

福岡都市圏を対象とした コンパクトシティの実態に関する分析

福岡大学大学院 工学研究科 柿添 公哉

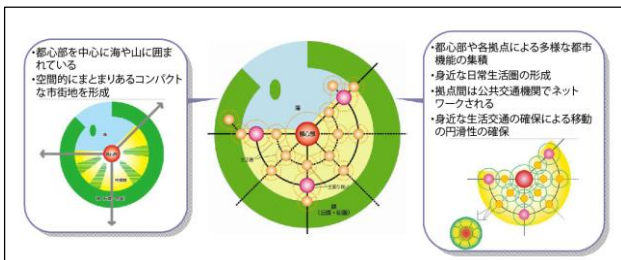
1. はじめに

日本の都市は高度経済成長期を経て拡大を続け、政策的にも郊外の住宅地開発が進められてきた。しかし、大規模小売店舗法の改正などもあり 1990 年代より中心市街地の空洞化現象（ドーナツ化現象）が各地で顕著に見られるようになった。郊外化の進展は中心市街地の衰退だけでなく、高齢者等の交通弱者に対する不便さやコミュニティの希薄化等が課題として挙げられる。こうした課題に対して、都市郊外化・スプロール化を抑制し、歩いて行ける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や住みやすいまちづくりを目指すコンパクトシティの考え方が重視されている。

そこで本研究では、コンパクトシティを推進している福岡市に着目し、1970、80年～2018年の人口分布の経年変化や地価変動、さらには公共交通の利用のデータを用いて分析を行った。福岡市のコンパクトシティが推進される前と後の都市構造の変化を読み取り、その結果からコンパクトシティの実態とその効果について考察する。

2. 福岡市におけるコンパクトシティの概念【図-1】

福岡市の福岡市基本計画¹⁾によると、【めざす姿】の欄に「海や山に囲まれた地形的な特徴を活かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、市民が日常的にそれを享受している。」と「福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された『福岡型のコンパクトな都市』が実現している。」の二点が書かれており、コンパクトシティの概念が示されている。

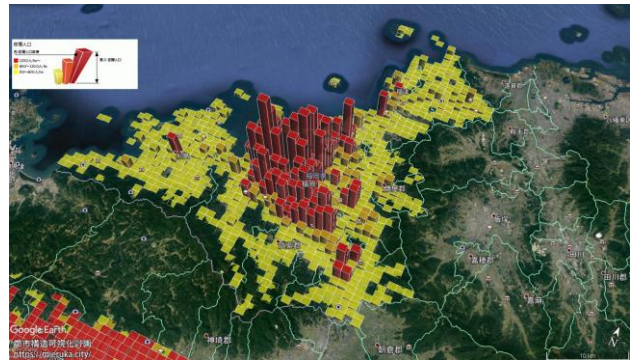


【図-1】福岡市における「コンパクト」な都市の概念

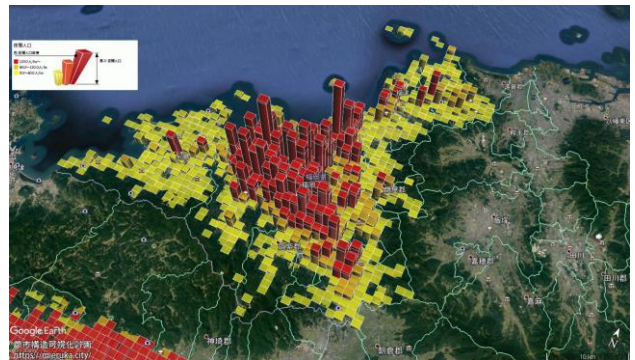
3. 人口分布の経年変化

(1) 全体における人口分布の分析

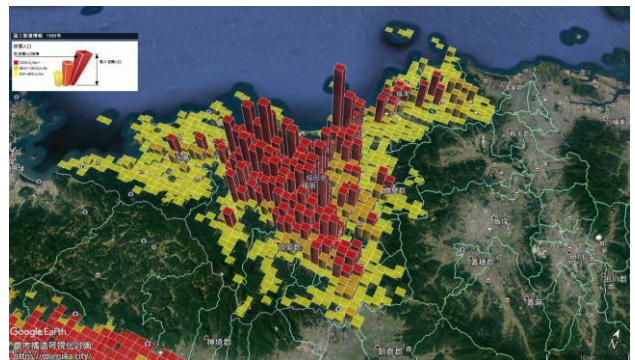
福岡都市圏の人口分布（1970年～2018年）について【図-2】【図-3】【図-4】【図-5】【図-6】【図-7】に示す。全体として、福岡市内である東区、博多区、中央区、南区、早良区、南区、西区、城南区に人口が集中している。また福岡市内の人口は年々増加傾向にあることがわかる。一方で、郊外である春日市や福津市では増加傾向にはあるが特に大きな変化は見られないことが確認できる。



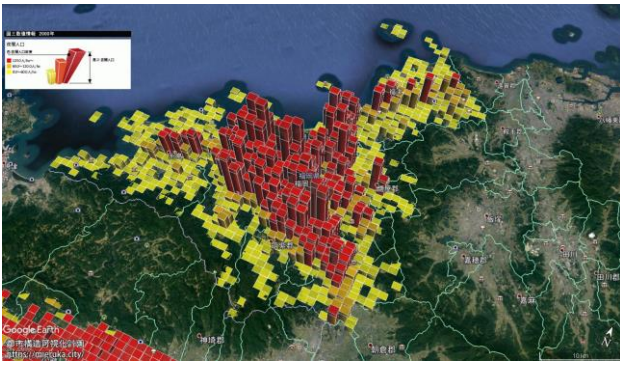
【図-2】福岡都市圏における 1970 年の人口分布



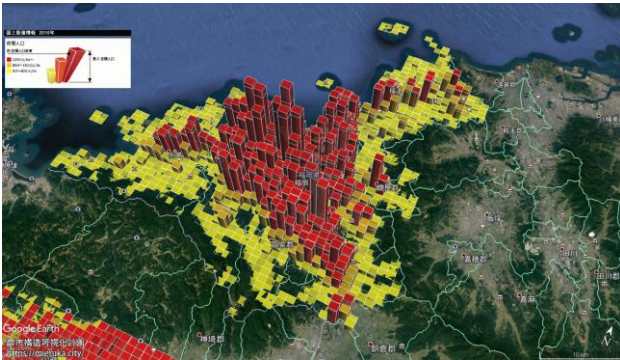
【図-3】福岡都市圏における 1980 年の人口分布



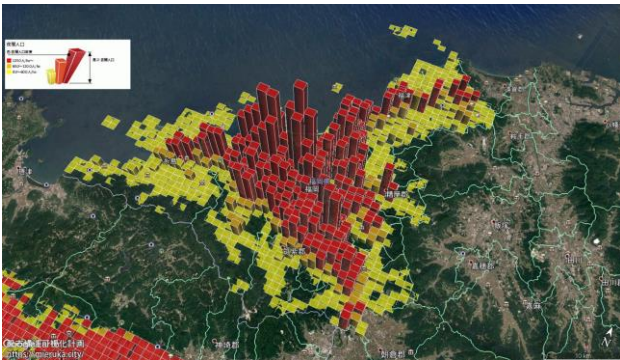
【図-4】福岡都市圏における 1990 年の人口分布



【図-5】福岡都市圏における 2000 年の人口分布



【図-6】福岡都市圏における 2010 年の人口分布



【図-7】福岡都市圏における 2018 年の人口分布

(2) 各年における人口分布の分析

a) 1970 年の人口分布について

1970年の人口分布をみると、市内の人口は多いが、郊外は市内に比べてとても少ないことがわかる。福岡市は1970年に政令指定都市となるが、この年代ではまだ郊外まで発展しておらず、発展途上であることが読み取れる。

b) 1980 年の人口分布について

1980年の人口分布をみると、1970年に比べ、郊外の人口がやや増加していることが確認できる。特に古賀市、福津市、宗像市がある西側と、春日市、筑紫野市がある南側の人口が多いことが看取された。

c) 1990 年の人口分布について

1990年の人口分布をみると、西区、早良区、中央区、博多区、東区の人口が増え始めていることがわかる。これは、1981年に地下鉄空港線が開通したことが影響していると考えられる。

d) 2000 年の人口分布について

2000年の人口分布では、春日市や太宰府の人口が増加している。郊外の開発が進むなか、1999年に福岡都市高速道路が太宰府 IC に接続したことにより短時間で都心への移動が可能となったため、郊外に人口が増えたのではないかと推察する。

e) 2010 年の人口分布について

2010年の人口分布では、2000年に比べ、早良区と城南区の人口がやや増加していることが把握された。2005年に地下鉄七隈線が開通したことが要因だと考える。また春日市や福津市、糸島市等の郊外の人口が増加している。

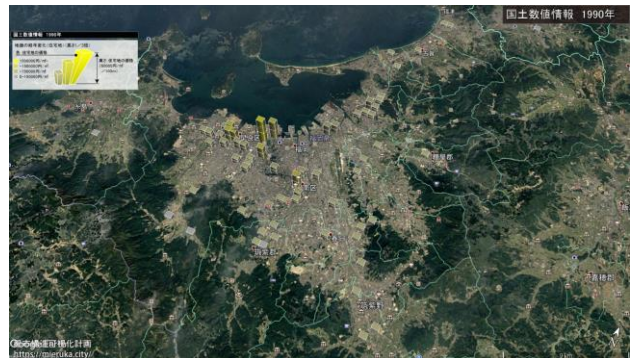
f) 2018 年の人口分布について

2018年の人口分布は、2010年とあまり変化が見られない。2013年に福岡市基本計画が策定されてから、スプロール化の抑制が示唆される。

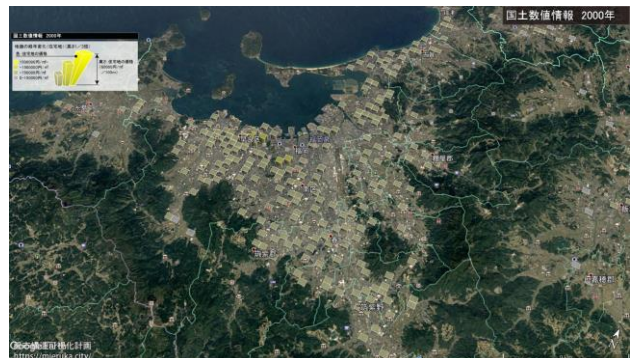
4. 地価の経年変化

(1) 全体における住宅地地価の分析

福岡都市圏における住宅地の地価変動（1990年～2018年）について【図-8】【図-9】【図-10】【図-11】に示す。全体として、大濠公園付近の地価が最も高い。大濠公園は福岡城の外堀を埋め立てて建設されたため、埋め立てた西側の土地を住宅街として払い下げるにより償還されている²⁾。また人口と同様に都心部の数値が高いことが示されており、現代に近づくにつれ、住宅地地価が高いエリアが都心部内で拡大していることが読み取れる。



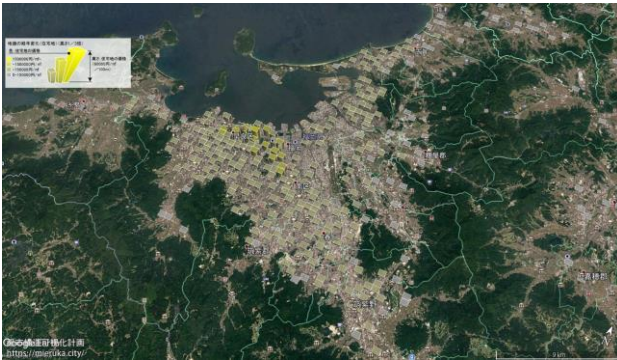
【図-8】福岡都市圏における 1990 年の住宅地地価



【図-9】福岡都市圏における 2000 年の住宅地地価



【図-10】福岡都市圏における 2010 年の住宅地地価



【図-11】福岡都市圏における 2018 年の住宅地地価

(2) 各年における住宅地地価

a) 1990年の住宅地地価について

1990年の住宅地地価をみると、早良区付近に高価な土地が多いことが確認できる。また郊外についてはあまり見られない。このことより、郊外の住宅地開発や市街地開発がまだ進展していないことがわかる。

b) 2000年の住宅地地価について

2000年の住宅地地価をみると、地価が都心とあまり差がない住宅地が郊外で散見された。無秩序な開発が郊外に進出していることがわかる。

c) 2010年の住宅地地価について

2010年の住宅地地価では、都心部である中央区や早良区の地価がより高くなっている。都心の公共交通機関の開通や市街地の再開発等が進められたことが推察される。

d) 2018年の住宅地地価について

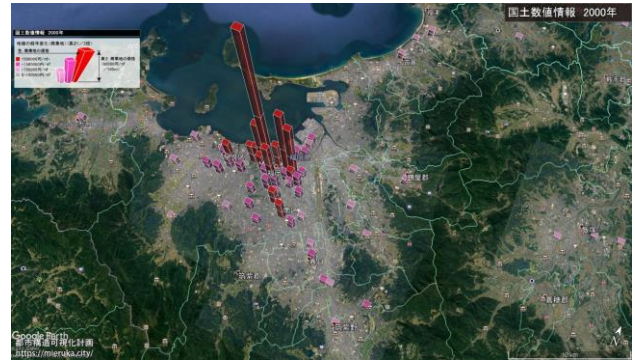
2018年の住宅地地価をみると、2010年に比べ、都心部である中央区や早良区の地価がさらに高くなっており、郊外の住宅地はやや低くなっている。このことより、コンパクトシティを目指した都心部の開発が示唆される。

(3) 全体における商業地地価の分析

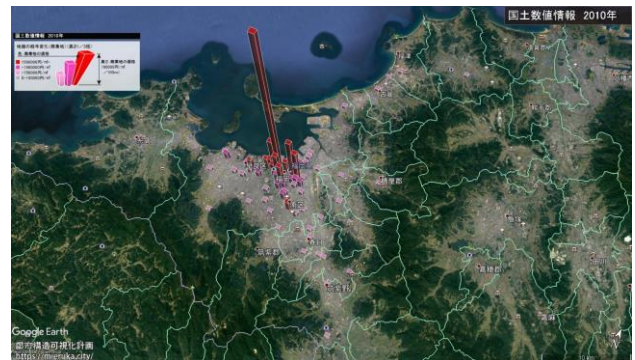
福岡都市圏における商業地の地価変動（1990年～2018年）について【図-12】【図-13】【図-14】【図-15】に示す。全体としては、都心部の地価が圧倒的に高いことがわかる。しかし、住宅地の地価と同様に、年々商業地地価が高いエリアが郊外に拡大していることが見受けられる。



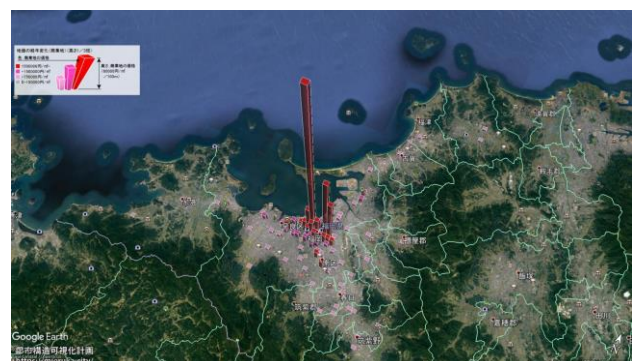
【図-12】福岡都市圏における 1990 年の商業地地価



【図-13】福岡都市圏における 2000 年の商業地地価



【図-14】福岡都市圏における 2010 年の商業地地価



【図-15】福岡都市圏における 2018 年の商業地地価

(4) 各年における商業地地価の分析

a) 1990年の商業地地価について

1990年の商業地地価をみると、天神エリアと博多駅周辺の地価が圧倒的に高いことが取敢された。都心の核となる駅があるため、その周辺にパルコや岩田屋等の大型商業施設が連なるように商業地としての地価が高い。

b) 2000年の住宅地地価について

2000年の商業地地価をみると、1990年と同様に天神付近の地価が高いことが把握された。また春日市や粕屋郡に商業地の地価が高いエリアがみられた。

c) 2010年の住宅地地価について

2010年の商業地地価をみると、天神エリアの地価が圧倒的に高く、2000年に比べ、より集中していることがわかる。

d) 2018年の住宅地地価について

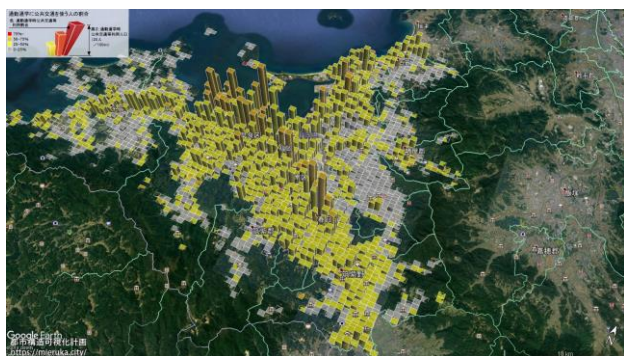
2018年の商業地地価も2010年と同様に、天神エリアが圧倒的に高いことが確認でき、地価が高いのは、天神や博多に集中している。

5. 公共交通機関の利用者

(1) 通勤通学者の利用について

福岡都市圏における通勤通学に公共交通を使う人の割合(2010年)について【図-16】に示す。2010年のデータしかなかったため2010年の段階でデータを分析し、考察する。

通勤通学に公共交通を使う人の割合は、地下鉄や西鉄電車の各駅周辺に集中していることが把握された。特に姪浜や天神方面で利用人口が多いことが確認できる。また郊外では春日市や福津市、糸島市、粕屋郡で利用者数が多いことが見受けられる。公共交通により都心と郊外を結ぶことで、都市機能が集積した天神や博多等の都心へ通勤通学することが容易となっている。公共交通は郊外と都心を繋ぐためのツールとなっているといえる。



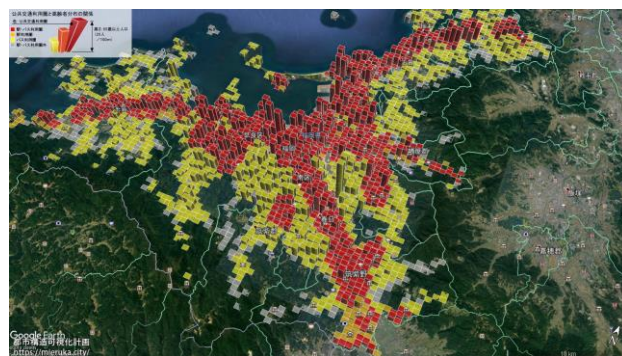
【図-16】福岡都市圏における通勤通学に公共交通を使う人の割合(2010年)

(2) 高齢者の利用について

福岡都市圏における公共交通利用圏と高齢者分布の関係(2010年)について【図-17】に示す。2010年のデータしかなかったため2010年の段階でデータを分析し、考察する。

公共交通利用圏と高齢者分布の関係から、高齢者の人口は地下鉄や西鉄電車が開通しているエリアに多いことが把握された。また市内ではバス利用にも高齢者人口が

多いことがわかる。福岡市は地下鉄や西鉄電車だけでなく、西鉄バスも運行しており、本数も多いため、高齢者にとって利用しやすいまちになっていることが示唆される。高齢者人口について、福岡市では香椎や天神、姪浜方面に多く、郊外では春日市や福津市、糸島市、粕屋郡に多いことがわかる。高齢者は駅やバスの利用圏に住み、主に公共交通を移動手段としていることが推測できる。



【図-17】福岡都市圏における公共交通利用圏と高齢者分布の関係(2010年)

6. まとめ

今回は、福岡都市圏について分析した。福岡都市圏におけるコンパクトシティの実態と効果について以下にまとめる。

(1) 人口分布について

3章より、福岡市の人口は増加傾向にあり、1990年には郊外に拡大しているが、2000年以降は維持している。人口分布に関してみると、郊外の無秩序な開発は抑制されており、コンパクトシティが築けているのではないかと考える。

(2) 地価について

4章より、地価の高いエリアは2000年代から郊外に散見されたが、それ以降は変化が見られなかった。このことより、2000年代に郊外が開発・発展しようとする傾向がみられたが、それ以降はみられず、郊外の無秩序な開発・発展を抑制していると考えられる。

(3) 公共交通について

5章より、公共交通は通勤や通学で利用する人や高齢者にとっての交通手段として、とても多く活用されていることがわかる。また公共交通を活用させることで、都心に一極集中させるのではなく、春日市や糸島市等の様々な拠点と結ぶ多極ネットワーク型のコンパクトシティをつくるツールであると考察する。福岡基本計画の「交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された『福岡型のコンパクトな都市』」が実現できていると考える。

6. 総括

分析を通して、福岡市におけるコンパクトシティの実態が明らかとなった。福岡市のコンパクトシティ推進は、近年問題視されているスプロール化や人口減少、少子高齢化等の都市における課題に対して効果的があることがわかる。今後の10年、20年とデータを分析し、都市構造を可視化することで、さらに濃密な考察ができるかもしれない。

参考文献

- 1) 福岡市基本構想 第9次福岡市基本計画, p.76,
<https://www.city.fukuoka.lg.jp/search/search.html?q=%E3%82%B3%E3%83%B3%E3%83%91%E3%82%AF%E3%83%88%E3%82%B7%E3%83%86%E3%82%A3,2019.12.13> 閲覧
- 2) 福岡市HP セントラルパーク基本計画（たたき台）
その1（資料4-1）, p.36,
<https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/koenkeikaku/midori/CPkentou2.html,2019.12.13>
閲覧.