

鹿島建設株式会社 正会員 ○篠原 元樹

立命館大学理工学部 正会員 村橋 正武

1 はじめに

わが国では、第四次全国総合開発計画において、「多極分散型国土の形成」を目標としているが、これを実現するためには、地方中核・中核都市の発展が課題となる。そのため、地方の主要ターミナル駅周辺では、近年、都市活動の拠点としての整備が進められており、その役割が著しく強化されつつある。そこで、本研究では、九州の地方中核都市である北九州市 J R 小倉駅をケーススタディとして、5 市合併から 100 万都市の都心としての核を形成するまでの変遷を追い、現時点までに整備された状況を分析し課題を明らかにする。

2 北九州市の政策と小倉駅周辺の整備過程

ターミナル駅の整備をはじめ都市整備に関する計画、事業は、将来の都市像を示した基本構想に大きく影響されることから、北九州市が成立した 1963 年から現在までの約 30 年間について、市の基本構想にしたがって時代を 3 つの時期に区分した。時代区分を表-1 に示す。

2-1 I 期 (1965～1973)

1963 年に門司市、小倉市、戸畑市、八幡市、若松市の 5 市合併により北九州市が誕生した。そこで、北九州市としては最初の長期構想である 1965 年策定の「北九州市長期構想・基本構想」で、均衡ある発展を目指し、旧 5 市を連結させる交通施設整備に重点が置かれた。小倉駅は北九州市内の主要駅である門司駅、八幡駅、戸畑駅、若松駅と同様に市内の主要な交通結節点の一つとして役割を持たせるとする整備方針が示された。J R 小倉駅では、鉄道整備において他地区と連結されているものの、道路によるネットワーク整備においては遅れていたため、小倉駅北口に位置する国道 199 号線を都市内幹線道路として位置づけ、既存の若松から小倉までのルートに加え、新たに門司駅周辺まで延長した。以上の I 期の整備状況を図-1 に示す。

2-2 II 期 (1974～1988)

合併後 10 年を経て策定された 1974 年の「北九州市基本構想」では、安全で快適な生活環境を持つ都市を

表-1 北九州市及び小倉駅周辺の都市政策・整備の交通

	I 期 (1965～1973)	II 期 (1974～1988)	III 期 (1989～現在)
北九州全体の政策	旧 5 市を連結させる整備	就業地・住宅地の整備	小倉を都心としての整備
小倉駅周辺の政策	小倉駅の交通結節点	就業地としての整備	都心としての整備
道路整備	国道 199 号線の延長		
鉄道整備		新幹線開通 モノレール開通	
都市基盤整備		西日本総合展示場の建設	計画的かつ一体的な市街地再開発事業の促進 北九州国際会議場の建設

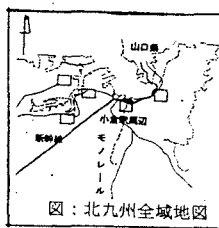


図-1 I 期小倉駅周辺地図



図-2 II 期小倉駅周辺地図

目標とし、秩序ある市街地、住宅地の形成を図ることとした。このため小倉駅南口地区と小倉区南方とを連する交通施設整備としてモノレール小倉線を開通させる。モノレール小倉駅は、J R

小倉駅より 400 m 南方に設置されたが、これは乗降客の乗り換えの利便性が若干低下するものの、引き続き建設計画されていたモノレール東西線の導入を考慮するとともに、J R とモノレールの乗り継ぎ利用者を 400 m 歩行させることにより南口地区の商業地への集客力の向上と商業地拡充を図るためであった。一方、小倉駅北口地区は南口地区に比べ工業系土地利用が多く未利用地が多数存在していたが、ナショナルプロジェクトである新幹線が当初市内の南部を通るルート案から在来線の駅に併設することに変更され、新駅を小倉駅北口に設置されたことを契機に急速に土地利用転換が進んだ。なかでも西日本総合展示場が開設されたことが特筆される。以上の II 期の整備状況を図-2 に示す。

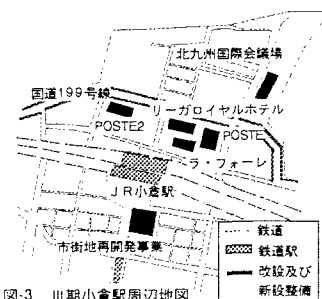


図-3 III期小倉駅周辺地図

表-2 自動車交通量、貨物車混入率、混雑度

	1966	71	74	78	83	90	94
R199	交通量(両方向)	201	253	274	315	395	
	貨物車混入率(%)	53	50	49	51	45	
	混雑度	1.02	1.28	1.1	1.31	0.95	
R3	交通量(両方向)	314	380	316	290	294	261
	貨物車混入率(%)	57	44	36	32	35	37
	混雑度	1.1	1.3	1.08	0.99	1.2	1.06

表-3 土地利用の面積構成比(%)

	北口地区	南口地区	III期	III期
商業系	25	34	75	83
工業系	17	16	1	0
住宅系	6	5	4	3
公共系	20	20	11	8
その他	30	21	8	4

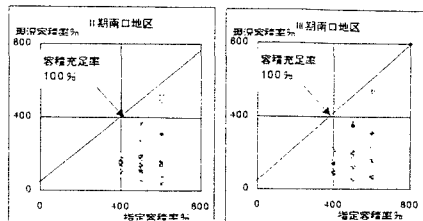


図-4 南口地区の指定容積充足率

これらの通過交通と北口地区の再開発による発生集中交通のより一段と錯綜した状況を呈することが予測される。

次に表-3 に土地利用の面積構成比を示す。小倉駅北口地区はIII期に行われた北口地区整備推進事業により未利用地等が著しく減少し商業系土地利用が増加した。しかし100万都市の都心地区として恵まれた立地条件にありながら、依然として工業系土地利用が多く、土地の有効利用がなされていない。これは、工業地帯として発展していた頃からの工業系施設が残存しているためである。また、図-4 に小倉駅南口地区における容積率の充足率を示す。南口地区では、充足率が上昇しているものの依然として低く、今後とも立体的な都市空間の創出が可能である。つまり100万都市、200万商圏の都心核地区としての都市空間が有効に活用されていないことを如実に現している。

4. おわりに

北九州市の政策に基づく小倉駅周辺の都市整備を明らかにし、交通流動、土地利用の分析を行った。今後小倉駅駅周辺に100万都市、200万商圏の都心核として整備する上で以下の課題が挙げられる。

- ・北口地区及び南口地区ではいずれも十分な土地の有効利用がなされておらず、再開発を通してさらに100万都市にふさわしい都市機能の集積を図ることが必要である。

- ・モノレール小倉駅とJR小倉駅が連結していないため交通結節機能に欠けており、現在工事中のモノレール延伸を早期実現し、ターミナル機能の一体化を図る必要がある。

- ・国道199号線は現状でも通過交通が多く交通混雑が著しい上、今後北口地区の再開発により、さらに交通激化が予想されるため全都市的な視点より通過交通を転換させる道路網体系を立案し、整備を図る必要がある。

(参考文献)

- 1) 北九州市：1965、74、89年北九州市基本構想
- 2) 加藤晃：都市計画概論、1993

2-3 III期(1989～現在)

1989年策定の「北九州市ルネッサンス構想」では、これまでの市域全体をバランスのとれた開発整備を目指す方針から、明確にJR小倉駅を市の中心核として検討する方針に転換し、小倉駅周辺に都心機能の集積を図ることとしている。このため小倉駅南口地区を都心と定め、JR小倉駅においては当該市のみならず周辺市町をも商圏とする200万商圏の交通結節点及び都市拠点としての整備計画が示された。具体的には小倉駅周辺を商業、業務、行政機能の拡充強化を図るため、「都市再開発方針」の「1号市街地」及び「2号地区」に指定し、計画的な再開発を促進した。これより小倉駅南口地区では、大規模再開発事業が進み、商業機能が大幅に強化された。一方北口地区では、小倉駅北口地区整備事業が進められ、駅前広場、駅周辺の再開発、及びコンベンション機能を有する北九州国際会議場が設置された。また、小倉駅北口に隣接していた国道199号線を、200m北方の道路に移設・拡幅させる整備を行い、通過交通と小倉駅への交通を分離させた。以上のIII期の整備状況を図-3に示す。

3. 周辺街区の実態分析

次にJR小倉駅周辺は100万都市の都心としての核を形成しつつあるが、都心としての高い機能を持ち、都心部への交通を効率的に処理することが重要である。このため周辺街区における交通流動及び土地利用から実態を分析する。表-2に門司～八幡を結ぶ国道3号線、門司～戸畑を結ぶ国道199号線の交通量、貨物車混入率、混雑度を示す。I期に都市内幹線道路として位置付けられていなかった国道3号線は、通過交通を排除するために新たに自動車専用道路が建設され、交通量が緩和された。一方、都市内幹線道路として位置付けられた国道199号線では交通量が増加し、しかも交通量の内訳を見ると、貨物車混入率が高いことから貨物輸送が主体の通過交通が主流を占めている。今後小倉駅北口を九州地方の核として再開発を促進した場合、