)年 8 月に市丸～小森(約 1.9km)を、平成 10(1998)年 3 月に呼野バイパス(約 2.4km)をそれぞれ完成させている。また新門司地域の開発支援となる門司行橋線(5号線)を順次整備し、平成 14(2002)年桜トンネルの開通により曾根バイパスまでの 4 車線化を完了させた。

さらに、都市高速道路ネットワークを充実させるため平成 15 年(2003)年 7 月、都市高速 2 号線下到尾 IC と国道 3 号戸畑バイパスとをつなぐ自動車専用の都(みやこ)下到尾線を竣工させた。

(3) プロジェクト支援型道路整備

プロジェクト支援型道路の走りは、平成 2(1990)年のとび梅国体に合わせて整備された直方行橋線平尾台地区と翌年の平成 3(1993)年 9 月～11 月に開催された第 8 回都市緑化フェアに合わせて整備された頓田二島線、12 号線である。

続いて、平成 7(1995)年に門司港レトロ事業を支援し、通過交通を排除する目的で整備されていた清滝西海岸線が完成する。

表 2 に 4 大プロジェクト推進に関連する道路の整備状況を示した。東田土地区画整理事業の関連道路は、未来都市東田の街開きイベントである「北九州博覧祭 2001」に間に合うよう整備された。また、ひびきコンテナターミナル支援では、新たに国道 495 号などの指定も受け、平成 17(2005)年のオープンに合わせスピード感を持って道路整備に取り組んだ。

しかし、響灘地域の開発で増加する交通を受持つとして、平成 8(1996)年 12 月に北九州港港湾計画に位置付けられた新若戸道路は、都市計画決定後の平成 12(2000)年に工事に着手されたが、航路下に沈埋トンネルを敷設する難工事で完成は平成 24(2012)年 9 月にずれ込んだ。

なお、新若戸道路の整備中に日本道路公団の民営化などがあり、若戸大橋は平成 18(2006)年から、新若戸道路も完成後は北九州市道路公社が一般有料道路として管理している。

北九州市最後の郊外型大型住宅開発と考えられる学術研究都市の道路整備もほぼ完了した。

また、プロジェクト支援ではないが、太刀浦コンテナターミナルと新門司港とを連絡する都市計画道路 6 号線など物流拠点都市政策を支える道路づくりが進んだ。

(4) 市街地形成型の道路(一部道路ネットワークの整備)

小倉都心は、北九州の顔づくりとして多くの街路事業が実施されている。表 3 に主な事業を整理した。これらは道路整備自体がプロジェクトになっている。すなわち、道路の持つ空間機能の充実と街並み整備である。例えば、浅野町愛宕線の香春口～大手町などは、道路整備後市街地の景観が一変した。

副都心地区は、国道 3 号黒崎バイパス関連、平成 18(2006)年に供用した田町鳴水線や平成 24(2012)年度に事業完了した黒崎駅前線のほか中央町穴生線が事業中である。その他の市街地形成道路として安政町小石線、徳力葛原線などが整備されている。また、自動車専用道路のランプから 10 分圏の拡大を図ることが第 2 次実施計画に盛り込まれ、ランプの新設やアクセス道路の整備が実施された。平成 15(2003)年 4 月に完成した山路ランプと荒生田山路

表2 大型プロジェクトを支える道路整備例

プロジェクト・完成年	主な路線名	幅員 × 延長等(m)	備考	事業費(百万円)
学術研究都市・H13	割子川岩屋線	25 × 699	4車線	1,067
	12号線	32 ~ 40 × 3,227	4車線	5,709
	学術研究都市大通り線	40 × 1,139	4車線	2,037
	有毛引野線	25 × 2,130	4車線	6,995
ひびきCT・H17	国道495号(12号線)	50 × 3,350	4車線	(港湾)
	国道495号(12号線)竹並BP	22 ~ 40 × 2,400	4車線	8,600
	12号線(折尾頓田線)	40 ~ 46 × 1,750	4車線	5,400
	響灘西1・2号線	25 ~ 30 × 2,158	4車線	(港湾)
	新若戸道路	27 × 2,100	4車線, 有料道路	約 100,000
北九州空港・H18	北九州空港線	22 × 3,000	4車線, 県道	52,000
	門司行橋線	40 × 2,000	4車線	6,500
	空港北町1号線	25 × 1,500	4車線	1,000
	東九州自動車道	北九州JCT ~ 苅田IC	4車線	(NEXCO西日本)
東田土地区画整理	八幡枝光線	30 × 1,442	4車線	4,634
	枝光尾倉線	30 × 2,089	4車線	7,470
	枝光八幡港線	30 × 166	4車線	1,115
	10号線	22 ~ 30 × 1,079	4車線	364
	東田大通り線	40 × 701	4車線	2,984

(出所)北九州市資料より筆者作成

表3 ルネッサンス構想期小倉都市街地形成を目指し整備された道路

路線名	整備供用区間	幅員 × 延長等(m)	備考(完成年等)	事業費(百万円)
浅野町愛宕線	紫川右岸~香春口	30 ~ 31 × 736	都心環状, H4, H9	8,630
7号線	大島, 足原	20 ~ 30 × 1,896	都心外環, H6, H17	110,263
小倉駅北口線	浅野町	32 × 90	シンボル, H7	3,007
大門三六線	大門	28 × 880	都心放射, H14	10,100
室町大門線	室町	31 × 340	都心放射, H14	1,851
国道199号	勝山橋, 勝山通り	32 ~ 40 × 452	都心東西, H12, H15	—
城内大手町線	勝山公園部分	19 × 210	都心南北, H17	1,200
大門木町線	西小倉駅~清張記念館	36 × 500	都心南北, H17	10,800

(出所)北九州市資料より筆者作成

線などの整備がこれにあたる。

この時代を総括すると、昭和60年の「鉄冷え」に代表される重厚長大産業の衰退の影響を和らげ、新たな産業を興すため、道路づくり自体も含め多くの地域再生プロジェクトが実施された時代と言える。それは、この間に使った道路整備等の投資的経費が北九州市だけでも毎年1,000億円以上あったことを見てもわかる。

6. おわりに

これまで、明治16(1883)年の九州鉄道の上申から黒崎バイパス整備までの約125年間の交通と北九州の街の推移を見てきた。

道路整備がかなり進んだ中で人口減少時代を迎え、整備計画中の国道3号黒崎バイパス、都市計画道路6号線、都市計画道路戸畑枝光線などが整備されれば、市内の渋滞箇所は解消する

と思われる。また、東九州自動車道が完成すれば、経済的観点からの道路整備は一服するだろうが、これからもリダンダンシーの視点やミッシングリンクの解消、都市空間の充実という面から道路整備は続くだろう。

しかし、都市計画道路の見直しに見られるように、今後は人口減少の中、道路の維持補修をいかに実施するかというアセットマネジメントの視点が重要になってくる。

また、高齢化を受けてコンパクトシティ化の取り組みが進むと考える。このためには都心居住を促進する道路の在り方は勿論、バリアフリーや巡回バスの運行などきめ細かい交通ソフト対策が課題となる。例えば平成 12（2000）9月に西鉄が発売開始した「グランドパス 65」は、65歳以上の人なら誰でも低価格で市内の路線バスが乗り放題になる定期券で、ソフト施策の好例である。

今後、長い歴史を持つヨーロッパにおける交通施策の研究や少子高齢化の中でのコミュニティの形成、また上位計画である国土強靱化の視点も加え交通という観点を重点項目として考慮して地域の在り方が議論されることを期待したい。

参考文献

- 北九州市企画局企画課編（1988）『北九州市ルネッサンス構想』
- 北九州市編（1989）『北九州市ルネッサンス構想 第一次実施計画』
- 北九州市企画局企画調整部企画課編（1994）『北九州市ルネッサンス構想 第二次実施計画』
- 北九州市企画局企画政策室編（2000）『北九州市ルネッサンス構想 第三次実施計画』
- 北九州市都市計画審議会（2002）「北九州市都市計画道路網のあり方について（答申）」