

---

## 第4章

### ～ 都市構造上の特性と課題及び

### 目指すべき都市像 ～

---

第4章 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

4-1 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。

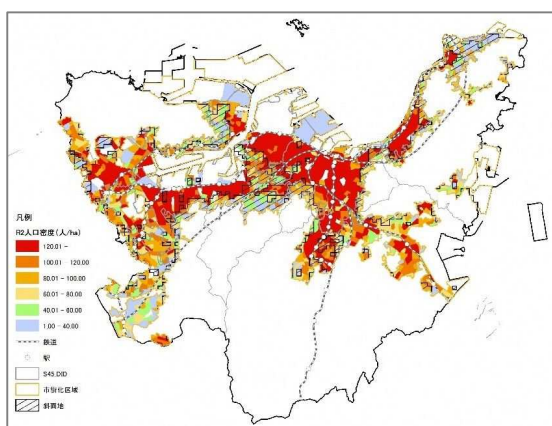


図 人口密度の状況（令和2年）  
（再掲）

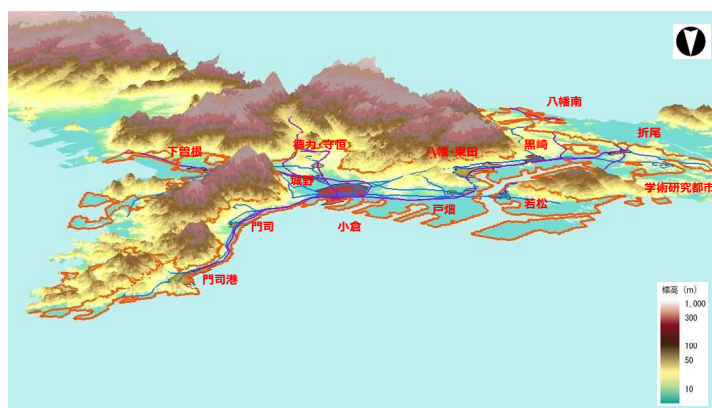


図 北九州市の鳥瞰（再掲）

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。

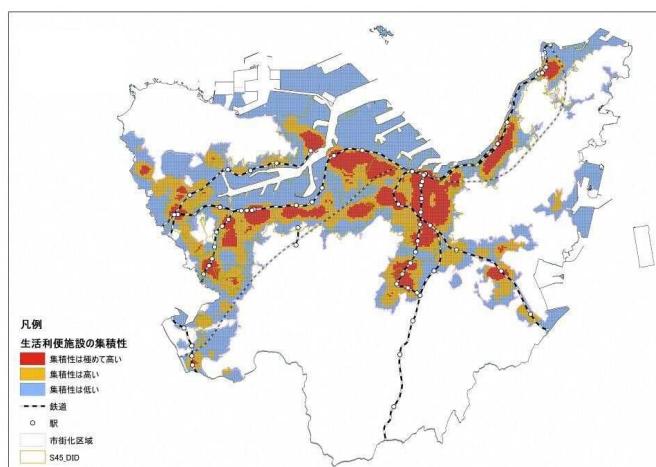


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)  
（再掲）

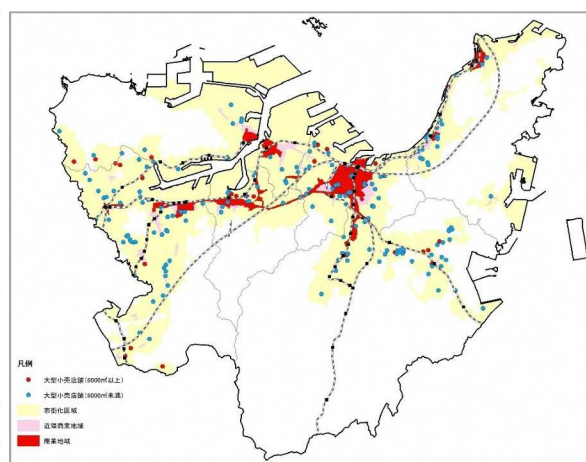


図 大規模小売店舗の立地動向（再掲）

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。

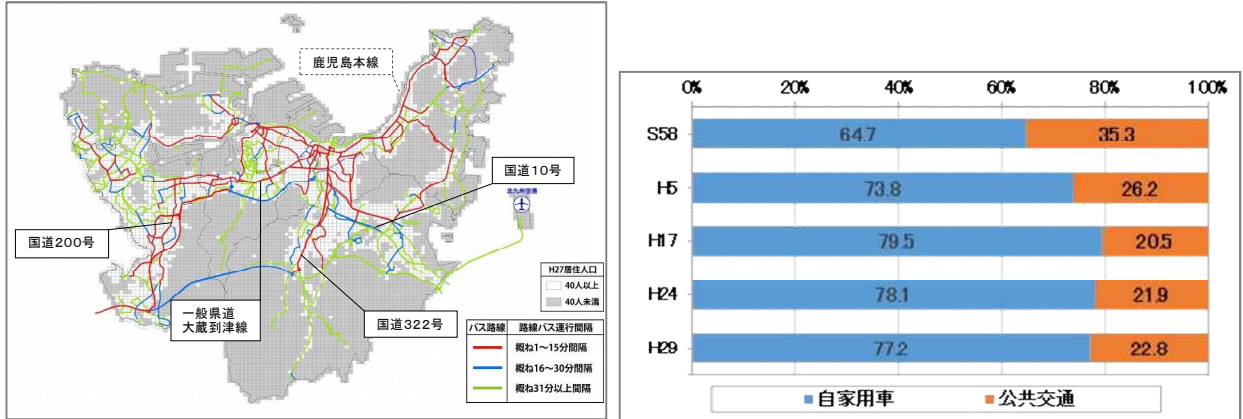


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網（再掲） 図 北九州市の交通手段分担率の推移（再掲）

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。

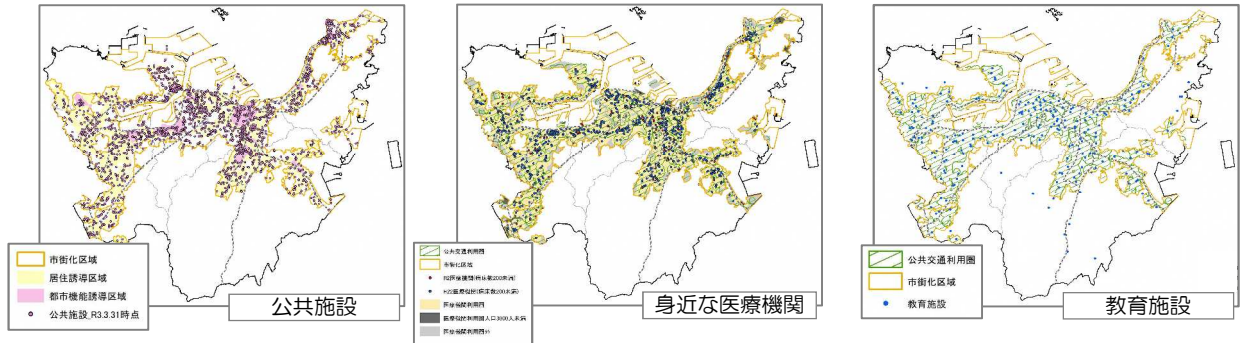


図 生活利便施設の空間分布（再掲）

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。

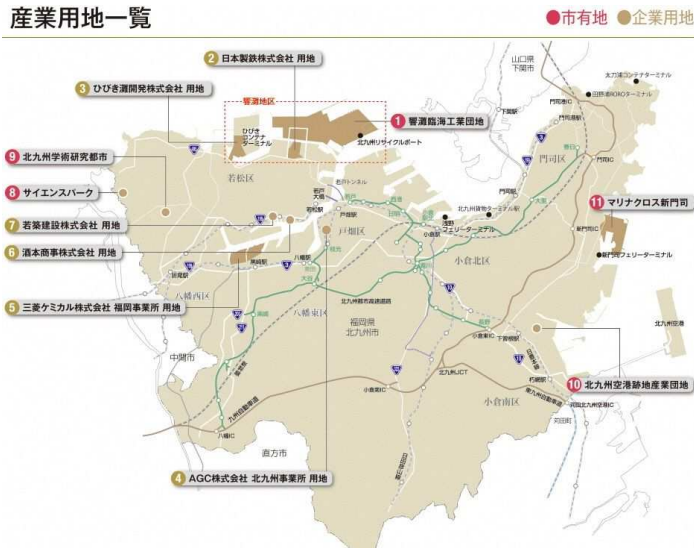


図 市内における産業の受け皿（再掲）

## 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。



#### 4-4 本市における都市構造形成の基本的な方針

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

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

##### (1) 「集約型の都市構造の形成」

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

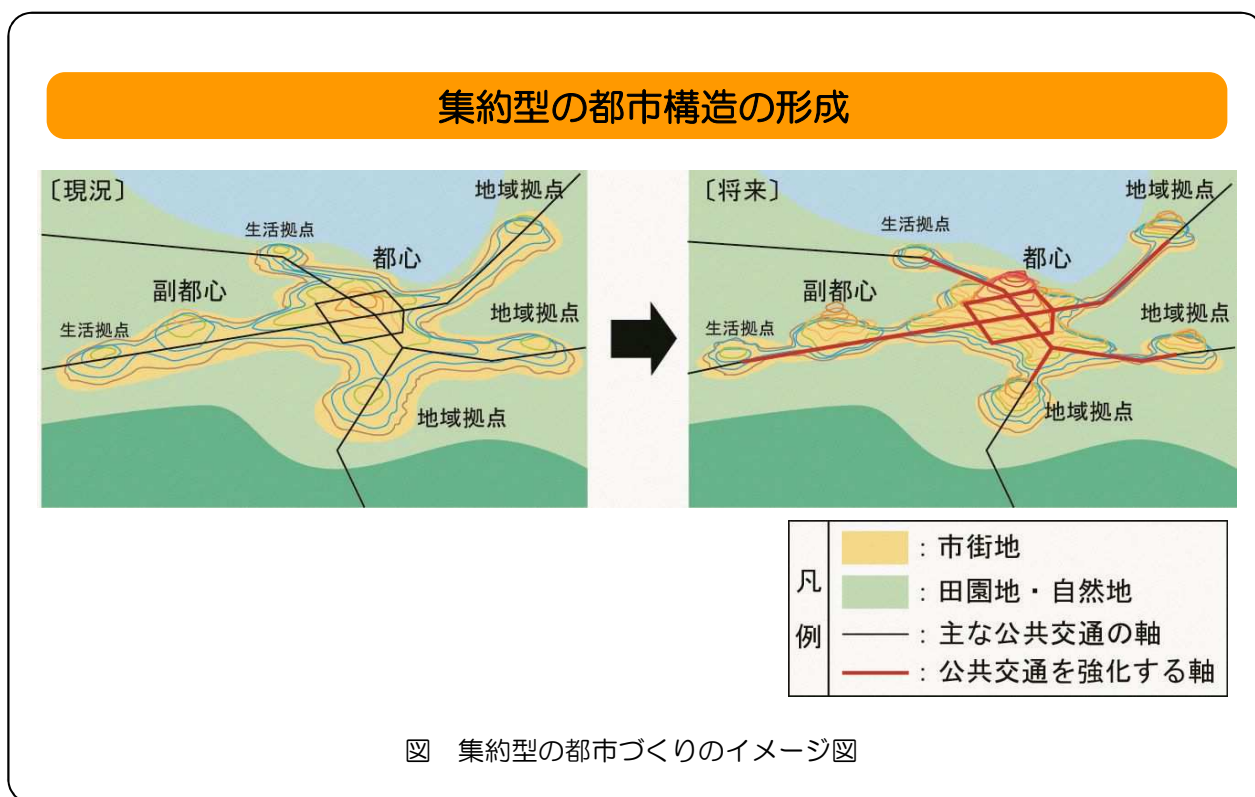
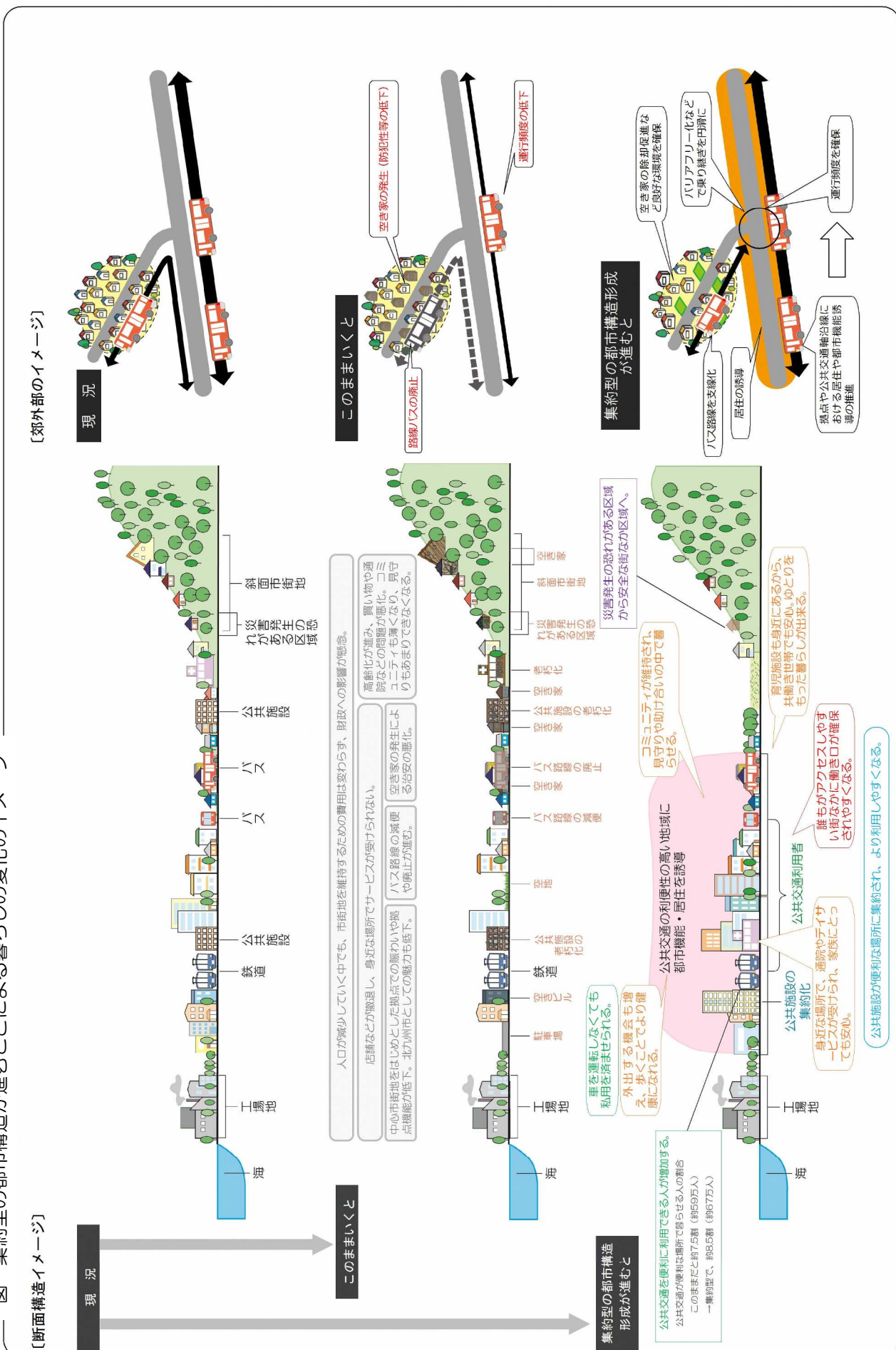


図 集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ



(2) 「階層構造の拠点形成」

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

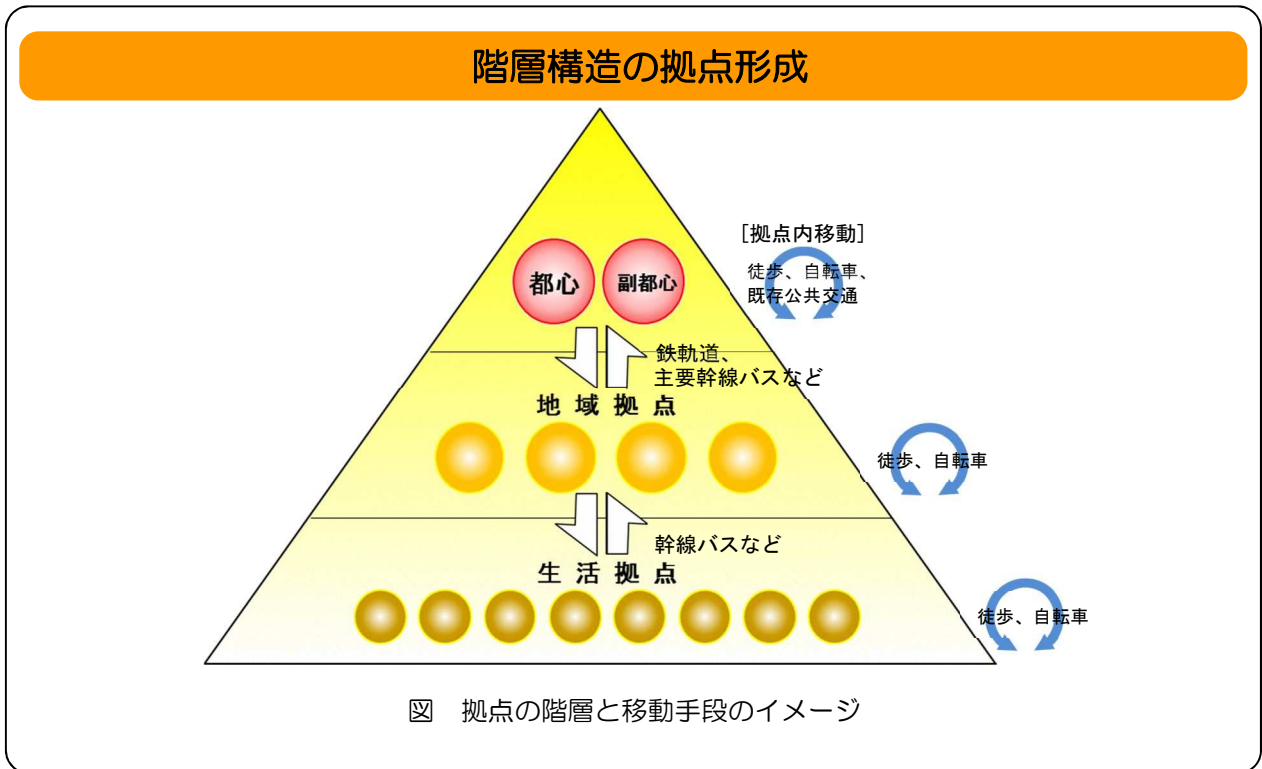


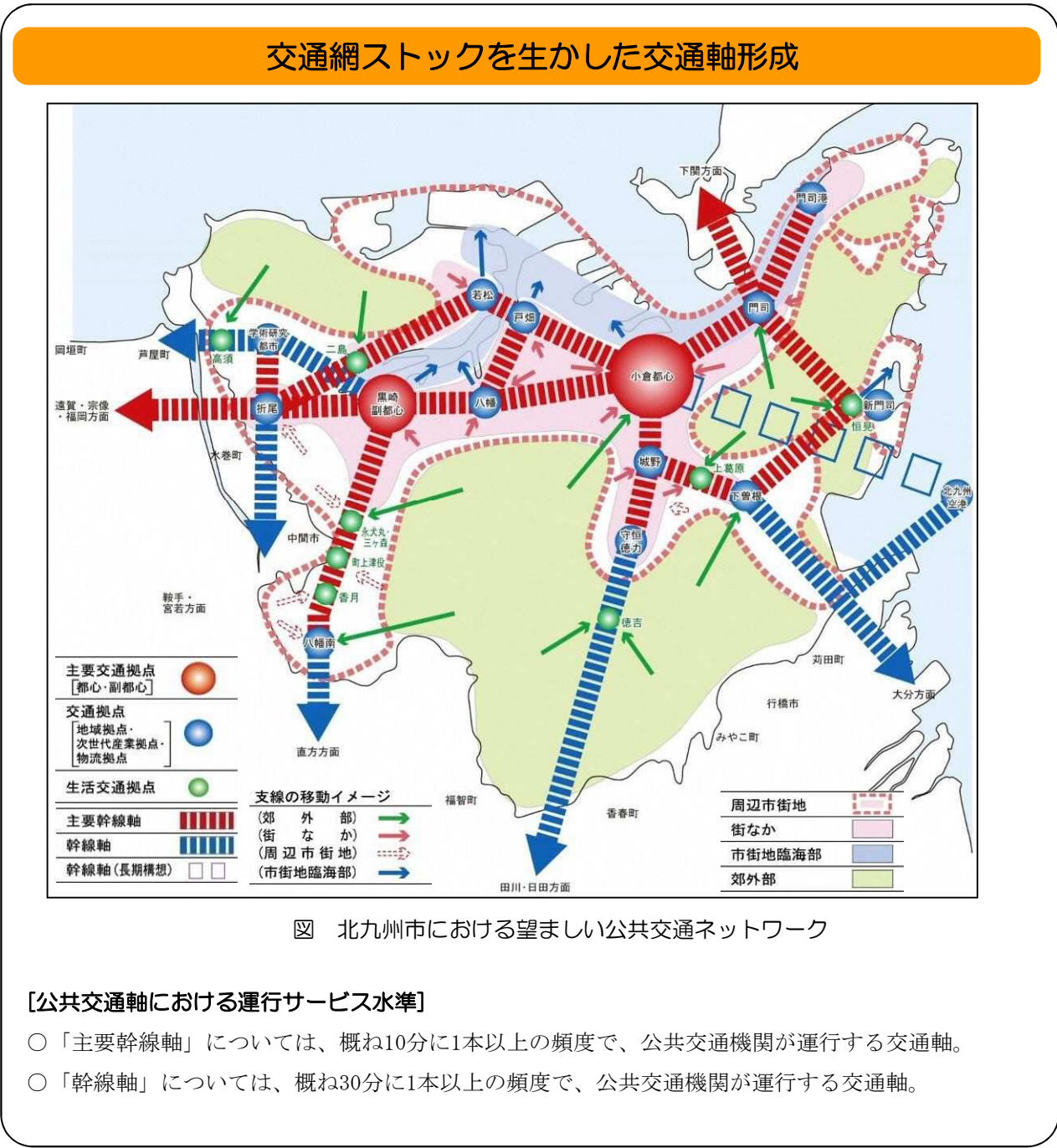


表 「街なか」の「拠点」の役割とまちのイメージ

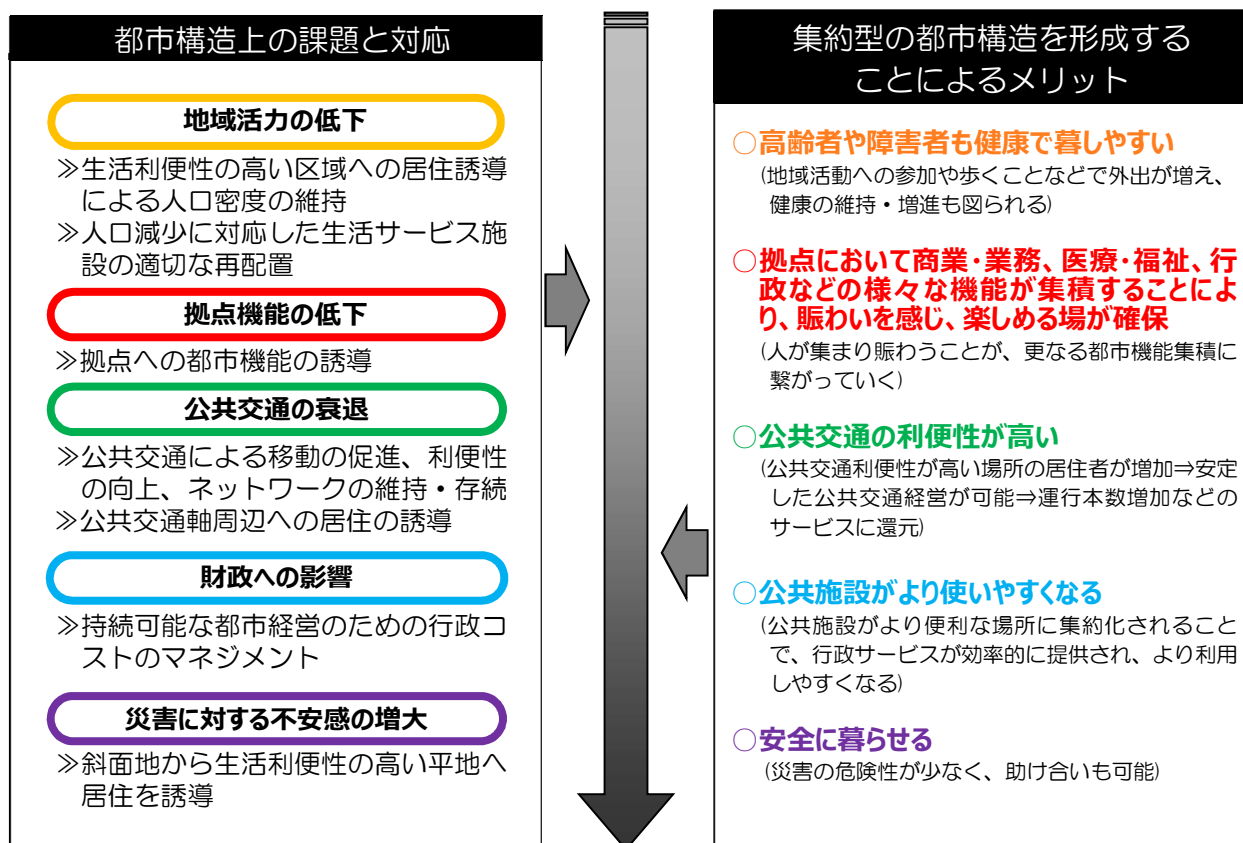
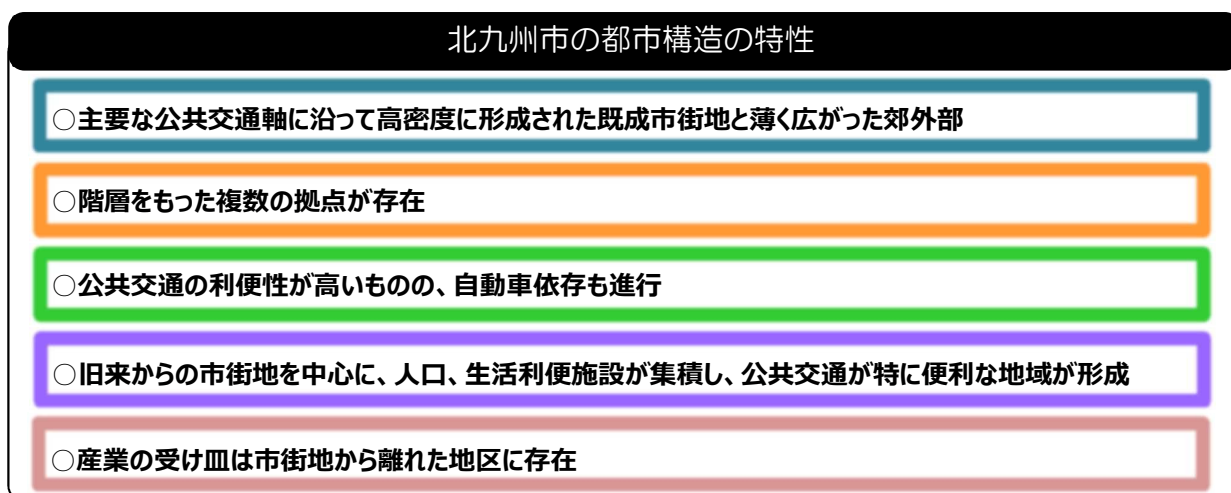
拠点と街なかの考え方		立地適正化計画 における対応
地域・拠点	目指すまちのイメージ・役割	
拠点	<p><b>都心</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○北九州都市圏の中心核であり、周辺の市町村も含めた都市圏や国内外をも対象とする高次の都市機能の集積・維持・向上を図る地域</li> <li>・都市圏内および国内外をも対象とした多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供</li> <li>・若者や女性にも働きやすいビジネスが集積している</li> <li>・市内各方面ならびに周辺市町などから訪れ易い</li> <li>・広域的な交通の中心</li> <li>・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち</li> <li>・北九州市の顔となる都市景観を有する</li> </ul>	都市機能の集積割合
	<p><b>副都心</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>・都心と同様に多様で高度なサービス・情報（賑わい）を提供</li> <li>・都市圏西部の拠点として周辺市町からも訪れ易い</li> <li>・多くの人が住み、訪れ、働き、賑わいがある楽しいまち</li> </ul>	
	<p><b>地域拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>・各拠点の特性（景観、地域性など）を活かした個性あるまち</li> <li>・日常生活に必要な各種サービスがほぼ全て受けられる</li> <li>・都心・副都心などへも訪れ易い、背後圏からも訪れ易い</li> <li>・多くの人が住み、賑わいがある楽しいまち</li> </ul>	居住機能の集積割合
	<p><b>生活拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>・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</li> </ul>	
街なか	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>・日常生活に必要な各種サービスが身近で受けられる。</li> <li>・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</li> <li>・多くの人が住み、交流する、賑わいがある楽しいまち</li> <li>・歩き易く、回遊し易い</li> </ul>	

(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。



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、令和6年3月に新たに策定した「北九州市基本構想・基本計画」における「北九州市が目指す都市像」を踏まえつつ、第4章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）北九州市基本計画・基本構想（令和6年3月策定）における「目指す都市像」

北九州市基本計画・基本構想は、今後、本市が目指す将来の都市像や、その実現に向けて取組んでいく重点戦略を示すものです。本市では、基本計画に掲げる主要政策をはじめ、各分野別計画により、これからのまちづくりを進めていきます。

#### 北九州市が目指す都市像

つながりと情熱と技術で、 「一步先の価値観」を体現する グローバル挑戦都市・北九州市

#### ○3つの重点戦略と主要政策（抜粋）

##### 1 「稼げるまち」の実現 ～人も企業も潜在力を開花できるまち～

###### 1 稼げる「基盤」をつくる

###### （1）陸・海・空のネットワークの構築

24時間利用が可能でSea&Air輸送にも対応できる海上空港である「北九州空港」の滑走路3,000m化を契機として、国内外からのさらなる物流需要の取り込みや、利便性の高いアクセスの強化、旅客路線ネットワークの拡大に取り組みます。また、都市間の連携強化や産業集積促進のため、「下関北九州道路」の早期整備などによる道路網や北九州港におけるコンテナ・フェリーなどの物流機能の充実・強化、カーボンニュートラルポートの整備にも取り組みます。

##### 2 「彩りあるまち」の実現 ～輝く個性と楽しさがあふれるまち～

###### 1 彩りある「空間」をつくる

###### （1）都市の魅力を高める「街並み」づくり

都市の魅力や価値を向上させるため、小倉地区などを中心に「ウォーカブル」なまちづくりを官民連携で推進し、ワクワクするにぎわいのある空間を創出するとともに、シニア世代が一人ひとりの希望に応じて働いて消費するなど、心豊かな時間を過ごすことができる環境の整備にも取り組みます。

また、歴史の継承や自然環境の保全などにより、地域の特色を生かした緑豊かな美しい都市景観の形成やまちの魅力発信に取り組むとともに、市内における消費を促進するため、集客力や魅力のある商業の振興を推進します。



## (2) 選ばれる「住まい環境」づくり

充実した生活利便施設や公共交通などの都市インフラ、医療資源に加え、住環境と近接した豊かな自然を持つ北九州市の強みを生かし、利便性が高い地域における土地利用規制の見直しや積極的な民間投資の呼び込みにより、多様なライフスタイルに応える魅力的な住環境の整備を推進します。また、デジタルの活用と、多様な関係者との連携・協働を通じて、公共交通の利便性と持続可能性を高めます。

### 3 「安らぐまち」の実現 ～誰もがつながるアットホームなまち～

## 1 生活基盤の「安心」を支える

## (1) 災害などに強いまちづくりの推進

市民の生命、財産などを守るため、災害に強いコンパクトシティの形成や河川の治水・浸水対策などを図るほか、デジタル技術を活用しながら、地域全体で防災力を高める取組を推進します。また、消防力のさらなる向上による迅速な消防活動を図るとともに、市民の防災・防火意識の向上を推進します。

## 2 暮らしの「安心」を支える

## (2) 誰もが安心して暮らせる環境づくり

年齢や性別、国籍、障害の有無などにかかわらず、住み慣れた地域で安心して自分らしく生活を送ることができる環境づくりに向けて、デジタル技術を活用した、保健・医療・介護・福祉サービスの維持・充実や、支援が必要な人を地域全体で見守り、支え合うネットワークの強化、相談支援体制の整備に加え、公共交通の不便地域などにおける移動手段の確保を図ります。

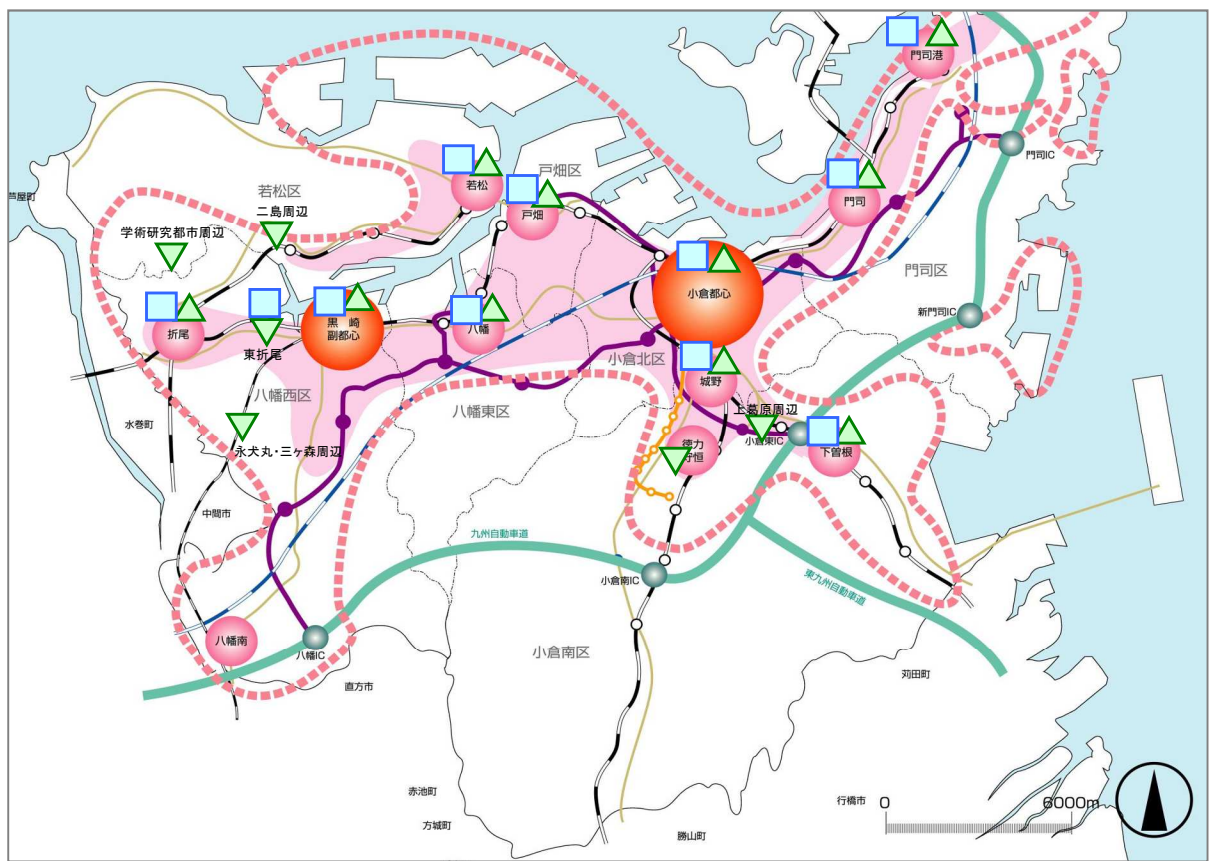
(2) 上位計画において位置づけられた拠点の把握

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、北九州市基本構想・基本計画（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、北九州市基本構想・基本計画（平成20年策定）、北九州市都市計画マスタープラン及び北九州都市圏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。

(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



凡例	
基本構想（H20策定）における	都市計画マスタープラン 地域拠点
● 都心・副都心	▲ 都市計画区域マスタープラン 広域拠点
● 生活支援拠点	▼ 都市計画区域マスタープラン 拠点
■ 街なか	

図 北九州市基本構想・基本計画（平成20年策定）における拠点と都市計画マスタープラン等における拠点

### (3) 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。

○北九州都市圏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

○北九州市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P15～P31の図(凡例の「区域マス」は北九州都市圏都市計画区域マスタープランのことをいう)になります。

北九州都市圏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、P69参照。

(4) 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、
- ・(3) 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P65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	戸畑
上葛原	学術研究都市	二島	永犬丸・三ヶ森			



(5) 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P66のとおりです。

拠点とこれらをつなぐ軸から構成される、目指すべき本市の将来の全体都市構造は、門司港が頭で、学術研究都市が尻尾、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」型の都市構造とすることができます。

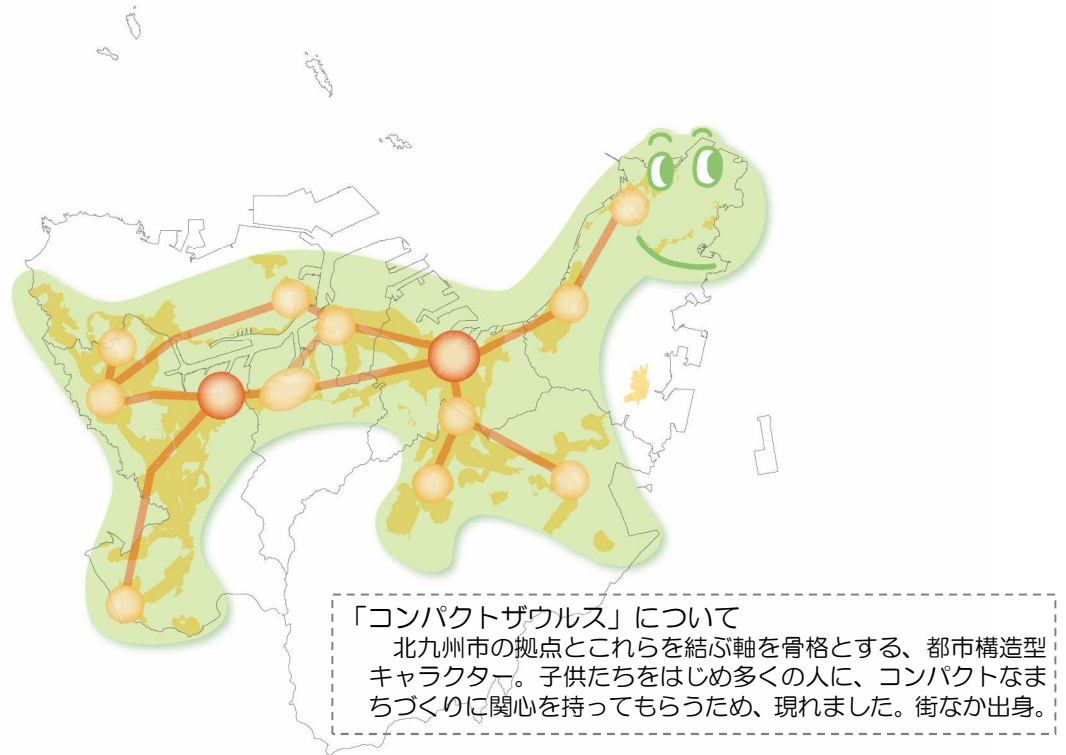


図 「コンパクトザウルス」型の都市構造





