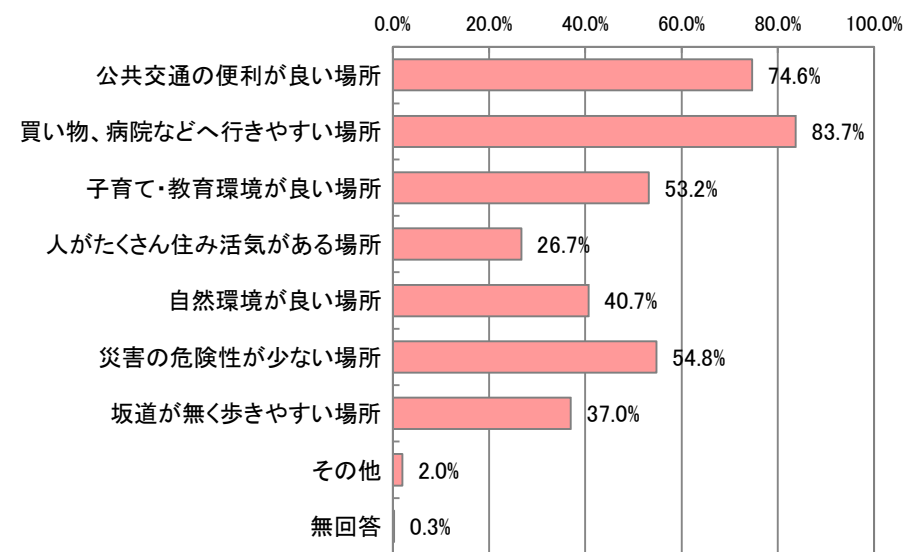


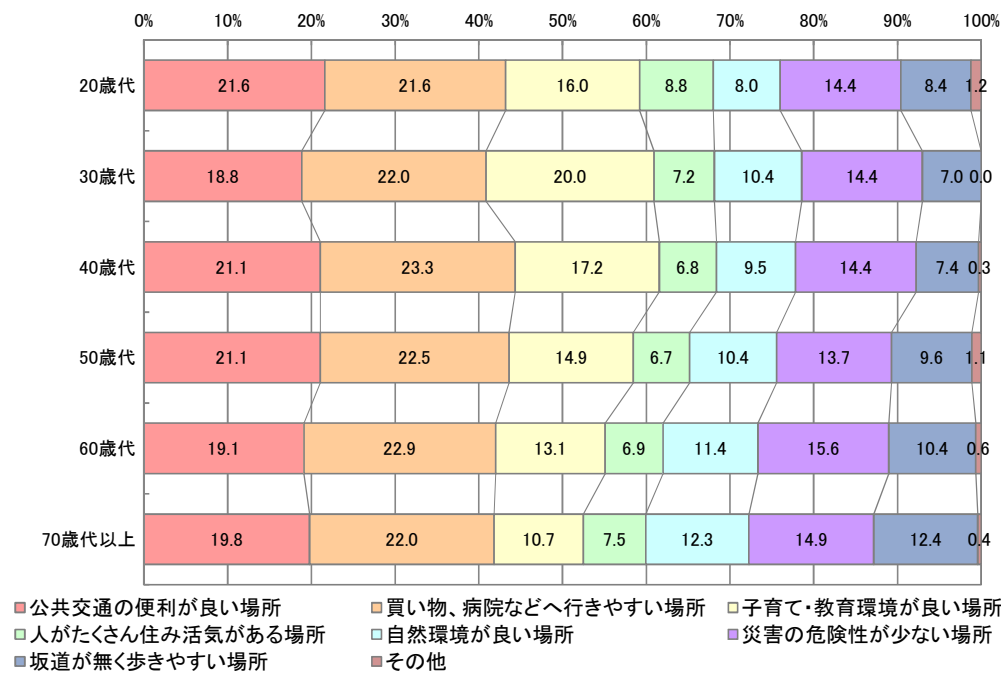
さらに、「一定の人口の集積を保っていく区域」は、「買い物、病院などへ行きやすい場所」(83.7%)が最も多く、8割強となっています。次いで「公共交通の便利が良い場所」(74.6%)、「災害の危険性が少ない場所」(54.8%)、「子育て・教育環境が良い場所」(53.2%)と続き、これらは5割以上となっています。

年齢別に見た場合には、全ての年代において、「公共交通が便利な場所」、「買い物、病院などへ行きやすい場所」の割合が高い状況にあります。30歳代、40歳代は子育て世代でもあり、「子育て・教育環境が良い場所」を選択する割合が多いため、他世代と若干傾向が異なります。60歳代を超えると、「災害の危険性が少ない場所」、「坂道が無く歩きやすい場所」の割合が高まる傾向にあります。

- ◇ どのような場所を「一定の人口の集積を保っていく区域」に設定したら良いかは、
- 1位 「買い物、病院などへ行きやすい場所」(83.7%)
 - 2位 「公共交通の便利が良い場所」(74.6%)
 - 3位 「災害の危険性が少ない場所」(54.8%)



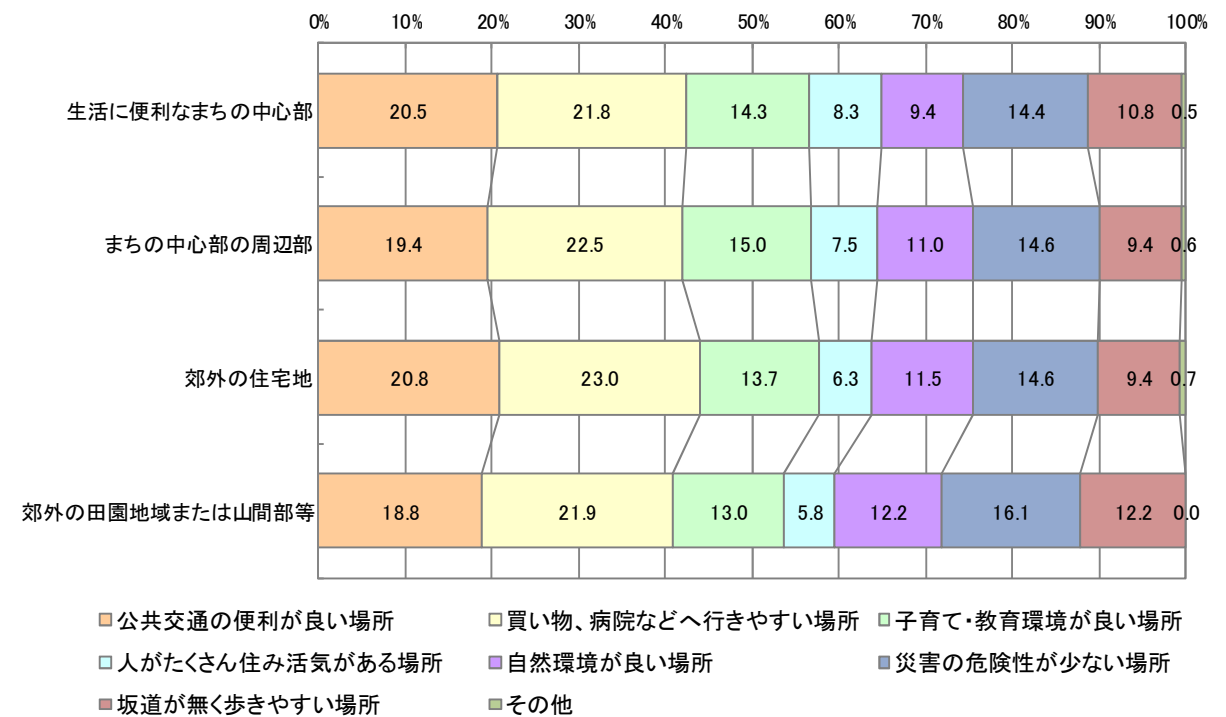
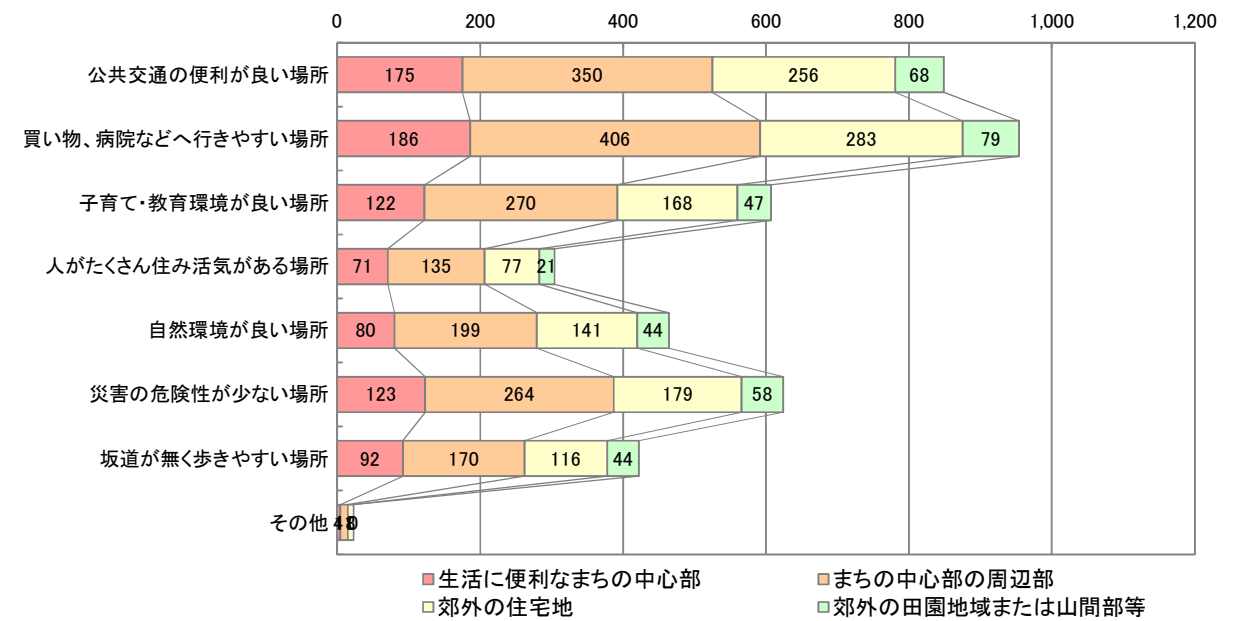
(年齢構成別の回答結果)



現在の居住地別に見た場合には、街なかに近いほど「公共交通が便利な場所」、「子育て・教育環境が良い場所」を選択する割合が多い状況にあります。一方郊外に向うほど、「自然環境が良い場所」の割合が高い状況にあります。

郊外の田園地域または山間部では「災害の危険性が少ない場所」の割合が高くなっています。

(現在の居住地別の回答結果)



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成市街地において、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。

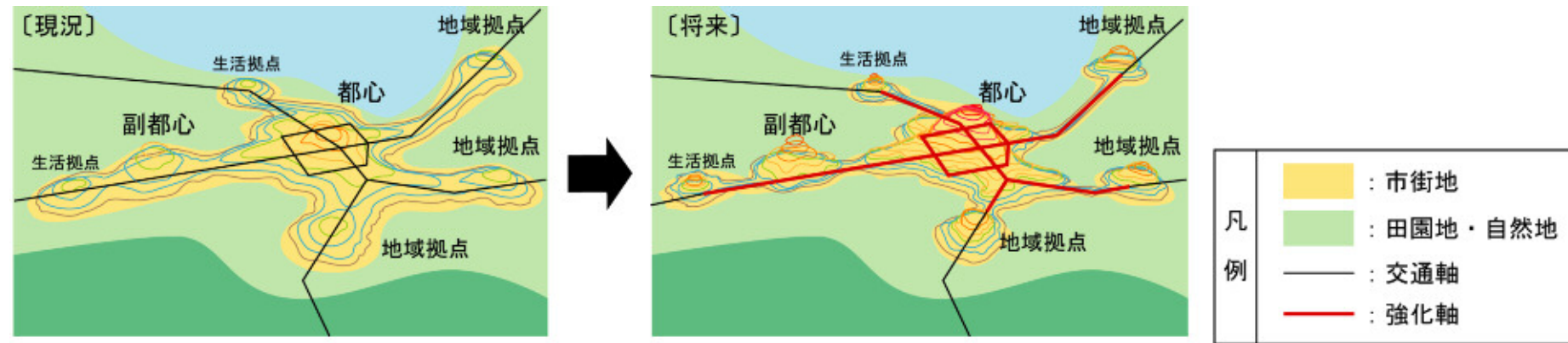


図 集約型の都市づくりのイメージ図

[断面構造イメージ]

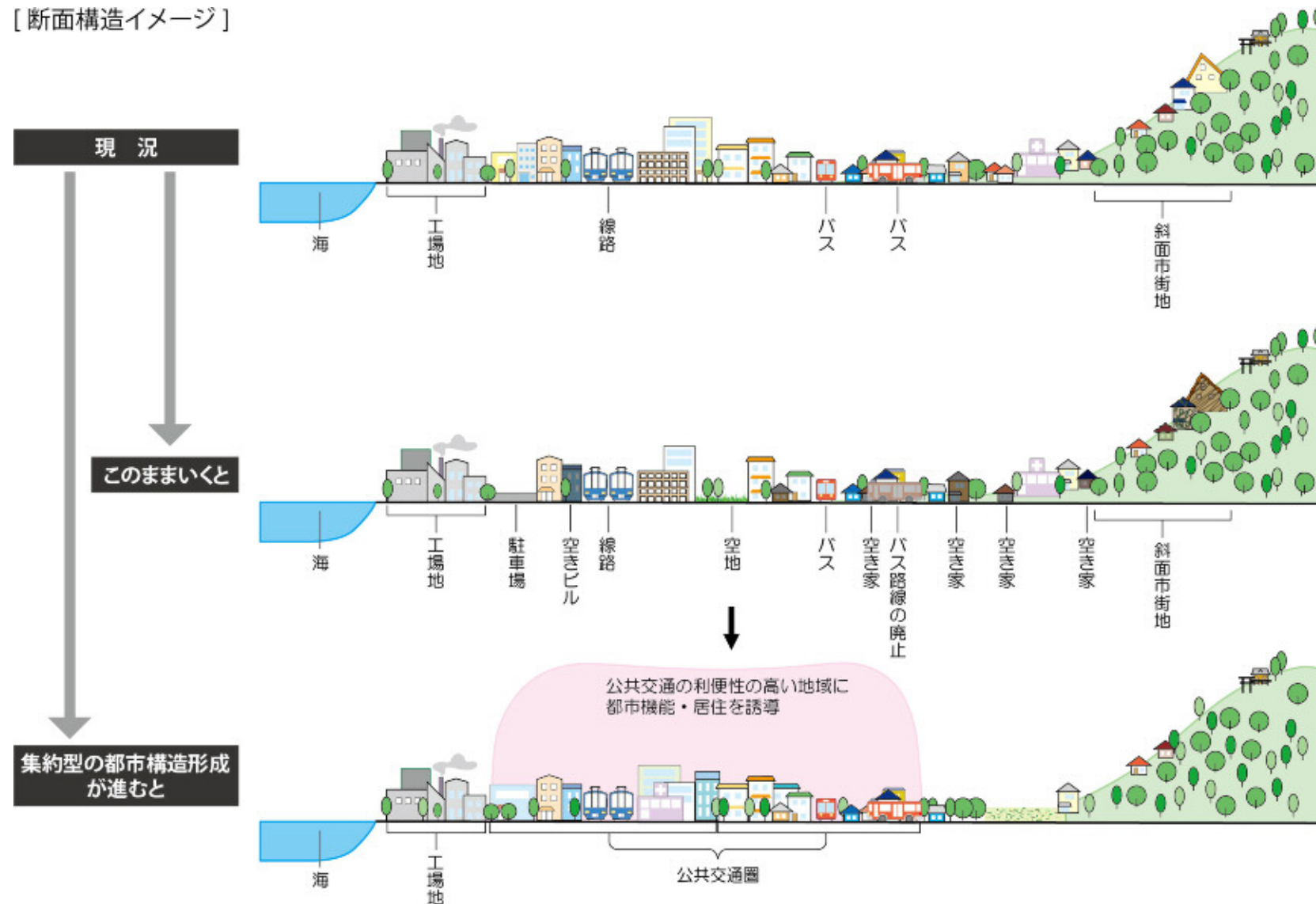


図 集約型の都市づくりのイメージ (断面構造) 図

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。

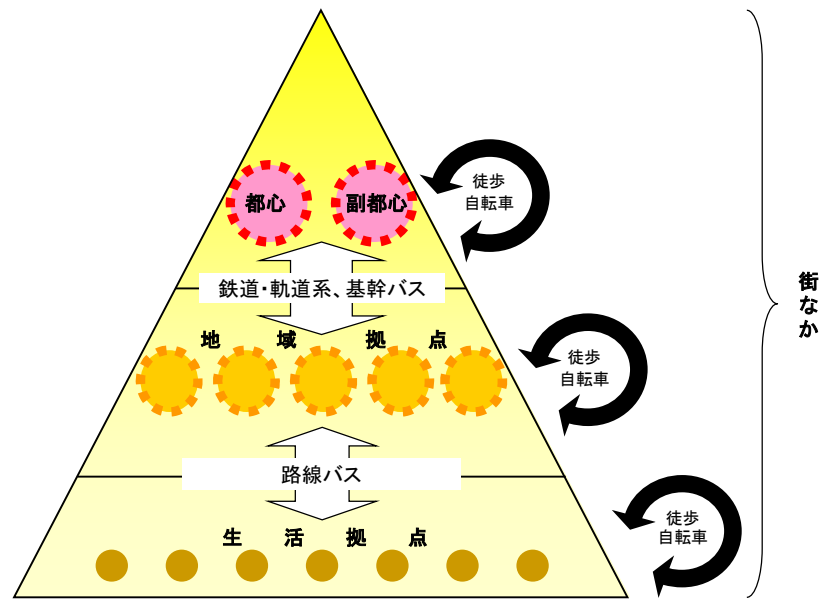


図 拠点の階層イメージ

		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

図 拠点の階層イメージ

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。

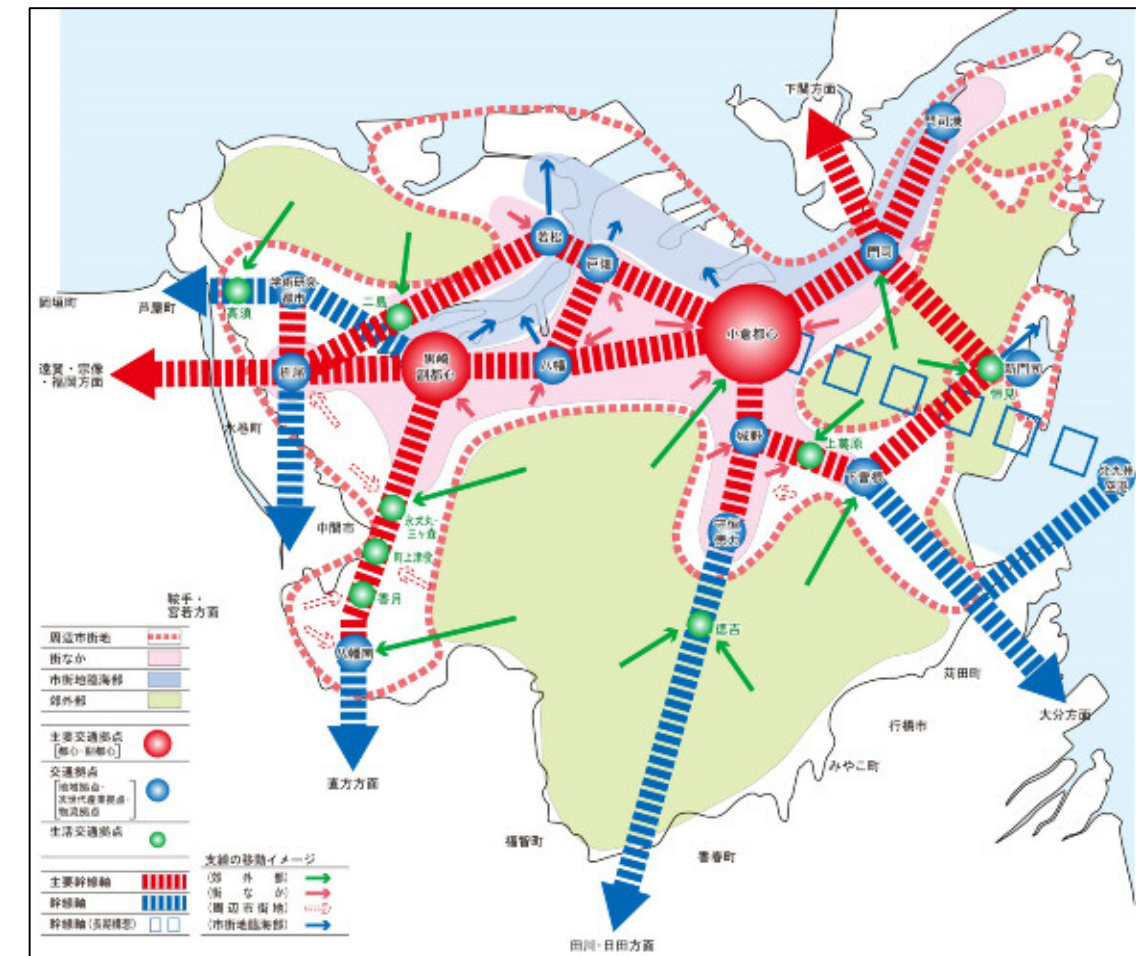


図 公共交通軸による移動イメージ

【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。

表 “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	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
		<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 			
	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 			
生活拠点	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 		居住機能の集積割合	居住誘導区域
街なか	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 			

3-2. 将来都市構造の検討

3-2-1 拠点の検討

本市においては、平成15年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」を重視したまちづくりへの移行を強く打ち出すなど、上位計画において拠点となる地区の選択を既に進めてきた経緯を有しています。

このため、蓄積したストックの活用を図るとともに、「街なか」重視した政策の継続性を踏まえ、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都市計画区域マスタープランにおいて位置づけられた拠点をもとに、将来の都市構造を描きます。

各拠点において、これまでのまちづくりの考え方や今後の動向を踏まえ、将来のまちづくりの方向性や期待される役割(高次の都市機能)を明らかにした上で、立地適正化計画における階層性を持った将来の拠点構造を次頁のように設定します。

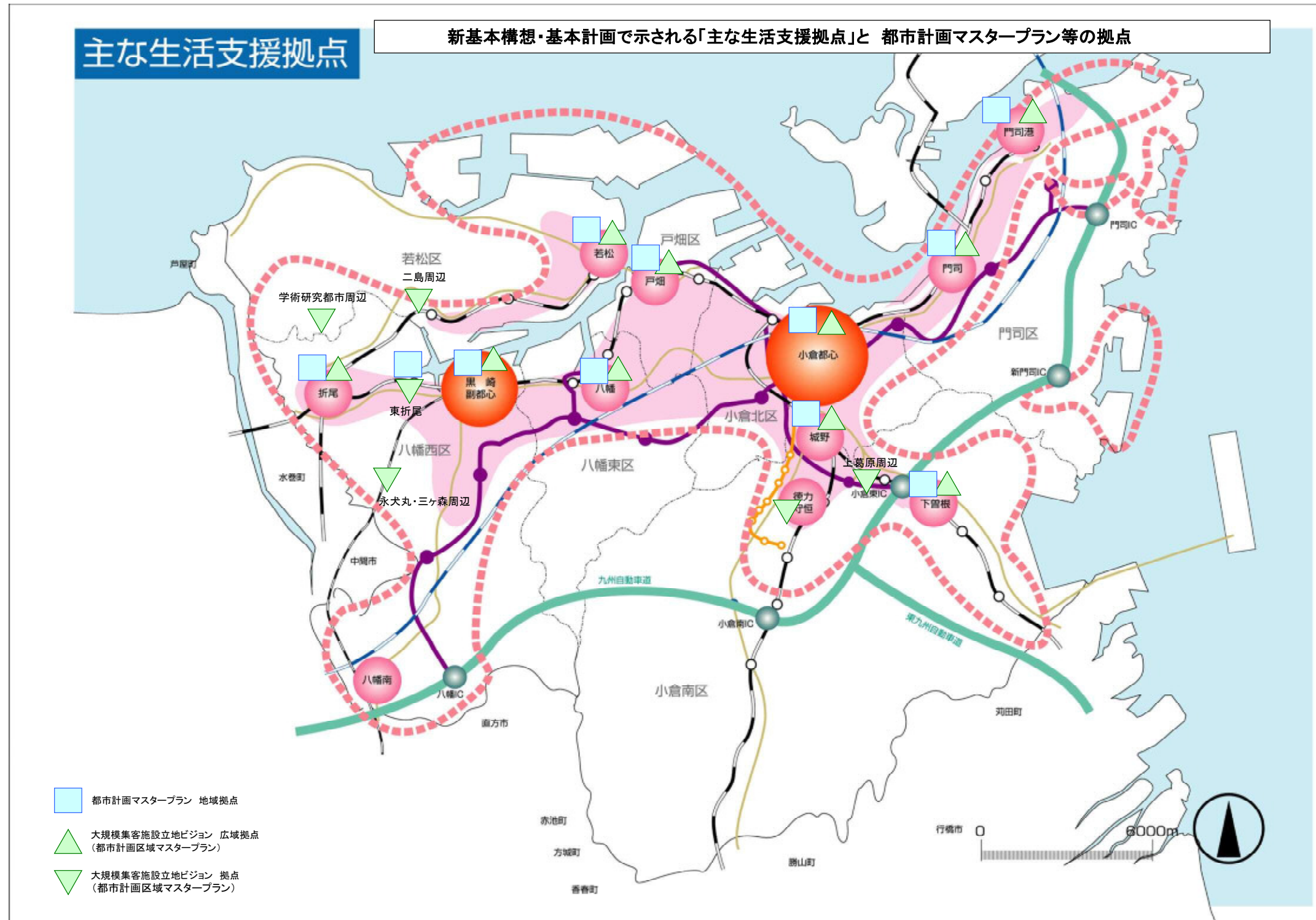


図 新基本構想・基本計画で示される「主な生活支援拠点」と都市計画マスタープラン等の拠点

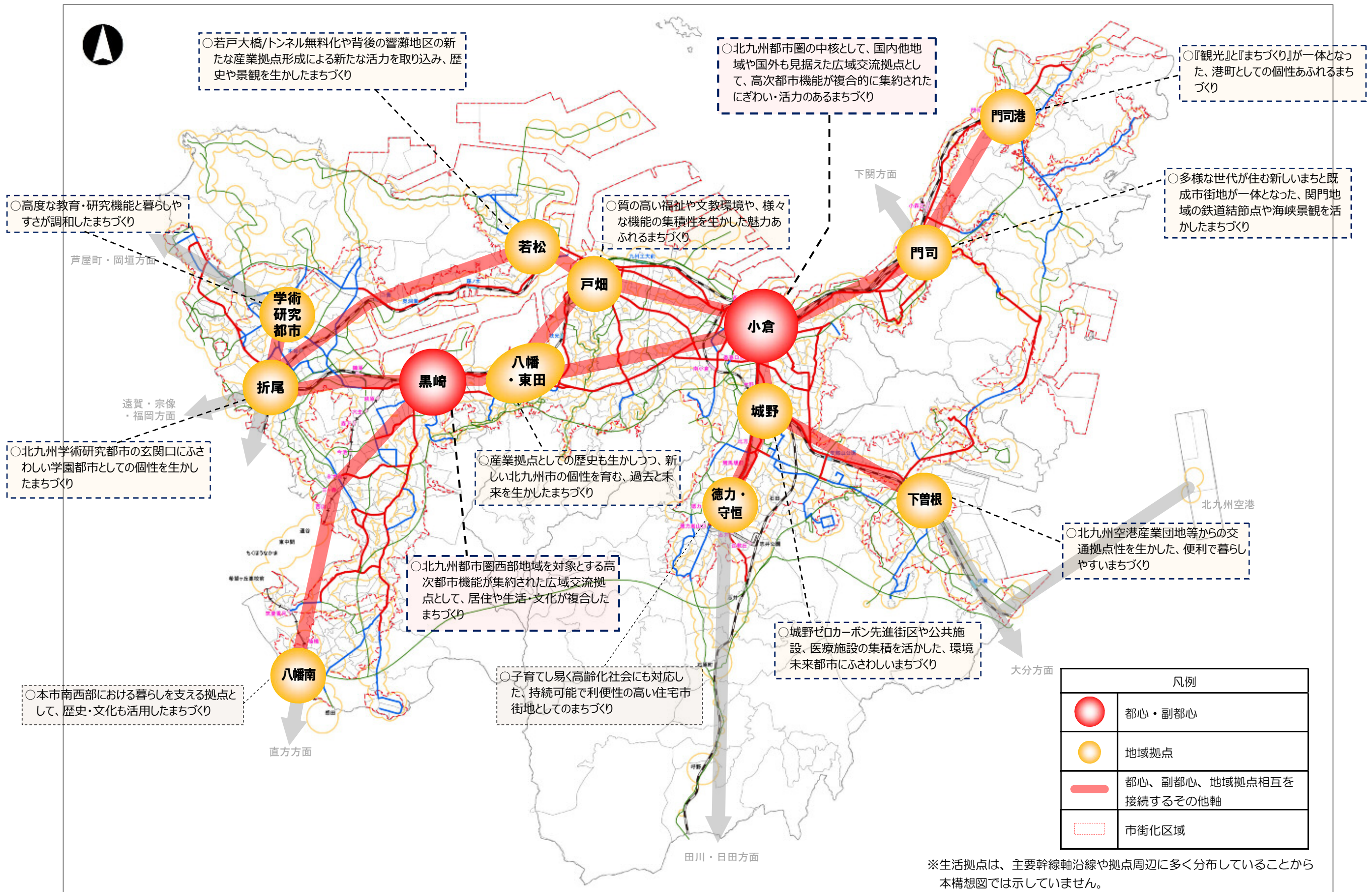


図 拠点構造図