

本章では、福岡県都市計画基本方針で示す、豊かで暮らしやすい都市を目指して、集約型の都市構造に関する考え方や拠点及び公共交通軸の設定方針等について記載しています。

Plan

1章 目指すべき都市構造

1-1 拠点と公共交通軸による集約型都市構造の考え方

1-2 拠点の設定方針

1-3 公共交通軸の設定方針

1-4 将来における都市構造を示す指標の設定

1-1 拠点と公共交通軸による集約型都市構造の考え方

(1) 福岡県の都市づくりの目標

福岡県では、人口減少社会への移行や高齢化の進展等の本県の都市を取り巻く社会経済環境を認識し、県内の各都市が今後とも環境と調和しながら都市活力のある社会経済活動の場として機能し、また、県民が快適で幸せを感じながら安心して暮らしていくことができる都市づくりが求められています。このため「福岡県都市計画基本方針」では、都市づくりの目標を「拠点と公共交通軸が紡ぎだす豊かで暮らしやすい都市を目指して」と定めています。

そして、多様な機能を備えた市街地の形成、公共交通軸の設定、市街地と自然環境が調和・共存するメリハリのある土地利用の形成などの都市づくりを目指しています。

(2) 今後の都市構造のありかた ～集約型の都市づくりへの転換～

福岡県では、これまでの都市化の進展により、自然環境が喪失したり、中心市街地の空洞化が進むなど、魅力を失いつつある都市が増加してきています。また、モータリゼーションの進展により、住宅、商業、公共公益施設の郊外立地も進んできました。

しかし、人口減少社会への移行・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化、自治体の投資余力の減少等の今後の社会情勢の変化が見込まれるなか、これまでのように都市機能の拡散が進むと、

- ・自動車に乗らない学生や高齢者等には不便な都市になってしまう
 - ・自動車交通に依存した、エネルギー消費の多い都市になってしまう
 - ・新たなインフラ投資や維持管理費の増大につながり、財政負担の多い都市になってしまう
- などのさまざまな弊害が生じることが予想されます。

そこで、**都市機能が拠点や公共交通軸沿線に集積する集約型の都市づくり**へと都市の構造を変えていくことが必要です。

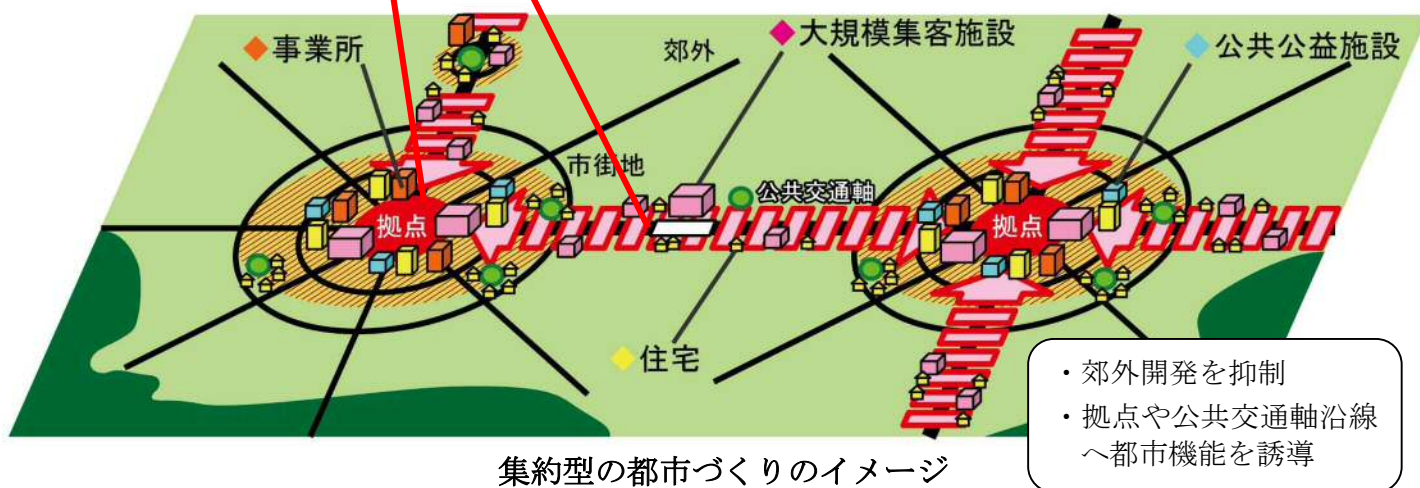
この際、**集約型の都市づくりによる「拠点」は都市機能が集積する場**であり、住まいの場、働く場、買い物の場、来訪が楽しみな場としてさまざまな都市機能が集積し、都市ごとの個性や魅力を発揮する、歩いて暮らせる賑わいの場となります。また、公共交通軸沿線でも都市機能を集約させることにより、拠点間での多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完が図られ、便利な場所で暮らせる質の高い都市が形成されていきます。

一方、郊外においては、自然環境が保全され、環境にやさしく、美しい田園景観を有する場となります。

これまでの都市機能が拡散する都市構造から
都市機能が拠点や公共交通軸沿線に集積する集約型の都市づくりへ



- ・ 中高密度な集約型の市街地を形成
- ・ 公共交通網が整備され、歩いて暮らせる
- ・ 道路・公園などの都市基盤施設も効率的に整備



(3) 都市機能が集積する拠点、公共交通軸の形成

集約型都市構造を実現するには、各種の都市機能が集積した拠点の形成に加え、各拠点を効率よく接続する公共交通軸の形成が必要です。

～拠点とは～

拠点とは、

- ・ 都市機能（商業、業務、居住、文化、福祉、行政等）が集積しており、
- ・ 多くの人が集まる場所であり、
- ・ 徒歩・公共交通等により、多くの人が到達可能な場所
と定義します。

広域拠点とは、拠点のなかで、

- ・ 一つの市町村を超える広域的で、多様な都市機能が集積し、
- ・ 広域から多くの人が集まり、
- ・ 公共交通によるアクセスが確保されている拠点
と定義します。

～公共交通軸とは～

公共交通軸とは、

- ・ 拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進させていく軸
と定義します。

基幹公共交通軸とは、公共交通軸のなかで、

- ・ 特に質が高いもの
と定義します。

公共交通軸沿線への適正立地の考え方

- 公共交通軸は、拠点と接続し、持続性も見込まれる便利な公共交通が通り、沿線において都市機能を集積させることにより、沿線人口の減少を防ぎながら公共交通の維持に寄与し、**拠点における商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能の集積及び補完を促進させていくためのもの。**



- 拠点においては多様かつより多くの都市機能の集約を進めていくが、人口減少下において福岡県全体での施設立地総量が減少すると考えられることから、公共交通軸沿線では拠点とは異なる立地誘導を進めていく必要がある。
- 公共交通による便利で安心な生活を送るためには、駅やバス停から立地施設への利便性についても担保していく必要がある。
- 駅やバス停からの利便性に優れるなど、公共交通軸沿線ではより質の高い立地を対象とした誘導を進めていく必要がある。**



**駅、バス停と接続（接軸）した質の高い立地を促すことで、
拠点での魅力を高めながら、
効率的に公共交通軸の機能も高めていくべきである。**

※広域拠点又は拠点内において大規模集客施設の立地を計画する場合においても、駅、バス停と接続（接軸）した質の高い立地とすることが望まれる。

（公共交通軸沿線における集客施設等の立地誘導イメージ）

- 公共交通軸上の結節点（駅・バス停）と接軸した質の高い立地であること
- 質の高い立地が継続して確保されること
- 拠点内に同等の土地を確保できないこと

（“公共交通軸上の結節点（駅・バス停）”と“施設立地”の一体性（接軸）を考える際の視点）

- 誰もが到達可能な場所⇒安心かつ容易に到達可能である場所
 - ・子供連れの視点（自動車との輻輳、ベビーカーでの利用、雨の日の利用（傘がいらない）等）
 - ・高齢者の視点（あまり歩かなくていい、高低差が少ない、自動車との輻輳が少ない、経路上に手すり等が設置されている、途中で休憩が出来る等）
 - ・車いす利用者の視点（段差がない、勾配がきつくない、距離が短い、十分な幅員、雨の日の利用（傘がいらない））
 - ・視力障害者の視点（点字ブロックが設置されている、段差がない、勾配がきつくない、距離が短い、十分な幅員、雨の日の利用（傘がいらない））
 - ・聴力障害者の視点（施設までの経路がわかりやすい等）
 - ・その他の視点（夜間でも安心して通行できる、待合時に熱中症にならない等）

⇒経路距離、自動車交通との輻輳の有無、主経路上（歩道幅員、屋根の有無、バリアフリー対応、照明の有無、案内サインの状況）、交通結節点での待合施設の状況

（市街化調整区域における公共交通軸沿線での小規模な施設立地に関する考え方）

- バス停の利用者にとって利便な機能を有していることを条件に、小規模な施設立地については機動的な運用（立地許容）を図る。

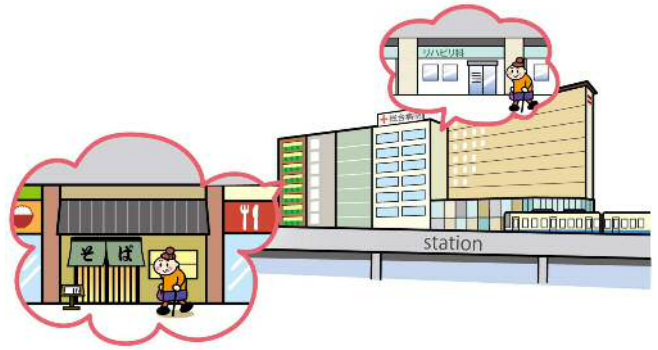
鉄軌道駅と接軸した都市機能の集積が進んだ場合の暮らしイメージ

【 暮らしのイメージ① 】

Aさん（76歳、女性）の場合

最近、駅ビルにリハビリ機能を有する総合病院ができたことから、Aさんは週に1回電車に乗って、足のリハビリを受けにしている。

リハビリ後、病院のロビーから繋がる駅の自由通路を通り、隣接したビルにある店でお昼ご飯を食べることを通院の一つの楽しみとしている。



電車の間隔は5分だ。
行こう！

【 暮らしのイメージ② 】

Bさん（30歳、男性）

K市の街なかマンションに住んでいるBさんは、ある日の午後、地元の駅ビルの映画館で映画を見た後に、ふと、映画のCMで紹介されていた隣町の雑貨屋に行きたくなった。

時計を見ると、家に帰らなければならない時間まで、あと1時間しかない。

間に合わないかなとあきらめかけたその時、雑貨屋が駅と繋がる施設の中だったことを思い出した。

「電車はすぐ来る。よし、行こう。」

【 暮らしのイメージ③ 】

Cさん親子（25歳のお母さんと3歳の娘さん）

Cさん親子は、最近、街なかに引っ越してきたばかりである。

職場は家から歩いて10分の駅前だけど、近くの保育園は空きがない。困っていたところ、隣町の駅と屋根つながりの託児施設が開設するらしい。

電車で片道10分だし、スーパーも併設してお迎えの時に晩御飯の買い物も出来る。思い切ってその施設で預かってもらうことに決めた。

「お母さんにも優しいまちだね。」



(4) 拠点、公共交通軸設定配置の考え方

この定義を踏まえ、その設定については、集約型の都市づくり実現の観点から以下の事項を満たすものとします。

～拠点設定の考え方～

●多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所であること

(都市機能の集積)

拠点においては、商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能が集積することにより、利便性が向上したり、賑わいが増すなど、集積のメリットが発揮されます。このため、拠点は多様な都市機能が集積した場所であることが求められます。

●多くの人が公共交通等により到達可能な場所であること（公共交通等でのアクセス性）

拠点は、都市生活の核となる場所であることから、学生や高齢者を含めた誰もが到達可能な場所にあることが求められます。特に今後の少子高齢化の傾向を考慮すると、ユニバーサルデザインのまちづくりの観点から、公共交通や徒歩、自転車等で誰もが到達できる場所であることが求められます。

●環境に対する負荷が高くない場所であること

拠点は市街地周辺の身近な自然環境を保全するとともに、過度に自動車に依存しエネルギー消費の多い都市にならないような場所であることが求められます。

●既存の都市基盤施設ストックが活かせる場所であること（都市基盤施設のストック）

人口減少社会を迎え、市町村をはじめとした行政の財政状況は、今後、一層厳しくなると考えられます。このため拠点には、これまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であることが求められます。（集積する都市機能を支える都市基盤ストックがある場所）

●都市の持続性が見込まれること（都市の持続性）

拠点は様々な都市活動が行われる場所であり、拠点としての機能が消滅してしまうと、都市活動に支障をきたし、市民が都市的なサービスを楽しむことが困難になります。

拠点が消滅した場合において市民が享受できる都市的なサービスの水準を維持するためには、新たに拠点形成が必要となり、都市構造を大きく変えて、新たに都市基盤施設の整備等が必要になるとともに、環境への負荷が大きくなること等が懸念されます。

このため拠点は拠点としての機能を保ち都市活動が持続可能であることが求められます。

～公共交通軸設定の考え方～

●多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所と接続すること (都市機能集積の支援、機能の相互補完)

公共交通軸は、拠点における商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能の集積及び補完を促進する軸であることが求められます。

●質の高い公共交通であること(公共交通サービスの質)

誰もが容易に移動が可能であるとともに、過度に自家用車に依存せず公共交通も選択可能な暮らしを実現していくため、一定水準のサービス水準(運行本数など。)であることが求められます。

●沿線における既存の都市基盤施設ストックが生かせること(都市基盤施設のストック)

人口減少社会を迎え、市町村をはじめとした行政の財政状況は、今後、一層厳しくなると考えられることから、公共交通軸沿線における誘導はこれまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であることが求められます。(集積する都市機能を支える都市基盤ストックがある場所)

●公共交通の持続性が見込まれること(持続性)

公共交通軸沿線も拠点と同様に様々な都市活動が行われる場所であり、公共交通軸が消滅してしまうと、都市活動に支障をきたし、住民が都市的なサービスを楽しむことが困難になります。

このため、公共交通軸沿線において公共交通の潜在需要が存在していることが必要であり、新駅設置等による計画的な誘導が行われる場合を除き、人口集積や都市機能の立地があり、公共交通の接続性が高いことが求められます。

なお、集約型の都市形成に至る過程での一時的な対応である生活支援交通については、公共交通軸としての位置づけは基本的に行わないものとします。

(5) 拠点の設定方針

前項で示した拠点、公共交通軸設定の考え方にに基づき、以下の方針に基づき設定します。

～拠点の設定方針～

拠点設定の考え方	拠点の設定方針
● 多様な都市機能が集積した場所であること（都市機能の集積）	・ 居住、業務、商業、公共公益機能が現状において高度に複合して集積していること。 ⇒ 都市機能の集積状況进行评估
● 多くの人が公共交通等により到達可能な場所であること（公共交通等でのアクセシビリティ）	・ 公共交通の集積・結節機能等があり、自動車に頼らないアクセシビリティが確保されていること。 ⇒ 徒歩でアクセスできる地域の人口进行评估
● 環境に対する負荷が高くない場所であること	⇒ 鉄道駅・バスターミナル等からのアクセシビリティ进行评估
● 既存の都市基盤施設ストックが活かせる場所であること（都市基盤施設のストック）	・ これまでの都市づくりの蓄積として、一定以上の都市基盤施設ストックが整備されていること。 ⇒ 道路、上下水道などの都市基盤整備の整備水準进行评估
● 都市の持続性が見込まれること（都市の持続性）	・ 移動等の人に対する負荷が小さいことなどにより都市機能の維持集積が見込まれること。 ⇒ 人口密度が高い場所であるかを评估

[平成18年当初設定時の考え方]

- ・ 福岡県都市計画基本方針（都市計画区域（55区域）マスタープラン）において中心拠点等に位置づけられている
- ・ 用途地域が商業地域、近隣商業地域に指定されている
- ・ 市町村の総合計画・都市計画マスタープラン等で拠点に位置づけられている

【拠点】

- 拠点を設定する。

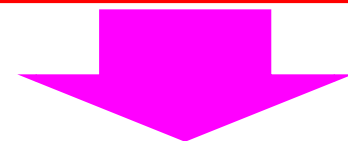
- 拠点のうち、より広域的で多様な都市機能が集積し、広域から多くの人が集まり、公共交通によるアクセスが確保されている拠点を広域拠点として設定する。

～公共交通軸の設定方針～

公共交通軸設定の考え方	公共交通軸の設定方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所と接続すること（拠点を支える人の集積） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点における商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能の集積及び補完を促進する軸であること。 ⇒ 都市機能の集積状況を評価
<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線における既存の都市基盤施設ストックが生かせること（公共交通軸の強さ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通軸沿線における誘導は、これまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であること。 ⇒ 道路などの都市基盤整備の整備水準等を評価
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の持続性が見込まれること（持続性） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通軸の沿線において公共交通の潜在需要が存在していることが必要であり、人口集積や都市機能の立地があり、公共交通の接続性が高いこと ⇒ 目的別移動の潜在需要を評価 ⇒ 他の公共交通機関との接続性を評価



【公共交通軸】
 ■ 公共交通軸を設定する。

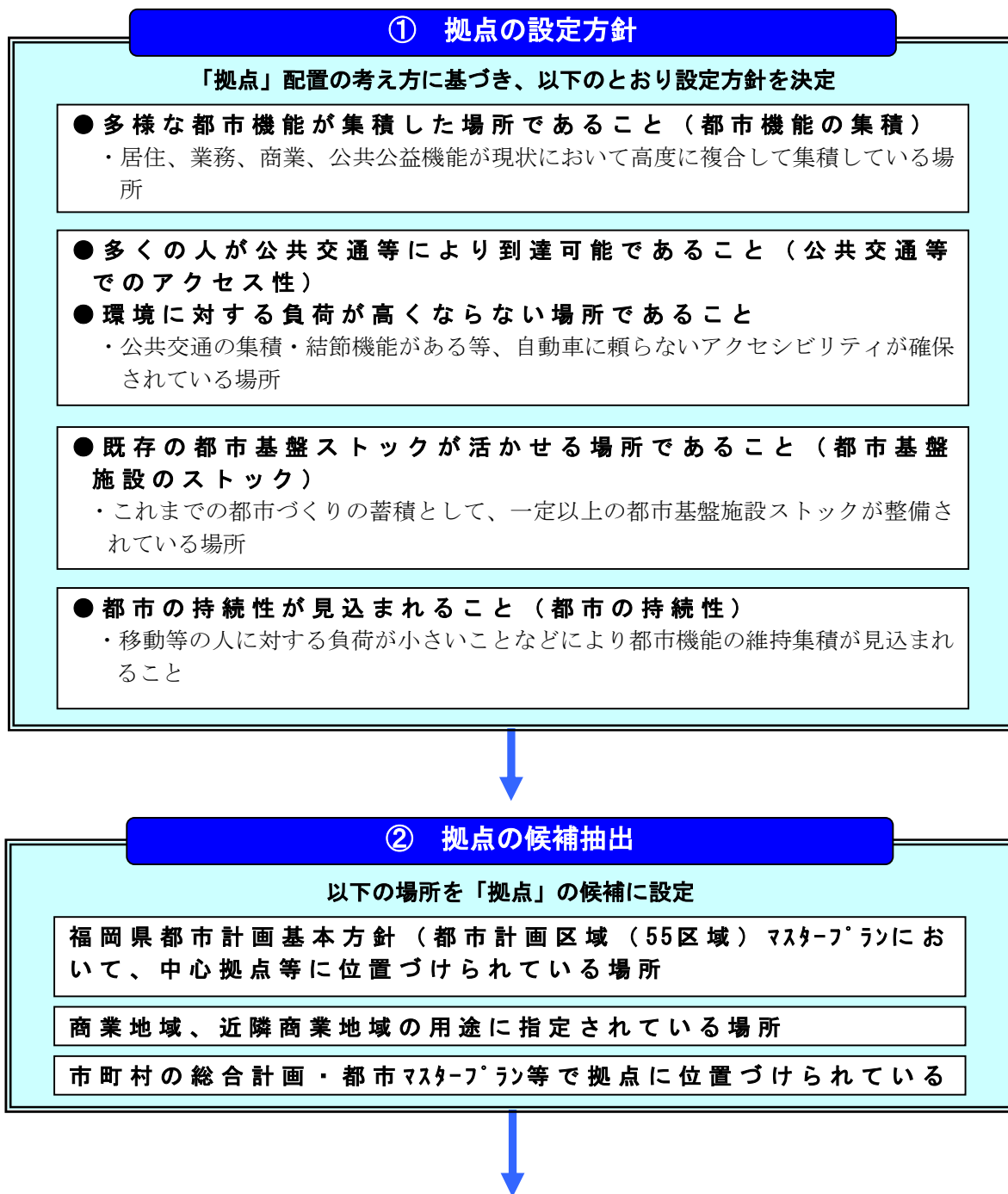


■ 公共交通軸のうち、過度に自家用車に依存せずに公共交通も選択可能な暮らしを実現していくために十分なサービス水準を有する公共交通軸を基幹公共交通軸として設定する。
 (公共交通サービスの質)

1-2 拠点の設定方針

(1) 広域拠点・拠点設定の流れ

広域拠点・拠点の図（1-2-5・1-2-6）は、拠点設定の考え方をもとに、以下のフローに基づき、広域拠点・その他の拠点を検討した結果となります。



（次頁に続く）

③ 拠点の設定

「拠点」の候補について以下の条件を検証し、拠点を設定

● 都市機能の集積

【評価・指標】

都市機能の集積

● 公共交通等によるアクセス性

● 環境に対する負荷

【評価・指標】

◆鉄道やバスなどの公共交通などによるアクセス性

◆徒歩圏の人口

● 都市基盤のストック

【評価・指標】

◆一定水準以上の道路基盤がある

◆下水道等の排水施設がある

● 都市の持続性

【評価・指標】

◆周辺の地域において相対的に人口密度が高い市街地にある

④ 広域拠点の設定

「拠点」の中で、以下の条件を検証し、広域拠点を設定

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】 ※ 下記の機能を複合的（最低3つ）に備えること

◆商業機能：一定程度以上の商業集積がある

◆業務機能：相対的に従業者人口密度が高い

◆居住機能：一定程度以上の人口密度（40人/ha）

◆文化機能：収容規模1,000席を超えるホール、または博物館・美術館等がある

◆教育機能：学生数500名以上の大学・短期大学がある

◆医療機能：病床数200以上の病院がある

◆行政機能：国・県の庁舎・施設が立地している

■ 広域からの人の集中

⇒外出行動の目的地として広域から多くの人々が集中している

【評価・指標】 外からの集中量が相対的に高い

● 公共交通によるアクセス性

● 環境に対する負荷

【評価・指標】

◆鉄道駅またはバスターミナルから徒歩圏（1km以内）にある

(2) 拠点の設定

拠点の設定にあたっては、まず

- ・福岡県都市計画基本方針（都市計画区域（55区域）マスタープラン）における各都市計画区域の中心拠点等に位置づけられている場所
- ・商業地域、近隣商業地域の用途地域に指定されている場所
- ・市町村の総合計画、都市計画マスタープラン等で拠点に位置づけられている場所を候補として抽出しました。

その後、以下の条件により拠点を設定しました。

● 都市機能の集積

【評価・指標】 居住機能や行政機能等の都市機能の集積がある

● 公共交通によるアクセス性

● 環境に対する負荷

【評価・指標】 鉄道駅・バスターミナル等からの徒歩圏（1km以内）

以下の拠点の候補地区は、鉄道駅・バスターミナル、バス停留所（1時間に2～3本の本数があるもの）等からの距離が1km以上となっている。

広域都市圏	拠点候補名
豊前広域都市圏	上毛町（旧新吉富村役場周辺）
田川広域都市圏	大任町（大任町役場周辺）
飯塚広域都市圏	嘉麻市（旧山田市役所周辺）
	嘉麻市（旧稲築町役場周辺）
	桂川町（桂川町役場周辺）
直方広域都市圏	宮若市（旧宮田町役場周辺）
筑後・八女広域都市圏	立花町（立花町役場周辺）
	広川町（広川町役場周辺）
	黒木町（黒木町役場周辺）
	星野村（星野村役場周辺）
	矢部村（矢部村役場周辺）
大牟田・柳川広域都市圏	山川町（町役場周辺）
北九州広域都市圏	芦屋町（芦屋町役場周辺）
福岡広域都市圏	久山町（山陽新幹線・筑紫野古賀線交差点周辺）

【評価・指標】 徒歩圏の人口が一定程度ある。

● 都市基盤のストック

【評価・指標】 一定水準以上の道路基盤がある

【評価・指標】 下水道等の排水施設がある

● 都市の持続性

【評価・指標】 周辺の地域において相対的に人口密度が高く、かつ人口密度が概ね 40 人/ha 以上の区域がおおむね 10ha 以上連たんしている。

相対的に人口密度の高い地域の中心にあつて、都市的土地利用の目安である人口密度40人/haを超える地域が連たんし、市街地を形成していると考えられる地区

以下の拠点の候補地区は、人口密度が概ね40人/ha以上の区域がおおむね10ha以上連たんしていません。

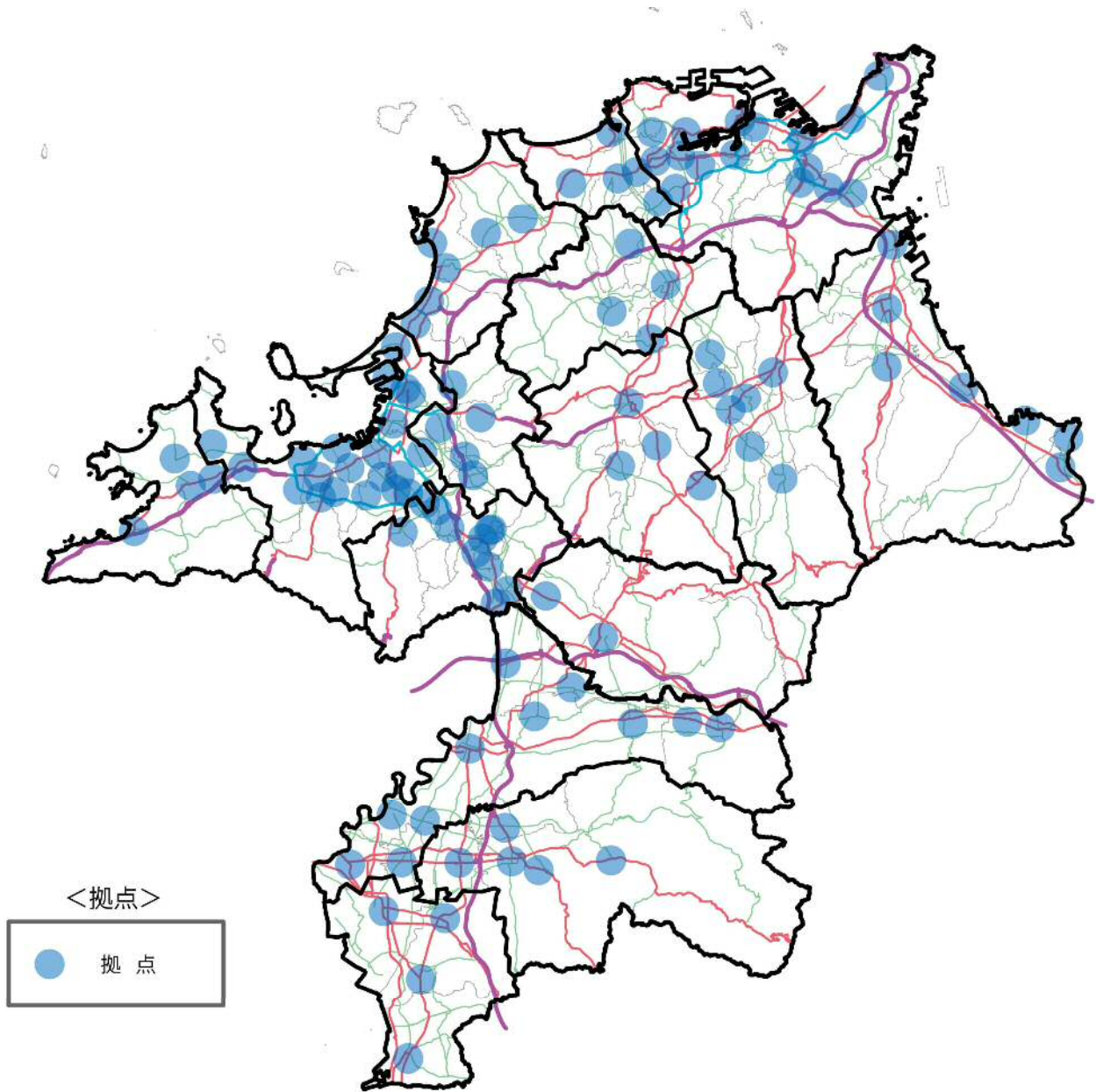
広域都市圏	拠点名
田川広域都市圏	大任町（大任町役場周辺）
	赤村（平成筑豊鉄道赤駅周辺）
甘木広域都市圏	東峰村（JR大行司駅周辺）
筑後・八女広域都市圏	星野村（星野村役場周辺）
	矢部村（矢部村役場周辺）
大牟田・柳川広域都市圏	山川町（町役場周辺）

● 結論

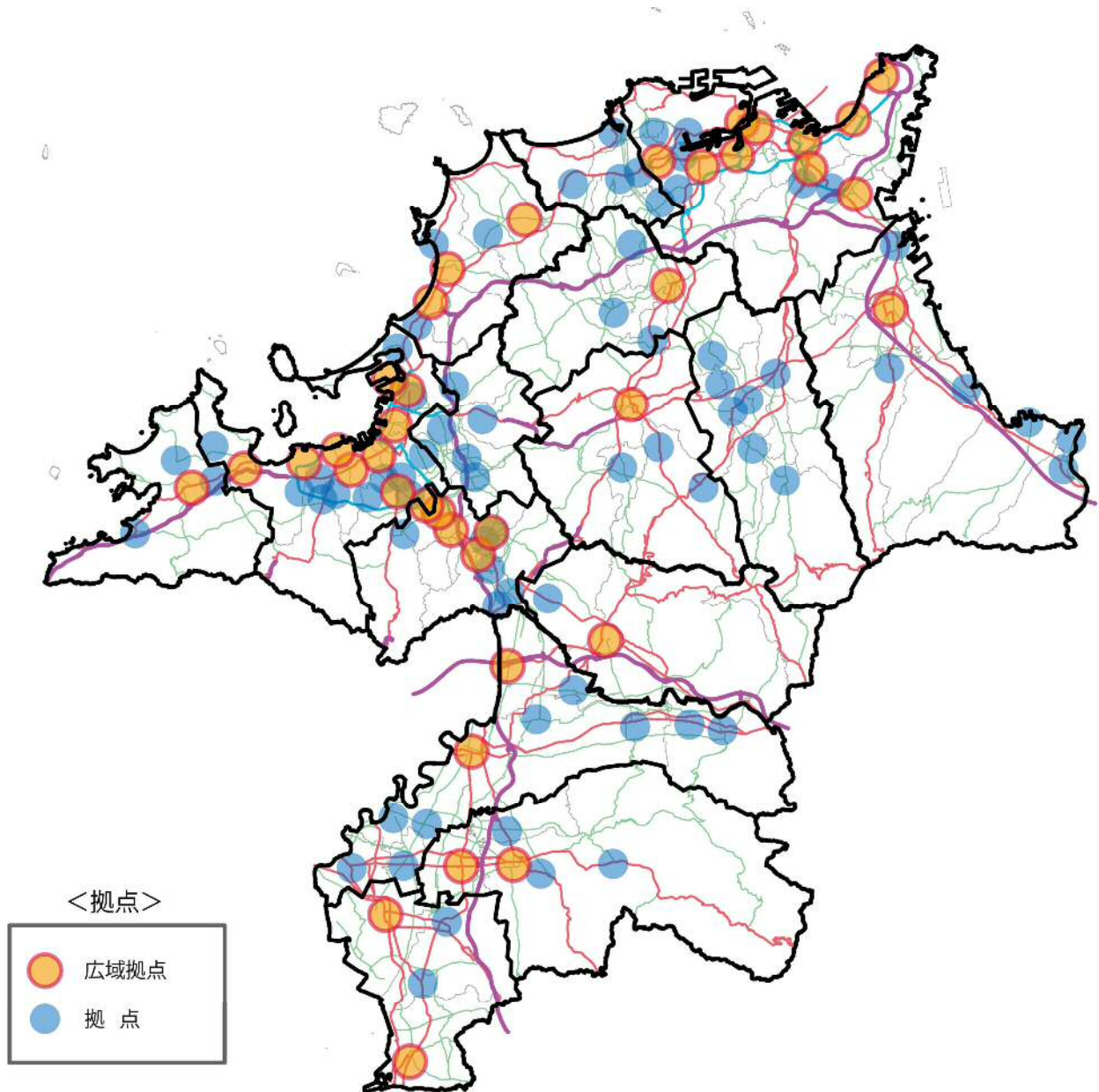
拠点の候補地区のうち、「都市の持続性」に関する評価・指標を満たさないものは、本ビジョンの拠点からは除きます。

なお、都市基盤のストックについては、拠点の区域設定時に検証することとします。

拠点図



広域拠点・拠点図



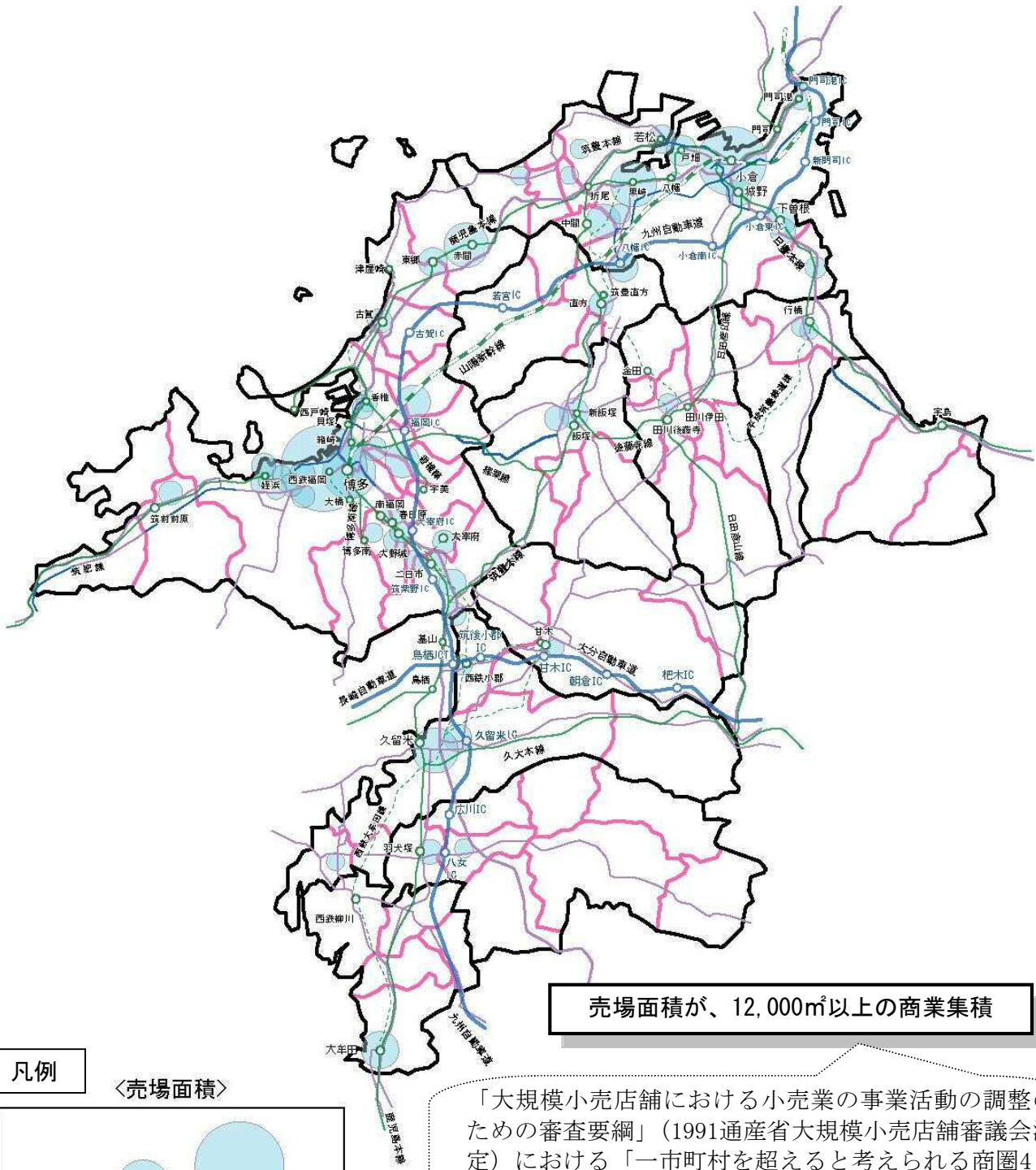
(3) 広域拠点の設定 ～項目別の検討～

以下に、広域拠点設定を行うにあたっての、評価・指標の検討結果を示します。

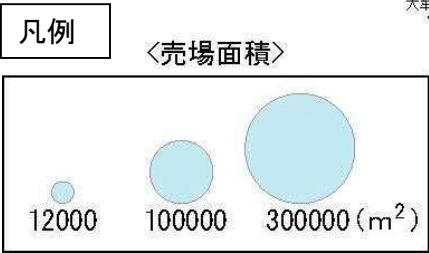
●多様な都市機能の集積

【評価・指標】 ◆商業機能：一定程度以上の商業集積がある

◆商業機能



売場面積が、12,000㎡以上の商業集積

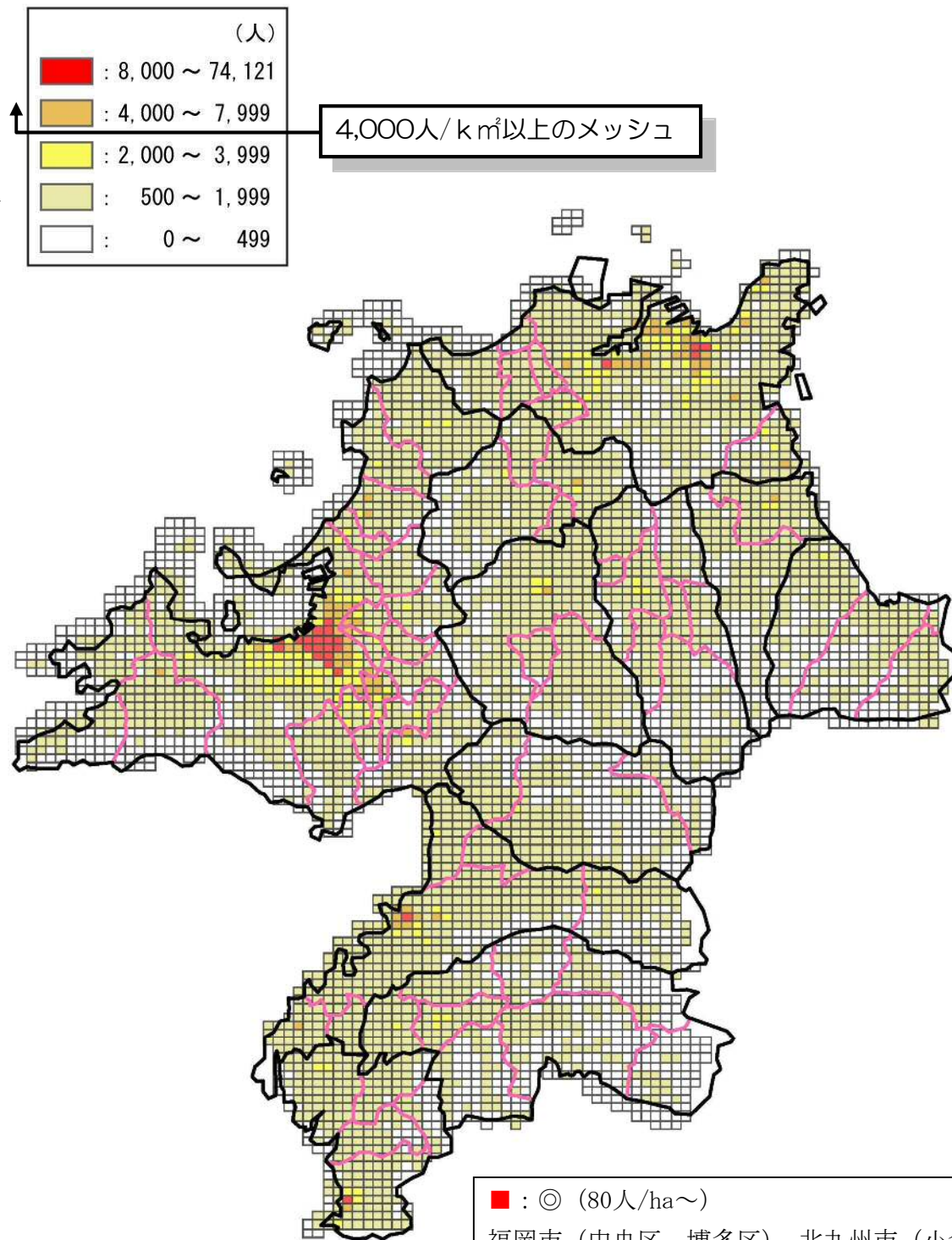


「大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整のための審査要綱」(1991通産省大規模小売店舗審議会決定)における「一市町村を超えると考えられる商圏4kmの商業施設の規模は、店舗面積6,000～15,000㎡ ⇒ 売場面積換算4,800～12,000㎡

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】 ◆業務機能：相対的に従業者人口密度が高い

◆業務機能



4,000人/km²以上のメッシュ

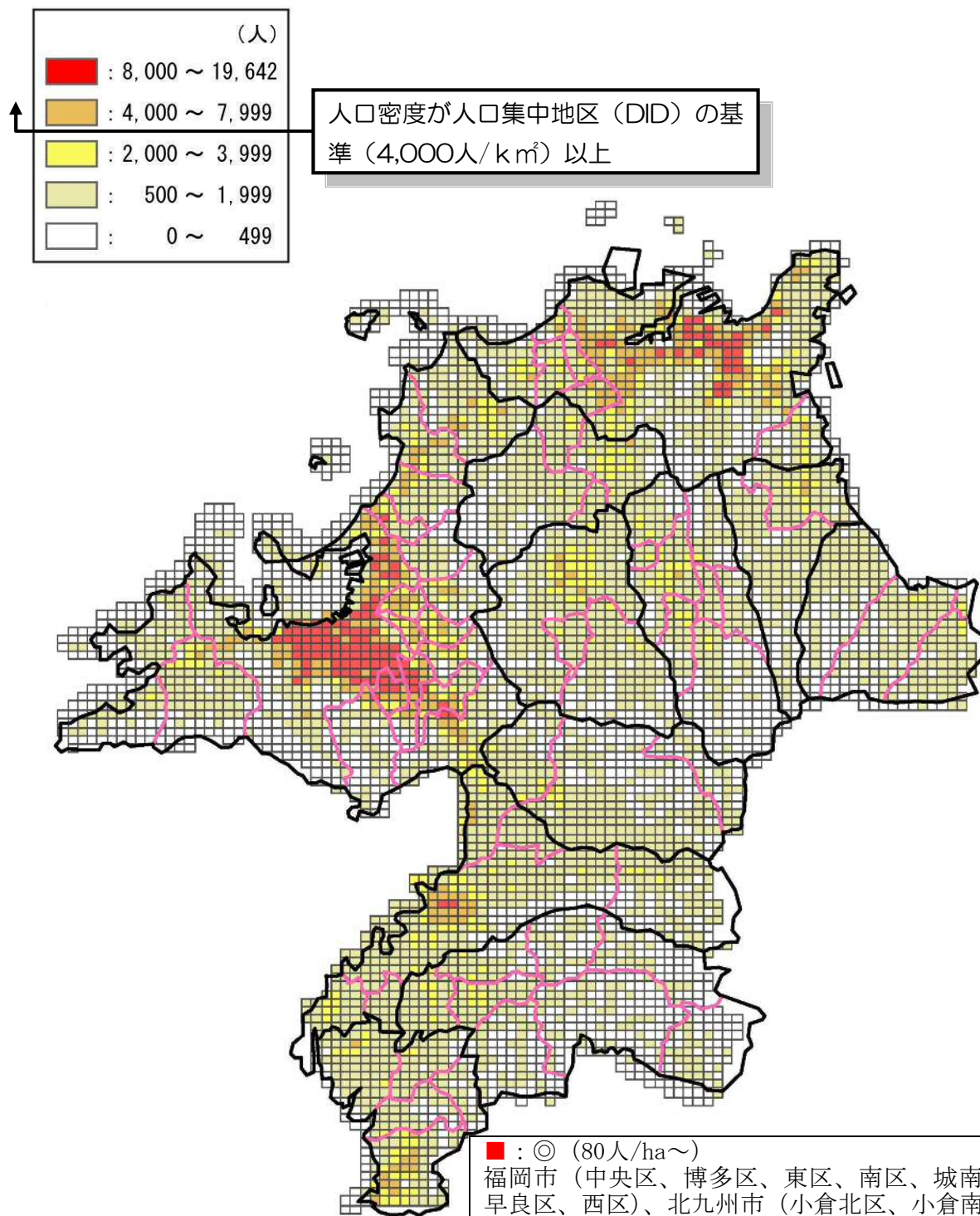
■ : ◎ (80人/ha~)	福岡市 (中央区、博多区)、北九州市 (小倉北区)、久留米市、大牟田市
■ : ○ (40人/ha~79人/ha)	前原市、大野城市、筑紫野市、粕屋町、古賀市、福津市、苅田町、直方市、飯塚市、行橋市、大川市

8,000人以上	概ね 4箇所
4,000人以上	概ね 20箇所
2,000人以上	概ね100箇所以上

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】 ◆居住機能：一定程度以上の人口密度（40人/ha）

◆居住機能：居住人口密度（40人/ha以上）

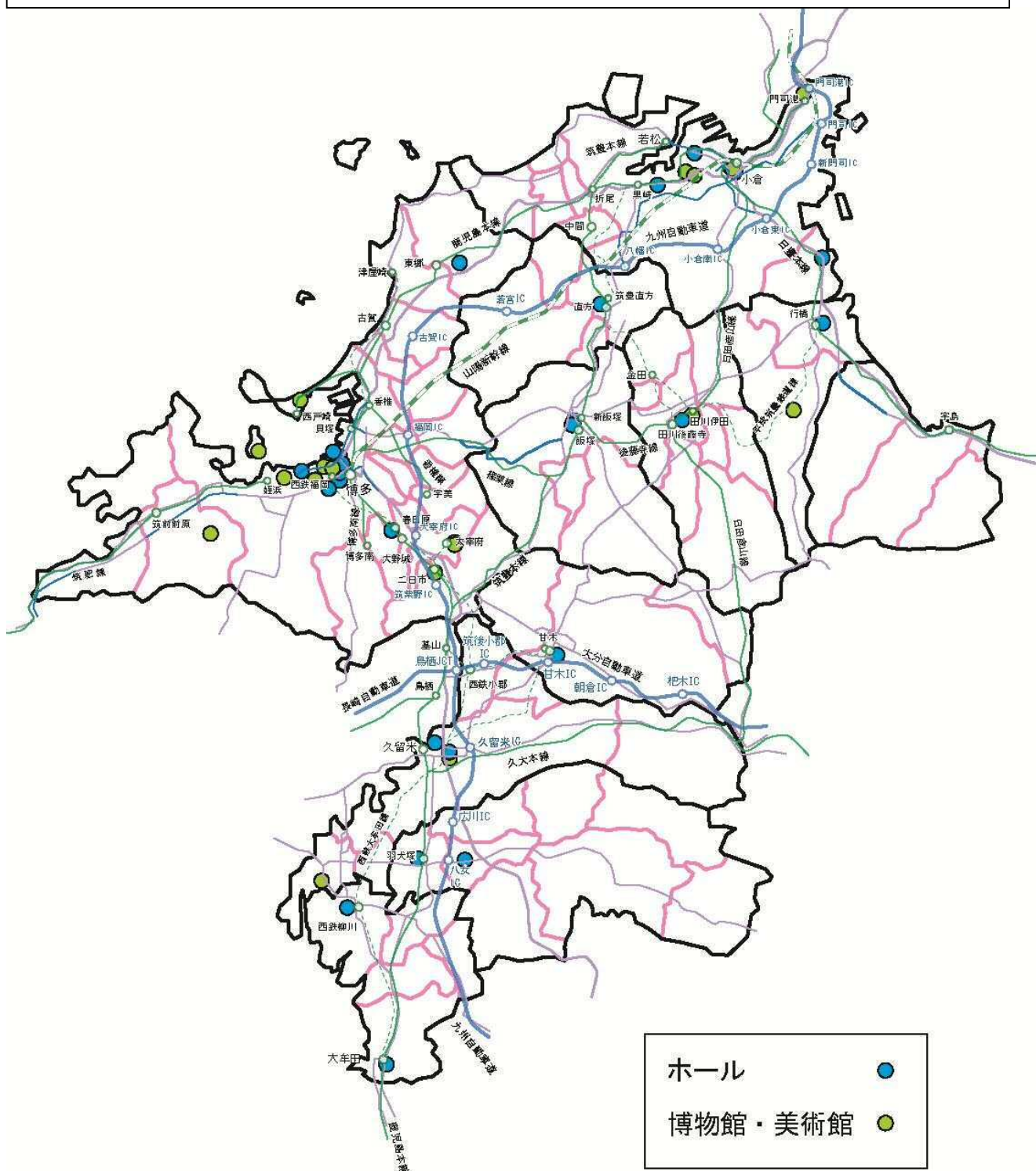


- : ◎ (80人/ha~)
 福岡市（中央区、博多区、東区、南区、城南区、早良区、西区）、北九州市（小倉北区、小倉南区、門司区、戸畑区、八幡東区、八幡西区）
 春日市、大野城市、太宰府市、新宮町、久留米市
- : ○ (40人/ha~79人/ha)
 前原市、筑紫野市、志免町、粕屋町、宇美町、篠栗町、須恵町、古賀市、福津市、宗像市、岡垣町、芦屋町、中間市、荻田町、直方市、飯塚市、田川市行橋市、朝倉市、小郡市、柳川市

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】

- ◆文化機能：収容規模1,000席^(注)を超える多目的ホールがある
または、博物館・美術館^(注)がある



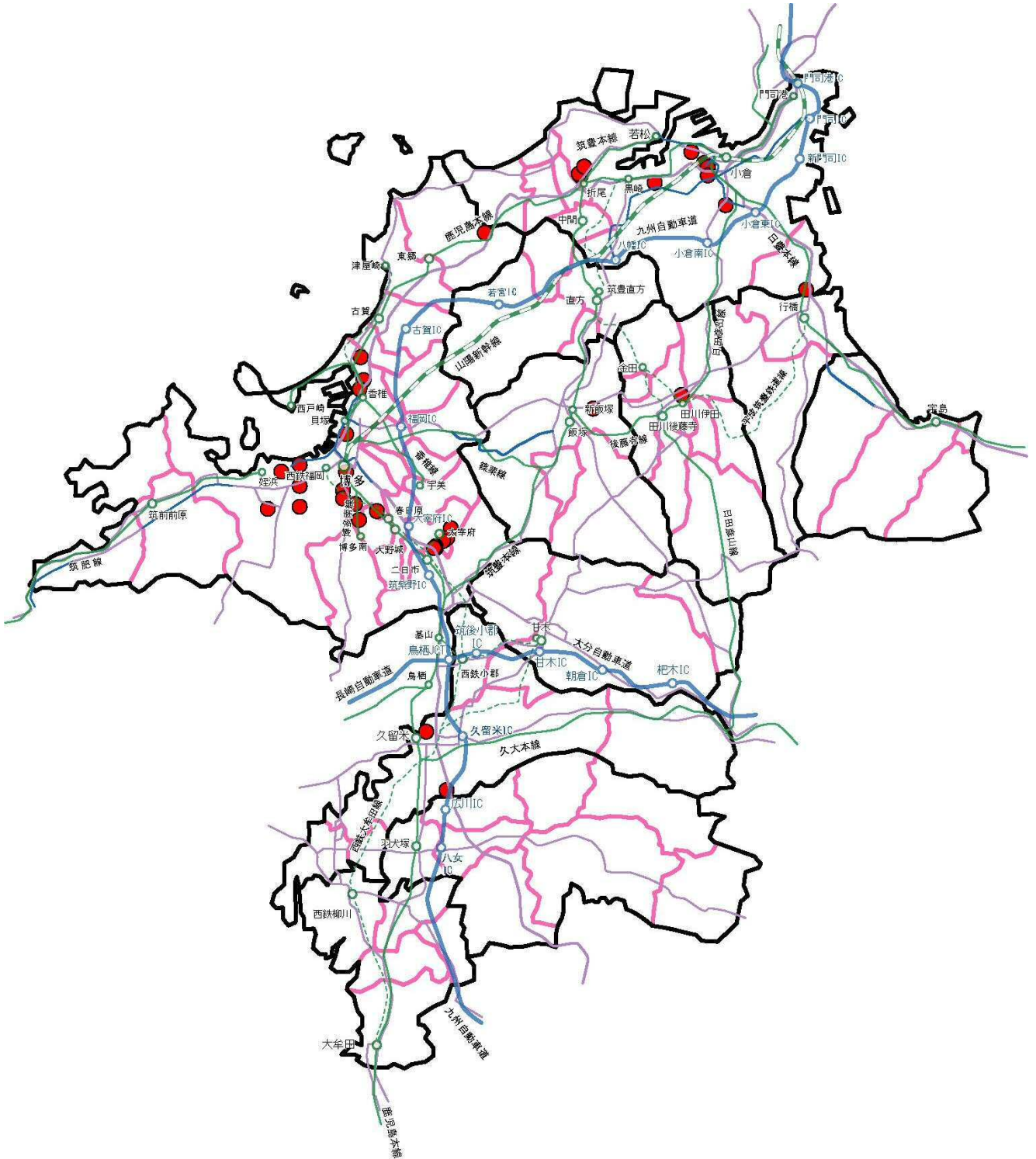
(注1) 収容規模1,000席を超える多目的ホール：多目的ホールは、演劇、コンサートを主とする様々な公演に使用される建物である。1,000～2,500人収容の規模が多数を占め、500～1,000人収容は小中規模の施設と分類される。小中規模を超える規模として1000人収容規模以上の施設を抽出した。

(注2) 博物館・美術館：博物館法による登録・指定がなされているもの。

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】

- ◆ 教育機能：学生数が500名^(注)以上の大学・短期大学がある

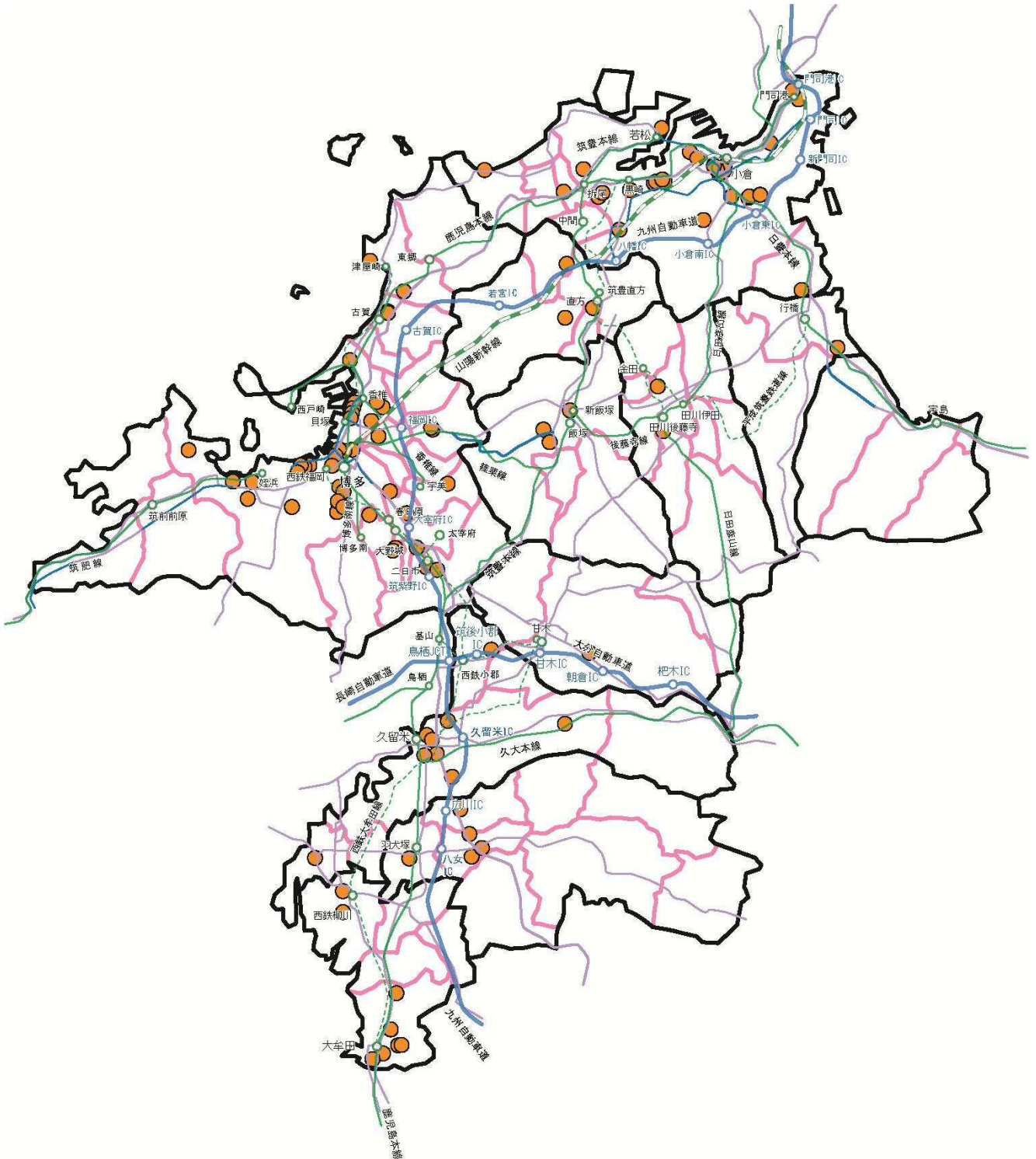


(注) 学生数500人以上の大学・短期大学：県内の大学・短期大学の約70%にあたる大学の規模が500人以上の学生数があることを参考に抽出した。

●多様な都市機能の集積

【評価・指標】

◆医療機能：病床数200以上の病院^(注)がある

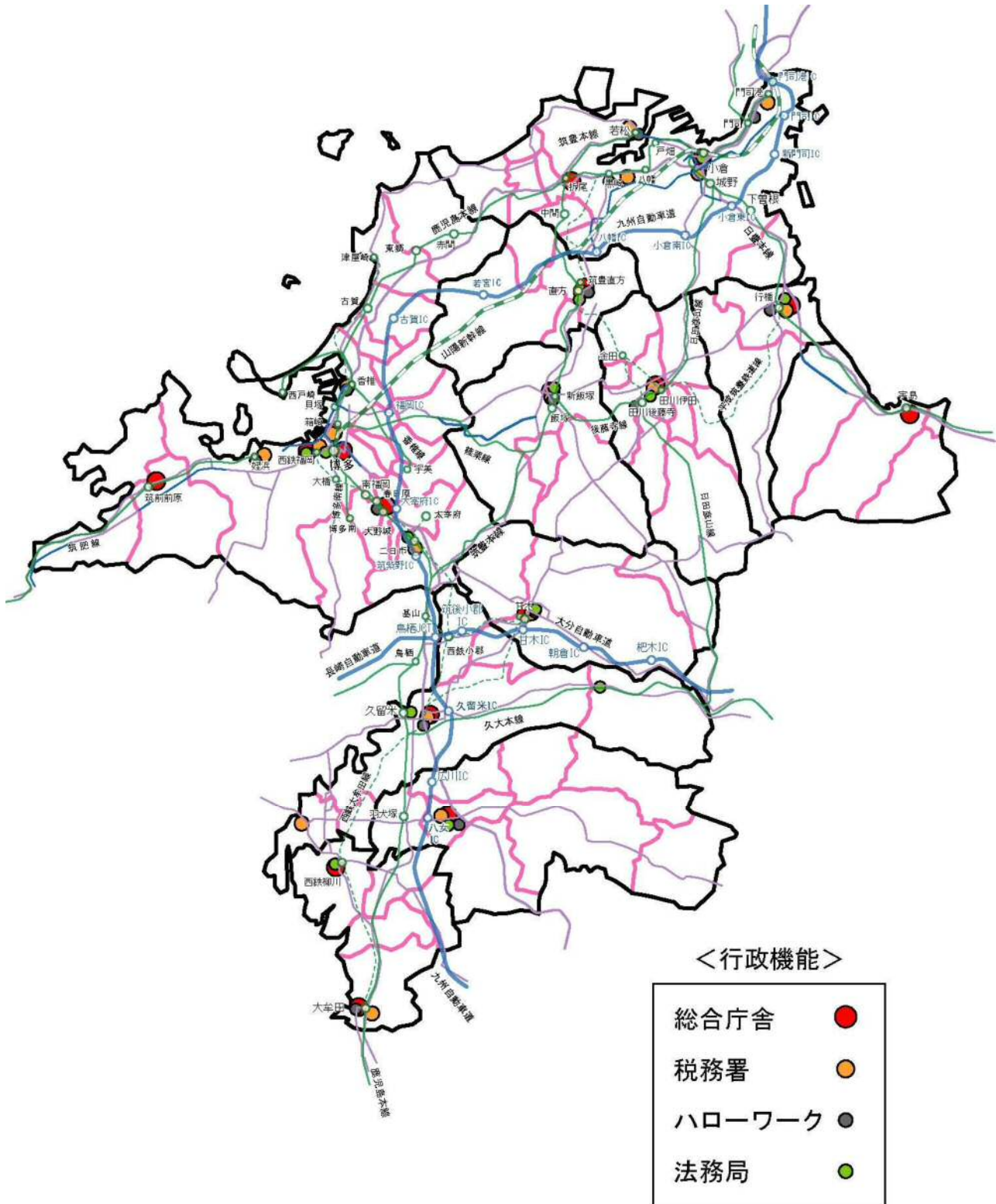


(注) 病床数200以上の病院：地域の病院、診療所などを支援する医療機関の役割を担い、病床数が原則200床以上であることなどを条件として都道府県知事により承認される「地域医療支援病院」の規模を超えるものを抽出した。

● 多様な都市機能の集積

【評価・指標】

◆ 行政機能：県の庁舎及び国の施設（税務署、ハローワーク、法務局）^(注)がある



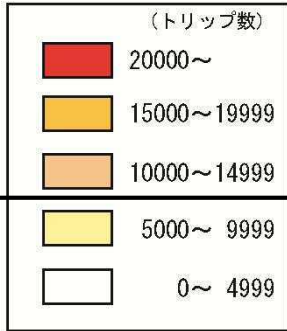
(注) 比較的多くの人が利用する県と国の施設として、県の総合庁舎、国の税務署、ハローワーク、法務局を抽出した。

● 広域からの人の集中

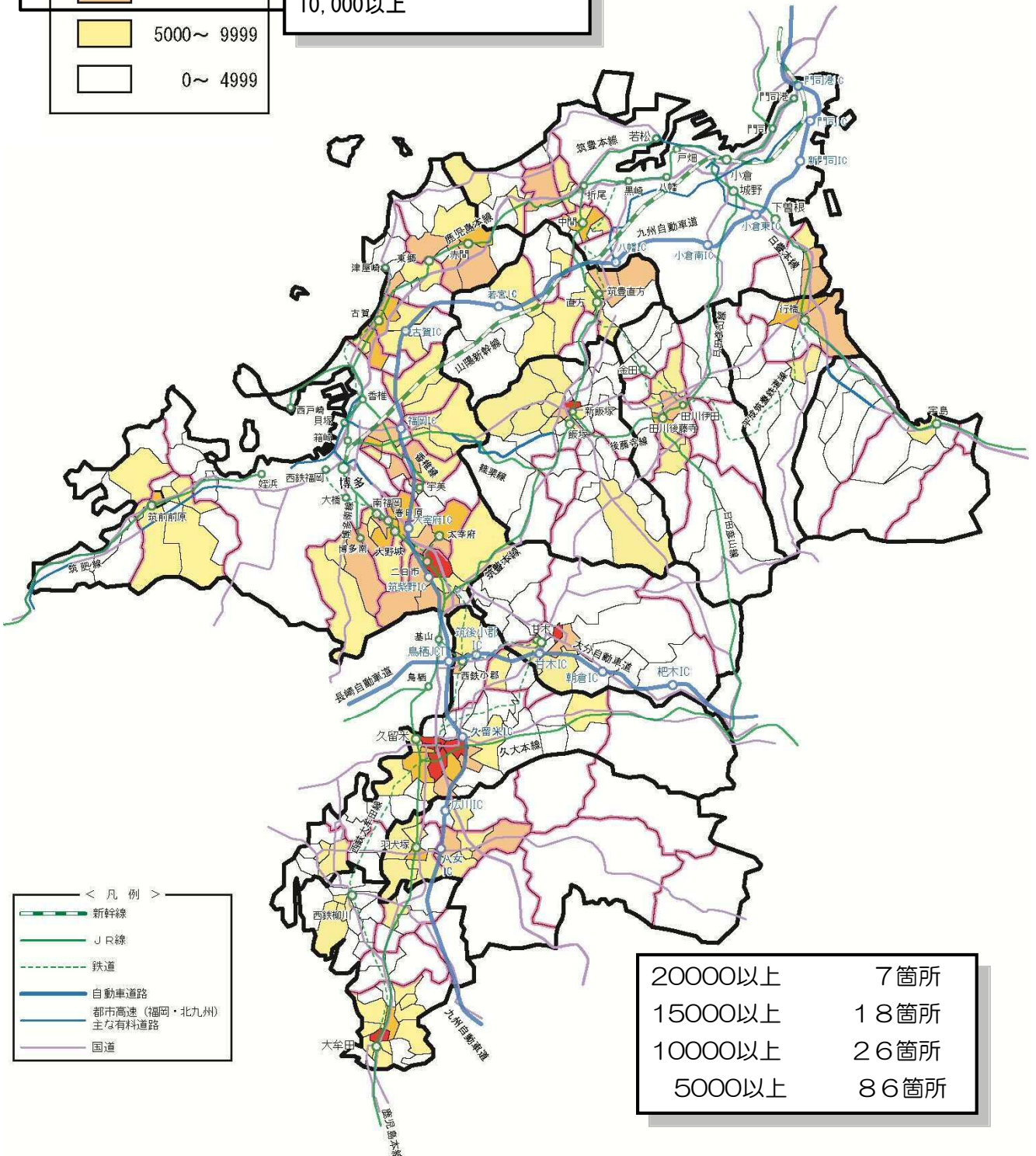
【評価・指標】 拠点を含む一定の区域外からの人の集中量 (注)

福岡市・北九州市を除いた広域からの集中量

<広域集中量>

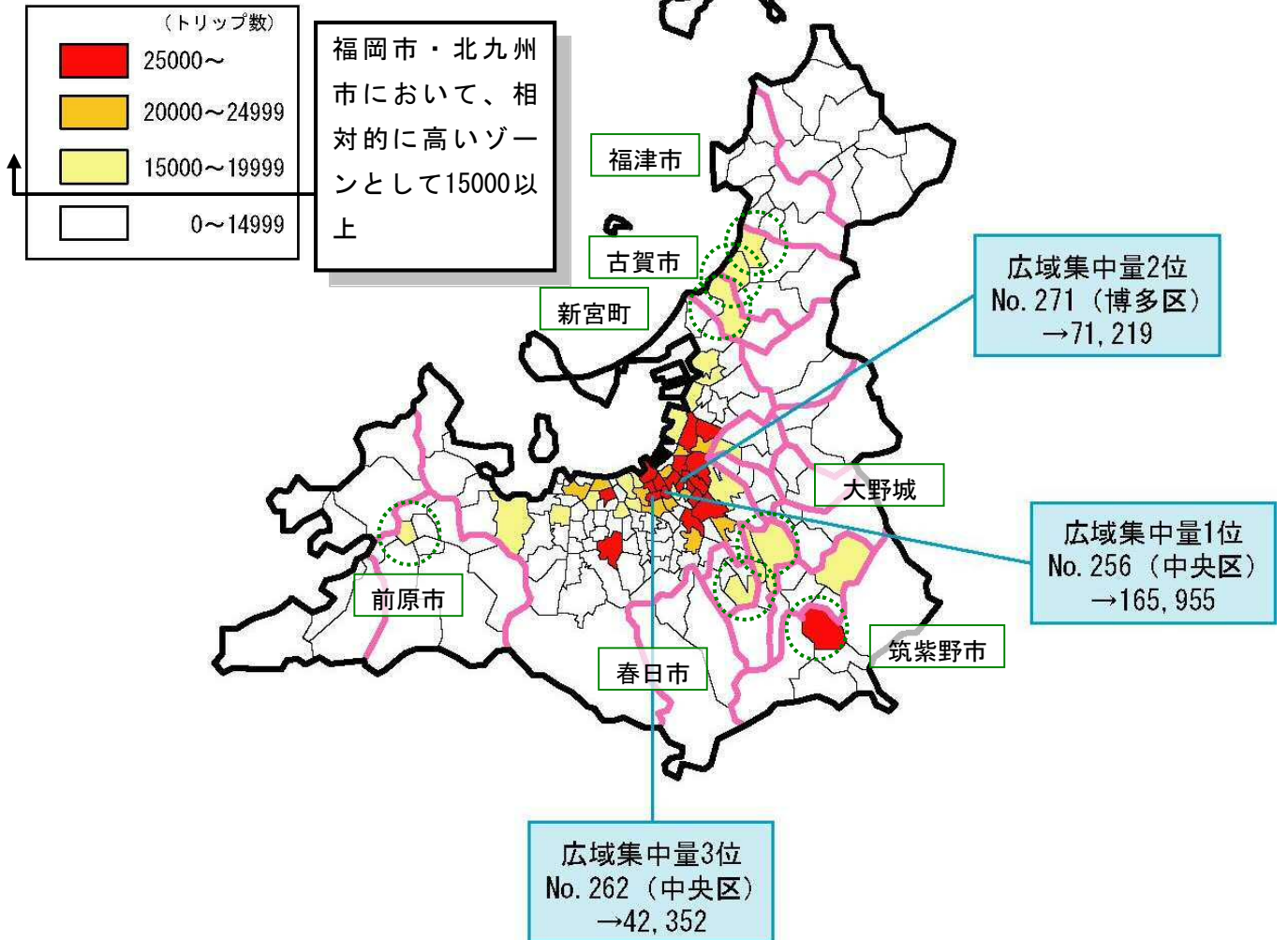


県内で相対的に高いゾーンとして広域集中量が、10,000以上

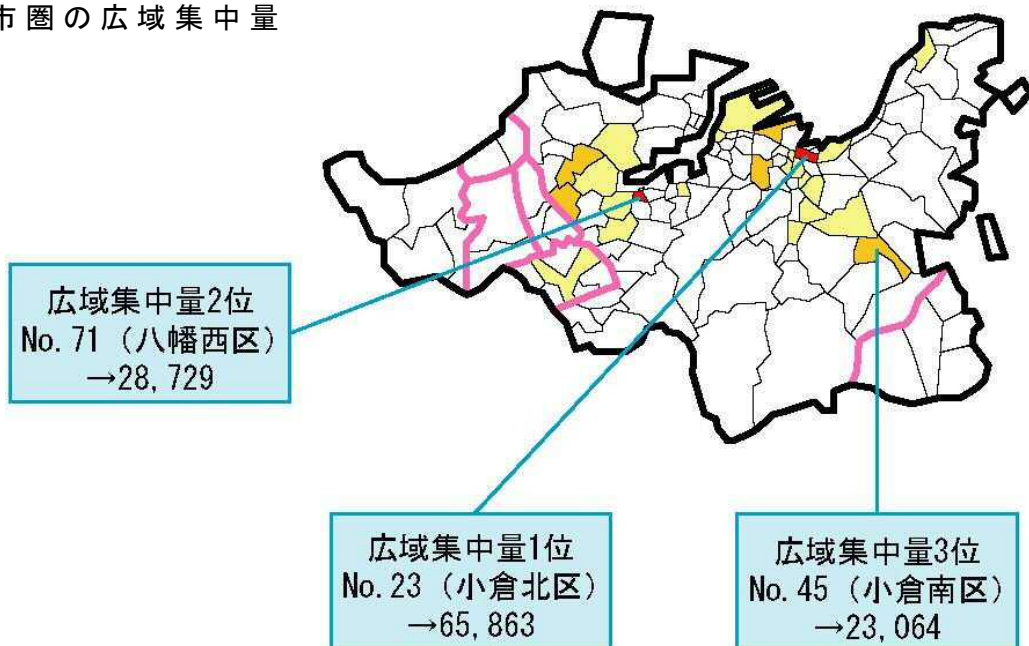


福岡都市圏の広域集中量

<広域集中量>



北九州都市圏の広域集中量



参考：広域拠点・拠点一覧

拠点数【111所】 広域拠点【38カ所】 拠点【73カ所】

※大規模集客施設の立地ビジョンの策定（H19）後に市町との協議を行い、拠点数等の変更を実施

【福岡都市圏】

福岡市 (JR博多駅／西鉄天神駅周辺)	福岡市 (地下鉄野芥駅周辺)	太宰府市 (西鉄五条駅周辺)
福岡市 (JR姪浜駅周辺)	福岡市 (JR・西鉄和白駅周辺)	筑紫野市 (JR・西鉄二日市駅周辺)
福岡市 (JR香椎駅周辺)	福岡市 (地下鉄橋本駅周辺)	筑紫野市 (西鉄朝倉街道駅周辺)
福岡市 (地下鉄西新駅／地下鉄藤崎駅／シー サイドももち周辺)	福岡市 (原交差点周辺)	筑紫野市 (西鉄筑紫駅周辺)
福岡市 (西鉄大橋駅周辺)	福岡市 (地下鉄七隈駅周辺)	筑紫野市 (JR原田駅周辺)
福岡市 (西鉄雑餉隈駅・JR南福岡駅周辺)	福岡市 (長住周辺)	前原市 (JR筑前前原駅周辺)
福岡市 (JR箱崎駅周辺)	春日市 (西鉄春日原駅周辺)	前原市 (JR波多江駅周辺)
福岡市 (アイランドシティ周辺)	大野城市 (西鉄下大利駅周辺)	新宮町 (JR新駅周辺)
福岡市 (地下鉄六本松駅周辺)	粕屋町 (JR長者原駅周辺)	篠栗町 (JR篠栗駅周辺)
福岡市 (JR九大学研都市駅周辺)	宗像市 (JR赤間駅周辺)	須恵町 (JR須恵中央駅周辺)
福岡市 (西鉄高宮駅周辺)	宗像市 (JR東郷駅周辺)	宇美町 (JR宇美駅周辺)
福岡市 (JR竹下駅周辺)	福津市 (JR福岡駅周辺)	那珂川町 (JR博多南駅周辺)
福岡市 (西鉄井尻駅周辺)	福津市 (津屋崎庁舎周辺)	二丈町 (JR筑前深江駅周辺)
福岡市 (若宮周辺)	古賀市 (JR古賀駅周辺)	久山町 (下山田地区)
福岡市 (九州大学伊都キャンパス周辺)	太宰府市 (西鉄太宰府駅周辺)	志摩町 (志摩町役場周辺)
朝倉市 (西鉄・甘木鉄道甘木駅周辺)	志免町 (志免町民体育館周辺)	筑前町 (旧夜須町役場周辺)

: 広域拠点

【北九州都市圏】

北九州市 (JR・北九州モノレール小倉駅周辺)	北九州市 (JR若松駅周辺)	中間市 (筑豊電鉄通谷駅/JR中間駅間周辺)
北九州市 (JR黒崎駅周辺)	北九州市 (JR八幡駅周辺)	芦屋町 (正門町通り商店街周辺)
北九州市 (JR戸畑駅周辺)	北九州市 (JR陣原駅周辺)	水巻町 (JR水巻駅周辺)
北九州市 (JR折尾駅周辺)	北九州市 (学術研究都市周辺)	遠賀町 (JR遠賀川駅周辺)
北九州市 (JR門司港駅周辺)	北九州市 (上葛原周辺)	岡垣町 (JR海老津駅周辺)
北九州市 (JR門司駅周辺)	北九州市 (北方・守恒周辺)	苅田町 (JR苅田駅周辺)
北九州市 (JR下曾根駅周辺)	北九州市 (二島周辺)	
北九州市 (JR城野駅周辺)	北九州市 (永犬丸・三ヶ森周辺)	
行橋市 (JR・平成筑豊鉄道行橋駅周辺)	みやこ町 (旧豊津町役場周辺)	
豊前市 (JR宇島駅周辺)	築上町 (JR椎田駅周辺)	
吉富町 (JR吉富駅周辺)	上毛町 (旧新吉富村役場周辺)	

■ : 広域拠点

【筑豊都市圏】

飯塚市 (JR新飯塚駅周辺)	嘉麻市 (旧山田市役所周辺)	糸田町 (平成筑豊鉄道糸田駅周辺)
嘉麻市 (旧稲築町役場周辺)	桂川町 (桂川町役場周辺)	
田川市 (JR・平成筑豊鉄道田川伊田駅周辺)	添田町 (JR添田駅周辺)	
田川市 (JR・平成筑豊鉄道田川後藤寺駅周辺)	香春町 (JR香春駅周辺)	
川崎町 (JR豊前川崎駅周辺)	福智町 (平成筑豊鉄道金田駅周辺)	
直方市 (JR・平成筑豊鉄道直方駅周辺)	宮若市 (旧宮田町役場周辺)	
小竹町 (JR小竹駅周辺)	鞍手町 (町立病院周辺)	

: 広域拠点

【筑後都市圏】

久留米市 (JR・西鉄久留米駅周辺)	久留米市 (旧城島町役場周辺)	うきは市 (JR吉井駅周辺)
久留米市 (西鉄犬塚駅周辺)	小郡市 (西鉄・甘木鉄道小郡駅周辺)	大木町 (西鉄八丁牟田駅周辺)
久留米市 (西鉄北野駅周辺)	太刀洗町 (西鉄大堰駅周辺)	大川市 (大川市役所周辺)
久留米市 (JR田主丸駅周辺)	うきは市 (JRうきは駅周辺)	黒木町 (黒木町地域交流センター周辺)
筑後市 (JR羽犬塚駅周辺)	立花町 (立花町役場周辺)	
八女市 (八女市役所周辺)	広川町 (広川町役場周辺)	
大牟田市 (JR・西鉄大牟田駅／西鉄新栄町駅周辺)	みやま市 (JR瀬高駅周辺)	
柳川市 (西鉄柳川駅周辺)	みやま市 (JR渡瀬駅周辺)	

: 広域拠点

1-3 公共交通軸の設定方針

(1) 公共交通軸設定の流れ

- ・鉄軌道については、基幹公共交通軸とします。
- ・その他については、以下のフローに基づき検討をおこないます。

公共交通軸の定義

<公共交通軸>

拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進させていく軸

<基幹公共交通軸>

公共交通軸のうち、公共交通サービスの質が高いもの

① 公共交通軸の設定方針

公共交通軸の考え方に基づき、以下のとおり設定方針を決定

● 多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所と接続すること（都市機能集積の支援、機能の相互補完）

- ・公共交通軸は、拠点における商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能の集積及び補完を促進する軸であること

● 質の高い公共交通であること（公共交通サービスの質）

- ・誰もが容易に移動が可能であるとともに、過度に自家用車に依存せず公共交通も選択可能な暮らしを実現していくため、一定水準のサービス水準（運行本数など）であること

● 沿線における既存の都市基盤施設ストックが活かせること（都市基盤施設のストック）

- ・公共交通軸沿線における誘導はこれまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であること

● 公共交通の持続性が見込まれること（持続性）

- ・公共交通軸沿線において公共交通の潜在需要が存在していることが必要であり、新駅設置等による計画的な誘導が行われる場合を除き、人口集積や都市機能の立地があり、公共交通の持続性が高いこと

（次頁に続く）

② 公共交通軸の候補抽出

以下の場所を「公共交通軸」の候補として抽出

- 下記条件を満たす拠点間を結び、公共交通の安全な運行が図られる幹線道路

条件：第4回北部九州圏パーソントリップ調査において一定の交通需要が見込まれる拠点ペア
※都市圏を越える拠点ペアについては、現状で交通需要が少ない上に、土地利用誘導に直接結びつかないため、対象外とします。

③ 公共交通軸の設定

「公共交通軸」の候補について、鉄道で代替不可能な軸であるか否かを検証しつつ、以下の指標を用いて軸を設定

● 拠点を支える人の集積

<面の評価>

【評価・指標】

- ◆ 居住機能の集積

(居住人口、転入者数)

● 公共交通軸の強さ

<線の評価>

【評価・指標】

- ◆ 道路の状況
- ◆ 拠点間を効率的に結ぶ
- ◆ 公共交通との接続性が高い

(幅員)

(迂回率等)

(鉄道との結節性)

● 持続性

<ポテンシャルの評価>

【評価・指標】

- ◆ 通勤目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ 通学目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ 買物目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ 通院目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ 観光・スポーツ目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ その他目的の移動について、潜在需要が見込まれる
- ◆ 交通弱者の移動について、潜在需要が見込まれる

(従業人口等)

(学生・生徒数等)

(商業施設数等)

(病院数等)

(観光施設等)

(行政施設等)

(福祉施設数等)

④ 基幹公共交通軸の設定

「公共交通軸」の中で、以下の条件より、基幹公共交通軸を設定

● 前提条件

- ・既に公共交通軸として設定されていること
- ・地域公共交通網形成計画に位置付けられていること

● 公共交通軸から基幹公共交通軸への格上げを検討する時期

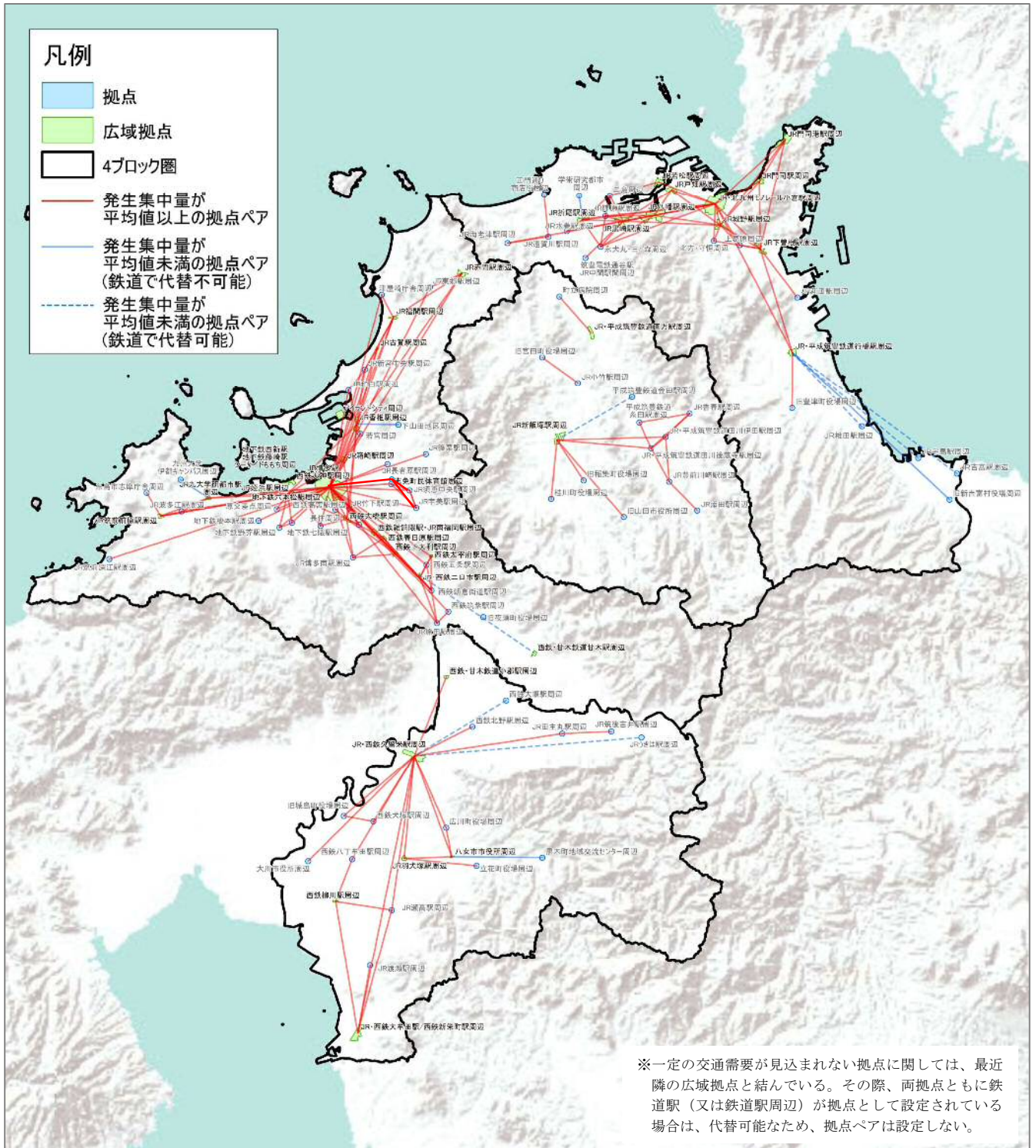
- ・一定期間を経て、公共交通軸から基幹公共交通軸への格上げを検討するか否かを検討

● 評価の視点

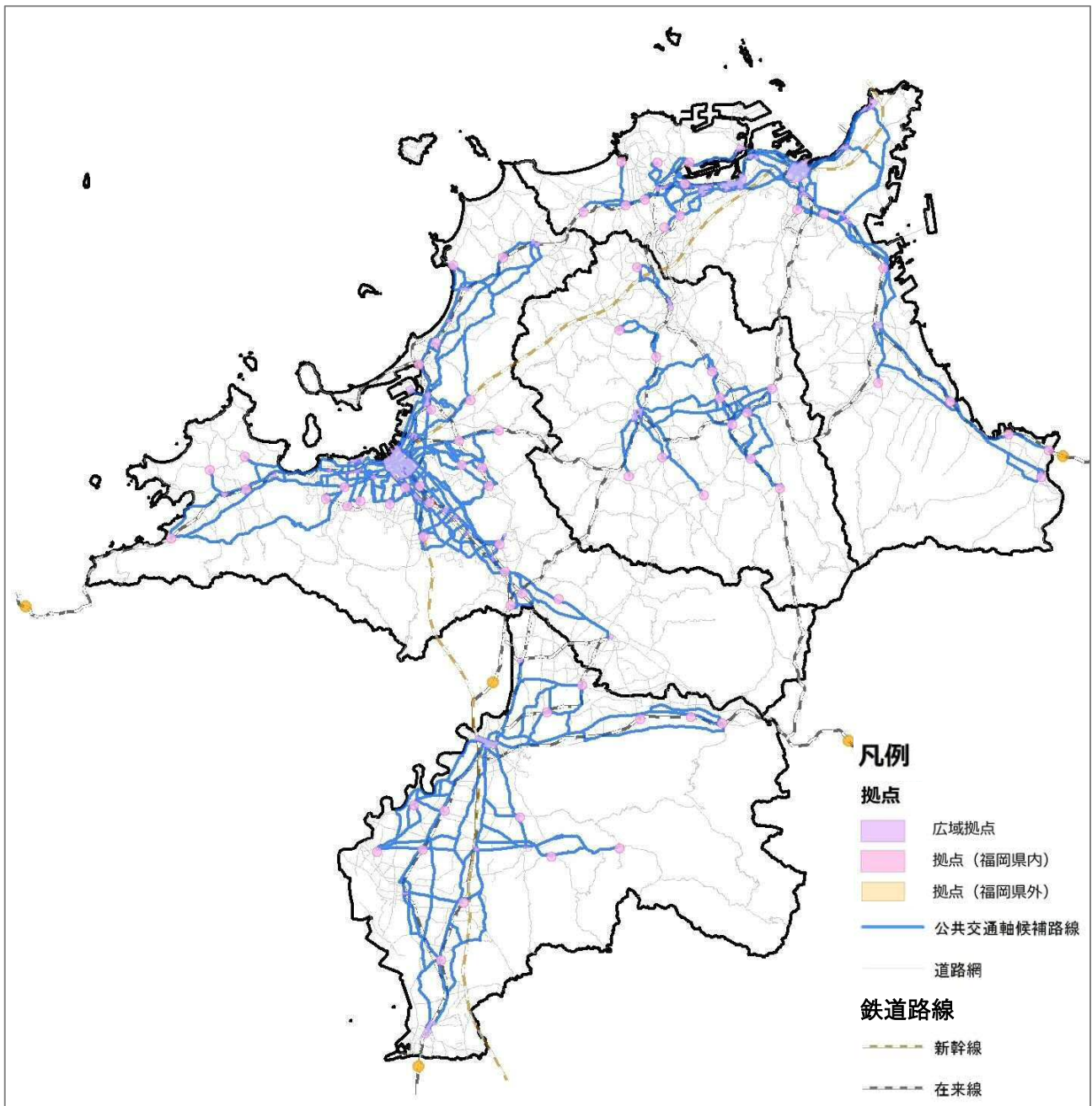
- ・公共交通軸のうち、特に質が高いものを基幹公共交通軸として設定

※特に質が高いとは、例えば、①集住・都市機能の集約化が一定程度進んでおり、②基幹公共交通軸としての強さ（移動の快適さを担保する安全性・定時性・速達性・大量輸送性等）を有していること等です。

拠点ペアの設定図



公共交通軸候補路線の設定図



【軸の起終点の設定方法】

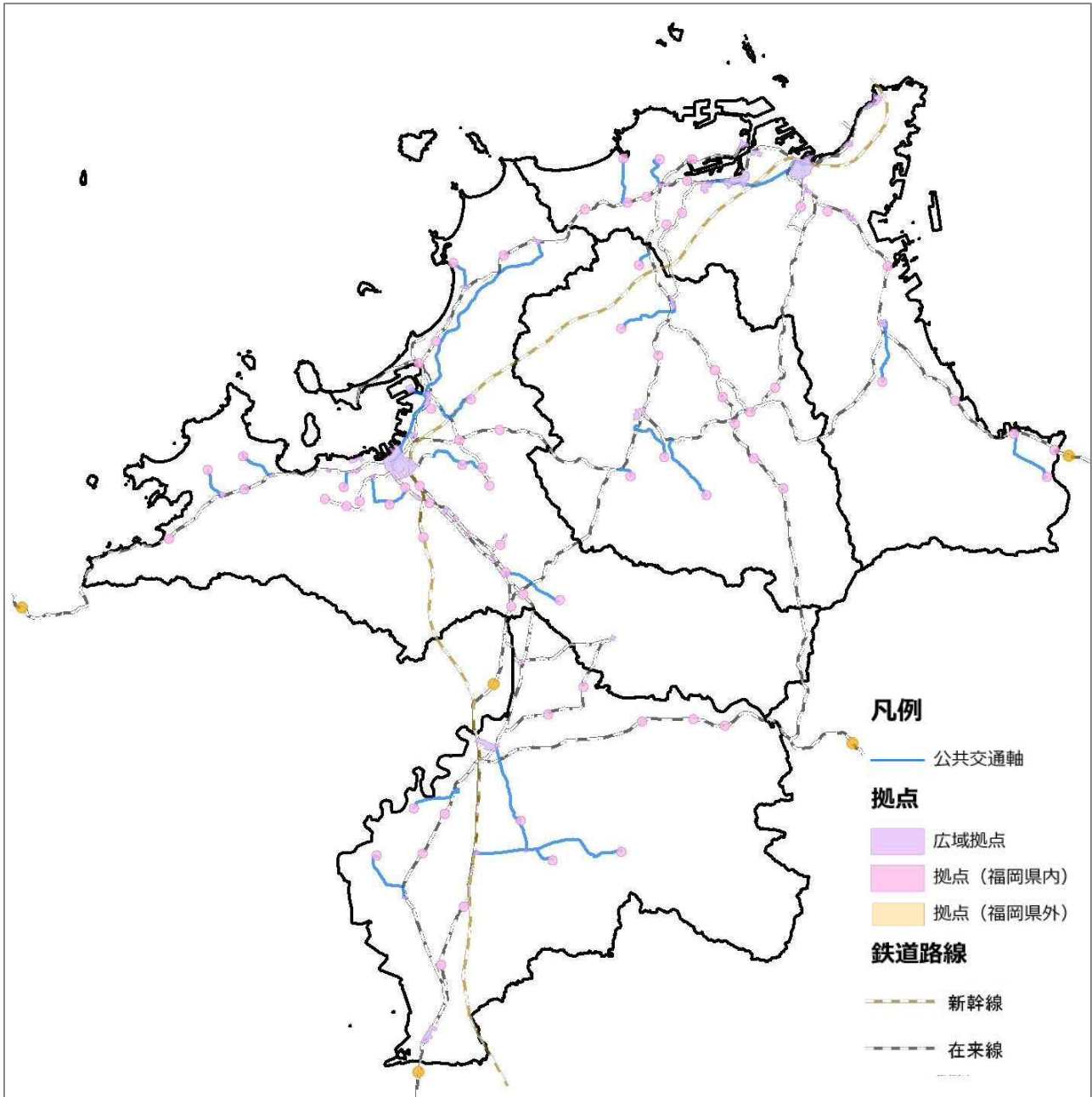
○鉄道駅を起点又は終点として設定

※但し、広域拠点「JR・西鉄久留米駅周辺」のように広域拠点内に2つの駅が存在する場合は、乗降客数の多い駅を起点又は終点として設定（この場合は、西鉄久留米駅が起点又は終点）

○起点又は終点の拠点が市町村庁舎周辺の場合、市町村庁舎を起点又は終点として設定

○起点又は終点の拠点が施設周辺以外（アイランドシティ周辺等）の場合、地区内の重心から近隣の交差点を起点又は終点として設定（交差点は、2車線（片側1車線）以上の交差点）

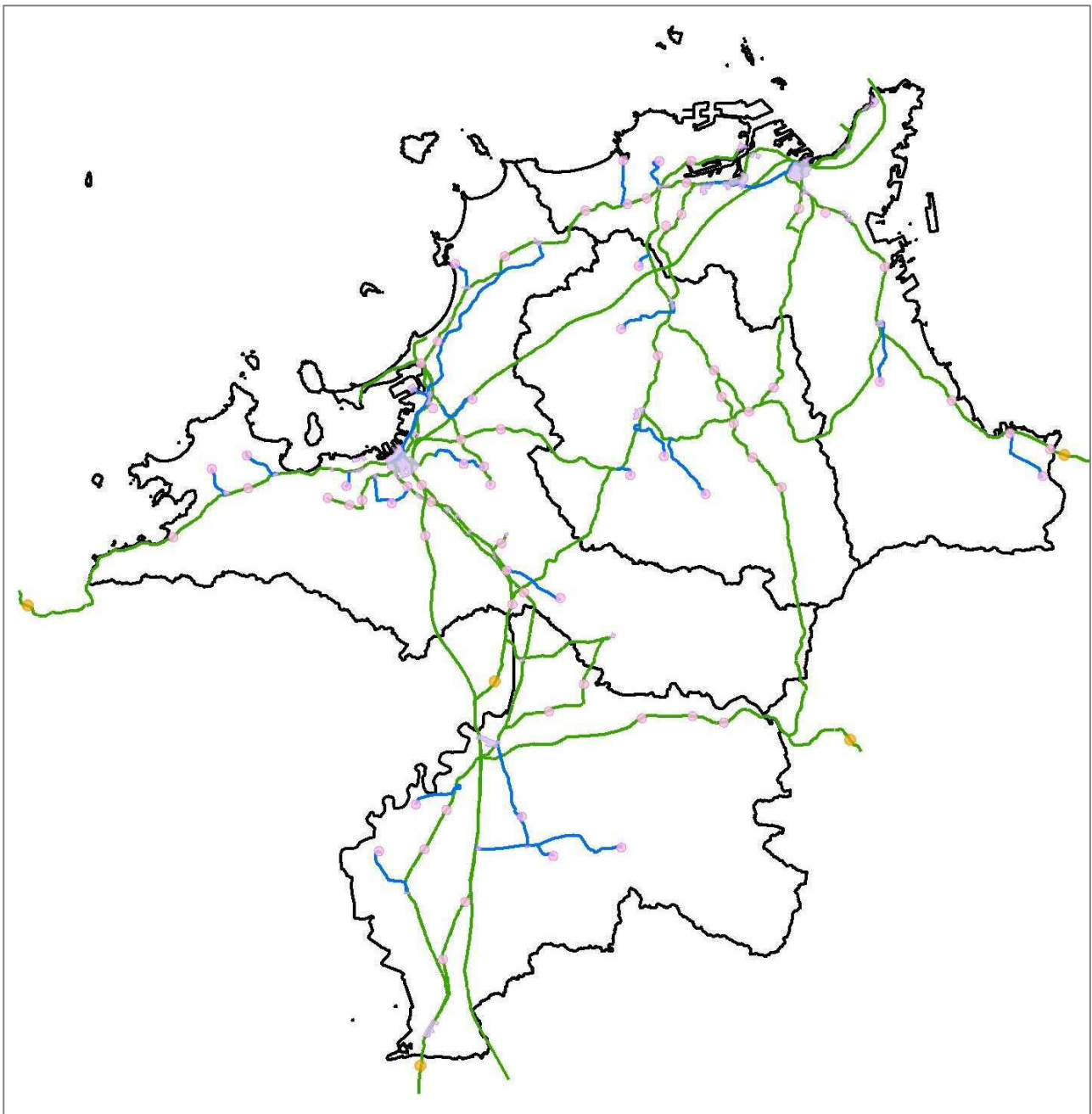
公共交通軸の設定図



【公共交通軸の設定方法】

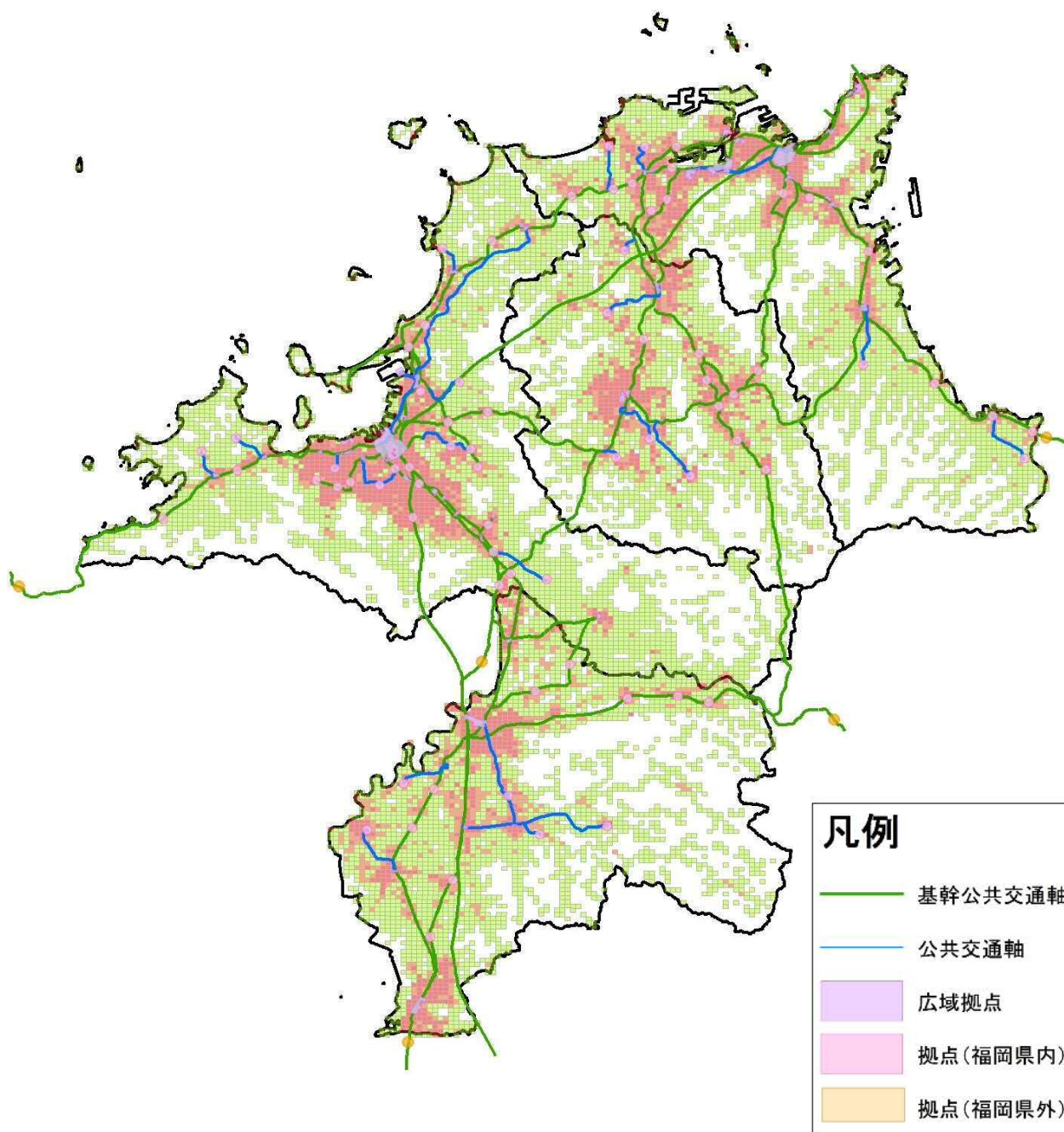
- ・公共交通軸候補を「鉄道上に拠点が存在しない拠点ペア軸」・「両方の拠点が鉄道上に存在するペア軸」・「片方の拠点が鉄道上に存在するペア軸」の3つに類型化して、各類型毎に公共交通軸を設定

基幹公共交通軸および公共交通軸の設定図



＜参考：公共交通軸選定時の評価の視点＞

- 公共交通軸候補を都市計画の視点から総合的に評価して、公共交通軸を選定



【総合評価の方法】

- STEP① 各評価指標（500mメッシュ）を平均値や標準偏差より点数化（0～3点）し、各メッシュの総得点を算出
- STEP② 都市圏毎に総得点を平均値や標準偏差より分類し、総合評価を実施


参考：基幹公共交通軸・公共交通軸一覧

【福岡都市圏】

J R 山陽新幹線	福岡市/久山町
J R 九州新幹線	福岡市/春日市/那珂川町
J R 鹿児島本線	福岡市/太宰府市/古賀市/筑紫野市/春日市/大野城市/宗像市/福津市/新宮町
J R 筑肥線	福岡市/糸島市
J R 博多南線	福岡市/春日市
J R 香椎線	福岡市/粕屋町/宇美町/須恵町
J R 篠栗線	福岡市/篠栗町/粕屋町
J R 筑豊本線	筑紫野市/筑前町
西鉄天神大牟田線	福岡市/太宰府市/筑紫野市/春日市/大野城市
西鉄太宰府線	太宰府市/筑紫野市
西鉄貝塚線	福岡市/新宮町
西鉄甘木線	朝倉市
地下鉄空港線	福岡市
地下鉄箱崎線	福岡市
地下鉄七隈線	福岡市
甘木鉄道甘木線	朝倉市/筑前町
J R 赤間駅周辺 - J R 博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺	福岡市/古賀市/宗像市/福津市/新宮町
アイランドシティ周辺 - 西鉄香椎駅	福岡市
九州大学伊都キャンパス周辺 - J R 九大学研都市駅周辺	福岡市/筑前町
原交差点周辺 - 地下鉄藤崎駅	福岡市
長住周辺 - 地下鉄六本松駅	福岡市
長住周辺 - 西鉄高宮駅	福岡市
福津市役所津屋崎庁舎周辺 - J R 福間駅	福津市
下山田地区周辺 - J R 舞松原駅	久山町/福岡市


: 基幹公共交通軸

糸島市交流プラザ志摩館周辺 - J R筑前前原駅	糸島市
志免町民体育館周辺 - 地下鉄福岡空港駅	福岡市/志免町
志免町民体育館周辺 - J R須恵中央駅	志免町/須恵町
筑前町役場周辺 - 西鉄朝倉街道駅	筑紫野市/筑前町

 : 基幹公共交通軸


【北九州都市圏】

J R山陽新幹線	北九州市
J R山陽本線	北九州市
J R鹿児島本線	北九州市/水巻町/岡垣町/遠賀町
J R日豊本線	北九州市/苅田町/行橋市/豊前市/吉富町/築上町
J R日田彦山線	北九州市
J R筑豊本線	北九州市/中間市/水巻町
平成筑豊鉄道田川線	行橋市/みやこ町
北九州高速鉄道小倉線	北九州市
筑豊電気鉄道	北九州市/中間市
J R黒崎駅周辺 - J R・北九州モノレール小倉駅周辺	北九州市
学術研究都市周辺 - J R折尾駅	北九州市
正門通り商店街周辺 - J R遠賀川駅	芦屋町/遠賀町
みやこ町役場豊津支所周辺 - J R・平成筑豊鉄道行橋駅	行橋市/みやこ町
上毛町役場周辺 - J R宇島駅	上毛町/豊前市

 : 基幹公共交通軸


【筑豊都市圏】

J R 山陽新幹線	宮若市/鞍手町/直方市
J R 日田彦山線	田川市/添田町/川崎町/香春町
J R 篠栗線	飯塚市/桂川町
J R 筑豊本線	直方市/飯塚市/鞍手町/桂川町/小竹町
J R 後藤寺線	飯塚市/田川市/嘉麻市
平成筑豊鉄道伊田線	田川市/小竹町/直方市/福智町
平成筑豊鉄道糸田線	田川市/福智町
平成筑豊鉄道田川線	田川市/香春町/赤村
筑豊電気鉄道	直方市
嘉麻市役所稲築庁舎周辺 - J R 飯塚駅	飯塚市/嘉麻市
嘉麻市役所山田庁舎周辺 - J R 下鴨生駅	嘉麻市
桂川町役場周辺 - J R 桂川駅	桂川町
宮若市役所周辺 - J R・平成筑豊鉄道直方駅	宮若市/直方市
くらて病院周辺 - J R 鞍手駅	鞍手町

 : 基幹公共交通軸

【筑後都市圏】

J R 九州新幹線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
J R 鹿児島本線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
J R 久大本線	久留米市/うきは市
西鉄天神大牟田線	久留米市/小郡市/大牟田市/みやま市/柳川市/大木町
西鉄甘木線	久留米市/大刀洗町
甘木鉄道甘木線	小郡市/大刀洗町
八女市役所周辺 - J R 羽犬塚駅	八女市/筑後市
八女市役所周辺 - 広川町役場周辺	八女市/広川町
八女市役所周辺 - 八女市黒木地域交流センター「ふじの里」周辺	八女市
八女市役所周辺 - 八女市役所立花支所周辺	八女市
久留米市役所城島総合支所周辺 - 西鉄大善寺駅	久留米市
大川市役所周辺 - 西鉄柳川駅	大川市/柳川市
広川町役場周辺 - 西鉄久留米駅	久留米市/広川町

 : 基幹公共交通軸

1-4 将来における都市構造を示す指標の設定

(1) 拠点と公共交通軸による集約型都市づくりの効果、目標

福岡県都市計画基本方針において、都市づくりの目標を「拠点と公共交通軸が紡ぎだす豊かで暮らしやすい都市を目指して」とし、「都市機能が拠点や公共交通軸沿線に集積する集約型の都市づくり」を目指すこととしていますが、このように広域拠点及び拠点、基幹公共交通軸及び公共交通軸を配置した集約型の都市構造が実現した場合の効果、あるいは、その効果の目標等を具体的に示すことが必要です。

効果・目標等を具体的に示す数値としては、「拠点、公共交通軸設定の考え方」で定義した9つの観点から、下記のようなものが考えられます。この値のうち設定可能なものについて、将来における都市構造を示す指標の想定値として都市圏ごとに設定し、都市の目標像、方向性を示すとともに、大規模集客施設等の適正值の評価等に活用します。

●多様な都市機能の集積(拠点)、多様な都市機能が集積した場所と接続(公共交通軸)

効果	指標	目標
利便性の向上、賑わいの増加	人の移動距離 人の集中度	人の移動距離が少なくなる 人の集中度が増える

●多くの人が公共交通等により到達可能(拠点)、質の高い公共交通(公共交通軸)

効果	指標	目標
学生や高齢者も含め、より多くの人々が都市的なサービスを楽しむことができる	一定時間以内に拠点にアクセス可能な人の割合	一定時間以内に拠点にアクセス可能な人の割合が増える

●環境に対する負荷が高くない(拠点)

効果	指標	目標
自動車に過度に依存しない	自動車分担率 (自動車交通の割合)	自動車分担率が抑制される

●既存の都市基盤施設ストックが活かせる(拠点、公共交通軸)

効果	指標	目標
既存ストックの有効活用	都市基盤施設の建設維持コスト	都市基盤施設の建設、維持コストが抑制される

●都市の持続性が見込まれる(拠点、公共交通軸)

効果	指標	目標
拠点の機能確保	都市機能の集積状況	都市機能の集積が維持・促進される

(2) 将来における都市構造を示す指標の設定(案)

将来における都市構造を示す指標として、人口指標「居住人口」、商業指標「小売業売場面積」、交通指標「発生集中量」を想定値として都市圏ごとに設定します。^{※1}

福岡都市圏	現況 ^{※2}	H42
人口指標	1.72	1.72以上
商業指標	2.82	4.21以上
交通指標	2.10	2.16以上

北九州都市圏	現況 ^{※2}	H42
人口指標	1.05	1.05以上
商業指標	3.19	4.02以上
交通指標	1.27	1.27以上

筑豊都市圏	現況 ^{※2}	H42
人口指標	0.73	0.73以上
商業指標	1.09	1.09以上
交通指標	0.80	0.80以上

筑後都市圏	現況 ^{※2}	H42
人口指標	0.88	0.98以上
商業指標	1.67	2.32以上
交通指標	0.85	1.01以上

※1：指標の計算は、(軸・拠点の値)÷(軸・拠点以外の値)で算出しています。

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内を意味します。

※2：軸・拠点の値は500mメッシュを用いて集計しています。なお、人口指標は国勢調査(H22)の夜間人口のデータ、商業指標は商業統計調査(H19)の小売業売場面積のデータを用い、交通指標はパーソントリップ調査(H17)の発生集中量のデータを500mメッシュ人口分布(H17国調)により按分した推計値を用いています。

参考 想定値の試算方法

<トレンド及び想定値の考え方>

- ・人口については、過去の傾向（H17-H22）が将来においても続くと仮定し、トレンドを試算します。
- ・小売業売場面積については、人口減少、立地ビジョンによる規制等を考慮すると、将来的には小売業床面積が増加する事は考えにくいいため、現況（H19）の1人当たりの小売業売場面積は将来においても不変と仮定し、トレンドを試算します。
- ・発生集中量については、人口系指標のトレンドを考慮し、トレンドを試算します。

<想定値の考え方>

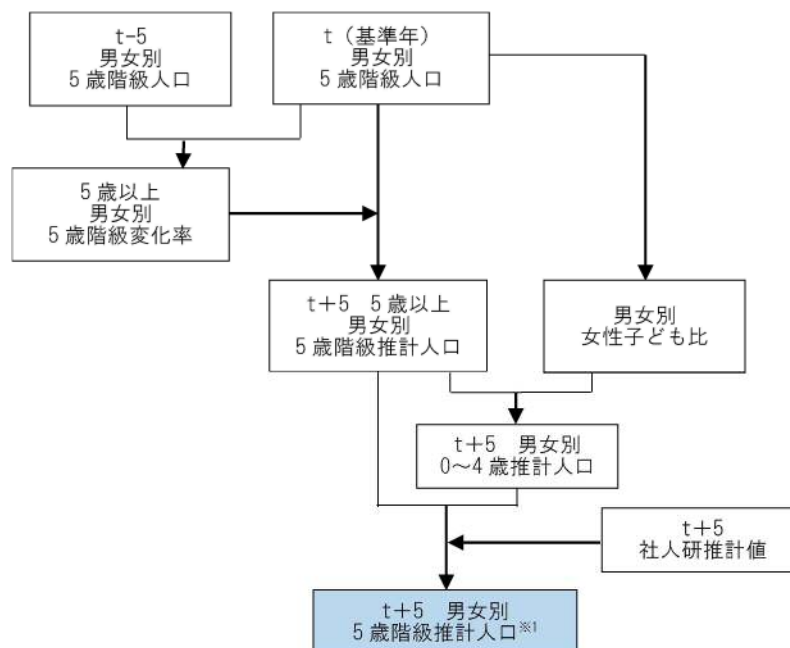
- ・想定値については、「現況」・「トレンド」の2つを比較して、高い方の数値を設定します。

▼ 福岡都市圏の例

福岡都市圏	現況値	トレンド (H42)	軸・拠点内の数値固定 (参考)
	軸・拠点内(C) 軸・拠点外(F)	軸・拠点内(D) 軸・拠点外(G)	軸・拠点内(E) 軸・拠点外(H)
人口指標	1.72	1.70	1.69
商業指標	2.82	4.21	2.82
交通指標	2.10	2.16	1.75

<人口の将来推計手法「500mメッシュ単位」>

- ・コーホート変化率法より、将来人口を推計します。

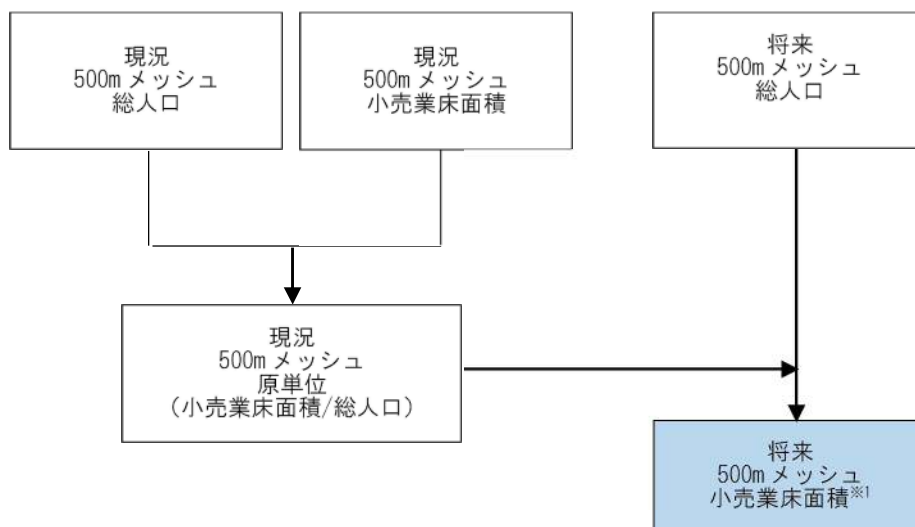


▲ 推計フロー

※1：推計値5歳階級別に補正率（5歳階級別市町村実績値/5歳階級別市町村推計値）を乗じて補正しています。

<小売業売場面積の将来推計手法「500mメッシュ単位」>

・原単位を用い、将来小売業売場面積を推計します。

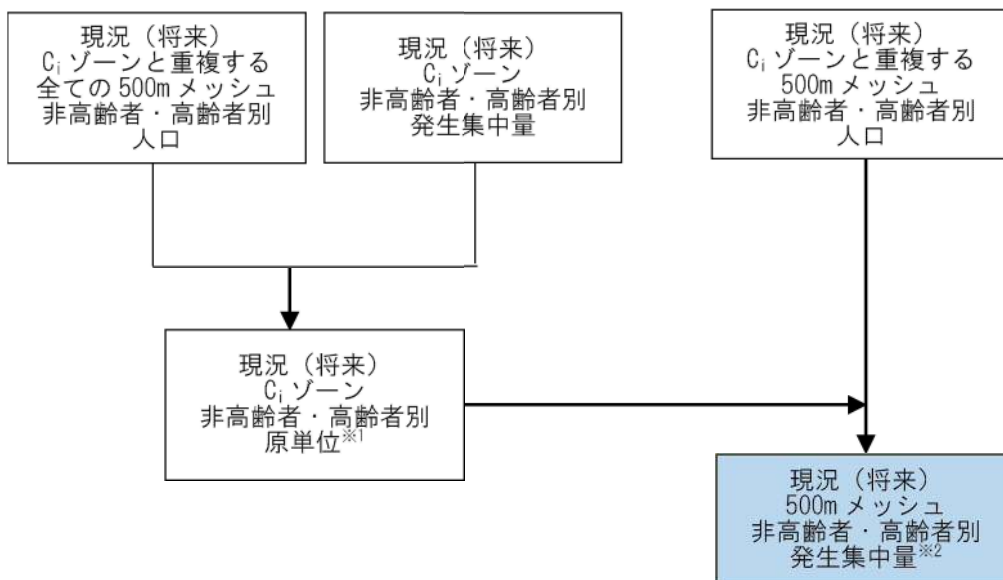


▲ 推計フロー

※1：推計値に補正率（H19市町村別小売業床面積/HH37市町村別小売業床面積）を乗じて補正しています。

<発生集中量の将来推計手法「500mメッシュ単位」>

・将来人口を用い、将来発生集中量を推計します。



▲ 推計フロー

※1：域内トリップを対象としているため、筑後都市圏の一部市町村ではトリップが存在しません。そのような市町村では、筑後都市圏内に存在する市町村の非高齢者・高齢者別原単位の平均値を採用しています。

※2：推計値に補正率（H37都市圏別発生集中量〔第4回北部九州圏PT調査結果〕/H37都市圏別発生集中量〔今回推計値〕）を乗じて補正しています。

<都市圏ごとの現況・トレンド・想定値>

■ 福岡都市圏の現況・トレンド・想定値

福岡都市圏	現況値		トレンド (H42)		軸・拠点内の数値固定 (参考)		区域マスに記載する想定値 (H42)	
	軸・拠点内(C)	軸・拠点外(F)	軸・拠点内(D)	軸・拠点外(G)	軸・拠点内(E)	軸・拠点外(H)	軸・拠点内	軸・拠点外
人口指標	1.72		1.70		1.69		1.72以上	
商業指標	2.82		4.21		2.82		4.21以上	
交通指標	2.10		2.16		1.75		2.16以上	

合計		軸・拠点内			軸・拠点外		
現況 A	トレンド B	現況 C	トレンド D	軸・拠点内の数値固定 E(=C)	現況 F	トレンド G	軸・拠点内の数値固定 H(B-E)
2,494,379	2,506,438	1,576,359	1,577,059	1,576,359	918,020	929,379	930,079
2,886,525	2,886,525	2,131,736	2,332,425	2,131,736	754,789	554,100	754,789
10,639,918	11,313,871	7,202,638	7,736,005	7,202,638	3,437,280	3,577,867	4,111,234

■ 北九州都市圏の現況・トレンド・想定値

北九州都市圏	現況値		トレンド (H42)		軸・拠点内の数値固定 (参考)		区域マスに記載する想定値 (H42)	
	軸・拠点内(C)	軸・拠点外(F)	軸・拠点内(D)	軸・拠点外(G)	軸・拠点内(E)	軸・拠点外(H)	軸・拠点内	軸・拠点外
人口指標	1.05		0.87		1.41		1.05以上	
商業指標	3.19		4.02		3.19		4.02以上	
交通指標	1.27		1.22		2.36		1.27以上	

合計		軸・拠点内			軸・拠点外		
現況 A	トレンド B	現況 C	トレンド D	軸・拠点内の数値固定 E(=C)	現況 F	トレンド G	軸・拠点内の数値固定 H(B-E)
1,306,941	1,145,857	669,442	531,699	669,442	637,499	614,158	476,415
1,657,137	1,657,137	1,261,709	1,326,912	1,261,709	395,428	330,225	395,428
5,683,486	4,530,732	3,184,215	2,491,118	3,184,215	2,499,271	2,039,615	1,346,517

■ 筑豊都市圏の現況・トレンド・想定値

筑豊都市圏	現況値	トレンド (H42)	軸・拠点内の数値固定 (参考)
	軸・拠点内(C) 軸・拠点外(F)	軸・拠点内(D) 軸・拠点外(G)	軸・拠点内(E) 軸・拠点外(H)
人口指標	0.73	0.70	1.06
商業指標	1.09	0.74	1.09
交通指標	0.80	0.71	1.65

区域マスに記載する想定値 (H42)
軸・拠点内
軸・拠点外
0.73以上
1.09以上
0.80以上

合計		軸・拠点内			軸・拠点外		
現況 A	トレンド B	現況 C	トレンド D	軸・拠点内の数値固定 E(=C)	現況 F	トレンド G	軸・拠点内の数値固定 H(B-E)
435,928	357,859	183,863	147,723	183,863	252,065	210,136	173,996
509,777	509,777	265,541	216,980	265,541	244,236	292,797	244,236
1,905,006	1,358,566	845,882	564,533	845,882	1,059,124	794,032	512,684

■ 筑後都市圏の現況・トレンド・想定値

筑後都市圏	現況値	トレンド (H42)	軸・拠点内の数値固定 (参考)
	軸・拠点内(C) 軸・拠点外(F)	軸・拠点内(D) 軸・拠点外(G)	軸・拠点内(E) 軸・拠点外(H)
人口指標	0.88	0.98	1.23
商業指標	1.67	2.32	1.67
交通指標	0.85	1.01	1.38

区域マスに記載する想定値 (H42)
軸・拠点内
軸・拠点外
0.98以上
2.32以上
1.01以上

合計		軸・拠点内			軸・拠点外		
現況 A	トレンド B	現況 C	トレンド D	軸・拠点内の数値固定 E(=C)	現況 F	トレンド G	軸・拠点内の数値固定 H(B-E)
833,166	708,000	390,532	351,123	390,532	442,634	356,877	317,468
1,035,388	1,035,388	648,276	723,709	648,276	387,112	311,679	387,112
3,350,132	2,657,571	1,541,070	1,337,506	1,541,070	1,809,062	1,320,066	1,116,502