

1

都市計画の現状・課題と目指すべき方向性

1-1 福岡県における都市計画の現状

(1) 都市の動向

(2) 県内の都市計画指定状況と都市施設整備の状況

1-2 福岡県における都市計画の課題と 目指すべき方向性

(1) 都市計画の課題

(2) 目指すべき方向性

1-1 福岡県における都市計画の現状

(1) 都市の動向

①九州・山口ブロックの中心

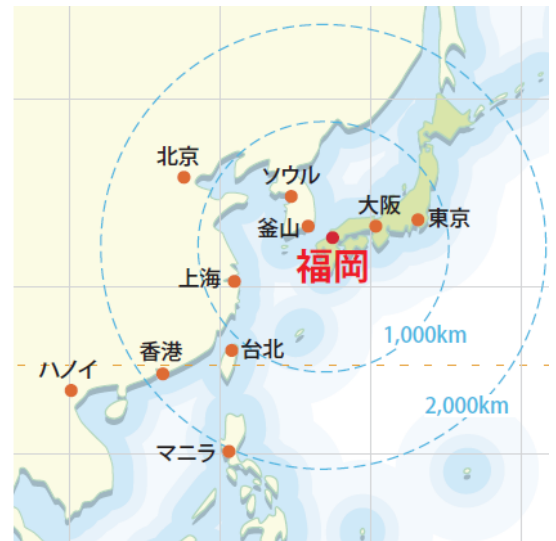
本県は九州の北部に位置し、九州と本州を結ぶ交通の要衝にあり、明治以降は四大工業地帯のひとつとして、また近年はアジアを主体とする国際戦略を展開する九州・山口地方の中心として機能しています。

■アジアの玄関口（ゲートウェイ）としての発展を続ける福岡県

九州と本州を結ぶ交通の要衝となっている本県は、アジアへの玄関口としての都市の発展を続け、1,605万人（平成22年 国勢調査）を有する九州・山口地方の中心として成長しています。

九州・山口地方の他県が人口減少にあるなか、本県の人口はこれまで増加を続けており、県全体で約507万人（平成22年 国勢調査）と九州・山口全域の約32%を占めています。しかしながら、本県の人口も今後は減少傾向に転じていくことが予測されています。

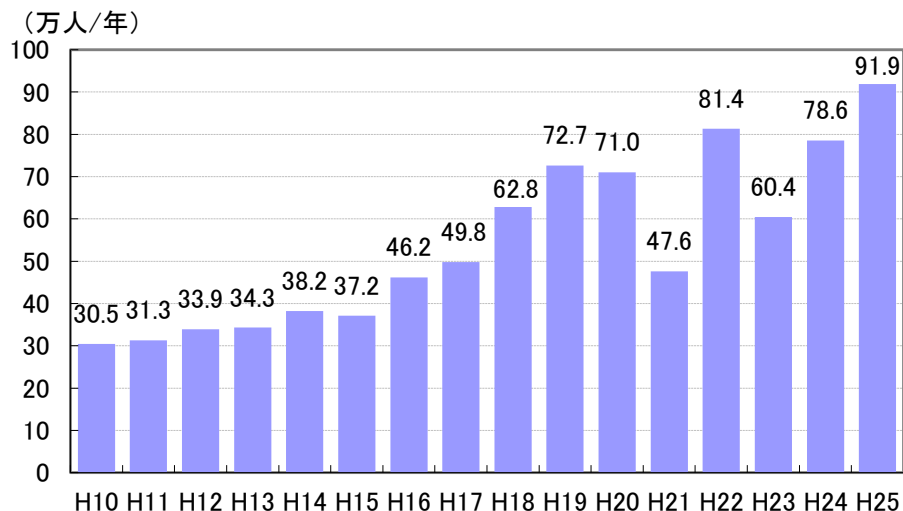
また、商業集積においても、県全体の販売額は36.7兆円（平成24年 経済センサス、年間販売額）となっており、九州・山口全域の51%を占める大商圏を形成しています。



■アジアを主体とするグローバル戦略の展開

本県の将来の姿を描いた「福岡県総合計画」のなかでは、県づくりのイメージを「アジアの発展エネルギーを積極的に取り込み、アジアから世界に向けて展開し、アジアとともに発展するビジネス拠点」とし、活力にあふれ、成長力に富んだ経済雇用の創出を目指しています。

本県への入国外国人数は、平成25年（2013年）には90万人を上回っており、今後もアジアをはじめとした外国からの観光客を受け入れ、その活力を地域の発展に生かす必要があります。



■外国人入国者数の推移

出典：出入国管理統計（法務省入国管理局）

②成長を続ける福岡を中心とした都市圏*

本県は福岡市、北九州市の2つの政令指定都市を有し、約507万人となっています。特に福岡市を中心とした都市圏は、北部九州の中核都市として成長を続けています。

■北部九州の中核都市形成

福岡市を中心とする都市圏は、九州の経済、行政、文化等の中核機能の集積が進み、北部九州の中核都市として成長を続けています。

■広域交通基盤整備等に支えられ、成長を続ける福岡市を中心とした都市圏

本県では、空港、高速道路、新幹線等の広域交通基盤や都市基盤*の整備が進み、特に人口が増加している福岡市を中心とした都市圏をみると、広域交通基盤整備が都市活動の発展、居住人口や従業人口の増加に結びついていることがうかがえます。

③都市活力の低迷と都市再生への取組

昭和30年代以降の産業構造転換*のなかで都市活力が低迷している都市があり、経済および社会の持続的な発展に視点をおいた都市型社会への転換が望まれています。

■産業構造転換に伴い、活力が低下している都市

かつて、石炭・鉄鋼等の工業生産は、本県の主要産業でしたが、エネルギー革命により石炭産業が衰退し、特に筑豊地域は深刻な打撃を受けました。その後、2度のオイルショック以降の社会経済情勢の変化のなかで、活力が低下している都市が発生しています。

■都市再生にいち早く取り組んでいる北九州市を中心とした都市圏

北九州市は高い工業集積・技術集積がありますが、社会経済情勢の変化に合わせた産業構造の転換が進まなかった等により、地域経済の低迷や人口流出がみられました。

しかし、この克服をめざして、交通・物流施設をはじめとする都市基盤の整備や、都心・副都心、学術研究都市*の整備、環境産業の形成など、経済および社会の持続的な発展に視点をおいた都市づくりに、いち早く取り組んでいます。

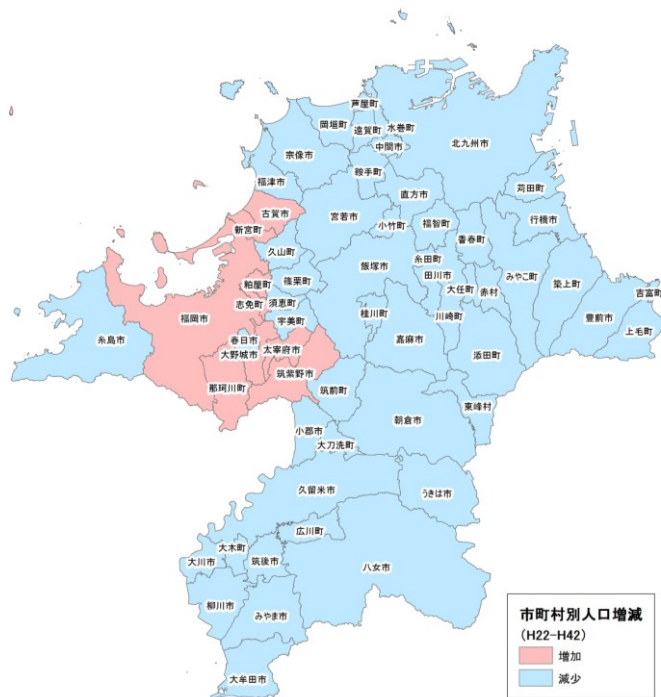
④県内の人口動向と高齢化の進行

県内の人口は、福岡地域において大きく増加した一方で、他の地域では人口減少が続き、県全体で高齢化が進行しています。

■県内地域間で、人口動向に格差

本県の人口は増加を続けており、この30年間で約52万人の増加となっています。特に、福岡市を中心とする地域の人口は約250万人に達し、今後もしばらく増加傾向が続くと予想されます。一方でその他の地域では人口減少が進行しています。

県内では人口減少が進む都市も見受けられるものの、多くの都市において市町村間や市町村内での人口移動は依然として多い状況にあります。



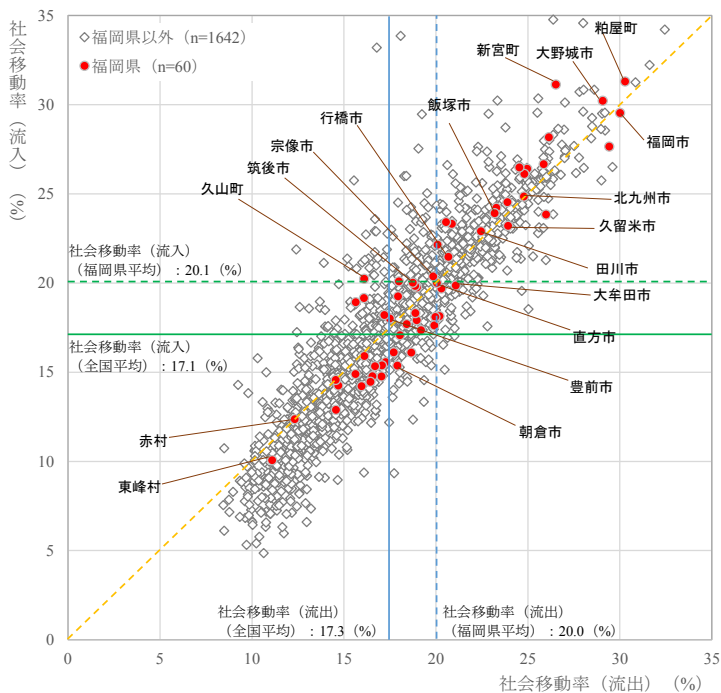
■市町村別人口の増減 (H22-H42)

出典 H22:国勢調査
H42:国立社会保障・人口問題研究所推計値
(平成25年3月推計)

■福岡県の人口の推移

	県人口 (千人)	10年間の 伸び率
昭和55年	4,553	5.7%
平成2年	4,811	
平成12年	5,016	4.3%
平成22年	5,072	1.1%

出典：国勢調査



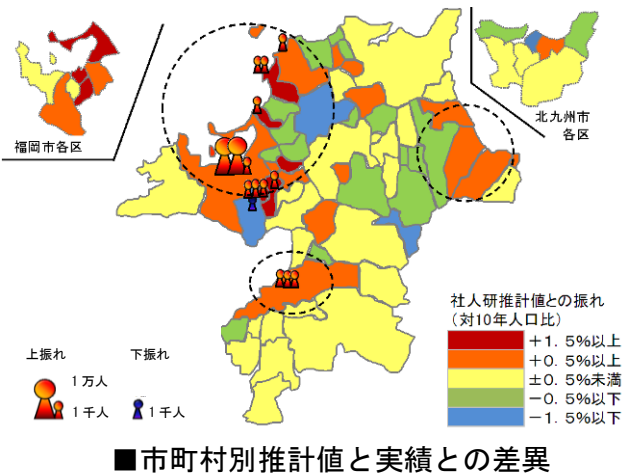
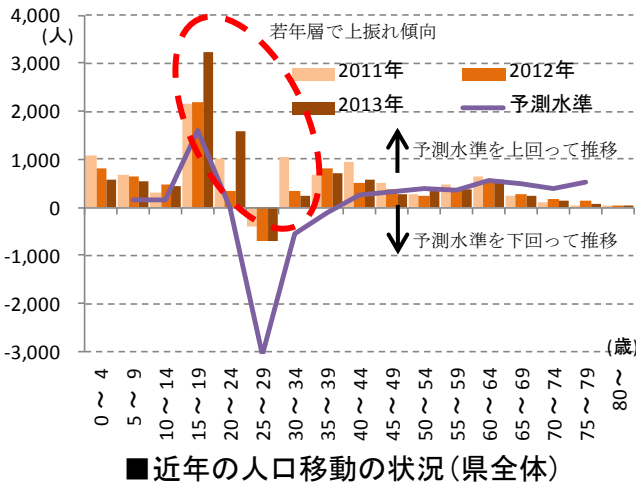
流出：5年間に転出した人の割合
(同一市町村内への転居含む)
流入：5年間に転入した人の割合
(同一市町村内への転居含む)

■市町村別の5年間の社会移動率(全国における県内市町村の状況)

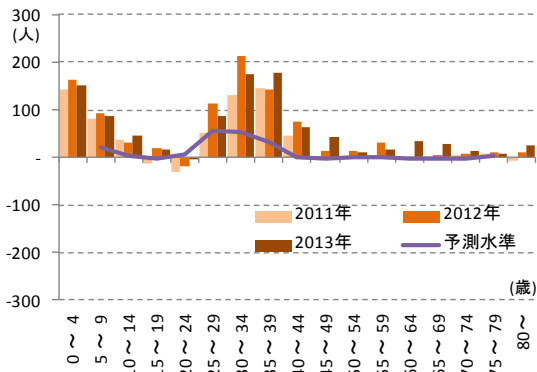
※社会移動率(流出) = (5年前当該市町村に居住し、現在、当該市町村以外+当該市町村内移動者) / 当該市町村のH17居住人口 (国勢調査H17総人口)
 ※社会移動率(流入) = (現在、当該市町村に居住し、5年前当該市町村以外+当該市町村内移動者) / 当該市町村のH22居住人口 (国勢調査H22総人口)
 ※社会移動数(流出)および社会移動数(流入)には、国内(国外)から国外(国内)への移動人口は考慮していない(全国の2010年居住人口のうち、国外から移動してきた人の比率は約0.45%程度)
 ※東京都特別区(23区)は1区の扱いとしている。また、H22人口が千人未満の人口規模が小さい都市(計26村)は除いている。
 ※市町村界は2010年10月1日時点

直近の動向(平成22年～平成25年)として、予測値に対して若年層での転入超過傾向にあるとともに、福岡市周辺などにおいて推計結果より実績人口が多い状況にあります。

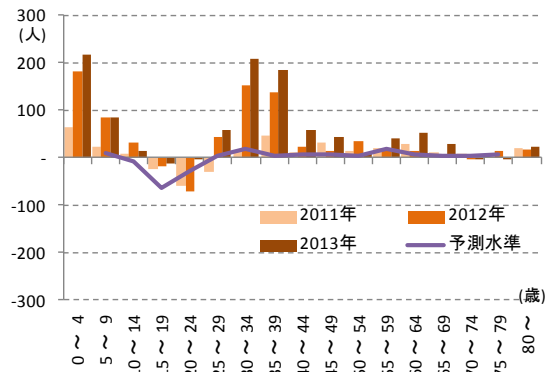
市町村ごとに見た場合には、駅周辺において市街地開発事業を展開する新宮町や福津市、街なか活性化施策により駅周辺でのマンション立地が進む久留米市、駅周辺での住宅整備、環境整備を進めている桂川町などで推計結果より実績人口が多い状況にあり、駅を中心とした都市づくりによる効果が見受けられます。



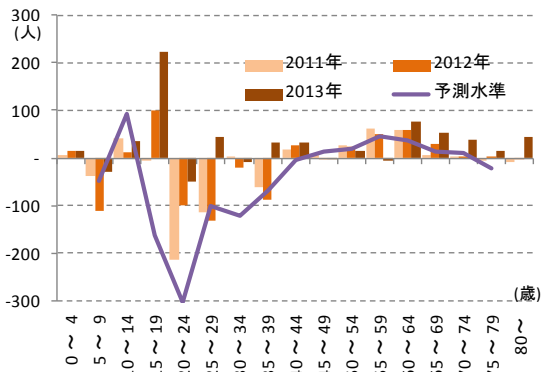
<新宮町>



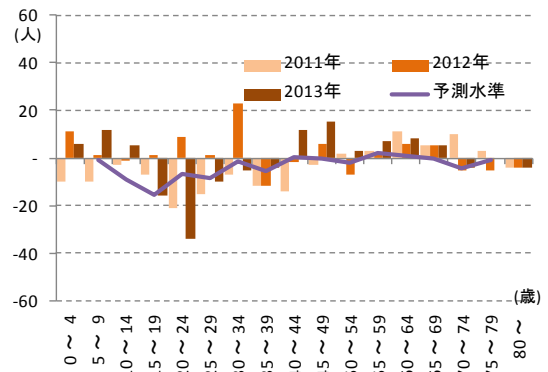
<福津市>



<久留米市>



<桂川町>



近年の人口移動の状況(主要都市)

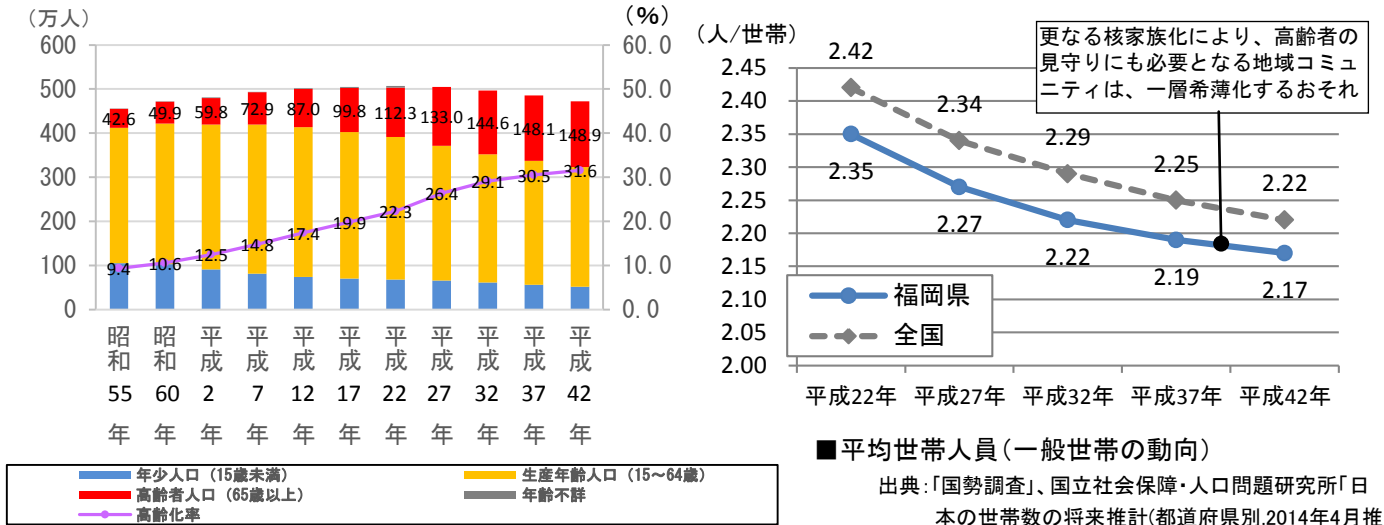
出典：実績値は「国勢調査」「住民基本台帳」、
推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに作成

■急速な高齢化の進行

本県の65歳以上の人口は、昭和55年の42.6万人から平成22年の112.3万人と約70万人増加しています。

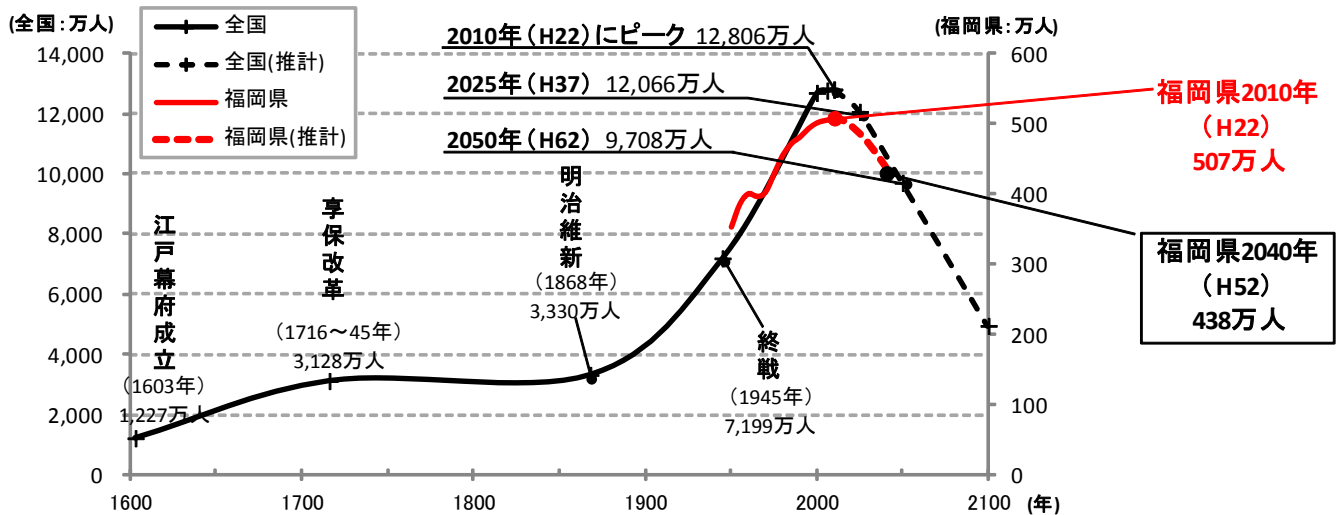
高齢化率は、昭和55年の9.4%から平成22年の22.3%（全国値23.0%）へ推移し、約13ポイント上昇しており、急速な高齢化がうかがえます。

将来的には、人口減少が更に進む一方で、高齢化率は上昇し、平成42年(2030)頃には約32%程度に達するものと予測されています。



■年齢構成別人口の推移

出典：国勢調査報告、国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」



■人口の将来動向

全国値：「現行国土計画の点検と国土利用のあり方に関する今後の課題(国土交通省)」をもとに、推計人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)-出生・死亡ともに中位」にて変更

福岡県：実績値は「国勢調査報告」、「福岡県の人口と世帯年報」。推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」

⑤水資源の確保や環境に対する県民意識の高まり

本県においても地球環境問題を踏まえ、エネルギーや資源の効率的な利用、環境への負担が少ない都市への移行といった環境保全に対する県民意識が高まっています。

■水資源の安定的な供給

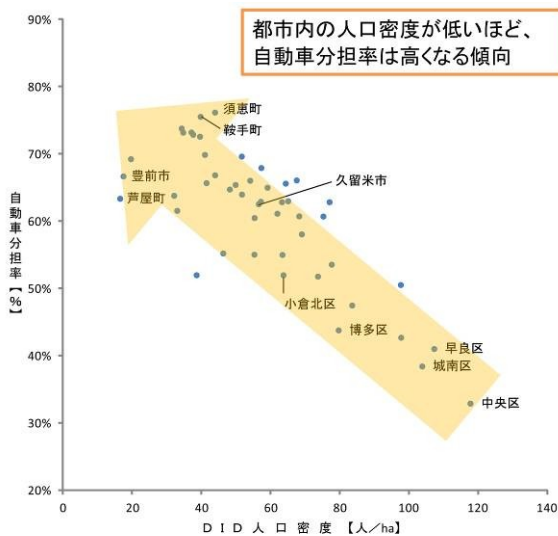
本県は、山が浅く、大きな河川も少なく、狭い県土に比して人口が多いため、水資源については厳しい状況にあります。そのため、ダムや海水淡水化施設の建設、広域的な水利用の促進等を進めてきました。

今後も、生活水準の向上、生活様式の多様化、産業活動の拡大等により需要の増大が見込まれることから、安定した水資源の確保と水の安定的供給体制の整備が求められています。

■環境・エネルギー問題への意識の高まり

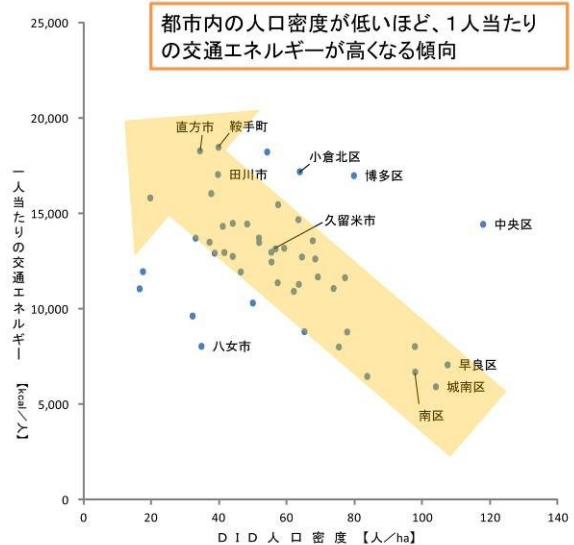
都市化の進展に伴い、県内に残された良好な自然環境を保全していこうとする県民意識は高まっています。

自然環境資源は限りがあることを認識して、資源の有効活用やリサイクルの促進、周辺環境に配慮した廃棄物処理施設の整備などを通じ、循環型社会[※]づくりを進めるとともに、エネルギーの効率的利用、再生可能エネルギー[※]の導入等により温室効果ガスの排出削減を図るなど、環境負荷の軽減が求められています。



■人口密度と自動車分担率[※]

出典:「第4回PT調査検討資料、国勢調査」をもとに作成



■人口密度と一人当たりの交通エネルギー[※]

出典:「第4回PT調査検討資料、国土交通省、国勢調査」をもとに作成

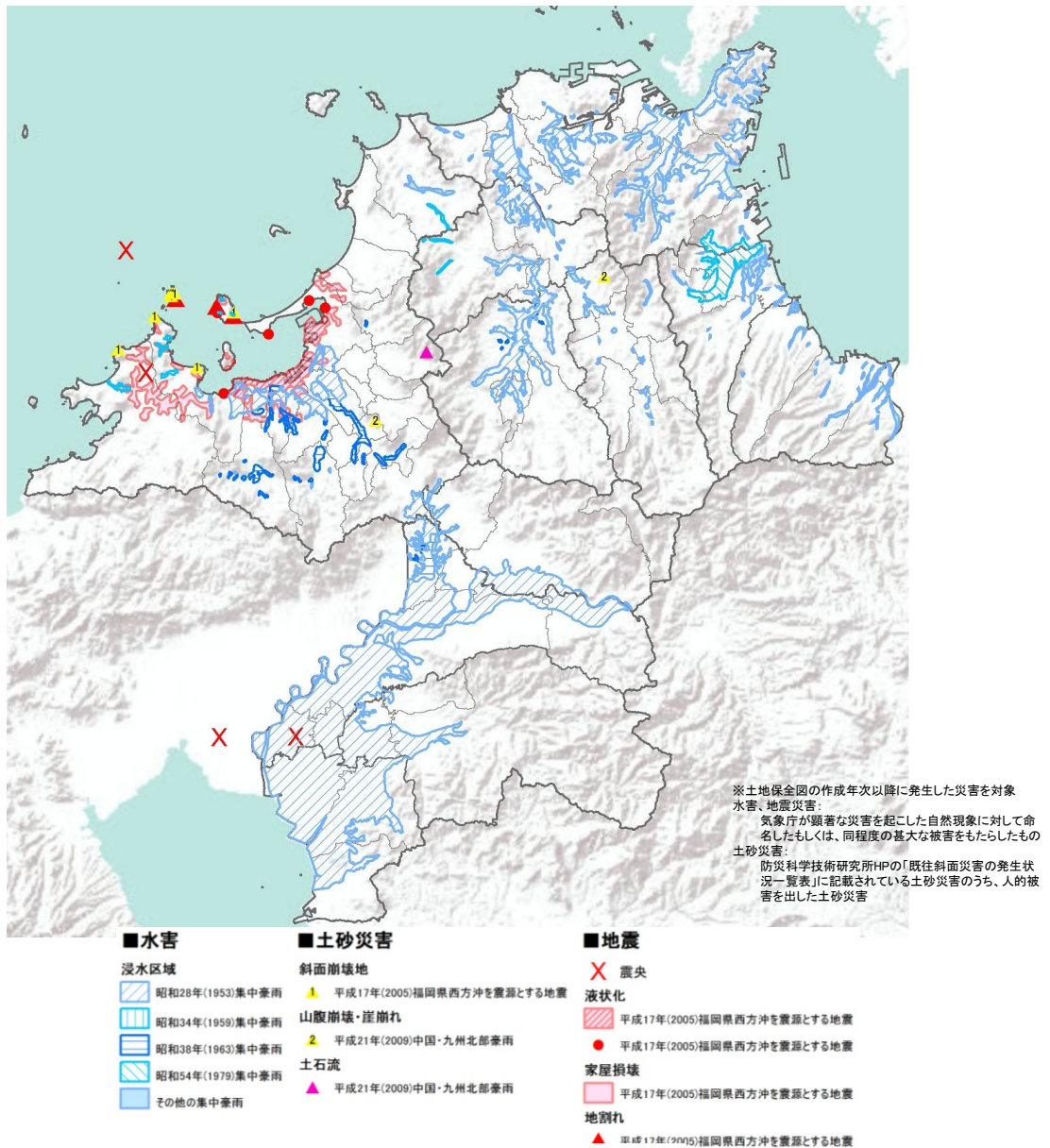
⑥防災に対する意識の高まり

防災に対する意識が高まっており、災害に対して生命や暮らしが守られた都市づくりが求められています。

■防災・減災の都市づくり

我が国は、その位置、地形、地質、気象などの自然的条件に起因し、地震、津波、豪雨などによる災害が発生しやすい国土となっており、加えて四季の様々な気象現象として現れる梅雨前線による降雨、台風などにより、時に甚大な被害をもたらすことがあります。

本県においても、九州北部豪雨災害や福岡西方沖地震などの大災害により、甚大な被害を受けており、土砂災害、津波災害等に対応する防災・減災の都市づくりが求められています。



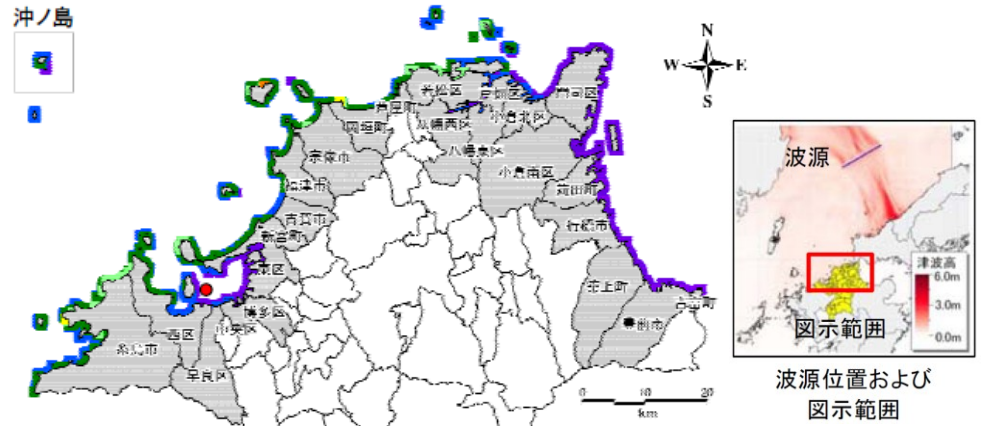
■災害履歴状況

出典：「土地分類調査(20万分の1シームレス土地保全図)」

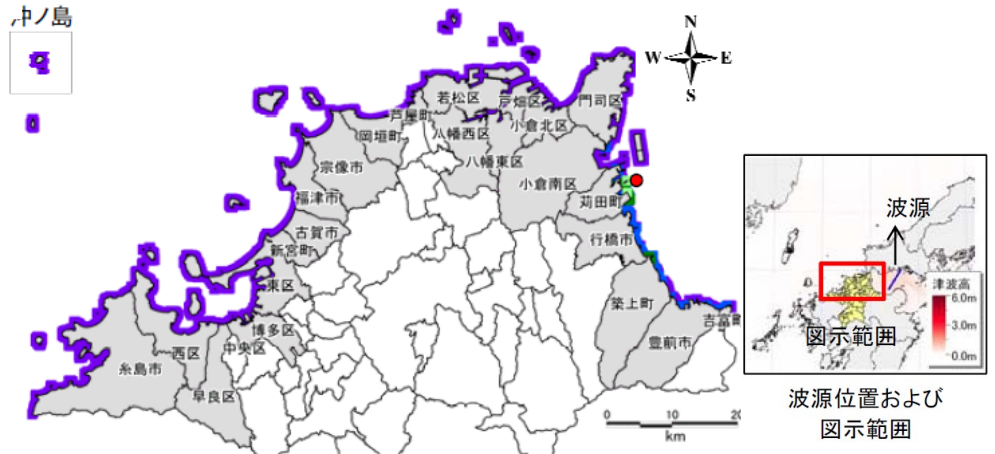
また、東日本大震災における大津波による被害を教訓に、津波防災地域づくり法の制定や、「福岡県地域防災計画」の改定が行われています。

さらに、国民の生命、身体及び財産の保護や災害による影響を最小にするための「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が成立し、本県においてもこれに基づいた施策展開が必要となります。

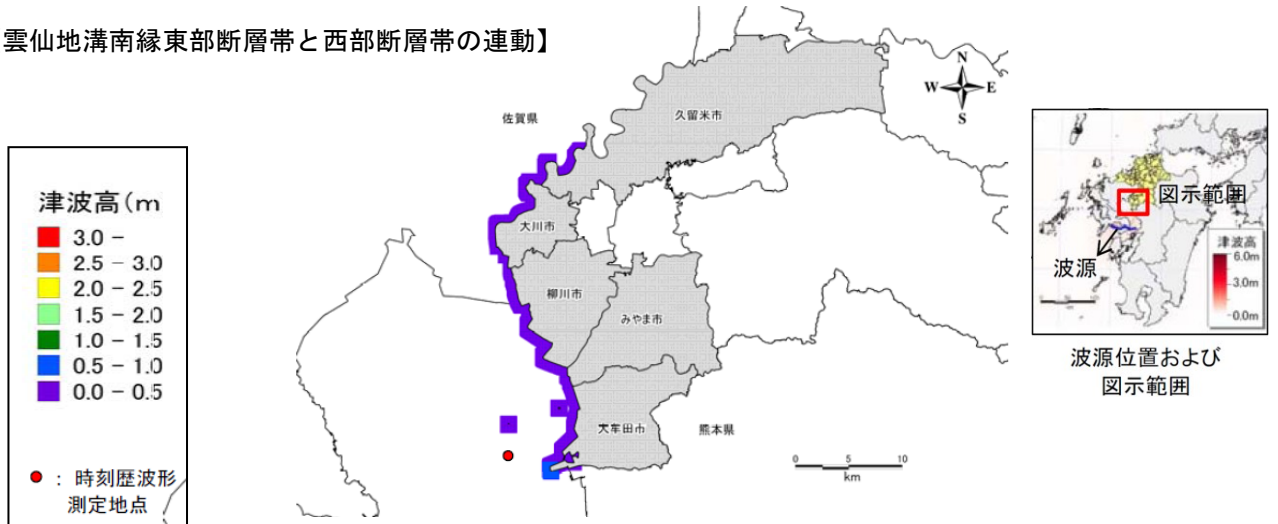
【対馬海峡東の断層】



【周防灘断層群主部】



【雲仙地溝南縁東部断層帯と西部断層帯の連動】



■津波被害想定波高分布図

出典:「津波に関する防災アセスメント調査報告書(H24.3)」

⑦都市圏・都市行政の広域化

広域交通基盤整備等により人、物、情報等の交流圏が拡大しており、下水道・ゴミ処理等での広域行政も行われています。さらには、地域住民の都市づくりへの参加の機会が増えて、参加意識が高まっています。

■広域交通体系の進展

近年の県内の広域交通体系の変化として、九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業、高速道路の延伸や新たなICの開設などがあげられます。

これらの広域交通体系の進展に伴って、全県的な都市圏域構成の変化や都市内交通網の再編が進み、また新駅やスマートIC*等の整備に伴い、周辺部の土地利用に変化が生じています。



九州新幹線

東九州自動車道



■九州における広域交通体系

交通基盤整備に伴う日常生活圏の拡大

これまでの交通基盤整備により、日常生活圏が拡大してきました。

市町村間の通勤依存率※5%以上の圏域（H22）をみると、福岡市への通勤依存率5%以上の圏域は、飯塚市、久留米市などを含む広域的な圏域となっています。

また、北九州市への通勤依存率5%以上の圏域においても同様に、宗像市や田川郡の一部などを含む広域的な圏域となっています。



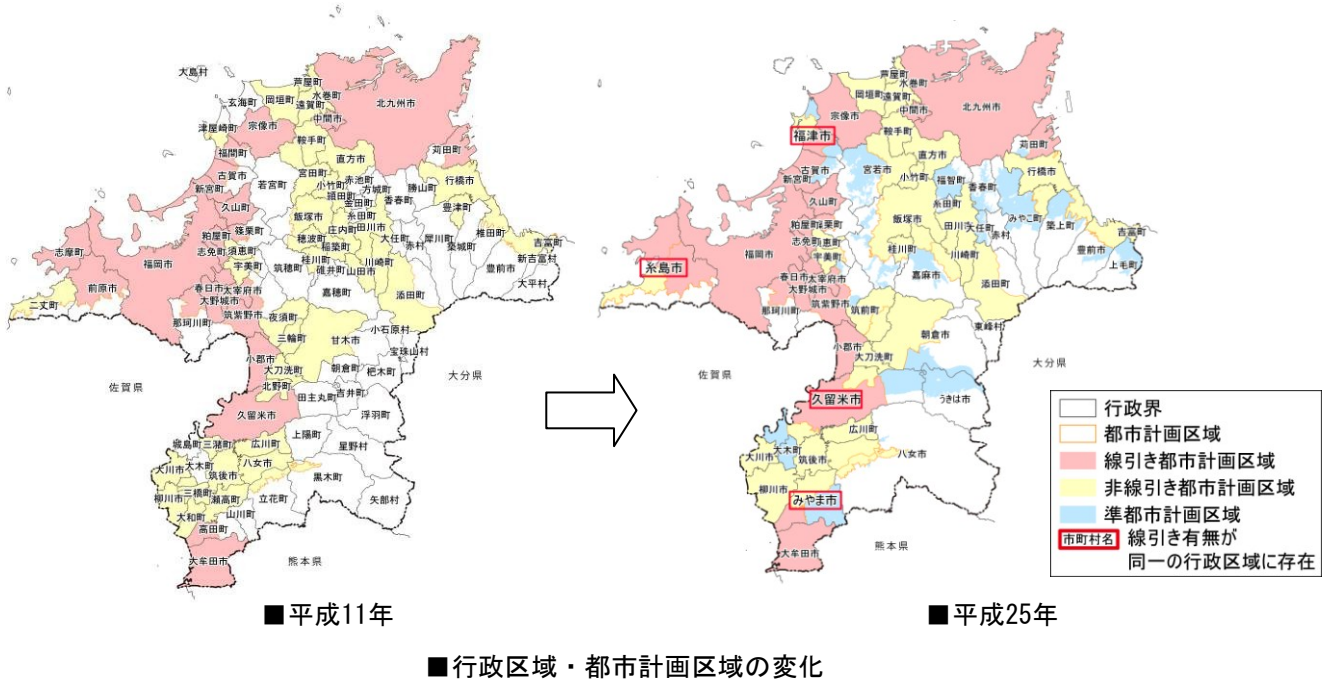
主要都市への通勤依存率5%以上圏域（H22）

出典：「国勢調査」

市町村合併の進展

平成の市町村合併が終了して県内の97市町村(H11.3末)が60市町村(H22.3末)に統合されました。

この合併による基礎自治体の行政区域拡大に対して、一つの行政区域内に複数の都市計画区域を有する等の新たな課題が発生しています。



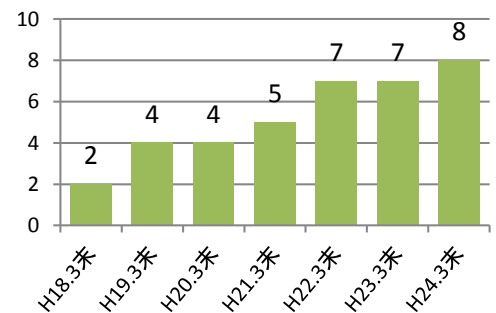
地域住民の都市づくりへの参加意識の高まり

地域住民と行政が互いに役割と責任を認識しながら行う、地域住民と行政の協働^{*}による都市づくりが、都市計画や景観、防災などをテーマとして県内各地で進められ、これに対する参加意識が高まっています。

都市計画が円滑かつ的確に決定され、その内容が実現されるためには、決定された都市計画が、まちづくりのルールとして住民に共有されることが必要であり、身近なまちづくりについて主体的に参画しようとする動きが広がるなかで、これまで以上に都市計画への住民参加を、実効性のあるものとするのが求められています。

このため、地域住民に対して、都市計画制度についての理解を深めると同時に、まちづくりに参画しやすい環境の整備に資するよう、都市計画に関する知識の普及、情報や住民参加の場の提供などに努めることが重要となっています。

(地区数)



■福岡県における都市計画提案制度提案地区数の推移
出典：都市計画年報

⑧住民の移動を支える公共交通

少子高齢化に伴う人口減少や、モータリゼーションの進展等に伴い、バス路線の廃止・減便が進んでいます。

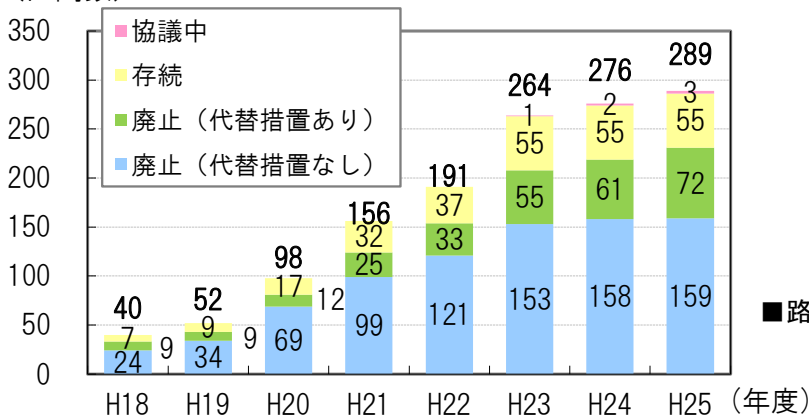
■少子高齢化、モータリゼーション進展等に伴う利用者減少

日常生活を営む上で、通勤・通学、買い物、通院等のための移動は必要不可欠ですが、本県においても、特に地方部において、少子高齢化の進行に伴う人口減少やモータリゼーションの進展、郊外部道路沿道の店舗集積による都市機能^{*}分散、居住地拡散等により、公共交通の利用者が減少し、これに伴う自家用車利用の増加や公共交通の廃止や減便が進んでいます。

例として、路線バスに関する最近5ヵ年（H21～H25）の状況を見ると、38区間は補助金等により存続、60区間はコミュニティバス^{*}等による廃止後の代替措置が講じられる一方、90区間は代替措置なく廃止に至っています。このため、今後も、更なる路線の廃止や路線維持のための負担増が懸念されます。

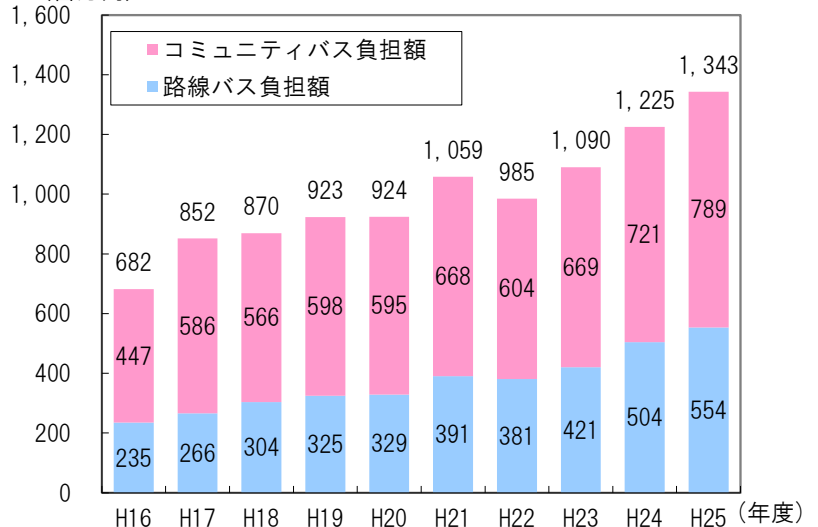
このような状況が続けば、自家用車を自由に使えない住民には、大変生活しにくい環境となるおそれがあることから、生活交通の維持確保は、本県においても大きな課題の一つとなっています。

（区間数）



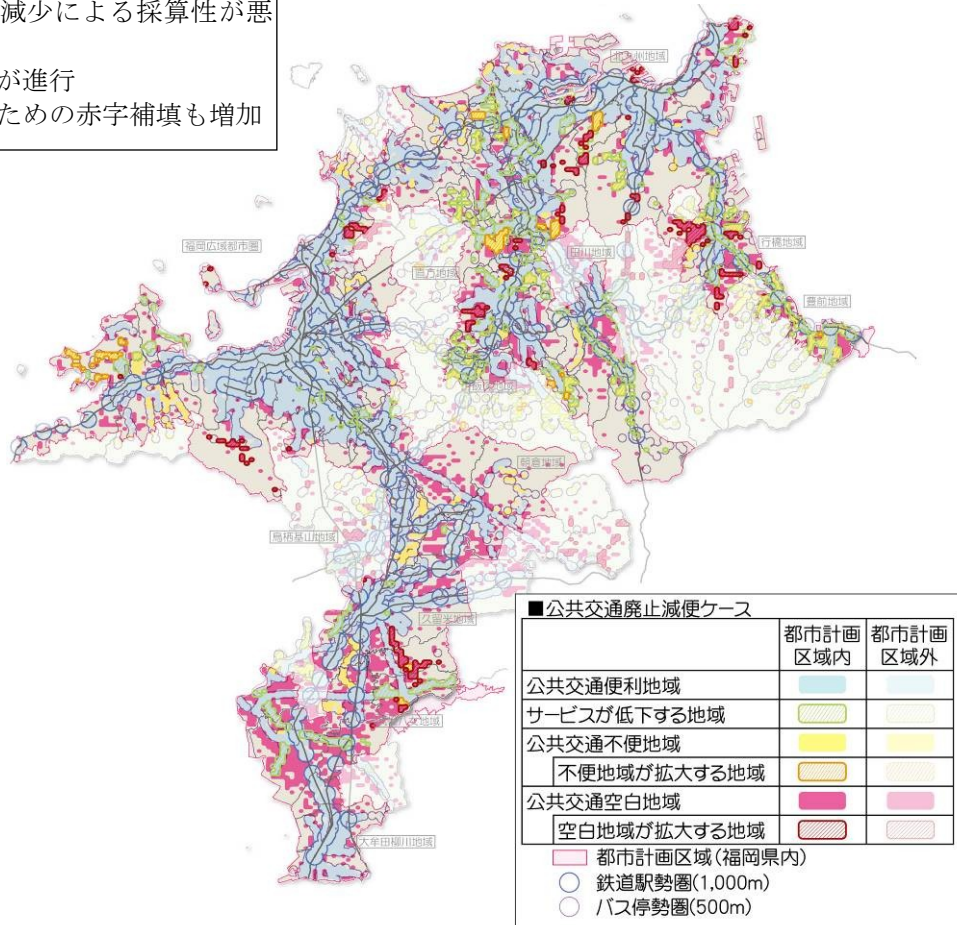
■路線バスの廃止申し出区間数の推移(累計値)
出典:交通政策課資料

（百万円）



■生活交通に係る市町村負担額の推移
出典:交通政策課資料

・主に市街地の外縁部などにおいて、公共交通の利用者減少による採算性が悪化
→公共交通の廃止が進行
→公共交通存続のための赤字補填も増加



■公共交通不便・空白地域の将来動向(平成37年,公共交通の廃止・減便が進むと想定した試算ケース)

出典:「第4回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料」

		バス		
		15本(片道)/日以上 のバス停圏内	15(片道)本/日未満の バス停圏内	バス停圏外
鉄道	駅勢圏内	公共交通便利地域		
	駅勢圏外	公共交通不便地域		公共交通空白地域

※バスの運行本数15本(片道)/日については、第4回北部九州圏パーソントリップ調査において「おおむね1時間に1本」を水準として設定したものであり、現時点で、これを望ましいサービス水準として明確化したものではない。

■公共交通利用環境による地域区分

(2) 県内の都市計画指定状況と都市施設整備の状況

①都市計画区域

ア 都市計画区域の役割

都市計画区域は、市または政令要件に該当する町村を対象として、中心の市街地を含みかつ自然的・社会的な現況動向を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発し、保全する必要がある区域に指定されます。

この都市計画区域の指定により、開発・建築行為などの規制を通じて、土地利用を誘導することが可能となります。また、面的な市街地開発事業^{*}や都市施設の整備などを行うことにより、良質な都市空間形成を図ることが可能です。

〈政令要件、都市計画法施行令第2条〉

- ①人口1万人以上、かつ、商工業等都市的従業者の割合が50%以上
- ②おおむね10年以内に①に該当する見込みがある。
- ③中心の市街地を形成している区域内の人口が3千人以上
- ④温泉等の観光資源があり多数人が集中するため、特に都市環境の形成を図る必要がある。
- ⑤災害等により市街地を形成する相当数の建物が滅失

〈都市計画区域の効果〉

- ①開発行為^{*}の制限
(3,000㎡以上のものは許可制)
- ②建築規制の適用
(建築主事の確認が必要)
- ③土地取引の届出
(5,000㎡以上が届出対象)

注) 都市計画区域外では開発区域の面積が1ha以上(10,000㎡以上)は開発許可が必要
ただし準都市計画区域^{*}内では3,000㎡以上は開発許可が必要

イ 都市計画区域の指定状況

本県の都市計画区域は、現在55都市計画区域、27市24町で指定され、準都市計画区域は、26区域、13市11町で指定しています。

■都市計画区域には県人口の9割以上が居住

本県の都市計画区域の指定状況は、市街化区域^{*}と市街化調整区域^{*}の区域区分^{*}を行っている線引き^{*}都市計画区域が15市7町(18区域)、用途地域^{*}が指定されている非線引き^{*}都市計画区域が15市12町(30区域)、用途地域が指定されていない非線引き都市計画区域が1市5町(7区域)となっており、重複を除いて27市24町(55区域)で指定され、県全域面積の約61%を占め、同地域には県人口の約95%が居住しています。

成長を続けている福岡市を中心とする地域の大半が線引き都市計画区域に指定されており、北は宗像市、西は糸島市、南は久留米市までの広がりをみせています。

この他では、北九州市およびその周辺、大牟田市とみやま市が線引き都市計画区域に指定されています。

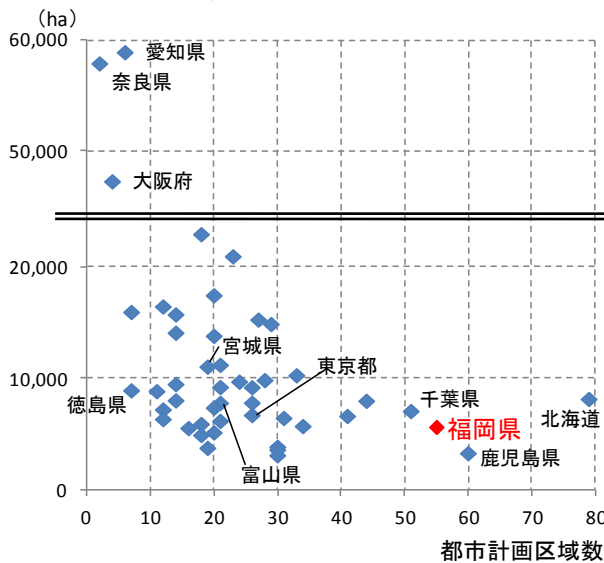
指標出典: 区域数、該当市町村数、面積等については福岡県資料(平成26年3月31日現在)
人口については、平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計

■小規模な都市計画区域

都市計画区域とは“一体の都市として総合的に整備、開発し、保全する必要がある区域”として指定を行います。本県の都市計画区域は、指定当初より行政区域単位での区域指定が多くなっていましたが、市町村合併後は行政区域と都市計画区域の範囲に差異が生じるケースが発生しています。

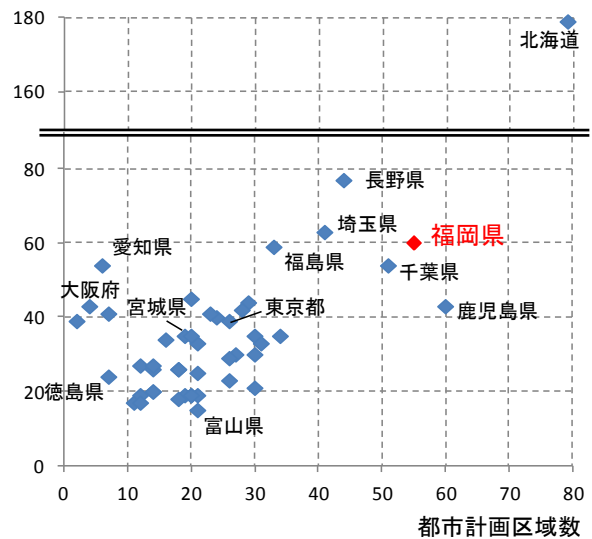
また、市町村合併後の都市計画区域の指定状況を他県と比較した場合、小規模な都市計画区域が多い状況となっています。このような状況下では、隣接し、一体的な都市を形成しているにもかかわらず、別個の都市計画区域となっていることも多く、将来ビジョンなどの不整合から、計画的・効率的な都市計画を進めていくうえで障害となることも考えられます。

都市計画区域の平均規模



■都市計画区域の平均規模

市町村数



■市町村数と都市計画区域数

出典：都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)、総務省資料(市町村数)を基に集計

■過疎化の進行

全国的な人口減少を前に中山間地域においては、人口流出による過疎化が進行しており、すでに都市計画区域としての要件を満たさないところもみられます。

■準都市計画区域の指定

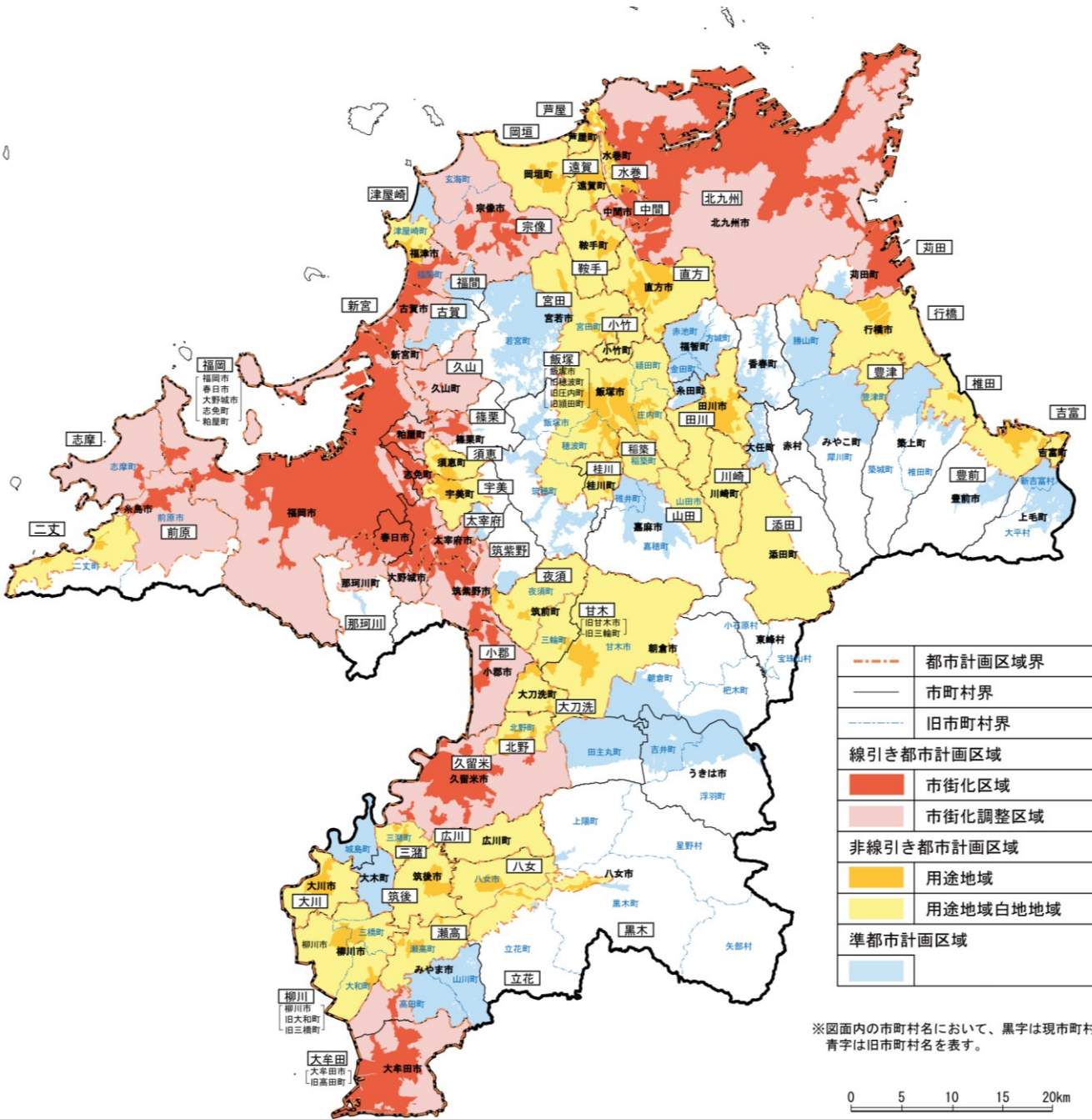
都市計画区域外において、土地利用を整序し、又は環境を保全するための措置を講ずることなく放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがあると認められる一定の区域について、都市計画法第5条の2の規定に基づき、県が指定することになっています。本県においては大規模集客施設*の立地抑制のため、平成20年3月に準都市計画区域を広域に指定しました。

準都市計画区域は13市11町(26区域)で指定され、県全域面積の約11%を占め、同地域には県人口の約5%が居住しています。

なお、準都市計画区域は土地利用の整序や環境の保全を目的としていることから、都市計画区域とは異なり都市施設や市街地開発事業の都市計画決定は行えません。

指標出典：区域数、該当市町村数、面積等については福岡県資料(平成26年3月31日現在)

人口については、平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計



■ 都市計画区域指定状況（平成26年4月現在）

②区域区分制度

ア 県土整備における区域区分の役割

区域区分(線引き)は、無秩序な市街化を防止し、計画的・効率的な市街化を図るとともに、自然環境の保全、農林漁業との調和を図るため、都市計画区域を“市街化区域”と“市街化調整区域”の2つに区分し、都市の健全な発展をめざすために定められるものです。

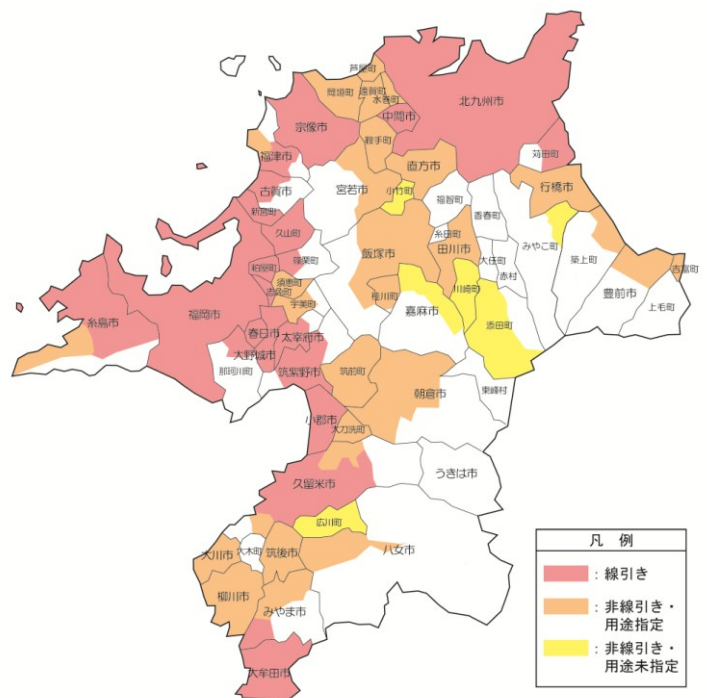
本県においては、1,600万人を有する九州・山口ブロック中心圏として増加を続ける人口や開発圧力をコントロールするため、都市計画区域の大半の地域で区域区分の決定を行ってきました。

これにより、市街化区域内においては、人口を集積させ、社会基盤の整備を進めるとともに、市街化調整区域内における自然環境や営農環境などの保全を行ってきました。

イ 区域区分の決定状況

本県においては55の都市計画区域のうち18の都市計画区域で区域区分が行われています。区域区分がなされた都市計画区域の面積は約16万haで、都市計画区域全体のおおむね54%を占めています。

また、市街化区域内の人口は約354万人に達しており、市街化区域内の人口密度はおおむね58人/ha(グロス*)となっています。

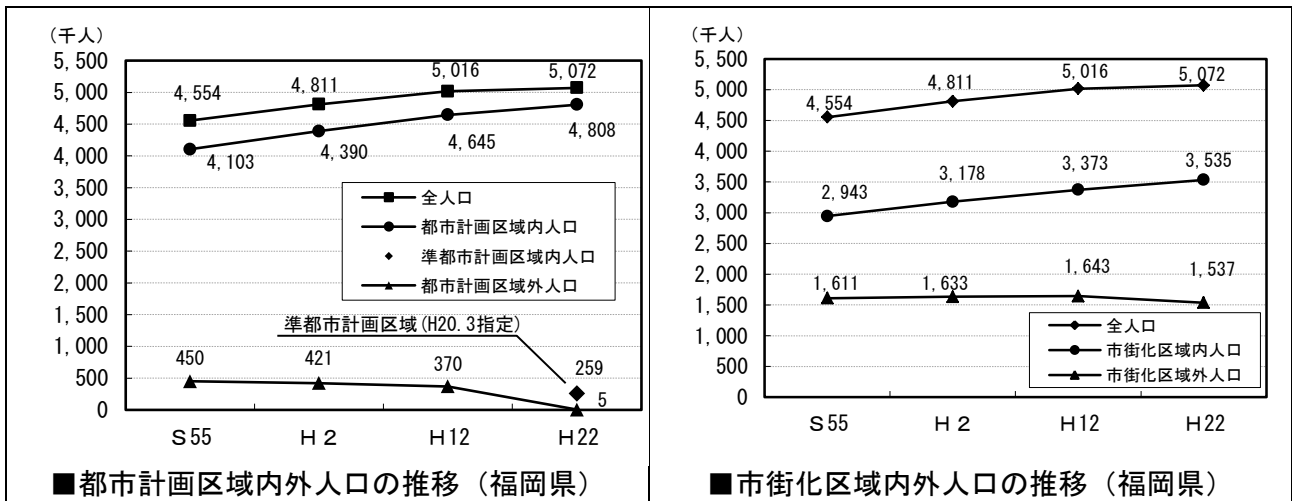


■一定の効果がみられる線引き制度の運用

本県の都市計画区域内人口の推移をみると増加傾向(昭和55年の410.3万人から平成22年の480.8万人で70.5万人の増加(約17%増加))にありますが、都市計画区域外の人口は減少(昭和55年の45.0万人から平成22年の26.4万人(準都市計画区域内を含む)で18.6万人減少(約41%減少))となっています。

また、市街化区域内人口は増加傾向、市街化区域外人口は横ばい傾向で、市街化区域の人口密度(グロス)は約58人/ha(H22)となっており、線引き制度運用による人口集積、人口密度のコントロールには一定の効果がみられます。

指標出典:平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計



出典：国勢調査（各年）及び都市計画年報・都市計画現況調査（各年、平成22年は平成24年3月31日現在）を基に集計

■当面人口増加基調にある福岡都市圏の適正な市街地形成

福岡都市圏は九州全域の中核都市として発展を続けてきており、近年の広域的な交通基盤等の充実により人口増加及び都市化圧力の拡大が進展しています。

今後もこの都市化圧力が当面は続くことが予想されることから、市街地縁辺部や広域道路の沿道部、郊外駅の縁辺部におけるスプロールの開発やミニ開発^{*}の発生、さらには開発に伴う自然環境・田園環境の減少等が懸念されます。

現在の区域区分の決定状況を見ると、福岡都市圏の大半の都市計画区域で区域区分が決定されていますが、一部、区域区分が決定されていないところもあり、非線引き用途白地地域^{*}が存在します。このような地域における都市化圧力の拡大によるスプロールの開発やミニ開発に対しては、区域区分制度が有効であり、導入の検討が必要です。

■都市活力減少基調にある都市の適正な市街地形成

都市化圧力が沈静化し都市活力が減少基調にある都市においては、スプロール^{*}の抑制施策としての区域区分の必要性は少なくなっているといえます。

しかしながら、少子高齢社会への対応、市街地の良質化、厳しい財政状況等を勘案すると、既成市街地^{*}への公共投資の集中の必要性は、ますます高くなってきています。

そのため、今後とも区域区分を継続することにより、効率的な都市基盤の整備、自然環境および身近な緑を保全し、都市の質的向上を図っていく必要があります。

■都市内における自然環境・営農環境の保全

安定・成熟した都市型社会においては、既成市街地の再整備と並んで、市街地や郊外部に残された緑地等の貴重な自然環境や田園景観、美しい街並みなどの保全・創出を図り、質の高い都市環境を確保することが重要な課題となります。質の高い都市環境を維持していくうえで区域区分は依然として有効な手段であり、区域区分の保持が必要と考えられます。

■集約型の都市づくりに向けた土地利用誘導

非線引き都市計画区域の白地地域においては、開発や建築に対する規制が十分でないことから、集約型の都市づくりに向けた土地利用誘導施策が機能しにくい状況にあり、各種施策の効果を高めるうえで区域区分制度は有効であるため、導入の検討が必要と考えられます。

③大規模集客施設の立地ビジョンの策定

大規模集客施設の適正立地を進めるため、「大規模集客施設の立地ビジョン」を策定し、「都市計画区域マスタープラン」に位置づけました。

本県では、中心市街地再生検討委員会の提言（平成18年4月）を受けて、「街なか居住の推進」、「街なか集客力の向上」、「大規模集客施設の適正立地」の3つの施策を柱として、街なか再生を進めています。

大規模集客施設の適正立地を進めるに当たっては、その基本的な考え方を明らかにし、用途地域の変更や地区計画*の策定等、都市計画の手続きと併せて進めることが効果的であることから平成19年6月に「大規模集客施設の立地ビジョン」として全国に先駆けて策定しました。

また、この立地ビジョンについては、都市づくりの基本となる「都市計画区域マスタープラン」に盛り込み、平成20年12月に法定計画として位置づけました。

大規模集客施設が広域拠点*外での立地に伴う都市計画の変更に際しては、「大規模集客施設の立地に係る都市計画変更案に対する評価ガイドライン」により都市構造ならびに土地利用の外部性からの観点から、広域的な影響に対して立地評価を行っています。

都市計画区域マスタープランにより広域拠点への大規模集客施設の立地誘導を進めています。課題としては、既成市街地である広域拠点にはまとまった低未利用地が少なく、事業用地を確保することが困難である場合が多いことが挙げられます。

■福岡県中心市街地再生検討委員会提言(平成18年4月)



「街なか居住の推進」、「街なか集客力の向上」、「大規模集客施設の適正立地」の3つを施策の柱として、街なか再生を進めることを提言。

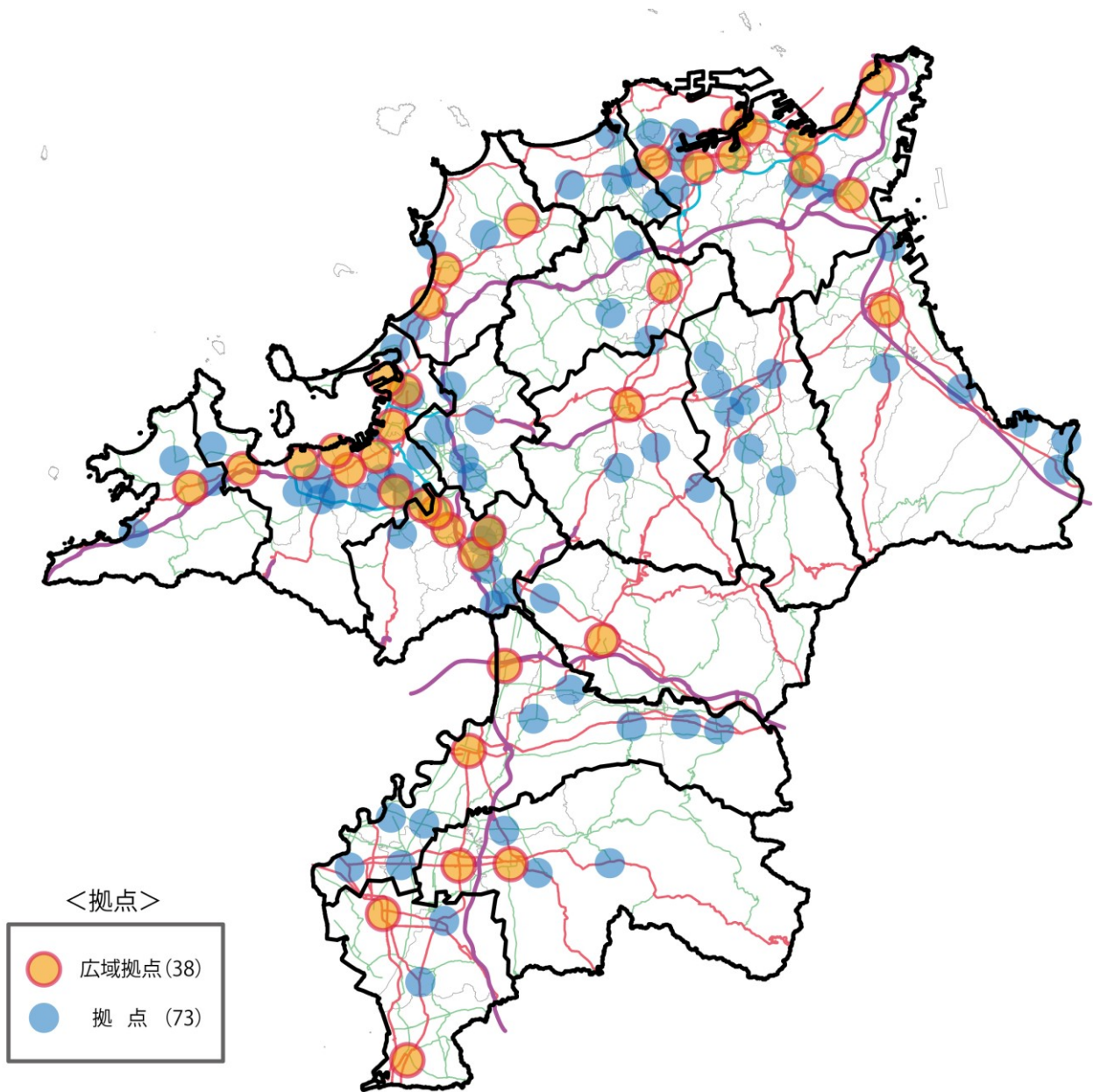
■大規模集客施設の立地ビジョン策定(平成19年6月)



床面積10,000㎡を超える商業・娯楽系施設など広域的な影響が考えられる施設については、設定された広域拠点内のみ立地を許容。

■法定計画化(平成20年12月)

都市計画法第6条の2に基づく「都市計画区域マスタープラン」に盛り込み、法定計画としての位置づけ。



■都市計画区域マスタープランにおける拠点等の設定図

④都市施設整備の状況

都市施設[※]および市街地開発事業等の都市基盤の整備においても、着実な整備がなされてきました。また、未着手であるものについては必要性の再検証にも着手しています。

■都市施設整備は着実に進捗

都市計画施設の整備状況をみると、都市計画公園の供用率（福岡県71.1%、全国68.0%（いずれもH24.3.31現在））、ならびに下水道処理人口普及率（福岡県78.2%、全国76.3%（いずれもH25.3.31現在））は、全国平均を上回る水準となっています。

都市計画道路は、用途地域内での配置密度が2.4km/k㎡で、改良率[※]（福岡県60.9%（H24.3.31現在））は全国（65.5%（H24.3.31現在））に比べて若干低いものの、着実に進捗してきました。

また、土地区画整理事業[※]および市街地再開発事業[※]の施行面積は、全国値並に着実に拡大しています。

指標出典：都市計画道路、都市計画公園は「都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)」
下水道処理人口普及率は国土交通省資料

■未着手の都市計画道路について社会経済情勢の変化を踏まえた必要性を再検証

これまで未着手となっている都市計画道路については、人口減少等の社会経済情勢の変化を踏まえた必要性の再検証を各市町村で実施し、見直しが必要と考えられる路線については都市計画変更の手続きを進めています。

⑤個性を育む都市づくりの状況

景観法の施行を契機とした河川流域等における広域的な景観計画の策定や、市町村での景観計画の策定、歴史や文化的な景観資源を保全・活用していく取組なども進んでいます。

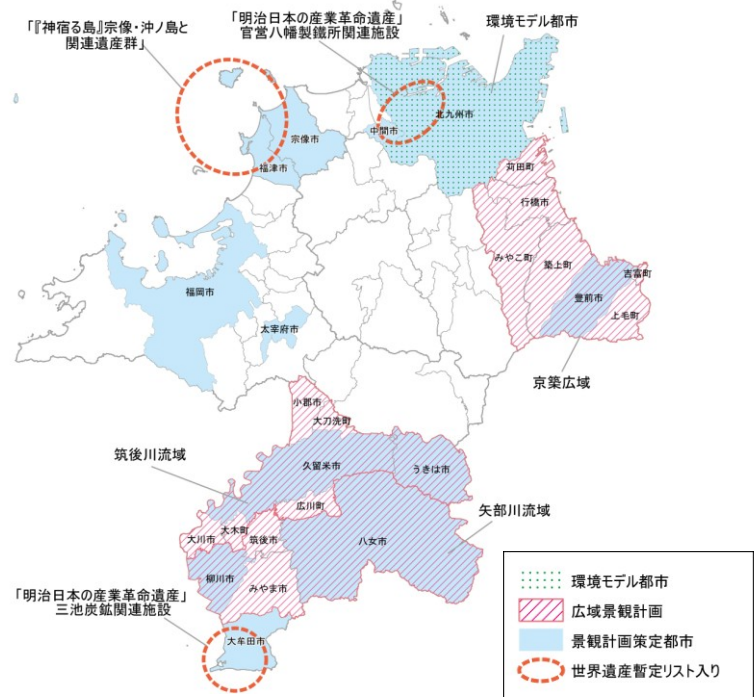
■景観法に基づく景観誘導の取組

平成16年の景観法施行を契機として、筑後川流域景観計画、矢部川流域景観計画、京築広域景観計画など、市町村の枠組みを超え、連続性に配慮した計画づくりと運用を進めています。

また、多くの市町村においても、景観計画の策定が進んでおり、良好な景観誘導の取組がなされています。

■個性を生かした地域づくりの進展

歴史や文化的な資源を生かした地域づくりの取組として、世界遺産を生かした取組や、伝統的建造物群保存地区による歴史的な街並み保存の取組、環境首都を目指す北九州市の取組などが進んでいます。



■特色ある地域づくりの状況(一部)

(平成26年10月1日現在)

1-2 福岡県における都市計画の課題と目指すべき方向性

(1) 都市計画の課題

今後の都市計画の課題は以下のようにまとめられます。

① 広域化する生活圏への対応

- ・市町村の区域を越えて生活圏が広域化している。

本県の都市計画区域は市町村単位を基本としており、広域都市計画区域^{*}は3区域のみとなっています。今後は市町村単位だけでなく、広域交通体系やモータリゼーションの進展により広域化した生活圏や社会的、経済的な区域の一体性等を考慮し、実態に即した都市計画区域の見直しや広域的な都市計画区域マスタープランの策定が必要となっています。

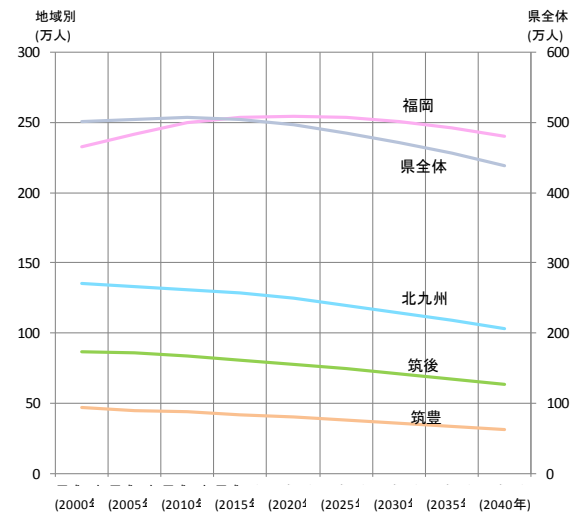
② 人口減少への対応

- ・人口減少の進行により、市町村によっては日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念される。

本県の人口については、平成22年を境に人口減少に転じることが予測されています。

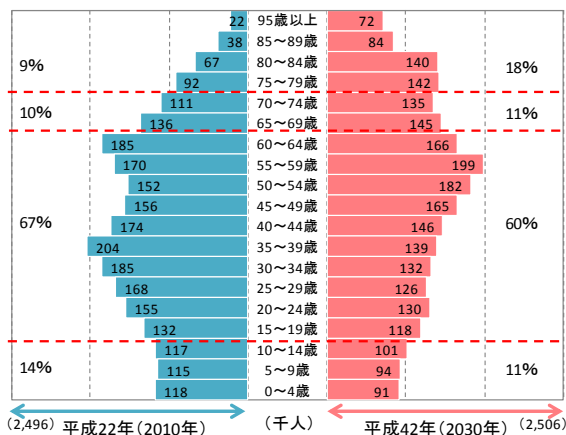
地域別では北九州地域、筑豊地域、筑後地域は既に人口減少社会を迎えています。これまで人口増加を続けている福岡地域については、平成32年頃までは人口増加が継続すると予測されています。

年齢構成については、県内の各地域とも少子高齢化が更に進展し、平成42年頃には北九州、筑豊、筑後の各地域の65歳以上人口の割合は35%程度に達し、3人に1人が高齢者となる社会となることが予測されています。

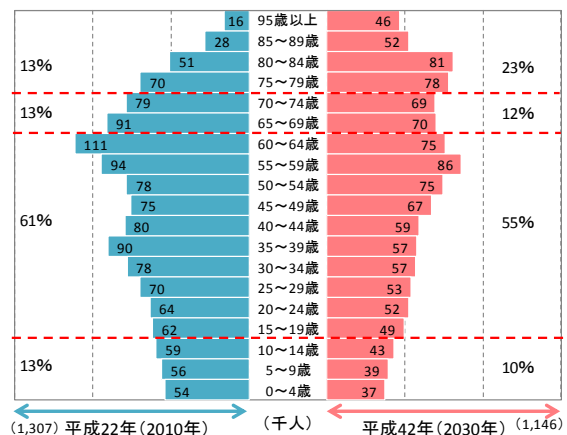


■ 地域別の人口推移

<福岡地域>

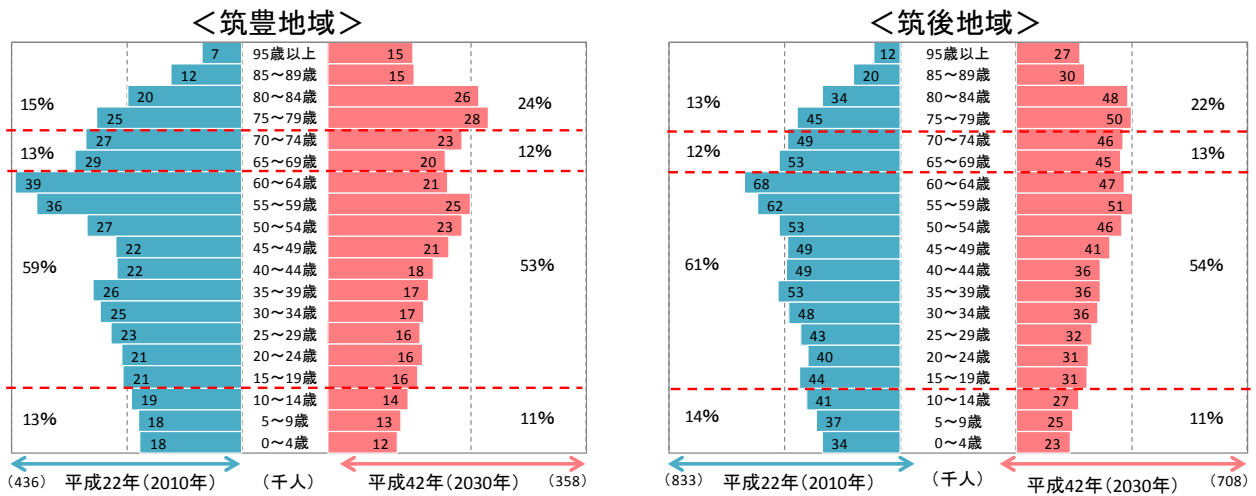


<北九州地域>



■ 人口構成の変化 (県内4地域別)

出典：実績値は「国勢調査」、
推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」をもとに作成



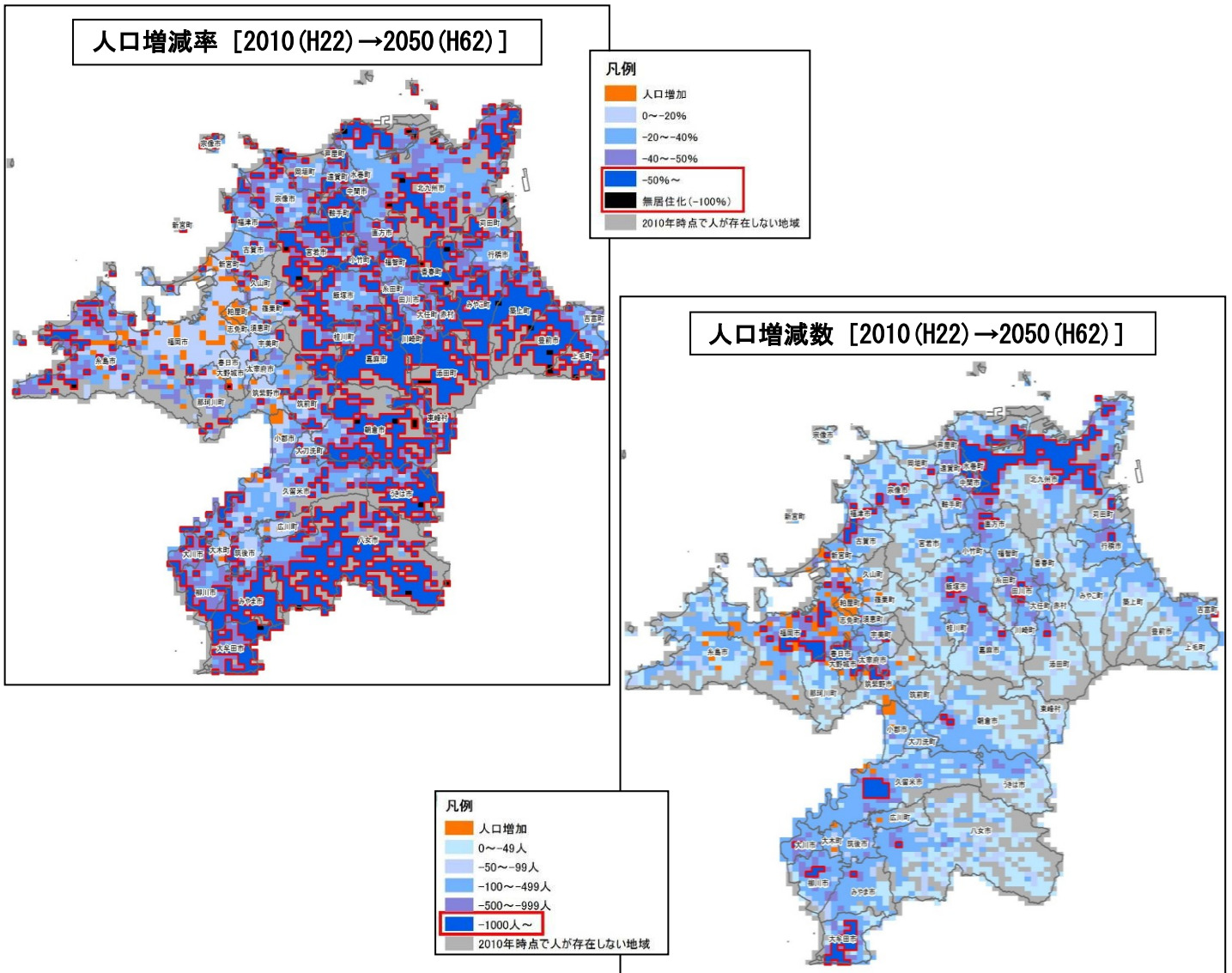
出典：実績値は「国勢調査」、推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」をもとに作成

更に地区ごとに詳細に見た場合には、人口が増加する1km四方メッシュは福岡市近郊の一部に限られ、その他の区域では人口が減少し、特に、市街地の郊外部や中山間地においては、2050年には2010年の半数以下に人口減少が進むものと予測されています。これにより、郊外部では空き家・空き地の増加による防犯性や市街地環境の悪化、公共交通や生活利便施設の撤退、学校の統廃合などが進み、生活環境が大きく悪化していくことが懸念されます。

また、現況で高齢者数が多い都市の中心部においても、1km四方の範囲内で1,000人以上が減少する状況が予測され、身近な店舗等が急速に減少するなど、日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念されます。

【人口減少や少子高齢化の進展に伴い発生が懸念される問題】

- ・ 空き家・空き地の増加による防犯性や市街地環境の悪化
 - ・ 消費マーケットの縮小に伴う身近な生活利便施設の閉鎖や、中心市街地の更なる衰退
 - ・ 人口減少・経済縮小による税収入の減少
 - ・ 人口減少下における高齢者割合の増加による社会保障費負担の増大
 - ・ 道路等の基盤施設の一人当たりの維持管理費の増加
 - ・ 公共交通需要の減少による減便や路線の廃止
 - ・ 労働力人口の減少
 - ・ 地域コミュニティの希薄化
 - ・ 限界集落の増加
- など



■将来人口の動向(1kmメッシュ)

出典:「環境GIS 地域内人口分布シナリオ:偏在化シナリオ」
(国立環境研究所運営HP)を用いて作成)

■施設の利用人口と都市規模の関係

周辺人口規模



<医療>	地区診療所	診療所	地区病院	中央病院
<福祉>	高齢者向け住宅 訪問サービス	デイサービスセンター 地域包括支援センター 老健・特養		有料老人ホーム
<買い物>	コンビニエンスストア	食品スーパー	商店街・百貨店等	

※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典:都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションをもとに国土交通省作成資料

③都市化圧力への対応

- ・市街地縁辺部においては依然として都市化圧力が高い地域がある。

市街地の縁辺部において都市化圧力の拡大によるスプロール^{*}的開発やミニ開発^{*}が生じている地域が発生しています。これらの地域の都市計画上の対応を、広域的な視点で考えなければなりません。

④交流・連携を支える都市基盤整備への対応

- ・アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしい都市基盤の更なる充実が求められている。

本県は、文化、産業経済、観光、学術など様々な分野において、アジアを主体とする国際交流をはじめ、九州・山口ブロックなどの様々な地域との多様な交流・連携を支える都市づくりを進めています。しかし、これを支える都市基盤は、九州新幹線（鹿児島ルート）や高速自動車道の延伸など広域交通体系の整備は進んだもののまだ十分とはいえず、これまでのストックを生かしながら、アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしいものとして、さらに充実させなければなりません。

⑤個性を生かした都市づくりへの対応

- ・景観・世界遺産など個性を生かした都市づくりが求められている。

景観法の施行を契機として、多くの市町村が景観行政団体として景観誘導の取組を進めています。また、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」や『『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群』などの世界遺産を生かした取組など、地域の個性を生かした都市づくりを進めていくことが求められています。

⑥少子・高齢社会への対応

- ・自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者が増加している。
- ・高齢者や子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが求められている。

本県においても、高齢化が進行しており、県全体の人口に占める65歳以上の高齢者の割合は、22.3%（H22年）となっています。超高齢社会^{*}の到来に伴い、自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者の増加への対応など、都市計画においても、高齢者が暮らしやすいまちづくりをさらに進めていかなければなりません。また、このようなまちづくりを進めていくことにより、高齢者をはじめ多様な世代がまちで交流し、歩くことを通じて健康増進につながるスマートウェルネスシティ^{*}が形成され、医療・福祉などに対する社会的な費用も抑制していくことも可能となります。

さらに、少子化の進行は将来的な人口減少にも繋がり、地域の活力へ大きく影響を与えることになるため、子育て世代にとっても暮らしやすいまちづくりを進めていくことが求められています。

⑦公共交通施策への対応

- ・沿線人口の減少と公共交通を利用できない場所への都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。

都市全体での人口減少により公共交通沿線での人口も減少するとともに、公共交通を利用できない場所への都市機能の分散も見られ、学生や高齢者等の移動を支えている鉄道・バスといった公共交通については利用者の減少傾向が続いており、特にバス交通については路線の廃止や減便が進んでいます。

今後は新たな事業用地の確保が困難な拠点*部だけではなく、公共交通沿線への都市機能の誘導を進めることにより公共交通需要の集約を図るなど、鉄軌道*も含めた公共交通の維持・充実に関して都市計画としても対応していくことが求められています。

⑧水資源確保・自然環境保全、エネルギー問題への対応

- ・安定した水資源の確保への取組が引き続き求められている。
- ・人と自然が共生できる都市づくりが求められている。
- ・多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取組が求められている。

安定した水資源の確保に向け、ダムの建設等が進められるとともに、節水型社会の形成、広域的な水利用の促進が図られているところですが、引き続きこれらに取り組むとともに、森林の持つ水源涵養機能の向上に努めなければなりません。

一方、県民の自然環境保全に対する意識の高まりに応え、人と自然が共生できる都市づくりが求められています。

また、地球環境問題やエネルギー制約への対応として、多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取組が求められています。

⑨防災性の向上への対応

- ・地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりが求められている。

本県における九州北部豪雨災害や東日本大震災などにより、改めて災害への対応のあり方が問われるなか、都市計画においても安全な暮らしを確保するため、このような自然災害に強い防災都市づくりが求められています。

(2) 目指すべき方向性

本県の都市計画の課題を踏まえ、目指すべき方向性を以下に示します。

①広域的な都市の連携

- ・基幹的な交通網及び情報網の整備
- ・広域的で多様な交流・連携による活力の増進

福岡市、北九州市の両政令指定都市は、戦後の産業経済活動において本県の牽引役を果たしてきました。さらに国による国土形成計画や九州圏広域地方計画*などにおいて、両市を含む北部九州圏は東アジアとの交流拡大に向けた重要な拠点として位置付けられています。

高次・広域的な中枢都市機能は、両市を中心に集積しており、将来的にもこの集積を十分活用するとともに、都市の潜在力を向上させることが望まれます。

また、両市を中心とした基幹的な交通網および情報網の整備を進め、筑豊地域、筑後地域も含めた広域的な連携により都市の一体性を高め、多様な交流・連携による県内各都市の活力増進を図ることが必要です。

さらに、今後ますます厳しくなる都市間競争に対応するためにも、都市間連携の強化を図り、多様な人々の知的交流が行われる、アジアの大都市による交流・連携の拠点の形成へとつなげていくことが必要です。

②土地利用の適正な誘導

- ・個々の都市特性に応じた集約型の都市づくり
- ・拠点や公共交通が便利な場所への都市機能の集約

超高齢社会・人口減少社会の到来に対応する都市づくりにおいては、広域的な都市連携を進めるとともに、個々の都市特性に応じた集約型の都市形成が重要になります。

その対応として線引き制度などを基本的な土地利用制度として位置付けつつ、社会動向に応じ逆線引き*等の適用を検討するとともに、無秩序な都市拡大を抑制しつつ、都市機能の拠点や公共交通が便利な場所への集約など、土地利用の適正な誘導が必要です。

③広域的な交通流動に対応した都市計画の適用

- ・交通施設整備に伴う広域的な交通流動の変化に対応した土地利用の誘導

近年の新幹線鉄道建設等に伴う地域の社会経済の広域化に関連する都市計画課題としては、①九州新幹線駅周辺における都市拠点地区形成、②北九州空港に関連する交通・物流拠点機能への対応、③東九州自動車道、西九州自動車道などの高規格幹線道路等に関連する街路整備や産業展開への対応等があげられ、各課題に対応した適切な都市計画の適用が必要です。

④個性を生かした都市づくり

・自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの個性を生かした都市づくり

都市は、人、物、情報が集積することによって、その活力が維持・増進していきます。

本県では、人口の9割以上が都市で生活しているという状況を十分に生かすことが重要です。誰もが暮らしやすく快適な都市活動を営むことができ、地域ごとの恵まれた自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの地域の個性を生かした都市づくりを進めることが必要です。

さらに、将来人口動向を考慮して、地域間の交流人口を増やしていくことも必要です。

このため、公共投資による道路・公園・下水道等の都市基盤の維持・更新・整備と、民間投資による建築物等の維持・更新・整備が、今後の社会構造や都市景観形成等に対応する明確な将来像（ビジョン）のもとに連携して行われることが重要です。

⑤地域住民の意見を都市づくりに反映

・住民がまちづくりに参画できる都市づくり

都市計画行政は、これまでも計画案の縦覧を行うなど、住民の意見が反映される制度となっていますが、まちづくりに関して、地域住民の参加機会が少なく、行政から地域住民への情報が十分とはいえません。

今後、より一層、多くの住民の積極的な参加や計画段階から住民が参加でき、地域住民の意見を反映する都市づくりを推進することが必要です。

また、これまで県と市町村の役割分担を図りながら都市計画を進めてきましたが、都市計画法の改正なども背景に、県と市町村の連携の強化することが必要です。

⑥多世代が暮らしやすい都市づくり

・ユニバーサルデザインのまちづくり

・高齢者が自立的に活動でき、子育て世帯が安心して暮らせる居住環境づくり

多様な移動手段確保の観点からの公共交通の維持・充実のほか、ゆとりのある歩道や段差の解消、身近な公園の整備などユニバーサルデザイン[※]のまちづくりにより、高齢者や障害者等が地域社会のなかで自立的に活動できる交通環境や施設整備を進めることが必要です。また、本県でも少子化が進行しており、若年人口の減少による将来的な生産人口減少は、地域の活力へ大きく影響を与えることから、安心して子育てが可能なまちづくりを進めることが必要です。

このため、医療・介護施設や子育て支援施設等の拠点等への立地を誘導し、多世代が住みやすく、住み続けることのできる居住環境づくりを進めることが必要です。

⑦公共交通軸を生かした都市づくり

・公共交通を含め多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市づくり

高齢者をはじめとして自家用車を自由に利用できない人にとっては、日常生活における買い物や通院等において公共交通が主要な移動手段となりますが、駅やバス停から離れた施設の利用は難しい状況にあります。

一方で、自家用車利用の増加により、公共交通の廃止や減便が続き公共交通での利用が可能な施設が制約される悪循環が生じている状況にあります。

公共交通の利用圏が駅やバス停から一定の距離に限られるため、自家用車を自由に利用できない高齢者も増加するなか、公共交通を含め多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市づくりを進めていくことが必要です。

⑧都市・田園・自然の調和

・緑地空間の整備、緑の保全など総合的な都市緑化、多様なエネルギーを効率的に利用する低炭素都市づくり

非日常的かつ広域的なレクリエーションに対応する公園等は、広域的な交流・連携を支える施設として、都市計画区域を超える観点から配置を計画することが望まれます。

地球環境を守る視点から、CO₂削減のための集約型の都市づくりと併行して、再生可能エネルギーの導入拡大、建築物の省エネルギー化、市街地内における緑地空間の積極的な整備とともに、開発抑制による緑の保全や空閑地緑化・屋上緑化等の総合的な都市緑化を推進することにより、田園・自然と調和した低炭素都市づくりを進めることが必要です。

また、都市計画区域外の農地や森林について、無秩序な開発が懸念される場合においては、都市計画としての対応も必要です。

⑨安全・安心な都市づくりへの取組

・防災・減災に対応した土地利用誘導や市街地整備など防災都市づくりの推進

平成17年に発生した福岡県西方沖地震は、本県における地震災害に対応した都市づくりの必要性を再認識させ、さらに平成24年の九州北部豪雨災害も、都市づくりにおける多面的な防災・減災への対応の必要性を浮かび上がらせました。このため都市づくりにおいて、防災・減災に対応した土地利用や市街地整備など、総合的な防災都市づくりの推進が強く求められています。

また、安全で安心して暮らせるためには、防災性の向上や買い物・通院などのための多様な移動手段確保などのほか、犯罪を起こさせないことも重要であることから、犯罪の起きにくい社会の実現に向けて、互いに支えあう地域社会の形成や犯罪の防止に配慮した環境整備などが求められています。