

2.「将来トレンド」を掴む STEP.1

これからの社会で「当たり前」になっていく価値観とは？

「快適さ・便利さ」と「リアルな感動・価値体験」

DX等による都市の最適化により、複雑・混雑・摩擦・軋轢は緩和・解消される。「快適さ・便利さ」が向上したスマートな都市環境は、日常の当たり前となる。また、地球環境への負荷が抑えられ、都市全体がクリーンになる。その上で、人の欲求は、リアルな「感動・価値体験」へと向かう。面白い人・モノが集まるところに、また別の面白い人・モノが集う。都市の魅力は向上し、投資も集約されていく。

働き方 「単純労働」→「知的労働」に

- ルーチンで定型的な「単純労働」はAI等に代替され、労働力の低下は一定程度補われる。課題の解決策・手段についても、AIが客観・論理的に最適解を提示するようになる。
- そのような中、人は、判断する・意思決定する、新たな課題を見出す等、主観・感覚的な思考・創造力を伴う、「知的労働」を担うようになる。
- 働く女性の増加や健康寿命の延伸、DXによる需給のマッチング等を背景に、スキマ時間に気軽に働くことができるワークシェアリング等が増加する。

交通 クルマを含む公共交通の再編 「人流」×「物流」

- 公共交通・自家用車を含む「人流」が減少する一方で、「物流」には一定のニーズがある。人流と物流はデマンドに応じて統合・融合されるなど最適化が図られ、待ち時間や空きスペース等のムダ・余剰がカットされる。
- 公共交通体系は、自動運転を契機として、クルマを組み込み、MaaSを活用したデマンド型へと再編されていく。
- 街なかを走る自家用車等の減少により、渋滞が緩和され、必要とされる駐車場は大きく減少する。人は運転の拘束から解放され、余剰時間を手にする。

災害レジリエンス 「DX」×「フレキシブル・スペース」

- 街なかやその周辺にあるオープンスペース等は、「フレキシブル・スペース」として存在感を示す。普段は、憩いのスペースやイベントスペース等として使用され、非常時には避難場所等として活用される。
- AI、IoT、通信インフラの整備などDXの進展により、確度の高い情報を迅速かつ網羅的に提供できるようになる。想定外の災害時にも、AIが自律的に、最適な避難場所へ個別に誘導をするなど、都市の安全・安心が担保される。

外部空間 快適な「ウォークابل」空間、 出会いを誘発する「界索性」

- まちには、快適性・QOLが求められる。街路・公園・民地のオープンスペース等には、洗練され、ゆとりがあり、人が心地よく滞留できる「ウォークابل」な空間としてのニーズが高まる。
- 一方で、まちには「界索性」も求められる。開放的で気がねなく育れる酒場、溜まり場、社交場、風情ある小路・路地裏等の場合は、「個」のビジネスに必要な、多種多様な人の出会い、有機的な交わりを誘発する。

ゼロカーボン



「快適さ・便利さ」と 「感動・価値体験」

「シェア・ ボーダーレス」

人口動態 新たな 生活スタイル



「集団」から「個」

DXの進展により、あらゆるモノ・コトが、「集団」から「個」へと移行していく。(例:ビジネス、マーケティング、オフィス、購買、サービス、映像、旅行、交通、教育、対人関係など)自分らしさも含め、それぞれの個性を尊重するようになり、価値観や考え方は、単一・固定といったものから、多様・柔軟なものへと向いていく。

シェア・ボーダーレス

インターネットの普及から始まる「シェア・ボーダーレス」化は、あらゆる分野で加速する。(例:車、家、土地、設備、仕事、労働力、オフィス、衣服、知識・技術、データ、資金、輸送網、サプライチェーン等)あらゆる固有のモノがシェアされ、ボーダーがなくなり、余剰のカットが進む。都市空間では、空き地等の余剰が、人にとってゆとりの空間に生まれ変わる。

技術革新 DX

ビジネス 集団から個人に



- 企業やサラリーマンなど集団から、複業ワーカー、フリーランス等の個人で働くように。組織の枠を超え、個の人格で振る舞うようになっていく。
- DXの進展に伴う、高性能デバイスの低廉化、SNS・オープンデータ・ブロックチェーン・クラウドファンディングなどソフトウェアの汎用化等により、技術・知識・資金等が個人レベルでも入手しやすくなる。
- 「個」のビジネスチャンスが拡大し、プロとアマの差は縮まる。消費者(コンシューマー)が、デジタルツールを活用して、手軽に供給側(プロシューマー)としても活動するように。

消費行動 「モノ」は「サービス」として提供、価値を探し求め外出

- あらゆるモノがサービスとして、個別最適に提供される「XaaS」な社会に。サービスはパッケージ化され、シームレスに享受できる。時間や手間がカットされ、ストレスフリーな環境が提供される。
- eコマースの進展等、人は移動せず、モノ・サービスが手元にやってくる時代に。逆に、オンリーワン、ニッチ、「そこにしかない」といった、価値を見出すモノ・サービス・情報については、人はそれ探し求め出掛ける。
- 「価値重視」という志向の変化、DXの進展等に伴い、モノは、売り切りから、デマンドに応じた付加価値の高いサービスとして提供されるようになる。多くの消費者を対象としていた広告も、カスタマイズされ提供されるように。



「集団」から「個」

次世代を担う 若者の 意識・常識

仕事空間 複業のための「コワーキングスペース」等

- 働き方の多様化とともに、多種多様な知的労働を掛け持つ複業ワーカーが増加する。
- テレワークやリモート会議等が増えるにつれ、固定・常駐のオフィス需要は低下する。
- 複業など、個人が場所を固定せず、好きな時間に働くことが主流となり、コワーキングスペース、シェアオフィス、フリーアドレスオフィス等のニーズが高まる。

社会課題 ゼロカーボン・SDGs等のグローバル課題に高い意識

- SNS等のオンラインで広く多様に繋がることで、SDGs、環境・ゼロカーボンなど国境を越えたグローバルな社会課題に対し、高い問題意識を持つ者が増加していく。企業活動だけでなく、個人レベルの活動でも、仕事・買い物・飲食・居住など暮らしの各シーンにおいて、選択する際の判断基準と捉えるようになる。
- 災害時におけるボランティアや物資支援、頑張る組織・個人に対するクラウドファンディング等、自らが当事者となり、できることで貢献するという意識が高まる。

3. 「地区特性」を把握する STEP.2

小倉 keyword ワーキング・多種交流

IT系オフィスの需要

広域交通ネットワーク

MICE機能等の集客施設

歴史・背景 ・かつては小倉城の城下町として、商業・業務機能が集積し発展。城下町の名残である三間道路が縦横に通り、土地は細分化。
・九州の玄関口として、企業の本店・支店が集積するなど、業務機能を中心に発展。
・北九州市の都心であり、業務、商業、観光・文化等の広域集客機能が集積。

変化・兆し ・統合型リゾート(IR)の誘致について議論を行った際、外部目線で見えた都市としてのポテンシャルを再認識。
・大通り沿道等において、オフィスビル整備の動きがある。IT企業のオフィス需要もあり。
・小倉駅前の商業ビルは大型テナントが撤退するも、空き床の一部で、コワーキングを含む大型オフィス等にリノベーション。

地区の強み

▶ 業務・ビジネス

- 情報・金融・サービス等の業務機能が集積。

▶ 商業・サービス

- 井筒屋・アミュプラザ等の大型商業施設がある。
- 平和通り西側では、物販・飲食等でアーケードのある商店街を形成。東側では、主に夜間営業の飲食店等で繁華街を形成。

▶ 観光・文化

- 小倉駅北側には、国際会議場、展示場、大型ホテル、北九州スタジアム等のMICE機能が集積。
- 巨過市場は市民の台所として、また、外国人観光客向けスポットとして機能。
- 紫川西側には、小倉城、松本清張記念館、北九州芸術劇場など、歴史・文化施設が集積。

▶ 広場・街路

- 国家戦略特区・道路占用事業等を活用した、公民連携のにぎわいづくりを展開。
- JAM広場、船場広場等、民間の活動自由度が高いオープンスペースがある。
- 大芝生広場を有する勝山公園では、各種イベントが開催されている。

▶ 交通

- 小倉駅は、新幹線・JR在来線に加え、北九州モノレールとも接続。空港まで直通バスで約30分。新幹線口ではフェリーや離島連絡船とも接続。
- 路線バス網は、小倉駅を起点に、市内ほか広域にネットワークを形成。
- 道路網は、都市高速を経由して、九州自動車道・東九州自動車道と接続。



[図1] サンロード鳥町夜市(国家戦略特区)

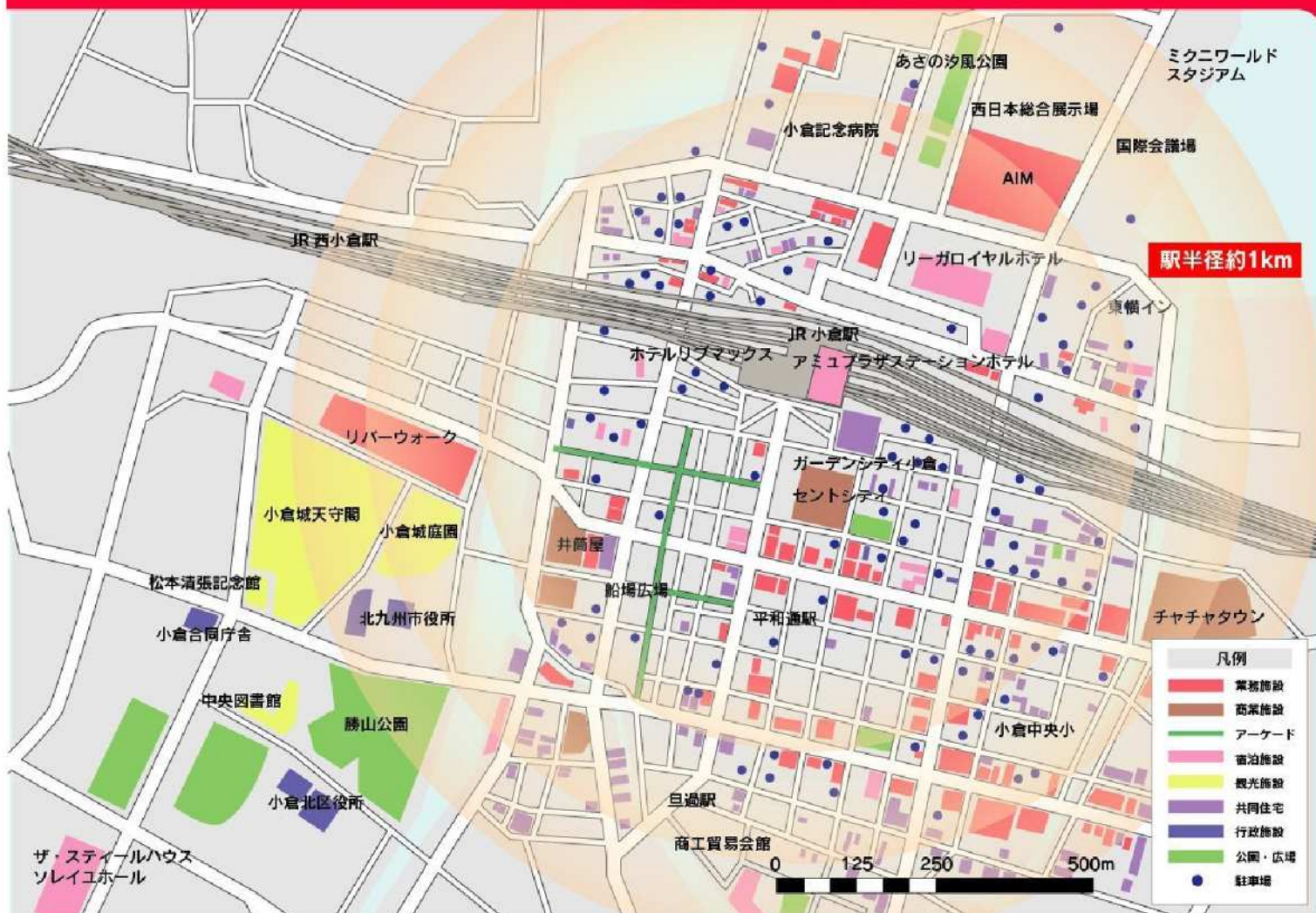


[図2] ATOMica北九州(セントシティ)



[図3] 巨過市場再整備後のイメージ





地区の課題

▶ 業務・ビジネス

- 旧耐震基準など、築年数の経過したオフィスビルが多く、IT系企業のニーズとミスマッチ。

▶ 住宅

- 小倉駅周辺では、マンション等住宅の立地が少なく、職住近接の暮らしができない。また、立地するマンションは、コンパクトタイプの住戸が多く、ファミリー層の定住は促進されない。

▶ 商業・サービス

- 小倉駅前の商業ビルから大型テナントが撤退するなど苦戦。商店街でも物販店舗が減少。

▶ 広場・街路

- 勝山通り等において、歩道幅員が狭く歩行空間として安全性が低い箇所あり。

▶ 低未利用地・空き地等

- 付置義務駐車場の整備、土地利用転換等により、エリア内に平面駐車場が点在。
- 新築ビルへの更新が進まず、建物が老朽化。建物除却後の土地も、駐車場や平屋建てなど低利用な活用が多い。



【図4】用途分布の推移



【図5】オフィスビルの建築年次分布



【図6】勝山通りの歩行空間

3.「地区特性」を把握する STEP.2

黒崎 keyword 暮らし・個性

マンション建設・居住人口増加

生活利便施設が集積

地区固有のコンテンツ

歴史・背景

- ・かつては長崎街道・黒崎宿として、また、近代となつてからは重工業を中心に発展。
- ・工業の縮小とともに、エリア周辺の企業社宅は、大型商業施設等へ土地利用転換。エリア内人口は減少し、黒崎駅周辺の商業も縮退。
- ・放射状の街区は、昭和初期に区画整理事業により整備。

変化・兆し

- ・マンションの立地等により、居住人口は増加傾向。
- ・メイト黒崎が破産、井筒屋が撤退し、黒崎駅周辺から百貨店等の大型商業施設がなくなる一方で、夜間営業の飲食店をはじめ、個性ある店舗は増加。
- ・国道3号黒崎バイパスの整備が進行。全線開通後は、国道3号現道の自動車交通量減少が見込まれる。

地区の強み

▶ 業務・ビジネス

- 黒崎駅北側には、ロボットの安川電機、素材の三菱ケミカルなど、先端産業が立地。

▶ 住宅

- エリア南部で、マンション(分譲・ファミリータイプ)を中心に住宅が立地。
- 近年は、黒崎駅周辺や商店街付近でもマンション(分譲・賃貸、コンパクトタイプ)が立地。

▶ 商業・サービス

- 住宅の増加とともに、エリア南部ではスーパー等の生活利便施設が立地。
- 駅周辺ではクリニックが集積。エリアの南側には総合病院も立地。
- 空き店舗等をリノベーションし、個人オーナーのおしゃれな飲食店等が増加。国家戦略特区の活用、地域主体のイベント等により、個性派ショップがお試しで出店

▶ 観光・文化

- 寺社、曲里の松並木など、長崎街道に由来する多くの歴史・文化遺構が存在。
- 文化ホール・図書館が整備。
- ホテル等は黒崎駅付近に数棟立地しており、ビジネスユースが中心。

▶ 広場・街路

- 黒崎駅を中心に、個性ある放射状の街区を形成。商店街周辺では、車両通行制限により歩行空間としての安全性を確保。
- 駅前のペDESTリアンデッキは、コムシティ等周辺施設へのアクセス向上とともに、国道3号の車と歩行者との分離を実現。
- 撥川には親水空間等がある。

▶ 交通

- 黒崎駅は、JR線・筑豊電鉄に加え、バスターミナルを備えた交通結節点。
- 都心の小倉へは電車で15分、博多へは特急で30分の距離。

地区内人口	
H22	7,450人
H27	7,646人
増加率	2.60%

【図1】黒崎地区の人口推移



【図2】分譲マンション(文化交流拠点地区)



【図3】商店街





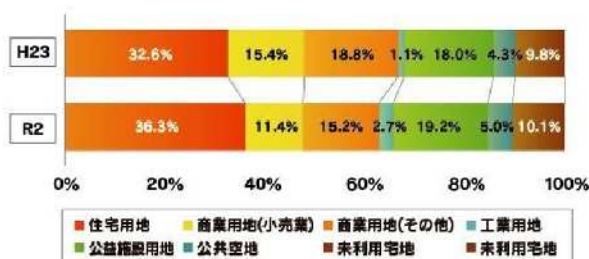
地区の課題

▶ 商業・サービス

- 黒崎駅前からは、大型商業施設が撤退。
- カムズ通り等の商店街では、昼間を中心に歩行者が減少。

▶ 低未利用地・空き地等

- 平面駐車場等の低未利用地が増加。
ふれあい通り西側では、比較的規模の大きい駐車場も多い。

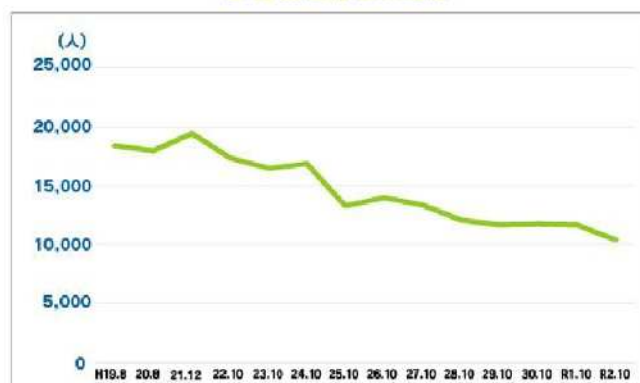


〔図4〕用途分布の推移

▶ 広場・街路

- 歩道が未整備など、歩行空間としての安全性が低い道路がある。
- 一方通行規制の道路が多く、車両通行には制限あり。
- エリア内には公園が少なく、それぞれの規模も小さい。

歩行者通行量の推移



〔図5〕商店街における歩行者通行量の推移

3.「地区特性」を把握する STEP.2

東田 keyword 広域集客・先端技術

多くの集客施設
(博物館・商業)

実証フィールドとして注目

広い公共空間
(道路・公園)

歴史・背景

- ・八幡製鐵所の遊休地を活用し、平成初期に区画整理事業により誕生した新市街地。土地の多くは、日本製鉄関係または市が所有。地権者が少なく各種調整が比較的容易。
- ・博物館群と大型商業施設という集客力のあるコンテンツが立地する、2大ゾーンで形成。
- ・スマートコミュニティ創造事業や水素タウン等の環境関連をはじめ、先進的取組を実施してきた地区。

変化・兆し

- ・西日本最大級となるイオンモールの新集客施設(アウトレット・エンターテインメント施設等)が2022年春に開業予定。
- ・博物館連携により文化観光拠点の構築を目指す「東田ミュージアムパーク創造事業」を実施中。
- ・先端技術の実証フィールドを求める企業等から問合せあり。
- ・国道3号黒崎バイパス、都市計画道路戸畑枝光線の整備が進行。
全線開通後は、エリア内を通過する自動車交通量減少が見込まれる。

地区の強み

▶ 商業・サービス

- 大型商業施設(イオンモール八幡東)が立地。

▶ 観光・文化

- いのちのたび博物館をはじめ、集客力のある博物施設が集積。
- 世界遺産の八幡製鐵所旧本事務所のほか、東田第一高炉跡等、日本の産業近代化に貢献した遺構等が存在。

▶ 広場・街路

- 区画整理事業による30~40mの広幅員道路や、広大な東田大通り公園がある。

▶ 交通

- 博物館群と大型商業施設の2大ゾーンの中心には、JRスペースワールド駅が立地。



[図1] いのちのたび博物館



[図2] 新科学館(イメージ)



[図3] 東田大通り公園



地区の課題

▶ 住宅

- 八幡製鐵所隆盛時の名残から、住宅地は中央町や枝光などエリアを囲むように形成されているが、東田新市街地との連携・回遊の動きは小さい。

▶ 観光・文化

- 博物館群ゾーンとイオンモールゾーン間は、大通りで分断され、人の流れ・回遊が少ない。

▶ 広場・街路

- 東田大通り公園は、イベントや憩いの場等として利用が少ない。
- スペースワールド駅高架下は当エリアのメインゲートであるが、自転車の散乱や日中も暗い等の課題あり。

▶ 交通

- スペースワールド駅におけるJRとバス路線との結節機能が弱い。
- 来街者の多くは各施設への来訪を目的に自家用車を利用。公共交通利用者、街を歩く人は少ない。



【図4】(都)東田大通り線



【図5】東田大通り公園(北側広場)



【図6】JRスペースワールド駅(高架下)

