

北九州市立地適正化計画

見直し（案）

令和●年●月
北九州市

目 次

1 計画策定の趣旨	1-1
2 計画策定の概要	2-1
2-1 計画の位置づけ	2-1
2-2 計画の対象区域	2-2
2-3 目標年次	2-2
3 本市の現状と将来動向	3-1
3-1 本市の位置と成り立ち	3-1
3-2 これまでの都市づくり	3-2
3-3 人口	3-8
3-4 地形	3-20
3-5 土地利用	3-22
3-6 都市交通	3-28
3-7 経済・財政	3-33
3-8 災害	3-40
3-9 人口密度低下による影響	3-41
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像	4-1
4-1 本市の都市構造の特性	4-1
4-2 本市における都市構造上の課題と対応	4-3
4-3 集約型の都市構造を形成することによるメリット	4-4
4-4 本市における都市構造形成の基本的な方針	4-5
4-5 都市空間形成の方向性（目指すべき都市像）	4-11
5 都市機能誘導区域	5-1
5-1 都市機能誘導区域設定の考え方	5-1
5-2 整合を図るべき上位計画	5-3
5-3 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定	5-4
6 居住誘導区域	6-1
6-1 居住誘導区域設定の考え方	6-1
6-2 居住誘導区域の設定	6-5
7 計画遂行に向けた取組	7-1
7-1 これまでの誘導施策の取組	7-1
7-2 考え方	7-4
7-3 都市機能誘導区域で講じる施策	7-7
7-4 居住誘導区域で講じる施策	7-9
7-5 居住誘導区域外の対応	7-18
7-6 公共交通の確保策	7-20
7-7 国等の支援制度（主なもの）	7-22
7-8 届出制度の運用	7-25

8 防災指針に関する事項	8-1
8-1 防災指針について	8-1
8-2 各災害に関する基本的な考え方	8-8
8-3 災害リスクの分析	8-10
8-4 防災上の課題の整理	8-22
8-5 課題を踏まえた取組方針	8-39
8-6 防災・減災対策の取組施策、スケジュール	8-42
8-7 防災・減災のための目標	8-62
9 目標値	9-1
9-1 目標値の変更	9-2
10 計画の評価	10-1
10-1 評価方法	10-1
10-2 現状の達成状況	10-2

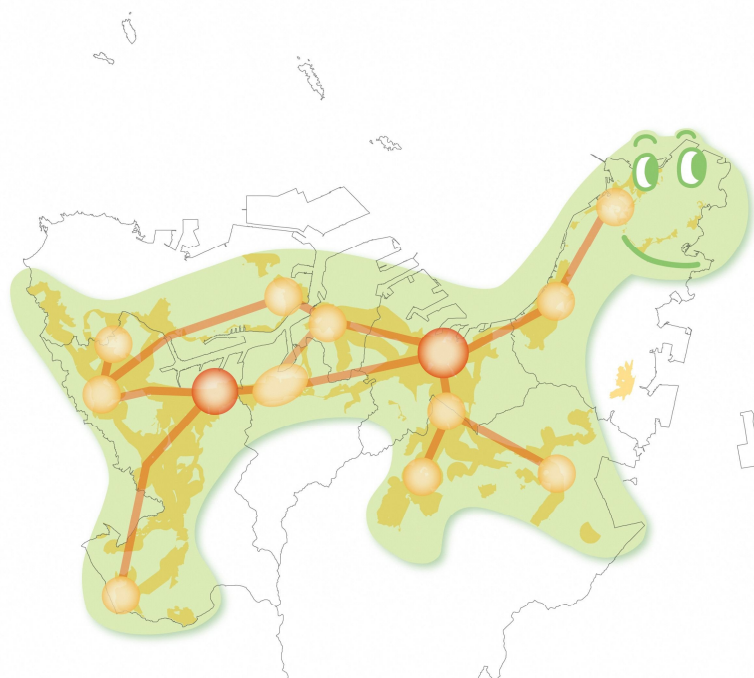
資料編

- 「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」による効果
- 北九州市立地適正化計画策定の経緯（平成28年9月策定時）
- コンパクトなまちづくりに関する市民の意識（平成27年6-7月）
- 各拠点における生活利便施設等の配置状況の把握（平成28年9月策定時）

各種届出様式

用語の解説

用語の解説＜防災関連＞



～「コンパクトザウルス」型都市構造を目指して～

「コンパクトザウルス」について

北九州市の拠点とこれらを結ぶ軸を骨格とする、都市構造型キャラクター。子供たちをはじめ多くの人に、コンパクトなまちづくりに関心を持ってもらうため、現れました。街なか出身。

第 1 章

～ 計画策定の趣旨 ～

1 計画策定の趣旨

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、商業・医療・福祉施設等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。

国においては、今後の人口急減等を見据え、都市のコンパクト化を推進するため、平成26年8月に、都市再生特別措置法が改正され、都市計画マスタープランの一部とみなされる「立地適正化計画」が制度化されました。

本市は、平成15年11月に策定した北九州市都市計画マスタープランにおいて、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ましたが、上記のような状況を踏まえ、コンパクトなまちづくりをより一層推進するため、平成28年9月に「北九州市立地適正化計画」を策定しました。

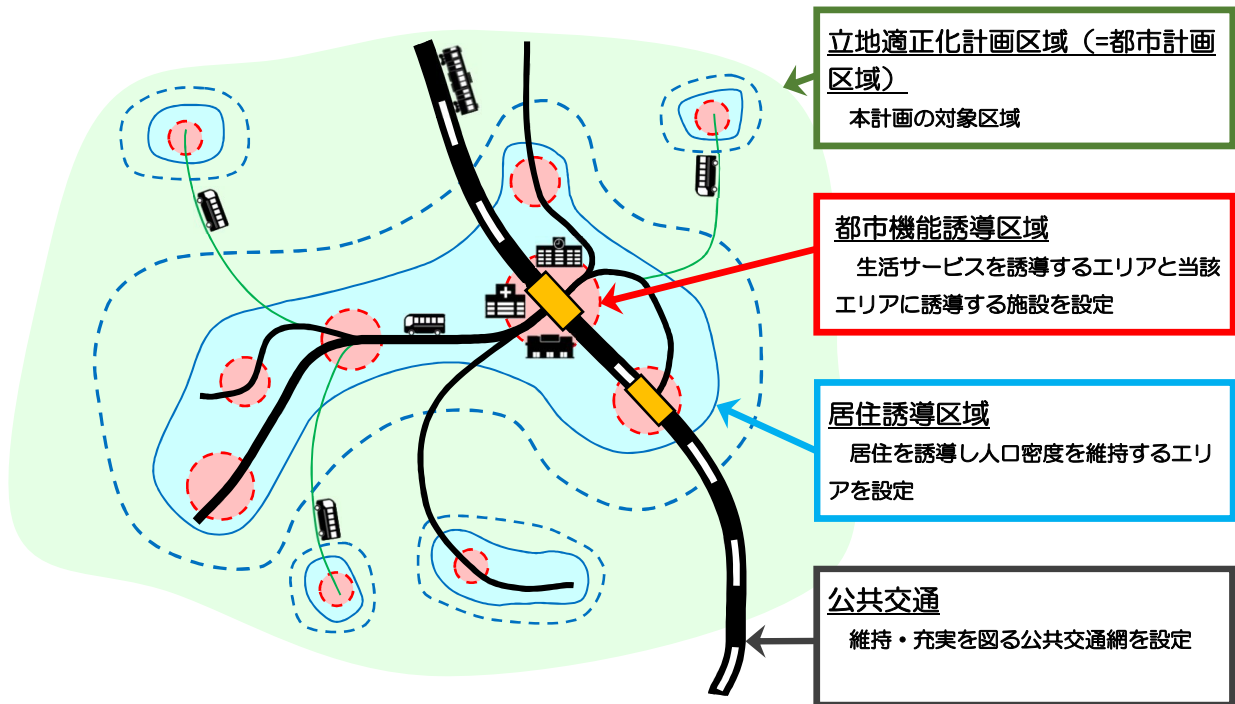
立地適正化計画では、都市再生特別措置法に基づき概ね5年毎に施策の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。このため、北九州市立地適正化計画においても、概ね5年を1サイクルとするPDCAサイクルを取り入れ、施策・事業等の見直しを行うこととしています。

また、頻発・激甚化する自然災害への対応するため、令和2年6月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に居住の安全確保などの防災・減災対策の取組を推進するため、立地適正化計画に「防災指針」を記載することとされました。

こうした状況を踏まえ、今回の定期見直しにおいては、誘導施策・事業の見直しを実施するとともに、法改正による「防災指針」の策定及び防災指針に基づく防災・減災対策の取組の位置付けを行い、災害に強くコンパクトなまちづくりを推進していきます。

■立地適正化計画の概要

立地適正化計画とは、市町村が、都市全体の観点から、居住機能や商業・医療・福祉施設等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。



- 都市機能誘導区域を定めることにより、区域外における誘導施設の建築等が事前届出・勧告の対象となります。区域内に都市機能の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載できます。
- 居住誘導区域を定めることにより、区域外における一定規模以上の住宅等の建築等が事前届出・勧告の対象となります。区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るため、財政上、金融上、税制上の支援措置等を計画に記載できます。

図 立地適正化計画のイメージ

第 2 章

～ 計画策定の概要 ～

2 計画策定の概要

2-1 計画の位置づけ

北九州市立地適正化計画は、市町村の基本構想等まちづくりに関する多様な分野の計画と連携しています。土木・都市整備分野のみならず、居住や医療・社会福祉・商業・公共交通・防災等の様々な面から住宅や都市機能の適正な誘導により持続可能なまちづくりを目指すものです。

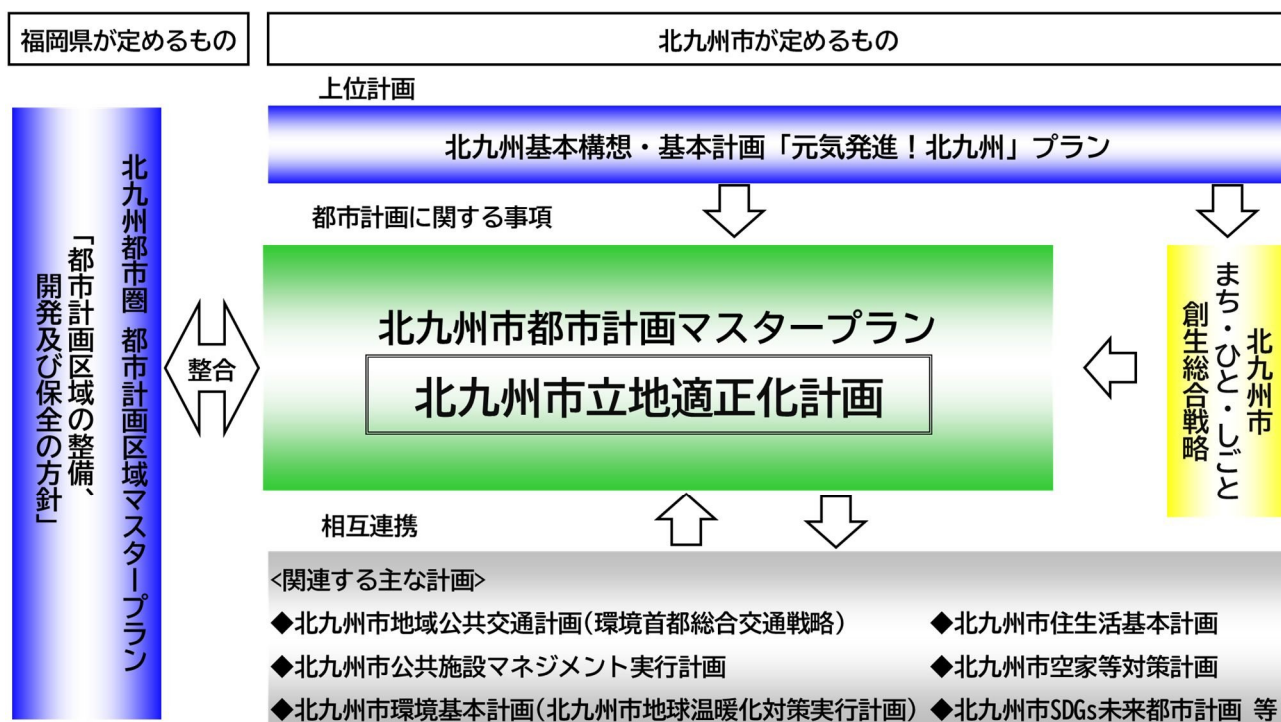


図 立地適正化計画の位置づけ

2-2 計画の対象区域

北九州市立地適正化計画の対象区域は都市計画区域（市域のうち島しょを除く）とします。

2-3 目標年次

計画の目標年次については、国の都市計画運用指針では概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、併せてその先の将来も考慮することとされています。

また、立地適正化計画が包含される本市の都市計画マスタープラン（平成30年3月改定）では、概ね20年後の将来を展望し、目標年次を令和22年度（2040年度）としています。

これらのことを鑑み、立地適正化計画の目標年次は平成52年（2040）とします。

「都市計画運用指針 第8版（国土交通省）」

IV-1-3 立地適正化計画 — 3. 記載内容

立地適正化計画においては、都市全体を見渡ししながら居住や都市機能を誘導する区域を設定するとともに、これらを誘導するための施策等が記載されることとなる。その検討にあたっては、一つの将来像として、おおむね20年後の都市の姿を展望することが考えられるが、併せてその先の将来も考慮することが必要である。また、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましく、動的な計画として運用すべきである。その際、持続可能な都市経営を実現するという観点からは、将来の人口の見通しとそれを踏まえた財政の見通しを立て、都市構造と財政支出の関係を精査することが望ましい。

第 3 章

～ 本市の現状と将来動向 ～

3 本市の現状と将来動向

3-1 本市の位置と成り立ち

(1) 位置

本市は九州の最北端に位置し、面積は約492 k m²を有し、福岡県域の約10%を占めています。また、都市圏は福岡県北東部を中心に、山口県、大分県の一部にまで及びます。



図 本市の位置図

(2) 成り立ち

本市は昭和38年（1963）に、広域的な行政運営を効率的かつ機能的に行うため、独立した行政機能を持つ10～30万規模の都市で構成された5市の対等合併で誕生しました。

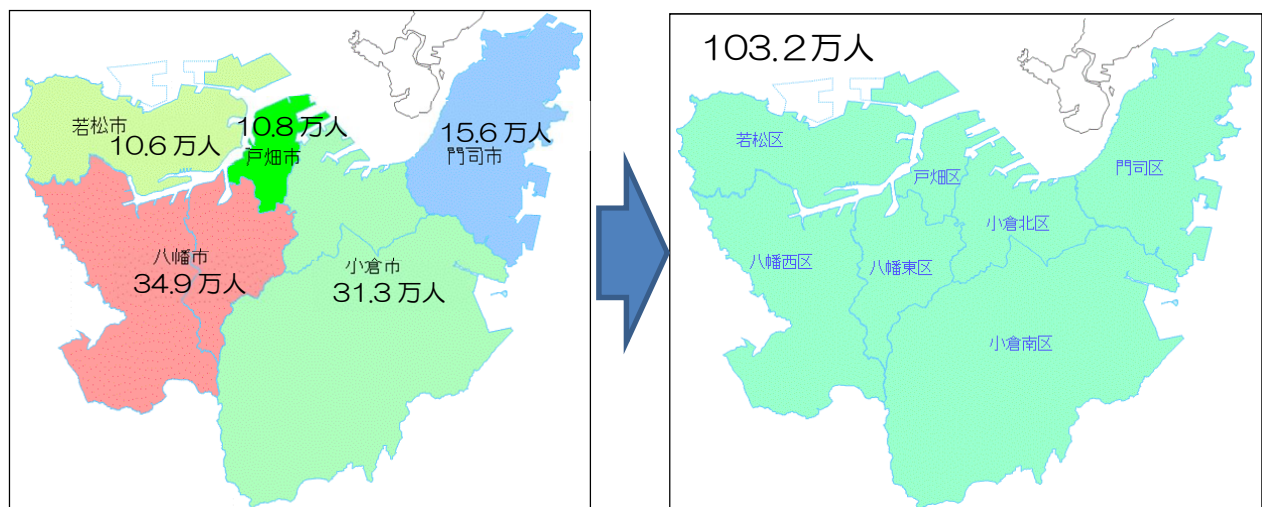


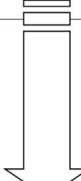
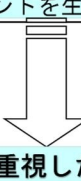
図 本市の成り立ち

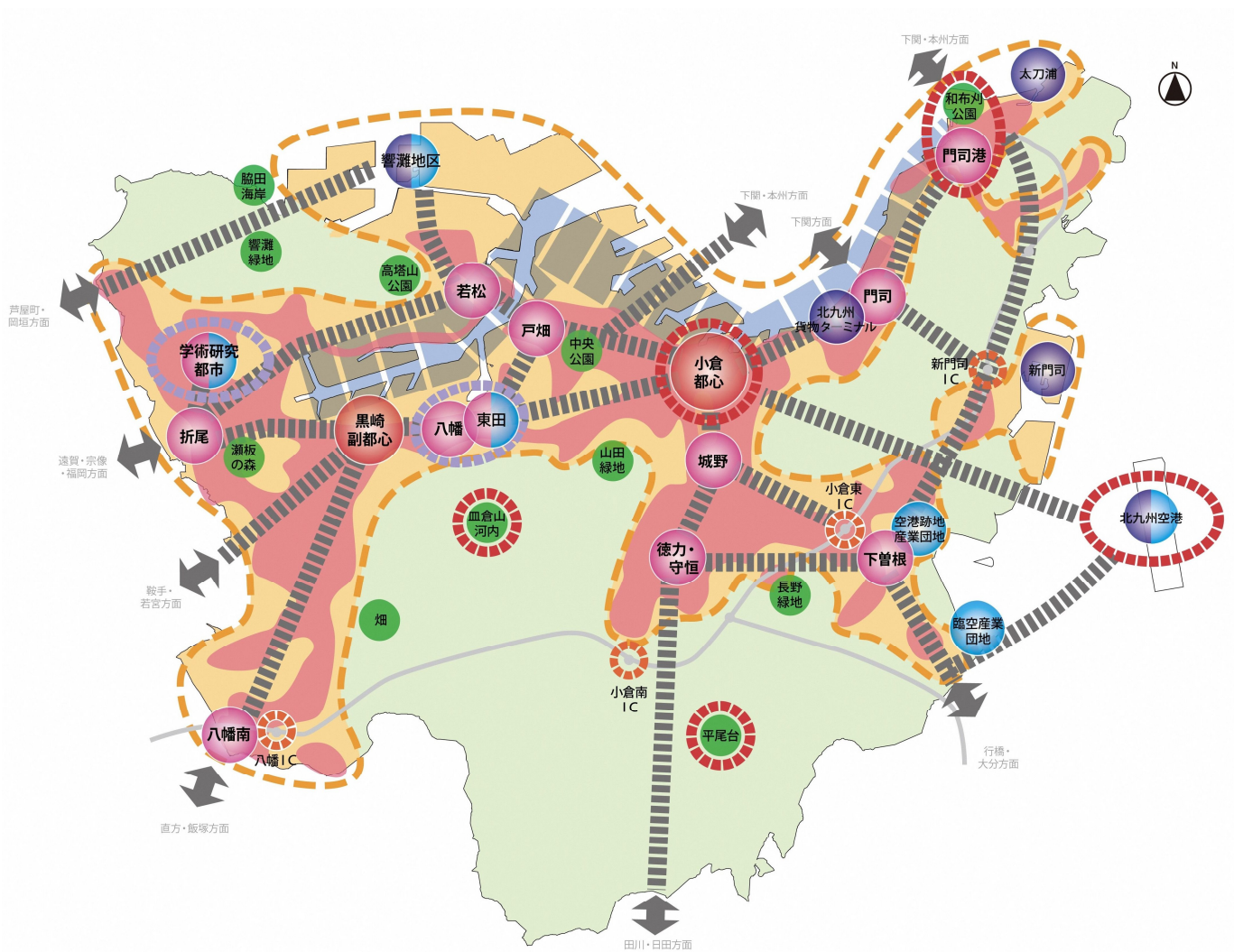
3-2 これまでの都市づくり

(1) 都市づくりの変遷

- 本市の総合計画などに基づく都市づくりは、当初、高度成長を背景とした人口増に備え、多核都市を基本として、各地域の均衡ある発展を目指し、全市の比較的均質な生活環境の整備を実現してきました。
- 昭和63年以降は、百万都市として大都市らしい、都心、副都心の形成を図ることとし、小倉地区を都心、黒崎地区を副都心と位置づけるとともに、市内各地域拠点の特性に応じ、均衡に配慮した集中型都市づくりに転換しました。
- その後、平成15年度に策定した都市計画マスタープランや平成20年に策定した北九州市基本構想・基本計画「元気発進!北九州」プランにおいて、“街なか重視のまちづくり”と“環境配慮型の都市づくり”を明確にし、現在に至っています。

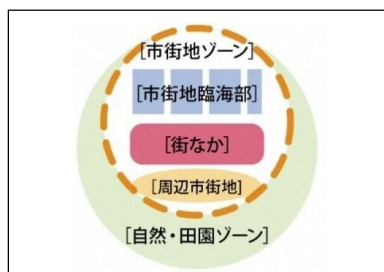
表 これまでの都市づくりの変遷

上位計画等			まちづくりの方向性
昭和38年	1963	北九州市建設計画	～多核都市をテーマとした、各地域の格差是正による均衡ある発展～ ・将来の人口増に伴う住宅需要に備え、郊外部における住宅地開発が必要
昭和40年	1965	北九州市長期総合計画・基本計画	
昭和41年	1966	実施計画	
昭和46年	1971	中期計画	
昭和49年	1974	北九州市基本構想・長期構想	
昭和50年	1975	新中期計画 (将来予測人口:約120～130万人)	
昭和55年	1980	新・新中期計画	
昭和60年	1985	さわやか北九州プラン	
昭和63年	1988	北九州市ルネッサンス構想	～均衡に配慮した集中型都市づくりへの転換～ ・都心(小倉)、副都心(黒崎)を中心 ・交通結節点等の地域中心核の育成・強化 ・量的充実から質的充実にむけた住環境整備 ・ウォーターフロントを生かしたまちづくり
平成元年	1989	第一次実施計画 (2005年目標 105万人)	
平成6年	1994	第二次実施計画	
平成11年	1999	第三次実施計画	
平成15年	2003	北九州市都市計画マスタープラン (概ね20年後目標)	
平成17年	2005	まちづくり推進計画2010	
平成20年	2008	「元気発進!北九州」プラン 目標年次:平成32年	
平成25年	2013	基本計画変更	
平成28年	2016	北九州市立地適正化計画策定 (H28.9)	～「街なか」を重視したまちづくり～ ・街なかに多くの人が住み、様々な人が安心して暮らせるまち ・市街地の拡大を抑制 ・拠点地区における都市機能の強化 ～環境配慮型の都市づくり～
平成30年	2018	北九州都市計画マスタープラン改定 (H30.3)	



「拠点地区」の都市機能を高めていきます

「街なか」を重視し、それぞれの地域にふさわしいまちづくりをめざします



市民生活や産業など、さまざまな都市活動の拠点となる区域に重点をおいて、人、もの、情報など、多様な交流が活発に行われるまちづくりを進めます。



「交流軸」とネットワークを強化していきます

都市活動が円滑に、効果的に行われるように、主要な幹線道路も整備や、その沿道の適切な土地利用などを図っていきます。

交流軸

図 北九州市都市計画マスタープラン全体構想(平成30年3月改定)における都市空間形成の基本方向図(将来都市構造図)

(2) まちづくりの取組状況

①街なかの主な施策

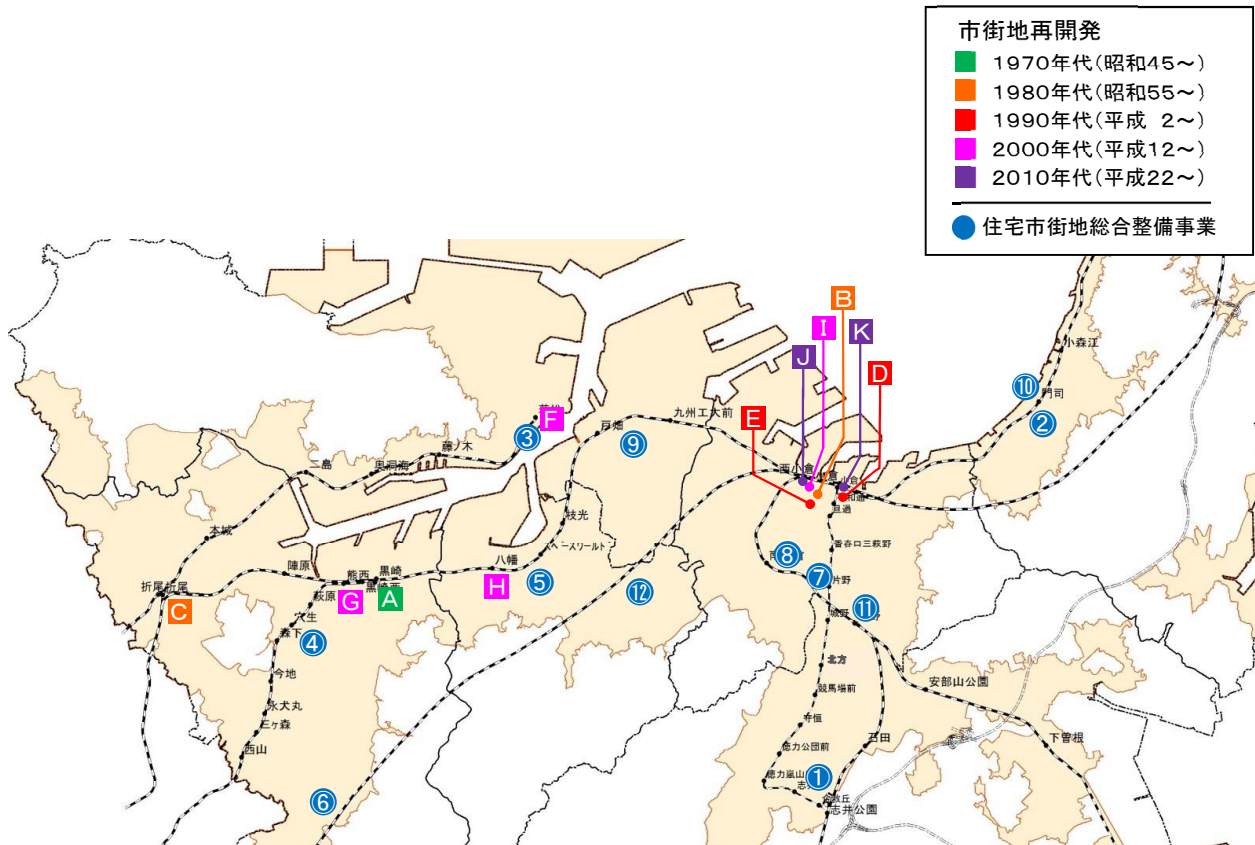
○「街なか」を重点化し、都市整備、住宅施策等を総合的に実施しています。

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 ○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	活力とにぎわいある「街なか」の 拠点地区のイメージ ○産業集積や都心居住による高度利用ができる ○訪れたくなる魅力が豊かになる ○集中する人や車に対応できる
	取組の方向	□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
主な取組 (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 ➢城野駅北地区(城野セロカーボン先進街区)、 折尾地区、大里本町地区 等 ■折尾地区総合整備事業 ➢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 移住推進の取組み」 「優良賃貸住宅供給支援事業」 ■国道3号黒崎バイパスの整備 ➢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 ➢八幡東田スマートコミュニティ推進事業	■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、 一体的な取組を推進 ・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、城野駅南地区、 八幡駅前地区 等) 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(小倉地区)の指定 ■都市景観マスタープランの策定

②市街地再開発事業・住宅市街地総合整備事業

○これまで11地区の市街地再開発事業、12地区（約5,120戸）の住宅市街地総合整備事業の実施により、都市機能の集積・高度化を推進してきました。



	市街地再開発事業	施行面積	用途	完了年度
A	黒崎駅東地区	約2.4ha	店舗、事務所、駐車場	S 5 5
B	馬借地区第一	一街区 約0.3ha	ホテル	S 5 9
		二街区 約0.3ha	店舗、事務所、駐車場	H 1
C	折尾駅前地区	約0.8ha	店舗、事務所、駅舎	S 6 2
D	小倉駅前東地区	約1.8ha	商業、業務、公益施設、駐車場	H 8
E	紫川馬借地区	約0.4ha	ホテル、駐車場	H 1 0
F	若松A地区	約2.1ha	商業、業務、公益施設、住宅、駐車場	H 1 2
G	黒崎駅西地区	約1.9ha	商業、ホテル、公益施設、バス・電車停留所、駐車場	H 2 4
H	八幡駅前地区	約2.7ha	住宅、商業、業務、学校、駐車場	H 1 8
I	室町一丁目地区	約3.6ha	商業、業務、公益施設、大学、駐車場	H 1 8
J	西小倉駅前第一地区	約0.5ha	住宅、商業施設、駐車場	H 2 3
K	小倉駅南口東地区	約0.6ha	業務、商業、住宅、駐車場	H 3 1
	計	約17.4ha		

	住宅市街地総合整備事業	開発面積	住宅実績戸数	完了年度
①	企救丘地区	約1.5ha	約190戸	H 7
②	大里西地区	約2.0ha	約280戸	H 1 0
③	久岐の浜地区	約9.3ha	約830戸	H 1 7
④	穴生地区	約6.4ha	約560戸	H 1 7
⑤	天神町地区	約4.3ha	約460戸	H 1 8
⑥	白銀地区	約2.1ha	約350戸	H 2 2
⑦	篠崎地区	約2.5ha	約680戸	H 2 2
⑧	戸畑地区	約2.3ha	約250戸	H 2 2
⑨	小嶺地区	約2.8ha	約140戸	H 2 5
⑩	大里本町地区	約19.0ha	約830戸	H 2 5
⑪	城野駅北口	約4.4ha	約550戸	R 1
⑫	八幡高見地区	約28.0ha	約950戸	R 5 (予定)
	計	約84.6ha	約6,070戸	-

図 事業実施箇所位置図

③土地区画整理事業

○土地区画整理事業により、これまで、市街化区域の約 1/4 にあたる約 5,000ha を整備してきました。

事業完了 時期	件数 (件)	施工面積 (ha)	凡例
S40～S49	14	1129.2	
S50～S59	10	513.0	
S60～H6	5	260.8	
H7～H16	12	583.1	
H17～H26	5	219.6	
H27以降	6	200.8	

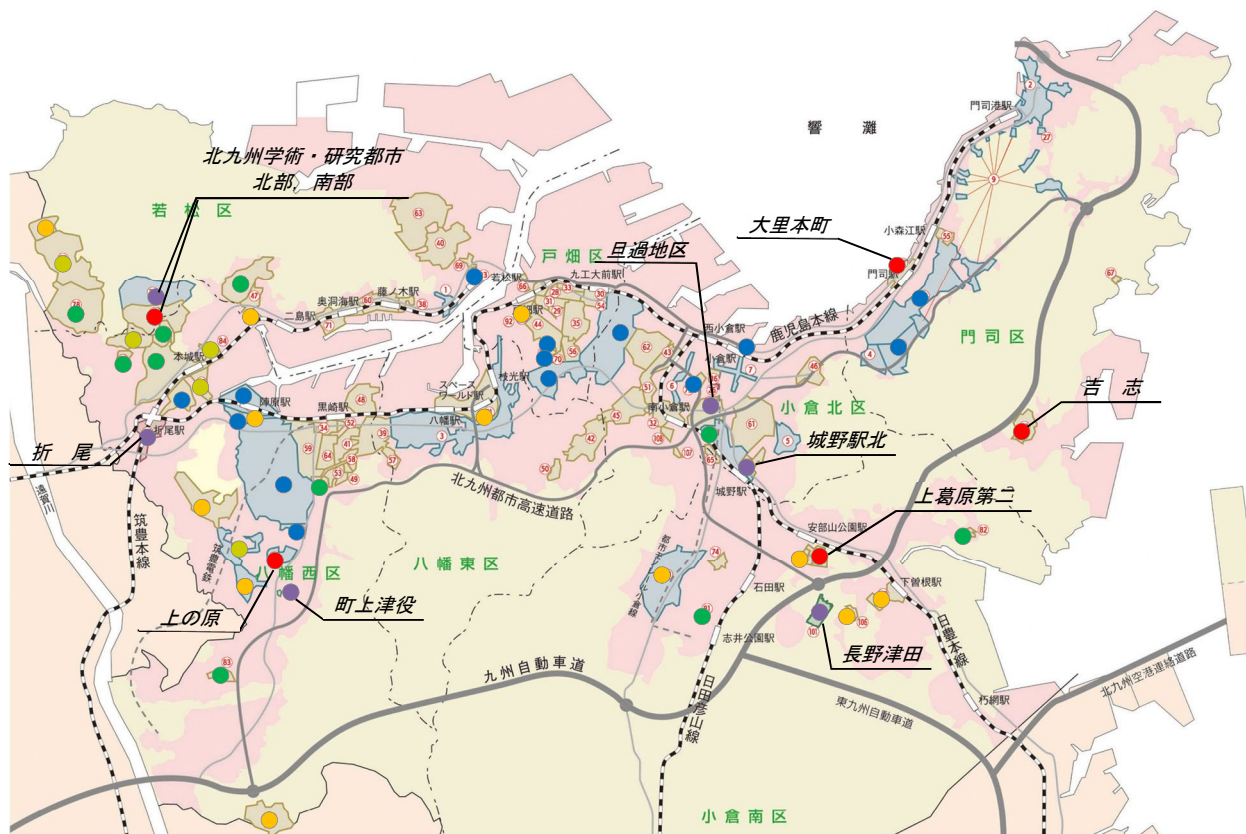


図 事業実施箇所位置図

注) 昭和 40 年以降の事業のみ箇所をプロット、平成 17 年以降の事業のみ地区名を記載

④北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画）

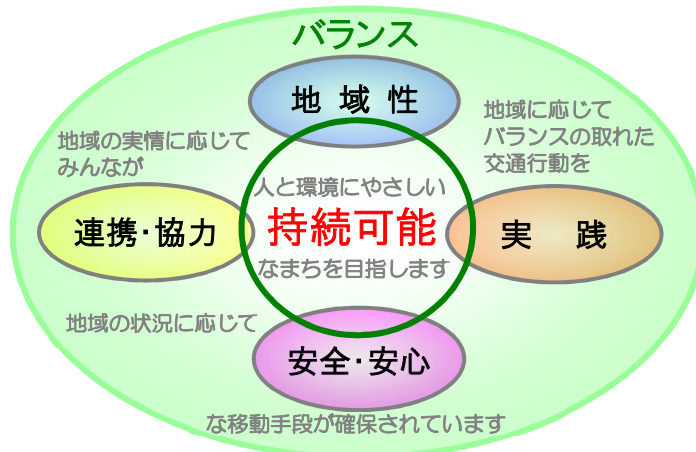
- 市民や交通事業者等と連携しながら交通施策を総合的・重点的に推進することを目的とした「北九州市環境首都総合交通戦略（平成20年12月策定、平成26年8月中間見直し）」に基づき、交通施策を展開しています。
- 令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定が新たに制度化されました。
- これを踏まえ、令和4年3月に「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」を策定し、「北九州市立地適正化計画」との連携を図りつつ、持続可能な公共交通ネットワークに向けた都市交通施策の推進に積極的に取り組んでいきます。

○理念

環境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

- ・持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実
- ・利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進
- ・誰もが使いやすい公共交通の実現
- ・公共交通を支える道路環境の充実

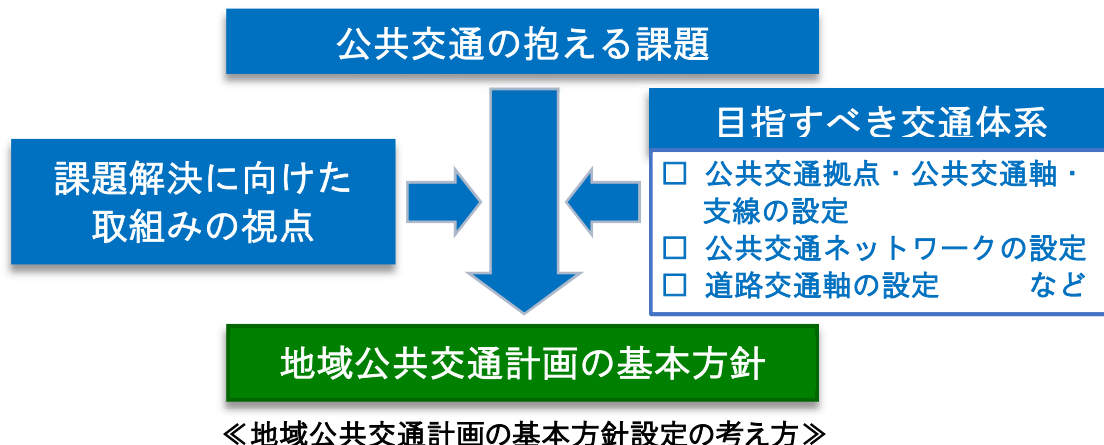


《交通理念につながるキーワード》

交通理念

環境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 ～

本市の掲げる交通理念の実現に向け、以下の流れに沿って基本方針を策定します。



出典：北九州市地域公共交通計画

3-3 人口

(1) 人口の推移・推計

○本市の人口は、令和2年の約94万人から、令和22年には約81万人(△ 約14%)に減少するものと推計されています。また、高齢化率(65歳以上の人口比率)は30%から37%に増加し、生産年齢人口比率は54%から52%に低下すると推計されています。

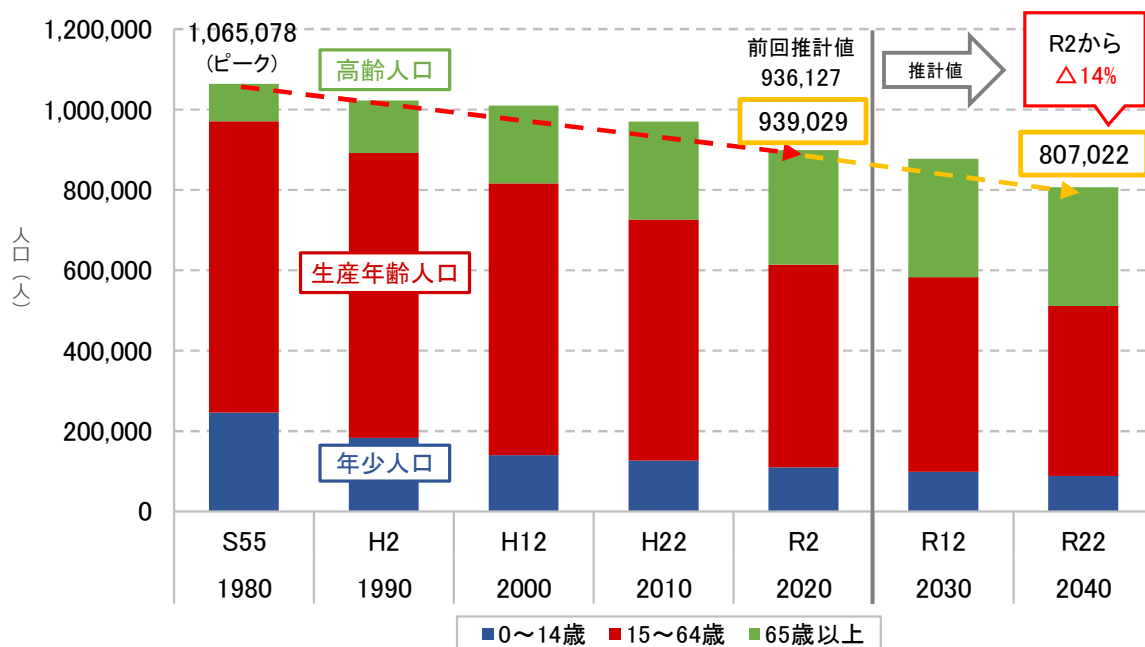


図 北九州市の人口推移

表 年齢別比率

	1980 S55	1990 H2	2000 H12	2010 H22	2020 R2	2030 R12	2040 R22
0～14歳	23%	18%	14%	13%	12%	11%	11%
15～64歳	68%	69%	67%	61%	54%	55%	52%
65歳以上	9%	13%	19%	25%	30%	34%	37%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典：総務省「国勢調査(S55～H27)」、北九州市「令和2年国勢調査人口等基本集計結果の概要」(R3)
 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30(2018)年推計)」

(2) 人口の社会動態・自然動態等

○人口動態について内訳を見ると、昭和57年頃までは社会動態の減少分を自然動態の増加分で補っていましたが、自然動態の減少により補えなくなり、人口は減少しています。近年、社会動態の減少は改善しつつあるものの、自然動態の死亡数が出生数を上回り依然として人口減少は続いています。

○出生数は、平成2年に1万人を割り込み、近年は6,000人台で推移しています。また、合計特殊出生率は、平成12年以降全国平均を上回って推移しており、令和2年度1.47人（全国平均1.33人）となっています。

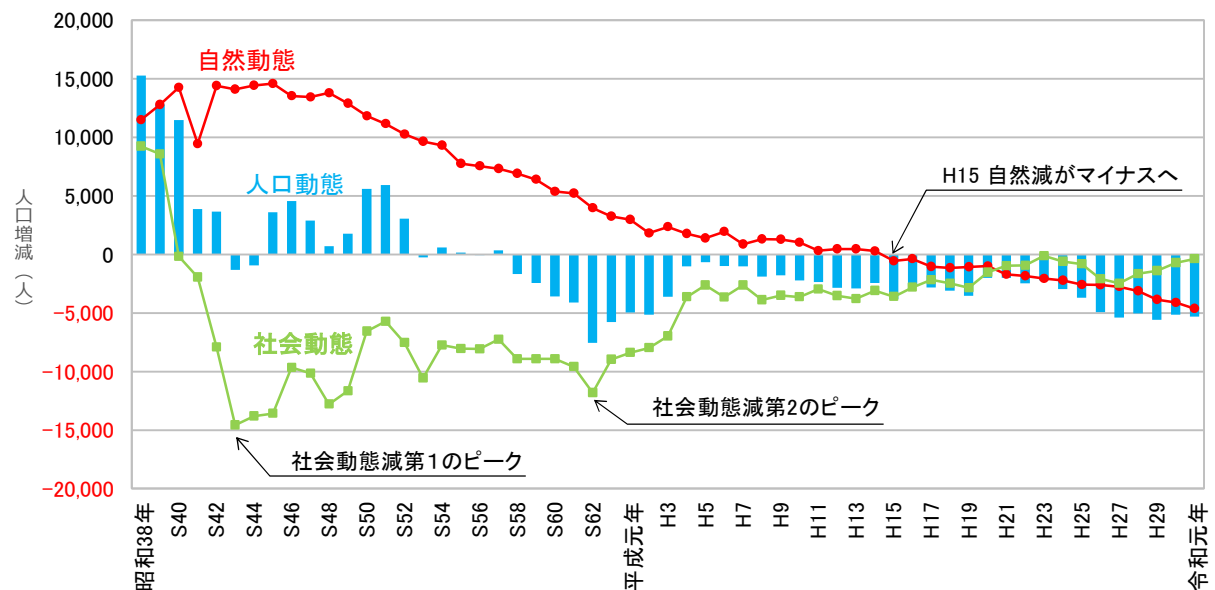
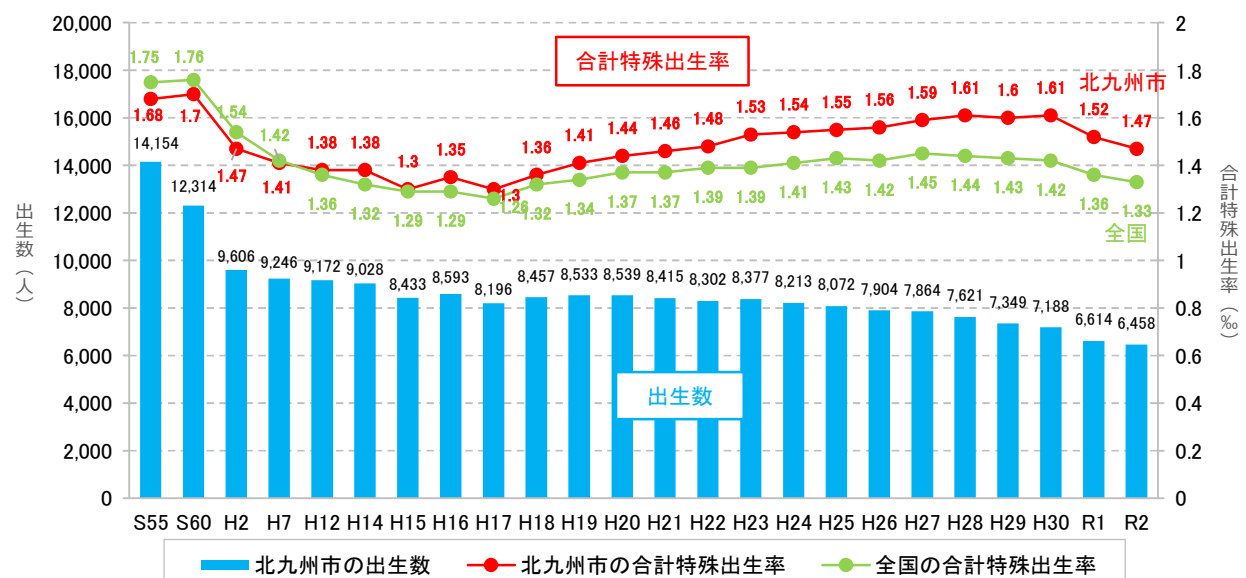


図 自然動態と社会動態の推移

出典：北九州市「推計人口異動状況」「北九州市衛生統計年報」



※合計特殊出生率＝15～49歳までの女性の出生率

図 出生率・出生数の推移

出典：厚生労働省「人口動態調査」
北九州市は「北九州市衛生統計年報」

(3) 人口増減等の指定都市比較

○本市の人口増減の動向を指定都市間で比較して見ると、令和22年には、人口減少の割合、高齢化率は、指定都市のなかで上位に位置しています。

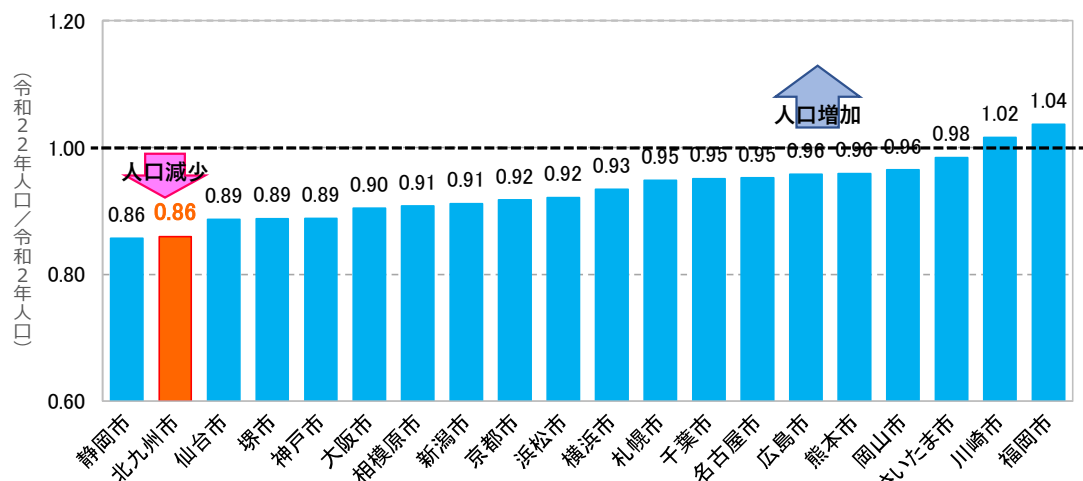


図 人口変化率（令和2年⇒令和22年）（指定都市比較）

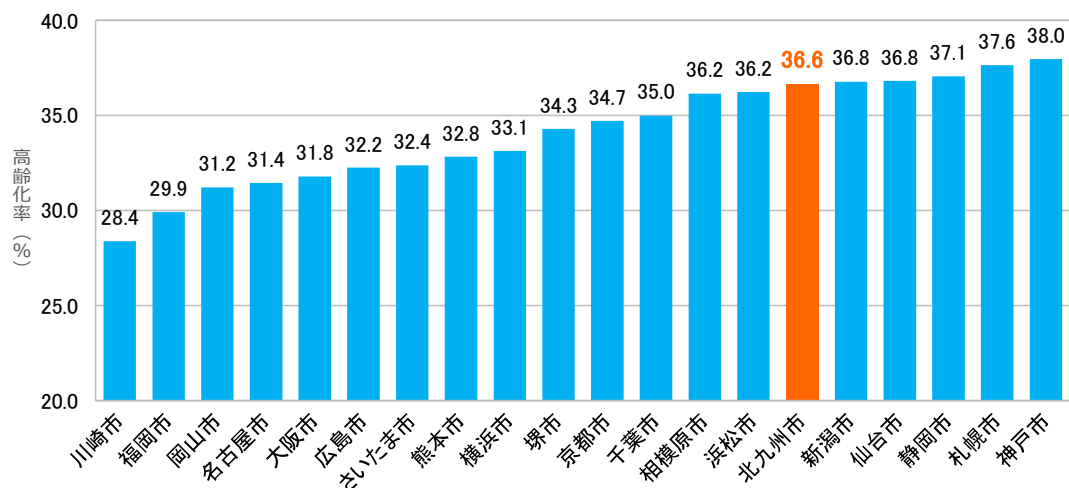


図 令和22年の高齢化率（指定都市比較）

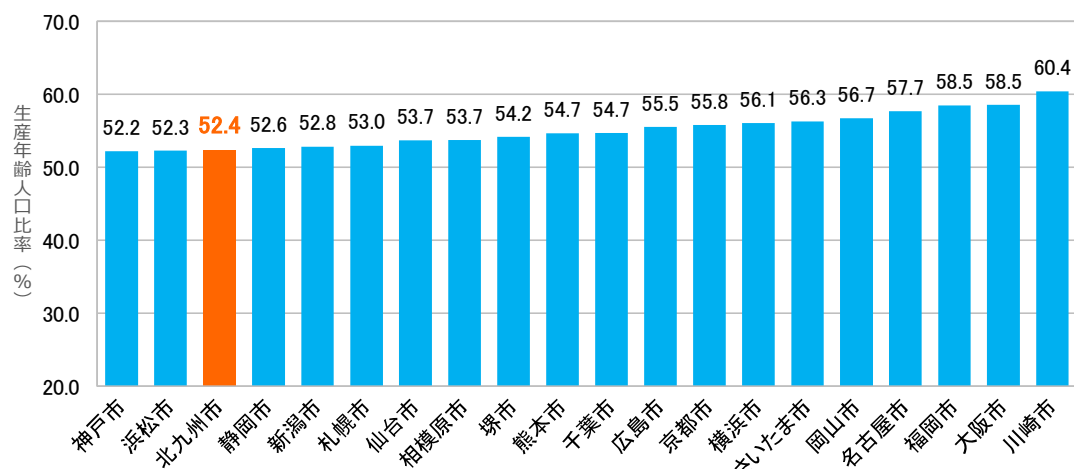


図 令和22年の生産年齢人口比率（指定都市比較）

出典：総務省「令和2年国勢調査」

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30（2018）年推計）』

(4) 人口密度

○人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年から平成27年の間で、約1.6倍に拡大しています。一方で、人口減少に伴い、DID地区内の人口密度は約91人/haから約55人/haに低下しています。将来的に人口減少が進んだ場合、DID地区面積が変わらないと仮定すると、さらにDID地区内人口密度は約44人/haまで低下するものと見込まれます。

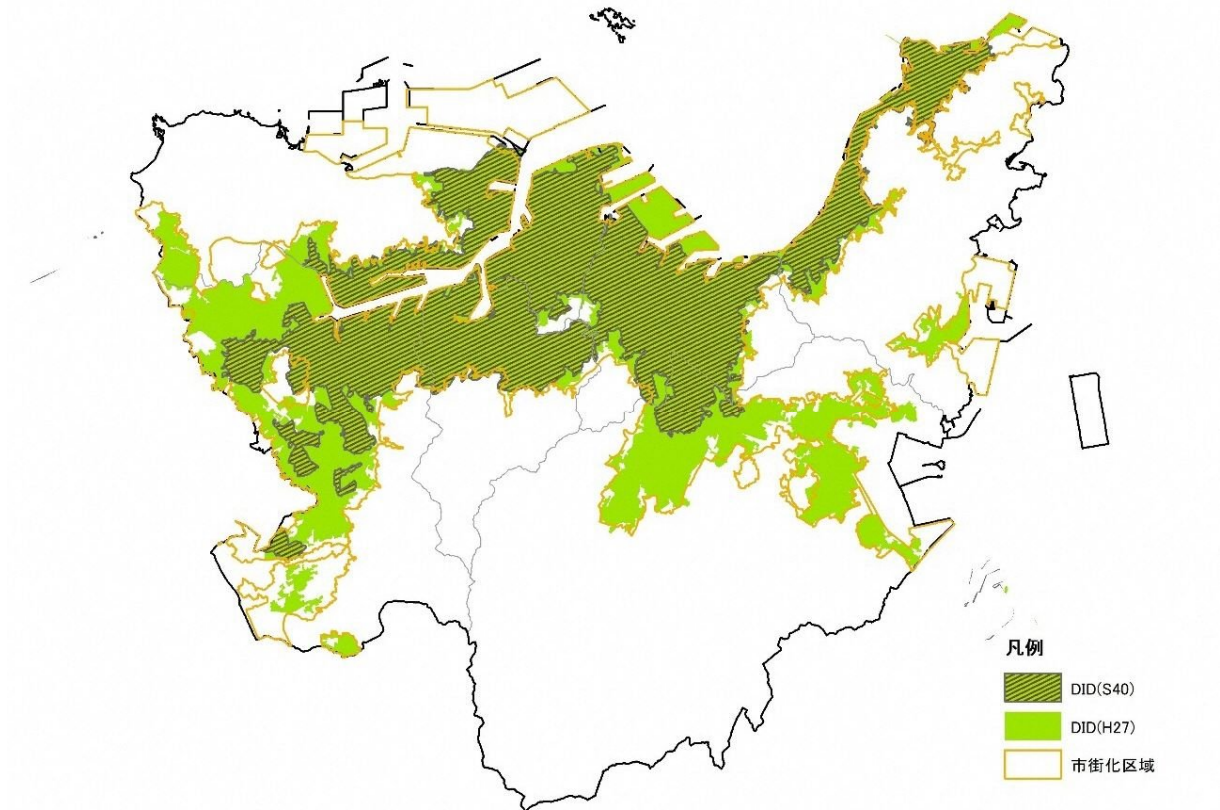


図 DID面積・DID人口密度の推移

出典：国土交通省「国土数値情報（DID 人口集中地区）」をもとに北九州市にて作成

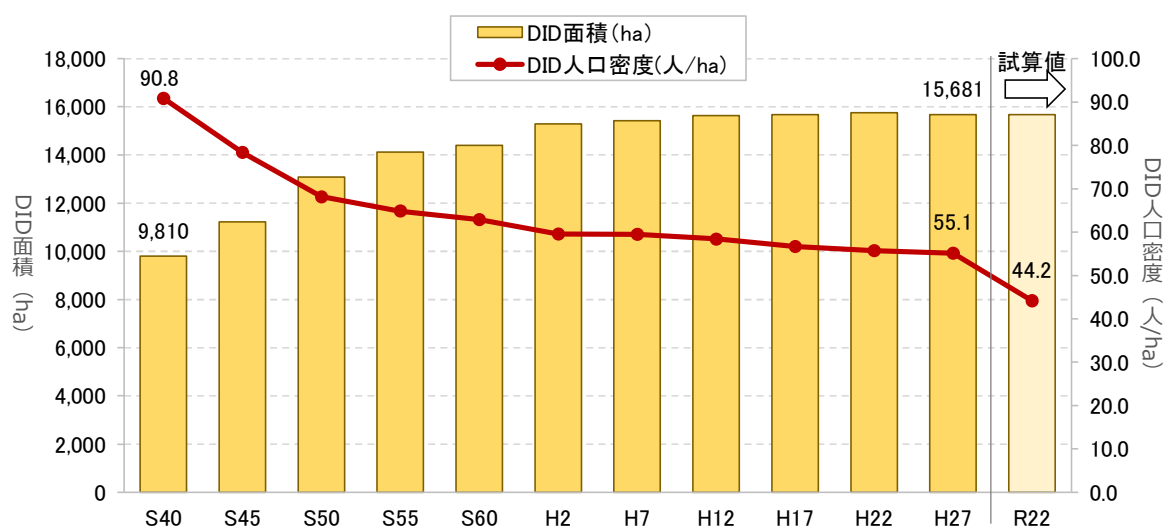


図 DIDの変遷

出典：昭和40年～平成27年は、総務省「国勢調査」

注) 令和22年DID人口密度は、面積を平成27年DID面積が令和22年においても一定と仮定し、人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」をもとに試算

(5) 人口密度の指定都市比較

○人口集中地区（DID）内の人口密度は、政令指定都市の中で最も低密度となっており、居住構造は他都市に比べ拡散している状況が伺えます。

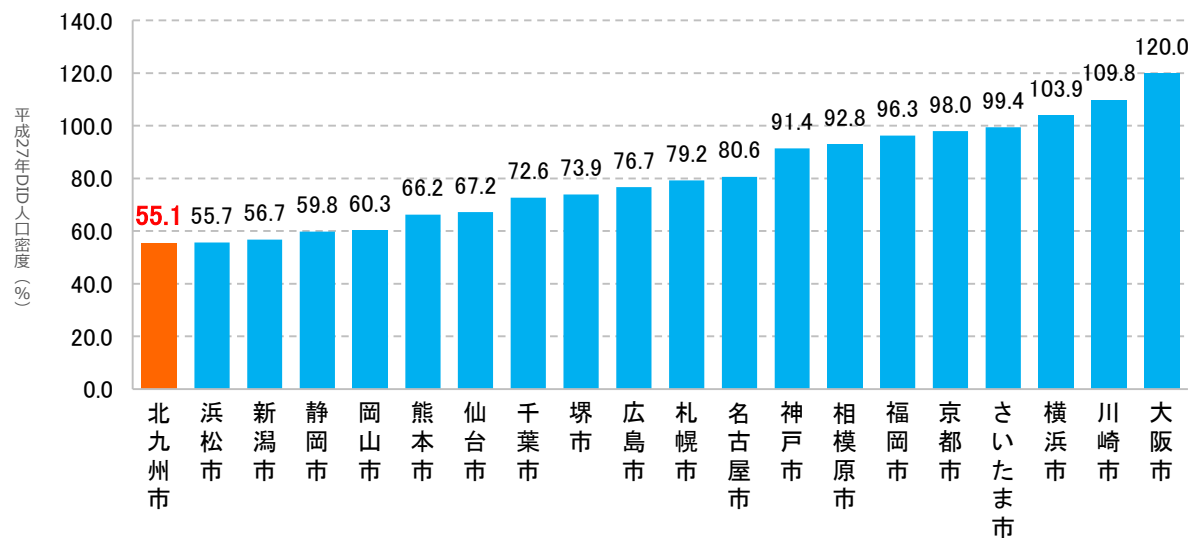


図 平成27年DID人口密度（指定都市比較）

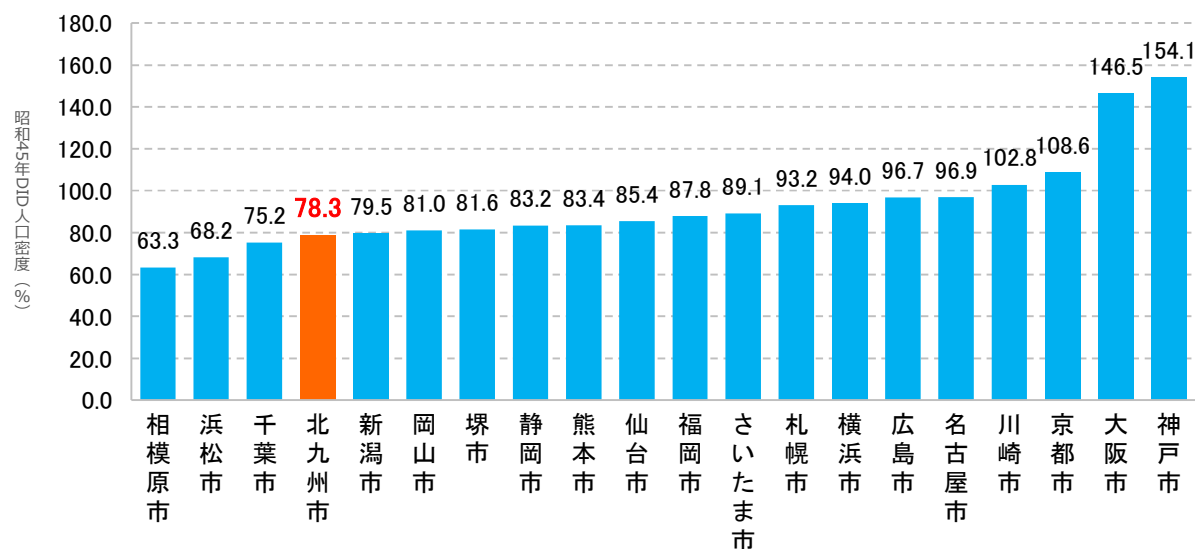


図 昭和45年DID人口密度（指定都市比較）

注) 昭和45年時点での指定都市は、横浜市・名古屋市・京都市・大阪市・神戸市・北九州市の6都市であり、他の都市のDID人口・面積は、指定都市移行前の合併市町村の人口・面積を合計している。

出典：総務省「昭和45年・平成27年国勢調査」

(6) 地区別の将来人口等

○地域別の将来人口推計にあたっての前提条件等は以下のとおりです。

「将来人口推計の方法」

推計年	令和 22 年（2040 年）
推計地区単位	町丁目・字別
基準人口	令和 2 年国勢調査（小地域集計，年齢（5 歳階級））
推計手法	コーホート要因法 ・推計に用いる仮定値（生残率・純移動率・子ども助成費・0-4 歳性比）は、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 30 年 3 月推計）』の行政区別仮定値を用い、行政区内の町は同一仮定値として推計

「地区別の人口等の算出対象等について」

- ・地区別の人口の動向等については、算出の対象を市街化区域（工業専用地域・臨港地区等を除く）としている。
- ・地区別の人口密度については、道路や公園などを除く可住地を分母として算出している。

「留意事項」

- ・国立社会保障・人口問題研究所において、行政区単位の将来人口は推計されているものの、地区単位の将来人口は推計されていません。
- ・本市の人口は将来的にも減少し続けると予測されていますが、地区単位で見ると将来的に人口増加する地区、又は人口減少が顕著な地区等、人口変動の特性は異なることが考えられます。
- ・国立社会保障・人口問題研究所における人口推計手法を参考として、各地区の人口変動の特性を把握していきます。

①人口

○将来人口を地区別に見ると、総人口が減少するなか、小倉都心とその周辺、八幡西区北部、小倉南区西部などでは一定の人口集積がみられます。

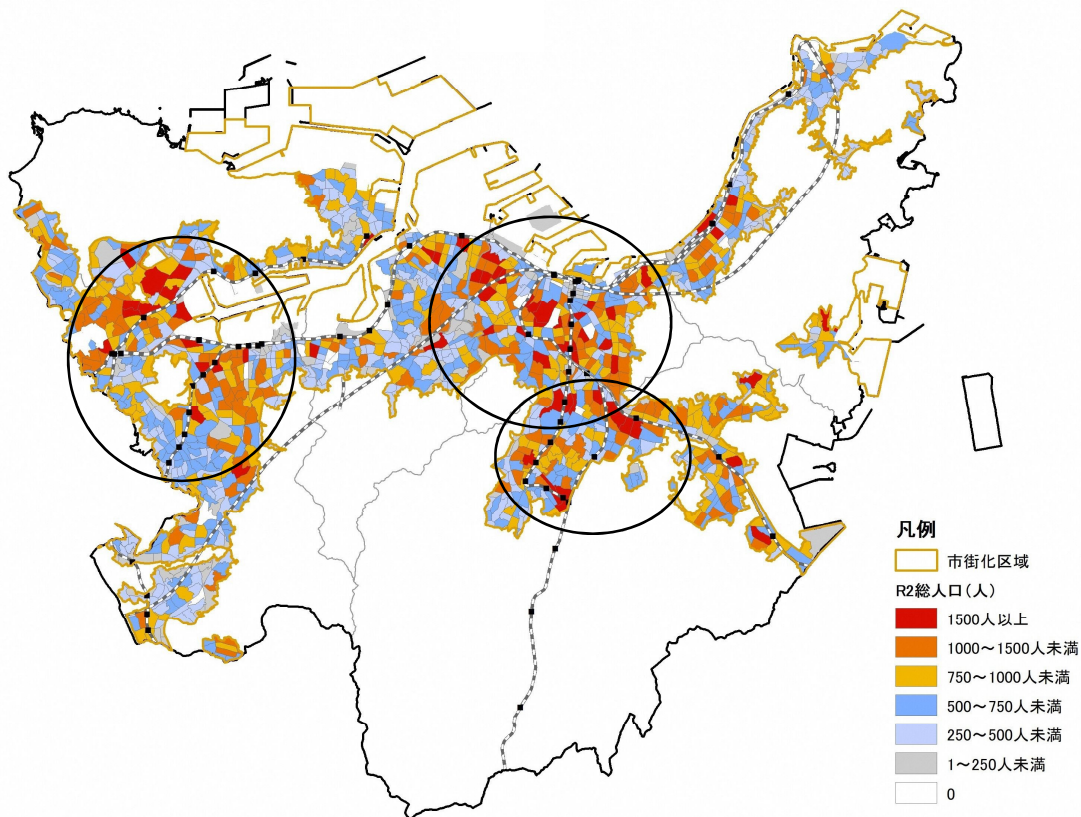


図 令和2年人口分布

出典：総務省「令和2年国勢調査」

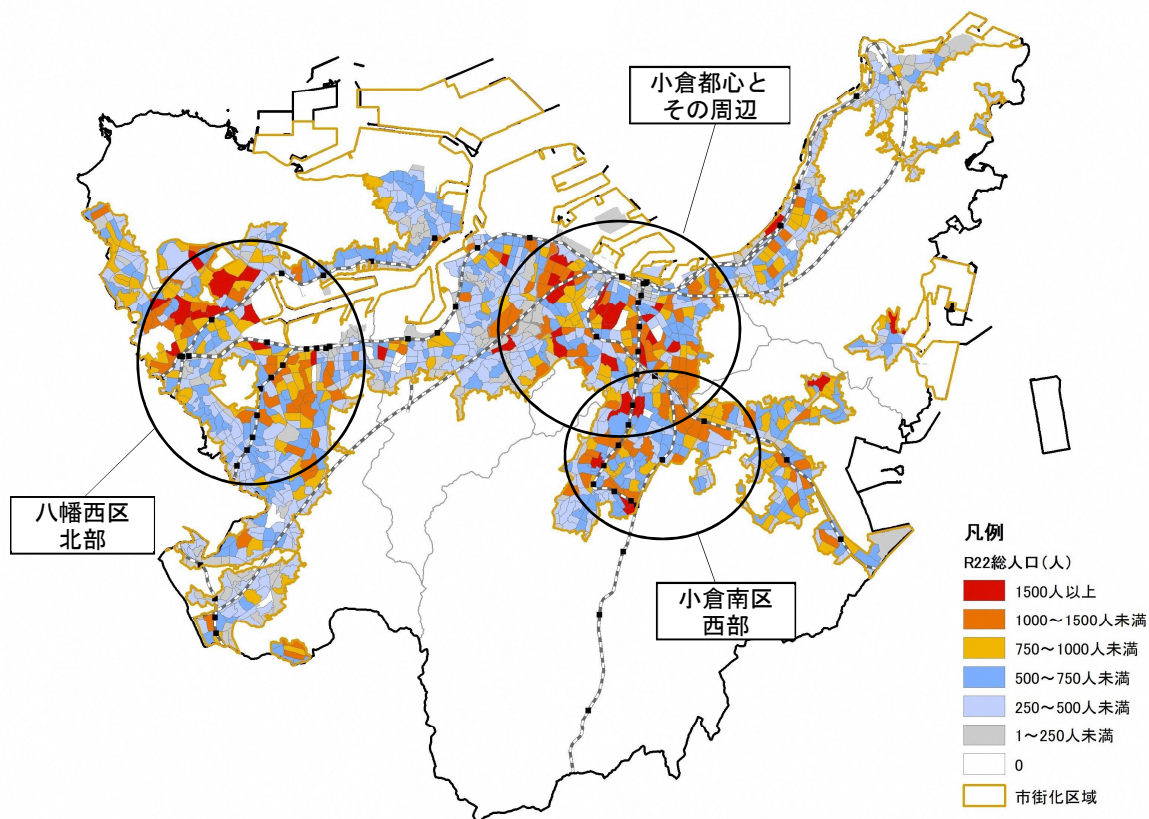


図 令和22年人口分布

②人口密度

○人口密度を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで密度が大きく低下しています。

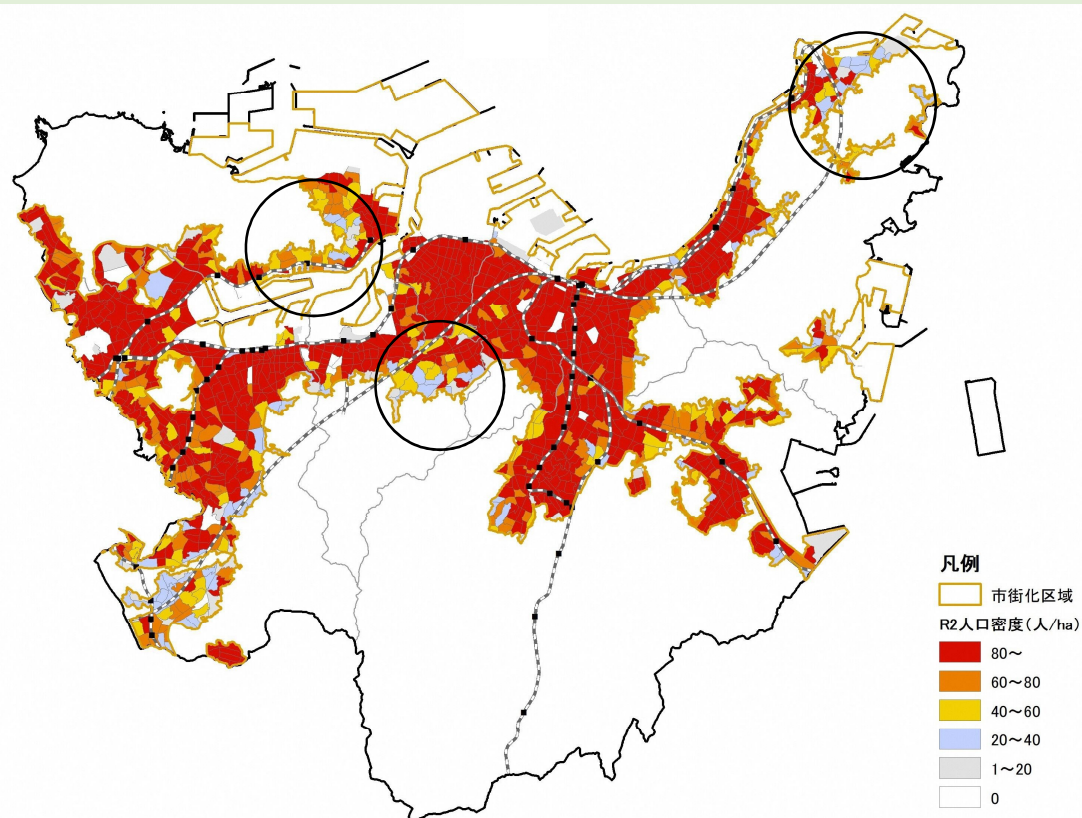


図 令和2年人口密度分布

出典：総務省「令和2年国勢調査」

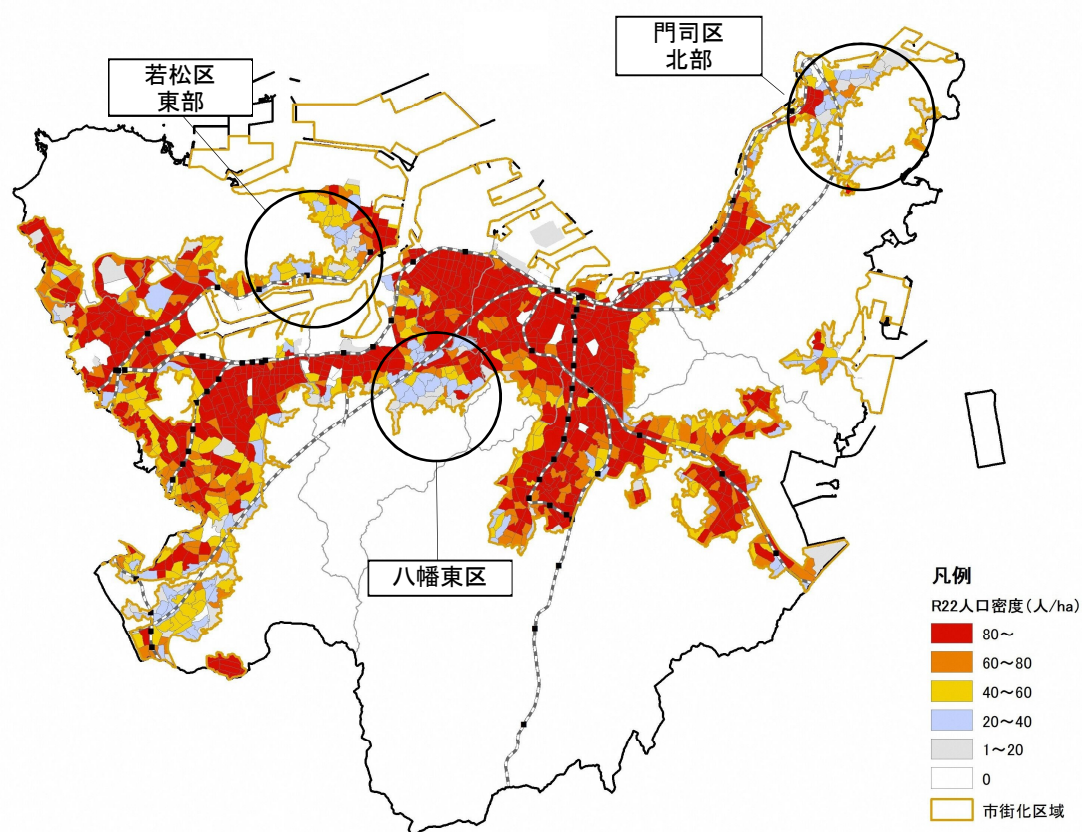


図 令和22年人口密度分布

③高齢者人口

○高齢者人口密度を地区別に見ると、全体的に高齢者が増加するなかで、特に、小倉都心とその周辺、黒崎周辺、モノレール沿線、門司区南部などで密度が高くなっています。

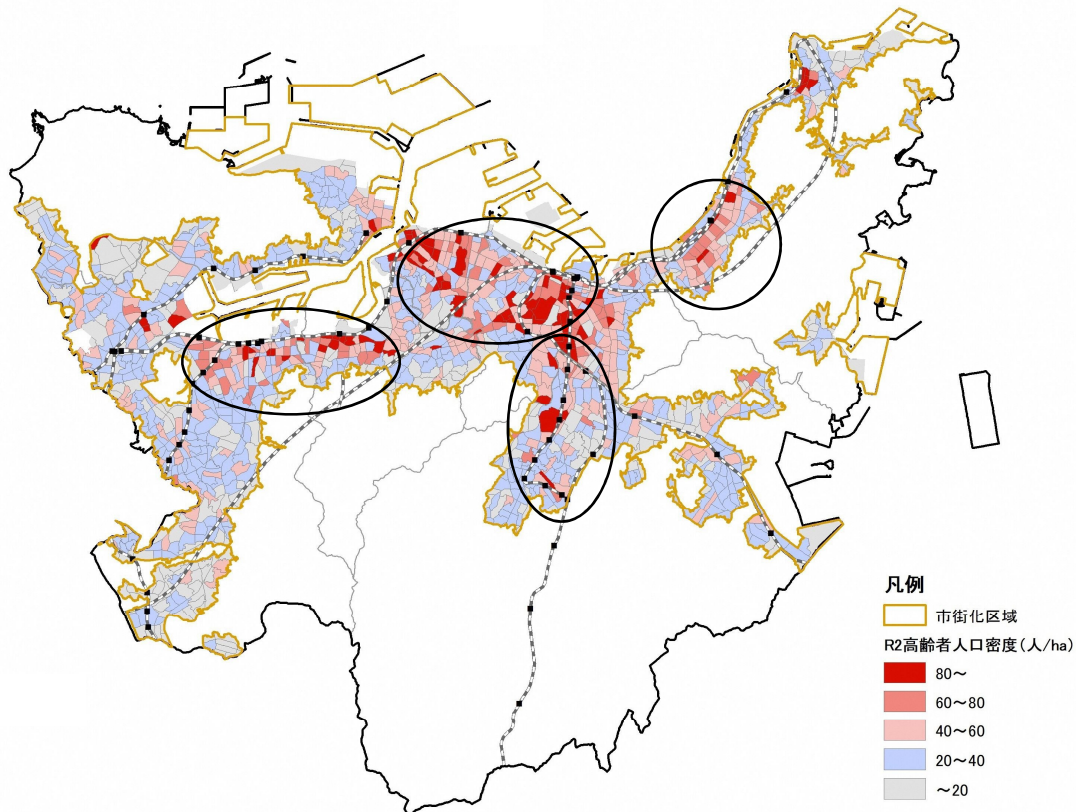


図 令和2年高齢者人口密度

出典：総務省「令和2年国勢調査」

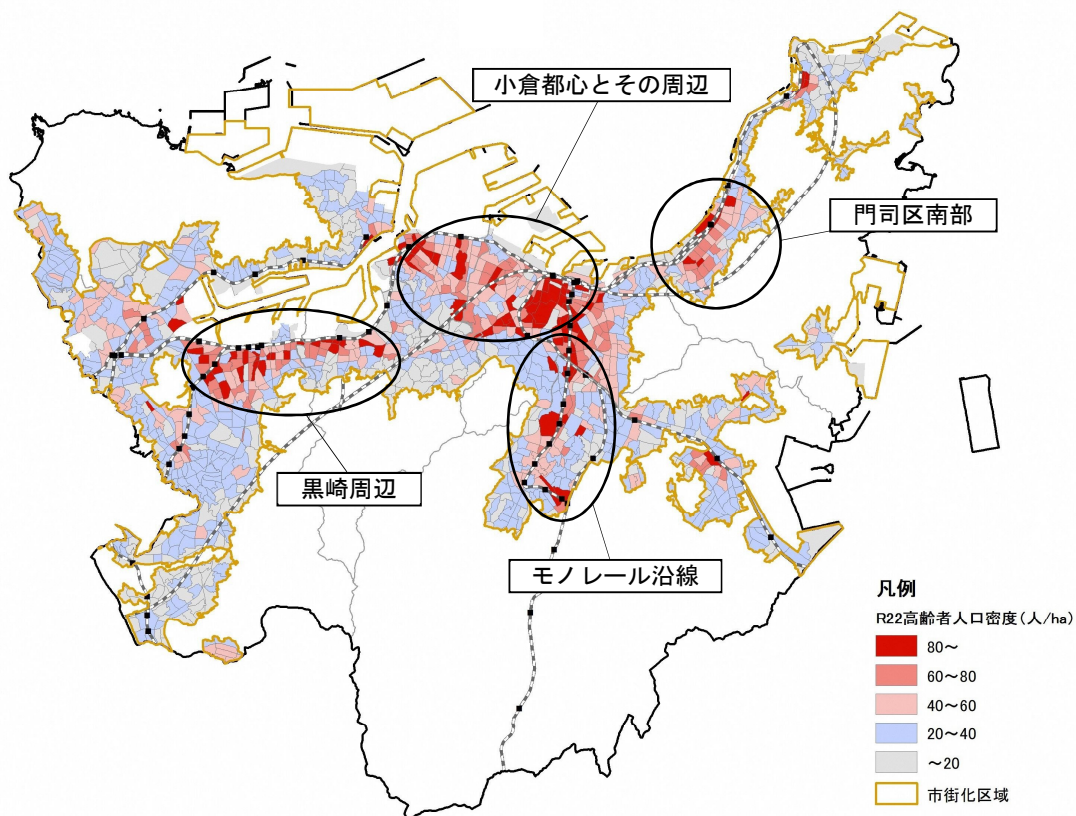


図 令和22年高齢者人口密度

④高齢化率

○将来の高齢化率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などで高齢化率が高くなっています。

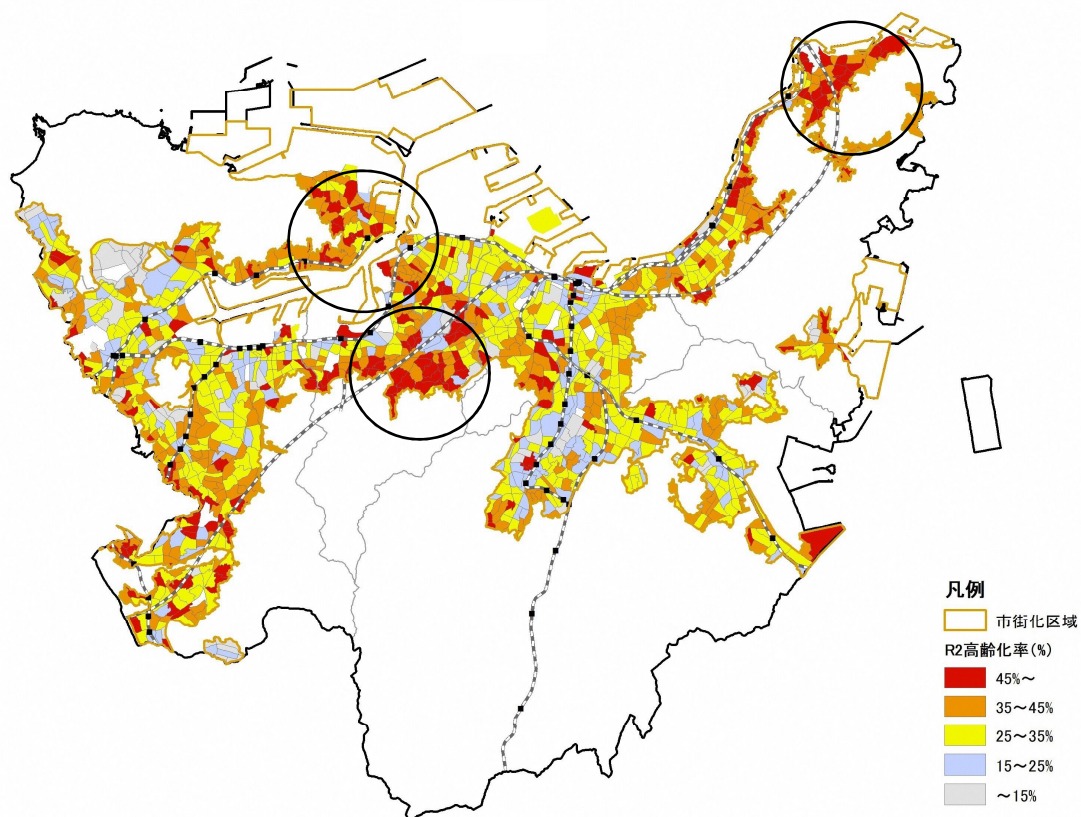


図 令和2年高齢化率

出典：総務省「令和2年国勢調査」

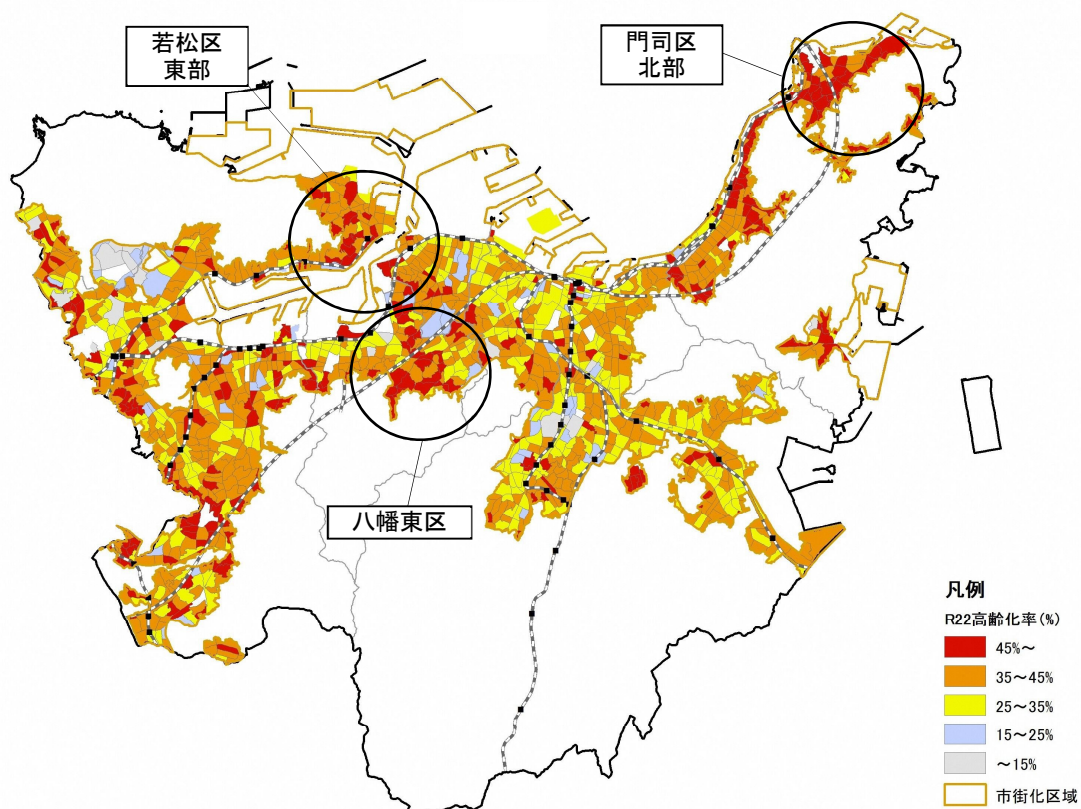


図 令和22年高齢化率

⑤年少人口

○全体的に年少人口は減少するものの、地区別に見ると、学研都市周辺、小倉都心とその周辺、モノレール沿線、黒崎周辺において、年少人口密度40人/ha以上の地域も存在します。

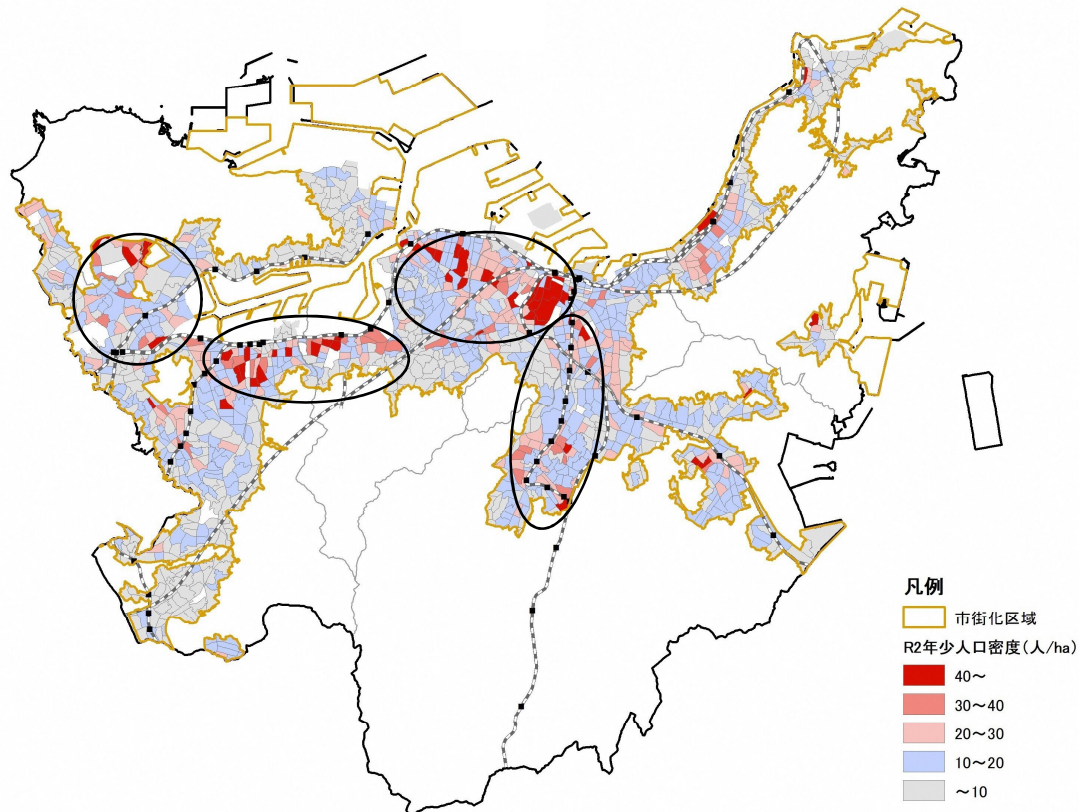


図 令和2年年少人口密度

出典：総務省「令和2年国勢調査」

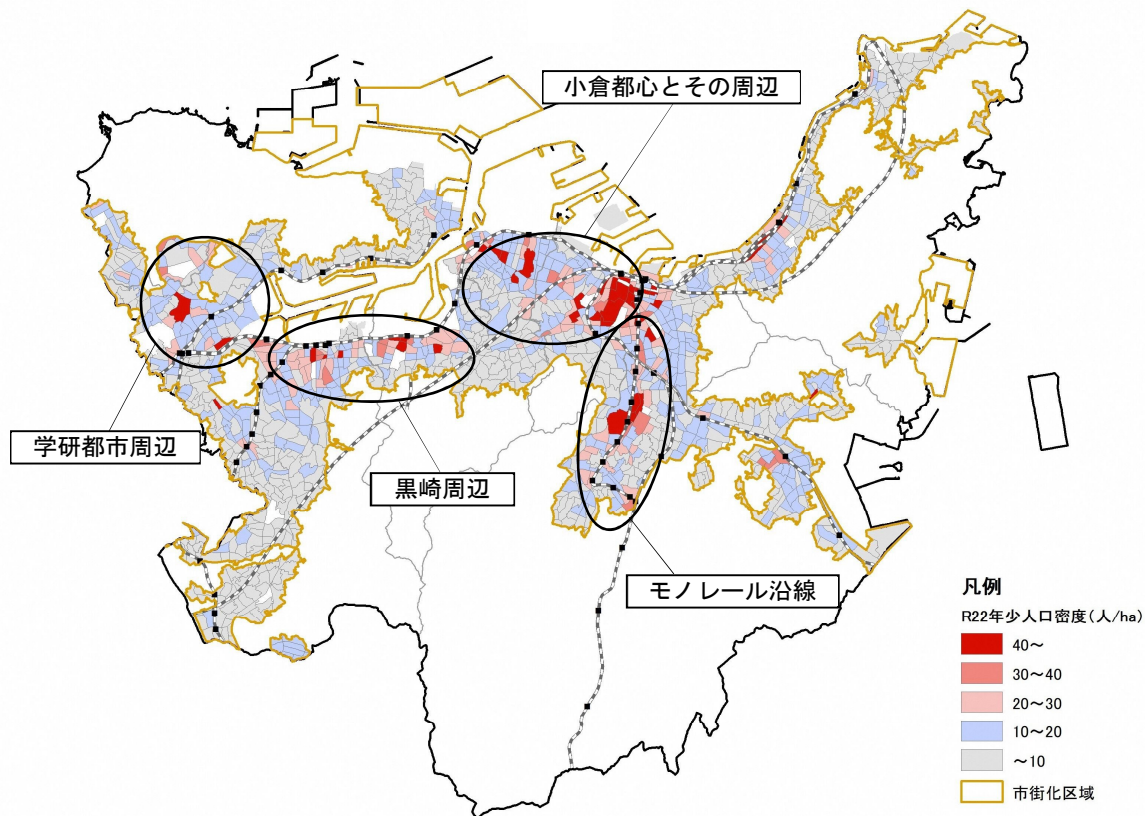


図 令和22年年少人口密度

⑥人口増減率・人口密度増減

- 人口増減率を地区別に見ると、八幡東区、若松区東部、門司区北部などでは人口減少率が高く、小倉南区西部、八幡西区北部などでは人口が増加しています。
- 人口密度増減を地区別に見ると、JR戸畑駅周辺、JR門司駅周辺などの中心市街部ほど密度の低下や減少率が大きく、小倉南区西部や八幡西区北部で密度が高くなっています。

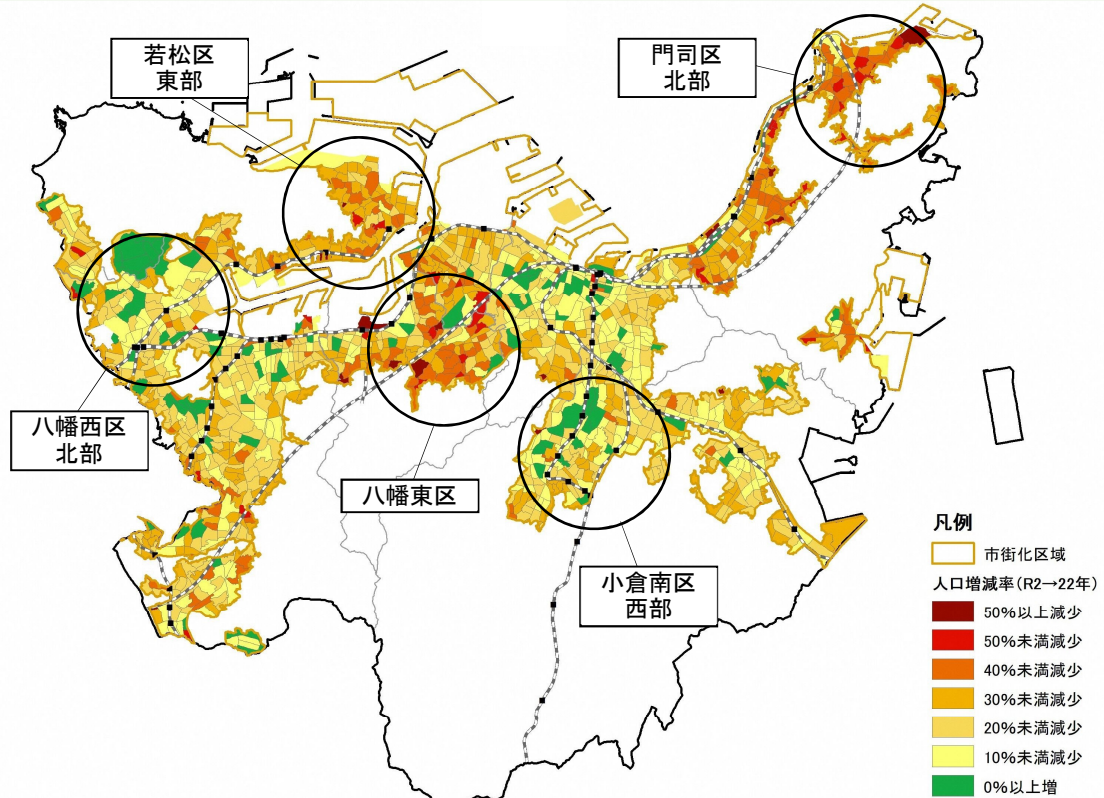


図 人口増減率（令和2年⇒令和22年）

出典：総務省「令和2年国勢調査」

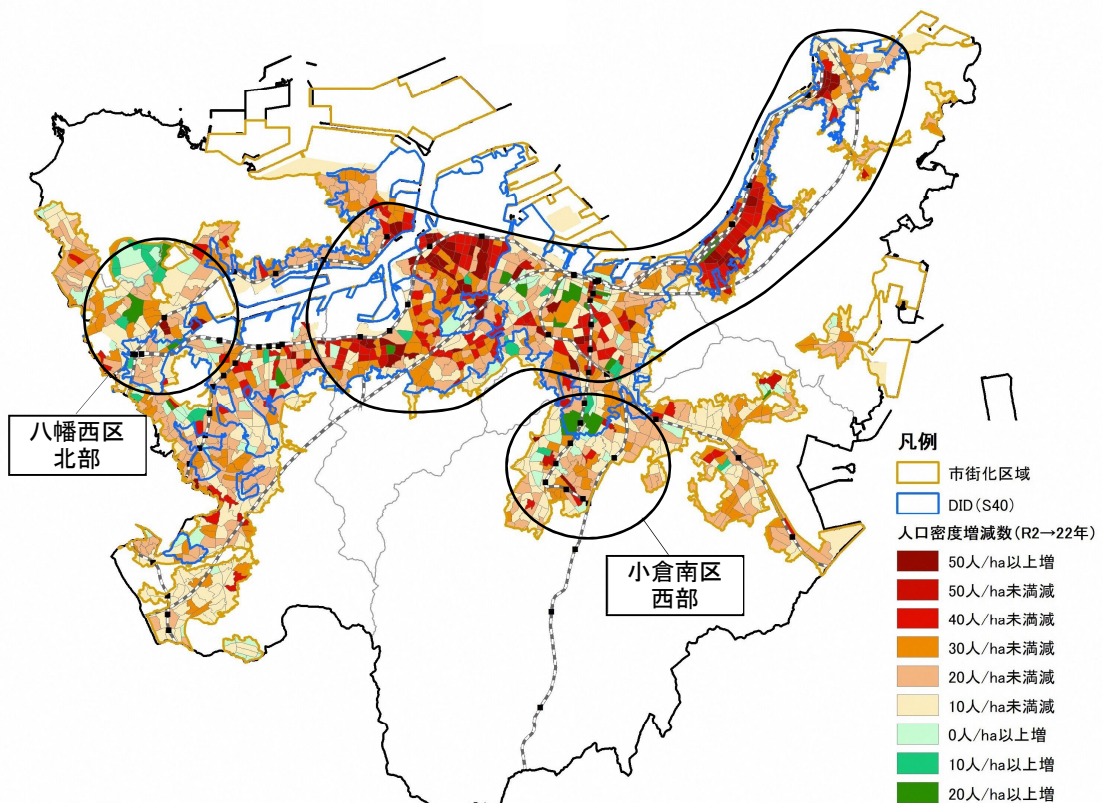


図 人口密度増減（令和2年⇒令和22年）

出典：総務省「令和2年国勢調査」

3-4 地形

- 本市は、海と山に近接し、平坦地が少ない地形特性に加え、臨海部は工場などの工業的な土地利用がなされたことから、狭い平坦地を中心に市街地が形成されています。
- 人口が増加していた時代（高度経済成長期）には、臨海部の工業地等と近接し通勤に便利な地域が居住地として選択されたこともあり、八幡東区や門司区、若松区などの斜面地においても市街地が形成されています。
- 市街化区域内の斜面地の多くは、宅地造成工事規制区域に指定されています。

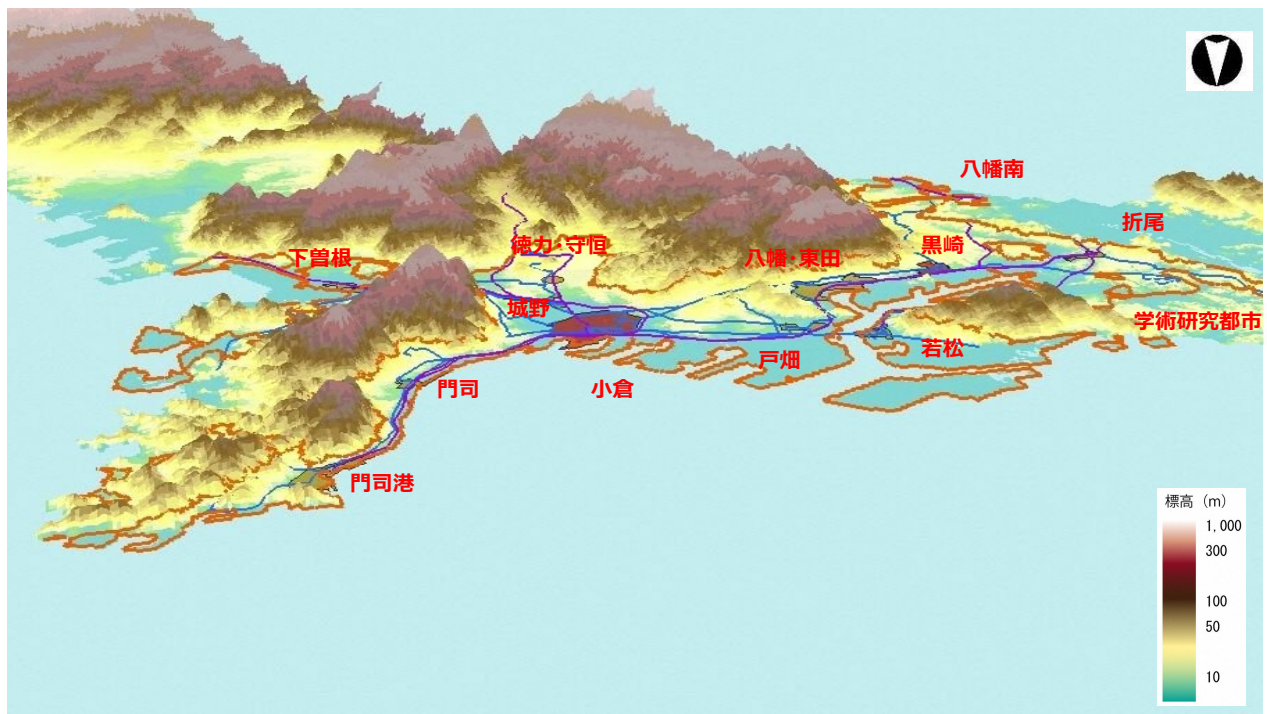


図 北九州市の鳥瞰

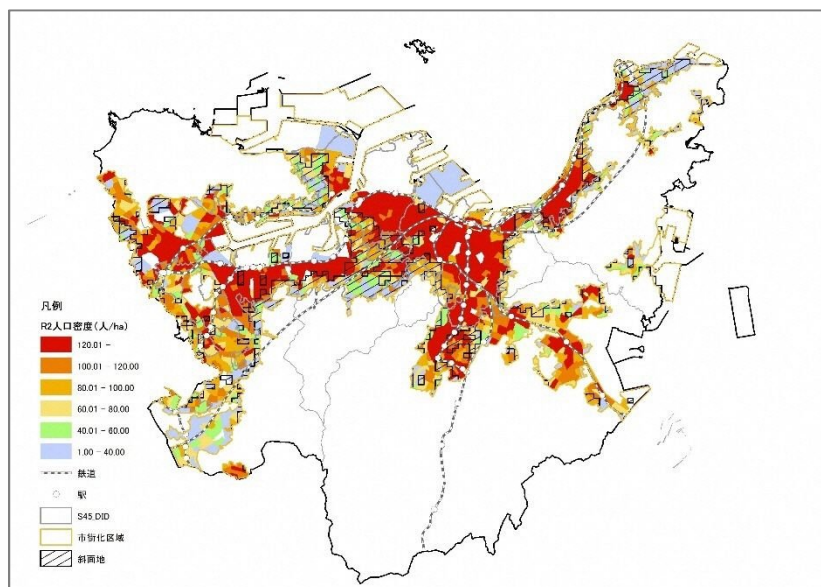


図 人口密度の状況（令和2年）

出典：人口密度は総務省「令和2年国勢調査」

斜面地は「国土数値情報（標高傾斜度5次メッシュ（平成23年）」データによる平均傾斜角度5度以上メッシュ地域



図 斜面市街地内の状況



図 高齢者にとって移動しづらい斜面市街地

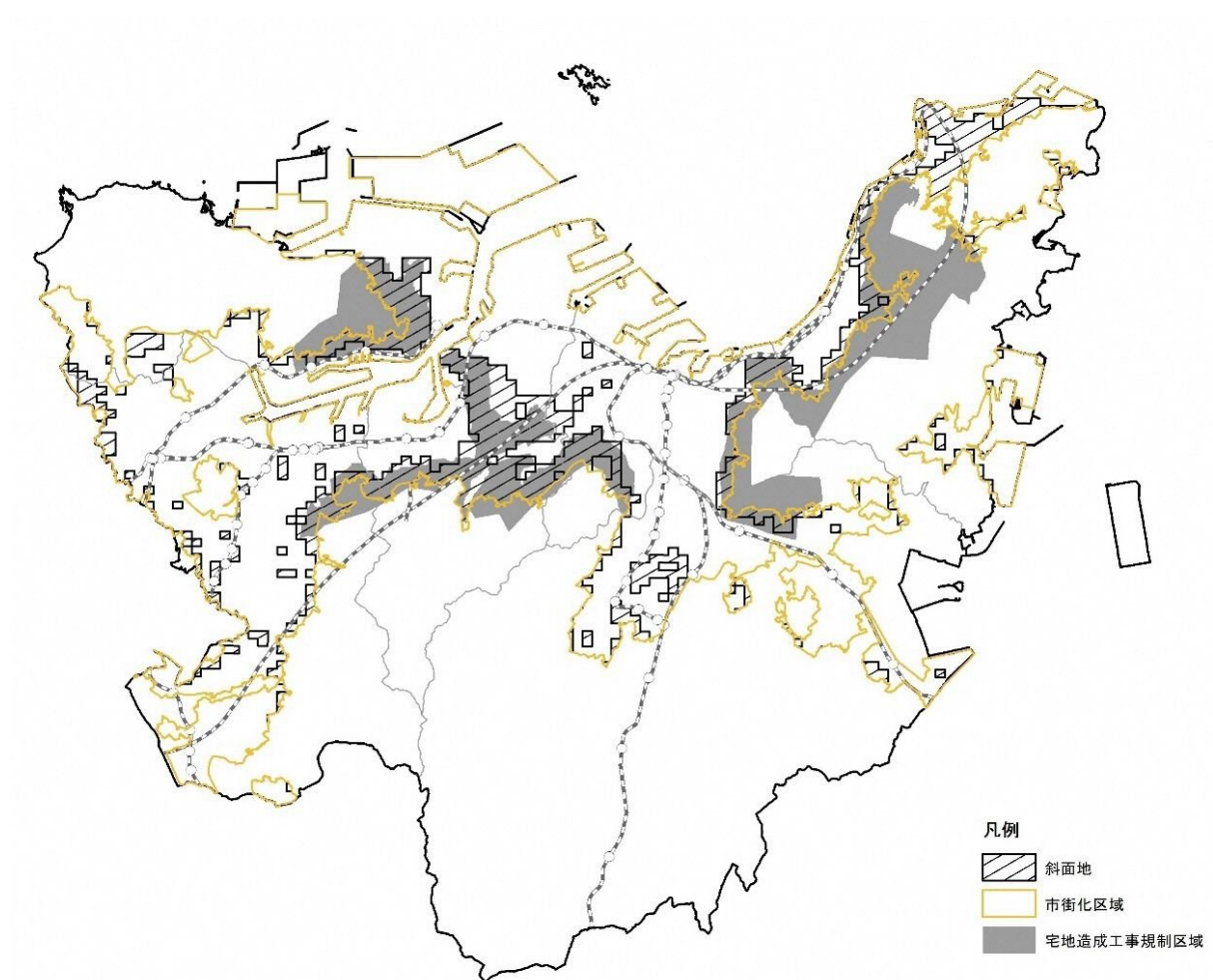


図 宅地造成工事規制と斜面地の関係

出典：斜面地は「国土数値情報（標高傾斜度 5 次メッシュ（平成 23 年）」データによる平均傾斜角度 5 度以上メッシュ地域
宅地造成工事規制は北九州市資料（令和元年）

3-5 土地利用

(1) 用途地域の状況

○市街化区域は20,560haで、都市計画区域の42.1%を占めています。用途地域は住居系58.5%、商業系9.6%、工業系31.8%(うち、工業専用地域18.9%)で構成されています。

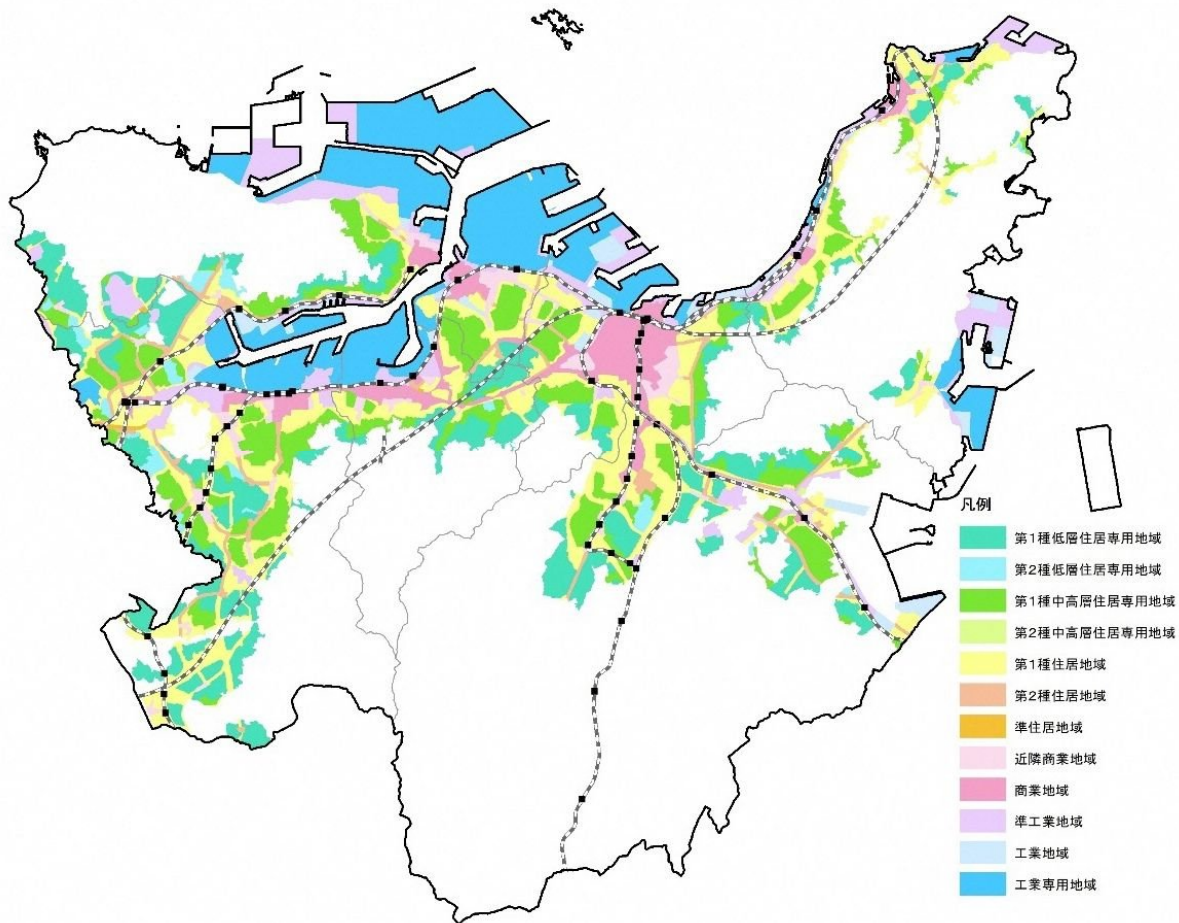


図 用途地域等指定状況
出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成 28，29 年）」

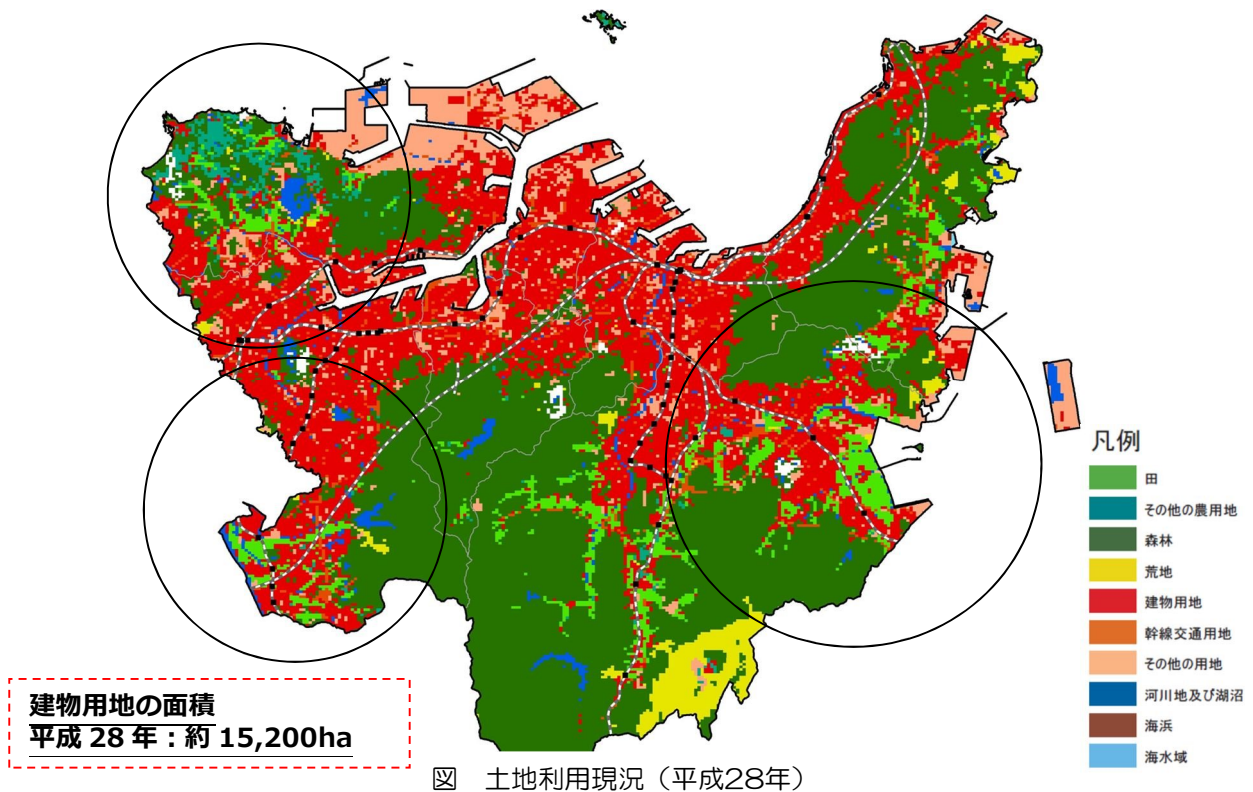
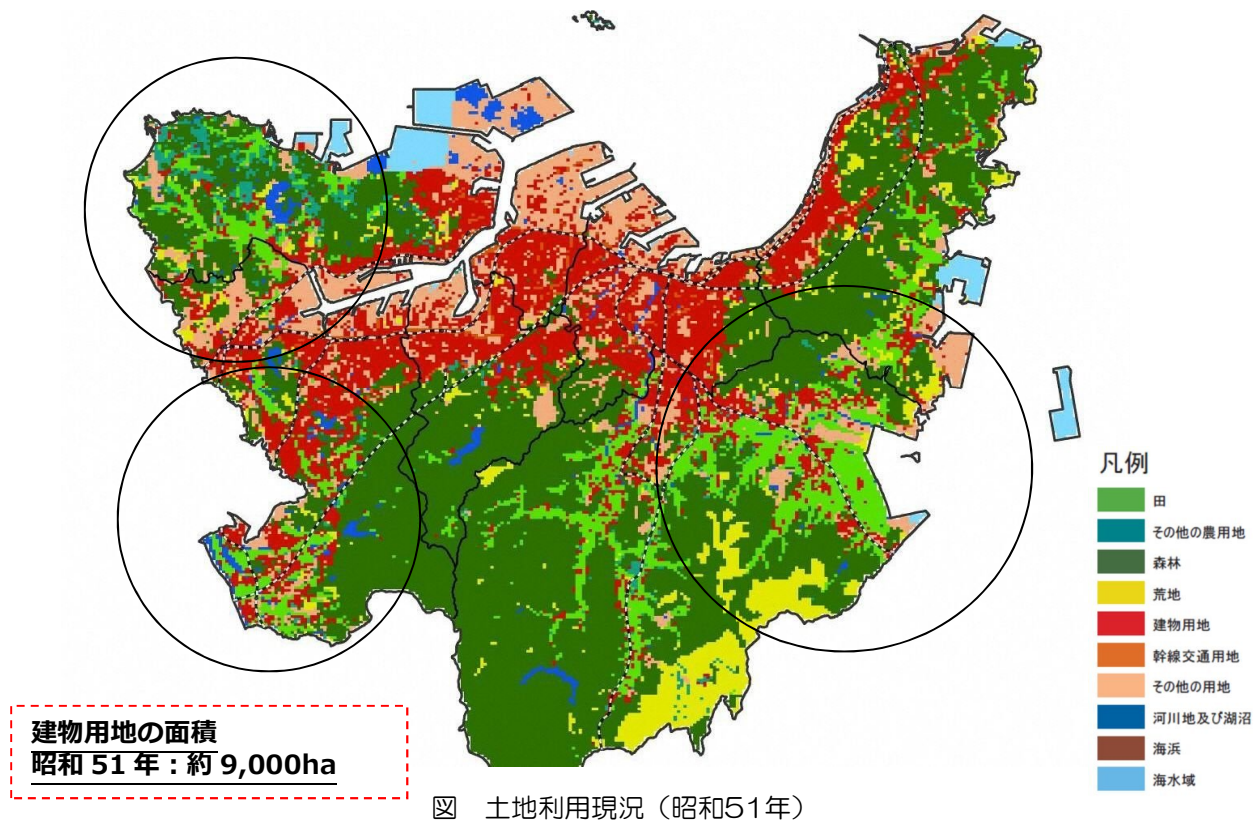
表 用途地域等の面積

		面積（ha）	都市計画区域に占める割合（％）	市街化区域に占める割合（％）
行政区域		49,169	---	---
都市計画区域		48,865	100.0	---
		20,560	42.1	100.0
市街化区域	第1種低層住居専用地域	3,469	7.1	16.9
	第2種低層住居専用地域	303	0.6	1.5
	第1種中高層住居専用地域	2,988	6.1	14.5
	第2種中高層住居専用地域	6	0.0	0.0
	第1種住居地域	4,528	9.3	22.0
	第2種住居地域	727	1.5	3.5
	準住居地域	0	0.0	0.0
	住居系地域(合計)	12,021	24.6	58.5
	近隣商業地域	787	1.6	3.8
	商業地域	1,179	2.4	5.7
	商業系地域(合計)	1,966	4.0	9.6
	準工業地域	2,050	4.2	10.0
	工業地域	607	1.2	3.0
	工業専用地域	3,891	8.0	18.9
	工業系地域(合計)	6,548	13.4	31.8
市街化調整区域		28,305	57.9	---

出典：国土交通省「令和2年都市計画現況調査」

(2) 市街地拡大の状況

○市街地周辺において開発が進み、主に農地や森林から土地利用転換して、都市的利用が拡大しています。



出典：国土交通省「国土数値情報土地利用細分化メッシュデータ」

(3) 都市機能の集積

- 市街化区域における商業・医療・教育施設等の集積を見ると、交通利便性の高い地域などに複数の集積性の高い地域があることがわかります。
- 市街化区域の外縁部においても、日常生活を支える商業・サービス施設が集まっている拠点も存在しています。

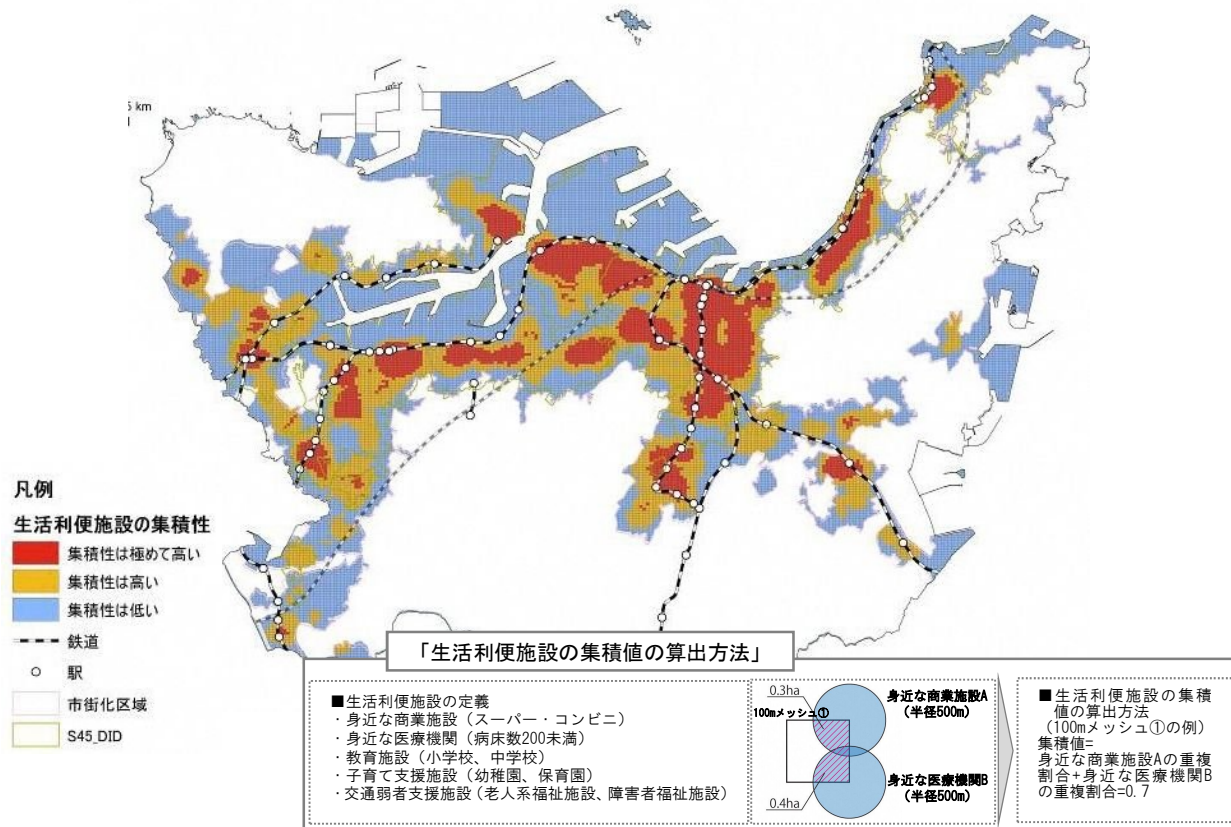


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)

※生活利便施設の集積性は、平均値及び標準偏差より相対的に分類

※集積性は極めて高い「平均値＋標準偏差以上」、集積性は高い「平均値～平均値＋標準偏差」、集積性は低い「～平均値」

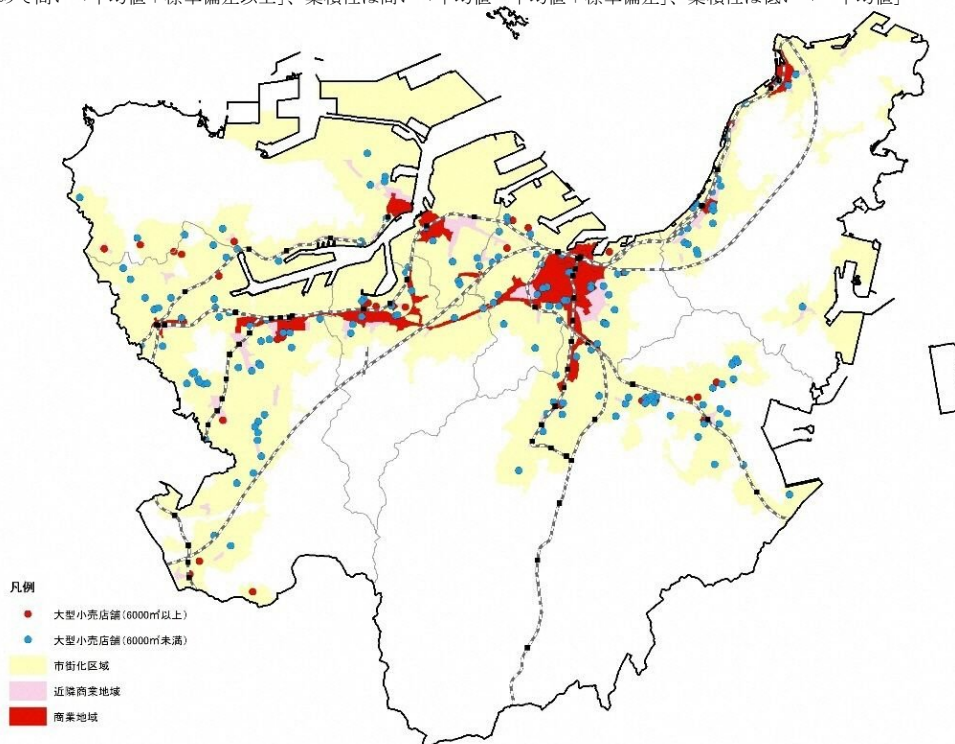


図 大規模小売店舗の立地動向

出典：全国大型小売店総覧「2022年」

(4) 開発許可の状況

○市街化調整区域の開発許可面積は、減少傾向にあるが、近年においても、一定の開発圧力は存在しています。

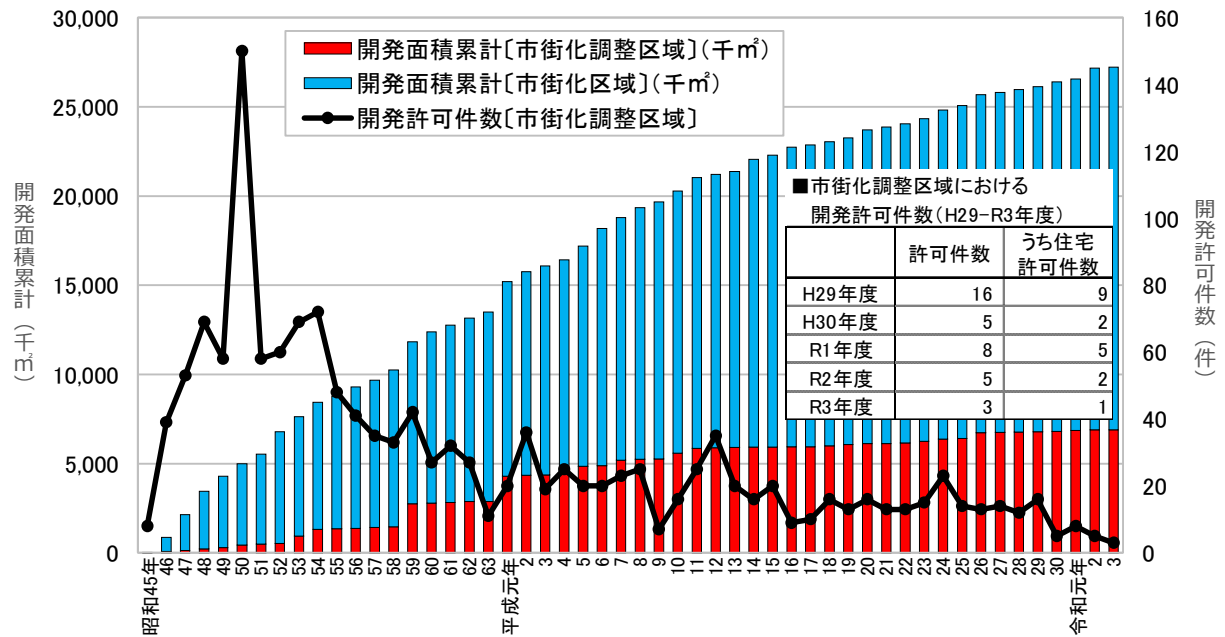


図 開発許可面積（累計）及び開発許可件数の推移

出典：北九州市開発許可件数をもとに作成

(5) 産業用地

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

産業用地一覧

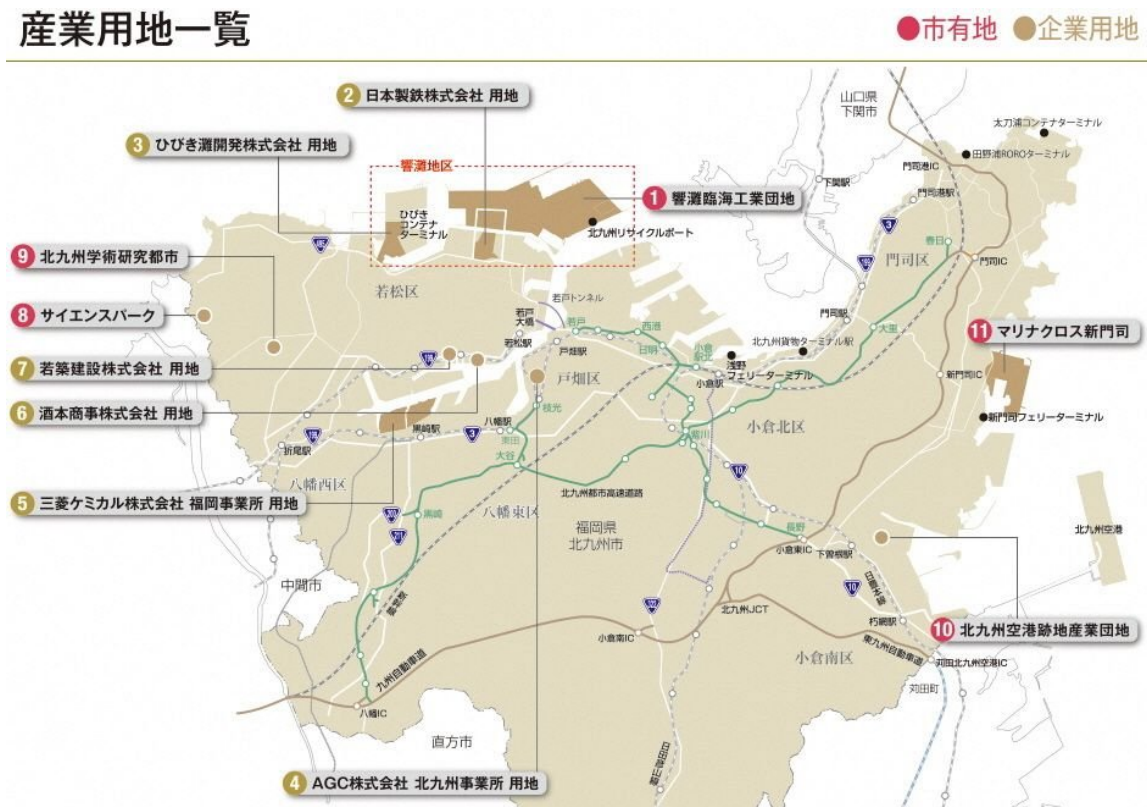


図 市内における産業の受け皿

出典：北九州企業立地ガイド

(6) 空き家の状況

○老朽空き家実態調査結果(平成26年11月～平成27年3月)では、「危険あり」と判定した空き家は、古くから市街化(昭和40年DID地区内)された斜面地に多く、約半数が門司区や八幡東区に分布しています。

○危険性が低い空き家についても、時間の経過とともに老朽化の進行が懸念されます。

○今後、世帯数が減少に転じた場合、さらに空き家の増加が懸念されます。

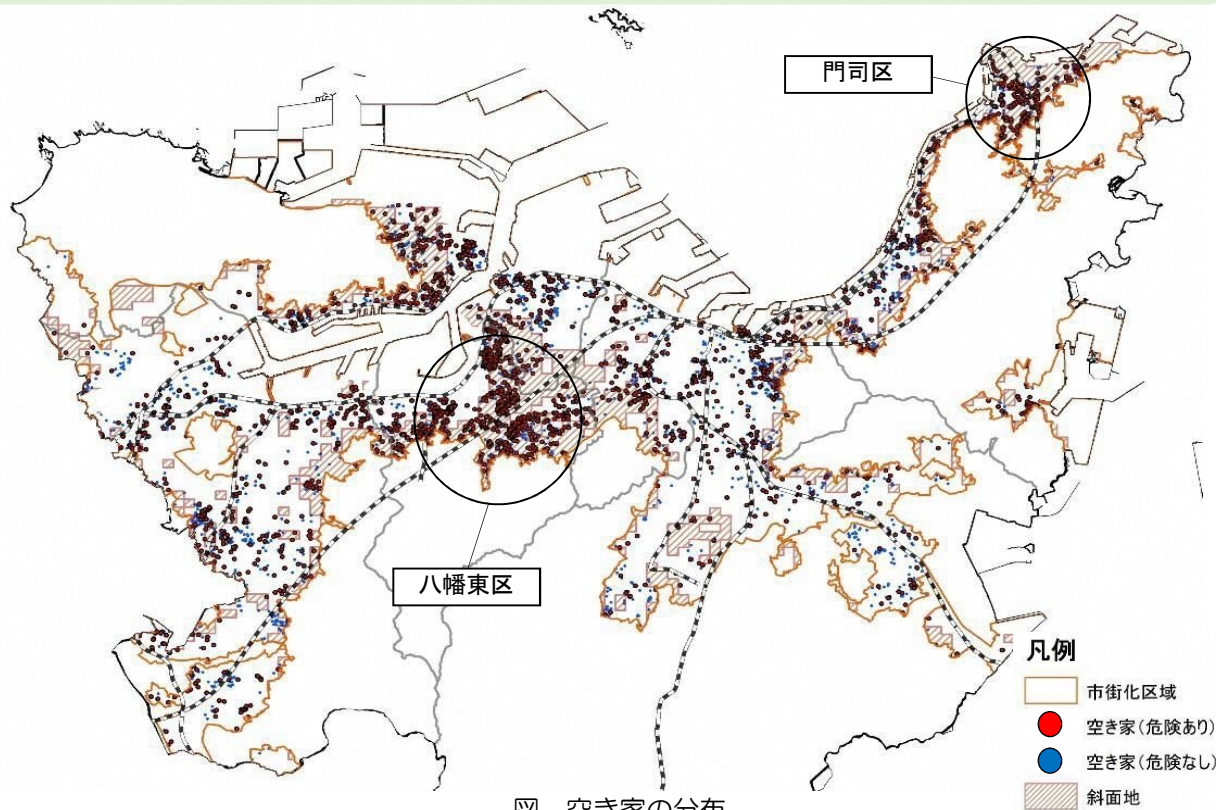


図 空き家の分布

出典：斜面地は「国土数値情報(標高傾斜度5次メッシュ(平成23年))」データによる平均傾斜角度5度以上メッシュ地域、空き家は、「北九州市建築都市局」

注) 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

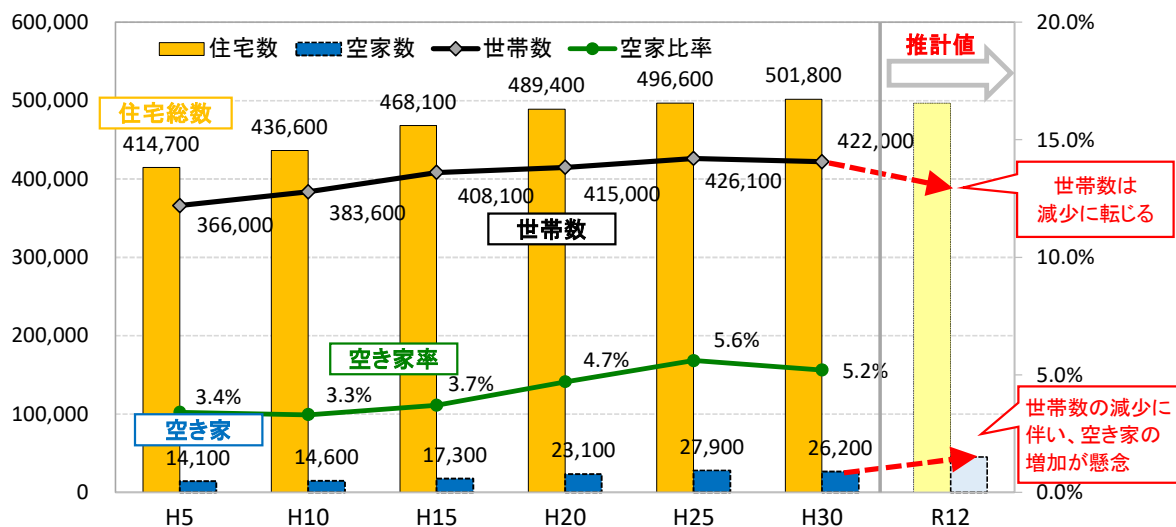


図 住宅総数と空き家総数の推移

出典：総務省「住宅・土地統計調査(昭和5～平成30年)」

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)である。

(7) 未利用地の状況

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

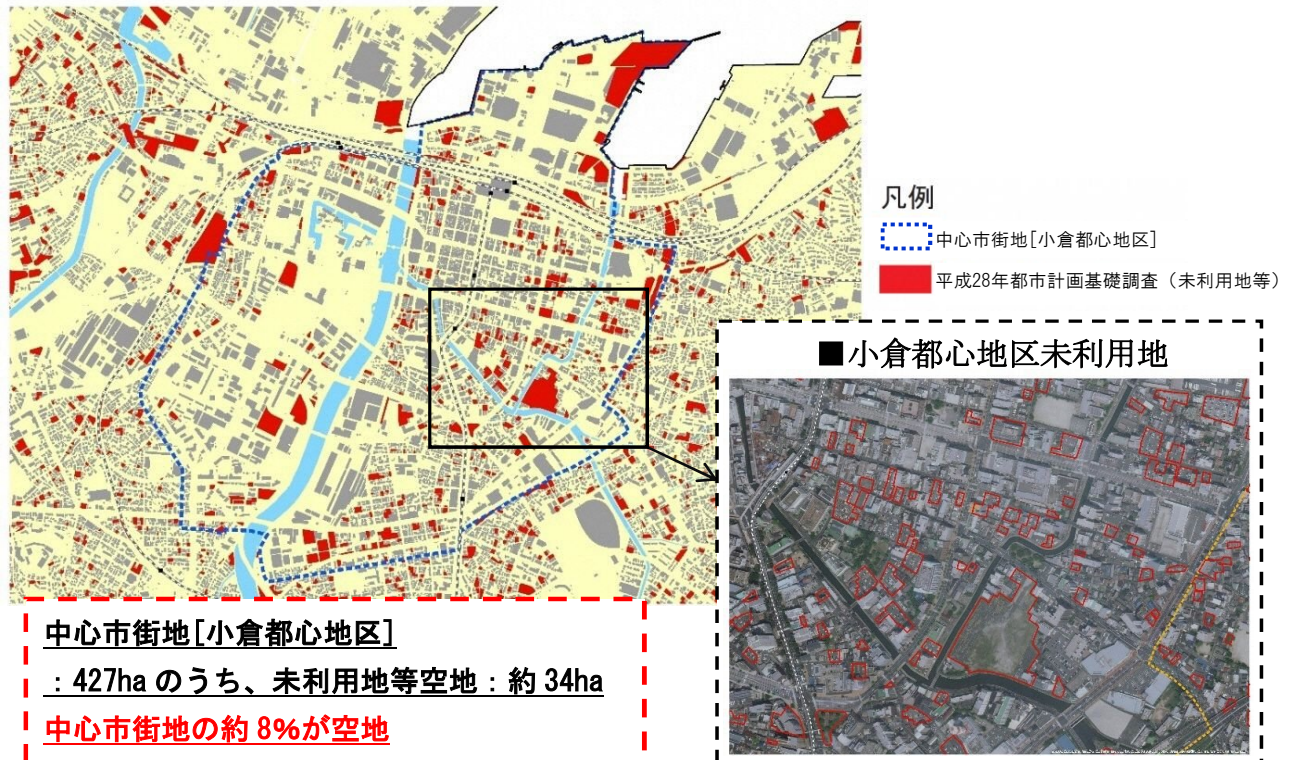


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況
 （小倉都心地区）

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成 28 年）」

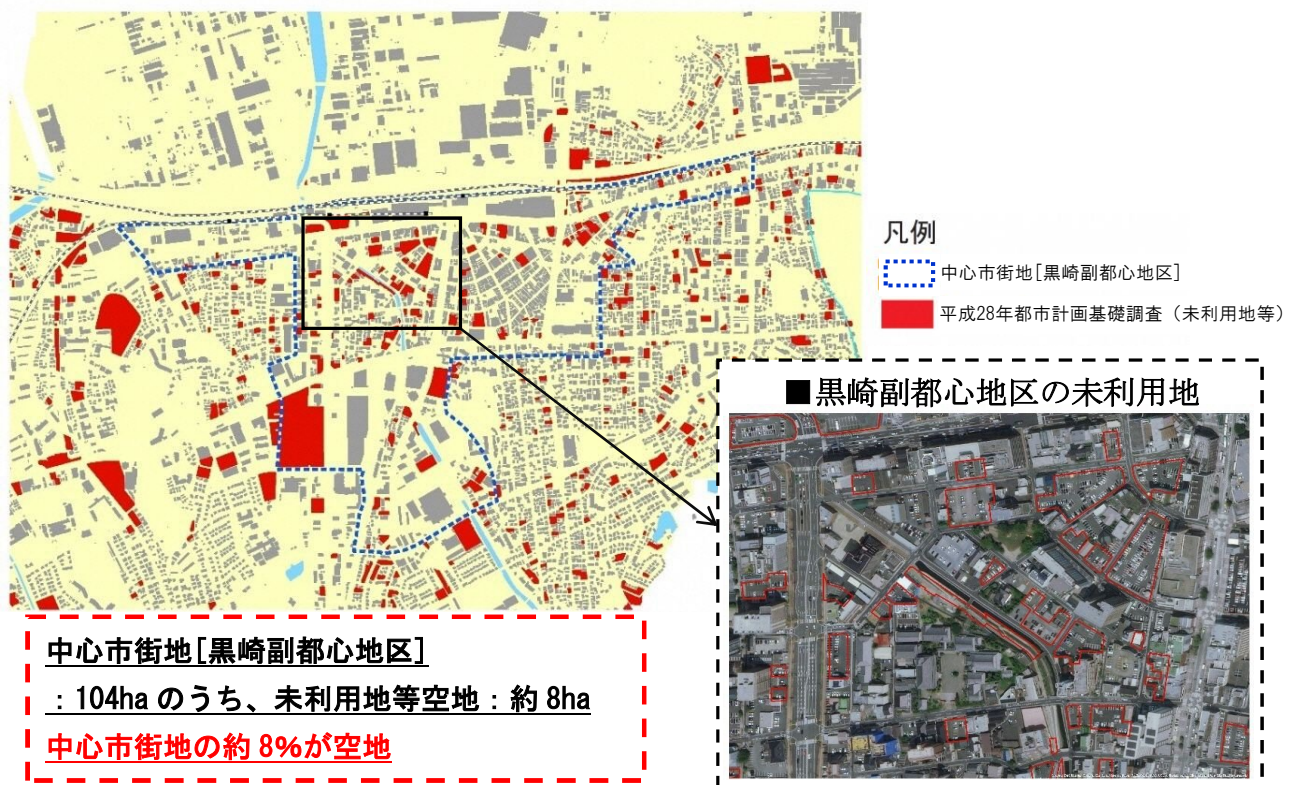


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況
 （黒崎副都心地区）

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成 28 年）」

3-6 都市交通

(1) 公共交通の状況

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

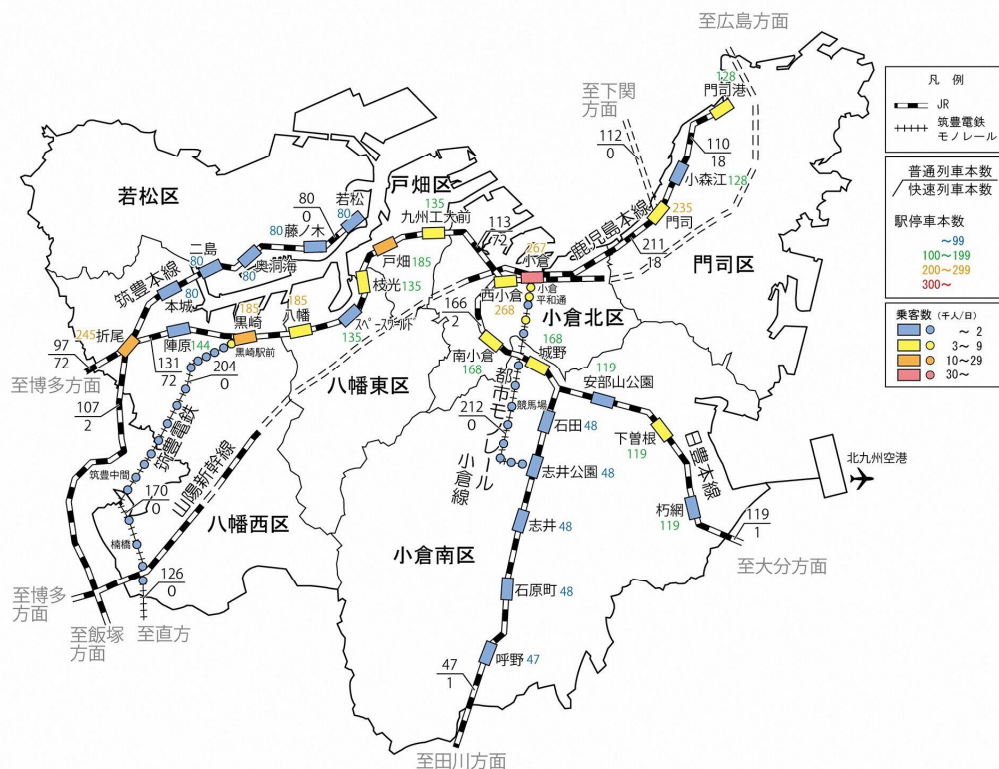


図 北九州市における鉄(軌)道の現状

出典：列車、駅停車本数は各機関のHP (R2.7) 調べ。駅乗車人員は、北九州市資料 (R1年度実績)

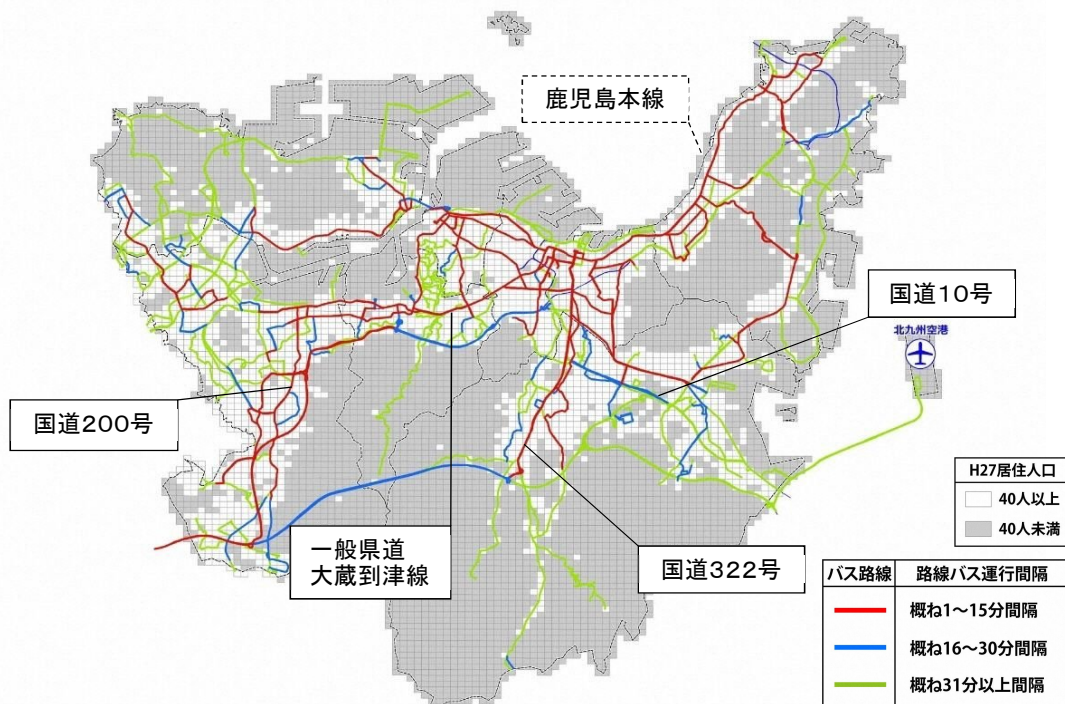


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

出典：バス路線は第5回北部九州PT調査に用いた公共交通データ(ナビタイム社作成)を基に作成
 人口はH27国勢調査人口メッシュデータ

(2) 公共交通の利用圏

○公共交通人口カバー率は86.3%、公共交通空白地域の人口は約13万人となっています。

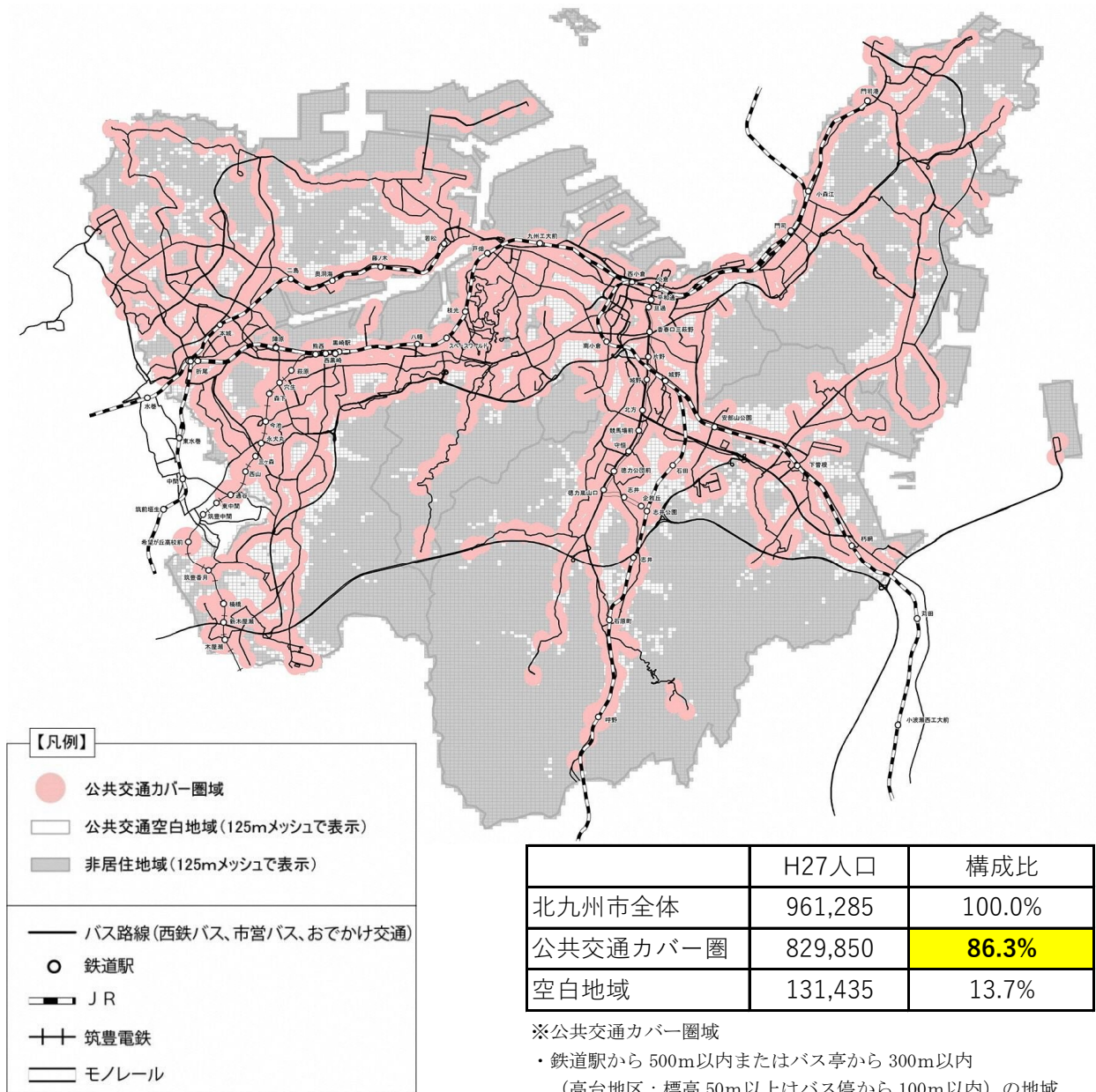


図 北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

出典：北九州市「地域公共交通計画」

(3) 公共交通の動向

○公共交通利用者数は、平成17年頃まで減少し、以降横ばいとなっています。

○バス路線は平成13年から令和2年までに69路線（約151km）が廃止されています。

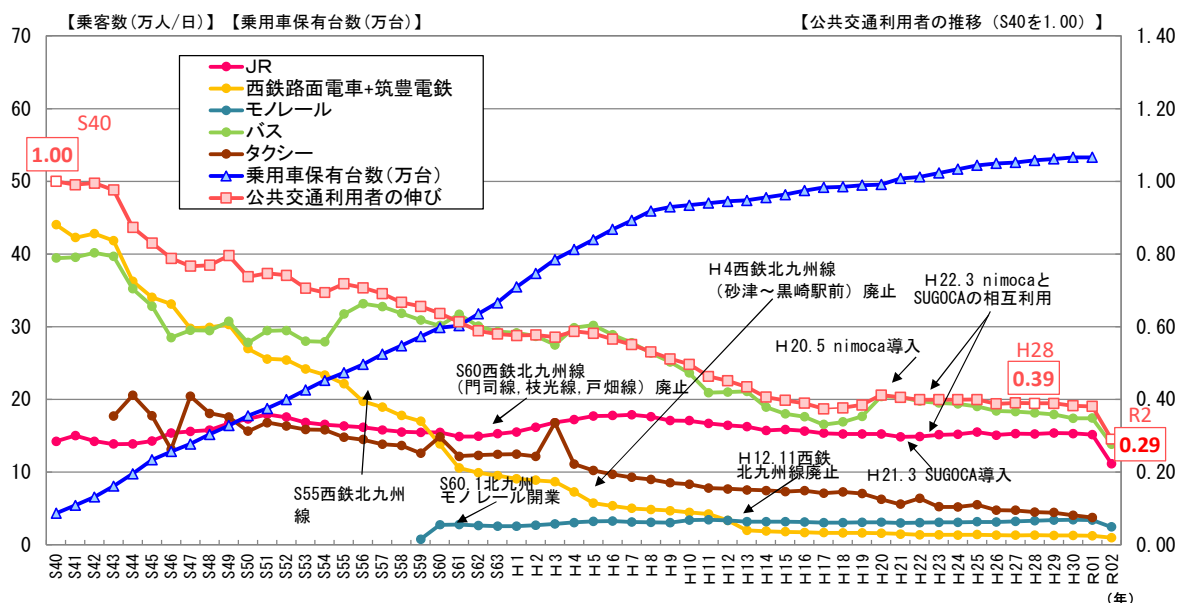


図 北九州市における公共交通利用者数の推移

出典：北九州市統計年鑑(各事業者調べ)

●JRは、北九州市内のJR駅乗客数の合計(含む新幹線小倉駅) ●自動車は乗用車と軽自動車の合計

●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス

●公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出

※データ取得の関係上、筑豊電鉄の個別データはS61以降、タクシーはS43以降について表記しています。

※JRはH29は未取得のためH28とH30の平均値、H30、R1は上位300駅の乗客数のみ(新幹線小倉駅はデータ有)を表記しています。

※タクシーはR01データ未取得のため、前年値を記載しています。

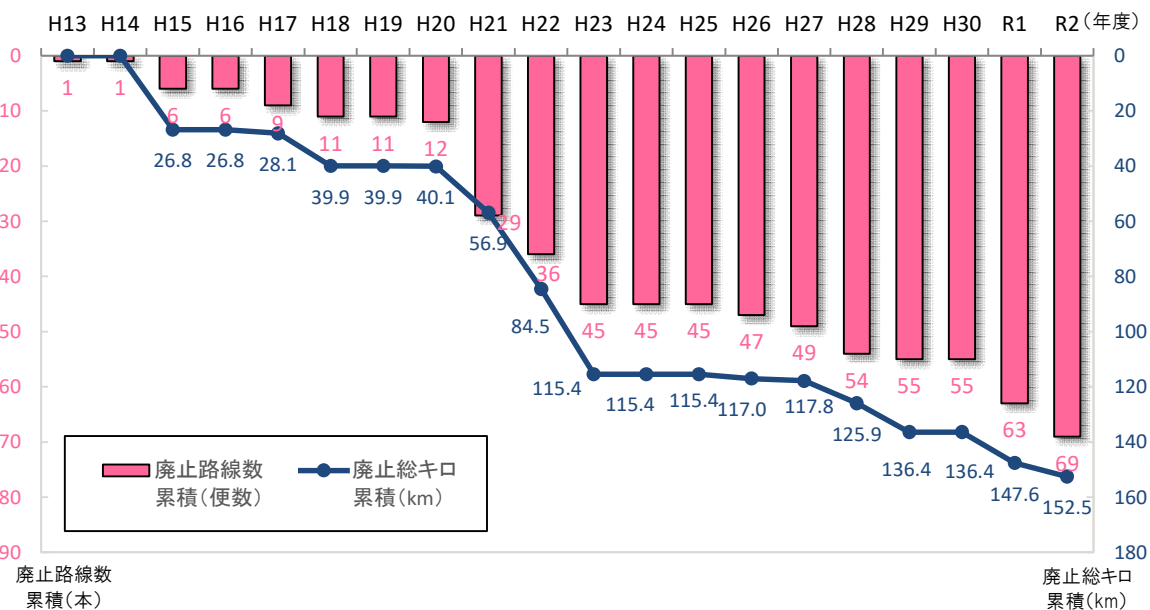


図 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移

出典：北九州市調べ

(4) 市民の交通行動の動向

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

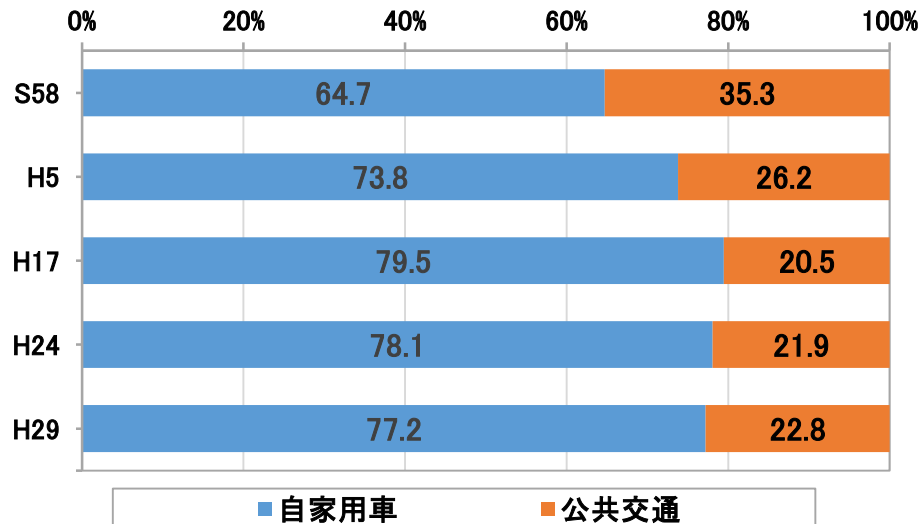


図 北九州市の交通手段分担率の推移

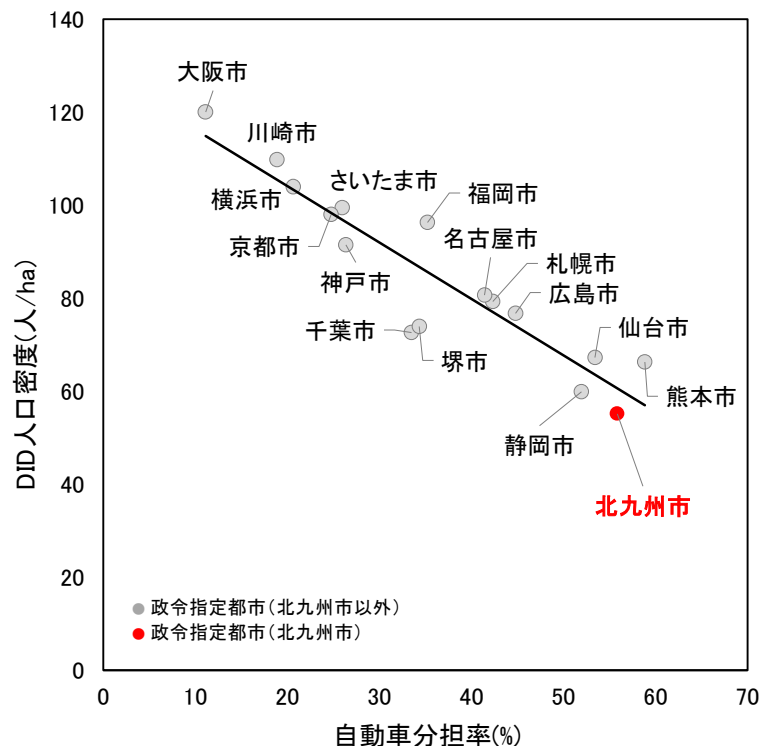
出典：北部九州圏都市交通計画協議会「北部九州圏パーソントリップ調査」

H29 は第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査 (5PT、H29)

※北九州市居住者を対象とする

注) 交通手段分担率：(自家用車又は公共交通利用者数) / (自家用車および公共交通利用者数)

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



注) 自動車分担率：(自家用車利用者数) / (徒歩、自転車等を含む全交通手段利用者数)

注) 政令指定都市のうち、調査対象となっていない、相模原市、岡山市、浜松市、新潟市は除く

図 自動車分担率とDID人口密度の関係

出典：国土交通省「平成 27 年度全国都市交通特性調査」、総務省「平成 27 年国勢調査」

(5) 生活利便施設の立地

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

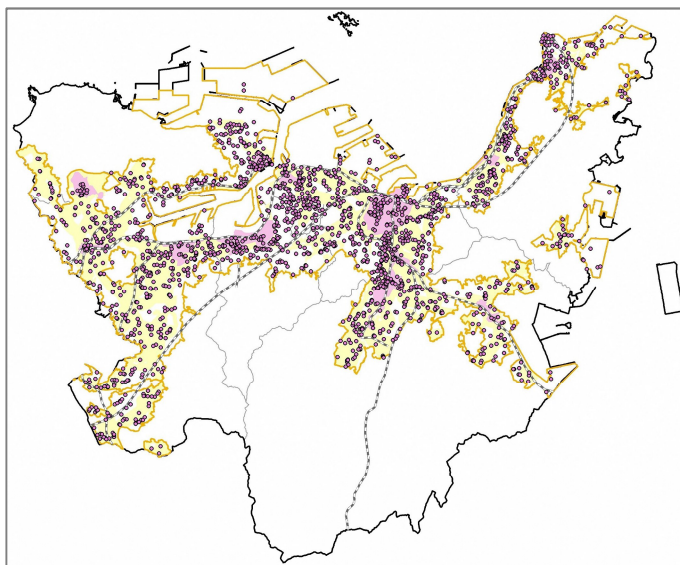


図 公共施設の空間分布

出典：「R2年度 北九州市公共施設白書」

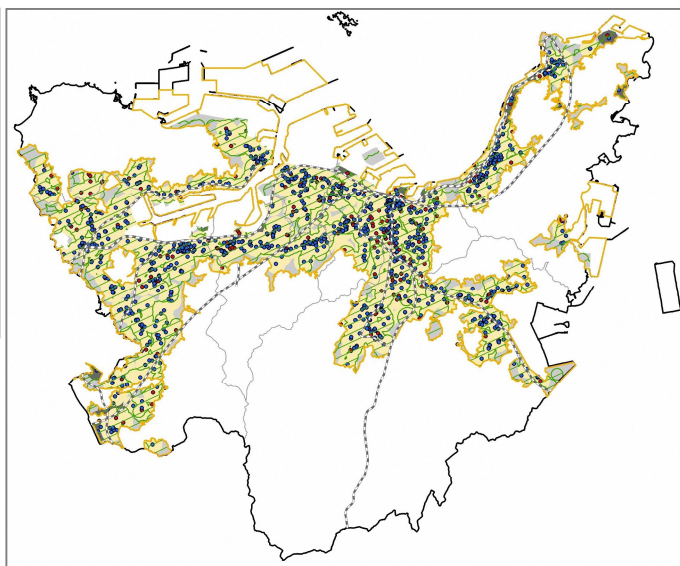
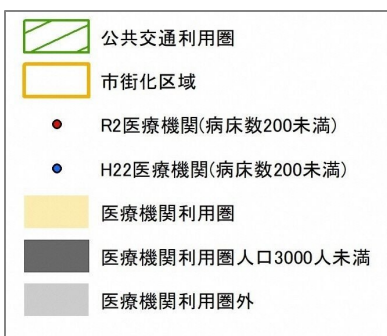


図 身近な医療機関の空間分布

出典：国土数値情報「医療機関データ」
(令和2年)

◆病院（病床数20～200 床未満）、
診療所（病床数20床未満）を対象

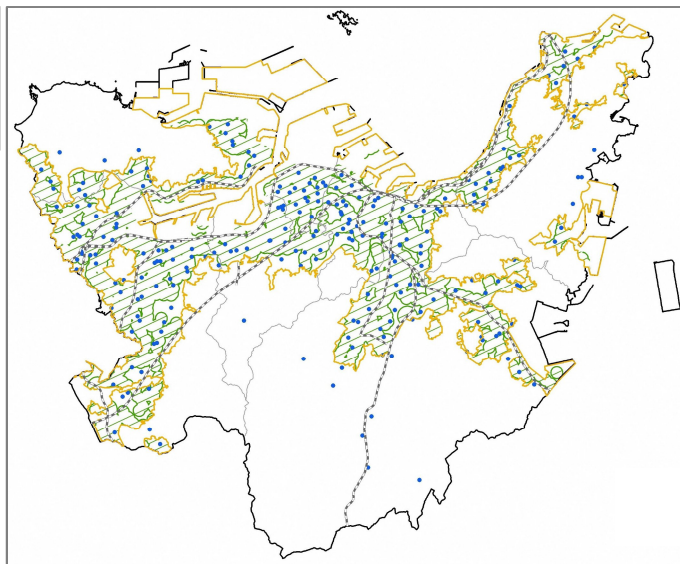
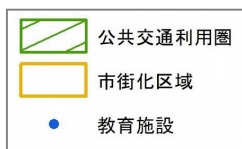


図 教育施設の空間分布

出典：北九州市HP

◆小学校、中学校、高校、大学を対象

3-7 経済・財政

(1) 経済

①小売業販売額の動向

○事業所数は減少傾向にあり、平成26年以降に大きく減少しているものの、売場面積は一定程度維持されています。

○小売業商品販売額・床効率（単位床面積あたりの小売業年間商品販売額）は減少傾向にありますが、平成28年は上昇に転じています。

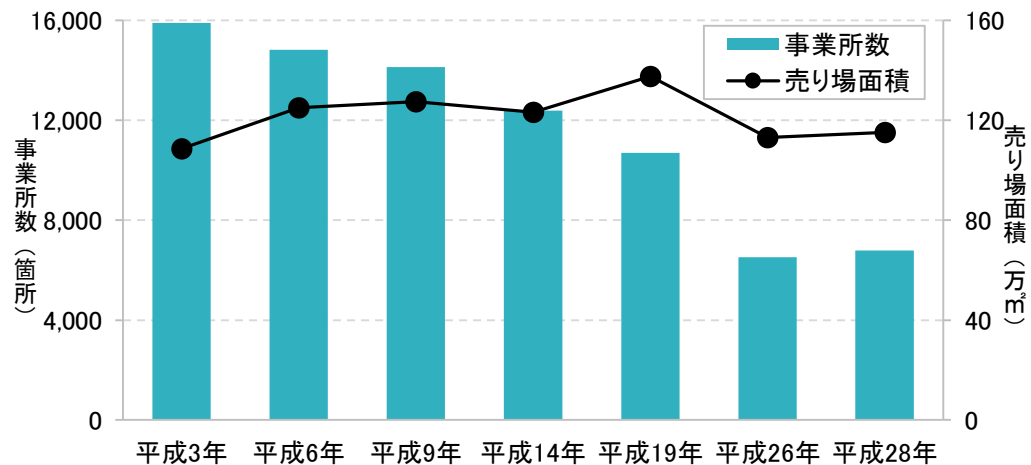


図 小売業の事業所数・売場面積の推移

注)「経済産業省経済産業政策局調査統計部 平成14・19・28年 商業統計表」及び「通商産業省編 平成3・6・9年 商業統計表」の掲載数値から作図。

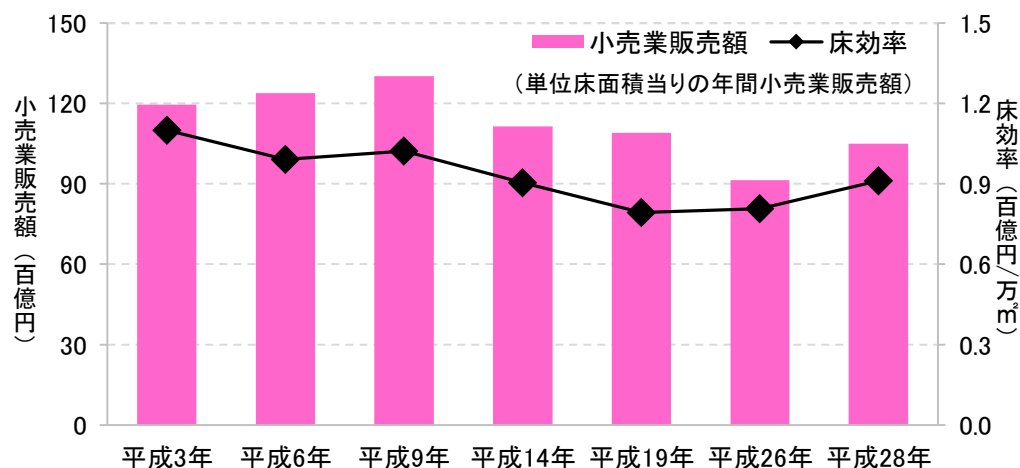


図 小売業販売額の推移

注)「経済産業省経済産業政策局調査統計部 平成14・19・28年 商業統計表」及び「通産省業省編 平成3・6・9年 商業統計表」の掲載数値から作図。
なお小売販売額は掲載数値にデフレーター補正を実施したものである。

○市全体で小売業販売額は減少傾向にあるものの、本市の中心市街地として位置づけられた小倉都心地区、黒崎副都心地区では、高い商業ポテンシャルを有するとともに、中心市街地活性化基本計画に基づく事業（平成25年度終了）も行われ、小倉都心地区では増加、黒崎副都心地区では横ばい状況にあります。

○その他の地区の状況を見ると、折尾及び八幡南周辺では、小売業販売額は減少傾向にあるものの、上葛原周辺では、商業施設の新設（サンリブシティ小倉〔平成17年出店〕）に伴い小売業販売額は増加傾向にあります。

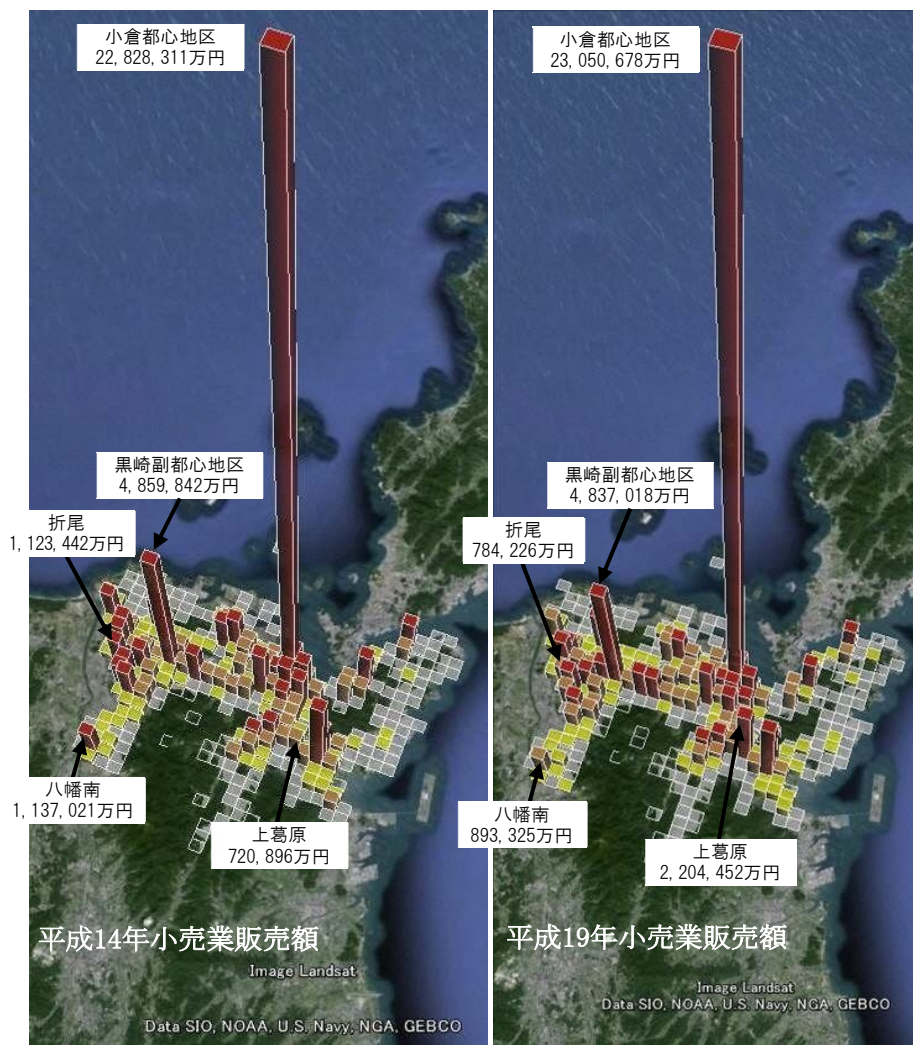
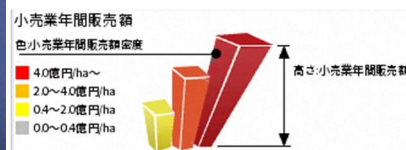


図 小売業販売額（平成14年・平成19年）



図 小売業販売額（平成26年）

※「都市構造可視化計画」ウェブサイトにて公表されているデータについて、H14、H19は1kmメッシュ、H26は500メッシュへと変更されており、単純比較はできない。



出典：「都市構造可視化計画」ウェブサイト

注) 小倉都心地区、黒崎副都心地区は、中心市街地活性化計画の区域で集計。

②地価の動向

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

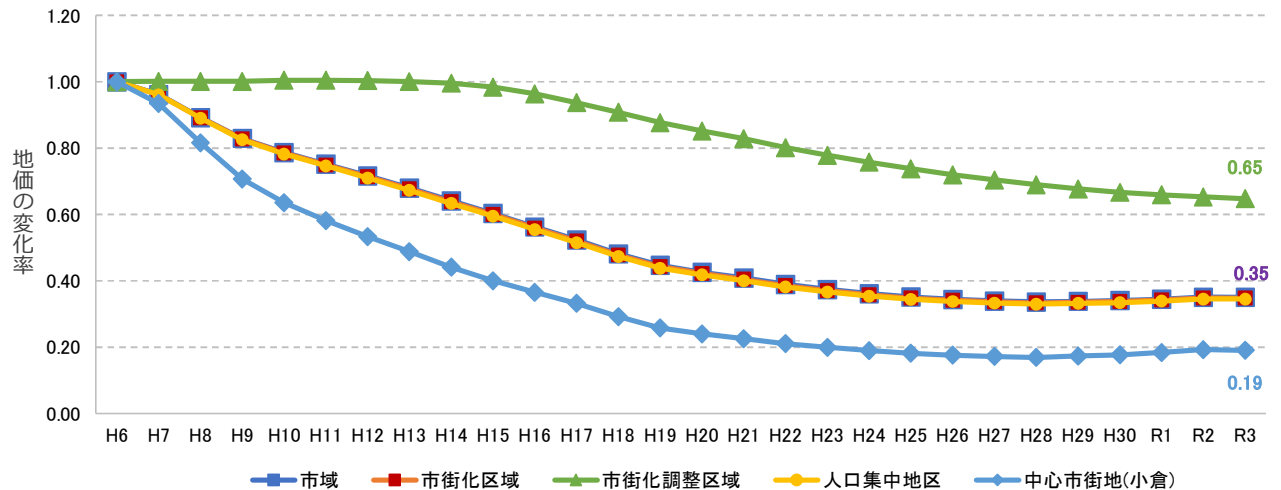


図 区域別の地価の推移

注) 平成6年～令和3年まで、データ位置が継続している地点データを対象とし、変動率は、平成6年を1.0とした指数の平均として算出している。

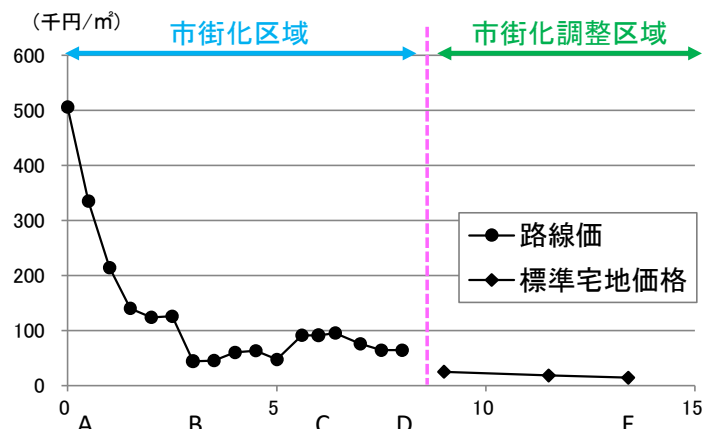


図 固定資産税路線価等の実態
(JR小倉駅から国道322号方向)

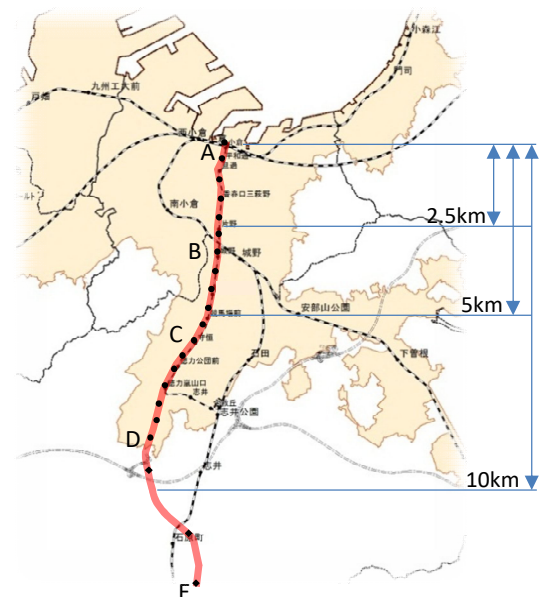


図 固定資産税路線価等の実態
(JR小倉駅から国道322号方向)

出典：R3 固定資産税路線価図

(2) 財政

①歳入・歳出

○一般会計歳入に占める「市税」の割合は、近年30%程度で推移しています。

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

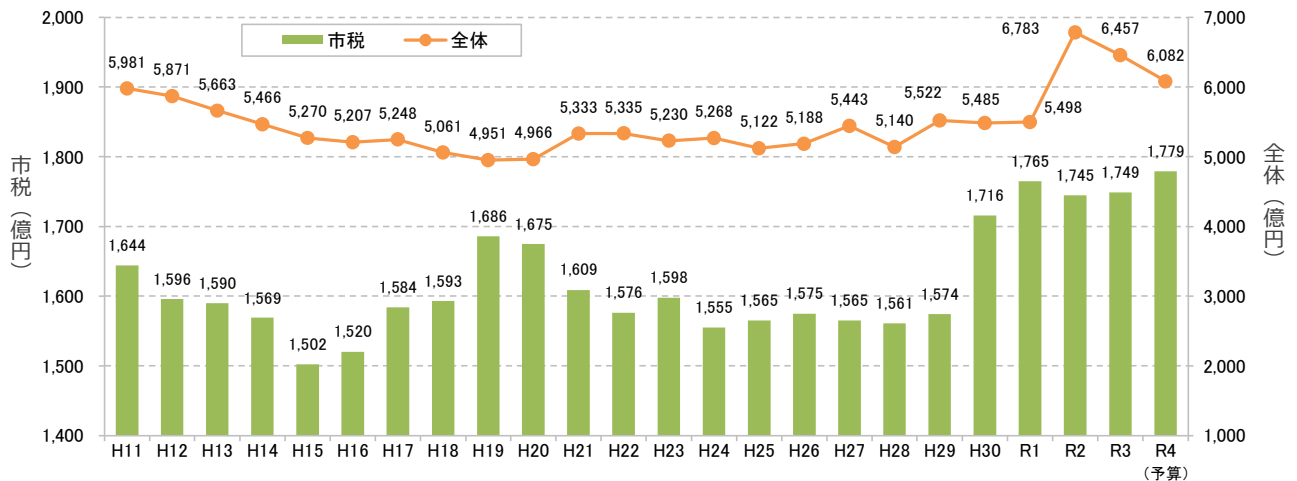


図 一般会計歳入の推移

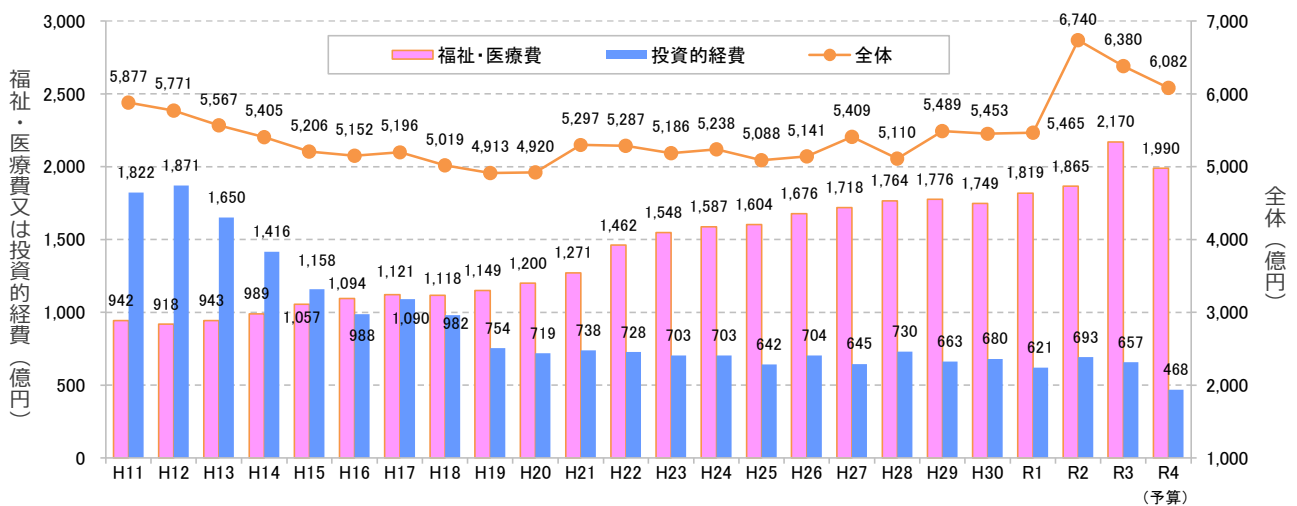


図 一般会計歳出の推移

出典：北九州市予算・決算資料

(3) 行政コスト

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

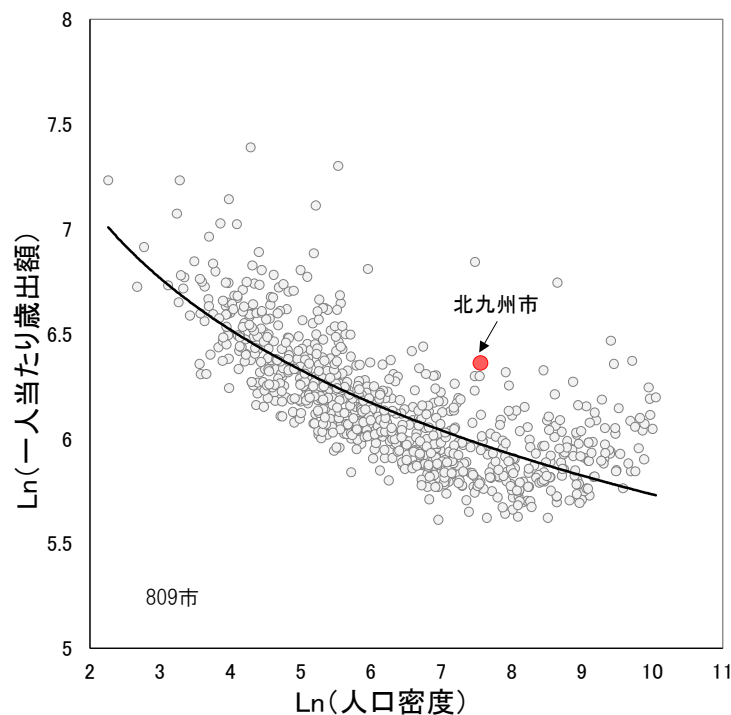


図 1 人当たり歳出額と人口密度との関係

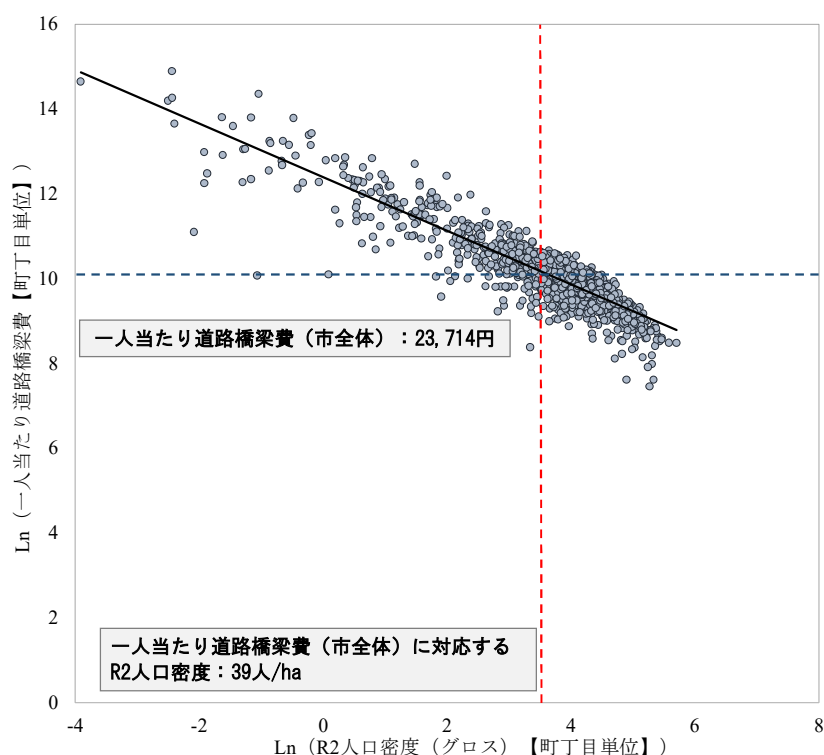
出典：国勢調査（R2）市町村別決算状況調査（R1）

注）計809市（23区含む）が対象

注）人口密度および一人当たり歳出額は対数に変換

表 1 人当たり歳出額（政令市比較）

政令指定都市	1人当たり歳出額 (千円)
大阪市	643
北九州市	579
福岡市	559
神戸市	553
京都市	543
熊本市	543
名古屋市	529
広島市	524
札幌市	507
新潟市	503
堺市	498
仙台市	489
川崎市	486
横浜市	470
千葉市	469
岡山市	460
静岡市	449
浜松市	436
さいたま市	417
相模原市	413



出典：R2国勢調査（小地域）、市町村別決算状況調査（R2）

注）一人当たり道路橋梁費（市全体）
=道路橋梁費/北九州市総人口（R2）

注）一人当たり道路橋梁費（市全体）に対応するR2人口密度は回帰方程式より予測

注）R2人口密度及び一人当たり道路橋梁費は対数に変換

注）道路又は人が存在しない町丁目は対象としていない

図 R2人口密度と一人当たり歳出額

(4) 公共施設の状況

○公共施設は、昭和40年代から50年代に集中して整備が行われ、公共施設の1人当たりの面積は、政令指定都市平均の1.5倍で最大となっています。

○公共施設の大規模改修や建替えには多額の費用が必要であり、近年の財政水準では大幅に不足することから、公共施設マネジメント方針により、少なくとも今後40年間で公共施設の保有量（延床面積）を約20%削減することを目指しています。

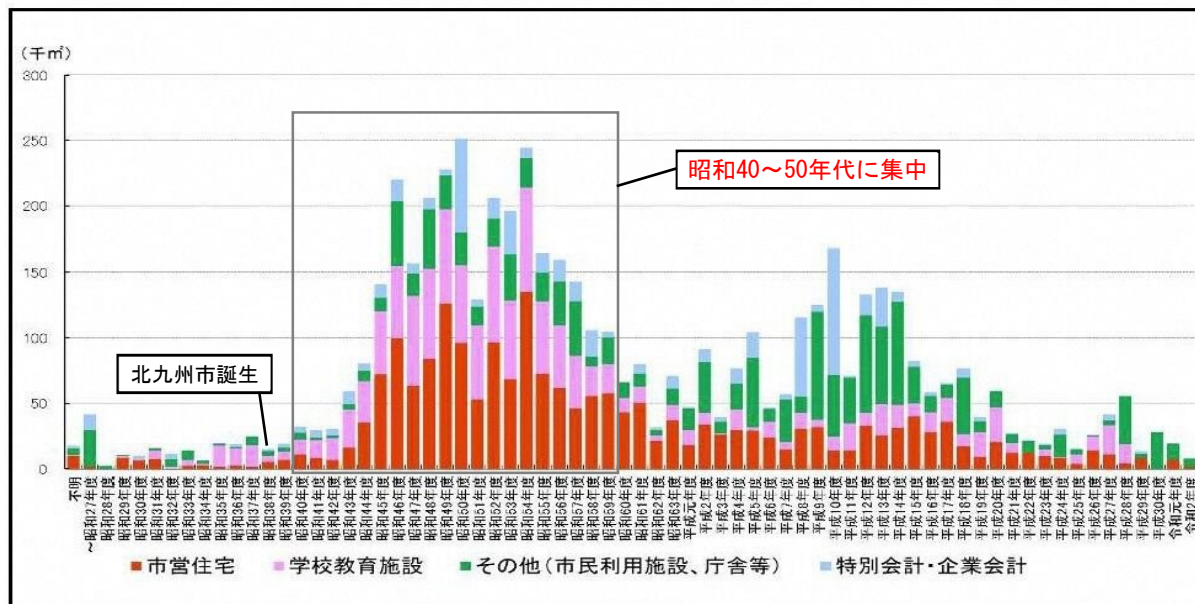


図 公共施設の築年別の状況

出典：北九州市「公共施設白書」（令和2年）

順位	自治体名	延床面積 (㎡)	順位	自治体名	人口(人) H22年度 国勢調査	1人当たり 面積(㎡) H22年
1	大阪市	12,570,846	1	北九州市	976,846	5.0
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,665,314	4.7
3	横浜市	8,647,360	3	神戸市	1,544,200	4.7
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,894	4.4
5	札幌市	5,619,155	5	福岡市	1,463,743	3.6
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,843	3.4
7	北九州市	4,886,177	7	浜松市	800,866	3.3
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3
10	川崎市	3,561,509	10	静岡市	716,197	3.2
11	仙台市	3,285,649	11	仙台市	1,045,986	3.1
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,749	2.7
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,688,773	2.3
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3
19	相模原市	1,634,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1
	平均	4,646,166		平均	1,390,416	3.3

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

図 公共施設の保有施設状況（政令市比較）

施設分類			延床面積（㎡）	構成比
普通会計	市営住宅		2,069,364	38.2%
	学校等		1,316,166	24.3%
	市民・企業利用施設	市民文化系施設	247,667	4.6%
		社会教育系施設	96,602	1.8%
		スポーツ・レク施設	125,803	2.3%
		保健・福祉施設	89,746	1.7%
		子育て支援施設	65,040	1.2%
	その他	産業系施設	93,344	1.7%
		行政系施設	250,782	4.6%
		その他	371,898	6.9%
小計		4,726,412	-	
特別会計		689,149	12.7%	
合計		5,415,561	100.0%	

※出典 北九州市総務企画局調査（平成25年3月）

図 公共施設の保有施設状況
（施設分類別 延床面積）

出典：北九州市

「第1回行政改革推進懇談会資料5」

「公共施設マネジメントの取組状況」

＜北九州市行財政改革大綱（公共施設マネジメント方針）＞（平成26年2月）

1. 基本的な考え方

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

2. 取組みの視点

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

3. 取組み目標

少なくとも「今後40年間で保有量を約20%削減する」

＜北九州市公共施設マネジメント実行計画＞（平成28年2月）

■計画策定にあたっての基本方針

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

■40年後の施設量の見通し

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

3-8 災害

- 過去の開発圧力により、斜面地やハザード区域に指定された区域においても、一部で市街化が進んでいます。
- 市街地後背域に斜面地が存在し、「土砂災害警戒区域」等の指定箇所があります。また、二級河川では「浸水想定区域」の指定箇所もあります。
- ※災害リスクについては、「第8章～防災指針に関する事項～」にて詳細に分析します。

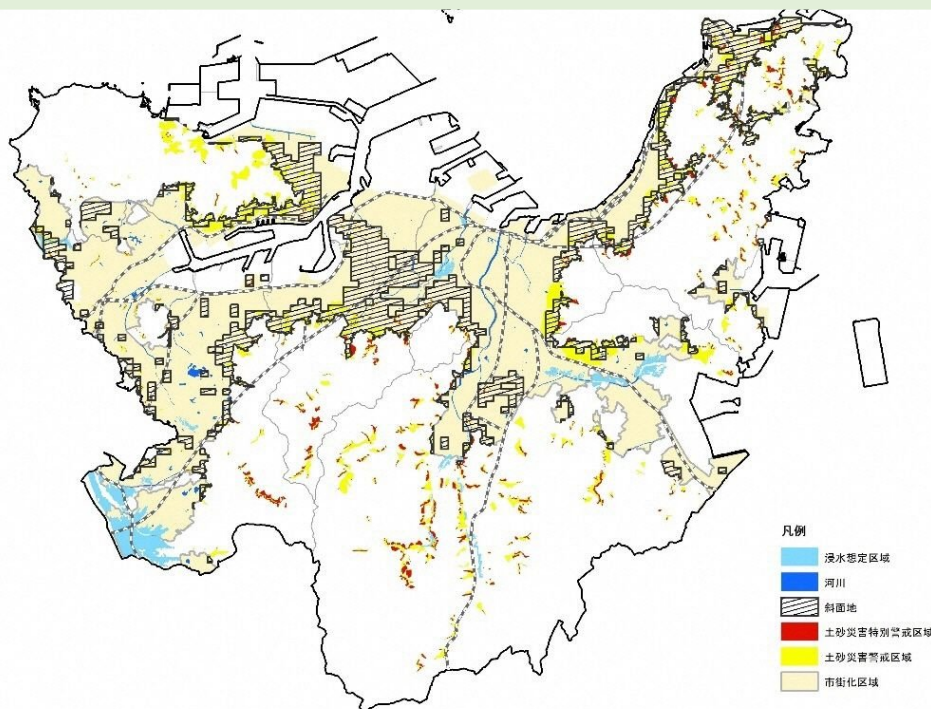


図 ハザード区域の状況

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

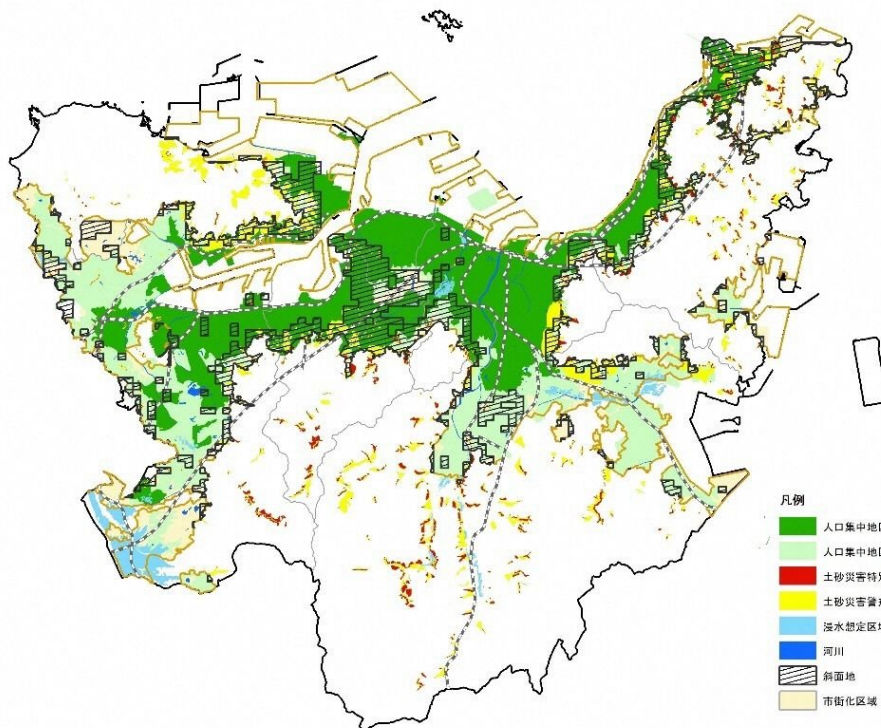


図 ハザード区域とDIDの変遷との関係

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

3-9 人口密度低下による影響

(1) 公共交通

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

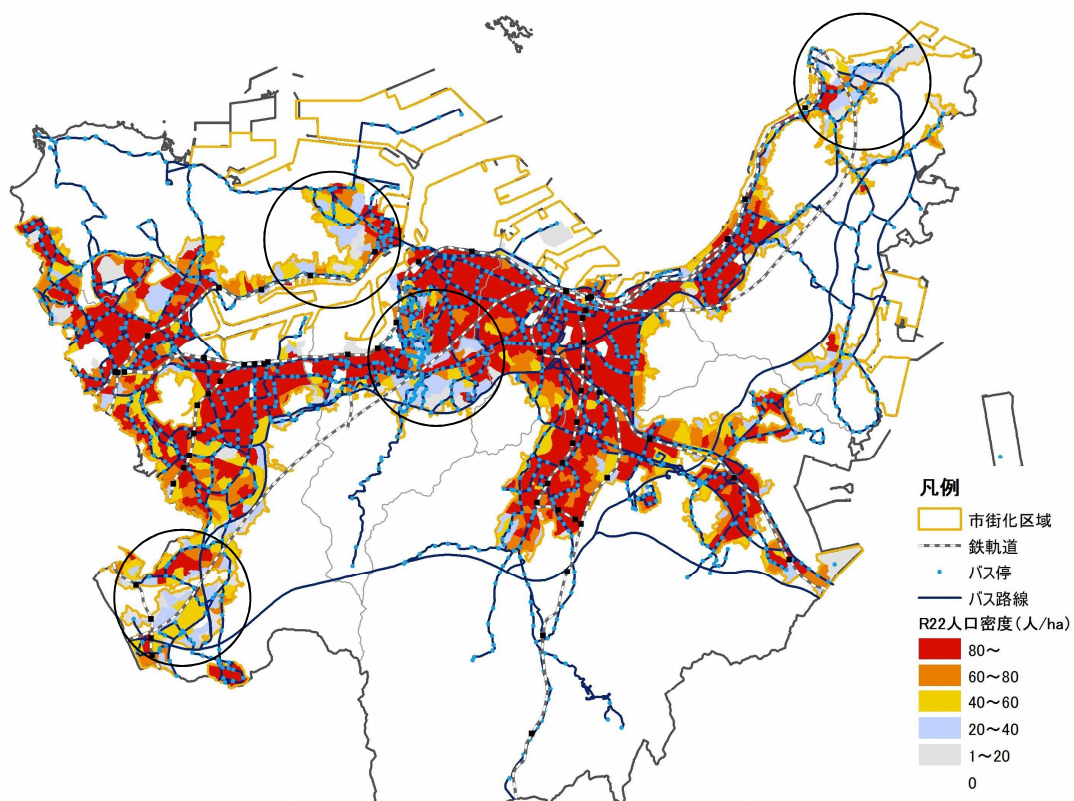


図 令和22年人口密度と公共交通路線網との関係

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成 28，29 年）」

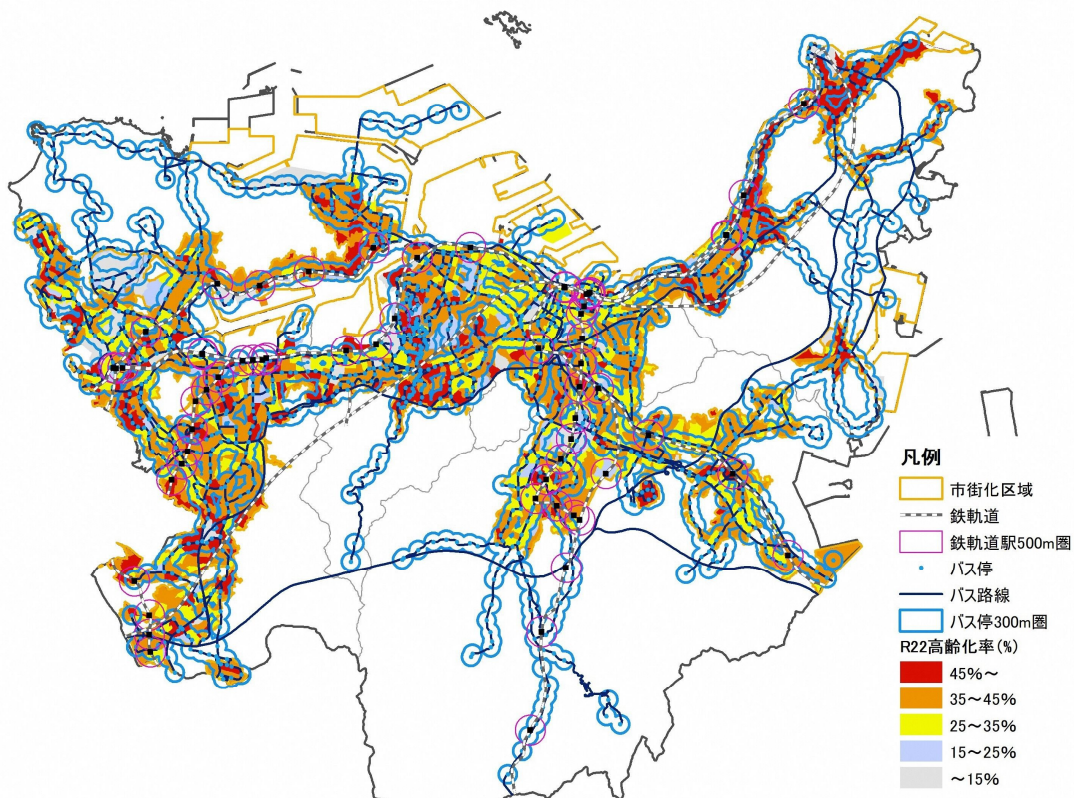
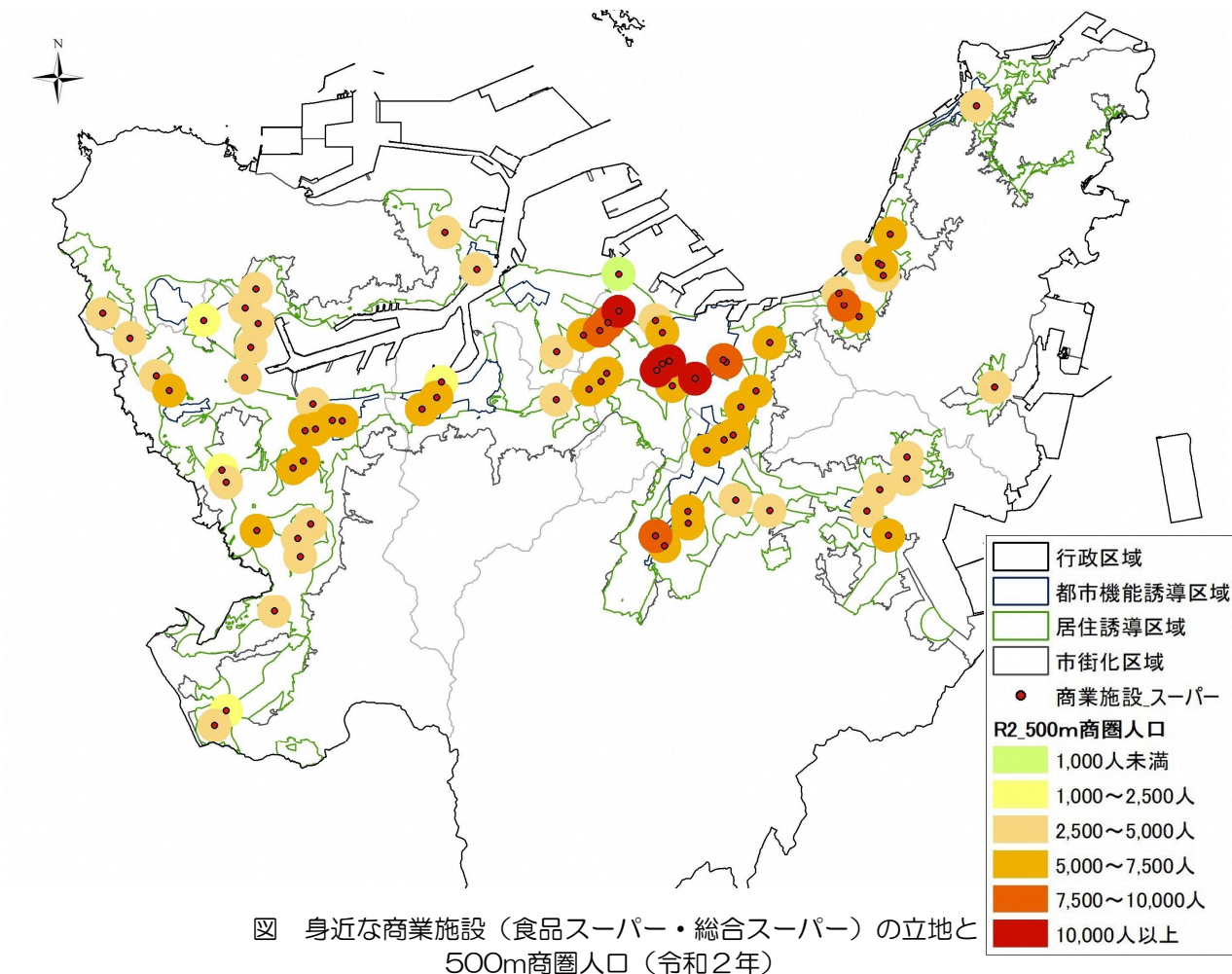


図 令和22年高齢化率と公共交通路線網との関係

出典：北九州市「都市計画基礎調査（平成 28，29 年）」

(2) 生活サービス施設

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



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

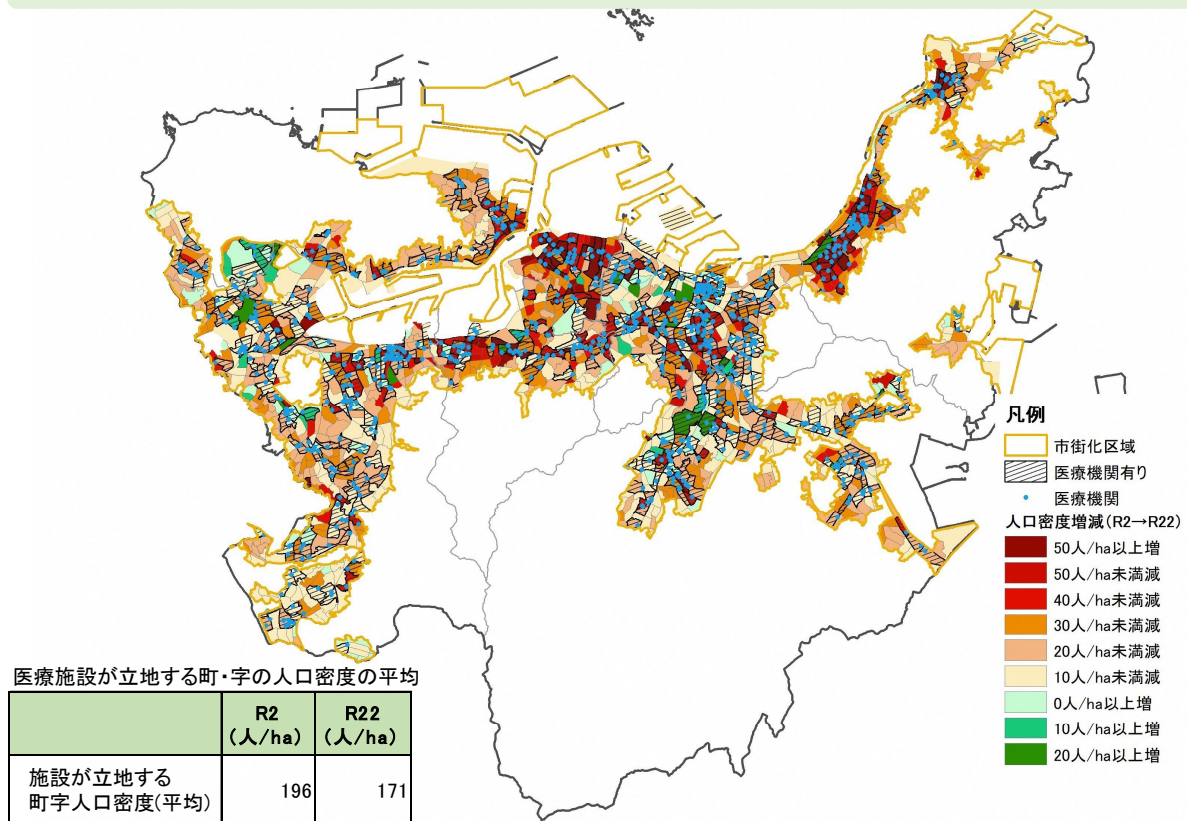


図 医療施設の立地と人口密度増減（令和2年⇒令和22年）

出典：国土交通省「令和2年国土数値情報（医療機関）」

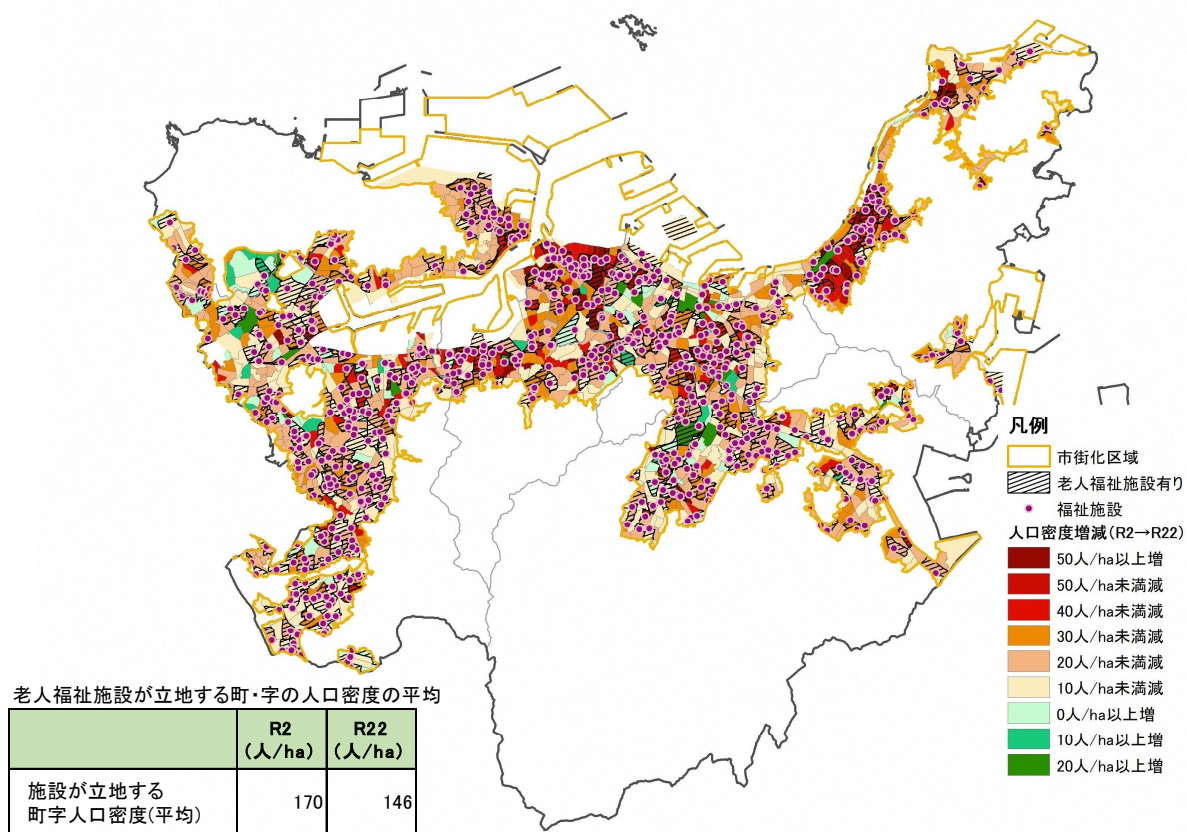


図 老人福祉施設の立地と人口密度増減（令和2年⇒令和22年）

出典：国土交通省「平成27年国土数値情報（福祉施設）」

(3) 地形（斜面地）・ハザード地域

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

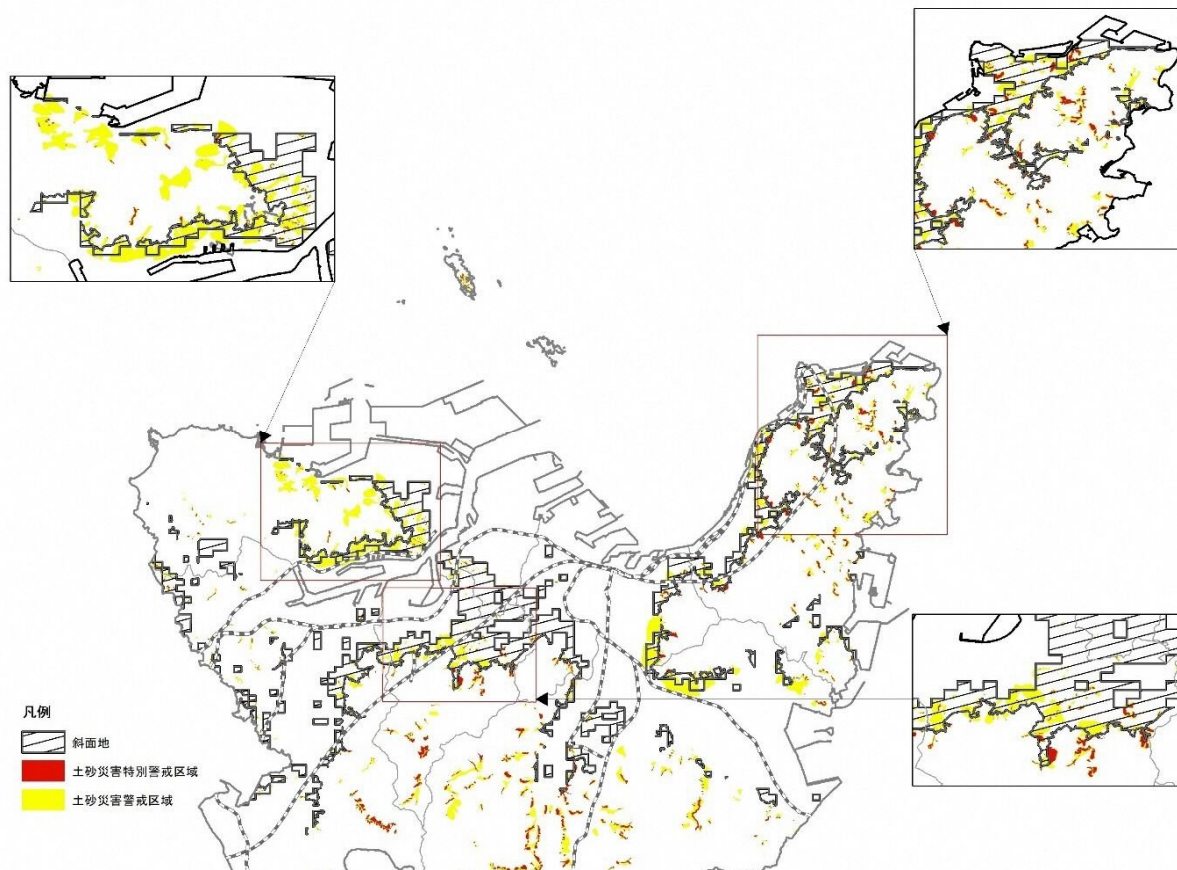


図 斜面地と土砂災害警戒区域等の分布

出典：北九州市基礎調査（平成28、29年）

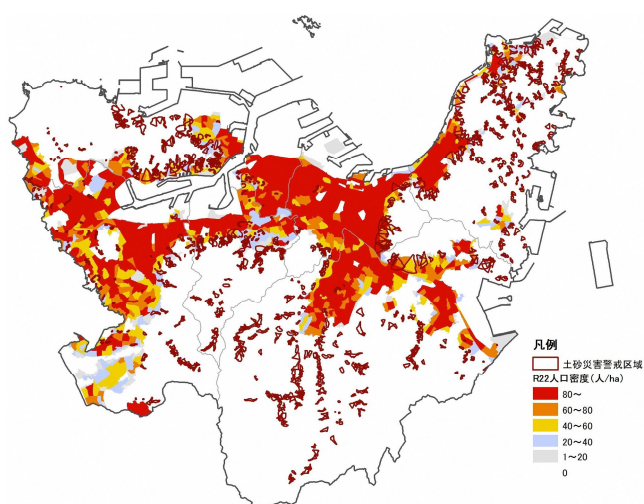


図 令和22年人口密度と土砂災害警戒区域等の関係

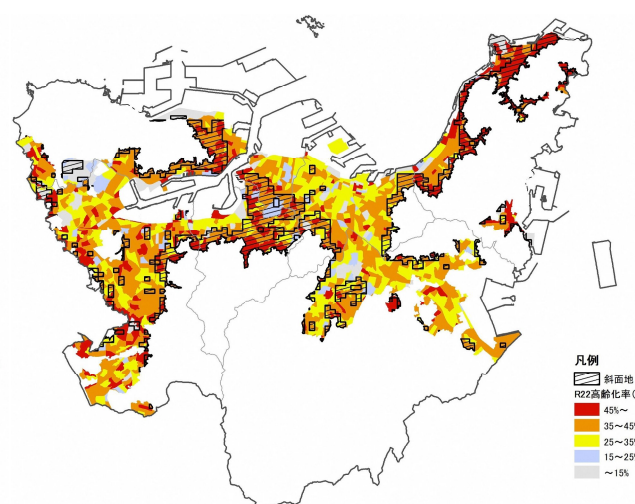


図 令和22年高齢化率と斜面地の関係

出典：福岡県「土砂災害警戒区域等」

第4章

～ 都市構造上の特性と課題及び

目指すべき都市像 ～

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

4-1 本市の都市構造の特性

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

①主要な公共交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と薄く広がった郊外部

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

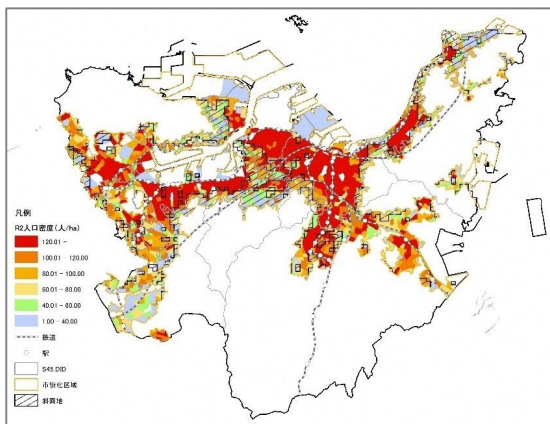


図 人口密度の状況（令和2年）
（再掲）

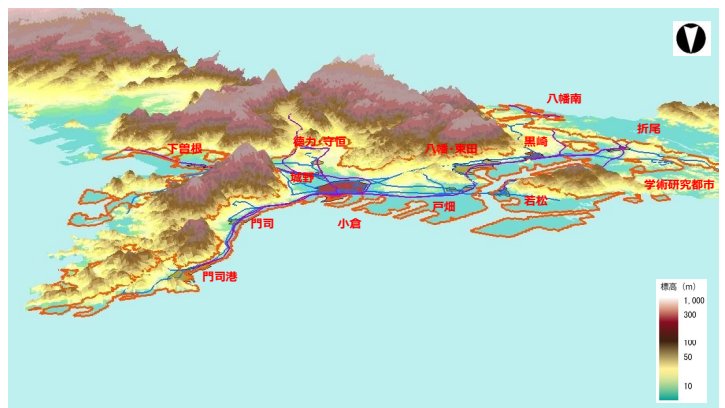


図 北九州市の鳥瞰（再掲）

②階層をもった複数の拠点が存在

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

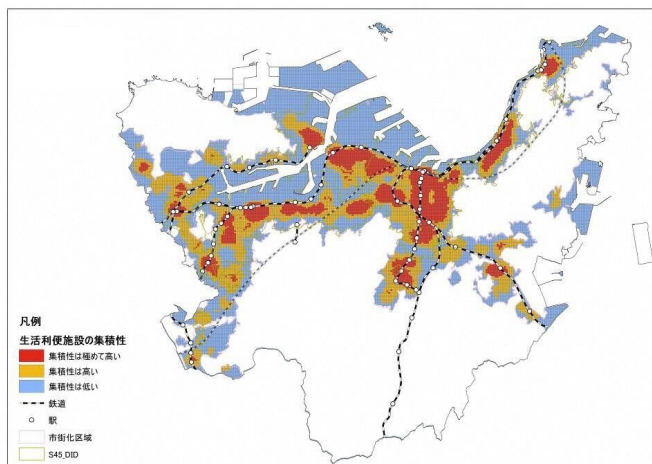


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)
（再掲）

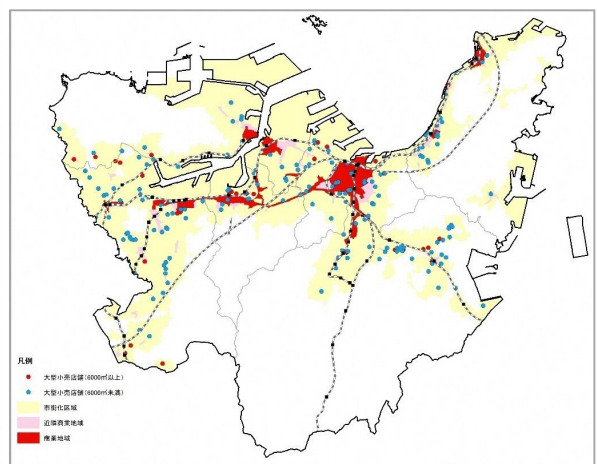


図 大規模小売店舗の立地動向（再掲）

③公共交通の利便性が高いものの、自動車依存も進行

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

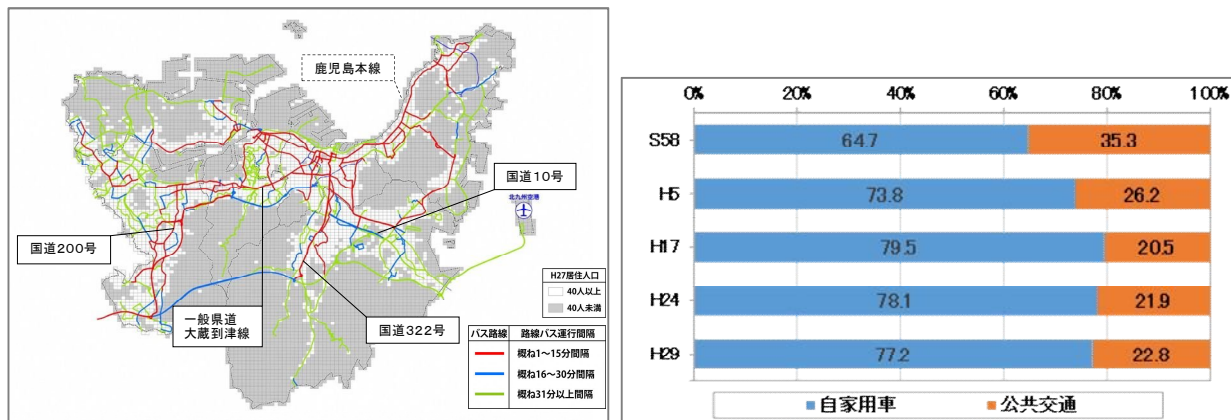


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網（再掲） 図 北九州市の交通手段分担率の推移（再掲）

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

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

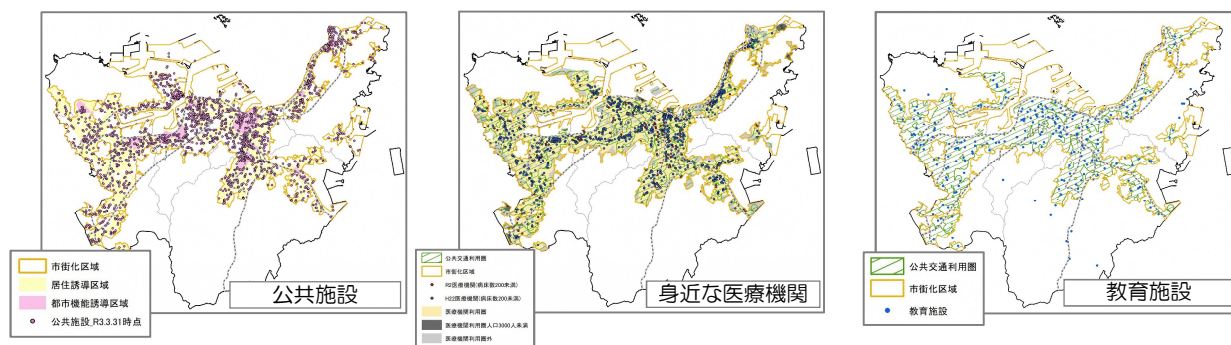


図 生活利便施設の空間分布（再掲）

⑤産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在

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

産業用地一覧

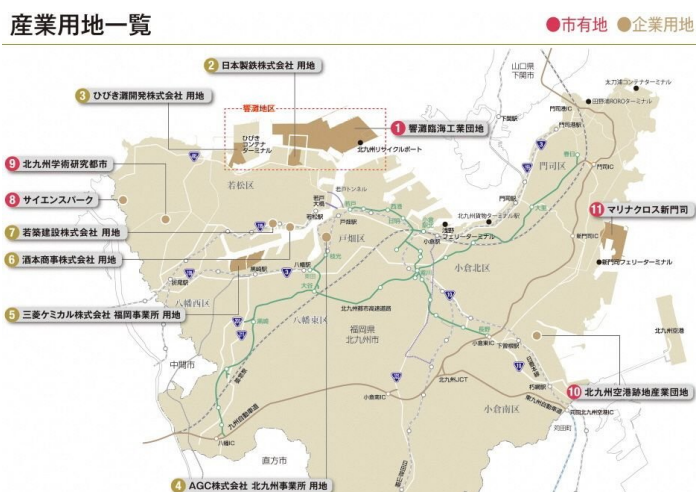


図 市内における産業の受け皿（再掲）

4-2 本市における都市構造上の課題と対応

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

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

【 都市の現状等と懸案事項 】

<人口>

- 人口の減少、高齢者や高齢化率の増加、生産年齢・年少人口の低下が予測
 - ・働き手の減少による税収の減少
 - ・通学・通勤人口の減少による公共交通利用者の減少
- D I D人口密度のさらなる低下が予測
 - ・地域活力の低下
 - ・一人当たりの行政コストの増大
- 拠点である市街地中心部ほど、人口密度の低下が大きいことが予測
 - ・拠点の活力低下
- 市街化区域の周縁部の斜面地における、人口・人口密度の低下、高齢化率の増加が予測
 - ・地域活力の低下
- 小売販売の床効率が低下等するなか、今後、身近な商業施設（コンビニ・スーパー）の利用圏人口が減少
 - ・施設の存続が困難となることによる、“買い物弱者”の増加

<土地利用>

- 世帯数の減少に伴う空き家の増加が予測
 - ・周辺住環境の悪化、地域活力の低下
- 小倉都心部において、未利用地が点在
 - ・未利用地が増加した場合の賑わいや拠点機能の低下

<都市交通>

- 公共交通ネットワークは充実しているものの、利用者数は減少。今後、人口密度が低くなる地域も発生
 - ・公共交通利用者数が減少した場合の事業者の採算性確保に伴う、公共交通のサービス水準の低下

<行財政>

- 地価は、市街化区域、特に中心市街地において、大きく下落
 - ・人口減少や都市機能の撤退による地価の下落と、これに伴う税収への影響
- 公共施設の大規模改修等の将来的な必要額は、近年の財政水準では大幅に不足
 - ・耐震性が不足した公共施設の使用、老朽化により立ち入りや使用を禁止せざるを得ない公共施設の発生への恐れ

<災害>

- 斜面地には、土砂災害計画区域も多く、高齢化率も高い
 - ・災害発生時の避難対応における、地域の自助・共助力の低下

【 都市の課題と対応 】

①地域活力の低下

[対応]

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

②拠点機能の低下

[対応]

- ・拠点への都市機能の誘導

③公共交通の衰退

[対応]

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

④財政への影響

[対応]

- ・持続可能な都市経営のための行政コストのマネジメント

⑤災害に対する不安感の増大

[対応]

- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

4-3 集約型の都市構造を形成することによるメリット

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

①高齢者や障害者も健康で暮らしやすい

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

②拠点において賑わいを感じ、楽しめる場が確保される

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

③公共交通の利便性が高い

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

④公共施設がより使いやすくなる

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

⑤安全に暮らせる

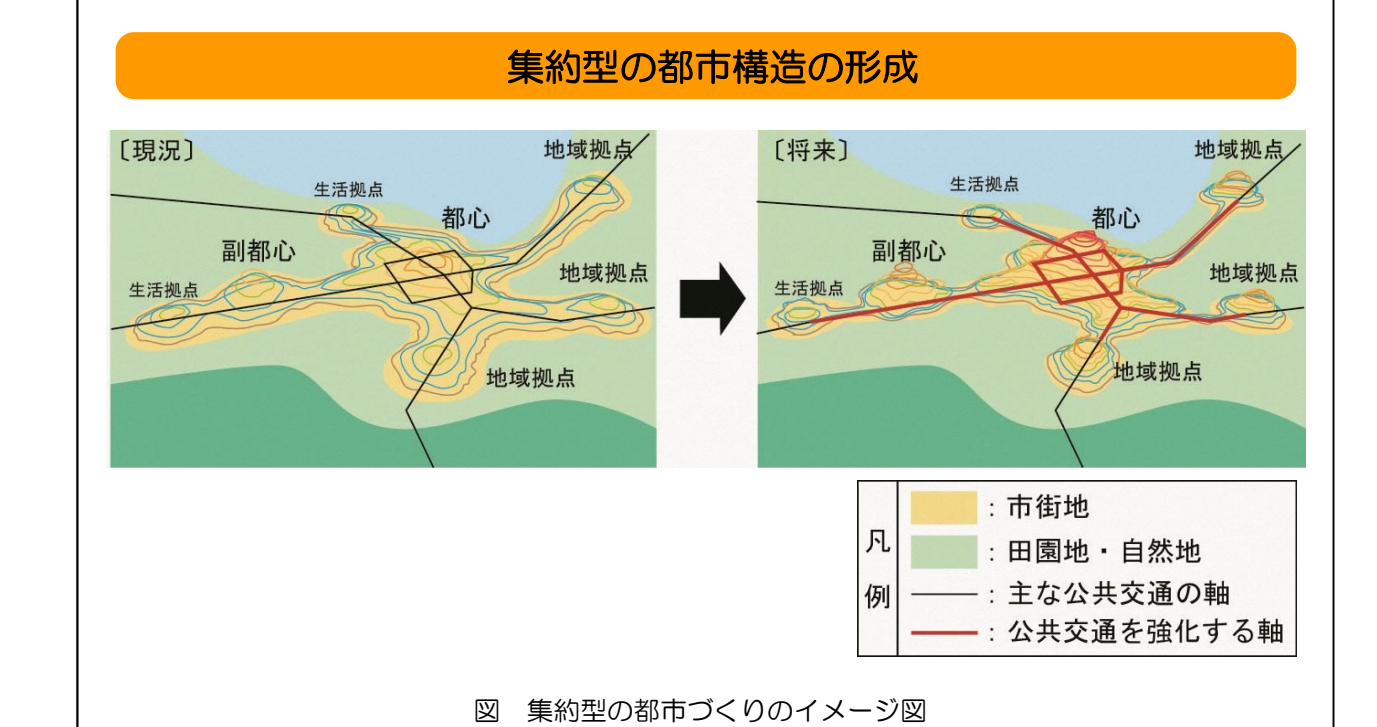
災害の危険性のあるハザード区域から街なかに居住を誘導することで、災害のリスクが低下し、安心・安全に暮らせることができます。また、コミュニティも確保されることから助け合いも可能となります。

1. 「集約型の都市構造の形成」
2. 「散在型構造の出現と形成」

3. 「交通網ストックを生かした交通軸の形成」

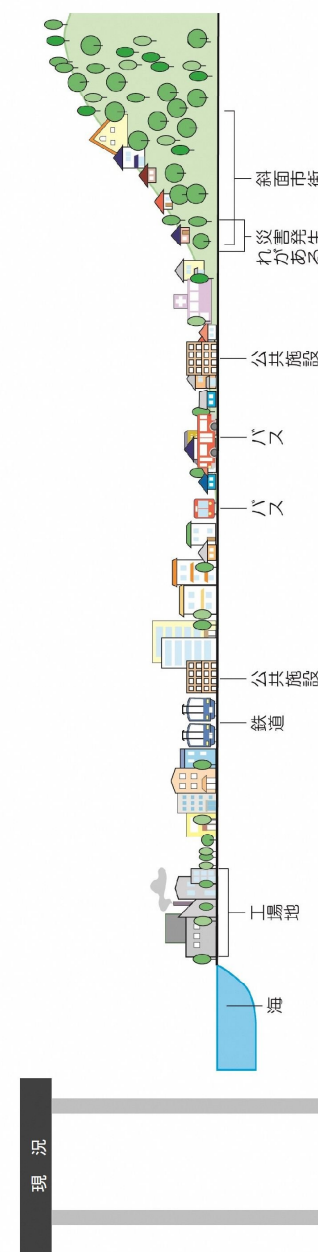
○生活利便性や賑わいが確保され、持続的な都市経営が可能な都市であるためには、都市機能や

- 人口の一定の集積が必要です。
- しかしながら、本市の人口が減少基調にあることから、その集積は全市的に低下していくものと想定されます。
 - そこで、その影響を最小限度に留めるため、既存ストックの活用や公共交通の維持の視点も踏まえ、既に都市機能や人口が集積している拠点やその周辺の公共交通利便性の高い既成市街地において、その集積の維持・向上を進めていきます。
 - このような集約型の都市構造の形成が進むことで、街なかにおいても、郊外部においても、誰もが暮らしやすいまちの実現が図られます。



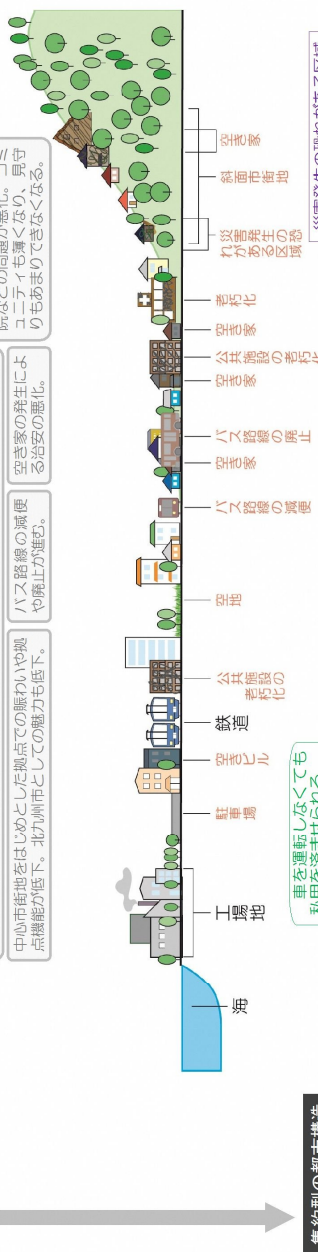
集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ

〔断面構造イメージ〕



二六三〇ノ

人口が減少していく中でも、市街地を維持するための費用は変わらず、財政入の影響が懸念。	高齢化が進み、買い物や通院などの問題が頻り。ユニバーサルな暮らし、見守りが必要になり、負担はますます重くなる。
店舗などが撤退し、身近な場所でサービスが受けられない。	空き家の発生による治安の悪化。
中心市街地をはみ出した拠点での賑わいや拠点機能が低下、北七州市としての魅力も低下。	バス路線の減便や廃止が進む。



集約型の都市構造
形成が進むと

公共交通を便利に利用できる人が増加する。

公共交通が便利な場所で暮らせる人の割合

このままだと約7.5割（約59万人）
一集約型で、約8.5割（約67万人）

車を運転しなくても
私用を済ませられる。

公共交通の利便性の高い地域に
都市機能・居住を誘導

工場地

公共施設の集約化

公共交通利用者

誰もがアクセスしやすい街

誰もがアクセスしやすい街なのに、働き口が確保されにくい。

公共施設が便利な場所に集約され、より利用しやすくなる。

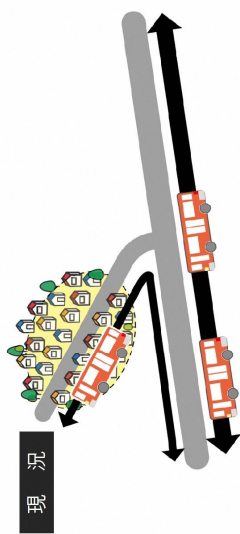
災害発生の恐れがある区域
かに安全な地域を区域へ

コミュニティが維持され、見守りや助け合いの中で暮らせる。

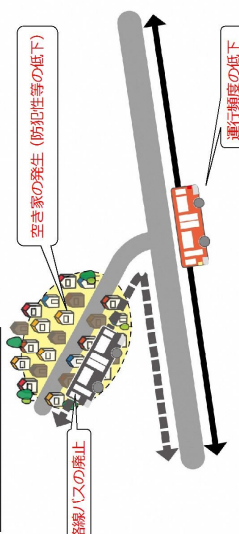


育兒施設も身近にあるから、
其側き世帯でも安心。ゆとりを
もった暮らしが出来る。

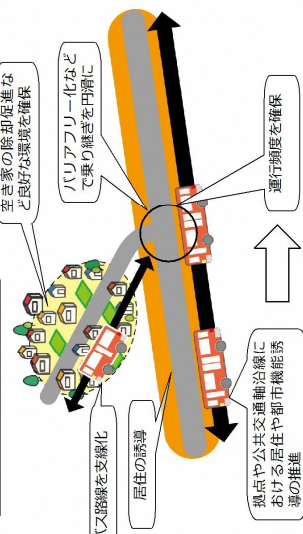
【郊外部のイメージ】



に 6 冊 6 冊 6 冊 6 冊 6 冊



集約型の都市構造形成が進むと



(2) 「階層構造の拠点形成」

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

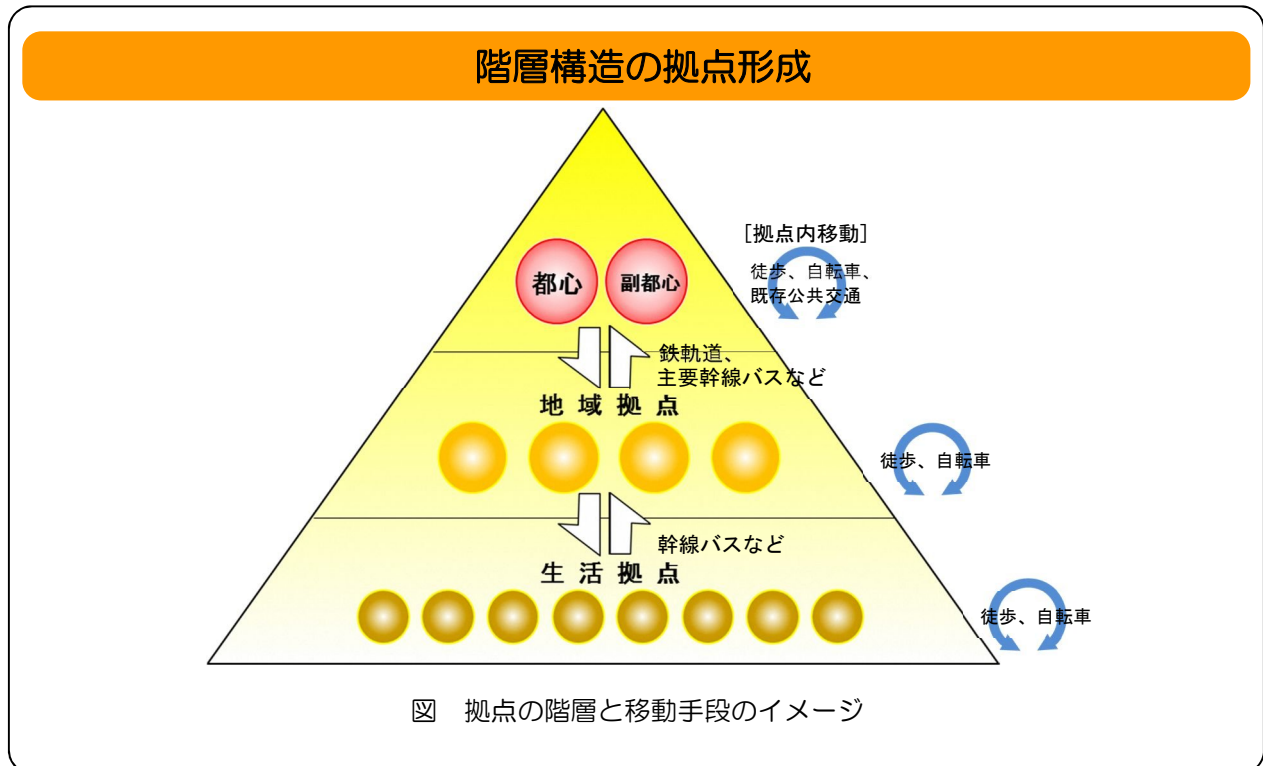


表 「街なか」の「拠点」の役割とまちのイメージ

拠点と街なかの考え方				立地適正化計画 における対応	
地域・拠点		目指すまちのイメージ・役割			
拠点	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積・維持・向上を図る地域 ・都市圏内および国内外をも対象とした多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供 ・若者や女性にも働きやすいビジネスが集積している ・市内各方面ならびに周辺市町などから訪れ易い ・広域的な交通の中心 ・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち ・北九州市の顔となる都市景観を有する	都市機能の集積割合	都市機能誘導区域
		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 ・都心と同様に多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供 ・都市圏西部の拠点として周辺市町からも訪れ易い ・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち		
	地域拠点	○主要な鉄軌道駅周辺等において、行政区レベルを対象とした都市機能と人口が集積する地区であり、今後とも、日常生活を支える高次の都市機能の集積・維持・向上を図っていく地域 ・各拠点の特性（景観、地域性など）を活かした個性あるまち ・日常生活に必要な各種サービスがほぼ全て受けられる ・都心・副都心などへも訪れ易い、背後圏からも訪れ易い ・多くの人が住み、賑わいがある楽しいまち			
	生活拠点	○既に地域の日常生活に密着した生活利便施設が集積している地区であり、今後とも、それら施設の維持を図っていく地域 ・地域住民の日常生活を支える商業、医療施設等が集積し、周囲には良好な住宅地も形成されている			
	街なか	○多くの人が住み、便利で暮らしやすい環境が保たれた地域であり、今後、居住の誘導、都市基盤の整備等を図っていく地域 ・日常生活に必要な各種サービスが身近で受けられる。 ・公共交通も便利で、マイカーを使わなくても快適に生活できるまち ・多くの人が住み、交流する、賑わいがある楽しいまち ・歩き易く、回遊し易い	居住機能の集積割合		

(3) 「交通網ストックを生かした交通軸形成」

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

交通網ストックを生かした交通軸形成

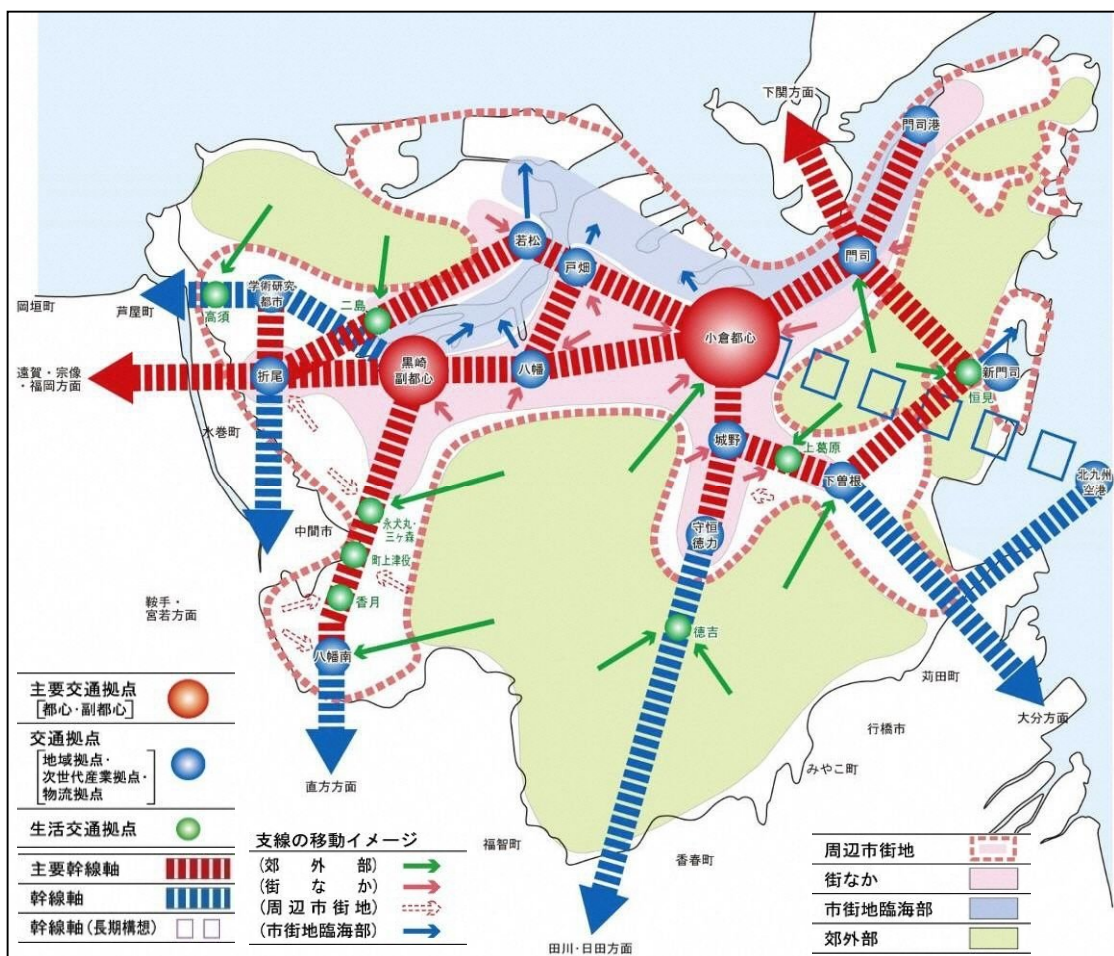
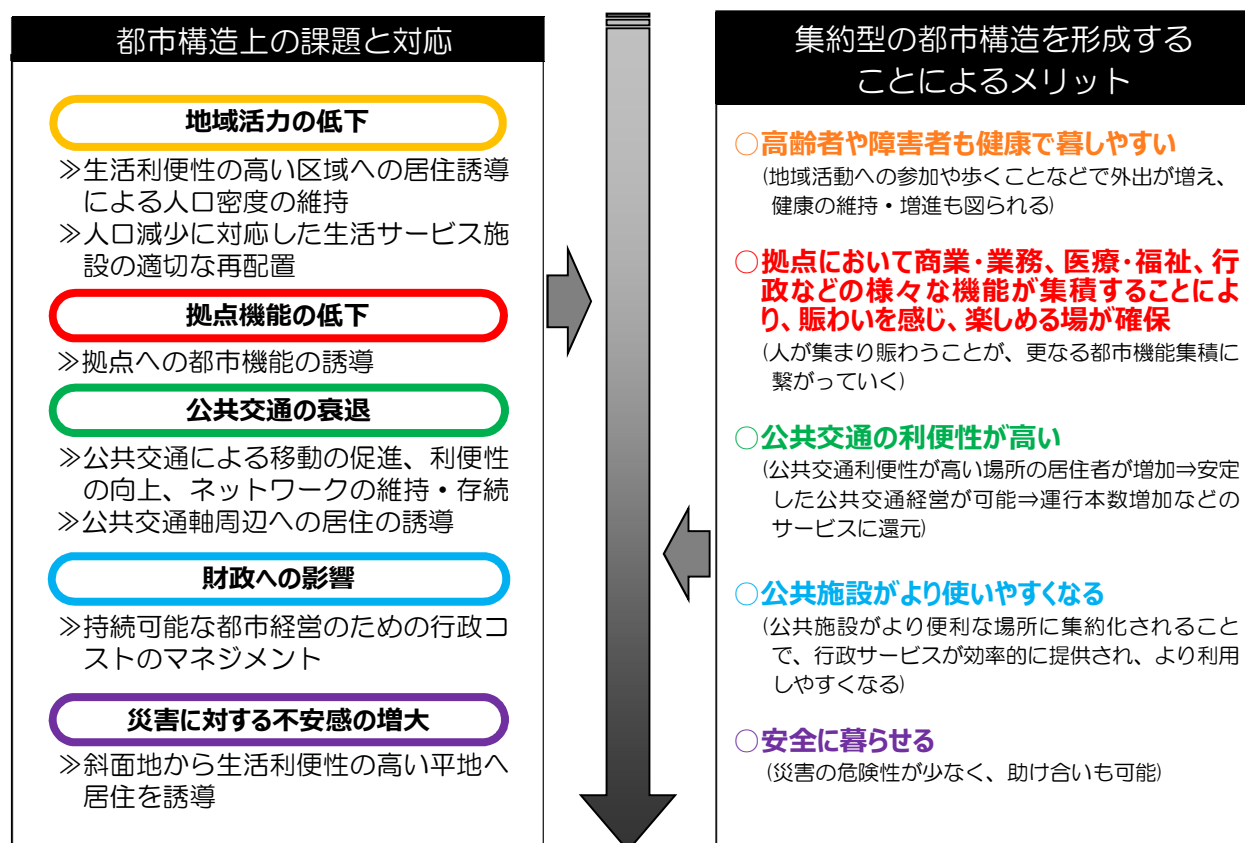
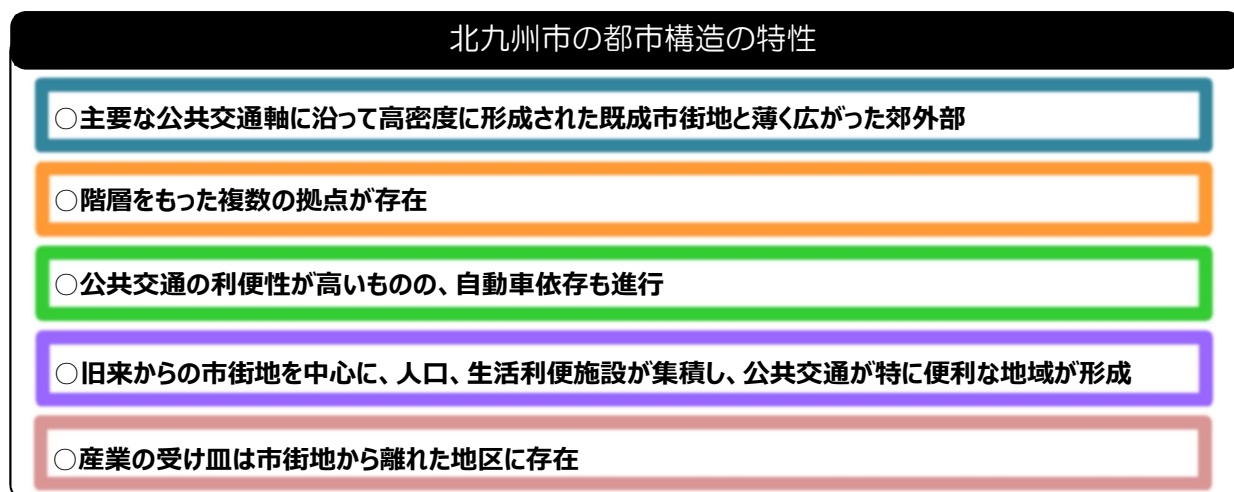


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

[公共交通軸における運行サービス水準]

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

本章でこれまで記載した内容をまとめると以下のようになります。



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

【基本方針】

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

交通網ストックを生かした交通軸形成

4-5 都市空間形成の方向性（目指すべき都市像）

ここでは、4-4で整理した「本市における都市構造形成の基本的な方針」のもと、生活利便施設などが集積した各「拠点」について、それぞれのまちづくりの方向性等を再確認し、都心・副都心、地域拠点、生活拠点のどの階層に位置づけられるかを整理した上で、都市全体を見渡して、これら拠点とその拠点間を結ぶ軸を骨格とする将来の全体都市構造をどう設定するのかを検討します。

（1）現行の上位計画において位置づけられた拠点の把握

本市においては、北九州市都市計画マスタープラン（平成15年策定）において「街なか」の重点化や「拠点地区」における都市機能の強化を、「元気発進!北九州」プラン（平成20年策定）において「街なか」居住の推進や生活支援拠点の充実を、都市づくりの基本とするなど、「街なか」の「拠点」となる地区を特に重視してきた経緯を有しています。

このため、拠点のまちづくりの方向性等と将来の全体都市構造を検討するにあたっては、蓄積したストックの活用を図るとともに、「街なか」の「拠点」を重視する考え方を継続することとし、現状把握等は、現行の上位計画（「元気発進!北九州」プラン、北九州市都市計画マスタープラン及び北九州都市計画区域マスタープラン（福岡県策定））において位置づけられた各「拠点」を対象とすることとします。

（現行の上位計画で位置づけられた拠点）

小倉都心	黒崎副都心	門司港	門司	城野	徳力・守恒	＜北方・守恒周辺＞
下曾根	若松	八幡	東折尾	＜JR陣原駅周辺＞	折尾	八幡南
上葛原周辺	学術研究都市周辺	二島周辺	永犬丸・三ヶ森周辺			

＜は、同一拠点で複数名称がある場合の、都市計画区域マスタープランにおける名称

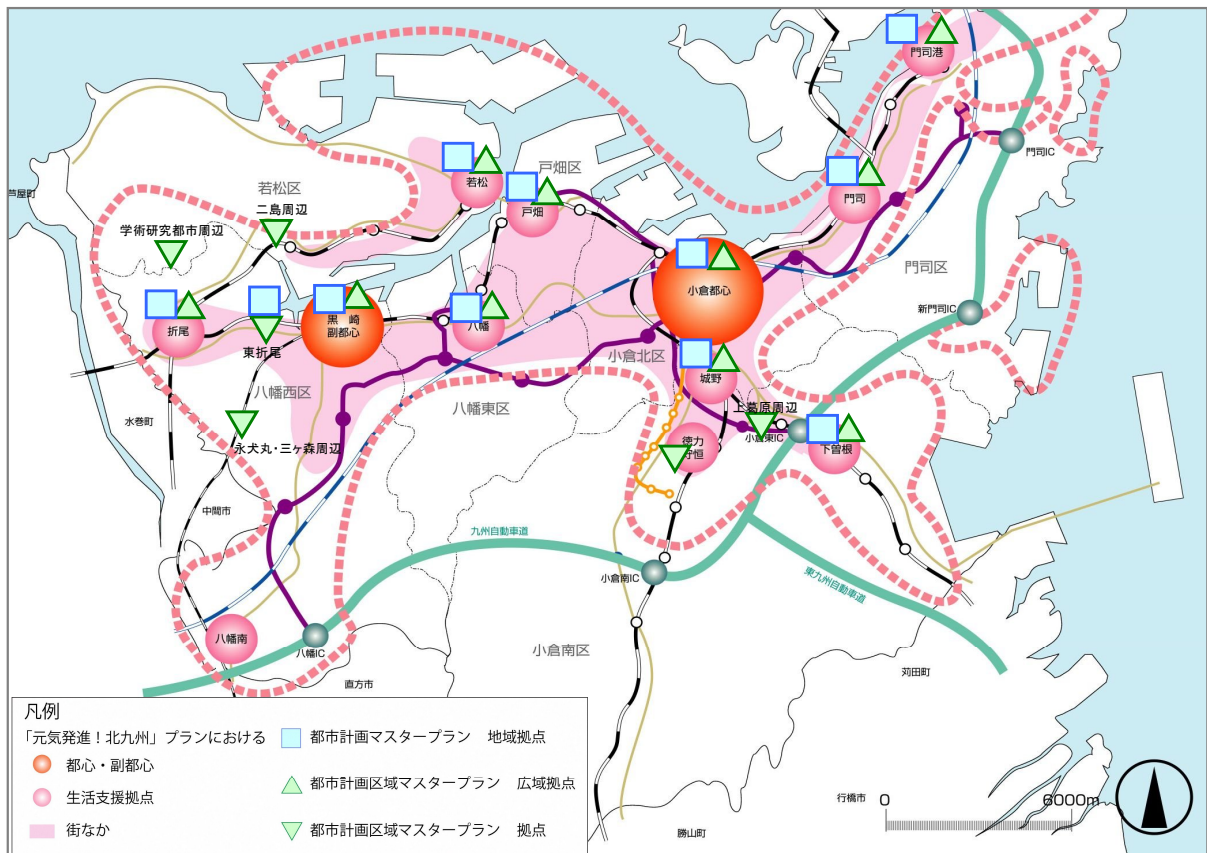


図 「元気発進!北九州」プランで示される「主な生活支援拠点」と都市計画マスタープラン等の拠点

(2) 各拠点における生活利便施設等の配置状況の把握

本市には、拠点だけでなく主要な交通軸上に、商店・診療所から商業施設・病院まで、様々な規模の生活利便施設が立地しています。

これまで都市機能の強化を図ってきた「街なか」の拠点について、将来に向けて階層構造の拠点の形成を図るためには、比較的高次の都市機能を誘導していく必要があることから、各拠点の現状把握においては、これらの都市機能を担う生活利便施設の配置状況を把握することとします。

このため、配置状況等を把握する都市機能は、以下のとおりとします。

- 小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
- 医療施設(病床数200床以上)
- 福祉施設(収容人数200人以上)
- 大学・短期大学(学生数500人以上)
- 公共施設

また、各拠点の地理的な検討の範囲は、以下のとおりとします。

○北九州都市計画区域マスタープランにおける広域拠点・拠点の同区域内。ただし、当該区域が明確化されていない拠点については次のとおり。

- ・徳力・守恒：モノレール北方、競馬場前、守恒、徳力公団前の4停留場から半径500mの同心円内
- ・八幡南：筑豊電気鉄道木屋瀬、新木屋瀬の2駅から半径500mの同心円内
- ・東折尾：JR鹿児島本線陣原駅から半径500mの同心円内
- ・上葛原：上葛原及び上葛原第2土地区画整理事業をあわせた区域内
- ・二島：JR筑豊本線二島駅から半径500mの同心円内
- ・永犬丸・三ヶ森：筑豊電気鉄道永犬丸、三ヶ森の2駅から半径500mの同心円内

○公共施設マネジメント実行計画(平成28年2月)のモデルプロジェクト再配置計画に定める集約先の対象とする場所・区域。

以上をまとめると資料編P●●～P●●の図(凡例の「区域マス」は北九州都市計画区域マスタープランのことをいう)になります。

北九州都市計画区域マスタープラン(福岡県決定)で定める広域拠点・拠点とは：

広域拠点は、広域的で多様な都市機能の集積を図るため、大規模集客施設の立地を誘導する区域で、原則として床面積等の規模上限なく大規模集客施設が立地できる区域。

拠点は、身近な地域において都市機能の集積を図るものとし、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の大規模集客施設の立地を誘導する区域。

誘導する大規模集客施設の種類等については、P86参照。

(3) 各拠点の将来のまちづくりの方向性と拠点階層の整理

各拠点において、

- ・本市の直近の新たな施策や都市機能を強化する事業の展開など各拠点の「拠点性の向上要因」を挙げた上で、
- ・(2) で把握した比較的高次の都市機能を担う生活利便施設の配置状況を踏まえ、

「将来のまちづくりの方向性」、このまちづくりの実現を図るために維持または誘導すべき高次都市機能(「期待される役割」)を整理します。

ここで期待される役割としての高次都市機能の立地イメージは以下のとおりとします。

- 業務 : 本市内に本社機能を置く企業の本店、全国展開がなされる企業の支店が多く立地しオフィス街を形成。
- 商業 : 小売店舗(売場面積3,000㎡以上)が立地。
- 医療 : 高次の医療が受けられる医療施設(病床数200床以上)が立地。
- 教育・文化 : 大学・短大等(学生数500人以上)、市外や国外からの利用も想定される会議施設、文化施設などが立地。
- 観光 : 市外からの入込が多い観光施設などが立地。
- 行政 : 庁舎、区役所、基幹図書館、再配置計画に基づき集約する公共施設が立地。
- 交通機能 : 3つ以上の公共交通モード(交通事業者で判断。例として、鉄道、バス、モノレールなど)での交通結節が可能。

これらをまとめるとP82の表のとおりです。

これをもとにして、これまでの上位計画に位置づけられた各拠点がどの拠点階層に相当するかをあらためて見ると、

「都心・副都心」は、

- ・少なくとも、高度な交通結節機能(3つ以上の公共交通モードを有しているもの)を担うもの
- 「地域拠点」は、都心・副都心を除き、
- ・期待される役割がある拠点のうち、
 - ・複数の上位計画に拠点等の位置づけがあるもの、又は、2種以上の高次都市機能が期待されるもの

「生活拠点」は、都心・副都心及び地域拠点以外のもの

と整理することができます。

なお、同一拠点で複数名称があるものがあるため、以下、立地適正化計画における都心・副都心、地域拠点、生活拠点の地区名称は次のとおりとします。また、八幡の地区名称については、博物館等の観光資源の集積や北九州スマートコミュニティ創造事業等の実施により拠点性が向上している東田地区も含めて一の拠点として扱うこととし、「八幡・東田」とすることとします。

(立地適正化計画における都心・副都心、地域拠点、生活拠点の地区名称))

小倉都心	黒崎副都心	門司港	門司	城野	徳力・守恒
下曾根	若松	八幡・東田	東折尾	折尾	八幡南
上葛原	学術研究都市	二島	永犬丸・三ヶ森	戸畑	

(4) 将来都市構造

都心・副都心、地域拠点として整理した各拠点を図として表すとP83の通りです。

拠点とこれらを結ぶ軸から構成される、目指すべき本市の将来の全体都市構造は、門司港が頭で、学研究都市が尻尾、南の下曾根・八幡南等を足とする、いわば「コンパクトザウルス」型の都市構造ということができます。

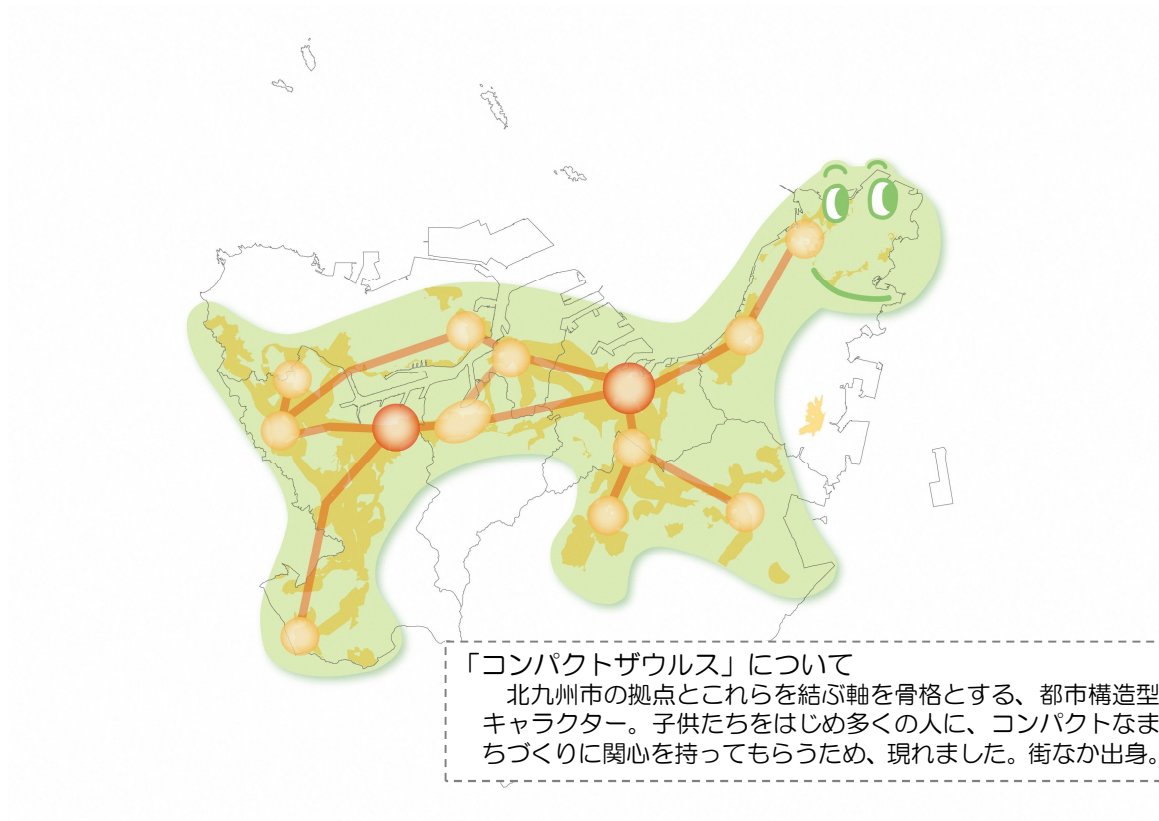
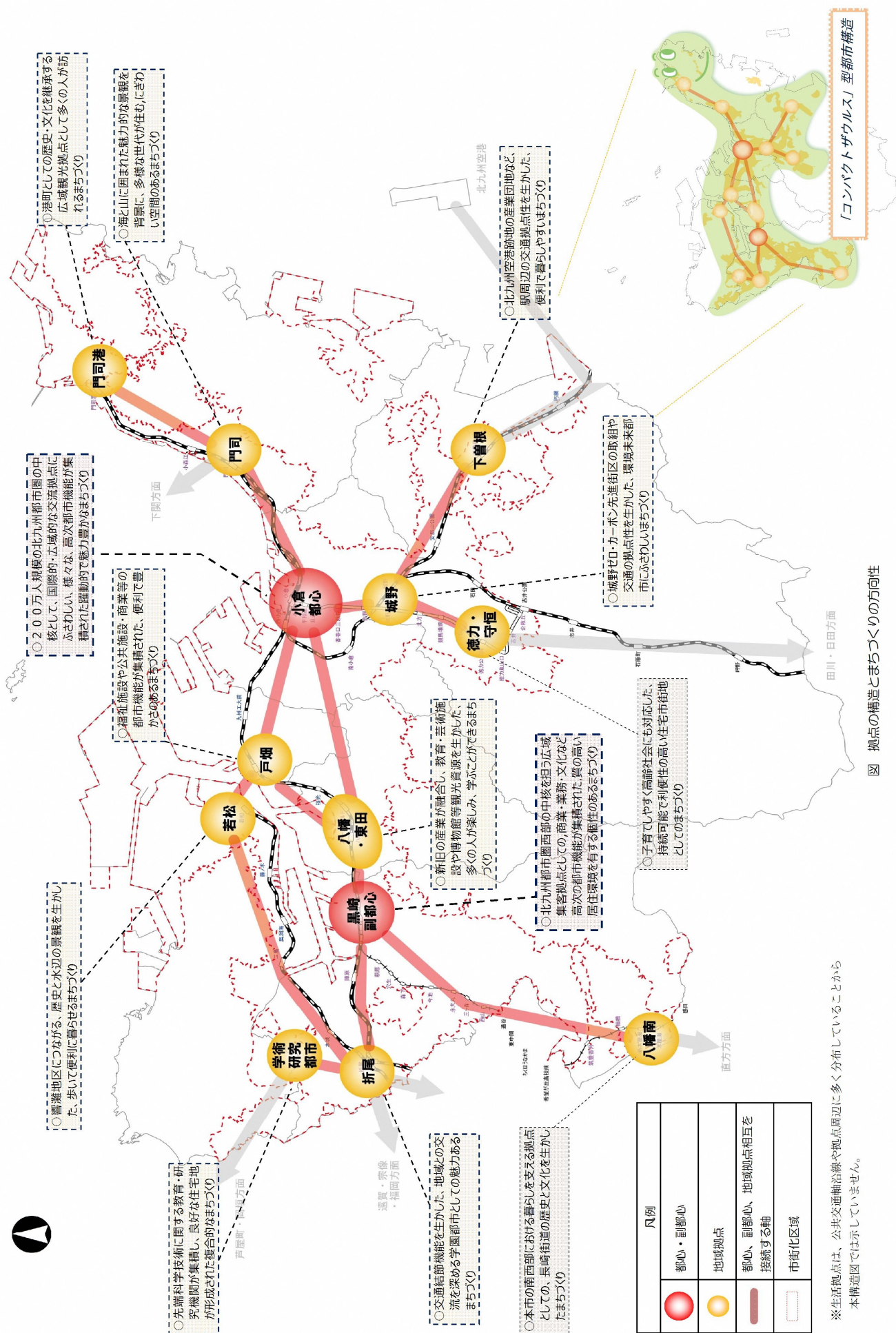


表 将来のまちづくりの方向性と期待される役割

	上位計画の位置づけ			拠点性の向上要因	将来のまちづくりの方向性	期待される役割							拠点としての階層		
	元 発信	都市マス	区域マス			高次都市機能									
						業務	商業	医療	教育	観光	行政	交通機能			
小倉	●	●	●	●	・グローバルMICE強化都市選定に伴う国と一体となった施策の展開 ・小倉駅新幹線口におけるスタジアムの整備 ・都市旅客アクションプランに基づくソフト面での施策展開	【20万人規模の北九州都市圏の中核として、国際的・広域的な交流拠点にふさわしい、様々な、高次都市機能が集積された補助的に魅力豊かなまちづくり】 ・200万人規模の北九州都市圏の中核 ・にぎわい・活力を創出し、北九州市ならびに北九州都市圏の発展を牽引 ・MICE等による国内外をも対象とした拠点	○	○	○	○	○	○	○	●心・副都心（都心）	
黒崎	●	●	●	●	・黒崎バイパスの開通による慢性的な交通渋滞の緩和、公共交通の円滑性の向上 ・黒崎駅における南北自由通路の整備、黒崎駅建替 ・安川ロボット村	【北九州都市圏西部の中核を担う広域集客拠点として、商業・業務・文化など高次の都市機能が集積された、質の高い居住環境を有する個性のあるまちづくり】 ・小倉都心地区を補完する北九州都市圏西部中核 ・北九州都市圏西部中核としての広域ニーズに対応した高次都市機能を提供 ・公共交通でも利用しやすいまちづくり	○	○	○	○	○	○	○	●心・副都心（副都心）	
門司港	●	●	●	●	・公共施設再配置に向けた先導地区 ・広域観光拠点としての交流人口需要	【港町としての歴史・文化を継承する広域観光拠点として多くの人が訪れるまちづくり】 ・歴史とウォーターフロントを活かした広域観光拠点 ・港町としての商業業務地 ・公共施設再配置による集約型の都市構造形成にむけた先導地区	○ (港湾)	○	○	○	○	○	○	○	地域拠点
門司	●	●	●	●	・公共施設再配置に向けた先導地区 ・海防観光としての交流人口需要 ・貨物ターミナル駅 ・西鉄バスとJRとの交通結節 (産業拠点である新門司地区との連携)	【海と山に囲まれた魅力的な景観を背景に、多様な世代が住む、にぎわい空間のあるまちづくり】 ・土地区画整理事業による新たな魅力や、本州との鉄道結節点としての特性を生かしたまちづくり ・公共施設再配置による集約型の都市構造形成にむけた先導地区	○				○	○	○	○	地域拠点
城野	●	●	●	●	・城野ゼロ・カーボン先進街区としての整備	【城野ゼロ・カーボン先進街区の取組や交通の拠点性を生かした、環境未来都市にふさわしいまちづくり】 ・環境未来都市を先導するゼロ・カーボンまちづくり ・都心の隣接部における職住近接型の居住地 【子育てしやすい高齢社会にも対応した、持続可能で利便性の高い住宅市街地としてのまちづくり】 ・計画的に整備された大規模住宅団地を中心としたまちづくり ・高齢化社会に対応した集地のまちづくり	○				○	○	○	○	地域拠点
徳力・守恒	●	●	●	●	・地域医療福祉拠点の形成 [UR(徳力・空蔵)] ・公共施設・医療施設の集積(図書館・療育センター等)	【北九州空港跡地の産業団地など、駅周辺の交通拠点性を生かした、便利で暮らしやすいまちづくり】 ・本市の南東部の都市核としての機能集積 ・本市の空港跡地の産業団地や住宅団地との交通拠点としてのニーズに対応したまちづくり ・後背に位置する産業団地や住宅団地との交通拠点としてのニーズに対応したまちづくり	○				○	○	○	○	地域拠点
下曽根	●	●	●	●	・九州労務病院からの交通結節 ・西鉄バスとJRとの交通結節 (吉田・貴地区等の住宅団地との連携)	【西鉄地区につながる、歴史と水辺の景観を生かした、歩いて便利に暮らせるまちづくり】 ・警備地区の産業開発に伴う居住ニーズ等の増加に対応したまちづくり ・戸畑地区と連携したまちづくり	○							○	地域拠点
若松	●	●	●	●	・若戸大橋、トンネルの無料化 ・総務スマートインダストリー ・風力発電差アジア総合拠点 ・北九州エコワウン事業 ・若松南海岸の景観観光資源 ・戸畑地区への交通結節点	【新旧の産業が融合し、教育・芸術施設や博物館等観光資源を生かした、多くの人が楽しみ、学ぶことができるまちづくり】 ・広域医療、広域観光、国際交流の拠点としてのまちづくり ・環境首都としての先進モデル地区としてのまちづくり	○				○	○	○	○	地域拠点
八幡・東田	●	●	●	●	・北九州スマートコミュニティ創造事業 ・八幡病院の移転・建替に伴う機能強化 ・各種博物館等の集積	【交通結節機能を生かした、地域との交流を深める学園都市としての魅力あるまちづくり】 ・市西端における鉄道結節の要所として、遠賀地区や中間市も対象としたまちづくり ・北九州学術研究都市の玄関口にふさわしい交通拠点づくり	○							○	地域拠点
折尾	●	●	●	●	・折尾地区総合整備事業	【本市の南西部における暮らしを支える拠点としての、長崎街道の歴史と文化を生かしたまちづくり】 ・長崎街道の歴史と文化を活用したまちづくり ・広大な本市において、市域南西部における暮らしを支える便利で暮らしやすいまちづくり	○					○	○		地域拠点
八幡南	●	●	●	●	・木屋瀬景観重点整備地区 ・筑豊電鉄の高機能化	【福祉施設や公共施設・商業等の都市機能が集積された、便利で豊かさのあるまちづくり】 ・周辺を含めた福祉・文教地区としてのイメージを生かしたまちづくり ・既存の都市機能の集積性を生かしたまちづくり	○					○	○	○	地域拠点
戸畑	●	●	●	●	・若戸大橋、トンネルの無料化 ・若松地区への交通結節点 ・ウェル戸畑(福祉のシンボル)	【先端科学技術に関する教育・研究機関が集積し、良好な住宅地が形成された複合的なまちづくり】 ・研究・拠点としてのまちづくり ・教育・研究機能と居住機能が調和したまちづくり	○ (研究機関)	○	○						地域拠点
学術研究都市		●	●	●	・北九州学術研究都市	【交通利便性を生かした環境共生のまちづくり】 ・交通利便性を生かしやすいまちづくり ・地域冷暖房施設を生かした環境に優しいまちづくり									生活拠点
東折尾		●	●	●		【既存の生活支援機能の集積を生かしやすいまちづくり】 ・商業施設などの機能集積を生かしたまちづくり								○	生活拠点
上葛原				●		【交通結節性と生活支援機能の集積を生かしやすいまちづくり】 ・市営バスとJRとの交通結節点における機能集積を生かしたまちづくり								○	生活拠点
二島				●		【既存の生活支援機能の集積を生かしやすいまちづくり】 ・商業施設などの機能集積を生かしたまちづくり								○	生活拠点
永犬丸・三ヶ森				●										○	生活拠点



※生活拠点は、公共交通軸沿線や拠点周辺に多く分布していることから、本構造図では示していません。