

第2章

都市の現況分析・課題整理

1 基山町全体での人口動向分析

立地適正化計画が居住地の適正な設定・誘導等を行うことが趣旨である観点から、居住誘導区域や都市機能誘導区域等の検討の基礎となる人口の現状分析及び将来推計を行います。

(1) 町全体での人口動向

【現状と将来動向】

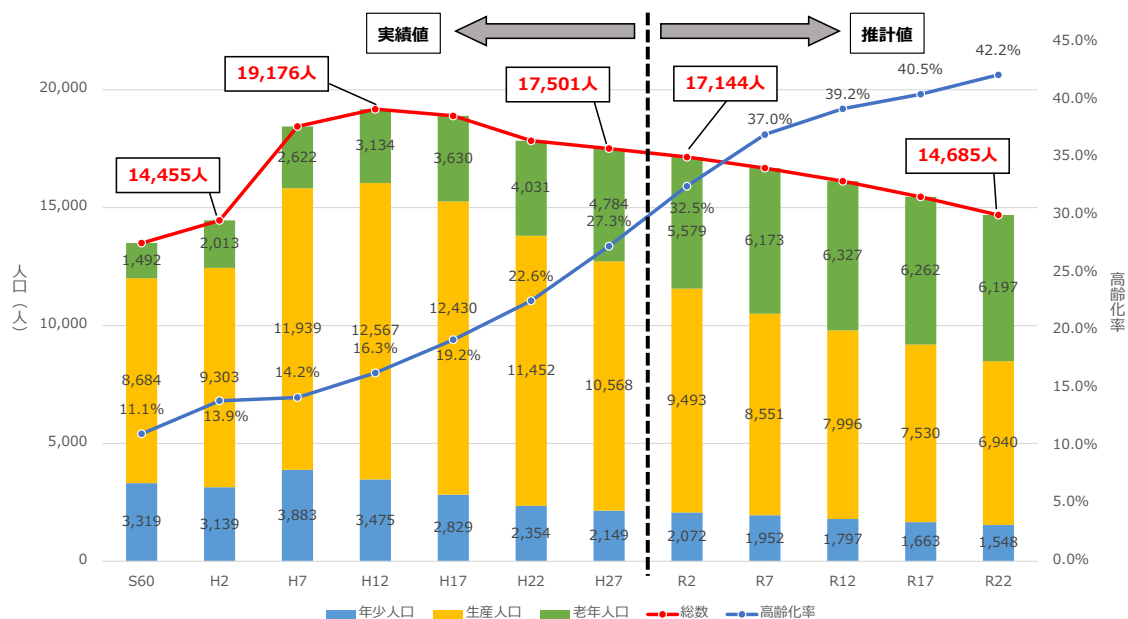
国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の推計値ベースでの人口

基山町の人口は、平成 27 年では 17,501 人となっています。

人口は平成 12 年の 19,176 人をピークにおおむね減少傾向で、令和 22 年には 14,685 人になると推計されています。

また、老年人口（65 歳以上）は、平成 17 年に年少人口（0～14 歳）と逆転し、令和 22 年には高齢化率は 42.2%まで上昇すると推計されています。

基山町全体の人口動向・推計（社人研ベース）



出典：国立社会保障・人口問題研究所推計（令和 2 年以降は推計値）
（平成 27 年国勢調査の結果を基に平成 29 年推計）

住民基本台帳ベースでの人口

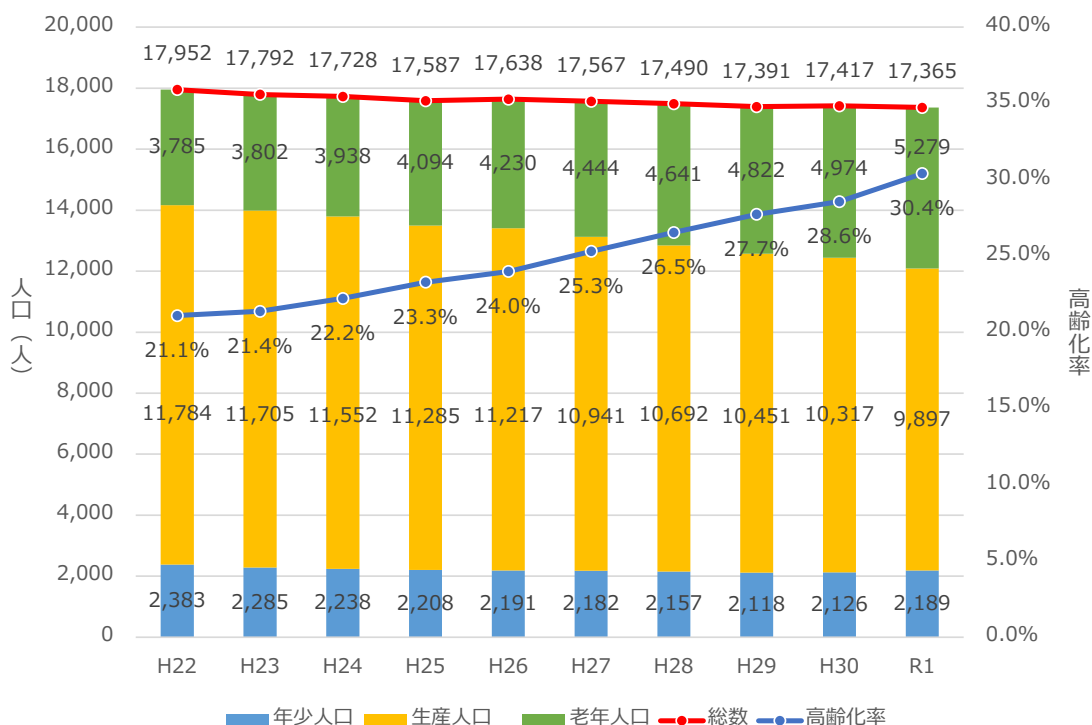
基山町では平成28年以降移住定住施策を重点的に実施しており、若者や子育て世代への住宅取得支援や子育て環境の向上など、住みたくなるまちづくりとしての環境整備を行ってきました。

社人研データは前回の平成27年国勢調査の結果を基に平成29年に推計されており、既に5年が経過しています。基山町の移住定住施策実施後の令和2年国勢調査の結果を基に推計すると平成29年社人研推計とは異なる結果になると推察されます。

本計画策定においてはあくまで社人研推計を用いますが、最新の住民基本台帳データを参考に最近の基山町の人口動向を見てみることにします。

社人研での平成27年から令和元年までの推計値と住民基本台帳での平成27年から令和元年までの実績値を比較すると、社人研での推計では総人口は2.0%減の見込みが住民基本台帳では1.1%減にとどまっているほか、年少人口比率（0～14歳）は社人研での推計は0.2%減となっていますが、住民基本台帳では0.2%増となっており、社人研での推計値よりも減少が緩やかとなっているほか、年少人口も増加がみられます。

基山町全体の人口動向（住民基本台帳ベース）



出典：住民基本台帳

(2) 世帯数の動向

基山町の世帯数は平成 27 年の時点で 6,321 世帯であり、一世帯当たりの人員数は 2.7 人となっています。

世帯数については年々緩やかに増加していますが、その中でも高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加が顕著となっています。

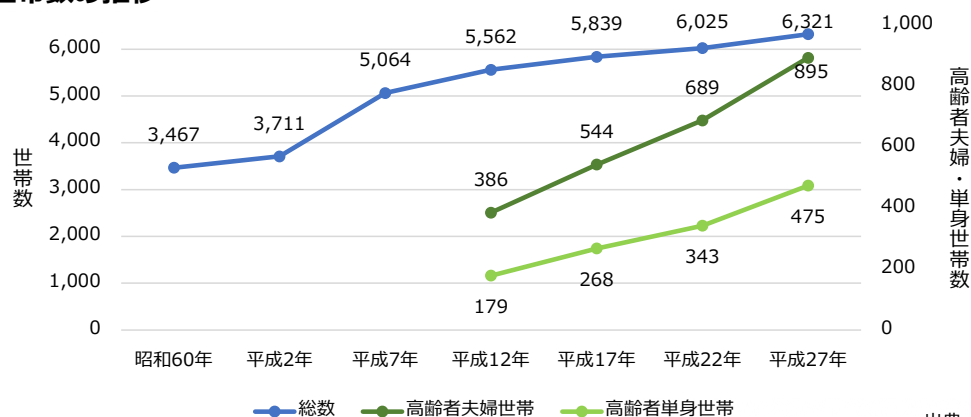
高齢者夫婦世帯は平成 12 年時点では全体の 6.9%であったことに対し、平成 27 年時点では全体の 14.2%まで増加しているほか、高齢者単身世帯は平成 12 年時点では全体の 3.2%であったことに対し、平成 27 年時点では全体の 7.5%まで増加しています。

平成 22 年から平成 27 年にかけての高齢者夫婦世帯と高齢者単身世帯の増減比率を佐賀県全体や近隣市（鳥栖市・小郡市・筑紫野市）と比較すると、いずれも基山町が最も高い値となっています。

理由としては核家族世帯の子どもが進学や就職によって基山町を離れ、その後戻ってこないほか、結婚によって子ども夫婦が町内に転居しているなどといったことが考えられます。

将来的に高齢化率は増加する見込みとなっており、高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯はさらに増加することが予測されます。

世帯数の推移



高齢者夫婦世帯増減率の
佐賀県・近隣市との比較
(平成 22 年～平成 27 年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	129.9%
2	筑紫野市	128.3%
3	鳥栖市	127.7%
4	小郡市	117.9%
5	佐賀県	116.4%

高齢者単身世帯増減率の
佐賀県・近隣市との比較
(平成 22 年～平成 27 年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	138.5%
2	筑紫野市	133.4%
3	鳥栖市	130.2%
4	小郡市	126.8%
5	佐賀県	120.7%

出典：国勢調査

(3) 自然増減・社会増減の推移

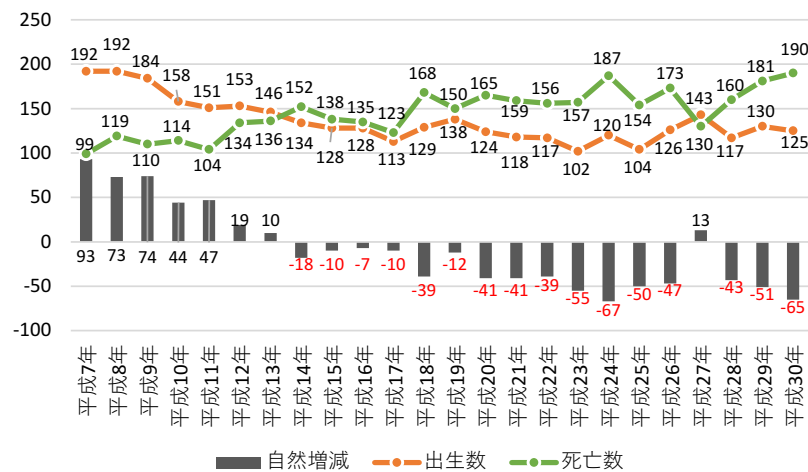
① 自然増減の推移

自然増減については、平成13年までは出生数が死亡数を上回っていましたが、平成14年以降は逆転し、死亡数の方が多くなっています。

過去5年間の推移をみると、平成27年を除きおおむね50人前後の自然減が発生しています。

高齢化が進展する中で死亡者数は年々増加傾向にあり、今後も自然減で推移していくとみられます。

自然増減の推移



出典：厚生労働省「人口動態統計調査」、佐賀県「人口動態統計」

② 社会増減の推移

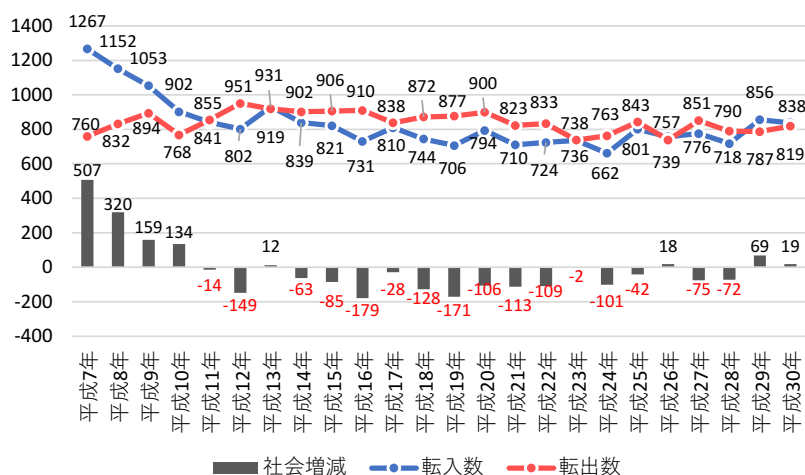
社会増減については、平成 10 年までは転入数が転出数を上回っていましたが、平成 11 年以降は逆転し、平成 28 年までは転出数の方が多くなっています。

平成 28 年に移住定住施策を開始し、若者世代や子育て世代の移住定住に向けて取り組んだ結果、平成 29 年以降は再び転入数が転出数を上回っている状況となっています。

平成 30 年時点の転入者の年齢構成を見ると、若者世代や子育て世代に該当する 20～39 歳が全体の 57.3%を占めており、親と一緒に引っ越してくると思われる 19 歳以下の人口も含めると全体の 79.7%を占めていることから、基山町は多くの若者世代や子育て世代が転入している状況です。

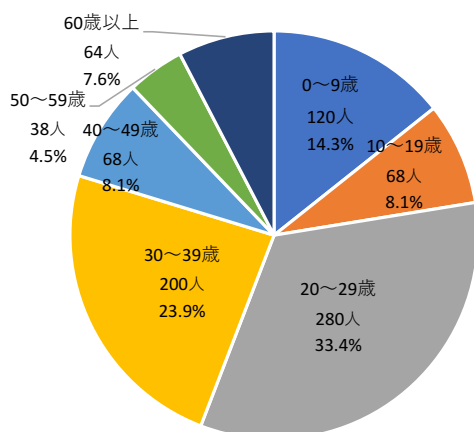
平成 30 年時点の転出者の年齢構成を見ると、多くの年代で転入者とほぼ同数か少ない値を示している一方で、20～29 歳は転入者よりも 36 人多い値となっており、移住定住施策によって多くの若者世代が基山町に引っ越してきている一方で、就職等によって基山町を離れている若者も多い状況となっています。

社会増減の推移

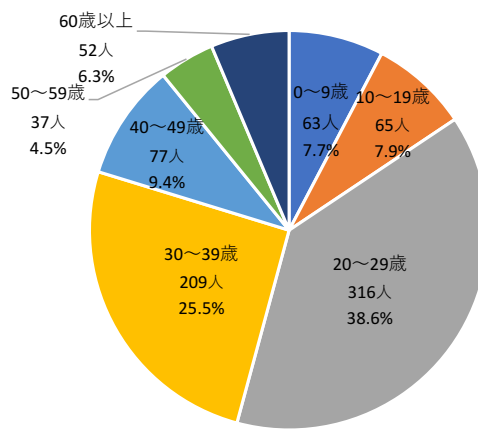


出典：佐賀県「人口移動調査」

転入者の年齢構成（平成 30 年）



転出者の年齢構成（平成 30 年）



出典：佐賀県「人口移動調査」

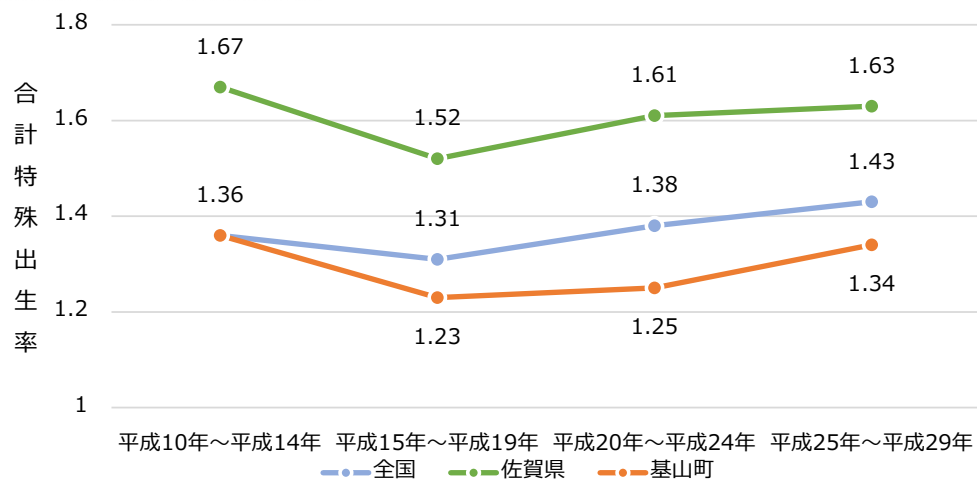
(4) 出生率の推移

平成25年から平成29年にかけての基山町の合計特殊出生率は1.34と全国平均や佐賀県平均と比較しても低い状況となっています。

それまでの傾向をみても、全国平均や佐賀県平均と比較して低い値で推移しています。

「将来にわたって人口が増加も減少もせず、世代間の人口が均衡する値」とされる2.07より低い値で推移しており、今後も人口が減少する見込みです。

合計特殊出生率の推移



出典：厚生労働省「人口動態統計特殊報告」

(5) 昼夜間の人口動向

① 昼夜間人口比率

平成 27 年国勢調査時点での基山町の昼夜間人口比率は93.3%となっており、基山町は周辺市町に通勤・通学している人がやや多い傾向にあります。

隣接市町と比較すると、筑紫野市や小郡市より昼夜間人口比率が高い傾向にあります。が、鳥栖市よりは低い状況となっています。

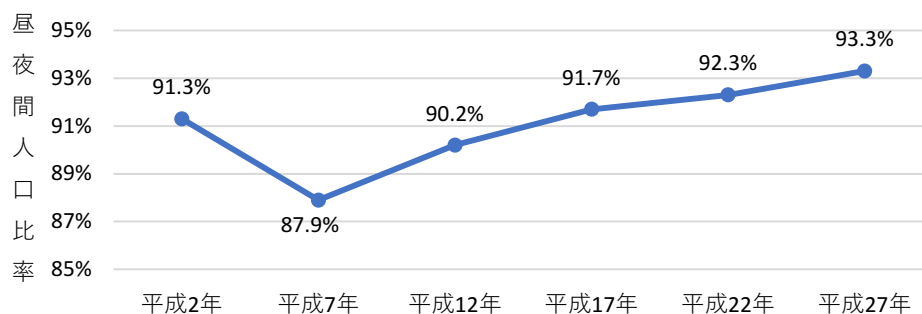
昼夜間人口の推移をみると、平成 7 年以降は夜間人口に対する昼間人口の比率が増加している傾向にあります。

隣接市町との昼夜間人口の比較

市町名	昼夜間人口比率
鳥栖市	111.4%
基山町	93.3%
筑紫野市	87.6%
小郡市	83.0%

出典：国勢調査

基山町の昼夜間人口の推移



出典：国勢調査

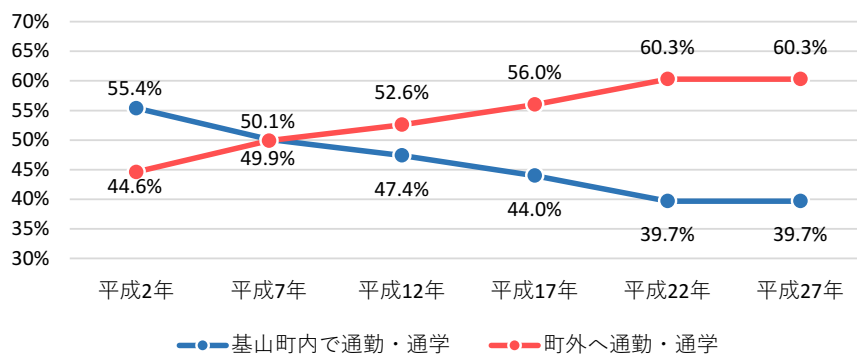
② 通勤先・通学先の状況

基山町民の通勤・通学の動向を見ると、平成2年までは基山町内で通勤・通学している人の方が多い状態でしたが、その後逆転し平成27年時点では15歳以上就業者のうち60.3%が町外に通勤・通学している状況です。

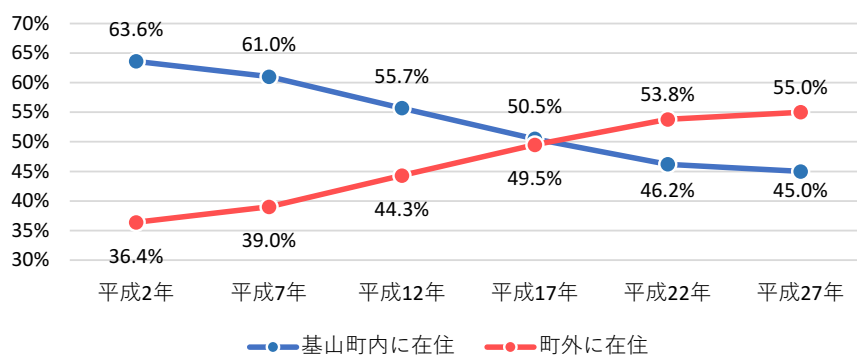
その一方で、基山町に通勤・通学している15歳以上就業者については、町外から基山町通勤・通学している傾向が年々強くなっています。平成17年までは基山町内に在住している人の方が多い状態でしたが、その後逆転し、平成27年時点では町外からの通勤・通学者が全体の55.0%を占めています。

通勤・通学のために町外に出ている人が多い一方で、他市町から基山町に通勤・通学している人も周辺他市と比較して多いことが基山町の特徴です。

「基山町から」通勤・通学している15歳以上就業者の通勤・通学先



「基山町へ」通勤・通学している15歳以上就業者の居住地

町外へ通勤・通学している人の割合 町外から通勤・通学している人の割合
(平成27年)

	市町名	
1	基山町	60.3%
2	小郡市	56.3%
3	筑紫野市	53.7%
4	鳥栖市	35.4%

	市町名	
1	基山町	55.0%
2	筑紫野市	38.4%
3	小郡市	32.3%
4	鳥栖市	17.3%

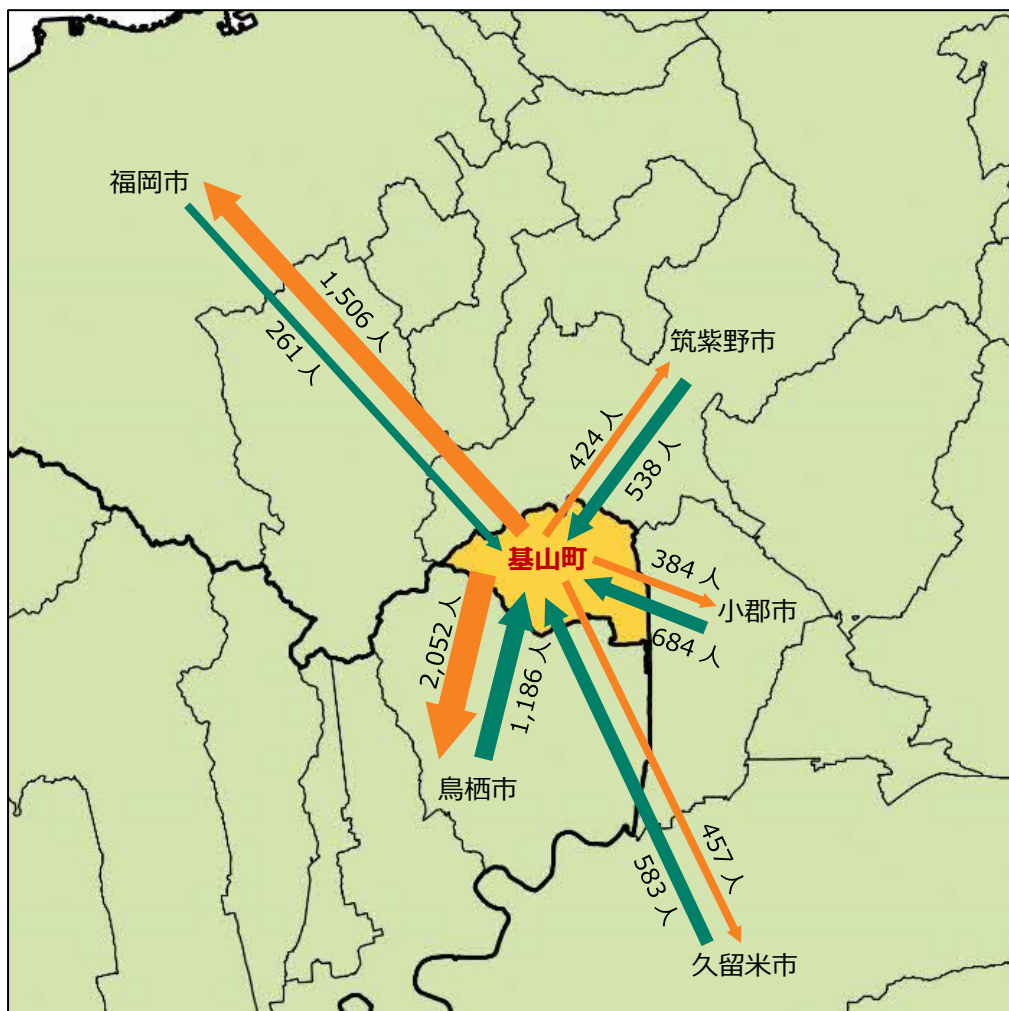
出典：国勢調査

平成 27 年国勢調査時点の基山町民の通勤・通学先を見ると、隣接する鳥栖市が 2,052 人と最も多く、福岡市が 1,506 人、久留米市が 457 人と続いており、近隣の規模が大きい都市に通勤・通学している傾向にあります。

基山町に通勤・通学する人を居住地別で見ると、隣接する鳥栖市が 1,186 人と最も多く、小郡市が 684 人、久留米市が 583 人と続いており、近隣市町から通勤・通学している傾向にあります。

基山町民の通勤・通学先と基山町に通勤・通学する人の居住地を見ると、鳥栖市や福岡市などといった都市圏の中核となる市への通勤者が多い一方で、小郡市や筑紫野市などといった隣接市からは基山町に通勤・通学している人の方が多い傾向にあります。

通勤先・通学先の状況



出典：国勢調査

2 エリア別の人口動向分析

人口動向及び将来推計について、より詳細な動向を把握するため 100m メッシュ単位での人口分析を行います。

なお、都市機能誘導区域及び居住誘導区域は市街化区域内で設定することから、市街化区域内の人口動向について整理します。

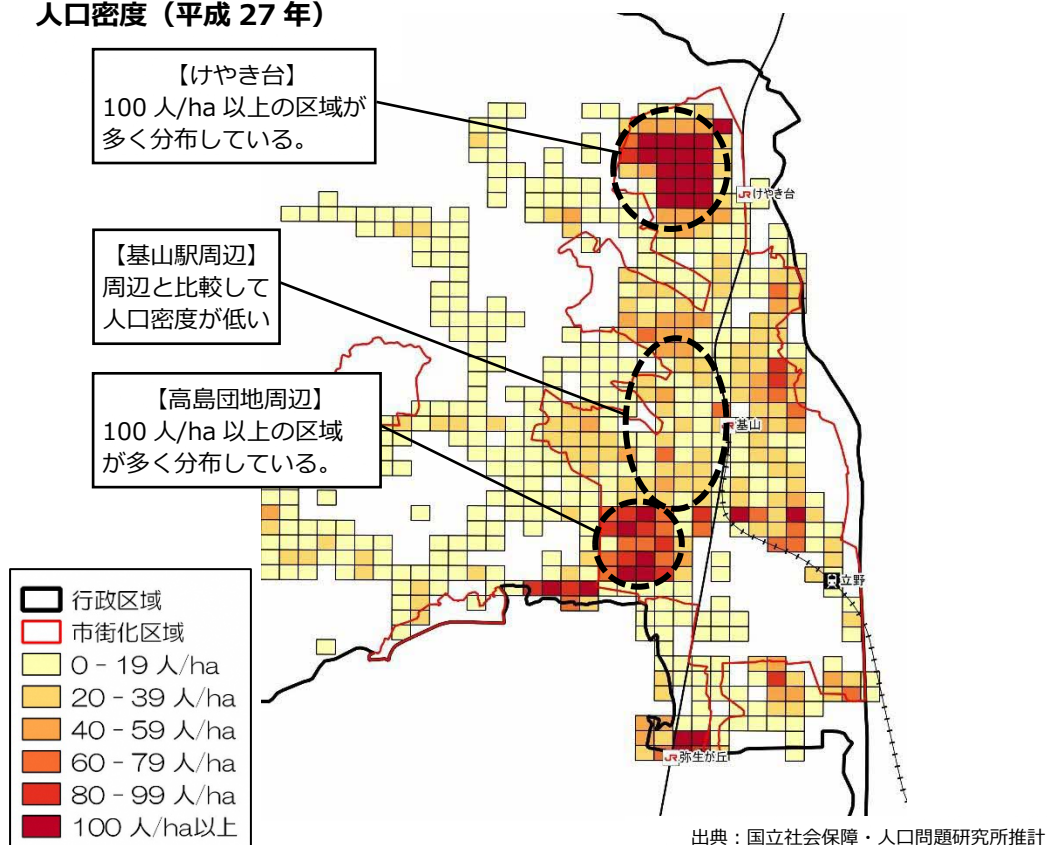
(1) 平成 27 年時点での人口密度

平成 27 年時点の 100mメッシュの人口密度をみると、けやき台（平成 2 年までに 1,420 戸造成）や高島団地（昭和 49 年までに 380 戸造成）などといった民間による大規模宅地開発が実施された箇所において人口密度が 100 人/ha 以上となっています。

その一方で中心市街地である基山駅周辺は周辺地域と比較して人口密度が低く、0～19 人/ha となっている箇所もいくつか見られます。

基山駅周辺においては、長崎街道沿いに昔からの街並みが形成されているエリアであり、周辺エリアで宅地開発がされるより前から住宅が立地している状況です。低未利用地は散在しているものの、駐車場や駐輪場として活用されており、且つ稼働率も高いことから住宅用地として活用ができる未利用地は無く、住宅購入等に対する動きもあまり見られないことから、低密度なエリアが多いと考えられます。

人口密度（平成 27 年）



※人口推計方法について

国立社会保障・人口問題研究所が、平成 17 年と 22 年の国勢調査を基に行った「平成 25 年 3 月人口推計」に伴い公表している、市区町村別の将来の生残率、純移動率、子ども女性比、0～4 歳性比から、コーホート変化率を設定し、メッシュ毎の人口に乘じ推計を行っています。

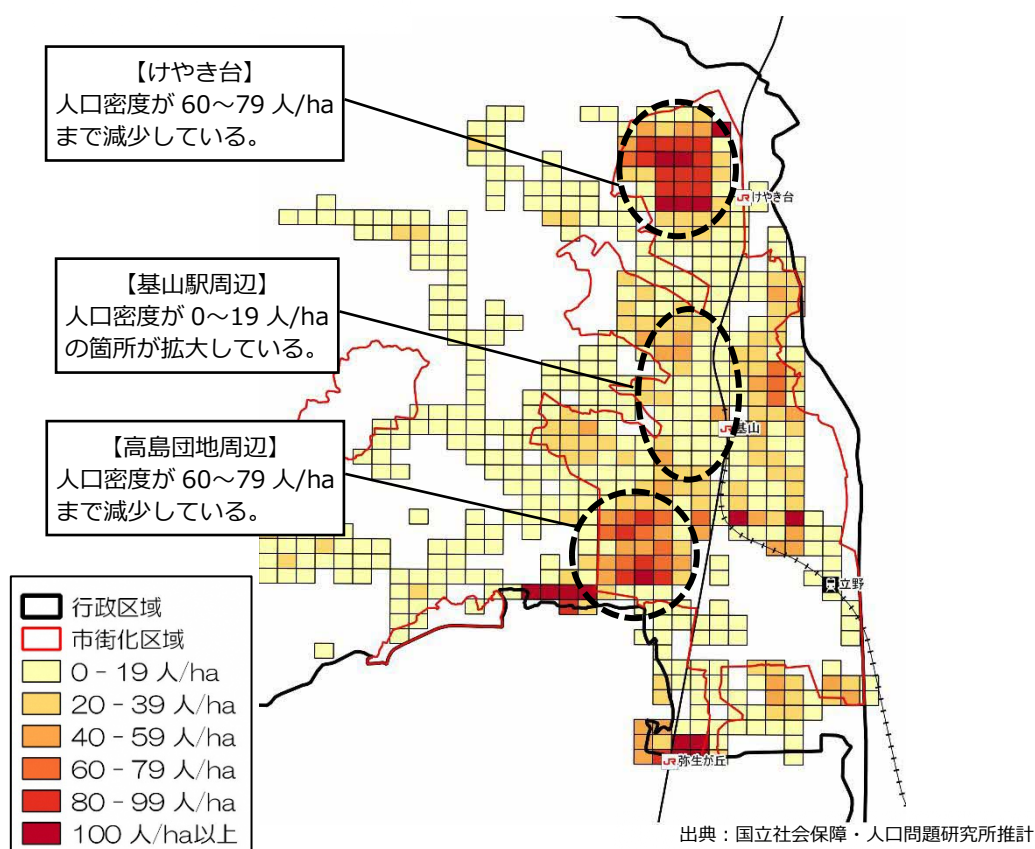
(2) 令和 22 年時点での人口密度

令和 22 年時点の 100mメッシュの人口密度をみると、平成 27 年時点で人口密度が 100 人/ha 以上の区域が多くみられたけやき台や高島団地周辺においても人口密度が 60～80 人/ha まで減少する見込みとなっています。

中心市街地である基山駅周辺においては人口密度が 0～19 人/ha となっている箇所も拡大しており、中心市街地の低密度化がより進行する見込みとなっています。

けやき台や高島団地などといった住宅団地においては、昭和 49 年から平成 5 年頃までは多数の人口流入がありましたが、同じタイミングで似たような世代が入居することから、整備後 50 年以上経過した令和 22 年時点では地区内においては一気に高齢化が進行し、そのあとに急激な人口減少が発生していることが低密度化の要因と想定されます。

人口密度（令和 22 年）



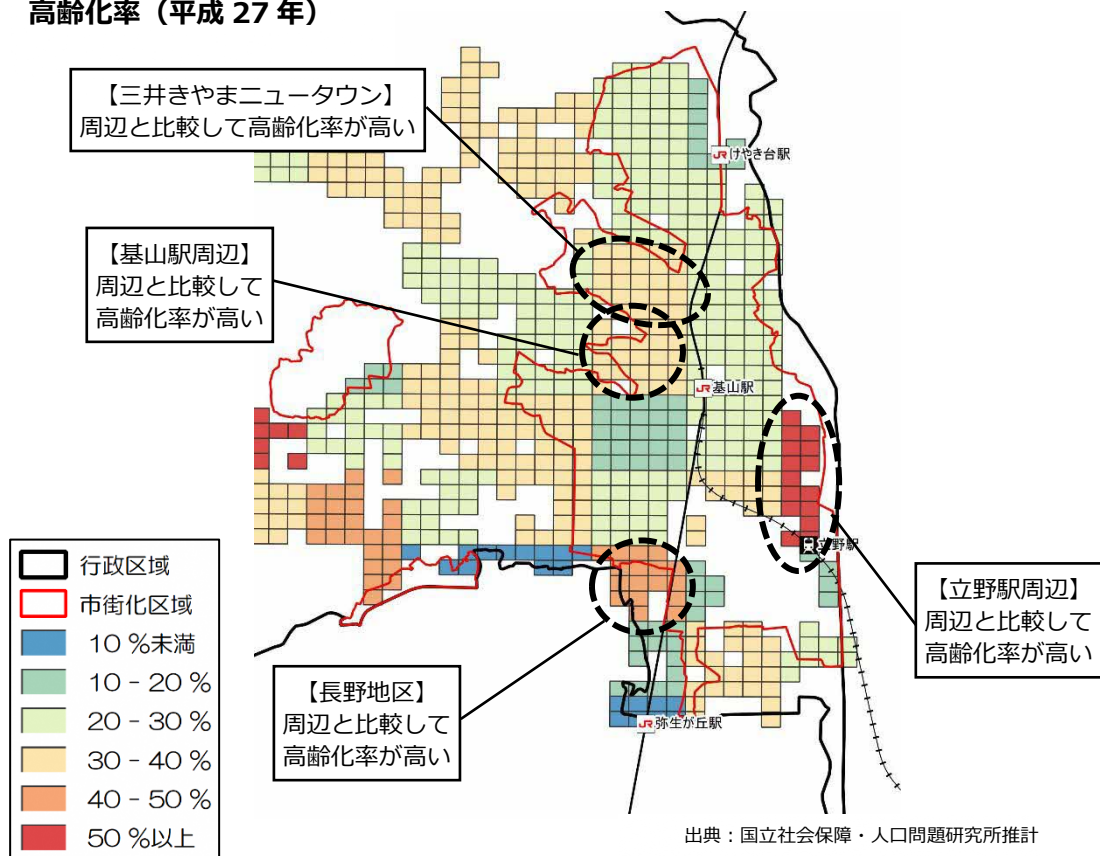
(3) 平成 27 年時点での高齢化率

平成 27 年時点の 100mメッシュの高齢化率をみると、市街化区域内では立野駅周辺は50%以上、長野地区は40～50%、基山駅周辺や三井きやまニュータウン（昭和 55 年までに 490 戸造成）が 30～40%と周辺と比較して高い値となっています。

立野駅周辺や長野地区は住宅としての立地が少なく、古くから住んでいる人が一定数いることと想定されますが、基山駅周辺は古くから市街地が形成されているほか、三井きやまニュータウンについても施工完了から 40 年経過しており、既に高齢化が進行しているものと考えられます。

その他のエリアについては、高齢化率はおおむね 30%未満となっています。

高齢化率（平成 27 年）



(4) 令和 22 年時点での高齢化率

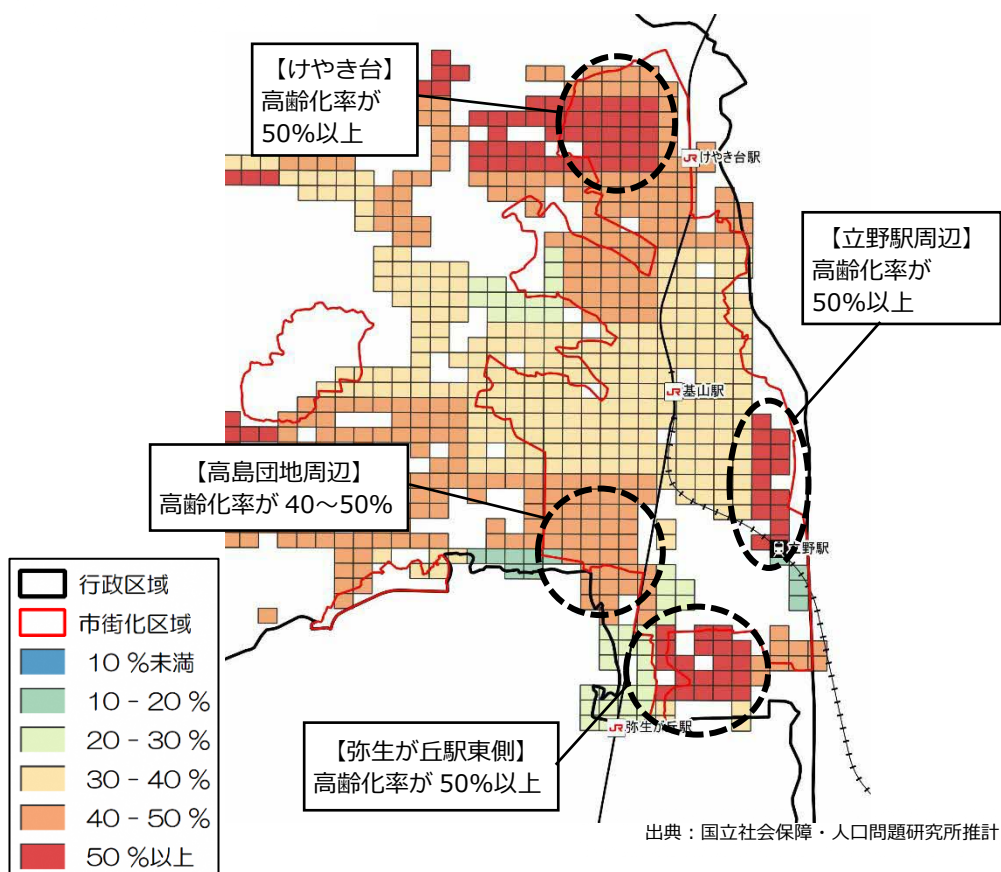
令和 22 年時点の 100mメッシュの高齢化率をみると、市街化区域内ほぼすべてのエリアにおいて高齢化率が 30%以上となっています。

特に高島団地周辺やけやき台での高齢化率の増加が激しく、高島団地周辺では高齢化率が 40～50%、けやき台においては 50%以上となる見込みです。

立野駅周辺や市街化調整区域においては住宅があまり立地しておらず、昔から住んでいる人がそのまま高齢化したことによるものと推測されます。

令和 22 年時点では、けやき台は整備完了から 50 年以上、高島団地は 60 年以上経過していることから、これらのエリアの高齢化が一気に進んだものと推測されます。

高齢化率（令和 22 年）



(5) 人口集中地区（DID）の動向

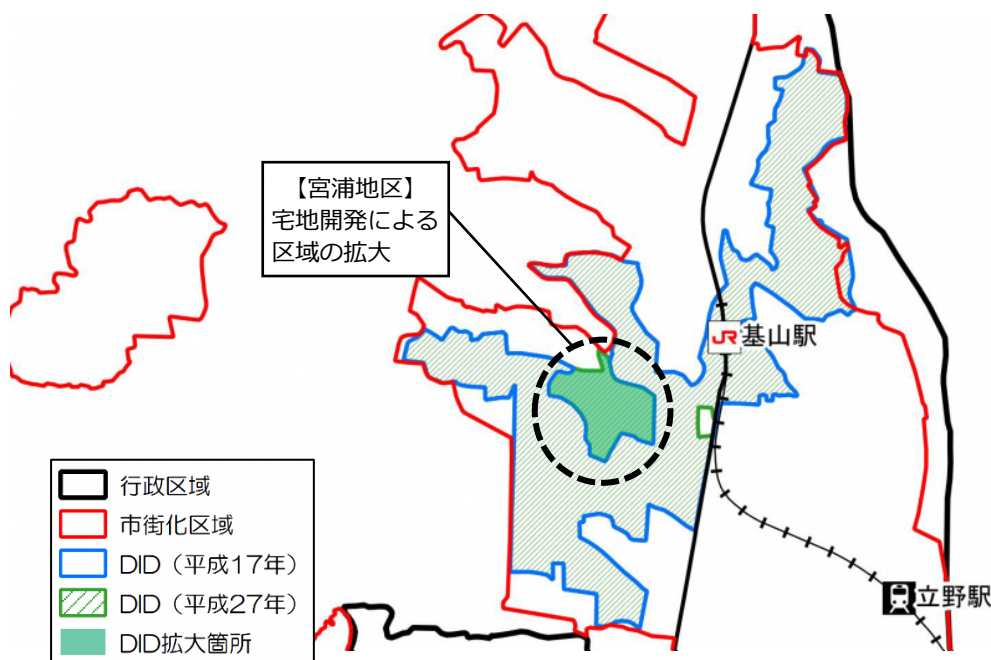
平成 17 年から平成 27 年にかけての人口集中地区（DID）の変遷をみると、10 年間で面積は 8.0ha 広くなり、DID 人口も 80 人増加しています。

その一方で、人口密度は平成 17 年時点では 61.0 人/ha でしたが、平成 27 年時点は 56.9 人/ha と 4.1 人/ha 減少していることから、市街地の低密度化が進んでいる傾向にあります。

DID の拡大した宮浦地区においては、10 年間でミニ開発等による宅地化が行われています。

宅地開発が進んだことで DID の面積は拡大していますが、比較的地価の安い郊外部での住宅需要によって DID の人口増以上に低密度化が進み、市街地が拡大したと推測されます。

人口集中地区（DID）（平成 17 年、平成 27 年）



出典：国土数値情報

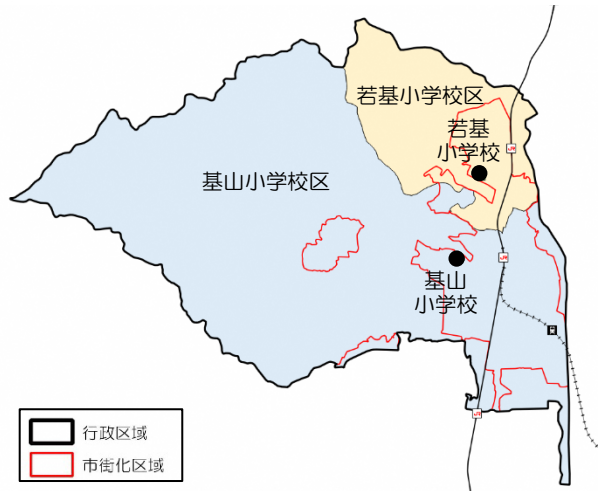
	平成 17 年時点	平成 27 年時点	増減
DID 面積(ha)	91	99	8
DID 人口 (人)	5,553	5,633	80
人口密度 (人/ha)	61.0	56.9	-4.1

(6) 小学校別の児童数推移

町内には基山小学校と若基小学校の2校が立地しています。

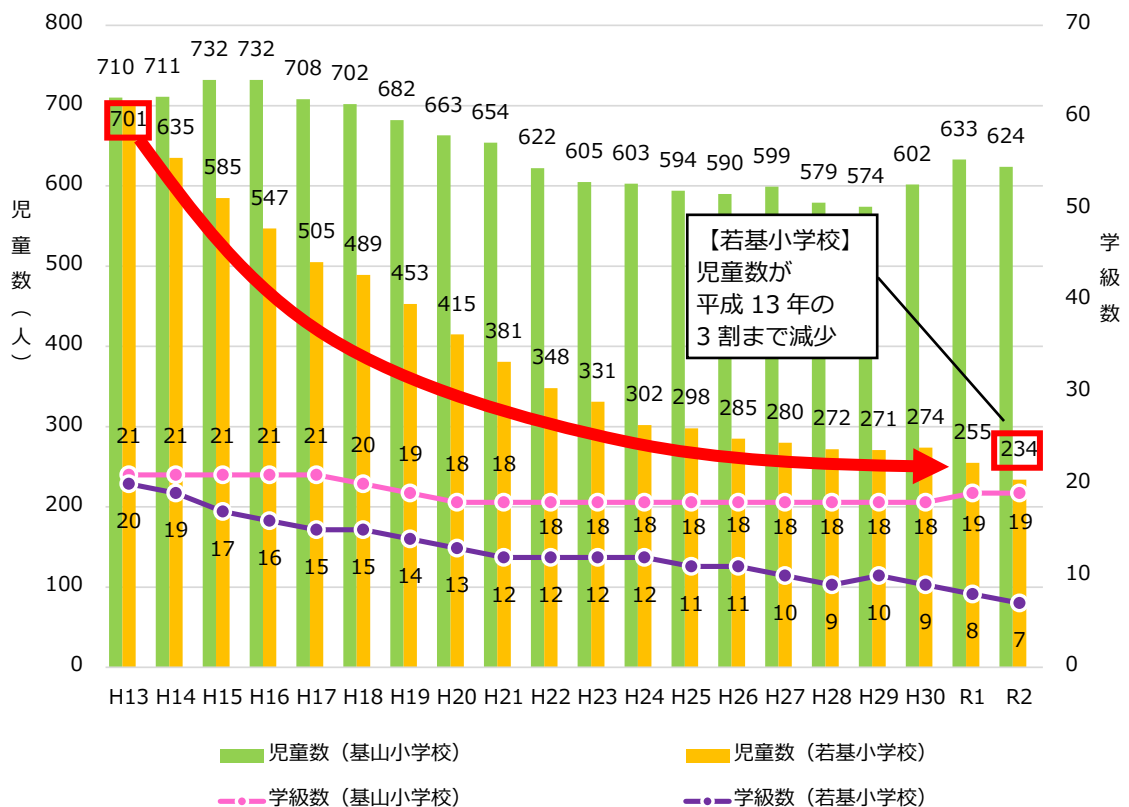
小学校ごとの児童数推移を見ると、基山小学校はおおむね横ばいに推移している一方で、若基小学校の児童数は令和2年時点で234人と平成13年の約3割まで減少し、1クラスしか編成されていない学年が5学年あります。

小学校区の状況



出典：国土数値情報

小学校の児童数・学級数推移



出典：基山町資料

(7) 小学校区別の児童数推計

基山町内に立地する2つの小学校区において、概ね小学校児童の年齢に該当する5歳～14歳の人口推計をそれぞれ算出し、将来的な小学校区別の児童数を整理します。

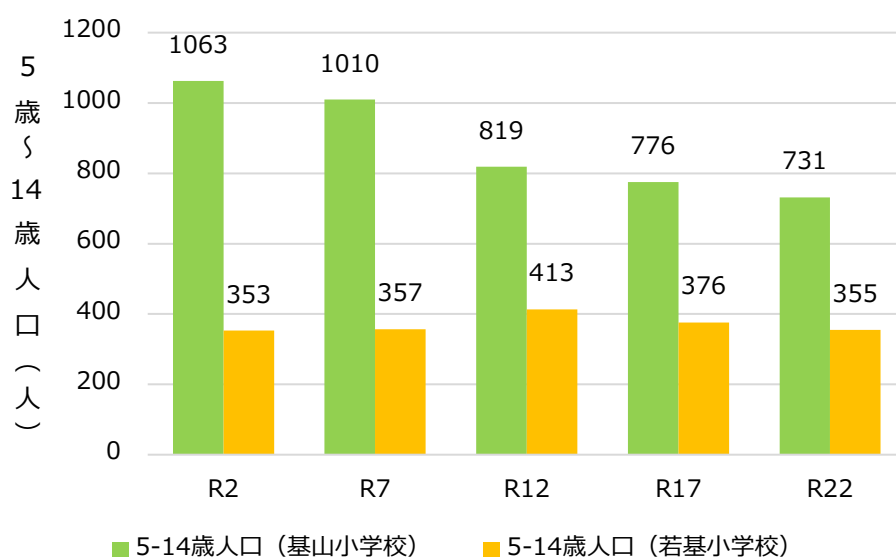
社人研での推計によると、基山小学校区については将来的に減少傾向となっており、令和2年から令和22年の間に332人減少する見込みとなっています。

若基小学校区については令和12年まで一旦増加した後減少に転じ、令和22年時点では355人と現状と比較して同程度となる見込みです。

これまでの実績値では基山小学校区の児童数が増加していますが、基山小学校区内で住宅開発が多く行われ、子育て・若者世代が入居したためと推測されます。

その一方で若基小学校区の児童数は将来的におおむね横ばいに推移する見込みとなっています。今後も1学年1クラスしか編成されない状況は続くものと想定されます。

小学校区別 5歳～14歳将来推計人口



出典：国立社会保障・人口問題研究所推計をもとに作成
※ 5歳～14歳人口のため、実際の小学校児童数とは異なります。

(8) 中学校・高校の立地状況

基山町内の町立中学校は基山中学校のみとなっており、町内全域が通学区となっています。

高校については、私立の東明館高校のみとなっており、ほとんどが町外からの通学者となっています。

3 都市の現況把握

町内の土地利用状況や空き家の状況、災害リスクの状況、公共交通や都市機能の利便性を把握し、町内における利便性を整理します。

(1) 土地利用の状況

① 用途地域の状況

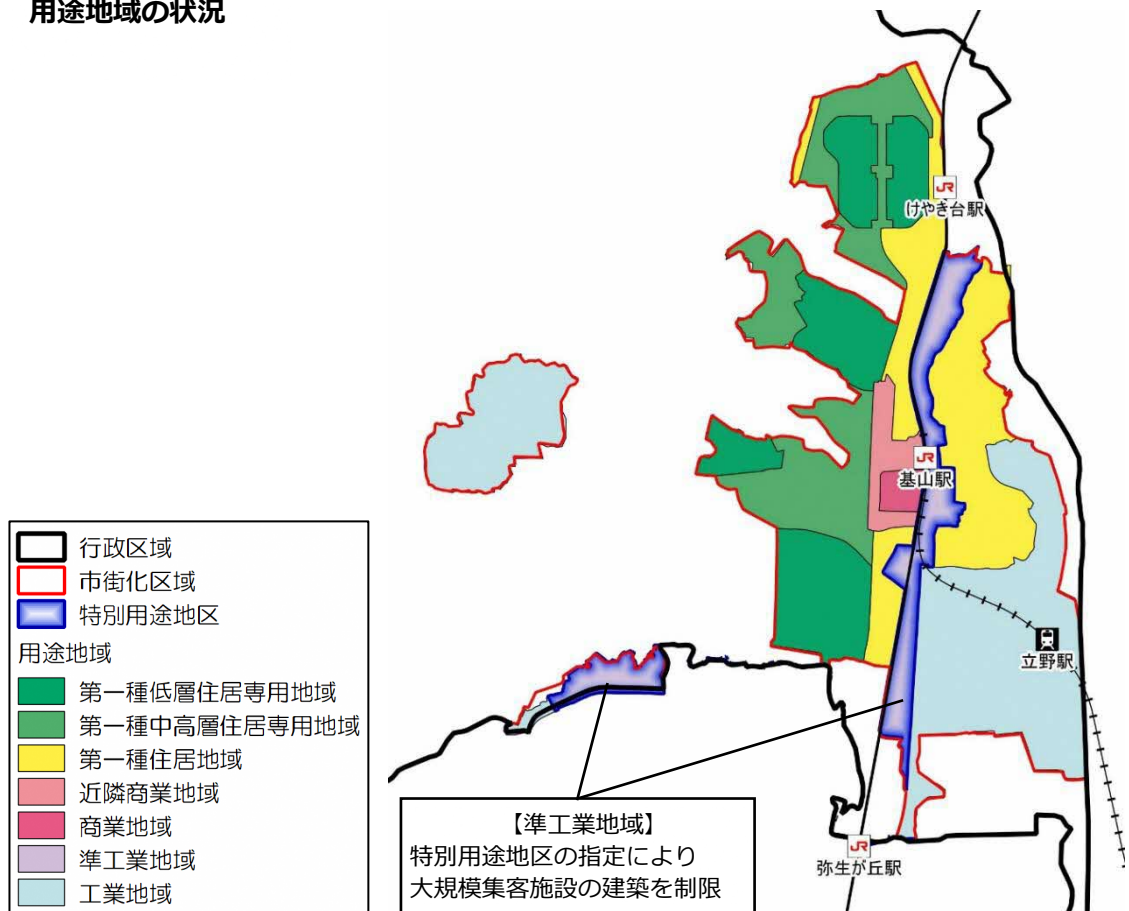
工業系用途地域については、国道3号沿いに準工業地域が指定されているほか、町南東側や西側においてそれぞれ工場が集積しており、工業地域が指定されています。

商業系の用途地域は基山駅西側に指定されています。

町内の準工業地域においては、広域的に都市機能やインフラに大きな影響を及ぼす大規模集客施設について、その立地を制限する特別用途地区（大規模集客施設制限地区）を指定しています。

目的は高齢社会を見据え、高齢者を含む多くの人々が安全で快適に暮らせる「住みたいまち基山の創造」を基本に、中心市街地への都市機能の集積によるコンパクトな賑わいあふれるまちづくりを目指すためです。

用途地域の状況



② 地区計画の状況

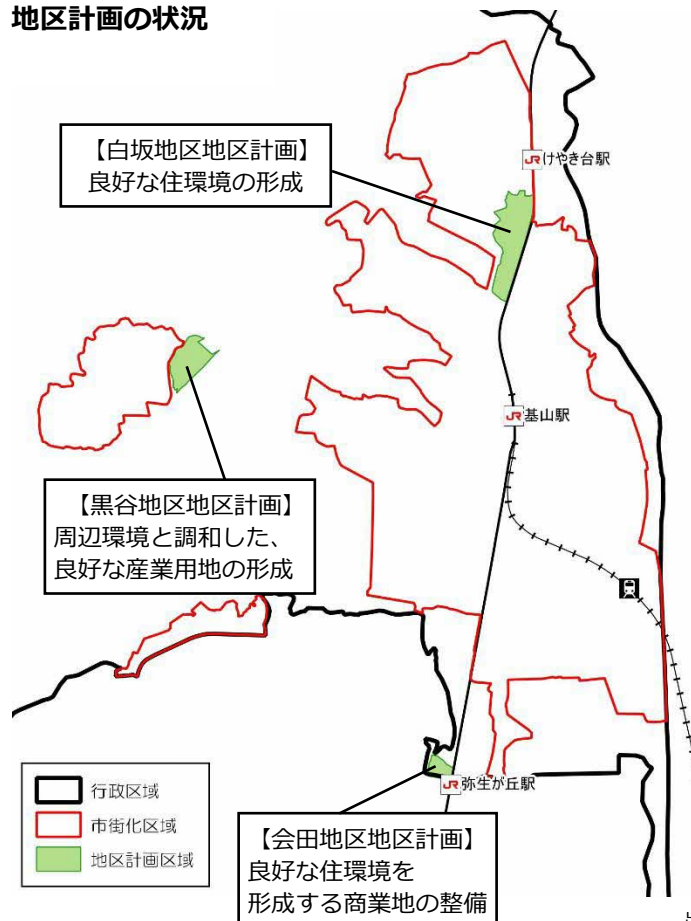
基山町内においては、白坂地区と黒谷地区、会田地区の 3 地区において地区計画が定められています。

白坂地区は、建築物の用途及び高さ、敷地の規模の制限、更に緑化の推進を図ることで、今後も良好な住宅地としての形成を図ることを目的としています。

黒谷地区は、製造業、倉庫業、卸売業を中心に多くの企業が立地する基山グリーンパークに隣接しているため、周辺環境との調和を図りつつ、良好な産業用地を形成・維持することを目的としています。

会田地区は、隣接する鳥栖市に商業地・住宅地があり、マンション及び商業施設が多数建ち並んでいることから、良好な居住環境を形成する商業施設を整備することを目的としています。

地区計画の状況



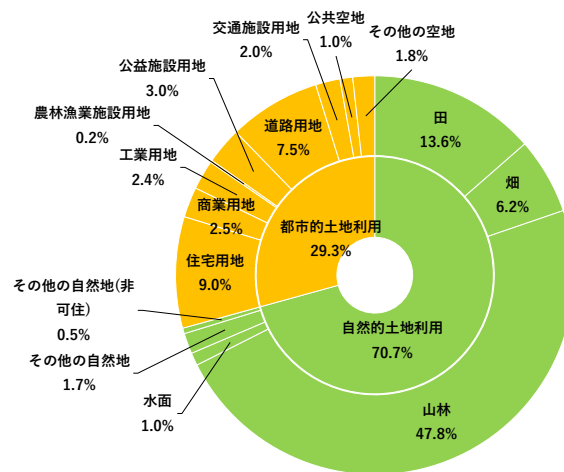
出典：基山町資料

③土地利用の状況

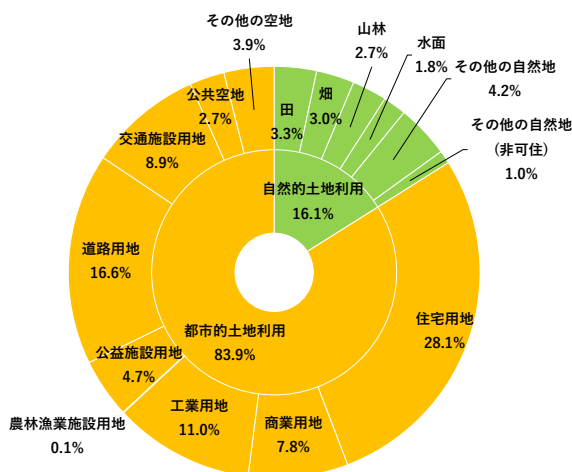
基山町全体の土地利用状況をみると、田や畑、山林などの自然的土地利用が全体の70.7%、住宅用地や商業用地などの都市的土地利用が全体の29.3%となっています。

市街化区域においては、自然的土地利用が全体の16.1%、都市的土地利用が全体の83.9%となっていますが、市街化調整区域の土地利用状況をみると、自然的土地利用が全体の84.6%、都市的土地利用が全体の15.4%となっています。

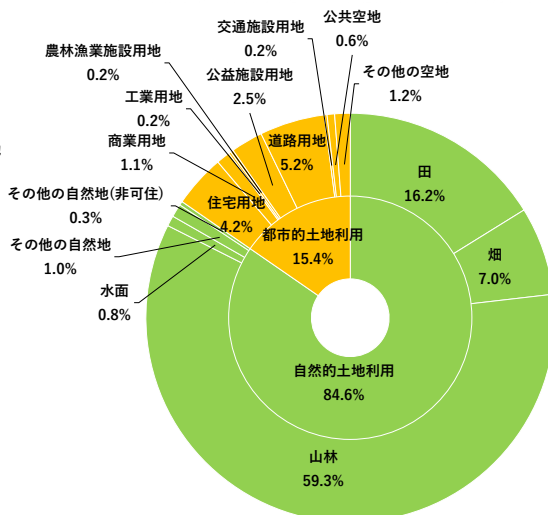
土地利用比率（基山町全体）



土地利用比率（市街化区域）



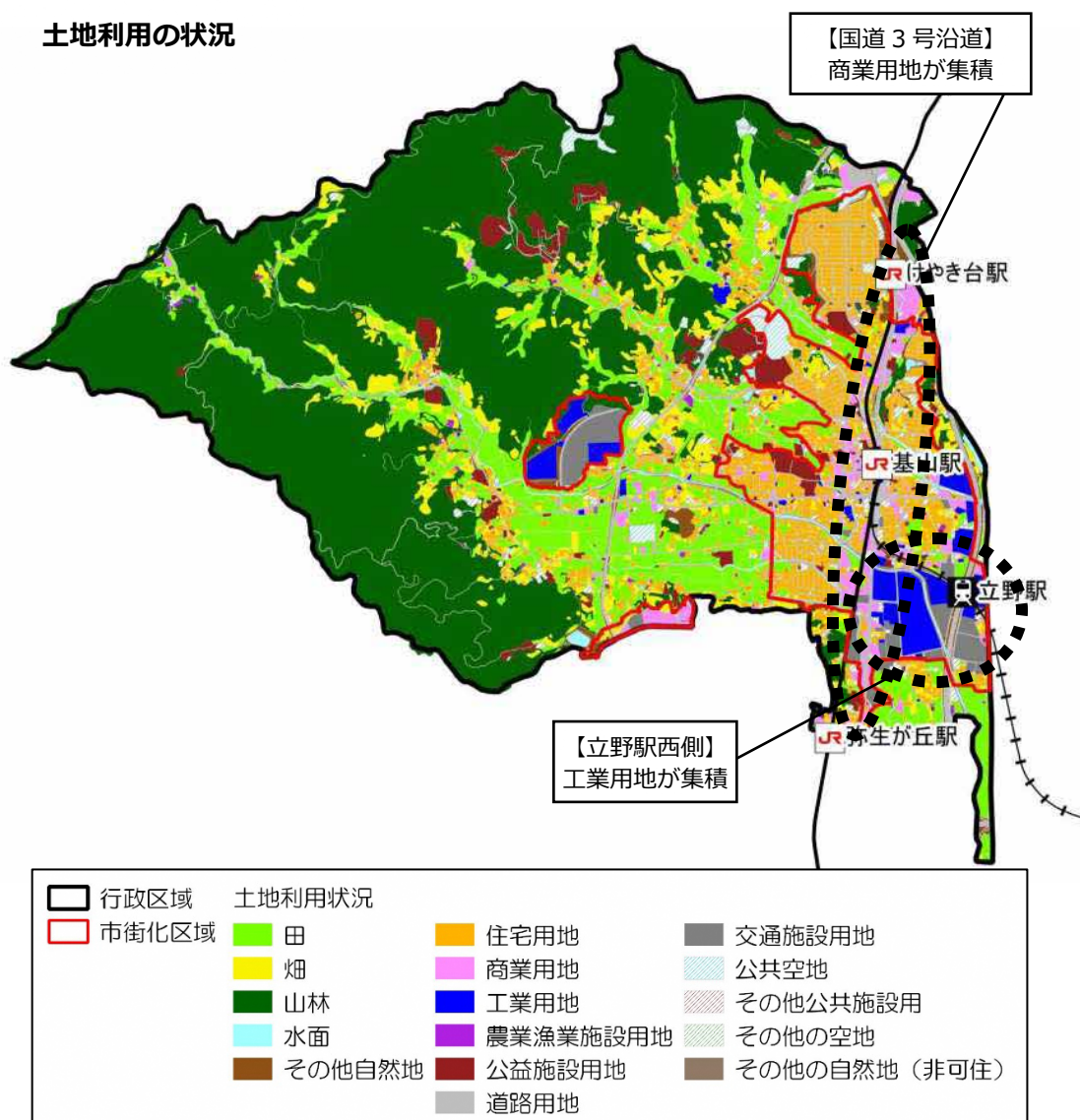
土地利用比率（市街化調整区域）



出典：都市計画基礎調査（平成29年度）

市街化区域内の土地利用状況をみると、JR 鹿児島本線沿い・国道 3 号沿道に商業用地が集積しているほか、立野駅西側は工業用地が集積しています。それ以外の箇所はほとんどが住宅用地となっています。

土地利用の状況



出典：都市計画基礎調査（平成 29 年度）

④基山駅周辺の低未利用地の状況

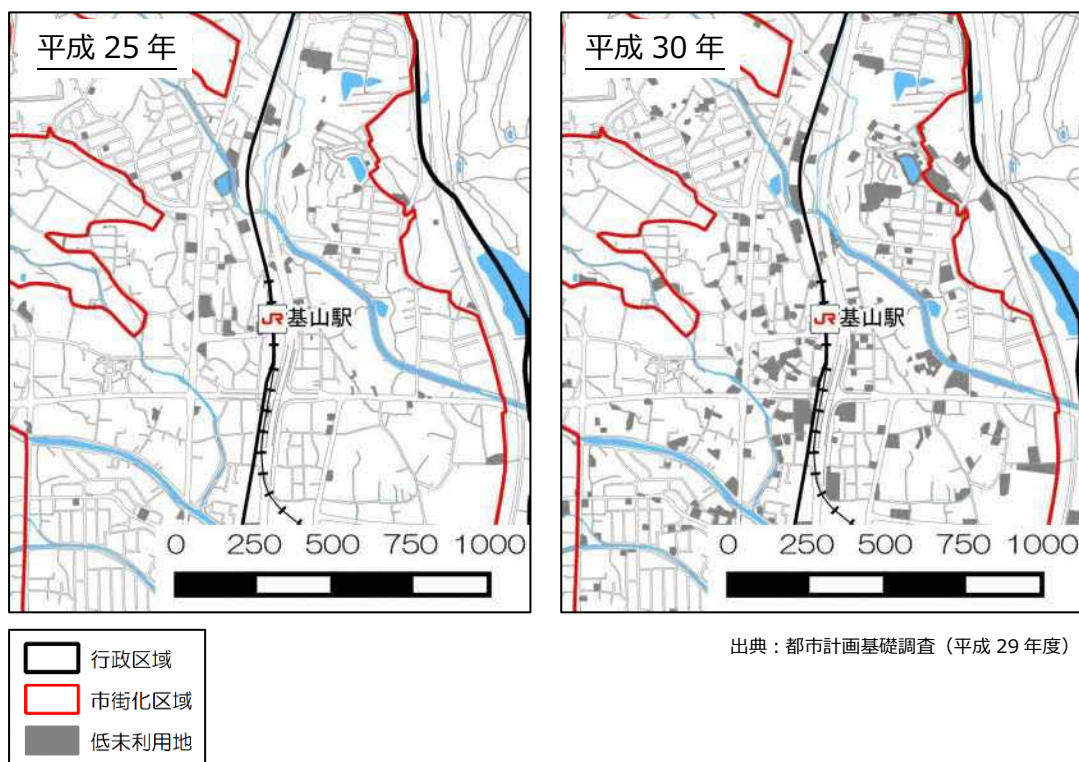
町内全域の低未利用地の状況を見ると、中心市街地である基山駅周辺で特に多い状況となっています。

基山駅周辺の低未利用地の状況を見ると、平成 25 年時点では基山駅の北側にまばらに分布している程度でしたが、平成 30 年には基山駅の北側だけでなく、これまで低未利用地がほとんどなかった基山駅の南側においても低未利用地が増加しています。

低未利用地の多くは月極駐車場や店舗等に併設された駐車場となっており、月極駐車場は駅利用者が利用するなど、稼働率が高い状態となっています。

これまでは駐車場への転用がされていましたが、今後人口減少より駐車場も供給過多となることが予測されるため、利活用がされない低未利用地が増加することが推測されます。

基山駅周辺の低未利用地分布状況



※低未利用地：空き地、青空駐車場など

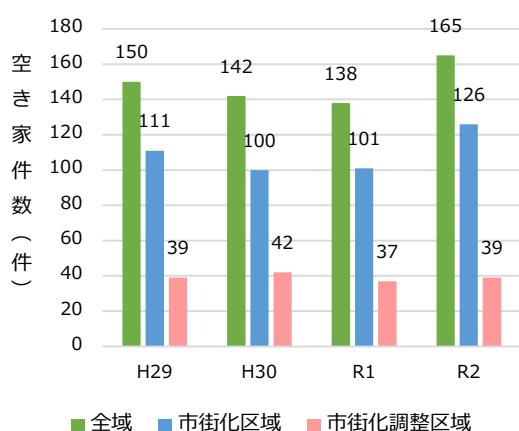
⑤空き家の状況

平成 29 年から令和 2 年にかけての基山町内の空き家件数の推移をみると、市街化調整区域はおおむね横ばいである一方で、市街化区域は年々増加傾向にあります。

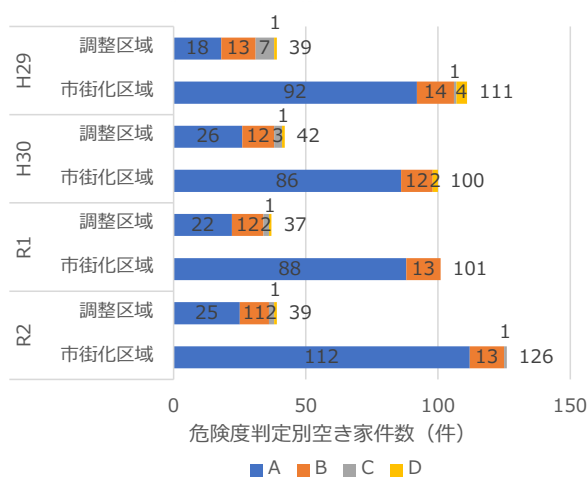
空き家の分布状況を見ると、市街化区域内において散在している傾向にありますが、基山駅周辺は空き家が少ない一方で、基山駅北東側にある神の浦地区やけやき台はやや空き家が集積している状況です。

危険度別空き家件数を見ると、ほとんどが「A:改修不要」の空き家であり、そのまま利活用が可能な状況となっています。

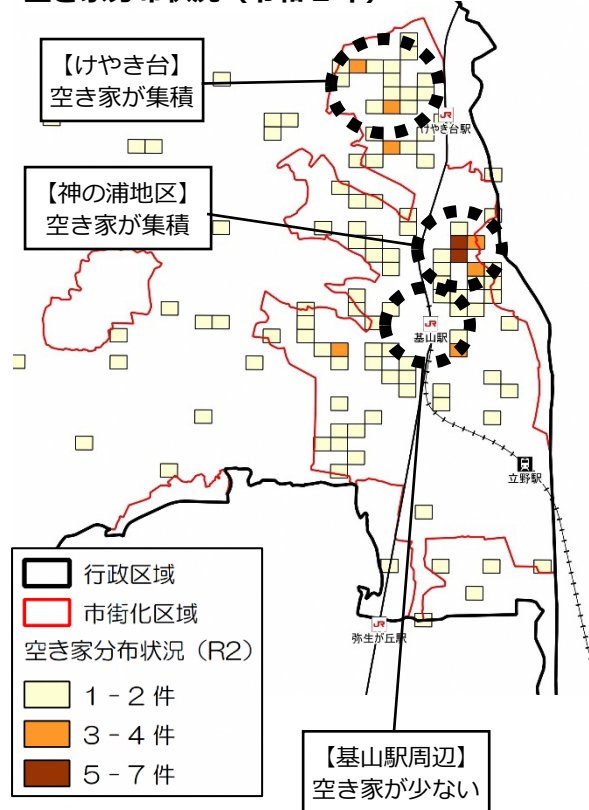
空き家件数推移



危険度別空き家件数推移



空き家分布状況（令和 2 年）



出典：基山町資料

家屋危険度 適合要件

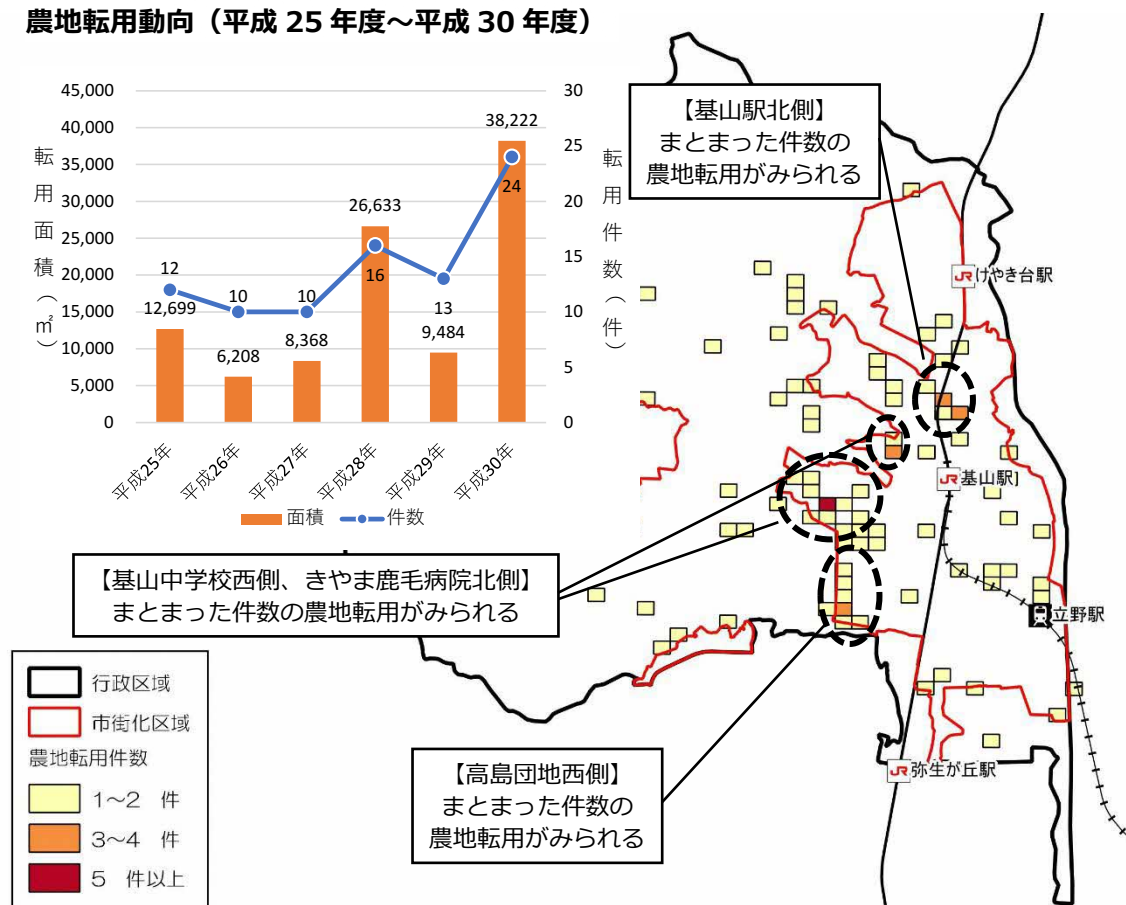
家屋危険度	適合要件
A : 改修不要	屋根、外壁、窓等に損傷の無い家屋
B : 要回収	屋根、外壁、窓等に損傷のある家屋
C : 改修不能	損傷の程度が大きく改修の見込みのない家屋
D : 要撤去	倒壊の恐れがあり早急に撤去の必要がある家屋

⑥農地転用動向

平成25年度～30年度の農地転用動向を見ると年々増加傾向にありますが、平成28年は16件、平成30年は24件と他の年と比較しても特に件数が多くなっています。

農地転用がされた箇所を見ると市街地縁辺部が多いですが、基山駅北側や基山中学校西側、きやま鹿毛病院北側、高島団地西側でまとまった件数の農地転用がみられます。

農地転用動向（平成25年度～平成30年度）

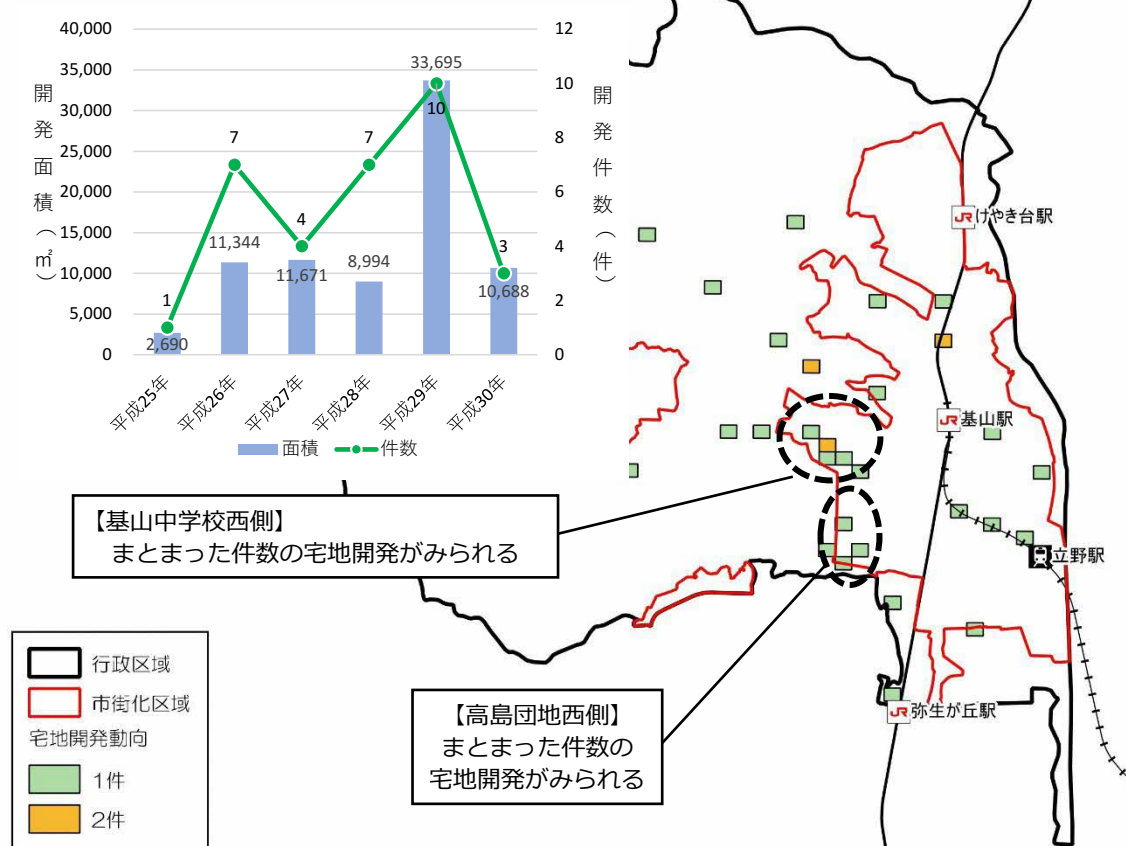


⑦宅地開発動向

平成25年度～30年度の宅地開発動向を見ると、平成29年は開発件数が10件、開発面積は33,695㎡と他の年と比較してやや多い状況となっています。それ以外の年は開発件数にばらつきはあるものの、毎年概ね10,000㎡程度の宅地開発がされています。

宅地開発位置を見ると市街地縁辺部が多く、基山中学校西側や高島団地西側でまとまった件数の宅地開発がみられます。

宅地開発動向（平成25年度～平成30年度）



⑧住宅着工動向

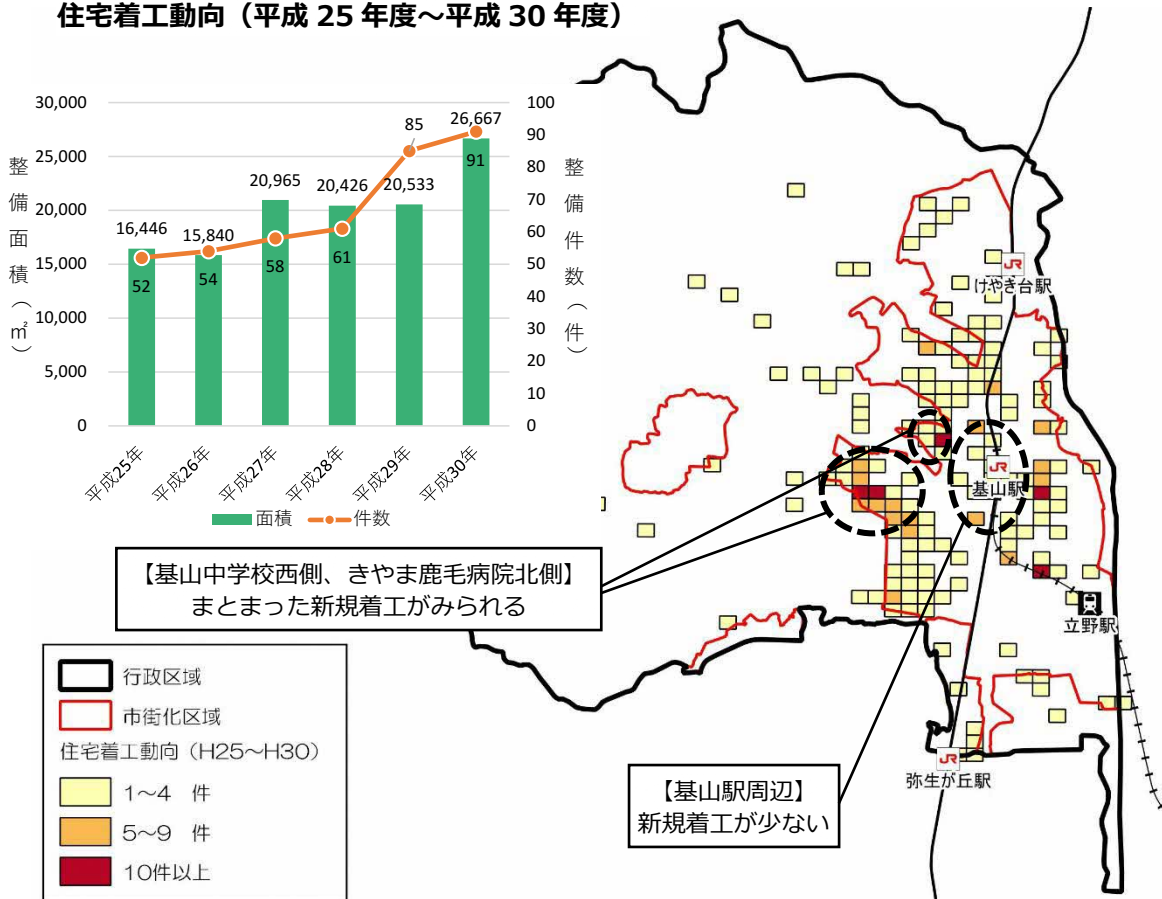
平成25年度～30年度の住宅着工動向を見ると年々増加傾向にあり、平成25年時点では52件、平成30年時点では91件と5年間で39件増加しています。

また、住宅着工の箇所と農地転用、宅地開発の箇所がほぼ同一であることから開発による住宅着工によって市街地が拡大していることがわかります。

エリアごとの住宅着工動向を見ると、市街地縁辺部であるきやま鹿毛病院の北側や基山中学校の西側などにおいて、小規模な住宅団地の整備によるまとまった新規着工がみられます。

その一方で中心市街地である基山駅周辺においては、活用可能な低未利用地があまりなく、住宅の整備が可能な用地が確保できないことや、古くから住んでいる人が多く、住宅用地の販売があまり行われていない地区でもあるため、住宅の新規着工は周辺と比較して少ない状況です。

住宅着工動向（平成25年度～平成30年度）



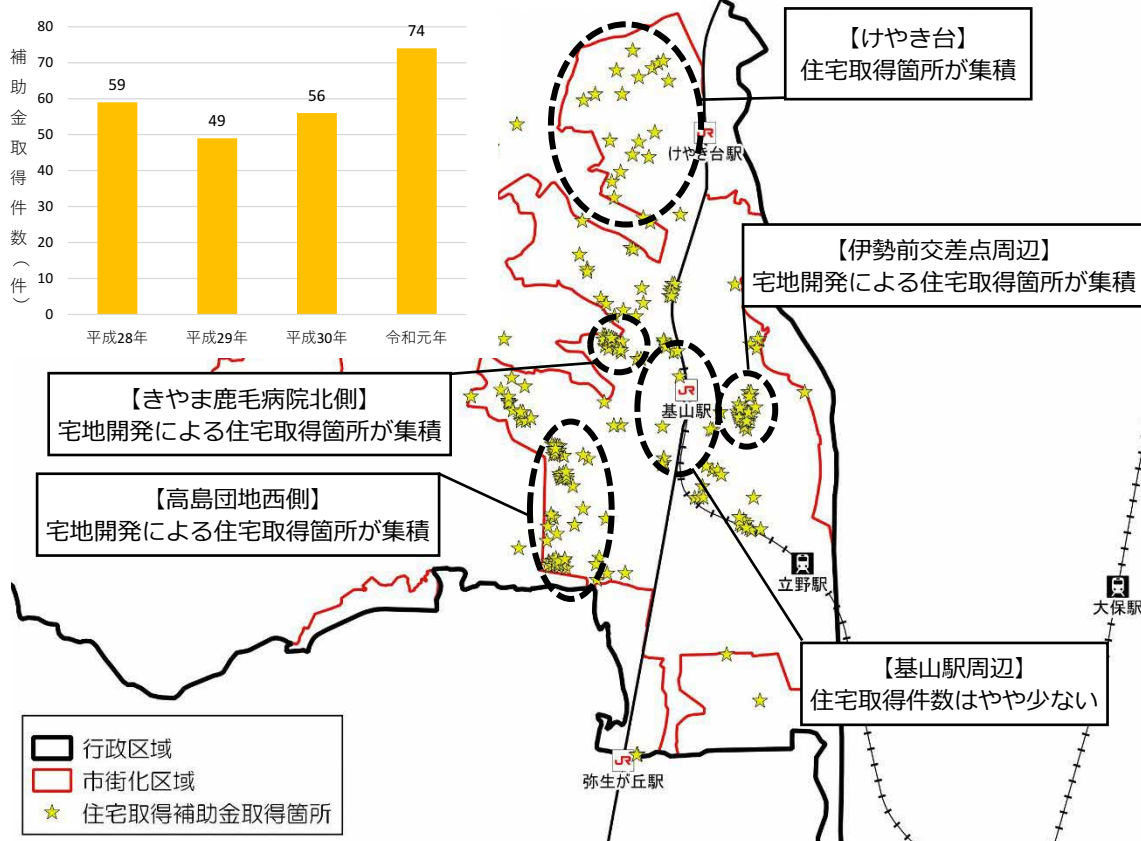
出典：都市計画基礎調査（平成29年度）

⑨住宅取得補助金取得状況

平成 28 年度から令和元年度にかけて、住宅取得補助金を活用して住宅を購入した数は合計で 238 件となっています。

住宅取得箇所の状況を見ると、けやき台のほか、きやま鹿毛病院北側、高島団地周辺、伊勢前交差点周辺において集積していますが、けやき台以外の箇所においては一体的な宅地開発が行われたことによるものです。

住宅取得補助金取得状況（平成 28 年度～令和元年度）



出典：基山町資料

⑩ 空き家動向と宅地需要の動向

空き家の状況と住宅需要の状況（住宅着工箇所・住宅取得補助金取得箇所）の状況を重ね合わせてみると、民間の大型住宅団地において空き家が比較的多く発生しており、市街地縁辺部で住宅の新規取得や着工が行われている傾向にあります。

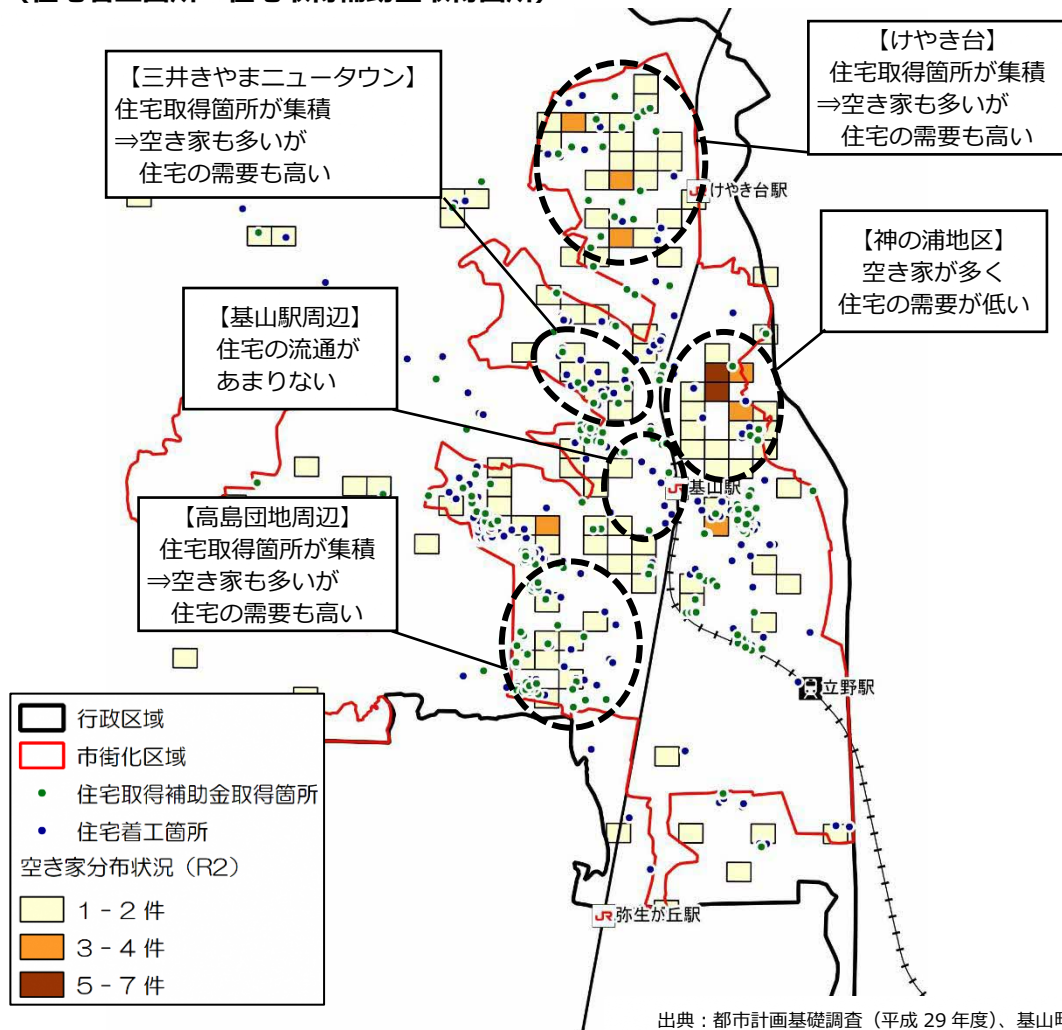
けやき台や三井きやまニュータウン、高島団地周辺においては、空き家は発生している一方で住宅の取得も数多くみられることから、空き家を活用した人口流入がされているものと考えられます。

基山駅周辺においては、古くから住んでいる人が多く、住宅の流通があまりないことから他地区と比較して空き家件数や住宅取得件数はやや少ない傾向にあります。

神の浦地区においては、空き家が多く発生している一方で、区画あたりの面積や道路幅員が狭いなどの理由で住宅の取得や着工はあまりされていない状況です。人口減少が見込まれる中で空き家件数はさらに増加する可能性が懸念されます。

空き家動向と宅地需要

（住宅着工箇所・住宅取得補助金取得箇所）



(2) 公共交通の状況

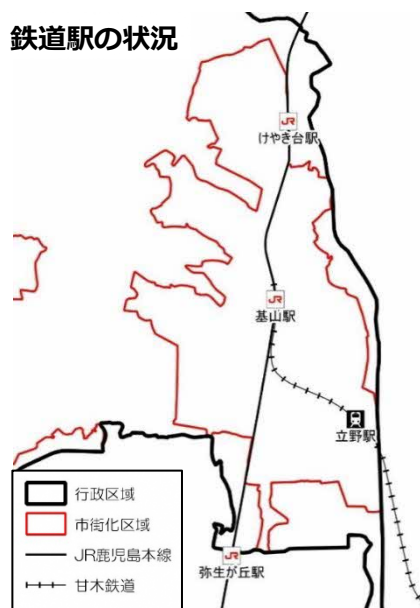
<鉄道>

① 鉄道の整備状況

町内に整備されている鉄道路線は、門司港駅を起点として福岡市や鳥栖市、熊本市方面にアクセスする JR 鹿児島本線と、基山駅を起点として小郡市・朝倉市方面にアクセスする甘木鉄道が整備されています。

鉄道駅としては、JR 鹿児島本線はけやき台駅、基山駅のほか鳥栖市との境界付近に弥生が丘駅が、甘木鉄道は基山駅と立野駅が整備されています。

鉄道駅の状況



出典：国土数値情報

② 駅別の運行頻度

鉄道駅別の運行頻度を見ると、JR 鹿児島本線基山駅は快速停車駅であることから平日片道 88.5 本、けやき台駅と弥生が丘駅は平日片道 52 本程度となっています。

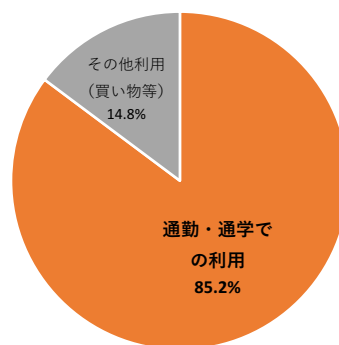
JR 鹿児島本線の駅については、いずれの駅も国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」に記載されている「基幹的公共交通路線（1 日 30 本以上の運行頻度がある鉄道・バス路線）」に該当しており、利便性の高い公共交通といえます。

高い運行頻度に加え、基山駅から博多駅まで鉄道によって最速 22 分でアクセスすることが可能であり、第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査によると、町内の公共交通利用者のうち 85.2%が通勤・通学目的で利用している状況です。

また、基山駅は町内の工業団地や鳥栖市の工業団地に向かうシャトルバスの発着駅となっており、近隣エリアのみならず広域的な交通拠点としての機能を有しています。

甘木鉄道については、基山駅・立野駅ともに運行頻度は平日片道 21 本となっています。

鉄道の利用目的



出典：第 5 回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年）

路線名	運営会社	駅名	運行頻度（片道平日平均） （本／日）
鹿児島本線	九州旅客鉄道	弥生が丘駅	51.5
		けやき台駅	52
		基山駅	88.5
甘木線	甘木鉄道	基山駅	21
		立野駅	

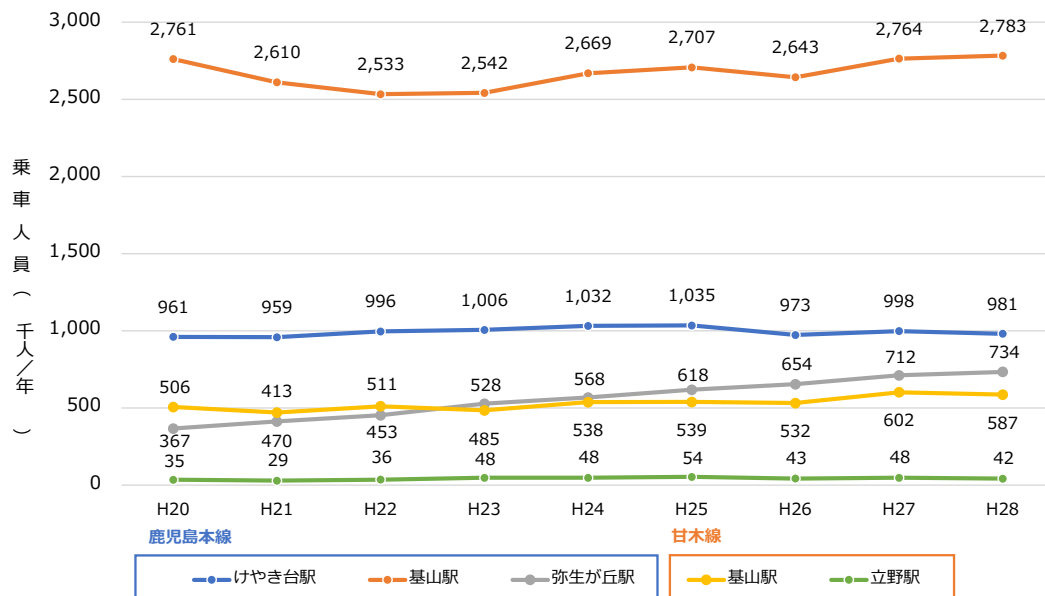
出典：都市計画基礎調査（平成 29 年度）

③ 鉄道駅別乗車人員

基山町内に整備されている鉄道駅乗車人員をみると、基山駅が他の駅と比較して突出して多い状況となっています。

利用者推移については弥生が丘駅を除き、概ね横ばいに推移しています。弥生が丘駅は平成20年以降利用者が倍増していますが、弥生が丘住宅団地が整備されたことによるものです。

鉄道駅別乗車人員推移



出典：都市計画基礎調査（平成29年度）

＜高速バス＞

①高速バスの運行状況

町北側に立地している高速基山停留所は九州管内を運行する高速バスの乗り換え拠点となっており、1日に100本以上運行している路線もあります。

博多・天神バスターミナルをはじめ、九州各地に向かう高速バスが多数停車します。

福岡空港発着の高速バスは100本/日運行されており、空港利用者には30分以内でアクセスできる手段となっています。

②各路線の運行本数

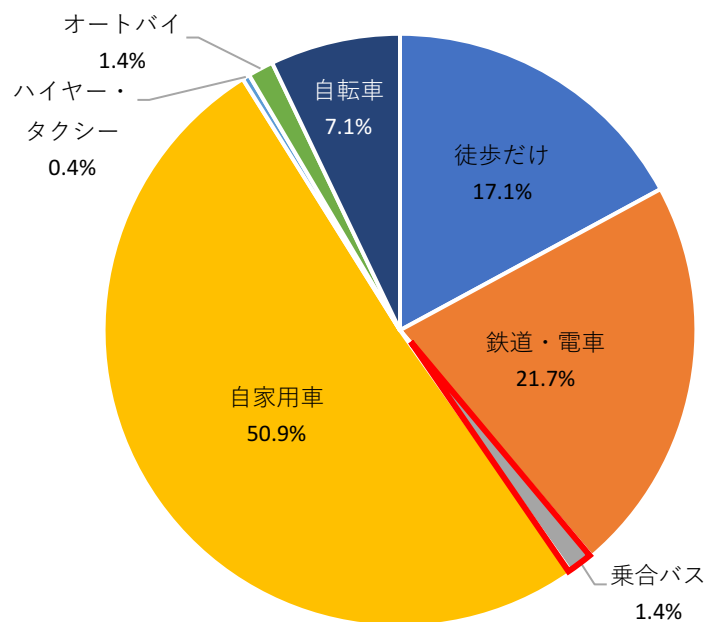
運行本数別にみると、100本以上が2路線、50～99本が9路線、30～50本が9路線、20～30本が10路線となっており、それぞれ各県の主要エリアにアクセスが可能です。

③町民の利用状況

第5回北部九州圏パーソントリップ調査での町民の利用交通手段を見ると、高速バスに該当する「乗合バス」の利用割合は全体の1.4%となっています。

この数値の中には高速バスのほか、町内を運行するコミュニティバスの利用も含まれていることから、日常的な交通手段として、高速バスはあまり利用されていない状況です。

利用交通手段の状況（令和元年）



出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年）

高速基山停留所に停車する高速バスの運行本数
(平日片道 20 本/日以上運行している系統の主要停留所を抜粋)

	行先市町村	バス停留所名	基山発	基山着	平均
福岡県	福岡市	博多・天神バスターミナル	117	121	119
	福岡市	福岡空港	101	100	101
	八女市	八女インター	77	79	78
	久留米市	宮の陣バス停	59	61	60
	広川町	広川バス停	55	58	57
	小郡市	高速小郡大板井バス停	57	56	57
	朝倉市	高速甘木バス停	57	56	57
	大刀洗町	高速大刀洗バス停	46	45	46
	久留米市	久留米インター	40	41	41
	久留米市	JR久留米駅・西鉄久留米駅	30	30	30
	みやま市	瀬高バス停	29	31	30
佐賀県	神埼市	高速神埼バス停	75	70	73
	佐賀市	佐賀駅バスセンター	71	66	69
	鳥栖市	高速鳥栖神辺バス停	71	66	69
	みやき町	高速中原バス停	22	23	23
	嬉野市	嬉野温泉（嬉野バスセンター）	22	22	22
長崎県	佐世保市	佐世保バスセンター	34	33	34
	佐々町	佐々バスセンター	34	33	34
	大村市	大村木場バス停	27	27	27
	長崎市	長崎駅前	27	27	27
	諫早市	諫早インター	27	27	27
大分県	日田市	日田バスセンター	50	50	50
	大分市	要町バス停	32	32	32
	由布市	由布院駅前バスセンター	23	23	23
熊本県	熊本市	熊本交通センター	43	46	45
	和水町	菊水インター	43	46	45
	山江村	人吉インター	28	28	28
宮崎県	宮崎市	宮崎駅	29	29	29
	小林市	小林インター	28	28	28
	都城市	都城北バス停	28	28	28

出典：バス会社時刻表を基に作成（令和元年 12 月時点）

＜路線バス・コミュニティバス＞

① 路線バスの運行状況

基山町内には民間の路線バスは運行していません。

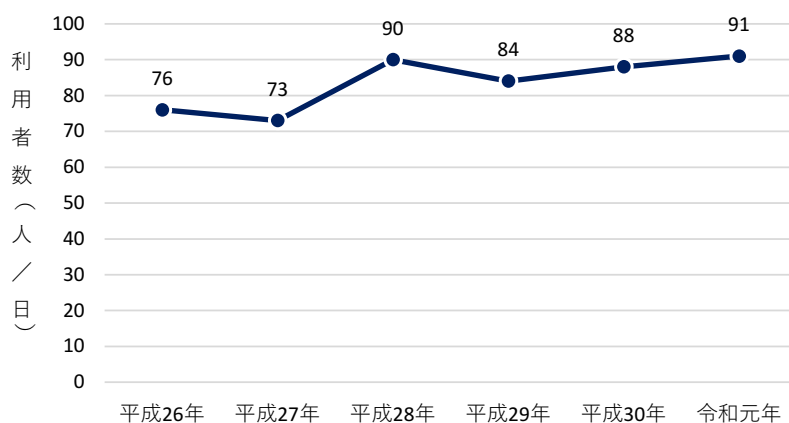
② コミュニティバスの運行状況・運行頻度

コミュニティバスは6路線を2つの車両で運行しており、町内各所のほか、鳥栖市に立地するやよいがおか鹿毛病院にアクセスしています。

1号車はけやき台から高島団地、やよいがおか鹿毛病院にかけて町内を縦断しているほか、中心部を巡回するなど町の主要部を運行しています。また、2号車は町内各所から中心部を結ぶルートを運行しています。

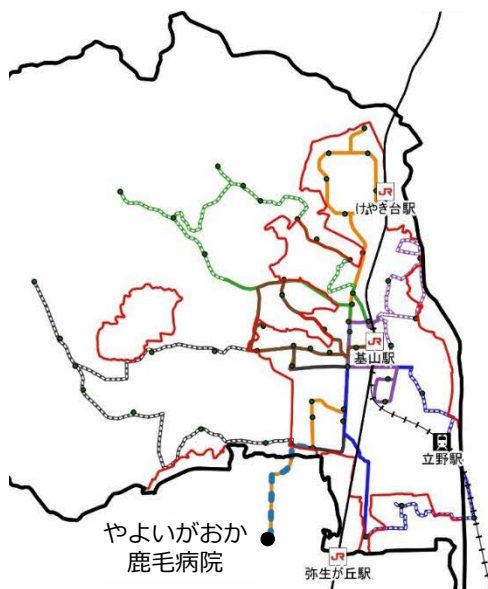
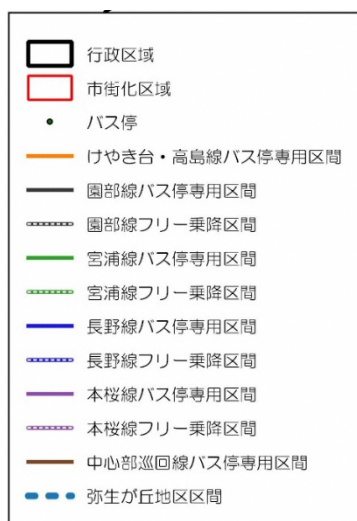
コミュニティバス全路線の1日あたりの利用者数をみると、平成26年時点では76人/日でしたが、その後増加傾向にあり、令和元年時点では91人/日となっています。

コミュニティバス一日当たり利用者数



出典：基山町資料

コミュニティバス路線図



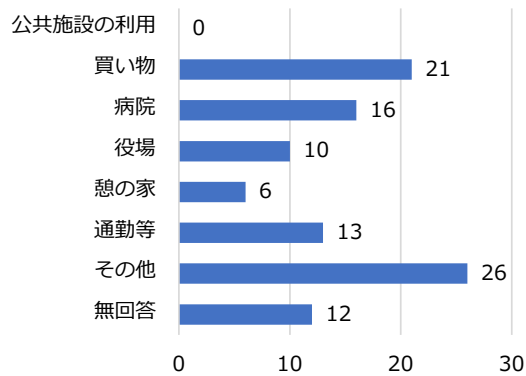
出典：「きやまコミバス便利帳」をもとに作成

③ コミュニティバスの利用目的

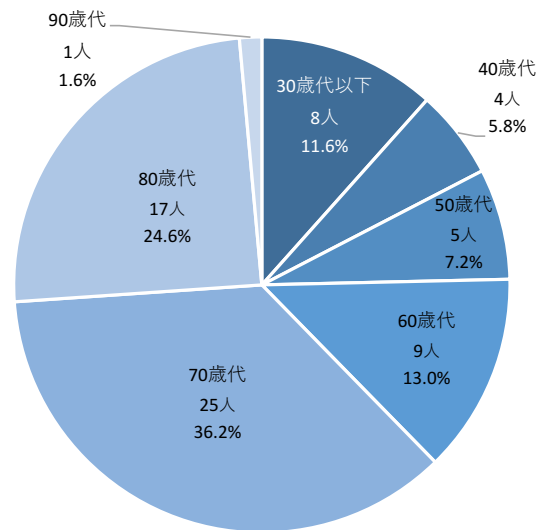
平成30年4月に実施した「コミュニティバス利用把握調査」において利用目的を聞いたところ、「その他」が回答者数としては最も多く、内容としては銀行などの日常的な利用のほか、観光利用といったものでした。そのほかには、「買い物」や「病院」といった日常的な利用が多い傾向となりました。

利用者・回答者の年齢構成を見ると、60歳以上が73.8%を占めており、コミュニティバスは高齢者が買い物や病院等に行く際に日常的に利用している交通手段であるといえます。

利用目的（平成30年4月調査）



利用者の年齢構成（平成30年4月調査）



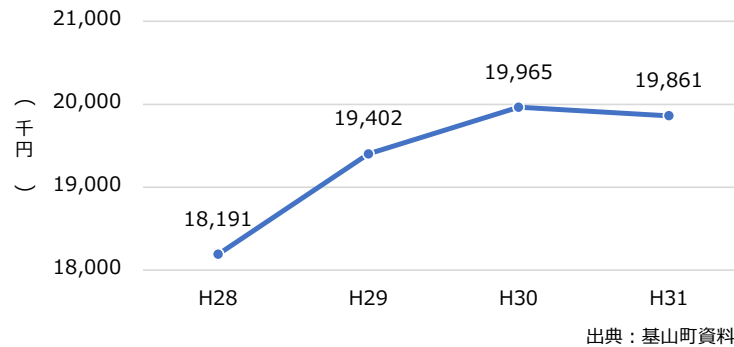
出典：コミュニティバス利用把握調査、基山町コミュニティバスの運行に関するアンケート

④ コミュニティバスの運行経費

コミュニティバスの運行にあたっては、運行を支援する目的で毎年概ね 2,000 万円程度の支出を行っています。

利用者が減少すると毎年の支出額も増加することから、利用者を維持するための取り組みが望まれます。

コミュニティバス運行業務支援負担金



⑤ コミュニティバスの運行に対する意向

平成 30 年 4 月に実施した「コミュニティバス利用把握調査」において、コミュニティバスを将来的に継続するかについて聞き取りを行ったところ、回答者のうち 78%が継続を希望しており、コミュニティバスは将来的に維持を希望する意見が多い結果となりました。

その一方で、運転手不足も問題となっており、将来的にコミュニティバスの運行が維持できないといったことも懸念されます。

⑥ 交通分担率の状況

平成 17 年時点と令和元年時点の基山町における交通分担率を比較すると、鉄道・電車の利用割合が 12.9%増加し、自家用車の利用割合が 11.6%減少していることから、14 年の間に自家用車から鉄道に利用交通手段がシフトしていることがわかります。

理由としては、基山町から町外に通勤・通学している人の割合が年々増加しており、その多くが JR 鹿児島本線を利用していることが推測されます。

令和元年時点の基山町における交通分担率を見ると、徒歩や自転車の利用割合は 24.2%となっており、近隣市町と比較すると鳥栖市が 24.6%、小郡市が 27.2%、筑紫野市が 29.3%となっており、いずれの自治体よりも低い割合となっています。

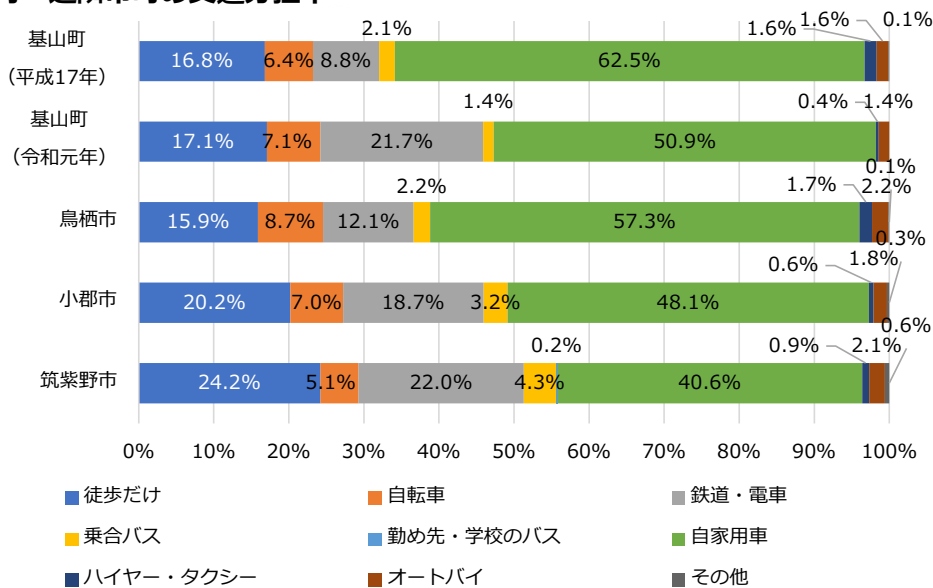
鉄道や乗合バスといった公共交通を利用している割合は全体の 23.1%となっており、近隣市町と比較すると鳥栖市の 14.3%、小郡市の 21.9%を上回っている一方で、筑紫野市の 26.3%より低い値となっています。

自家用車の利用割合は全体の 50.9%となっており、近隣市町と比較すると鳥栖市の 57.3%より低い一方で、小郡市の 48.1%、筑紫野市の 40.6%より高い値となっています。

徒歩や自転車、公共交通を利用している人の割合は 47.3%となっており、自家用車を利用する人の割合とあまり変わらない状況となっています。

近隣市の傾向を見ると、筑紫野市は基山町よりも徒歩や鉄道・電車、乗り合いバスの利用割合が高く、小郡市は徒歩や乗合バスの利用割合が高くなっています。筑紫野市は西鉄電車と JR の 2 路線が整備されており、公共交通の利便性が高いことや、小郡市は鉄道駅周辺などの拠点となる箇所に商業施設等が集積していることから、公共交通を利用しやすい環境や歩いて商業施設等にアクセスできる環境が自家用車に依存しない環境づくりを行うために重要であることがわかります。

基山町・近隣市町の交通分担率



出典：第4回、第5回北部九州圏パーソントリップ調査
(近隣市町は令和元年時点)

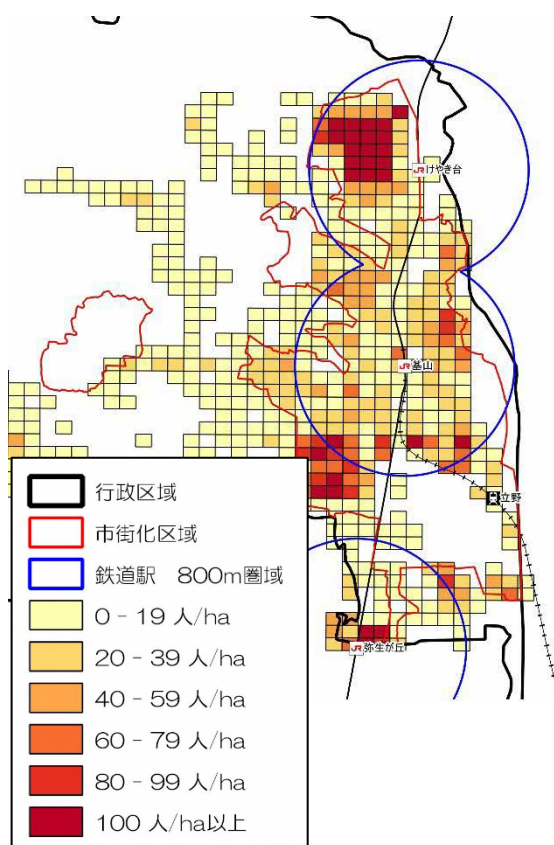
⑦ 基幹的公共交通の利用圏人口

町内を走る鉄道のうち、基幹的公共交通に該当する JR 鹿児島本線 3 駅の徒歩圏（800m※）内における平成 27 年から令和 22 年にかけて人口と圏内人口密度はいずれも減少する見込みです。

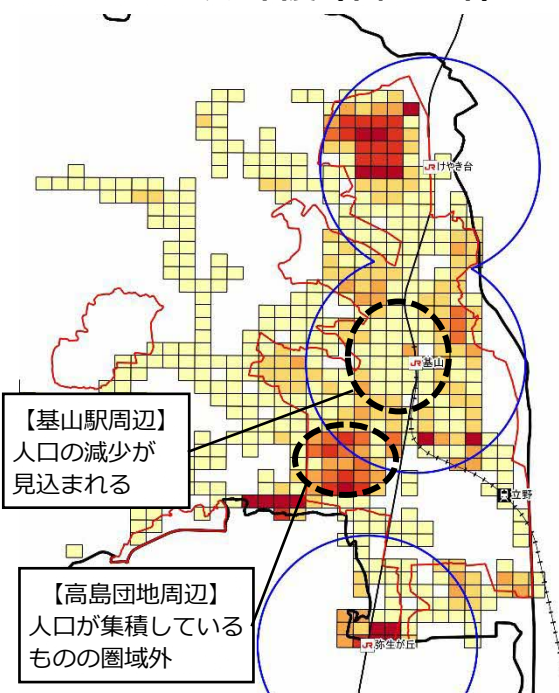
利用圏内におけるエリアごとの人口動向を見ると、人口が比較的集積している高島団地周辺が基幹的公共交通の利用圏域に含まれていないほか、基山駅周辺においては人口減少がみられます。

鉄道駅周辺で人口の低密度化が進むと鉄道駅の利用者減少による減便や、周辺施設の移転・撤退が発生し、拠点としての求心力低下につながることから、特に重点的に人口誘導を図る必要があります。

基幹的公共交通の利用圏+人口密度（平成 27 年）



基幹的公共交通の利用圏 +人口密度（令和 22 年）



出典：国立社会保障・人口問題研究所
国土数値情報

※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での鉄道駅利用圏

	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人）	10,763	9,391	-1,372
人口カバー率（%）	62.2	63.7	1.5
圏内人口密度（人/ha）	28.4	24.3	-4.1

⑧ コミュニティバスの利用圏人口

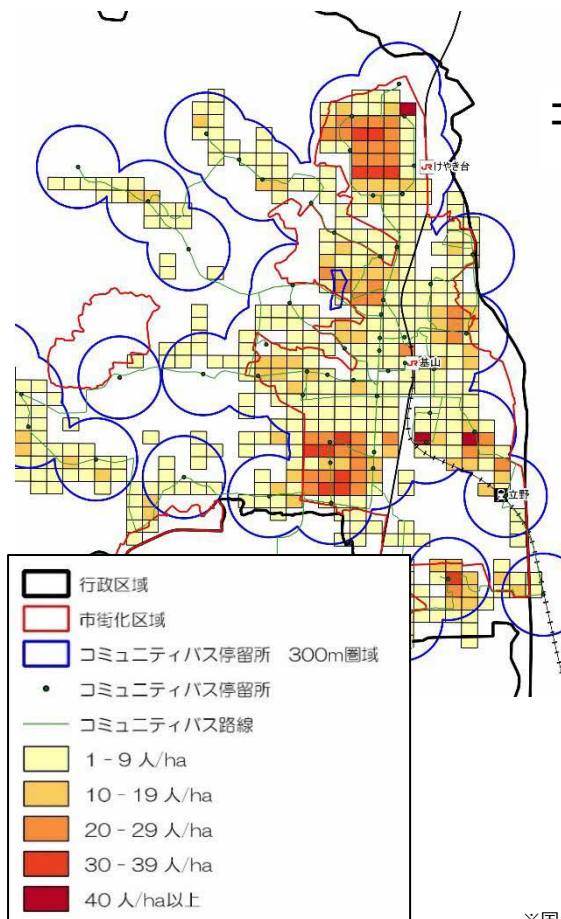
コミュニティバスについては、高齢者の利用が多いことから高齢者人口での分析を行います。

コミュニティバスの利用圏域（300m※）は、町内高齢者居住エリアをおおむねカバーしており、利用圏内の高齢者人口は増加する見込みです。

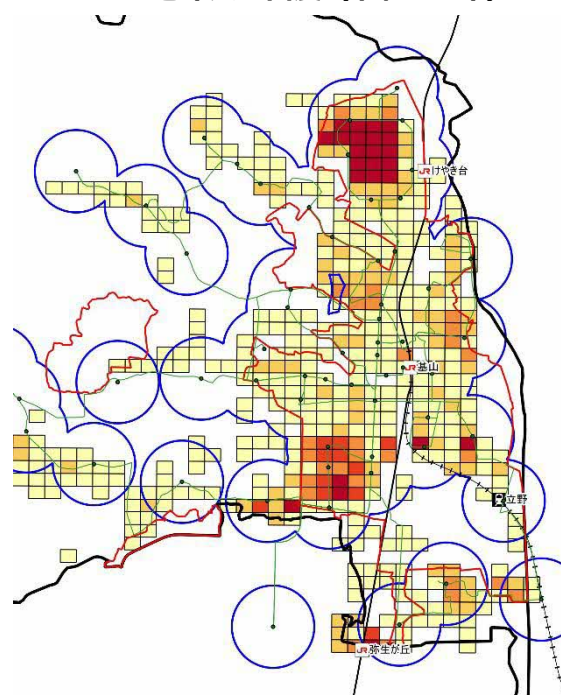
けやき台や高島団地周辺など将来的に高齢者人口が集積している箇所においては、コミュニティバスの充実によって高齢者の移動手段を確保することが望まれます。

その一方で、運転手不足も問題となっており、将来的にコミュニティバスの運行が維持できなくなる可能性もあるため、デマンドタクシーや自動運転バスなどといったスマートモビリティの活用など新たな交通手段を検討していく必要があります。

コミュニティバスの利用圏+老年人口密度（平成 27 年）



コミュニティバスの利用圏+老年人口密度（令和 22 年）



出典：国立社会保障・人口問題研究所
基山町資料

※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」でのバス停利用圏

	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（高齢者）（人）	4,435	5,534	1,099
人口カバー率（%）	92.7	92.4	-0.3

＜レンタサイクル＞

① レンタサイクルの整備状況

基山町においては、既存の公共交通に加えて観光客向けの新たな交通手段として、レンタサイクルサービス「キマチャリ」を令和 2 年 3 月 25 日より導入しています。

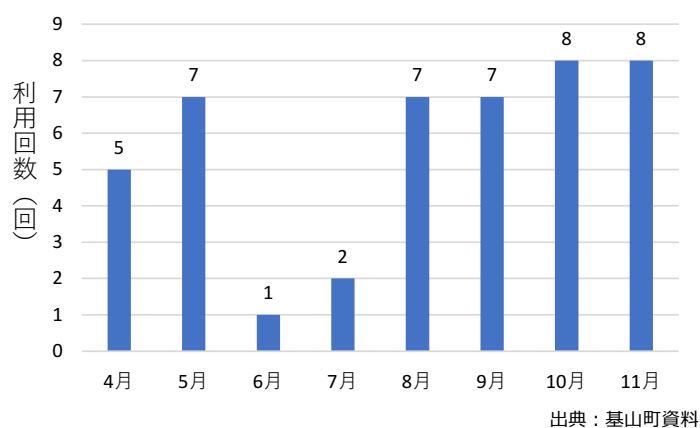
キマチャリの整備状況（令和 2 年 12 月時点）

ポート場所	JR 基山駅前「基山駅前自転車駐車場」1 階
自転車種類・駐輪台数	電動自転車（20 インチ）、6 台
利用料金	・ ショートプラン 600 円（税抜）/6 時間 ・ 1 日乗り放題 1,200 円（税抜）/24 時間 ※延長 100 円（税抜）/1 時間

② 利用者数の推移

令和 2 年 4 月以降の月別利用者数推移をみると、6 月・7 月は新型コロナウイルスの影響もあり、利用者数が減少しているものの、開始当初からみると 1 か月に 7 件前後の利用がみられます。

キマチャリの利用状況



③ 今後の方向性

キマチャリについては、今後利便性向上を図るためポートの追加についても検討していますが、具体的な予定はたっていない状況です。

(3) 都市機能利便性の状況

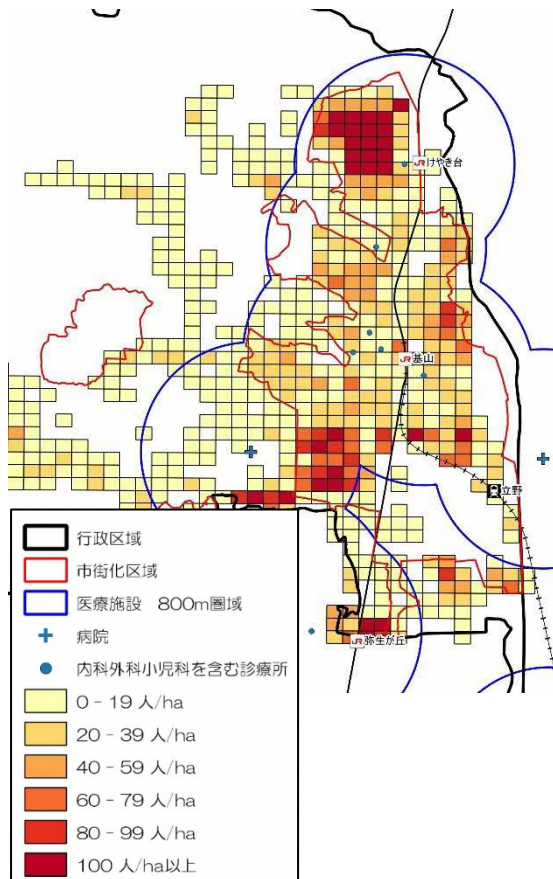
① 医療施設の状況

町内もしくは隣接市に立地している医療施設（診療科目に内科・外科・小児科を含む病院・診療所）の徒歩圏（800m[※]）は、市街化区域内の居住エリアを概ねカバーできている状況です。

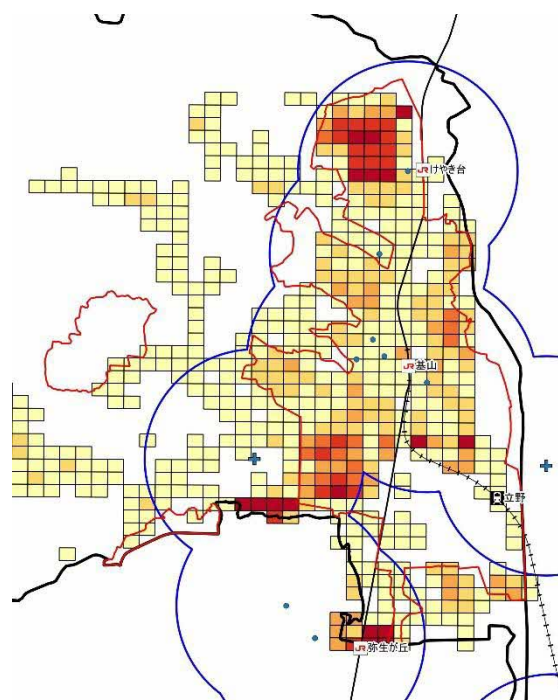
医療施設の徒歩圏内人口カバー率は横ばいに推移する一方で、圏内人口や圏内人口密度は減少する見込みです。

町内に立地する病院（病床 20 床以上の医療施設）は 1 施設のみですが、隣接する鳥栖市や小郡市に病院が立地しており、町内の診療所とこれらの病院が連携した体制を構築しているほか、鉄道・バスによって隣接市の病院に通院している人も一定数見られます。

医療施設の利用圏+人口密度（平成 27 年）



医療施設の利用圏+人口密度（令和 22 年）



出典：国立社会保障・人口問題研究所、国土数値情報
※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での徒歩圏

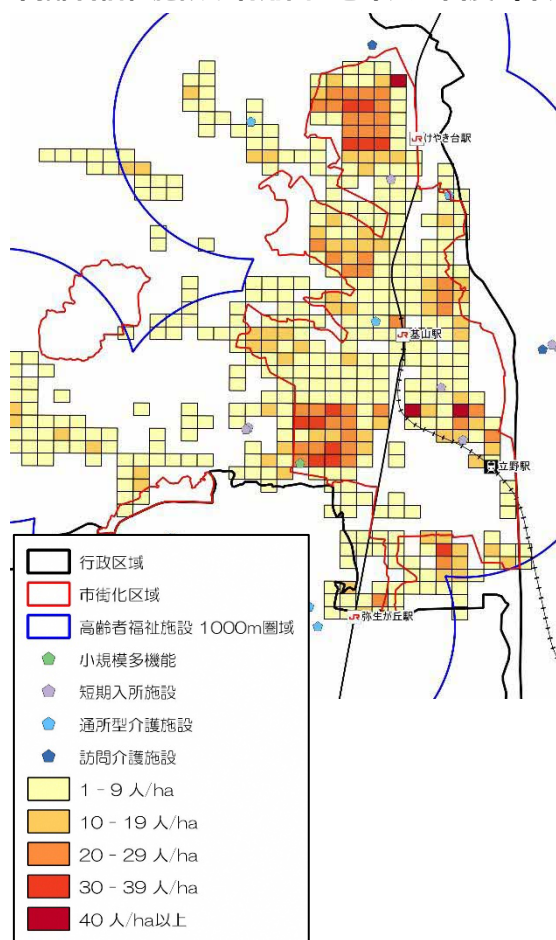
	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人）	14,389	12,463	-1,926
人口カバー率（%）	83.2	84.6	1.4
圏内人口密度（人/ha）	22.7	19.7	-3.0

② 高齢者福祉施設の状況

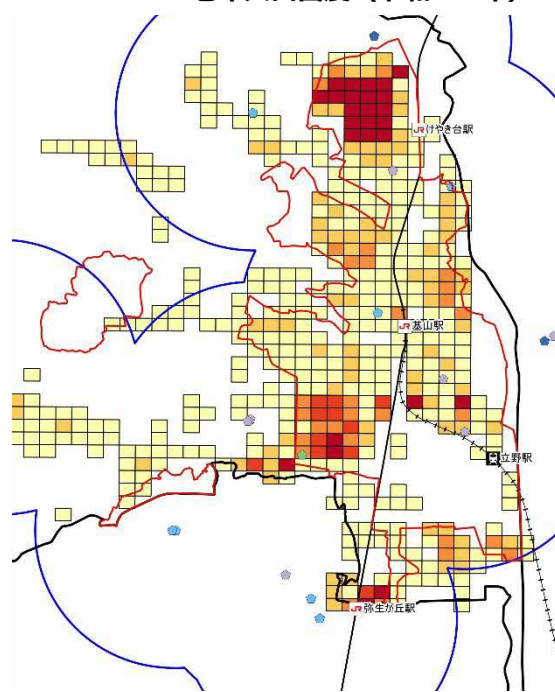
町内もしくは隣接市に立地している高齢者福祉施設（通所型介護施設、訪問介護施設、短期入所施設、小規模多機能施設）の利用圏（1000m※）は、町内の居住エリアをおおむねカバーできている状況です。

高齢者福祉施設利用圏内高齢者人口カバー率は横ばいに推移する一方で、圏内人口は増加する見込みです。

高齢者福祉施設の利用圏+老年人口密度（平成 27 年）



高齢者福祉施設の利用圏
+老年人口密度（令和 22 年）



出典：国立社会保障・人口問題研究所、介護 DB
※厚生労働省「地域包括ケアシステム」での日常生活圏域

	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（高齢者）（人）	4,639	5,551	912
人口カバー率（％）	96.1	96.6	0.5

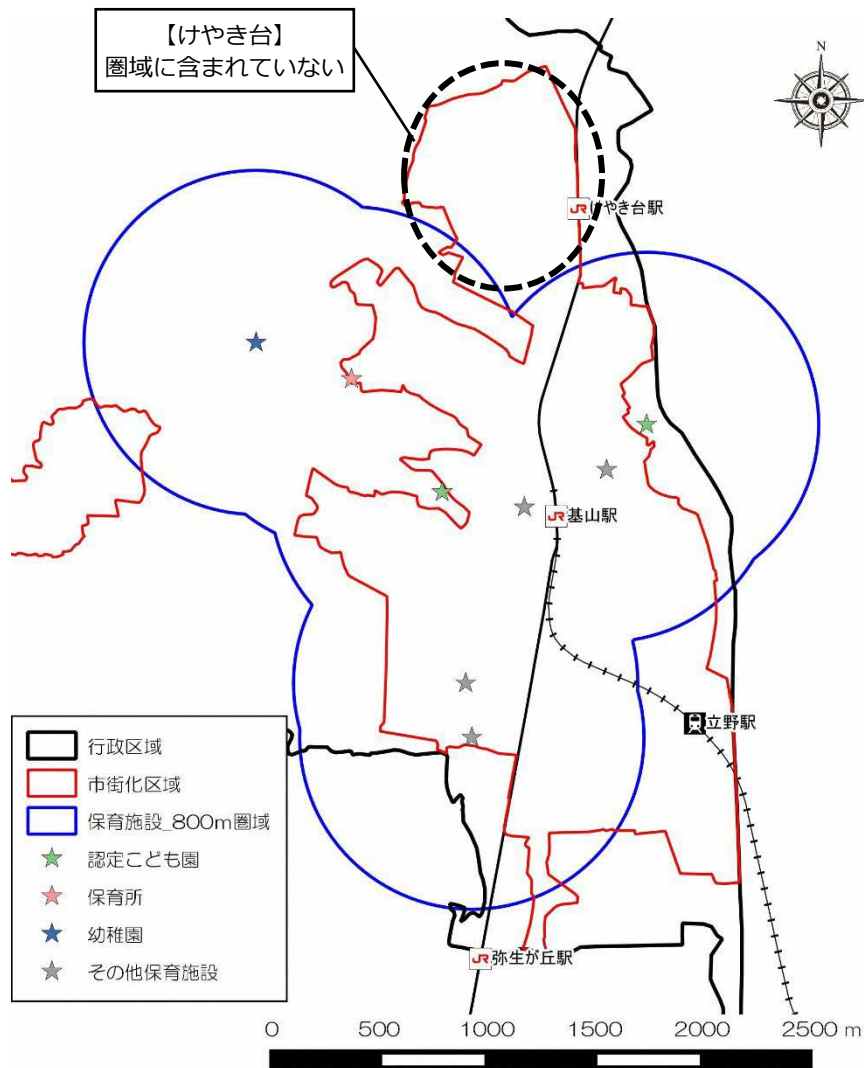
③ 保育施設の状況

町内に立地している保育施設（幼稚園・保育園・認定こども園、その他保育施設）の徒歩圏（800m^{※1}）内 0-4 歳人口は、減少する見込みです。

町内の 0-4 歳人口に対する保育施設のカバー率は微減する見込みです。

また、けやき台は近隣に保育施設が立地しておらず、徒歩圏域外となっており、

保育施設の状況



出典：国立社会保障・人口問題研究所、町公表資料

※1 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での徒歩圏

※2 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」の数値をもとに算出

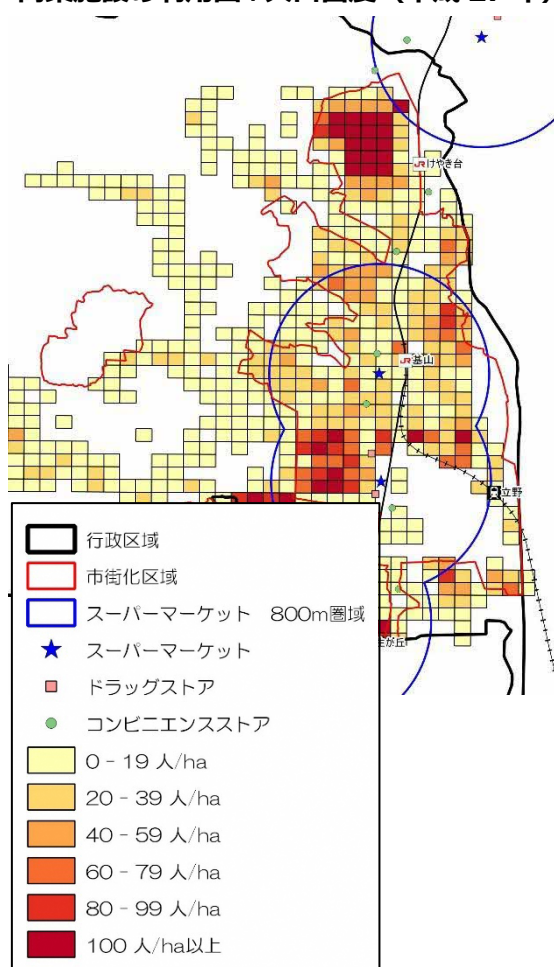
	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人） ^{※2}	379	237	-142
人口カバー率（%） ^{※2}	58.9	57.0	-1.9

④ 商業施設の状況

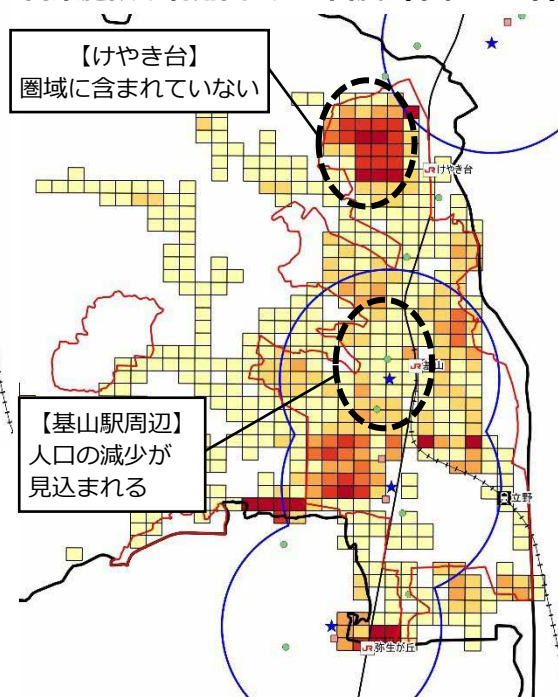
町内もしくは隣接市に立地している商業施設（スーパーマーケット）の徒歩圏（800m※）内人口カバー率は増加する一方で、圏内人口や圏内人口密度は減少する見込みです。

基山駅周辺においては、圏内にスーパーマーケットが立地しているものの、将来的に人口減少が見込まれています。将来的にも人口が集積する見込みであるけやき台駅周辺は近隣にスーパーマーケットが立地していないことから圏域外となっています。

商業施設の利用圏+人口密度（平成 27 年）



商業施設の利用圏+人口密度（令和 22 年）



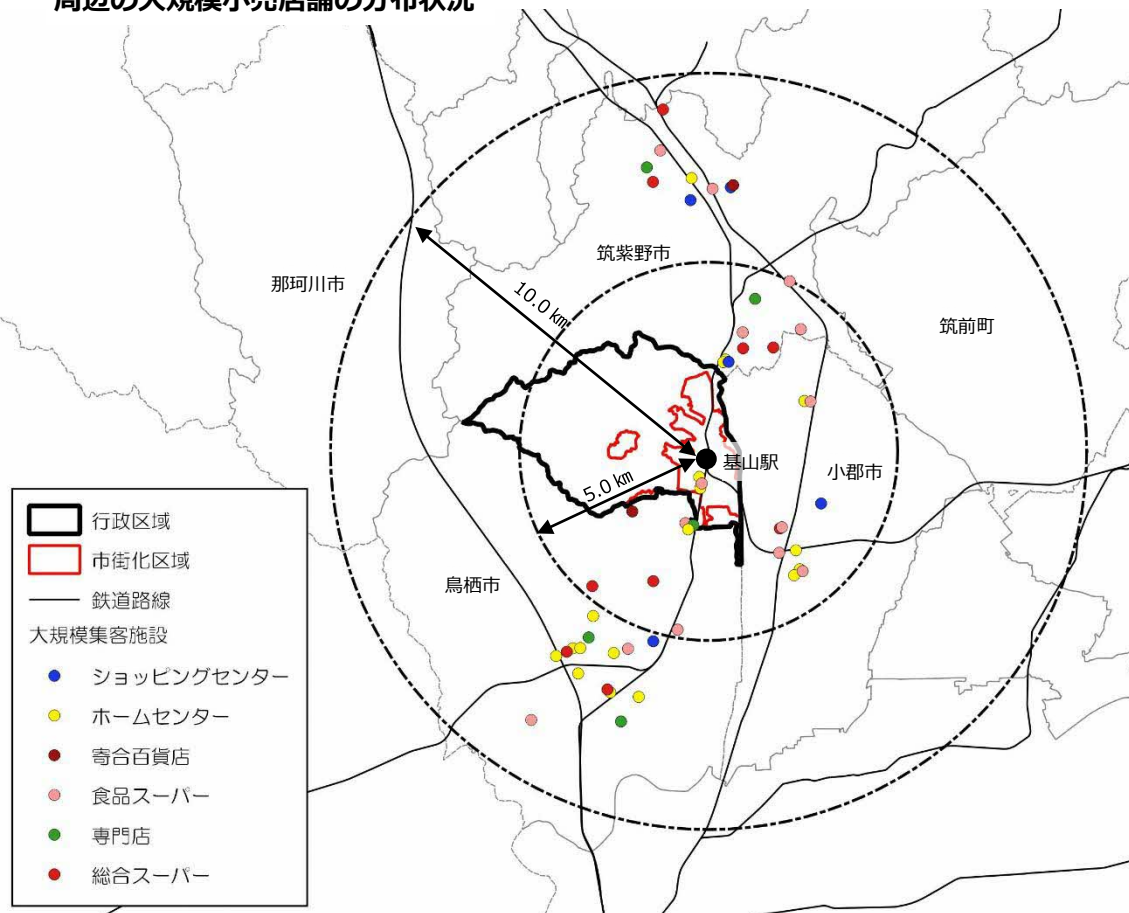
出典：国立社会保障・人口問題研究所
全国スーパーマーケットマップ、コンビニマップ、全国ドラッグストア・調剤薬局マップ
※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での徒歩圏

	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人）	8,555	7,537	-1,018
人口カバー率（%）	49.4	51.1	1.7
圏内人口密度（人/ha）	24.4	21.5	-2.9

⑤ 大規模小売店舗※¹の状況

基山町内にある大規模小売店舗は3店舗のみですが、周辺市には多数の大規模小売店舗が立地しており、基山駅から5km圏内には29店舗、10km圏内には54店舗立地しています。

周辺の大規模小売店舗の分布状況

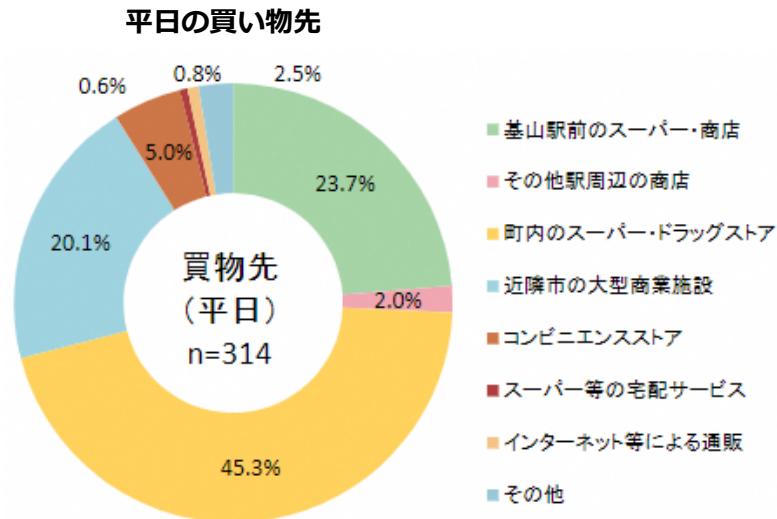


出典：基山町中心市街地活性化基本計画

※1 建物内の「店舗面積」の合計が1,000平方メートルを超える店舗

⑥ 町民の購買動向

平日における基山町民の買い物先を見ると、「基山駅前のスーパー・商店」、「その他駅周辺の商店」、「町内のスーパー・ドラッグストア」といった町内の施設が全体の 71.0%を占めており、平日は町内で買い物をしている傾向にあります。

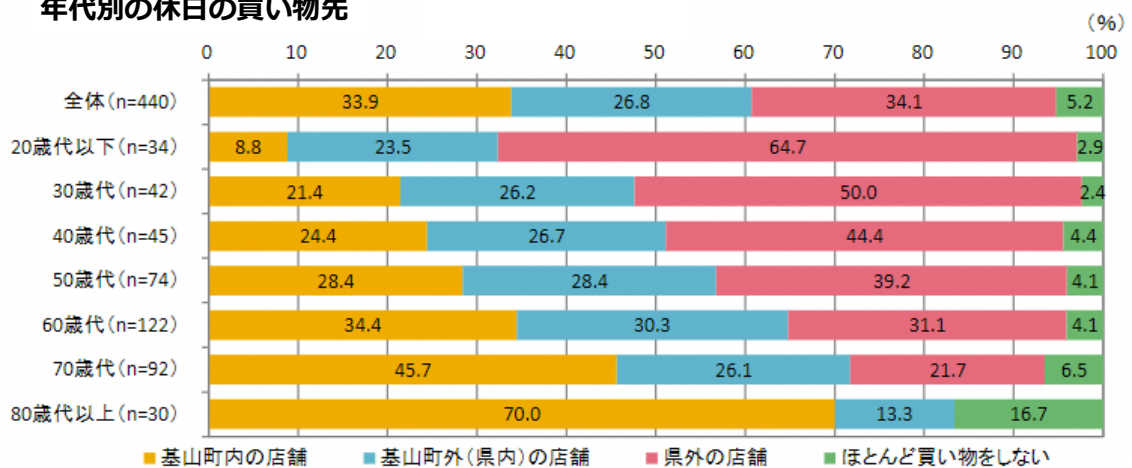


※基山町中心市街地活性化基本計画

その一方で休日の買い物先を見ると、基山町内の店舗で買い物をしている割合は 33.9%となり、60.9%が町外で買い物をしている傾向にあります。

町外で買い物をする割合は若い世代ほど多く、20 歳代以下では全体の 88.2%を占めていますが、80 歳代以上では全体の 13.3%となっており、年齢が高くなるほど休日も町内で買い物をしている傾向にあります。

年代別の休日の買い物先



※基山町中心市街地活性化基本計画

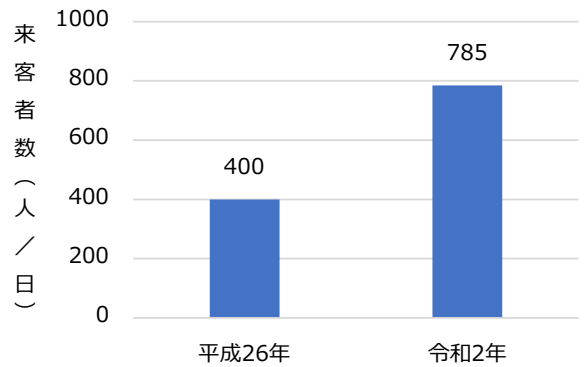
⑦ 基山モール商店街の来客者数

基山駅の近隣に立地している「基山モール商店街」の来客者数をみると、平成26年時点では400人/日、令和2年時点では785人/日となっており、6年間で385人/日と2倍近い増加がみられました。

6年間での施設立地動向を見ると、平成28年に保育園が開園したほか、平成29年には児童発達支援・放課後等デイサービス施設とダンス教室が、平成30年には医療モールとして2施設開院しているほか、空き店舗を改修して4店舗が新たに立地している状況です。

商店街の中に医療施設や保育施設が立地したことで、周辺に立地する商業施設を利用する人も増加したことが来客数増加の主な要因と考えられます。

「基山モール商店街」の一日当たり来客者数



出典：基山町資料

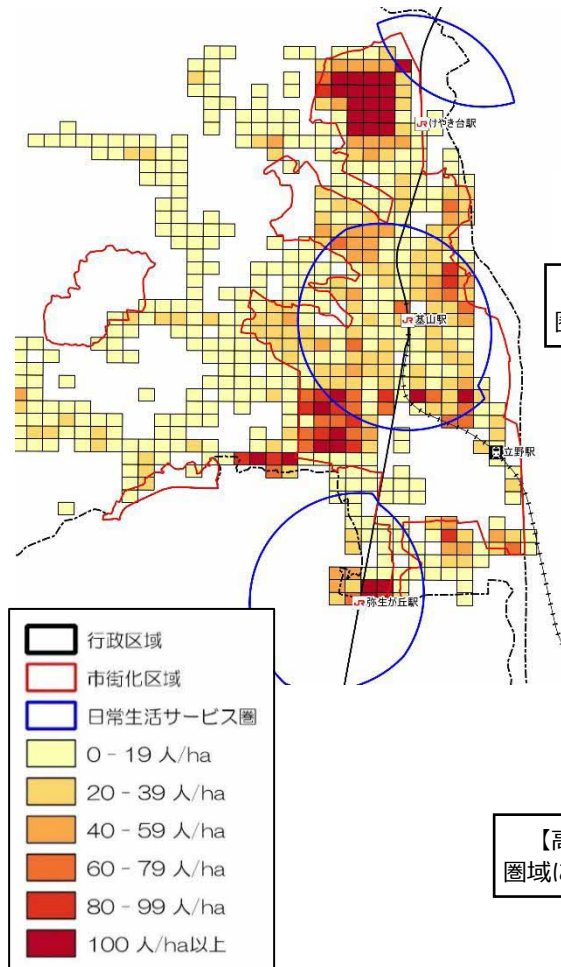
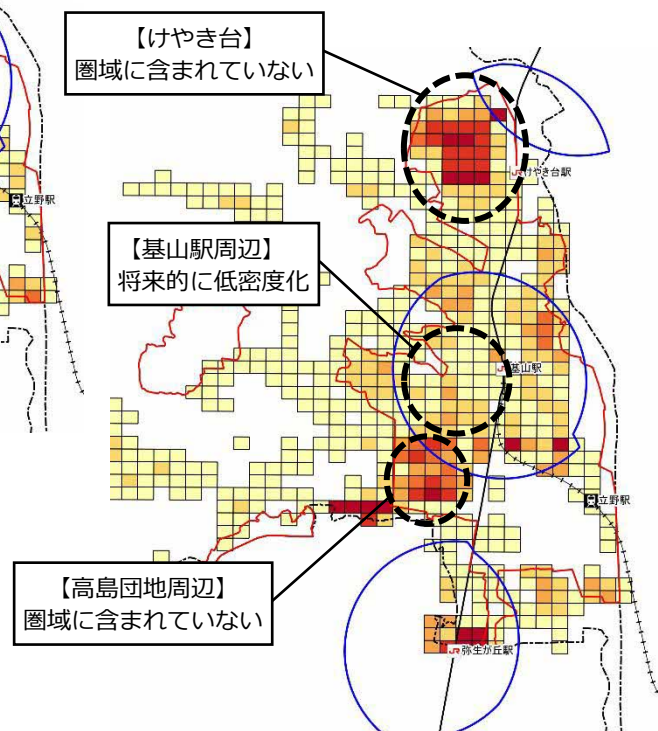
⑧ 日常生活サービス徒歩圏の状況

医療施設・商業施設・高齢者福祉施設と基幹的公共交通全ての利用圏域に含まれる「日常生活サービス徒歩圏」の状況を見ると、基山駅周辺や弥生が丘駅周辺が日常生活サービス圏内となっている一方で、けやき台駅周辺や高島団地周辺は都市機能施設があまり立地していないことから日常生活サービス圏に含まれていません。

日常生活サービス圏は生活利便性の高い場所である一方で、基山駅周辺など将来的に人口の低密度化が見込まれる地域も見られます。

けやき台や高島団地周辺においては、将来的にも人口密度が高く、且つ高齢化率も高いエリアとなっています。これまでは自家用車によって隣接市等に立地している施設等を利用している人が多い傾向にありましたが、高齢化により自家用車による移動出来なくなる人も増加することから、住環境の利便性低下が懸念されます。

日常生活サービス徒歩圏+人口密度（平成 27 年）

日常生活サービス徒歩圏
+人口密度（令和 22 年）

出典：国立社会保障・人口問題研究所、全国スーパーマーケットマップ

	平成 27 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人）	6,465	5,755	-710
人口カバー率（%）	37.4	39.0	1.6
圏内人口密度（人/ha）	18.3	16.3	-2.0

(4) 都市基盤の整備状況

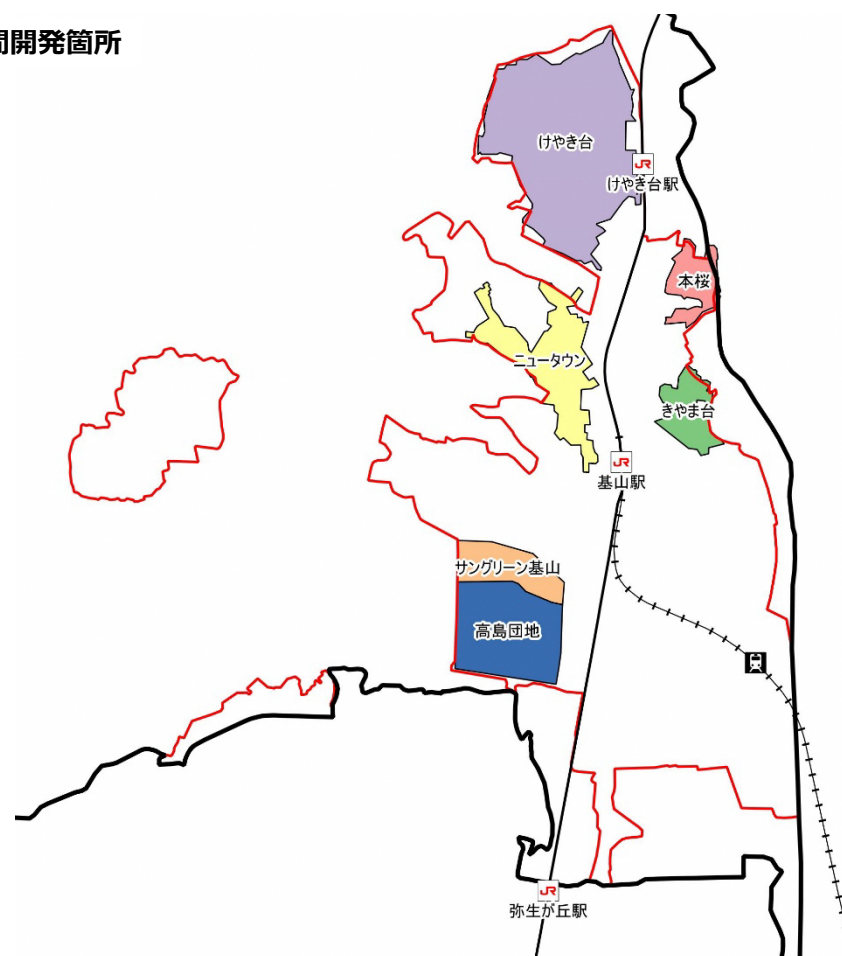
① 民間開発の状況

基山町内においては、第1次総合計画において、基山駅を核として商業機能を集積させ、その周囲を同心円状に住居地域を配置する「シェル型都市構造」を打ち出し、基山駅の周辺に多くの住宅開発がされてきました。

民間の大型住宅団地開発として6箇所で開発がされており、計2,700戸の住宅供給がされています。

いずれも良好な住環境整備を目的として開発がされていますが、三井きやまニュータウンにおいては、宅地開発と併せて基山モール商店街などの中心市街地の整備も行われました。

民間開発箇所



団地名	施工年度	戸数
けやき台団地	平成 2年	1,420
本桜団地	昭和56年	100
きやま台団地	昭和54年	190
三井きやまニュータウン	昭和55年	490
高島団地	昭和49年	380
サングリーン基山	平成 5年	120

出典：基山町資料

② 公営住宅（町営住宅）の状況

基山町内に立地している町営の公営住宅は「園部団地」、「割田団地」、「本桜団地」の3施設のほか、地域優良賃貸住宅として「アモーレ・グランデ基山」があり、合計で277戸の公営住宅等を管理しています。

アモーレ・グランデ基山については、若者・子育て世帯の定住を促進することを目的に整備し、令和元年7月に入居を開始したところ、令和元年12月現在満室となっている状況です。

園部団地については既に耐用年数を超過しており、利便性の高いエリアへの移転が検討されています。

公営住宅（町営住宅）の整備状況

団地名	建設年度	構造	棟数	戸数	入居戸数※1	空家戸数※2
園部団地	S41～S49	簡易耐火・平屋	27	67	52	15
割田団地	S46～S48	中層耐火（4F）	3	60	56	4
本桜団地	S54～H1	中層耐火（4F）	5	120	87	33

地域優良賃貸住宅の整備状況

団地名	建設年度	構造	棟数	戸数	入居戸数※1	空家戸数
アモーレ・グランデ 基山	R1	中層耐火 （6F）	1	30	30	0

出典：基山町公営住宅等長寿命化計画

※1 令和元年12月時点

※2 園部団地のみ政策空家

公営住宅等の立地箇所



出典：基山町公営住宅等長寿命化計画

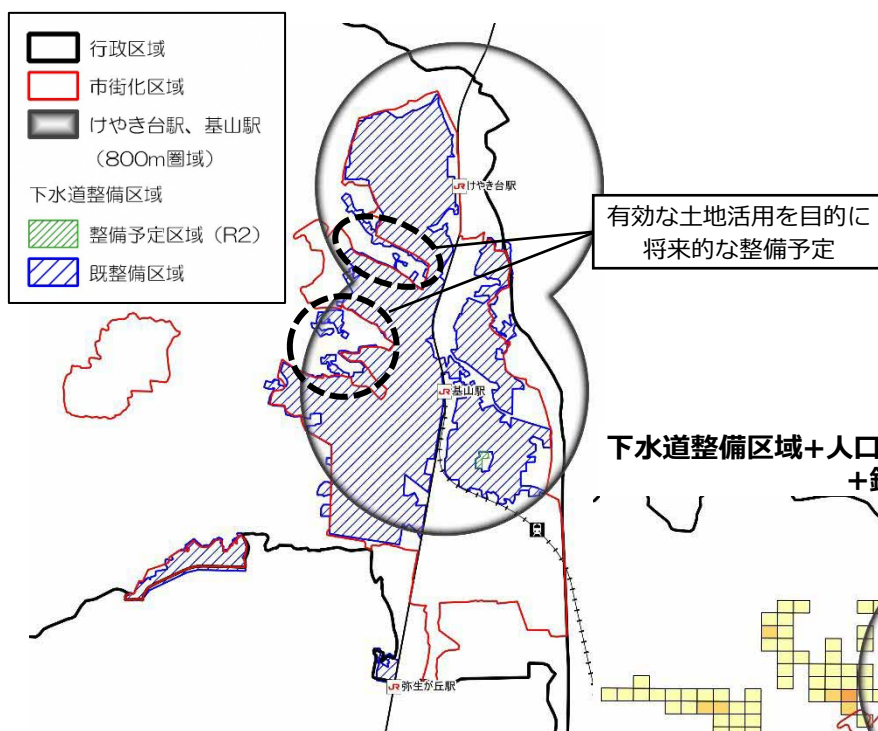
③ 公共下水道の状況

基山町内の下水道整備状況を見ると、市街化区域の人口が集積しているほとんどの箇所においては整備がされている状況です。

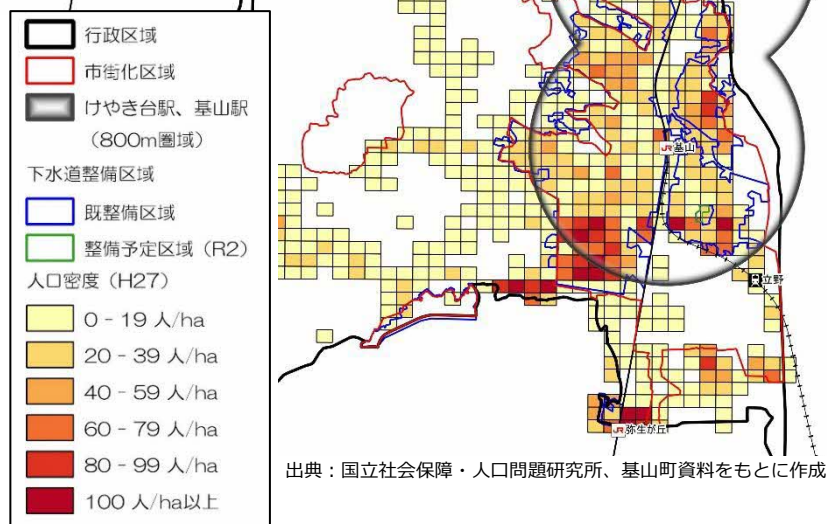
また、けやき台駅や基山駅の徒歩圏内（800m）に市街化調整区域となっている箇所がありますが、鉄道駅から容易にアクセスできるほか、周辺に下水道が既に整備されていることから、土地活用等についての方向性を十分に検証したうえで下水道を整備することを予定します。

下水道が未整備となっている町北部の国道 3 号沿道及び町南部の国道 3 号と JR 鹿児島本線に囲まれた箇所については、費用対効果の面から整備時期が未定となっています。

下水道整備区域+鉄道駅の 800m 圏域



下水道整備区域+人口密度（平成 27 年）
+鉄道駅の 800m 圏域



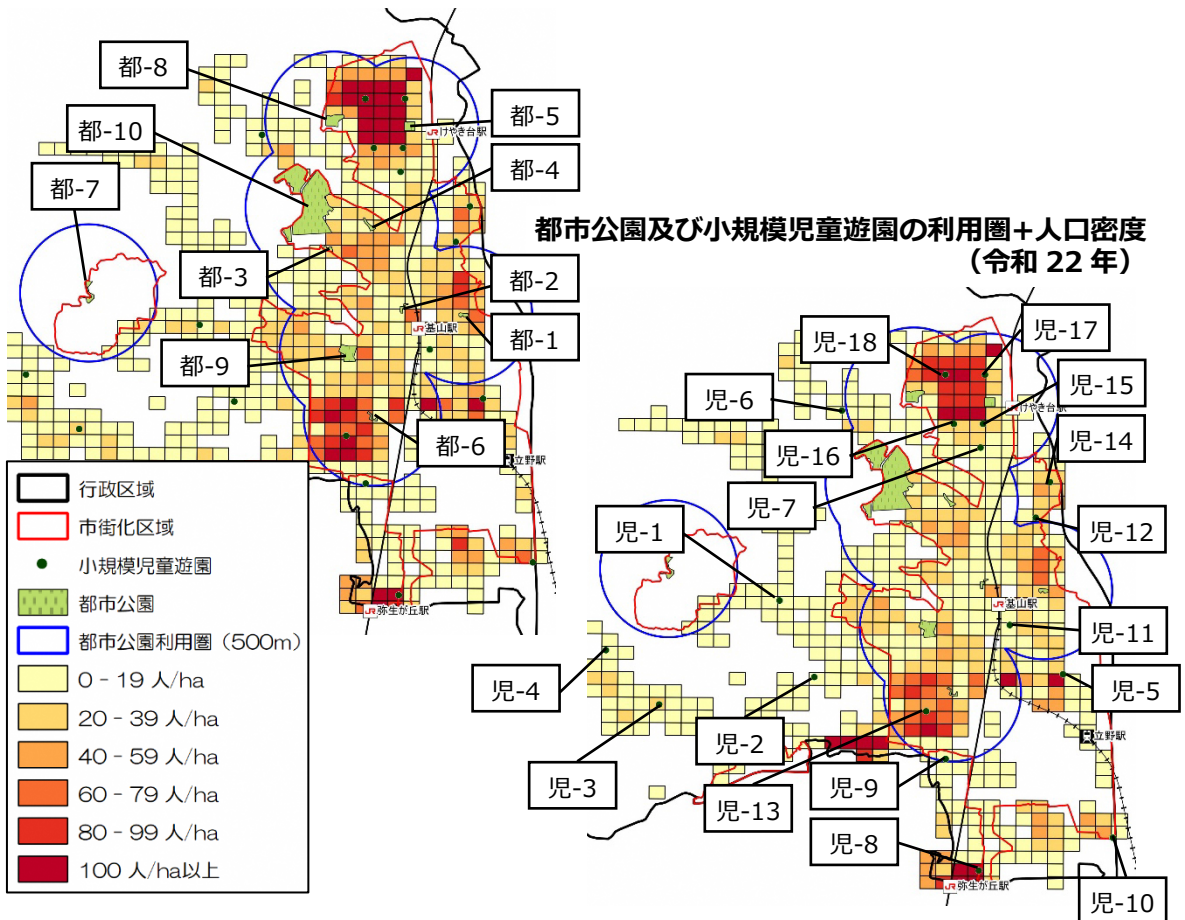
出典：国立社会保障・人口問題研究所、基山町資料をもとに作成

④ 公園の整備状況

町内には都市公園・児童公園が 10 施設、小規模児童遊園が 18 施設立地しており、都市公園の利用圏（500m※）は人口密度の高い地域をおおむね網羅しており、それを補完するような形で小規模児童遊園が立地しています。

けやき台駅前にある猪の浦児童公園については地域の催事や日々のレクリエーションに活用されています。

都市公園及び小規模児童遊園の利用圏+人口密度（平成 27 年）



出典：都市計画基礎調査（平成 29 年度）、基山町資料

※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での高齢者徒歩圏

※公園番号は次頁以降の施設一覧に対応

【公園の整備時期・規模】

● 都市公園

番号	施設名称	設置年度	施設面積
都-1	伊勢前児童公園	昭和 53 年	0.17ha
都-2	若宮児童公園	昭和 58 年	0.14ha
都-3	玉虫児童公園	昭和 58 年	0.17ha
都-4	氏林児童公園	昭和 58 年	0.23ha
都-5	猪の浦児童公園	平成 2 年	0.50ha
都-6	向田児童公園	平成 8 年	0.18ha
都-7	黒谷緑地	平成 8 年	5.1ha
都-8	北部公園	平成 2 年	2.0ha
都-9	中央公園	昭和 58 年	1.10ha
都-10	基山総合公園	平成 8 年	9.4ha

● 小規模児童遊園

番号	施設名称	設置年度	施設面積
児-1	園部団地	昭和 44 年	150 m ²
児-2	長谷川	昭和 48 年	220 m ²
児-3	馬場	昭和 52 年	270 m ²
児-4	小原	昭和 53 年	170 m ²
児-5	老松宮	昭和 46 年	170 m ²
児-6	老松宮	昭和 61 年	170 m ²
児-7	白坂	昭和 50 年	160 m ²
児-8	一茶山	昭和 47 年	80 m ²
児-9	西長野	昭和 54 年	300 m ²
児-10	野口	昭和 55 年	400 m ²
児-11	東町	昭和 45 年	80 m ²
児-12	神ノ浦	昭和 44 年	180 m ²
児-13	高島中央	昭和 62 年	367 m ²
児-14	北本桜	昭和 63 年	642 m ²
児-15	けやき台 1 丁目	平成 21 年	425.58 m ²
児-16	けやき台 2 丁目	平成 21 年	289.69 m ²
児-17	けやき台 3 丁目	平成 21 年	244.70 m ²
児-18	けやき台 4 丁目	平成 21 年	281.17 m ²

出典：都市計画基礎調査（平成 29 年度）、基山町資料

(5) 広域連携の状況

基山町においては隣接する市町と連携を図りながら良好な町民サービスの提供に努めています。

都市整備については、主に以下の点について隣接市町と連携を行っています。

① 都市計画の状況

昭和48年に基山町・鳥栖市の全域を対象に、鳥栖基山都市計画区域として区域指定をし、区域区分（線引き）を行っています。

② 下水道の状況

下水道については、町内にある小規模の終末処理場に加え、隣接する鳥栖市及び福岡県の宝満川流域下水道の終末処理場でそれぞれ広域的に汚水処理を行っています。

③ ゴミ処理の状況

ゴミ処理については、隣接する筑紫野市や小郡市と共同で「筑紫野・小郡・基山清掃施設組合」を設立し、2市1町で発生したゴミを筑紫野市に立地する「クリーンヒル宝満」にて処理を行っています。

④ 防災面での連携

防災関係では、隣接する鳥栖市と包括協定を締結し、町内の避難所に避難することが困難な場合においては、鳥栖市に立地する避難所を利用することが可能となっています。鳥栖市在住の方についても基山町の避難所を利用することが可能であり、相互に避難者を受け入れいるための取組を行っています。

⑤ まちづくりでの連携

まちづくりの面においては、九州の交通ネットワークの要に位置し、共通の生活圏域を有する鳥栖市や久留米市、小郡市と「筑後川流域クロスロード協議会」を設立し、図書館の相互利用や自治体情報の共有化、地域の安全情報ネットワークの構築など、県境を越えた地域の一体的な発展を図っています。

(6) 災害リスクの指摘されているエリアの状況

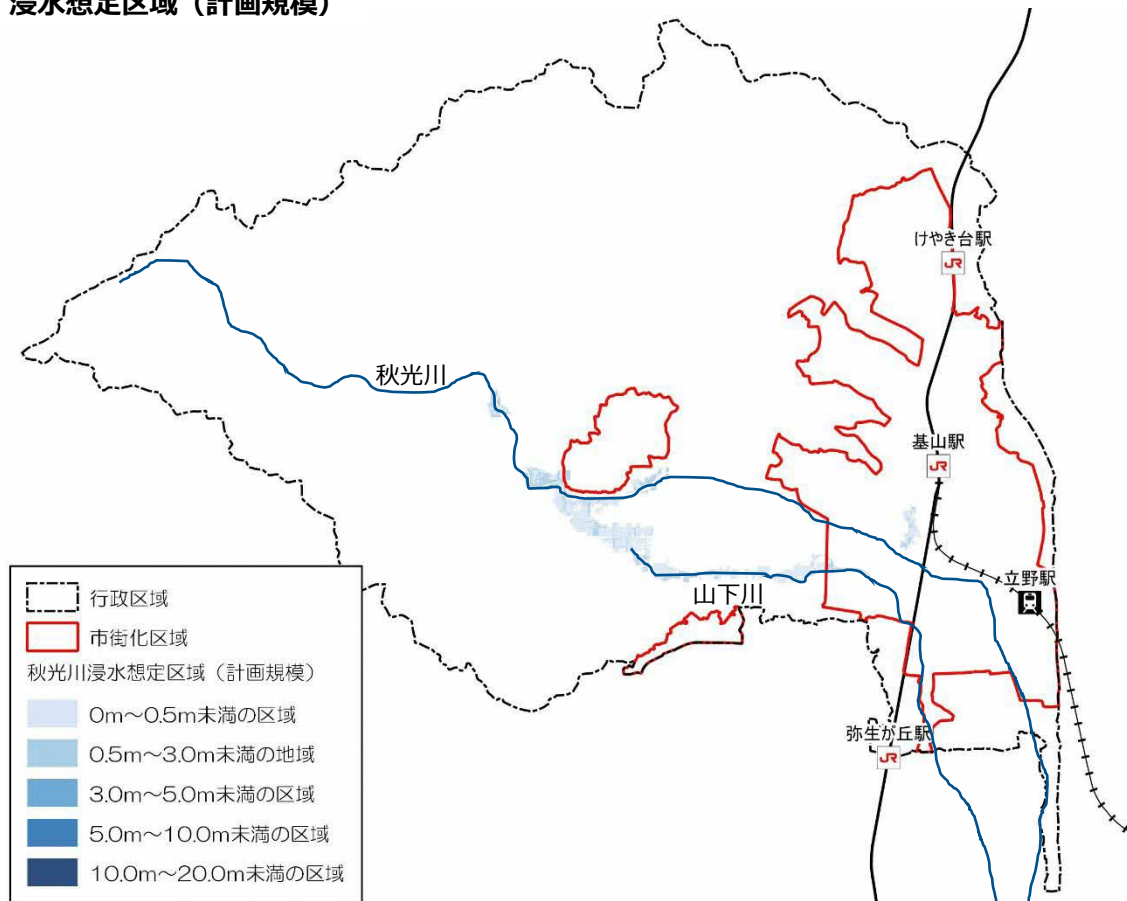
① 浸水想定区域（計画規模）

町内を流れる秋光川と大木川水系山下川については、30年に1度の確率で発生する降雨（流域6時間総雨量が126mm）があった際の浸水想定区域が公表されています。

市街化区域では基山駅の南側や高島団地の西側において0.5m程度の浸水被害が想定されています。

計画規模の浸水被害に対しては現在佐賀県が河川改修を実施しており、計画規模の降雨があった際においても家屋等に被害が発生しないような対策が行われています。

浸水想定区域（計画規模）

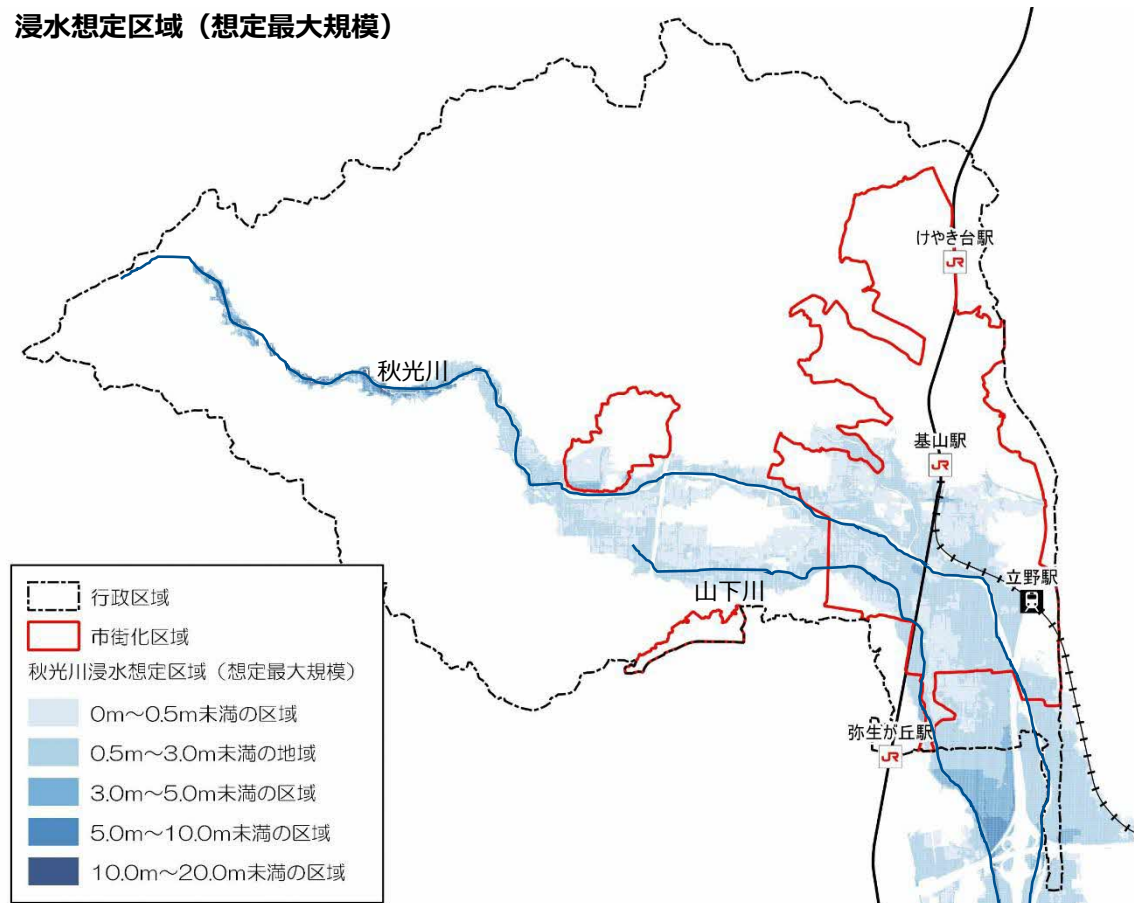


出典：佐賀県「筑後川水系秋光川洪水浸水想定区域図（計画規模）」

② 浸水想定区域（想定最大規模）

計画規模の浸水想定区域に加え、想定しうる最大規模の降雨（流域6時間総雨量が621mm）が発生した際の浸水想定区域を見ると、市街化区域では0.5m以上の浸水想定区域が基山駅以南に広がっています。

浸水想定区域（想定最大規模）



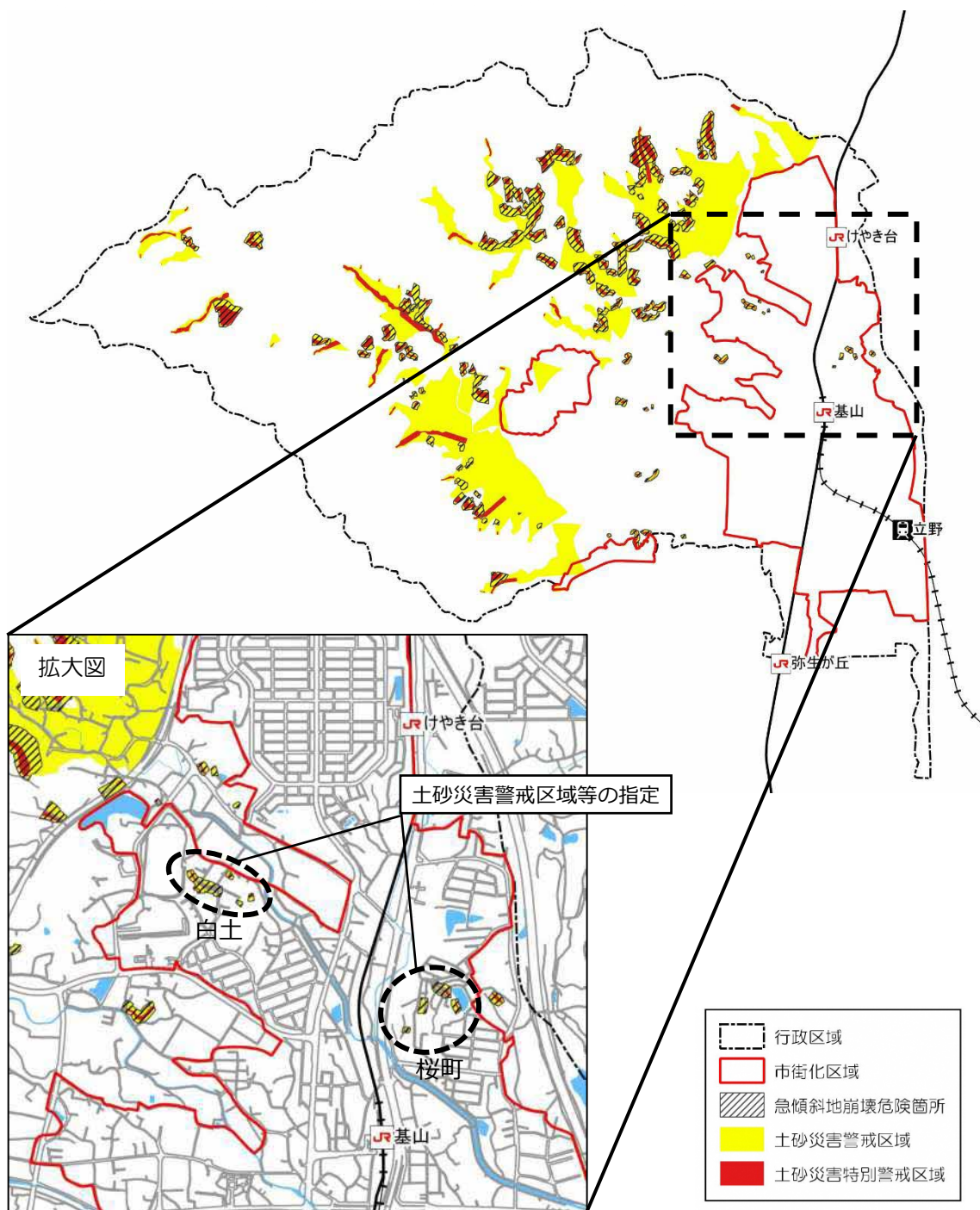
出典：基山町洪水・土砂災害ハザードマップ

③ 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険箇所

土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域の分布状況を見ると、主に市街化調整区域で指定がされています。

市街化区域においては、桜町と白土の一部箇所指定がされています。

土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険箇所

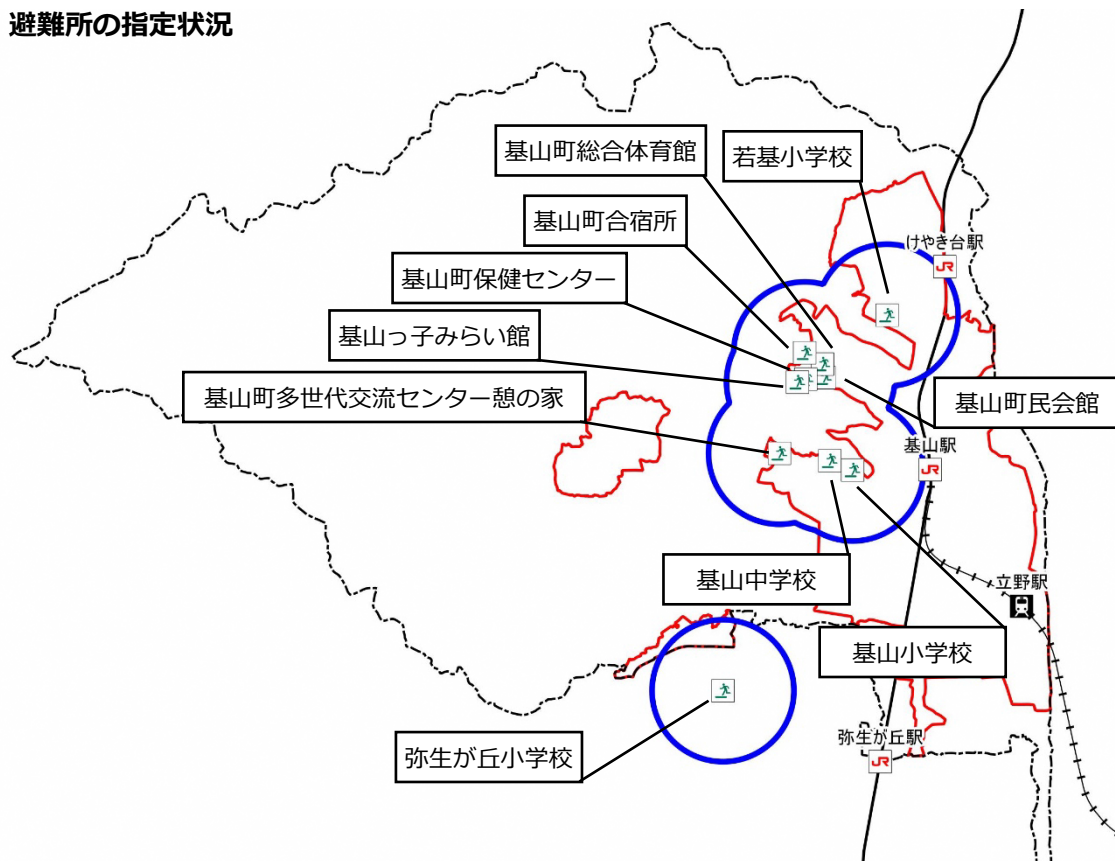


出典：国土数値情報、基山町洪水・土砂災害ハザードマップ

④ 避難所の指定状況

町内に立地する小中学校や公共施設が避難所として指定されていますが、町の南側に避難所が立地していないことから隣接する鳥栖市との包括協定により、災害時には鳥栖市の避難所を利用することが可能となっています。

避難所の指定状況



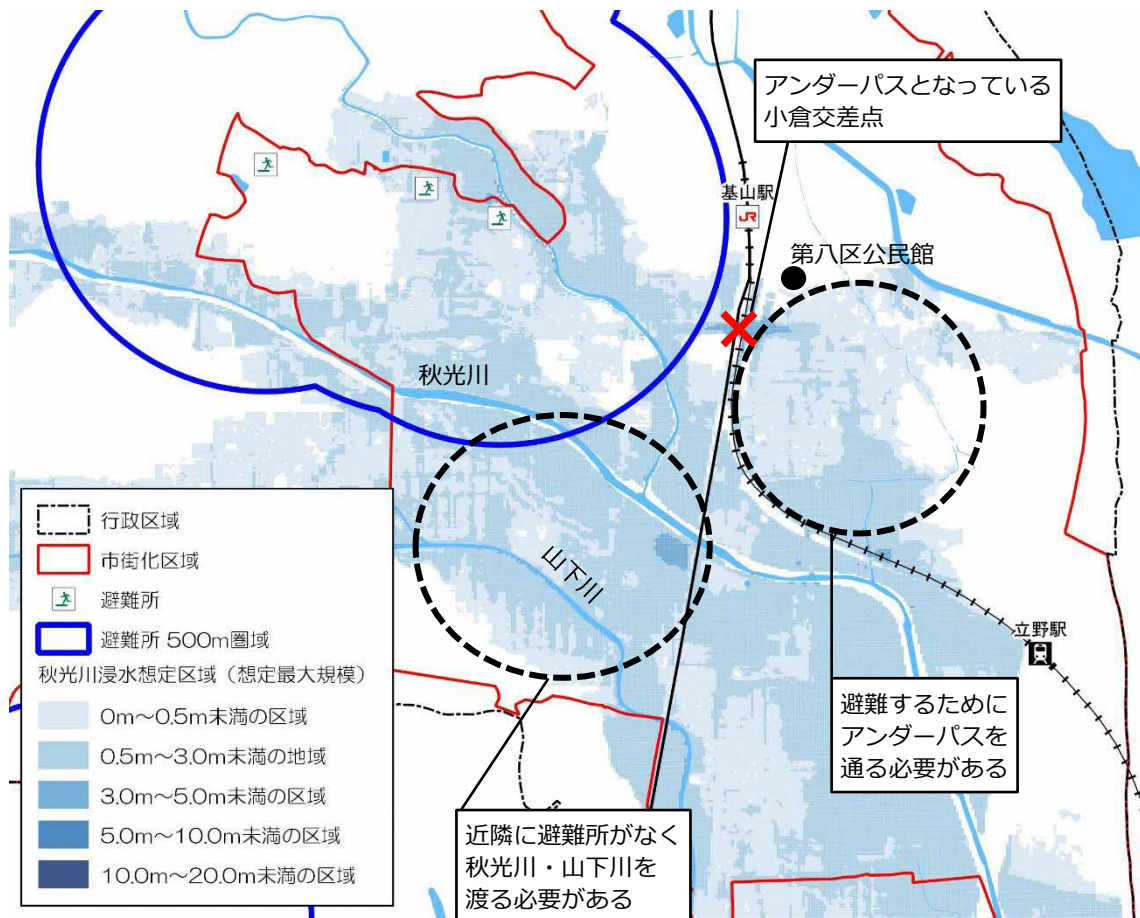
出典：基山町洪水・土砂災害ハザードマップ

※弥生が丘小学校は、鳥栖市に立地しているものの、基山町民も利用可能

避難所の立地状況と想定最大規模の浸水想定区域図を重ね合わせると、浸水リスクの指摘されている高島団地周辺においては、近隣に避難所がないだけでなく、最寄りの避難所である基山小学校に向かう際に秋光川や山下川を渡る必要があります。

また、第八区公民館南側においても、最寄りの避難所である基山小学校に最短ルートで向かう際にアンダーパスである小倉交差点を通る必要があります。

避難所の指定状況+浸水想定区域（想定最大規模）



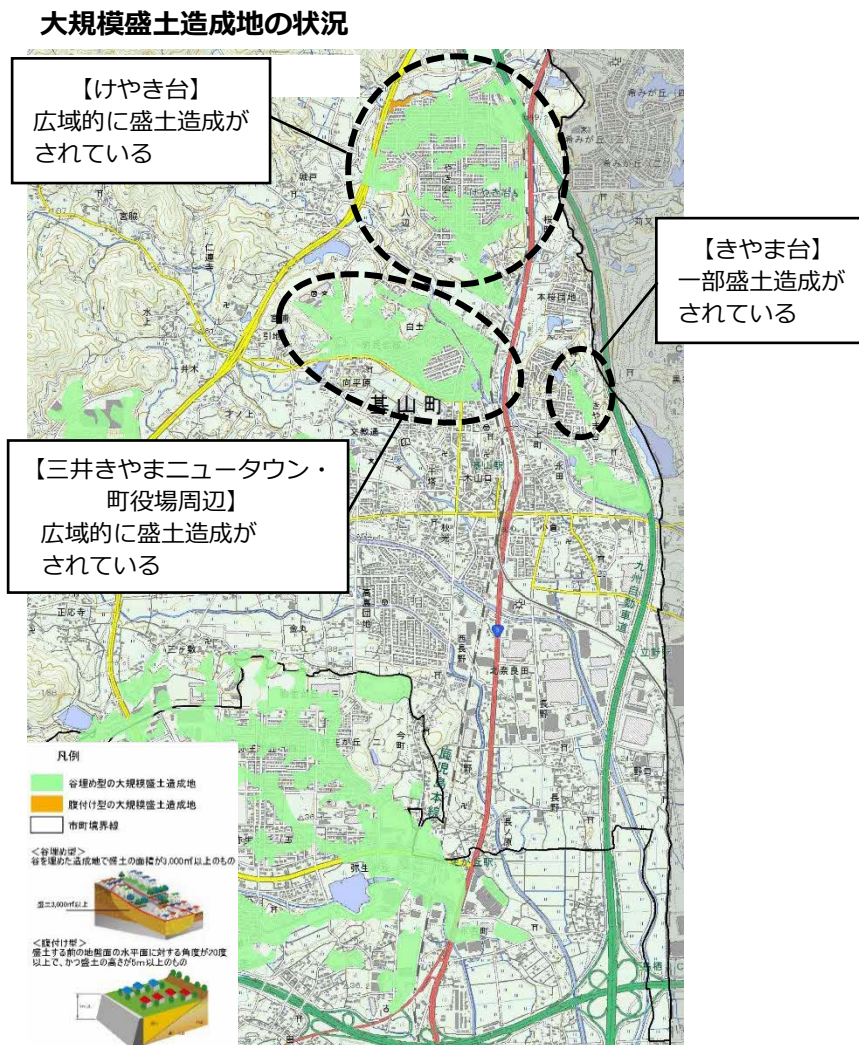
出典：基山町洪水・土砂災害ハザードマップ、基山町資料

⑤ 大規模盛土の造成状況

大規模盛土造成地が存在する場合には、地震のほか、降雨による地下水位の変動等が要因の一つとなって滑動崩落するおそれがあることから、防災指針に宅地被害防止事業を位置づけて進めていくことを目的に、大規模盛土造成地の状況を整理します。

なお、佐賀県が平成30年に公表した安全性を確認すべき大規模盛土造成地マップをもとに、今後変状の確認や地盤調査を行う予定であり、全ての大規模盛土造成地が必ずしも危険とは限りません。

町内の大規模盛土造成地の状況を見ると、住宅等が立地しているけやき台や三井きやまニュータウン、町役場周辺においては広域的に盛土造成がされているほか、きやま台の外縁部においても一部盛土造成がされています。



出典：佐賀県「大規模盛土造成地マップ」

(7) 地価の推移

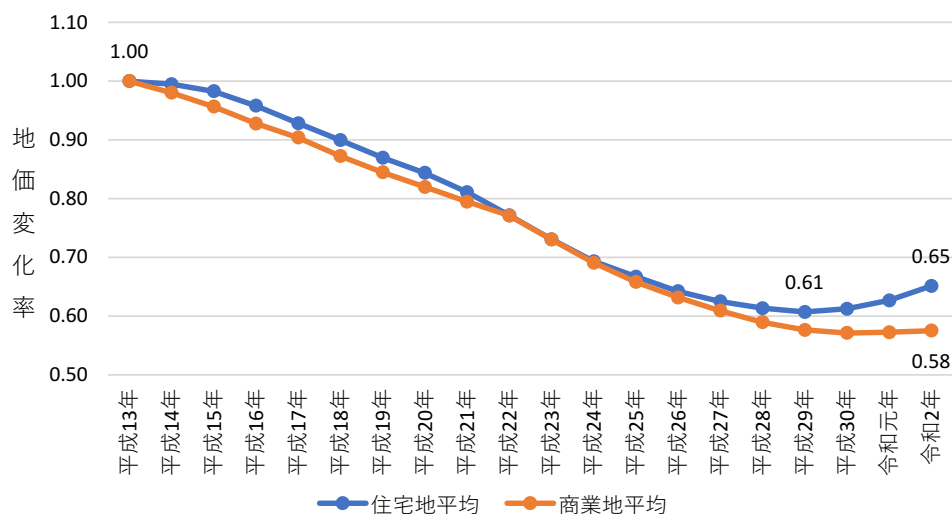
令和 2 年時点の公示地価並び都道府県地価調査をみると、中心市街地である基山駅周辺や良好な住環境が形成されている高島団地での地価が他地区と比較して高くなっていることから、利便性や良好な生活環境が地価を設定する際の重要な事項であることがわかります。

平成 13 年から令和 2 年までの公示地価並び都道府県地価調査の推移をみると、住宅地で増加に転じる動きは見えるものの、平成 13 年と比較すると下落傾向にあります。

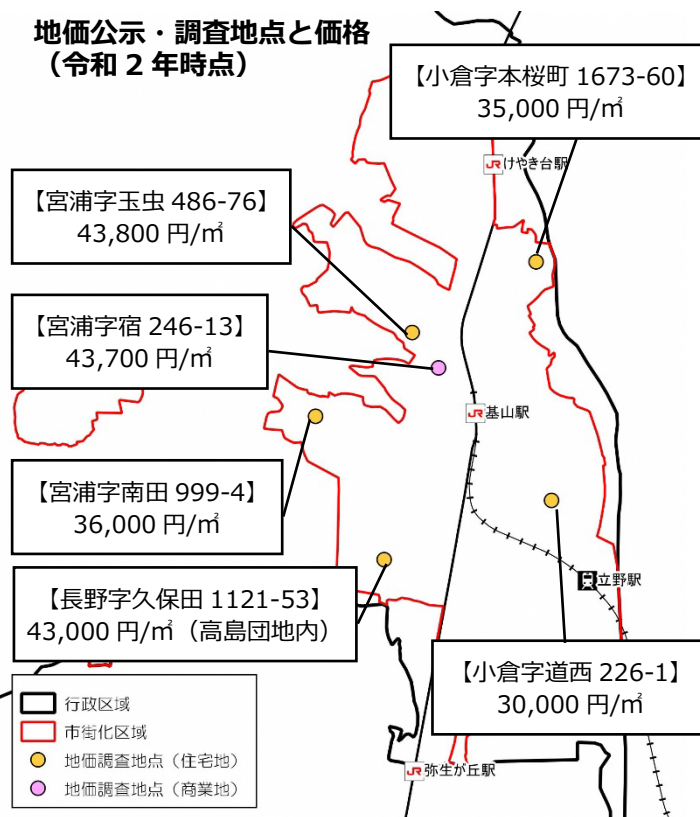
商業地については平成 13 年と比較すると一貫して下落傾向にあります。

今後、基山駅周辺の利便性低下等によって地価が下落した場合、町の税収減につながり、十分な町民サービスを供給できなくなる可能性があります。

地価の動向



出典：国土交通省「地価公示」、都道府県地価調査
 (平成 13 年から令和 2 年まで同一地点で調査が継続されている箇所を対象に算出)
 ※基山町内で該当する調査地点はほとんどが市街化区域内であることから、市街化区域内の住宅地・商業地を対象に算出します。

地価公示・調査地点と価格
(令和 2 年時点)

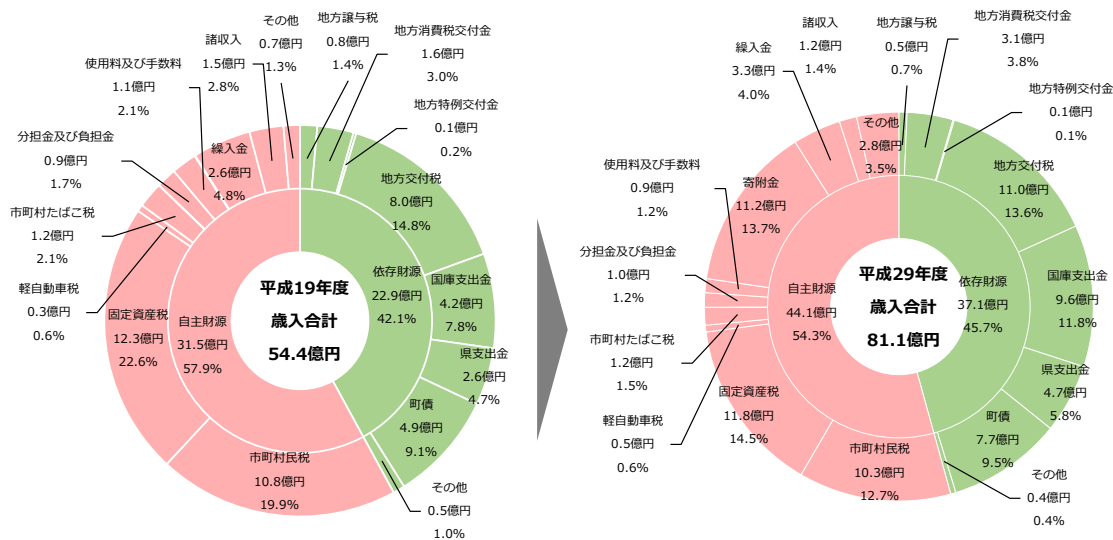
出典：国土交通省「地価公示」、都道府県地価調査
 (市街化区域の住宅地・商業地を抜粋)

(8) 行政運営の状況

① 歳入の状況

平成19年と平成29年の歳入状況を比較した場合、市町村民税などの自主財源が12.6億円増加している一方で、比率は3.6%減少しています。

将来的に人口が減少すると見込まれており、市町村民税などの収入も低下すると考えられます。



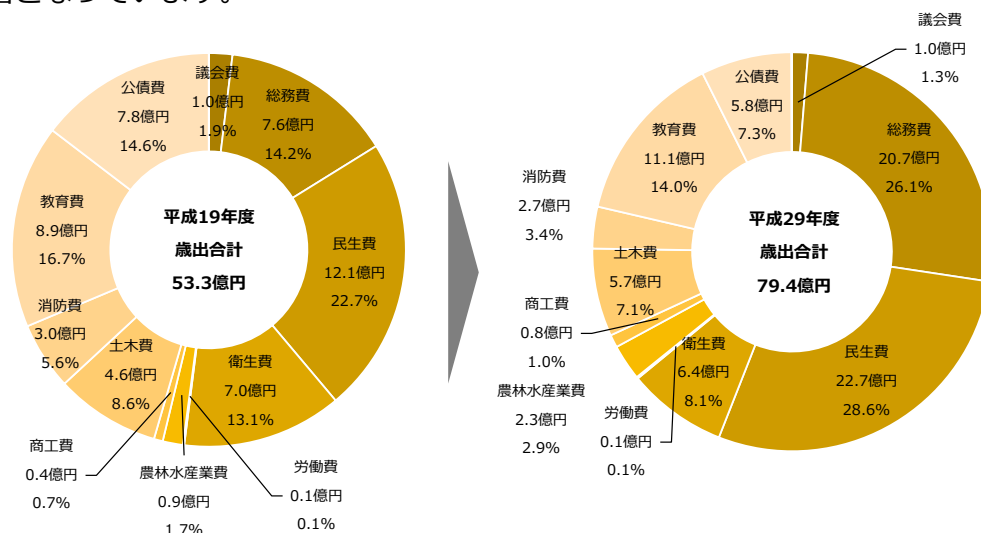
自主財源比率の推移：57.9%（31.5億円）⇒54.3%（44.1億円）
3.6%減（12.6億円増加）

出典：決算カード

② 歳出の状況

【性質別歳出状況】

平成 19 年度と平成 29 年度の性質別の歳出状況を比較した場合、児童福祉費や老人福祉費等に係る民生費が 10.6 億円増加しており、割合については 5.9% 増となっています。



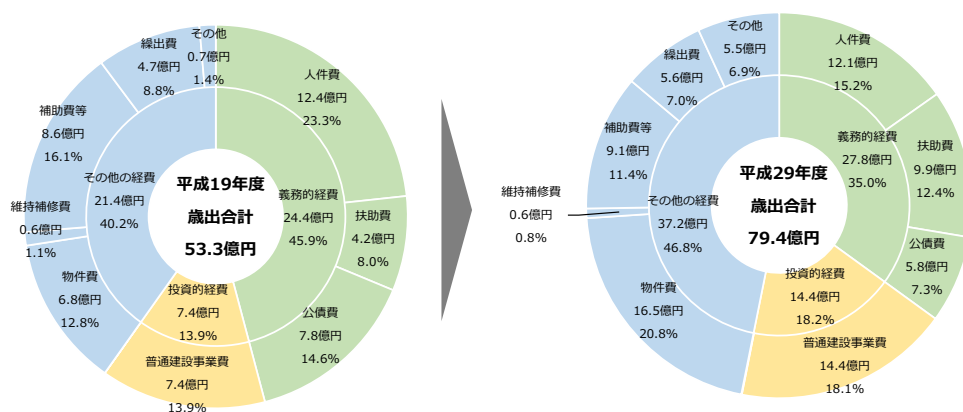
民生費の推移：22.7%（12.1 億円）⇒28.6%（22.7 億円）
5.9%増（10.6 億円増加）

出典：決算カード

【目的別歳出状況】

平成 19 年度と平成 29 年度の目的別の歳出状況した場合、児童福祉、老人福祉などといった社会保障にかかる扶助費が 5.7 億円増加しています。

今後は高齢化の進展により、扶助費のさらなる増加が見込まれます。また、老朽化した都市インフラの更新や維持管理に伴う土木費、投資的経費の増加も予測されます。



扶助費の推移：8.0%（4.2 億円）⇒12.4%（9.9 億円）
4.4%増（5.7 億円増加）

出典：決算カード

③ 公共施設及びインフラ資産の将来的な更新費用

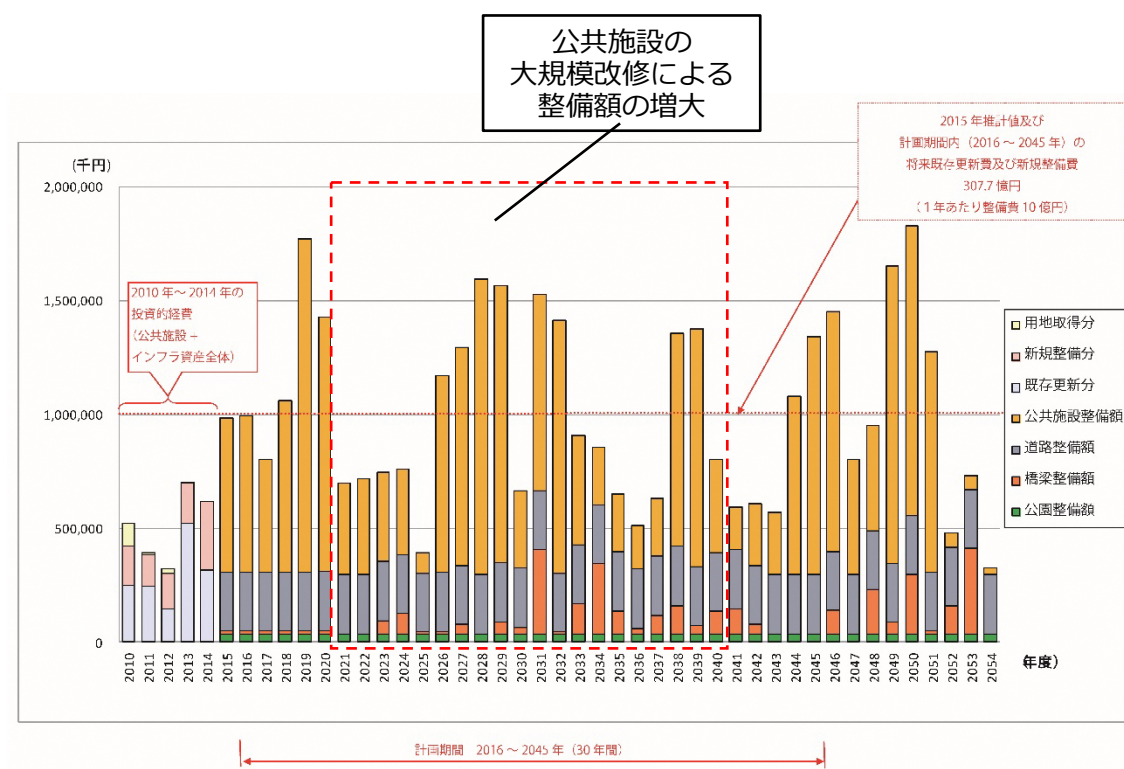
基山町が保有する公共施設や道路、下水道管等をこれまでと同じペースで更新するものと仮定した際の試算結果を見ると、高度経済成長期等に建設された施設・インフラの老朽化が一気に進行しており、公共施設に係る維持・更新コストは公共施設等総合管理計画の計画期間（2016年～2045年）で307.7億円となる見込みです。

公共施設の整備に係る費用の内訳をみると、計画期間である2040年（令和22年）までは大規模改修によるものが多く、それ以降は建替えによる費用が多数を占めています。

また、検討段階ではあるものの園部団地の利便性の高い箇所への移転が検討されており、それに伴う費用（建替え・用地買収等）が発生する見込みです。

公共施設やインフラの維持・更新コストを抑制するためには、公共施設等の再編や適切な居住誘導を図ることにより、公共施設等の維持・更新コストを増大させないための取り組みが必要となります。

公共施設・インフラの将来更新費用推計



出典：基山町公共施設等総合管理計画

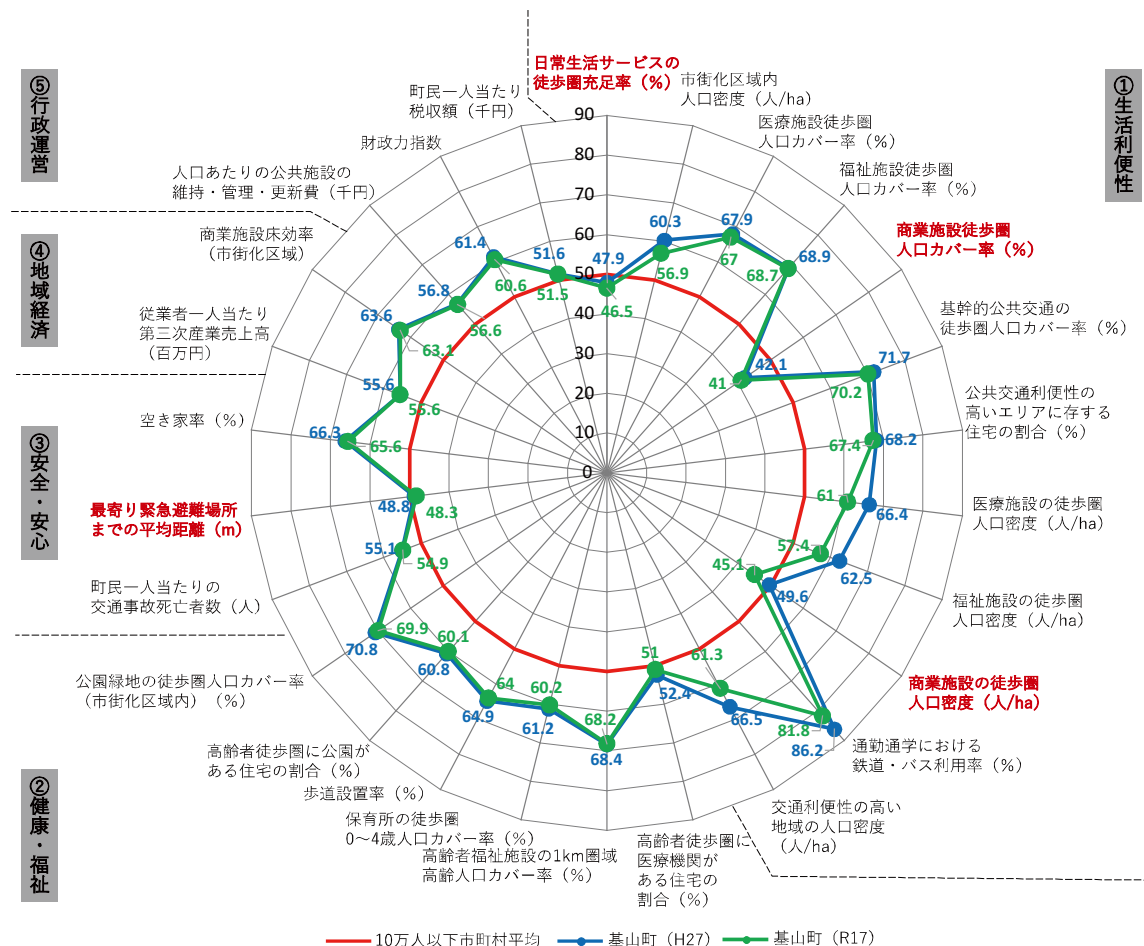
(9) 都市構造の評価

基山町の都市構造を全国の同規模他都市（人口 10 万人以下）と比較し、基山町の強みとなる部分、弱みとなる部分を整理します。

同規模他都市との状況を比較すると、商業施設に関する項目は周辺市に大規模商業施設が多数立地している等の状況から同規模都市の平均値を下回っているものの、それ以外の指標については将来的にも平均値を上回る見込みとなっていることから、基山町は既にコンパクトな都市構造を形成していると考えられます。

将来的に人口が減少する見込みであることから各施設の徒歩圏人口密度も減少する見込みですが、人口減少下においても現状と同等の利便性を維持するためには、無秩序な市街地の拡大を抑制し、公共交通等の利便性の高いエリアへの都市機能や居住の誘導を進める必要があります。

偏差値レーダーチャートによる同規模他都市（人口 10 万人以下）との比較



出典：都市構造の評価に関するハンドブック

※ 赤字で示した項目は同規模他都市の平均値を下回っていることを示している

4 課題点の整理

現況・将来見通しを踏まえ、立地適正化計画を検討する上での都市構造上の課題を整理します。

人口動向	
● 社人研ベース（平成 27 年国勢調査ベース）の人口推計では将来的に減少する見込みであるものの、ここ数年の実績（令和 2 年住民基本台帳ベース）において人口は横ばいに推移している ● DID の区域が拡大した一方で人口密度は減少している（市街地拡大・低密度化） ● 基山駅周辺においては将来的に低密度化が進む見込み	
	【課題点】人口維持を目指すべき箇所への居住の集積によるメリハリある都市づくりが必要
● 高齢者夫婦世帯や高齢者単身世帯の増加率が周辺市よりも高く、将来的に増加する見込み ● けやき台や高島団地周辺、立野駅周辺は高齢化率が特に高くなる見込み	
	【課題点】増加する高齢者が安心して暮らせるまちづくりが必要
● 今後も自然減の傾向が続く見込み ● ここ数年の実績においては、平成 29 年以降は転入数が転出数を上回っており、転入者の半数以上が若者・子育て世代となっている ● 将来的に児童数の減少が見込まれる ● 出生率は全国平均、佐賀県平均と比較して低い	
	【課題点】安心して子どもを産み育てられる環境づくりが必要
● 基山町に移住する若者も多い一方で基山町を離れる若者が多い	
	【課題点】進学・就職後も住み続けたい魅力づくりが必要

土地利用
● 基山駅周辺に小規模な低未利用地が散在・増加している（多くは月極駐車場等） ● 現在は駐車場への転用が多いが、人口減少により駐車場の転用件数も少なくなる見込み
 【課題点】 基山駅周辺に散在する低未利用地の活用が必要
● 空き家件数は年々増加しているが、多くはそのまま利活用が可能 ● 民間の大型住宅団地は空き家が発生しても住宅取得補助の活用がみられる ● 市街地縁辺部で宅地開発や住宅取得が進む一方で基山駅周辺では宅地開発・住宅取得が少ない ● 基山駅周辺は住宅整備ができる低未利用地がないほか、住宅の流通も少ない ● 園部団地の老朽化に伴い、利便性の高い箇所への公営住宅整備が検討されている
 【課題点】 都市機能や住宅の受け皿としての空き家の有効活用、土地利用の検討が必要
● イベントや朝市等によって公園を活用し、周辺の人憩いの場としての機能向上が望まれる
 【課題点】 公園など公共空間の有効活用が必要

公共交通
●通勤・通学で町外に出ている人が多い一方で他市町から基山町に通勤・通学している人も多い ●JR 鹿児島本線の利便性が高く、多くの人が鉄道を利用して周辺市町に通勤・通学している ●基山駅は周辺に立地している工業団地へのシャトルバスが発着しており、広域的な交通拠点としての機能も有している ●JR 鹿児島本線、高速基山停留所等町外に向かうための公共交通の選択肢がある ●近隣市町のうち、公共交通の利便性や拠点となる箇所の都市機能の集積度が高い自治体ほど自家用車の利用割合が低い ●基山駅周辺においては将来的に低密度化が進む見込み
 【課題点】公共交通利便性の高い箇所への人口誘導が必要
●高齢者が買い物や通院を目的に日常的にコミュニティバスを利用している ●将来的な高齢者の増加からニーズが高まる見込み ●けやき台や高島団地周辺、立野駅周辺は将来的に高齢者が特に増加する見込み
 【課題点】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
●コミュニティバスの運行経費（赤字補填）が毎年 2,000 万円程度かかっている ●アンケート回答者の 78%がコミュニティバスの継続を希望している ●運転手不足が問題となっており、今後コミュニティバスの運行維持に支障が出る可能性がある
 【課題点】コミュニティバスに加えて新たな移動手段の検討が必要

都市機能

- すべての施設の利用圏域において人口が減少する見込みであり、人口減少が進むと施設の移転や撤退が懸念される
- 基山モール商店街は、保育園・医療施設等の立地によって来街者が増加
- 基山駅周辺は医療・福祉・商業等すべての都市機能が集積しており、当該エリアの人口密度維持が町全体の利便性維持に直結する



【課題点】基山駅周辺での魅力ある拠点形成が必要

- 周辺市町には大規模小売店舗が多数立地している
- 平日は町内の施設で買い物をしている傾向にある
- 休日は年齢が上がるほど町内で買い物をする傾向が強くなる



【課題点】将来的に発生しうる町内での購買需要に対応するための商業機能維持・集積が必要

都市基盤

- 町内の多くの箇所で民間開発による良好な住環境整備が行われてきた
- 住環境基盤の整っているけやき台や高島団地は将来的に高齢者が特に増加する見込み
- 若基小学校の児童数が減少しており、2つの小学校の児童数に偏りが生じている
- 市街化区域の人口集積箇所のほとんどで下水道が整備されている



【課題点】住環境基盤の整った箇所への人口集積、高齢化の進む地区の若返り促進が必要

災害

- 計画規模の浸水被害に対する河川改修を実施している
- 想定しうる最大規模の降雨があった際には、基山駅以南のほとんどのエリアで浸水リスクが指摘されている
- 市街化区域の一部に土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域が指定されている
- 高島団地周辺は近隣に指定避難所が無く、避難の際に秋光川や山下川を渡る必要がある
- 第八区公民館南側においては、最短ルートで避難する際にアンダーパスとなっている小倉交差点を通る必要がある



【課題点】避難所の機能向上による安全性確保が必要

【課題点】避難情報の周知による安全性確保が必要

行政運営

- 生産年齢人口の減少による地方税の減収が見込まれる
- 老朽化した公共施設やインフラの更新や維持管理に係る支出の増加（大規模改修）が予測される
- 高齢化の進展により、老人福祉に係る民生費等のさらなる増加が見込まれる
- 園部団地の移転や建替えに伴う費用が発生する見込み



【課題点】人口構成の適正化と利便性が高く都市基盤が整備されている箇所への人口誘導によるインフラ整備費用の抑制と町民の税負担の軽減化

