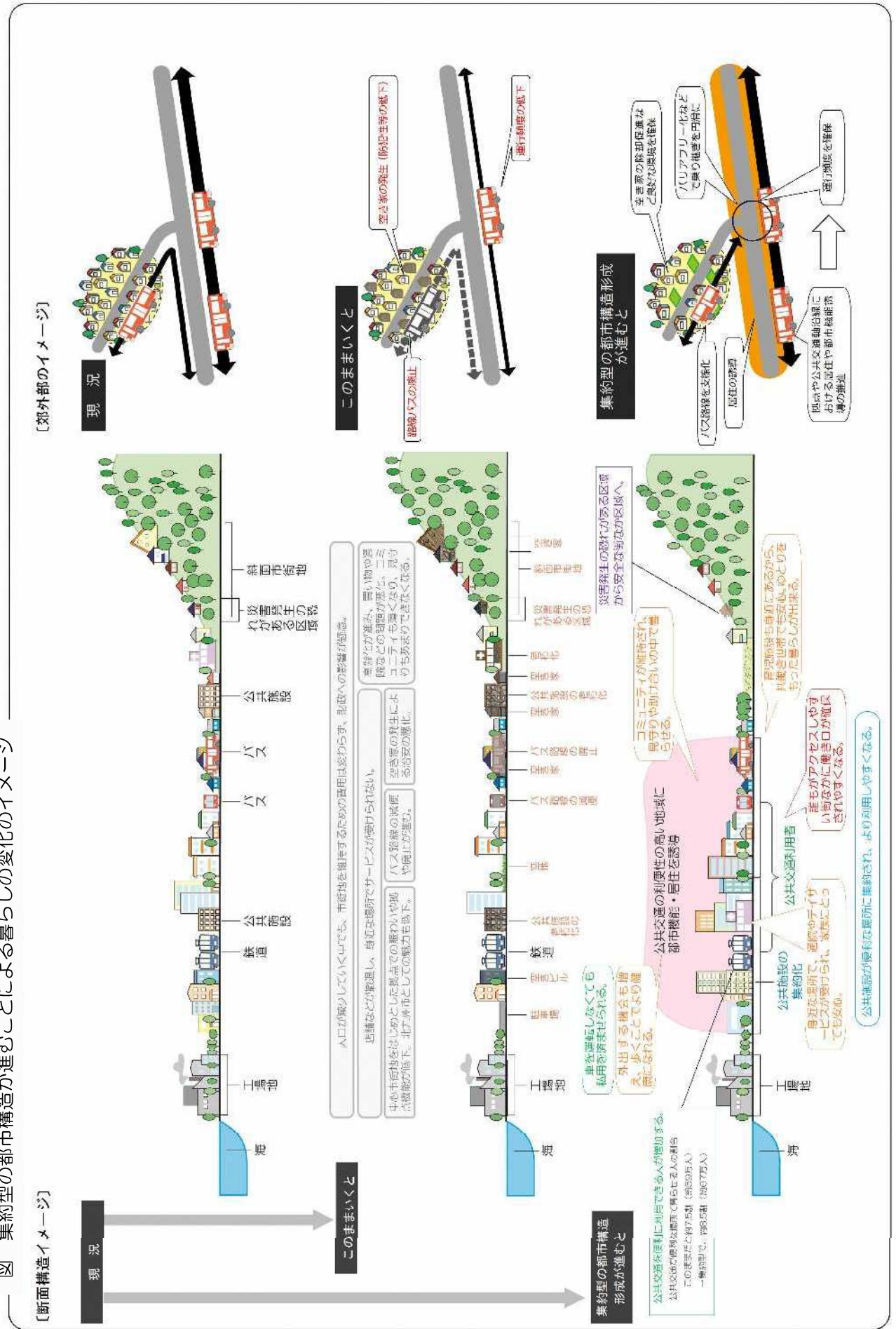


図 集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ



(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・副都市、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。

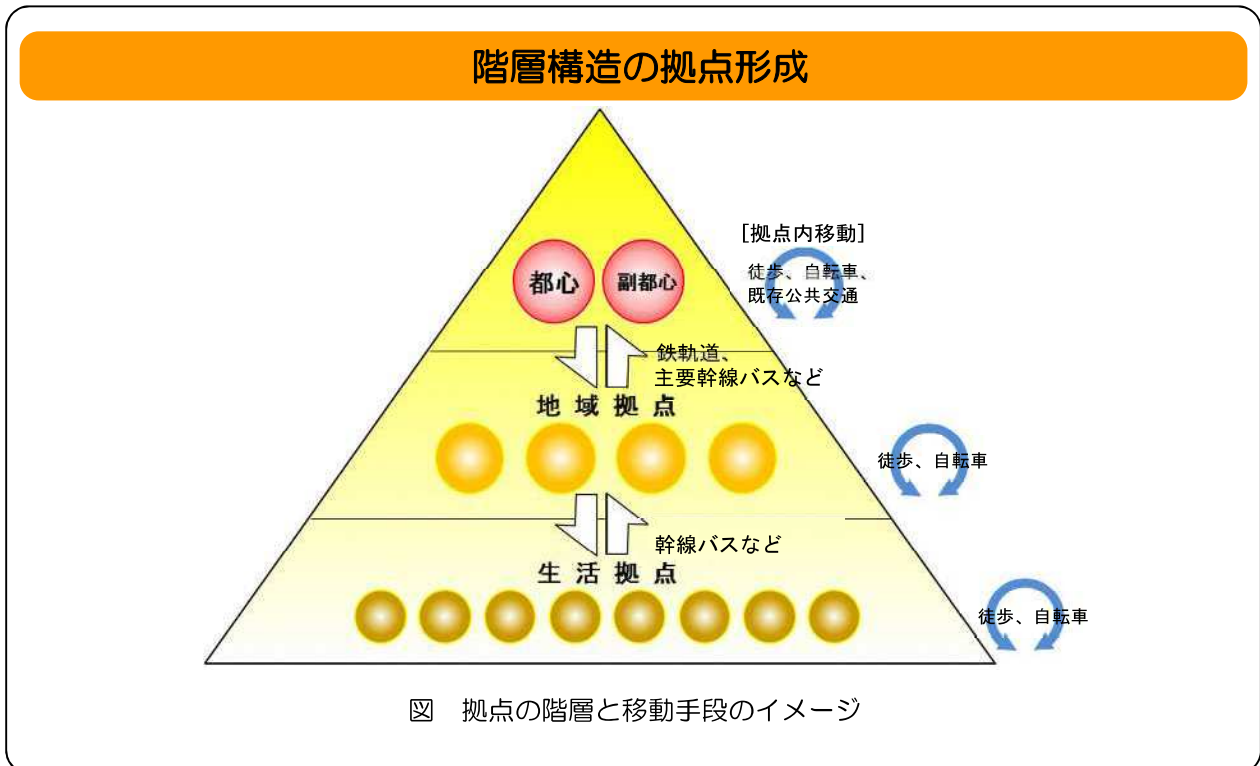


表 「街なか」の「拠点」の役割とまちのイメージ

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</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 	都市機能の集積割合
	<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 	居住機能の集積割合
	<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 	

(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

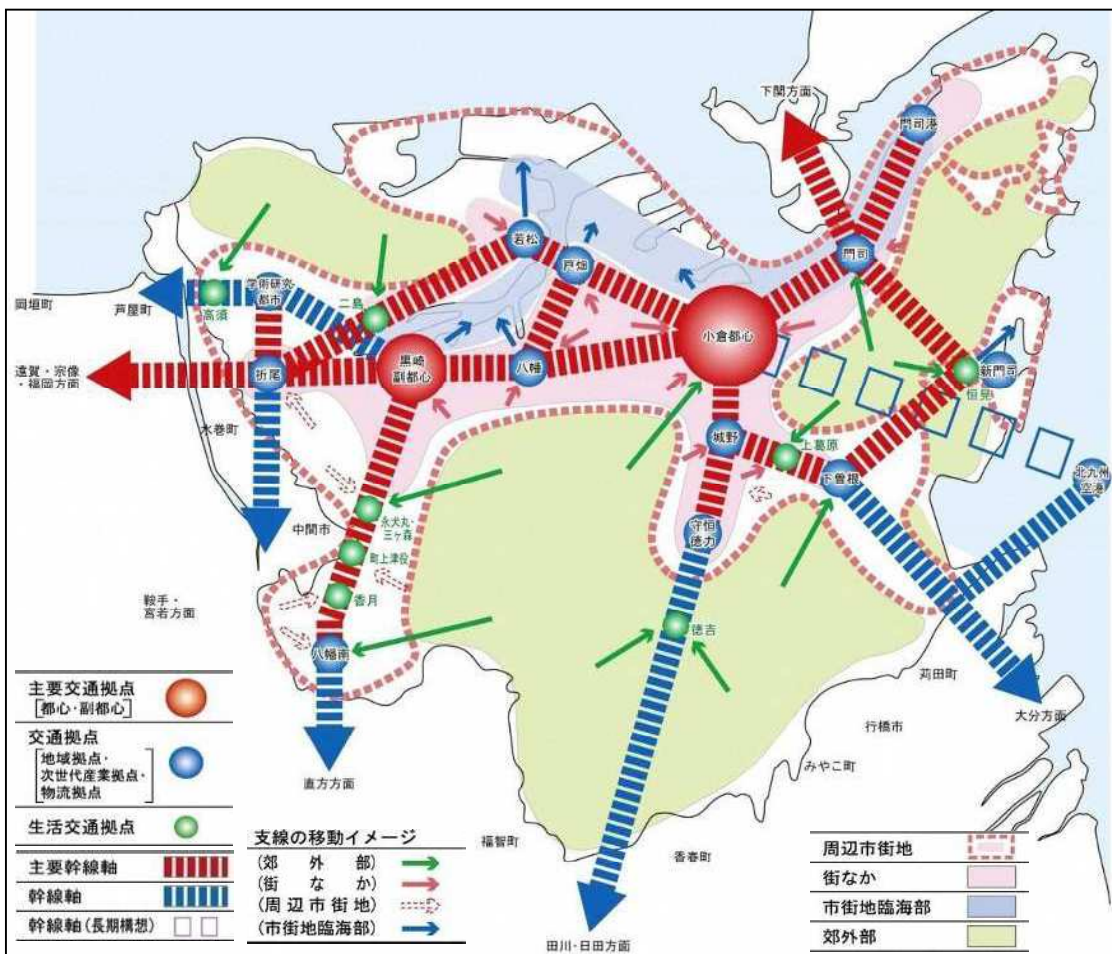
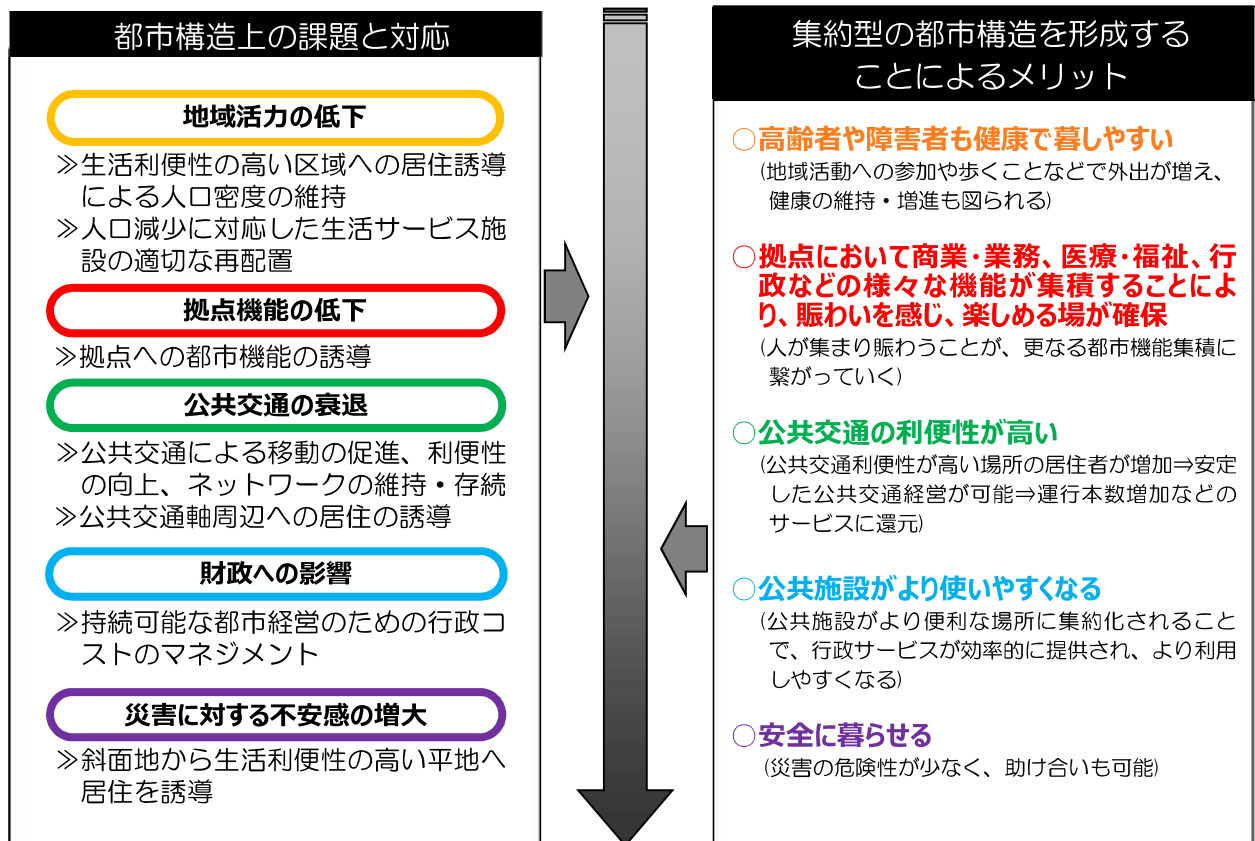
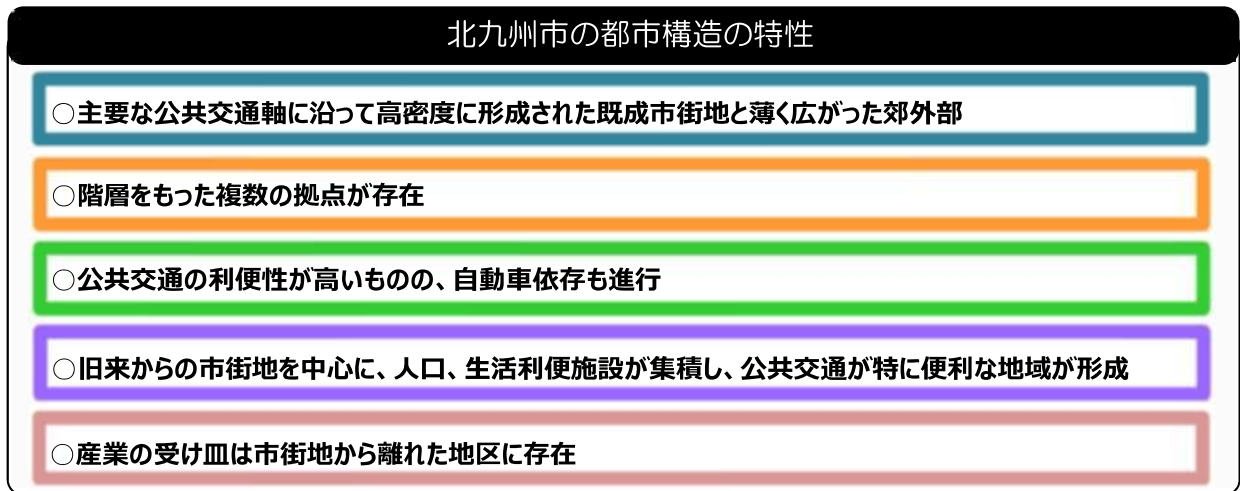


図 北九州市における望ましい公共交通ネットワーク

【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

4-5 都市空間形成の方向性（目指すべき都市像）

ここでは、第4章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) 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、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圏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。

（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、同一拠点を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

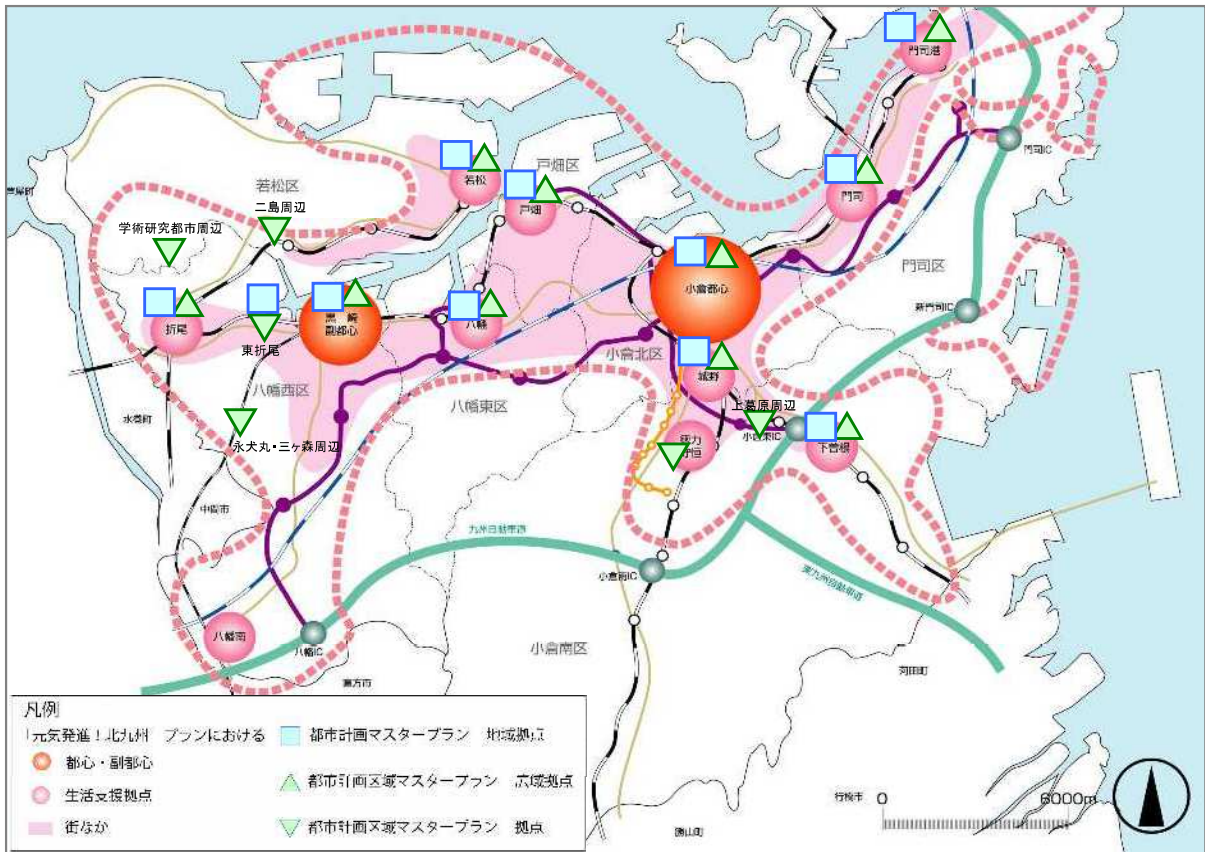


図 「元気発進!北九州」プランで示される「主な生活支援拠点」と都市計画マスタープラン等の拠点