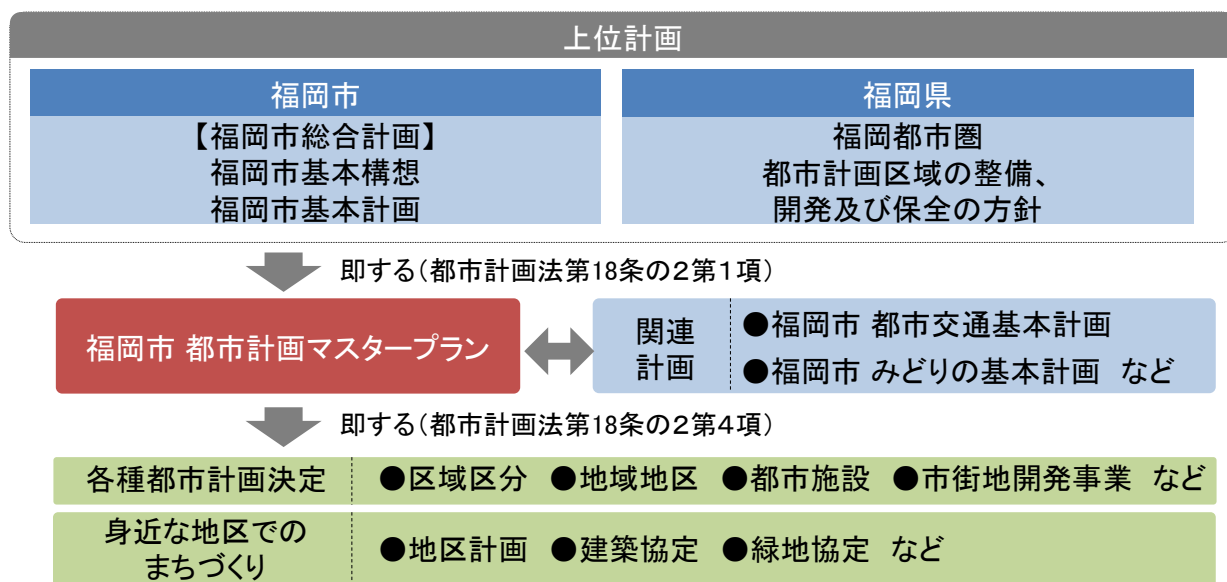


第1章

都市計画マスタープランの位置づけと役割

1 位置づけ

「福岡市都市計画マスタープラン」は、都市計画法第 18 条の 2 に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針で、「福岡市総合計画」や県が定める「福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即して定めるものです。



※ 福岡市では、総合計画に基づく各施策の着実な推進により、SDGsの達成に取り組んでいます。

2 対象地域

福岡市の全域を対象地域とします。

3 目標年次

第10次福岡市基本計画と同じ 2034 年度（令和 16 年度）とします。

※ この目標年次は、都市計画マスタープランを適用する概ねの期限を示すもので、目標年次までに完了するという性格のものではありません。

■福岡市基本構想(2012年12月策定)

○ 目標年次:なし

○ 都市像

「住みたい、行きたい、働きたい アジアの交流拠点都市・福岡」

- 1 自律した市民が支え合い心豊かに生きる都市
- 2 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市
- 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

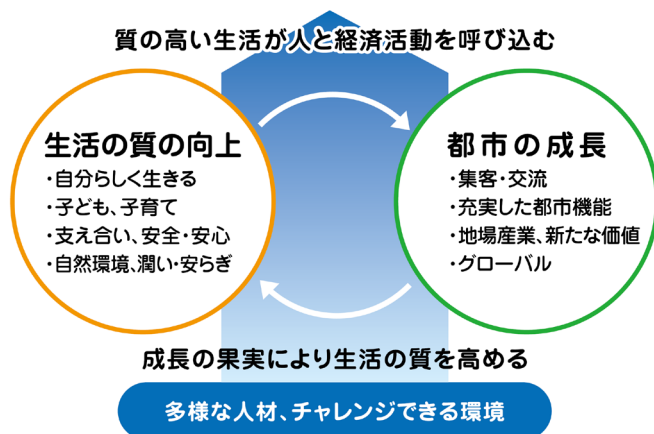
■第10次福岡市基本計画(2024年12月策定)

○ 目標年次:2034年度(令和16年度)

○ 都市経営の基本戦略

- 1 生活の質の向上と都市の成長の持続的な好循環を創り出す

住みたい、行きたい、働きたい アジアの交流拠点都市・福岡



- 2 多様な人材が育ち、集い、チャレンジできる環境をつくる
- 3 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

○ 分野別目標

- 目標1 一人ひとりが心豊かに暮らし、自分らしく輝いている
- 目標2 すべての子ども・若者が夢を描きながら健やかに成長している
- 目標3 地域の人々がつながり、支え合い、安全・安心に暮らしている
- 目標4 人と自然が共生し、身近に潤いと安らぎが感じられる
- 目標5 磨かれた魅力に人々が集い、活力に満ちている
- 目標6 都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている
- 目標7 チャレンジ精神と新たな価値の創造により、地域経済が活性化している
- 目標8 アジアのモデル都市として世界とつながり、国際的な存在感がある

■福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2021年4月告示）

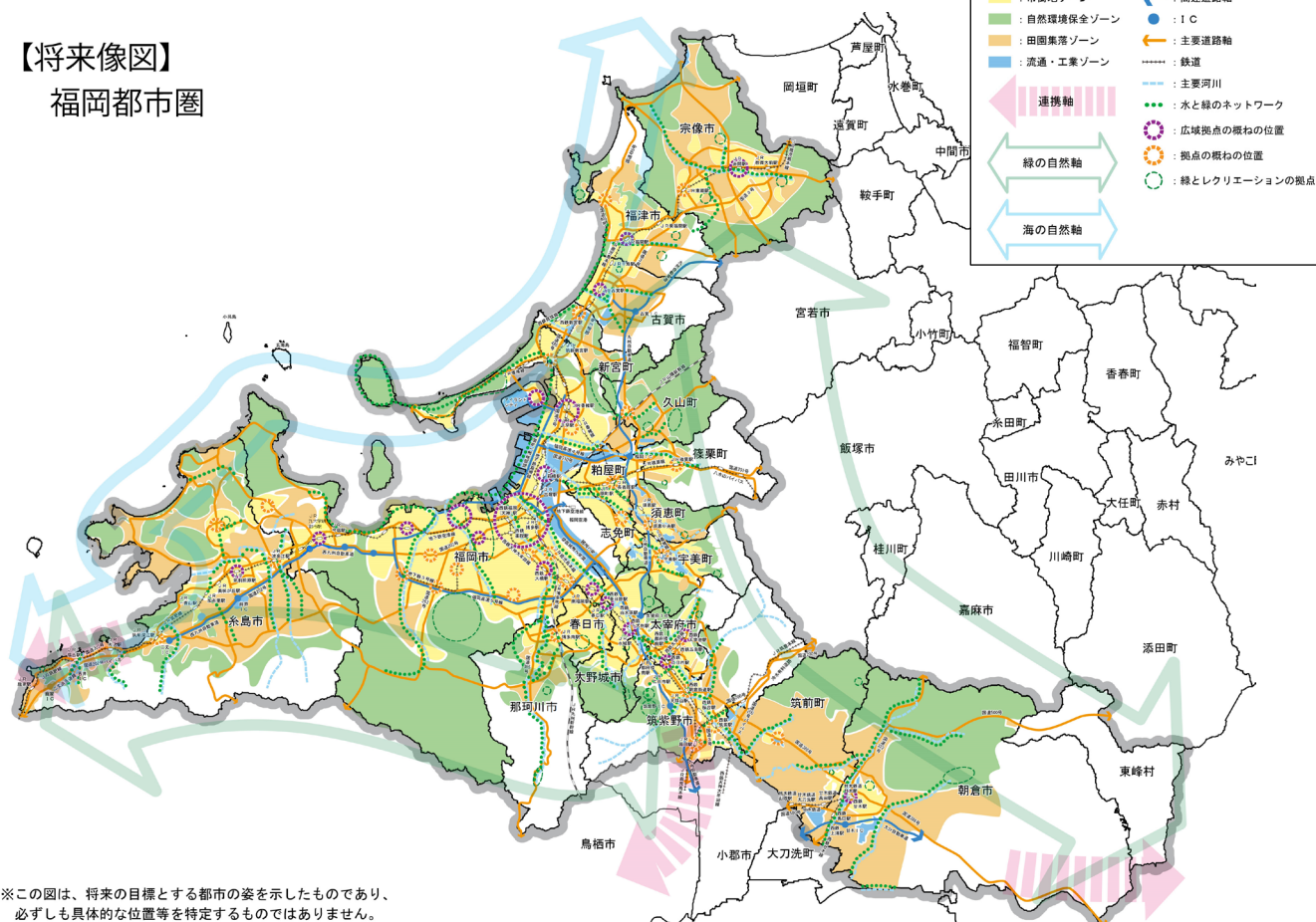
○ 目標年次：なし

○ 福岡都市圏域の都市づくりの基本理念

- 1 持続可能な、快適で魅力ある都市生活を身近な街なかで送ることができる都市づくり
- 2 安全で快適な生活を支える都市づくり
- 3 自然環境に囲まれ、環境と共生する都市づくり
- 4 活気にあふれた個性が輝く都市づくり
- 5 多様な主体が参画するまちづくり

【将来像図】

福岡都市圏



※この図は、将来の目標とする都市の姿を示したものであり、必ずしも具体的な位置等を特定するものではありません。

5 役割

○ 都市計画に係る施策を総合的かつ体系的に展開していくための指針

都市づくりの基本的な考え方、土地利用、道路や公園などの都市基盤整備などの方針を明らかにし、具体的な都市計画を定める際の総合的な指針とします。

○ 地域主体による地域の特性や課題に応じたまちづくりに向けての基礎

地域と行政の共働によるまちづくりの推進に向けて、地域の特性に応じたルールづくり（地区計画など）に活用します。

第2章

都市の現状と都市づくりの課題

1 都市の現状

■ 人口

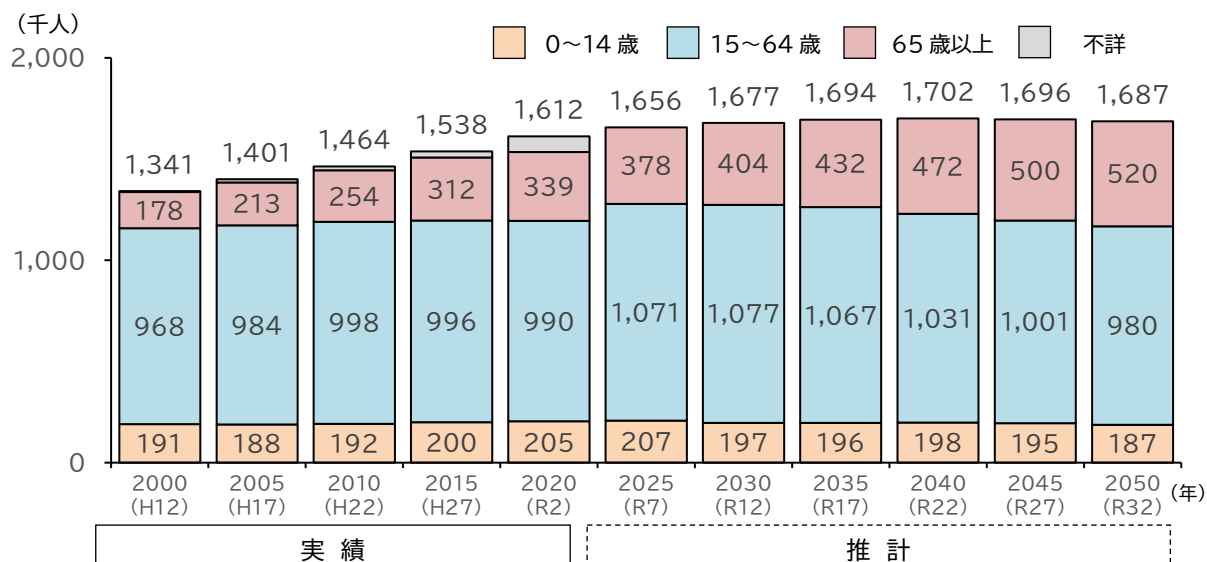
福岡市の人口は、約 161 万 2 千人（令和 2 年国勢調査）であり、10 年前と比較して、10.1%増加しています。なお、2019 年（令和元年）には 160 万人を超え、政令市では 5 番目の人口規模となっています。

全国的には、人口が減少していますが、福岡市の人口は、転入超過による社会増が続くことから、人口の増加が見込まれ、2040 年（令和 22 年）には約 170 万人に達し、ピークを迎えると見込まれます。

福岡市の高齢者人口（65 歳以上）は、総人口の 22.1%（令和 2 年国勢調査）と、10 年前と比較して 4.5 ポイント上昇しており、高齢化が進んでいます。

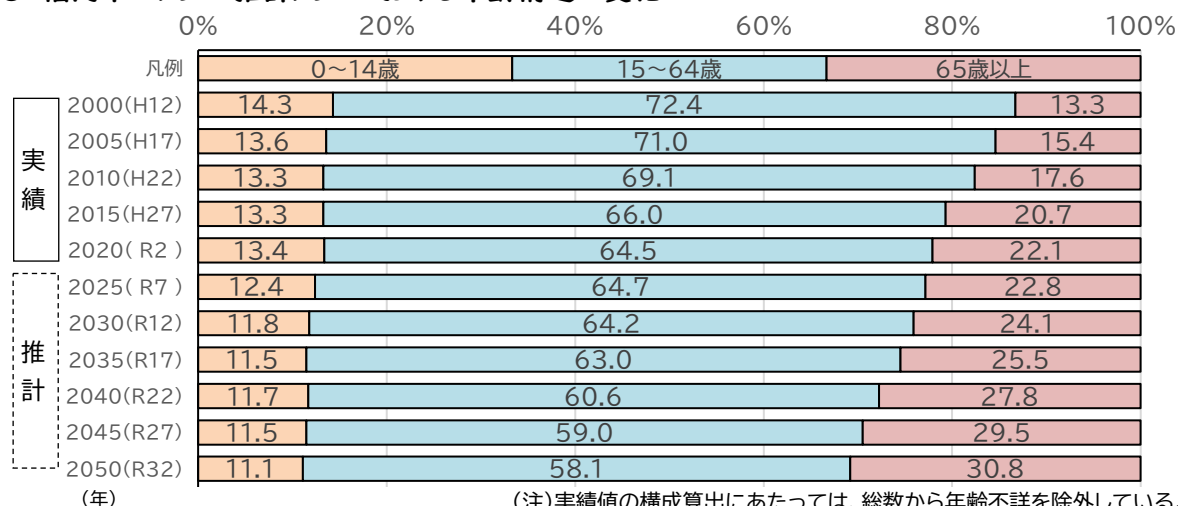
年齢区分別の推計では、年少人口（0～14 歳）は、ほぼ横ばいですが、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は減少し、高齢者人口（65 歳以上）は継続して増加する見込みです。

● 福岡市の人口推移と推計人口



資料：実績…国勢調査、推計…福岡市総務企画局（令和 6 年 4 月推計）

● 福岡市の人口・推計人口における年齢構造の変化



（注）実績値の構成算出にあたっては、総数から年齢不詳を除外している。

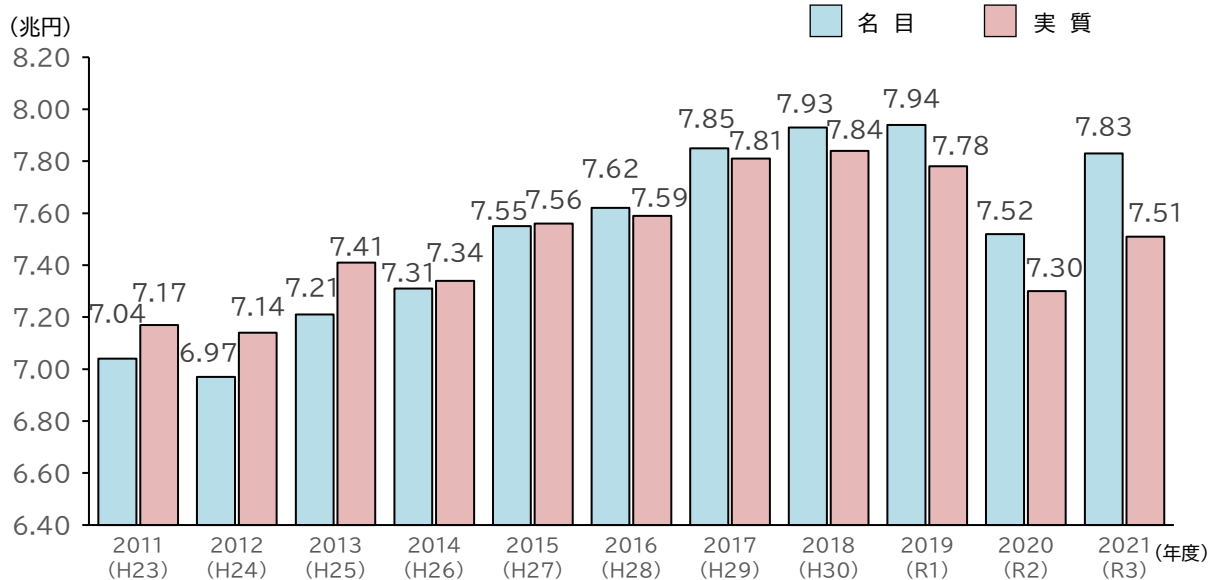
資料：実績…国勢調査、推計…福岡市総務企画局（令和 6 年 4 月推計）

■ 産業

福岡市の市内総生産（実質）は、2012 年度（平成 24 年度）から増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響により 2019 年度（令和元年度）から 2020 年度（令和2年度）にかけて減少しましたが、2021 年度（令和3年度）には再び増加しています。

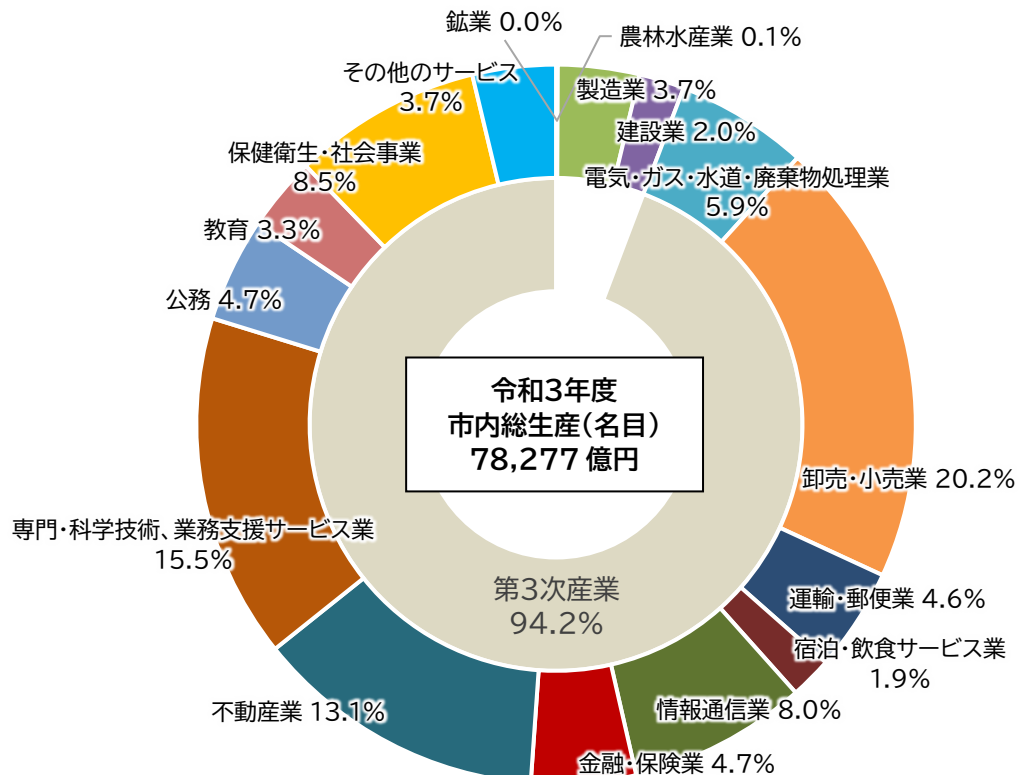
市内総生産（名目）の約9割を第3次産業が占め、なかでも「卸売・小売業」「専門・科学技術、業務支援サービス業」の割合が大きくなっています。

● 福岡市の市内総生産



(注)市内総生産(実質)は連鎖方式(平成 27 年暦年連鎖方式)による。
資料:福岡市「令和3(2021)年度 福岡市民経済計算」

● 福岡市の市内総生産（名目）の産業大分類別構成比



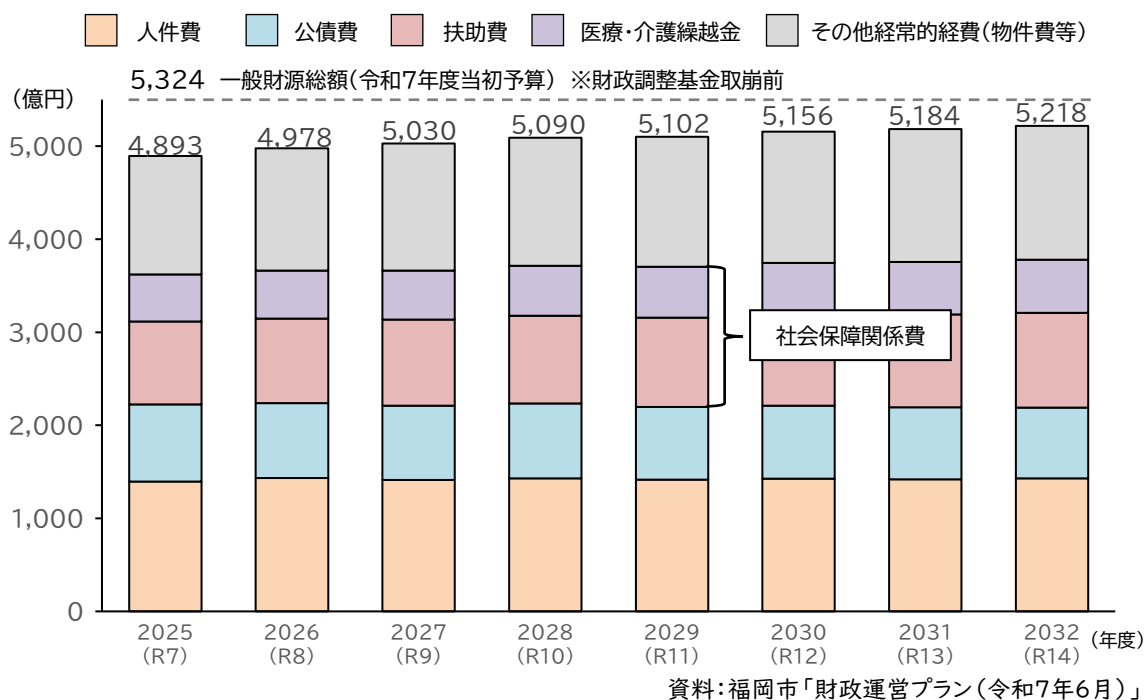
資料:福岡市「令和3(2021)年度 福岡市民経済計算」

■ 財政状況

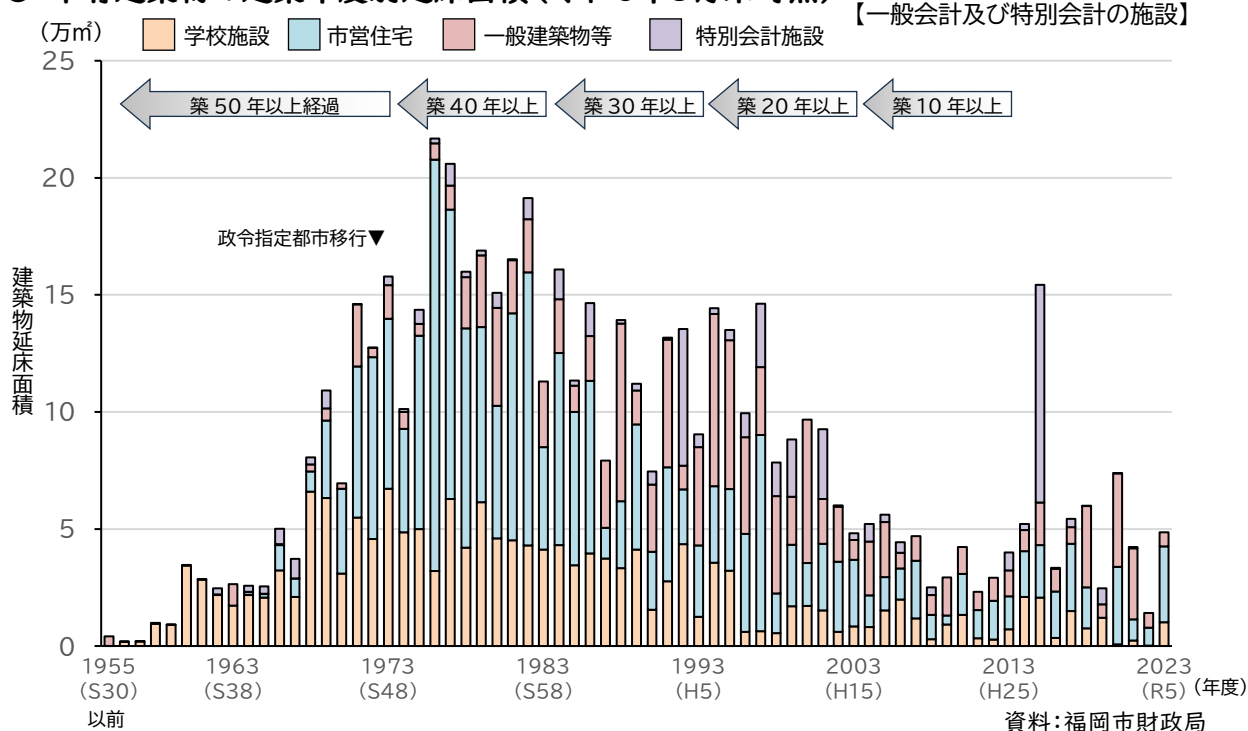
本市の財政の現状と見通しについては、高齢者人口の増加（特に75歳以上（後期高齢者）の人口は25年間で1.5倍に）による生産年齢人口の割合の低下や、障がい者（児）福祉サービスの利用者の増加、昭和40～50年代に整備した公共施設等の老朽化の進行、不安定な海外情勢等による原油価格や物価の高騰などの社会情勢の変化が見られます。

今後、後期高齢者医療及び介護保険、並びに児童福祉、障がい福祉等の福祉サービスに必要な公費負担の増加などによる社会保障関係費の増加や、公共施設等の建替え・改修等に係る経費の増加が見込まれるため、引き続き、将来にわたり持続可能な財政運営に取り組んでいく必要があります。

● 経常的経費に要する一般財源の見通し（試算）～現行制度等を前提とした姿～



● 市有建築物の建築年度別延床面積（令和6年3月末時点）

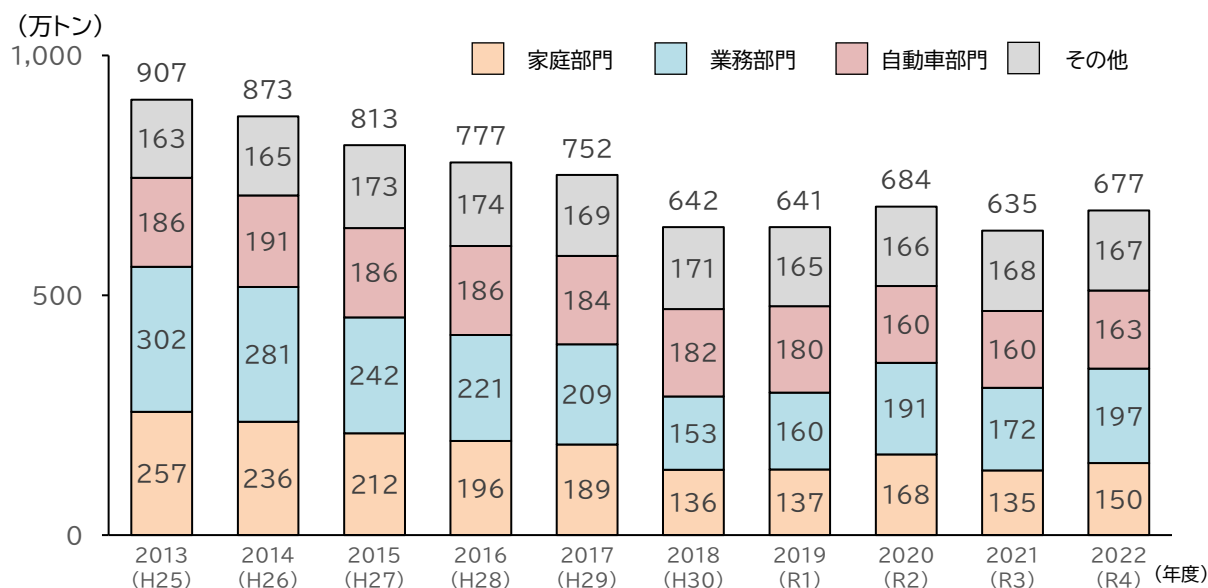


■ 環境

福岡市域の温室効果ガス排出量は、省エネ機器の普及などによるエネルギー消費量の減少や再生可能エネルギーの導入拡大などにより、2013年度（平成25年度）をピークに減少傾向にあり、2022年度（令和4年度）の排出量は677万トンで、2013年度（平成25年度）比で25%減少しています。

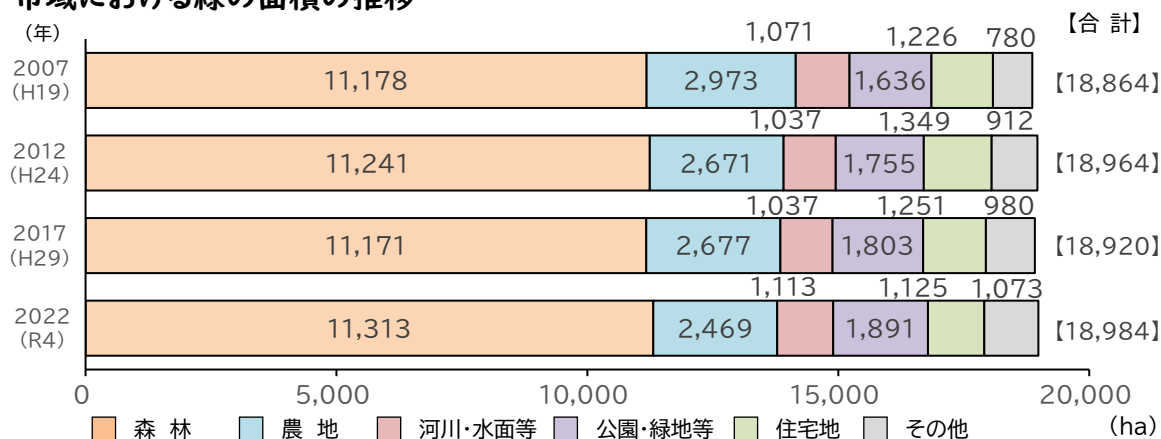
市域における緑の面積は、2022年（令和4年）時点において、約18,984haとなっており、2007年（平成19年）と比べて、約120ha増加しています。

● 市域の温室効果ガス排出量の推移



資料：福岡市環境局

● 市域における緑の面積の推移



(注) その他：道路、公共公益施設、商業・業務地、工業・運輸施設、その他の緑

資料：福岡市住宅都市みどり局

■ 防災

福岡市では、過去に豪雨による浸水被害を受けたほか、2005年（平成17年）3月20日には福岡県西方沖地震が発生しています。

災害に強い都市づくりに向けて、近年、激甚化・頻発化している自然災害への対策を強化する必要があります。

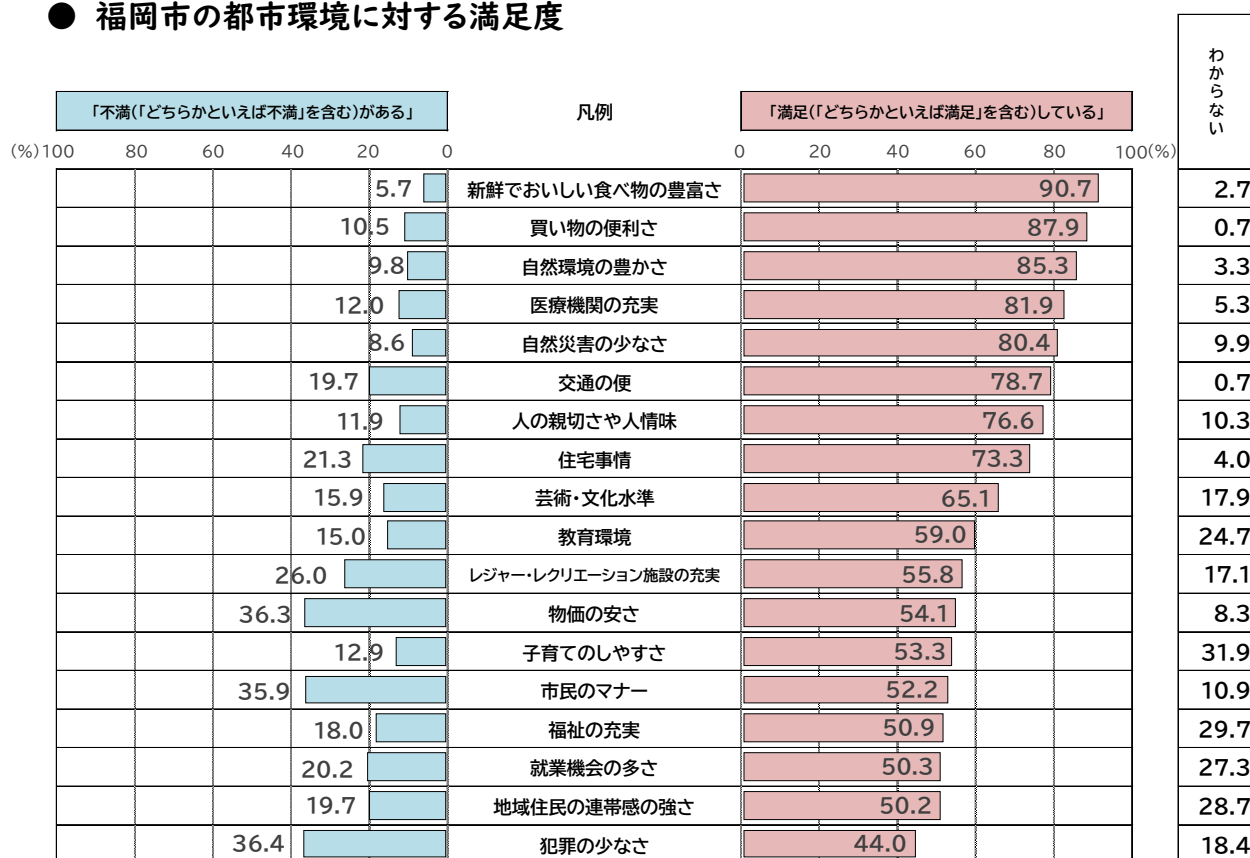
■ 都市環境

恵まれた自然環境や豊かな食文化に加え、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、市内および周辺都市との交通ネットワークの形成、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。

2024 年度（令和6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満足（「どちらかといえば満足」を含む）している点については、「新鮮でおいしい食べ物の豊富さ」などの上位5項目は80%を超えており、高い水準となっています。

一方で、不満（「どちらかといえば不満」を含む）な点として、「犯罪の少なさ」、「物価の安さ」、「市民のマナー」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：福岡市「令和6年度 市政に関する意識調査」

2 今後の都市づくりの課題

福岡市は、これまで幹線道路等の都市基盤整備や拠点等における面的な市街地整備、都心部の機能強化などに取り組み、都市的魅力と豊かな自然環境が調和した、コンパクトな市街地が形成されています。

生活の質の向上と都市の成長の好循環により、元気なまち、住みやすいまちとして、国内外から評価されていますが、都市の現状や社会情勢の変化などを踏まえると、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。

■ 九州・アジアの交流拠点都市の形成

陸・海・空のゲートウェイ¹としての機能や受入環境の充実、九州の自治体等と連携したプロモーションの実施などにより集客力は向上していますが、地域経済のさらなる活性化や国際競争力を高めるため、広域交通ネットワークの連携強化など、さらなる機能強化を図る必要があります。

舞鶴公園・大濠公園一帯における歴史や文化を生かした観光交流拠点の形成や、九州大学箱崎キャンパス跡地などの拠点における高度な都市機能の集積など、福岡市の成長を支えるまちづくりを進める必要があります。

また、水辺などの自然環境や福岡市固有の歴史といった魅力を生かしながら、都市的魅力と美しい自然が織りなす福岡市の個性づくりに取り組んでいくことが必要です。

■ 都心部の機能強化と魅力向上

福岡市のみならず福岡都市圏及び九州全体が活力を維持し、成長を遂げていくためには、都心部の機能強化が重要であり、耐震性が高い先進的なビルへの建替えなど、国際競争力が高いビジネス環境を創出するとともに、多彩な魅力がある高質な都市空間を形成していく必要があります。

また、多くの人や物が集中し交流する都心部を支える交通環境づくりに取り組んでいくことが必要です。

■ 地域の個性や強みを生かしたまちづくり

地域の拠点など、市民生活に必要な都市機能の誘導を図るエリアにおいては、適切な高度利用や土地の有効利用を図る必要があります。また、都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かし、各拠点をつなぐ交通ネットワークの充実・強化を図る必要があります。

市民生活の基盤となる住宅地においては、日常生活に必要な機能の充実など、利便性が高く、安全・安心な住環境を形成するとともに、公共交通事業者などと連携し、生活圏において、日常生活を支える生活交通の確保を図る必要があります。

また、市街化調整区域や離島では、人口減少や少子高齢化が進んでおり、地域コミュニティの維持・活性化に向けた定住化の促進などに取り組む必要があります。

今後とも、地域の特性に応じて、地域の主体的なまちづくりを支援することが必要です。

1 ゲートウェイ: gateway。玄関口、交流拠点。

■ 環境負荷の少ない持続可能な社会の実現

地球規模での気候変動による影響が深刻化し、世界中で環境保全、温室効果ガス排出削減への意識が高まる中、豊かな自然と穏やかな風土に恵まれた福岡市の素晴らしさを持続していくため、環境負荷の少ないまちづくりを進める必要があります。

また、山地から市街地へ伸びる丘陵地の樹林、大規模公園や海とつながる河川空間を生かした水と緑のネットワークを形成するとともに、森林・農地などにおける保水機能の維持・向上など、生物多様性の保全・回復・創出とその恵みの持続可能な利用を図ることが必要です。

■ 災害に強く、安全・安心なまちづくり

道路、上下水道、河川、公園などの身近な生活基盤を安定的に維持していくとともに、近年、激甚化・頻発化している自然災害への対策強化や、防災・危機管理体制、地域防災力の強化など、平時からハード・ソフトの両面で被害を最小限に抑える災害に強いまちづくりを進める必要があります。

また、区役所や市民センターなど、市民に身近な公共施設の老朽化や、市民ニーズの多様化に対応するため、公共施設の計画的な改修や更新、サービスの拡充や施設機能の充実が必要です。

■ 多様化する価値観や社会の変化を踏まえたまちづくり

Well-being¹やダイバーシティ&インクルージョン²などの新たな価値観が重視され、テクノロジーが飛躍的に進歩するなど、社会経済情勢は大きく変化しています。

福岡市においても、将来的な人口減少や単独世帯の増加等を見据え、地域コミュニティの活性化や福祉の充実、高付加価値で国際競争力が高いビジネス環境の創出など、あらゆる分野において、持続可能なまちづくりに取り組んでいく必要があります。

これらの課題に的確に対応しながら、社会の変化と多様な価値観をしなやかに取り入れるとともに、すべての人が自分らしく生きることができる、多様性と包摂性のあるまちづくりを進める必要があります。

■ 多様な主体との共創・共働

誰もが住みやすいまちであり続けるためには、様々な課題解決に向けて、市政の主役である市民と企業、行政などが、それぞれの役割を認識し、責任を果たしていくことが不可欠であり、市民、地域、NPO³、企業、大学など多様な主体とつながり支え合い、最適な役割分担のもとで、共創・共働を進める必要があります。

1 Well-being: 充実や幸福感に近い概念で、身体的、精神的、社会的に良い状態であること。

2 ダイバーシティ&インクルージョン: ダイバーシティ(diversity)は多様性、インクルージョン(inclusion)は包摂性。多様性を認め合い、誰もが自分らしくいられること。

3 NPO: Non-Profit-Organization の略。社会的な公益活動を行う民間非営利組織・団体。
法人格を持たない団体、ボランティア団体を含む。

■福岡市の広域的な役割

〈都市経営の基本戦略〉(第10次福岡市基本計画)

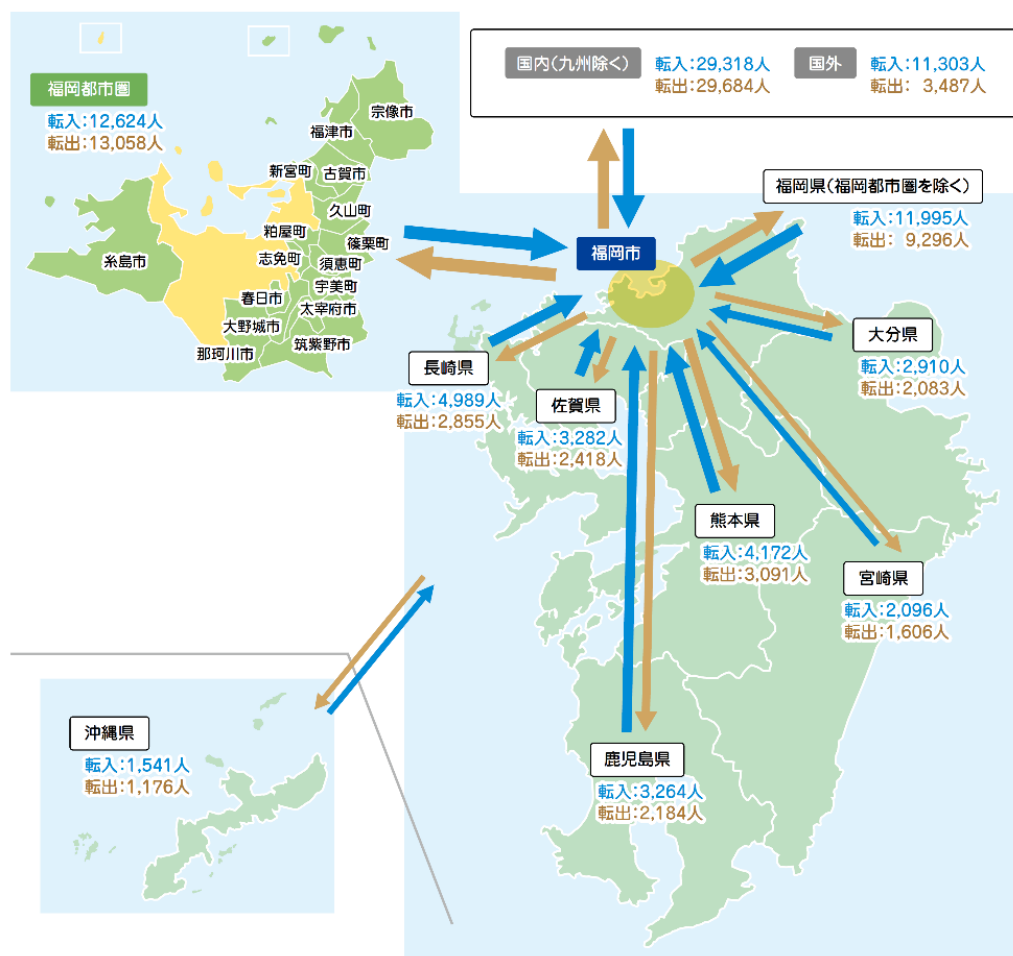
●福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

生活圏・経済圏が一体化した福岡都市圏では、これまで交通、水、医療・福祉、環境、消防などの都市圏に共通する課題と一緒に取り組んできました。

全国的に人口減少が進む中で、福岡都市圏では人口が増え続け、活力ある地域として評価されています。今後もこの活力を保ち、少子高齢化の進展や、人口減少社会の到来に対応していくためには、福岡都市圏の各市町が連携を一層深め、安全で安心して生活でき、文化や仕事が充実し、成熟した社会にふさわしい市民生活の場を提供するとともに、九州、日本全体の発展を牽引する、国際競争力をもった都市圏を実現していくことがより重要となります。

福岡市は、このような考えのもと、都市圏の各市町との連携を基盤にして、九州・日本・アジアとの関係においても、次のような広域的な役割を担っていきます。

〔地域別社会移動の状況〕



【福岡県人口移動調査(R5)】

① 九州における役割

- ・ 福岡市は、九州のゲートウェイとして、文化、教育、経済、情報など様々な高次機能を備え、国内外から人と企業を呼び込み、九州全体の成長を促進するとともに、災害時における市域を越えた支援など、九州全体の安全・安心に貢献する役割を担っていきます。
- ・ 福岡市が都市活力を高め、多様な人材が自己実現できる環境をつくることにより、九州から東京圏などへの人口流出の抑制に一定の役割を果たすとともに、福岡市に集った人材を通して、九州全体の活力維持につなげていきます。

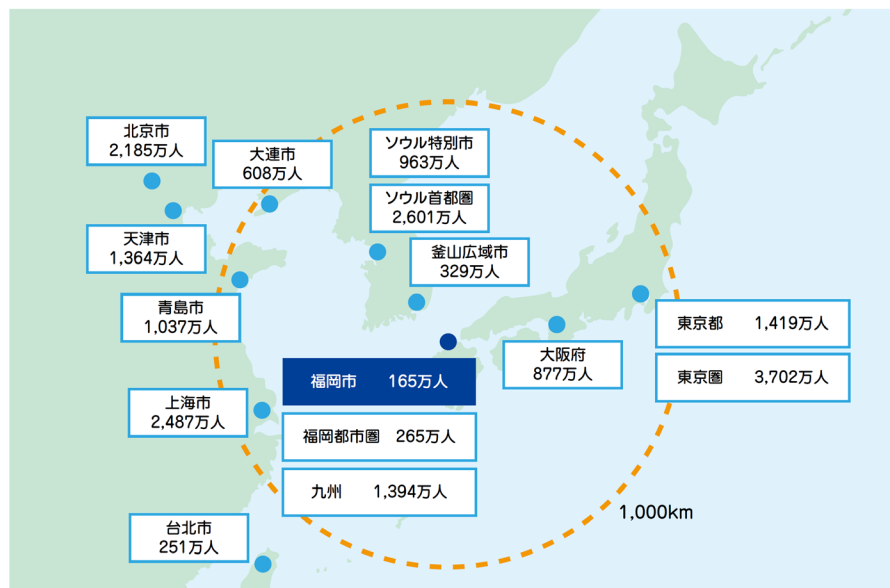
② 日本における役割

- ・ 福岡市は、日本海側最大の都市であり、アジアに近い位置にあることから、学術、文化、経済など様々な面で日本とアジアをつなぐ役割を担っていきます。
- ・ 東京圏との同時被災リスクが低い地理的特性を生かし、国の規制緩和制度も活用しながら、産業の国際競争力の強化や国際的な経済活動の拠点形成を図り、日本経済を牽引していく役割を担うとともに、豊かな自然と、充実した都市機能がコンパクトに整った、東京とは異なる独自の魅力のある都市として、活力ある地域づくりの先導的な役割を担っていきます。

③ アジアにおける役割

- ・ 福岡市は、経済的な成長と心豊かな暮らしのバランスがとれた持続可能な都市として、都市デザイン、環境、上下水道、交通、福祉、文化などの分野において、アジア諸都市のモデルになるとともに、人材や交流の蓄積を生かし、アジアと共に、文化的にも経済的にも継続的に発展する拠点としての役割を担っていきます。

〔福岡市を中心とした 1,000km 圏内とその周辺にある都市〕

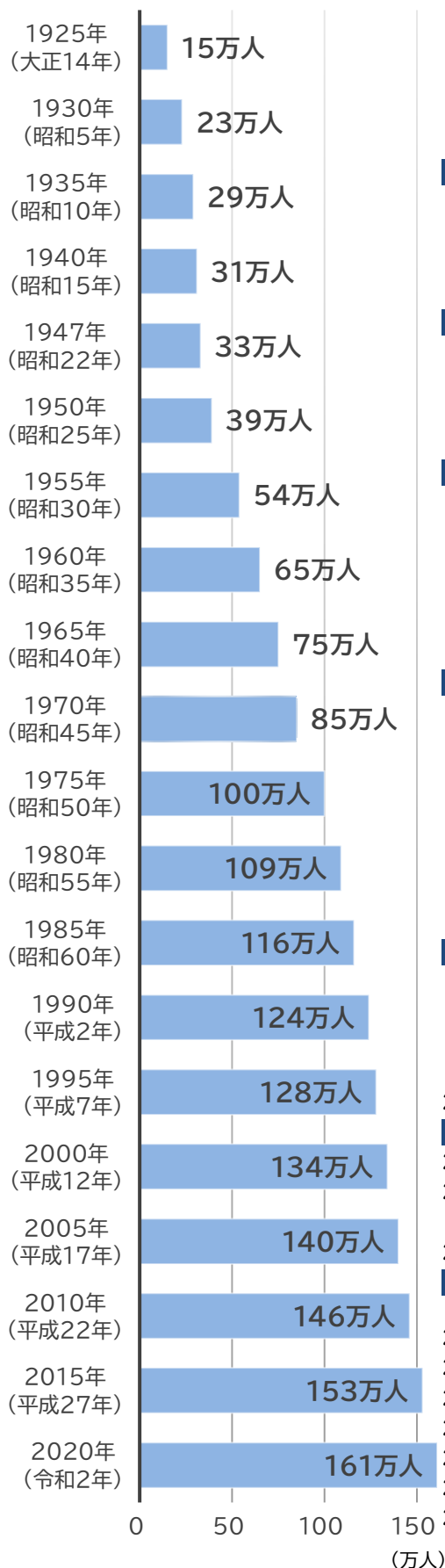


(注) 国内人口: 各自治体推計人口 (R6)

東京圏は、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

海外人口: 各国・自治体統計 (R5)

■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) 開業
 1891 九州鉄道[現 JR] (博多～門司港) 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) 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
 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

【1965～1974 人口急増前期・工業化偏重からの転換】

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 政令指定都市となり、5区が誕生
 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】

1975 山陽新幹線(岡山～博多) 開通
 1975 九州自動車道(古賀～鳥栖) 開通
 1980 福岡都市高速道路(香椎～東浜) 供用開始
 1981 地下鉄(室見～天神) 開業
 1982 行政区の再編成により7 区制開始
 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
 シーサイドももち地区竣工
 1987 福岡都市高速道路(築港～天神北) 供用開始
 福岡都市高速道路(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 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
 福岡都市高速道路が太宰府 IC へ接続
 香椎駅周辺土地区画整理事業開始
 2002 福岡都市高速道路が福岡 IC へ接続

【2005～2014 九州・アジア新時代の交流拠点都市をめざして】

2005 地下鉄(橋本～天神南) 開業
 2011 九州新幹線全線開業
 福岡外環状道路全線開通
 2012 福岡都市高速道路(環状線) 供用開始

【2015～2024 人と環境と都市活力の調和がとれた

アジアのリーダー都市をめざして】

2015 天神ビッグバン始動
 2018 九州大学伊都キャンパスへの移転完了
 2019 博多コネクティッド始動
 2021 貝塚駅周辺土地区画整理事業開始
 2021 福岡都市高速道路(アイランドシティ線) 供用開始
 2023 地下鉄(天神南～博多) 延伸開業
 2025 福岡空港 B 滑走路供用開始