
第4章

～ 都市構造上の特性と課題及び

目指すべき都市像 ～

第4章 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、地形上の制約から、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。

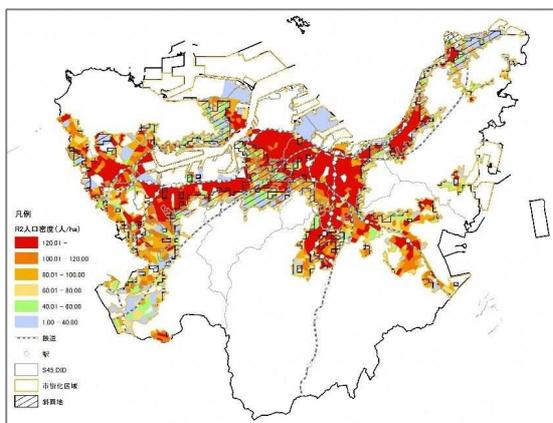


図 人口密度の状況（令和2年）
（再掲）

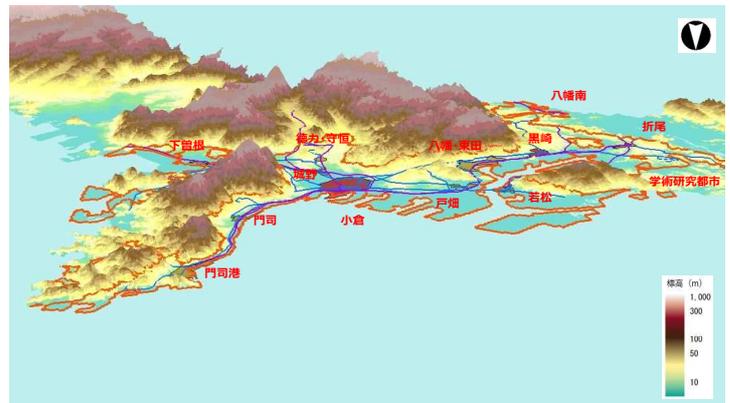


図 北九州市の鳥瞰（再掲）

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。

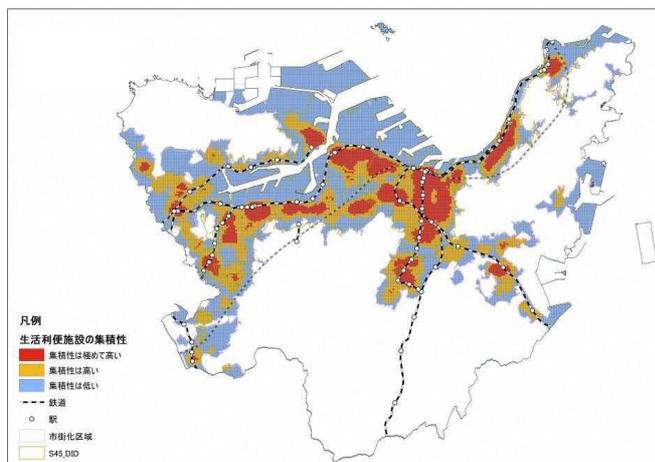


図 生活利便施設の集積性(100mメッシュ)
（再掲）

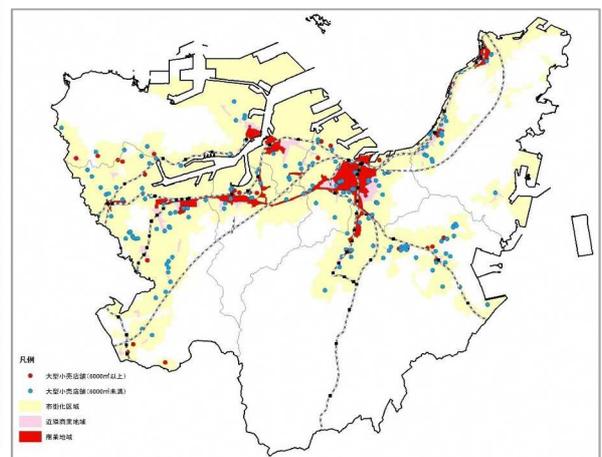


図 大規模小売店舗の立地動向（再掲）

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成市街地には、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。

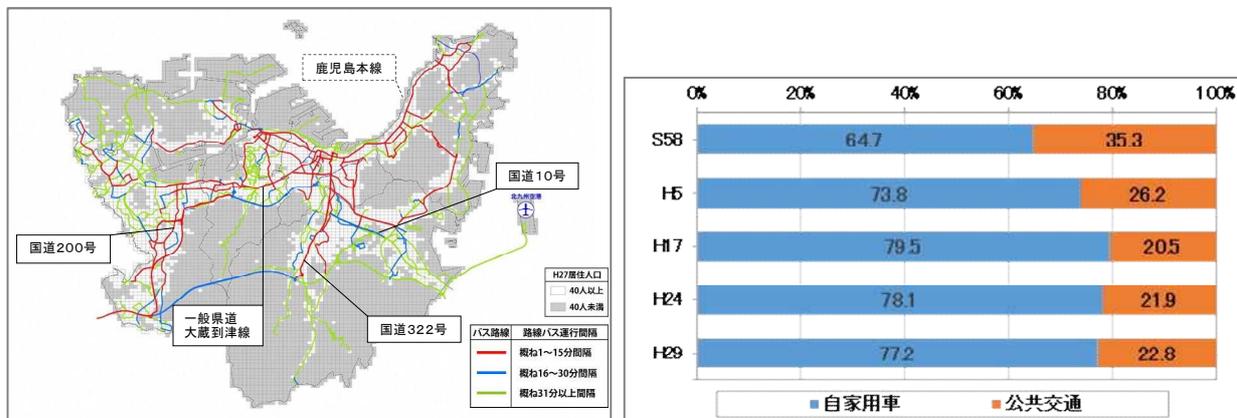


図 北九州市の運行本数ランク別バス路線網 (再掲) 図 北九州市の交通手段分担率の推移 (再掲)

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。

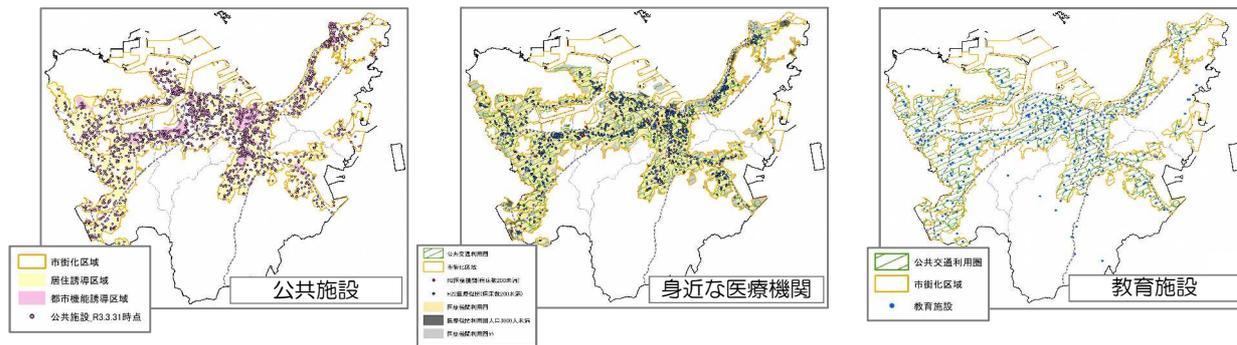


図 生活利便施設の空間分布 (再掲)

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。

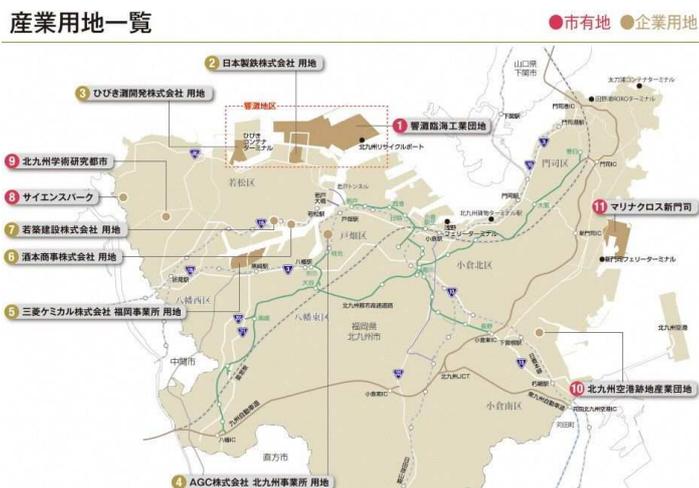


図 市内における産業の受け皿 (再掲)

4-2 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。

4-4 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。

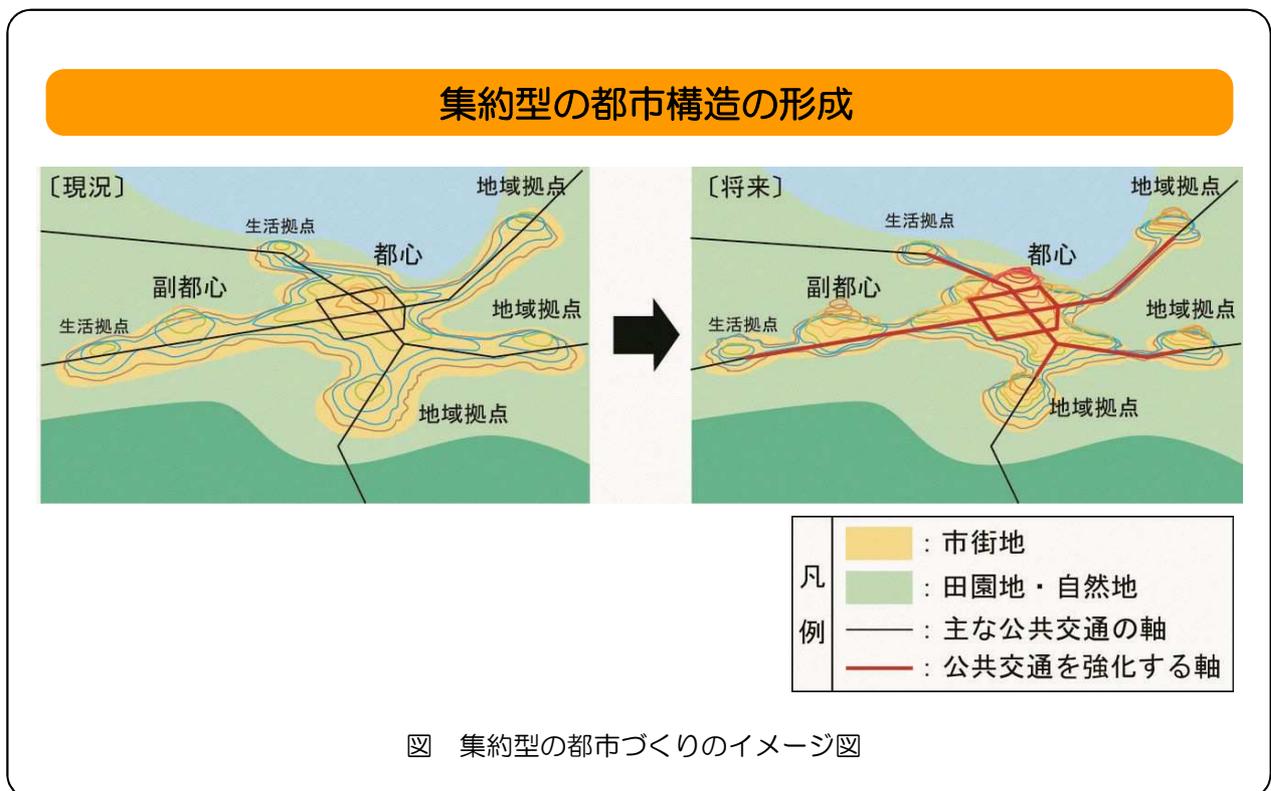
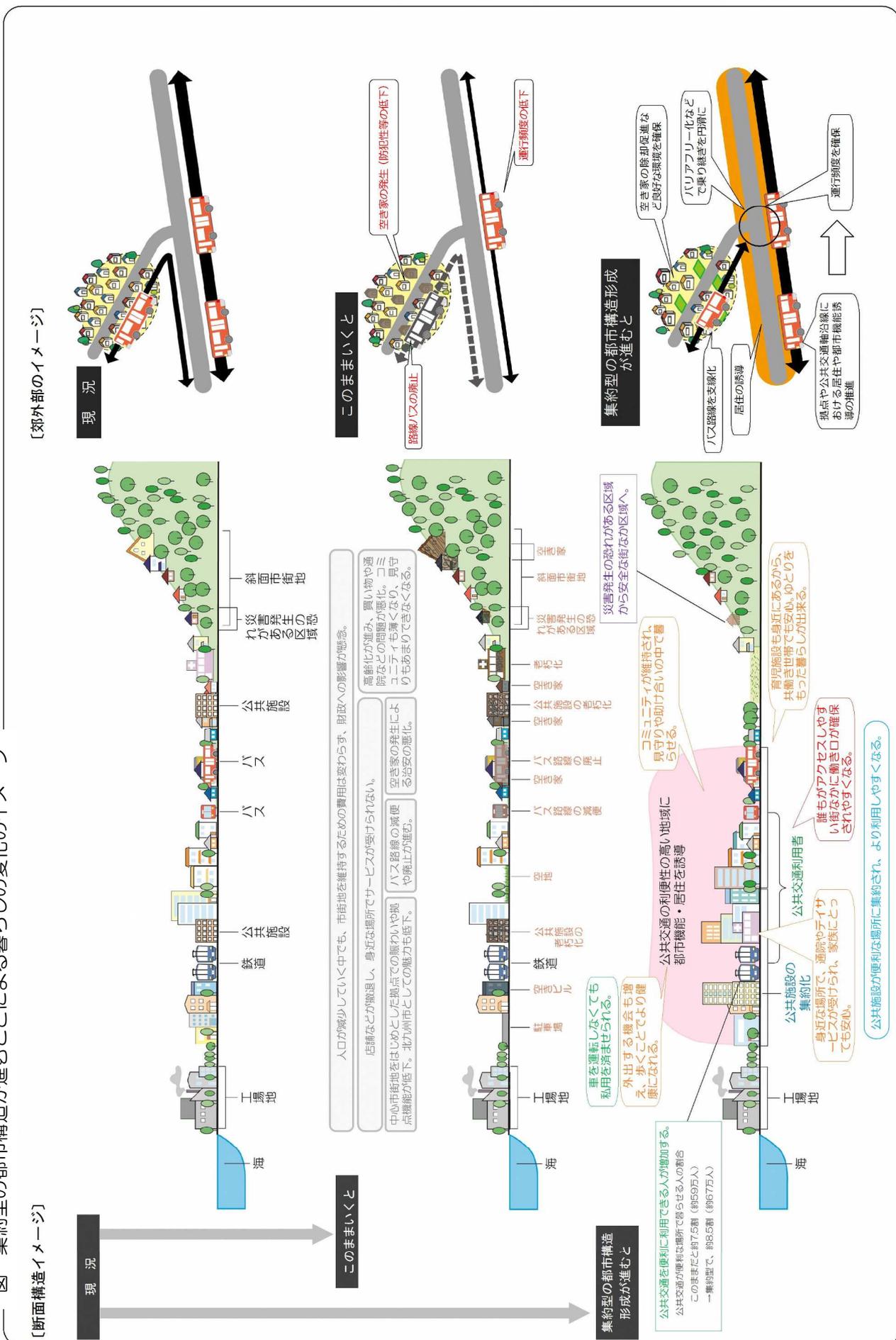


図 集約型の都市構造が進むことによる暮らしの変化のイメージ



(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。

