

第3回 宗像市立地適正化計画策定委員会

目次

1. 第1回策定委員会の協議内容……………P3
2. 第2回策定委員会の協議内容……………P31
3. まちづくりの方針(ターゲット)及び
課題解決のための誘導方針(ストーリー)…P54
4. 居住誘導区域の方向性……………P60
5. 都市機能誘導区域と誘導施設の方向性…P65

平成28年8月2日

立地適正化計画の全体構成

序章 立地適正化計画について

第1章 宗像市の概況

第2章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

1. 立地適正化計画における集約化の考え方
2. 立地の適正化に関する基本的な方針

第4章 目指すべき都市の骨格構造

1. 市街化区域と市街化調整区域における骨格構造の考え方
2. 中心拠点／拠点、地域／生活拠点の設定（市街化区域）
3. 地域／生活中心の設定（市街化調整区域）
4. 特化施設地区の設定（都市計画区域）
5. 立地適正化計画における交通ネットワーク
6. 都市の骨格構造

第5章 都市機能誘導区域

第6章 居住誘導区域

第1回策定委員会

第2回策定委員会

今回の会議では、第1回第2回の策定委員会から追加した内容について協議を行う。

1. 第1回策定委員会の協議内容

立地適正化計画策定方針

目的

立地適正化計画は、**人口減少や高齢化の進行において持続可能な都市のあり方となるコンパクトなまちづくりを進める**ため、都市全体の観点から作成する住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画です。

具体的には、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を定めることで、**市街地の範囲や都市機能の立地をコントロールしながら、人口減少社会に耐え得る住みよいまちづくりの形成に努めていく**ことを目的としています。

位置づけ

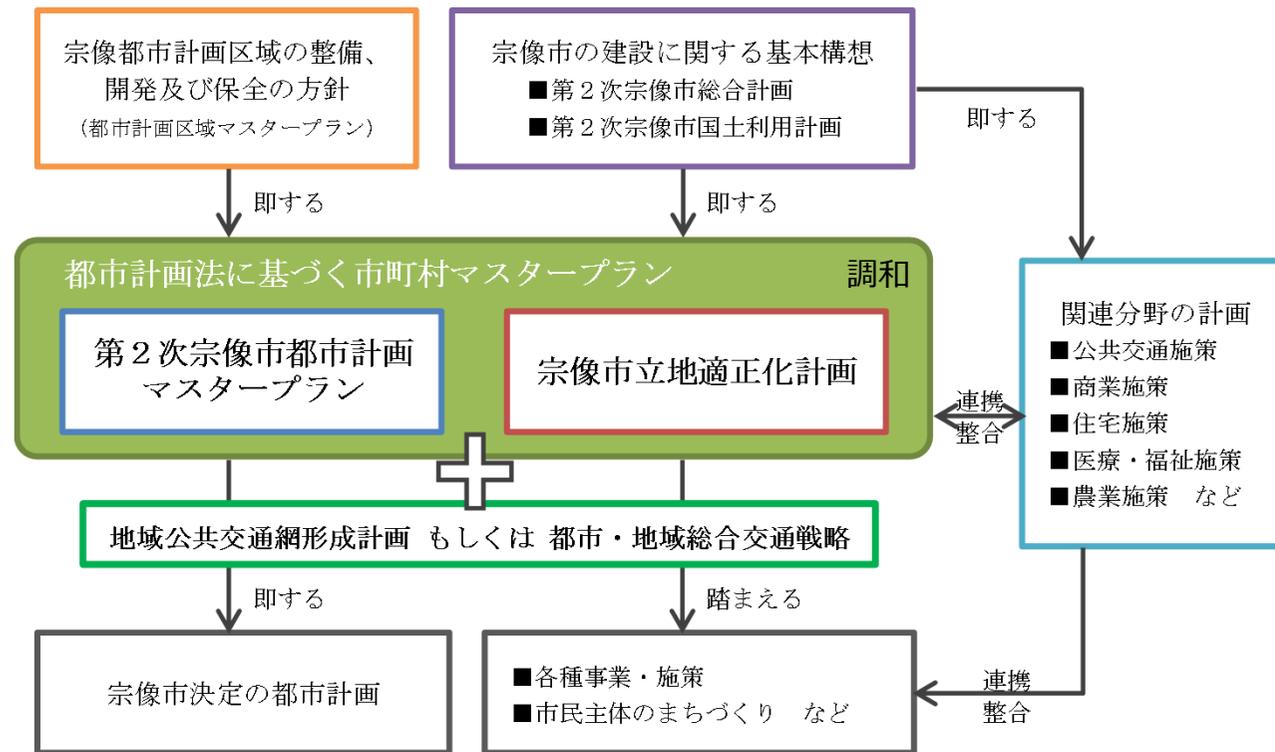


図 立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画策定方針

表 宗像市の面積

種別	面積(ha)	割合
市域全体	11,991	100.0%
都市計画区域	10,973	91.5%
市街化区域	1,834	15.3%
市街化調整区域	9,139	76.2%

対象区域

立地適正化計画の対象区域は、宗像都市計画区域とします。
 (都市再生特別措置法等の一部を改正する法律 第81条)

目標年次

本計画の目標年次は、平成47年(2035年)とします。
 立地適正化計画は、長期的なまちづくりの計画であることから、概ね20年後を目標として、総合計画及び都市計画マスタープランの次回見直しにおける目標年次を見据えて設定しています。

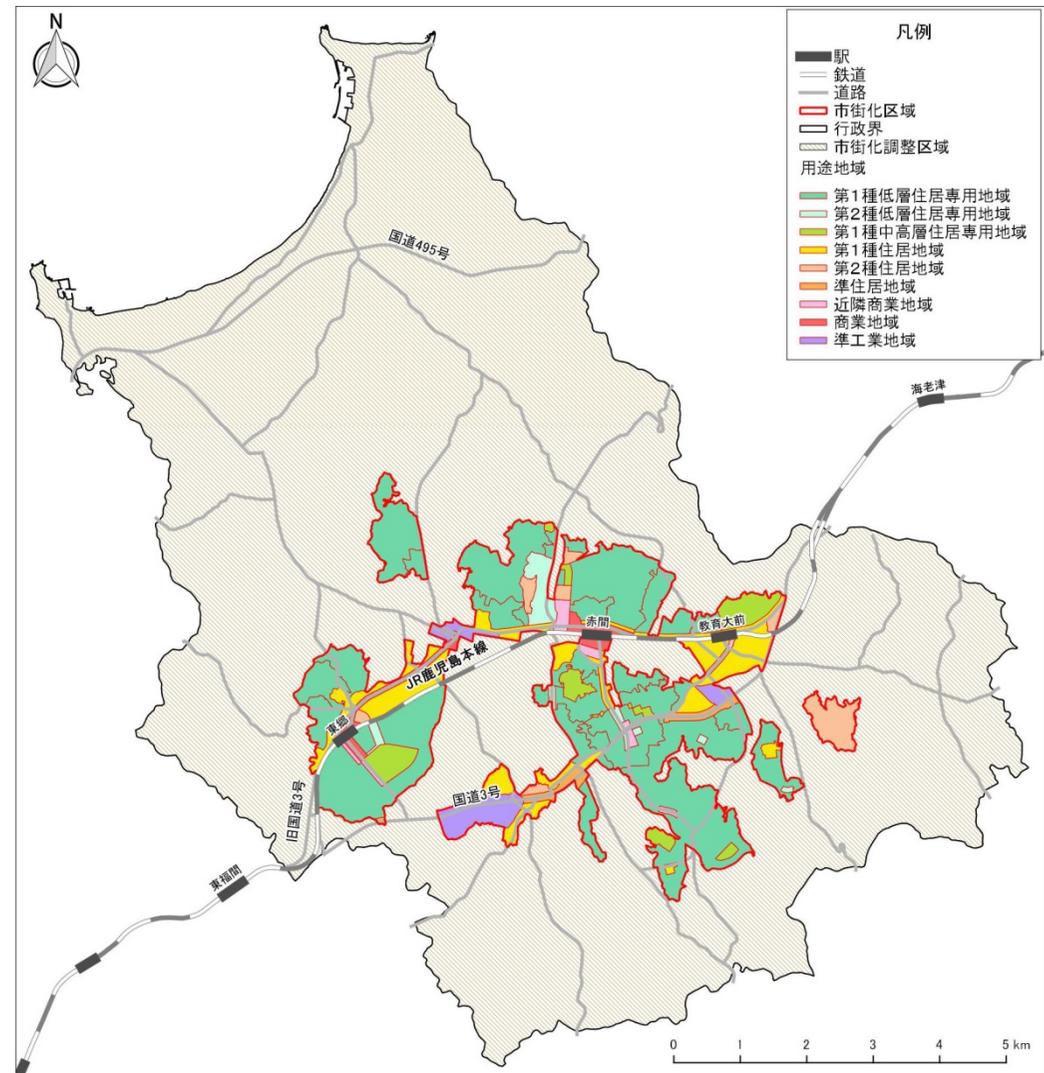


図 宗像市の都市計画

立地適正化計画策定体制

『宗像市都市再生推進会議』(組織拡充)

【テーマ】

- 総合的な都市再生の推進
- 立地適正化計画の策定
- 宗像市都市再生基本方針の具現化 ●

【構成】

都市再生プロジェクト

- 秘書政策課
- 経営企画課
- 都市計画課
- 交通対策課
- コミュニティ協働推進課
- 教育政策課
- 健康課

立地適正化計画の策定体制

①都市計画審議会

②立地適正化計画策定委員会

③立地適正化計画庁内検討会議 ・幹事会

【関係課】

秘書政策課／総務課／交通対策課／経営企画課／
財政課／コミュニティ協働推進課／健康課／高齢者支
援課地域包括支援センター／都市計画課／建築課／
建設課／商工観光課／教育政策課／子ども育成課

【策定期間】

平成27年5月～29年秋頃

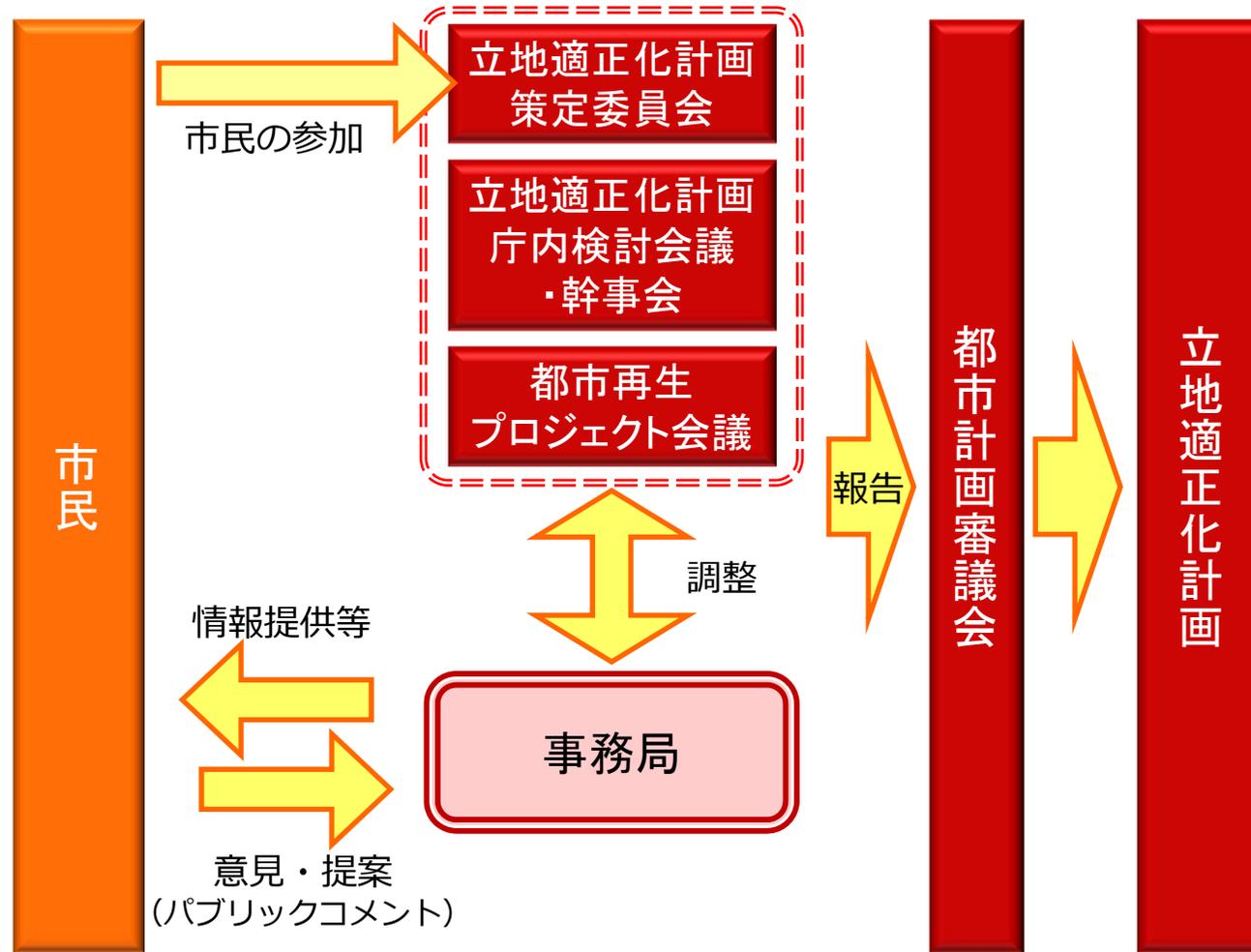
再生事業の具現化に向けた体制

- ①宗像市都市再生事業推進協議会
醇建築まちづくり研究所／積水ハウス／西鉄／福銀／
UR九州支社／九工大吉武教授／九大志賀准教授／
県建築都市部／宗像市
※新規参入事業者の可能性あり
- ②日の里地区及び自由ヶ丘地区コミュニティ運営協議会

【想定される取り組み】

- ・宗像市民限定住宅ローン優遇金利開始
- ・空家再生実証実験 ※戸建を子育て家族に賃貸
- ・戸建て住宅リノベーション展示
- ・パーク&ライド導入可能性調査
- ・東郷駅前空き店舗活用
- ・UR日の里団地入居率向上の取り組み
- ・都市再生シンポジウム&ワークショップ

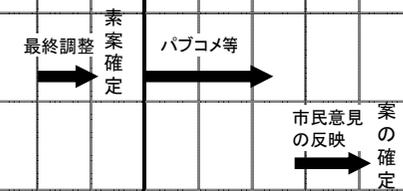
立地適正化計画策定体制



立地適正化計画策定スケジュール

■宗像市立地適正化計画策定スケジュール

	平成27年度												平成28年度												平成29年度					
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
(1) 策定方針の決定等																														
経営会議・庁議	議・庁議																													
(2) 各種会議等の開催																														
① 庁内検討会議の開催			第1回	第2回			第3回		第4回			第5回		第6回		第7回		第8回												
② 策定委員会の開催					設置★		第1回		第2回					第3回		第4回		第5回												
③ 都市計画審議会												☆											☆							
(3) 市民参画の手続き																														
① パブコメ等住民意見反映																														
② 住民合意形成計画改定																														
③ 関連都市計画の決定・変更																														
(4) 計画策定																														
① 基礎調査、現況分析	①	②	③																											
② 将来都市構造の方向性検討																														
③ 都市機能誘導区域の検討																														
④ 居住誘導区域の検討／居住誘導区域外の検討																														
⑤ 公共交通軸の検討																														
⑥ 誘導施策の検討 (目標設定・評価方法の検討)																														



宗像市の現況と課題

人口・世帯数（昭和30年 → 平成22年）

- 本市の人口及び世帯数は、昭和50年から昭和55にかけて急激に増加し、以後、着実に増加してきました。近年、増加率は鈍化傾向にあります。
- 1世帯あたり人口は、昭和30年の5.47人から、平成22年には2.58人と減少し、核家族化や単身世帯が増加していることがうかがえます。

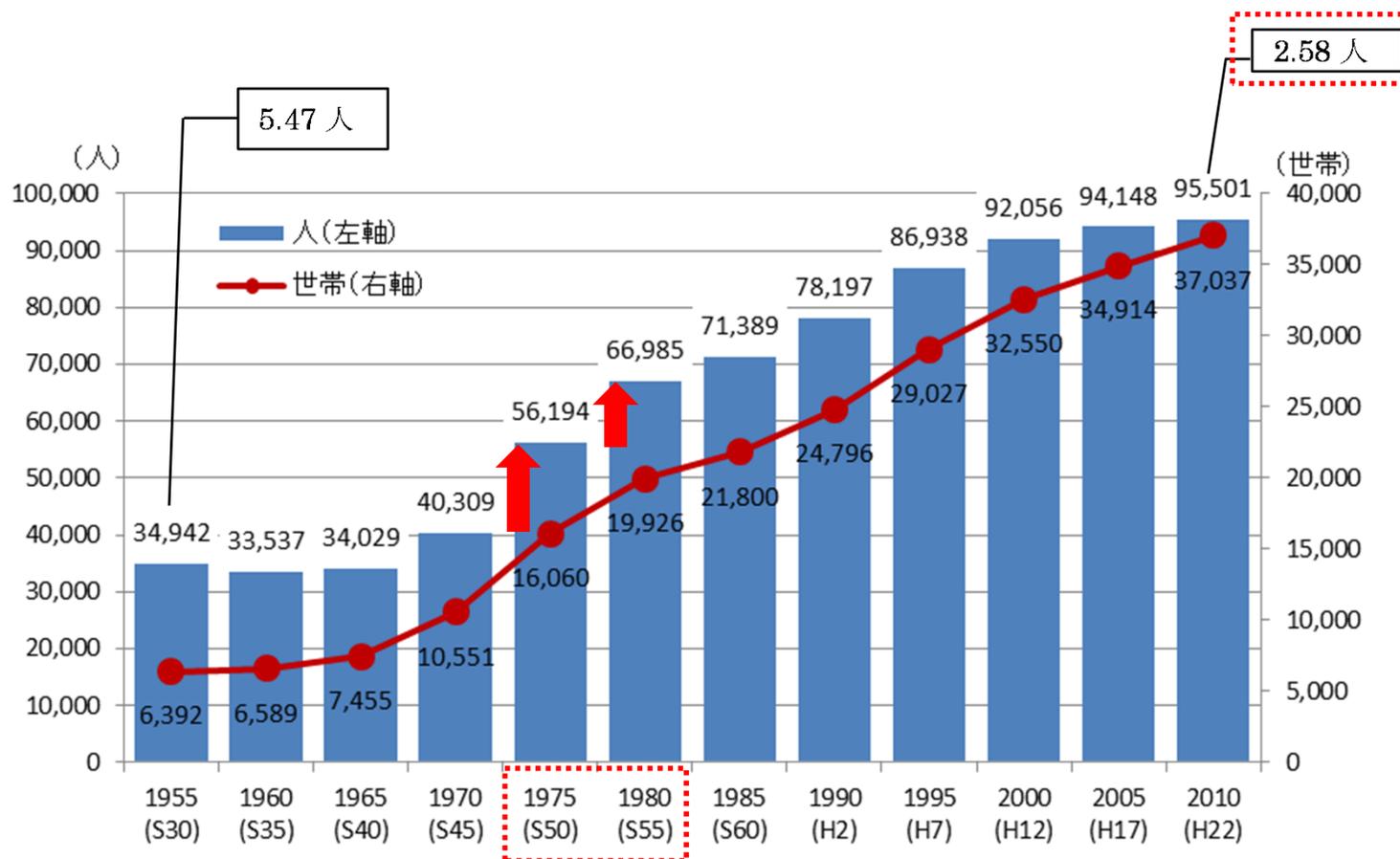


図 宗像市の人口・世帯数の推移(S30~H22)

出典：国勢調査

土地利用状況の動向（昭和51年 → 平成21年）

- 30年余りで建物用地面積が約2.3倍に拡大しています（936ha → 2,162ha）。
- 丘陵地を中心に開発が進められ、優良農地が保全されています。

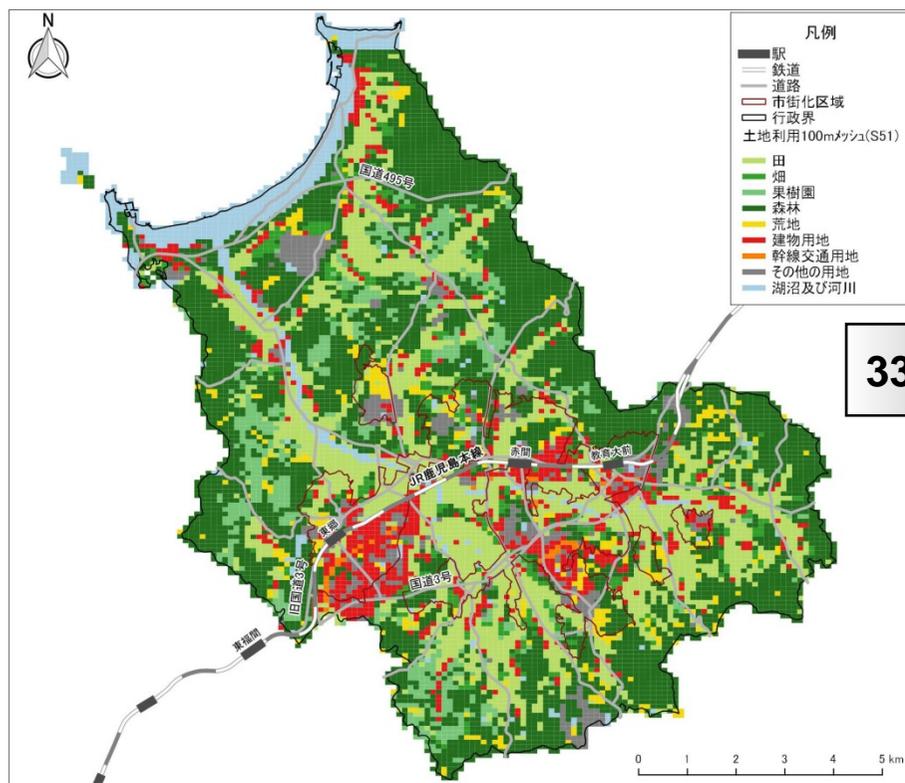


図 土地利用状況図(S51)

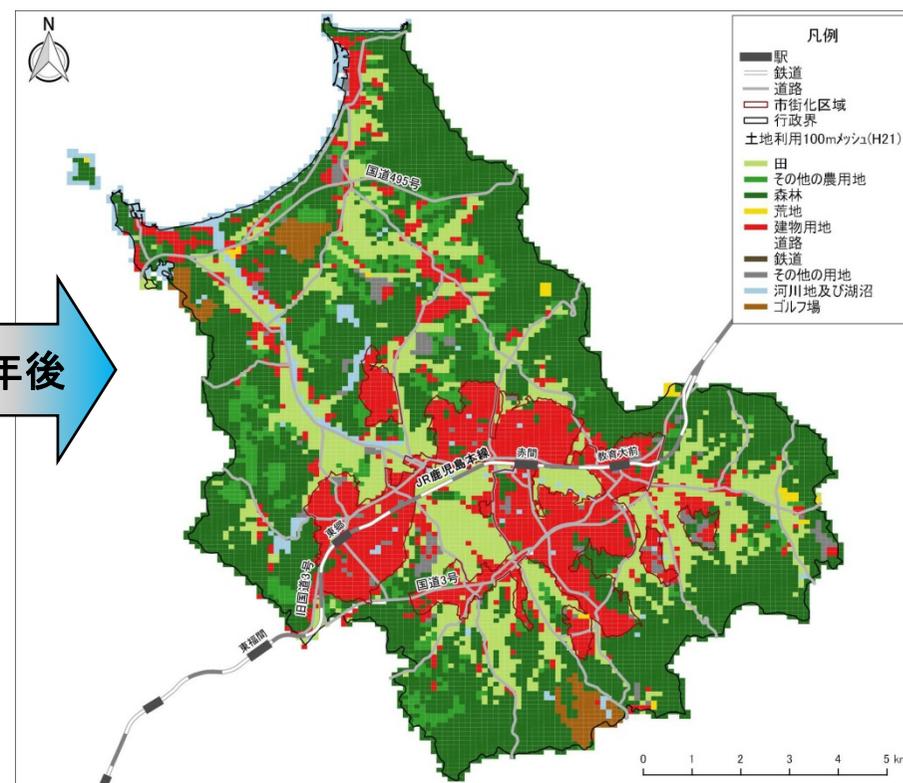


図 土地利用状況図(H21)

出典:国交省ホームページ国土数値情報

さらなる、都市的土地利用の拡大は、新たな公共投資（道路・下水等）や維持管理費増加につながる。

人口集中地区（DID）の人口・区域の動向（昭和55年 → 平成22年）

- 平成22年の人口集中地区の面積は、昭和55年の約1.7倍に拡大しています。(520ha→878ha)
- DIDの区域面積拡大に伴い、DID区域内の人口及び人口密度ともに着実に増加してきました。

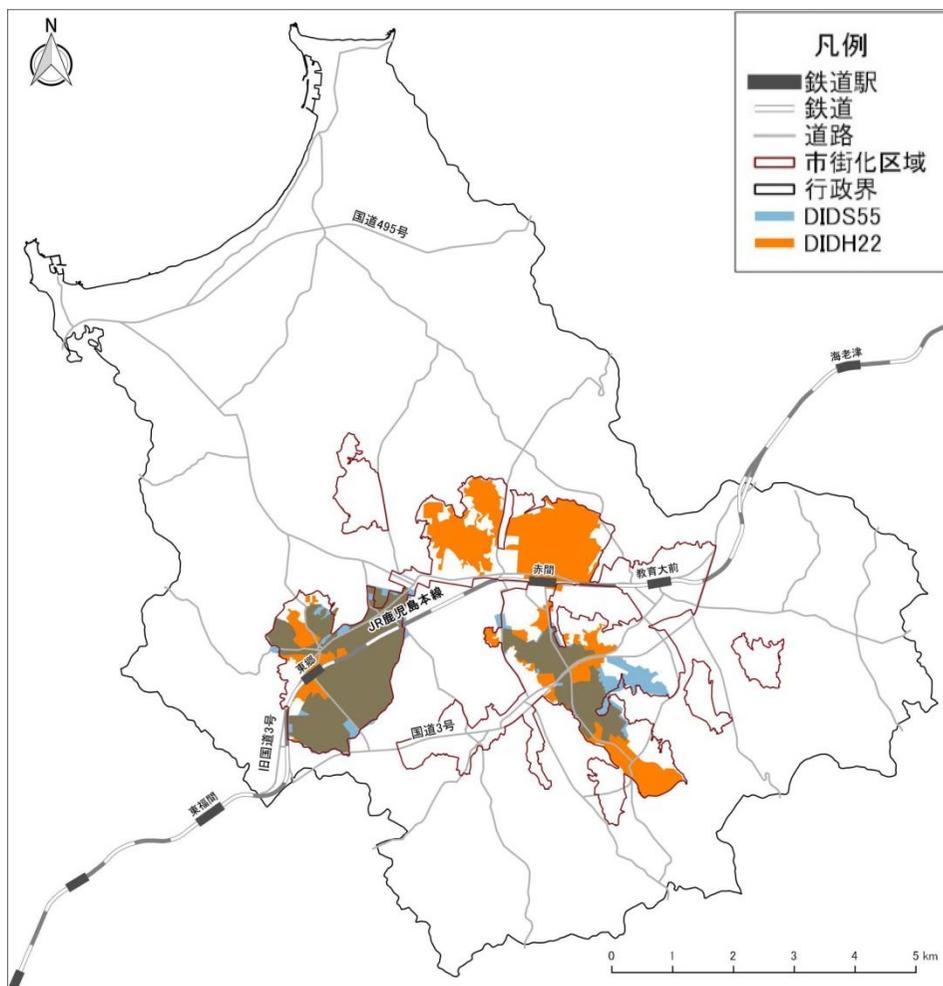


図 人口集中地区の区域図(S55年、H22年)

出典:国交省ホームページ国土数値情報

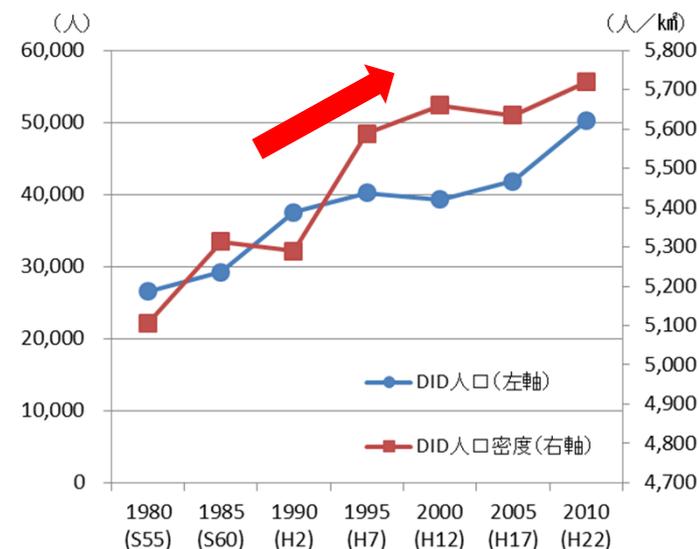


図 人口集中地区の人口と人口密度

出典：国勢調査

今後、拡大した市街地のまま、人口が減少することで、低密度化が進み、一定の人口密度に支えられてきた商業・医療・公共交通などの運営が困難となる恐れがあります。

住宅総数及び空き家数の推移

- 平成10年から平成25年の住宅総数の推移は、近年の人口増加に伴う住宅新築によって、継続的に増加しています。
- 空き家数の推移は、住宅総数と同様に増加していることから、今後は空き家対策が必要となってきます。

表 住宅総数及び空き家数の推移

	住宅総数										
	総数	居住世帯あり	居住世帯なし								建築中
			総数	一時現在者のみ	空き家				建築中		
					総数	空き家率	二次的住宅	賃貸用の住宅		売却用の住宅	
H10	28,880	26,990	1,890	90	1,760	6.1%	—	—	—	—	40
H15	35,430	32,390	3,040	0	2,940	8.3%	100	1,480	80	1,280	90
H20	40,300	36,090	4,210	50	4,080	10.1%	50	2,170	170	1,690	80
H25	42,470	38,120	4,350	130	4,110	9.7%	120	1,770	240	1,980	110

出典:住宅・土地統計調査

注)平成16年以前は旧宗像市の値

一時現在者：昼間だけ使用しているとか、何人かの人が交代で寝泊まりしているなど、そこに普段居住している者が1人もいない住宅

二次的住宅：別荘など普段住んでいる人がいない住宅

賃貸用の住宅：新築・既存を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅

売却用の住宅：新築・既存を問わず、売却のために空き家になっている住宅

その他の住宅：上記以外の住宅で、長期不在の住宅や建替えのために取り壊すことになっている住宅など

建築中：住宅として建築中の住宅、戸締まりができるまでにはなっていないもの

空き家の更新など既存ストックの有効活用が必要となります。

代表交通手段分担率の推移（平成5年 → 平成17年）

代表交通手段の推移を見ると

- 宗像市の自動車の分担率は、パーソントリップ調査圏域全体より高く、平成5年から平成17年で約13%増加しており、自動車への依存度が高い現状がうかがえます。
- 徒歩や自転車の分担率はパーソントリップ調査圏域全体より低く、平成5年から平成17年で約11%減少しています。

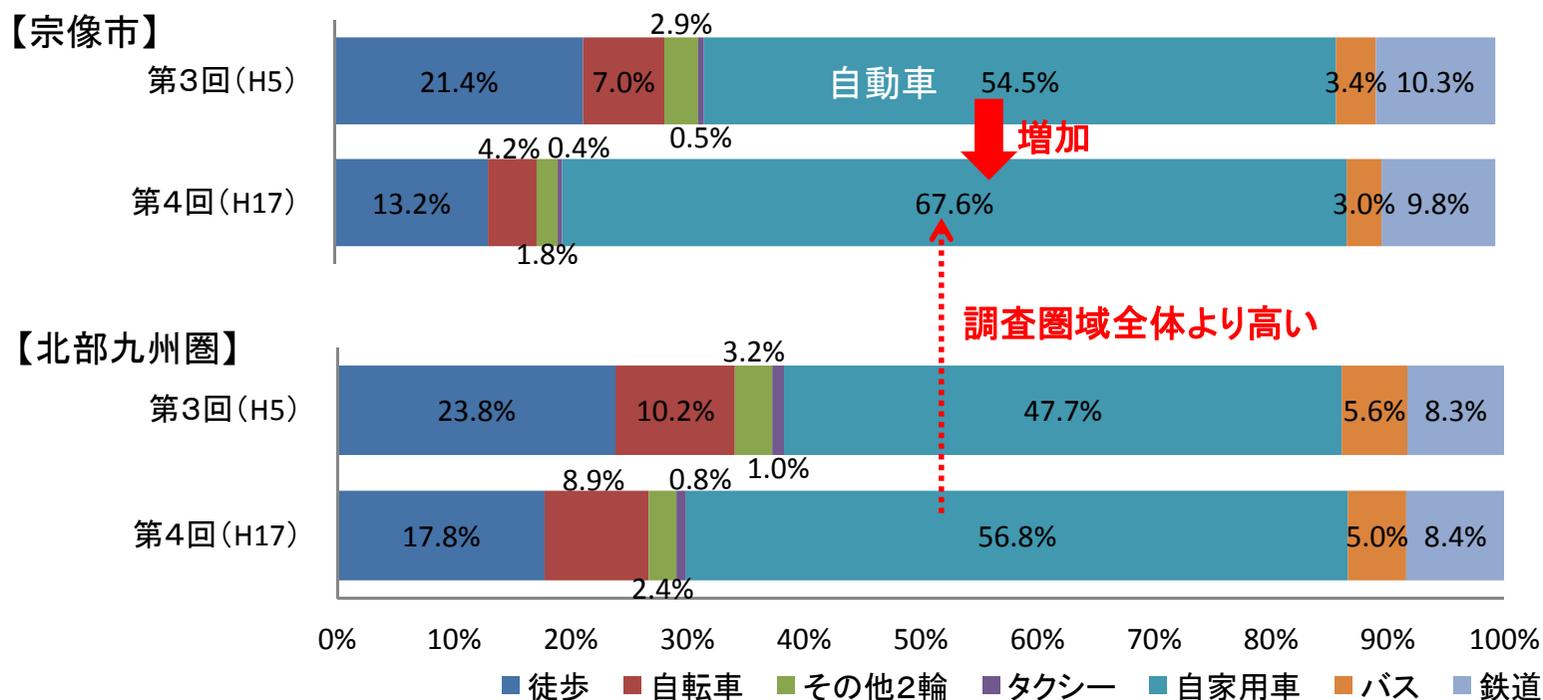


図 代表交通手段別トリップ数・分担率の推移

出典：北部九州圏パーソントリップ調査

※北部九州圏：福岡県内のほぼ全域に、佐賀県の鳥栖市、基山町を加えた合計28市29町1村から構成される圏域

※代表交通手段とは、移動の際に利用する交通手段のなかで優先順位の高いものであり、

その優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順となります。

年齢別代表交通手段分担率の推移（平成5年 → 平成17年）

どの年代が何の交通手段を主に利用しているか見ると

- 高齢者の自動車分担率は、平成5年から平成17年の間で、65～74歳では27%増加、75歳以上では19%増加しており、いずれも自動車での移動が50%以上であり、自動車依存の状況がうかがえます。
- 自動車依存の高まりは、高齢者の免許保有率が増加していることからも見取れます。

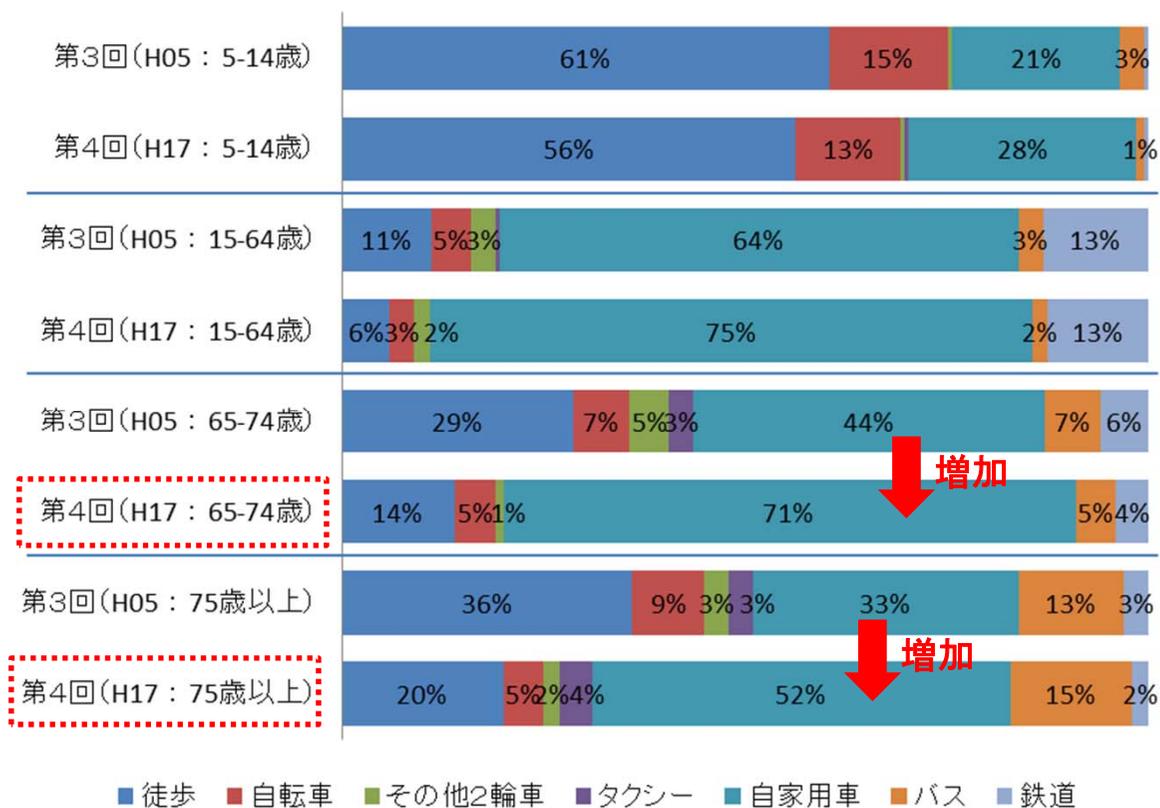


図 年齢別代表交通手段構成
出典: 北部九州圏パーソントリップ調査

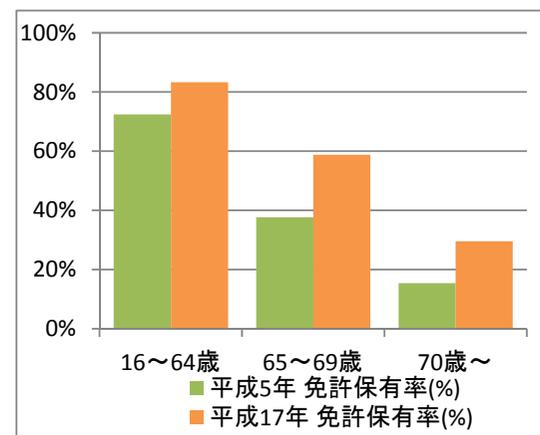


図 年齢別免許保有率
出典: 「運転免許統計」、「交通統計」

今後、高齢者が自動車運転が困難になると、代わりの移動手段を確保する必要があります。

バス路線の状況

- 西鉄バス路線は、国道3号及び旧国道3号を中心に路線が設定されており、玄海地域では主に神湊、鐘崎方面へ向かう路線となっています。
- 西鉄バスの路線を補うようにふれあいバスやコミュニティバスの路線が設定されており、都市計画区域全体にサービスが提供されています。

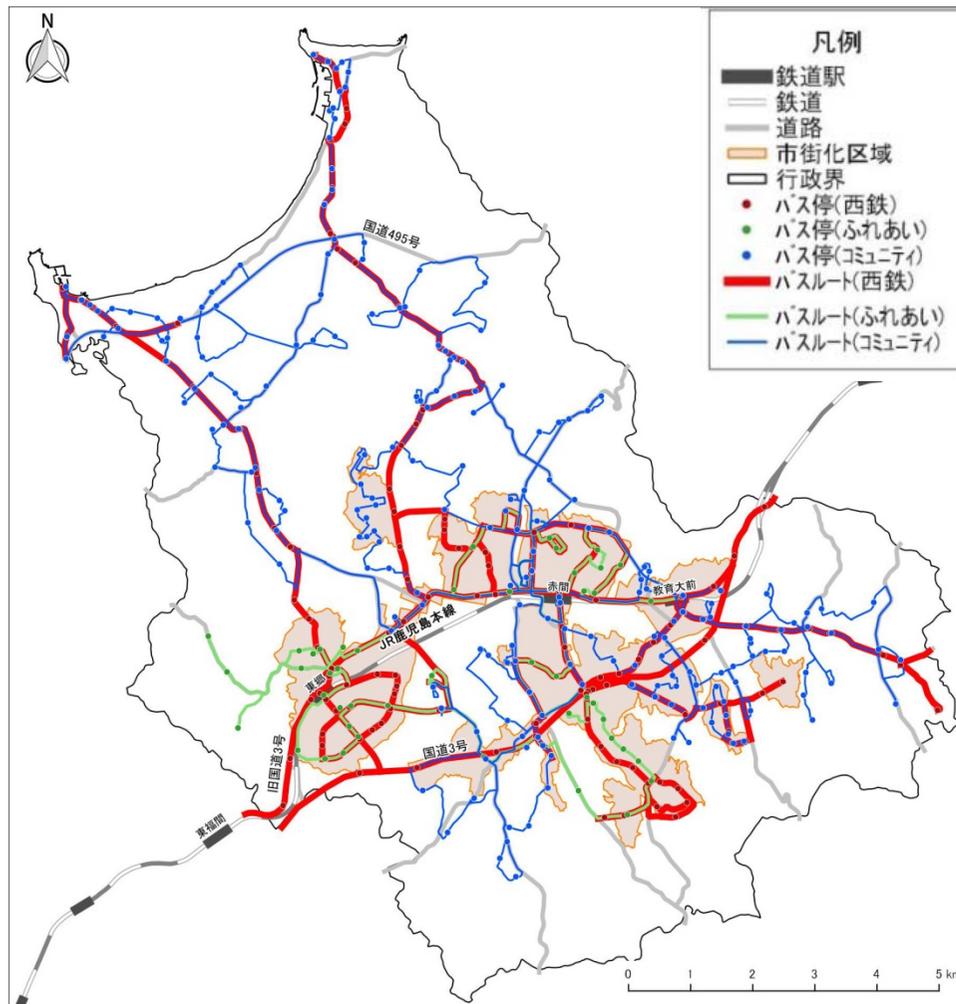


図 バス停及びバSRート

出典:西日本鉄道株式会社、宗像市交通対策課

図 ふれあいバス



○ふれあいバスは、西鉄バス路線との重複をできるだけ避けながら、西鉄バスとの接続をスムーズに行う路線設定となっており、**市街地を中心とした交通空白地となる住宅地に加え、病院、市役所などの拠点施設を巡回しています。**

図 コミュニティバス

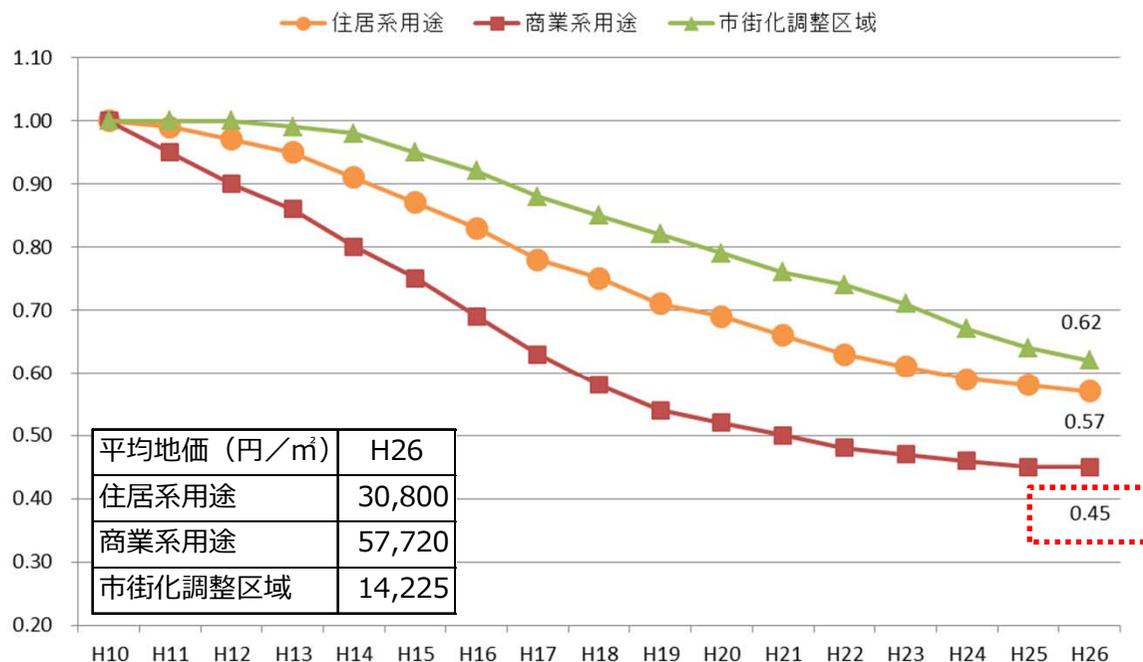


○コミュニティバスは、**西鉄バスとふれあいバスのサービスが享受できない交通空白地域をカバー**するように路線が設定されています。

地価の動向（平成10年～平成26年）

平成10年から平成26年の地価の動向を区域別に見ると

- 商業系用途地域における下落傾向が顕著となっています。
- いずれの区域においても、長期的に下落傾向が続いていますが、近年は下げ止まり傾向が見られます。



注) H10～H26まで、データがそろっている地点データを対象として平均地価を求め、変動率はH10を1.0として算出
資料) 地価公示、都道府県地価調査

図 区域別の地価の推移

出典: 宗像市統計書

表 税目別市税収入
(単位: 億円)

区分	25年度
	決算額
総額	100.7
市民税	50.7
固定資産税	38.5
軽自動車税	1.6
たばこ税	5.1
特別土地保有税	—
入湯税	0.2
都市計画税	4.7

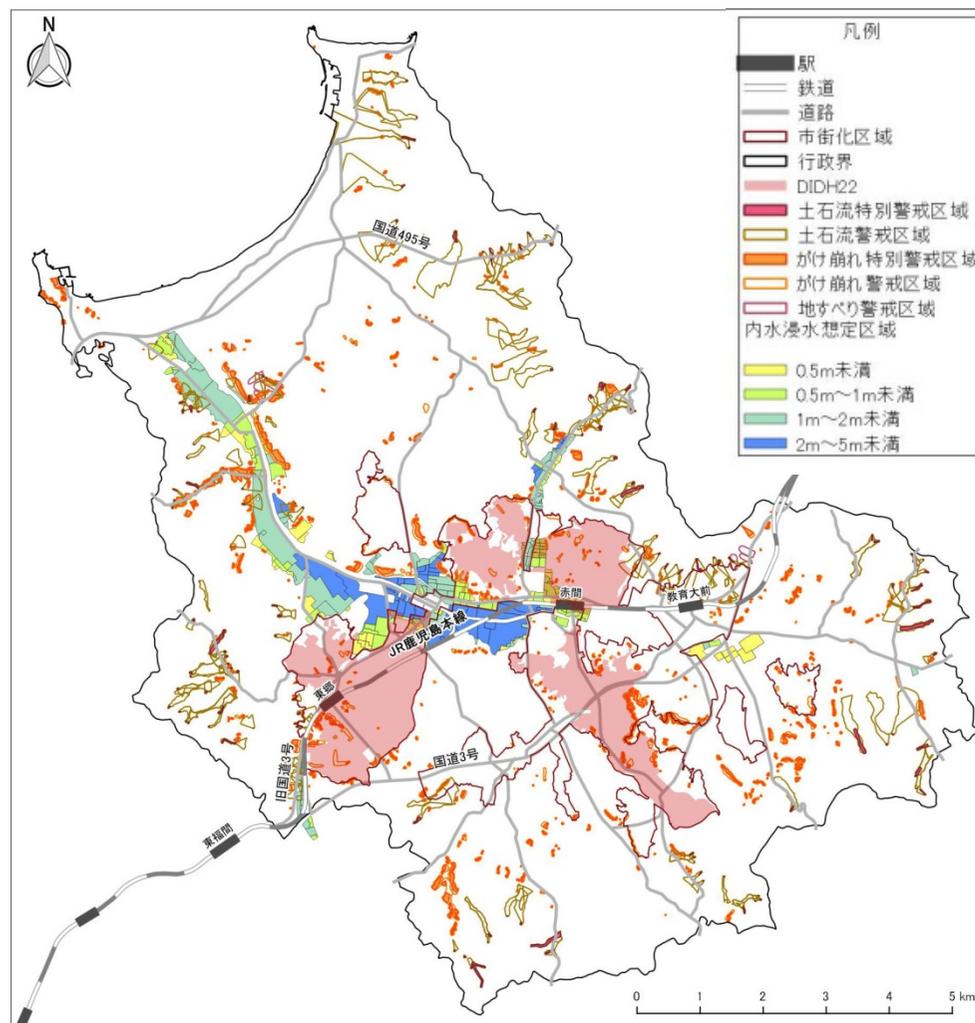
出典: 宗像市統計書(平成26年版)

固定資産税は、市税収入の約4割を占めており、地価の低下による市税収入の減少が懸念されます。

※区域は、市街化区域における住居系用途地域と商業系用途地域の区分と、市街化調整区域です。

災害危険箇所・区域

- 浸水想定箇所は、ほとんどが市街化調整区域の農地に存在しており、一部市街化区域内にも存在しています。
- 土砂災害（特別）警戒区域（土石流、がけ崩れ、地すべり）については、市街化区域内及び人口の集中するDID区域内の一部にも指定されています。



安全性を考慮した居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定が必要となります。

図 災害危険箇所とDID地区

出典:宗像防災マップ

財政（歳入・歳出構造）

- 歳入の自主財源のうち、市税収入は近年大きな変動はなく、今後の大幅な伸びは見込めない状況です。
- 歳出の義務的経費(人件費、扶助費、公債費)のうち、児童福祉や障害者福祉の扶助費は増加傾向にあります。
- 公共施設更新費用は、平成33年(2021年)から年間約10億円を超える大規模な費用が見込まれています。平成40年(2028年)には、市役所と小中学校などの更新で、年間約60億円を超える費用が見込まれています。

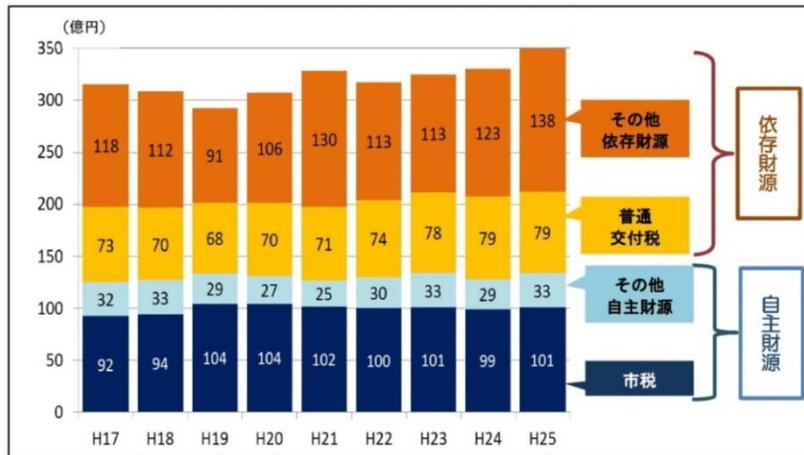


図 普通会計の歳入決算状況

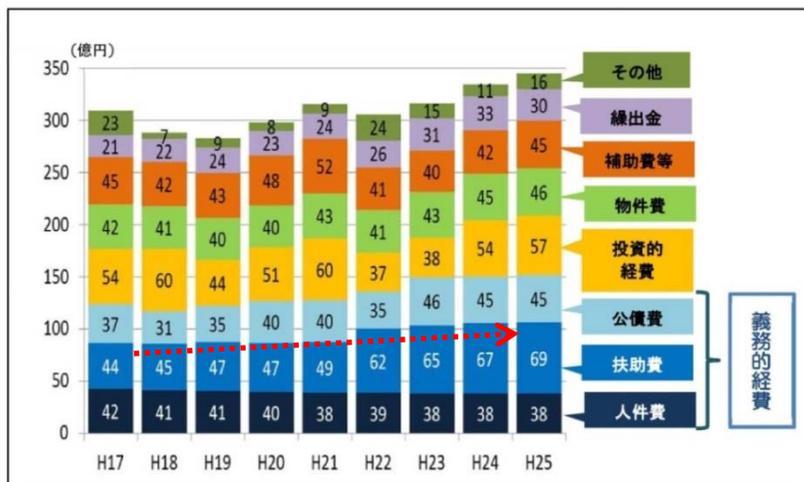


図 普通会計の歳出決算状況

出典:第3次宗像市行財政改革大綱)

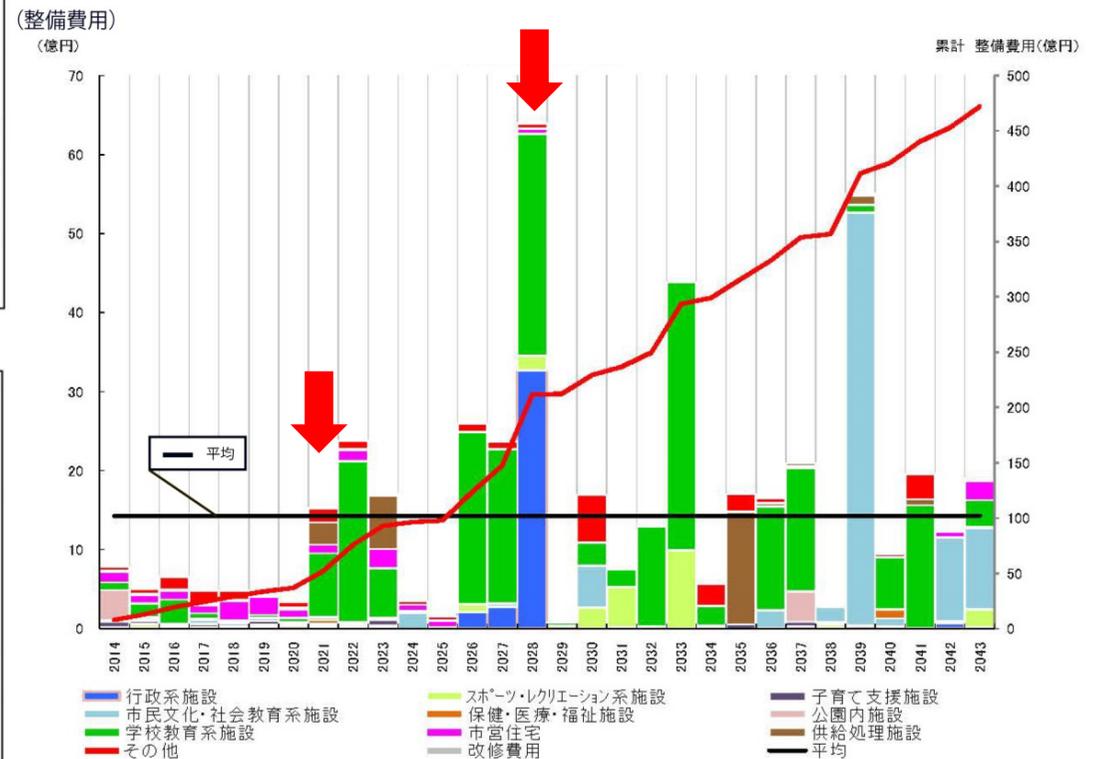


図 公共施設更新費用

出典:宗像市公共施設白書

(人口の将来見通し)

人口の将来見通し（推計）

- 将来の人口は、平成27年（96,579人）をピークとして、20年後の平成47年にはピーク時の約91%（88,050人）に減少する推計となります。
- 市街地規模が現在のままと仮定すると、人口減少により人口密度の低下が予測されます。

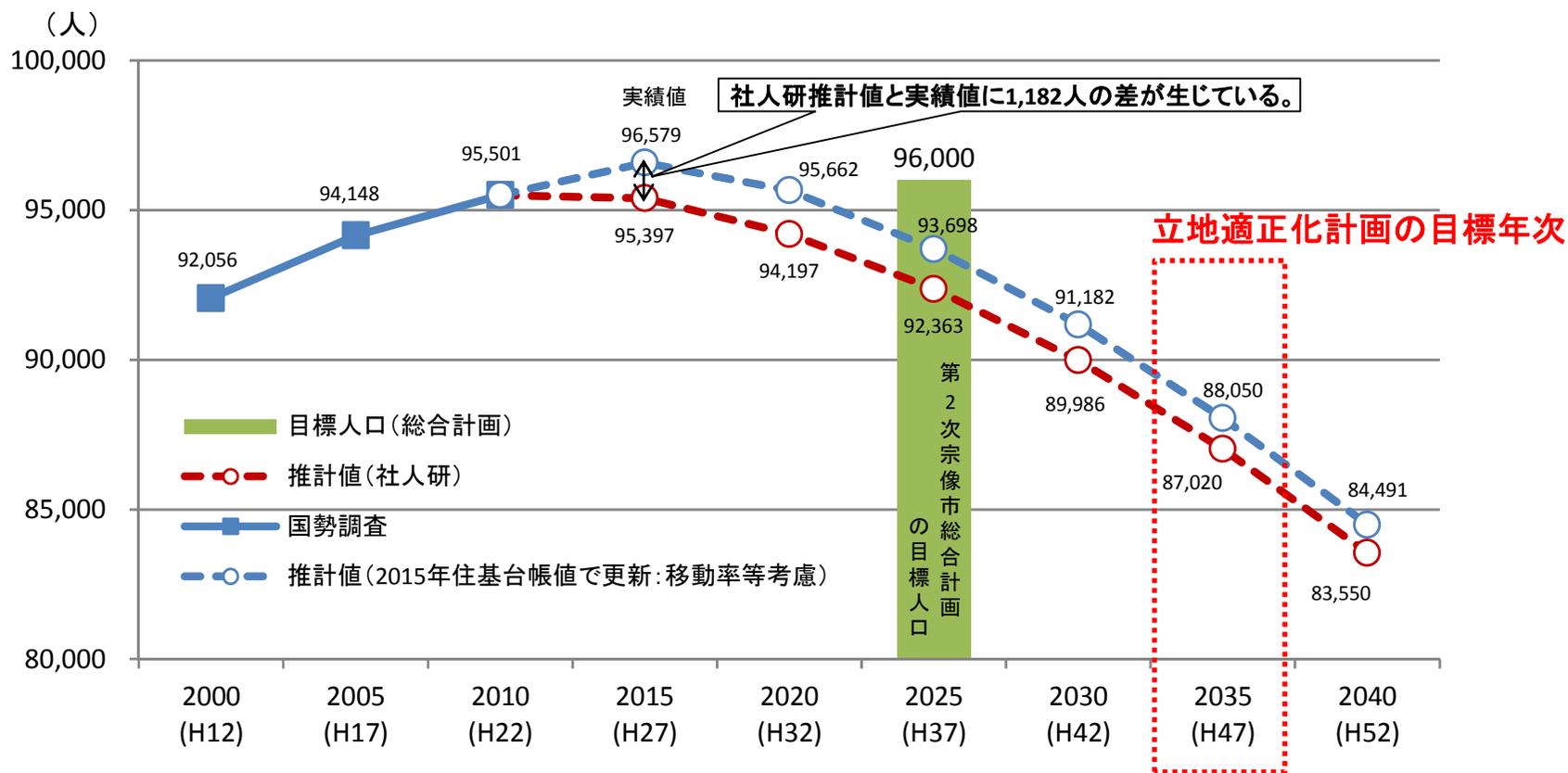


図 宗像市の将来人口推計と住民基本台帳の実績値を使用した推計
 出典：国立社会保障・人口問題研究所（H25.3推計）、住民基本台帳(H27.6)

(立地適正化計画の作成に係るQ&Aより)

人口の将来見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」)が公表している将来人口推計の値を採用すべきであり、仮に市町村が独自の推計を行うとしても、社人研の将来推計人口の値を参酌すべきであると考えています。

将来の年齢別人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると

- 年少人口(0～14歳)と生産年齢人口(15～64歳)は、平成52年まで減少が継続しています。
- 高齢者数(65歳以上)は、平成42年まで増加が継続しています。
- 高齢化率は、平成52年に約35%となります。(約3人に1人が高齢者)

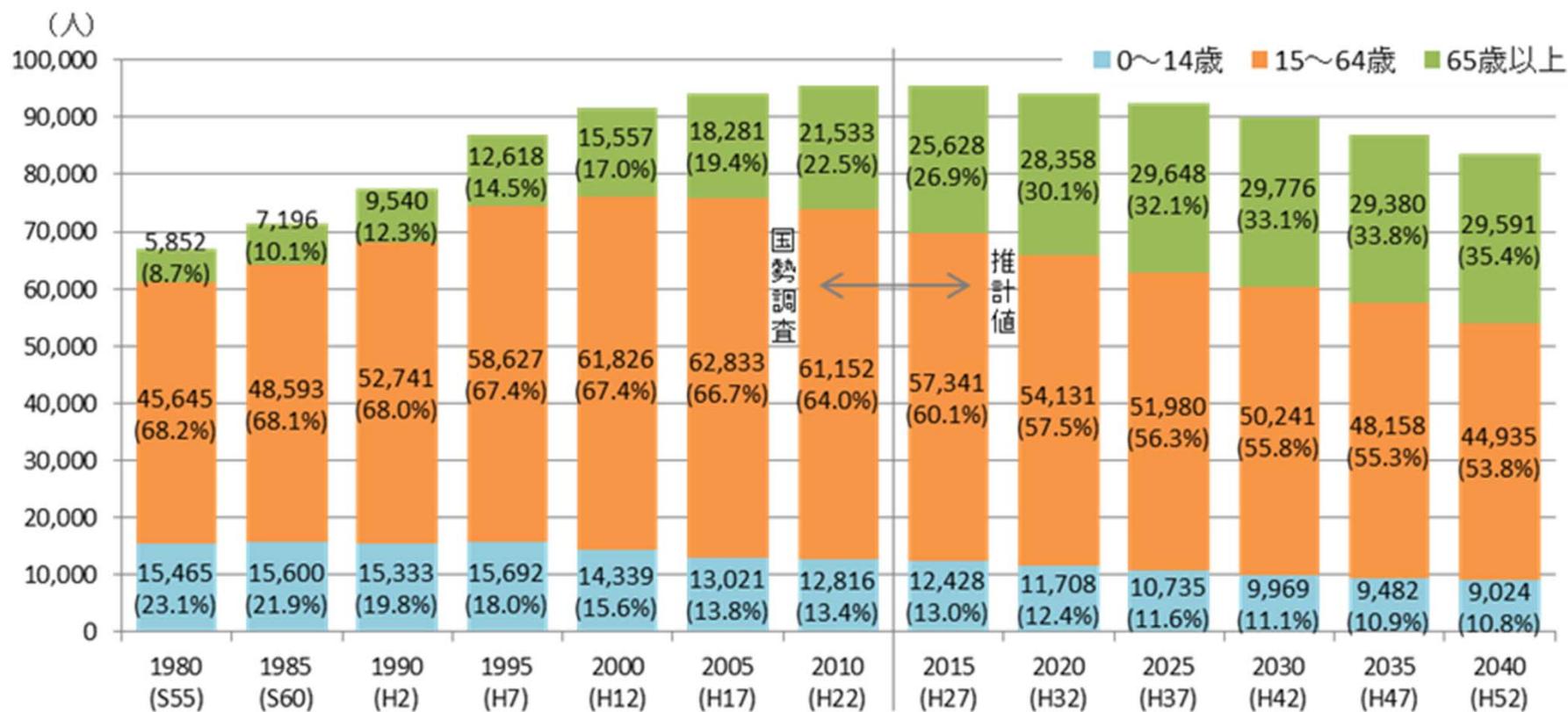


図 宗像市の年齢別人口推計

出典：国立社会保障・人口問題研究所（H25.3推計）

人口増減数の予測（平成22年 → 平成47年）

将来の人口増減数を地図（メッシュ図）で見ると

- 人口の減少が顕著な地域は、日の里団地周辺、赤間駅北側、自由ヶ丘地域など市街化区域の中心部となっています。
- 一方、人口が増加する地域は、市街化区域の縁辺部に多くなっています。

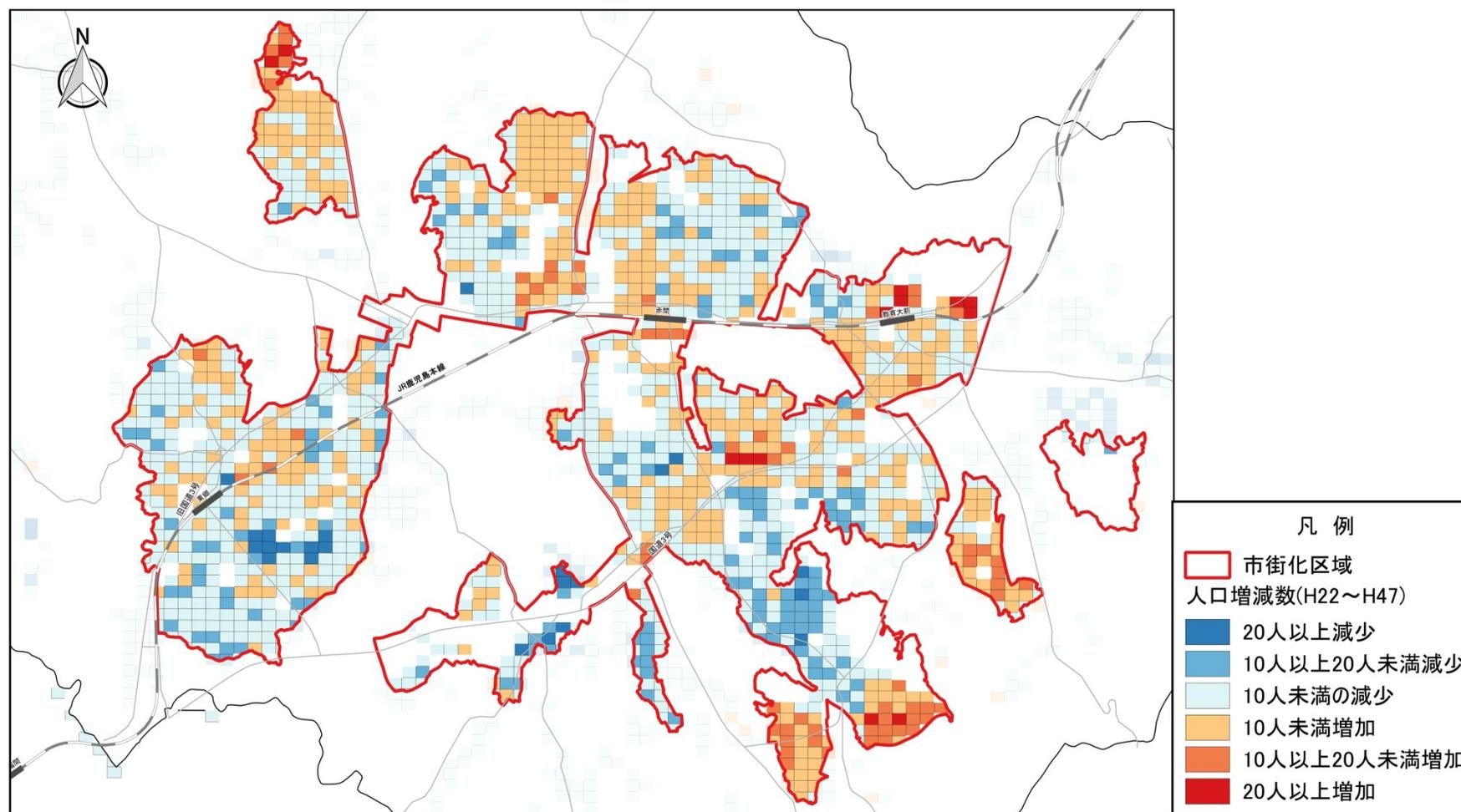


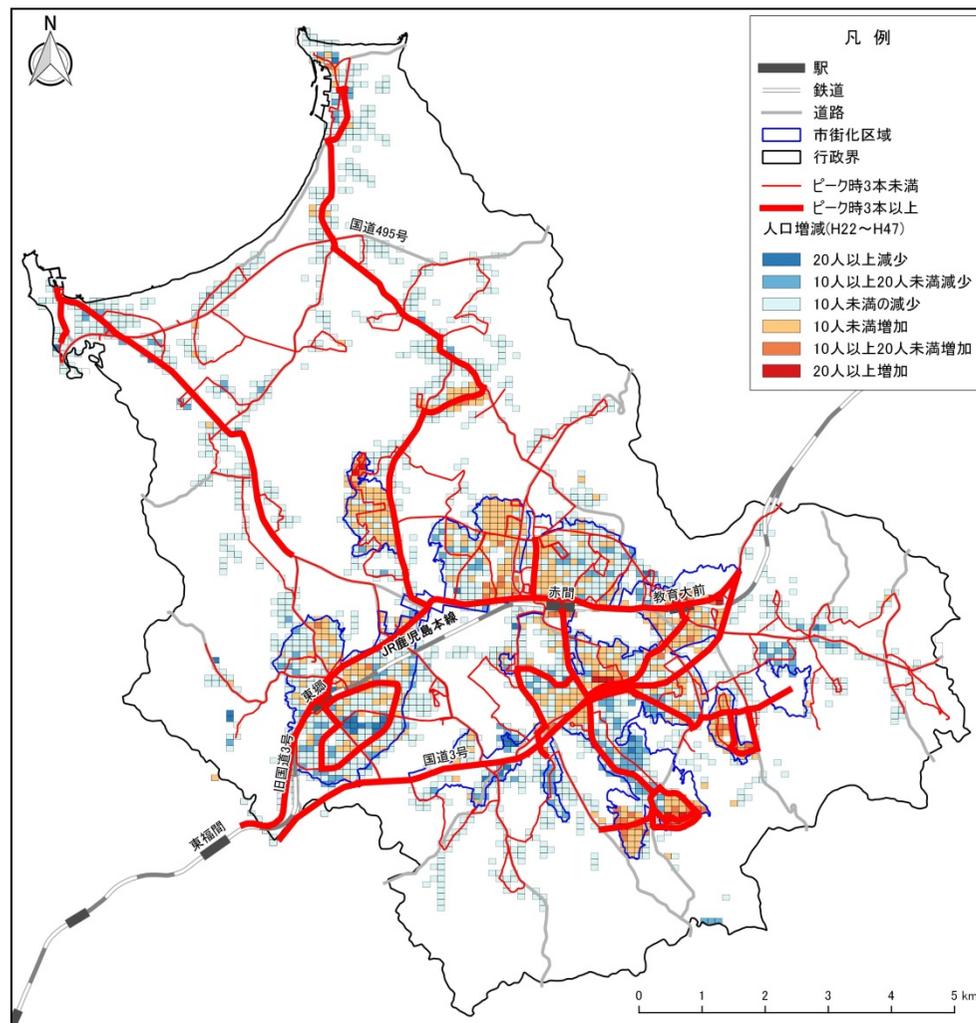
図 人口増減数(H22~H47)

出典: 国勢調査
(統計GIS: 100mメッシュ)

(人口の将来見通しにおける分析)

人口の将来見通しにおける分析（バスのサービス水準）

- 将来（平成47年）人口が減少する地域では、バス利用者の減少が予測され、バス運行本数の減少や路線の廃止などサービスの低下が懸念されます。
- バス路線沿いに居住を誘導することにより、バスのサービス水準の持続的な確保が必要となります。



※補助事業である都市機能立地支援事業の条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たすバス停留所とあるため、これを利便性を判断する1つの指標と捉えています。

図 バスルートと人口増減(H22~H47)

人口の将来見通しにおける分析（建築年数、高齢者）

- 昭和40年代にまとまった規模で開発された、日の里地区や自由ヶ丘地区などでは、築年数が30年以上の建築物が一団となって分布しています。
- 開発から約40年が経過したため、高齢化の進展や空き家・空き地の増加が懸念されます。

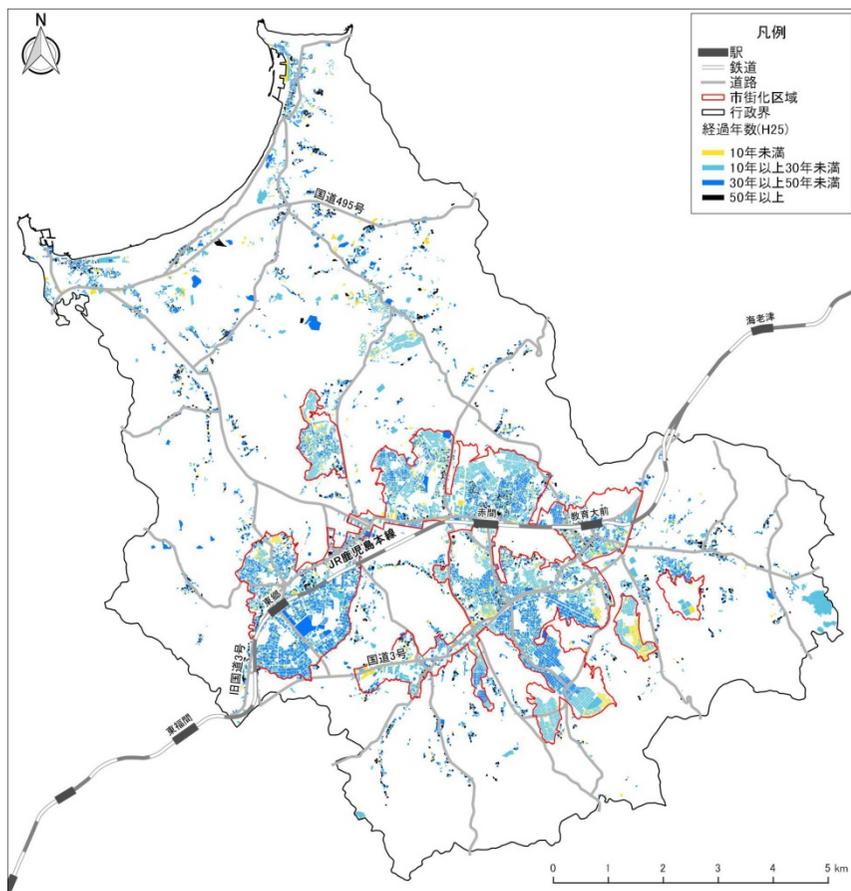


図 築年数別建築物分布(H25)

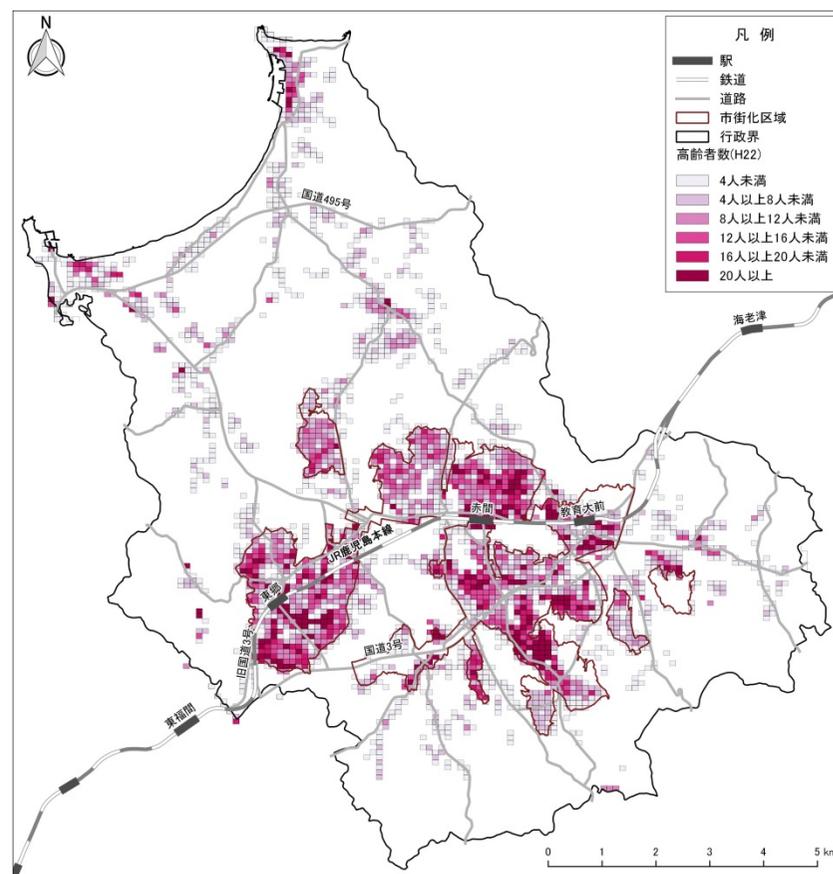


図 高齢者数(H22)

人口の将来見通しにおける分析（日常生活利便性）

- 生活サービス機能（商業・医療・介護福祉など）が徒歩圏に少なく、バス利便性の低い地域では、運転できない交通弱者は生活サービス機能の利用が困難となります。
- 高齢者の増加に対応して、主要なバス停周辺で安全な歩行空間の確保が必要となります。

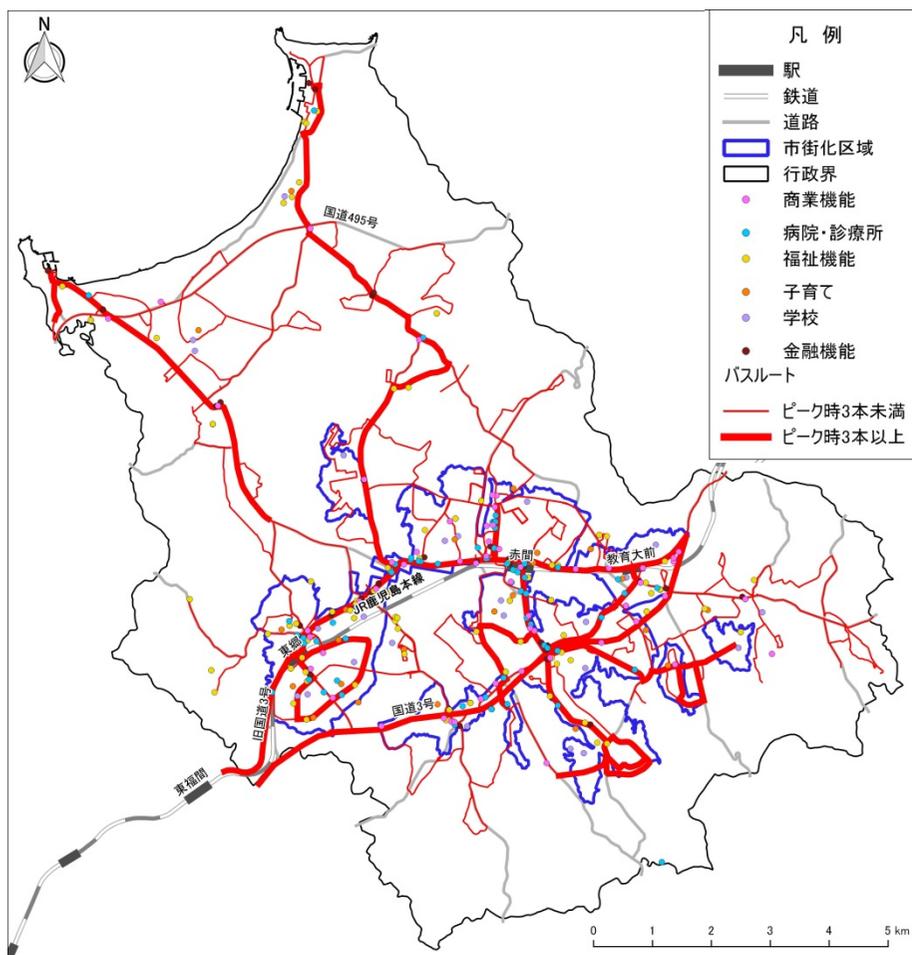


図 生活サービス機能とバスルート

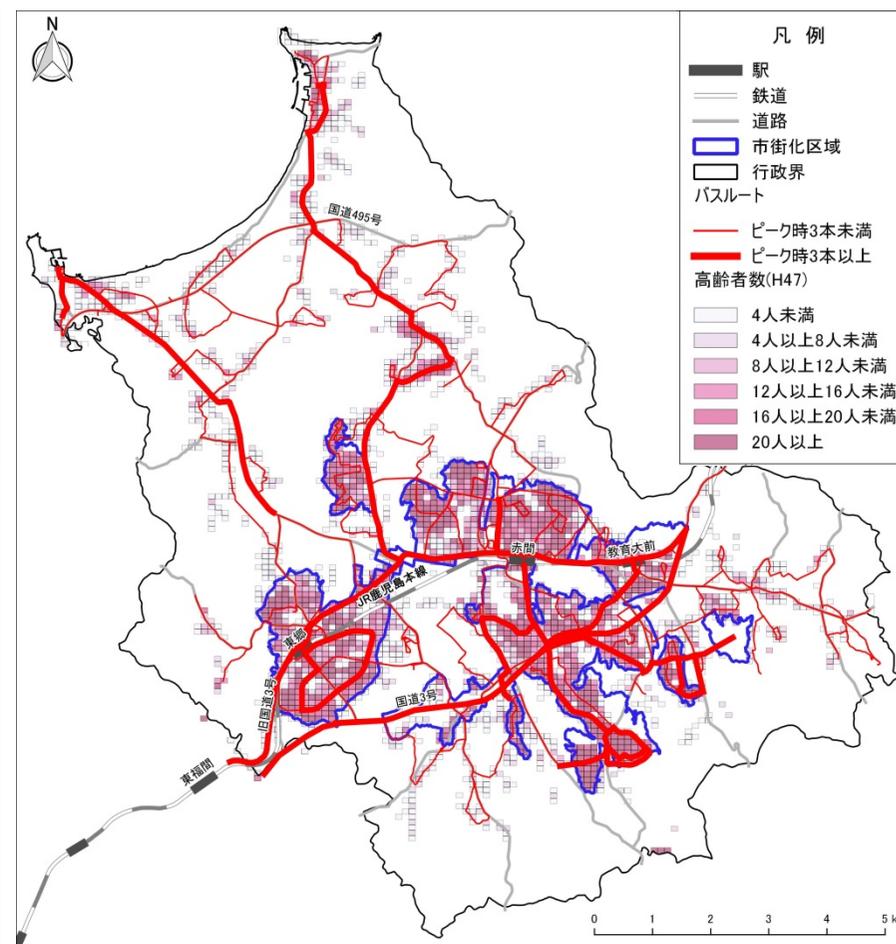


図 バスルートと高齢者数(H47)

課題の整理

我が国を取り巻く人口減少や少子高齢化の進展といった社会情勢の変化は、都市構造上において、いくつかの問題が発生することが懸念されています。
本市の都市構造上においても、これらの社会情勢を踏まえて以下のような課題が挙げられます。

(1) 利用しやすい公共交通の充実

- 将来の人口減少下において、バス等の公共交通サービスの維持
- 高齢者をはじめとするだれもが利用しやすいバス等の公共交通の充実

(2) 生活サービス機能の利便性の確保

- 公共交通による生活サービス機能（商業・医療・介護福祉など）へのアクセシビリティの向上
- 将来人口集積とバランスのとれた生活サービス機能の配置・再編による持続的な施設確保

(3) 安心して住める居住環境の維持

- 空き家・空き地の既存ストックの有効活用や定住化の促進などによる、多世代が安心して暮らせる持続可能な居住環境の確保

(4) 歩いて暮らせるまちづくりの推進

- 生活サービス機能（商業・医療・介護福祉など）やバス等の公共交通へ徒歩や自転車で安全・快適にアクセスできる「歩いて暮らせるまちづくり」の実現

(5) 災害に対する居住地の安全性の確保

- 浸水想定区域や土砂災害(特別)警戒区域など災害の発生リスクがある地域において、災害に対する居住地の安全性の確保

(6) 都市経営の安定化

- 地価の高い地域での居住の継続や地価の下落防止などによる市税収入の確保
- 公共施設等の老朽化に伴う歳出について、宗像市アセットマネジメント推進計画に基づく、公共施設等の維持管理費用の軽減・平準化
- 高齢化の進行により増加が懸念される医療費について、高齢者の健康増進によって削減するなど、歳入に見合う歳出構造への転換

2. 第2回策定委員会の協議内容

第1回策定委員会の議事概要

前回の協議事項

1. 委員会に関する会議

2. 立地適正化計画策定委員会

- ①コンパクトシティに向けた国の動向【背景と方向性】
- ②都市再生特別措置法の改正【立地適正化計画の作成】
- ③立地適正化計画策定方針・体制・スケジュールについて
- ④宗像市の現状と課題

【主な質問・意見】

【質問】

- ・ 宗像市が考えているインセンティブのプランを教えてください
→ 基本的な考えとしては規制をしていくということではなく、人口密度の高いところ、拠点となりえる周辺に誘導していくというものである。例えば、中古住宅を解体して新築を建てる場合に補助金を出したり、集合住宅の流通促進を図るための援助等が考えられる。
- ・ 居住誘導区域から外れる候補地というのを教えてください
→ 土砂災害危険区域の他に、市街化区域内の未利用地、準工業地域などが考えられる。

【意見】

- ・ 自由ヶ丘、日の里に都市機能の集約をはかることが重要
- ・ PだけでなくPDCAで進めることが大事
- ・ 財政面の支援、時間軸を明確にすることが必要
- ・ 人口が減少した地域では、農地の集約など産業的視点を入れるべきである

⑤議事録作成方法、会議の公開について

⑥その他（次回開催等）

立地の適正化に関する基本的な方針(第3章)

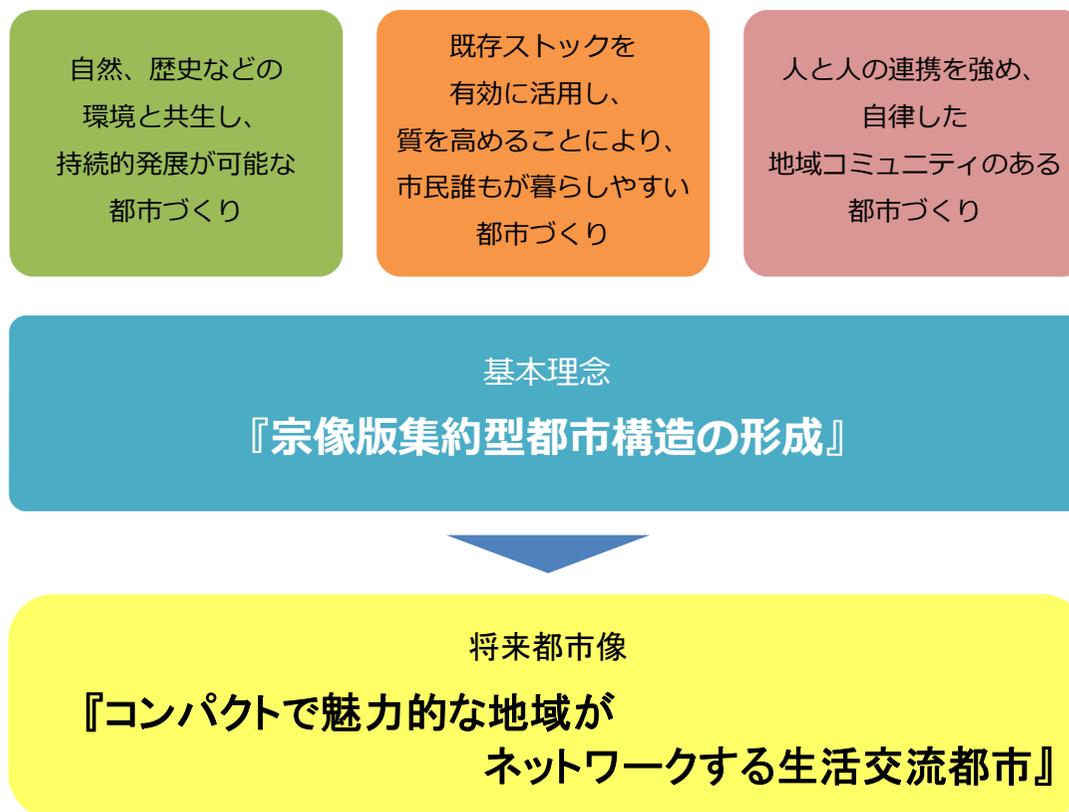
【概要】

立地適正化計画でどのような集約化や誘導を行うかのビジョンを明確にし、そのために立地適正化計画でどう進めていくかの方針を設定しています。

都市づくりの基本方針

本市における都市づくりの基本方針は、都市計画マスタープランにおける将来都市像であり、以下に示されているところです。本計画では、その基本方針を踏まえ、具体的に都市機能の集積、居住の誘導、公共交通の充実によるまちづくりの実現を目指します。

図 都市づくりの理念と将来都市像



宗像版集約型都市構造 (第2次宗像市都市計画マスタープラン)

宗像版集約型都市構造の考え方

市中央を貫流する釣川沿いの農地の後背となる丘陵部を中心に住宅地開発、**市街地や主要な都市機能が分散して立地**

今後の都市構造は一極集中ではなく、**地域の特性を踏まえた多極連携の集約型都市構造を目指す**ことが適切

多極連携による集約型都市構造の形成の基本的な考え方

(1) 各コミュニティ内での生活利便性を維持する集約化を目指す

駅やバス停、コミュニティセンター周辺など、日常的に人が集まる場所をコミュニティの中心に位置づけ、店舗や身近な公共公益施設など、生活の利便性が確保できる機能を集約させます。

(2) 駅周辺への都市機能の集約化を目指す

赤間駅及び東郷駅周辺に都市機能が集積する拠点的形成し、新規の都市機能が現状より分散しないようにします。

(3) 分散する公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに活用する

分散している特長ある公共公益施設の機能（行政、文化、福祉、学術研究など）と近接する地域中心の機能を連携させ、地域の個性づくりに活用します。

(4) 交通ネットワークを強化し、公共交通の利便性を高める

拠点及び地域中心における機能の集約や特長ある公共公益施設との連携を通じて、交通ネットワークを明確にし、公共交通利用者を増やします。

(5) 集約型都市構造の形成は緩やかに進める

集約型都市構造の形成は、短期集中的に行うものではなく、新たな施設の立地や既存施設の建替えの機会を活かして緩やかに進めます。

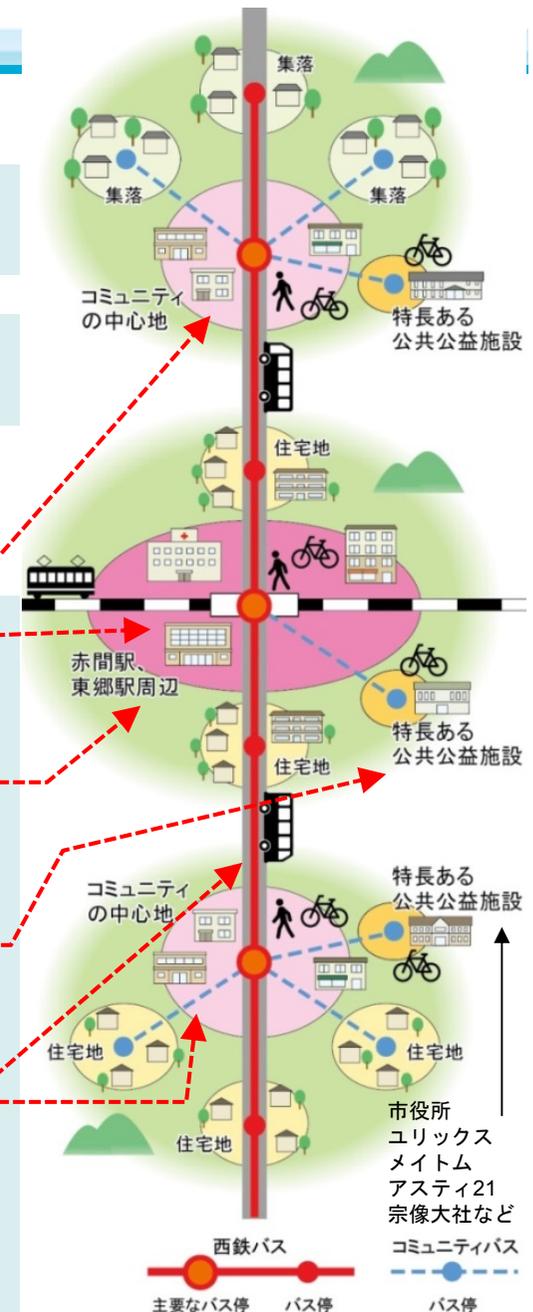
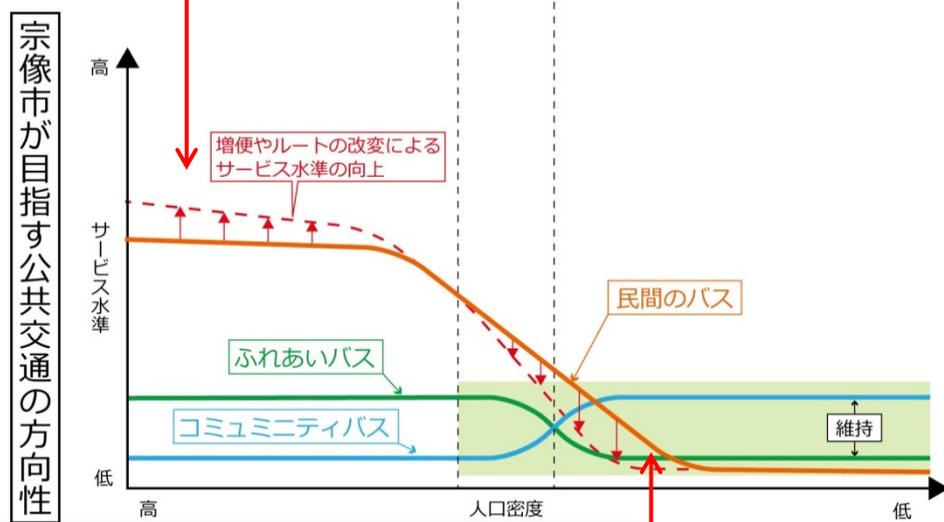
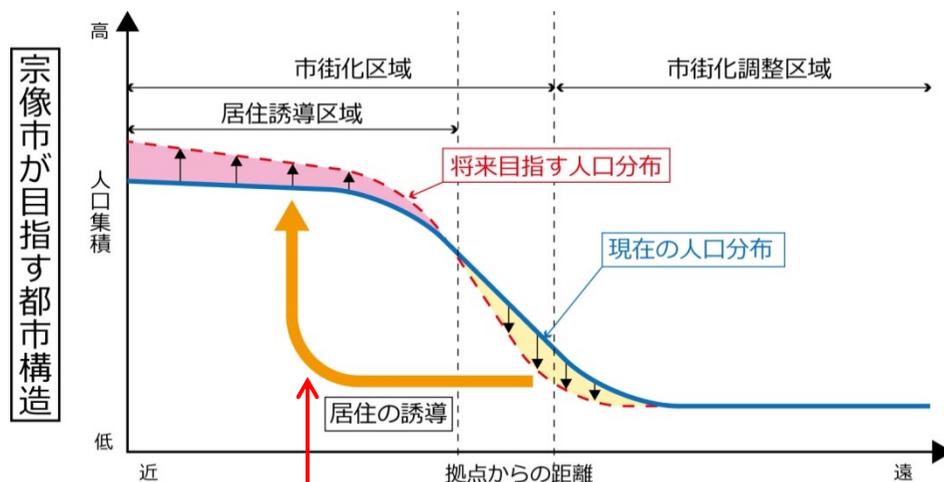


図 宗像版集約型都市構造のイメージ

立地適正化計画における誘導の考え方 (都市構造と公共交通の方向性)

将来において市街化区域内全域で均等に人口減少が進むと低密度な市街地が広がり、生活サービス機能や公共交通は利用者が減少することで安定した運営が困難となることが予測されます。そこで立地適正化計画では以下のような考え方で誘導を目指します。

生活サービス機能や公共交通の利便性が高い拠点周辺へ居住を誘導するなど、居住誘導区域内の人口密度を高めるように生活サービス機能の立地や居住を促進します。

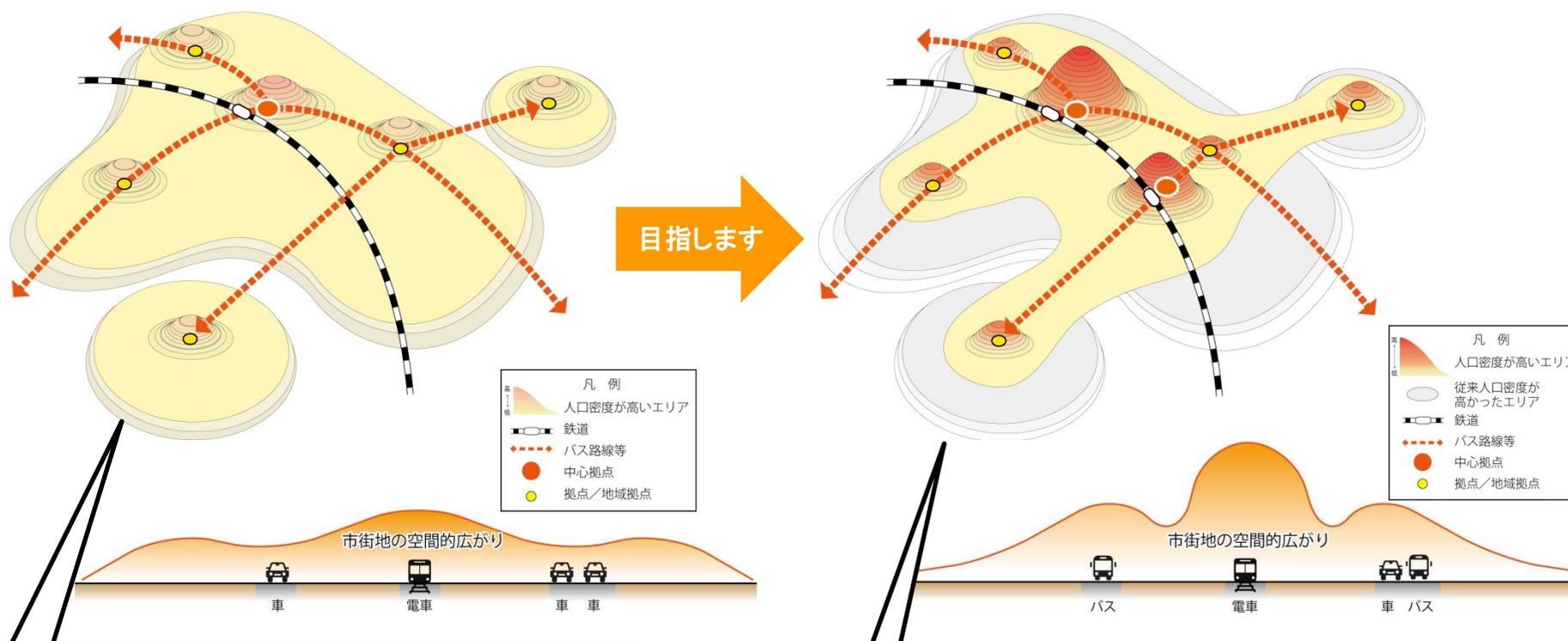


また、人口密度の少ない市街化区域縁辺部にかけては、急激な低密度化を防ぐため、一定の人口・生活サービス機能・公共交通などの維持を目指します。

立地適正化計画における誘導の考え方その2 (居住誘導の方向性)

各拠点や公共交通軸を中心に居住を誘導することにより各拠点の都市機能や公共交通サービス水準の維持・向上を目指します。

人口を集約することで、拠点の都市機能や公共交通のサービス水準の維持・向上を目指します。



市街化区域内全域で均等に人口減少が進むと低密度な市街地が広がり、生活サービス機能や公共交通のサービス水準の低下が懸念されます。

拠点や公共交通軸を中心に居住を誘導し、人口密度の集約を目指します。

立地の適正化に関する基本的な方針

立地適正化計画では以下の3つの基本的な方針により都市のコンパクト化を図り、人口減少・高齢化社会に対応した利便性が高く、効果的で効率的な都市経営を実現し、長期的にも都市活力が維持できる、持続可能な都市を目指します。

拠点設定による周辺への都市機能集積に向けた方針

○各拠点の地域特性を活かし都市機能の集積を図り、拠点に行けば暮らしに必要な生活サービスが利用できる核となる区域を形成します。

○各拠点への都市機能誘導による利便性の向上と併せて、拠点へのアクセスに多くの人が利用する中心的な役割を持つ駅、バス停の機能向上を図ります。

○各拠点周辺の区域では、都市機能を誘導するため低未利用地などの有効活用を促進します。

都市機能及び公共交通の利便性が高い地域への居住誘導に向けた方針

○都市機能が集積する拠点周辺へ居住を誘導するため、都市機能と調和する良好な市街地の形成等に取り組みます。

○公共交通サービス水準の維持・向上に取り組むことで居住を誘導する区域における円滑な移動手段を維持、活性化します。

○居住を誘導する区域への居住促進のため、低未利用地などの有効活用を促進します。

拠点を連絡する公共交通の充実に向けた方針

○公共交通の利便性を高めるとともに、自動車から公共交通への利用の転換を進めるため、拠点の交通結節機能の向上や各拠点のネットワーク化を図ります。

○居住を誘導する区域における円滑な移動手段を維持活性化するため、公共交通のサービス水準の維持・向上に取り組みます。

目指すべき都市の骨格構造(第4章)

【概要】

拠点への都市機能集積、その拠点周辺への居住誘導、拠点間のネットワーク形成を進めるためには、その骨格となる拠点と軸が必要となります。

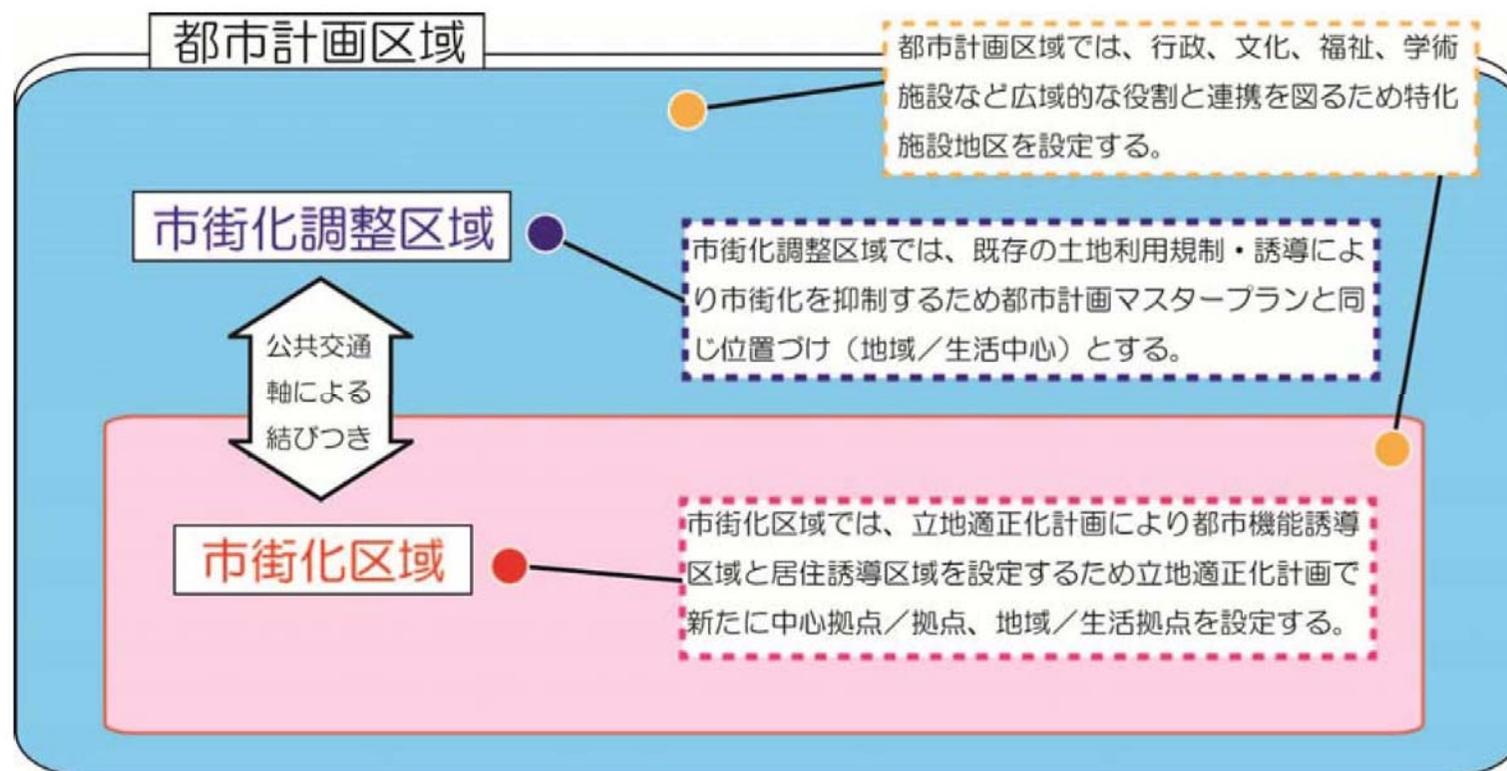
そのため、4章で都市の骨格構造を設定しています。

市街化区域と市街化調整区域における骨格構造の考え方

立地適正化計画では対象区域である都市計画区域のうち、市街化区域について具体的に都市機能や居住などの誘導を進めます。

一方、市街化調整区域の農地や農漁村集落環境などにおいては、農業、漁業の振興に配慮しつつ自然環境と生産環境が共存するように保全を行うため、既存の土地利用規制・誘導により市街化を抑制することになります。

このため、市街化区域と市街化調整区域では、立地適正化計画で設定する拠点等の役割も異なるため、区域毎に拠点の位置づけを区別して設定を行います。



(拠点／中心等の設定)

地域拠点の設定（市街化区域）

地域拠点は宗像市都市計画マスタープランによって定められた地域中心を踏襲しています。

地域拠点の設定基準

- ①日常的に人が集まる地区
鉄道駅、コミュニティ・センター、商業、医療施設など
日常的に人が集まる施設が立地している地区
- ②周辺地域から徒歩または公共交通を利用して容易にアクセス可能な地区
鉄道駅周辺や主要なバス停など、公共交通の充実した地区



公共交通の結節点であり、日常的に人が集まる施設等が集積する地区に設定します。

地域拠点

- JR教育大前駅周辺
- 自由ヶ丘3丁目周辺
- 光岡交差点周辺



生活拠点の設定（市街化区域）

生活拠点は宗像市都市計画マスタープランによって定められた「生活中心」を踏襲しています。また、「ひかりヶ丘」、「朝野」については将来においても極端な人口減少（低密度化）の進行は予測されないため、居住を将来誘導すべき地域と捉え、生活拠点に設定します。

生活拠点の設定基準

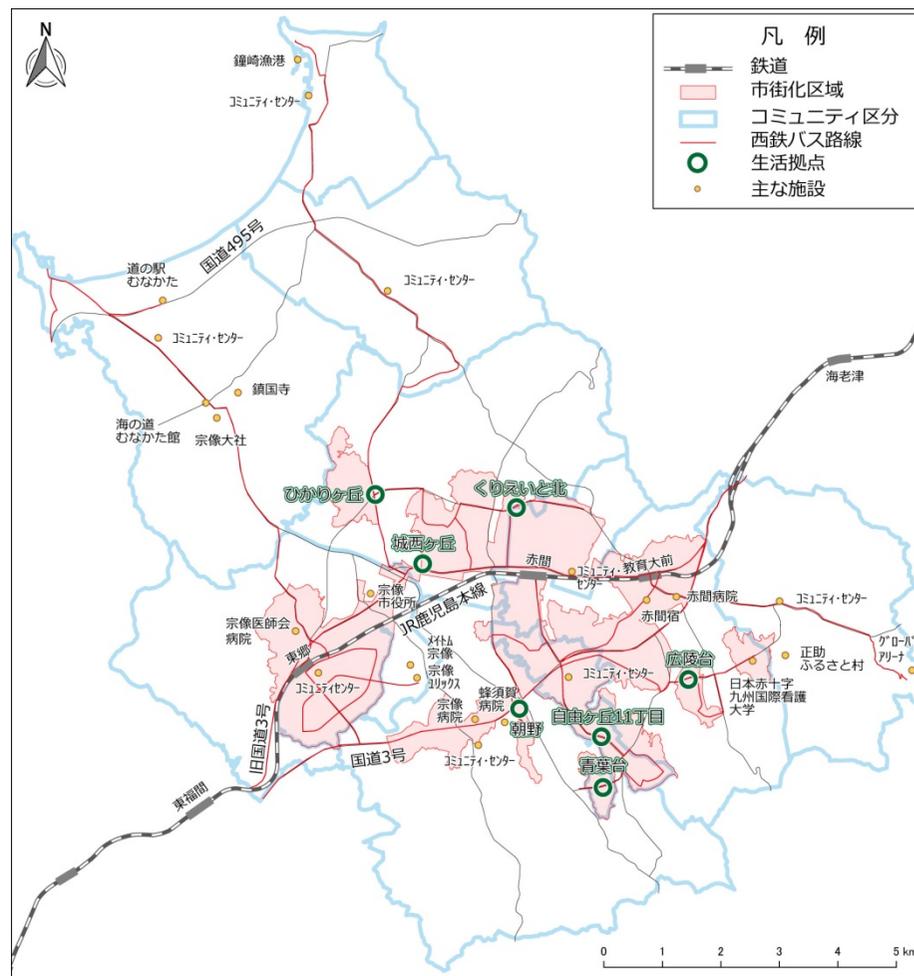
- ①生活サービス機能が分布する地区
小規模な小売店舗（コンビニなど）の生活サービス機能が分布する地区
- ②都市基盤が整備された地区
大規模開発などにより都市基盤が整備され良好な居住環境が形成された地区
- ③拠点へ容易にアクセスできる主要なバス停周辺の地区
中心拠点や地域拠点へ容易にアクセスできる主要なバス停周辺の地区



中心拠点や地域拠点へのアクセス利便性が高く、住宅団地など人口が集積している地域で、買い物など日常生活に必要な生活サービスを提供する地区に設定します。

生活拠点

- くりえいと北
- 城西ヶ丘
- 自由ヶ丘11丁目
- ひかりヶ丘
- 広陵台
- 青葉台
- 朝野



地域／生活中心の設定（市街化調整区域）

地域／生活中心は宗像市都市計画マスタープランによって定められた中心を踏襲しています。また牟田尻地区は、玄海地区コミュニティ・センターが立地しており、地域中心の設定基準に該当するため立地適正化計画における地域中心に設定します。

地域中心の設定基準

市街化調整区域における地域中心は、地域が必要とする日常生活機能と来訪者への観光・レクリエーション機能とが、相乗効果を発揮できるよう農漁村集落に設定します。

地域中心

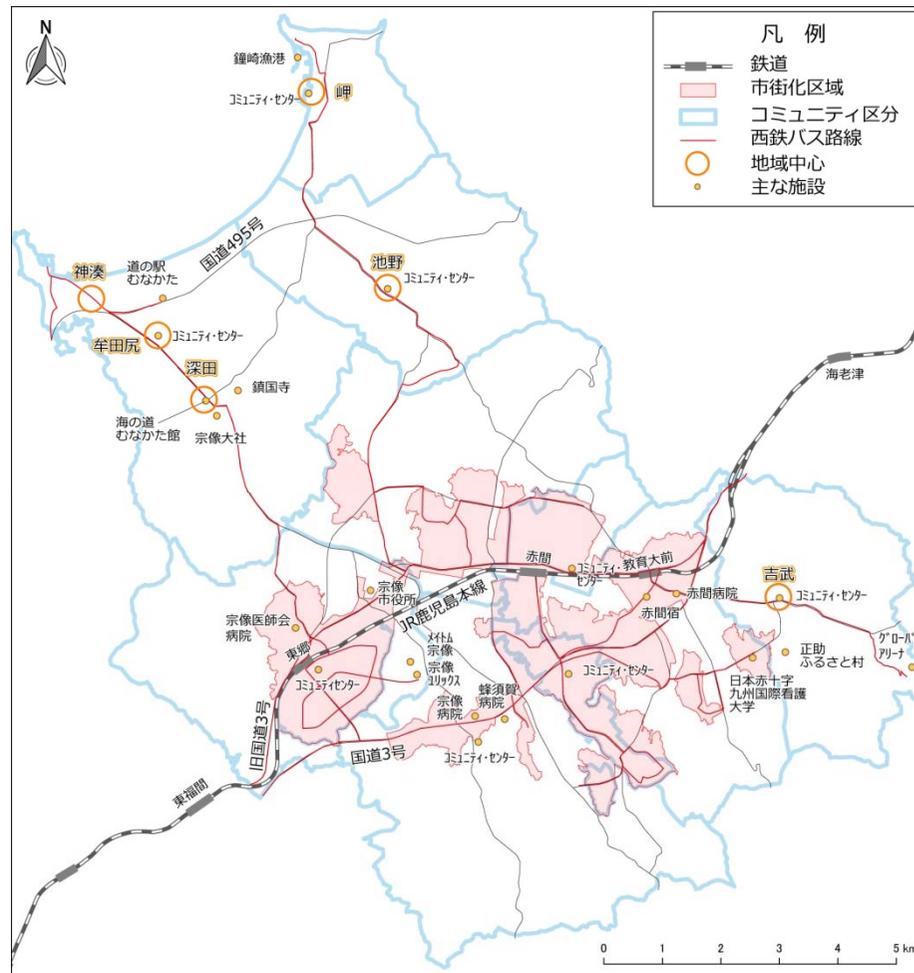
- 吉武地区
- 池野地区
- 神湊地区
- 深田地区
- 岬地区
- 牟田尻地区

生活中心の設定基準

市街化調整区域における生活中心は、住宅団地など人口が集積している地域で、小規模な小売店舗（コンビニなど）の日常サービス機能が備わる地区に位置づけます。

生活中心

- 大王寺・公園通り



特化施設地区の設定（都市計画区域）

立地適正化計画における拠点／中心だけでなく宗像市特有の施設についても拠点とのネットワークを維持・強化するため特化施設地区として設定します。

特化施設地区の設定基準

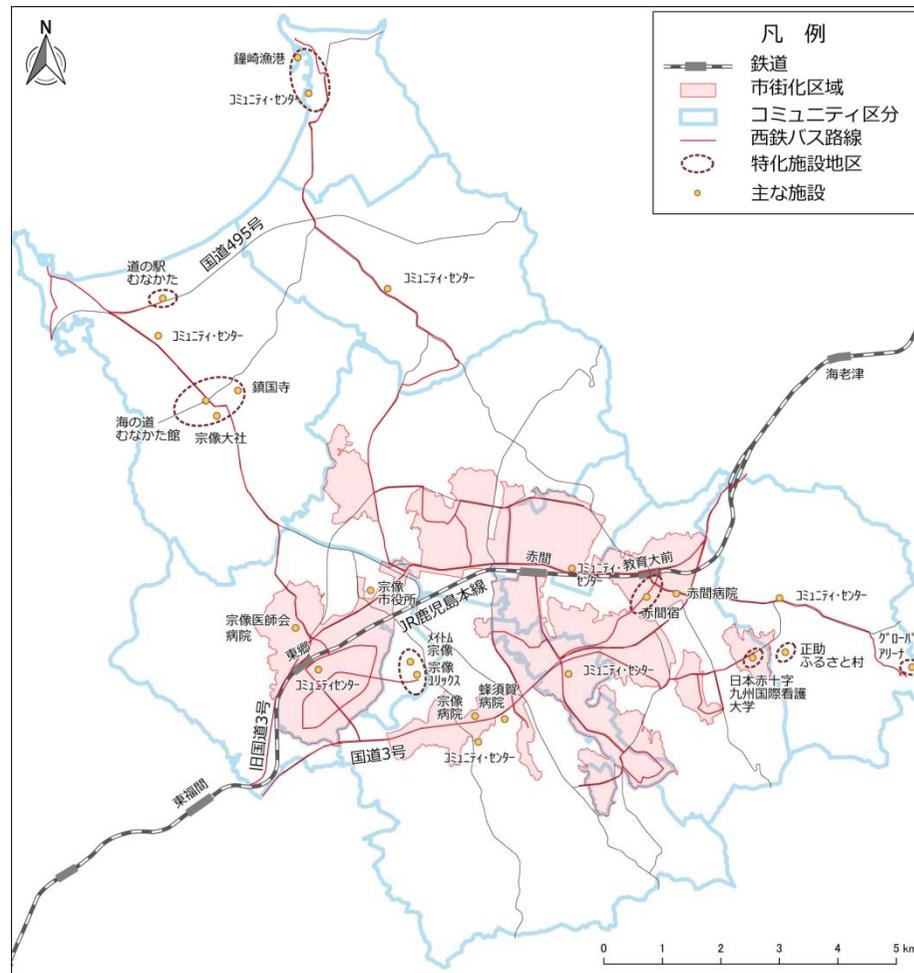
多様な市民活動や広域的な役割を担う場として、公共交通軸により中心拠点、地域／生活拠点と連携を図る施設地に「特化施設地区」を設定します。

特化施設地区

- 宗像ユリックス総合公園周辺
- アスティ21(むなかたりサーチパーク)
- 宗像大社辺津宮、鎮国寺、海の道むなかた周辺
- 鐘崎漁港
- 道の駅むなかた館周辺
- 街道の駅赤馬館周辺(赤間宿)
- グローバルアリーナ
- 正助ふるさと村

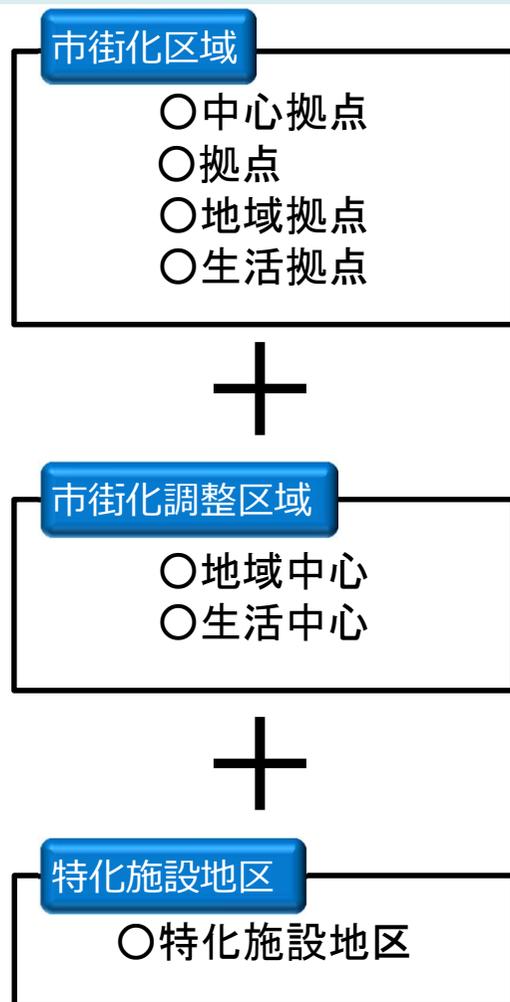
特化する機能

- 文化・交流
- 学術研究
- 歴史学習
- 漁業
- 観光
- 観光
- スポーツ・文化
- 農業



各拠点の設定図

- ・市街化区域の中心拠点、拠点、地域拠点、生活拠点
 - ・市街化調整区域の地域中心、生活中心
 - ・特化施設地区
- を立地適正化計画における拠点と設定します。



立地適正化計画における拠点



(交通軸の設定)

交通軸の設定（都市計画マスタープラン）

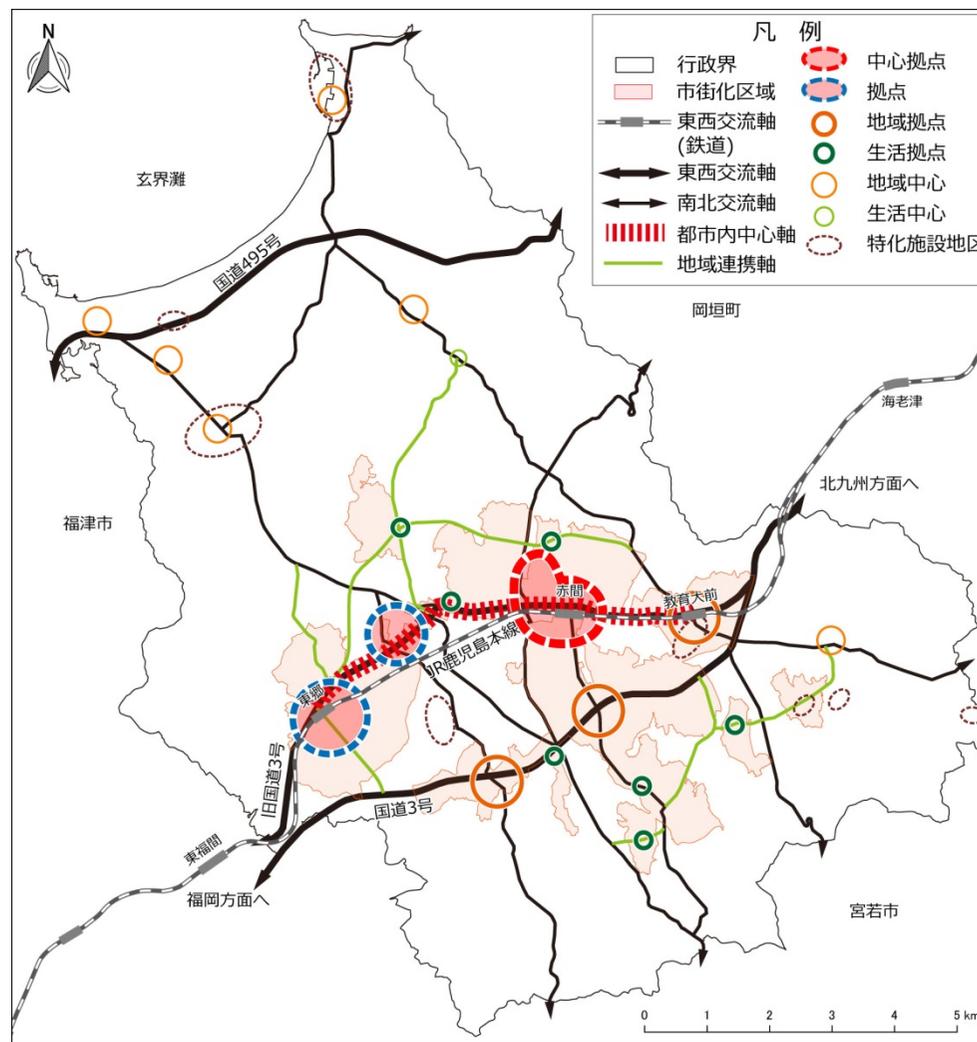
広域ネットワーク、都市内ネットワークについては、都市計画マスタープランの交通ネットワークを踏襲しています。

広域ネットワーク

他市町との連携を強化するために、市内と他市町を広域的に連携するネットワークとして、市内と福岡市・北九州を結ぶ東西交流軸、市内と筑豊地域を結ぶ南北交流軸を設定します。

都市内ネットワーク

各コミュニティの交通利便性を高めて連携を強めるため、多極を結ぶネットワークとして、中心拠点／拠点を支え、拠点性を高めるための都市内中心軸、各拠点や特化施設地区を結ぶ地域連携軸を設定します。



交通軸の設定（交流・連携軸）

立地適正化計画のために、公共交通軸を中心として設定します。

交流・連携軸

○広域交流軸

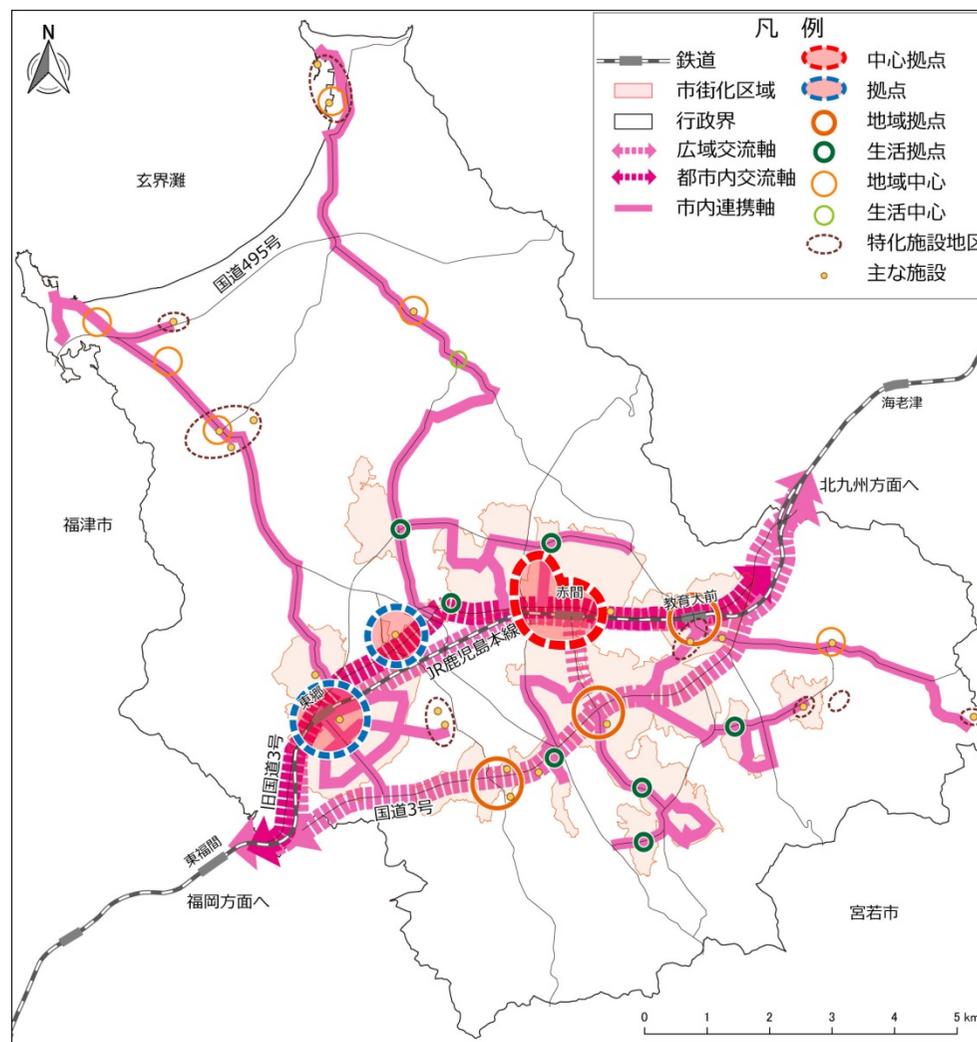
- ・鉄道 JR鹿児島線
宗像市と福岡市／北九州市を
結ぶ都市間交通軸
- ・道路 国道3号
都市間交通軸であり、バス交通
においては赤間駅周辺と天神
駅周辺を結ぶ交通軸

○都市内交流軸

- ・旧国道3号
市内のJR各駅や中心拠点／拠点を
つなぐ交通軸

○市内連携軸

- ・各拠点を結ぶ路線
中心拠点と結ぶ路線
- ・各拠点と特化施設地区を結ぶ路線
拠点と特化施設地区を結ぶ路線
- ・都市間交通を担う路線
宗像市と他市町を結ぶ路線



交通軸の設定

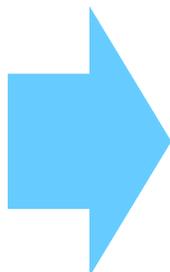
- ・都市計画マスタープランの広域ネットワーク、都市内ネットワーク
- ・交流・連携軸の広域交流軸、都市内交流軸、市内連携軸を立地適正化計画における交通軸として設定します。

都市計画マスタープラン

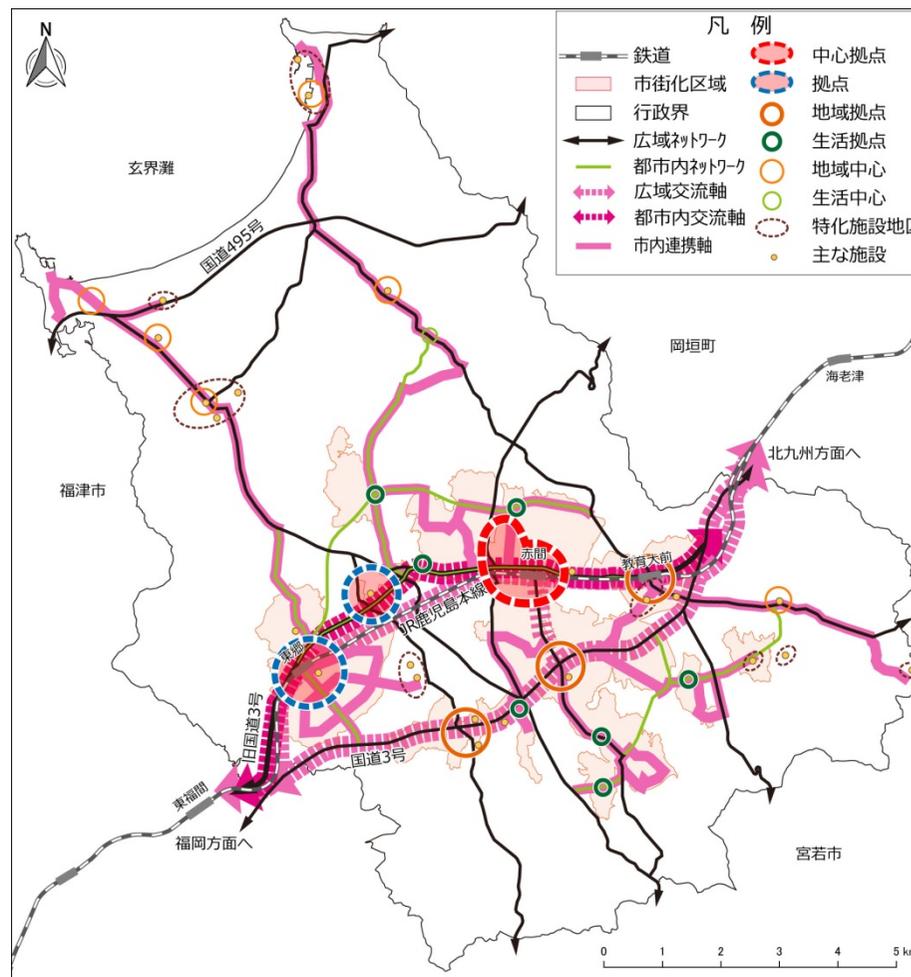
- 広域ネットワーク
- 都市内ネットワーク

+

○交流・連携軸



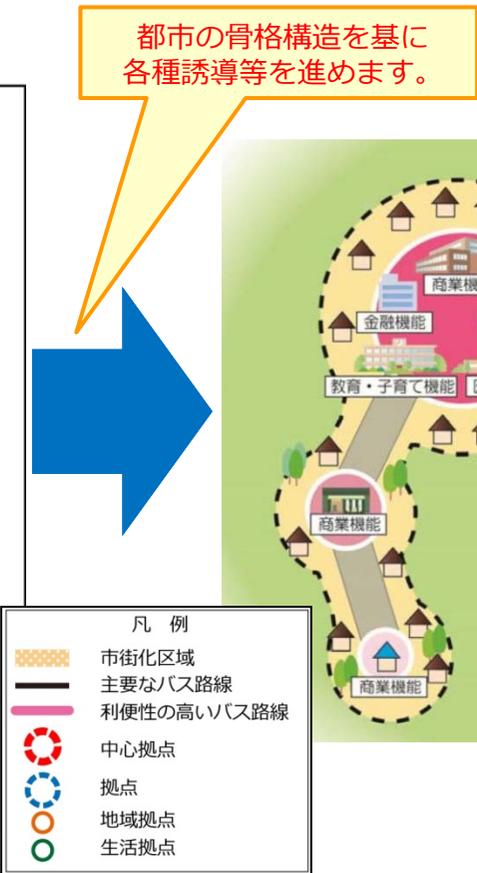
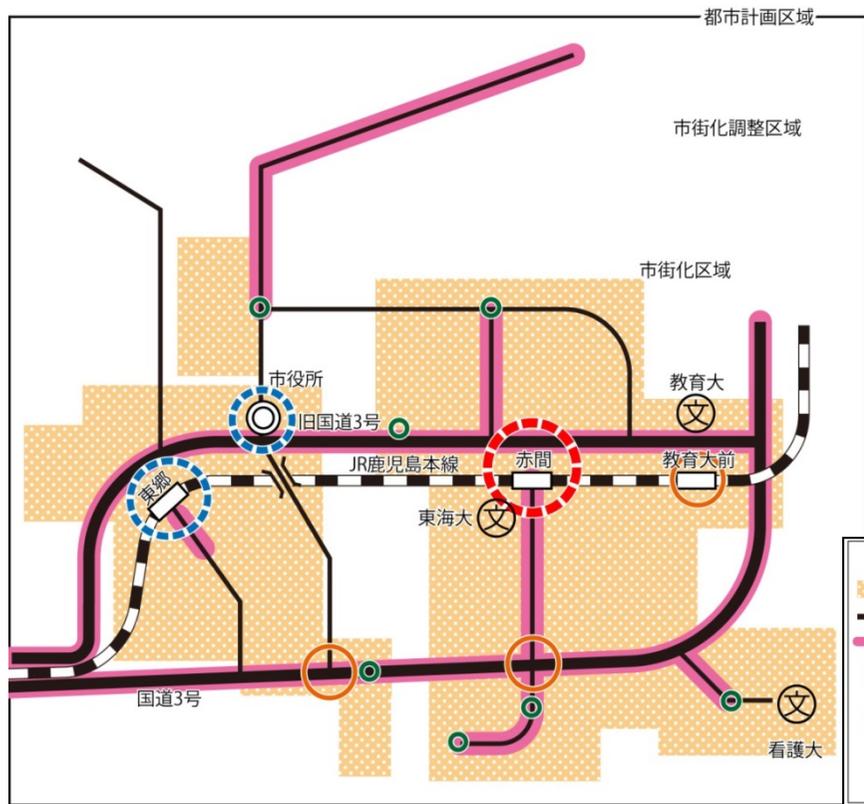
立地適正化計画における交通軸



都市の骨格構造

都市の骨格構造は中心拠点／拠点、地域／生活拠点と、市街化調整区域において設定した地域／生活中心を公共交通軸により結びつけ連携を図り、多極連携型とします。
この都市の骨格構造をもとに立地適正化計画では都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定します。

図 市街化区域を中心とした都市の骨格構造



3. まちづくりの方針(ターゲット)及び 課題解決のための誘導方針(ストーリー)

宗像市の特性・概要

特徴・概要

- ・福岡市と北九州市の中間(両市の中心から概ね30kmの距離)に位置する自然と歴史(※)に恵まれたベッドタウン
- ・昭和40年代から住宅開発(大規模団地)が活発化し人口が増加(S40:34,029人→H22:95,501人)
- ・人口減少・少子高齢化の進行により、古くからの住宅団地においては、建物の老朽化や住民の高齢化、空き家・空き地の増加などが進み、**住宅団地の再生が必要**

※「宗像・沖ノ島と関連遺産群」を世界遺産として登録活動中

- ・低地部の農地を保全し、後背の丘陵部を中心に住宅地開発を行ったため、市街地や主要都市機能が分散立地
- ・そのため、**一極集中ではなく、地域の特性を踏まえた多極連携の集約型都市構造を目指す**

- ・低層住宅を基本とする良好な住環境が多く、居住集約化において集合住宅による高密度化は住民に馴染まない
- ・大規模に市街地を削減するのではなく、**既存の低層住宅ストックを有効に活用した集約、誘導を目指す**

図 宗像市の位置



図 宗像市の概要

	自然的土地利用の割合※1 (%)	平均地価 (円/㎡)	1低専の割合 (%)	一戸建住宅の延面積 (㎡)
宗像市	① 77.9	① 26,600	① 61.8	① 133
古賀市	② 63.4	③ 50,600	② 22.6	③ 117
新宮町	③ 59.2	② 41,400	③ 17.6	② 126

※1) 自然的土地利用とは、民有地に占める田、畑、山林、原野の割合

立地適正化計画策定において重要視する課題①

現状
将来予測

人口減少によって、①良好な低層住宅環境の悪化②既存インフラの利用効率の悪化が懸念される。

図 人口密度分布図 (H22)

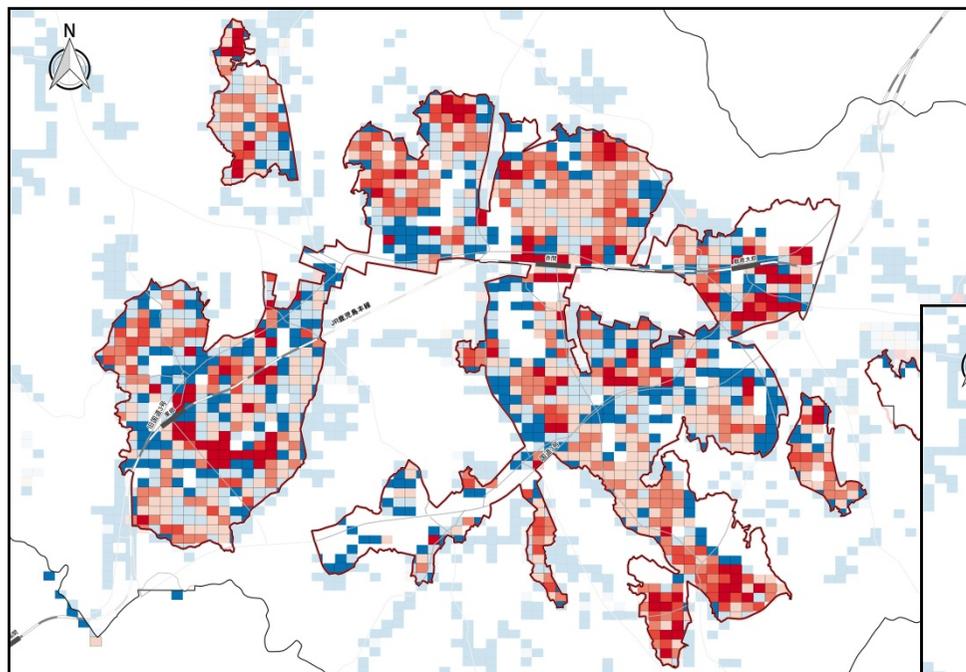
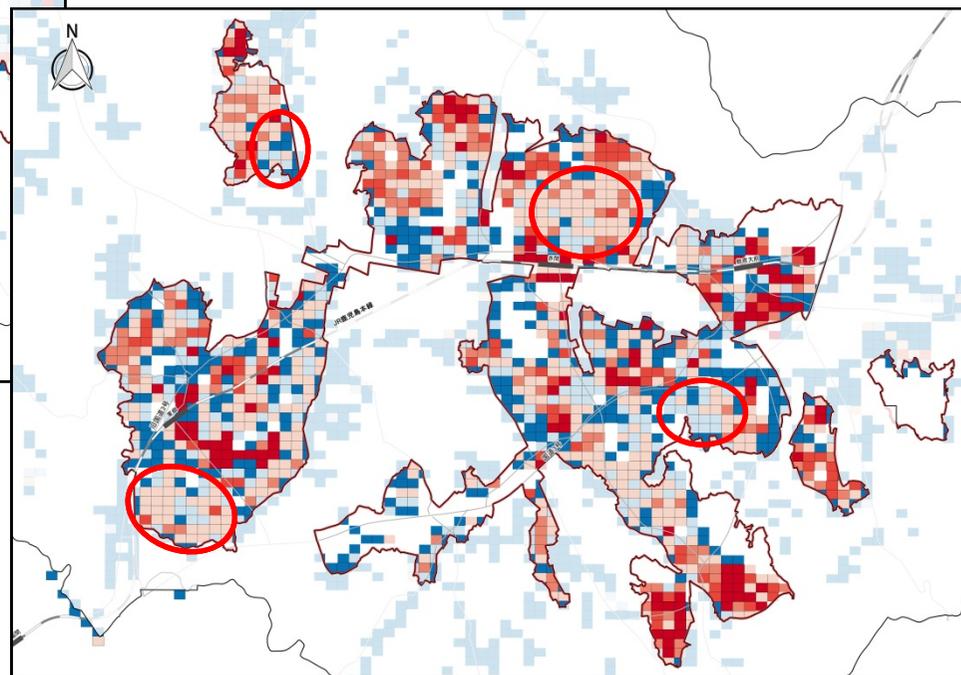


図 人口密度分布図 (H47)



課題

○良好な住宅ストック・インフラストックの活用促進

立地適正化計画策定において重要視する課題②

現状
将来予測

高齢化率の進行が特に顕著な地域においては、コミュニティ活動の低下や一団での空き家の発生が懸念される。

図 高齢化率 (H22)

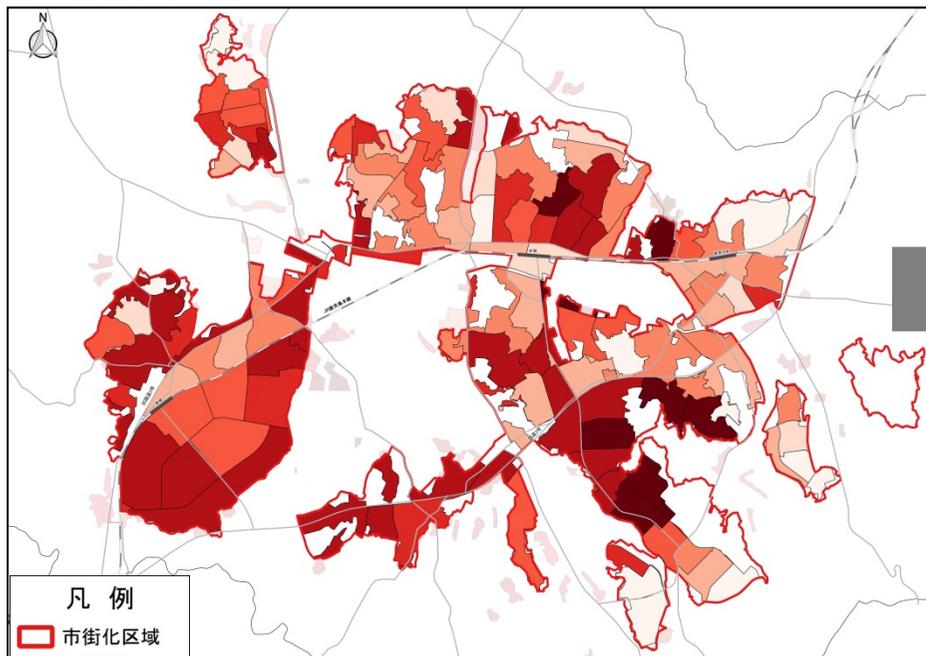
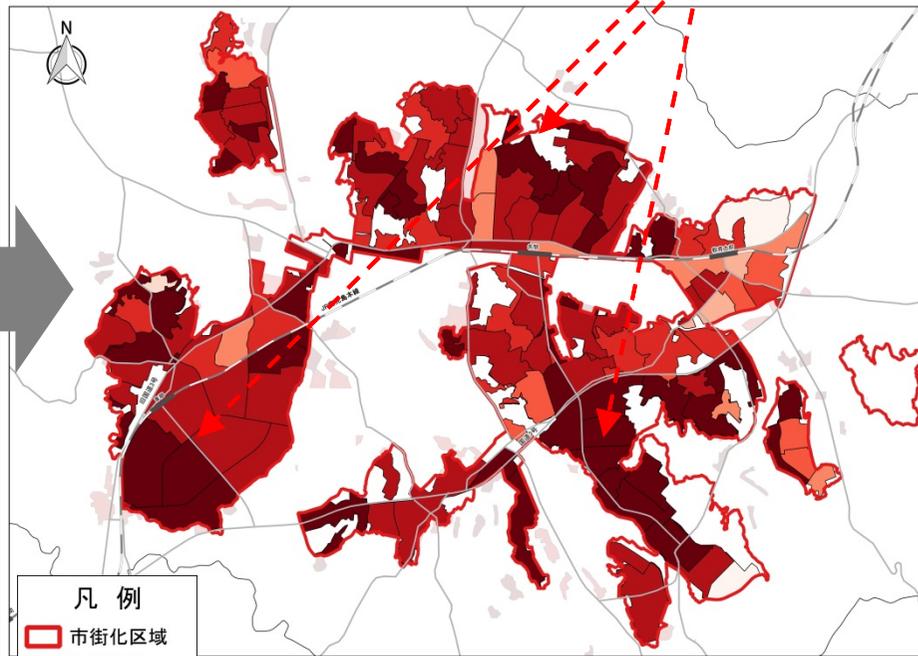


図 高齢化率 (H47)



課題

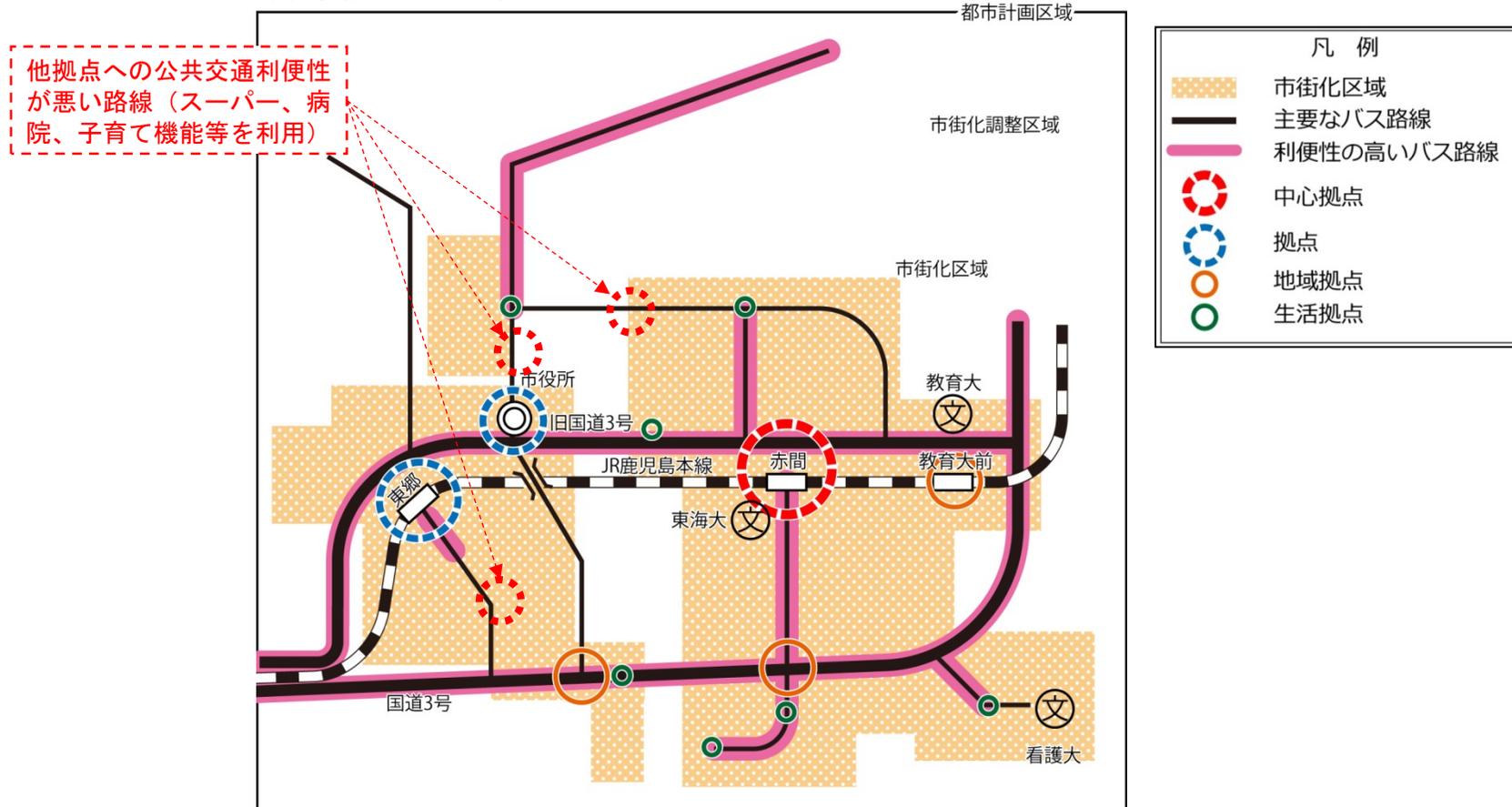
○高齢化進行度合いの地域偏差の是正

立地適正化計画策定において重要視する課題③

現状
将来予測

生活サービス機能が充実する拠点どうしを結ぶ公共交通が脆弱

図 拠点と公共交通ネットワーク



課題

○拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化

目標設定の方向性（ターゲットとストーリー）

本市が抱える課題

○良好な住宅ストック・インフラストックの活用促進

○高齢化進行度の地域偏差の是正

○拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化



まちづくりの方針

コンパクトに形成された
良好な既存ストックを活用する
多世代交流都市



（ターゲット）

若い世代・子育て世代の居住

・住宅の購入、中古住宅の活用が期待される世代を既存住宅団地へ呼び込む

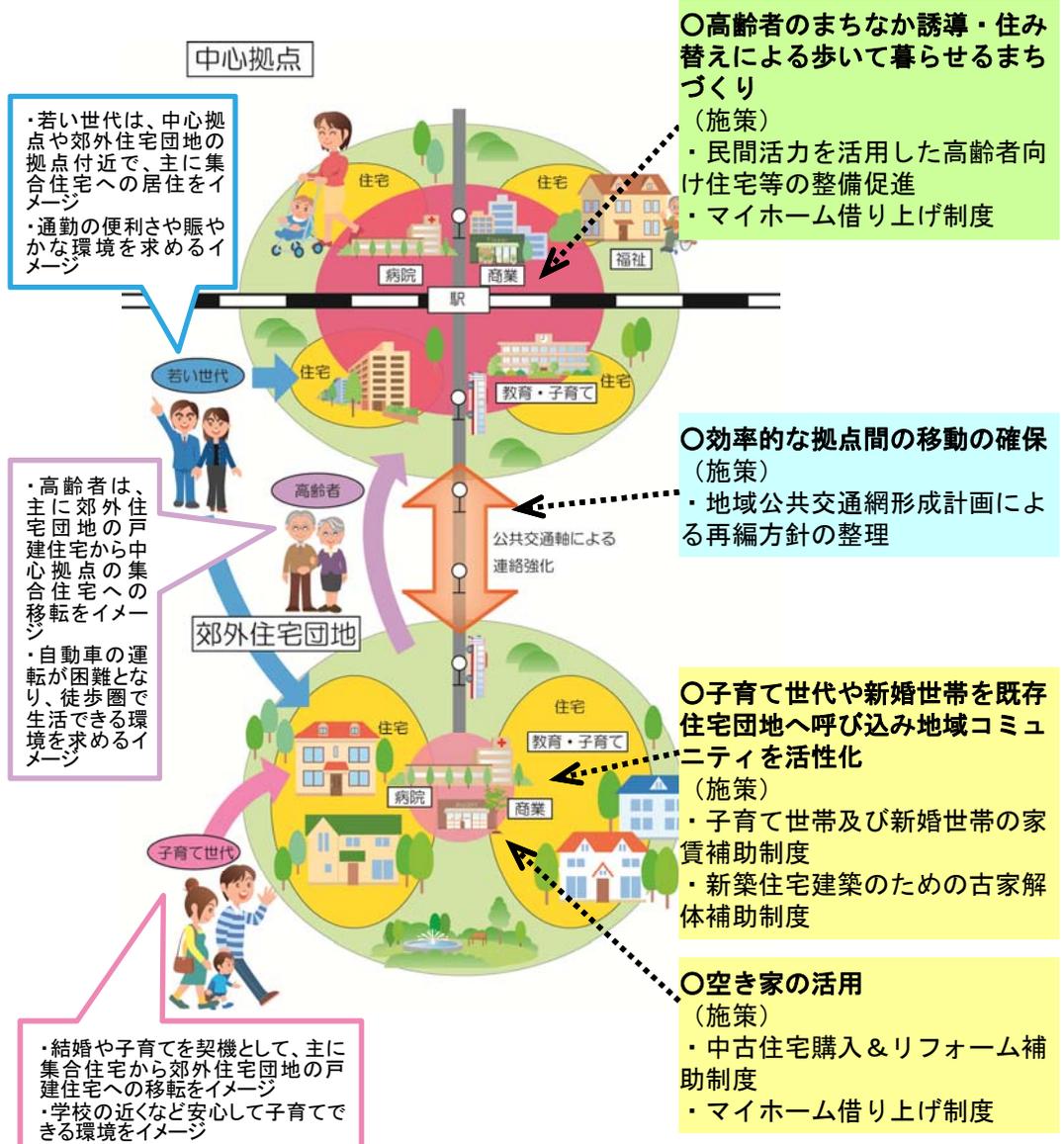
高齢者の住み替え

・自動車の運転が困難となる世代が徒歩圏で生活できる環境での居住

拠点間ネットワーク

・近隣市町との広域ネットワーク
・拠点間ネットワーク

課題解決のための必要な施策・誘導方針（ストーリー）

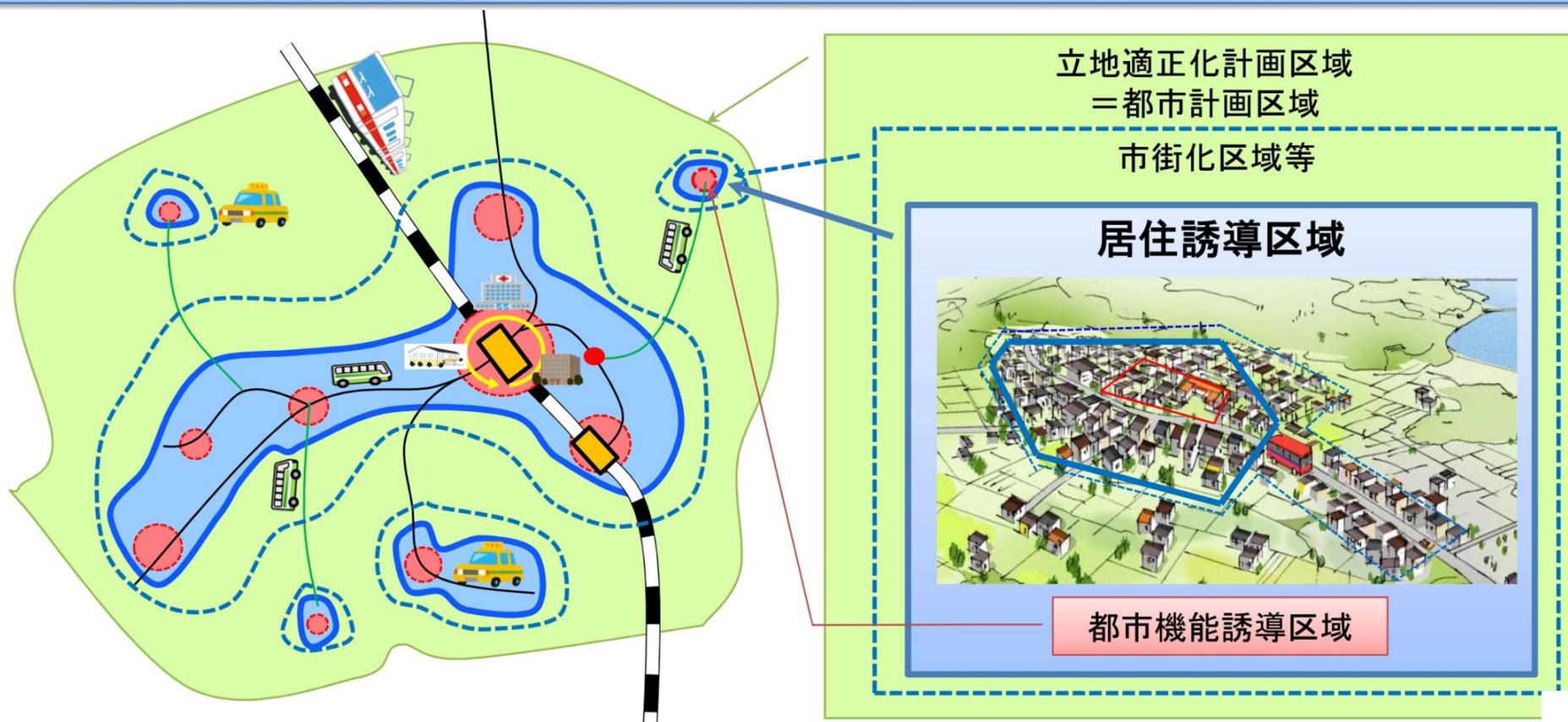


4. 居住誘導区域の方向性

■居住誘導区域(§81②2)【必須事項】

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように定めるべきである。



居住誘導区域（区域外の動きを把握するための制度）

■届出制の目的

届出制は、市町村が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するための制度。

■届出の対象となる行為（§ 88①）

居住誘導区域外の区域で、以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村長への届出が義務付けられている。

○開発行為

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）

①の例示

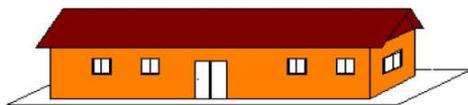
3戸の開発行為



②の例示

1,300㎡

1戸の開発行為



800㎡

2戸の開発行為



○建築等行為

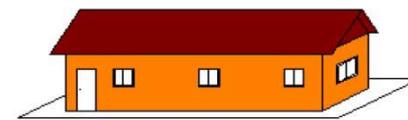
- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合

①の例示

3戸の建築行為



1戸の建築行為



居住誘導区域設定の基本方針及び方向性

居住誘導区域設定の基本方針

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス機能やコミュニティを持続的に確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持・運営など都市経営を効率的に行えるよう、居住を誘導しようとする区域です。

本市では、以下の方針で居住を誘導します。

- 道路や公園、下水道などの生活基盤がおおむね整備され、既に生活に必要な機能や居住が一定程度集積している良好な居住環境の活用を図ります。
- 古くからの住宅団地は、地域の中心地であるため住宅団地の再生に向けて、若い世代を誘導しコミュニティの活性化を図ります。
- 高齢化の進行に向けて、中心拠点／地域拠点に集積する生活サービス機能を、公共交通を通じて利用できる環境形成を図ります。

居住誘導区域設定の方向性

市街化区域内においては、「居住誘導区域」と「準居住区域」を設定、市街化調整区域においては「集落居住区域」を設定し、居住について立地適正化を図ります。

●居住誘導区域

公共交通の利便性が高い区域、良好な居住環境が形成されている区域

- ・公共交通軸沿線で歩いて生活ができる住環境の形成
- ・幹線バスによるサービス水準の高い公共交通環境の形成

(区域設定の方向性)

良好な居住環境を有する団地を中心に設定

●準居住区域

ゆとりある低層住宅地が形成されている居住区域

- ・継続して居住が出来るように良好な住環境を維持
- ・支線バスによる移動手段の維持

(区域設定の方向性)

市街化区域内における居住誘導区域外に設定

●集落居住区域

自然環境や農業・漁業環境が調和した住環境

- ・豊かな自然と農業・漁業環境と調和した住環境を維持
- ・支線バスによる移動手段の維持

(区域設定の方向性)

市街化調整区域内の、既存集落に設定

居住誘導区域の設定基準

誘導区域設定の方向性に基づき「居住誘導区域」を設定する基準は以下のように定め、具体的誘導区域を設定します。

居住誘導区域の設定基準

視点① 一定の人口密度を維持する区域

人口密度 (40人/ha)

視点② 公共交通のアクセス性

駅から1km、バス停 (往復34本/日以上) から500m

視点③ 良好な居住環境

土地区画整理事業、1 ha以上の開発許可範囲

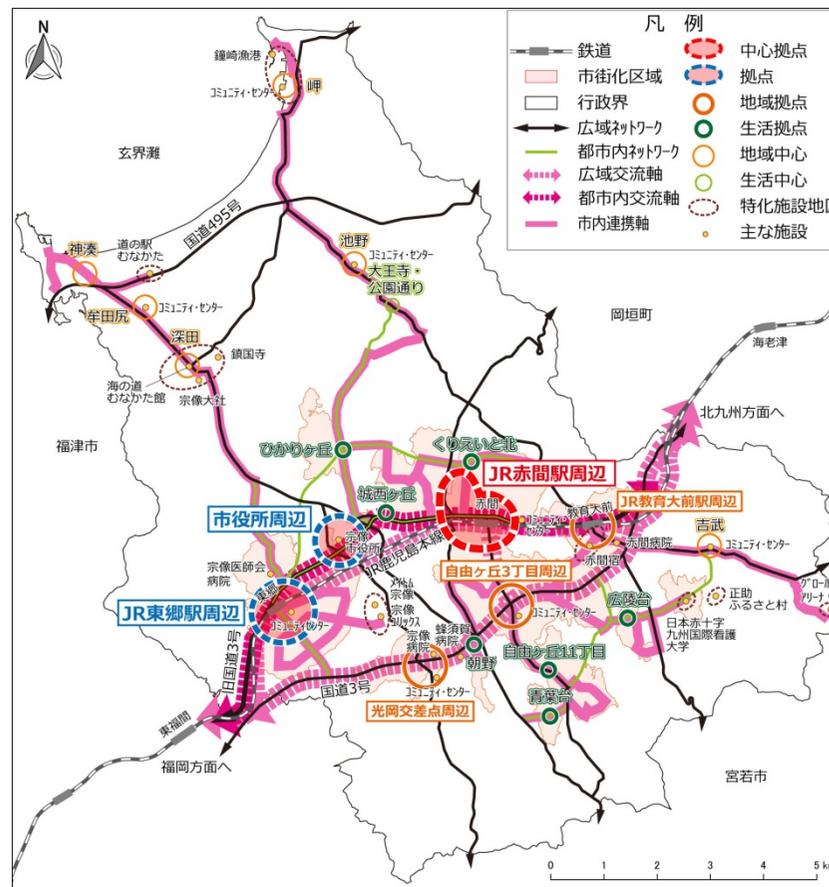
視点④ 安全・安心な居住環境

原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域 (土砂災害特別警戒区域などを含めない)

視点⑤ 市街地周辺の良好な緑地環境保全

都市マスにおける「緑地環境保全候補地」の保全

図 都市の骨格構造



注)本市の主要な公共交通は、東西に横断するJR鹿児島本線と市街地を網羅的に結ぶ路線バスであり、市内においては路線バスによる移動が主となります。

注)都市機能:商業機能、医療機能、介護福祉機能、子育て機能、教育機能、コミュニティ機能、行政機能、文化機能、金融機能

注)高齢者が休憩せずに歩ける歩行距離は約500m~約700mとなっています。出典:国土交通省「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」

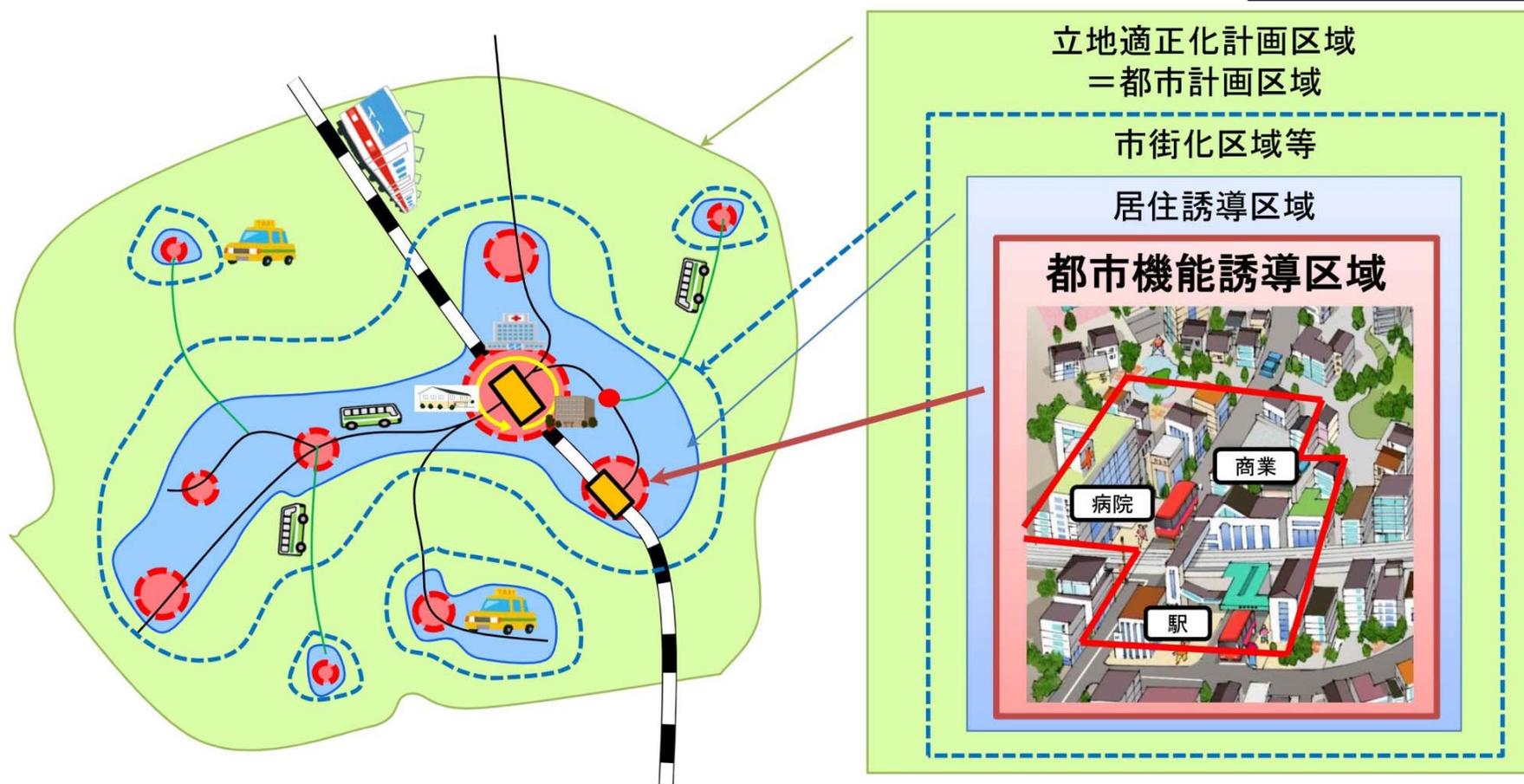
注)都市機能立地支援事業の補助対象となる条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たす駅またはバス停(駅から半径1km以内またはバス停から半径500mの範囲内)とあるため、これを公共交通の利便性を判断する1つの指標と捉えて設定しています。

5. 都市機能誘導区域と誘導施設の方向性

■都市機能誘導区域(§81②3)【必須事項】

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域である。

JR駅周辺、市役所周辺、主要なバス停周辺など



誘導施設について

■誘導施設(§81②3)の設定【必須事項】

- 誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設※である。
- 当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

誘導施設が無い場合には、都市機能誘導区域は設定できません。

※都市機能増進施設とは、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものである。

【誘導施設として定めることが想定される施設】

- 高齢化の中で必要性の高まる施設
病院・診療所、老人デイサービスセンター、
地域包括支援センター等
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる施設
幼稚園や保育所、小学校等
- 集客力があり、まちの賑わいを生み出す施設
 - ・図書館、博物館等
 - ・スーパーマーケット等
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

都市機能誘導区域（区域外の動きを把握するための制度）

■届出制の目的

届出制は、市町村が都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するための制度。

■届出の対象となる行為（§ 108①）

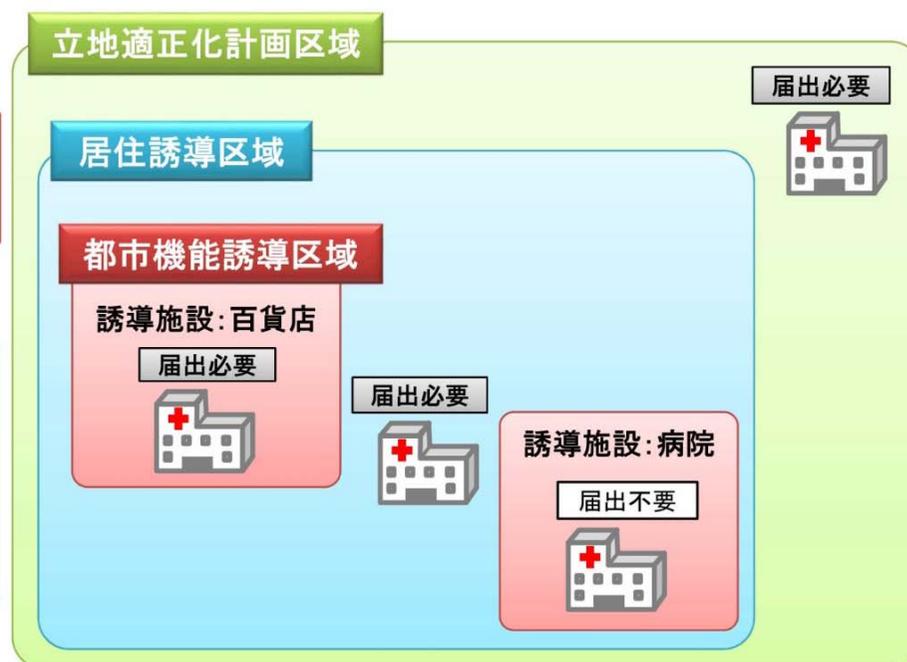
都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村長への届出が義務付けられている。

○開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合。

○開発行為以外

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



都市機能誘導区域設定の基本方針と方向性

都市機能誘導区域設定の基本方針

都市機能誘導区域は、医療、福祉、子育て、商業等の生活サービス機能を拠点へ誘導し集約することにより、これらの各種生活サービス機能の効率的な提供を図る区域です。

本市では、以下の方針で生活サービス機能を誘導します。

- 丘陵地開発により分散立地している住宅地が、公共交通を通じて生活サービス機能を活用できるように、中心拠点・地域拠点への生活サービス機能の集積や公共交通利便性の向上を図ります。
- 高齢化の進行に向けて、公共交通によるアクセスの利便性が高い区域で、生活サービス機能を徒歩や自転車などで利用できる環境形成を図ります。

都市機能誘導区域設定の方向性

設定した「中心拠点、拠点、地域拠点」の周辺へ都市機能の立地適正化を図ります。

●中心拠点／拠点

集積している既存の都市機能や公共交通の利便性を活かして、都市機能をより充実する。

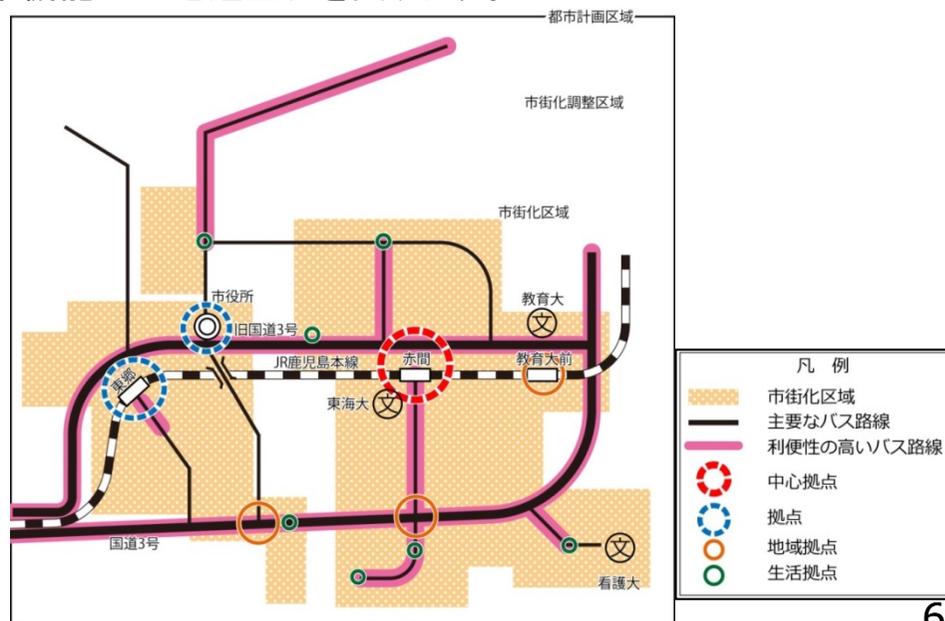
●地域拠点

既存の都市機能を継続的に充実する。人口カバー率が低い機能に関しては誘導を目指す。

●生活拠点

特に分布の少ない都市機能の利用を目指す。

(区域設定の方向性) 各拠点周辺への設定



都市機能誘導区域の設定基準

誘導区域設定の方向性に基づき「都市機能誘導区域」を設定する基準は以下のように定め、具体的誘導区域を設定します。

都市機能誘導区域の設定基準

視点① 生活利便性の高い地域

3種類以上の都市機能の徒歩圏域（300m）

視点② 公共交通によるアクセス性

駅から1km、バス停（3本/ピーク時以上）から500m

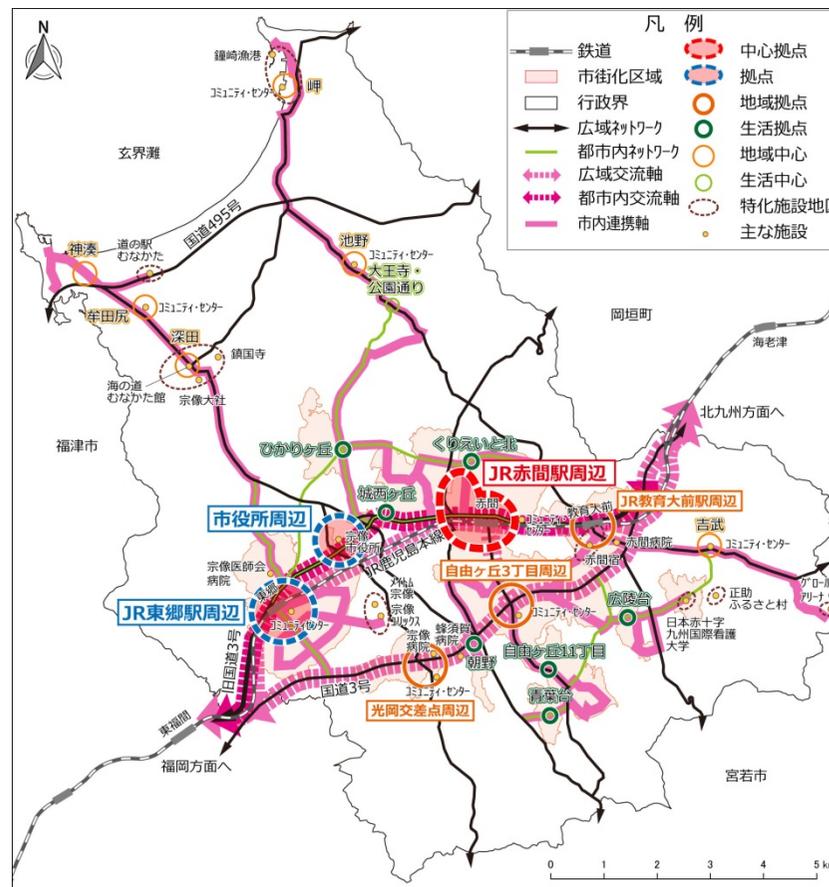
視点③ 将来（H47）における人口集積状況

将来（H47）人口密度（40人/ha）

視点④ 土地利用規制誘導内容（用途地域）

第1種住居地域～準工業地域を基本

図 都市の骨格構造



注)本市の主要な公共交通は、東西に横断するJR鹿児島本線と市街地を網羅的に結ぶ路線バスであり、市内においては路線バスによる移動が主となります。

注)都市機能:商業機能、医療機能、介護福祉機能、子育て機能、教育機能、コミュニティ機能、行政機能、文化機能、金融機能

注)無理なく歩ける距離として、「90%の人が抵抗を感じない徒歩距離が300m」という調査結果を使用しています。出典:バスサービスハンドブック、土木学会

注)都市機能立地支援事業の補助対象となる条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たす駅またはバス停（駅から半径1km以内またはバス停から半径500mの範囲内）とあるため、これを公共交通の利便性を判断する1つの指標と捉えて設定しています。

