

北九州市立地適正化計画

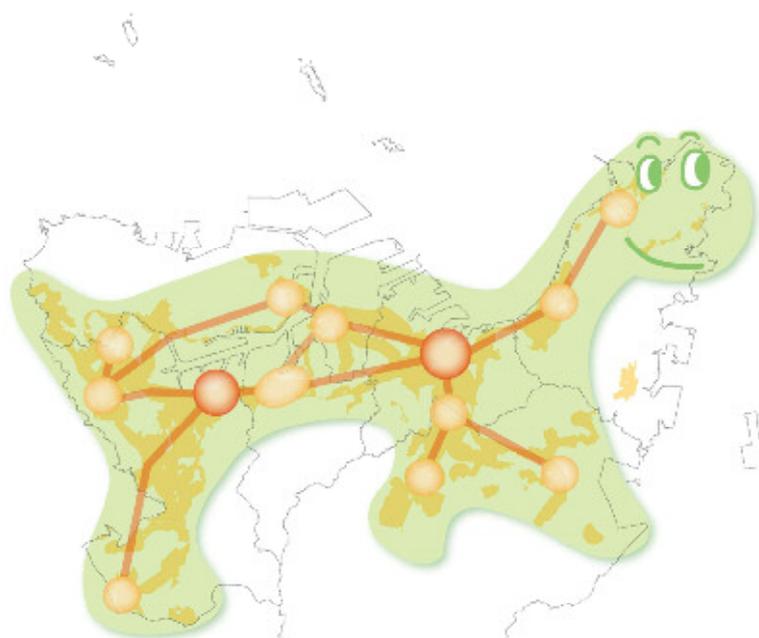
(案)

平成 28 年 8 月

目 次

1 計画策定の趣旨	1
2 計画策定の概要	2
2-1 計画の位置づけ	2
2-2 計画の対象区域	3
2-3 目標年次	3
3 本市の現状と将来動向	4
3-1 本市の位置と成り立ち	4
3-2 これまでの都市づくり	5
3-3 人口	11
3-4 地形	23
3-5 土地利用	25
3-6 都市交通	31
3-7 経済・財政	36
3-8 災害	43
3-9 人口密度低下による影響	44
3-10 コンパクトなまちづくりに関する市民の意識	48
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像	51
4-1 本市の都市構造の特性	51
4-2 本市における都市構造上の課題と対応	53
4-3 集約型の都市構造を形成することによるメリット	54
4-4 本市における都市構造形成の基本的な方針	55
4-5 都市空間形成の方向性（目指すべき都市像）	61
5 都市機能誘導区域	84
5-1 都市機能誘導区域設定の考え方	84
5-2 整合を図るべき上位計画・関連プロジェクト	86
6 居住誘導区域	105
6-1 居住誘導区域設定の考え方	105
6-2 居住誘導区域の設定	109
7 計画遂行に向けた取り組み	117
7-1 考え方	117
7-2 都市機能誘導区域で講じる施策	119

7-3 居住誘導区域で講じる施策	122
7-4 居住誘導区域外の対応	131
7-5 公共交通の確保策	133
7-6 国等の支援制度（主なもの）	134
7-7 届出制度の運用	138
8 目標値	139
9 計画の評価	140
資料編	142
「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	144
北九州市立地適正化計画策定の経緯	145
各種届出様式	150
用語の解説	156



～「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つなぐ軸を骨格とする、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。

1 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。

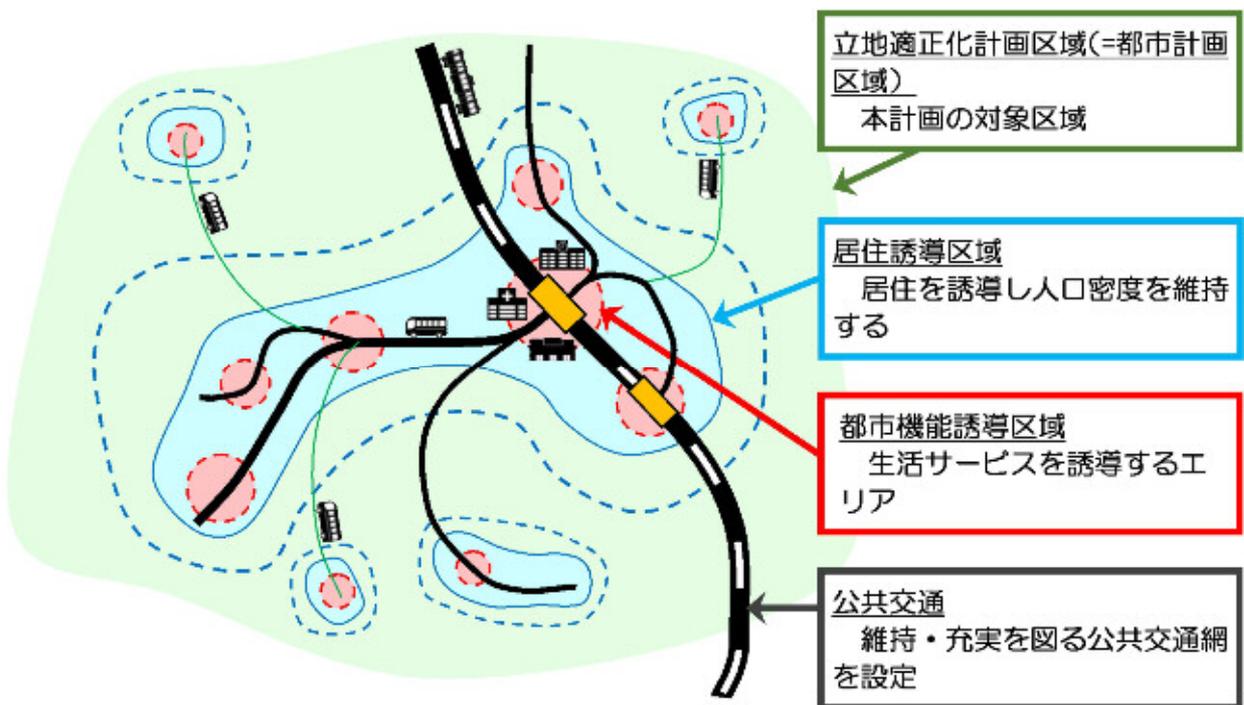
このような人口減少下においても、地域の活力を維持増進し都市を持続可能なものとするため、商業・医療・福祉施設等や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを進めていくことの必要性が高まっています。

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、「立地適正化計画」を策定するものです。

■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。



- ・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。
- ・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。

図 立地適正化計画のイメージ

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ながら策定する必要があります。

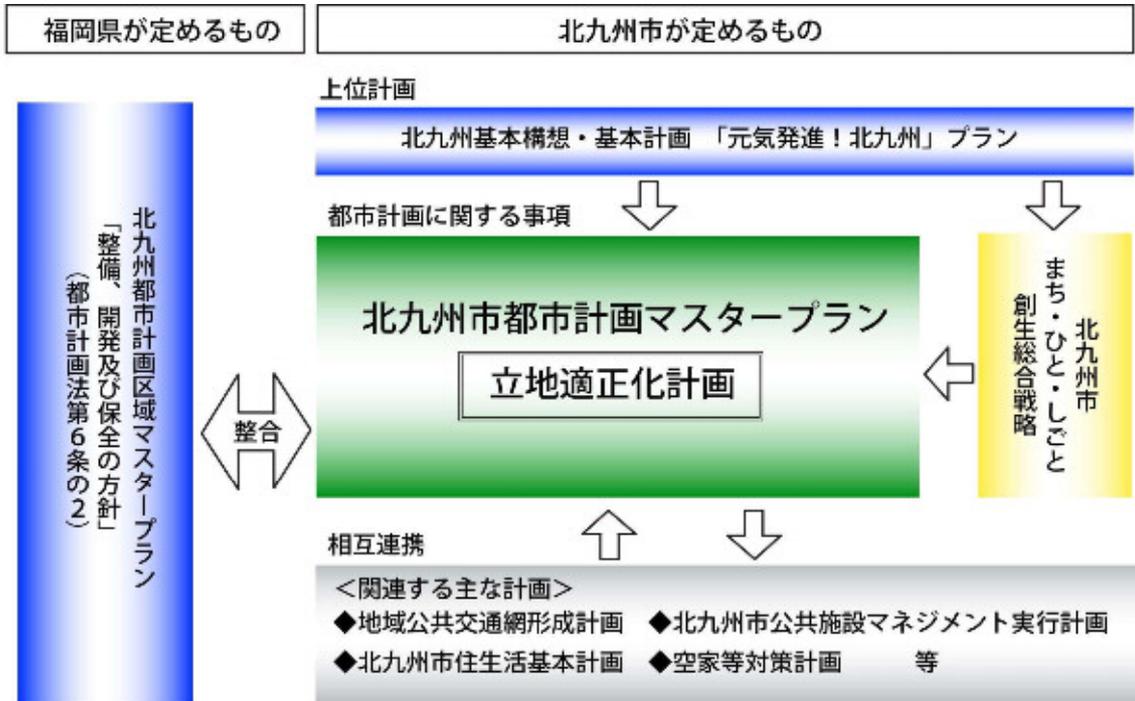


図 立地適正化計画の位置づけ

策定体制は、以下の通りです。

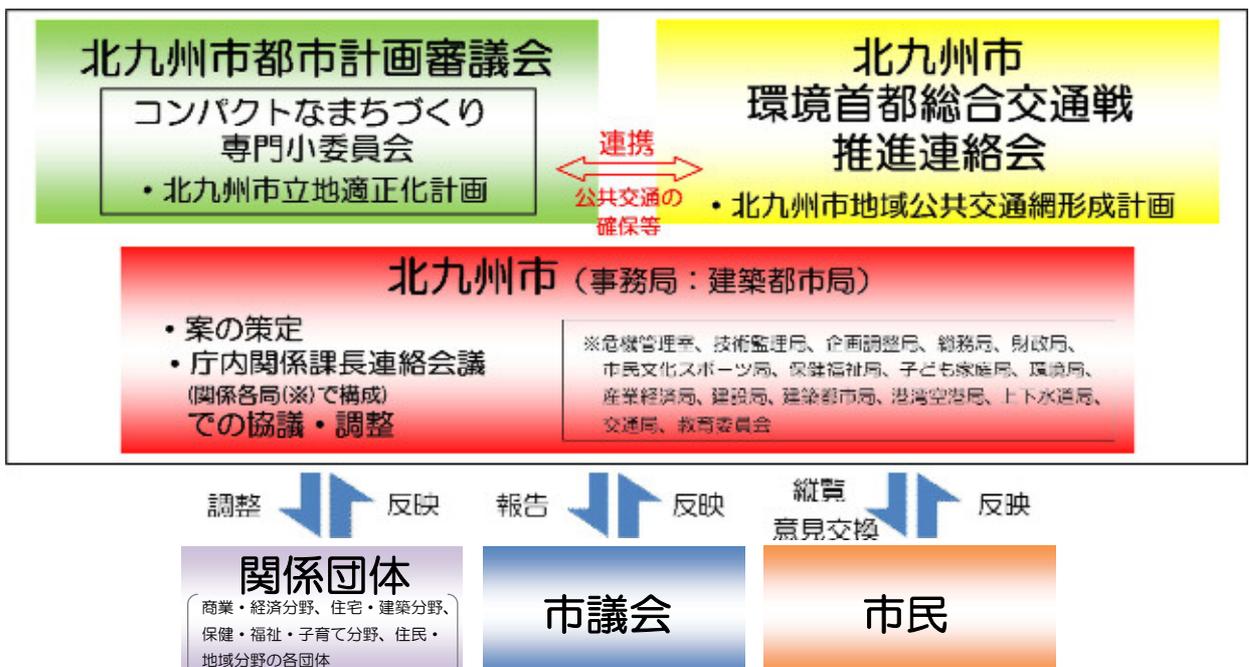


図 策定体制

2 計画策定の概要

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現在（平成28年4月1日現在）の都市計画区域（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、本市の都市計画マスタープランにおいても、概ね20年後の将来を展望した計画策定が行われています。

これらのことを鑑み、立地適正化計画が包含されることとなる都市計画マスタープランの改定（平成28年度以降）作業も踏まえ、目標年次を平成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。

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。

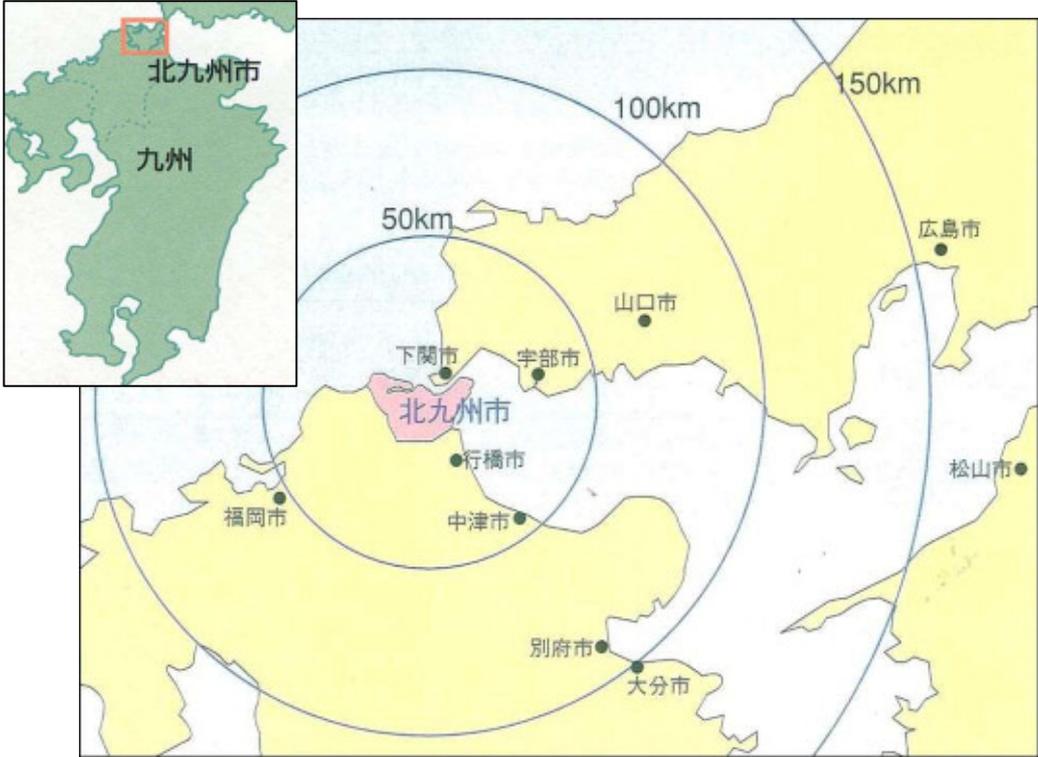


図 本市の位置図

(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。

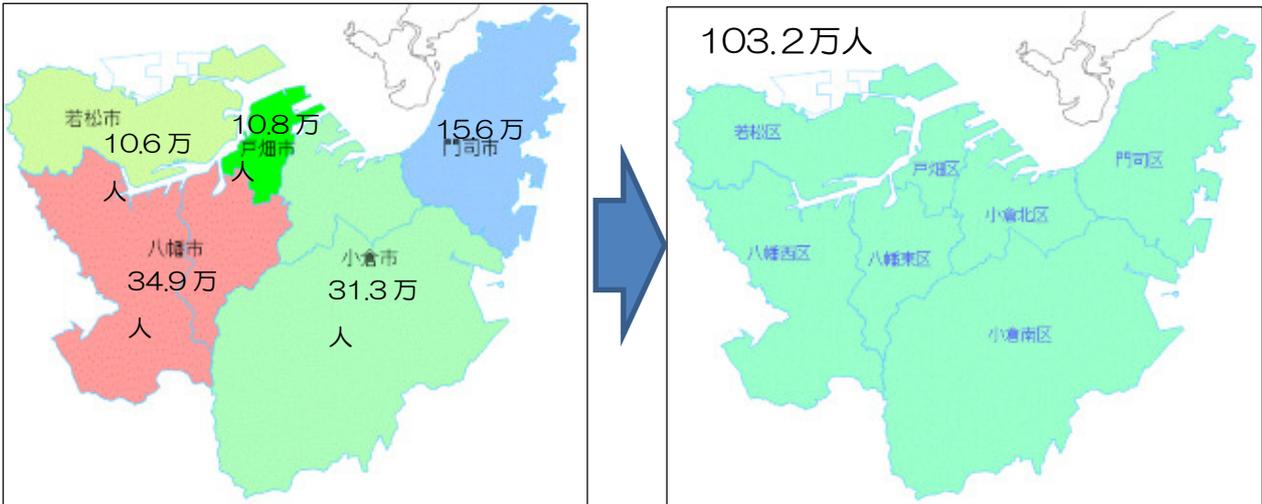


図 本市の成り立ち

3 本市の現状と将来動向

3-2 これまでの都市づくり

(1) 都市づくりの変遷

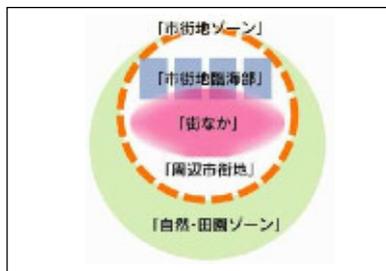
- 本市の総合計画などに基づく都市づくりは、当初、高度成長を背景とした人口増に備え、多核都市を基本として、各地域の均衡ある発展を目指し、全市の比較的均質な生活環境の整備を実現してきました。
- 昭和63年以降は、百万都市として大都市らしい、都心、副都心の形成を図ることとし、小倉地区を都心、黒崎地区を副都心と位置づけるとともに、市内各地域拠点の特性に応じ、均衡に配慮した集中型都市づくりに転換しました。
- その後、平成15年度に策定した都市計画マスタープランや平成20年に策定した北九州市基本構想・基本計画「元気発進!北九州」プランにおいて、“街なか重視のまちづくり”と“環境配慮型の都市づくり”を明確にし、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	<p>～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～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	
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	<p>～均衡に配慮した集中型都市づくりへの転換～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	 <p>～「街なか」を重視したまちづくり～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>～環境配慮型の都市づくり～</p>
平成20年	2008	「元気発進!北九州」プラン	
平成25年	2013	目標年次:平成32年 基本計画変更	



「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



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。



図 北九州市都市計画マスタープラン全体構想(平成15年度策定)における都市空間形成の基本方向(将来都市構造)

3 本市の現状と将来動向

(2) まちづくりの取り組み状況

①街なかの主な施策

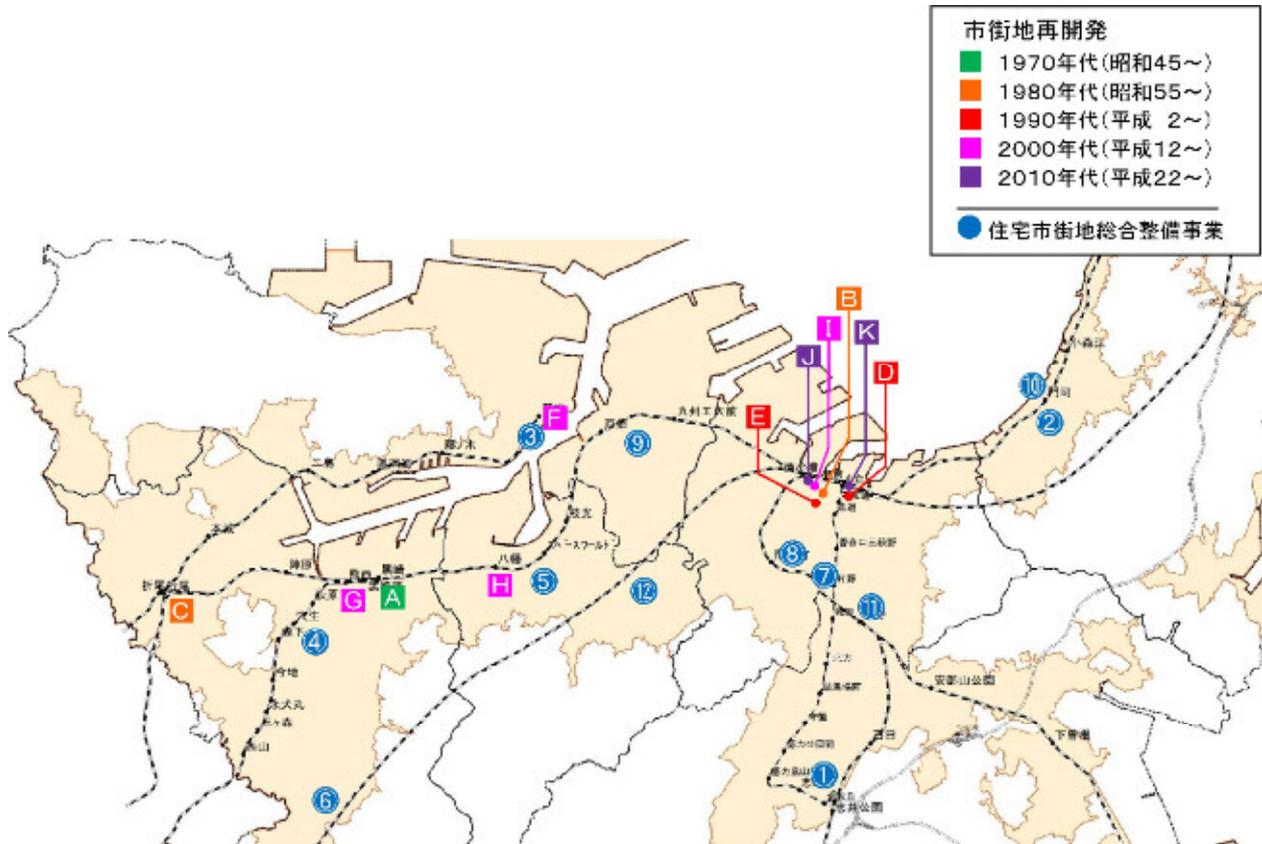
○「街なか」を重点化し、都市整備、住宅施策等を総合的に実施しています。

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	<p>住み良い「街なか」のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>活力とにぎわいある「街なか」の拠点地区のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○産業集積や都心居住による高度利用ができる ○訪れたい魅力が豊かになる ○集中する人や車に対応できる
	取り組みの方向	<ul style="list-style-type: none"> □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 	<ul style="list-style-type: none"> □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
主な取り組み(事業中を含む)		<ul style="list-style-type: none"> ■市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <ul style="list-style-type: none"> ➢城野駅北地区(城野ゼ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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <ul style="list-style-type: none"> ➢「住むなら北九州 移住推進の取り組み」 「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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ➢門司港駅改修、レトロ観光列車、三宣楼、和布刈公園 等 ■環境モデル都市の形成 <ul style="list-style-type: none"> ➢八幡東田スマートコミュニティ推進事業 	<ul style="list-style-type: none"> ■中心市街地活性化基本計画の推進 <ul style="list-style-type: none"> ➢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、一体的な取り組みを推進 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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、戸畑地区等、城野駅南地区、八幡駅前地区) 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 <ul style="list-style-type: none"> ➢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、黒崎地区)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4,790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	ホテル	S 5 9
	二街区	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	事業中
計	約17.4ha		

住宅市街地総合整備事業	拠点開発区域	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 10
③ 久岐の浜地区	約9.3ha	約830戸	H 17
④ 穴生地区	約6.4ha	約560戸	H 17
⑤ 天神町地区	約4.3ha	約440戸	H 18
⑥ 小嶺地区	約2.8ha	約50戸	H 19
⑦ 白銀地区	約2.1ha	約210戸	H 22
⑧ 篠崎地区	約2.5ha	約560戸	H 22
⑨ 戸畑地区	約2.3ha	約190戸	H 22
⑩ 大里本町地区	約19.0ha	約830戸	H 25
⑪ 城野駅北口	約4.4ha	-	H30(予定)
⑫ 八幡高見地区	約28.0ha	約650戸	H31(予定)
計	約84.6ha	約4,790戸	-

図 事業実施箇所位置図

3 本市の現状と将来動向

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)	施行面積(ha)	凡例
S40～S49	14	1,129.2	●
S50～S59	10	513.0	●
S60～H6	5	260.8	●
H7～H16	12	583.1	●
H17以降	8	390.9	●

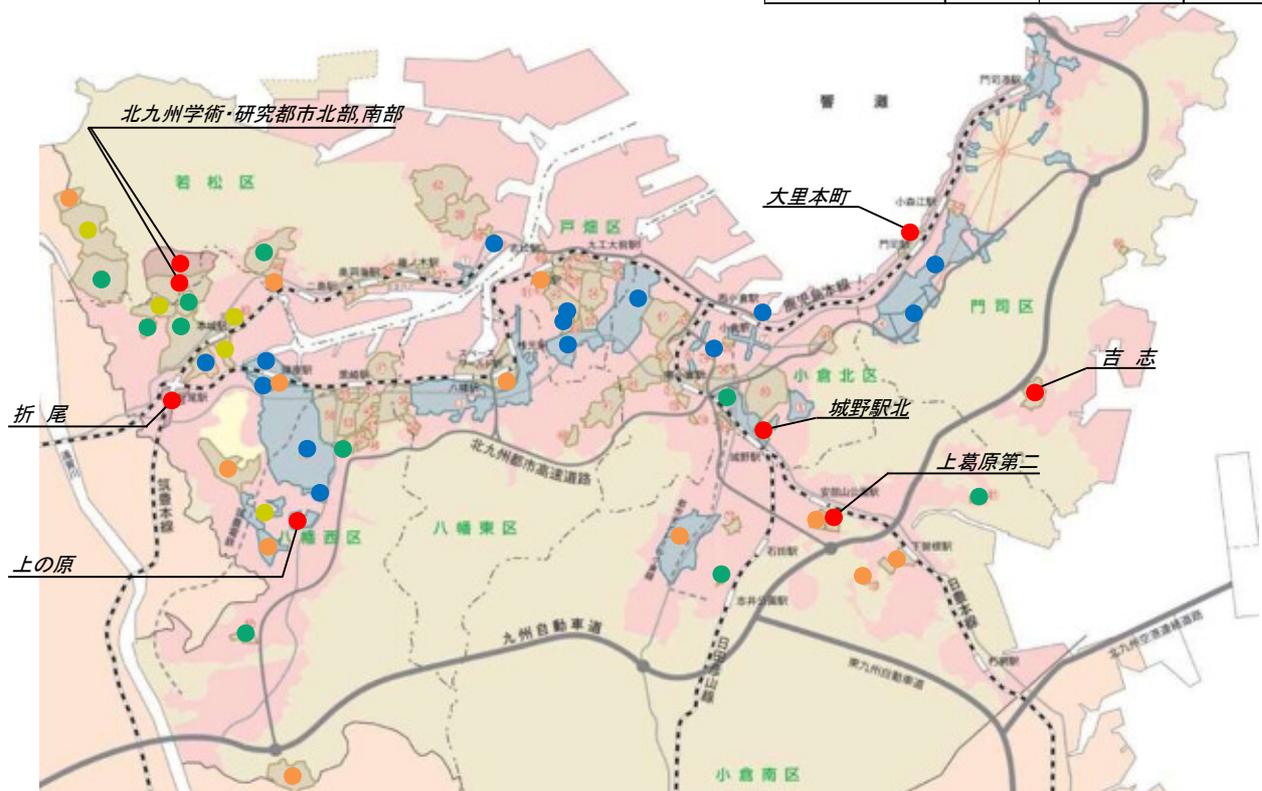


図 事業実施箇所位置図

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

○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。

○理念

『みんなの思いやりと行動が支える、地球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、かしくマイカー利用～

○基本方針

- ・超高齢社会における『市民の足』の確保
- ・地球環境にやさしい交通手段の利用促進
- ・利用しやすく安心して快適な交通体系の構築

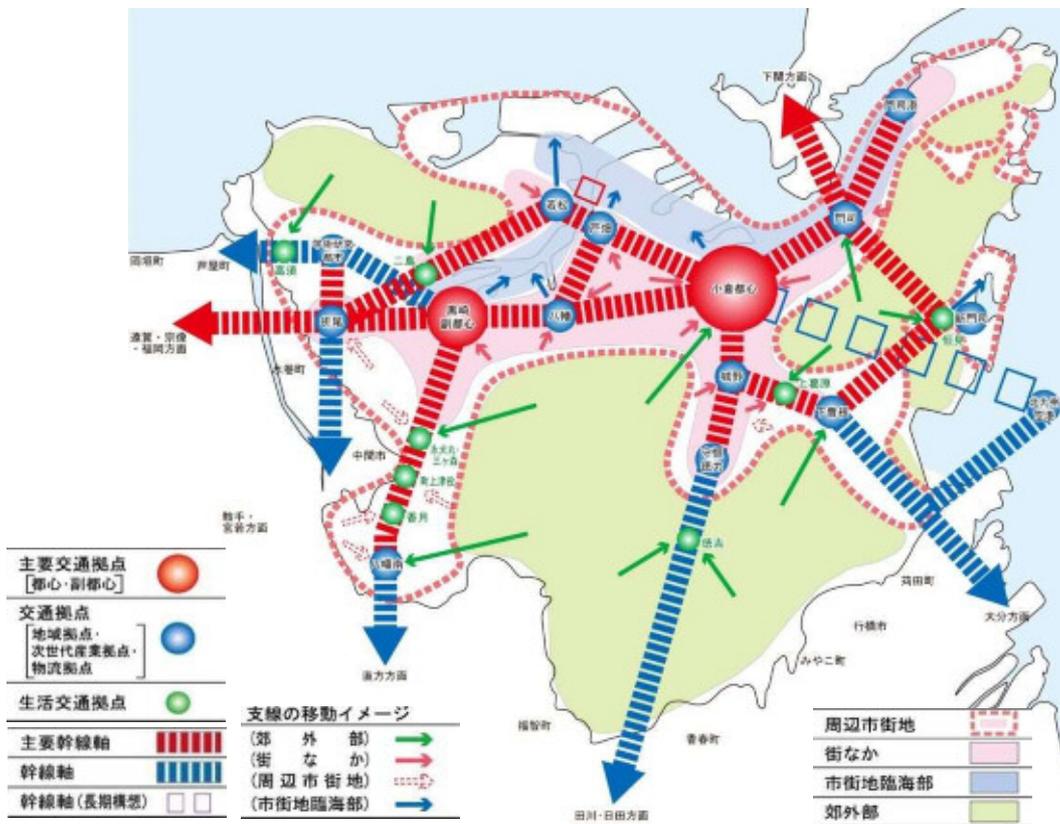


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク



モノスゴカカード

筑鉄nimocaカード



図 ICカード乗車券の導入及び相互利用



図 筑鉄新型低床式 LRT



図 城野駅南口駅前広場の整備

3 本市の現状と将来動向

3-3 人口

(1) 人口の推移・推計

○本市の人口は、平成22年の約98万人から、平成52年には約78万人(△ 約20%)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25%から38%に増加し、生産年齢人口比率は61%から52%に低下すると推計されています。

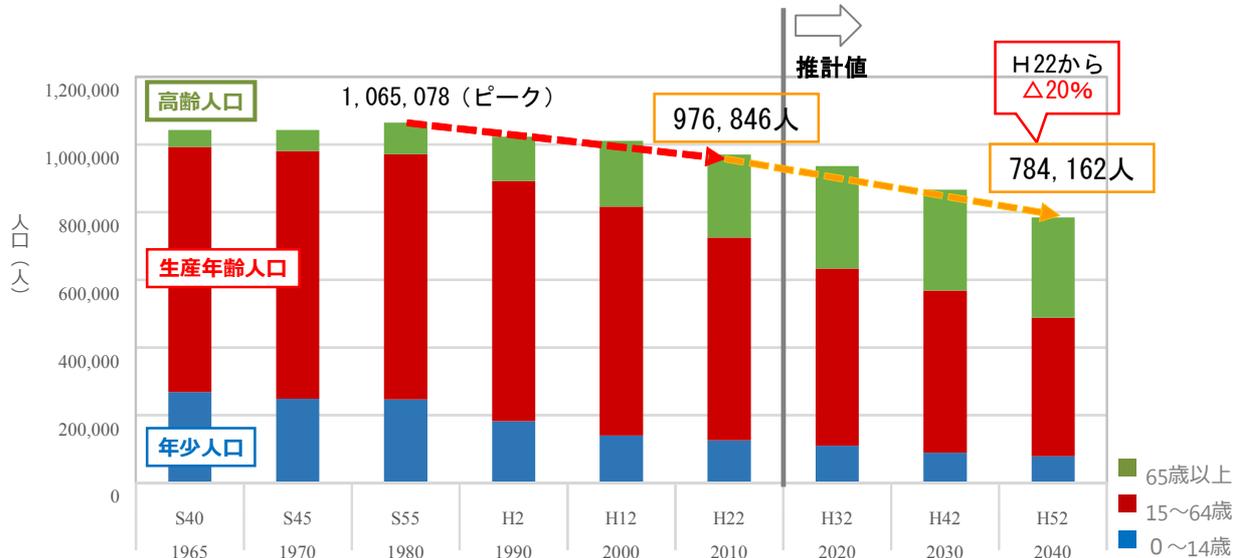


表 年齢別比率

	1965 S40	1970 S45	1980 S55	1990 H2	2000 H12	2010 H22	2020 H32	2030 H42	2040 H52
0~14歳	26%	24%	23%	18%	14%	13%	12%	10%	10%
15~64歳	69%	70%	68%	69%	67%	61%	56%	55%	52%
65歳以上	5%	6%	9%	13%	19%	25%	32%	34%	38%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典：総務省「国勢調査（S40～H22）」

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25年3月推計）』（H32～52）

「北九州まち・ひと・しごと創生総合戦略」平成27年10月における人口の将来展望

本市では、社会動態及び自然動態が減少していることにより、人口が減少している。

一方で、子育て支援環境の充実が高い評価を受けていることもあり、本市の合計特殊出生率は政令市でトップとなっている。

2020年は東京オリンピックが開催予定で、東京一極集中が進行する要因はあるが、国や県と一体となり、更にはオール北九州による多方面からの地方創生の取組を行うことで、社会動態をプラスに転じさせ、人口減少のスピードを緩めることに挑戦していき、将来にわたって活力ある北九州を維持していくものである。

(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、社会動態の減少は落ち着いてきているものの、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8,000人台で推移しています。また、合計特殊出生率は、平成17年以降増加し、平成25年は1.55人と全国平均の1.43人を上回っている状況にあります。

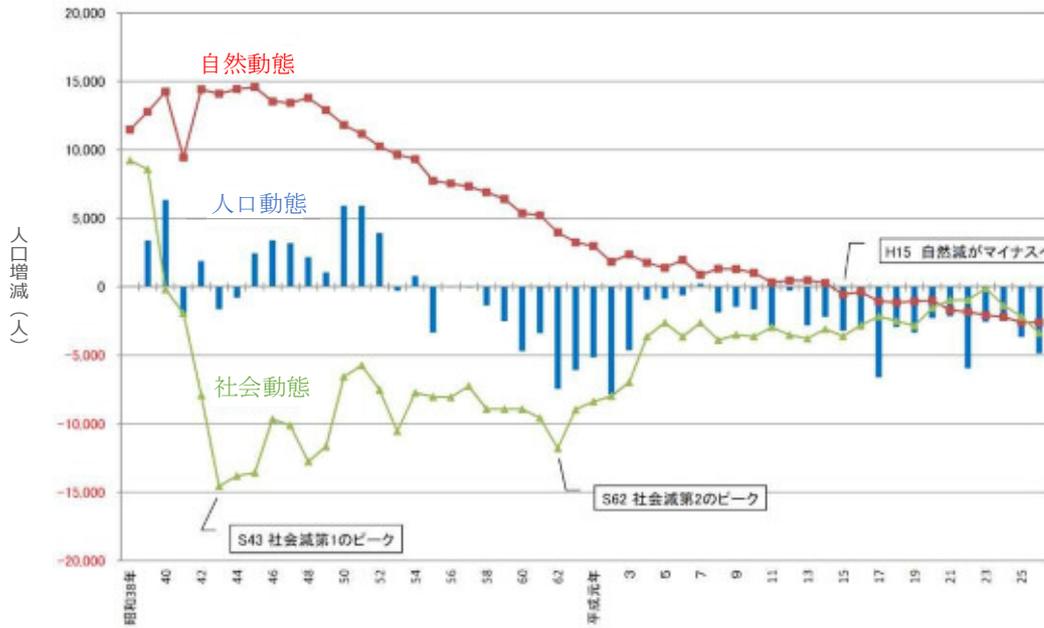


図 自然動態と社会動態の推移

出典：北九州市「推計人口異動状況」



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 本市の現状と将来動向

(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、平成52年には、人口減少の割合、高齢化率は、指定都市のなかで2番目に高く、生産年齢人口比率は最も低くなると推計されています。

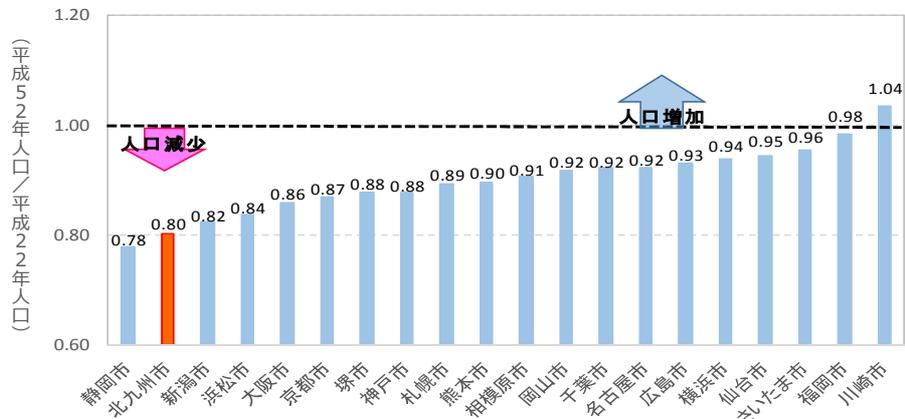


図 人口変化率（平成22年⇒平成52年）（指定都市比較）

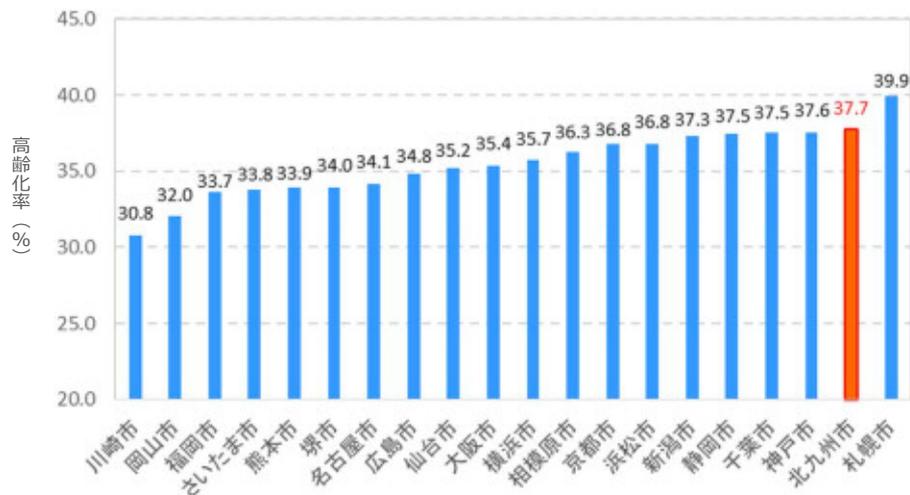


図 平成52年の高齢化率（指定都市比較）

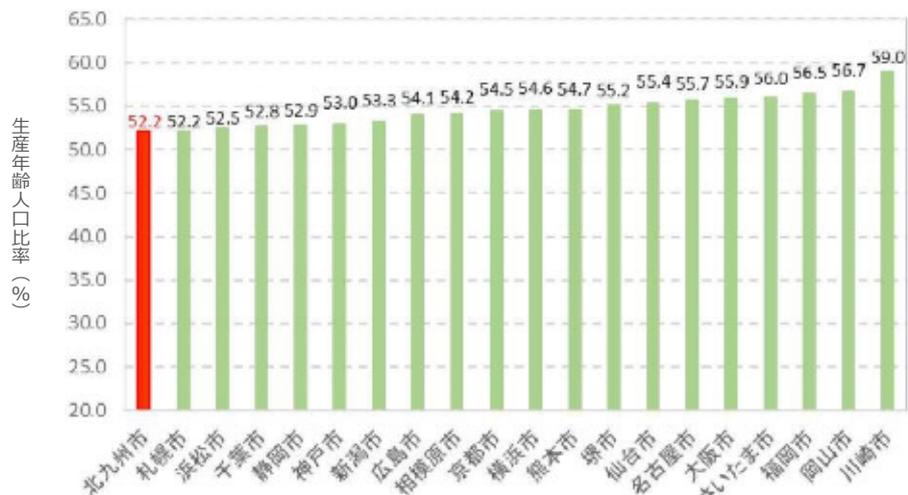


図 平成52年の生産年齢人口比率（指定都市比較）

出典：総務省「平成22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25年3月推計）』

(4) 人口密度

○人口集中地区(DID)の面積は、昭和40年から平成22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56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。

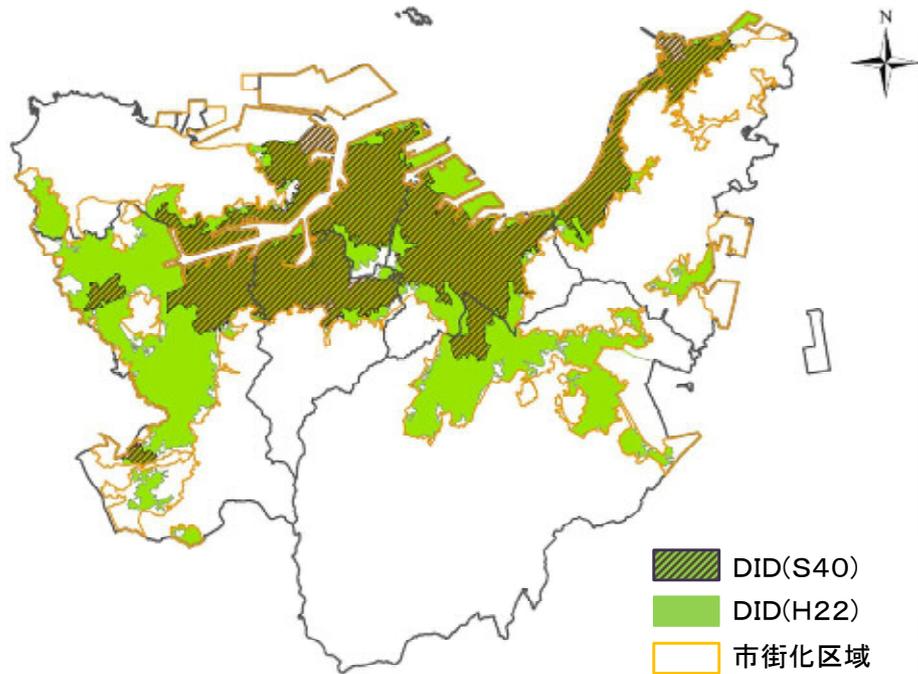


図 DID面積・DID人口密度の推移

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

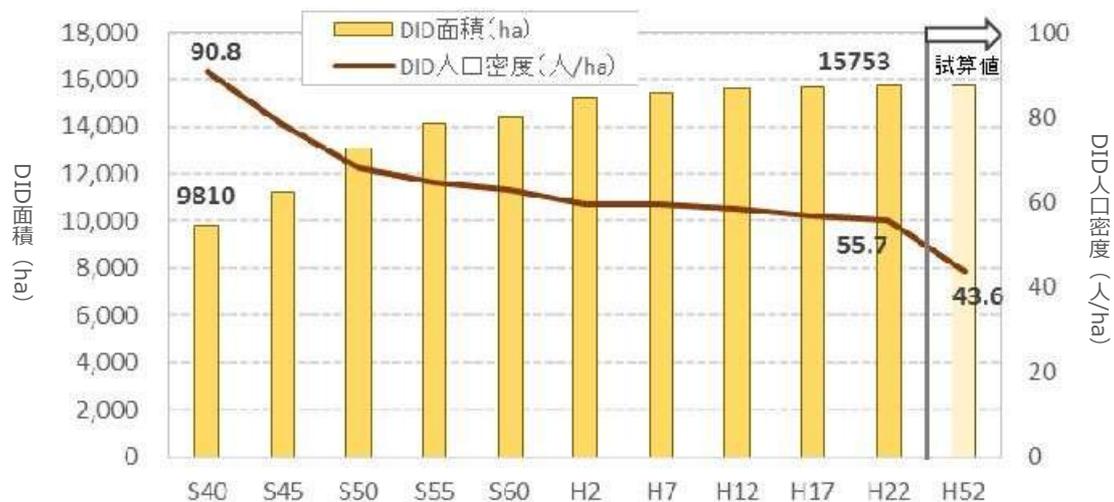


図 DIDの変遷

出典：昭和40年～平成22年は、総務省「国勢調査」

注) 平成52年DID人口密度は、面積を平成22年DID面積が平成52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25年3月推計）」をもとに、北九州市にて試算

3 本市の現状と将来動向

(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。

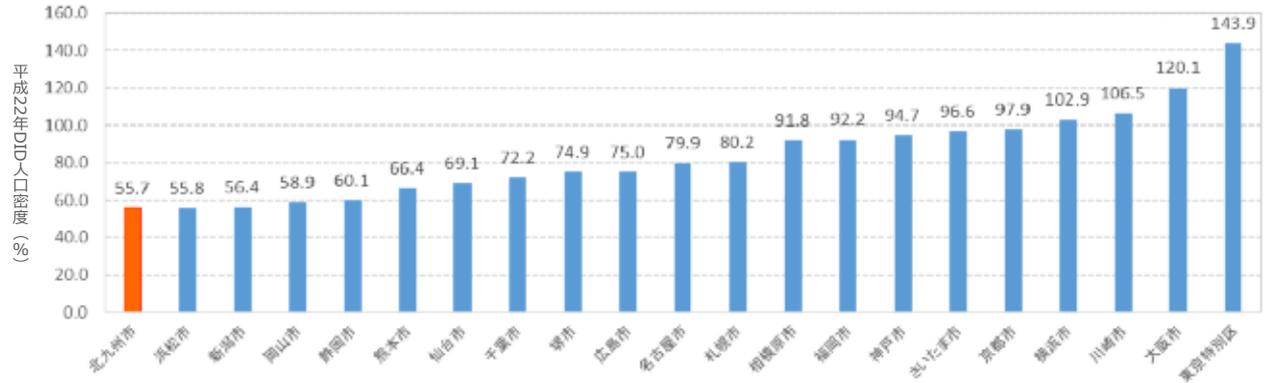


図 平成22年DID人口密度（指定都市比較）

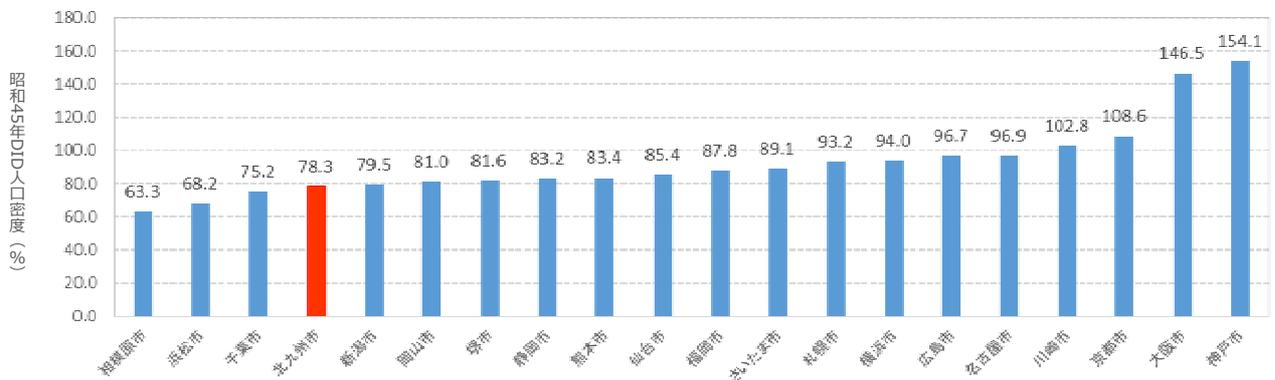


図 昭和45年DID人口密度（指定都市比較）

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22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	平成 52 年（2040 年）
推計地区単位	町丁目・字別
基準人口	平成 22 年国勢調査（小地域集計，年齢（5 歳階級））
推計手法	<p>コーホート要因法</p> <p>・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 25 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</p>

「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。

3 本市の現状と将来動向

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。

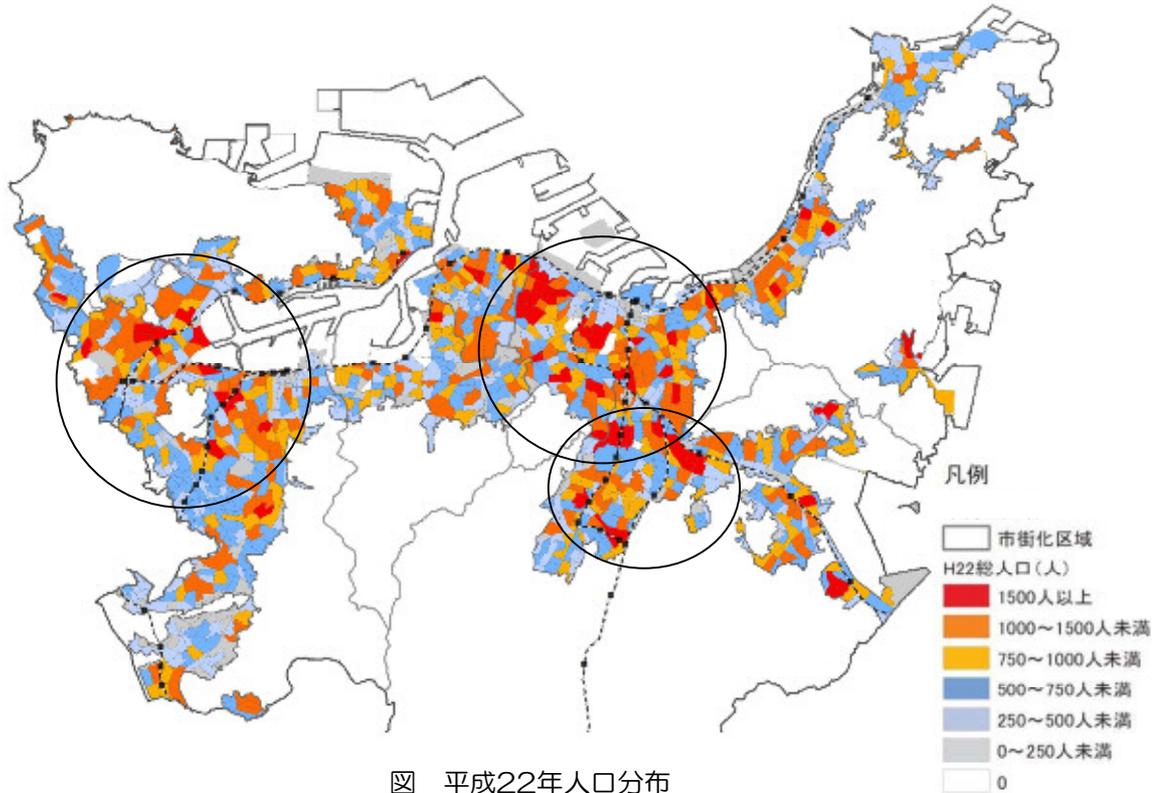


図 平成22年人口分布

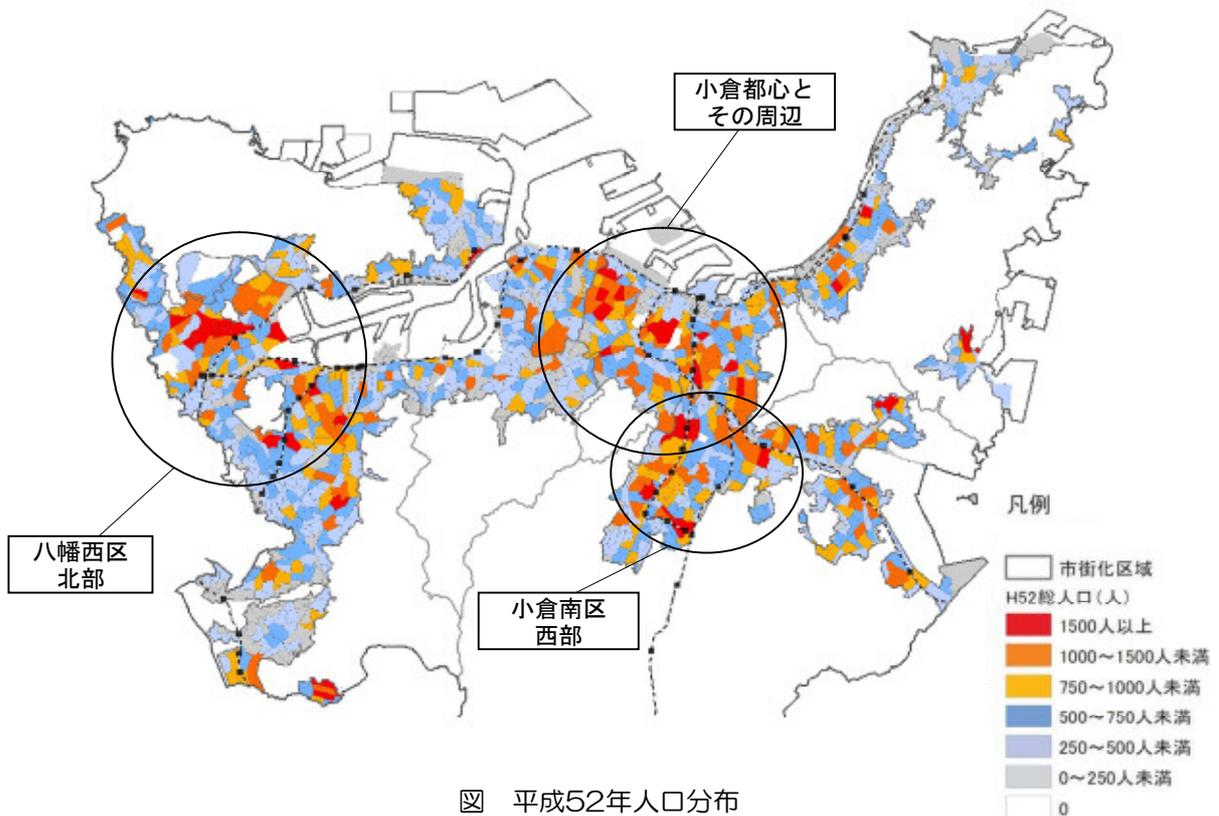


図 平成52年人口分布

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。

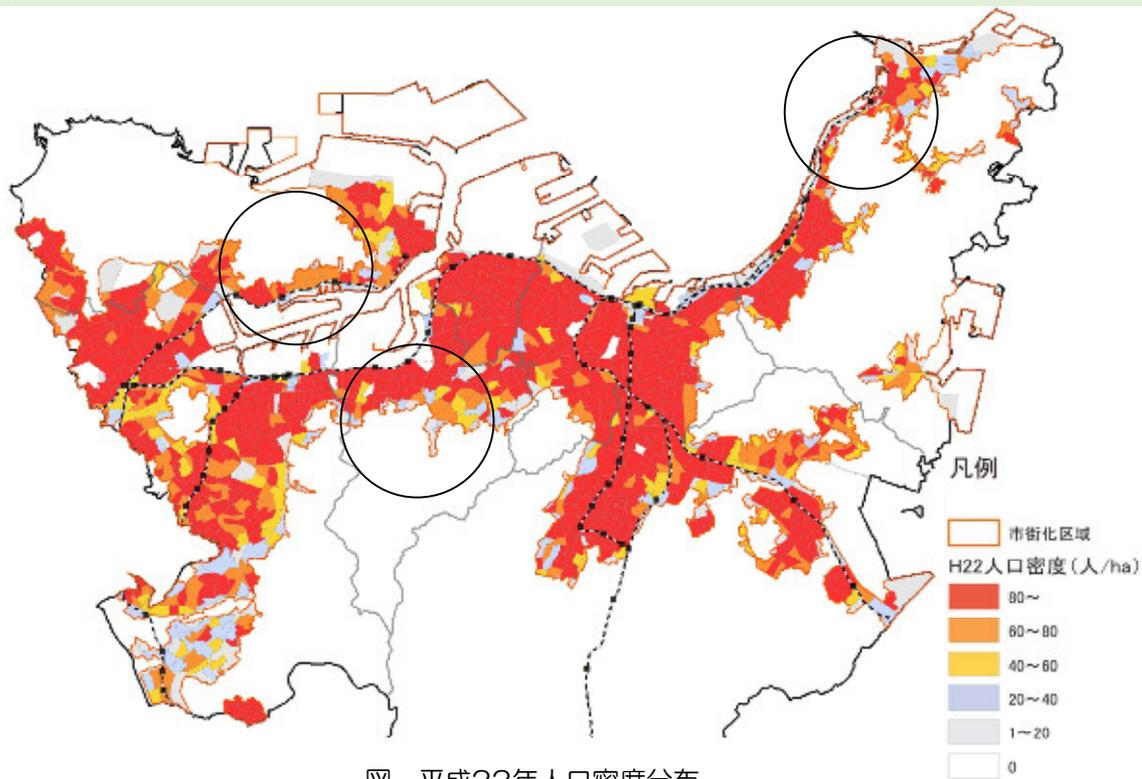


図 平成22年人口密度分布

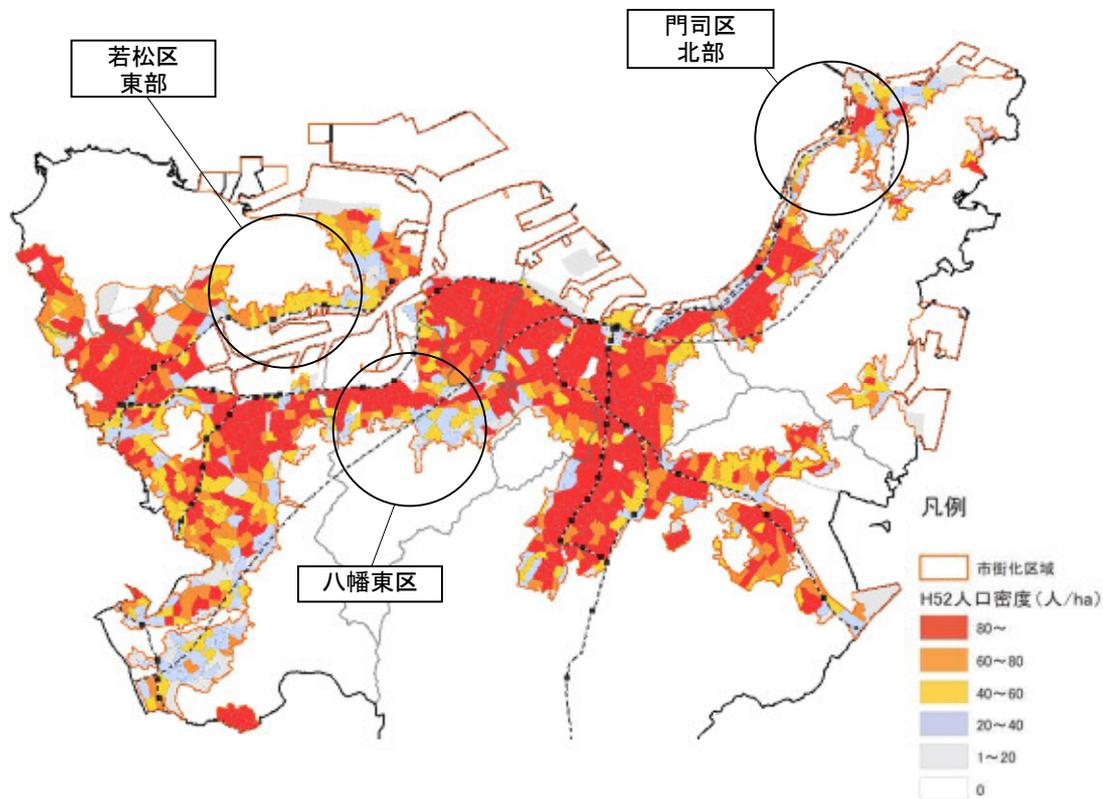


図 平成52年人口密度分布

3 本市の現状と将来動向

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。

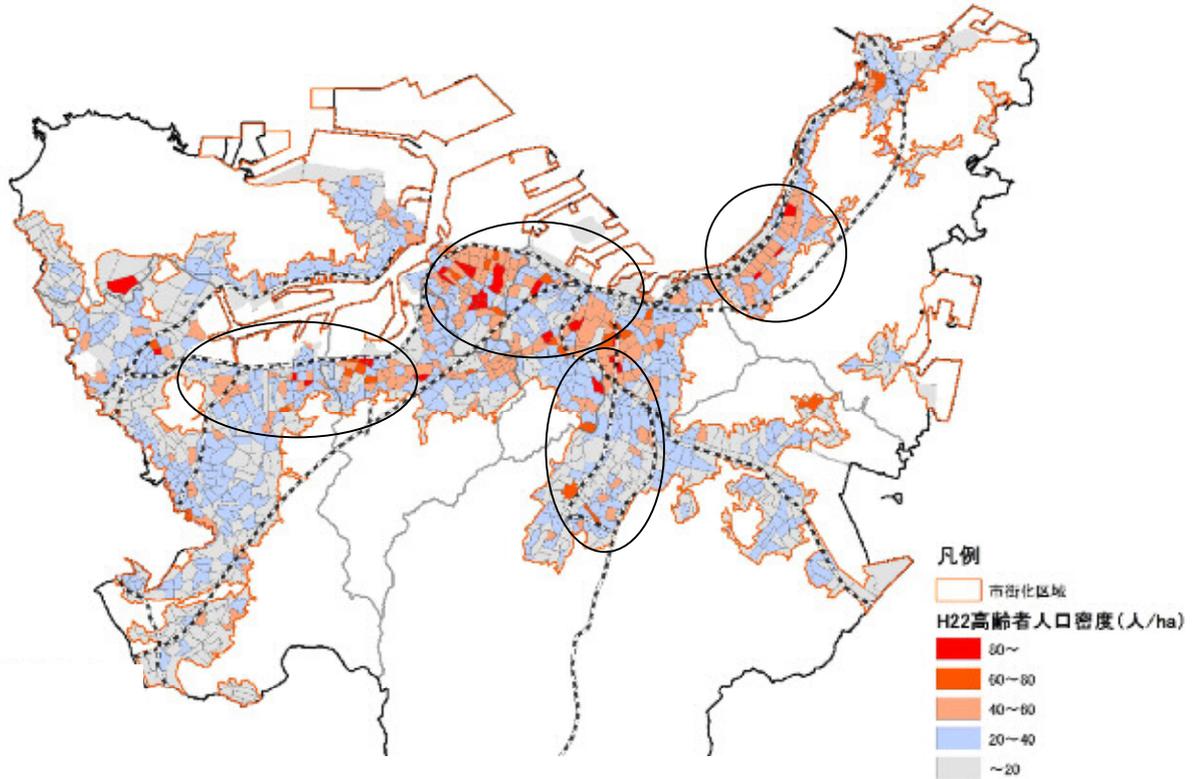


図 平成22年高齢者人口密度

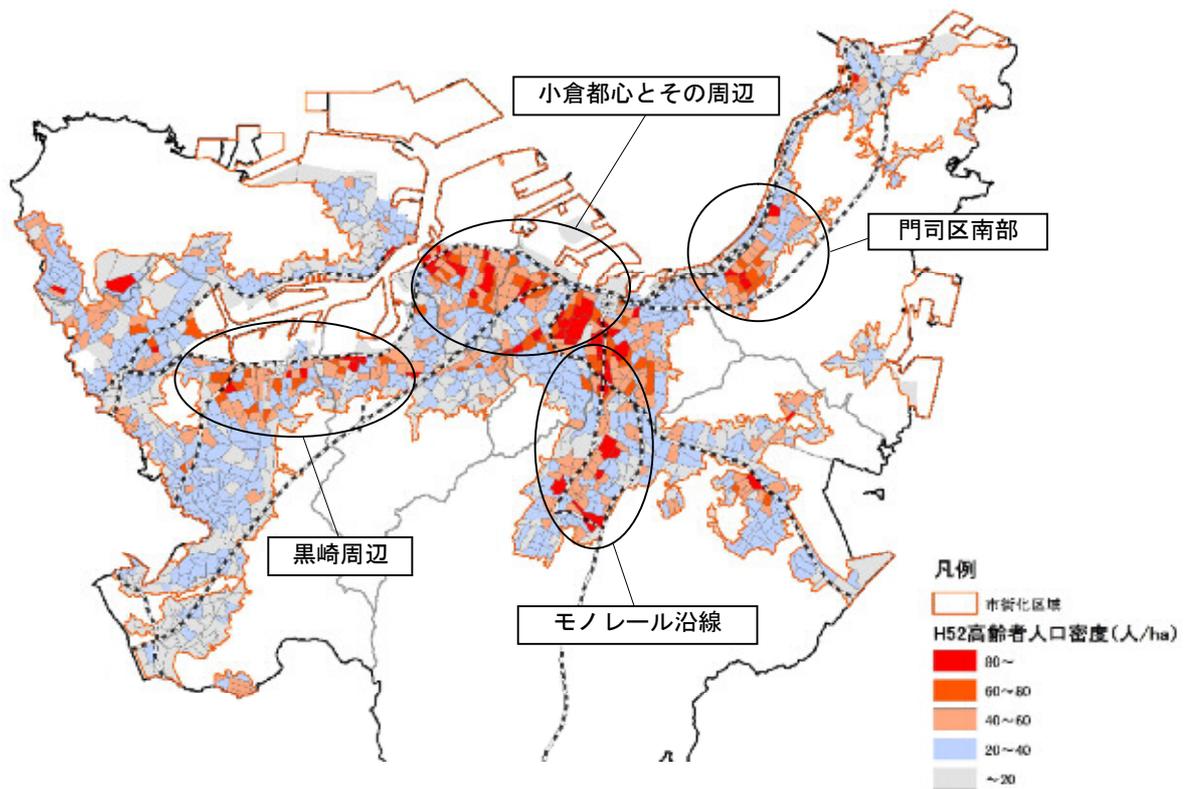


図 平成52年高齢者人口密度

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。

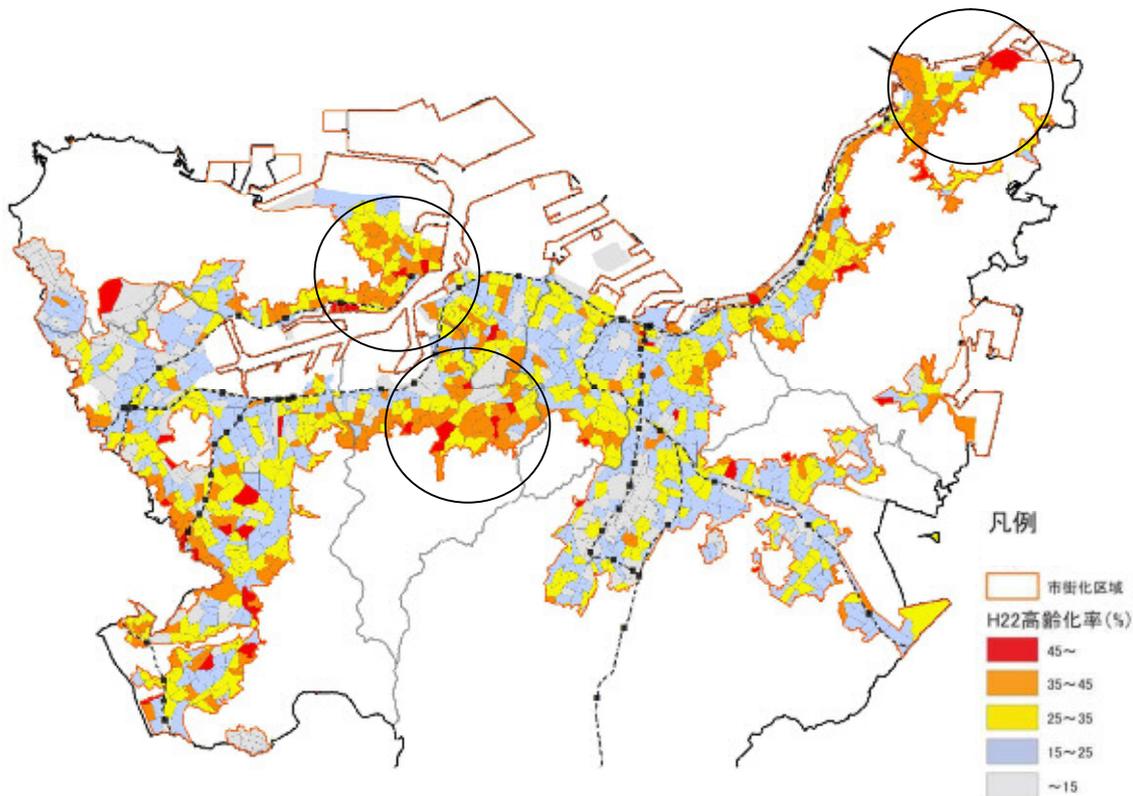


図 平成22年高齢化率

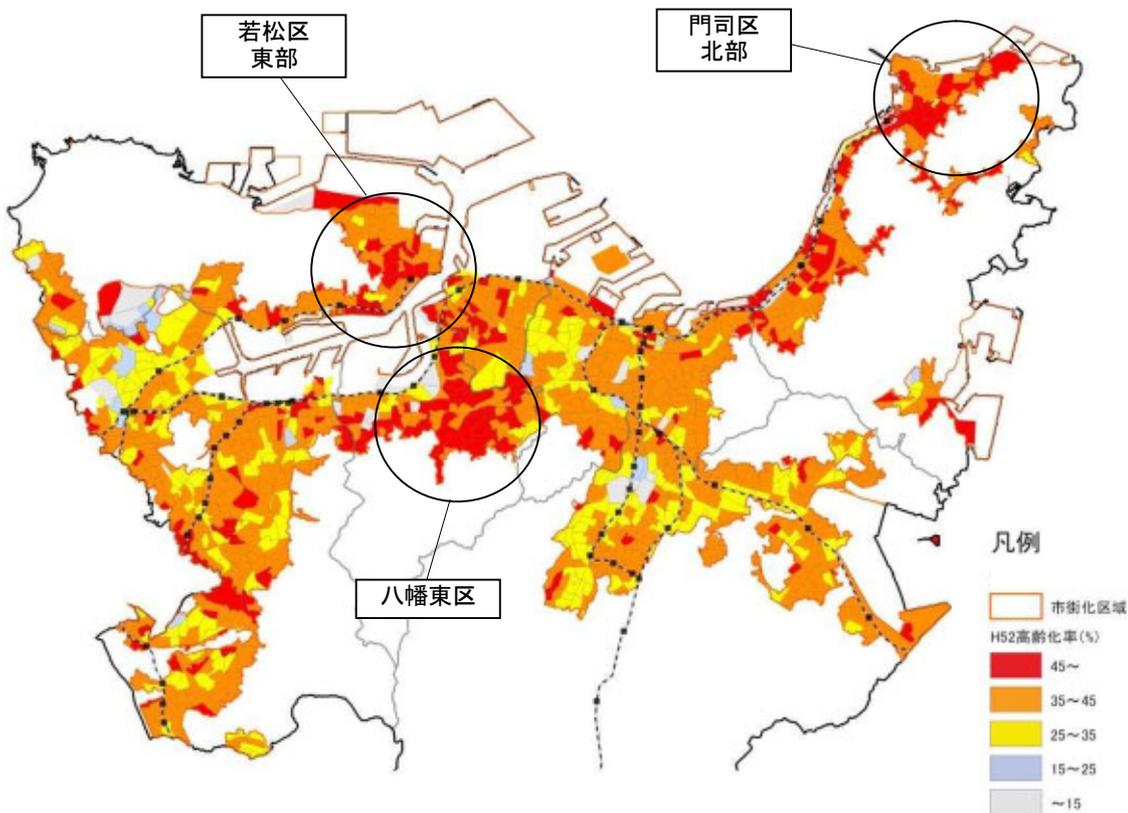


図 平成52年高齢化率

3 本市の現状と将来動向

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。

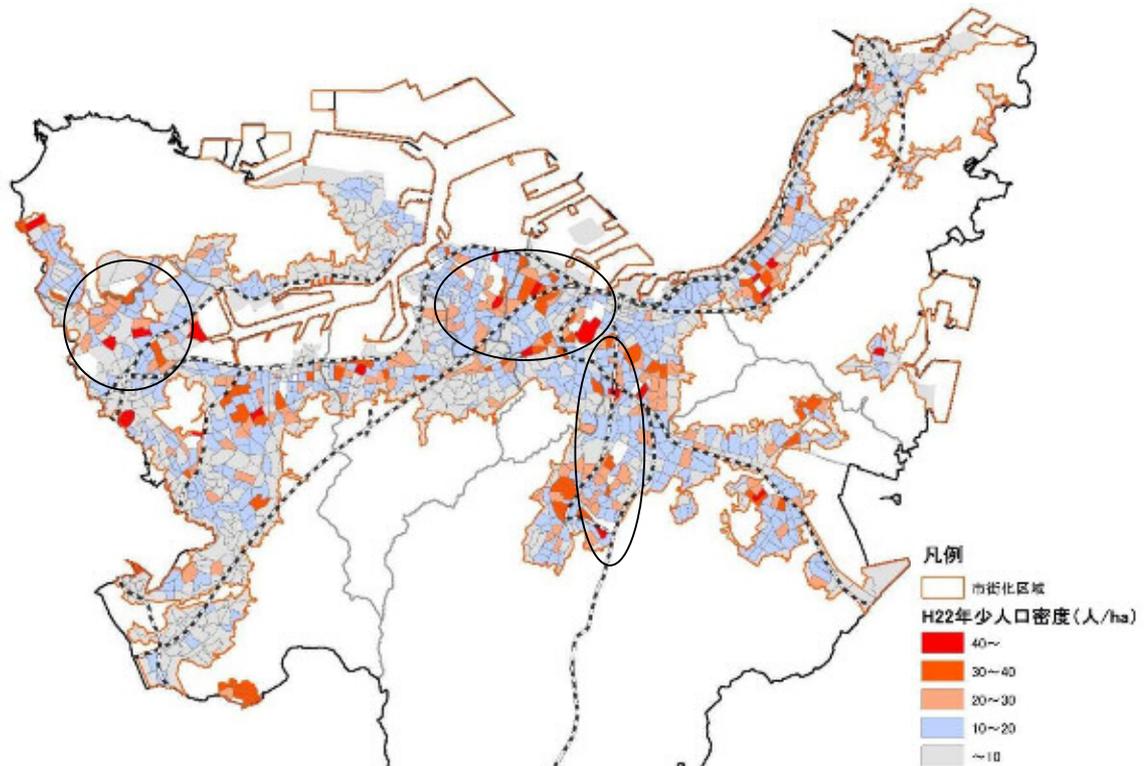


図 平成22年年少人口密度

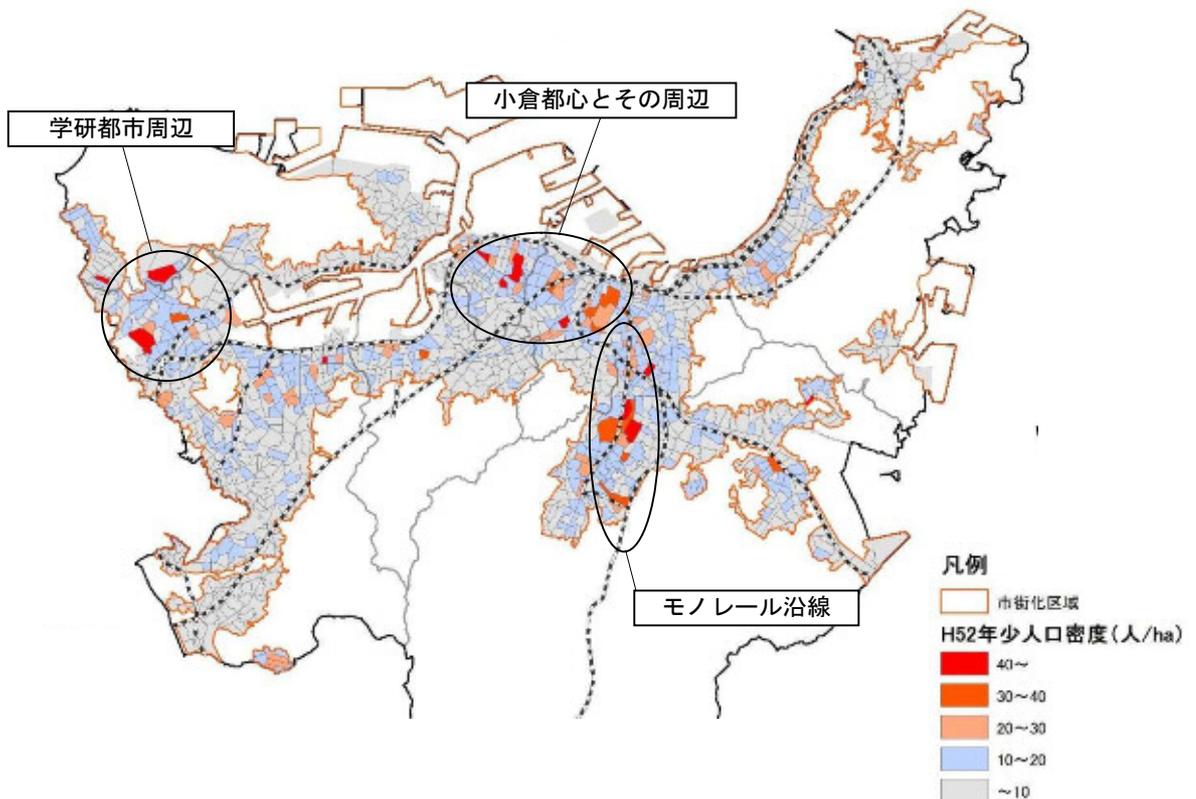


図 平成52年年少人口密度

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。

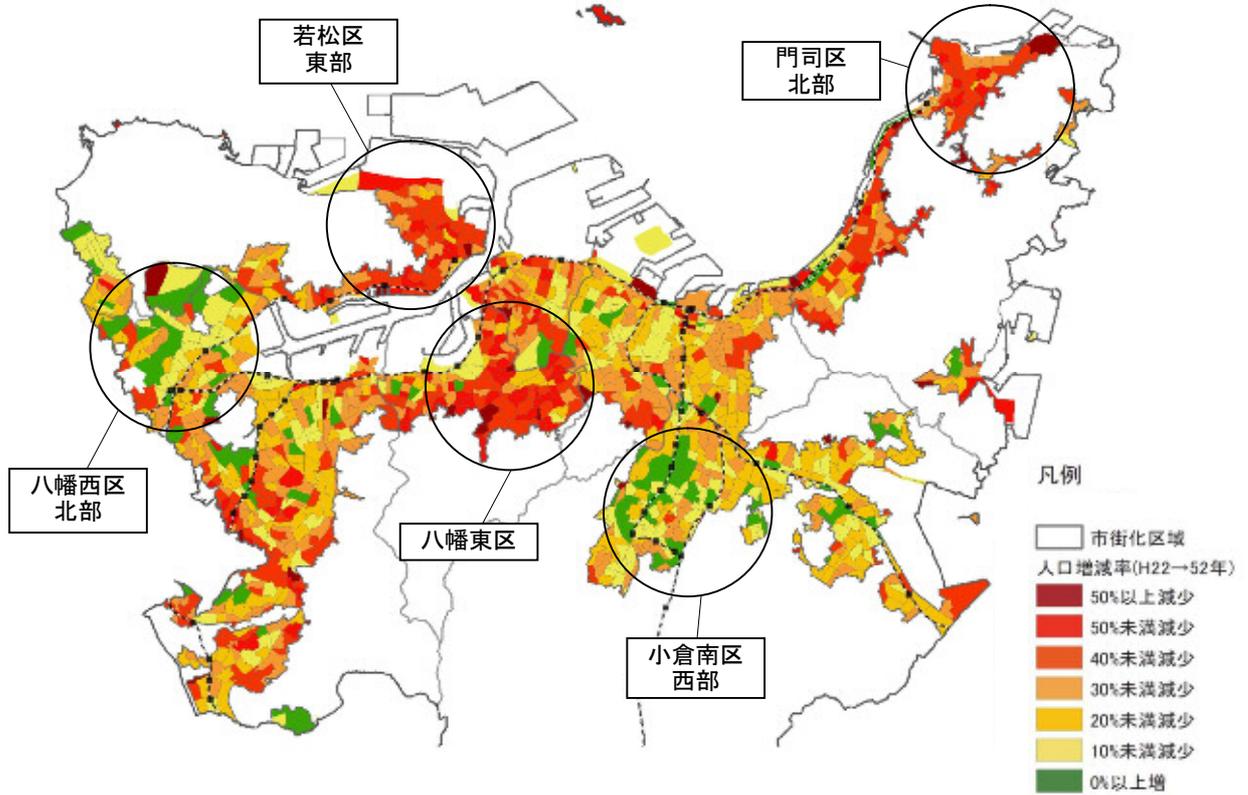


図 人口増減（平成22年⇒平成52年）

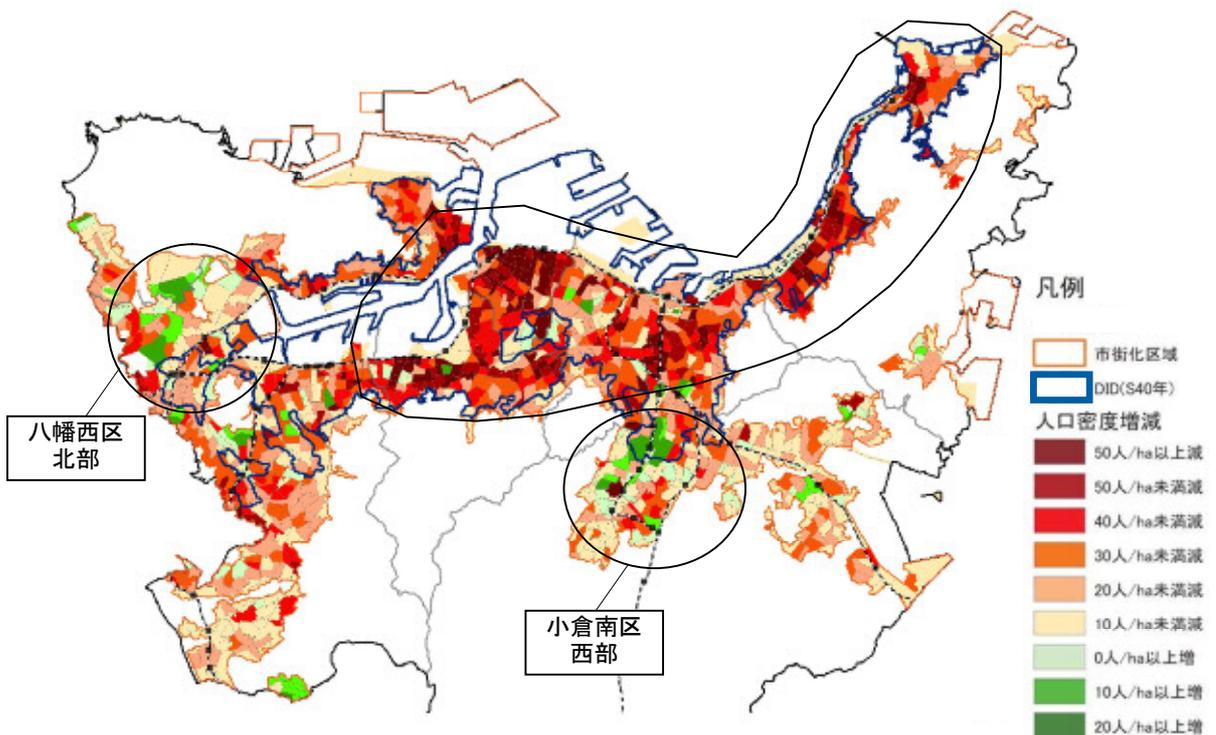


図 人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

3 本市の現状と将来動向

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。

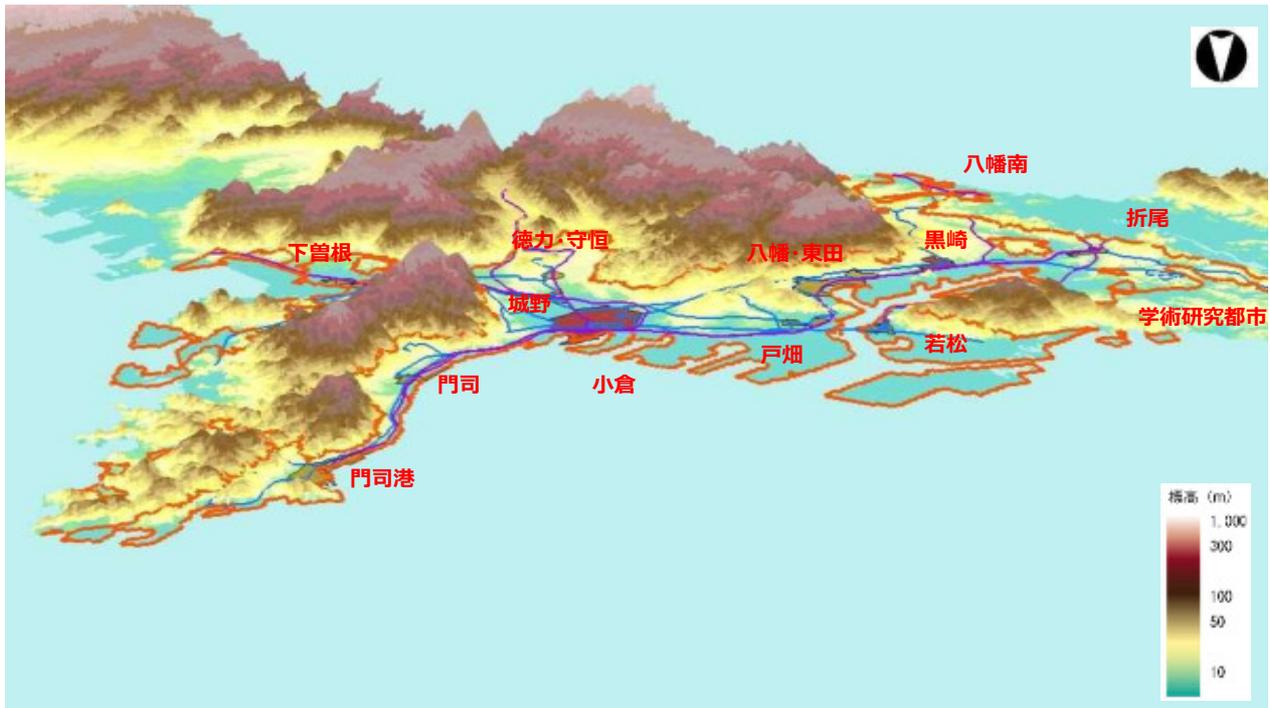


図 北九州市の鳥瞰

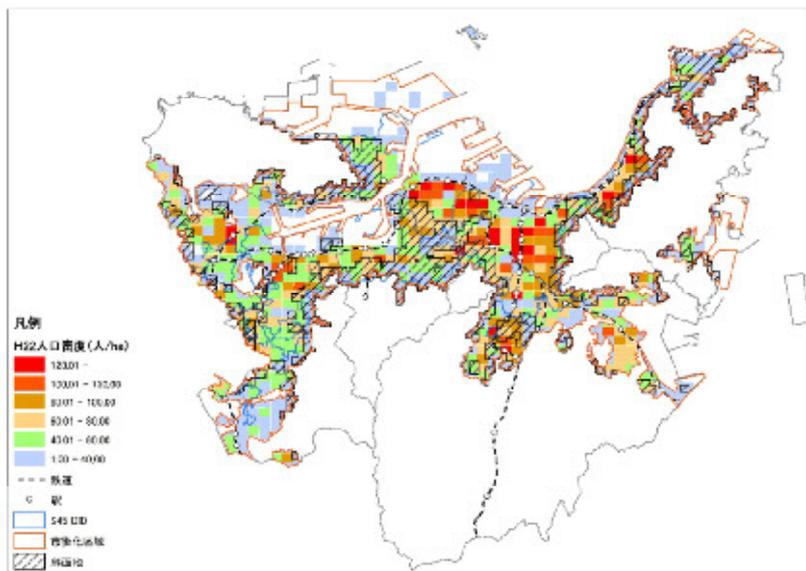


図 人口密度の状況(平成 22 年)

出典：人口密度は総務省「平成 22 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

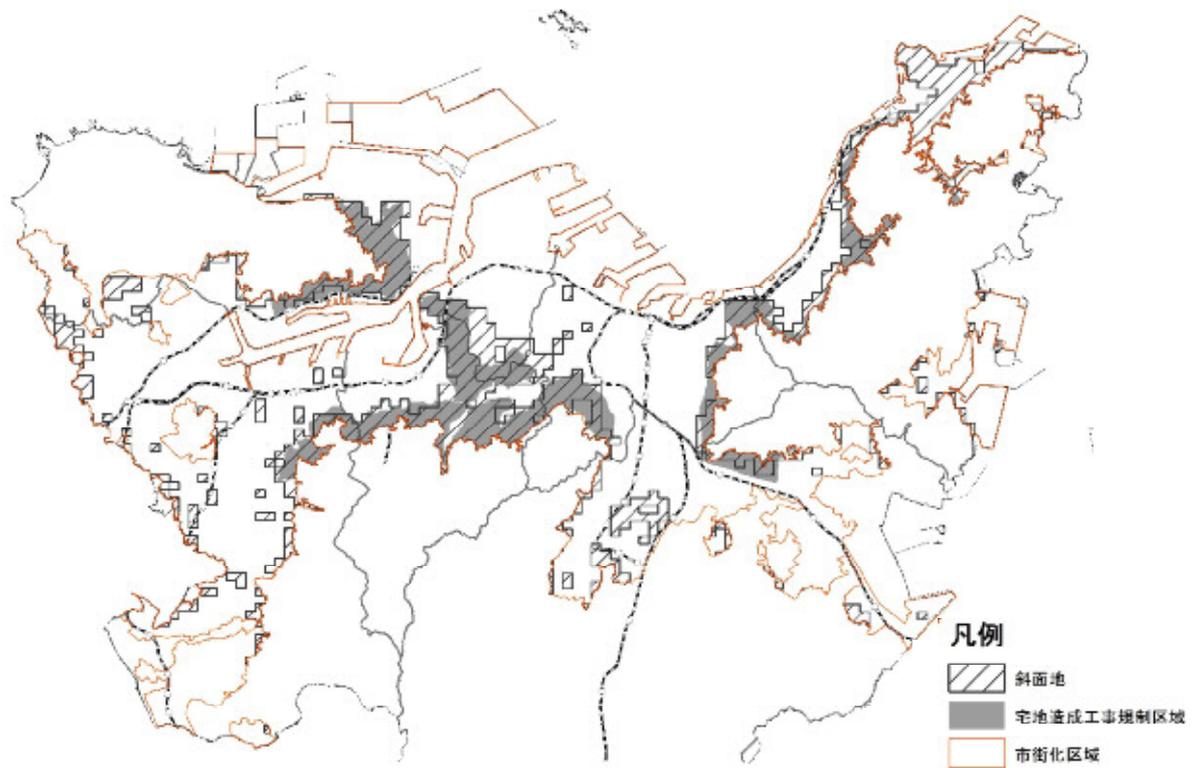


図 宅地造成工事規制と斜面地の関係

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

3 本市の現状と将来動向

3-5 土地利用

(1) 用途地域の状況

○市街化区域は20,435haで、都市計画区域の41.8%を占めています。用途地域は住居系58.8%、商業系9.6%、工業系31.6%(うち、工業専用地域19.0%)で構成されています。

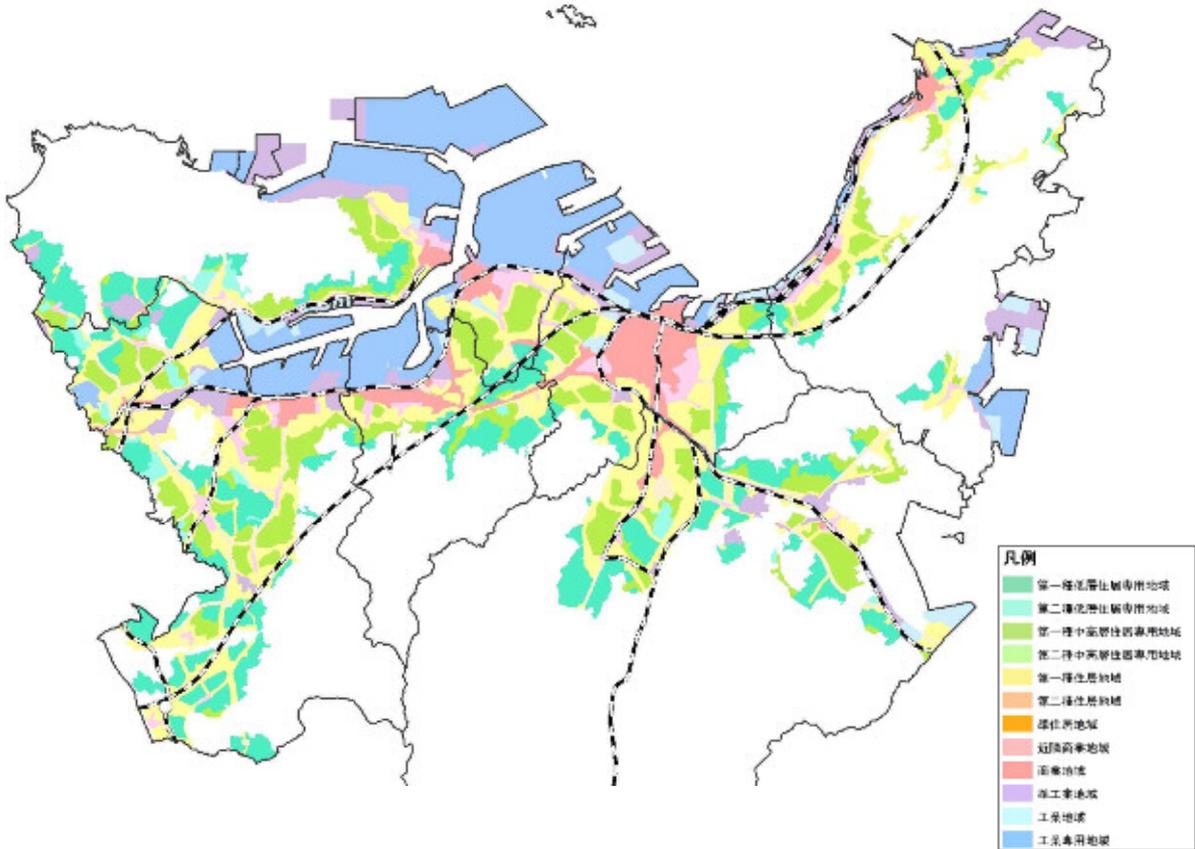


図 用途地域等指定状況

出典：北九州市「都市計画基礎調査」

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 (%)
行政区画	49,195	---	---
都市計画区域	48,865	100.0	---
市街化区域	20,435	41.8	100.0
用途地域			
第1種低層住居専用地域	3,454	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	2,961	6.1	14.5
第2種中高層住居専用地域	2	0.0	0.0
第1種住居地域	4,545	9.3	22.2
第2種住居地域	724	1.5	3.5
準住居地域	25	0.1	0.1
住居系地域(合計)	12,014	24.6	58.8
近隣商業地域	787	1.6	3.9
商業地域	1,179	2.4	5.8
商業系地域(合計)	1,966	4.0	9.6
準工業地域	1,995	4.1	9.8
工業地域	569	1.2	2.8
工業専用地域	3,891	8.0	19.0
工業系地域(合計)	6,455	13.2	31.6
市街化調整区域	28,430	50.0	---

出典：北九州市統計年鑑（平成26年版）および都市計画年報（平成25年）

(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。

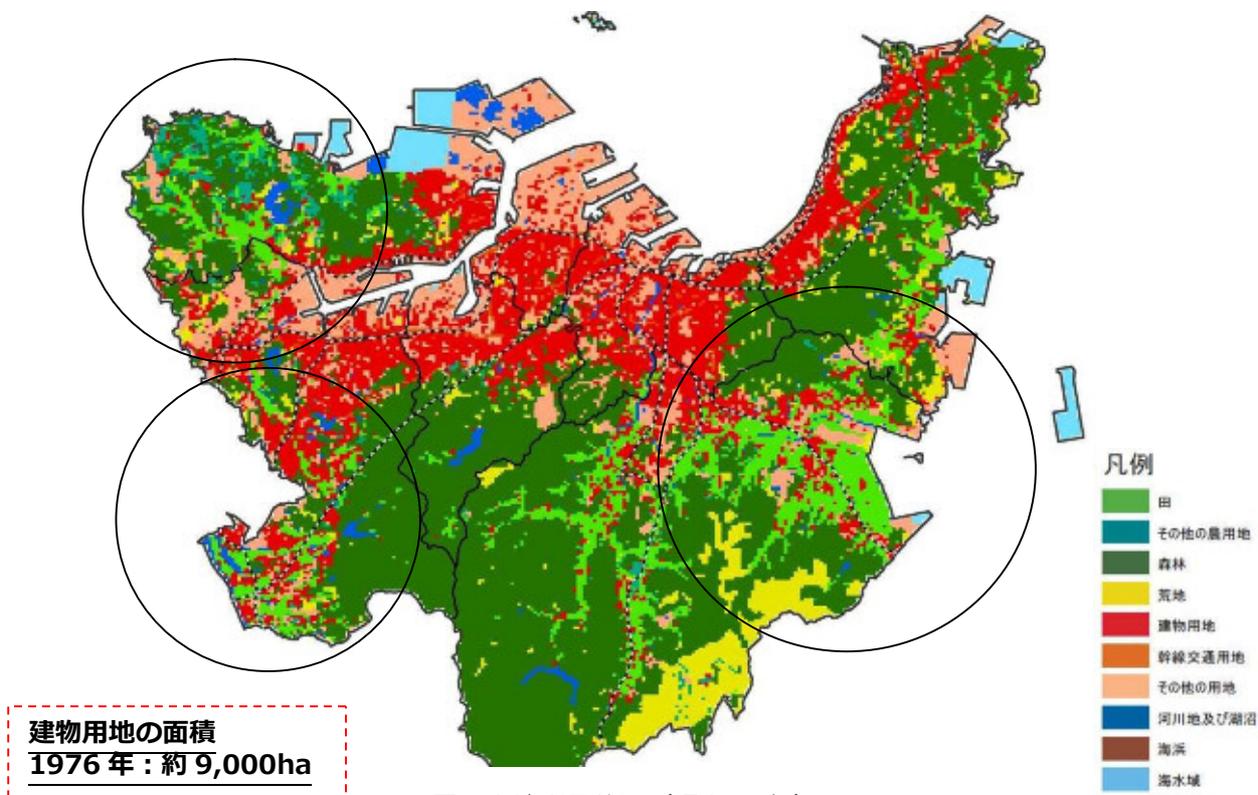


図 土地利用状況（昭和51年）

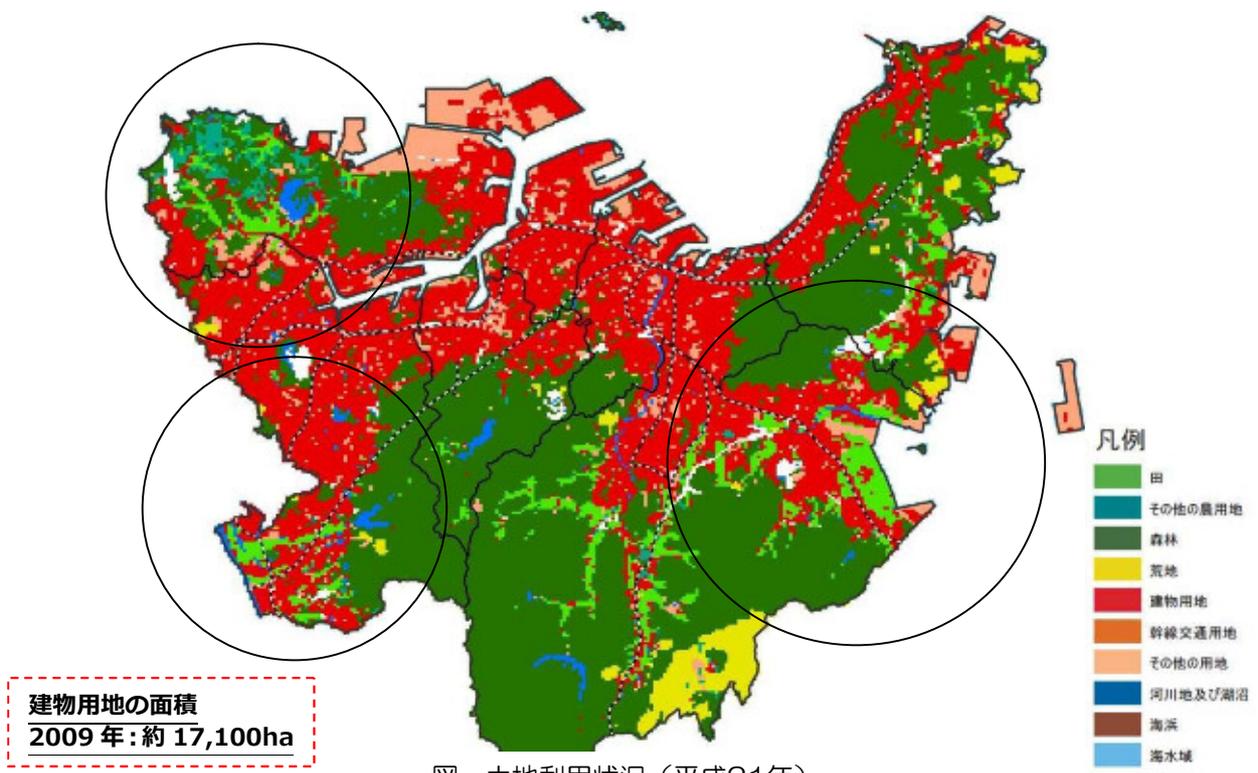


図 土地利用状況（平成21年）

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 本市の現状と将来動向

(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。

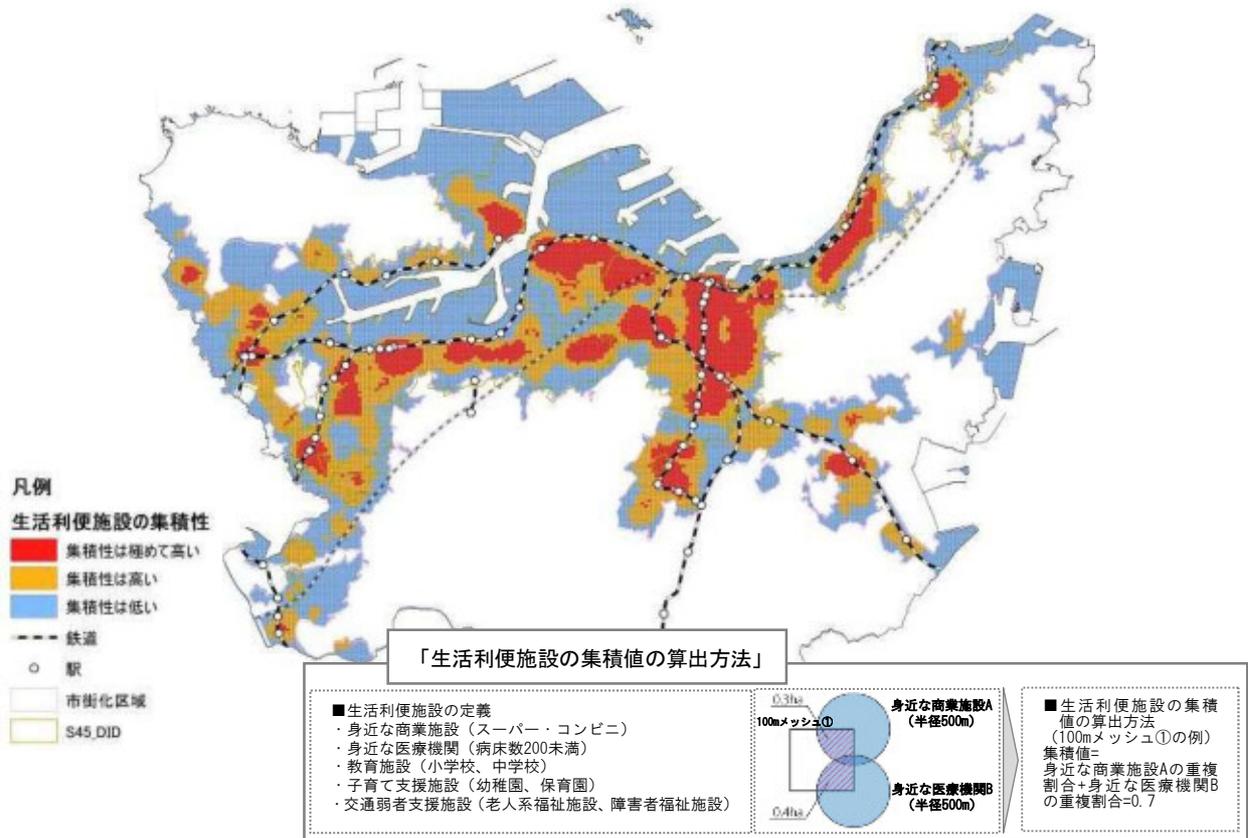


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)

※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」

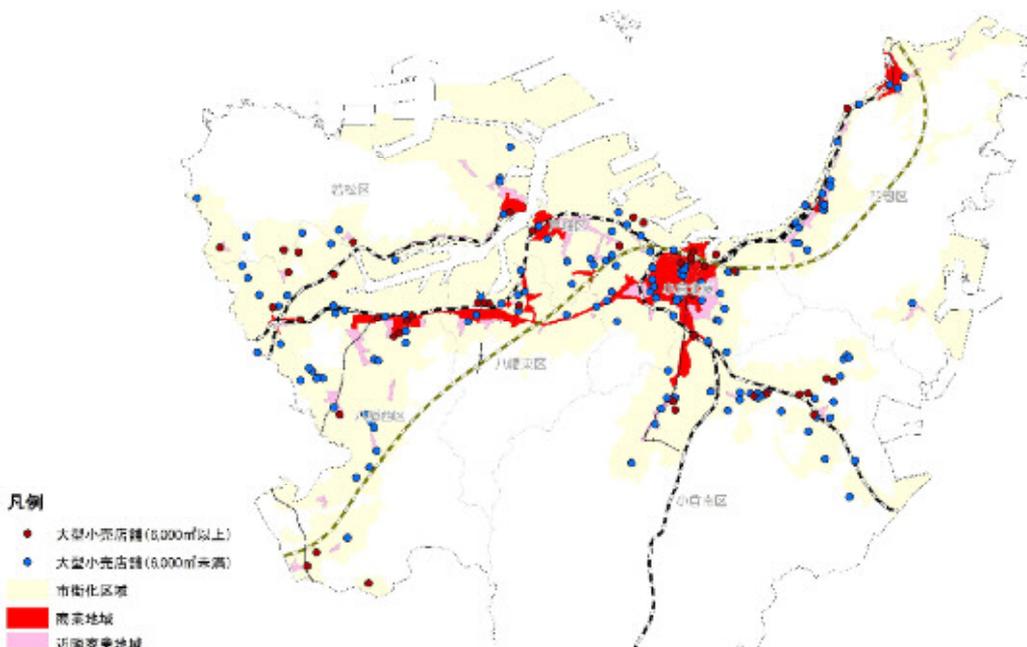


図 大規模小売店舗の立地動向

出典：全国大型小売店総覧「2015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。

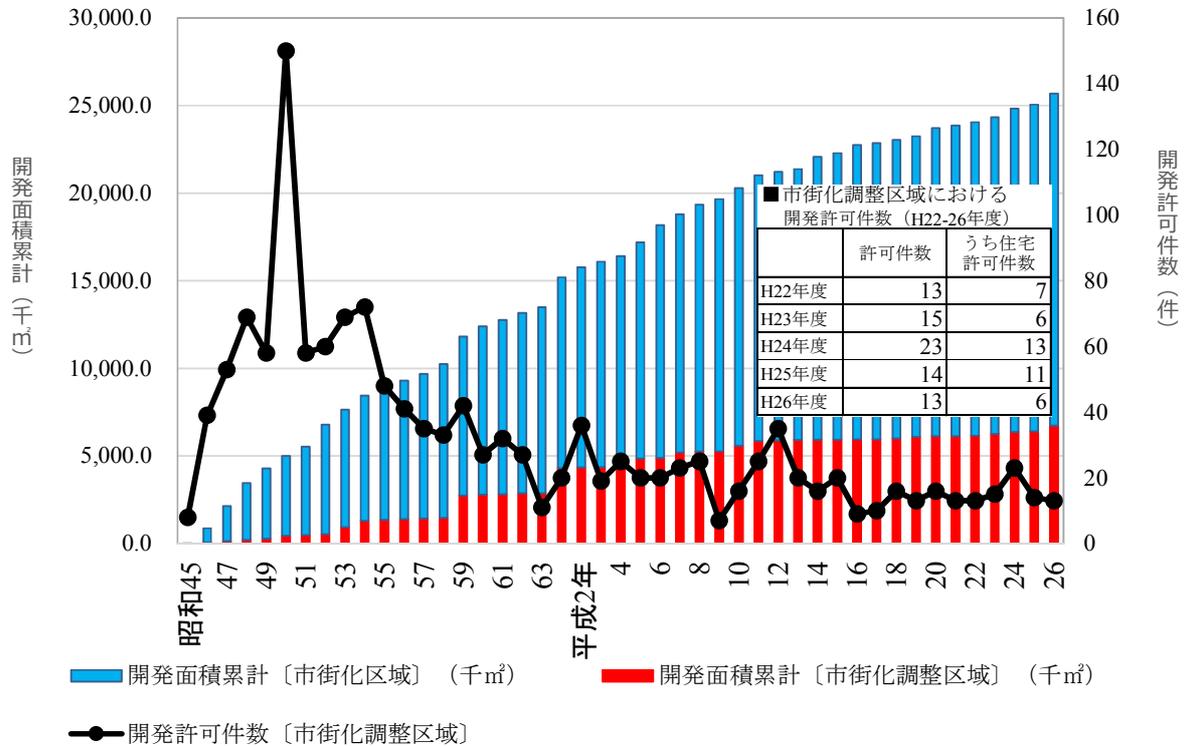


図 開発許可面積（累計）及び開発許可件数の推移

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。

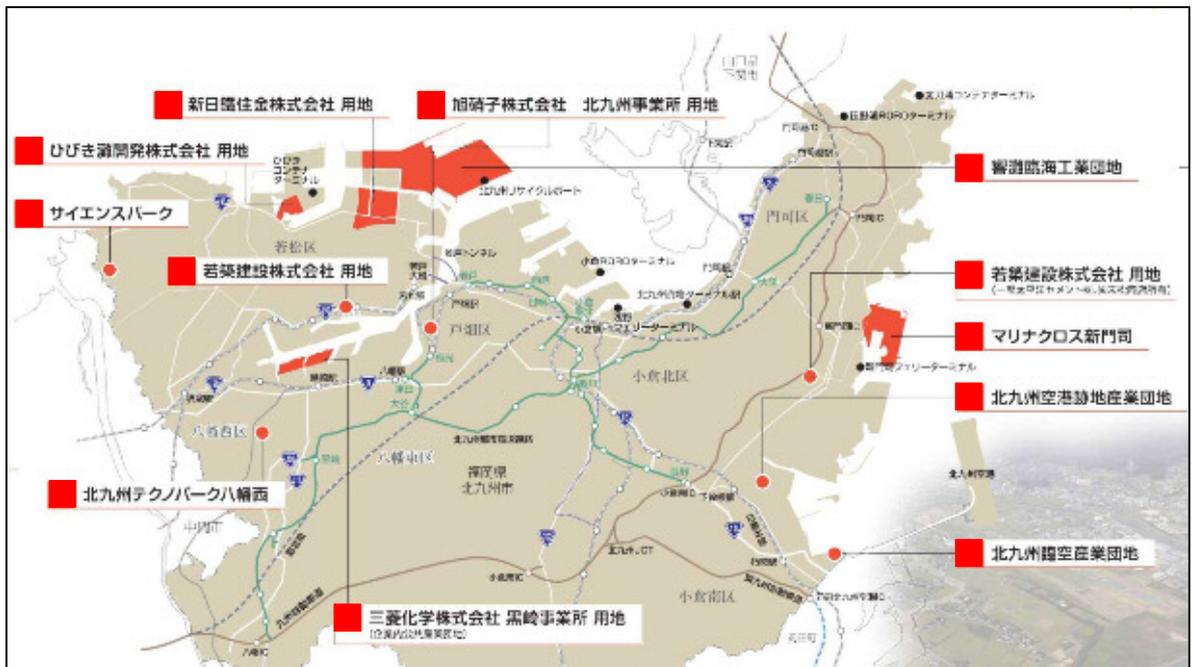


図 市内における産業の受け皿

3 本市の現状と将来動向

(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。

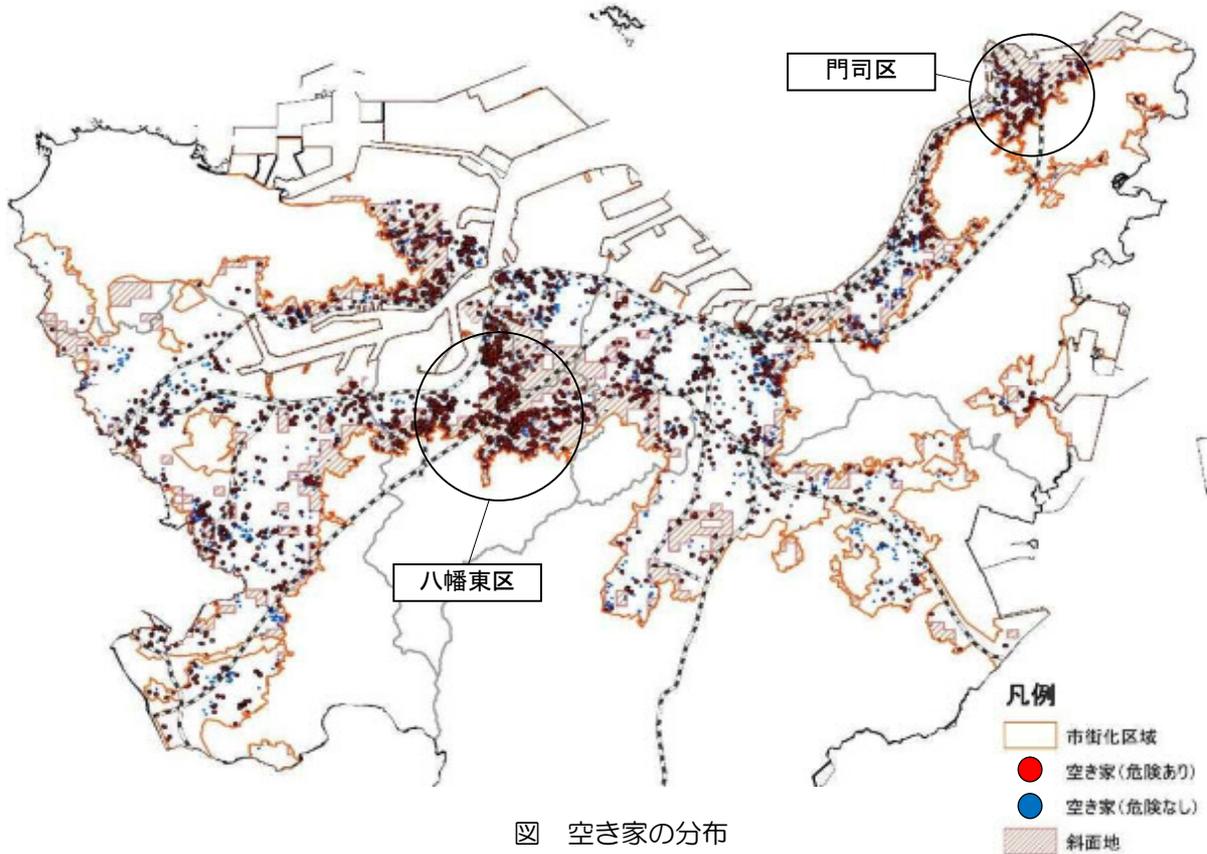


図 空き家の分布

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

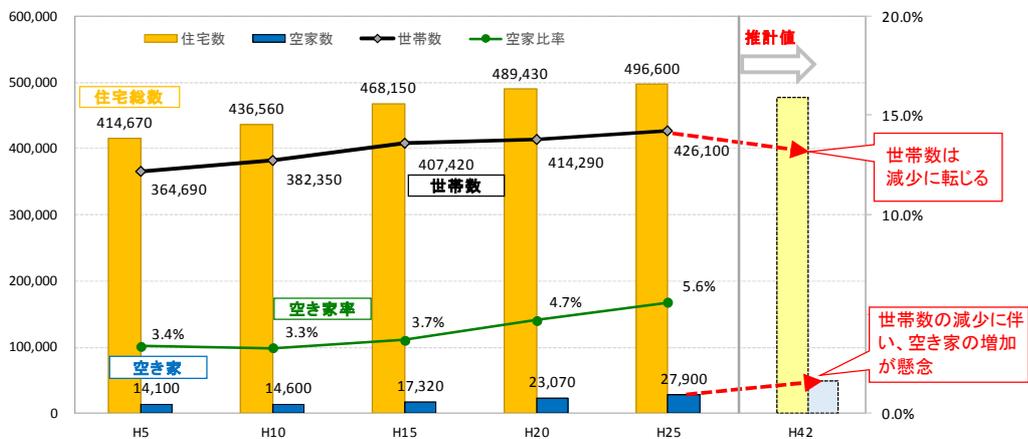


図 住宅総数と空き家総数の推移

出典：総務省「住宅・土地統計調査(昭和5～平成25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。

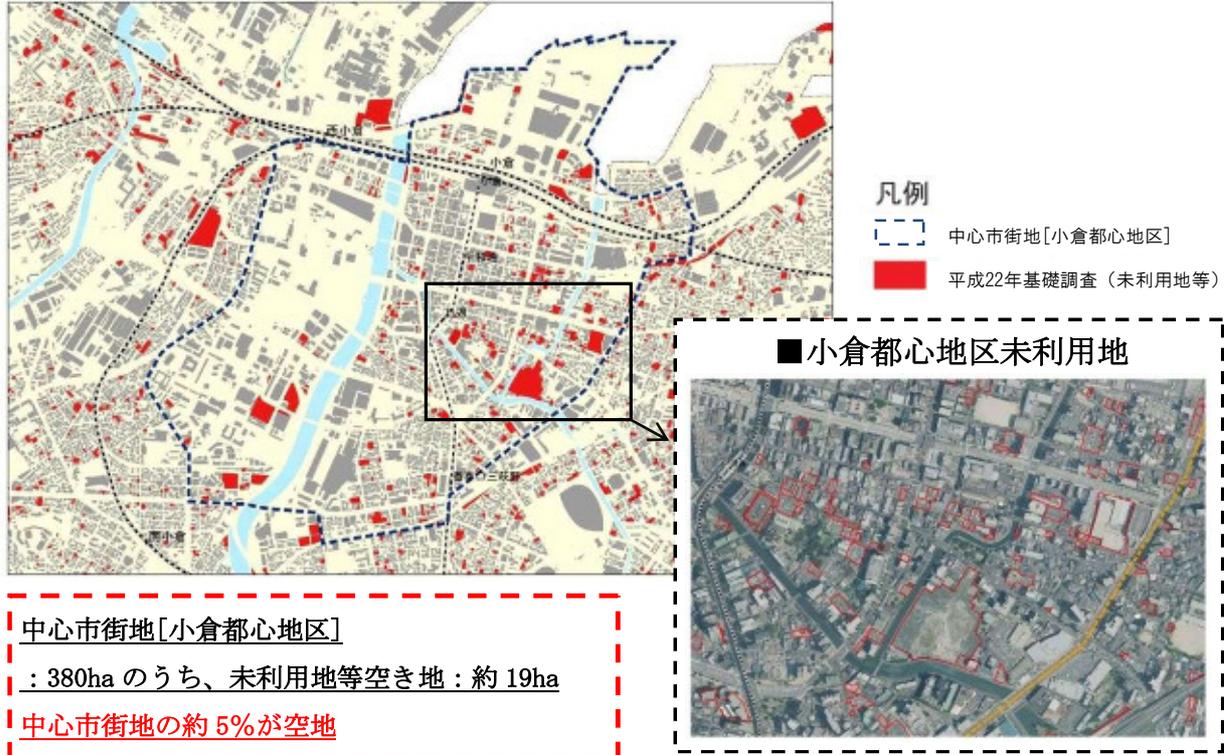


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況
(小倉都心地区)

出典：北九州市「平成22年都市計画基礎調査」

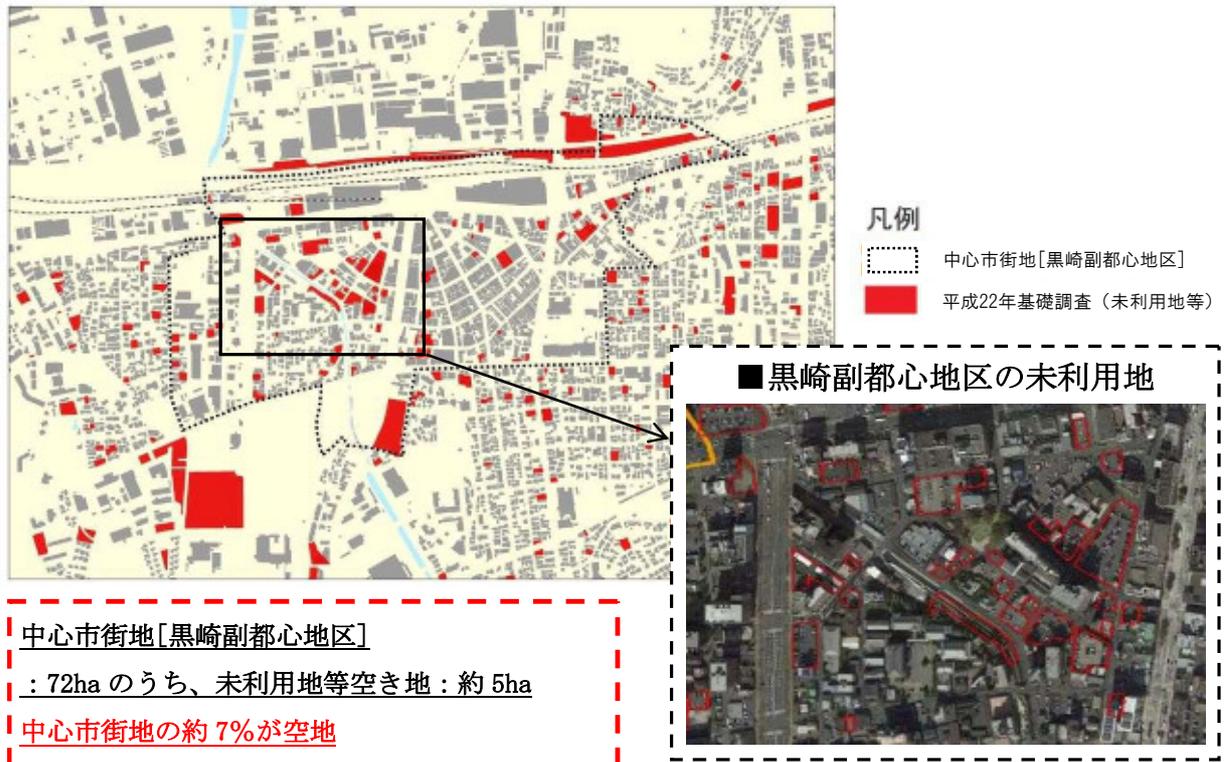


図 中心市街地およびその周辺における空き地の発生状況
(黒崎副都心地区)

出典：北九州市「平成22年都市計画基礎調査」

3 本市の現状と将来動向

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。

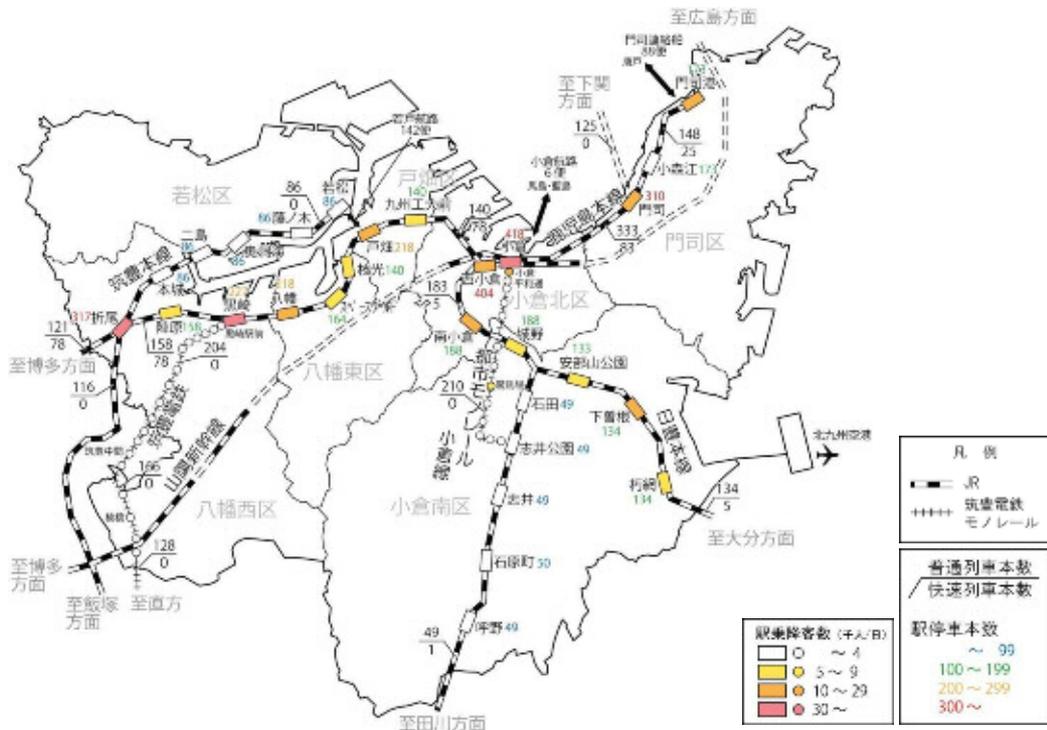


図 北九州市における鉄(軌)道の現状

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

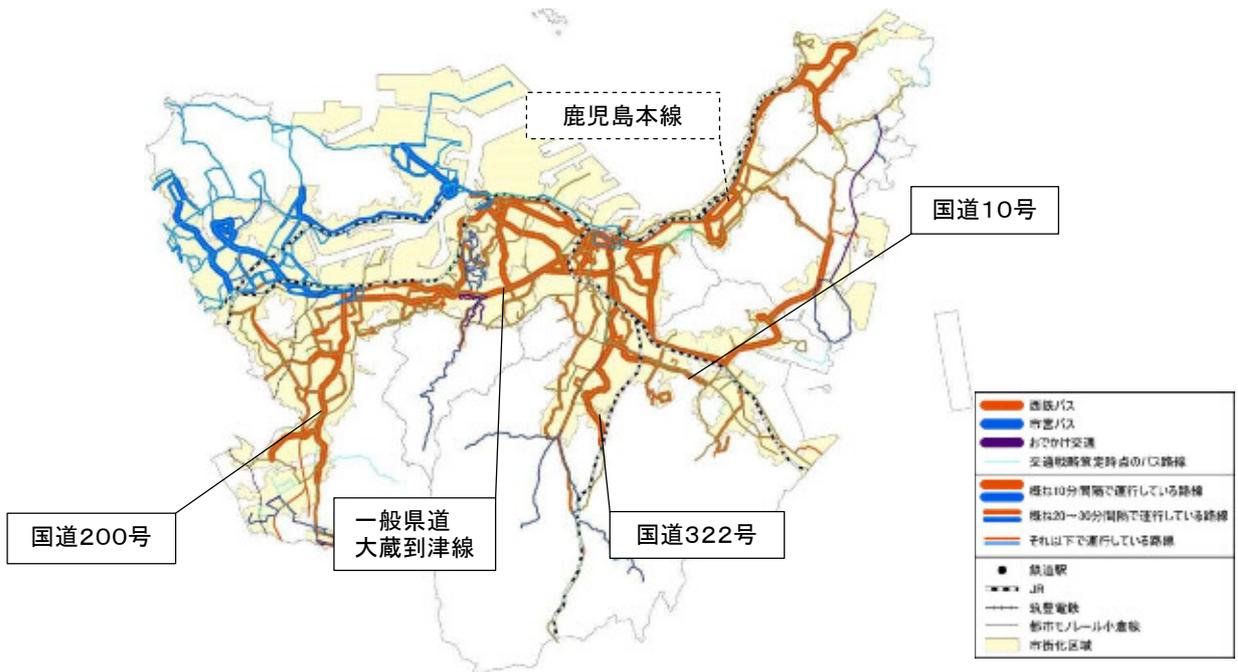


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

(2) 公共交通の利用圏

○公共交通人口カバー率は約80%、公共交通空白地域の人口は約20万人となっています。

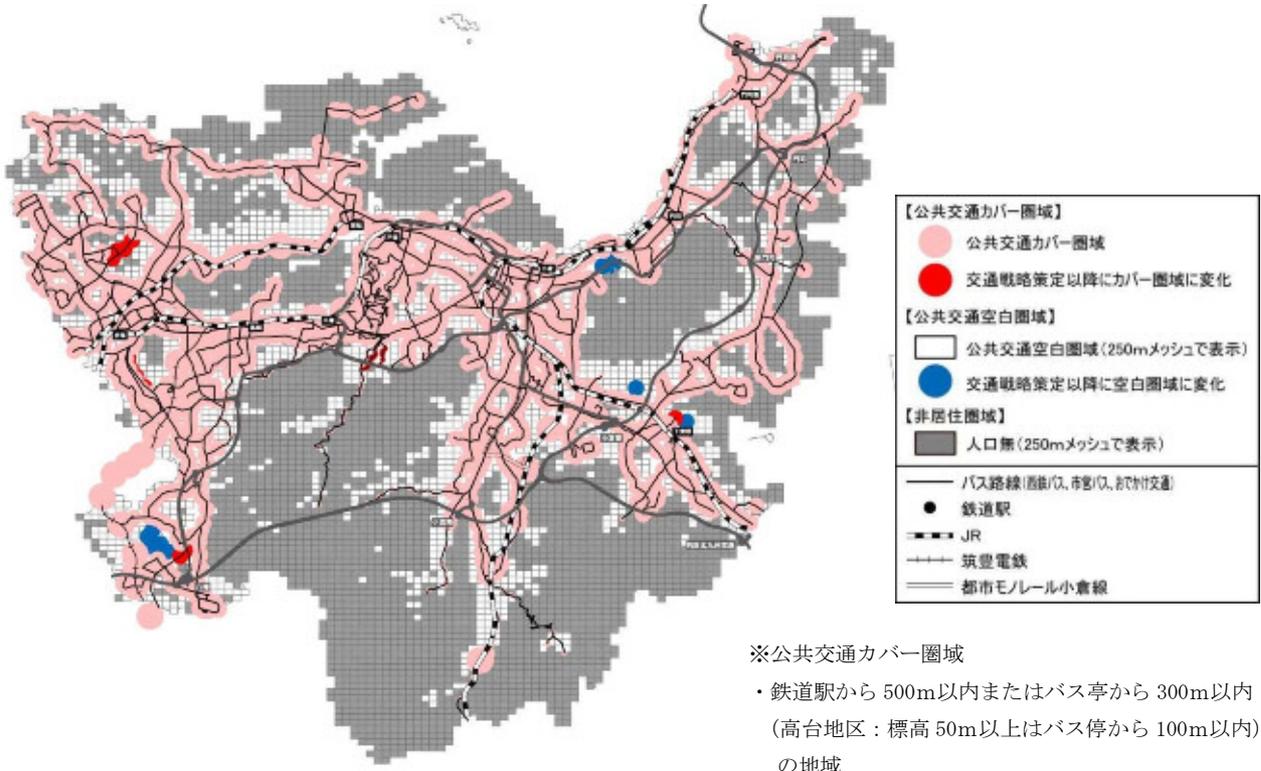


図 北九州市における公共交通カバー地域と空白地域

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

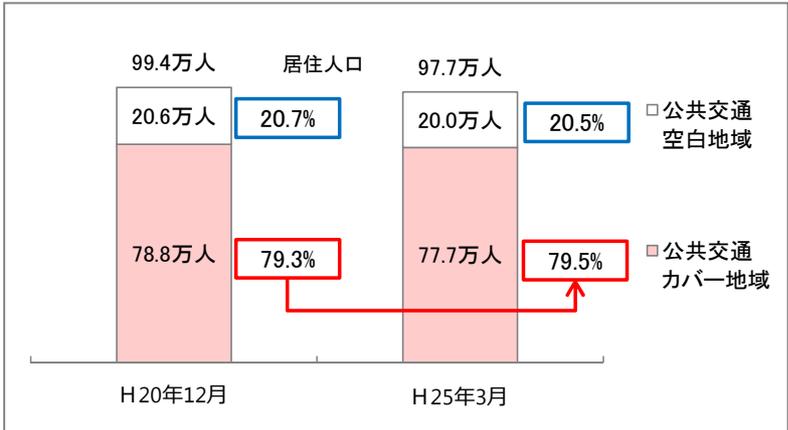


図 公共交通人口カバー率の変化

※公共交通人口カバー率
 =公共交通カバー圏域の人口/総人口

※人口は国勢調査 250mメッシュより集計
 (H20年12月 =平成17年国調人口,
 H25年3月=平成22年国調人口がベース)

出典：北九州市「環境首都総合交通戦略」

3 本市の現状と将来動向

(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年から平成26年までに47路線（約117km）が廃止されています。

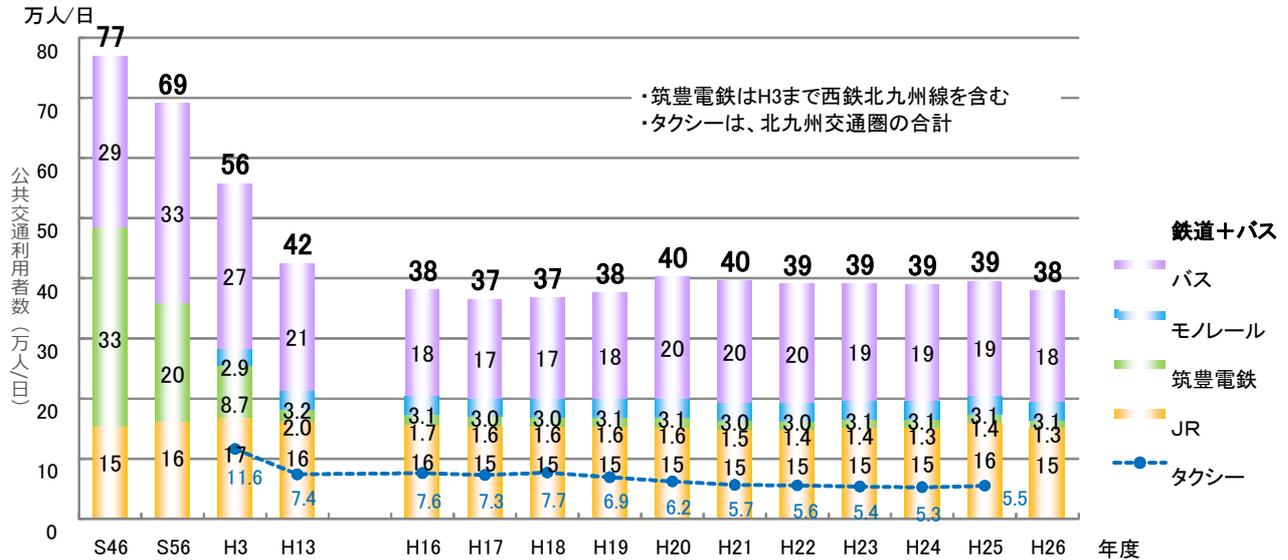


図 北九州市における公共交通利用者数の推移

出典：北九州市統計年鑑等

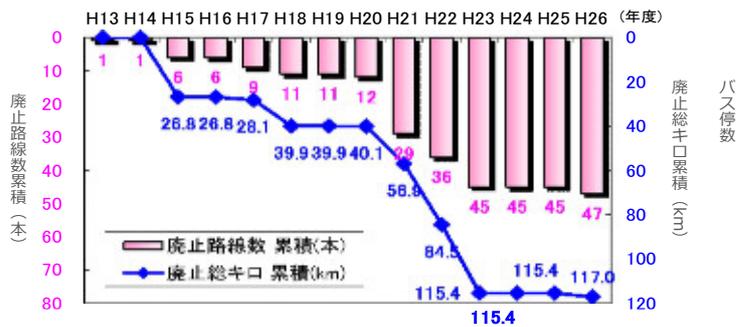


図 北九州市内のバス廃止路線数及び路線総延長の推移

出典：北九州市の調査による

(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。

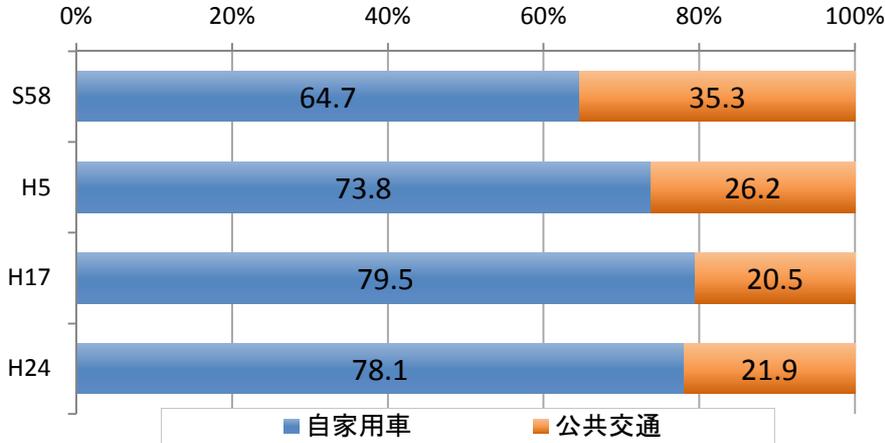


図 北九州市の交通手段分担率の推移

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」

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。

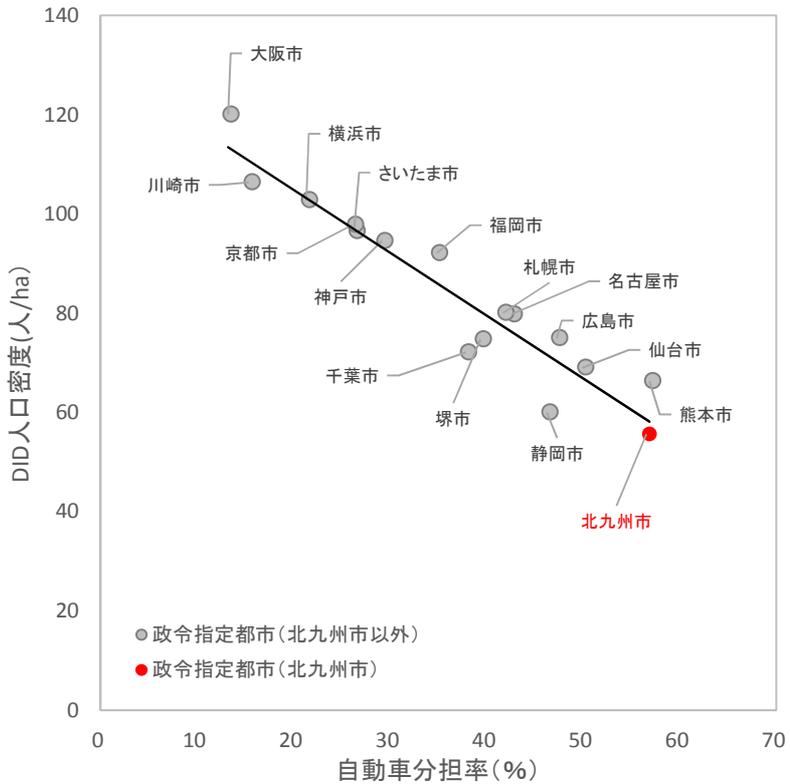


図 自動車分担率とDID人口密度の関係

出典：国土交通省「平成22年度全国都市交通特性調査」
 総務省「平成22年国勢調査」

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

3 本市の現状と将来動向

(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：北九州市建築都市局

◆庁舎、公民館、集会所、市民センター等を対象

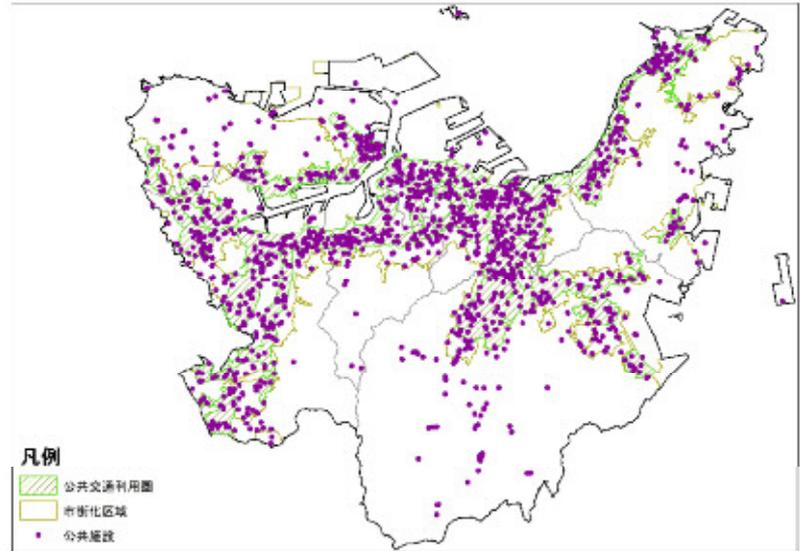


図 身近な医療機関の空間分布

出典：国土数値情報「医療機関データ」(平成22年)

◆病院（病床数20～200床未満）、診療所（病床数20床未満）を対象

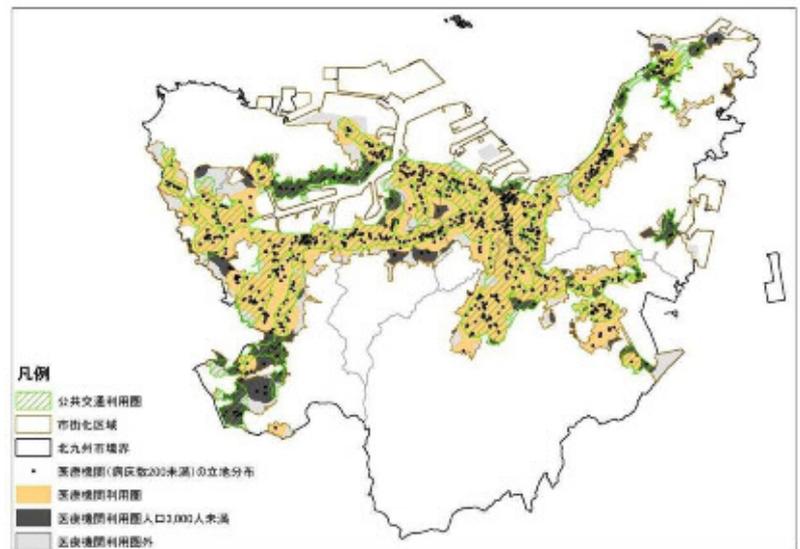
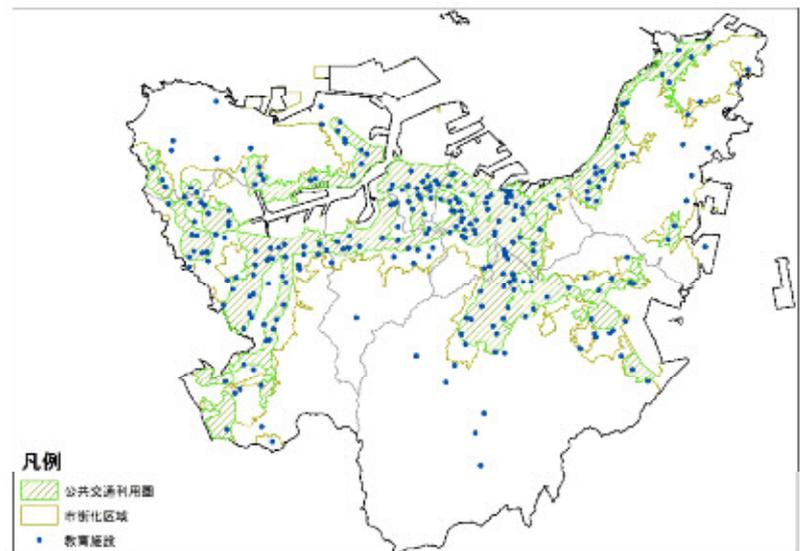


図 教育施設の空間分布

出典：北九州市建築都市局

◆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

- 事業所数は減少しているものの、売場面積は増加傾向にあります。
- 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。

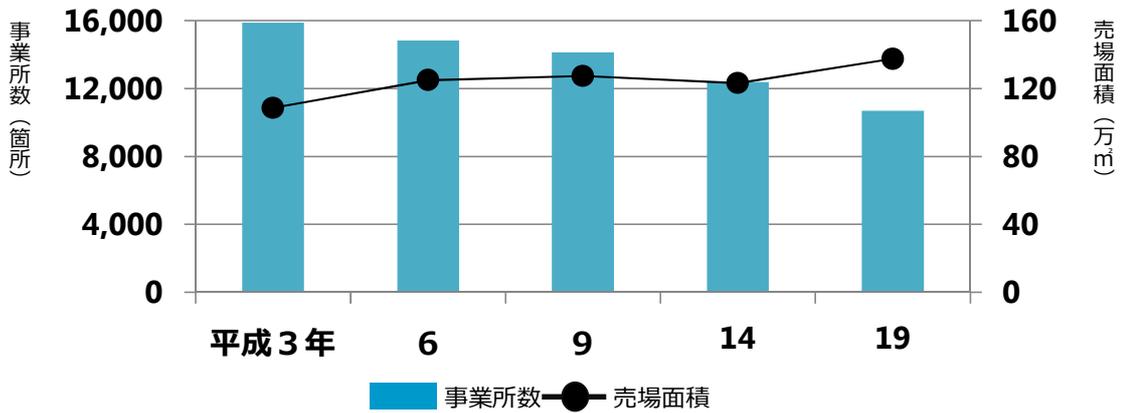


図 小売業の事業所数・売場面積の推移

注) 「経済産業省経済産業政策局調査統計部 平成14年・19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。

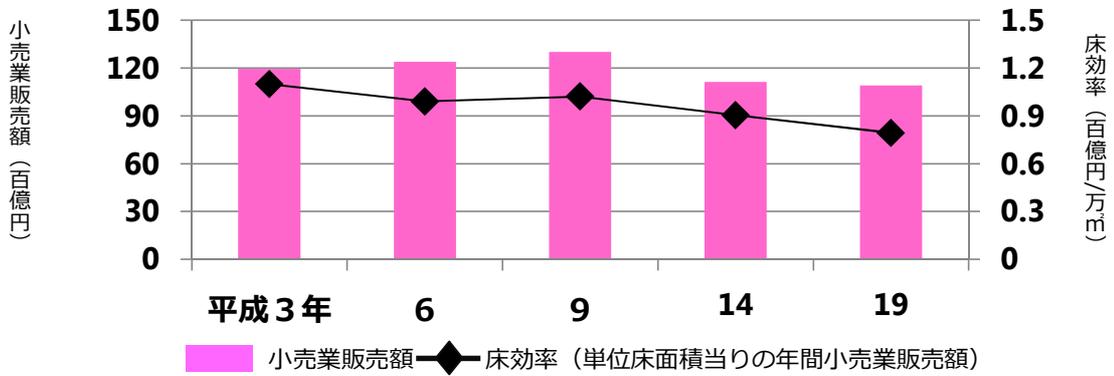


図 小売業販売額の推移

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。

3 本市の現状と将来動向

- 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。

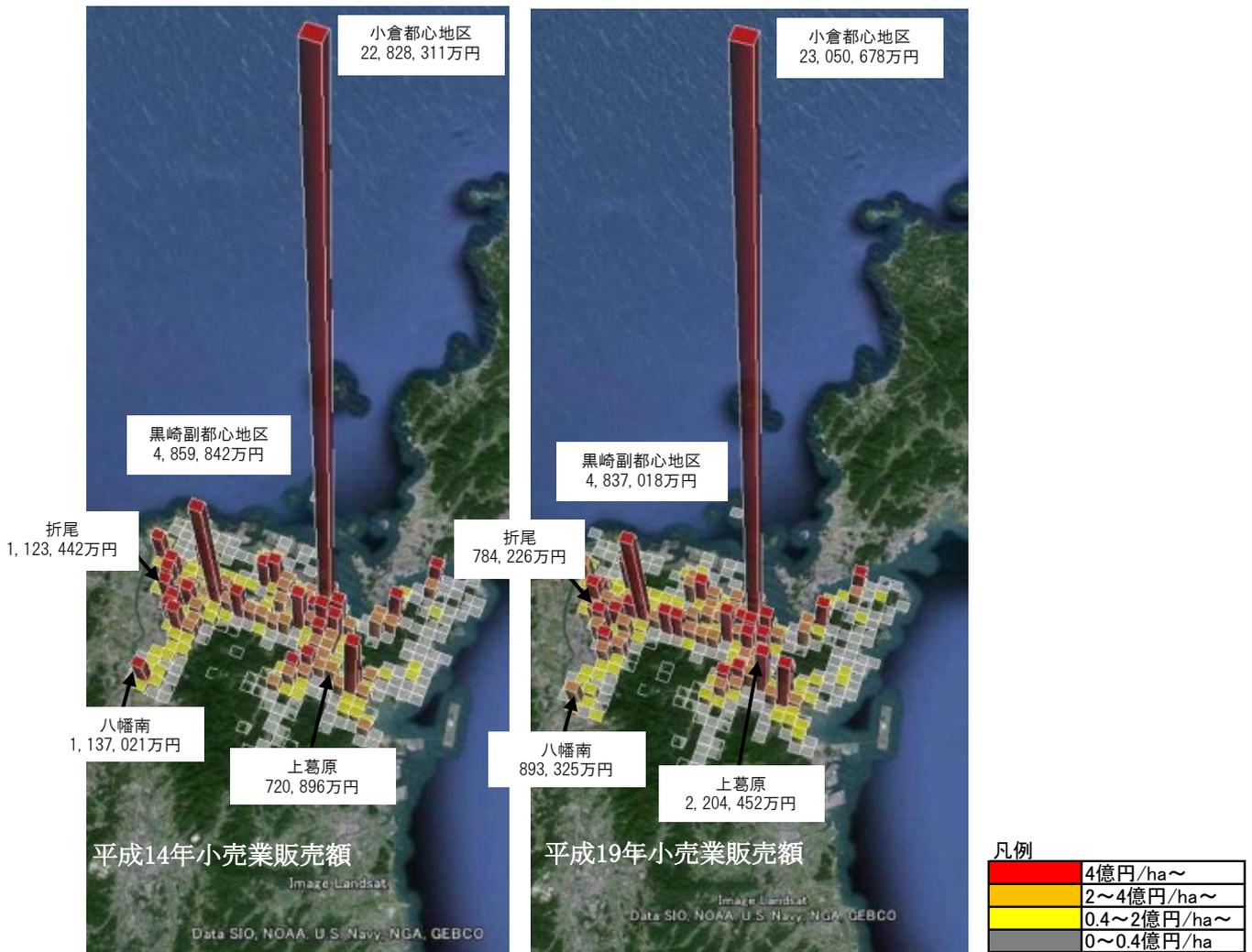


図 小売業販売額（平成14年・平成19年）

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。

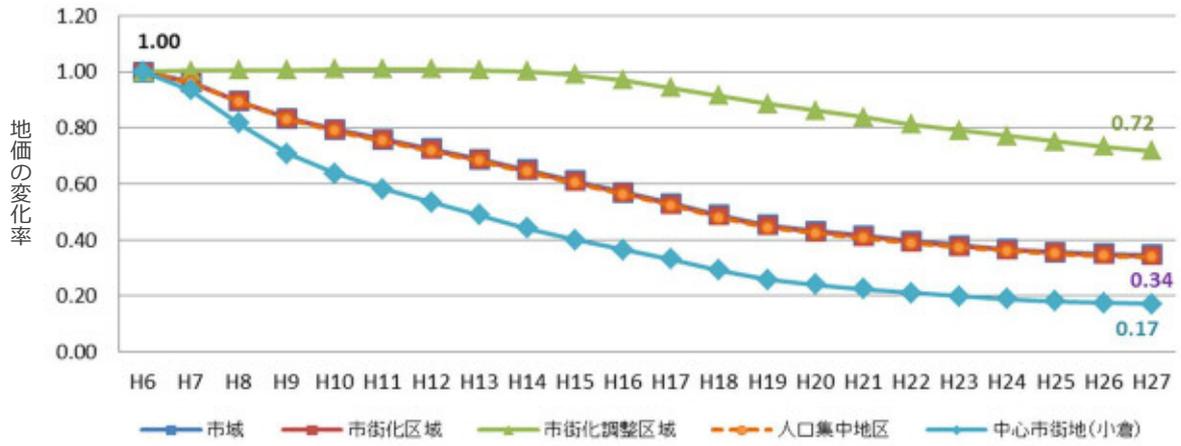


図 区域別の地価の推移

注) 平成6～26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。

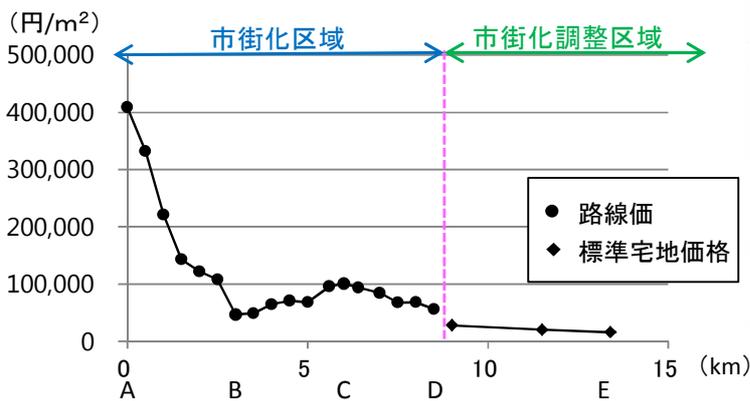


図 固定資産税路線価等の実態 (JR小倉駅から国道322号方向)

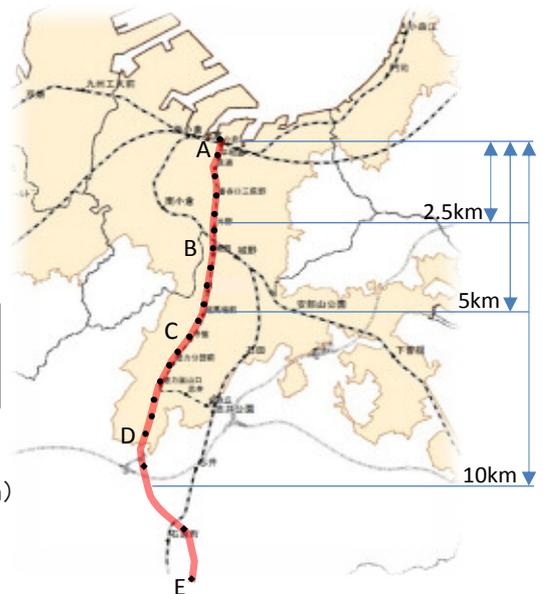


図 固定資産税路線価等の実態 (JR小倉駅から国道322号方向)

出典：(一財) 資産評価システム研究センター
「全国地価マップ (<http://www.chikamap.jp/>)」
平成26年度

3 本市の現状と将来動向

(2) 財政

①歳入・歳出

○一般会計歳入における「市税」は、平成19年度以降減少傾向にあります。
 ○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。

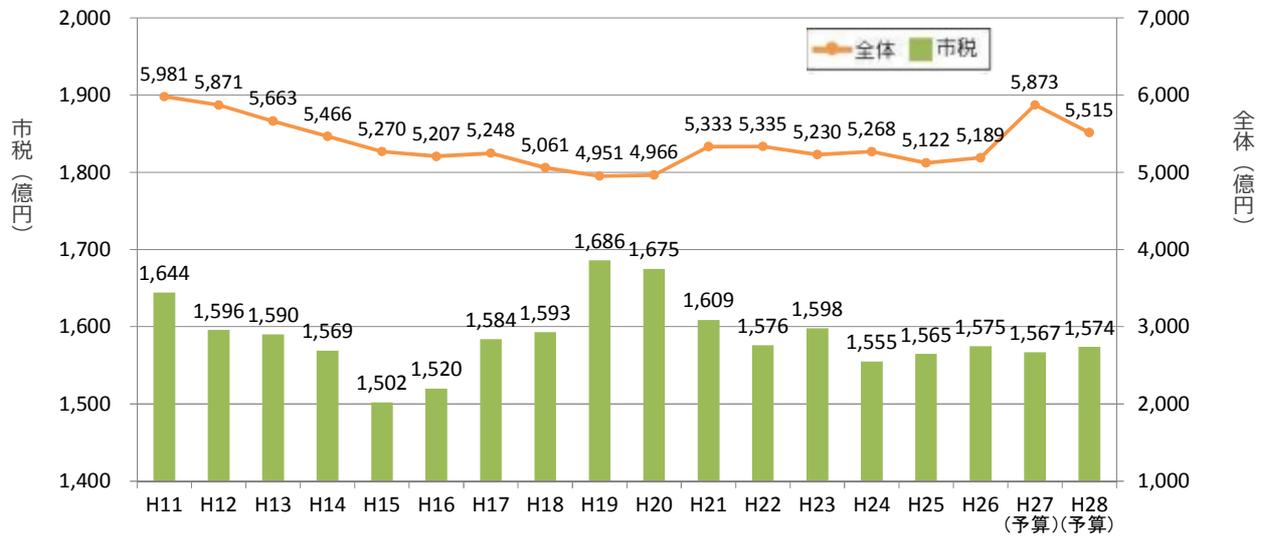


図 一般会計歳入の推移

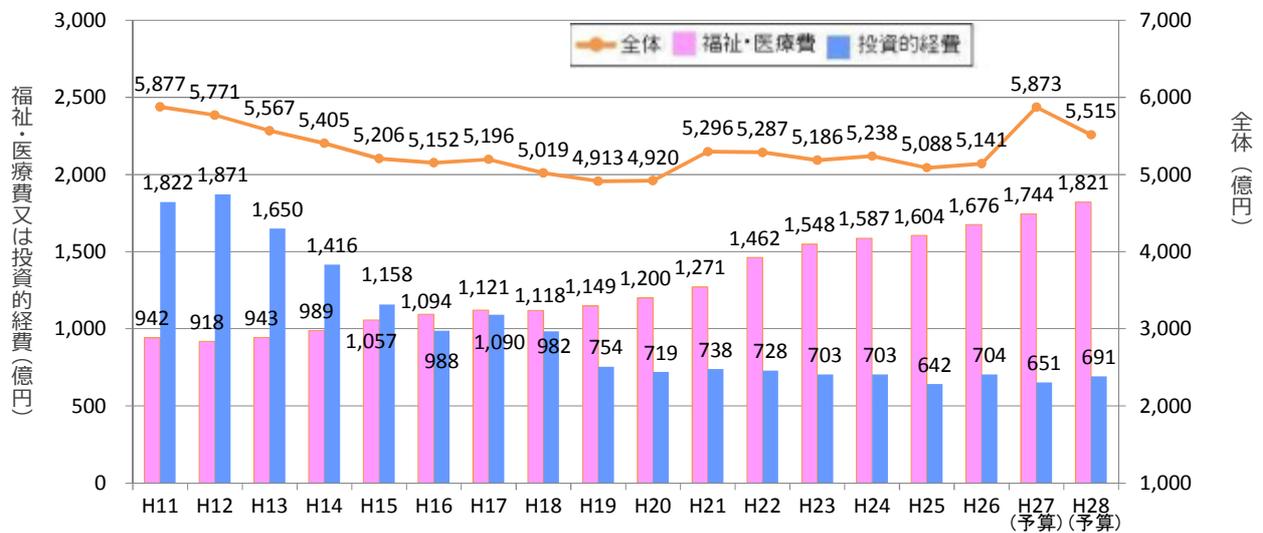


図 一般会計歳出の推移

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。
- 政令市と比較した場合、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。

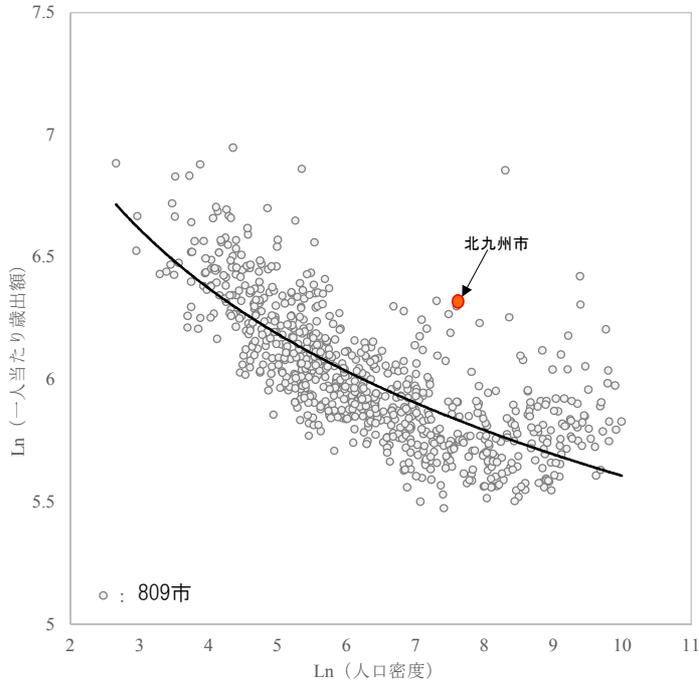


図 1 人当たり歳出額と人口密度との関係

出典：国勢調査（H22）、市町村別決算状況調査（H22）

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	616
北九州市	545
京都市	527
福岡市	520
神戸市	508
広島市	497
名古屋市	455
札幌市	435
新潟市	431
川崎市	421
千葉市	385
堺市	384
仙台市	382
静岡市	375
横浜市	374
熊本市	361
岡山市	353
さいたま市	350
浜松市	347
相模原市	316

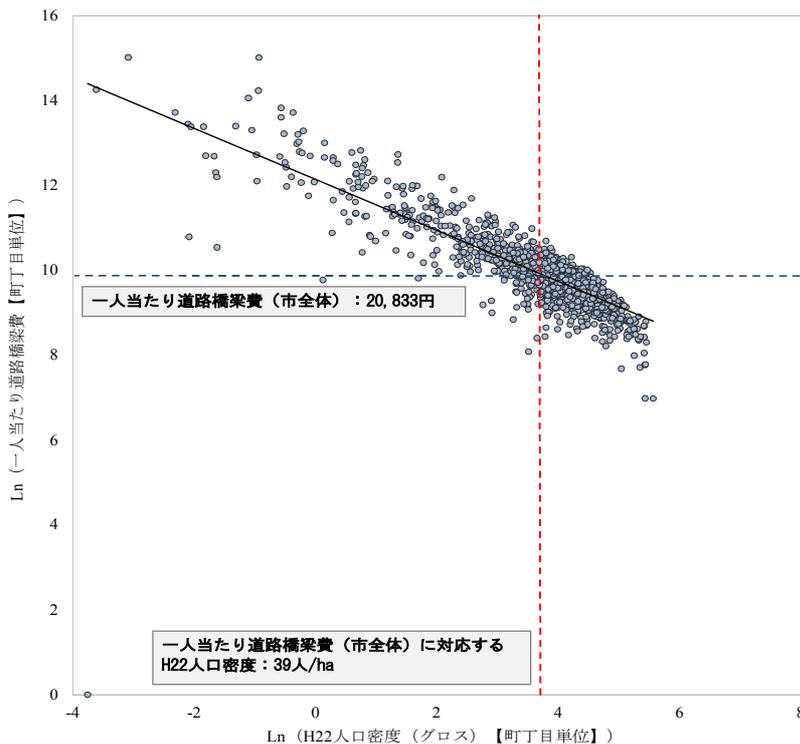


図 H22人口密度と一人当たり歳出額

出典：H22国勢調査（小地域）、市町村別決算状況調査（H22）

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（H22）

注）一人当たり道路橋梁費（市全体）に対応するH22人口密度は回帰方程式より予測

注）H22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

3 本市の現状と将来動向

(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。

■ 公共施設の築年別の状況 出典：北九州市総務企画局（平成25年3月）
 ■ 市営住宅 ■ 学校教育施設 ■ 市民利用施設 ■ その他

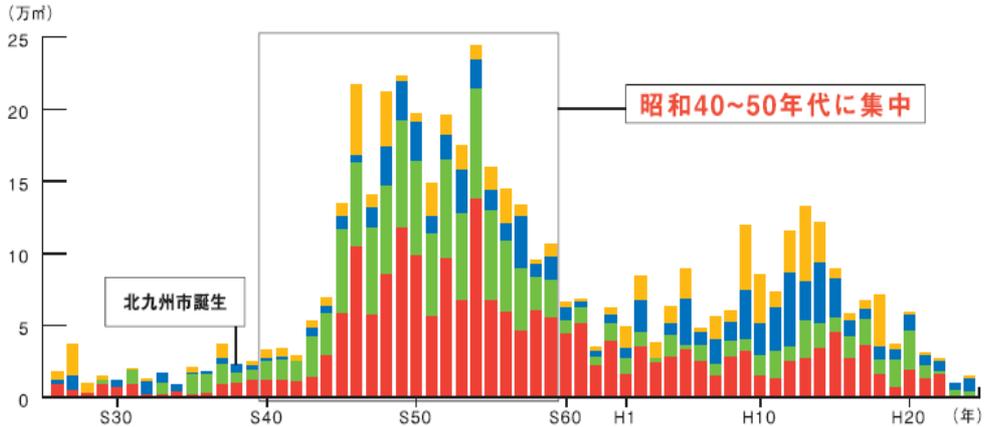


図 公共施設の築年別の状況

順位	自治体名	延床面積 (㎡)	順位	自治体名	人口(人)		1人当たり面積(㎡)
					H22年度国勢調査	H22年	
1	大阪市	12,570,846	1	北九州市	976,846	5.0	5.0
2	名古屋市	9,989,077	2	大阪市	2,685,314	4.7	4.7
3	横浜市	8,647,360	3	神戸市	1,544,200	4.7	4.7
4	神戸市	7,210,204	4	名古屋市	2,263,094	4.4	4.4
5	札幌市	5,619,155	5	福岡市	1,463,743	3.6	3.6
6	福岡市	5,240,954	6	広島市	1,173,043	3.4	3.4
7	北九州市	4,886,177	7	浜松市	800,866	3.3	3.3
8	京都市	4,853,036	8	京都市	1,474,015	3.3	3.3
9	広島市	3,977,483	9	新潟市	811,901	3.3	3.3
10	川崎市	3,581,509	10	静岡市	716,197	3.2	3.2
11	仙台市	3,285,649	11	仙台市	1,045,986	3.1	3.1
12	新潟市	2,662,557	12	札幌市	1,913,545	2.9	2.9
13	浜松市	2,651,787	13	岡山市	709,584	2.8	2.8
14	千葉市	2,606,292	14	千葉市	961,749	2.7	2.7
15	さいたま市	2,506,715	15	堺市	841,966	2.5	2.5
16	静岡市	2,295,224	16	川崎市	1,425,512	2.5	2.5
17	堺市	2,116,542	17	横浜市	3,688,773	2.3	2.3
18	岡山市	1,961,721	18	相模原市	717,544	2.3	2.3
19	相模原市	1,834,858	19	さいたま市	1,222,434	2.1	2.1
	平均	4,646,166		平均	1,390,416	3.3	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	609,149	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み状況」

＜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 本市の現状と将来動向

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、一部で市街化が進行しています。
- 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。

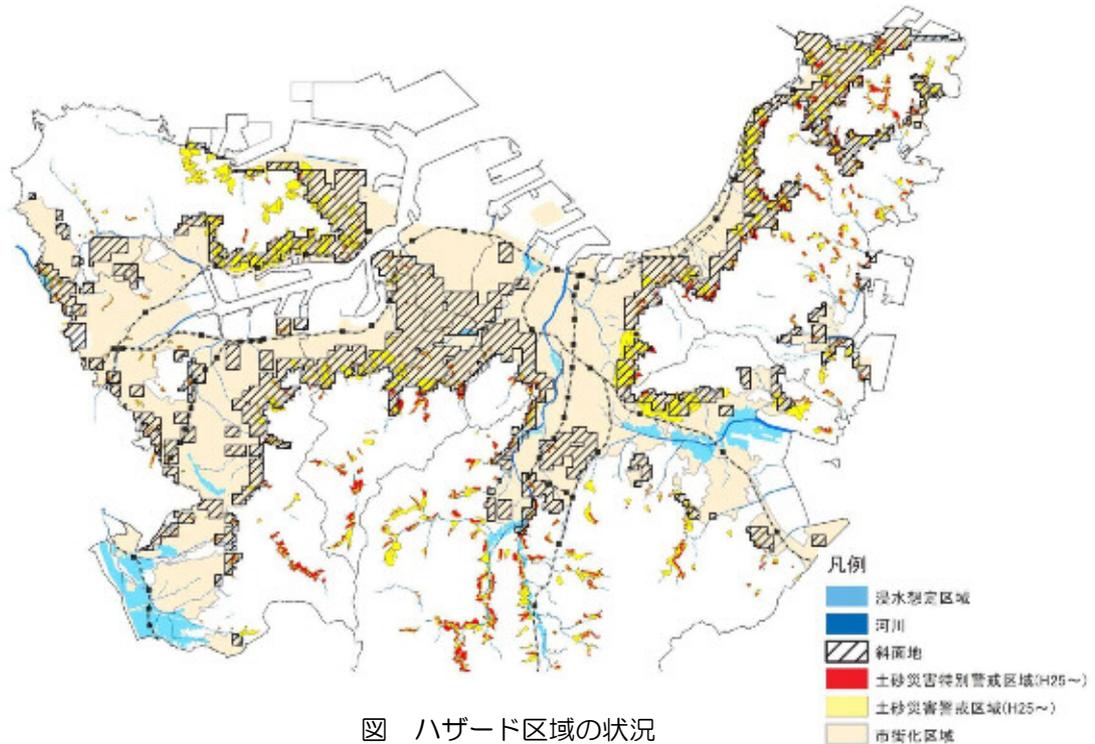


図 ハザード区域の状況

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」

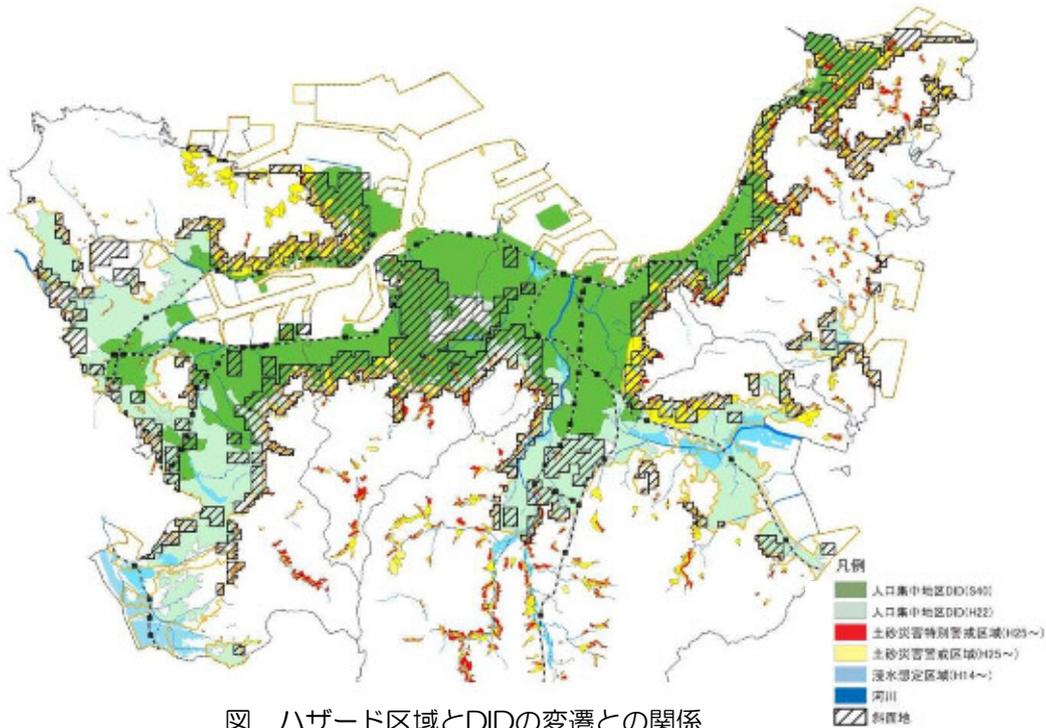


図 ハザード区域とDIDの変遷との関係

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。

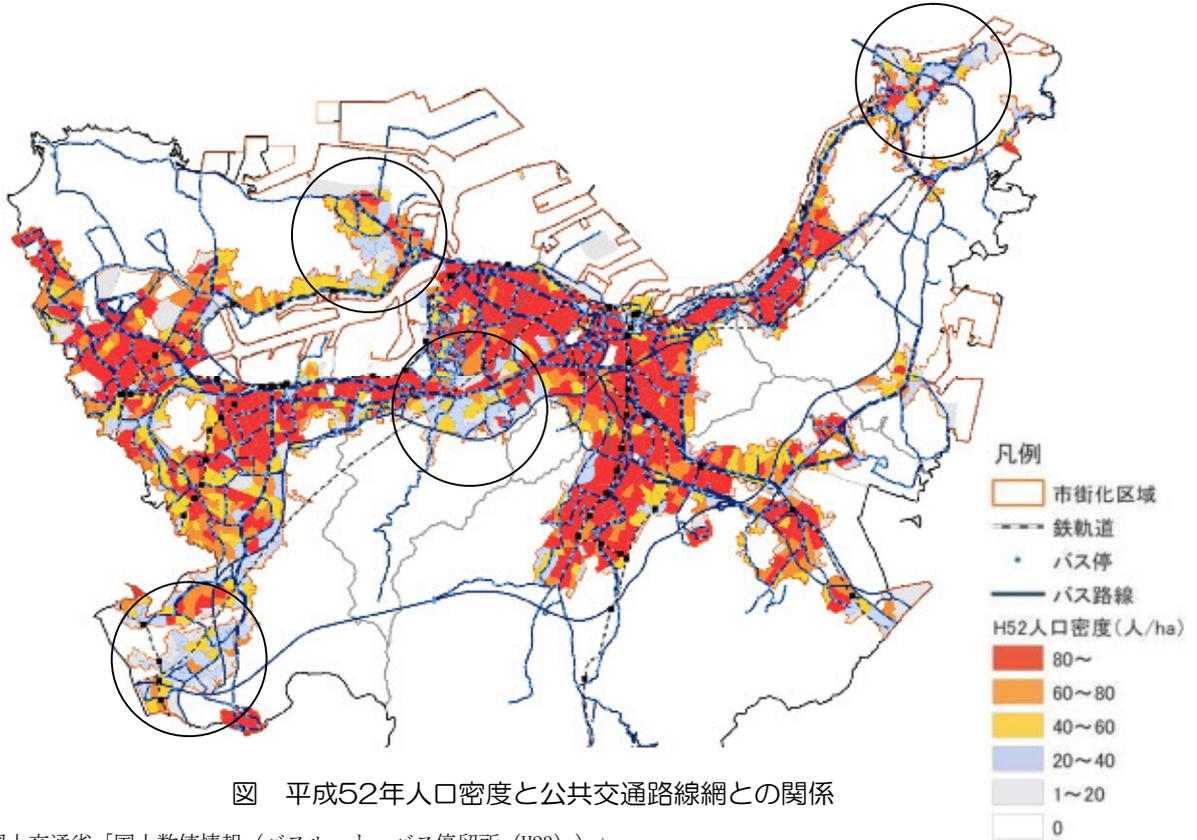


図 平成52年人口密度と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

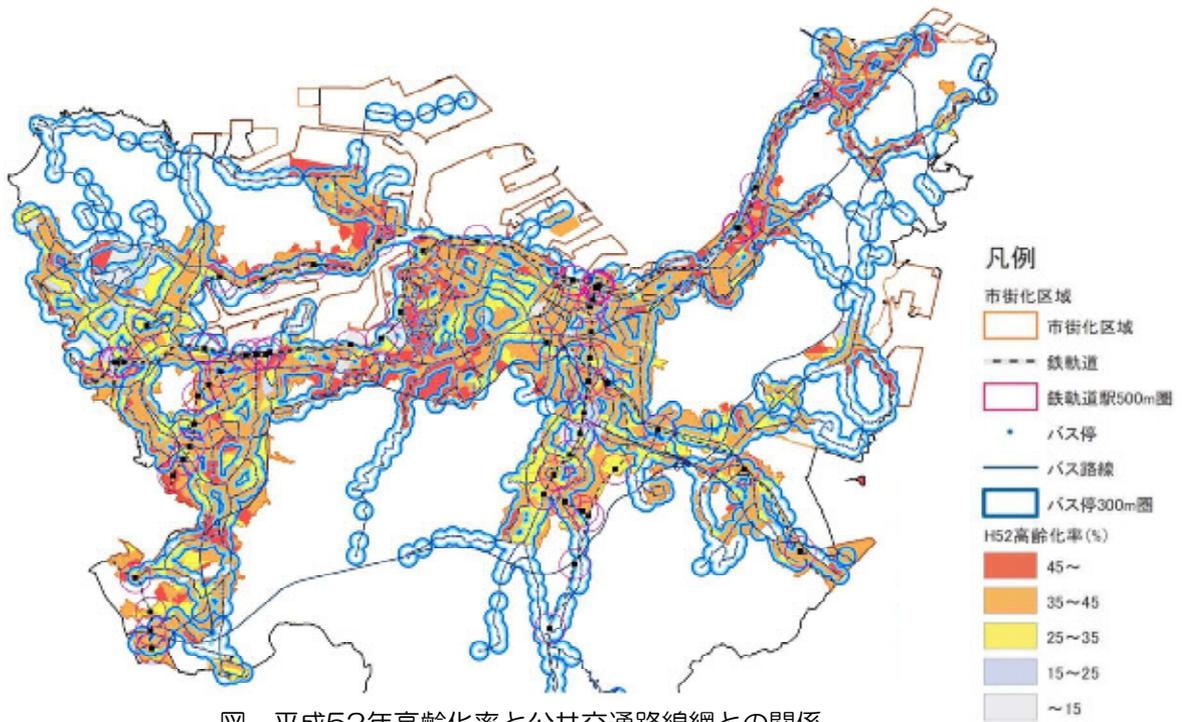


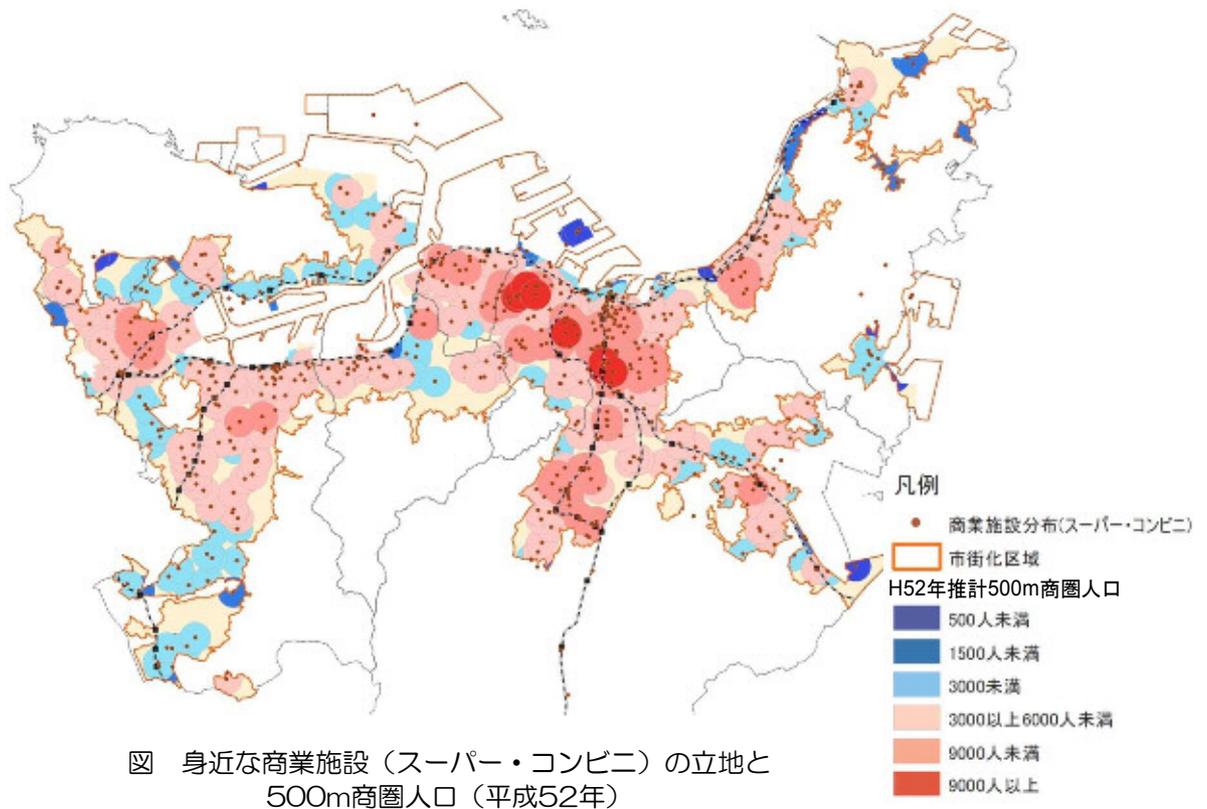
図 平成52年高齢化率と公共交通路線網との関係

出典：国土交通省「国土数値情報（バスルート・バス停留所（H23））」

3 本市の現状と将来動向

(2) 生活サービス施設

○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。

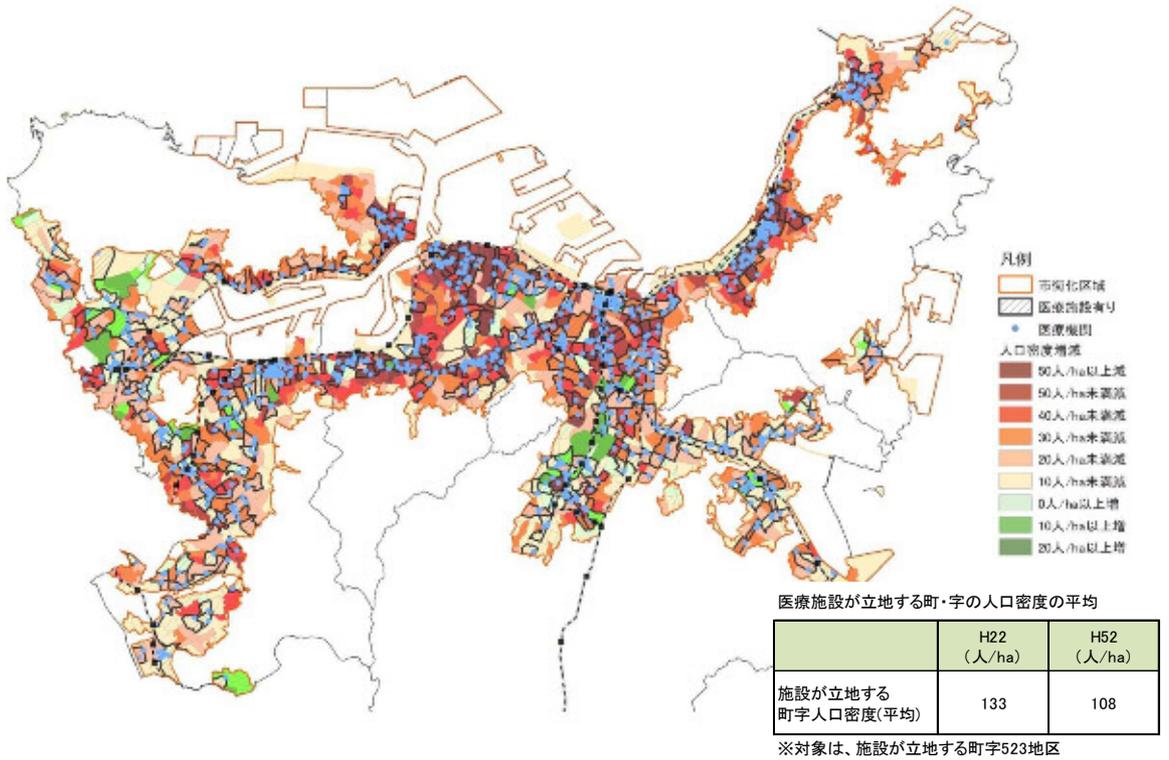


図 医療施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（医療機関）」

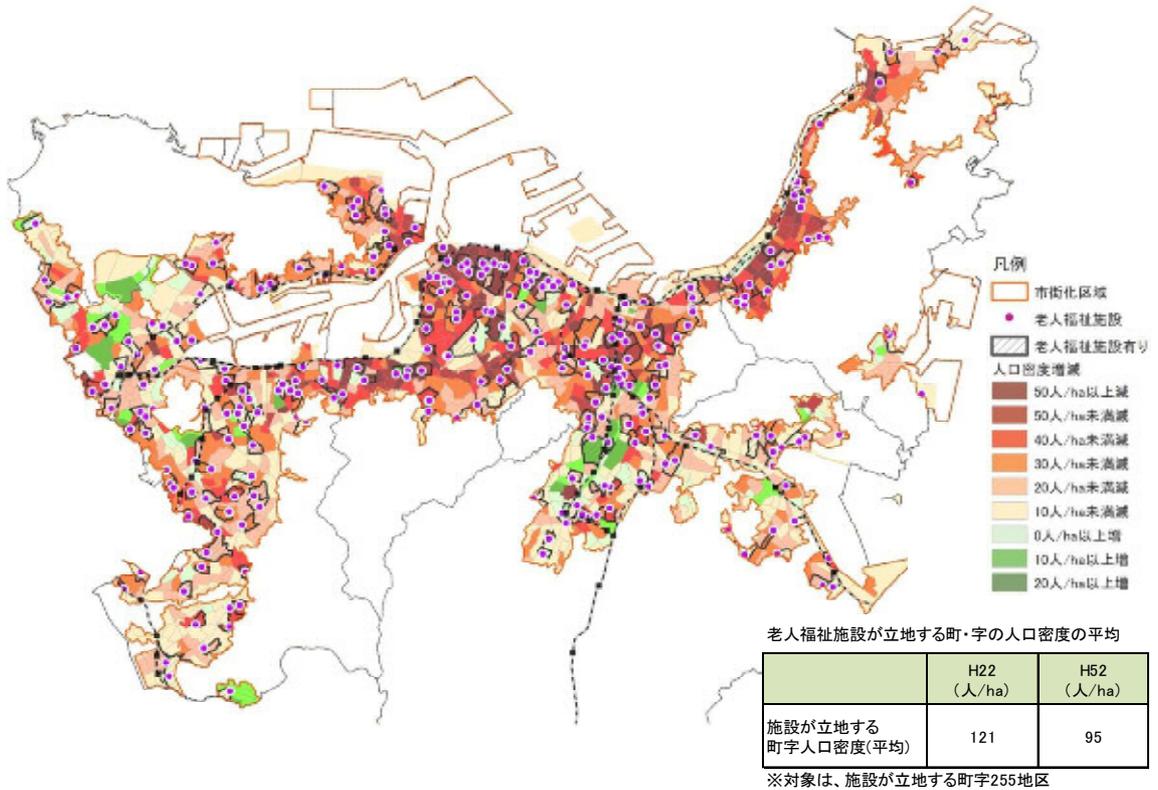


図 老人福祉施設の立地と人口密度増減（平成22年⇒平成52年）

出典：国土交通省「国土数値情報（福祉施設）」

3 本市の現状と将来動向

(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。

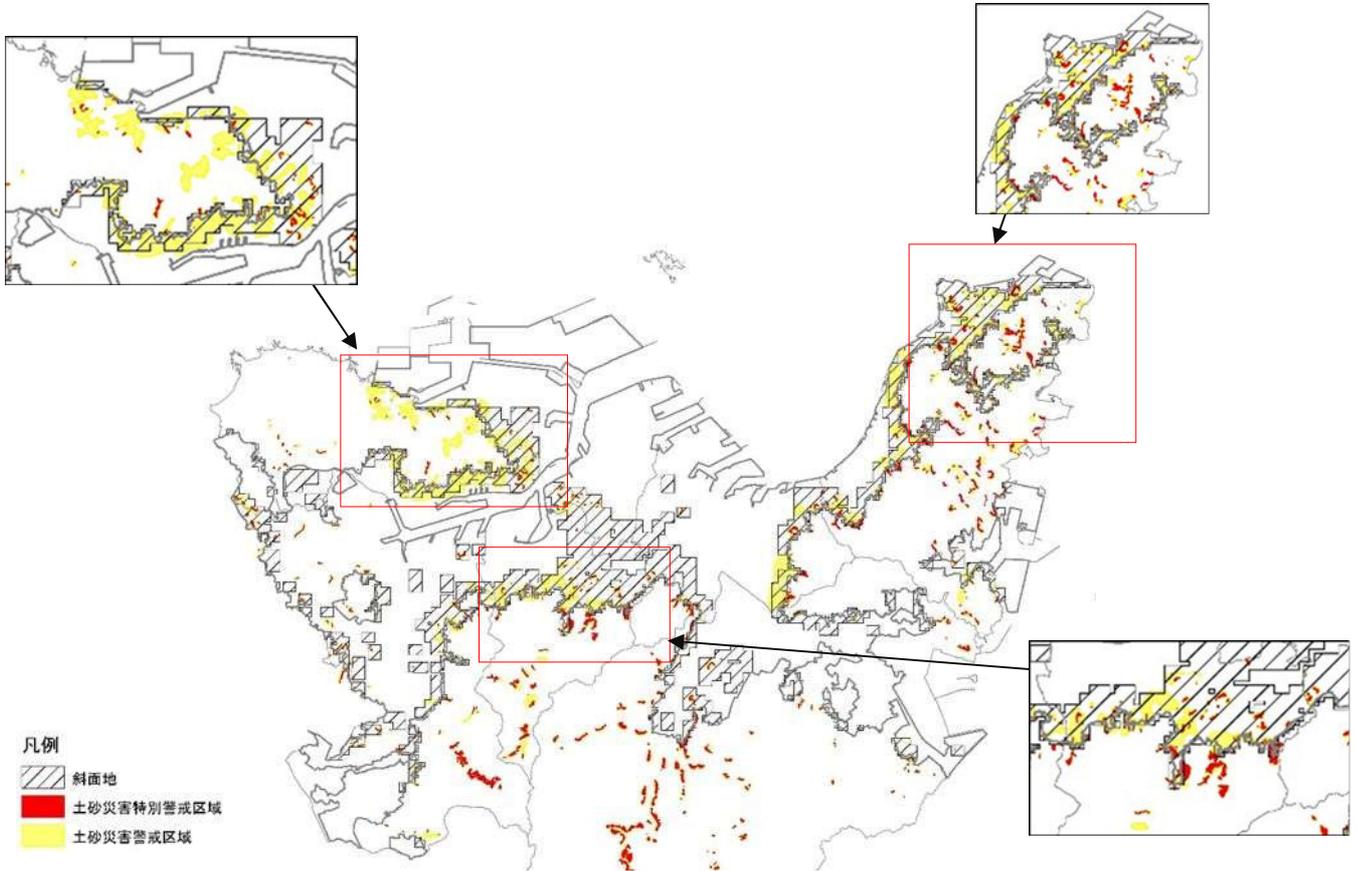


図 斜面地と土砂災害警戒区域等の分布

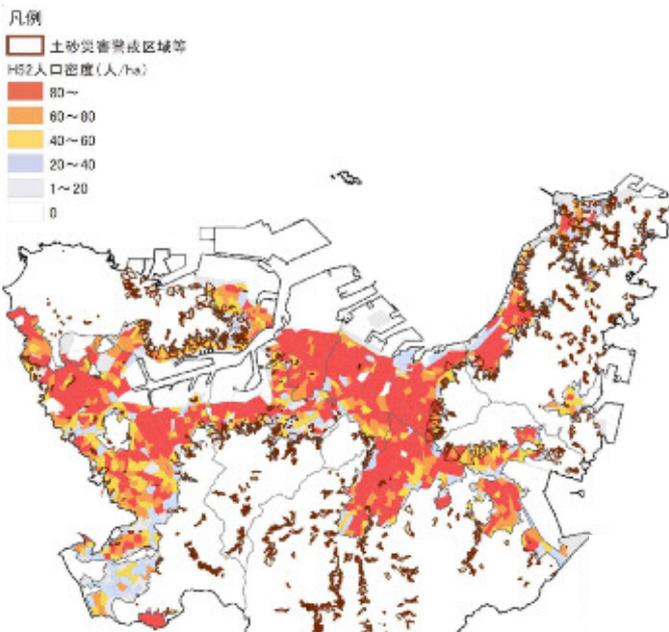


図 平成52年人口密度と土砂災害警戒区域等の関係

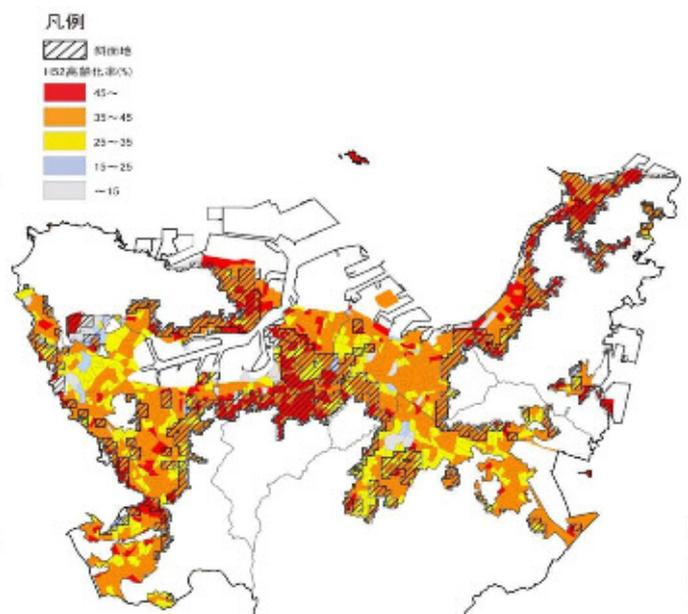


図 平成52年高齢化率と斜面地の関係

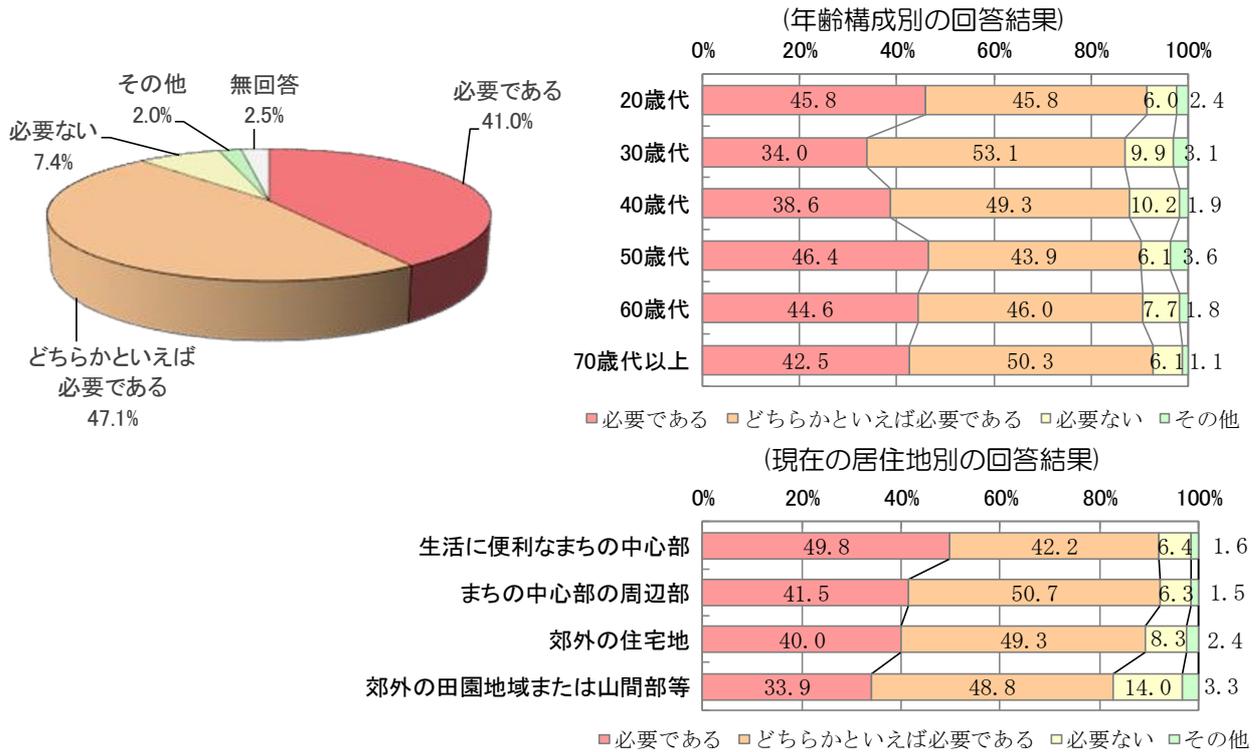
出典：福岡県「土砂災害警戒区域等」

3-10 コンパクトなまちづくりに関する市民の意識

「人口減少・超高齢化社会を見据えたコンパクトなまちづくり」をテーマとして、平成27年6～7月に、20歳以上の北九州市民3,000人を対象に実施した市民意識調査において、各問いに対し、次のような結果が得られました。(郵送調査、有効回収数1,365票、有効回収率45.5%)

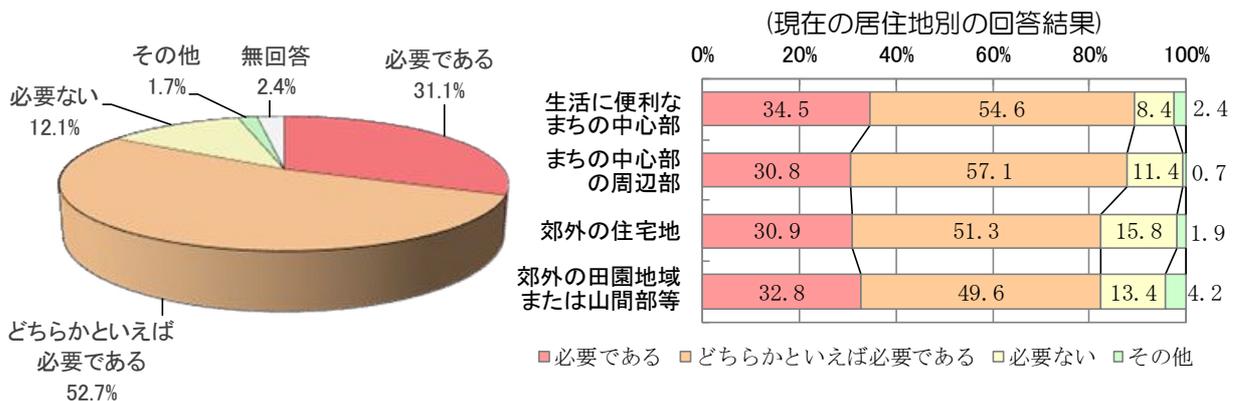
問1 「コンパクトなまちづくり」を進めることについて、あなたはどのように思いますか？

- 「必要である」または「どちらかといえば必要である」(以下「『必要である』等」とします。)と回答した方は88.1%となっています。
- 年齢別に見ると、30歳代以上では年齢層が高いほど「必要である」等の割合が高くなっています。
- 居住地別に見ると、現在の居住地がまちの中心部やその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要ない」と回答した人の割合が高くなっています。



問2 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについて、あなたはどのように思いますか？

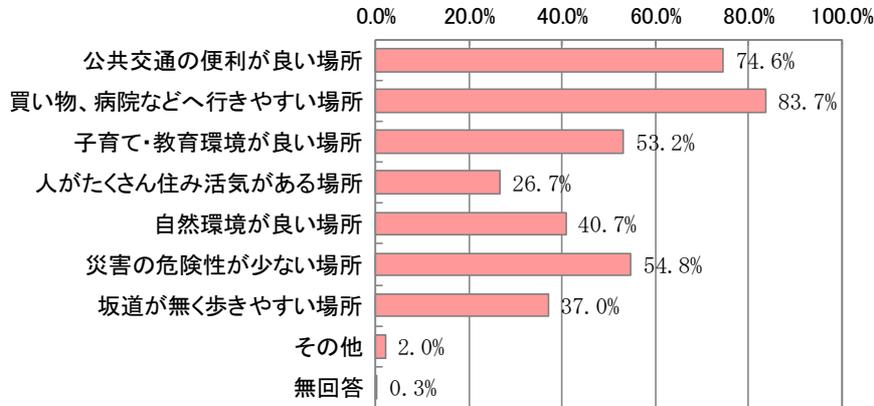
- 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについては、83.8%の人が「必要である」等と回答しています。
- 居住地別に見ると、現在の居住地に関わらず8割以上が「必要である」等と回答しています。



3 本市の現状と将来動向

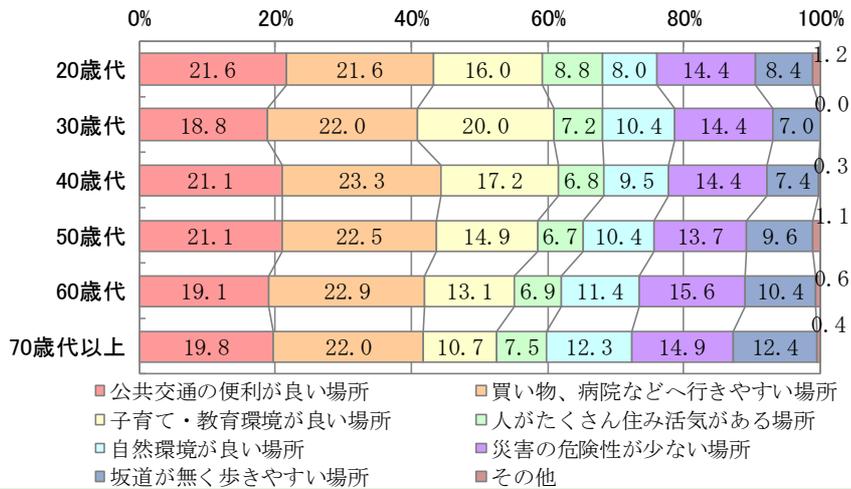
問3 「一定の人口の集積を保っていく区域」は、どのような場所を設定したら良いと考えますか？

○「買い物、病院などへ行きやすい場所」(83.7%)、「公共交通の便利が良い場所」(74.6%)が多く、次いで「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%)となっています。



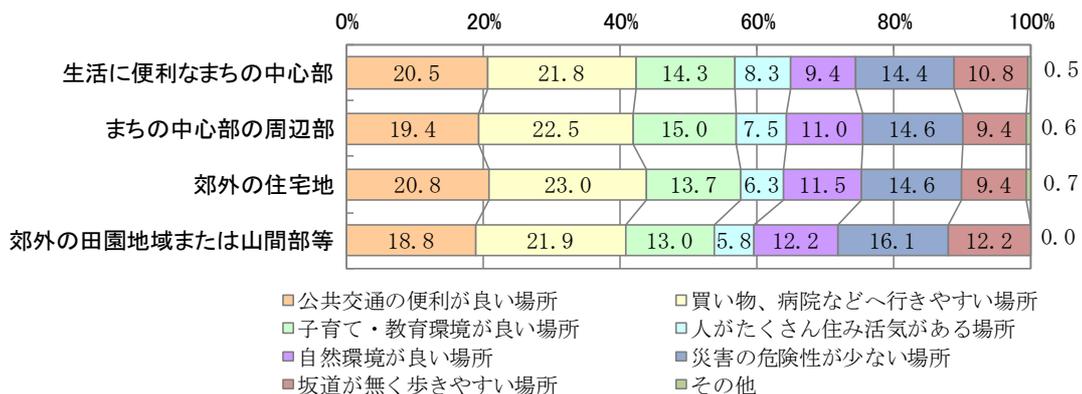
- 年齢別に見ると、「坂道が無く歩きやすい場所」を挙げた方の割合は、年齢層が高いほど、高くなる傾向にあります。
- 「子育て・教育環境が良い場所」を挙げた方の割合は、子育て世代の30歳代、40歳代で多くなっています。

(年齢構成別の回答結果)



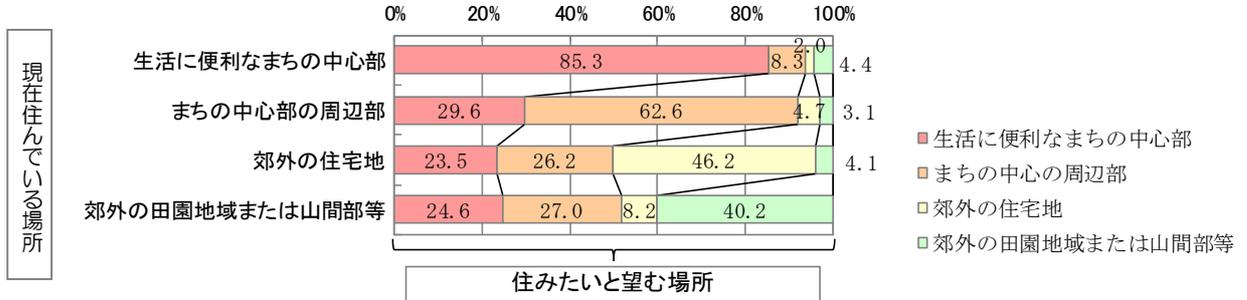
- 居住地別に見ると、「人がたくさん住み活気がある場所」を挙げている割合は、まちの中心部に住んでいる方ほど高く、「自然環境が良い場所」は郊外に住んでいる方ほど高くなっています。

(現在の居住地別の回答結果)

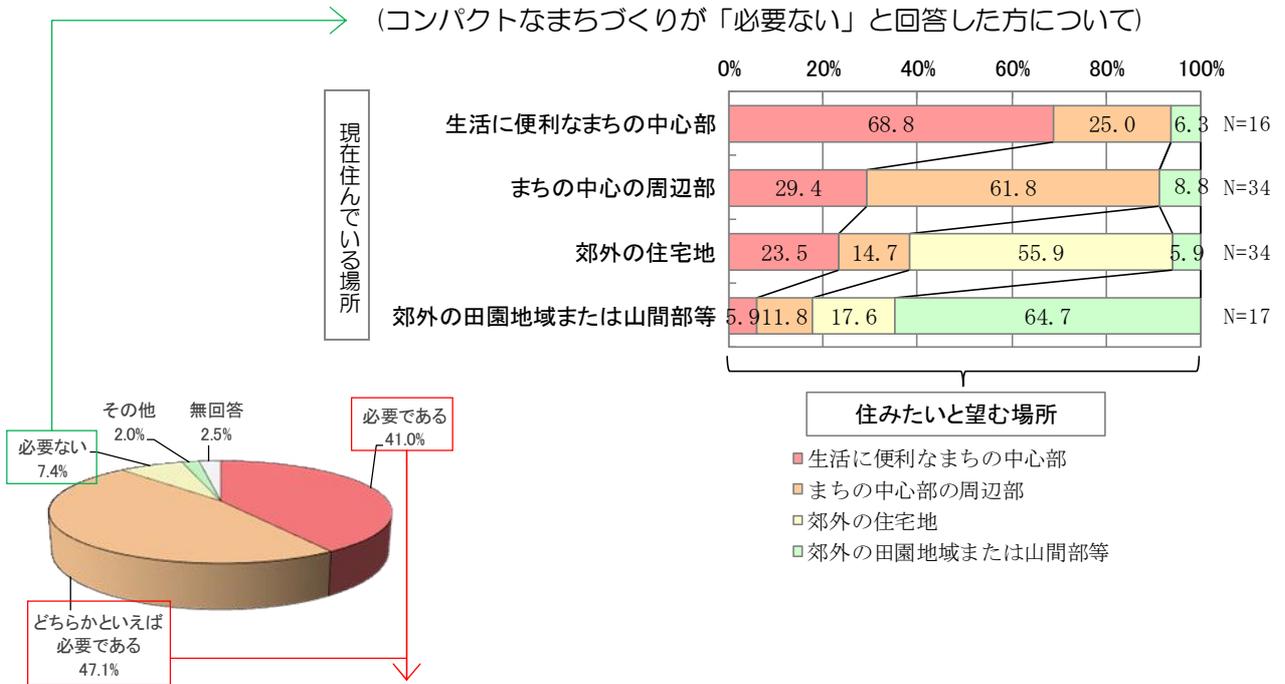


問4 あなたが住みたいと望む場所はどのようなところですか？

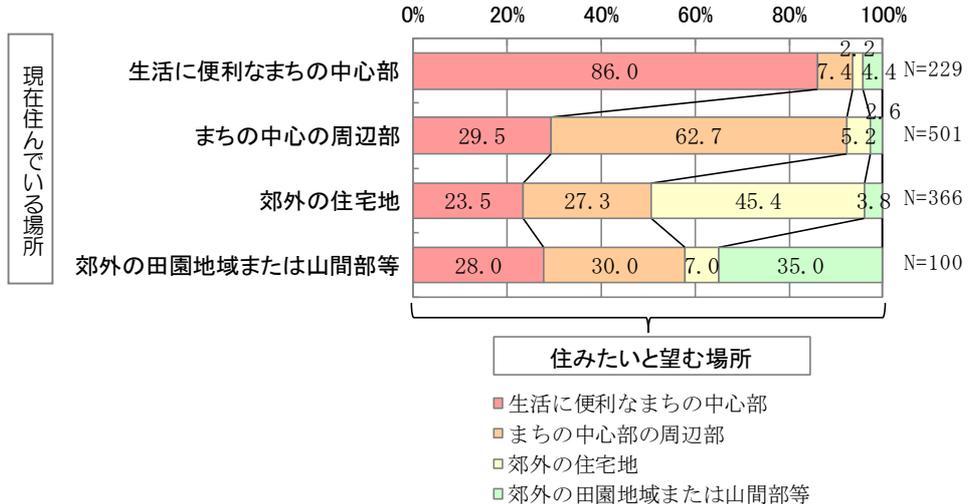
○いずれも現在住んでいる場所と同じ場所に住みたいと回答した方が最も多いことがわかります。
 ○まちの中心部や周辺部に住む方は約9割がまちの中心部や周辺部を希望している一方、郊外部でも約5割の人がまちの中心部や周辺部を希望していることがわかります。



○コンパクトなまちづくりが「必要ない」と回答した方と、「必要ある」等と回答した方について比較すると、「必要ない」と回答した郊外に住んでいる方のほうが、「必要である」等と回答した郊外の方より、まちの中心部等に住みたいと望む割合が少ないのがわかります。



(コンパクトなまちづくりが「必要である」等と回答した方について)



4 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、地形形状の制約から、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。

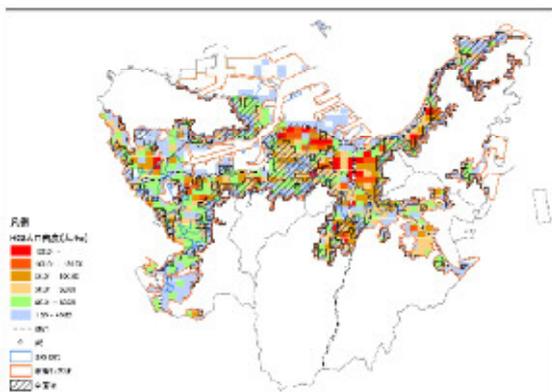


図 人口密度の状況(平成22年)
(再掲)

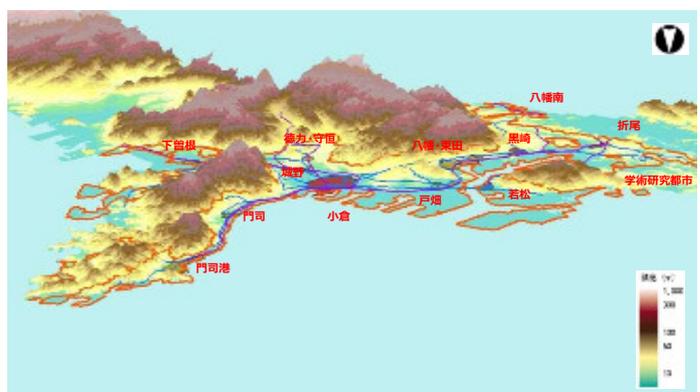


図 北九州市の鳥瞰(再掲)

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。

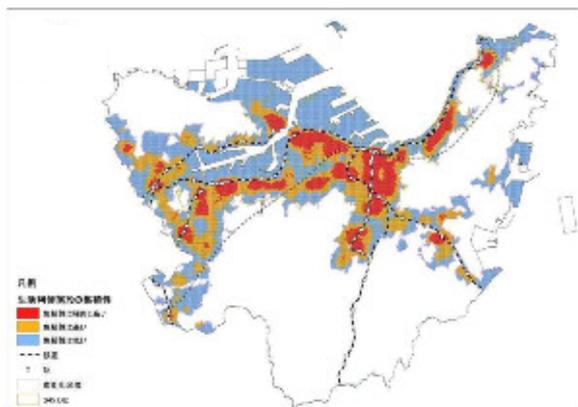


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)
(再掲)

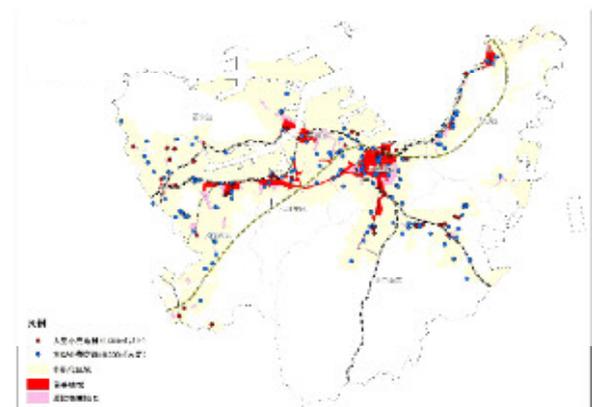


図 大規模小売店舗の立地動向(再掲)

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存市街地には、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。

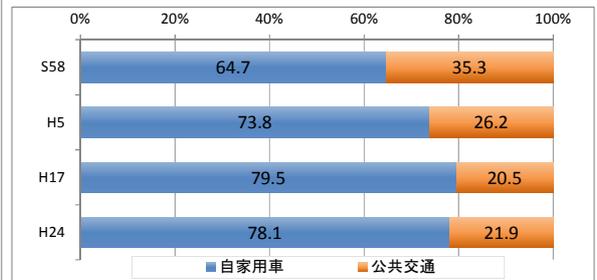
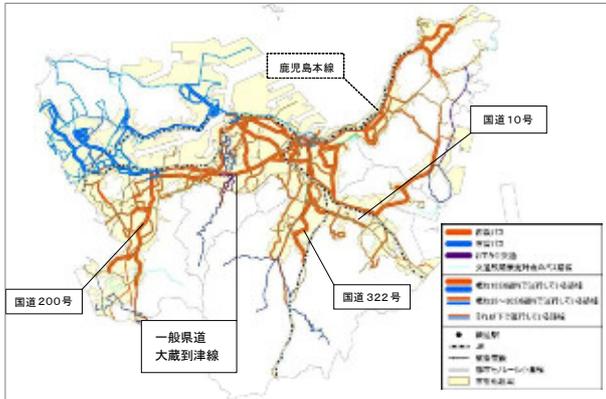


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網（再掲） 図 北九州市の交通手段分担率の推移（再掲）

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。

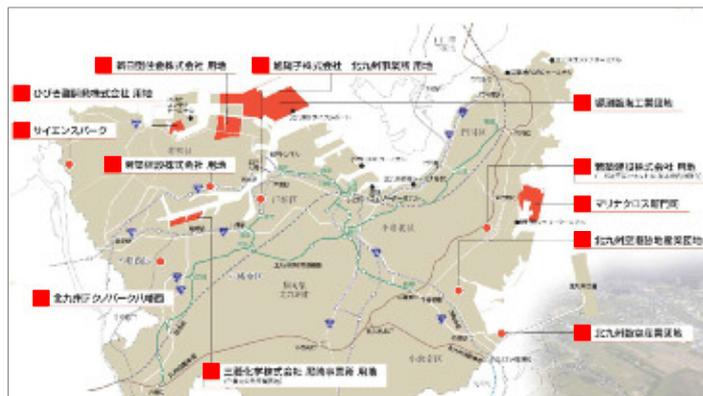


図 市内における産業の受け皿（再掲）

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

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。

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

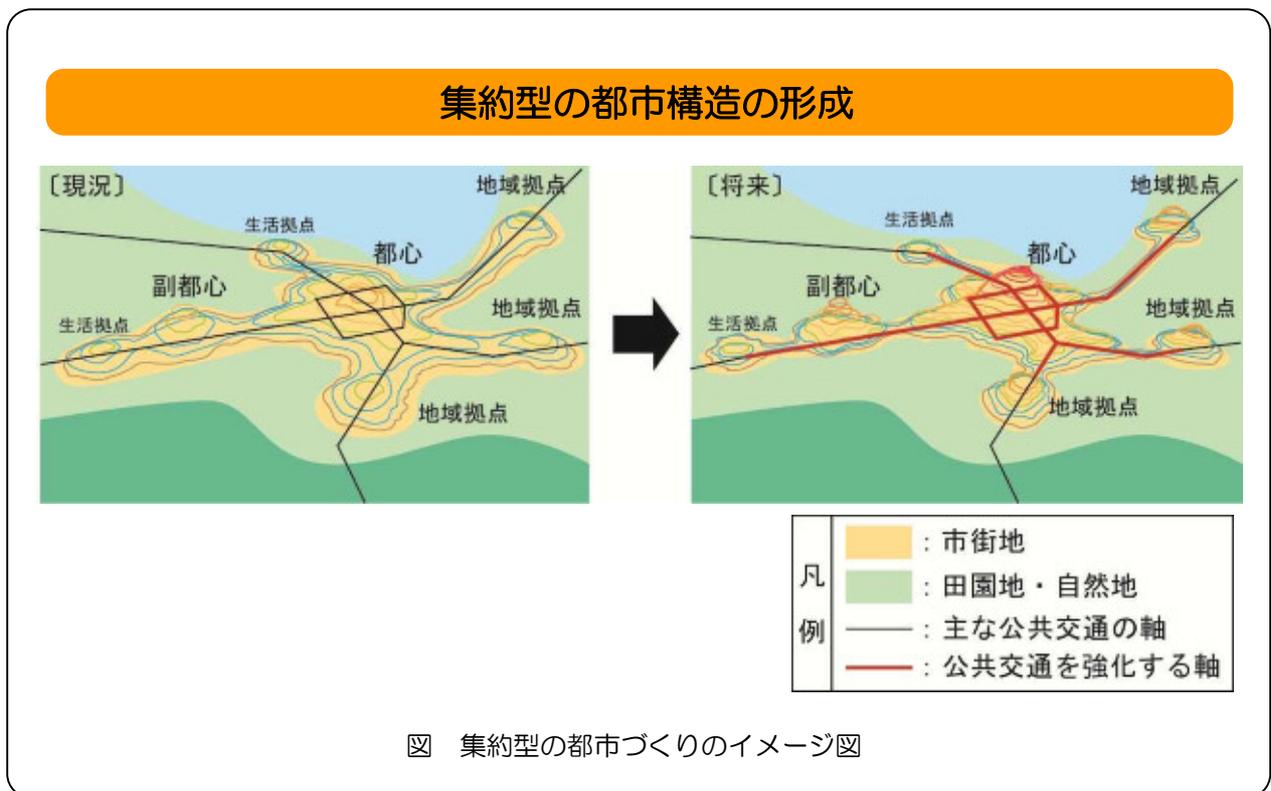
4-4 本市における都市構造形成の基本的な方針

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」

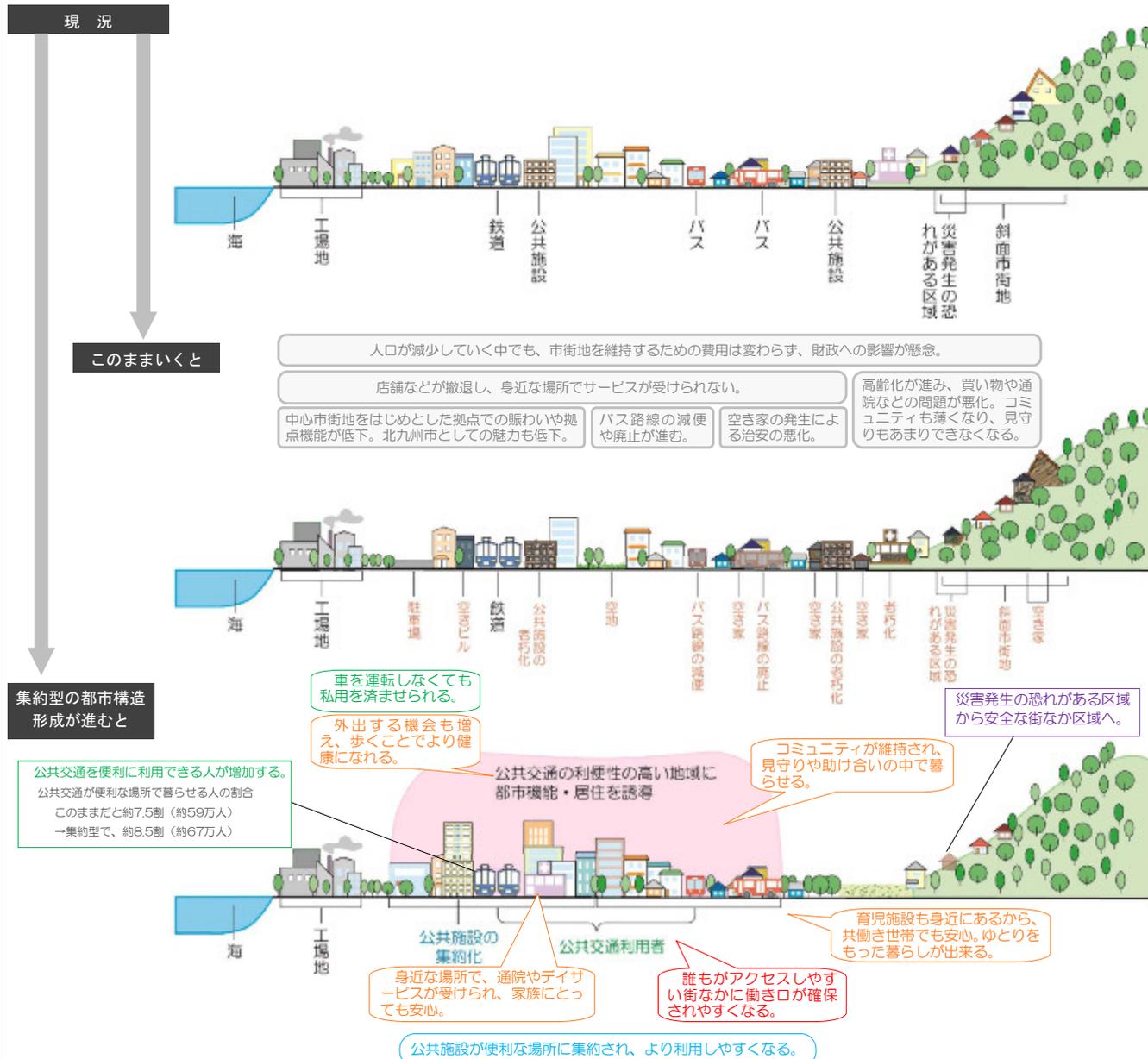
(1) 「集約型の都市構造の形成」

- 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。

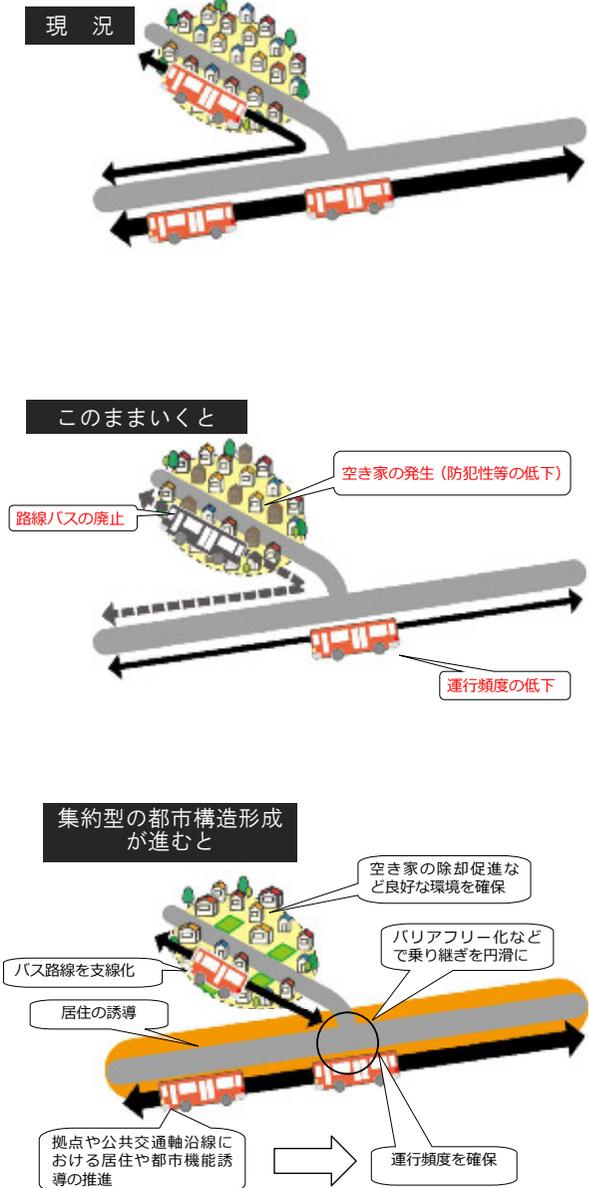


集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ

〔断面構造イメージ〕



〔郊外部のイメージ〕



4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

(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・副都心、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。

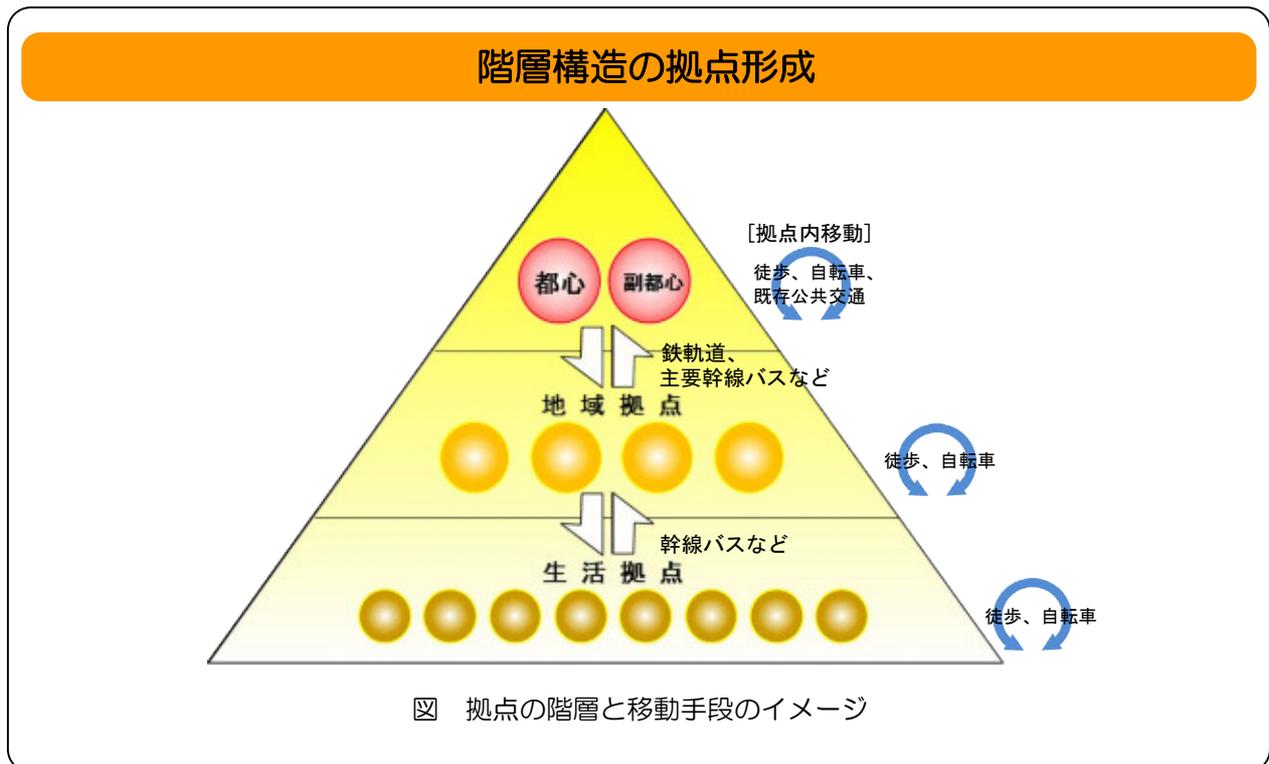


表 「街なか」の「拠点」の役割とまちのイメージ

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>都心・副都心</p> <p>都心</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>都市機能の集積割合</p> <p>都市機能誘導区域</p>
	<p>副都心</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	
	<p>地域拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	
	<p>生活拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

(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

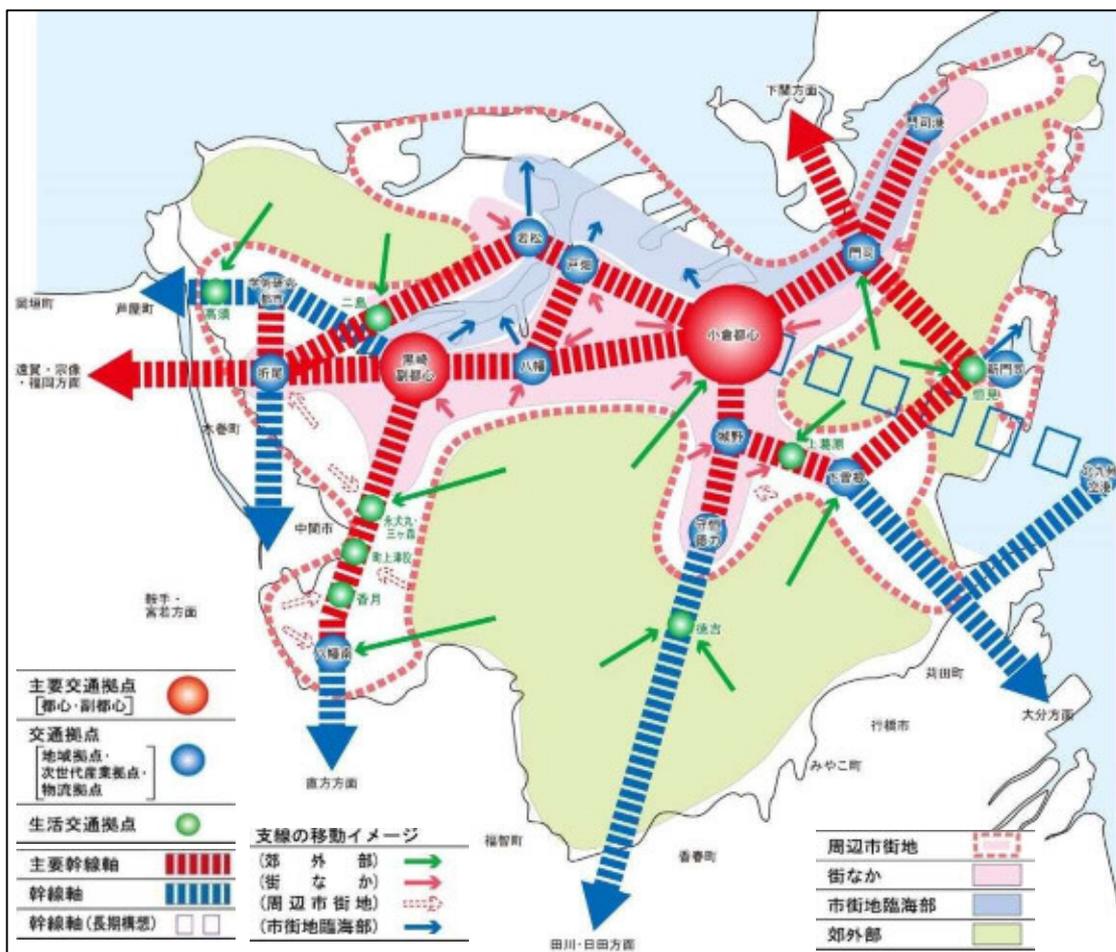
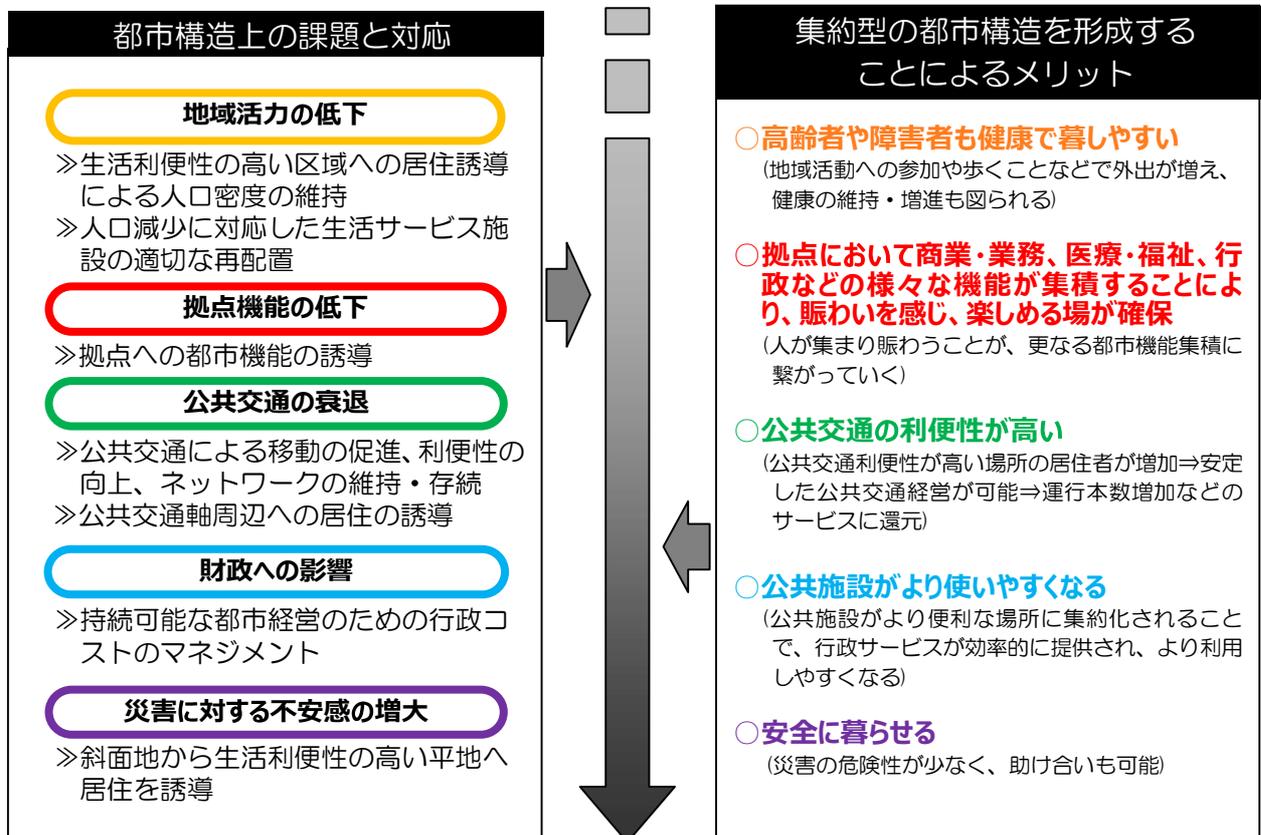
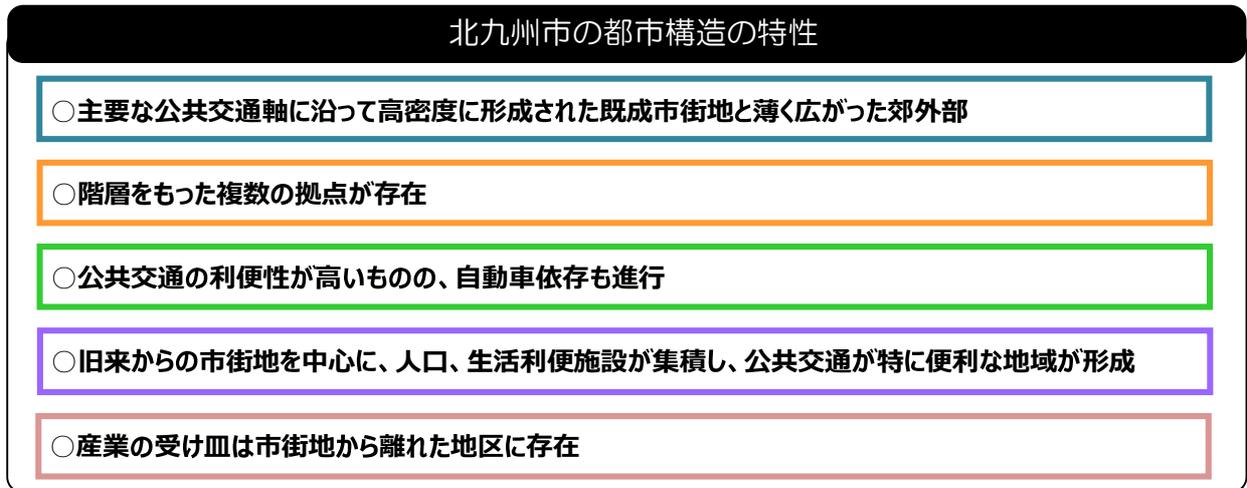


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

[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 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

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

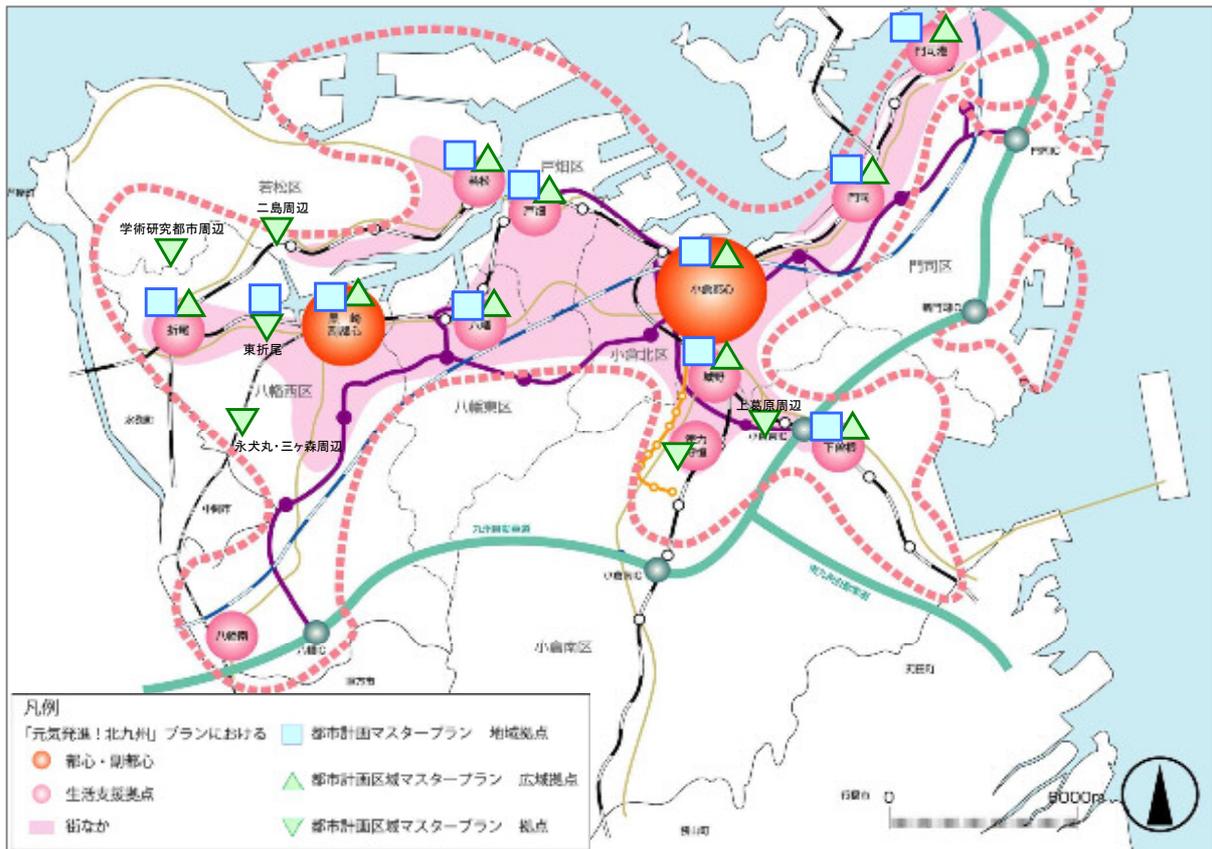


図 「元気発進!北九州」プランで示される「主な生活支援拠点」と都市計画マスタープラン等の拠点

(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㎡)
- 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P63～P79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：

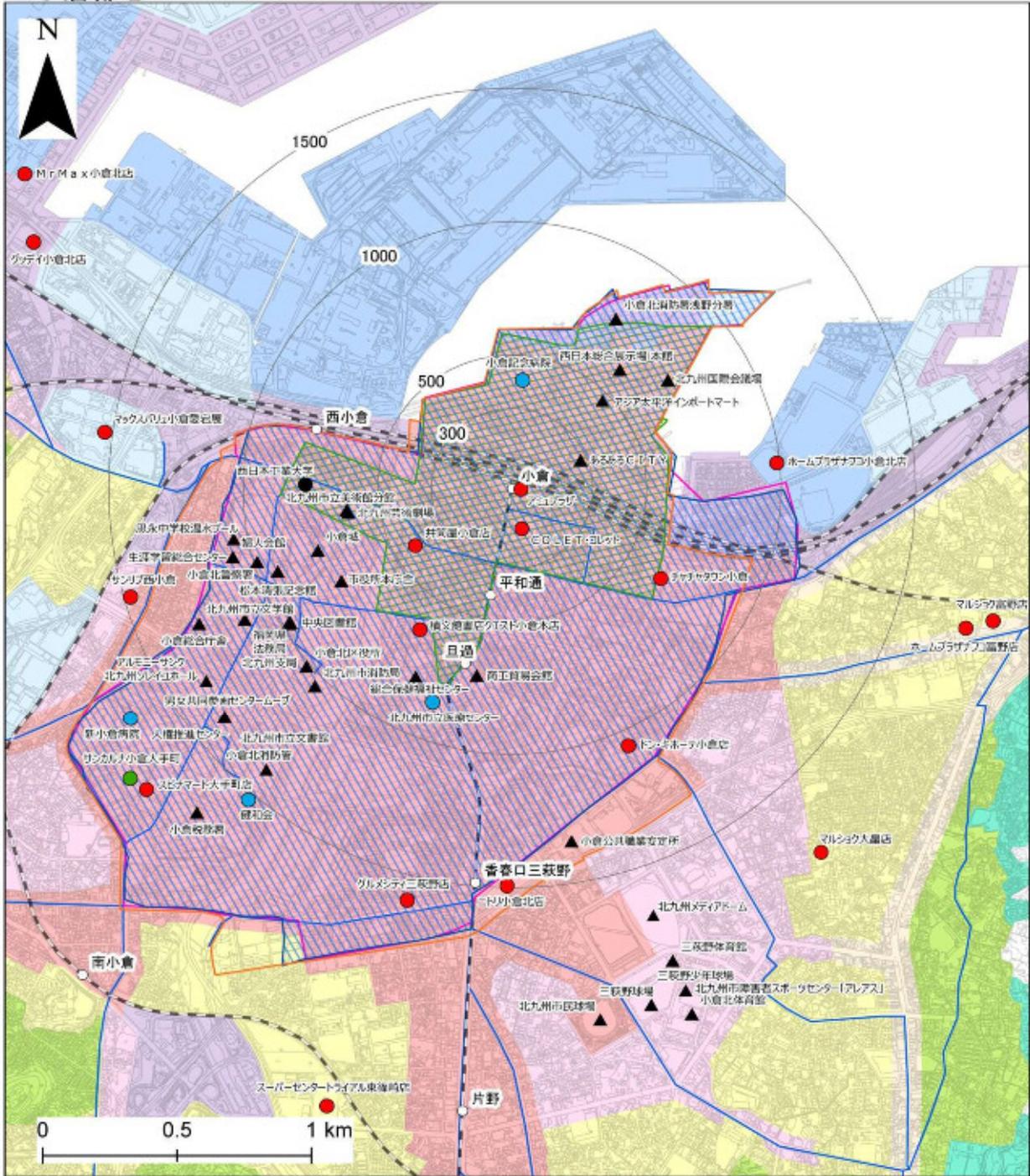
広域拠点は、広域的で多様な都市機能の集積を図るため、大規模集客施設の立地を誘導する区域で、原則として床面積等の規模上限なく大規模集客施設が立地できる区域。

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。

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

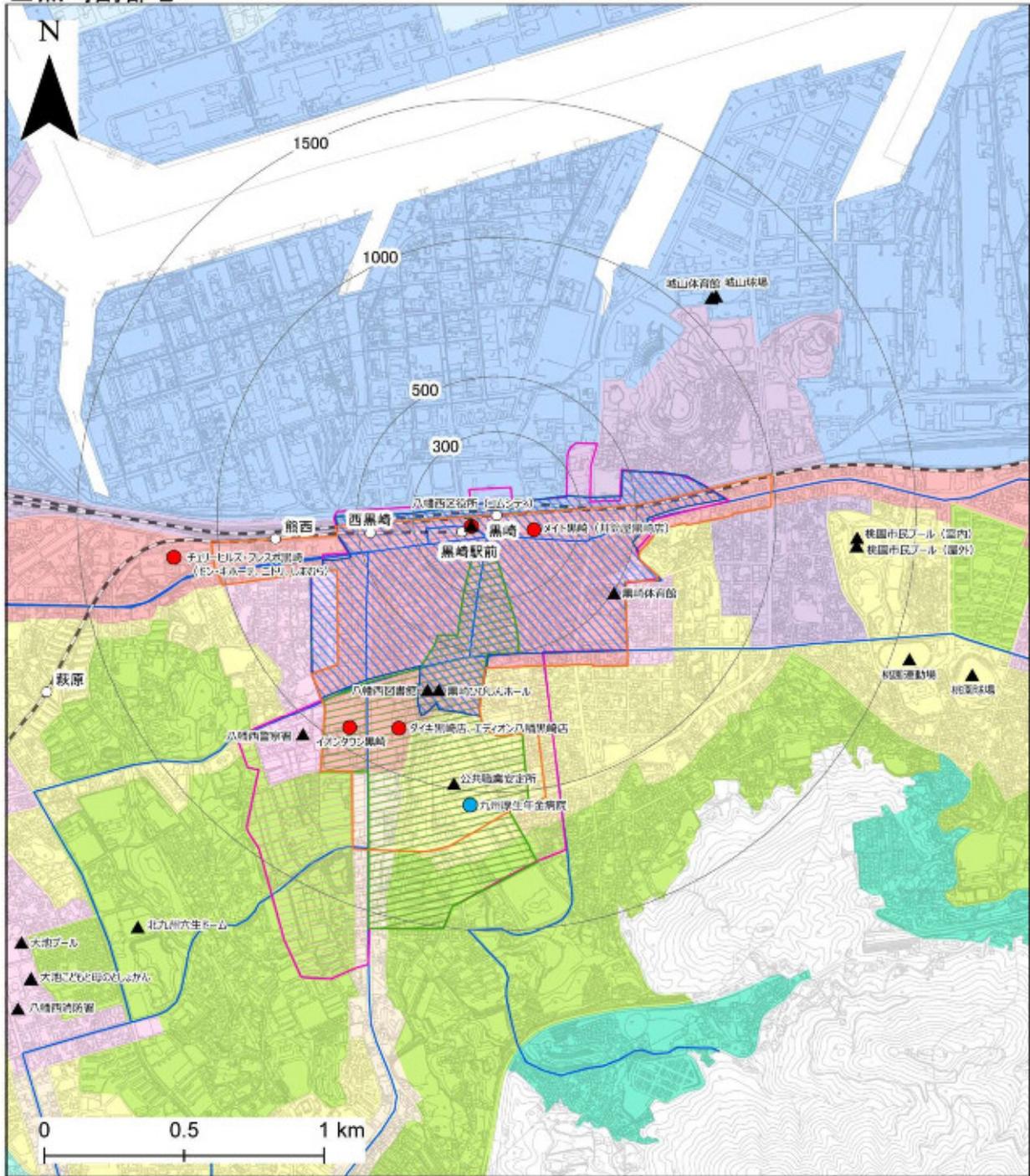
■小倉都心



凡例

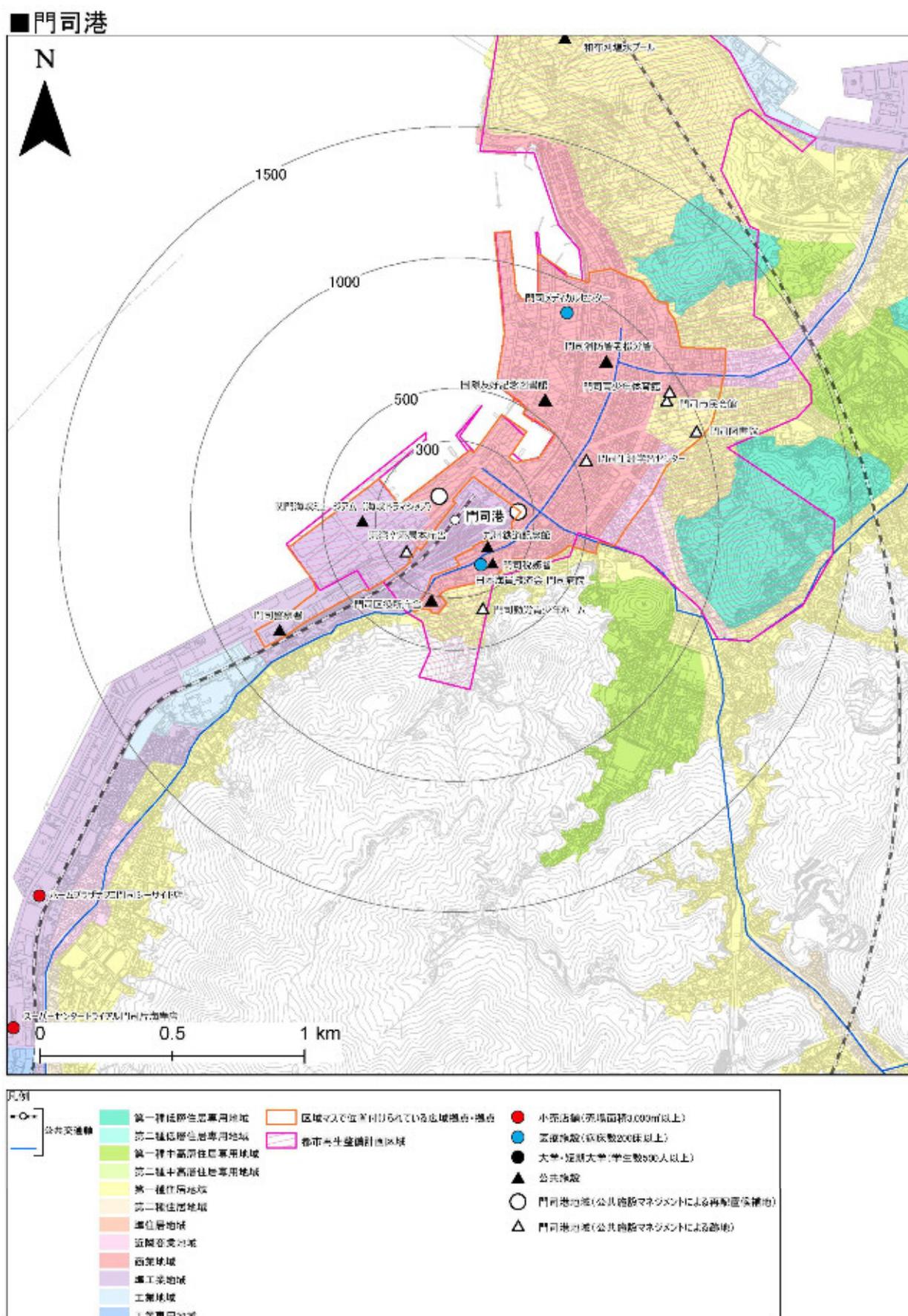
	公共交通		区域マスを位置付けられている広域拠点・拠点		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第一種低層住居専用地域		中心市街地活性化計画の区域		医療施設(病床数200床以上)
	第二種低層住居専用地域		都市再生緊急整備地域		福祉施設(収容人数200人以上)
	第一種中高層住居専用地域		都市再生整備計画区域		大学・短大(学生数500人以上)
	第二種中高層住居専用地域				公共施設
	第一種住居地域				
	第二種住居地域				
	準住居地域				
	近隣商業地域				
	商業地域				
	準工業地域				
	工業地域				
	工業専用地域				

■黒崎副都心

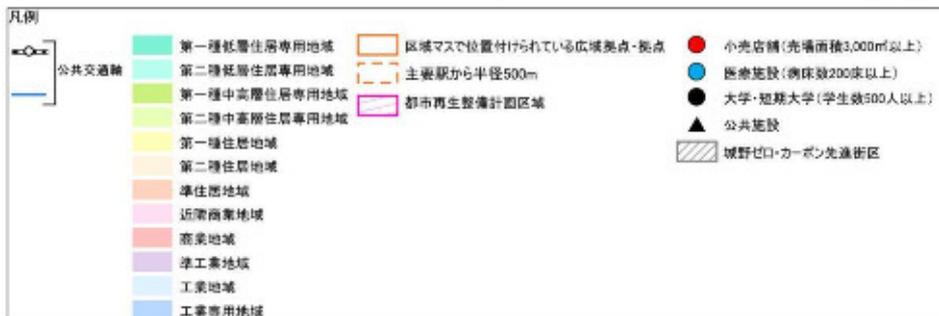
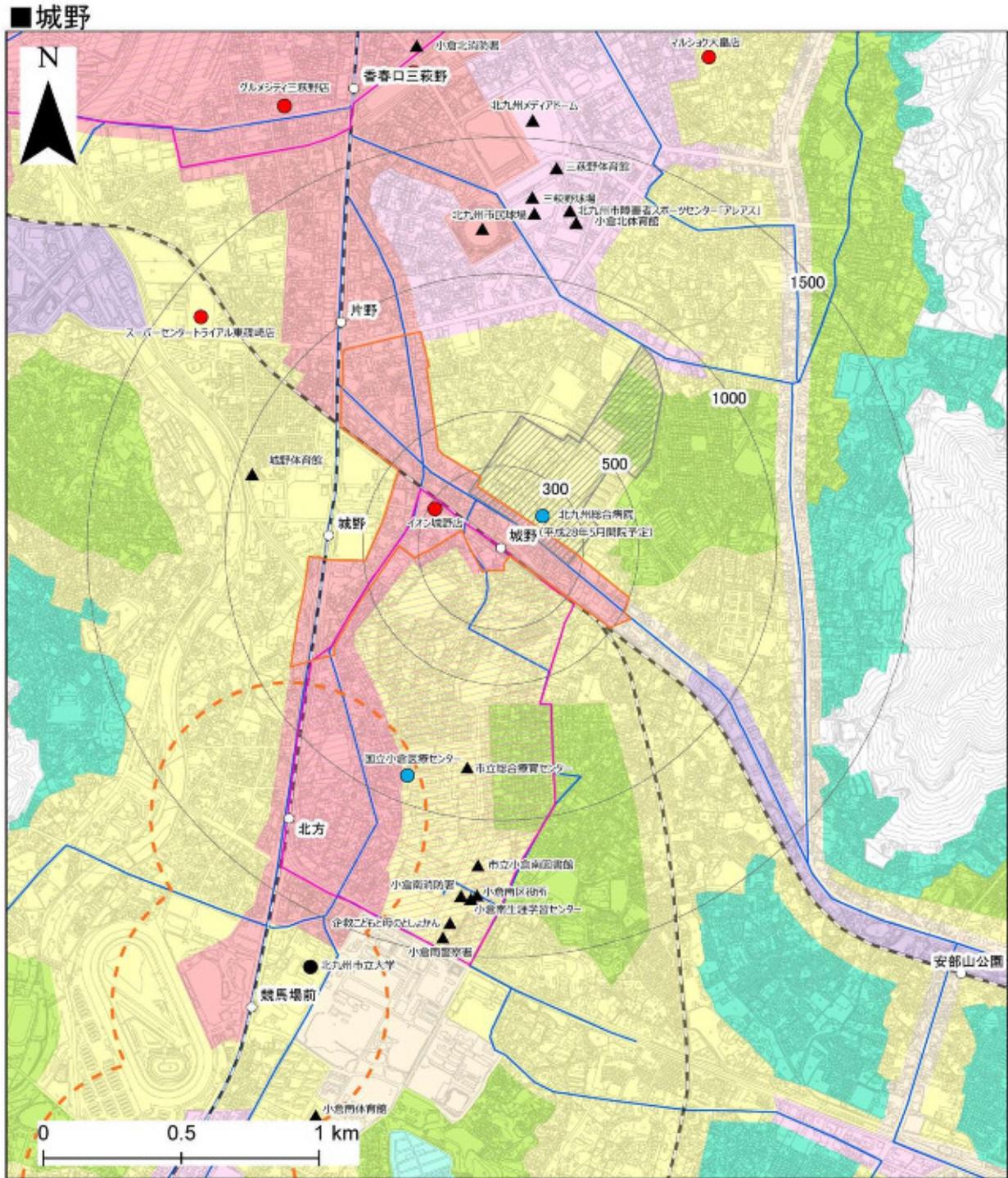


凡例			
	公共交通		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第一種低層住居専用地域		医療施設(病床数200床以上)
	第二種低層住居専用地域		福祉施設(収容人数200人以上)
	第一種中高層住居専用地域		大学・短期大学(学生数500人以上)
	第二種中高層住居専用地域		公共施設
	第一種住居地域		区域マスを位置付けられている志願拠点・拠点
	第二種住居地域		中心市街地活性化計画の区域
	準住居地域		都市再生緊急整備地域
	近隣商業地域		都市再生整備計画区域
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

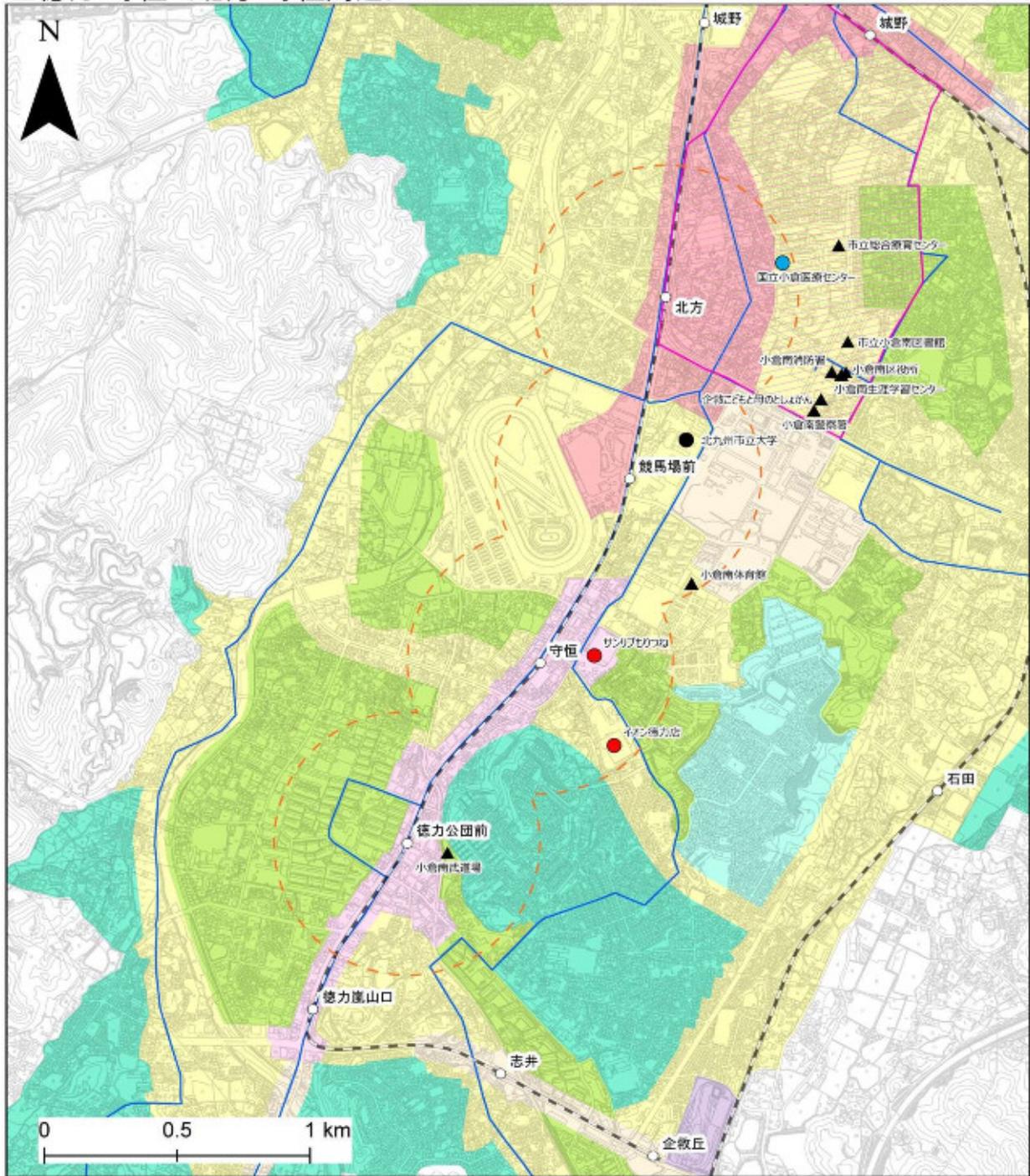
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



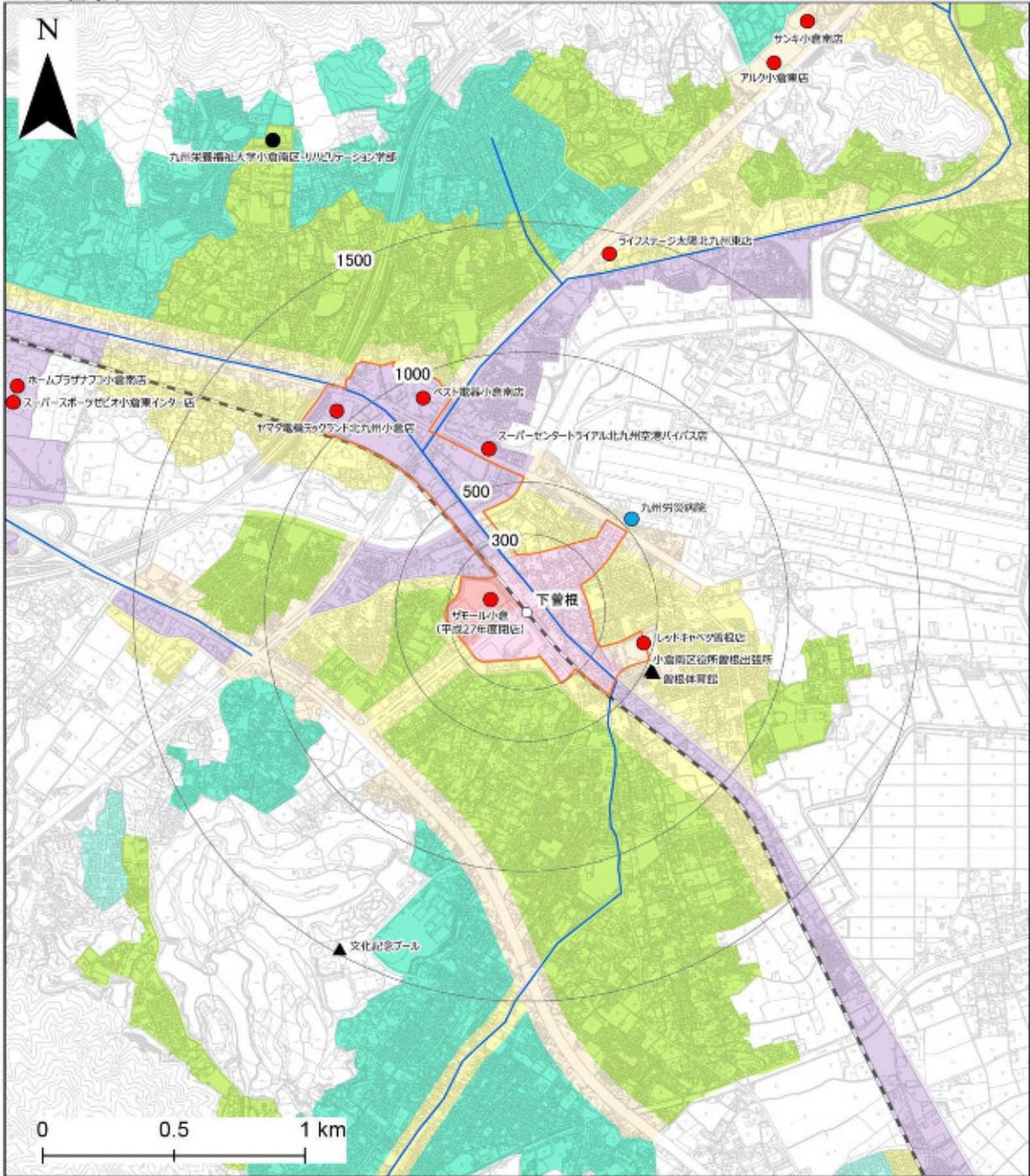
■徳力・守恒<北方・守恒周辺>



凡例	
	公共交通線
	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	主要駅から半径500m
	都市再生整備計画区域
	小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	医療施設(病床数200床以上)
	大学・短期大学(学生数500人以上)
	公共施設

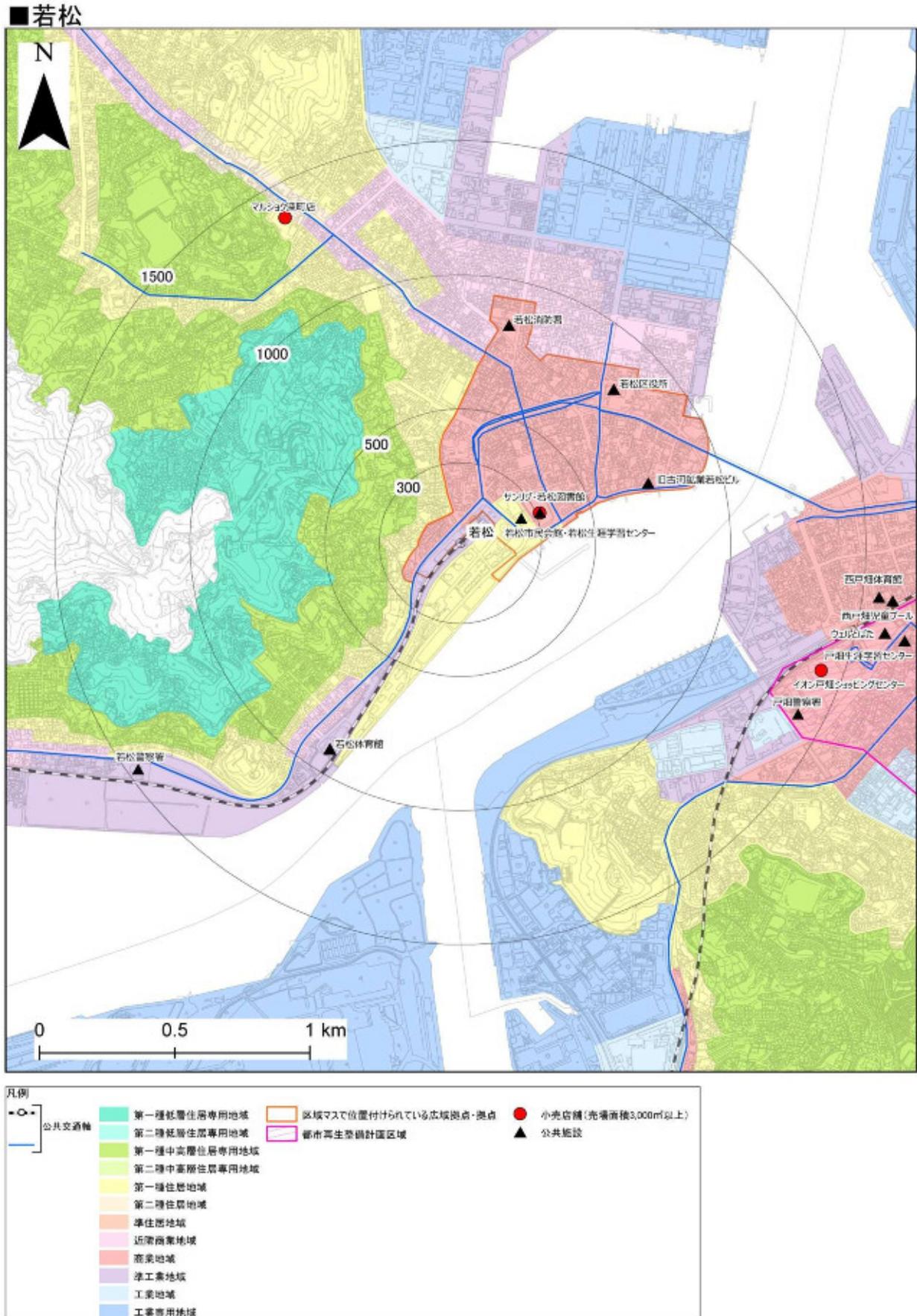
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

■下曽根

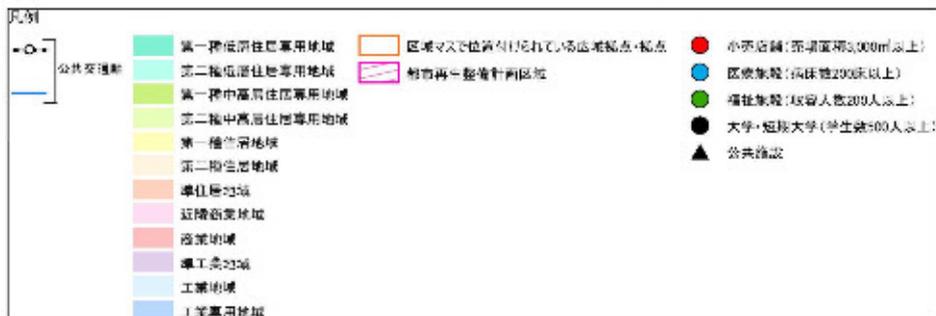
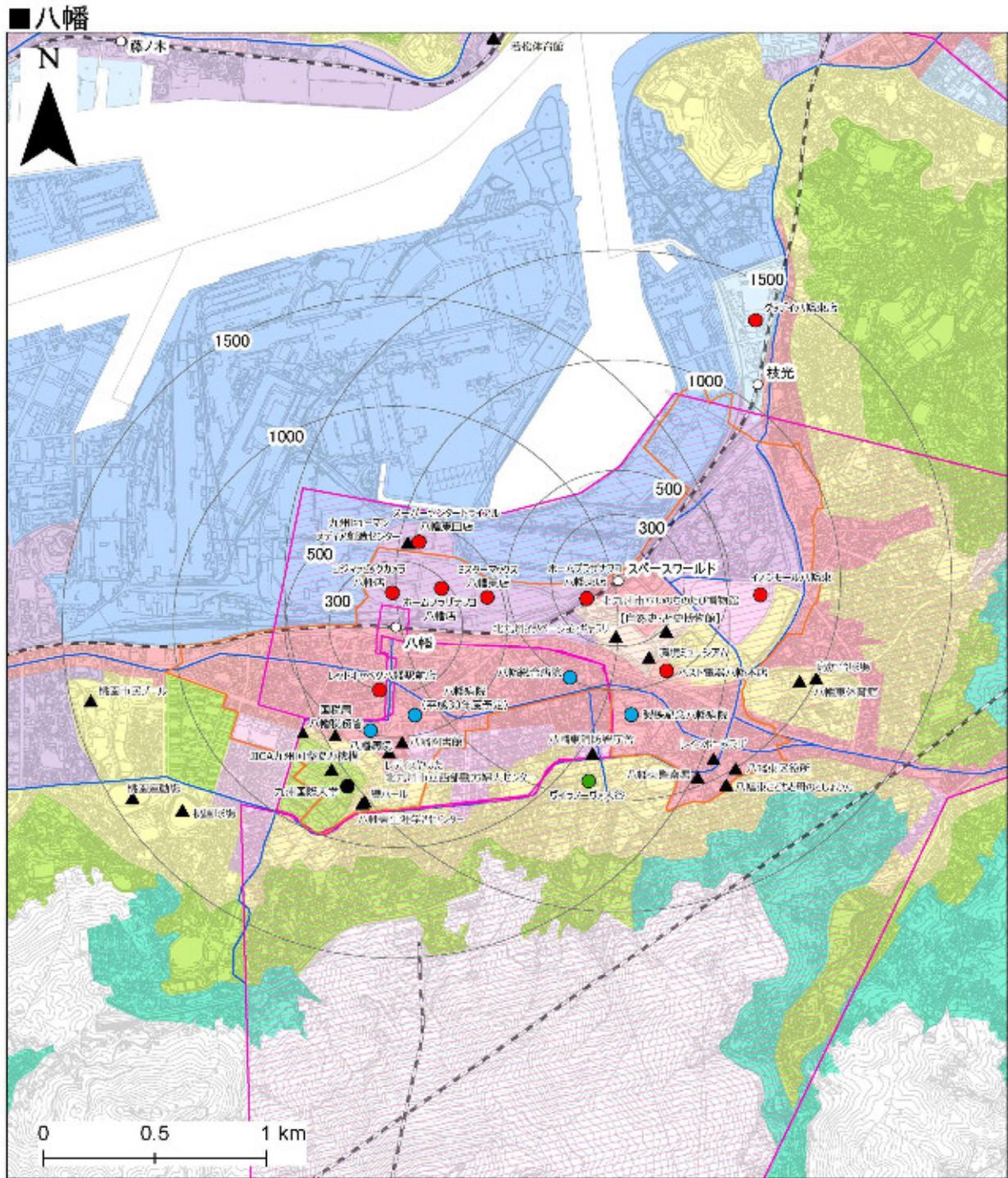


凡例	
	公共交通線
	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	区域マスを位置付けられている広域拠点・拠点
	小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	医療施設(病床数200床以上)
	大学・短期大学(学生数500人以上)
	公共施設

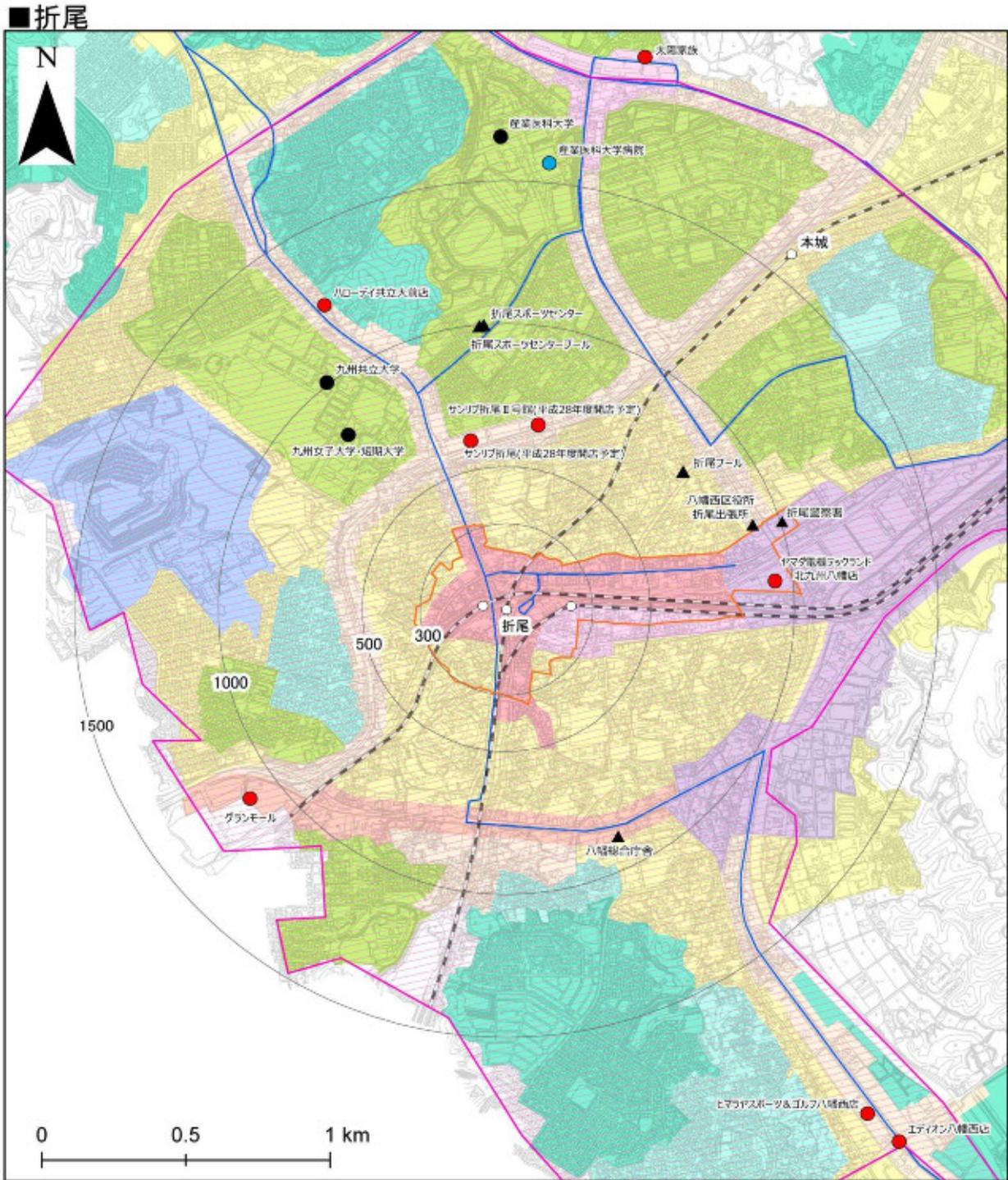
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



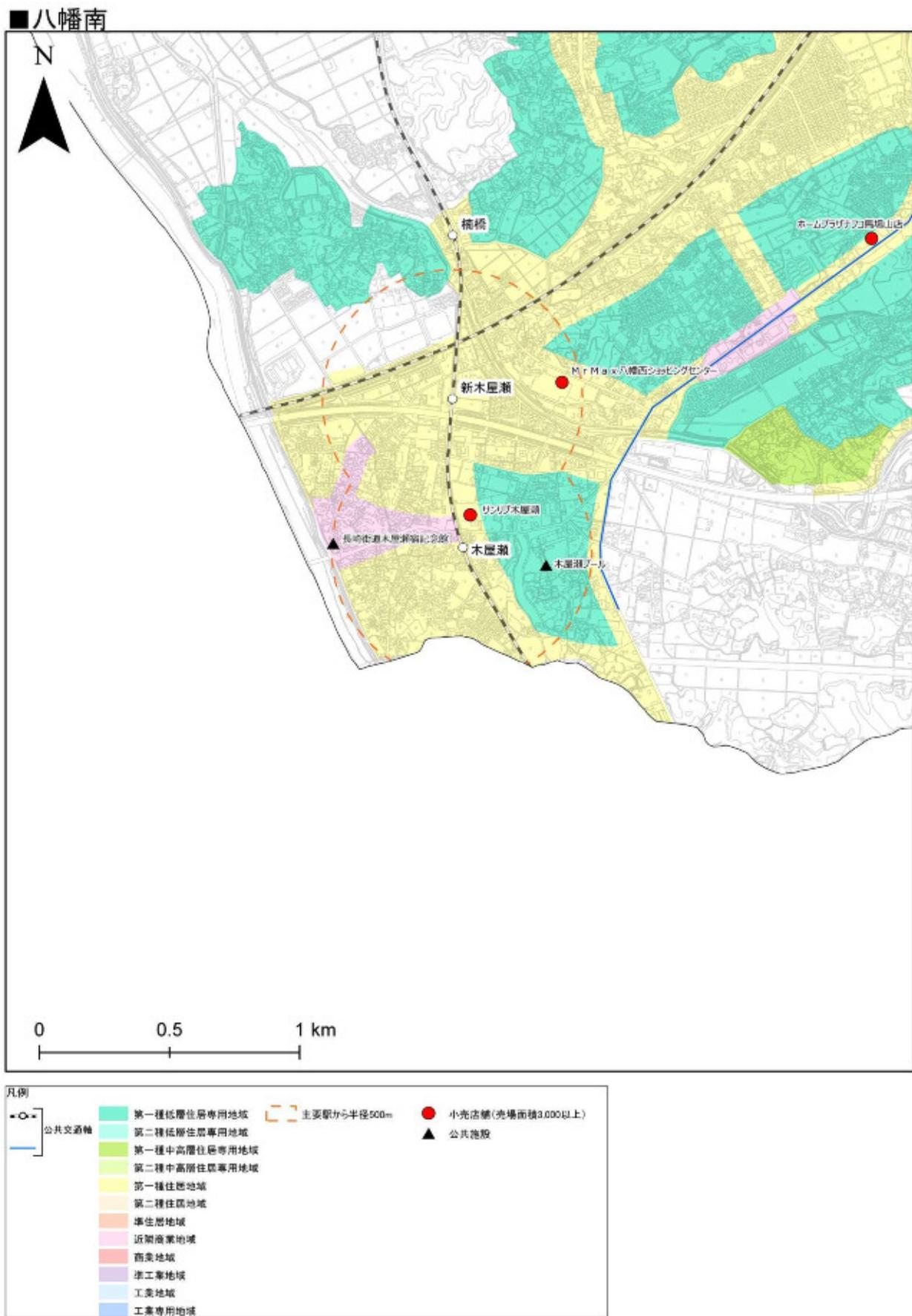
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



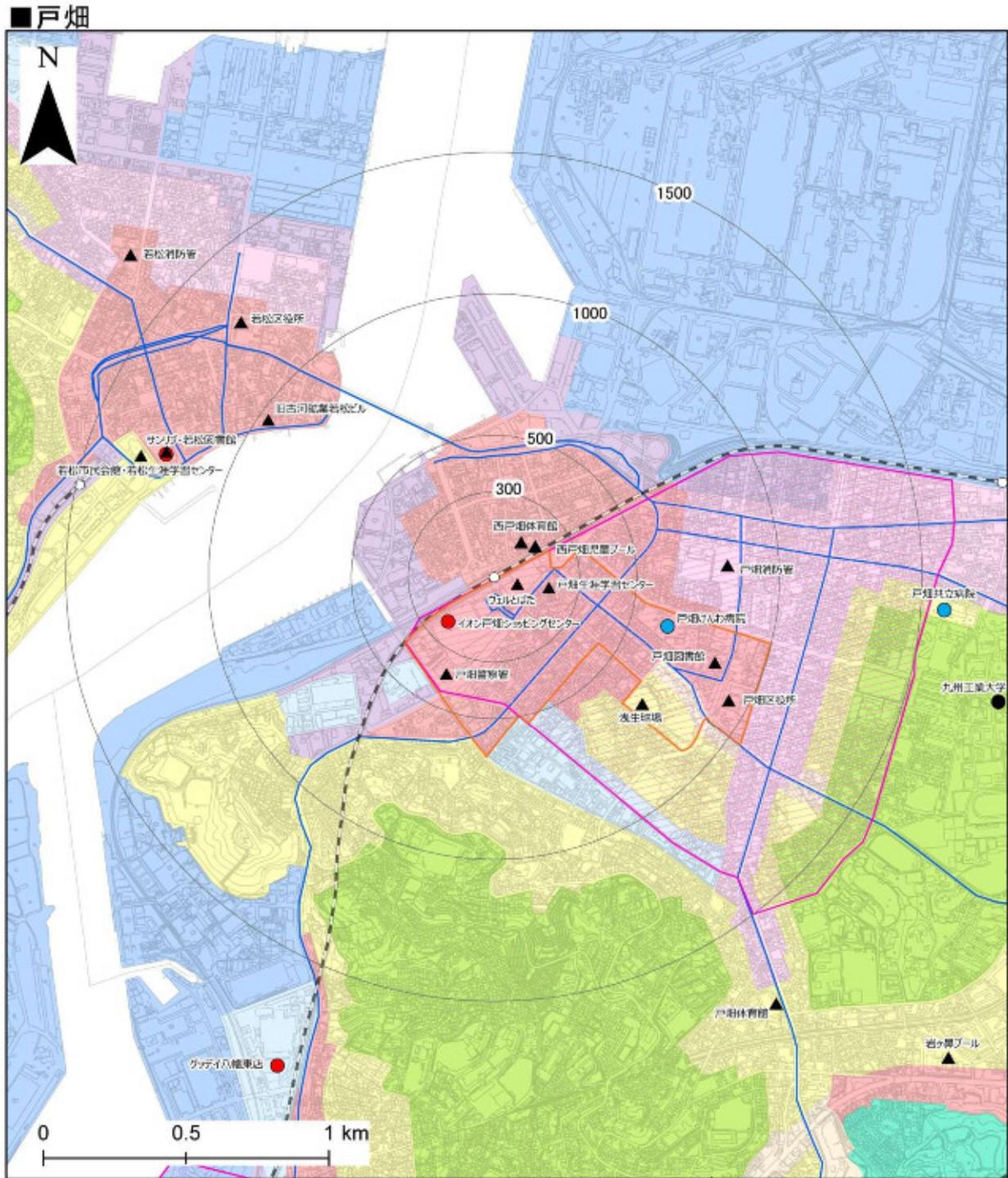
凡例

公共交通軸	第一種低層住居専用地域	区域マスを位置付けられている広域拠点・拠点	小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第二種低層住居専用地域	都市再生整備計画区域	医療施設(病床数200床以上)
	第一種中高層住居専用地域		大学・短期大学(学生数500人以上)
	第二種中高層住居専用地域		公共施設
	第一種住居地域		
	第二種住居地域		
	準住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



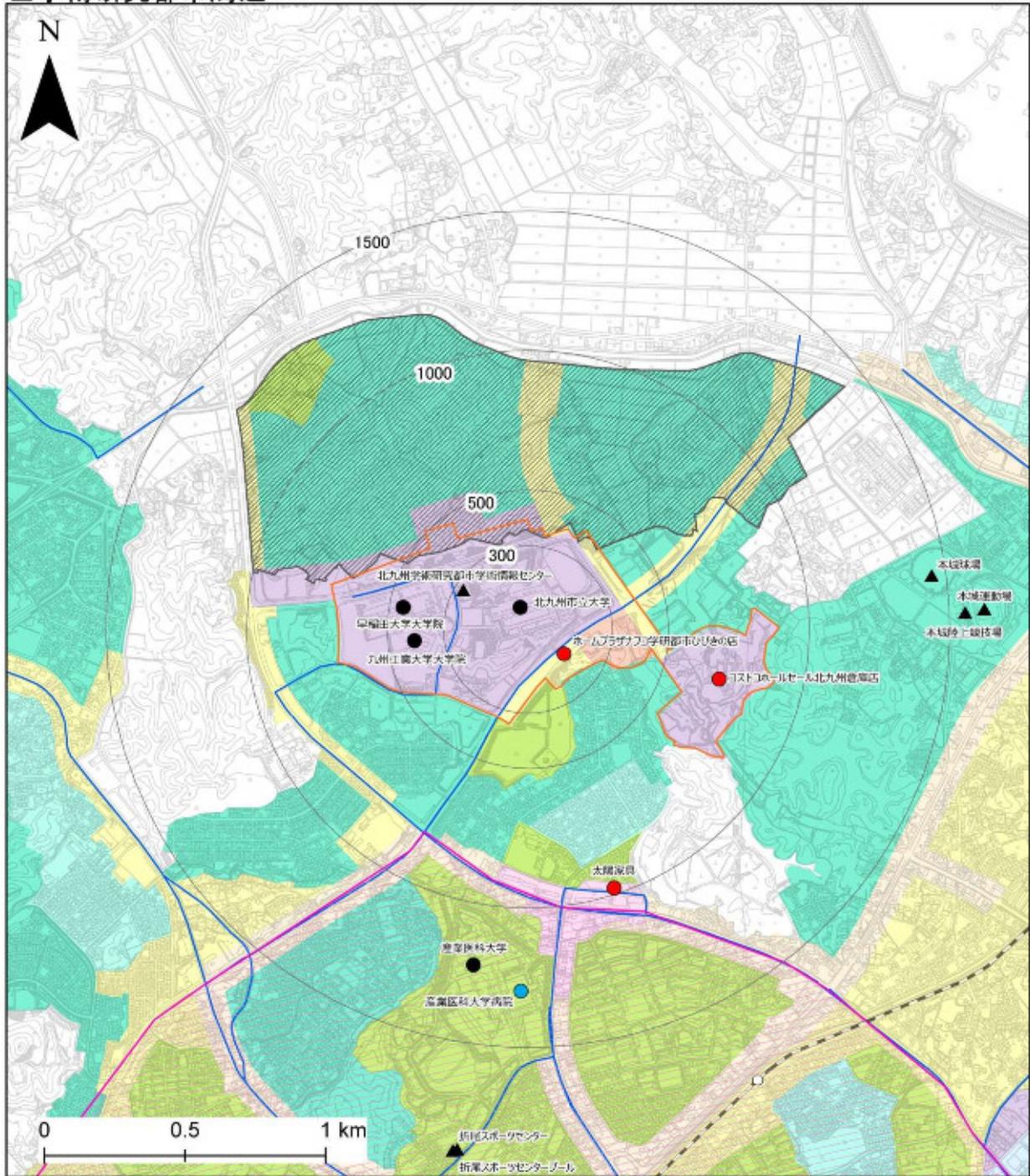
4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



凡例	
	公共交通軸
	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	区域マスを位置付けられている広域拠点・拠点
	都市再生整備計画区域
	小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	医療施設(病床数200床以上)
	大学・短期大学(学生数500人以上)
	公共施設

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

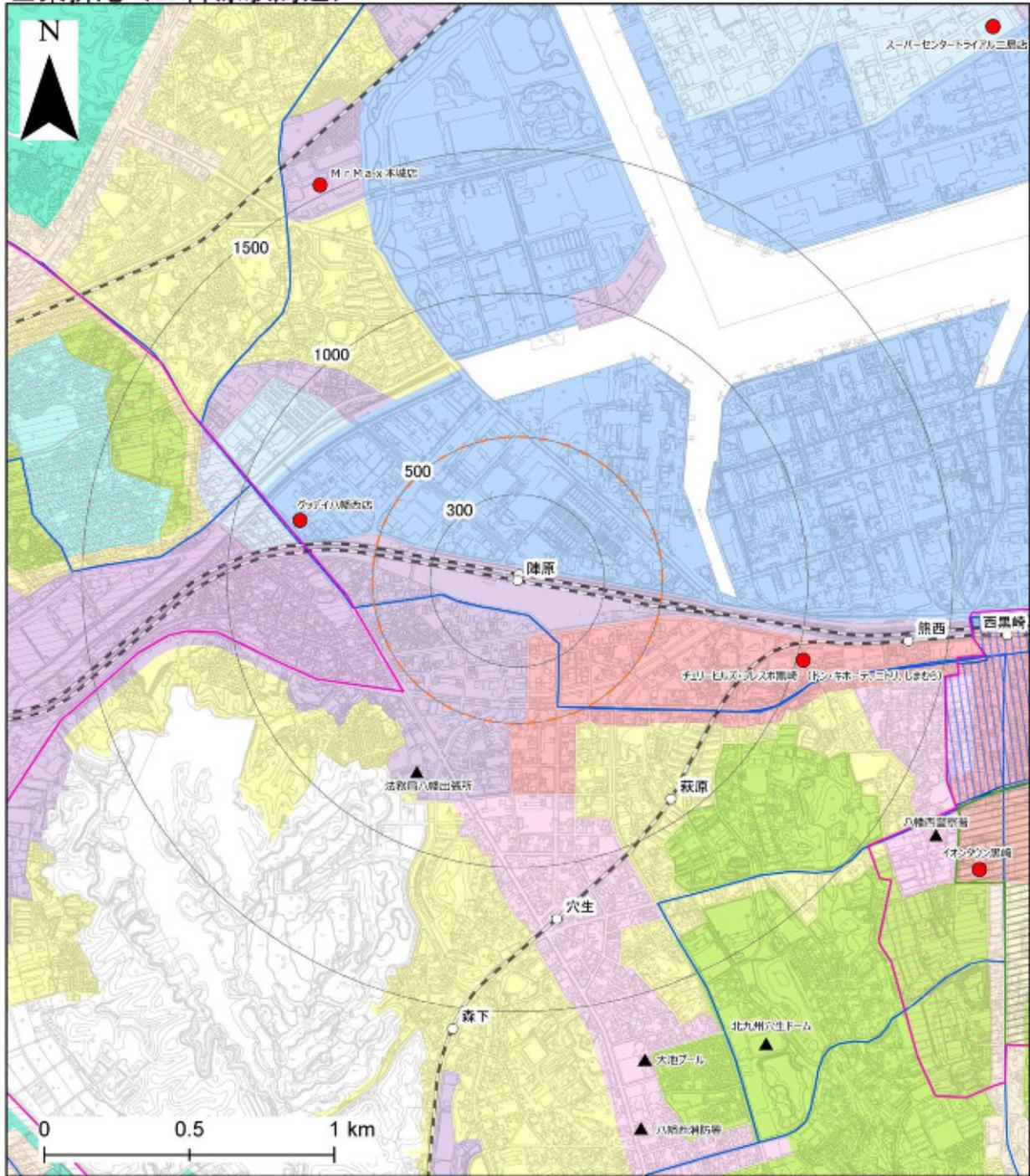
■学術研究都市周辺



凡例

	公共交通		都市再生整備計画区域		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第一種低層住居専用地域		都市再生整備計画区域		医療施設(病床数200床以上)
	第二種低層住居専用地域		都市再生整備計画区域		大学・短期大学(学生数500人以上)
	第一種中高層住居専用地域		都市再生整備計画区域		公共施設
	第二種中高層住居専用地域		都市再生整備計画区域		学術研究都市北土地区画整理事業区域
	第一種住居地域				
	第二種住居地域				
	準住居地域				
	近隣商業地域				
	商業地域				
	準工業地域				
	工業地域				
	工業専用地域				

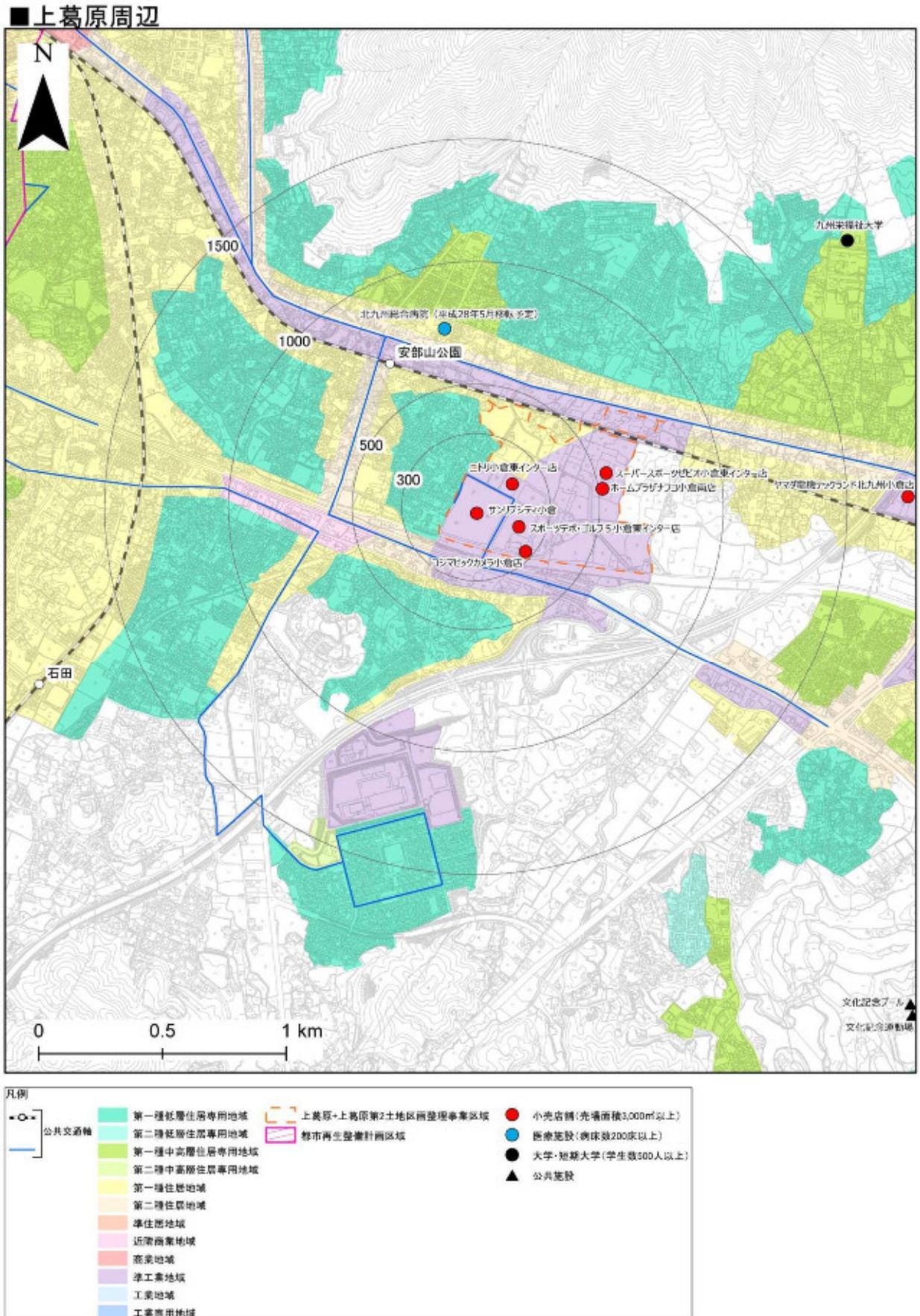
■東折尾<JR陣原駅周辺>



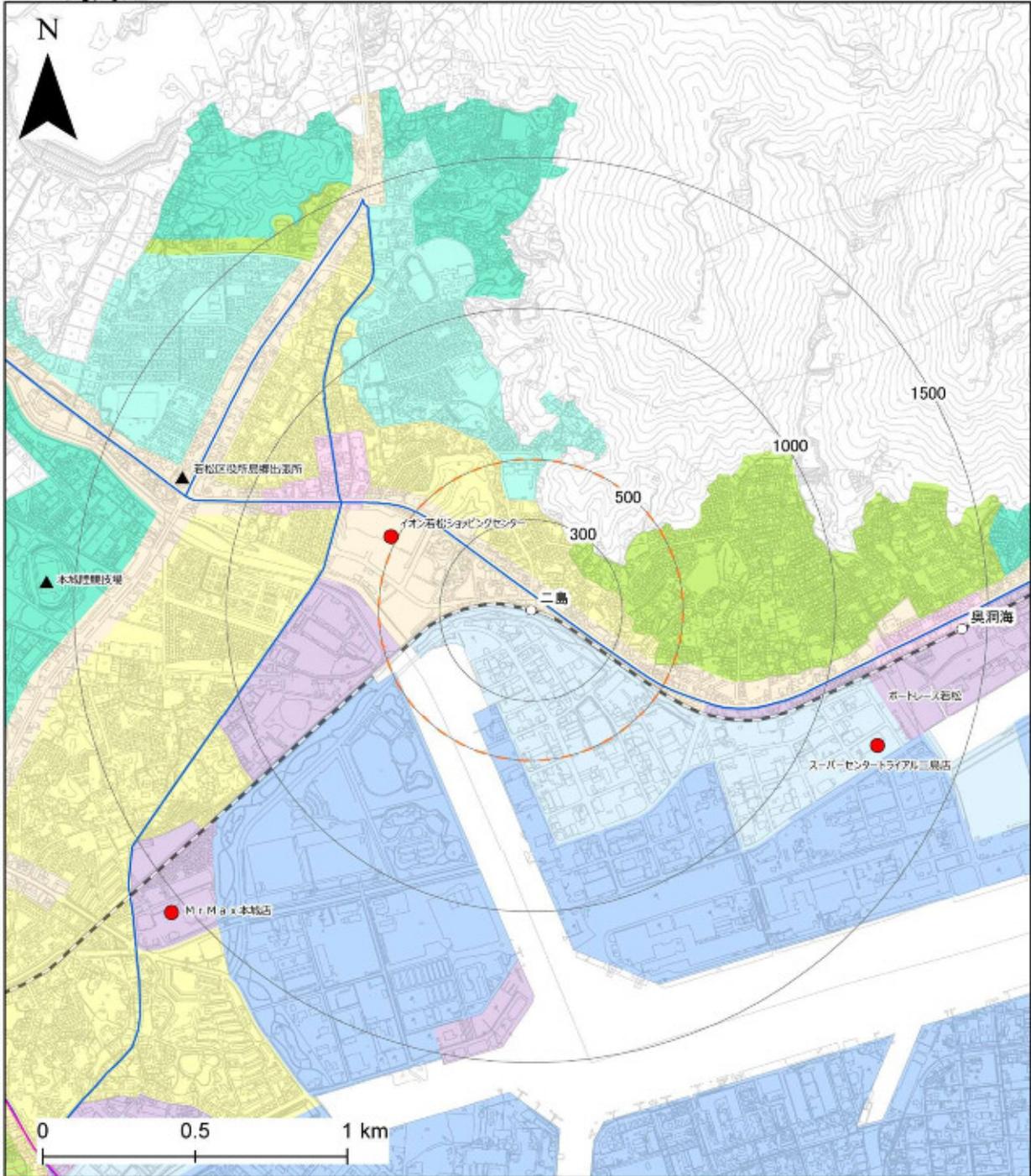
凡例

	公共交通軸		第一種低層住居専用地域		主要駅から半径500m		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	公共交通軸		第二種低層住居専用地域		中心市街地活性化エリア		公共施設
			第一種中高層住居専用地域		都市再生緊急整備地域		
			第二種中高層住居専用地域		都市再生整備計画区域		
			第一種住居地域				
			第二種住居地域				
			準住居地域				
			近隣商業地域				
			商業地域				
			準工業地域				
			工業地域				
			工業専用地域				

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像



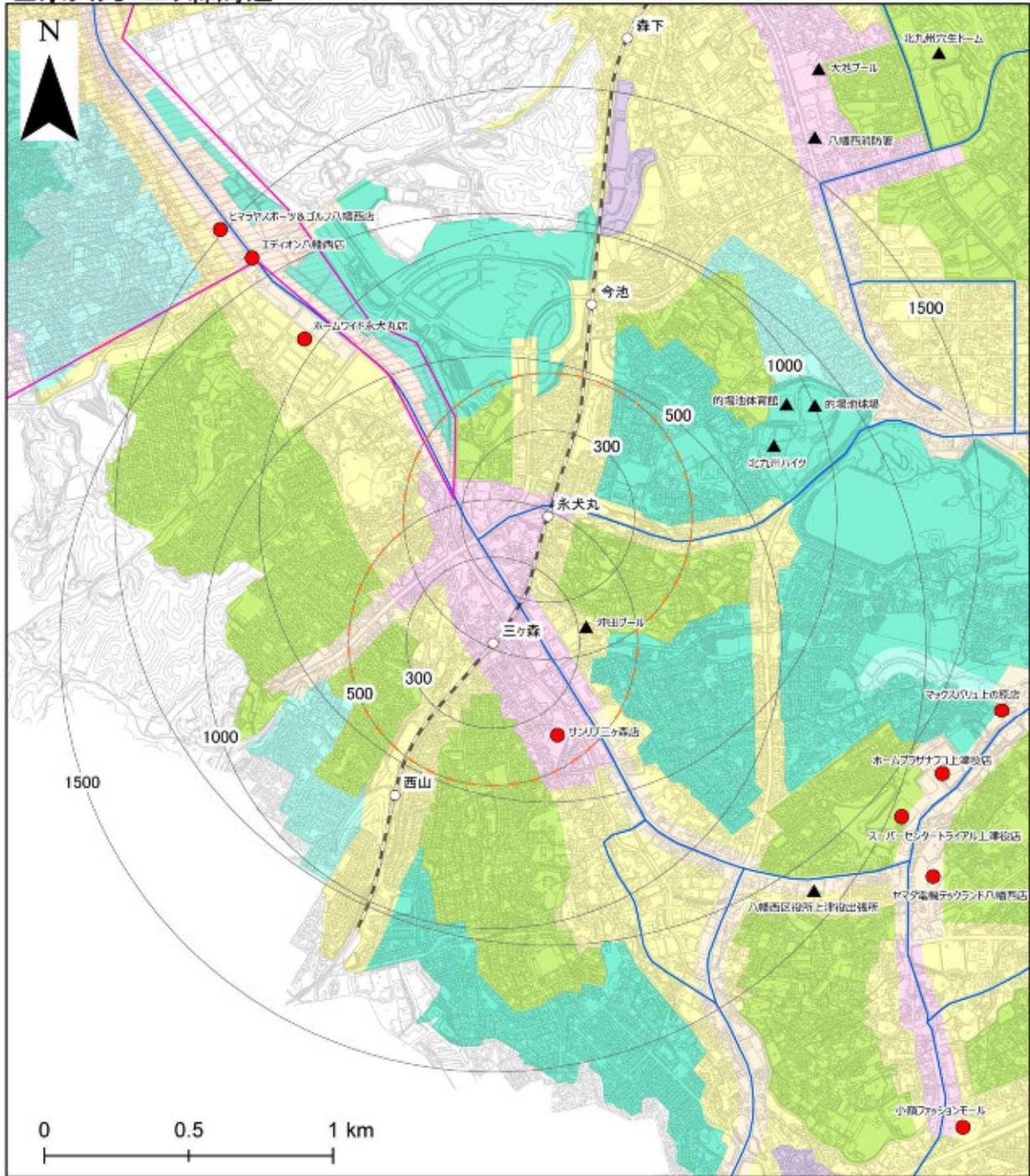
■二島周辺



凡例			
	公共交通軸		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第一種低層住居専用地域		主要駅から半径500m
	第二種低層住居専用地域		都市再生整備計画区域
	第一種中高層住居専用地域		公共施設
	第二種中高層住居専用地域		
	第一種住居地域		
	第二種住居地域		
	準住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

■永犬丸・三ヶ森周辺



凡例

	公共交通軸		主要駅から半径500m		小売店舗(売場面積3,000㎡以上)
	第一種低層住居専用地域		都市再生整備計画区域		公共施設
	第二種低層住居専用地域				
	第一種中高層住居専用地域				
	第二種中高層住居専用地域				
	第一種住居地域				
	第二種住居地域				
	準住居地域				
	近隣商業地域				
	商業地域				
	準工業地域				
	工業地域				
	工業専用地域				

(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)

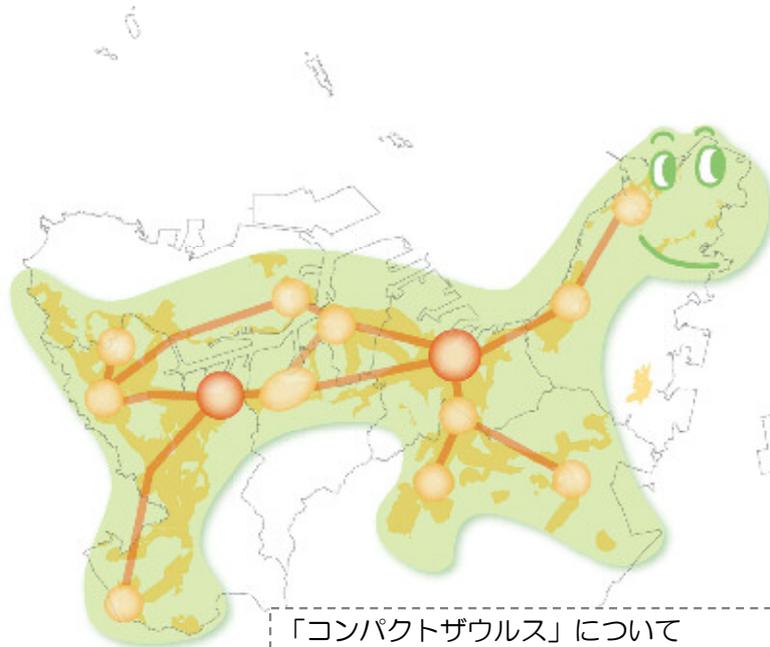
小倉都心	黒崎副都心	門司港	門司	城野	徳力・守恒
下曾根	若松	八幡・東田	東折尾	折尾	八幡南 戸畑
上葛原	学術研究都市	二島	永犬丸・三ヶ森		

4 都市構造上の特性と課題及び目指すべき都市像

(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」型の都市構造とすることができます。

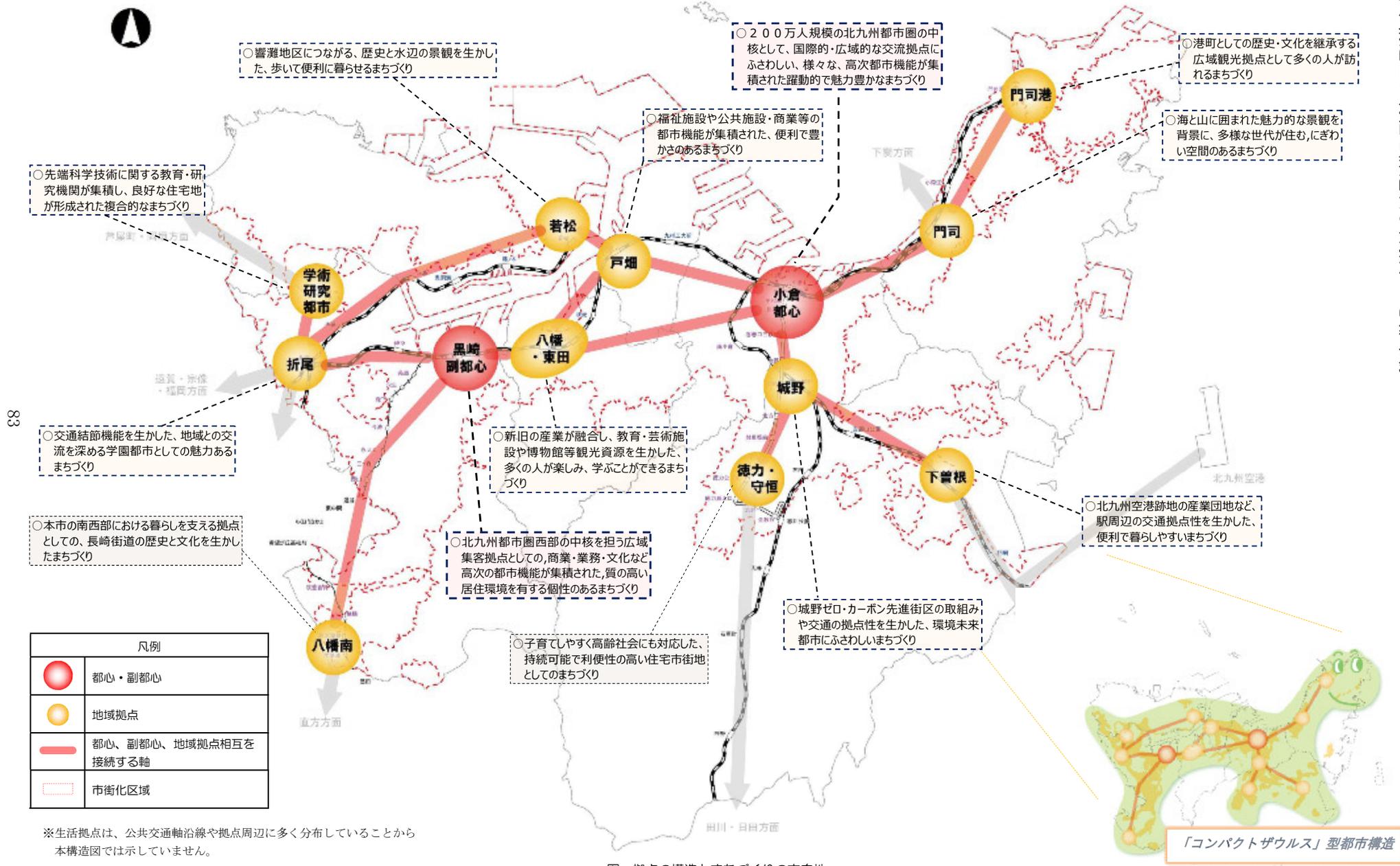


「コンパクトザウルス」について

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。

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		
	元気発信	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 ・都心集客アクションプランに基づくソフト面での施策展開	【200万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躍動的で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	○	○	○	○	○	○	○	○	都心・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、公共交通の定時性の向上 ・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	○	○	○				○	○	都心・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 ・海峡観光としての交流人口需要 ・関門地域の結節点(鉄軌道) ・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み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			○							地域拠点
徳力・守恒	●		●	・地域医療福祉拠地の形成 【UR(徳力・志徳)】 ・公共施設・医療施設の集積(図書館・療育センター等)	【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福祉のまちづくり			○	○						地域拠点
下曾根	●	●	●	・北九州空港跡地産業団地からの交通結節 ・九州労災病院からの交通結節 ・西鉄バスとJRとの交通結節 (吉田、貫地区等の住宅団地との連携)	【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 ・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
若松	●	●	●	・若戸大橋、トンネルの無料化 ・響灘スマートインダストリー ・風力発電産業アジア総合拠点 ・北九州エコタウン事業 ・若松南海岸の景観観光資源 ・戸畑地区への交通結節点	【響灘地区につながる、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】 ・響灘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	
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	【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
折尾	●	●	●	・折尾地区総合整備事業	【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衝として、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
八幡南	●			・木屋瀬景観重点整備地区 ・筑豊電鉄の高機能化	【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、市城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
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)	【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	
学術研究都市			●	・北九州学術研究都市	【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
東折尾		●	●		【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た暮ら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
上葛原			●		【既存の生活支援機能の集積を生かした暮ら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
二島			●		【交通結節性と生活支援機能の集積を生かした暮ら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
永犬丸・三ヶ森			●		【既存の生活支援機能の集積を生かした暮ら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



「コンパクトザウルス」型都市構造

5 都市機能誘導区域

5-1 都市機能誘導区域設定の考え方

(1) 基本的考え方

- ・医療・福祉・商業等といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要となります。このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内に、生活サービス施設の誘導を図る仕組みとなっています。
- ・都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定し、その規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることとされています。
- ・また、都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの区域に必要な誘導施設を定めることが望ましいとされています。

5 都市機能誘導区域

(2) 北九州市における都市機能誘導区域の設定の基本的考え方

北九州市立地適正化計画における都市機能誘導区域については、4章において都心・副都心・地域拠点として位置づけた拠点の中から、都市機能誘導区域を設定していきます。

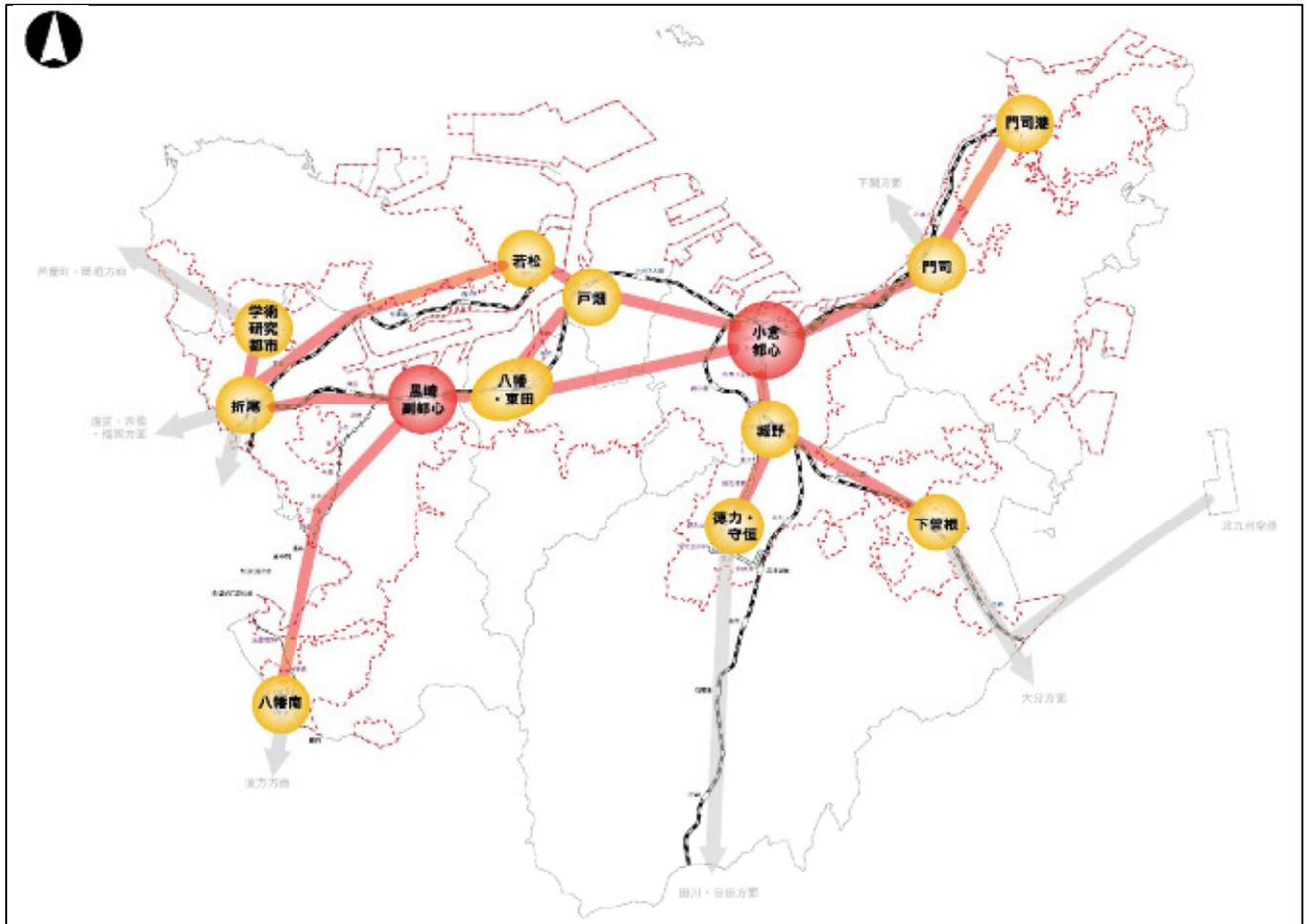


図 拠点構造図(抜粋再掲)

凡例	
	都心・副都心
	地域拠点
	都心、副都心、地域拠点相互を接続する軸
	市街化区域

5-2 整合を図るべき上位計画・関連プロジェクト

(1) 上位計画である都市計画区域マスタープラン

福岡県が策定した都市計画区域マスタープランにおいては、広域的視点から立地の規制誘導が必要な大規模集客施設について、拠点位置づけ、立地可能な大規模集客施設の種類や区域を事前明示することにより、抑制と誘導がなされています。

表 北九州都市計画区域マスタープランにおける大規模集客施設の定義

大規模集客施設の種類		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・ 娯楽系	商業施設		
	スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000m ² * ³ を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000m ² * ² を超えるもの
公共・ 公益系	公共施設（国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館）	国・地方公共団体が整備する公共施設	国・県が整備する公共施設
	病院	病床数200床* ³ ・* ⁴ を超えるもの	3次医療圏規模のもの
	福祉施設	収容人数200人* ³ を超えるもの	(立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない)
	大学等	学生数が500名* ³ を超えるもの	学生数が500名* ³ を超えるもの

- (※1) 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計
- (※2) 立地の影響が1つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。
- (※3) 立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。なお、北九州市域の商業・娯楽系の施設については10,000m²とする。
- (※4) 病床数には、療養、精神等を除く。

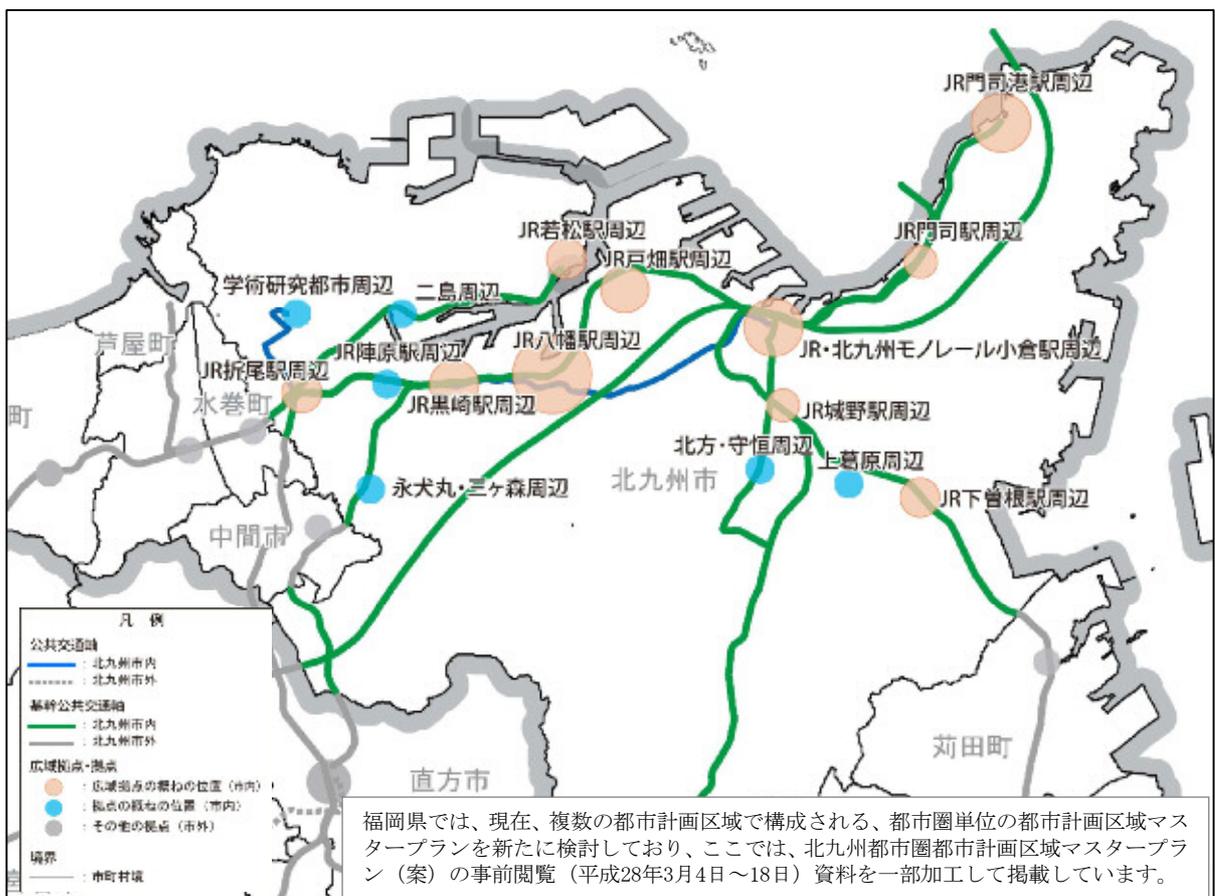


図 北九州都市圏都市計画区域マスタープラン（案）における参考附図2 都市構造形成方針図
 ※北九州都市圏都市計画区域マスタープラン（案）では、拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進していく、「公共交通軸」を位置付けており、その中でも、特に質が高いものを「基幹公共交通軸」としている。

3) 城野地区

○城野ゼロ・カーボン先進街区整備事業

J R城野駅北側に、歩行者専用道で駅と直結する、未利用国有地やUR城野団地を中心とする城野地区において、エコ住宅や創エネ・省エネ設備の設置誘導、エネルギーマネジメントによるエネルギー利用の最適化、公共交通の利用促進など、様々な低炭素技術や方策を総合的に取り入れて、ゼロ・カーボンを目指した先進の住宅街区が整備されます。

平成28年3月にまちびらきが行われ、現在、実施中の基盤整備(城野駅北地区土地区画整理事業)は、平成28年度中に完了する予定です。



図 城野ゼロ・カーボン先進街区土地利用計画

4) 学術研究都市地区

○北九州学術研究都市整備事業

アジアにおける学術研究機能の拠点を目指して、市の若松区西部から八幡西区北西部にわたる地域を対象に、周辺の自然環境や都市環境を活かしながら、先端科学技術に関する教育・研究機関の集積や良好な住宅地の供給を目標にした複合的なまちづくりが進められています。

現在、実施中の基盤整備(北九州学術・研究都市北部土地区画整理事業)は、平成29年度中に完了する予定です。

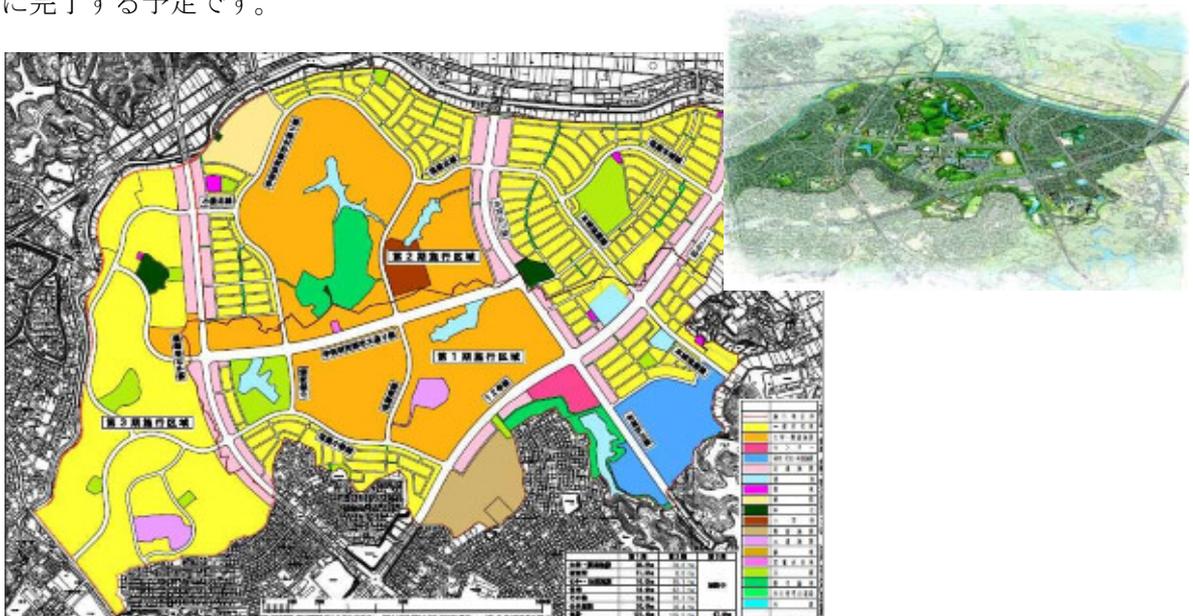


図 北九州学術研究都市 土地区画整理事業 土地利用計画

5 都市機能誘導区域

5-3 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定

(1) 都市機能誘導区域を設定する地区等

都市機能誘導区域として設定する都心・副都心・地域拠点、P82で記載した「都市空間形成の方向性」で設定したように、区レベル以上を対象とした都市機能が集積する拠点であり、高次の都市機能を維持・誘導していくことにより、街なかでの市民の生活を支えていくものです。

このため、都市機能誘導区域を設定する地区とその区域範囲については、高次の都市機能を誘導していく観点から、広域の視点に基づき高次の都市機能を配置すべき区域を事前明示している北九州都市計画区域マスタープラン(平成20年福岡県決定)との整合を図ることとし、設定する地区は、都心・副都心・地域拠点のうち、都市計画区域マスタープランにおいて広域拠点・拠点としている地区を、区域範囲は、当該広域拠点・拠点(以下、「区域マスの拠点の区域」といいます)と同じ範囲とすることを基本とします。

都市機能誘導区域 (12地区)
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、折尾、戸畑、学術研究都市

この場合、次の地区に係る都市機能誘導区域の区域範囲については、5-2で挙げた関連プロジェクトとの整合を図るため、以下のとおりとします。

1) 門司港地区

公共施設マネジメントモデルプロジェクトの門司港地域における公共施設の集約場所は、候補地が2カ所あるため、今後、集約先の場所及び区域等が決定した後に、都市機能誘導区域の範囲の変更を検討します。

2) 門司地区

公共施設マネジメントモデルプロジェクトの大里地域における公共施設の集約再配置は、平成30年代後半であることから、今後、規模と機能の検討作業後に都市機能誘導区域の範囲を検討することとし、現段階では、当該場所は都市機能誘導区域には含めないこととします。

3) 城野地区

城野ゼロ・カーボン先進街区は、区域マスの拠点の区域外ですが、JR駅と直結しており、かつ、当該区域に隣接して生活利便施設等を誘導すべきゾーンがあります。このためこのゾーンを城野地区の都市機能誘導区域の一部に含めることとします。

4) 学術研究都市地区

北九州学術・研究都市北部土地区画整理事業の施行地区は、区域マスの拠点の区域外ですが、当該事業の概成に伴い地区全域で土地利用が可能になります。このため施行地区のうち大学・関連施設用地については、学術研究都市地区の都市機能誘導区域の一部に含めることとします。

なお、北九州都市計画区域マスタープランにおいて、拠点として位置づけがなされているものの具体的な区域指定がなされていない徳力・守恒地区については、モノレール北方、競馬場前、守恒、徳力公団前の4停留場周辺で、大規模集客施設の立地を許容する用途地域等を対象として区域を設定します。

(2) 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域は、北九州都市計画区域マスタープラン(平成23年4月25日告示)に定める広域拠点・拠点の区域(城野、学術研究都市の各地区にあつては、「(1) 都市機能誘導区域を設定する地区等」において含めることとされた区域を含む)及び「(1) 都市機能誘導区域を設定する地区等」において定められた方法により設定された徳力・守恒地区の区域から、それぞれ土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域、工業専用地域、工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域、臨港地区(住宅の建築が制限されているもの)、特別用途地区(特別工業地区)を除いた区域とします。

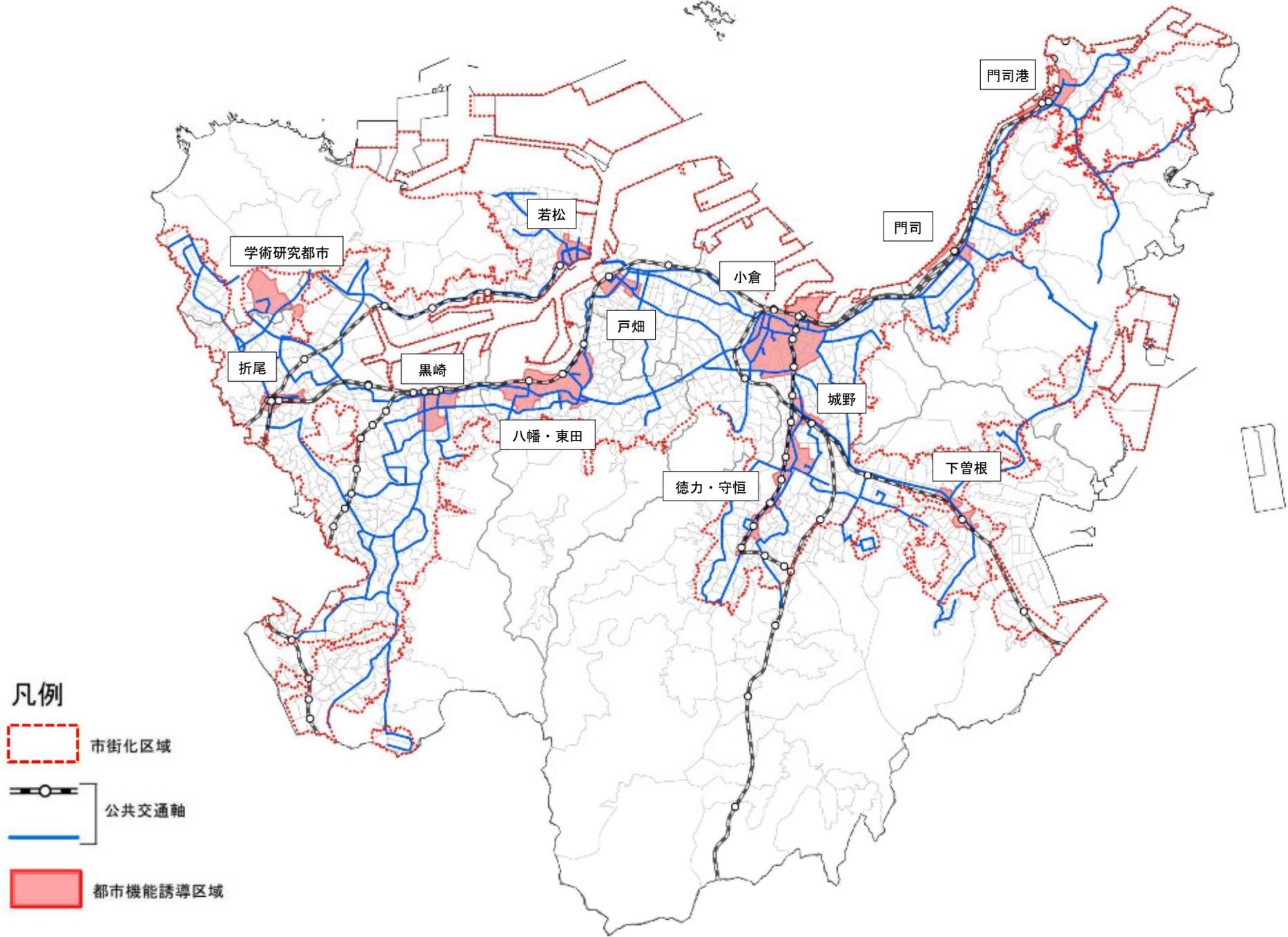
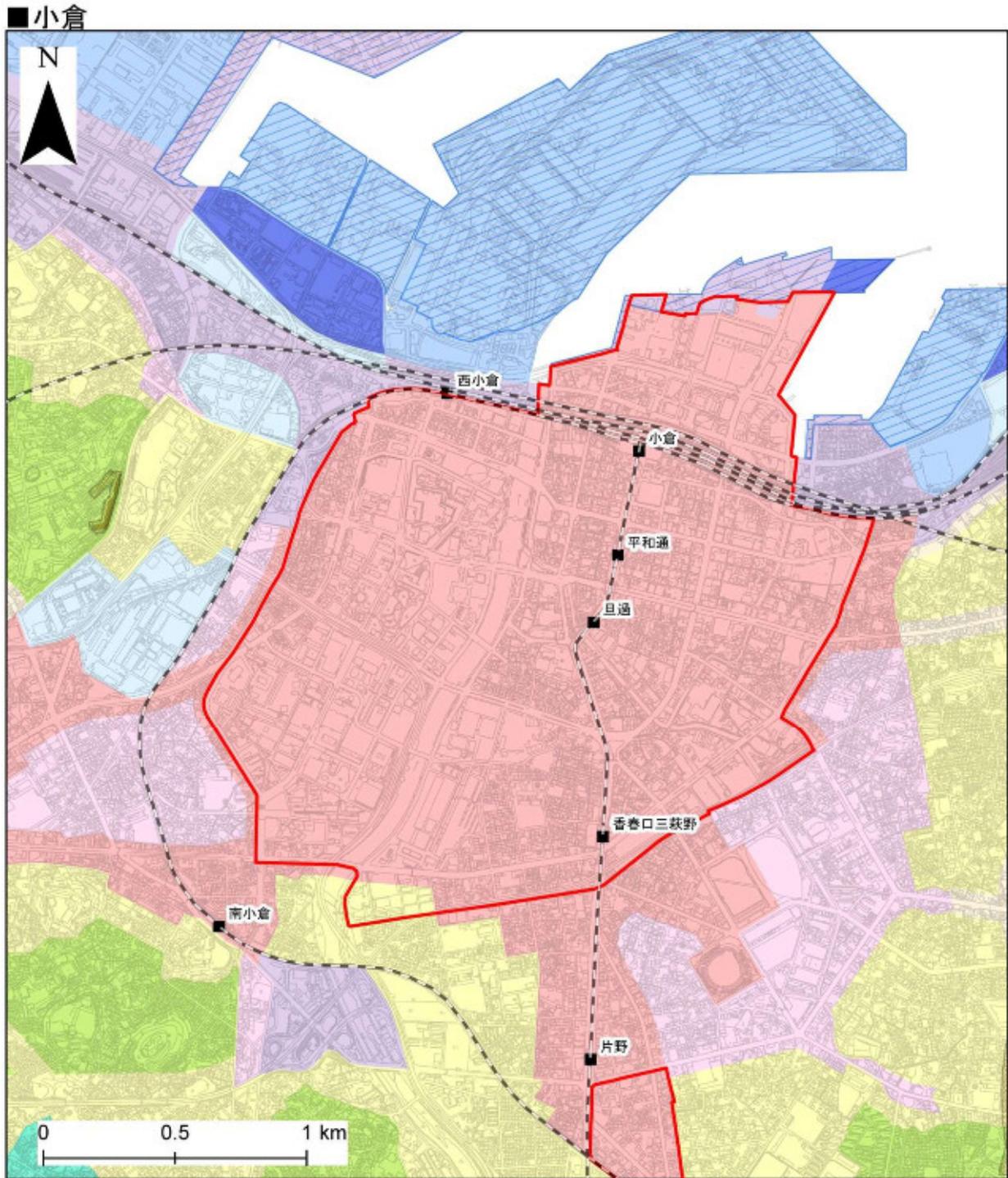
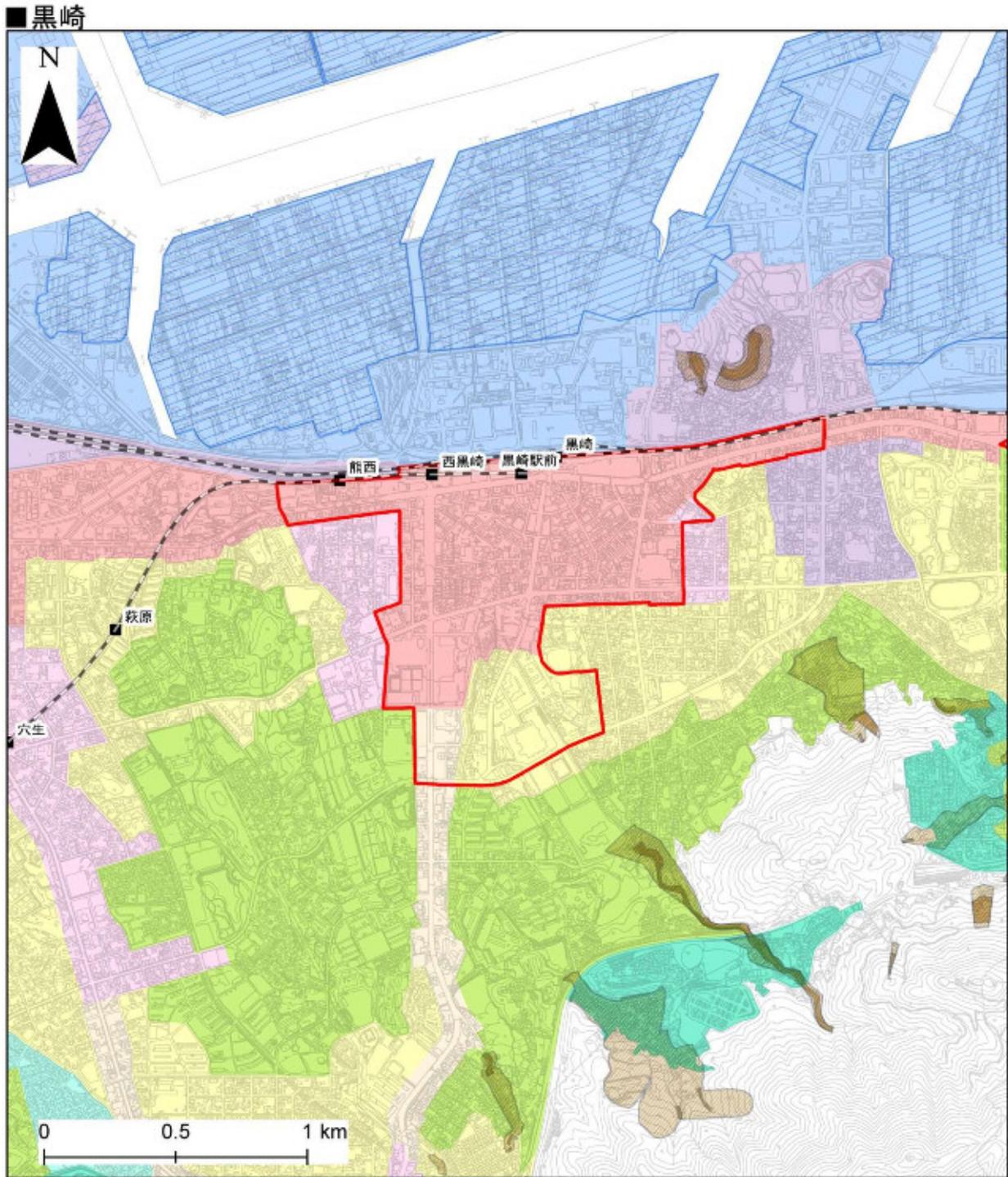


図 都市機能誘導区域



凡例	
第一種低層住居専用地域	都市機能誘導区域
第二種低層住居専用地域	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	土砂災害警戒区域
第二種中高層住居専用地域	臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)
第一種住居地域	工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

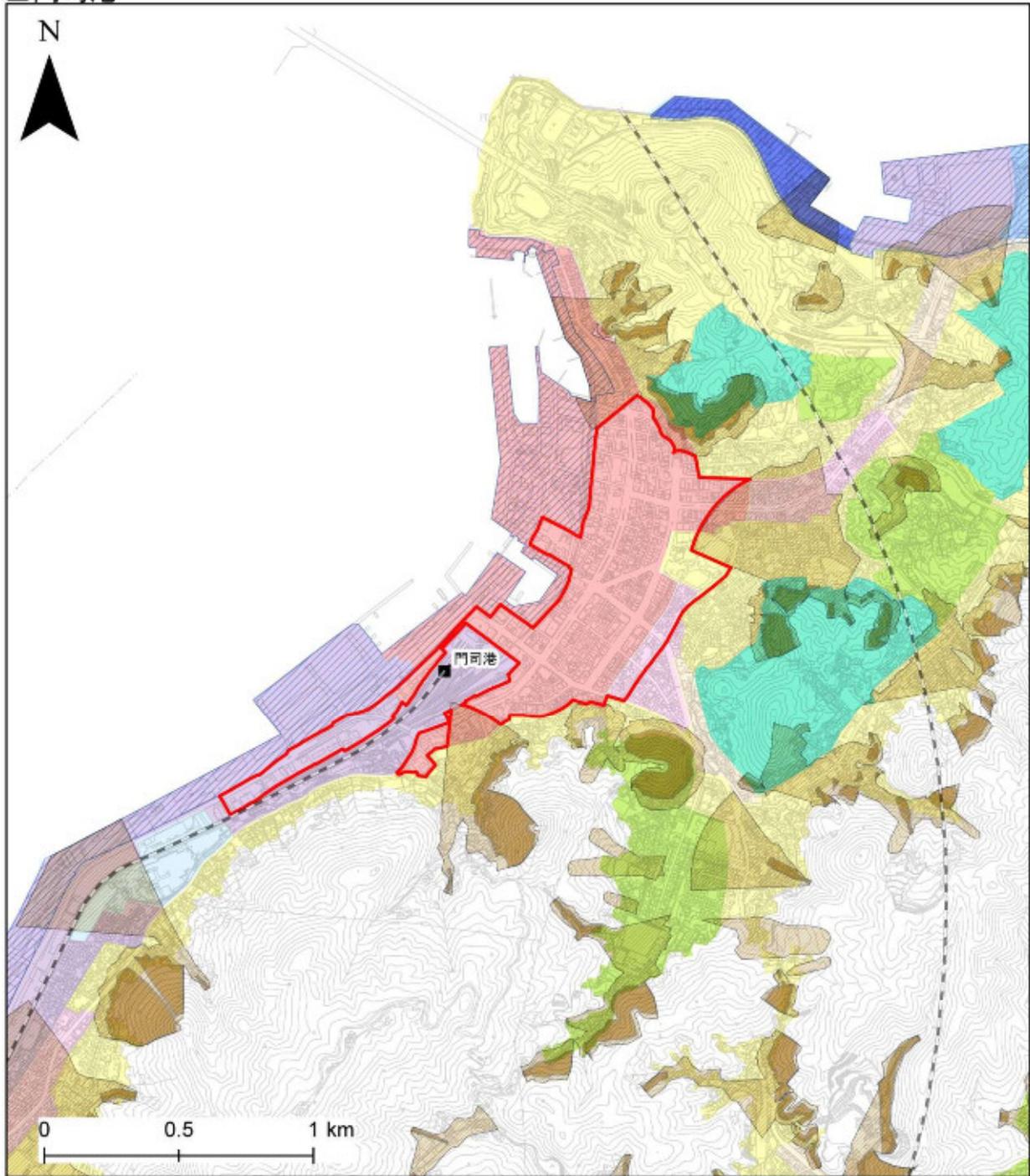
5 都市機能誘導区域



凡例

第一種低層住居専用地域	都市機能誘導区域
第二種低層住居専用地域	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	土砂災害警戒区域
第二種中高層住居専用地域	臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

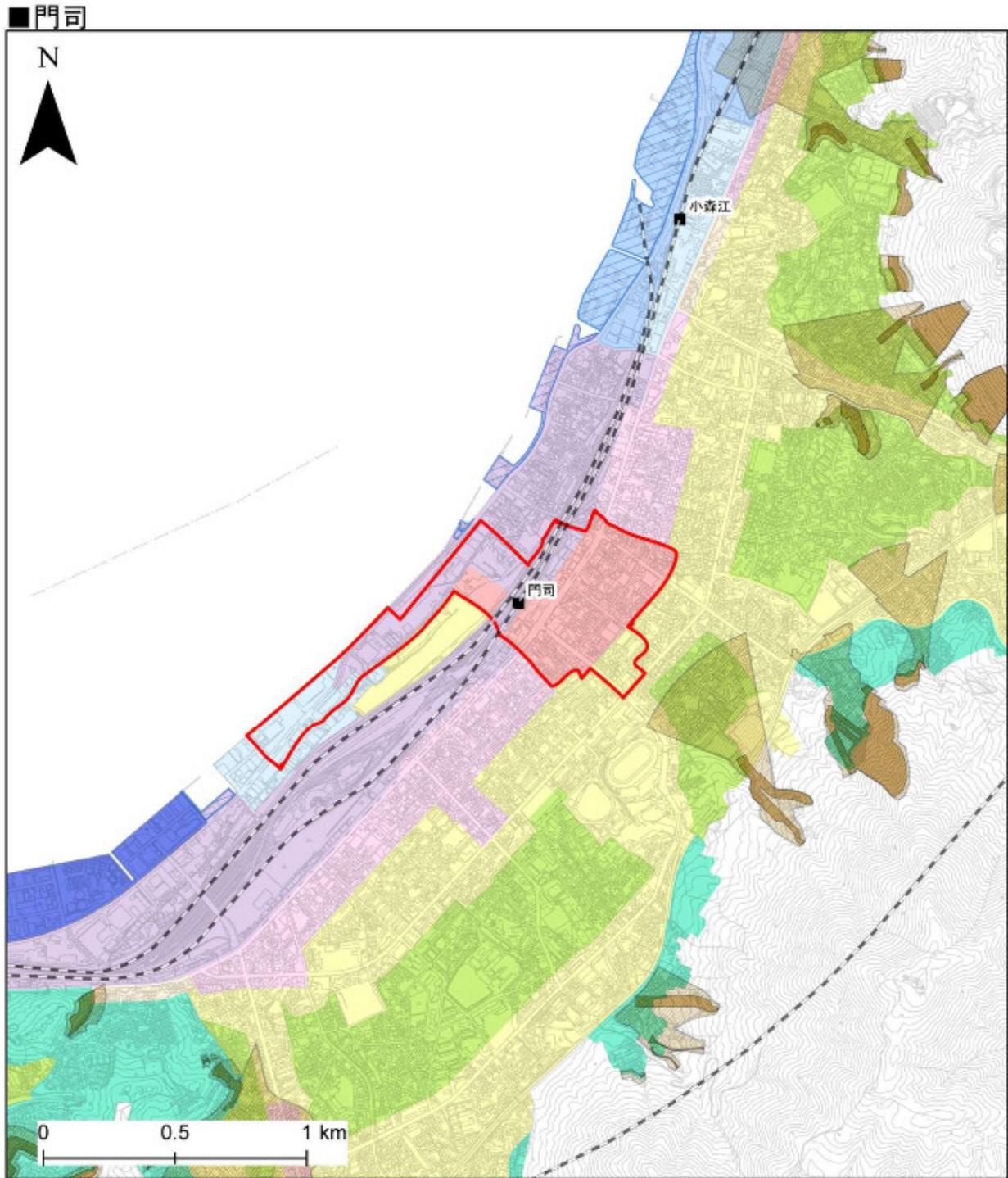
■門司港



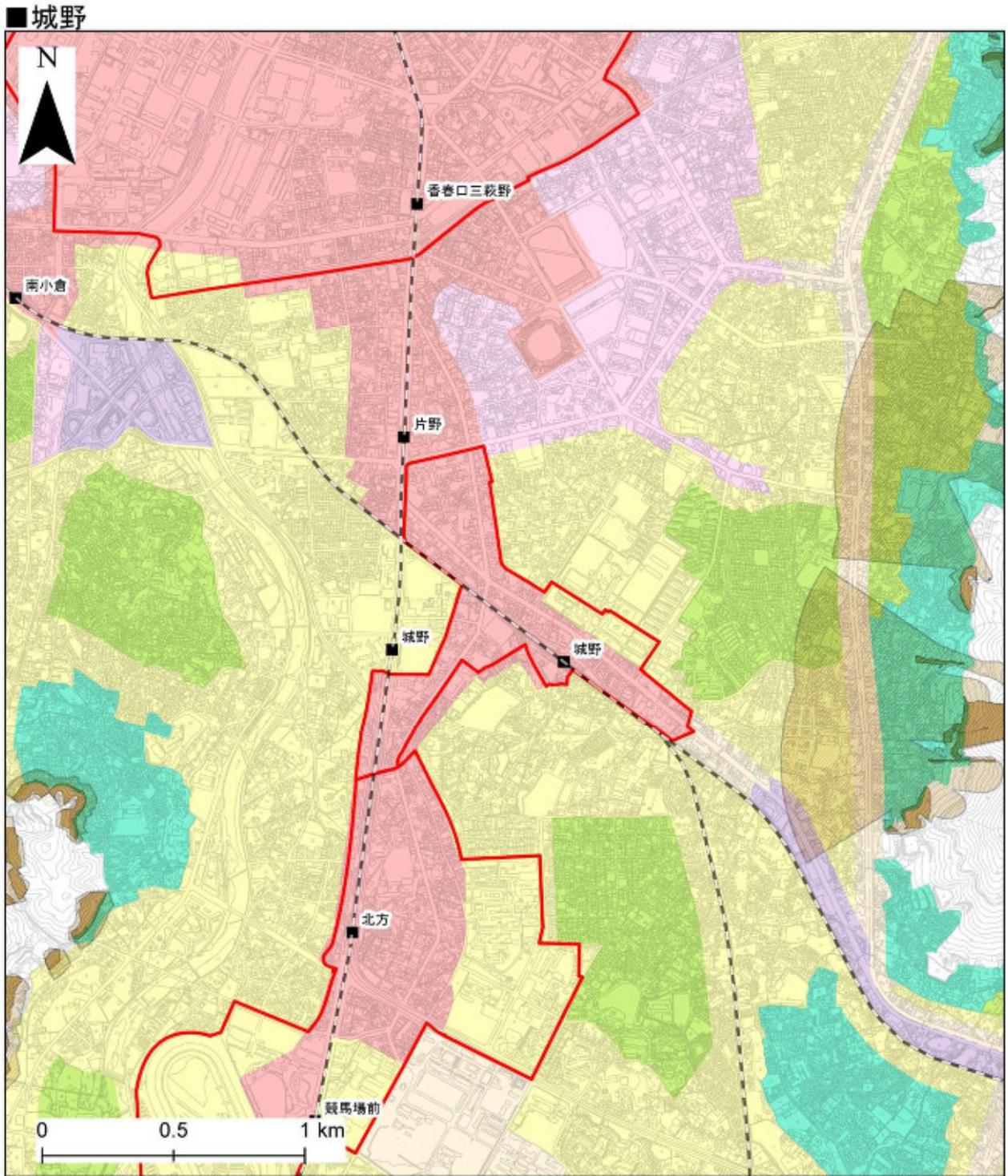
凡例

- | | |
|--------------|--|
| 第一種低層住居専用地域 | 都市機能誘導区域 |
| 第二種低層住居専用地域 | 土砂災害特別警戒区域 |
| 第一種中高層住居専用地域 | 土砂災害警戒区域 |
| 第二種中高層住居専用地域 | 臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの) |
| 第一種住居地域 | 工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域 |
| 第二種住居地域 | |
| 準住居地域 | |
| 近隣商業地域 | |
| 商業地域 | |
| 準工業地域 | |
| 工業地域 | |
| 工業専用地域 | |

5 都市機能誘導区域



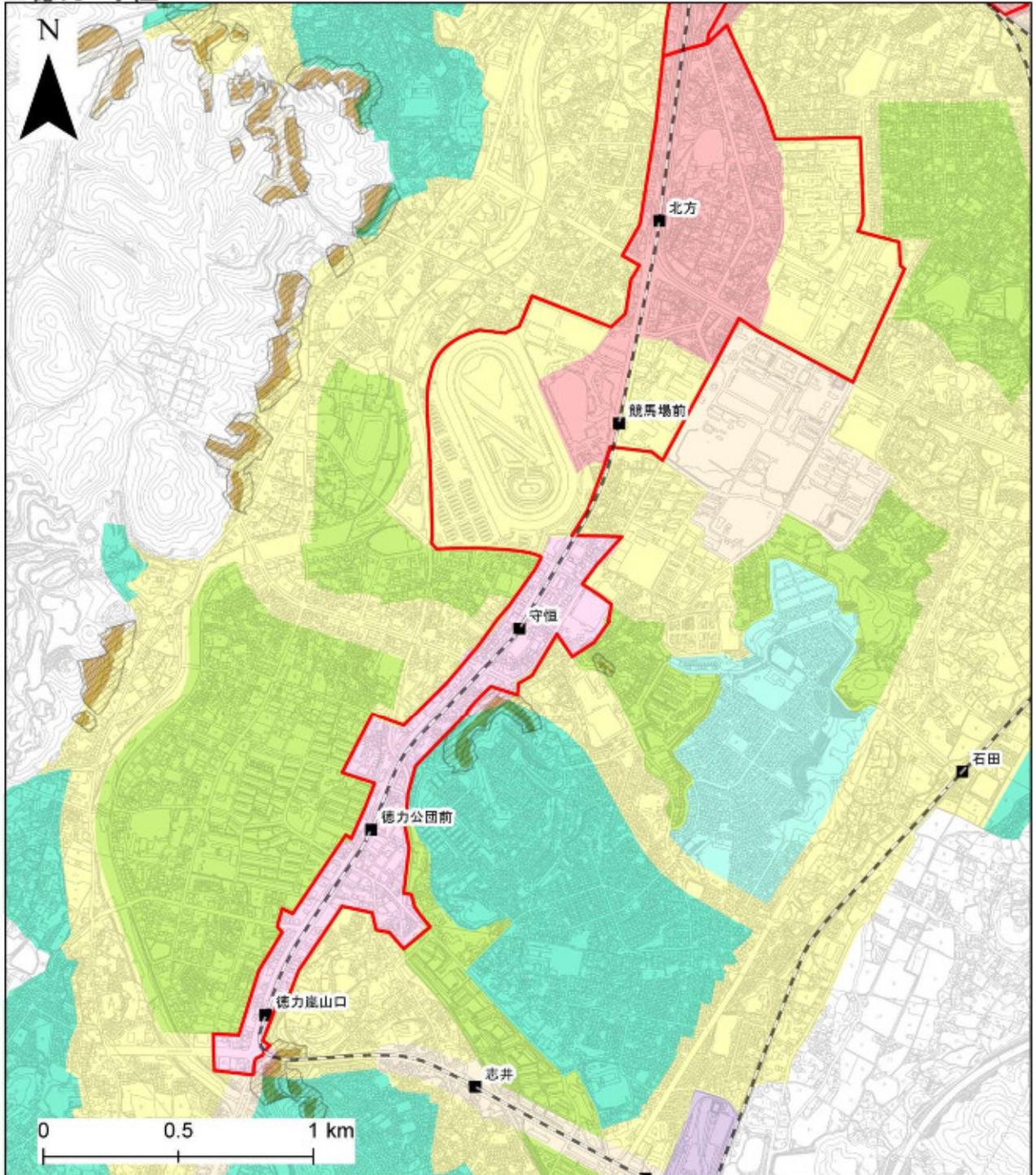
凡例	
■ 第一種低層住居専用地域	■ 都市機能誘導区域
■ 第二種低層住居専用地域	■ 土砂災害特別警戒区域
■ 第一種中高層住居専用地域	■ 土砂災害警戒区域
■ 第二種中高層住居専用地域	■ 臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)
■ 第一種住居地域	■ 工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域
■ 第二種住居地域	
■ 準住居地域	
■ 近隣商業地域	
■ 商業地域	
■ 準工業地域	
■ 工業地域	
■ 工業専用地域	



凡例

■ 第一種低層住居専用地域	■ 都市機能誘導区域
■ 第二種低層住居専用地域	■ 土砂災害特別警戒区域
■ 第一種中高層住居専用地域	■ 土砂災害警戒区域
■ 第二種中高層住居専用地域	
■ 第一種住居地域	
■ 第二種住居地域	
■ 準住居地域	
■ 近隣商業地域	
■ 商業地域	
■ 準工業地域	
■ 工業地域	
■ 工業専用地域	

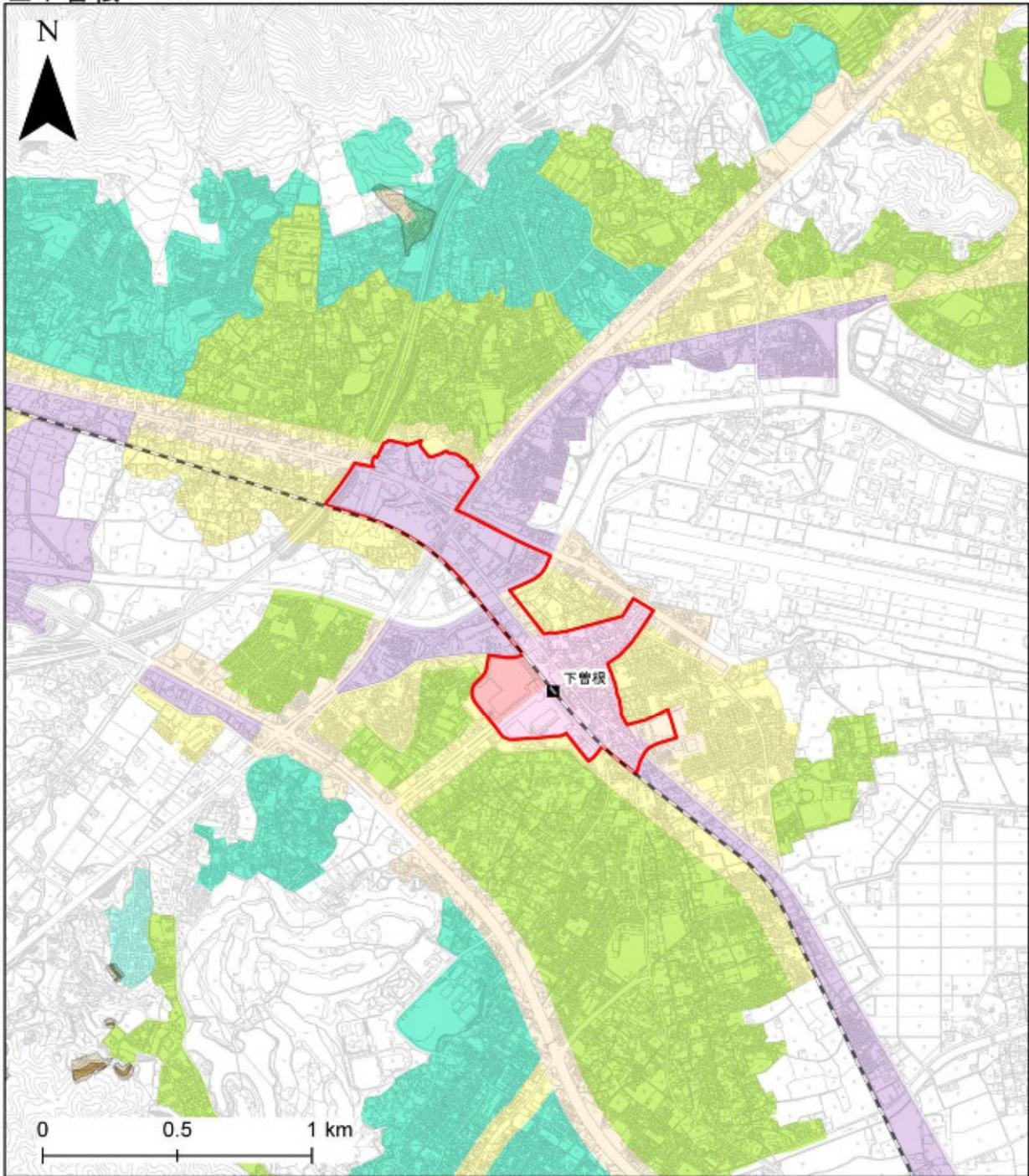
■ 徳力・守恒



凡例

- | | | | |
|--|--------------|--|------------|
| | 第一種低層住居専用地域 | | 都市機能誘導区域 |
| | 第二種低層住居専用地域 | | 土砂災害特別警戒区域 |
| | 第一種中高層住居専用地域 | | 土砂災害警戒区域 |
| | 第二種中高層住居専用地域 | | |
| | 第一種住居地域 | | |
| | 第二種住居地域 | | |
| | 準住居地域 | | |
| | 近隣商業地域 | | |
| | 商業地域 | | |
| | 準工業地域 | | |
| | 工業地域 | | |
| | 工業専用地域 | | |

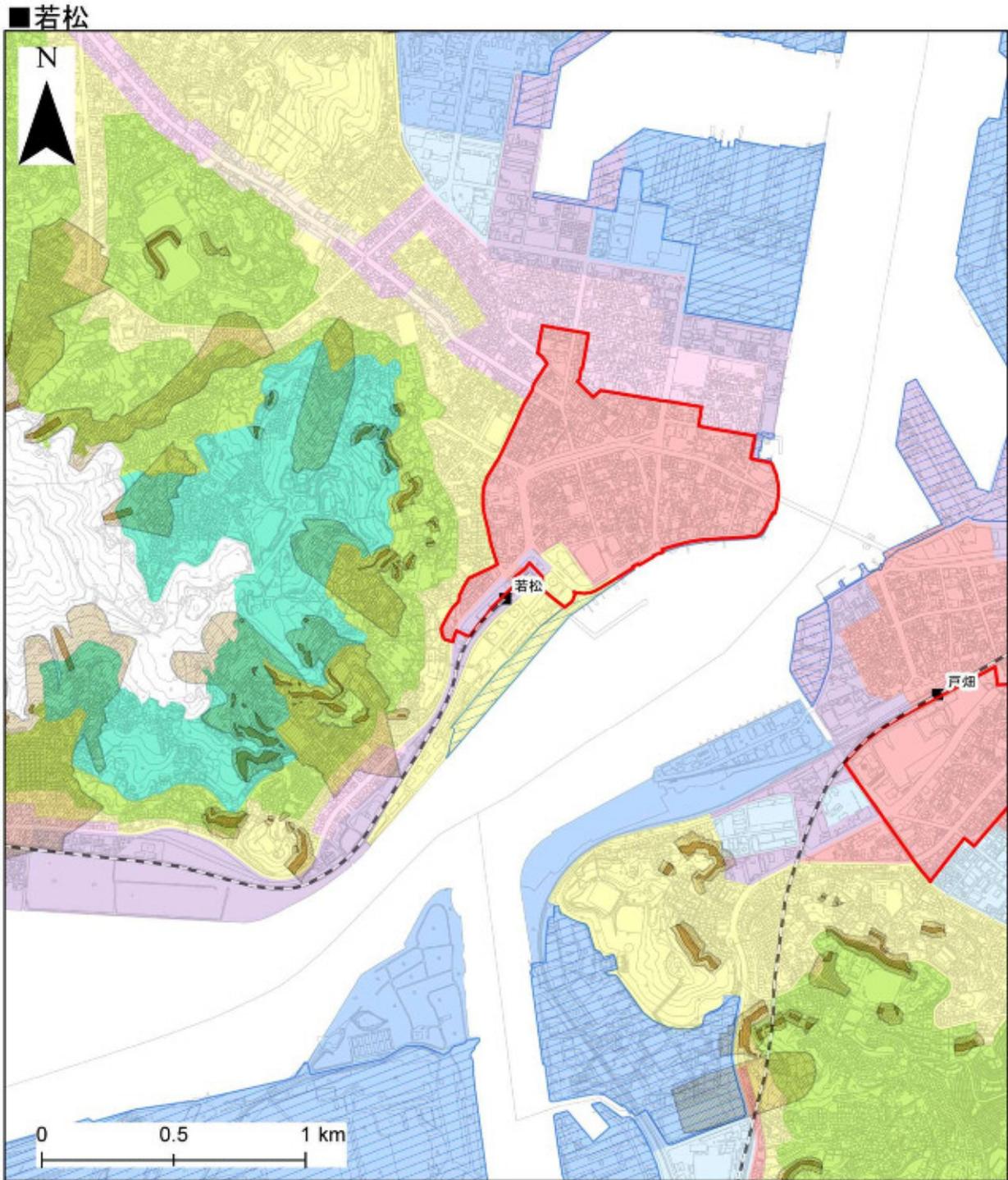
■下曾根



凡例

- | | |
|---|--|
| ■ 第一種低層住居専用地域 | 都市機能誘導区域 |
| ■ 第二種低層住居専用地域 | 土砂災害特別警戒区域 |
| ■ 第一種中高層住居専用地域 | 土砂災害警戒区域 |
| ■ 第二種中高層住居専用地域 | |
| ■ 第一種住居地域 | |
| ■ 第二種住居地域 | |
| ■ 準住居地域 | |
| ■ 近隣商業地域 | |
| ■ 商業地域 | |
| ■ 準工業地域 | |
| ■ 工業地域 | |
| ■ 工業専用地域 | |

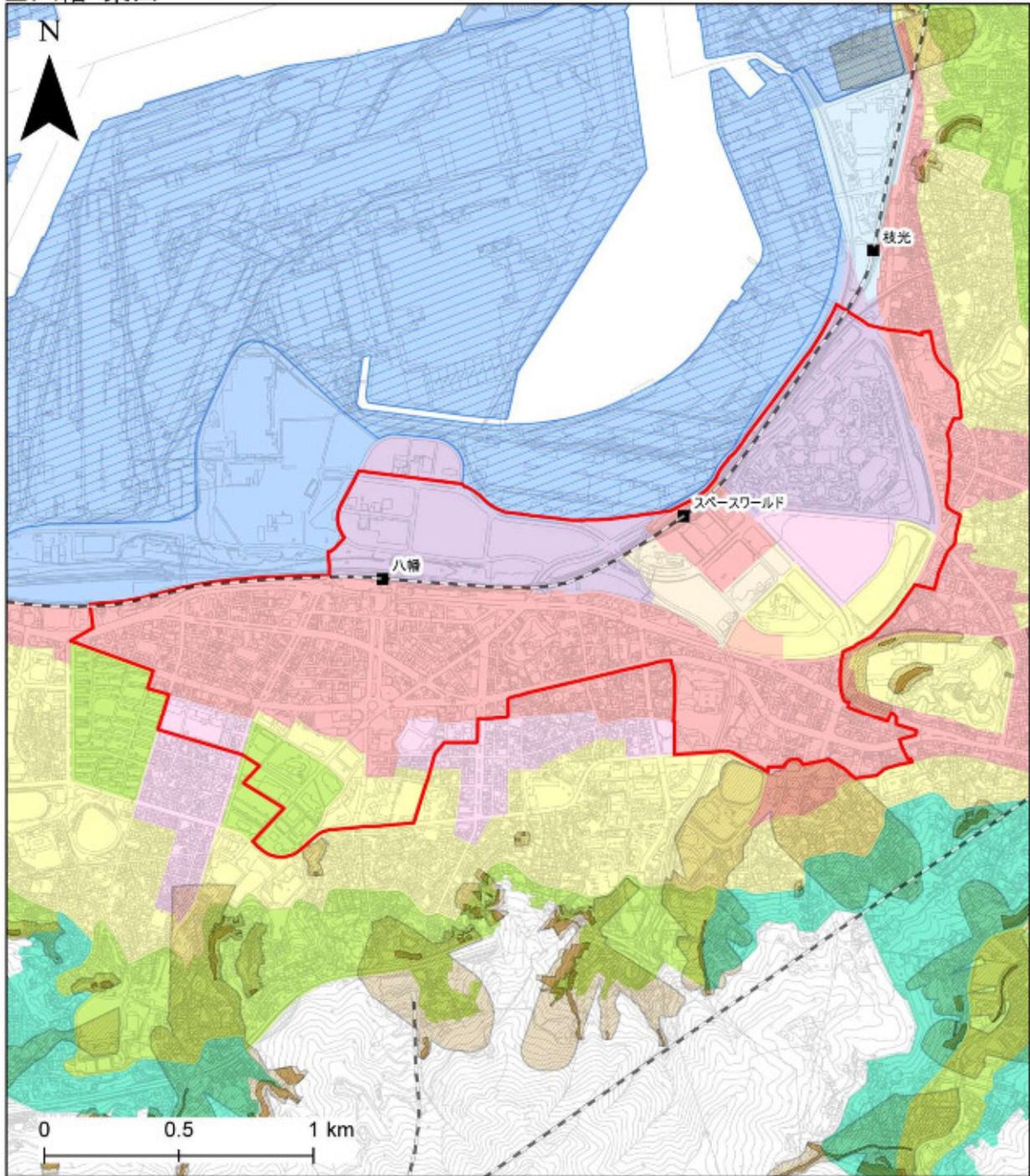
5 都市機能誘導区域



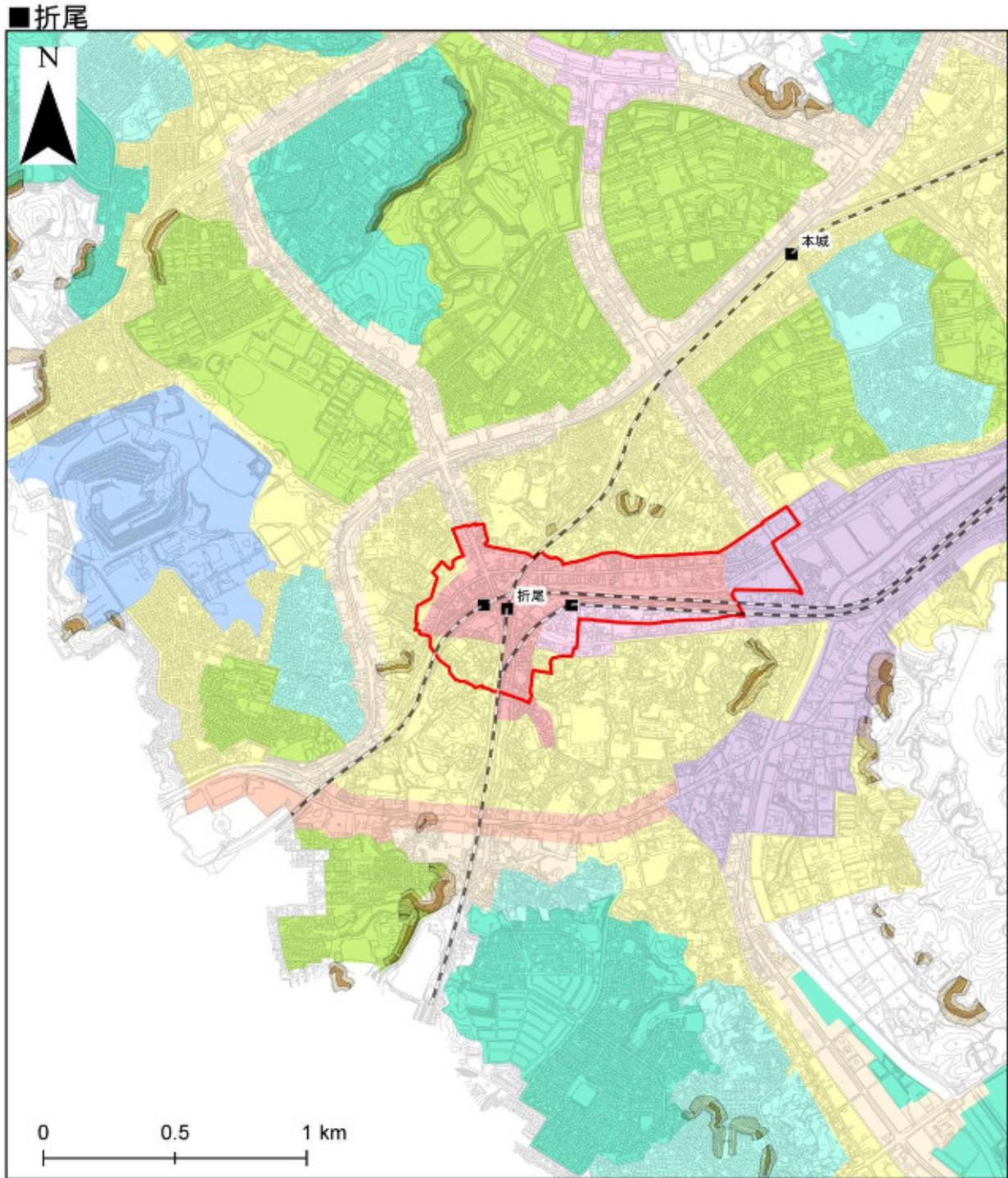
凡例

第一種低層住居専用地域	都市機能誘導区域
第二種低層住居専用地域	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	土砂災害警戒区域
第二種中高層住居専用地域	臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

■八幡・東田

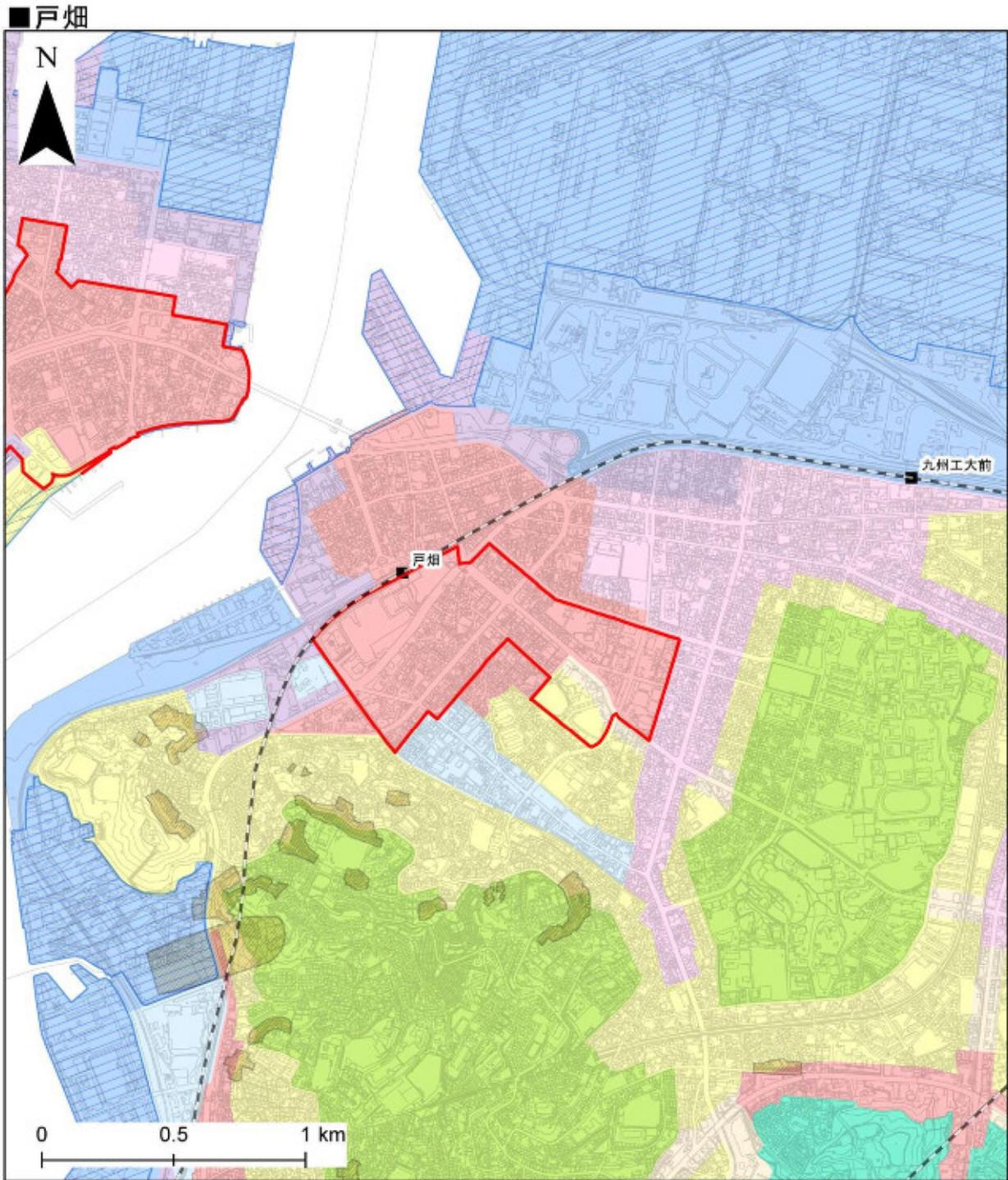


- 凡例
- 第一種低層住居専用地域
 - 第二種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第二種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準住居地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業地域
 - 工業専用地域
 - 都市機能誘導区域
 - 土砂災害特別警戒区域
 - 土砂災害警戒区域
 - 臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)



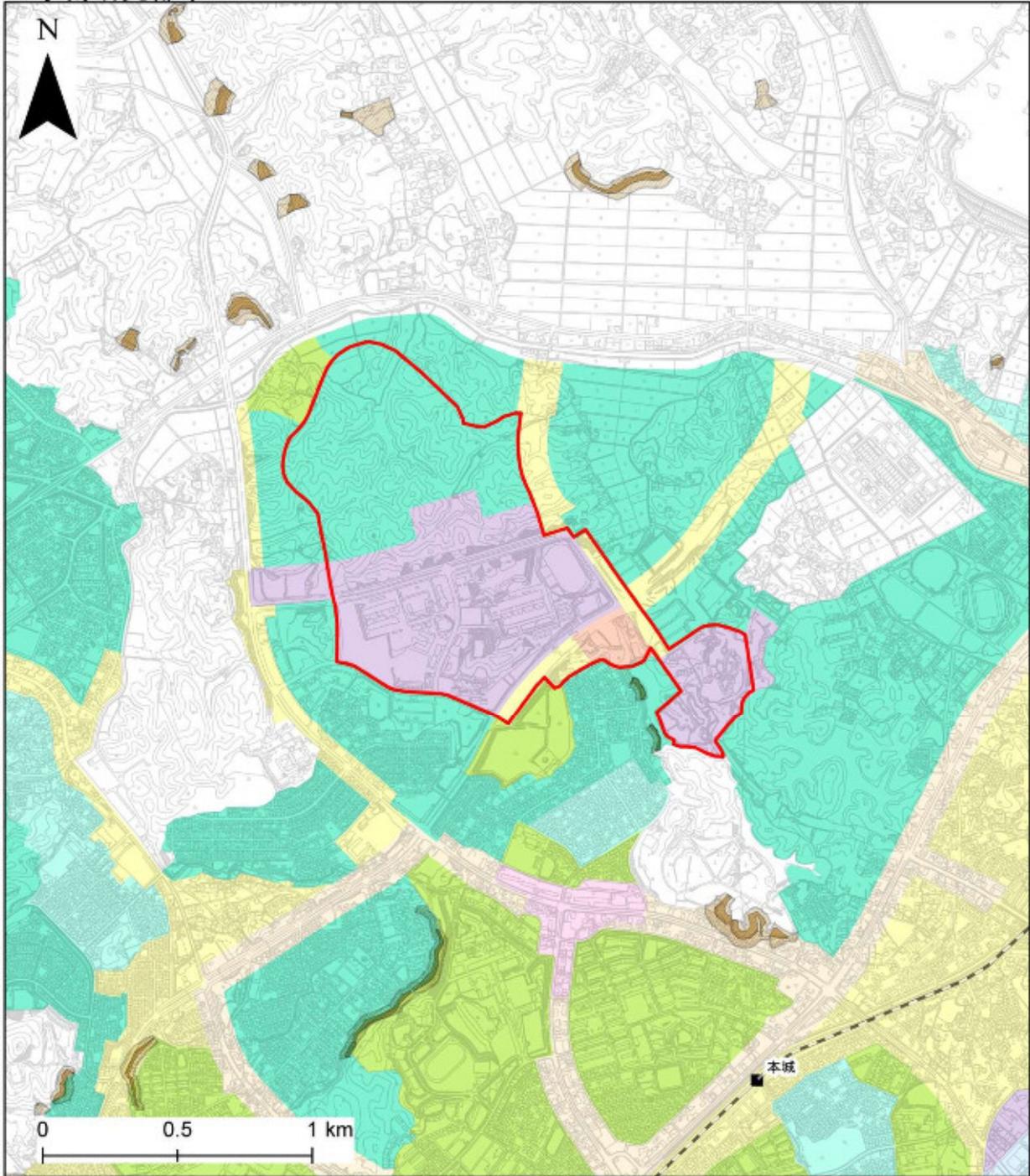
凡例

第一種低層住居専用地域	都市機能誘導区域
第二種低層住居専用地域	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	土砂災害警戒区域
第二種中高層住居専用地域	
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	



凡例	
第一種低層住居専用地域	都市機能誘導区域
第二種低層住居専用地域	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	土砂災害警戒区域
第二種中高層住居専用地域	臨港地区 (住宅の建築が制限されているもの)
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	

■ 学術研究都市



凡例	
■ 第一種低層住居専用地域	 都市機能誘導区域
■ 第二種低層住居専用地域	 土砂災害特別警戒区域
■ 第一種中高層住居専用地域	 土砂災害警戒区域
■ 第二種中高層住居専用地域	
■ 第一種住居地域	
■ 第二種住居地域	
■ 準住居地域	
■ 近隣商業地域	
■ 商業地域	
■ 準工業地域	
■ 工業地域	
■ 工業専用地域	

(3) 誘導施設の設定

北九州都市計画区域マスタープランと整合を図りながら、都市機能誘導区域（都心・副都心・地域拠点）において、高次の都市機能を誘導していくことから、同都市計画区域マスタープランにおける大規模集客施設（拠点に立地を誘導する施設）を誘導施設とします。

拠点名	誘導施設
小倉都心	商業施設等：商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等不特定多数の人が利用する施設であり、施設の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの 公共施設：国県市の拠点施設（庁舎、区役所、基幹図書館） 病院：病床数200床を超えるもの 大学等：学生数が500名を超えるもの
黒崎副都心	
門司港	
門司	
城野	
徳力・守恒	
下曽根	
若松	
八幡・東田	
折尾	
戸畑	
学術研究都市	

6 居住誘導区域

6-1 居住誘導区域設定の考え方

(1) 基本的考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきであるとされています。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、国の「都市計画運用指針」では以下のとおりです。

- 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
- 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
- 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

また、居住誘導区域に含まないこととすべき区域として、市街化調整区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、工業専用地域などが挙げられています。

(2) 北九州市における居住誘導区域の設定の基本的考え方

北九州市立地適正化計画における居住誘導区域は、4章における「本市における都市構造形成の基本的な方針」に基づき、「街なか」の区域を定めるものとし、国における都市計画運用指針を踏まえ、居住誘導区域に定めようとする区域（「含む区域」(STEP 1)）から、居住誘導区域に「含まない区域」(STEP 2)を除いた区域を、適切な目標値を設定 (STEP 3) した上で、設定していきます。

STEP 1：居住誘導区域に「含む区域」の設定

医療・商業等といった高次の都市機能の誘導を図る「都市機能誘導区域」、交通網ストックを活かした公共交通の利便性の高い「公共交通利用圏」、本市が長年培ってきた公共基盤施設を活かし、質の高い住環境が住み替えにより維持される、子育て世代などにとって暮らしやすい「良好な居住環境が形成・保全される区域」を居住誘導区域に「含む区域」とします。

「含む区域」とする区域等は次のとおりです。

①都市機能誘導区域

- ・5-3で設定した都市機能誘導区域とします。

②公共交通利用圏

- ・鉄軌道駅半径500m圏、及びバス路線（地域公共交通網形成計画に定める公共交通軸（主要幹線軸、幹線軸※）に係るもの）沿線300m圏（高台地区は100m圏）とします。

※主要幹線軸：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：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

③良好な居住環境が形成・保全される区域

- ・土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業、又は開発許可による開発・整備区域であって、5ha以上の住宅系地区計画（良好な居住環境の保全等を目標として定めている地区計画）が定められた区域とします。

6 居住誘導区域

STEP 2：居住誘導区域に「含まない区域」の設定

「市街化調整区域など」、「災害発生の恐れのある区域」及び「法令・条例により住宅の建築が制限されている区域」を居住誘導区域に「含まない区域」とします。

その他に、高齢者等にとって移動のしづらい斜面住宅地の多くに指定されている「宅地造成工事規制区域」や、「工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域」も居住誘導区域に「含まない区域」とします。

「含まない区域」とする区域等は次のとおりです。

① 市街化調整区域など

- ・市街化調整区域、農地、保安林の区域等とします。

② 災害発生の恐れのある区域

- ・災害危険区域、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）※、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）※、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域とします。（※については、P115参照）

③ 法令・条例により住宅の建築が制限されている区域

- ・工業専用地域、地区計画（住宅の建築が制限されているもの）、臨港地区（住宅の建築が制限されているもの）、特別用途地区（特別工業地区）とします。

ただし、当該地区計画の区域が「含む区域」である都市機能誘導区域と重複する場合、その重複する区域は「含まない区域」とはしないこととします。（居住誘導区域として設定することとします。）

④ その他

- ・宅地造成工事規制区域、工業地域のうち工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ、一体的な土地利用がなされている区域は、「含まない区域」とします。

ただし、当該宅地造成工事規制区域が「含む区域」である「良好な居住環境が形成・保全される区域」と重複する場合、その重複する区域は「含まない区域」とはしないこととします。（居住誘導区域として設定することとします。）

STEP 3：目標値の設定

「街なか」になるべく多くの人々がまとまって住むことが、地域の活力の維持・向上や公共交通の維持に資することから、居住誘導区域内の人口密度を指標として目標値を設定します。

表 都市計画運用指針と北九州市の設定の考え方の比較

○：「含む区域」又は「含まない区域」とするもの
 ×：「含む区域」又は「含まない区域」としないもの
 —：該当がないもの（＜ ＞はその理由等）

		都市計画運用指針	北九州市の設定の考え方
居住誘導区域に「含む区域」	(1) 居住誘導区域「含む区域」	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	○都市機能誘導区域
		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	○公共交通利用圏
		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	—
	「含む区域」 その他	—	○良好な居住環境が形成・保全される区域
居住誘導区域に「含まない区域」	(2) 含まない	ア 市街化調整区域	○市街化調整区域
		イ 建築基準法第39条の災害危険区域のうち、条例により住宅の建築が禁止されている区域	○災害危険区域として県が指定する急傾斜地崩壊危険区域
		ウ 農業振興地域の整備に関する法律農用地区又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域	○農業振興地域の整備に関する農用地区又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域
		エ 自然公園法の特別地域、森林法の保安林の区域、自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区、森林法の保安林予定森林の区域、森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区	○自然公園法の特別地域、 ○森林法の保安林の区域、 ○自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区、 ○森林法の保安林予定森林の区域、 ○森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区
		オ 急傾斜地崩壊危険区域	○急傾斜地崩壊危険区域
	(3) 原則、含まない	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】	—
		エ 地すべり防止区域	○地すべり防止区域
		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	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	×＜すでに、河川整備計画や工事実施基本計画に基づき、河川整備を進めているため。（なお、整備完了まではソフト対策で対応）＞
		エ 都市洪水想定区域、都市浸水想定区域	—
		オ (4)ア・イほか調査結果等により判明した災害の発生の恐れのある区域	—
	(5) 慎重に判断を行うことが望ましい	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・地区計画等のうち、条例による制限区域）	○地区計画（住宅の建築が制限されているもの） ○臨港地区（住宅の建築が制限されているもの） ○特別用途地区（特別工業地区）
		ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	—
		エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	—
		「含む区域」 その他	—

※については、P115参照。

6 居住誘導区域

6-2 居住誘導区域の設定

(1) 設定フロー

居住誘導区域の設定の基本的考え方をフローにすると次のとおりとなります。



図 居住誘導区域の設定フロー

(2) 居住誘導区域に「含む区域」

居住誘導区域に「含む区域」の区域図は次のとおりです。

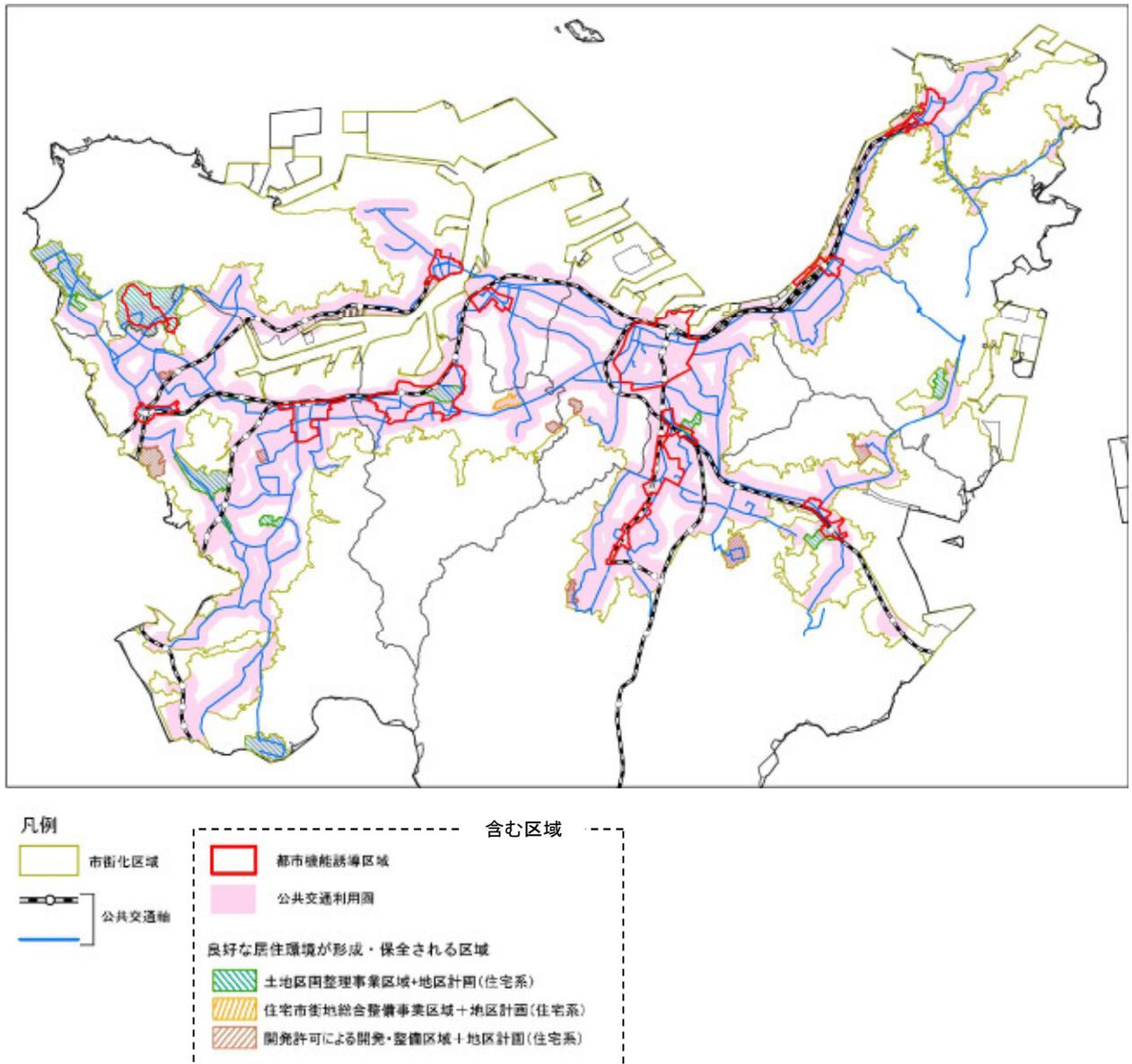


図 居住誘導区域に「含む区域」

6 居住誘導区域

(3) 居住誘導区域に「含まない区域」

居住誘導区域に「含まない区域」の区域図は次のとおりです。

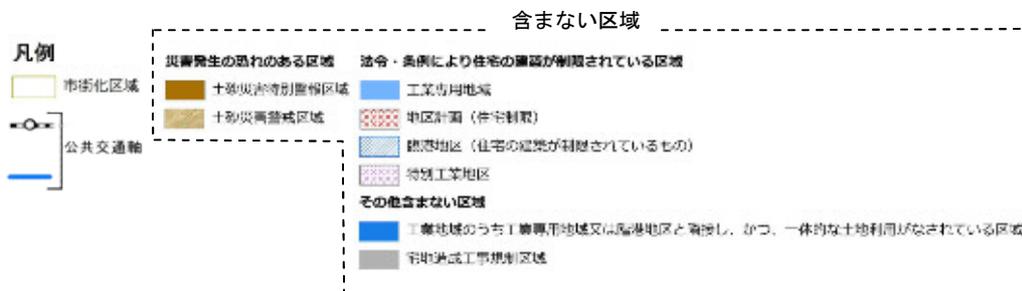
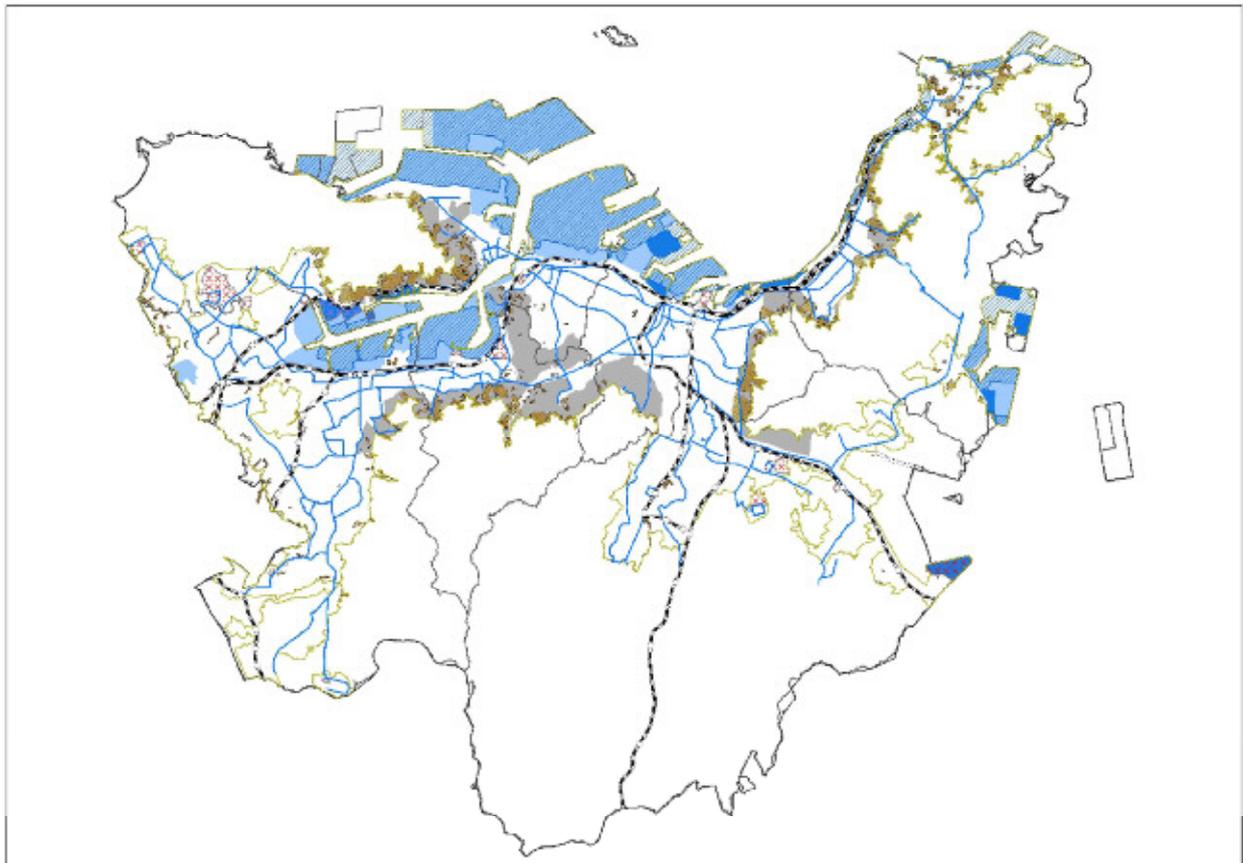


図 居住誘導区域に「含まない区域」

(4) 居住誘導区域の設定

居住誘導区域に「含む区域」から「含まない区域」を除外した以下の区域を、本市では、居住誘導区域として設定します。

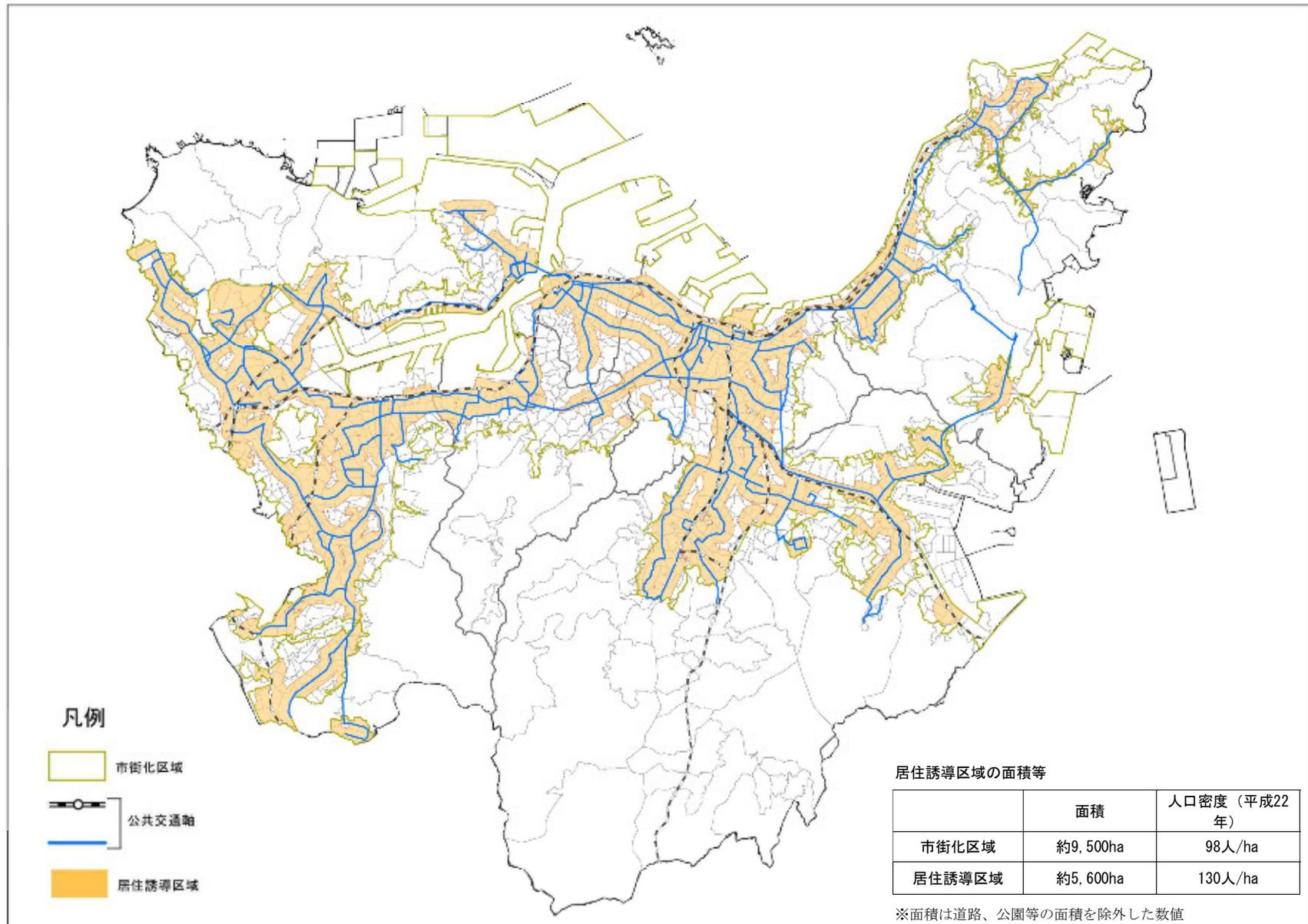


図 居住誘導区域

6 居住誘導区域

(5) 区域線の設定の考え方

① 基準日

居住誘導区域は、平成28年4月1日において定められた各区域等をもとに設定します。

② 「含む区域」に係る区域線について

1) 都市機能誘導区域

5-3に示す都市機能誘導区域の区域線とします。

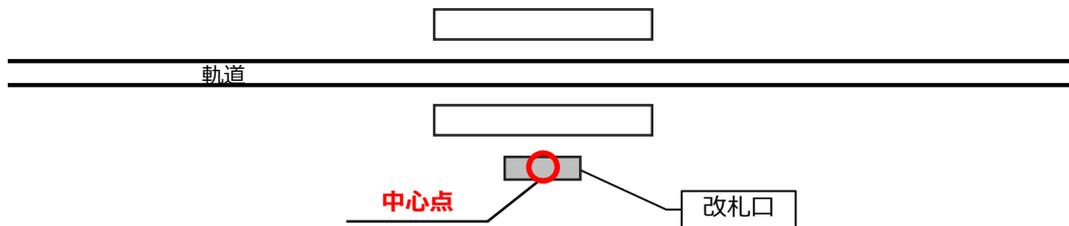
2) 公共交通利用圏

駅を中心点、沿線を定める公共交通軸の基点は次のとおりとします。

[J R]

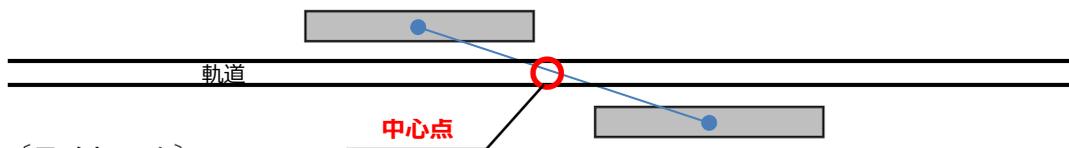
在来線の改札口を中心点とします。

(※複数の改札口がある場合は、主要な改札口とします。)



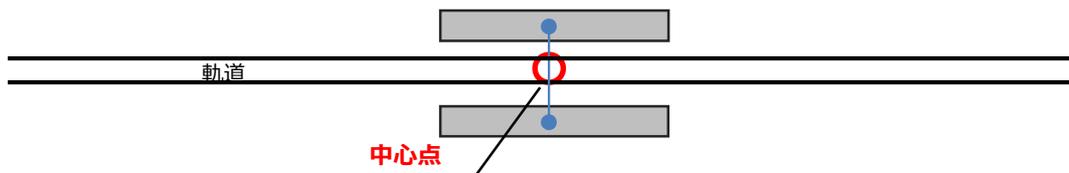
[筑豊電鉄]

上り、下り電停ホームの中心点を結ぶ線分の中心点とします。



[モノレール]

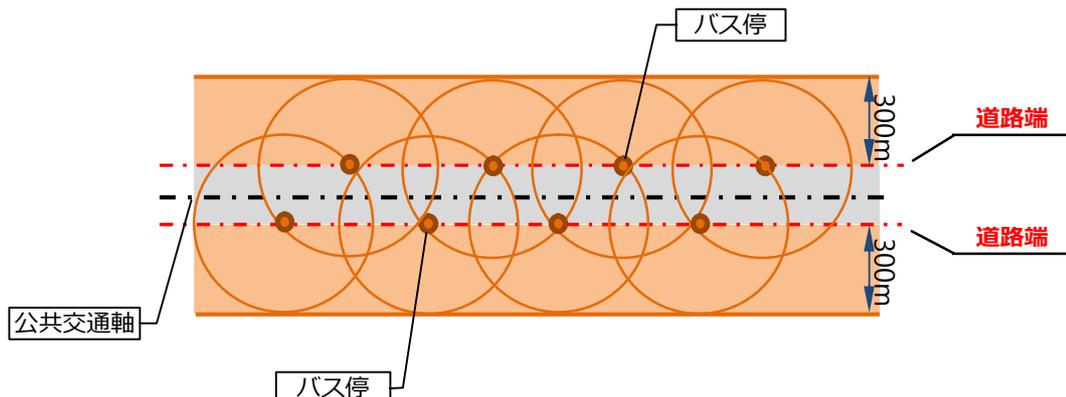
小倉方面行ホーム中心点と企救丘方面行ホーム中心点を結んだ線分の中心点とします。



[バ ス]

地域公共交通網形成計画に定める公共交通軸（主要幹線軸・幹線軸）に係るバス路線の道路の「道路端」から300mとします。

この「道路端」とは、平成27年度北九州市基本図に表示された道路端とします。



3) 良好な居住環境が形成・保全される区域の区域線

次の各事業地区等に定められた地区計画の区域境界を区域線とします。

〔土地区画整理事業〕

土地区画整理事業の施行区域であって、5ha以上の住宅系地区計画が定められた区域

	土地区画整理事業名(地区計画地区名)
該当する土地区画整理事業の地区	足立(足立北)、下上津役永犬丸(三ヶ森四丁目)、高須(高須団地)、下曽根駅南口(下曽根駅南口)、若松西部(高須青葉台ニュータウン)、木屋瀬東部(木屋瀬東部)、東田(東田西部、東田東部)、永犬丸・則松(永犬丸則松)、北九州学術・研究都市南部(北九州学術研究都市南部)、上の原(上の原)、東折尾(陣原駅南口)、乙丸(乙丸)、吉志(吉志、吉志南、吉志北)、大里本町(大里本町)、北九州学術・研究都市北部(北九州学術研究都市北部)、城野駅北(城野駅北)

〔住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)〕

住宅市街地総合整備事業の施行区域であって、5ha以上の住宅系地区計画が定められた区域

	住宅市街地総合整備事業名(地区計画地区名)
該当する住宅市街地総合整備事業の地区	八幡高見(高見、高見南)、大里本町(大里本町)

〔開発許可による開発〕

開発許可による開発区域であって、5ha以上の住宅系地区計画が定められた区域

	地区計画地区名
該当する開発許可による開発区域の地区計画	松寿山団地、長行団地、千代ヶ崎一丁目、舞ヶ丘、折尾さつき台、吉田パークタウン、鉄竜二丁目、山路松尾町、泉台

6 居住誘導区域

③ 「含まない区域」に係る区域線について

次の区域等の境界を区域線とします。

〔市街化調整区域〕

都市計画法に基づく市街化調整区域

〔土砂災害特別警戒区域および土砂災害警戒区域〕

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域として福岡県が作成した2,500分の1の図面を参考に、本市において居住誘導区域の区域線を設定し、図示することとします。

なお、当該区域は、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律により制限を受ける区域と同一のものではありません。

〔工業専用地域〕

都市計画法に基づく工業専用地域

〔条例による住宅の建築が制限されている区域〕

都市計画法に基づく特別用途地区、又は同法に基づく地区計画のうち、住宅の建築が制限される区域

〔その他〕

- ・宅地造成等規制法に基づく宅地造成工事規制区域（ただし、「良好な居住環境が形成・保全される区域」は除く）
- ・都市計画法に基づく工業地域であって、工業専用地域又は臨港地区と隣接し、かつ一体的に土地利用されている区域（該当する区域は次表のとおり）

	区域名称
工業専用地域又は臨港地区と隣接し、一体的に土地利用されている工業地域	門司区瀬戸町、小倉北区赤坂海岸の全部並びに門司区新門司三丁目、新門司北一丁目、新門司北二丁目、新門司北三丁目、大字田野浦、松原二丁目、松原三丁目、小倉北区浅野三丁目、新和町、末広二丁目、西港町、東港一丁目、小倉南区大字朽網、若松区赤岩町、藤ノ木二丁目、藤ノ木三丁目、南二島一丁目、南二島二丁目及び南二島四丁目の各一部

- ・以下の区域または地区等については、居住誘導区域の区域線を設定するのに十分な、境界線の情報が得られないことから、当該区域線は示さないものとします。

	対象区域
1	建築基準法（昭和25年法律第201号）第39条第1項に規定する災害危険区域（同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。）
2	農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）第8条第2項第1号に規定する農用地区域又は農地法（昭和27年法律第229号）第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
3	自然公園法（昭和32年法律第161号）第20条第1項に規定する特別地域、森林法（昭和26年法律第249号）第25条又は第25条の2の規定により指定された保安林の区域
4	自然環境保全法（昭和47年法律第85号）第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域又は同法第25条第1項に規定する特別地区
5	森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区又は同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区
6	地すべり等防止法（昭和33年法律第30号）第3条第1項に規定する地すべり防止区域
7	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和44年法律第57号）第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

（6）目標値の設定（STEP3）

平成22年の居住誘導区域内の人口密度は130人/haを下回る状況にあり、現在の動向のまま平成52年まで進行した場合の人口密度は、108人/haまで低下するものと予測されます。

この動向を考慮して本市では、この人口密度の減少幅を半分にとどめることとし、平成52年において人口密度120人/haを目標値とすることとします。

7 計画遂行に向けた取り組み

7 計画遂行に向けた取り組み

7-1 考え方

(1) 居住や都市機能誘導の基本的な考え方

都市機能誘導区域においては、200万都市圏の中心都市にふさわしい、多くの人びとが集う、にぎわいのある拠点形成に向け、高次の都市機能の誘導・集約、公共施設の再構築等に取り組みます。

居住誘導区域においては、魅力的な住まいづくりや、居住促進、拠点を含めた「街なか」エリアの活性化等に取り組むとともに、交通結節機能の強化や幹線バス路線の高機能化等により、公共交通の確保を図ります。

居住誘導区域外においては、居住誘導区域内以上に人口密度が低下することが想定されます。このため、人口減少していく中であっても、これまでどおりの生活や地域活動が維持できるよう、おでかけ交通など地域住民の交通手段の確保や市民センターの存続など地域活力の維持等を図ることにより、可能な限り住み慣れた地域で生活できるよう取り組みを行います。

これらの取り組みを一体的に行うことで、主要な公共交通軸に沿って高密度に市街地が形成され、交通の利便性が高い拠点地区を中心に、住宅や生活利便施設がコンパクトに集約した都市構造の形成を目指します。

(2) 効果的な実施にむけた連携・協働

計画遂行に向けた取り組みに当たっては、都市全体の観点から、公共交通ネットワークの再構築をはじめ、地域包括ケアシステムの構築や公共施設の再編、中心市街地活性化等の関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に実施する必要があるため、まちづくりに関わる様々な分野（公共交通、中心市街地活性化、医療・福祉、子育て、公共施設再編、都市農地、住宅、学校、防災等）が連携して取り組みます。

計画遂行に向けた取り組みを効果的に実施するための検討や仕組みづくりを行うため、まちづくりに関わる様々な分野とこれまで以上に緊密な連携・協働体制の構築に努めます。

連携・協働の事例（公共交通）



(3) 取り組みの体系等

下図の体系に示される各施策（7-2～7-6）に取り組むとともに、届出制度（7-7）を適切に運用します。

		北九州市が行う施策	その他国等が行う施策
居住誘導区域	都市機能誘導区域	7-2 都市機能誘導区域で講じる施策 方向性1 街なか活性化に寄与する都市機能の誘導・集約 方向性2 選択と集中の観点からの公共施設の再構築	7-6 国等の支援制度 (1)金融上の支援制度 (2)税制上の支援制度 (3)財政上の支援制度
	居住誘導区域外	7-3 居住誘導区域で講じる施策 方向性1 街なか活性化に寄与する住まいづくり 方向性2 まちづくりと一体となった住まいづくり 方向性3 総合的な住み替え施策の推進 方向性4 都心・副都心、地域拠点の活性化	
		7-4 居住誘導区域外への対応 方向性1 居住誘導区域外における地域住民の交通手段の確保 方向性2 地域活力の維持・向上	

図 計画遂行（集約型都市構造の形成）に向けた取り組み

7 計画遂行に向けた取り組み

7-2 都市機能誘導区域で講じる施策

(方向性1) 街なか活性化に寄与する都市機能の誘導・集約

医療・商業等の都市機能を都心・副都心や地域拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図ります。

施策 1 都心・副都心、地域拠点における都市機能の整備

No.	事業名等（担当課）	概要
1	小倉駅南口東地区市街地再開発事業 （建築都市局・再開発課）	本市の玄関口であるJR小倉駅小倉城口の駅前広場に隣接する区域において、組合施行の第一種市街地再開発事業により、都市計画道路等の公共施設と都市居住を誘導する住宅を含む施設建築物を一体的に整備し、土地の高度利用と都市機能の更新を図ります。また、再開発ビル敷地内における公開空地の整備やペDESTリアンデッキの接続により、小倉駅周辺の回遊性を高めるとともに、賑わいの創出を図り、北九州市の玄関口にふさわしい良好な都市環境を創造します。
2	小倉駅新幹線口地区整備構想 （建築都市局・まちづくり推進課）	小倉駅新幹線口地区の更なる活性化や集客力向上のため、「まちが『にぎわう』『まちで『交流する』『まちで『暮らす』」の方向性に基づき、北九州スタジアム周辺における緑地等の賑わい施設の整備、歩行者ネットワークの形成等による回遊性の向上、及び民間活力の導入を図ります。
3	旦過地区の再整備 （建築都市局・再開発課） （建設局・河川整備課）	北九州市の台所として長年親しまれている「旦過市場」の再生と、神嶽川整備を一体的に行い、小倉都心部の賑わいを創出し、地域の活性化を図ります。
4	小倉南図書館の整備 （教育委員会・企画調整課）	市内の行政区で唯一地区図書館がなく、人口規模に比較して十分な図書サービスが行えていない小倉南区において、区役所や警察署などの行政機関や特別支援学校などの教育機関、そして医療機関など多くの公共施設が集積されたJR城野駅の南側エリアに地区図書館を整備（平成29年度供用開始予定）することにより、読書環境の充実を図るとともに、周辺施設等との連携を図りながら、隣接する公園の広がりを活かし公園と図書館が一体となった空間づくりを行い、時代に沿った学びの場を創出します。
5	総合療育センター再整備事業 （保健福祉局・障害福祉課）	北九州市城野駅南地区都市再生整備計画の基幹事業の一つとして、幼稚園から高等学校、特別支援学校などの教育機関、区役所、消防署、警察署などの行政機関、医療機関など数多くの公共施設が集積されたJR城野駅の南側エリアに総合療育センターを整備（平成30年度開所予定）することにより、医療・福祉・教育の連携による障害児支援の拠点として機能強化を図り、障害のある子どもたちが安心して生活・学習できる環境整備を目指します。

No.	事業名等（担当課）	概要
6	新北九州市立八幡病院移転改築 （病院局・経営課）	八幡病院の移転整備（平成30年度開院予定）により、公共交通機関の利便性の高い自治体病院として本市の救急・小児・災害医療を充実・強化し、また地域の基幹病院としての役割を果たしていきます。
7	大学等誘致・整備促進事業 （産業経済局・学術振興課）	市内において大学等の設置等を行う学校法人等に支援することにより、大学等の誘致及び整備を促進します。
8	政府関係機関の誘致 （企画調整局・政策調整課）	国が募集している「政府関係機関の地方移転に係る道府県等の提案募集」に福岡県を通して提案を行うなど、政府関係機関の誘致を目指します。

(方向性2) 選択と集中の観点からの公共施設の再構築

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、公共施設を再構築します。

※当該施策については、基本方針を掲げている。学校施設や市民利用施設（市民センター）など施設によっては、教育や地域コミュニティの観点から区域の内外に関わらず配置すべき施設があることに留意する必要がある。

施策 1 公共施設再構築の取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
9	施設の集約と利用の効率化 （企画調整局・都市マネジメント政策課）	今後も必要な施設の更新にあたっては、複合化や多機能化を図るとともに、利便性の高い場所に集約します。再配置・集約については、街なか居住の促進や地域の活力の維持・向上などの視点から、コンパクトでにぎわいのあるまちづくりを目指します。
10	民間施設・ノウハウの活用 （企画調整局・都市マネジメント政策課）	市が資産として保有せずに、民間施設・ノウハウを活用して必要なサービスを提供することを検討します。施設の整備について、民間活力の導入を検討するとともに、施設の管理、運営については、指定管理者制度を更に進めるなど積極的に民営化を進めます。
11	まちづくりの視点からの資産の有効活用 （企画調整局・都市マネジメント政策課）	施設の統廃合や廃止により生じた余剰資産は、一元的に管理し、まちづくりの視点を取り入れながら民間売却を基本としつつ、積極的な利活用を図ります。

施策 2 公共施設マネジメント モデルプロジェクト再配置計画（門司港地域）

No.	事業名等（担当課）	概要
12	門司港地域 （企画調整局・都市マネジメント政策課）	門司港駅周辺に、公共施設を集約し、複合化・多機能化することで、利便性の向上及び市民サービスの効率化を図るとともに、公共施設を活かし、地域の活性化を図ります。 ○スケジュール（予定） ・集約化に向けた利用調整：平成28年度～ ・集約先の検討・選定：平成28年度～ ・複合公共施設の整備：平成30年度頃～ ○対象施設 区役所庁舎、市民会館、図書館、生涯学習センター、勤労青少年ホーム、港湾空港局庁舎、国際友好記念図書館

7-3 居住誘導区域で講じる施策

(方向性1) 街なか活性化に寄与する住まいづくり

多様な都市機能が集積し、住み、働き、訪れる人が交流する「賑わいのあるまち」「魅力あるまち」づくりに向け、高齢者や障害者、子育て世帯などを含む街なか生活者の誰もがくらしやすい生活基盤の確保や優良な住宅の供給促進により街なか居住の促進を図ります。

施策 1 街なかに住みたいと思う転入者を応援する仕組みづくり

No.	事業名等（担当課）	概要
13	住むなら北九州 移住推進の取組み (H28 年創設予定) (建築都市局・住宅計画課)	本市への移住を強力に推進するため、市外から移住する世帯に、住宅を取得する費用や街なかの住宅を賃借する費用の一部を補助します。
14	(仮称)北九州市版CCRC モデルの検討 (企画調整局・地方創生推進室)	本市へ首都圏等からアクティブシニアが移住し、元気に活躍する「北九州市版CCRC」を官民一体となって推進します。
15	新卒地元就職への入居支援 (北九州市住宅供給公社)	市内へ就職する大学などの新規卒業者に対し、入居要件の緩和と併せて家賃減額を行います。

施策 2 街なかにおける良質な住宅の供給促進

No.	事業名等（担当課）	概要
16	特定優良賃貸住宅の活用促進 (建築都市局・住宅計画課)	若年世帯等の定住を促進するため、少子・高齢化が著しい中心市街地を対象にファミリー向けの良質な賃貸住宅を供給しています。
17	高齢者向け優良賃貸住宅の活用促進 (建築都市局・住宅計画課)	高齢者が安全安心に住むことができるバリアフリー化や緊急通報装置などを備えた高齢者向けの良質な賃貸住宅への入居支援を引き続き実施します。
18	サービス付き高齢者向け住宅の登録 (建築都市局・住宅計画課)	高齢者単身・夫婦世帯が安心して居住できる住まいで住居としての居室の広さや設備、バリアフリーといったハード面の条件を備えるとともに、高齢者を支援する安否確認や生活相談などのサービスを備えた「サービス付き高齢者向け住宅」の登録を促進し、事業者へ指導・監督を実施します。
19	市営住宅の整備 (建築都市局・住宅整備課)	まちづくりの観点から、まちなかなどの利便性のよい所への居住を誘導する方向で、老朽住宅の建替えに際して集約・再配置を推進していきます。 集約・再配置などに伴い生じた用地については、まちづくりの視点を取り入れながら、民間売却や貸し付けなどにより、積極的な利活用を図ります。

7 計画遂行に向けた取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
20	住まい向上リフォーム促進事業 （建築都市局・住宅計画課）	良質な住宅ストックの形成と活用を地元活力により促進するため、既存住宅において、エコや子育て・高齢化対応、安全・安心に資するリフォーム工事に対し、その費用の一部を補助します。
21	公社賃貸住宅のリノベーションなどによる有効活用 （北九州市住宅供給公社）	街なかの市住宅供給公社賃貸住宅において、若年・子育て世代のニーズに対応するリノベーションなどを行います。
22	高齢者、障害者が民間賃貸住宅に円滑に入居できる環境の整備 （建築都市局・住宅計画課）	市、不動産関係団体、福祉団体等で構成される「北九州市居住支援協議会」により、高齢者、障害者の民間賃貸住宅への円滑な入居の促進について協議し、取組みを進めます。 また、国土交通省事業「住宅確保要配慮者あんしん居住推進事業」の情報提供等を行い、高齢者、障害者などの入居を拒否しない民間賃貸住宅の普及促進を図ります。

(方向性2) まちづくりと一体となった住まいづくり

街なかで快適に居住できる住まいの供給と居住環境の整備を一体的に推進するため、多様な面整備の手法を活用し、住宅市街地の整備・公共交通の利便性の向上、良好な道路空間の確保などに配慮したまちづくりを進めます。

施策 1 街なかにおける住宅市街地の整備

No.	事業名等（担当課）	概要
再	小倉駅南口東地区市街地再開発事業 （建築都市局・再開発課）	本市の玄関口であるJR小倉駅小倉城口の駅前広場に隣接する区域において、組合施行の第一種市街地再開発事業により、都市計画道路等の公共施設と都市居住を誘導する住宅を含む施設建築物を一体的に整備し、土地の高度利用と都市機能の更新を図ります。また、再開発ビル敷地内における公開空地の整備やペDESTリアンデッキの接続により、小倉駅周辺の回遊性を高めるとともに、賑わいの創出を図り、北九州市の玄関口にふさわしい良好な都市環境を創造します。（再掲 No. 1）
23	折尾地区総合整備事業 （建築都市局・折尾総合整備事務所）	鉄道により市街地が複雑に分断され、まちの一体化や回遊性が阻害され、かつ、道路も狭く、密集した住宅地が広がる折尾地区において、地域分断の解消や交通の円滑化、交通結節機能の強化に併せて駅南側の住環境の改善を図ります。
24	学術研究都市整備事業 （建築都市局・区画整理課）	アジアにおける学術研究機能の拠点を目指して、市の若松区西部から八幡西区北西部にわたる地域を対象に、周辺の自然環境や都市環境を活かしながら、先端科学技術に関する教育・研究機関の集積や良好な住宅地の供給を目標にした複合的なまちづくりを進めています。
25	城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業 （建築都市局・区画整理課）	JR城野駅北側の未利用国有地やUR城野団地を中心とする城野地区（約19ha）において、エコ住宅や創エネ・省エネ設備の設置誘導、エネルギーマネジメントによるエネルギー利用の最適化、公共交通の利用促進など、様々な低炭素技術や方策を総合的に取り入れて、ゼロ・カーボンを目指した先進の住宅街区を整備します。

施策 2 街なかにおける住宅市街地の整備方針等の策定

No.	事業名等（担当課）	概要
26	集約型都市構造への再編・既成市街地の再整備の推進 （建築都市局・区画整理課）	都市基盤施設の整備とあわせ街区の再編を行い、都市機能の集積、土地の有効利用を促進し、集約型都市構造への転換・既成市街地の再整備を推進するため、区画整理事業の活用について検討します。
27	再開発方針の見直し （建築都市局・再開発課）	居住及び都市機能誘導区域の設定状況を勘案し、既成市街地の計画的な再開発を推進するための長期的、総合的な再開発のマスタープラン（再開発方針）を策定します。

施策 3 公共施設マネジメント モデルプロジェクト再配置計画（大里地域）

No.	事業名等（担当課）	概要
28	大里地域 （企画調整局・都市マネジメント政策課）	<p>旧門司競輪場の跡地に、大里地域に点在している公共施設を集約し、複合化・多機能化することで、市民サービスの効率化及び公共施設に係るコスト縮減を図るとともに、公園区域を見直し魅力的な公園や居住空間の創出を図ります。</p> <p>旧門司競輪場の跡地のうち、複合公共施設として利用しない東側は、高い生活利便性を踏まえ、住宅地として活用を図ります。</p> <p>その他の用地については、広い平面空間を持った公園・広場ゾーンとして整備します。</p> <p>○スケジュール（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を集約・再配置の実施：平成30年代後半 ・住宅の計画・整備：平成29年度以降 ・公園利用：平成29年度以降 <p>○対象施設</p> <p>陸上競技場、体育館、柔剣道場、プール、 勤労婦人センター</p> <p>なお、出張所は、門司駅周辺への移転を検討</p>

(方向性3) 総合的な住み替え施策の推進

住み替えを通じて居住誘導区域へ居住を誘導するため、各世代のライフスタイルに応じた住み替えを促進し、愛着をもって長く住み継がれ、環境と共生する住まいづくりを目指します。

施策 1 中古住宅や空き家などの流通促進

No.	事業名等（担当課）	概要
29	北九州市空き家バンク （建築都市局・住宅計画課）	人口減少に伴い増加傾向にある空き家に対し、既存ストックの有効活用、定住促進、老朽危険家屋化の防止等を目的に、街なかなどにおいて、これまで売買や賃貸市場に出ていなかった使える空き家を掘り起こし、その情報を市内外に向け発信することで、空き家の利活用や円滑な流通を促進し、中古住宅市場の流通促進等の市場環境整備を行います。
30	既存住宅の循環利用の促進 （建築都市局・住宅計画課）	高齢者世帯や子育て世帯などのさまざまなライフステージに応じた住み替えニーズに応え、既存住宅の循環利用を促進するため、一般社団法人移住・住みかえ支援機構が行うマイホーム借り上げ制度の普及啓発を行い、空き家となった持ち家の活用や住み替えを促進します。
31	保証制度の普及 （建築都市局・住宅計画課）	安心して中古住宅の購入ができるよう、購入後に欠陥が見つかった場合に補修費用が支払われる「既存住宅売買かし保険」等の保証制度の普及を図ります。

施策 2 長期にわたって循環利用される住宅ストックの形成

No.	事業名等（担当課）	概要
32	長期優良住宅の普及 （建築都市局・住宅計画課・建築指導課）	世代を超えて長く住み続けられる住まいづくりを促進するため、長期優良住宅の普及を民間事業者と連携して実現します。
33	住宅性能表示制度の普及 （建築都市局・住宅計画課・建築指導課）	住宅の構造、防火性能、高齢者などへの配慮など、住宅の性能を項目毎に評価する住宅性能表示制度の利用を促進します。

(方向性4) 都心・副都心、地域拠点の活性化

「住んでみたい・住みつづけたい・もう一度住みたい」人たちの増やし居住誘導区域へ居住を誘導するため、多様な主体にとって魅力的な街づくりを進めます。

施策 1 交流人口増の取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
再	小倉駅新幹線口地区整備構 想 （建築都市局・まちづくり推 進課）	小倉駅新幹線口地区の更なる活性化や集客力向上のため、「まちが『にぎわう』『まちで『交流する』『まちで『暮らす』』の方向性に基づき、北九州スタジアム周辺における緑地等の賑わい施設の整備、歩行者ネットワークの形成等による回遊性の向上、及び民間活力の導入を図ります。 （再掲 No. 2）
34	漫画ミュージアム普及事業 （市民文化スポーツ局・漫画 ミュージアム事務局）	漫画ミュージアムの運営及び企画展等の事業を実施し、新幹線口エリアの集客及びポップカルチャーの拠点づくりを目指します。
35	MICE 誘致推進強化事業（地 方創生先行型） （産業経済局・MICE 推進 課）	観光庁から選定された「グローバルMICE強化都市」として、産学官の連携強化を図りながら、MICE 開催助成金の効果的な活用をはじめとしたMICE に関する総合的な取組により、国際会議などMICE開催件数の増加を図ります。
36	子どもの館・子育てふれあい 交流プラザ運営事業 （子ども家庭局・総務企画 課）	子どもの豊かな感性や想像力を育み、子育て中の保護者が持つ負担や不安感を解消するための総合的な子育て支援拠点施設として、「子どもの館」や「子育てふれあい交流プラザ」の運営を行います。
37	リノベーションまちづくり 推進事業 （産業経済局・サービス産業 政策課）	小倉都心部の遊休不動産をリノベーションの手法を活用して再生し、都市型ビジネスを集積する取り組みを進めています。今後は、小倉都心部に限らず、他地区でリノベーションまちづくりを実践するワークショップなどを開催し、雇用の創出並びに街なかのにぎわいづくりを推進します。
38	外遊び（プレイパーク）の検討 （子ども家庭局・青少年課）	子どもの健全育成を図るため、自然にふれあい、さまざまな外遊びができる機会を提供することが重要であるとの観点から、自然の地形や樹木を利用し、「子どもたちが自分の責任で自由に遊ぶ場」であるプレイパークについて、先進事例調査や本市での実現可能性、NPO等との協働のあり方などの検討を行います。

施策 2 公園を活かした街なか賑わいづくりの取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
39	公園等公共空間利用の活性化 （建設局・緑政課）	カフェの開設、集客イベントなどを民間事業者との協働など民間活力を活用した公共空間のにぎわい創出や外国人など新たな集客を目的とした有料公園の魅力づくりに取り組みます。
40	桃園公園等再編事業 （市民文化スポーツ局・スポーツ振興課） （建設局・緑政課）	桃園公園周辺の公園を含めて施設の利用状況やニーズを調査・把握しながら公園施設のあり方検討を行い、施設の再整備・再配置・公園区域の見直し等を行うことで、市民サービスの向上を図り、活力と賑わいのあるまちづくりを推進します。
41	戸畑地区公園再編事業 （建設局・緑政課）	夜宮公園や周辺の公園について、再整備・再配置・公園区域の見直し等を行うことで、市民サービスの向上を図り、活力と賑わいのあるまちづくりを推進します。
42	地域に役立つ公園づくり事業 （建設局・みどり・公園整備課）	小学校区を基本に既存の公園の再整備について、幅広く地域の意見を聞きながら公園の計画づくりを行い、地域住民と協働して、子育て家庭等を含む誰もが利用しやすい地域ニーズにあった公園へと改修します。

施策 3 都市型観光の魅力強化

No.	事業名等（担当課）	概要
43	小倉城周辺魅力向上事業 （産業経済局・観光課）	小倉城および周辺の観光・文化施設が集積したエリアについて、歴史的、文化的なイメージを生かした整備、にぎわいづくりイベントなどを行い、集客力や回遊性のある観光・文化の名所としていきます。
44	門司港レトロ観光推進事業 （産業経済局・門司港レトロ課）	門司港レトロの知名度を高め、国内外からの集客が可能な質の高い魅力的な観光地として成長させます。また、地元まちづくり団体と協力し官民一体となった観光振興を図ります。

7 計画遂行に向けた取り組み

施策 4 地域経済活性化の取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
45	新成長戦略の推進 （産業経済局・産業政策課）	国際的な競争時代においてもアジアの中核的な産業都市として、持続的な発展・成長を目指すため、 1 地域企業が元気に活動しつづける環境整備 2 高付加価値ものづくりクラスターの形成 3 国内潜在需要に対応したサービス産業の振興 4 グローバル需要を取り込む海外ビジネス拠点の形成 5 地域エネルギー拠点の形成 6 雇用創出に向けた取組 を推進します。

施策 5 災害の発生のおそれのある区域の居住者を居住誘導区域に誘導するための取り組み

No.	事業名等（担当課）	概要
46	北九州市防災ガイドブック （危機管理室・危機管理課）	居住する地域の災害リスクを認識するためのハザードマップ、災害から命を守る適切な判断・行動をとるための避難の心得や様々な災害の特徴などを掲載した防災ガイドブックを活用して、防災意識の向上を図ります。

施策 6 街なか活性化のためのまちづくり活動や地域課題解決の支援及び
地域医療福祉拠点の形成

No.	事業名等（担当課）	概要
47	まちづくりステップアップ事業 （市民文化スポーツ局・市民活動推進課）	市民主体のまちづくりを推進するため、市民が主体的に取り組む地域の特性を活かした活動などについて、事業費の一部を補助します。
48	共同住宅における自治会加入促進支援事業 （市民文化スポーツ局・地域振興課）	自治会にマンション管理士やまちづくり専門家を派遣し、分譲マンション管理組合の規約整備や活動への助言等を行うとともに、共同住宅関係団体等と連携して、既存の分譲・賃貸マンションの住民に対する自治会加入促進事業を行います。
49	地域包括ケアシステムの構築 （保健福祉局・総務課）	医療や介護が必要になっても、可能な限り住み慣れた地域で継続して生活できるよう、医療・介護・介護予防・住まい・生活支援のサービスを包括的かつ継続的に提供する「地域包括ケアシステム」の構築を図ります。
50	UR賃貸住宅 徳力・志徳団地における地域医療福祉拠点の形成 （UR都市機構）	UR徳力・志徳団地において、住み慣れた地域で最後まで住み続けることができる環境を実現するため、 1 民生委員、自治会等との連携による高齢者支援体制の強化 2 いのちをつなぐネットワークへの積極的参画 3 コミュニティ活動拠点の設置等 4 医療・福祉機能サービスの拡充 5 団地のバリアフリー化の促進等 により地域医療福祉拠点の形成を目指します。

7 計画遂行に向けた取り組み

7-4 居住誘導区域外の対応

(方向性1) 居住誘導区域外における地域住民の交通手段の確保

おでかけ交通への支援強化を図るとともに、地域の生活利便性の維持向上のため、持続可能な公共交通のあり方を検討します。また、おでかけ交通と路線バスの結節性を向上させることにより乗り継ぎの利便性を高め、利用促進を図ります。

施策 1 おでかけ交通事業への支援強化

No.	事業名等（担当課）	概要
51	おでかけ交通への助成 （建築都市局・都市交通政策課）	「おでかけ交通」を運行するための車両調達に要する費用の一部を助成します。 「おでかけ交通」を導入するための試験運行経費の一部を助成し、導入促進を図ります。
52	「おでかけ交通」利用促進PR （建築都市局・都市交通政策課）	「おでかけ交通」運営委員会により、利用促進に関する広報活動やイベントを行います。
53	「おでかけ交通」と買物支援等との連携 （建築都市局・都市交通政策課）	「おでかけ交通」と買物支援等との連携を検討します。
54	相乗りタクシーの活用 （建築都市局・都市交通政策課）	地域住民による相乗りタクシー活用を検討します。
55	フィーダーバス等の導入 （建築都市局・都市交通政策課）	高齢者など地域住民の外出を支援するため、既存路線と接続するフィーダーバス等の導入を検討します。

施策 2 おでかけ交通事業と他交通機関との結節機能向上

No.	事業名等（担当課）	概要
56	路線バスバス停との結節 （建築都市局・都市交通政策課）	おでかけ交通の利用促進を図るために、おでかけ交通と路線バスのバス停が離れている箇所では、おでかけ交通と路線バスを接続させるとともに、おでかけ交通のダイヤ調整などを行います。

(方向性2) 地域活力の維持・向上

人口減少、少子・高齢化社会においても、地域活力を維持・向上するため、まちづくり活動の支援や地域課題の解決に取り組めます。また、安心して高齢期を迎えられるまちづくりを推進するため、地域における包括的な支援・サービスの提供体制の構築を目指します。

施策 1 地域活性化のためのまちづくり活動や地域課題解決の支援

No.	事業名等（担当課）	概要
再	まちづくりステップアップ事業 （市民文化スポーツ局・市民活動推進課）	市民主体のまちづくりを推進するため、地域の活性化につながるまちづくり活動などについて、事業費の一部を補助します。（再掲 No. 47）
再	共同住宅における自治会加入促進支援事業 （市民文化スポーツ局・地域振興課）	自治会にマンション管理士やまちづくり専門家を派遣し、分譲マンション管理組合の規約整備や活動への助言等を行うとともに、共同住宅関係団体等と連携して、既存の分譲・賃貸マンションの住民に対する自治会加入促進事業を行います。（再掲 No. 48）
57	都市型園芸農業推進事業 （産業経済局・農林課）	野菜、花き等本市の主要な農産物の生産性の向上と農業者の経営改善を図るために必要な施設整備に対して助成を行います。
58	北九州市老朽空き家等除却促進事業 （建築都市局・空き家対策推進室）	住環境の改善を図るため、一定基準を満たす老朽空き家等について、除却費の一部を助成します。
再	地域包括ケアシステムの構築 （保健福祉局・総務課）	医療や介護が必要になっても、可能な限り住み慣れた地域で継続して生活できるよう、医療・介護・介護予防・住まい・生活支援のサービスを包括的かつ継続的に提供する「地域包括ケアシステム」の構築を図ります。（再掲 No. 49）
再	外遊び（プレイパーク）の検討 （子ども家庭局・青少年課）	子どもの健全育成を図るため、自然にふれあい、さまざまな外遊びができる機会を提供することが重要であるとの観点から、自然の地形や樹木を利用し、「子どもたちが自分の責任で自由に遊ぶ場」であるプレイパークについて、先進事例調査や本市での実現可能性、NPO等との協働のあり方などの検討を行います。（再掲 No. 38）

7 計画遂行に向けた取り組み

7-5 公共交通の確保策

公共交通の確保策については、立地適正化計画と両輪をなす“地域公共交通網形成計画”で取り組む交通施策（30施策）及び重点施策（7施策）を一体となって展開します。

表 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）における交通施策

総合交通戦略で取り組む交通施策		
意識	市全域	1. モビリティマネジメントの実施 ※
		2. 公共交通利用者に対する利用得点制度の普及
		3. レンタサイクル・カーシェアリングの普及
		4. エコドライブの推進、低公害車の普及
		5. サイクル&ライド・パーク&ライドなどの促進
		6. 相乗り通勤の普及・促進
公共交通	公共交通拠点	7. 交通結節機能の強化 ※
		8. 公共交通施設の案内情報の充実
		9. 駅前広場の整備
		10. おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
		11. ICカード乗車券の相互利用の推進
		12. バリアフリー化の推進 ※
	公共交通軸	13. 交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上
		14. 幹線バス路線の高機能化 ※
		15. 筑豊電気鉄道の高機能化 ※
		16. おでかけ交通への支援強化 ※
		17. 通勤時の乗合い送迎バスの導入促進
		18. 新規鉄道路線の検討
		19. 次世代都市交通システムの検討
20. 広域的な交流の活発化に向けた取組の促進		
道路交通	道路交通軸	21. 都市計画道路の整備・都市計画道路網の見直し
		22. 鉄道連続立体交差化
		23. 都市高速道路の有効活用
		24. タクシー利用環境の改善
		25. 取り締まりの強化
		26. タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
		27. 自転車専用レーンの導入
		28. 徒歩・自転車の移動環境・利用環境の改善 ※
		29. 道路緑化の推進
		30. 新規道路の整備

※：重点施策

7-6 国等の支援制度（主なもの）

（1）金融上の支援制度

①民間都市開発推進機構による金融支援

支援対象	都市機能誘導区域内の誘導施設
支援方法	出資又は事業への参加
支援限度額	公共施設等（通路、緑地、広場等）＋誘導施設の整備費 ただし、総事業費の50%（出資の場合は、総事業費又は資本の50%）のいずれか少ない額

②都市環境維持・改善事業資金融資

貸付対象者	エリアマネジメント事業を行う都市再生推進法人、まちづくり法人
貸付限度額	事業に要する額の1/2以内

（2）税制上の支援制度

①都市機能の外から内（街なか）への移転を誘導するための税制

概要	措置
都市機能を誘導すべき区域の外から内への事業用資産の買換え特例	80%課税繰り延べ

②都市機能を誘導する事業を促進するための税制

（敷地の集約化など用地確保の促進）

概要	措置
誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例	(1) 居住用資産を譲渡し、整備された建築物を取得する場合 買換え特例 所得税 100% (2) 居住用資産を譲渡し、特別の事情により整備された建築物を取得しない場合の所得税（個人住民税）の軽減税率 原則：15%（5%）→6,000万円以下 10%（4%） (3) 長期保有（5年超）の土地等を譲渡する場合 所得税（個人住民税）：軽減税率 原則15%（5%） →2,000万円以下 10%（4%） 法人税 : 5%重課→5%重課の適用除外
都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の特例	(1) 長期保有（5年超）の土地等を譲渡する場合 上記(3)に同じ (2) 当該法人の行う都市機能の整備等のために土地等を譲渡する場合 1,500万円特別控除

（保有コストの軽減）

概要	措置
都市機能とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税等の課税標準の特例	5年間4/5に軽減

7 計画遂行に向けた取り組み

(3) 財政上の支援制度

①都市機能立地支援事業

支援対象	民間事業者の整備する都市機能誘導区域内の一定の誘導施設 (医療、社会福祉、教育文化、商業) 複数市町村で連携して立地適正化計画作成の場合、支援を拡充
支援方法	市町村は公的不動産の賃貸料減免等による支援 国は民間事業者に対する直接支援
支援率	低未利用地、既存ストック活用等の場合：国2/5 地方2/5相当民間1/5 その他の場合：国1/3 地方1/3相当民間1/3

②社会資本整備総合交付金（都市機能誘導関係）

支援対象	都市機能誘導区域内の一定の誘導施設（医療、社会福祉、教育文化、商業） 複数市町村で連携して立地適正化計画作成の場合、支援を拡充
支援率	低未利用地、既存ストック活用等の場合：国2/5 地方2/5 民間1/5 その他の場合：国1/3 地方1/3 民間1/3 公共施行の場合：国1/2 地方1/2

③社会資本整備総合交付金（公共交通施設関係）

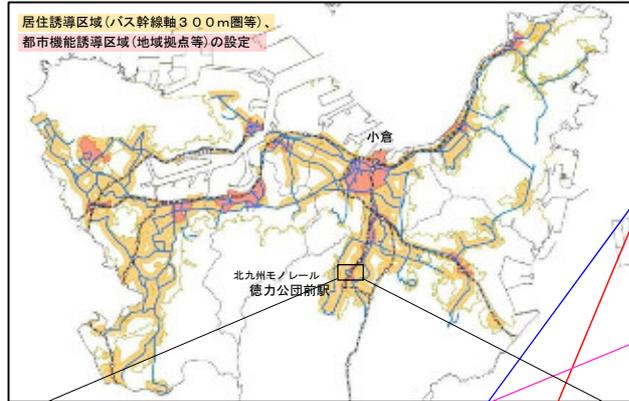
支援対象	生活に必要な機能へのアクセスや立地誘導を支える公共交通施設 (L R T、駅前広場、バス乗り換えターミナル・待合所等) 複数市町村を結ぶ公共交通への支援を拡充 バス利用促進に係る駐輪場、駐車場への支援を拡充
支援率	居住誘導区域内等：国1/2 地方1/2 その他の場合：国1/3 地方2/3

※各支援制度の詳細、その他の国等の支援制度については、国土交通省のホームページ等でご確認ください。

施策の事例②

■福祉・医療施策とコンパクトなまちづくり (No.50)

○立地適正化計画による居住や都市機能の誘導等と合わせ、UR徳力(とくりき)団地等において、地域包括ケアシステムの構築に資する、住み慣れた地域で最後まで住み続けることができる環境を実現<UR住宅団地の地域医療福祉拠点の形成>



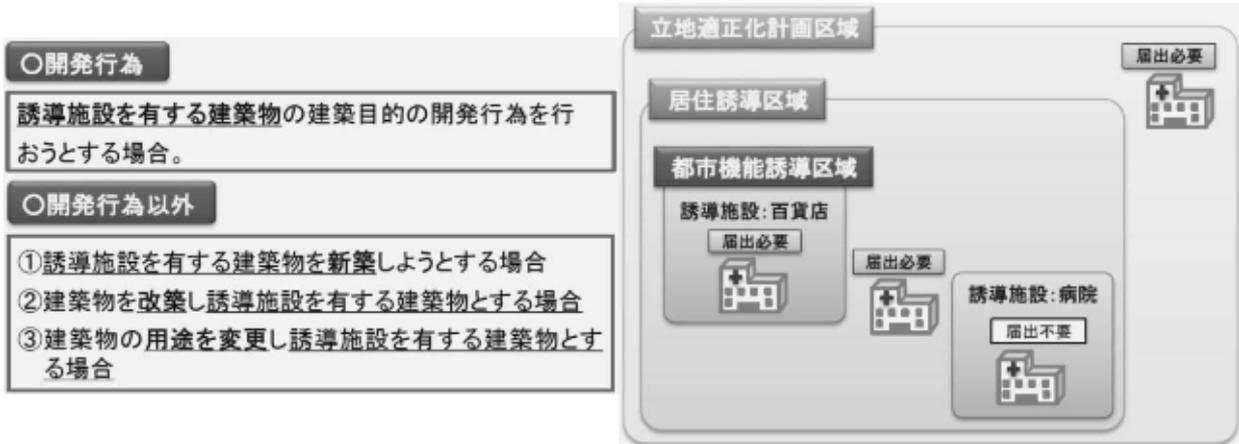
- 居住・都市機能の誘導**
 - ◇モノレール駅等から500m、幹線バス停から300m圏等に居住を誘導
- 公共交通の確保**
 - ◇公共交通ネットワークのうちの「主要幹線軸」「幹線軸」における、30分に1本以上のバス運行頻度の維持
- 地域包括ケアシステムの構築**
 - ◇「いのちをつなぐネットワーク」への積極的参画
⇒UR、北九州市、自治会との協議の継続・強化
 - ◇生活支援アドバイザー、民生委員、自治会等との連携による高齢者支援体制の強化
○あんしん登録カードの積極運用 ○あんしんコール(週1回電話連絡)
 - ◇自治会等との協調によるコミュニティ活動の強化
○集会所等を活用した居住者を誘引するイベントの効果的開催、主に高齢単身者への参加呼びかけ
 - ◇医療福祉機能・サービスの拡充、見守り・コミュニティ拠点の設置(検討)
○地域関係者会議や民間事業者等との意見交換を通じて検討
- 住宅のバリアフリー化等**
 - ◇車いす対応デッキ設置(1棟)
 - ◇踊り場着床EV設置住棟(7棟)
 - ◇高齢者向け優良賃貸住宅(296戸)

7-7 届出制度の運用

届出制度の運用により、都市機能や居住の区域内への立地誘導を図ります。

(1) 都市機能誘導区域外における誘導施設の立地

市が都市機能誘導区域外における誘導施設整備の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供等を通じて都市機能誘導区域内への誘導施設の立地が促進されるように、都市機能誘導区域外の区域で誘導施設（5-3(5)参照）を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市長への届出が必要となります。

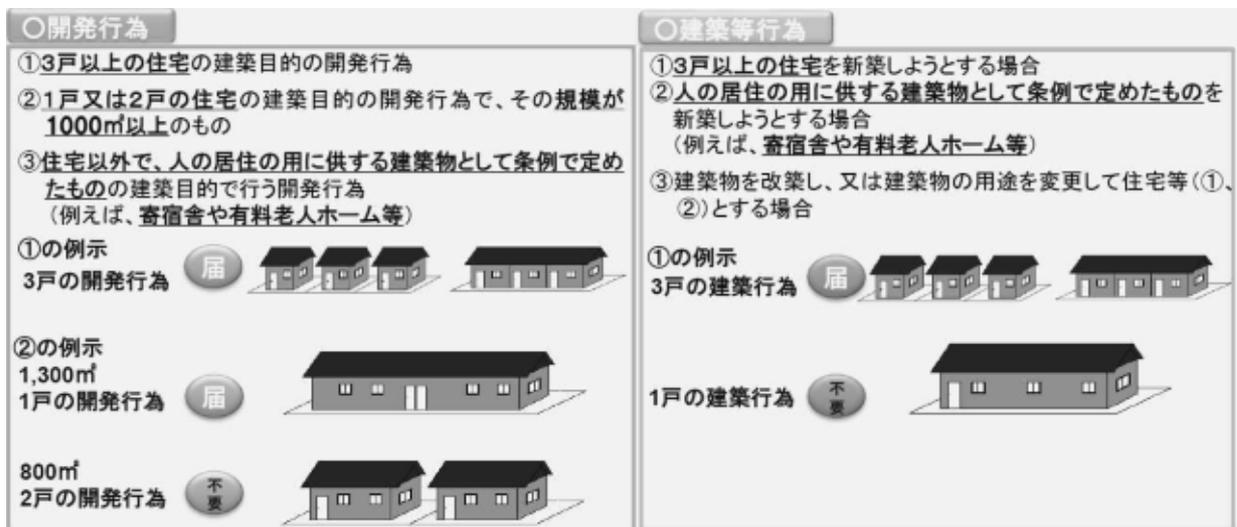


出典 国土交通省資料におけるイメージ

(2) 居住誘導区域外における住宅開発等

市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、情報提供等を通じて居住誘導区域内への居住の誘導が促進されるように、居住誘導区域外の区域で、3戸以上、又は、1,000㎡以上の住宅等に係る開発行為や3戸以上の住宅等の建築行為等を行おうとする場合には、原則として市長への届出が必要となります。

住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として、寄宿舍、有料老人ホーム、サービス付き高齢者向け住宅について条例で定めることにより、届出対象とすることを検討します。



出典 国土交通省資料におけるイメージ

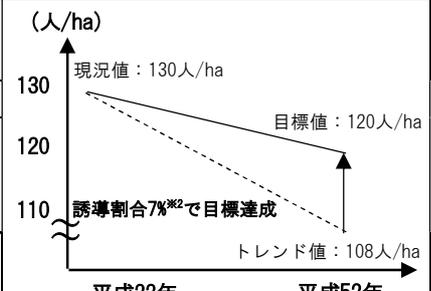
8 目標値

8 目標値

「コンパクトザウルス」型都市構造の実現を図るために、集約型の都市構造の形成や公共交通の利便性を示す指標と将来の目標値を、以下のとおり設定します。

表 施策による効果を検証する指標①

評価指標	数値目標		
	(現況値)	※1トレンド値	(目標値)
将来にわたり便利で暮らしやすい「街なか」の形成 ・「街なか」になるべく多くの人々がまとまって住むことが、地域の活力の維持・向上や公共交通の維持に資することから、居住誘導区域内における人口密度とする。	居住誘導区域における人口密度		
	平成22年	平成52年	
	130人/ha (72万人)	108人/ha (60万人)	120人/ha (67万人)
市全体	(97万人)	(78万人)	



※1トレンド値：現状の動向のまま進行した場合。

※2誘導割合7%：5年毎の居住誘導区域外から内への転入者の数の、居住誘導区域外の人口に対する割合。

表 施策による効果を検証する指標②

評価指標	数値目標		
	(現況値)	(目標値)	
誰もが安心して移動できるまちの実現 ・公共交通の利便性の度合いは、市民の公共交通利用率で概ね示せると考え、公共交通機関(JR、モノレール、筑豊電鉄、バス)の利用者の、公共交通機関と自動車の利用者に対する割合とする。	公共交通機関（JR、モノレール、筑豊電鉄、バス）の利用者割合		
	平成24年	平成32年	平成52年
	22%	24%	32%

9 計画の評価

人口減少等、今までに経験したことがない時代の中でまちづくりを進めていくためには、その実行過程においても、適宜、社会情勢や国の事業制度、地域の課題や要請に応えるとともに、施策・事業の効果を踏まえながら、目指すべき都市像の達成状況を確認する必要があります。

このため、概ね5年を1サイクルとするPDC Aサイクルを取り入れ、施策・事業等の見直しを行っていくこととします。

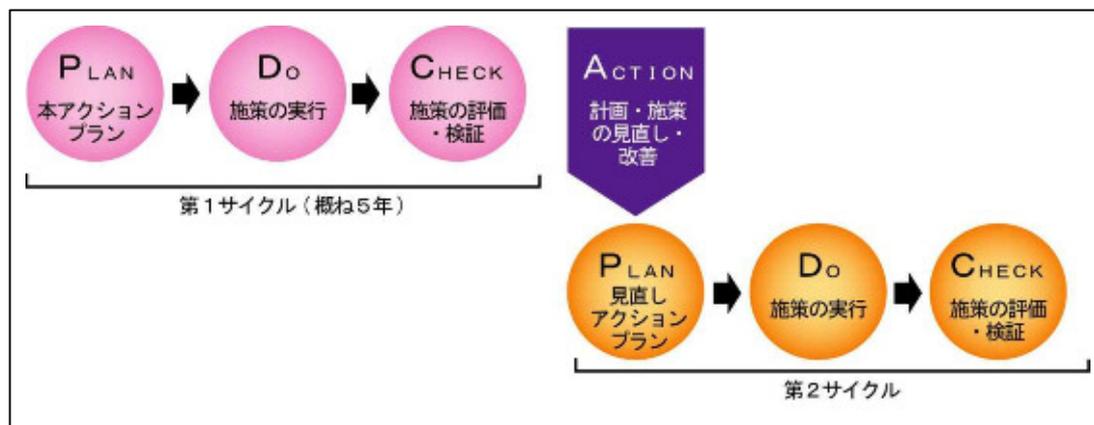
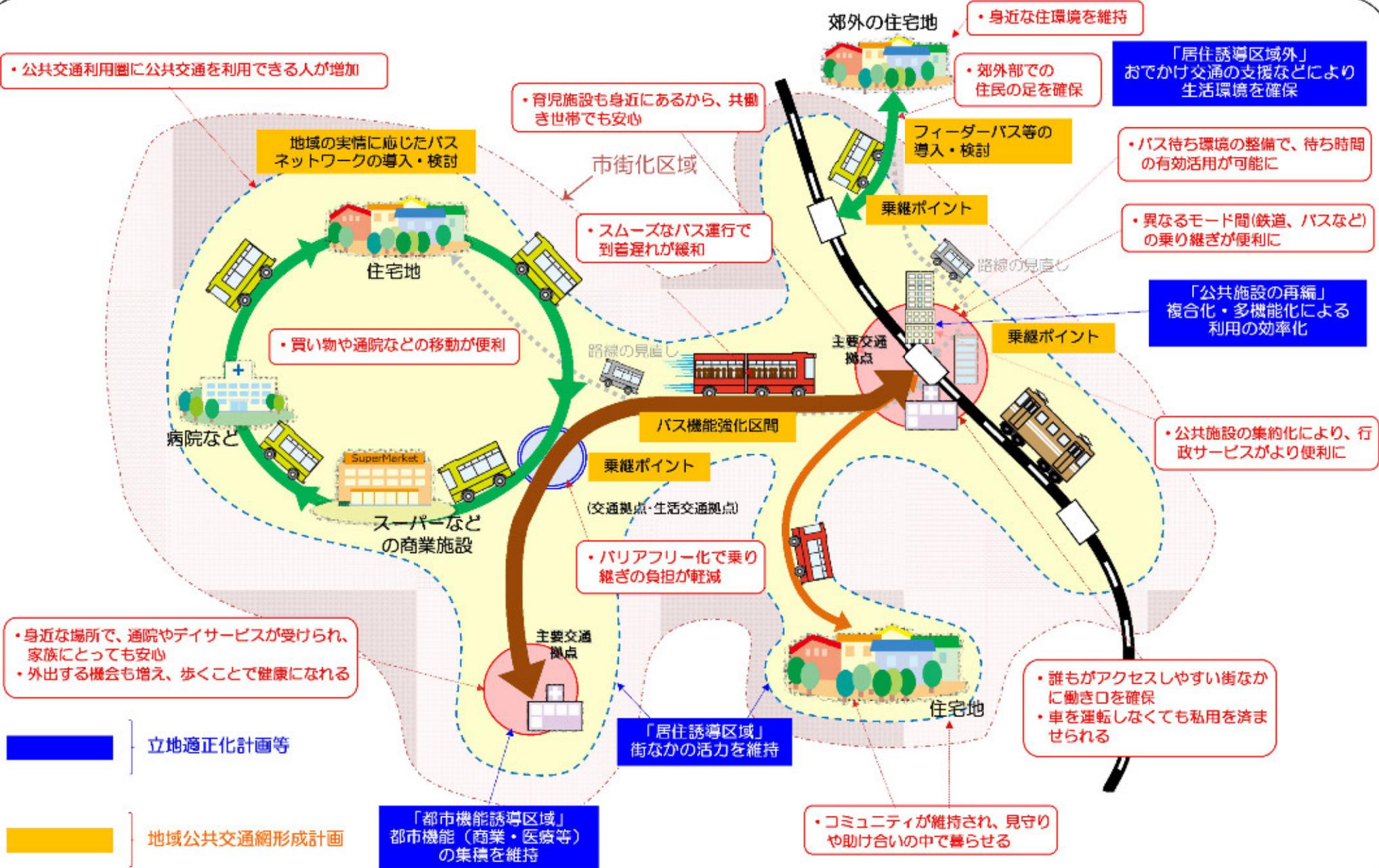


図 施策の評価・検証サイクル

資料編



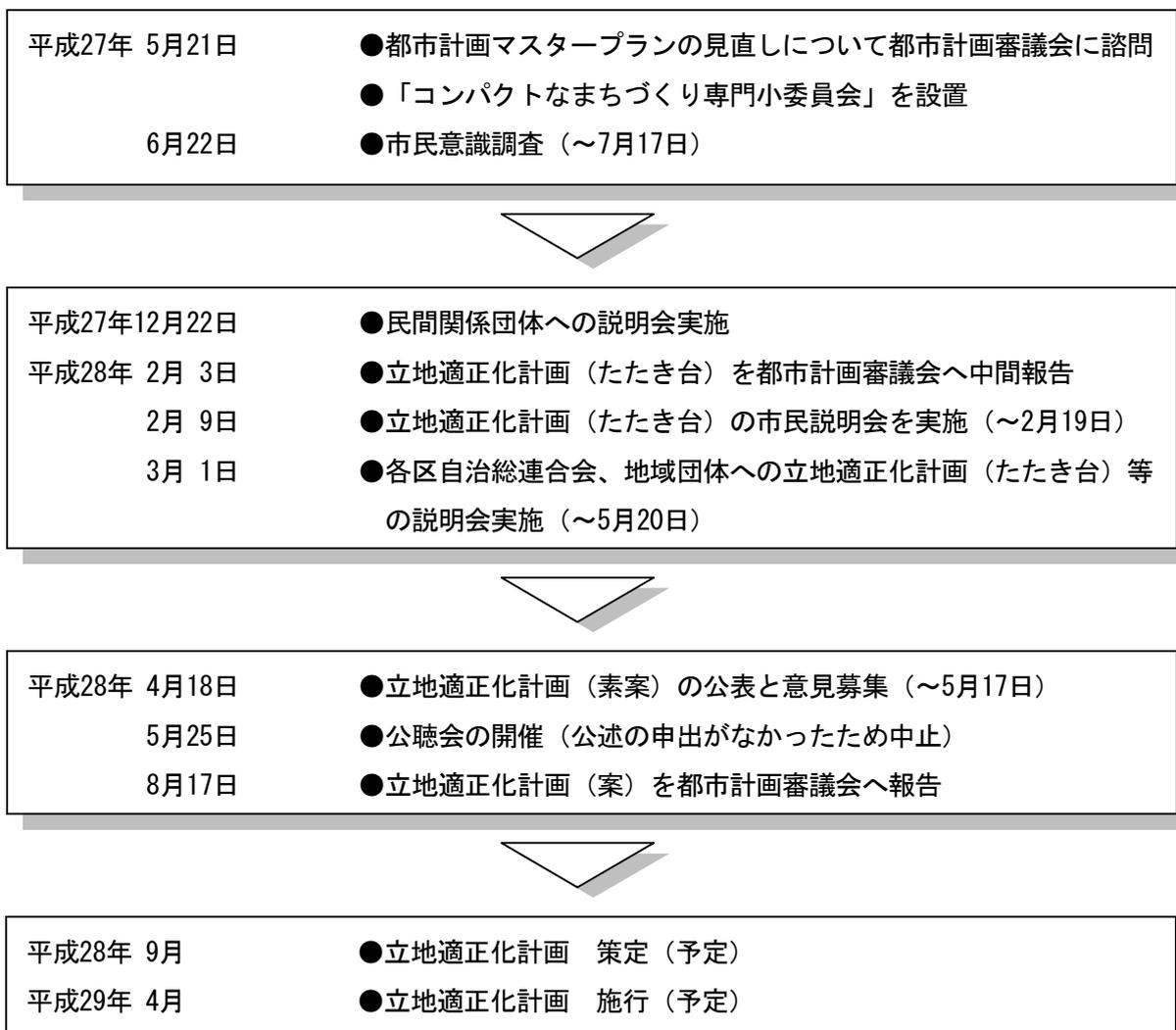
北九州市立地適正化計画策定の経緯

平成27年に北九州市立地適正化計画の策定に着手しました。都市計画審議会の中に、学識経験者による「コンパクトなまちづくり専門小委員会」を平成27年5月に設置し、平成28年6月までに5回の委員会で検討や議論を行ってきました。

また、市民の声が反映された計画づくりをめざし、市民意識調査や意見募集等を行いました。

合わせて、情報を広く発信するために、インターネットにホームページを開設しました。そして皆様から寄せられた意見や提案などに基づき、北九州市にふさわしい、市民生活の向上に役立つ計画となるよう検討を行いました。

(1) 主な経緯



(2) 北九州市都市計画審議会「コンパクトなまちづくり専門小委員会」

◆委員名簿

		氏 名	役 職 名
1	委 員	白木 裕子	(一社) 日本介護支援専門員協会 理事
2	委 員	○ 寺町 賢一	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 准教授
3	委 員	中村 雄美子	NPO法人北九州子育て・親育ちインパクトセンターBee 代表理事
4	委 員	◎ 柳井 雅人	北九州市立大学 経済学部 教授
5	臨時委員	泉 優佳理	元北九州ミズ21委員会(第8期)委員
6	臨時委員	木内 望	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市計画研究室長
7	臨時委員	志賀 勉	九州大学大学院 人間環境学研究院 都市・建築学部門計画環境系 准教授
8	臨時委員	谷口 守	筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授

◎ : 委員長 ○ : 副委員長

◆専門小委員会の経緯

年 月 日	都市計画審議会	コンパクトなまちづくり専門小委員会
平成27年 5月21日	■第62回 ・専門小委員会設置	
平成27年 7月31日		□第1回 ・北九州市の都市の現状等 ・都市構造上の課題とまちづくりの方向性（案）
平成27年11月 9日		□第2回 ・都市構造上の課題とまちづくりの方向性 ・居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定 ・市民意識調査の結果 ・立地適正化計画構成（案）
平成28年 1月 7日		□第3回 ・将来都市構造 ・都市機能誘導区域の設定、誘導施策、指標等 ・居住誘導区域の設定、誘導施策、指標等
平成28年 2月 3日	■第64回 ・策定状況の中間報告	
平成28年 3月14日		□第4回 ・立地適正化計画（素案）
平成28年 6月29日		□第5回 ・立地適正化計画（素案）に対する意見募集の結果と対応の考え方 ・都市計画審議会に報告する最終案
平成28年 8月17日	■第66回 ・計画（案）の報告	

◆「立地適正化計画」策定庁内関係課長連絡会議

計画の検討を効果的に進めるために、市の行政の各部門の総務・企画担当課長による連絡会議を設置し、検討・協議・調整などを行いました。

「立地適正化計画」策定庁内関係課長連絡会議の構成

○メンバー

局・室・委員会	課
危機管理室	危機管理課
技術監理局	技術企画課
総務局	総務課
企画調整局	企画課
財政局	財政課
市民文化スポーツ局	総務課
保健福祉局	総務課
子ども家庭局	総務企画課
環境局	総務課
産業経済局	総務課
建設局	総務課
建築都市局	総務課
港湾空港局	総務課
上下水道局	総務課
交通局	総務経営課
教育委員会	企画調整課

○オブザーバー

局・室・委員会	課
各区役所	総務企画課

○事務局

局・室・委員会	課
建築都市局	都市計画課

(3) 市民参加の取り組み

北九州市立地適正化計画は、市民意見の反映につとめながら策定しました。

◆市民意識調査の実施

まちづくりの現状や今後の方向性などについて広く市民の意見を把握するために、アンケートを実施しました。

- 調査時期 平成27年 6月22日から 7月17日
- 調査対象者 住民基本台帳から無作為抽出した20歳以上の男女3,000人
- 調査方法 アンケート用紙の郵送配布、郵送受付を行いました。
- 回答数 1,365人から回答が寄せられました。(回収率46%)
- 結果の概要 (P48～50参照)
 - ・コンパクトなまちづくりを進めることは必要と考えている人が多い(約9割)
 - ・一定の人口集積を保っていく区域を設定することは必要と考えている人が多い(約8割)
 - ・住みたい場所として「街なか」を望む人が多い。

◆北九州市立地適正化計画(素案)に対する意見募集

北九州市立地適正化計画(素案)を公表するとともに、市民意見の一層の反映を図るために意見募集を行いました。

- 募集期間 平成28年4月18日から5月17日
- 公表方法 市政だよりに意見募集のお知らせを掲載。市役所、区役所、出張所、市民センターで概要版を配布し、詳細(全文)が閲覧できるようにしました。また、市のホームページにも概要と詳細(全文)を掲載しました。
- 募集方法 ファクシミリや郵送、電子メールなどによる受付を行いました。
- 応募数・意見数 21人から、70件の意見が寄せられました。
- 意見の概要
 - ・計画策定にあたっての基本的な考え方、都市機能並びに居住の誘導に関して、賛意を示す意見が多い。
 - ・居住誘導区域の設定に関して、より広い区域設定を望む意見がみられた。
 - ・居住誘導区域外の対応に関して、行政サービス等の継続を望む意見が比較的多い。

◆その他の取り組み

北九州市立地適正化計画(たたき台)や(素案)について、市民説明会、民間関係団体等への説明会を実施しました。

- 期間 平成27年12月22日～平成28年5月20日
- 参加者 のべ537人
- 意見の概要
 - ・コンパクトなまちづくりを進めることについて、賛意を述べる意見が多い。
 - ・都市機能や居住の誘導について、インセンティブの必要性を述べる意見が多い。
 - ・居住誘導区域外について、行政サービス等の継続を望む意見も多く見られた。

各種届出様式

様式第1号

開 発 行 為 届 出 書

都市再生特別措置法第88条第1項の規定に基づき、開発行為について、下記により届け出ます。

平成 年 月 日

北九州市長 様

届出者 住 所
氏 名 印

開 発 行 為 の 概 要	1 開発区域に含まれる地域の名称	北九州市 区
	2 開 発 区 域 の 面 積	m ²
	3 住 宅 等 の 用 途	
	4 工 事 の 着 手 予 定 年 月 日	平成 年 月 日
	5 工 事 の 完 了 予 定 年 月 日	平成 年 月 日
	6 そ の 他 必 要 な 事 項	

注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。

2 届出者の氏名（法人にあつてはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。

代理者 住 所 氏 名 電話
※指導事項等（この欄は記載しないでください）

住宅等を新築し、又は建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為の届出書

<p>都市再生特別措置法第88条第1項の規定に基づき、</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; margin-right: 10px;"> <div style="font-size: 2em; margin-bottom: 5px;">{</div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;">住宅等の新築</div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;">建築物を改築して住宅等とする行為</div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;">建築物の用途を変更して住宅等とする行為</div> <div style="font-size: 2em; margin-top: 5px;">}</div> </div> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div style="text-align: center;"> <p>について、下記により届け出ます。</p> </div> </div> <p style="margin-top: 20px;">平成 年 月 日</p> <p style="margin-top: 20px;">北九州市長 様</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> <p>届出者 住所</p> <p>氏 名 印</p> </div>	
<p>1 住宅等を新築しようとする土地又は改築若しくは用途の変更をしようとする建築物の存する土地の所在、地番、地目及び面積</p>	<p>北九州市 区</p> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">㎡</p>
<p>2 新築しようとする住宅等又は改築若しくは用途の変更後の住宅等の用途</p>	
<p>3 改築又は用途の変更をしようとする場合は既存の建築物の用途</p>	
<p>4 その他必要な事項</p>	

注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。
 2 届出者の氏名（法人にあってはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。

<p>代理者 住所</p> <p style="text-align: center;">氏 名 電話</p>
<p>※指導事項等（この欄は記載しないでください）</p>

行為の変更届出書

平成 年 月 日

北九州市長 様

届出者 住 所
氏 名 印

都市再生特別措置法第88条第2項の規定に基づき、届出事項の変更について、下記により届け出ます。

記

- 1 当初の届出年月日 平成 年 月 日
- 2 変更の内容
- 3 変更部分に係る行為の着手予定日 平成 年 月 日
- 4 変更部分に係る行為の完了予定日 平成 年 月 日

- 注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。
2 届出者の氏名（法人にあつてはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。
3 変更の内容は、変更前及び変更後の内容も対照させて記載すること。

代理人 住 所
氏 名

電話

※指導事項等（この欄は記載しないでください）

開 発 行 為 届 出 書

都市再生特別措置法第108条第1項の規定に基づき、開発行為について、下記により届け出ます。

平成 年 月 日

北九州市長 様

届出者 住所
氏 名 印

開発行為の概要	1 開発区域に含まれる地域の名称	北九州市 区
	2 開発区域の面積	㎡
	3 建築物の用途	
	4 工事の着手予定年月日	平成 年 月 日
	5 工事の完了予定年月日	平成 年 月 日
	6 その他必要な事項	

注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。
 2 届出者の氏名（法人にあってはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。

代理人 住所 氏 名 電話
※指導事項等（この欄は記載しないでください）

誘導施設を有する建築物を新築し、又は建築物を改築し、若しくはその用途を変更して誘導施設を有する建築物とする行為の届出書

<p>都市再生特別措置法第108条第1項の規定に基づき、</p> <p style="font-size: 2em;">{</p> <p style="font-size: 2em;">誘導施設を有する建築物の新築</p> <p style="font-size: 2em;">建築物を改築して誘導施設を有する建築物とする行為</p> <p style="font-size: 2em;">建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする行為</p> <p style="font-size: 2em;">}</p> <p>について、下記により届け出ます。</p> <p>平成 年 月 日</p> <p>北九州市長 様</p> <p style="text-align: right; margin-right: 100px;">届出者 住所 氏名 印</p>	
1 建築物を新築しようとする土地又は改築若しくは用途の変更をしようとする建築物の存する土地の所在、地番、地目及び面積	北九州市 区 m ²
2 新築しようとする建築物又は改築若しくは用途の変更後の建築物の用途	
3 改築又は用途の変更をしようとする場合は既存の建築物の用途	
4 その他必要な事項	

注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。
 2 届出者の氏名（法人にあってはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。

<p>代理者 住所</p> <p style="text-align: center;">氏名 電話</p>
<p>※指導事項等（この欄は記載しないでください）</p>

行為の変更届出書

平成 年 月 日

北九州市長 様

届出者 住 所
氏 名 印

都市再生特別措置法第108条第2項の規定に基づき、届出事項の変更について、下記により届け出ます。

記

- 1 当初の届出年月日 平成 年 月 日
- 2 変更の内容
- 3 変更部分に係る行為の着手予定日 平成 年 月 日
- 4 変更部分に係る行為の完了予定日 平成 年 月 日

- 注 1 届出者が法人である場合においては、氏名は、その法人の名称及び代表者の氏名を記載すること。
2 届出者の氏名（法人にあつてはその代表者の氏名）の記載を自署で行う場合においては、押印を省略することができる。
3 変更の内容は、変更前及び変更後の内容も対照させて記載すること。

代理人 住 所
氏 名

電話

※指導事項等（この欄は記載しないでください）

用語の解説

あ行

◇アクセス

目的地までの交通手段のこと。

◇医療圏

地域の実情に応じた医療体制を確保するために、都道府県が設定する地域単位。日常生活に密着した保健医療を提供する一次医療圏、疾病予防から入院治療まで一般的な保健医療を提供する二次医療圏、先進的な技術を必要とする特殊な医療に対応する三次医療圏がある。

◇インフラ

道路や上下水道施設など産業や生活の基盤となる施設。

◇LRT

LightRailTransitの略で、次世代都市交通システムのこと。騒音が少なく速い、低床式で乗り降りがしやすいといった特徴があり、昔ながらの路面電車のイメージを一新した、人と環境にやさしい新しい交通機関として注目されている。

◇エコタウン

資源循環型社会の構築をめざし、地域の産業蓄積を活かした「環境産業の育成」と「廃棄物の発生・抑制・リサイクル」の推進により、地方自治体が主体となり、産学官と連携して先進的な環境調和型まちづくりをめざす取り組み。

◇おでかけ交通

高台地区や廃止路線地区において、地域住民がおでかけ時の交通手段を確保するため、地域住民と交通事業者と行政の三者が協働して、マイクロバスやジャンボタクシーを運行するもの。主に高齢者の買物や通院の際に利用されており、平成12年度に枝光地区で開始された。

か行

◇カーシェアリング(Carsharing)

一台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。

◇開発圧力

人口増加や開発行為が行われることにより、市街化が拡大するような恐れのある開発の兆候。

◇開発許可

都市計画法第29条第1項及び第2項に掲げる許可のことをいう。都市計画区域内外において、都市計画法第29条に定める許可を必要とする開発行為をしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事等の許可を受けなければならない。開発許可制度は当初、市街化区域及び市街化調整区域の制度を担保することを目的とし創設されたが、現在では一定規模以上の開発行為に対して所定の水準を確保させるため、都市計画区域内外において適用されている。開発許可の基準は、開発区域に一定の技術的水準を保たせるもの(技術基準)と、市街化調整区域内において開発行為を例外的に認容するためのもの(立地基準)の二つに大別され、市街化調整区域以外では、技術基準のみが適用される。(同法第33条・34条)

◇開発行為

都市計画法第4条第12項に定める、主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう。

◇学術研究都市

地域における学術研究機関等を充実・強化し、相互の有機的なネットワーク形成を進める学術研究を中核とした都市のこと。

◇既成市街地

都市において道路が整備され建物が連坦するなど、すでに市街地が形成されている地域をいう。一般には、人口密度が1haあたり40人以上の地区が連坦して3,000人以上となっている地域とこれに接続する市街地をいう。また、市街化区域を設定する際の考えのひとつとなる。

◇北九州市基本構想・基本計画「元気発信!北九州」プラン

平成20年度に策定された市の最上位計画。「人づくり」・「暮らしづくり」・「産業づくり」・「都市づくり」を基本方針として掲げており、その中で“街なか”居住の促進や交通・物流ネットワークの充実

など、暮らしや産業を支える「都市づくり」を進め市民満足度の高いまちの実現を目指している。

◇北九州市都市計画区域マスタープラン

福岡県が広域的な視点から平成23年度に策定した計画。広域的視点から立地の規制誘導が必要な大規模集客施設の規模や、それらの誘導を図る区域等を明示している。

◇北九州市都市計画マスタープラン

概ね20年後を目標として平成15年度に策定された市の都市計画。“街なか重視のまちづくり”を将来像の目標として掲げている。

◇協働

NPO・ボランティア団体、行政、企業のそれぞれの主体性・自発性のもと、互いの特性を認識・尊重しながら、対等な立場で、共通の目的を達成するため協力・協調すること。

◇居住機能

都市活動や都市機能の一部であって、住宅地など居住に関する機能のこと。

◇拠点

都市機能(商業、業務、居住、文化、福祉、行政等)が集積しており、多くの人が集まる場所であり、徒歩・公共交通等により、多くの人が到達可能な場所のこと。

◇クラスター

果物や花の房など集団、群れを語源として、いくつかの単位がまとまって、ひとつの集合体をつくり、いくつかの集合が相互に関連しあうこと。特定分野における関連企業や関連機関、大学などが、地理的に集中し、競争しつつ同時に協力関係にある状態をいう。

◇公共交通

電車、バスなどの不特定多数の人々が利用できる交通機関。

◇公共交通軸

拠点間を結び都市の連携を促進させる軸。基幹公共交通軸を含む。

◇交通結節点

徒歩、自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることが

できる場所。一般的には、鉄道駅やバスターミナルをさす。

◇高次都市機能

医療、福祉、商業などの都市機能のうち、広域の地域を対象とした、質の高いサービスを提供する機能。

◇交流人口

買い物、通勤・通学、文化、スポーツ、レジャー、観光、ビジネスなどのさまざまな目的で、その地域を訪れた(交流した)人口。

◇コーホート要因法

年齢別人口の加齢に伴って生ずる年々の変化をその要因(死亡、出生、および人口移動)ごとに計算して将来の人口を求める方法。

◇コンパクトシティ

都市の中心部やその周辺の生活利便性の高い地域に社会基盤の集中投資を行い、行政・商業施設や住宅などさまざまな機能が集積した持続可能な都市構造。

さ行

◇サイクル&ライド

自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自転車を利用し、そこから鉄道やバスなどに乗車して目的地に行く方法。

◇市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域(既成市街地)及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域(新市街地)をいう。(同法第7条第2項)市街化区域においては、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとされている。(同法第13条)

◇市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。(同法第7条第3項)市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る場所として開発や建築が制限されている区域のこと。

◇市街地再開発事業

都心などの既成市街地整備の手法の一つであり、土地利用上、及び防災上の問題を抱えた市街地において、敷地の統合、共同建築物への建て替え、街路、公園などの公共施設やオープンスペースなどの確保により、快適で安全な都市環境を再生する事業である。

◇市街地整備

良好な市街地環境を創出することを目的として、市街地の基盤施設や環境を整備することを総称している。一般に道路、公園などの基盤施設の整備や土地区画整理事業、市街地再開発事業などの面的な整備をいう。

◇CCRC

Continuing Care Retirement Communityの略。米国で発展した共同体のことを指し、アクティブシニア(健康で活躍できるおおむね50歳以上の人)を対象に、「地域住民や多世代と交流しながら健康で活動的な生活を送り、必要に応じて医療・介護を受けることができるような地域づくり」を目指すもの。

◇自助・共助

自助とは、自分の責任で、自分自身が行うこと。共助とは、自分だけでは解決や行うことが困難なことについて、周囲や地域が協力して行うこと。

◇自然公園

優れた自然の風景地の保護とその利用の増進を図ること等を目的として、自然公園法及び福岡県立自然公園条例に基づき指定される、国立公園、国定公園、県立自然公園のこと。

◇自然動態

一定期間における出生・死亡に伴う人口の動き。

◇指定管理者制度

体育施設、文化施設、社会福祉施設などの公の施設について民間事業者を含む法人その他の団体を施設の管理者として、指定できるようにした制度。民間事業者のノウハウを導入することでサービス水準の向上、コストの縮減を図るもの。

◇自動車分担率

移動に際しての鉄道やバス、自動車、徒歩、自転車といった移動手段総数に占める、自動車利用の移動数の割合のこと。

◇社会動態

一定期間における転入・転出に伴う人口の動き。

◇職住近接

働く場と住まいが近いこと。

◇スマートコミュニティ

IT(情報技術)や最先端の技術を活用したエネルギーの有効活用をはじめ、地域の交通システム、市民のライフスタイルの変革などを複合的に組み合わせたエリア単位での次世代のエネルギー・社会システムの概念のこと。

◇ストック

蓄え、資産のこと。道路や港湾、上下水道、公園などの社会資本が整備された量や、施設そのものを示す場合もある。

◇生活利便施設

日常生活を行うにあたって必要となる店舗や病院・医院などの施設のこと。

◇ゼロ・カーボン

家庭から排出される二酸化炭素の排出を極力抑え、二酸化炭素の排出量が理論上ゼロになること。

た行

◇大規模集客施設

都市構造に大きな影響がある大規模小売店舗、病院、社会福祉施設、大学、自治体の公共施設(役場やコミュニティセンター等)などの公共公益施設のこと。

◇宅地造成工事規制区域

宅地として造成することによって、がけ崩れや土砂の流出による災害が発生する恐れがある区域。宅地造成規制法に基づいて、都道府県知事等が指定する。

◇地域包括ケアシステム

要介護状態になっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される支援体制。

◇地区計画

それぞれの地区の特性に応じたきめ細かい環境整備を行っていくために、地区住民などの合意に基づいて都市計画として定める計画。計画内容としては、地区内の道路、公園の配置や建築物の用途、大きさ、デザインを定める。また、一定の条件のもとに、容積率制限や斜線制限を緩和することもできる。

◇超高齢社会

総人口に対して65歳以上の高齢者人口が占める割合が21%を超える社会のこと。

◇鉄軌道

鉄道や地下鉄、モノレール、路面電車など軌道上を走行し、人や物を大量・高速に、かつ定時に輸送できる交通。

◇投資的経費

道路や公園、教育施設などの社会資本の整備に要するもので、その効果が資産として将来に残るものに支出される(投資される)経費。

◇都市機能

居住機能、商業機能、工業機能、公共公益機能など都市を支える諸機能をいう。

◇都市基盤

道路や河川、下水道などに代表され、都市活動(生活や産業活動)を支える基幹的な施設のことをさす。

◇都市計画運用指針

国として今後、都市政策を進めていくうえで、都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているか、また、その具体の運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方(技術的な助言)を示したもの。

◇都市計画区域

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活

動を確保していくまちづくりを効率的に行うために、都市を一体的かつ総合的に整備や開発、保全することが必要な区域を、都市計画法に基づいて知事が「都市計画区域」として定める。北九州市では島しょ部を除くほぼ全域が「都市計画区域」である。

◇都市計画区域マスタープラン

都市計画法に定められている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、通常「都市計画区域マスタープラン」と称される。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法において、次のように定められている。1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。①都市計画の目標②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針③前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針。3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。

◇都市圏

県内における通勤などの生活行動の繋がりを踏まえ、人の流動(動き)や社会的な繋がりに(市町村での連携など)から設定する圏域。福岡、北九州、筑豊、筑後の4つの都市圏を設定。

◇都市構造

道路、鉄道などの根幹的な都市施設や河川などの大規模な地形・地物を骨格として、都市の機能や土地利用をイメージする空間構成を表現したもの。

◇土地区画整理事業

土地の所有者やそこに住む人が話し合い、土地の一部を出し合って道路や公園などの公共施設をつくり整然とした市街地を整備することにより、土地の利用増進を図る総合的なまちづくりの方法である。

な行

◇農業振興地域

農業の振興を総合的に図る地域として、市が策定する「農業振興地域整備計画」に基づき指定された地域のこと。

◇農用地区域

農業振興地域内で農用地として利用すべき土地の区域として定められる区域。農用地区域では開発行為の規制などの土地利用規制が課せられる。

は行

◇背後圏

都市などの経済圏に含まれる背後の地域。

◇ハザード

危険、危険の要因。本計画では、自然災害の潜在的危険性を示す。

◇パーク&ライド

主に通勤時に自宅から最寄の鉄道駅やバス停まで自家用車を使い、そこから鉄道やバスを利用して、都心や街なかの勤務先に行く方法のこと。都心部などの交通渋滞の緩和につながる、環境にやさしい移動方法。

◇パブリックコメント

行政が計画を策定する前に、あらかじめ計画の原案を市民に公表し、市民の意見募集を行い、寄せられた意見を反映または考慮して、最終的な計画づくりを行う一連の手続きのこと。

◇フィーダーバス

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線のバス停や鉄道駅からさらに延びる支線的なバス(バス路線)。

◇プロット

書く、描画する、置くなどの意味。

◇ポテンシャル

潜在する能力。可能性としての力。

ま行

◇MICE(マイス)

Meeting(企業等の会議)、Incentive Trav

el(企業等の行う報奨・研修旅行)、Convention(国際機関・団体・学会等が行う国際会議)、Exhibition/Event(展示会・見本市、イベント)の頭文字のことで、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントの総称。

◇マスタープラン

基本計画。

◇街なか

多くの人が住み、働いている場所であるとともに、買い物の場所や公共施設、病院などが多く、バスや鉄道などの公共交通や、道路や公園などの都市施設が充実している。

◇マネジメント

所有する資産などを経営の視点から総合的かつ総括的に企画、管理及び利活用する手法。

◇未利用地

市街化区域内において、空き地や企業の遊休地など、有効に利用されていない土地。

◇モビリティマネジメント

ひとり一人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

や行

◇用途地域

都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率および各種の高さについて定める。地域地区の一つ。

ら行

◇ライフサイクルコスト

建物などの計画・設計から施工・維持管理・取り壊しまでにかかる総費用のこと。

◇リノベーション

既存建物を大規模改修し耐震性や省エネ性能など、用途や機能を刷新・高度化し、建築物に新しい価値を加えること。

北九州市立地適正化計画

発行日／平成 年 月

発行者／

北九州市印刷物登録番号 No.-----