

第1章 都市の現状と課題

本県を取り巻く社会経済情勢の変化や都市の動向を分析し、これまでの都市づくりの評価や新たな動きも踏まえながら、今後の都市づくりの課題を整理します。

1-1 都市の現状

(1) 都市の動向

①九州・山口地方の中心

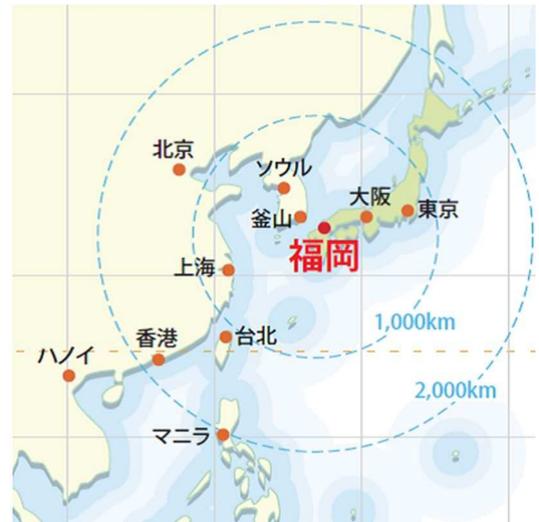
本県は九州の北部に位置し、九州と本州を結ぶ交通の要衝にあり、明治以降は四大工業地帯のひとつとして、また近年はアジアを主体とする国際戦略を展開する九州・山口地方の中心として機能しています。

○ 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、1,559万人（令和2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514万人（令和2年 国勢調査）と九州・山口全域の約33%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。

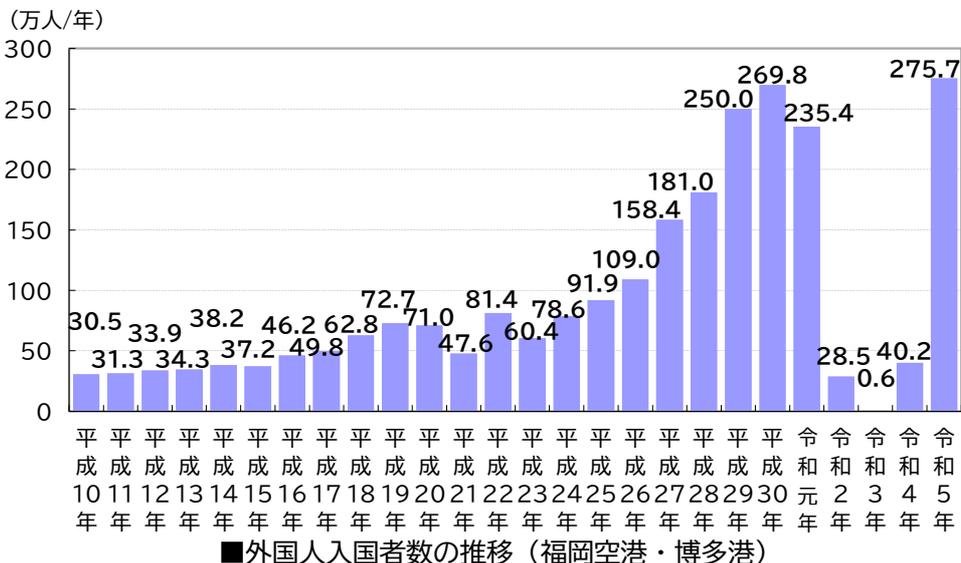
また、商業集積においても、県全体の販売額は22.1兆円（令和3年 経済センサス、年間販売額）となっており、九州・山口全域の51%を占める大商圏を形成しています。



○ アジアを主体とするグローバル戦略の展開

本県の目指すべき姿を示す「福岡県総合計画」においては、成長著しいアジアの活力を本県に取り込みながら、世界的な半導体拠点等の構築を図り、アジアとともに発展していくことで世界から選ばれる福岡県を実現していくことを目指しています。

本県への入国外国人数は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い一時的に下がりましたが、令和5年には270万人を上回り、順調に回復しています。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活かす必要があります。



出典：出入国管理統計（法務省入国管理局）

②九州における中枢都市の形成

本県は福岡市、北九州市の2つの政令指定都市を有し、約514万人となっています。特に福岡都市圏[※]は、九州の中枢都市として成長を続けています。

○ 九州の中枢都市形成

福岡都市圏は、九州の経済、行政、文化等の中枢機能の集積が進み、九州の中枢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、居住人口や就業人口の増加に結びついていることがうかがえます。

また、福岡市は大規模な再開発事業として天神ビッグバンや博多コネクティッド、九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくり[※]等の新たなプロジェクトを行っています。

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、経済及び社会の持続的な発展に視点をおいた都市型社会[※]への転換に取り組んでいます。

○ 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、この克服を目指して、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、環境産業の形成等、経済及び社会の持続的な発展に視点を置いた都市づくりに、いち早く取り組んできました。

近年では、コクラ・クロサキリビテーションのプロジェクトとしてSDGs[※]未来都市の実現につながるまちづくりや首都圏に集中する本社やデータセンター、政府機関等のバックアップ機能が集積する「バックアップ首都構想」、半導体関連企業の誘致等を目標に取り組んでいます。

④県内の人口動向と高齢化の進行

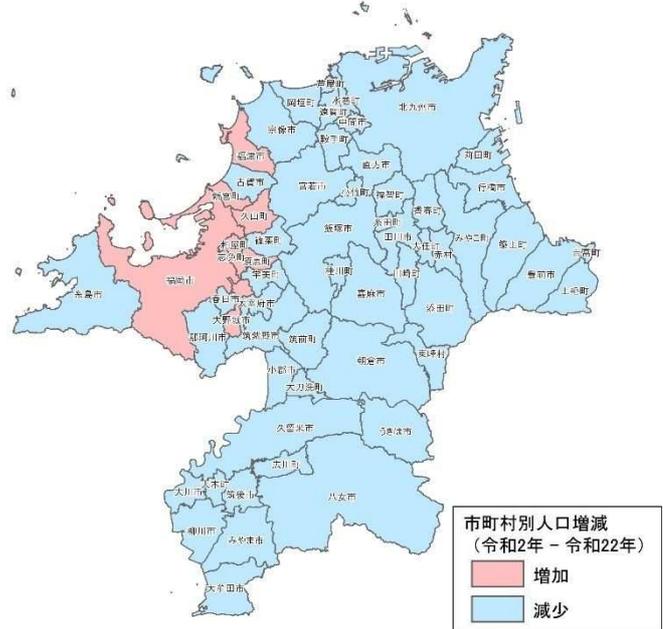
県内の人口は、福岡都市圏において大きく増加した一方で、他の地域では人口減少が続ぎ、県全体で高齢化が進行しています。

○ 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40年間で約58万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260万人に達し、今後もしばらく増加傾向が続くと予想されますが、その他の地域では人口が減少することが予測されています。

一方で、多くの市町村においては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。

また、県政モニターアンケートの結果では、まちなかへの居住意向が6割程度存在し、10年前と比べて15ポイント増加しています。



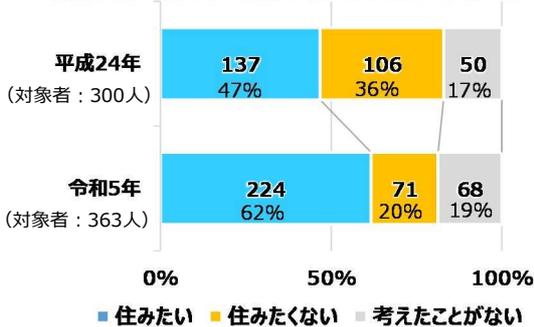
■市町村別人口の増減 (令和2年-令和22年)

出典：国勢調査 (令和2年)、国立社会保障・人口問題研究所推計値 (令和5年12月推計) (令和22年)

■福岡県の人口の推移

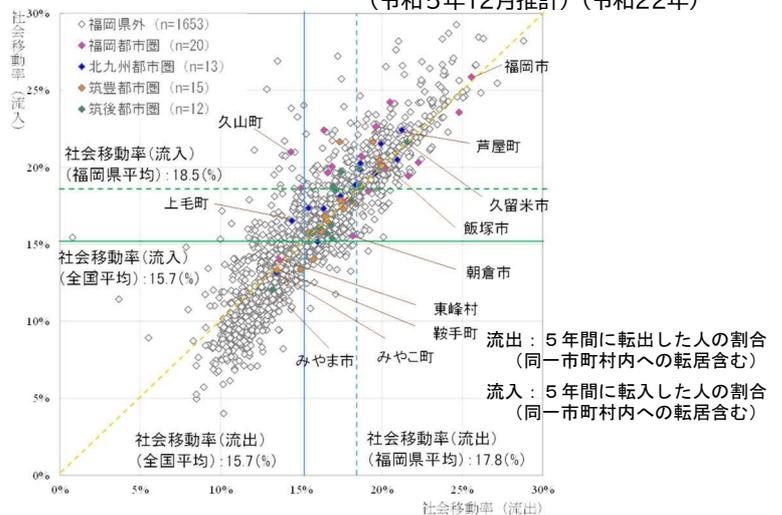
	県人口 (千人)	10年間の伸び率
昭和55年	4,553	5.7%
平成2年	4,811	4.3%
平成12年	5,016	1.1%
平成22年	5,072	1.3%
令和2年	5,135	

出典：国勢調査 (昭和55年、平成2年、平成12年、平成22年、令和2年)



■まちなかへの居住意向の変化

出典：「県政モニターアンケート調査報告書」福岡県
※まちなか：中心市街地 (地域の中心となるところ。人口が集中し、商業、行政、文化、交通施設等が集まっているエリア)



■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) / 当該市町村の平成27年居住人口 (国勢調査平成27年総人口)
※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) / 当該市町村の令和2年居住人口 (国勢調査令和2年総人口)
※社会移動数 (流出) 及び社会移動数 (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 (全国の平成27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、令和2年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。
※市町村界は令和2年10月1日時点

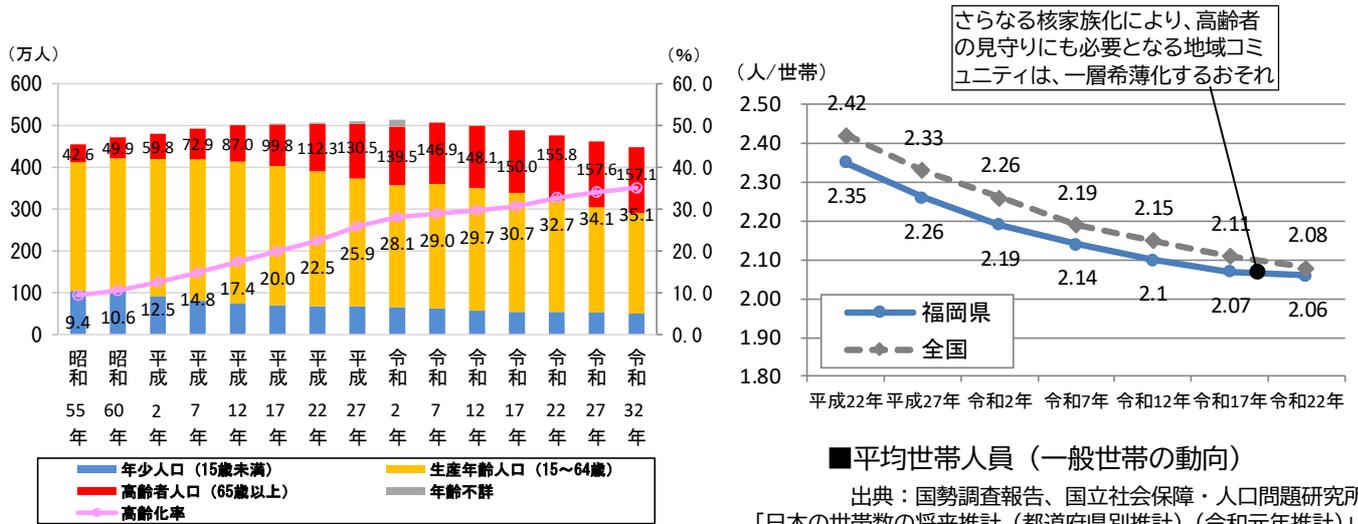
出典：国勢調査 (平成27年・令和2年)

○ 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42.6万人から令和2年の139.5万人と約97万人増加しています。

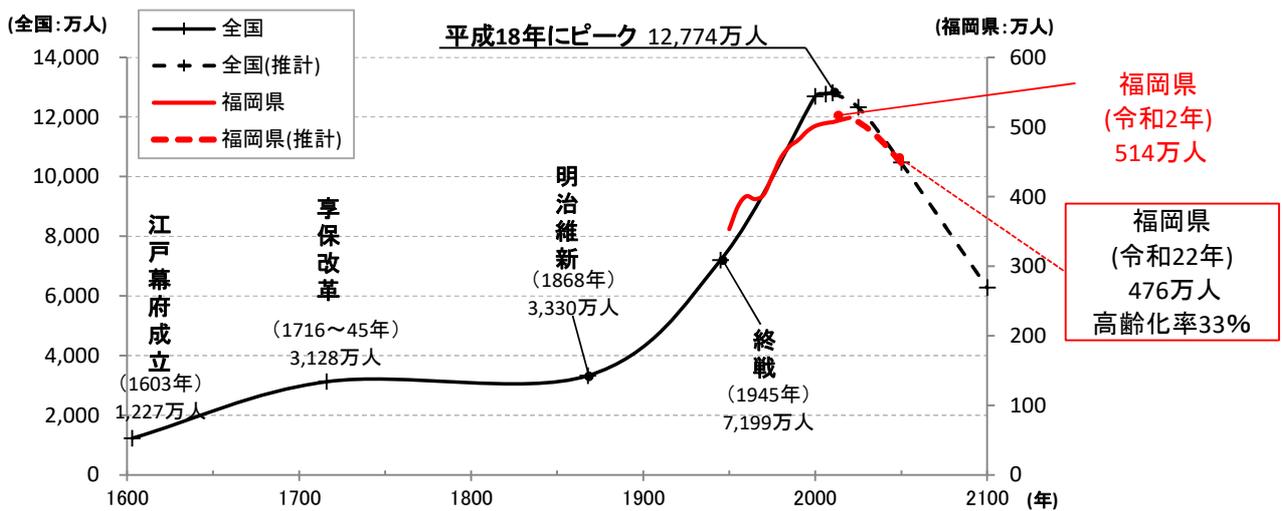
高齢化率は、昭和55年の9.4%から令和2年の28.1%（全国値28.8%）へ推移し、約19ポイント上昇しており、急速な高齢化がうかがえます。

本県の人口は令和2年を境に人口減少に転じており、平均世帯人員も減少することが見込まれています。高齢化率は令和22年頃には約33%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（福岡県）

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（令和5年12月推計）」



■ 人口の将来動向

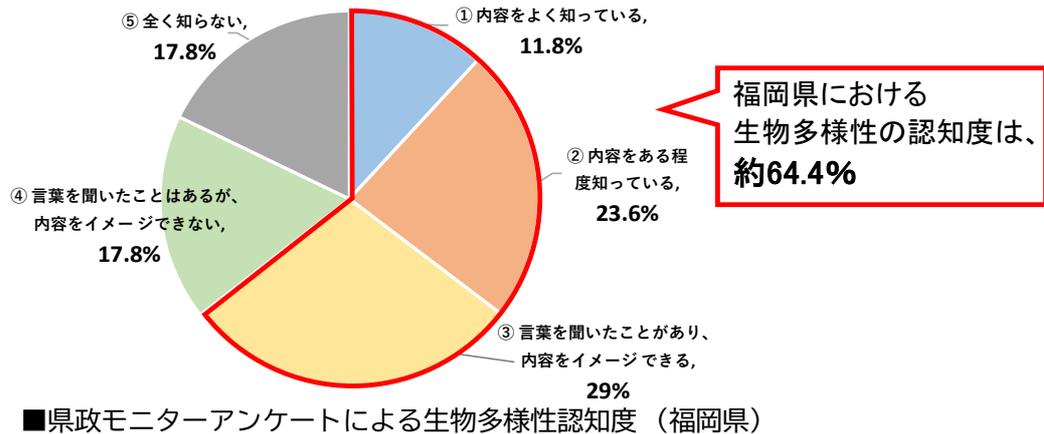
全国値：「現行国土計画の点検と国土利用のあり方に関する今後の課題(国土交通省)」をもとに、推計人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年4月推計）-出生・死亡ともに中位」にて変更
福岡県：実績値は「国勢調査報告」、「福岡県の人口と世帯年報」。推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年12月推計）」

⑤自然共生社会に対する意識の高まり

自然共生社会に対する県民意識の高まりがみられ、本県においても生物多様性の保全や環境への負担が少ない都市への移行等が求められています。

○ 生物多様性への意識の高まり

福岡県における生物多様性の認知度は約64.4%であり、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がうかがえます。

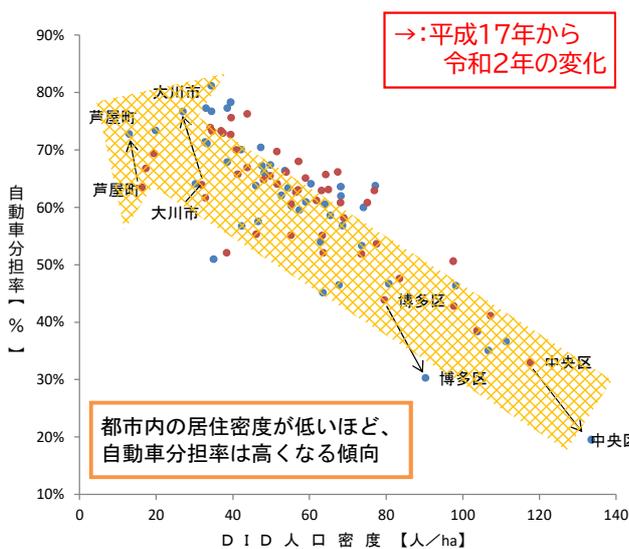


出典：県政モニターアンケート調査報告書（令和4年度）

○ 都市の低密度化による環境への影響

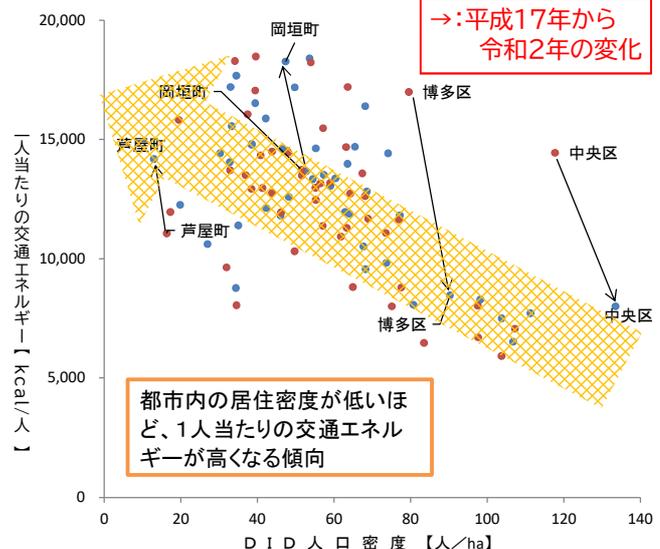
一方で、人口密度が低いほど自動車分担率*や一人当たりの交通エネルギー*が高くなる傾向にあり、都市の低密度化が環境へ与える影響が懸念されます。

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等を通じた循環型社会*づくりを進めるとともに、居住密度を高める都市づくりやエネルギーの効率的利用、再生可能エネルギー*の導入、グリーンインフラ*の活用等による温室効果ガスの排出削減等、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（福岡県）

出典：「第5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（福岡県）

出典：「第5回PT調査検討資料、国勢調査」をもとに作成

⑥防災に対する意識の高まり

県民の防災に対する意識が高く、激甚化、頻発化する自然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

近年、全国各地で激甚化・頻発化する豪雨や東日本大震災、熊本地震、能登半島地震等により、甚大な被害を受けており、水災害、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。

また、本県においては県民の災害に対する意識が高く、県政モニターアンケートでは自然災害に対する備えとして自宅周辺の災害リスクや避難場所を約7割が確認しており、また、災害に対応したまちづくりで重視すべき項目に土砂災害、浸水、地震が上位に挙げられています。



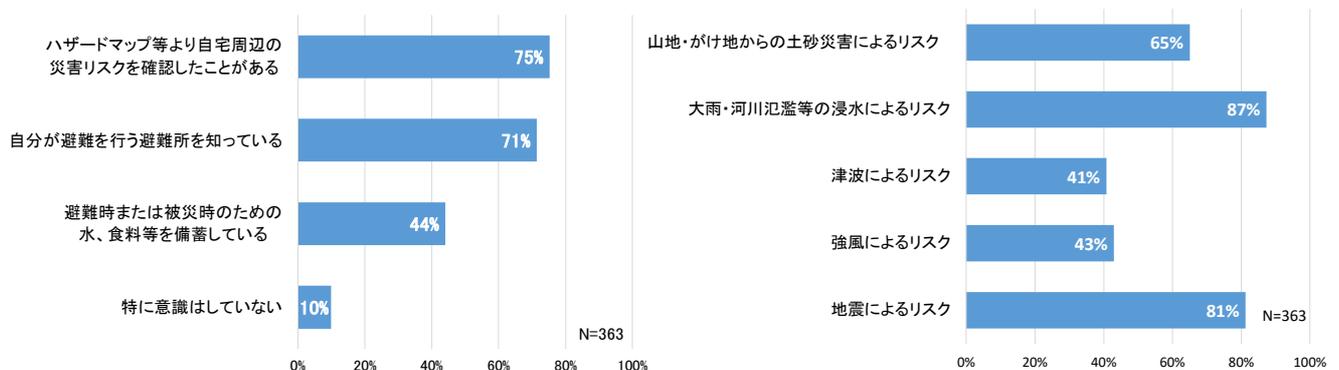
■前線に伴う大雨による被害状況(令和元年)

出典：福岡県資料

■福岡県における災害履歴状況

元号	月日	災害名	災害の種類	災害形態	県名	市町村など
平成17年	3月20日	福岡県西方沖地震(M7.0)	地震、火災	斜面崩壊、家屋倒壊他	福岡、佐賀、大分、長崎	福岡市、宇美町、古賀市、前原市
平成22年	7月10日～14日	梅雨前線による大雨	風水害	崖崩れ、河川決壊、家屋全壊	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	福岡市、大野城市、春日市、那珂川市、筑紫野市、広川町、筑後市、北九州市、遠賀町、久留米市、朝倉市、小郡市、行橋市、苅田町、飯塚市、嘉麻市、直方市、小竹町、糸島市、みやこ町、桂川町、福智町
平成23年	6月10日～21日	梅雨前線による大雨	風水害	崖崩れ、浸水、球磨川洪水	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	
平成24年	4月2日～3日	暴風	風水害	強風	福岡 長崎 熊本 宮崎	北九州市
平成24年	7月11日～14日	平成24年7月九州北部豪雨	風水害	土砂崩れ、崖崩れ、河川決壊	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 鹿児島	筑紫野市、大木町、みやこ町、直方市、飯塚市、田川市、嘉麻市、桂川町、香春町、添田町、川崎町、赤村、久留米市、うきは市、朝倉市、大刀洗町、柳川市、八女市、みやま市、筑後市、広川町
平成24年	9月15日～19日	台風第16号・大気不安定による大雨・暴風・高波・高潮	風水害	高潮、土砂崩れ、崖崩れ、河川決壊、浸水	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	
平成26年	7月6日～11日	台風第8号・梅雨前線による大雨と暴風	風水害	強風、住家・人的被害	福岡 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	
平成28年	4月14日～4月16日	平成28年(2016年)熊本地震(M6.5・M7.3)	地震・風水害	住家・人的被害	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎	福岡市、大野城市、太宰府市、福津市、北九州市、豊前市、飯塚市、嘉麻市、桂川町、香春町、川崎町、筑前町、大刀洗町、大牟田市、八女市、筑後市、みやま市、大木町
平成29年	7月5日～7月6日	平成29年7月九州北部豪雨	風水害	住家・人的被害・筑後川洪水	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本	福岡市、大野城市、太宰府市、福津市、北九州市、うきは市、朝倉市、東峰村
平成30年	7月5日～7月8日	平成30年7月豪雨・台風第12号	風水害	住家・人的被害・六角川洪水	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	福岡市、筑紫野市、大野城市、北九州市、みやこ町、築上町、直方市、飯塚市、田川市、宮若市、嘉麻市、小竹町、鞍手町、添田町、久留米市、八女市
令和元年	8月27日～29日	前線による大雨	風水害	六角川洪水	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本	久留米市、八女市、筑後市、広川町、うきは市
令和2年	7月3日～31日	令和2年7月豪雨	風水害	洪水、土砂災害	福岡 佐賀 大分 長崎 熊本 宮崎 鹿児島	北九州市、大牟田市、八女市、みやま市、久留米市、柳川市、大川市、小郡市、うきは市、朝倉市、大刀洗町、大木町
令和3年	8月11日～19日	令和3年8月前線に伴う大雨	風水害	浸水	福岡 佐賀 長崎	久留米市
令和5年	7月7日～7月10日	令和5年7月豪雨	風水害	河川決壊・浸水・土砂災害・住家・人的被害	福岡、佐賀、大分	朝倉市、東峰村、添田町、久留米市、うきは市、八女市

出典：令和2年まで九州災害履歴情報データベース、令和3年は国土交通省資料、令和5年は内閣府資料を基に事務局で整理



■激甚化・頻発化する水災害や土砂災害、津波災害等に対応する「防災・減災のまちづくり」について(福岡県)

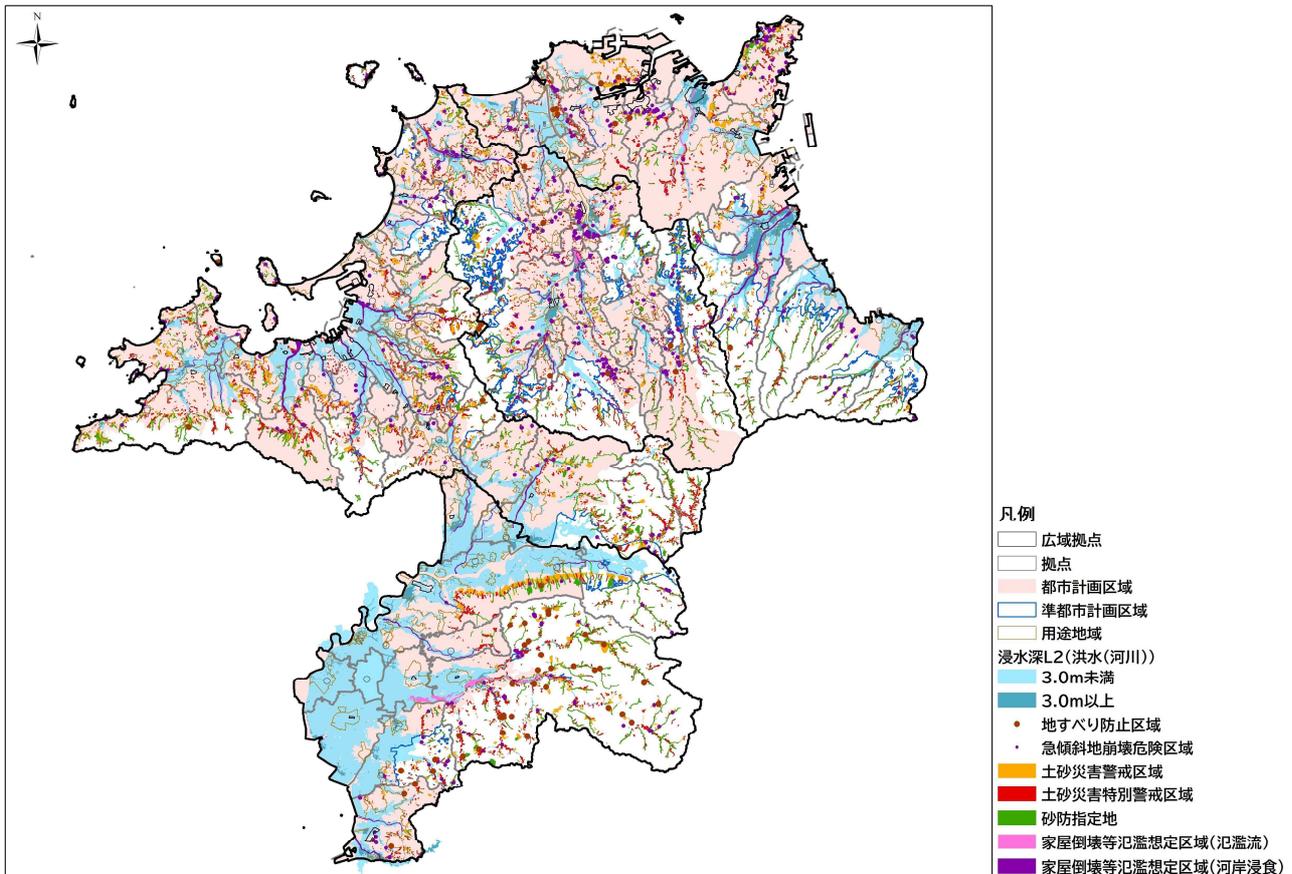
■今後の災害に対応したまちづくりで重視すべき項目(福岡県)

出典：「県政モニターアンケート調査報告書(令和5年度第5回)」福岡県

出典：「県政モニターアンケート調査報告書(令和5年度第5回)」福岡県

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（津波防災地域づくりに関する法律。平成23年法律第123号）」が制定されたことに伴い、「福岡県地域防災計画※」の改定が行われました。

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化するための「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（平成25年法律第95号）」が改正されました。本県においても、「福岡県地域強靱化計画」を定期的に見直し、事前防災及び減災に係る施策を推進しています。



■福岡県内の災害ハザード※状況図

出典：都市計画基礎調査、福岡県資料をもとに作成

令和3年7月に静岡県熱海市で大雨に伴って盛土が崩落し、大規模な土石流災害が発生したことや、危険な盛土等に関する法律による規制が必ずしも十分でないエリアが存在していること等を踏まえ、従来の宅地造成等規制法（昭和36年法律第191号。）が「宅地造成及び特定盛土等規制法（通称「盛土規制法」）」に改正され、宅地、農地、森林等の土地の用途にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制することとなりました。今後は県（指定都市又は中核市の区域内の土地については、それぞれ指定都市又は中核市。以下この項において同じ）が盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域を規制区域として指定し、規制区域内で行われる盛土等は県の許可の対象となります。

また、令和6年1月1日に発生した「令和6年能登半島地震」では、比較的古い木造建築物が多く存在する地域において過去の地震被害と同様に、建築年代が古い木造建築物が倒壊又は大破する等被害が多く、かつ甚大となっています。

⑦産業団地の動向

県内の産業団地はインターチェンジや幹線道路付近に立地しており、多くが分譲済みで、今後も需要が見込まれる。

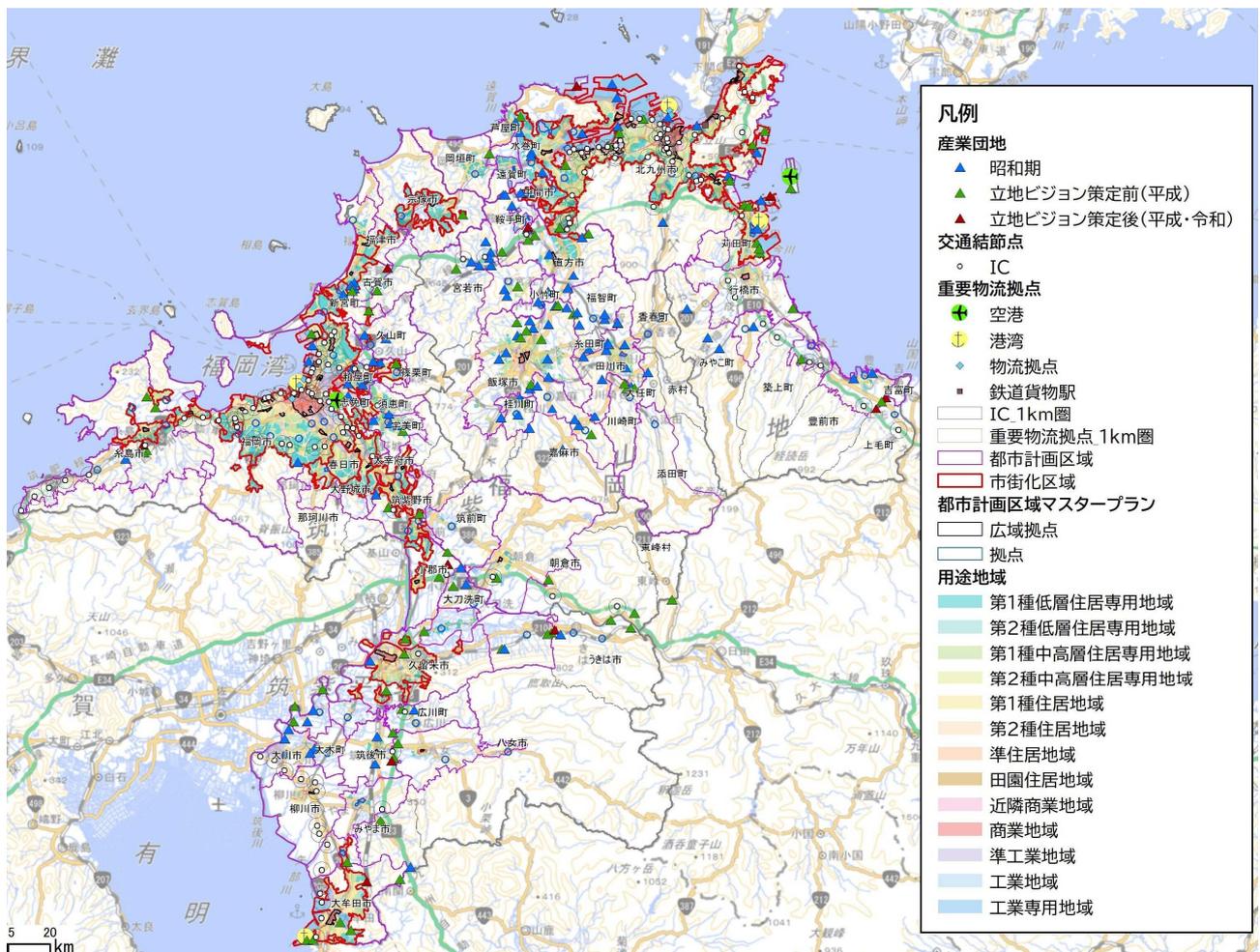
○ 都市圏毎の産業団地の特徴

本県の産業団地は昭和初期に造成され、その後も造成面積は年々増加傾向にあり、98.6%が分譲済み（令和4年12月時点）となっています。

都市圏別の産業団地数をみると、筑豊都市圏が83団地と最多、造成面積では北九州都市圏が県内の約50%と最も高くなっております。各都市圏で昭和期に造成された面積と令和4年時点の面積を比較すると、福岡都市圏が100%増（約2倍）、筑後都市圏が200%増（約3倍）となっています。

産業団地は8割以上が重要物流施設（港湾・空港・鉄道貨物駅・物流拠点）から5km以上離れた場所に立地しているものの、6割以上はインターチェンジから5km以内に立地しており、特に平成期以降の産業団地はその傾向が顕著です。

一方、地区計画※制度の活用や地域未来投資促進法に基づいた承認制度により、市街化区域※以外においても、産業立地が進む見込みです。



■産業団地配置（福岡県）

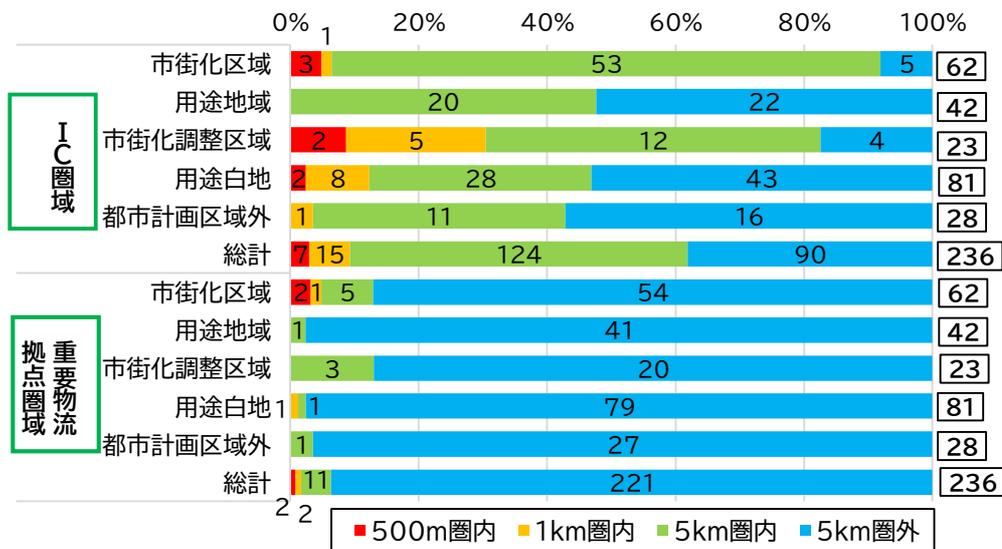
出典：福岡県の産業団地（令和4年度版）

単位:団地、千m²、%

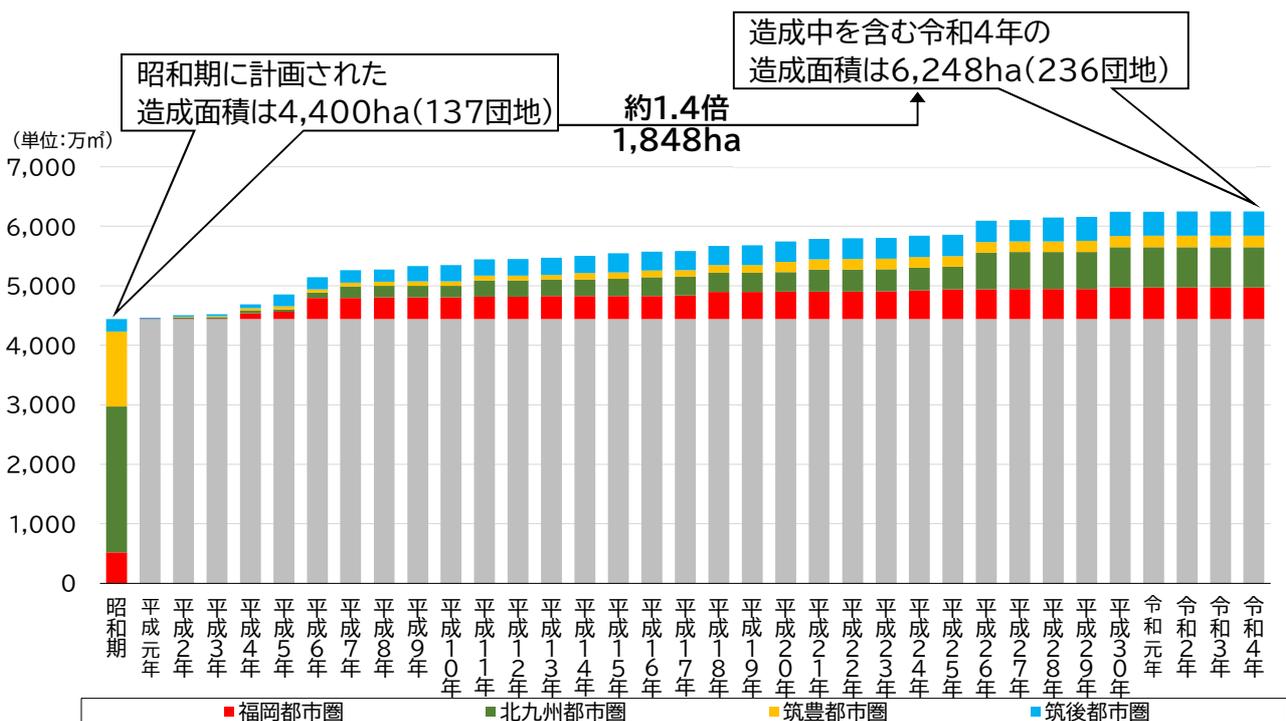
	産業団地数		造成面積	
福岡都市圏	46	19%	10,504	17%
北九州都市圏	60	25%	31,285	50%
筑豊都市圏	83	35%	14,514	23%
筑後都市圏	47	20%	6,181	10%
福岡県	236	100%	62,484	100%

■福岡県内の都市圏別産業団地数及び造成面積

出典：福岡県の産業団地（令和4年度版）



■産業団地とIC・重要物流拠点との距離（福岡県）



■福岡県における産業団地の造成面積の推移と都市圏別の面積比

出典：福岡県の産業団地（令和4年度版）

⑧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、情報等の交流圏の拡大や、汚水処理・ゴミ処理等での広域行政が行われています。

○ 広域交通体系の進展

近年の県内における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、東九州自動車道（北九州市～宮崎県日南市間）の開通等があげられます。

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広域化

市町村間の通勤依存率※5%以上の圏域（令和2年）をみると、福岡市への通勤依存率5%以上の圏域は、飯塚市、久留米市等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等を含む広域的な圏域となっています。

これまでの交通基盤整備により、日常生活圏が広域化してきました。

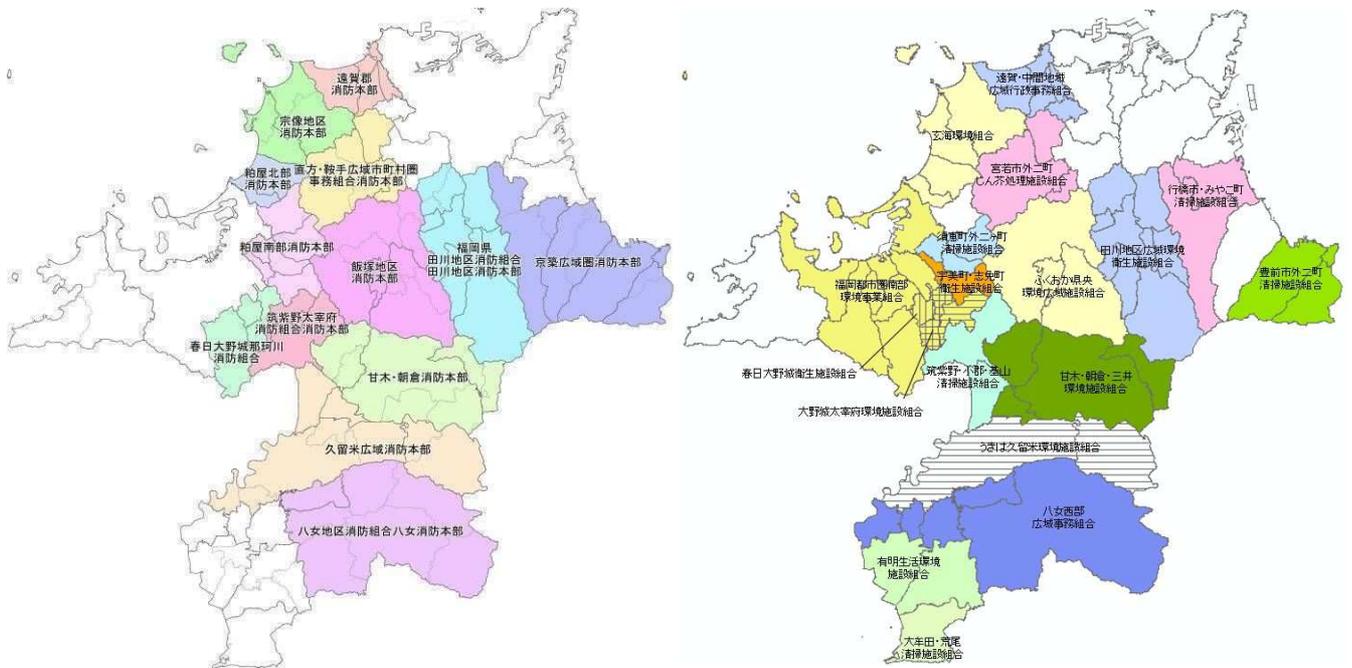


■主要都市への通勤依存率5%以上圏域（令和2年）

出典：国勢調査

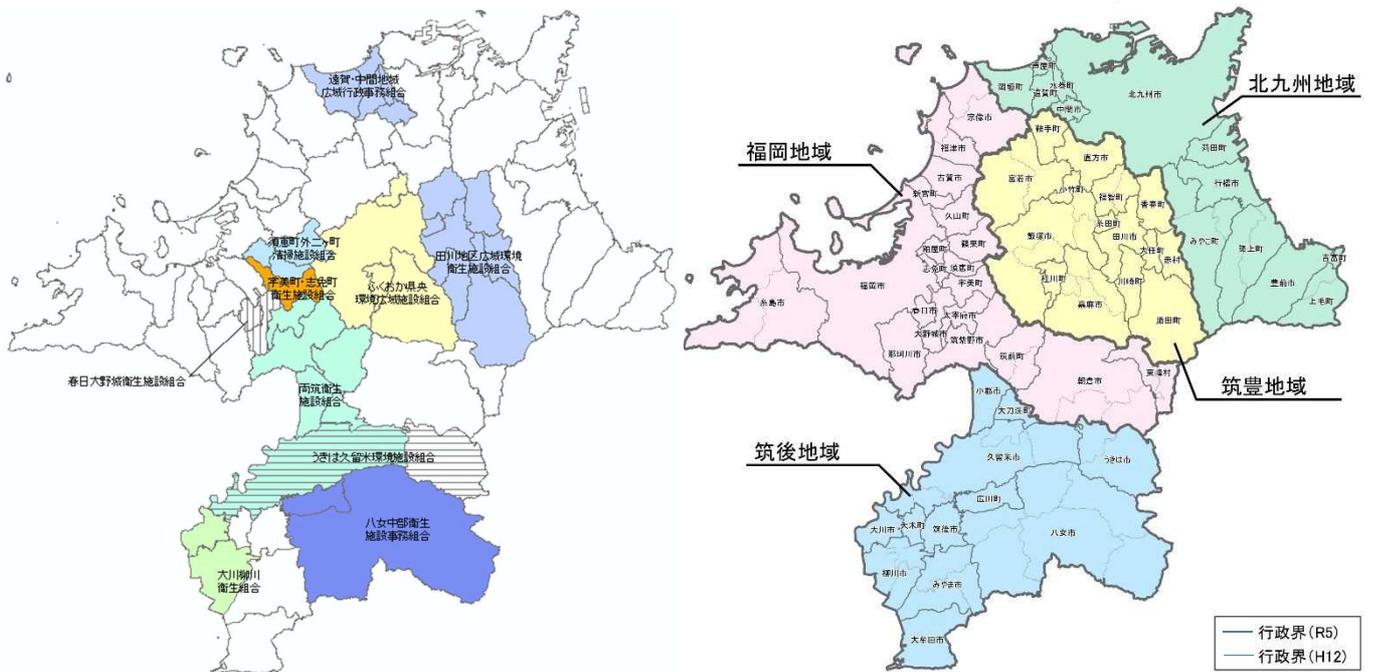
○ 広域行政や地域連携の展開

一部事務組合※等による事務の共同処理等による市町村の枠を超えた広域行政においても、地域連携の展開がみられます。また、市町村の枠を超えた計画づくりによる広域行政の展開もみられます。



■消防・救急

■ごみ処理



■し尿処理

■福岡県国土利用計画（第四次）

⑨住民の移動を支える公共交通

少子化に伴う人口減少や依然として進展するモータリゼーション、運転手不足等に伴い、バス路線の廃止・減便が進んでいます。また、「MaaS」※や自動運転といった新たなモビリティサービスの導入に向けた動きが活発化し、「モビリティ革命」とも言える変化が生じつつあります。

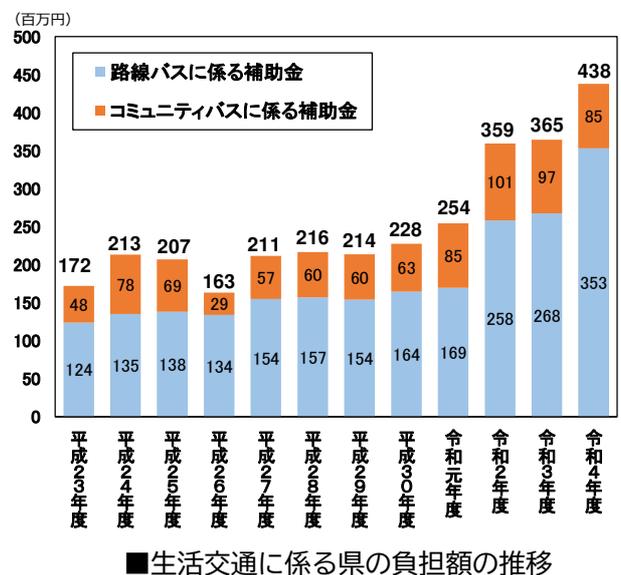
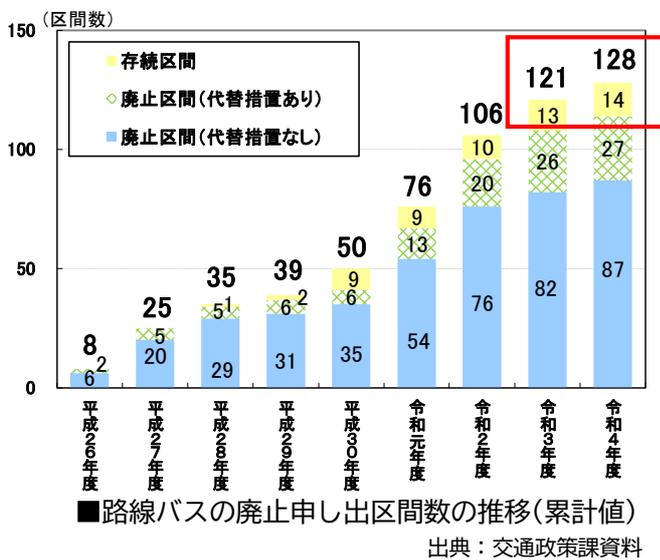
○ 少子化の進行に伴う人口減少やモータリゼーションの進展、運転手不足等に伴う利用者減少

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、少子化の進行に伴う人口減少やモータリゼーションが進み、郊外の道路沿道に店舗が集積するなど都市機能※の分散や居住地域の拡散等がみられます。

その結果、自家用車利用が増加する一方で、公共交通の利用者は減少しており、運転手不足等も相まって公共交通の廃止や減便が進んでいます。

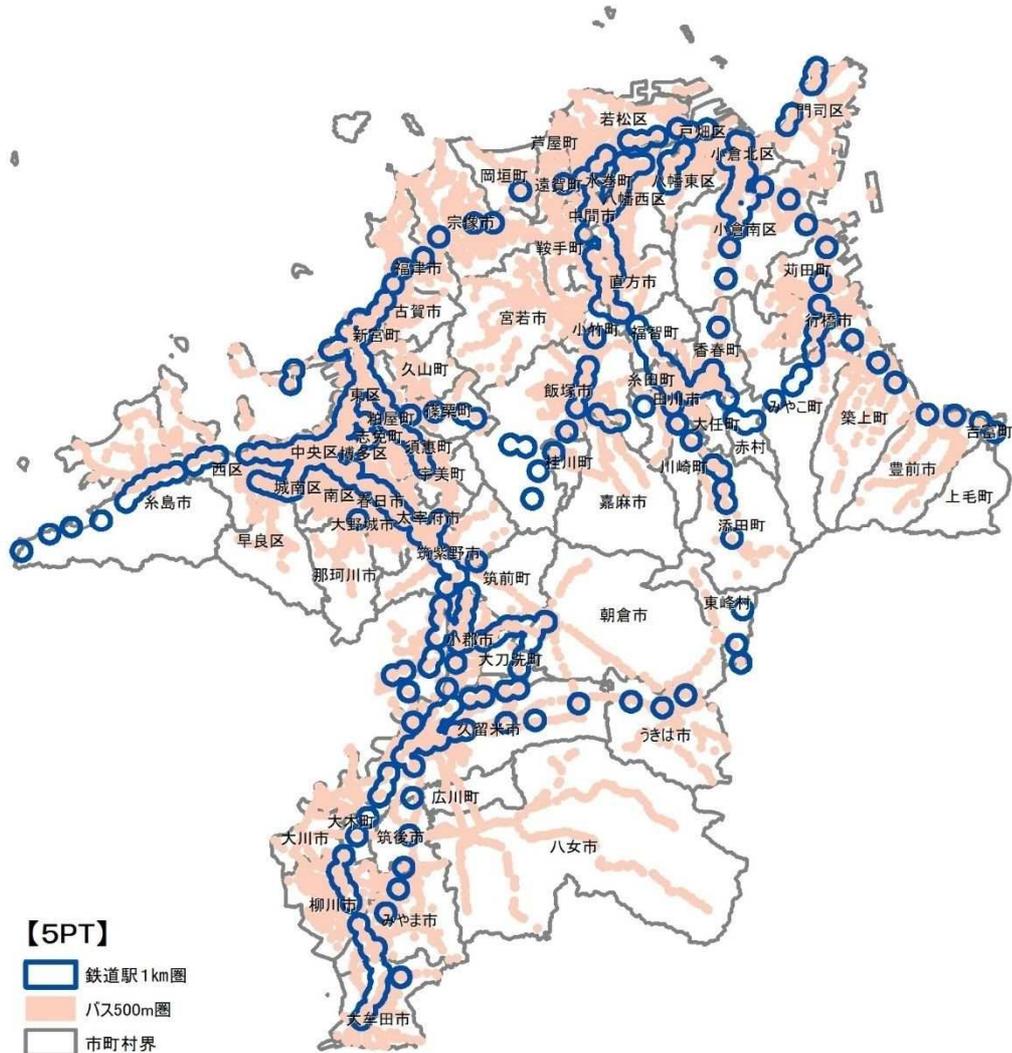
例として、路線バスに関する最近5カ年（平成30年度～令和4年度）の状況を見ると、12区間は補助金等により存続、21区間はコミュニティバス※等による廃止後の代替措置が講じられる一方、56区間は代替措置なく廃止に至っています。補助金等による存続区間や代替措置を講じる区間が増加していることから、最近5カ年（平成30年度～令和4年度）の生活交通に係る本県の負担額は2倍程度まで増加しており、今後も、さらなる路線の廃止や路線維持のための負担増が懸念されます。

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。



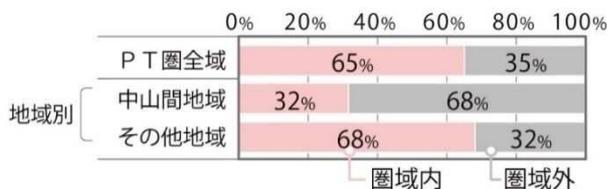
本県の公共交通を利用しやすい圏域は、カバー人口割合で見ると鉄道が65%、バスでは96%となっていますが、中山間地域に限定すると鉄道が32%、バスが83%とPT圏全域よりも低く、バス路線の廃止や統合等の影響が伺えます。

このような状況は、公共交通の利用者減少につながり採算性の悪化やさらなる公共交通の廃止、公共交通存続のための赤字補填の増加といった悪循環を生じさせるおそれがあります。



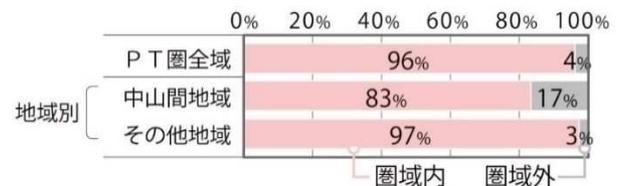
■公共交通圏域（鉄道1km バス500m）

出典：「第5回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料」を基に作成



■鉄道駅1km圏域カバー人口割合

出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料



■バス停500m圏域カバー人口割合

出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料

※PT：パーソントリップの略、
中山間地域：（農業地域類型区分のうち、中間農業地域と山間農業地域を合わせた地域）
その他地域：（中山間地域以外の地域）

⑩住民参加による都市づくり

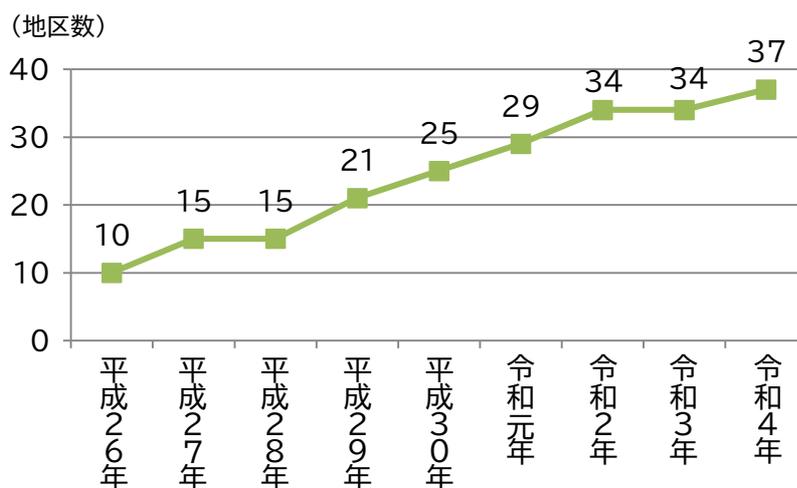
地域住民と行政の協働*による取組機会が増え、都市づくりへの参加意識が高まっています。

○ 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、防災等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等に努めることが重要となっています。



■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

(2) 県内の都市計画の状況

①都市計画区域*

本県では、14区域（28市23町）を都市計画区域に指定しております。都市計画区域は県全体面積の約61%を占め、区域内に県人口の約95%が居住しています。

ア 都市計画区域の役割

都市計画区域は、市又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、保全する必要がある区域に県が指定するものです。

この都市計画区域の指定により、開発・建築行為等の規制を通じて、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、立地適正化計画による誘導等を行うことにより、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、商工業等都市的業態に従事する者の数が全就業者数の50%以上である。
- 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3千人以上である。
- 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し、市街地の健全な復興を図る必要がある。

<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
(建築確認申請等が必要)
- ③土地取引の届出
(5,000㎡以上が届出対象)
- ④立地適正化計画の届出
(誘導区域外の一定の開発行為や建築等行為)

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

注) 立地適正化計画を策定している県内市町村数：18市町村(令和6年3月現在)

イ 都市計画区域の指定状況

本県の都市計画区域の指定状況について、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4区域(16市6町)、非線引き*都市計画区域が10区域(16市17町)となっております。あわせて都市計画区域としては14区域(28市23町)で指定しており、県全体面積の約61%を占め、同区域には県人口の約95%が居住しています。

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(令和5年3月31日現在)
人口については、令和2年国勢調査及び都市計画現況調査(令和5年3月31日現在)を基に集計

②準都市計画区域

本県では、25区域（13市10町）を準都市計画区域に指定しております。

ア 準都市計画区域の役割

準都市計画区域は、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（昭和43年法律第100号。以下「都市計画法」という。）第5条の2の規定に基づき、県が指定するものです。

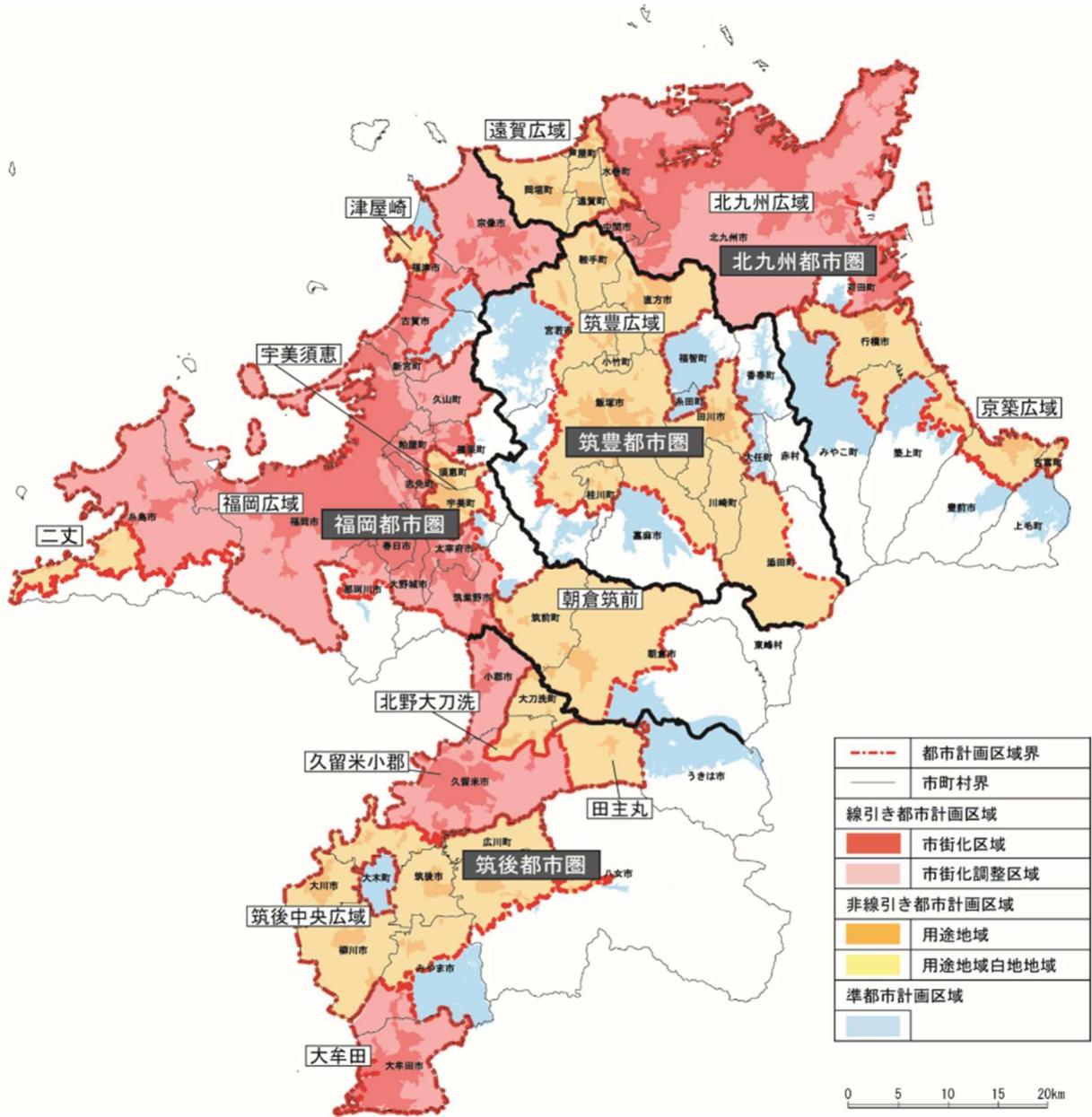
本県においては大規模集客施設^{*}の立地抑制のため、平成20年3月に準都市計画区域を広域に指定しました。なお、準都市計画区域は土地利用の整序や環境の保全を目的としていることから、都市計画区域とは異なり都市施設や市街地開発事業の都市計画決定は行えません。

イ 準都市計画区域の指定状況

本県の準都市計画区域は、25区域（13市10町）で指定しており、県全域面積の約9.5%を占め、同地域には県人口の約3%が居住しています。

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（令和5年3月31日現在）

人口については、令和2年国勢調査及び都市計画現況調査（令和4年3月31日現在）を基に集計



■都市計画区域・準都市計画区域指定状況（令和5年4月現在）

出典：都市計画基礎調査

③区域区分制度※

本県では、4の都市計画区域で区域区分が行われており、都市計画区域全体の約60%を占めています。区域区分（線引き）制度により、人口集積等の一定の効果がみられます。

ア 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目指すために定められるものです。

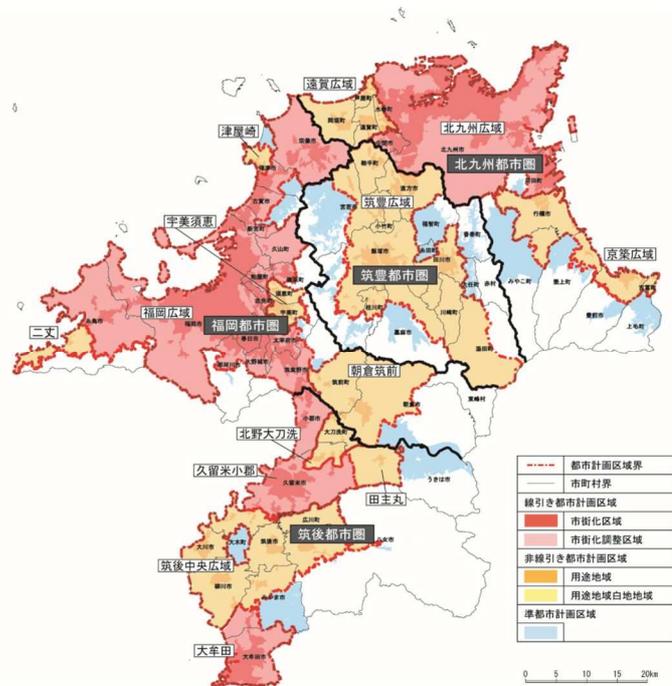
本県においては、1,559万人を有する九州・山口ブロック中心圏として増加を続ける人口や開発圧力をコントロールする手法として、区域区分の決定を行ってきました。

これにより、市街化区域内においては、人口や都市機能の集積と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等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14の都市計画区域のうち4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約60%を占めています。

また、市街化区域内の人口は約371万人に達しており、市街化区域内の人口密度は約60人/ha（グロス※）となっています。



■区域区分の決定状況（令和5年4月現在）

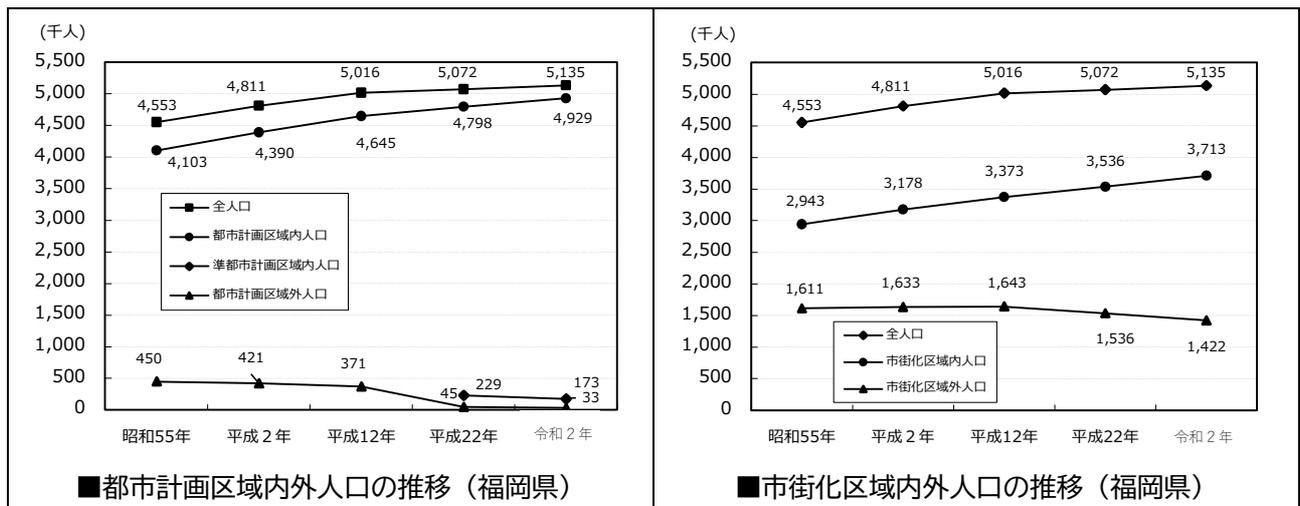
出典：都市計画基礎調査

○ 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410.3万人から令和2年の492.9万人で82.6万人の増加（約20%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45.0万人から令和2年の20.6万人（準都市計画区域内を含む）で24.4万人減少（約54%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60人/ha（令和2年）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：令和2年国勢調査及び都市計画現況調査（令和5年3月31日現在）を基に集計



出典：全人口：国勢調査、都市計画区域内人口・準都市計画区域内人口：都市計画現況調査

○ 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^{*}的開発やミニ開発^{*}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^{*}的開発やミニ開発^{*}に対しては、区域区分制度や地区計画等による適正な市街地形成の検討が必要です。

○ 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、自然環境及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、美しいまち並み等の保全・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用途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ため、地域の実態を踏まえ、区域区分制度や特定用途制限地域^{*}等の導入を検討することが必要です。

○ 市街化調整区域における開発圧力

福岡都市圏を中心とした人口増加による住宅需要の高まりや、交通インフラ整備による市街地部へのアクセス性の向上、市街地よりも割安な土地価格、農地転用など、市街化調整区域における開発圧力は高まっています。

無秩序な開発防止と計画的な市街地形成のため、本県では、市街化調整区域の土地利用に関する保全及び整備の方針について市町村が定める「市街化調整区域整備保全構想」や「市街化調整区域における地区計画ガイドライン」等の策定を促進しています。

④都市施設整備の状況

都市施設及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72.6%、全国71.7%（いずれも令和5年3月31日現在））、及び下水道処理人口普及率（福岡県84.3%、全国平均81.4%（いずれも令和6年3月31日現在））は、全国平均並みの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2.7km/km²で、改良率^{*}（福岡県68.0%（令和5年3月31日現在））は、全国平均67.7%（令和5年3月31日現在）並みの水準となっています。

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（令和3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（平成16年法律第110号。以下「景観法」という。）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・活用していく取組等も進んでいます。

○ 景観法に基づく景観形成の取組

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、京築広域景観計画等、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、良好な景観形成の取組がなされています。

○ 個性を活かした地域づくりの進展

歴史や文化的な資源を活かした地域づくりの取組として、世界遺産を活かした取組や伝統的建造物群保存地区制度による歴史的集落や町並みの保存の取組、歴史的風致維持向上の取組、環境首都※を目指す北九州市の取組等が進んでいます。



■特色ある地域づくりの状況(一部)
(令和6年10月1日現在)

■景観計画策定状況（福岡県）

種別	広域景観計画（福岡県）	市町村の景観計画
策定数（件）	3件	17件
備考	「筑後川流域景観計画」(平成23年1月) 「矢部川流域景観計画」(平成21年7月) 「京築広域景観計画」(令和4年4月 一部変更)	【策定済みの市町村】 北九州市、豊前市、八女市、久留米市、 太宰府市、うきは市、福岡市、柳川市、 大牟田市、中間市、福津市、宗像市、 行橋市、小郡市、古賀市、添田町、 春日市

出典：事務局作成

1-2 これまでの都市づくりの評価

(1) 大規模集客施設の立地に関する分析と評価

広域的観点から大規模集客施設の適正立地を図るため、従来の「大規模集客施設の立地ビジョン」に公共交通軸[※]を加えた「大規模集客施設の立地基準[※]」として改定（H28年）し、大規模集客施設の集約を促進しています。

①「大規模集客施設の立地基準」の運用

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、まちなか再生を進めてきました。

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、平成20年12月に、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「広域拠点[※]」や「拠点[※]」を位置付け、土地利用方針を明記し、法定計画として位置付けました。

平成27年10月に福岡県都市計画基本方針を見直し、人口減少社会に向けた対応として、これまでの拠点形成の考え方に加え、各拠点を効率的に接続する公共交通軸を設定し、これまでの拠点を中心とした都市づくりから「拠点」と「公共交通軸」による集約型の都市づくりへ拡充を図ることとしました。その後、平成28年12月に大規模集客施設の立地基準を福岡県都市計画の運用方針に盛り込み、平成29年1月に「都市計画区域マスタープラン」を改定しました。

大規模集客施設が「広域拠点」外に立地する場合の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。

■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、まち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・娯楽系施設等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。

■大規模集客施設の立地誘導方針を法定計画として位置付け（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「広域拠点」や「拠点」を位置付け、土地利用方針を記載、法定計画として位置付け。

■都市計画基本方針に公共交通軸の位置付け（平成27年10月）



拠点を中心とした都市づくりから「拠点」と「公共交通軸」による集約型の都市づくりへ拡充することを都市計画基本方針に明記。

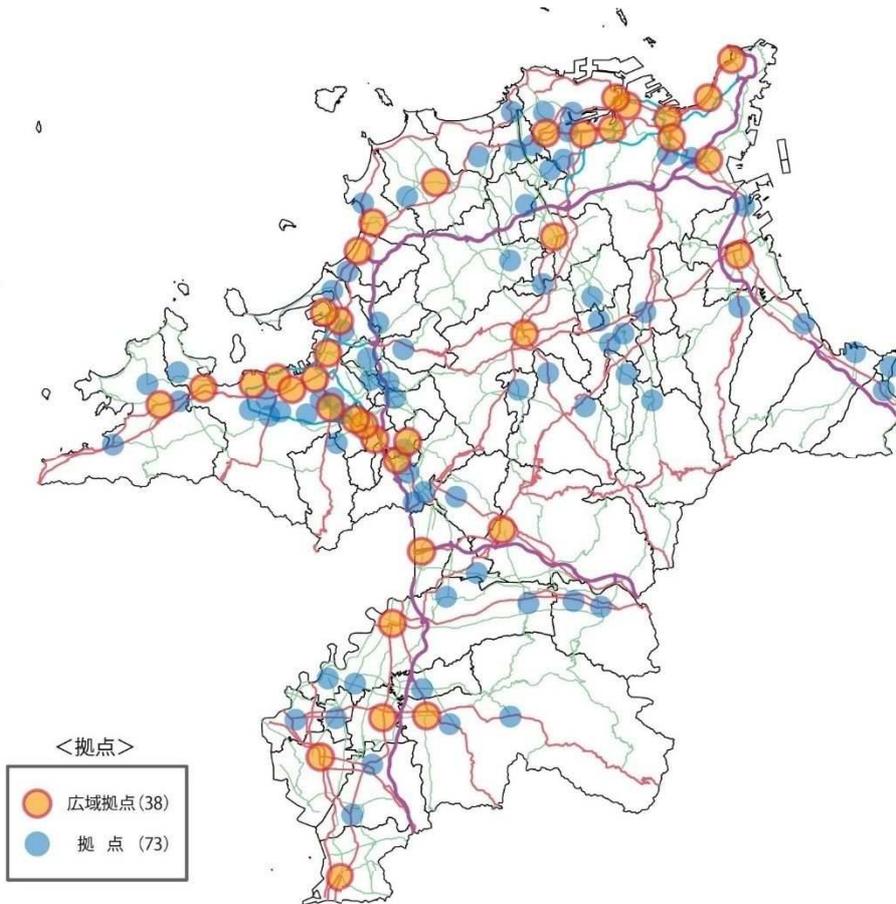
■大規模集客施設の立地基準を設定（平成28年12月）



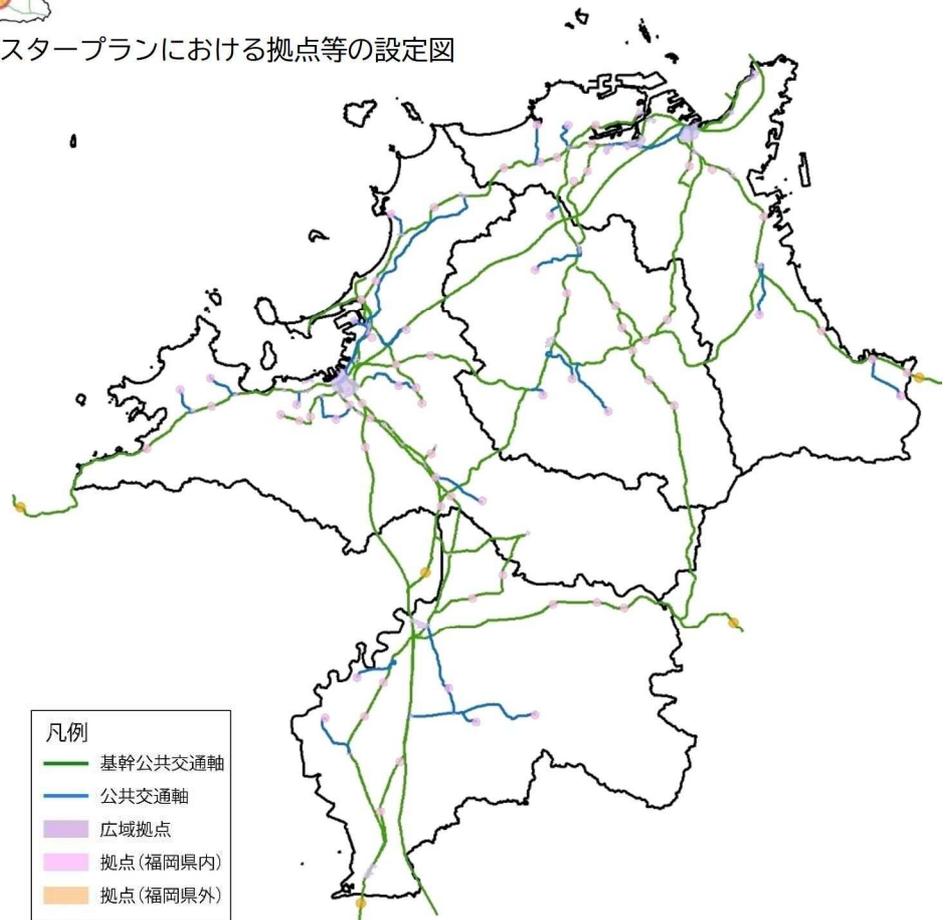
大規模集客施設の立地基準を福岡県都市計画運用方針に明記。

■広域で都市計画区域マスタープランを策定（平成29年1月）

県全体を4つの広域都市圏に再編し、広域の都市計画区域マスタープランを策定。



■都市計画区域マスタープランにおける拠点等の設定図



■基幹公共交通軸*及び公共交通軸の設定図

②大規模集客施設の立地動向

○10,000㎡超の大規模集客施設の立地状況

延床面積10,000㎡超の大規模集客施設の種別立地状況をみると、「広域拠点」内の立地割合は約32%から約24%に、最も多い用途の商業・娯楽施設は、約32%から約13%となっています。

■広域拠点及び拠点内外における立地ビジョン策定前後の大規模集客施設（延床面積10,000㎡超）の種別立地状況の比較

	立地ビジョン策定前 (平成10年～平成19年)				立地ビジョン策定後 (平成20年～令和4年9月)				合計
	広域 拠点内	拠点内	広域拠点・ 拠点外	計	広域 拠点内	拠点内	広域拠点・ 拠点外	計	
全種類(用途)計	23 31.5% (23/73)	6	44	73	11 23.9% (11/46)	5	30	46	119
うち 商業・娯楽施設	17 31.5% (17/54)	5	32	54	3 13.0% (3/23)	5	15	23	77
うち その他	6	1	12	19	8	0	15	23	42

※その他（公共施設、病院、福祉施設、大学）

○3,000～10,000㎡の大規模集客施設の立地状況

また、延床面積3,000㎡超10,000㎡以下の大規模集客施設の種別立地状況も同様に、「拠点」内の立地割合は約22%から約16%、最も多い用途の商業・娯楽施設は、約16%から約13%となっています。

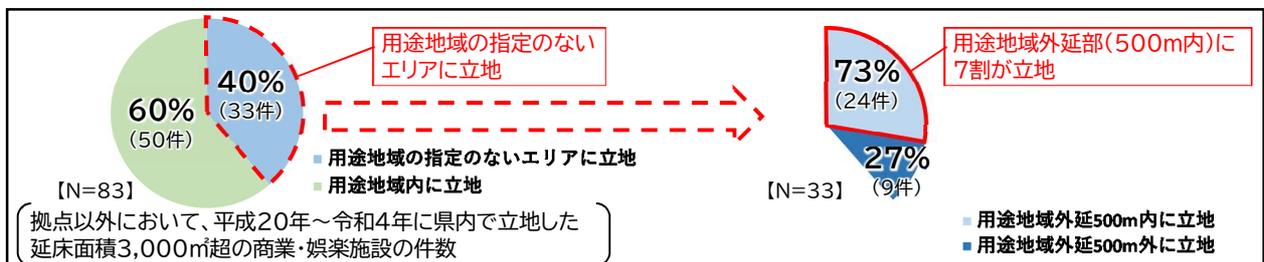
■広域拠点及び拠点内外における立地ビジョン策定前後の大規模集客施設（延床面積3,000㎡超10,000㎡以下）の種別立地状況の比較

	立地ビジョン策定前 (平成10年～平成19年)				立地ビジョン策定後 (平成20年～令和4年9月)				合計
	広域 拠点内	拠点内	広域拠点・ 拠点外	計	広域 拠点内	拠点内	広域拠点・ 拠点外	計	
全種類(用途)計	11 21.5% (23/107)	12	84	107	7 16.2% (14/86)	7	72	86	193
うち 商業・娯楽施設	3 16.2% (11/68)	8	57	68	4 12.8% (10/78)	6	68	78	146
うち その他	8	4	27	39	3	1	4	8	33

※その他（公共施設、病院、福祉施設、大学）

○3,000㎡超の商業・娯楽施設の立地状況（広域拠点・拠点外）

広域拠点及び拠点の外に立地した商業・娯楽施設に着目してみると、約39%が用途地域の指定のないエリア（用途白地地域）に立地しており、そのうち約73%が用途地域の外延500m内に立地しています。



■大規模集客施設のうち商業・娯楽施設の用途地域内外の立地割合

出典：福岡県都市計画課資料、経済産業省資料

○大規模集客施設の立地にかかる公共交通軸沿線（接軸）における運用状況

平成28年12月以降、拠点の都市機能を補完する目的で、公共交通軸上の交通結節点※（駅）と接軸する大規模集客施設の立地にかかる都市計画の変更については、2件となっています。

③分析と評価

延床面積が10,000㎡を超える大規模集客施設のうち、商業・娯楽施設についてみると、平成20年以降は、総量としての立地圧力はそれ以前の半分程度に収まってきつつあるものの、広域拠点外に立地している施設の多くは、立地基準の及ばない既存用途地域内です。

同じく、3,000～10,000㎡の大規模集客施設も、その多くは広域拠点・拠点外の既存用途地域内や用途白地地域に立地しています。そのなかでも、用途白地地域に立地した商業・娯楽施設の7割が用途地域の外縁部（500m以内）に立地しており、拠点等への影響が懸念されます。

このような状況に適切に対応するためには、大規模集客施設が立地可能な既存の用途地域や用途白地地域において、特別用途地区や特定用途制限地域、地区計画等を用いた市町による適切な都市計画の運用を図ることが望まれます。一方で、既成市街地である「広域拠点」、「拠点」にまとまった低未利用地が少ないことから、事業用地を確保することが困難であるという課題も見受けられます。

大規模集客施設の立地基準による効果としては、これまで各市町村が個別に行ってきた都市計画変更が都市構造の観点や広域的な視点から検討する機会を与えていること、また広域的な都市づくりの理解が深まってきていることが挙げられます。

(2) 都市圏別の集約型都市構造に関する分析と評価

都市計画区域マスタープランにおいて、都市構造の集約度を計るための3つの評価指標を設定しました。

①評価指標の考え方

集約型都市構造への転換を計るための3つの評価指標（都市計画区域マスタープラン）の考え方は次のとおりです。

- 人口：「拠点」「公共交通軸」周辺への居住の集積度合いを評価
- 商業：「拠点」「公共交通軸」周辺への都市機能（商業）の集積度合いを評価
- 交通：「拠点」「公共交通軸」周辺への人の移動発生・集中量集積度合いを評価

②評価指標の算定方法

各指標の算定方法は、以下のとおりです。

$$\text{（軸・拠点の値）} \div \text{（軸・拠点以外の値）}$$

なお、軸・拠点とは、広域拠点及び拠点、基幹公共交通軸の駅周辺半径500m内及び公共交通軸の周辺300m内を示します。

- 人口：国勢調査（H27・R2）の夜間人口のデータを用いて、500mメッシュ単位で集計。
- 商業：経済センサス（H26・R3）の小売業売場面積データを500mメッシュ人口分布（H27・R2国勢調査）により按分した推計値。
- 交通：パーソントリップ調査※（H17・R1）の発生集中量のデータを500mメッシュ人口分布（H27・R2国勢調査）により按分した推計値。

③評価指標の分析と評価

「人口指標」については、4都市圏ともに目標値（R12）を上回る傾向にあり、拠点や公共交通軸沿線への居住の集約化が進んでいます。

「商業指標」については、筑豊都市圏は目標値（R12）を達成、福岡都市圏は目標値まで届かないもののH28当初よりも上昇しており、拠点や公共交通軸沿線への商業集積が進んでいます。一方、北九州都市圏と筑後都市圏については当初値（H28）より下回る傾向にあり、拠点や公共交通軸沿線以外の商業需要が高い傾向となっています。

「交通指標」については、筑豊都市圏は横ばいですが、他の3都市圏では目標値を上回る傾向にあり、拠点や公共交通軸沿線での人の移動が増加していることがうかがえます。

評価指標の妥当性については一定程度見受けられますが、より適正な評価を行っていくためには、新たな評価指標を検討していく必要があります。

■都市圏別の集約型都市構造の評価指標の推移

福岡都市圏	現況(H28当初)	現況(R3)	現況(R8案)	H28時点で設定した目標値(R12)
人口指標	1.72	1.83	1.91	1.72以上
商業指標	2.82	3.33	3.22	4.21以上
交通指標	2.10	2.16	2.31	2.16以上

北九州都市圏	現況(H28当初)	現況(R3)	現況(R8案)	H28時点で設定した目標値(R12)
人口指標	1.05	1.06	1.09	1.05以上
商業指標	3.19	2.90	2.82	4.02以上
交通指標	1.27	1.24	1.28	1.27以上

筑豊都市圏	現況(H28当初)	現況(R3)	現況(R8案)	H28時点で設定した目標値(R12)
人口指標	0.73	0.74	0.75	0.73以上
商業指標	1.09	1.07	1.09	1.09以上
交通指標	0.80	0.78	0.79	0.80以上

筑後都市圏	現況(H28当初)	現況(R3)	現況(R8案)	H28時点で設定した目標値(R12)
人口指標	0.88	0.93	1.01	0.98以上
商業指標	1.67	1.49	1.61	2.32以上
交通指標	0.85	1.11	1.14	1.01以上

出典：都市計画区域マスタープラン（H28、R3、R8案）

(3) 都市計画区域の再編・統合に関する分析と評価

都市における生活や産業といった様々な活動は、1つの市町村内のみならず様々な都市との連携により行われているため、広域的な視点から都市計画を推進することを目的に、前回基本方針策定後の平成28年に55あった都市計画区域を13に統合し、4つの広域都市圏ごとに都市計画区域マスタープランを策定しました。

①都市計画区域マスタープランの統合に関する効果（4都市圏）

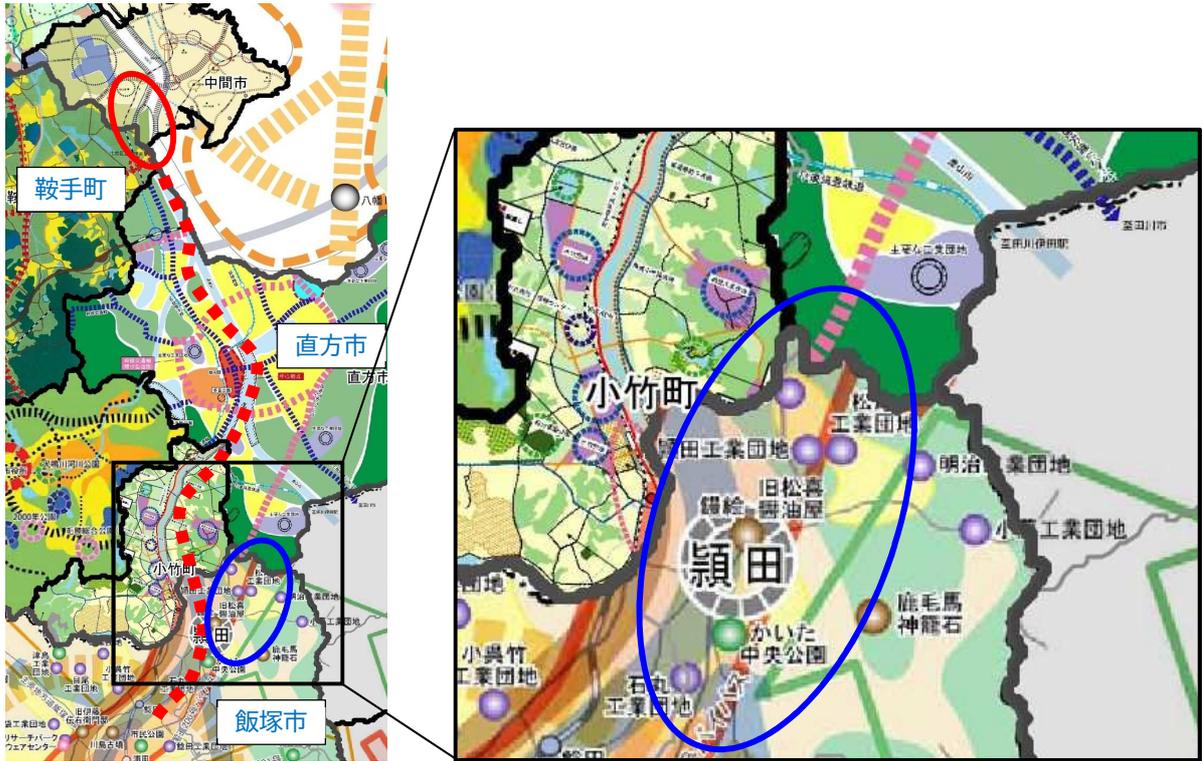
都市計画区域を再編・統合し、都市計画区域マスタープランを4都市圏ごとに策定したことに対して自治体がメリットと感じている主な内容は、

- ・「他市町村との関係がイメージしやすくなった」
- ・「広域的な事業に関する対外的な説明が行いやすくなった」

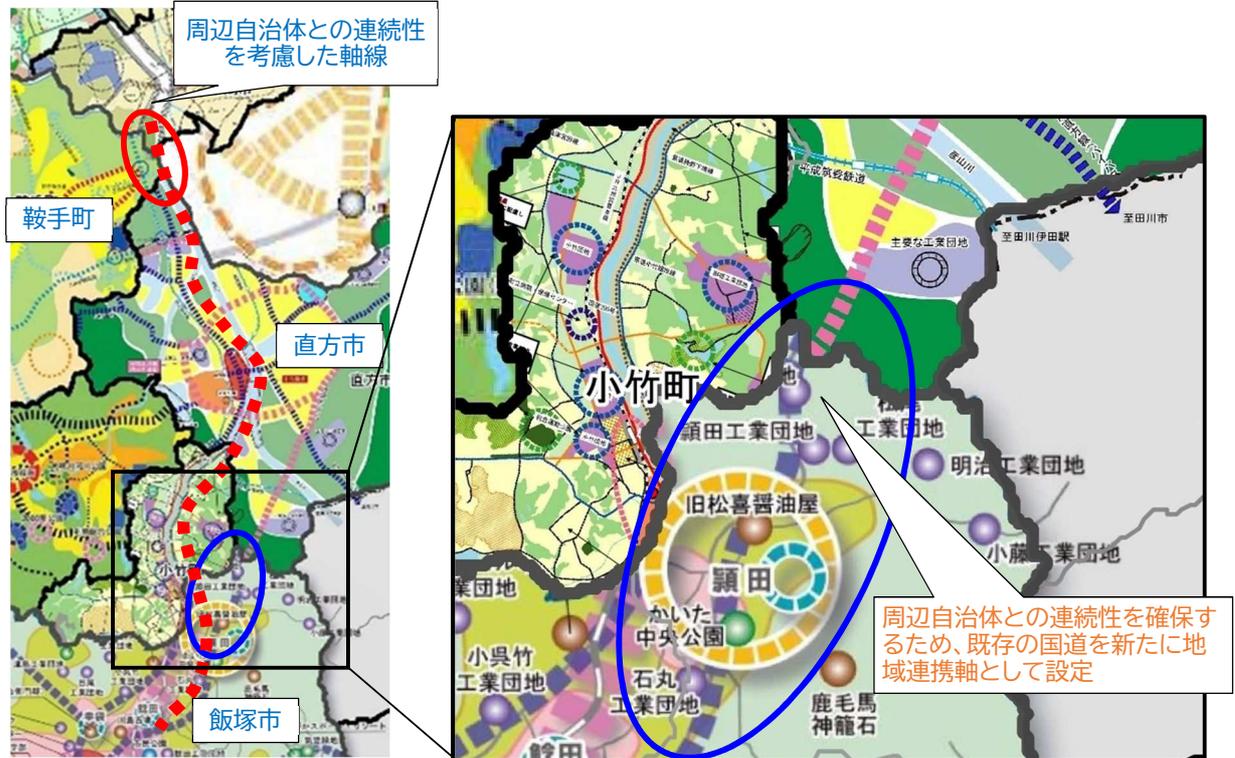
であり、全体の約4割の自治体がメリットはあったと回答しています。

(※自治体アンケート調査（令和4年度実施）：福岡県内の都市計画区域を有する自治体の回答 複数回答)

(平成26年時点:前回策定前)



(令和4年時点:前回策定(平成28年)以後)



■ 広域化により隣接市町村との関係性（軸）が更新された例（筑豊都市圏の場合）

※都市計画マスタープランの将来像を合成して作成した図面

②準都市計画区域の指定による効果検証（25準都市計画区域）

本県においては、平成20年3月より市町との協議のもとで準都市計画区域の指定を行っており、既に25の区域を設定しています。これは全国で最も多い指定区域数であり、指定している市町が感じているメリットとしては、あらかじめ無秩序な土地利用を規制することができているといった効果が挙げられています。

③分析と評価

都市計画区域マスタープラン等の統合に関しては、広域的な都市計画事業の説明力の向上や、周辺市町との連携及び情報の共有化といった点で効果が現れており、一体的で連携が図られた都市計画行政の効率性の面でメリットが生じています。

また、それぞれの市町村特有の問題に対しては個別に対応することの必要性や、同じような課題を有すると考えられる同一都市圏内で、県にて勉強会を開いてほしいなどの要望もあることから、適切な都市計画の運用を進めるにあたって協議や共有の機会を設けることが重要であると考えられます。

しかしながら一方では、このような都市機能の分担性を効率化させるための調整量の増加といったデメリットもわずかですが挙がっています。

このような点を踏まえ、デジタルの活用等により情報共有などの点で、より効率性を高めていくことが望まれます。

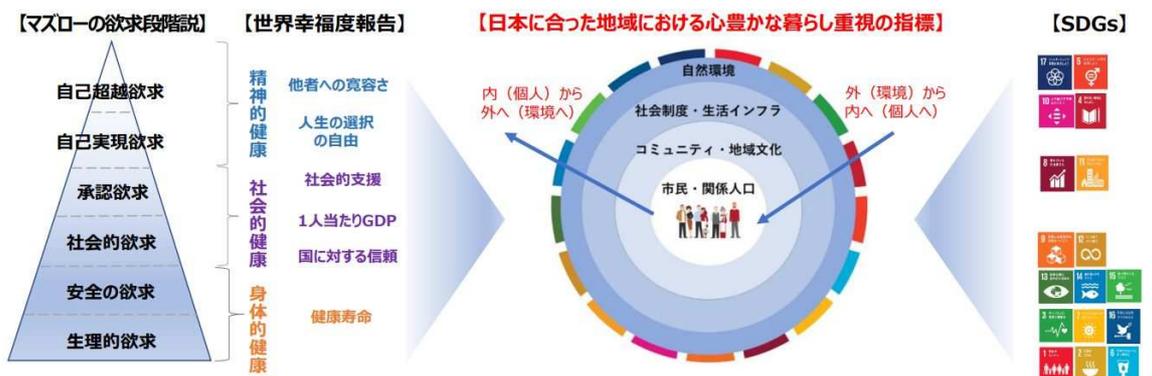
1-3 都市づくりの新たな動き

前回基本方針を策定した平成27年以降、人口減少・少子高齢化の加速、巨大災害リスクの切迫、自然災害の激甚化・頻発化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化の急進展、2050年カーボンニュートラル[※]の実現等、社会情勢は大きく変化し、個人の価値観が多様化・複雑化しています。

新型コロナウイルス感染症の拡大をきっかけに、人々のライフスタイルは大きく変化し、より豊かに生活することや多様な暮らし方・働き方が重視され、「Well-being[※]（心ゆたかな暮らし）」や「Sustainability（持続可能な環境・社会・経済）」など、「人間中心の社会」の実現が求められています。また、SDGsやワンヘルスなど、自然と共生した地球規模での環境対策や、それらを取り入れた企業活動（ESG投資[※]）も活発化しています。

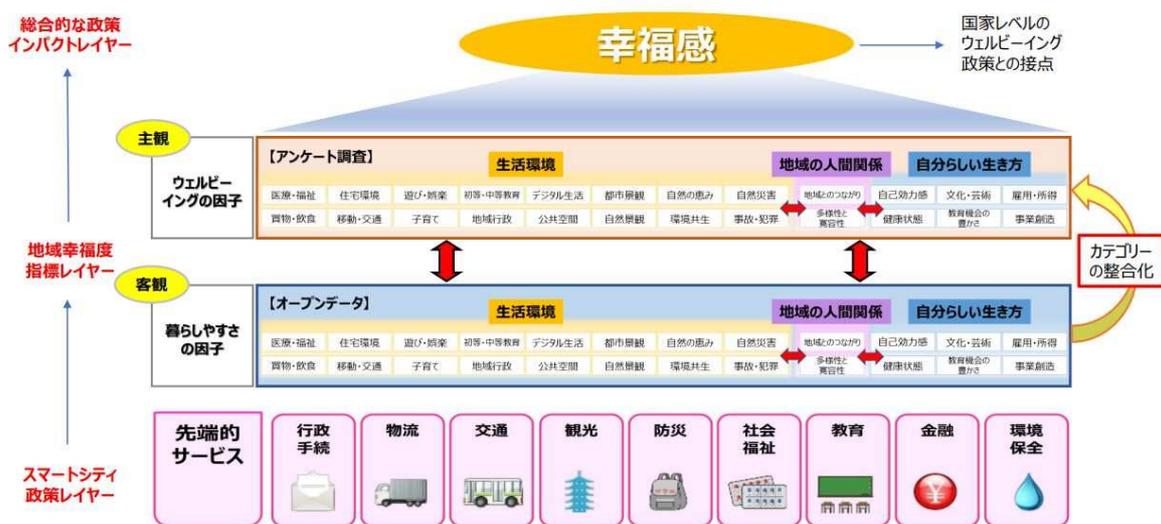
一方、このように多様化・複雑化する課題に対し、AI（人工知能）やビッグデータ、ロボット技術などの先端技術を活用し、新たな価値を創出する取組（Society5.0、デジタル田園都市国家構想、DX[※]等）も進められています。

これからの都市づくりにおいては、このような都市をとりまく新たな動きに対応した都市づくりを推進していくことが必要です。



■都市づくりと地域幸福度（Well-Being）の関係（地域幸福度指標の構成）

出典：デジタル庁「地域幸福度（Well-Being）指標活用ガイドブック」



■地域幸福度（Well-Being）指標の全体構成

出典：デジタル庁「地域幸福度（Well-Being）指標活用ガイドブック」

(1) まちづくりDX※（デジタル・トランスフォーメーション）の推進

「人間中心の社会」を実現するための新たな都市政策として、国においては、都市部・地方部双方において都市構造の再編や都市活動の利便性向上等を図る新たな取組、すなわち「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション（まちづくりDX）」の推進が提唱されました。

まちづくりDXによる変革と3つのビジョンを踏まえながら、本県においても行政手続きのオンライン化等既存施策のデジタル化に加えて、都市計画に関わる公共データのオープン化等を進め、デジタルを活用した機動的（アジャイル）で柔軟なまちづくり、産学官民が共創したまちづくり（エリアマネジメント※等）、魅力ある都市空間の再編（ウォークブル※等）などを推進していくことが重要です。



■まちづくりDXイメージ

出典：国土交通省「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現会議」

◆まちづくりDXによる変革

- ・空間制約の変革：物理的距離や空間的限界を所与とせず、都市部と地方部やフィジカル空間とデジタル空間をシームレス※に活用する
- ・時間制約の変革：事前確定的、長周期・定期的なまちづくりのみならず、リアルタイム性やパーソナライズ指向を持つまちづくりを目指す
- ・関係制約の変革：硬直的、一方向的な官民の関係から、平面的、双方向的な官民連携を実現する

◆まちづくりDXの3つのビジョン

- 持続可能な都市経営/Sustainability：「働く」、「暮らす」、「学ぶ」、「遊ぶ」といったライフスタイルそのものを提供する場である都市を長期的に持続可能とすることで、「人間中心のまちづくり」の基盤を維持・発展させていくためのビジョン
- 一人ひとりに寄り添うまち/Well being：多様なライフスタイルを包摂し、各地域固有の魅力や価値を発掘・最大化していくといった、都市が提供する「生活の豊かさ」を発展させていくためのビジョン
- 機動的で柔軟な都市設計 /Agile Governance：様々な人々のインタラクションから生まれるイノベーションやリビングラボによる課題解決といった、都市が提供する「プラットフォームとしての価値」を発展させていくためのビジョン

（「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン〔ver1.0〕2022/7/7（国土交通省都市局）」より抜粋）

◆施策例

- ・デジタル技術を活用した魅力ある地域づくり（スマートシティ、オープンイノベーション拠点・テレワーク施設整備 等）
 - ・高度なサービスに応える空間整備（自動運転等の次世代都市交通サービスに対応したインフラ再構築の推進 等）
 - ・まちづくり団体等によるデジタル技術を活用した都市サービスの提供（公共的空間の管理、駐車需要マネジメントシステム、シェアモビリティ導入、災害ダッシュボード構築 等）
 - ・オープンデータ化の推進（都市計画基礎調査等の都市計画情報の高度化・オープン化 等）
- など

(2) 脱炭素化の実現

近年、真夏日・熱帯夜の増加や、集中豪雨の多発、農作物の不作や感染症の増加等、気候変動が一因と考えられる異常気象が世界各地で発生しており、私たちの社会・経済活動に大きな影響を与えています。こうしたなか、国では2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること、すなわち「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、脱炭素化に向けた各分野での取組が進められています。

本県においても、グリーン成長戦略^{*}で施策を推進する14の分野のうち、既に風力産業、水素産業、自動車産業、農林水産業等の分野に取り組んでおり、都市づくりにおいてもまちづくりGX^{*}を進め、脱炭素化の実現に向けた取組を進めていくことが重要です。

◆施策例

- ・エネルギー利用の効率化（地区単位でのエネルギー利用、建築物の省エネ化 等）
- ・再生エネルギーの導入（太陽光・風力等発電施設の受入れ環境整備、水素ステーション整備 等）
- ・公共交通サービスの向上（MaaS、LRT^{*}・BRT^{*}等CO₂排出の少ない輸送システムの導入 等）
- ・自転車・歩行者利用環境の向上（自転車道・歩道の整備、安全対策 等）
- ・港湾の脱炭素化（カーボンニュートラルポート整備、省エネ拠点化 等）
- ・空港の脱炭素化（太陽光発電等の再エネ導入、空港車両のEV・FCV化に必要なインフラ設備導入 等）
- ・グリーンインフラの利活用（公園・緑地整備、施設の緑化 等）

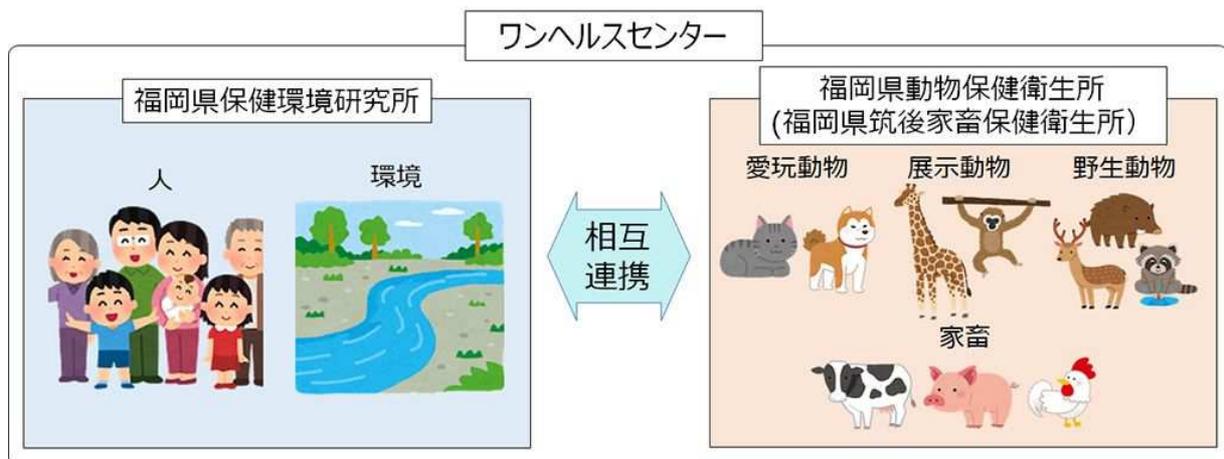
(3) 自然共生社会の実現

新型コロナウイルス感染症をはじめ、多くの新興感染症が人獣共通感染症であり、この発生には、人と動物の関係の変化、生物多様性の損失や気候変動等の地球環境の変化が強く関係しているとされています。本県では、令和2年12月に全国で初めてとなる「福岡県ワンヘルス推進基本条例」を制定し、人と動物の健康と環境の健全性をひとつと捉え、一体的に守るという取組、すなわち「ワンヘルス」の視点から各分野の取組を進めています。

都市づくりにおいても、都市公園等における緑地空間の保全・創出や下水道・浄化槽整備等による環境保護の取組を進めるとともに、人と野生動物を棲み分けるための里山保全の取組を進めるなど、環境と人と動物が共生した社会づくりに向けた取組を推進していくことが重要です。

◆施策例

- ・生物多様性の豊かさを体感できる環境づくり（都市公園・親水空間の整備 等）
- ・絶滅危惧種等が生息・生育する里地里山の保全（人と野生動物とを棲み分ける緩衝地帯の整備 等）
- ・適切な污水处理施設の整備（下水道及び浄化槽の整備促進 等）



■ワンヘルスセンターの整備（令和9年度供用開始予定）

出典：福岡県ワンヘルス推進ポータルサイト



■ワンヘルス推進の取組（パンフレット）



出典：福岡県ワンヘルス推進ポータルサイト

(4) 都市アセットを活用した機動的なまちづくり

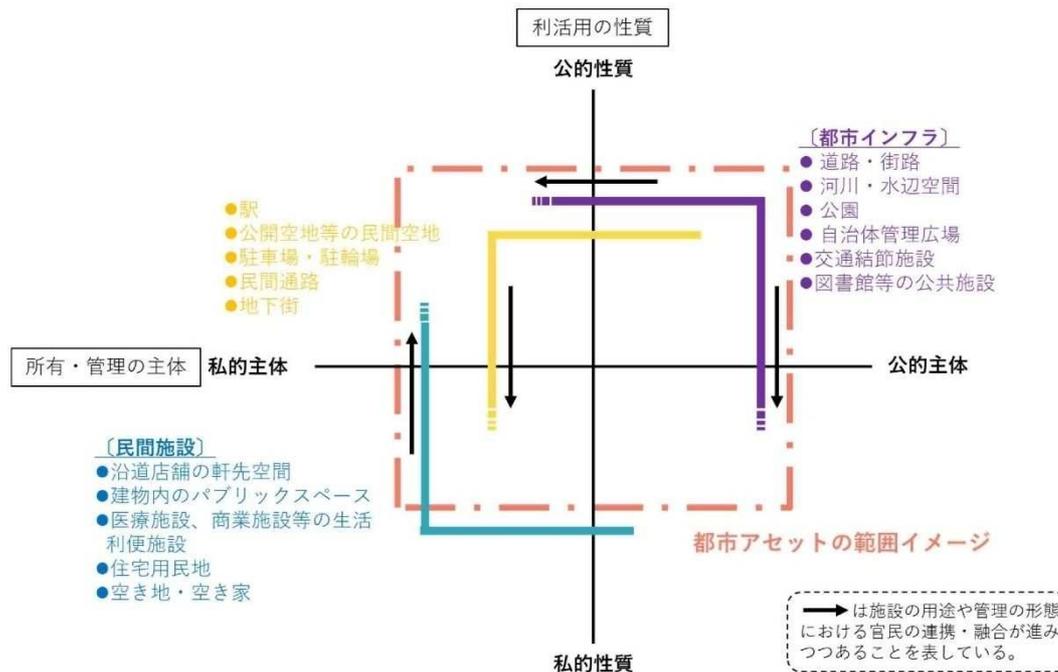
暮らし方や働き方に対する価値観の多様化に対応するため、都市は、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要です。今後のまちづくりにおいては、市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応えるべく、「人間中心・市民目線のまちづくりを深化」させること、ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施する「機動的なまちづくりを実現」することが求められています。

このため、地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に「使う」「活かす」とともに、社会実験の実施などスピーディに「動く」こと、デジタル技術やデータを「使いこなす」ことが重要です。

◆施策例

- ・ 公共的空間の利活用（道路、公園、河川空間等のオープンスペース※化 等）
- ・ 遊休不動産の再生（空き家等を活用したリノベーション 等）
- ・ エリア環境の改善（移動しやすい交通確保、景観形成 等）
- ・ コンテンツや事業創出（地域資源を活かしたまちづくりのための人材育成 等）

など



■施設の用途や管理の形態に着目した施設の種類と都市アセットの考え方

出典：国土交通省「デジタル化の急速な進展やニューノーマル※に対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ報告書（令和3年4月）」

(5) SDGsに配慮したまちづくり

SDGsとは「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）」を意味しており、2015年に国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール、169のターゲットが設定され、進捗状況を測るための約230の指標（達成度を測定するための評価尺度）が提示されています。

都市は人や社会の活動を支える基盤であることから、都市づくりを進める施策の多くは「8：働きがいも経済成長も」「11：住み続けられるまちづくりを」を始め、様々なSDGsのゴールと関係しています。例えば、集約型都市づくりや地域公共交通の確保は「11：住み続けられるまちづくりを」に該当し、グリーンインフラの導入やまちづくりDXを進めることは「3：全ての人に健康と福祉を」「7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「8：働きがいも経済成長も」「9：産業と技術革新の基盤をつくろう」に対応します。

このように、持続可能で住み続けられる地域を形成するため、SDGsに配慮した都市づくりを進めることが重要です。



■SDGsで目指す17のゴール

出典：外務省SDGsホームページ <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/index.html>

(6) ESG投資の広がり

気温上昇等を伴う世界的な気候変動は、社会経済システム全体にとってのリスクであることが明らかになりつつあります。企業活動においては「ESG」(環境 (Environment)・社会 (Social)・ガバナンス (Governance)) の要素を経営に取り入れることが、投資家やサプライチェーン内外での自社の評価を高め、持続可能な成長を促進する手段となってきています。

企業活動においては、グリーンボンドの発行や再生可能エネルギーを導入した“環境配慮型店舗”の展開、リサイクル可能な素材を活用した商品開発等に取り組む企業など、ESGの観点からの取組を実践しアピールしていくことで中長期的な事業成長につなげる取組が想定されます。

都市づくりにおいては、災害リスクを十分に考慮し、用途地域を適切に設定することや、太陽光発電システムなどの再生可能エネルギーを支えるインフラ設備の導入について土地利用の観点から支援するなど、ESG投資を考慮した企業活動を都市づくりの面から支援していくことが重要です。



■ESG投資の3つの要素の構成イメージ

出典：年金積立金管理運用独立行政法人 (GPIF)

1-4 都市の課題

(1) 都市の課題

今後の都市の課題は以下のようにまとめられます。

①人口減少・少子高齢化への対応

- ・県全体では人口減少・少子高齢化が進んでいるものの、福岡都市圏では人口増加が継続している。
- ・各都市圏に応じた都市づくりが求められている。

本県の人口については、令和2年を境に人口減少に転じています。

都市圏別では、北九州都市圏、筑豊都市圏、筑後都市圏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都市圏については、令和12年頃までは人口増加が継続すると予測されています。

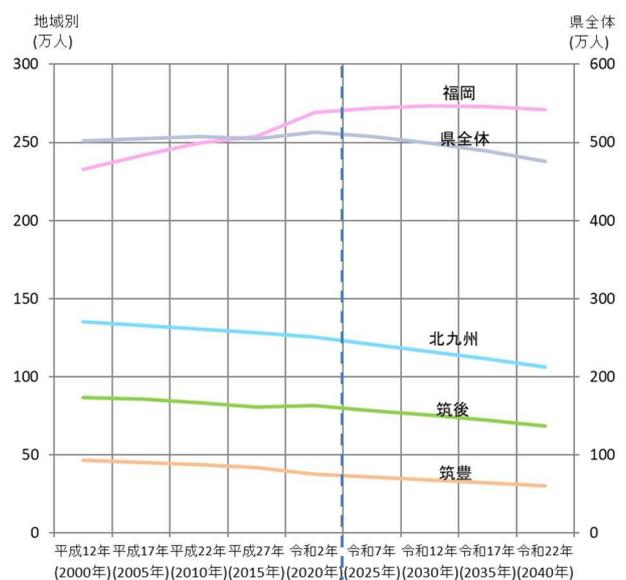
年齢構成については、県内の各地域とも少子高齢化がさらに進展し、令和22年頃には北九州、筑豊、筑後の各地域の65歳以上人口の割合は37～38%程度に達し、3人に1人が高齢者となる社会となることが予測されています。また、筑豊都市圏の約8割の自治体が、高齢者人口の実績値が推計値を上回っています。福岡都市圏・筑後都市圏では、総人口が推計値を上回り、高齢者人口が推計値を下回っています。

さらに、1km四方メッシュ毎に見た場合、人口が増加するメッシュは福岡市近郊の一部に限られています。特に市街地の郊外部や中山間地においては、令和32年には平成27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。

このように、人口減少や高齢化の状況は、都市圏やメッシュ毎に異なっており地域に応じたまちづくりが求められています。

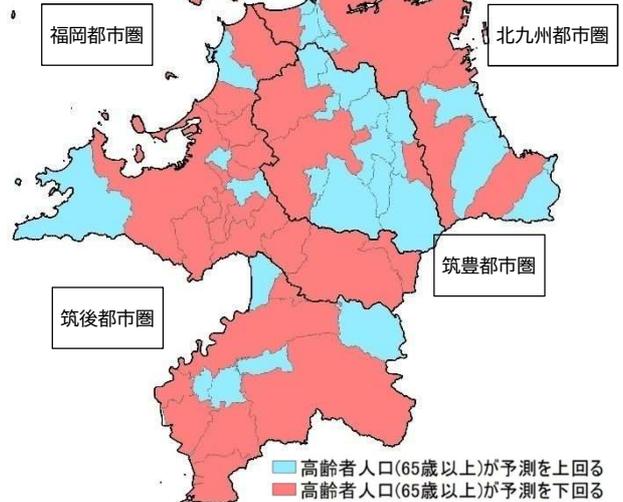
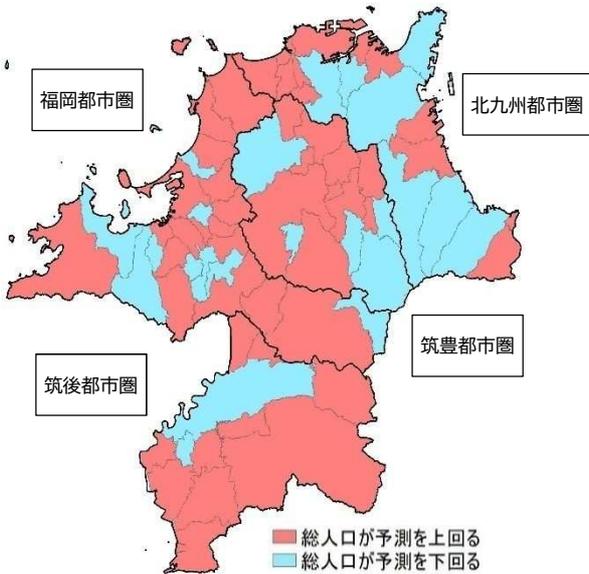
〔人口減少や少子高齢化による影響〕

- 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さらなる衰退
 - 人口減少・経済縮小による税収の減少
 - 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衰退
 - 限界集落(地域人口の50%以上が65歳以上の集落)の増加
- 等



■都市圏別の人口推移

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「日本の将来推計人口(令和5年12月推計)」をもとに作成

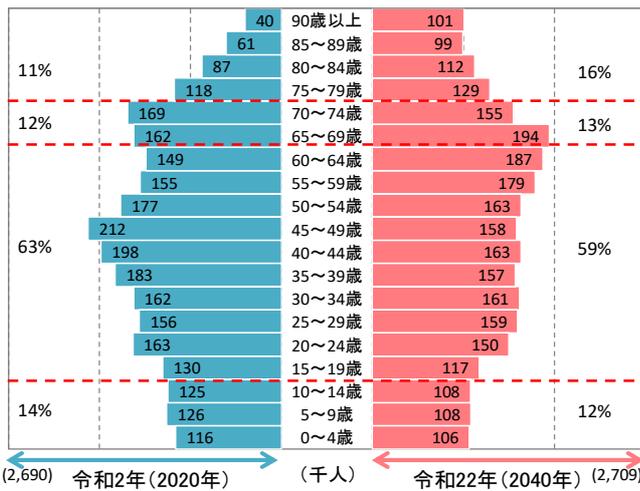


■市町村別推計値と実績の差異（総人口）

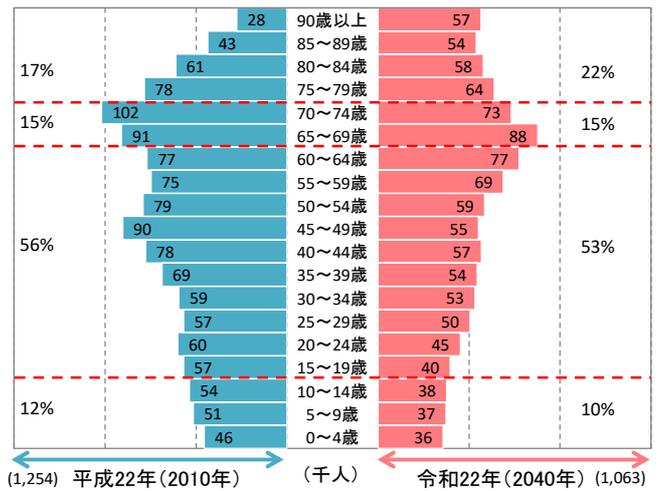
■市町村別推計値と実績の差異（高齢者人口）

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30年3月推計）」をもとに作成

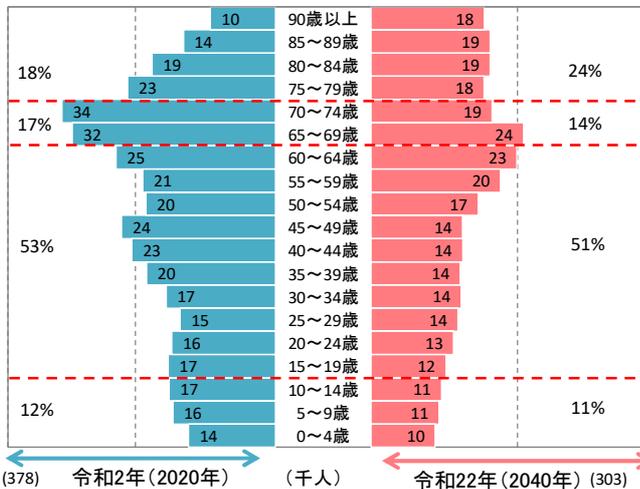
<福岡都市圏>



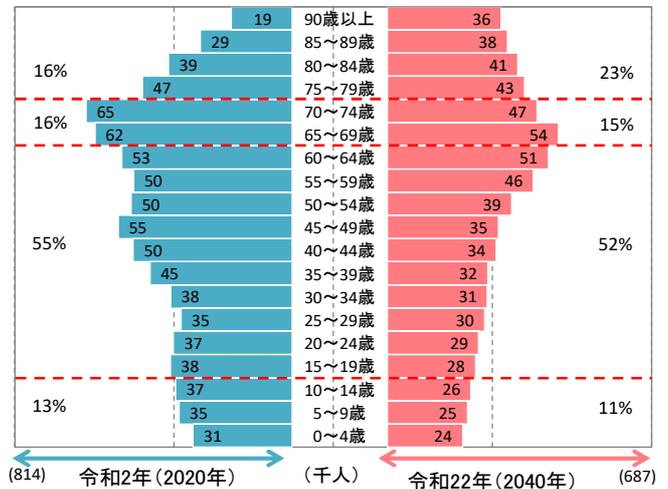
<北九州都市圏>



<筑豊都市圏>

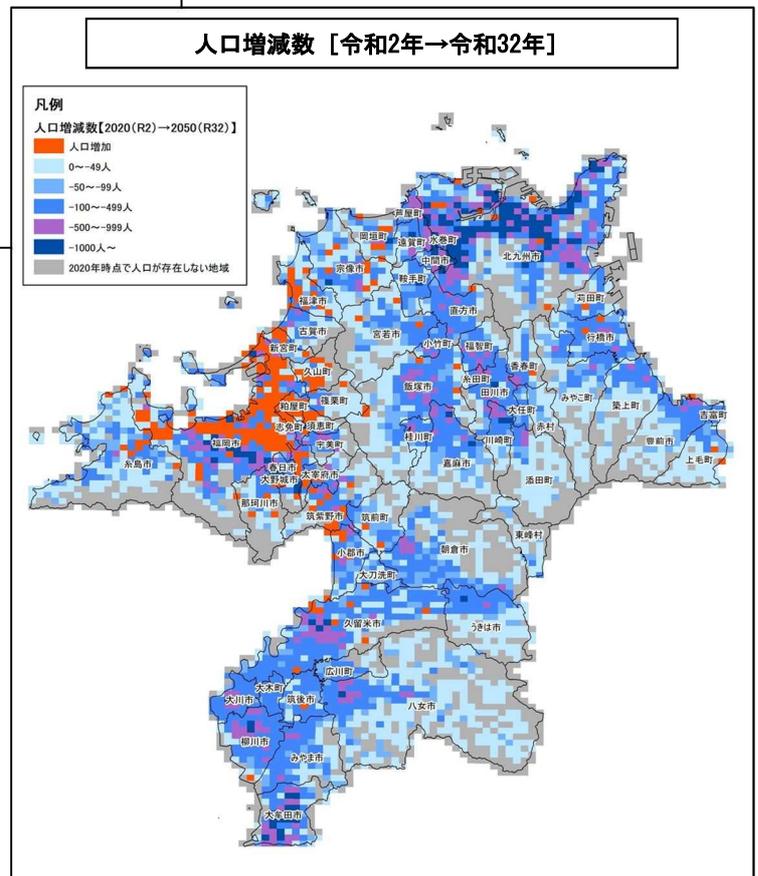
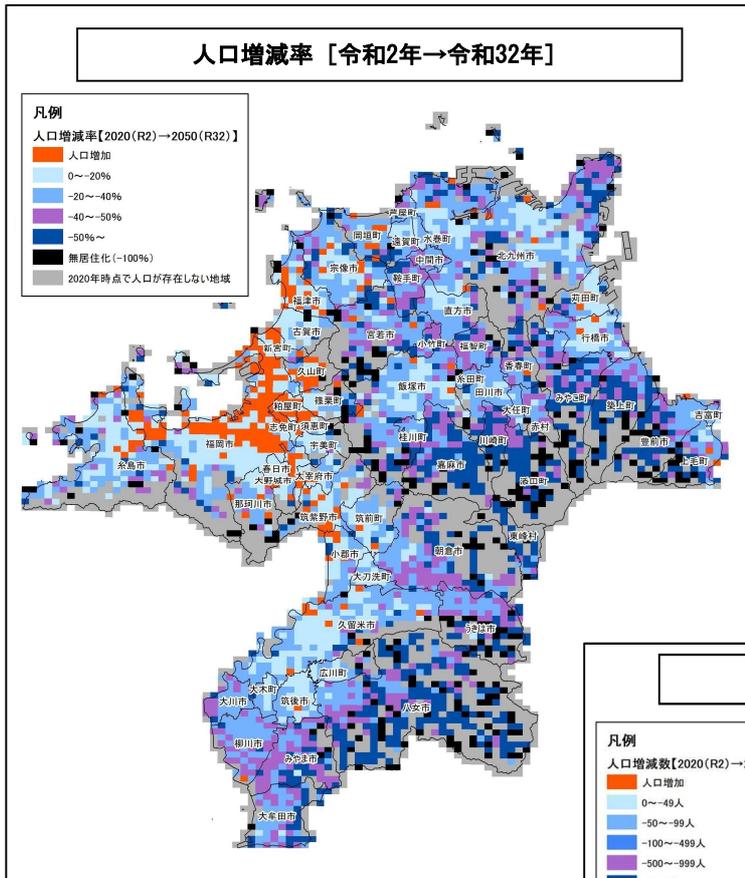


<筑後都市圏>



■人口構成の変化（県内4都市圏別）

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（令和2年12月推計）」をもとに作成



■将来人口の動向（1 kmメッシュ）

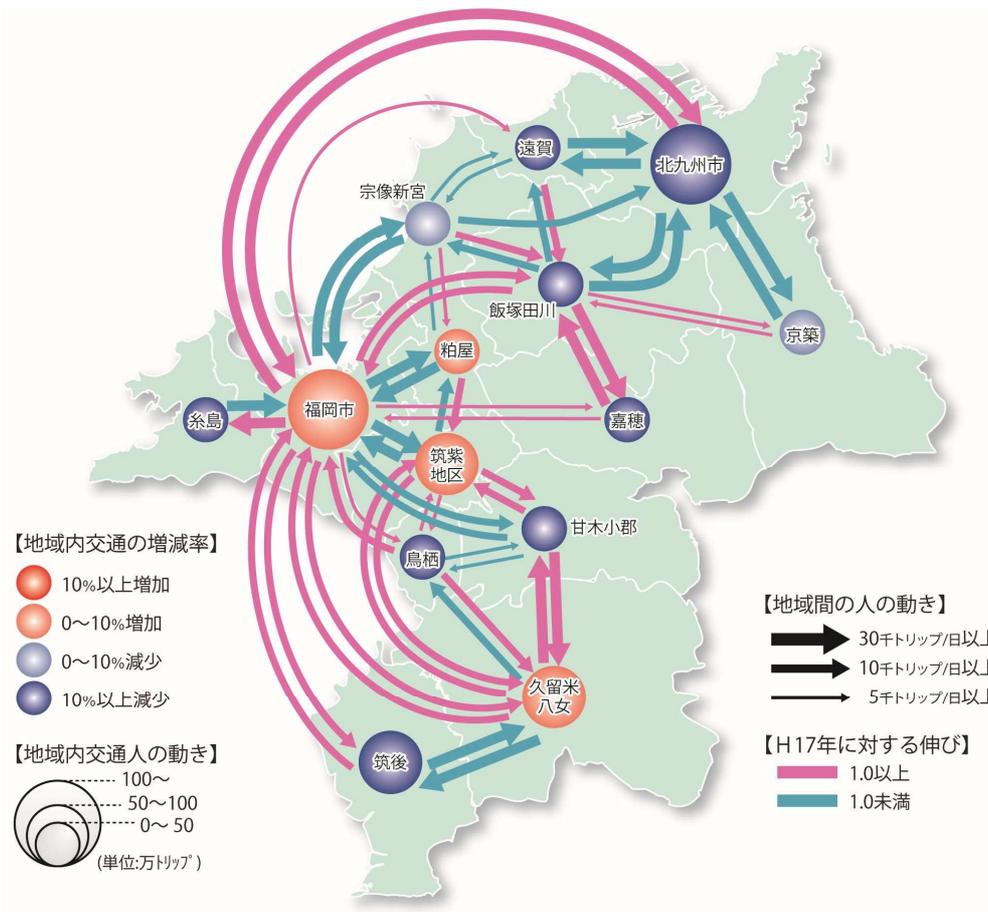
出典：実績値は「令和2年国勢調査」、推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」から国土交通省国土政策局が推計した資料をもとに作成

②生活圏等の広域化への対応

・市町村の区域を越えて自治体間の広域的な連携がより重要となっている。

広域交通基盤や都市基盤の整備が進み、生活圏の広域化が進んでいます。また、今後の人口減少社会においては、自治体内で全ての都市サービスの提供が困難化することも容易に想像され、自治体間での都市機能連携も重要となってきます。

生活圏や社会的、経済的な一体性を踏まえ、都市圏単位で策定することに改編された現在の都市計画区域マスタープランについて、広域的視座に基づく都市計画の考え方として適切に運用を図り、自治体間の連携・調整を進めていくことが必要です。



■地区内の人の動きと地区間の人の動き

出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料

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の開発やミニ開発が生じている地域が発生しています。また、延床面積3,000㎡超の大規模集客施設においては、非線引き用途白地地域や市街化調整区域等の市街地縁辺部や隣接市町村境に新たに立地しています。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る必要があります。

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さらなる充実が求められている。

本県は、文化、産業経済、観光、学術等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・山口ブロック等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。特に新型コロナウイルス感染症拡大や国際情勢の変化を背景に、企業が国内回帰、国内生産体制の強化を図る動きがみられ、国内事業拠点の需要が高まっています。

近年、東九州自動車道（北九州市～宮崎県日南市間）や西九州新幹線の開通等、この動きを支える都市基盤の整備は進んでいるものの、平常時、災害時を問わず、安定的な人流・物流を確保する必要があります。このため、東九州自動車道や西九州自動車道、下関北九州道路など高規格道路の整備や、空港、港湾、インターチェンジなど交通拠点へのアクセス機能の強化が求められています。

⑤公共交通施策への対応

- ・人口減少と都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。

人口減少により、公共交通を含めた生活サービス等を十分な水準で維持していくことが難しくなる地域が生まれています。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軸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今なお進んでいます。

引き続き、新たな事業用地の確保が困難な「拠点」だけではなく、公共交通軸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等、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。

⑥激甚化・頻発化している災害への対応

- ・地震や豪雨等自然災害に強い広域的に連携した防災都市づくりが求められている。

近年、激甚化・頻発化する豪雨や、東日本大震災、熊本地震、能登半島地震等により改めて災害への対応のあり方が問われています。

都市計画においても安全・安心な暮らしを確保するため、グリーンインフラを活用した流域治水等、市町村の区域を越えた総合的な防災・減災対策の推進や、ハード・ソフト両面での防災・減災対策を行ってもなお浸水リスクの高いエリアにある農地の市街化を抑制する等、災害想定区域における適正な土地利用規制が求められています。

また、被災後は早期の復興が求められますが、大規模災害時には人手不足や基礎データの不足・喪失等により復興に影響が生じることが懸念されます。このため、事前に被災後の復興のまちづくりの方針や計画を定めておくことが重要です。

⑦個性を活かした都市づくりへの対応

- ・景観、世界遺産等個性を活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、ユネスコ世界文化遺産である「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」、ユネスコ無形文化遺産である「山・鉾・屋台行事（博多祇園山笠行事、戸畑祇園大山笠行事）」等を活かした取組や、地域の歴史や文化等の個性を活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。

⑧多様な働き方、暮らし方への対応

- ・多様なニーズに対応したまちづくりが求められている。

令和2年から始まった新型コロナウイルス感染症の感染拡大に対し、人々の生活様式は大きく変化し、これに伴って、「働き方」や「暮らし方」に対する人々の意識や価値観にも変化・多様化が生じています。今後の都市政策においては、ニューノーマルとこれがもたらした意識や価値観の変化・多様化に対応し、都市生活や都市活動をより便利・快適にするとともに、多様な選択肢を提供することが重要です。新たな都市における営みを創造していくため、人間中心・住民目線のまちづくりをさらに深化させ、住民のニーズに的確に応えて、これを迅速に実現していく機動的（アジャイル※）なまちづくりが求められています。

⑨にぎわいと魅力ある都市づくりへの対応

- ・人口減少、少子高齢化によりまちなかの活力のさらなる低下が懸念される。

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化や空き店舗等による地域の活力のさらなる低下が懸念されます。まちなかへの居住や低未利用地をはじめとする都市アセットの利活用を促進するとともに、多世代が交流するコミュニティ空間を創出することで、まちなかの滞在性・回遊性の向上とにぎわいの創出、まちの魅力やエリア価値の向上が求められています。

⑩自然共生社会への対応

- ・人と自然が共生できるワンヘルス等にも配慮した都市づくりが求められている。

地球温暖化等の地球規模の環境変化は多くの生きものに大きな影響を及ぼす可能性があります。また、沿岸域の埋立や森林伐採等の開発は、様々な生きものにとって生息・生育環境の破壊や悪化をもたらします。自然環境や生物多様性を保全することは、人と動物の健康や人間と自然の共生の確保、自然災害の防止や軽減、地球温暖化による気候変動の影響への適応にもつながり、ワンヘルスの推進や持続可能な社会を実現する上で極めて重要です。

SDGsで目指す17のゴールや近年活発化しているESG投資にも配慮した都市づくりが求められています。

⑪脱炭素化への対応

- ・脱炭素化の実現に向けた取組が求められている。

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわちカーボンニュートラルを実現するため、再生可能エネルギーの導入やグリーンインフラの活用など、都市づくりにおいても脱炭素化への対応が求められています。その一方で、再生可能エネルギーのひとつである大規模な太陽光発電設備が山間部や沿岸の埋立地に設置され、安全面や防災面、景観や環境への影響、将来の廃棄等に対する懸念が顕在化しており、地域社会との共生が課題となっています。

⑫多様化・複雑化する課題への対応

- ・従来の手法では解決が困難だった課題についてデジタル技術を有効に活用することが求められている。

少子高齢化や大都市と中小都市の格差、災害の激甚化・頻発化、人々の意識や価値観の変化等、都市を巡る課題はますます多様化・複雑化しています。従来のまちづくりの手法にデジタル技術を取り入れる（行政手続きのオンライン化や紙媒体のPDF化等）だけでは、これらの課題に対応し、都市の役割を果たしていくことは難しくなっているため、デジタル技術を活用したまちづくりの推進（まちづくりDX）が求められています。

また、5～10年程度の比較的長周期で取得される都市計画基礎調査やパーソントリップ調査等のような従来の都市活動データだけでなく、民間事業等の多様な調査に基づく人流や購買等の都市活動データを活用して計画（データ駆動型プランニング）することで、柔軟で多様な働き方や暮らし方に対応した機動的（アジャイル）なまちづくりが求められています。