

4. 都心再生への提案

本章では、次世代に向けたまちづくりのなかで、とりわけ重要な役割を担う都心について、概ね30年後を見通して、居住再生と小倉都心ならではの魅力形成がきわめて重要という観点から、望ましい都心の将来像やその効果的な実現に向けた具体的提案を行う。

都心の区域は「北九州市都市計画マスタープラン小倉北区構想」（2005）で、「都心地区」として位置付けられた区域とする。

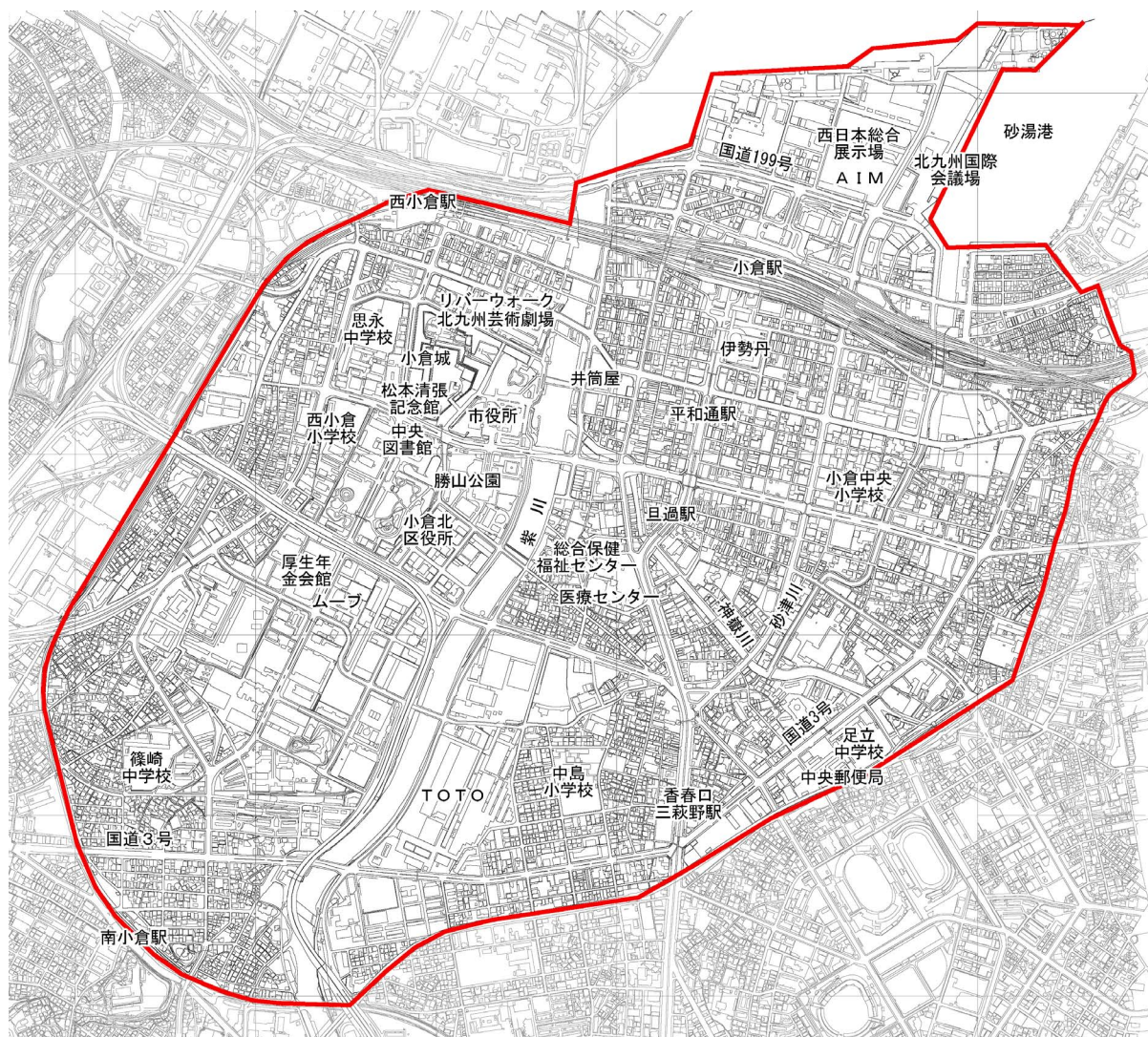


図 4-1 都心の区域

4-1. 都心の将来像

ここでは、小倉都心の現況特性、次世代に引き継ぐべき地域資源や既存の機能、これまでの都心整備の成果等をふまえながら都心の将来像を展望するとともに、その実現に向けた課題を明らかにする。

4-1-1. まちづくりの基本方向

(1) 小倉都心ならではの魅力づくり

1) コンパクトな都心づくり

都心への関心や期待は人それぞれであっても、誰もが実感として都心に求める魅力は、まず「活気」や「にぎわい」である。「人」を引きつけるのはやはり「人」であり、「人」が集まって生み出される「活気」や「にぎわい」がさらに「人」を呼ぶ、そのような現象をいかに生み出すかが都心のまちづくりの基本テーマである。

「活気」や「にぎわい」の条件は、集る人の数よりむしろ「密度」である。集客機能の充実はもちろんだが、それらが都心の中心部に集約的に立地することがもっと重要である。逆に、集客機能の分散は「密度」の低下、都心の「活気」や「にぎわい」の低下を招き、ひいては北九州市のイメージも大きく損なわれる。

また、都心の魅力は、互いに補い合う機能が、複合的、連鎖的に反応しあうことによって生み出される。このような変化する「多様性」が郊外的大型店には無い都心ならではの魅力である。

小倉はこれまで、他の大都市の都心に様々な面で立ち遅れているとみなされてきた。しかし、小倉都心のコンパクトさは、ストックや資源を活かして「多様性」を高める上で、また、プロジェクト効果やイベント効果を活かす上でメリットは大きい。

このような小倉都心の特色を活かし、都心中心部に重点を置いて、多機能でコンパクトな都心を目指すことが必要である。

2) 交通利便性と回遊性の高い都心づくり

多くの人を集める都心であるためには、アクセスしやすさと歩いて楽しいことが必須条件である。アクセス条件の良さは小倉都心の大きな特色、メリットである。公共交通が充実しているとともに来街者用の駐車場も多く用意されている。しかし、歩行者のための環境には問題、課題が大きい。

来訪者は主に歩くことによって街を知ろうとすることから、歩き難い、わかり難い、危ない、暗いといった印象が、たとえ部分的な問題でも、街のイメージは大きく左右される。以前に比べれば、小倉駅や紫川の周辺整備によって歩行者環境はかなり向上した。しかし、歩道の狭い勝山通りや、たたずめる場の無い商店街では散策気分は味わえず、来街者は目的地へと移動しているだけという感が強い。

多様な交通手段によるアクセス条件に恵まれた小倉都心にふさわしく、公共交通や車による来街者交通とリンクして、「行きたい場所」とともに「歩きたい場所」が連続する回遊性の高い都心空間の形成を目指す必要がある。

3) 特色豊かな高品質な都心づくり

小倉都心の大きな特色は「生活感覚」といえる。前述のように、大都市にあって比較的コンパクトなエリアに医療、福祉等の公共公益的な機能が集り、広域都心であるとともに生活都心としても十分な機能を備えている。また、かつての高密居住と結びついて形成されてきた生活密着の親しみやすさも小倉都心の特色であり、その雰囲気は旦過市場に代表される。

また、歴史や文化の面においても多くのものが残され継承されている。なかでも、小倉城をもつ勝山公園が都心の中央部にあって、回りの都心機能と融合的な都心空間を形成していることが、小倉都心ならではの大きな魅力である。

街の形態においても、小倉都心は震災をほとんど受けなかったことから城下町の街割が残され、区画道幅の狭さがかえって人間中心の程よ

い空間づくりにふさわしい特徴となっている。

世界的にも通用する印象的なアピールができる都市となるためには、アジアの都市、日本の都市として、歴史や文化に根差しつつ、他に無い、固有性の高い魅力づくりを目指す必要がある。そして市民にとっては、人間的で高品質な都心づくりの必要性が高い。そのような都心の実現に、小倉の特色が活かせる可能性は十分にある。

(2) 次世代に向けた「都心居住」と「アメニティ」の重点化

1) 商業に依存したまちづくりの限界

今後、人口減少・高齢化とともに商業の縮小は避けられない。既に、北九州市全体の小売業の販売額は1997年以降減少に転じている。商業販売額の減少は全国的な傾向であり、消費の減退や市外への購買力流出に悩む都市は多く、人口が増加している福岡市でも減少傾向が避けられない状況にある。

このような小売業の後退は、郊外大型店との競争が進む都心商業への影響がとりわけ大きい。小倉都心の有効商圈人口は、都心整備や再開発の効果によって一時期回復したが、その後再び減少に転じた。北九州市では都市圏全体の人口減少による影響も大きい。

一方、これまでの再開発等によって、商業床面積は大きく増え、都心のなかでの競争もみられる。そのような現況からみて、これからは、商業に大きく依存するまちづくりは難しいだけでなく、新たなひずみを生み出す懸念が大きい。

2) 都心の魅力づくりに不可欠な「居住」と「アメニティ」

かつての都心の「活気」や「にぎわい」は、そこに住む人々の生活行動と結びついて生み出されていた。都心人口の空洞化は、商業基盤だけでなく人々の暮らしとともにある暖かさや生命力といった街の魅力の減退につながった。しかし、近年ようやく、地価の下落を背景に全国的に都心部での住宅供給が進み、小倉都心においてもマンション建設が活発になっている。

一方、人口減少時代にあって居住者や就業者を引きつける都市間競争は避け難く、北九州市に住みたい、住み続けたいと多くの人々に思われるためには、都市の顔である都心居住の魅力をアピールしていくことが重要になっている。

また「居住」の再生とともに欠かせないのが「アメニティ」、つまり誰もが共有できる快適さの追求である。景観や水辺、緑に代表される「アメニティ」条件は、感覚を通じて直接人の心理やイメージ判断に影響する。

商業機能の強化や集客力向上が都心における最大の課題であることに変わりはない。そのためにも、これからは、都心の魅力づくりに不可欠な「居住」と「アメニティ」に重点をおいたまちづくりが必要である。

3) 小倉都心の特性にふさわしい「居住」と「アメニティ」

小倉都心は、歴史的に高密度の都心居住と密接に結びついて成立してきたことから生活拠点としての機能が充実している。各種、多様な商業機能の集積とともに、業務施設や行政施設、医療・福祉施設、文化施設等も徒歩圏に集中し、公共交通の充実度も高い。また、紫川と勝山公園が一体となった大規模なオープンスペースが都心の中心部にある。

さらに、北九州市ルネッサンス構想に基づいて都市機能の充実、紫川の治水や親水空間整備等が進められ、その効果として、住みやすさや景観、水辺や緑の環境も大きく改善された。

また、大都市の都心としては地価が相対的に安いことも、住宅導入には有利である。

「居住」と「アメニティ」の重点化は、以上のような小倉都心の特性を活かす方向としてきわめて適合性が高く、他の都心以上に、「居住」と「商業」が調和する「アメニティ」豊かな「高質」な魅力形成の可能性は高いといえる。

(3) 都心の将来像の共有

1) 民間の事業活動や投資の喚起

都心のまちづくりの担い手は主に民間の事業

がより具体的な都心のイメージを育むことができる。そして、より多くの人々が生活の場、楽しみ、仕事、遊びの場として都心を選び、街を公共空間として大切にしていけることにつながる。

3) 行政による支援や公共投資の適正化

これからの行政の役割は、これまでの公共投資の実績と効果を極力活かしながら民間事業を促進していくことにある。そのためには、長期的な行政目標としての将来像が求められている。

2) 市民の関心や期待の高揚

さらに、民間事業者や市民のまちづくりへのモチベーションを高めていくために、将来像実現に向けたプログラムを組み立て、それを状況に合わせて見直ししながらもできるだけ一貫性のあるまちづくりのプロセスやその成果を示していくことが重要な課題となっている。

そのような将来像が共有されれば、市民自ら

4-1-2. 機能配置・土地利用

都心整備の実績や成果を踏まえ、市街地基盤の整備水準、土地利用や建物の用途、建物更新や土地活用の状況等から都心機能や土地利用に関して残された課題を明らかにした上で、小倉都心にふさわしい多様な都市機能で構成される土地利用のあり方について提案する。

(1) 都心機能の充実と土地活用の方向

1) 都心にふさわしい機能の充実・多様化

次世代に向けて、都心に立地する必要性の高い機能や都心以外では成立が難しい機能の受け皿を確保していくことが課題である。

広域需要に対応して都心の吸引力を維持するためには、既存の商業機能の充実がまず必要であり、さらに、都心の魅力向上に役立つ商業機能やアミューズメント機能、文化機能等の充実が必要である。また、小倉都心の親しみやすさという魅力を継承し発展させるためには、且過市場をはじめとする生活に密接な商業機能の維持、更新の必要性が高い。

業務機能は、価値を生み出す企業活動の場が工場からオフィスへと変わっていく大きな流れのなかで高度化する需要への対応が迫られている。また、都心商業の下支え、就業機会の拡大や次世代産業創出といった観点からも業務機能の存在意義は大きく、充実が必要である。

さらに、次世代にふさわしい生き生きとした都心づくりには都心居住の回復が不可欠であり、商業機能、業務機能と居住機能の共存、調和をどのように実現していくかが、これからの都心のまちづくりの中心的な課題となっている。

2) 都心の中心部と周辺部の機能分担・連携

現状の都心機能は概ね歩いて回遊できる範囲に集中している。これは都心機能の集積が未だオーバーフローするほどの密度に無いことによるが、このような現状特性を活かして求心性の高いコンパクトな都心づくりを目指し、活力やにぎわいの拡散を避けることが求められている。

そのために、多様な都心機能の集中化と空間利用の効率性、合理性を高めていく必要がある。

従って、都心中心部では商業機能や業務機能を重視・優先し、その上で、都心中心部ならではの、という利便性志向に応える居住機能の導入が望ましい。そのためには、市街地の更新を通じた土地利用の高度化等が課題である。

一方、都心の周辺部では、居住機能を優先し、さらに、都心中心部のにぎわいを薄める結果を招くような大規模な商業機能等の立地を避けることが望ましい。そのために、まとまった規模の低・未利用地の活用等が課題である。

3) 有機的な一体感のある都心空間の形成

都心空間と人の動きや経済活動が適合して都心全体が円滑に機能すること、そして都心空間の部分と全体の関係の必然性が高く、同時に来街者にもわかりやすいことが必要である。このような有機的な一体感のある都心空間の形成には、前述のような都心の中心部と周辺部の役割分担を基本に、それぞれの「場」にふさわしい機能配置や土地利用の方向づけが必要である。

小倉都心は、国際交流拠点を目指す小倉駅北口、界索性やオープンな雰囲気をもつ商店街、紫川に開かれた商業・文化拠点、歴史的でシンボリックな勝山公園等、様々な機能や顔を持つエリアで構成されている。それぞれのエリアの特色を活かしながら、エリアによる重点化の方向を示していくことが課題である。

都心の魅力である多様な機能の共存を前提としつつ、集積と連続が特に重要な商業機能をはじめ業務機能や居住機能も、集って立地する効果、メリットが高まる方向へと誘導を図っていく必要性は高い。

4) 立地条件の重視と重点地区の明確化

以上のように、これからの都心機能の充実、都心を全体的に眺め、それぞれの役割や成立条件にふさわしい「場」の形成につながるように進められていく必要がある。そのためには、機能別の立地条件を明確にしていく必要がある。

①商業機能に必要な「回遊性」「連続性」

都心の商業機能は商店街、デパート、そして歓楽街に代表される。それらが1つの商業集積として相乗効果の高い好循環がなされるためには、回遊性、連続性の確保がとりわけ重要である。

小倉都心では、魚町・京町商店街における地上レベルの商業機能の維持・強化が最も優先されるべきである。駐車場や空き地・空店舗、あるいは住宅による分断は、回遊の楽しみだけでなく都心イメージを大きく低下させる。

②業務機能に必要な「足まわりのよさ」

業務機能は都市に集中する各種のサービスの恩恵を最も大きく受けられることから、条件さえ折り合えば都心への立地需要は高い。そして、立地条件として最も重視されるのは、企業活動や通勤のための足回りのよさである。

そのため、小倉駅周辺がオフィス型業務機能の立地の最適地であり、駅と直結する場所で次世代産業の価値創出の場にふさわしい業務機能の導入がきわめて重要である。

③居住機能に必要な「生活サービス」「安心」

都心居住には利便性だけでなく生活サービスや安心といった条件も欠かせないが、公共公益機能に関して小倉都心の充実度は高く、都心の中心部に住む方がむしろ利用しやすい。これまで都心周辺部に比べてかなり動きの鈍かった中心部の住宅建設活動が現在ようやく活発になっているが、このような動きを促進し、居住機能が商業機能や業務機能と調和する魅力ある都市空間の再構築が必要である。

都心周辺部でも住宅建設をさらに促進し、併せて近隣商業等生活サービスや安全のための機能の維持・充実が必要である。

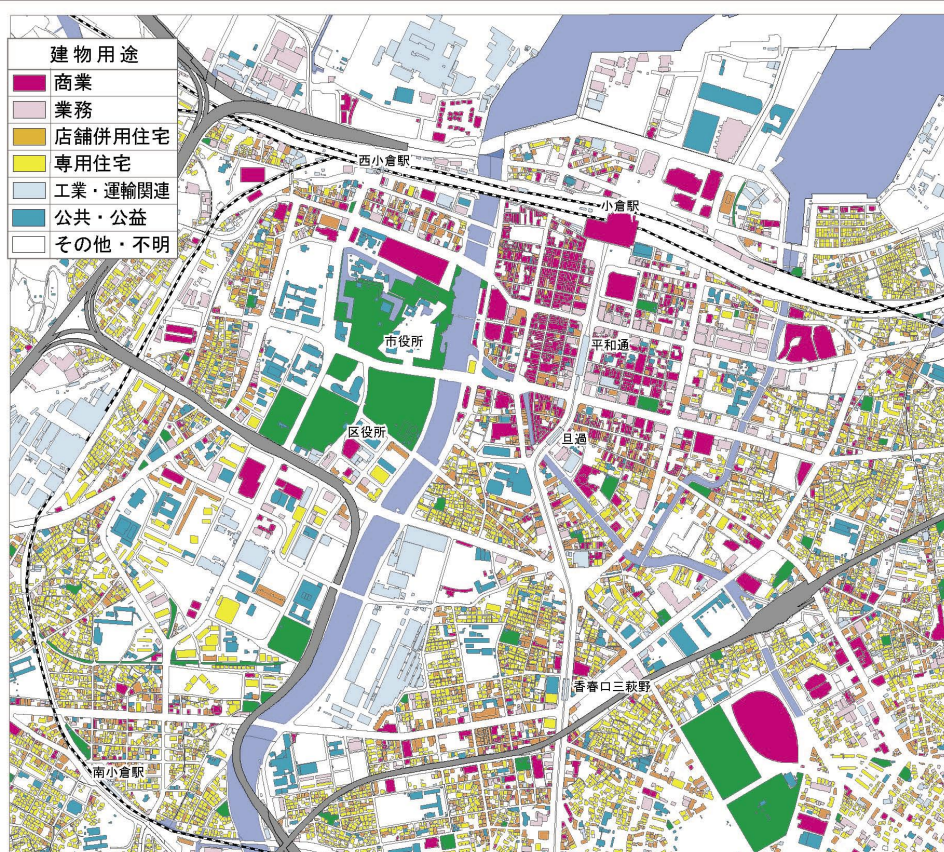


図 4-2 用途別建物現況図

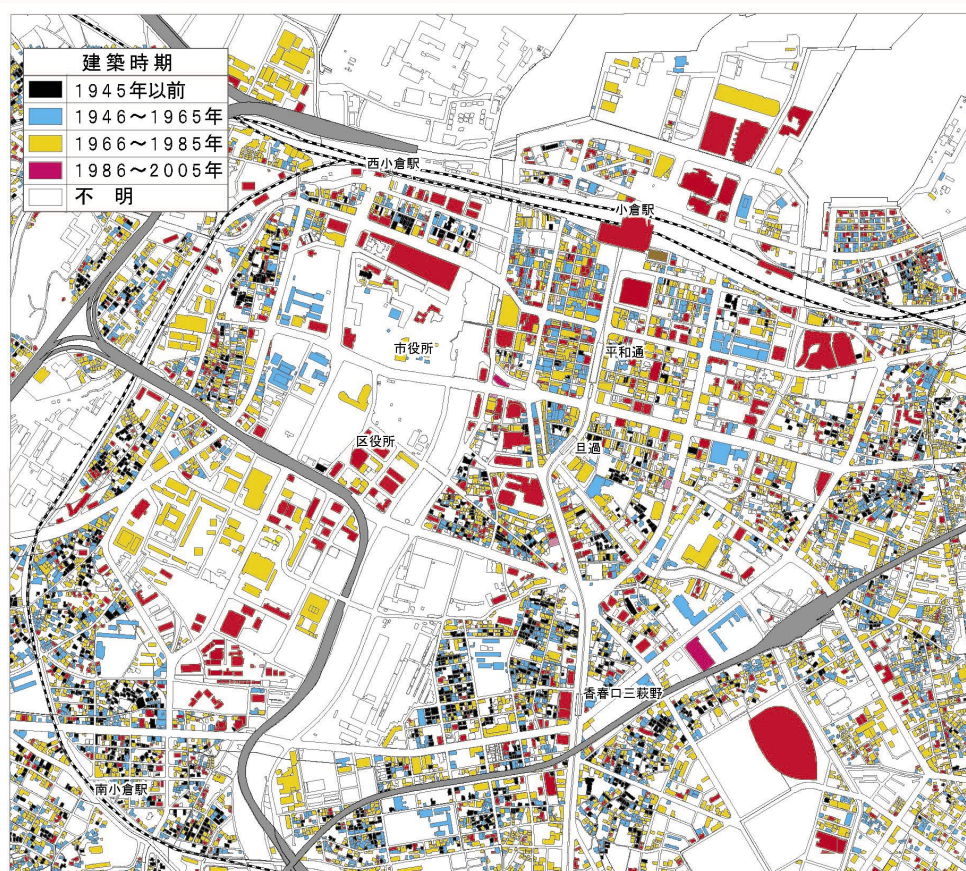


図 4-3 建築時期別建物現況図

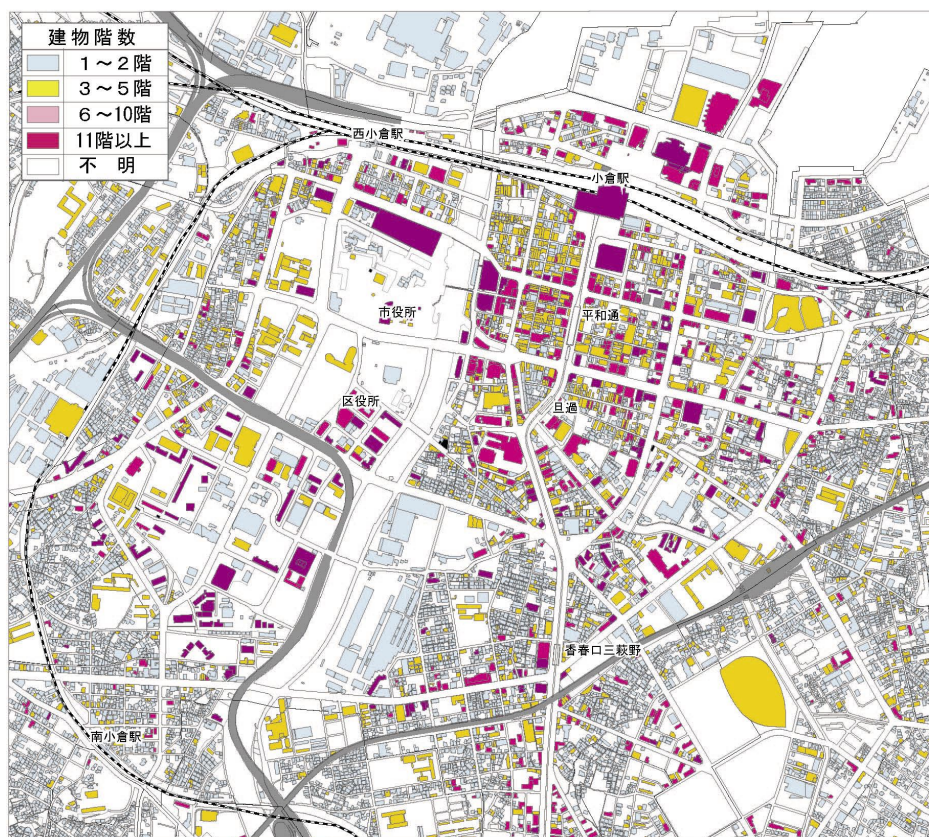


図 4-4 階数別建物現況図

(2) 機能配置・土地利用の将来像

ここでは、土地・建物の現況や都心整備の実績、最近の動向等を踏まえ、都心全体からみたエリアごとの役割にふさわしい都心機能配置や土地利用のあり方について、民間主導で進められる建物の更新や土地活用の方角づけとなるような将来像として提案したい。

①都心商業が集積する北九州市の集客拠点

都心の小売業の大部分が集るショッピングの中心地であり、デパート、商店街、市場といった多様な機能と顔を持っている。これからも北九州市の集客の拠点として、時代とともに変化するニーズに対応できる商業集積や商業空間を一体的に形成していく。

買い物客、観光客、居住者、就業者等の多様なニーズに応えるための商業機能の強化とともに、地上レベルの商業の連続性確保や旧城下町の歴史的な街区構造の継承によって魅力ある商業空間を再生していく。また、住宅や業務を導入しながら立地条件にふさわしい高度利用を進めていく。

②ビジネスとアミューズメントの集積地

オフィス業務と飲食・娯楽の集積地である。いずれも都心に立地する必然性が高く、また都心の産業機能や集客・交流機能としてきわめて重要である。

これからも都心ビジネスとアミューズメントの集積地として、質の高い都市空間を形成していく。

③文化を核とする多機能複合拠点

かつて長崎街道の起点であり小倉城の膝元でもあった歴史的な地区に、北九州市の文化拠点、また商業、業務、教育等の大規模複合拠点としてリバーウォークが整備された。周辺では、西小倉駅も整備され、住宅建設も進みつつある。

立地条件を活かして住宅をはじめ多様な機能を導入し、歴史的な地区にふさわしい都市空間を形成していく。

④小倉駅を中心とする多機能複合拠点

九州の陸の玄関口であり空港や港湾と結ぶ交通の拠点でもあることから、広域的、国際的なビジネスの立地条件にきわめて優れ、都市間競争力も高い。また、都心居住の利便性と生活行動の自由度を最大限に追求しようとする人々にとって多様な公共交通と直結する住宅の魅力は他に替え難い。一方、商業は既にながりの売場面積を抱え量的な不足感はないが連続性が弱い。

オフィス業務の導入を優先し、住宅も挿入しながら高度利用を進め、地上レベルでは商業の連続性を形成していく。

⑤国際コンベンション・ビジネス拠点

北九州国際会議場や西日本総合展示場等のコンベンション機能とともに業務機能や商業機能の計画的な整備が進められてきた。新幹線小倉駅に近く臨海産業道路である国道 199 号が利用しやすいことから、既存のコンベンション機能と連携した新たなビジネス拠点の形成に向けて、業務機能や住宅を導入しながら高度利用を進めていく。

⑥医療を核とするアメニティゾーン

フェリーターミナルや親水空間等の港湾関連施設やシンボル空間となる道路の整備が進められ、さらに小倉記念病院の移転や臨海部防災拠点の整備が予定されている。

海に開かれた開放的な空間と海辺のアメニティを活かして、安心や憩いのための機能強化と、北九州市の新しい顔となる質の高い都市空間を形成していく。

⑦ビジネスと共存する都心居住地

オフィス業務とともに中高層住宅の建設が進みつつある地区である。幹線沿道では業務を優先しながら住宅を導入する高度利用を進め、ビジネスと共存する職住近接の利便性の高い都心居住地を形成していく。

⑧都心周辺の生活拠点

都心周辺部の居住回復には、身近な生活支援機能の維持・再生の必要性が高いことから、三

萩野・黄金町、木町・南小倉、金田、及び砂津に立地している商業機能や業務機能について、ストックの活用や住宅の導入と合わせた更新、再開発等によって生活拠点を形成していく。

⑨沿道ビジネスと共存する都心居住地

都心周辺部の幹線道路沿道では、車のアクセス条件の必要性が高い業務施設等が多く、また中高層住宅の建設も活発である。

車利用の利便性を活かして都心中心部の機能を補完する沿道型の業務機能と中高層住宅中心の居住機能が共存する都市空間を形成していく。

⑩低層住宅地の環境に配慮する都心居住地

幹線沿道では業務施設や中高層住宅の立地が進みつつあるが、低層住宅中心の昔ながらの居住地が存続し、多くの人が暮らしている。

このような既成の生活環境の悪化を防ぎながら、都心中心部を補完する多様な機能の導入や居住機能の更新を進め、成熟型の都心居住地を形成していく。

⑪公共施設と住宅が共存するシビックゾーン

勝山公園、官公署、小中学校等の公共施設を中心に、近年は中高層住宅も立地しつつある。

アメニティの高い文教的な環境は居住地としても優れた条件であることから、既存の公共施設の更新を進めるとともに、小倉都心に住む魅力をアピールできるような住宅も共存する質の高いシビックゾーンを形成していく。

⑫中高層住宅に特化する都心居住地

大手町地区では中高層住宅の立地が進み、都心で最も人口集積の高い地区となっている。また、医療等の生活支援機能や文化機能も充実している。

低・未利用地を活用して、中高層住宅を中心に居住機能の充実を進め、良好な生活環境をもつ居住地を形成していく。

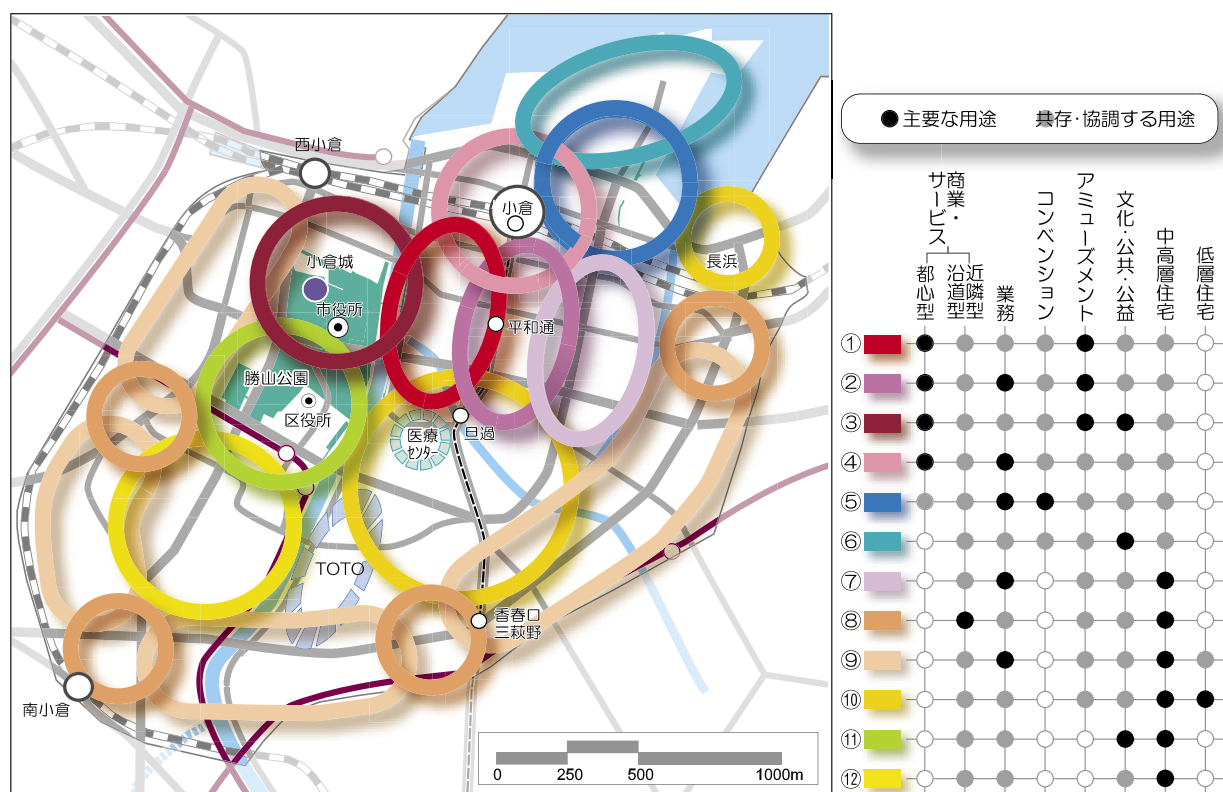


図 4-5 都市機能配置・土地利用の将来像

4-1-3. 交通ネットワーク・移動手段

北九州市は他の政令指定都市と比較すると自動車利用度が非常に高い。2000 年国勢調査によると市内常住者が通勤や通学に自動車を利用する割合は 47.2%と半数近い。そのため小倉都心部への自動車流入量も多く、また道路幅員が不足している上に違法路上駐・停車も多いことから、慢性的に混雑や渋滞が発生している。

安心して快適に回遊できる魅力的な都心づくりには、自動車の流入をできるだけ抑制することが必要であり、そのためには自家用車に依存せずに、公共交通利用を前提とした包括的なネットワークを考える必要がある。

(1) 都心への自動車流入の抑制

1) 来街者交通の全市的なネットワーク

集客力の維持・向上を図りながら自動車交通を抑制する方策として、本市の特性である充実した公共交通や都市高速道路といった既存のインフラを活用する必要性は高い。そのためには都心への来街者交通について、全市的なネットワークを考える必要がある。

ここでは、公共交通の相互連携や、都市高速道路と公共交通の連携によって、都心へ二段階でアクセスする移動ネットワークを提案する。

【基本的な考え方】図 4-6 参照

- ・都市高速道路の I C 付近や都心の外縁部（フリンジ）に都心に流入する交通を受け止める駐車場（フリンジパーキング）を設ける。
- ・フリンジパーキングからは小倉都心へ直通するバスを運行する。
- ・郊外の鉄道駅を乗り継ぎ拠点として位置付け、フィーダー交通を充実させる。

2) 実現に向けた課題

段階的ネットワークでは、乗り換えを強いられるという欠点がある。その不便さを料金面や高頻度運行、荷物の搬送システム等の多角的なサービスによって補うことが求められる。

また、商業者と連携し、買い物券の還元等による利用者へのインセンティブの検討や、環境施策とタイアップした市民への啓発を図り、市民全体で取り組むサポート体制を構築することが課題である。

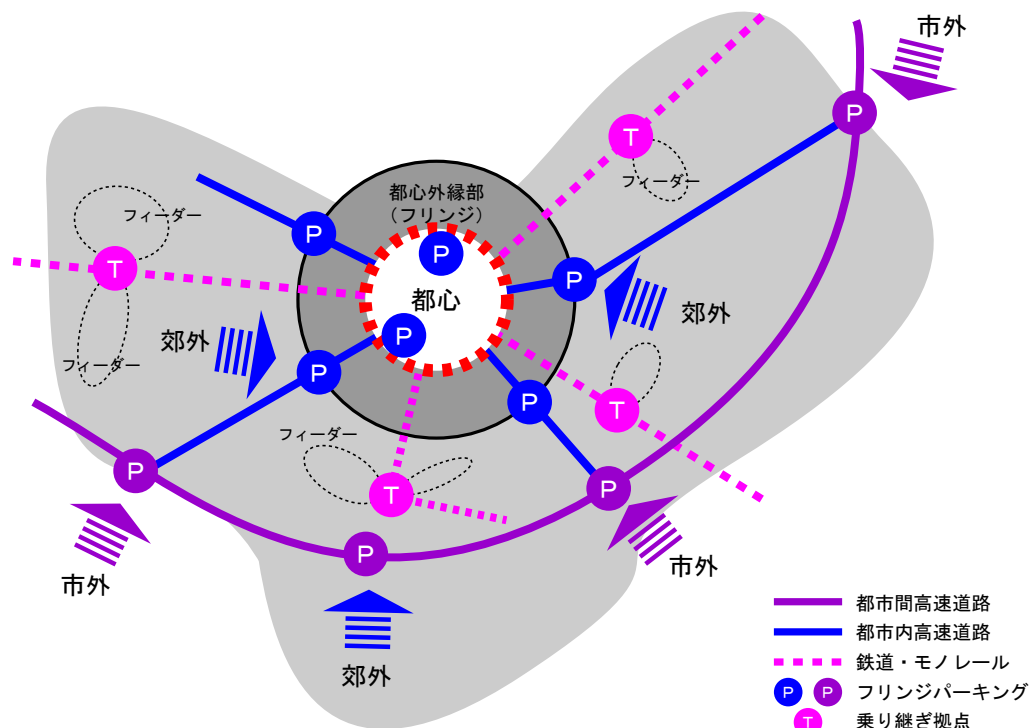


図 4-6 来街者交通の全市的なネットワークの考え方

(2) 都心中心部への自動車流入の抑制

1) 都心の道路交通ネットワーク

北九州市の商業集積地区である小倉都心の中心部を、安心して快適に買い物ができる場所として再生するためには、都心中心部への自動車流入を減少させ、通過交通を都市高速道路や周辺の幹線道路へ誘導する必要がある。

ここでは、勝山通り（旧電車通り）、ちゅうぎん通り及びみかげ通りを歩行者優先の道路として位置付け、可能な限り自動車の流入を抑制するための道路ネットワークについて提案する。

【基本的な考え方】：図 4-7 参照

- ・ 緑で示すエリアを「都心エリア」と指定して、自動車の流入を抑制する。
- ・ 赤の矢印で示す道路を都心周辺の幹線道路として位置付け、自動車交通が都心を迂回するように誘導する。
- ・ 黄色の矢印で示す道路は、都心の駐車場等へのアクセスのための補助幹線として位置付

け、都心内部での移動を円滑にする。

- ・ 紫で示す道路は歩行者優先道路として位置付け、沿道の施設と一体的なショッピングモールの形成等によって都心の回遊性を高める。
- ・ 都市高速道路ランプ周辺の空き地や既存の駐車場をフリンジパーキングとして位置付け活用し、都心への自動車流入を抑制する。

2) 実現に向けた課題

以上のようなネットワークを機能させるためには、下図に示す都市計画道路の未整備区間の解消が課題である。砂津長浜線は2015年を目標に整備中だが、小倉駅大門線の整備も都心の自動車交通及び歩行者交通の改善に向けて不可欠であり、早期整備が課題である。

また、フリンジパーキングで自動車から乗り換えて都心へ向かうための新たな移動手段を確保するとともに、公共交通利用を促すための何らかの還元（インセンティブ）を検討することが必要である。

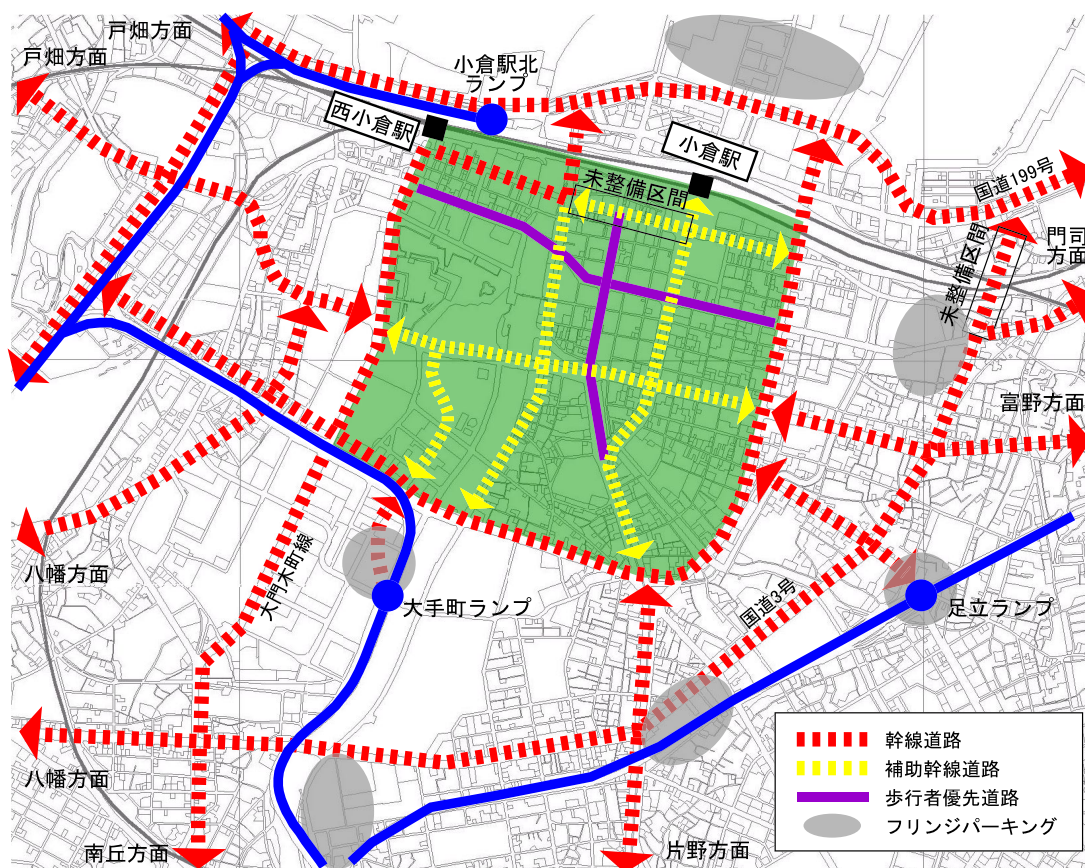


図 4-7 都心の道路交通ネットワークのあり方

(3) 都心における新たな「移動ネットワーク」

1) 歩行者や公共交通優先のネットワーク

これまで、都心では、自動車による来街者に対応して駐車場整備が進められてきたが、現状以上に自動車交通が増えて混雑が激しくなれば、むしろ利便性は低下して都心離れが進む懸念が大きい。従って、これからは、まず歩行者を、そして歩行者をサポートする公共交通を優先するネットワークづくりを提案する。

まず、商店街を中心に、安心して歩いて楽しむことのできる「買い物歩行エリア」を設けて、自動車の進入を制限する。ちゅうぎん通りとみかげ通りについても一般車の通行を制限し、歩行者専用のモールとして整備する。それによって、既存のアーケードの商店街と連続的、一体的に、回遊性の高い都心商業空間を形成する。

2) 既存の施設を活用するフリンジパーキング

都心中心部を歩行者・公共交通優先にするた

めに、都心周辺部の駐車場をフリンジパーキングとして活用する。さらに、フリンジパーキングからの都心中心部へのアクセス手段として、バスやジャンボタクシーによる新しい移動手段を提供する。

今回の提案では都心内に立地する既存の駐車場もフリンジパーキングとして位置付けるのが特徴である。具体的には下図に示すようにチャチャタウンや井筒屋等の商業施設の駐車場、A I Mや勝山公園等の市営駐車場等を想定し、市内各方面からのアクセスを考慮して都心中心部を取り囲むように指定する。また都市高速道路からのアクセスの良い大手町ランプ横に大規模なフリンジパーキングを新設する。

各駐車場から後述する移動手段を活用すれば、これまでよりも楽に、便利に移動することが可能になるし、都心中心部で駐車場を探す苦労も無くなる。

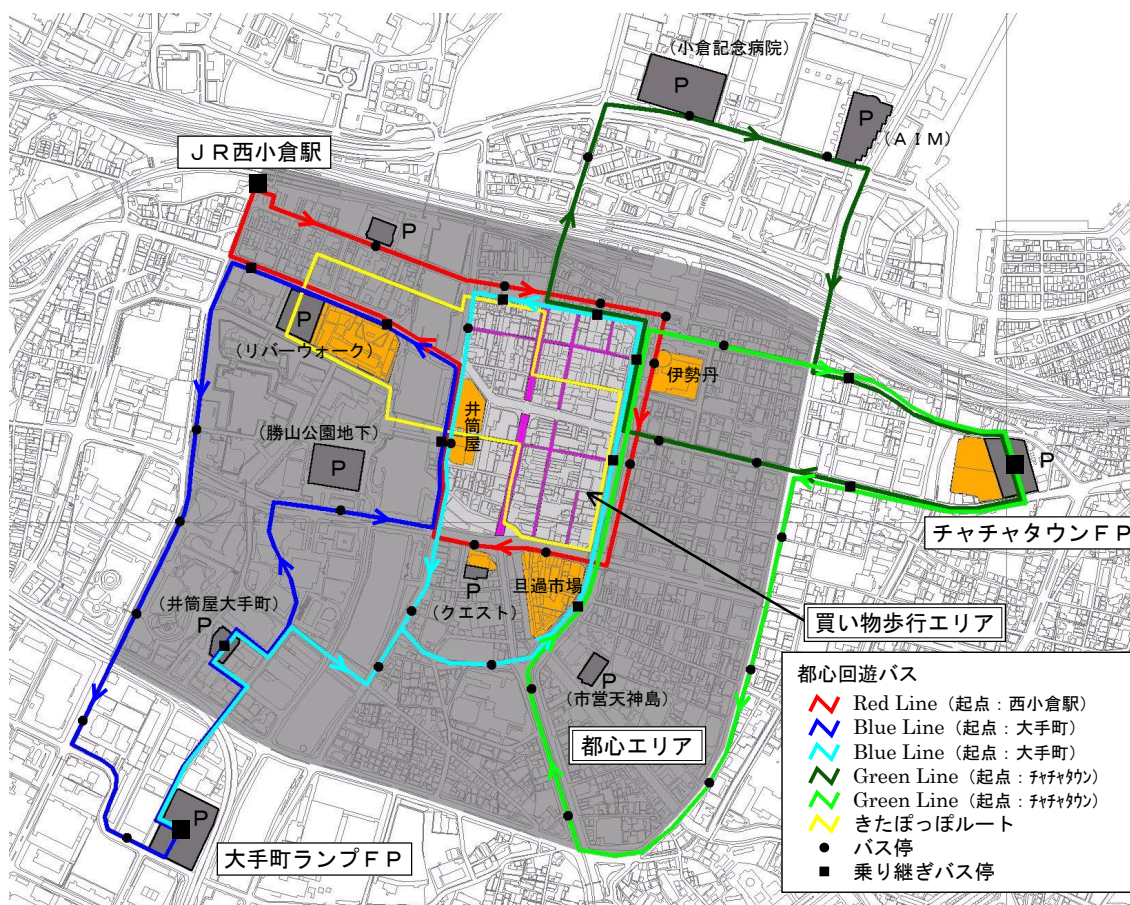


図 4-8 都心の新しい交通ネットワークの提案

3) 公共交通フリーゾーンの設定

都心への自動車流入を減らすためには、公共交通の役割や利用度を高めることが不可欠である。そのために、都心に「公共交通フリーゾーン」を設け、ゾーン内の路線バスやＪＲの小倉駅・西小倉駅区間を無料とする。

また、都心へのバス交通の集中が混雑や渋滞の大きな原因となっていることから、路線バスも自家用車と同様に都心への乗り入れを少なくすることが必要である。そのため、一部の路線で砂津や大手町での折り返し運行を実施する等、既存の運行路線形態を見直す。

4) 移動手段の充実

①都心回遊バス

現在、小倉都心地区において西鉄バスが運行している 100 円周遊バスと井筒屋が独自に運行している駐車場バスを統合する形で、新たに「都心回遊バス」を新設する。

チャチャタウンと大手町ランプのフリンジパーキング、及び西小倉駅の 3 箇所を起点として、魚町商店街、リバーウォーク等の商業施設や医療センターやムーブ等の公共施設、小倉城や旦過市場等の観光集客施設を結ぶ。運行パターンは同一方向にのみ周回する形態とするが、利便性を確保するため一部の区間は複数のルートを重ねている。また、高齢者や観光客等誰にでも分かりやすいようにルートを色分けする。

なお都心エリア内は「公共交通フリーゾーン」と位置付けられているため、都心回遊バスの料金も無料とする。

具体的なルートを以下に示す。

【Red Line】起点：西小倉駅

小倉駅、伊勢丹、旦過市場、クエスト、井筒屋、リバーウォーク等の商業施設を周回する。

【Blue Line】起点：大手町ランプ F P

1 つは市役所、井筒屋、リバーウォーク等の商業施設と大手町地区の公共施設を周回する。もう 1 つは医療センター、旦過市場、小倉駅、井筒屋を周回する。

【Green Line】起点：チャチャタウン

1 つは小倉駅を經由し、記念病院、A I M 等の駐車場を周回し、もう 1 つは医療センター、旦過市場、小倉駅を周回する。

②簡便で環境にやさしい乗り物

「買い物歩行エリア」は歩いて買い物をすることを前提としているため、都心回遊バスはエリア内には乗り入れず、外周を走行することとしている。そこで、エリア内の移動を補完するために、簡便で環境にやさしい乗り物を導入する。

また、そのような手段のひとつとして、北九州博覧祭で活躍し、現在は平尾台自然の郷や小倉城周辺で運行されている汽車型の L P G 自動車「きたぼっぽ」を活用する。

ルートはリバーウォークを起点として、井筒屋、旦過市場、魚町商店街等へ気軽にアクセスできるように設定する。



図 4-9 汽車型 L P G 自動車「きたぼっぽ」

5) 実現に向けた課題

公共交通の無料化は、コストをどこまで行政が負担できるかという財政面での課題があり税制面での柔軟な対応が求められる。またフリンジパーキングについては、これまでのようなデパートや商店街が個別に契約駐車場を指定する方式ではなく、小倉都心地区の商業者全体が連携して促進を図るための仕組みづくりが求められる。さらに買い物歩行エリアで高齢者が楽に移動できるように、電動車いすのレンタルサービスを提供したり、座って休憩できるベンチやストリートファニチュア等を適度に配置するといった歩行空間の整備が求められる。これらの税制面やインフラ整備等様々な取り組みを包括した「公共交通特区」としての指定を目指すべきである。

4-1-4. 景観

ここでは、北九州市の「顔」である都心の魅力形成の「決め手」とも言うべき景観形成のあり方について提案する。

(1) 文化としての景観意識の形成

都市空間は、その土地に備わった自然的要素に様々な人工的要素が加わって構成されている。人工的なものは手に取ることが出来るものから巨大な建造物まで大小様々で、そこには何かしらのデザインが施されている。それらの集合体である都市空間の表層を視覚的に捉えたものが都市の景観である。

都市景観を考える上で重要なのは、個々の要素が美しいだけではだめだということである。個々の要素が互いに協調し合い、全体としての空間的バランスがとれていないと美しい景観とはいえない。そして、その土地の歴史を読み取り、風土にうまく溶け込ませるような工夫も必要である。

一方で、どんな景観を美しいと感じるかは千差万別であり、万人が美しいと感じる景観を生み出すことは難しい。しかし、日々の暮らしの中で美しいものに触れることで、美的感覚は研ぎ澄まされていく。景観について考える場合、万人が認める絶対的な美しさを示すことは難しいが、美しさを追求する行為を万人が受け入れられるような土壌をつくることは可能であろう。

都市の機能は時代や社会背景、ニーズによって絶えず変化を繰り返していくものであるが、景観は長い年月を積み重ねて築き上げていくものである。だからこそ、景観意識を文化と呼べるレベルに引き上げていかなければならない。

美しい景観形成への主体的な市民意識が醸成され、それが文化として根付いていけば、無秩序で雑然とした街並みが再現されていくことはないだろう。そして、誰もが美しいと感じることが出来る景観形成の可能性も高まるだろう。

(2) 具体的な景観形成イメージの共有

美しい街をつくる必要性、まずそれを共通認

識とすることが大切である。そして、景観形成にはとても長い時間がかかること、景観の美しさは長い年月をかけて磨かれていくものであるということを認識した上で、将来イメージを描き、それを共有していくことが大切である。

景観の将来イメージには、概念的、抽象的なものだけでなく、できるだけ具体的なものであることが求められている。また、都心の全体的なイメージを持ちつつ、日頃から多くの人が行き交う場所等の重点地区では、より明確な景観形成イメージを描き、優先的な景観形成を進めていく必要がある。重点地区において短期的、集中的な整備を行うことによって、長期的な都心の景観形成イメージの一端を示すことができれば、その後の展開へのイメージが共有されやすく、実現性を高めることができる。また、都心以外の地区への波及効果も期待できる。

(3) 景観法等による制度的な手法の活用

現在、都心では、北九州市都市景観条例によって、主に幹線沿道に都市景観整備地区が指定されている。地区内では建築物等の新築や増築、外観の変更等に際して、条例で定められた方針・基準に添うよう計画案の届け出・事前協議が必要である。ただし、現在の条例には法的拘束力が無く、事実上お願い条例となっているため、望ましい街並み景観形成を誘導する手段として十分ではない。しかし、わが国では2004年に景観法が定められ、法律的な規制力を持つ景観条例の制定が可能となったため、北九州市都市景観条例の改定が必要となっている。

景観法を活用すれば、「景観計画」の指定区域における新築や変更の届出が義務化され、計画に適合しないと判断される場合は変更勧告ができる。また、景観形成の重点エリアとして「景観地区」を指定すると、この地区では建築物の色やデザイン、高さ等を規制する「認定制度」が導入され、市長の認定を受けるまで工事が着工できないという強い規制がかけられる。また、「景観計画」では、景観面から守るべき建物（景

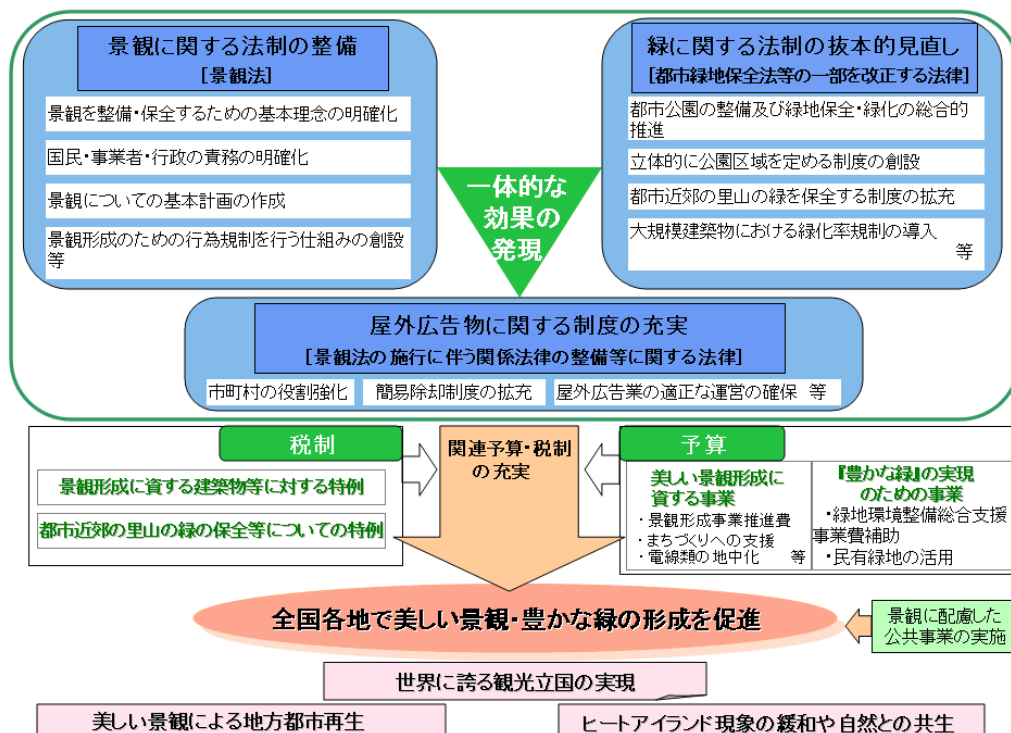


図 4-10 景観緑三法（2004 年 6 月 18 日交付）の概要

観重要建造物）や樹木（景観重要樹木）を指定することが可能となり、これらの増改築や伐採には自治体の許可が必要となる。

さらに、「景観法」では、景観形成における住民参加がより明確に制度化された。「景観計画」や「景観地区」の策定過程で、住民やまちづくりNPOが直接「景観計画」の素案や変更案を提案することができる。また、景観重要建造物や景観重要樹木の所有者が管理できない場合には、代わってまちづくり公社、公益法人、さらにはNPO法人が管理することができる。

以上のような、景観法の制定とともに、屋外広告物に関する制度の充実や、都市の緑に関する法制の見直しも行われたことから（図 4-10）、それらの法的効果を持つ制度を積極的に活用していく必要があり、とりわけ都心において、先導的な取り組みが求められている。

(4) 都心の玄関口となる駅前の景観形成

都市の玄関口となる駅は最も重要な交通結節点であり、市民、来街者を問わず、不特定の多くの人々が行き交う場である。そして、駅前の

景観は来街者がその都市で最初に触れる景観であり、まさに都市の「顔」である。つまり、駅前の景観は来街者にとって、都市に対する第一印象となり、そこで好印象を与えるためには、駅前景観の質を向上させることがきわめて重要である。

一方、駅前空間は都市の中にあって最も公共性の高い開かれた場所である。駅周辺の土地や建物の所有者は個人であるが、それらによって構成される空間、そして、その表層である景観は都市の共有財産である。従って、このような特に公共性の高い場所では、景観に関する最低限のルールを設け、共有財産としての景観の質を向上させる必要がある。

北九州市の玄関口である小倉駅の場合、周辺の建物に掲げられた広告看板が目立ち、それらが著しく駅前景観の質を低下させている。また、周辺建物の高さやデザインがバラバラであるため全体的に統一感がない。そして、駅前広場に隣接する一部のエリアは、大多数の市民や来街者にとって近寄り難い印象を与える場となって

いるようだ。このような状況を少しでも改善していく必要があり、それだけでなく、さらに都市の顔にふさわしい優れた景観の形成が求められている。

短期的には、広告看板をはじめとする景観阻害要素を排除し、中長期的には、周辺建物の更新の際、建物の高さを揃えて統一感を演出することで、景観面から良質な駅前空間をつくり上げていくべきである。また、土地利用の面でも、都市の「顔」にふさわしい雰囲気をつくり出せるような形態へと変化させていく必要がある。

加えて、来街者の増加を見通して、来街者の行動や経路を十分考慮しながら案内やサインを充実していく必要がある。分かりやすさはもちろんのこと、特色、美しさ、統一感、街並みとの調和等デザインの質がきわめて重要である。

(5) 都心の軸となる目抜き通りの景観形成

繁華街や業務地区を貫く目抜き通りは、駅と同様にとりわけ多くの人が行き交う空間であり、商業、業務をはじめ多様な都市活動が繰り広げられる。また、ショッピングしたり、散策したり、仕事帰りに飲みにでかけたりと、目的は様々だが街を訪れると必ずといっていいほど通る場所である。さらに、街に出て何かをする時に「目印」となり、その通りを中心として全体の位置関係が把握される。つまり目抜き通りは、シンボル性の高い、まさに都心の「軸」となる空間である。

また、目抜き通りはビルで覆われた都心に空間的なゆとりを与えてくれ、それを彩る並木や植栽等の緑は都市空間に潤いを与えてくれる。魅力のある都市には魅力的な目抜き通りがある。そこににぎわいの中心があり、そこから都市の活力が湧き出している。つまり、目抜き通りの質に、それを取り囲む商業地や業務地の質や特徴が集約されており、さらに言えば、都市の風格が見え隠れしているといっても過言ではない。

従って、小倉都心の目抜き通りとして、平和通と勝山通りにおいて、景観をはじめとする空間の質を高めていく必要性が高いと考える。

平和通りの一番の問題は、モノレールの平和通駅周辺である。平和通駅は、交通機能だけでなく管理業務機能が残されているため規模が大きく、そのため、周辺の歩道を歩いていても駅舎の圧迫感が大きく開放感が全くない。また、沿道には銀行等の業務ビルが多く、建物と通りとの関係性が薄い。従って、駅舎だけを残して規模を縮小するか、思い切って駅をなくしてしまうということも考えられる。

勝山通りは、4車線確保のために歩道は必要最小限といえるほどの幅員しかない。また、タクシー等の違法駐・停車が多く、実質は片側1車線のような状態になっている。景観も雰囲気も、とても百万都市の目抜き通りとは思えないほど「貧相」な印象である。現状の車優先の道路空間利用を見直すとともに景観整備を行うことが望ましい。楽しく歩いてまわれる都心空間を目指すのであれば、停車線化している車道を減らして2車線とし、歩道を広げて並木を連ねるだけでも、随分と印象は変わるはずである。

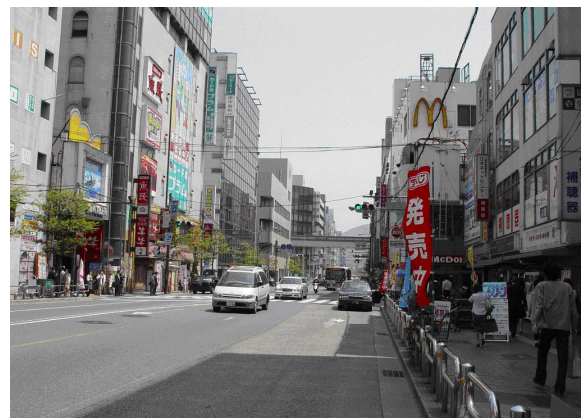


図 4-11 勝山通りの歩道拡幅と車道減少

(6) 花と緑の景観形成

花や緑は、都心の人工的な環境において、アメニティ、つまり、誰もが共有できる快適さを創り出すために欠かせない。都心の花や緑に求められるアメニティ効果は主に視覚的效果であり、心理的なやすらぎ感の醸成効果とともに景観的な効果が重要である。花や緑は街並みの景観を引き立てるとともに、乱雑さを「隠す」効果も大きい。美しい街並みの形成には時間がかかっても、花や緑を上手く活用して都心の魅力を高めていくことが必要である。

まず必要なのは、歩道や公園等の公共空間の花や緑の適切な維持・管理である。現在、市民ボランティアや民間企業等の協力で「花咲く街かどづくり事業」等が進められているが、そのような活動の促進・持続に力を入れていく必要性が高い。

さらに、都心空間の大部分を占める民間の土地や建物の緑化が、これからの大きな課題である。道路に面する敷地や窓辺を花や緑で飾ることは欧米の都市ではあたりまえのように行われ、景観を美しくしている。小倉都心でも、民間の建て替えや再開発等を通じて、そのような花と緑の充実を進めていく必要がある。

花と緑についても、全体的な調和が必要であり、同時に、場所によって特色やシンボル性を演出することも必要である。街並み形成とともに花や緑についても、景観方針や景観計画が必要であり、また、都心にふさわしく、維持・管理もしやすい品種を示すガイドラインも必要である。



図 4-12 海外事例：花壇とベンチとの一体化



図 4-13 海外事例：腰掛けられるフラワーポット



図 4-14 海外事例：民有地と歩道の一体化



図 4-15 海外事例：公開空地



図 4-16 海外事例：建物エントランスの緑化



図 4-17 海外事例：屋上緑化

4-1-5. まとめ

以上、都心機能・土地利用、交通ネットワーク・移動手段、及び景観の面から、望ましい将来像を描いてみたが、ここでは、まとめとして、包括的な視点から、小倉都心ならではの特性に着目しながら、将来像を描いてみる。

(1) 多様な機能が共存・連携して都市の活力を生み出すまち

商業、業務、居住、医療、福祉、文化等の多様な機能が共存することによって、様々な目的で、いつも多くの人たちが都心を利用し、まちのにぎわいや活力が生み出される。

また、多様な機能の連携によって、全体として高次な機能を持つ都心が効果的、効率的に形成されていく。併せて、身近で基本的な生活支援機能が維持され、都心居住の再生とともに更新・充実される。

さらに、国際化や情報化、産業高度化、ライフスタイルやワークスタイルの変化といった時代動向に対応して、都心に求められる先進的な機能が充実し、新しい産業が創出される。同時に、歴史や文化を大事にしたまちづくりが進められる。

(2) 車に依存しない、歩いて楽しいまち

21世紀の環境首都、北九州市の都心にふさわしく、車の集中を抑え、車に依存しなくても、近くからも遠くからも多くの人々が訪れることができるように、歩行者と公共交通優先の移動環境や移動システムが形成させる。

小倉駅を公共交通の拠点として、その徒歩圏に商業・業務機能等の集客型の施設が集中し、歩行者は商店街や安全・快適な歩道、歩行者専用道路等を通して目的地へのアクセスや散策、回遊ができる。また、通りごとに特色豊かな魅力ある回遊空間が形成される。

自家用車から公共交通への利用転換とともに、都心中心部への車の進入を防止するための対策が講じられる。機能分担が明確な道路ネットワー

クが形成され、それに適合させて、フリンジパーキングや都心内の移動手段等が充実・活用される。

(3) 便利に、安全・安心に暮らせるまち

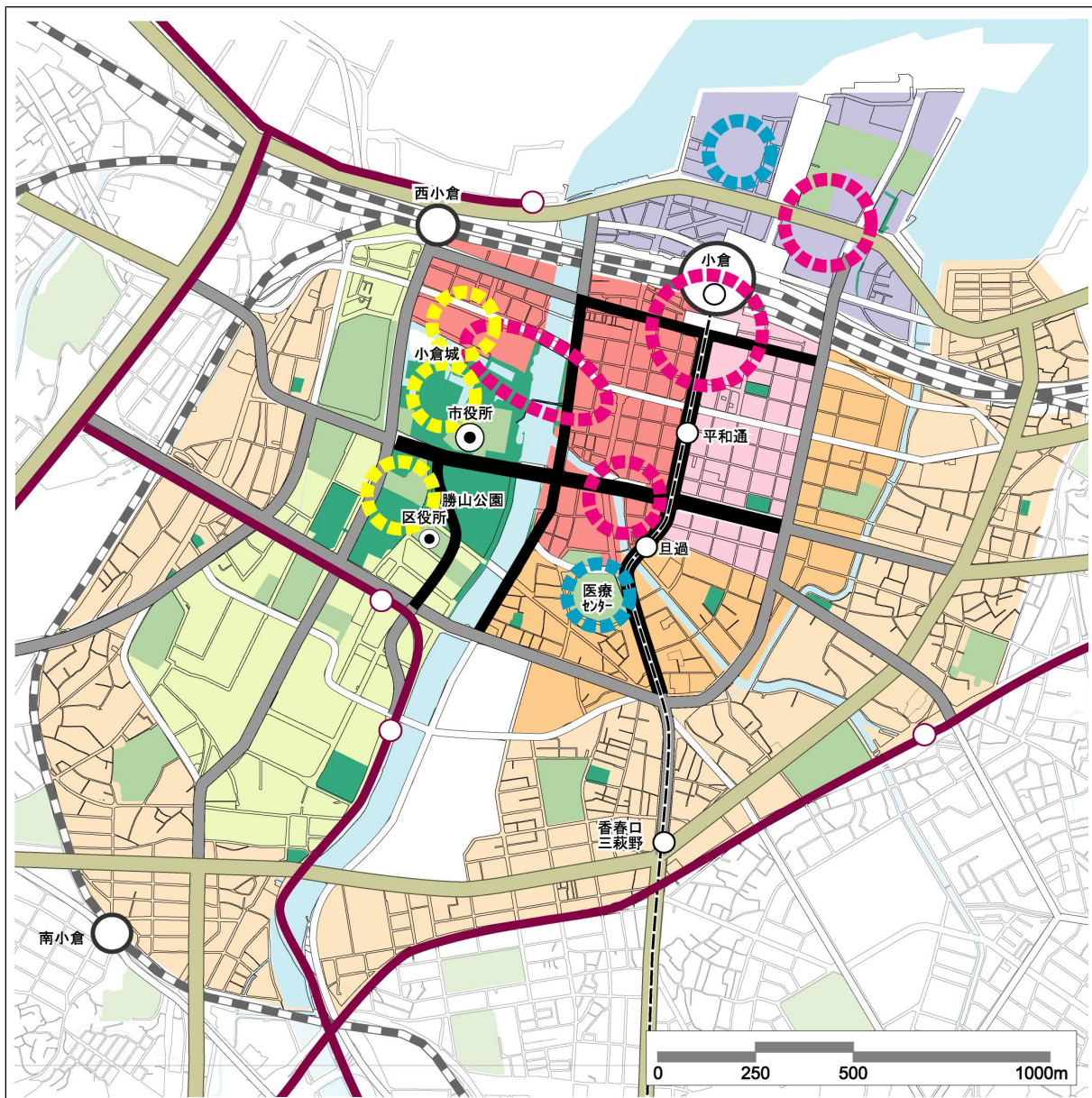
小倉都心の生活利便性が認知、評価されて都心居住が回復する。居住人口が増えることによって生活支援機能の充実がさらに進み、防犯や防災等、安全・安心に暮らせるまちづくりへの取り組みも進む。

都心の周辺部では、幹線沿道や低・未利用地を活用してマンション等の中高層住宅の立地が進むとともに、基盤未整備の市街地では昔ながらの居住環境が継承されながら低層住宅の更新が進む。また、都心中心部でも商業や業務と一体的に住宅を導入した更新が進む。このような、様々な住宅タイプの存在や異なる居住環境によって都心居住の選択肢は広がり、幅広い世代の多様なニーズを受け入れることができる。

(4) 紫川を中心とする美しい、うるおい豊かなまち

紫川を中心に、その周辺の歴史や文化、水や緑が活かされて、北九州市のシンボルとなる空間が形成される。さらに、沿川から東西に広がる市街地や都市基盤の更新・再生と併せて、美しい、うるおい豊かな環境形成が進む。

市民力の参加と協働によって、民間の土地・建物が活かされて、街並みの景観や花と緑の景観が形成される。とりわけ、小倉駅周辺や目抜き通り（勝山通り、平和通り）では、都市の「顔」にふさわしい魅力的な景観が形成される。



土地利用

○ : 主な用途

都心商業	○					
コンベンション		○				
アミューズメント			○			
業務		○	○		○	
近隣型・沿道型商業						○
中高層住宅				○	○	○
低層住宅						○

車の交通軸

○ : 交通分担

都心中心部に集中する交通	○	○	○
都心中心部を迂回する交通		○	○
通過交通			○

回遊の拠点



図 4-18 都心の将来像