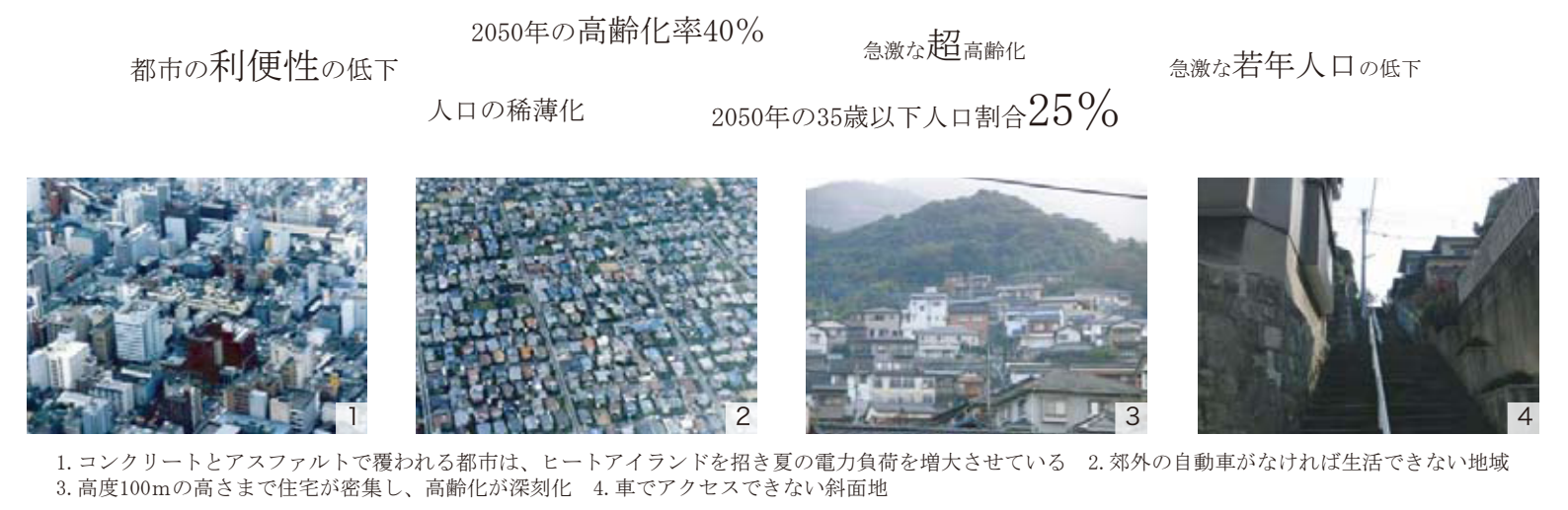


2011年

北九州市は、高度経済成長期には、日本の重厚長大産業を支えた工業都市である。一方で、近年は、高齢化が顕著で、斜面地に作られた郊外型の地域では、高齢者の将来の交通手段をどうすべきかが、大きな問題となっている。しかし、一方で、車依存を前提にした新たな郊外型住宅地が今も開発されている。背景には、そのような住宅地が売れるという現実がある。古い都心部は寂れ、人口が減少する一方で、郊外の住宅地は、人口が増え、新たな居住者が、現代のニーズにあった住宅地で「豊かな暮らし」をはじめる。



行政負担の増大

郊外の新興戸建て住宅地は、同世代居住中心で、多世代居住地域に比べ、保育所の不足、幼稚園の不足、小学校の不足、高齢者施設の不足など、時間経過とともにその地域に必要な施設が変化していき、その都度、必要に迫られ、社会資本を補充していかなければならない。また、広域的に広がった都市では、電気・ガス・上下水道・通信などの公共公益事業や道路整備のメンテナンスに将来大きな負担をもたらし、近年の環境保全の視点からも、宅地開発による緑地の喪失は、生態系を悪化させ、動植物の生息域を狭めてしまうなどの影響がある。

都心商業の衰退

かつての都心の衰退は顕著で、黒崎の中心商業地では、売上高の低迷から、高級デパートの撤退が相次ぎ、シャッター商店が軒を連なるアーケード街は、ますます、活気を失っている。対照的に、郊外では、駐車場を備えた大規模商業店舗は、賑いを増す一方である。

公共交通の衰退

このような街は都心商業の衰退に留まらない大きな問題を孕んでいる。公共交通の衰退である。バス利用者が減り、赤字路線が廃止され、いくつかの市電が廃止された。市の中心から比較的新しい住宅地に伸びるモノレールも乗降客が減少している。自前の自動車に頼る生活が、私鉄やモノレール、バスの利用者を減らしている。また、公共交通はある程度の人口密度が前提だが、郊外化が、市域全体の人口密度を低下させ、人口密度を薄めている。自動車依存の街づくりがこのまま進めば、利用者減による公共交通の赤字化、廃止といった状況を招く。

交通弱者の救済

自家用車は、環境負荷を増加させる一方で、個人の行動半径を広げ、好きな時に好きなところへ自由にアクセスでき、公共交通では得られない移動の自由を、個人にもたらしえてきた。しかし、公共交通の衰退が進めば、自動車免許を持たない児童、生徒、学生や、高齢者、低所得者の移動手段が無くなってしまう可能性が高い。急激な高齢化が進む北九州市では、大きな社会問題である。すなわち、ある程度の高密化によって生まれる、社会全体としての利便性や快適性が、個人の快適性よりも、大切に扱われることが重要となる。



2050年

水と緑と風の環境都市 駅を中心とした高密度ネットワーク

□ 水と緑と風の道

コンクリートとアスファルトで覆われた都市は、ヒートアイランドを招き、熱中症を誘発するだけでなく、夏の電力負荷を増大させてきた。2050年の街づくりでは、いったん人工物で覆った土地をできるだけ、緑と水に返す努力が必要である。ここでは、敷地の中の緑被率50%、水被率5%を想定し、10階から20階建ての集合住宅、商業・業務ビルを想定する。都心部の緑や水辺はヒートアイランドの緩和だけでなく、豊かな屋外空間を作り、憩いと潤いをもたらす公共空間となる。

□ タワー型ビル

建物をスリム化し、タワー型にすることによって、地上部北側の日照環境の悪化を防ぎ、豊かな外部空間を実現する。建物は高層化されるが、緑被率を高め、建ぺい率を40%に抑えることにより、建物と建物にある一定の間隔を作ることができる。建物と建物の間からは、北九州の山々が望め、海風、山風が、都市の中を流れやすくする。

□ 鉄道ネットワークによる都市機能相互補完

北九州市は、1963年に、門司、小倉、戸畑、若松、八幡の五市が合併した多核分散都市である。JRは、現在も、この多核都市を支える交通インフラである。これを将来の都市骨格の基盤として活用し、それぞれの地区の特性を相互補完する巨大な歩行圏ネットワークの形成に利用する。小倉の高度医療施設や、門司や若松の歴史観光遺産、戸畑の商業施設や図書館などの文化施設を相互に連結することによって、核駅拠点の利便性を高めることができる。

□ 既存インフラの有効活用による都市資産の有効活用

衰退が進んでいるとはいえ、駅を中心としたかつての都心部は、電気ガス水道などの一般的な公共インフラが充実しているだけでなく、自治組織などの社会インフラ、郵便局や行政機関、商店街、学校、病院等の生活インフラも充実している。駅拠点の街づくりは、すでに存在しているこのような都市資産を活かすことにも繋がる。

