

(7) 未利用地の状況

- 中心市街地（小倉都心地区・黒崎副都心地区）の状況を見ると、未利用地が点在しています。
- 未利用地が増加した場合、まちの賑わいや拠点機能の低下が懸念されます。

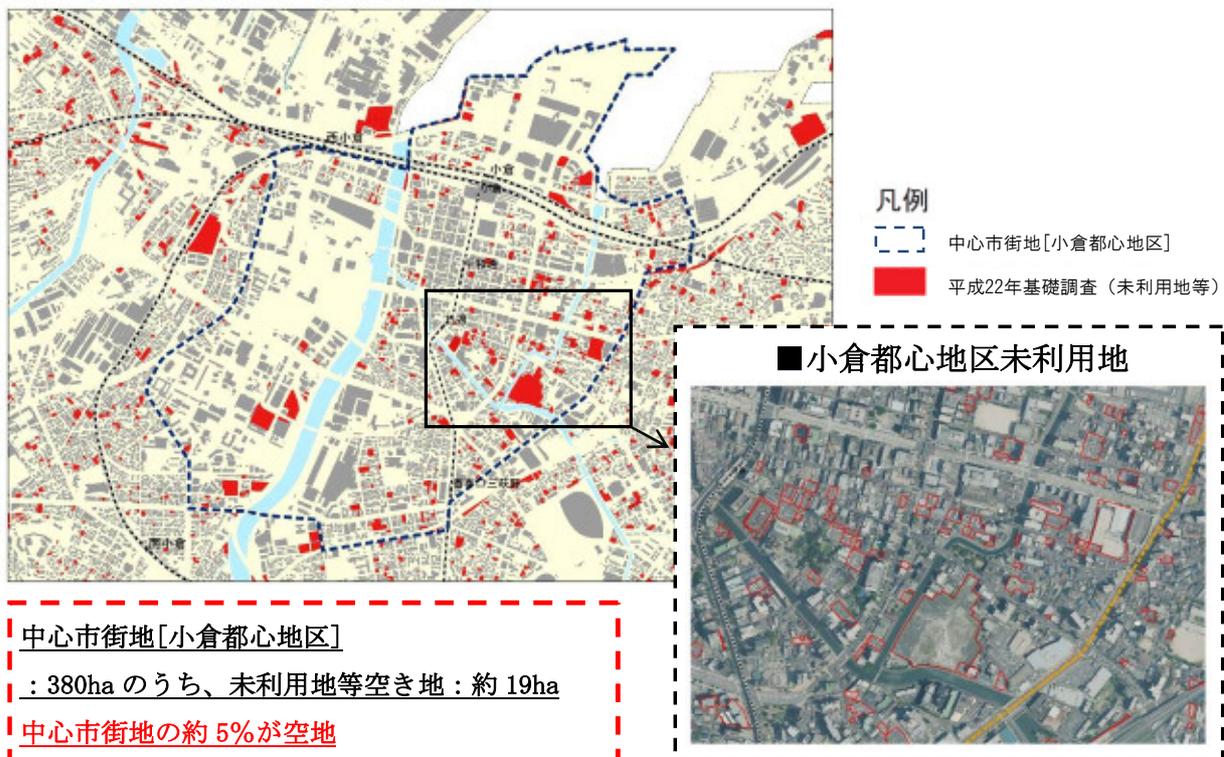


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況 (小倉都心地区)

出典：北九州市「平成22年都市計画基礎調査」

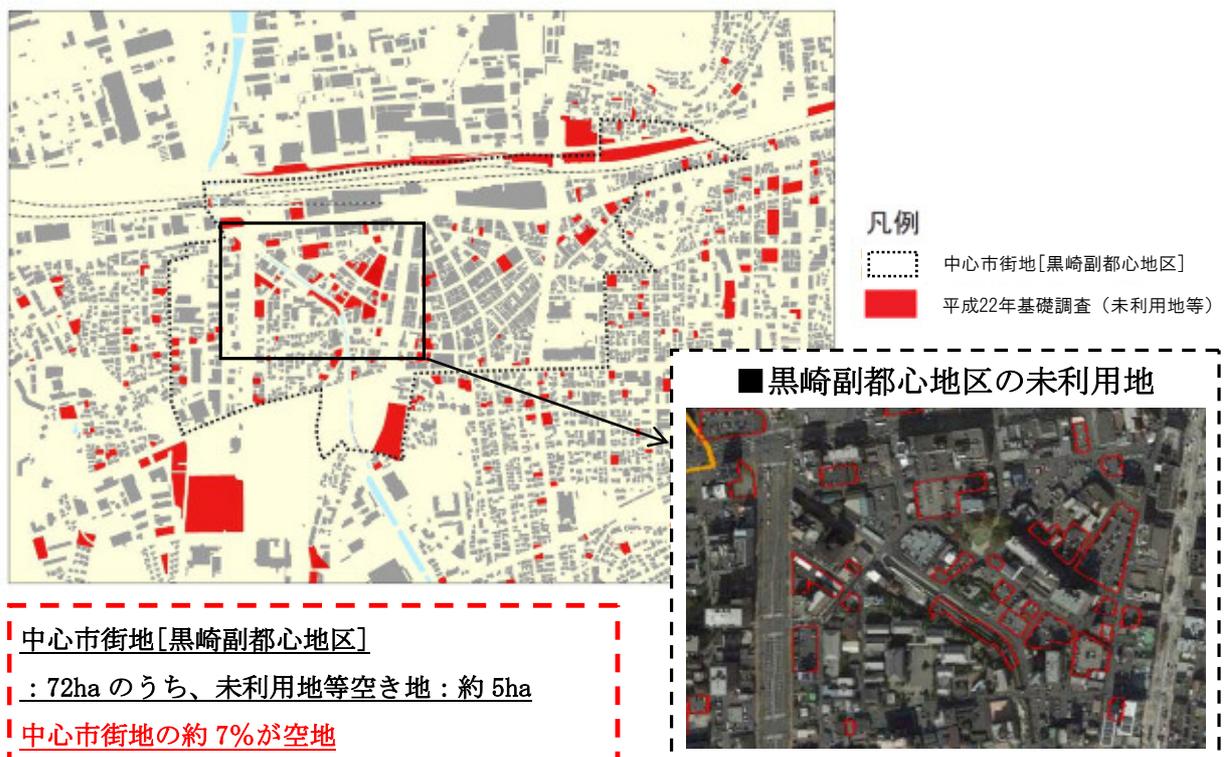


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況 (黒崎副都心地区)

出典：北九州市「平成22年都市計画基礎調査」

3-6 都市交通

(1) 公共交通の状況

- JRは全ての区を連絡しており、小倉駅ではモノレール、黒崎駅では筑豊電鉄と接続しています。駅の乗降客数は、小倉駅、折尾駅、黒崎駅で多い状況です。
- バスは、鹿児島本線の鉄道駅を中心とした系統や国道沿い等で運行本数が多い状況です。

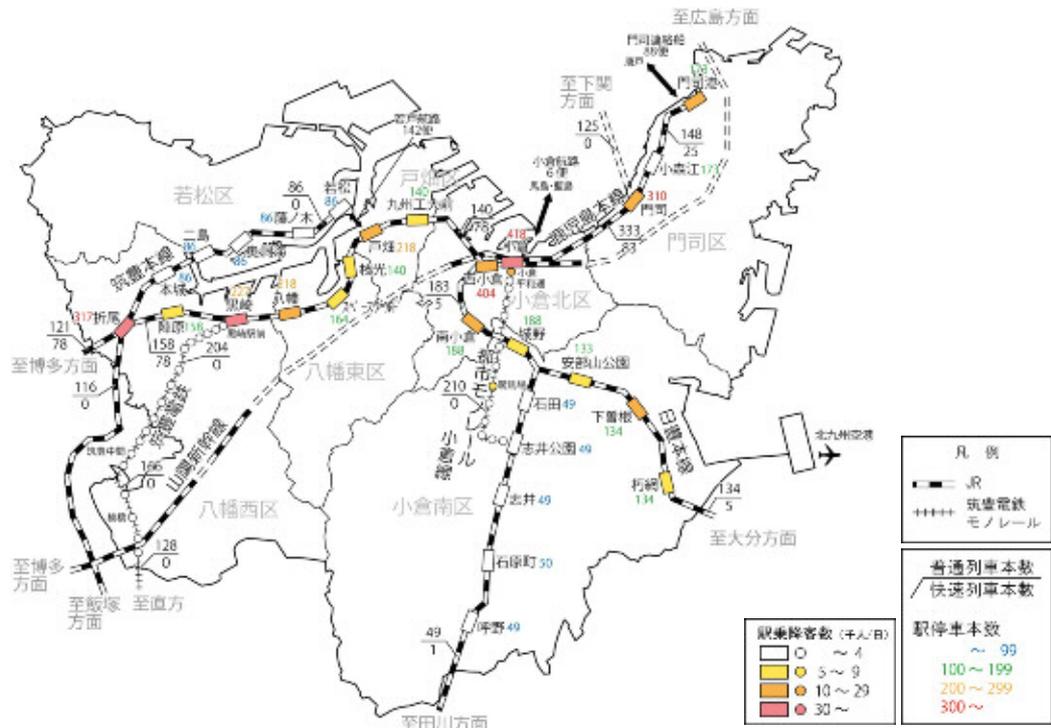


図 北九州市における鉄(軌)道の現状

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

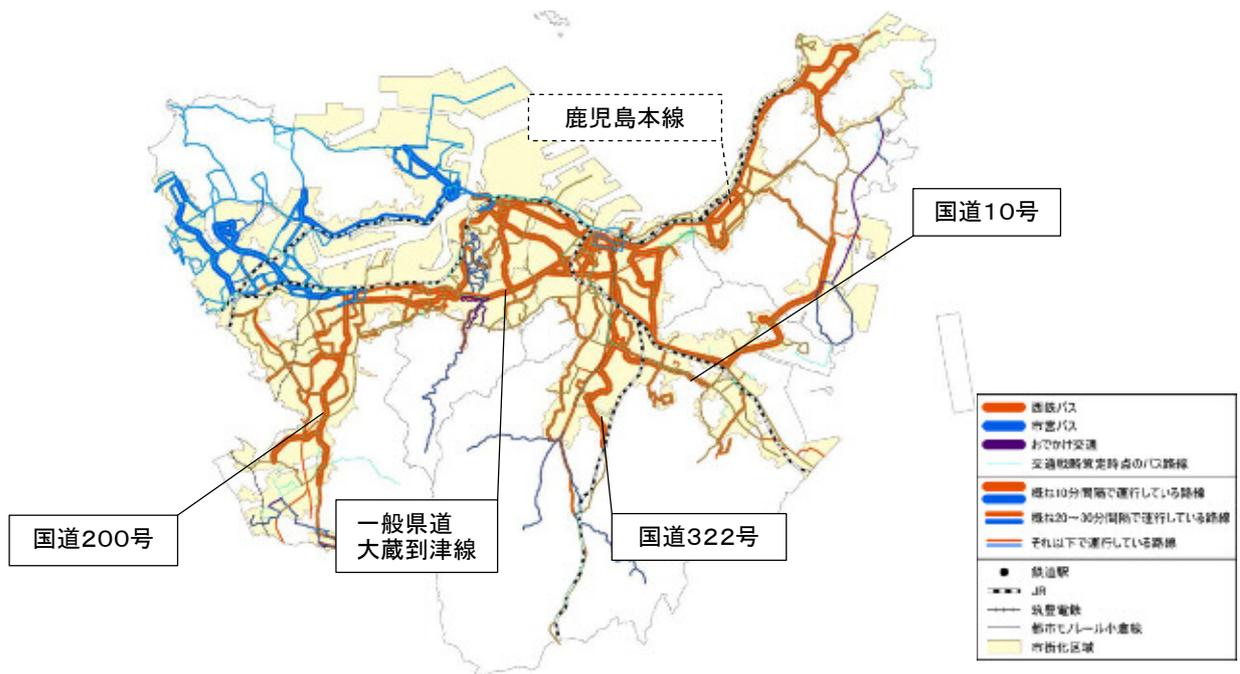


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

(2) 公共交通の利用圏

○公共交通人口カバー率は約80%、公共交通空白地域の人口は約20万人となっています。

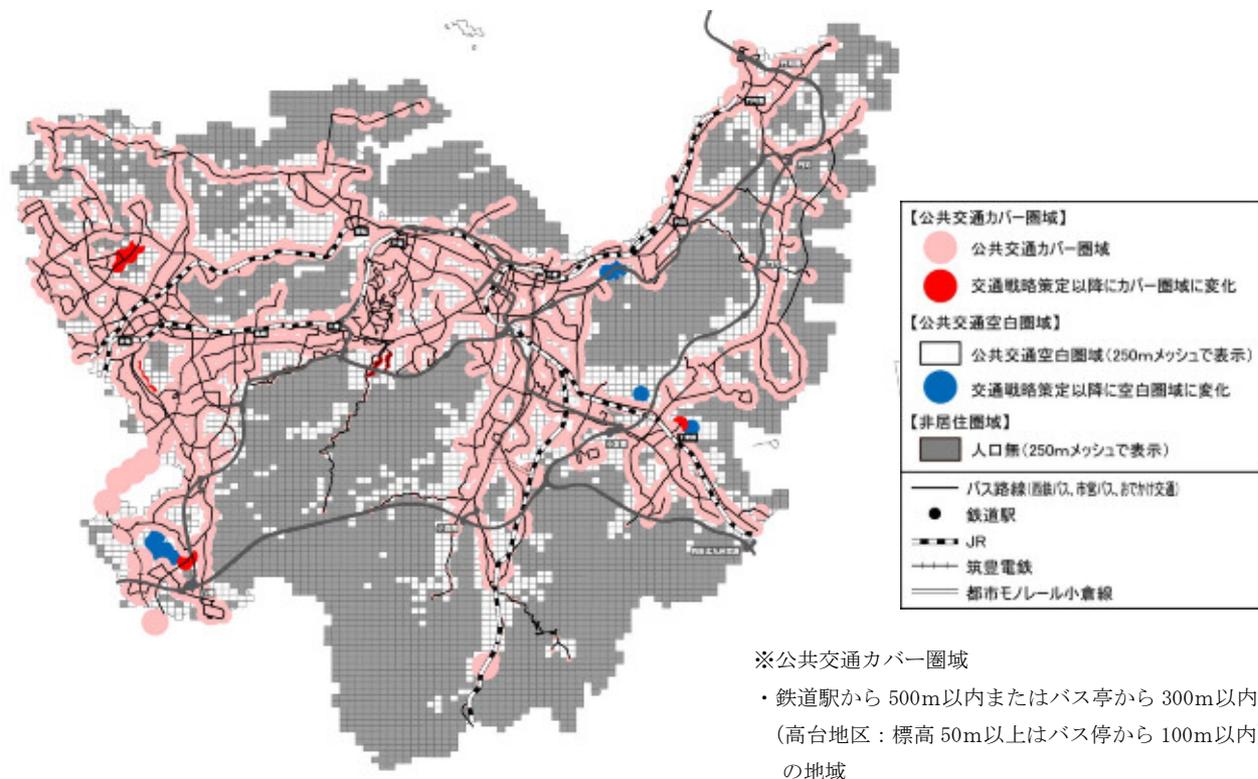


図 北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

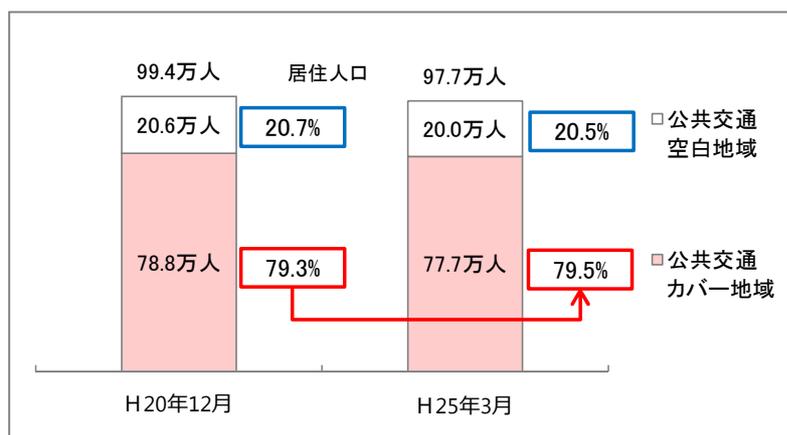


図 公共交通人口カバー率の変化

※公共交通人口カバー率
＝公共交通カバー圏域の人口／総人口

※人口は国勢調査 250mメッシュより集計
(H20年12月＝平成17年国調人口,
H25年3月＝平成22年国調人口がベース)

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

(3) 公共交通の動向

- 公共交通利用者数は、平成17年頃まで減少し、以降横ばいとなっています。
- バス路線は平成13年から平成23年までに45路線（約115km）が廃止されています。

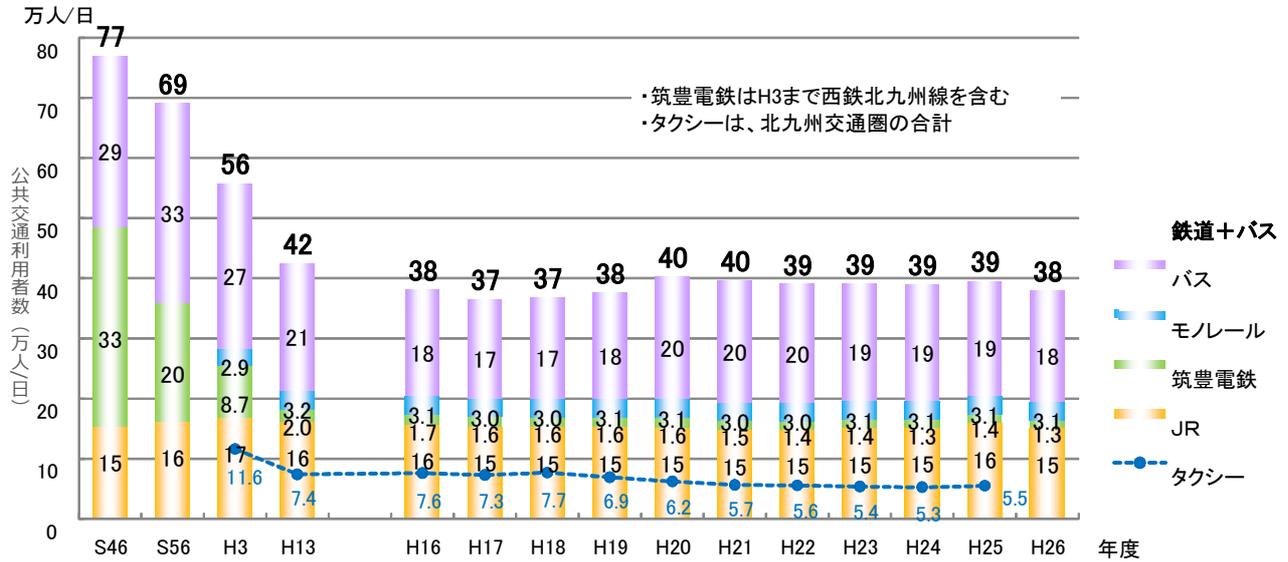


図 北九州市における公共交通利用者数の推移

出典：北九州市統計年鑑等

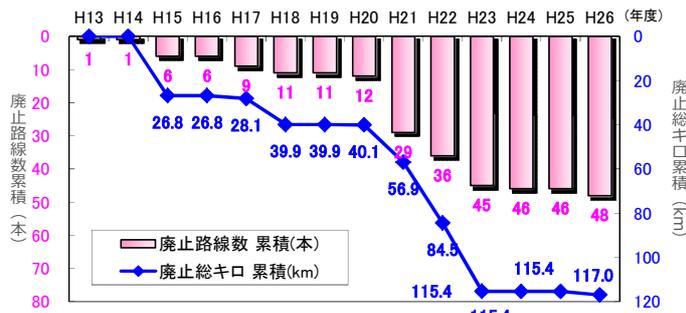


図 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移

出典：北九州市の調査による

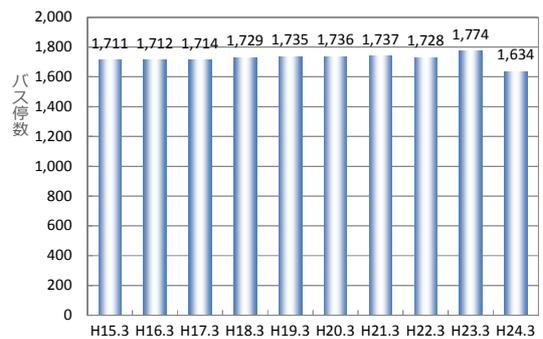


図 北九州市内のバス停数の推移

出典：北九州市統計年鑑

(4) 市民の交通行動の動向

- 北九州市の公共交通の交通手段分担率について経年変化を見ると、近年歯止めがかかっているものの、低下傾向にあります。
- 一般的には、市街地(DID地区)の人口密度が低いほど自動車依存度が高く、本市は、政令市中で、DID地区人口密度が最も低く、自動車分担率が2番目に高い状況にあります。

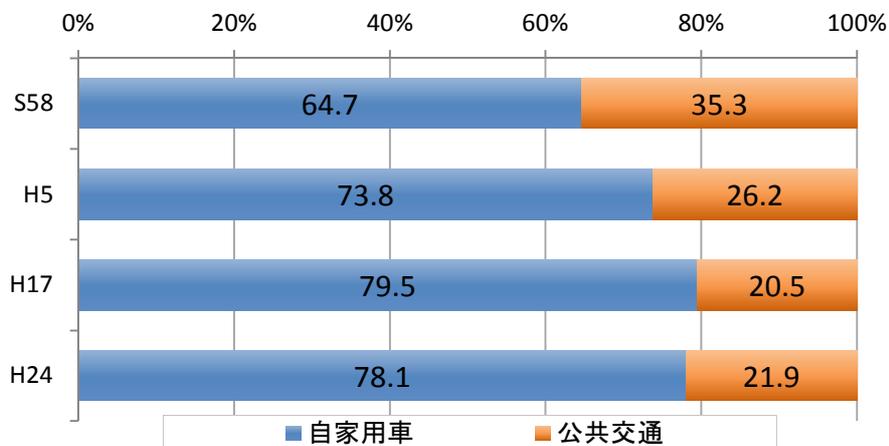


図 北九州市の交通手段分担率の推移

出典：北部九州圏都市交通計画協議会「北部九州圏パーソントリップ調査」

注) 交通手段分担率：(自家用車又は公共交通利用者数) / (自家用車および公共交通利用者数)
 注) H24の公共交通分担率は、第4回パーソントリップ調査(H17)による北九州市内の分担率をベースとして、H17からH27の公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして算出。

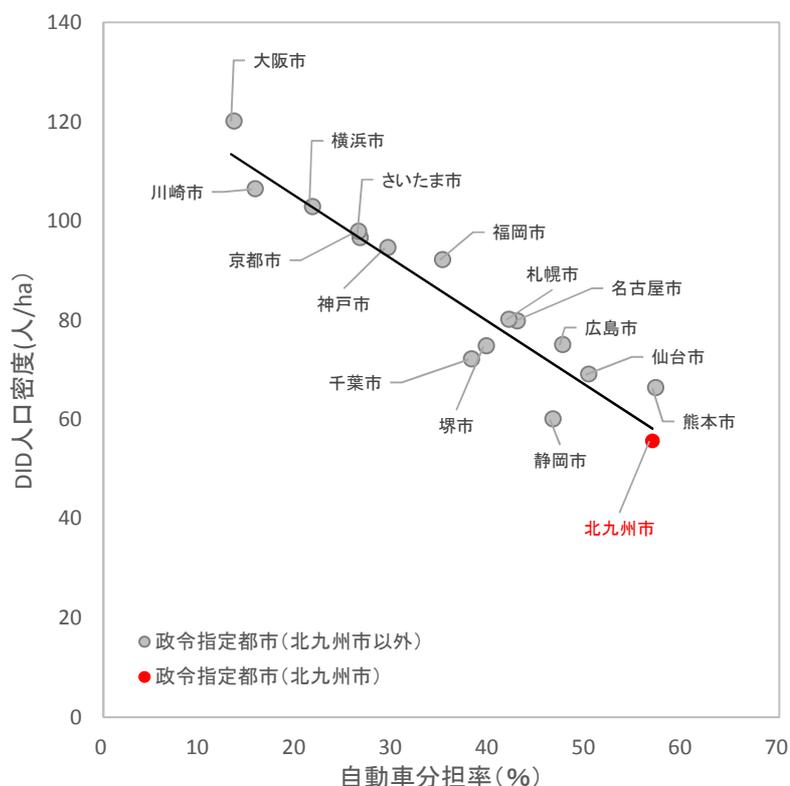


図 自動車分担率とDID人口密度の関係

出典：国土交通省「平成22年度全国都市交通特性調査」
 総務省「平成22年国勢調査」

注) 自動車分担率：(自家用車利用者数) / (徒歩、自転車等を含む全交通手段利用者数)
 注) 政令指定都市のうち、調査対象となっていない、相模原市、岡山市、浜松市、新潟市は除く

(5) 生活利便施設の立地

○公共施設、病院、教育施設など、生活利便施設は主要な交通軸上に多く立地しており、旧来からの市街地を中心に、人口、生活利便施設が集積し、公共交通が特に便利な地域が形成されています。

図 公共施設の空間分布

出典：北九州市建築都市局

◆庁舎、公民館、集会所、市民センター等を対象

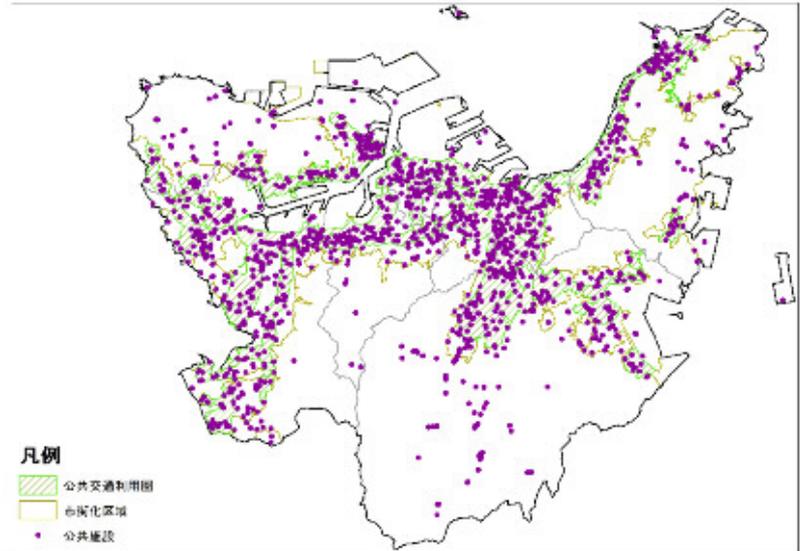


図 身近な医療機関の空間分布

出典：国土数値情報「医療機関データ」(平成22年)

◆病院（病床数20～200床未満）、診療所（病床数20床未満）を対象

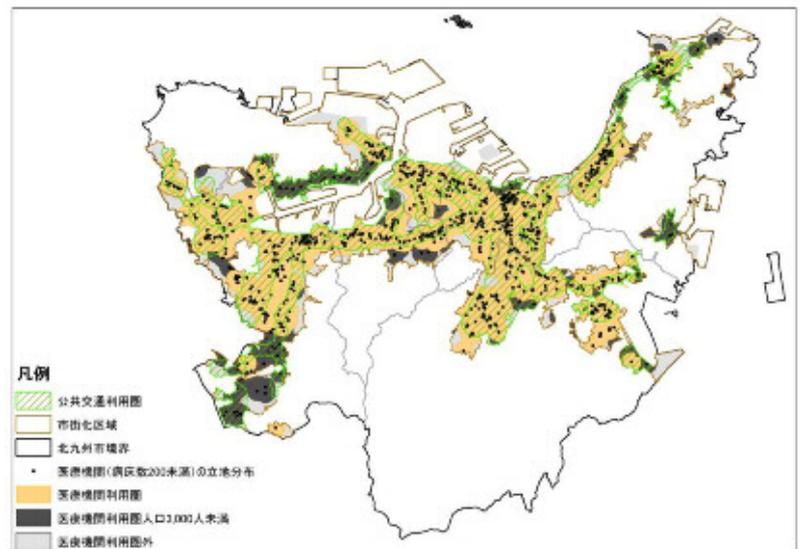
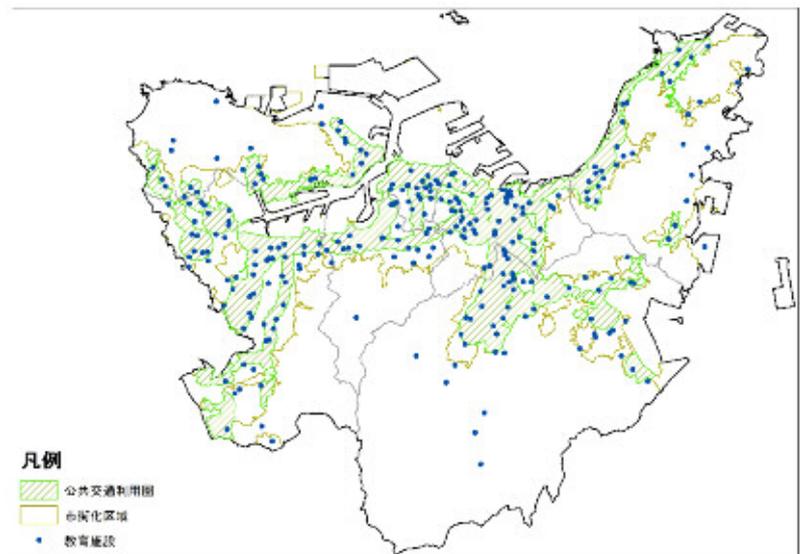


図 教育施設の空間分布

出典：北九州市建築都市局

◆小学校、中学校、高校、大学を対象



3-7 経済・財政

(1) 経済

①小売業販売額の動向

- 事業所数は減少しているものの、売場面積は増加傾向にあります。
- 小売業商品販売額・床効率（単位床面積あたりの小売業年間商品販売額）は減少傾向にあります。

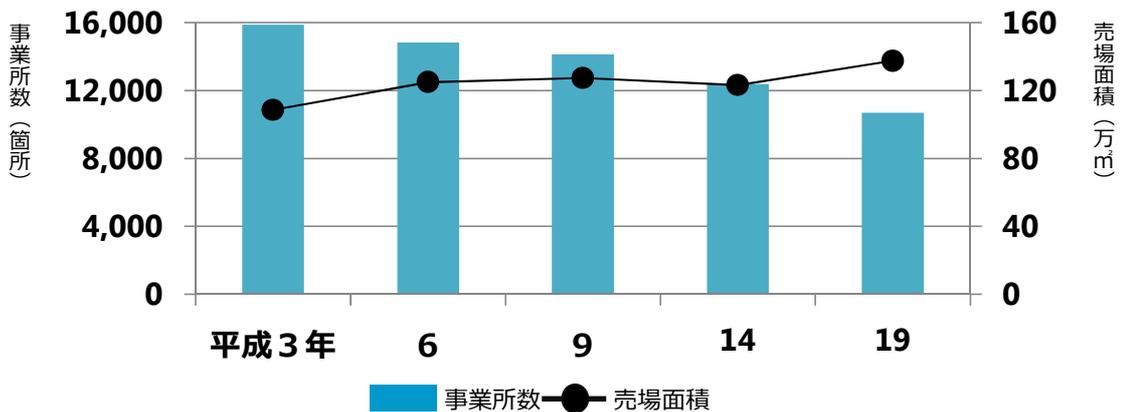


図 小売業の事業所数・売場面積の推移

注) 「経済産業省経済産業政策局調査統計部 平成14年・19年 商業統計表」及び「通商産業省編 平成3・6・9年 商業統計表」の掲載数値から作図。

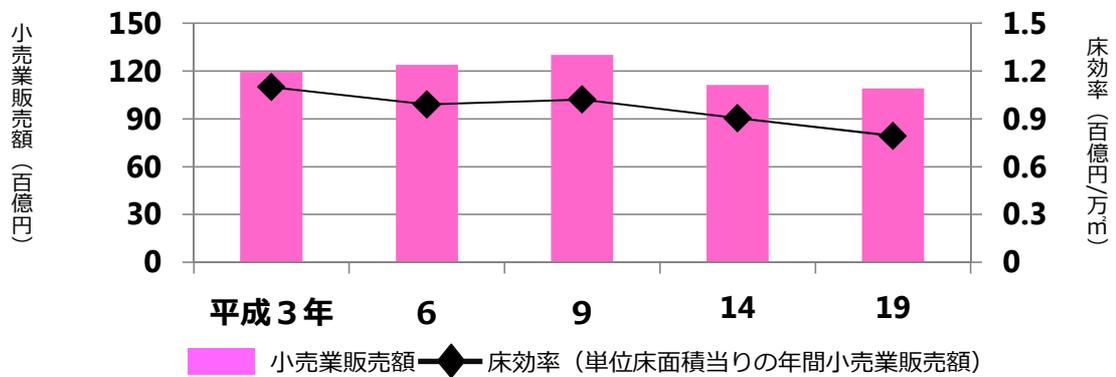


図 小売業販売額の推移

注) 「経済産業省経済産業政策局調査統計部 平成14・19年 商業統計表」及び「通産省業省編 平成3・6・9年 商業統計表」の掲載数値から作図。なお小売販売額は掲載数値にデフレーター補正を実施したものである。

- 市全体で小売業販売額は減少傾向にあるものの、本市の中心市街地として位置づけられた小倉都心地区、黒崎副都心地区では、高い商業ポテンシャルを有するとともに、中心市街地活性化基本計画に基づく事業（平成25年度終了）も行われ、小倉都心地区では増加、黒崎副都心地区では横ばい状況にあります。
- その他の地区の状況を見ると、折尾及び八幡南周辺では、小売業販売額は減少傾向にあるものの、上葛原周辺では、商業施設の新設（サンリブシティ小倉〔平成17年出店〕）に伴い小売業販売額は増加傾向にあります。

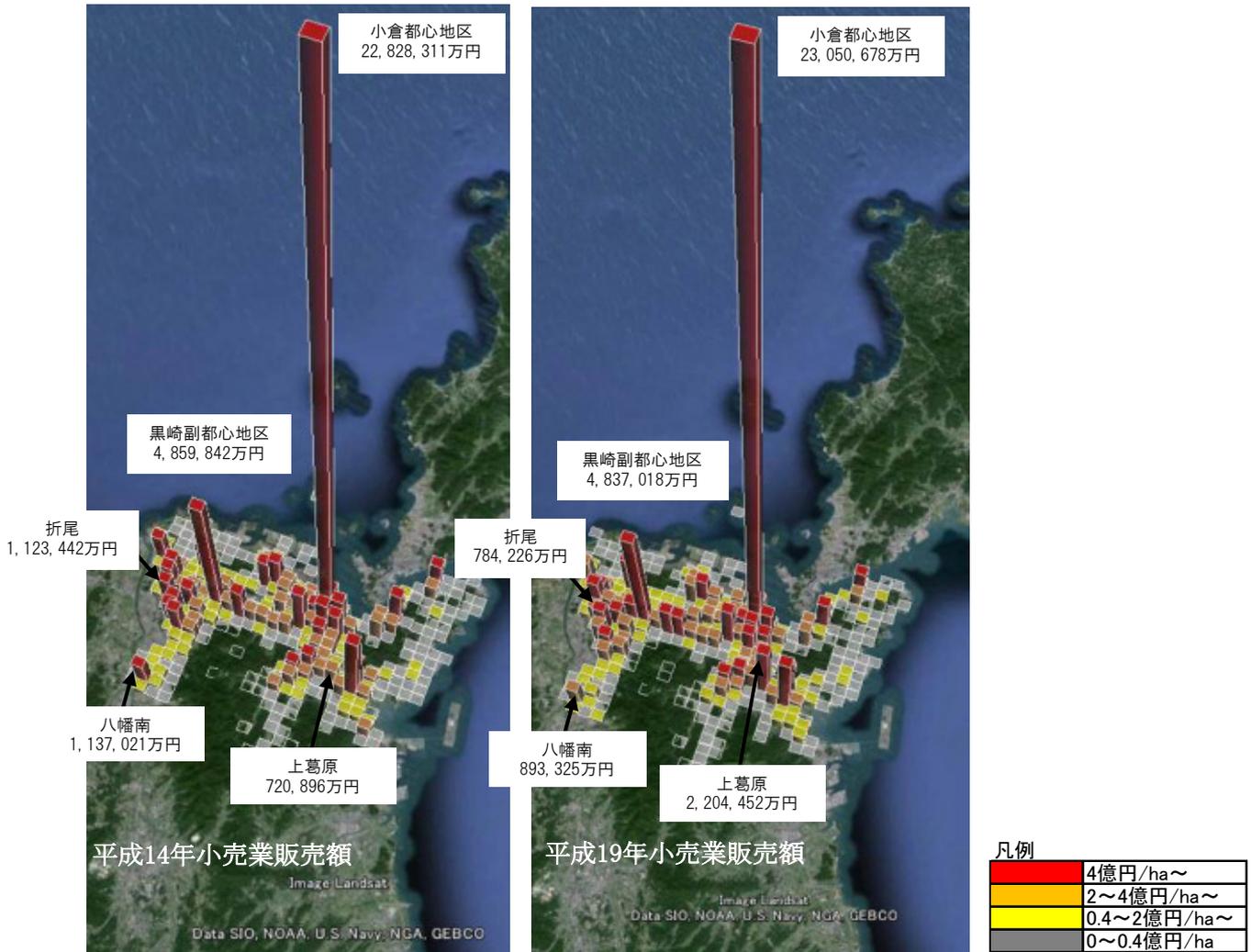


図 小売業販売額（平成14年・平成19年）

出典：「都市構造可視化計画」ウェブサイト

注) 小倉都心地区、黒崎副都心地区は、中心市街地活性化計画の区域で集計。

②地価の動向

- 地価の推移を見ると、市街化区域等で一貫して下落し、特に中心市街地において下落が大きい傾向にあります。
- また、地価は中心部から郊外に向けて低下傾向にあります。
- 人口減少や都市機能の撤退が進むと、地価が低下し、税収の確保が困難になることが懸念されます。

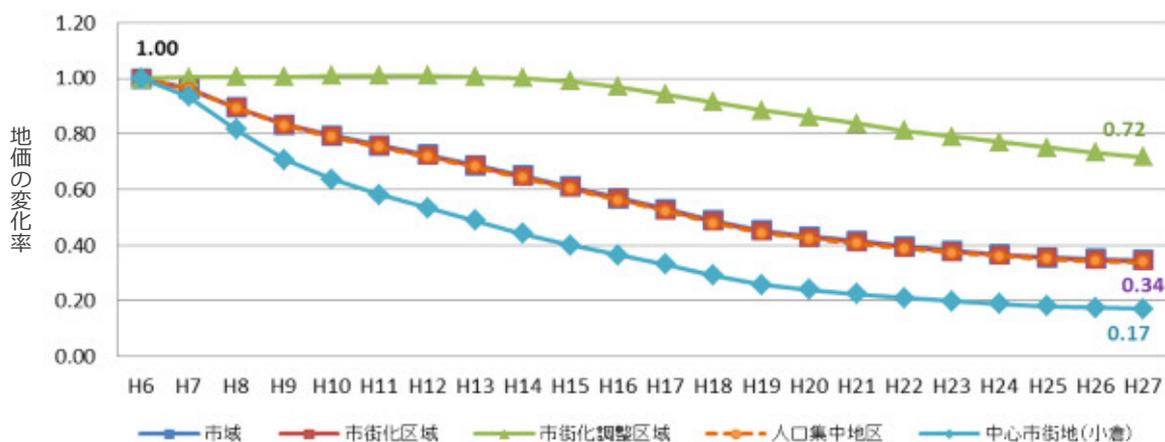


図 区域別の地価の推移

注) 平成6～26年まで、データ位置が継続している地点データを対象とし、変動率は、平成6年を1.0とした指数の平均として算出している。

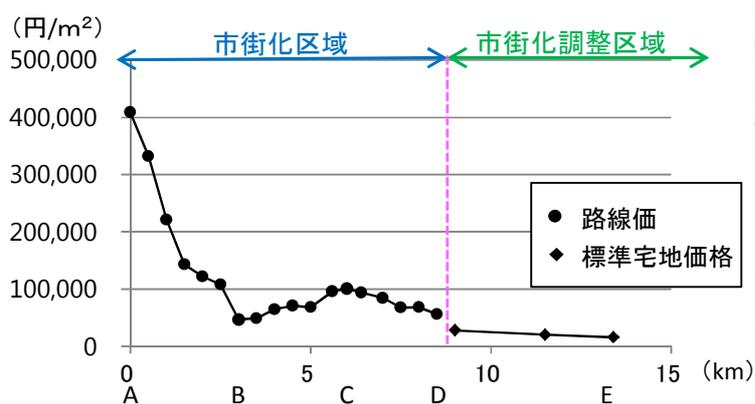


図 固定資産税路線価等の実態 (JR小倉駅から国道322号方向)

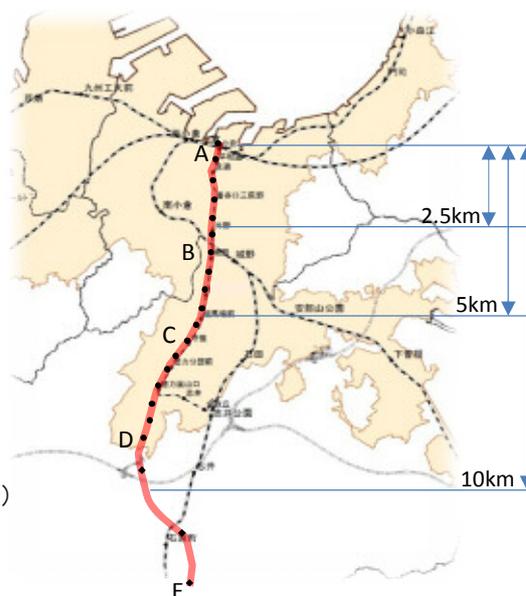


図 固定資産税路線価等の実態 (JR小倉駅から国道322号方向)

出典：(一財) 資産評価システム研究センター
「全国地価マップ (<http://www.chikamap.jp/>)」
平成26年度

(2) 財政

①歳入・歳出

○一般会計歳入における「市税」は、平成19年度以降減少傾向にあります。

○一般会計歳出は、少子高齢化の進行などにより「福祉・医療費」は年々増加し、投資的経費は平成12年度の4割弱の水準に減少しています。

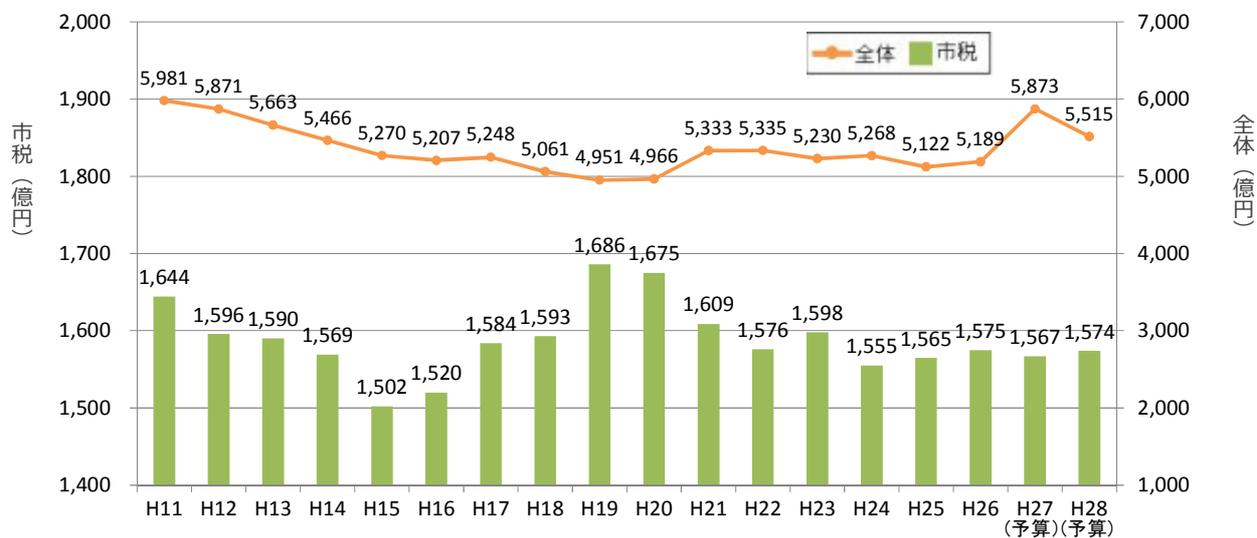


図 一般会計歳入の推移

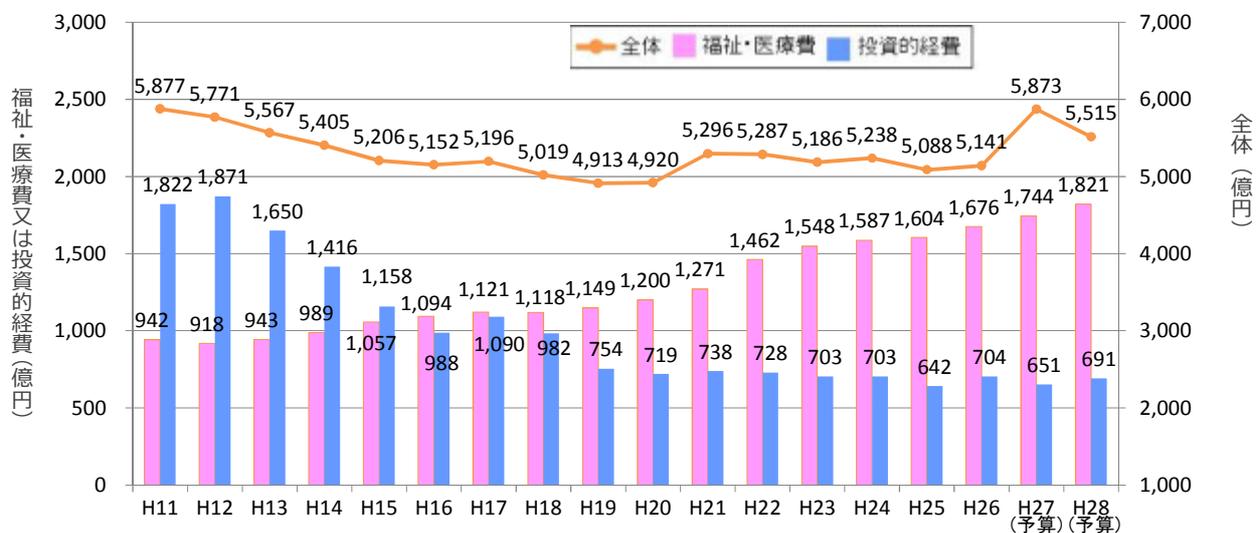


図 一般会計歳出の推移

出典：北九州市予算・決算資料

(3) 行政コスト

- 一般的に、人口密度が低いほど、一人当たりの行政コストは大きくなる傾向にあります。
- 政令市と比較した場合、本市は2番目に行政コストが大きくなっています。
- また、地域単位（町丁目）で見ても、公共インフラの維持に係る行政コストは、人口密度が低いほど効率が悪く、人口密度が高いほど効率が良くなっています。

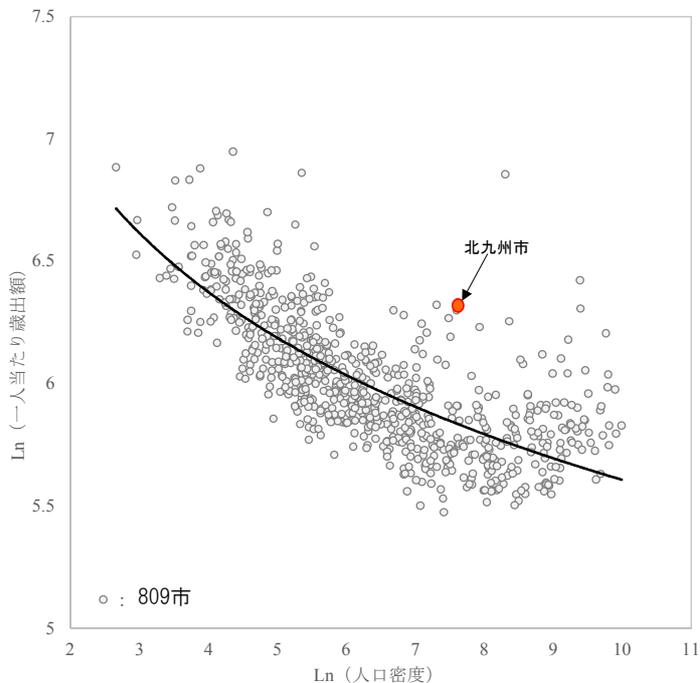


図 1 人当たり歳出額と人口密度との関係

出典：国勢調査（H22）、市町村別決算状況調査（H22）

注）計809市（23区含む）が対象

注）人口密度および一人当たり歳出額は対数に変換

表 1 人当たり歳出額（政令市比較）

政令指定都市	1人当たり歳出額 (千円)
大阪市	616
北九州市	545
京都市	527
福岡市	520
神戸市	508
広島市	497
名古屋市	455
札幌市	435
新潟市	431
川崎市	421
千葉市	385
堺市	384
仙台市	382
静岡市	375
横浜市	374
熊本市	361
岡山市	353
さいたま市	350
浜松市	347
相模原市	316

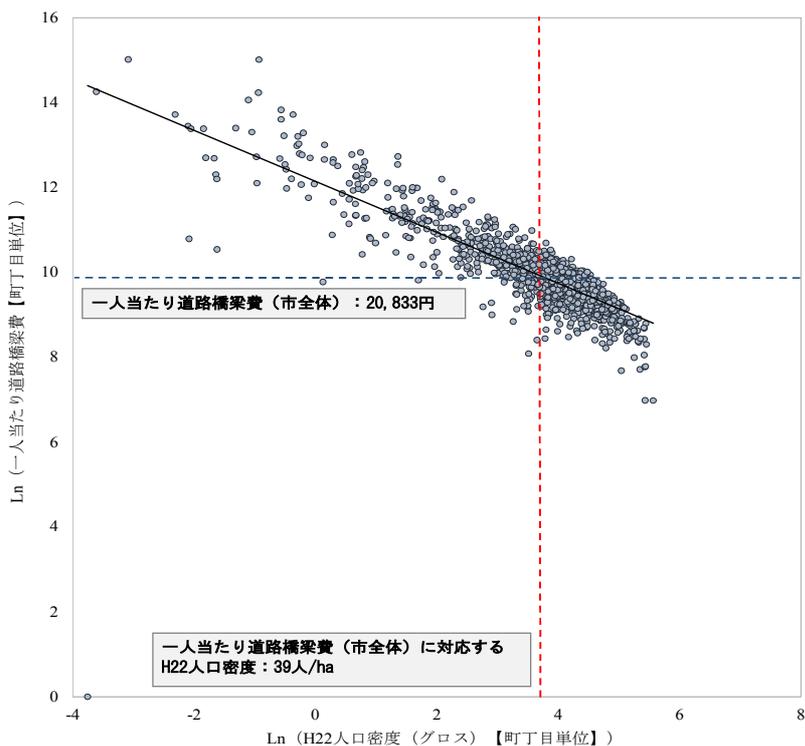


図 H22人口密度と一人当たり歳出額

出典：H22国勢調査（小地域）、市町村別決算状況調査（H22）

注）一人当たり道路橋梁費（市全体）
=道路橋梁費/北九州市総人口（H22）

注）一人当たり道路橋梁費（市全体）に対応するH22人口密度は回帰方程式より予測

注）H22人口密度及び一人当たり道路橋梁費は対数に変換

注）道路又は人が存在しない町丁目は対象としていない

(4) 公共施設の状況

- 公共施設は、昭和40年代から50年代に集中して整備が行われ、公共施設の1人当たりの面積は、政令指定都市平均の1.5倍で最大となっています。
- 公共施設の大規模改修や建替えには多額の費用が必要であり、近年の財政水準では大幅に不足することから、公共施設マネジメント方針により、少なくとも今後40年間で公共施設の保有量（延床面積）を約20%削減することを目指しています。

■ 公共施設の築年別の状況 出典：北九州市総務企画局（平成25年3月）

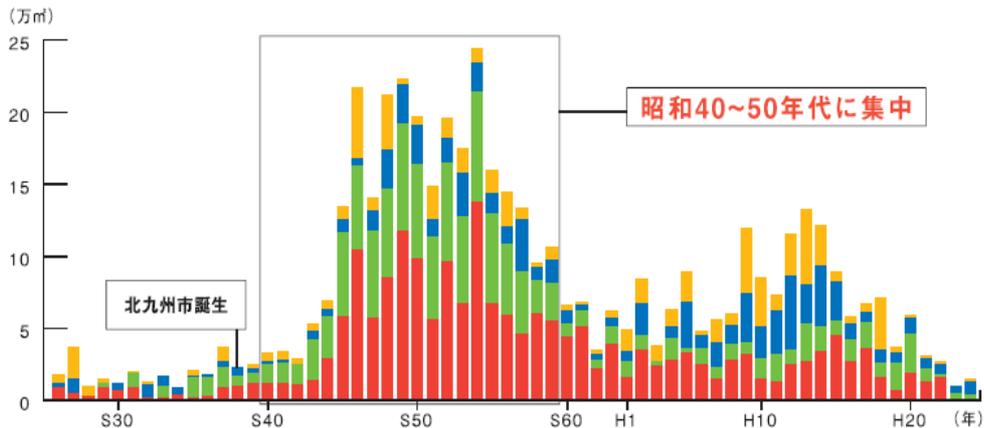


図 公共施設の築年別の状況

順位	自治体名	延床面積 (㎡)	順位	自治体名	人口(人)		1人当たり面積(㎡)
					H22年度国勢調査	H22年	
1	大阪市	12,570,846	1	北九州市	976,846	5.0	
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,665,314	4.7	
3	横浜市	8,647,360	3	神戸市	1,544,200	4.7	
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,094	4.4	
5	札幌市	5,619,155	5	福岡市	1,463,743	3.6	
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,043	3.4	
7	北九州市	4,886,177	7	浜松市	800,866	3.3	
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3	
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3	
10	川崎市	3,581,509	10	静岡市	716,197	3.2	
11	仙台市	3,285,649	11	仙台市	1,045,986	3.1	
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9	
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8	
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,749	2.7	
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5	
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5	
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,689,773	2.3	
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3	
19	相模原市	1,634,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1	
	平均	4,646,166		平均	1,390,416	3.3	

※出典 総延床面積：各政令市平成22年度決算資料（特別会計の一部は含まれない）
22年度人口：国勢調査

図 公共施設の保有施設状況（政令市比較）

施設分類		延床面積 (㎡)	構成比	
普通会計	市営住宅	2,069,364	38.2%	
	学校等	1,316,166	24.3%	
	市民・企業利用施設	市民文化系施設	247,667	4.6%
		社会教育系施設	96,602	1.8%
		スポーツ・レク施設	125,803	2.3%
		保健・福祉施設	89,746	1.7%
		子育て支援施設	65,040	1.2%
	その他	産業系施設	93,344	1.7%
		行政系施設	250,782	4.6%
		その他	371,898	6.9%
小計	4,726,412	-		
特別会計	609,149	12.7%		
合計	5,415,561	100.0%		

※出典 北九州市総務企画局調査（平成25年3月）

図 公共施設の保有施設状況（施設分類別 延床面積）

出典：北九州市

「第1回行政改革推進懇談会資料5」

「公共施設マネジメントの取組み状況」

＜北九州市行財政改革大綱（公共施設マネジメント方針）＞（平成26年2月）

1. 基本的な考え方

- ・真に必要な公共施設を安全に保有し続ける運営体制を確立する
- ・そのため、将来的な財政負担を軽減するための取組みを積極的に進める
- ・選択と集中の観点から、にぎわいづくりや活性化にも留意し、将来のニーズ等を見据え公共施設を再構築する

2. 取組みの視点

- (1) 総量抑制（保有量の縮減）
廃止、縮小、民営化、老朽化した施設の更新は複合化や多機能化
- (2) 維持管理・運営方法の見直し
民間活力の導入による効率化、広域化や多機能化による利用者の拡大
- (3) 資産の有効活用
長寿命化・余剰地の民間売却、賃貸による資産活用
- (4) 整備ルールの厳格化（事業評価）

3. 取組み目標

少なくとも「今後40年間で保有量を約20%削減する」

＜北九州市公共施設マネジメント実行計画＞（平成28年2月）

■計画策定にあたっての基本方針

1. 施設の集約と利用の効率化
2. 民間施設・ノウハウの活用
3. 市民センターを中心とした地域コミュニティの充実
4. 特定目的施設や利用形態の見直し
5. 施設の長寿命化と年度毎費用の平準化
6. 利用料金の見直し
7. まちづくりの視点からの資産の有効活用
8. 外郭団体等への譲渡を検討

■40年後の施設量の見通し

この実行計画では、施設の廃止や集約、複合化や多機能化、更新時の規模の見直し等、様々な取組みを進めることで、40年後の施設量は約24.2%削減される見込みとなります。

3-8 災害

- 過去の開発圧力により、斜面地やハザード区域に指定された区域においても、一部で市街化が進行しています。
- 市街地後背域に斜面地が存在し、「土砂災害警戒区域」等の指定箇所があります。また、二級河川では「浸水想定区域」の指定箇所もあります。

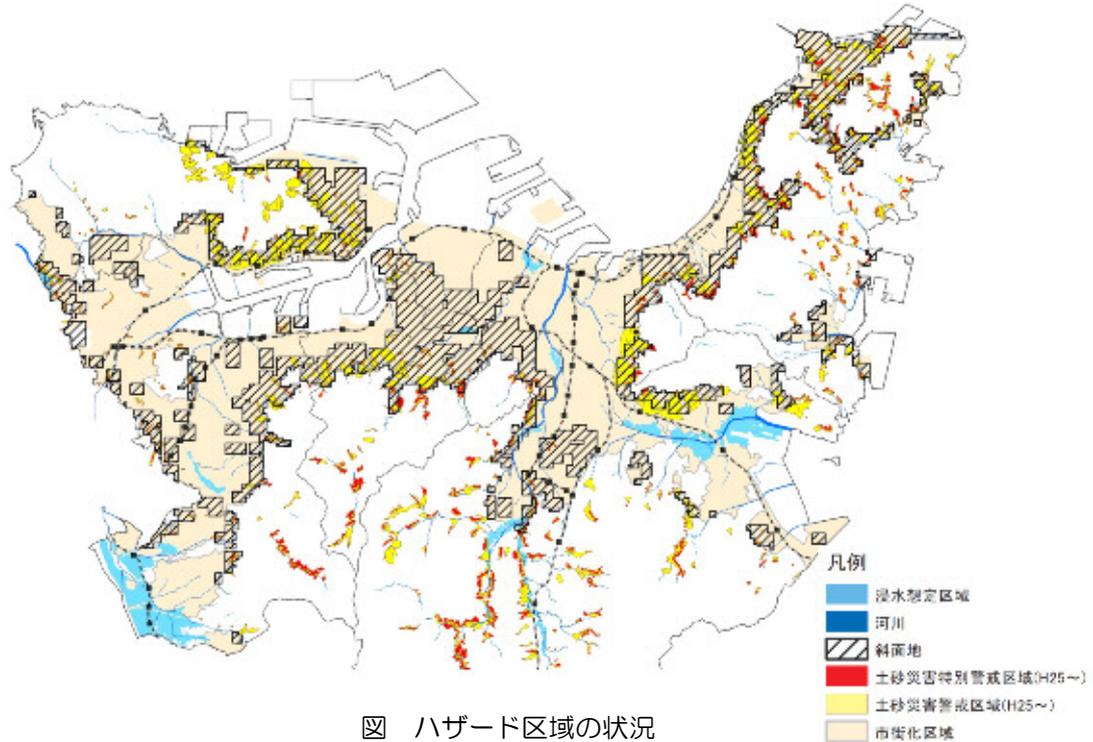


図 ハザード区域の状況

出典：斜面地は、「国土数値情報（標高傾斜度5次メッシュ（H23））」データによる平均傾斜角度5度以上メッシュ地域
 土砂災害警戒区域等は、福岡県「土砂災害警戒区域等」
 浸水想定区域は、国土交通省または福岡県「浸水想定区域」

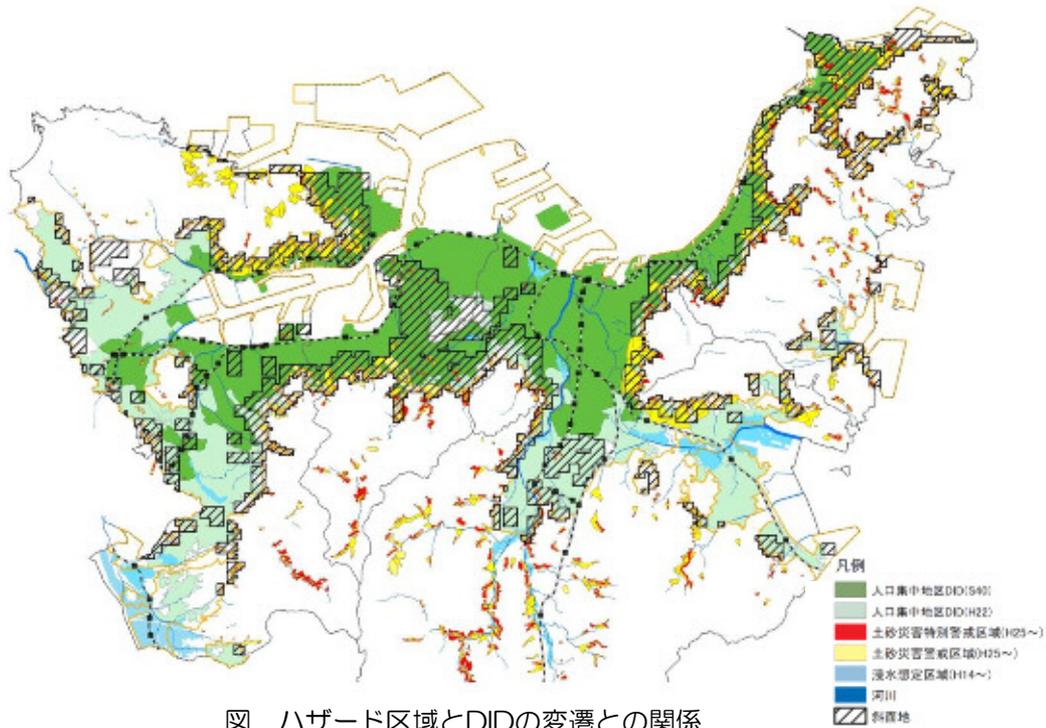


図 ハザード区域とDIDの変遷との関係

出典：斜面地は、「国土数値情報（標高傾斜度5次メッシュ（H23））」データによる平均傾斜角度5度以上メッシュ地域
 土砂災害警戒区域等は、福岡県「土砂災害警戒区域等」
 浸水想定区域は、国土交通省または福岡県「浸水想定区域」

3-9 人口密度低下による影響

(1) 公共交通

○人口密度の低い地域では、公共交通のサービス水準の低下が懸念されます。高齢化が高い地域を必ずしも公共交通がカバーされず、高齢者の外出機会の低下も懸念されます。

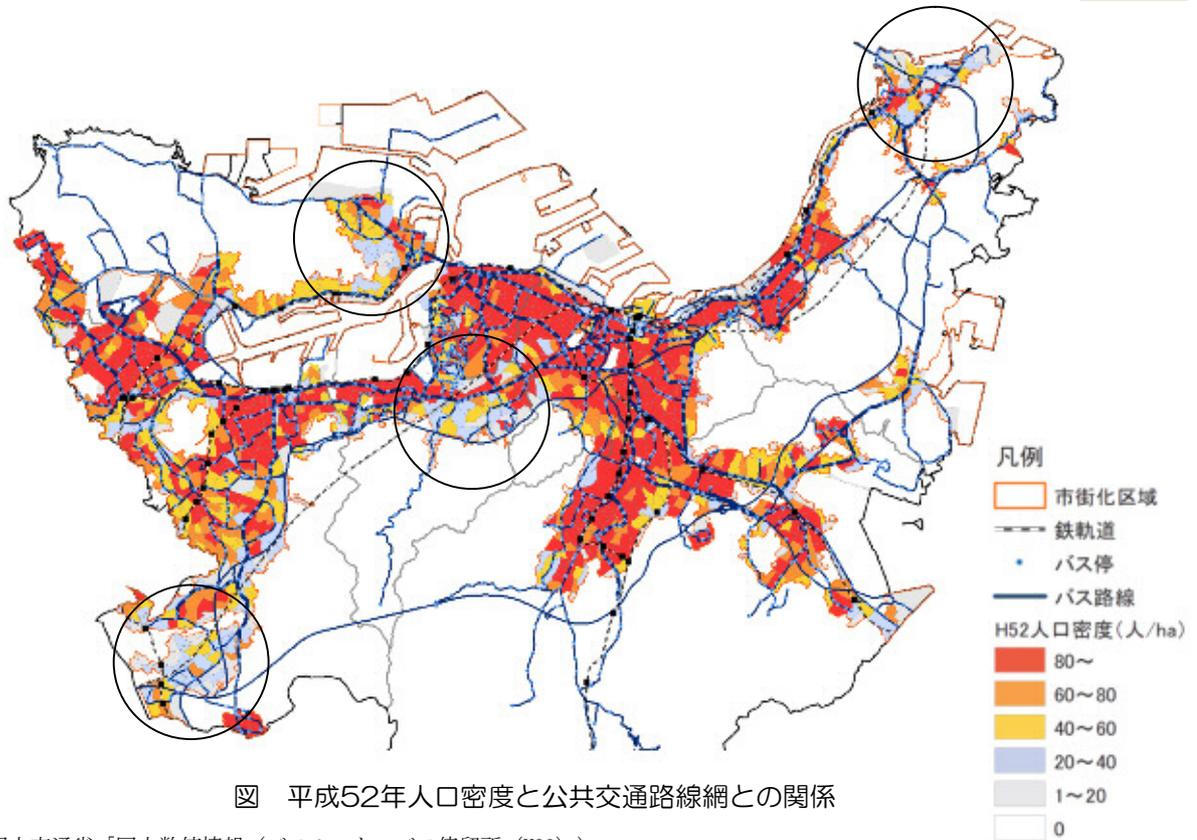


図 平成52年人口密度と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

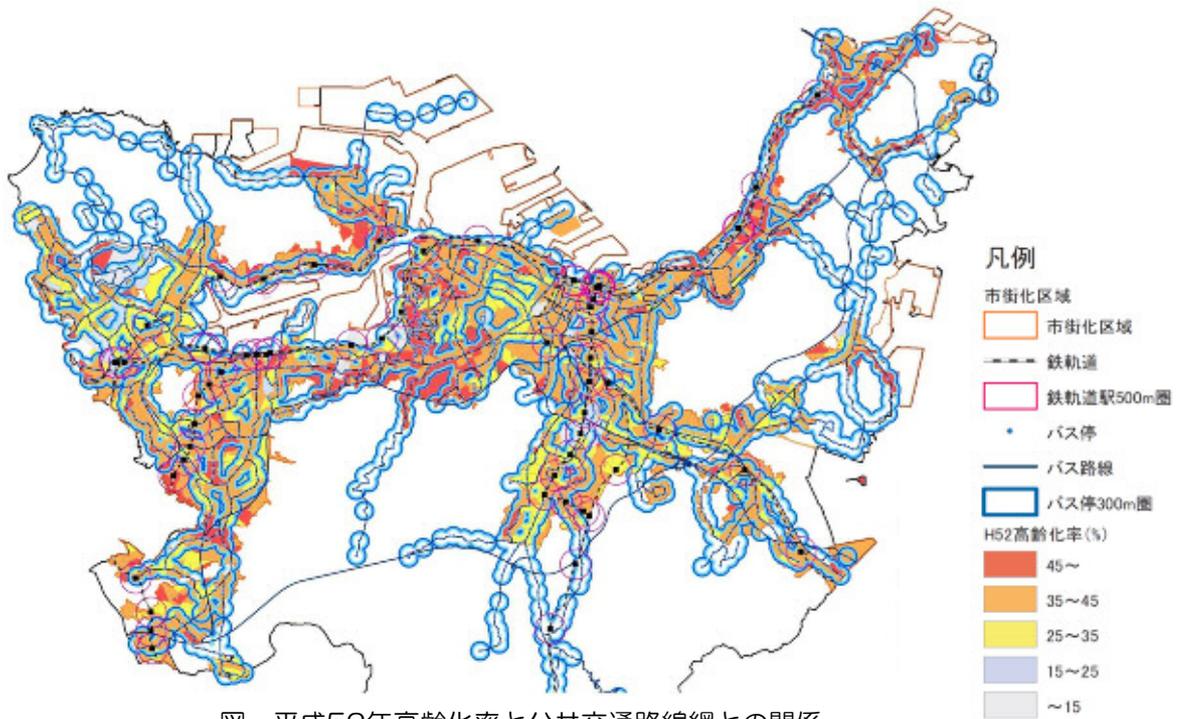
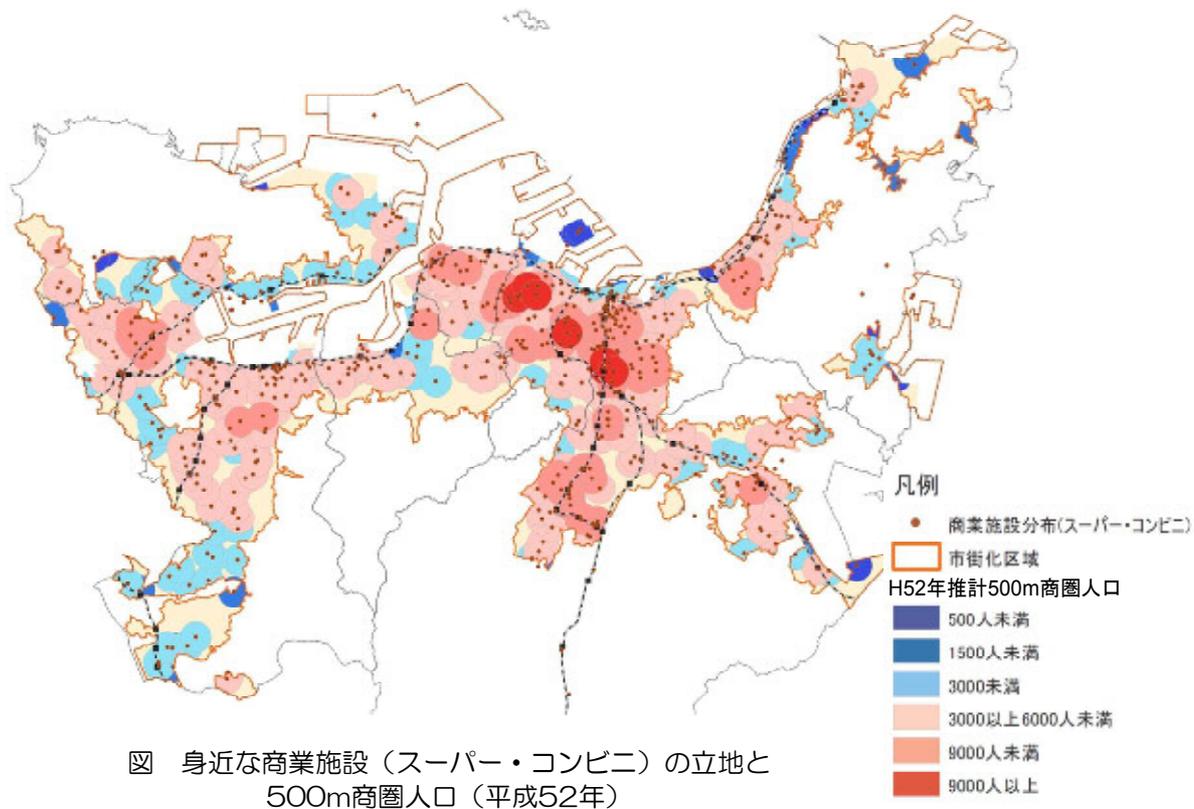


図 平成52年高齢化率と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

(2) 生活サービス施設

○今後、身近な商業施設（コンビニ・スーパー）の利用圏人口が減少し、施設の存続が困難となれば、いわゆる”買い物弱者”の増加も懸念されます。



○また、身近な医療施設や老人福祉施設周辺の人口密度の減少も大きく、施設の存続が困難となれば同様にサービス水準の低下が懸念されます。

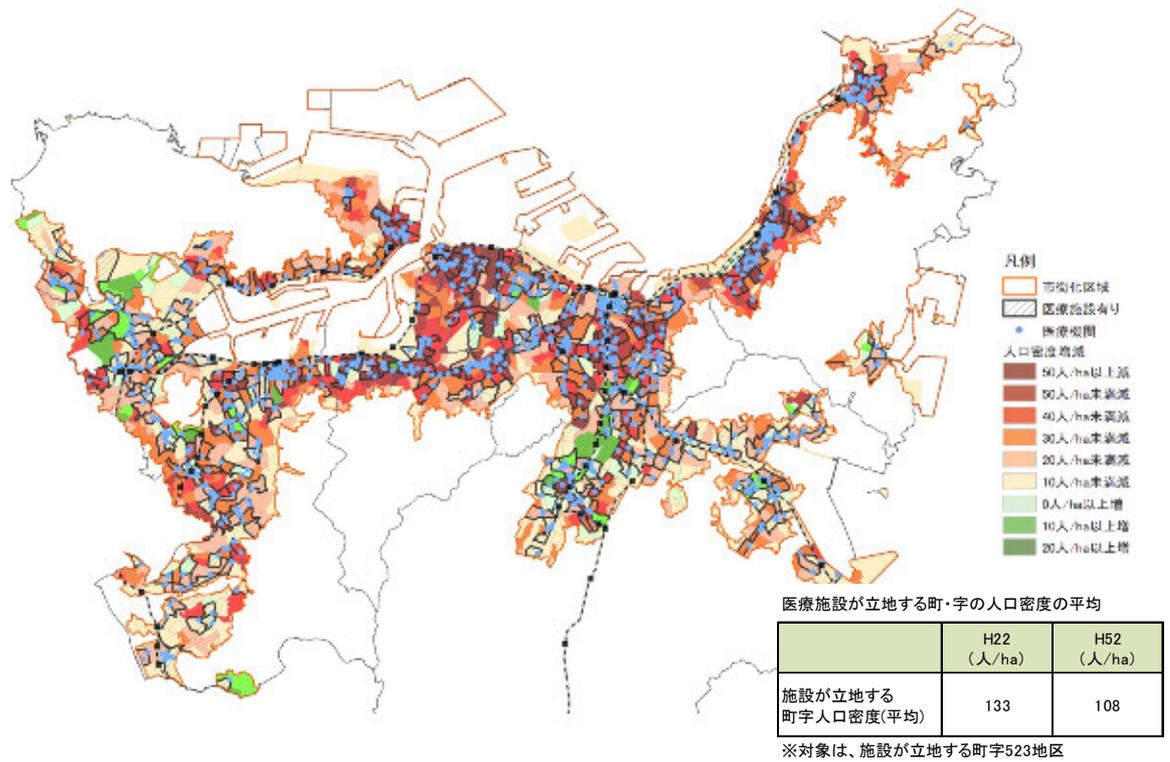


図 医療施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（医療機関）」

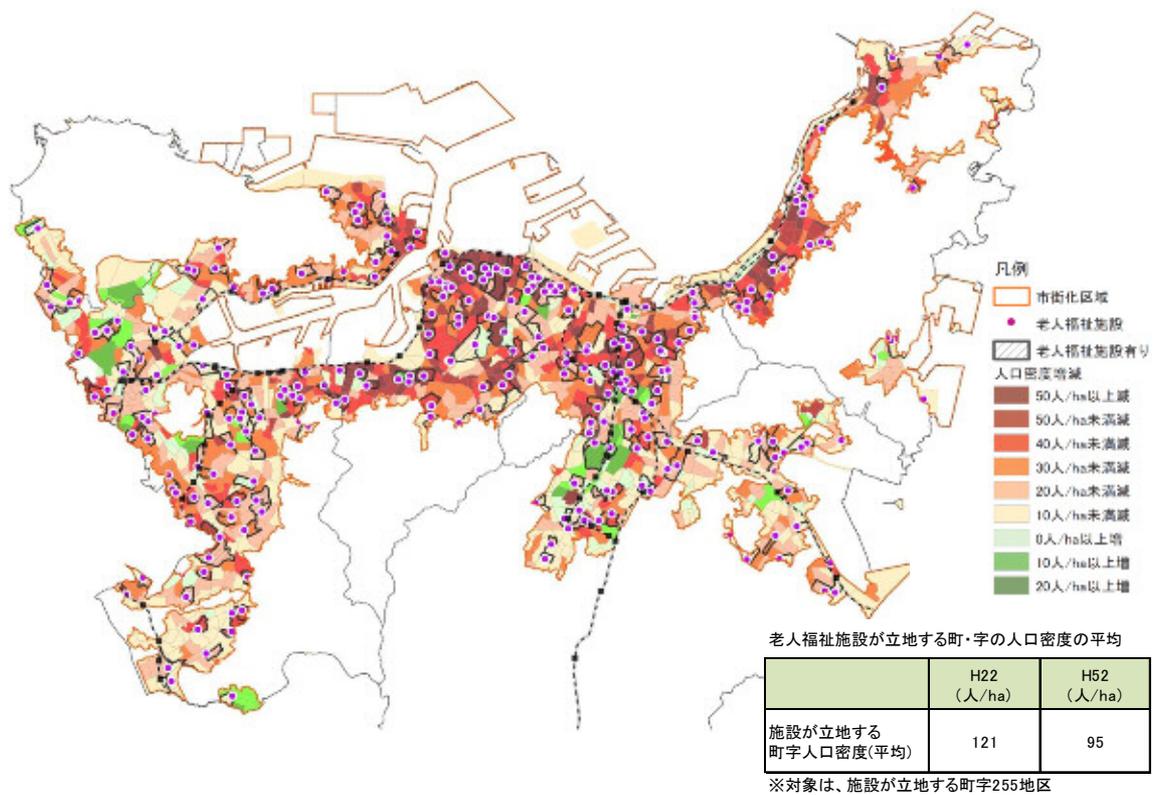


図 老人福祉施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（福祉施設）」

(3) 地形（斜面地）・ハザード地域

- 斜面地には土砂災害警戒区域も多く、高齢化率も高いことから、災害発生時の避難対応など、地域の自助・共助の低下などが懸念されます。
- また、土砂災害警戒区域等に指定されている地域には、将来、人口密度が高いと推計される地区もあり、被災が懸念されます。

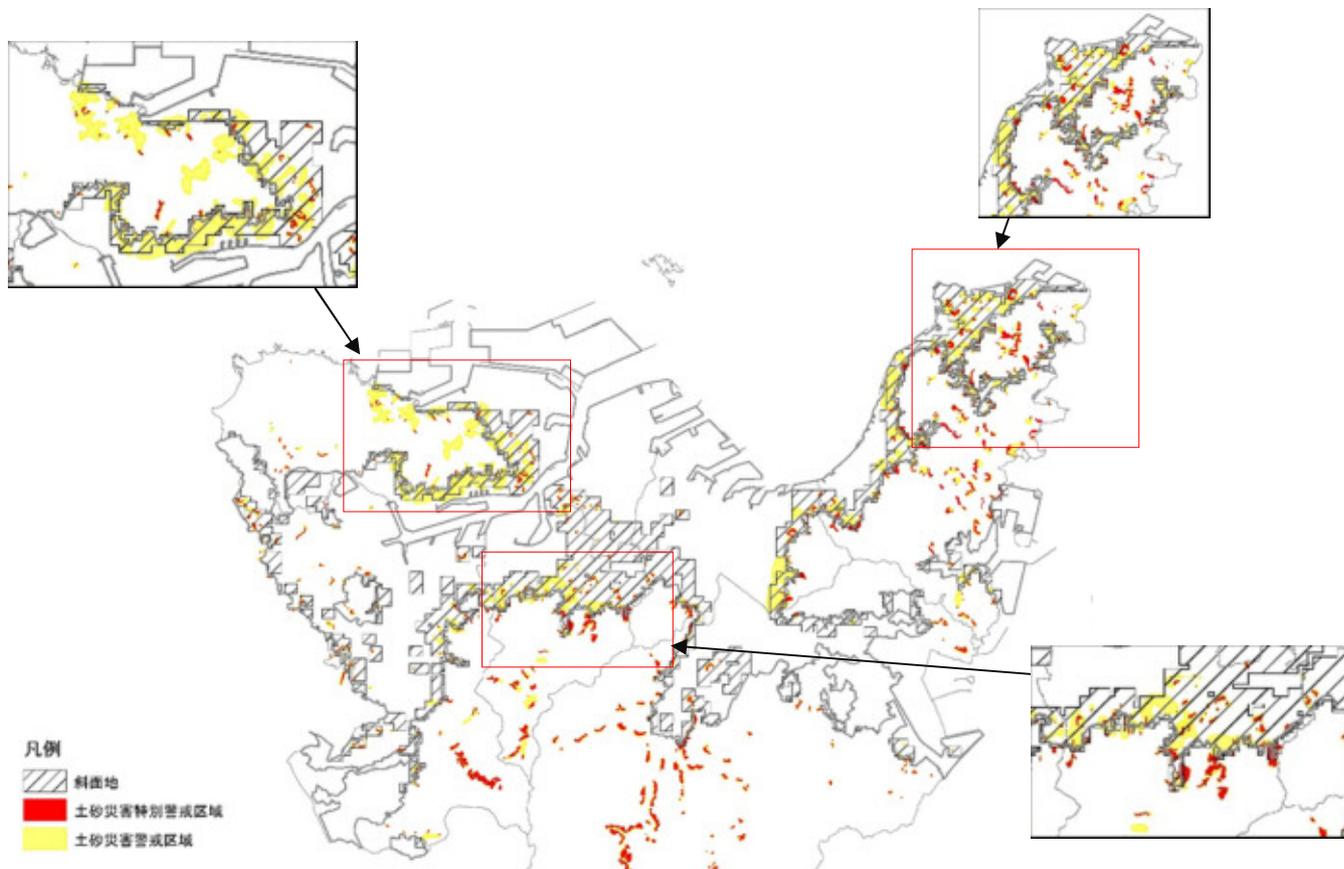


図 斜面地と土砂災害警戒区域等の分布

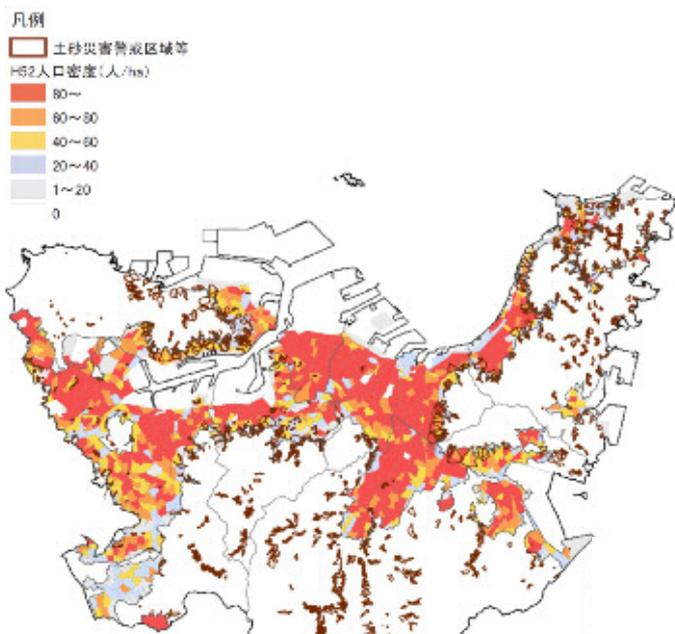


図 平成52年人口密度と土砂災害警戒区域等の関係

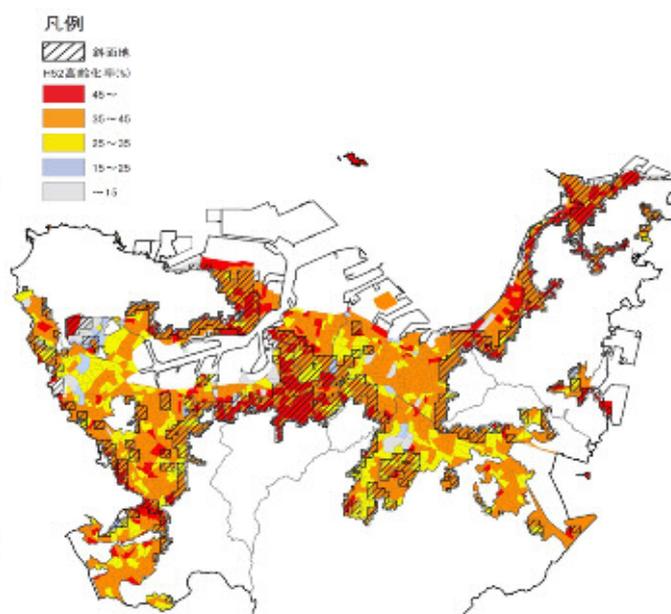


図 平成52年高齢化率と斜面地の関係

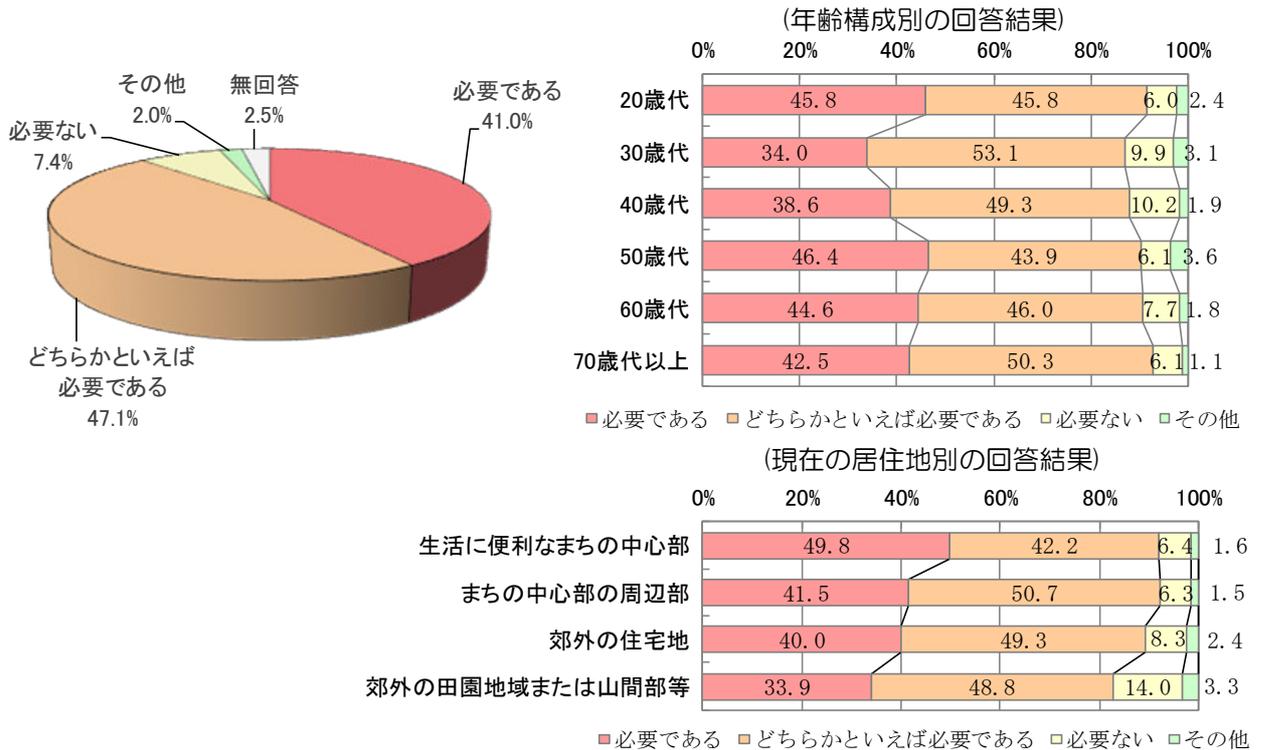
出典：福岡県「土砂災害警戒区域等」

3-10 コンパクトなまちづくりに関する市民の意識

「人口減少・超高齢化社会を見据えたコンパクトなまちづくり」をテーマとして、平成27年6～7月に、20歳以上の北九州市民3,000人を対象に実施した市民意識調査において、各問いに対し、次のような結果が得られました。(郵送調査、有効回収数1,365票、有効回収率45.5%)

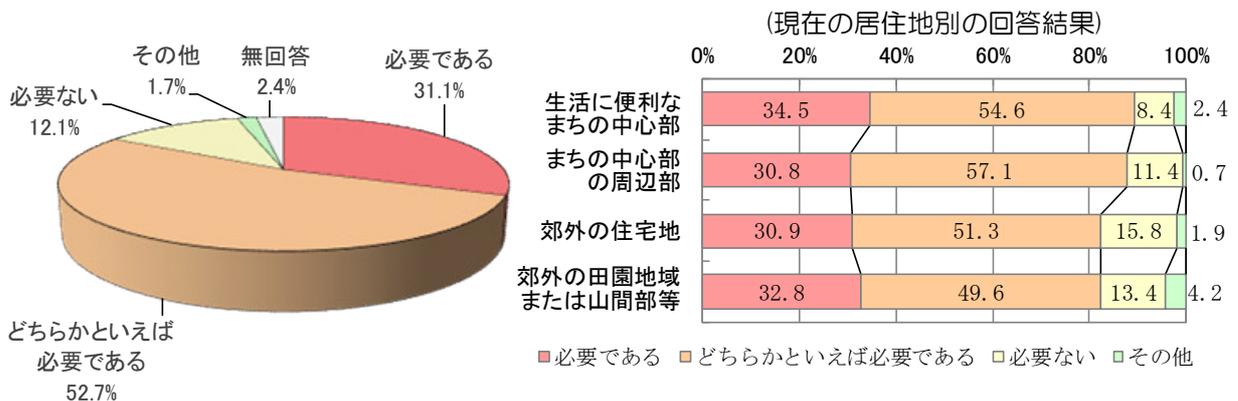
問1 「コンパクトなまちづくり」を進めることについて、あなたはどのように思いますか？

- 「必要である」または「どちらかといえば必要である」(以下「『必要である』等」とします。)と回答した方は88.1%となっています。
- 年齢別に見ると、30歳代以上では年齢層が高いほど「必要である」等の割合が高くなっています。
- 居住地別に見ると、現在の居住地がまちの中心部やその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要ない」と回答した人の割合が高くなっています。



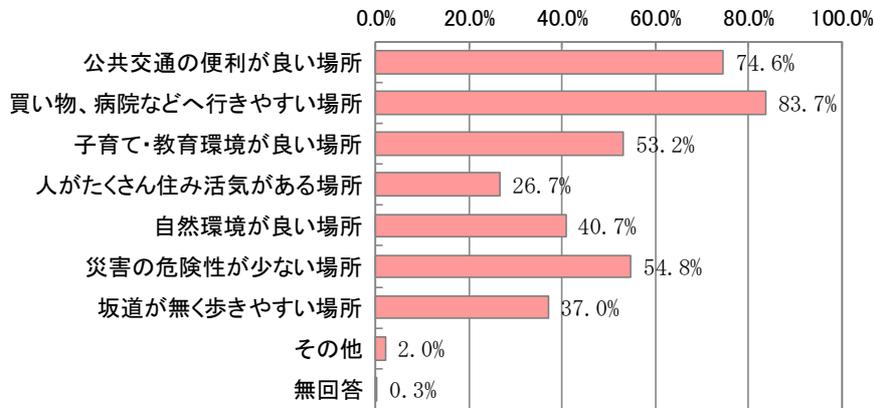
問2 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについて、あなたはどのように思いますか？

- 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについては、83.8%の人が「必要である」等と回答しています。
- 居住地別に見ると、現在の居住地に関わらず8割以上が「必要である」等と回答しています。



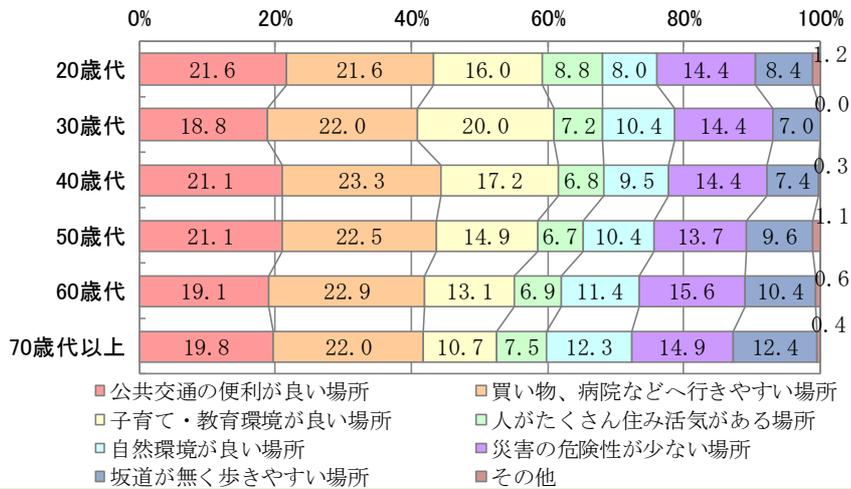
問3 「一定の人口の集積を保っていく区域」は、どのような場所を設定したら良いと考えますか？

○「買い物、病院などへ行きやすい場所」(83.7%)、「公共交通の便利が良い場所」(74.6%)が多く、次いで「災害の危険性が少ない場所」(54.8%)、「子育て・教育環境が良い場所」(53.2%)となっています。



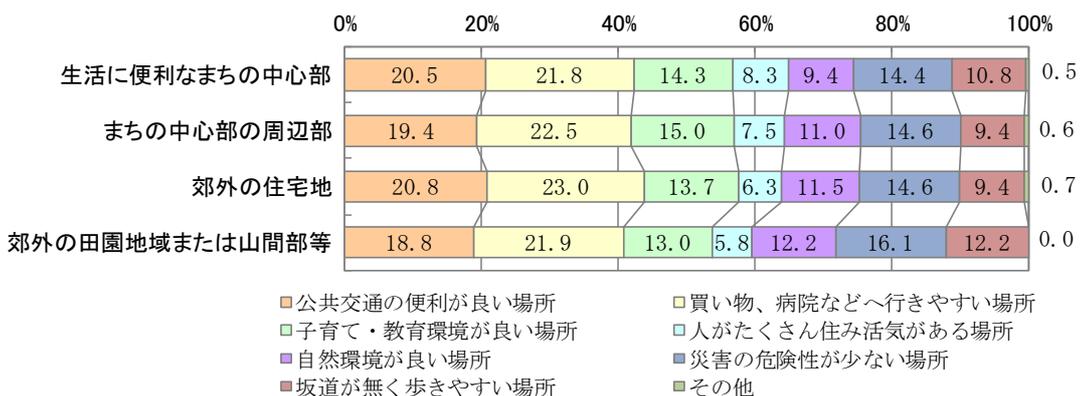
○年齢別に見ると、「坂道が無く歩きやすい場所」を挙げた方の割合は、年齢層が高いほど、高くなる傾向にあります。
 ○「子育て・教育環境が良い場所」を挙げた方の割合は、子育て世代の30歳代、40歳代で多くなっています。

(年齢構成別の回答結果)



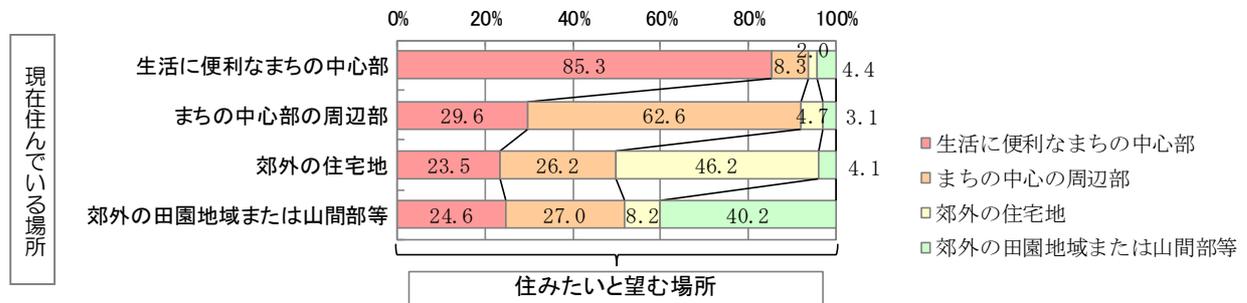
○居住地別に見ると、「人がたくさん住み活気がある場所」を挙げている割合は、まちの中心部に住んでいる方ほど高く、「自然環境が良い場所」は郊外に住んでいる方ほど高くなっています。

(現在の居住地別の回答結果)

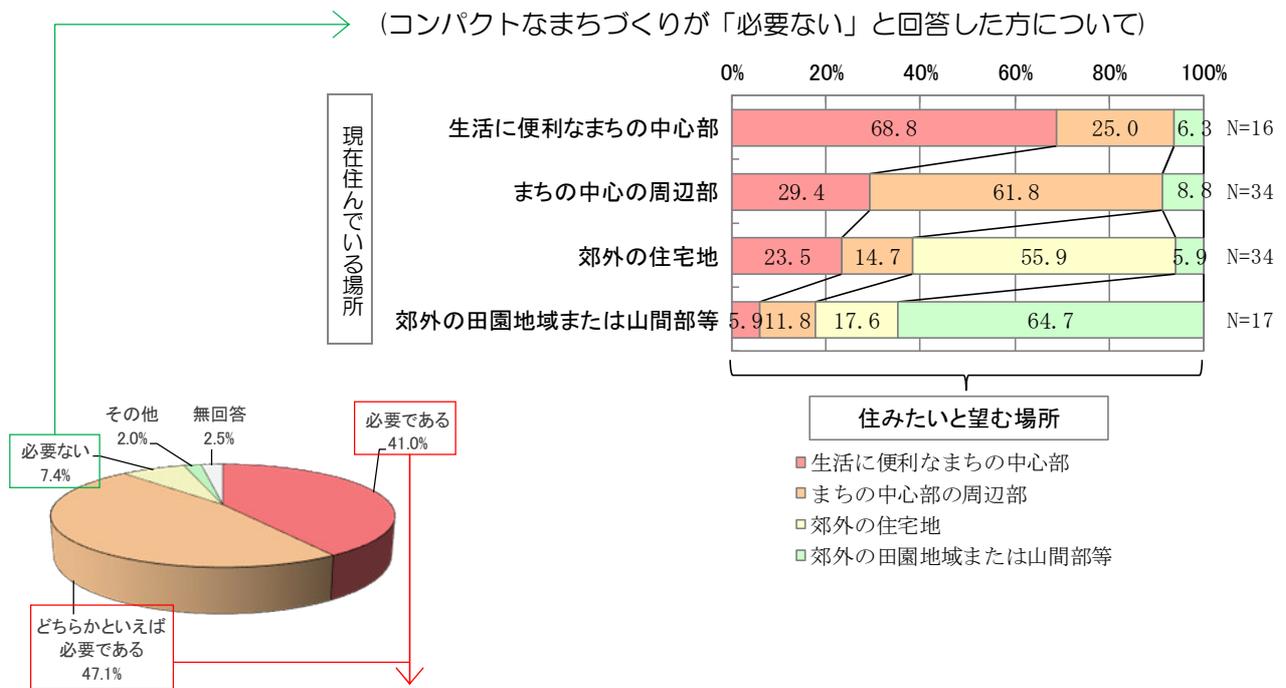


問4 あなたが住みたいと望む場所はどのようなところですか？

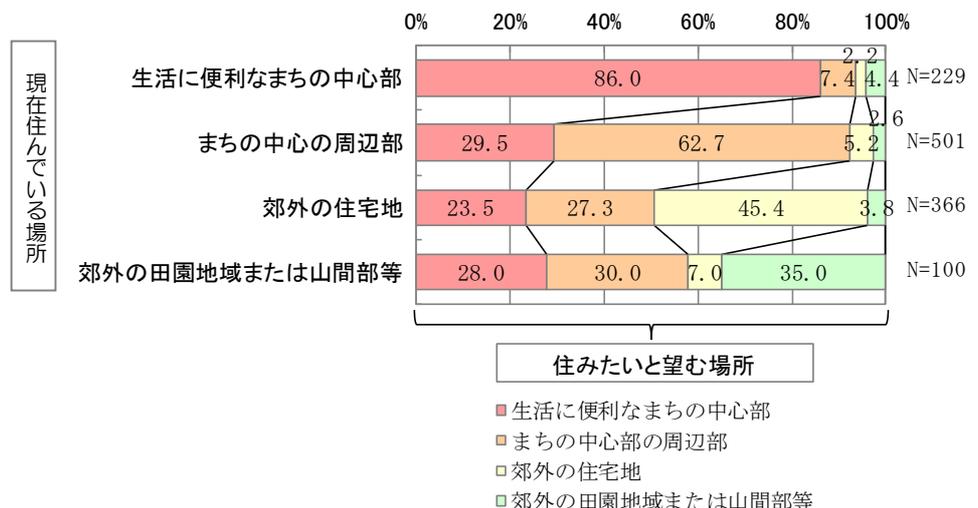
- いずれも現在住んでいる場所と同じ場所に住みたいと回答した方が最も多いことがわかります。
- まちの中心部や周辺部に住む方は約9割がまちの中心部や周辺部を希望している一方、郊外部でも約5割の人がまちの中心部や周辺部を希望していることがわかります。



- コンパクトなまちづくりが「必要ない」と回答した方と、「必要ある」等と回答した方について比較すると、「必要ない」と回答した郊外に住んでいる方のほうが、「必要である」等と回答した郊外の方より、まちの中心部等に住みたいと望む割合が少ないのがわかります。



(コンパクトなまちづくりが「必要である」等と回答した方について)



4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

4-1 本市の都市構造の特性

本市の都市の地形、土地利用、都市交通の現状等を見ると、都市構造上の特性として、市街地の拡大が進んでいるものの、公共交通の利便性が高い旧市街地に人口や生活利便施設が集積しており、複数の拠点が存在していることが挙げられます。

①主要な公共交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と薄く広がった郊外部

- ・市街化区域の中における人口等の集積は、北部の平坦地で主要な交通軸に沿って高密度となっています。
- ・旧5市が合併したのちも、地形形状の制約から、市街地背後の高台（斜面地）等においても住宅地が形成されています。

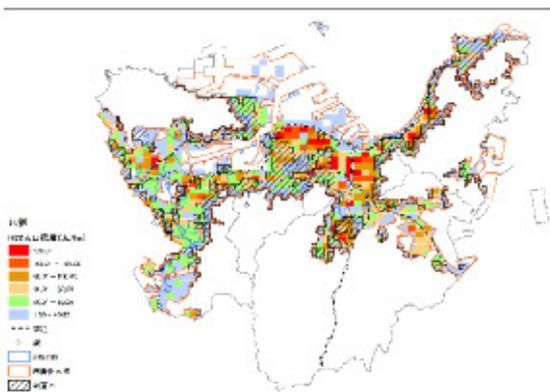


図 人口密度の状況(平成22年)
(再掲)

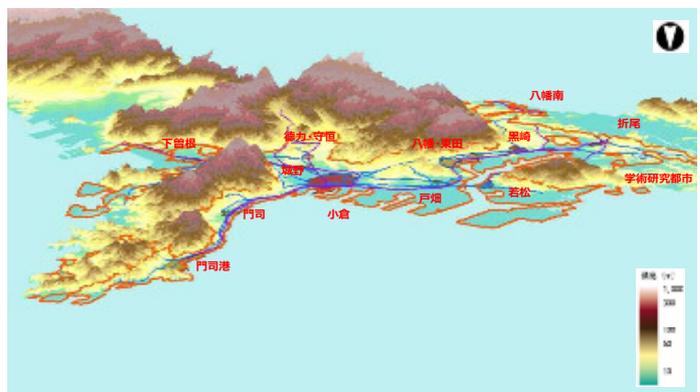


図 北九州市の鳥瞰(再掲)

②階層をもった複数の拠点が存在

- ・これまで都心・副都心として拠点形成を進めてきた小倉や黒崎においては、市内だけではなく、周辺市町村をはじめとした市外も含めた広域の拠点となっています。
- ・また、小倉都心、黒崎副都心だけではなく、交通利便性の高い地域に、日常生活を支える生活利便施設も含めた商業・業務機能や文化・交流機能が集積した地域が複数存在しています。

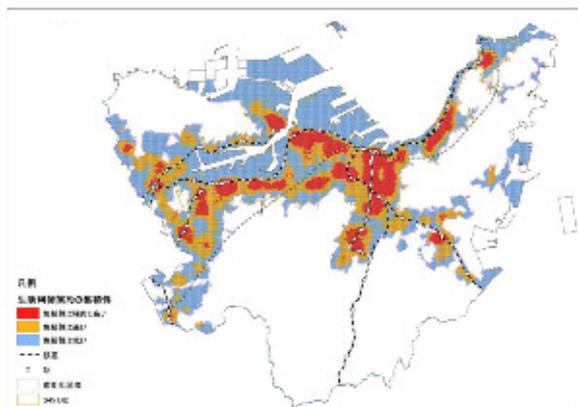


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)
(再掲)

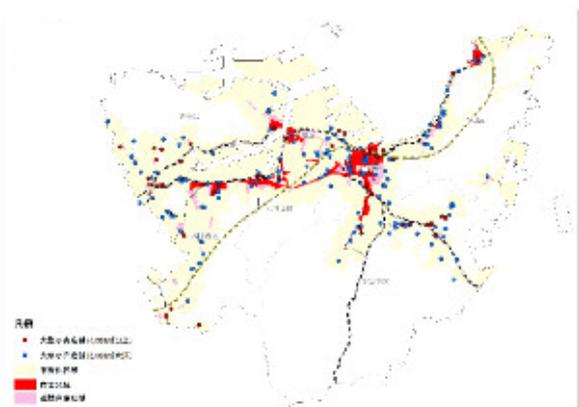


図 大規模小売店舗の立地動向(再掲)

③公共交通の利便性が高いものの、自動車依存も進行

- 公共交通網は市街地全域を概ねカバーしており、特に人口密度が高い既存市街地には、主要な交通軸が形成されています。
- その一方で、道路交通環境の改善と相まった自動車利用の増加により、公共交通利用者数は減少し、自動車依存も進行しています。

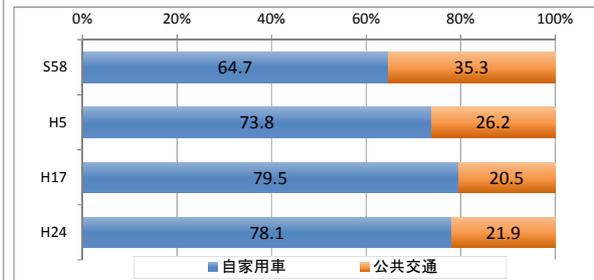
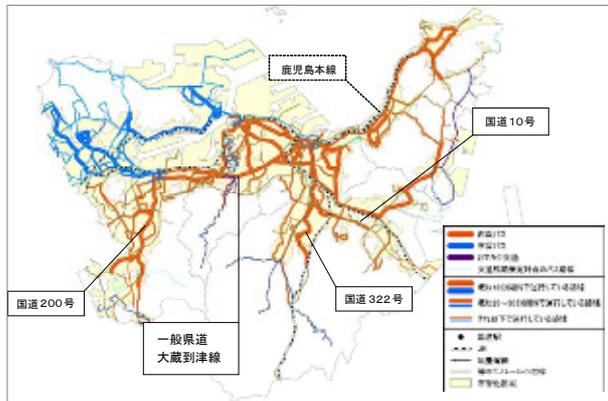


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網（再掲） 図 北九州市の交通手段分担率の推移（再掲）

④旧来からの市街地を中心に、人口、生活利便施設が集積し、公共交通が特に便利な地域が形成

- 公共施設、病院、教育施設など、市民生活に関わる施設は、拠点や主要な交通軸上に多く立地しています。
- ただし、社会福祉施設は、公共交通の利便性があまり高くない地域にも立地しています。



図 生活利便施設の空間分布（再掲）

⑤産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在

- 本市に進出する工場等の受け皿は、新門司や響灘地区など、市街地から離れた地区に存在しています。



図 市内における産業の受け皿（再掲）

4-2 本市における都市構造上の課題と対応

人口減少に伴う都市構造への影響など、本市の都市の現状等を踏まえ、都市構造上の課題とその対応の方向性を次のとおり整理します。

本市の都市構造を踏まえ、このような課題に対応していくためには、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造を目指していく必要があります。

【 都市の現状等と懸念事項 】

<p>〈人口〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人口の減少、高齢者や高齢化率の増加、生産年齢・年少人口の低下が予測 <ul style="list-style-type: none"> → ・働き手の減少による税収の減少 ・通学・通勤人口の減少による公共交通利用者の減少 ○ D I D人口密度のさらなる低下が予測 <ul style="list-style-type: none"> → ・地域活力の低下 ・一人当たりの行政コストの増大 ○ 拠点である市街地中心部ほど、人口密度の低下が大きいことが予測 <ul style="list-style-type: none"> → ・拠点の活力低下 ○ 市街化区域の周縁部の斜面地における、人口・人口密度の低下、高齢化率の増加が予測 <ul style="list-style-type: none"> → ・地域活力の低下 ○ 小売販売の床効率が低下等するなか、今後、身近な商業施設（コンビニ・スーパー）の利用圏人口が減少 <ul style="list-style-type: none"> → ・施設の存続が困難となることによる“買い物弱者”の増加
<p>〈土地利用〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 世帯数の減少に伴う空き家の増加が予測 <ul style="list-style-type: none"> → ・周辺居住環境の悪化、地域活力の低下 ○ 小倉都心地区において、未利用地が点在 <ul style="list-style-type: none"> → ・未利用地が増加した場合の都心の賑わいや拠点機能の低下
<p>〈都市交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通のネットワークは充実しているものの、利用者数は減少傾向。今後、人口密度が低くなる地域も発生 <ul style="list-style-type: none"> → ・公共交通利用者数が減少した場合の事業者の採算性確保に伴う、公共交通のサービス水準の低下
<p>〈行財政〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地価は、市街化区域、特に中心市街地において、大きく下落 <ul style="list-style-type: none"> → ・人口減少や都市機能の撤退による地価の下落と、これに伴う税収への影響 ○ 公共施設の大規模改修等の将来的な必要額は、近年の財政水準では大幅に不足 <ul style="list-style-type: none"> → ・耐震性が不足した公共施設の使用、老朽化により立ち入りや使用を禁止せざるを得ない公共施設の発生への恐れ
<p>〈災害〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 斜面地には、土砂災害警戒区域も多く、高齢化率も高い <ul style="list-style-type: none"> → ・災害発生時の避難対応における、地域の自助・共助力の低下

【 都市構造上の課題と対応 】

①地域活力の低下

[対応]

- ・生活利便性の高い区域への居住誘導による人口密度の維持
- ・人口減少に対応した生活サービス施設の適切な再配置

②拠点機能の低下

[対応]

- ・拠点への都市機能の誘導

③公共交通の衰退

[対応]

- ・公共交通による移動の促進、利便性の向上、ネットワークの維持・存続
- ・公共交通軸周辺への居住の誘導

④財政への影響

[対応]

- ・持続可能な都市経営のための行政コストのマネジメント

⑤災害に対する不安感の増大

[対応]

- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

4-3 集約型の都市構造を形成することによるメリット

集約型の都市構造を形成することのメリットは、次のような都市生活イメージに整理されます。

①高齢者や障害者も健康で暮らしやすい

公共交通の利便性の高い地域に都市機能・居住の誘導を行うことで、誰もが見守りや助け合いの中で暮らすことができ、身近な場所で通院やデイサービスなどが受けられ、地域活動への参加などで外出の機会が増えて、健康の維持も図られることとなります。

②拠点において賑わいを感じ、楽しめる場が確保される

商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能が集積することにより、誰もがアクセスしやすい街なかに働き口が確保されやすくなるなど、拠点に人が集まり、賑わいが生まれます。そして、更なる都市機能の集積につながっていきます。

③公共交通の利便性が高い

公共交通の利便性が高い場所に居住者が増加すれば、安定した公共交通経営が可能となり、運行本数の増加などのサービスに還元することができます。

④公共施設がより使いやすくなる

公共施設が複合化・多機能化され、より便利な場所に集約化されることで、行政サービスが効率的に提供され、より利用しやすくなります。

⑤安全に暮らせる

災害の危険性のあるハザード区域から街なかに居住を誘導することで、災害のリスクが低下し、安心・安全に暮らせることができます。また、コミュニティも確保されることから助け合いも可能となります。

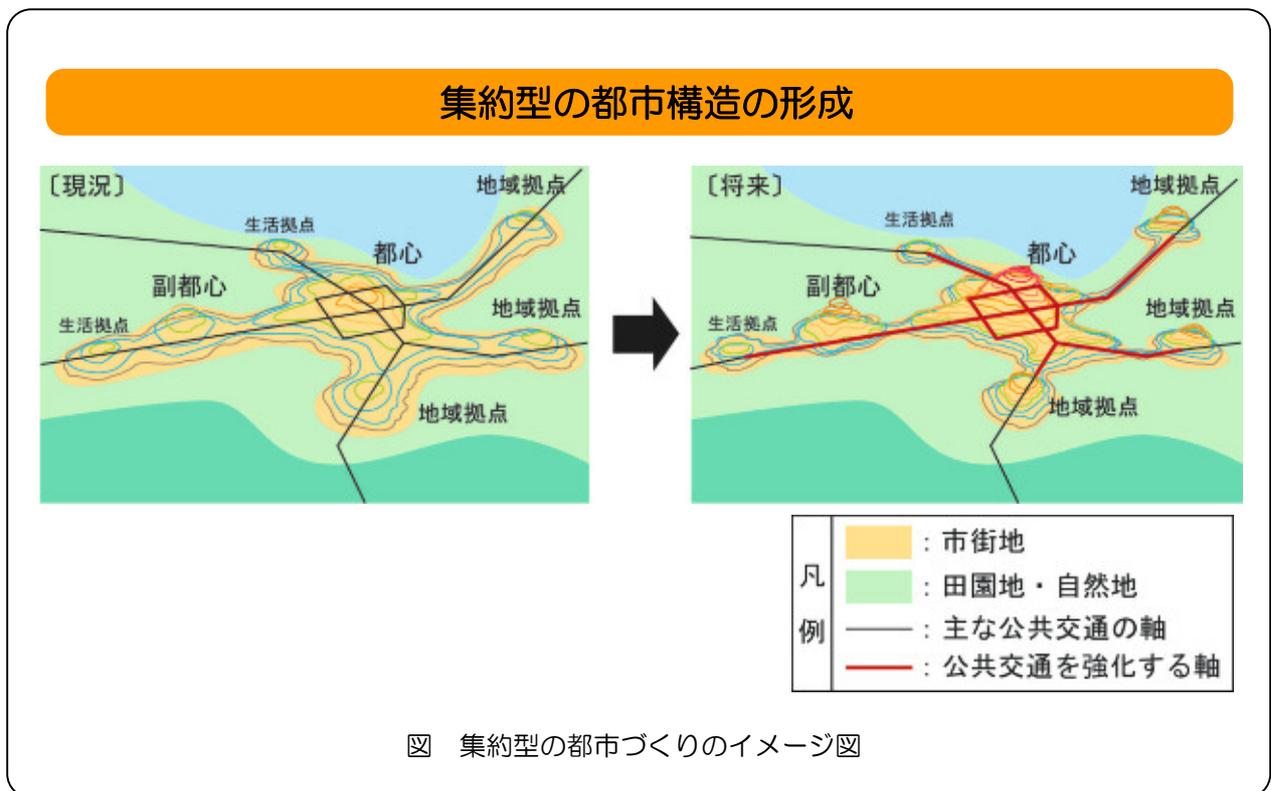
4-4 本市における都市構造形成の基本的な方針

このような本市の将来の都市生活イメージを実現するため、都市構造形成の基本的な方針を以下のように定めます。

1. 「集約型の都市構造の形成」
2. 「階層構造の拠点の形成」
3. 「交通網ストックを生かした交通軸の形成」

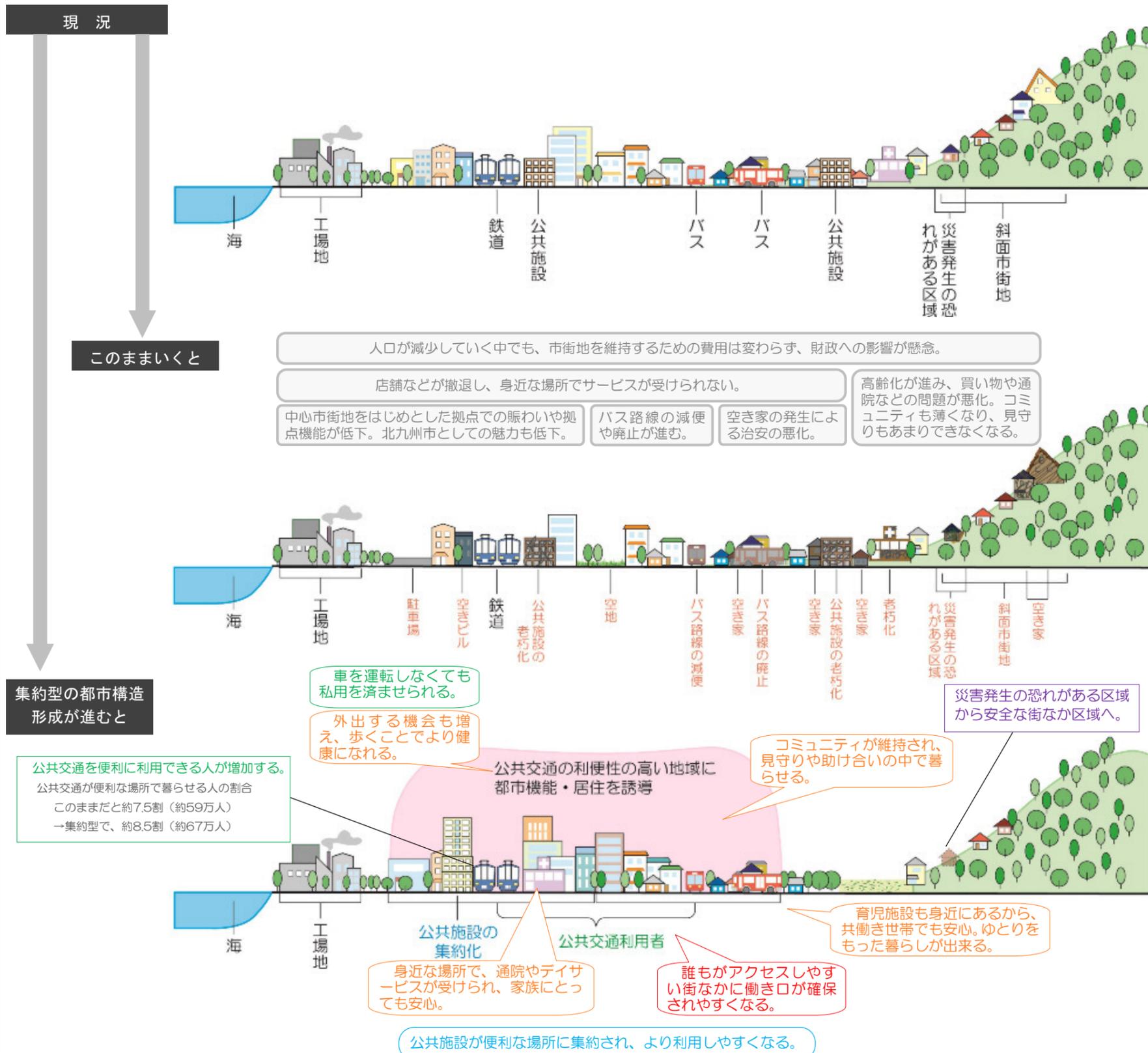
(1) 「集約型の都市構造の形成」

- 生活利便性や賑わいが確保され、持続的な都市経営が可能な都市であるためには、都市機能や人口の一定の集積が必要です。
- しかしながら、本市の人口が減少基調にあることから、その集積は全市的に低下していくものと想定されます。
- そこで、その影響を最小限度に留めるため、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。
- このような集約型の都市構造の形成が進むことで、街なかにおいても、郊外部においても、誰もが暮らしやすいまちの実現が図られます。

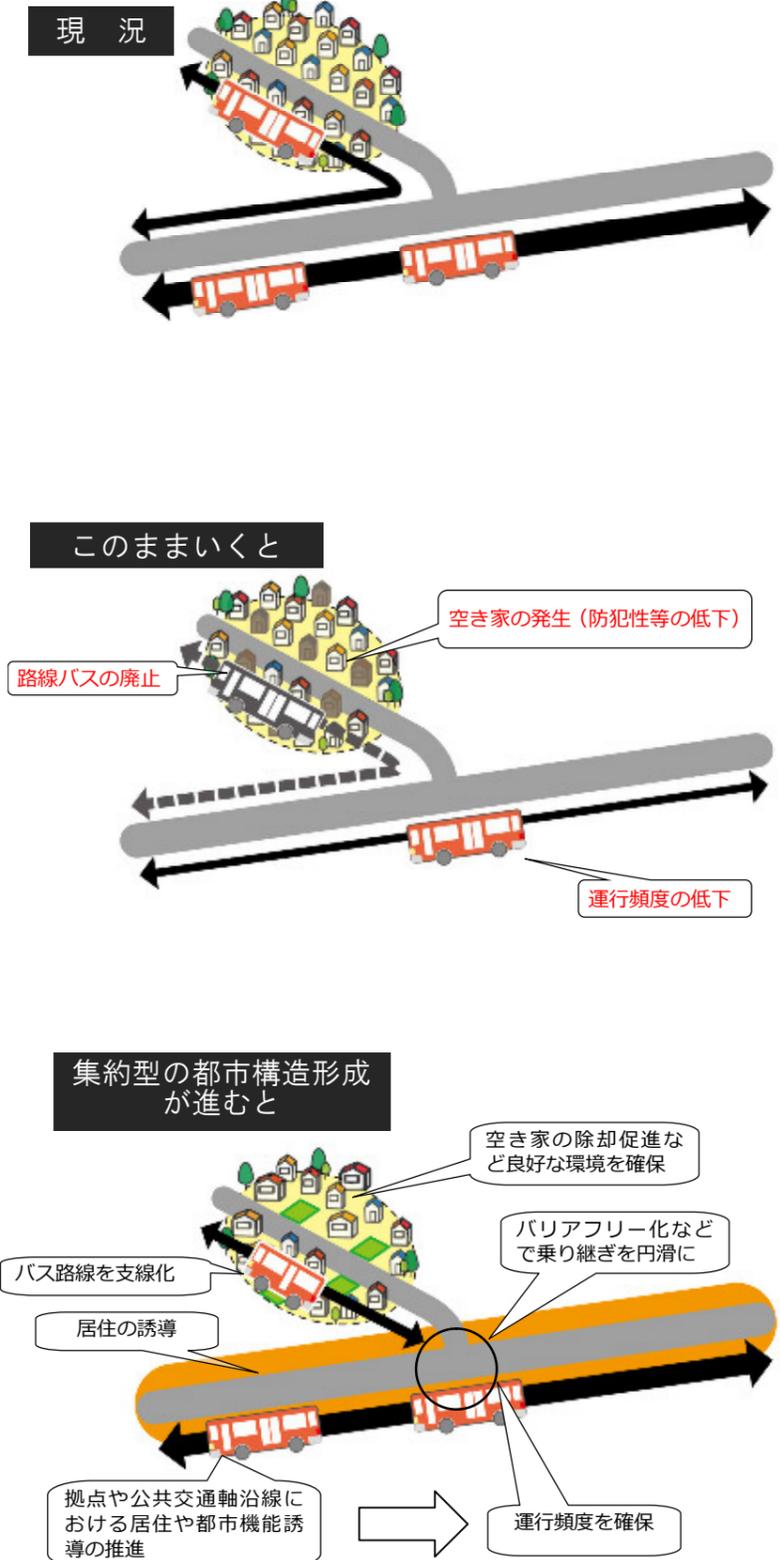


集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ

〔断面構造イメージ〕



〔郊外部のイメージ〕



(2) 「階層構造の拠点形成」

- 本市では、生活利便施設などが集積した地域が複数存在しています。その中でも、市内外も含めた広域を対象とするような都市機能が集積している地域(小倉都心・黒崎副都心)や、区役所等の行政区レベルを対象としているような都市機能が集積している地域(地域拠点)などがあります。
- これらの拠点においては、今後とも本市の都市全体のさらなる魅力の向上や活力の維持に向けて、高次の都市機能を維持・集積させ、「街なか」における地域色豊かな各拠点間の相互補完機能を高め、連携していく必要があります。
- このため、都心・副都心、地域拠点、既に地域に密着した生活サービスを提供している生活拠点といった階層構造の拠点形成を図ることとし、都心・副都市、地域拠点では今後さらに魅力を備えていくための施策・事業の展開を、生活拠点では生活利便施設等の維持を図っていきます。
- このような方針のもと、都心・副都心、地域拠点において都市機能誘導区域を設定するとともに、これらの拠点を含む街なかにおいて居住誘導区域を設定することを基本とします。

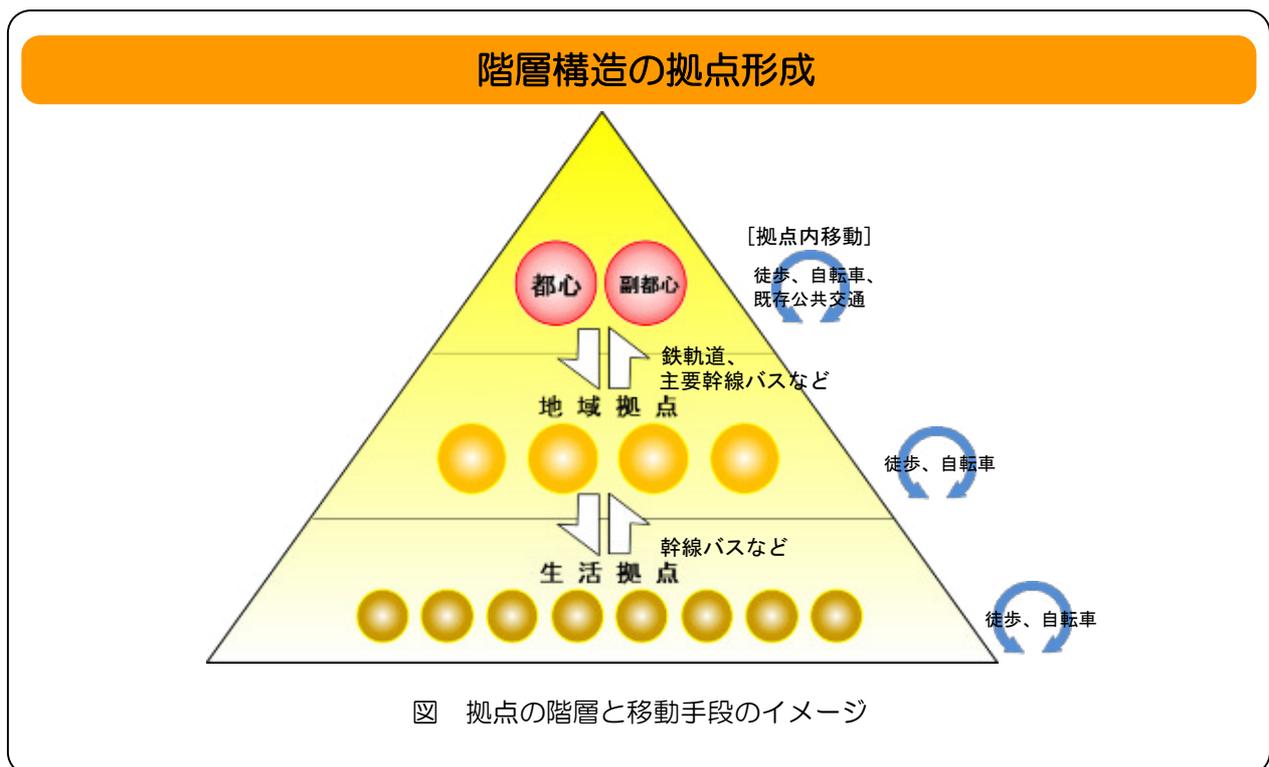


表 「街なか」の「拠点」の役割とまちのイメージ

拠点と街なかの考え方		立地適正化計画 における対応
地域・拠点	目指すまちのイメージ・役割	
拠点	<p>都心・副都心</p> <p>都心</p> <ul style="list-style-type: none"> ○北九州都市圏の中心核であり、周辺の市町村も含めた都市圏や国内外をも対象とする高次の都市機能の集積・維持・向上を図る地域 ・都市圏内および国内外をも対象とした多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供 ・若者や女性にも働きやすいビジネスが集積している ・市内各方面ならびに周辺市町などから訪れ易い ・広域的な交通の中心 ・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち ・北九州市の顔となる都市景観を有する 	<p>都市機能の集積割合</p> <p>都市機能誘導区域</p>
	<p>副都心</p> <ul style="list-style-type: none"> ○北九州都市圏の西部の中核として、周辺の市町村も含めた都市圏を対象とする高次の都市機能の集積・維持・向上を図る地域 ・都心と同様に多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供 ・都市圏西部の拠点として周辺市町からも訪れ易い ・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち 	
	<p>地域拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主要な鉄軌道駅周辺等において、行政区レベルを対象とした都市機能と人口が集積する地区であり、今後とも、日常生活を支える高次の都市機能の集積・維持・向上を図っていく地域 ・各拠点の特性（景観、地域性など）を活かした個性あるまち ・日常生活に必要な各種サービスがほぼ全て受けられる ・都心・副都心などへも訪れ易い、背後圏からも訪れ易い ・多くの人が住み、賑わいがある楽しいまち 	
	<p>生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ○既に地域の日常生活に密着した生活利便施設が集積している地区であり、今後とも、それら施設の維持を図っていく地域 ・地域住民の日常生活を支える商業、医療施設等が集積し、周囲には良好な住宅地も形成されている 	
街なか	<ul style="list-style-type: none"> ○多くの人が住み、便利で暮らしやすい環境が保たれた地域であり、今後、居住の誘導、都市基盤の整備等を図っていく地域 ・日常生活に必要な各種サービスが身近で受けられる。 ・公共交通も便利で、マイカーを使わなくても快適に生活できるまち ・多くの人が住み、交流する、賑わいがある楽しいまち ・歩き易く、回遊し易い 	

(3) 「交通網ストックを生かした交通軸形成」

- 本市の公共交通は、市街地全域を概ねカバーし、既成市街地に鉄軌道、頻度の高いバス路線といった幹線軸が既に形成されています。
- 地域公共交通網形成計画において、市内の交通拠点等相互や隣接周辺地域を結び、高水準のサービスを提供する交流軸を「主要幹線軸」に設定し、「主要幹線軸」を補完し比較的高いサービスを提供する交流軸を「幹線軸」に設定しています。
- このため、居住誘導区域は、これら「幹線軸」沿線に設定することを基本とするなど、公共交通ネットワークを生かしたまちづくりを展開していきます。

交通網ストックを生かした交通軸形成

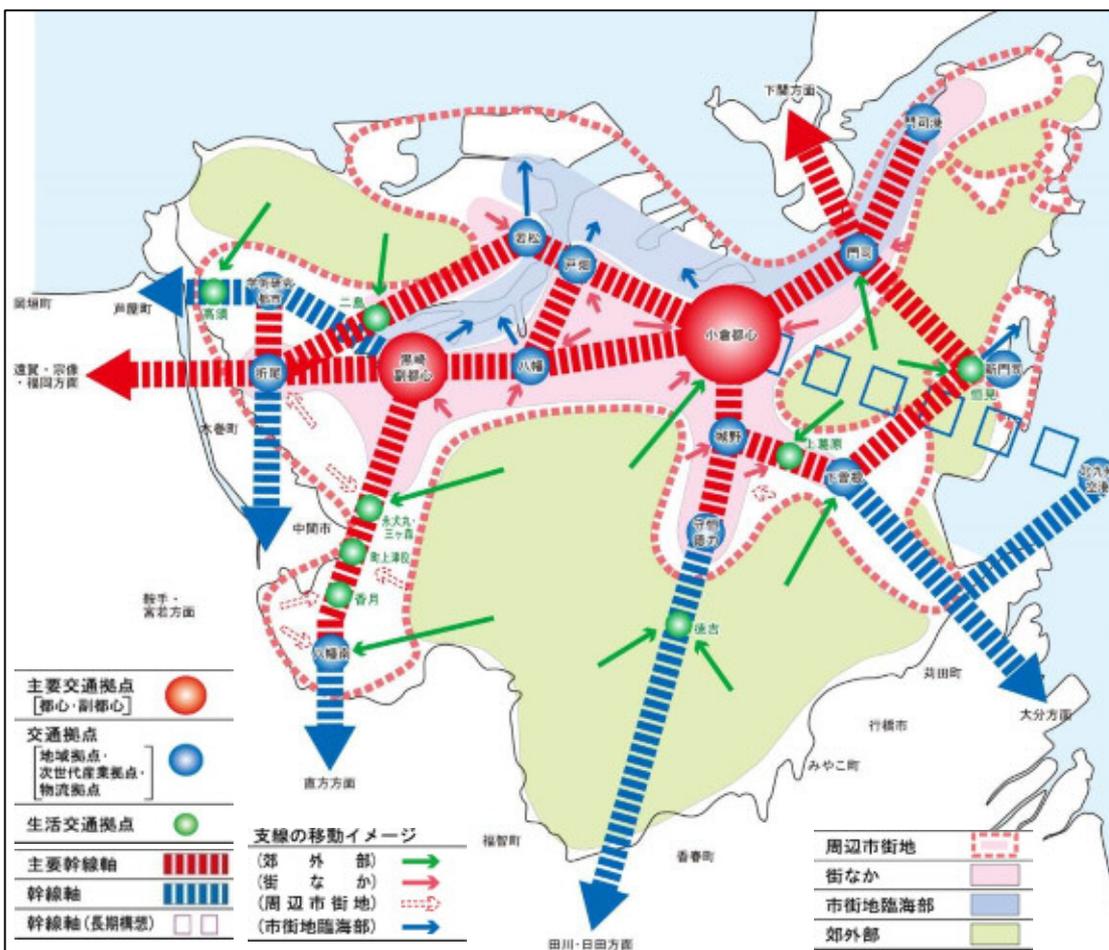
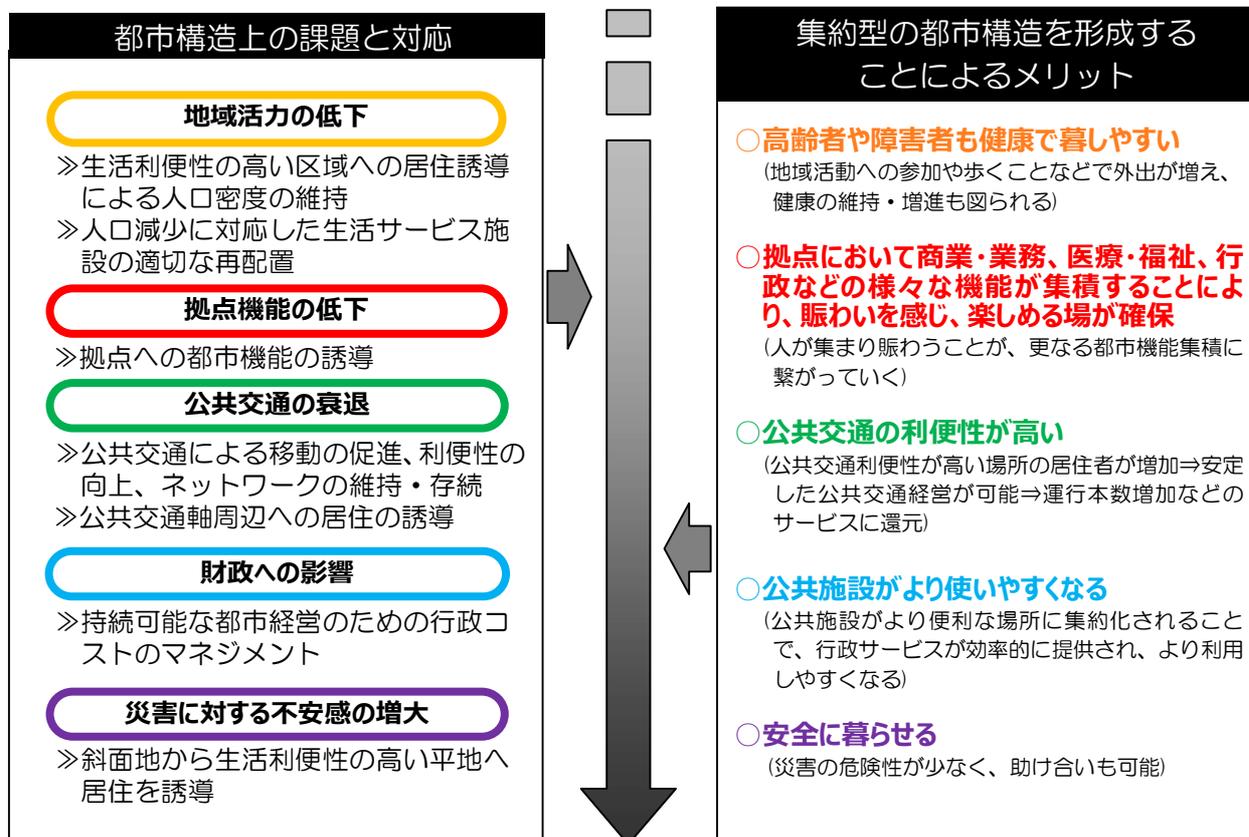
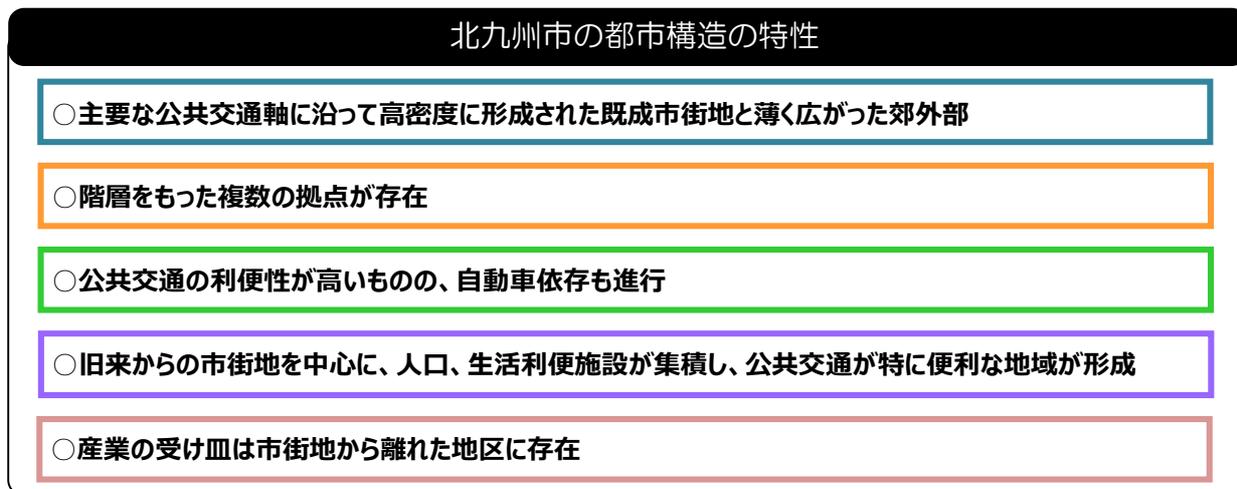


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

[公共交通軸における運行サービス水準]

- 「主要幹線軸」については、概ね10分に1本以上の頻度で、公共交通機関が運行する交通軸。
- 「幹線軸」については、概ね30分に1本以上の頻度で、公共交通機関が運行する交通軸。

本章でこれまで記載した内容をまとめると以下のようになります。



既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造を目指す

【基本方針】

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

交通網ストックを生かした交通軸形成