

商店街分布と空き店舗の状況

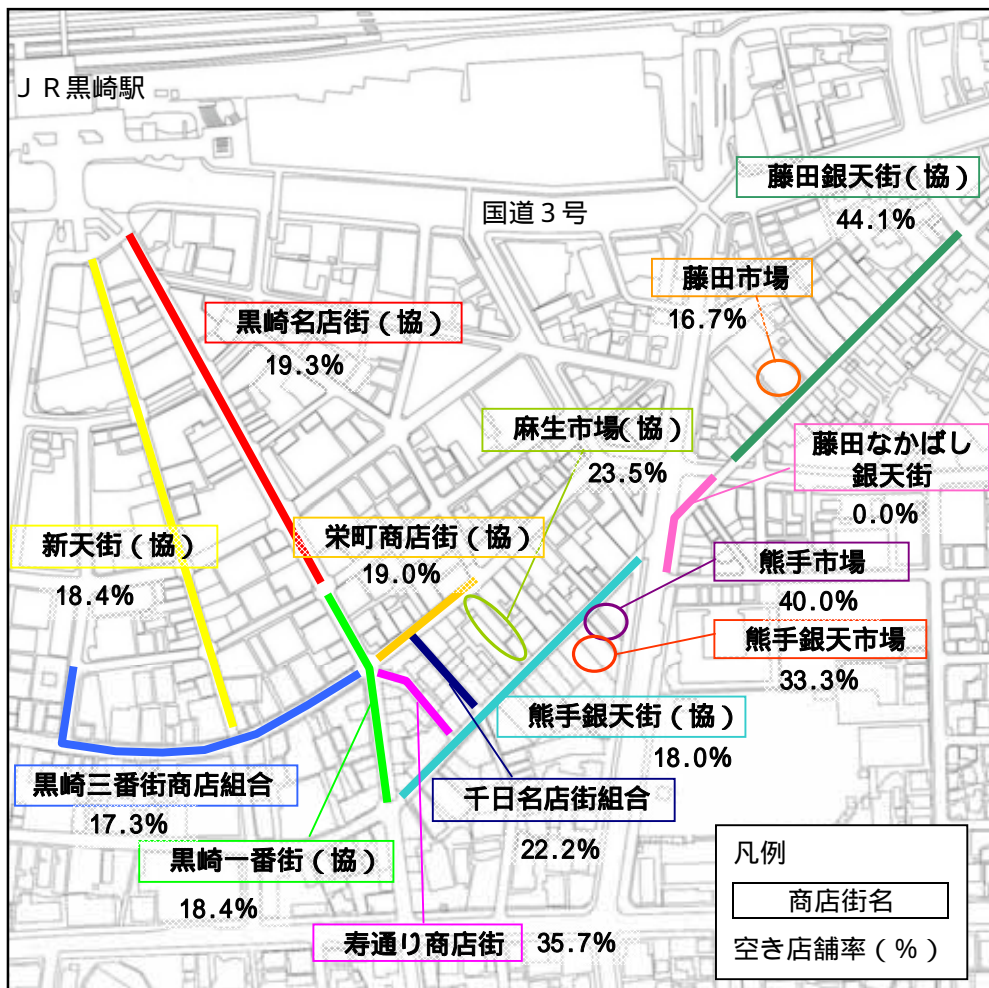
黒崎駅南東に商店街が形成されている

中心市街地の商店街は、長崎街道沿いに形成された藤田銀天街、熊手銀天街に最寄り中心の店舗が集積し、この商店街と黒崎駅をつなぐ形で買回り品中心である黒崎名店街、新天街、黒崎一番街が形成されている。当該エリアには、10の商店街組合と4つの市場組合が活動を行っている。

全体的に多くの空き店舗が存在している

中心市街地には、全体的に空き店舗は多く存在しており、平成19年9月現在では、平均21.2%（対象店舗430のうち空き店舗91）の空き店舗率となっている。地区ごとに空き店舗率をみると、大きな道路に隔てられた藤田銀天街が所在する通りや、熊手地区の小売市場における空き店舗が多い状況となっている。空き店舗率が高どまりしている原因は、地区内の大型店撤退やテナント賃料、歩行者通行量の減少など複数の要因が絡みあっているものと考えられる。

中心市街地の商店街と空き店舗率



(資料：平成19年9月 北九州市)

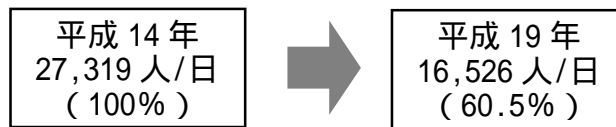
空き店舗率は、上記商業団体に加盟する店舗を対象としたものではなく、各商業団体を中心とした通りに立地する店舗（1階部分のみ）を対象としたもの。

歩行者通行量

中心商店街の歩行者通行量は大幅に減少している

中心市街地の中心商店街ゾーンにおいて平成14年、17年、19年に継続して調査を行っている7地点の1日あたりの歩行者通行量の合計をみると、平成19年は平成14年の約6割にとどまっている。

年度ごとの推移をみると、平成17年の通行量は平成14年と比べて全ての地点で減少しているが、平成19年には増加に転じている地点もみられるとともに減少率は小さくなっており、通行量は下げ止まりの傾向がみられる。ただし、地点別でみると、メイン通りである駅前名店街（マックアビー黒崎店前）の通行量の減少幅が拡大している。



(中心商店街ゾーン内の7地点計)

中心商店街ゾーンにおける歩行者通行量の推移

	地点名	平成14年	平成17年	平成19年	増減率 H17/H14	増減率 H19/H17	増減率 H14/H19
1	駅前名店街北側庄や前	4,900	3,714	3,488	-24.2%	-6.1%	-28.8%
2	駅前名店街マックアビー黒崎店前	7,013	5,819	4,322	-17.0%	-25.7%	-38.4%
3	駅前新天街北側入口愛眼前	4,457	2,453	2,127	-45.0%	-13.3%	-52.3%
4	ひまわり通り西側旧唐そば前	3,695	2,817	2,099	-23.8%	-25.5%	-43.2%
5	くまで通りながしまフード前	2,967	2,261	2,003	-23.8%	-11.4%	-32.5%
6	長村ビル前	3,473	1,737	1,893	-50.0%	9.0%	-45.5%
7	藤田銀天街(熊手商店街側入口)	814	561	594	-31.1%	5.8%	-27.1%
	中心商業地ゾーン内7地点の合計カウント数	27,319	19,362	16,526	-29.1%	-14.6%	-39.5%

土・日、平日(月)3日間平均

(資料：北九州市)

賑わい・交流シンボル軸における歩行者通行量の推移

	地点名	平成14年	平成17年	平成19年	増減率 H17/H14	増減率 H19/H17	増減率 H14/H19
1	ふれあい通り東側歩道 太陽会館前	3,306	2,156	1,818	-34.8%	-15.7%	-45.0%
2	八幡饅頭鶴屋前	(1,895)	1,406	1,288	-	-8.4%	-
3	熊手4ツ角バス停付近 (旧厚生年金病院正面玄関入口)	(532)	(532)	532	-	-	-
	賑わい・交流シンボル軸上3地点の合計カウント数	3,306 (5,733)	3,562 (4,094)	3,638	-	-	-

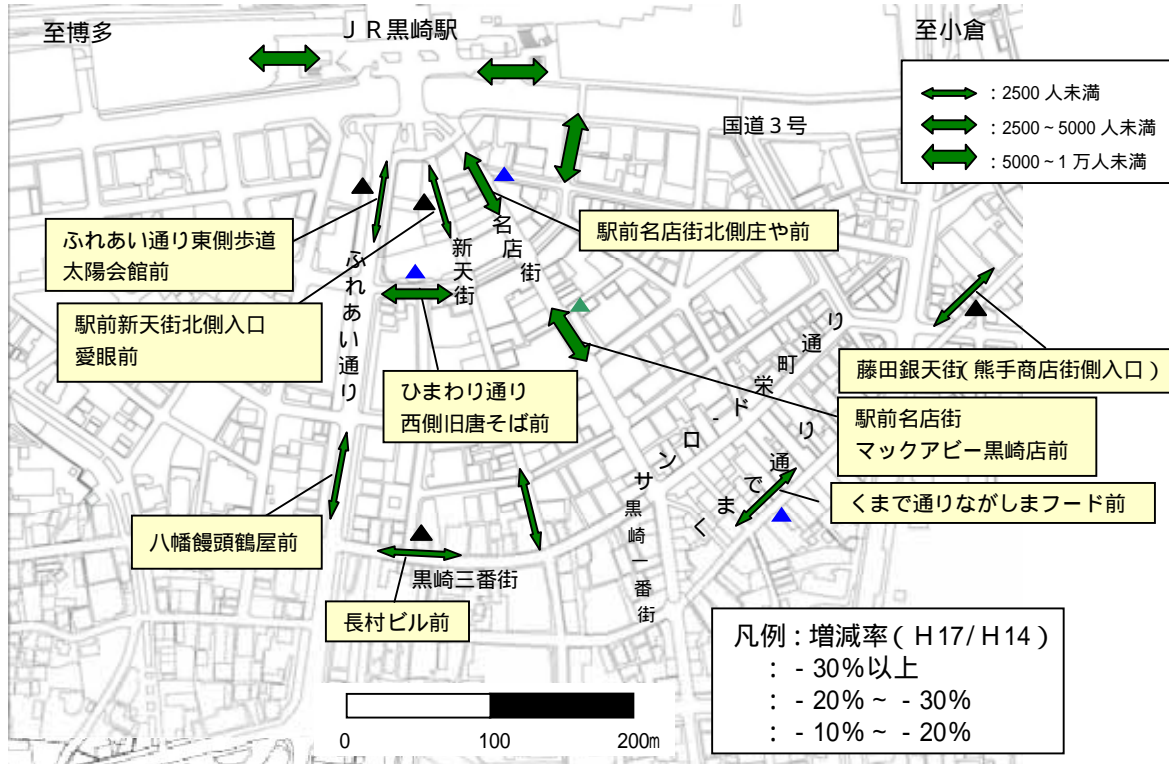
土・日、平日(月)3日間平均

(資料：北九州市)

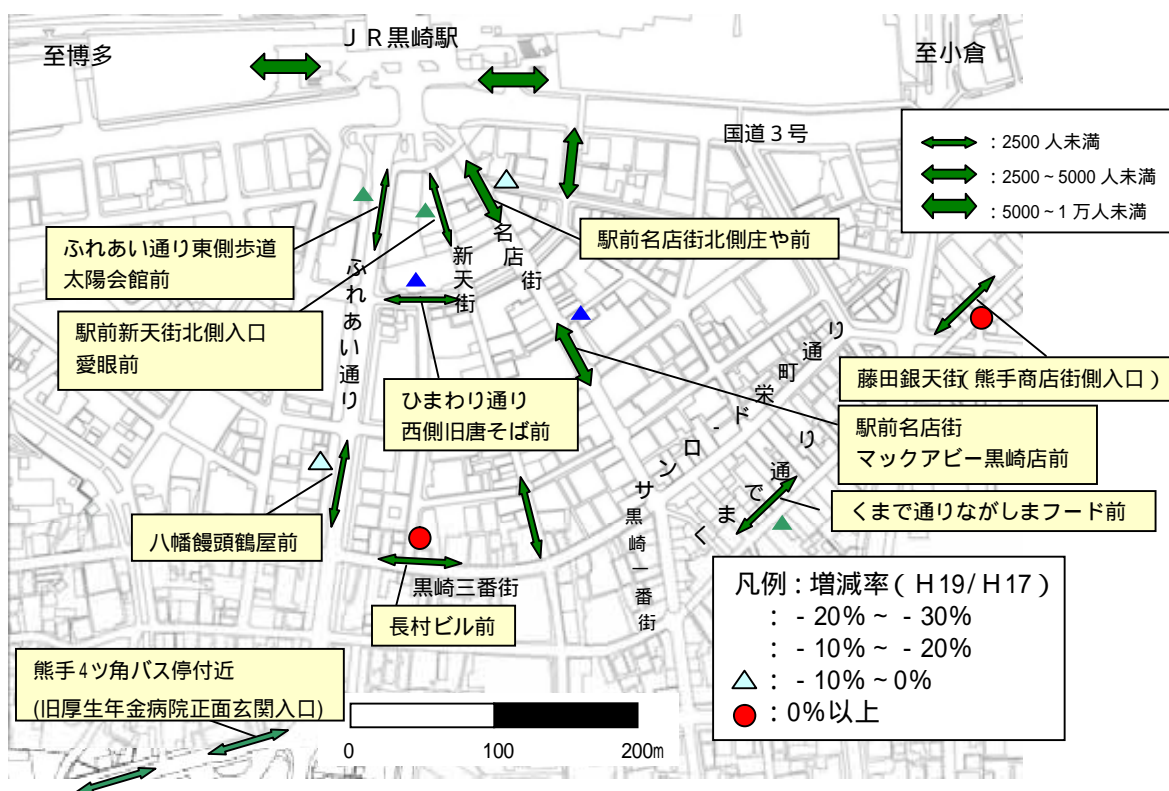
()は推計値

地点別・歩行者通行量と増減率

平成 17 年歩行者通行量



平成 19 年歩行者通行量



(資料：北九州市)

課題

黒崎地区の有効商圈人口は、小倉地区に次ぐ商圈人口を有しているが、宗像や岡垣等で優位性を持っていた本地区が、天神（福岡市）等にとって代わられたことから、年々減少傾向にある。また、近年、黒崎そごう、長崎屋、コムシティなどの大規模店舗の撤退・閉鎖が続いた上、自動車で気軽に利用できる郊外型の大型ショッピングセンターへの消費者流出等の影響を受け、中心市街地における年間商品販売額、売場面積は大きく減少し、商店街では空き店舗が増え、歩行者通行量も減少している。

今後、本地区の商圈の縮小に歯止めをかけるため、コムシティの再生を含め商業核施設の整備や、商店街の魅力づくり等により、商業機能の強化・充実を図ることが必要である。

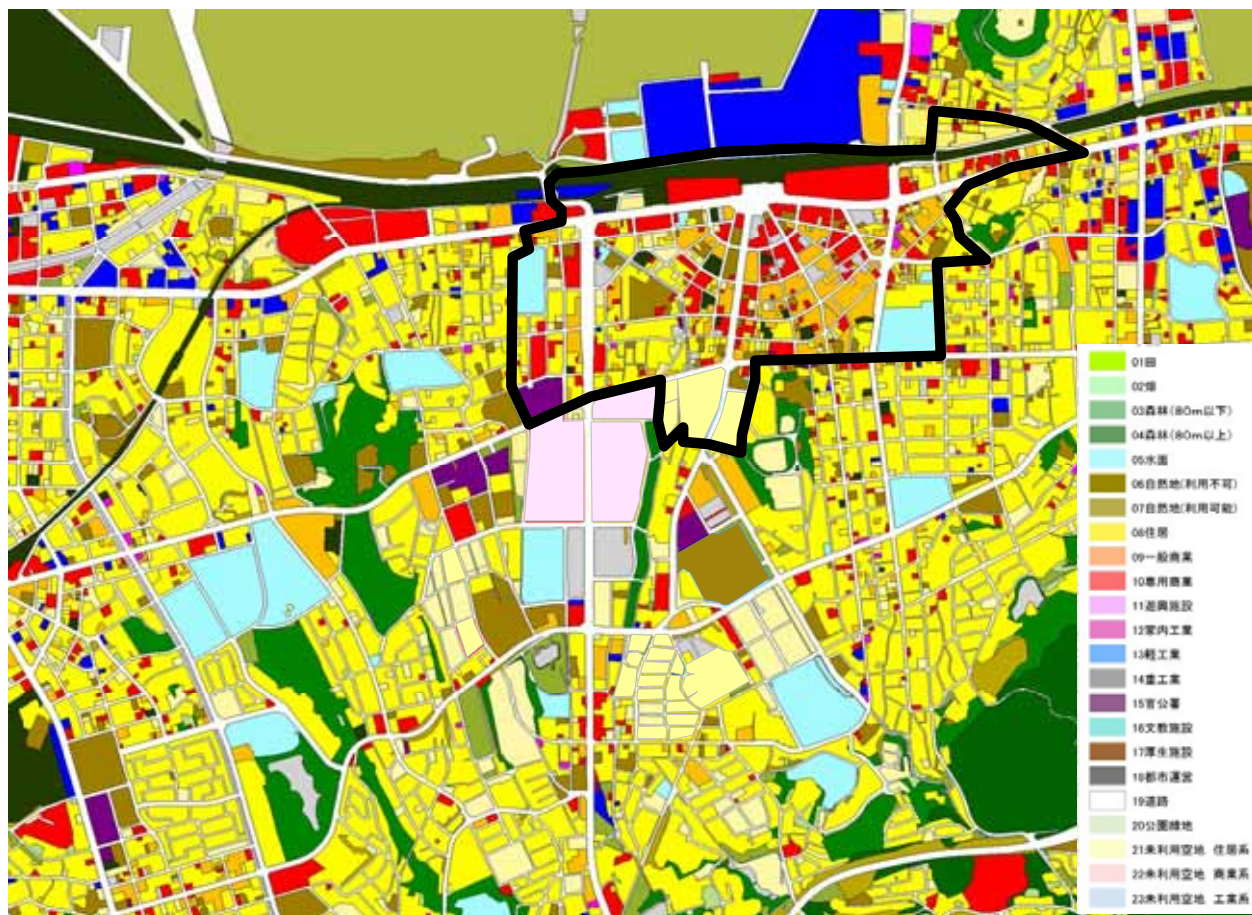
4) 土地に関する状況

現況及び推移

黒崎駅南側に商業地、周辺部には住宅地が広がる

中心市街地の土地利用をみると、黒崎駅を中心に放射状に商業地が広がっている。地区周辺部には住宅地が広がっている。

土地利用現況



(資料:平成17年都市計画基礎調査をもとに区域内を補正し作成)

低・未利用の土地が多く存在している（空地率 9.6%）

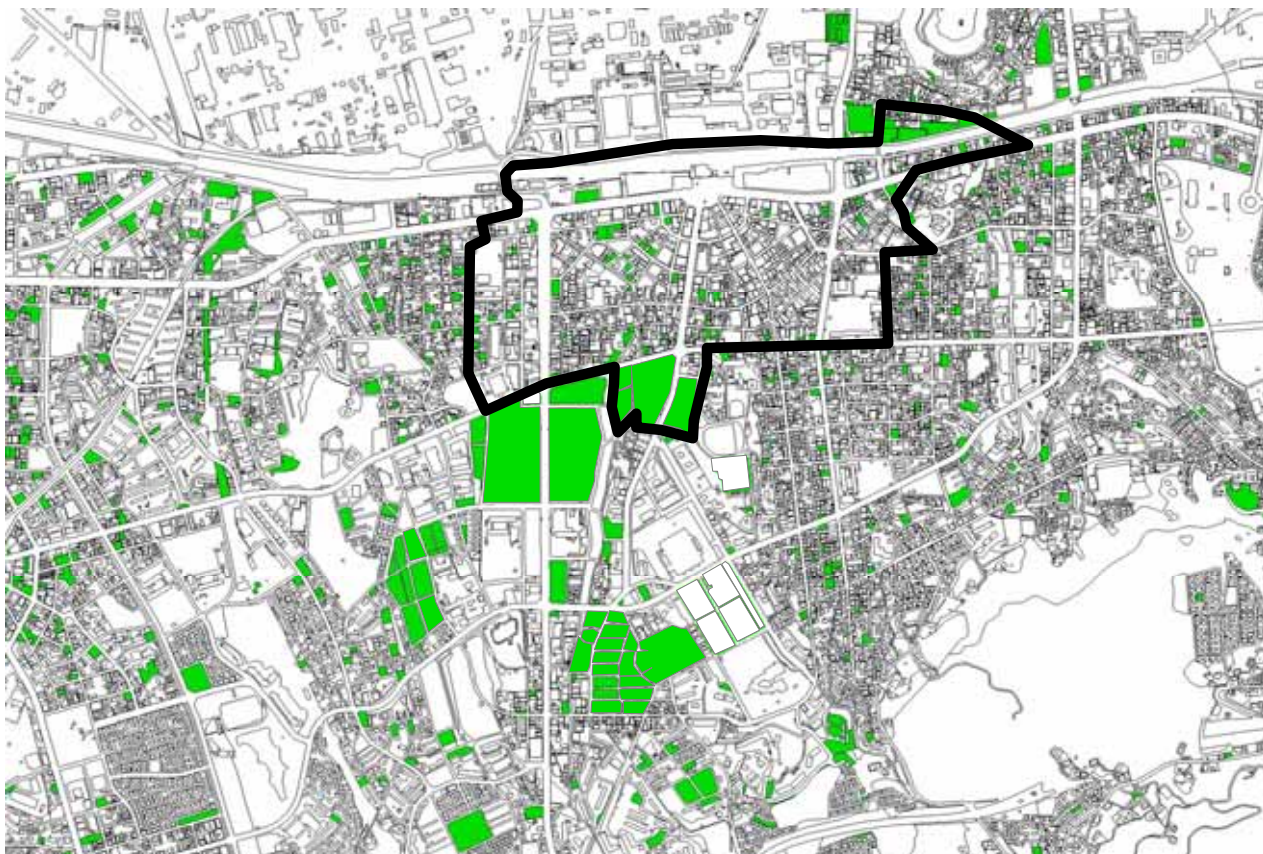
中心市街地約 70ha 内で約 7ha の空地が存在し、空地率は 9.6%を占めており、平成 12 年と比べると、2.3 ポイント増加した。

地区内では、九州厚生年金病院、看護学校、市営住宅の跡地（約 3ha）が現在空地の状態となっている。

また、黒崎駅前西側にも、遊休地や駐車場等の低・未利用地が多数点在している。

なお、中心市街地の周辺の大規模未利用地については、民間の商業施設や住宅開発の計画が進められている状況にある。

中心市街地の空地分布



空地は住居系・商業系・工業系用途地域内の未利用空地で、平面駐車場を含む。

（資料：平成 17 年都市計画基礎調査をもとに区域内を補正し作成）

空地の推移

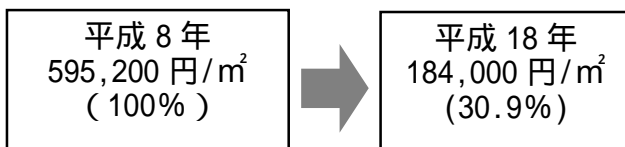
	平成 12 年	現況(平成 19 年)	増減
空地 (ha)	5.1	6.7	1.6ha 増
空地率	7.3%	9.6%	2.3 ポイント増

（資料：平成 12 年、平成 17 年都市計画基礎調査もとに区域内を補正し作成）

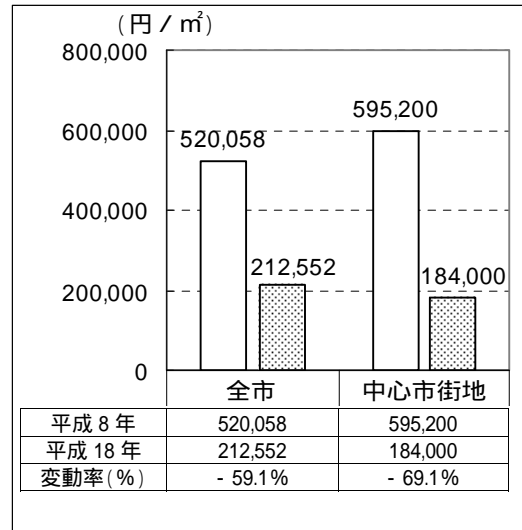
地価の動向

中心市街地の地価（商業地）は大きく下落している

中心市街地の地価は下落を続けており、平均公示地価は、平成8年から平成18年までの10年間で69.1%減と大きく下落している。地区内で最も地価の高い5-6の変動率（平成8年-平成18年）をみると、78.5%減となっており、これらは、大型店の撤退、閉鎖などの商業集積の低下と空洞化、低未利用地の増加が影響していると推察される。

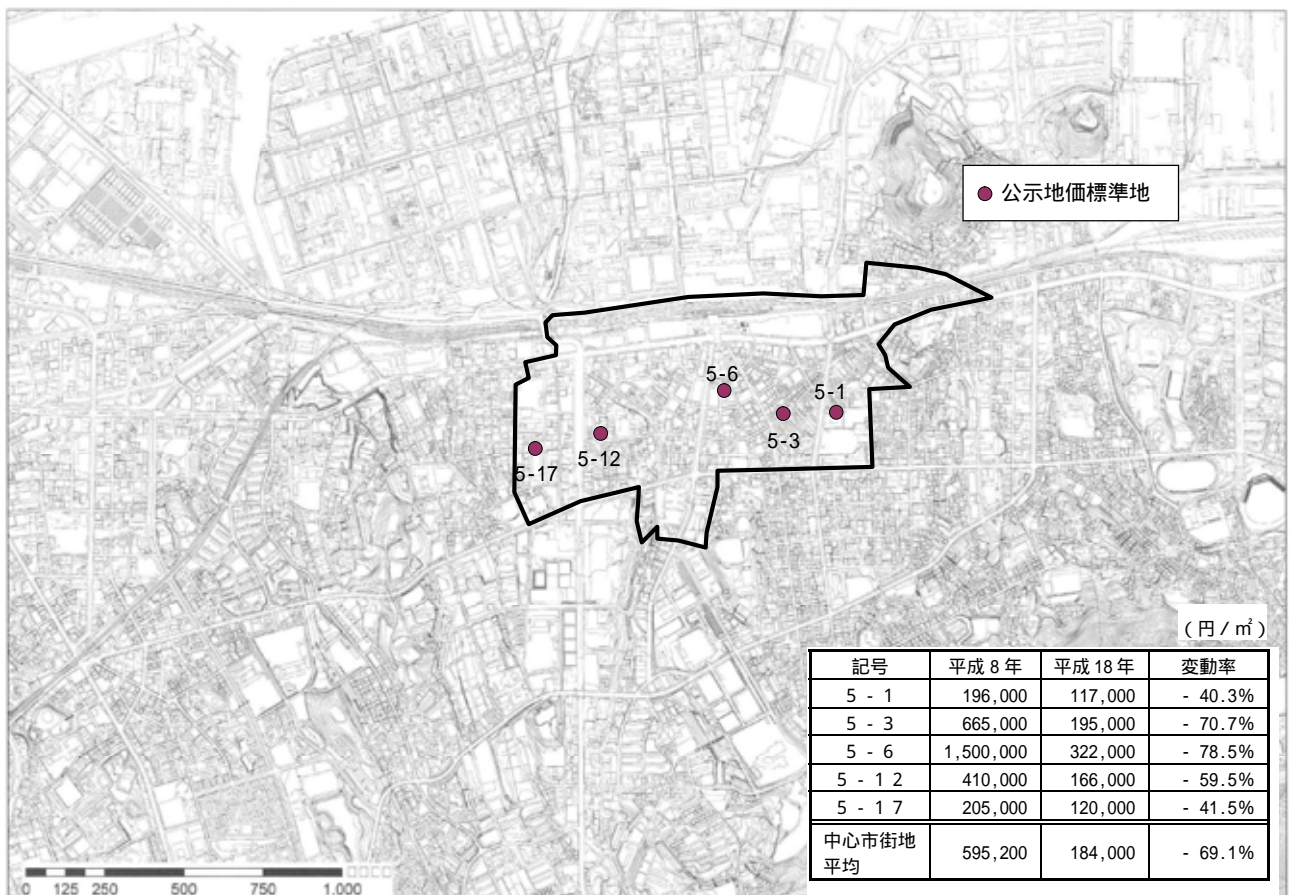


地価（商業地）の推移



(資料：国土交通省地価公示)

中心市街地内の地価（商業地）の推移



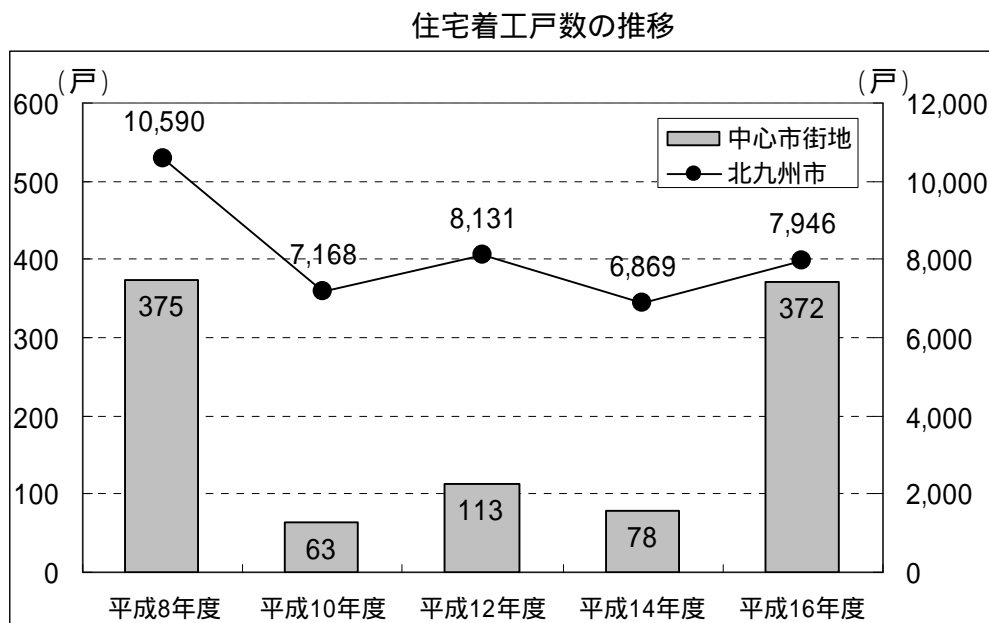
(資料：国土交通省地価公示)

住宅着工戸数の推移

中心市街地の住宅着工戸数は近年増加傾向である

北九州市全域の住宅着工戸数は、平成8年が約10,000戸、その後は約7,000～8,000戸ペースと概ね横ばい傾向にあるのに対して、中心市街地の住宅着工戸数は、平成8年以降、減少傾向となっていた。

しかし、近年は、遊休地のマンション建設等により着工戸数は増加している。平成16年は372戸と大幅に増加しており、その後の人口、世帯数の増加につながっていると推察される。



(資料：小学校区単位を集計エリアとした独自集計)
<集計校区> 黒崎小学校、筒井小学校

課題

中心市街地では、大型店の撤退・閉鎖などの商業集積の低下と空洞化により、空地が増加している。更に、駐車場利用による低・未利用地も多く存在しており、このことにより、地価は大きく下落を続けている。

今後、官民の連携・協調を一層図りながら、中心市街地の更なる活性化を進めることが必要である。

5) 都市福利施設等に関する状況

都市福利施設の状況

行政などの都市機能は中心市街地周辺に立地している

〔行政サービス施設〕

地区内には八幡西区役所、地区周辺には、八幡西警察署、八幡社会保険事務所をはじめとして、郵便局や交番など公共公益施設が集積している。

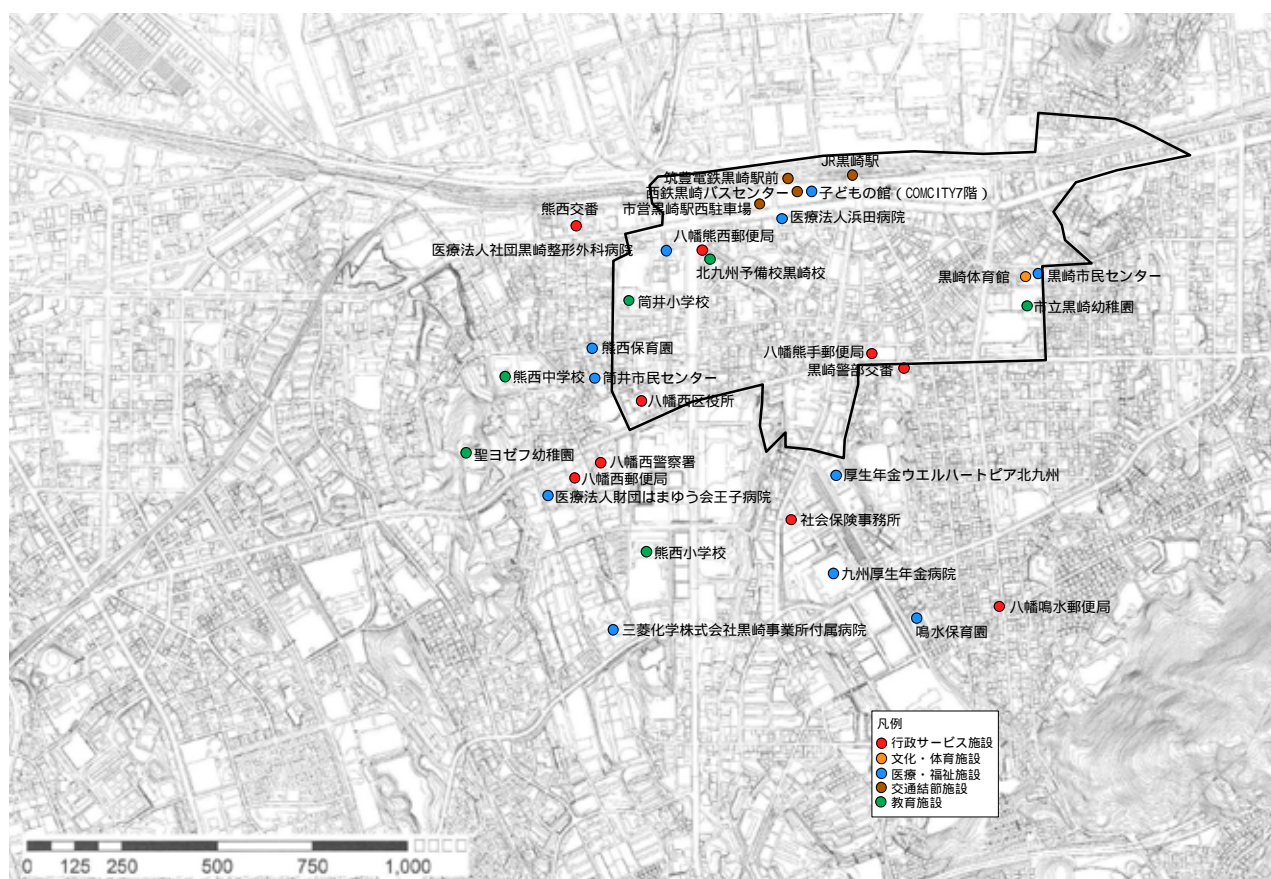
〔医療・福祉施設〕

地区内には、子育ての拠点施設である子どもの館が立地している。そのほか地区周辺には、地域医療の基幹病院である九州厚生年金病院をはじめ、医療・福祉施設が集積している。

〔交通結節施設〕

地区内には、JR黒崎駅、西鉄黒崎バスセンター、筑豊電鉄黒崎駅前駅が立地しており、交通結節施設として機能している。

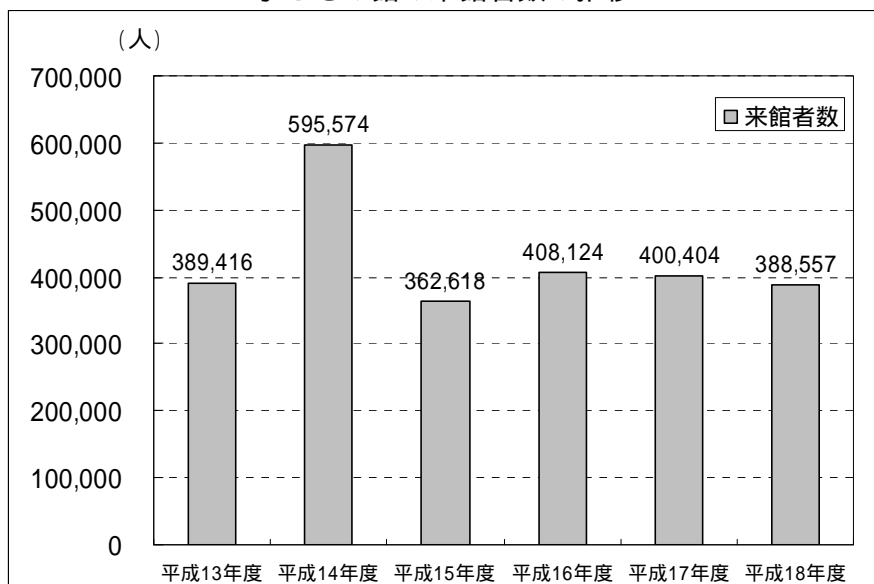
都市福利施設の集積状況



子どもの館の来館者数は減少傾向である

子どもの館は、遊びや体験、交流などを通じた子育て支援機能の充実を図ることを目的として、平成13年11月に開館された。平成14年度には年間来館者数約60万人となっていたが、平成15年のコムシティ閉店に伴う影響を受け、年々減少傾向となっており、平成16年度以降の年間来館者数は平均40万人/年となっている。

子どもの館の来館者数の推移



(資料：子どもの館)

課題

中心市街地とその周辺には、行政サービス施設や医療・福祉施設は集積しているが、地区内に街の魅力の重要な要素である文化等の施設が少ない状況にある。

今後は、中心市街地の文化振興を図るとともに、人が集まり交流し、魅力ある施設整備が求められる。

6) 交通に関する状況

来街者の交通手段

黒崎副都心エリアへの総トリップ数が減少している

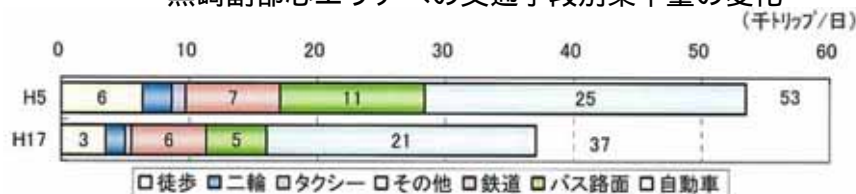
平成5年と平成17年における黒崎副都心エリアへの交通手段別トリップ数をみると、トリップ数全体が減っており、先述の商業の衰退等を要因とした来街頻度の減少をみることができる。

自動車を交通手段とする来街者は増加している

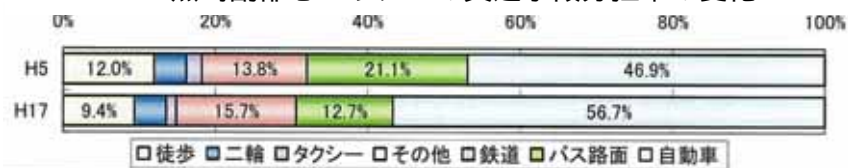
黒崎副都心エリアへの来街に関する交通手段をみると、南部方面からバスのトリップ数が減少し、西側の折尾や東側の枝光等のJR沿線地区からは、鉄道を始めとして全ての交通手段でトリップ数が減少している。また、中心市街地周辺からは、徒歩による来街が減少している。

鉄道や自動車のトリップ数は微減であるが、徒歩、バスについては半減していることから、自動車による交通分担率が増大している。

黒崎副都心エリアへの交通手段別集中量の変化



黒崎副都心エリアへの交通手段分担率の変化



(資料：平成17年度北部九州圏パーソントリップ調査)
本ページにおける「黒崎副都心エリア」は、調査における集計エリア

自動車交通

中心市街地にある駐車場の駐車台数は概ね充足している

中心市街地にある駐車場の駐車台数は6,020台であり、そのうち時間貸しが2,213台となっており、下記の計算上はやや不足しているが、市営黒崎駅西駐車場をはじめとした地区内の時間貸し駐車場の利用状況が低く、実態として、概ね充足していると推察される。

なお、対象とした駐車場施設は、駐車区画が明確に仕切られており、駐車場として管理されているものとし、駐車場容量が5台以上としている。

市営黒崎駅西駐車場 回転率：1.00

回転率：駐車マスの所当たりの一日の駐車時間

参考：中心市街地にある駐車場の充足状況について

「大規模小売店舗を設置するものが考慮すべき事項に関する指針（改定案）」（以下「指針」と記載）で用いる「必要な駐車台数」を算出する式で試算する。なお、使用する値については、中心市街地の小売業売場面積や黒崎副都心エリアの自動車分担率を用いる。

<算出式>

「必要な駐車台数」 = 「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」
× 「平均駐車時間係数」

「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」

= 「店舗面積当たり日來客数原単位」（人/千 m^2 ）----- 「指針」より 1,100 人/千 m^2
× 「当該店舗面積」（千 m^2 ）----- 中心市街地の小売業売場面積 64.752 千 m^2
× 「ピーク率」（%）----- 「指針」より 14.4%
× 「自動車分担率」（%）----- 「前頁 交通手段分担率（H17）より」56.7%
÷ 「平均乗車人員（人/台）----- 「指針」より 2.5 人/台
= 1,100 人/千 m^2 × 64.752 千 m^2 × 14.4% × 56.7% ÷ 2.5 人/台 = 2,326 台/h

「平均駐車時間係数」----- 「指針」より 1.75

「必要な駐車台数」 = 2,326 台/h × 1.75 = 4,071 台

（ 計算上は不足 ）

黒崎駅周辺は混雑度が高い

東西方向で一般国道3号、東曲里町陣山1号線（中央町穴生線）、紅梅幸神1号線、南北では国道200号、黒崎岸の浦1号線といった幹線道路により、中心市街地及びその周辺の骨格道路網が形成されている。

中心市街地においては、国道3号をはじめとする東西方向の自動車交通量が多く、交通量の混雑状況を示す混雑度が基準値の「1」以上となっており、交通混雑の解消が求められる。

中心市街地及びその周辺における自動車交通量

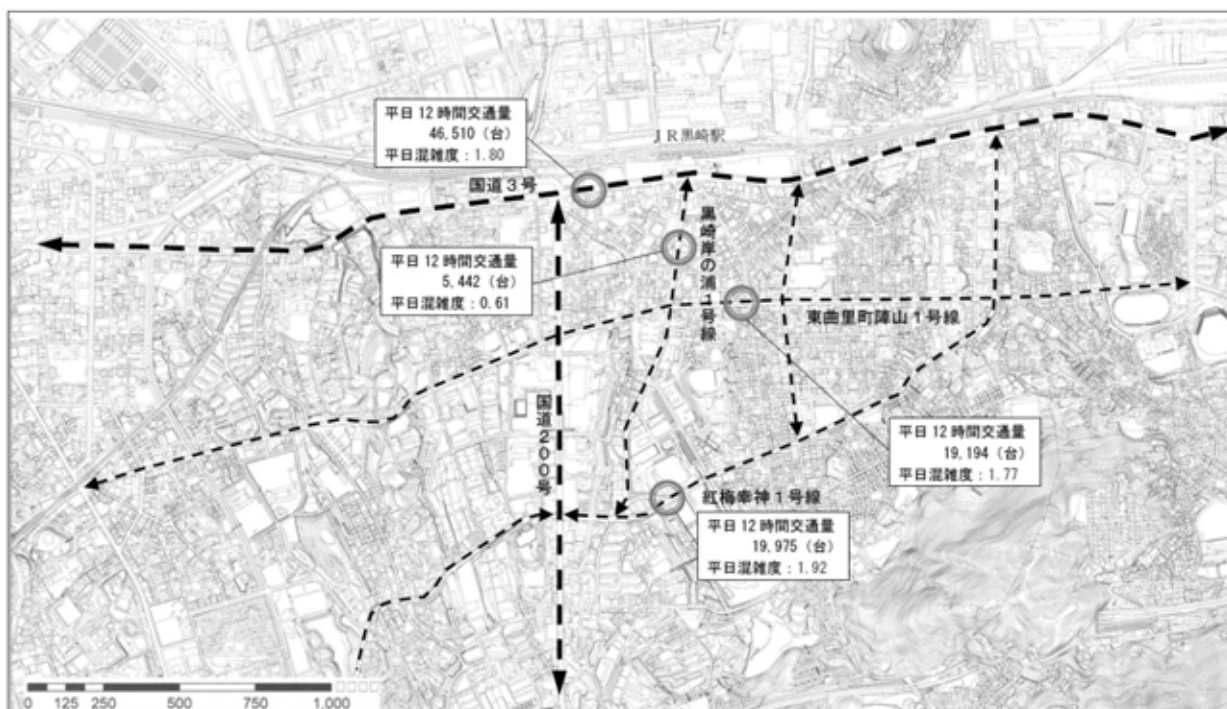
路線名	観測地点名	12時間交通量(台)		24時間交通量(台)		平日混雑度
		平日	休日	平日	休日	
一般国道3号	黒崎3丁目	46,510	41,668	68,870	60,120	1.80
黒崎岸の浦1号線	黒崎3丁目	5,442	4,661	7,456	6,386	0.61
東曲里町陣山1号線	熊手2丁目	19,194	15,236	26,296	20,873	1.77
紅梅幸神1号線	岸の浦1丁目	19,975	15,883	28,764	22,077	1.92

12時間：7時から19時まで

（資料：平成17年度道路交通センサス）

混雑度：道路の混雑の程度を示す指標。交通量と交通容量の比で表し、混雑度が1以上になると渋滞等が発生することを示す。

中心市街地及びその周辺における自動車交通量



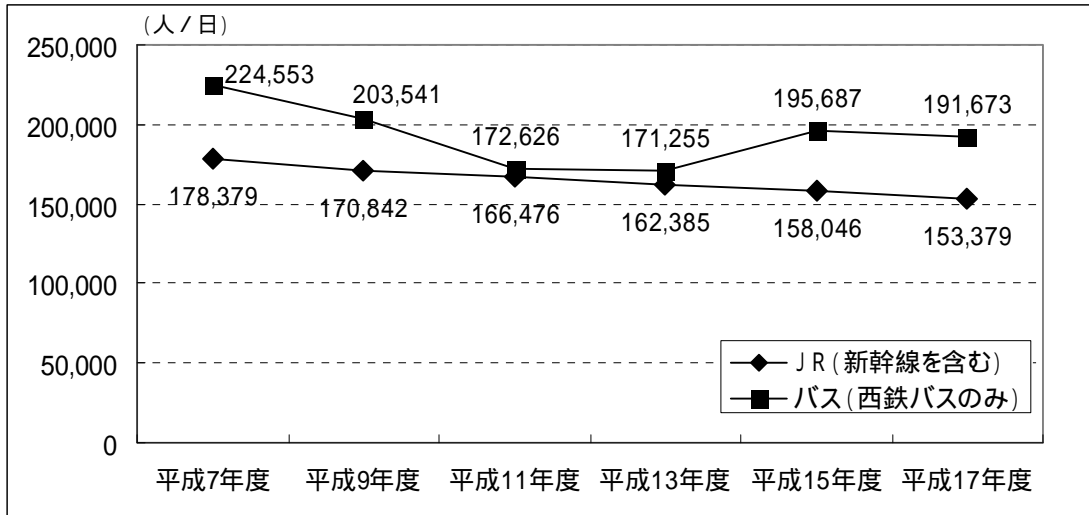
（資料：平成17年度道路交通センサス）

公共交通

全市の公共交通機関の乗客数は減少傾向である

北九州市全域で公共交通機関の乗客数が減少しており、平成 17 年度には平成 7 年度と比べ、バスで 14.6%、JR（新幹線を含む）で 14.0%それぞれ減少している。

北九州市の公共交通機関の乗客数推移



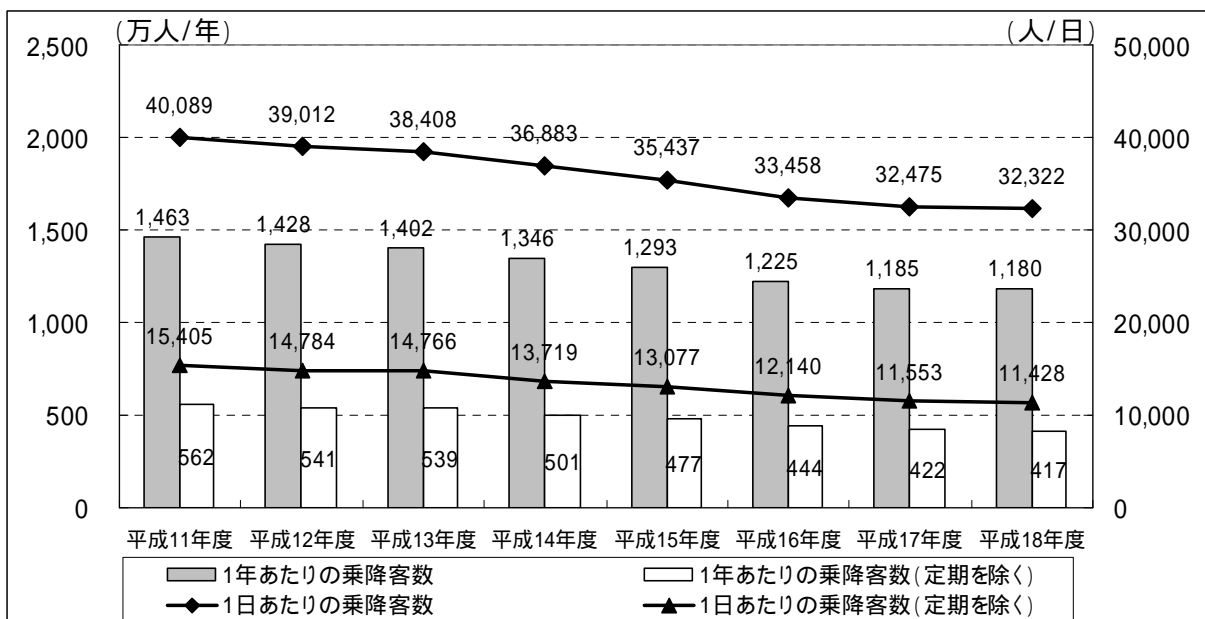
(資料：JR；北九州市統計年鑑，バス；西鉄バス北九州株式会社)
平成 7 年～平成 14 年 9 月...西日本鉄道株式会社
平成 14 年 10 月～...西鉄バス北九州株式会社

JR 黒崎駅乗降客数は年々減少傾向である

JR 黒崎駅乗降客数（定期乗降客数を除く）は、平成 11 年度から平成 18 年度まで 25.8%減少している。

前述の来街者の交通手段の状況から、これらは折尾や枝光を始めとして、JR 沿線地区から中心市街地への来街者数の減少によるものと考えられる。

JR 黒崎駅における乗降客数の推移

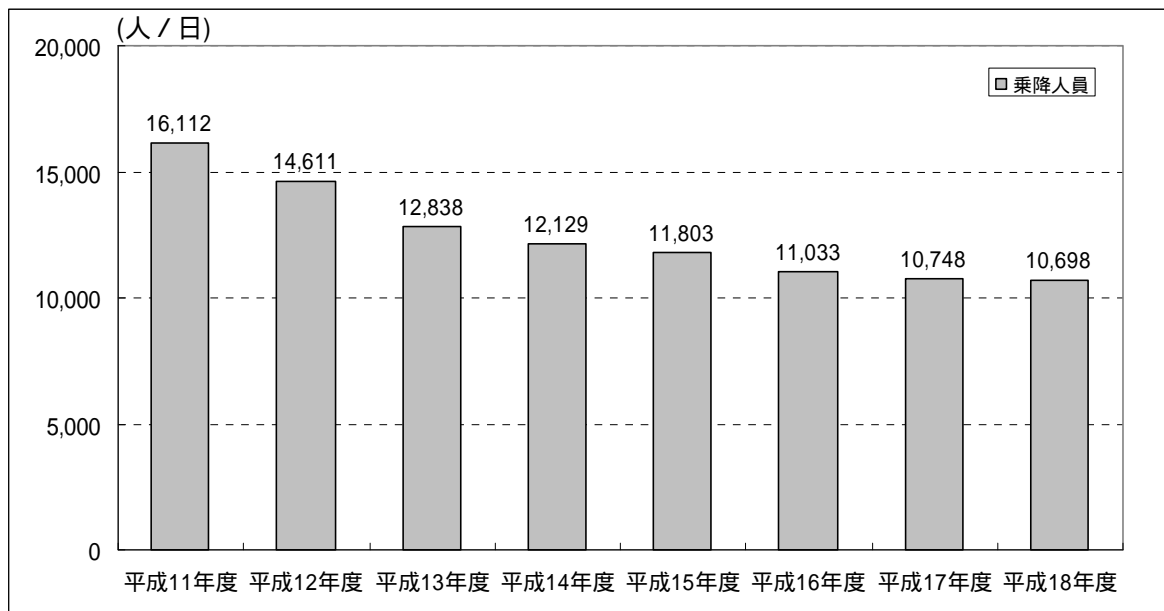


(資料：九州旅客鉄道株)

筑豊電鉄の黒崎駅前駅・西黒崎駅の乗降客数は減少傾向である

筑豊電鉄の黒崎駅前駅と西黒崎駅の乗降客数は、平成18年度には平成11年度と比べて、33.6%減少している。この路線は、黒崎が起終点であるため、中心市街地の魅力低下が乗降客数の減少の原因に繋がっているものと考えられる。

筑豊電鉄黒崎駅前駅・西黒崎駅乗降客数推移



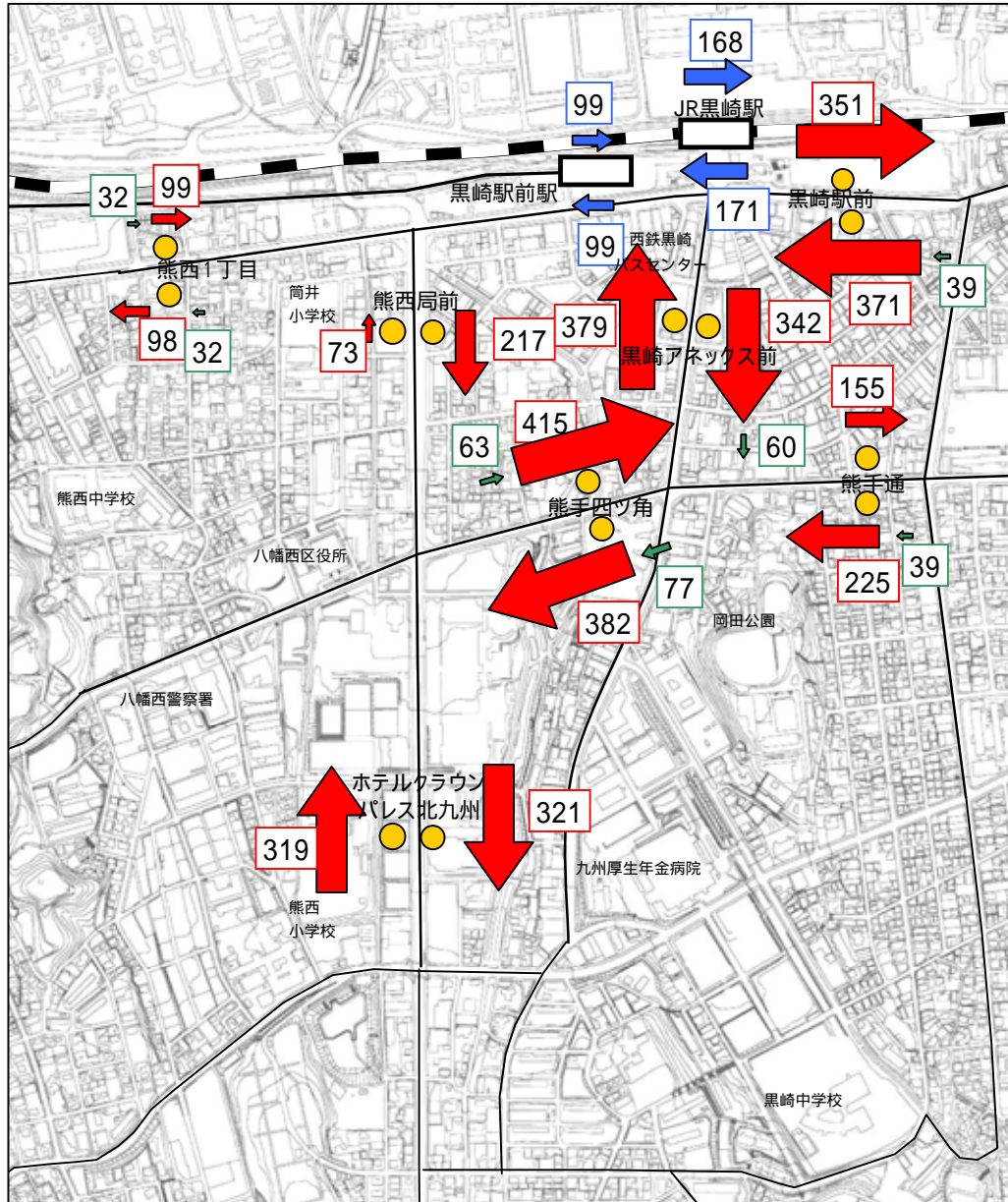
図中の値は、黒崎駅前駅、西黒崎駅の乗降人員の合算数値を示す。
(資料：筑豊電気鉄道50年史(筑豊電気鉄道株式会社))

市内バス路線は東西軸及び南北軸に運行されている

市内バス路線は、黒崎駅を中心として、小倉方面への東西軸及び八幡西区南部方面への南北軸に数多くの路線が運行されている。

平日の西鉄黒崎バスセンターの発便は997便あり、朝のピーク時は午前8時で70便、夜のピーク時は午後5時で71便が運行されている。

中心市街地及びその周辺における路線バス及び鉄道の運行状況



平成19年8月現在の時刻表より運行本数を集計
(資料：西日本鉄道、筑豊電鉄、西鉄バス、北九州市営バスの各ホームページ)

課題

黒崎副都心エリアへの来街に関する交通手段のトリップ数をみると、全て減少している。特に、徒歩とバスの減少が著しい。

今後は、JR、北九州市営バス、西鉄バス、筑豊電鉄の公共交通の拠点という特性を活かし、自動車に依存した交通体系から、人と環境にやさしい公共交通体系への転換を図るため、公共交通の利便性向上を進める必要がある。

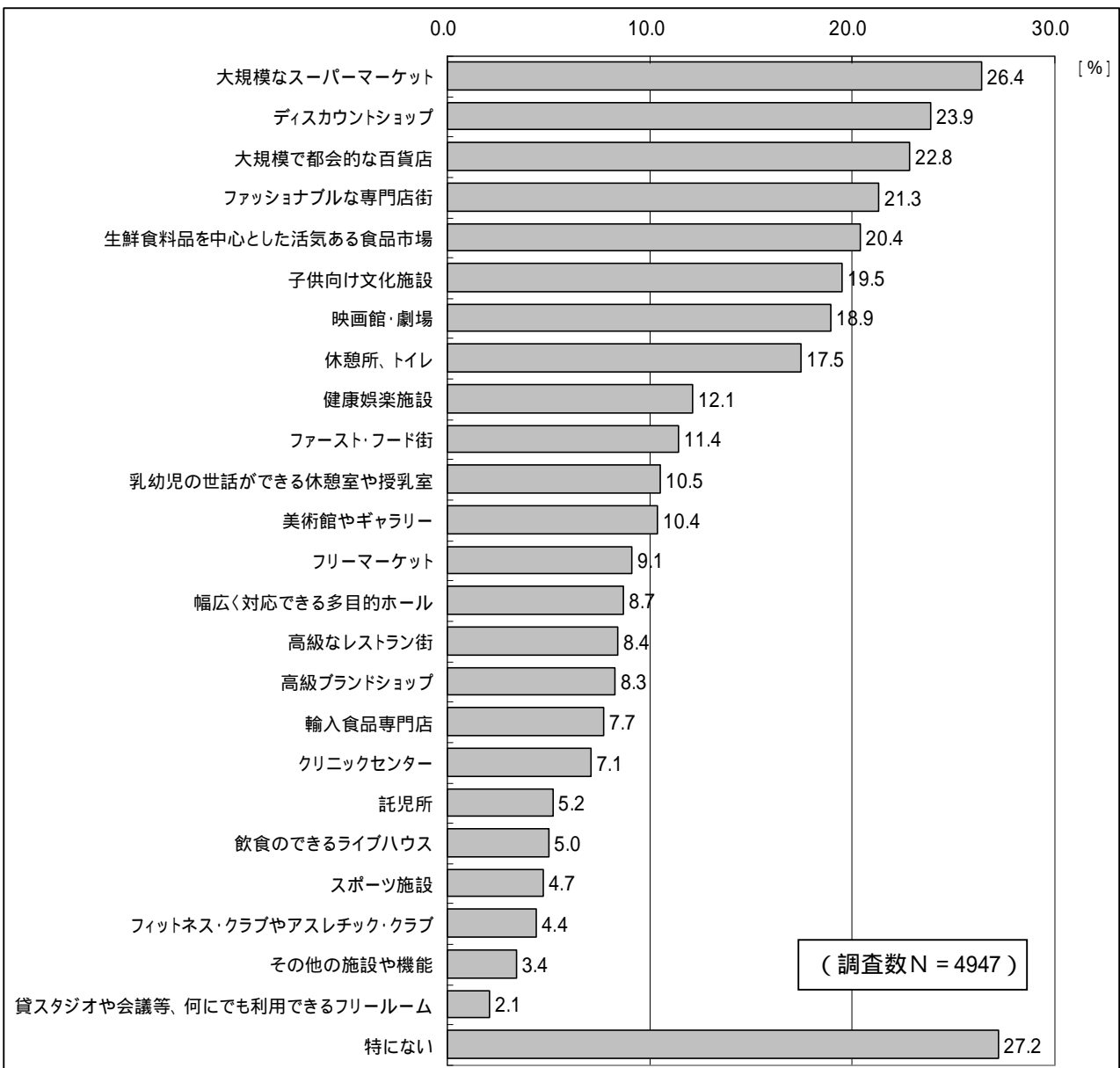
[3] 地域住民のニーズ等の把握・分析

(1) 北九州市商圈調査 (平成 18 年 3 月) に基づく把握・分析

本調査は、北九州市及び北九州市を中心とした半径 40km 圏内地域を対象とした調査員による聞き取り調査によるものである。(サンプル数 : 5,000)

「大規模なスーパーマーケット」「ディスカウントショップ」に対するニーズが高い主婦層は、黒崎地区に必要と考える店舗・施設として「大規模なスーパーマーケット」や「ディスカウントショップ」、「生鮮食品を中心とした活気ある食品市場」などが上位の回答に挙げており、生活に身近な商業施設に対する要望が高いと言える。

黒崎地区に必要と考える店舗・施設 (主婦対象購買動向調査)



資料 : 北九州市商圈調査 (平成 18 年 3 月)

(2) 八幡西区住民及び区外からの来街者に関する調査

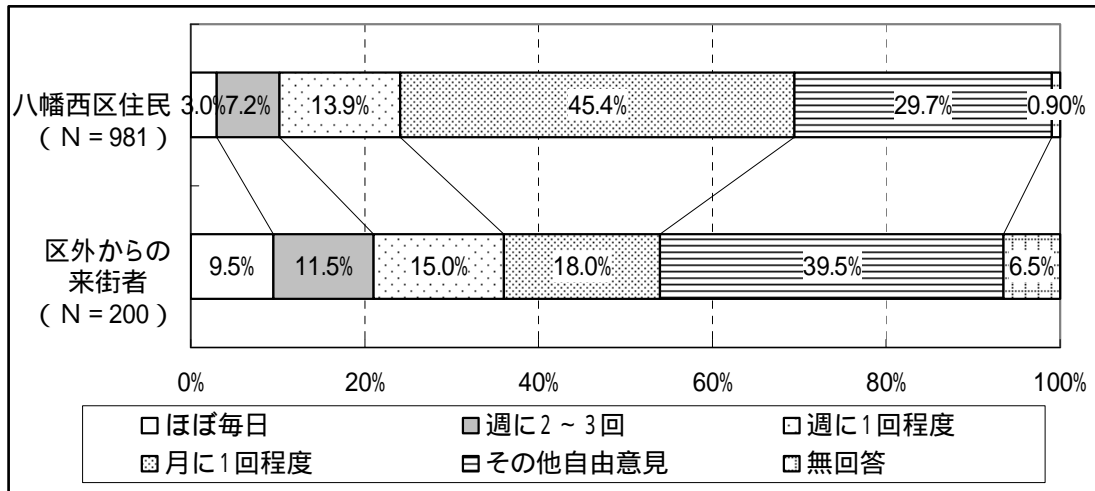
本調査は、北九州市八幡西区民及び自治会へのアンケート調査、JR黒崎駅前（区外からの来街者）による聞き取り調査によるものである。（サンプル数：八幡西区住民3,000，区外からの来街者200）

中心市街地には、区外からの来街頻度が多い

黒崎副都心の中心市街地で、買い物などの余暇時間を過ごす人の割合は、八幡西区住民では「月に1回程度」の回答が一番多い。

また、週1回以上、黒崎副都心で余暇を過ごす人は、八幡西区住民は約24%に対し、区外からの来街者は約36%と高く、来街頻度が高い状況がうかがえる。

問 あなたは、通勤・通学以外の余暇時間に、黒崎で余暇を過ごすことがありますか。

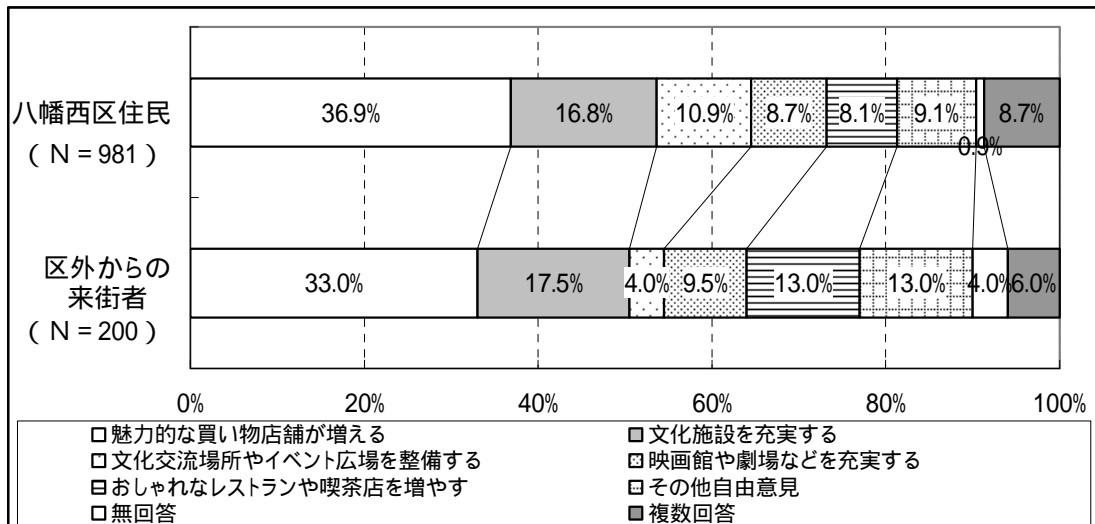


資料：「文化・交流拠点地区」等に関するアンケート調査（平成19年8月）

商業機能の充実を望んでいる

「魅力的な買い物店舗が増える」と回答した人が、八幡西区住民、来街者ともに30%台であり、黒崎副都心の中心市街地に対して、商業機能や文化施設の充実を望んでいることがうかがえる。

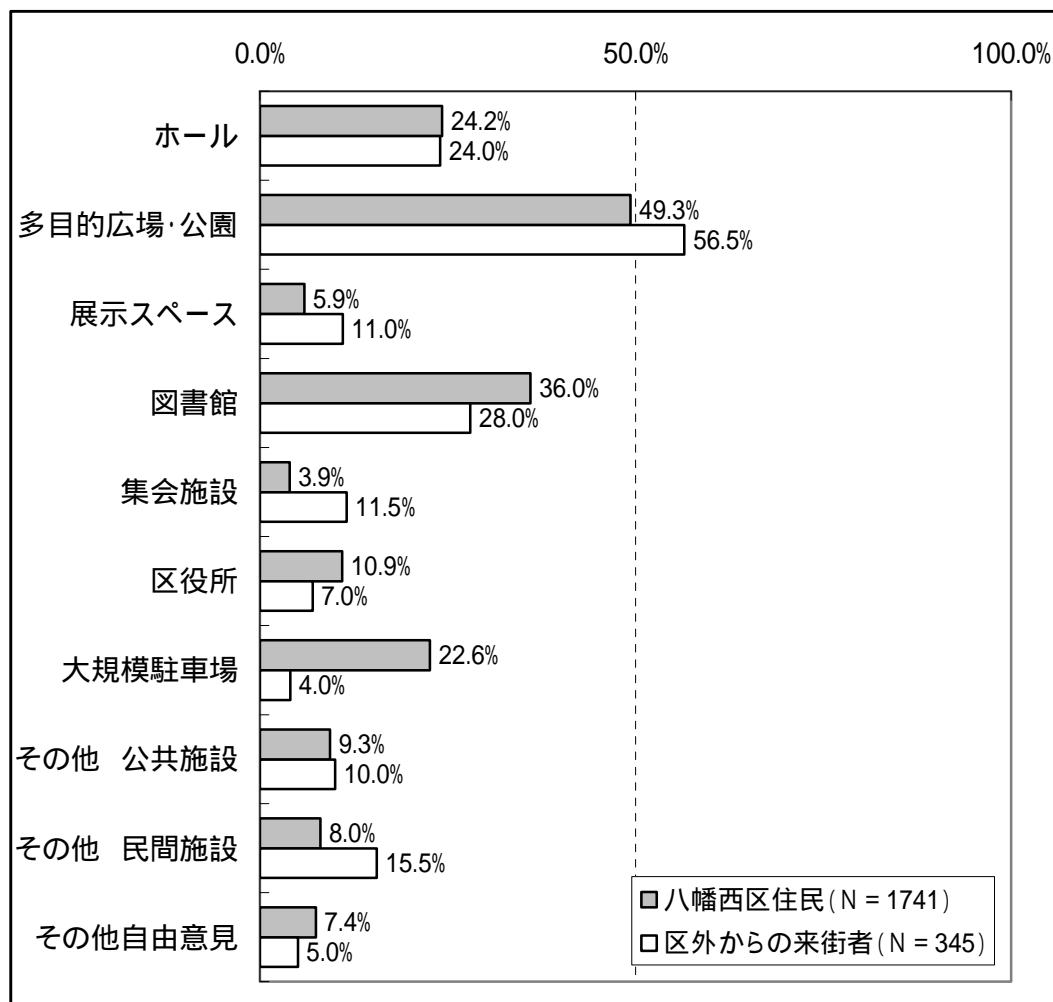
問 あなたは、黒崎がどのような街になれば、訪れる回数が増えると思われますか。



資料：「文化・交流拠点地区」等に関するアンケート調査（平成19年8月）

文化・交流拠点地区には、多目的広場・公園、図書館、ホール等のニーズが高い
 八幡西区住民、区外からの来街者ともに、イベントができる「多目的広場・公園」、
 「ホール」、「図書館」などの文化施設のニーズが高い。

問 「文化・交流拠点地区」にどのようなものがあるとよいですか。（複数回答）



資料：「文化・交流拠点地区」等に関するアンケート調査（平成 19 年 8 月）

(3) 平成15年市民意識調査(平成16年3月)に基づく把握・分析

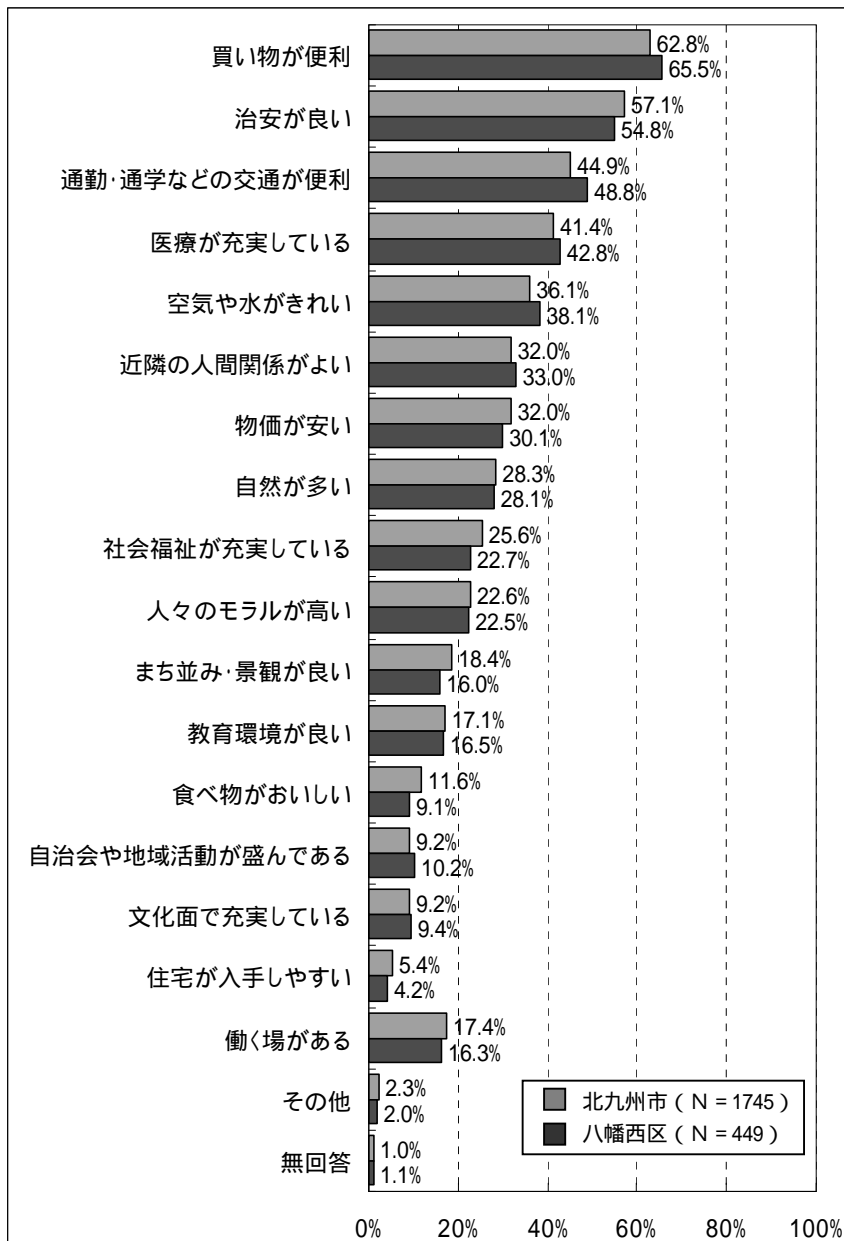
本調査は、北九州市に居住する20歳以上の男女個人を対象としたアンケート調査によるものである。(サンプル数:3,000)

住み良さを感じる条件は「買い物が便利」というニーズが高い

住み良さを感じるための条件として、「買い物が便利」という意向が最も高く、次いで「治安が良い」「通勤・通学などの交通が便利」「医療が充実している」などの条件が求められている。

地区の現状として、交通や医療等の環境は充実しているものの、地区内には、風営法関連施設が点在している地域事情から、教育環境、治安の面において街の居住性での課題を有している。

「住み良さ」を感じるための条件
(どのような条件が整えば「住み良い」と感じるか)



資料：平成15年度市民意識調査(平成16年3月)
「住みよさを感じて誇りをもてるまちづくり」

生活環境は病院や買い物の利便に対する評価は高いが、治安やマナー、モラルに対する不満が多い

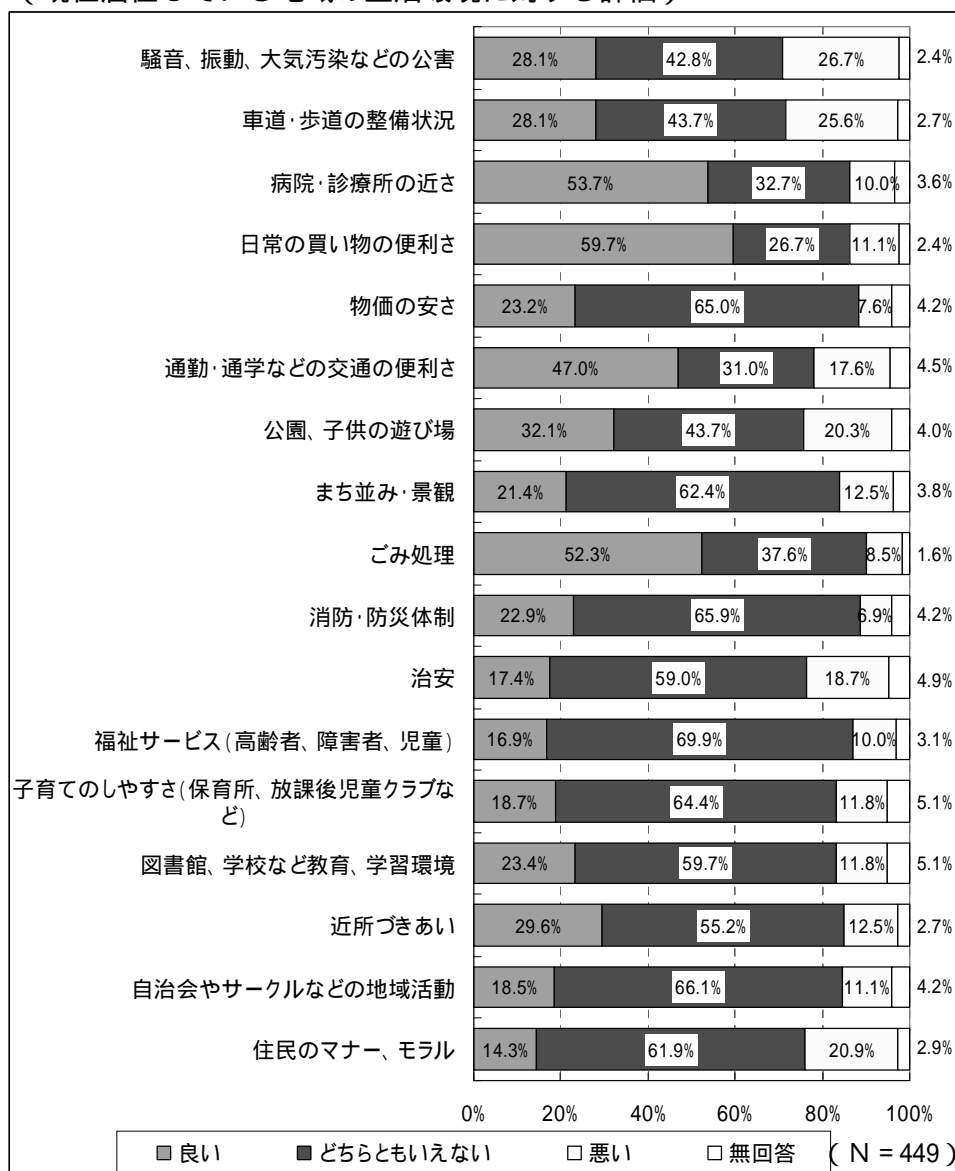
地域の生活環境の評価として、市民が「良い」と感じているプラス評価の項目は「日常の買い物の便利さ」「病院・診療所の近さ」などが挙げられる。

市民が「悪い」と感じているマイナス評価の項目は「騒音、振動、大気汚染などの公害」「車道・歩道の整備状況」などが挙げられる。

また、「治安」と「住民のマナー、モラル」は、「悪い」とするマイナス評価がプラス評価を上回っている。

地区の現状として、自動車交通量の多い幹線道路を有していることや、歩道等のバリアフリー化が進められているものの、未だ整備の途上にあること、先頁の街の治安状況が、こうした評価結果を招いていると推察される。

日常生活からみた地域の生活環境評価【八幡西区】
(現在居住している地域の生活環境に対する評価)



資料：平成 15 年度市民意識調査(平成 16 年 3 月)
「住みよさを感じて誇りをもてるまちづくり」

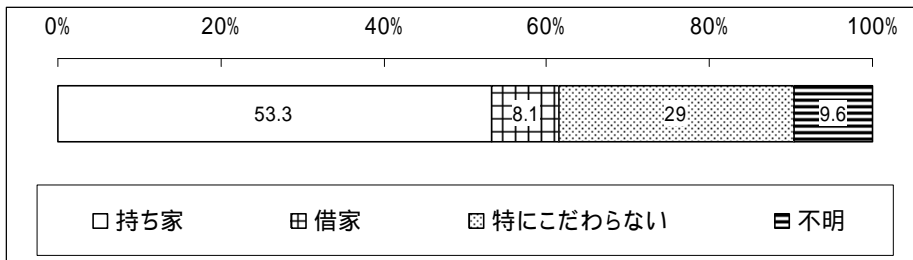
(4) 平成15年北九州市住宅需要実態調査に基づく把握・分析(サンプル数:5,939世帯)
今後の住まいの意向は「持ち家」「一戸建て」「街なかや都心の中心部」を望む声が多くニーズが多様化している

今後の住まいの意向として、「持ち家」「一戸建」というニーズが極めて高い。

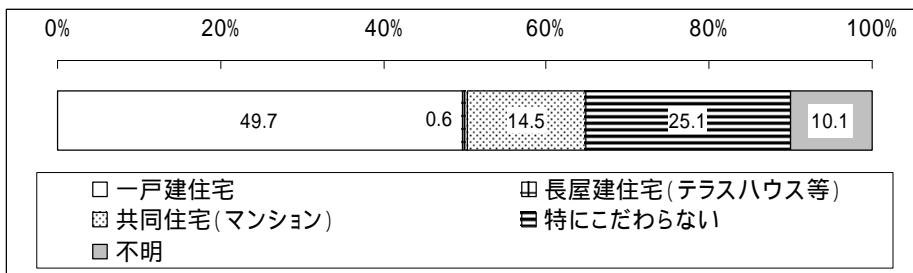
一方で、「特にこだわらない」が、所有関係、建て方、立地で約3割となっており、また、立地では「郊外」が24.2%で最も多いものの、「街なかや都市の中心部」も19.5%を占めており、全体として居住ニーズが多様化する中で、黒崎副都心の中心市街地においても、集合住宅をはじめとする多様な形態の住宅を供給することを考える必要がある。

今後の住まいの意向
 (今後住み替えるとした場合の住まい方の意向)

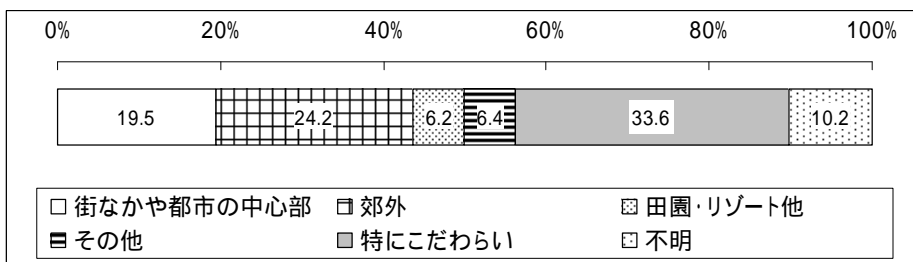
<所有関係>



<建て方>



<立地>



資料：平成15年北九州市住宅需要実態調査

(5) 傾向と課題

黒崎副都心地区では、大規模なスーパーマーケット、ディスカウントショップ、映画館・劇場等、商業機能の充実が求められている。また、文化・交流拠点地区には、多目的広場・公園、図書館、ホール施設が望まれていた。

生活環境に関しては、八幡西区では、治安やマナー、モラルに対する不満が多くうかがえた。

商業機能の充実、文化・交流拠点地区の整備により、住宅需要のある街なかや都市の中心部の定住人口を促進し、区外からの来街者及び地元の地域住民の来街頻度を増加させる必要がある。

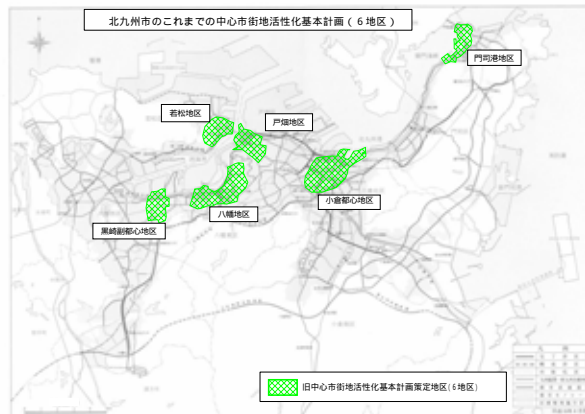
[4] 中心市街地活性化に係る取組み

(1) 旧中心市街地活性化基本計画等に基づく各種事業の把握・分析と課題

本市では、旧中心市街地活性化法の施行（平成 10 年 7 月）に伴い、中心市街地の活性化に取り組むため、平成 10 年度に学識経験者、商工会議所等からなる委員会を設置し、市内の拠点地区 11 地区を対象に検討を行った。

その結果、本市の 5 市合併という経緯などから、小倉都心地区、戸畑地区、黒崎副都心地区、門司港地区、八幡地区、若松地区の計 6 地区を選定し、平成 11 年度から 13 年度にかけて、中心市街地活性化基本計画（以下、「旧基本計画」という）を策定した。

黒崎副都心の中心市街地においても、約 180ha を対象として平成 13 年 2 月に旧基本計画を策定し、市街地の整備改善と商業等の活性化を軸とする各種取組（計画事業数 36 事業）を盛り込み、各省庁の支援策の活用を図りながら、官民協働で一体的に推進してきた。



【旧計画における黒崎副都心の中心市街地の取組状況】

- ・ 策定日：平成 13 年 2 月 9 日
- ・ 区域面積：約 180ha
- ・ 基本理念：広域交流・回遊（ネットワーク）都市 - 黒崎副都心
- ・ 地域の将来像：広域・国際交流、交易都市
 - ：各種都市機能が充実した魅力ある都市
 - ：やさしさとふれあいのある住環境都市
 - ：いきいきと安心して暮らせる福祉都市
- ・ 計画事業数：〔市街地の整備改善事業数〕 15 事業
〔商業等の活性化事業数〕 21 事業
- ・ 事業実施状況

地区	全体計画			市街地の整備改善			商業等の活性化		
	総事業数 (計画)	着手数	完成数	総事業数 (計画)	着手数	完成数	総事業数 (計画)	着手数	完成数
		着手率	完成率		着手率	完成率		着手率	完成率
黒崎副都心	36	25	6	15	13	2	21	12	4
		69%	17%		87%	13%		57%	19%

・ 着手数には、完成数を含む。

・ 本表は、基本計画記載事業数ベースで進捗率をまとめたものである。

平成 18 年 3 月時点

市街地の整備改善事業の把握・分析と課題

広域医療施設の移転改築が完了し、周辺の総合健康・福祉施設とあわせて一団の機能集積が図られた。また、黒崎駅西地区市街地再開発事業の実施により、新たな商業核の

形成とともに、バスセンター機能や宿泊施設等の集積が図られてきた。しかしながら、他の大型商業施設の撤退等の影響もあり、厳しい経営状況から当該施設は閉鎖状態となっており、早期の活用が求められている。

地区内の都市計画道路の整備が着実に進捗する一方、文化・交流拠点地区の整備は、用地取得や施設撤去に時間を要したため、施設整備に至っていない状況にある。

北九州市の財政事情は厳しい状況にあるが、今回の基本計画においてもこれらの事業の確実な進捗が図られるよう、戦略的な計画立案が求められる。

商業等の活性化に関する事業の把握・分析と課題

商店街マップや回遊マップの作成、黒崎宿場まつりやインフィオラータ in 黒崎宿など多彩なイベントの開催や、熊手商店街「一の市」の実施などソフト事業に着手したものの、買い物客の利便性に資する駐車場無料サービスの共通券化や共同宅配サービスなどは実施に至っていない。また、藤田地区の再開発、テナントミックス、商店街ファサード整備などハード事業は、各種事業の推進役となるTMO(「タウンマネージメント機関」の略)が未設立であることや、事業主体となる商店街の資金、コンセンサス不足等が起因し、事業着手に至らなかった事業が多くみられる。

このため、今後は、北九州市黒崎地区中心市街地活性化協議会を中心に、不退転の決意で事業推進に取り組んでいく必要がある。

その一方でまつりやイベントは継続的に実施され、期間中に限れば集客の実現をみており、これらの集客力を活かして、常時の賑わい創出の工夫が求められるところである。

区分	進捗	事業名
市街地の整備改善	完成	健康福祉地区の整備
		複合交通地区(黒崎駅西地区の再開発)
		一般国道3号バイパスの整備
	着手	都市計画道路の整備(田町鳴水線、H17.7完成)
		都市計画道路の整備(中央町穴生線)
		都市計画道路の整備(黒崎駅前線)
		都市計画道路の整備(城山西線)
		バリアフリーのまちづくり推進
		シンボルロードの再生、景観整備
		花いっぱいモデル地区設置事業
		撥川の整備
		都心居住の推進
		にぎわい地区の整備
	未着手	文化・交流拠点地区の整備
	商業等の活性化	完成
案内板、モニュメント、看板等のサインの整備		
回遊マップの作成		
TMO設立の検討		
着手		シルバー人材による運営、各種文化・生涯学習活動等の場、イベントへの活用
		商店街への植栽、プランター等設置の促進
		史跡、文化資源の活用
		市(いち)の開催
		新規事業者への空き店舗情報の提供と入居時の賃貸支援
		多彩なイベントの開催
		オープンスペースを活用したイベントの充実
イベント情報の提供		
未着手		人材の育成
		テナントミックスの導入
		店舗のファサードの統一、工夫
	一定時間駐車無料サービスの共通券化	
	産業文化拠点の整備	
	公益施設、文化施設の管理、運営	
	自転車、ベビーカー、電動車椅子等のレンタルサービス	
	高齢者向け共同宅配サービス	
インターネット上による仮想商店街の構築		
商店街共通カードの発行		

[5]課題の整理

北九州市及び中心市街地を示すデータ、街なかの現状等から浮かび上がった課題を、改めて整理する。

黒崎副都心地区は、北九州都市圏西部の中核として重要な役割を担う地区であるが、近年、中心市街地の人口は増加傾向にある一方、小売業の商品販売額等は一貫して減少している。このまま中心市街地の経済的な活力が弱まることは、黒崎副都心地区の活力の低下のみならず、北九州市全体の活力の低下にもつながるものであり、中心市街地が抱える課題を分析し、その対応策を講じることが必要である。

【全市的な視点からの課題】

- ・ 北九州市特有の都市構造及び周辺市町村を含めた拠点形成の状況を踏まえ、北九州広域都市圏における東西の2大中心核として、小倉都心、黒崎副都心を位置付け、適切な役割分担の下、独自の地域資源や文化などを活かし、都市機能の集積強化、都心部にふさわしい商業空間や街並みの形成、地域一体による戦略的なマネージメントなど、総合的な取組みを進め、魅力ある拠点形成を図るとともに、その相乗効果を都市圏全体へ波及させていくことが重要である。

↑ 歴史的な成り立ち

- ・ 豊前・筑前と東西で異なる歴史的な形成過程、五市対等合併による多核的な都市構造
- ・ 東西方向の都市軸と、小倉から大分方面、黒崎から直方方面の2本の南北軸を持つ、**型**の都市構造が形成。この都市軸が交差する小倉・黒崎を都心・副都心に位置付け
- ・ 人口、市街地の状況
- ・ 市人口全体は約107万人（S54）をピークに減少が続き、現在約98.8万人（H19）。政令指定都市では数少ない人口減少都市。今後の更なる人口減少、高齢化の進展の予測
- ・ 市街地面積（人口集中地区DID）が40年間で1.6倍に拡大した一方で、市街地（DID）の人口密度は約4割減少（S40：90.8人/ha H17：56.7人/ha）
- ・ 中心市街地（旧基本計画策定6地区）の人口（H7年 - H17年）は、3.0%（全市では2.6%）
- ・ 中心市街地（同上）の小売業年間販売額（H6年 - H16年）は、17.5%（全市では7.4%）
- ・ 中心市街地（同上）の小売業売り場面積（H6年 - H16年）は、4.9%（全市では1.9%増）
- ・ 福岡都市圏、近隣都市との関係
- ・ 北九州都市圏の東部を中心に「小倉1次商圏」、西部を中心に「黒崎1次商圏」が形成され、都市圏東西の2大商業核として成り立っている
- ・ 都市間競争の活発化、福岡一極集中の傾向
- ・ 福岡都市圏との人口比較
北九州都市圏の人口：約137万人（H7年 - H17年で2.6%）、福岡都市圏の人口：約243万人（H7年 - H17年で9.7%増）
- ・ 福岡市、下関市との小売業比較
小売業年間販売額（H6年 - H16年）は、北九州市が7.4%、福岡市が2.0%、下関市が16.4%
小売業売り場面積（H6年 - H16年）は、北九州市が1.9%増、福岡市が23.0%増、下関市が6.0%増
売場効率（H6年 - H16年）では、北九州市が9.2%、福岡市が20.3%、下関市が21.1%

【集客機能の充実】

コムシティ（複合商業ビル）の早期再生などによる駅前集客機能の強化

- ・ 平成15年より閉鎖中のコムシティ（複合商業ビル）は、黒崎駅前という立地から、交通・交流拠点となる施設のため、多くの集客を見込むことができ、一刻も早い再生が求められる。こうしたコムシティの再生などにより駅前集客機能を強化することが必要である。

- ・ 黒崎副都心地区には、商業、医療福祉施設、公共交通等の多様な都市機能が集積
- ・ 生活に身近な商業施設に対する市民の要望が強い

【都市機能の集積】

既存の都市機能に加え、文化施設の整備などによる都市の魅力向上

- ・ 医療保健・福祉機能をはじめとする既存の都市機能に加え、文化施設の整備などによる都市の魅力向上が必要である。

↑
・ 行政サービスや医療・福祉施設等の都市機能が集積
・ 街の魅力の重要な要素である文化施設が少ない

【商店街の活性化】

個店の魅力づくりや商店街の賑わいにつながる様々なソフト事業の取組み

- ・ 個店の魅力づくりや、情報発信、空間整備の充実など、商店街の賑わいにつながる様々なソフト事業の取組みが必要である。

↑
・ 北九州市西部を中心とする小倉都心地区に次ぐ商圈（有効商圈人口H17：約58万人）。商圈規模は年々縮小（H12 - 17：70,767人）
・ 小売業事業所数（H6 - 16：30.0%）、小売販売額（H6 - 16：48.9%）ともに減少の一途
・ 商店街の空き店舗率（H19：21.2%）は市平均に比べやや高い

【まちの回遊性と吸引力】

歩行者の回遊や流入を促す空間整備やソフト事業の取組み

- ・ 黒崎駅前から商店街、そして文化・交流拠点等の地区内拠点間の回遊性ととも、近接する新集客ゾーンの集客力や基幹病院である九州厚生年金病院の利用者が、中心市街地に立ち寄りたくなるような吸引力を高める空間整備が求められる。特に地区の回遊軸となる黒崎駅前線（シンボルロード）は、歩行者が快適に歩くことのできる空間としては未整備であるため、その整備が求められる。また、商店街を中心として、歩いて楽しいと感じられるような仕掛けを施すソフト事業の取組みが求められる。

↑
・ 駅前及び中心商店街ゾーンの歩行者通行量が減少（H14 - 19：39.5%）
・ 黒崎副都心周辺からの徒歩による来街が減少し、地区南部からのバス利用が減少

【交通アクセスの整備】

地区内幹線道路の通過交通の排除と、地区への交通アクセス機能の向上

- ・ 幹線道路の東西方向の自動車交通量が多く、混雑度が極めて高い状態となっている。地区内幹線道路の通過交通の排除と、地区への交通アクセス機能の向上が求められるため、国道3号黒崎バイパスをはじめとする地区内幹線道路の整備が必要である。

↑
・ 東西方向の自動車交通量が多く、交通混雑が著しい

【公共交通の利便性向上】

公共交通の利便性向上等による来街手段のシフト

- ・ 中心市街地地区内には、黒崎駅にＪＲ、北九州市営バス、西鉄バス、筑豊電鉄の交通拠点があるにもかかわらず、マイカー利用の増加により、公共交通機関の利用が、減少している。環境問題等を背景とする中、公共交通機関の利便性向上等による来街手段のシフトを図る必要がある。

- ↑
- ・ 黒崎駅周辺は、ＪＲや西鉄、筑鉄、国道３号など交通の主要結節点
 - ・ ＪＲ、バス、筑鉄等の公共交通利用者が年々減少（Ｈ11 - 18：ＪＲ黒崎駅 25.8%）
 - ・ 黒崎副都心周辺からの徒歩による来街が減少し、地区南部からのバス利用が減少

【低未利用地の活用】

低未利用地等の、住宅機能を中心とした有効活用

- ・ ＪＲ黒崎駅前西側に、低未利用地が多く存在している。居住人口の増加により、中心市街地の賑わい創出につながるため、特に住宅機能を中心に有効活用が求められる。

- ↑
- ・ ＪＲ黒崎駅西側に低未利用地が存在
 - ・ 住宅着工件数が近年増加傾向
 - ・ 今後の住まい方として一戸建て・持ち家を志考するニーズが高い

【居住環境の整備】

治安・環境の良化など安心・快適な居住環境の整備

- ・ 治安、騒音・振動・大気汚染の環境の良化など、安心して快適な居住環境の整備が求められる。

- ↑
- ・ 住み良さを感じるための条件として、「買い物便利」「治安が良い」「通勤・通学などの交通が便利」「医療が充実している」が求められている
 - ・ 地域の生活環境評価として、「騒音、振動、大気汚染などの公害」「車道・歩道の整備状況」が「悪い」と感じている

【地域の一体性】

地域一体による賑わい創出につながる様々なソフト事業の取組み

- ・ 住民・商業者・まちづくり団体・行政などが一体となって、個店の魅力づくりや情報発信、空間整備の充実など、商店街の賑わいにつながる様々なソフト事業の取組みが必要である。

[6] 中心市街地の活性化に関する基本方針

中心市街地の活性化にあたっては、北九州市の中で、高次の都市機能の利便性や市民交流が図られる中心性を有しながらも、地域固有の歴史・文化を大切にしながら、商・住共存のまちづくりを展開する場としての位置づけで、以下の基本的な考え方に基づき、5つの基本方針を掲げ、中心市街地の活性化を進めていくこととする。

『クロスロード黒崎 人が集い、暮らし、交流する、賑わいあふれる副都心』

- ・中心市街地を含む黒崎副都心地区は、古くは長崎街道の豊前と筑前の境界付近に立地する宿場町として、明治以降は、鹿児島本線や筑豊電鉄などの開通などにより交通の要所として発展してきた。また、近年は、国道3号や200号等の主要道路が集中し、バスセンター等の整備によって、一層の交通結節機能の強化が図られてきている。

～ 鉄道、道路等の交通機能の交差点 “クロスロード” ～

- ・中心市街地は、かつては二つの百貨店の立地や映画館街の立地など、周辺市町も含めた広域的な商業・娯楽の拠点として発展してきただけでなく、基幹となる医療や行政サービスなど、地域の中核となる多様なサービスを提供する場として、また、周辺住民の市場的機能や、勤労者のアフターファイブの楽しみを提供する場として、多種多様な人々が集う「まち」として機能してきている。

～ 多彩な都市機能と多様なひとの交差点 “クロスロード” ～

- ・中心市街地は、かつて長崎街道随一の宿場町であった歴史的・文化的資源を有しており、また、昭和15年に完成した区画整理によって、駅を基点とした放射状道路が形成され、他に例のない特徴的な商店街を構成するなど、来街者が駅を起終点として、まちへ歩いて拡がり、そこで多様な出会いや発見、過ごし方がある、人と人、ひととまちが交わるポテンシャルを有している。

～ 人と人、ひととまちの交差点 “クロスロード” ～

- ・このような、恵まれた交通結節機能や都市機能の集積、地区特有の個性ある町割りや歴史などを活かして、多様な来街者が気軽に訪れ、交流するとともに、子どもからお年寄りまで誰もが暮らしやすいまちを目指して、人のふれあいを大切にする商業活動や、歴史文化や自然が醸し出すやすらぎを感じる居住環境の形成、文化・交流等の複合的な都市機能の集積などを促進し、賑わい溢れる北九州都市圏西部の中核にふさわしい中心市街地の活性化を図る。

基本方針1 . 多様な人・モノ・情報が集まり、交流する都市空間づくり

- ・中心市街地及びその周辺には商業機能・居住機能のみならず、市民の日常生活を支える医療保健・福祉機能や、文化・交流拠点機能、更には行政サービス機能など多様な都市機能が集積し、市民に多種多様なサービスを提供している。
- ・これら一つ一つの都市機能が強化され、また有機的なネットワーク化が図られることにより、黒崎副都心地区全体に集まる人・モノ・情報が中心市街地で結節し、交流する都市空間づくりを目指す。

- ・広域圏の観点からは、誰でも気軽に中心市街地へ出て来られるよう鉄道・バス等の利便性の向上や、幹線道路等の交通環境を整備・改善し、郊外居住者にとっても身近な中心市街地と感じられるまちづくりを目指す。

基本方針 2 . 人が立ち寄り、回遊する、歩いて楽しいまちづくり

- ・長崎街道の宿場町としての歴史性を活かしつつ、多様なまつりやイベントの開催、新しい文化の発信、多様な交流の場づくりなど、中心市街地全体がクラスターの魅力空間を創出していく。
- ・個々の賑わいづくりによるクラスターの集客が中心市街地全体に波及するよう、訪れて来た人が歩きたいと感じるような魅力ある歩行空間の整備や、空き店舗を活用した休憩所の整備など、人が回遊する仕掛けを施し、中心市街地全体に賑わいと交流を創出させる。
- ・周辺の集客核や都市福利施設との先進的な連携を推進し、中心市街地への流入を活発化させる。

基本方針 3 . 誰もが快適で便利に暮らせるやすらぎのある居住環境づくり

- ・街の活力の源は“人”であり、かつて多くの人々が住んでいた本地区に居住者を呼び戻し、そこで生活し、憩い、集う人を増やす“都心居住”の促進が、中心市街地の活性化には重要である。
- ・現在、中心市街地には多くの低未利用地を有しており、民間の活力による、空き地等の有効利用や老朽化した街区の更新を機会ととらえ、共同住宅を中心とした住宅供給により、快適で便利に暮らせる“都心居住”を促進していくことを目指す。
- ・また、長崎街道や社寺等に代表される歴史文化や、撥川や松並木をはじめとする水や緑の自然環境、新たな文化・交流空間、周辺の都市福利施設や集客核などを活かして、やすらぎと新たなライフスタイルを感じられる良好な居住環境の形成を目指す。
- ・更に、地区計画等の都市計画手法を活用して、風営法対象施設の立地を規制するなど、安全・安心なまちづくり及び魅力ある街並みの形成を目指す。
- ・バスや鉄道等の環境負荷の低減につながる公共交通機関の利用を進め、環境首都“北九州”の副都心にふさわしいまちづくりを目指す。

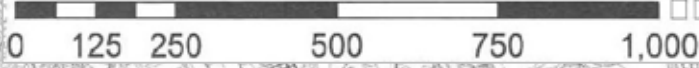
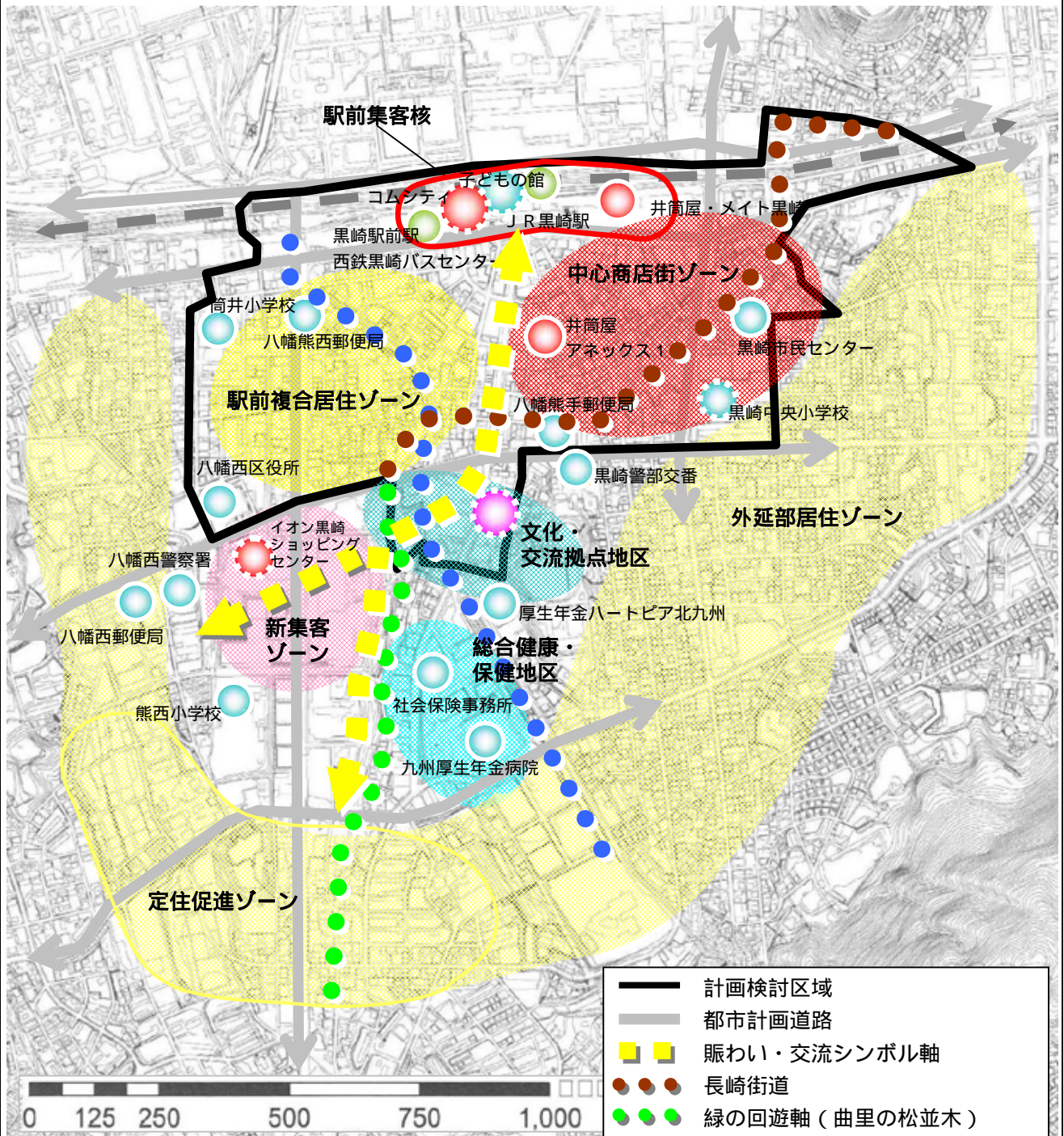
基本方針 4 . 人のふれあいと賑わいを感じさせる商業空間づくり

- ・必要な業種・業態と品揃えを充実し、魅力的な商業環境を整備するとともに、きめ細かい販売促進・サービスを提供していくなど、地区全体としての魅力あるショッピングモールの形成を図る。
- ・黒崎ならではの個性的な賑わいづくりや交流の場づくりなど、来街者や生活者に出逢い、発見、サービスを提供し続ける、創造的な商業空間形成を推進する。

基本方針 5 . 地域一体となったパートナーシップのまちづくり

- ・市民、事業者、行政等が連携してまちづくりをともに考え、目標を共有しつつ、各主体の役割を明確化し、地域が一体となった戦略的な賑わいづくりの取り組みを行うなど、パートナーシップのまちづくりを目指す。

活性化基本方針図



- 計画検討区域
- 都市計画道路
- 賑わい・交流シンボル軸
- 長崎街道
- 緑の回遊軸（曲里の松並木）
- 水辺の回遊軸
- 既存商業核
- 既存都市福利・業務施設
- 公共交通施設
- 商業核（新設・拡充）
- 都市福利・業務施設（新設・拡充）
- 文化・交流拠点施設（新設）