

5) 都市機能誘導区域としての考え方(案)

○都市機能誘導区域とする拠点

- 立地適正化計画における都市機能誘導区域として位置付けを行う拠点は、都心・副都心、地域拠点とします。

○都市機能誘導区域において誘導を図る施設について

- 都市機能誘導区域において誘導を図る施設は、拠点の特性の違いが存在することから、拠点毎で設定を行っていきます。
- 具体的には、拠点毎で将来のまちづくりの方向性や今後施設の不足が懸念される機能等を踏まえ、検討していきます。

○都市機能誘導区域の範囲

- 都市機能誘導区域の即地的な範囲は、都市計画区域マスタープランにおける広域拠点や都市再生整備計画の範囲など上位・関連計画における位置づけのほか、既存の都市機能の配置状況や公共交通の利便性、法指定の状況等を踏まえながら、検討していきます。

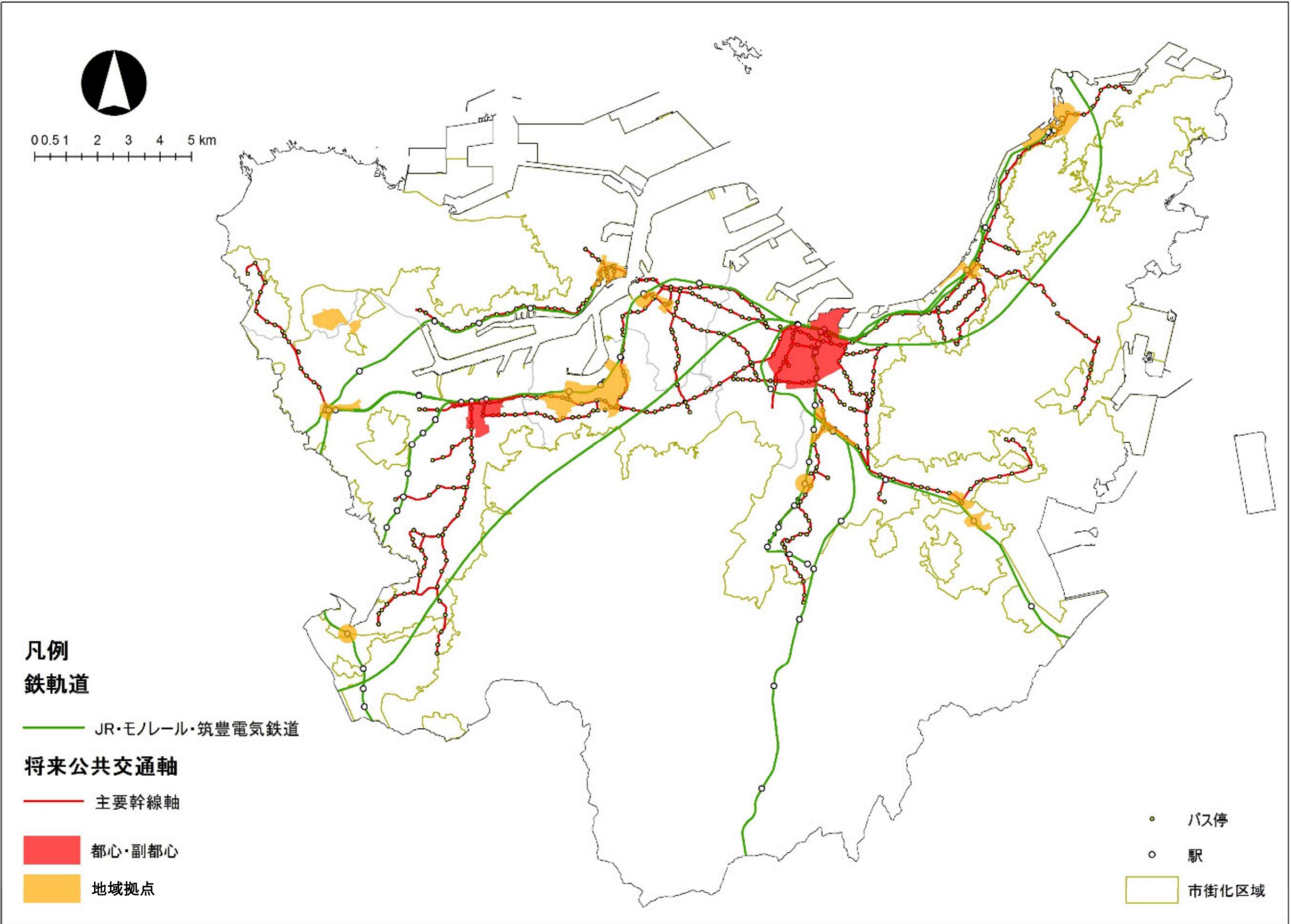
・高齢者が増加する拠点では、福祉機能等が不足すると予想

▼ 各拠点(都心・副都心、地域拠点)における人口・都市機能の集積状況(分析例)

拠点名	位置付け	人口特性									
		昼夜間人口比 昼間人口/夜間人口	H52人口密度 (人/ha)	H22総人口 (人)	H22高齢者 人口 (人)	H22生産年齢 人口 (人)	H22年少 人口 (人)	総人口 増減数 (人)	高齢者人口 増減数 (人)	生産年齢 人口増減数 (人)	年少人口 増減数 (人)
小倉	都心・副都心	1.77	167	36,400	7,933	24,950	3,518	-5,653	3,711	-8,458	-906
黒崎	都心・副都心	1.35	157	8,855	1,877	5,888	1,090	-1,309	1,021	-2,015	-315
門司港	地域拠点	1.00	152	6,712	2,100	3,896	716	-2,151	14	-1,822	-343
門司	地域拠点	0.71	118	2,828	712	1,766	350	-665	218	-723	-160
城野	地域拠点	0.44	240	7,833	1,460	5,591	782	-821	1,046	-1,727	-141
下曽根	地域拠点	0.57	143	3,908	727	2,537	644	-368	634	-739	-263
若松	地域拠点	0.76	111	4,858	1,635	2,740	483	-1,640	-229	-1,193	-218
八幡・東田	地域拠点	0.88	160	14,868	3,688	9,622	1,557	-3,431	554	-3,448	-537
折尾	地域拠点	0.46	141	3,024	635	2,107	282	-340	226	-607	41
戸畑	地域拠点	0.62	432	7,195	1,706	4,564	925	-1,491	543	-1,628	-406
学術研究都市	地域拠点	0.26	605	1,419	92	1,063	264	155	191	61	-97
徳力・守恒	地域拠点	0.33	178	859	74	663	122	136	154	-38	21
八幡南	地域拠点	0.80	65	1,297	382	747	169	-287	-2	-228	-57

拠点名	位置付け	都市施設集積の特性									
		大規模集客施設 (商業)	大規模集客施設 (医療)	大規模集客施設 (福祉)	大規模集客施設 (教育)	大規模集客施設 計	身近な商業施設 (3,000人当たり)	身近な医療施設 (3,000人当たり)	身近な福祉施設 (3,000人当たり)	子育て支援施設 (3,000人当たり)	身近な施設 計
小倉	都心・副都心	24	3	1	1	29	5	7	1	1	14
黒崎	都心・副都心	5	1	0	0	6	7	14	1	1	22
門司港	地域拠点	2	2	0	0	4	4	8	0	0	14
門司	地域拠点	3	0	0	0	3	7	12	0	0	19
城野	地域拠点	1	0	0	0	1	2	5	1	0	9
下曽根	地域拠点	6	0	0	0	6	5	5	0	1	11
若松	地域拠点	2	0	0	0	2	1	9	1	1	12
八幡・東田	地域拠点	9	3	0	0	12	4	5	1	1	11
折尾	地域拠点	2	0	0	0	2	5	8	0	0	13
戸畑	地域拠点	2	0	0	0	2	2	3	2	3	10
学術研究都市	地域拠点	1	0	0	1	2	5	0	0	0	5
徳力・守恒	地域拠点	1	0	0	1	2	3	0	3	0	7
八幡南	地域拠点	1	0	0	0	1	2	3	1	0	6

・将来の生活利便施設の動向を予測し、不足する都市機能を検討予定



▲ 都心、副都心、地域拠点の範囲イメージ（都市計画区域マスタープランにおける拠点範囲）

3-3-2 居住誘導区域の検討例

1) 居住誘導区域の設定の考え方（街なかの区域の明確化の考え方）

<STEP1：将来公共交通軸の設定>

地域公共交通網形成計画で位置付けられている公共交通軸のうち、軸としての強さ（定時性・速達性等）を有する「主要幹線軸」を将来公共交通軸として設定します。

<STEP2：（仮称）街なか区域候補の設定>

利便性の高い「公共交通利用圏」をベースとしつつ、既に一定程度の居住や都市機能の集積が見込まれる「拠点」と基盤整備水準が高く、生活利便施設が集積しているなどの「居住インフラ水準の高い区域」を（仮称）街なか区域候補として設定します。

その際、公共交通利用圏については、軌道系駅半径 800m+将来公共交通軸半径 300m（高台地区は半径 100m、主要バス交差点箇所半径 500m）とします。その際、バス停は動かし易いという特性を有しているため、公共交通利用圏はバス停周辺ではなく、将来公共交通軸周辺とします。

<STEP3：ハザード区域等の設定>

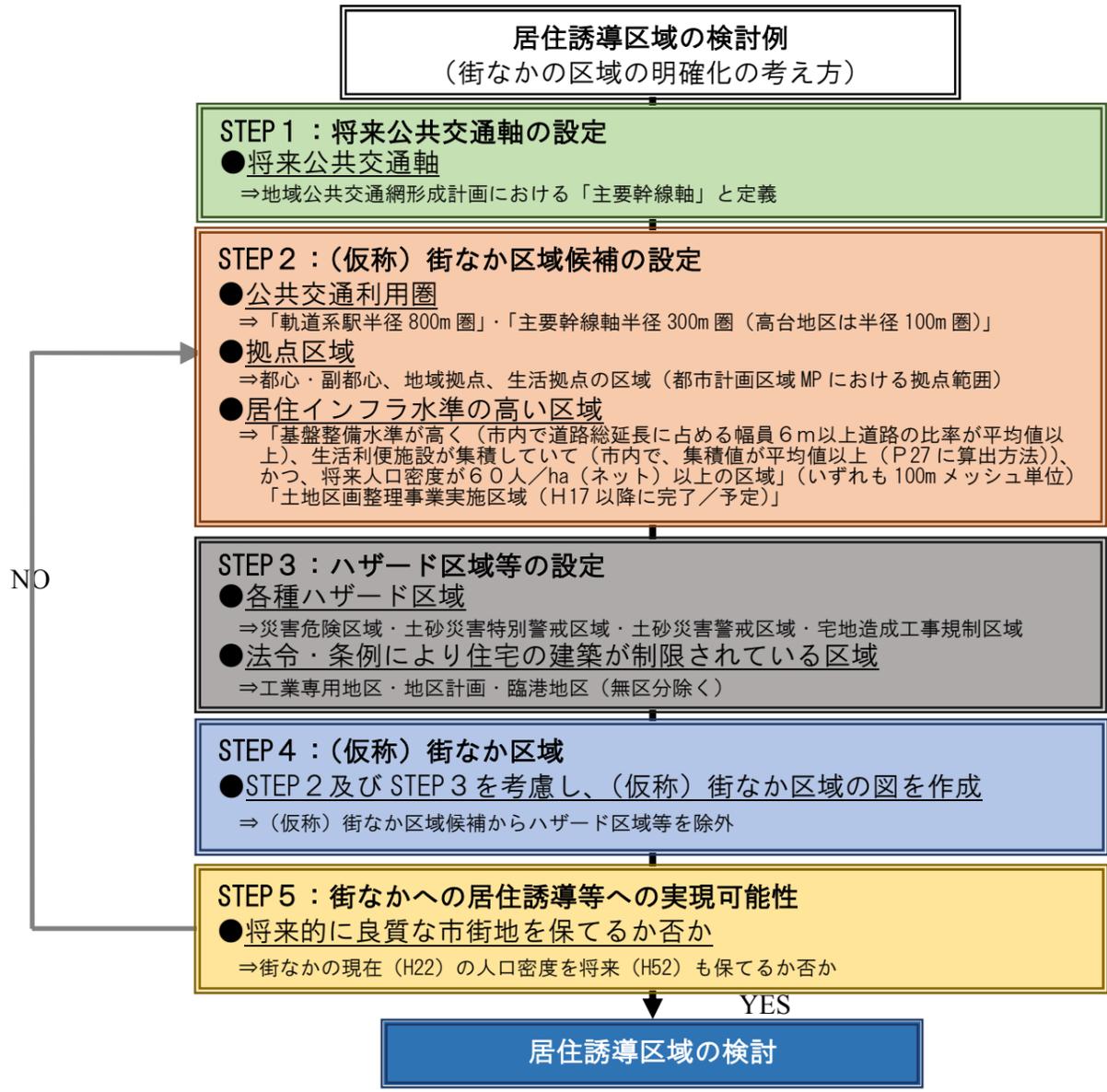
国の都市計画運用指針を参考とし、土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域や法令・条例により住宅の建築が制限されている区域をハザード区域等として設定します。その際、北九州市の地形条件を考慮し、宅地造成工事規制区域（標高が高い区域）もハザード区域等として設定します。なお、浸水想定区域については、紫川、竹馬川においてハード・ソフト対策が既に計画又は検討されていることから、ハザード区域等には設定しないこととします。

<STEP4：（仮称）街なか区域>

（仮称）街なか区域候補からハザード区域等を除外した図を作成します。

<STEP5：街なかへの居住誘導等の実現可能性>

街なかにおいて、将来的に人口密度の維持を図ることが出来るか否かを検討します。



▲ 検討フロー

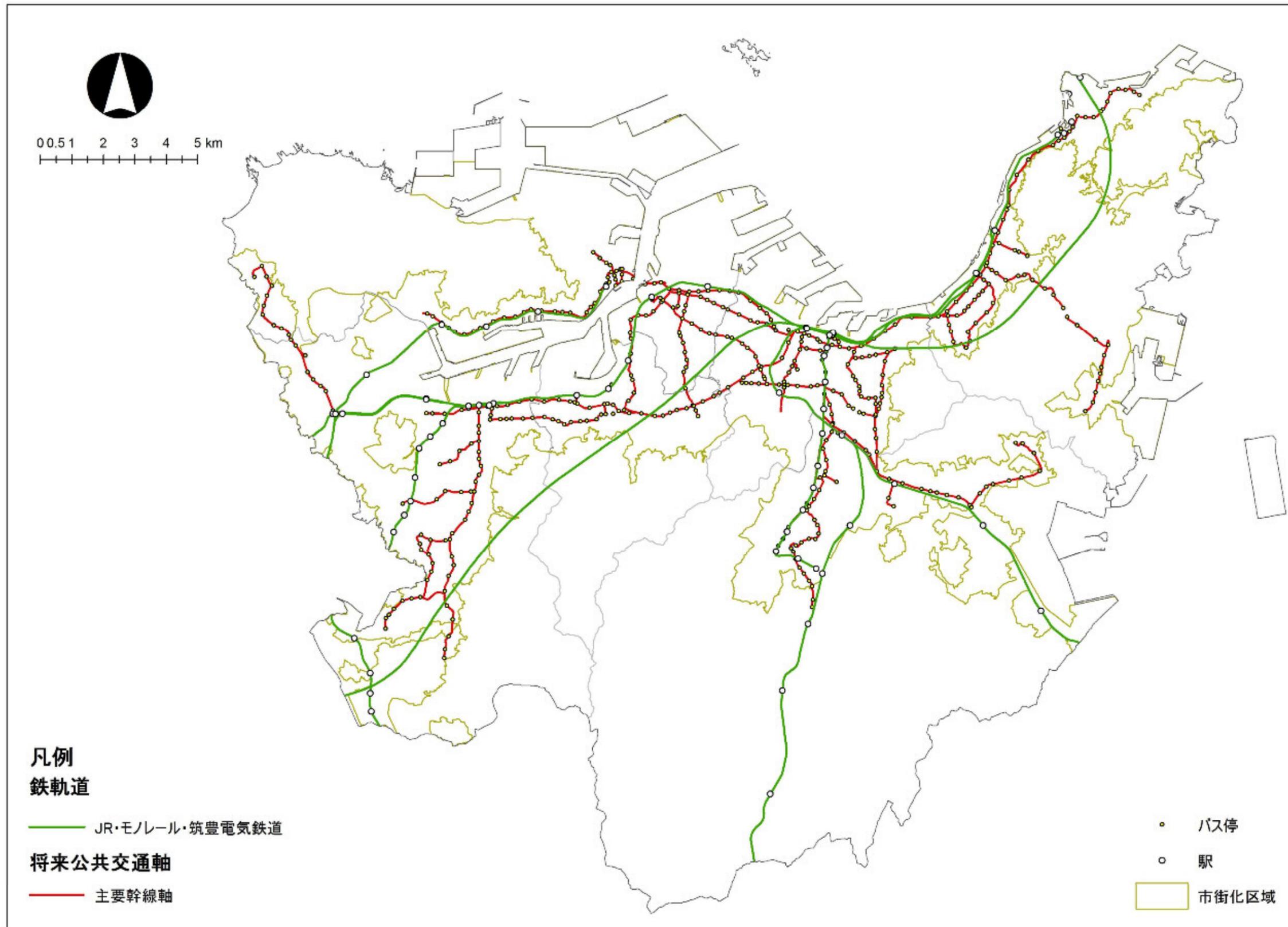
▼ 国の都市計画運用指針（H27.1）と北九州市検討例の対応表（参考）

	都市計画運用指針（H27.1）	今回の設定例
(1)設定の基本的な考え	ア都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域	○拠点区域 ⇒既に、一定程度の居住や都市機能の集積が見込まれる ○居住インフラ水準の高い区域 ⇒「基盤整備水準が高く、生活利便施設が集積している、かつ、将来人口密度が高い区域」および「土地区画整理事業実施区域」
	イ都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域	○公共交通により比較的容易にアクセスできる区域 ⇒軌道系駅半径 800m 圏又は将来公共交通軸半径 300m 圏（高台地区は半径 100m 圏）に含まれる区域
	ウ合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域	—
(2)含まない	ア市街化調整区域	○市街化調整区域
	イ災害危険区域のうち、条例による建築禁止区域	○災害危険区域
	ウ農用地区（農振法）・農地もしくは牧草放牧地（農地法）	—市街化区域における指定区域なし
	エ特別地域（自然公園法）・保安林区域（森林法）による自然環境保全地域もしくは特別地区（自然環境保全法）・保安林予定森林の区域・保安施設地区の予定地区（森林法）	○保安林区域・特別地区（確認中）
(3)原則、含まない区域	ア土砂災害特別警戒区域	○土砂災害特別警戒区域
	イ津波災害特別警戒区域	—（県にて指定検討中）
	ウ災害危険区域【(2)イ除く】	—指定区域なし
	エ地すべり防止区域	—指定区域なし
	オ急傾斜地崩壊危険区域	○急傾斜地崩壊危険区域
(4)適当でないと判断の上、含まない区域	ア土砂災害警戒区域	○土砂災害警戒区域
	イ津波災害警戒区域	—（県にて指定検討中）
	ウ浸水想定区域（水防法）	×河川・雨水整備などによる整備見込み有
	エ災害危険区域【(2)イ除く】	—指定区域なし
	オ都市洪水想定区域、都市浸水想定区域（特定都市河川浸水被害対策法）	—指定区域なし
	カその他災害の発生のおそれのある区域	○宅地造成工事規制区域
(5)慎重な判断が望ましい	ア法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域・流通業務地区等）	○工業専用地域
	イ条例により住宅の建築が制限されている区域（特別用途地区・地区計画等）	○地区計画・臨港地区（住宅制限のみ）
	ウ宅地化後居住集積が実現しない区域で、居住誘導しないと市町村が判断する区域	×該当なし
	エ空き地化した工業系用途のうち、居住誘導しないと市町村が判断する区域	×該当なし

2) 将来公共交通軸の設定

地域公共交通網形成計画に基づき、主要幹線軸を将来公共交通軸として設定します。

検討例

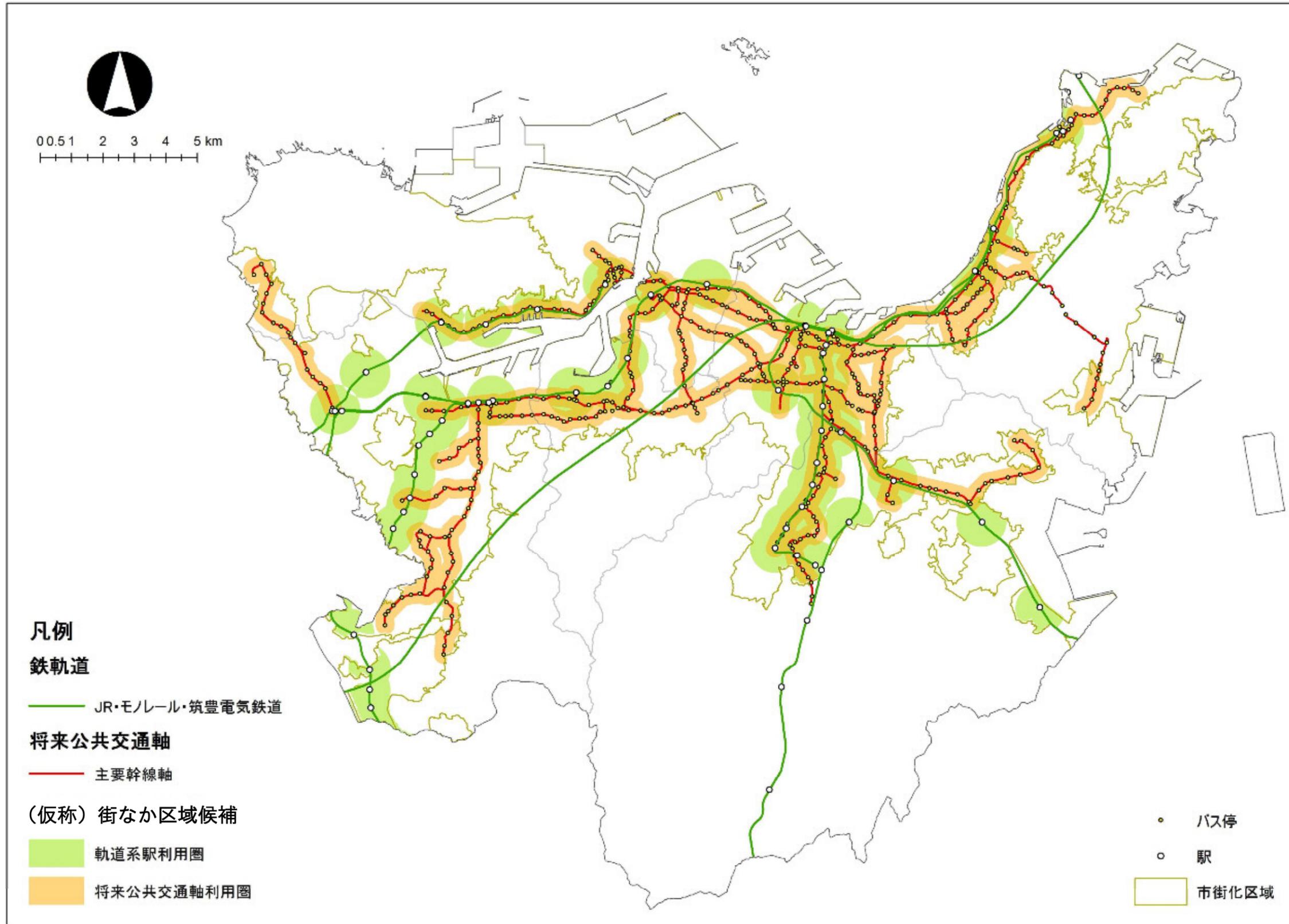


3) 居住誘導区域候補の設定

■公共交通利用圏の設定

公共交通利用圏は、軌道系駅半径 800m、将来公共交通軸半径 300m（但し、高台地区は半径 100m）として設定します。

検討例

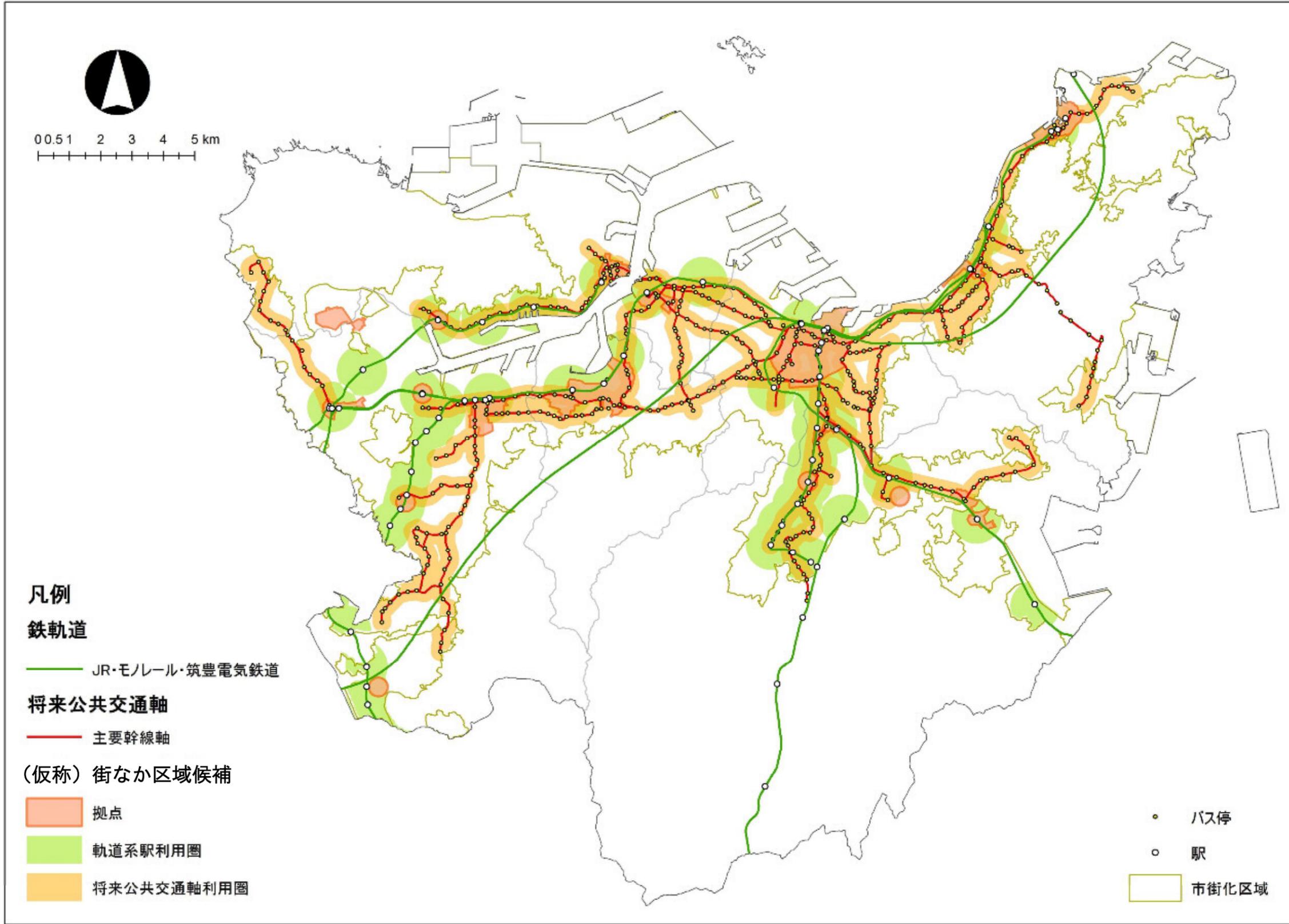


▲ 将来公共交通軸と公共交通利用圏
24

■拠点と公共交通利用圏の関係

拠点と公共交通利用圏の関係は、以下のようになります。

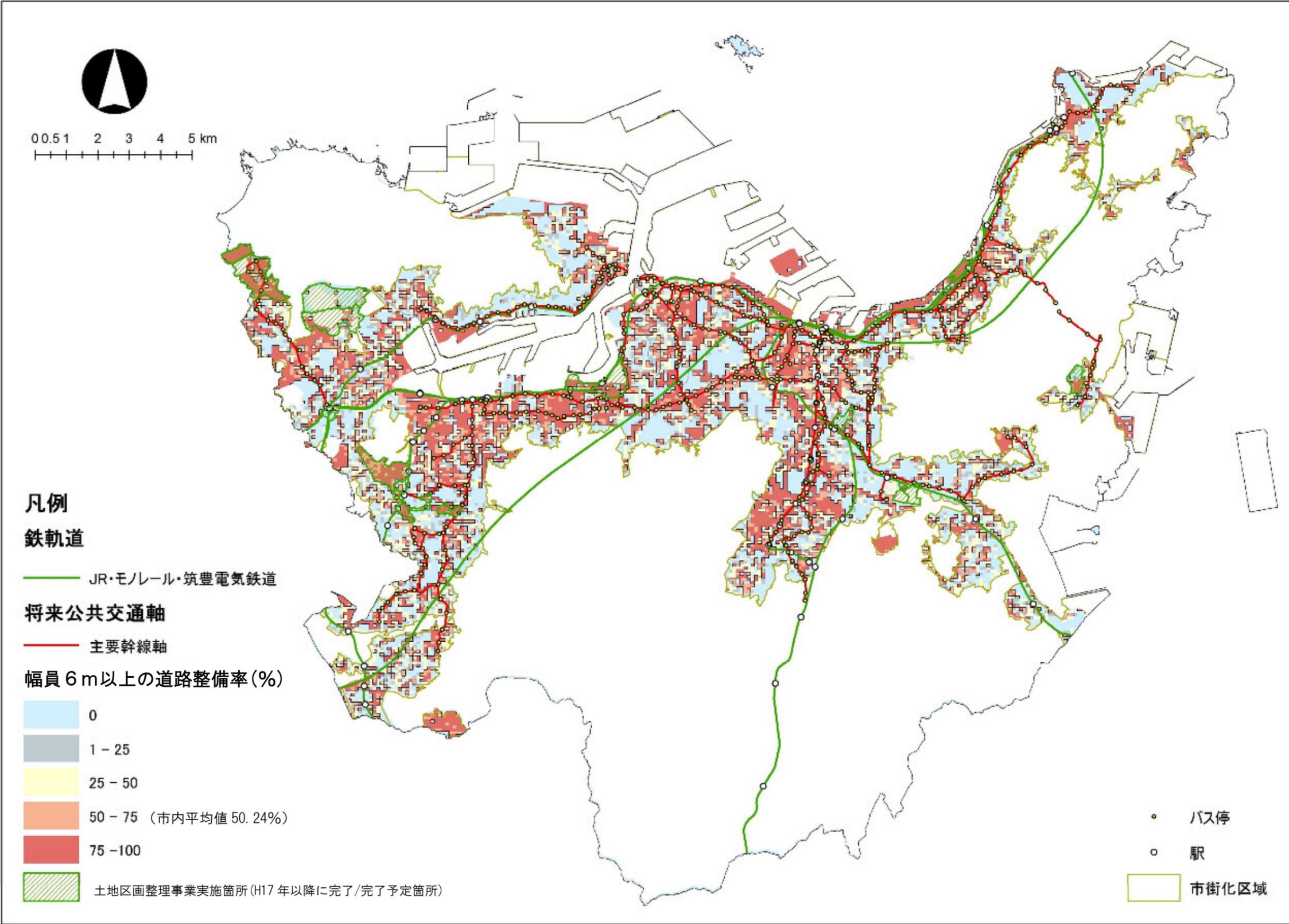
検討例



▲ 将来公共交通軸と公共交通利用圏

■ 基盤整備水準が高い区域等

基盤整備水準が高い区域は、市内で道路総延長に占める幅員6m以上道路の比率が平均値（50.24%）以上の区域で、以下のようになります。
また、土地区画整理事業実施区域（H17以降に完了/予定）を示します。



▲ 基盤整備水準が高い区域等