

第3回 コンパクトなまちづくり
専門小委員会

将来都市構造と都市機能誘導区域の設定等について

北九州市

目次

1. 北九州市の都市構造の特性	1
2. 北九州市における都市構造上の課題と対応	3
3. 都市形成の方向性	4
3-1. 目指すべき都市構造のイメージ	4
3-2. 将来都市構造の検討	12
3-2-1 拠点の検討	12
3-2-2 都市機能誘導区域の検討について	15

1. 北九州市の都市構造の特性

市街地の郊外化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依然として人口や生活支援施設が集積し、さらに階層を持った複数の拠点が存在

○ 主要な交通軸に沿って高密度に形成された既成市街地と低密度に広がった市街化区域外縁部の市街地

- 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る。
- 住宅開発の進展により形成された市街化区域外縁部の市街地は、低密度となっている。
- 市街地背後の高台（斜面地）も住宅地となっている。

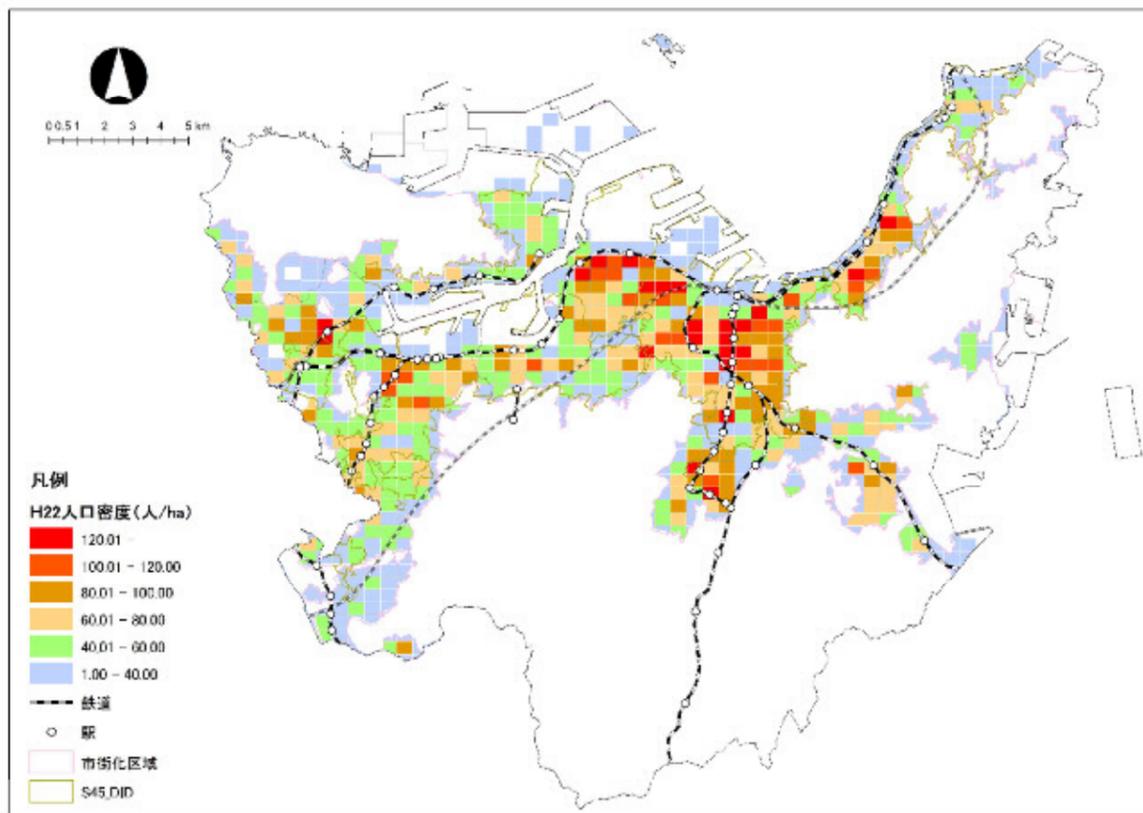


図 人口密度の状況 「平成 22 年国勢調査」

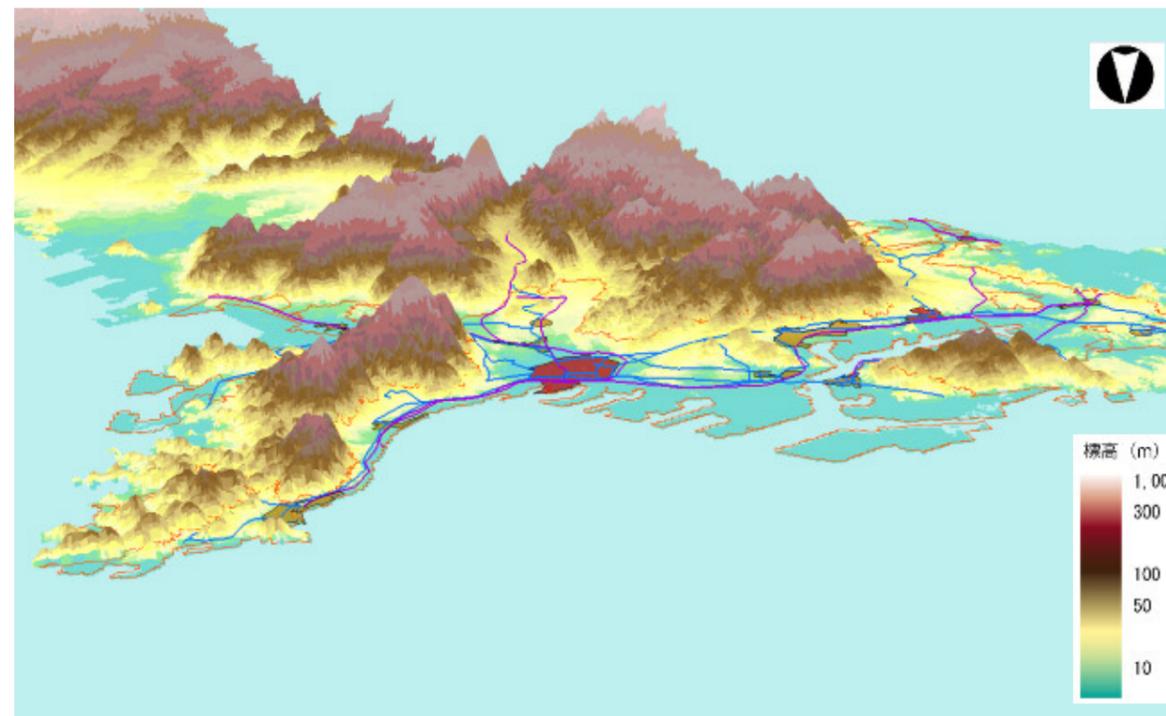


図 標高の状況

○ 階層をもった複数の拠点が存在

- 周辺地域からの交通利便性が高く、商業・業務機能や文化・交流機能が集積した拠点が複数存在。
- 特に、小倉や黒崎は、市外を含めた広域の拠点となっている。
- 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。

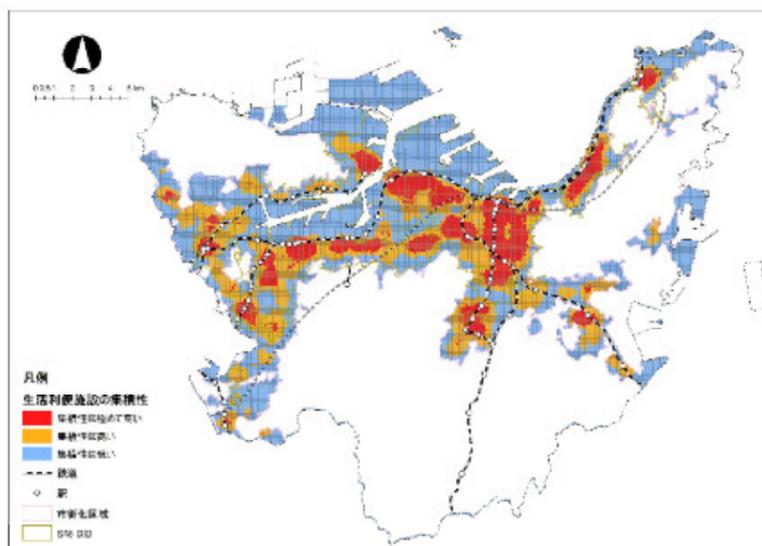


図 生活支援施設の集積性(100mメッシュ)

※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」

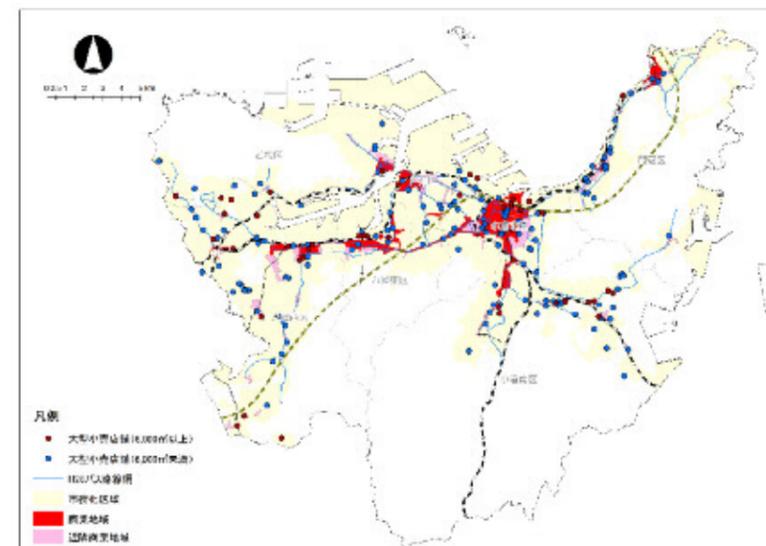


図 大規模小売店舗の立地動向

出典：全国大型小売店総覧「2015年」

○ 公共交通の利便性が高いものの、自動車依存が進行

○公共交通網は市街地全域を概ねカバーしており、比較的高いサービス水準となっている。
 ○特に、人口密度が高い既成市街地には、利便性の高い鉄軌道と高頻度運行される路線バスにより、主要な交通軸が形成されている。
 ○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、自動車依存が進行している。

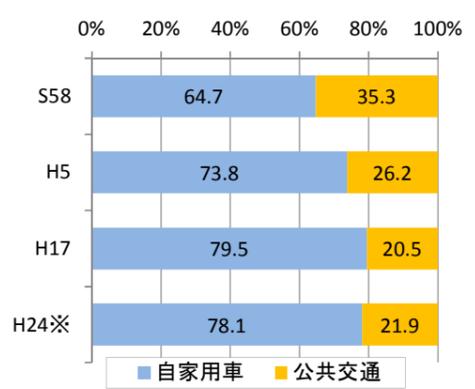
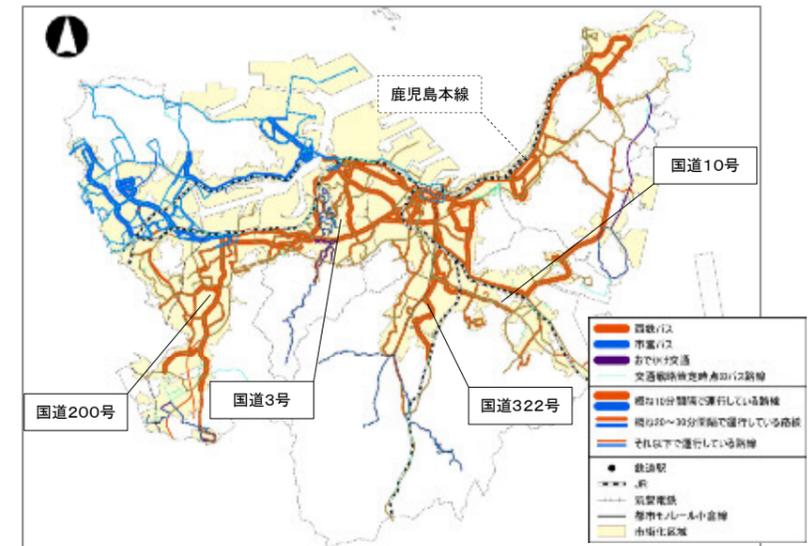


図 北九州市の交通手段分担率の推移
 出典：北部九州圏都市交通計画協議会「北部九州圏パーソントリップ調査」(S58, H5, H17)
 ※H24の公共交通分担率は、第4回パーソントリップ調査(H17)による北九州市内の分担率をベースとして、H17からH27の公共交通利用者数の増分を自家用車からの転換量と見なして算定。

図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網(再掲)

○ 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る。

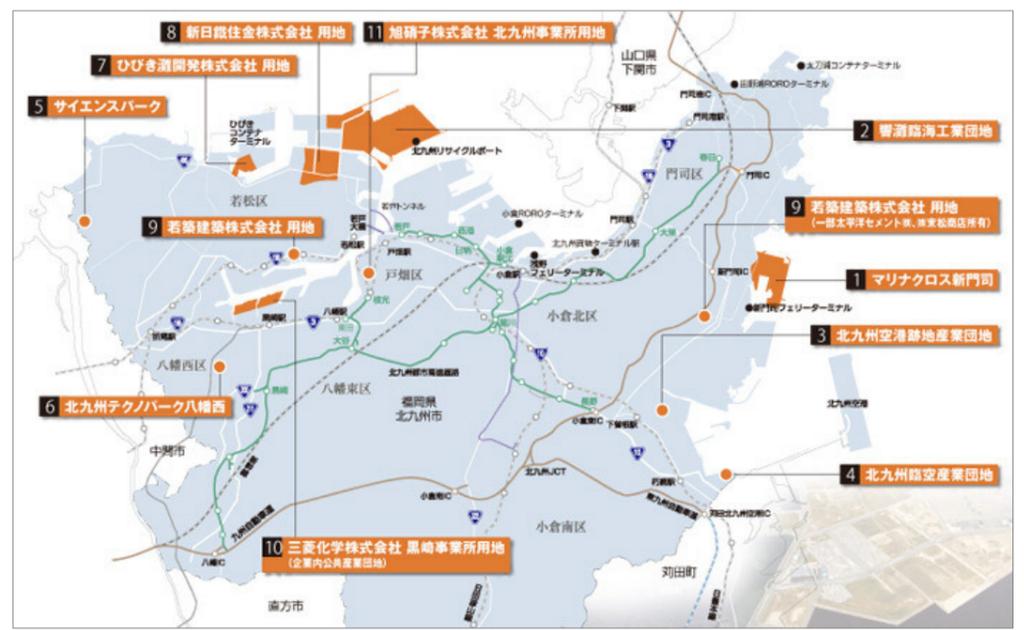


図 市内における産業の受け皿

○ 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、市民生活に関する施設は、拠点や主要な交通軸上に集中して立地。
 ○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。

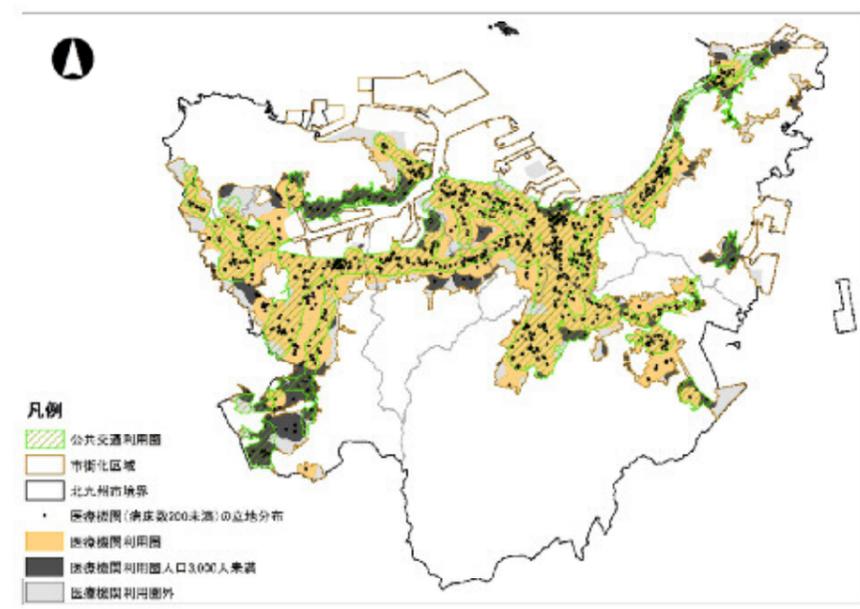


図 身近な医療機関の空間分布
 出典：国土数値情報「医療機関データ」(H22)
 ◆病院(病床数20~200床未満)・診療所(病床数20床未満)が対象

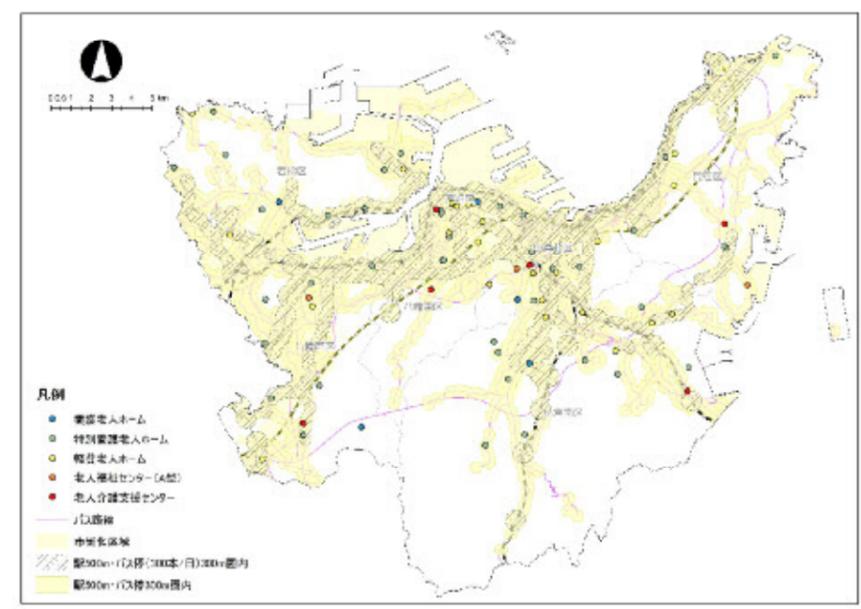


図 老人福祉施設等の立地状況
 出典：国土数値情報「福祉施設」(H23)
 ◆老人系福祉施設が対象

2. 北九州市における都市構造上の課題と対応

○ 都市の現状等を踏まえると、本市の都市構造上の課題とその対応は次のとおり整理されます

【 都市の現状等と懸念事項 】

〈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
- DID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

〈土地利用〉

- 世帯数の減少に伴う空き家の増加が予測
 - ・周辺居住環境の悪化、地域活力の低下
- 小倉都心地区において、未利用地が点在
 - ・未利用地が増加した場合の都心の賑わいや拠点機能の低下

〈都市交通〉

- 公共交通のネットワークは充実しているものの、利用者数は減少傾向
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

〈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、これに伴う税収の減少
- 公共施設の大規模改修等の財源は、近年の財政水準では大幅に不足
 - ・財政悪化
 - ・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

〈将来人口からみた都市構造〉

- 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
- 斜面地には、土砂災害警戒区域も多く、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

【 都市構造上の課題と対応 】

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 財政悪化

[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 防災面での安全性の低下

[対応]

- ・斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

3. 都市形成の方向性

3-1. 目指すべき都市構造のイメージ

北九州市における都市構造の現状や課題を踏まえると、既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造に導く必要があります。

北九州市の都市構造の特性

- 主要交通軸に沿って高密度に形成された既存市街地と薄く広がった郊外部
- 公共交通の利便性が高いものの、自動車依存が進行
- 産業の受け皿は市街地から離れた地区に存在
- 階層をもった複数の拠点が存在
- 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

都市構造上の課題と対応

- 地域活力低下
 - ≫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
- 拠点機能の低下
 - ≫拠点への都市機能の誘導
- 公共交通の衰退
 - ≫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
- 財政悪化
 - ≫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
- 防災面での安全性の低下
 - ≫斜面地から生活利便性の高い平地へ居住を誘導

都市構造のタイプ

- ・市域が広い上、山地や洞海湾等の存在など地形的な条件によって、分断されている
 - ・人口規模が約 100 万人と大きい
 - ・旧五市の中心市街地等を都心・副都心、地域拠点と位置づけ、複数の拠点を有する都市づくりを進めてきた
 - ・この他にも、日常生活を支える複数の拠点が形成されている
 - ・これらの拠点がJR、利便性の高い公共交通機関によって結ばれている
 - ・拠点や公共交通沿線地域に密度の高い市街地が形成されている
- 一般的な都市構造のタイプとしては、多極ネットワーク型都市構造に近い
○核間の機能分担やヒエラルキーの形成に留意が必要

集約型の都市構造を形成することによるメリット

- ・行政サービスを安価に提供可能（都市インフラが充実し、サービスの提供効率が高い）
- ・拠点において商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能の集積が集積することにより、賑わいを感じ、楽しめる場が確保される。（人が集まり賑わうことが、更なる都市機能集積に繋がっていく）
- ・公共交通の利便性が高い
 - （公共交通利用度合いが高く、自動車の度合いが低い）
 - （公共交通利便性が高い場所の居住者が増加⇒安定した公共交通経営が可能⇒運行本数増加などのサービスに還元）
- ・高齢者も健康で暮らしやすい
 - （外出が増え、歩くことで健康増進も図られる）
- ・安全に暮らせる
 - （災害の危険性が少なく、助け合いも可能）

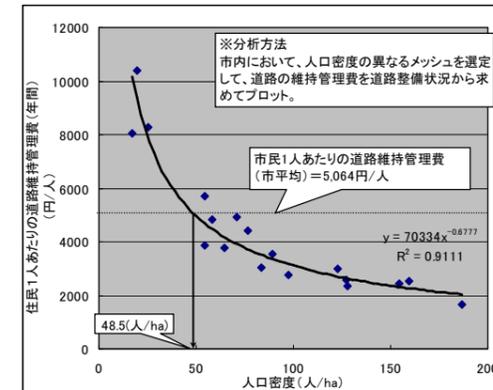


図 北九州市における人口密度と住民1人あたりの道路維持管理費

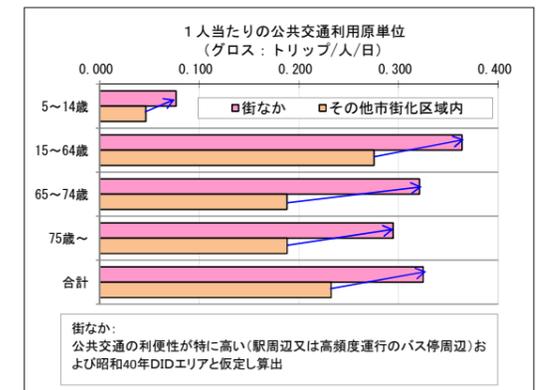


図 北九州市における地域別・年齢層別での1人当たりの公共交通の利用度合い（大きいほど多く公共交通を利用）（第4回PT調査より）

既存の複数の拠点の機能や、交通利便性を生かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造がふさわしい『「個性的で魅力ある拠点」が「公共交通を主体として」つながる「誰もが安心して暮らせる」都市構造』

- 既に人口や生活支援施設が集積し、公共交通の利便性が高い地域を「街なか」において、将来とも便利に生活できる市街地の形成を図っていくための施策・事業を積極的に展開していきます。
- 周辺地域と比較して都市機能の集積度や、公共交通の結節性が特に高く、これまでも都市計画マスタープランにおいて都心・副都心、地域拠点として都市づくりを進めてきた地域を「拠点」と位置づけ、今後さらに、地域経済や市民生活を支え、都市の魅力を増やしていくための施策・事業を展開していきます。また、既に地域の日常生活に密着し生活支援施設が集積した地区についても、「生活拠点」として位置付け生活サービスを維持していきます。
- これまで、土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業などの面的整備事業により、高規格の基盤が整備され、良質な住宅市街地が形成されている地区については、将来においても、子育て世代などが利便性の高い日常生活を送れるよう、快適な居住環境を維持していきます。
- 市域が広い本市において、階層を持った拠点とストックを生かした拠点間交通ネットワークを確保することにより、都市構造上の課題に対応するための市街地の集約化を図りつつ、営農者など誘導区域外での居住者のための一部サービスも確保された都市構造形成を進めていきます。

集約型の都市構造の形成

階層構造の拠点形成

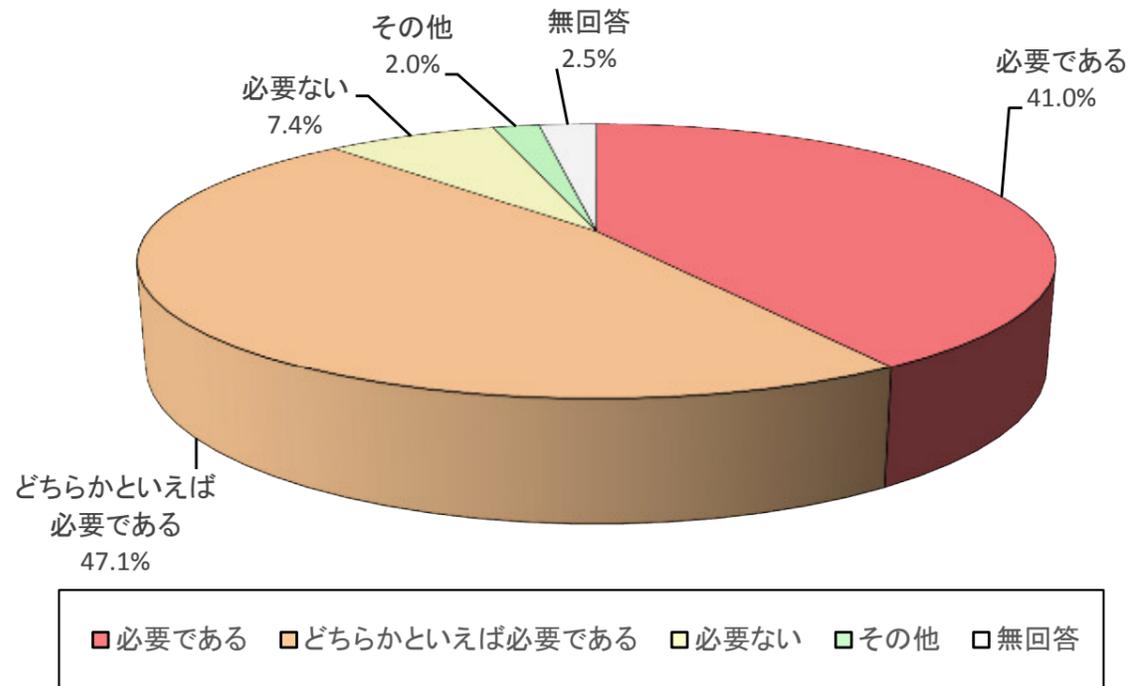
交通網ストックを生かした交通軸形成

(参考) 市民意識

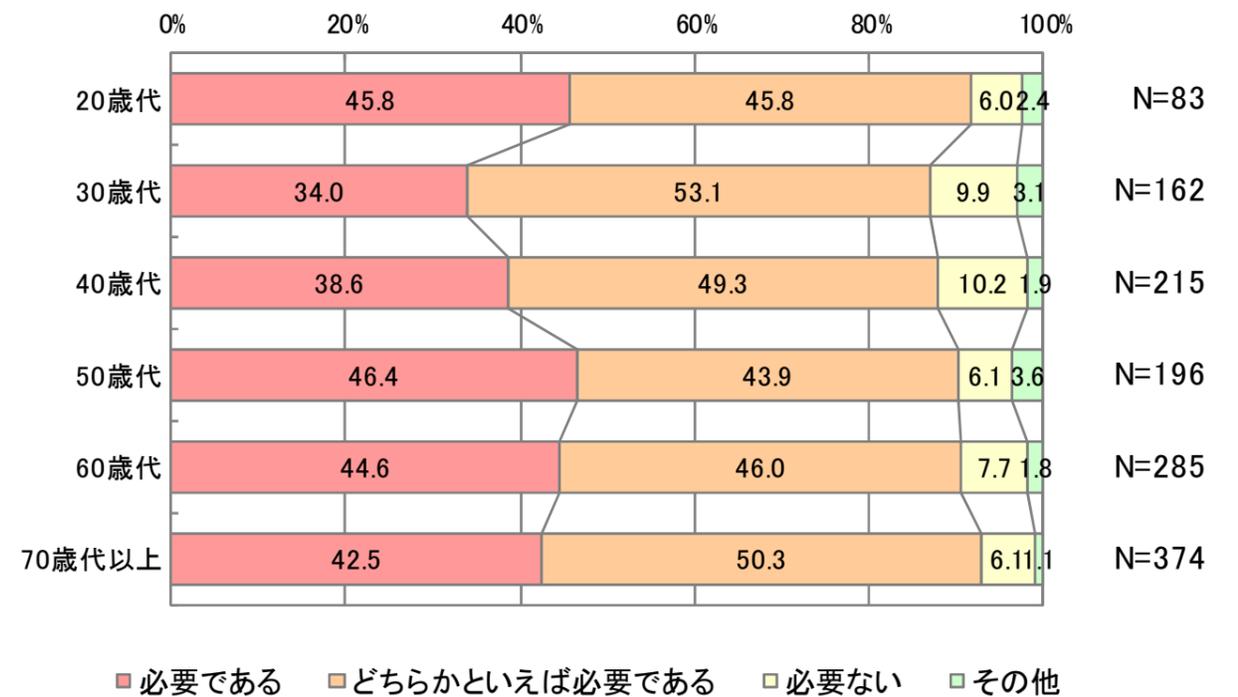
「コンパクトなまちづくり」を進めることについては、「必要である」と「どちらかといえば必要である」を合わせた『必要である』は88.1%で9割弱となっています

年齢別に見た場合には、全ての年齢層で高い傾向にありますが、30歳代以降で見ると、年齢層が高いほど「コンパクトなまちづくり」を進めることについての支持率が高くなっています。

- ◇ 「コンパクトなまちづくり」を進めることについては、
- 1位 「どちらかといえば必要である」(47.1%)
 - 2位 「必要である」(41.0%)
 - 3位 「必要ない」(7.4%)



(年齢構成別の回答結果)



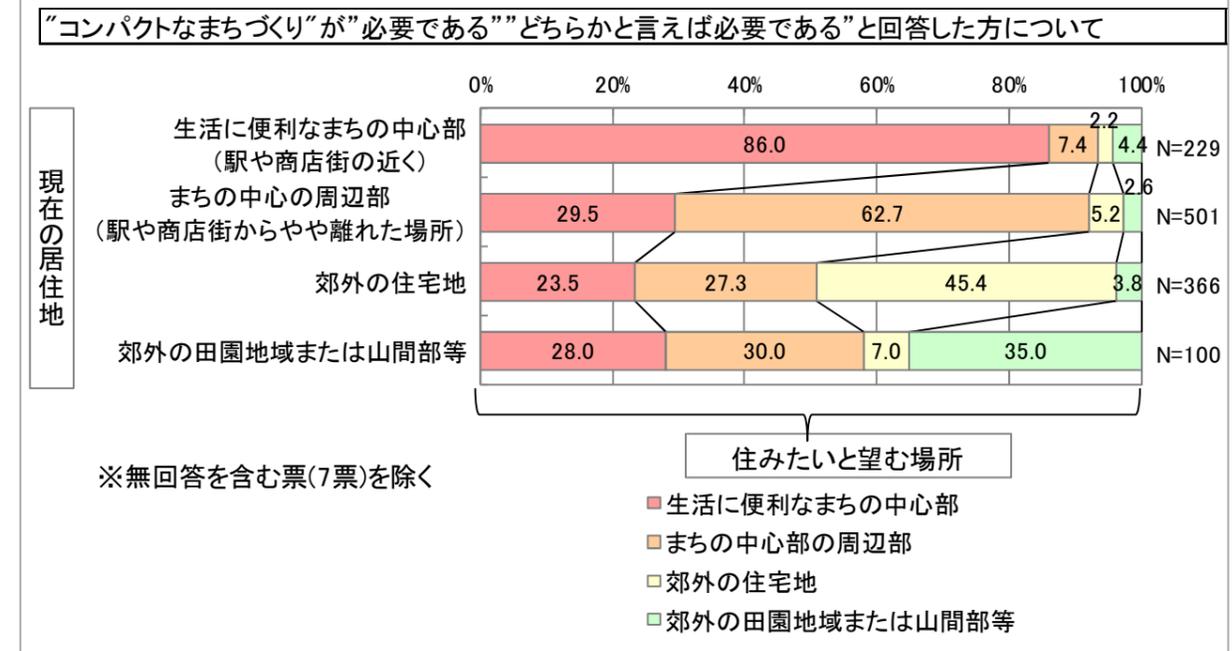
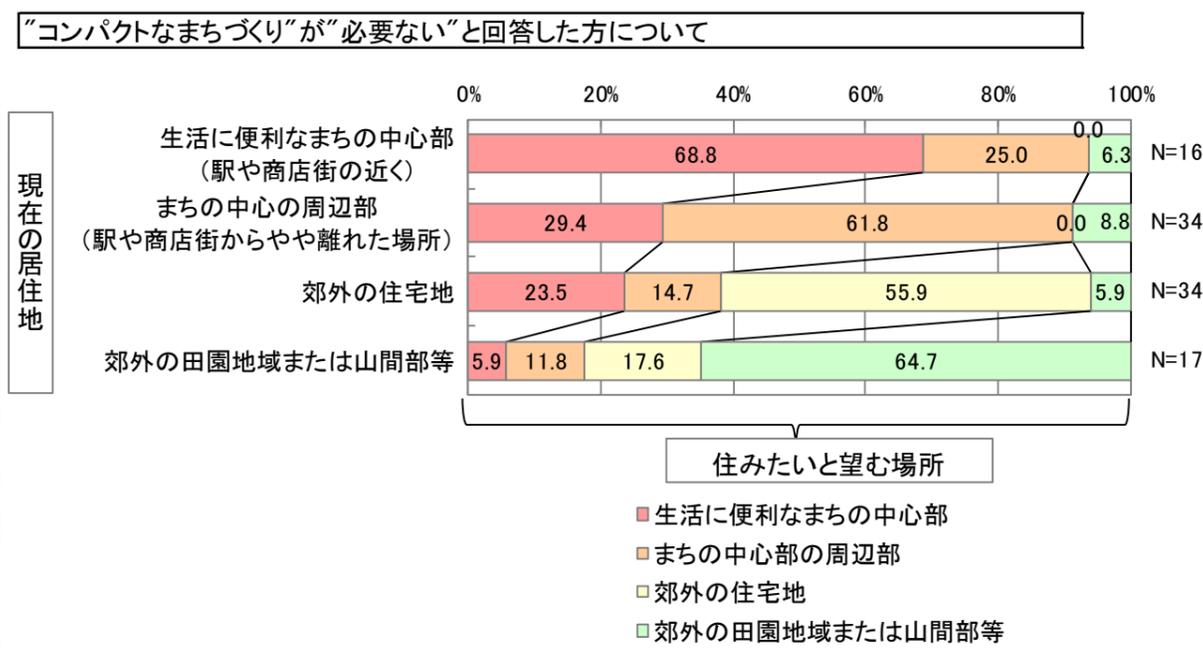
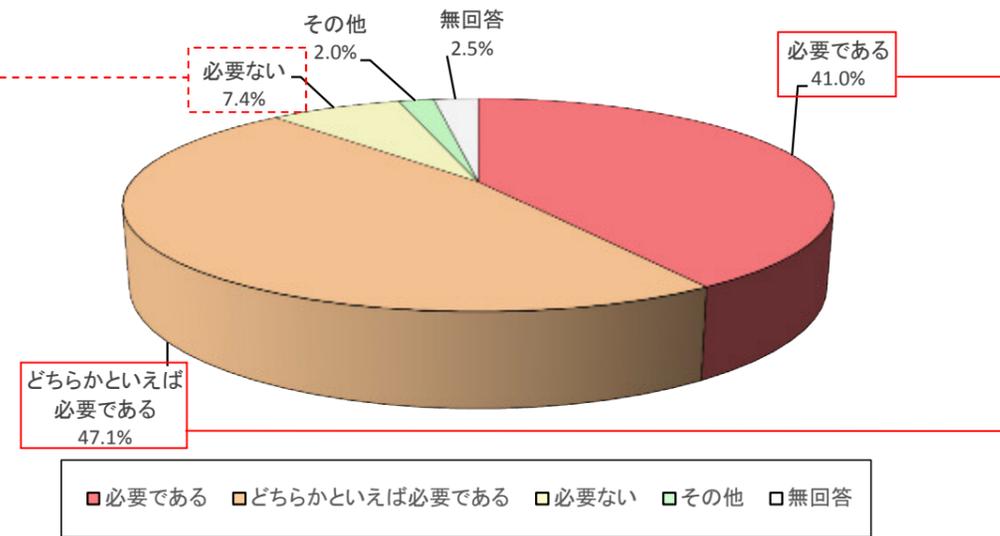
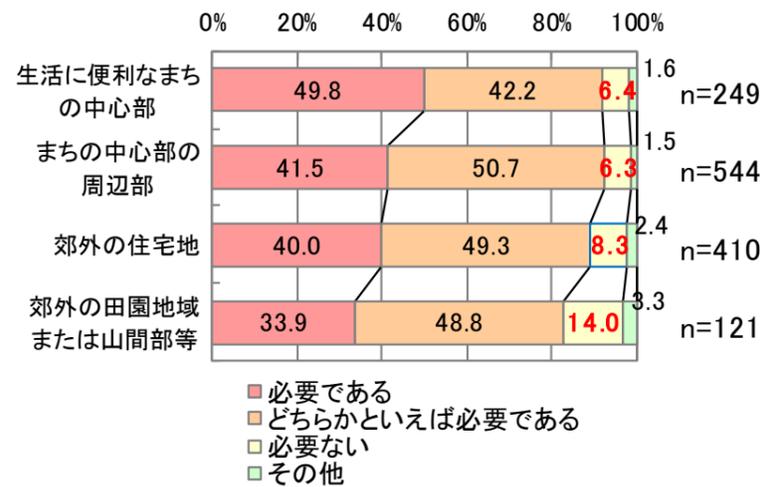
居住地別に見た場合には、現在の居住地がまちの中心部およびその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要ない」と回答した方の割合が高くなっています。

現在の居住地と住みたいと望む場所の関係を、「必要ない」と回答した方と、「必要である」または「どちらかといえば必要である」と回答した方の別に比較すると、「必要ない」と回答された方については、各居住地区分における約6割の方は現在の居住地と同じ環境を望んでおり、まちの中心部や周辺部に住む人は約9割がまちの中心部や周辺部を希望しています。一方、郊外部では、約6割以上が郊外部を希望しています。また、便利な場所から郊外の田園地等自然豊かな地域での居住を望む方は1割未満となっています。

「必要である」もしくは「どちらかといえば必要である」と回答された方については、郊外部に居住されている約5～6割がまちの中心部や周辺部を希望しています。

前述の結果と比較すると、現在の居住地と同じ環境を望む方は、郊外へ向かうほどその割合が小さくなっているとともに、特に郊外の田園地域や山間部等に住む方について、まちの中心部や周辺部を希望する方の割合が特に大きくなっています。

(現在の居住地別の回答結果)



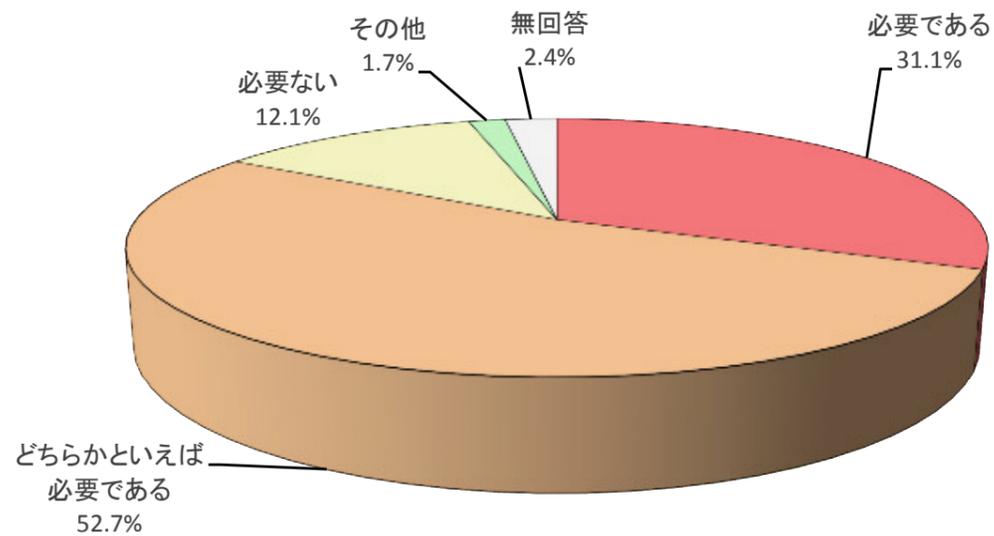
また、「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについては、「必要である」と「どちらかといえば必要である」を合わせた『必要である』は83.8%で、8割強となっています。

年齢別に見た場合には、差は大きくはありませんが、年齢層が高いほど「必要である」、「どちらかといえば必要である」と回答した方の割合が高くなる傾向にあります。

居住地別に見た場合には、現在の居住地に関わらず80%以上の方が「必要である」と「どちらかといえば必要である」を合わせた『必要である』と回答されています。また、現在の居住地がまちの中心部およびその周辺部から、郊外部へ向かうほど「必要である」または「どちらかといえば必要である」と回答した方の割合が低くなる傾向にあります。

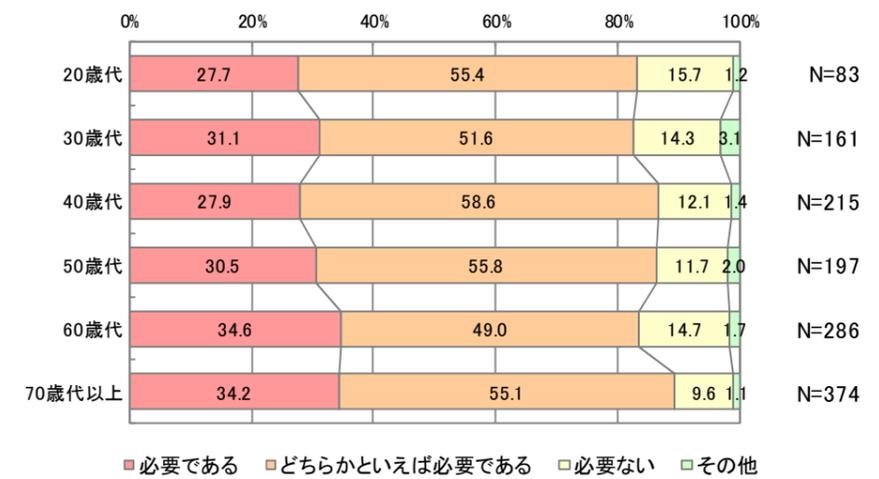
◇ 「一定の人口の集積を保っていく区域」を設定することについては、

- 1位 「どちらかといえば必要である」(52.7%)
- 2位 「必要である」(31.1%)
- 3位 「必要ない」(12.1%)



■必要である ■どちらかといえば必要である ■必要ない ■その他 ■無回答

(年齢構成別の回答結果)



(現在の居住地別の回答結果)

