

第 2 回 コンパクトなまちづくり  
専門小委員会

本編資料

北 九 州 市

# 目次

1. 北九州市の都市構造の特性	1
2. 北九州市における都市構造上の課題と対応	3
3. 都市形成の方向性	4
3-1. 目指すべき都市構造のイメージ	4
3-3. 将来都市構造の検討	9
3-3-1 拠点の検討	9
3-3-2 居住誘導区域の検討例	22

# 1. 北九州市の都市構造の特性

市街地の郊外化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依然として人口や生活支援施設が集積し、さらに階層を持った複数の拠点が存在

○ 主要な交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と低密度に広がった市街化区域外縁部の市街地

- 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る。
- 住宅開発の進展により形成された市街化区域外縁部の市街地は、低密度となっている。
- 市街地背後の高台（斜面地）も住宅地となっている。

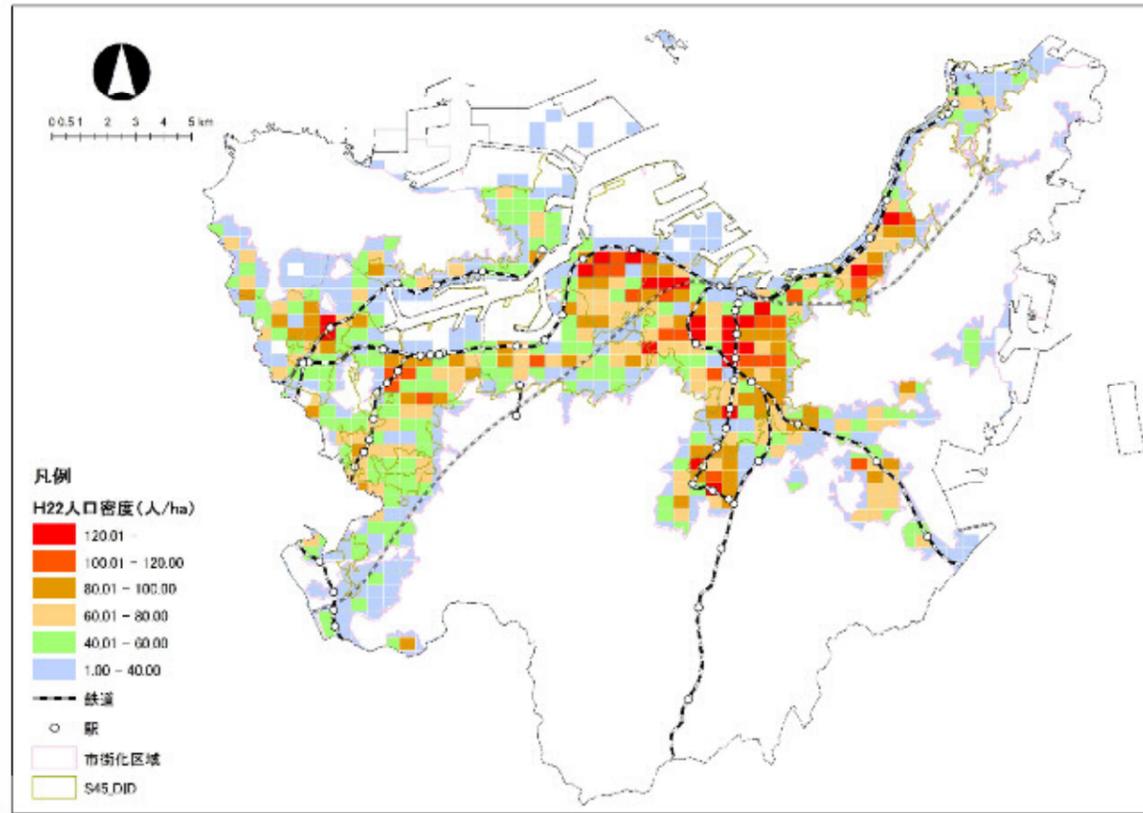


図 人口密度の状況 「平成 22 年国勢調査」

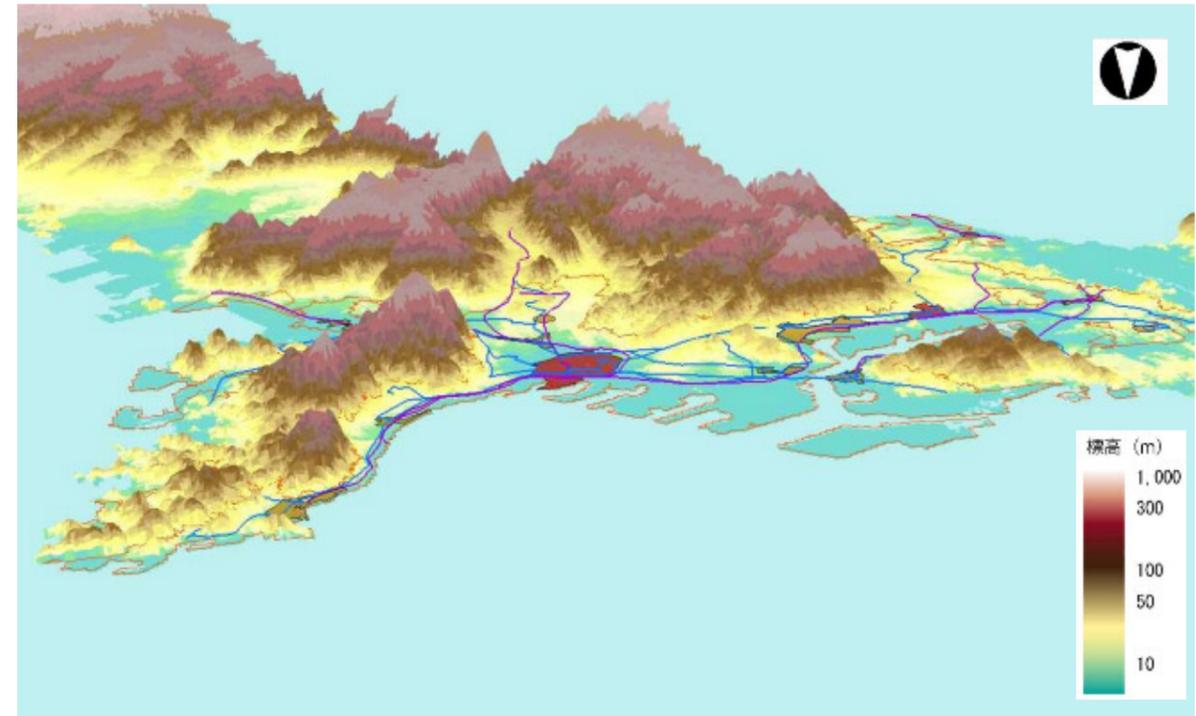


図 標高の状況

○ 階層をもった複数の拠点が存在

- 周辺地域からの交通利便性が高く、商業・業務機能や文化・交流機能が集積した拠点が複数存在。
- 特に、小倉や黒崎は、市外を含めた広域の拠点となっている。
- 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。

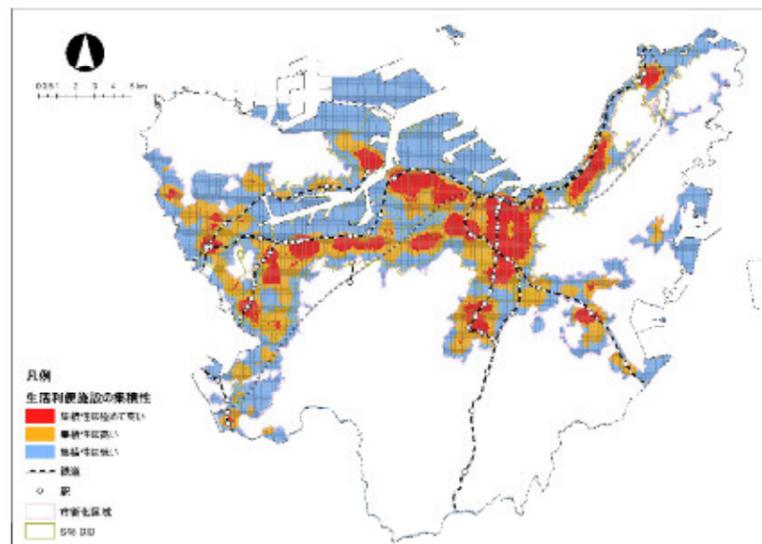


図 生活支援施設の集積性(100mメッシュ)

※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」

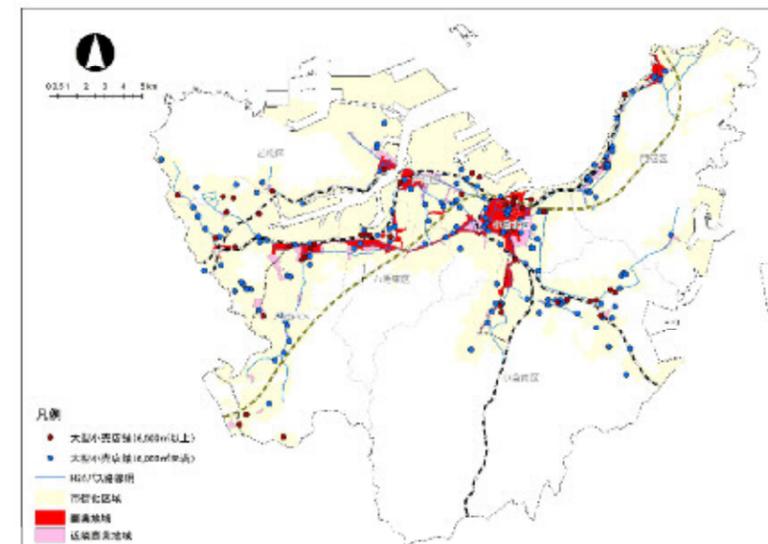


図 大規模小売店舗の立地動向

出典：全国大型小売店総覧「2015年」

○ 公共交通の利便性が高いものの、自動車依存が進行

○ 公共交通網は市街地全域を概ねカバーしており、比較的高いサービス水準となっている。  
 ○ 特に、人口密度が高い既成市街地には、利便性の高い鉄軌道と高頻度運行される路線バスにより、主要な交通軸が形成されている。  
 ○ 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、自動車依存が進行している。

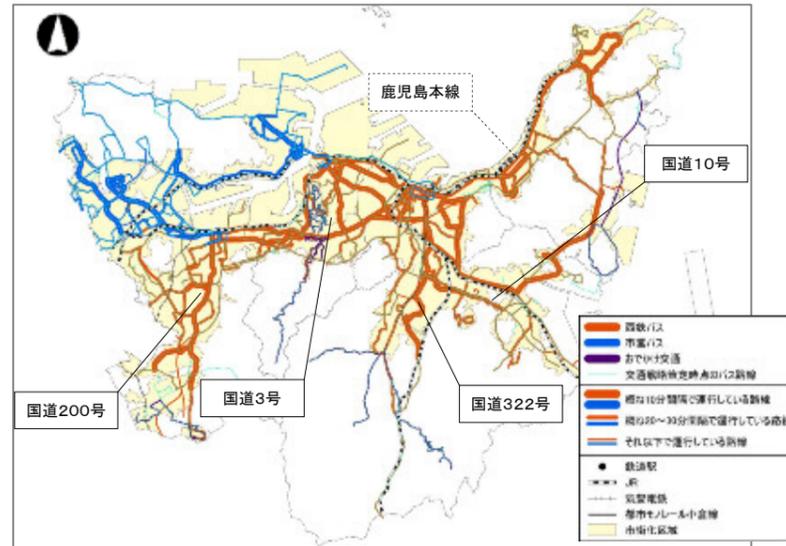


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網(再掲)

○ 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る。



図 市内における産業の受け皿

○ 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、市民生活に関する施設は、拠点や主要な交通軸上に集中して立地。  
 ○ 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。

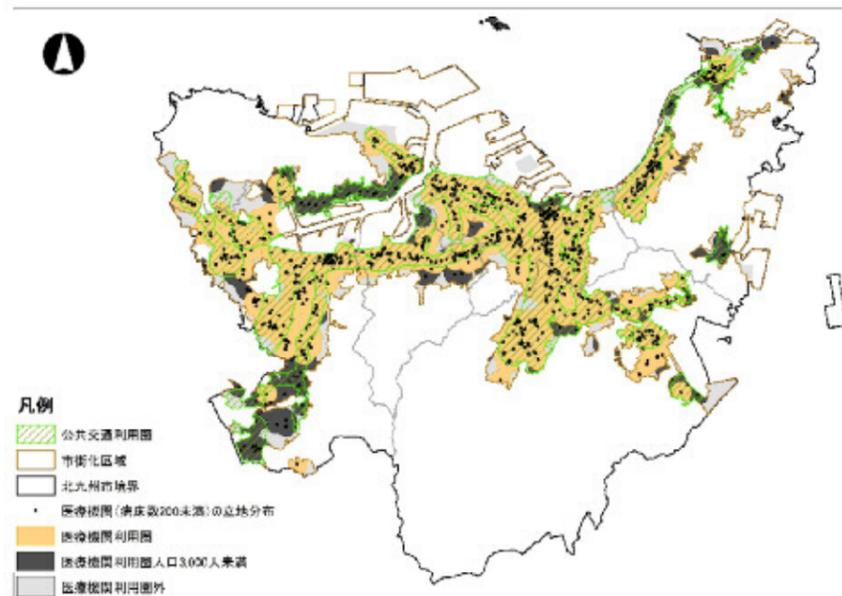


図 身近な医療機関の空間分布

出典：国土数値情報「医療機関データ」(H22)  
 ◆病院(病床数20~200床未満)・診療所(病床数20床未満)が対象

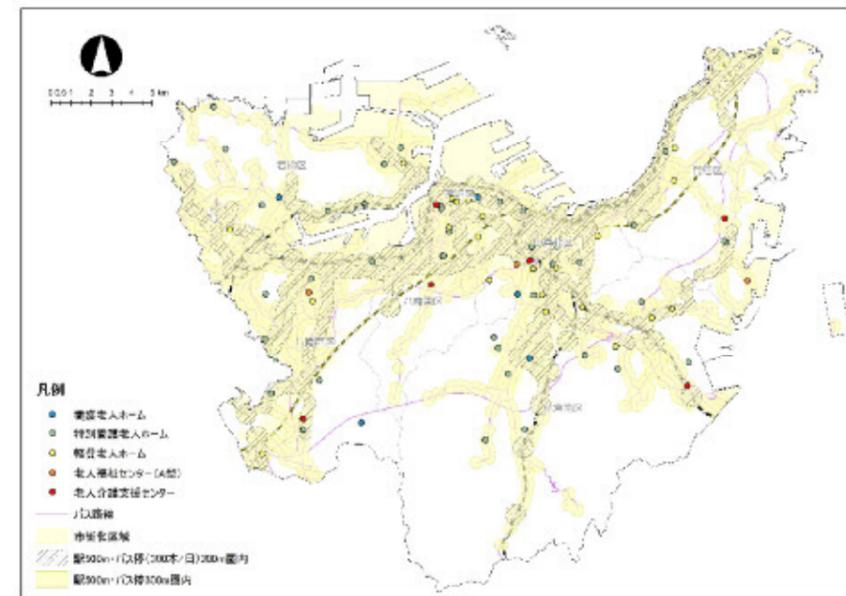


図 老人福祉施設等の立地状況

出典：国土数値情報「福祉施設」(H23)  
 ◆老人系福祉施設が対象

○ 都市の現状等を踏まえると、本市の都市構造上の課題とその対応は次のとおり整理される

【 都市の現状等と懸念事項 】

〈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
- DID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

〈土地利用〉

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

〈都市交通〉

- 公共交通のネットワークは充実しているものの、利用者数は減少傾向  
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

〈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、これに伴う税収の減少
- 公共施設の大規模改修等の財源は、近年の財政水準では大幅に不足
  - ・財政悪化
  - ・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

〈将来人口からみた都市構造〉

- 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
- 斜面地には、土砂災害警戒区域も多く、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

【 都市構造上の課題と対応 】

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 財政悪化

[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 防災面での安全性の低下

[対応]

- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

### 3. 都市形成の方向性

#### 3-1. 目指すべき都市構造のイメージ

北九州市における都市構造の現状や課題を踏まえると、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造に導く必要があります。

#### 北九州市の都市構造の特性

- 主要交通軸に沿って高密度に形成された既存市街地と薄く広がった郊外部
- 公共交通の利便性が高いものの、自動車依存が進行
- 産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在
- 階層をもった複数の拠点が存在
- 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

#### 都市構造上の課題と対応

- 地域活力低下
  - ≫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
- 拠点機能の低下
  - ≫拠点への都市機能の誘導
- 公共交通の衰退
  - ≫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
- 財政悪化
  - ≫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
- 防災面での安全性の低下
  - ≫斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

#### 都市構造のタイプ

- ・市域が広い上、山地や洞海湾等の存在など地形的な条件によって、分断されている
  - ・人口規模が約 100 万人と大きい
  - ・旧五市の中心市街地等を都心・副都心、地域拠点と位置づけ、複数の拠点を有する都市づくりを進めてきた
  - ・この他にも、日常生活を支える複数の拠点が形成されている
  - ・これらの拠点がJR、利便性の高い公共交通機関によって結ばれている
  - ・拠点や公共交通沿線地域に密度の高い市街地が形成されている
- 一般的な都市構造のタイプとしては、多極ネットワーク型都市構造に近い  
○核間の機能分担やヒエラルキーの形成に留意が必要

#### 集約型の都市構造を形成することによるメリット

- ・行政サービスを安価に提供可能（都市インフラが充実し、サービスの提供効率が高い）
- ・拠点において商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能の集積が集積することにより、賑わいを感じ、楽しめる場が確保される。（人が集まり賑わうことが、更なる都市機能集積に繋がっていく）
- ・公共交通の利便性が高い
  - （公共交通利用度合いが高く、自動車の度合いが低い）
  - （公共交通利便性が高い場所の居住者が増加⇒安定した公共交通経営が可能⇒運行本数増加などのサービスに還元）
- ・高齢者も健康で暮らしやすい
  - （外出が増え、歩くことで健康増進も図られる）
- ・安全に暮らせる
  - （災害の危険性が少なく、助け合いも可能）

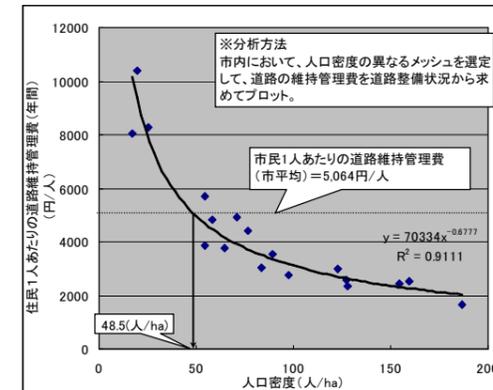


図 北九州市における人口密度と住民1人あたりの道路維持管理費

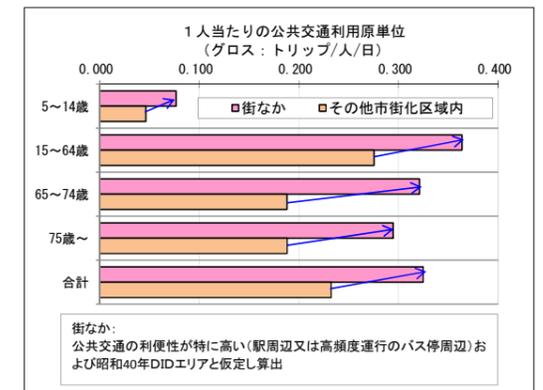


図 北九州市における地域別・年齢層別の1人当たりの公共交通の利用度合い（大きいほど多く公共交通を利用）（第4回PT調査より）

### 既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造がふさわしい「階層拠点+交通網ストックを生かしたコンパクトな都市構造」

- 既に人口や生活支援施設が集積し、公共交通の利便性が高い地域を「街なか」において、将来とも便利に生活できる市街地の形成を図っていくための施策・事業を積極的に展開していきます。
- 周辺地域と比較して都市機能の集積度や、公共交通の結節性が特に高く、これまでも都市計画マスタープランにおいて都心・副都心、地域拠点として都市づくりを進めてきた地域を「拠点」と位置づけ、今後さらに、地域経済や市民生活を支え、都市の魅力を増やしていくための施策・事業を展開していきます。また、既に地域の日常生活に密着し生活支援施設が集積した地区についても、「生活拠点」として位置付け生活サービスを維持していきます。
- これまで、土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業などの面的整備事業により、高規格の基盤が整備され、良質な住宅市街地が形成されている地区については、将来においても、子育て世代などが利便性の高い日常生活を送れるよう、快適な居住環境を維持していきます。
- 市域が広い本市において、階層を持った拠点とストックを生かした拠点間交通ネットワークを確保することにより、都市構造上の課題に対応するための市街地の集約化を図りつつ、営農者など誘導区域外での居住者のための一部サービスも確保された都市構造形成を進めていきます。

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

(参考) 一般的な都市構造のタイプ

項目	集約型の都市構造		拡散型の都市構造
	一極集中型都市構造	多極ネットワーク型都市構造	
都市構造の特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市内に、高次の都市機能や人口が集中する中心核が1つ存在し、その周辺に市街地が形成され、郊外になるほど密度が低くなっている。</li> <li>中心核から周辺の市街地に向けて、交通網が伸びている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市内に、高次の都市機能や人口が集中する中心核が複数存在し、それぞれの周辺に市街地が形成され、郊外になるほど密度が低くなっている。</li> <li>中心核相互、及び、それぞれの核から郊外に向けて、交通網が発達している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市内に、都市機能や人口が集中する中心核が存在せず、密度の低い市街地が形成されている。</li> </ul>
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心核に近い地域は、生活利便施設の立地密度、公共交通の運行頻度が高く、生活利便性が高い。</li> <li>ただし、郊外部においては、中心核までの距離が長くなり、高次のサービスを受けるには不便。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心核に近い地域は、生活利便施設の立地密度、公共交通の運行頻度が高く、生活利便性が高い。</li> <li>また、郊外部においても、中心核までの距離が比較的短く、高次のサービスを受けるにも便利。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地全体に、都市機能が分散立地し、総合的に利便性の高い地域が存在しない。</li> </ul>
都市の賑わい	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業・業務施設や立地し、地域の人々が集まる中心核と、密度の高い市街地が存在するため、賑わいある都市が形成される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業・業務施設や立地し、地域の人々が集まる中心核と、密度の高い市街地が存在するため、賑わいある都市が形成される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地全体に、都市機能が分散立地し、特に賑わいのある地域が形成されない。</li> </ul>
公共交通の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心核を起終点とする交通需要が高いことから、中心核と郊外を結ぶ公共交通の成立性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心核を起終点とする交通需要が高いことから、中心核相互、及び、中心核と郊外を結ぶ公共交通の成立性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要の高い動線が発生しないため、公共交通が成立しにくく、移動は自家用車の利用が主体となる。</li> </ul>
都市経営の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラの維持・管理、市民への行政サービスを効率良く行うことができる密度の高い市街地があり、都市経営の効率性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラの維持・管理、市民への行政サービスを効率良く行うことができる密度の高い市街地があり、都市経営の効率性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラの維持・管理、市民への行政サービスの効率性が低い地域が広いため、都市経営の効率性が低い。</li> </ul>
適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心核への極度の集中により、地価の過度の上昇、交通渋滞の発生などの都市問題が発生するため、<b>人口規模が大きい都市では望ましくない。</b></li> <li>中心市街地から離れた郊外部では高次のサービスを受けるためには不便であるため、<b>広域の都市では望ましくない。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能が複数の中心核に分散するため、地価の過度の上昇、交通渋滞の発生などの都市問題の発生が抑えられるが、<b>それぞれの中心核が存立するためには、一定の都市規模(人口)と、中心核の機能分担やヒエラルキーを持たせるためのコントロールが必要。</b></li> <li>都市内に中心核が適正に配置されることにより、中心核と郊外部との距離が短くなり、<b>広域の都市には望ましい。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>散村や戸建て住宅中心の市街地など人口規模と密度が低く、自動車利用が主体の都市に適性がある。</li> </ul>

本市は、

- ・ 市域が広い上、山地や洞海湾等の存在など地形的な条件によって、分断されていること、
- ・ 人口規模が約100万人と大きいこと、
- ・ 旧五市の中心市街地等を、都心・副都心、地域拠点と位置づけ、複数の拠点を有する都市づくりを進めてきたこと、
- ・ さらに、郊外部に、日常生活を支える機能を備えた拠点が形成されていること、
- ・ これらの拠点がJRや、利便性の高い公共交通機関によって結ばれていること、
- ・ 拠点や公共交通沿線地域に密度の高い市街地が形成されていること、
- ・ 臨海部を中心に広く立地した第二次産業の従業員に対して、職住接近の生活環境が提供できること、

から、上記の一般的な都市構造のタイプとしては、多極ネットワーク型都市構造に近く、核間の機能分担やヒエラルキーの形成に留意する必要があると言えます。

## 集約型の都市構造の形成

- 生活利便性や賑わいが確保され、効率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、その影響を最低限度に留めるため、既存ストックの活用や公共交通の維持の観点から、すで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存市街地において、その集積の維持・向上を重点的に進めていく必要があります。

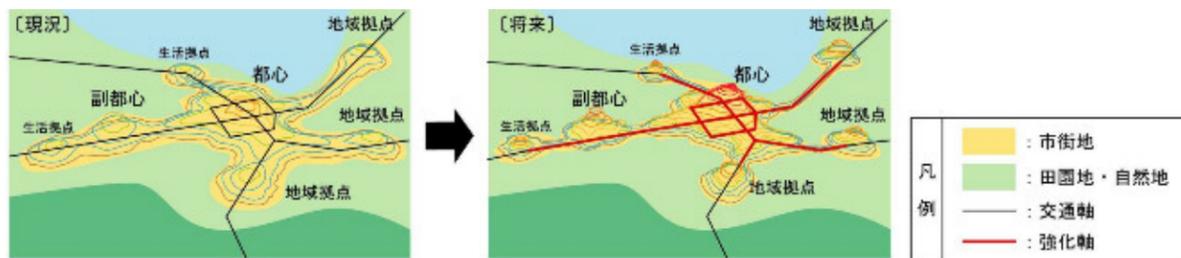
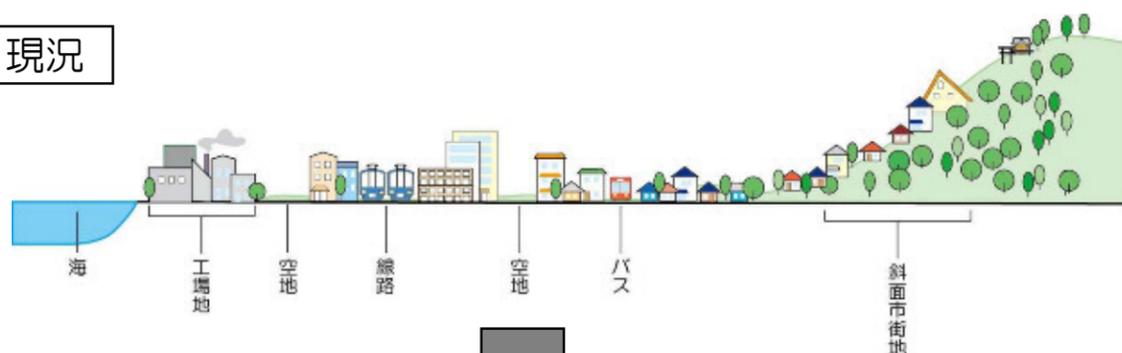


図 集約型の都市づくりのイメージ図

### 現況



### 将来



図 集約型の都市づくりのイメージ（断面構造）図

## 階層構造の拠点形成

- 都市機能の集積度や、公共交通の結節性が特に高く、これまでも都市計画マスタープランにおいて都心・副都心、地域拠点として都市づくりを進めてきた「拠点」については、今後さらに、魅力を備えていくための施策・事業を展開していきます。
- 一方、都市機能や居住の誘導を図る区域の外側においては、急速な高齢化や人口減少が進むことになるため、生活支援施設の撤退により日常的なサービスでも遠くまで行かなくては受けられないなど、生活利便性が急激に低下する地区の発生も考えられます。
- このため、これまで拠点形成を進めてきた都心・副都心、地域拠点のほか、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も維持し、市街地の広がりに対応した階層構造の拠点形成を図ります。

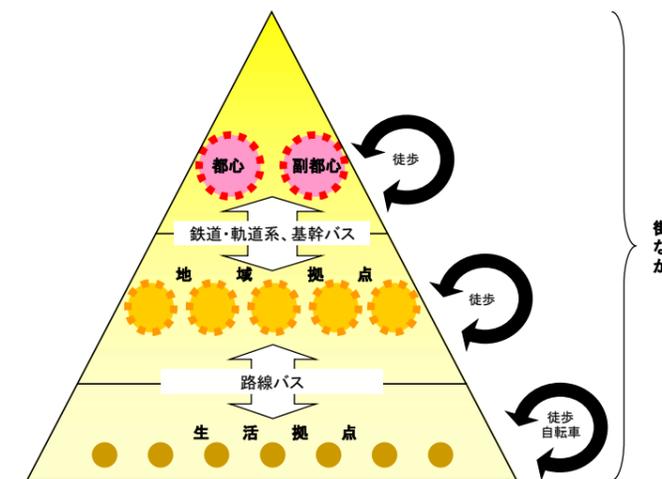


図 拠点の階層イメージ

		各拠点のイメージ
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集積を図る地域
	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集積を図る地域
地域拠点		区レベルを対象とした都市機能が集積する地区であり、日常生活を支える都市機能の維持・向上を図る地域
生活拠点		既に地域の日常生活に密着した生活支援施設が集積している地区であり、今後とも生活支援施設の維持を図る地区

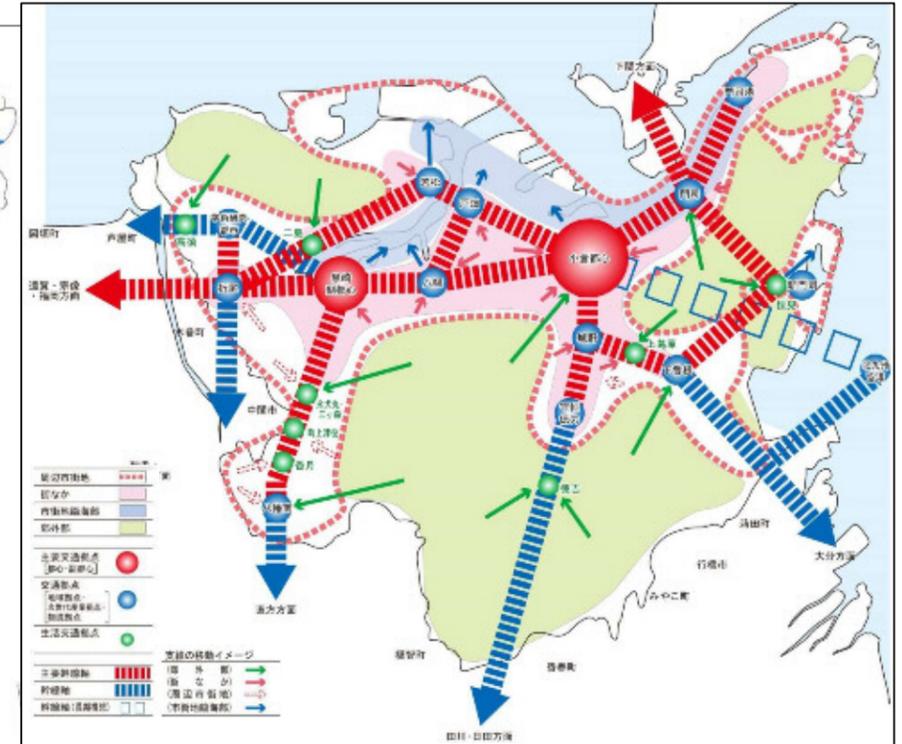
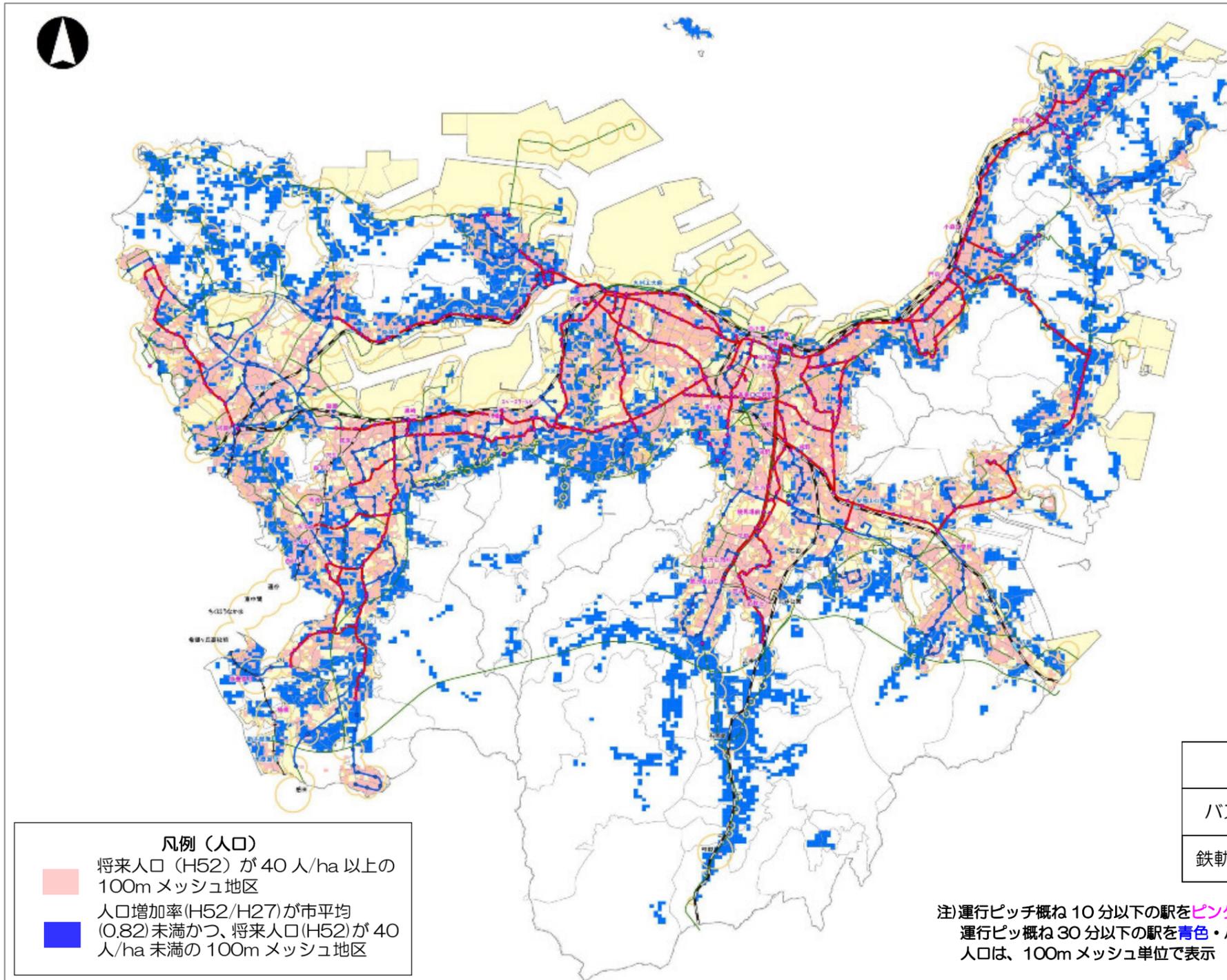
## 交通網ストックを生かした交通軸形成

### 【公共交通軸の設定】

- 北九州市基本計画の交通・物流ネットワークの基本的方向における交流軸を基本に、公共交通施設の整備状況・公共交通機関の運行状況・将来予測人口の分布状況を踏まえて、「公共交通軸」を設定します。
- 市内の地域拠点（公共交通の主要結節点）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」に設定します。

### 【公共交通時における運行サービス水準の考え方】

- 本市では、「主要幹線軸」については、概ね 10 分に 1 本以上の頻度で大量及び中量輸送し、定時性・速達性等の機能が求められます。
- 本市では、「幹線軸」については、概ね 30 分に 1 本以上の頻度で中量輸送し、定時性などの機能が求められます。



▲ 公共交通軸による移動イメージ

**凡例（公共交通カバー圏域）**  
公共交通カバー圏域  
 [ 鉄道駅（半径 500m 以内）  
 バス停（半径 300m 以内）  
 [ 標高 50m 以上の高台地区  
 （半径 100m 以内） ]

### 凡例（公共交通軸）

	主要幹線軸	幹線軸	支線
バス	—	—	—
鉄軌道		—	

**凡例（人口）**  
 将来人口（H52）が 40 人/ha 以上の 100m メッシュ地区  
 人口増加率（H52/H27）が市平均（0.82）未満かつ、将来人口（H52）が 40 人/ha 未満の 100m メッシュ地区

注) 運行ピッチ概ね 10 分以下の駅を **ピンク**・バス停を **赤丸** で表示  
 運行ピッチ概ね 30 分以下の駅を **青色**・バス停を **青丸** で表示  
 人口は、100m メッシュ単位で表示

▲ 公共交通軸（案）

▼ “拠点、街なかの考え方”と“立地適正化計画における対応”

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	基本的な考え方	目指すまちのイメージ・役割	移動手段のイメージ	
拠点	都心・副都心	<b>都心</b> ○北九州都市圏の中核として、国内他地域や国外も見据えた広域交流の拠点 ・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
		<b>副都心</b> ○北九州都市圏西部地域を対象とする高次都市機能が集約された広域交流の拠点 ・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 ・商店街や商業施設が一体となったまとまりのある商業地としての買い物サービスや魅力的な空間を提供		
	<b>地域拠点</b> 主要なJR駅周辺等において、区レベルを対象とした商業、業務、医療、福祉、文化などの都市機能と人口の集積があり、さらにバス路線等が集結するなど周辺地域からの交通利便性が高い地域。 今後とも日常生活を支え、魅力と賑わいを支える機能の維持・向上を図っていくため、都市機能、人口の集積、公共交通の利便性向上を図っていく。	○北九州市の歴史とともに育まれた区レベルのサービスを提供する拠点 ・それぞれの拠点の特性（景観、地域性、既存機能など）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 ・背後圏からも訪れ易いとともに、都心・副都心などへも訪れ易い ・多くの人が住み、賑わいがある楽しいまち		
<b>生活拠点</b> 既に地域の人々の日常生活に密着した店舗や診療所など生活支援施設が集積し、路線バスなどの交通結節機能を有する地域。 今後とも周辺地域の日常生活を支える機能の維持を図っていく。	○身近な生活支援施設が集積し、周辺住民のため生活サービスを提供する ・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		居住誘導区域 居住機能の集積割合	
<b>街なか</b> 人口や生活支援施設の集積度、鉄道、路線バス、モノレールといった公共交通の利便性が高い地域。 今後、集約型の都市構造の形成に向け、健全な市街地に必要な人口密度を保つため、都市機能や居住の誘導、公共交通の利便性の維持・向上、都市基盤の整備等を図っていく。	○多くの人が住み、便利で暮らしやすい環境が保たれた市街地 ・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			