

City Planning Master Plan KITAKYUSHU

北九州市
都市計画マスタープラン

平成30年 3月
北九州市



ごあいさつ



昭和38年に五市対等合併により誕生した北九州市は、今年2月に市制55周年を迎えました。

この間、少子高齢化や地球環境問題の深刻化など、本市を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化する中、さまざまな課題に取り組みながら着実な発展を遂げ、「世界の環境首都」として国内外から認められるだけでなく、「50歳から住みたい地方ランキング(民間雑誌)」で全国第1位、子育て環境は、「次世代育成環境ランキング(NPO調べ)」で6年連続政令指定都市第1位となるなど、「住みよいまち・北九州市」としても、全国的に高い評価をいただいています。

今後、全国的に急速な人口減少、超高齢化が進むことが予想されている中で、本市においても都市基盤や公共交通の維持、地域コミュニティや財政面などの課題解決がより重要になってまいります。

このため、まちづくりの基本方針となる「北九州市都市計画マスタープラン」を15年ぶりに改定いたしました。

このプランでは、利便性に優れ、多くの市民が住みたいと望んでいる「街なか」を一層明確化するとともに、都市ストックを活かした効率的な都市整備や減災の考え方に沿った災害に強いまちづくりを行うなど、よりコンパクトで低コストな都市の形成を図ることとしています。

改定にあたっては、都市計画審議会において、学識経験者、市民代表等から構成する「コンパクトなまちづくり専門小委員会」を設置するなど、幅広い観点から検討を進めていただきました。また、議会や市民の皆様からは、パブリックコメント、各種意見募集や公聴会などで貴重なご意見をいただきました。ご協力に厚くお礼申し上げます。

今後はこの方針を踏まえ、市民の皆様とともに、魅力あふれる北九州市の更なる発展をめざして取り組んでまいります。皆様のご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

平成30年3月

北九州市長

北橋 健治

目次

序 北九州市都市計画マスタープランとは	1
序ー1 北九州市都市計画マスタープランの基本的事項	1
序ー2 北九州市都市計画マスタープランの意義と役割	3
第1部 改定の背景と都市の動向	4
第1章 改定の背景	4
第2章 都市の動向	5
1 都市の現状	5
2 まちづくりにおける市民意識	20
第3章 まちづくりの取り組みと達成状況	25
1 北九州市都市計画マスタープラン(H15.11 月策定)の概要	25
2 まちづくりの取り組み状況	26
3 取り組みの達成状況	30
第4章 まちづくりの課題	31
1 都市活力の再生	31
2 成熟社会への対応	32
3 環境への配慮や対策の強化	32
4 災害に対する不安感への対応	33
5 市民を主役とする協働の促進	33
第5章 都市の役割と見直しの視点	34
1 これからの時代、さらに都市に求められる役割	34
2 見直しの視点	35
第2部 都市計画の基本方針	36
第1章 都市計画の基本理念	36
1 基本理念	36
2 都市の規模に関する考え方	37
第2章 都市計画の目標と方針	38
1 すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	39

2 にぎわいと活力があるまちをつくる.....	41
3 訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる.....	45
4 環境にやさしいまちをつくる	48
5 市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める.....	49
第3部 都市空間形成の基本方向.....	50
第1章 都市構造形成の基本方針.....	50
第2章 土地利用の基本方向	51
第3章 まちのイメージ.....	54
第4部 部門別の基本方針.....	59
1. 土地利用	60
1-1 基本的な考え方	60
1-2 用途別の土地利用に関する方針	62
2. 交通施設.....	66
2-1 基本的な考え方	66
2-2 交通施設に関する方針.....	68
3. 公園・緑地や自然的環境	72
3-1 基本的な考え方	72
3-2 公園・緑地や自然的環境に関する方針.....	74
4. 地区整備.....	77
4-1 基本的な考え方	77
4-2 地区整備に関する方針.....	78
5. 住宅・住環境	79
5-1 基本的な考え方	79
5-2 住宅・住環境に関する方針	80
6. その他の都市施設	81
6-1 基本的な考え方	81
6-2 その他の都市施設に関する方針	82
7. 都市景観.....	83

7-1 基本的な考え方	83
7-2 都市景観に関する方針	84
8. 都市防災	86
8-1 基本的な考え方	86
8-2 都市防災に関する方針	87
第5部 地域別構想	89
第1章 地域別構想の考え方	89
1 地域別構想について	89
2 地域別構想の基本的事項	89
第2章 各区におけるまちづくり	91
1 門司区	91
2 小倉北区	96
3 小倉南区	101
4 若松区	106
5 八幡東区	111
6 八幡西区	116
7 戸畑区	121
第6部 今後の取り組み	126
第1章 北九州市都市計画マスタープランに基づく取り組みの展開	126
第2章 計画の評価	130
参考資料	132
1. 北九州市都市計画マスタープラン改定の経緯	132
2. 用語の解説	137

序 北九州市都市計画マスタープランとは

序ー1 北九州市都市計画マスタープランの基本的事項

1 目的

北九州市都市計画マスタープランは、長期的な観点から、北九州市にふさわしいまちづくりの仕組みや考え方を明らかにしていくことを目的に策定するものです。

北九州市基本構想・基本計画(「元気発進！北九州」プラン(平成20年12月策定、平成25年12月改訂)以下、「元気発進！北九州」プランという。)が描く都市の将来像の実現に向けて、都市計画の視点から、まちづくりの将来ビジョンや都市計画の基本的な方針を明確にし、諸施策を総合的に展開していくために、都市計画法に基づき定めるものです。

2 対象区域

対象区域は、市域全体の一体的かつ効率的な土地利用の誘導や都市機能の配置などを考慮し、本市の都市計画区域全域とします。

3 位置づけ

①都市計画法上の位置づけ

北九州市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めます。

②「元気発進！北九州」プランとの関係

北九州市都市計画マスタープランは、本市の基本構想・基本計画を定める「元気発進！北九州」プランの都市整備に関わる部分の方針に沿って定めます。

③福岡県が定める都市計画との関係

福岡県は、広域的な観点から「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」を定めます。北九州市都市計画マスタープランは、福岡県が定めるこの方針と整合するように定めます。

④本市が定める都市計画との関係

本市がこれから進める都市計画の決定・変更は、北九州市都市計画マスタープランに基づいて行っていくます。

都市計画は、まちづくりの目標を実現していくために、土地利用、道路、公園などの都市施設、市街地の整備などについて具体的な計画やルールを定めるものです。北九州市都市計画マスタープランは、これらの都市計画の方針を総合的な観点から包括的に示すことによって、時代の変化に対応した都市計画の決定、変更の根拠となります。

⑤関連する他の計画との関係

北九州市都市計画マスタープランは、交通施設、公園・緑地、市街地の整備など、部門別の計画や個別の計画の内容を反映しています。また、部門別、個別の計画は、北九州市都市計画マスタープランが示す、都市計画の骨格的な内容を踏まえて作成していきます。

また、平成28年度に策定した「北九州市立地適正化計画」は、この北九州市都市計画マスタープランの一部としてみなされるものです。同計画は、北九州市都市計画マスタープランが示すコンパクトなまちづくりについて、その具体的な取り組みのあり方を示すものです。

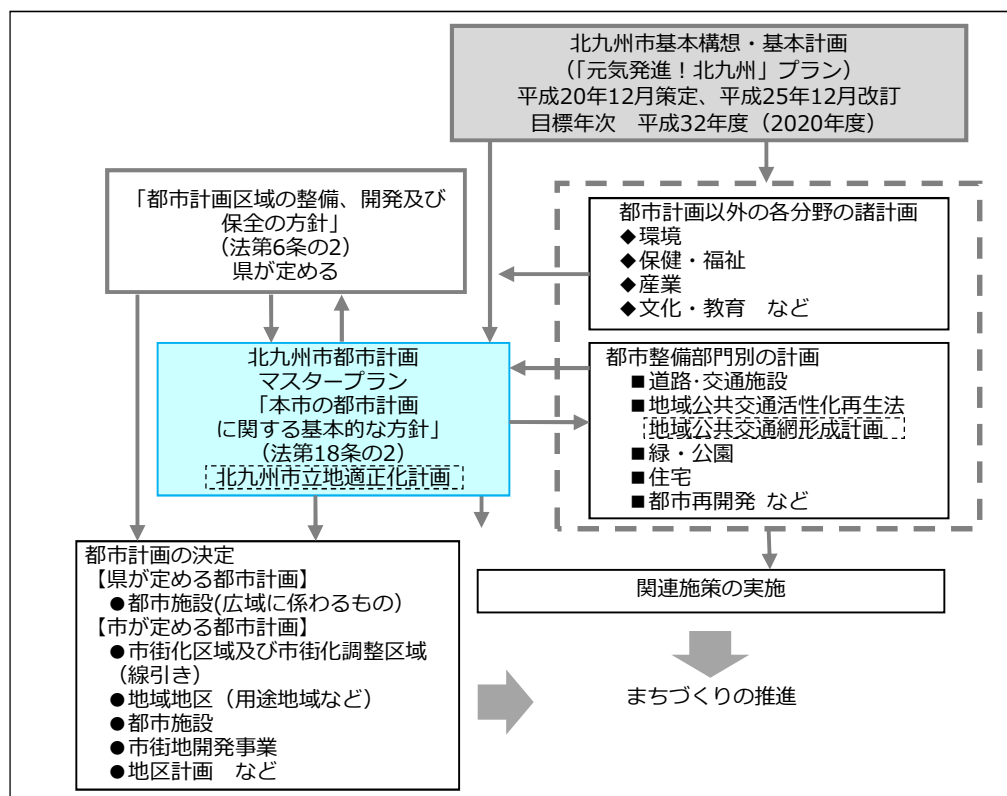


図 北九州市都市計画マスタープランの位置づけ

⑥定める事項

主として、まちづくりの目標を実現するための手段としての、都市計画制度や都市計画事業などの方向性を定めています。また、都市計画に関連する、他の分野の目標や方針も含めています。

4 目標年次

●概ね20年先を目標

まちづくりには長い時間がかかることから、北九州市都市計画マスタープランでは、長期的な「継続性」や「安定性」が必要です。このため、概ね20年先の都市の姿を展望して策定します。

今回の改定では、2040年度(平成52年度)を目標年次とします。

●柔軟性のある計画

計画の推進にあたっては、社会・経済情勢や市民意識の変化、まちづくりの進捗状況などを踏まえ、必要に応じ、検証を行います。

序ー2 北九州市都市計画マスタープランの意義と役割

1 北九州市都市計画マスタープラン策定の意義

北九州市都市計画マスタープランは、これからの時代に向けて、市民の生活に大きく関わる次のようなまちづくりの方向性を示します。

①誰もが住みやすいまちづくりの方向性を示す

超高齢・人口減少社会が進展する中、「街なか」居住を進めるとともに、子どもから高齢者まで誰もが安全で利便性の高い生活環境を形成していく取り組みの方向性を示します。

②にぎわいと活力のあるまちづくりの方向性を示す

都心・副都心・地域拠点を中心に、都市の特性を活かした産業振興や周辺都市との連携を進め、にぎわいと活力あるまちづくりの方向性を示します。

③訪れたいまち、住みたくなるまちづくりの方向性を示す

アジアの玄関口、近隣市町村の中心都市にふさわしく、今後も多くの人をひきつけるような広域の交流・連携を支える都市基盤の充実や快適な都市環境、魅力ある都市景観など都市イメージを高める方策について、取り組みの方向性を示します。

2 北九州市都市計画マスタープランの役割

北九州市都市計画マスタープランは、次のような役割を担います。

①都市の将来像とまちづくりの指針

都市計画の内容は、市民の日常の生活に深い関わりをもっています。北九州市都市計画マスタープランは、「元気発進！北九州」プランが示す都市の将来像を実現するために、課題に応じたまちづくりの目標と都市計画の方針を定めるものです。

さらに、その内容をわかりやすく示すことによって、行政はもとより、市民、民間事業者も共有できる、まちづくりの指針としての役割を担います。

②地域ごとのまちづくりを進めていくための指針

北九州市都市計画マスタープランは、まちの将来像や基本方針を明らかにすることで、地域レベルのまちづくりプランを策定する場合など、市民が主体となって、地域の居住環境の改善や防災性の向上などのために、市民が自主的な取り組みを行う場合の指針として活用することができます。また、行政が地域で行う事業の指針となります。

③さまざまな取り組みと連携して、効果的なまちづくりを進めるための指針

北九州市都市計画マスタープランは、関連する他の分野の取り組みや、国、県、周辺市町などが行う取り組みと連携するための指針、市民や民間企業が個別の建築活動や開発事業などを行う場合の指針となるなど、まちづくり全般にわたるさまざまな取り組みとの連携・調整のための指針としての役割を担います。

第1部 改定の背景と都市の動向

第1章 改定の背景

本市では、下記のような都市の役割と新たな時代の要請に的確に応え、実効性の高い都市計画を進めていくため、平成15年(2003年)に北九州市都市計画マスタープラン全体構想を策定しました。

また、地域別構想は、平成15年から着手し、これまでの行政主導型のまちづくりを見直し、地域の課題に対応したまちづくりを市民が主役となって進めていくための指針として作成しました。

●経済成長と生活水準の向上を担ってきた

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、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を果たし、わが国の成長に貢献してきました。

●都市的な生活や社会を形成してきた

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、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きました。

北九州市都市計画マスタープラン策定(2003年)から今日まで、本市を取り巻く社会経済情勢は刻々と変化してきました。都市計画マスタープランは、概ね20年後の将来像を示す計画としてその時々の変化や地域変容に対応してきましたが、昨今、まちづくりの基本的な姿勢に対して、以下のような対応が求められています。

●持続可能なまちづくりの必要性が高まっている

少子高齢化・人口減少という、わが国が直面する大きな課題に対して、国においては、各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生するため、東京一極集中の是正、若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現、地域の特性に即した地域課題の解決の3つの視点を基本に魅力ある地方の創生を目指すこととしています。

本市においても、少子高齢化・人口減少問題は重要な課題と認識しており、これまでも人口減少問題に関する対策を行ってきましたが、引き続き、今回の国の方針と一体的な対応を図る必要があります。

●大規模災害、都市インフラ老朽化に対応するまちづくりの必要性が高まっている

地球温暖化による降雨強度の増加、頻発するゲリラ豪雨、東日本大震災による津波被害、南海トラフ地震の懸念等を踏まえ、様々な災害に対するまちづくりが必要になってきており、災害対策のあらゆる分野で「減災」の考え方を徹底し、ハード・ソフトを組み合わせた災害に強い国土・地域づくりが求められています(「防災都市づくり計画策定指針(国土交通省)」より抜粋)。また、都市インフラの老朽化に伴い、これまで蓄積してきた既存ストックを十分に活用するとともに、施設の選択と集中や最適な維持管理を行う必要があります。

第2章 都市の動向

1 都市の現状

1-1 人口

①人口の減少傾向が続いている

本市の人口は、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。

企業の事業再構築(リストラクチャリング)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、本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、就業機会の拡大が望まれます。

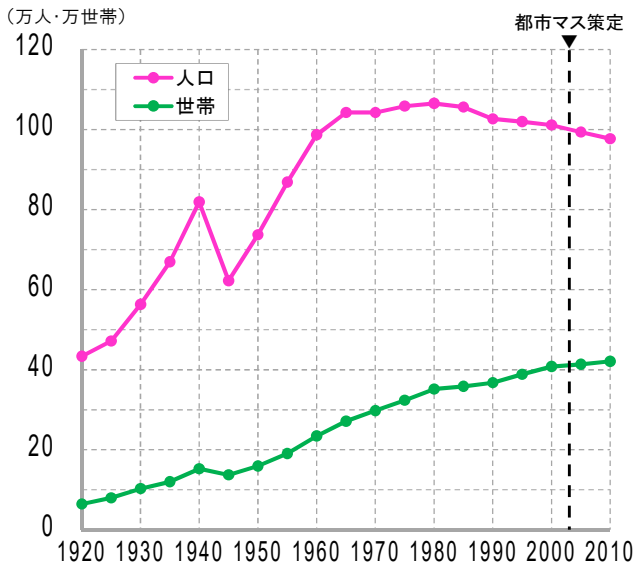


図 人口・世帯数の推移

出典:国勢調査

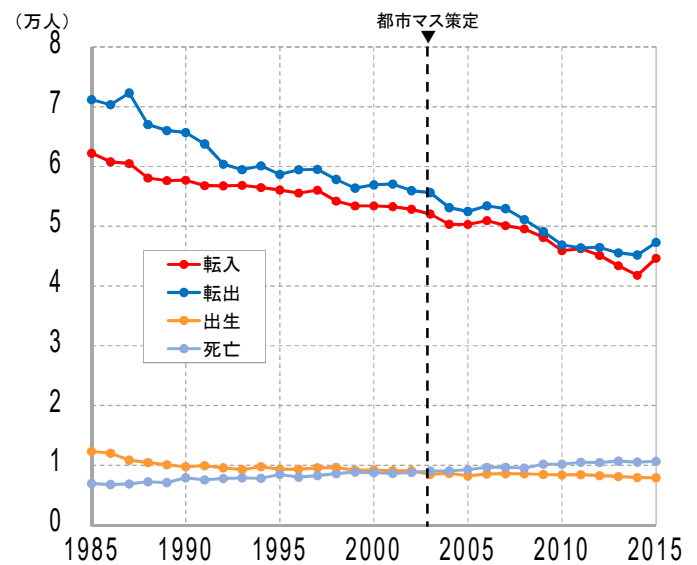


図 人口動態

出典:厚生労働省「人口移動実態調査」

注) 本表の人口の中で、昭和55年以前の国勢調査結果については昭和55年10月1日現在の市域に組替えたものである。

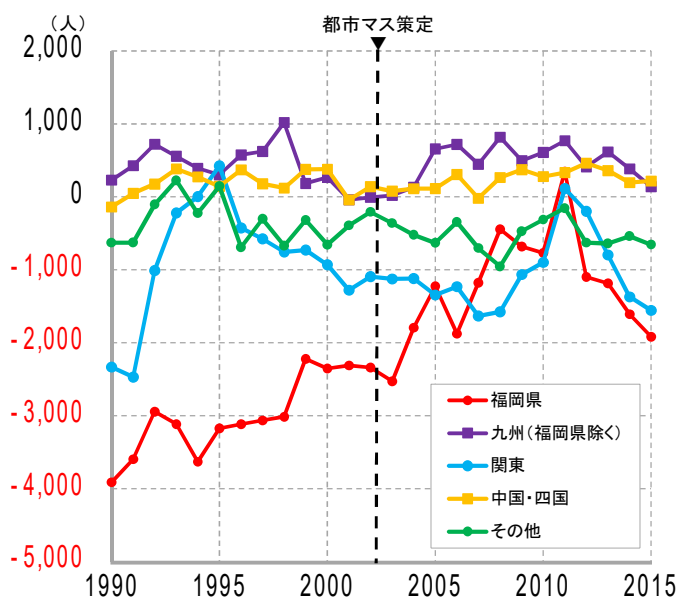


図 全国の他の地域との間の人口移動(転出・転入差)

出典:厚生労働省「人口移動実態調査」

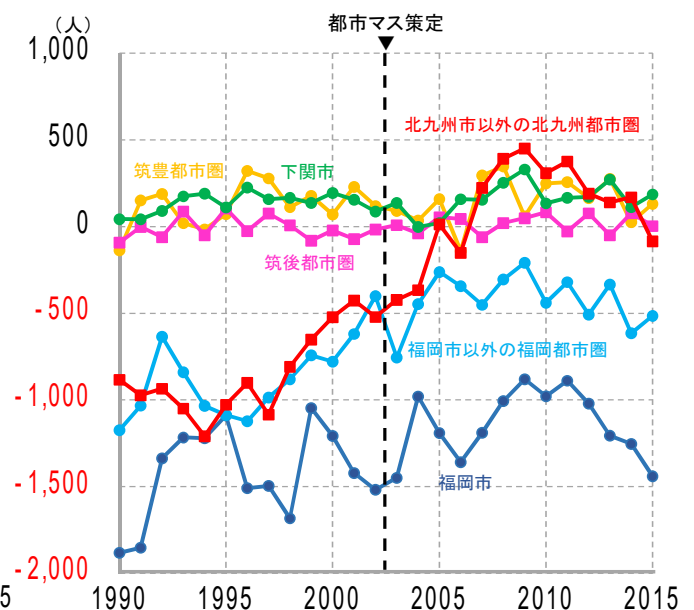


図 周辺地域との間の人口移動(転出・転入差)

出典:厚生労働省「人口移動実態調査」

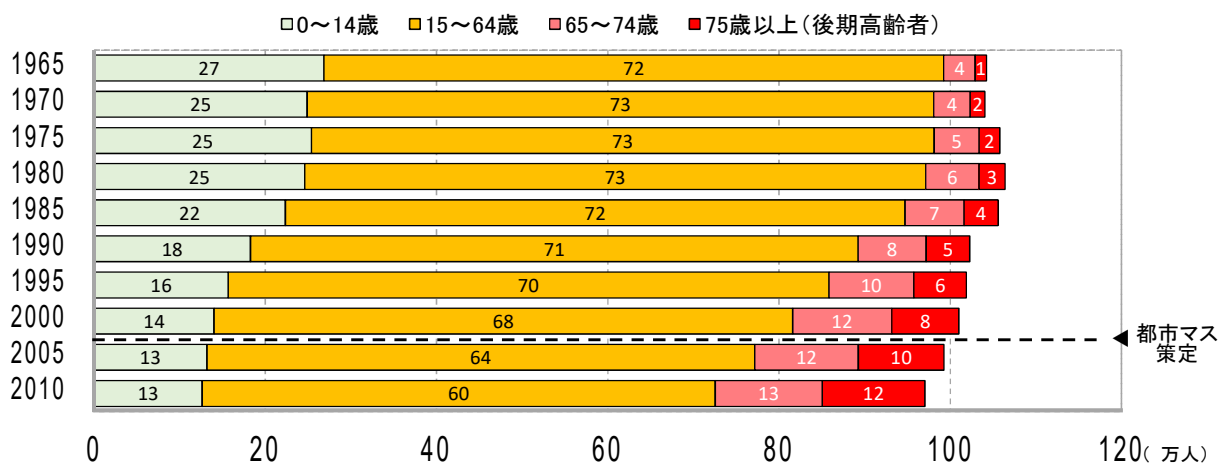
※都市圏は福岡県都市計画基本方針に位置づけられている圏域定義になります。

②少子・高齢化が進んでいる

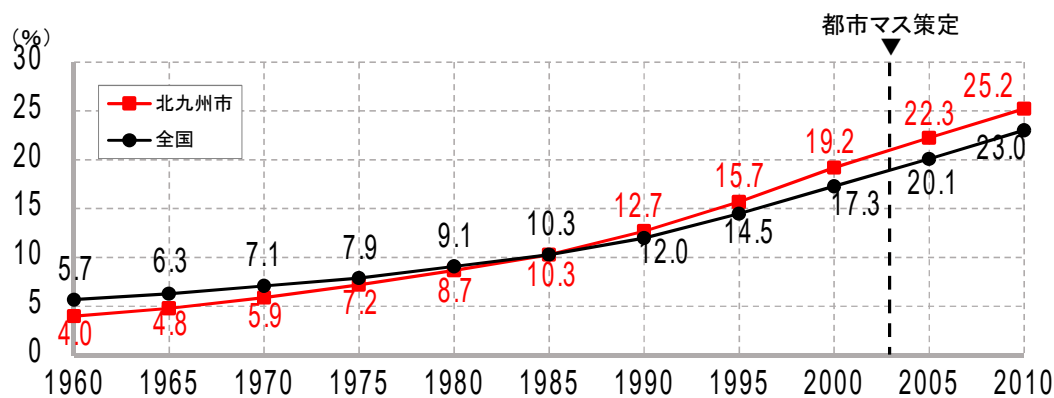
2010年における65歳以上の高齢者の比率は25.0%、また、75歳以上の後期高齢者の比率は12.0%となり、いずれも全国平均(23.0%、11.0%)を上回っています。さらに、高齢化は全国を上回る速さで進みつつあります。一方、少子化も進行しています。15歳未満の比率は12.6%となっています。

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、2014年には1.56となりました。子ども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。

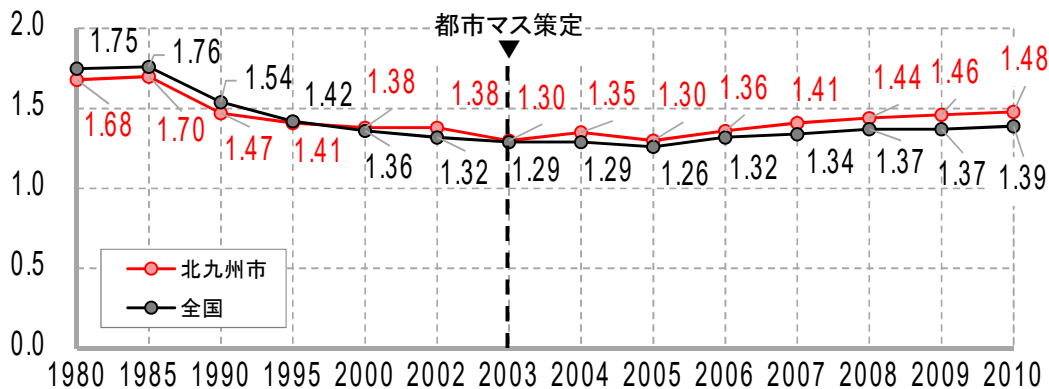
少子・高齢化が進む状況を踏まえ、安全・安心に生活できるまちづくり、子育てがしやすいまちづくりに、引き続き先進的に取り組んでいくことが望まれます。



出典:国勢調査



出典:国勢調査



出典:厚生労働省「人口動態調査」

③旧市街地部での人口減少、高齢化が顕著である

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、旧市街地での地域活力や拠点機能の向上が望まれます。

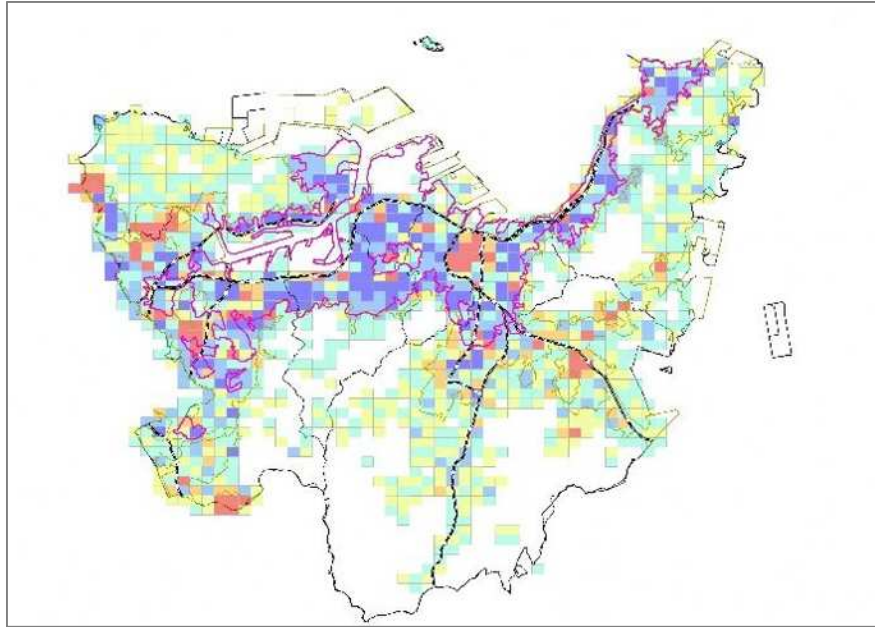


図 人口増減数(2000～2010年)

出典:国勢調査「500mメッシュ」

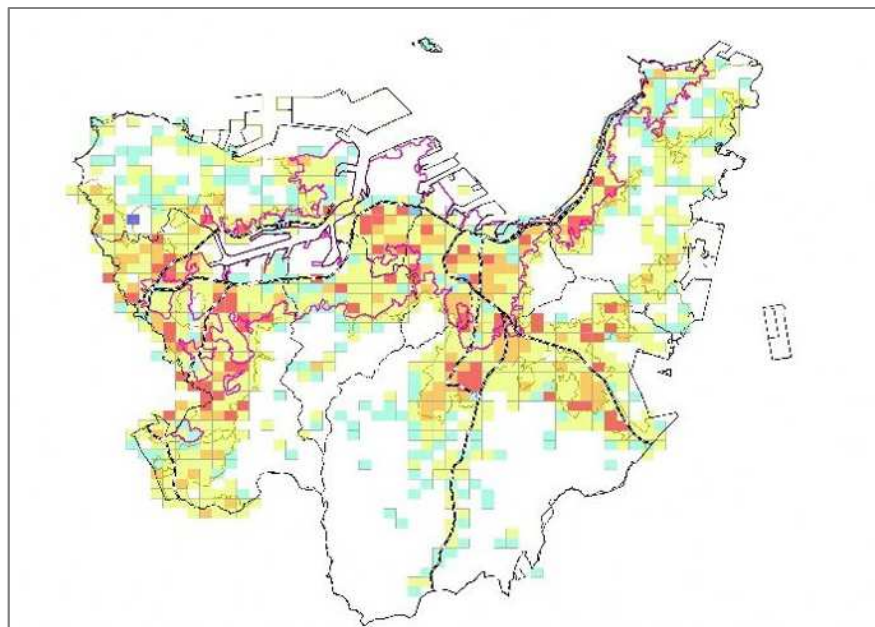


図 高齢者増減数(2000～2010年)

出典:国勢調査「500mメッシュ」

凡例

	市街化区域
	昭和40年人口集中地区

人口増減数	
	減少 250人以上
	減少 100人～250人未満
	減少 100人未満

	増加 100人未満
	増加 100人～250人未満
	増加 250人以上

1-2 産業

①主要産業は製造業、卸売・小売業、サービス業

本市の産業をみると、製造業(2014年約6万人)、卸売業・小売業(2014年約9万人)、サービス業(2014年約21万人)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数は若干減少し、卸売業・小売業も、常住人口の減少により従業者数は減少しています。一方、サービス業の従業者数は増加しており、その中でも高齢者の増加にともなう医療・福祉の従業者数の増加が顕著です。

産業構造を他の政令市と比較すると、製造業や情報通信業や学術研究、専門技術サービス業や事業所を対象としたサービス業が低く、運輸業・郵便業や公共サービス業が高い状況にあります。

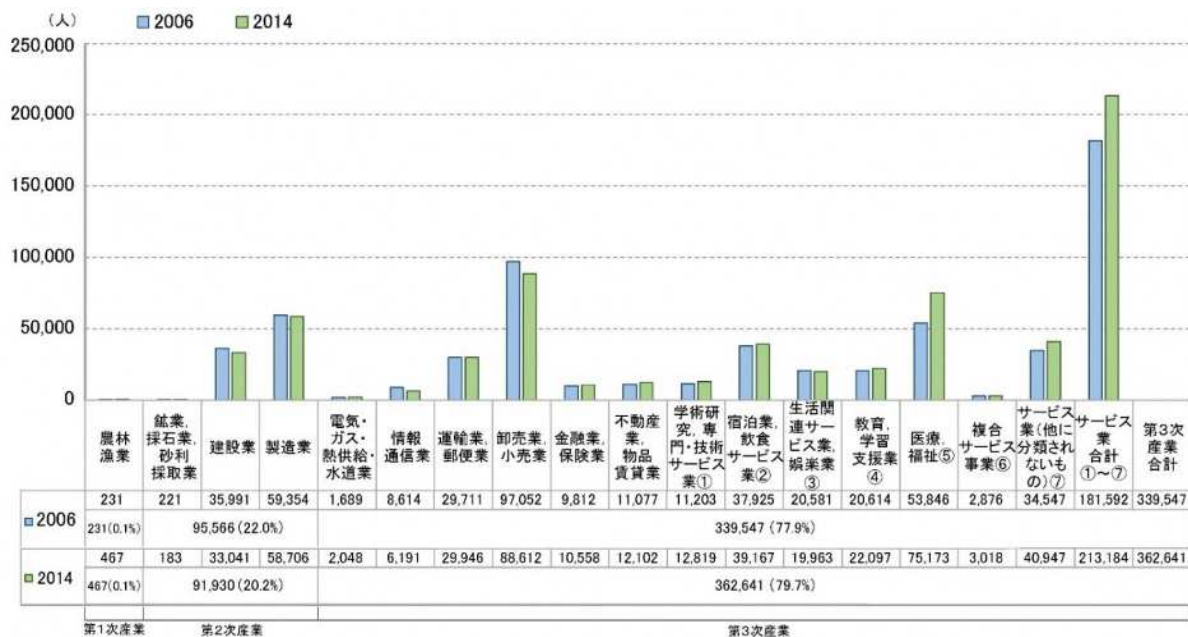


図 産業別従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査(2006)、経済センサス-基礎調査-(2014)

注1) 2014年は日本標準産業分類(2013年10月改定・2014年4月1日施行)の産業大分類により、産業を分類しています。

2006年については、日本標準産業分類(2007年11月改定)の分類です。

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、ディスプレイ業、産業用設備洗浄業、看板書き業、コールセンター業、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。

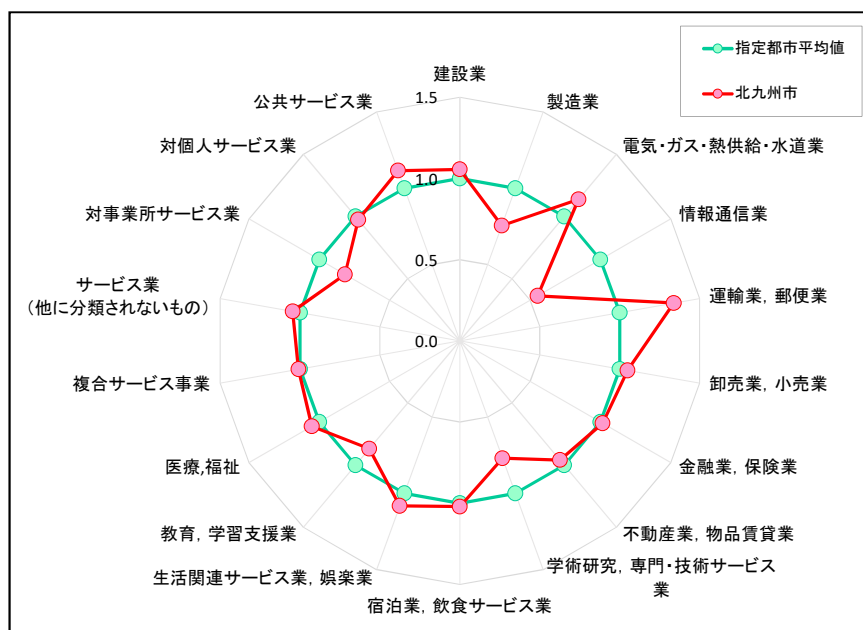


図 産業構造の他都市との比較(従業者)

出典：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本市の各産業の比率の比を北九州市の値としています。

②工業の足踏み状態が続いている

国の産業構造や技術・エネルギーの転換が進むなかで、基礎素材型中心の本市の工業は早い時期に企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。2005年以降では、事業所数は減少し、従業者数、製造品出荷額ともに横ばいとなっています。

工業は現在も本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生かされています。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望まれます。

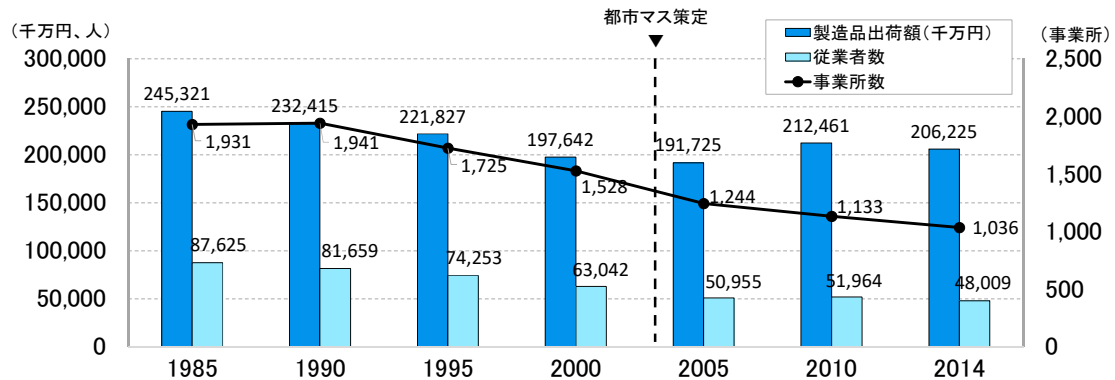


図 工業の動向

出典：工業統計

注1) 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(物価変動などの時間軸上の価格を補正する手法)しています。

注2) 事業所については、従業員が4人以上の事業所のみを対象としています。

③商業の低迷とサービス業の拡大

都市型産業の中心である第三次産業従事者数は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大きく、第二次産業従事者の縮小を上回って拡大していますが、本市の主力産業である卸売業・小売業販売額は低迷し、小売業の売場面積も減少傾向にあります。

本市は、人口の停滞や県庁所在地でないこと、多核都市構造などにより他の大都市に比べ、広域中枢的な業務機能の立地や都市型産業の成長の器となる都心づくりといった課題を抱えています。今後、第三次産業従事者の増加を踏まえ、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の都市型産業の拡大・高度化や利便性の高い都心機能へ事業所を集積・誘導するなど働きやすいまちづくりへの取り組みが望まれます。

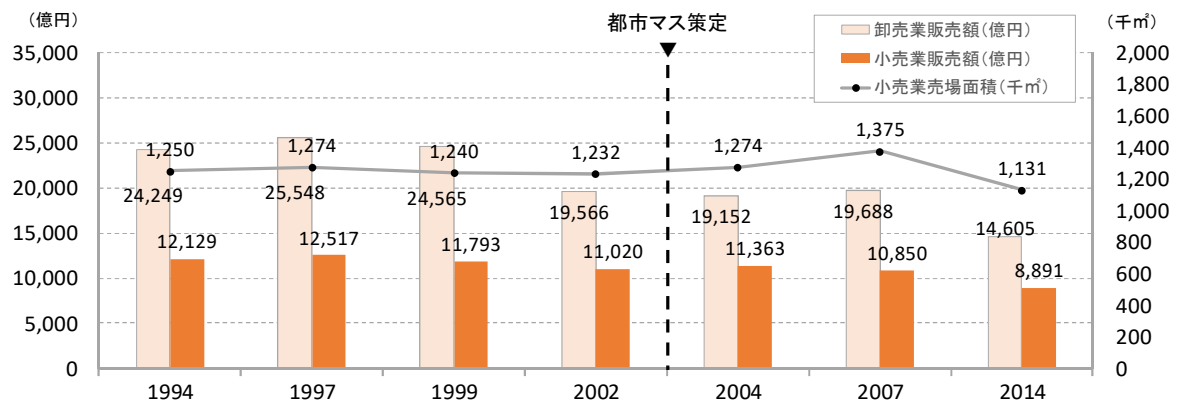


図 卸売業・小売業の動向

出典：商業統計、消費者物価指数、経済センサス-活動調査-(2012)

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「通産省産業省編 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(物価変動などの時間軸上の価格を補正する手法)しています。

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本市には、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、若松区響灘地区を中心として先進的な「エコタウン事業」を展開し、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、太陽光発電パネルリサイクルなど新たな課題への対応、食品や衣料のリサイクルに向けた地域循環圏の構築、リサイクル事業の高度化など、質の高い資源リサイクルの取り組みを進め、「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。

○北九州学術研究都市では、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、積極的な産学官連携と研究成果の事業化が進められており、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、環境モデル都市の選定、環境未来都市の選定、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、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ー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。

【若松区響灘地区】



写真 洋上風力発電



写真 メガソーラー

【八幡東区東田地区】



写真 水素ステーション



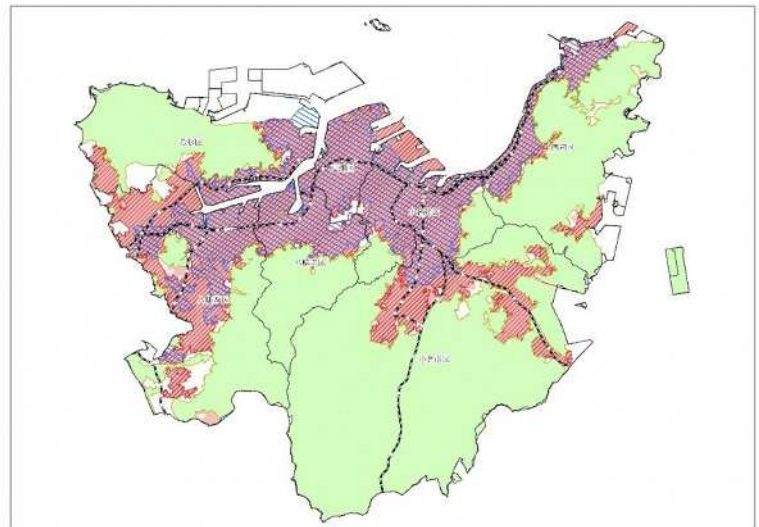
写真 地域節電所

出典：北九州市資料

1-3 都市構造・都市環境

① 市街地の拡大

本市域では、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度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(DID)の面積は1960年代から2010年までに約1.6倍になりました。



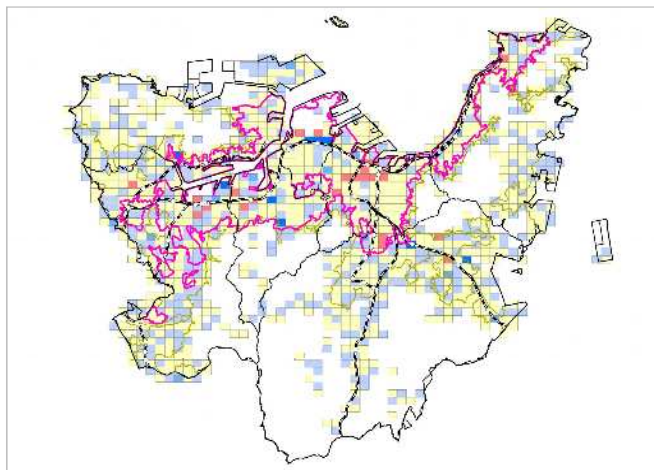
凡例
市街化区域
市街化調整区域
昭和40年人口集中地区(9,810ha)
平成12年人口集中地区(15,636ha)
平成22年人口集中地区(15,753ha)

図 人口集中地区(DID)変遷図

出典:国勢調査

②旧市街地部の産業の空洞化

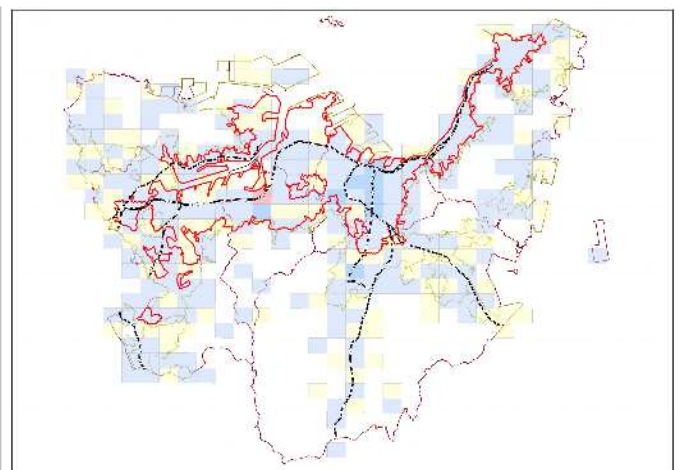
旧市街地部(旧5市時代からの市街地)の多くは、人口減少等によって地域の商業の活力が低下しました。また、郊外における居住者の増加や幹線道路などの整備が進んだことに伴い、産業立地も郊外化が進んでいることから、まちの活力やにぎわいを取り戻すため、無秩序な市街地の拡大抑制が望まれます。



凡例
市街化区域
昭和40年人口集中地区
経済センサス(2009-2012)
従業員増減数
減少 1000人以上
減少 500人~1000人未満
減少 250人~500人未満
減少 250人未満
増加 500人未満
増加 500人以上

図 事業所従業員増減数(2009~2012年)

出典:経済センサス「500mメッシュ」



凡例
市街化区域
昭和40年人口集中地区
経済センサス(2009-2012)
小売業・飲食店従業員数
減少 1000人以上
減少 500人~1000人未満
減少 250人~500人未満
減少 250人未満
増加 500人未満
増加 500人以上

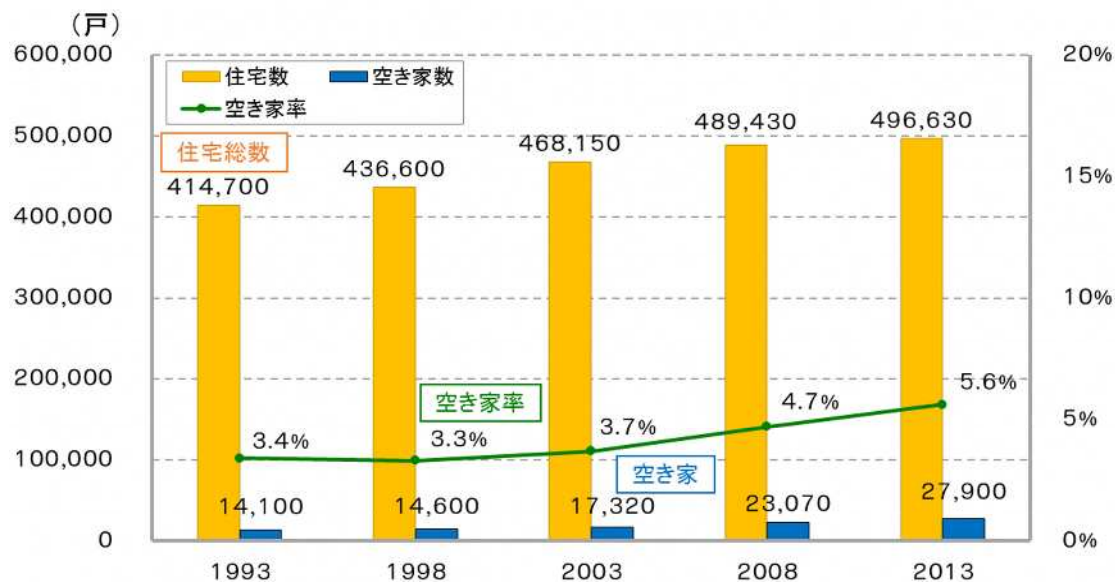
図 小売業・飲食店従業員増減数(2009~2012年)

出典:経済センサス「1kmメッシュ」

③空き家が増加している

1993年から空き家数は増加傾向にあり、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、古くから市街化された斜面市街地に多く、約半数が門司区や八幡東区周辺に分布しています。



出典：総務省統計局「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。

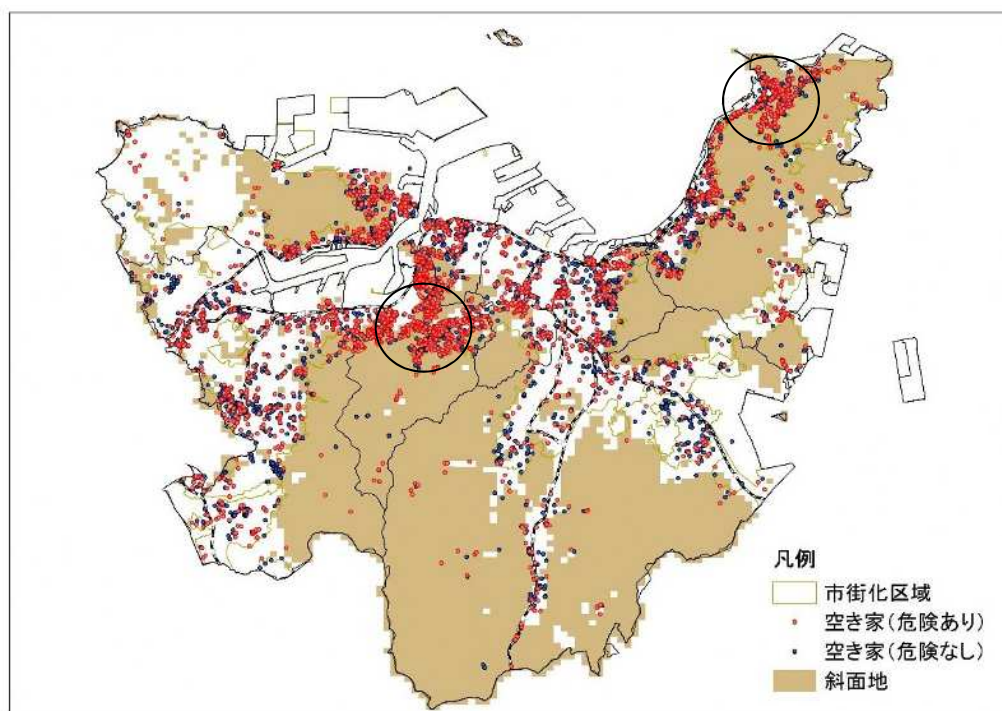


図 空き家の分布

出典：北九州市建築都市局、国土数値情報

注1)空き家は老朽空き家実態調査結果(2014年11月～2015年8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。

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。

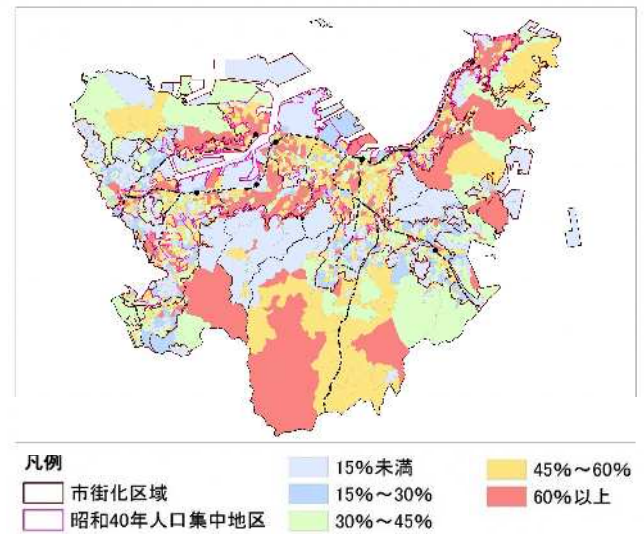
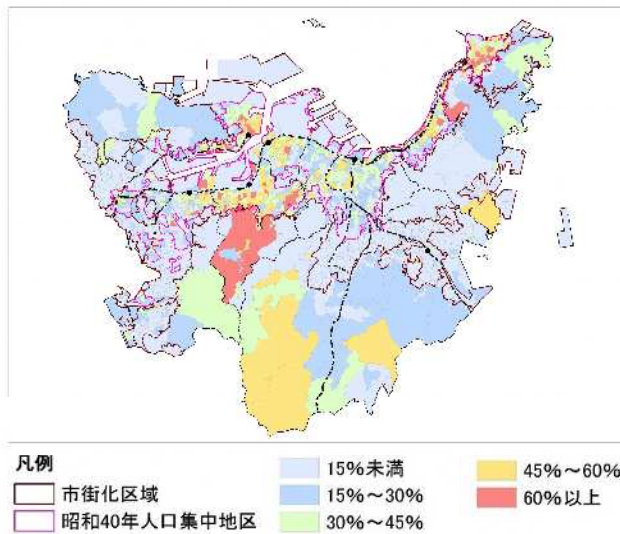


図 建築後40年以上経過した建物比率(2003年時点)

図 建築後40年以上経過した建物比率(2014年時点)

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。
出典：都市計画基礎調査、国勢調査

⑤工業地の低・未利用地化が多い

社会経済の状況により、企業の縮小や撤退、設備投資の停滞によって、工業地域や工業専用地域の低・未利用地は依然多いものの、近年では減少傾向にあります。

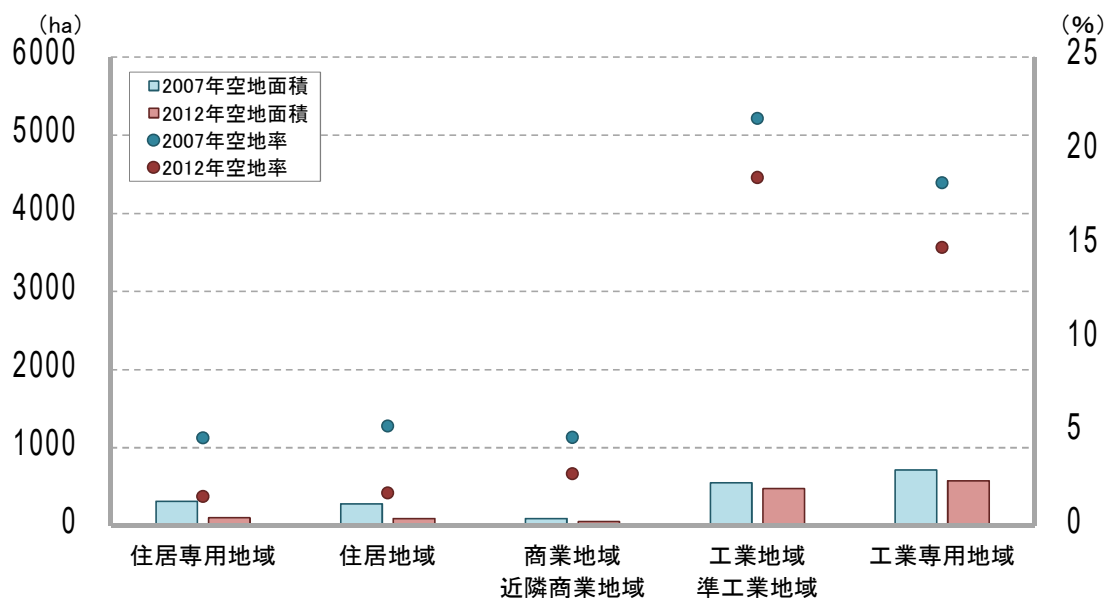


図 用途地域別の未利用空地面積

出典：都市計画基礎調査、都市計画年報

⑥ 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。

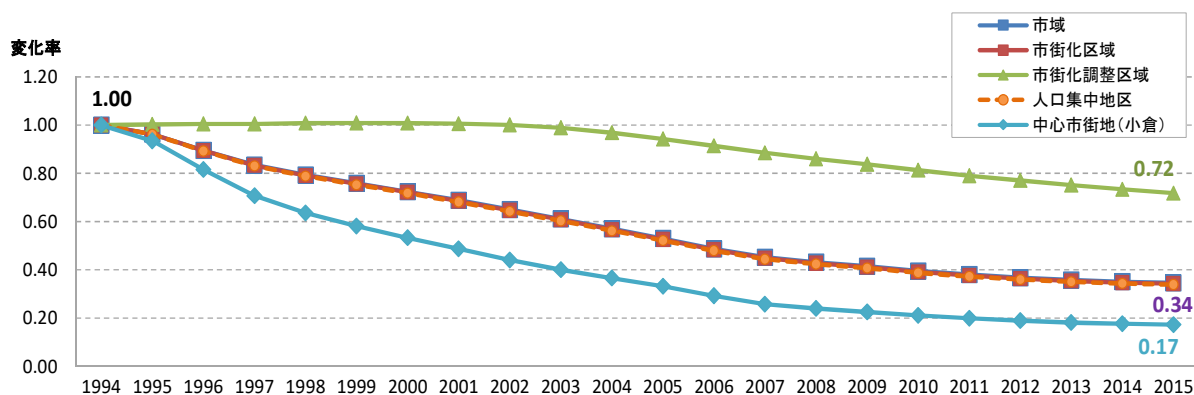


図 区域別の地価の推移

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。

出典：地価公示

1-4 都市交通

① 道路ネットワークは充実

本市の道路は、2015年度末で4,397km、2003年以降、約200kmの道路ストックが増加しました。また、都市計画道路の整備率は、2015年度末で74.7%となります。



図 道路延長と道路面積と舗装道路面積



図 都市計画道路の整備率

出典：建設局事業概要2016

②公共交通のネットワークも充実

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。

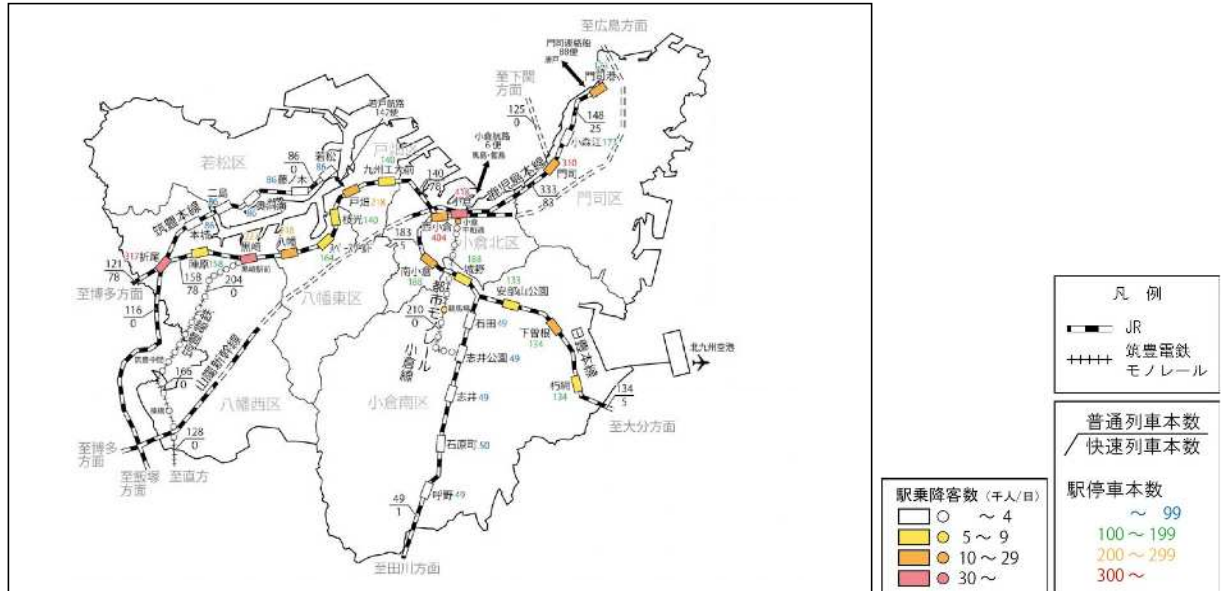


図 本市における鉄(軌)道の現状

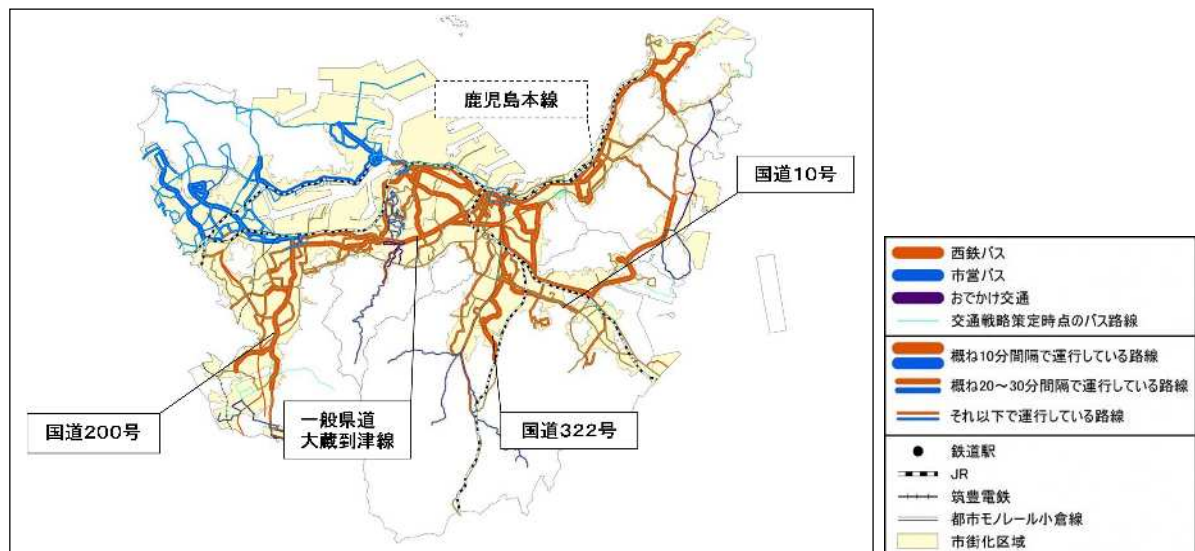


図 本市の運行本数ランク別バス路線網

出典:「北九州市環境首都総合交通戦略」

③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。

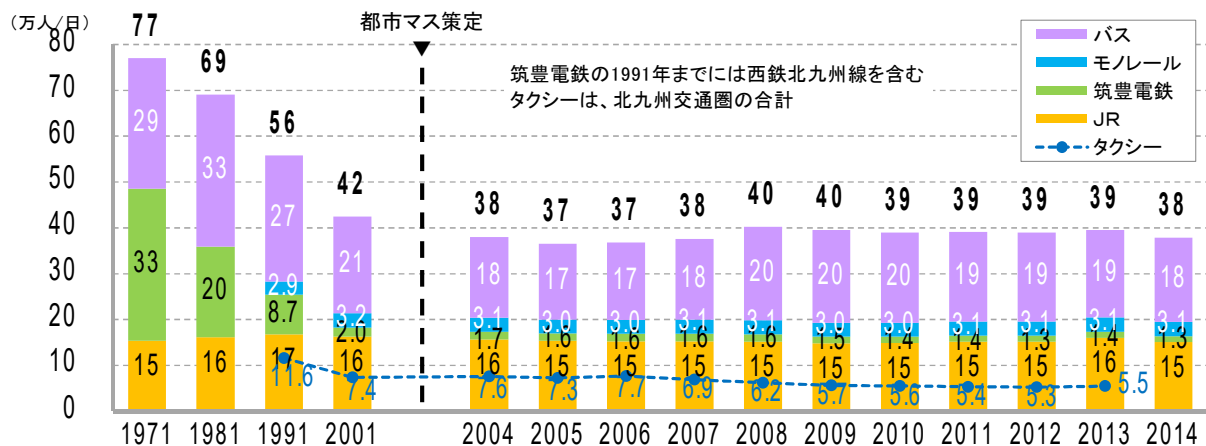


図 公共交通利用者数の推移

出典：北九州市統計年鑑

④公共交通の交通手段分担率は増加傾向

公共交通の交通手段分担率は、これまで低下傾向にありましたが、2005年から増加に転じています。このような状況から、人口減少や少子・高齢化に備え、現在の公共交通網の維持や利用促進に向けた取り組みが望まれます。

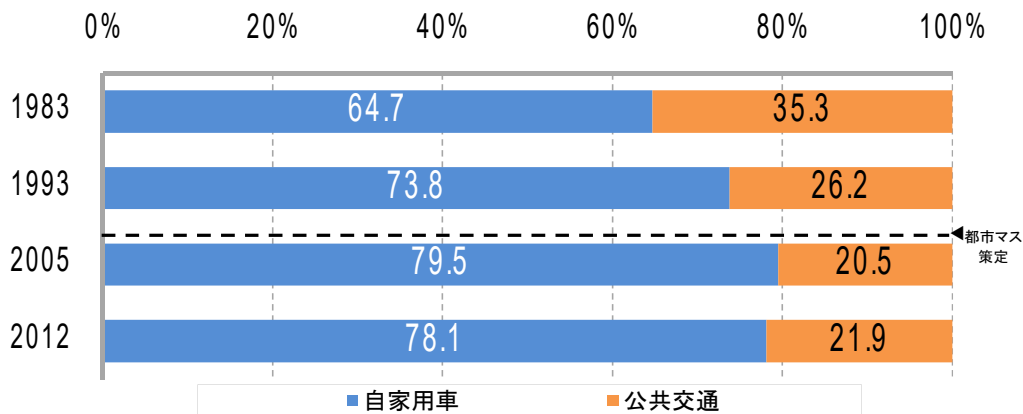


図 交通手段分担率の推移

出典：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)による本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。

1-5 都市施設

①建設年数の高い公共施設が増加

公共施設は、主に昭和40年代から50年代にかけて集中して整備が行われています。

公共施設の一部はすでに老朽化が進んでおり、近い将来、大規模改修や建替えが必要な状況になってくることから、公共施設に関する将来的な財政負担を軽減するため、本市では北九州市公共施設等総合管理計画に基づき、適切な維持管理が必要となっています。

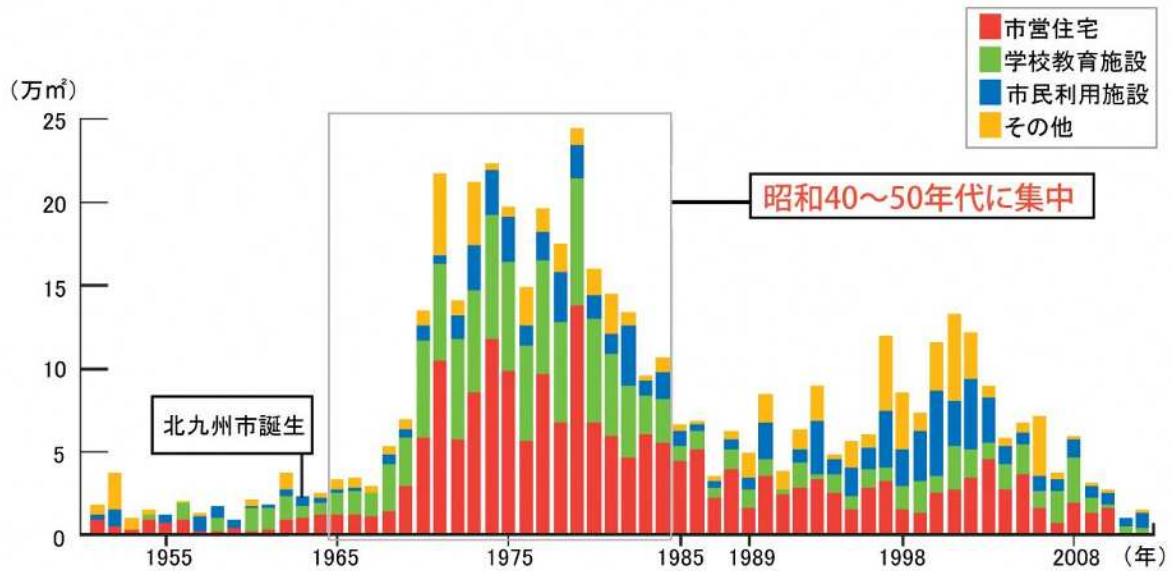


図 公共施設(建築物)の築年別の状況

出典：北九州市総務企画局(2013年3月)

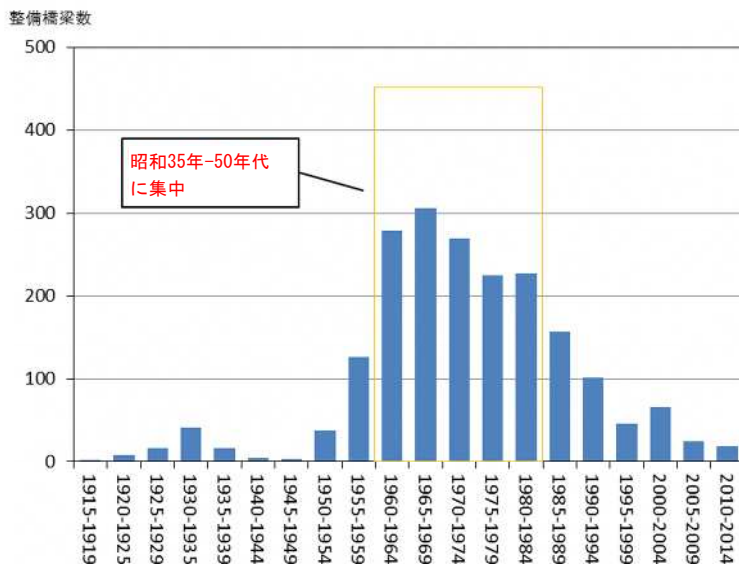


図 公共施設(インフラ事例①)橋梁供用年別架橋数(暫定値)

※北九州市建設局提供データを基に作成

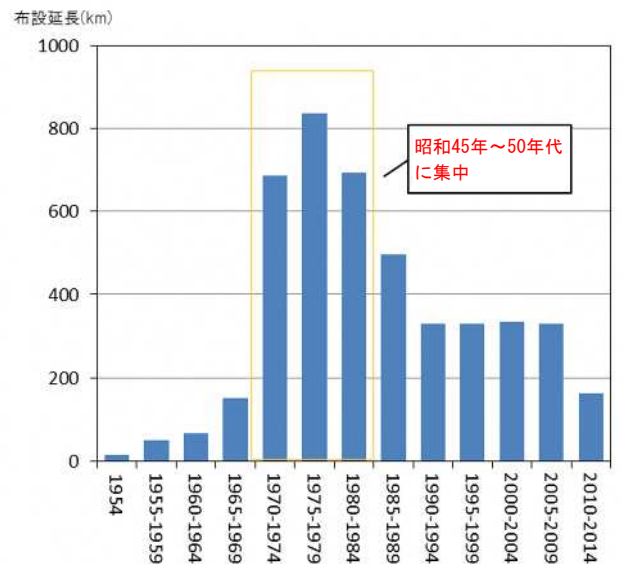


図 公共施設(インフラ事例②)下水道管年度別布設延長

※北九州市上下水道局提供データを基に作成

1-6 防災

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。また、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、河川では「浸水想定区域」の指定箇所もあります。

将来的には、斜面地から平地の安全な場所への居住誘導などの取り組みが望まれます。

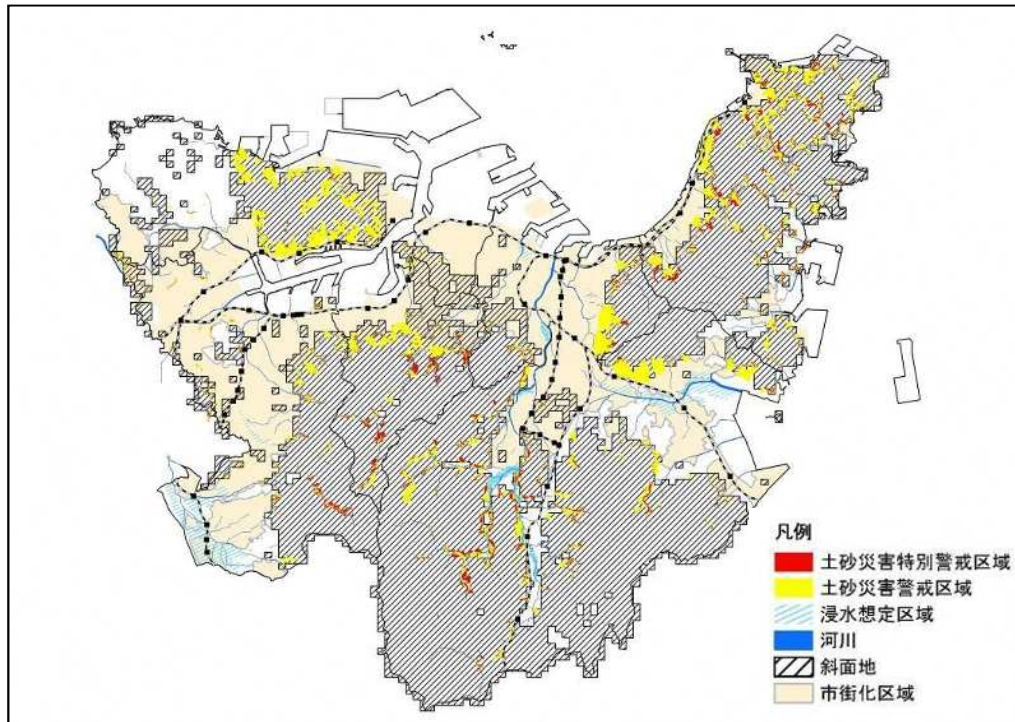


図 ハザード区域の状況

出典：国土数値情報、福岡県「土砂災害警戒区域等」

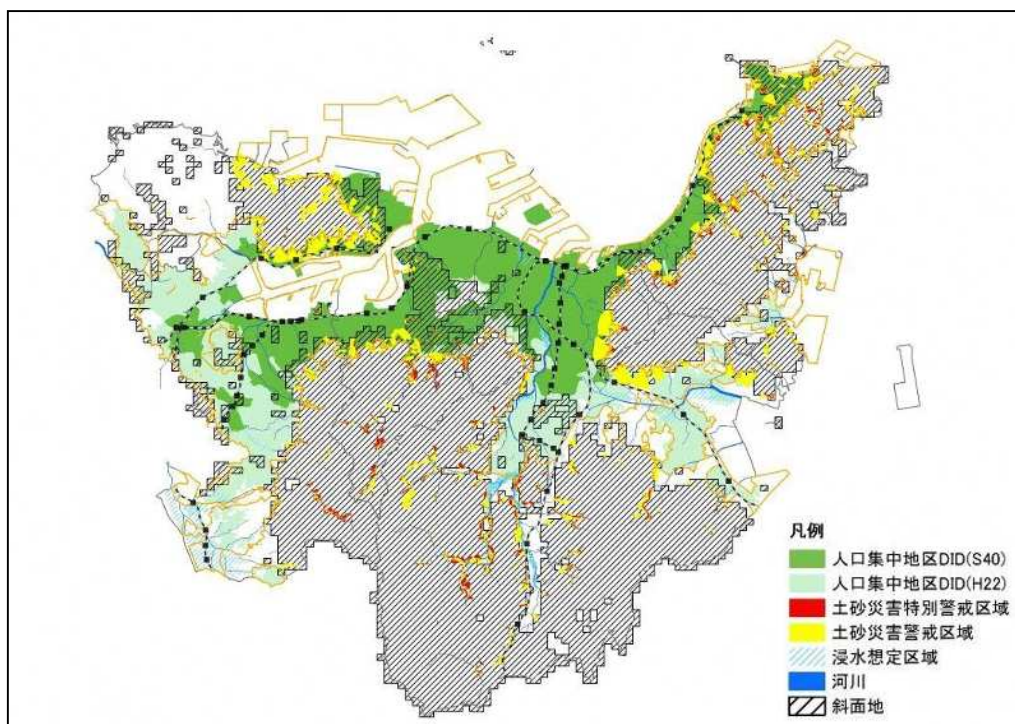


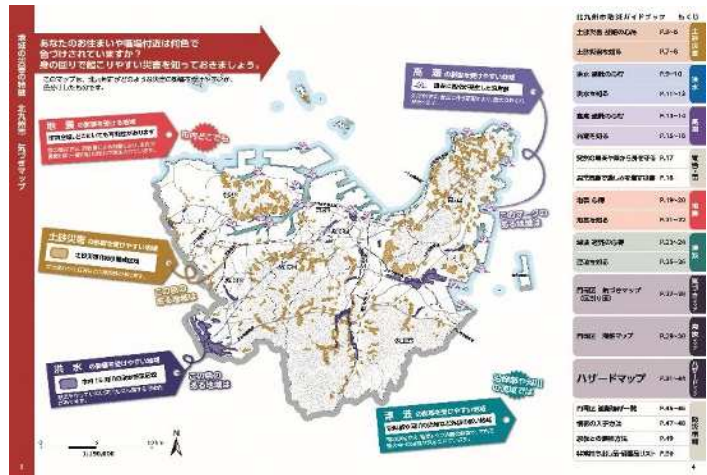
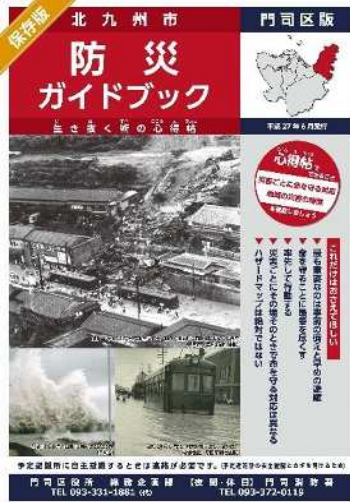
図 ハザード区域と人口集中地区(DID)の変遷との関係

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。 出典：国土数値情報、福岡県「土砂災害警戒区域等」

②災害対策への取り組みの充実

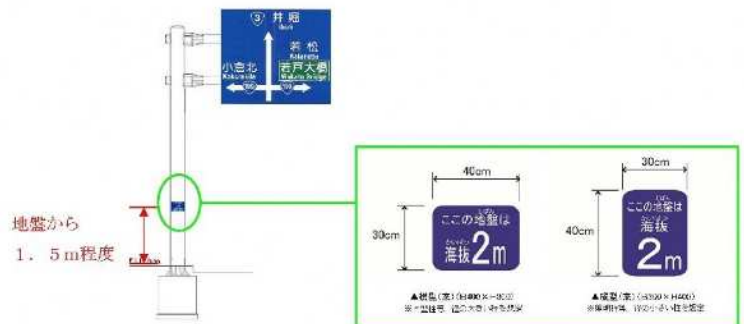
本市では、災害から命を守ることに重点を置き、いざという時に適切な判断・行動がとれるよう、災害対策への取り組みを充実させています。

○「北九州市防災ガイドブック」の作成



出典：北九州市HP「防災ガイドブック(生き抜く術の心得帖)」

○予定避難所及び道路の海拔表示板の設置



出典：北九州市HP「予定避難所及び道路の海拔表示について」

○高潮対策護岸の整備(白野江地区)



1999年 台風18号



2 まちづくりにおける市民意識

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歳以上の市民、5,000人を対象(有効回答数2,595 回収率52.0%)

○市民意識調査(2015年6～7月実施)

- ・20歳以上の市民、3,000人を対象(有効回答数1,365 回収率46.0%)

※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できませんが、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。

2-1 市民意識の変化

①本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83.0%、2015年では、75.0%)。

○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。

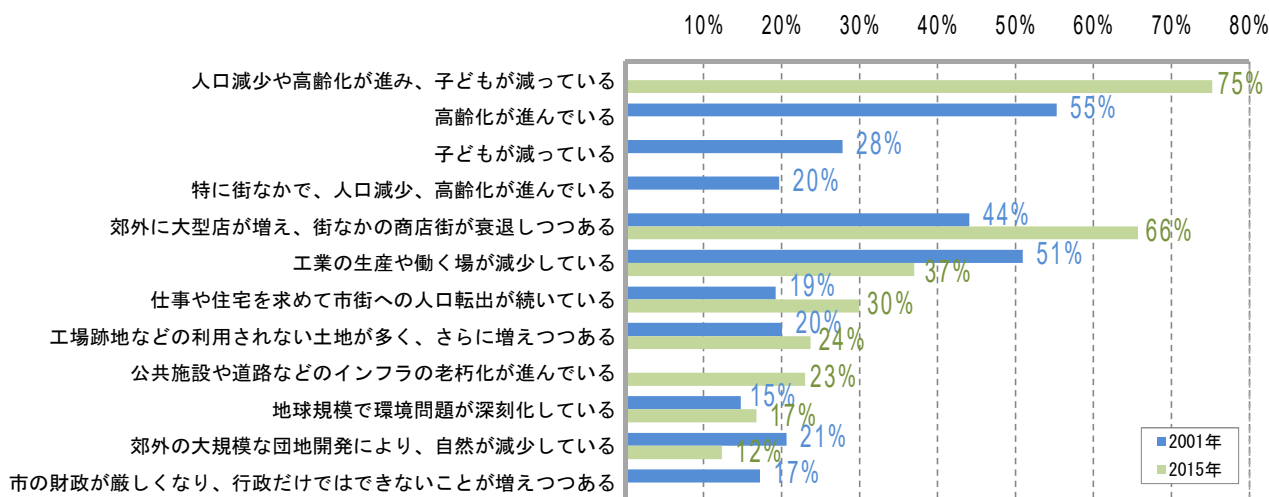


図 まちづくりの課題

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50.0%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。

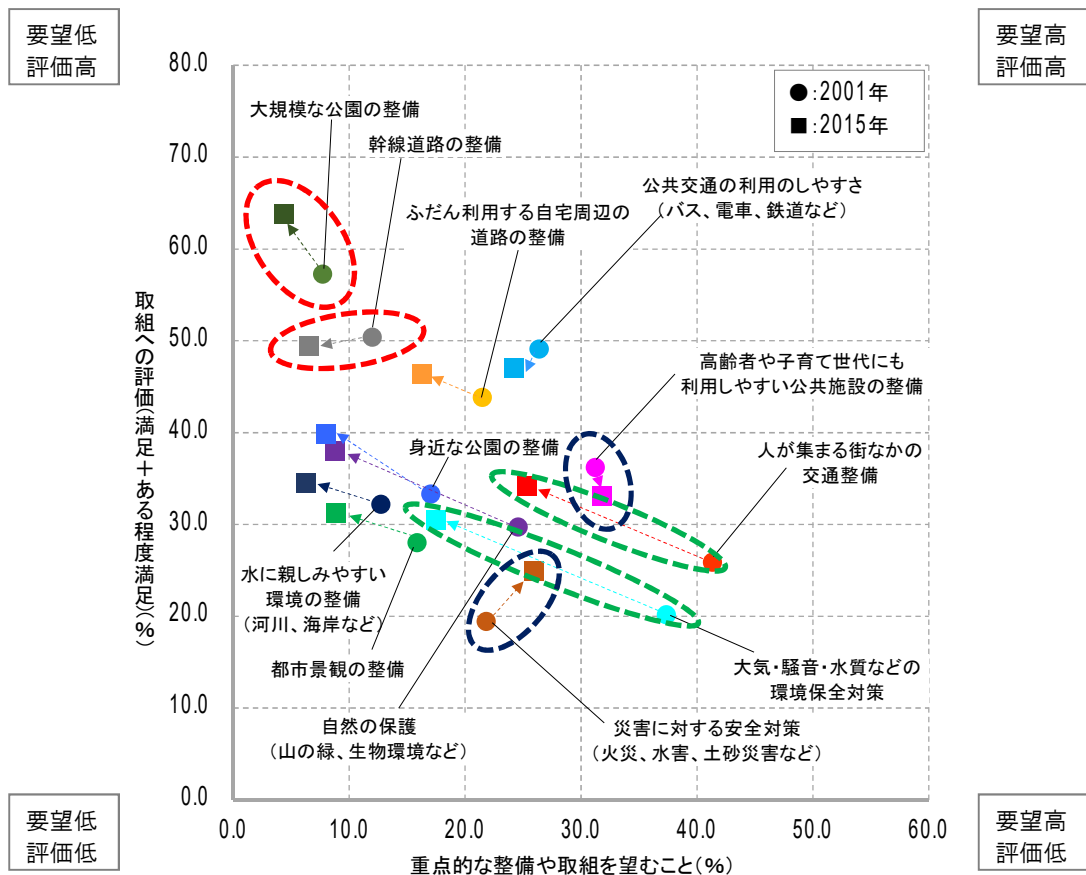


図 これまでの取り組みへの評価と整備要望

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。

○高齢期に住みたい場所については、「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。

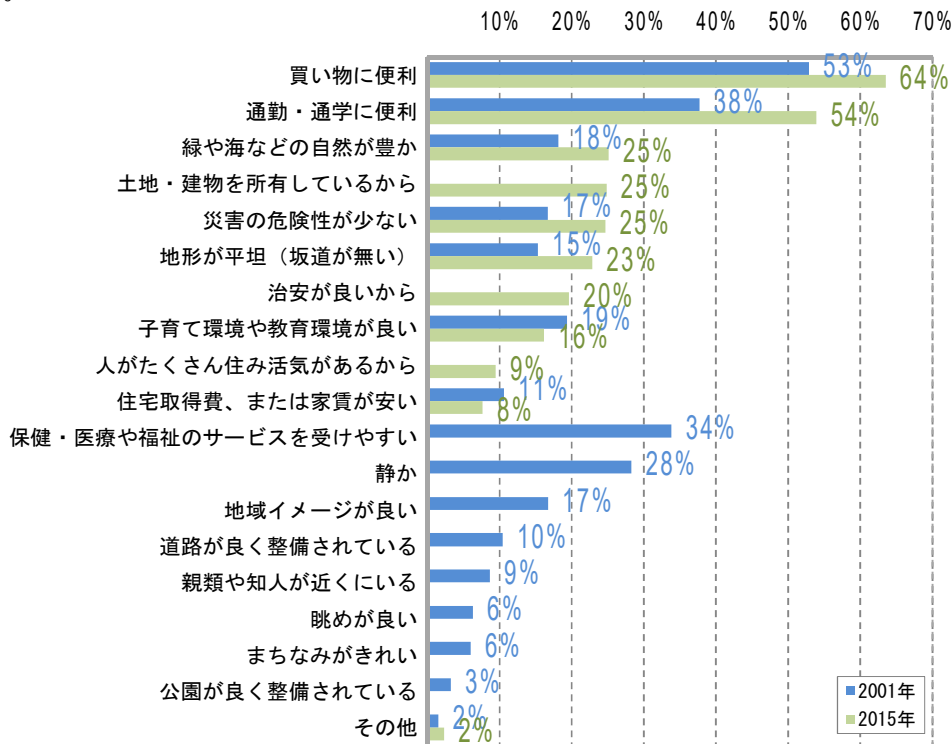


図 居住地を選ぶ理由

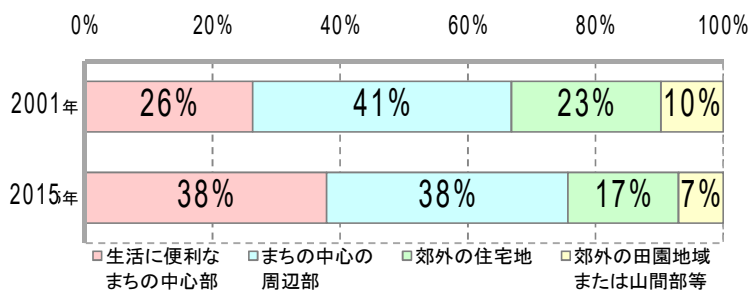


図 住みたい場所

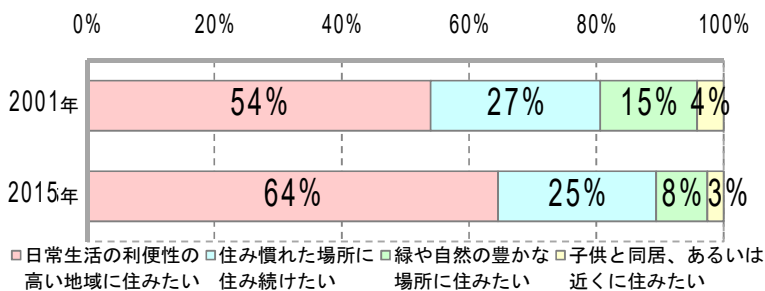


図 高齢期に住みたい場所

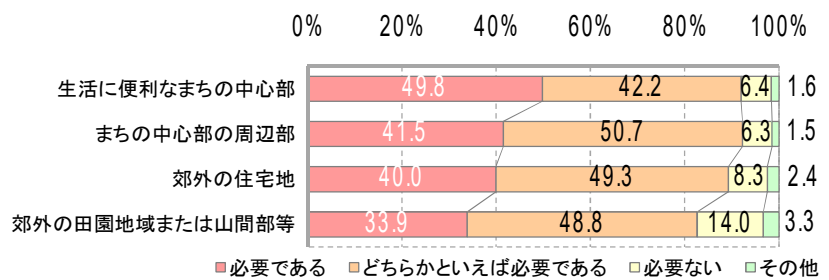
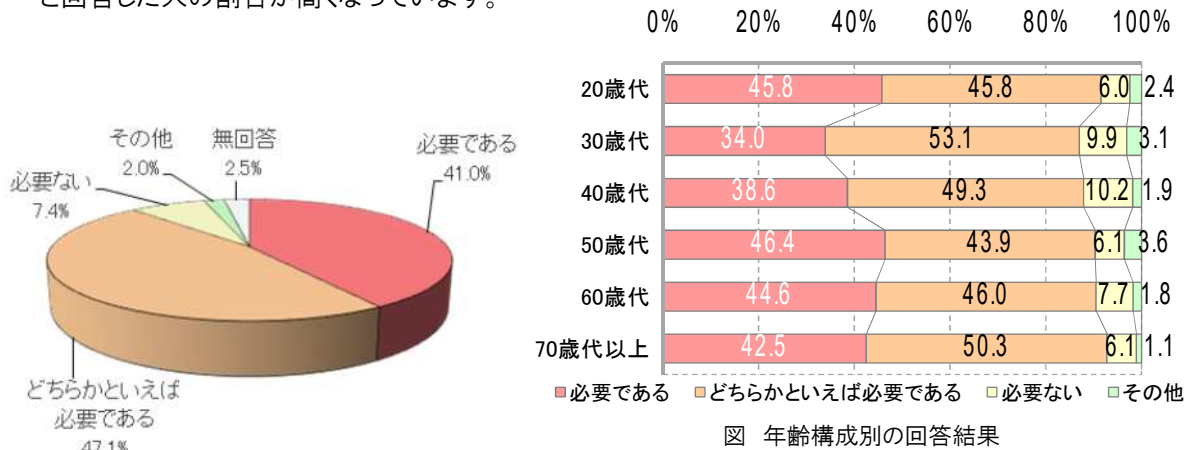
2-2 コンパクトなまちづくりに関する市民意識

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。

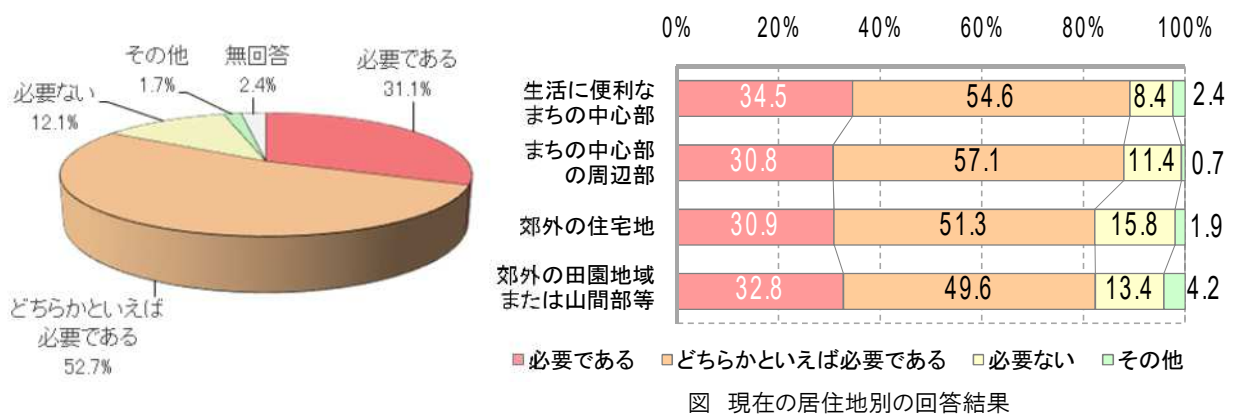
○居住地別に見ると、現在の居住地がまちの中心部やその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要ない」と回答した人の割合が高くなっています。



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。

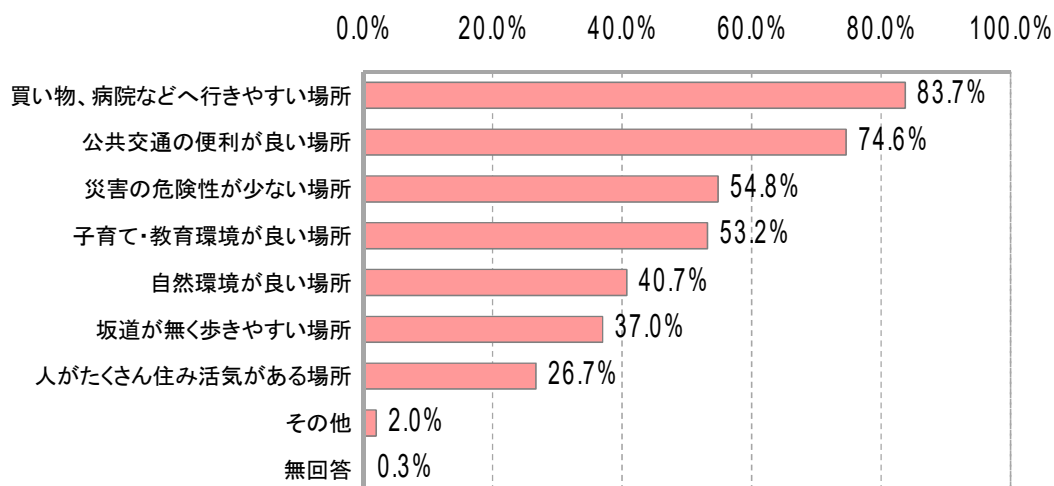


図 一定の集積を保っていく区域

第3章 まちづくりの取り組みと達成状況

1 北九州市都市計画マスタープラン(H15.11月策定)の概要

都市の役割と新たな時代の要請に的確に応え、実効性の高い都市計画を進めていくため、平成15年(2003)に北九州市都市計画マスタープランを策定しました。

○まちづくりの基本姿勢

～これまでの取り組みを見直し、新しい時代にふさわしいまちづくりを進める～
これからは「街なか」を重視して、まちづくりを進めます。

○本市が目指すまちづくりと進め方

新しい世紀の生活・産業・自然を育み、再生していく環境創生都市
～都市ストックを活かし、緑や水が豊かにまもられ、「街なか」が、生き生きと輝く都市をつくる～

<5つの目標と進め方>

目標1：街なかに多くの人が住み、子どもから高齢者まで安心してくらするまちをつくる	○「街なか居住」を進める ○人にやさしいまちづくりを進める ○安全なまちづくりを進める
目標2：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	○都市特性を活かした次世代産業の立地・振興を進める ○「街なか産業」の振興を進める ○産業・交流の核となる拠点づくりを進める ○臨海部など、低・未利用地の新しい土地利用を進める ○広域交通・物流拠点都市づくりを進める ○周辺都市との連携を進める
目標3：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	○快適な都市環境や景観を整え、都市の魅力とイメージを高める ○「観光まちづくり」を進め、都市の魅力とイメージを高める ○利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める
目標4：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	○都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める ○環境共生のまちづくりを進める
目標5：市民が主体の、参加と協働によるまちづくりを進める	○地域で支えるまちづくりを進める ○市民、企業などと行政の協働の仕組みづくりを進める ○社会資本整備や公的サービスに関わる事業への民間参入を進める

都市空間形成の基本方向（将来都市構造）



図 将来都市構造図

2 まちづくりの取り組み状況

2-1 街なかの重視

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では、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。

特に、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。

表 街なかの主な施策

		街なか	都心・副都心・地域拠点
都市計画マスタープラン	都市のイメージ	住み良い「街なか」のイメージ	活力とにぎわいある「街なか」の拠点地区のイメージ
		☐ 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	☐ 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	☐ 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	☐ 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）		■市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業の実施 ▶ 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 ▶ 北九州学術・研究都市（北部・南部）、城野駅北地区（城野ゼロ・カーボン先進街区）、折尾地区、八幡東区東田地区 等 ■折尾地区総合整備事業 ▶ 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 ▶ 「住むなら北九州 定住・移住推進の取り組み」「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 ▶ 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 ▶ 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。 ・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 ▶ 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 ▶ 八幡東区東田地区（北九州スマートコミュニティ創造事業）	■中心市街地活性化基本計画の推進 ▶ 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 ・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 ▶ 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 ▶ 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 ▶ 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） 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 ▶ 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 ■景観づくりマスタープランの策定 ■北九州学術・研究都市の整備



図 小倉地区の取り組み



図 黒崎地区の取り組み

2-2 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。

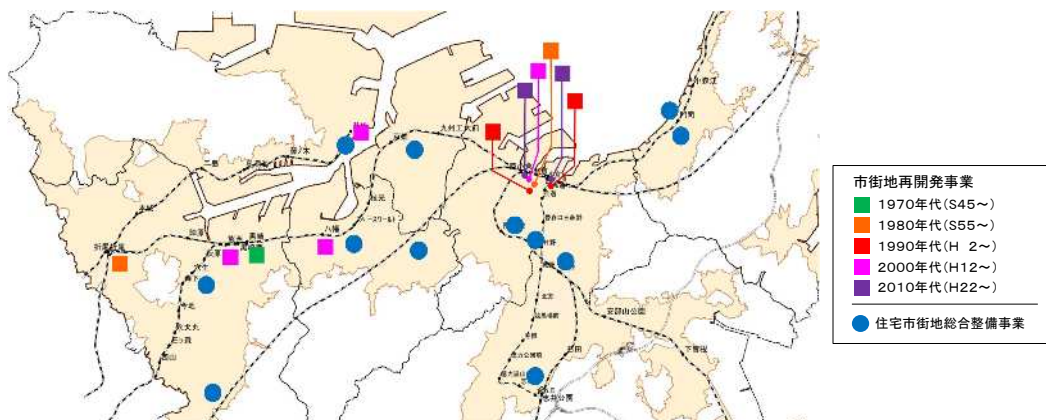


図 事業実施箇所位置図

(市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業)

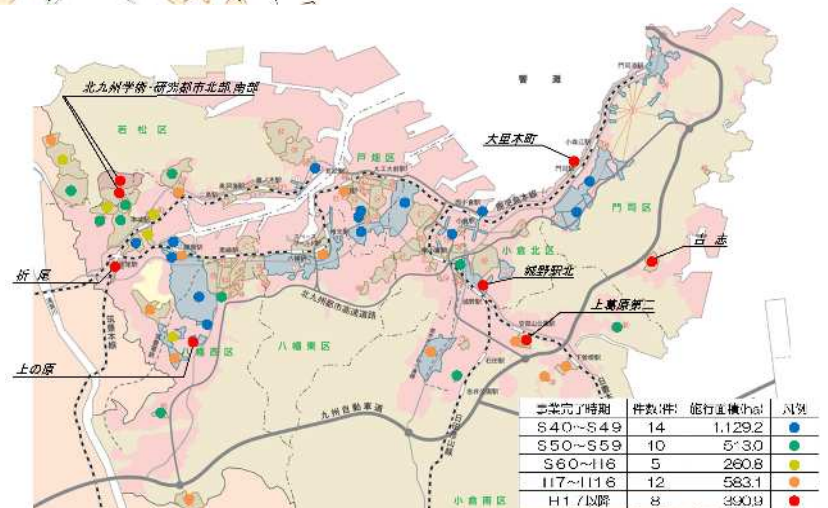


図 事業実施箇所位置図（土地区画整理事業）

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

2-3 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」を平成20年度に策定し、交通施策を展開してきました。

○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

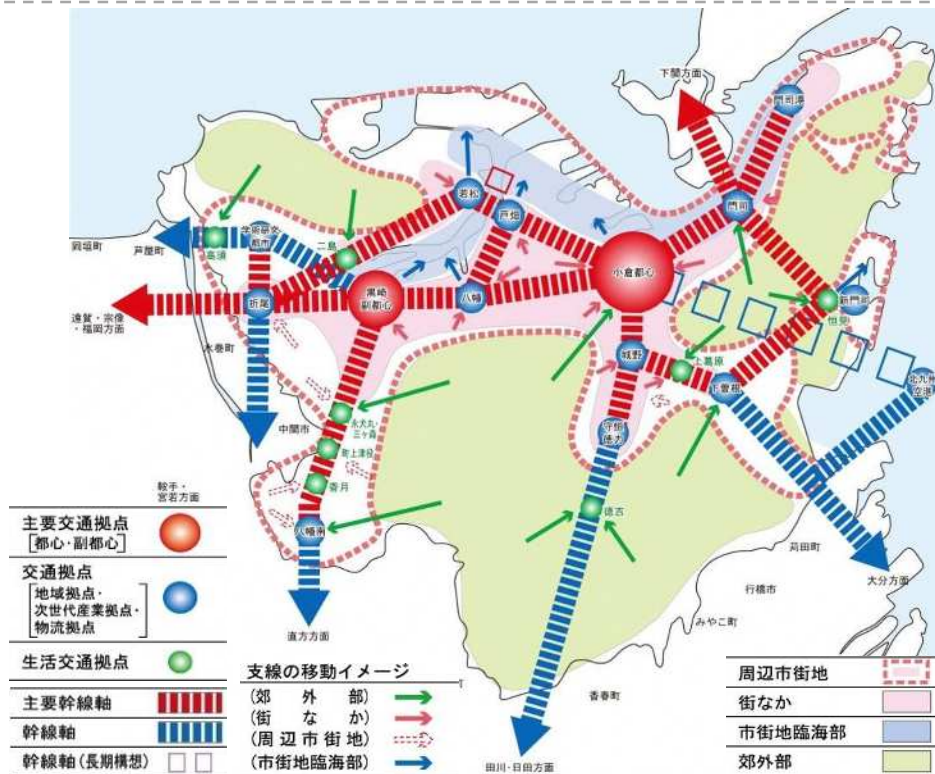


図 本市における望ましい公共交通ネットワーク



図 ICカード乗車券の導入及び相互利用



写真 筑鉄新型低床式LRT



写真 城野駅南口駅前広場の整備

2-4 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。

【本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)

・東九州自動車道が宮崎市まで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が進み、都市間の連絡性が向上しました。

●物流拠点整備(北九州空港・響灘大水深港湾の整備)

・北九州空港・響灘大水深港湾の整備にともない、物流拠点としての重要性は高まっています。
・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活かして、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)

・複合的な街づくりにより、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が既存産業の高度化と新産業の創出に結びついていくことが期待されます。



図 大規模な都市基盤整備

3 取り組みの達成状況

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(目標年次は、概ね20年後の平成35年)における「都市計画の目標」に沿って、これまでのまちづくりの取り組みの評価を行いました。

都市計画の目標	主な取り組み	達成状況
街なかに多くの人が住み、子どもから高齢者まで安心して暮らせるまちをつくる	○街なかの低未利用地を活用した、市街地再開発事業や区画整理事業の実施 ○街なかへの定住促進施策の推進 ○駅のバリアフリー化や低床式バスやLRT型低床式車両の導入 ○北九州市安全・安心条例の制定 等	○本市の人口は減少しています。一方、郊外部に比べ街なかの人口は変わっていないことから、相対的には街なかに居住する人の比重が高くなっています。 ○住みやすさについては、都市施設の整備や住宅整備が進んでおり、住宅あたりの延べ面積も増加しています ○北九州市安全・安心条例が平成26年7月に施行され、市民等と連携して取り組みを進めています。
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	○リノベーションによるまちづくり事業の推進 ○北九州学術研究都市の環境技術と情報技術の分野を中心とした研究が展開。(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推進 ○環境産業の集積 ・響灘地区における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の形成 ・東田地区における北九州スマートコミュニティ創造事業 ○中心市街地活性化計画や都市再生整備計画事業による拠点整備 ○広域連携や産業の振興等に大きく寄与する都市基盤整備 ○北九州都市圏域連携中枢都市圏ビジョンの策定 等	○従業者数や小売販売額が減少しており、拠点等の都市機能の維持増進が引き続き必要です。一方、有効求人倍率は上昇しており、雇用は安定しています。 ○市内の交通量(自動車や公共交通による移動)は横ばいの状況となっています。また、小倉都心、黒崎副都心での歩行者の通行量は、黒崎は減少していますが、小倉は横ばいの状況であることから、引き続き、交流人口の拡大が必要です。
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	○北九州市景観づくりマスタープラン ○都心集客アクションプランの推進 ○都市型観光拠点の整備(門司港等) ○北九州市環境首都総合交通戦略の推進 等	○犯罪認知件数や交通事故件数は減少しています。観光客数は横ばいの状況ですが、近年では宿泊客数、外国人観光客数、国際会議件数は増加しています。 ○近年では環境モデル都市に選定されるなど、環境分野をメインとするまちのイメージは着実に向上しています。
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	○北九州市公共施設マネジメント実行計画の策定 ○環境モデル都市の選定、環境未来都市の選定 ○北九州市自然環境保全ネットワークの会設立、響灘ビオトープの整備 等	○大気や水質、騒音といった都市環境の水準は維持されています。 ○平成20年度に環境モデル都市に選定され、低炭素社会の形成に向け取り組みを進めています。
市民が主体の、参加と協働によるまちづくりを進める	○北九州市自治基本条例の制定 等	○平成22年10月に市民を主体とした自治の確立を目的とした北九州市自治基本条例が施行されました。 ○地域づくり活動に肯定的な考えを持つ市民の割合は増加しています。

第4章 まちづくりの課題

これまでのまちづくりの成果を活かし、市民ニーズに応え、本市の現状をより良い方向へ活かしながら、将来に向けた新しいまちづくりを進めるために、次のような課題に対応していく必要があります。

1 都市活力の再生

これまで、公共、民間によるさまざまな取り組みによって、100万市民が住み続けることができる諸条件の維持・向上を目指してきました。

今後は、人口減少下においても持続可能な都市を維持していくために、都市活力再生への取り組みが、これまで以上に重要な課題となっています。

- 街なかの重視
 - コンパクトシティ・プラス・ネットワーク
 - より多く「歩く」ことで「健康づくり」につながる環境整備
- 雇用の確保と産業の活性化
 - 地域企業が元気に産業活動が続けられる環境整備
 - 若者や女性、高齢者、障害のある人も働きやすい環境整備
 - グリーンアジア国際戦略総合特区・北九州市環境未来都市を含めたポテンシャル（優位性）の活用
- 拠点機能の維持・向上
 - 拠点への商業・医療・福祉等の都市機能の誘導
 - 拠点間の公共交通サービスを維持
- 公共交通の維持・存続
 - 公共交通ネットワークの維持・存続
 - 公共交通沿線への居住の誘導
- 都市活力の基盤となる街なか人口の定着
 - 街なかの居住人口密度の確保
 - 住宅ストックの循環利用の促進
 - 生活利便性の確保
- 交流・ネットワークの促進
 - 都市間交流・国際交流の促進
 - 交流拠点の充実
 - 交流インフラの充実
 - 近隣市町との連携
- 都市ストックを活用した効率的な都市整備
 - 公共施設の効率的な再配置
 - インターチェンジ周辺等、交通要衝地の産業拠点化
 - 都市基盤や住宅のストック活用
 - 社会・経済的なストック活用
 - 既成市街地の低・未利用地活用
 - 臨海工業地の低・未利用地活用

2 成熟社会への対応

少子・高齢社会の到来とともに個人それぞれの生活の充実や自己実現などへの志向が高まっていく“成熟社会”において、市民や企業の都市に対する期待やニーズの多様化、高度化が進んでいます。

このように、都市の役割がますます大きくなっていく“都市型社会の時代”にふさわしく、人々を引きつける都市機能や魅力の増進がまちづくりに求められています。

- コミュニティや日常生活を支援する機能の強化
 - 地域福祉機能の強化
 - 子育て支援機能の強化
 - 地域商業やサービス機能の強化
 - 生活交通の確保
- 文化・レクリエーション等の余暇機能の充実・強化
 - 都市的体験を楽しむ余暇機能の充実
 - 自然に親しむ余暇機能の充実
- バリアフリー、快適性などの都市環境の改善・向上
 - 安全・安心な人にやさしい環境の形成
 - アメニティ豊かな環境形成
 - 都市環境の質や魅力、イメージの向上

3 環境への配慮や対策の強化

本市は、産業公害を克服し環境問題に取り組む先進都市として注目されています。これからも、まちづくり全般において環境共生を基本にすえて、身近な生活環境から地球環境までを視野に入れた、市民が実感できる環境に配慮したまちづくりを進めていく必要があります。

とりわけ、本市には、環境産業や環境技術などによる国際的な貢献が求められており、市民や行政とともに産業、学術・研究分野とも力を合わせた取り組みの推進が必要です。

- 環境負荷の小さいコンパクトなまちづくり
 - 市街地の拡大抑制
 - 自動車交通の抑制
- 資源循環型のまちづくり
 - 都市基盤や公共施設の活用
 - 総合的な資源循環システムの形成
 - 環境産業の集積や環境技術の高度化
- 自然保護や自然を活かした快適な都市環境づくり
 - 自然の保護・復元
 - 自然のもつアメニティ機能の活用

4 災害に対する不安感への対応

本市は、海と山に近接し、平坦地が少ない地形特性を有しているため、斜面地が多く分布しています。また、斜面地には、土砂災害警戒区域や宅地造成工事規制区域が広く指定されています。

今後は、災害発生時の避難対応における、市民の自助・地域の共助の力を高めていく必要があります。

●災害に強いまちづくり

- 都市ストックの耐震性の向上
- ハザード区域から街なかに居住を誘導

5 市民を主役とする協働の促進

“分権社会”では、市の主体的な取り組みとともに、まちづくりの主役である市民の役割もますます重要になっています。

“より良く”住み続けるための市民の試みや知恵が、主体的な協働を通じて生かされるまちづくりが求められています。

市民意識調査によれば、「住民主体のまちづくりが必要と思う」と考える市民は約9割に上る一方、実際に地域活動を経験したことがある人の割合は、約半数程度となっています。

東日本大震災をはじめ、大規模な自然災害の発生を契機に、地域におけるコミュニティの役割の重要性の認識が高まっている中、市民のまちづくりへの参加意欲を具体的な行動に繋げ、コミュニティの活動を活性化させる必要があります。

●コミュニティの重要性についての共通理解の醸成

- 市民参画の意義や制度等の市民への周知
- 個々の市民参画制度について、より市民が参画しやすくなるよう仕組みの改善
- 市と市民の日常的なコミュニケーションの機会の拡充、活性化

●市民との協働

- 市民の参画意識の高揚促進
- 市民・事業者・行政による協働のまちづくり
- 自治会・町内会、NPO・ボランティア団体の活性化・活動促進

●適切な役割分担による協働の促進

- コミュニティ活動の充実
- 多様な担い手のネットワーク充実
- 民間事業者や企業との役割分担促進

●都市経営の視点

- 効率的・効果的な施策や事業の実施
- 行政ニーズの変化への対応
- まちづくり協議会の活性化、市民センターを使いやすくする工夫

第5章 都市の役割と見直しの視点

1 これからの時代、さらに都市に求められる役割

本市では、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。これからの時代、次のような対応が、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

本市は、全国に先んじて高齢化が進み、人口も減少傾向が続いています。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、商業・医療・福祉施設や住居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外出できるようなコンパクトなまちづくりに向けた都市構造の見直しが求められています。

●社会経済環境の変化への対応

高齢化の進展などに伴う福祉・医療関係経費の増加、これまで整備してきた社会資本の大量更新期の到来に伴う維持更新費に加え、ライフスタイルや価値観の多様化等を勘案すれば、暮らし方や働き方などの社会経済環境が大きく変化することが予想されます。このような時代にあっても、持続可能なまちづくりに向けて、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求められています。

●地方創生時代への対応

国家戦略特区などの構造改革によって、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求められています。

●地球環境問題への対応

人口増加や気候変動に伴う異常気象、工業化による環境汚染などから、水や食料不足などが、特定の地域や国の問題だけでなく、地球規模にまで広がっています。その解決に積極的に取り組むことが求められています。

●大規模災害への対応

想定を超える災害に対して防ぎきれない事態が起こることを前提に、いかに被害を小さくするのかという減災を意識して、ハード対策とともに情報提供や自主避難行動の啓発などのソフト対策を重層的に組み合わせた災害対策が求められています。

●市民や企業との協働が求められる時代への対応

人々の価値観やライフスタイルの多様化などにより、様々な分野で行政のニーズが増加し、多様化しています。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、企業などが役割を分担し、協働して、都市の課題に効率的に取り組むことが求められています。

2 見直しの視点

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、社会動向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す。

具体的には、本市の基本構想・基本計画である「元気発進！北九州」プランや福岡県都市計画基本方針との整合性の確保、都市再生特別措置法の改正等のまちづくりに関する制度面の変化への対応等があります。

これらを踏まえ、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。

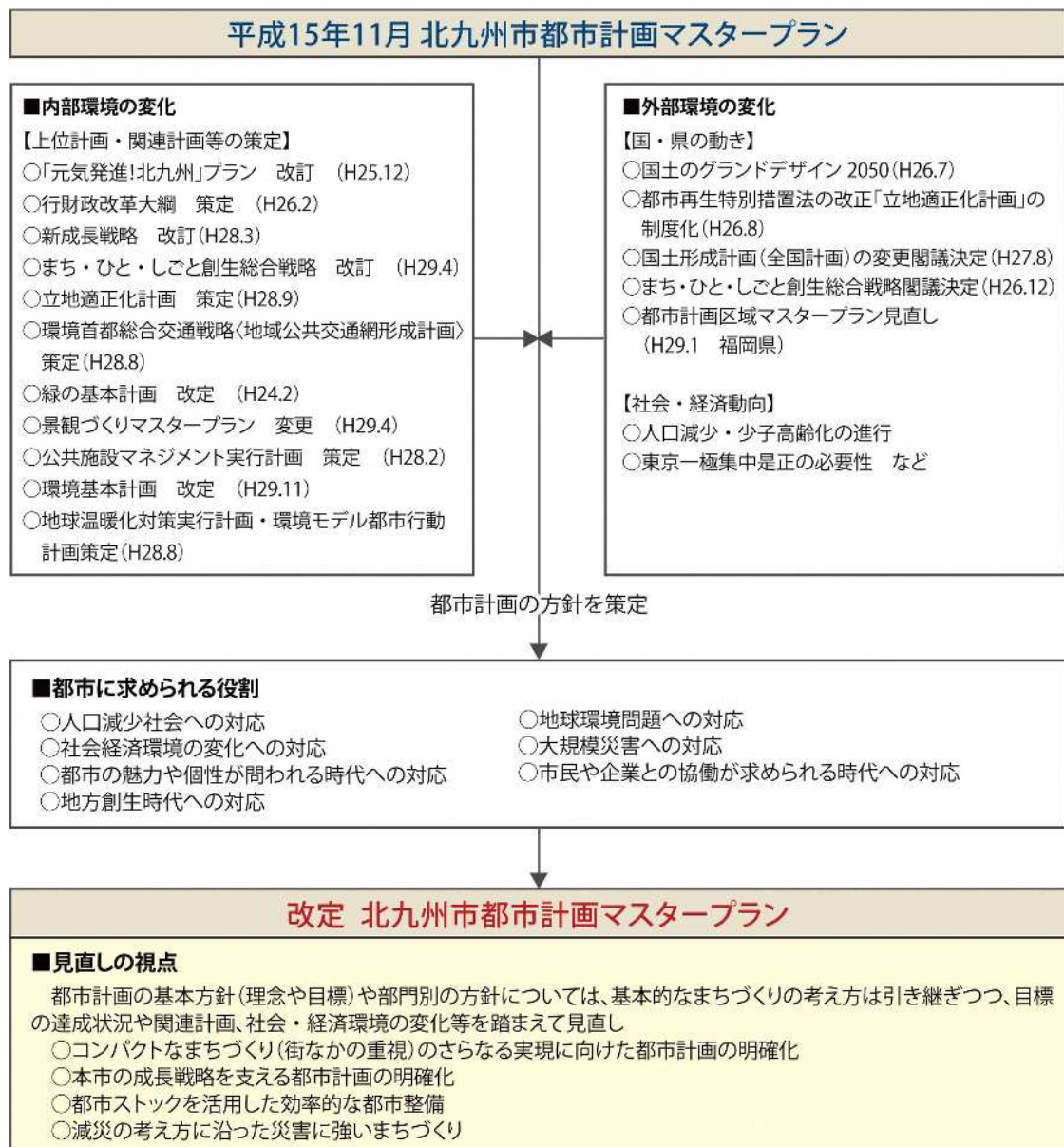


図 見直しの視点

第2部 都市計画の基本方針

第1章 都市計画の基本理念

1 基本理念

豊かな「暮らし・産業・自然」を育む 多様な連携によるコンパクトなまちづくり

～都市ストックを活かし、緑や水が豊かにまもられ、
街なかが生き生きと輝く世界の環境首都をつくる～

- ◆人口減少、少子高齢化の時代においても活力のあるまちを持続的に育んでいくために、今後ともコンパクトなまちづくり(=街なか※を重視したまちづくり)を目指します。
- ◆コンパクトなまちづくりを推進するためには、公共交通網による拠点間の連携、都市間の広域的な連携などに加え、これらを支える市民や事業者と行政との相互連携が不可欠です。
- ◆これら多様な連携を複合的に推進することにより、市民生活の向上、産業の充実、自然環境の保全の取り組みを持続的に進め、世界の環境首都として本市の発展を未来に引き継いでいきます。

※街なかは、相対的に人口や産業の密度が高く、買い物の利便性が高く、都市基盤や公共施設などが充実し、公共交通の利便性が高い区域。生活支援機能が充実する「街なか」は、高齢者や障害のある人、子育て世代も便利で暮らしやすい場所です。

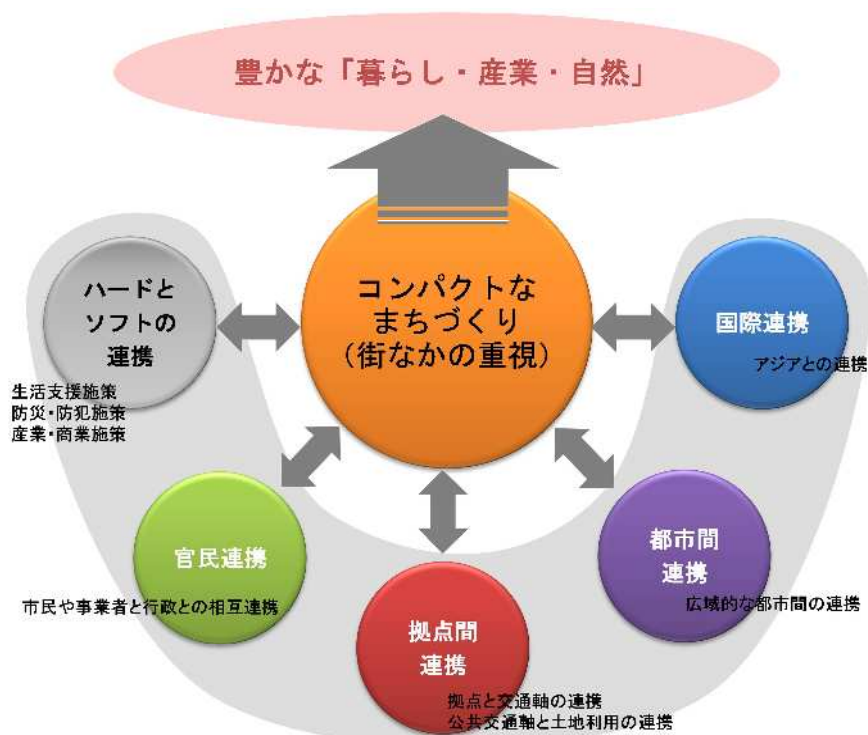


図 多様な連携

2 都市の規模に関する考え方

(1)人口

本市は、社会動態及び自然動態が減少していることにより、引き続き人口減少が想定されることから、人口減少に備えたまちづくりが必要です。

一方、将来にわたって活力ある北九州市を維持していくため、「国や県と一体となり、更にはオール北九州による多方面からの地方創生の取り組みを行うことで、社会動態のプラスへの転換に挑戦する（参考：北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」こととしています。

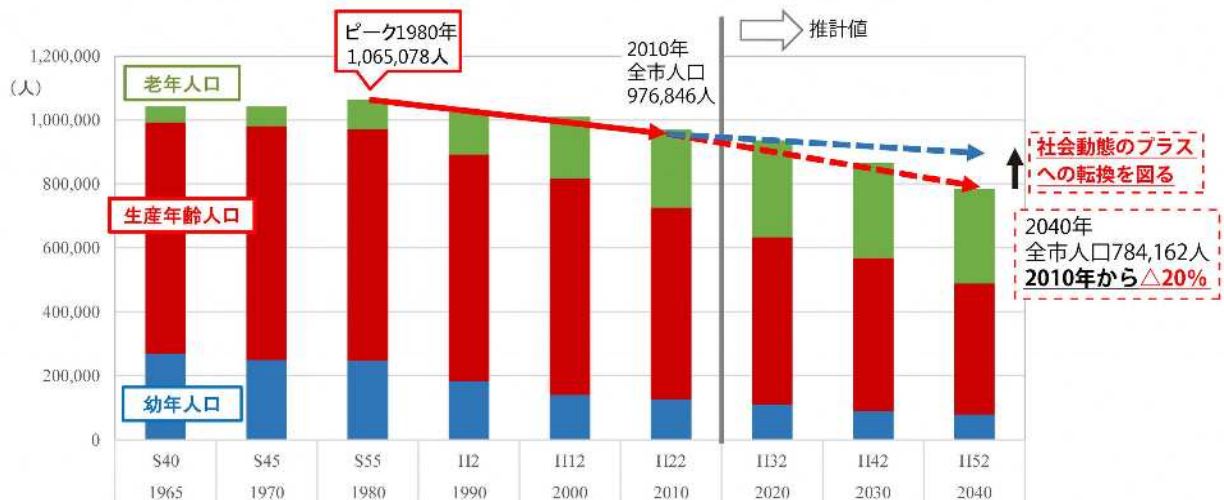


図 国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の見通しと市の考え方

出典：総務省「国勢調査(S40～H22)」

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成 25 年3月推計)』(H32～52)

(2)産業

経済のグローバル化や少子高齢化のなかにおいても、経済を新たな成長軌道に乗せるためには、安定した雇用の確保が必要です。このため、産業振興による経済の活性化を通じて、若者、女性、高齢者、障害のある人を含む多くの市民の雇用機会の創出やきめ細やかな雇用のマッチングに取り組んでいきます。

第一次産業については、都市型農業の振興、育成などによって、安心で新鮮な食料供給など、現在の農業の役割や機能が維持されるよう図るとともに、農林水産業の6次産業化を推進していきます。

第二次産業については、環境配慮や高齢社会に対応した製品づくりなど、本市の強みを活かした高付加価値のものづくりに取り組み、雇用の維持・創出を図ります。

第三次産業については、健康、福祉、情報通信産業などの企業誘致による産業の集積促進や高付加価値化などの取り組みによって、産業の多様化と雇用の創出、拡大を図ります。

(3)市街地の規模

市街地の面的な規模については、効率的な都市経営を図るため、原則として拡大を抑えていきます。

既に都市機能や人口が集積している拠点及び、その周辺の公共交通の利便性が高い既成市街地において、集約型の都市構造を形成していくことにより、コンパクトで暮らしやすく、周辺の自然的環境を保全し、環境負荷を低減するまちづくりを進めます。

第2章 都市計画の目標と方針

基本理念に沿って、5つの都市計画の目標を掲げます。

1 すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる

- すべての市民が健康でいきいきと暮らすことができ、風水害や地震災害、火災などに対して防災・防犯性能の高い市街地を整備することで、“安心して暮らせるまちづくり”を目指します。
- 人口減少、少子高齢化が進む社会において、活力ある地域社会を形成・再生していくために、「街なか居住」を進めます。特に、買い物や交通など私たちの生活を支える都市機能を街なか集積させ、周辺市街地における生活環境の維持及び市街化調整区域における開発の抑制を行います。

2 にぎわいと活力があるまちをつくる

- 都市活力の再生に向けて、産業活動及び人、もの、情報の交流が活発な、“にぎわいと活力のあるまちづくり”を目指します。
- 既存の工業や商業の振興を図るとともに、アジアの先端産業都市の実現を目指した、次世代産業の育成や特区などを活かした産業の立地及び振興を促進します。
- 多くの人々、産業、情報などの国際的な交流を活発にするために、交流が集中する拠点地区の形成や、交通や情報のネットワークなどの交流機能の強化に向けたまちづくりを進めます。

3 訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる

- 山と水辺の恵まれた自然と、地域ごとに特色ある歴史、文化、産業などを形成してきた街が近接している本市の特性を活かして、“訪れたいまち、住みたくなるまち”を目指します。
- 地域の資源や特色、観光資源などを活用しながら、観光都市としての魅力とイメージを高めていきます。
- 将来都市構造を実現させるため、道路の交通体系の整備を行うとともに、持続可能な公共交通の確保を進めます。

4 環境にやさしいまちをつくる

- まちづくり全般において、地域の身近な環境から地球環境まで、あらゆる面で環境に配慮していく、“環境にやさしいまちづくり”を目指します。
- 豊富な都市基盤や公共施設、土地資源や産業集積などを活用し、効率的・効果的な都市整備を進めていきます。

5 市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める

- 市民が主体となり、市民、企業、行政などが、知恵と力を合わせて取り組むことができる、“市民、行政、多様な主体が連携したまちづくり”を目指します。
- 市民の主体的な参加や自主的な活動に基づき、目的やルールを共有し、役割分担を適切に行いながらまちづくりを進めます。
- さらに、これまで行政が担ってきた取り組みに、民間の力を活用していくまちづくりを進めます。

以下、都市計画の目標毎に、その基本方針を示します。

1 すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる

1-1 「街なか居住」を進める

■基本方針

- 医療・福祉・商業などの施設や住居等がなるべく街なかにまとまって立地し、高齢者や障害のある人、子育て世帯をはじめとする多くの市民が公共交通によりこれらの施設等にアクセスできるよう「コンパクトなまちづくり」を進めます。
- 住み良い活力あるまちづくり、環境負荷の低減、公共投資の効率化などに向けて、街なかを重視したまちづくりを進めるとともに、原則、市街地の拡大を抑制していきます。

(1)人口減少、少子高齢化に対応した「街なか居住」の促進

- ・人口減少、少子高齢化が進むなか、医療・福祉・商業・公共施設などの都市機能が街なかにまとまって立地し、高齢者や障害のある人、子育て世帯をはじめとする多くの市民が公共交通によりこれらの施設等にアクセスできるよう、生活基盤の整備を図り、「コンパクトなまちづくり」を進めます。
- ・人口やコミュニティの回復と都市活力の再生に向けて、街なかにおいて、良好な住環境の形成を促進するとともに、鉄道駅などにおいて交通結節機能の強化を図るとともに、幹線バス路線の利便性を高めていきます。
- ・コミュニティの力を活かし、子育て支援や高齢者などのニーズに対応した生活支援の取り組みと連携しながら、「街なか居住」を促進します。
- ・「街なか居住」や都市機能の集積を促進するため、効果的な都市計画の見直しを進めます。

(2)周辺市街地における生活環境の維持

- ・周辺市街地では、これまでどおりの生活や地域活動が維持できるよう、可能な限り地域住民の交通手段の確保や地域活力の維持に向けた取り組みを行います。
- ・それぞれの地域の特性や資源を活かして、居住者との協働によって、ゆとりある住環境への転換を目指すとともに、居住者の減少等により著しく低密度化した地域については、住居系以外の用途転換を検討します。

(3)市街化調整区域における開発の調整

- ・市街化調整区域の開発については、街なかを重視する「コンパクトなまちづくり」との整合を図るとともに、市街地の拡大にともなう環境負荷の増大を抑え、自然的環境と共生できる健全なまちづくりに配慮します。
- ・「街なか居住」を推進するため、市街化調整区域における住居系開発は集落の活性化を図るものに限定するなど、原則として抑制していきます。

1-2 安全・安心なまちづくりを進める

■基本方針

- すべての市民が、互いの人格や個性を尊重し合いながら、安心して生き生きと暮らすことができる共生のまちづくりを進めていきます。
- 「日本トップクラスの安全なまち」、「誰もが安心を実感できるまち」を基本に、安全・安心なまちづくりの取り組みを進めていきます。

(1) 人にやさしいまちづくりの推進

- ・すべての市民が、互いの人格や個性を尊重し合いながら、安心して生き生きと暮らすことができる共生のまちづくりに向けて、バリアフリーのまちづくり、人と車や、人と自転車が共存できるまちづくりなど、地域で自立して生活できる基盤整備を進めていきます。
- ・交通施設、公園、建物などのバリアフリー化や歩行者安全対策を促進するとともに、それらの個別の取り組みの連携や一体化を図ることによって、地域ぐるみで安全・安心な、人にやさしいまちづくりを進めていきます。
- ・コミュニティ、福祉、保健・医療など、安心な生活を支援する都市機能について、既存の公共公益施設の活用や民間サービスなどとの連携により、人口減少、少子・高齢社会の市民ニーズに的確に対応できるよう、充実・強化を図ります。

(2) 安全なまちづくりの推進

- ・想定を超える災害により、防ぎきれない事態が起こり得ることを前提に、被害をいかに小さくするかということの主眼に、これまで取り組んできたハード対策とともに、的確な情報提供や速やかで確実な避難行動、自主防災組織による助け合いなどのソフト対策を重層的に組み合わせた「減災」対策を進めます。
- ・風水害や地震災害、火災などに対して、治山・治水などの災害予防対策、人的被害や物的被害を最小限に抑える応急対策、災害復旧などに取り組んでいきます。
- ・また、大規模な地震等に備え、災害時に地域住民の避難所となる学校施設等、公共施設の耐震化を推進するとともに、災害時に緊急物資等を輸送するための耐震強化岸壁の整備や道路、橋梁、上下水道等の耐震化を進めます。
- ・道路や公園などの公共施設において、犯罪や事故等を起こりにくくするような視点やバリアフリーの視点等による整備・管理を進めるとともに、防犯カメラなど安全・安心に配慮した環境整備の浸透を図ります。
- ・倒壊のおそれがある危険な空き家等の除却を促進し、安全・安心な居住環境の形成を図ります。
- ・地域における防災・防犯活動を促進し、地域コミュニティによる安全対策などと連携し、総合的な取り組みを進めていきます。

2 にぎわいと活力があるまちをつくる

2-1 都市特性を活かした産業の立地・振興を進める

■基本方針

○新たな技術と豊かな生活を創り出すアジアの先端産業都市の実現を目指して、産業振興や雇用の確保に向けたまちづくりを進めていきます。

(1) 次世代産業拠点の形成

- ・アジアとの近接性など本市の物流拠点としての強みを活かしながら、完成車メーカーと連携し、次世代自動車産業拠点の形成を進めます。
- ・新たな産業用ロボットの研究開発に取り組むとともに、我が国をリードするロボット産業拠点の形成を図ります。また、国家戦略特区の指定を受けた先進的介護・高齢者活躍拠点の形成に向け、介護ロボット等の導入支援を進めます。
- ・環境関連産業の集積などの豊富な実績を活かした環境産業拠点の形成、北九州エコタウンを基盤とした次世代資源リサイクル拠点の形成を図ります。また、既存環境関連技術の高度化やリサイクル原料調達の海外展開等により、アジアの次世代資源循環型拠点を目指します。
- ・地域の成長を支える地域エネルギー拠点の形成とともに、それを活用した最先端モデルの構築を図ります。
- ・新しい産業の創出・育成に向けて、北九州学術研究都市を核とした産業を支える知的基盤の強化に重点をおいた取り組みを進めていきます。

(2) 物流機能・交通ネットワークを活かした産業の立地

- ・本市のアジアに近い地理的優位性や、充実した本市の物流機能、交通ネットワークの特性を活かして、多頻度・定時性・高速性に着目した輸送サービスの展開を推進します。
- ・東九州自動車道の宮崎市までの開通や北九州空港の強みを活かし、国際競争力のある物流拠点の強化を図り、港湾、空港、鉄道、高速道路などとのアクセスや連携が図りやすい場所において、産業の立地を促進・誘導していきます。
- ・本州との連絡道路網や市東部・西部の港湾施設に通ずる幹線道路網、市内の幹線道路を整備するなど効率性の高い物流基盤の維持・発展を図ります。

(3) 国の経済社会の構造改革を活用した産業の振興

- ・国際競争力のある産業や、わが国全体の経済活性化に貢献できるような産業を育成、振興していくために、国家戦略特区、グリーンアジア国際戦略総合特区の指定、北九州市環境未来都市の選定などのポテンシャル(優位性)を活用した産業の振興を図ります。
- ・国際戦略総合特区などにより、アジアとの貿易のシームレス化を進め、市内マザー工場と海外工場における製品や部品の輸出入など国際水平分業に対応した物流振興を図ります。

2-2 街なかの産業振興を進める

■基本方針

○街なかにふさわしい産業の集積によって活力を高めていく都市を目指し、豊かな生活とにぎわいを生み出し、活力を高める商業・サービス業など、街の魅力や快適な生活環境を阻害しない多様な産業の振興を進めます。

(1) 街なかの産業立地促進

- ・人口減少、少子・高齢社会における高齢者や女性の就業や社会参加の増加などに対応して、子育て・生活の質を支える産業や高齢者の健康増進・生活支援を行う産業など、街なかにふさわしい産業集積を促進します。
- ・街なかへの産業集積にあたっては、再開発事業などによる市街地の更新を進めていくなかで、それぞれの地区の特性に応じた産業集積を進めていきます。

(2) 街なかの商業の機能強化

- ・空洞化が進んでいる街なかの商業の再生に向けて、交通結節機能の強化や、商店街や市場などの再開発や共同建て替えの取り組みを支援し、併せて街なかの道路やイベント広場、駐車場、駐輪場などの集客支援施設の整備や住宅やサービス施設など、複合的な機能の充実などを促進していきます。
- ・国家戦略特区に基づき、道路など公共空間を活用したエリアマネジメントを推進します。

2-3 産業・交流の核となる拠点づくりを進める

■基本方針

○市民生活の向上や都市活力の増進に向けて、都心や副都心、地域拠点において、市民や産業の活動が活発に効果的に行われるとともに、個性的で魅力ある拠点づくりを進めていきます。

(1) 都心・副都心の整備

- ・小倉都心は、北九州都市圏の中核及び国際化に対応する都市拠点として、高次の都市機能と質の高い都市環境の形成を図ります。
- ・また、広域的な集客力のある商業・サービス産業や他政令市に比べ従業者数の少ない情報通信業、それらの創業支援の受け皿の拠点となる都市環境の形成を図ります。
- ・黒崎副都心は、都市圏西部の広域の核として、都市機能の充実、強化と質の高い都市環境の形成を図ります。

(2) 地域拠点の整備

- ・旧5市の拠点地区など、交通結節機能を持つ駅などを中心に、市民の利便性の向上に向けて、各地域の特色を活かした整備を進めていきます(門司港、門司、城野、徳力・守恒、下曽根、若松、八幡・東田、折尾、八幡南、戸畑、学術研究都市)。

2-4 街なかや臨海部の低・未利用地などの活用や再利用を進める

■基本方針

- 将来を展望した新しい多様な産業の受け皿として、「市街地臨海部」の土地利用を進めていきます。
- 都市の再生や都市機能の再編・強化に向けて、既存の建築物や土地など都市ストックの再利用を進めていきます。

(1)市街地臨海部の活用

- ・企業遊休地など臨海部の工業系の低・未利用地について、都市機能の集積や公共交通のアクセスが良いなど連続性のあるまちづくりを図りやすい区域では、企業動向を踏まえ必要に応じて工業系から商業系などへの土地利用転換を進めていきます。

(2)街なかのストックの活用

- ・企業や公共施設跡地などについては、「街なか居住」や街なかにふさわしい産業の受け皿として利用を促進していきます。

2-5 広域交通・物流拠点都市づくりを進める

■基本方針

- 本市の立地条件や優位性を活かした複合型物流拠点都市の形成を実現するため、陸、海、空の交通、産業拠点の整備とともに、それらが連携して交流を促進していく総合的な交通体系の整備を進めていきます。

(1)円滑な交通と活発な交流を支える交通ネットワークの整備

- ・交通・物流拠点都市としての機能向上に向けて、空港、港湾、鉄道、道路などの交通基盤の整備と結節の強化を進め、円滑な交通ネットワークを形成していきます。
- ・都市間を結ぶ広域道路網の整備や主要渋滞ポイントの解消など、交通の円滑化や物流効率化に向けた道路整備を推進していきます。

(2)交通・物流基盤と連携した周辺の計画的な土地利用

- ・24時間利用可能な海上空港である北九州空港、響灘大水深港湾や東九州自動車道などの広域的、国際的な交通・物流基盤の整備と連携して、響灘地区、北九州空港跡地産業団地などの産業拠点や、新門司地区、インターチェンジの周辺地域において、産業活動の活発化に向けた効果的な土地利用を計画的に進めていきます。
- ・東九州自動車道の宮崎市までの開通により、本市は中国自動車道、東九州自動車道、及び九州自動車道の結節点となることから背後圏が拡充するため、インターチェンジ周辺を物流・生産用地として計画的に活用し、自動車、電気機器などの部品や農産物などを対象とする物流・生産拠点の集積を目指します。

2-6 周辺都市との連携を進める

■基本方針

- 本市と近隣16市町で形成する連携中枢都市圏「北九州都市圏域」※では、迫り来る人口減少への対策として、圏域の市町が連携し、「住みやすく、人を惹きつける圏域」を目指していきます。
- 北九州都市圏※の市町との連携を強化し、福岡都市圏や東九州自動車道沿線自治体、関門地域との都市間連携、地域間連携を促進します。

(1) 近隣市町との連携強化

- ・連携中枢都市圏「北九州都市圏域」では、経済成長や高次都市機能の集積・強化、生活関連機能サービスの向上の分野で各市町が連携し、圏域人口の急速な減少抑制を目指していきます。

(2) 福岡都市圏など広域における都市間連携強化

- ・連携中枢都市圏「北九州都市圏域」の圏域西側は福岡県の人口の約5割を占める福岡都市圏と隣接し、圏域東側は東九州自動車道が開通するなど、本圏域のポテンシャルが高まっています。この地理的優位性や交通の要衝としてのメリットを最大限引き出すため、福岡都市圏や東九州自動車道沿線自治体との有効な連携について検討を行っていきます。
- ・関門地域との交流・連携を強め、広域行政の推進や連絡道路網の形成、関門観光や景観形成に関する協力など、北九州・山口西部地域の全体的な魅力と活力の向上に向けた取り組みを進めていきます。
- ・協力、役割分担によって、広域的な都市機能の強化や効率的な都市運営を図っていくとともに、県が進める「福岡県の空港の将来構想」の実現に向けた空港機能の連携や、国際都市のアピールにおける連携などを通じて、一体的な国際都市機能の強化を図ります。

※ 連携中枢都市圏「北九州都市圏域」を構成する市町

(北九州市、直方市、行橋市、豊前市、中間市、宮若市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、小竹町、鞍手町、香春町、苅田町、みやこ町、上毛町、築上町)

・国が推進する連携中枢都市圏構想に基づき、北九州市と近隣16市町で平成28年4月に形成しました。圏域の各市町が「経済成長のけん引」「高次都市機能の集積・強化」「生活関連機能サービスの向上」の3つの柱をもとに連携し、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持するための拠点形成を目的とした取組を進めています。

※「北九州都市圏」を構成する市町村

(北九州市、中間市、苅田町、岡垣町、遠賀町、水巻町、芦屋町、行橋市、豊前市、吉富町、みやこ町、築上町)

・福岡県が広域的な視点から都市計画に関する基本的な方向性と主要な都市計画の決定の方針を示す「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」において、一体的な都市圏として、整備、開発及び保全する必要があるとされています。

3 訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる

3-1 快適な都市環境や景観を整え、都市の魅力とイメージを高める

■基本方針

○快適で魅力あるまちづくりに向けて、多様化、高度化していく都市生活への市民のニーズに的確に応え、さらに豊かな充実した都市生活の実現や地域特性を活かした都市景観の形成に向けた取り組みを進めていきます。

(1) パノラマ(眺望)の緑を活かした魅力ある快適な都市環境の形成

- ・「パノラマの緑とまちの緑が育む生き生き北九州」をテーマに、本市の大きな特徴である市街地の背後の山々のパノラマの緑と公園や街路樹などの市街地の緑を連携して守り育てながら、自然を活かしたうまいのあるまちづくりに向けた取り組みを進めていきます。特に、本市の玄関口である小倉都心と黒崎副都心において都市の顔にふさわしい緑を創るとともに、環境首都を先導する拠点において重点的に緑を増やし、周辺の市街地に緑が広がるように取り組みます。
- ・緑や水辺が充実した魅力ある快適な都市環境の実現に向けて、地域特性を活かし、公園・緑地や市街地の緑の増進、海辺や河川の親水空間の整備などを進め、豊かな緑と水のネットワークの形成を進めていきます。

(2) 「世界の環境首都の魅力」「健康・生きがい」「安全」機能の強化促進

- ・これまで培われてきた高い市民環境力をベースに、低炭素社会づくりに勇気を持ってチャレンジし、地球温暖化防止活動の推進と都市の活力増大に向けた取り組みを同時に進めていきます。その成果は、国内はもとより、成長著しいアジア地域の諸都市にも都市間レベルの協力関係の中で役立てて、アジアを中心として持続可能な社会の実現に貢献していきます。
- ・高齢者による地域活動等の活性化や高齢者の生きがいづくりの推進を図るため、地域における健康づくりや、世代間の交流等に取り組み、ふれあいと活力のある長寿社会を目指します。
- ・「北九州市安全・安心条例」をもとに、市民、事業者、行政、学校等が、新たな「安全・安心まちづくり」に向けて問題意識を共有し、それぞれの役割を認識することを目指します。

(3) 地域の特性を活かした魅力ある美しい都市景観の形成

- ・関門景観や臨海部産業景観など、本市固有の景観を重視した景観づくりを進めます。
- ・市民1人ひとりが身近な景観を大切に、主体的に景観づくりに取り組めるように、地域との協働による景観づくりに取り組みます。
- ・自然度の高い森林、河川など、北九州市固有の美しい自然景観を形づくる豊かな自然を保全し、生態系ネットワークの形成に努めていきます。

3-2 「観光まちづくり」を進め、都市の魅力とイメージを高める

■基本方針

○都市の魅力や個性で多くの人々を引きつける“観光都市”の形成に向けて、地域ごとに特色ある歴史、文化、産業を形成してきた街と恵まれた自然とが近接している本市の特性を活かし、観光を核とした都市の魅力とイメージを高める取り組みを進めていきます。

(1) 北九州市＝観光都市としてのブランディングによる都市イメージ向上と情報発信の強化

- ・本市の有する数多くの魅力的な地域資源の情報を市内外へ発信し、市民の郷土愛の醸成や、本市の知名度・観光都市としてのイメージ向上を図ります。

(2) 北九州市ならではの地域資源を活かした「観光まちづくり」

- ・世界遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産である官営八幡製鐵所関連施設をはじめとする産業遺産を観光資源として活用します。
- ・本市を代表する観光地「門司港レトロ」や「小倉城」のほか、本市ならではの観光資源の更なる魅力向上を図り、多くの観光客誘致を行うとともに、観光ボランティアガイドの育成・活用など、観光都市にふさわしいおもてなし体制の充実を図ります。

(3) インバウンド(訪日旅行)戦略

- ・多言語表記や案内機能を充実させ、受入環境の整備を強化します。
- ・観光客に関するデータを分析し、対象国・地域を意識した効果的な情報発信を行います。
- ・長期滞在・リピーターを増やす取り組みを進めます。

(4) MICE※戦略

- ・MICEの誘致体制強化のための国際会議・学会などコンベンション(会議や大会等)の実施や、都市間連携や官民一体によるMICE推進体制の構築などに取り組めます。
- ・産業・環境・サブカルチャー・グルメなどをテーマとしたテーマ別MICEの誘致を促進します。

※MICE とは、企業等の会議 (Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行 (Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

3-3 利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める

■基本方針

○将来の都市構造に対応して円滑な移動が行われるよう、道路交通体系の整備を進めるとともに、多くの人々の移動の自由を確保していくため、利用しやすく快適な公共交通の充実に重点を置いて、総合的な都市交通体系の整備を進めていきます。

(1) 持続可能な公共交通の確保

- ・都心の交通渋滞の緩和や排ガスの削減を進めるとともに、高齢化などの社会変化に対応するため、需要を見極めながら、交通結節点の改善やバスの走行性の向上により、鉄道、バス、モノレールが利用しやすい公共交通ネットワークを構築していきます。
- ・公共交通サービスが十分でない地域に対して、地域の日常生活を支える交通手段の確保を図ります。

(2) 幹線道路の整備

- ・将来の交通需要への対応や産業交通と日常交通の分化など交通の適切な処理を図るため、都市の骨格となる幹線道路の整備について、公共交通との連携や道路網の適切な機能分担を図りつつ、効率的に進めていきます。

(3) 少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備

- ・道路を多機能な活用の可能性をもつ公共空間として位置づけ、バリアフリー、都市景観形成、にぎわいづくりなどの観点から、求められるニーズに対応した整備を進めていきます。

4 環境にやさしいまちをつくる

4-1 都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める

■基本方針

○都市基盤、公共施設、土地資源、さらに産業集積など、本市の豊富な都市ストックを活用して、新しい時代に必要な機能を加えて再生・強化することで、にぎわいづくりやまちの活性化、産業振興やコミュニティの再生など、環境にやさしいまちづくりを進めていきます。

(1) ストックを活用した都市インフラ整備

・既存の道路などの交通施設、公園、上下水道などの都市基盤、今後も必要な公共施設のストックを最適に維持・活用し、少子・高齢社会の新しい需要への対応や長期的に利用可能な質の高いストック形成に向けて、効率的・効果的な再整備を図ります。

(2) 産業振興・コミュニティの再生

・遊休不動産や公園・広場などの都市施設を、産業振興や雇用創出、コミュニティ、エリア価値の向上などを目的とする再生を図り、楽しく、心地よく、活気ある空間を創出します。

4-2 環境共生のまちづくりを進める

■基本方針

○恵まれた自然や公害克服の実績、高度な環境対策技術などの本市の特性を活かして、世界の環境首都としての低炭素社会の実現や、生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保など、持続的な発展が可能なまちづくりを進めていきます。

(1) 環境負荷を低減していく低炭素社会・循環型社会の形成

・本市の都市構造や工場とまちの近接性、高度な素材技術などの特性を活かし、長寿命でエネルギー利用が少ないコンパクトな都市を目指すとともに、都市内の効率的なエネルギーの活用や温室効果ガス吸収源としての効果が大きい緑の拡大を進め、低炭素で豊かな生活ができるストック型のまちづくりを推進していきます。

(2) 豊かさを支える生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保

・多世代にわたる人々が多様な自然とふれあい、自然と共生し、「都市域と里地里山などが生態系から得られる様々な恵みの需給の観点でつながっている」ように、都市と自然が共生し、豊かな自然環境と生物多様性を保ちつつ、新たな産業都市として持続的な発展が可能なまちづくりを目指します。

・市街地及びその周辺地域での「農業の場」となる農地については、食料生産のほか、防災、良好な景観の形成等を図るため、環境機能を重視しながら、計画的に保全していきます。

5 市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める

5-1 市民を主役とした地域づくりを進める

■基本方針

○地域主導でのまちづくりを実現するために、行政主導のまちづくりから脱却し、市民自らがまちづくりに主体的に関わっていく仕組みや環境整備を進めます。

(1) まちづくりの計画段階からの協働の促進

- ・地域において市民が参画するまちづくり活動を進めていくため、まちづくりに関する企画や計画の段階から、地域の特性や自主性を活かした協働の仕組みづくりを進めていきます。

(2) 地域ネットワークづくりの推進

- ・近年、核家族化・価値観等の多様化、住環境の変化などにより、希薄になっている地域のネットワーク(つながり)を強化するため、小学校区を単位とした活動拠点である市民センターを活用しながら、住民主体のまちづくりを進めていきます。

5-2 多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める

■基本方針

○多様な主体による参加活動を醸成し、協働のまちづくりの裾野の拡大と連携を図っていくとともに、市民、企業、行政などの役割分担について見直しを進め、これまで行政が担ってきた社会資本の整備や公共サービス、公益事業などについて、民間活力の導入を進めていきます。

(1) NPOやボランティア団体との連携促進

- ・地域の枠を超えて活動するNPOやボランティアなど、テーマ別に活動している個人・グループとの協働によるまちづくりを促進します。

(2) まちづくり関連事業への民間参加促進

- ・工業都市として多くの企業とともに発展してきた本市においては、公益性の高い事業への民間参加の促進に向けて、諸規制の緩和や参加支援制度の拡充、公共サービスとの効果的な連携などを進めるとともに、長期的な視点からの効率性を考慮し、維持管理の観点を踏まえ、PFI方式などを活用した社会資本整備への民間参加を促進していきます。

第2章 土地利用の基本方向

2-1 市街地ゾーンにおける都市機能の集積と良好な都市環境形成

市街地ゾーンは、概ね現在の市街化区域の範囲を基本として、拡大を抑えていきます。

(1)コンパクトなまちづくりの推進～街なかの重点化

人口減少、少子・高齢化に伴うコミュニティの崩壊、生活利便施設の消滅、財政への影響などに備え、コンパクトなまちづくりが必要です。街なかは、相対的に人口や産業の密度が高く、買い物の利便性が高く、都市基盤や公共施設などが充実し、公共交通の利便性が高い区域です。また、道路などの都市基盤のストックも充実していることから都市運営を効率的に行うことができます。

そのため、都市ストックが充実している街なかを重視し、コンパクトなまちづくりを進めていきます。

コンパクトなまちづくりを進めるため、街なかの用途地域の変更や容積率の緩和により、街なか居住を促進するとともに、街なかの周縁部などに位置する鉄軌道駅周辺について、公共交通軸沿線型の市街地形成を検討していきます。

(2)市街地臨海部の活用・再生

大規模な工業系の土地利用が行われている臨海部では、新産業や物流機能の増進を図るため、低・未利用地の有効活用を進めます。

街なかに隣接する臨海部では、街なかとの連携、役割分担を明確にし、産業構造の転換等による低・未利用地の土地利用転換などを進めます。

(3)周辺市街地における生活環境の維持

街なかの周辺に形成された周辺市街地では、居住者との協働によって、地区の特性を踏まえながら、住環境や交通環境の維持を図ります。

また、コンパクトなまちづくりの推進に向けて、街なかの取り組みと連動し、周辺市街地の区域区分や用途地域などについて見直しを検討していきます。また、斜面地住宅において、防災上・居住環境上の課題を抱える区域の居住のあり方について、長期的なまちづくりの観点から検討を進めます。

2-2 自然・田園ゾーンにおける環境資源の保全と活用

自然・田園ゾーンは、概ね現在の市街化調整区域の範囲を基本として、原則として開発を抑制します。

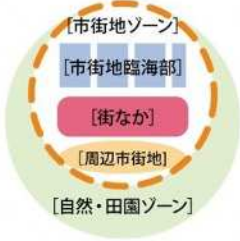
(1)環境資源の保全

概ね現在の市街化調整区域の範囲である自然・田園ゾーンでは、都市と自然とが共生・調和する、快適で魅力あるまちづくりを進め、緑地、水辺、農地、森林などの保全を図ります。

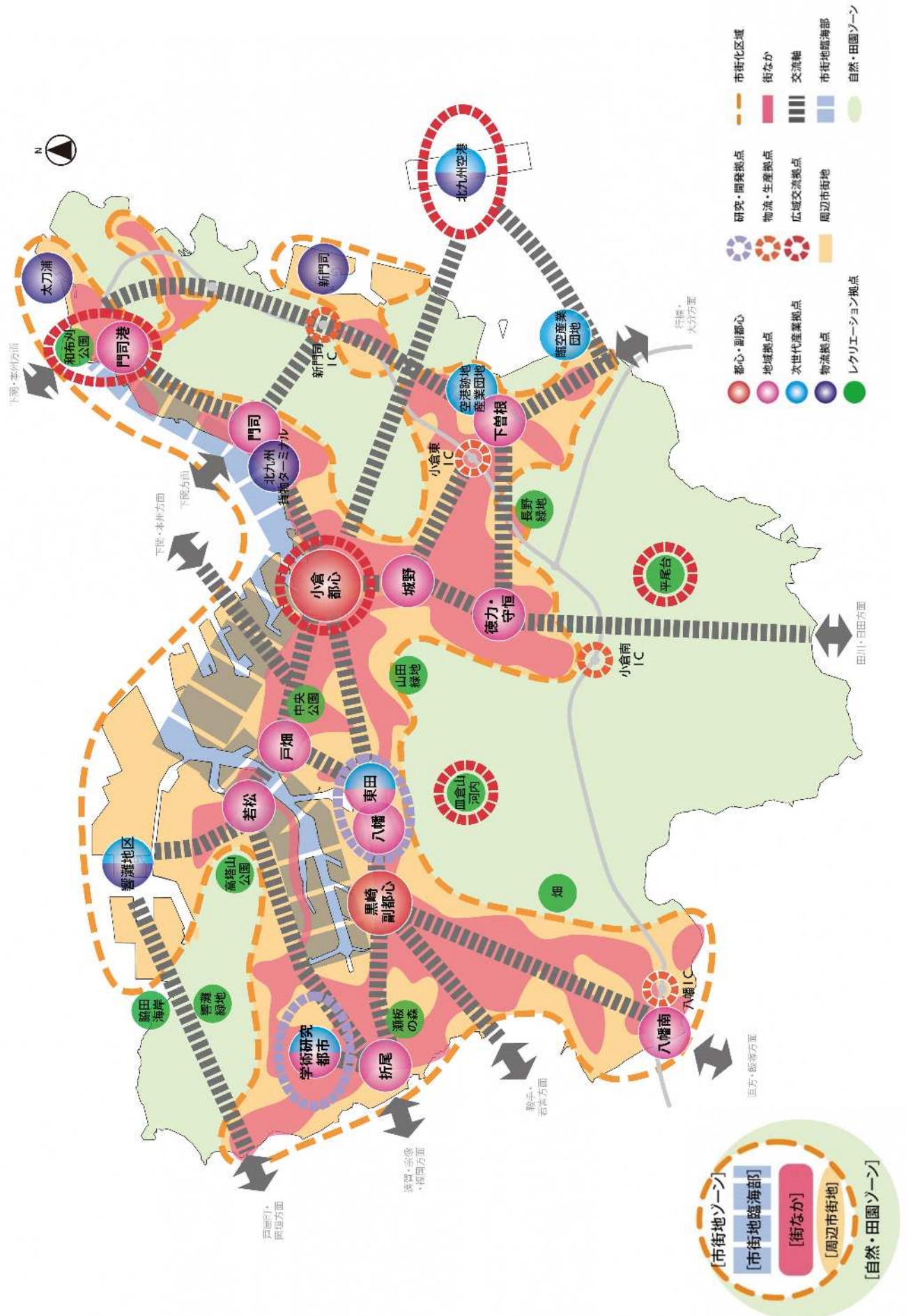
(2)自然・田園ゾーンの活用

自然とふれあう場の整備や雇用創出、交流人口の拡大に貢献するなど、国家戦略特区の活用をはじめとする市の成長戦略に基づいた政策については、円滑な推進を図るとともに、適切な土地利用の誘導を図ります。

(参考)北九州市立地適正化計画との関係

	都市計画マスタープラン		立地適正化計画
	市街地臨海部	都市や都市近郊の海を臨む区域。(ウォーターフロント)	-
	街なか	相対的に人口や産業の密度が高く、買い物の利便性が高く、都市基盤や公共施設などが充実し、公共交通の利便性が高い区域。 生活支援機能が充実する「街なか」は、高齢者や障害のある人、子育て世代も便利で暮らしやすい場所です。	＜居住誘導区域＞ 買い物や公共交通等の生活利便性が高く、都市基盤や公共施設などが充実し、一定の人口密度を維持する区域。
	都心・副都心	(都心) 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約・維持・向上を図る地域。 (副都心) 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。	＜都市機能誘導区域＞ 多くの人が利用する都市機能の集約等により生活サービスの効率的な提供を図る区域。
	地域拠点	本市の中核として高次の都市機能の集積・維持・向上を図る地域。	
	周辺市街地	地域コミュニティ機能や住環境を可能な限り維持する区域。 将来、人口密度の低下が想定されます。	居住誘導区域外の市街化区域。
	自然田園ゾーン	市街化調整区域に相当する区域。	-

■都市空間形成の基本方向図(将来都市構造図)



第3章 まちのイメージ

「拠点」、「街なか」、「周辺市街地」、「自然・田園ゾーン」、「市街地臨海部」、それぞれのゾーンにおいて、以下のようなイメージのまちの形成をめざします。

	まちづくり形成のイメージ
住み良い街なか	◆「拠点」のイメージ ○産業や都心居住など多様な機能が高度に集積している ○訪れたい魅力が豊かで、交流が活発に行われる ○集中する人や車に対応できる
	◆「街なか」のイメージ ○多くの人が便利に永く住むことができ、コミュニティ活動も活発に行われる ○高齢者や障害のある人、子育て世代も暮らしやすい ○歩いて便利に暮らせる

※コンバージョンとは、既存の建物の用途を変更して再利用すること。

周辺市街地

◆「周辺市街地」のイメージ

○ゆとりのある生活環境が形成される ○郊外の緑や水辺のアメニティが豊か



自然・田園ゾーン

◆「自然・田園ゾーン」のイメージ

○田園環境と調和する生活環境 ○自然の緑や水辺のアメニティが豊か



市街地臨海部

◆「市街地臨海部」のイメージ

○先進的なモデルとなる特色ある工業地域が形成される ○海辺のアメニティが豊か
○新しい都市型産業や居住が創出される



(1) 活力とにぎわいのある街なかの「拠点」のイメージ(都心・副都心、地域拠点)

①産業や都心居住など多様な機能が高度に集積している

- ・広域的な商業機能や多様な機能が高度に集積し、まちの活力増進や雇用機会の拡大が期待されます。
- ・特に交通が便利で生活支援機能が充実している駅周辺など街なかの拠点地区は、住宅を導入する高度利用が行われ、より多くの人々が住むことができます。
- ・オープンスペース(空地)を確保し、緑の充実などによって、アメニティの高い都心居住が可能なまちとなります。



②訪れたい魅力が豊かで交流が活発に行われる

- ・にぎわいと交流の場、水辺や緑を活かした憩いの空間、特色ある観光施設などの適切な配置とバリアフリーの回遊空間によるネットワークが形成されます。良好な都市景観や街なみの整備により魅力が豊かになります。



③集中する人や車に対応できる

- ・放射環状型の道路ネットワークが形成され、拠点地区内の発生・集中交通への対応や、拠点地区を通過する自動車交通の進入抑制などの交通対策が図りやすくなり、混雑の解消が進みます。
- ・駅やバス停の利便性の向上や環境の改善、循環バスの運行など、公共交通軸を中心に利用しやすい公共交通の実現や自動車交通の集中の緩和によって、混雑を防止しながら多くの人が集まることができます。



(2) 住み良い「街なか」のイメージ

①多くの人が便利に長く住むことができ、コミュニティ活動も活発に行われる

- ・利便性の高い街なかに多くの人々が住めるように、土地を有効利用した良質な都市ストックとして長く活用できる中高層の住宅が立地します。ただし、日照や通風を確保し、生活環境の悪化を防ぐため、隣地との空間や植栽スペースが配置され、良好な生活環境が形成されます。
- ・低層住宅地であることが望ましい地区では、住民などの合意に基づいて、マンションの立地を規制したり、高さをコントロールすることによって、生活環境をまもります。



②高齢者や障害のある人、子育て世代や働く女性も暮らしやすい

- ・市民生活や女性の就業などを支援する施設やサービスが充実し、安全・安心に住み続けることができます。



③歩いて便利で健康に暮らせる

- ・買い物の場や身近な公共施設などが、徒歩や公共交通により利用できる範囲にあります。少子・高齢社会において、これらをもっと便利に、もっと快適に利用できるよう、バリアフリーの歩きやすい歩行者空間や自転車を利用しやすい道路、日常的な商業やサービス業などが充実します。

④街の緑や水辺のアメニティが豊か

- ・公園や街路樹などの公共空間の緑だけでなく、敷地・建物の緑化や街なかの水辺の活用が充実しています。
- ・街なかのアメニティが高く、多くの人々が集まって快適に住み続けることができます。



(3)生活環境を維持していく「周辺市街地」のイメージ

①ゆとりのある生活環境が形成される

- ・良好な基盤を持つ低層住宅地などにおいて、敷地の規模や建物の高さを一定に保ち、ゆとりある低層住宅地としての生活環境が維持されます。
- ・主に生活道路を利用したゆとりのある住環境が維持されます。



②郊外の緑や水辺のアメニティが豊か

- ・農地や寺社などの歴史的遺産や自然と一体となった樹林地、河川空間などが、郊外居住の魅力と快適さを高める資源として大切にされ、保全のための取り組みが進みます。

(4)緑や農業など自然的環境を保全していく「自然・田園ゾーン」のイメージ

①田園環境と調和する生活環境

- ・都市と農村の「共生」をめざし、地域資源を活かして、「食料生産の場」である農地を計画的に保全し、「生活の場」を充実させることによって、魅力ある農村空間が形成されます。
- ・環境保全に配慮した都市農業の推進が図られるとともに、貸し農園など、農業者以外の市民が利用できる農地(市民農園)や、観光農園、体験農園など多くの人々が訪れ、農業とふれあうことのできる場が充実していきます。
- ・農村の環境、自然景観、文化などの保全が図られ、下水道や道路、子どもの遊び場など、それぞれの地域にふさわしい住みやすい生活環境が整います。



②自然の緑や水辺のアメニティが豊か

- ・自然の樹林地や河川などの生態系を保全・再生し、自然に親しむ場を充実していくことによって、自然のめぐみを楽しむ、快適で健康的な、うるおいとやすらぎのある生活を実現していきます。

③計画的な土地利用により本市の活性化が進む

- ・幹線道路の沿道では、立地条件にふさわしい適切な土地利用がなされ、インターチェンジ周辺等では、そのポテンシャルを活かして、物流・生産機能を持つ企業の立地が進みます。



(5) 都市の新しい活力や魅力を生み出す「市街地臨海部」のイメージ

① 先進的なモデルとなる特色ある工業地域が形成される

- ・本市の特性である臨海工業地域における産業の高度化や産業景観などの向上が進みます。
- ・エネルギー対策(再生可能エネルギーの利用等)や廃棄物対策(ゼロ・エミッション等)など世界の環境首都にふさわしい環境対策の充実したモデル的な工業地域が形成されます。



② 海辺のアメニティが豊か

- ・海辺の親水空間と店舗や住宅などが調和して、楽しさや、快適さを醸し出すウォーターフロント(水際の地域)が形成されます。
- ・海風の通り道や海を眺望できる空間など、海辺のアメニティを街なかにも導入し、開放感のある都市空間が形成されます。



③ 新しい都市型産業や居住が創出される

- ・低・未利用地となっている、街なかに近い市街地臨海部は、立地特性を活かし、新しい都市機能の受け皿にもなります。
- ・計画的な土地利用転換によって、工業に代わる新たな産業や都市型住宅、レクリエーション施設などにより、都市の活力が高まります。
- ・既存のまとまりのある工業地区では、良好な操業環境を維持し産業の活性化を支援します。



第4部 部門別の基本方針

部門別の基本方針は、まちづくりの目標や都市構造・都市空間を実現するために必要な、都市計画分野の取り組みに関する方針です。

本市では、既存の複数の拠点や交通利便性を活かし、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造の実現に向け、第3部で示した「都市空間形成の基本方向」に基づき、8つの分野について基本方針を定めます。

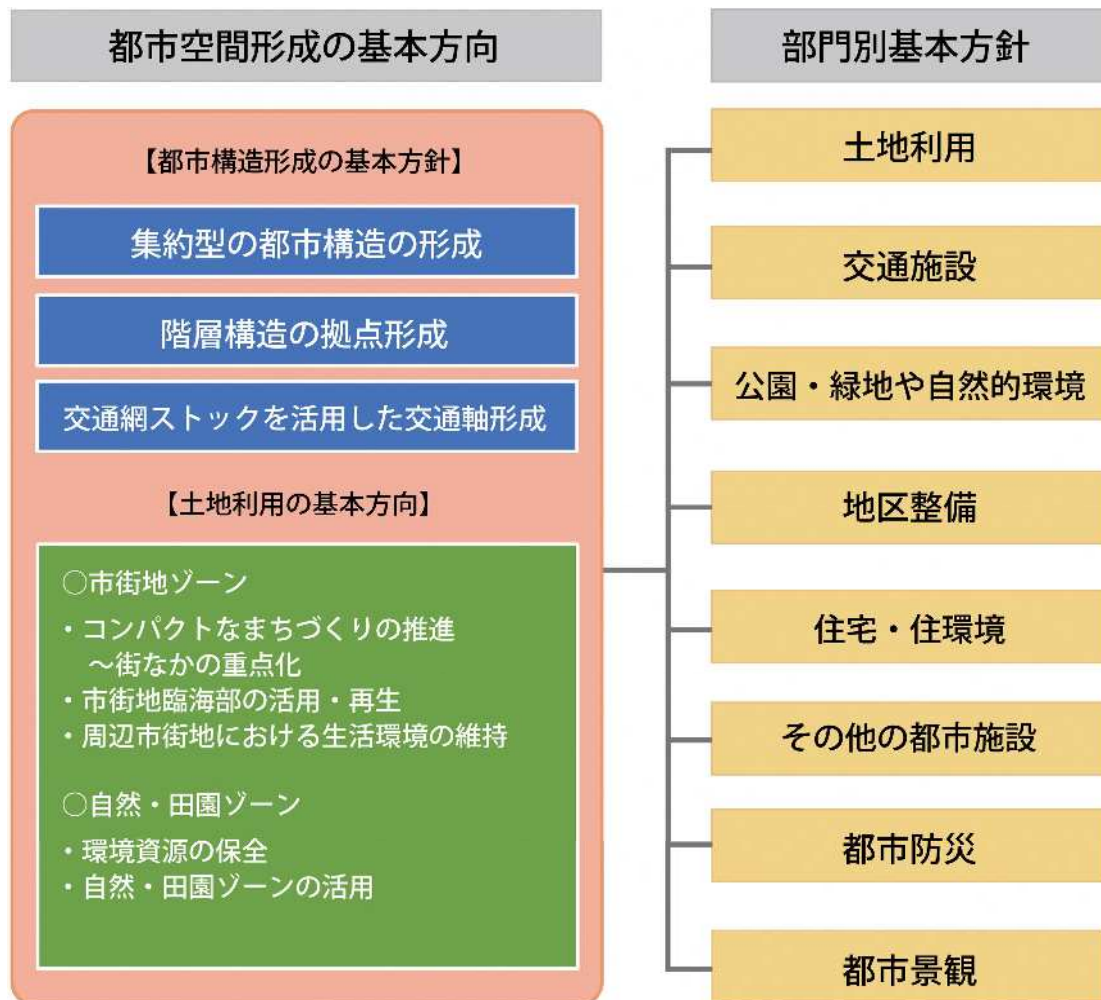


図 都市空間形成の基本方向

1. 土地利用

1-1 基本的な考え方

- 都市空間形成の基本方向の考え方を基に、街なか居住を進めるための土地利用の適切な誘導及び規制を進めていきます。
- 各都市拠点においては、それぞれの拠点の役割に応じた都市機能の集積・強化を進めていきます。
- 自然・田園ゾーンについては、都市と自然が共生・調和する、快適で魅力あるまちづくりに向けて、原則的に市街化を抑制していく必要があります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針	
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)将来都市構造の実現に向けた用途別土地利用の適切な誘導	
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	都市のコンパクト化を重視した土地利用の誘導	(2)街なかの効率的な土地利用の促進
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる		(3)街なか居住を促進する土地利用の誘導
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)拠点地区の目標や課題に対応した土地利用の促進、誘導、規制	
	(5)自然・田園ゾーンにおける市街化の抑制と環境保全	
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(6)民間活力を引き出す土地利用の促進	

(1) 将来都市構造の実現に向けた用途別土地利用の適切な誘導

- ・将来にわたる都市機能の充実と良好な都市環境の形成を図るため、コンパクトなまちづくりを基本とし、市街地の拡大を抑えていきます。
- ・コンパクトなまちづくりを推進するため、街なかの重点化や市街地臨海部の活用・再生、周辺市街地の生活環境の維持等、地域の将来人口等の動向に応じた適切な土地利用を促進します。

(2) 街なかの効率的な土地利用の促進

- ・都市ストックの充実している街なかを重点化し、生活機能や産業機能の集積と再生・強化を図るとともに、多様な都市機能が複合した土地利用を促進します。

(3) 街なか居住を促進する土地利用の誘導

- ・新たな住宅需要に対しては、街なかで確保していくことを基本とします。
- ・生活サービスや良好なコミュニティが持続的に確保され、多くの人が街なかに住むことができるように、高度利用の促進、更新の遅れた市街地の改善、低・未利用地の活用などを図ります。

(4) 拠点地区の目標や課題に対応した土地利用の促進、誘導、規制

- ・都心や副都心、地域拠点など、さまざまな都市活動の拠点においては、拠点内の人口や経済活動のほか公共交通へのアクセス、及び地域の実情や市街地形成の成り立ち等を勘案して、それぞれの拠点の役割にふさわしい高次な都市機能の集積・強化を促進します。

(5) 自然・田園ゾーンにおける市街化の抑制と環境保全

- ・都市と自然が共生、調和する、快適で魅力あるまちづくりに向けて、現在の市街化調整区域においては、原則として市街化を抑制します。
- ・緑地、水辺、森林などの自然的資源及び農地を保全していくとともに、田園環境と調和した集落の環境維持や公共交通の利用促進と一体となった地域の活性化、国家戦略特区の活用など市の成長戦略に基づく政策に沿った適切な土地利用の誘導を図ります。

(6) 民間活力を引き出す土地利用の促進

- ・市民や企業による都市の再生に向けた土地利用を支援する制度の活用を図ります。

1-2 用途別の土地利用に関する方針

1-2-1 住居系土地利用の方針

(1) 街なかにおける住居系土地利用

- ・街なかでは、居住誘導の受け皿となる中高密度の住宅地づくりを進めていきます。更新の遅れた市街地では、建て替えや低・未利用地の活用を誘導し、住宅の供給促進を図ります。
- ・特に都心や副都心では、高密度の複合的な住宅地づくりを進め、土地利用規制の緩和などによる民間住宅建設活動の促進や、住宅機能を導入する再開発の促進を図ります。
- ・一方、既存の低層住宅地で、将来的にも低層系の土地利用が適切な区域では、居住環境の保全を図ります。

(2) 周辺市街地や自然・田園ゾーンにおける住居系土地利用

- ・周辺市街地では、都市のコンパクト化に伴い、ゆとりある居住環境が形成されるため、人口の低密度化の進展や地域の状況を踏まえながら、主として緑や水辺のアメニティが豊かな住居系土地利用を誘導します。
- ・自然・田園ゾーンでは、既存集落の生活環境の維持や国家戦略特区の活用などによる適切な土地利用を図り、無秩序な開発は抑制します。

1-2-2 商業・業務系土地利用の方針

(1) 街なかにおける多様な商業・業務系土地利用の誘導

- ・駅などの交通利便性が特に高い地区では、中高密度の商業・業務地づくりを進めるため、商業活動の増進に必要な土地利用の規模を確保するとともに、街の魅力づくりや防災面から市街地の改善が必要な地区において、リノベーションや再開発を促進していきます。
- ・特に、小倉都心・黒崎副都心において、広域的な集客力のある商業・サービス産業や経済・行政の中心地にふさわしい高密度の商業・業務地づくりを進めるため、中高層の商業・業務ビルの立地の誘導、市街地の更新を進める再開発の誘導、住宅機能を導入する複合的な高度利用の誘導などを図ります。
- ・一定の人口密度が維持される街なかでは、日常的な生活利便施設も確保された商業・業務地づくりを進めていきます。

(2) 市街地臨海部における新しい商業・業務系土地利用の誘導

- ・市街地臨海部において、街なかに隣接する低・未利用地など土地利用転換を図るべき区域では、企業の動向を踏まえ、海辺の親水空間と調和した商業・業務系土地利用を計画的に配置します。
- ・土地利用転換に合わせた適切な密度による商業・業務地づくりを進めていくとともに、多様な土地利用が調和する新しい質の高い都市空間の形成を図ります。

1-2-3 工業系土地利用の方針

(1) 街なかにおける工業系土地利用

- ・街なかの住宅と工業が混在する地区では、住工分離を促進するとともに、将来的にも工業地として利用すべき区域については、周辺環境との調和と適切な密度の維持を図ります。

(2) 市街地臨海部における適切な土地利用の誘導

- ・市街地臨海部において、工業や港湾機能の維持・増進を図るべき区域では、引き続き周辺環境と調和した工業系土地利用を図ります。
- ・既存の工業系土地利用のうち、街なかに隣接する低・未利用地など土地利用転換を図るべき区域において、商業・業務系土地利用や次世代を支える産業系土地利用などへの計画的な利用転換を進めていきます。

(3) その他の臨海部における計画的な利用

- ・既存の工業地や将来的に工場や物流施設として利用すべき区域、あるいは臨海部の埋め立て地で工業地としての土地利用が計画されている区域において、工業・港湾機能の増進や次世代産業の受け皿として必要な工業系土地利用の計画的な利用を進めていきます。

(4) 内陸部における工業系土地利用

- ・自動車や電気機器などの部品や農産物などを対象とする物流・生産拠点の集積を進めるため、インターチェンジ周辺等交通利便性の高い地域において自然や田園環境に配慮しながら、内陸型の工業系用地として、計画的な土地利用転換を進めていきます。また、開発にあたっては、基盤整備等の効率化を図るため、面整備の手法による一体的・総合的な土地利用を誘導します。

1-2-4 公園、緑地など、自然的土地利用の方針

(1) 公共の緑地の充実

- ・住区基幹公園、都市基幹公園、広域公園、特殊公園、緑地・緑道などの適切な配置を進めていきます。

(2) 都市環境や風致の維持・向上に必要な民間緑地などの保全

- ・本市の特性であるパノラマの緑を活かした風致の維持・向上や快適な都市環境の維持などに必要な緑地について、風致地区及び特別緑地保全地区の指定などを図ります。

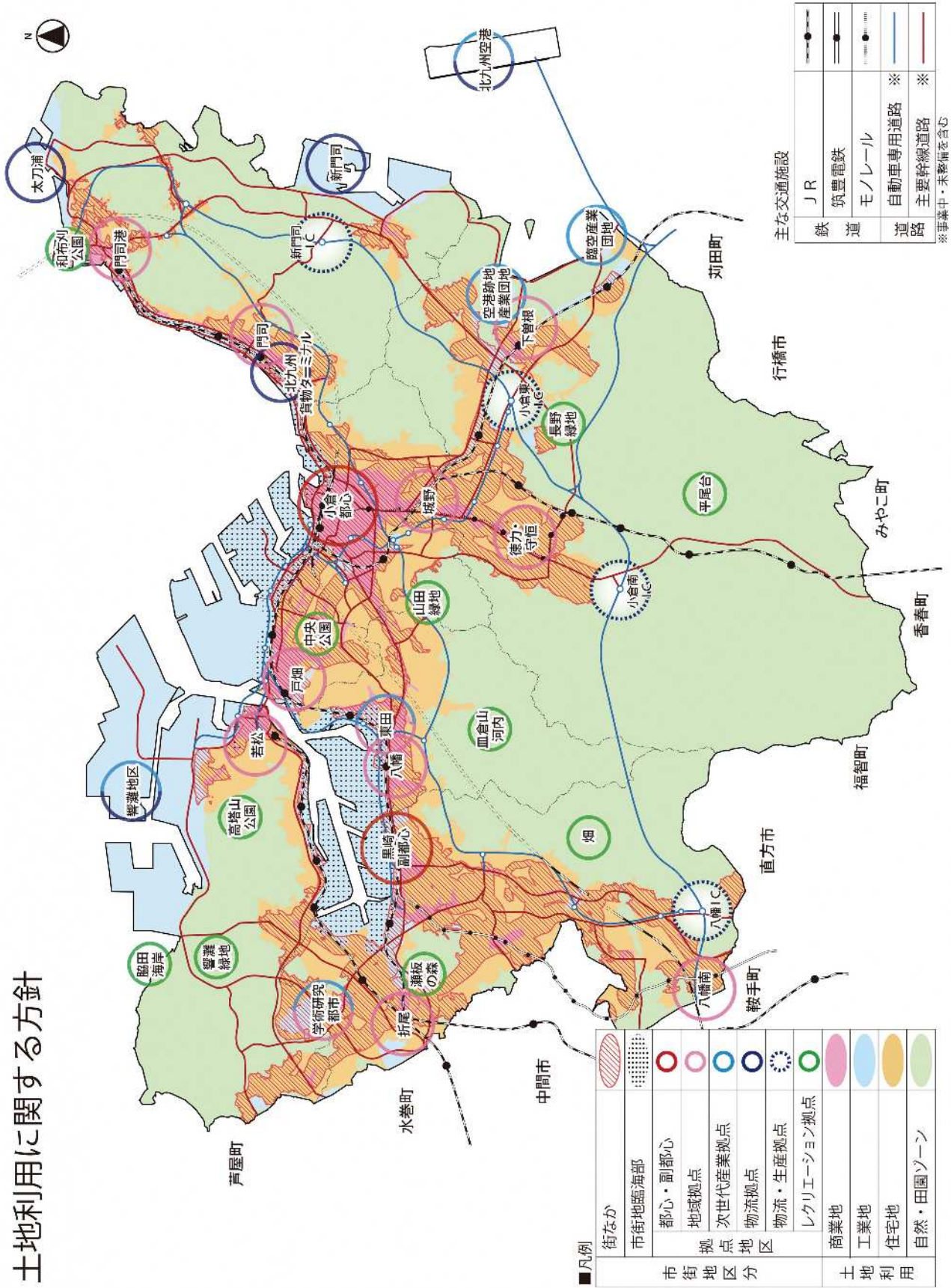
(3) 市街化調整区域における大規模開発の抑制

- ・国家戦略特区の活用をはじめ、市の成長戦略に基づく政策に沿った拠点整備を行う場合は、周辺環境に配慮します。
- ・住居系の開発については、集落の活性化を図るものに限定するなど、原則として抑制していきます。開発に伴い必要となる基盤整備は、開発者が自らの負担で行うこととします。
- ・農業の健全な発展を図ることを目的として指定されている農業振興地域では、農地の無秩序な開発や無秩序な土地利用転換を抑制します。そのなかでも、集团的農地としての維持が相当な区域は、農用地区域として国家戦略特区を活用しつつ、保全を図ります。

(4) 災害防止や自然環境形成の観点から保全が必要な区域における土地利用規制

- ・周辺市街地の山麓部や急傾斜地などについて、市街化の抑制を図ります。
- ・自然公園地域などにおいては、自然環境の保全に努めるとともに、レクリエーション需要への適切な対応を図ります。
- ・市街地に隣接した貴重な樹林地、景勝地などは、その積極的な保全を図ります。

土地利用に関する方針



2. 交通施設

2-1 基本的な考え方

- 本市では、優れた立地条件を活かした広域的、国際的な「交流・物流拠点づくり」や「観光まちづくり」、「にぎわいのある拠点づくり」を進めることとしており、移動手段として、産業活動、都市活動、生活、観光といった多様な役割を担っている交通施設の果たす役割は重要です。
- その一方で、鉄道やバス、モノレールなどの公共交通機関の利用は横ばいであることから、街なか居住の推進とともに既存の公共交通を最大限に活用し、持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要となります。
- 自動車交通の円滑化や自動車交通による環境負荷の軽減の面からも、公共交通の利用促進を進めるとともに、交通結節点の整備など快適な移動を実現するための取り組みが必要です。
- 自動車交通については、今後も、渋滞対策や便利で分かりやすい道路網の整備や高齢化や市民ニーズに的確に対応しながら、交通施設のバリアフリー化や通学路などの生活道路の充実など、人にやさしい交通環境の形成を進める必要があります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)安全・安心な暮らしを支える交通体系の構築
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)物流拠点都市の形成や広域的な交流・連携の活発化に向けた交通体系の構築
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)利用しやすい快適な交通体系の構築
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)ストックを活かし、自然保護や地球環境に配慮した交通体系の構築
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)市民・企業・交通事業者・行政の役割を明確にした交通施策の推進

(1)安全・安心な暮らしを支える交通体系の構築

- ・人優先の安全・安心な道路整備を進めます。
- ・子どもから高齢者、障害のある人まで、すべての市民の利用に配慮した移動環境を確保します。
- ・分かりやすく使いやすい、市民にとって身近な公共交通体系の整備を進めます。

(2)物流拠点都市の形成や広域的な交流・連携の活発化に向けた交通体系の構築

- ・物流拠点と広域的な幹線道路の整備など、総合的な物流効率化を推進します。
- ・広域的な交流・連携の活発化に向け、アクセス機能の充実や交通結節点の強化など交通体系の整備を進めていきます。

(3)利用しやすい快適な交通体系の構築

- ・都市の発展や賑わいを創出する道路整備を進めていきます。
- ・異なる交通手段間の連携を図るとともに、円滑で分かりやすい交通体系の整備を進めていきます。
- ・観光施策への対応や多様な都市活動の支援など、道路・交通施設機能の充実を図ります。

(4) ストックを活かし、自然保護や地球環境に配慮した交通体系の構築

- ・道路空間の再配置や交通結節機能の強化など既存交通施設の再整備を進めていきます。
- ・沿道環境や地球環境、生態系の保全に配慮した交通体系の形成を図ります。
- ・公共交通ネットワークの確保や利便性向上など、公共交通の充実を進めることで、公共交通の利用促進を図り、地域や目的に応じてバランスの取れた交通手段の選択を促します。
- ・コンパクトなまちづくりの実現に向けて、街なか居住の推進と合わせた公共交通軸の形成を図ります。

(5) 市民・企業・交通事業者・行政の役割を明確にした交通施策の推進

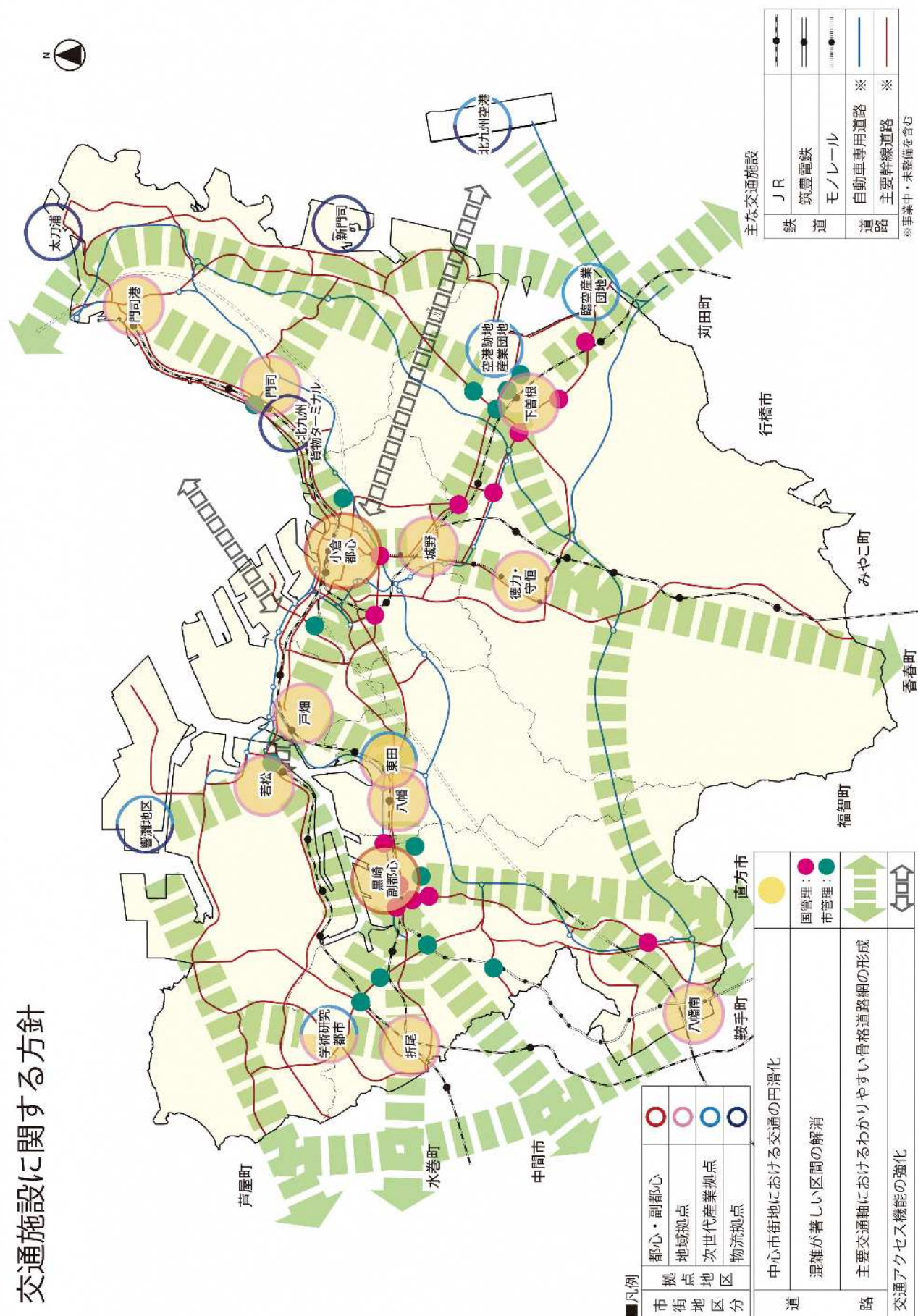
- ・市民・企業・交通事業者・行政がそれぞれの果たすべき役割を十分に理解・認識し、交通施策に対して一体的に連携・協力を行います。

2-2 交通施設に関する方針

基本方針	交通施設に関する方針	
(1)安全・安心な暮らしを支える交通体系の構築	①街なか居住を支える交通施設の充実	・身近な道路から広域交通体系まで、効率的な交通ネットワークの形成を図ります。 ・利用しやすい公共交通ネットワークの再編を進めていきます。
	②快適に歩ける生活道路や、人にやさしい交通施設の整備	・歩行者、自転車、自動車が共存できる道路整備を進めます。 ・駅周辺や中心市街地において子どもから高齢者まで誰もが安全・快適に行動できるバリアフリーの移動空間の整備を進めていきます。
	③安全・安心な生活を支える生活道路の整備	・災害時や救急時の緊急活動を支える防災空間機能や代替機能を備えた道路ネットワークの充実を図ります。 ・交通安全や身近な生活の安全に関わる対策の充実を進めていきます。
	④日常生活を支える交通手段の確保	・公共交通空白地域において、地域の実情に応じて、可能な限り生活交通手段を確保・維持していきます。
(2)物流拠点都市の形成や広域的な交流・連携の活発化に向けた交通体系の構築	①拠点地区における住宅・産業開発プロジェクトを支援する交通施設の整備	・拠点地区間の連携強化や先端産業・ベンチャー産業など新規産業の立地を支援する交通基盤の整備を進めていきます。 ・市街地の更新などに合わせて、一体的な道路などの交通施設の整備を進めていきます。 ・市街地臨海部などの土地利用転換に合わせた道路整備を進めていきます。
	②効率的な物流など産業を支える交通施設の整備	・空港、港湾、鉄道、トラックの貨物ターミナルなど、物流機能の効率的な配置を図りながら整備を進めていきます。 ・物流拠点と広域幹線道路の連絡強化や、産業交通経路の適正化など、物流ネットワークの充実を図ります。
	③広域的な交流や地域連携を促進する交通施設の整備	・北九州都市圏と福岡都市圏が一体化して国際的な都市機能を強化するために、空港利用の連携、空港アクセス機能の充実などを進めていきます。
(3)利用しやすい快適な交通体系の構築	①「観光まちづくり」を支援する交通施設の整備	・海外からの来訪者にもわかりやすく快適な交通環境の形成に向けて、駅、空港、港湾などの旅客施設と観光ゾーンを結ぶ交通ネットワークや案内情報などの充実を進めていきます。
	②交通結節機能の強化	・複合的な交通ターミナルから身近な交通広場、バス停などに至るまで、多様な交通結節点について、利用しやすい乗り継ぎの円滑化に向けた取り組みを進めます。 ・都心と副都心のバス交通機能を強化する取り組みを進めます。
	③役割に応じた道路機能の適正化	・円滑に交通を処理する道路機能の充実を進めていきます。 ・交通機能以外にも、それぞれの道路の役割に配慮して、防災、バリアフリー、にぎわいづくりなどに関する機能の充実を進めていきます。
(4)ストックを活かし、自然保護や地球環境に配慮した交通体系の構築	①既存の交通施設などを活用した効率的・効果的な交通体系の再整備	・将来の都市構造や交通需要に対し、既存のストックを有効活用するなどの視点に立った、都市計画道路網及び公共交通網の見直しを検討します。

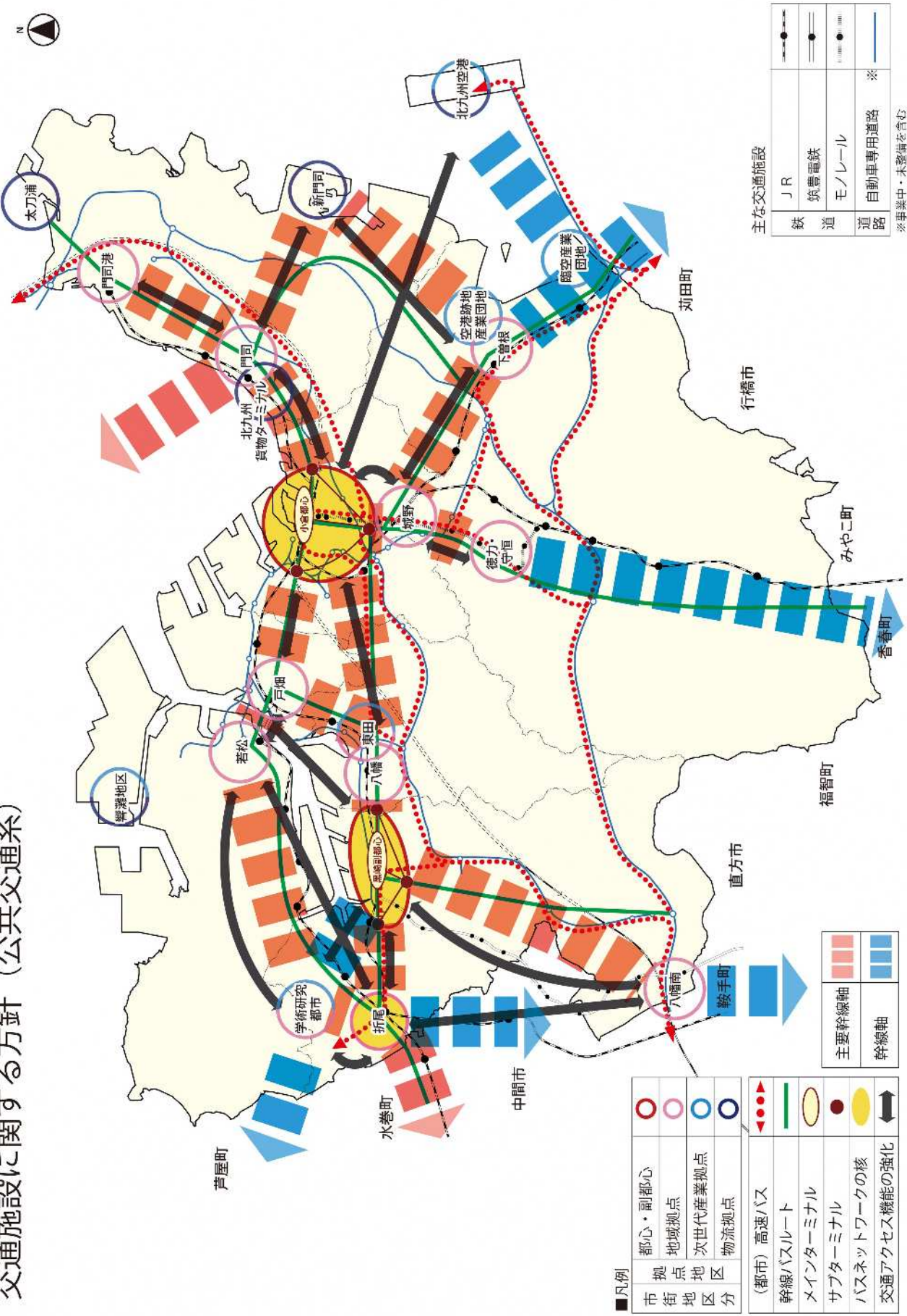
基本方針	交通施設に関する方針	
	②地球環境に配慮した自動車交通の抑制	・自動車排出ガスに含まれる大気汚染物質(NO _x 、PM等)や温室効果ガス(CO ₂)の削減のため、公共交通や自転車の利用促進による自動車交通量の低減、移動距離の短縮や渋滞解消のための道路ネットワークの適正化やボトルネック(問題箇所)対策などを進めています。
	③沿道環境に配慮した道路整備	・道路緑化、高機能舗装、遮音壁の導入などの沿道環境対策を進めていきます。
	④自然・田園ゾーンにおける自然保護や生態系維持に配慮した道路整備	・良好な自然的環境の保全のため、道路計画の策定や事業の実施に際しては、環境影響評価など、早い段階から環境への配慮を検討します。
(5) 市民・企業・交通事業者・行政の役割を明確にした交通施策の推進	①市民ニーズに基づく道路改良	・道路整備の計画や事業実施、維持管理の各段階に応じた市民参加の仕組みづくりに取り組みます。
	②協働による維持・管理	・情報提供や収集を進めるとともに、市民や企業との連携による交通体系づくりに取り組みます。
	③ソフト的な交通施策の推進	・一人ひとりの自発的な公共交通への行動変化を促す取り組み(モビリティマネジメント)を進めます。

交通施設に関する方針



(北九州市道路中長期計画、北九州市環境首都総合交通戦略を基に作成)

交通施設に関する方針（公共交通系）



(北九州市環境首都総合交通戦略を基に作成)

3. 公園・緑地や自然的環境

3-1 基本的な考え方

- 本市は、大都市でありながら市街地に近接して山・海の自然が広がり、生物多様性を育んでいるため、このパノラマの緑を保全・活用することが必要です。
- 緑豊かな環境首都のイメージを実感できるように、市民や来訪者に緑のまちづくりを印象づけ、先導する拠点づくりが必要です。
- 身近な公園や狭小な公園は、多様化・高度化する市民ニーズに対応し、地域の結びつきにつながる利活用が必要となります。また、市民の安全に対する関心が高まっていることから、防災や暮らしの安全を高める緑と公園づくりが必要です。
- 地域活動を支え、地域のコミュニティを強める緑のまちづくりが重要であることから、市民・企業・NPOなどの多様な主体に、緑のまちづくりへの参画が求められます。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)日常的に利用できる身近な公園・緑地の充実
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)産業エリアや交流拠点の快適性を高める公園・緑地や自然的環境の整備
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)本市のイメージを高めていく公園・緑地や自然的環境の整備
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)環境共生の集約型まちづくりと、生態系に配慮した自然や水と緑のネットワークの形成 (5)自然のめぐみや緑のストックを活かした、環境への負荷の小さい都市環境の形成
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(6)協働による公園・緑地の充実や自然の保護

(1) 日常的に利用できる身近な公園・緑地の充実

- ・既存の公園・緑地の再整備や小規模公園の統廃合・機能の見直し、公園施設のバリアフリー化などを進め、誰もが安全で快適に利用できる公園・緑地やコミュニティ空間の充実を進めるとともに、子育て、高齢者や障害のある人の生活支援などの取り組みと連携した利用を促進していきます。
- ・街なかにおける公園・緑地を都市の生態系の再生の拠点と位置付け、身近な自然とふれあい自然への理解を深める場として整備・充実を図ります。

(2) 産業エリアや交流拠点の快適性を高める公園・緑地や自然的環境の整備

- ・商業、工業、物流などの業務系市街地における良好な都市環境の形成に寄与する緑化を推進していきます。

(3) 本市のイメージを高めていく公園・緑地や自然的環境の整備

- ・都心や副都心などの拠点地区において、都市の顔にふさわしい緑を創るとともに、環境首都を先導する拠点において重点的に緑を増やし、環境首都の機能を高めていくための空間形成を進めていきます。
- ・本市の大きな特色である山・海のパノラマの緑をはじめとする自然的環境を、都市の魅力や快適性を高める資源として保全・活用していきます。

(4) 環境共生の集約型まちづくりと、生態系に配慮した自然や水と緑のネットワークの形成

- ・自然環境や農地を保全する区域を設定するとともに、生物多様性の保全を進めていきます。
- ・土地利用の転換や都市機能などの整備による環境への影響を評価し(アセスメント)、影響の軽減や代替機能の確保などを進めていきます。

(5) 自然のめぐみや緑のストックを生かした、環境への負荷の小さい都市環境の形成

- ・自然のめぐみを取り入れた身近な生活環境の整備や自然観光拠点、レクリエーション機能の整備を進めていきます。

(6) 協働による公園・緑地の充実や自然の保護

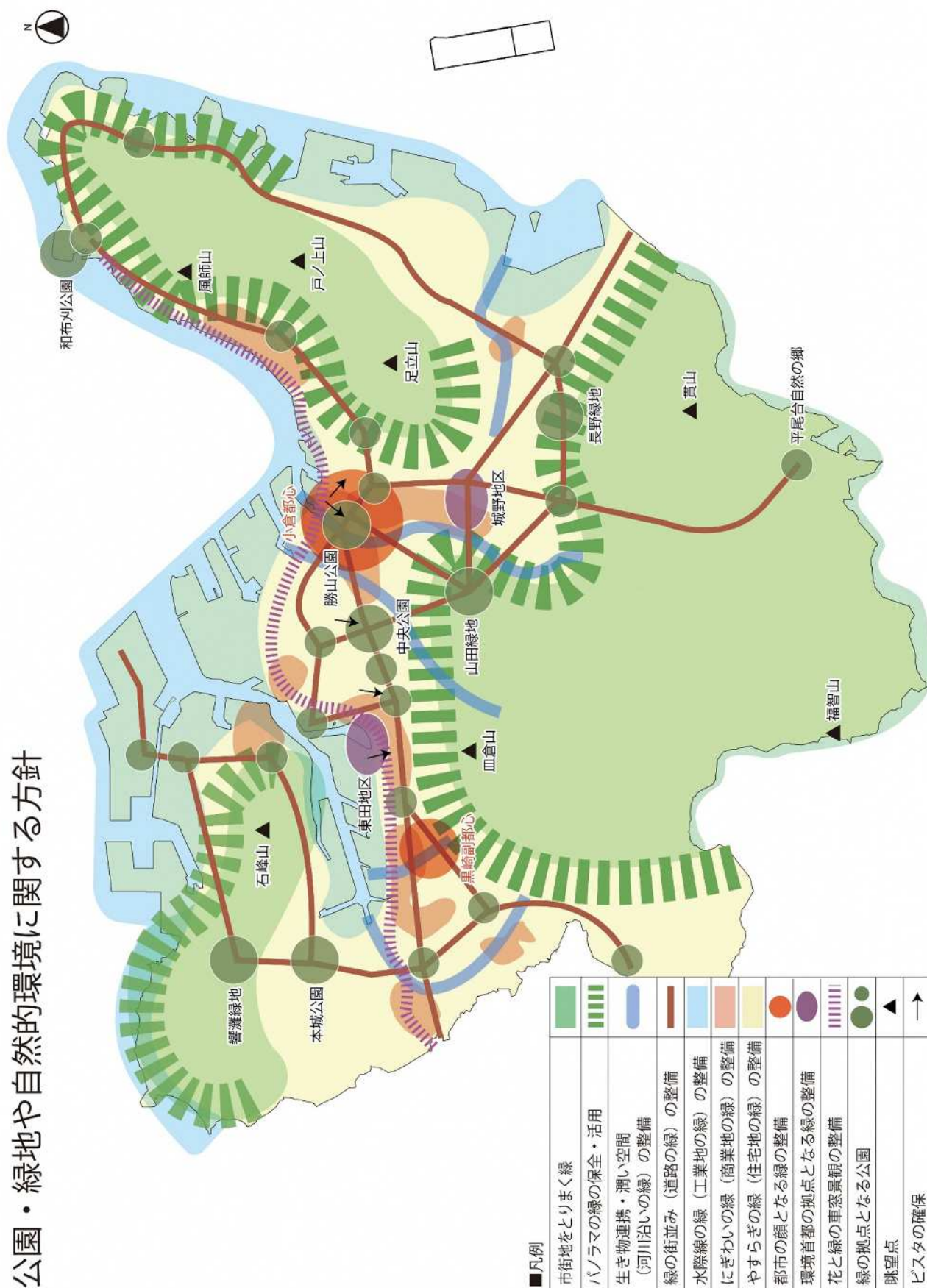
- ・市民と行政が一体となって、既設公園の再整備や利活用、身近な公園・緑地の管理、緑化運動などを推進します。

3-2 公園・緑地や自然的環境に関する方針

基本方針	公園・緑地や自然的環境に関する方針	
(1)日常的に利用できる身近な公園・緑地の充実	①街なかにおける快適な市街地環境形成のための緑化促進	・自然的要素を取り入れたうるおいのある市街地環境を形成するため、都市緑化の推進に努めます。 ・市街地にまともに残る緑地や保存樹を貴重な緑として保全するとともに、街路樹の適正な管理を行います。
	②街なかにおける防犯・防災機能向上のための公園・緑地整備	・安全・安心な街なか居住環境を形成するため、公園のバリアフリー化や見通しの確保などの防犯対策、防災機能の向上に取り組みます。
	③人にやさしい公園・緑地の整備	・狭小公園の機能分担や統廃合・バリアフリー化など、既存公園を有効に活用しながら、子育てや、高齢者の健康増進・生きがいづくりなどニーズに対応した公園づくりを進めていきます。
(2)産業エリアや交流拠点の快適性を高める公園・緑地や自然的環境の整備	①商業・業務地における快適な環境形成のための緑化の推進	・商業・業務地の緑化を進め、都心や副都心などの拠点地区にふさわしい回遊空間の整備、景観の形成に努めます。 ・商業地においては、屋上緑化や壁面緑化の増進を図ります。
	②臨海部の工業地における緩衝機能や快適な環境形成のための緑化の推進	・臨海部の工業地においては、省エネや企業のイメージアップにつながる緑化を推進します。 ・臨海部の緑化を進め、水辺景観の向上、水辺を活用した身近なレクリエーションに対応した公園・緑地の整備を進めていきます。
(3)本市のイメージを高めていく公園・緑地や自然的環境の整備	①拠点地区などにおける、世界の環境首都のシンボルとなる緑化の推進	・都心や副都心などの拠点地区においては、花と緑による特色づくりや緑と低炭素のまちづくりなど、世界の環境首都のシンボルとなる質の高い緑化施策を進めていきます。
	②自然・田園ゾーンにおける、山・海のパノラマの緑の保全	・市街地に近接して広がる山や海のパノラマ景観を背景にして緑のボリューム感のある街なみ形成を図るため、パノラマの緑を保全・活用していきます。 ・豊かな里山や社寺林などを有する歴史的あるいは風土的な地区については、その環境の保全を図ります。
	③豊かな山地や海を活かした観光・レクリエーション機能の充実	・多くの人が利用しやすい場所において、レクリエーション機能などの充実・強化を図ります。
(4)環境共生の集約型まちづくりと、生態系に配慮した自然や水と緑のネットワークの形成	①市街化調整区域における緑地や水辺の保全	・環境共生の集約型まちづくりを進めるため、自然環境を保全する区域や農地保全を行う区域を設定して、市街化調整区域内の農地や緑地の保全を進めていきます。
	②自然生態系と共生できる都市機能や都市環境の形成	・生態系に配慮して、街なかにおける生物生息環境や移動経路の確保による生態系ネットワークの形成や、山林や河川・海岸の適切な保全・整備と維持・管理により都市生態系の再生を図ります。 ・全市的な生態系の情報提供や環境アセスメントなどにより、開発と保全の調整に向けた取り組みを進めていきます。

基本方針	公園・緑地や自然的環境に関する方針	
(5)自然のめぐみや緑のストックを活かした、環境への負荷の小さい都市環境の形成	①街なかにおける既存の公園を活用した効率的、効果的な再整備	・計画的な維持管理や施設の長寿命化を図るとともに、既存の公園を活用し、多世代の人々が利用しやすい公園として再整備を進めていきます。
	②街なかにおける市街地環境の向上をもたらす緑や水辺の活用	・水辺や風の流れなども考慮し、街なかの緑陰を増加させ、気温の上昇を緩和する緑化を推進します。 ・身近な緑の保全・創出や河川・海辺などの親水空間の復元・整備を進めます。
(6)協働による公園・緑地の充実や自然の保護	①市民ニーズやコミュニティ活動に基づく協働の仕組みづくり	・市民や企業など、多様な主体の参加のもと、新たな市民ニーズをとらえ、地域の楽しみやコミュニティづくりにつながる公園づくりを進めます。 ・公園・緑地の計画や事業実施、維持管理の各段階に応じた市民参加の仕組みづくりに取り組みます。

公園・緑地や自然的環境に関する方針



(北九州市緑の基本計画を基に作成)

4. 地区整備

4-1 基本的な考え方

- 市民の生活充実への志向や事業の総合的かつ重点的な実施への要請に対応し、街なかにおける土地の有効利用や適切な土地利用の実現を図ることが求められています。
- 特に、地域経済活性化のために、拠点地区や中心市街地の再構築の重要性は高く、国の制度や事業を活用して、地区整備を推進していくことが必要となります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)住宅や生活支援機能の充実に向けた地区整備
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)産業機能や高次都市機能の集約・拠点形成に向けた地区整備
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)本市のイメージを高めていく地区整備
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)資源や自然的環境を有効に活用した環境共生型市街地整備
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)協働による地区整備

(1)住宅や生活支援機能の充実に向けた地区整備

- ・必要な公共施設の更新にあたっては、複合化や多機能化を図るとともに、利便性の高い場所に集約しつつ、防災性向上のための街なかの再整備を進めていきます。

(2)産業機能や高次都市機能の集約・拠点形成に向けた地区整備

- ・拠点地区における再開発の促進と産業拠点、物流拠点の整備を進めていきます。

(3)本市のイメージを高めていく地区整備

- ・安全で快適な美しい街なみを形成するための地区の整備を進めていきます。

(4)資源や自然的環境を有効に活用した環境共生型市街地整備

- ・環境への負荷を軽減するため、資源循環型の市街地整備を進めていきます。

(5)協働による地区整備

- ・都市の再生に向けた市民や企業の提案に基づく土地の有効利用や市街地整備事業などを進めていきます。

小倉駅南口東地区市街地再開発事業



北九州学術・研究都市



住宅市街地総合整備事業(八幡高見地区)



城野ゼロカーボン先進街区

4-2 地区整備に関する方針

基本方針	地区整備に関する方針	
(1)住宅や生活支援機能の充実に向けた地区整備	①街なかにおける住宅供給や生活支援機能の充実に向けた市街地整備	・街なかにおける市街地の再開発や公的な住宅団地の再整備などを進めていきます。
	②街なかにおける安全性、防災性の改善・向上の必要性が高い地区の整備	・道路や公園などの都市施設の整備と合わせた防災性の高い市街地への更新を進めていきます。
	③周辺市街地における無秩序な開発の防止	・市街化区域内農地などの低・未利用地の適切な土地利用を誘導します。
(2)産業機能や高次都市機能の集約・拠点形成に向けた地区整備	①産業特性やニーズに的確に対応した産業基盤整備の必要性が高い地区の整備	・次世代産業の集積を促進する拠点整備を進めていきます。
	②拠点地区におけるにぎわいの再生や街なか産業の集積の必要性が高い地区の整備	・都心や副都心などにおける再開発の促進や、都市再生緊急整備地域等の指定を受けて行う拠点整備などを進めていきます。
	③港湾、空港、高速道路と連携して産業集積の必要性が高い地区の整備	・港湾・空港の后背地、高速道路インターチェンジ周辺などにおいて物流・生産拠点の形成を進めていきます。
(3)本市のイメージを高めていく地区整備	①次世代にふさわしい優良な居住や都市環境形成のモデルとなる地区の整備	・都心や副都心、地域拠点などにおける良好な都市環境形成のための拠点整備を進めていきます。
(4)資源や自然的環境を有効に活用した環境共生型市街地整備	①環境への負荷を低減する資源循環型まちづくりのモデルとなる地区の整備	・環境関連産業の集積・高度化を図る環境産業拠点、次世代資源リサイクル拠点の形成を進めていきます。
(5)協働による地区整備	①市民や企業の提案に基づく地区整備	・市民や民間事業者の意見や発意に基づく地区整備を進めていきます。

5. 住宅・住環境

5-1 基本的な考え方

- 生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、街なかの人口密度を維持させる「街なか居住」の促進が必要です。
 - 持続可能な社会の実現にむけて、住宅が世代を超えて利用される「社会的資産」となるよう、『既存ストックの有効活用』が必要です。
 - 本市の住まいを取り巻く環境の変化に対応するには、福祉をはじめ、市民、地域、住宅関連事業者、行政等が適切に役割分担しながら、効率的・効果的に取り組めるよう、『多様な主体・分野との連携』が重要です。
- これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)街なか居住の促進に向けた住宅・住環境整備の総合的推進
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)拠点のにぎわいを支える都心居住の促進に向けた住宅・住環境整備
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)地域の特性や資源を活かした魅力ある良好な住宅・住環境整備
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)ストックを活かし、環境に配慮した住宅・住環境整備
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)連携による住宅・住環境整備

(1)街なか居住の促進に向けた住宅・住環境整備の総合的推進

- ・少子・高齢社会や街なかの活性化に寄与する住宅・住環境整備を促進します。
- ・人口定住や地域活性化のための生活環境整備を促進します。

(2)拠点のにぎわいを支える都心居住の促進に向けた住宅・住環境整備

- ・都心や副都心、地域拠点などを対象とした都市活力の再生のための住宅・住環境整備を促進します。
- ・面整備や道路空間の確保など、まちづくりと一体となった住宅・住環境整備を進めます。

(3)地域の特性や資源を活かした魅力ある良好な住宅・住環境整備

- ・街なかや周辺市街地、田園住宅地など各地域の特性を活かし、地域住民との協働による住まいづくりを進めます。

(4)ストックを活かし、環境に配慮した住宅・住環境整備

- ・既存の住宅ストックや土地ストックを有効活用するとともに、循環型社会に対応した住宅供給を進めます。
- ・環境と共生する低炭素な住まいづくりを促進します。

(5)連携による住宅・住環境整備

- ・民間と公共が協調した高品質な住まいづくりを進めるとともに、市民との住宅関連の情報交流を進めていきます。

5-2 住宅・住環境に関する方針

基本方針	住宅・住環境に関する方針	
(1) 街なか居住の促進に向けた住宅・住環境整備の総合的推進	① 街なかにおける住宅供給の促進	・街なか活性化に寄与する住まいづくりとして街なかにおける良質な住宅の供給を促進します。 ・土地利用規制の見直しなど、民間の住宅建設活動を促進する取り組みを進めていきます。
	② 街なか居住を促進・誘導する支援対策の充実	・転入促進に向け、転入者に対する良質な住宅の取得・入居支援などの取り組みを進めます。
	③ 子育て支援環境の充実	・街なかで若年・子育て世帯が快適に居住できる良質な住宅の供給を促進します。
	④ 高齢者居住環境の充実	・高齢者が住み慣れた地域で暮らせるよう、福祉サービス等と連携したサービス付き高齢者向け住宅の供給など、高齢者のニーズに対応した多様な住まいを確保します。
	⑤ 災害や犯罪に対する安全性を高めていくための住環境整備	・居住環境や災害対応に課題を抱える住宅地などについては、地区の特性に応じた対策の検討を進めます。 ・空家等について、立地状況に応じた適切な取り組みを進めます。
(2) 拠点のにぎわいを支える都心居住の促進に向けた住宅・住環境整備	① 街なか産業の充実に向けた住宅機能の導入	・都心部において、共同住宅や商業施設、都市計画道路などを一体的に整備することで、街なか居住の促進、賑わいの創出、防災機能の向上、良好な都市環境の形成を図り、地域を再生、活性化します。
(3) 地域の特性や資源を活かした魅力ある良好な住宅・住環境整備	① 地域資源を活かした住宅供給の促進	・街なか活性化に寄与する住まいづくり、地域コミュニティの維持・向上の促進、地域の個性を活かした魅力ある住まいづくりなどにより、地域特性に応じた持続可能な住環境の形成を図ります。
	② 既に形成されている良好な生活環境の維持	・既に良好な居住環境が形成されている区域では、現在の環境を維持するルールづくりを進めていきます。
(4) ストックを活かし、環境に配慮した住宅・住環境整備	① 循環型社会に対応した住宅ストックの有効利用	・多世代居住など住宅規模のニーズ拡大に対応して、建ぺい率、容積率の緩和など、土地利用制度の適切な運用を図ります。 ・次世代に承継される良質な住宅ストックの形成、長期にわたって循環利用される住宅市場の形成、住まい・まちづくりに関する情報の提供などにより、良質な住宅ストックの形成と住宅市場の活性化を図ります。
	② 街なかにおける土地ストックの合理的活用	・更新が困難な街なかの土地活用を図りやすくする取り組みの検討を進めていきます。
(5) 連携による住宅・住環境整備	① 地域の合意と協力に基づく居住環境の維持・向上	・良好な居住環境の維持や質の高い居住環境を形成していくために、地区計画などのルールづくりや、改善に向けた協働の取り組みを促進します。
	② 民間と公共の協調による高品質な住まいづくり	・公的不動産(PRE)などを活用し、民間事業者による高質な住宅の建設を促進します。
	③ 市民との住宅関連の情報交流	・民間事業者などと連携し、住情報提供や住宅相談体制などの充実を図ります。

6. その他の都市施設

6-1 基本的な考え方

- 河川・下水・ごみ処理施設をはじめとする社会インフラ及び公共施設等の都市施設は、安全で快適な生活を送るために必要不可欠であり、人口減少社会にあっても、市民の安全を確保し、次の世代が安心して暮らせる地域社会を構築するために必要です。
- 一方、持続可能な都市経営を行うためには、本市のにぎわいづくりや活性化にも留意しながら、「賢く使い」「維持する」考え方のもとで、これらの都市施設を最適に維持していく必要があります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)日常生活を支える都市施設の保全
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)産業支援や拠点地区の育成に向けた都市施設の充実
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)都市の魅力をアピールする都市施設の整備
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)資源循環型のまちづくりに向けた都市施設の整備
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)協働による都市施設の整備

(1) 日常生活を支える都市施設の保全

- ・老朽化の進む道路や河川・下水・ごみ処理施設をはじめとする社会インフラは、「予防保全型」の維持管理への転換を図り、長寿命化に取り組むことにより、市民が安全に安心して利用できる環境を整えます。
- ・街なかにおける快適な生活を支援する公共施設についても適切な配置を検討します。

(2) 産業支援や拠点地区の育成に向けた都市施設の充実

- ・新たな産業支援や拠点づくりによる都市活力増進に資する公共施設や都市基盤の整備を進めていきます。

(3) 都市の魅力をアピールする都市施設の整備

- ・豊かな都市生活実現のための水辺空間の形成や文化施設の充実、観光まちづくりなどによる集客を支援する都市施設の整備を進めていきます。

(4) 資源循環型のまちづくりに向けた都市施設の整備

- ・効率的な都市機能強化と環境共生型都市生活の実現に資する都市施設の整備を進めていきます。
- ・連携中枢都市圏「北九州都市圏域」等との連携による、広域的な都市施設の効率的な整備の検討を進めていきます。
- ・今後も継続使用する施設は、長寿命化によるライフサイクルコスト(生涯費用)縮減に取り組み、支出の平準化を目指します。

(5) 協働による都市施設の整備

- ・市民のコミュニティ活動を支える施設の整備を進めていきます。
- ・市民との協働による都市施設の整備や維持・管理、計画立案などの仕組みの確立に取り組みます。
- ・施設の整備や管理、運営については、民間活力の導入を積極的に進めます。

6-2 その他の都市施設に関する方針

基本方針	その他の都市施設に関する方針	
(1)日常生活を支える都市施設の保全	①街なかの利用しやすい場所への公共施設の再配置	・今後も必要な公共施設の更新にあたっては、複合化や多機能化を図るとともに、利便性の高い場所への集約を進めます。
	②安全・快適な下水道・河川の整備	・自然災害の防止や都市基盤の防災性を向上し、災害に対する安全・安心を高めていきます。 ・総合的な雨水対策と自然や生態系の保全に配慮した下水道、河川の整備を進めます。 ・計画的な予防保全の仕組みを導入し、施設の長寿命化を進めます。
(2)産業支援や拠点地区の育成に向けた都市施設の充実	①産業の特性やニーズに応じた都市施設の整備	・最先端の情報基盤や新規産業を支援する都市基盤の整備を進めていきます。
	②都心や副都心における高次の機能をもつ都市施設の充実	・都心や副都心における各種機能の集積を支える都市基盤の充実を図ります。
	③商業再生を支援する都市施設の充実	・中心商業地や地域商店街へのアクセス・回遊環境の形成のための都市施設の充実を図ります。
	④新しい拠点育成を支援する都市施設の整備	・市民や産業の活動が集中的かつ効果的に行われる拠点づくりを進めていくことにより、生活環境の向上や都市活力の増進を図ります。
(3)都市の魅力をアピールする都市施設の整備	①魅力ある水辺空間の形成	・都心や副都心など人が多く集まる拠点地区や、市街地臨海部において、都市の魅力を高める質の高い水辺空間の形成を図ります。
	②「観光まちづくり」を支援する都市施設の整備	・観光客に対する都市の魅力をアピールするため、観光地における施設の充実を図るとともに、観光、レクリエーション拠点間の回遊を促進する国際化対応の情報・案内機能の充実を図ります。
(4)資源循環型のまちづくりに向けた都市施設の整備	①効率的な供給・処理施設の整備	・廃棄物の再利用や廃熱などの有効利用を促進する施設整備を広域的な視点を含めて進めていきます。
(5)協働による都市施設の整備	①コミュニティを支える施設の充実	・市民センターを中心とする地域コミュニティの充実を図ります。
	②市民ニーズやコミュニティ活動に基づく協働の仕組みづくり	・施設整備の構想から維持管理に至る各段階における市民参加の仕組みづくりに取り組みます。 ・民間施設・ノウハウを活用して必要なサービスを提供することを検討します。

7. 都市景観

7-1 基本的な考え方

- 良好な都市景観の形成は、快適な居住環境や都市機能の集積による暮らしやすい都市環境の創造において、重要な役割を担っています。
- 地域への愛着の向上や持続的なまちづくりのため、本市固有の景観や地域の景観資源を保全・活用し、地域特性に応じた個性的で魅力ある都市景観の形成が必要です。
- 本市の自然特性や都市形成の履歴に根ざした景観について保全・創出・活用を進め、市民生活の豊かさが向上するよう都市景観の形成を図ります。
- 地域特性に応じた魅力的な景観づくりを推進するため、地域・事業者・行政が連携して都市景観の形成に取り組む必要があります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)安心・快適に暮らせる都市景観形成
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	(2)地域の魅力や活力を増進する都市景観形成
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	(3)本市固有の景観や地域特性を高める魅力ある都市景観形成
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)自然や歴史的環境など景観資源を活かした都市景観形成
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)協働による都市景観形成

(1) 安心・快適に暮らせる都市景観形成

- ・市民の生活の場において、安心や親しみのある街なみ景観の形成を目指します。

(2) 地域の魅力や活力を増進する都市景観形成

- ・港湾・工場などの産業の躍動感を活かし、躍動的なもののづくり都市にふさわしい産業景観の形成を進めます。

(3) 本市固有の景観や地域特性を高める魅力ある都市景観形成

- ・関門海峡のパノラマや、地域の景観資源への視線を確保するなど、個性豊かな眺望景観の形成を目指します。
- ・都市の顔づくりを進めるうえで、特に景観上重要な地域・地区については、地域特性に応じた景観形成を重点的に進めます。
- ・魅力ある夜間景観の形成を図ります。

(4) 自然や歴史的環境など景観資源を活かした都市景観形成

- ・水と緑とのふれあいや地形の変化を楽しむなど、自然との共生を基調とした景観形成を目指します。
- ・景観資源を保全・活用して親しまれる地域のシンボルや歴史的な街なみの景観形成を進めます。

(5) 協働による都市景観形成

- ・市民の創意工夫を活かすとともに、市民・事業者・行政の協働による都市景観の形成を進めます。

街なみ景観



臨海部の産業景観



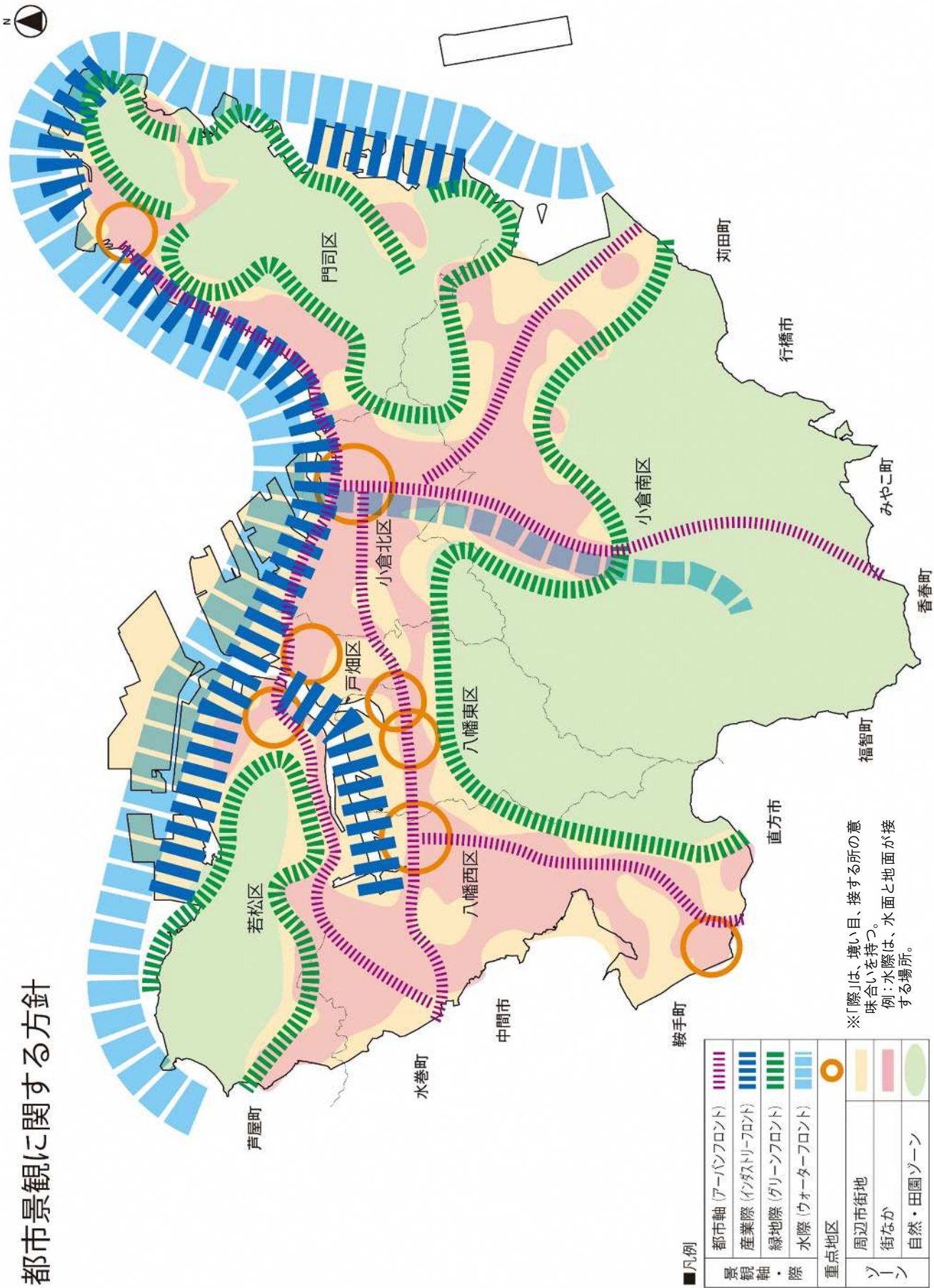
関門海峡のパノラマ景観



7-2 都市景観に関する方針

基本方針	都市景観に関する方針	
(1) 安心・快適に暮らせる都市景観形成	①街なかの良好な住環境の保全、創出、活用による街なみ景観の形成	・街なかの住宅地における秩序ある街なみや永く住み続けたいというおいのある街なみ景観の形成を推進します。
	②安心・快適に暮らせる都市景観の形成	・人々が交流し働く場所として、誰もが安心して快適に生活を営むことのできる街なみ景観の形成を図ります。
(2) 地域の魅力や活力を増進する都市景観形成	①臨海部の工場・港湾施設が海に映える産業景観の形成	・臨海部に広がる産業・港湾施設と親水空間、及び隣接する市街地が調和した、躍動的なもののづくり都市にふさわしい産業景観の形成を図ります。
	②街なかにおける魅力や活力を感じられる街なみ景観の形成	・街なかにおいて、社会活動や経済活動など、活気を感じられ魅力ある景観形成を図ります。
(3) 本市固有の景観や地域特性を高める魅力ある都市景観形成	①都市景観が特に重視される地域・地区における重点的な景観の形成	・地域特性を活かした表情豊かな都市景観の形成を図ります。 ・関門海峡のパノラマや地域資源となる建築物等への視線を確保するなど、優れた眺望景観の形成を図ります。
	②公共施設による先導的な景観の形成	・地域の良好な景観形成を先導するような公共の建築、道路、公園、河川などの整備を図ります。
	③安全で魅力的、個性的な夜間景観の形成	・関門地域や街の顔となる拠点の魅力を高める夜間景観の形成を図ります。
(4) 自然や歴史的環境など景観資源を活かした都市景観形成	①自然環境、歴史的な環境の保全、活用による景観の形成	・地形の変化を活かし、水や緑などの良好な自然的環境を感じることができる景観形成を図ります。 ・歴史的な建築物や街なみの保全・活用による都市景観形成を図ります。
(5) 協働による都市景観形成	①民間による建築や開発との連携による景観の形成	・専門家によるアドバイス、計画段階での協議など、協働による景観形成を進めます。
	②市民の創意工夫を活かした景観の形成	・地域における景観に関するルールづくりなど、市民が主役の景観づくりの実現に取り組めます。

都市景観に関する方針



(北九州市景観づくりマスタープランを基に作成)

8. 都市防災

8-1 基本的な考え方

- 発生することが予想される災害としては、大雨、台風による風水害や地震などの自然災害と、大規模火災や交通事故、危険物災害及び特殊災害などの人為的災害に分類できます。
- 自然災害対策の推進にあたっては、想定を超える災害により、防ぎきれない事態が起こり得ることを前提に、被害をいかに小さくするかということを主眼に、これまで取り組んできたハード対策とともに、的確な情報提供や速やかで確実な避難行動、自主防災組織による助け合いなどのソフト対策を重層的に組み合わせた「減災」対策が必要です。
- また、住民や地域団体、企業、行政などの連携や協働によって災害に強いまちづくりを進め、その改善に努めることが重要となります。

これを踏まえて、以下では都市計画の目標ごとに基本方針を示します。

都市計画の目標	基本方針
1.すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	(1)地震災害や火災に強いまちづくり(総合的な都市防災空間の整備) (2)風水害に強いまちづくり (3)犯罪に強く、安心して暮らせるまちづくり
2.にぎわいと活力があるまちをつくる	
3.訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	
4.環境にやさしいまちをつくる	(4)自然や地域資源の保全と、ストックを活かした安全なまちづくり
5.市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	(5)協働による安全なまちづくり

(1)地震災害や火災に強いまちづくり(総合的な都市防災空間の整備)

- ・街なかの安全性を高めるため、災害の未然防止や災害被害をできるだけ抑えるのに役立つ都市基盤の充実や、市街地の防災性の向上を図ります。

(2)風水害に強いまちづくり

- ・風水害の防止に配慮した土地利用規制・管理を進めていきます。

(3)犯罪に強く、安心して暮らせるまちづくり

- ・街なかにおける見通しの確保など、防犯対策の充実を図ります。
- ・街なかを中心として、安全・安心を実感できる都市空間の形成を図ります。

(4)自然や地域資源の保全と、ストックを活かした安全なまちづくり

- ・自然的環境を保全することにより自然の防災機能を活かした防災対策を進めます。
- ・既存建築物等都市施設の防災性の向上を図ります。

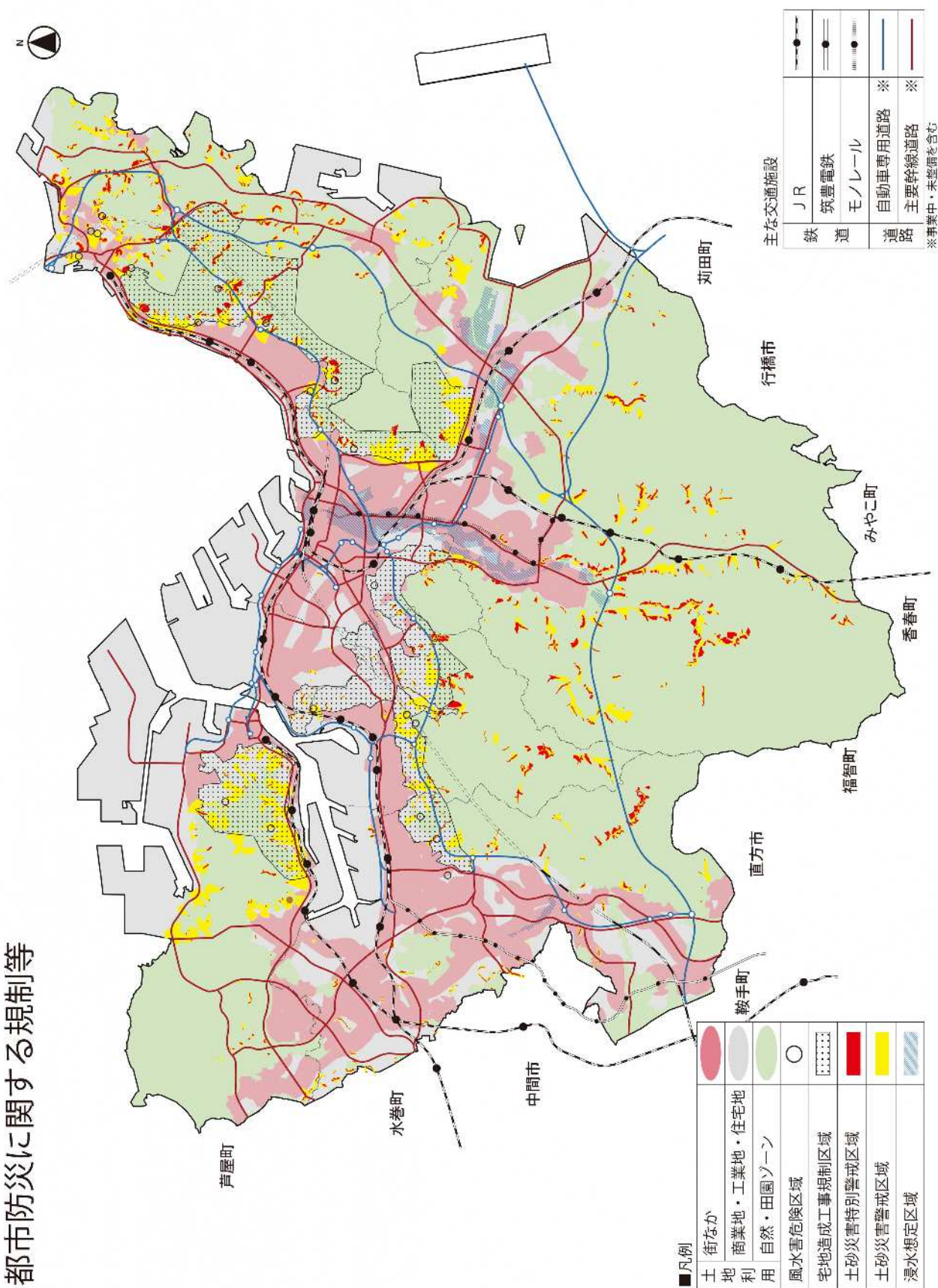
(5)協働による安全なまちづくり

- ・防災情報や自主防災活動の充実のため、市民などとの協働による安全なまちづくりを進めます。

8-2 都市防災に関する方針

基本方針	都市防災に関する方針	
(1)地震災害や火災に強いまちづくり(総合的な都市防災空間の整備)	①街なかにおける防災空間の充実	・都市施設の適切な配置や建物の規制などにより、延焼遮断空間や避難空間などの防災空間の確保を進めていきます。 ・倒壊のおそれがある危険な空き家等の除却を進めていきます。
	②災害時の緊急活動を支える施設整備	・災害時における、街なかの円滑な緊急活動や広域的な緊急輸送活動を支える道路ネットワークや耐震強化岸壁などの施設整備を進めていきます。
	③既成市街地の面的な防災性の向上	・特定消防区域など災害危険度の高い地区において、緊急時の車両進入路となる道路の整備など、面的な防災対策を進めていきます。
	④地震や火災に対する建築物の安全性の向上	・災害時の被害拡大を防ぐために、建築物の災害に強い構造への更新を促進します。
	⑤防災活動の支援拠点等の整備	・地域の防災活動を支援する拠点施設や関連する都市施設の整備を、北九州市地域防災計画に基づいて進めていきます。
(2)風水害に強いまちづくり	①風水害を予防するための開発のコントロール	・土砂災害や洪水などの危険性が高い区域などにおいて宅地開発や土地利用の規制を進めるとともに、より安全・安心な地域へ緩やかな居住の誘導を促進します。
	②風水害対策の推進	・河川、橋梁、下水道、砂防などの治山・治水事業、海岸の風浪・高潮対策、災害発生時の緊急対策の充実などを図ります。 ・農林水産業の多面的機能の一つである自然災害に対する防災機能の強化を進めます。
(3)犯罪に強く安心して暮らせるまちづくり	①防犯対策の充実	・市街地における見通しの確保などによる防犯対策の充実を進めていきます。
	②安全・安心を実感できる都市空間の形成	・防災・避難空間などの適切な配置や地区レベルの防災性の強化により、安全・安心を魅力とするまちづくりを進めていきます。
(4)自然や地域資源の保全と、ストックを活かした安全なまちづくり	①自然保護に配慮し、自然の防災機能を活かした防災対策	・自然的環境を積極的に保全することにより、防災性の高い都市環境づくりを進めていきます。
(5)協働による安全なまちづくり	①防災に関する情報や地域防災力の強化	・災害時の避難路、避難場所や防災活動などの安全・安心に関する情報提供の仕組みづくりを推進します。 ・市民の防災・防火意識の高揚を図り、地域防災の新たな人材の育成や自助・共助による避難支援の仕組みづくりなどにより地域防災力の強化を図ります。

都市防災に関する規制等

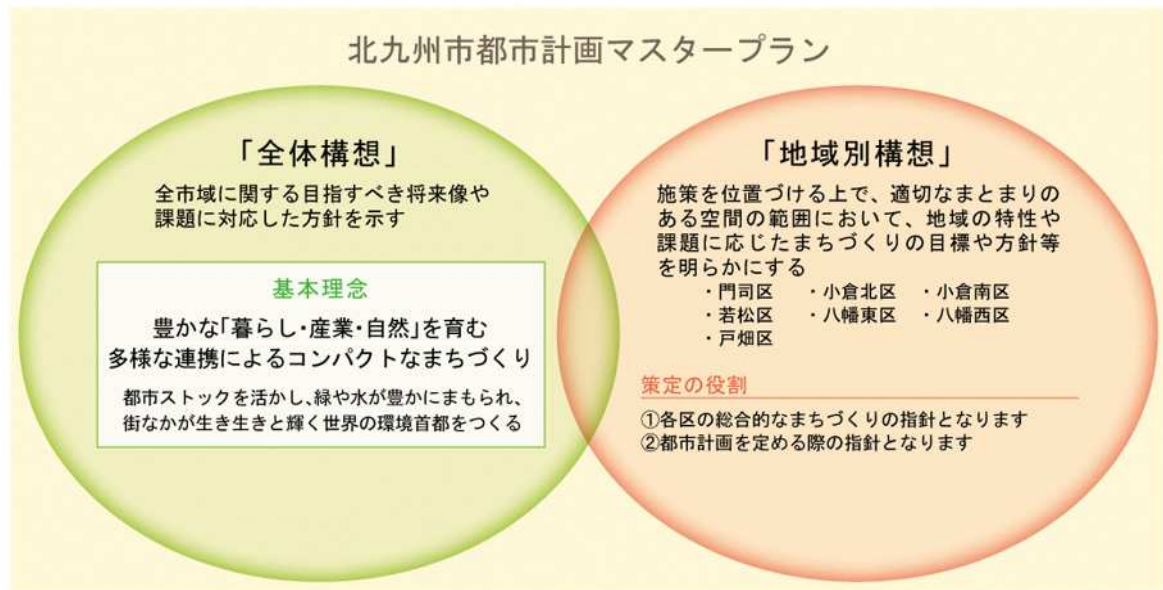


第5部 地域別構想

第1章 地域別構想の考え方

1 地域別構想について

都市計画マスタープランは、全市域に関する目指すべき将来像や課題に対応した方針等を示す「全体構想」と、施策を位置づける上で適切なまとまりのある空間の範囲において、地域の特性や課題に応じたまちづくりの目標や方針等を明らかにする「地域別構想」から構成されます。



本市においては、

- 5市合併後、旧市を引き継ぐ形で行政区が編成され、その後、行政区の再編(分区)が行われているものの、基本的に合併した旧市が基盤となっていること。
- 各区が地域特性を活かした多様な区行政を展開し、良い意味での個性的なコミュニティ形成や地域間競争につなげていること。

などの理由により、各行政区(7区)ごとに地域別構想を策定します。

2 地域別構想の基本的事項

1-1 目的

地域別構想は、区が抱える問題や課題に対して、都市計画の視点からまちづくりの将来ビジョンや協働による取り組みの方向を明らかにすることを目的に策定します。

1-2 目標年次

全体構想と同様に、概ね20年先を展望して策定します。ただし、社会経済情勢や市民意識の変化、まちづくりの進捗状況などを踏まえ、必要に応じて見直しを図ります。

1－3 策定の役割

地域別構想は、各区のまちづくりを円滑に進めるため、次の2つの役割を担います。

①各区の総合的なまちづくりの指針となります。

まちづくりは、さまざまな主体(市民・事業者・行政など)による、多種多様な取り組みによって進められています。このため、都市計画において、区の将来像を明らかにすることで、それぞれの取り組みの連携が図られ、総合的な区のまちづくりの指針となります。

②都市計画を定める際の指針となります。

土地利用、道路、公園などの都市施設や市街地の整備などについて、具体的な計画やルールなど都市計画を定める際の指針となります。

第2章 各区におけるまちづくり

1 門司区

1-1 地域の概況と課題

(1)門司区の概況

①まちの成り立ち、自然状況

- ・本市北東部の企救半島に位置する門司区は、本州と九州をつなぐ玄関口として、また、アジア地域と連絡する海運の要衝地としてまちが形成されました。
- ・半島中央部の風師山や戸の上山の山系、及び東西の関門海峡や周防灘の海洋など、豊かな自然に囲まれて市街地が形成されています。
- ・門司港地区を中心に、歴史的建造物の保存活用により、市を代表する広域的な都市型観光拠点となっていますが、その一方で地域の身近な商店街などでは活気が失われつつあります。

②生活圏、交通の状況

- ・門司区の日常生活圏※は、地域拠点である門司(大里)地区と門司港地区を中心とする概ね2つの圏域に分類されます。また、半島東部の地域(概ね松ヶ江北・南小学校地区)においては、小倉南区東部の地域拠点である下曽根地区と一体的な日常生活圏※が形成されています。

※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲

- ・広域道路網としては、都市高速道路及び九州自動車道に並行して、国道3号、国道199号、県道門司行橋線などの広域幹線道路が南北に並行して走っており、これらの広域幹線道路を連絡するように県道新門司港大里線や県道大積清見線などが東西に走っています。
- ・公共交通網としては、地域拠点(門司港、門司)にあるJR鹿児島本線の門司港駅及び門司駅を拠点駅として、国道や県道沿いを主体に路線バス網が形成されています。
- ・また、恒見・喜多久地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在10.0万人で、全市の10.4%を占めています。
- ・平成22年から5年間の減少率4.6%は、市内の他区と比べて最も高い減少率となっています。平成52年には7.3万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は35.2%で、市内でもっとも高く、平成52年には42.7%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は25.9人/haで、全市平均(32.5人/ha)より低くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 門司区	104,469	99,637	11,224	52,241	35,060	35.2%	-4,832	-4.63

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 門司区	7,367	3,853	25.86	43,082	2.31

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 門司区	72,753	6,462	35,260	31,031	42.7%

※H22・H27 人口：国勢調査

※H52 将来人口：

国立社会保障・人口問題研究所

『日本の地域別将来推計人口

(平成25年3月推計)』による推計値

④土地利用

- ・企救半島の臨海部に沿って市街地が形成されており、区面積の約32%が市街化区域となっています。
- ・半島西部では、国道3号及び国道199号に沿って、工業地・商業地・周辺市街地が帯状に層をなして広がっており、背後の山際に斜面住宅地が分布しています。
- ・半島東部はかつて農漁村集落が主体でしたが、太刀浦地区や新門司地区などに物流拠点が形成され、県道門司行橋線沿いには新しい市街地も形成されています。
- ・街なかにおいても、工業跡地や駐車場等の低・未利用地が見られます。

⑤その他

- ・北九州市公共施設マネジメント実行計画に基づき、門司港地区及び門司(大里)地区では、老朽化した公共施設の集約(複合化・多機能化)や跡地の活用に関するモデルプロジェクト再配置計画を進めています。

(2)門司区の特性とまちづくりの課題

●港湾都市としての特性を活かしたまちづくりの課題

- 歴史的資源、豊かな自然及び農業・漁業環境の保全・活用や下関市との連携などにより、魅力あるまちづくりが必要です。
- 本市の観光発展に寄与するとともに、商店街等周辺への回遊性を高め、訪れたいまち、住みたくなるまちづくりが必要です。
- 太刀浦、新門司などの物流拠点を中心とする多様な産業の振興により、にぎわいと活力があるまちづくりが必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である門司港、門司と小倉都心方面、門司と小倉南区下曽根方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。

●豊かな自然を活かした住み続けられる居住地としてのまちづくりの課題

- モデルプロジェクト再配置計画の推進にあたり、まちのにぎわいや活性化に留意していくことが必要です。
- 市街地臨海部などの低・未利用地について、広域的な都市型観光拠点や恵まれた自然景観のある立地条件を活かし、有効利用していくことが必要です。
- 高齢化率が特に高いことから、人や地域のつながりを活かした安全・安心に暮らせるまちづくりが必要です。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。
- 臨海部においては、津波や高潮等に対する防災・減災対策が必要です。

1-2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

門司区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆ 門司港レトロ地区を中心として、歴史・文化を活かし、訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる
- ◆ 街なかに多くの人が住み、心豊かに安全に安心して暮らせるまちをつくる
- ◆ 観光や物流など産業の多様化を進め、賑わいと活力があるまちをつくる
- ◆ 豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

豊かな自然を保全し、市街地においては、公共施設マネジメント実行計画(モデルプロジェクト再配置計画)の推進等により、街なか居住を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、区役所等の公共施設の集約化を図るモデルプロジェクト再配置計画を進めます。
- ② 市街地臨海部において、低・未利用地などの土地活用を図ります。
- ③ 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ④ 自然・田園ゾーンの豊かな自然を保全します。

●交通に関する方針

本市を代表する広域観光拠点として、交通施設の充実、幹線道路網や身近な道路の整備、公共交通の充実などを進めていきます。

- ① 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ② 本州との交通結節点としての機能強化を図るため、公共交通相互の利便性向上と利用促進を図ります。
- ③ 産業・物流拠点としての機能強化を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

本市の顔となる観光地として、魅力を高め、多くの人を訪れる賑わいのあるまちづくりを進めていきます。

- ① 港町としての歴史資源を活かした観光・レクリエーション機能の充実を図ります。
- ② 関門海峡や門司港レトロ地区を中心とした良好な景観形成を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

海や山に囲まれた門司区の持つ豊かな自然を活かした潤いあるまちづくりを進めていきます。

- ① 自然的環境の保全・活用を図ります。
- ② 農業・漁業環境の保全・活用を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 臨海部における災害を想定した防災対策の充実を図ります。
- ② 斜面地の土砂災害や、低地の水害などの防止に努めます。
- ③ 超高齢社会に備えたまちづくりを進めます。

2 小倉北区

2-1 地域の概況と課題

(1)小倉北区の概況

①まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央部に位置する小倉北区は、江戸時代の細川藩、小笠原藩における城下町形成を契機として、明治期以降の鉄道網の発達に伴う商業・業務等の集積により、広域的な拠点機能を有する本市の都心として発展してきました。
- ・区の東西に足立山や鷲峯山などの山系を配し、区中央部を北流する紫川や板櫃川沿いの平地部に市街地が形成され、その河口部の関門海峡に面する一帯に、商業・業務地や工業・港湾物流ゾーンが形成されています。
- ・都心地区には多くの高次都市機能が集積し、周辺市町村域を含む広域エリアに対して、娯楽・レクリエーション、文化、医療等の高次の都市サービスを提供しています。

② 生活圏、交通の状況

- ・小倉北区の日常生活圏※は、広域的な拠点としての小倉都心地区を中心として、JR城野駅等の鉄道駅周辺に2次的な生活圏が広がっています。
※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲
- ・広域道路網としては、国道3号及び国道199号にて門司や戸畑方面と東西に、国道10号や国道322号、都市高速道路にて城野や小倉南区と南北に繋がっています。
- ・公共交通としては、JR小倉駅が、新幹線並びにJR鹿児島本線・日豊本線、モノレール小倉線と接続する広域交通結節点となっており、路線バス網も小倉駅を起点として区内全域にネットワークを形成しています。

③人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在18.2万人で、全市の18.9%を占めています。
- ・平成22年から5年間の減少率0.03%は、都市部での旺盛なマンション立地等により、市内で最も少ない減少率となっています。しかしながら、平成52年には14.9万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は27.5%で全市平均(28.8%)並みと、平成52年には37.3%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は58.4人/haと市内で最も高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 小倉北区	181,936	181,878	19,394	104,914	50,075	27.5%	-58	-0.03

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 小倉北区	3,923	3,113	58.43	91,253	1.99

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 小倉北区	149,445	13,558	80,111	55,776	37.3%

※H22・H27 人口：国勢調査

※H52 将来人口：

国立社会保障・人口問題研究所

『日本の地域別将来推計人口

(平成25年3月推計)』による推計値

④土地利用

- ・区域内の足立山、山田緑地を除く区域で市街地が形成されており、区面積の約74％が市街化区域となっています。
- ・鹿児島本線より北側の臨海部には、製鉄業等の工業及びフェリーターミナル等の港湾関連流通業等の施設が集積し、工業・物流拠点が形成されています。
- ・このうちJR小倉駅の新幹線口側では、コンベンション施設や医療・福祉施設、北九州スタジアムなど、多様な生活・安心サービス施設やにぎわい施設が集積しています。
- ・JR小倉駅の小倉城口側では、都心に相応しい商業や業務、居住、行政、医療・福祉、文化機能等の集積がなされるとともに、「文化都心」の形成に向けたアメニティ豊かな環境づくりを進めています。
- ・都心部周辺では、利便性が高い環境のなかで、暮らしやすい住宅地が形成されています。
- ・区南部のJR城野駅の北側では、魅力的で環境にやさしく、持続可能な住宅市街地の形成が進んでいます。

⑤その他

- ・390余年の歴史と伝統を誇る「小倉祇園太鼓」や長崎街道に関連したイベントなど、歴史・文化を活かしたまちづくりを進めています。
- ・世界の環境首都「北九州市」を広くPRするため、小倉都心部において、太陽光パネルの導入やあさの汐風公園の整備など低炭素まちづくりを進めています。

(2)小倉北区の特性とまちづくりの課題

●まちの顔としてひと、モノ、情報の交流が活発でにぎわいのあるまちづくりの課題

- 北九州都市圏及び連携中枢都市圏「北九州都市圏域」(P44参照)の中核として、また国際化時代の交流拠点として、都市活力の再生に向けて、ひと、モノ、情報の交流が活発な、にぎわいのあるまちづくりが必要です。
- まちの顔となる道路、河川、建物、景観などが一体的に整備され、質の高い都市機能が集積されたまちづくりが必要です。
- 利便性の高さを活かしつつ、市民の誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めて行くことが必要です。
- 城下町の時代や近代の歴史のなかで培われた文化的な資源や伝統行事を継承し、さらなるまちの活性化を図る必要があります。
- 市街地臨海部などの低・未利用地について、JR小倉駅や港に近い恵まれた立地条件を活かし、有効利用をしていくことが必要です。

●世界の環境首都にふさわしいまちづくりの課題

- 世界の環境首都にふさわしい、緑豊かな景観や快適な都市環境を先導的に創出することが必要です。
- 便利で、安全、快適に移動でき、そして自動車による環境負荷を減らしていく、総合的な都市交通の整備が必要です。

2-2 まちづくりの目標と方針

(1)まちづくりの目標

小倉北区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆都心にふさわしい、にぎわいと活力があるまちをつくる
- ◆街なかに多くの人が住み、安心して快適に暮らせるまちをつくる
- ◆歴史・文化、ウォーターフロントを活かした、訪れたいまちをつくる
- ◆本市の顔となる環境にやさしいまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

都心機能の充実と街なか居住の再生に向けた土地の有効利用を進めます。

- ① 都心において、都市機能誘導施設の立地促進を進めます。
- ② 街なかの内、都心周辺においては、都市型住宅や商業・業務機能の集積を図るため、適正な立地を誘導します。
- ③ その他の街なかについては、日常的な生活利便施設や住宅を中心とする土地の有効利用を促進し、街なか居住を進めます。
- ④ 市街地臨海部やインターチェンジ周辺などの低・未利用地では土地の有効利用を図ります。

●交通に関する方針

本市の中心拠点にふさわしい交通基盤の充実を進めていきます。

- ① 都心に集中する自動車交通を抑制し、交通の円滑化を図ります。
- ② 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、道路空間の有効活用を進めます。
- ③ 本州方面の都市間交通及び空港、港湾(旅客)などの広域交通の拠点として道路網の整備を始めとした交通機能の充実を図ります。
- ④ 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

北九州のシンボル空間にふさわしい都心のにぎわいの創出を進めていきます。

- ① 北九州スタジアム等の都心の新たなシンボルを活かしたにぎわいの創出を図ります。
- ② 良好な景観の形成を図ります。
- ③ グローバルMICE強化都市として、海外を意識したイベントやコンベンション、情報発信などの充実を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

海や山に囲まれた小倉北区の持つ豊かな自然を活かし、世界の環境首都にふさわしい環境共生型のまちづくりを進めていきます。

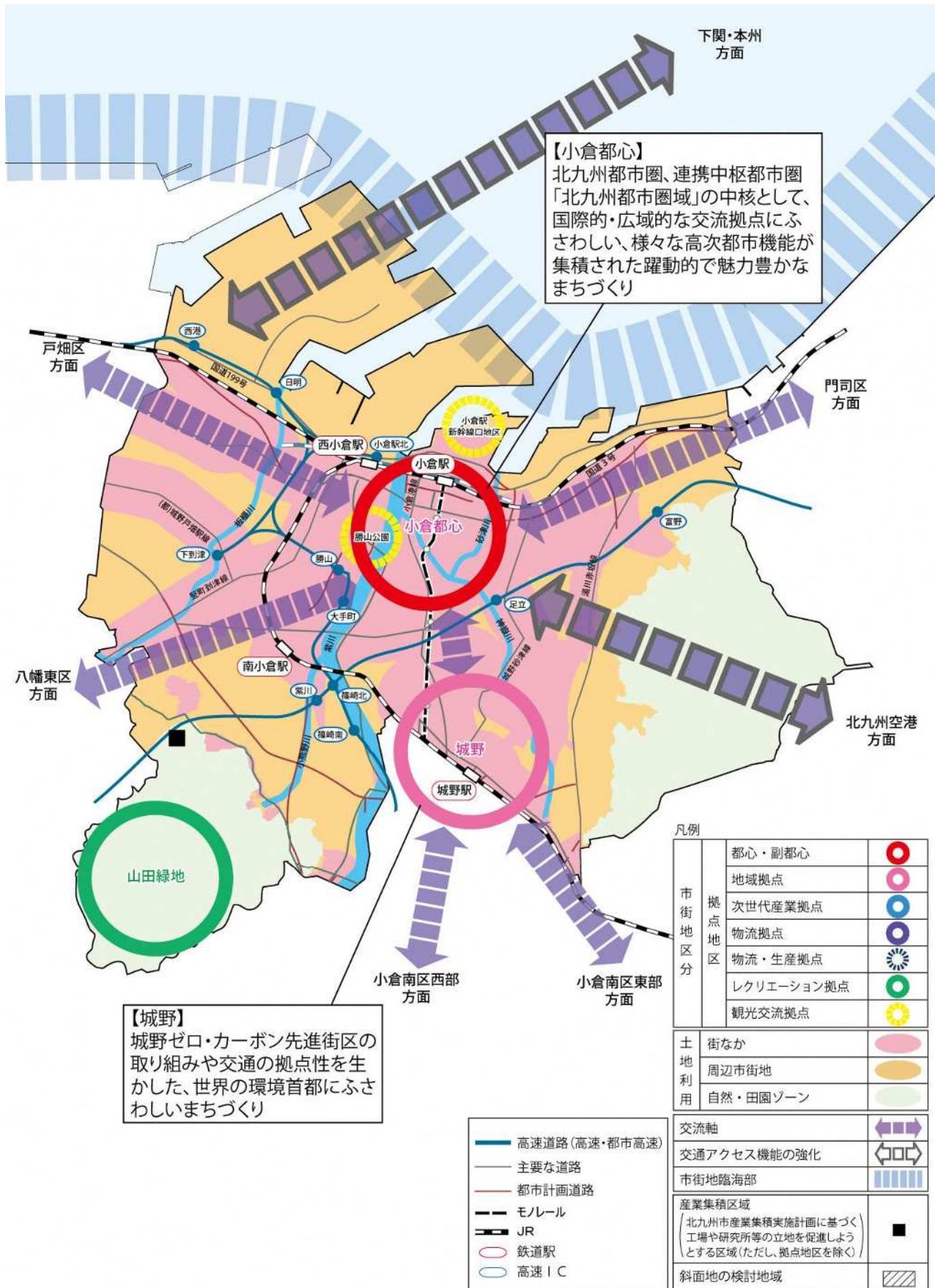
- ① 世界の環境首都を先導する低炭素まちづくりの推進を図ります。
- ② 都心部の海、川、緑などの自然的環境の保全・活用を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域住民と協働して、市街地の見通しの確保などの安全対策を進めます。
- ② 市民の誰もがいきいきと暮らせる、子育てしやすいまちづくりを進めます。

2-3 目標とする都市の構造



3 小倉南区

3-1 地域の概況と課題

(1) 小倉南区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市南東部に位置する小倉南区は市域面積の約35%を占め、区内の北部から東部にかけて市街地が形成され、その周囲には自然・田園ゾーンが形成されており、農業が盛んです。
- ・小倉区の分区により小倉南区として発足した昭和49年頃からベッドタウンの形成が進み、小倉モノレール及びJR日豊本線の沿線を主体に住宅地が拡大して、多くの人口を受け入れてきました。
- ・区内には、国指定の天然記念物・平尾台をはじめ、貫山、福智山などの山系、紫川、竹馬川、志井川、貫川、ます淵ダムや昭和池などの水系や曽根干潟、長野緑地などが分布して、自然環境豊かな観光・レクリエーションの空間を市民に提供しています。
- ・水系資源が多い一方で、過去には大規模な台風などによる高潮被害にも見舞われてきました。
- ・北九州空港の開港や東九州自動車道の開通などにより、自動車産業等の新しい産業の立地が進みつつあります。
- ・昭和40年代から開発が進められた大規模団地であるUR徳力・志徳団地では、高齢化等への対応として、地域医療福祉拠点の形成を進めています。

② 生活圏、交通の状況

- ・小倉南区の日常生活圏※は、モノレール小倉線に沿った地域拠点としての城野地区、徳力・守恒地区と、JR日豊本線沿いの地域拠点としての下曽根・葛原地区を中心とする概ね3つの圏域に分類されます。

※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲

- ・広域道路網としては、九州自動車道が東西に走り、門司・本州方面や福岡方面と連絡しています。また、南北方向には、東九州自動車道及び国道10号により行橋・大分方面と、国道322号により筑豊方面と連絡し、これら東西、南北の連絡する広域道路網の結節点となっています。市中心部の小倉都心地区とは都市高速道路や国道10号等で連絡しています。
- ・公共交通としては、地域拠点の城野地区を合流点として、モノレール小倉線及びJR日豊本線、JR日田彦山線が接続しており、徳力・守恒地区や下曽根地区間を連絡する鉄道網を形成しています。また、これらの鉄道網と連携して路線バス網が形成されています。さらに、区東部沖に海上空港として北九州空港が整備され、小倉都心部等からの路線バス網で連絡されています。
- ・物流拠点が集積する門司区から自動車関連企業などが集まる小倉南区・京築方面への物流機能の強化とともに、北九州空港とのアクセス強化のため、都市計画道路6号線の整備を進めています。
- ・また、合馬・道原地区や平尾台地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在21.3万人で、全市の22.1%を占めています。
- ・増加を続けてきた人口も、平成22年から5年間では0.9%の減少となり、平成52年には18.7万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は26.2%で全市平均(28.8%)より少し低い状況ですが、平成52年には36.0%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は27.8人/haと全市平均(32.5人/ha)よりも少し低くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 小倉南区	214,793	212,850	29,924	126,427	55,703	26.2%	-1,943	-0.90

	面積 (ha)	可住地面積 (ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人	※H22・H27 人口：国勢調査 ※H52 将来人口： 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口 (平成 25 年3月推計)』による推計値
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25	
北九州市 小倉南区	17,174	7,653	27.81	88,497	2.41	
	H52将来人口					
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)	
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%	
北九州市 小倉南区	186,953	20,835	98,890	67,228	36.0%	

④土地利用

- ・モノレール小倉線やJR日豊本線等の鉄道沿線に市街地が形成され、区面積の約18%が市街化区域となっています。その周辺部の市街化調整区域には農地が広がっており、都市近郊型農業としてのブランド化(合馬地区のタケノコ等)が行われています。
- ・各地域拠点の鉄道駅周辺に商業地が形成されており、また文化施設や医療施設等も鉄道等に沿って区内に広く分布しています。
- ・北九州空港の開港や東九州自動車道の開通に伴って、北九州臨空産業団地、北九州空港跡地産業団地では、新たな産業立地が進んでいます。また、インターチェンジ周辺等では、内陸型工業団地等の形成が期待されます。

(2)小倉南区の特性とまちづくりの課題

●広域交通結節点としての特性を活かした住みやすく活気のあるまちづくりの課題

- 子どもを生み育てやすい環境づくりをさらに進めるため、今後も商業、医療、保育などの生活支援施設の立地・集積を図るとともに、交通結節機能の強化などにより、更なる利便性・快適性の向上を図る必要があります。
- 公共交通の主要幹線軸である徳力・守恒、下曽根から小倉都心方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 鉄道駅周辺の渋滞緩和や交通環境改善のための道路整備が必要です。
- 本市の産業振興を強化するため、インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域において、内陸型の工業・物流系用地として計画的な利用を進める必要があります。
- 臨海部においては、津波や高潮等に対する防災・減災対策が必要です。

●豊かな自然を活かした観光・レクリエーション拠点としてのまちづくりの課題

- 平尾台、福智山や曽根干潟などの豊かな自然環境とその裾野にある美しい里地・里山の田園風景を保全し、農業体験や環境学習の場などとして活用していくことが必要です。
- 平尾台自然の郷や鍾乳洞などの観光資源の価値を高め、広域観光拠点として、さらなる魅力アップに努める必要があります。

3-2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

小倉南区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆ 自然とふれあえるゆとりある居住空間の中で、安全に安心して便利に暮らせるまちをつくる
- ◆ 新たな産業を生みだし、交流の輪を広げ、元気と活力のあるまちをつくる
- ◆ 水や緑の豊かな自然を活かし、スポーツ・レクリエーションの場として、健康的で、安らぎと潤いのあるまちをつくる
- ◆ 豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2) まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、多くの人々が便利で快適に暮らせる、安全で住みやすい市街地整備を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、商業・業務系と住居系を中心とする土地の有効利用を進めます。
- ② 周辺市街地の生活環境を維持します。
- ③ 自然・田園ゾーンにおいて、里地・里山などの自然環境の保全・活用、既存集落の維持を図ります。
- ④ インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域では、工業・物流系用地として活用を進めます。

●交通に関する方針

他区や近隣市町村などとの連携強化、歩いて暮らせる市街地形成のため、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実や、空の玄関口にふさわしい交通基盤の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化及び九州・東九州自動車道インターチェンジや北九州空港等の各拠点間のアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 公共交通軸を中心とした公共交通の充実による利便性の向上や利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

豊かな地域資源及び都市基盤を活用し、ひと、モノ、情報が行き交う魅力あるまちづくりを進めていきます。

- ① 平尾台などの地域資源を活用したにぎわいのあるまちづくりを進めます。
- ② 自然、歴史、伝統文化、人々の力など地域の財産をもとに、地域住民、企業、行政の協働により、小倉南区の魅力を向上し、質の高いまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

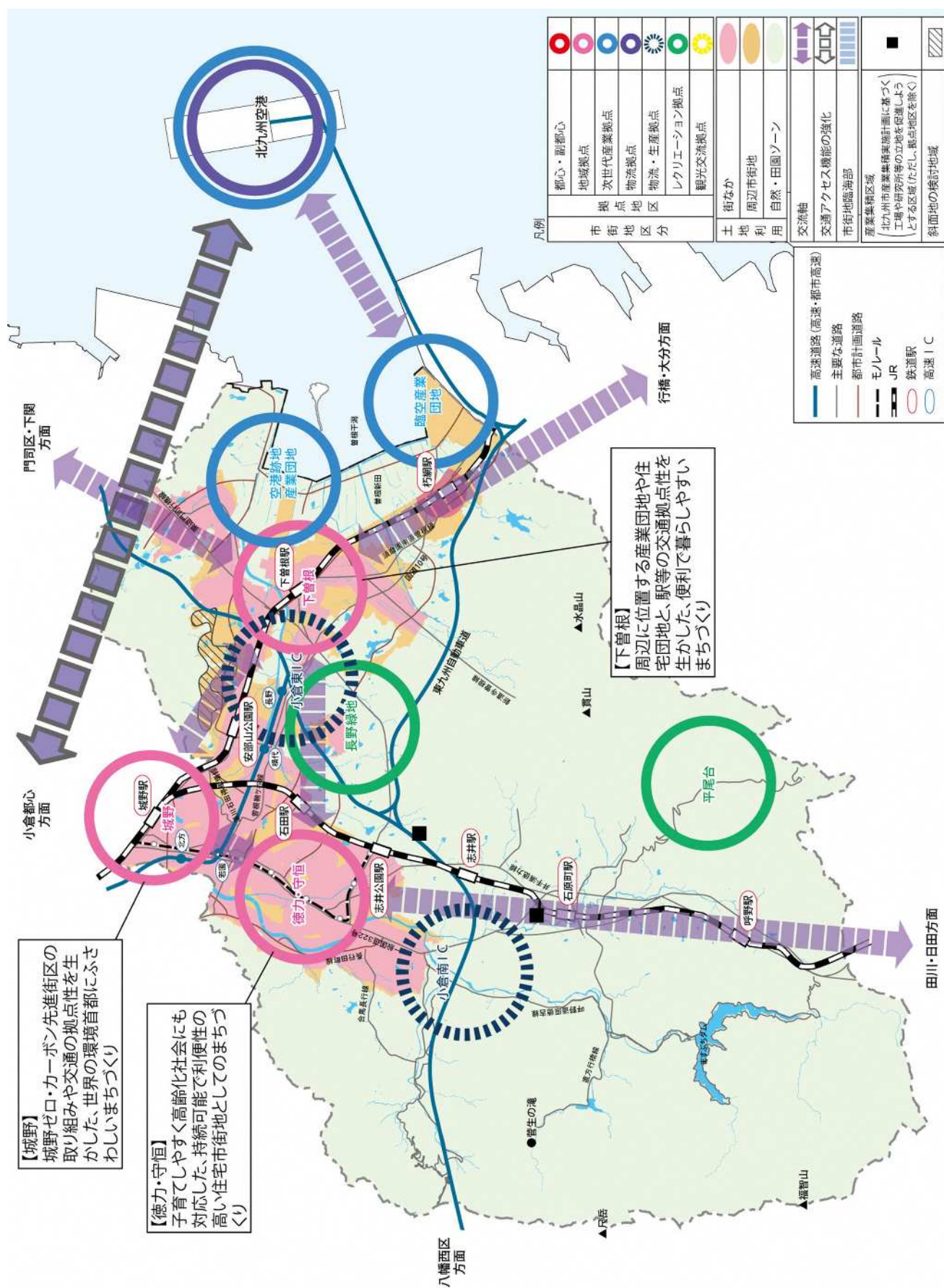
平尾台や曽根干潟等の既存の豊かな自然的環境を守り、観光・レクリエーション、環境学習の場として活用します。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

犯罪・災害の発生を抑えるとともに、地域の強いコミュニティによって支えられる、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 臨海部における災害を想定した防災対策の充実を図ります。
- ② 公的住宅と医療・福祉施設を活用した地域医療福祉拠点化や子育てしやすいまちづくりを進めます。

3-3 目標とする都市の構造



4 若松区

4-1 地域の概況と課題

(1) 若松区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市北西部に位置する若松区は、かつての筑豊炭田の石炭積出港として発展し、洞海湾から響灘に至る臨海部の産業拠点と、その背後の住宅地で構成される市街地を形成しました。
- ・区内中央に石峰山系の豊かな自然を配し、その西端部には頓田貯水池やグリーンパークなど自然を活かした市民のレクリエーション空間が整備されています。
- ・石峰山系の南東麓に、石炭積出港由来の歴史的な建築群も残る街なみを形成し、また、区内西部には、住宅団地や学術・研究ゾーン等の新たな市街地を形成しています。
- ・区内北部の響灘地区は、本市有数の港湾・物流機能を活かして新たな産業拠点を形成するとともに、脇田地区や若松北海岸と連携した臨海部のレクリエーション拠点としての役割も担っています。

② 生活圏、交通の状況

- ・若松区の日常生活圏※は、概ね、地域拠点である若松地区と学術研究都市地区を中心とする2つの圏域に分類されます。このうち、若松地区は小倉都心地区との結びつきも強く、一方、学術研究都市地区は八幡西区折尾地区との結びつきが強くなっています。

※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲

- ・広域道路網としては、区内南縁を国道199号と県道北九州芦屋線が、北縁を国道495号が東西に並行して走っており、若戸大橋や若戸トンネルを介して戸畑・小倉方面へ繋がっています。
- ・公共交通としては、JR筑豊本線が若松駅を起点として折尾駅まで連絡しており、区内には4箇所の駅があります。また、JR筑豊本線と並行する国道199号、及び国道・県道等の幹線道路沿いに路線バスが運行しています。戸畑方面には若戸大橋を活用した路線バスの他に、若戸渡船も運行しています。また、若戸大橋・若戸トンネルの無料化により、さらなるアクセス向上が期待されています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在8.3万人で、全市の8.6%を占めています。
- ・平成22年から5年間の減少率は2.7%で、平成52年には6.5万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は30.1%で全市平均(28.8%)並みですが、平成52年には38.2%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は15.1人/haと市内で最も低く、全市平均(32.5人/ha)の半分程度となっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 若松区	85,167	82,844	10,733	47,023	24,896	30.1%	-2,323	-2.73
	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人			
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25			
北九州市 若松区	7,131	5,484	15.11	33,692	2.46			
	H52将来人口							
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)			
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%			
北九州市 若松区	64,946	6,318	33,842	24,786	38.2%			

※H22・H27 人口：国勢調査

※H52 将来人口：

国立社会保障・人口問題研究所

『日本の地域別将来推計人口

(平成25年3月推計)』による推計値

④土地利用

- ・区中央部の石峰山系の南東麓から区西部にかけて市街地が形成され、区面積の約50％が市街化区域となっています。
- ・JR若松駅周辺地区及び学術研究都市地区に商業地が形成され、その背後に住宅地が形成されています。中でも特にJR若松駅周辺の山麓には斜面住宅地が広く分布しています。
- ・洞海湾から響灘にかけての臨海部に工業地が形成され、特に響灘地区は、本市有数の港湾・物流拠点として整備され、洋上風力発電施設や環境関連産業などが立地して、新たな産業拠点を形成しつつあります。

(2)若松区の特性とまちづくりの課題

●臨海工業地との連携による魅力的なまちづくりの課題

- 若松らしい歴史・文化遺産を大切にしながら継承し、若松地域拠点の中心市街地の活性化を図るとともに、その周辺への定住促進を進める必要があります。
- 響灘地区や北九州学術研究都市における次世代産業拠点の形成にともなう新たな居住者を、人口減少が進んでいる中心市街地やその周辺に積極的に取り込むことが必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である若松から折尾方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ利便性向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 戸畑・小倉方面への交通利便性の強化が必要です。
- 響灘緑地や若松北海岸、脇田地区との連携により、多くの市民の憩いの場として観光・レクリエーション機能の充実が必要です。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

●本市をリードする学術研究拠点としてのまちづくりの課題

- 北九州学術研究都市を区の新たな地域拠点として、次世代産業拠点にふさわしい機能の充実とともに、自然と調和した良好な居住環境の形成が必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である学術研究都市方面から折尾を結ぶ区間について、乗り継ぎ利便性向上などの機能強化、利用促進が必要です。

4-2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

若松区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆街なかに多くの人が住み、地域で支え合って生き生きと暮らせるまちをつくる
- ◆多様な産業の集積がにぎわいと活力を生み出すまちをつくる
- ◆歴史や文化を継承しながら新しい魅力を創造していくまちをつくる
- ◆豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

若松地区の再生に向けた中心市街地における高度利用をはじめ、学術研究都市地区の教育・研究機能と居住機能が調和した土地利用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、生活利便施設や住宅を中心とする土地の有効利用を促進し、街なか居住を進めます。
- ② 臨海部において、港湾機能の強化や新産業の立地を進めます。
- ③ 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ④ 学術研究都市地区では引き続き、良質な居住環境の形成を進めます。

●交通に関する方針

日常交通と産業交通の円滑化や歩いて楽しいまちづくりなど、総合的に交通環境を向上させるため、身近な道路環境の整備、公共交通の充実などを進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上に向けた取り組みを進めます。
- ② 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性の向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

新しい産業の場として、多彩で豊かな魅力をもつまちづくりを進めていきます。

- ① 若松の歴史や文化など、地域の資源を保全・活用しながら魅力あるまちづくりを進めます。
- ② 自然や産業、暮らしと調和した観光の充実を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

自然的環境や歴史や文化の保全、環境負荷の低減、身近な生活環境の改善、快適な環境の形成など、総合的で先進的な、世界の環境首都にふさわしいまちづくりを進めていきます。

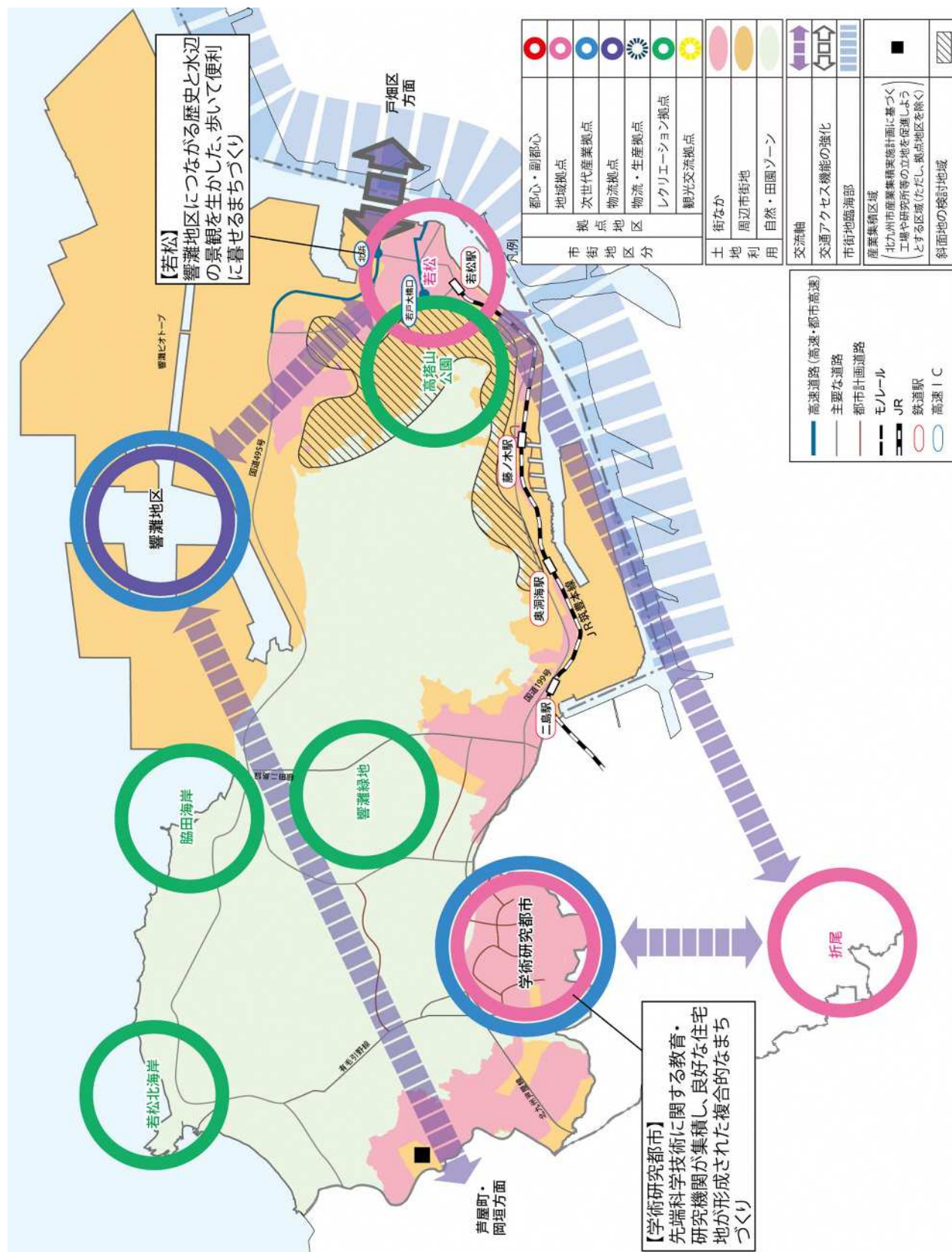
- ① 豊かな山や海の自然的環境や生態系の保全・再生を図り、うるおい豊かな環境の形成を進めます。
- ② 暮らしや産業から生じる環境負荷の軽減や公害の防止を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

若松区における先進的な保健・医療・福祉・教育と地域の連携による活動のさらなる充実やネットワークの広がりを促進するとともに、子どもから高齢者まで、誰もが住み慣れた地域で、安心して健康に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 風水害に備えて地域住民との協働による防災対策を進めます。
- ② 超高齢社会に備えたまちづくりを進めます。

4-3 目標とする都市の構造



5 八幡東区

5-1 地域の概況と課題

(1) 八幡東区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央に位置する八幡東区は、日本近代産業の先駆けとなった官営八幡製鐵所発祥の地として、我が国の重工業をリードしながら発展してきた産業地域です。
- ・区南部の皿倉山系の山裾に市街地が形成され、洞海湾臨海部の工業地、鉄道沿いの商業地、さらにその背後の住宅地が、地形に沿って带状に層をなしています。
- ・職住近接の利便性から、八幡地区の八幡製鐵所周辺に商店街が形成されるとともに、高台・斜面地にも斜面住宅地が広がりました。
- ・産業構造の転換と地域経済の低迷に対して、製鐵所施設の再編に伴い生じた東田地区の大規模工場跡地を活用し、東田土地区画整理事業が施行されました。東田地区には、情報通信などの新産業の企業誘致や、博物館や商業施設などの立地が進み、本市の新たな拠点としてまちづくりが進んでいます。企業による環境共生型住宅の立地など環境活動の中心地でもあり、世界の環境首都をリードする先進モデル地区となっています。
- ・また、区内には製鉄・石炭に関連する様々な近代化産業遺産が点在し、その一部は世界遺産に登録されています。
- ・平野地区の国際通り沿いには国際交流施設や九州国際大学、響ホールなどが立地しており、国際色豊かで文化的なまちづくりが進んでいます。

② 生活圏、交通の状況

- ・八幡東区の日常生活圏※は、地域拠点である八幡地区を中心として、ほぼ八幡東全域において形成されています。また、隣接する黒崎副都心や小倉都心との結びつきが強くなっています。
- ※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲
- ・広域道路網としては、都市高速道路と国道3号が東西方向に走り、小倉都心地区や黒崎副都心地区等と連絡しており、県道八幡戸畑線にて戸畑地区と繋がっています。また、黒崎副都心と春の町とを結ぶ国道3号黒崎バイパスの整備を進めています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が東西方向に走っており、区内には八幡駅等の3箇所の駅があります。路線バスも中央町を中心として東西方向及び南北方向に運行されています。
- ・また、枝光地区や田代・河内地区、大蔵地区では、おでかけ交通事業による乗合タクシーの運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在6.9万人で、全市の7.2%を占めています。
- ・平成22年から5年間の人口減少率は4.1%と門司区に次ぐ減少率となっており、平成52年には4.9万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率も34.3%と門司区に次ぐ高さとなっており、平成52年には42.6%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は36.3人/haと、全市平均(32.5人/ha)よりも少し高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 八幡東区	71,801	68,844	7,586	37,416	23,612	34.3%	-2,957	-4.12
	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人	※H22・H27 人口：国勢調査 ※H52 将来人口： 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口 (平成 25 年3月推計)』による推計値		
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25			
北九州市 八幡東区	3,626	1,895	36.33	31,442	2.19			
	H52将来人口							
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)			
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%			
北九州市 八幡東区	49,142	4,252	23,958	20,932	42.6%			

④土地利用

- ・区南部の皿倉山系の山裾から区北部の洞海湾までの狭い平地部に市街地が形成され、区面積の約45%が市街化区域となっています。
- ・この市街化区域においては、JR鹿児島本線から北の臨海部に工業地、JR鹿児島本線南の西本町、中央町などに商業地、さらにその背後の傾斜地等において住宅地が形成され、地形に沿った層状の市街地を形成しています。
- ・八幡東区は平地部が少なく、産業が成長した時代に、高台や斜面地に斜面住宅地が広がっており、人口減少・高齢化が進行している状況にあります。
- ・東田地区や八幡駅前地区、高見地区などでは、面的な整備により土地利用の更新がなされ、多様な土地利用が行われています。一方で、中央町や祇園町などの商店街では空洞化が進行しています。
- ・区南部は、皿倉山系等の山林地で、河内貯水池や板櫃川等の水辺空間とあわせて、市街地近郊の潤いある自然環境地が形成されています。

(2)八幡東区の特性とまちづくりの課題

●本市をリードする環境共生のまちづくりの課題

- 東田第一高炉や官営八幡製鐵所関連施設などの近代化産業遺産や教育・文化施設、皿倉山や河内貯水池などの豊かな自然の保全・活用により、さらなる魅力あるまちづくりが必要です。
- 世界の環境首都にふさわしい先進モデル地区として、次世代産業拠点の形成などの展開が必要です。

●高齢社会に対応した誰もが住みやすいまちづくりの課題

- 公共交通の主要幹線軸である八幡・東田と小倉都心や黒崎副都心、戸畑方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 高齢化率が特に高いことから、人や地域のつながりを活かした安全・安心に暮らせるまちづくりが必要です。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

5-2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

八幡東区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆街なかの利便性・快適性を高め、安全・便利で全ての世代が生活しやすいまちをつくる
- ◆地域のポテンシャルを活かし、新たな産業の立地を進めるとともに、既存産業との連携を図りながら、活力を再生し続けるまちをつくる
- ◆皿倉山や近代化産業遺産などの観光資源や、教育・文化施設、国際交流施設などの質を高め、ビクターズインダストリー（集客産業）の中核として多くの人を訪れるまちをつくる
- ◆皿倉山や河内などの豊かな自然を守るとともに、街なかの水と緑を育み、環境共生のまちをつくる

(2) まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、安全・便利で暮らしやすい市街地の形成を進めていきます。また、山地については豊かな自然を保全しつつ、集落の維持とレクリエーション活用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、商業・業務系と住居系を中心とする土地の有効利用を進めます。
- ② 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ③ 情報通信など新産業の誘致により、低・未利用地の有効利用を図ります。
- ④ 皿倉山・河内地区において、自然環境の保全を図ります。

●交通に関する方針

日常交通と産業・観光などの物流・交流交通の円滑化や、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点とのアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

近代産業の歴史など豊かな地域資源のさらなる魅力を高め守ることで、多くの人が訪れる賑わいのあるまちづくりを進めていきます。

- ① 近代化産業遺産などの歴史資源を活かした観光機能の充実を図ります。
- ② 皿倉山や河内貯水池周辺等を中心とした良好な景観資源を守り・育てます。
- ③ 国際色豊かで文化的な魅力とにぎわいのあるまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

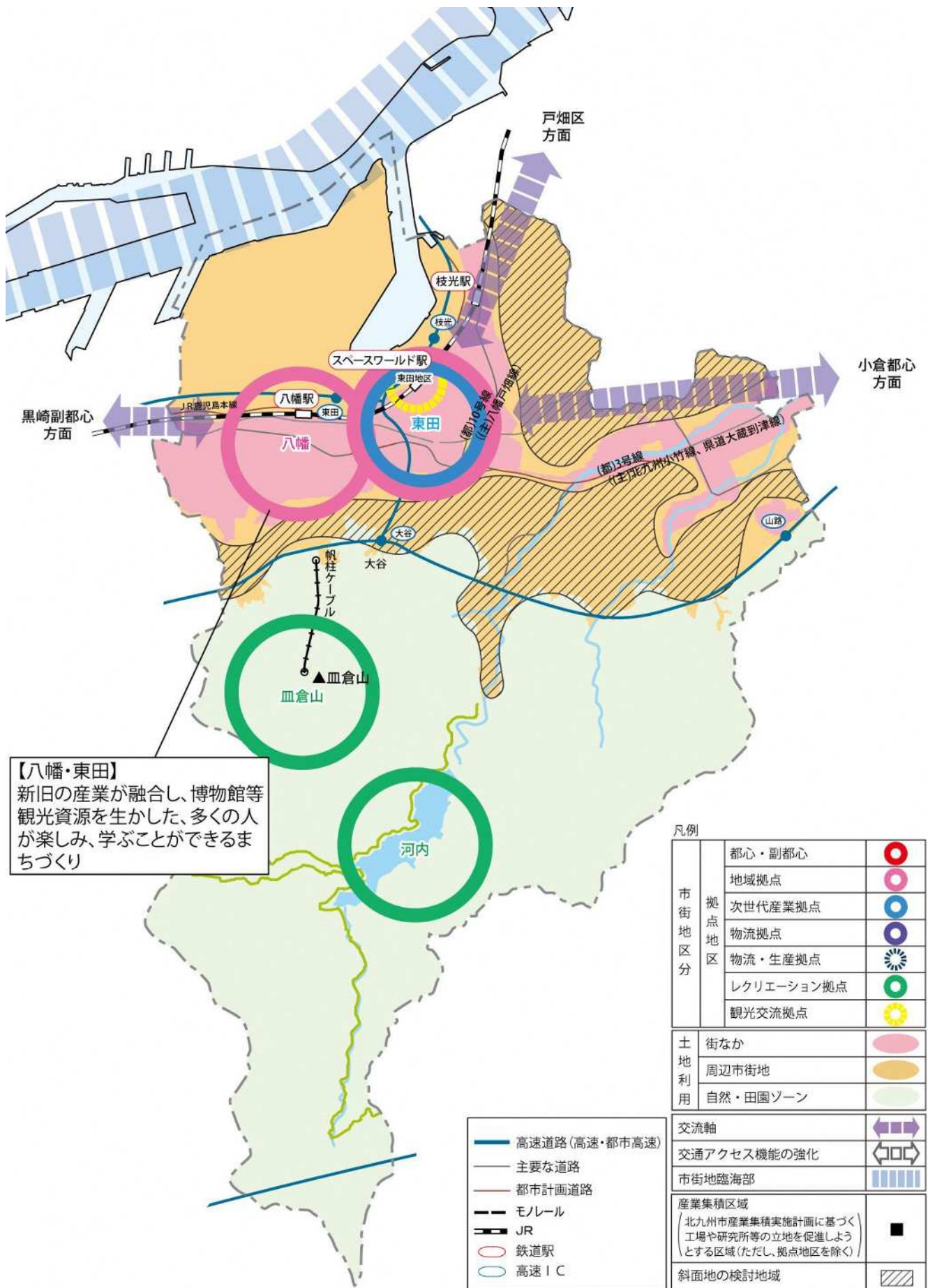
東田地区等を中心とした世界の環境首都にふさわしい先進モデル地区としてのまちづくりを進めます。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

災害の発生を抑えるとともに、地域の強いコミュニティによって支えられる、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 斜面地の土砂災害などの防止に努めます。
- ② 超高齢社会を見据えたバリアフリーのまちづくりを進めます。

5-3 目標とする都市の構造



6 八幡西区

6-1 地域の概況と課題

(1) 八幡西区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市の西南部に位置する八幡西区は、市面積の約17%を占める2番目に広い区です。古く江戸時代には長崎街道の宿場町、関所などの交通の要衝として栄え、隣接する八幡東区での製鉄所操業に伴う関連工場の立地により、本市を代表する工業地域を形成しています。
- ・昭和49年の八幡区の分区前後から郊外部でのベッドタウン化が進み、市内最大の人口を擁する区となっていますが、金剛山などの山系や瀬板貯水池、畑貯水池、黒川、笹尾川などの水系、瀬板の森などの自然資源とともに数多くの公園が整備され、良好な住環境の市街地が広く形成されています。
- ・JR鹿児島本線に沿った黒崎副都心地区や折尾地区、さらに筑豊電気鉄道沿いの八幡南地区の地域拠点の周辺に連担して市街地が形成されています。
- ・黒崎副都心地区では、八幡西図書館や黒崎ひびしんホールの開館、コムシティの再生など都市機能の充実が図られ、JR黒崎駅の改修工事を進めています。折尾地区では、JR折尾駅を中心に折尾地区総合整備事業が実施中であり、交通利便性のよい学園都市としてまちづくりを進めています。
- ・区北西部から若松区にかけては、先端科学技術に関する大学や研究機関が集積する北九州学術研究都市地区が形成され、学園都市としてのさらなる拡大が図られています。
- ・かつての黒崎街道沿いには、曲里の松並木や黒崎宿・木屋瀬宿などの宿場町としての古い町並みが残り、折尾地区では堀川運河などの歴史を活かしたまちづくりを進めています。

② 生活圏、交通の状況

- ・八幡西区の日常生活圏※は、地域拠点である黒崎副都心地区、折尾地区及び八幡南地区を中心とする概ね3つの圏域に分類されます。中でも黒崎副都心地区は隣接する折尾地区や小倉都心地区との結びつきが強くなっています。

※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲

- ・広域道路網としては、黒崎副都心地区から南北方向に都市高速道路や国道200号、国道211号にて八幡南地区と繋がっており、東西方向には国道3号や同黒崎バイパス、さらに国道199号にて若松地区・戸畑地区・小倉都心地区と繋がっています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が東西に走っており、JR黒崎駅を起点とした筑豊電気鉄道とJR折尾駅を起点としたJR筑豊本線が直方市方面への南北のネットワークを形成しています。JR黒崎駅やJR折尾駅を中心として北九州学術研究都市地区などへ放射線状に路線バス網が形成されています。
- ・また、木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在25.6万人で、全市の26.6%と最も多くを占めています。
- ・長年増加を続けてきた人口も、平成22年から5年間の減少率は0.4%とほぼ横ばいで推移していますが、平成52年には21.4万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は27.4%と全市平均(28.8%)よりも少し低くなっていますが、平成52年には36.3%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は42.6人/haと全市平均(32.5人/ha)よりも高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 八幡西区	257,097	256,117	33,684	146,935	70,243	27.4%	-980	-0.38
	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人	※H22・H27 人口：国勢調査 ※H52 将来人口： 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口 (平成 25 年3月推計)』による推計値		
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25			
北九州市 八幡西区	8,313	6,006	42.64	110,562	2.32			
	H52将来人口							
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)			
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%			
北九州市 八幡西区	214,519	23,631	113,072	77,816	36.3%			

④土地利用

- ・地域拠点を結ぶ鉄道沿線を主体に市街地が形成され、区面積の約60%が市街化区域となっています。
- ・北部のJR鹿児島本線に沿った黒崎副都心地区や折尾地区、筑豊電気鉄道沿いの八幡南地区等の地域拠点において商業・業務地が形成され、また、洞海湾の臨海部に工業地が形成されており、区内の広いエリアで住宅地が形成されています。
- ・折尾地区では、折尾地区総合整備事業により、学園都市の魅力ある玄関口にふさわしいまちの再整備を進めています。
- ・JR陣原駅周辺、永犬丸・三ヶ森地区、八幡南地区では、瀬板の森公園や金山川や遠賀川などの身近な自然とともに、安全で快適な住宅地の整備が進んでいます。

⑤その他

- ・黒崎駅前地区、曲里地区、木屋瀬東部地区、折尾さつき台地区、永犬丸則松地区、北九州テクノパーク八幡西地区などの26の地区においては、地区計画によりそれぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりを進めています。
- ・八幡インターチェンジ周辺では、内陸型工業団地の形成が期待されます。

(2)八幡西区の特性とまちづくりの課題

●黒崎副都心の活力再生や住みやすく持続可能なまちづくりの課題

- 黒崎副都心地区の中心市街地は、身近な買い物場としてだけでなく、様々なにぎわいづくりや魅力づくり等により活力再生を図ることが必要です。また、地域が一体となった取り組みを進め、魅力ある拠点形成を図るとともに、その相乗効果を本市全体に波及させていくことが必要です。
- 黒崎地区の交通渋滞解消と交通安全の確保、さらには、黒崎副都心の発展を促進するため、幹線道路の整備や小倉都心とのバス交通機能の強化が必要です。
- 公共交通は、乗継ぎ環境の改善を図ることで利用促進し、路線維持・存続を図る必要があります。
- JR陣原駅周辺、永犬丸・三ヶ森地区、八幡南地区では、今後も商業、医療などの生活支援施設の立地・集積を図るとともに、交通結節機能の強化などにより、さらなる利便性・快適性の向上を図る必要があります。
- 本市の産業振興を図るため、インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域において、内陸型の工業系用地として計画的な利用を進める必要があります。

●豊かな歴史資源を保全・活用した魅力あるまちづくりの課題

- 長崎街道沿いの曲里の松並木や黒崎宿・木屋瀬宿の歴史、堀川運河などの近代化遺産などを活かした景観形成や、観光資源としての活用が必要です。

6-2 まちづくりの目標と方針

(1)まちづくりの目標

八幡西区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆産業の振興を図り、副都心にふさわしい、多くの人が集まり、活力のある、まちをつくる
- ◆街なかに多くの人が住み、市民の誰もが安全・安心して暮らせるまちをつくる
- ◆長崎街道などの歴史や学術・文化に触れ、多くの人が夢をはぐくみ、訪れたいまちをつくる
- ◆山や川などの豊かな自然を活かし、水と緑の潤いを感じられるまちをつくる

(2) まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

副都心としての都市機能強化及び街なか居住の推進等、質の高い居住環境の形成を図ります。
また、自然・田園ゾーンについては、豊かな自然を保全・活用しつつ、既存集落の維持・活性化とレクリエーションの場としての活用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、都市機能の集約化を図り、商業・業務系と住居系を中心とする利便性の高い土地利用を進めます。
- ② 周辺市街地において、安全で住みやすい生活環境を守ります。
- ③ インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域では、工業系用地として活用を進めます。

●交通に関する方針

市西部における交通の要衝として、他区や近隣市町村などとの連携強化、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の利便性を向上します。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 副都心等における交通拠点機能の強化にあわせて、公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を進めます。
- ④ 北九州学術研究都市の玄関口としてふさわしい、交通拠点づくりを進めます。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

環境との共生を図り、八幡西区の歴史や伝統などを大切にすることで、地域が強く結び付き、郷土愛に満ちた副都心として魅力あふれるまちづくりを進めていきます。

- ① 黒崎地区の商業機能の活性化等の副都心としてのにぎわいあるまちづくりを進めます。
- ② 現存する魅力的な歴史的景観を活かしたまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

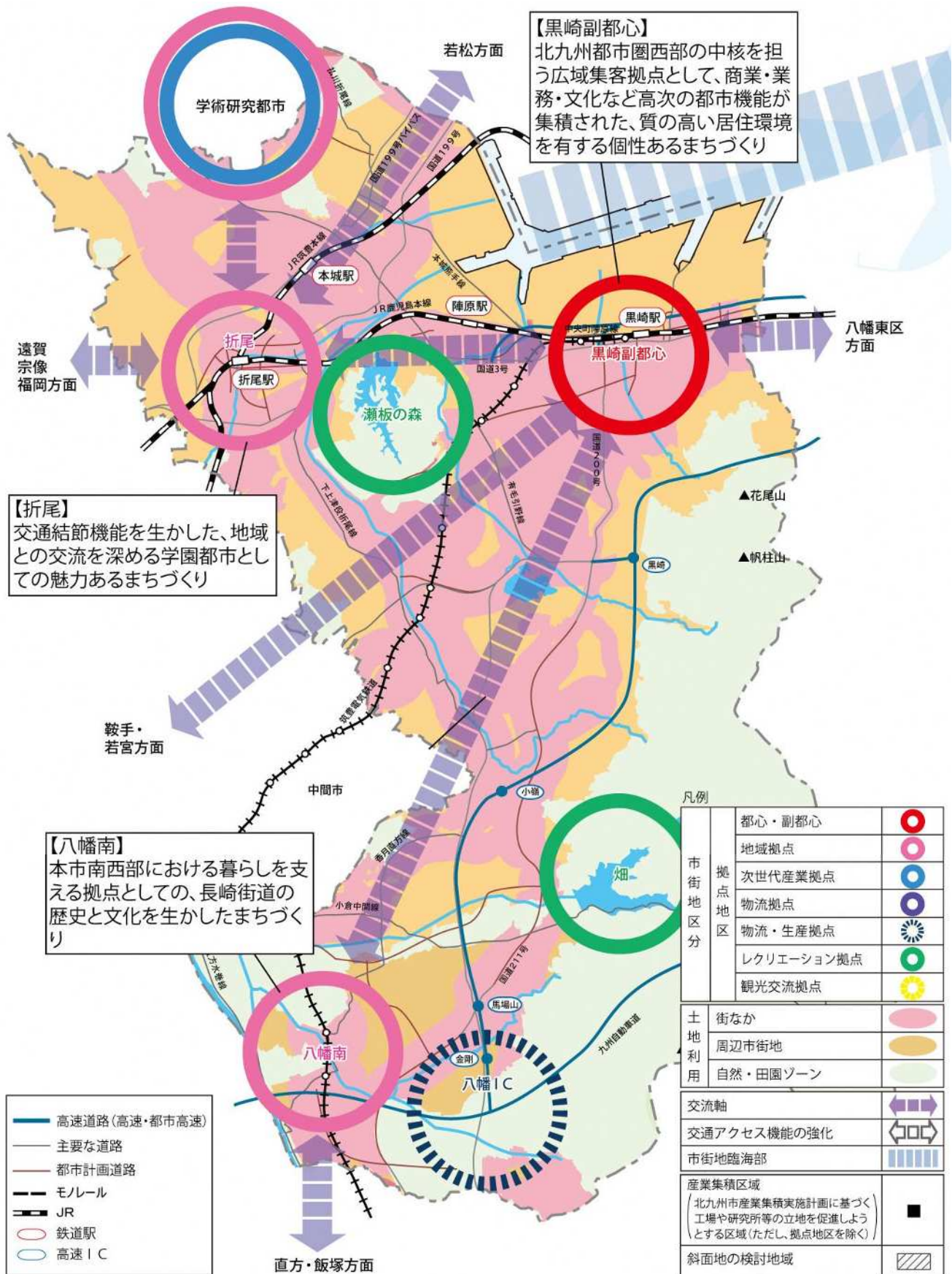
瀬板の森や畑等の恵まれた自然的環境の保全と共に、活用を図り、潤いのあるまちづくりを進めていきます。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らせることができるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域住民と協働して、市街地の見通しの確保などの安全対策を進めます。
- ② 市民の誰もがいきいきと暮らせる、子育てしやすいまちづくりを進めます。

6-3 目標とする都市の構造



7 戸畑区

7-1 地域の概況と課題

(1) 戸畑区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央に位置する戸畑区は、隣接する旧八幡市での製鉄所操業(明治34年)を契機として工業化が進み、また、小倉～戸畑間の鉄道開業(明治35年)を機に小倉と若松間を連絡する交通拠点として市街地形成が進みました。
- ・その後の若戸大橋開通(昭和37年)により、北九州工業地帯の発展の象徴とされてきました。
- ・区内には、中央公園及び美術の森公園、夜宮公園や都島展望公園などの公園が配置され、自然環境と調和した良好な住宅地が形成されています。
- ・国指定重要文化財の旧松本家住宅(西日本工業倶楽部)や、九州工業大学(旧明治専門学校)などの産業に由来する施設や北九州市立美術館などの文化施設が配置され、本市中央部における文教拠点となっています。

② 生活圏、交通の状況

- ・戸畑区の日常生活圏※は、地域拠点である戸畑地区を中心として形成されており、小倉都心地区や若松地区との結びつきが強くなっています。

※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲

- ・広域道路網としては、都市高速道路、国道199号が東西に、八幡戸畑線が南北に走っており、若戸大橋や若戸トンネルを介して若松方面と繋がっています。また、戸畑・枝光間を結び、本市の環状化を完成させる戸畑枝光線の整備を進めています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が区の中心から東西に走っており、区内には2箇所の駅があります。戸畑駅を中心として小倉都心方面及び八幡方面へ放射線状に路線バス網が形成されています。
- ・戸畑まちづくり構想の実施により、都市計画道路や市道の整備、戸畑駅周辺地区の再整備などが進められました。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在5.9万人で、全市の6.1%と最も人口が少ない区となっています。
- ・平成22年から5年間の減少率は4.0%で、平成52年には、4.6万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は29.7%で全市平均(28.8%)並みですが、平成52年には39.6%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は36.8人/haと全市平均(32.5人/ha)よりも少し高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 戸畑区	61,583	59,116	6,903	34,441	17,531	29.7%	-2,467	-4.01

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 戸畑区	1,661	1,605	36.83	27,797	2.13

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 戸畑区	46,404	4,155	23,880	18,369	39.6%

※H22・H27 人口：国勢調査

※H52 将来人口：

国立社会保障・人口問題研究所

『日本の地域別将来推計人口

(平成25年3月推計)』による推計値

④土地利用

- ・区内の全域が市街化区域となっており、JR鹿児島本線から北部一帯に製鉄業主体の工業地が、JR鹿児島本線から南部の丘陵地にかけて商業業務施設や住宅等の混在市街地が形成されています。
- ・JR戸畑駅周辺地区に商業業務地が形成され、その背後に住宅地が形成されています。八幡東区との区境となる高台の高峰地区等には斜面住宅地が広がっています。
- ・臨海部には製鉄業を中心とした一大工業地が形成されています。
- ・古くから、九州工業大学を始めとする多くの学校を有しており、近年では、北九州市立美術館や複合公共施設(ウェルとばた)などの文化・福祉に関する施設の立地が進み、福祉・文教地区を形成しています。

⑤その他

- ・市街地の大半は、土地区画整理事業(17地区)により街区の形成が進められてきました。
- ・平成9年にまちづくり団体と行政が一体となって策定された戸畑まちづくり構想をもとに、都市機能の向上や良質な市街地の形成を目指し、ハード面の整備を進めてきました。平成28年には、区内のスポーツ施設を統合した浅生スポーツセンターと牧山地区の都島展望公園の野球場が整備され、戸畑のまちづくりは、市民活動で賑わう街として大きく進みました。
- ・国の重要無形民俗文化財である「戸畑祇園大山笠行事」は、平成28年12月にユネスコ無形文化遺産に登録されました。

(2)戸畑区の特性とまちづくりの課題

●良好な居住環境の維持・向上を図るためのまちづくりの課題

- 戸畑まちづくり構想を契機として、生活利便性が向上した地域拠点の活力再生を図るとともに、その周辺への定住促進を進める必要があります。
- 交通結節点における乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 高台地区における生活交通手段のあり方について検討を進める必要があります。
- 中央公園及び美術の森公園周辺、夜宮公園、都島展望公園周辺などのまとまった緑地については、市街地内の良好な緑地として保全を図るとともに、身近なスポーツ・レクリエーションの場としてのさらなる活用を図る必要があります。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

●福祉・文教地区としての魅力を育てるまちづくりの課題

- これまで、医療や福祉施設、商業施設などが整備されてきましたが、超高齢社会に備え、高齢者が暮らしやすいまちづくりについて、まちづくり協議会などと連携をしながら検討を図る必要があります。
- 教育施設、美術館、複合公共施設(ウェルとばた)等の文教施設が整っており、将来に向けて文教のまちとしての価値を高めるまちづくりが必要です。

7-2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

戸畑区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆利便性・快適性の魅力を高め、街なかに多くの人が住み、安全で便利に暮らせるまちをつくる
- ◆福祉・文教のまちとしての街なみ形成を図り、質が高く魅力にあふれるまちをつくる
- ◆伝統・文化をはぐくみ、豊かさと活力のあるまちをつくる。
- ◆スポーツ・レクリエーションの場として、健康的で、安らぎと潤いのあるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、多くの人々が便利で快適に暮らせる、安全で住みやすい市街地整備を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、街なか居住の促進や混在化した土地利用の是正など、既存の都市機能を活かしながら集約化を図り、適正な土地利用に向けた検討を進めます。
- ② 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。

●交通に関する方針

他区との連携を強化し、戸畑区内の道路ネットワークを構築し、歩いて暮らせる市街地を形成するため、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 中心市街地を中心にした公共交通の利便性の向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

戸畑区の歴史や伝統を踏まえ、地域資源を活かした街なみづくりを行うなど、魅力にあふれるまちづくりを進めていきます。

- ① 文教地区にふさわしい良好な街なみ景観づくりを進めます。
- ② 戸畑祇園大山笠行事などの伝統文化を活かし、地域住民、企業、行政の協働により、戸畑区の魅力を向上し、質の高いまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

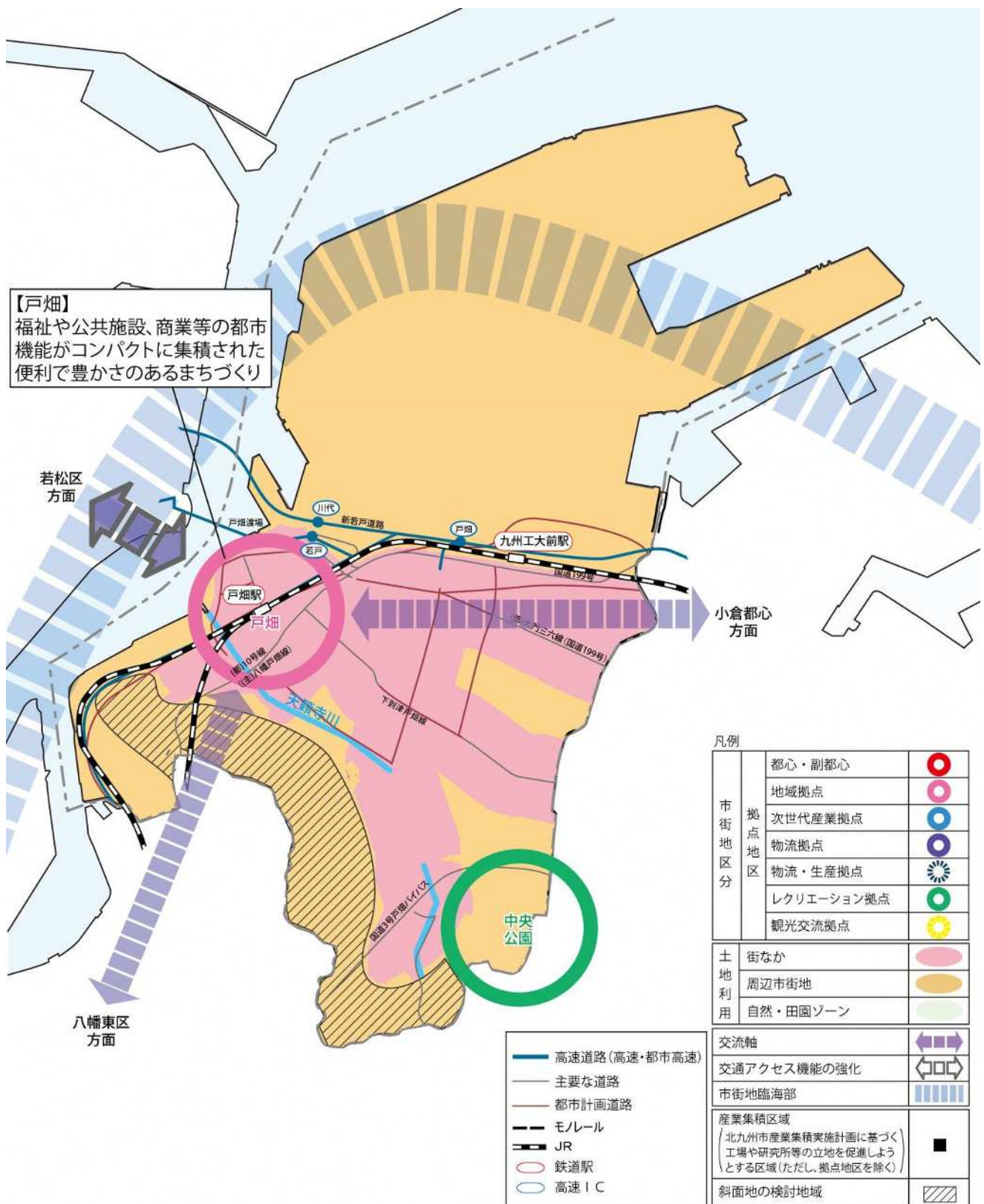
中央公園や美術の森公園、夜宮公園など市街地の良好な緑地として保全を図るとともに、身近なレクリエーションの場として活用するなど、潤いのあるまちづくりを進めていきます。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

災害の発生を抑えるとともに、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域福祉活動の拠点を中心に、市民の誰もがいきいきと暮らせる、子育てしやすいまちづくりを進めます。
- ② 斜面地の土砂災害などの防止に努めます。

7-3 目標とする都市の構造



第6部 今後の取り組み

第1章 北九州市都市計画マスタープランに基づく取り組みの展開

都市計画の目標と部門別の基本方針との関係を以下の表に示し、将来の都市像の実現に向けたまちづくりに取り組みます。

表 都市計画の目標と部門別

目標		
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	「街なか居住」を進める	(1)人口減少、少子高齢化に対応した「街なか居住」の促進 (2)周辺市街地における生活環境の維持 (3)市街化調整区域における開発の調整
	安全・安心なまちづくりを進める	(1)人にやさしいまちづくりの推進 (2)安全なまちづくりの推進
にぎわいと活力があるまちをつくる	都市特性を活かした産業の立地・振興を進める	(1)次世代産業拠点の形成 (2)物流機能・交通ネットワークを活かした産業の立地 (3)国の経済社会の構造改革を活用した産業の振興
	街なかの産業振興を進める	(1)街なかの産業立地促進 (2)街なかの商業の機能強化
	産業・交流の核となる拠点づくりを進める	(1)都心・副都心の整備 (2)地域拠点の整備
	街なかや臨海部の低・未利用地などの活用や再利用を進める	(1)市街地臨海部の活用 (2)街なかのストックの活用
	広域交通・物流拠点都市づくりを進める	(1)円滑な交通と活発な交流を支える交通ネットワークの整備 (2)交通・物流基盤と連携した周辺の計画的な土地利用
	周辺都市との連携を進める	(1)近隣市町との連携強化 (2)福岡都市圏など広域における都市間連携強化
訪れたいまち、住みたくなるとつくる	快適な都市環境や景観を整え、都市の魅力とイメージを高める	(1)パノラマ(眺望)の緑を活かした魅力ある快適な都市環境の形成 (2)「世界の環境首都の魅力」「健康・生きがい」「安全」機能の強化促進 (3)地域の特性を活かした魅力ある美しい都市景観の形成
	「観光まちづくり」を進め、都市の魅力とイメージを高める	(1)北九州市＝観光都市としてのブランディングによる都市イメージ向上と情報発信の強化 (2)北九州市ならではの地域資源を活かした「観光まちづくり」 (3)インバウンド(訪日旅行)戦略 (4)MICE戦略
	利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める	(1)持続可能な公共交通の確保 (2)幹線道路の整備 (3)少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備
環境にやさしいまちをつくる	都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める	(1)ストックを活用した都市インフラ整備 (2)産業振興・コミュニティの再生
	環境共生のまちづくりを進める	(1)環境負荷を低減していく低炭素社会・循環型社会の形成 (2)豊かさを支える生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保
市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	市民を主役とした地域づくりを進める	(1)まちづくりの計画段階からの協働の促進 (2)地域ネットワークづくりの推進
	多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める	(1)NPOやボランティア団体との連携促進 (2)まちづくり関連事業への民間参加促進

の基本方針との関係(1/2)

土地利用方針	交通施設方針	公園・緑地方針	地区整備方針
(住居系土地利用) ・街なかでは、居住誘導の受け皿となる中高密度の住宅地づくりを進める ・周辺市街地では、緑や水辺のアメニティが豊かな住居系土地利用を誘導 ・自然・田園ゾーンでは、既存集落の生活環境の維持などによる適切な土地利用を図り、無秩序な開発は抑制 (商業・業務系土地利用) ・街なかでは、日常的な生活利便施設が確保された商業・業務地づくりを進める ・小倉都心・黒崎副都心では、経済・行政の中心地にふさわしい高密度の商業・業務地づくりを進める ・市街地臨海部において、街なかに隣接する低・未利用地など土地利用転換を図るべき区域では、海辺の親水空間と調和した商業・業務系土地利用を計画的に配置 (工業系土地利用) ・街なかの住宅と工業が混在する地区では、住工分離を促進 ・市街地臨海部において、工業や港湾機能の維持・増進を図るべき区域では、周辺環境と調和した工業系土地利用を図る ・その他の臨海部では、工業・港湾機能の増進や新産業の受け皿として工業系土地利用の計画的な利用を進める ・内陸部では、インターチェンジ周辺等交通便利性の高い地域において、自然や田園環境に配慮しながら内陸型の工業系用地として計画的な土地利用転換を進める (自然的土地利用) ・公共緑地の充実、民間緑地などの保全 ・市街化調整区域において、拠点整備を行う場合は周辺環境に配慮し、住居系の開発は原則として抑制 ・災害防止や自然環境形成の観点から保全が必要な区域では、市街化を抑制	○街なか居住を支える交通施設の充実	○街なかにおける快適な市街地形成のための緑化促進	○街なかにおける住宅供給や生活支援機能の充実に向けた市街地整備 ○周辺市街地における無秩序な開発の防止
	○快適に歩ける生活道路や人にやさしい交通施設の整備 ○安全・安心な生活を支える生活道路の整備 ○日常生活を支える交通手段の確保	○街なかにおける防犯・防災機能向上のための公園・緑地整備 ○人にやさしい公園・緑地の整備	○街なかにおける安全性、防災性の改善・向上の必要性が高い地区の整備
	○拠点地区における住宅・産業開発プロジェクトを支援する交通施設の整備	○商業・業務地における快適な環境形成のための緑化の推進	○拠点地区におけるにぎわいの再生や街なか産業の集積の必要性が高い地区の整備
		○臨海部の工業地における緩衝機能や快適な環境形成のための緑化の推進	
	○効率的な物流など産業を支える交通施設の整備		○港湾、空港、高速道路と連携して産業集積の必要性が高い地区の整備
	○広域的な交流や地域連携を促進する交通施設の整備		
		○拠点地区などにおける世界の環境首都のシンボルとなる緑化の推進 ○自然・田園ゾーンにおける、山・海のパノラマの緑の保全	○次世代にふさわしい優良な居住や都市環境形成のモデルとなる地区の整備
	○「観光まちづくり」を支援する交通施設の整備	○豊かな山地や海を活かした観光・レクリエーション機能の充実	
	○交通結節機能の強化 ○役割に応じた道路機能の適正化		
	○既存の交通施設などを活用した効率的・効果的な交通体系の再整備	○街なかにおける既存の公園を活用した効率的、効果的な再整備	
	○地球環境に配慮した自動車交通の抑制 ○沿道環境に配慮した道路整備 ○自然・田園ゾーンにおける自然保護や生態系維持に配慮した道路整備	○市街化調整区域における緑地や水辺の保全 ○自然生態系と共生できる都市機能や都市環境の形成 ○街なかにおける市街地環境の向上をもたらす緑や水辺の活用	○環境への負荷を低減する資源循環型まちづくりのモデルとなる地区の整備
	○市民ニーズに基づく道路改良 ○協働による維持・管理 ○ソフト的な交通施策の推進	○市民ニーズやコミュニティ活動に基づく協働の仕組みづくり	○市民や企業の提案に基づく地区整備

表 都市計画の目標と部門別

目標		
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	「街なか居住」を進める	(1)人口減少、少子高齢化に対応した「街なか居住」の促進 (2)周辺市街地における生活環境の維持 (3)市街化調整区域における開発の調整
	安全・安心なまちづくりを進める	(1)人にやさしいまちづくりの推進 (2)安全なまちづくりの推進
にぎわいと活力があるまちをつくる	都市特性を活かした産業の立地・振興を進める	(1)次世代産業拠点の形成 (2)物流機能・交通ネットワークを活かした産業の立地 (3)国の経済社会の構造改革を活用した産業の振興
	街なかの産業振興を進める	(1)街なかの産業立地促進 (2)街なかの商業の機能強化
	産業・交流の核となる拠点づくりを進める	(1)都心・副都心の整備 (2)地域拠点の整備
	街なかや臨海部の低・未利用地などの活用や再利用を進める	(1)市街地臨海部の活用 (2)街なかのストックの活用
	広域交通・物流拠点都市づくりを進める	(1)円滑な交通と活発な交流を支える交通ネットワークの整備 (2)交通・物流基盤と連携した周辺の計画的な土地利用
	周辺都市との連携を進める	(1)近隣市町との連携強化 (2)福岡都市圏など広域における都市間連携強化
訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	快適な都市環境や景観を整え、都市の魅力とイメージを高める	(1)パノラマ(眺望)の緑を活かした魅力ある快適な都市環境の形成 (2)「世界の環境首都の魅力」「健康・生きがい」「安全」機能の強化促進 (3)地域の特性を活かした魅力ある美しい都市景観の形成
	「観光まちづくり」を進め、都市の魅力とイメージを高める	(1)北九州市＝観光都市としてのブランディングによる都市イメージ向上と情報発信の強化 (2)北九州市ならではの地域資源を活かした「観光まちづくり」 (3)インバウンド(訪日旅行)戦略 (4)MICE戦略
	利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める	(1)持続可能な公共交通の確保 (2)幹線道路の整備 (3)少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備
環境にやさしいまちをつくる	都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める	(1)ストックを活用した都市インフラ整備 (2)産業振興・コミュニティの再生
	環境共生のまちづくりを進める	(1)環境負荷を低減していく低炭素社会・循環型社会の形成 (2)豊かさを支える生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保
市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	市民を主役とした地域づくりを進める	(1)まちづくりの計画段階からの協働の促進 (2)地域ネットワークづくりの推進
	多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める	(1)NPOやボランティア団体との連携促進 (2)まちづくり関連事業への民間参加促進

の基本方針との関係(2/2)

住宅・住環境方針	その他の都市施設方針	都市景観方針	都市防災方針
○街なかにおける住宅供給の促進 ○街なか居住を促進・誘導する支援対策の充実 ○子育て支援環境の充実 ○高齢者居住環境の充実	○街なかの利用しやすい場所への公共施設の再配置	○街なかの良好な住環境の保全、創出、活用による街なみ景観の形成	○街なかにおける防災空間の充実 ○災害時の緊急活動を支える施設整備 ○既成市街地の面的な防災性の向上 ○地震や火災に対する建築物の安全性の向上 ○防災活動の支援拠点等の整備 ○風水害を予防するための開発のコントロール
○災害や犯罪に対する安全性を高めていくための住環境整備	○安全・快適な下水道・河川の整備	○安心・快適に暮らせる都市景観の形成	
○街なか産業の充実に向けた住宅機能の導入	○産業の特性やニーズに応じた都市施設の整備	○臨海部の工場・港湾施設が海に映える産業景観の形成 ○街なかにおける魅力や活力を感じられる街なみ景観の形成	
	○商業再生を支援する都市施設の充実		
	○都心や副都心における高次な機能をもつ都市施設の充実		
	○新しい拠点育成を支援する都市施設の整備		
○地域資源を活かした住宅供給の促進 ○既に形成されている良好な生活環境の維持	○魅力ある水辺空間の形成	○都市景観が特に重視される地域・地区における重点的な景観の形成 ○公共施設による先導的な景観の形成 ○安全で魅力的、個性的な夜間景観の形成	○風水害対策の推進 ○防犯対策の充実 ○安全・安心を実感できる都市空間の形成
	○「観光まちづくり」を支援する都市施設の整備		
○循環型社会に対応した住宅ストックの有効利用 ○街なかにおける土地ストックの合理的活用		○自然環境、歴史的な環境の保全、活用による景観の形成	
	○効率的な供給・処理施設の整備		○自然保護に配慮し、自然の防災機能を活かした防災対策
○地域の合意と協力に基づく居住環境の維持・向上	○コミュニティを支える施設の充実 ○市民ニーズやコミュニティ活動に基づく協働の仕組みづくり	○市民の創意工夫を活かした景観の形成	○防災に関する情報や地域防災力の強化
○民間と公共の協調による高品質な住まいづくり ○市民との住情報の交流		○民間による建築や開発との連携による景観の形成	

第2章 計画の評価

都市計画マスタープランは、本市にふさわしい将来の都市像を明らかにする長期的なプランとなっていますが、今後の社会経済動向の変化や上位計画等の動向を見ながら、必要に応じて柔軟に計画内容を見直していくことが重要です。一方、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においては、PDCAサイクルに基づき、概ね5年毎に施策の目標値に対する検証・評価を行うこととしています。

これらの点を踏まえ、都市計画マスタープランは、立地適正化計画での検証・評価を踏まえ、必要性が高いと判断される場合、計画の見直しを行うこととします。以下では、平成15年に策定した都市計画マスタープランの都市計画の目標に対する達成状況(P30 参照)を参考に評価の尺度と指標について記載しています。今後はこのような評価指標も活用しながら、まちづくりの状況について把握することに努めていきます。

表 都市計画の目標に対する評価の尺度と指標(1/2)

都市計画の目標	尺度	指標案	資料
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	【人口配置について】		
	○市の人口動向	人口	・国勢調査
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
	○街なか(居住誘導区域)の人口動向	人口	・国勢調査「500m メッシュ」
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
	○郊外部(居住誘導区域外)の人口動向	人口	
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
	【住みやすさについて】		
	○生活基盤(道路・公園・公共施設等)の水準向上	都市計画道路の整備率	・都市計画年報
都市公園の供用率			
○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	・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行地区数	・各事業課照会	
	再開発実施地区数		
	1住宅当たり延べ面積		
	優良建築物等整備事業施行地区		
○安全・安心の取り組み	地区計画・特別用途地区が定められている地区数	-	
	北九州市安全・安心条例の制定		
	1万人の防犯パトロール		・事業課照会
にぎわいと活力があるまちをつくる	【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	・工業統計調査
		小売業販売額	・商業統計調査
	○就業機会の多様化や雇用の拡大	従業者数	・事業所・企業統計調査
		有効求人倍率	・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)	-
		歩行者交通量(黒崎)	
		自転車走行空間整備状況(小倉)	・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	・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	・北九州市統計年鑑等
自動車走行台キロ		・道路交通センサス	
バス乗降客数		・北九州市統計年鑑等	
本市に通勤・通学する人口		・国勢調査	
昼間人口			

表 都市計画の目標に対する評価の尺度と指標(2/2)

都市計画の目標	尺度	指標案	資料
訪れたいまち、 住みたくなるまち をつくる	【まちの魅力について】		
	○都市のイメージアップ	環境モデル都市等の各種モデル都市の選定	-
		犯罪の認知件数	・福岡県警察本部資料
		交通事故件数	・福岡県警察本部資料等
	○観光客数の増加	観光入込客数	・北九州市観光動態調査
		宿泊者数	
	○コンベンションの増加	国際会議開催件数	・日本政府観光局(JNTO)国際会議統計
環境にやさしい まちをつくる	【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	・都市計画基礎調査
		農地転用面積	
		環境アセス件数	・北九州市資料
		環境配慮指針	
	【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)	・北九州市の環境(環境白書)
		海域水質(環境基準適合率)	
		自動車騒音(環境基準適合率)	
	○地球環境負荷の低減	温室効果ガス排出量	
	【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り組みの有無	・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り組みの有無	・北九州市公共施設マネジメント実行計画
市民・行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	【市民の参加と協働について】		
	○地域で支えるまちづくりの展開	市民センターにおけるコミュニティ参加	・事業課照会
		道路サポーター数	
		公園愛護会数	
	○まちづくり情報の拡充	北九州市 HP アクセス	
○その他	北九州市自治基本条例の制定	-	

参考資料

1. 北九州市都市計画マスタープラン改定の経緯

本市は、今後、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、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ます。このような人口減少下においても、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、医療・福祉施設、商業施設や住居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ことの必要性が高まっています。

このため、平成 27 年 5 月に、市の都市計画に関する基本的な方針である「北九州市都市計画マスタープラン」(平成 15 年 11 月策定)を見直すこととしました。

改定にあたり、北九州市都市計画審議会に意見を聞くため、本審議会に諮問しました。本審議会の中に学識経験者らによる「コンパクトなまちづくり専門小委員会」を設置し、都市計画マスタープランの一部でもある立地適正化計画の策定や都市計画マスタープラン改定の検討を行っていただきました。

また、市民の声が反映された計画づくりをめざし、意見募集等も行いました。

(1) 主な経緯

平成 27 年 5 月 21 日 ●都市計画マスタープランの見直しについて都市計画審議会に諮問
●「コンパクトなまちづくり専門小委員会」を設置

平成 27 年 7 月 31 日～ ●立地適正化計画策定の検討
平成 28 年 8 月 17 日 ●立地適正化計画(案)を都市計画審議会へ報告(中間答申)
9 月 ●立地適正化計画 策定
平成 29 年 4 月 ●立地適正化計画 公表(施行)

平成 28 年 6 月 29 日～ ●都市計画マスタープラン改定の検討
平成 29 年 7 月 31 日 ●都市計画マスタープラン改定版(素案)を都市計画審議会へ中間報告
8 月 15 日 ●都市計画マスタープラン改定版(素案)の公表と意見募集
(～9 月 14 日)
9 月 22 日 ●公聴会の開催
平成 30 年 2 月 9 日 ●都市計画マスタープラン改定版(案)を都市計画審議会へ報告(答申)
3 月 30 日 ●都市計画マスタープラン改定版 公表

(2)北九州市都市計画審議会「コンパクトなまちづくり専門小委員会」

◆委員名簿

		氏名	役職名
1	委員	白木 裕子	(一社)日本介護支援専門員協会 理事
2	委員	○ 寺町 賢一	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 准教授
3	委員	中村 雄美子	NPO 法人北九州子育て・親育ちエンパワメントセンター Bee 代表理事
4	委員	◎ 柳井 雅人	北九州市立大学 経済学部 教授
5	臨時委員	泉 優佳理	元北九州ミズ21委員会(第8期)委員
6	臨時委員	木内 望	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市計画研究室長
7	臨時委員	志賀 勉	九州大学大学院 人間環境学研究院 都市・建築学部門計画環境系 准教授
8	臨時委員	谷口 守	筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授

◎:委員長 ○:副委員長

◆専門小委員会の経緯

年月日	都市計画審議会	コンパクトなまちづくり 専門小委員会
平成 27 年 5 月 21 日	■第 62 回 ・専門小委員会設置	
平成 27 年 7 月 31 日～ 平成 28 年 6 月 29 日		□第 1 回～第 5 回 立地適正化計画策定の検討
平成 28 年 6 月 29 日		□第 5 回 ・まちづくりの背景と実績 ・まちづくりの課題と都市マス改定の方向性
平成 28 年 11 月 7 日		□第 6 回 ・都市計画マスタープランの構成 ・都市計画の基本方針及び都市空間形成 の基本方向(将来都市構造)
平成 29 年 2 月 10 日		□第 7 回 ・全体構想(部門別の基本方針) ・地域別構想の策定について
平成 29 年 5 月 10 日		□第 8 回 ・全体構想 ・地域別構想 ・今後の取り組み
平成 29 年 7 月 31 日	■第 69 回 ・改定版(素案)の中間報告	
平成 29 年 12 月 12 日		□第 9 回 ・改定版(素案)に対する意見募集の結果と 対応の考え方 ・都市計画審議会に報告する最終案
平成 30 年 2 月 9 日	■第 71 回 ・改定版(案)の報告	

◆「コンパクトなまちづくり市内関係課長連絡会議

都市計画マスタープラン改定の検討を効果的に進めるために、市の行政の各部門の総務・企画担当課長による連絡会議を設置し、検討・協議・調整などを行いました。

コンパクトなまちづくり市内関係課長会議の構成

○メンバー

局・室・委員会	課
危機管理室	危機管理課
技術監理局	技術企画課
企画調整局	企画課
総務局	総務課
財政局	財政課
市民文化スポーツ局	総務区政課
保健福祉局	総務課
子ども家庭局	総務企画課
環境局	総務課
産業経済局	総務課
建設局	総務課
建築都市局	総務課
港湾空港局	総務課
上下水道局	総務課
交通局	総務経営課
教育委員会	企画調整課

○オブザーバー

局・室・委員会	課
各区役所	総務企画課

○事務局

局・室・委員会	課
建築都市局	都市計画課

(3)市民参加の取組

◆北九州市都市計画マスタープラン改定版(素案)に対する意見募集

北九州市都市計画マスタープラン(素案)を公表するとともに、市民意見の反映を図るために意見募集を行いました。

- 募集期間 平成 29 年 8 月 15 日から 9 月 14 日まで
- 公表方法 市政だよりに意見募集のお知らせを掲載。市役所、区役所、出張所で概要版を配布し、詳細(全文)が閲覧できるようにしました。
また、市のホームページにも概要と詳細(全文)を掲載しました。
- 募集方法 郵送やファクシミリ、電子メールなどによる受付を行いました。
- 意見数 16 人から 19 件の意見が寄せられました。
- 意見の概要
 - ・コンパクトなまちづくりを進めることについて、賛意を述べる意見が多く寄せられました。
 - ・斜面地からの居住誘導について、具体的な方法論を問う意見が寄せられました。
 - ・北九州空港の活用や公共交通の利用促進について、取り組みの強化を求める意見が寄せられました。

◆北九州市都市計画マスタープラン改定版(素案)に対する公聴会

北九州市都市計画マスタープラン(素案)を公表するとともに、市民意見の反映を図るために公聴会を開催しました。

- 募集期間 平成 29 年 8 月 29 日から 9 月 14 日まで
- 公表方法 市政だよりに意見募集のお知らせを掲載。市役所、区役所、出張所で概要版を配布し、詳細(全文)が閲覧できるようにしました。
また、市のホームページにも概要と詳細(全文)を掲載しました。
- 募集方法 郵送やファクシミリ、電子メールなどによる受付を行いました。
- 公述申出数 1 人から 1 件の公述申出がありました。
- 開催日 平成 29 年 9 月 22 日
- 開催場所 生涯学習センター 3 階 ホール(小倉北区大門一丁目)
- 公述意見の概要
 - ・臨海部の土地利用について、市民が容易にアクセスできて触れ合える海辺が少ないので、今後の活用・整備を望む意見を述べられました。

2. 用語の解説

あ行

アメニティ機能

都市計画がめざす居住環境の快適性。数量的に捉えにくい歴史的環境や自然景観などにも配慮した総合的な住み心地の良さ。

インバウンド

外国人旅行者を自国へ誘致すること。

ウォーターフロント

都市の中で、海などの水面に近接した地域。港湾、工場など産業用に利用されることが多いが、近年、親水性を活かした住居・商業地域として開発される例が増えている。

NPO

「非営利組織」や「非営利団体」のこと。

エリアマネジメント

特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営(マネジメント)を積極的に行う取組み。現在、民間主導のまちづくり、官民協働型のまちづくりへの期待から、大都市の都心部、地方都市の商業地、郊外の住宅地など、全国各地でエリアマネジメントの取組みが実践されている。

LRT

Light Rail Transit の略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

折尾地区総合整備事業

折尾地区の課題を解決するため、JR 折尾駅周辺の鉄道の高架化、幹線道路や駅前広場の整備、鉄道跡地を含む土地区画整理事業を一体的に実施することで、遠賀地区や中間市を含めた広域的な中心核として、また、学園都市の魅力ある玄関口にふさわしい「まち」に再構築することを目的とした事業。

か行

核家族化

夫婦とその未婚の子どもで構成される家族のこと。ただし夫婦のみの世帯や一人親世帯も含まれる。都市化や高度経済成長とともに、三世代同居などの大家族世帯が減少し核家族化が進行したと言われる。

官営八幡製鐵所

1901 年(明治 34 年)に操業を開始した八幡製鐵所の前身。

環境未来都市

国の「成長戦略」(平成 22 年 6 月閣議決定)に位置付けられた、21 の国家戦略プロジェクトの一つ。国に限られた特定の都市を環境未来都市として選定し、我が国及び世界が直面する地球温暖化、資源・エネルギーといった環境問題に加え、人口減少や超高齢化など社会的な課題に、他都市に先駆けて取り組み、成功事例を国内外に普及展開することで、需要拡大、雇用創出等を実現し、究極的には、我が国全体の持続可能な経済社会の実現の実現を目指すもの。平成 23 年 12 月、北九州市は国から「環境未来都市」として選定された。

環境モデル都市

都市・地域の固有の条件や課題を前提とした地球温暖化対策の具体的な提案を募集し、温室効果ガス排出の大幅な削減など低炭素社会の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市を「環境モデル都市」として選定するもの。平成 20 年度に北九州市は国から「環境モデル都市」として選定された。

基礎素材型産業

化学、石油・石炭、鉄鋼・非鉄金属など各種産業の基礎素材を製造する製造業のこと。臨海部に自動化・省力化された巨大な装置型工場が立地するのが特色である。

北九州市公共施設マネジメント実行計画

市民の安全・安心を確保し、子どもや孫の世代が安心して暮らせる地域社会を築いていくため、真に必要な公共施設を安全に保有し続けることができる運営体制を確立していくことを目的とし、今後の公共施設マネジメントを具体化していくための道標として、策定した。この計画には、単に施設を減らすだけではなく、「選択と集中」の観点から、本市のにぎわいづくりや活性化にも留意しながら、現在及び将来のニーズ等を見据えて公共施設を再構築するという視点を含んでいる。

北九州市自治基本条例

自治を担う市民・議会・行政が果たすべき役割、市政運営の原則(情報共有や市民参画など)、コミュニティの活動のあり方、コミュニティへの支援などを定めている。

北九州市立地適正化計画

人口減少と高齢化を重要な課題と認識し、平成 15 年に策定した北九州市都市計画マスタープランにおいてコンパクトシティを掲げ、「街なか居住」など都市計画の基本的な方針を明確にし、諸施策を総合的に展開してきたが、コンパクトなまちづくりをより一層推進するために策定した。本計画では、概ね 20 年後の将来を見据え、まちづくりの基本的な方針のほか、居住を誘導する「居住誘導区域」、医療、商業等の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」などを定め、居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導や都市機能の誘導・集約に関する施策について記載している。

北九州スマートコミュニティ創造事業

政府の新成長戦略に位置づけられる日本型スマートグリッドの構築と海外展開を実現するための取組みである、「次世代エネルギー・社会システム実証」を行う地域について、国が公募し、本市を含む全国 20 地域が提案したところ、平成 22 年 4 月、本市が全国 4 地域の一つとして選定された。平成 22 年 8 月、提案した「北九州スマートコミュニティ創造事業」のマスタープランを策定し、参画企業とともに事業を実施した。

協働

NPO・ボランティア団体、行政、企業のそれぞれの主体性・自発性のもと、互いの特性を認識・尊重しながら、対等な立場で、共通の目的を達成するため協力・協調すること。

居住誘導区域

人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

近代化産業遺産

近代的手法によって造られた建造物(各種の構築物、工作物を含む)で、産業・交通・土木に関わるもの。

空洞化

中心市街地の人口が減少し、郊外の人口が増加する人口移動現象。

グリーンアジア国際戦略総合特区

国が制定した「総合特区制度」による規制の特例措置等を活用し、世界の環境課題対応先進国として我が国が培ってきた、都市環境インフラ関連産業や技術をパッケージ化してアジアの諸都市に提供するとともに、グリーンイノベーションの新たな創造を更に推し進め、アジアの活力を取り込み、アジアから世界に向けて展開し、アジアとともに成長することを目指し、福岡県、北九州市、福岡市3自治体が一体となって取り組むもの。

経済センサス

事業所及び企業の経済活動の状態を明らかにし、我が国における包括的な産業構造を明らかにするとともに、事業所・企業を対象とする各種統計調査の実施のための母集団情報を整備することを目的としている。

減災

災害時において発生し得る被害を最小化するための取り組みである。防災が被害を出さないことを目指す総合的な取り組みであるのに対して、減災とはあらかじめ被害の発生を想定した上で、その被害を低減するものである。

建ぺい率

建築物の敷地面積に対する建築面積のこと。

広域公園

主として一の市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、地方生活圈等広域的なブロック単位ごとに1箇所当たり面積 50ha 以上を標準として配置する。

高機能舗装

一般的に「排水性舗装」、「低騒音舗装」や「ポーラスアスファルト舗装」などと呼ばれ、通常のアスファルト舗装に比べて、排水機能、騒音低減機能に優れている。

公共交通空白地域

北九州市では、鉄道駅から 500m以上、またはバス停から 300m以上の地域(高台地区[標高 50m以上]のバス停は 100m以上)を示す。

公共施設

道路・公園・下水道・学校・図書館など、公共事業によって供給される施設。

合計特殊出生率

15～49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性がその年齢別出生率で一生の間に生むとしたときの子どもの数に相当する。

高次都市機能

医療、福祉、商業などの都市機能のうち、広域の地域を対象とした、質の高いサービスを提供する機能。

交通結節機能

鉄道の乗り継ぎ、鉄道とバスなどの乗換え、自動車から公共交通機関等への乗換えを円滑に行うために、交通機関の結節点に求められる機能。

公的不動産(PRE)

Public Real Estate の略。地方公共団体等が保有する各種の不動産に着目して、その管理・活用を合理的なものにすべきという認識を背景にしてつくられた用語である。

国勢調査

日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5 年ごとに行われる。

国家戦略特区

世界で一番ビジネスをしやすい環境を作ることを目的に、地域や分野を限定することで、大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度。

コンベンション

人、情報、知識、物などの交流の場、集りのこと。本来は単に「会議」の意味であるが、近年、ある地域や国へ、人、情報、知識、物を呼び込むシステムを総称して用いられるようになった。

さ行

再生可能エネルギー

太陽光、太陽熱、風力、水力、地熱、生物由来のエネルギー資源であるバイオマスなど、永続的に利用できるエネルギーの総称。

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域（既成市街地）及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域（新市街地）をいう。（同法第 7 条第 2 項）市街化区域においては、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとされている（同法第 13 条）。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。（同法第 7 条第 3 項）市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る場所として開発や建築が制限されている区域のこと。

市街地再開発事業

都心などの既成市街地整備の手法の一つであり、土地利用上、及び防災上の問題を抱えた市街地において、敷地の統合、共同建築物への建て替え、街路、公園などの公共施設やオープンスペースなどの確保により、快適で安全な都市環境を再生する事業である。

事業所・企業統計調査

事業所・企業統計調査は、我が国すべての事業所を対象として行われる国の最も基本的な統計調査の一つ。この調査は、我が国における事業所及び企業の産業、従業者規模等の基本的構造を明らかにするとともに、国や地方公共団体における各種行政施策の計画、立案のための基礎資料を得るほか、事業所及び企業を対象とした各種統計調査実施のための母集団情報としての事業所及び企業の名簿を作成することを目的としている。

次世代エネルギーパーク

市民がエネルギー生産・利用などの状況を実際に見て触れることにより、地球環境との調和などのエネルギー問題への理解を深めていくことを目的として、経済産業省が認定したエネルギーの地域拠点。風力・太陽光発電施設や石油備蓄基地などがある本市響灘地区も平成 19 年度に認定されている（全国初）。

持続可能な社会

健全で恵み豊かな環境が地球的規模から身近な地域まで保全されるとともに、それらを通じて世界各国の人々が幸せを実感できる生活を享受でき、将来世代にも継承することができる社会。

市民環境力

市民一人ひとりがより良い環境、より良い地域を創出していくとする意識や能力を持ち、それを行動へとつなげていく力。

市民参画

市長等が行う政策の企画立案、実施及び評価の各過程に市民が参加すること。

社会資本整備

国や地方公共団体が公共事業によって、道路・港湾・上下水道・公営住宅・病院・学校など産業や生活の基盤を整備すること。

住区基幹公園

住民が、安全、快適かつ健康的に生活できるよう、遊び、レクリエーション、休養のために日常的に、身近に利用できる公園。

住宅市街地総合整備事業

中心市街地等の既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、密集市街地の整備改善及び街なか居住の推進等を図るため、住宅等の建設、公共施設の整備等について総合的に助成を行う。

将来都市構造

都市の将来像や都市づくりの目標の達成を目指して、市域全体の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表し、目指すべき将来の都市の姿を分かりやすく描くもの。

浸水想定区域

水防法第 14 条に基づき、洪水予報河川及び洪水特別警戒水位への水位の到達情報を通知および周知する河川（水位周知河川）において、洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

ストック

蓄え、資産のこと。道路や港湾、上下水道、公園などの社会資本が整備された量や施設そのものを示す場合もある。

住むなら北九州 定住・移住推進事業

北九州市への定住・移住を強力に推進するため、市外から移住する世帯等に対し、一定の要件を満たす街なかの住宅を取得又は賃借する費用の一部を補助する事業。

ゼロ・エミッション

廃棄物を他分野の原料等として活用し、排出をゼロにすること。近年は、排ガス中の有害物質やCO2など、人間の活動による自然界への環境負荷をゼロにすることを目指す仕組みと捉えられつつある。

た行

耐震強化岸壁

大規模地震が発災した際に、発災直後から緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、通常岸壁よりも耐震性を強化した係留施設。

大水深港湾

大型船の寄港を可能とした、深度を深く掘った港湾。

地域公共交通網形成計画

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン(ビジョン＋事業体系を記載するもの)」としての役割を果たすもの。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定する。

地区計画

それぞれの地区の特性に応じたきめ細かい環境整備を行っていくために、地区住民などの合意に基づいて都市計画として定める計画。計画内容としては、地区内の道路、公園の配置や建築物の用途、大きさ、デザインを定める。また、一定の条件のもとに、容積率制限や斜線制限を緩和することもできる。

治山・治水

治山とは、安全で安心して暮らせる国土づくりのために山地災害を防止し、土砂の流出を制御すること。治水とは、目的に応じた水利用を実現するために水害を防止し、水の流れを制御すること。

地方創生

第2次安倍政権で掲げられた、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけ、日本全体の活力を上げることがを目的とした一連の政策である。

中心市街地活性化基本計画

都市の中心となる市街地の都市機能を増進させ、経済活力を向上させるための施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画。中心市街地活性化法に基づいて市町村が作成し、内閣総理大臣の認定を受けて実施する。

低・未利用地

市街化区域内において、空き地や企業の遊休地など、有効に利用されていない土地。

特殊公園

風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園等特殊な公園で、その目的に則し配置する。

特別緑地保全地区

良好な都市環境を確保するために必要な自然的環境を保全することを目的として、風致や景観が優れており、かつ地区内の住民の健全な生活環境を保全するために必要な緑地などに指定される。地区内では建築物の建築、宅地の造成、木材の伐採などが原則的に禁止される。

都市型社会

「都市化社会」との対比的な概念として、都市計画中央審議会の答申において用いられた言葉である。この「都市型社会」は国民の大多数が都市住民となり、産業・文化等の活動が都市の共有の場として展開する成熟した社会を表現する概念をさす。

都市基幹公園

総合公園：都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ1箇所当たり面積10～50haを標準として配置する。
運動公園：都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とする公園で都市規模に応じ1箇所当たり面積15～75haを標準として配置する。

都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

都市基盤

道路や河川、下水道などに代表され、都市活動(生活や産業活動)を支える基幹的な施設。

都市計画区域

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保していくまちづくりを効率的に行うために、都市を一体的かつ総合的に整備や開発、保全することが必要な区域を、都市計画法に基づいて知事が「都市計画区域」として定める。北九州市では島しょ部を除くほぼ全域が「都市計画区域」である。

都市再生緊急整備地域

都市再生特別措置法に基づいて、「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域。

都市施設

道路や公園、下水道、ごみ処理場、その他まちの中で基幹的、骨格的な機能を持つ公共施設のことである。都市施設のうち、特に重要なものは、あらかじめその位置などを都市計画で定めておくことができる。

土砂災害警戒区域

土砂災害が発生した場合、住民の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域。過去の土砂災害による土砂の到達範囲などを勘案して設定される。

土砂災害特別警戒区域

警戒区域のうち土砂災害が発生した場合、建築物に損壊が生じ住民の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造が規制される土地の区域。

都心集客アクションプラン

「新幹線口エリアで生み出したにぎわいを都心全体のにぎわいに」をコンセプトとし、平成29年にオープンしたスタジアムを含む新幹線口エリアの集客対策を強化し、そこに集まった人たちが商店街などに回遊してもらう仕組みを作ることを目的とした事業。

土地区画整理事業

土地の所有者やそこに住む人が話し合い、土地の一部を出し合って道路や公園などの公共施設をつくり整然とした市街地を整備することにより、土地の利用増進を図る総合的なまちづくりの方法である。

土地利用

用途地域、防災地域、準防火地域、臨港地区、高度利用地区、風致地区などの地域地区や地区計画について、土地利用の規制・誘導を図るため定めるもの。

な行

農業振興地域

農業の振興を総合的に図る地域として、市が策定する「農業振興地域整備計画」に基づき指定された地域のこと。

は行

ハザード

危険、危険の要因。

バリアフリー

障害者や高齢者の生活や活動を妨げるさまざまな障害を取り除くこと。まちづくりにおけるバリアフリーの主な課題は、道路や建築物の段差解消や道路の幅を広げることなど、高齢者や障害者の移動の障害を除去することなどである。

PFI方式

これまで公共部門によって行われてきた「社会資本形成を伴う公共サービスの提供」の分野において、民間事業者の資金、経営能力、技術的能力などを活用して、より効率的・効果的な公共サービスを民間から調達するための手法。

風致地区

自然の景勝地、公園、沿岸、緑豊かな低密度住宅地など、その風致を維持することが望ましいと思われる地域について指定される。建築物の建築、宅地の造成、木材の伐採などの行為は、都市の風致を維持するために必要な制限を受ける。

ブランディング

価値の高いものとして育てること。

貿易のシームレス化

国内物流と国際物流を継ぎ目なく結合し、情報と物の流れをスムーズに運用することでより安く、早く、簡潔な流通環境を実現しようとするもの。

ま行

モビリティマネジメント

公共交通の維持や地球環境の負荷軽減を目的に、住民や企業、学校を対象に、自動車利用から公共交通利用への行動の変化を促す取り組み。

や行

優良賃貸住宅供給支援事業

若年世帯等の定住を促進し、少子・高齢化が著しい中心市街地を対象にファミリー向けの良質な賃貸住宅の供給を進めるため、中堅所得ファミリー世帯向けの優良な賃貸住宅の家賃負担を軽減する制度

容積率

建築物の敷地面積に対する床面積の割合のこと。

用途地域

都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率および各種の高さについて定める。地域地区の一つ。

北九州市都市計画マスタープラン (平成30年3月 改定)

発行日／平成30年3月

発行者／北九州市 建築都市局 都市計画課
〒803-8501 北九州市小倉北区域内1番1号

電話：093-582-2451

FAX：093-582-2503

E-MAIL：toshi-toshikeikaku@city.kitakyushu.lg.jp

