

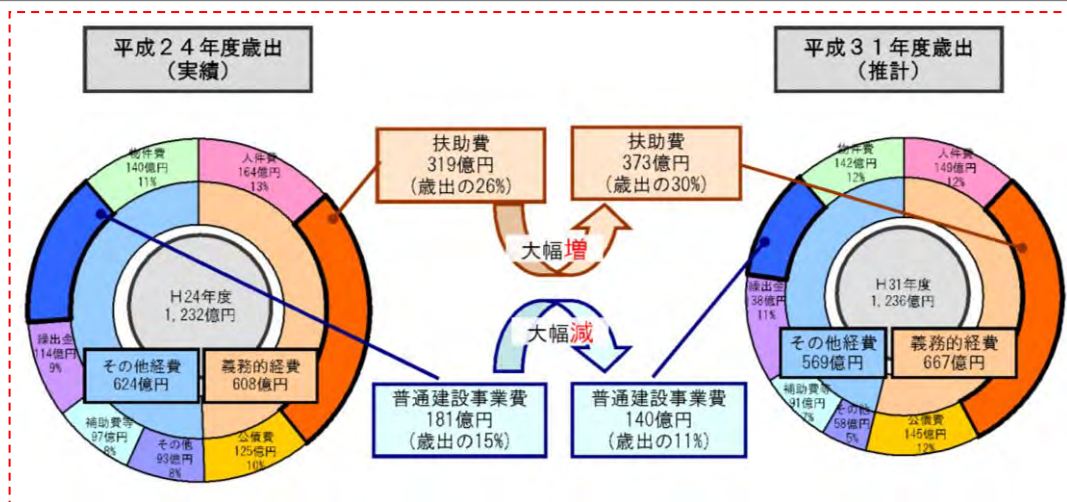
4. 人口減少と高齢化により進行する課題、頻発・激甚化する自然災害による課題

(1) 財政及び公共施設等の管理

- ✓ 財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とするために、歳入・歳出の現状や将来の見通しを把握、分析することは、本市の将来都市構造を検討する上で重要な視点となります。
- ✓ そこで、財政の健全性にかかる分析に向けて、公共施設・インフラの老朽化状況及び維持更新費の将来の見通し社会保障費の推移等について整理します。

① 財政の現状と推計

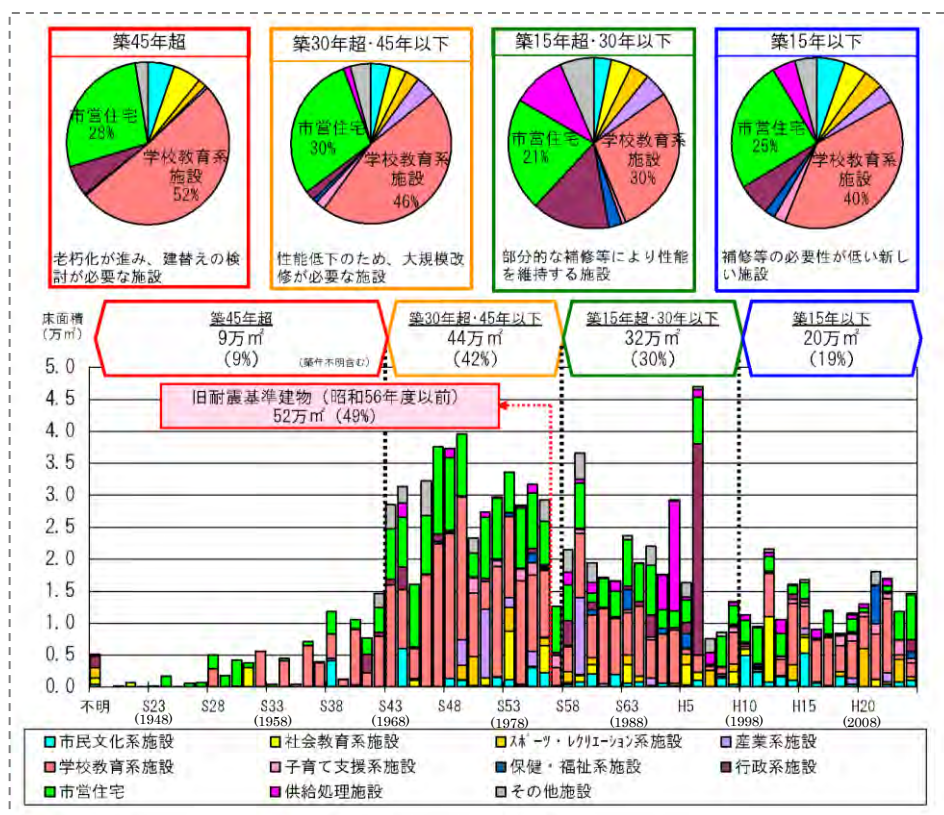
- 高齢化の進行により扶助費が大幅に増加する一方で、普通建設事業費の規模は縮小



<平成24年度と平成31年度の財政状況比較>
資料:久留米市公共施設白書(平成26年)

②公共施設※の老朽化の状況と見通し

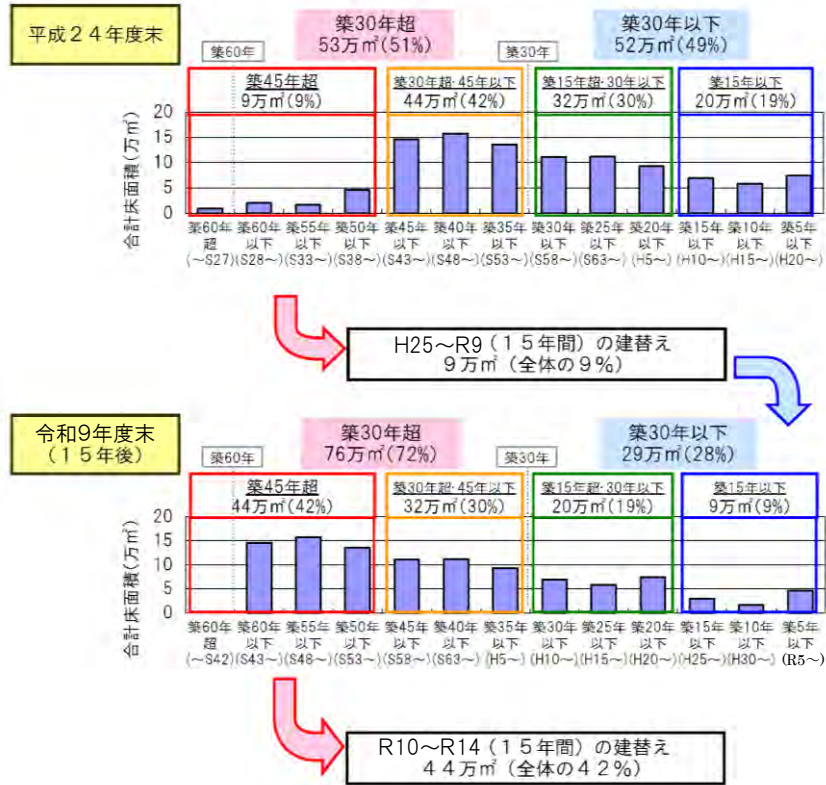
- 大規模改修期の「築30年超・45年以下」が全体の42%、今後大規模改修を迎える「築15年超・30年以下」が全体の30%
- 令和9年（2027年）には、築30年を超える施設が全体の72%、令和10年（2028年）からの15年間で全体の42%の建て替え等が必要
- 公共施設の改修や建替えに必要な事業費は、今後40年間の平均で約112億円で普通建設事業費（年間140億円）の約80%
- 老朽化する施設の改修や施設建替が数十年にわたって続く



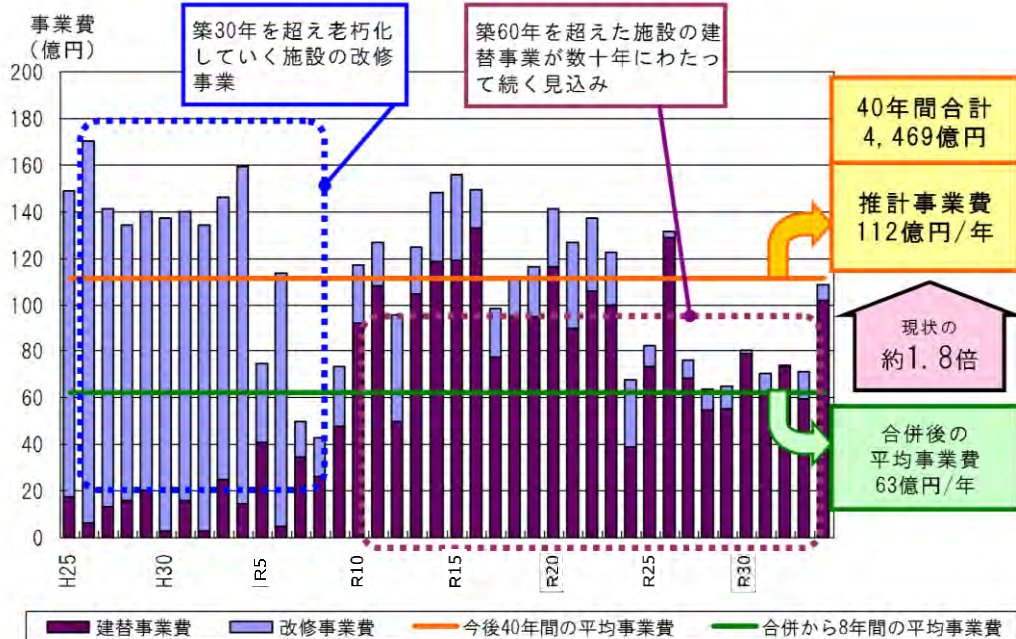
＜公共施設の築年数の状況＞
資料：久留米市公共施設白書（平成26年）

※ 「久留米市公共施設白書(平成26年)」で対象とする公共施設は、建築物を主体とする施設を対象としており、道路、橋りょう、公園、上下水道などは「インフラ施設」として当該計画書の対象外対象とする公共施設は、具体的には市民会館、生涯学習センター、体育館、学校、保険・福祉センター、市営住宅、ごみ処理関連施設などです。

《 公共施設の老朽化のイメージ 》



《 改修及び建替え事業費の今後の推計 》



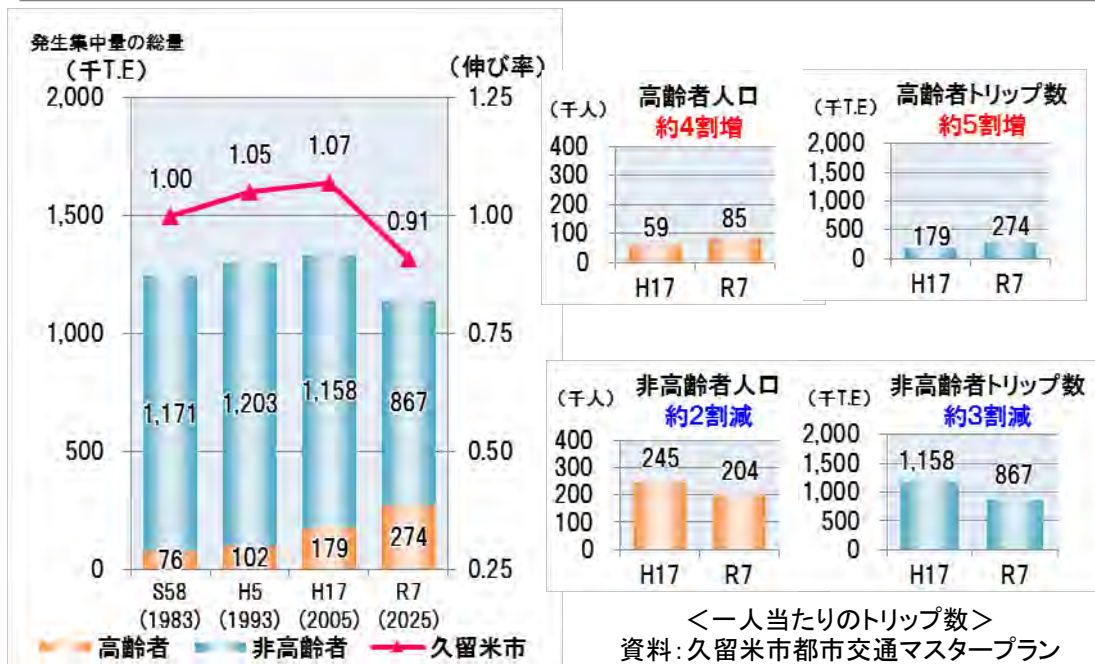
資料: 久留米市公共施設白書(平成26年)

(2) 公共交通

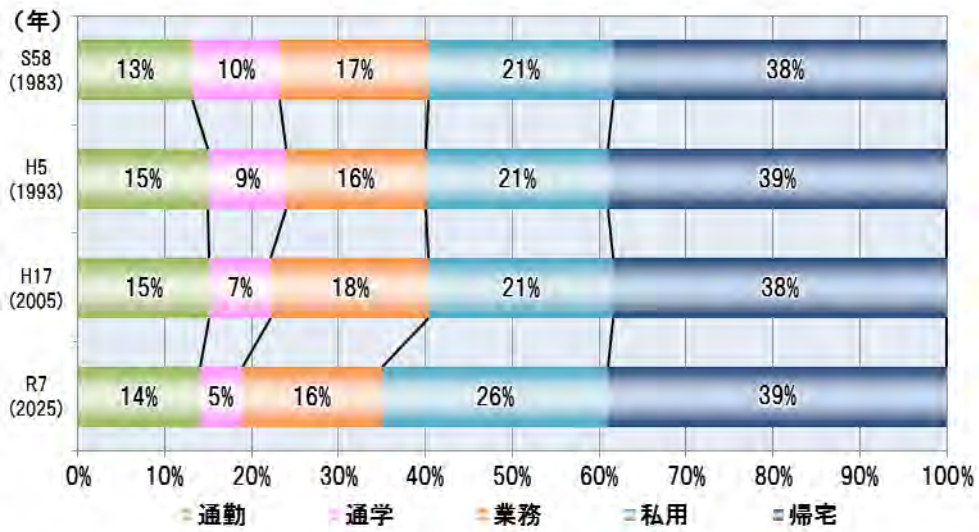
- ✓ 都市の骨格を構成すべき公共交通サービスについて、市民生活における利便性や将来の持続可能性を分析することは、本市の将来都市構造を検討する上で重要な視点となります。
- ✓ 公共交通の利便性を維持していくには、利用者の維持・増加が重要です。また、居住誘導区域の設定にあたっては、都市機能等が集積する拠点へ公共交通により容易にアクセスできることとされており、一定のサービス水準を有している公共交通路線と地区別人口等との関係が重要となります。
- ✓ そこで、公共交通路線・サービス水準の持続可能性の観点から、市民の公共交通利用にかかる利便性の状況及び将来における利便性低下の見通しについて整理します。

①交通行動の動向

- トリップ数（人の動き）は、平成17年（2005年）から令和7年（2025年）にかけて減少
- 年齢層別には、高齢者の動きは5割増加し、非高齢者は3割減少
- 高齢者の増加等により、私用目的（買物、通院、娯楽等）の移動は増加が予測



＜本市における人の動きの推移＞
資料: 久留米市都市交通マスタープラン



＜人の動きの目的別構成推移＞
資料：久留米市都市交通マスタープラン

用語の解説

トリップとは・・・
人が1つの目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位を指します。1回の移動でいくつも交通手段を乗り換えても1トリップとして数えます。

発生集中量とは：
1回のトリップには、出発地点と到着地点があります。ある地域の中に、出発地点をもつトリップの数を発生量、到着地点をもつトリップの数を集中量といい、発生量と集中量の合計が発生集中量になります。発生集中量の単位はT.E.(トリップエンド)です。

交通手段とは：
ある目的の移動で、いくつかの交通手段を利用した場合、「主な交通手段」で代表した移動手段を表します。

移動目的の区分

- 通勤 家などから勤務先へ(会社)
- 通学 家などから通学先へ(登校)
- 私用 買物、食事、通院、習い事などへ
- 業務 配達、仕入、打合せ、農林漁業作業などへ
- 帰宅 出先から家へ

主な交通手段の考え方

※左にあるものが優先的に主な交通手段となります。

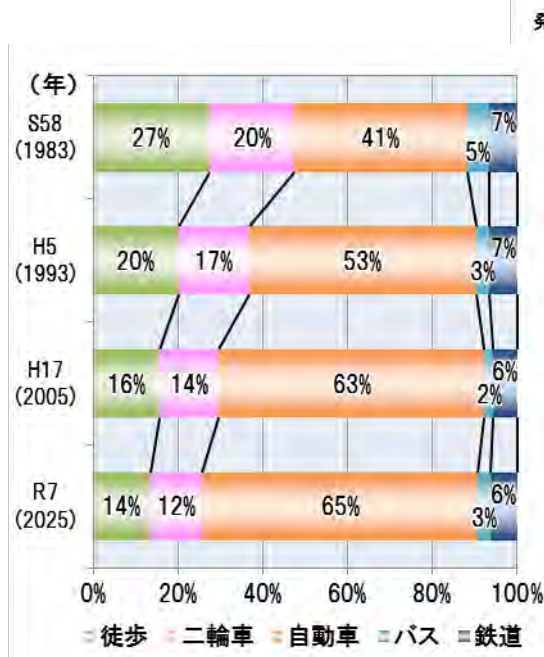
鉄道 > バス > 自動車 > 二輪車 > 徒歩

この場合の交通手段は鉄道になります。

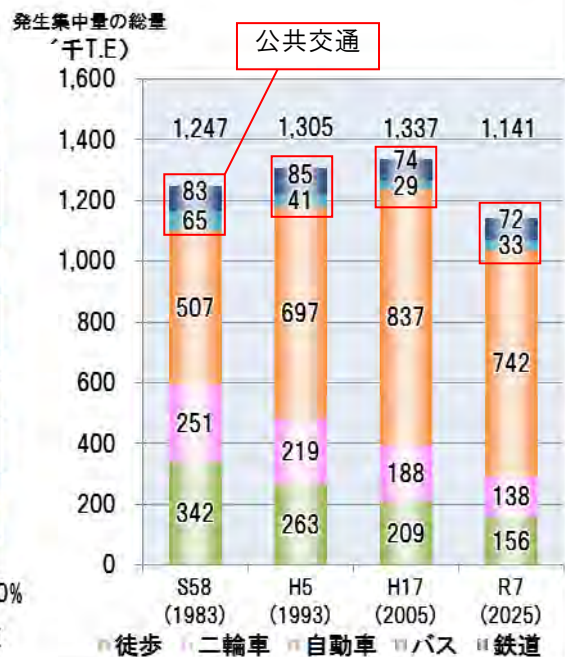
資料：久留米市都市交通マスタープラン

②交通手段の動向（公共交通の利用分担率）

- 徒歩、二輪車、公共交通（鉄道、バス）の利用構成は減少、自動車は増加傾向
- 将来、高齢者の増加により公共交通の利用構成が横ばい傾向となるも、総トリップ数は減少



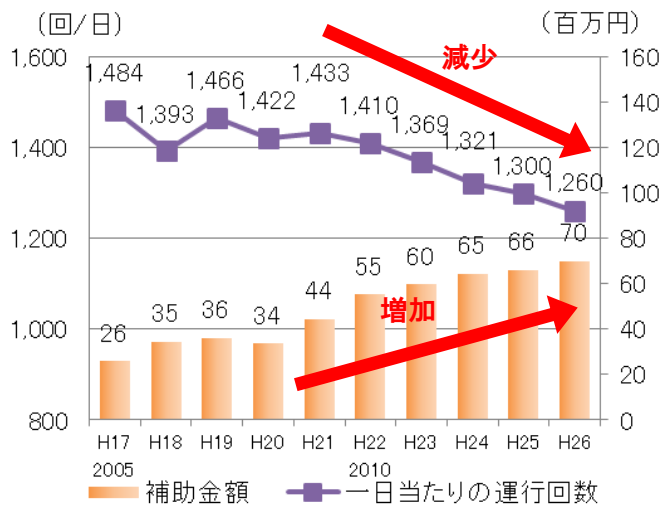
＜人の動きの手段別構成推移＞
資料：久留米市都市交通マスタープラン



＜人の動きの手段別推移＞
資料：久留米市都市交通マスタープラン

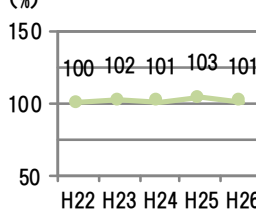
③バス・鉄道の利用状況

- 路線バス利用者数、一日当たりの運行回数は減少傾向、赤字補助額は増加傾向
- 鉄道利用者数は、久留米市全体では増加と減少傾向を繰り返し、平成25年（2013年）から平成26年（2014年）にかけてやや減少
- JR鹿児島本線は増加傾向、JR久大本線は平成25年（2013年）までは増加傾向でその後横ばい、西鉄天神大牟田線は増加、減少を繰り返し平成25年（2013年）から平成26年（2014年）にかけてやや減少、西鉄甘木線は概ね横ばい傾向



＜バスの運行回数及び赤字補助額の推移＞
資料：久留米市統計書他

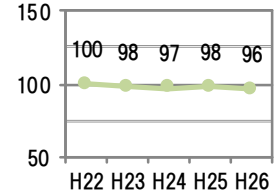
久留米市全体



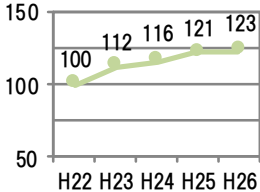
H22を100とした時の増減率



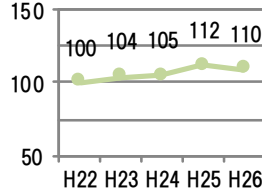
西鉄甘木線



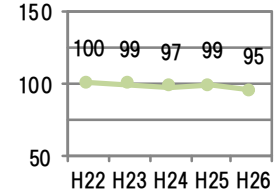
JR鹿児島本線



JR久大本線



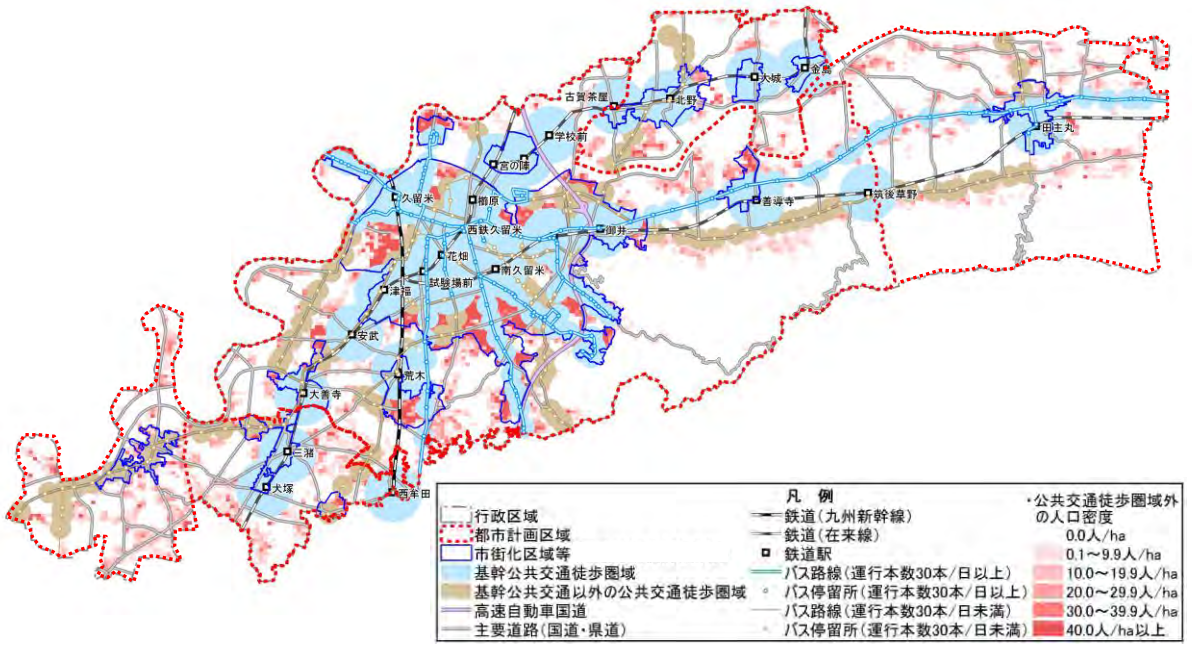
西鉄天神大牟田線



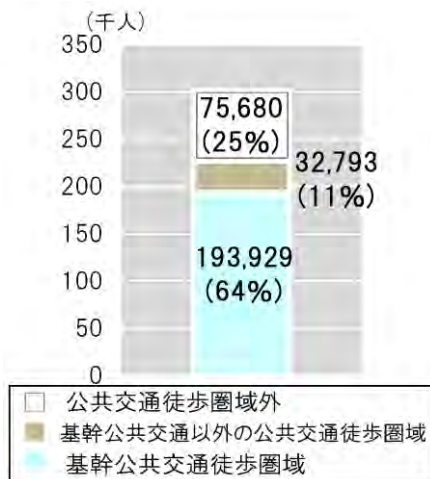
＜鉄道網と各路線別乗降客数の推移＞
資料：久留米市統計書

④公共交通網及び基幹公共交通徒歩圏等

- 本市の公共交通網は、九州新幹線及びJR鹿児島本線、JR久大本線、西鉄天神大牟田線、西鉄甘木線の鉄道を有するほか、市内外の地区を結ぶ路線バス網により形成
- この中で、約25%にあたる市民が、公共交通の徒歩圏外に分布



＜公共交通徒歩圏域図＞
資料:国勢調査、国土数値情報他



基幹公共交通徒歩圏域:
鉄道駅から800m圏内或いはバス停(運行本数30本/日以上)から300m圏内の地域

基幹公共交通以外の公共交通徒歩圏域:
バス停(運行本数30本/日未満)から、300m圏内の地域

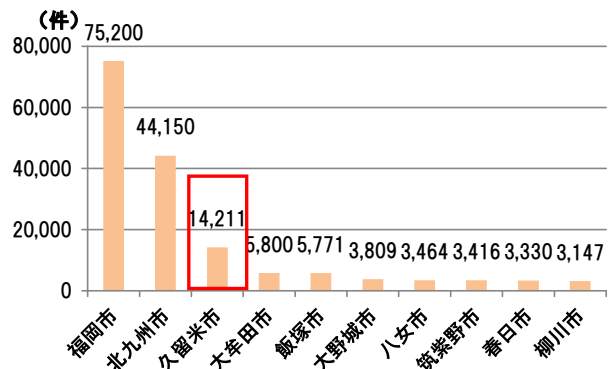
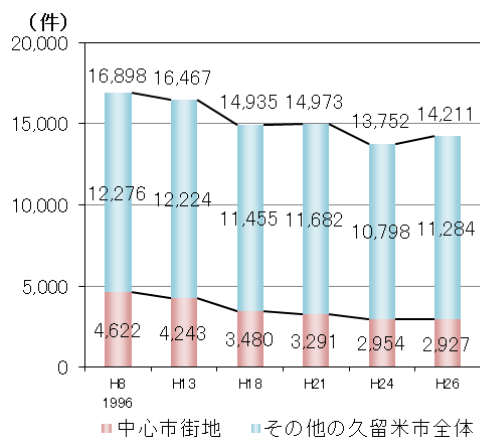
公共交通徒歩圏域外:
上記以外の区域

(3) 中心市街地

- ✓ 都市の骨格を構成すべき中心市街地について、利便性や将来の持続可能性を分析することは、本市の将来都市構造を検討する上で重要な視点となります。
- ✓ 様々な都市機能が集積する中心市街地の衰退は、居住や経済活動の場としての機能が維持できなくなる恐れがあります。
- ✓ そこで、都市の持続可能性等の観点から、中心市街地の現状や地価の推移等について整理します。

①事業所数

- 企業数、事業所数、従業者数ともに、県内第3位（平成24年（2012年））で筑後地域の中心都市となる
- 事業所数は減少傾向にあったが、平成24年（2012年）以降は、久留米市全体で増加、中心市街地で横ばい

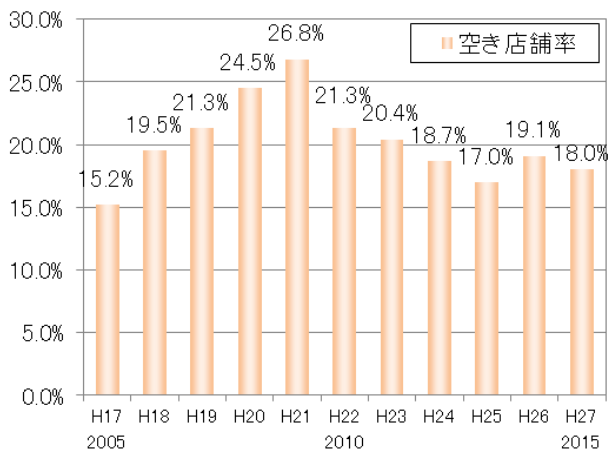


＜事業所数の推移＞

資料：事業所・企業統計調査（平成8年～18年）、経済センサス（平成21年～26年）

②空き店舗の推移

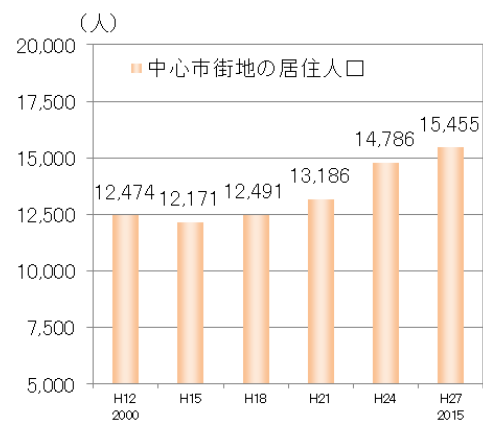
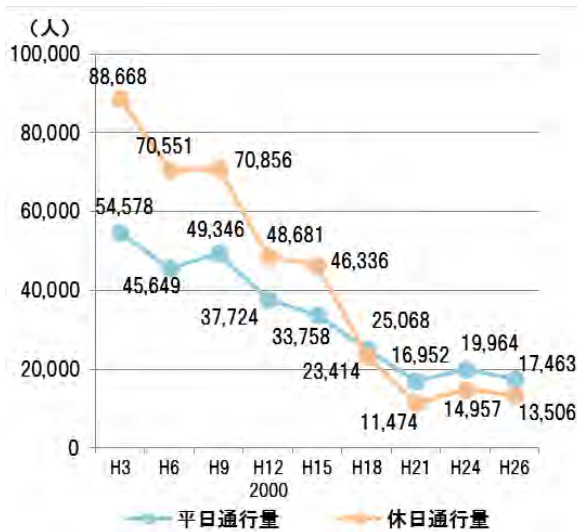
- 中心市街地の空き店舗率は平成21年（2009年）27%をピークに減少しているが、約20%を前後に横ばい



＜久留米市中心商店街空き店舗の推移＞
資料：中心市街地活性化基本計画

③居住者数・歩行者交通量

- 中心市街地の歩行者数は平日・休日ともに減少し、平成26年（2014年）の休日通行量は、平成3年（1991年）の約15%
- 居住者数は、平成15年（2003年）以降増加傾向にあり、中心市街地には人は増えているが、中心市街地に訪れる人は減少
- 特に、平成18年（2006年）以降、平日交通量が休日交通量を上回っており、中心市街地を歩く人の多くが通勤・通学者と考えられ、休日の賑わいが低下



＜中心市街地の人口推移＞
資料：住民基本台帳（各年10月1日）

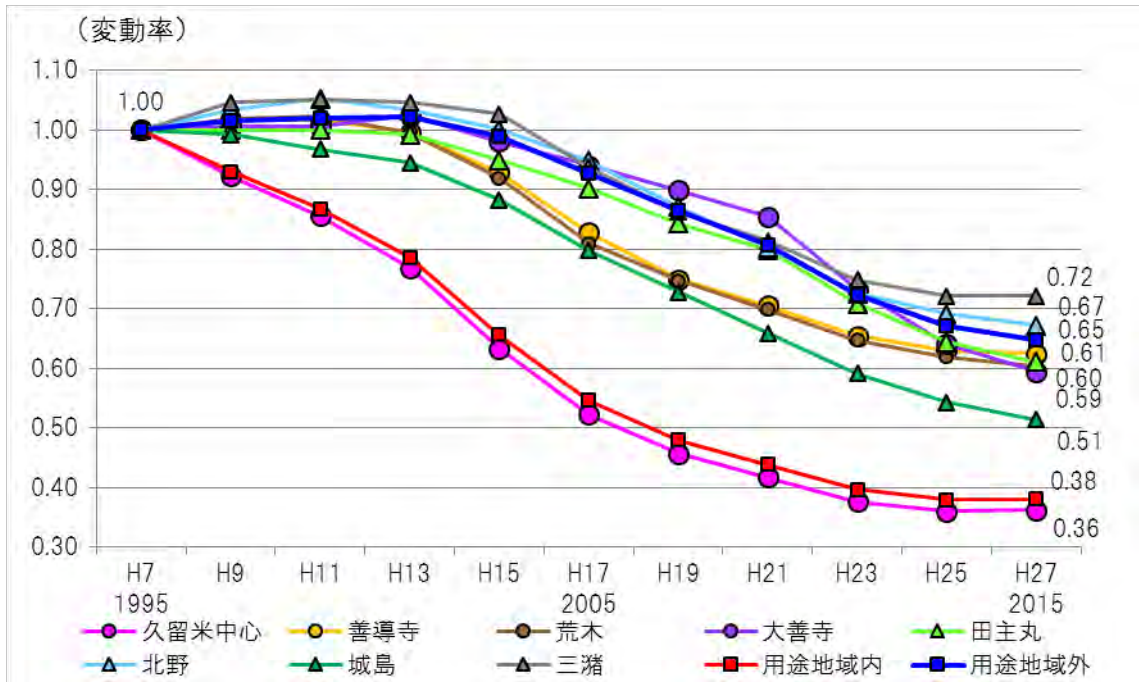
＜中心商店街の歩行者交通量の推移＞

※調査方法：歩行者通行量調査（毎年度7月最終日曜日（10時～19時）実施）
 ※調査主体：久留米商工会議所
 ※調査対象：観測地点24地点のうち5地点（西鉄久留米駅東口、駅前商店街、一番街、あけぼの商店街、六ツ門商店街）

④地価の推移

- ✓ 本市の将来都市構造を検討する上で重要な視点となる、地価の状況について整理します。
- ✓ 地価の減少は、税金の維持に影響が及ぶなど、都市の持続可能性において様々な問題を生じさせることが想定されます。そこで、本市の地価の現状について整理します。

● 本市の地価は、低下減少傾向となっており、久留米中心地域でその傾向が顕著

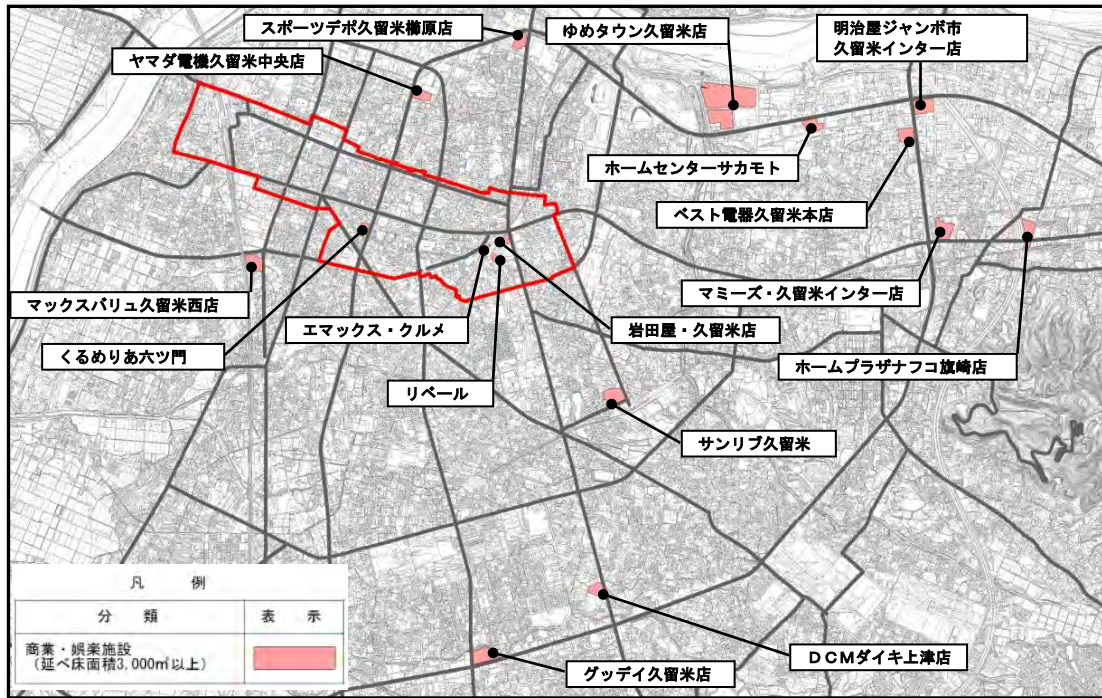


＜地域別の地価の推移＞
資料：地価公示、福岡県地価調査

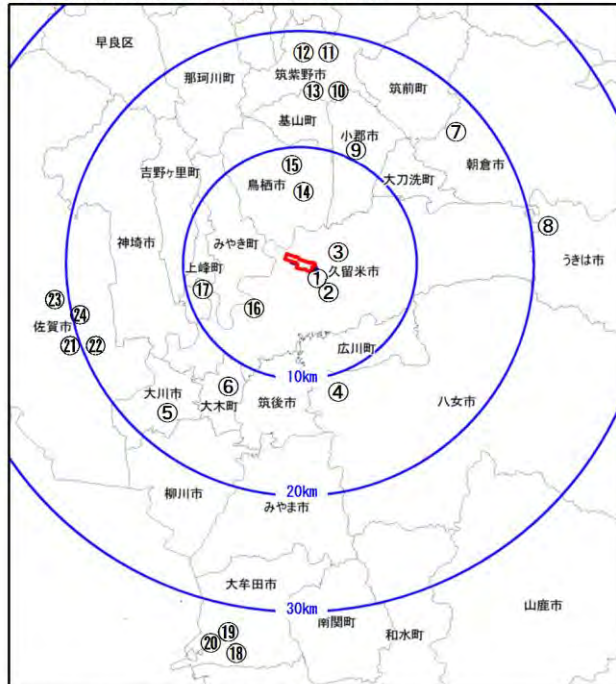
参考：大規模商業施設の立地

- 中心市街地区域外において、3,000㎡以上の大型商業施設が立地
- 久留米市周辺市町においても、1万㎡以上の大型商業施設が多数立地

■大型商業施設の立地状況



■大型商業施設の立地状況（周辺市町村）



市町	番号	店舗名	開店年
久留米市	①	米城ビルディング、千歳プラザ東館 (久留米岩田屋)	1994
	②	サンリブ久留米店	2000
	③	ゆめタウン久留米※1	2003
八女市	④	ゆめタウン八女	2000
大川市	⑤	ゆめタウン大川	1999
大木町	⑥	スーパーセンター大木(イオン)	2005
朝倉市	⑦	イオン甘木ショッピングセンター	1996
うきは市	⑧	吉井ショッピングセンター	2000
小郡市	⑨	イオン小郡ショッピングセンター	2013
筑紫野市	⑩	筑紫野とうきゅう →筑紫野ベレッサ(サンリブ)	1994 2007
	⑪	ゆめタウン筑紫野 ゆめタウン筑紫野PART2	1996 1998
	⑫	イオンモール筑紫野	2008
鳥栖市	⑬	シュロアモール筑紫野※2	2007
	⑭	ジョイフルタウン鳥栖 (寿屋)→(ジャスコ鳥栖店) →フレスポ鳥栖(サンリブ)	2001 2009
みやき町	⑮	鳥栖プレミアムアウトレット	2004
上峰町	⑯	ハイパーモールメルクス北茂安(Mr.Max)	2002
大牟田市	⑰	上峰サティールイオン上峰	1999
	⑱	ハイパーモールメルクス大牟田	1997
	⑲	ゆめタウン大牟田※3	2001
佐賀市	⑳	イオンモール大牟田	2011
	㉑	佐賀玉屋	1806
	㉒	モラージュ佐賀(西友、Mr.Max)	2002
南関町	㉓	イオン佐賀大和ショッピングセンター	2006
	㉔	ゆめタウン佐賀	2006

※店舗面積1万㎡以上の大型店の位置

※1、※3 別館含む
※2 東側敷地と西側敷地の合計

資料：平成24年都市計画基礎調査他