

第2章

都市の現状と 都市づくりの課題

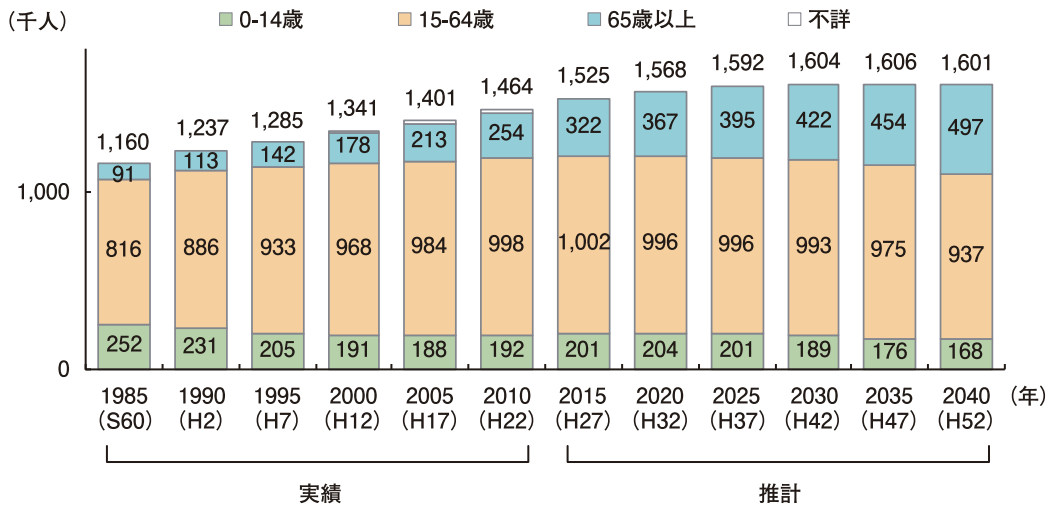
本マスタープランにおいて、都市づくりの基本理念などを定めるにあたり、都市の現状や都市づくりの課題について整理しています。

1 都市の現状

■人口

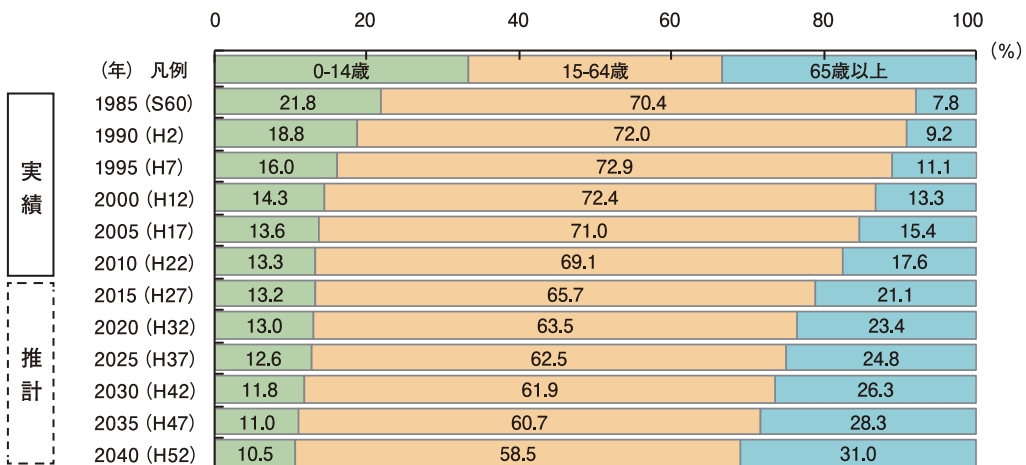
- 福岡市の人口は、約146万4千人(平成22年国勢調査)であり、5年前と比較して、4.5%増加しています。なお、平成25年5月には150万人(推計人口)を超え、政令市では6番目の人口規模となっています。
- 全国的には、今後人口が減少していくことが見込まれますが、福岡市の人口は、転入超過による社会増が続くことなどから、平成47年頃まで約20年の間、増加が見込まれ、平成40年には160万人を超える見込みです。
- 福岡市の65歳以上人口は、総人口の17.6%(平成22年国勢調査)と、5年前と比較して2.2ポイント上昇しており、高齢化が一段と進んでいます。
- 年齢区分別では、生産年齢人口(15歳～64歳)は、平成47年頃まではほぼ横ばいで推移し、その後、徐々に減少に向かいます。また、年少人口(0～14歳)は、平成32年頃をピークに減少に向かいます。一方で、老年人口(65歳以上)は継続して増加し、平成52年には全体の31%に達します。

●福岡市の人口推移と推計人口(1985年～2040年)



資料:実績…国勢調査、推計…福岡市総務企画局(2012年3月推計)

●福岡市の人口・推計人口における年齢構造の変化(1985年～2040年)

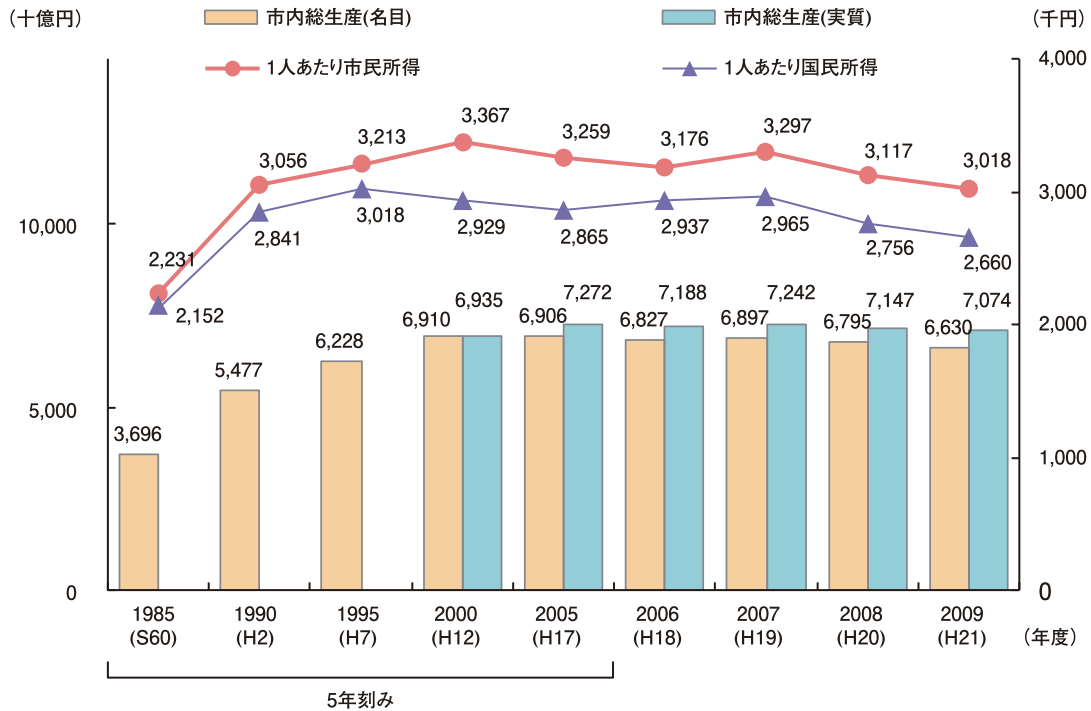


資料:実績…国勢調査、推計…福岡市総務企画局(2012年3月推計)
(注)実績値の構成算出に当たっては総数から年齢不詳を除外している。

産業

- 福岡市の市内総生産(実質)は、10年ほど前からほぼ横ばいとなっています。また、その多くは卸売業・小売業・サービス業によるものですが、情報化の進展により、卸売業における中抜きや小売業におけるインターネット販売の増加など、卸売業・小売業などにおける構造変化が急速に進んでいます。
- 一人あたり市民所得は、一人あたり国民所得を上回っていますが、近年の日本の厳しい経済状況を反映して、下落傾向となっています。

福岡市の市内総生産および市民所得推移



資料:福岡市総務企画局「福岡市民経済計算」

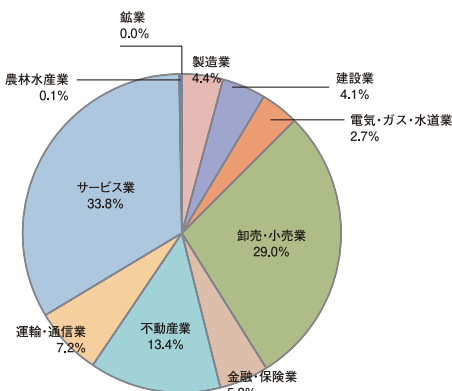
内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」

(注)・市内総生産(実質)は連鎖方式(平成12年暦年連鎖方式)による

・市内総生産(名目)及び1人あたり市民所得について、1985年は平成13年度当時の推計方法とデータによる遡及改訂の結果、同様に、1990年と1995年は平成17年度当時、2000年以降は平成21年度当時

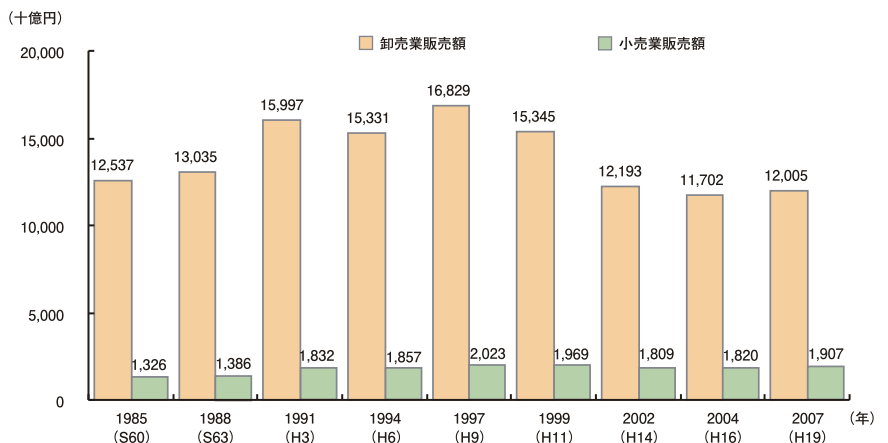
・1人あたり国民所得について、1985年は平成8年度当時の推計方法とデータによる遡及改訂の結果、同様に、1990年と1995年は平成13年度当時、2000年以降は平成21年度当時

福岡市の市内総生産(名目) (産業大分類別構成比)2009年



資料:福岡市総務企画局「福岡市民経済計算」

福岡市の卸売業・小売業の年間販売額推移 (1985年~2007年)



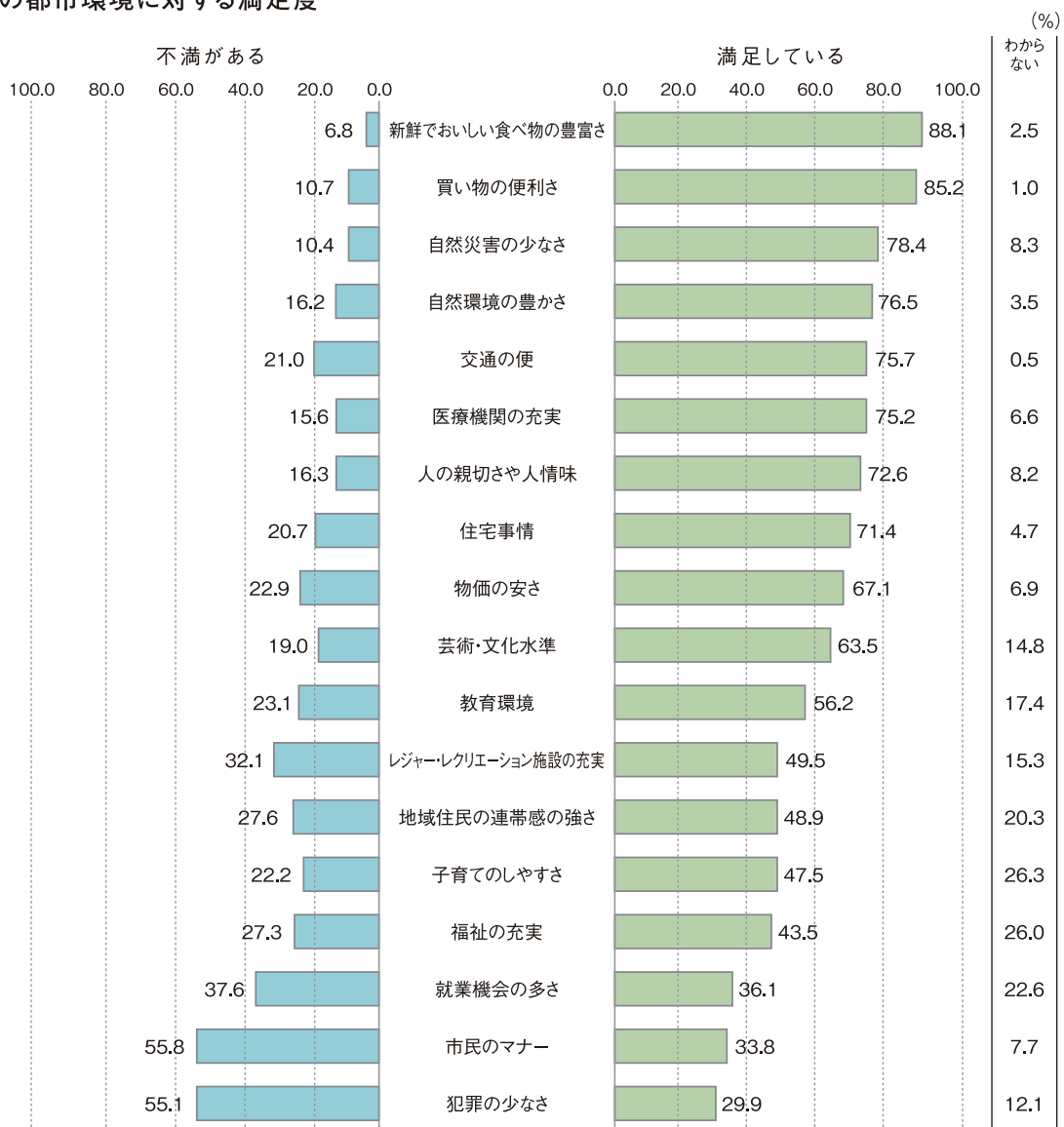
資料:経済産業省「商業統計調査」

※調査実施年のデータを記載

■都市環境

- 恵まれた自然環境や豊かな食文化などに加え、道路や鉄道などの都市基盤や文化施設などの社会資本の充実、地下鉄七隈線の整備など公共交通ネットワークの充実、都市機能の集積などにより、国内外から評価される住みやすい都市となっています。
- 近年、九州新幹線鹿児島ルートの特快全線開通、福岡都市高速道路の環状化などにより、広域交通網のさらなる整備が進んでいます。
- 一方で、平成25年度の「市政に関する意識調査」によると、福岡市の都市環境について不満な点として、犯罪の多さ、市民のマナーの悪さ、就業機会の少なさが上位を占めています。

●福岡市の都市環境に対する満足度

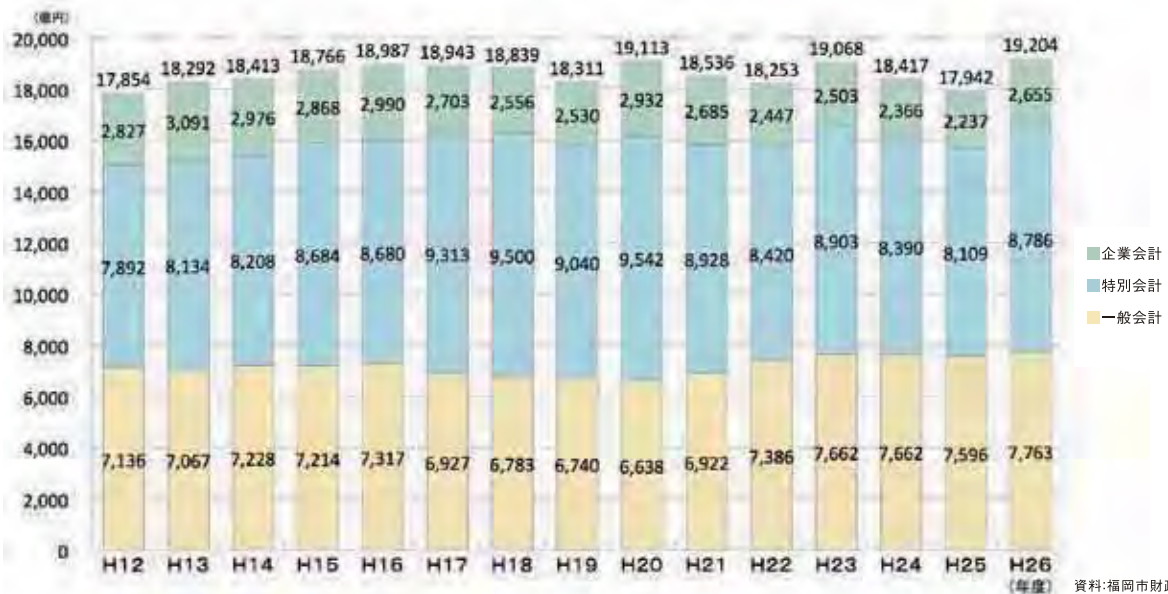


資料:平成25年度市政に関する意識調査

■ 財政状況

- 福岡市の平成26年度当初予算は、全会計の総額で1兆9,204億円となっています。
- 市税収入などの一般財源の大幅な伸びは期待できない一方で、社会保障関係費や公共施設などの老朽化に対応するための維持保全・長寿命化に係る経費の増加が見込まれることから、このままでは重要事業の推進や新たな課題への対応のために使える財源は減少していく見込みです。
- 市債残高は、近年の市債発行抑制の取組みにより、平成16年度のピークから2,600億円程度減少していますが、8年間で10%程度の減少にとどまっており、市債残高の縮減には中長期的な取組みが必要となっています。

● 福岡市の会計別予算規模



● 福岡市の市債残高の推移 (全会計 ~H24:決算額 H25:最終予算 H26:当初予算)



※福岡市では、市債を活用し、ユニバーシアード福岡大会や国の景気対策とも連動して道路・下水道・文化・スポーツ施設などの整備を推進し、市民生活向上に資する社会資本整備が進みました。

● 福岡市の社会資本の整備水準

	平成3年度		平成23年度	
	数値	順位 ※注1	数値	順位 ※注2
都市計画道路の整備率	43.7%	11位	79.3%	4位
一人あたりの公園緑地面積	7.55㎡/人	4位	8.94㎡/人	9位
下水道普及率(人口普及率)	90.3%	8位	99.5%	5位

資料:福岡市財政局

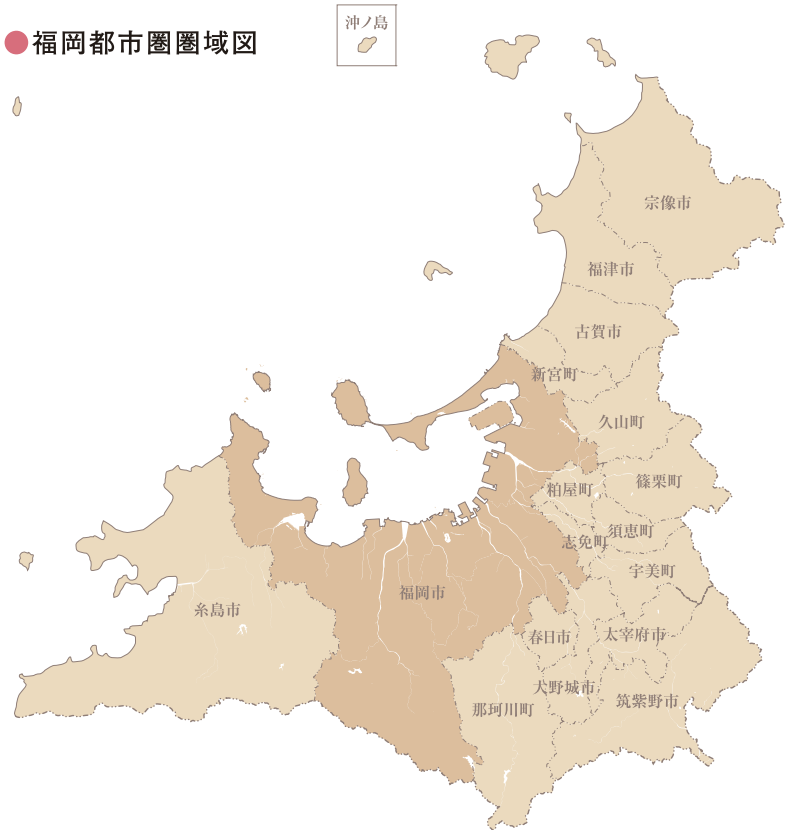
※注1:平成3年度当時の政令指定都市12都市中の順位。
 ※注2:平成23年度当時の政令指定都市19都市中の順位。

■福岡市の広域的な役割

①都市圏の母都市

○福岡市は、1市のみで、福岡都市圏9市8町の人口の約6割、域内総生産のおよそ4分の3を占めている、都市圏の母都市です。多くの福岡都市圏住民の就業場所、通学場所となっているほか、こども病院や文化施設など、都市圏住民の生活のためのさまざまな機能を提供しています。

●福岡都市圏圏域図



②九州の中枢

○福岡市は1市のみで、九州の人口の約11%、大学・短大学生数の約31%、域内総生産の約16%、事業所数の約12%、従業者数の約15%、卸売業の年間販売額の約45%、小売業の年間販売額の約14%を占めています。また、多くの官公庁の出先機関や全国企業の支社などが置かれ、大学などの高等教育機関や報道機関なども立地しています。商業・情報通信などの高度な都市機能や陸・海・空の広域交通機能の集積もあり、経済、行政、情報、文化、交通のいずれにおいても、九州の中枢機能を有しています。

○九州地域の一体的な発展に貢献する中核としての役割を担いつつ、九州の背骨ともいえる新幹線の駅所在市である、北九州市、熊本市、鹿児島市などと連携を強化し、九州全体を牽引しています。

③アジアとの充実したネットワーク

○福岡市は、福岡空港から飛行機で釜山まで50分、上海まで90分で結ばれ、博多港から高速艇で釜山まで3時間弱で結ばれる、日本で一番アジアに近い大都市です。

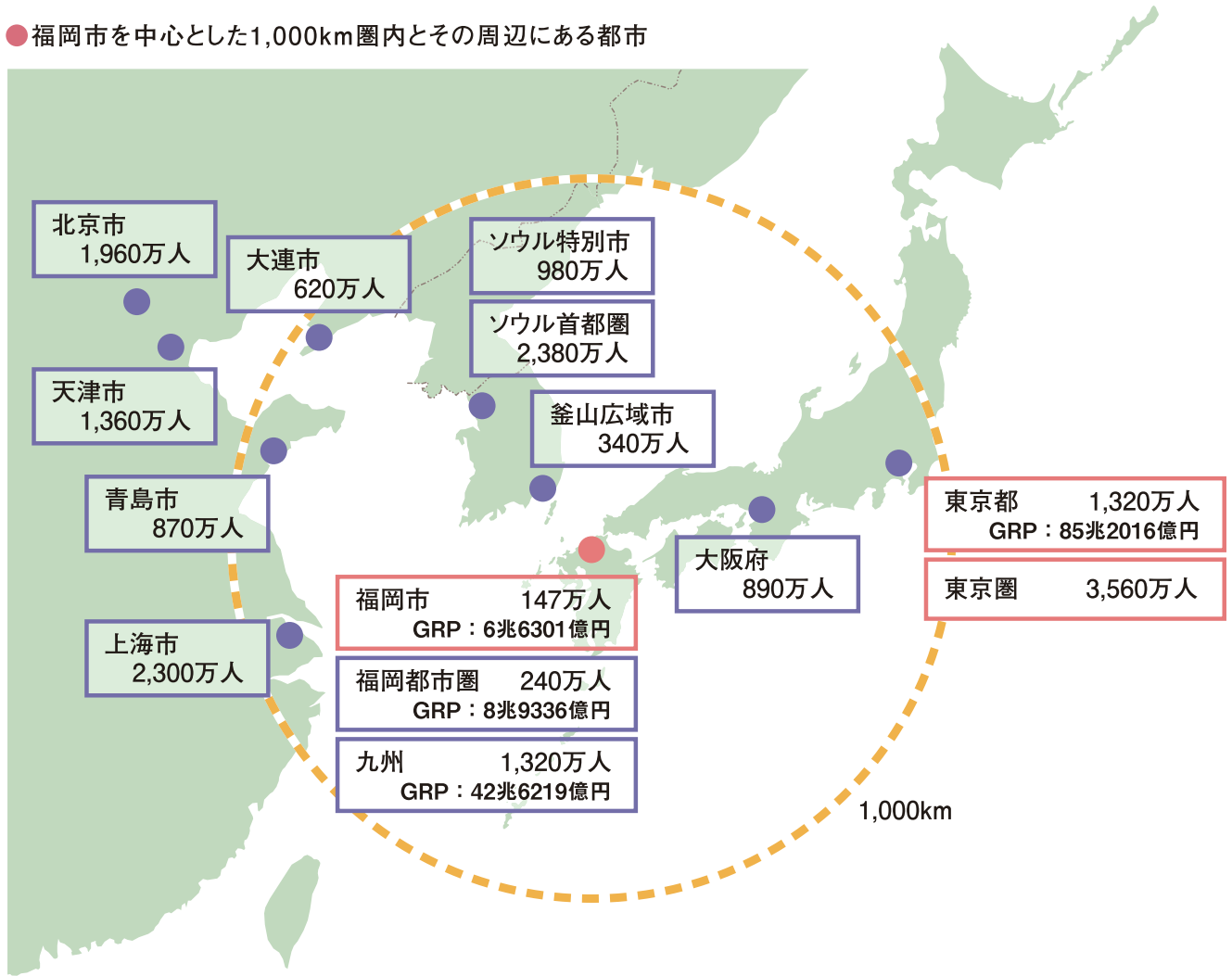
○さらに、福岡市は、高速道路やJRなどの鉄道、新幹線、飛行機により、九州の主要都市をはじめ、全国各地と直接結ばれているほか、アジアから日本各地への陸上、海上、航空輸送の中継地点としても重要なハブ機能を有しています。

○アジアの主要都市と航空路線の直行便で結ばれている福岡空港は、国内外の乗降客数及び貿易額がいずれも国内4位(平成24年)と、九州をはじめ西日本を支える重要な国際空港となっています。

○また、博多港は、市民生活や産業・経済活動を支える重要な基盤であり、日本海側で唯一、北米航路といった基幹航路が就航しているほか、近年は中国、東南アジア諸国との航路開設が相次いでいるなど、充実した航路ネットワークを有しています。

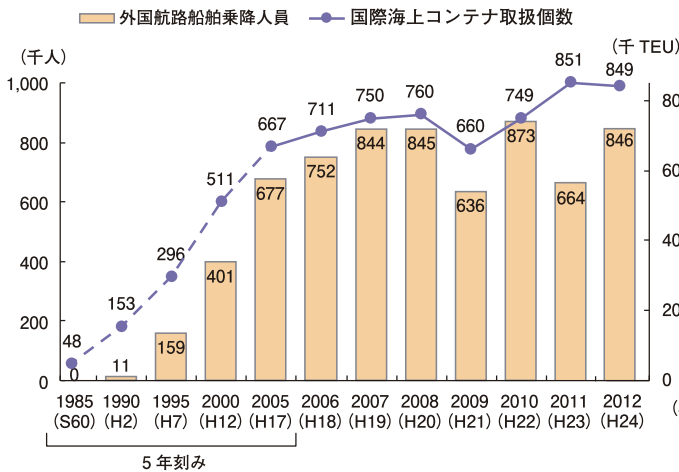
○取扱量では、輸出入コンテナ貨物が国内6位(平成24年)であるほか、国際乗降客数は20年連続日本一(平成24年)で、近年は外航クルーズ客船の寄港回数も増加しています。

● 福岡市を中心とした1,000km圏内とその周辺にある都市



(注) ・GRPはGross Regional Productの略で、GDPの地域版のこと(2009年度)。
 ・東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県。
 ・日本の人口は2010年度。海外都市の人口は大連市2009年、天津市2011年、ほか2010年。中国の人口は常住人口。

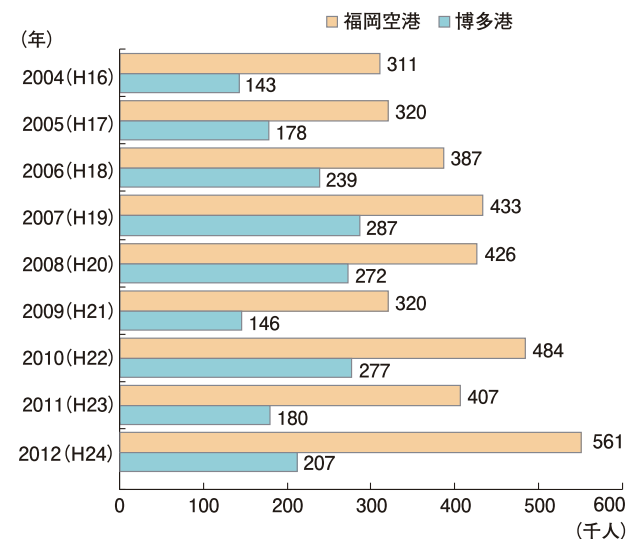
● 博多港における外国航路船舶乗降人員数と国際海上コンテナ取扱個数推移



資料:福岡市港湾局「博多港統計年報」

(注) TEU:Twenty-foot Equivalent Unitの略。20フィートコンテナに換算してコンテナ個数を数える単位

● 福岡空港・博多港の外国人入国者数推移



資料:法務省「出入国管理統計年報」

■環境・防災都市づくり

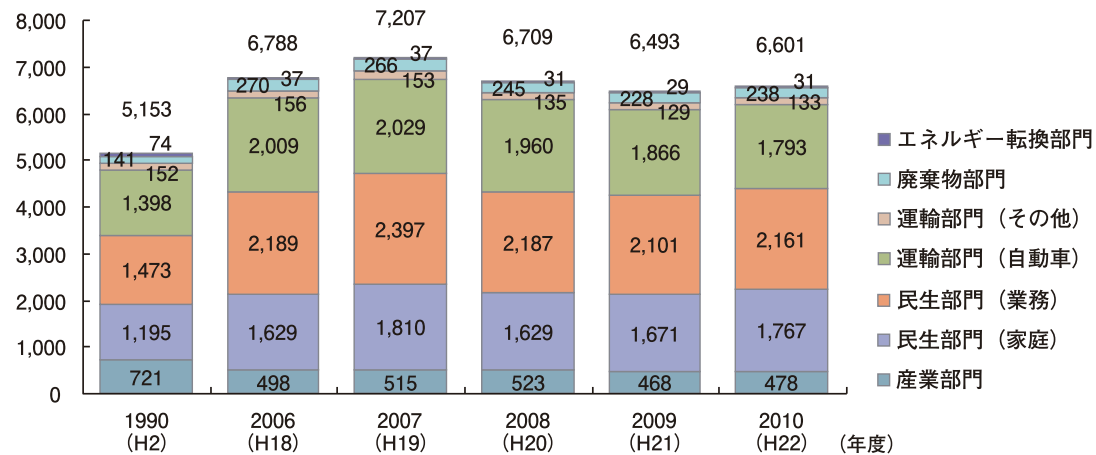
①環境都市づくり

○福岡市では、家庭及び業務部門からの温室効果ガス排出量は近年まで高水準で推移しており、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入などの更なる取組みが求められています。

○また、全市域における緑の量は減少傾向にあり、緑の保全や創出が必要となっています。

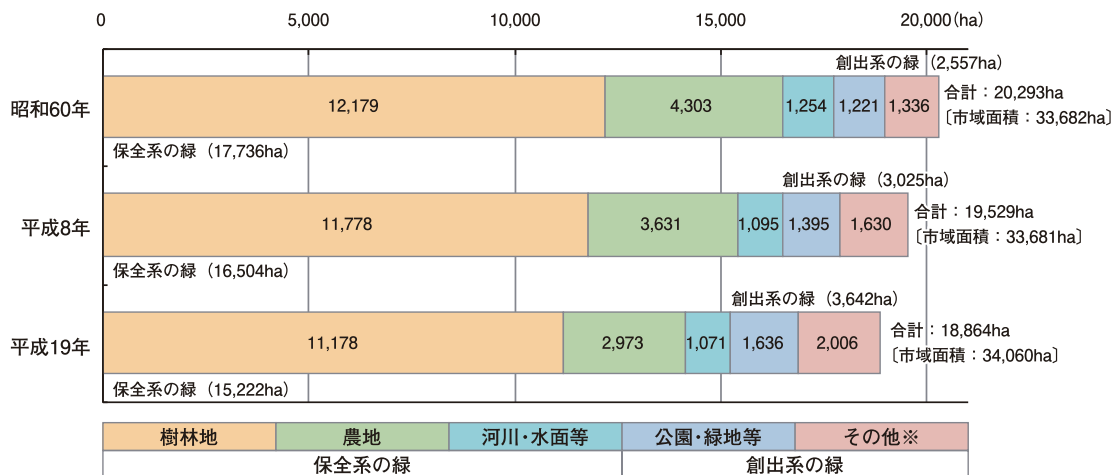
●福岡市の部門別二酸化炭素総排出量推移 (1990年度・2006年度～2010年度)

(千t-CO₂)



資料：福岡市環境局

●全市域の緑の量の変遷



資料：福岡市住宅都市局「福岡市新・緑の基本計画」(平成21年)

(注)その他：道路、公共公益施設、商業・業務他、工業地の緑

②防災都市づくり

○福岡市では、過去に豪雨による浸水被害を受けており、今後も引き続き浸水対策を進めていく必要があります。

○また、平成17年3月20日には福岡県西方沖地震が発生し、これまで耐震化などの取組みを進めてきました。今後は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の教訓を踏まえた取組みが求められています。

2 今後の都市づくりの課題

福岡市における都市の現状や社会情勢の変化を踏まえると、今後の都市づくりを行う上で、次のような課題があります。

■安全で快適なまちづくり

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの基本的な理念に基づき、身体的状況や年齢、国籍などを問わず、人々が心豊かに暮らせる社会や過去の災害を教訓とした安全で安心して暮らせる社会をめざし、ハード・ソフト両面からまちづくりを進めるとともに、多様化する市民ニーズに対応し、市民が快適と感じる良好な住環境の確保に向けた積極的な対応が必要です。

■超高齢社会、人口減少社会を見据えたまちづくり

超高齢社会の到来を踏まえ、身近な生活圏での利便性の向上など、安心して暮らせる生活環境の確保が重要となるとともに、平成47年頃をピークに人口が減少局面に入ると予想されるため、これまでの人口増加を前提とした都市計画から、人口減少社会を見据えた都市計画への転換が必要です。

■既存ストックの活用

厳しい財政状況の中、道路、下水道、公園などのこれまで蓄積された都市基盤を十分活用しながら都市づくりを進めるとともに、既存の公共施設の適正な維持管理に努めつつ、効率的に質の高いものに更新し、将来世代に継承していくことが必要です。

■九州・アジアとの交流時代

九州・アジアからの来街者を迎える顔づくりや観光資源の活用を推進するとともに、都心部をはじめ、アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス及びその周辺、シーサイドももちなどの拠点に知識創造型産業などの重点的誘導や、コンベンション機能の充実などを図り、都市の活力を高めていく必要があります。また、水辺などの自然環境や福岡固有の歴史といった魅力を守り、再生し、生かしながら、積極的なシティプロモーションを進めていくことが必要です。

■都心部の機能強化

福岡市のみならず、都市圏及び九州の経済を牽引していくには、高度な都市機能が集積した都心部の機能強化が重要です。都心部では、更新期を迎えたビルが多く、地域や民間の力を引き出しながら、機能更新を着実に進め、都心部の機能強化と魅力を高めるまちづくりが必要です。

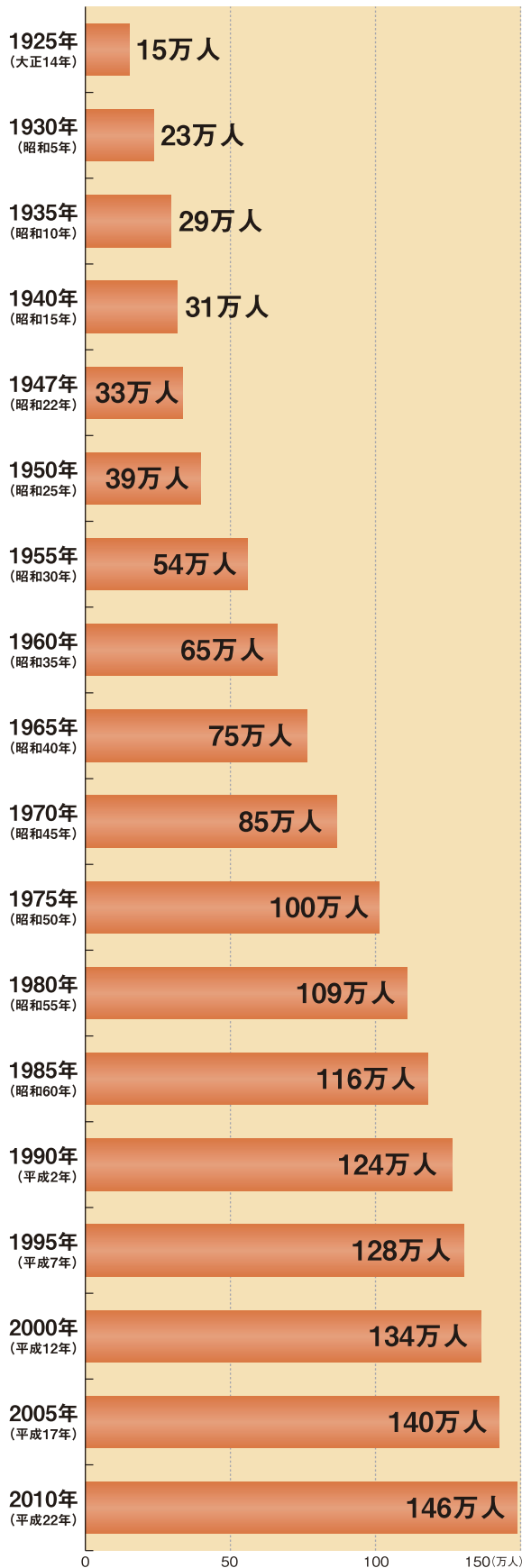
■環境負荷の少ない低炭素社会への転換

脊振山系などの山並みや博多湾といった豊かな自然環境を保全し、都市の顔となる都心部などのエリアにおける緑の創出に努めるとともに、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入を図り、公共交通を主軸とした総合交通体系を構築するなど、環境負荷の少ない低炭素社会への転換が必要です。

■多様な主体との共働

市民、地域コミュニティ、NPO、ボランティア、企業、大学などの多様な主体の力を最大限発揮できるような環境整備に努めるとともに、エリアマネジメント団体などによる地域の資源を活用したまちづくりを進める必要があります。

福岡市の人口の推移と主な市街地整備の変遷



【市制施行～戦前「福岡・博多」、二都が一体となった近代都市へ】

- 1889 九州鉄道(現JR)博多～千歳川間開業
- 1891 九州鉄道(現JR)博多～門司間開業
- 1910 福博電気軌道(路面電車)営業開始
- 1924 九州鉄道(現西鉄)福岡～久留米間で営業開始
- 1925 都市計画区域の決定
- 1931 用途地域、都市計画道路の決定

【1945～1964 戦後復興から高度経済成長へ、工業都市をめざして】

- 1947 戦災復興土地区画整理事業開始
- 1951 民間航空が再開(東京～大阪～福岡)
- 1953 平尾土地区画整理事業開始
- 1958 博多駅地区土地区画整理事業開始
- 1960 寺塚土地区画整理事業開始
- 1955 日本住宅公団福岡支所開設
- 1957 公共下水道の決定(1009ha)

【1965～1974 人口急増前期・工業化偏重からの転換】

- 大型団地登場、市営住宅大量供給(1967弥永団地、1969城浜団地、1971福浜団地、1973下山門団地、1974板付団地)
- 1965 福岡市住宅供給公社設立
- 1970 市街化区域及び市街化調整区域の決定
- 1972 政令指定都市へ移行、5区誕生
- 1972 塩原土地区画整理事業開始

【1975～1984 人口急増後期・都市圏の誕生】

- 市営住宅大量供給(1975壱岐団地、1975ニュー堅粕団地、1976板付南団地、1978福重団地、1979城の原団地、1981香椎浜団地)
- 1975 山陽新幹線 岡山～博多間開通
- 1975 九州自動車道 古賀～鳥栖間開通
- 1980 都市高速道路(香椎～東浜)供用開始
- 1981 地下鉄(室見～天神)開業
- 1982 分区により7区制となる
- 1983 地下鉄(姪浜～博多)開業

【1985～1994 「海」と「アジア」をコンセプトにしたまちづくり】

- 1986 地下鉄(中洲川端～貝塚)開業
- 1986 シーサイドももち地区竣工
- 1987 都市高速道路(築港～天神北)供用開始
- 1987 都市高速道路(西公園～百道)供用開始
- 1989 姪浜土地区画整理事業開始
- 1992 筥崎土地区画整理事業開始
- 1993 地下鉄(博多～福岡空港)延伸開業
- 1994 香椎副都心土地区画整理事業開始
- 1994 アイランドシティ着工

【1995～2004 九州・アジアとの広域交流拠点都市へ】

- 1997 伊都土地区画整理事業開始
- 1999 福岡空港国際線旅客ターミナル供用開始
- 1999 九州自動車道と都市高速道路が太宰府ICで直結
- 1999 香椎駅周辺土地区画整理事業開始
- 2000 田尻土地区画整理事業開始
- 2002 九州自動車道と都市高速道路が福岡ICで直結

【2005～九州・アジア新時代の交流拠点都市をめざして】

- 2005 九大伊都キャンパス第1期開校(工学系)
- 2005 地下鉄(橋本～天神南)開業
- 2011 九州新幹線全線開業
- 2011 平成外環通り全線4車線化
- 2012 都市高速道路(環状線)供用開始