

## 資料 1

### 人口推計にあたって作業手順について

#### ①データの基礎

2019年3月末（実績：国勢調査ベース）を推計の基礎とする。

国勢調査ベース人口：平成27年国勢調査時点での住民基本台帳人口と国勢調査による人口の差「1,153人」を年齢構成も含めて、住民基本台帳の人口から差し引き調整したもの。

#### ②推計の手順

2019年3月末（実績：国勢調査ベース）を基に以下の作業を行い、1年後（2020年3月末）の人口を推計した。2年目以降は、前年の推計値を基に同様の作業を実施し1年後の推計を行う作業を繰り返し行った。

##### 作業 1

###### 【死亡による減少数の推計と生存者の年齢加算】

厚生労働省が公表している簡易生命表（H29版）の年齢・性別ごとの死亡率により死亡による減少数を地域ごとに推計した。併せて生存者には1歳年齢を加算する。

これにより1年後の0歳以外の世代の人口を推計している。この作業は統計値を基にしているため高位推計・低位推計の差はない。

参考：この作業により1年目（2020年3月末）は、男性307人、女性325人、計632人が減少すると推計している。

※参考の示す数値は、推計の途中経過のため、資料中に数値は出てきません。以下の参考についても同じです。

##### 作業 2

###### 【死亡による減少する世帯数の推計】

作業1で推計した死亡による減少数を基に、減少する世帯数を推計した。

平成27年の本市の一世帯当たりの人口「2.64人/世帯」を参考に死亡者数に応じた世帯数の減少数を推計している。この作業も高位推計・低位推計の差はない。

参考：この作業により1年目（2020年3月末）は、市全体で238世帯が減少すると推計している。

##### 作業 3

###### 【出生による増加数の推計】

作業1で推計した「15～49歳の女性の人口、一人当たりの出生数（H28）により出生による増加数を地域ごとに推計した。この作業も高位推計・低位推計の差はない。

参考：この作業により1年目（2020年3月末）の0歳児の人口は、男性300人、女性282人、合計582人と推計している。

#### 作業4

##### 【住み替えによる人口・世帯の増加数の推計】

作業2で推計した減少する世帯数を基に、住み替えにより新たな世帯が転入すると想定し、その世帯数、人口を推計した。

高位推計では、市内全ての地域で住替え率を100%として推計、低位推計では、住替え率を「福間・福間南=70%」、「神興・神興東・宮司・津屋崎=60%」、「勝浦・上西郷=50%」とし推計した。

なお、転入してくる世帯構成は過去の転入実績（西福間5丁目：1,269人/382=3.32人/世帯）をモデルとし推計した。

参考：この作業により1年目（2020年3末）は、市域全体で、高位推計は712人、低位推計は425人増加すると推計している。

\*\*\*\*\*  
作業1から作業4までは、市内全ての地域でおこなったが、作業5は福間地域のみ、作業6は住宅開発の可能性が高い「津屋崎、宮司、福間、福間南」の地域のみで実施している。  
\*\*\*\*\*

#### 作業5

##### 【西福間5丁目への転入の推計】

西福間5丁目には、2019年3末時点で382世帯、1,269人の転入実績があるため、この実績を基に、2019年9末までに509戸全ての宅地に転入する世帯があると想定し人口を推計した。

西福間5丁目は既に開発が行われ入居が始まっている状況なので、この作業による高位推計・低位推計の差はない。

また、この作業は2年目以降の推計においては実施していない。

#### 作業6

##### 【未確定の住宅開発による人口増加数の推計】

地域ごとに住宅開発の可能性のある土地を抽出し、住宅開発地への転入による世帯数、人口の増加を推計した。

津屋崎・宮司・福間・福間南の地域において、地域ごとに面積を算出し、その面積と「福間駅東地区の宅地面積と計画人口」をモデルに、地域ごとの供給宅地数を算出した。

高位推計では、上記で算出した宅地に10年間かけて均等に100%転入があるとの想定で推定し、低位推計では、福間・福間南地域では上記で算出した宅地の60%の宅地に、津屋崎・宮司地域では50%の宅地に10年間かけて均等に転入があるとの想定で推計している。

地域ごとの転入世帯のモデルについては、福間・福間南地域は西福間5区を、津屋崎・宮司は同地域の過去2年間の転入実績を使用した。

## 参考人の意見

参考人 福津市総合計画審議会会長／津屋崎ブランチ LLP 代表 山口 覚 氏  
テーマ 人口推移に合わせたインフラ整備について  
開催日 令和2年5月25日（月）  
開催場所 特別委員会室（参考人はオンライン中継により出席）

### 1. 地域ごとの高齢者人口や高齢化率について

- ・市全体では人口は増加しているが、地域差が非常に顕著である。地域によっては減っているところもある。そして農村部と昭和に開発された新興住宅地は高齢化が顕著である。具体的に言えば、上西郷地域と勝浦地域の農村部と、光陽台、若木台、東福間、神興、神興東、星ヶ丘などの住宅地が該当する。
- ・高齢化を率で見るとは非常に大事な視点だが、絶対数がどれぐらいなのかということも重要である。福間南の高齢化率は低い絶対人口は非常に多い。それに続いて福間、神興、神興東となっている。勝浦の高齢化率は突出しているが、絶対人口は非常に少ない。この辺のきちんとした認識を持っておく必要がある。

### 2. 住民アンケートの結果

- ・総合計画をつくるに当たっての基礎資料の中に、住民アンケートや郷づくり推進協議会の役員へのヒアリングも行っている。住民アンケートから見てとれるものは、車を運転できなくなっからの移動手段に対する不安と、買い物が非常にしにくいというような不安があるということである。ふくつミニバスに対しての意見についてもかなり多かった。結果から言うと、現行のミニバスは非常に利用率が低い状況である。しかし、利便性が向上すれば少々料金が上がっても利用したいという人が多いということにひとつの可能性はある。利便性がよくなれば利用したいという答えが4割あり、利用する予定なしを上回っている。定期的に利用したい、時々利用したい、利便性がよくなれば利用したいを合わせると、市全体では6割強が利用したいと答えているということになる。目的地までの時間短縮を優先したいという意見が非常に多いということが特徴的である。勝浦、津屋崎、宮司、上西郷はバスなどの交通利便性が悪いということがいちばんの困り事となっており、福間は交通利便が悪いということに加えて交通渋滞についても非常に関心が高いことがこの地域の特徴である。神興、神興東については、買い物をする場所がないことが最も困ることである。福間南はすべての課題が混在している。昔からいる方、新しく入ってきた方、高齢者、若い世帯が住んでいるため、すべての困り事が混在してい

るのが福間南である。

### 3. 地域別の意見交換会の結果

- ・郷づくり推進協議会の役員と地域別意見交換会を行った。多くの高齢の参加者から、車を運転できなくなっからの生活利便性に対する不安と、ふくつミニバスの利便性の確保に対する要望がどの地域でも非常に多かった。
- ・バス停の数とバス停からの距離を見ると人口カバー率は92%なのに、不便だと感じるのはどういうことか。つまり、コミュニティバスのルートと時刻の改善、コミュニティバスを補完する新たな移動手段や買い物支援の充実により利便性が高まるものと期待できる。それらを改善することが重要である。

### 4. コミュニティ交通の事例について

#### ①自治会が運営するバス

- ・自治会が直接運営するコミュニティバスは、日本全国に多数ある。いわゆる本市の郷づくり推進協議会のようなところがバスを運営するという仕組みで、この10年間で事例が増加している。川崎市では自治会が運営しており、年間経費は140万円である。自治会から50万円、企業の協賛金、古紙回収の収益で運営費を賄っている。自治会の会員になっていれば無料で乗れるというメリットがある。

#### ②低速交通（グリーンスローモビリティ）の充実

- ・電動で時速20km未満で公道を走ることができるパブリックモビリティ。定員が10名以下ならば普通免許で運転できる。この低速交通は団地内でバス停までの距離が300m以上あるようなところを走り回る。外が見えてユニークな乗り物であるため、このバスに乗りたいという人たちも市外から訪れるので、観光での使い道と地域交通の使い道とあわせ持った形で使えるのではないかとということで、各地で実験がされている。

#### ③AI活用のオンデマンドバス「のるーと」

- ・福岡市内において民間バス会社と大手総合商社の共同で運営しているバスシステムで、福岡市のアイランドシティや西区壱岐地域で実験を行っている。非常に好評で実験期間を1年間延長した。このオンデマンドバスは、スマートフォンで乗車希望するとバスが来る時間を知らせてくれる。バスは常時稼働しており、乗車予約が入ると予約が入ったバス停だけを選び出し最短距離で結ぶルートがAIが算出する。料金は壱岐地域では大人300円、子供は半額。アイランドシティは、距離によって大人が200円、300円、400円、子供は半額。利便性が高いということで需要は非常に多い。バスは小型のふくつミニバスと全く同じ仕様で、これにAIが組み込まれて申し込んだ人のバ

ス停だけ回るというオンデマンド装置だけを投入すればいいということになる。

- ④路線バス停と自宅近くを結ぶ団地内移動バス（富士見が丘団地おでかけ交通）
- ・大分市の富士見が丘団地おでかけ交通の運行開始日は平成27年3月4日、運営主体は富士見が丘連合自治会である。運行方式は一般乗り合い旅客自動車運送事業（区域運行）。運航車両はタクシー事業者の事業用乗用自動車（乗車定員10人以下）。運行曜日は月曜日・水曜日。運行時間帯は8時～15時。運行回数は1日6便・予約がない場合は運行しない。運行時刻は団地内を運行する路線バスへの乗り継ぎが可能な時刻。運賃200円（均一運賃）。主な利用対象者はバス停までの移動や家族による送迎が困難な方。利用者登録は登録制。予約期限は運行日前日17時まで。運行委託者は大分市タクシー協会。契約方式はタクシーメーター精算。

## 5. 持続可能な団地再生について

- ・千葉県流山市は資産価値の下がらない街づくりと子育て世代のブランディングに成功。
- ・「流山グリーンチェーン戦略」とは、接道面に一定の高さの木を一定間隔以内で植樹すること。道路表面の温度上昇や放射熱の抑制、住宅敷地間の通風確保、地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>排出の抑制効果など、7つの指標をベースに評価して認定する。平成18年から始まり、戸建・集合住宅・商業施設を合わせ、令和元年5月現在298件、約6,700戸の住宅に認定実績がある。「認定を受けた物件を購入する際には、市内の指定の金融機関から住宅ローン金利が優遇されたり、森のまちエコセンターで剪定枝の無料処分が受けられたりする。
- ・母親たちが流山市で多くの人々と出会い、自己実現をする場にしようと考えている。そこで起業したり、NPO活動を展開したりと、自分の能力を発揮してもらえる工夫を凝らしている。これまでは電車で通勤する人の育児との両立に力を入れてきたが、今はサテライトオフィスや企業内託児所などをつくり、子供のそばで働ける街として機能できるようにしている。
- ・千葉県佐倉市のユーカリが丘では、暮らしと住まいが合致した空き家ゼロのまちづくりをテーマとした「ユーカリが丘ハッピーサークルシステム」を実施している。住民がユーカリヶ丘地域の中で住み替える際に、古くなった自宅を査定額の100%で買い取ることで、住み替えに係るストレスを解消しライフスタイルに合わせた住まいへの住み替えをスムーズに行っている。買い取った住宅をリフォームして若い世代に再度販売することで、街に世代の循環を促し、多様な世代が住む街づくりを実践することで街の活性化を図っている。

## 6. 買い物支援について（いと丸くん）

- ・糸島市長岡校区住民の待望の事業で、経済産業省の「地域独立型買い物弱者対策支援事業」を活用して、民間会社が移動販売車（1トン車）を購入。冷蔵庫・冷凍庫も備えつけており、肉類、野菜、パン、菓子、乳製品など、約500品目の中から選んで買い物することができる。
- ・コロナ禍で高齢者や大学生や若者もたくさん買いに来る。これまでにはなかった傾向だということ。通販や買い物代行支援もあるが、利用者は自分の目で見て選べる楽しさ、人が集まってきて会話ができる楽しさ、外に出ていくことによって外の空気を吸うことができるということにも非常に価値を感じている。

## 参考人の意見

参考人	福津市都市計画審議会会長／ 佐賀大学芸術地域デザイン学部 教授 有馬 隆文 氏
テーマ	1. 都市づくりの世界的潮流 2. 戸建住宅地の再生
開催日	令和2年6月1日（月）
開催場所	特別委員会室（参考人はオンライン中継により出席）

### 1-1. 都市づくりの世界的潮流

#### ①中心市街地の再生

- ・SDGsという言葉が世界的に言われているが、イギリスでは10年以上前から持続可能性、サステナブルに関する本が多くあり、都市全体をどう持続可能な都市していくかが話題になっていた。
- ・ヨーロッパの中心市街地も一度衰退した経緯があるが、また盛り返している。見事に復活している地方都市が多い。
- ・再生のキーワードはウォーカビリティ、歩けるまち。つまり、人間主体のまちをつくり、車を排除することによってまちの中で非常に楽しめ人が集まる都市空間となった。イギリスの中部の都市にたくさんの成功事例がある。

#### ②スプロール（市街地の低密・拡散）する現代都市

- ・郊外住宅地の再生は国によって郊外住宅地の状況が違う。日本は随分スプロールしているので、スプロールした市街地をどうしていくかが大きな課題となっている。
- ・ハードだけではなくソフトを組み合わせ、住宅地マネジメントをうまく回すことで住宅地を再生していく考えが今主流になっている。
- ・日本の状況は、江戸時代後期から明治元年までの150年で、日本の人口は3,100万人から3,400万人強へと緩やかに増加したのに対し、明治以降の140年で人口は約4倍に膨れ上がった。今のスプロールした都市ができた要因は人口の急速な変化にある。
- ・1960年頃は狭いエリアに密集して住んでいた。年が経過すると広いエリアに低密度で人が住むようになった。もちろん、モータリゼーションの影響があると考えられる。その影響で人が薄く住めるようになった。

#### ③スプロール（市街地の低密・拡散）がもたらす課題

- ・市街地の低密・拡散が起こると、自然・農地への侵食があって自然の環境破壊をしてしまう。
- ・市街地が多くなると道路や橋をさらに造っていかないといけない。だから非効率な状況になっていった。
- ・車中心の生活になり、道路サイドショップなどの郊外店が景観をそこねる状況を招いている。また、車中心の生活が普及すると公共交通が衰弱化し、高齢者に大きな影響を及ぼし、日常生活が不便になっていく。
- ・郊外化が進むと都心が空洞化し、都市全体の経済力・活気が喪失する。
- ・郊外化が進むと、1人当たりのガソリン消費量が多くなり、環境に負荷がかかる。

#### ④グリーンベルト制度の状況

- ・イギリスはいち早く都市の周りを緑で囲って都市拡大を抑制するというグリーンベルトを導入した。
- ・ロンドン、リーズ、リバプール、それぞれ都市の周りにはグリーンベルトがあり、都市拡大ができないようになっている。グリーンベルトといっても森ではなく農地や都市的土地利用が行われない場所であり、日本でいうと市街化調整区域みたいなものだが、市街化調整区域よりもかなり規制が厳しく簡単には開発ができない。
- ・韓国も高層のマンションやアパートが非常に多いが、それは都市がグリーンベルトを持っていて拡大しないようにならざるを得ないためである。
- ・拡大していく都市は効率が悪いと世界的に考えられている。近年、開発拡大型の都市づくりから、持続可能な都市・持続共生型の都市づくりに推移していると議論されている。

#### ⑤環境問題とコンパクトなまちづくり

- ・集中生産・リサイクル、そういったものをして環境問題を生き抜いていく。キーワードは地産地消、必要な部分の生産・消費、もったいないという言葉も環境の分野で話題になり、そういった人間の活動を少し抑制しながらのどかな田園都市をつくっていくべきとしている。
- ・自動車依存が進んだ都市開発を脱却するために、都市中心部の鉄道駅周辺に商業・業務施設を重点的に配置すると同時に、郊外部における鉄道駅周辺に住宅地を計画的に配置する。駅を中心としてコンパクトなまちをつくっていくというような概念が公共交通指向型開発という。
- ・デンマークでは古くから同じような考え方で都市づくりが行われている。デンマークではフィンガープランと呼ばれ、約600m以内が駅周辺の核となる地域。それから、1,200mまでぐらいが郊外地域、半径1,200mのコンパクトでむやみに拡大しない都市づくりを進めてきた。



#### ⑥日本型公共交通指向型開発

- ・日本は昔から小林一三（阪急電鉄の創始者）モデルがある。阪急電鉄を開発するときにつくったビジネスモデルである。阪急電鉄の鉄道事業だけやってもうまく行かないためターミナル駅やオフィスターミナル、デパートを一緒につくった。郊外では終着駅に遊園地や学校をつくった。平日は人々を阪急梅田デパートに行かせたり、サラリーマンをまち中に通わせたり、休日は宝塚歌劇に行かせたり、鉄道だけではなく住宅地、いろんな遊びの拠点、買い物拠点、ビジネスの拠点をそれぞれのターミナルに配置してうまく人を動かすところをした。
- ・全国の鉄道会社の鉄道開発のモデルになっていて、西鉄もかなりこれを模してやっている。福岡駅をターミナル駅として、反対が太宰府天満宮や太宰府園という遊園地や観光地に終着駅を設けている。かつての宮地岳線も、福岡駅から行くと宮地嶽神社とか香椎花園とかと結びつけていて、小林一三モデルをベースに鉄道開発や沿線市街地のまちづくりをしている。

#### ⑦イギリスの試験的コミュニティ

- ・アーバンビレッジプロジェクトを展開し、持続可能な市街地をつくった。タウンダベリーというまちで、九州に置き換えてみると福岡都心から3時間ぐらいかかるところにあるようなまちである。基本的に歩いて暮らせ、車を使わなくて生活できるという事をキーワードにしている。中心に公園やスーパーマーケット、カフェ、公民館などを集めている。かつ、まちを拡大していかないことを視覚的に理解してもらうため、グリーンベルトを配置して絶対開発しないと誰にでもわかるようなまちづくりをやっている。
- ・まちはずれには広大な農地が広がり、エリアの中には高級な住宅もあるが、低所得者用の住宅も用意されている。お金がない人からお金持ちまで一つのエリアでミックスして住めるような環境を提供している。
- ・市街地の端に国営のチョコレート工場をつくり働く場も提供し、職住近接の環境をつくっている。
- ・ここはチャールズ皇太子が持っていた敷地に実験的につくったものである。あまりにも話題を呼んで土地の値段が上がってしまい、お金がない人から裕福層まで多様な人が住めるまちとして計画したが、お金がない人は住めないまちになってしまった。

#### ⑧世界で持続可能な都市づくり

- ・韓国はニューエコシティという名称で、緑と情報技術を駆使した持続可能なまちを作っている。
- ・イギリスは田園が好きなので農のある暮らしのある持続可能な住宅地をつく

っている。

- ・アラブ首長国連邦はハイテクやエネルギーというのをキーワードとしてマスタードールという都市をつくっている。
- ・中国は車を排除した質の高い都市づくりを計画していたが、プロジェクトが中止になって実現できていない。事業採算性が合わないため事業が頓挫している。

## 1-2. まとめ

- ・コンパクトシティが都市づくりの世界的潮流になっている。
- ・日本でコンパクトシティというと、交通の効率化と中心市街地の活性化が主なねらいである。
- ・EUは古くからSDGsで、地球環境問題の切り口としてコンパクトシティが位置づけられている。車を排除したコンパクトシティは、人間の生活の質（クオリティ・オブ・ライフ）が高い。そういう都市空間をつくっていくことは大事だと認識されている。このコンパクトシティの目的と地球環境問題と自分たちの生活の質を高めるというのが大きな課題になっているが、日本はこのキーワードが完全に抜け落ちている。
- ・居住と就業などの密度がある程度ないと人間の豊かな生活環境が生まれない。ただ、あまりにも密度が高過ぎても今度は環境が悪くなる。そのバランスが非常に大事と考える。

## 2-1. 戸建住宅地の再生

### ①戸建住宅地の再生の基本的な考え方

- ・既存の住宅、高度経済成長のときにつくった住宅地はロットも小さく、更地にして道路の配置から敷地まですべて作り変えるというのは難しい。歯抜けの状態になった住宅地のその部分だけを調整しながら再編するのは非常に難しい状況である。やるべき方向は、空き地・空き家の個別の利活用による住環境及び生活環境の再生が現実的である。
- ・多様な世帯の居住によるコミュニティ活性化を促進するためには、生活サービスの充実が必要である。住宅地を再生するにはハードだけではなくソフト的なものを組み合わせることが必要である。

### ②空き地・空き家の管理

- ・まちづくりにおける管理というと行政の出番と思われているが、近年では行政頼みというのも非常に難しい。空き地・空き家は所有者が適切な管理を実施することが大前提だが、適切な管理が実施されない恐れのある空き地・空き家については、第三者が管理を代行することによって住環境の悪化を阻止できる。

- ・自治会等が所有者の承認を得て管理を代行する。その対価として、空き地・空き家が無償で利用させてもらうという方法も考えられる。
- ・NPOや民間が代行で管理をして施設をうまく利用することで、空き地・空き家の再生をすることも考えられる。

### ③空き地・空き家の活用

- ・個人の場合は、農地、駐車場経営、個人の駐車場、物置スペース、隣地を取得した一体的利用など。
- ・共同の場合は、市民農園、共同駐車場、生活利便施設等の誘致、住民向けの小規模多機能サービス支援施設、地域住民のコミュニティ拠点施設など。
- ・地域住民が空き地を取得し菜園や駐車場として個人的に利用。空き家はセカンドハウスとして個人的に利用。地域不動産業者やNPO等との連携により、リフォームして新たな居住者を呼び込む。
- ・市民農園は地方公共団体またはNPO法人による開設が考えられる。地方公共団体が土地所有者に固定資産税の免除等のインセンティブを与えて土地を賃借するということが、地方公共団体が係わりを持って市民農園の開設に結びつけていくことが大事。
- ・車は一家に一台ではなく所有台数が増えているため、空き地を住民が共同で取得し集合駐車場として活用しているケースもある。
- ・空き家を小規模多機能の生活サービスとして整備し、福祉農園と一体的に活用する。また、地域住民のコミュニティ活動の拠点施設（集会場、共同リビング、レンタルルーム、来客の宿泊スペース）として活用も考えられる。

### ④各地の空き地・空き家の活用例

- ・福井県は一家に車2台は当たり前で、隣地や空き地があるとそれを取得して自分の敷地を拡大していくということが行われている。
- ・埼玉県は隣地、空き地等の取得による敷地の拡大をしている。埼玉県は東京都に近い狭小住宅が多く拡大せざるを得ない。
- ・横浜市は生活支援施設等に変えていく多目的シェアハウスが多い。宿泊施設、レンタルルーム、カフェを備えて地域住民に開放し、地域の活動の場になっている。長期の生活宿泊施設としては、共同生活を希望する高齢者などが利用できる。
- ・横浜市ではNPO法人が空き家を借り受けて福祉サービスを提供している。周辺には高齢者多いので、デイサービス等の事業、助け合い事業、介護事業、保健事業、福祉事業の事例が多い。
- ・富山市はまちなか居住推進事業を展開している。郊外に居住する高齢者の住み替え支援制度をあわせて実施している。まちなかの民間アパートを公営住宅に指定し、そこへの住み替えを推進している。

## 参考人の意見

参考人 東福間駅周辺にぎわい再生計画策定に関する協議会会長／  
福岡大学工学部建築学科准教授 池添 昌幸 氏

テーマ 1. 現代の都市づくり・地域づくりのアプローチ  
2. 地域の魅力をどのように高めるか

開催日 令和2年6月3日（水）

開催場所 特別委員会室（参考人はオンライン中継により出席）

福間駅エリアは、計画的に開発されたエリアであるが、想定以上に人口が増加している。自然環境も豊かで、大型商業施設などもあって利便性も高まり、福津市に魅力を感じ、高い水準の住環境を享受できる意味でのポテンシャルの高さが評価されている。

一方で、その周辺の郊外住宅地は高齢化している状況があり、初期に住んでいた方々の居住継承問題も生じている。さらには、津屋崎を含む集落地域では農地保全、一方では開発圧力などもある。そういった市全体で見たときの地域的なバランスというものをどういうふうに将来考えていくか、現状としてこのままいくと少しアンバランスな状況にもなるのではないかという課題がある。

全国的には人口減少や安定成長時代であり、右肩上がりではないという時代である。福津市の人口は現在も伸び続けているが、持続可能性という視点が不可欠である。

右肩上がりで都市が拡張していく時代の都市計画のあり方は、固定的なマスタープランとしての将来像を机上で作成し、最上位計画から具体的な事業を実施して下位の計画に落とし込んでいく手法である。拡張型都市計画は限界に達している。

学会では、マスタープラン型からプロジェクト型へ移行している。小さいことから始めてネットワーク化させていくことが必要と言われている。まさに、ボトムアップの地域づくりである。福津市では郷づくり推進協議会があり、市民中心のまちづくりが進んでいる都市である。

現状、ボランティア的な活動を中心にテーマ型まちづくりをしている。一方では、市全体の取り組みになったときになかなか出口が見えなくて、1度取り組むと中心になるメンバーが固定的になってしまい、同じメンバーが続けていくと疲弊により持続的な活動が難しくなったりという問題が生じる。

では、地域の魅力をどう高めるか。今ある地域を規則等によってコントロールするのではなく、住民や事業者が地域をリノベーションする活動を支援することが重要になる。

最低限の原則を作っていれば、自然に固まっていくような進め方、つまり最初か

ら決めてしまわない事を大事にするアプローチの仕方である。公共空間だけではなく、私有の空間、個の空間からまず始まって、そこから公共空間や共有している空間、まちへと展開していくような働きかけがエリアリノベーションの特徴になっている。

まちづくりのリノベーターたちが活動しやすい仕組みをつくり、一緒に考えていく仕組みづくりや支援をどうつくっていくかが大事である。

郊外の住宅市街地でエリアリノベーションの事例はまだない。東福間地域は、30年の時間蓄積と成熟性があることを前提にしないといけない。環境自体は、時間の蓄積というのが価値となる。街区レベルとか住区レベルでは、その価値をうまく継承していくことが大事である。郊外住宅地の再生は、開発時の人口をベースに回復するのは難しく、低密度でどう居住が継承されるかが重要である。

東福間は、かなり敷地が大きく建物も魅力的であり、リノベーションで再生できる。リノベーターの育成も大切で、まちを自分で作っていく活動そのものの雰囲気や運動が魅力につながる。戸建て住宅の賃貸化もリノベーションを中心にするという考えも必要である。

自治体としてどうするのか。既存の主体とは距離を置いていることが多い。既存の主体をどう育成していくかは、難しい問題である。東福間駅だけが商業事業者が入って再生しにぎわいを取り戻しても、逆にその周辺が停滞することを危惧する。課題として、その周辺の住宅地をどうしていくかが大事になってくる。個人の土地の部分は個人が所有している持ち家・持地なので、その再生の進め方をどうするのか。ブロックリノベーションとして、個々の居住者が主体となって活動してネットワーク化に繋げていくのが困難であり課題でもある。

東福間駅は通勤・通学だけの駅利用ではなく、日常生活利用の駅としての利用も考えられる。例えば、東福間駅に安心して子どもが遊べたり過ごせたりする場所として駅前のにぎわいを持つことで、福間駅との差別化ができる。

福間駅前の新しく開発された住宅地は、グループ化して囲み型が特徴。それが共有で持っている空間を作りいい雰囲気はあるが、どちらかという閉鎖的で空間が開いていかない。

東福間地域は均一な住宅地の形成で同じような景観だが、外に開いているので展開可能な形態ともいえる。郷づくり推進協議会でコミュニティが醸成されているところがあるので、まちとしての展開ができるのではないかと思う。

今回のコロナ禍で、住宅の機能が見直されるのではないだろうか。住宅に居ながらリモートで働いたりコミュニケーションをとったり、非住居系も考えていかなければならない。郊外の住宅地自体の機能を転換していくことが重要ではないか考える。

## 福岡県北九州県土整備事務所 視察

テーマ 福津市内の道路について  
開催日 令和2年8月3日（月）  
開催場所 北九州土木事務所 八幡総合庁舎3階 入札室

今回の視察にあたって3点の質問を行った

① 県道97号線（旧3号線）について

福津市とその近隣市の拡幅は現在予定していない。まず福津市が都市計画策定を行ったのちに、内容について市との協議を行うとの回答であった。また旭橋付近の混雑については、県警察と協議を行い道路改良についての打ち合わせを行うことが必要との見解だった。

② 県道535号線（飯塚・福間駅前線）開通後の渋滞緩和措置について

県道535号に通じる県道495号と県道97号（旧3号線）の渋滞について県の見解は、渋滞であると考えておらず道路混雑状態とみている。新しい県道開通により緩和できると考えていることから、幹線道路の拡充は検討していないとの回答であった。

③ 県道30号線工事の概要について（大門橋JR高架橋の拡幅工事・見坂トンネルに通じる道路の歩道設置）

市役所横のJR高架橋（大門橋）の工事は道路拡幅工事ではなく歩道確保の工事であり、JRとの協議の結果最終列車終了後の夜間作業しかできないため、工事期間は5年を要する。県道30号（見坂トンネルに通じる道路）の歩道設置については用地買収を含み進めている。

以上の回答があった。

## 参考人の意見

参考人 津屋崎空き家活用応援団団員／暮らしの間屋店主 古橋 範朗 氏  
テーマ 人とまちをつなぐ新しい空き家活用  
～空き家活用でまちはもっと豊かになる～  
開催日時 令和2年8月3日（月）  
開催場所 特別委員会室（参考人はオンライン中継により出席）

### 1. 不動産業者の責任は大きい

まちと人をつなぐことでまちの中に豊かな関係性が生まれて、これまで営まれてきた日常の暮らしがより豊かで価値あるものになって将来へと続いていく。どのような方がまちにやってくるのかということもそうだが、どのような土地をどのようなふうにご利用していくのかという事は、不動産業者がある程度力を注ぐことによってまちの方向性は大きく変わっていく。

### 2. 福津市のイメージと移住者

糸島市はおしゃれなイメージがあるが、福津市はどちらかというと土着的なというか、いい意味で人間の距離が近い。ウエットな感じがあって、糸島を見てから福津に来られる方は、それがすごくいいといって福津市に決められる方も多い。福津はとても恵まれているとうらやましがられている。とても恵まれている田舎だと言われている。移住者の方は新しい事業を自分で立ち上げていく方が多い。起業家がまた新たな起業家を呼んでくる。そんな連鎖が起きている。

### 3. 暮らしの間屋の事業

移住の相談を受けること。それから空き家の活用すること。福津に暮らしたい人の受け皿として、空き家を利活用している。まちの暮らしにスムーズに馴染めるように顔つなぎまでお手伝いをしている。貸し出せない空き家があり、多額の改修費が負担できない。あるいは仏壇や荷物がたくさんあるなどの理由で空き家は貸し出せない物件が多いが、持ち主と交渉しさまざまな提案をしている。

どのような人を呼び込むかというところが移住相談で、どのような箱を提供できるかということ掛け合わせると、自然とまちの豊かさにつながる。移住希望者の方から人生の話聞き、今までどのような生活をされて、どのような価値観を持ってあるか、福津に来られたときに、どのような暮らしを実現したいのか。あとは趣味であるとか、子育ての考え方とか、いろいろな話を1時間ぐらいかけて聞く。その方がどのようなふうに住みたいかということがまず1番の優先順

位。独居の高齢者の方が仮に施設に入ってしまった場合、空き家になって売却するのか、あるいは賃貸に出すのか、そのまま置いておくのか、どういったプランで貸し出せばいいのか、あるいはどういったプランで売却していけばいいのかということを、家族で話し合うことが大事である。

#### 4. ブログやSNSでの発信

ギブアンドテイクで言うとギブ的発想で貢献意思を持っていて、田舎で暮らしたい、そして自分たちも何かまちのためにしたいという思いで移住された方がいる。そういう方々は、まちの魅力を外の人たちにもっと知ってほしいと発信している。

移住された方が豊かな暮らしをされていると、ブログやSNSで福津市の良いところを発信してくれる。主観的であり、生の情報なので、市が出す情報と違って、非常に訴えかけるものがある。福津市というところに魅力を感じて、数珠つなぎで新しい移住者が来てくれる。移住されてくる地域は、福岡県内は非常に多い。福岡市内、糟屋群、北九州市、その次に佐賀県、熊本県もある。あとは山口県など近県からも多い。その次に東京都など関東地方が多い。

#### 5. サブリースとDIY

移住希望者が求めるのは、最初は貸家や賃貸を希望される。いきなり買うのはリスクが高いため、もし合わなかった時のことを考えてまず賃貸で住み、数年経ってから購入を考えられる方が多い。大家さんから安い賃料、仮に1万円として1万円で暮らしの間屋が一定期間の定期借家契約で借りる。改修は暮らしの間屋で行い管理もする。借りている期間に修繕が必要ならすべて行う。改修費用は、水回りを少し直して掃除をして約100万円でおさめる。そして一方で、サブリースという形で賃貸借契約を借主と結ぶ。定期借家契約は大家さんと5年から7年ぐらい結ぶ。サブリースの賃貸料を最初の3年間は改修費用に充当し、あとの4年から7年ぐらいで利益を得ていくというようなやり方である。事前に借り主を決めることで、借り主さんと直接相談して改修カ所を決めることができる。

自分たちで改装することができるDIYは自由度が高くなるので、痛みのひどい空き家であっても賃料が安く借りられる。それであれば、自分で改装して住みたいという方もいる。売却が嫌だと言われる大家さんにはDIY方式で貸してはどうかという提案もしている。

#### 6. 信頼、共感が非常に大事

住んでいただきたい方は、いろんな方々と関係性を紡げる人、そして自分の豊かさを自分で発見していける人、まちの豊かさを発見していける人である。まちと人をつなげることが起こると、地域は魅力的になり移住者が増えていく。信頼と共感が非常に大事、福津市はこんなところがいいよね、共感できるよ



ねということが発信していくと、おのずとそれにマッチした人が集まるので、とにかく発信していくのが本当に重要である。

現在は貸してよかったという体験があまり共有されていない。貸すと大変だという情報のほうが出回りやすい。貸すと面倒くさいみたいな雰囲気がある。貸して本当に良かったという情報をどう共有していくのか、これからやっていくべきことである。ここが大きなポイントになってくる。

## 7. 福津市の空き家対策の今後の展開

福津の魅力に気づいていくことが重要。その魅力を外に発信することはとても大事である。外に向けて発信すると、福津市っていいなって思ってくれる人が増え、移住や引っ越しを考えて見に来てくれる。移住者が増えると空き家が解消され、あるいは遊んでいた土地が活用され、そこに引っ越した方がまちの担い手になる、そうしてまちの担い手が増えていくとお祭りが継続されたり新しいお祭りや新しいイベントが出てきたりして、またまちに魅力が増えていく。そして、それがまた発信されてぐるぐる回していくと非常にいい形でまちができていく。

しかし全部変えていこうというのは、非常に難しい。空き家活用とまちづくりは1人ではできない。いろんな方と情報交換しながら地域について考えることが重要である。自分の周りからどう変えていけるかというところが大きなムーブメントになっていく。現状を嘆くのではなく、ここにこうあったら面白いと口にし、発信していく。そうするとそこに仲間が集まるということが起こる。妄想からそれを口にし、現実をつくっていくことが大切。それがとても大きな未来をつくる力になっていく。また空き家の再利用や移住者を増やしていく、市役所と民間企業等が協力していくことが最も重要なことである。

## 福岡県住宅供給公社 視察

テーマ 福津市内の公社賃貸住宅について  
開催日 令和 2 年 8 月 5 日（水）  
開催場所 福岡県住宅供給公社 会議室

1. 現状で市内に公社賃貸住宅は、16 棟 334 戸ある。大別すると以下の通りである。  
2000 棟・3000 棟・4000 棟・5000 棟・7000 棟の 5 棟 116 戸が、昭和 42 年から 48 年に建設された鉄筋コンクリート造の 4 階建てまたは 5 階建てで、2DK と 3K タイプがあり、住宅床面積は 38 m<sup>2</sup>から 52 m<sup>2</sup>である。少子高齢化に伴う人口減少の社会的要因と建物の老朽化等が進んでおり、今後の空き室の増加も予想されることから、将来減棟を検討している。

上記以外は、昭和 51 年から 53 年に建設されたプレキャストコンクリート造の 5 階建て住宅が 11 棟 218 戸。間取りは 3DK と 2LDK で、住居床面積は約 52 m<sup>2</sup>から 70 m<sup>2</sup>である。家賃は、27,200 円から 49,900 円と駐車場代 3,660 円。その他、自治会が定めた共益費を自治会に支払っている。

サブリース事業は 13000 棟で実施しており、家賃 41,000 円前後で、共益費もある。

11000 棟と 14000 棟の間には、福岡県職員住宅があったがすでに解体されて空き地となっている。

2. サブリース事業については、時代に合わなくなった間取りや設備による入居者減少を民間の活力によって解消を図っている。民間事業者に 1 棟丸ごと貸し出し、住戸の改修及び賃貸経営を実施している。民間のノウハウ活用により、建物の質の向上及び入居者の増加を図り、団地の活性化も図っている。現在は、13000 棟で実施。12000 棟も開始の準備を進めている。11000 棟は、今後予定している。

サブリース事業の現状について、公社としては設備投資が必要なく、家賃も上げずに間取りや設備が更新され、入居者は増加している。課題については、1 棟貸しとなるため現入居者がいる場合は代替の居住スペースを準備するなどの対応が必要となる。また、サブリース事業にかかわらず、東福岡団地全体として、生活必需品の買い物への課題が出ている。東福岡駅より徒歩 10 分圏内の団地ではあるが、駅からの高低差があり、最寄りの物販店舗まで 800m 程度あり、車での移動が必要となっている。

サブリース事業における入居者に自治会への加入については強制していないが、自治会活動には参加するように伝えている。

また、草刈り、清掃活動については、サブリース事業者のグループ企業により

管理業務の一環として実施されている。

今後は、スリム化で3DK・3LDKを残して子育て世代にも対応可能となる。また3棟以外でのサブリース事業や、サブリース事業を参考にして独自に何かできないか検討していく。

3. 公社東福間団地における現在の入居率は約40%である。現在2000～7000棟の5棟は「東福間駅周辺にぎわい再生計画」との関連もあり、必要に応じて公社としても計画に協力できるように入居者の募集を停止している。

その他の棟の1～3階については今現在、「東福間駅周辺にぎわい再生計画」「サブリース契約」による現入居者の団地内仮移転への対応のため、募集を控えている。

家賃が安いいため長期居住者が多く、家賃を上げにくい状況がある。

4. 東福間駅周辺にぎわい再生計画と公社賃貸住宅の関連性について、「買い物施設の誘致」「駅からの高低差の解消」など、「東福間駅周辺にぎわい再生計画」を実現することで、現在考えられる公社東福間団地の課題が解決につながると考えている。

再生計画の実現のため、公社東福間団地と関連する「都市公園の設置場所」など、必要に応じ協力していく。都市公園については、公社の敷地内での利用の可能性もまだあるので、対応できるようにしている。

まずは、この計画の成立、事業化することが重要であり、関係者と協力して一手目を打つことが必要である。

5. 減棟後の土地利用について、東福間駅周辺にぎわい再生計画の関連から、まだ検討には至っていない。

6. 公社の土地の売却や借地の考え方については、公社と本市とで話し合いをすることが可能である。売却等に関して公社から方向性を示すときは、まず本市に相談し、それから公募する流れである。

7. 県全体で約1万棟ある公社賃貸住宅の取り組みについては、老朽化した建物の更新事業を進めている。すぐに老朽化しない建物に関しては、サブリース事業などで入居の促進をしている。

#### ●委員の意見として

福岡県住宅供給公社では、市が進めている「東福間駅周辺にぎわい再生計画」に期待している。計画に際しては、協力をいただけたとのことであった。今後の課題は、市主体でこの計画を推し進められるのかであり、東福間の再開発は福岡県住宅供給公社の団地再編と協力しながら面的開発を進めていくことを市に望みたい。

## 参考人の意見

参考人	東福間周辺地域にぎわい再生計画策定に関する協議会委員／ マトバ不動産株式会社代表取締役 的場 智浩 氏
テーマ	福津市の土地、不動産に関する現状について
開催日時	令和 2 年 8 月 1 9 日（水）
開催場所	特別委員会室（参考人はオンライン中継により出席）

### 1. 日蔭野と他地区の現状

- ・10 年ほど前に U R が日蔭野を開発して以来、人口は増え続けている。不動産の価格もどこか 1 カ所だけということではなく、市全体がじわじわと上昇してきている。
- ・イオンモールの集客力とか、日蔭野周辺のバランスの良さとか、大きな病院があったり、近くに小学校があったり、国道へのアクセスが良かったり、あと J R の快速列車の停まる駅が近くにあったり、それらが要因で、日蔭野の当初の坪単価と比較すると、現在は倍近くに上がっている。
- ・他地区についても相乗効果で坪単価が上がってきている。特に坪単価が急速に上昇したのは西福間、中央、宮司である。津屋崎、東福間、若木台においても上昇傾向にある。

### 2. 移住者の実情

- ・一般の住まいを求めてこられる方はやはり福間駅周辺を求めて来られることが圧倒的に多い。そこに人が集中して小学校の問題とか、いろんな問題が起きてきているのも事実である。福間駅周辺の不動産価格が従来の福津市では考えられないような価格になっている。最近の傾向でいうと、住宅ローンを組めないぐらいの価格をハウスメーカーが見積るような状況が起きている。融資を受けにくい価格帯になっているので、坪単価の安い地域を探す方が増えている。
- ・住宅購入を考える 30 代、40 代の方は、大きな家や広い土地を求めている方は少ない。土地は 50 坪前後で庭はほぼ要らない。家の前に 3 台分ぐらいの駐車場あり、家が建てられればそれでいい。どちらかというと、広さよりも自分が年をとったときに便利なところに住んでおきたいという事を考える方が多い。

### 3. 福津市の大型団地について

- ・福津市のどの団地も開発から約 50 年が経つ。持ち主が亡くなられたり、施設に入られたりということで、空き家の問題も同時に起きている。しかし実態は

違って10年ぐらいで空き家が少なくなってきた。大手が持ち主を調べ交渉し、建て替えて売買されることが増えている。

- ・既存の団地を再開発し直すのは難しい現状を考えると、個別の物件について入れ替える方が現実的である。

#### 4. 市街化調整区域と準都市計画区域

- ・日蔭野の売地が少なくなってきた。3号線の上西郷側は市街化調整区域であり、現在の都市計画では近い将来宅地開発して住宅街になるということはない。だが需要は確かにある。
- ・調整区域を外すというのは現実的な話ではない。農業振興地域なので農振を外して団地開発を行うのも難しい。
- ・宮司・津屋崎の準都市計画区域は、比較的制限が緩いため、家を建てたり、物流の倉庫を建てたり、企業の事務所を建てたり、売買しやすい状況である。

#### 5. 現状及び今後の住宅建設地域

- ・宮司、西福間の坪単価は、日蔭野や中央に比べると半額近くになるため、最近宮司地域に多数の家が建っている。日蔭野や中央の物件がないため、今後も宮司や西福間に家が建つと予想される。最近、太郎丸の交差点から宮地嶽神社方面にある看護学校付近が宅地開発されている。近い将来、田んぼがなくなるのではないかと考えられる。
- ・東福間や若木台は、山を切り開いてつくった団地であるため、山の斜面がそのまま残っており、段差や階段などの問題となる。また、駅に快速が停まらないため利便性が福間駅より低く、福間駅周辺とは同じ条件にはならない。

#### 6. 空き家問題

- ・相続が円満に解決できていない事例が多い。また、所有者が存命でも、施設に入られていたり、認知症であったり、後見人がいなかったりした場合は売却しにくくなる。そういうことで取引できない物件も相当数ある。
- ・40～50年前ぐらいに開発した住宅地の入れ替えがスピーディーになっていくと、適切な価格をつければ十分に動いていく需要はある。
- ・東福間のにぎわい再生事業で、商業施設の誘致が実を結べば、少しずつ変わっていくと考えられる。50年前に建てた家が残ったままでも解体にかかる費用を値引きして売り出せば、確実に売れる。古い家がついたまま土地として売買されているというのは頻繁に行われている。多少の経費をかけて解決できる問題は、心配する必要はない。

#### 7. 移住者の年代と福津市を選ぶ理由

- ・家を買う世代は、30代から40代ぐらいの方が8割以上である。父親は通勤の

ことを気にして、駅まで10分とか15分とかが譲れない選択肢になる。母親は子どもの学校までの距離や近くに公園があるかなどを気にする。

- ・日蒔野、福間駅周辺は、トータルバランスが良いため人気がある。大きなショッピングモールや総合病院があり、その中心に小学校がある。また国道までのアクセスもよく、駅もすぐ近くにあるという、狭いところに必要なものがすべて整っていることが日蒔野に人口が集中した大きな要因である。また、便利がいい上に自然もあるのがいいという意見もよく聞く。

#### 8. 企業の問い合わせ

- ・ある程度大きな企業が事務所を構えるというのは稀だが、100人ぐらい入るような事務所のテナントや物流企業の1,000坪ぐらいの土地の問い合わせは頻繁にあっていく。

## オンデマンドバスについて

説明部署 都市整備部都市管理課都市政策係  
開催日時 令和2年10月21日（水）  
開催場所 特別委員会室

現在、市のデマンド型交通に関して「のりーと」「A I 運行バス」の研究を行っている。「のりーと」については、利便性が上がり効率性が高い3路線3台を検討中である。これらの路線に「のりーと」を導入した場合、初期投資で平成31年度実績と比較すると約3,000万円の増となる。2年目以降のランニングコストは年間約1,000万円の増となる。

「A I 運行バス」については、不確定要素があるが初期投資の初年度が約5,200万円になる。2年目以降が約4,300万円となる。

デマンド型交通ではないが、従来の路線型交通の部分にキャッシュレス決済を導入した場合、初期投資に約200万円かかり、2年目以降は約10万円のコストがかかってくる。デマンド型交通を導入するよりコストは下がる。

### 「のりーと」について

3路線3台を具体的に説明すると、福間周回線、東福間若木台線、津屋崎線の3路線が考えられている。デマンド型交通を広げるために、まずは試験的に福間駅周辺から1路線2台を導入し、その後東福間若木台線および津屋崎線へエリアを拡大する提案が「のりーと」運営会社からあっている。この提案では、デマンド型交通を導入した場合システムの経費やその他のコストがかかるため、実収運賃を250円以上、利用者は1日1台あたり100人に設定すれば現在のミニバスにかかるコストより減少すると想定されている。「のりーと」を導入すると、A Iを使ったリアルタイムで予約ができ、交通系ICカードやクレジット決済、プリペイド決済もできる。

運転手不足に対しては、「のりーと」の運営会社は民間バス会社と大手総合商社が共同出資し設立された会社なので、バス運転手の確保が容易である。またミニバスは中型Ⅱ種免許が必要だが、「のりーと」の車両は普通Ⅱ種免許で運転ができる車両を使うことが想定されているため、現行のタクシー運転手でも運行可能となる。