

## 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】

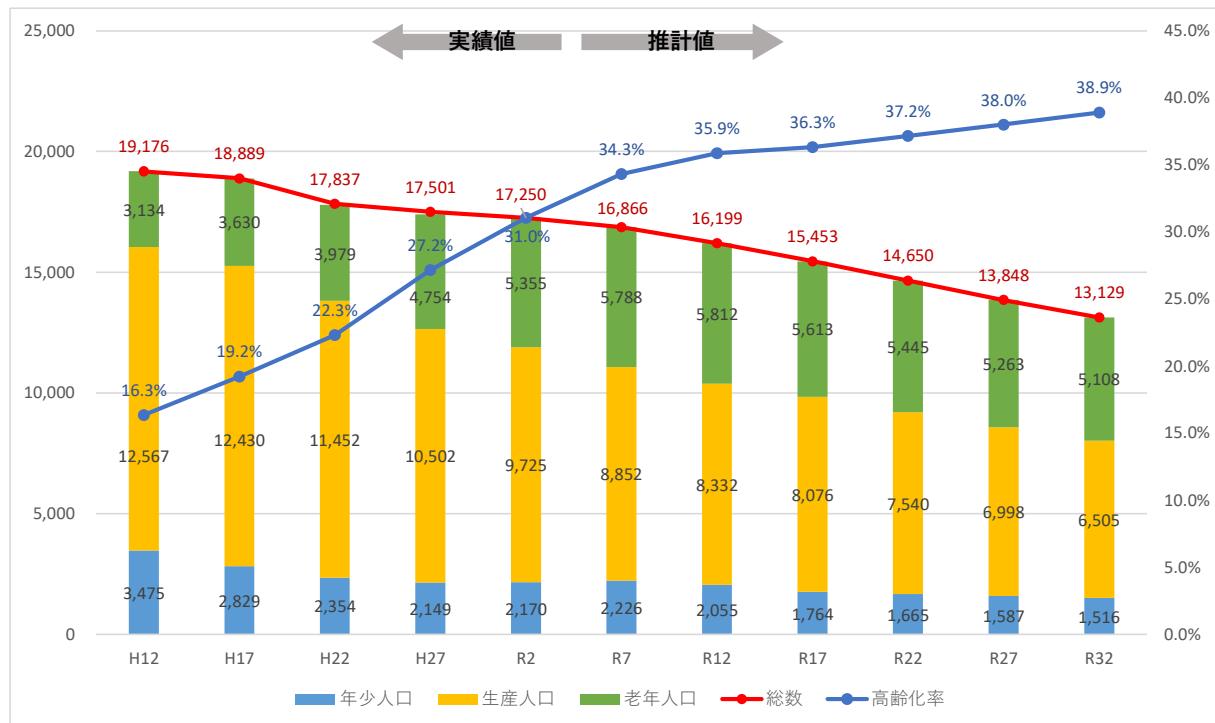
##### 国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の推計値ベースでの人口

基山町の人口は、令和 2 年では 17,250 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 32 年には 13,129 人になると推計されています。

また、老人人口（65 歳以上）は、平成 17 年に年少人口（0～14 歳）と逆転し、令和 32 年には高齢化率は 38.9%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・推移（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 7 年以降は推計値）

（令和 2 年国勢調査の結果を基に令和 5 年推計）

### 住民基本台帳ベースでの人口

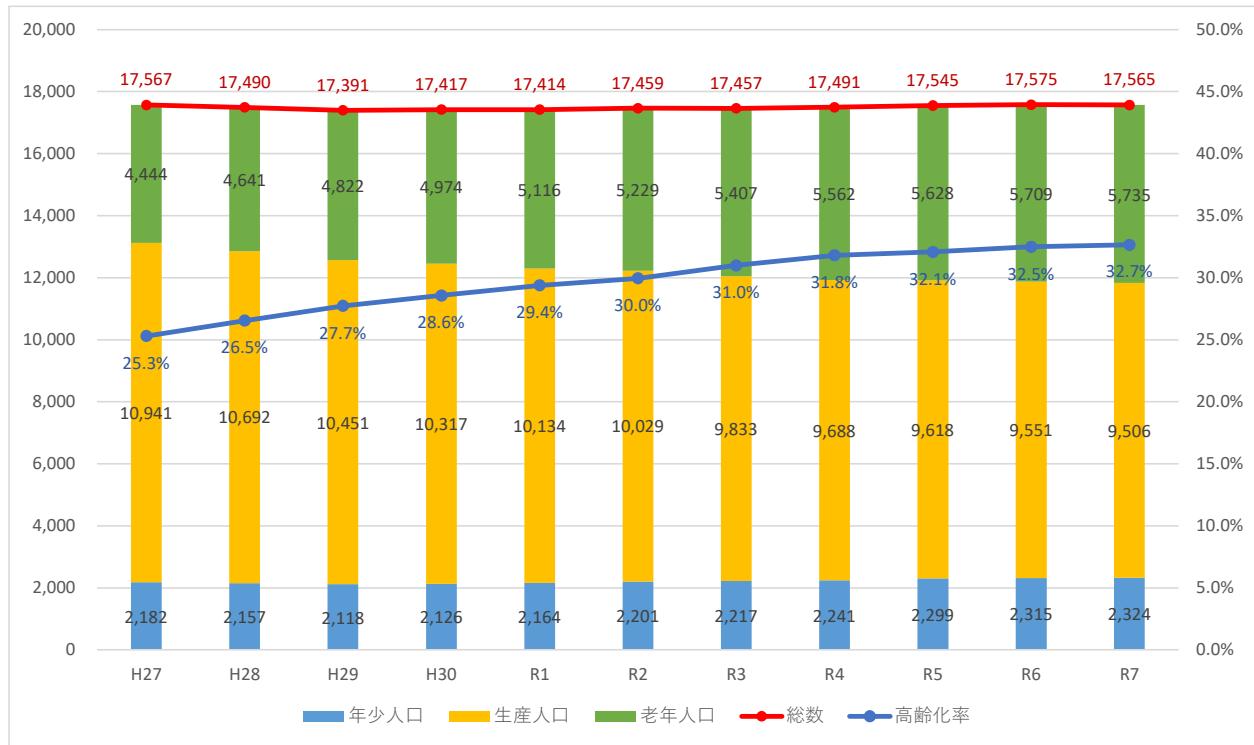
基山町では平成 28 年以降移住定住施策を重点的に実施しており、若者や子育て世代への住宅取得支援や子育て環境の向上など、住みたくなるまちづくりとしての環境整備を行ってきました。

社人研データは前回の令和 2 年国勢調査の結果を基に令和 5 年に推計されており、既に 2 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 7 年国勢調査の結果を基に推計すると令和 5 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とします。

社人研での令和 2 年から令和 7 年までの推計値と住民基本台帳での令和 2 年から令和 7 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 2.2% 減の見込みが住民基本台帳では 0.6% 増に転じているほか、年少人口比率（0～14 歳）は社人研での推計は 2.6% 増となっていますが、住民基本台帳では 5.6% 増となっており、社人研での推計値とは異なり増加しているほか、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

基山町の世帯数は令和2年の時点で **6,756** 世帯であり、一世帯当たりの人員数は **2.6** 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、令和2年時点では全体の **16.8%**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、令和2年時点では全体の **8.9%**まで増加しています。

平成27年から令和2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、その後戻つてこないほか、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27年～令和2年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	127.0%
2	筑紫野市	120.2%
3	小郡市	115.3%
4	佐賀県	113.1%
5	鳥栖市	110.5%

### 高齢者単身世帯増減率の 佐賀県・近隣市との比較 (平成27年～令和2年)

順位	市町名	増減率
1	基山町	126.7%
2	筑紫野市	124.2%
3	小郡市	120.3%
4	鳥栖市	119.0%
5	佐賀県	116.9%

出典：国勢調査

### (3) 自然増減・社会増減の推移

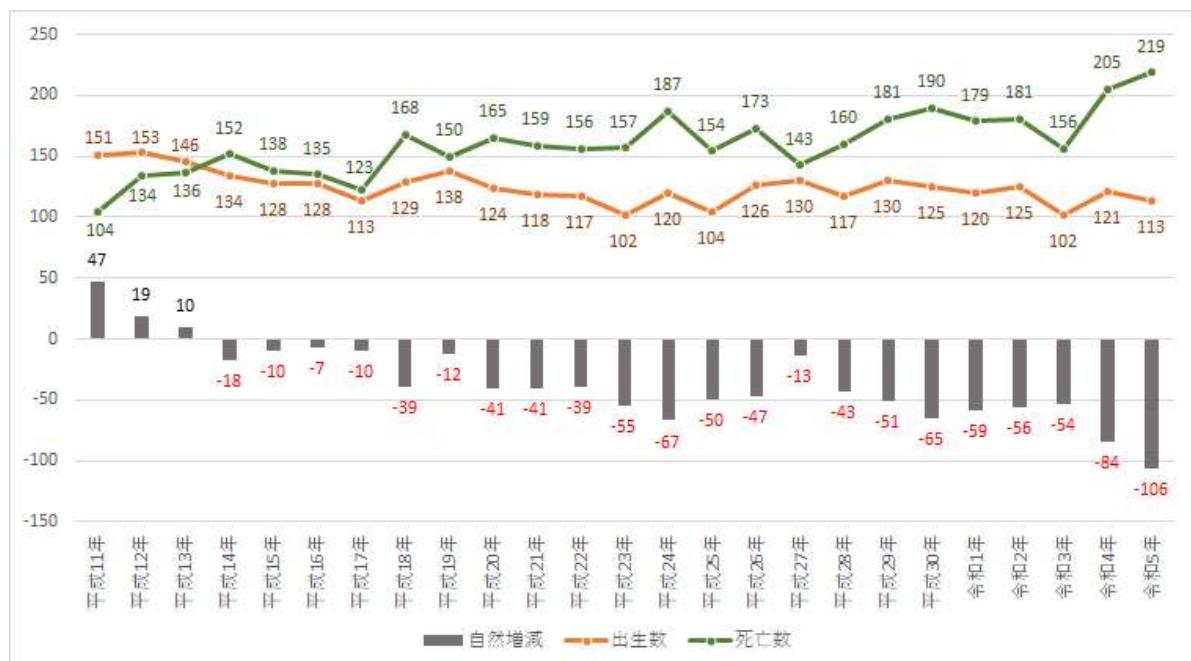
#### ① 自然増減の推移

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、おおむね50~100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「人口動向統計調査」、佐賀県「人口動態統計」

## ② 社会増減の推移

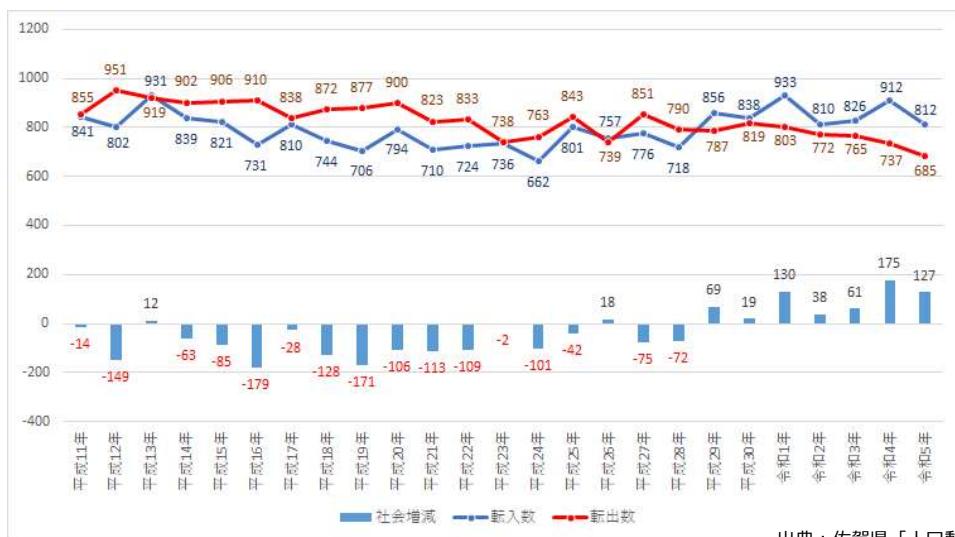
社会増減については、平成 11 年から平成 28 年までは転出者が転入者を上回っていましたが、平成 29 年以降は逆転し、近年は転入数の方が多くなっています。

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が実を結んだ状況となっています。

令和 6 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% 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 76% 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。

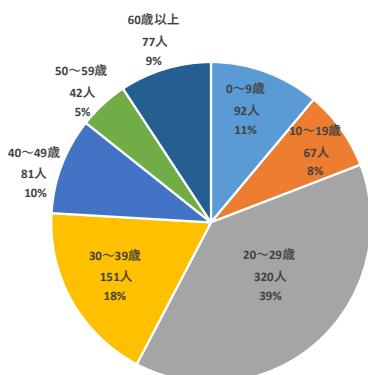
令和 6 年時点の転出者の年齢構成を見ると、多くの年代で転入者より少ない値を示しています。平成 30 年頃は、20~29 歳の年代では転入者よりも転出の方が多い値となっていましたが、令和 6 年時点では逆転しています。就職等によって基山町を離れている若者も多い一方で、移住定住施策によって多くの若者世代が基山町に引っ越してきている状況となっています。

### 社会増減の推移

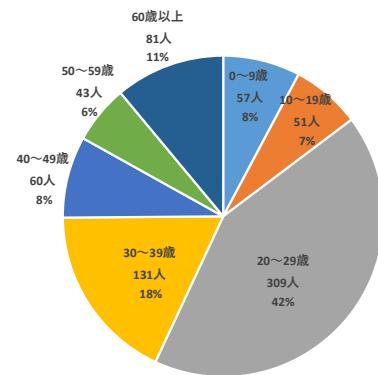


出典：佐賀県「人口動態統計」

### 転入者の年齢構成（令和 6 年）



### 転出者の年齢構成（令和 6 年）



出典：佐賀県「人口移動調査」

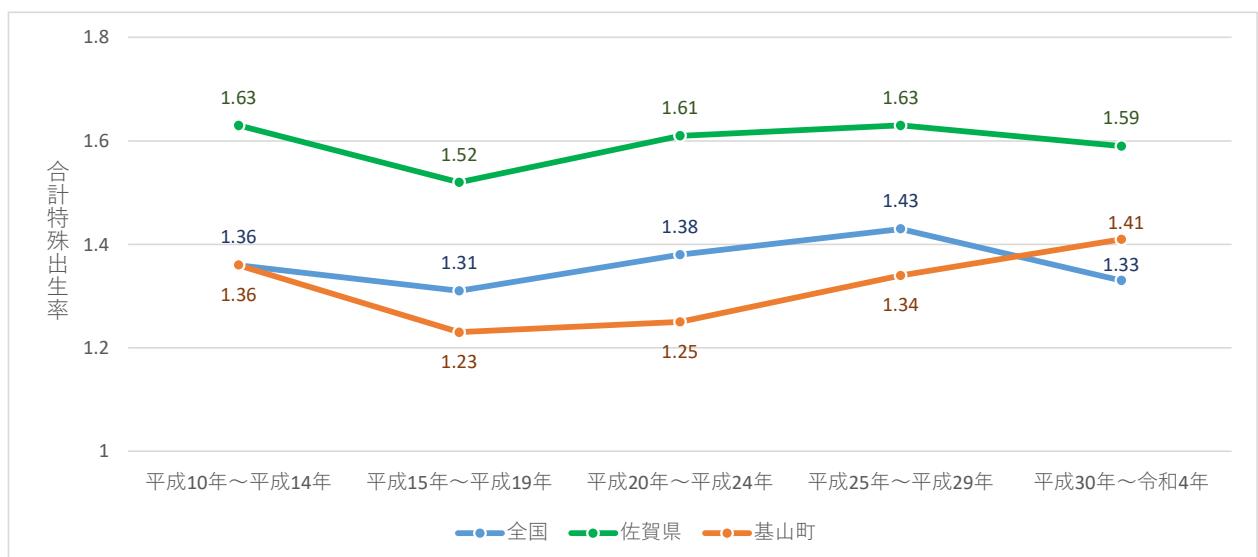
#### (4) 出生率の推移

平成30年から令和4年にかけての基山町の合計特殊出生率は1.41と全国平均よりやや高いものの、佐賀県平均と比較すると低い状況となっています。

それまでの傾向をみると、平成15年から平成29年にかけて全国平均よりも低い値で推移していましたが、平成30年以降に逆転しています。

なお、「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

令和2年国勢調査時点での基山町の昼夜間人口比率は96.4%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。

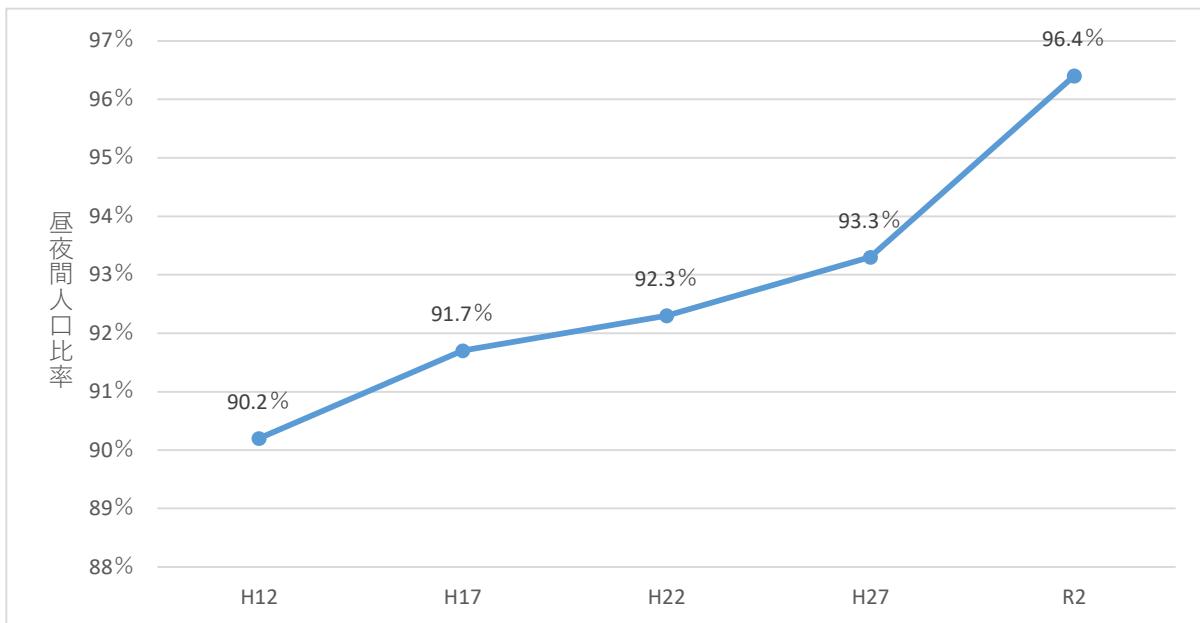
隣接市町と比較すると、筑紫野市や小郡市より昼夜間人口比率が高い傾向にありますが、鳥栖市よりは低い状況となっています。

昼夜間人口の推移をみると、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	110.2%
基山町	96.4%
筑紫野市	90.2%
小郡市	83.4%

### 基山町の昼夜間人口の推移



出典：国勢調査

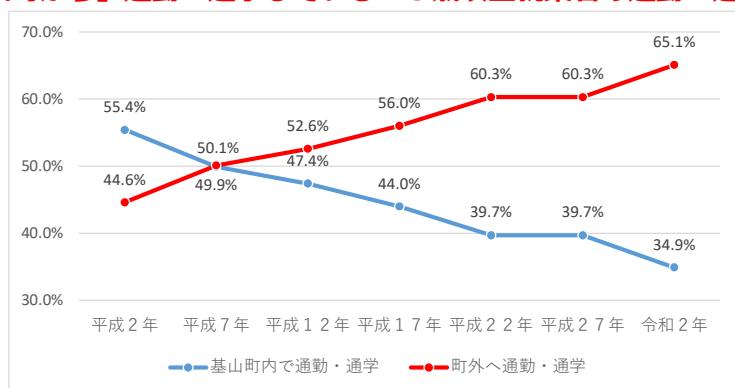
## ② 通勤先・通学先の状況

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、その後逆転し令和2年時点では15歳以上就業者のうち65.1%が町外に通勤・通学している状況です。

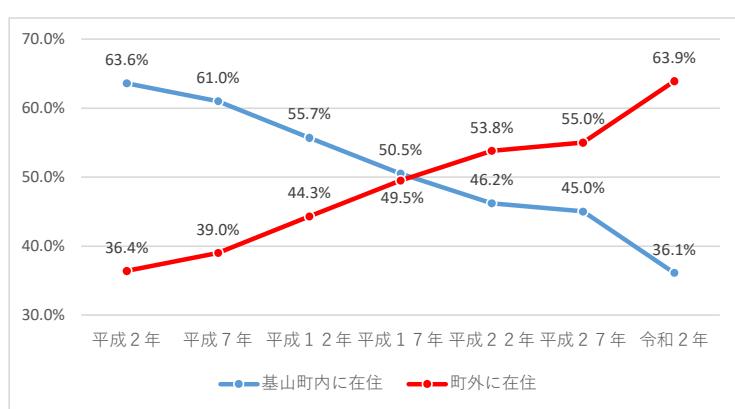
その一方で、基山町に通勤・通学している15歳以上就業者については、町外から基山町通勤・通学している傾向が年々強くなっています。平成17年までは基山町内に在住している人の方が多い状態でしたが、その後逆転し、令和2年時点では町外からの通勤・通学者が全体の63.9%を占めています。

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歳以上就業者の通勤・通学先



町外へ通勤・通学している人の割合  
(令和2年)

	市町名	
1	小郡市	65.8%
2	基山町	65.1%
3	筑紫野市	62.6%
4	鳥栖市	42.3%

町外から通勤・通学している人の割合  
(令和2年)

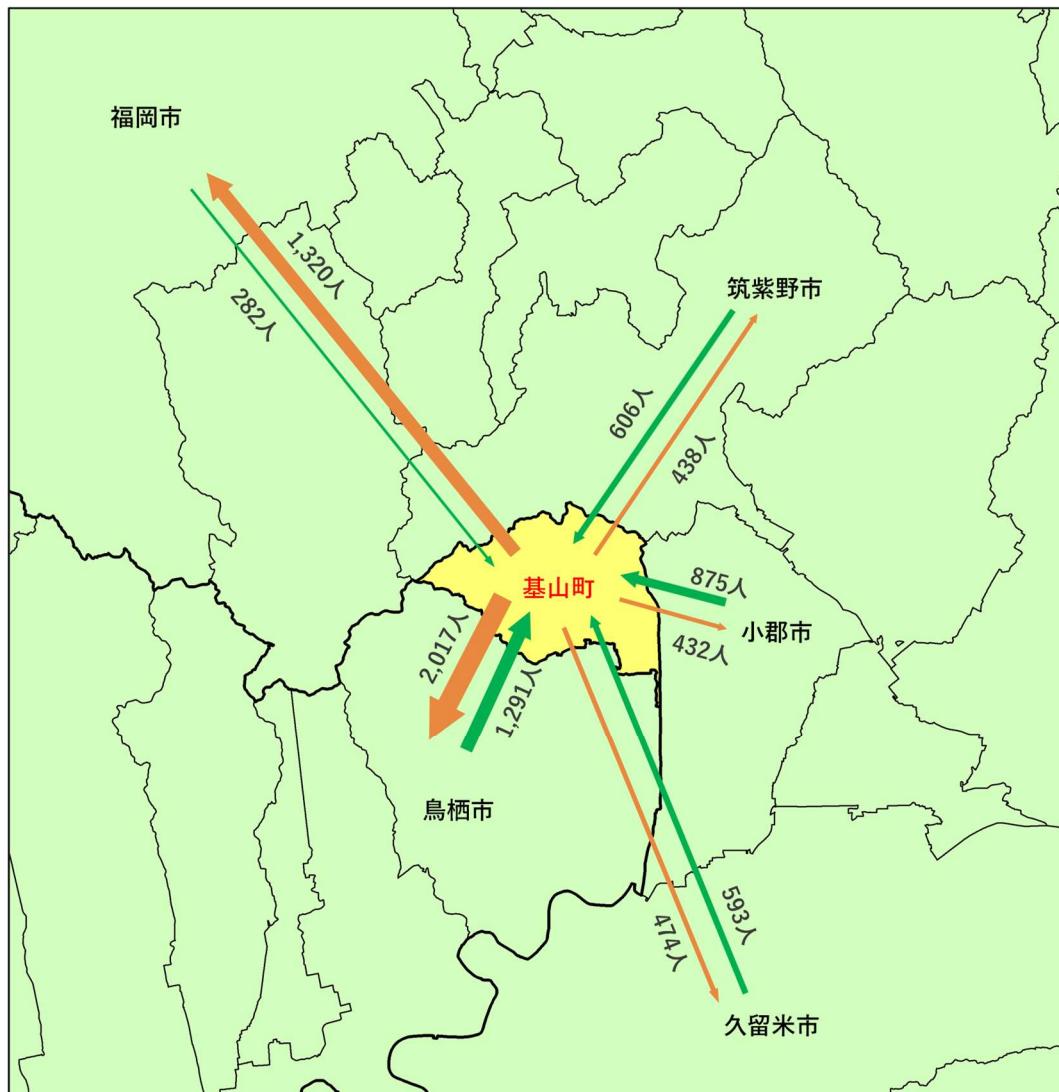
	市町名	
1	基山町	63.9%
2	鳥栖市	53.8%
3	筑紫野市	50.7%
4	小郡市	49.0%

令和2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2,017人と最も多く、福岡市が1,320人、久留米市が474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1,291人と最も多く、小都市が875人、筑紫野市が606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、小都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



## 2 エリア別の人団動向分析

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。

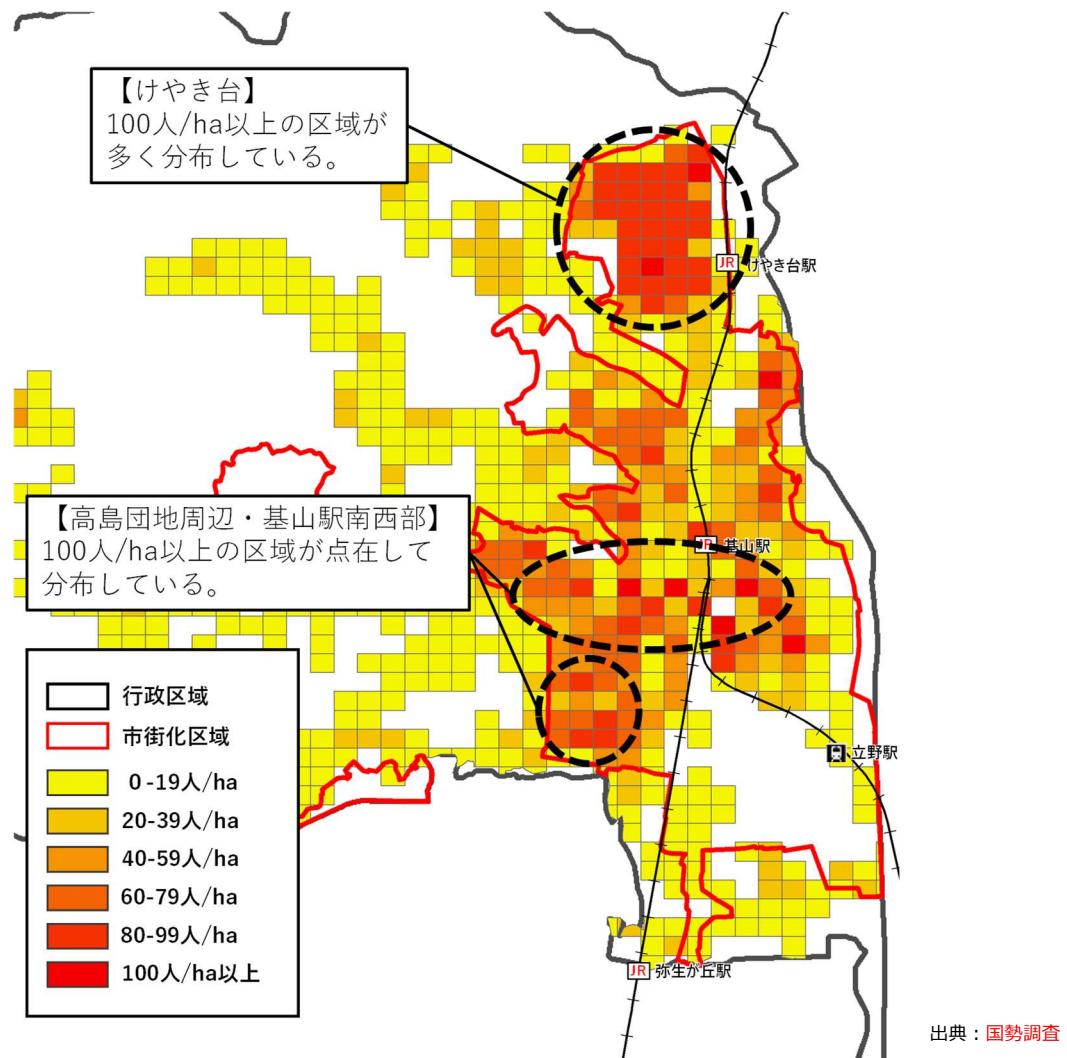
なお、都市機能誘導区域及び居住誘導区域は市街化区域内で設定することから、市街化区域内の人口動向について整理します。

### (1) 令和2年時点での人口密度

令和2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。また、基山駅の南部及び西部において人口密度が100人/ha以上のエリアが点在して分布しています。

基山駅周辺においては、平成27年頃までは、住宅購入等に対しての動きもあまり見られず、低密度なエリアが多くありました。近年は住宅着工もみられるようになり、人口密度も高くなっています。

#### 人口密度（令和2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。

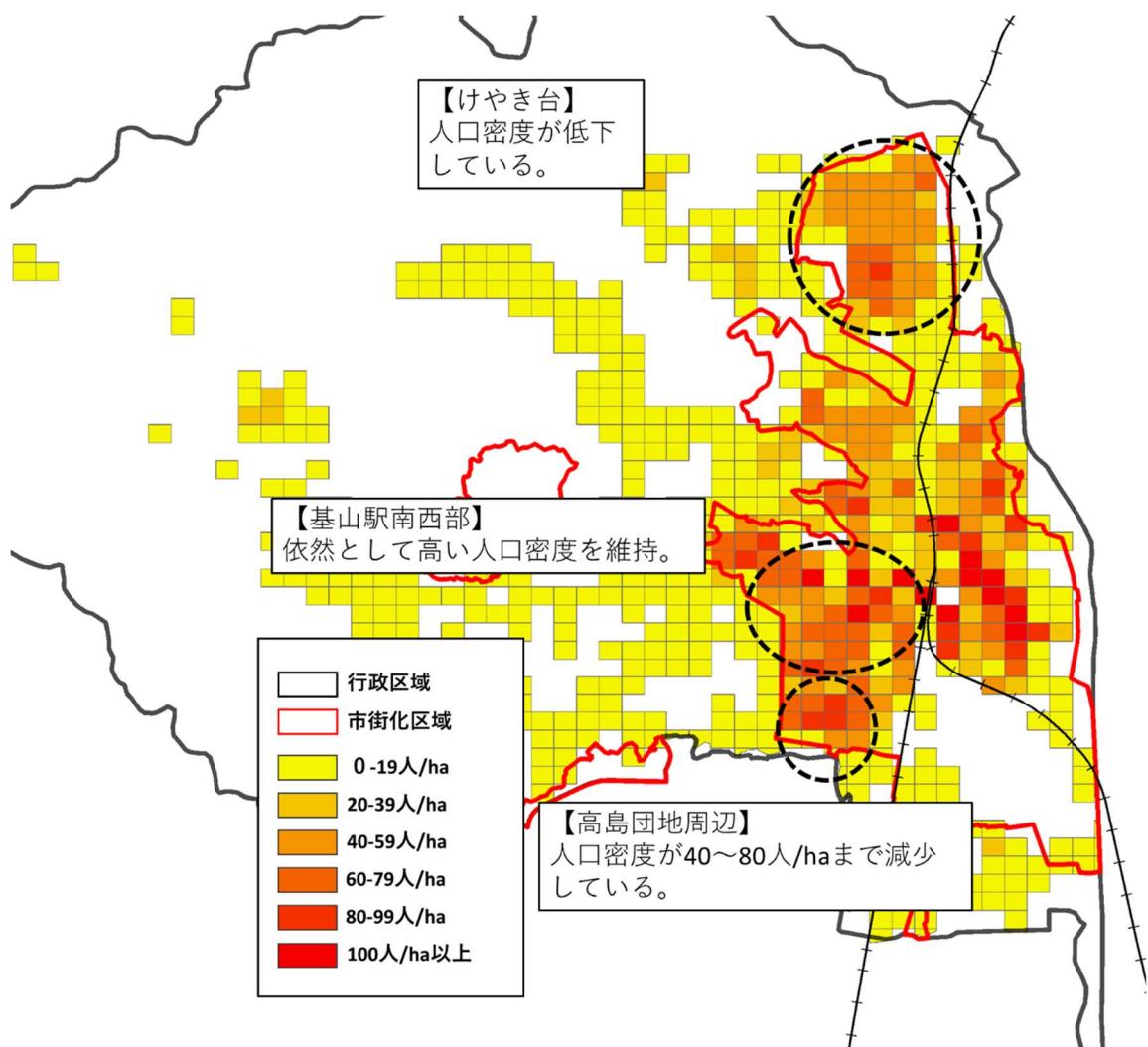
## (2) 令和22年時点での人口密度

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40～80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、依然として所々で高い人口密度が維持されていますが、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、その後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）

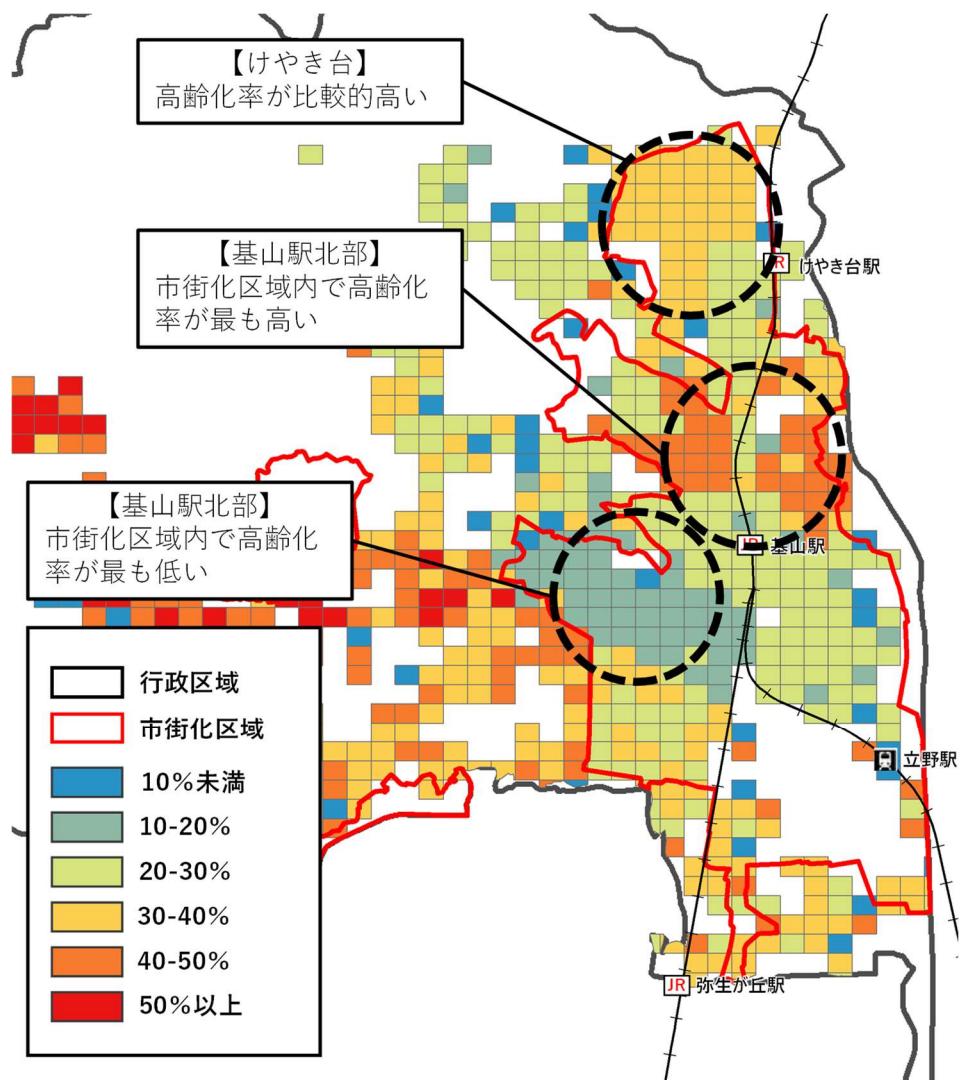


## (3) 令和2年時点での高齢化率

令和2年時点の100mメッシュの高齢化率をみると、市街化区域内では基山駅北部が40~50%、けやき台が30~40%と、周辺と比較して高い値となっています。一方で基山駅南西部は10~20%と、周辺と比較して低い値となっています。

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（令和2年）



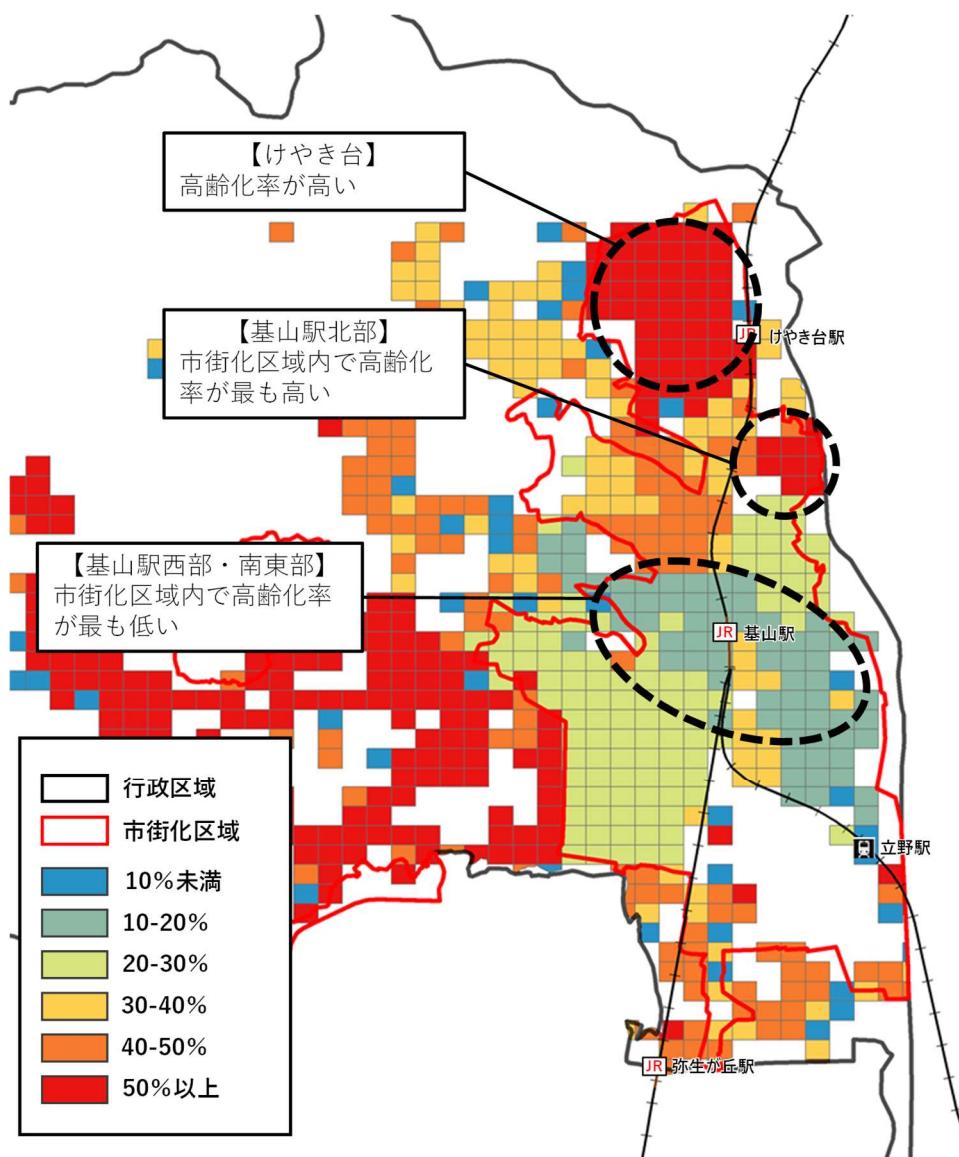
#### (4) 令和22年時点での高齢化率

令和22年時点の100mメッシュの高齢化率をみると、市街化区域内はエリアによって高齢化率にばらつきがあります。特にけやき台・きやま台・本桜での高齢化率の増加が激しく、50%以上となる見込みです。

市街化調整区域も高齢化率が高くなっています。これ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）



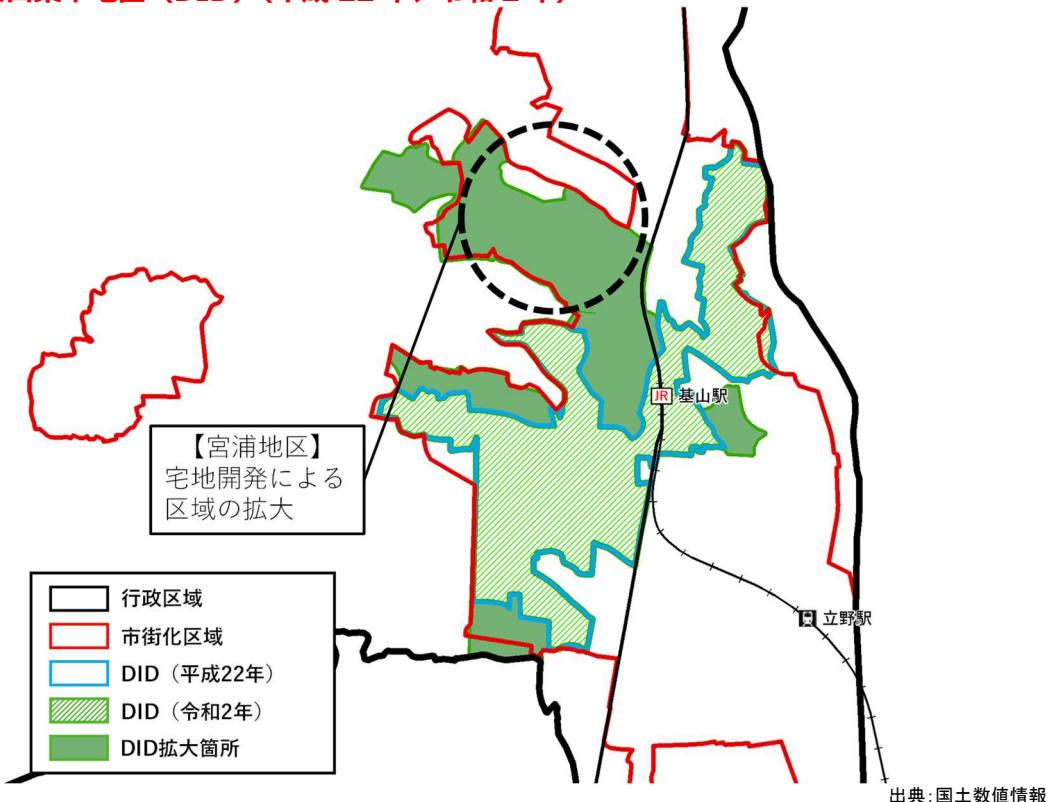
## (5) 人口集中地区（DID）の動向

平成 22 年から令和 2 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 71 ha 広くなり、DID 人口も 2,274 人増加しています。

その一方で、人口密度は平成 22 年時点では 57 人/ha でしたが、令和 2 年時点は 47 人/ha と 10 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。

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 22 年、令和 2 年）



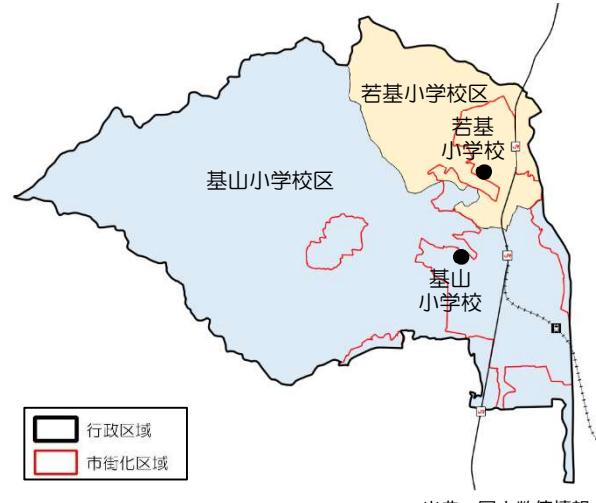
	平成 22 年時点	令和 2 年時点	増減
DID 面積(ha)	99	170	71
DID 人口 (人)	5,643	7,917	2,274
人口密度 (人/ha)	57	47	-10

## (6) 小学校別の児童数推移

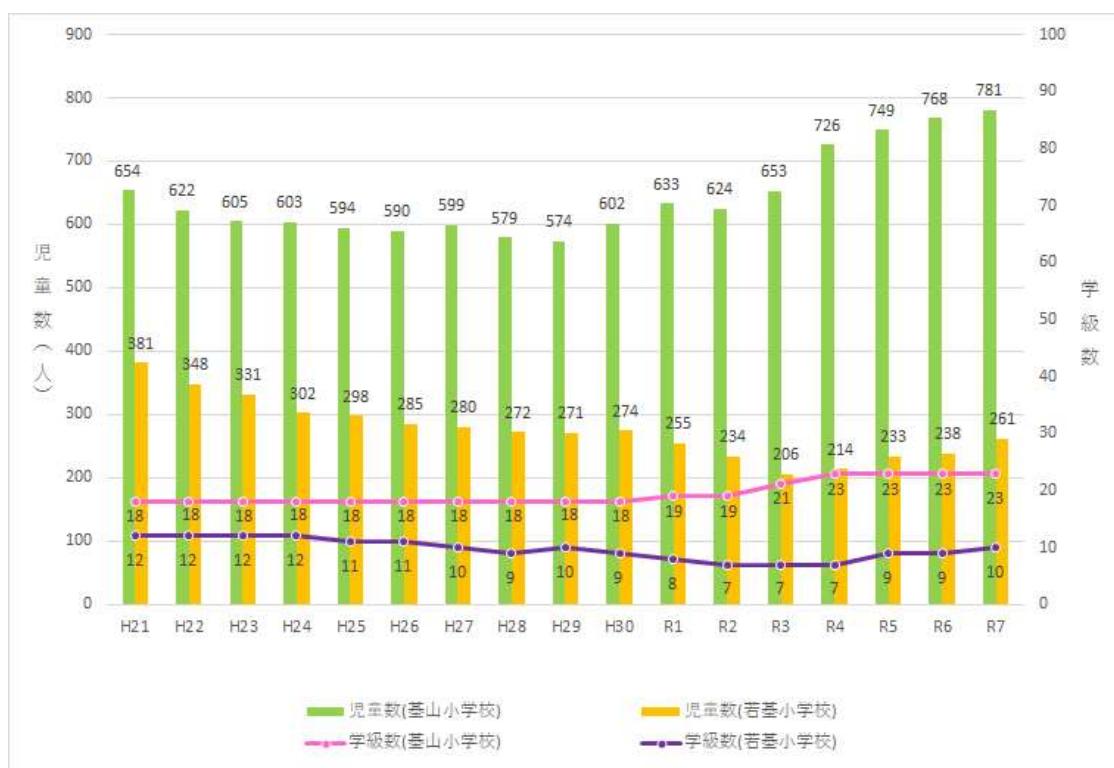
町内には基山小学校と若基小学校の2校が立地しています。

小学校ごとの児童数推移をみると、基山小学校は平成29年以降、増加傾向にあります。若基小学校は令和3年まで減少傾向でしたが、その後増加に転じています。

### 小学校区の状況



### 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

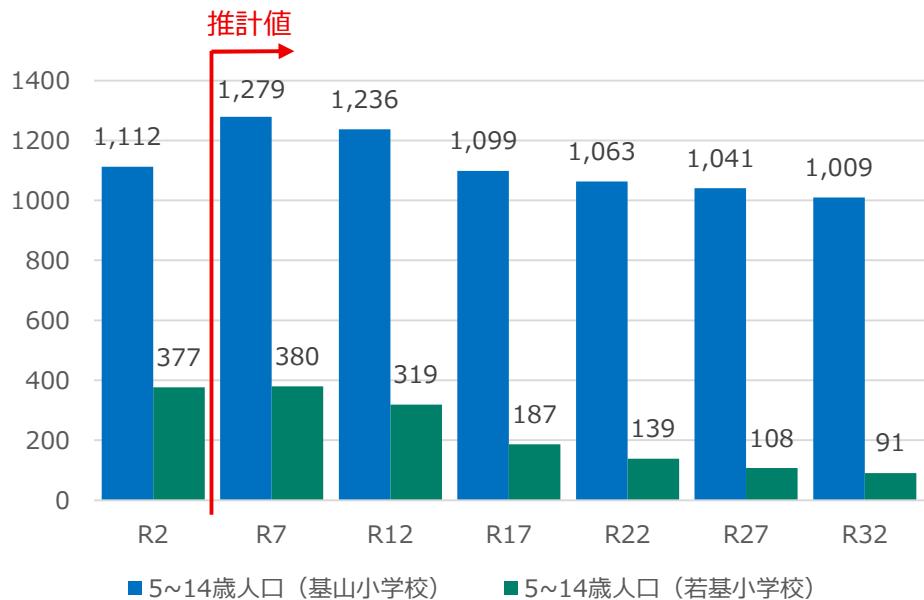
基山町内に立地する 2 つの小学校区において、概ね小学校児童の年齢に該当する 5 歳～14 歳の人口推計をそれぞれ算出し、将来的な小学校区別の児童数を整理します。

社人研での推計によると、基山小学校区については令和 7 年までは増加していますが、その後減少傾向となっており、令和 2 年から令和 32 年の間に 103 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も令和 7 年まで一旦増加した後減少に転じ、令和 32 年時点では 91 人と現状と比較して 289 人減少する見込みです。

住民基本台帳による実績値では基山小学校区及び若基小学校区ともに児童数が増加しています。いずれにおいても住宅開発が行われ、子育て・若者世代が入居したためと推測されます。

### 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

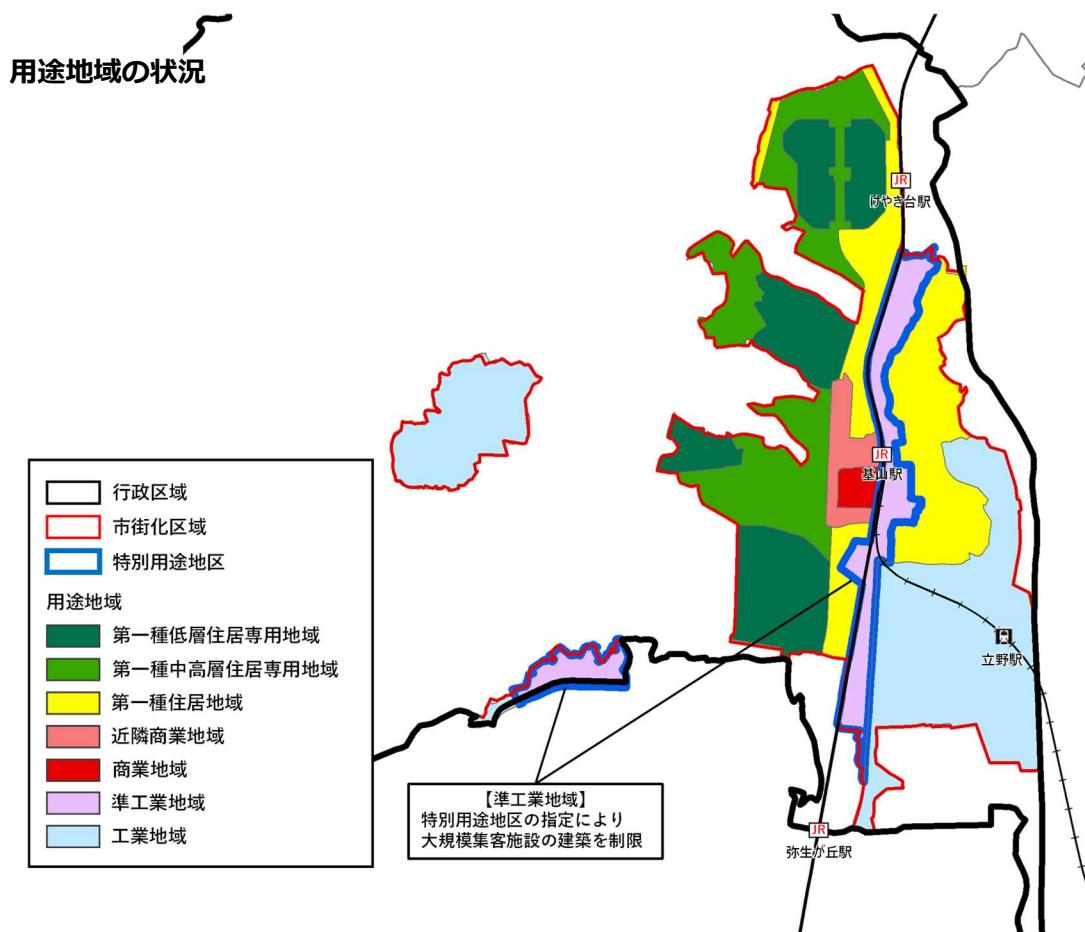
##### ① 用途地域の状況

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。



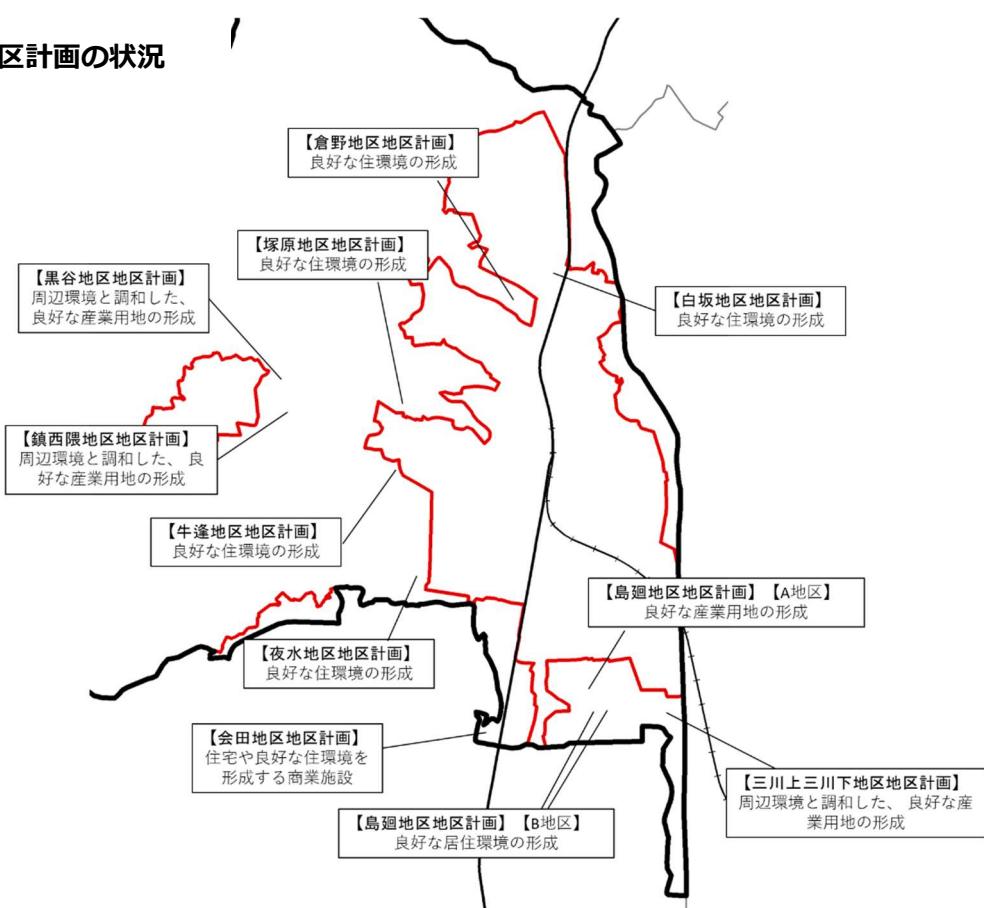
出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

## ② 地区計画の状況

基山町内においては、**全 11 地区**において地区計画が定められています。  
地区名とそれぞれの目的な以下の通りです。

地区名	目的
白坂地区	秩序ある地区施設の整備を図り、良好な居住環境を形成すること
倉野地区	周辺環境との調和を図りつつ、良好な住環境を形成・維持すること
塚原地区	周辺環境との調和を図りつつ、良好な住環境を形成・維持すること
黒谷地区	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
鎮西隈地区	物流機能を備えた産業集積地域の拠点である基山グリーンパークを補完し、周辺環境との調和を図りつつ、良好な産業用地を形成すること
牛逢地区	周辺環境との調和を図りつつ、良好な住環境を形成・維持すること
夜水地区	周辺環境との調和を図りつつ、良好な住環境を形成・維持すること
島廻地区(A 地区)	物流機能を備えた産業集積地域の拠点として、周辺環境との調和を図り、良好な産業用地を形成すること
島廻地区(B 地区)	周辺環境と調和した良好な居住環境の形成を図ること
会田地区	住宅や良好な居住環境を形成する商業施設を整備する地区とすること
三川上三川下地区	物流機能を備えた産業集積地域の拠点として、周辺環境との調和を図り、良好な産業用地を形成すること

## 地区計画の状況

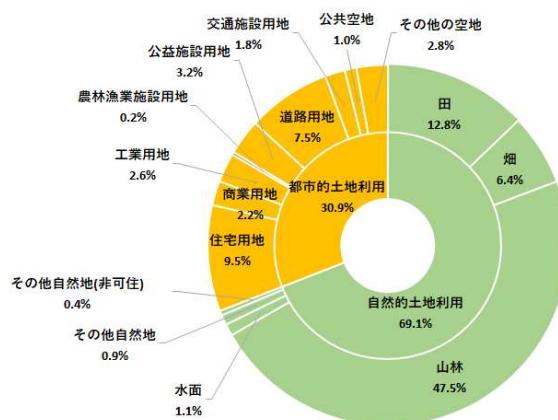


### ③土地利用の状況

基山町全体の土地利用状況をみると、田や畠、山林などの自然的土地利用が全体の **69.1%**、住宅用地や商業用地などの都市的土地利用が全体の **30.9%**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 **10.8%**、都市的土地利用が全体の **89.2%**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 **83.9%**、都市的土地利用が全体の **16.1%**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）

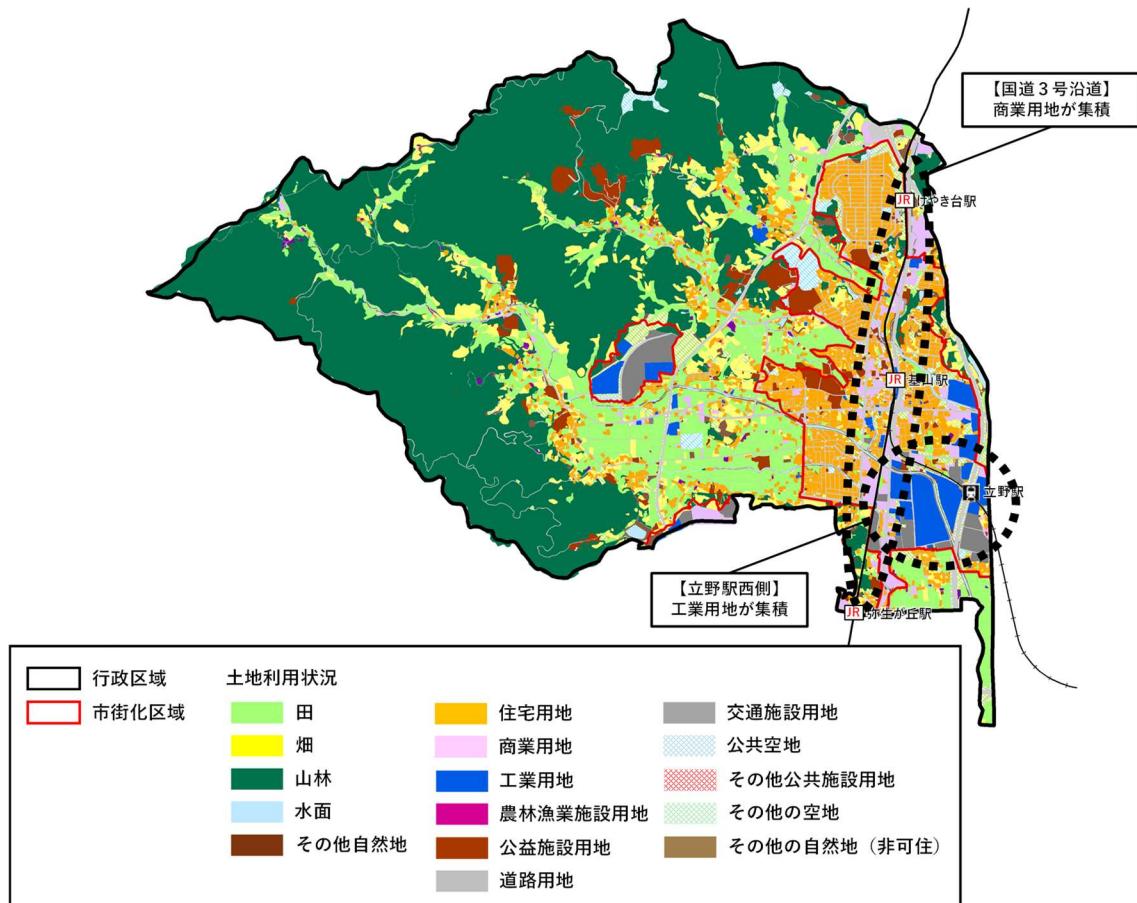


出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

## 基山町立地適正化計画

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（令和 5 年度）

#### ④基山駅周辺の低未利用地の状況

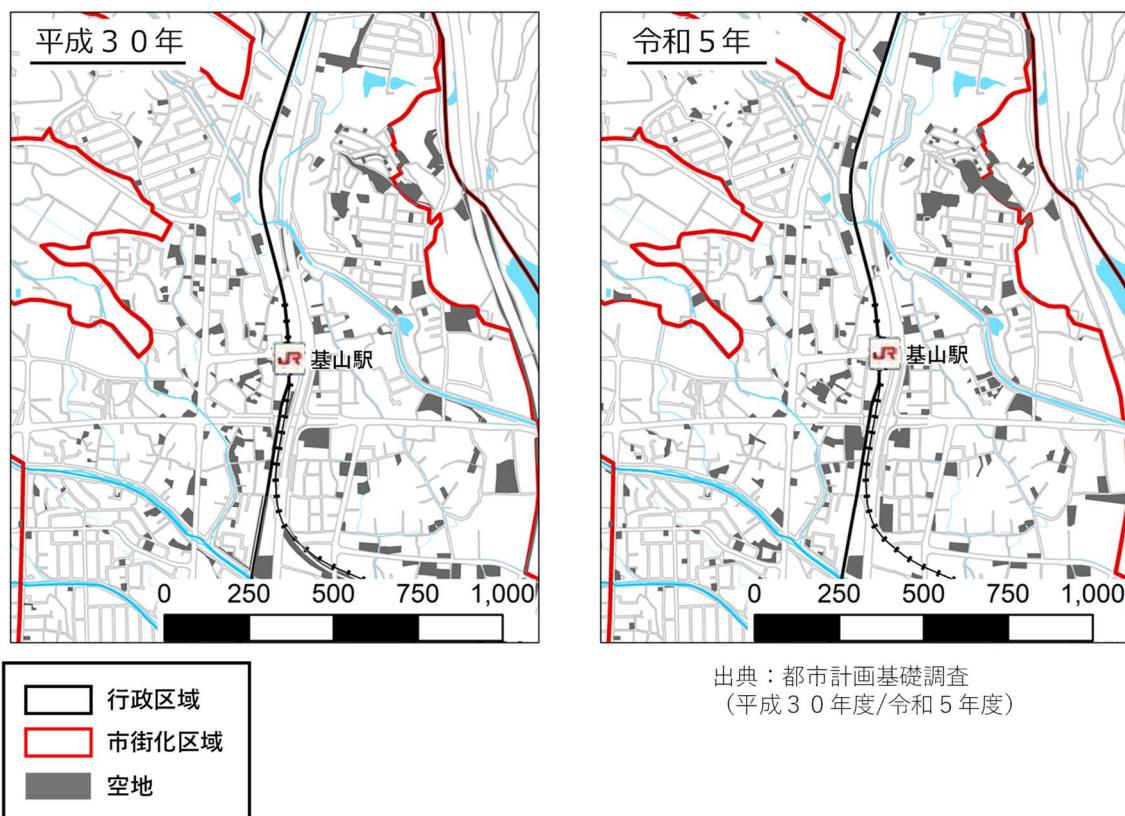
町内全域の低未利用地の状況を見ると、中心市街地である基山駅周辺で特に多い状況となっています。

基山駅周辺の低未利用地の状況を見ると、平成25年頃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年頃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。令和5年頃も同様の傾向が続いている。

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

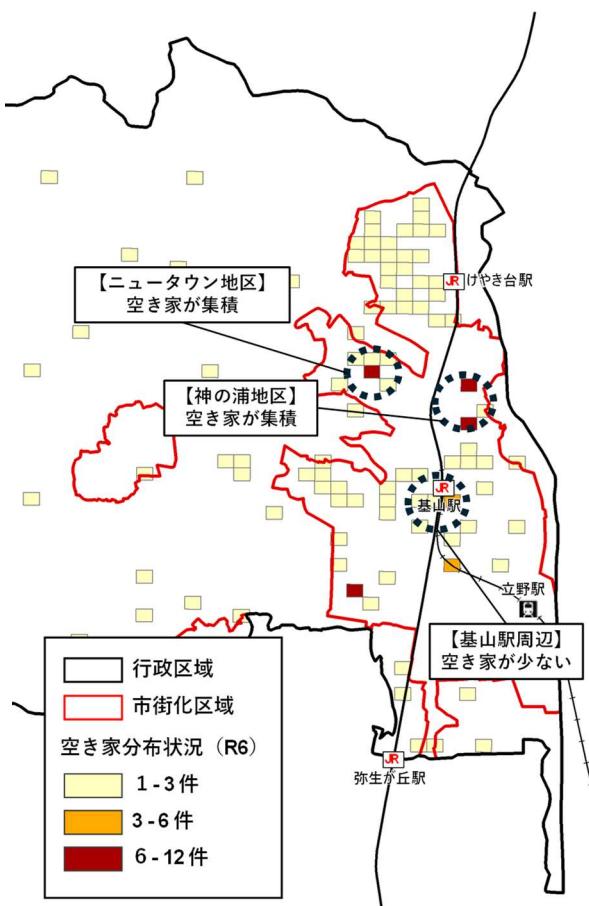
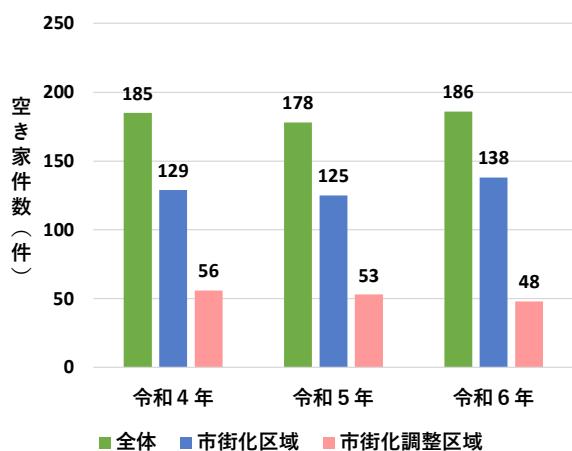


## ⑤空き家の状況

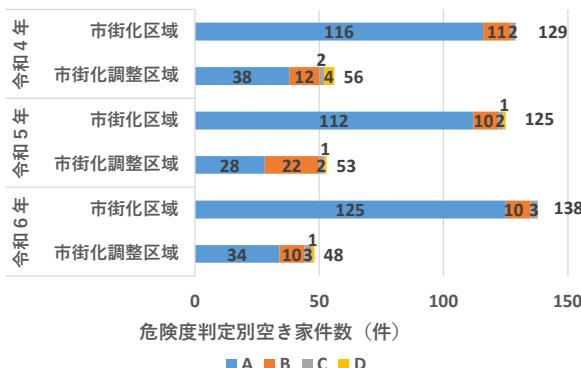
令和4年から令和6年にかけての基山町内の空き家件数の推移をみると、市街化調整区域は減少傾向である一方で、市街化区域は年々増加傾向にあります。

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。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基山町役場東側にあるニュータウン地区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



### 家屋危険度 適合要件

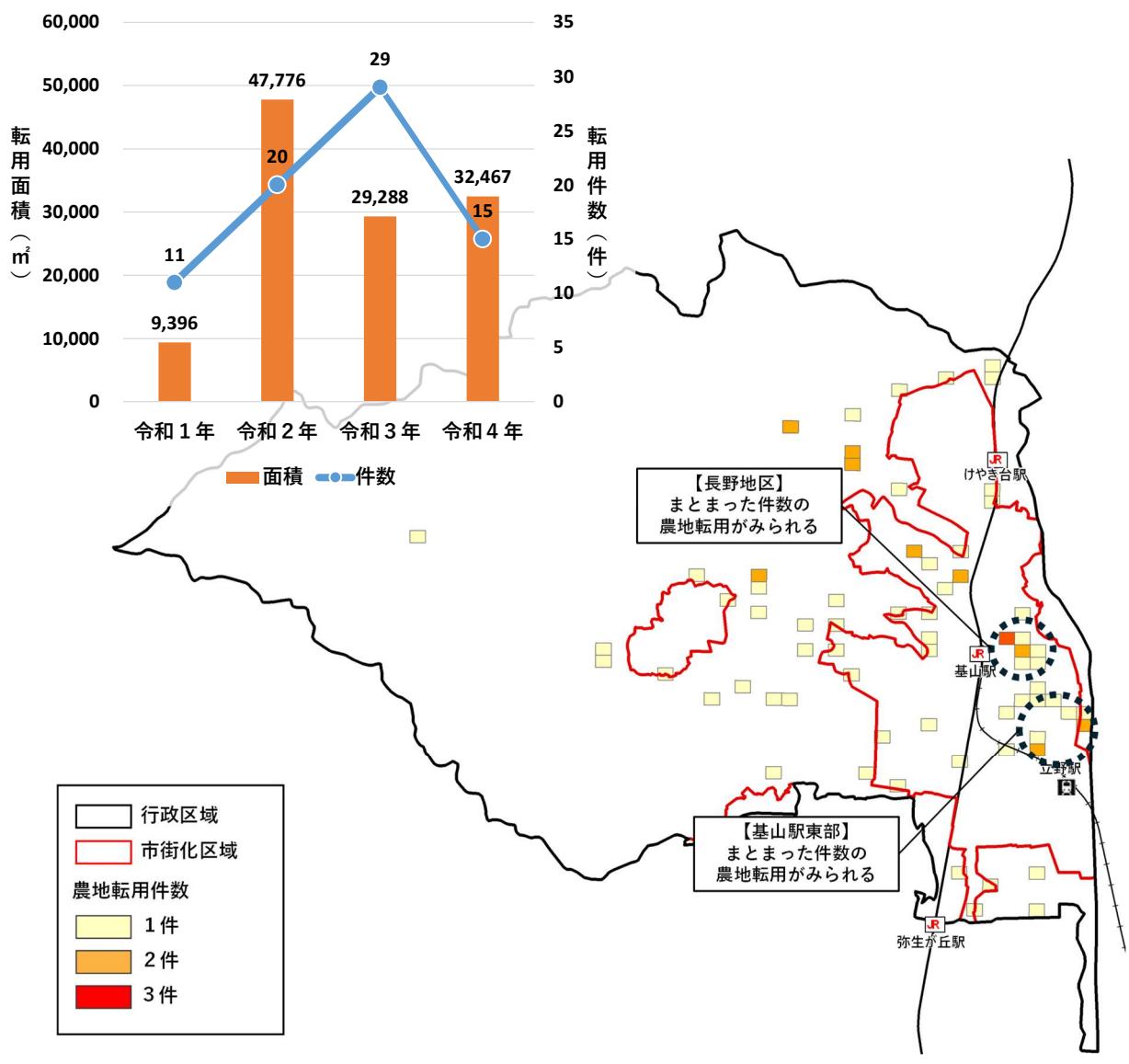
家屋危険度	適合要件
A : 改修不要	屋根、外壁、窓等に損傷の無い家屋
B : 要改修	屋根、外壁、窓等に損傷のある家屋
C : 改修不能	損傷の程度が大きく改修の見込みのない家屋
D : 要撤去	倒壊の恐れがあり早急に撤去の必要がある家屋

## ⑥農地転用動向

令和元年度～令和4年度の農地転用動向を見ると年間10～30件程度で推移しています。

農地転用がされた箇所を見ると市街化区域が多く、長野地区や基山駅東部の小倉地区でまとめた件数の農地転用がみられます。

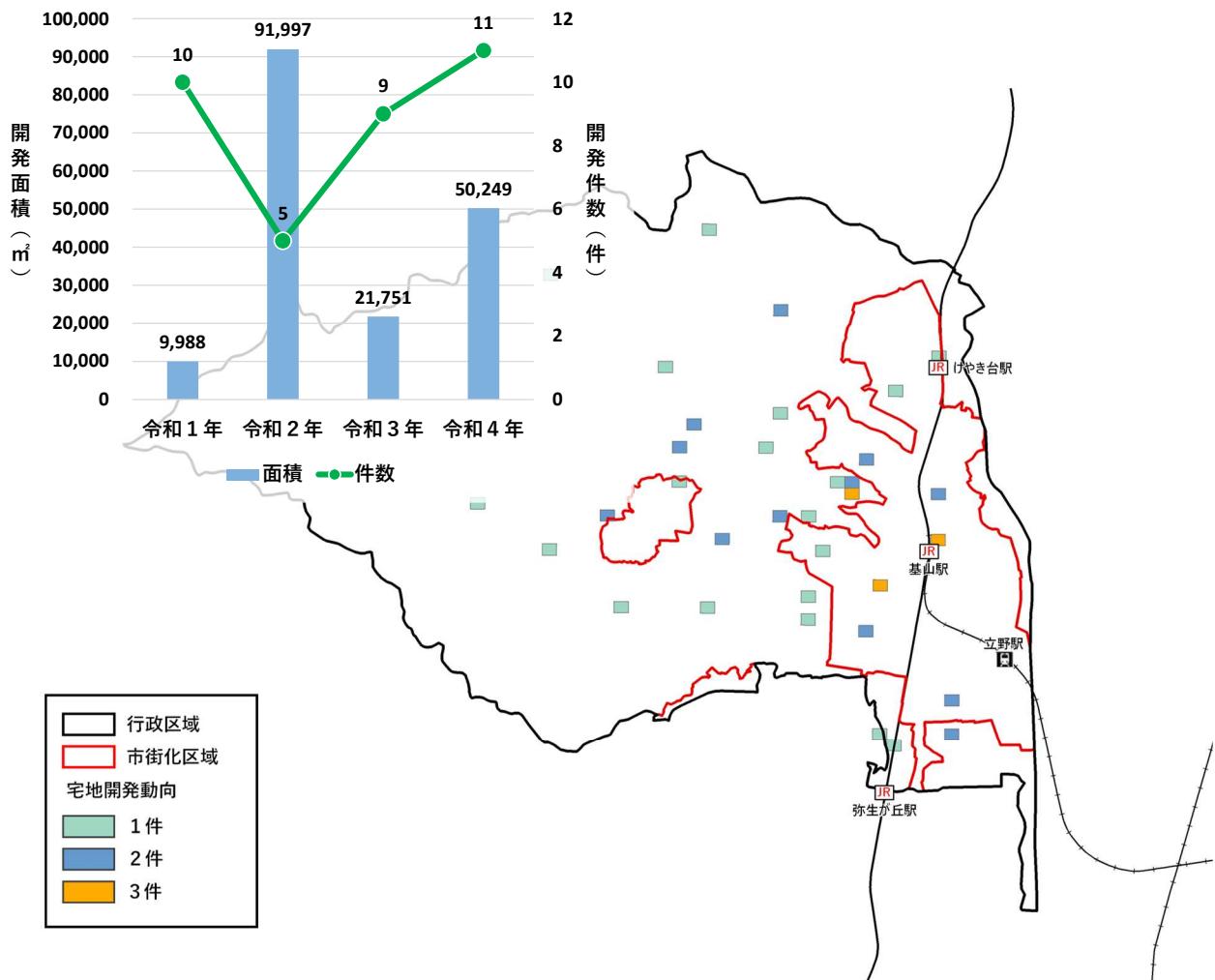
### 農地転用動向（令和元年度～令和4年度）



## ⑦宅地開発動向

令和元年度～令和4年度の宅地開発動向を見ると、開発件数は5～10件程度で推移しています。開発面積は年度によってばらつきがあり、10,000～100,000m<sup>2</sup>で推移しています。

宅地開発動向（令和元年度～令和4年度）

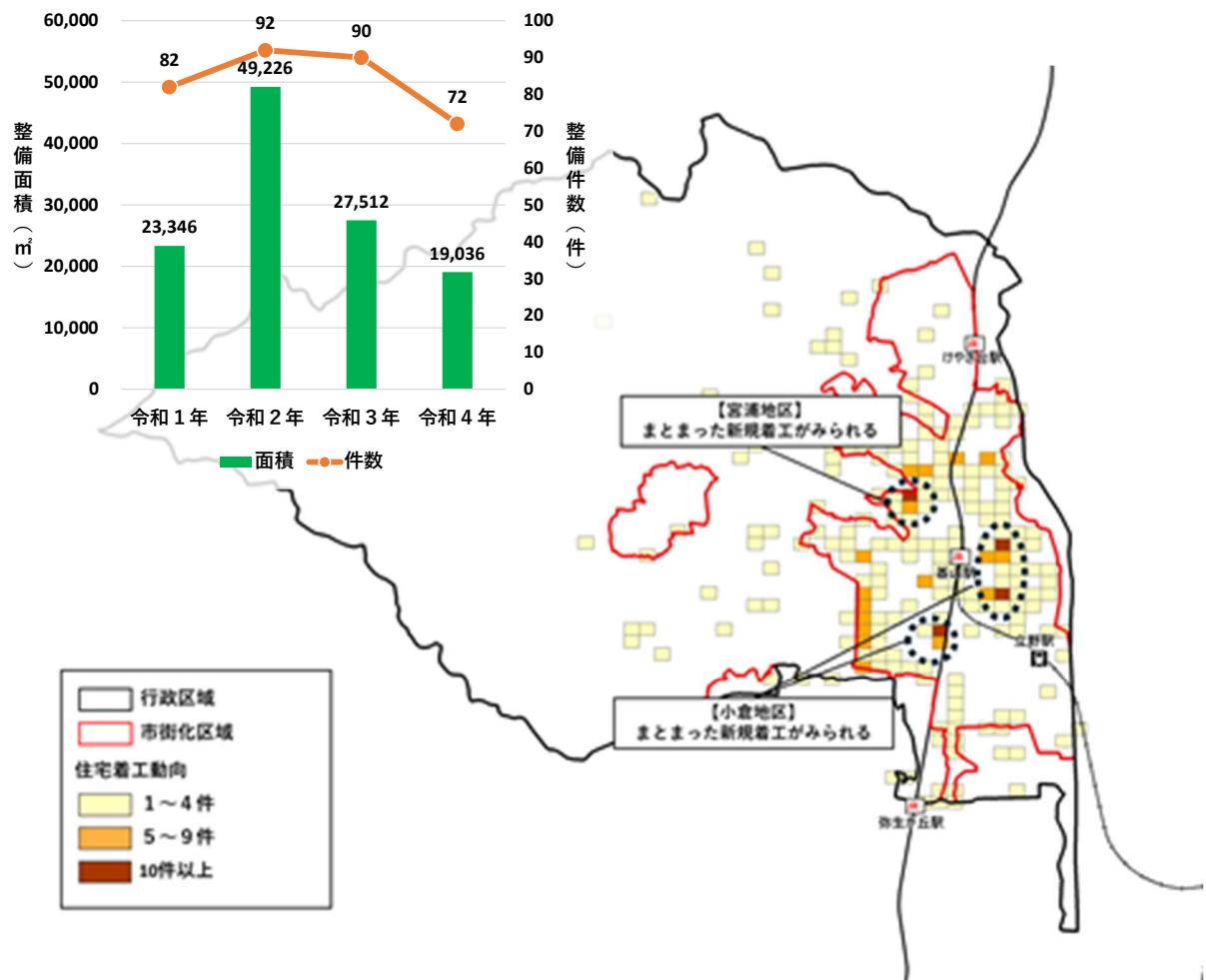


### ⑧住宅着工動向

令和元年度～令和4年度の住宅着工動向を見ると、整備件数は70～90件程度で推移しています。整備面積は2～5万m<sup>2</sup>で推移していますが、令和2年度においては約5万m<sup>2</sup>と突出して多くなっています。

エリアごとの住宅着工動向を見ると、基山駅北西部の宮浦地区と基山駅東部及び南西部の小倉地区においてまとまった新規着工がみられます。

住宅着工動向（令和元年度～令和4年度）



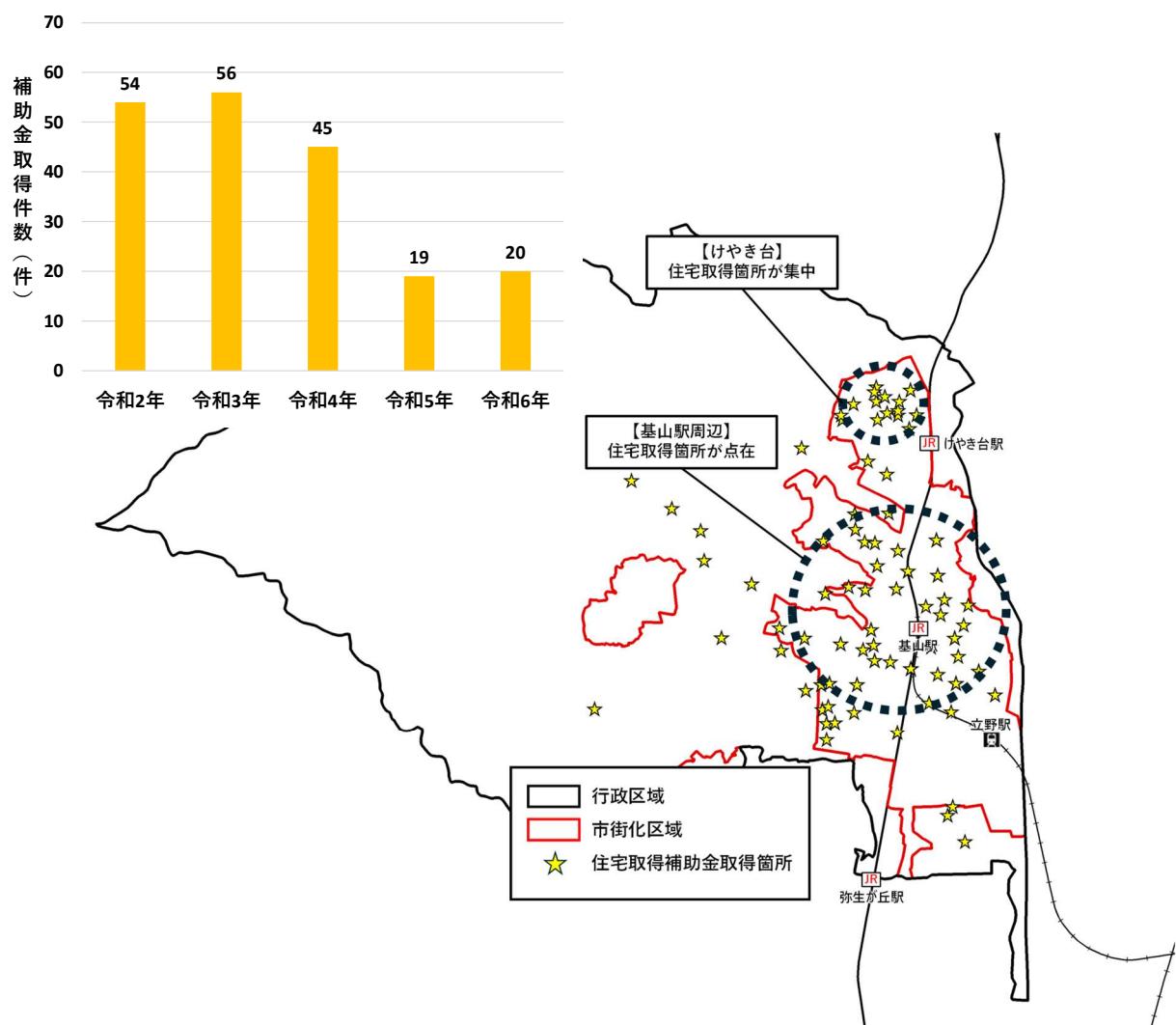
出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

## ⑨住宅取得補助金取得状況

令和2年度～令和6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 194 件となっています。

住宅取得箇所の状況を見ると、けやき台地区に集中しているものの、その他については基山町駅を中心とした市街化区域内に点在している形となっています。

### 住宅取得補助金取得状況（令和2年度～令和6年度）



出典：基山町資料

## ⑩空き家動向と宅地需要の動向

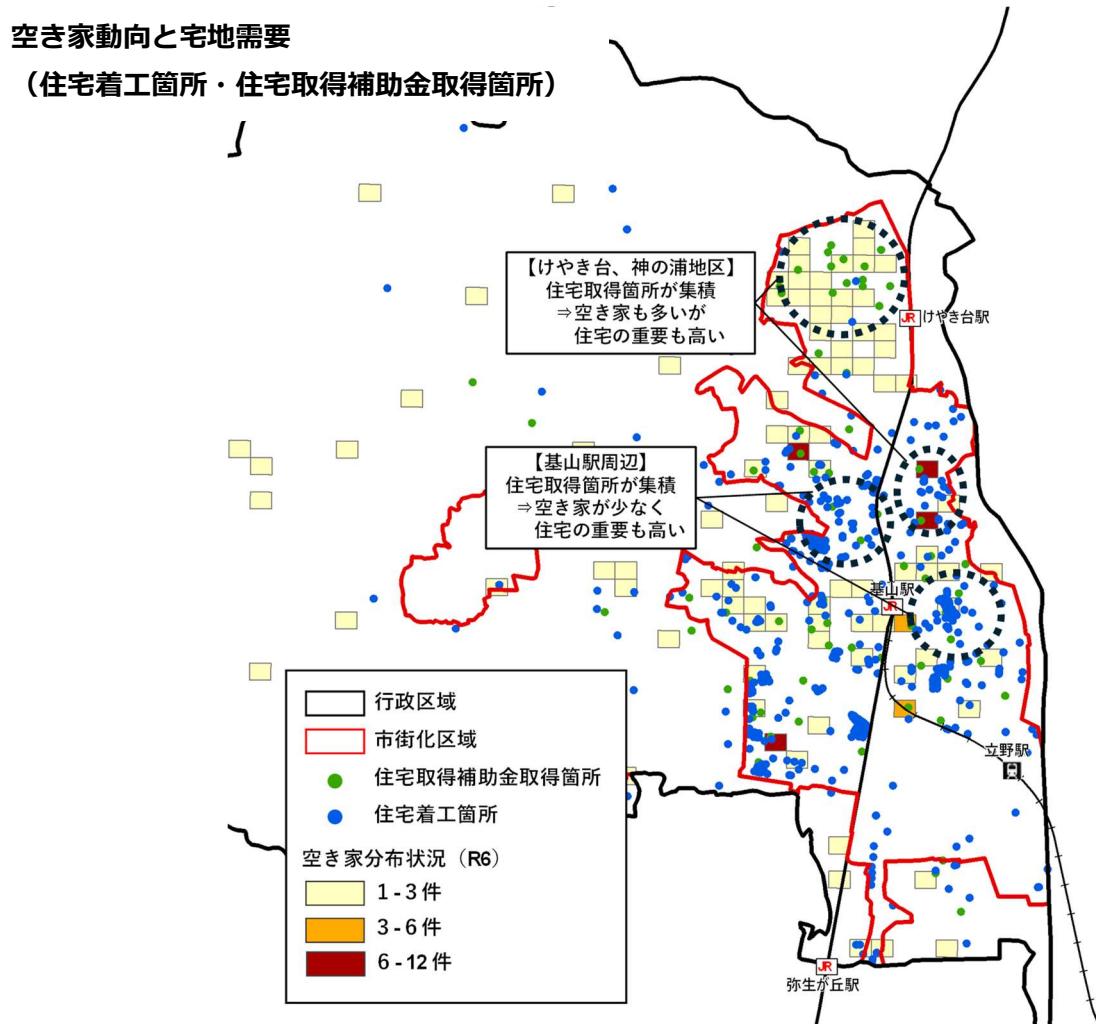
空き家の状況と宅地需要の状況（住宅着工箇所・住宅取得補助金取得箇所）の状況を重ね合わせてみると、**空き家はけやき台に集中、基山駅周辺及び市街化調整区域においては点在して発生しており、空き家と住宅需要の発生箇所は重なっている箇所が少ないことがわかります。**

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、**空き家の発生箇所以外のエリアで住宅の取得が多くみられます。**

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したが、近年においては住宅の取得や着工が増えています。

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。



出典：都市計画基礎調査（令和5年度）、基山町資料

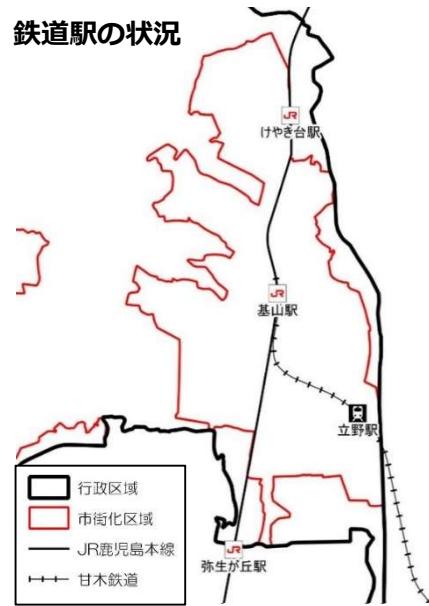
## (2) 公共交通の状況

### <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。



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 142 本、けやき台駅と弥生が丘駅は平日片道 95 本程度となっています。

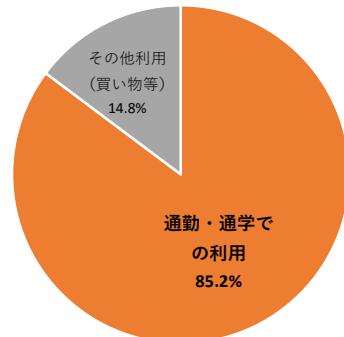
JR 鹿児島本線の駅については、いずれの駅も国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」に記載されている「基幹的公共交通路線（1 日 30 本以上の運行頻度がある鉄道・バス路線）」に該当しており、利便性の高い公共交通といえます。

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 23 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 34 本、立野駅 68 本の運行頻度となっています。

#### 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	95
		けやき台駅	96
		基山駅	142
甘木線	甘木鉄道	基山駅	34
		立野駅	68

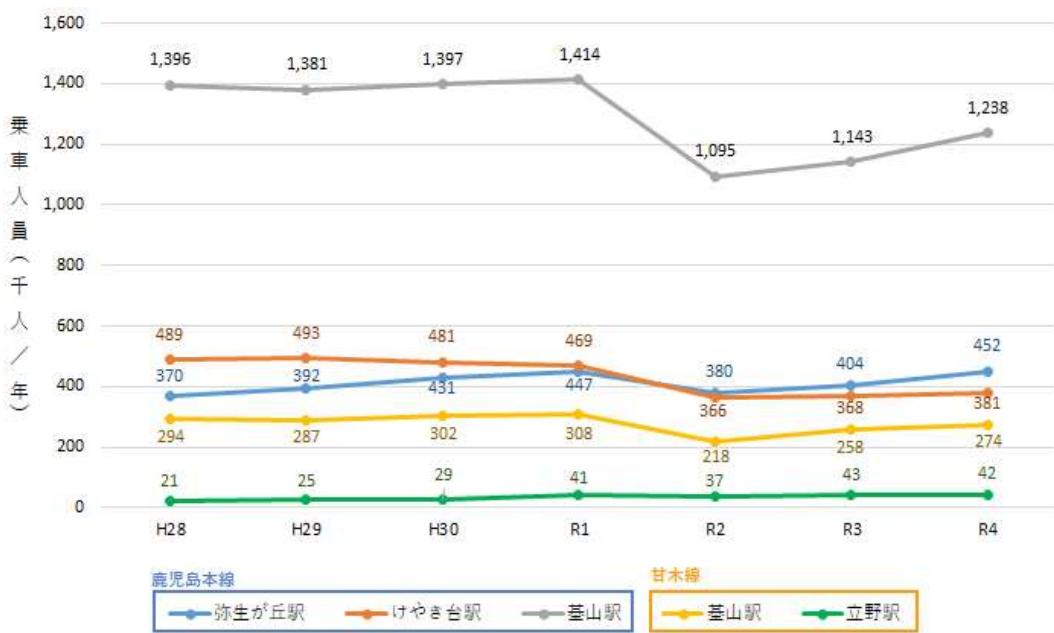
出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

### 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、いずれの駅も令和2年に新型コロナ感染症流行の影響により利用者が減少していますが、その後回復傾向にあります。

#### 鉄道駅別乗車人員推移



出典：都市計画基礎調査（令和5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56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

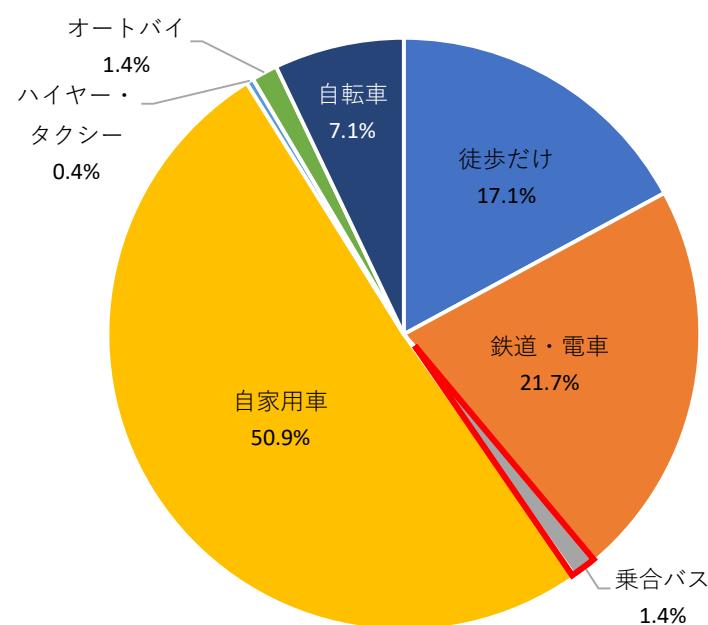
運行本数別にみると、片道100本以上が1路線、50本以上が1路線、25～49本が10路線、15～25本が14路線、10～15本が2路線となっており、それぞれ各県の主要エリアにアクセスが可能です。

### 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	57	55	56
	八女市	八女インター	17	17	17
	久留米市	宮の陣バス停	32	32	32
	広川町	広川バス停	17	17	17
	小郡市	高速小郡大板井バス停	31	30	31
	朝倉市	高速甘木バス停	31	30	31
	大刀洗町	高速大刀洗バス停	31	30	31
	久留米市	久留米インター	16	16	16
	久留米市	JR久留米駅・西鉄久留米駅	32	32	32
佐賀県	みやま市	瀬高バス停	16	16	16
	神崎市	高速神崎バス停	48	48	48
	佐賀市	佐賀駅バスセンター	45	45	45
	鳥栖市	高速鳥栖神辺バス停	45	45	45
長崎県	みやき町	高速中原バス停	45	45	45
	佐世保市	佐世保バスセンター	22	22	22
	佐々町	佐々バスセンター	4	3	4
	大村市	大村木場バス停	16	20	18
	長崎市	長崎駅前	16	20	18
大分県	諫早市	諫早インター	16	20	18
	日田市	日田バスセンター	31	31	31
	大分市	要町バス停	10	10	10
熊本県	由布市	由布院駅前バスセンター	14	14	14
	熊本市	熊本桜町バスター・ミナル	17	17	17
	和水町	菊水インター	17	17	17
宮崎県	山江村	人吉インター	21	21	21
	宮崎市	宮崎駅	21	21	21
	小林市	小林インター	21	21	21
	都城市	都城北バス停	21	21	21

出典：バス会社時刻表を基に作成（令和7年9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。

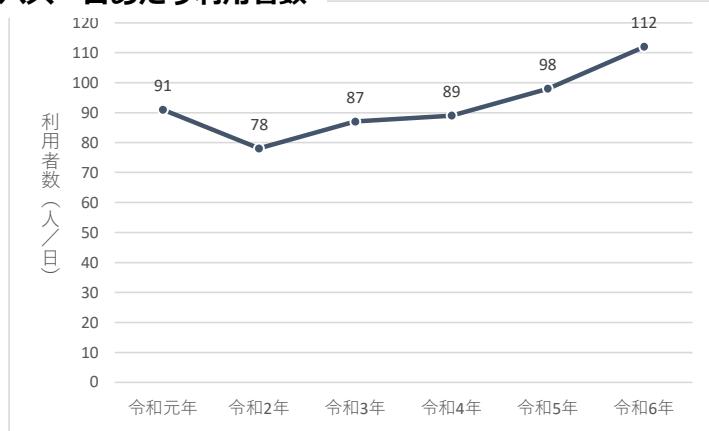
### ② コミュニティバスの運行状況・運行頻度

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。

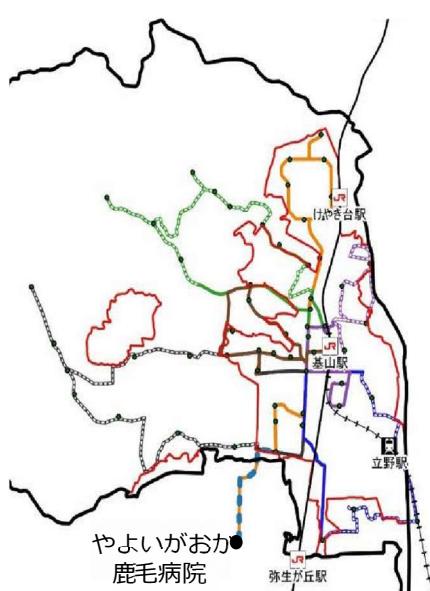
コミュニティバス全路線の1日あたりの利用者数をみると、令和元年時点では91人/日でしたが、その後増加傾向にあり、令和6年時点では112人/日となっています。

コミュニティバス一日あたり利用者数



出典：基山町資料

コミュニティバス路線図



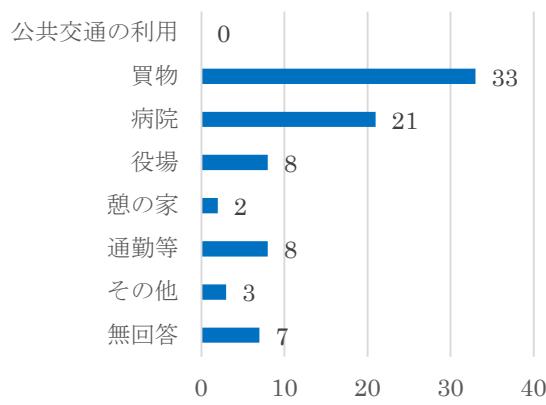
出典：「きやまコミュニティバス便利帳」をもとに作成

### ③ コミュニティバスの利用目的

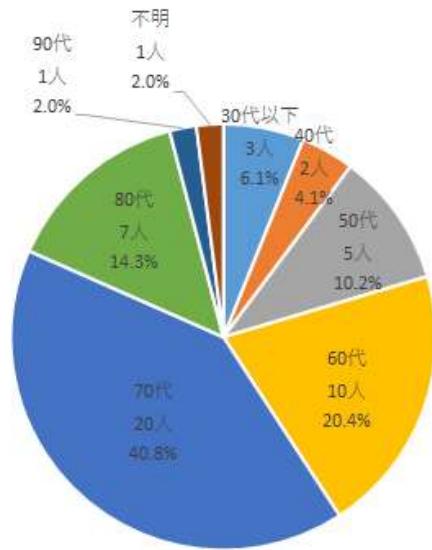
令和4年12月に実施した「コミュニティバス利用把握調査」において利用目的を聞いたところ、「買物」が回答者数としては最も多く、そのほかには、「病院」や「役場」、「通勤等」といった日常的な利用が多い傾向となりました。

利用者・回答者の年齢構成を見ると、60歳以上が77.5%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（令和4年12月調査）



利用者の年齢構成（令和4年12月調査）



出典：令和4年度コミュニティバス利用把握調査 利用実態調査結果集計表

#### 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 **1,800** 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



出典：基山町資料

#### ⑤ コミュニティバスの運行に対する意向

令和5年5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 **83.7%**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。

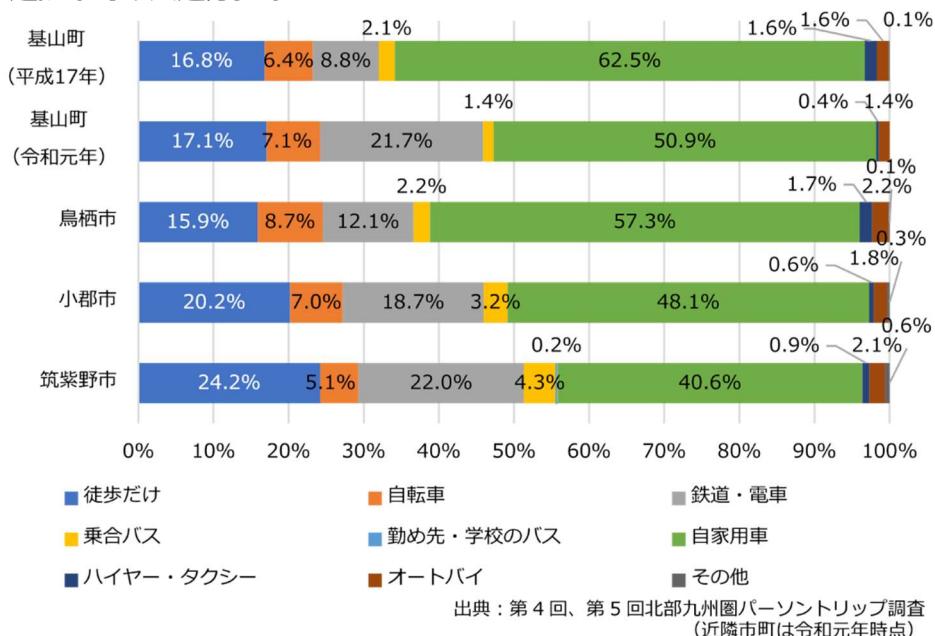
自家用車の利用割合は全体の50.9%となっており、近隣市町と比較すると鳥栖市の57.3%より低い一方で、小郡市の48.1%、筑紫野市の40.6%より高い値となっています。

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なことがわかります。

基山町・近隣市町の交通分担率

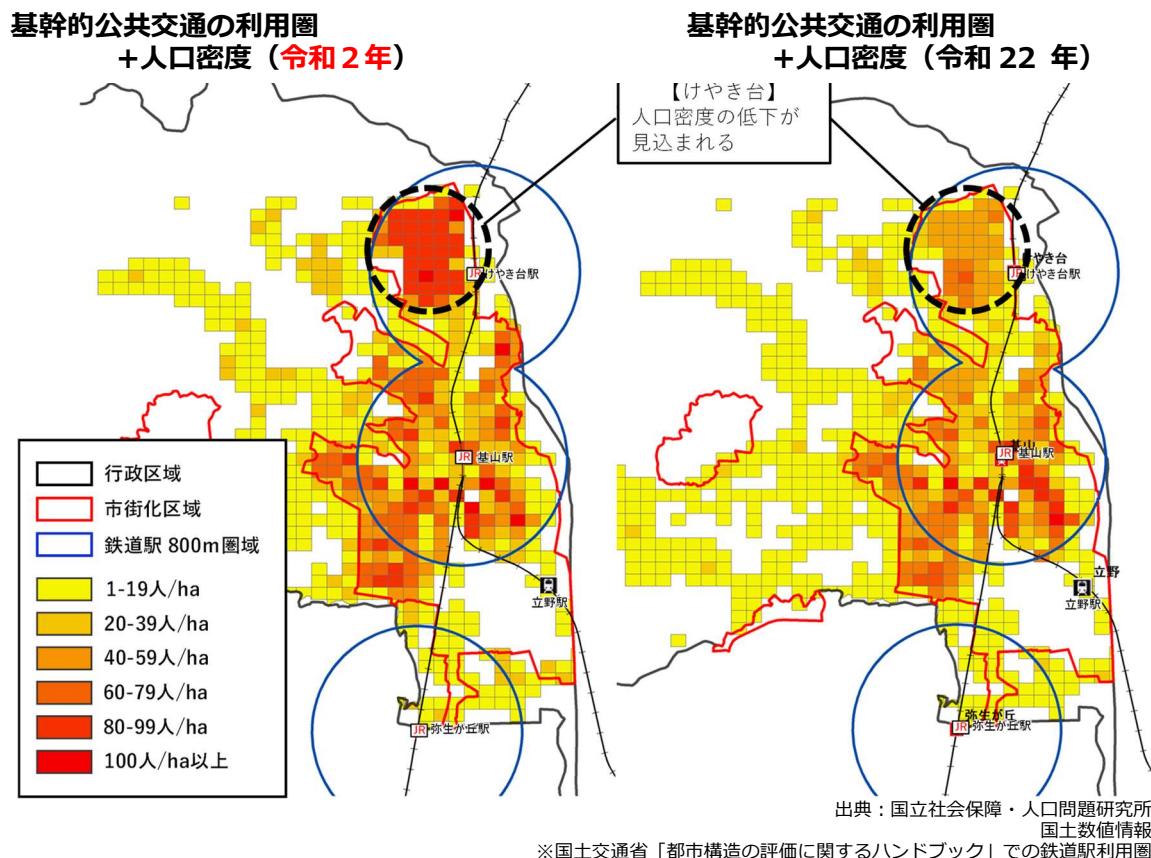


## ⑦ 基幹的公共交通の利用圏人口

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※）内における令和 2 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、けやき台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。



	令和 2 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（人）	11,202	9971	-1231
人口カバー率（%）	64.9	67.4	2.5
圏内人口密度（人/ha）	29.0	25.8	-3.2

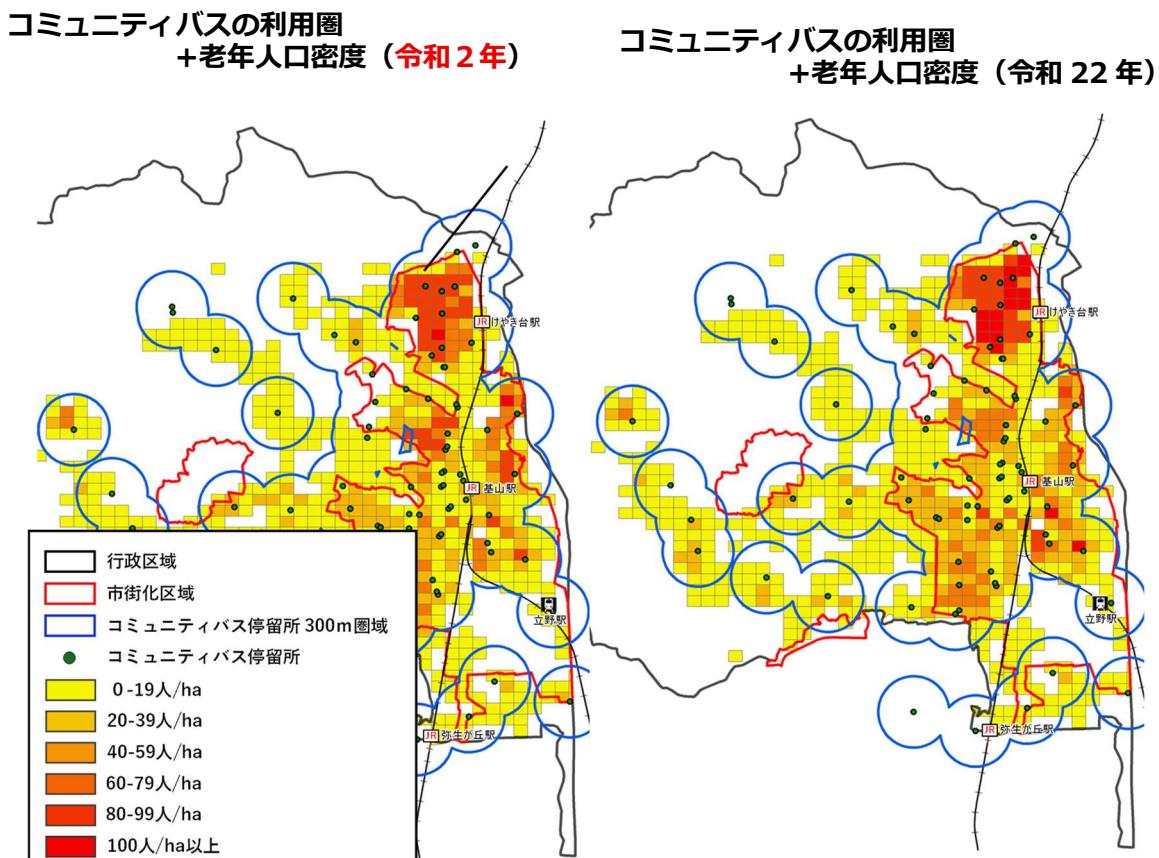
### ⑧ コミュニティバスの利用圏人口

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。



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

	令和2年時点	令和22年時点	増減
圏内人口（高齢者）（人）	5,096	5,248	152
人口カバー率（%）	95.5	96.2	0.7

## ＜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。

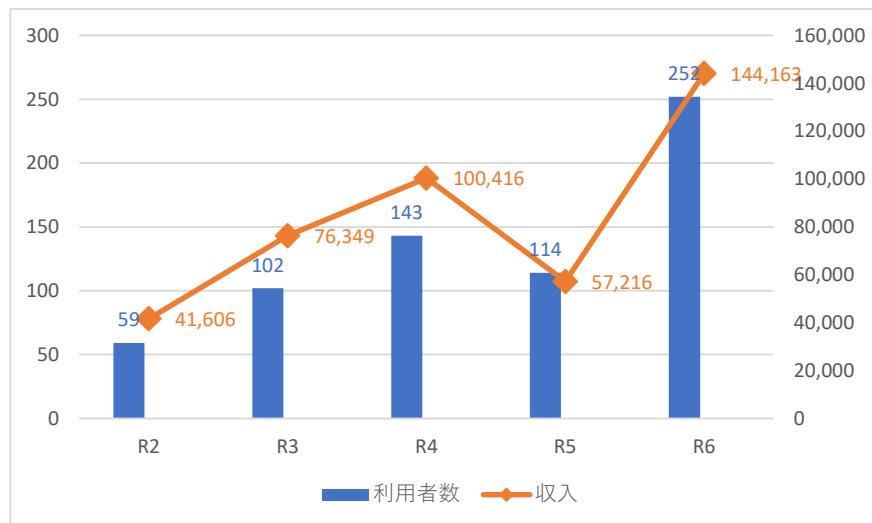
#### キマチャリの整備状況（令和7年1月時点）

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・400円/3時間</li> <li>・660円/6時間</li> <li>・1,320円/24時間</li> </ul> ※延長 110円/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、令和5年度は落ち込んでいますが、年々増加傾向で推移しています。

#### キマチャリの利用状況



### ③今後の方向性

キマチャリのポートの追加については、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。

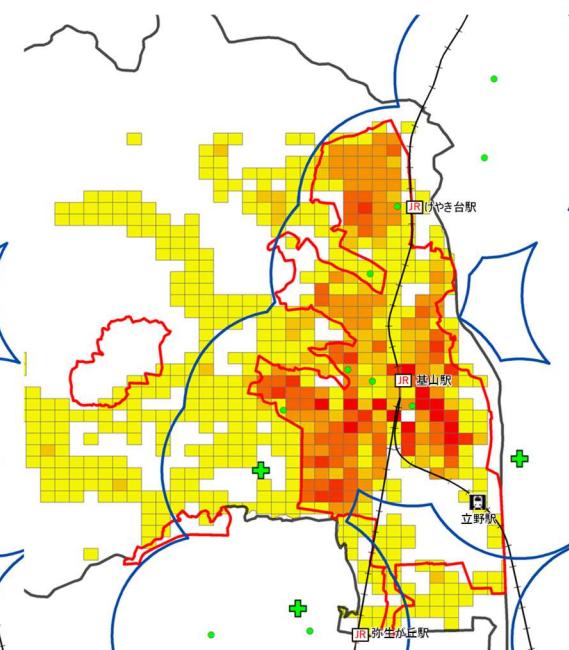
医療施設の徒歩圏内人口カバー率は横ばいに推移する一方で、圏内人口や圏内人口密度は減少する見込みです。

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（令和2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

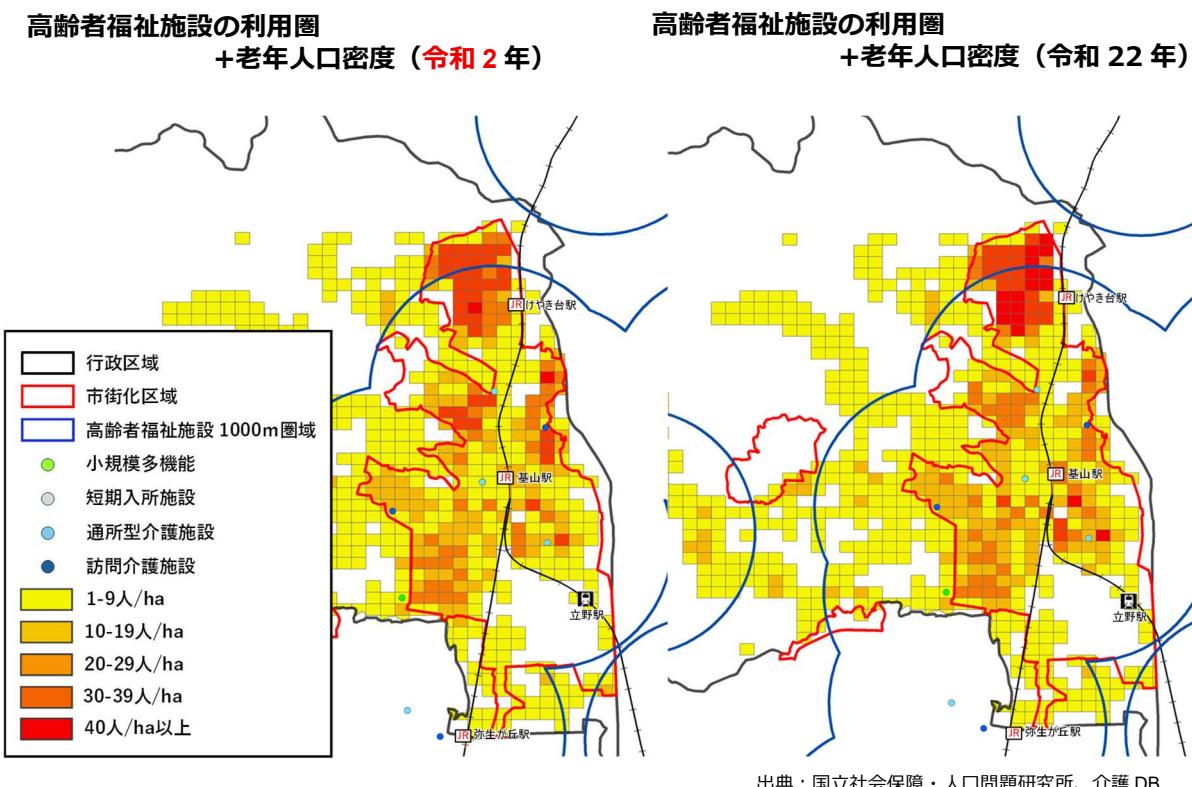
※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での徒歩圏

	令和2年時点	令和22年時点	増減
圏内人口（人）	14,674	13,109	-1,565
人口カバー率（%）	85.0	88.6	3.9
圏内人口密度（人/ha）	22.4	20.0	-2.4

## 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。



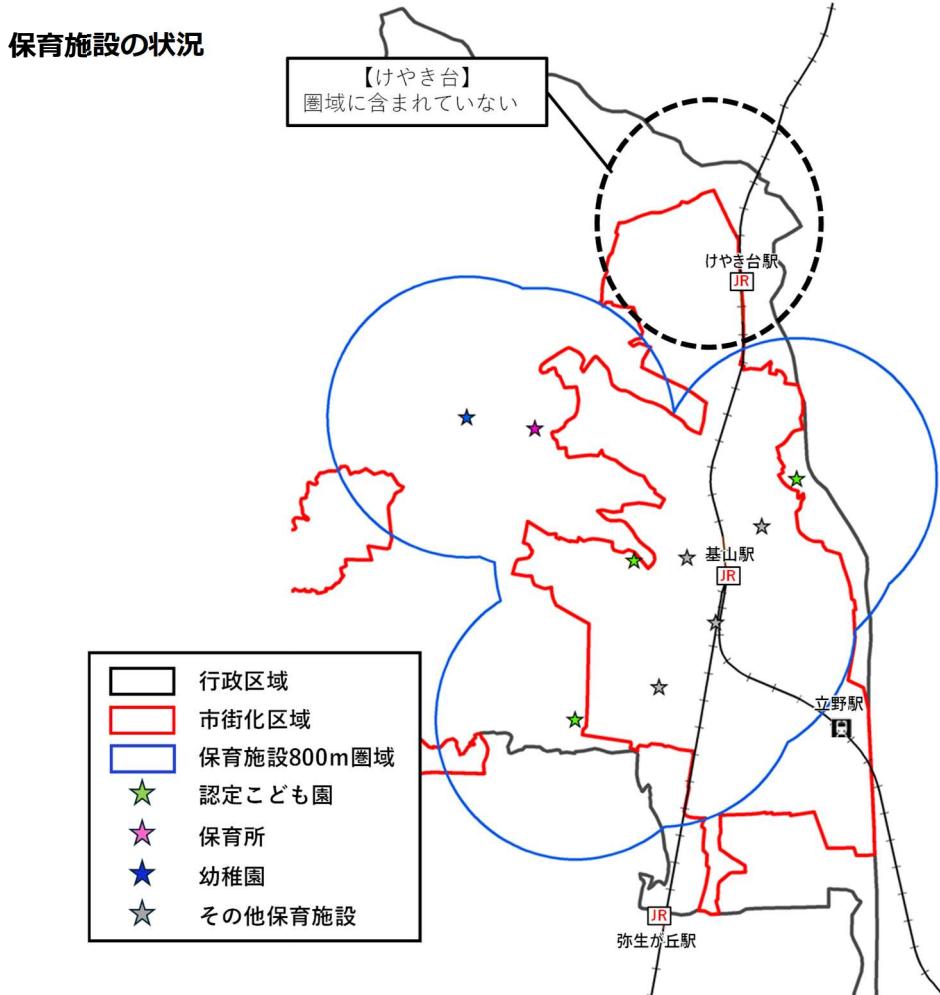
	令和 2 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（高齢者）（人）	4,383	4,472	89
人口カバー率（%）	81.8	82.1	0.3

### 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。

一方、町内の 0-4 歳人口に対する保育施設のカバー率は増加する見込みです。

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います。



出典：国立社会保障・人口問題研究所、町公表資料

※1 國土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」での徒歩圏

※2 國土交通省「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

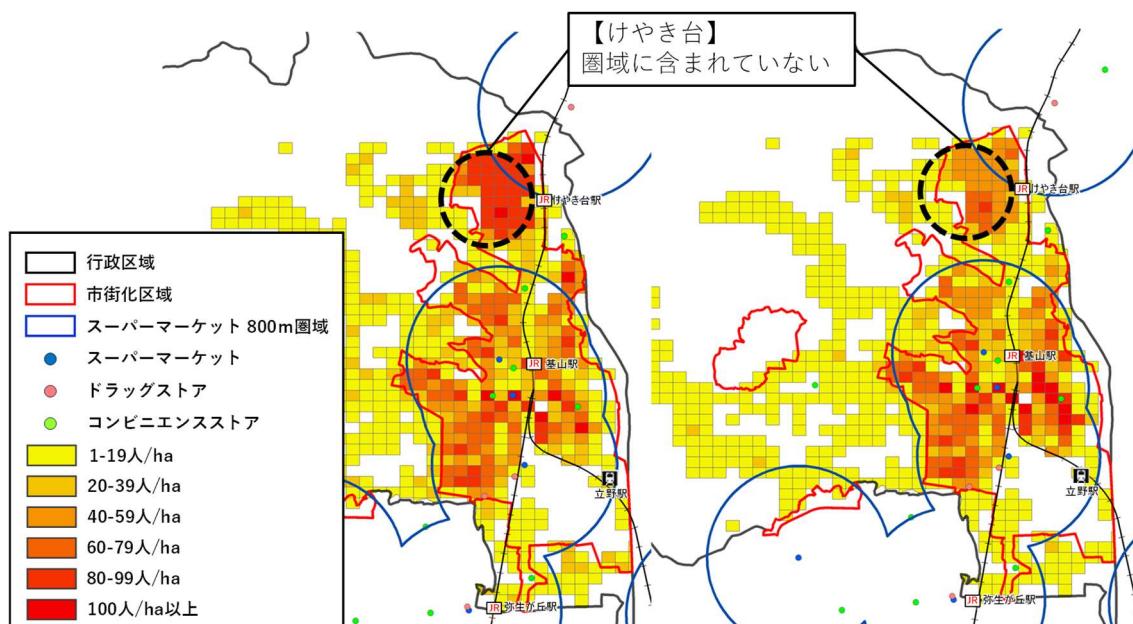
	令和 2 年時点	令和 22 年時点	増減
圏内人口（0-4 歳）(人) ※2	564	438	-126
人口カバー率（%）※2	84.1	99.5	15.5

#### 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（令和2年） 商業施設の利用圏+人口密度（令和22年）

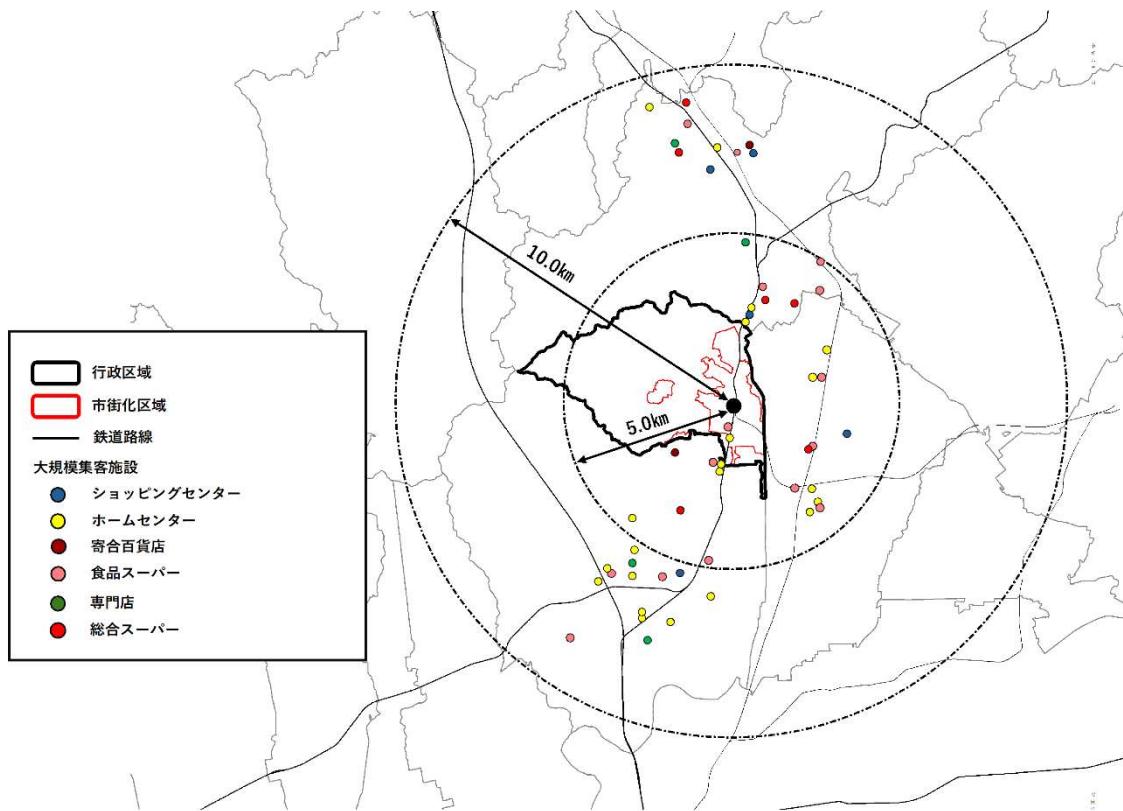


	令和2年時点	令和22年時点	増減
圏内人口（人）	10,700	10,696	-4
人口カバー率（%）	62.0	72.3	10.3
圏内人口密度（人/ha）	22.2	22.2	0.0

## ⑤ 大規模小売店舗<sup>※1</sup>の状況

基山町内にある大規模小売店舗は 2 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 53 店舗立地しています。

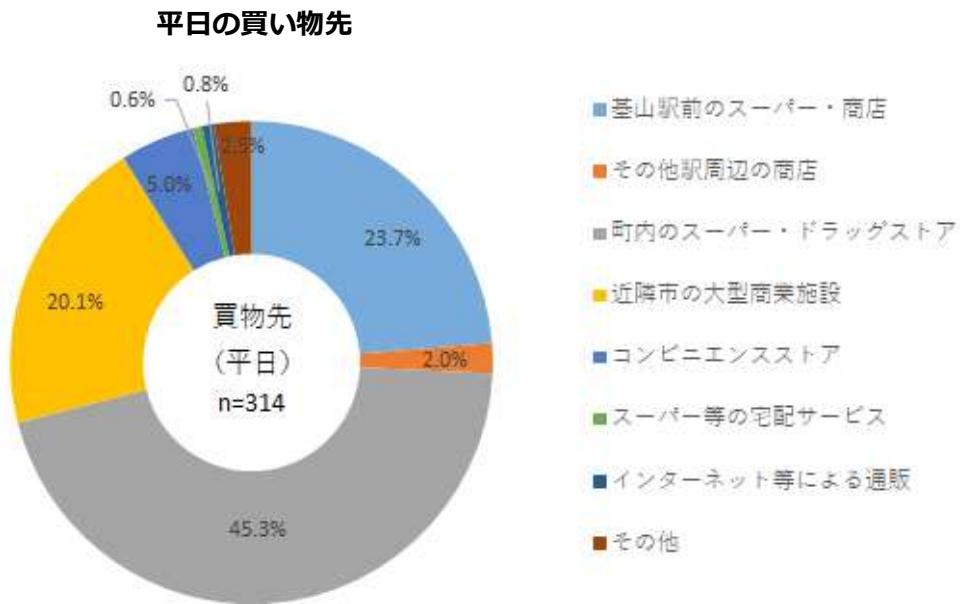
周辺の大規模小売店舗の分布状況



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。

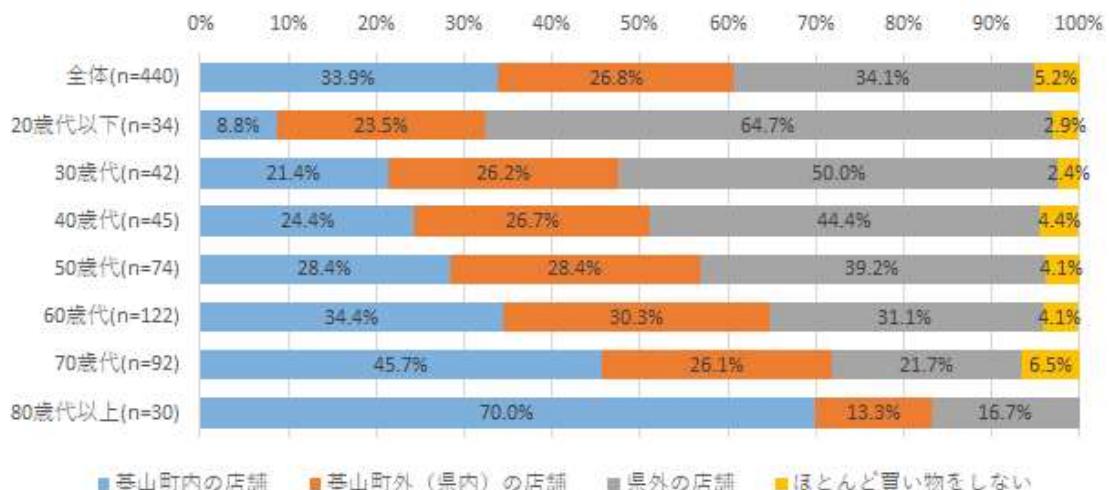


出典：基山町中心市街地活性化基本計画

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



出典：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

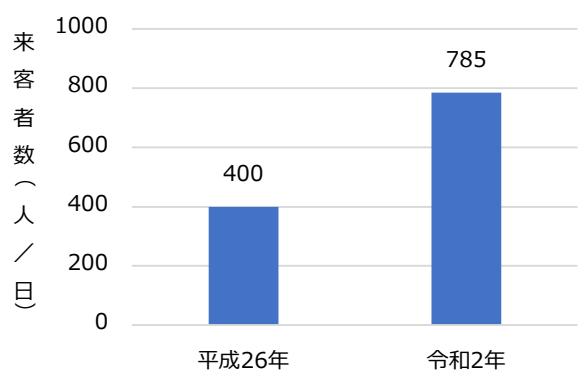
基山駅の近隣に立地している「基山モール商店街」の来客者数をみると、平成26年時点では400人/日、令和2年時点では785人/日となっており、6年間で

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、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

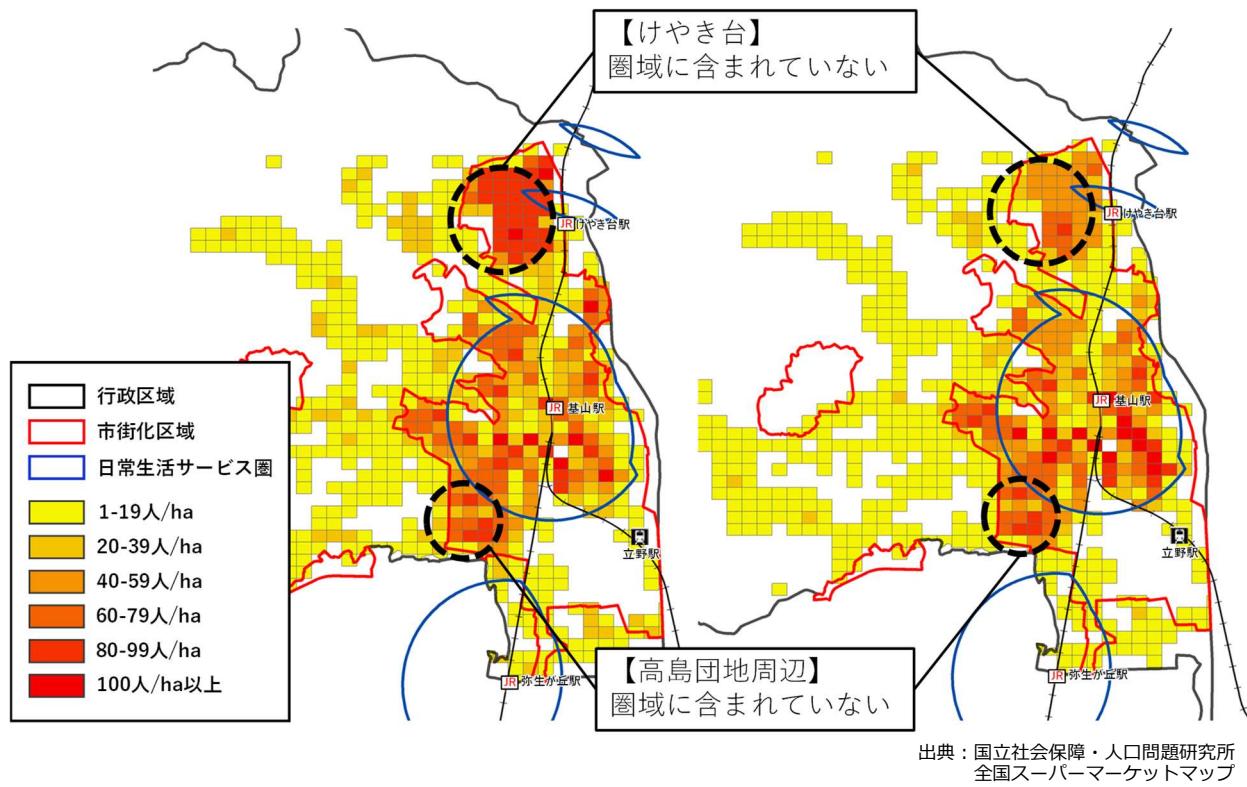
## ⑧ 日常生活サービス徒歩圏の状況

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。しかし、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（令和2年）      日常生活サービス徒歩圏  
+人口密度（令和22年）



	令和2年時点	令和22年時点	増減
圏内人口（人）	7,096	7,530	434
人口カバー率（%）	41.1	50.9	9.8
圏内人口密度（人/ha）	32.1	34.1	2.0

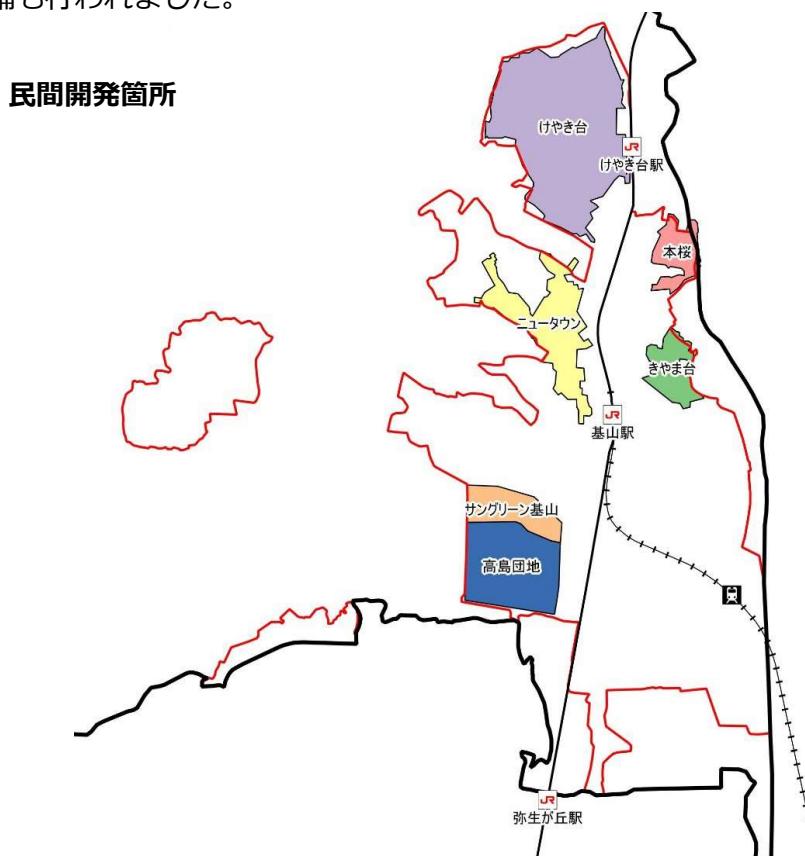
#### (4) 都市基盤の整備状況

##### 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。



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月に入居を開始しています。

園部団地については高齢化率が高く、既に建物の耐用年数を超過しているため、入居者意向を踏まえた円滑な更新を進めていく必要があります。

### 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 <sup>※1</sup>	空家戸数 <sup>※2</sup>
園部団地	S41～S49	簡易耐火・平屋	27	67	28	39
割田団地	S46～S48	中層耐火（4F）	3	60	57	3
本桜団地	S54～H1	中層耐火（4F）	5	120	102	18

### 地域優良賃貸住宅の整備状況

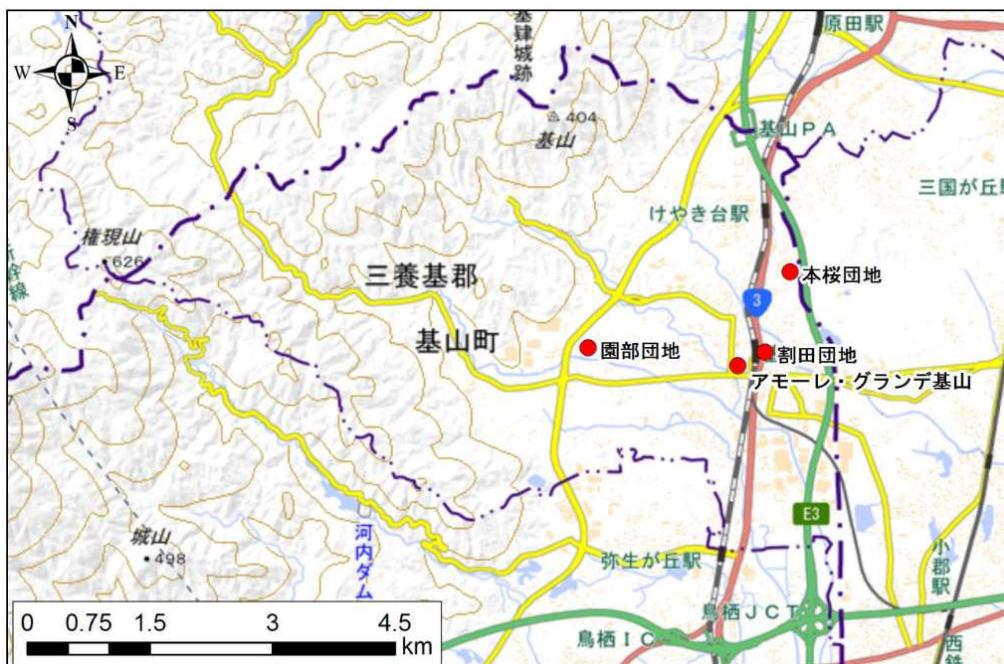
団地名	建設年度	構造	棟数	戸数	入居戸数 <sup>※1</sup>	空家戸数 <sup>※2</sup>
アモーレ・グランデ基山	R1	中層耐火（6F）	1	30	30	0

出典：基山町公営住宅等長寿命化計画

※1 令和7年12月末時点

※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

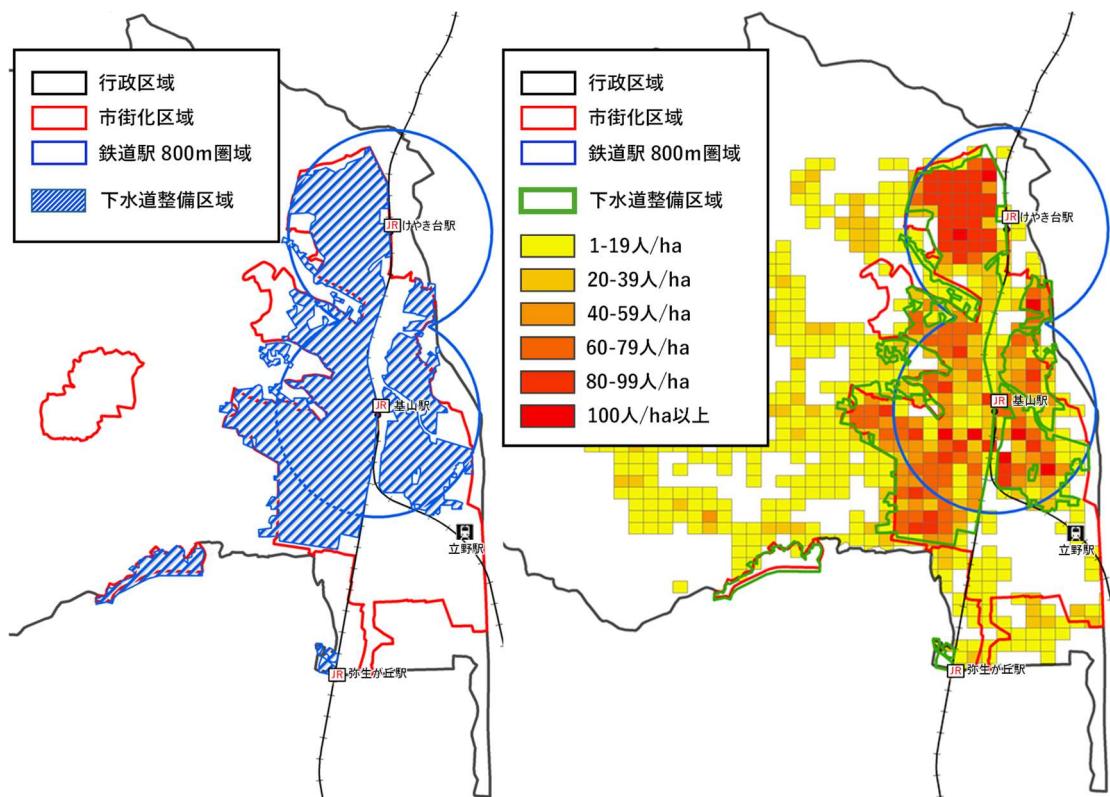
### ③ 公共下水道の状況

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

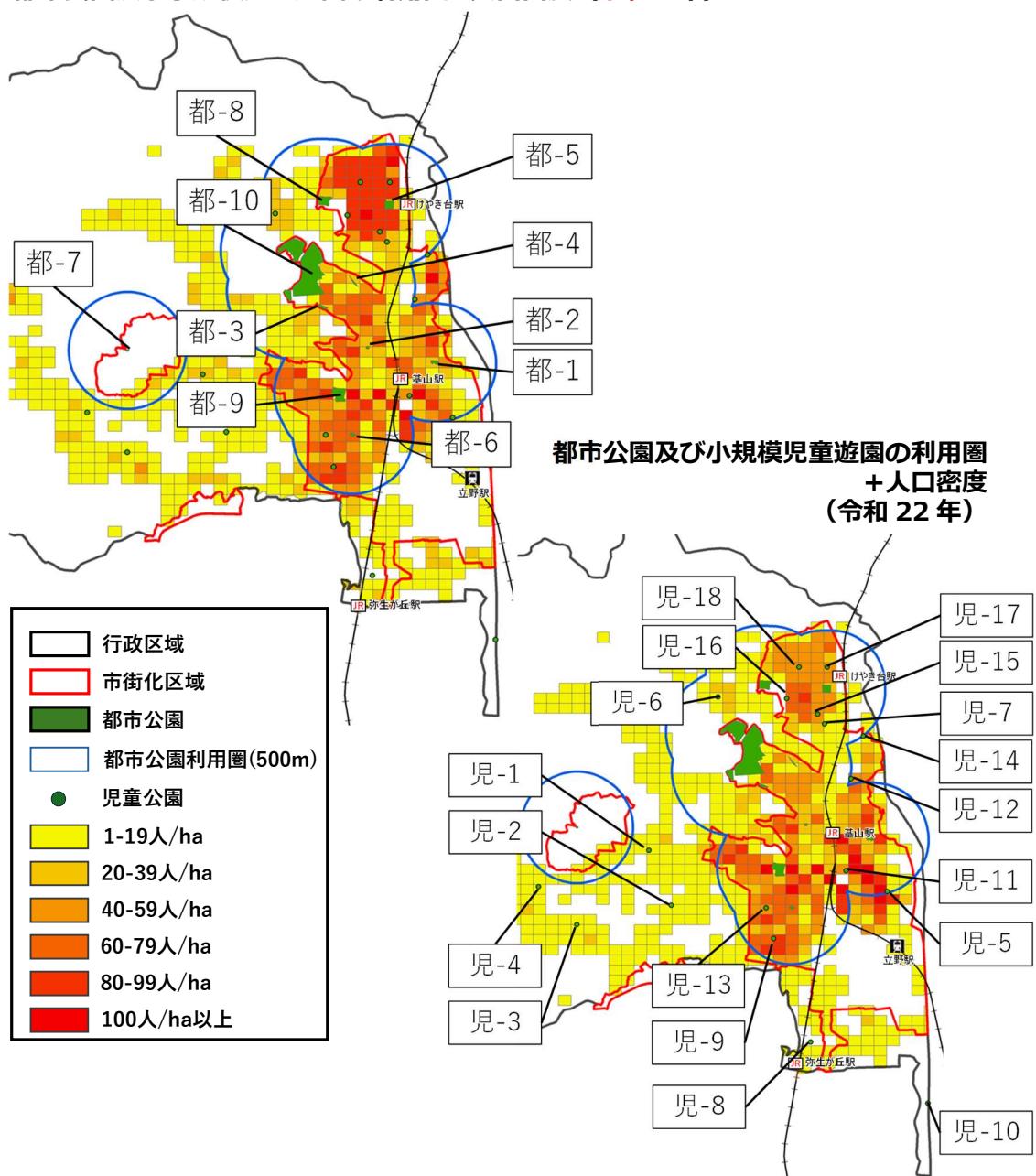
下水道整備区域+人口密度（令和2年）  
+鉄道駅の800m圏域

#### 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（令和2年）



出典：都市計画基礎調査（令和5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	3.09ha
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	9.30ha

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

出典：都市計画基礎調査（令和 5 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。

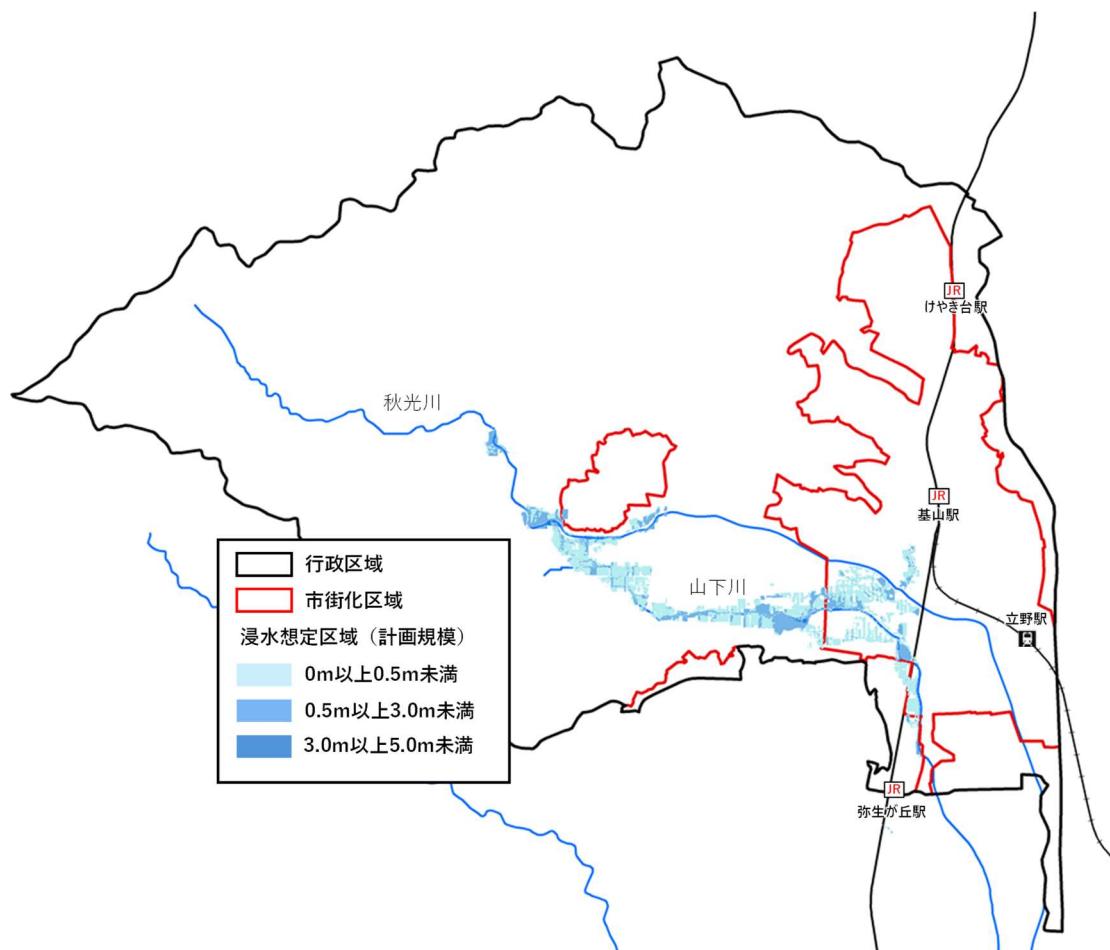
## (6) 災害リスクの指摘されているエリアの状況

### 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の浸水想定区域の計画規模（河川の整備計画で対象としている降雨による浸水深）を見ると、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）

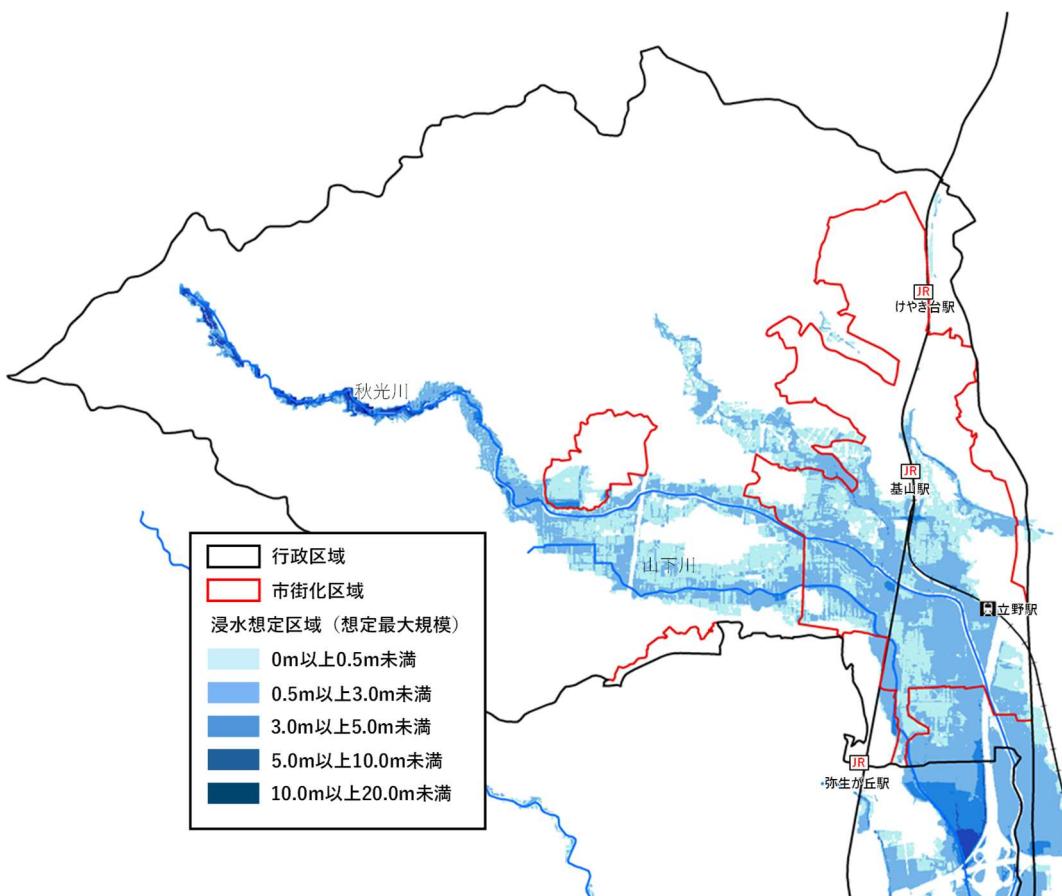


出典：佐賀県「洪水浸水想定区域図（計画規模）」

## 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の広範囲で広がっています。

### 浸水想定区域（想定最大規模）



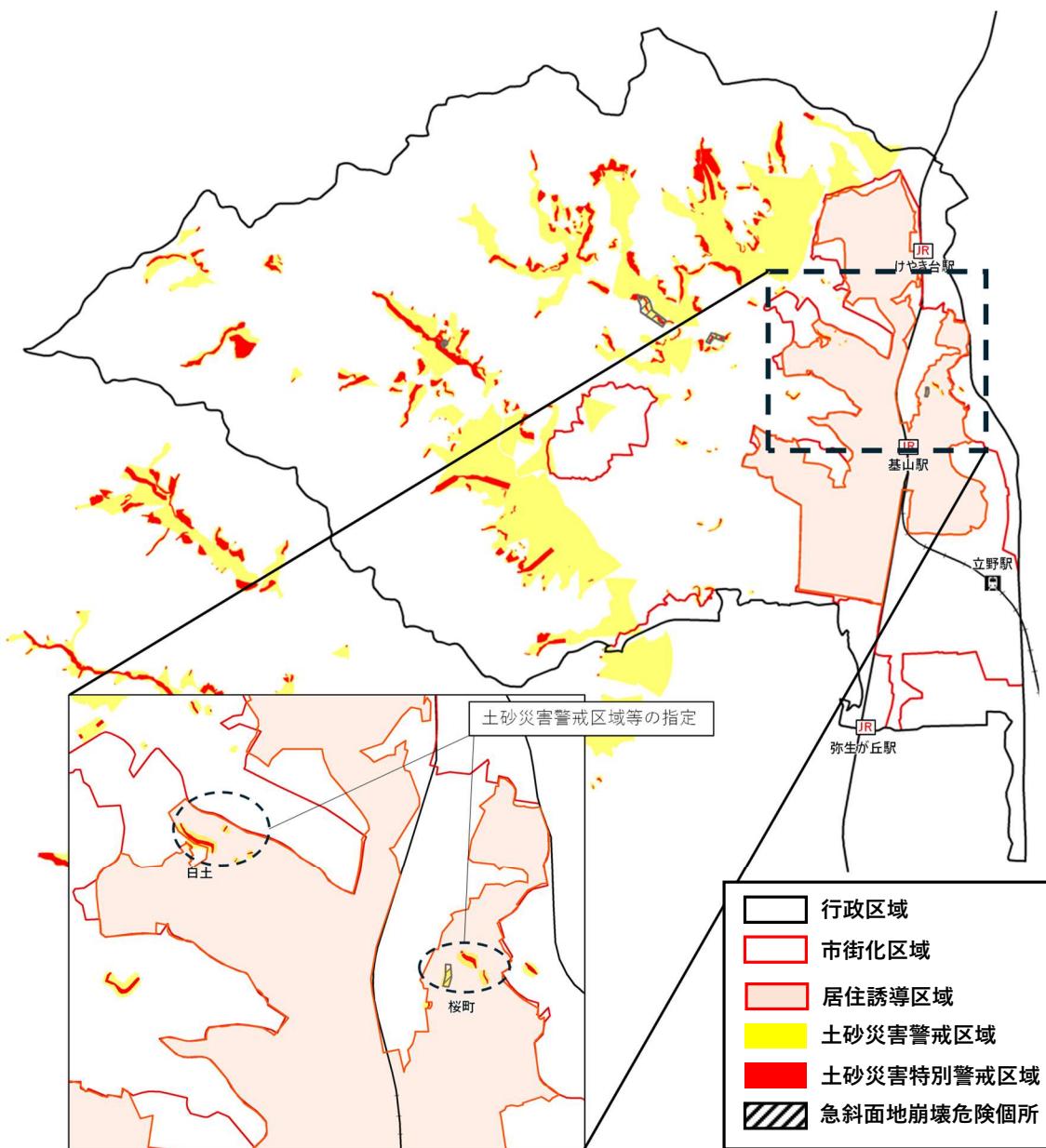
出典：佐賀県「洪水浸水想定区域図（想定最大規模）」

### 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みると、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で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

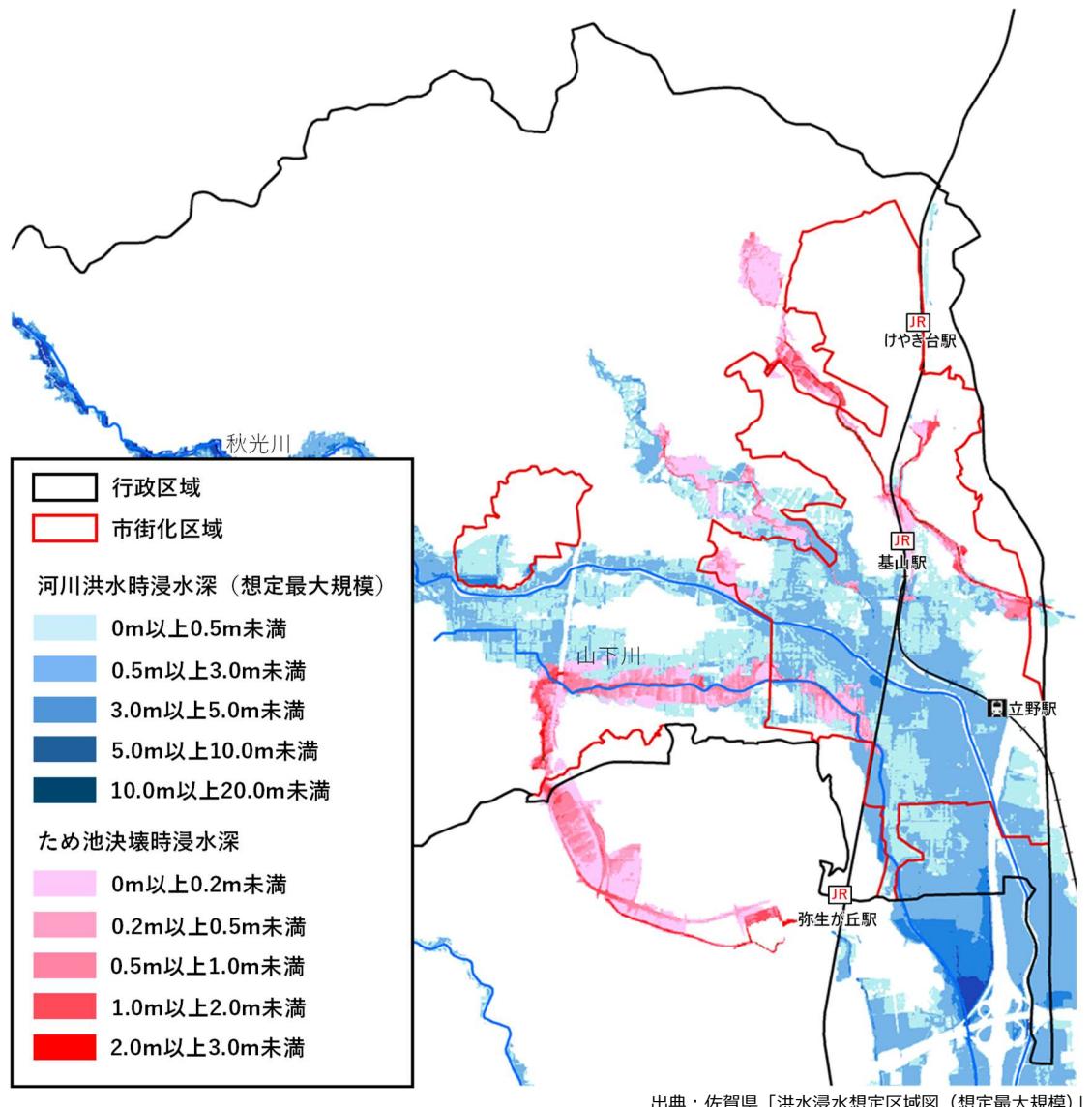


出典：国土数値情報、基山町洪水・土砂災害ハザードマップ

#### ④ ため池の決壊による浸水想定区域

ため池による浸水状況をみると、基山駅北側の高原川沿岸および基山駅南西側の山下川沿岸のエリアにおいて、ため池決壊時に浸水が発生することが予測されています。

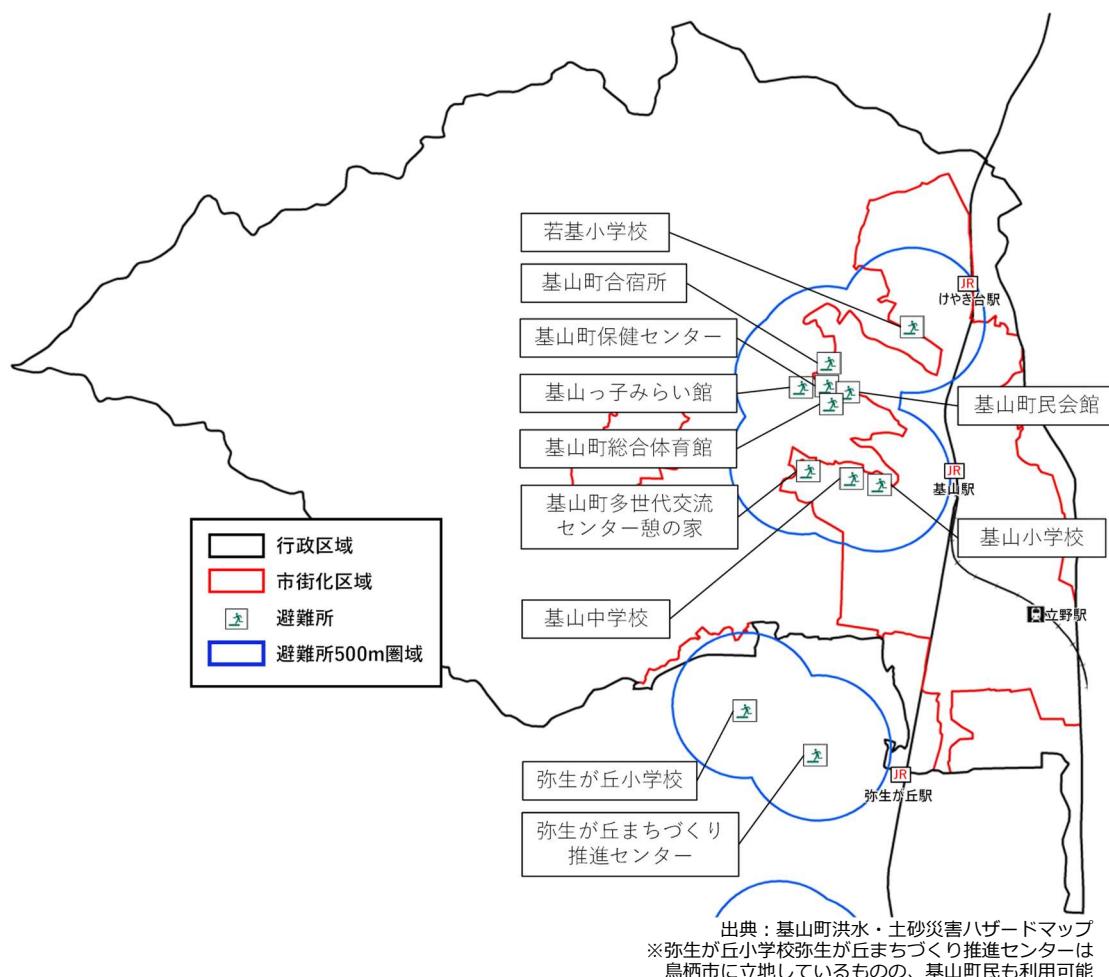
#### ため池の決壊による浸水想定区域



## ⑤ 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、災害時において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。

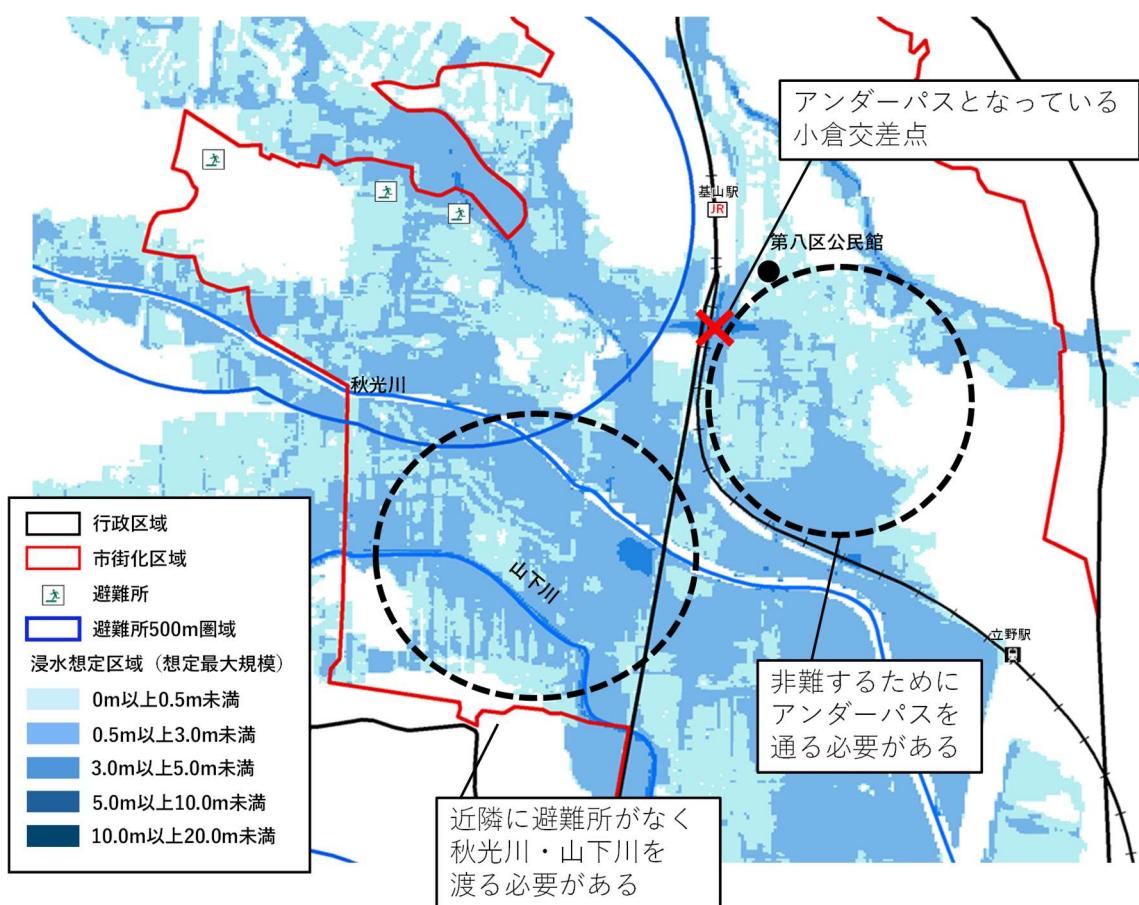
### 避難所の指定状況



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

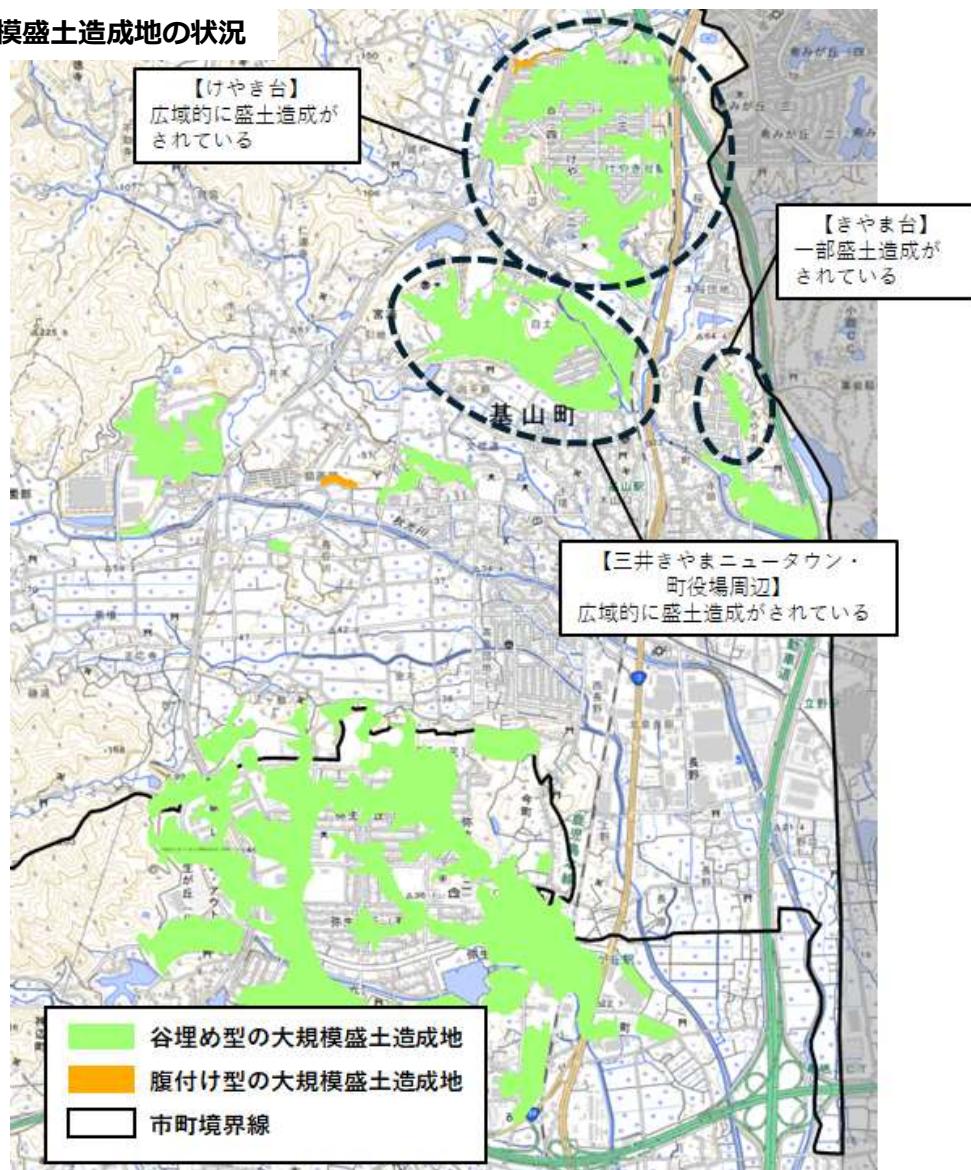
## ⑥ 大規模盛土の造成状況

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。

### 大規模盛土造成地の状況



出典：佐賀県「大規模盛土造成地マップ」

## (7) 地価の推移

### 令和6年時点の公示地価並び都道府県地価調査

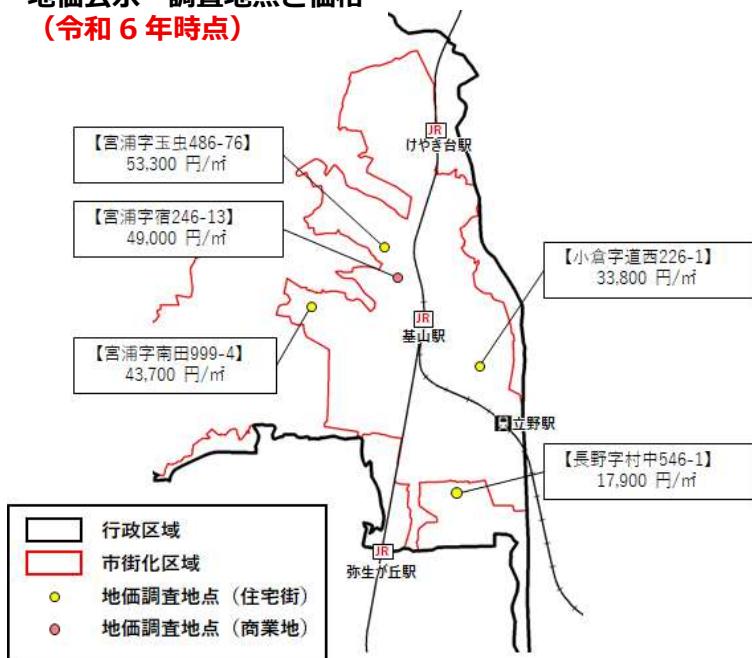
(令和6年時点)をみると、中心市街地である基山駅周辺や良好な住環境が形成されている地域の地価が他地区と比較して高くなっていることから、利便性や良好な生活環境が地価を設定する際の重要な事項であることがわかります。

平成18年から令和6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、

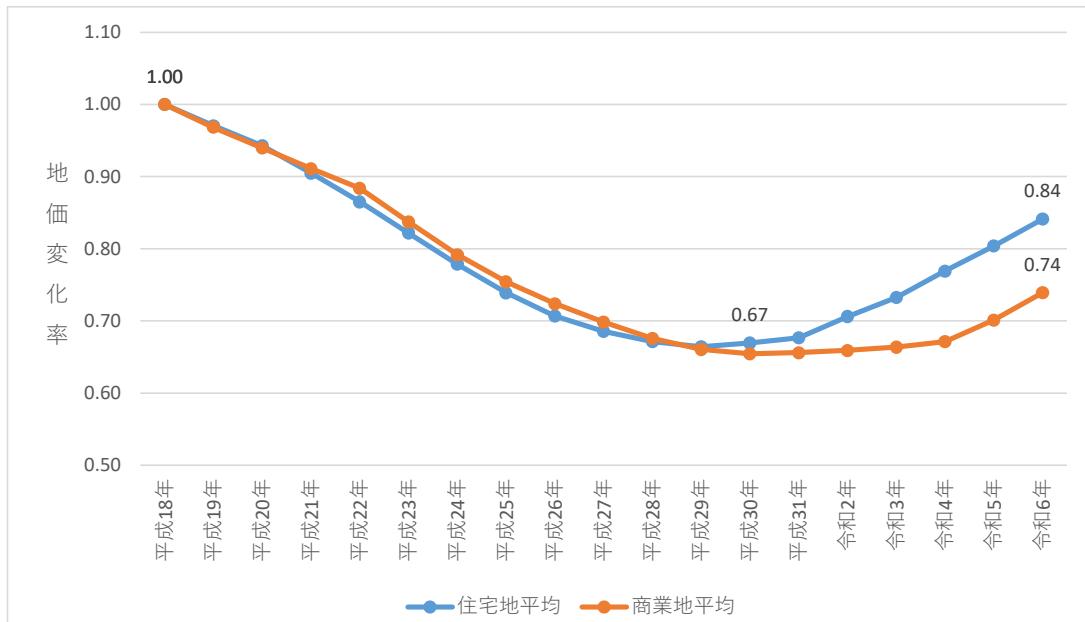
住宅地、商業地ともに平成30年頃から増加に転じ、近年は増加率が年々増えています。

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。

### 地価公示・調査地点と価格 (令和6年時点)



### 地価の動向



出典：国土交通省「地価公示」、都道府県地価調査

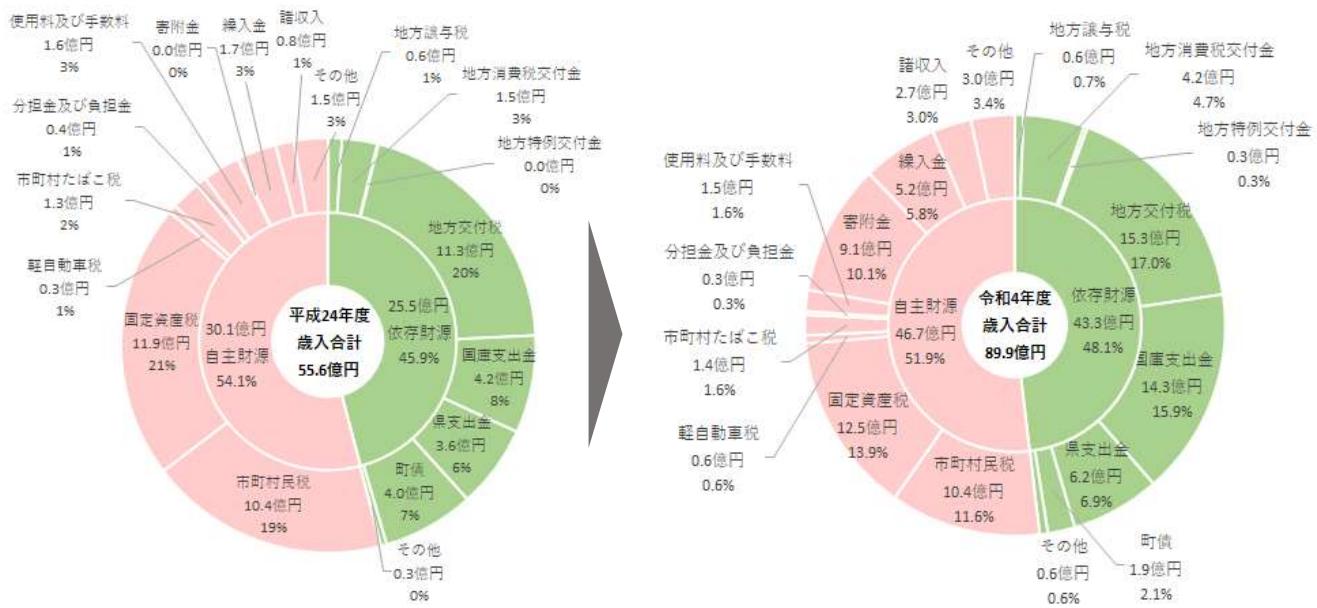
(平成18年から令和6年まで同一地点で調査が継続されている箇所を対象に算出)

※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

## (8) 行政運営の状況

### ① 歳入の状況

平成 24 年と令和 4 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 16.6 億円増加している一方で、比率は 2.2% 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。



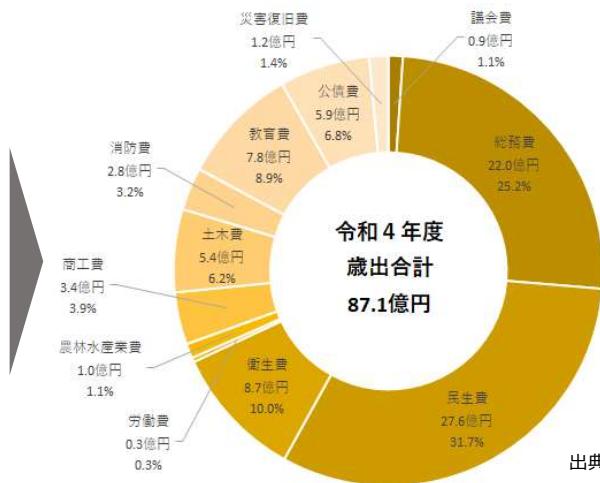
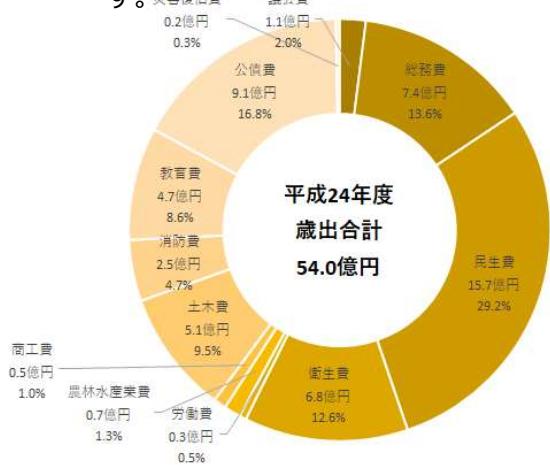
自主財源比率の推移 : 54.1% (30.1 億円)  $\Rightarrow$  51.9% (46.7 億円)  
**2.2% 減 (16.6 億円増加)**

出典：決算カード

## ② 峰出の状況

### 【性質別峰出状況】

平成24年度と令和4年度の性質別の峰出状況を比較した場合、財政調整基金や公共施設整備基金積立事業等に係る総務費が14.6億円増加しており、割合については11.6%増となっています。また、児童福祉費や老人福祉費等に係る民生費が11.9億円増加しており、割合については2.5%増となっています。



出典：決算カード

### 【目的別峰出状況】

平成24年度と令和4年度の目的別の峰出状況した場合、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9.3億円増加しています。

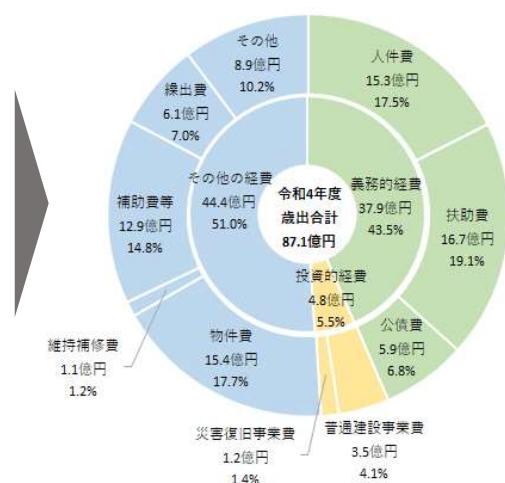
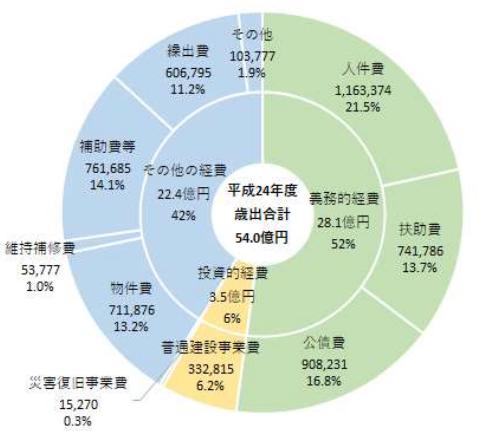
今後は高齢化の進展により、扶助費のさらなる増加が見込まれます。また、老朽化した都市インフラの更新や維持管理に伴う土木費、投資的経費の増加も予測されます。

**総務費の推移 : 13.6% (7.4億円) ⇒ 25.2% (22.0億円)**

**11.6%増 (14.6億円増加)**

**民生費の推移 : 29.2% (15.7億円) ⇒ 31.7% (27.6億円)**

**2.5%増 (11.9億円増加)**



**扶助費の推移 : 13.7% (7.4億円) ⇒ 19.1% (16.7億円)**

**5.4%増 (9.3億円増加)**

### ③ 公共施設及びインフラ資産の将来的な更新費用

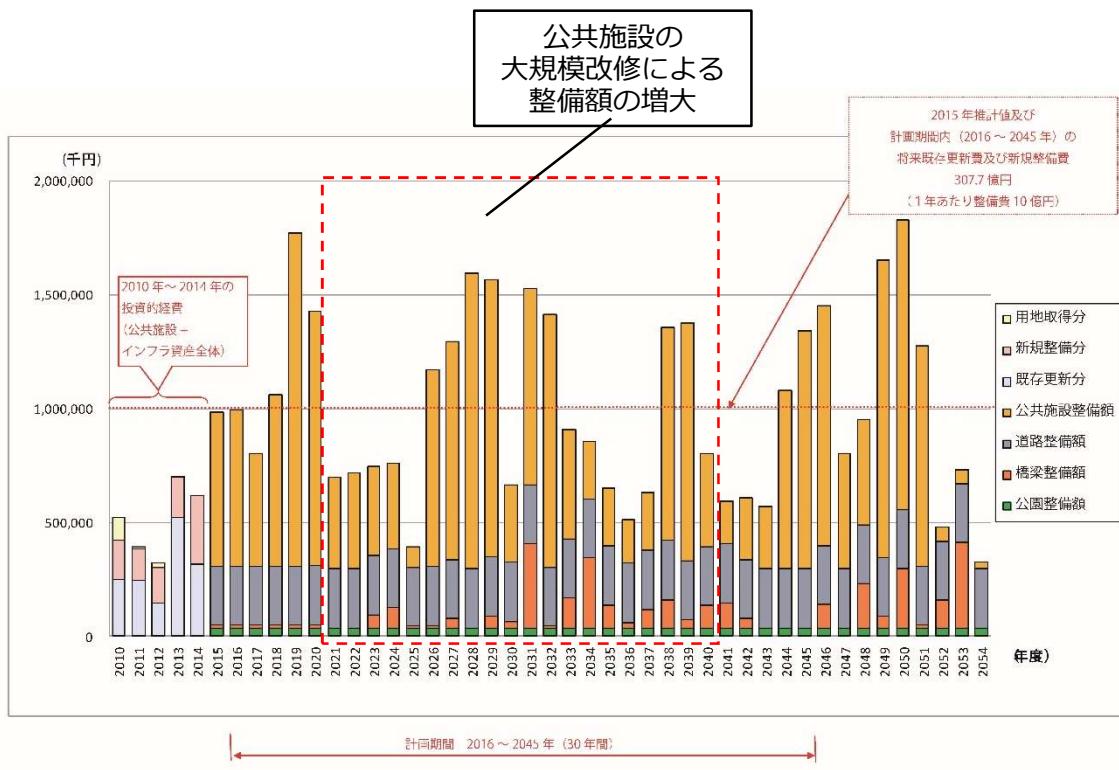
基山町が保有する公共施設や道路、下水道管等をこれまでと同じペースで更新するものと仮定した際の試算結果を見ると、高度経済成長期等に建設された施設・インフラの老朽化が一気に進行しており、公共施設に係る維持・更新コストは公共施設等総合管理計画の計画期間（2016年～2045年）で307.7億円となる見込みです。

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



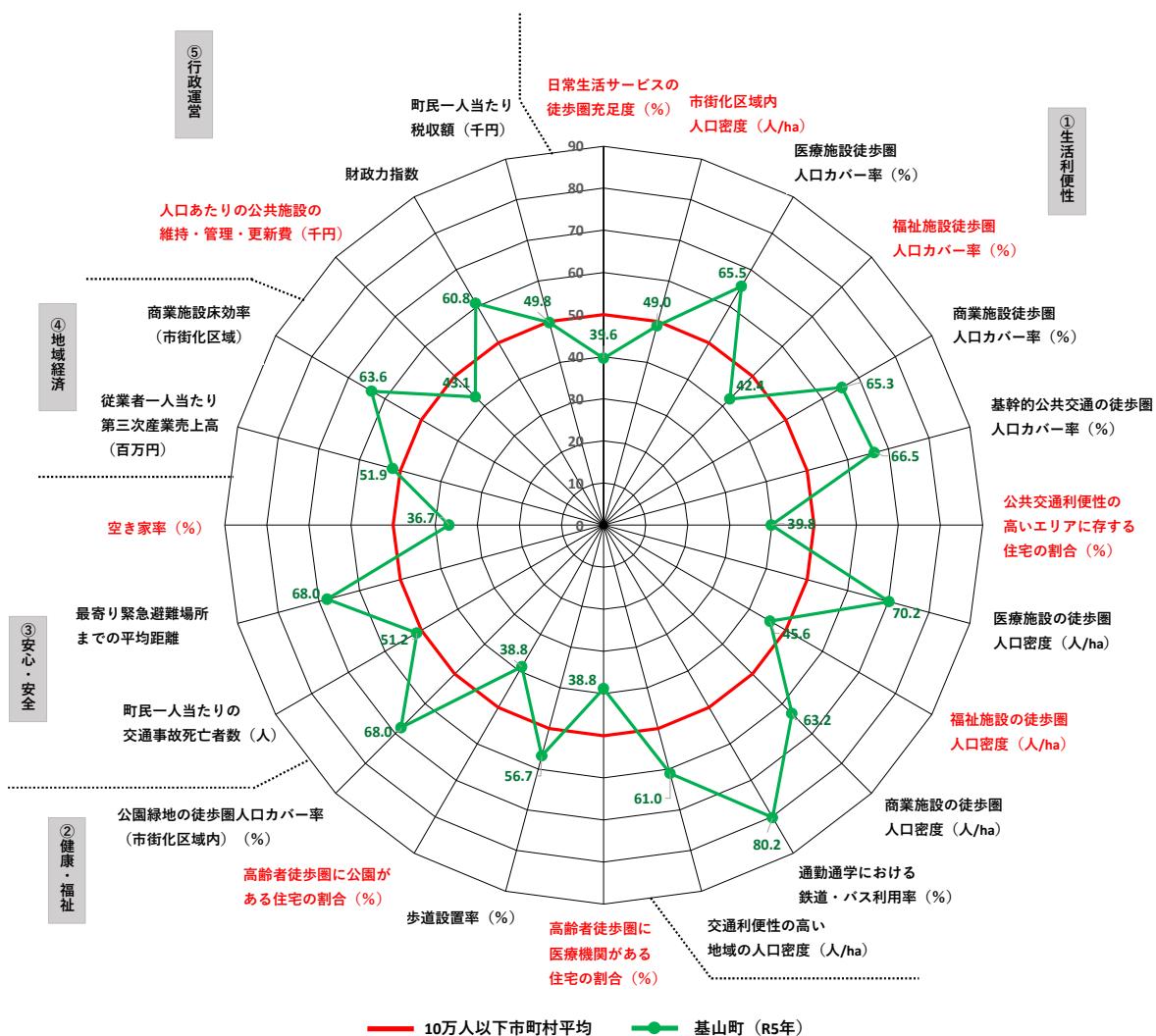
## (9) 都市構造の評価

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、かつては商業施設に関する項目が同規模都市の平均値を下回っていたものの、近年商業施設の立地が増え、平均値を上回っています。その他、福祉施設と公共交通に関する項目が平均値を下回っています。それ以外の指標については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、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（令和2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7年住民基本台帳ベース）において人口は微増で推移している
- 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）
- けやき台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
- けやき台及びきやま台・本桜周辺は高齢化率が特に高くなる見込



#### 【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
- 出生率は増加傾向だが、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くなる魅力づくりが必要

土地利用
<ul style="list-style-type: none"><li>● 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）</li><li>● 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</li></ul>
<p>➡ <b>【課題点】基山駅周辺に散在する低未利用地の活用が必要</b></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 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</li></ul>
<p>➡ <b>【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</b></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>● イベントや朝市等によって公園を活用し、周辺の人の憩いの場としての機能向上が望まれる</li></ul>
<p>➡ <b>【課題点】公園など公共空間の有効活用が必要</b></p>

### 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 **1,800** 万円程度かかっている
- アンケート回答者の**約 84%**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

- 高齢者福祉施設以外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は近年増加しているが、依然として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