

令和2年度第1回 基山町都市計画審議会
・ 基山町立地適正化計画策定に関する進捗状況について

内 容

1. 立地適正化計画とは.....	1
2. 基山町において立地適正化計画を進めるにあたっての現状と課題.....	2
3. 課題解決のために目指すべきターゲット.....	4
4. ターゲットを達成するための検討方針・施策方向性（ストーリー）.....	5
5. ターゲットを達成するための検討方針・施策方向性（ストーリー）.....	6
6. 基山町立地適正化計画 区域設定イメージ図.....	7

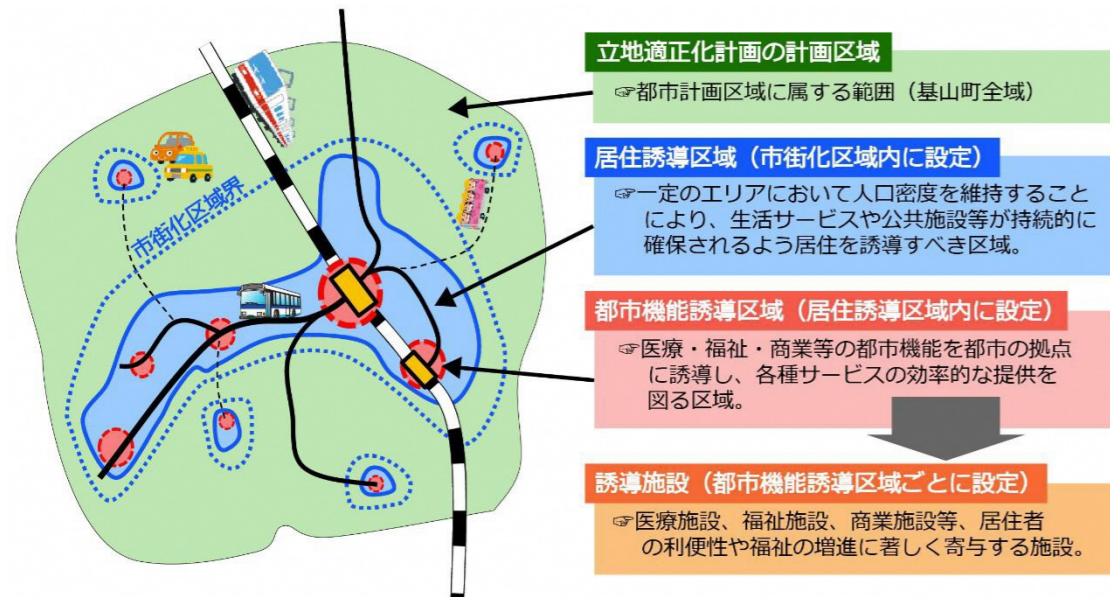
令和2年5月20日

1. 立地適正化計画策定の背景

- ・今後の人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現し、財政面及び経済面においても持続可能な都市経営を可能とするため、平成26年8月に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、市町村は、コンパクトプラスネットワーク型の都市づくりを進めるための「立地適正化計画」を作成できることとなった。
- ・基山町においては、平成28年度に開始した移住定住施策によって人口が増加に転じているものの、将来的に現状の人口規模を維持するためには中心市街地の求心力向上や居住エリアの低密度化抑制等によって若者世代がより移住したくなる環境を作ることが重要となる。
- ・長期的視点のもとで移住定住先として選ばれる環境を作るために、現状の人口構造や見通し、都市機能立地の現状把握等を行ったうえで、現行の関連する諸計画をコンパクトシティの観点から検証し、今後の都市の課題や検討方針を整理し、立地適正化計画の策定を行う。

2. 立地適正化計画で設定する区域・方針等

【区域にかかる項目】



※出典元：国土交通省「改正都市再生特別措置法について」

※居住誘導区域外においては、必要に応じて以下のような区域設定が可能

- ・ **居住調整地域**：住宅地化を抑制するために定める区域
- ・ **跡地等管理区域**：跡地等の適正な管理（雑草の繁茂等の防止）を必要とする区域

【区域以外で設定する項目】

● 計画の基本的な方針

- ・ 基山町の現状把握、分析を行い、整理した課題に基づき、計画により実現すべき将来の都市像を示す。

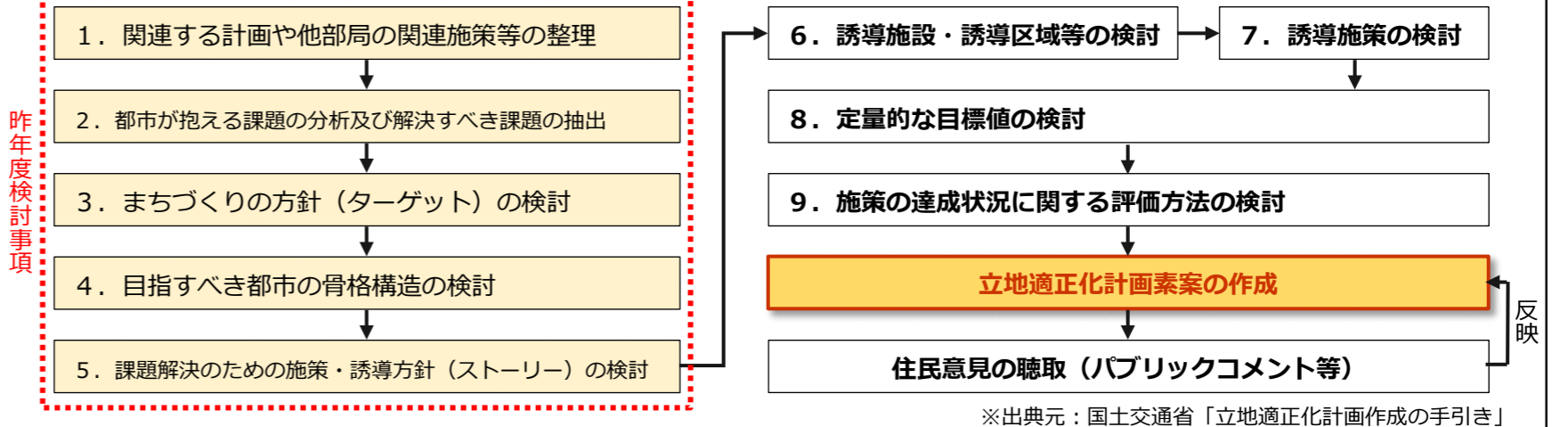
● 誘導施策

- ・ 居住や都市機能の誘導のために講ずべき施策を整理する。

● 定量的な数値目標

- ・ 計画の総合的な達成状況の的確な把握が可能となるよう、定量的な数値目標の設定を行う。

3. 立地適正化計画策定の流れ



4. 立地適正化計画 策定のスケジュール

項目	令和元年度												令和2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	
1 計画準備	■																							
2 上位計画・関連計画の整理	■																							
3 都市の現状及び将来見通しの分析・都市構造評価・課題抽出		■	■	■																				
4 まちづくりの方針（ターゲット）の検討				■	■	■																		
5 目指すべき都市の骨格構造の検討					■	■	■	■																
6 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）の検討					■	■	■	■	■															
7 誘導施設・誘導区域等の検討																								
8 届出制度に係る勧告基準の検討																								
9 誘導施策の検討																								
10 定量的な目標値等の検討																								
11 施策の達成状況に関する評価方法の検討																								
12 立地適正化計画（素案）の作成																								
13 住民説明会開催支援																								
14 会議等運営支援																								
14 庁内検討会議																								
14 外部策定委員会																								
14 都市計画審議会																								
15 パブリックコメントの実施支援																								
16 立地適正化計画の策定																								

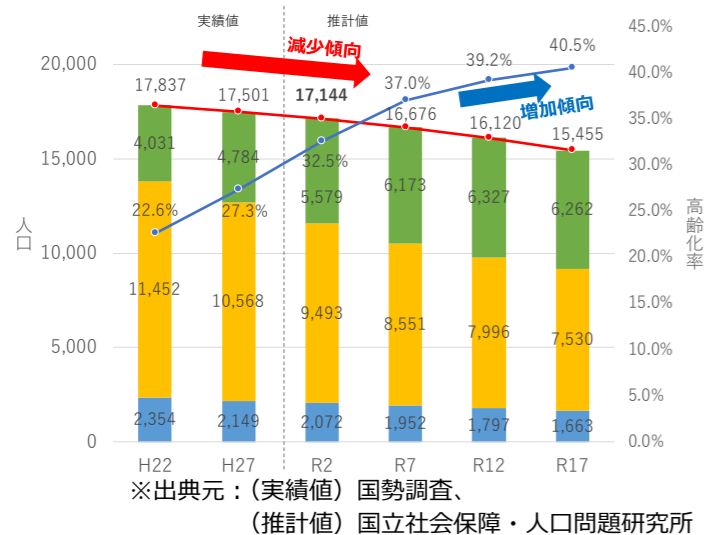
● 誘導施設
 ● 誘導施策
 ● 目標値
 は各課方針を踏まえて検討するため、令和元年度は案を作成し、令和2年度の会議を踏まえて最終決定

8/23 町長ヒアリング実施

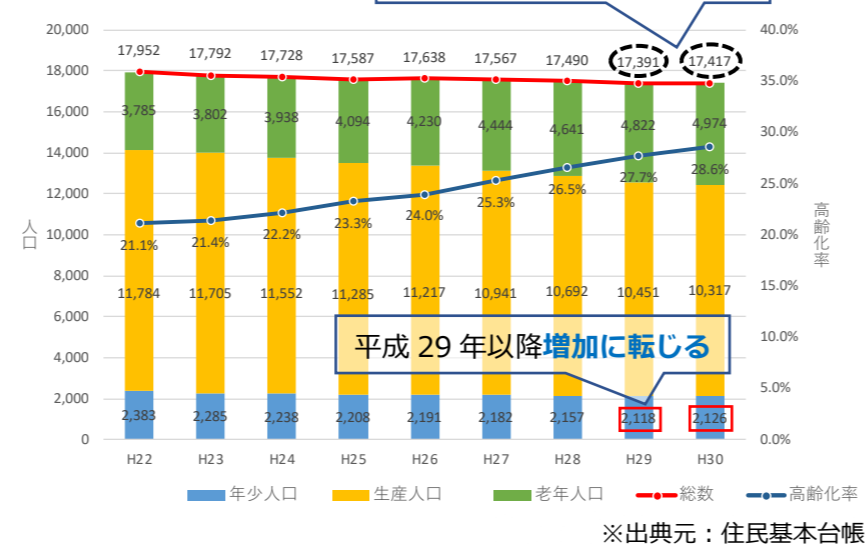
基山町 公表

1. 人口動向からみた課題

国勢調査ベースの人口動向



住民基本台帳の人口動向



【人口増加を目指すべき箇所への人口集積によるメリハリある都市づくりが必要】

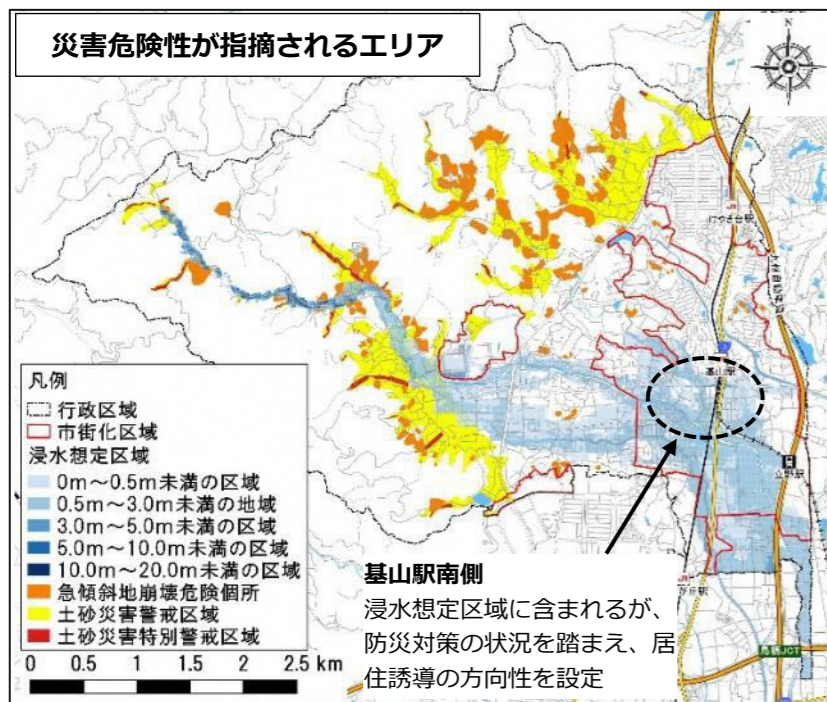
- 平成 28 年度に開始した移住定住施策によって人口は増加に転じており、今後も移住定住施策の推進によって人口規模の維持が望まれる。その一方で移住者の流入を見込んだ宅地開発が郊外部で進行すると、町の低密度化や中心市街地の空洞化が懸念されるため、人口増加を目指すべき箇所に人口集積を図ることで、メリハリのある都市構造とすることが望まれる。

【増加する高齢者が安心して暮らせるまちづくりが必要】

- 高齢化率は将来的にも増加する見込みであり、医療福祉サービスの需要の増加や公共交通の利便性向上がこれまで以上に求められる。そのため、医療福祉施設の集積箇所や公共交通利便性の高い箇所に人口集積を図り、高齢者が安心して生活できる環境づくりが求められる。

3. 防災上の安全性の面から見た課題

災害危険性が指摘されるエリア



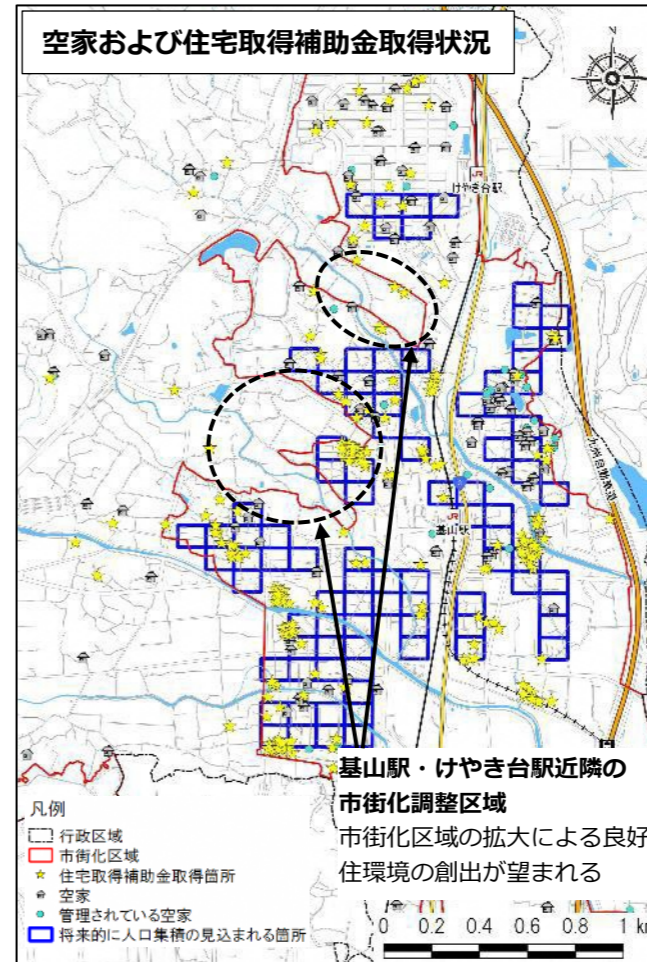
【災害危険性が指摘されているエリアについては、所管課と協議のもと方向性決定が望まれる】

- 基山駅南側において最大 3.0m~5.0m の浸水被害が想定されているが、防災対策を講じること、いかなる事態においても決して犠牲者を出さない対策を講じる必要がある。
- 防災上危険な地区に居住を誘導することは本来望ましくないが、基山駅南側においては都市機能が集積しており、将来的にも一定以上の人口集積が見込まれる箇所であるため、防災上の対策を講じながら安全な居住環境の整備が望まれる。
- そのため、避難施設の立地状況や防災上の対策状況について所管課と協議を進めながら、居住誘導等の方向性を決定する必要がある。

※浸水想定区域については秋光川、大木川の流域で想定される最大規模の降雨による浸水被害であり、想定降水量は以下の通り
秋光川：流域 6 時間総雨量が 621mm
大木川：想定最大規模の降雨量 624mm

2. 土地利用状況から見た課題

空家および住宅取得補助金取得状況



【住宅需要に対応した市街化区域の拡大と併せて中心市街地の魅力向上が望まれる】

- 町内の市街化区域においては、宅地開発ができる低未利用地があまりない状況である。
- 空き家の分布状況と住宅取得箇所の状況を比較しても、空家の発生以上に住宅の取得需要があり、市街化区域内に転入者を受け入れる余裕がない状況である。
- 高い住宅需要に対応するためには基山駅・けやき台駅近隣の市街化区域拡大により、良好な住環境創出検討が望まれる。

【工場の操業環境維持・向上による雇用創出が必要】

- 若者世代が移住・定住したくなる魅力ある環境を進めるためには働く場の創出、確保が重要となる。
- そのため、九州自動車道鳥栖インターチェンジ近隣に数多く立地している大規模工場の操業環境を維持することで、工場の操業環境維持・向上が望まれる。

4. 高齢者の健康・福祉の面から見た課題

【高齢者の暮らしやすい都市機能集積や公共交通の充実が必要】

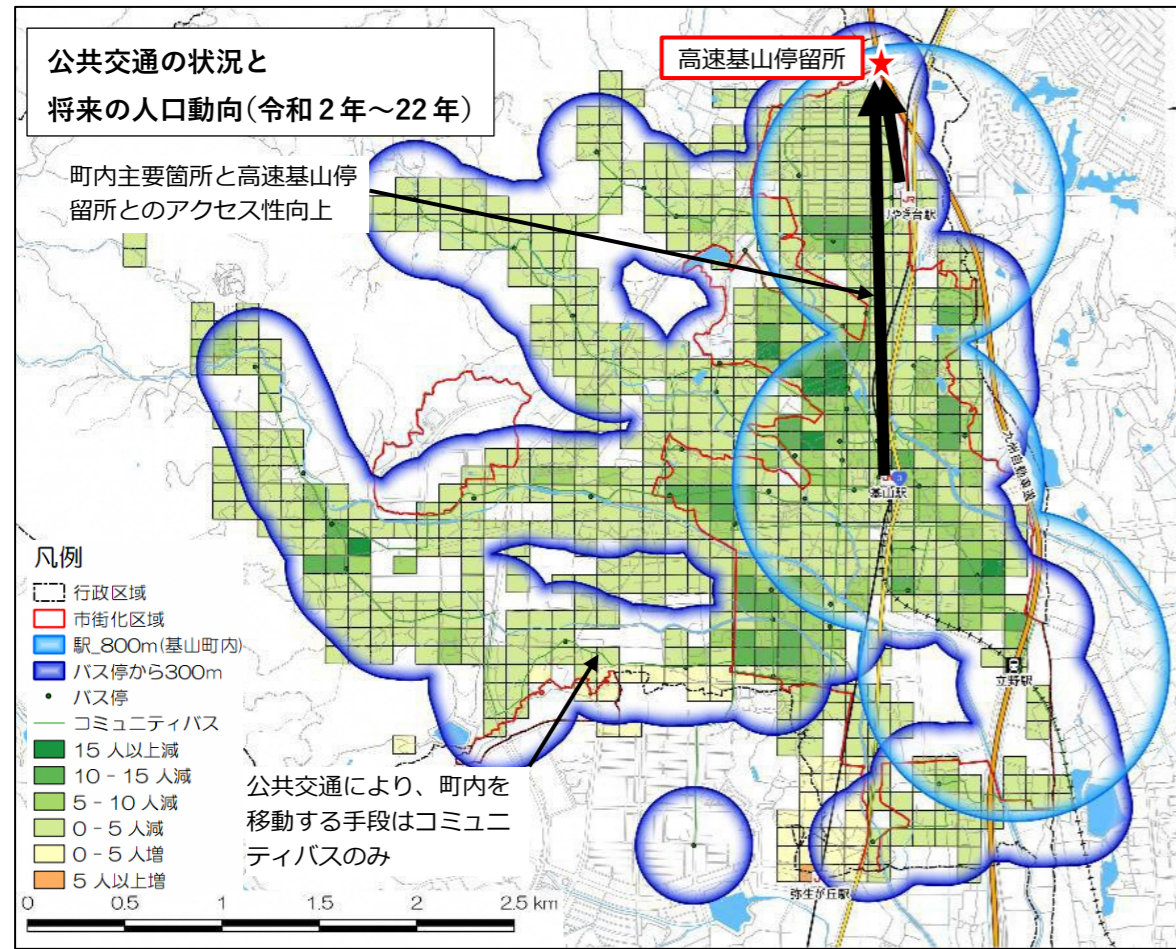
- 平成 27 年時点の高齢化率は 27.3%だが、令和 27 年には 43.2%と 15.9%の増加が見込まれており、医療施設や高齢者福祉施設のサービスのさらなる充実が求められる。
- 生活サービス施設へのアクセスのためには公共交通が必要不可欠であり、コミュニティバスのサービス維持・充実が重要となると考えられ、高齢者が健康で暮らしやすい環境を整備することが望まれる。

5. 財政の健全性からみた課題

【町内に立地する工場等の維持による若者世代の雇用の場の確保】

- 将来的に安定した財源を確保するためには、現在進めている若者世代の移住定住施策をより推進させることが望まれ、工場等の維持や誘致によって働く場所を確保することも重要である。そのため、町内に立地する工場等の操業環境を維持するための土地利用を図るほか、新たな工業団地の整備を促進する必要がある。

6. 公共交通の利便性・持続可能性の面から見た課題



※出典：公表資料、国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

【町内移動を目的とした公共交通の充実による高齢者の移動手段確保が必要】

- 町内を運行する公共交通については、コミュニティバスのみであることから、**町内移動を目的とした公共交通利便性は低い状況にある。**
- 高齢者の増加によって、自動車の運転ができなくなる人が増加すると考えられるため、**公共交通の充実による高齢者の移動手段確保が望まれる。**

【市街化調整区域においては、コミュニティ維持を図るべき箇所を整理したうえで目指すべき公共交通の在り方検討が必要】

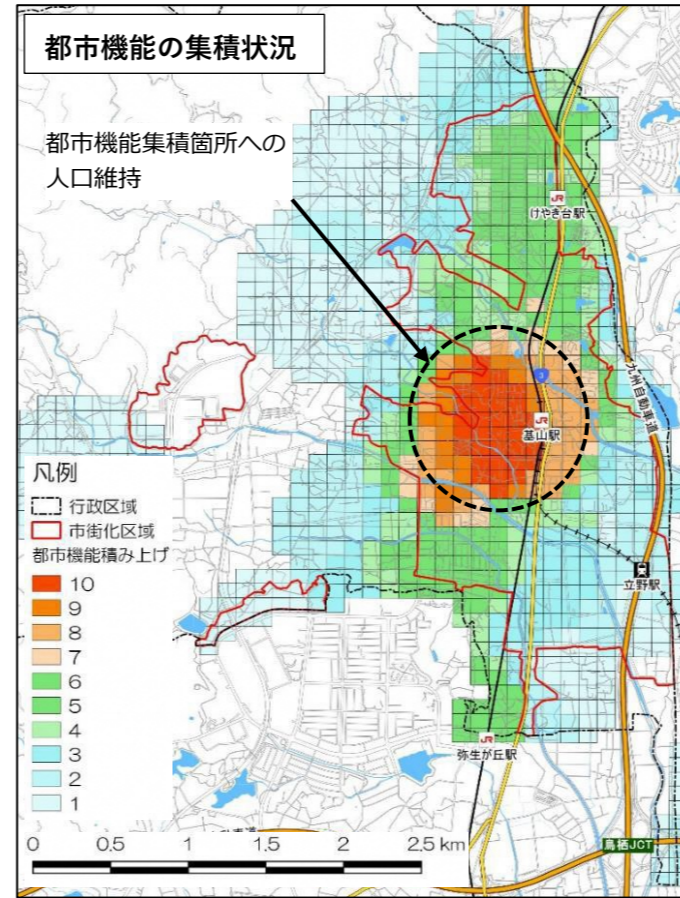
- 市街化調整区域においても、一定の人口集積が見込まれる箇所がいくつかあるが、これらの箇所においても、既存のコミュニティバス等の維持によって高齢者の移動手段確保が望まれる。
- そのため、**市街化調整区域内においては、コミュニティの維持を図るべき箇所について検討したうえで、目指すべき公共交通のあり方を検討することが望まれる。**

【町内主要箇所から高速基山停留所に容易にアクセスできる環境づくりが必要】

- 九州自動車道基山パーキングエリアは九州管内を走る高速バスの停留所(高速基山停留所)が立地しており、**片道100本以上/日運行しているバス路線も数多く存在する。**
- 九州管内に高速バスで容易にアクセスできる環境は基山町の特色の一つであり、この特色を最大限活用するためには、基山駅やけやき台駅などといった町内の主要地点から容易にアクセスできる環境づくりが望まれる。

7. 都市機能の利便性・持続可能な面から見た課題

※都市機能の集積状況を把握するために、以下の施設を対象に100mメッシュ単位での都市機能集積状況図を作成した。手順としては、都市機能利便性に寄与する以下の施設の圏域を抽出し、圏域内に含まれる100mメッシュの重心点にそれぞれ1点ずつ加点する。これらを対象施設すべてで行い、合計点を算出することで都市機能の利便性を評価する。点数が高いほど近隣に多数の都市機能が立地し、利便性が高いことを示している。



■ 都市機能の加点対象とした施設と加点条件	
基幹的公共交通	鉄道駅から500m圏内、
医療施設	診療項目に「内科」「外科」「小児科」を含む病院・診療所の500m圏内
高齢者福祉施設	「通所型介護施設」「訪問介護施設」「短期入所施設」「小規模多機能施設」の500m圏内
商業施設	「スーパーマーケット」の500m圏内 「コンビニエンスストア」「ドラッグストア」の500m圏内
子育て支援施設	「幼稚園」「保育園」「認定こども園」「認可外保育施設」の500m圏内 「小学校」「中学校」の500m圏内
金融機関	「銀行」「信用金庫」「労働金庫」「農協」「郵便局」の500m圏内 ※ATMコーナーを除く
文化施設	「図書館」の500m圏内 「公民館」の500m圏内

※各種公表資料を基に作成

【都市機能集積箇所での人口維持が望まれる】

- 都市機能利便性の高い箇所の人口減少により、施設の撤退や閉店につながり、利便性の更なる低下が懸念されるため、**都市機能集積箇所における人口維持が望まれる。**

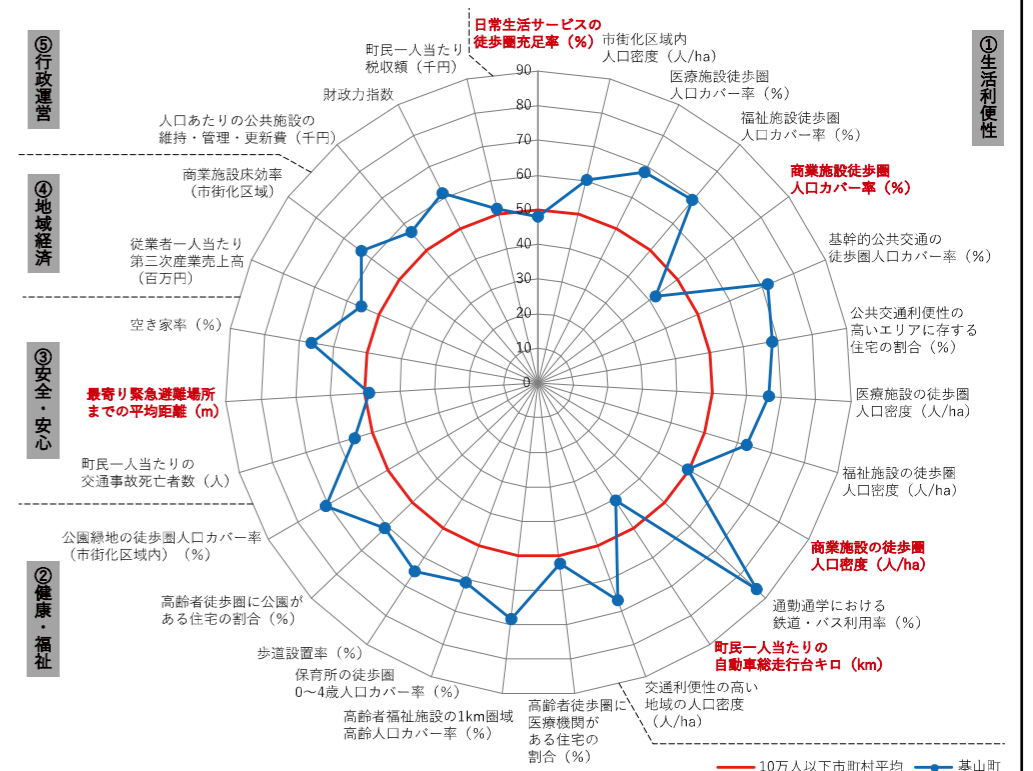
【拠点となる箇所の方向性に応じた都市機能の集積が望まれる】

- 各鉄道駅周辺の人口動向や目指すべき方向性によって、誘導すべき都市機能は異なるため、上位計画での記載事項や土地利用状況、将来的な人口動向を踏まえ、**エリアごとの土地利用方針や誘導すべき都市機能の方向性について整理することが望まれる。**

8. 同規模他都市と基山町との比較

※同規模他都市：人口10万人以下市町村

- 「通勤通学による鉄道・バス利用率」が非常に高い一方で、「町民一人当たりの自動車総走行台キロ」が偏差値50を下回っていることから、**通勤通学では公共交通を利用している一方、それ以外の移動は自動車に依存していることがわかる。**
- 「基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率」や「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」、「交通利便性の高い地域の人口密度」はいずれも非常に高い値を示しており、**公共交通利便性の高い箇所に一定の人口集積がみられる一方で自家用車への依存が強いことから、公共交通を利用させるための仕組みづくりが望まれる。**



※出典元：国土交通省「モニタリングシート」

1. 基山町の課題を踏まえたターゲットとなる要素の整理

人口動向から見た課題

- 人口増加を目指す箇所への人口集積によるメリハリのある都市づくりが必要
- 増加する高齢者が安心して暮らせるまちづくりが必要

土地利用状況から見た課題

- 住宅需要に対応した市街化区域の拡大と併せて中心市街地の魅力向上が望まれる
- 工場の操業環境維持・向上による雇用創出が必要

防災上の安全性の面から見た課題

- 災害危険性が指摘されているエリアについては所管課と協議のもと方向性決定が望まれる

高齢者の健康・福祉の面から見た課題

- 高齢者の暮らしやすい都市機能集積や公共交通の充実が望まれる

財政の健全性から見た課題

- 町内に立地する工場等の維持による若者世代の雇用の場の確保が望まれる

公共交通の利便性・持続可能性の面から見た課題

- 町内移動を目的とした公共交通の充実による高齢者の移動手段確保が必要
- 市街化調整区域内においては、コミュニティ維持を図るべき箇所を整理したうえで目指すべき公共交通のあり方検討が必要
- 町内主要箇所から高速基山停留所に容易にアクセスできる環境づくりが必要

都市機能の利便性・持続可能性の面から見た課題

- 都市機能集積箇所における人口維持が望まれる
- 拠点となる箇所の方向性に応じた都市機能の集積が望まれる

【基山町の現状】

- 宅地需要が高い一方で中心市街地の直近エリアに市街化調整区域があり、宅地需要に対応できない

ターゲットとなる要素

- ☞住宅需要と都市機能利便性の両方を踏まえた**適正な土地利用のコントロール**

【基山町の現状】

- 町内に立地する交通結節点から九州各地に容易に移動が可能だが、町内の公共交通ネットワークは脆弱

ターゲットとなる要素

- ☞鉄道駅と**高速基山停留所**を新たな核とした**公共交通ネットワーク**の形成

【基山町の現状】

- 歩道整備率が高い一方で徒歩・自転車利用割合は低く、自動車利用割合が高い

ターゲットとなる要素

- ☞**自家用車に依存しない交通体系**の形成

【基山町の現状】

- 移住定住施策の推進により人口が増加に転じている

ターゲットとなる要素

- ☞**移住・定住施策との連携**による若者世代の呼び込み促進

【基山町の現状】

- 九州道鳥栖 IC 近隣エリアにおいては大規模工場が多数立地

ターゲットとなる要素

- ☞大規模工場等の維持・誘致による**雇用の場の創出**

2. 集約型都市構造を目指すための方向性

- 基山町の人口増加は移住定住施策の推進に起因するものであり、**現在の人口規模を維持するためには移住定住施策の推進は必須**である。
- 若者世代の移住定住を図るためには、**中心市街地の求心力向上や良好な住環境・子育て環境の形成、働く場所の確保**が望まれる。
- 増加する高齢者の利便性向上や健康増進を図るために、**自家用車に依存せず歩いて暮らせるまちづくりの推進**が望まれる。



まちづくりのコンセプト

**「子どもから高齢者まで 便利で健康的に暮らせる
アイが大きい基山町」**

3. 目標とすべきターゲットと検討方針

【移住・定住】

住みたくなる魅力づくり

- ◆高い宅地需要に対応するための住宅用地確保
- ◆基山駅周辺の魅力づくり
- ◆子育て世代の利便性充実

【健康】

歩いて暮らせる健康なまちづくり

- ◆高速基山停留所の連携強化
- ◆公共交通による町内移動手段の確保
- ◆歩きたくなる施設の充実
- ◆利便性の高い箇所への機能集積と居住誘導

【雇用】

工場・企業誘致による働く場所づくり

- ◆工業団地の造成推進

目標とすべきターゲット	立地適正化計画の策定に向けた検討方針	検討方針に応じた施策の方向性
<p>【移住・定住】 住みたくなる魅力づくり</p>	<p>◆ 高い宅地需要に対応するための住宅用地確保</p> <p>☞ 町内の宅地需要は年々増加している一方で、市街化区域内に宅地を整備するための用地はほとんどない。その一方で、基山駅近隣などといった利便性の高いエリアが市街化調整区域となっており住宅等の立地を行うことができない。基山町が現在目指している移住定住施策をより効果的に進めるためには、基山駅近隣などといった利便性の高いエリアにおいて居住を推進すべきであることから、市街化区域の拡大を踏まえた住宅用地の確保を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●市街化区域の拡大による住宅用地の確保 ●住宅エリアの良好な住環境の形成
	<p>◆ 基山駅周辺の魅力づくり</p> <p>☞ 若者世代の移住定住を促進するためには、中心市街地の魅力向上が重要となる。その一方で、基山駅周辺においては駐車場や駐輪場などといった低未利用用地が散在しており、中心市街地としてのポテンシャルを活かしきれていない。中心市街地の求心力向上を目指すため、既存の駐車場や駐輪場の集約を図り、移転元地に都市機能施設の立地を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●駐車場・駐輪場の集約 ●基山駅周辺の都市機能誘導
	<p>◆ 子育て世代の利便性充実</p> <p>☞ 若者世代の移住定住を促進するためには、子育て施設の充実等によって子育てをしやすい環境づくりを推進することが重要である。そのため、子育てや教育に関する施策とも連携を図りながら、子育て世代の利便性が高いまちづくりを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●子育て支援施設の整備推進 ●公園等の整備検討
<p>【健康】 歩いて暮らせる 健康なまちづくり</p>	<p>◆ 高速基山停留所の連携強化</p> <p>☞ 町北部に位置する高速基山停留所は、九州各地に向かう高速バスが多数運行しており利便性が非常に高い。その一方で町内から高速基山停留所へのアクセス性はあまり良好ではなく、町内各地からのアクセス性向上が望まれる。そこで、道路整備等によって町内の各拠点から高速基山停留所へのアクセス性向上を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●高速基山停留所へのアクセス性強化
	<p>◆ 公共交通による町内移動手段の確保</p> <p>☞ 町内を運行する公共交通はコミュニティバスのみであり、運行本数も1日数本程度となっているため利便性はあまり高くない。高齢者が増加することによって自動車による移動ができず外出ができなくなる人も増加することが考えられる。そこでコミュニティバスの再編やその他の公共交通手段の検討によって、公共交通による町内移動手段の確保を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバスの再編 ●新たな交通手段の検討
	<p>◆ 歩きたくなる施設・設備の充実</p> <p>☞ 町内においては歩道が比較的整備されている一方で、徒歩や自転車の利用率が全国と比較して大幅に少ない。徒歩や自転車の利用率が低いと町民の健康悪化につながり、将来的な医療費等の増大につながる懸念される。そこで、まちなかのサイン設置や主要観光施設への歩道整備、交通利便性の高い箇所への施設誘導などによって町民が歩きたくなる仕組みづくり、町民の健康増進を目指す。</p> <p>◆ 利便性の高い箇所への機能集積と居住誘導</p> <p>☞ 高齢者が健康的に歩いて暮らせるまちを目指すためには、公共交通利便性の高い箇所に高齢者が利用する施設の集積を図り、公共交通によって各施設に行くことができる仕組みづくりが望まれる。そのため、公共交通利便性の高い箇所に高齢者が利用する施設の集積や高齢者等の居住誘導を図ることによって、高齢者の暮らしやすい環境づくりを目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちなかのサイン設置 ●ウォーキングイベントの開催 ●主要観光施設への歩道整備 ●自転車道の整備推進 ●バリアフリーの推進 ●高齢者交流施設の整備促進 ●公共交通利便性の高い箇所への居住誘導
<p>【雇用】 工場・企業誘致による 働く場所づくり</p>	<p>◆ 工業団地の造成推進による働く場の創出</p> <p>☞ 九州自動車道鳥栖インターの近隣といった立地の良さから、町内には多くの工場や企業が立地している。これらの工場や企業は町民の雇用の場であり、質の高い町民サービスを提供するための重要な税収源となっている。基山町が働きやすく住みやすい環境を作るため、工業団地の維持や新たな工業団地の整備推進を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●工業団地の整備推進 ●工業団地の機能強化 ●広域的な就業情報の提供

居住誘導区域の望ましい区域像（立地適正化計画作成の手引き）

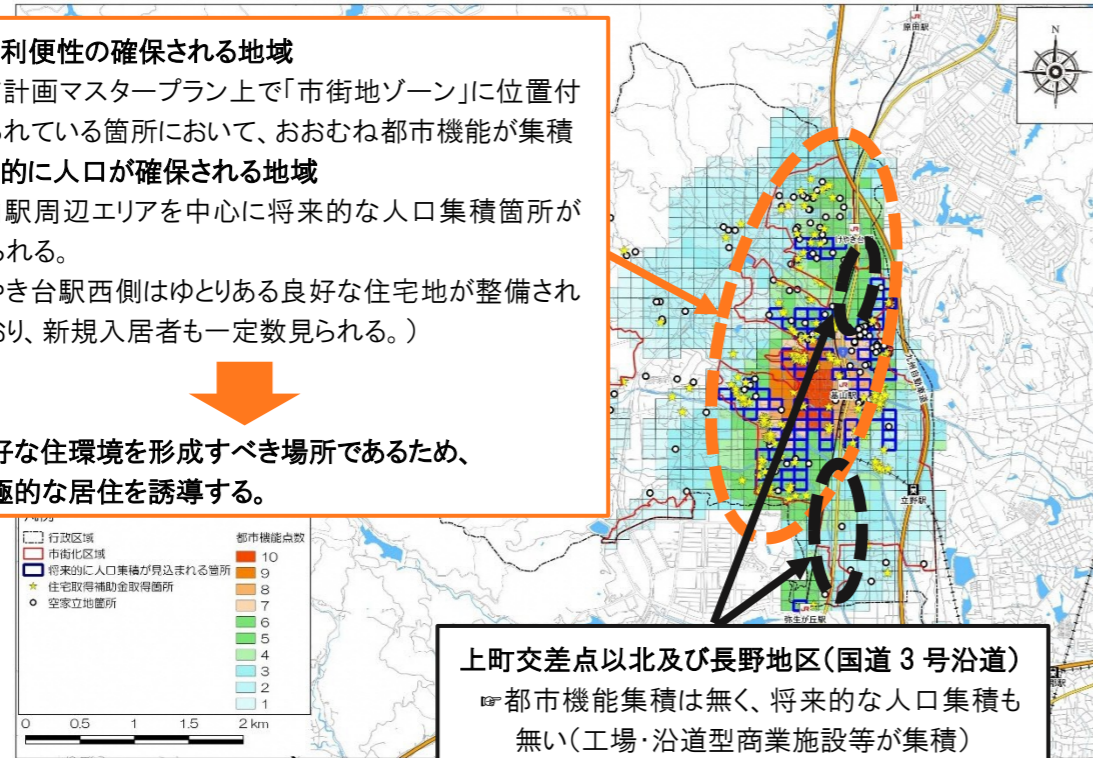
i) 生活利便性の確保される地域

都市計画マスタープラン上で「市街地ゾーン」に位置付けられている箇所において、おおむね都市機能が集積

ii) 将来的に人口が確保される地域

基山駅周辺エリアを中心に将来的な人口集積箇所がみられる。
(けやき台駅西側はゆとりある良好な住宅地が整備されており、新規入居者も一定数見られる。)

良好な住環境を形成すべき場所であるため、積極的な居住を誘導する。



上町交差点以北及び長野地区(国道3号沿道)

都市機能集積は無く、将来的な人口集積も無い(工場・沿道型商業施設等が集積)

積極的な居住の誘導は図らず、工業・沿道商業利用を促進する。

iii) 災害に対する安全性が確保される地域

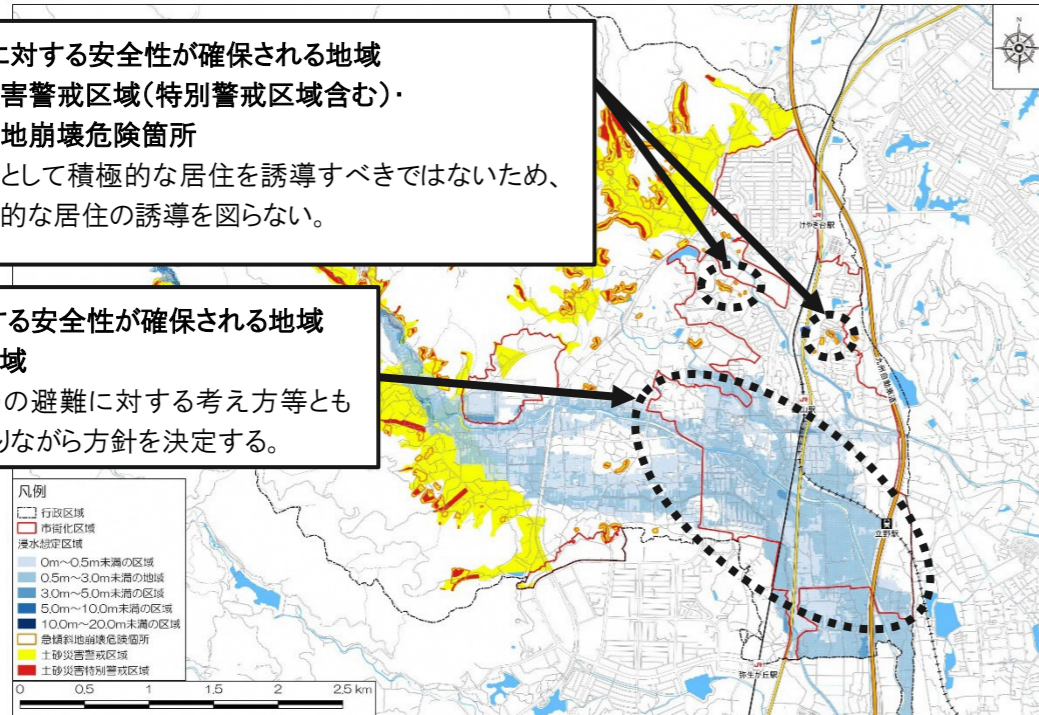
土砂災害警戒区域(特別警戒区域含む)・急傾斜地崩壊危険箇所

原則として積極的な居住を誘導すべきではないため、積極的な居住の誘導を図らない。

iii) 災害に対する安全性が確保される地域

浸水想定区域

防災部局の避難に対する考え方等とも調整を図りながら方針を決定する。



上位計画（都市計画マスタープラン）での将来都市構造

町内の市街化区域
「市街地ゾーン」

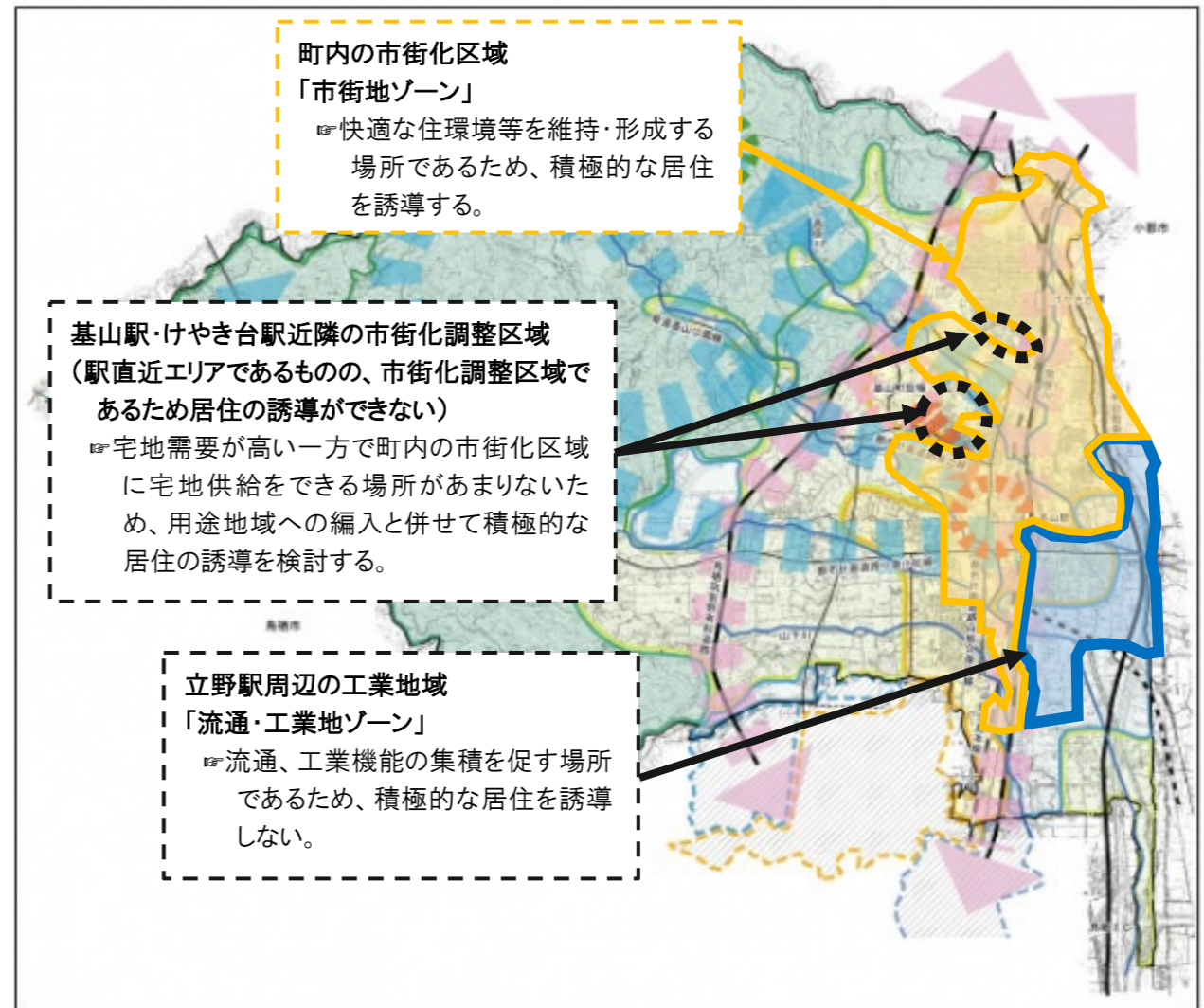
快適な住環境等を維持・形成する場所であるため、積極的な居住を誘導する。

基山駅・けやき台駅近隣の市街化調整区域
(駅直近エリアであるものの、市街化調整区域であるため居住の誘導ができない)

宅地需要が高い一方で町内の市街化区域に宅地供給をできる場所があまりないため、用途地域への編入と併せて積極的な居住の誘導を検討する。

立野駅周辺の工業地域
「流通・工業地ゾーン」

流通、工業機能の集積を促す場所であるため、積極的な居住を誘導しない。



基山町での居住誘導の方向性

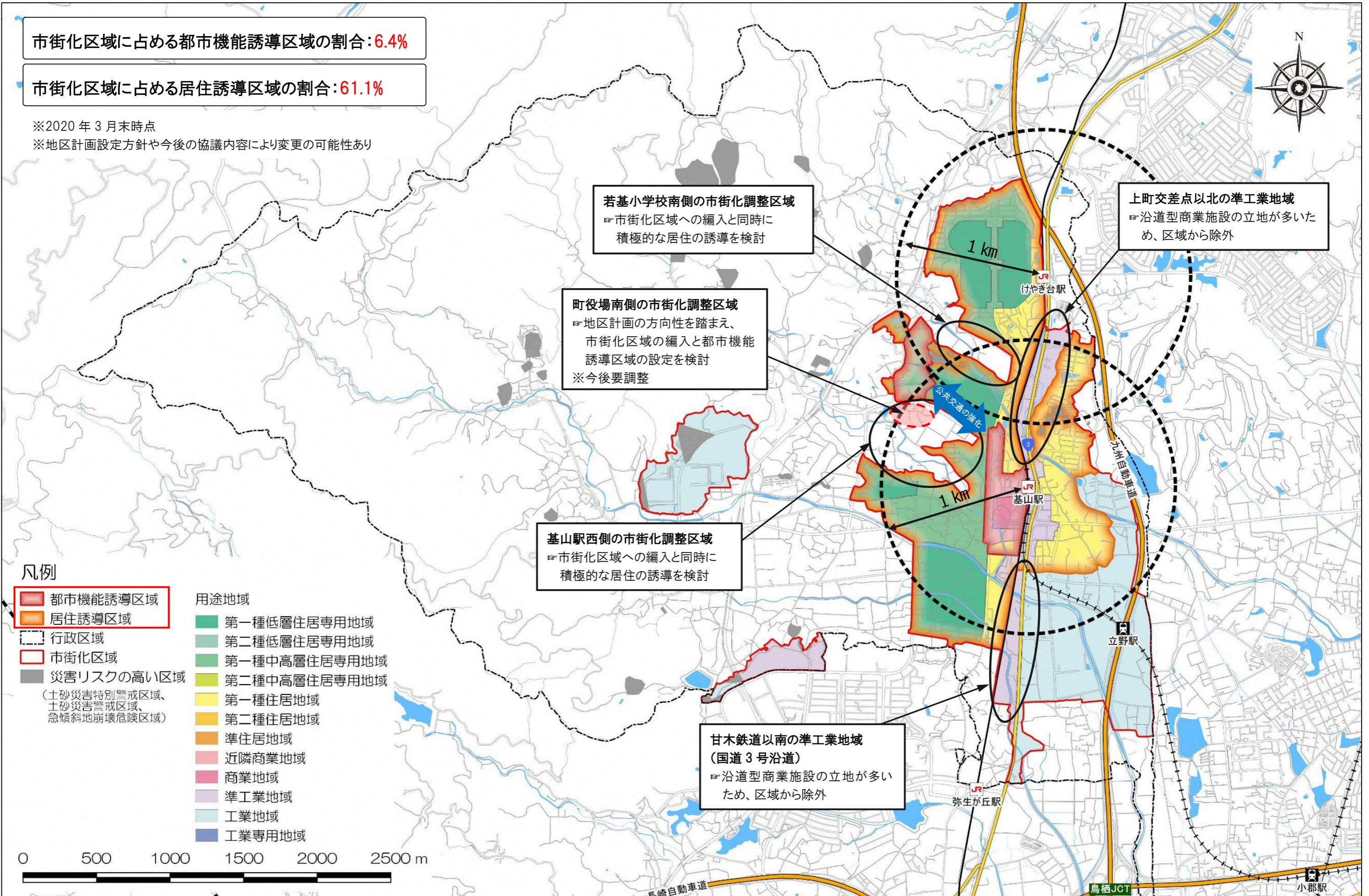
- 都市計画マスタープラン上で「市街地ゾーン」に位置付けられている箇所をベースに積極的な居住を誘導する
- 上町交差点以北及び甘木鉄道以南の準工業地域(国道3号沿道)については、工業・沿道型商業利用を図る視点から、積極的な居住を誘導しない
- 土砂災害警戒区域(特別警戒区域含む)、急傾斜地崩壊危険箇所は積極的な居住を誘導しない
- 浸水想定区域については、防災部局と避難等の考え方について調整を図りながら居住誘導の方向性を設定する

市街化区域に占める都市機能誘導区域の割合:6.4%

市街化区域に占める居住誘導区域の割合:61.1%

※2020年3月末時点

※地区計画設定方針や今後の協議内容により変更の可能性あり



若基小学校南側の市街化調整区域
 ☞市街化区域への編入と同時に積極的な居住の誘導を検討

町役場南側の市街化調整区域
 ☞地区計画の方向性を踏まえ、市街化区域の編入と都市機能誘導区域の設定を検討
 ※今後要調整

基山駅西側の市街化調整区域
 ☞市街化区域への編入と同時に積極的な居住の誘導を検討

上町交差点以北の準工業地域
 ☞沿道型商業施設の立地が多いため、区域から除外

甘木鉄道以南の準工業地域(国道3号沿道)
 ☞沿道型商業施設の立地が多いため、区域から除外

- 凡例**
- 都市機能誘導区域
 - 居住誘導区域
 - 行政区域
 - 市街化区域
 - 災害リスクの高い区域
 (土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域)

- 用途地域**
- 第一種低層住居専用地域
 - 第二種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第二種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準住居地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業地域
 - 工業専用地域

