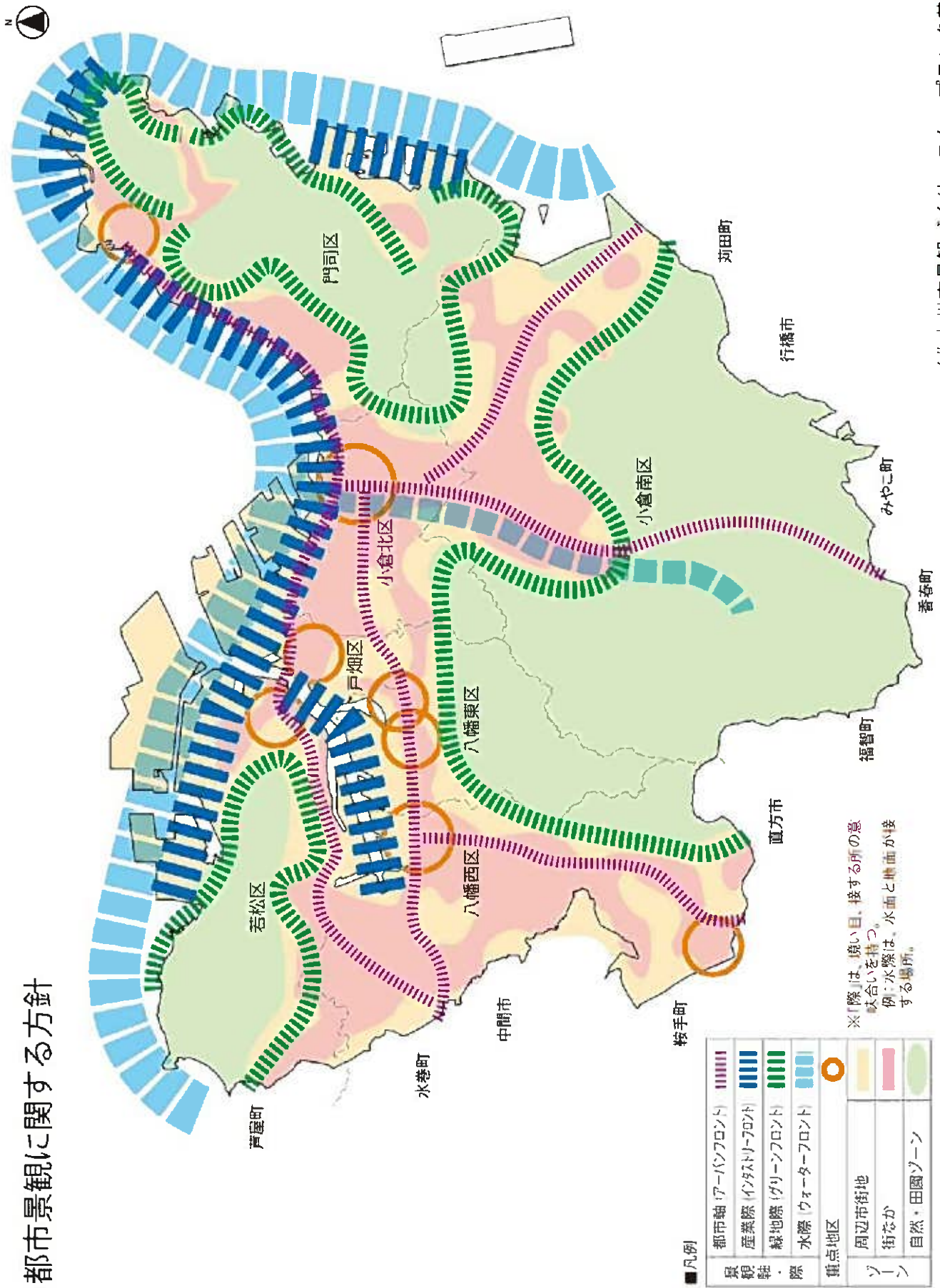


都市景観に関する方針



(北九州市景観づくりマスタープランを基に作成)

8. 都市防災

8-1 基本的な考え方

- 発生することが予想される災害としては、大雨、台風による風水害や地震などの自然災害と、大規模火災や交通事故、危険物災害及び特殊災害などの人為的災害に分類できます。
- 自然災害対策の推進にあたっては、想定を超える災害により、防ぎきれない事態が起こり得ることを前提に、被害をいかに小さくするかということを主眼に、これまで取り組んできたハード対策とともに、的確な情報提供や速やかで確実な避難行動、自主防災組織による助け合いなどのソフト対策を重層的に組み合わせた「減災」対策が必要です。
- また、住民や地域団体、企業、行政などの連携や協働によって災害に強いまちづくりを進め、その改善に努めることが重要となります。

これを踏まえて、基本的な方針を以下に示します。

(1)地震災害や火災に強いまちづくり(総合的な都市防災空間の整備)

- ・街なかの安全性を高めるため、災害の未然防止や災害被害をできるだけ抑えるのに役立つ都市基盤の充実や、市街地の防災性の向上を図ります。

(2)風水害に強いまちづくり

- ・風水害の防止に配慮した土地利用規制・管理を進めていきます。

(3)犯罪に強く、安心して暮らせるまちづくり

- ・街なかにおける見通しの確保など、防犯対策の充実を図ります。
- ・街なかを中心として、安全・安心を実感できる都市空間の形成を図ります。

(4)自然や地域資源の保全と、ストックを活かした安全なまちづくり

- ・自然的環境を保全することにより自然の防災機能を活かした防災対策を進めます。
- ・既存建築物等都市施設の防災性の向上を図ります。

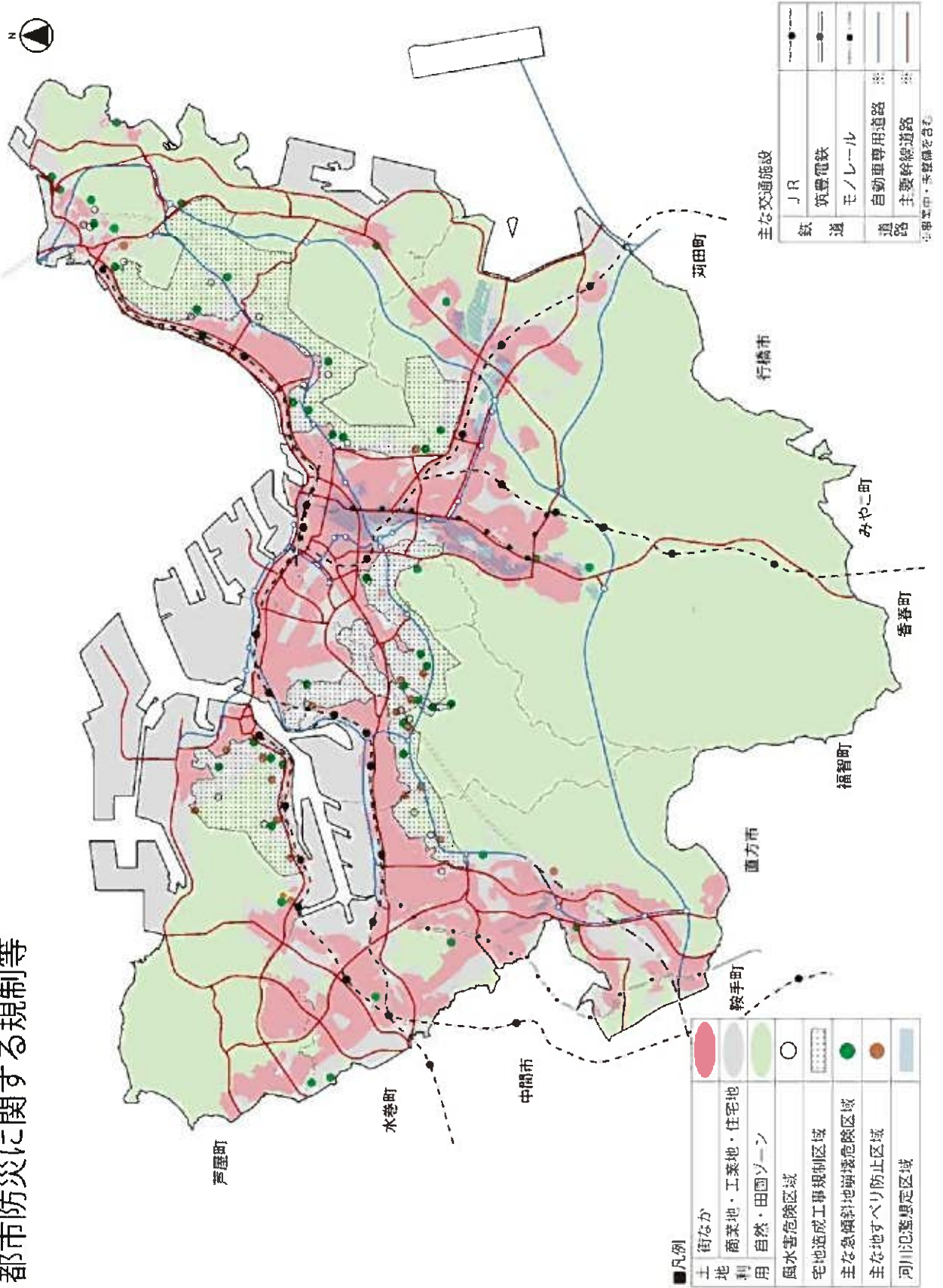
(5)協働による安全なまちづくり

- ・防災情報や自主防災活動の充実のため、市民などとの協働による安全なまちづくりを進めます。

8-2 都市防災に関する方針

基本方針	都市防災に関する方針	
(1)地震災害や火災に強いまちづくり(総合的な都市防災空間の整備)	①街なかにおける防災空間の充実	・都市施設の適切な配置や建物の規制などにより、延焼遮断空間や避難空間などの防災空間の確保を進めていきます。 ・倒壊のおそれがある危険な空き家等の除却を進めていきます。
	②災害時の緊急活動を支える施設整備	・災害時における、街なかの円滑な緊急活動や広域的な緊急輸送活動を支える道路ネットワークや耐震強化岸壁などの施設整備を進めていきます。
	③既成市街地の面的な防災性の向上	・特定消防区域など災害危険度の高い地区において、緊急時の車両進入路となる道路の整備など、面的な防災対策を進めていきます。
	④地震や火災に対する建築物の安全化	・災害時の被害拡大を防ぐために、建築物の災害に強い構造への更新を促進します。
	⑤防災活動の支援拠点等の整備	・地域の防災活動を支援する拠点施設や関連する都市施設の整備を、北九州市地域防災計画に基づいて進めていきます。
(2)風水害に強いまちづくり	①風水害を予防するための開発のコントロール	・土砂災害や洪水などの危険性が高い区域などにおいて宅地開発や土地利用の規制を進めるとともに、より安全安心な地域へ緩やかな居住の誘導を促進します。
	②風水害対策の推進	・河川、橋梁、下水道、砂防などの治山・治水事業、海岸の風浪・高潮対策、災害発生時の緊急対策の充実などを図っていきます。 ・農林水産業の多面的機能の一つである自然災害に対する防災機能の強化を進めます。
(3)犯罪に強く安心して暮らせるまちづくり	①防犯対策の充実	・市街地における見通しの確保などによる防犯対策の充実を進めていきます。
	②安心・安全を実感できる都市空間の形成	・防災・避難空間などの適切な配置や地区レベルの防災性の強化により、安心・安全を魅力とするまちづくりを進めていきます。
(5)自然や地域資源の保護と、ストックを活かした安全なまちづくり	①自然保護に配慮し、自然の防災機能を活かした防災対策	・自然的環境を積極的に保全することにより、防災性の高い都市環境づくりを進めていきます。
(6)協働による安全なまちづくり	①防災に関する情報や地域防災力の強化	・災害時の避難路、避難場所や防災活動などの安全・安心に関する情報提供の仕組みづくりを推進します。 ・市民の防災・防火意識の高揚を図り、地域防災の新たな人材の育成や自助・共助による避難支援仕組みづくりなどにより地域防災力の強化を図ります。

都市防災に関する規制等



第5部 地域別構想

第1章 地域別構想の考え方

1 地域別構想について

都市計画マスタープランは、全市域に関する目指すべき将来像や課題に対応した方針等を示す「全体構想」と、施策を位置づける上で適切なまとまりのある空間の範囲において、地域の特性や課題に応じたまちづくりの目標や方針等を明らかにする「地域別構想」から構成されます。



本市においては、

- 5市合併後、自ら旧市を引き継ぐ形で行政区が編成され、その後、行政区の再編(分区)が行われているものの、基本的に合併した旧市が基盤となっていること。
 - 各区が、旧市の地域特性を活かした多様な区行政を展開し、良い意味での個性的なコミュニティ形成や地域間競争につなげていること。
- などの理由より、各行政区(7区)ごとに地域別構想を策定します。

2 地域別構想の基本的事項

1-1 目的

地域別構想は、区が抱える問題や課題に対して、都市計画の視点からまちづくりの将来ビジョンや協働による取り組みの方向を明らかにすることを目的に策定します。

1-2 目標年次

全体構想と同様に、概ね20年先を展望して策定します。ただし、社会経済情勢や市民意識の変化、まちづくりの進捗状況などを踏まえ、必要に応じて見直しを図っていきます。

1-3 策定の役割

地域別構想は、各区のまちづくりを円滑に進めるため、次の2つの役割を担います。

①各区の総合的なまちづくりの指針となります。

まちづくりは、さまざまな主体(市民・事業者・行政など)による、多種多様な取り組みによって進められています。このため、都市計画において、区の将来像を明らかにすることで、それぞれの取り組みの連携が図られ、総合的な区のまちづくりの指針となります。

②都市計画を定める際の指針となります。

土地利用、道路、公園などの都市施設や市街地の整備などについて、具体的な計画やルールなど都市計画を定める際の指針となります。

第2章 各区におけるまちづくり

1 門司区

1-1 地域の概況と課題

(1) 門司区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市北東部の企救半島に位置する門司区は、本州と九州をつなぐ玄関口として、また、アジア地域と連絡する海運の要衝地としてまちが形成されました。
- ・半島中央部の風師山や戸の上山の山系、及び東西の関門海峡や周防灘の海洋など、豊かな自然に囲まれて市街地が形成されています。
- ・門司港地区を中心に、歴史的建造物の保存活用により、市を代表する広域的な都市型観光拠点となっていますが、その一方で地域の身近な商店街などでは活気が失われつつあります。

② 生活圏、交通の状況

- ・門司区の日常生活圏は、地域拠点である門司(大里)地区と門司港地区を中心とする概ね2つの圏域に分類されます。また、半島東部の地域(概ね松ヶ江北・南小学校地区)においては、小倉南区東部の地域拠点である下曾根地区と一体的な日常生活圏が形成されています。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲)
- ・広域道路網としては、都市高速道路及び九州自動車道に並行して、国道3号、国道199号、県道門司行橋線などの広域幹線道路が南北に並行して走っており、これらの広域幹線道路を連絡するように県道新門司港大里線や県道大積清見線などが東西に走っています。
- ・公共交通網としては、地域拠点(門司港、門司)にあるJR鹿児島本線の門司港駅及び門司駅を拠点駅として、国道や県道沿いを主体に路線バス網が形成されています。
- ・また、恒見・喜多久地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在約10.0万人で、全市の10.4%を占めています。
- ・平成22年から5年間の減少率4.63%は、市内の他区と比べて最も高い減少率となっています。平成52年には、約7.3万人まで減少すると予測されています。
- ・高齢化率は35.2%で、市内でもっとも高く、平成52年には、42.7%まで増加すると予測されています。
- ・可住地の人口密度は25.9人/haで、全市平均(32.5人/ha)より低くなっています。

	H22人口※		H27人口※			H27 高齢化率(%)	H27/H22	
	総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	人口増減数		人口増減率(%)	
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59%
北九州市 門司区	104,469	99,637	11,224	52,241	35,060	35.2%	-4,832	-4.63%

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27		
			H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 門司区	7,367	3,853	25.86	43,082	2.31

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 門司区	72,753	6,462	35,260	31,031	42.7%

※H22・H27 人口：国勢調査
 ※H52 将来人口：
 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)』による推計値

④土地利用

- ・企救半島の臨海部に沿って市街地が形成されており、区面積の約32%が市街化区域となっています。
- ・半島西部では、国道3号及び国道199号に沿って、工業地・商業地・周辺市街地が帯状に層をなして広がっており、背後の山際に斜面住宅地が分布しています。
- ・半島東部はかつて農漁村集落が主体でしたが、太刀浦地区や新門司地区などに物流拠点が形成され、県道門司行橋線沿いには新しい市街地も形成されています。
- ・街なかにおいても、工業跡地や駐車場等の低・未利用地が見られます。

⑤その他

- ・北九州市公共施設マネジメント実行計画に基づき、門司港地区及び大里地区では、老朽化した公共施設の集約(複合化・多機能化)や跡地の活用に関するモデルプロジェクト再配置計画が進められています。

(2)門司区の特性とまちづくりの課題

●港湾都市としての特性を活かしたまちづくりの課題

- 歴史的資源、豊かな自然及び農業・漁業環境の保全・活用や下関市との連携などにより、魅力あるまちづくりが必要です。
- 本市の観光発展に寄与するとともに、商店街等周辺への回遊性を高め、訪れたいまち、住みたくなるまちづくりが必要です。
- 太刀浦、新門司などの物流拠点を中心とする多様な産業の振興により、にぎわいと活力があるまちづくりが必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である門司港、門司と小倉都心方面、門司と小倉南区下曾根方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。

●豊かな自然を活かした住み続けられる居住地としてのまちづくりの課題

- モデルプロジェクト再配置計画の推進に当たり、まちなぎわいや活性化に留意していくことが必要です。
- 市街地臨海部などの低・未利用地について、広域的な都市型観光拠点や恵まれた自然景観のある立地条件を活かし、有効利用していくことが必要です。
- 高齢化率が特に高いことから、人や地域のつながりを活かした安全・安心に暮らせるまちづくりが必要です。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。
- 臨海部においては、津波や高潮等に対する防災・減災対策が必要です。

1-2 まちづくりの目標と方針

(1)まちづくりの目標

門司区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆門司港レトロ地区を中心として、歴史・文化を活かし、訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる
- ◆街なかに多くの人々が住み、心豊かに安全に安心して暮らせるまちをつくる
- ◆観光や物流など産業の多様化を進め、賑わいと活力があるまちをつくる
- ◆豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

豊かな自然を保全し、市街地においては、公共施設マネジメント実行計画(モデルプロジェクト再配置計画)の推進等により、街なか居住を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、区役所等の公共施設の集約化を図るモデルプロジェクト再配置計画を進めます。
- ② 市街地臨海部において、低・未利用地などの土地活用を図ります。
- ③ 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ④ 自然・田園ゾーンの、豊かな自然を保全します。

●交通に関する方針

本市を代表する広域観光拠点として、交通施設の充実、幹線道路網や身近な道路の整備、公共交通の充実などを進めていきます。

- ① 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ② 本州との交通結節点としての機能強化を図るため、公共交通相互の利便性向上と利用促進を図ります。
- ③ 産業・物流拠点としての機能強化を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

北九州市における顔となる観光地として、魅力を高め、多くの人が訪れる賑わいのあるまちづくりを進めていきます。

- ① 港町としての歴史資源を活かした観光・レクリエーション機能の充実を図ります。
- ② 関門海峡や門司港レトロ地区を中心とした良好な景観形成を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

海や山に囲まれた門司区の持つ豊かな自然を活かした潤いあるまちづくりを進めていきます。

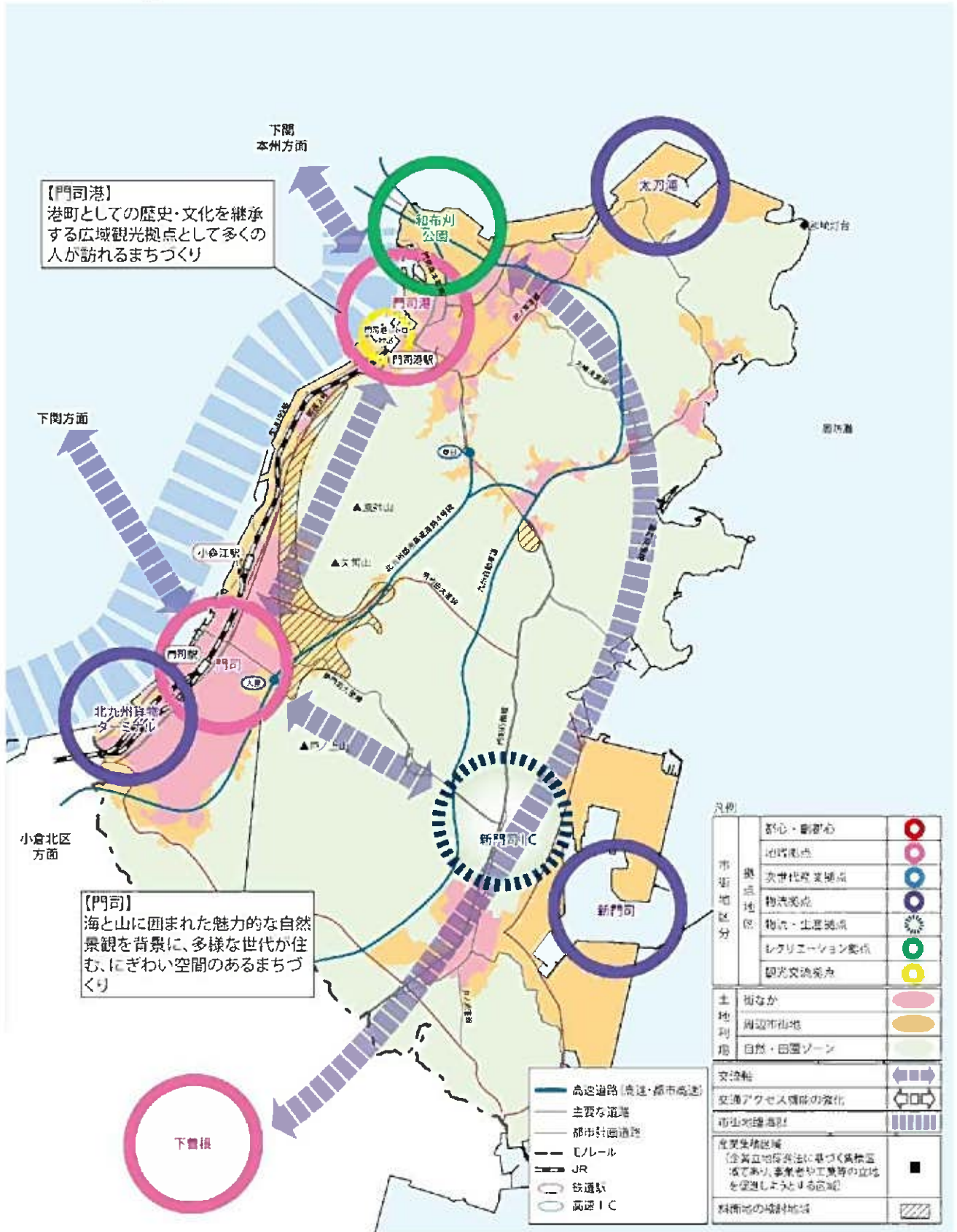
- ① 自然的環境の保全・活用を図ります。
- ② 農業・漁業環境の保全・活用を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 臨海部における災害を想定した防災対策の充実を図ります。
- ② 斜面地の土砂災害や、低地の水害などの防止に努めます。
- ③ 超高齢社会に備えたまちづくりを進めます。

1-3 目標とする都市の構造



2 小倉北区

2-1 地域の概況と課題

(1)小倉北区の概況

①まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央部に位置する小倉北区は、江戸時代の細川藩、小笠原藩における城下町形成を契機として、明治期以降の鉄道網の発達に伴う商業・業務等の集積により、広域的な拠点機能を有する本市の都心として発展してきました。
- ・区の東西に足立山や鷲峯山などの山系を配し、区中央部を北流する紫川や板櫃川沿いの平地部に市街地が形成され、その河口部の関門海峡に面する一帯に、商業・業務地や工業・港湾物流ゾーンが形成されています。
- ・都心地区には多くの高次都市機能が集積し、周辺市町村域を含む広域エリアに対して、娯楽・レクリエーション、文化、医療等の高次の都市サービスを提供しています。

②生活圏、交通の状況

- ・小倉北区の日常生活圏[※]は、広域的な拠点としての小倉都心地区を中心として、JR城野駅等の鉄道駅周辺に2次的な生活圏が広がっています。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲。)
- ・広域道路網としては、国道3号及び国道199号にて門司や戸畑方面と東西に、国道10号や国道322号、都市高速道路にて城野や小倉南区と南北に繋がっています。
- ・公共交通としては、JR小倉駅が、新幹線並びにJR鹿児島本線・日豊本線、モノレール小倉線と接続する広域交通結節点となっており、路線バス網も小倉駅を起点として区内全域にネットワークを形成しています。

③人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在18.2万人で、全市の19%を占めています。
- ・平成22年から5年間の人口動向は、都市部での旺盛なマンション立地等により、市内で最も少ない減少率(-0.03%)となっています。しかしながら、平成52年には約14.9万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は27.5%で全市平均並みですが、平成52年には37.3%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は58.43人/haと全市で最も高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 小倉北区	181,936	181,878	19,394	104,914	50,075	27.5%	-58	-0.03

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人
北九州市 小倉北区	3,923	3,113	58.43	91,253	1.99

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 小倉北区	149,445	13,558	80,111	55,776	37.3%

※H22・H27人口：国勢調査

※H52 将来人口

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)』による推計値

④土地利用

- ・区域内の足立山、山田緑地を除く区域で市街地が形成されており、区域の約74%が市街化区域となっています。
- ・鹿児島本線より北側の臨海部には、製鉄業等の工業及びフェリーターミナル等の港湾関連流通業等の施設が集積し、工業・物流拠点が形成されています。
- ・このうちJR小倉駅の新幹線口側では、コンベンション施設や医療・福祉施設、ミクニワールドスタジアム北九州など、多様な生活・安心サービス施設やにぎわい施設が集積しています。
- ・JR小倉駅の小倉城口側では、都心に相応しい商業や業務、居住、行政、医療・福祉、文化機能等の集積がなされるとともに、「文化都心」の形成に向けたアメニティ豊かな環境づくりが進められています。
- ・都心部周辺では、利便性が高い環境のなかで、暮らしやすい住宅地が形成されています。
- ・区南部のJR城野駅の北側では、魅力的で環境にやさしく、持続可能な住宅市街地の形成が進んでいます。

⑤その他

- ・390余年歴史と伝統を誇る「小倉祇園太鼓」や長崎街道に関連したイベントなど、歴史・文化を活かしたまちづくりを進めています。
- ・環境首都「北九州」を広くPRするため、小倉都心部において、太陽光パネルの導入やあさの汐風公園の整備など低炭素まちづくりが進められています。

(2)小倉北区の特性とまちづくりの課題

●まちの顔としてひと、モノ、情報の交流が活発でにぎわいのあるまちづくりの課題

- 北九州都市圏及び連携中枢都市圏「北九州都市圏域」(P45参照)の中核として、また国際化時代の交流拠点として、都市活力の再生に向けて、ひと、モノ、情報の交流が活発な、にぎわいのあるまちづくりが必要です。
- まちの顔となる道路、河川、建物、景観などが一体的に整備され、質の高い都市機能が集積されたまちづくりが必要です。
- 利便性の高さを活かしつつ、市民の誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めて行くことが必要です。
- 城下町の時代や近代の歴史のなかで培われた文化的な資源や伝統行事を継承し、さらなるまちの活性化を図る必要があります。
- 市街地臨海部などの低・未利用地について、小倉駅や港に近い恵まれた立地条件を活かし、有効利用をしていくことが必要です。

●世界の環境首都にふさわしいまちづくりの課題

- 世界の環境首都にふさわしい、緑豊かな景観や快適な都市環境を先導的に創出することが必要です。
- 便利で、安全、快適に移動でき、そして自動車による環境負荷を減らしていく、総合的な都市交通の整備が必要です。

2-2 まちづくりの目標と方針

(1)まちづくりの目標

小倉北区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆都心にふさわしい、にぎわいと活力があるまちをつくる
- ◆街なかに多くの人が住み、安心して快適に暮らせるまちをつくる
- ◆歴史・文化、ウォーターフロントを活かした、訪れたいまちをつくる
- ◆本市の顔となる環境にやさしいまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

都心機能の充実と街なか居住の再生に向けた土地の有効利用を進めます。

- ① 都心において、都市機能誘導施設の立地促進を進めます。
- ② 街なかの内、都心周辺においては、都市型住宅や商業・業務機能の集積を図るため、適正な立地を誘導します。
- ③ その他の街なかについては、日常的な生活利便施設や住宅を中心とする土地の有効利用を促進し、街なか居住を進めます。
- ④ 市街地臨海部やインターチェンジ周辺などの低・未利用地では土地の有効利用を図ります。

●交通に関する方針

北九州市の中心拠点にふさわしい交通基盤の充実を進めていきます。

- ① 都心に集中する自動車交通を抑制し、交通の円滑化を図ります。
- ② 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、道路空間の有効活用を進めます。
- ③ 本州方面の都市間交通及び空港、港湾(旅客)などの広域交通の拠点として道路網の整備を始めとした交通機能の充実を図ります。
- ④ 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

北九州のシンボル空間にふさわしい都心のにぎわいの創出を進めていきます。

- ① ミクニワールドスタジアム等の都心の新たなシンボルを活かしたにぎわいの創出を図ります。
- ② 良好な景観の形成を図ります。
- ③ グローバルMICE強化都市として、海外を意識したイベントやコンベンション、情報発信などの充実を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

海や山に囲まれた小倉北区の持つ豊かな自然を活かし、世界の環境首都にふさわしい環境共生型のまちづくりを進めていきます。

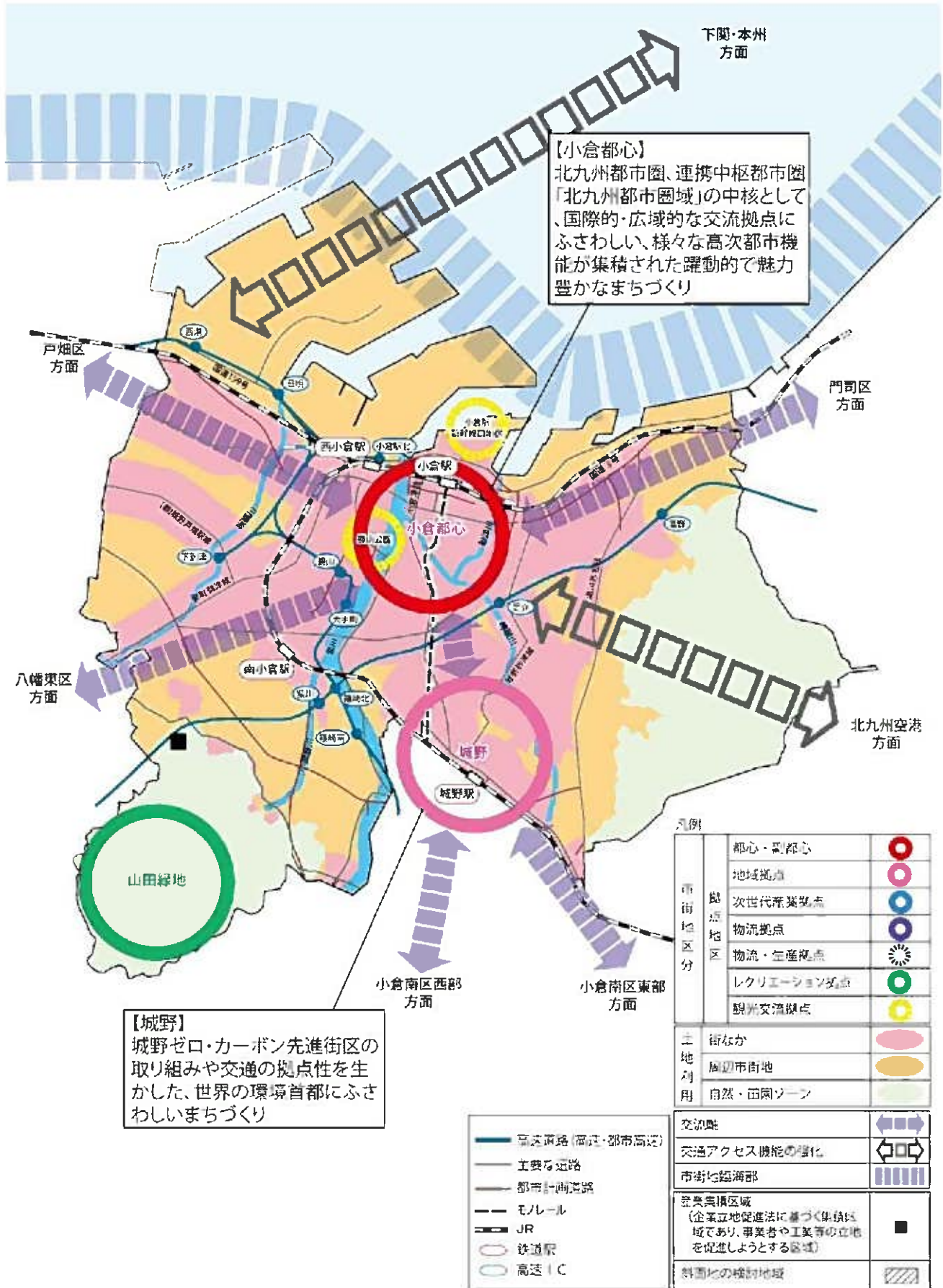
- ① 世界の環境首都を先導する低炭素まちづくりの推進を図ります。
- ② 都心部の海、川、緑などの自然的環境の保全・活用を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域住民と協働して、市街地の見通しの確保などの安全対策を進めます。
- ② 市民の誰もがいきいきと暮らせ、子育てしやすいまちづくりを進めます。

2-3 目標とする都市の構造



3 小倉南区

3-1 地域の概況と課題

(1) 小倉南区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市南東部に位置する小倉南区は市域面積の35%を占め、区内の北部から東部にかけて市街地が形成され、その周囲には自然・田園ゾーンが形成されており、農業が盛んです。
- ・小倉区の分区により小倉南区として発足した昭和49年頃からベッドタウンの形成が進み、小倉モルレー及びJR日豊本線の沿線を主体に住宅地が拡大して、多くの人口を受け入れてきました。
- ・区内には、平尾台、貫山、福智山などの山系、紫川、竹馬川、志井川、貫川、ます淵ダムや昭和池などの水系や曾根干潟、長野緑地などが分布して、自然環境豊かな観光・レクリエーションの空間を市民に提供しています。
- ・水系資源が多い一方で、過去には大規模な台風などによる高潮被害にも見舞われてきました。
- ・北九州空港の開港や東九州自動車道の開通などにより、自動車産業等の新しい産業の立地が進みつつあります。
- ・昭和40年代から開発が進められた大規模団地であるUR徳力・志徳団地では、高齢化等への対応として、地域医療福祉拠点の形成が進められています。

② 生活圏、交通の状況

- ・小倉南区の日常生活圏^①は、モルレー小倉線に沿った地域拠点としての城野地区、徳力・守恒地区と、JR日豊本線沿いの地域拠点としての下曾根・葛原地区を中心とする概ね3つの圏域に分類されます。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲)
- ・広域道路網としては、九州自動車道が東西に走り、門司・本州方面や福岡方面と連絡しています。また、南北方向には、東九州自動車道及び国道10号により行橋・大分方面と、国道322号により筑豊方面と連絡し、これら東西、南北の連絡する広域道路網の結節点となっています。市中心部の小倉都心地区とは都市高速道路や国道10号等で連絡しています。
- ・公共交通としては、地域拠点の城野地区を合流点として、モルレー小倉線及びJR日豊本線、JR日田彦山線が接続しており、徳力・守恒地区や下曾根地区間を連絡する鉄道網を形成しています。また、これらの鉄道網と連携して路線バス網が形成されています。さらに、区東部沖に海上空港として北九州空港が整備され、小倉都心部等からの路線バス網で連絡されています。
- ・物流拠点が集積する門司区から自動車関連企業などが集まる小倉南区・京築方面への物流機能の強化とともに、北九州空港とのアクセス強化のため、都市計画道路6号線の整備が進められています。
- ・また、合馬・道原地区や平尾台地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在、21.3万人で、全市の22%を占めています。
- ・増加を続けてきた人口も、平成22年から5年間では0.9%の減少となり、平成52年には、約18.7万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は26.2%で全市平均より少し低い状況ですが、平成52年には36.0%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は27.81人/haと全市よりも少し低くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 小倉南区	214,793	212,850	29,924	126,427	55,703	26.2%	-1,943	-0.90

	面積 (ha)	可住地面積 (ha)	H27可住地	H27	H27
			人口密度	世帯数	1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 小倉南区	17,174	7,653	27.81	88,497	2.41

	H52将来人口				高齢化率(%)
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	
北九州市	704,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 小倉南区	186,953	20,835	98,890	67,228	36.0%

※H22・H27人口：国勢調査
 ※H52 将来人口：
 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)』による推計値

④土地利用

- ・モノレール小倉線やJR日豊本線等の鉄道沿線に市街地が形成され、区面積の約18%が市街化区域となっています。その周辺部の市街化調整区域には農地が広がっており、都市近郊型農業としてのブランド化(合馬地区のタケノコ等)が行われています。
- ・各地域拠点の鉄道駅周辺に商業地が形成されており、また文化施設や医療施設等も鉄道等に沿って区内に広く分布しています。
- ・北九州空港の開港や東九州自動車道の開通に伴って、北九州臨空産業団地、北九州空港跡地産業団地では、新たな産業立地が進んでいます。また、インターチェンジ周辺等では、内陸型工業団地等の形成が期待されます。

(2)小倉南区の特性とまちづくりの課題

●広域交通結節点としての特性を活かした住みやすく活気のあるまちづくりの課題

- 子どもを生み育てやすい環境づくりをさらに進めるため、今後も商業、医療、保育などの生活支援施設の立地・集積を図るとともに、交通結節機能の強化などにより、更なる利便性・快適性の向上を図る必要があります。
- 公共交通の主要幹線軸である守恒・徳力、下曾根から小倉都心方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 鉄道駅周辺の渋滞緩和や交通環境改善のための道路整備が必要です。
- 本市の産業振興を強化するため、インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域において、内陸型の工業・物流系用地として計画的な利用を進める必要があります。
- 臨海部においては、津波や高潮等に対する防災・減災対策が必要です。

●豊かな自然を活かした観光・レクリエーション拠点としてのまちづくりの課題

- 平尾台、福智山や曾根干潟などの豊かな自然環境とその裾野にある美しい里地・里山の田園風景を保全し、農業体験や環境学習の場などとして活用していくことが必要です。
- 平尾台自然の郷や鍾乳洞などの観光資源の価値を高め、広域観光拠点として、さらなる魅力アップに努める必要があります。

3-2 まちづくりの目標

(1)まちづくりの目標

小倉南区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆自然とふれあえるゆとりある居住空間の中で、安全に安心して便利に暮らせるまちをつくる
- ◆新たな産業を生みだし、交流の輪を広げ、元気と活力のあるまちをつくる
- ◆水や緑の豊かな自然を活かし、スポーツ・レクリエーションの場として、健康的で、安らぎと潤いのあるまちをつくる
- ◆豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、多くの人々が便利で快適に暮らせる、安全で住みやすい市街地整備を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、商業・業務系と住居系を中心とする土地の有効利用を進めます。
- ② 周辺市街地の生活環境を維持します。
- ③ 自然・田園ゾーンにおいて、里地・里山などの自然環境の保全・活用、既存集落の維持を図ります。
- ④ インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域では、工業・物流系用地として活用を進めます。

●交通に関する方針

他区や近隣市町村などとの連携強化、歩いて暮らせる市街地形成のため、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実や、空の玄関口にふさわしい交通基盤の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化及び九州・東九州自動車道ICや北九州空港等の各拠点間のアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 公共交通軸を中心とした公共交通の充実による利便性の向上や利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

豊かな地域資源及び都市基盤を活用し、ひと、モノ、情報が行き交う魅力あるまちづくりを進めていきます。

- ① 平尾台などの地域資源を活用したにぎわいのあるまちづくりを進めます。
- ② 自然、歴史、伝統文化、人々の力など地域の財産をもとに、地域住民、企業、行政の協働により、小倉南区の魅力を向上し、質の高いまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

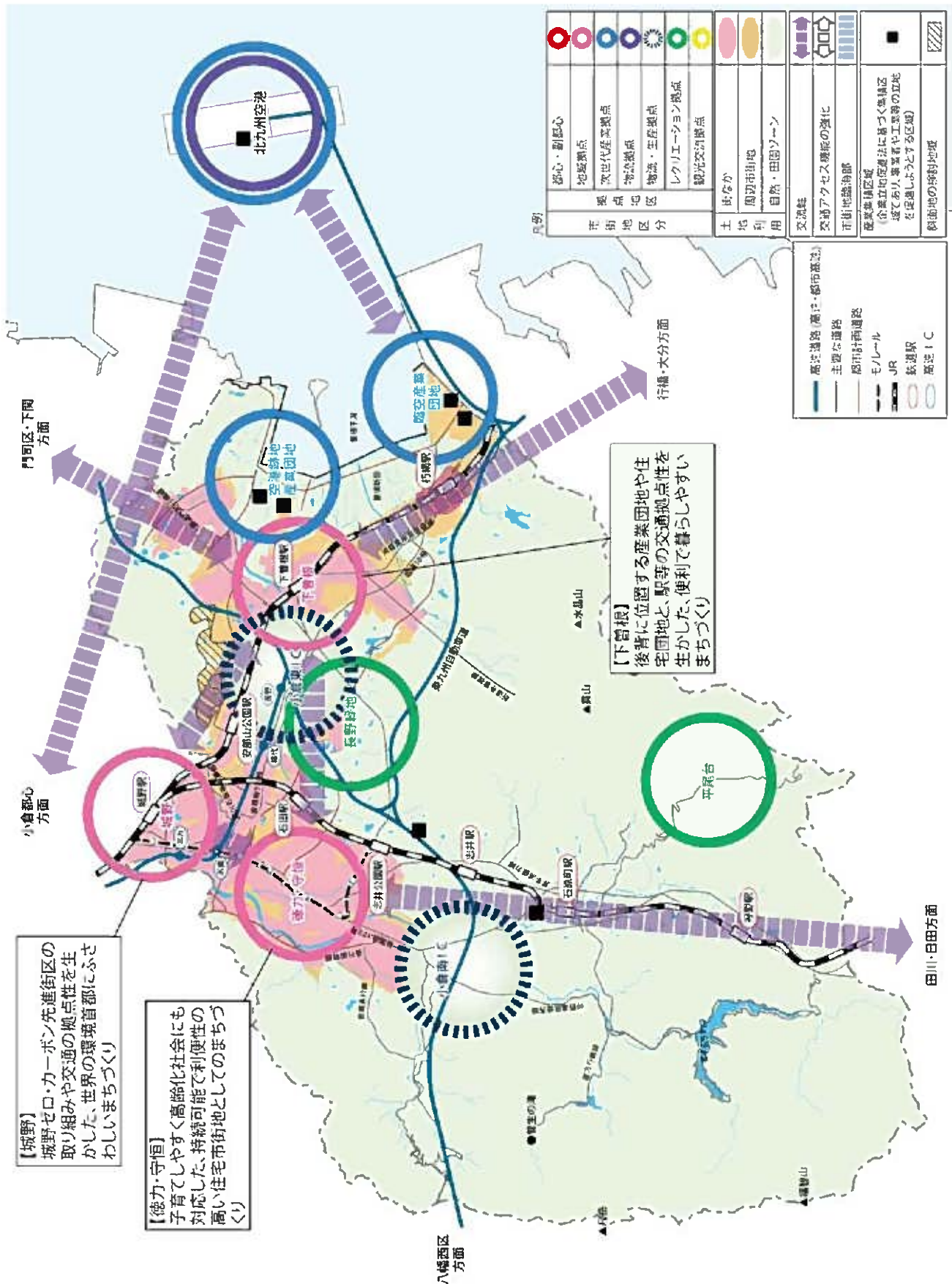
平尾台や曾根干潟等の既存の豊かな自然的環境を守り、観光・レクリエーション、環境学習の場として活用します。

●安全・安心のまちづくりに関する方針

犯罪・災害の発生を抑えるとともに、地域の強いコミュニティによって支えられる、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 臨海部における災害を想定した防災対策の充実を図ります。
- ② 公的住宅と医療・福祉施設を活用した地域医療福祉拠点化や子育てしやすいまちづくりを進めます。

3-3 目標とする都市の構造



4 若松区

4-1 地域の概況と課題

(1) 若松区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市北西部に位置する若松区は、かつての筑豊炭田の石炭積出港として発展し、洞海湾から響灘に至る臨海部の産業拠点と、その背後の住宅地で構成される市街地を形成しました。
- ・区内中央に石峰山系の豊かな自然を配し、その西端部には頓田貯水池やグリーンパークなど自然を活かした市民のレクリエーション空間が整備されています。
- ・石峰山系の南東麓に、石炭積出港由来の歴史的な建築群も残るまちなみを形成し、また、区内西部には、住宅団地や学術・研究ゾーン等の新たな市街地を形成しています。
- ・区内北部の響灘地区は、本市有数の港湾・物流機能を活かして新たな産業拠点を形成するとともに、脇田地区や若松北海岸と連携した臨海部のレクリエーション拠点としての役割も担っています。

② 生活圏、交通の状況

- ・若松区の日常生活圏^①は、概ね、地域拠点である若松地区と学術研究都市地区を中心とする2つの圏域に分類されます。このうち、若松地区は小倉都心地区との結びつきも強く、一方、学術研究都市地区は八幡西区折尾地区との結びつきが強くなっています。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲)
- ・広域道路網としては、区内南縁を国道199号と県道北九州芦屋線が、北縁を国道495号が東西に並行して走っており、若戸大橋や若戸トンネルを介して戸畑・小倉方面へ繋がっています。
- ・公共交通としては、JR筑豊本線が若松駅を終着駅として折尾駅まで連絡しており、区内には4箇所の駅があります。また、JR鹿児島本線と並行する国道199号、及び国道・県道等の幹線道路沿いに路線バスが運行しています。若戸方面へは若戸大橋や若戸トンネルを活用した路線バスの他に、若戸渡船も運行しており、若戸大橋・若戸トンネルの無料化に向けてさらなるアクセス向上が期待されています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在約8.3万人で、全市の8.6%を占めています。
- ・平成22年から5年間の減少率は2.7%で、平成52年には、約6.5万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は30.1%で全市平均並みですが、平成52年には38.2%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は15.11人/haと市内で最も低く、全市平均の半分程度となっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59%
北九州市 若松区	85,167	82,844	10,733	47,023	24,896	30.1%	-2,323	-2.73%

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地	H27	H27
			人口密度	世帯数	1世帯あたり人
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25
北九州市 若松区	7,131	5,484	15.11	33,692	2.46

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15~64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 若松区	64,946	6,318	33,842	24,786	38.2%

※H22・H27人口 国勢調査
 ※H52 将来人口
 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)』による推計値

④土地利用

- ・区中央部の石峰山系の南東麓から区西部にかけて市街地が形成され、区面積の約50%が市街化区域となっています。
- ・JR若松駅周辺地区及び学術研究都市地区に商業地が形成され、その背後に住宅地が形成されています。中でも特にJR若松駅周辺の山麓には斜面住宅地が広く分布しています。
- ・洞海湾から響灘にかけての臨海部に工業地が形成され、特に響灘地区は、本市有数の港湾・物流拠点として整備され、洋上風力発電施設や環境関連産業などが立地して、新たな産業拠点を形成しつつあります。

(2)若松区の特性とまちづくりの課題

●臨海工業地との連携による魅力的なまちづくりの課題

- 若松らしい歴史・文化遺産を大切にしながら継承し、若松地域拠点の中心市街地の活性化を図るとともに、その周辺への定住促進を進める必要があります。
- 響灘地区や北九州学術研究都市における次世代産業拠点の形成にともなう新たな居住者を、人口減少が進んでいる中心市街地やその周辺に積極的に取り込むことが必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である若松から折尾方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ利便性向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 戸畑・小倉方面への交通利便性の強化が必要です。
- 響灘緑地や若松北海岸、脇田地区との連携により、多くの市民の憩いの場として観光・レクリエーション機能の充実が必要です。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

●本市をリードする学術研究拠点としてのまちづくりの課題

- 北九州学術研究都市を区の新たな地域拠点として、次世代産業拠点にふさわしい機能の充実とともに、自然と調和した良好な居住環境の形成が必要です。
- 公共交通の主要幹線軸である学研方面から折尾を結ぶ区間について、乗り継ぎ利便性向上などの機能強化、利用促進が必要です。

4-2 まちづくりの目標

(1)まちづくりの目標

若松区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆街なかに多くの人々が住み、地域で支え合って生き生きと暮らせるまちをつくる
- ◆多様な産業の集積がにぎわいと活力を生み出すまちをつくる
- ◆歴史や文化を継承しながら新しい魅力を創造していくまちをつくる
- ◆豊かな自然や農業・漁業が守られ親しまれるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

若松地区の再生に向けた中心市街地における高度利用をはじめ、学研地区の教育・研究機能と居住機能が調和した土地利用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、生活利便施設や住宅を中心とする土地の有効利用を促進し、街なか居住を進めます。
- ② 臨海部において、港湾機能の強化や新産業の立地を進めます。
- ③ 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ④ 学術研究都市地区では引き続き、良質な居住環境の形成を進めます。

●交通に関する方針

日常交通と産業交通の円滑化や歩いて楽しいまちづくりなど、総合的に交通環境を向上させるため、身近な道路環境の整備、公共交通の充実などを進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上に向けた取り組みを進めます。
- ② 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性の向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

新しい産業の場として、多彩で豊かな魅力をもつまちづくりを進めていきます。

- ① 若松の歴史や文化など、地域の資源を保全・活用しながら魅力あるまちづくりを進めます。
- ② 自然や産業、暮らしと調和した観光の充実を図ります。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

自然的環境や歴史や文化の保全、環境負荷の低減、身近な生活環境の改善、快適な環境の形成など、総合的で先進的な、世界の環境首都にふさわしいまちづくりを進めていきます。

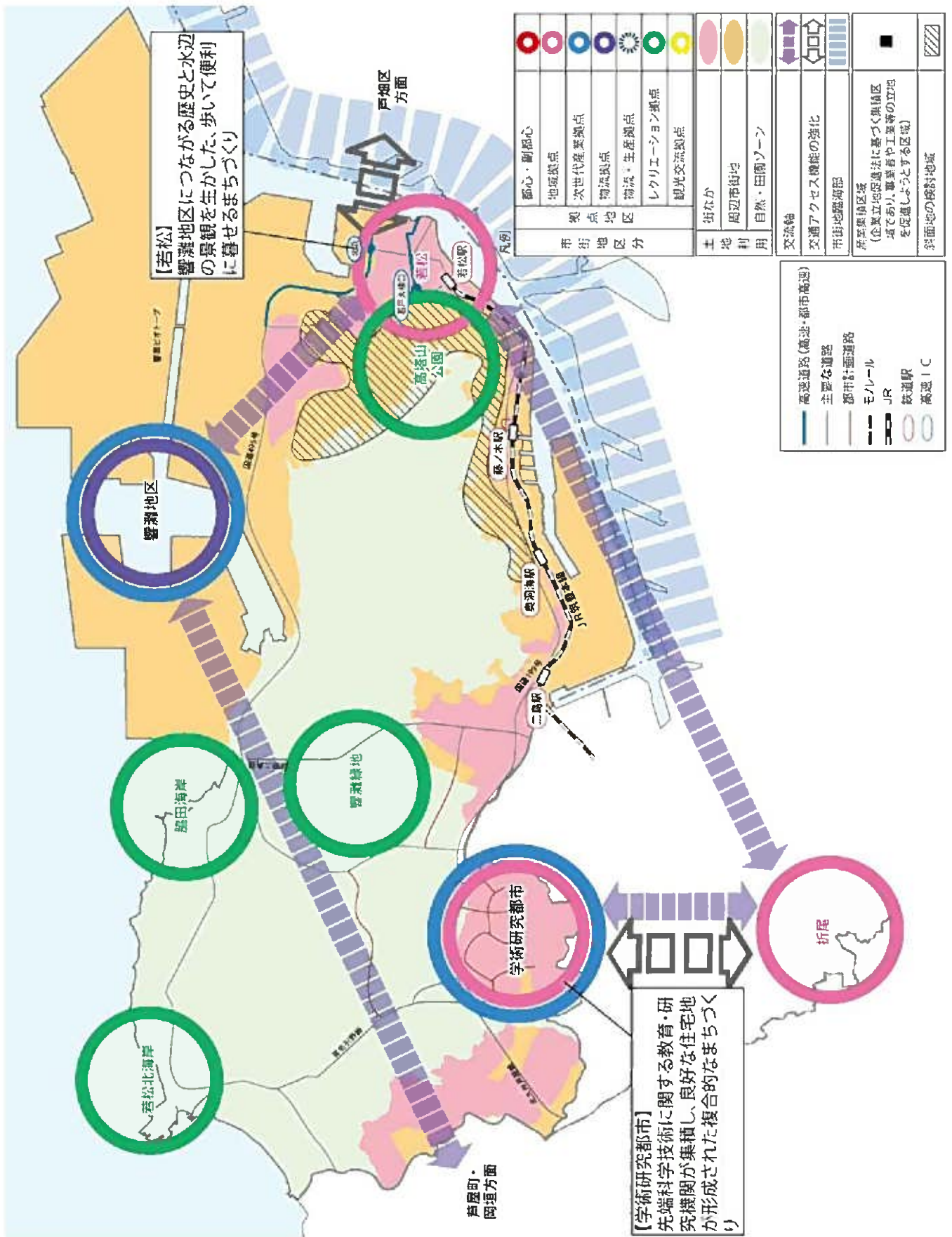
- ① 豊かな山や海の自然的環境や生態系の保全・再生を図り、うるおい豊かな環境の形成を進めます。
- ② 暮らしや産業から生じる環境負荷の軽減や公害の防止を図ります。

●安全・安心なまちづくりに関する方針

若松区における先進的な保健・医療・福祉・教育と地域の連携による活動のさらなる充実やネットワークの広がりを促進するとともに、子どもから高齢者まで、誰もが住み慣れた地域で、安心して健康に暮らすことができるまちづくりを進めていきます。

- ① 風水害に備えて地域住民との協働による防災対策を進めます。
- ② 超高齢社会に備えたまちづくりを進めます。

4-3 目標とする都市の構造



5 八幡東区

5-1 地域の概況と課題

(1) 八幡東区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央に位置する八幡東区は、日本近代産業の先駆けとなった官営八幡製鉄所発祥の地として、我が国の重化学工業をリードしながら発展してきた産業地域です。
- ・区南部の皿倉山系の山裾に市街地が形成され、洞海湾臨海部の工業地、鉄道沿いの商業地、さらにその背後の住宅地が、地形に沿い带状に層をなしています。
- ・職住近接の利便性から、八幡地区の八幡製鉄所周辺に商店街が形成されるとともに、高台・斜面地にも斜面住宅地が広がりました。
- ・産業構造の転換と地域経済の低迷に対して、製鉄所施設の再編に伴い生じた東田地区の大規模工場跡地を活用し、東田土地区画整理事業が施行されました。東田地区には、情報通信などの新産業の企業誘致や、博物館や商業施設などの立地が進み、本市の新たな拠点としてまちづくりが進んでいます。企業による環境共生型住宅の立地など環境活動の中心地でもあり、世界の環境首都をリードする先進モデル地区となっています。
- ・また、区内には製鉄・石炭に関連する様々な近代化産業遺産が点在し、その一部は世界遺産としての認定を受けています。
- ・平野地区の国際通り沿いには国際交流施設や九州国際大学、響ホールなどが立地しており、国際色豊かで文化的なまちづくりが進んでいます。

② 生活圏、交通の状況

- ・八幡東区の日常生活圏※は、地域拠点である八幡地区を中心として、ほぼ八幡東全域において形成されています。また、隣接する黒崎副都心や戸畑地区との結びつきが強くなっています。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲)
- ・広域道路網としては、都市高速道路と国道3号が東西方向に走り、小倉都心地区や黒崎副都心地区等と連絡しており、県道八幡戸畑線にて戸畑地区と繋がっています。また、黒崎副都心と春の町とを結ぶ国道3号黒崎バイパスの整備が進められています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が東西方向に走っており、区内には八幡駅等の3箇所の駅があります。路線バスも八幡駅を中心として東西方向及び南北方向に運行されています。
- ・また、枝光地区や田代・河内地区、大蔵地区では、おでかけ交通事業によるコミュニティバスや乗合タクシーの運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在、6.9万人で、全市の7%を占めています。
- ・平成22年から5年間の人口減少率は、4.2%と門司区に次ぐ減少率となっており、平成52年には、約4.9万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率も、34.3%と門司区に次ぐ高さとなっており、平成52年には42.6%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は36.33人/haと、全市よりも少し高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 八幡東区	71,801	68,844	7,586	37,416	23,612	34.3%	-2,957	-4.12

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 世帯あたり人	
北九州市 八幡東区	3,626	1,895	36.33	31,442	2.19	※H52 将来人口： 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)』による推計値

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 八幡東区	49,142	4,252	23,958	20,932	42.6%

④土地利用

- ・区南部の皿倉山系の山裾から区北部の洞海湾までの狭い平地部に市街地が形成され、区面積の約45%が市街化区域となっています。
- ・この市街化区域においては、JR鹿児島本線から北の臨海部に工業地、JR鹿児島本線南の西本町、中央町などに商業地、さらにその背後の傾斜地等において住宅地が形成され、地形に沿った層状の市街地を形成しています。
- ・八幡東区は平地部が少なく、産業が成長した時代に、高台や斜面地に斜面住宅地が広がっており、人口減少・高齢化が進行している状況にあります。
- ・東田地区や八幡駅前地区、高見地区などでは、面的な整備により土地利用の更新がなされ、多様な土地利用が行われています。一方で、春の町や中央町などの商店街では空洞化が進行しています。
- ・区南部は、皿倉山系等の山林地で、河内貯水池や板櫃川等の水辺空間とあわせて、市街地近郊の潤いある自然環境地が形成されています。

(2)八幡東区の特性とまちづくりの課題

- 本市をリードする環境共生のまちづくりの課題
 - 東田第一高炉や官営八幡製鉄所関連施設などの近代化産業遺産や教育・文化施設、皿倉山や河内貯水池などの豊かな自然の保全・活用により、さらなる魅力あるまちづくりが必要です。
 - 世界の環境首都にふさわしい先進モデル地区として、次世代産業拠点の形成などの展開が必要です。
- 高齢社会に対応した誰もが住みやすいまちづくりの課題
 - 公共交通の主要幹線軸である八幡・東田と小倉都心や黒崎副都心、戸畑方面を結ぶ区間について、乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
 - 高齢化率が特に高いことから、人や地域のつながりを活かした安全・安心に暮らせるまちづくりが必要です。
 - 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

5-2 まちづくりの目標

(1)まちづくりの目標

八幡東区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆街なかの利便性・快適性を高め、安全・便利で全ての世代が生活しやすいまちをつくる
- ◆地域のポテンシャルを活かし、新たな産業の立地を進めるとともに、既存産業との連携を図りながら、活力を再生し続けるまちをつくる
- ◆皿倉山や近代化産業遺産などの観光資源や、教育・文化施設、国際交流施設などの質を高め、ビクターズインダストリー(集客産業)の中核として多くの人が訪れるまちをつくる
- ◆河内や皿倉などの豊かな自然を守るとともに、街なかの水と緑を育み、環境共生のまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、安全・便利で暮らしやすい市街地の形成を進めていきます。また、山地については豊かな自然を保全しつつ、集落の維持とレクリエーション活用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、商業・業務系と住居系を中心とする土地の有効利用を進めます。
- ② 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。
- ③ 情報通信など新産業の誘致により、低・未利用地の有効利用を図ります。
- ④ 自然・田園ゾーンにおいて、自然環境の保全を図ります。

●交通に関する方針

日常交通と産業・観光などの物流・交流交通の円滑化や、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点とのアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者や自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

近代産業の歴史など豊かな地域資源のさらなる魅力を高め守ることで、多くの人を訪れる賑わいのあるまちづくりを進めていきます。

- ① 近代化産業遺産などの歴史資源を活かした観光機能の充実を図ります。
- ② 皿倉山や河内貯水池周辺等を中心とした良好な景観資源を守り・育てます。
- ③ 国際色豊かで文化的な魅力とにぎわいのあるまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

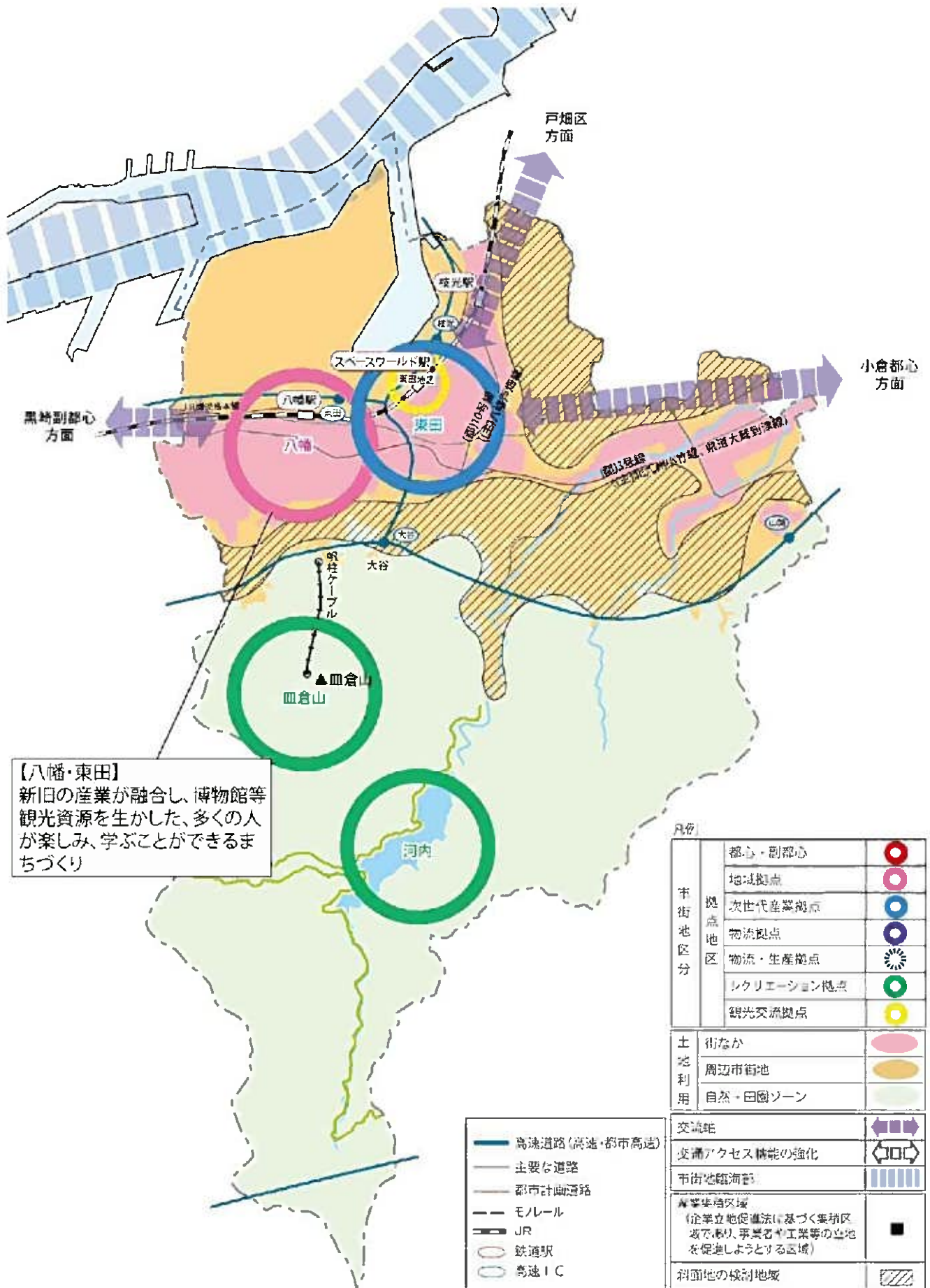
東田地区等を中心とした世界の環境首都にふさわしい先進モデル地区としてのまちづくりを進めます。

●安全・安心のまちづくりに関する方針

災害の発生を抑えるとともに、地域の強いコミュニティによって支えられる、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 斜面地の土砂災害などの防止に努めます。
- ② 超高齢社会を見据えたバリアフリーのまちづくりを進めます。

5-3 目標とする都市の構造



6 八幡西区

6-1 地域の概況と課題

(1) 八幡西区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市の西南部に位置する八幡西区は、市面積の17%を占める2番目に広い区です。古く江戸時代には長崎街道の宿場町、関所などの交通の要衝として栄え、隣接する八幡東区での製鉄所操業に伴う関連工場の立地により、本市を代表する工業地域を形成しています。
- ・昭和49年の八幡区の分区前後から郊外部でのベッドタウン化が進み、市内最大の人口を擁する区となっていますが、金剛山などの山系や瀬板貯水池、畑貯水池、黒川、笹尾川などの水系、瀬板の森などの自然資源とともに数多くの公園が整備され、良好な住環境の市街地が広く形成されています。
- ・JR鹿児島本線に沿った黒崎副都心地区や折尾地区、さらに筑豊電気鉄道沿いの八幡南地区の地域拠点の周辺に連担して市街地が形成されています。
- ・黒崎副都心地区では、八幡西図書館や黒崎ひびしんホールの開館、コムシティの再生など都市機能の充実が図られ、JR黒崎駅の改修工事が進められています。折尾地区では、JR折尾駅を中心に折尾地区総合整備事業が実施中であり、交通利便性のよい学園都市としてまちづくりが進められています。
- ・区北西部から若松区にかけては、先端科学技術に関する大学や研究機関が集積する北九州学術研究都市地区が形成され、学園都市としてのさらなる拡大が図られています。
- ・かつての黒崎街道沿いには、曲里の松並木や黒崎宿・木屋瀬宿などの宿場町としての古い町並みが残り、折尾地区では堀川運河などの歴史を活かしたまちづくりが進められています。

② 生活圏、交通の状況

- ・八幡西区の日常生活圏は、地域拠点である黒崎副都心地区、折尾地区及び八幡南地区を中心とする概ね3つの圏域に分類されます。中でも黒崎副都心地区は隣接する折尾地区や小倉都心地区との結びつきが強くなっています。（※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲）
- ・広域道路網としては、黒崎副都心地区から南北方向に都市高速道路や国道200号、国道211号にて八幡南地区と繋がっており、東西方向には国道3号や同黒崎バイパス、さらに国道199号にて若松地区・戸畑地区・小倉都心地区と繋がっています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が東西に走っており、JR黒崎駅を起点とした筑豊電気鉄道とJR折尾駅を起点としたJR筑豊本線が直方市方面への南北のネットワークを形成しています。JR黒崎駅やJR折尾駅を中心として北九州学術研究都市地区などへ放射線状に路線バス網が形成されています。
- ・また、木屋瀬・楠橋・星ヶ丘地区では、おでかけ交通の運行が行われています。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在、25.6万人で、全市の27%と最も多くを占めています。
- ・長年増加を続けてきた人口も、平成22年から5年間の減少率は0.3%とほぼ横ばいで推移していますが、平成52年には、約21.4万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は27.4%と全市平均よりも少し低くなっていますが、平成52年には36.3%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は42.64人/haと全市よりも高くなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 八幡西区	257,097	256,117	33,684	146,935	70,243	27.4%	-980	-0.38

	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 世帯あたり人	※H22・H27人口:国勢調査	
						※H22	※H27
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25		
北九州市 八幡西区	8,313	6,006	42.64	110,562	2.32		

	H52将来人口				
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)
北九州市	784,162	79,211	409,013	295,938	37.7%
北九州市 八幡西区	214,519	23,631	113,072	77,816	36.3%

※H22・H27人口:国勢調査
 ※H52 将来人口:
 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)』による推計値

④土地利用

- ・地域拠点を結ぶ鉄道沿線を主体に市街地が形成され、区面積の約60%が市街化区域となっています。
- ・北部のJR鹿児島本線に沿った黒崎副都心地区や折尾地区、筑豊電気鉄道沿いの八幡南地区等の地域拠点において商業・業務地が形成され、また、洞海湾の臨海部に工業地が形成されており、区内の広いエリアで住宅地が形成されています。
- ・折尾地区では、折尾地区総合整備事業により、学園都市の魅力ある玄関口にふさわしいまちの再整備が進められています。
- ・JR陣原駅周辺、永犬丸・三ヶ森地区、八幡南地区では、瀬板の森公園や金山川や遠賀川などの身近な自然とともに、安全で快適な住宅地の整備が進んでいます。

⑤その他

- ・黒崎駅前地区、曲里地区、木屋瀬東部地区、折尾さつき台地区、永犬丸則松地区、北九州テクノパーク八幡西地区などの26の地区においては、地区計画によりそれぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりが進められています。
- ・八幡インターチェンジ周辺では、内陸型工業団地の形成が期待されます。

(2)八幡西区の特性とまちづくりの課題

●黒崎副都心の活力再生や住みやすく持続可能なまちづくりの課題

- 黒崎副都心地区の中心市街地は、身近な買い物場としてだけでなく、様々なにぎわいづくりや魅力づくり等により活力再生を図ることが必要です。また、地域が一体となった取組を進め、魅力ある拠点形成を図るとともに、その相乗効果を本市全体に波及させていくことが必要です。
- 黒崎地区の交通渋滞解消と交通安全の確保、さらには、黒崎副都心の発展を促進するため、幹線道路の整備や小倉都心とのバス交通機能の強化が必要です。
- 公共交通は、乗継ぎ環境の改善を図ることで利用促進し、路線維持・存続を図る必要があります。
- JR陣原駅周辺、永犬丸・三ヶ森地区、八幡南地区では、今後も商業、医療などの生活支援施設の立地・集積を図るとともに、交通結節機能の強化などにより、さらなる利便性・快適性の向上を図る必要があります。
- 本市の産業振興を図るため、インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域において、内陸型の工業系用地として計画的な利用を進める必要があります。

●豊かな歴史資源を保全・活用した魅力あるまちづくりの課題

- 長崎街道沿いの曲里の松並木や黒崎宿・木屋瀬宿の歴史、堀川運河などの近代化遺産などを活かした景観形成や、観光資源としての活用が必要です。

6-2 まちづくりの目標

(1)まちづくりの目標

八幡西区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆産業の振興を図り、副都心にふさわしい、多くの人が集まり、活力のある、まちをつくる
- ◆街なかに多くの人々が住み、市民の誰もが安全・安心して暮らせるまちをつくる
- ◆長崎街道などの歴史や学術・文化に触れ、多くの人々が夢をはぐくみ、訪れたいまちをつくる
- ◆山や川などの豊かな自然を活かし、水と緑の潤いを感じられるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

副都心としての都市機能強化及び街なか居住の推進等、質の高い居住環境の形成を図ります。また、自然・田園ゾーンについては、豊かな自然を保全・活用しつつ、既存集落の維持・活性化とレクリエーションの場としての活用を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、都市機能の集約化を図り、商業・業務系と住居系を中心とする利便性の高い土地利用を進めます。
- ② 周辺市街地において、安全で住みやすい生活環境を守ります。
- ③ インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地域では、工業系用地として活用を進めます。

●交通に関する方針

市西部における交通の要衝として、他区や近隣市町村などの連携強化、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の利便性を向上します。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上に向けて、幹線道路網の整備を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 副都心等における交通拠点機能の強化にあわせて、公共交通軸を中心とした公共交通の利便性向上と利用促進を進めます。
- ④ 北九州学術研究都市の玄関口としてふさわしい、交通拠点づくりを進めます。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

環境との共生を図り、八幡西区の歴史や伝統などを大切にすることで、地域が強く結び付き、郷土愛に満ちた副都心として魅力あふれるまちづくりを進めていきます。

- ① 黒崎地区の商業機能の活性化等の副都心としてのにぎわいあるまちづくりを進めます。
- ② 現存する魅力的な歴史的景観を活かしたまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

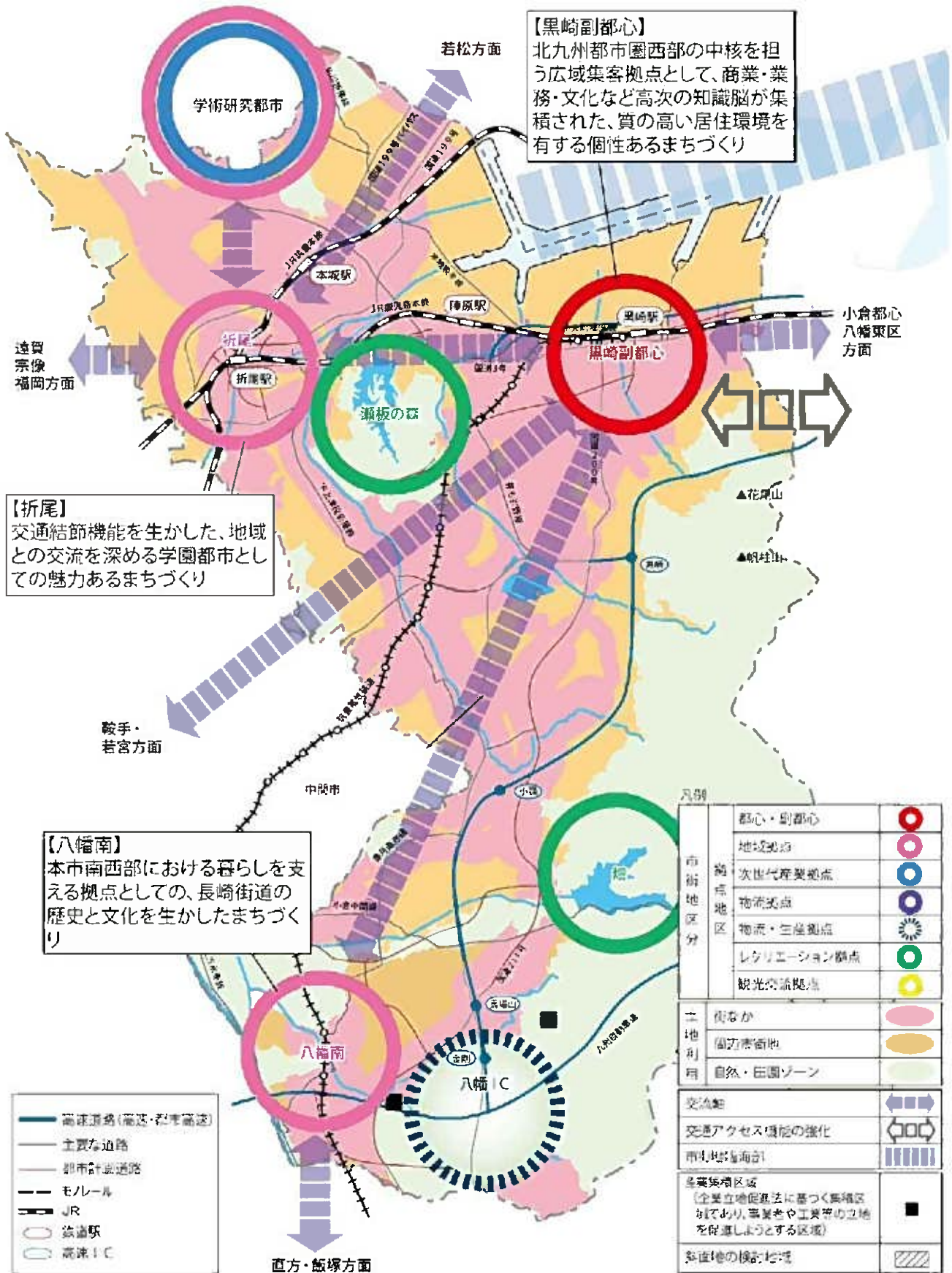
瀬板の森や畑等の恵まれた自然的環境の保全と共に、活用を図り、潤いのあるまちづくりを進めていきます。

●安全・安心のまちづくりに関する方針

コミュニティを基本に、誰もが安全・安心に暮らせることができるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域住民と協働して、市街地の見通しの確保などの安全対策を進めます。
- ② 市民の誰もがいきいきと暮らせ、子育てしやすいまちづくりを進めます。

6-3 目標とする都市の構造



7 戸畑区

7-1 地域の概況と課題

(1) 戸畑区の概況

① まちの成り立ち、自然状況

- ・本市のほぼ中央に位置する戸畑区は、隣接する旧八幡市での製鉄所操業(明治34年)を契機として工業化が進み、また、小倉～戸畑間の鉄道開業(明治35年)を機に小倉と若松間を連絡する交通拠点として市街地形成が進みました。
- ・その後の若戸大橋開通(昭和37年)により、北九州工業地帯の発展の象徴とされてきました。
- ・区内には、中央公園及び美術の森公園、夜宮公園や都島展望公園などの公園が設置され、自然環境と調和した良好な住宅地が形成されています。
- ・国指定重要文化財の旧松本家住宅(西日本工業倶楽部)や、九州工業大学(旧明治専門学校)などの産業に由来する施設や北九州市立美術館などの文化施設が設置され、北九州市中央部における文教拠点となっています。

② 生活圏、交通の状況

- ・戸畑区の日常生活圏は、地域拠点である戸畑地区を中心として形成されており、小倉都心地区や若松地区との結びつきが強くなっています。(※日常生活圏とは、買い物・通勤・通院などで行動する範囲)
- ・広域道路網としては、都市高速道路、国道199号が東西に、八幡戸畑線が南北に走っており、若戸大橋や若戸トンネルを介して若松方面と繋がっています。また、戸畑・枝光間を結び、本市の環状化を完成させる戸畑枝光線の整備が進められています。
- ・公共交通としては、JR鹿児島本線が区を中心から東西に走っており、区内には2箇所の駅があります。戸畑駅を中心として小倉都心方面及び八幡方面へ放射線状に路線バス網が形成されています。
- ・戸畑まちづくり構想の実施により、都市計画道路や市道の整備、戸畑駅周辺地区の再整備などが進められました。

③ 人口動向・構成

- ・人口は、平成27年現在5.9万人で、全市の6%と最も人口が少ない区となっています。
- ・平成22年から5年間の減少率は4.0%で、平成52年には、約4.6万人まで減少すると予想されています。
- ・高齢化率は29.7%で全市平均並みですが、平成52年には39.6%まで増加すると予想されています。
- ・可住地の人口密度は36.83人/haと全市平均並みとなっています。

	H22人口※	H27人口※				H27 高齢化率(%)	H27/H22	
		総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口		人口増減数	人口増減率(%)
北九州市	976,846	961,286	119,448	549,397	277,120	28.8%	-15,560	-1.59
北九州市 戸畑区	61,583	59,116	6,903	34,441	17,531	29.7%	-2,467	-4.01
	面積(ha)	可住地面積(ha)	H27可住地 人口密度	H27 世帯数	H27 1世帯あたり人			
北九州市	49,195	29,609	32.47	426,325	2.25			
北九州市 戸畑区	1,661	1,605	36.83	27,797	2.13			
	H52将来人口							
	総数	15歳未満人口	15～64歳人口	65歳以上人口	高齢化率(%)			
北九州市	794,162	79,211	409,013	295,938	37.7%			
北九州市 戸畑区	46,404	4,155	23,880	18,369	39.6%			

※H22・H27人口：国勢調査

※H52 将来人口：

国立社会保険・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)』による推計値

④土地利用

- ・区内の全域が市街化区域となっており、JR鹿児島本線から北部一帯に製鉄業主体の工業地が、JR鹿児島本線から南部の丘陵地にかけて商業業務施設や住宅等の混在市街地が形成されています。
- ・JR戸畑駅周辺地区に商業業務地が形成され、その背後に住宅地が形成されています。八幡東区との区境となる高台の高峰地区等には斜面住宅地が広がっています。
- ・臨海部には製鉄業を中心とした一大工業地が形成されています。
- ・古くから、九州工業大学を始めとする多くの学校を有しており、近年では、北九州市立美術館や複合公共施設(ウェルとばた)などの文化・福祉に関する施設の立地が進み、福祉・文教地区を形成しています。

⑤その他

- ・市街地の大半は、土地区画整理事業(17地区)により街区の形成が進められてきました。
- ・平成9年にまちづくり団体と行政が一体となって策定された戸畑まちづくり構想をもとに、都市機能の向上や良質な市街地の形成を目指し、ハード面の整備を進めてきました。平成28年には、区内のスポーツ施設を統合した浅生スポーツセンターと牧山地区の都島展望公園の野球場が整備され、戸畑のまちづくりは、市民活動で賑わう街として大きく進みました。
- ・国の重要無形民俗文化財である「戸畑祇園大山笠行事」は、平成28年12月にユネスコ無形文化遺産に登録されました。

(2)戸畑区の特性とまちづくりの課題

●良好な居住環境の維持・向上を図るためのまちづくりの課題

- 戸畑まちづくり構想を契機として、生活利便性が向上した地域拠点の活力再生を図るとともに、その周辺への定住促進を進める必要があります。
- 交通結節点における乗り継ぎ向上などの機能強化、利用促進が必要です。
- 高台地区における生活交通手段のあり方について検討を進める必要があります。
- 中央公園及び美術の森公園周辺、夜宮公園、都島展望公園周辺などのまとまった緑地については、市街地内の良好な緑地として保全を図るとともに、身近なスポーツ・レクリエーションの場としてのさらなる活用を図る必要があります。
- 防災上、居住環境上の課題を抱える斜面地住宅については、居住のあり方について検討を進める必要があります。

●福祉・文教地区としての魅力を育てるまちづくりの課題

- これまで、医療や福祉施設、商業施設などが整備されてきましたが、超高齢社会に備え、高齢者が暮らしやすいまちづくりについて、まちづくり協議会などと連携をしながら検討を図る必要があります。
- 教育施設、美術館、複合公共施設(ウェルとばた)等の文教施設が整っており、将来に向けて文教のまちとしての価値を高めるまちづくりが必要です。

7-2 まちづくりの目標

(1)まちづくりの目標

戸畑区の課題を踏まえて、区の将来像を描き、まちづくりの目標を定めます。

【目標】

- ◆利便性・快適性の魅力を高め、街なかに多くの人々が住み、安全で便利に暮らせるまちをつくる
- ◆福祉・文教のまちとしての街並み形成を図り、質が高く魅力にあふれるまちをつくる
- ◆伝統・文化をはぐくみ、豊かさや活力のあるまちをつくる。
- ◆スポーツ・レクリエーションの場として、健康的で、安らぎと潤いのあるまちをつくる

(2)まちづくりの方針

まちづくりを構成する主な分野ごとに方針を定めます。

●土地利用に関する方針

街なか居住の推進に向けて、多くの人々が便利で快適に暮らせる、安全で住みやすい市街地整備を進めていきます。

- ① 街なかにおいて、街なか居住の促進や混在化した土地利用の是正など、既存の都市機能を活かしながら集約化を図り、適正な土地利用に向けた検討を進めます。
- ② 周辺市街地において、長期的な観点から、街なかの取り組みと連動した斜面地住宅等のあり方について検討を進めます。

●交通に関する方針

他区との連携を強化し、戸畑区内の道路ネットワークを構築し、歩いて暮らせる市街地を形成するため、幹線道路網の整備、身近な道路の整備、公共交通の充実を進めていきます。

- ① 他区との連携強化や各拠点のアクセス性向上を進めます。
- ② 歩行者・自転車の安全性や快適性を向上させるため、身近な道路の整備を進めます。
- ③ 中心市街地を中心とした公共交通の利便性の向上と利用促進を図ります。

●観光や美しい景観による魅力あるまちづくりに関する方針

戸畑区の歴史や伝統を踏まえ、地域資源を活かしたまちなみづくりを行うなど、魅力にあふれるまちづくりを進めていきます。

- ① 文教地区にふさわしい良好なまちなみ景観づくりを進めます。
- ② 戸畑祇園大山笠行事などの伝統文化を活かし、地域住民、企業、行政の協働により、戸畑区の魅力を向上し、質の高いまちづくりを進めます。

●都市環境・自然的景観・公園緑地に関する方針

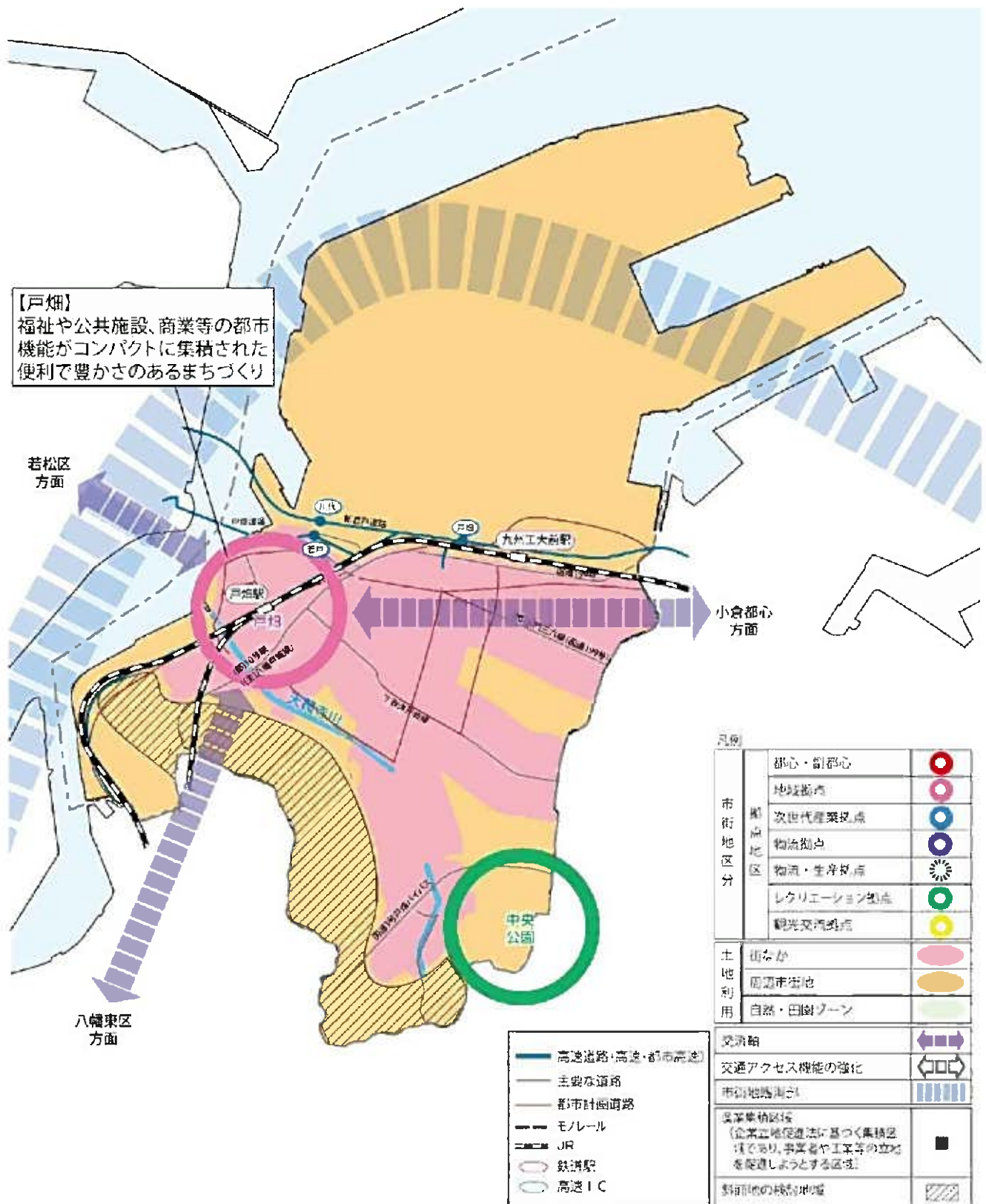
中央公園や美術の森公園、夜宮公園など市街地の良好な緑地として保全を図るとともに、身近なレクリエーションの場として活用するなど、潤いのあるまちづくりを進めていきます。

●安全・安心のまちづくりに関する方針

災害の発生を抑えるとともに、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

- ① 地域福祉活動の拠点を中心に、市民の誰もがいきいきと暮らせ、子育てしやすいまちづくりを進めます。
- ② 斜面地の土砂災害などの防止に努めます。

7-3 目標とする都市の構造



第6部 今後の取り組み

第1章 北九州市都市計画マスタープランに基づく取り組みの展開

都市計画の目標及び部門別の基本方針との関係を以下の表に示し、将来の都市像の実現に向けたまちづくりに取り組みます。

表 都市計画の目標と部門別の基本方針との関係(1/2)

目標		土地利用方針	交通施設方針	公園・緑地方針	地区整備方針									
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	街なか居住を進める	(住宅系) ・街なかは、居住誘導の受け皿となる住宅の供給促進 ・周辺市街地は、緑や水辺のアメニティ豊かな住宅誘導。無秩序な開発抑制。	○街なか居住を支える交通施設の充実 ○快適に歩ける生活道路や人にやさしい交通施設の整備 ○安全安心な生活を支える生活道路の整備 ○日常生活を支える交通手段の確保	○街なかにおける快適な市街地形成のための緑化促進 ○街なかにおける防災機能向上のための公園・緑地整備	○街なかにおける住宅供給や生活支援機能の充実に向けた市街地整備 ○周辺市街地における無秩序な開発の防止									
	安全安心なまちづくりを進める					(1)人にやさしいまちづくりの推進 (2)安全なまちづくりの推進	○人にやさしい公園・緑地の整備	○街なかにおける安全性、防災性の改善・向上の必要性が高い地区の整備						
にぎわいと活力のあるまちをつくる	都市特性をいかした産業の立地・振興を進める	(商業・業務系) ・街なかは、生活利便施設の確保。小倉・都心・黒崎副都心は経済・行政の中心地にふさわしい商業・業務地づくり ・臨海部では、海辺の親水空間と調和した商業・業務地づくり。 (工業系) ・街なかは、住工分離を促進。 ・臨海部は、工業・港湾利用区域の維持。新産業の受け皿として計画的な利用。 ・内陸部は、IC周辺等利便性の高い地域での工業系利用転換 (公園・緑地) ・公共緑地の充実。民間緑地の維持 ・市街化調整区域の原則、抑制	○拠点地区における住宅・産業開発プロジェクトを支援する交通施設の整備 ○臨海部の工業地における緩衝機能や快適な環境形成のための緑化の推進 ○効率的な物流など産業を支える交通施設の整備 ○広域的な交流や地域連携を促進する交通施設の整備	○商業・業務地における快適な環境形成のための緑化の推進	○産業特性やニーズに的確に対応した産業基盤整備の必要性が高い地区の整備 ○拠点地区におけるにぎわいの再生や街なか産業の集積の必要性が高い地区の整備									
	街なかの産業振興を進める					(1)街なかの産業立地促進 (2)「街なか」の商業の機能強化	○臨海部の工業地における緩衝機能や快適な環境形成のための緑化の推進	○港湾、空港、高速道路と連携して産業集積の必要性が高い地区の整備						
	産業・交流の核となる拠点づくりを進める					(1)都心・副都心の整備 (2)地域拠点の整備			○拠点地区などにおける環境首都のシンボルとなる緑化の推進 ○自然・田園ゾーンにおける山、海のパノラマの緑の保全	○次世代にふさわしい優良な居住や都市環境形成のモデルとなる地区の整備				
	街なかや臨海部の低未利用地などの活用を進める					(1)市街地臨海部の活用 (2)街なかのストックの活用					○観光まちづくりを支援する交通施設整備 ○豊富な山地や海をいかした観光・レクリエーション機能の充実	○観光まちづくりを支援する交通施設整備		
	広域交通・物流拠点都市づくりを進める					(1)円滑な交通と活発な交流を支える交通ネットワークの整備 (2)交通・物流基盤と連携した周辺の計画的な土地利用							○交通結節機能の強化 ○役割に応じた道路機能の適正化	○既存の交通施設などを活用した効率的・効果的な交通体系の再整備 ○地球環境に配慮した自動車交通の抑制 ○沿道環境に配慮した道路整備 ○自然・田園ゾーンにおける自然保護や生態系維持に配慮した道路整備
	周辺都市との連携を進める					(1)近隣市町との連携強化 (2)福岡都市圏など広域における都市間連携強化								
訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	快適な都市環境や景観を整え、都市のイメージを高める	(1)パノラマの緑をいかした魅力ある快適な都市環境の形成 (2)「環境首都の魅力」「健康・生きがい」「安全」機能の強化促進 (3)地域の特性をいかした魅力ある美しい都市景観の形成	○観光まちづくりを進め、都市の魅力とイメージを高める	○持続可能な公共交通の確保 (2)幹線道路の整備 (3)少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備										
観光まちづくりを進め、都市の魅力とイメージを高める	(1)北九州市＝観光都市としてのブランディングによる都市イメージ向上と情報発信の強化 (2)北九州ならではの地域資源をいかした「観光まちづくり」 (3)セールスプロモーション戦略やおもてなし体制の充実 (4)インバウンド(訪日旅行)戦略 (5)MICE戦略	○環境にやさしいまちをつくる			○環境への負荷を低減する資源循環型まちづくりのモデルとなる地区の整備									
利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める	(1)持続可能な公共交通の確保 (2)幹線道路の整備 (3)少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備					○市民や企業の提案に基づく地区整備								
都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める	(1)ストックを活用した都市インフラ整備 (2)産業振興・コミュニティの再生						環境にやさしいまちをつくる	環境共生のまちづくりを進める						
環境共生のまちづくりを進める	(1)環境負荷を低減していく低炭素社会・循環型社会の形成 (2)豊かさを支える生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保								市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める				
市民を主役とした地域づくりを進める	(1)まちづくりの計画段階からの協働の促進 (2)地域ネットワークづくりの推進										(1)NPOやボランティア団体との連携促進 (2)まちづくり関連事業への民間参加促進	○市民や企業の提案に基づく地区整備		
多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める	(1)NPOやボランティア団体との連携促進 (2)まちづくり関連事業への民間参加促進		○市民や企業の提案に基づく地区整備											

表 都市計画の目標と部門別の基本方針との関係(2/2)

目標		住宅・住環境方針	その他都市施設方針	都市景観方針	都市防災方針
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	街なか居住を進める	(1)人口減少、少子高齢化に対応した「街なか居住」の促進 (2)周辺市街地における生活環境の維持 (3)市街化調整区域における開発の調整	○街なかにおける住宅供給の促進 ○街なか居住を促進・誘導する支援対策の充実 ○子育て支援環境の充実 ○高齢者居住環境の充実	○街なかの利用しやすい場所への公共施設の再配置	
	安全安心なまちづくりを進める	(1)人にやさしいまちづくりの推進 (2)安全なまちづくりの推進	○災害や犯罪に対する安全性を高めていくための住環境整備	○安全・快適な下水道・河川の整備	
にぎわいと活力のあるまちをつくる	都市特性をいかした産業の立地・振興を進める	(1)次世代産業拠点の形成 (2)物流機能・交通ネットワークをいかした産業の立地 (3)国の経済社会の構造改革を活用した産業の振興		○産業の特性やニーズに応じた都市施設の整備	○街なかにおける防災空間の充実
	街なかの産業振興を進める	(1)街なかの産業立地促進 (2)「街なか」の商業の機能強化	○街なか産業の充実に向けた住宅機能の導入	○都心や副都心における高次の機能をもつ都市施設の充実 ○商業再生を支援する都市施設の充実	○災害時の緊急活動を支える施設整備
	産業・交流の核となる拠点づくりを進める	(1)都心・副都心の整備 (2)地域拠点の整備			○安全・快適に暮らせる都市景観の形成
	街なかや臨海部の低未利用地などの活用を進める	(1)市街地臨海部の活用 (2)街なかのストックの活用			○街なかにおける魅力や活力を感じられる街なみ景観の形成
	広域交通・物流拠点都市づくりを進める	(1)円滑な交通と活発な交流を支える交通ネットワークの整備 (2)交通・物流基盤と連携した周辺の計画的な土地利用		○新しい拠点育成を支援する都市施設の整備	○都市景観が特に重視される地区における重点的な景観の形成
	周辺都市との連携を進める	(1)近隣市町との連携強化 (2)福岡都市圏など広域における都市間連携強化			○安全で魅力的、個性的な夜間景観の形成 ○臨海部の工業地における産業景観が海に映える産業景観の形成 ○公共施設による先導的な景観の形成 ○自然環境、歴史的な環境の保全、活用による景観の形成
訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる	快適な都市環境や景観を整え、都市のイメージを高める	(1)パノラマの緑をいかした魅力ある快適な都市環境の形成 (2)「環境首都の魅力」「健康・生きがい」「安全」機能の強化促進 (3)地域の特性をいかした魅力ある美しい都市景観の形成	○地域資源をいかした住宅供給の促進 ○既に形成されている良好な生活環境の維持	○魅力ある水辺空間の形成	○風水害を予防するための開発のコントロール ○自然保護に配慮し、自然の防災機能をいかした防災対策
	観光まちづくりを進め、都市の魅力とイメージを高める	(1)北九州市＝観光都市としてのブランディングによる都市イメージ向上と情報発信の強化 (2)北九州ならではの地域資源をいかした「観光まちづくり」 (3)セールスプロモーション戦略やおもてなし体制の充実 (4)インバウンド(訪日旅行)戦略 (5)MOE戦略		○「観光まちづくり」を支援する都市施設の整備	○安心・安全を実感できる都市空間の形成
	利用しやすい都市交通ネットワークの形成を進める	(1)持続可能な公共交通の確保 (2)幹線道路の整備 (3)少子・高齢化社会にふさわしい多機能な道路空間の整備			○防犯対策の充実
環境にやさしいまちをつくる	都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進める	(1)ストックを活用した都市インフラ整備 (2)産業振興・コミュニティの再生	○循環型社会に対応した住宅ストックの有効利用 ○街なかにおける土地ストックの合理的活用		○風水害対策の推進
	環境共生のまちづくりを進める	(1)環境負荷を低減していく低炭素社会・循環型社会の形成 (2)豊かさを支える生物多様性保全の推進と快適な生活環境の確保		○効率的な供給・処理施設の整備	
市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める	市民を主役とした地域づくりを進める	(1)まちづくりの計画段階からの協働の促進 (2)地域ネットワークづくりの推進	○地域の合意と協力に基づく居住環境の維持・向上	○市民ニーズやコミュニティ活動に基づく協働の仕組みづくり	
	多様な主体と行政が連携した地域づくりを進める	(1)NPOやボランティア団体との連携促進 (2)まちづくり関連事業への民間参加促進	○民間と公共の協調による高品質な住まいづくり ○市民との住情報の交流	○コミュニティを支える施設の充実	○防災に関する情報や地域防災力の強化

第2章 計画の評価

都市計画マスタープランは、本市にふさわしい将来の都市像を明らかにする長期的なプランとなっていますが、今後の社会経済動向の変化や上位計画等の動向を見ながら、必要に応じて柔軟に計画内容を見直していくことが重要です。一方、都市計画マスタープランの一部とみなされる北九州市立地適正化計画においては、PDCAサイクルに基づき、概ね5年毎に施策の目標値に対する検証・評価を行うこととしています。

これらの点を踏まえ、都市計画マスタープランは、立地適正化計画での検証・評価を踏まえ、必要性が高いと判断される場合、計画の見直しを行うこととします。以下では、平成15年に策定した都市計画マスタープランの都市計画の目標に対する達成状況を参考に評価の尺度と指標について記載しています。今後はこのような評価指標も活用しながら、まちづくりの状況について把握することに努めていく必要があります。

表 都市計画の目標に対する評価の尺度と指標(1/2)

都市計画の目標	尺度	指標案	資料
すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる	【人口配置について】		
	○市の人口動向	人口	・国勢調査
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
	○街なか(居住誘導区域)の人口動向	人口	・国勢調査「500mメッシュ」
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
	○郊外部(居住誘導区域外)の人口動向	人口	・国勢調査「500mメッシュ」
		高齢化率	
		転入(転居)人口	
【住みやすさについて】			
○生活基盤(道路・公園・公共施設等)の水準向上	都市計画道路の整備率	・都市計画年報	
	都市公園の供用率		
○生活利便性や安全性に問題のある市街地の減少	特定消防区域	・地域防災計画	
○ゆとりある住宅や魅力ある住宅地の増加	土地区画整理事業施行地区数	・各事業課照会	
	再開発実施地区数		
	1住宅当たり延べ面積		
	優良建築物等整備事業施工地区		
○安全・安心の取組み	特別用途地区が定められている地区数	-	
	北九州市安全・安心条例の制定		
	1万人の防犯パトロール	・事業課照会	
にぎわいと活力があるまちをつくる	【産業について】		
	○次世代産業や街なかの生活産業の充実	製造品出荷額	・工業統計調査
		小売業販売額	
	○就業機会の多様化や雇用の拡大	従業者数	・事業所・企業統計調査
		有効求人倍率	
	【にぎわいについて】		
	○にぎわいの再生	歩行者交通量(小倉)	・中心市街地活性化基本計画
		歩行者交通量(黒崎)	
		自転車走行空間整備状況(小倉)	
	○低・未利用地の減少	市街化区域内未利用地面積	・都市計画基礎調査
【交流について】			
○交流人口の増加	駅乗降客数	・北九州市統計年鑑等	
	自動車走行台キロ		
	バス乗降客数	・北九州市統計年鑑等	
	北九州市に通勤・通学する人口		
	昼間人口		
	・国勢調査		

表 都市計画の目標に対する評価の尺度と指標(2/2)

都市計画の目標	尺度	指標案	資料
訪れたいまち、 住みたくなるまち をつくる	【まちの魅力について】		
	○都市のイメージアップ	環境モデル都市への認定の有 無	・環境モデル都市
		犯罪の認知件数	・福岡県警察本部資料
		交通事故件数	・福岡県警察本部資料等
	○観光客数の増加	観光入込客数	・北九州市観光動態調査
		宿泊者数	
○コンベンションの増加	国際会議開催件数	・日本政府観光局(JNTO)国際 会議統計	
環境にやさしい まちをつくる	【自然保護について】		
	○自然や生態系の保全・復元の進展	農業振興地域面積	・都市計画基礎調査
		農地転用面積	
		環境アセス件数	・北九州市資料
		環境配慮指針	
	【都市環境について】		
	○都市環境水準の向上	大気(二酸化窒素)(環境基準 適合率)	・北九州市の環境
		海域水質(環境基準適合率)	
		自動車騒音(環境基準適合率)	
	○地球環境負荷の低減	温室効果ガス排出量	
【都市ストックの循環利用について】			
○都市ストックの循環利用の進展	循環利用に向けた取組の有無	・空き家等対策基本方針	
○公共投資の効率化	公共投資の効率化に向けた取 組の有無	・北九州市公共施設マネジメン ト実行計画	
市民、行政、多 様な主体が連携 したまちづくりを 進める	【市民の参加と協働について】		
	○地域で支えるまちづくりの展開	市民センターにおけるコミュニテ ィ参加	・事業課照会
		道路サポーター数	
		公園愛護会数	
	○まちづくり情報の拡充	北九州市HPアクセス	
○その他	北九州市自治基本条例の制定	-	