

まちづくりの背景と実績

序 改定にあたって

都市の中では、多くの人々が、さまざまな目的を持って都市活動を営んでいます。自由な都市活動を支え、都市がバランスよく健全に発展していくためには、計画的なまちづくりが必要です。そして、その実現を図るのが都市計画の役割です。

北九州地域では、明治以降、我が国の工業化の先進地域として日本の近代化を支えながら複数の核を持つ都市地域が形成され、1963年(昭和38年)に5市合併によって北九州市が誕生しました。その後、わが国の社会・経済は大きく変化し、産業構造の転換にともなう工業の後退などによって北九州市のまちづくりは多くの課題を抱えることになりました。しかし、これまで、多くの担い手によって、産業の高度化、都市基盤整備、環境対策、社会福祉の向上などさまざまな取り組みを進め、多彩な産業を持つ住み良い生活都市を形成してきました。

人口減少社会への対応など時代の大きな転換期を迎え、将来に向けて北九州市のまちをどのように守り発展させ、未来に引き継いでいくのか、その目標を効果的に実現するために、行政、市民、企業がどのように協働の取り組みを進めていくのか、その基本的な方向を明らかにしていくことが、あらためて、求められています。

また、2014年(平成26年)に都市再生特別措置法が改正され、都市計画マスタープランの一部とみなされる「立地適正化計画」が制度化されたことにもない、北九州市では2016年(平成28年)に立地適正化計画を策定しました。都市全体の構造を再度見直し、コンパクトなまちづくりを推進していく必要があります。

今回の北九州市都市計画マスタープラン見直しでは、2003年(平成15年)に策定された北九州市都市計画マスタープランの基本的なまちづくりの考え方は引き継ぎつつ、社会・経済環境の変化や近年の都市政策の動向を踏まえた上で、改定しました。

北九州市都市計画マスタープランは、都市の役割と新たな時代の要請に的確に応え、実効性の高い取り組みを進めていくまちづくりの指針となることを目指していきます。

都市の役割と新しい時代の要請

◆これまでの都市の役割は？

●経済成長と生活水準の向上を担ってきました

「都市」は、人、産業、さまざまな活動が「集積」する場所と空間です。「集積」して、分担したり、影響したり、交流したりすることによって、生活においても、産業においても、より高度なものを得ることができます。

わが国は、明治以降、欧米先進国をモデルに国づくりを進め、そのなかで多くの都市が形成されました。人々や産業の集積、市街地の拡大、都市基盤の整備などによる都市化の進展が、経済成長と生活向上につながりました。

特に北九州地域は、わが国の工業化の先進地となり、また、戦後復興から高度成長期を経て「経済大国」になる過程においても先駆的な役割、貢献を果たしました。

●都市的な生活や社会を形成してきました

都市化の進展は、人々の意識や社会との関わり方を大きく変えてきました。

都市に住むこと、働くことを通じて、また都市が発信する情報によって、個性的な生き方や多様な人とのつながり、利便性や楽しさなどを都市に求める意識は既に多くの人々に根づいています。

都市への期待の高まりは、都市の望ましいあり方に対する人々の意識も変えてきました。健やかに安心して暮らせる場所であることが強く求められるようになり、安定、成熟した「都市型社会」を志向するなど、市民のまちづくりへの関心も高まっています。

同時に、自然豊かな郊外部で暮らすことを志向するなど、市民のまちづくりへの意識も多様化しています。

◆これからの時代、さらに都市に求められる役割は？

北九州市では、産業や人口の動向において、わが国の抱える問題がいち早く現れ、これまでも、問題解消に向けて、さまざまな取り組みが行われてきました。

都市の役割において、今後次のような課題への対応が、ますます重要で、欠くことのできないものとなっています。

●人口減少社会への対応

わが国の人口は、既に、減少時代を迎えています。従来のような人口増加を都市の発展とみなす発想を転換する必要があります。

北九州市は、全国に先んじて、高齢化が進み、人口も停滞しています。このような状況下においても、地域の活力を維持増進し都市を持続可能なものとするためには、商業・医療・福祉施設等や住民等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを進めていく必要があります。

●経済環境の変化への対応

経済の停滞が長引いています。市民生活を支える産業・経済振興に向けて、国際的な視野から、そして地域の視点からの取り組みがますます重要になっています。

かつてのような成長への期待に基づくまちづくりの考え方も通用なくなっています。低成長の時代にあっても、都市活力の再生に向けて、さまざまな知恵や工夫が求められています。

●都市の魅力や個性が問われる時代への対応

交通や情報ネットワークの飛躍的な発展により、生活の場所や産業が立地する場所の選択範囲が広がっています。このような都市の魅力や個性が全国から、さらに世界から直接問われる時代において、魅力や個性をさらに高め、アピールしていくことが必要になっています。

●地球環境問題への対応

環境問題や資源・エネルギー、食料問題などが、特定の地域や国の問題だけでなく、その影響範囲は地球規模に広がっています。その解決に積極的に取り組むことが、都市においては特に重要になっています。

●**地方創生時代への対応**

国の財政が厳しさを増しています。そのなかで、国家戦略特区などによって地方の政策決定権が拡大しつつあります。都市の主体的、自主的な取り組みを強め、国や県、他の市町村などと連携していくことが、一層必要になっています。

●**市民や企業との協働が求められる時代への対応**

都市の財政状況が厳しさを増しています。そのなかで、行政と、まちづくりの主役である市民や市民組織、企業などが役割分担し、協働して、都市の課題に効率的に取り組むことが、一層必要になっています。

第1章 改定の背景

1. 都市の動向

(1) 人口

①人口減少傾向が続いている

北九州市の人口は、1980年の約107万人をピークに減少に転じ、2010年には約98万人となりました。

工業の転出にともなう人口転出や、近隣の市や町への住宅取得にともなう転出が人口減少の主な要因でした。転出数は減少しつつありますが、福岡都市圏（特に福岡市）への転出超過の状況が続いています。さらに、出生数の減少により2003年以降は自然減に推移しています。

このような傾向が続くと、北九州市の人口はさらに減少することが懸念され、人口回復に向けた住み良いまちづくりや、就業機会の拡大に向けた産業振興策が、ますます重要となっています。

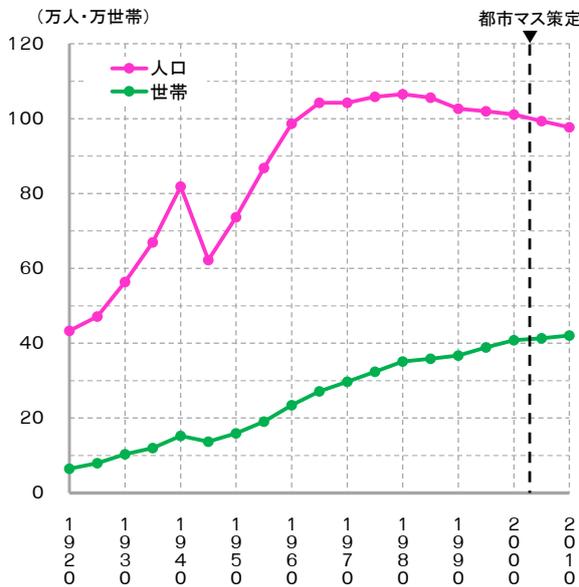


図 人口・世帯数の推移

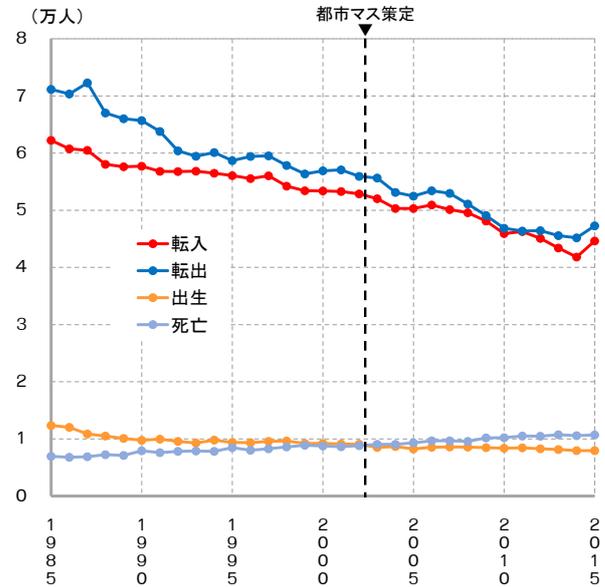


図 人口動態

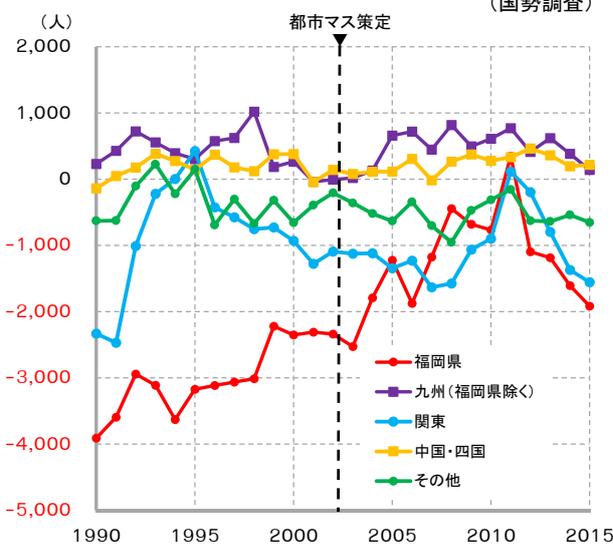


図 全国の他の地域との間の人口移動 (転出・転入差)

(人口移動実態調査)

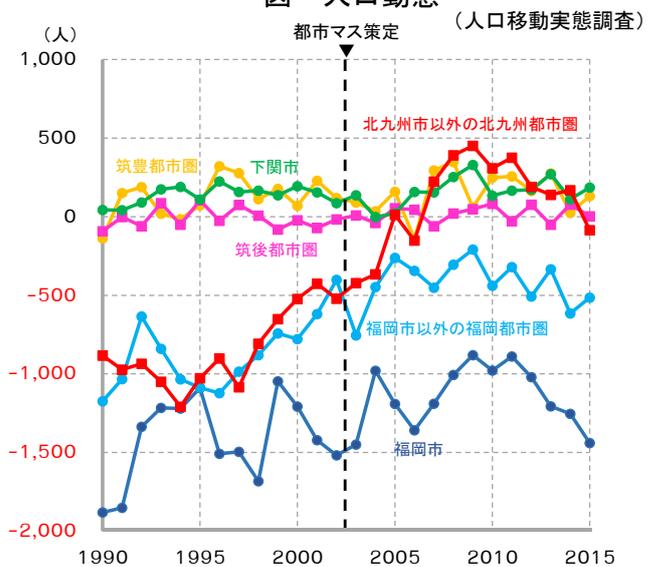


図 周辺地域との間の人口移動 (転出・転入差)

(人口移動実態調査)

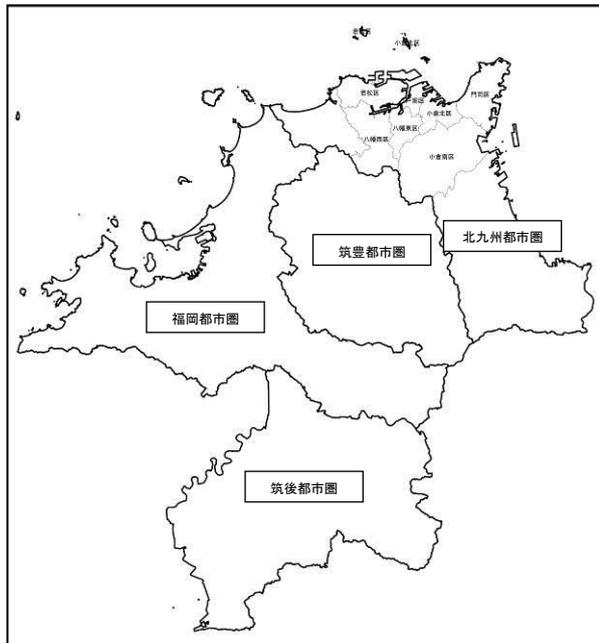


図 都市圏の範囲



図 北九州市の位置

注) 4都市圏は福岡県都市計画基本方針に位置づけられている圏域定義となります。

②少子・高齢化が進んでいる

2010年における65歳以上の高齢者の比率は25%、また、75歳以上の後期高齢者の比率は12%となり、いずれも全国平均を上回っています。さらに、高齢化は全国を上回る速さで進みつつあります。

一方、少子化も進行しています。14歳以下の比率は13%となっています。

合計特殊出生率については、2005年までは低下傾向にあったものの、2005年以降は上昇傾向にあり、2010年には1.48となりました。子供を生む世代の人口が減少しているため出生数は減少していますが、合計特殊出生率は全国平均より高くなっています。

このように、北九州市は全国的なすう勢を上回る速度で少子・高齢化が進む状況にあり、安心・安全に生活できるまちづくり、子育てがしやすいまちづくりに、先進的に取り組んでいく必要があります。

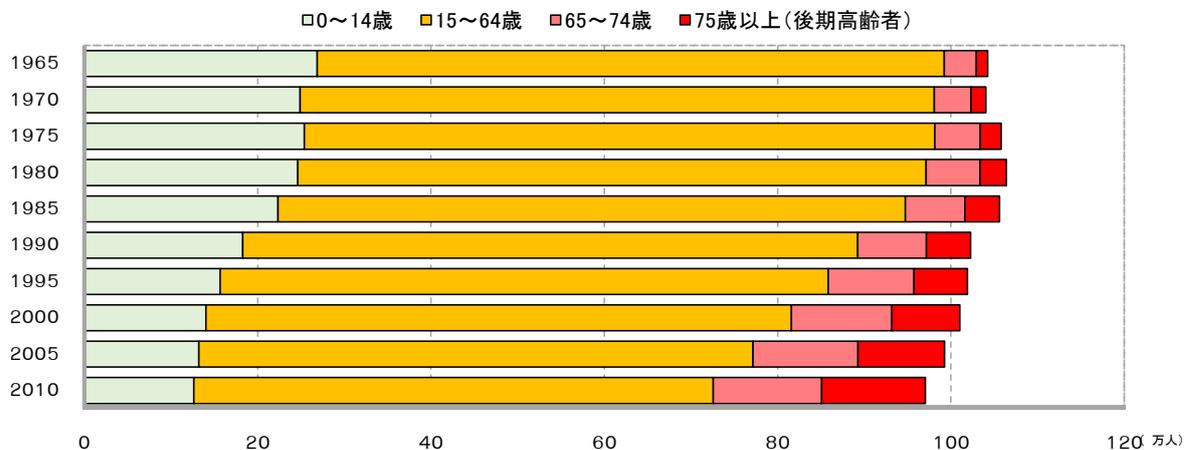


図 人口の年齢構成の推移

(国勢調査)

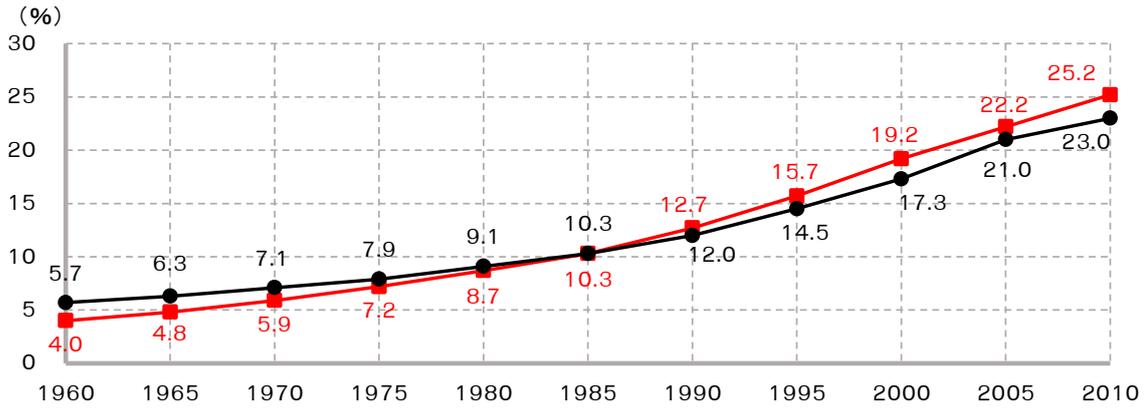


図 高齢化率 (65歳以上) の推移 (国勢調査)

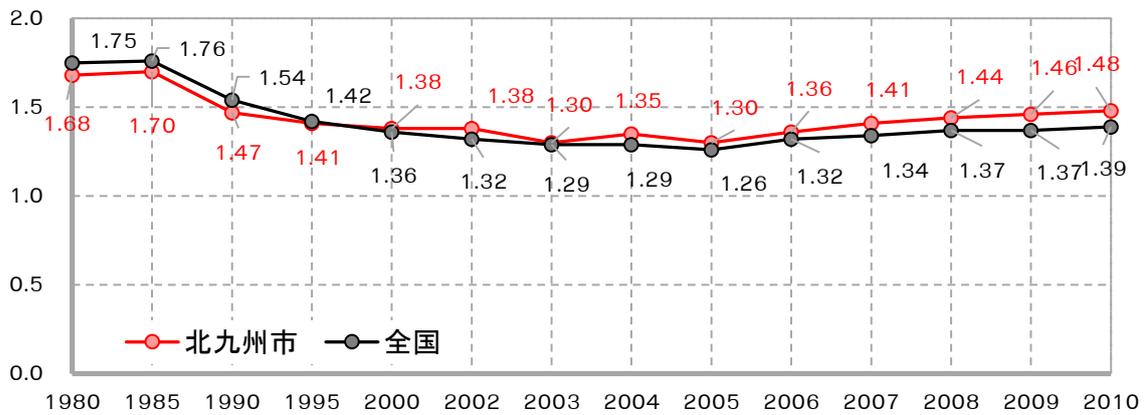


図 合計特殊出生率の推移 (人口動態統計)

③旧市街地部の人口減少、高齢化

人口停滞期 (2000 年以前) に、旧市街地部 (旧 5 市時代からの市街地) から郊外住宅地への人口転出が進みました。近年においては、小倉都心等で人口の回復がみられるものの、依然として旧市街地部では人口減少が顕著です。このため、旧市街地では、地域活力や拠点機能の低下等が懸念されます。

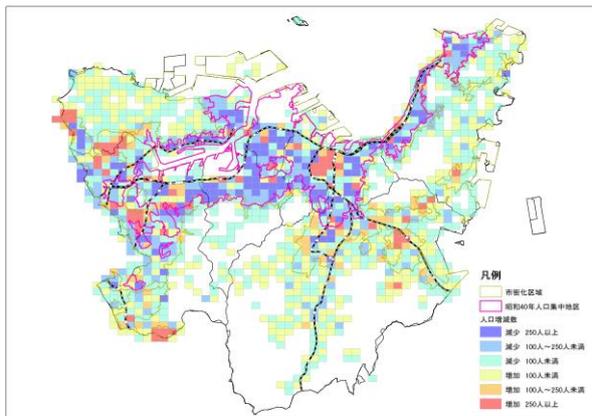


図 人口増減数 (2000~2010年)
(国勢調査「500mメッシュ」)

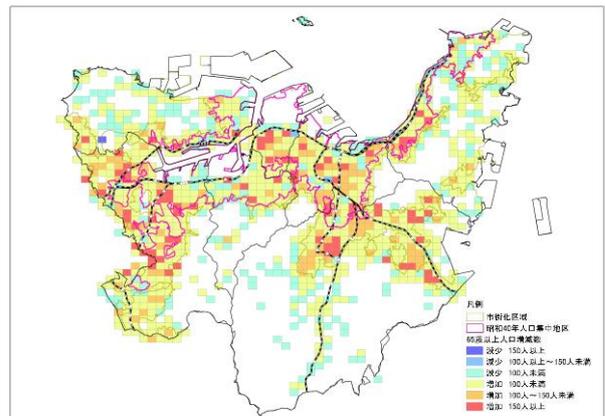


図 高齢者増減数 (2000~2010年)
(国勢調査「500mメッシュ」)

(2) 産業

①主要産業は製造業、卸売・小売業、サービス業

北九州市の産業をみると、製造業（2006年約6万人）、卸売・小売業（2006年約10万人）、サービス業（2006年約13万人）が主要産業であることが分かります。

各主要産業の動向をみると、製造業は、工場の転出や縮小により従業者は減少し、卸売・小売業は、常住人口の減少により従業者は減少しています。一方、サービス業の従業者は増加しており、その中でも高齢者の増加にともなう医療・福祉の従業者の増加が顕著です。

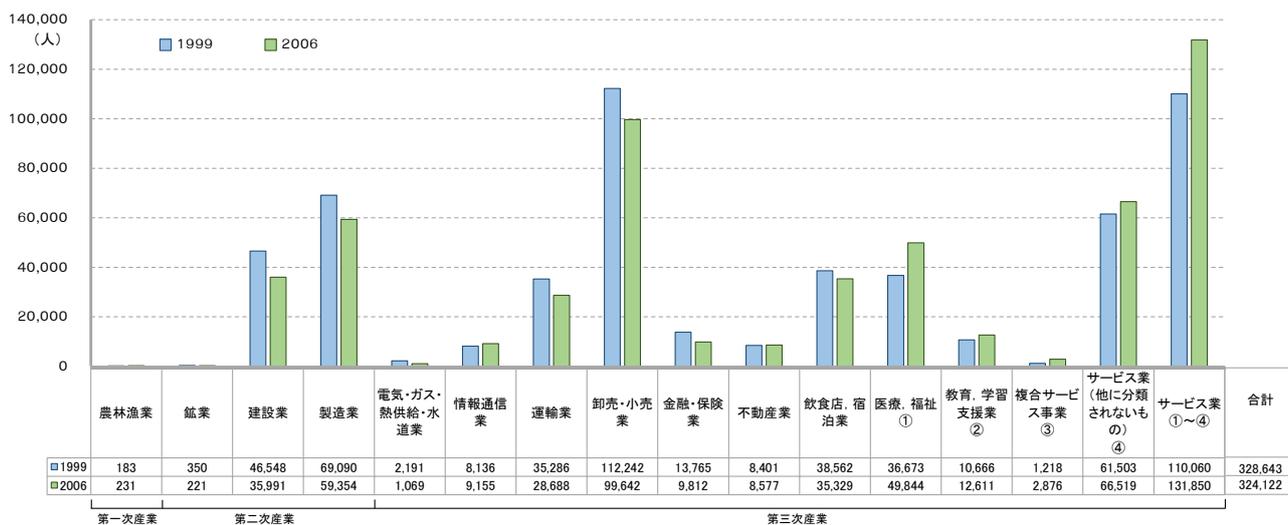


図 産業別従業者数の推移

注1) 日本標準産業分類（2002年3月改定）の産業大分類により、産業を分類しています。1999年については、日本標準産業分類（2002年3月改定）に組替えた値となります。なお、国及び公共団体に属する事業所は含みません。

注2) サービス業（他に分類されないもの）は、学術・開発研究機関、娯楽業、政治・経済・文化団体、宗教等の多様なサービス業の合算値となります。

（事業所・企業統計調査）

②工業の後退が続いている

国の産業構造や技術・エネルギーの転換が進むなかで、基礎素材型中心の北九州市の工業は早い時期に工業の転出や縮小が進み、製造業の従業者数は1960年以降、約8万人減少しました。近年では、従業者数は減少し、製造品出荷額は横ばいとなります。

一方、工業は現在も北九州市の主要産業として大きな役割を果たしています。また、産業・技術の蓄積、豊富な人材などが環境産業などの新産業の創出に活かされています。このような条件を活かして、これからも工業の再生、高度化を図っていくことが必要です。

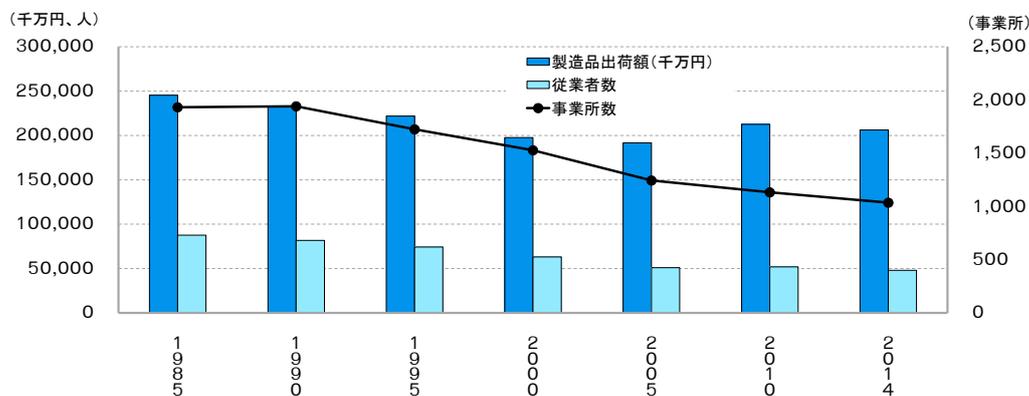


図 工業の動向

注) 製造品出荷額については、日本銀行が公表している国内企業物価指数（2010年基準）を用いてデフレーター補正しています。

（工業統計）

③商業・サービス業の成長が遅れている

都市型産業の中心である第三次産業従事者は1960年以降、約1.6倍に拡大しました。特にサービス業の増加が多く、工業の縮小を上回って拡大しました。しかし他の大都市に比較して、卸売業や事業所を対象としたサービス業が弱く、運輸業・郵便業や公共サービス業が強い状況にあります。

小売業は伸び悩み、販売額、従業者数ともに停滞傾向にあります。多様な都市型産業を活性化し、就業機会を確保していく必要があります。

北九州市は、人口の停滞により他の大都市に比べて都市型産業の成長力が弱く、また、県庁所在地でないため広域中枢的な業務機能の立地が進みにくく、また、多核都市構造であったことから都市型産業の成長の器となる都心づくりが遅れました。そのため、卸売を含む物流産業や情報産業、専門的なサービス業など、都市型産業の拡大や高度化を促進するために、都心機能の強化や適地に立地を誘導する取り組みが、強く求められています。

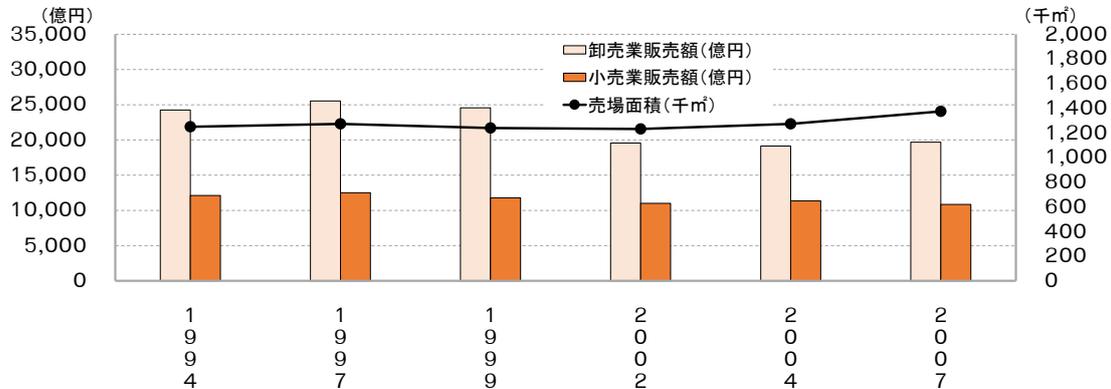


図 卸売業・小売業の動向

(商業統計)

注) 「経済産業省経済産業政策局調査統計部 2002年・2004年・2007年 商業統計表」及び「通産省業省編 1994年・1997年・1999年 商業統計表」の掲載値から作図しています。なお、小売業販売額及び卸売業販売額については、総務省が公表している消費者物価指数(2010年基準)を用いてデフレーター補正しています。

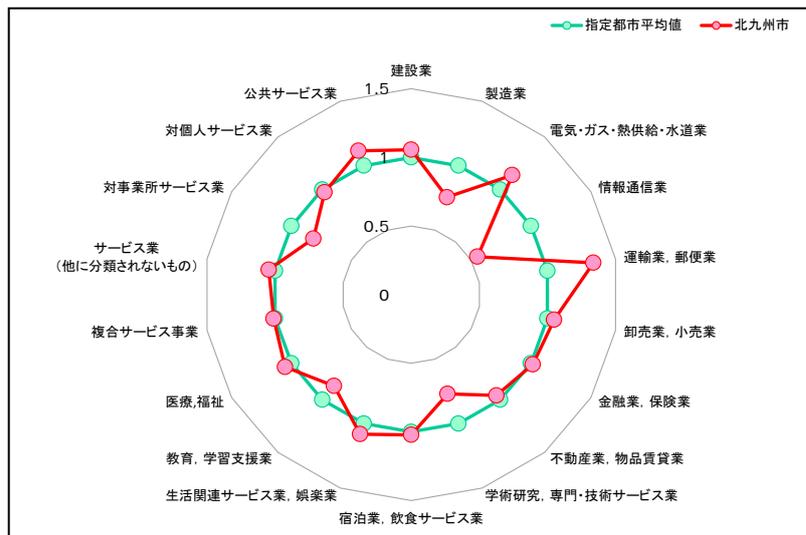


図 産業構造の他都市との比較(従業者)

(経済センサス-基礎調査-(2014))

注1) 日本標準産業分類(2013年10月改定)の産業分類を用いて集計しています。

注2) 指定都市の各産業の比率と北九州市の各産業の比率の比を北九州市の値としています。

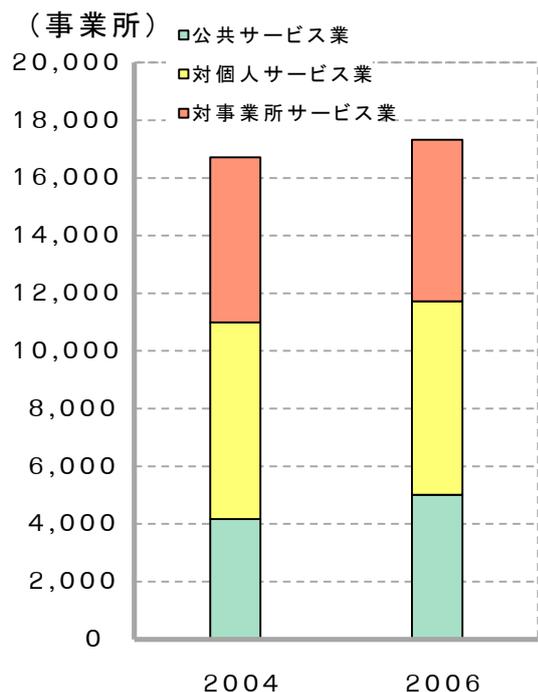


図 サービス業の動向（事業所）

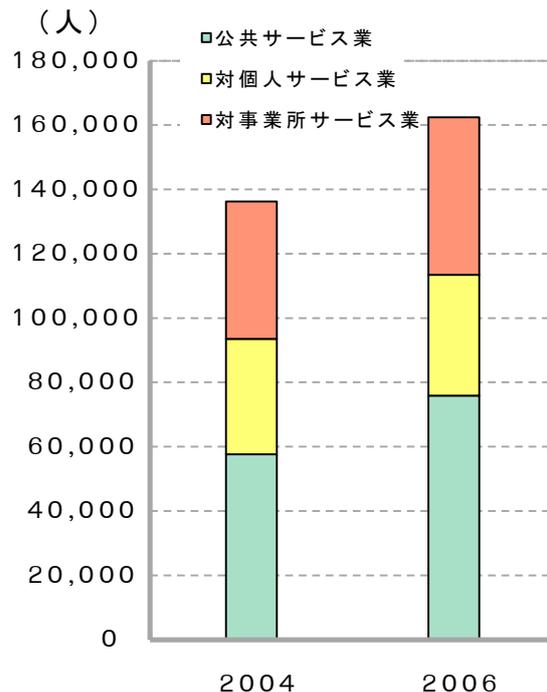


図 サービス業の動向（従業者）

注) 日本標準産業分類（2002年3月改定）の産業分類を用いて集計しています。

（事業所・企業統計調査）

表 サービス業の動向（産業中分類）

動向（2004～2006）	対事業所サービス業	対個人サービス業	公共サービス業
事業所数、従業者とも増加	情報サービス業 その他の事業サービス業 物品賃貸業	その他の生活関連サービス業 その他の教育、学習支援業 郵便局(別掲を除く) 放送業	廃棄物処理業 医療業 保健衛生 社会保険・社会福祉・介護事 学校教育 その他のサービス業
事業所数は増加、従業者数は減少		娯楽業	学術・開発研究機関 政治・経済・文化団体
事業所数、従業者数ともに減少		自動車整備業 洗濯・理容・美容・浴場業 映像・音声・文字情報制作業	宗教
事業所数は減少、従業者数は増加	広告業 専門サービス業 協同組合(他に分類されないもの) 不動産賃貸業・管理業	機械等修理業(別掲を除く) 宿泊業	

④新しい産業の形成が進んでいる

工業都市として発展してきた北九州市には、道路、港湾、空港、広大な最終処分場などの産業インフラとビジネス活動にも適した都市インフラが整っています。

こうした充実した都市・産業基盤や質の高い人材の供給力に加え、安価で豊富な工業用水、地震などの災害の少なさ、アジアマーケットへの近接性など、新たな企業立地に向けての高いポテンシャルを有しています。

環境産業では、若松区響灘地区で先進的な「エコタウン事業」を展開し、国内最大規模のリサイクル関連企業 28 社が立地し、研究開発から事業化まで一貫した取り組みを推進しています。今後、北九州市環境産業推進会議の産学官のネットワークを基盤に、新たな環境ビジネスの創出、レアメタルリサイクルを始めとした経済的

価値の高い資源リサイクルへの取り組みを進め、「次世代資源循環型産業拠点」の形成に繋げていくことが期待されます。

知的産業では、特色ある大学・研究機関が集積（12の大学・大学院）しています。北九州学術研究都市では、約300名の教員や研究者によって環境技術と情報技術の分野を中心とした研究が展開され、（公財）北九州産業学術推進機構のコーディネートによる積極的な産学官連携と研究成果の事業化が進められています。今後、地域の大学・研究機関が有する知的産業を既存産業の高度化と新産業の創出に結びつけていくことが期待されます。

この他にも、環境モデル都市の認定、環境未来都市の指定、グリーンアジア国際戦略総合特区の指定を受けるなど、グリーンフロンティアとしての認知度は国内外で向上しています。また、国の次世代エネルギー社会システム実証地域の認定を受けた東田地区をはじめ、環境関連技術の実証研究が進む北九州エコタウン、多種多様な再生可能エネルギー施設が集積した次世代エネルギーパーク、先進水循環システムの技術開発や情報発信拠点であるウォータプラザなどの多くの実証フィールドを有しており、今後、これらを有効的に活用し、新たな産業の形成に結びつけていくことが期待されます。

【若松区響難地区】



図 洋上風力発電



図 メガソーラー

【八幡東区東田地区】



図 水素ステーション



図 スマートコミュニティ

(北九州市資料)

(3) 都市構造・都市環境

①市街地の拡大

北九州市域では、背後に近接する山地を控えた海側の細長い平野部に高密な市街地が形成されてきました。しかし、1960年代以降、郊外の住宅開発が急速に進み、市街地は大きく拡大し、人口集中地区の面積は1960年代から2010年までに約1.6倍になりました。現在も計画的な開発が進められています。

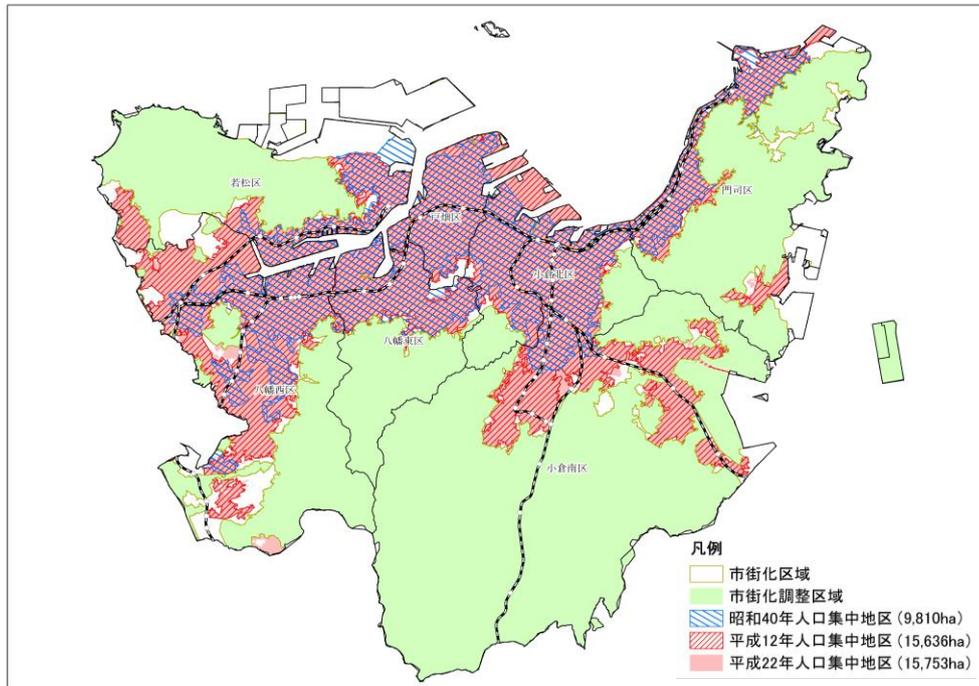


図 人口集中地区変遷図

(国勢調査)

②旧市街地部の産業の空洞化

旧市街地部では、人口減少によって地域の商業やサービス業が後退し、住む場所としての魅力も低下しました。また、郊外における居住者の増加や幹線道路などの整備が進んだことともない、産業立地も郊外化が進みました。とりわけ、郊外における商業立地の増加は、中心市街地の商業や街の活力、にぎわいの低下などを招く結果となりました。

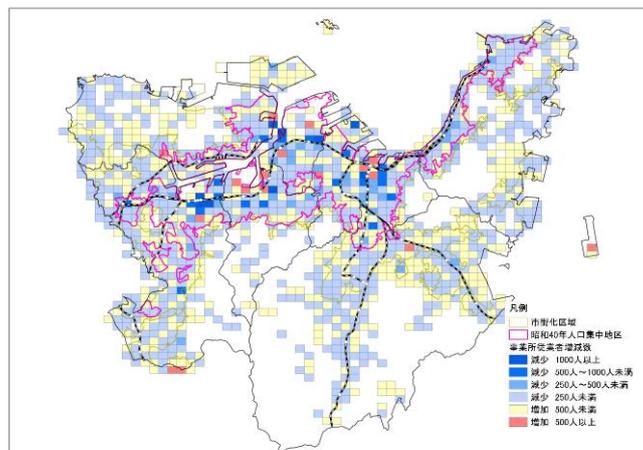
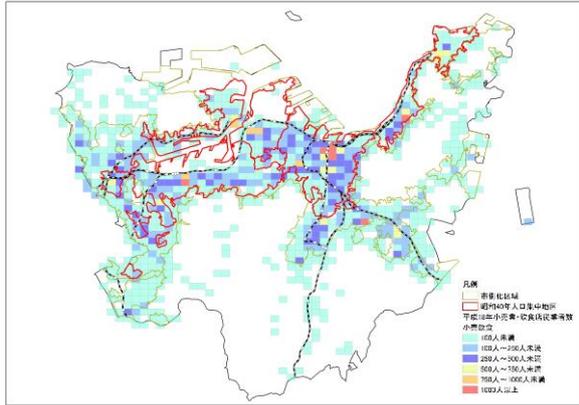


図 事業所従業員増減数
(2001～2006年)

(事業所・企業統計調査「500mメッシュ」)

2006年



2009年

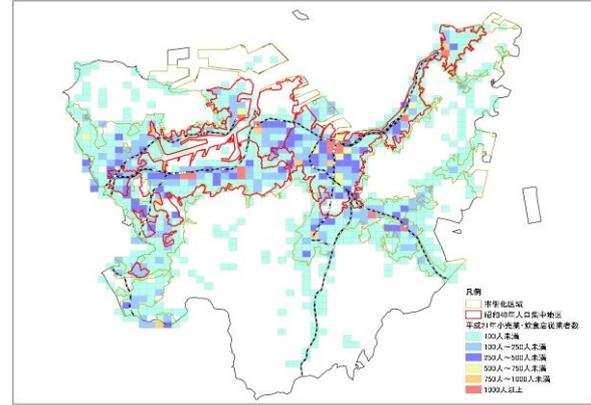


図 小売業・飲食店従業者増減数（2006～2009年）

（事業所・企業統計調査、経済センサス「500mメッシュ」）

注）2006年は事業所・企業統計調査（日本測地系）、2009年は経済センサス（世界測地系）を用いています。

③空き家が増加している

1993年から空き家は増加傾向にあり、2003年から空き家率も増加傾向にあります。

空き家の分布をみると、「危険あり」と判定した空き家は、古くから市街化（1965年 DID 地区内）された斜面市街地に多く、約半数が門司区や八幡東区に分布しています。危険性が低い空き家についても、時間の経過とともに老朽化の進行が懸念されます。

また、今後、世帯数が減少に転じた場合、さらに空き家の増加が懸念されます。

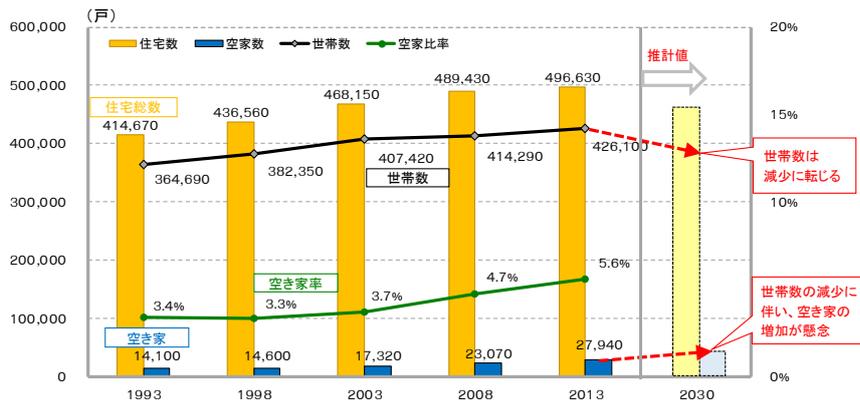


図 住宅総数と空き家総数の推移

（住宅・土地統計調査）

注）このグラフの「空き家」は、二次的住宅（別荘等）賃貸用・売却用の住宅以外の長期不在の住宅など（その他の住宅）を対象としています。

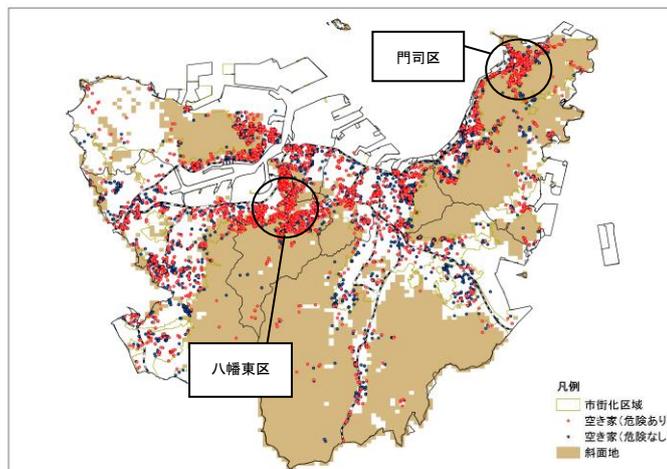


図 空き家の分布

注1) 空き家は老朽空き家実態調査結果（2014年11月～2015年3月）の結果を用いています。

注2) 空き家の危険性については、「家屋の倒壊・崩落」、「建物の傾き」、「構造材の欠損・腐食」、「基礎の浮き又は不同沈下」、「屋根瓦材のずれ、破損」、「外壁材の浮き、めくれ」、「外部建具の破損、枠の固定の外れ」や周辺環境への影響等より判断しています。

注3) 斜面地は、平均傾斜角度5度以上メッシュ地域としています。

（北九州市建築都市局、国土数値情報）

④旧市街地部の市街地の更新が遅れている

建築後40年以上経過した建物比率は増加傾向にあり、街の活力や魅力を再生していくためには、民間の建築活動が活発に行われ市街地が更新されていくことが必要です。しかし、北九州市では、人口減少と産業の空洞化が旧市街地部の再生エネルギーの低下につながり、建て替えや、土地の高度利用が進み難い状況にあります。また、斜面住宅地や郊外部など、地形や道路条件などから更新が進み難い区域を多く抱えています。

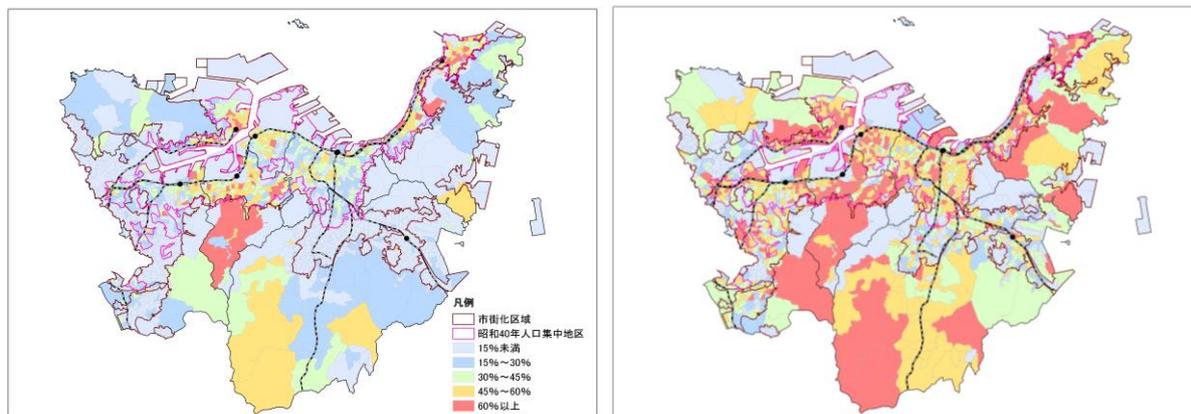


図 建築後40年以上経過した建物比率（2003年時点）

図 建築後40年以上経過した建物比率（2014年時点）

（都市計画基礎調査）

注) 2010年国勢調査「小地域」データを用いて、各町丁目内の全建物数に占める建築後40年以上経過した建物の比率を算出しています。

⑤臨海部の工業地の低・未利用地化が多い

北九州市では、工業都市、港湾都市としての機能拡充を目指し、長期にわたって埋立事業を行ってきました。しかし、産業構造の転換や経済環境の変化によって、利用されていない土地が多く残っています。また、近年、国際的な競合や景気低迷のなかで企業の再編成が進み、企業の縮小や撤退によって、臨海部の低・未利用地は多いものの、近年では減少傾向にあります。

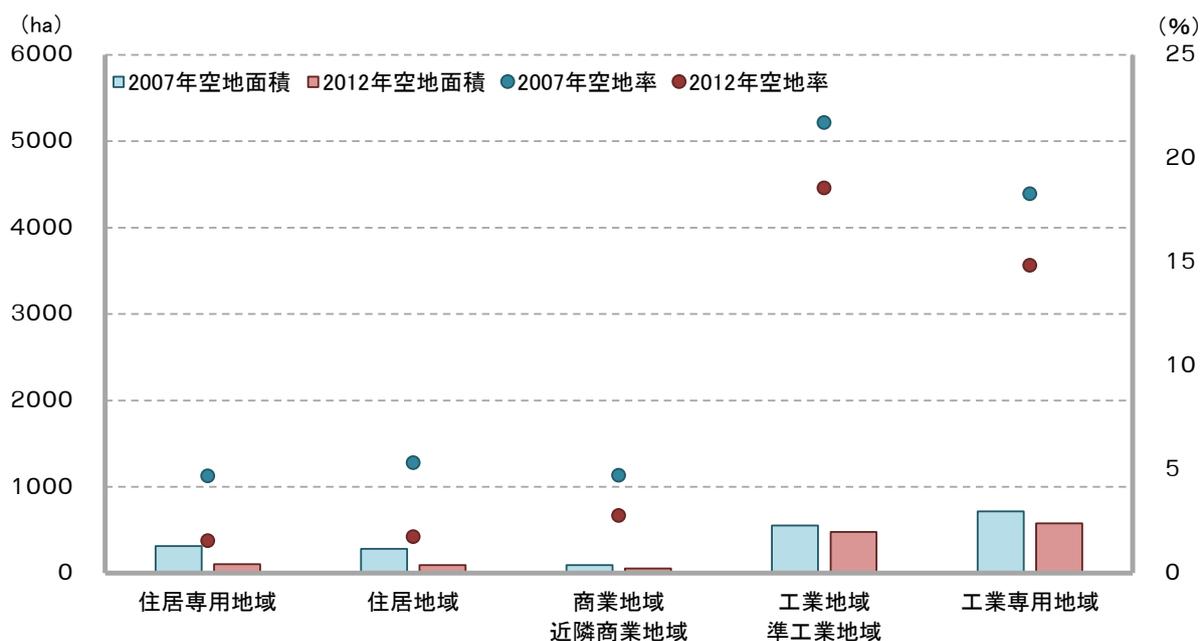


図 用途地域別の未利用空地面積

（都市計画基礎調査）

(4) 都市交通

①公共交通のネットワークは充実

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。

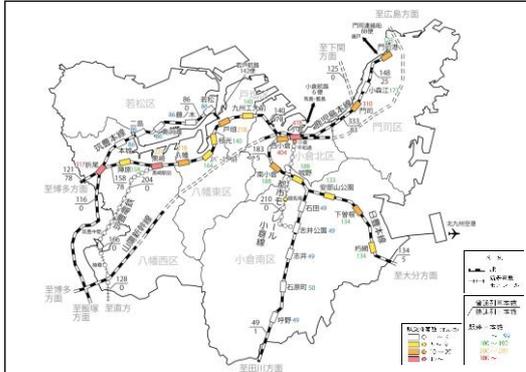


図 北九州市における鉄(軌)道の現状

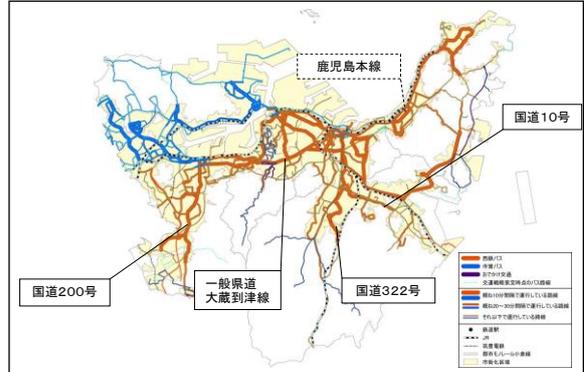


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

(北九州市「環境首都総合交通戦略」)

②公共交通利用者数は横ばい

公共交通のネットワークは充実しているものの、公共交通利用者数は、2005年頃まで減少し、以降横ばいとなっています。また、バス路線は2001年から2014年までに47路線(約117km)が廃止されています。

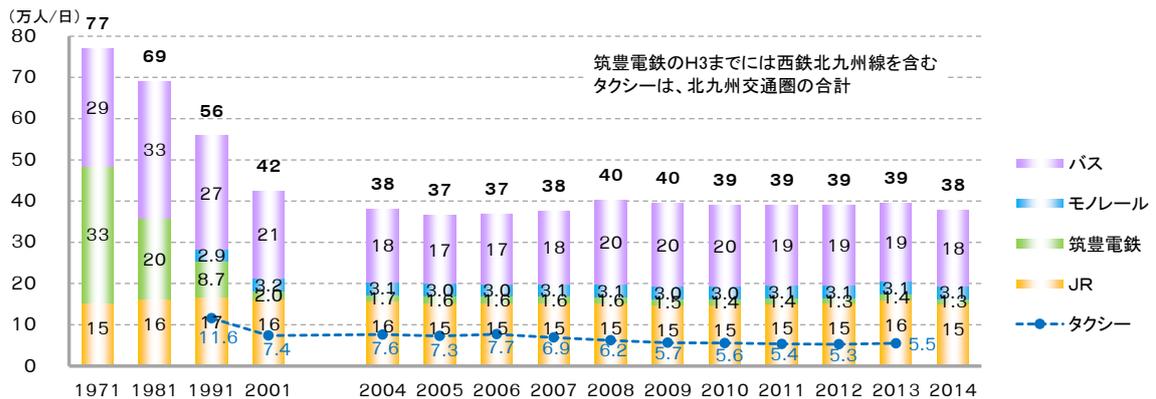


図 公共交通利用者数の推移

(北九州市統計年鑑等)

③公共交通の交通手段分担率は低下傾向

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。

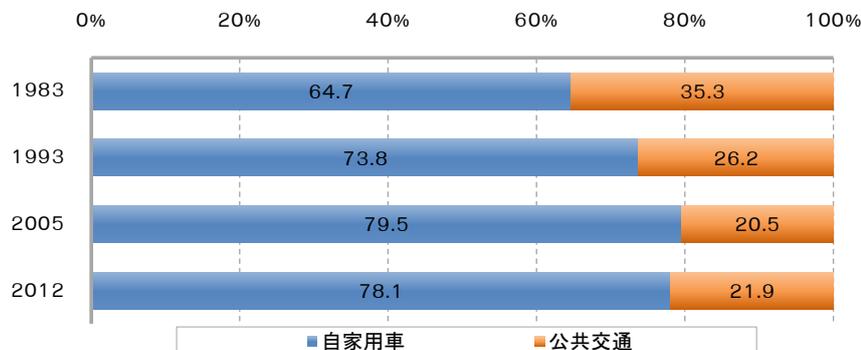


図 交通手段分担率の推移

(北部九州圏パーソントリップ調査)

注) 2012の公共交通分担率は、第4回パーソントリップ調査(2005)による北九州市内の分担率をベースとして、2005から2012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しています。

(5) 行財政

① 中心市街地において地価は大きく下落

地価の推移をみると、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。

今後、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。

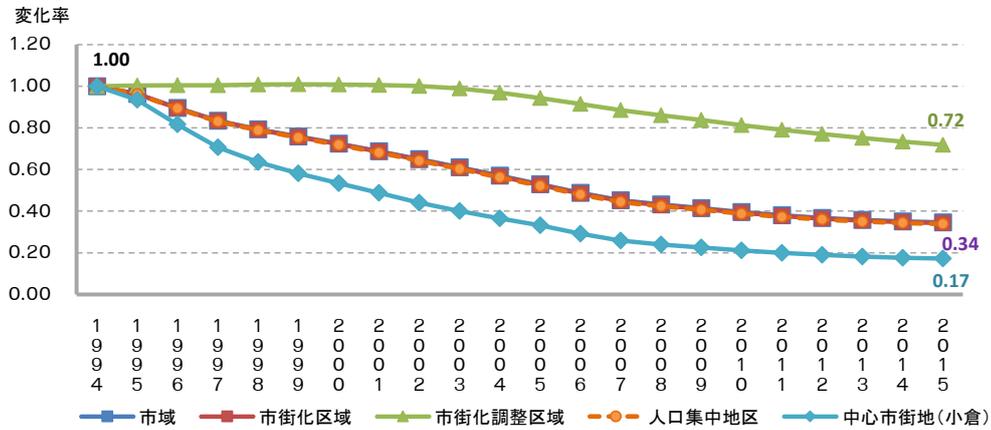


図 区域別の地価の推移

注) 1994年～2015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、変化率は、1994年を1.0とした指数の平均として算出しています。

② 歳入額は減少し、歳出額は増加

一般会計歳入における「市税」は、2007年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、投資的投資は2000年の4割弱の水準に減少しています。



図 一般会計歳入の推移

(北九州市予算・決算資料)

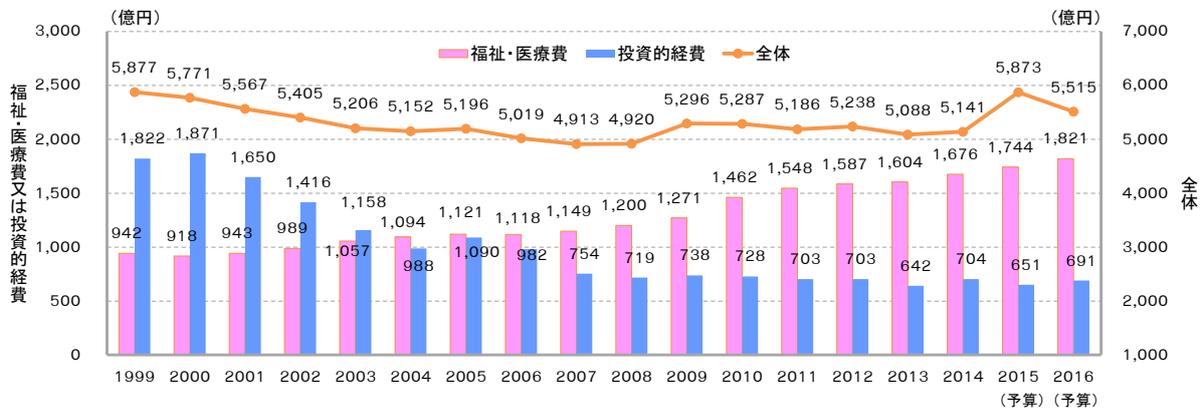


図 一般会計歳出の推移

(北九州市予算・決算資料)

③建築年数の高い公共施設が増加

公共施設は、1965年から1975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。

■市営住宅 ■学校教育施設 ■市民利用施設 ■その他

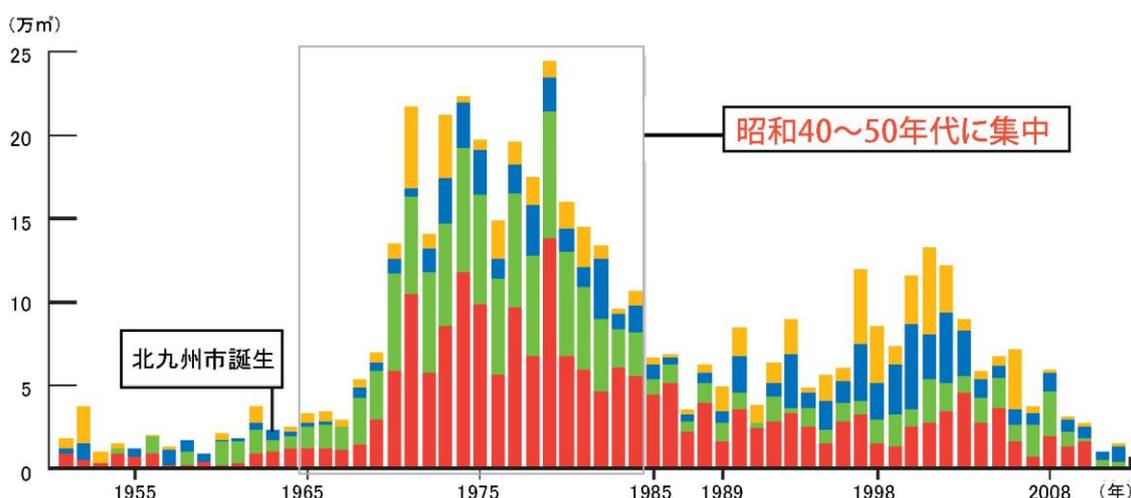


図 公共施設の築年別の状況

(北九州市総務企画局(2013年3月))

表 公共施設の保有施設状況
(政令市比較)

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	5.0
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,665,314	4.7	4.7
3	横浜市	8,647,360	3	神戸市	1,544,200	4.7	4.7
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,894	4.4	4.4
5	札幌市	5,619,155	5	福岡市	1,463,743	3.6	3.6
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,843	3.4	3.4
7	北九州市	4,886,177	7	浜松市	800,866	3.3	3.3
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3	3.3
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3	3.3
10	川崎市	3,561,509	10	静岡市	716,197	3.2	3.2
11	仙台市	3,285,649	11	仙台市	1,045,986	3.1	3.1
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9	2.9
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8	2.8
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,749	2.7	2.7
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5	2.5
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5	2.5
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,688,773	2.3	2.3
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3	2.3
19	相模原市	1,634,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1	2.1
	平均	4,646,166		平均	1,390,416	3.3	3.3

表 公共施設の保有施設状況
(施設分類別 延床面積)

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%
		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		689,149	12.7%	
合計		5,415,561	100.0%	

(北九州市「第1回行財政改革推進懇談会資料5」)

(6) 災害

① 斜面地やハザード区域において市街化が進行

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。

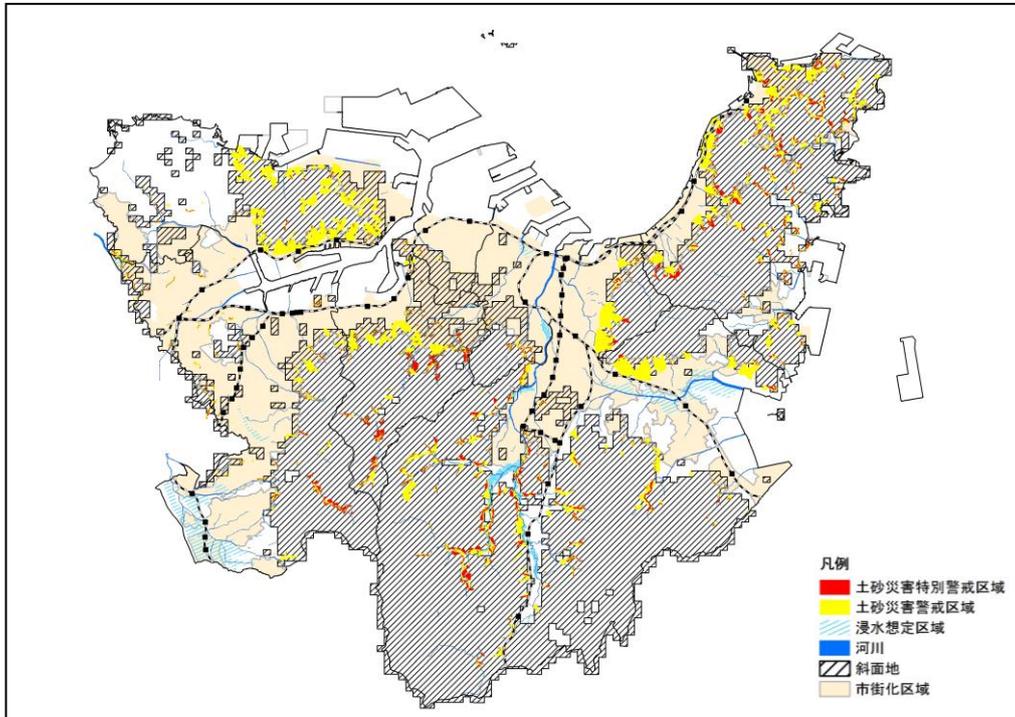


図 ハザード区域の状況

(国土数値情報、福岡県「土砂災害警戒区域等」)

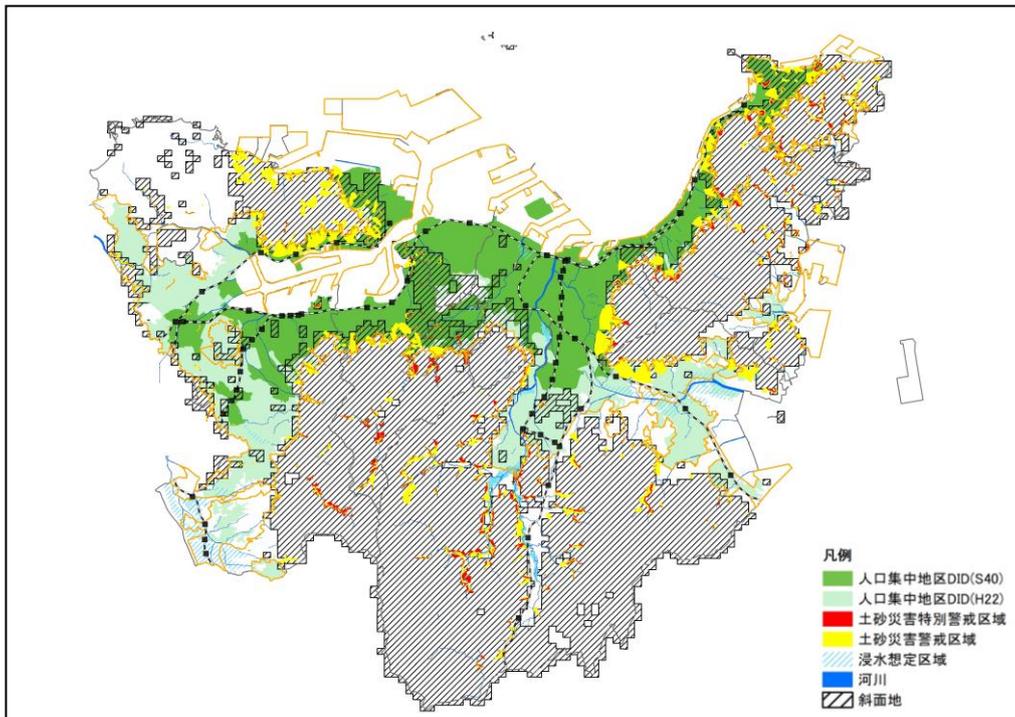


図 ハザード区域とDIDの変遷との関係

(国土数値情報、福岡県「土砂災害警戒区域等」)

注) 斜面地は平均傾斜角度5度以上メッシュ地域としています。

2. まちづくりについての市民意識

2001年12月に実施した「市民意識調査」及び2015年6～7月に実施した「市民意識調査」を用いて、まちづくりに関する市民意識の変化を分析し、次のような結果が得られました。

また、2015年6～7月に実施した「市民意識調査」は「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」を特定テーマとしているため、コンパクトなまちづくりに関する市民意識にも着目しました。

各市民意識調査の概要は以下のとおりです。

○市民意識調査（2001年12月実施）

・18歳以上の北九州市民、5,000人を対象（有効回答数2,595 回収率52%）

○市民意識調査（2015年6～7月実施）

・20歳以上の北九州市民、3,000人を対象（有効回答数1,365 回収率46%）

※2001年及び2015年の「市民意識調査」は質問項目が異なるため、本来は市民意識の比較検討は出来ませんが、ここでは市民意識の変化の大枠を捉えるために比較検討をあえて実施しています。

(1) 市民意識の変化

①北九州市のまちづくりの課題

○2001年及び2015年ともに「人口減少や高齢化が進み、子どもが減っている」と回答した人の割合が最も高くなっています（2001年では、「高齢化が進んでいる」又は「子どもが減っている」と回答した人は83%、2015年では、75%）。

○次いで、「郊外に大型店が増え、街なかの商店街が衰退しつつある」又は「工業の生産や働く場が減少している」と回答した人が多いです。

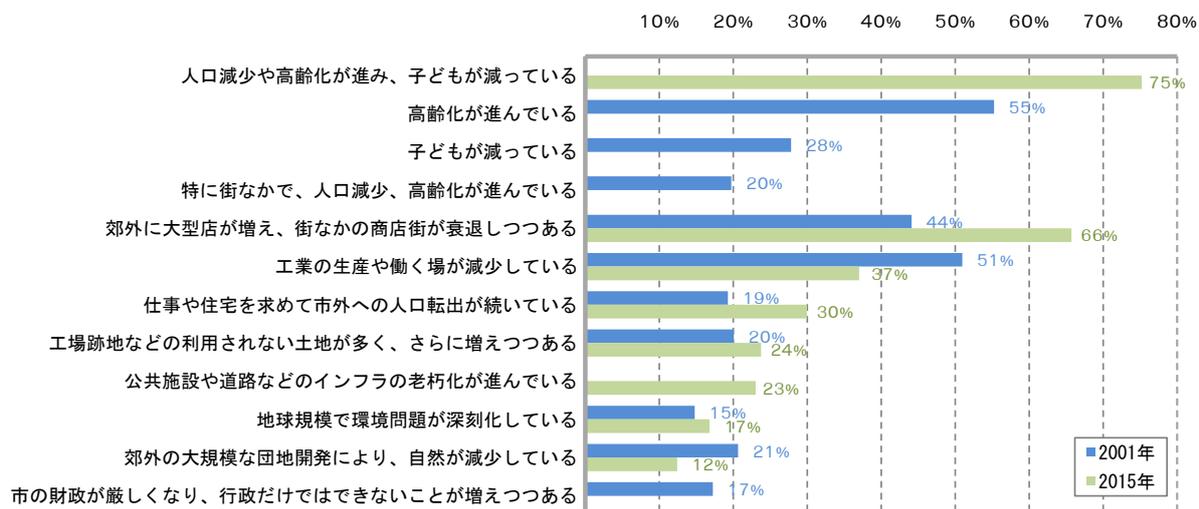


図 まちづくりの課題

②これまでの取り組みへの評価と整備要望

○取り組みへの評価については、2001年及び2015年ともに「大規模な公園の整備」・「幹線道路の整備」が高い傾向にあります（「満足」又は「ある程度満足」と回答した人は約50%以上）。

○整備要望については、2001年では「人が集まる街なかの交通整備」・「大気・騒音・水質などの環境保全対策」が高い傾向にあったものの、2015年には取り組みへの評価が向上し、整備要望も低下しています。一方で、2015年では「高齢者や子育て世代にも利用しやすい公共施設の整備」・「災害に対する安全対策（火災、水害、土砂災害など）」が高い傾向にあります。

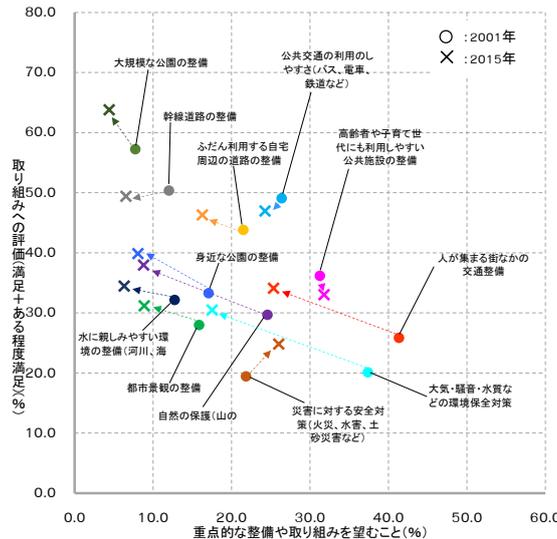


図 これまでの取り組みへの評価と整備要望

注) 2001年及び2015年の市民意識調査結果のうち、対応の取れる項目を対象としています。

③住みたい場所と居住地を選ぶ理由

○住みたい場所については、「生活に便利なまちの中心部」又は「まちの中心の周辺部」と回答する人が多く、その比率は2001年から2015年にかけて増加しています。また、2001年及び2015年ともに居住地を選ぶ理由としては、「買い物に便利」又は「通勤・通学に便利」と利便性の高さを理由として回答する人が多いです。

○高齢期に住む場所を選ぶ理由については、「日常生活の利便性の高い地域に住みたい」と回答する人が多いです。

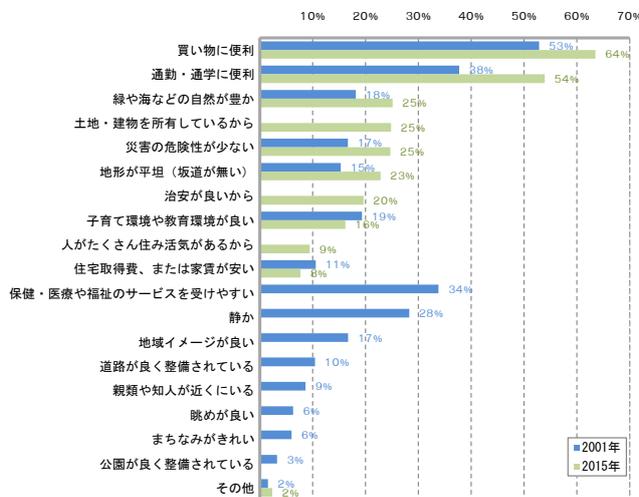


図 居住地を選ぶ理由

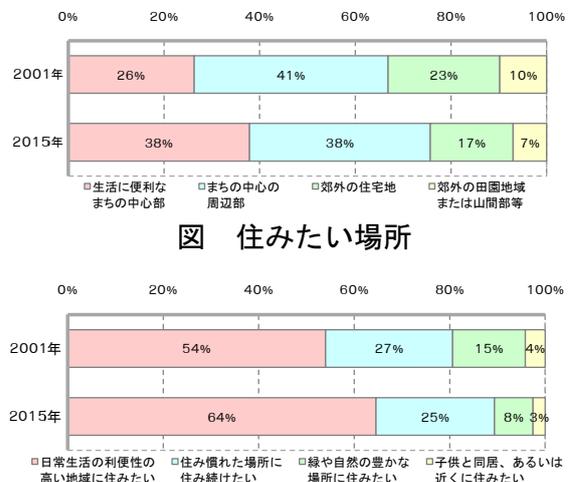


図 高齢期に住む場所を選ぶ理由

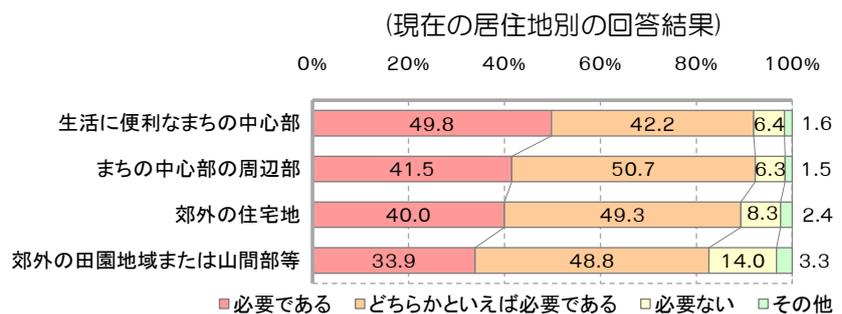
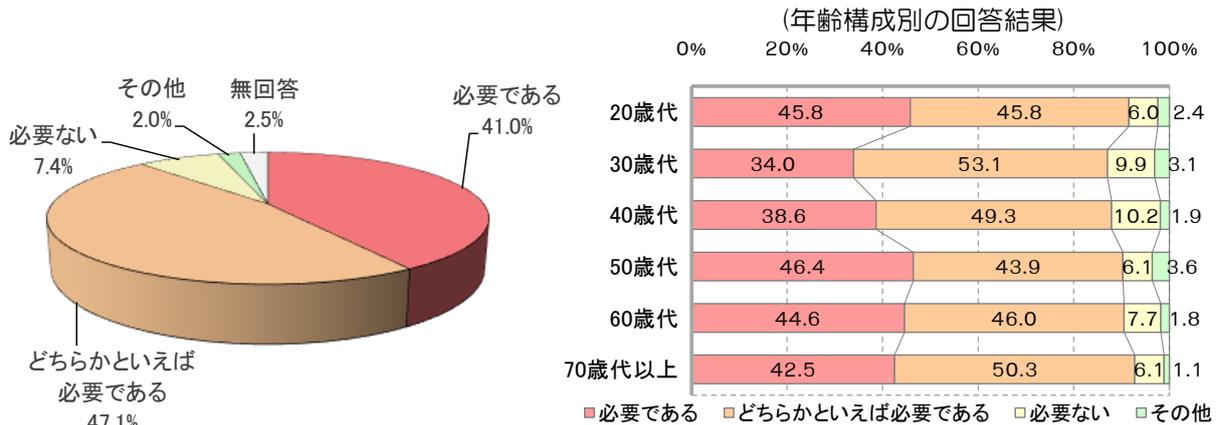
(2) コンパクトなまちづくりに関する市民意識

① 「コンパクトなまちづくりを進めることについて

○「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。

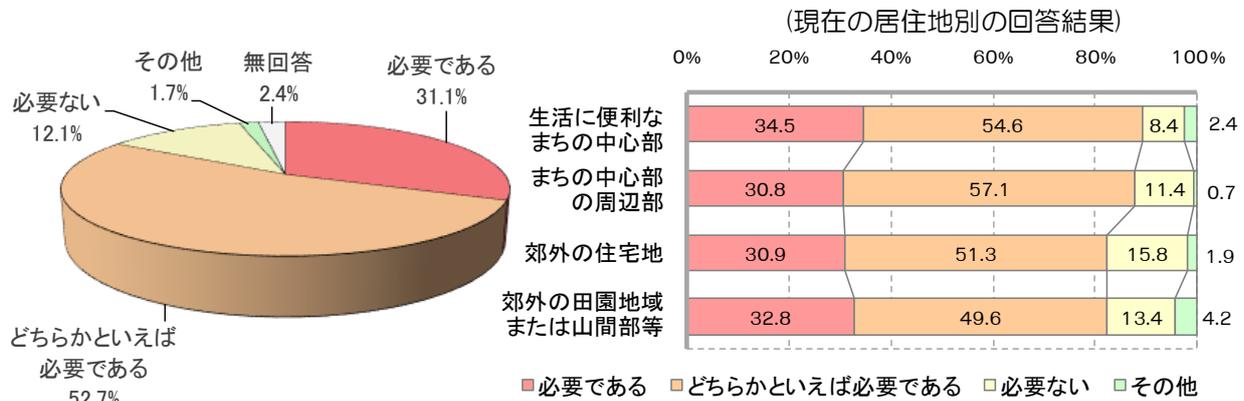
○居住地別に見ると、現在の居住地がまちの中心部やその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要ない」と回答した人の割合が高くなっています。



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

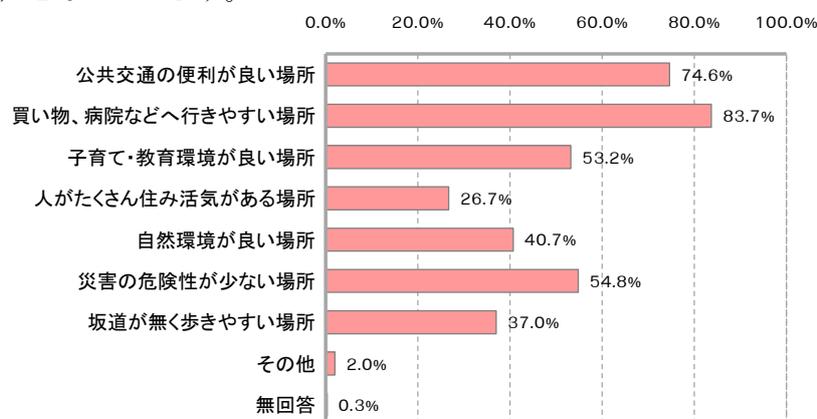
○「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについては、83.8%の人が「必要である」等と回答しています。

○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。



③ 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定する場所について

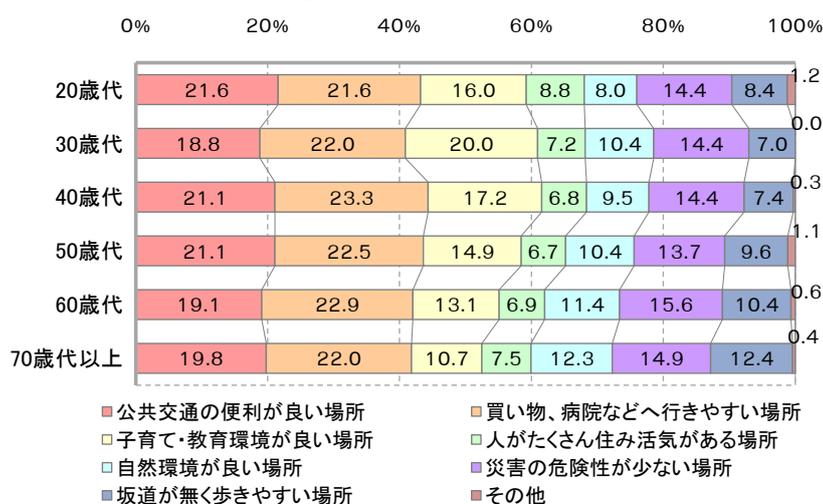
○「買い物、病院などへ行きやすい場所」(83.7%)、「公共交通の便利が良い場所」(74.6%)が多く、次いで「災害の危険性が少ない場所」(54.8%)、「子育て・教育環境が良い場所」(53.2%)となっています。



○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。

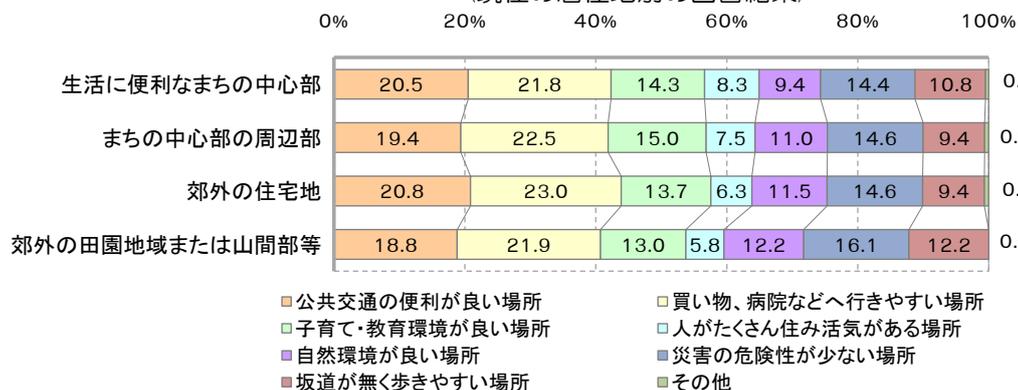
○「子育て・教育環境が良い場所」を挙げた方の割合は、子育て世代の30歳代、40歳代で多くなっています。

(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。

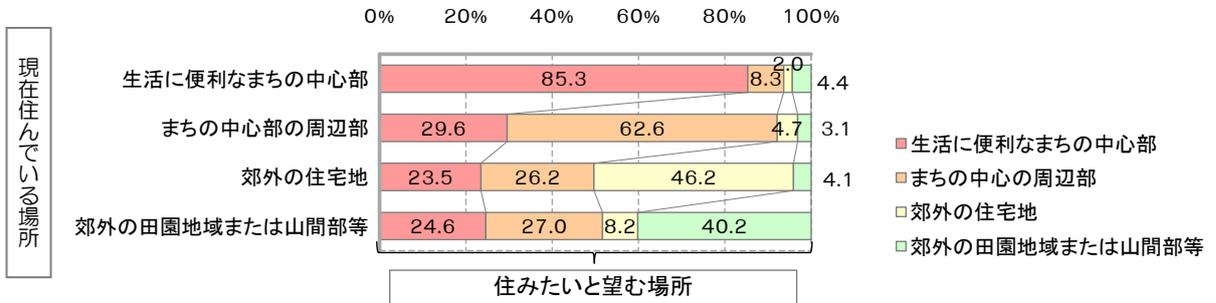
(現在の居住地別の回答結果)



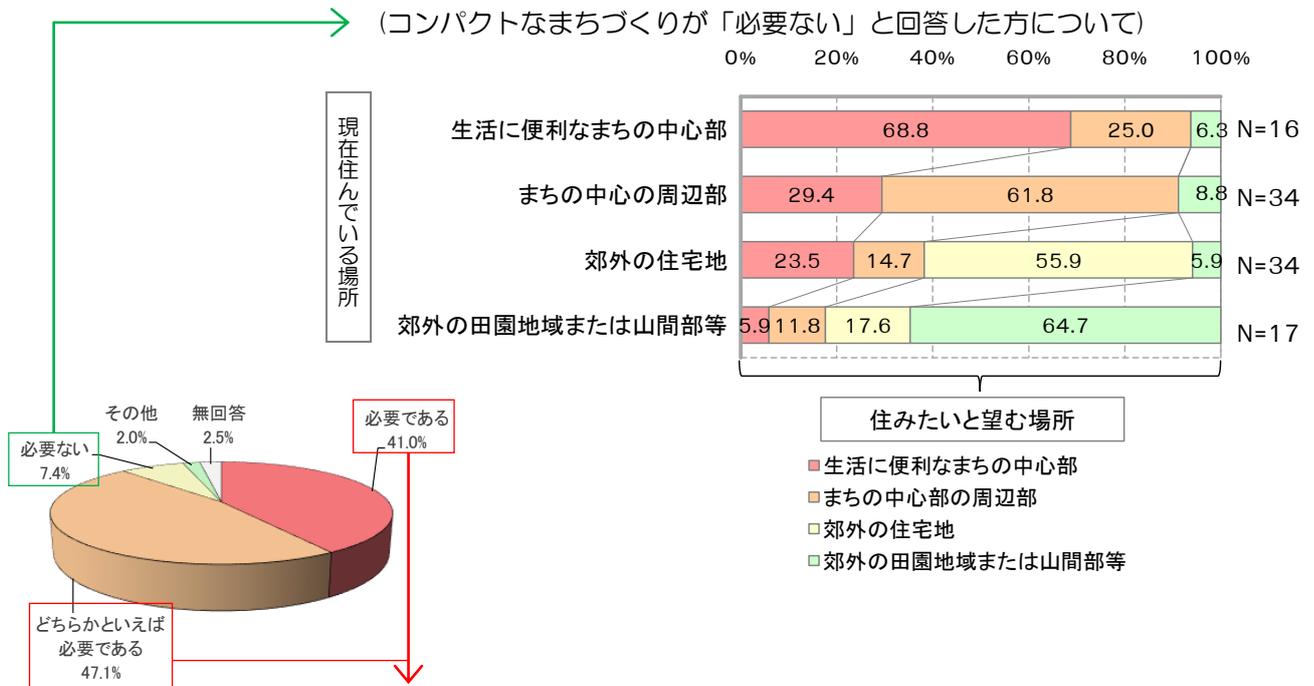
④住みたいと望む場所について

○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。

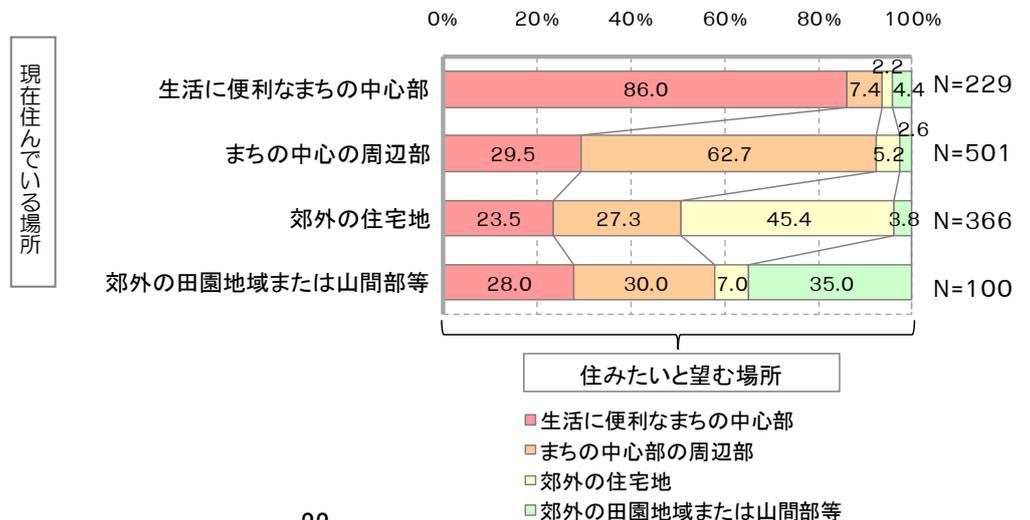
○まちの中心部や周辺部に住む方は約9割がまちの中心部や周辺部を希望している一方、郊外部でも約5割の人がまちの中心部や周辺部を希望していることがわかります。



○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」等と回答した郊外部の方より、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)



第2章 都市の将来像とまちづくりの実績

(1) 「元気発進！北九州」プラン

北九州市では、「北九州市ルネッサンス構想」をへて、「元気発進！北九州」プランを2008年に新たに策定しました。目標年次は2020年です。

「元気発進！北九州」プランでは、「人の文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち」をまちづくりの目標とし、その中で“街なか重視のまちづくり”と“環境配慮型の都市づくり”を明確にしています。

●まちづくりの基本的な考え方

【まちづくりの目標】

人の文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち

【4つの基本方針】

○人づくり～多様な人材が輝くまちをつくる

人口減少と少子高齢化が進むなか、「人」をまちの最大の財産ととらえ、子どもから高齢者まで、あらゆる世代の人が能力を発揮できる環境を整えます。

○暮らしづくり～質の高い暮らしができるまちをつくる

北九州市で生まれ、育ち、学び、働き、活動する市民一人ひとりが、住んでよかった、ずっと住み続けたいと思える「暮らし」を実現します。

○産業づくり～元気で人が集まるまちをつくる

ものづくり産業のさらなる飛躍をめざし、あわせて、市民生活の質の向上やまちのにぎわいの創出につながるサービス産業などの振興を図り、「産業」のすそ野を広げていきます。

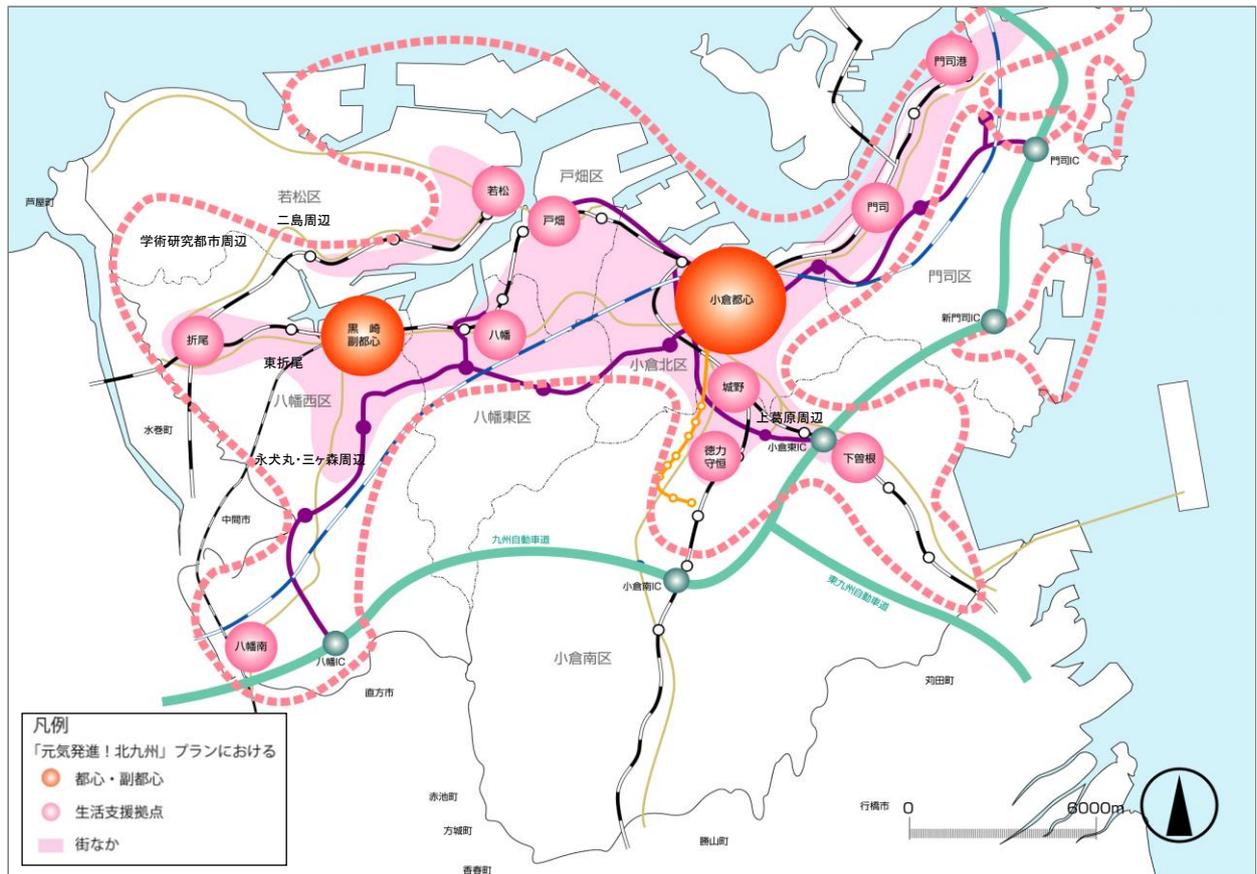
○都市づくり～便利で快適なまちをつくる

「街なか」への居住を中長期的に促進しながら、拠点地区の都市機能の強化を図ることにより、暮らしやすく、にぎわいのあるまちを創出すると同時に、低炭素社会の実現に向け環境にも配慮した北九州市独自の都市づくりを進めます。

また、超高齢・人口減少社会の進展に伴う活力の減退や都市機能の低下により、便利で快適な日常生活の維持が困難になる恐れがあることから、今後とも利便性の整った拠点の充実を図っていく必要があります。

今後、都市の活力の維持・向上や行政の効率化、環境負荷の低減などの視点からも、拠点を生かしたコンパクトなまちづくりが重要となります。

「元気発進！北九州」プランで位置づけられている主な生活支援拠点



【都市づくりの考え方】

●市民の暮らしに着目したまちづくり

- ・拠点を生かしたコンパクトなまちづくりの形成

●生活支援拠点の充実

①既存ストックの利活用

- ・すでにある各種の都市基盤・施設を上手に利用しながら、新しい時代にふさわしい都市機能を補強

②地域色豊かな拠点づくり

- ・これまで培われてきた歴史や文化、地域の特色を踏まえた個性的なまちづくりを増進

③「街なか」居住の推進

- ・「街なか」に居住する生活者が増えると、まちににぎわいが生まれるとともに、商業施設やサービス施設が維持・発展できることから、「街なか」への居住を中長期的に促進

④将来的な拠点の形成

- ・将来、生活の利便性が高まる地域については、民間活力を中心とした、住宅や業務機能、生活支援機能の集積を検討

●都心・副都心の位置づけ

①小倉都心

- ・商業施設の質的向上による滞在型の都市空間の創出や、創業・業務支援機能の集積、コンベンションの誘致・開催の推進、さらには小倉駅南口東地区の再開発などによる交流拠点機能の強化、また、新球技場を契機としたまちのにぎわい創出を検討

②黒崎副都心

- ・商店街の魅力づくりや回遊性の向上に努めるとともに、超高齢社会にも対応し、徒歩圏内に生活利便施設が立地し質の高い居住環境を有する、個性あるまちづくりを検討

●戦略的な拠点の整備

- ・生活支援拠点以外に、北九州学術研究都市の研究・開発拠点、北九州空港や北九州空港などの物流拠点、響灘地区や八幡東田地区などの産業・地域エネルギー拠点、門司港レトロ地区などの広域観光拠点を生かした整備を推進

●郊外部の保全・活用

- ・郊外部の住宅地区では、居住者による良好な住環境づくりなど、地区の特性にふさわしい生活環境の維持・向上を検討

●交通・物流ネットワーク

①交通・物流ネットワークの強化

- ・環状放射型自動車線道路ネットワークや交通・物流拠点間を結ぶ幹線道路の整備を推進

②公共交通の利便性の向上と利用促進

- ・市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、かしこくマイカーを利用しながら公共交通の利用促進を検討
- ・郊外部などの公共交通サービスの水準が低い地域では、地域の実情に応じた交通手段の確保に向けた取組を推進

●都市基盤・施設の充実

①生活関連施設の整備

- ・安全・安心を感じながら快適に暮らすことができる環境づくりを推進

②文化・スポーツ施設の整備

- ・市内外の多くの人に親しまれ、利用しやすい文化施設やスポーツ施設などの整備を推進

③市街地の面的整備

- ・都市機能強化や「街なか」居住の推進を図るため、効率的かつ効果的な面的整備を推進

④交通・物流基盤の整備

- ・港湾の機能強化、北九州空港の整備・充実、東九州自動車道の建設促進

⑤産業支援基盤の整備

- ・産業団地や廃棄物処分場などの産業基盤、北九州学術研究都市をはじめとする知的基盤の充実に取組む

⑥水際線・下水道・河川の整備

- ・多くの市民が気軽に港や海辺の魅力に接することができるよう、都市の魅力を高める水際線の整備を推進

(2) コンパクトなまちづくりに向けた計画

北九州市では、平成 26 年 8 月に、都市再生特別措置法が改正され、都市計画マスタープランの一部とみなされる「立地適正化計画」が制度化されたことにもない、地域公共交通ネットワーク再編に関する基本的な方針を示す「地域公共交通網形成計画」と連携しつつ、立地適正化計画を策定しました。

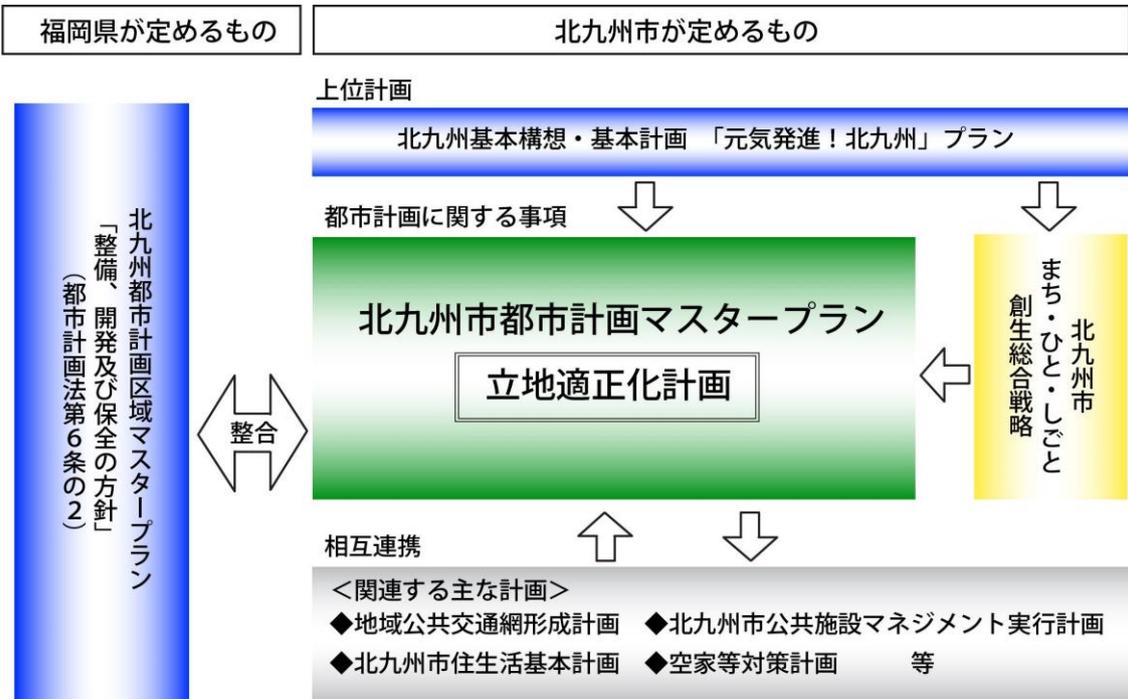


図 立地適正化計画の位置づけ

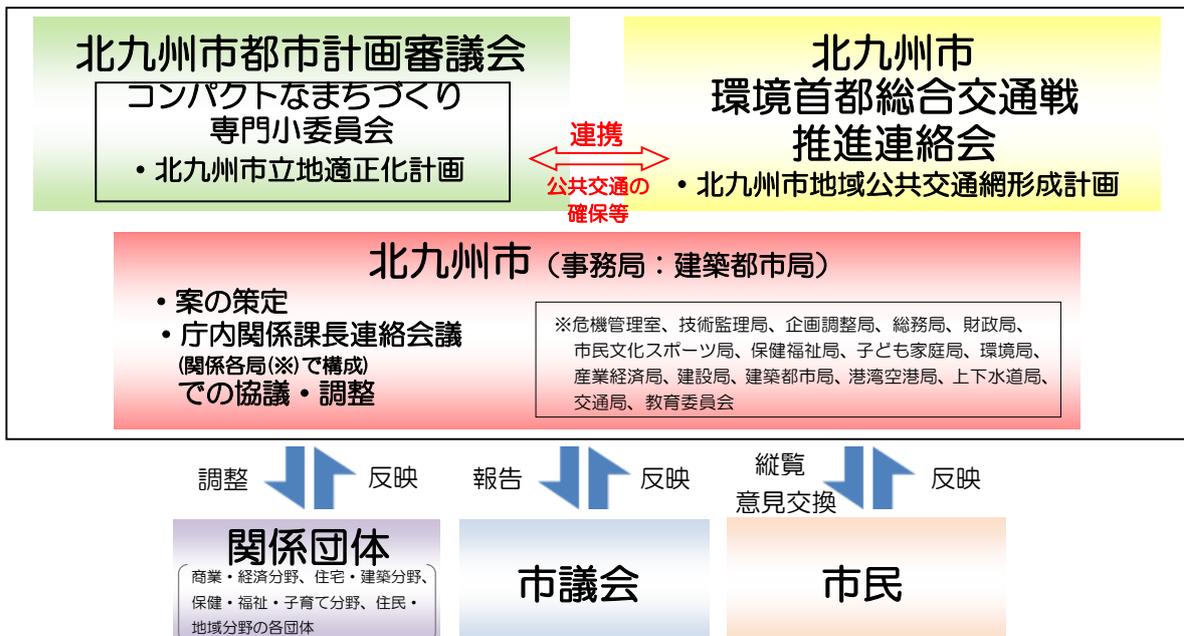
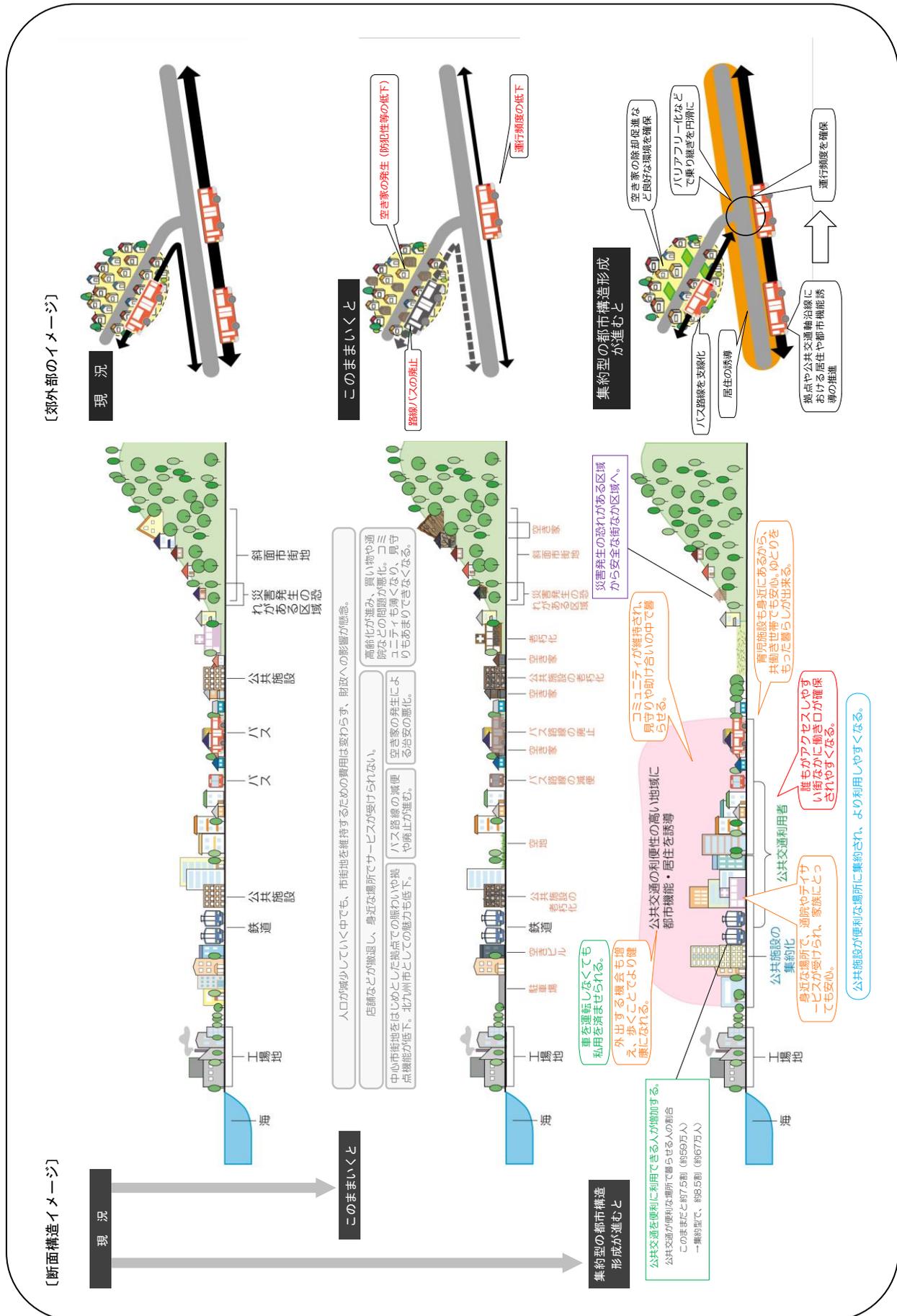


図 策定体制

集約型の都市構造が進むことにより、以下のような暮らしの変化を感じることができます。



立地適正化計画では、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すこととし、「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」の3つを基本方針として掲げています。

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。

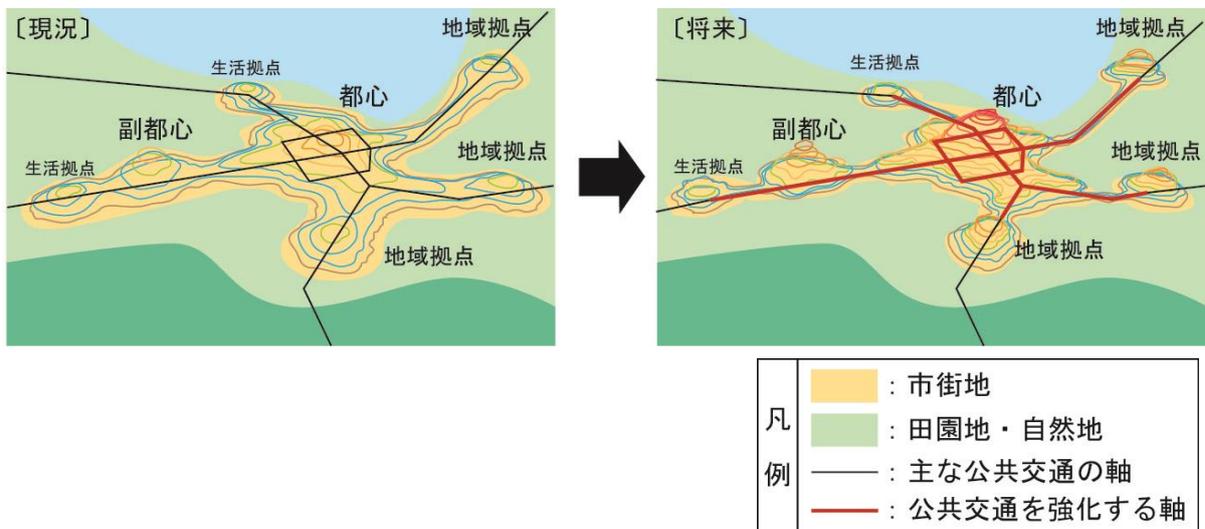


図 集約型の都市づくりのイメージ図

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。

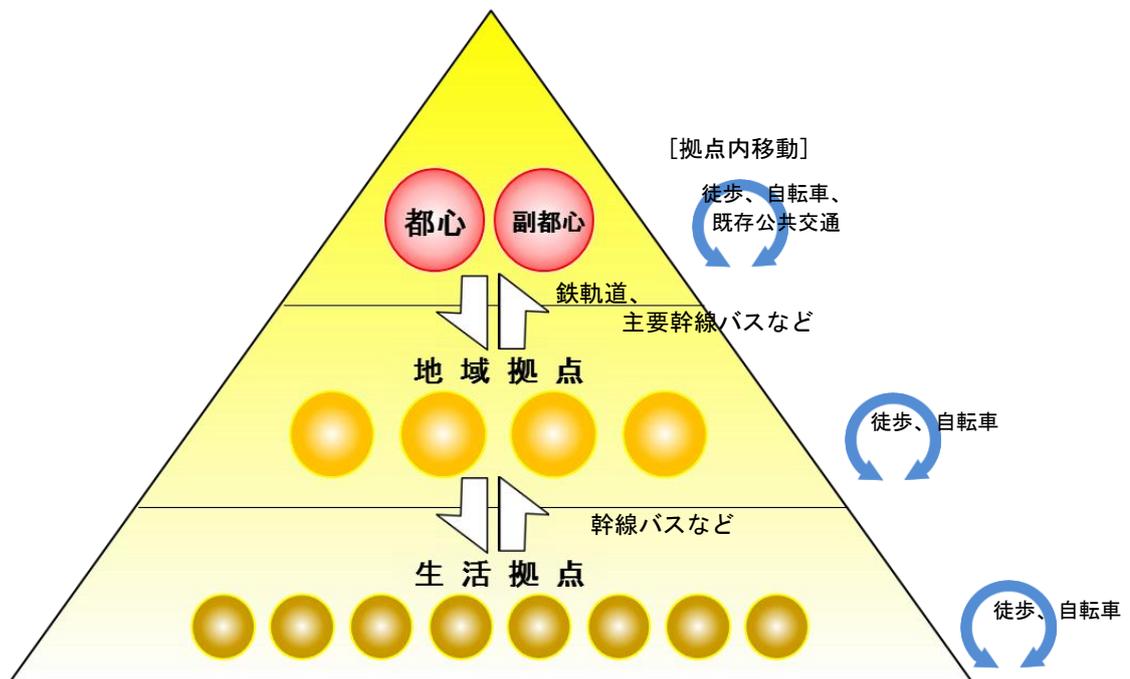


図 拠点の階層と移動手手段のイメージ

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。

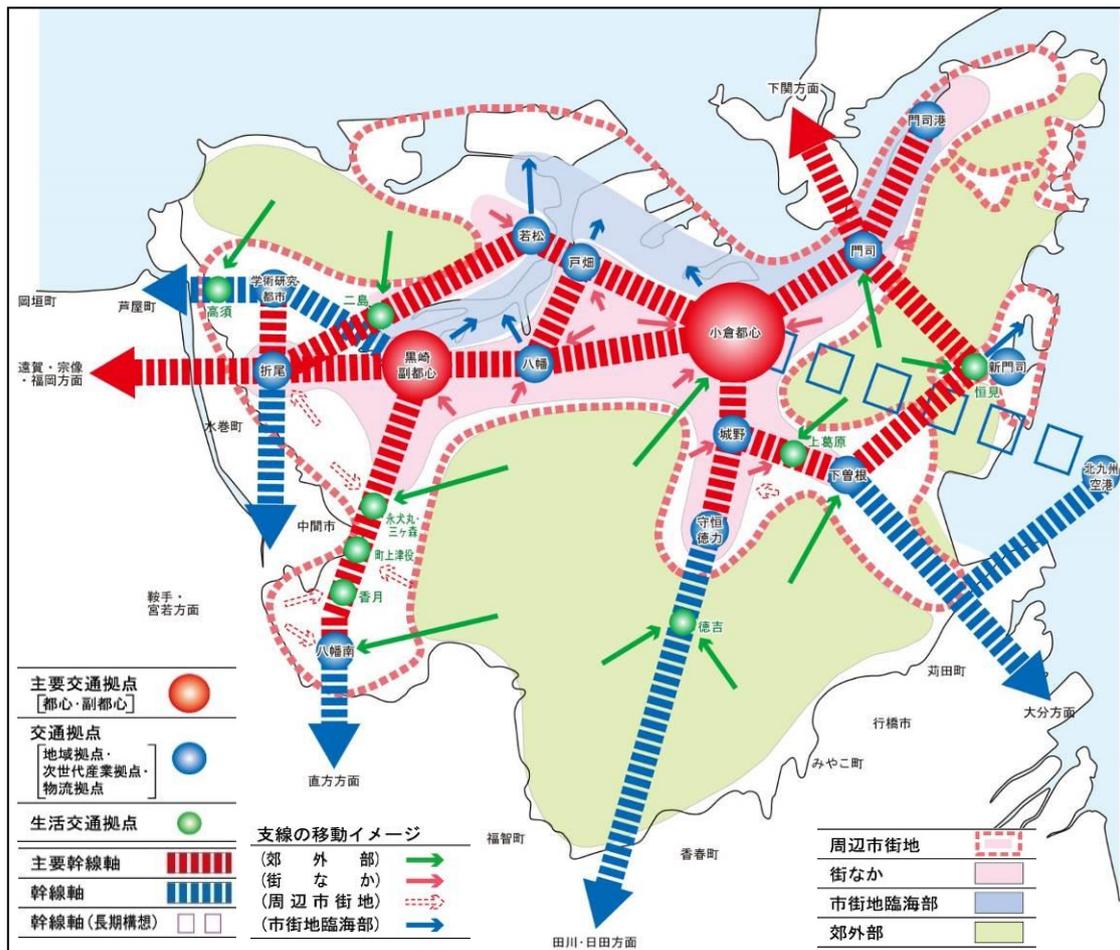


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

[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。

(3) まちづくりの実績

①街なか

現行都市計画マスタープランでは、「元気発進！北九州」プランの実現に向け、これまで、「街なか」を重点化し、都市整備、住宅施策等を総合的に実施してきました。

表 街なかの主な施策

		街なか	都心・副都心・地域拠点
現行都市計画マスタープラン	都市のイメージ	<p>住み良い「街なか」のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多くの人が便利に永く住むことができ、交流が活発に行われる ○子育て世代や高齢者、働く女性も暮らしやすい ○歩いて便利に暮らせる ○街の緑や水辺のアメニティが豊かになる 	<p>活力とにぎわいある「街なか」の拠点地区のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○産業集積や都心居住による高度利用ができる ○訪れたい魅力が豊かになる ○集中する人や車に対応できる
	取り組みの方向	<ul style="list-style-type: none"> □市街地の更新促進と街なみ向上 □生活を支援する地域商業や公共公益機能の充実 □低・未利用地の活用 □民間活力を引き出す効果的な制度の活用 □街なか居住を促進する多様な住宅供給の促進 □コミュニティの再生促進 □道路・交通環境の充実 	<ul style="list-style-type: none"> □拠点商業の再生・活性化 □利便性を活かした職住近接の都心居住の促進 □交通拠点にふさわしい都市基盤整備 □拠点駅における高次な交通結節機能の充実 □民間投資を促進する都市再生緊急整備地域の指定 □街の顔となる景観整備
主な取り組み(事業中を含む)		<ul style="list-style-type: none"> ■市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ▶低・未利用地を活用し、都市機能の集積や住宅等の地域拠点整備(小倉駅南口東・西小倉駅前第一地区、大里本町地区等) ■土地区画整理事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ▶城野駅北地区(城野ゼロカーボン先進街区)、折尾地区、大里本町地区 等 ■折尾地区総合整備事業 <ul style="list-style-type: none"> ▶折尾駅の改築、連続立体交差事業など、学園都市の玄関口にふさわしいまちとしての再整備 ■街なかへの定住促進 <ul style="list-style-type: none"> ▶「住むなら北九州 移住推進の取組み」「優良賃貸住宅供給支援事業」 ■国道3号黒崎バイパスの整備 <ul style="list-style-type: none"> ▶国道3号や周辺道路の渋滞緩和を図る、黒崎副都心の道路整備 ■北九州市環境首都総合交通戦略の推進 <ul style="list-style-type: none"> ▶既存の公共交通を有効活用し、その維持や充実・強化を図る施策を推進。 <ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点：交通結節機能強化、案内情報充実、駅バリアフリー化 ・交通軸：バスレーンカラー舗装、低床式バス導入、筑豊電鉄LRT型低床車両導入 ・その他：自転車レーン、歩道整備 ■都市型観光拠点(門司港地区)の整備 <ul style="list-style-type: none"> ▶門司港駅改修、レトロ観光列車、三宜楼、和布刈公園 等 ■環境モデル都市の形成 <ul style="list-style-type: none"> ▶八幡東田スマートコミュニティ推進事業 	<ul style="list-style-type: none"> ■中心市街地活性化基本計画の推進 <ul style="list-style-type: none"> ▶小倉都心、黒崎副都心の活性化を図るため、都市機能集積、商業振興等、一体的な取り組みを推進 <ul style="list-style-type: none"> ・勝山公園、あさの汐風公園、北九州市漫画ミュージアム ・黒崎副都心「文化・交流拠点地区」整備(図書館、ホール、広場整備) ・中心市街地暮らし・にぎわい再生事業 ・中心市街地共同住宅供給事業 ・黒崎地区ひとづくり・まちづくり総合支援事業 ■リノベーションまちづくり推進事業 <ul style="list-style-type: none"> ▶都市型ビジネスの推進による街なか再生 ■環境モデル都市の形成 <ul style="list-style-type: none"> ▶小倉都心・黒崎副都心の低炭素型まちづくり ■都市再生整備計画事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ▶都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を行う(小倉都心地区、戸畑地区等、城野駅南地区、八幡駅前地区) <ul style="list-style-type: none"> 戸畑図書館(旧戸畑区役所庁舎の活用)、総合療育センター、八幡病院(移転・建替)等 ■中心市街地の道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ▶小倉都心、黒崎副都心地区の商店街等の活性化を支援する、人や車の快適でスムーズな移動を可能とする道路網整備 ■都市再生緊急整備地域(小倉、黒崎地区)の指定 ■都市景観マスタープランの策定

②中心市街地活性化基本計画

小倉地区、黒崎地区において平成20年に中心市街地活性化基本計画を策定し、市街地の整備改善や街なか居住の推進、経済活力の向上などの取り組みを展開してきました。



図 小倉地区の取り組み



図 黒崎地区の取り組み

③市街地開発事業等

これまで11地区の市街地再開発事業、12地区(約4,790戸)の住宅市街地総合整備事業の実施により、都市機能の集積・高度化を推進しています。

また、市街化区域の約1/4、約5,000haを土地区画整理事業により整備しています。

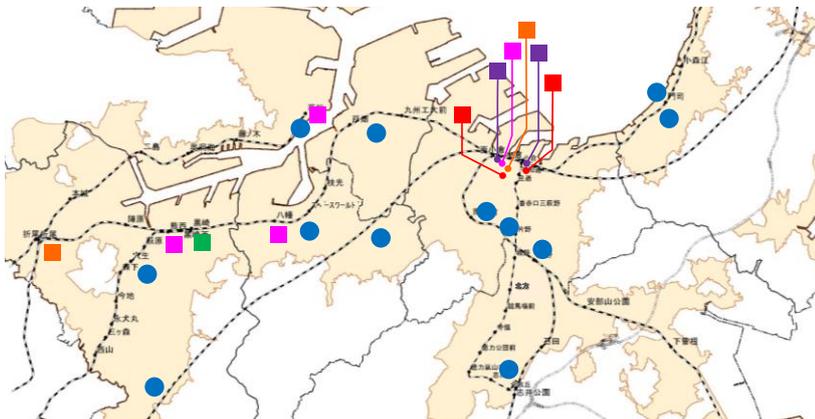
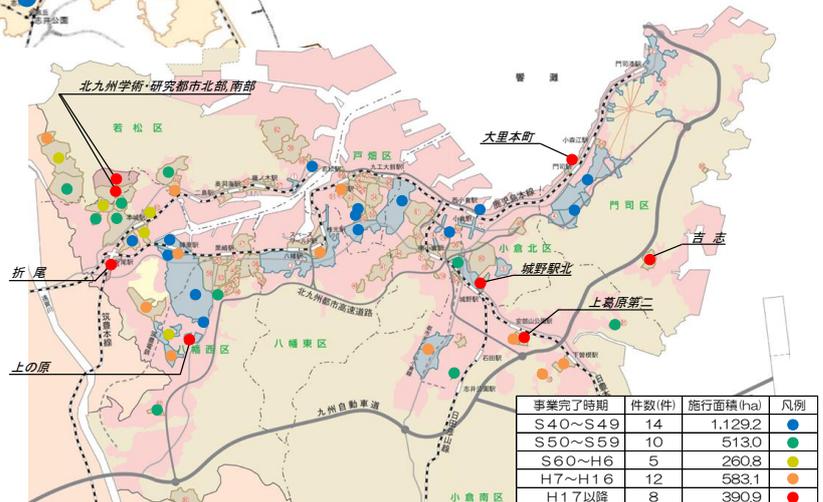


図 事業実施箇所一途
(市街地再開発事業、
住宅市街地総合整備事業)

図 事業実施箇所位置図
(土地区画整理事業)

注) S40以降の事業のみ個所をプロット、
H17以降の事業のみ地区名を記載



④北九州市環境首都総合交通戦略

市民や交通事業者等と連携しながら交通施策を総合的・重点的に推進することを目的とした「北九州市環境首都総合交通戦略」における理念、基本方針により、交通施策を展開しています。

- 理念
『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して
～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～
- 基本方針
 - ・ 超高齢社会における『市民の足』の確保
 - ・ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進
 - ・ 利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

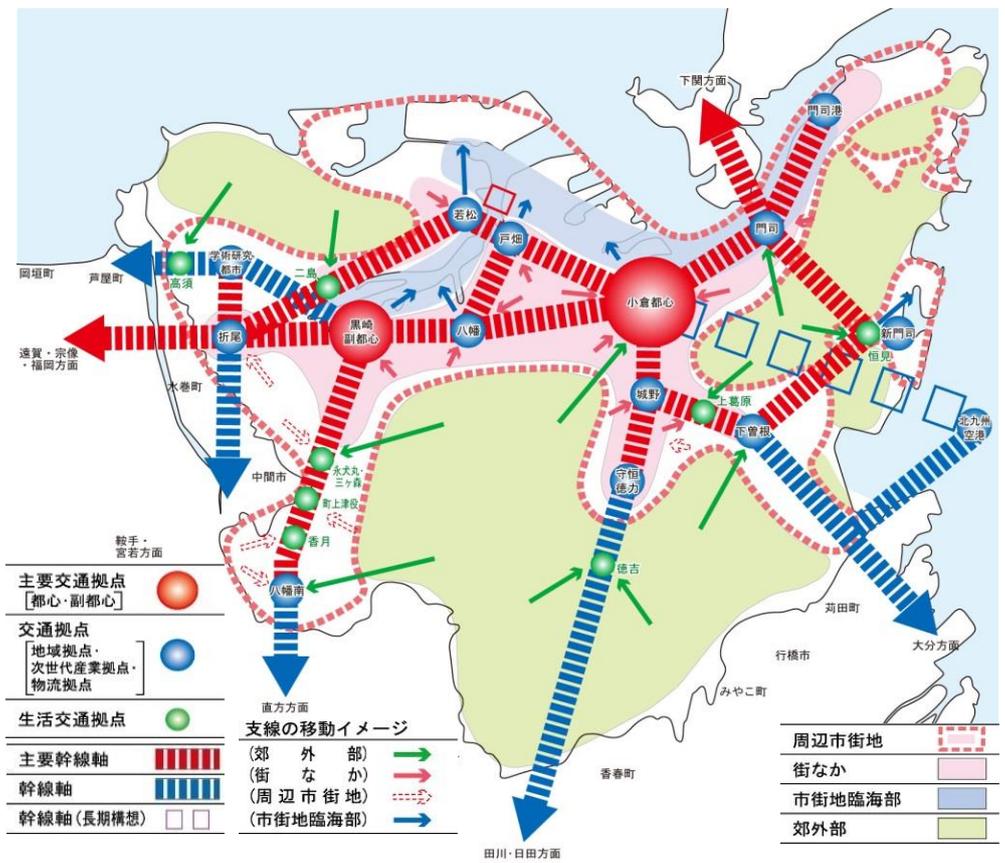
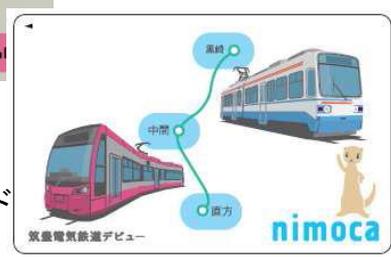


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク



モノスゴカカード



筑鉄nimocaカード

図 ICカード乗車券の導入及び相互利用



図 筑鉄新型低床式LRT



図 城野駅南口駅前広場の整備

⑤大規模な都市基盤整備

また、広域連携や産業の振興等に大きく寄与する大規模な都市基盤整備も実施してきました。

【北九州市の大規模な都市基盤整備】

●街なかの交通基盤整備（国道3号黒崎バイパスの整備）

- ・国道3号黒崎バイパスが開通したことにより、街なかの渋滞解消や所要時間の短縮・定時性が向上しました。

●広域的な交通基盤整備（東九州自動車道の整備）

- ・東九州自動車道が全線開通したこととともない、都市拠点や物流拠点を結ぶ都市内外の交通ネットワークの形成進み、都市間の連絡性が向上しました。

●物流拠点整備（新北九州空港・響灘大水深港湾の整備）

- ・新北九州空港・響灘大水深港湾の整備にとともない、物流拠点性は向上しました。
- ・今後、アジアとの近接性、物流基盤に隣接した広大な産業用地を生かして、国際競争力のある「ものづくり産業」の集積を促進していくことが期待されます。

●知的基盤整備（北九州学術研究都市の整備）

- ・約300名の教員や研究者によって環境技術と情報技術の分野を中心にした研究が展開され、積極的な産学官連携と研究成果の事業化が進んでいます。
- ・今後、地域の大学・研究機関が有する知的資源を既存産業の高度化と新産業の創出に結びつけていくことが期待されます。



図 大規模な都市基盤整備

(4) 取り組みの効果と評価の尺度

現行都市計画マスタープランにおける「取り組みの効果と評価の尺度」を参考とし、これまでのまちづくりの取り組みを定量的に評価していきます。

「現行都市計画の目標：街なかに多くの人が住み、子供から高齢者まで

安心して暮らせるまちをつくる」に関する事後評価

●相対的には「街なか」への居住は進んでいる

『人口配置』については、「街なか」の人口減少幅は「市全体」の人口減少幅を下回っており、「郊外部」の人口減少幅は「市全体」人口減少幅を上回っているため、相対的には「街なか」への居住が進んでいるといえます。また、「街なか」の高齢化率は「市全体」の高齢化率を下回っており、比較的若い人が居住しているため、子供から高齢者まで安心して暮らせる共助の環境が形成されています。

●ゆとりある安全な生活空間が創出されている

『住みやすさ』については、都市施設の整備や面的な整備による住宅の整備が進んでいる上に、1住宅当たり延べ面積も増加し、ゆとりある生活空間が創出されています。

また、特定消防区域は3区域減少しており、安全な生活空間が増えています。

表 これまでのまちづくりの取り組みの定量的な評価（その1）

尺度	指標	都市MP策定前 (A)			都市MP策定後 (B)			差分 B-A	変化率 B/A	評価	出典
		時点	値	単位	時点	値	単位				
【人口配置について】											
○市の人口動向	人口	2000	105	万人	2010	101	万人	-4	0.97	×	・国勢調査「500メッシュ」
	高齢化率	2000	19	%	2010	25	%	6	1.30	×	・国勢調査「500メッシュ」
	転入（転居）人口	2000	30	万人	2010	24	万人	-6	0.80	×	・国勢調査「500メッシュ」
○街なかの人口動向	人口	2000	61	万人	2010	61	万人	-1	0.99	○	・国勢調査「500メッシュ」
	高齢化率	2000	18	%	2010	23	%	5	1.29	○	・国勢調査「500メッシュ」
	転入（転居）人口	2000	20	万人	2010	16	万人	-4	0.82	○	・国勢調査「500メッシュ」
○郊外部の人口動向	人口	2000	43	万人	2010	40	万人	-3	0.93	---	・国勢調査「500メッシュ」
	高齢化率	2000	21	%	2010	28	%	7	1.34	×	・国勢調査「500メッシュ」
	転入（転居）人口	2000	11	万人	2010	8	万人	-2	0.77	---	・国勢調査「500メッシュ」
【住みやすさについて】											
○生活基盤（道路、公園、公共施設など）の水準向上	都市計画道路の整備率	2004	61	%	2014	73	%	12	1.20	○	・都市計画年報
	都市公園の供用率	2004	67	%	2014	69	%	2	1.03	○	・都市計画年報
○生活利便性や安全性に問題のある市街地の減少	特定消防区域	2003	74	区域	2015	71	区域	-3	0.96	×	・地域防災計画
○ゆとりある住宅や魅力ある住宅地の増加	土地区画整理事業施工地区数	2003	97	地区	2015	102	地区	5	1.05	○	・北九州市資料
	再開発実施地区数	2003	17	地区	2015	29	地区	12	1.71	○	・北九州市資料
	1住宅当たり延べ面積	1998	78	㎡	2015	82	㎡	5	1.06	○	・北九州市資料
	優良建築物等整備事業施工地区	2003	9	地区	2015	11	地区	2	1.22	○	・北九州市資料
	特別用途地区が定められている地区数	2003	1	地区	2015	3	地区	2	3.00	○	・北九州市資料

注1) 街なか：北九州市立地適正化計画における居住誘導区域を設定

注2) 郊外部：居住誘導区域外を設定

「現行都市計画の目標：産業の多様化、交流の活発化、国際化を進め、
にぎわいと活力があるまちをつくる」に関する事後評価

●都市機能は低下しているものの、雇用は安定化している

『産業』については、従業者数や小売業販売額は減少しているため、都市機能は低下しているといえます。一方で、有効求人倍率は上昇しているため、雇用は安定化しています。今後は、都市機能を維持していくことが課題といえます。

●にぎわいは低下しているものの、土地の有効活用は進んでいる

『にぎわい』については、小倉で自転車走行空間整備は進んでいるものの、小倉・黒崎における歩行者交通量は減少しているため、にぎわいは低下しているといえます。一方で、低・未利用地は減少しており、土地の有効活用が図られています。

●交流人口は横ばい

『交流』については、公共交通（鉄道又はバス）の利用者数、自動車を利用した交流は共に横ばいとなっており（自動車走行台キロ増加）、引き続き交流人口の拡大は課題といえます。

表 これまでのまちづくりの取り組みの定量的な評価（その2）

尺度	指標	都市MP策定前 (A)			都市MP策定後 (B)			差分 B-A	変化率 B/A	評価	出典
		時点	値	単位	時点	値	単位				
【産業について】											
○次世代産業や街なかの生活産業の充実	製造品出荷額	2000	198	百億円/年	2014	206	百億円/年	9	1.04	○	・工業統計調査
	小売業販売額	2002	110	百億円/年	2007	109	百億円/年	-2	0.98	×	・商業統計調査
○就業機会の多様化や雇用の拡大	従業者数	2001	47	万人	2006	45	万人	-2	0.96	×	・事業所・企業統計調査
	有効求人倍率	2003	0.5	なし	2015	1.2	なし	1	2.15	○	・北九州市資料
【にぎわいについて】											
○にぎわいの再生	歩行者交通量（小倉）	2002	18	万人	2007	15	万人	-3	0.83	×	・中心市街地活性化基本計画
	歩行者交通量（黒崎）	2002	3.3	万人	2007	2.0	万人	-1	0.61	×	・中心市街地活性化基本計画
	自転車走行空間整備状況（小倉）	2002	0	km	2015	7	km	7	1.00	○	・地域公共交通網形成計画
○低・未利用地の減少	市街化区域内未利用地面積	2007	1,960	ha	2012	1,309	ha	-651	0.67	○	・都市計画基礎調査
【交流について】											
○交流人口の増加	駅乗降客数	2004	20.4	万人/日	2014	19.5	万人/日	-1	0.95	×	・北九州市統計年鑑等
	自動車走行台キロ	1999	8,293	千台キロ/12月期	2010	8,347	千台キロ/12月期	54	1.01	○	・道路交通センサス
	バス乗降客数	2004	17.6	万人/日	2014	18.4	万人/日	1	1.04	○	・北九州市統計年鑑等
○高速道路に10分以内に到達できるエリアが拡大	ランプ10分圏エリアの拡大（達成状況）	2008	88	%	2013	100	%	12	1.14	○	・北九州市道路整備中長期計画
	渋滞ポイントの箇所数	2008	8	箇所	2013	6	箇所	-2	0.75	○	・北九州市道路整備中長期計画

「現行都市計画の目標：まちの魅力とイメージを高め、住みたいまち、訪れたいまちをつくる」に関する事後評価

●まちのイメージは向上している

『まちの魅力』については、観光客数は横ばいであるものの、犯罪の認知件数や交通事故件数は減少しており、安心・安全なまちのイメージが向上しています。また、近年では環境モデル都市に認定されるとともに、国際会議開催件数も増加しており、着実にまちのイメージは向上しています。

表 これまでのまちづくりの取り組みの定量的な評価（その3）

尺度	指標	都市MP策定前 (A)			都市MP策定後 (B)			差分 B-A	変化率 B/A	評価	出典
		時点	値	単位	時点	値	単位				
【まちの魅力について】											
○都市のイメージアップ	環境モデル都市への認定の有無	2002	無	なし	2015	有	なし	なし	なし	○	・環境モデル都市
	犯罪の認知件数	2002	40,389	件	2014	12,881	件	-27508	0.32	○	・福岡県警察本部資料
	交通事故件数	2002	9,516	件	2014	8,325	件	-1191	0.87	○	・福岡県警察本部資料等
○観光客数の増加	観光入込客数	2005	1,108	万人	2010	1,163	万人	55	1.05	○	・福岡県観光客入込客推計調査
	宿泊者数	2005	98	万人	2010	94	万人	-39	0.96	×	・福岡県観光客入込客推計調査
○コンベンションの増加	国際会議開催件数	2005	19	件	2014	73	件	54	3.84	○	・日本政府観光局 (JNTO) 国際会議統計

「現行都市計画の目標：自然の保護や都市ストックの活用により、環境にやさしいまちづくりを進める」に関する事後評価

●自然や生態系の保全環境は向上している

『自然保護』については、農業振興地域面積は増減しておらず、農地転用面積は減少しているため、自然環境は保全されているといえます。その上、近年、環境配慮指針ができるとともに、環境アセス件数も増加しているため、自然や生態系の保全環境は向上しています。

●都市環境水準は向上している

『都市環境』については、温室効果ガス排出量は増加しているものの、大気二酸化窒素、海域水質及び自動車騒音の環境基準適合率は横ばい又は増加しているため、都市環境水準は向上しています。

●都市ストックの循環利用を促進する機運は高まっている

『都市ストックの循環利用』については、空き家等対策基本方針の策定により住宅ストックの循環利用を促進する機運が高まっています。また、公共施設マネジメント実行計画も策定されており、公共施設ストックの循環利用を促進する機運も高まっています。

表 これまでのまちづくりの取り組みの定量的な評価（その4）

尺度	指標	都市MP策定前 (A)			都市MP策定後 (B)			差分 B-A	変化率 B/A	評価	出典
		時点	値	単位	時点	値	単位				
【自然保護について】											
○自然や生態系の保全・復元の進展	農業振興地域面積	2002	5,997	ha	2011	5,997	ha	0	1.00	○	・都市計画基礎調査
	農地転用面積	2007	27	ha	2011	21	ha	-6	0.76	○	・都市計画基礎調査
	環境アセス件数	2003	6	件	2017	25	件	19	4.17	○	・北九州市資料
	環境配慮指針	2002	無	なし	2017	有	なし	なし	なし	○	・北九州市資料
【都市環境について】											
○都市環境水準の向上	大気（二酸化窒素）（環境基準適合率）	2004	100.0	%	2013	100.0	%	0	1.00	○	・北九州市資料
	海域水質（環境基準適合率）	2004	86.0	%	2013	86.0	%	0	1.00	○	・北九州市資料
	自動車騒音（環境基準適合率）	2004	87.1	%	2013	95.1	%	8	1.09	○	・北九州市資料
○地球環境負荷の低減	温室効果ガス排出量	2005	16,348	千トン・CO ₂	2012	19,409	千トン・CO ₂	3061	1.19	×	・北九州市資料
【都市ストックの循環利用について】											
○都市ストックの循環利用の進展	循環利用に向けた取組の有無	2003	無	なし	2015	有	なし	なし	なし	○	・空き家等対策基本方針
○公共投資の効率化	公共投資の効率化に向けた取組の有無	2003	無	なし	2016	有	なし	なし	なし	○	・北九州市公共施設マネジメント実行計画

「現行都市計画の目標：市民が主体の、参加と協働による

まちづくりを進める」に関する事後評価

●市民の参加の機会や協働は着実に増加している

『市民の参加と協働』については、道路サポーターの創設や公園愛護会の増加からも、まちづくりへの市民の参加の機会や協働は着実に増えていることがわかります。

同時に、北九州市 HP におけるまちづくり情報の拡充に伴い、アクセス数も 1,000 万アクセス増加しているため、まちづくりへの市民の関心が高まっているといえます。

表 これまでのまちづくりの取り組みの定量的な評価（その5）

尺度	指標	都市MP策定前 (A)			都市MP策定後 (B)			差分 B-A	変化率 B/A	評価	出典
		時点	値	単位	時点	値	単位				
【市民の参加と協働について】											
○市民のニーズや提案に基づく、まちづくりの展開	道路サポーター数	2002	0	団体	2016	215	団体	215	1.00	○	・北九州市道路サポーターHP
	公園愛護会数	2003	1,063	会	2015	1,169	会	106	1.10	○	・北九州市資料
○まちづくり情報の拡充	北九州市HPアクセス	2007	1,891	万アクセス	2015	3,448	万アクセス	1,557	1.82	○	・北九州市資料