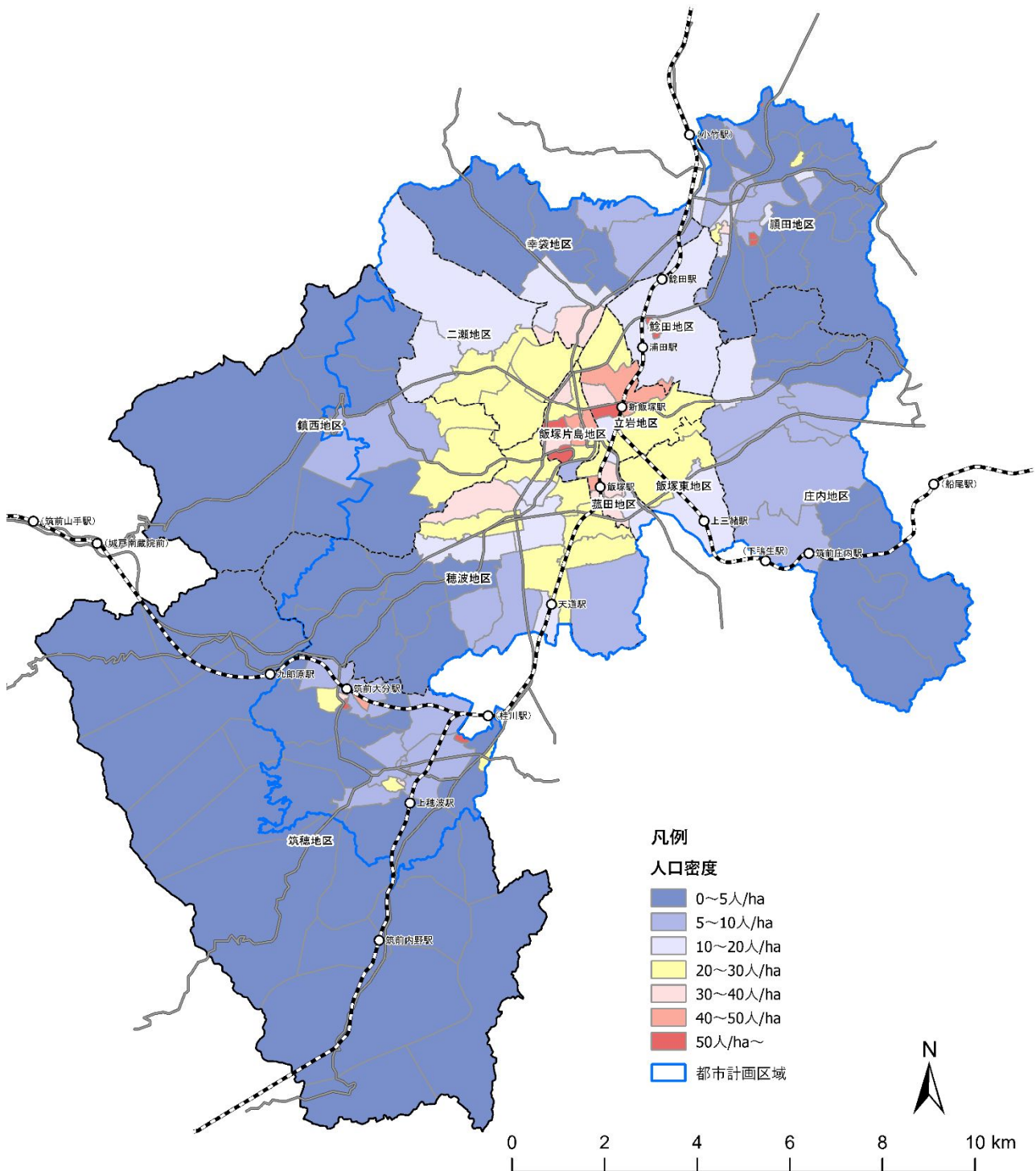


人口密度は、2020（令和2）年、2040（令和22）年ともに1ha（ヘクタール）40人以上の比較的高密度な地域が一部存在するものの、2040（令和22）年では、より多くの地区で低密度化が進行することが見込まれますが、一部の地域では人口密度が高くなると予測されています。

▼町丁字別人口密度（2020（R2））



(3) DID（人口集中地区）の推移

DID（*2）地区面積は、1960（昭和35）年時点で570ha（市域の約2.7%）、2020（令和2）年時点で2倍の1,236haとなっています。面積が拡大する一方で人口は減少していることから人口集中地区内で低密度化が進行するとともに、1960（昭和35）年の人口集中地区から外れた区域が一部発生しており、市街地の空洞化が進んでいます。

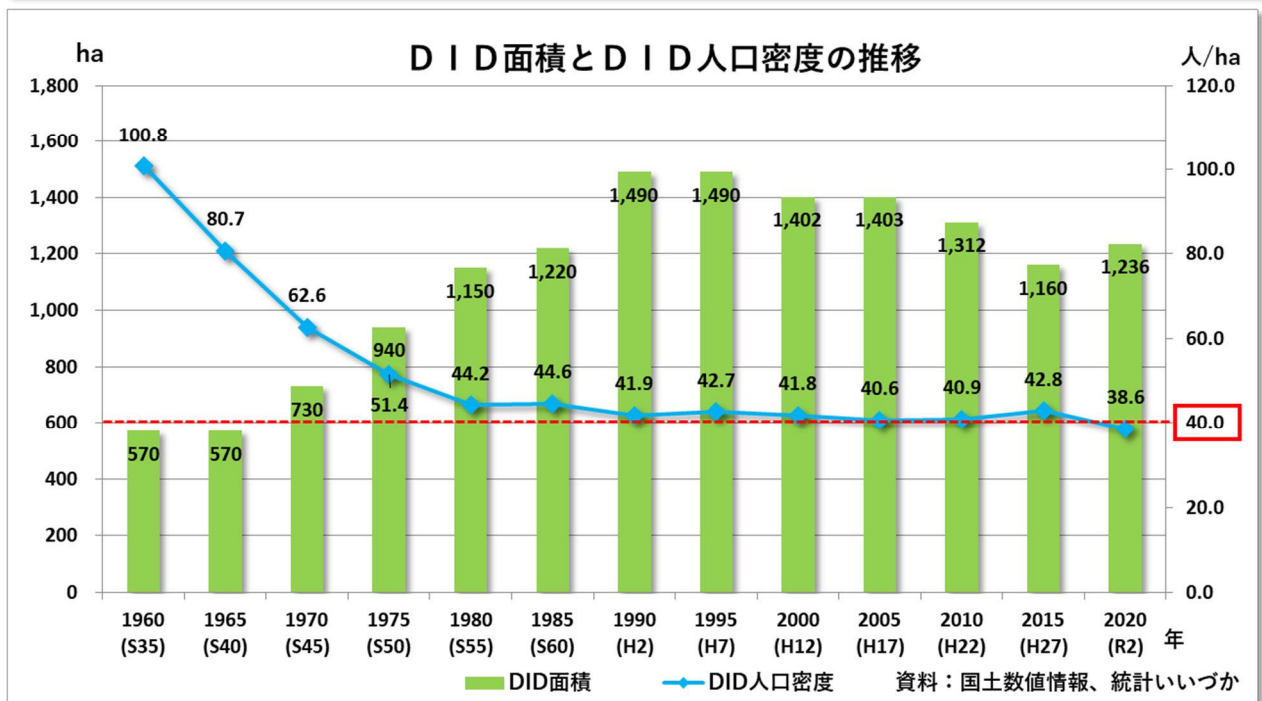
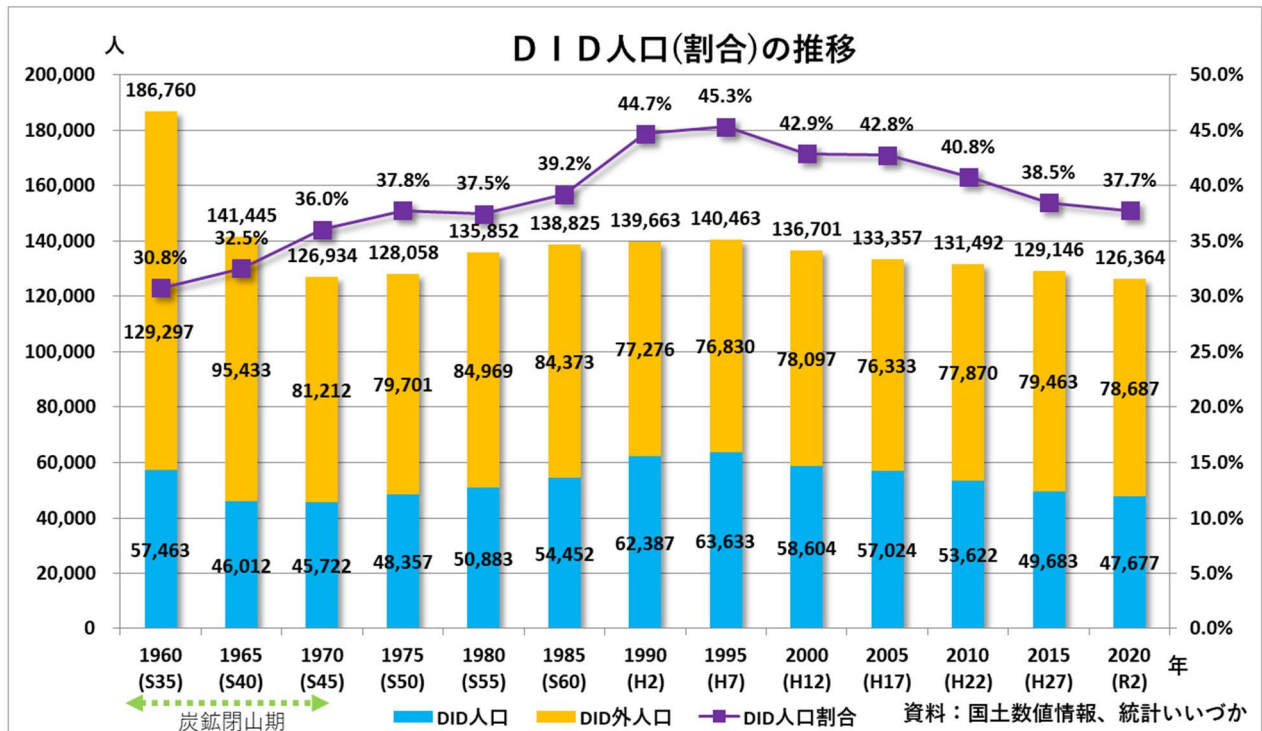
▼DIDの変遷（1960（S35）⇒2020（R2））



資料：国土数値情報

D I D人口は、炭鉱閉山に伴い市全体の人口が激減する1970（昭和45）年までは減少するものの、その後、1995（平成7）年までは増加に転じ、1995（平成7）年以降は人口減少局面の中、再び減少に転じています。

D I D人口密度は、1960（昭和35）年の100.8人／haから減少が続き、2020（令和2）年はピーク時の約4割、38.6人／haに激減しており、市街地の低密度化が進行しています。



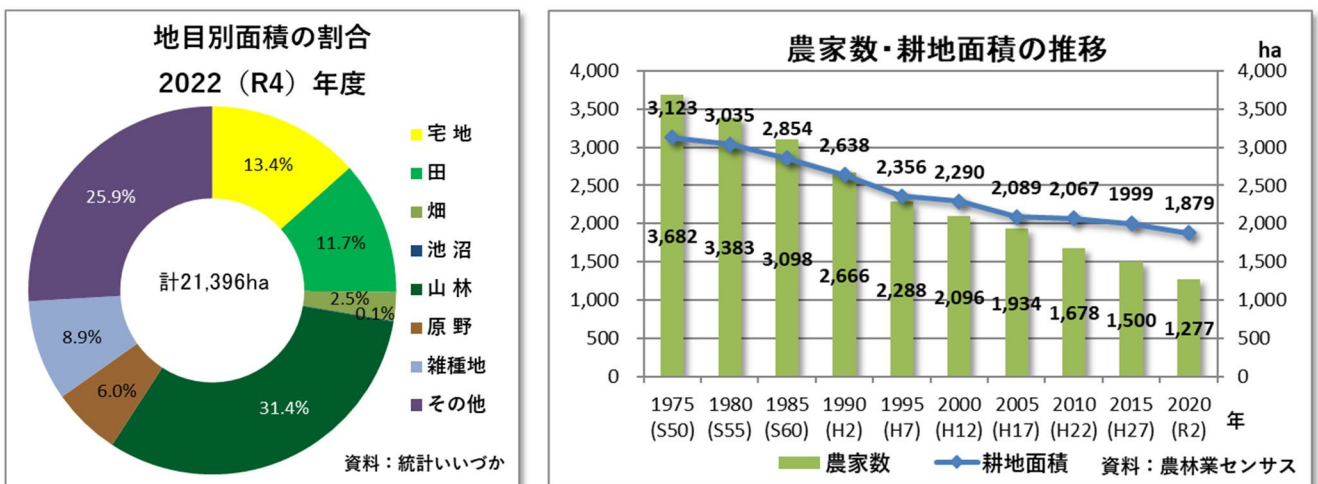
(※2) D I D（人口集中地区） 人口密度が4,000人／km²(40人／ha)以上の基本単位区が市区町村の境域内に互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

3. 土地利用の動向

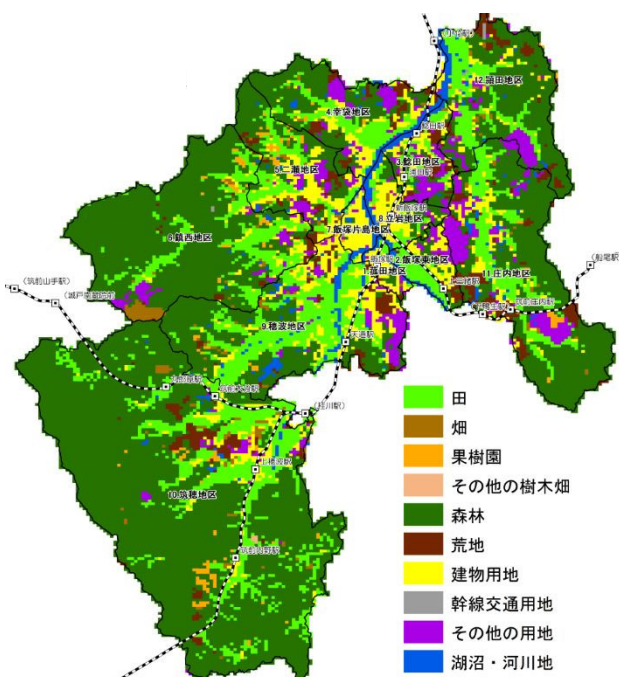
(1) 土地利用の推移

2022（令和4）年時点における本市の地目別面積は、総面積は21,396ha（213.96km²）、このうち宅地の割合は13.4%、田・畑は14.2%となっています。

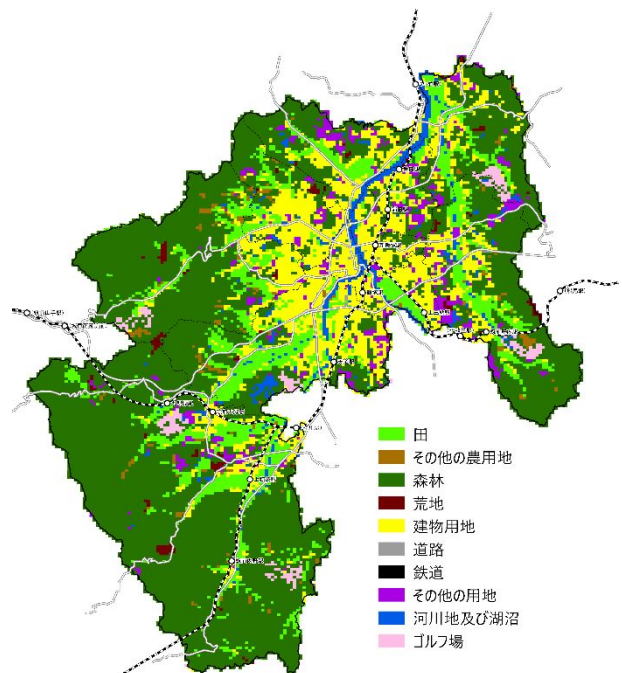
土地利用状況の推移を見ると、耕地面積の減少や郊外開発等により、田畑やその他の用地（炭鉱跡地などの空き地）が減少した一方で、建物用地は大幅に拡大しています。



▼土地利用状況図（1976（S51））



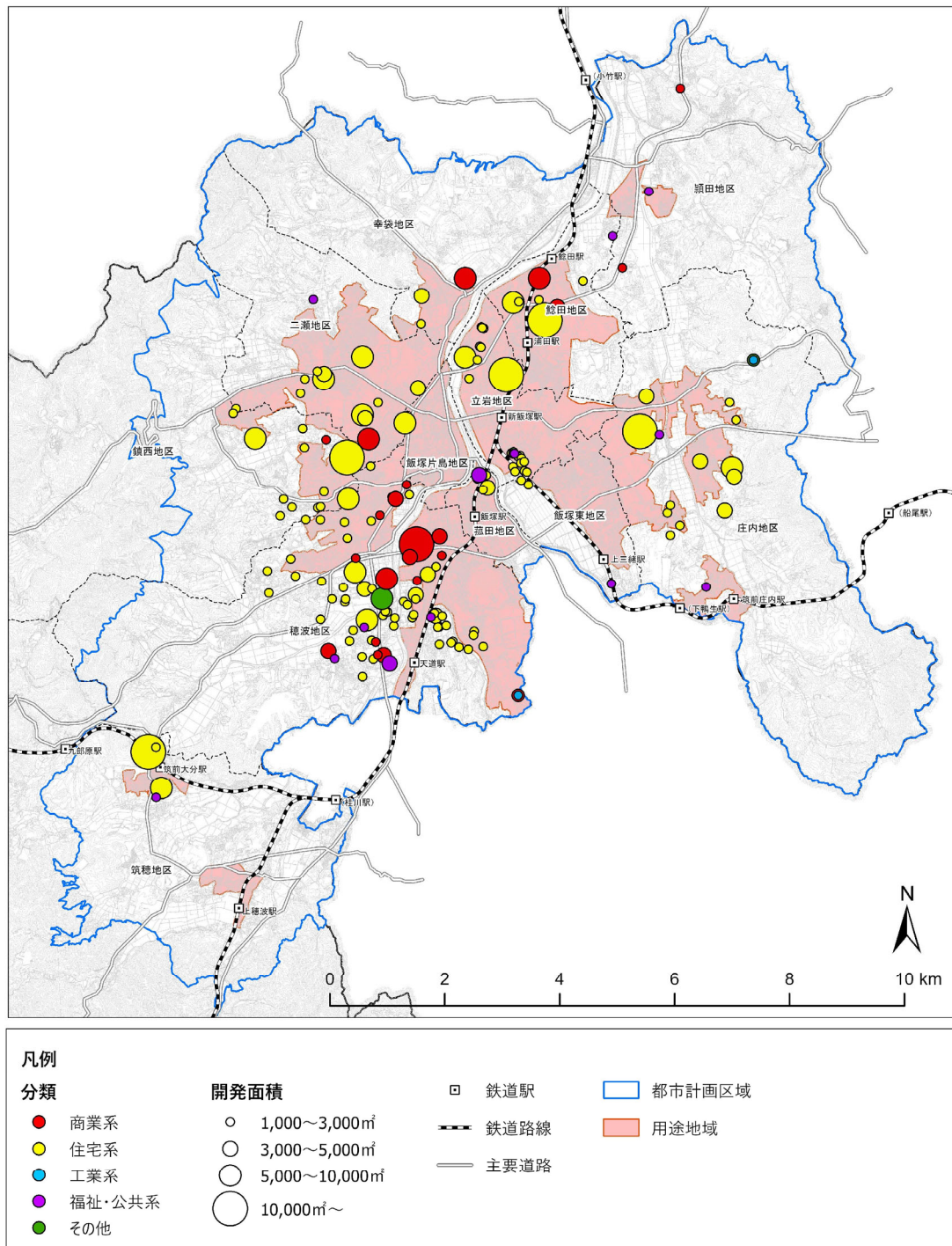
▼土地利用状況図（2021（R3））



(2) 開発許可の動向

2015（平成27）年以降の開発許可面積の累計は、144.8ha となっており、過去10年間の住居系開発面積は穂波地区・二瀬地区・庄内地区の順に大きく、商業系開発面積は穂波地区が突出し、開発箇所は国道や鉄道沿いに集中しています。また、用途地域外である穂波東IC～JＲ天道駅周辺に住居系の開発が多く、市街地が拡大する傾向がみられます。

▼開発状況図（2015（H27）～2022（R4））



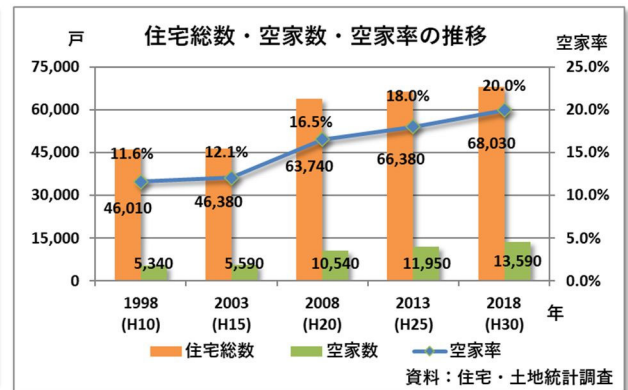
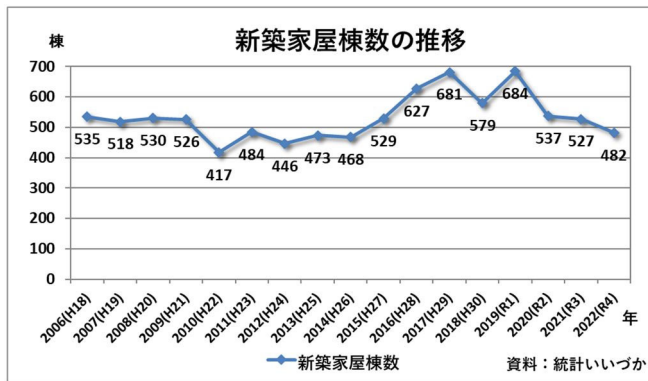
資料：市作成（都市計画課提供資料）

(3) 住宅および空家の動向

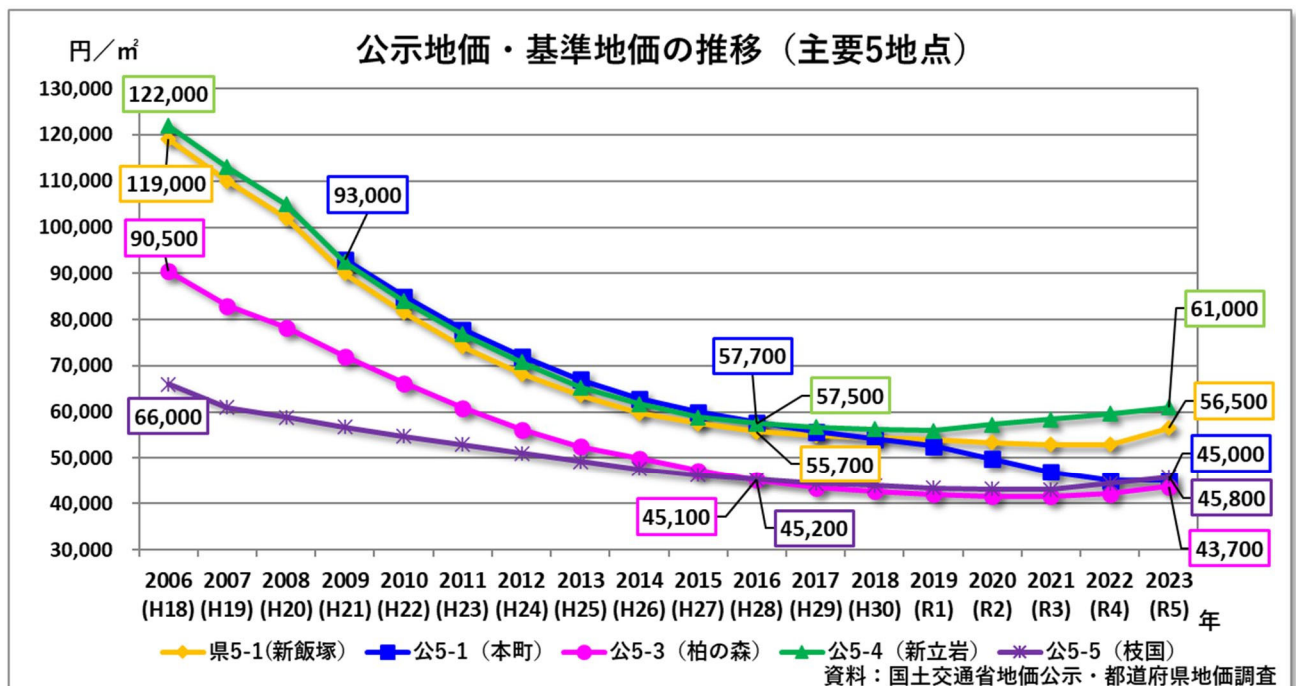
空家数は増加傾向にあり、2018(平成30)年時点における空家数は13,590戸となっています。

また、郊外での住宅系開発が進む一方、既存住宅の更新が進まず、住宅総数に占める空家の割合(空家率)は20.0%で、全国平均13.8%を大きく上回っています。

新築家屋棟数と空家数について、2014(平成26)年から2018(平成30)年の期間でみると、2,884棟の家屋が新築され、1,640戸の空家が新たに発生しています。



本市の地価は、全ての調査地点で長期的な下落傾向にあり、調査地点によっては2016(平成28)年と2023(令和5)年を比較すると、新立岩・新飯塚・枝国は増加し、本町・柏の森は減少しています。



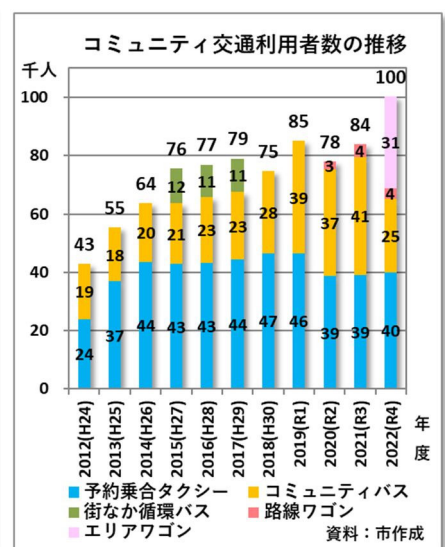
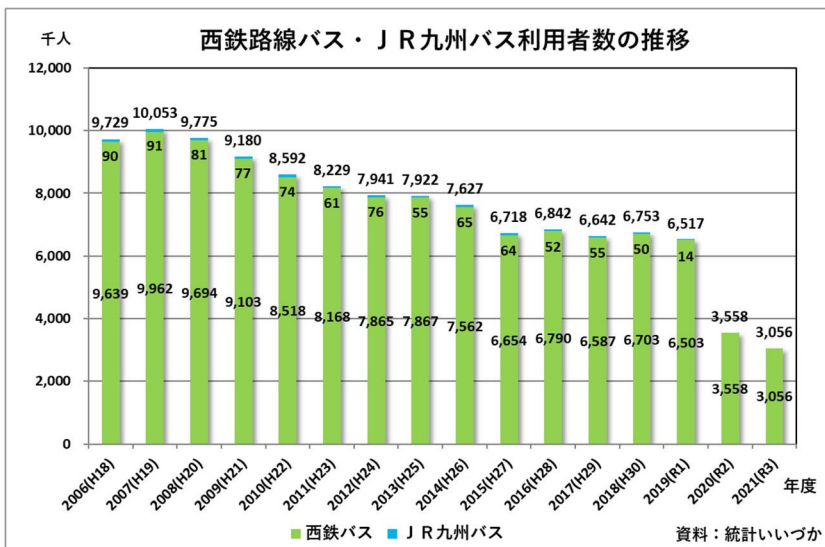
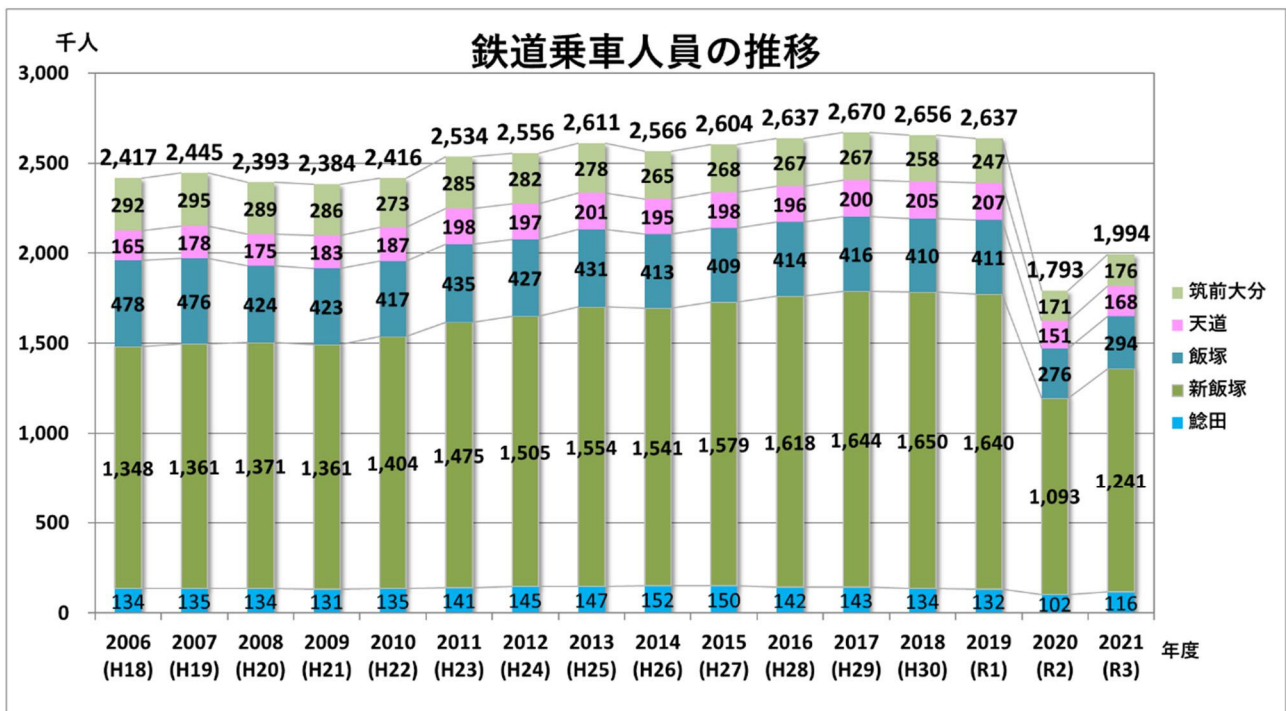
4. 交通の動向と交通環境の将来見通し

(1) 交通の状況

鉄道乗降客数は、新飯塚駅での増加を主要因として増加傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、2020（令和2）年に大きく減少しています。

バス利用者（民営バスの市内路線利用者）は、2007（平成19）年の1,000万人をピークに減少傾向にあり、鉄道乗車人員と同様に2020（令和2）年に大きく減少しています。

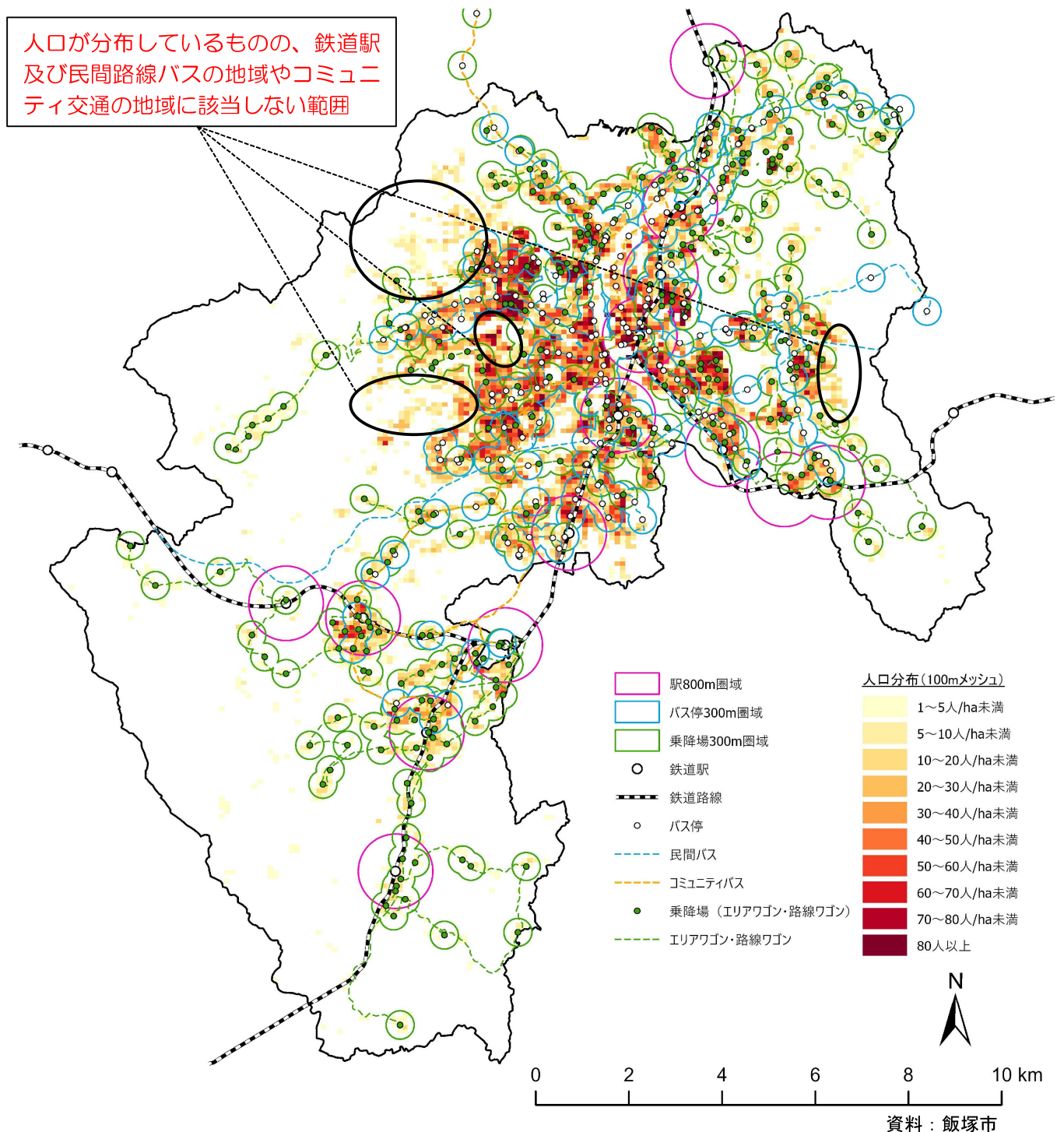
民間路線を補完するコミュニティ交通の利用者は、本格運行開始時と比較し、増加傾向にあります。



本市においては、民間及び行政の公共交通機関により、河川付近等の一部を除き、ほぼ全域をカバーしています。

一方で、人口が分布しているものの、鉄道駅及び民間路線バスの地域やコミュニティ交通の地域に該当しない範囲も残っていますが、そのような地域においては、同一地区内であればどこにでも行くことが可能なデマンド型の公共交通（予約乗合タクシー）があり、定時定路線型の公共交通機関の交通空白地域を補完しています。

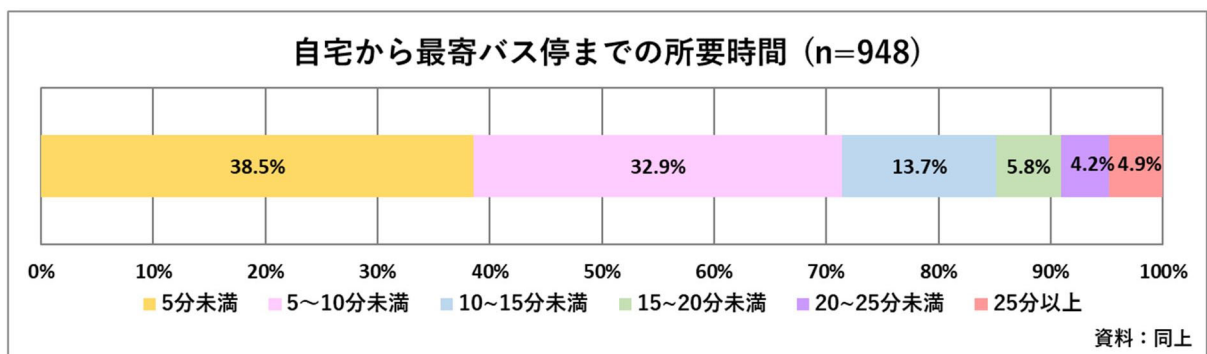
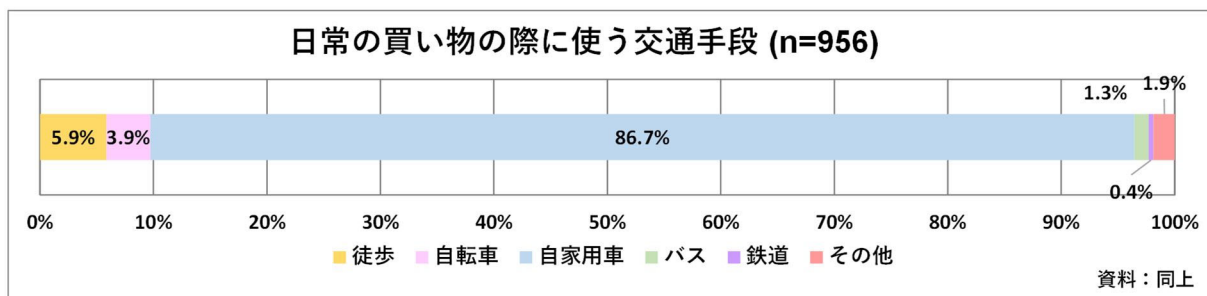
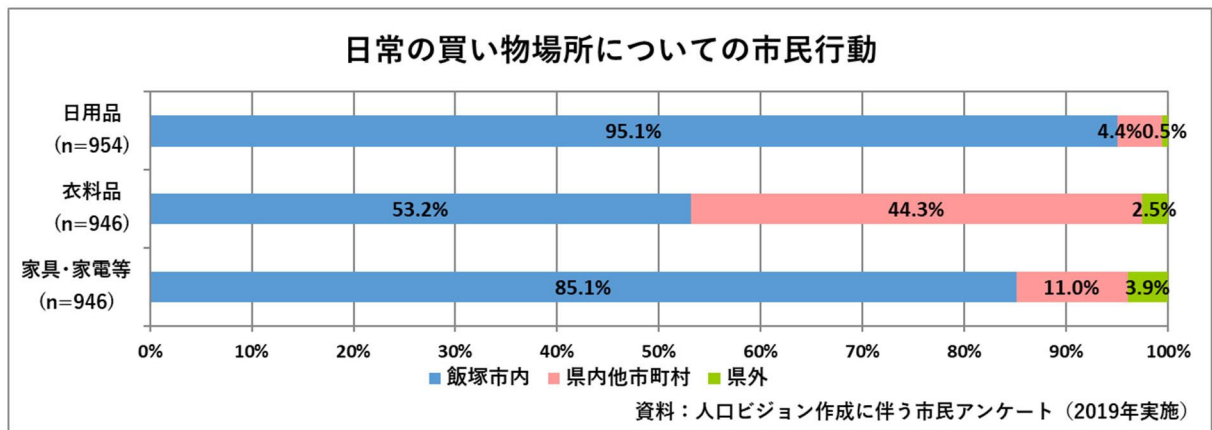
▼公共交通の利便性に基づく地域とメッシュ別人口密度の重ね合わせ



(2) 市民交通行動の状況

日常の買い物については、日用品では9割以上、衣料品では5割以上、家具・家電等では9割弱を市内で行っており、その際の交通手段として、約9割の方が自家用車を利用しています。

利用する交通手段の状況や運転免許の保有状況から高齢者にとって公共交通の重要性は高く、今後高齢者の増加に伴い、交通の便や買い物への不安も高まることが予想されます。



▼車を持たない人の割合

	A 運転免許 証は持つ ているが 車は持た ない	B 運転免 許証も 車も持 たない	C 家族に 同乗	合計	A+B/ n
全体 (n=963)	69	58	26	153	15.9%
60才以上 (n=190)	12	15	4	31	16.3%

▼(参考) 全国の運転免許保有者状況(2020(R2))

	運転免許 保有者数	国勢調査 人口	割合 (%)
人 数 (千人)	81,990	107,188	76.5%
うち 65才以上 (千人)	19,078	35,336	54.0%
割合 (%)	23.3%	33.0%	—

資料：運転免許統計、国勢調査