

宗像市立地適正化計画

宗 像 市

もくじ

序章 立地適正化計画について	1
1. 立地適正化計画について	1
第1章 宗像市の概況	9
1. 位置・地勢・沿革	9
2. 都市計画の現状	11
3. 宗像市の概要	12
第2章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題	15
1. 都市の現状	15
2. 将来見通し（人口推計）	48
3. 将来見通しにおける分析	55
4. 都市構造上の課題	60
第3章 立地の適正化に関する基本的な方針	63
1. 立地適正化計画における集約化の考え方	63
2. 立地の適正化に関する基本的な方針	66
第4章 目指すべき都市の骨格構造	69
1. 市街化区域と市街化調整区域における骨格構造の考え方	69
2. 中心拠点／拠点、地域／生活拠点、特定機能広域連携拠点の設定（市街化区域）	70
3. 地域／生活中心の設定（市街化調整区域）	73
4. 特化施設地区の設定（都市計画区域）	74
5. 交通軸の設定	76
6. 都市の骨格構造	79
第5章 都市機能誘導区域	81
1. 都市機能誘導区域の設定	81
2. 誘導施設の設定	89
第6章 居住誘導区域	95
1. 居住誘導区域の設定	95
第7章 目標と評価指標	103

1. 目標設定（誘導方針）	103
2. 誘導施策の展開	104
3. 施策目標	110
4. 評価方法	112

第8章 その他 115

1. 届出について	115
2. 福岡県との連携	117

序章

立地適正化計画について

1. 立地適正化計画について

(1) 目的

今後のまちづくりは、人口減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代が安心できる、健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが、大きな課題となっています。

こうした中、商業施設や医療・福祉施設、住居などがまとまって立地することで、高齢者をはじめとする住民が、これらの施設等に公共交通でアクセスできるなど、都市全体の構造を見直し、「多極ネットワーク型のコンパクトシティ」の考えでまちづくりを進めていくことが重要とされています。

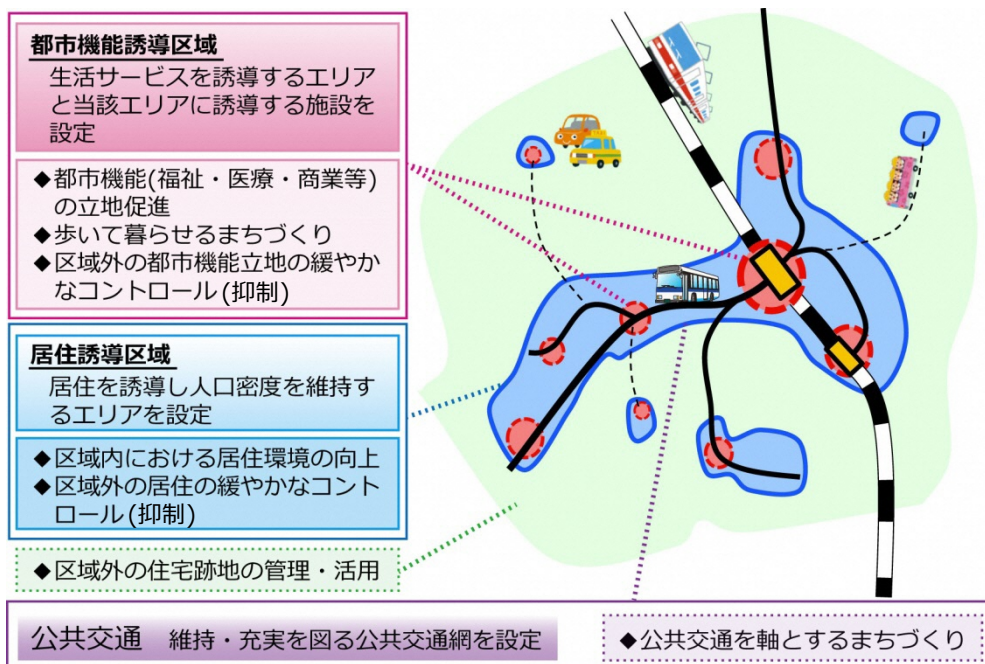
こうした背景を踏まえ、行政と住民、民間事業者が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいくことを目的として、都市再生特別措置法が改正され、市町村による立地適正化計画の策定が新たに盛り込まれました。

本市においては、都市計画マスタープランの将来都市像である「コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市」の実現に向けた取り組みをさらに推進するため、立地適正化計画を策定します。

具体的には、商業施設や医療・福祉施設などやコミュニティが持続的に確保されるように居住の密度を高めていく「居住誘導区域」と、その居住誘導区域の中でも、特にまち全体として必要な都市機能の維持と新規立地を促す「都市機能誘導区域」を定めます。

これにより、市街地の範囲や都市機能の立地をコントロールしながら、人口減少社会に耐え得る住みよいまちづくりの実現を目指します。

図 立地適正化計画のイメージ



(2) 都市づくりの基本方針

本市では、都市計画マスタープランにおいて、『コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市』を将来都市像として掲げ、その実現に向けて、次の通り、基本理念と将来都市構造の形成方針を定め、都市づくりを進めています。

本計画では、これらの方針を踏まえ、立地の適正化を図るため、都市機能の集積、居住の誘導、公共交通の充実に関する基本的な方針と目指すべき都市の骨格構造を定めます。

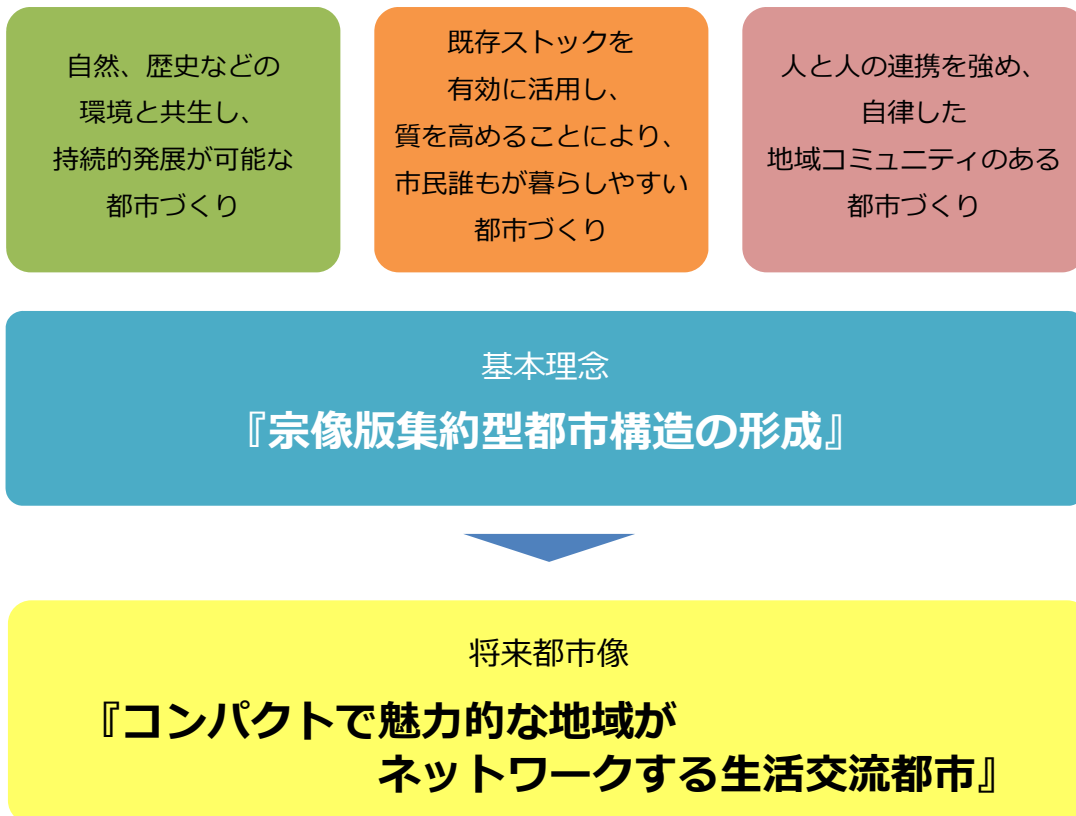
宗像市都市計画マスタープランより抜粋

(1) 都市づくりの理念と目指すべき都市像

都市計画マスタープランでは、都市づくりの理念を『宗像版集約型都市構造の形成』として、既存ストックを有効に活用し、本市にふさわしいコンパクトで中身の充実した良質で暮らしやすい都市づくりを市民・事業者・行政の協働で進めることとしています。

また、目指すべき都市像を『コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市』と定め、市街地や集落、島々が、それぞれの独自性を発揮しながら活性化し、人と人とのつながりや地域相互の連携が強化された、安全で暮らしやすい都市を目指しています。

図 都市づくりの理念と将来都市像



◆都市計画マスタープランにおける宗像版集約型都市構造の形成とは

本市は、市中央を貫流する釣川沿いの農地の後背となる丘陵部を中心に住宅地開発を行ってきたため、市街地や主要な都市機能が分散して立地しています。そのため、今後集約型の都市構造を形成するにしても、一極集中ではなく、地域の特性を踏まえた多極連携の集約型都市構造を目指すことが適切と考えます。

そこで、本市が取り組む多極連携による集約型都市構造の形成の基本的な考え方を次のように定めます。

(1) 各コミュニティ内での生活利便性を維持する集約化を目指す

駅やバス停、コミュニティ・センター周辺など、日常的に人が集まる場所をコミュニティの中心に位置づけ、店舗や身近な公共公益施設など、生活の利便性が確保できる機能を集約させます。また、多様な世代が住み慣れた地域内で安心して住み続けられるようなコミュニティの中心地（地域中心）を形成します。

図 宗像版集約型都市構造のイメージ

(2) 駅周辺への都市機能の集約化を目指す

駅を活かし、赤間駅及び東郷駅周辺に広域や全市を対象とした都市機能が集積する拠点的形成し、新規の都市機能が現状より分散しないようにします。

ただし、赤間駅及び東郷駅周辺は、地域中心も兼ねた親しみやすさのある拠点とします。

(3) 分散する公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに活用する

本市は、行政、文化、福祉、学術研究などの広域的な役割を担う特長ある公共公益施設（特化施設地区）が分散しています。これらの特化した機能と近接する地域中心の機能を連携させ、地域の個性、魅力、活力づくりに活用します。

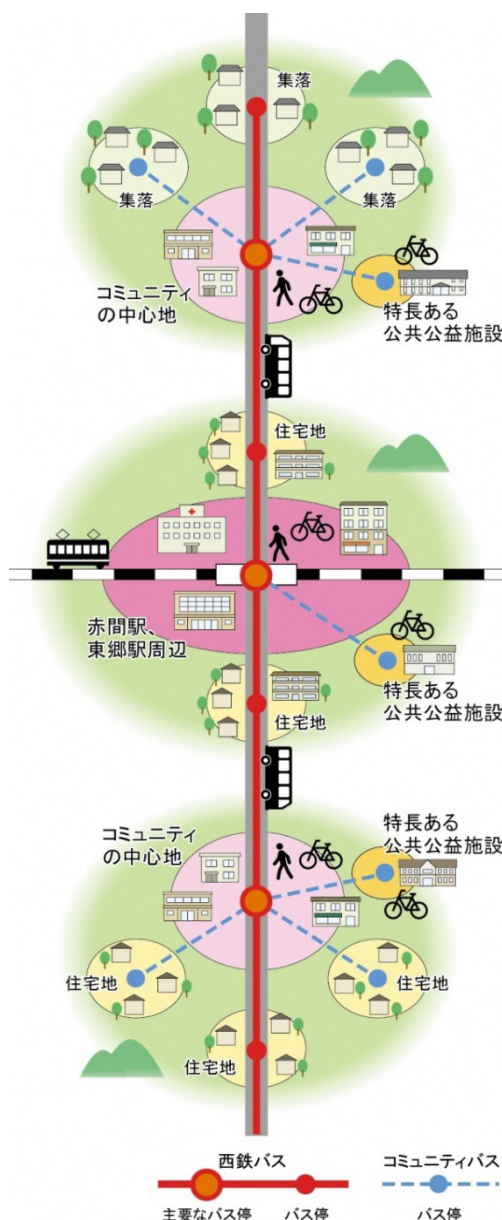
(4) 交通ネットワークを強化し、公共交通の利便性を高める

拠点及び地域中心における機能の集約や特化施設地区との連携を通じて、それらを結ぶ交通ネットワークを明確にし、移動や乗り換えの利便性を高め、公共交通利用者を増やします。

(5) 集約型都市構造の形成は緩やかに進める

都市機能の集約化や交通ネットワークの強化による集約型都市構造の形成は、短期集中的に行うものではなく、新たな施設の立地や既存施設の建替えの機会を活かして緩やかに進めます。

また、コミュニティごとの施設の立地状況に応じた柔軟な再編を進めつつ、市全域においてもバランスのとれた都市を形成していきます。



（２）将来都市構造

都市計画マスタープランでは、将来都市像の実現に向け、魅力ある拠点と地域を結ぶネットワークを形成するため、３つの将来都市構造の形成方針が定められています。

１）自然環境及び歴史的遺産の保全と活用

市域を囲む山々の緑と釣川水系、玄界灘の島々、田園空間など、自然環境を一体的に守り、活かします。また、市域を結ぶように位置する歴史的遺産（宗像大社や鎮国寺、旧唐津街道沿いの赤間宿、原町の歴史的な街なみ）を自然環境とともに守り、活かしていきます。

２）市街地と中心拠点などの形成

赤間駅周辺の中心拠点や東郷駅周辺の拠点、コミュニティの中心地である地域中心、特長ある公共施設による特化施設地区などのそれぞれを「極」とし、多極の役割分担と連携により、都市としての個性や一体感を形成します。

３）交通ネットワークの形成

東西交流軸、南北交流軸、都市内中心軸の形成により、広域的な役割を担う中心拠点・拠点と地域中心・特化施設地区を結ぶネットワーク軸を形成します。

①東西交流軸

本市と福岡・北九州両都市圏を結ぶ国道３号、ＪＲ鹿児島本線、国道４９５号を東西交流軸とします。

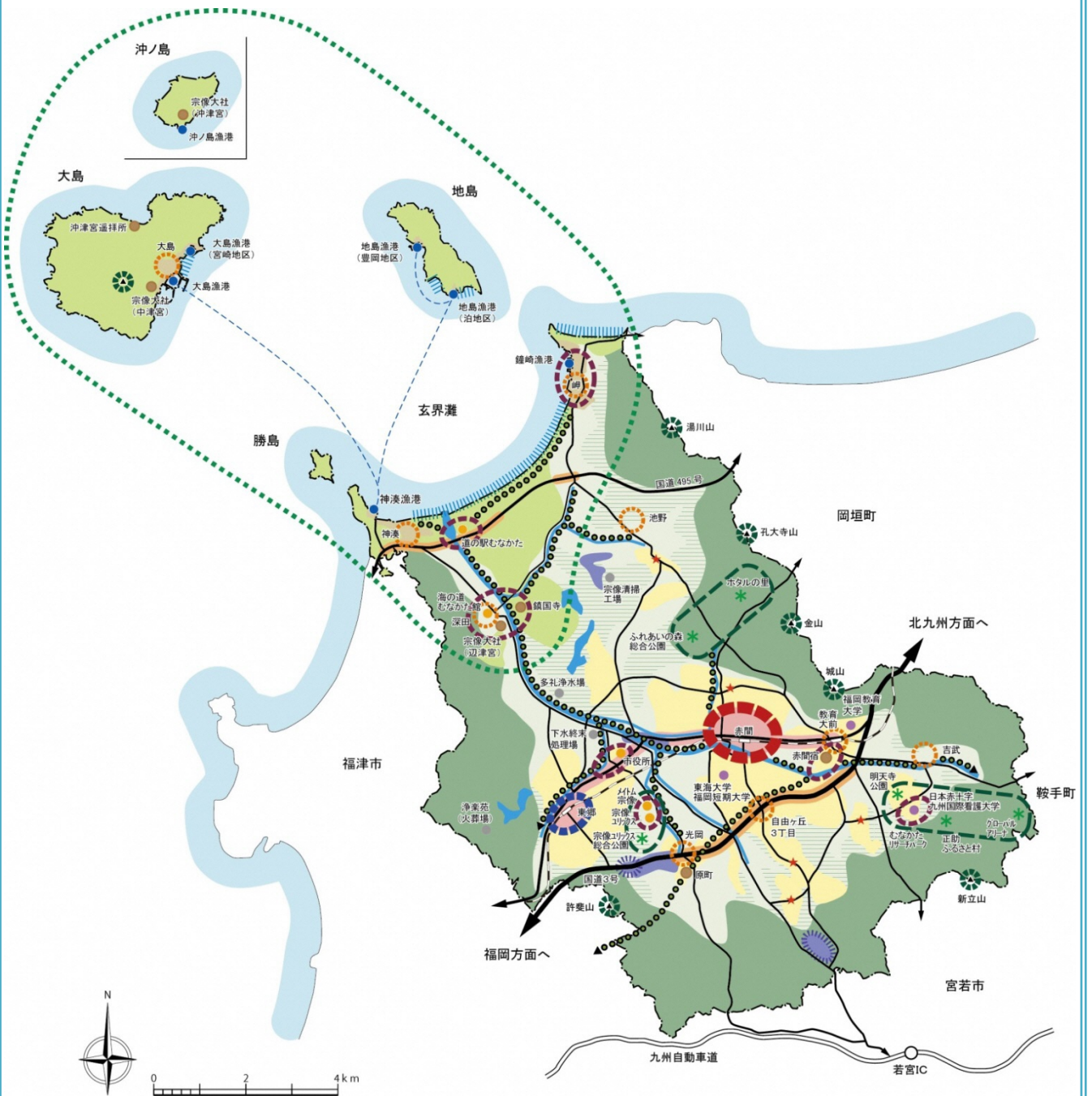
②南北交流軸

本市と筑豊都市圏を結ぶ道路、宗像地域と玄海・大島地域を結ぶ道路を南北交流軸とします。そのうち、東郷駅と宗像大社辺津宮、大島・沖ノ島、宗像ユリックス周辺を結ぶ西側の軸を自然・歴史・文化の交流軸とします。また、赤間駅や教育大前駅と、鐘崎漁港、３つの大学、むなかたリサーチパークなどを結ぶ東側の軸を学術・産業・スポーツ拠点などの連絡軸とします。

③都市内中心軸

中心拠点の赤間駅周辺、拠点の東郷駅周辺、地域中心の教育大前駅周辺を結ぶ旧国道３号を都市内中心軸とします。また、市役所周辺の行政機能を結ぶ軸とします。

図 都市計画マスタープランにおける将来都市構造の全体構想



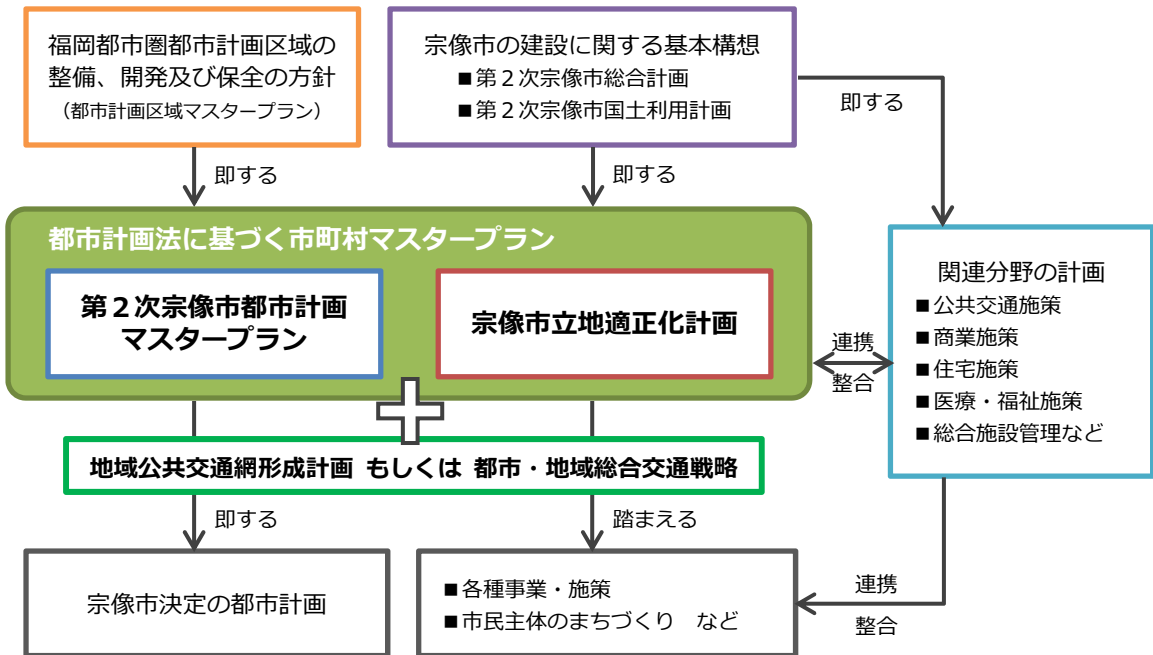
凡 例							
	山と森		農地・農村集落		中心拠点		主な歴史的遺産
	海辺の緑		漁村集落		拠点		主な大学・研究施設
	海浜		住宅市街地		地域中心		主な公共施設など
	河川・水面		中心市街地		生活中心		主な公園など
	丘陵地		沿道市街地		特化施設地区		主な処理施設など
	海面		工業・流通市街地		市民利用緑地		漁港・港
	シンボルとなる山		工業・流通施設検討区域		骨格的道路		航路
			歴史・観光ゾーン		自然・歴史・文化のネットワーク		鉄道

(3) 位置づけ

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条^{注1}に基づき、都市全体の観点から居住や医療・福祉、公共交通などの様々な機能に関する包括的なプランとして策定するものです。

本市の立地適正化計画は、福岡都市圏都市計画区域マスタープラン、第 2 次宗像市総合計画等に即するとともに宗像市都市計画マスタープランと調和を保って策定します。

図 立地適正化計画の位置づけ



(4) 対象区域

本計画の対象区域は、都市再生特別措置法第 81 条に基づき、都市計画区域とします。

ただし、市街化区域と市街化調整区域では既存の土地利用規制・誘導が異なるため、具体的な都市機能や居住などの誘導の方法に違いがあります。

(5) 目標年次

本計画の目標年次は、平成 47 年とします。

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

注 1) 都市再生特別措置法などの一部を改正する法律（抜粋）

第八十一条 市町村は、都市計画法第四条第二項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。）の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」という。）を作成することができる。

(6) 構成

本計画は、下図に示すように、将来見通しを踏まえた上で方針を定め、方針を具体的に示す誘導区域の設定で構成されています。

	各章で対象とする区域
序章 立地適正化計画について 1. 立地適正化計画について	序章、1章は、宗像市の概況を把握するため、離島を含めた市域全体を対象とします。 市域全体
第1章 宗像市の概況 1. 位置・地勢・沿革 2. 都市計画の現状 3. 宗像市の概要	
第2章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題 1. 都市の現状 2. 将来見通し（人口推計） 3. 将来見通しにおける分析 4. 都市構造上の課題	2章～4章は、立地適正化計画の対象区域である都市計画区域を対象とします。 都市計画区域 市街化区域 市街化調整区域
第3章 立地の適正化に関する基本的な方針 1. 立地適正化計画における集約化の考え方 2. 立地の適正化に関する基本的な方針	
第4章 目指すべき都市の骨格構造 1. 市街化区域と市街化調整区域における骨格構造の考え方 2. 中心拠点／拠点、地域／生活拠点、特定機能広域連携拠点の設定（市街化区域） 3. 地域／生活中心の設定（市街化調整区域） 4. 特化施設地区の設定（都市計画区域） 5. 交通軸の設定 6. 都市の骨格構造	
第5章 都市機能誘導区域 1. 都市機能誘導区域の設定 2. 誘導施設の設定	5章～6章は居住誘導区域が市街化調整区域に設定できないため、市街化区域を対象とします。 都市計画区域 市街化区域 —
第6章 居住誘導区域 1. 居住誘導区域の設定	
第7章 目標と評価指標 1. 目標設定（誘導方針） 2. 誘導施策の展開 3. 施策目標 4. 評価方法	
第8章 その他 1. 届出について 2. 福岡県との連携	

第1章

宗像市の概況

1. 位置・地勢・沿革

(1) 位置

福岡市と北九州市の両政令指定都市の中間に位置し、両市の中心から概ね30キロメートルの距離となっています。市内を東西に横断する JR 鹿児島本線や国道3号及び国道495号により両市への交通アクセスが充実しています。市域面積は119.91km²です。

図 位置

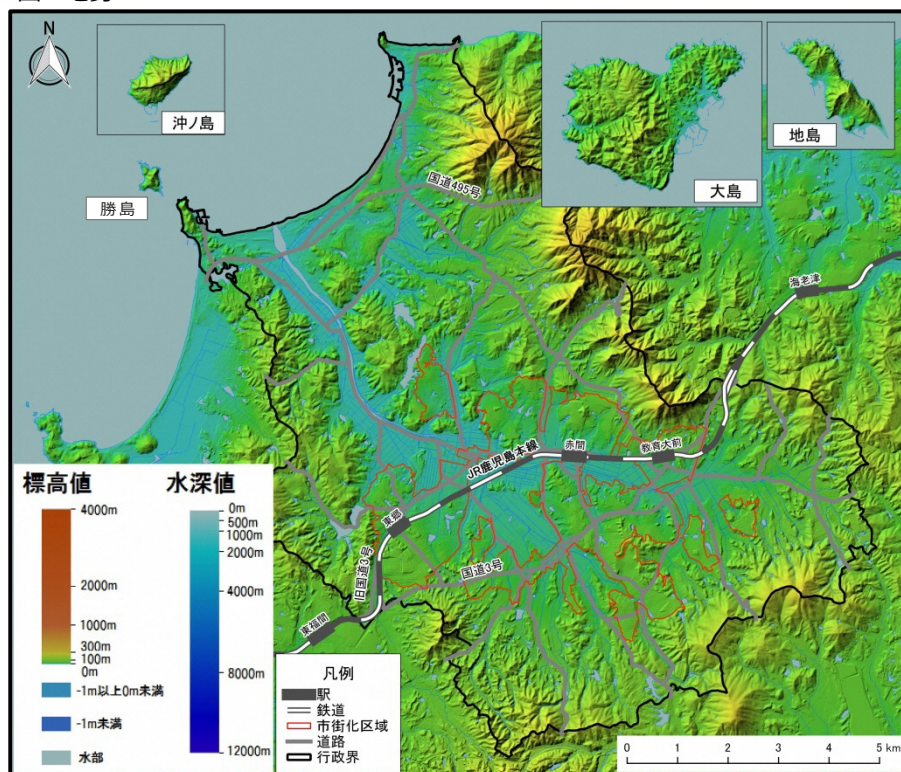


(2) 地勢

標高 200～400 メートル前後の山々や丘陵に囲まれ海に向けて広がる盆地の地形をなし、市中央を釣川が貫流しています。また、玄界灘の島々やさつき松原などの貴重な自然環境を持つ海岸があります。

住宅地開発は、市中央を貫流する釣川沿いの農地の後背となる丘陵部を中心に行われてきたため、市街地が分散しています。その市街地を道路網が相互に結んでおり、緑に囲まれたゆとりある良好な住環境の景観が形成されています。

図 地勢



出典:国土地理院「色別標高図」

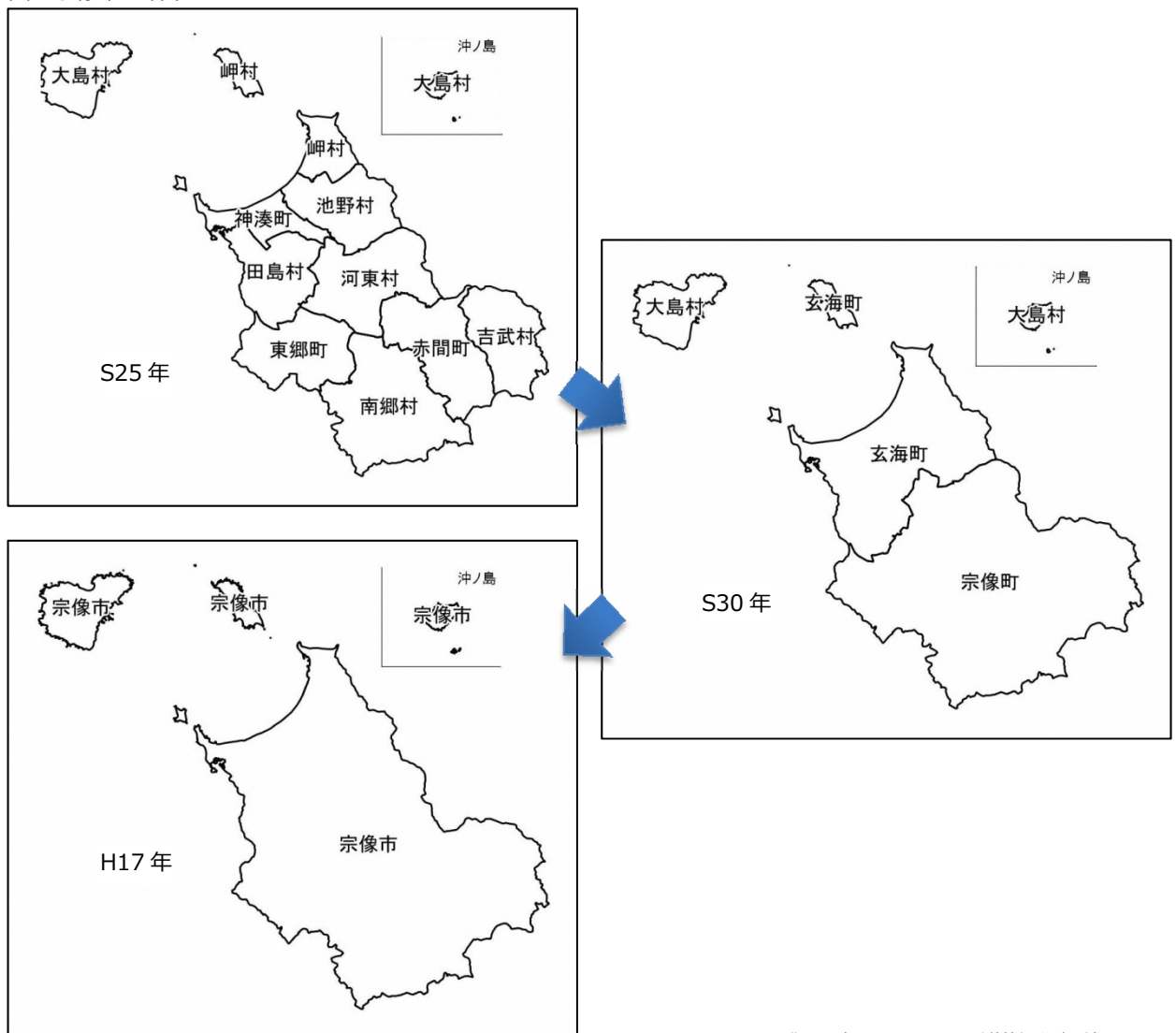
(3) 沿革

昭和の大合併が進んでいた昭和29年、東郷町、赤間町、吉武村、河東村、南郷村の5町村と神興村の一部が合併し、旧宗像町が誕生しました。翌年には、神湊町、田島村、池野村、岬村の4町村が合併し、旧玄海町が誕生しました。

昭和52年には、旧宗像町の人口が5万人を突破し、昭和56年に旧宗像市が誕生しました。

その後、地方分権や少子高齢化などの社会全体の流れのなか、それぞれの市町村の特徴と資源を生かしたまちづくりを進めるため、平成15年に旧宗像市と旧玄海町が合併し、新しい宗像市が誕生しました。平成17年には旧大島村と合併し、現在の宗像市となっています。

図 宗像市の沿革



出典:国交省ホームページ国土数値情報(行政区画)

2. 都市計画の現状

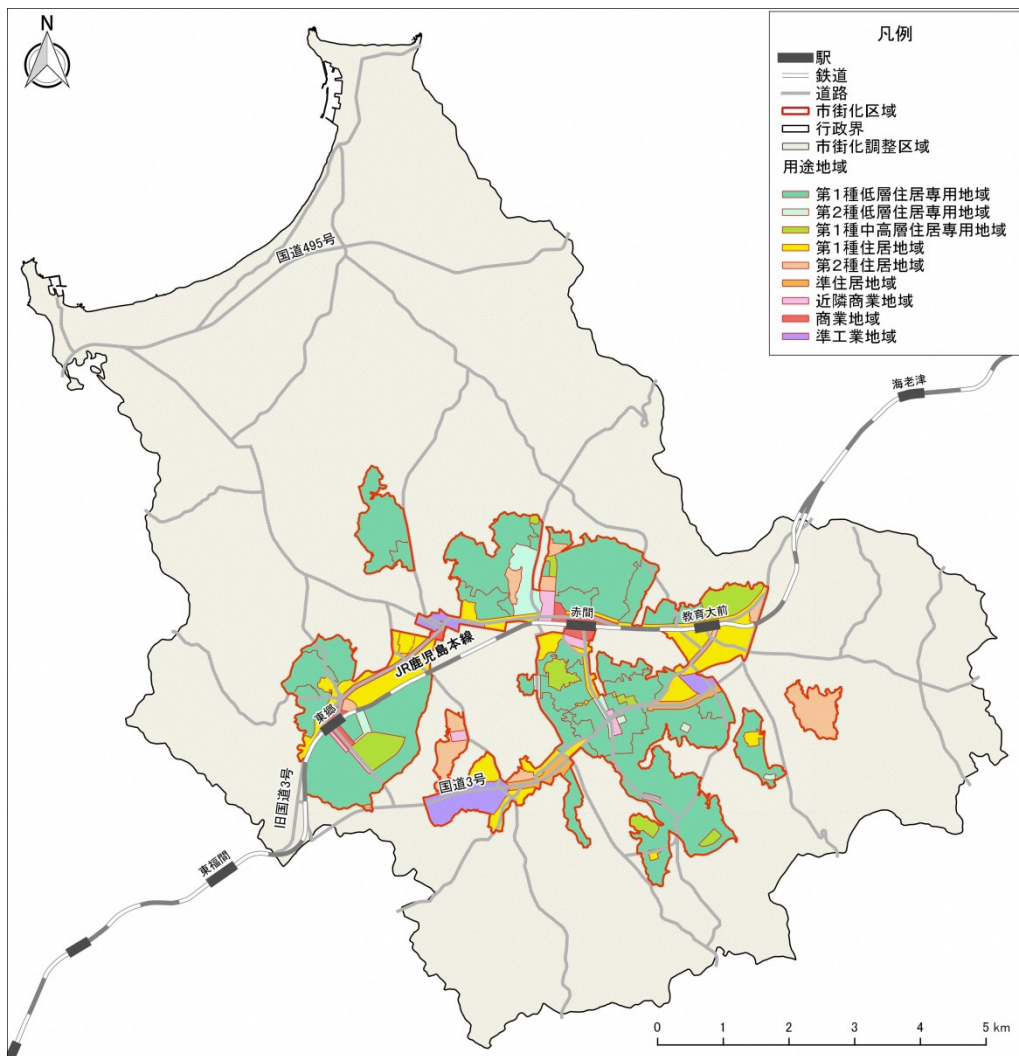
本市は昭和 36 年に宗像地域全域（旧宗像市）の区域が都市計画区域に指定され、平成 25 年には離島を除く玄海地域（旧玄海町の区域）にも都市計画区域が拡大されています。

また、昭和 49 年に宗像地域が市街化区域と市街化調整区域の指定を受け、平成 25 年には離島を除く玄海地域も市街化調整区域の指定を受けています。

表 宗像市の面積

種別	面積(ha)	割合	種別	面積(ha)	割合
市域全体	11,991	—	第一種低層住居専用地域	1,134	60.4%
都市計画区域	10,973	100.0%	第二種低層住居専用地域	55	3.0%
市街化区域	1,876	17.1%	第一種中高層住居専用地域	104	5.5%
市街化調整区域	9,097	82.9%	第一種住居地域	303	16.2%
			第二種住居地域	88	4.7%
			準住居地域	37	2.0%
			近隣商業地域	36	1.9%
			商業地域	45	2.4%
			準工業地域	74	3.9%
			計	1,876	100.0%

図 宗像市の都市計画



出典:国交省ホームページ国土数値情報(用途地域)

3. 宗像市の概要

(1) 成り立ち

福岡市と北九州市の中間（両市の中心から概ね 30km の距離）に位置する自然と歴史に恵まれたベッドタウンとして発展してきました。

また、昭和 40 年代から宅地開発が活発化し、大規模団地の造成に伴い、人口が増加してきました。（S40:34,029 人→H22：95,501 人）近年では、人口減少・少子高齢化の進行により、古くからの住宅団地においては、建物の老朽化や住民の高齢化、空き家・空き地の増加などが進み、住宅団地の再生が必要となっています。

(2) 都市の構造

低地部の農地を保全し、後背の丘陵部を中心に宅地開発を行ったため、市街地や主要都市機能が分散立地しています。そのため、一極集中ではなく、地域の特性を踏まえた多極連携の集約型都市構造を形成する必要があります。

(3) 住環境

低層住宅を基本とする良好な住環境が多いため、集合住宅による高密度化による居住集約化は住民に馴染まないと予測されます。そのため、大規模に市街地を削減するのではなく、既存の低層住宅ストックを有効に活用した集約、誘導を進める必要があります。

表 近隣市町との比較

	自然的土地利用 の割合※1（％）		平均地価 （円／㎡）		1 低専の 割合（％）		一戸建住宅の 延面積（㎡）	
宗像市	①	77.9	①	26,800	①	61.8	②	131
福津市	②	73.6	②	34,400	②	43.4	③	124
古賀市	③	62.4	③	46,000	③	22.6	④	122
新宮町	④	57.3	④	47,500	④	17.6	①	135

※1) 自然的土地利用とは、民有地に占める田、畑、山林、原野の割合

第2章

現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

1. 都市の現状

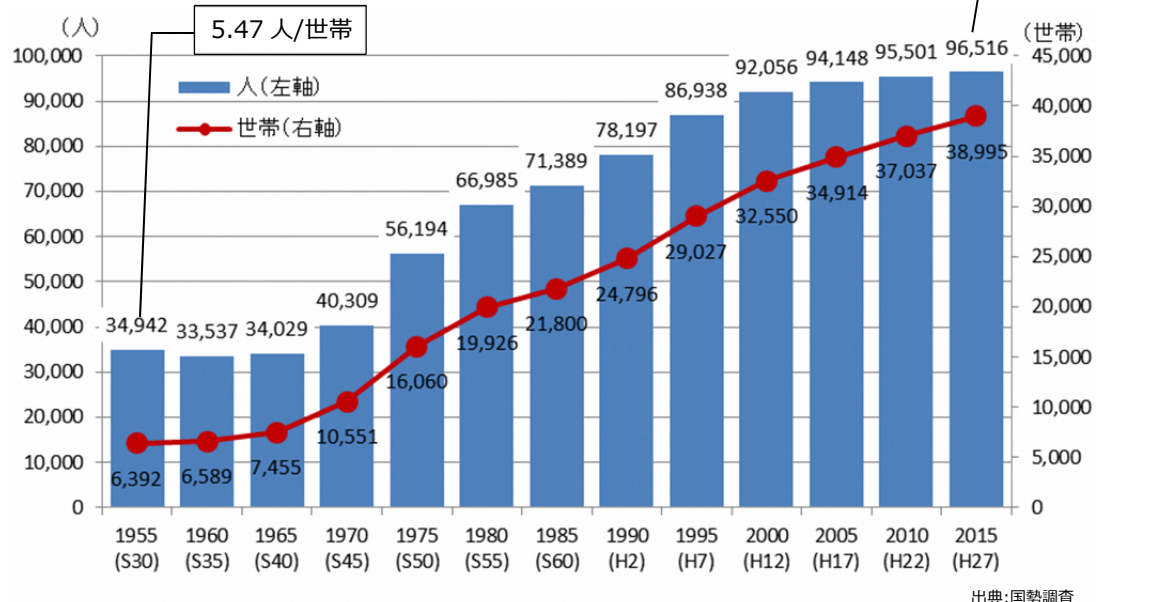
(1) 人口・世帯数の動向

人口・世帯数の推移を見ると、本市の人口及び世帯数は、昭和50年から昭和55年にかけて急激に増加し、以後、着実に増加してきました。近年、増加率は鈍化傾向にあります。

1世帯当たり人員は、昭和30年の5.47人から、平成27年には2.48人と減少し、核家族や単身世帯が増加していることがうかがえます。

65歳以上の高齢単身者世帯を見ると、平成7年から平成22年では世帯数、割合ともに増加していることがわかります。また、高齢夫婦世帯も平成12年から平成22年では世帯数、割合ともに増加しています。

図 宗像市の人口・世帯数の推移（S30～H27）



注) 本市は、平成15年に旧宗像市と旧玄海町の合併、平成17年に旧大島村と合併をしています。

合併以前の人口は、それぞれ旧玄海町、旧大島村の人口も含んでいます。

表 高齢単身者世帯及び高齢夫婦世帯数の推移（H7～H22）

	世帯数 (世帯)	65歳以上の高齢単身者世帯		高齢夫婦世帯(夫65歳以上 妻60歳以上の1組の一般世帯)	
		(世帯)	(割合)	(世帯)	(割合)
H7	29,027	1,210	4.2%	—	—
H12	32,550	1,992	6.1%	3,313	10.2%
H17	34,914	2,492	7.1%	3,918	11.2%
H22	37,037	3,195	8.6%	4,640	12.5%

出典: 平成7、12、17、22年国勢調査

注) 平成7年の国勢調査では高齢夫婦世帯(夫65歳以上妻60歳以上の1組の一般世帯)の調査が行われていないため、表中のデータが記載されていません。

※一般世帯: 住居と生計を共にしている人の集まり又は一戸を構えて住んでいる単身者。ただし、これらの世帯と住居を共にする単身の住み込みの雇人については、人数に関係なく雇主の世帯に含めています。(国勢調査)

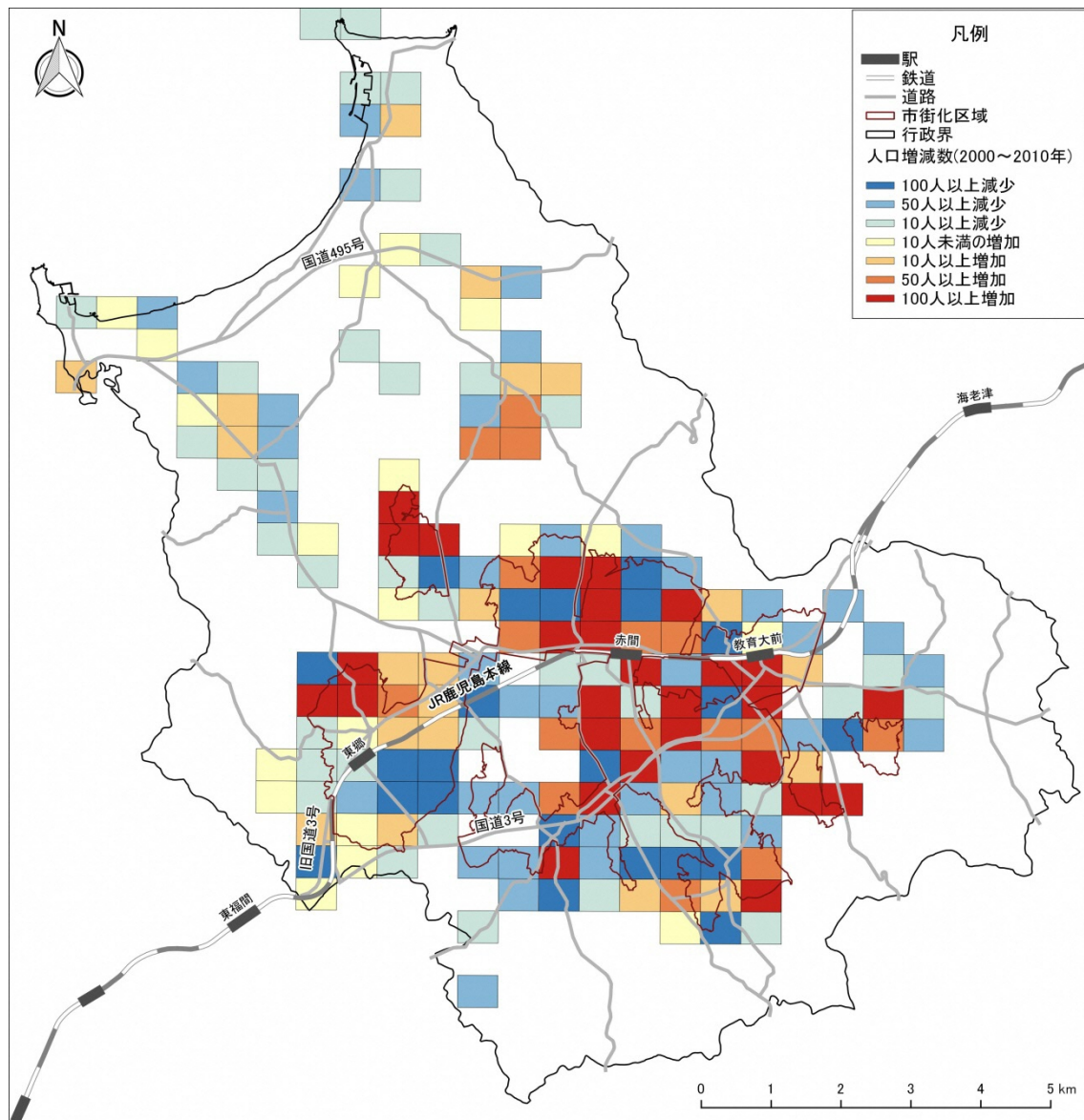
(2) 人口増減の動向

人口増減の動向を見ると、平成12年から平成22年では市街化区域の大半が増加傾向にあります。特に、東郷駅北側、赤間駅北側、宮田橋交差点付近から教育大前駅にかけての国道3号沿道では、500mメッシュ当たり100人以上の大きな増加傾向がみられます。

また、市街化調整区域に指定される(平成24年)前の玄海地域でも増加している地域があります。

一方、古くからの住宅団地の一部では減少している地域があります。

図 メッシュ人口増減の動向 (H12年～H22年)

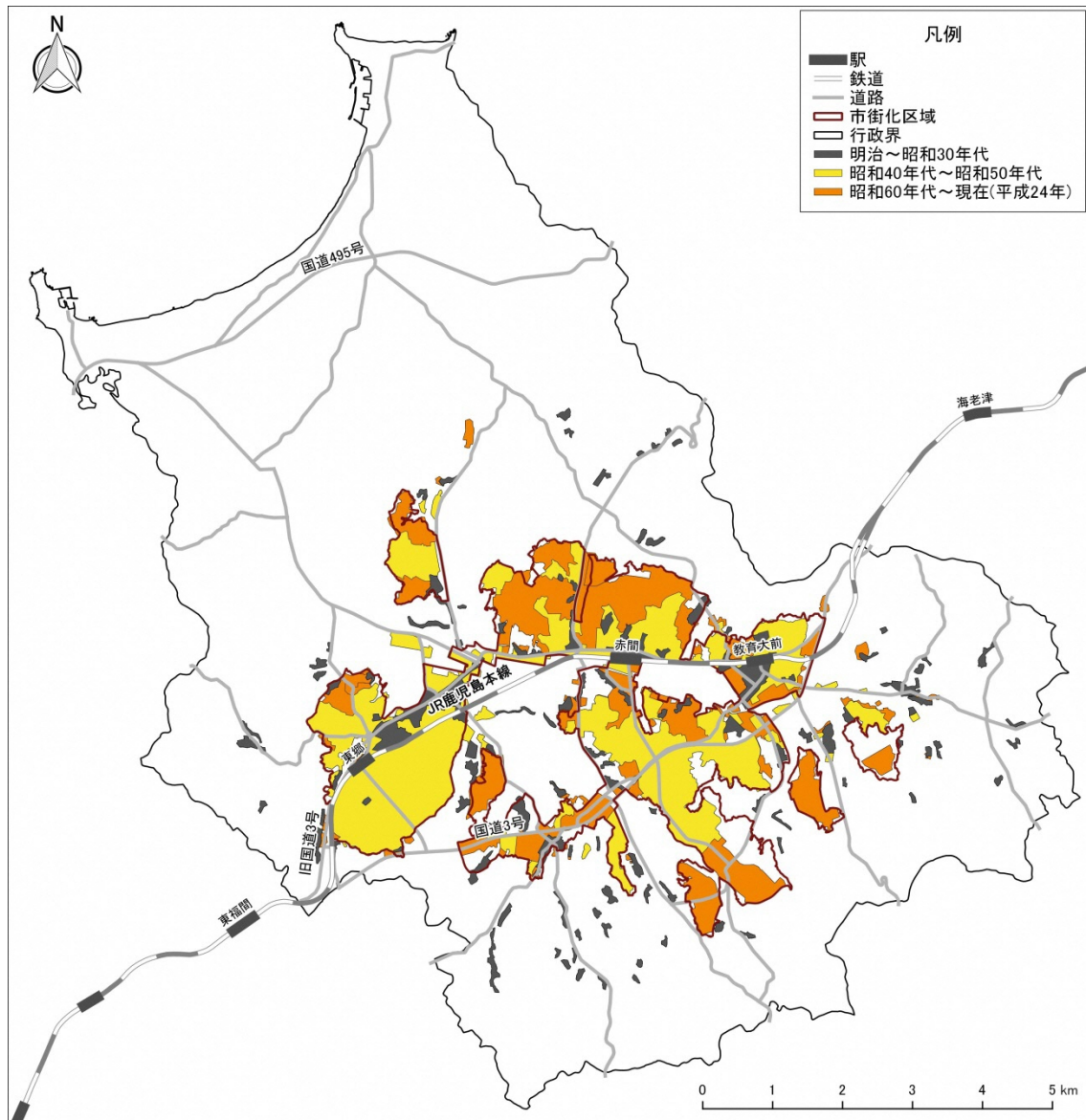


(3) 市街地の変遷

市街地の変遷を見ると、明治から昭和30年代までは集落が山裾に点在し、昭和40～50年代に大規模な団地開発が進められたことがうかがえます。

その後、現在に至るまで丘陵部を中心として住宅地の開発が進められていることがうかがえます。

図 市街地変遷（明治～平成）



出典:平成24年度都市計画基礎調査

注) 都市計画基礎調査に玄海地域の市街地の変遷データがないため、宗像地域のみの変遷図となっています。

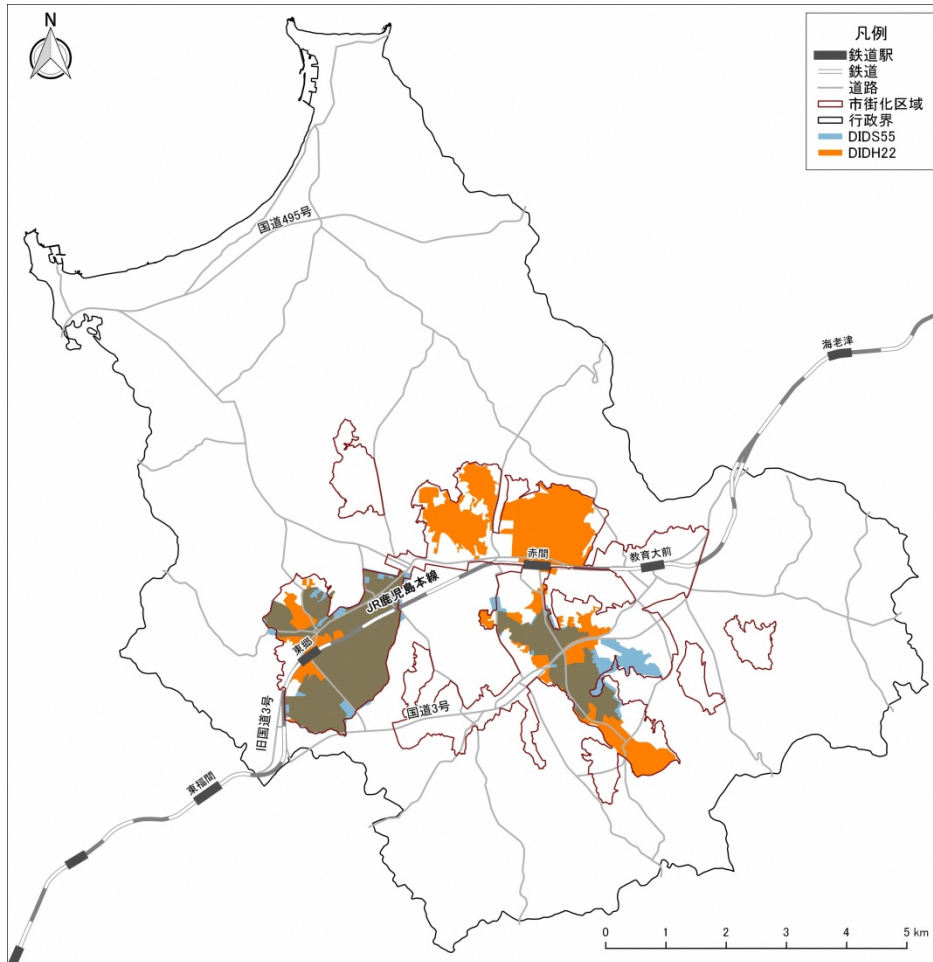
(玄海地域は平成25年に都市計画区域に編入されたため)

(4) 人口集中地区（DID）の人口・区域の動向

昭和55年と平成22年の人口集中地区（以下、DID という）面積を比較すると、平成22年のDID面積は、昭和55年の約1.7倍に拡大しています。(520ha → 878ha)

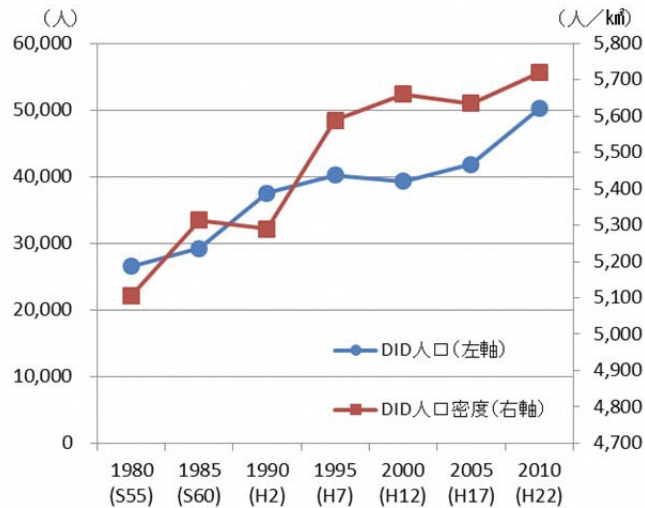
また、DID面積拡大に伴い、DID内の人口及び人口密度ともに着実に増加しています。

図 人口集中地区の区域（S55、H22）



出典:国交省ホームページ国土数値情報(DID 人口集中地区)

図 人口集中地区の人口と人口密度



出典:国勢調査

(5) 土地利用状況の動向

土地利用状況の動向を見ると、建物用地は30年余りで約2.3倍に拡大しています。(936ha → 2,162ha)

一方、丘陵地を中心に開発が進められてきたことから、優良農地が保全されていることがわかります。

図 土地利用状況 (S51)

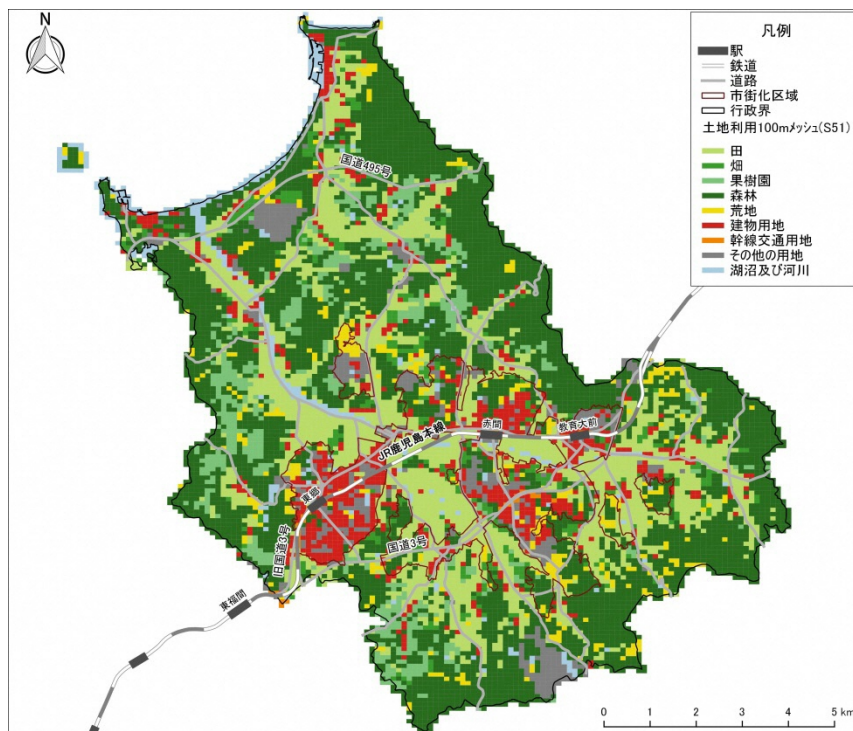
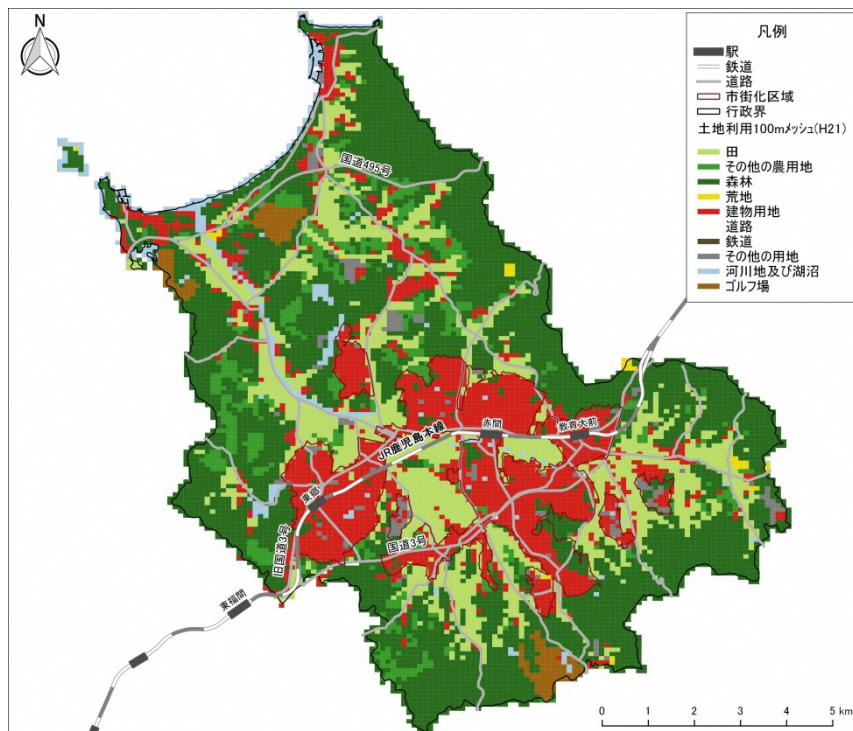


図 土地利用状況 (H21)

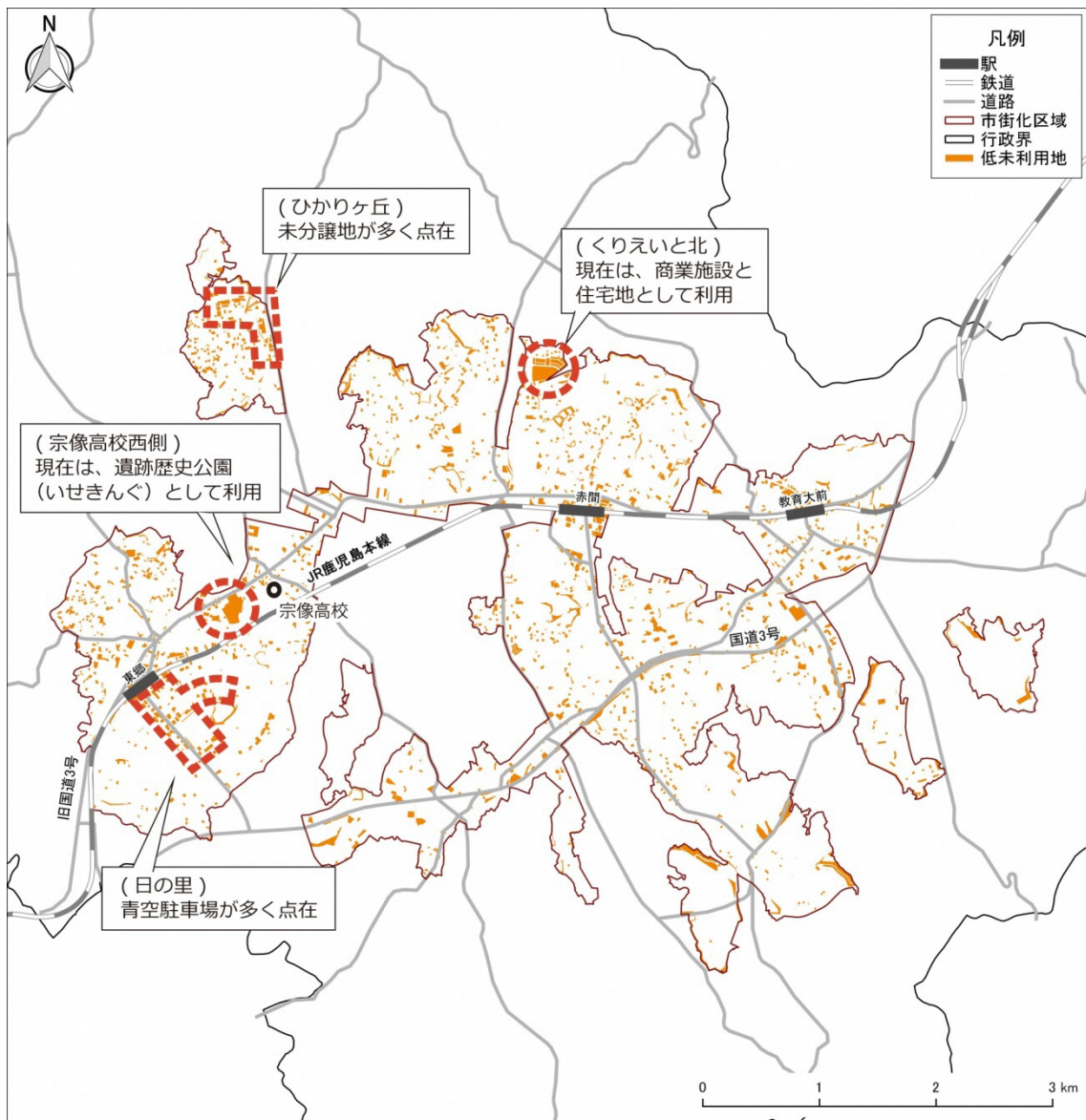


出典: 国土省ホームページ 国土数値情報(土地利用細分メッシュ)

(6) 市街化区域における低未利用地の状況

市街化区域における低未利用地の状況を見ると、全体的に点在していますが、中でも、日の里では幹線道路沿道の無蓋駐車場、ひかりヶ丘では未分譲地が多く点在しています。特に、大規模な低未利用地が宗像高校の西側とくりえいと北交差点付近に見られますが、現在は、前者が遺跡歴史公園「いせきんぐ宗像」、後者が商業施設と住宅地として利用されています。

図 市街地における低未利用地の発生状況（H24）



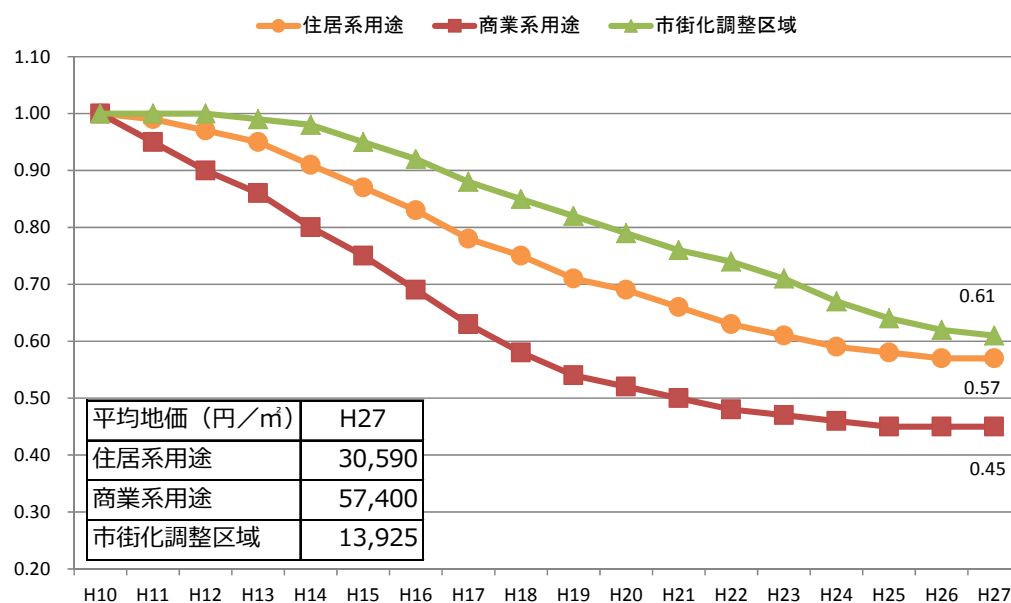
出典:平成 24 年度都市計画基礎調査

注)基礎調査の未利用地現況より、未利用地、無蓋駐車場、荒地、改変工事中の土地を抽出して低未利用地を表記しています。

(7) 地価の動向

地価の動向について、平成10年から平成27年の地価の推移を見ると、住居系用途、商業系用途、いずれの区域においても、近年は下げ止まり傾向が見られるものの、長期的に下落が続いています。特に、商業系用途地域における下落傾向が顕著となっています。

図 区域別の地価の推移



注) H10～H27まで、データがそろっている地点データを対象として平均地価を求め、変動率はH10を1.0として算出
資料) 地価公示、都道府県地価調査

注) 住居系用途、商業系用途は市街化区域となっています。

(8) 建築物の動向

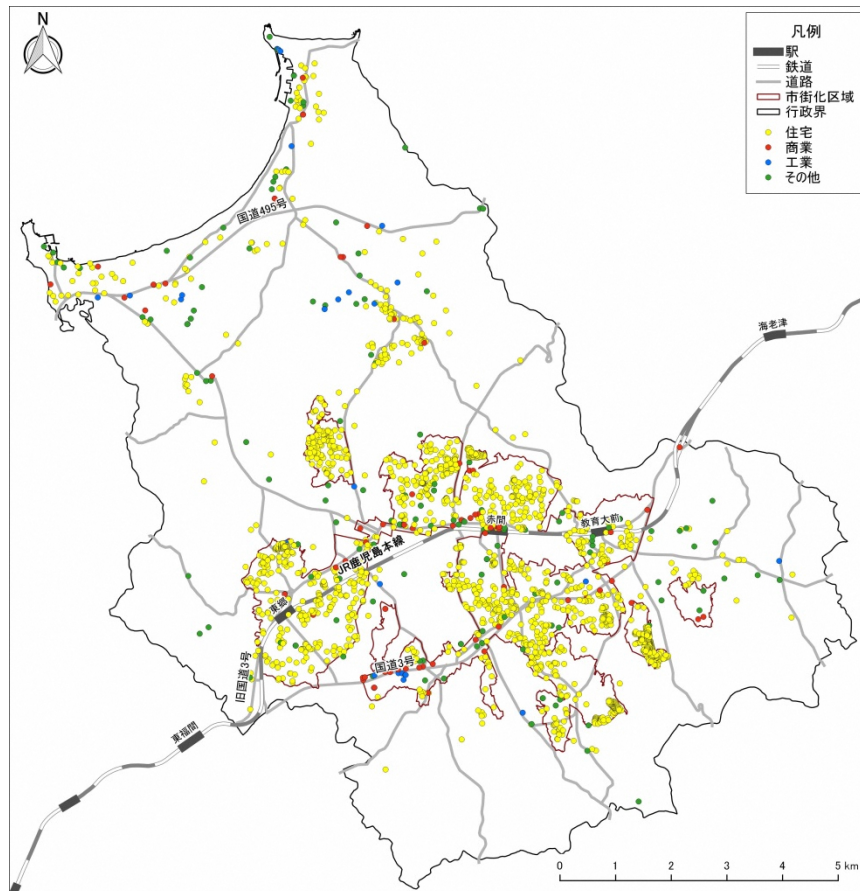
1) 建築物の新築状況

平成 19 年から平成 23 年の建築物の新築動向を見ると、市街化区域において住宅の建築が多く、国道 3 号、旧国道 3 号沿道などで商業施設の建築が見られます。

一方、市街化調整区域では県道 495 号沿道などで商業施設の建築が見られます。

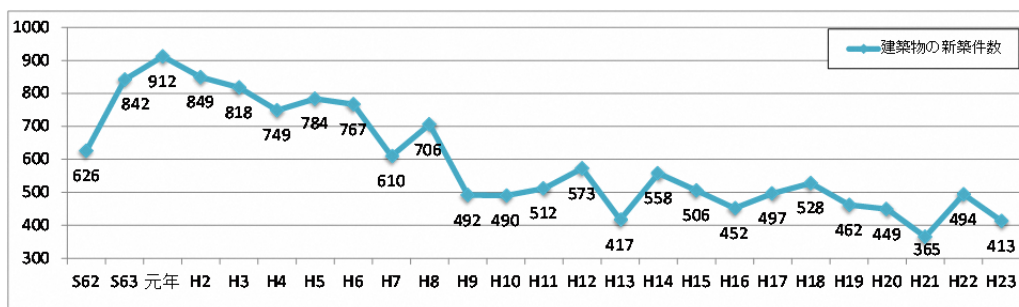
昭和 62 年から平成 23 年の建築物の新築件数を見ると、平成元年の新築件数がピークとなっており、以降平成 23 年までは減少傾向にあります。

図 H19～H23 地区別新築状況



出典：平成 24 年度都市計画基礎調査

図 建築物の新築件数(S62～H23)



出典：S62～H10 建築物確認申請統計書 H11～H13 建築確認市受付件数等調査(S51～H24) H14～H23 平成 19,24 年度都市計画基礎調査

2) 築年数別建築物の状況

平成 25 年の築年数別建築物分布を見ると、東郷駅南側、赤間駅北側、自由ヶ丘地区に築 30 年以上の建築物が多く立地しています。その中でも、日の里地区や自由ヶ丘地区においては、昭和 40 年代の同時期にまとまった規模で開発が行われたことにより、築年数が 30 年以上の建築物が一団となって分布しています。（市街化区域内の建築物の約 4 割が 30 年以上）

一方、市街化区域の縁辺部などでは、近年開発が進められたことから 10 年未満の建築物が多く立地しています。なお、（市街化区域内の建築物の約 4 割が 30 年以上）となっています。

図 築年数別建築物分布(H25)

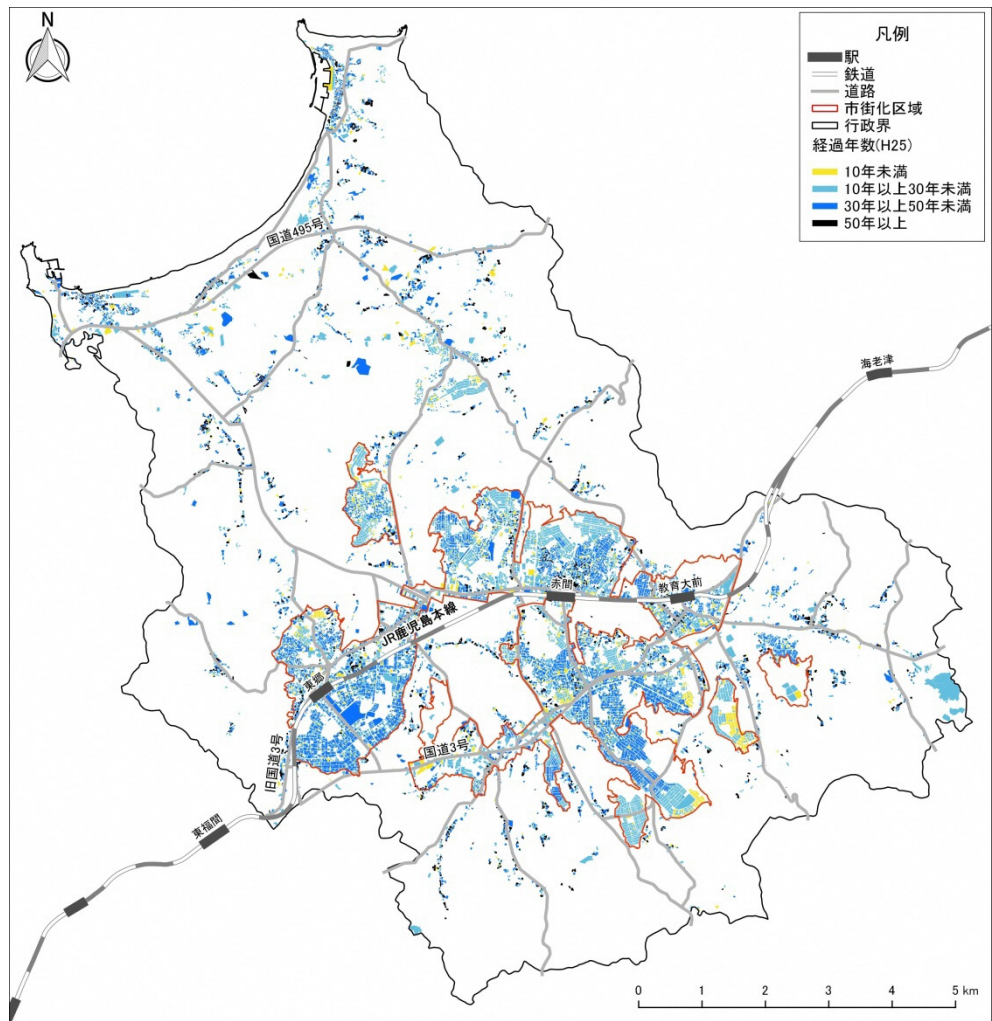


表 建築物築年数(平成 24 年時点)

出典：平成 25 年家屋台帳データ

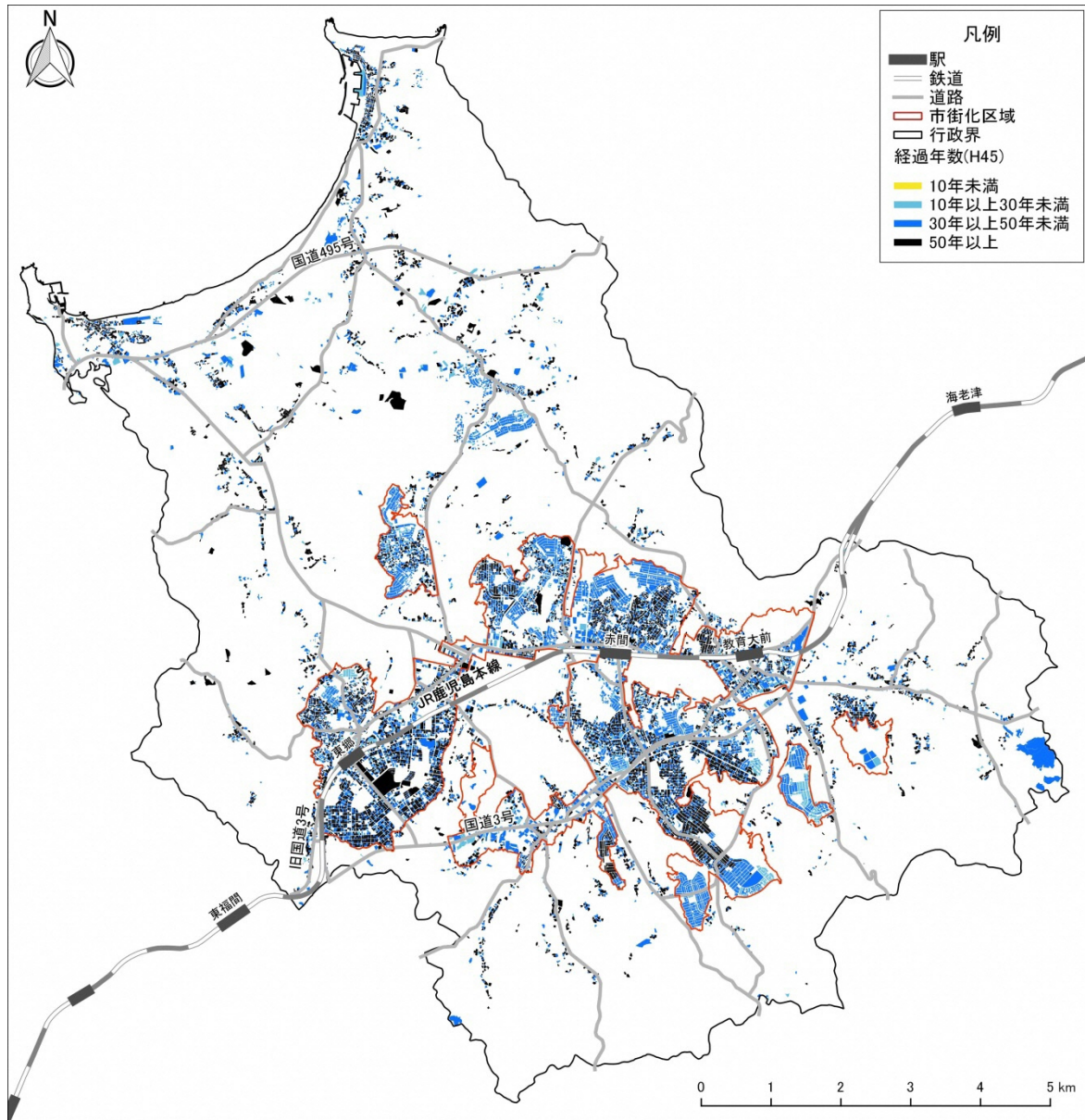
	棟数(棟)	比率(%)
0～4年	2,009	5.0%
5～9年	2,332	5.8%
10～14年	4,040	10.0%
15～19年	5,606	13.8%
20～24年	5,985	14.8%
25～29年	4,278	10.6%
30年以上	16,256	40.1%
市街化区域(計)	40,506	100.0%

出典：平成 24 年度都市計画基礎調査

3) 20年後（平成45年時点）の建築年数状況

平成25年の築年数別建築物分布から平成45年の建築年数状況を想定すると、築30年以上の建築物が大半であり、東郷駅周辺、赤間駅北側、自由ヶ丘地区については、築50年以上の建築物がまとまって立地すると推測されます。

図 築年数別建築物分布(H45 想定)



出典：平成25年家屋台帳データ

4) 空き家数の推移

平成10年から平成25年の住宅総数の推移を見ると、近年の人口増加に伴う住宅の新築によって、継続的に増加しています。

表 住宅総数及び空き家数の推移

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

出典:住宅・土地統計調査

注)平成16年以前は旧宗像市の値

一 時 現 在 者 : 昼間だけ使用している、何人かの人が交代で寝泊まりしているなど、

そこに普段居住している者が1人もいない住宅

二 次 的 住 宅 : 別荘など普段住んでいる人がいない住宅

賃貸用の住宅 : 新築・既存を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅

売却用の住宅 : 新築・既存を問わず、売却のために空き家になっている住宅

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

建 築 中 : 住宅として建築中の住宅、戸締まりができるまでにはなっていないもの

5) 建築年別取引件数

平成22年から平成27年における建物付きの物件の取引件数について建築年別に見ると、平成20年から平成27年に建てられた比較的新しい物件の取引が最も多くなっていますが、次いで、昭和50年から昭和63年に建てられた概ね築30年～40年の中古住宅が多く取引されています。

表 建築年数別取引件数（平成22年～27年）

建築年	取引件数
	全体
昭和39年以前	7
昭和40年～昭和49年	75
昭和50年～昭和63年	99
平成元年～平成9年	84
平成10年～平成19年	42
平成20年～平成27年	115

出典：土地総合情報システム（不動産取引情報）

注)取引対象者へのアンケートで回答のあったものの集計（用途地域内）。

(9) 都市交通

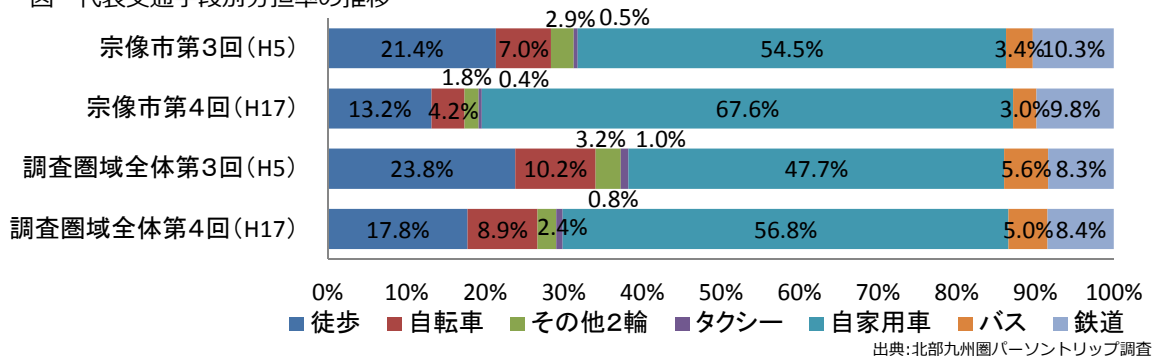
1) 交通行動の動向

①代表交通手段

代表交通手段^{注2}の推移を見ると、自家用車の分担率はパーソントリップ調査圏域全体より高く、平成5年から平成17年で約13%増加しています。また、徒歩や自転車の分担率はパーソントリップ調査圏域全体より低く、平成5年から平成17年で約11%減少しています。

一方、バス・鉄道による公共交通の利用は、平成5年から平成17年にかけて大きな変化はなく、代表交通手段として自動車への依存度が高い現状がうかがえます。

図 代表交通手段別分担率の推移



注) トリップ数は、人が目的を持って移動する単位です。トリップの目的は、大きく通勤・通学・私用・業務・帰宅です。

②年齢別代表交通手段

年齢別代表交通手段の推移を見ると、高齢者の自家用車の分担率が最も高く、平成5年から平成17年で、65歳から74歳では27%増加、75歳以上では19%増加しており、いずれも自動車での移動が半数以上となっています。

自動車依存の高まりは、高齢者の免許保有率が増加していることからも見取れます。

図 年齢別代表交通手段構成

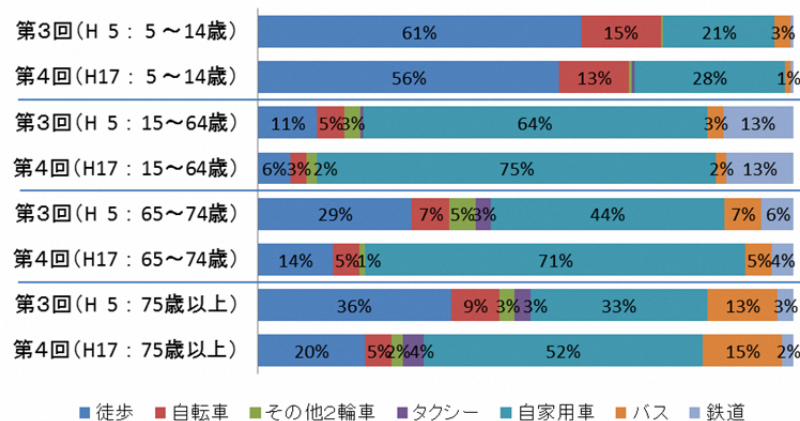
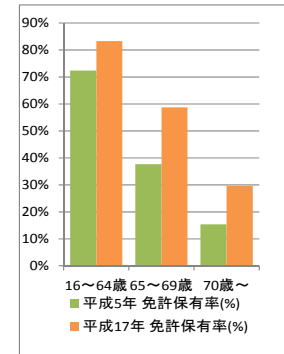


図 年齢別免許保有率



出典:「運転免許統計 H17」、
「交通統計 H5、H7」、H17 国勢調査

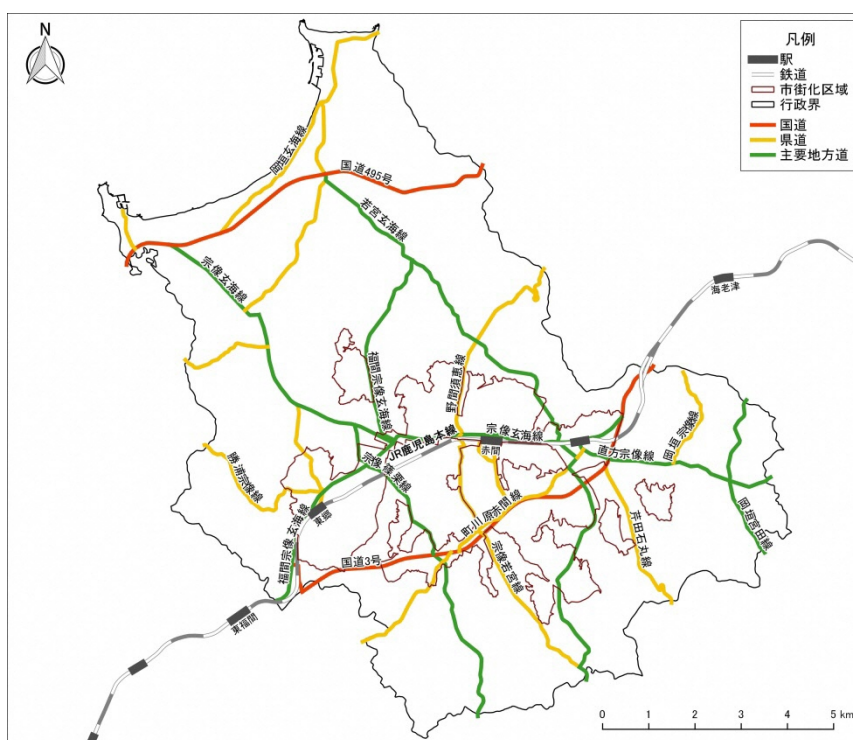
^{注2} 移動の際に利用した交通手段の中で、最も優先順位の高い交通手段を「代表交通手段」といいます。交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順となっています。

2) 道路網の状況

①主要な道路網状況

主要な道路網（国・県道）の状況を見ると、広域的な幹線道路は、市の中央と北側を東西に横断する国道3号、旧国道3号（福間宗像玄海線—宗像玄海線）と国道495号、南北方向では、主要地方道宗像玄海線、主要地方道宗像篠栗線、主要地方道若宮玄海線、県道宗像若宮線などで形成されています。

図 主要な道路網



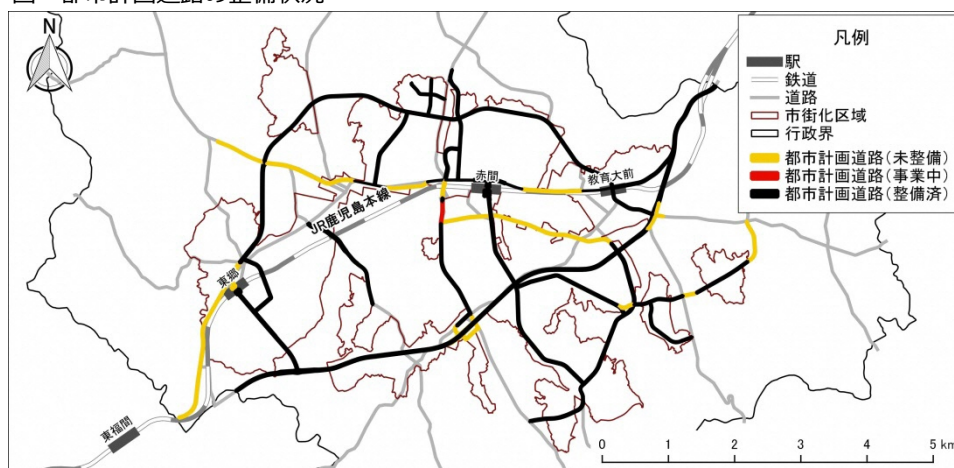
②都市計画道路の整備状況

出典:平成24年度都市計画基礎調査

都市計画道路の整備状況を見ると、事業中の道路の整備が進み、鉄道による南北の分断が解消しつつあることがわかります。

一方、駅前広場は、赤間駅北口が平成21年に完成し、東郷駅北口も整備中で、JR駅における鉄道とバスや自動車と自転車などの交通結節機能の強化が進みつつあります。

図 都市計画道路の整備状況



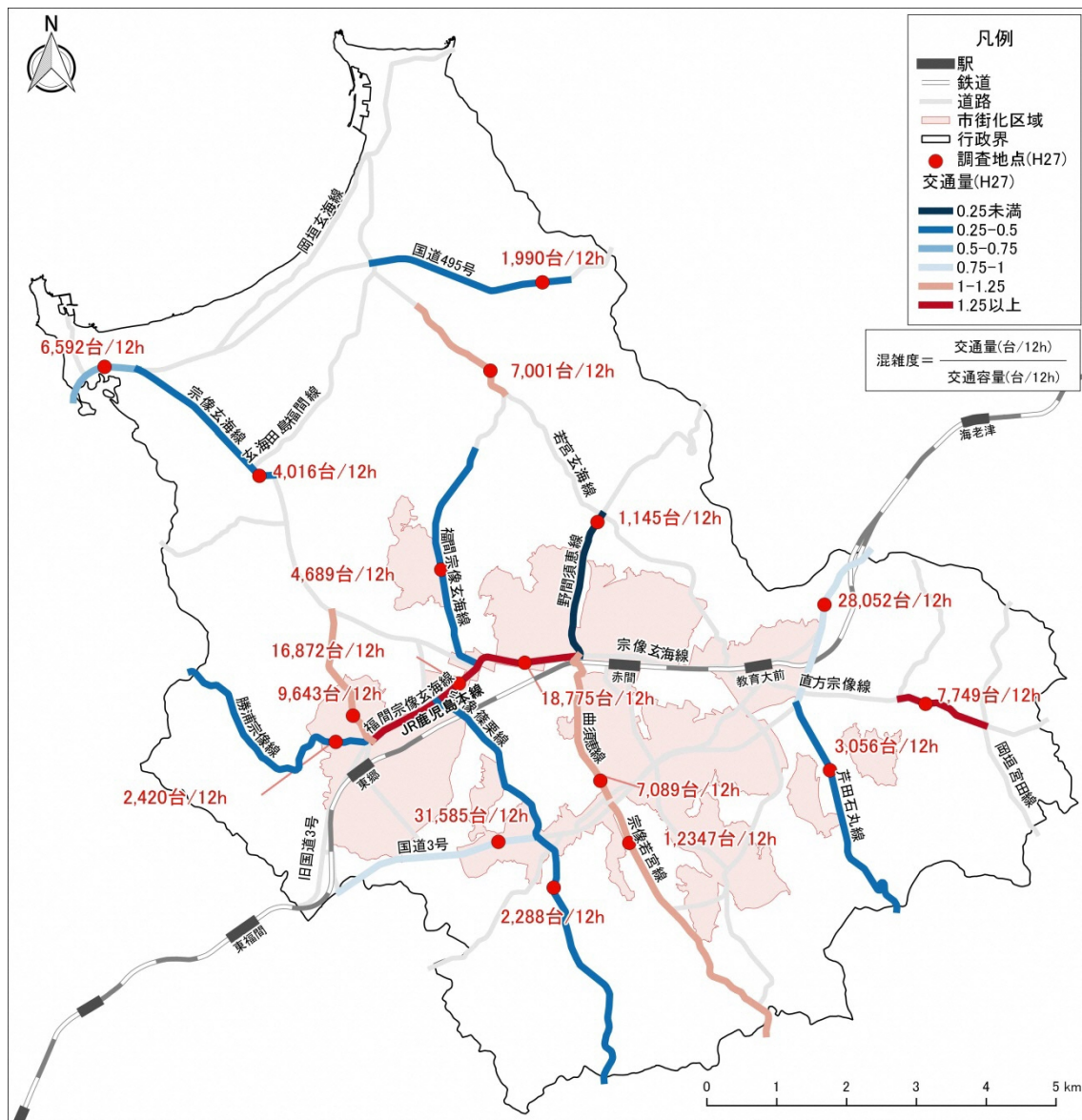
出典:平成24年度都市計画基礎調査

③主要な道路における交通量と混雑度状況

主要な道路の交通量を見ると、最も交通量が多い道路が国道3号の31,585台/12hとなっています。

混雑度^{注3}を見ると、主要地方道福間宗像玄海線(東郷駅北側から東郷橋付近区間)と、主要地方道宗像玄海線(東郷橋付近からくりえいと区間)、主要地方道直方宗像線(武丸から吉留区間)の3路線では、混雑度が1.25を超えています。

図 主要な道路の交通量と混雑度

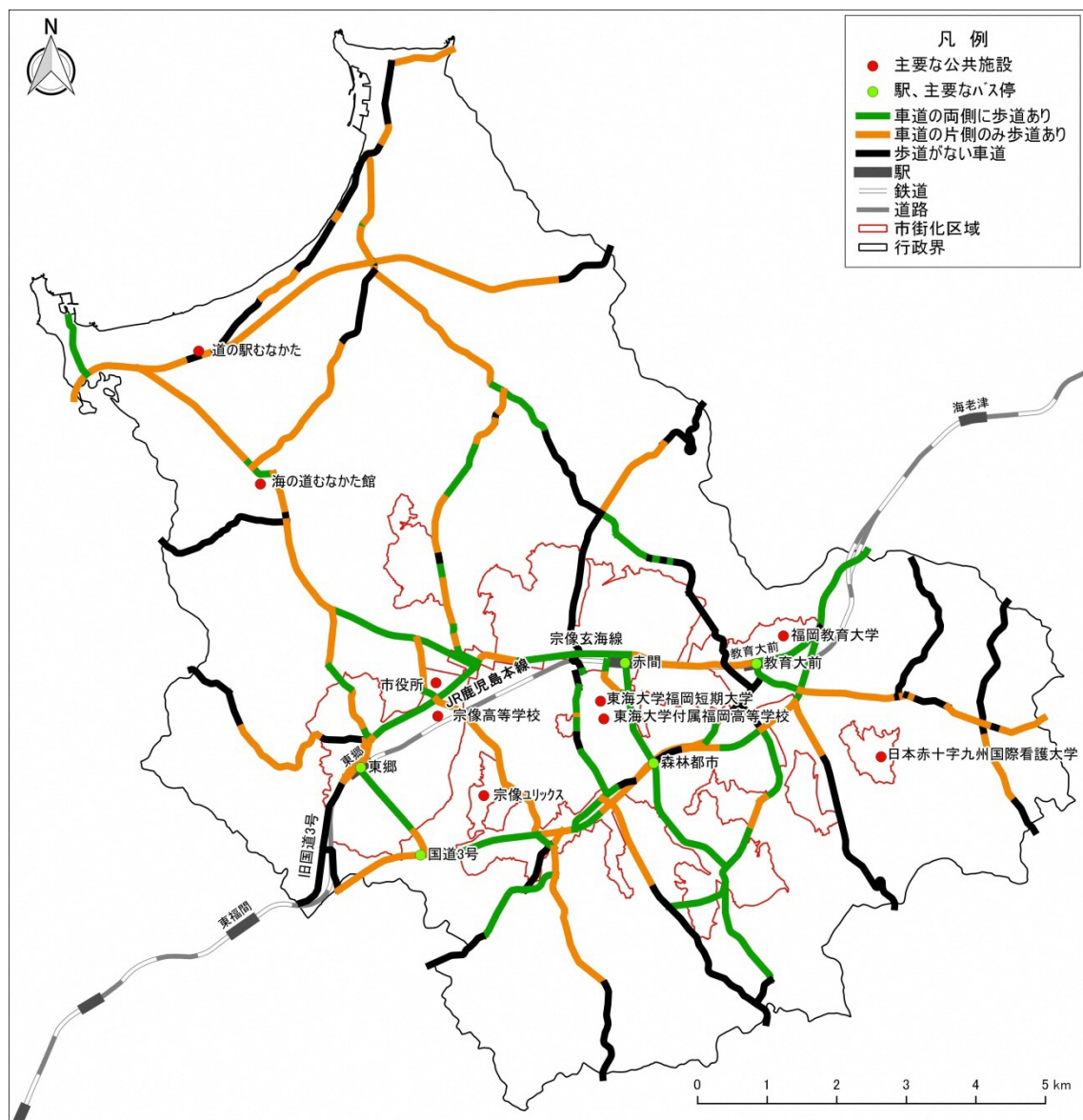


注3) 混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比であり、1.0を超えると渋滞する可能性がある道路と考えられます。

④主要な道路における歩道の設置状況

主要な道路における歩道の設置状況を見ると、歩道がない道路があります。また交通量の多い、国道 3 号や宗像玄海線などで歩道が片側しかない道路があります。

図 主要な道路における歩道の有無



出典:平成 24 年度都市計画基礎調査

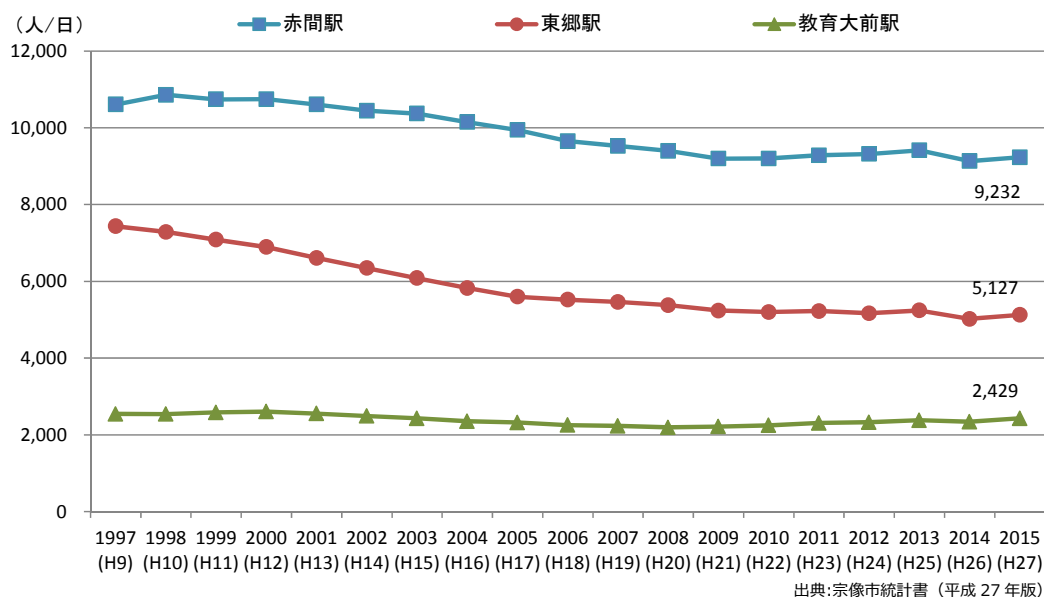
3) 公共交通の状況

① 鉄道利用者の推移

平成9年から平成27年の鉄道利用者数の推移を見ると、市内3駅とも平成9年から平成18年にかけて減少傾向が続いていましたが、平成18年から下げ止まりの傾向が見られます。

また、平成27年の1日当たりの乗車員数を見ると、市内3駅を合わせて約17,000人となっています。

図 鉄道利用者数の推移（1日当たり乗車員数）

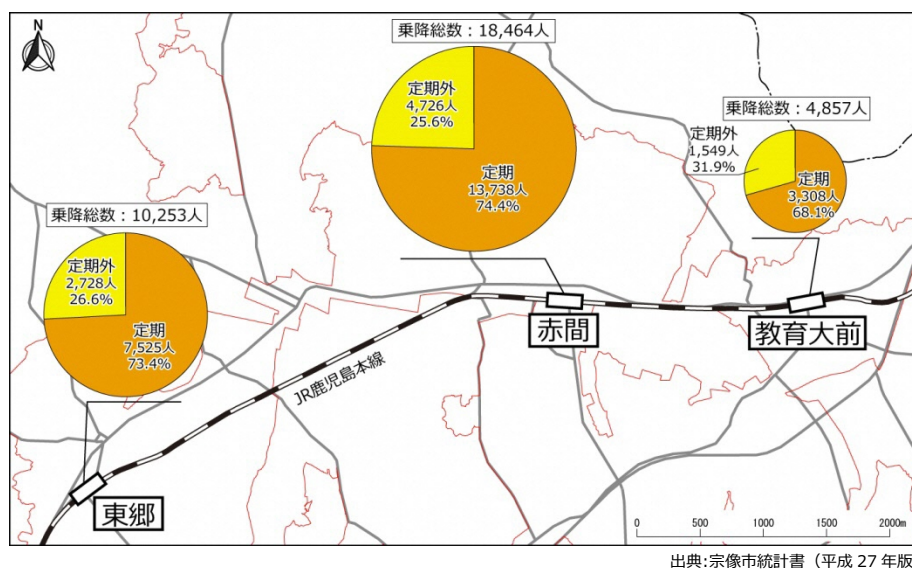


② JR各駅の1日当たりの乗降人員数

JR各駅の1日当たりの乗降人員数を見ると、赤間駅が18,464人で最も多く、次いで東郷駅が10,253人、教育大前駅が4,857人となっています。

また、赤間駅と東郷駅は教育大前駅と比べ、定期を利用する人数が多く、通勤・通学を目的とした利用者が多いことがわかります。

図 JR各駅の1日当たり乗降人員数

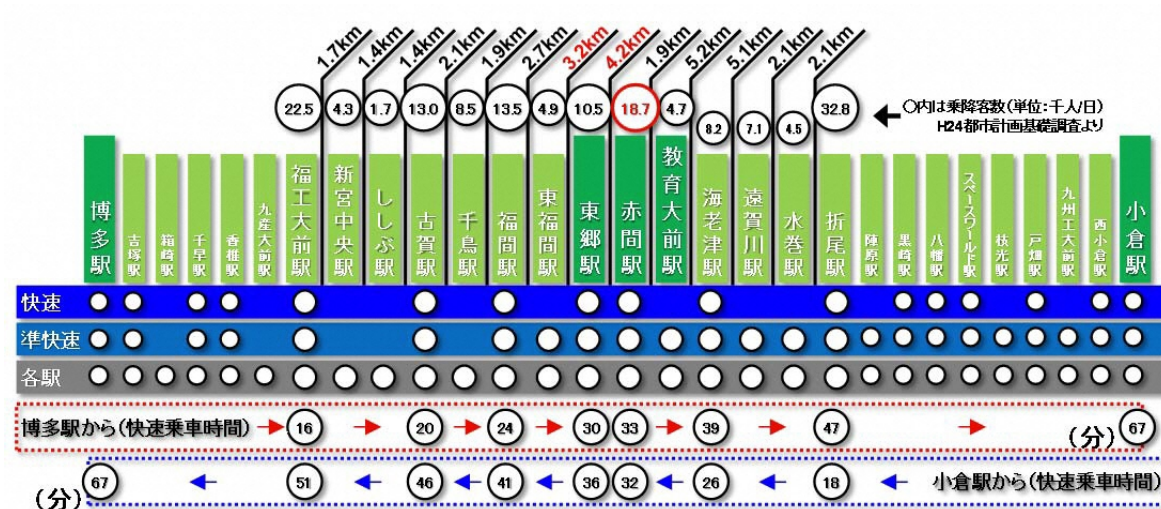


③鉄道運行本数と駅の状況

鉄道の平日1日の運行本数を見ると、博多駅と小倉駅間で往復192本（快速69本、準快速24本、普通99本）となっています。また、快速による所要時間は、赤間駅から博多駅まで約33分、赤間駅から小倉駅まで約32分となっています。

さらに、駅間距離を見ると、東郷駅から赤間駅までの距離が4.2kmとなっており、他の駅間距離より離れていることがわかります。

図 JR 停車駅の概要

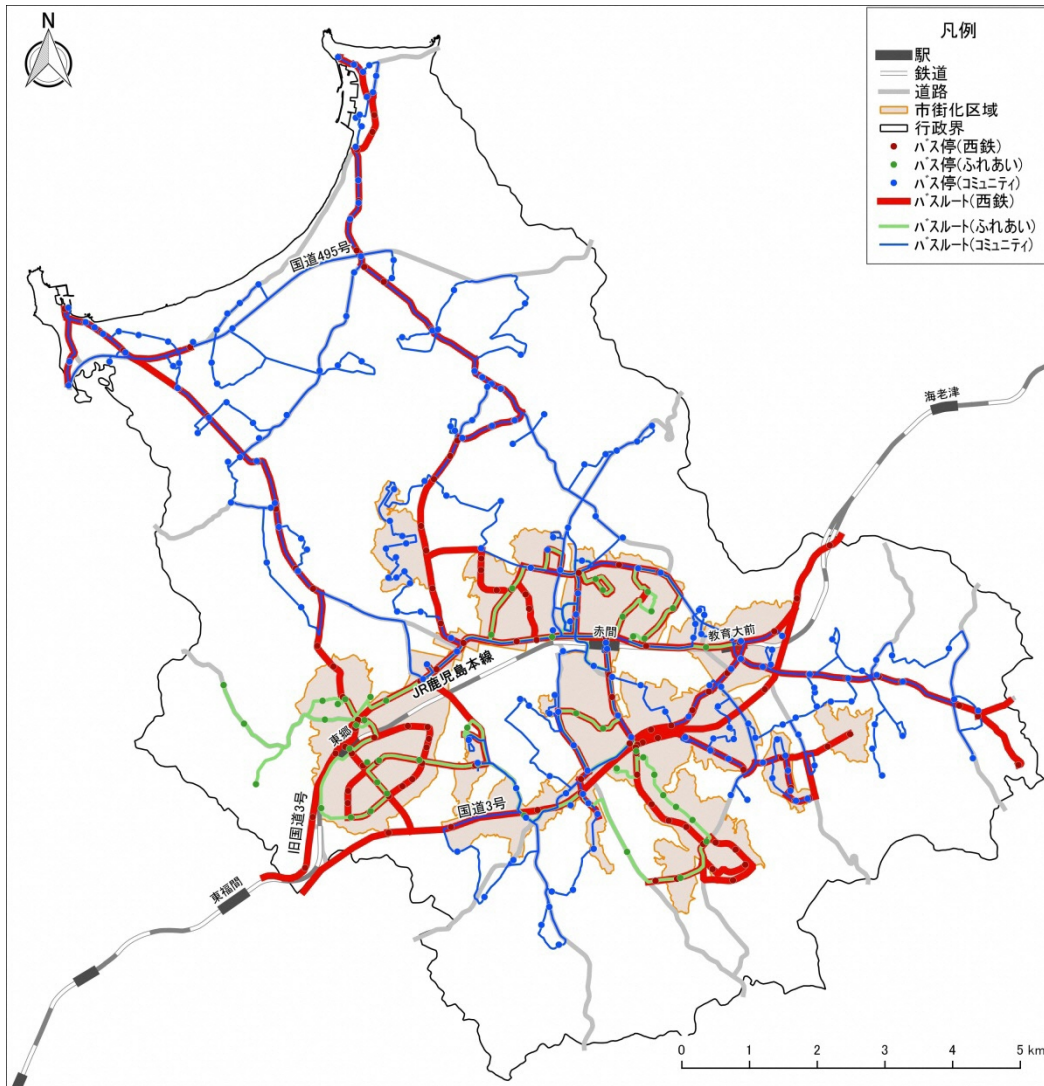


④バス停及びバスルートの状況

バス停及びバスルートの状況を見ると、西鉄バス路線は、国道3号及び旧国道3号を中心に路線が設定されており、玄海地域では主に神湊、鐘崎方面へ向かう路線となっています。

この西鉄バスの路線を補うようにふれあいバス^{注4}やコミュニティバス^{注5}の路線が設定されており、都市計画区域全体にサービスが提供されています。

図 バス停及びバスルート



出典:西日本鉄道株式会社、宗像市交通対策課

注4) ふれあいバスは、西鉄バス路線との重複をできるだけ避けながら、西鉄バスとの接続をスムーズに行う路線設定となっており、市街地を中心とした交通空白地となる住宅地に加え、病院、市役所などの拠点施設を巡回しています。

注5) コミュニティバスは、西鉄バスとふれあいバスのサービスが享受できない交通空白地域をカバーするように路線が設定されています。

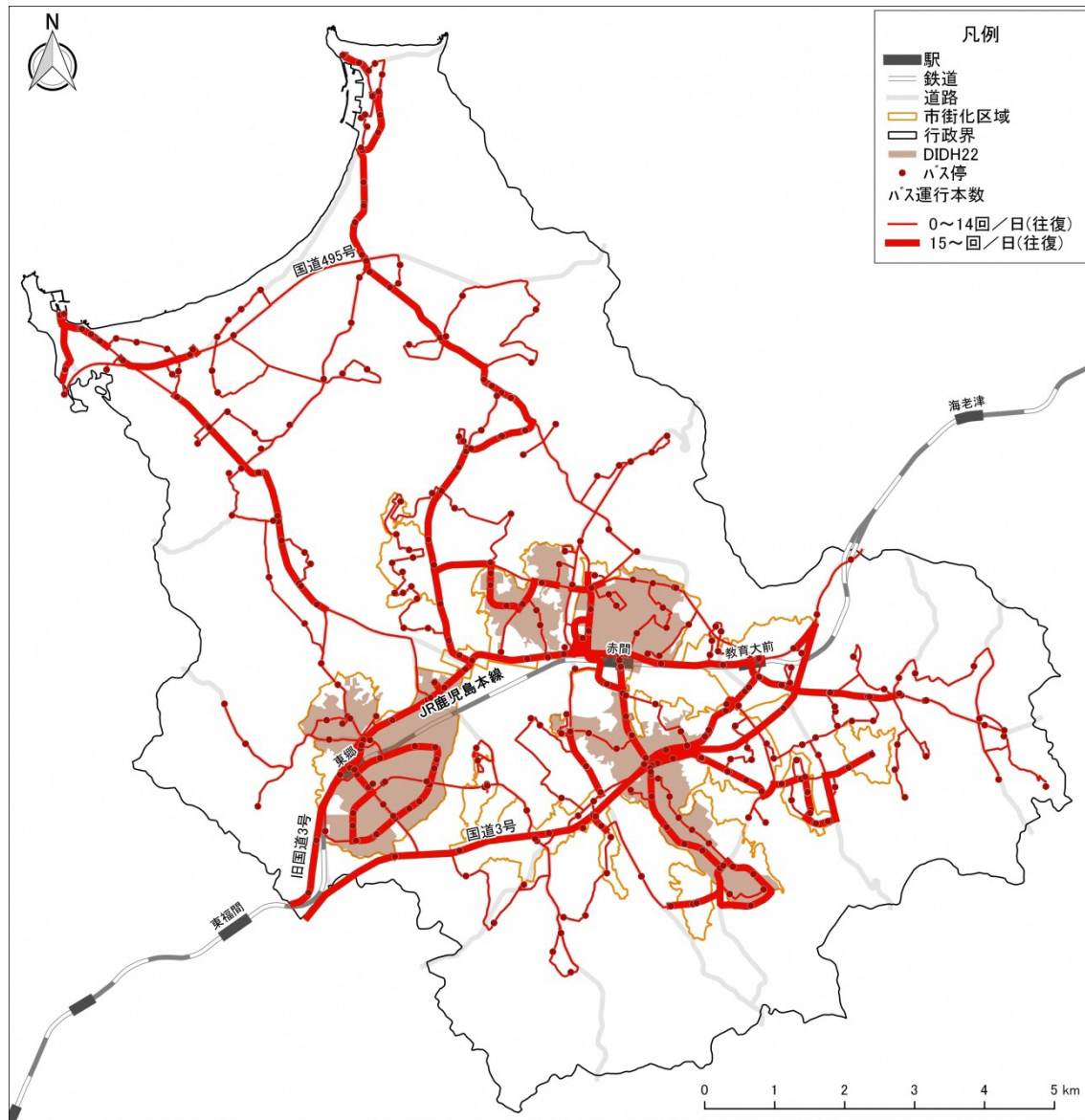
図 ふれあいバス 図 コミュニティバス



⑤バスの運行本数の状況

西鉄バス、ふれあいバス、コミュニティバスの運行本数を見ると、1日に15回以上往復（1時間に約1回以上往復）する路線があり、特に、国道3号や旧国道3号を通る路線、赤間駅から青葉台へ向かう路線が多くなっています。一方、DIDのうち赤間駅北側などでは、西鉄バスの本数が少ない区域が存在しています。

図 バス運行本数

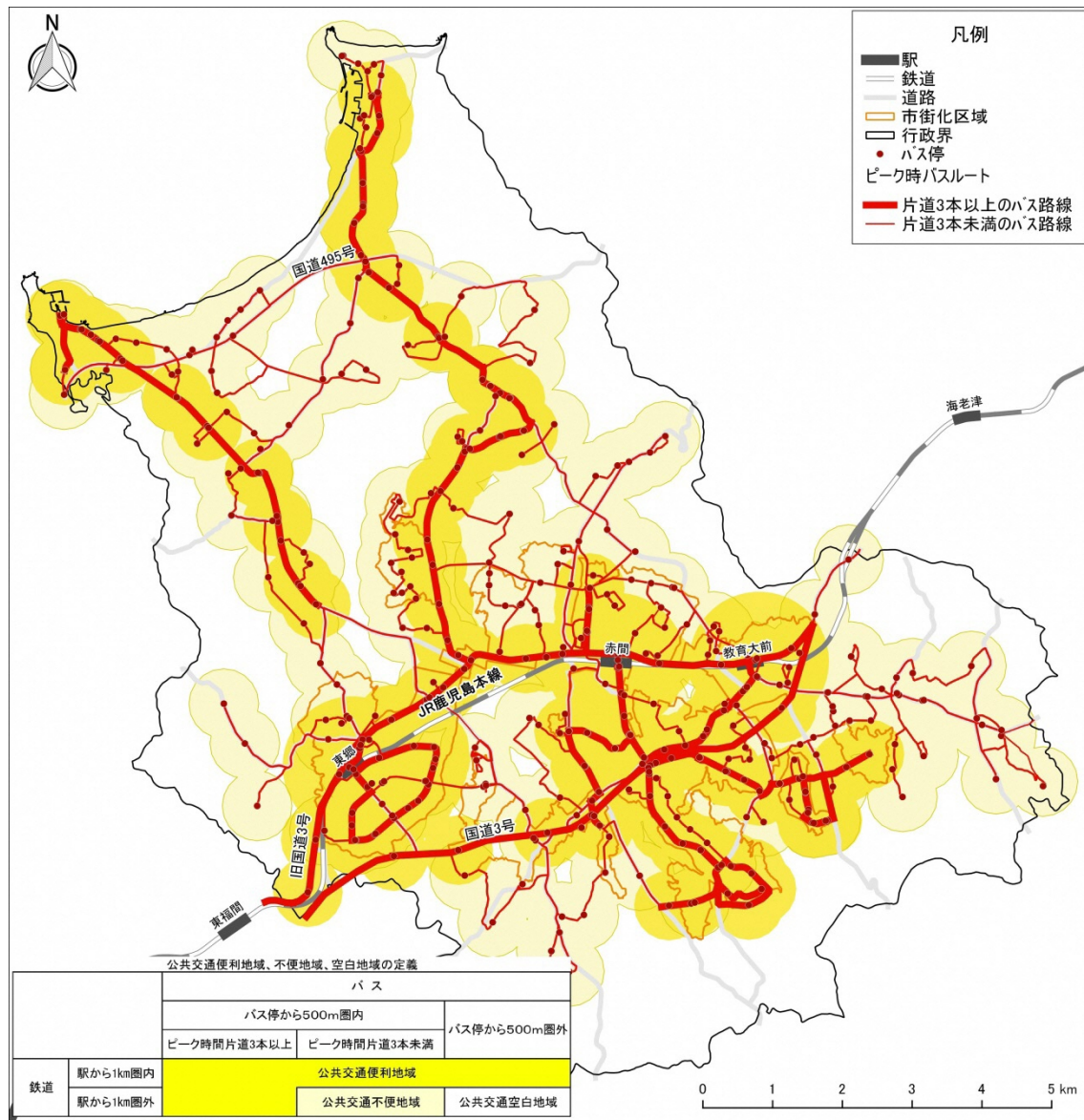


出典:西日本鉄道株式会社、宗像市交通対策課

⑥バスのピーク時運行本数の状況

サービス水準の高いバス路線（ピーク時間片道 3 本以上のバス路線^{注6}）を見ると、市街化区域の南側で充実しており、北側の市街化区域縁辺部の一部路線では、運行本数が少なくなっています。

図 ピーク時間片道 3 本以上のバス路線



出典:西日本鉄道株式会社、宗像市交通対策課

注6 都市機能立地支援事業の補助対象となる条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たす駅またはバス停（駅から半径1km以内またはバス停から半径500mの範囲内）とあるため、これをバスの利便性を判断する1つの指標と捉えて設定しています。

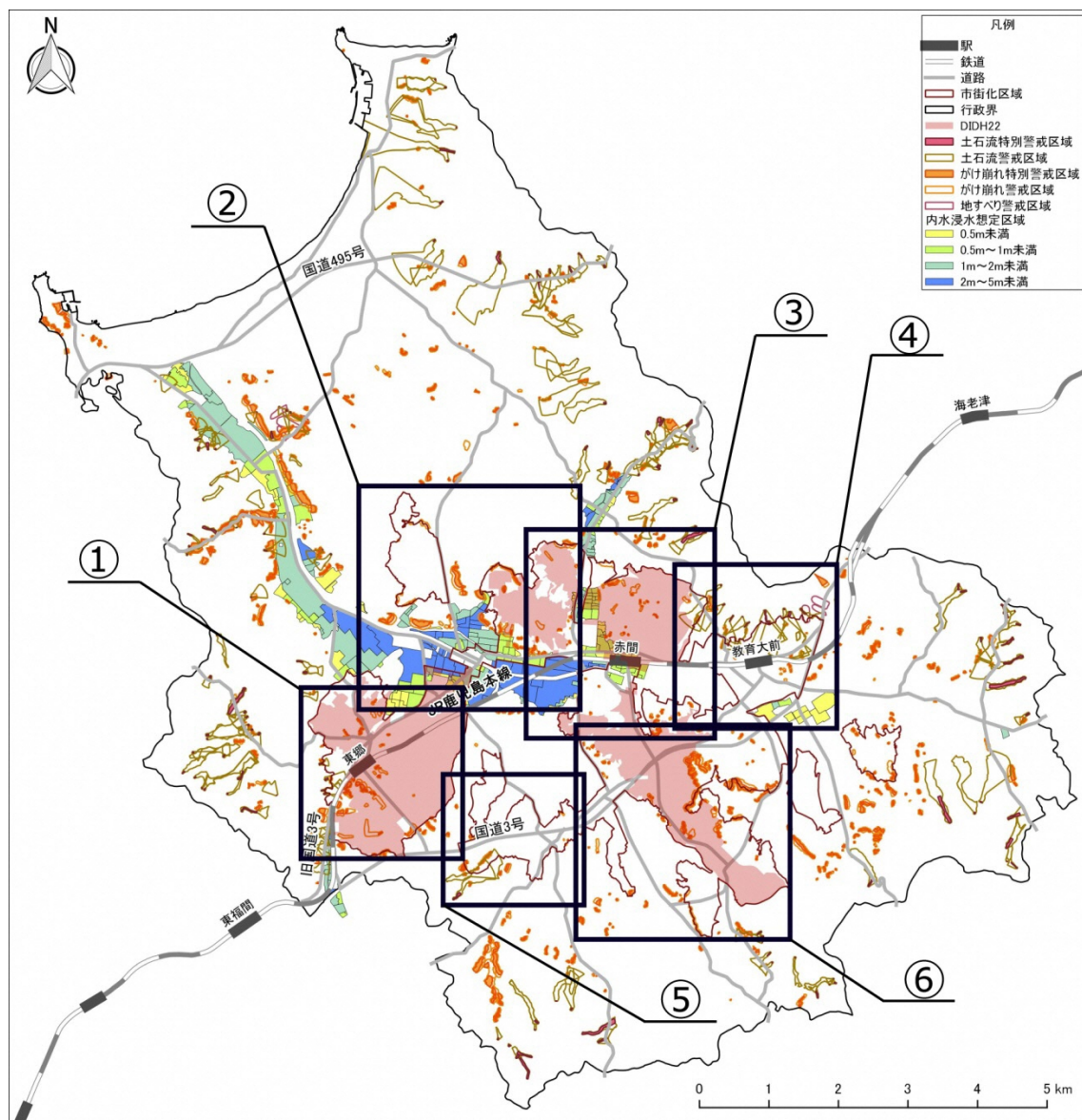
(10) 災害

釣川水系及び内水による浸水想定箇所は、ほとんどが市街化調整区域の農地に分布しており、一部市街化区域内にも分布しています。

土砂災害（特別）警戒区域（土石流、がけ崩れ、地すべり）については、市街化区域内及び人口の集中する DID 内の一部にも存在しています。

市街化区域内の主な土砂災害（特別）警戒区域については拡大図で示します。

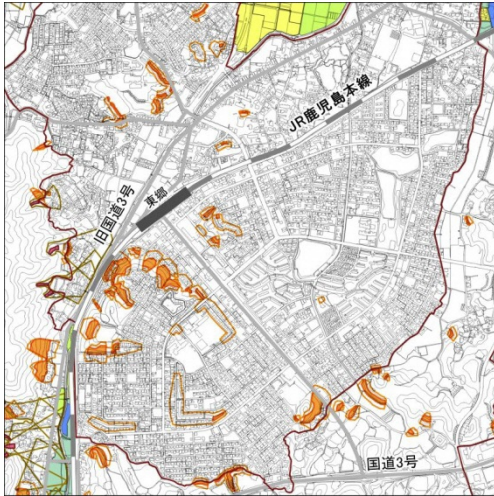
図 災害危険箇所と DID



出典:宗像防災マップ

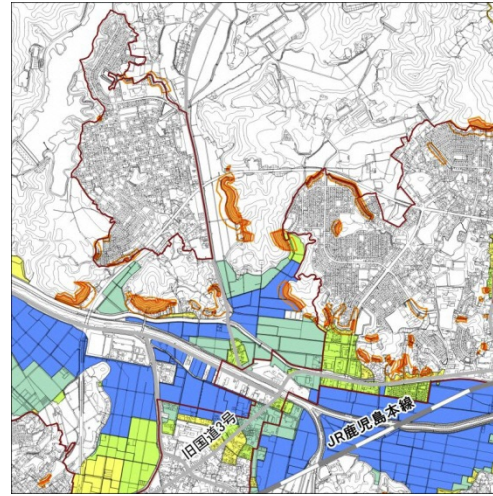
図 市街化区域内の主な土砂災害（特別）警戒区域

①東郷駅周辺、日の里



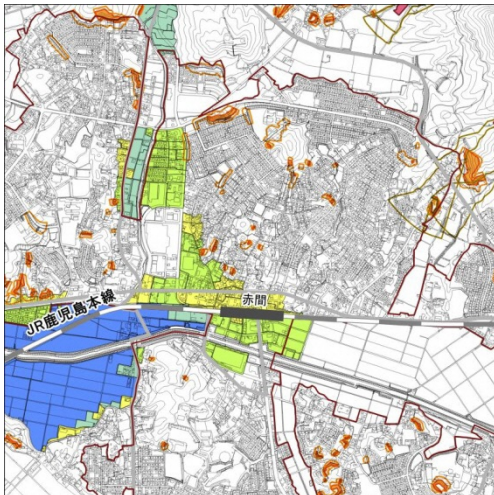
東郷駅西側、日の里西側に土砂災害（特別）警戒区域（がけ崩れ）が指定されています。

②河東南側、稲元



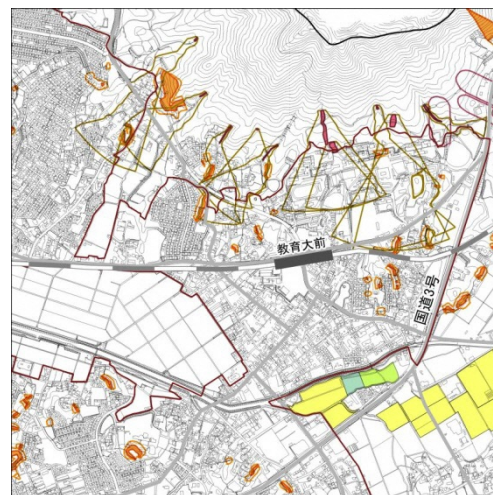
河東南側に土砂災害（特別）警戒区域（がけ崩れ）が指定されており、稲元に1.0mの浸水想定区域が分布しています。

③赤間駅周辺



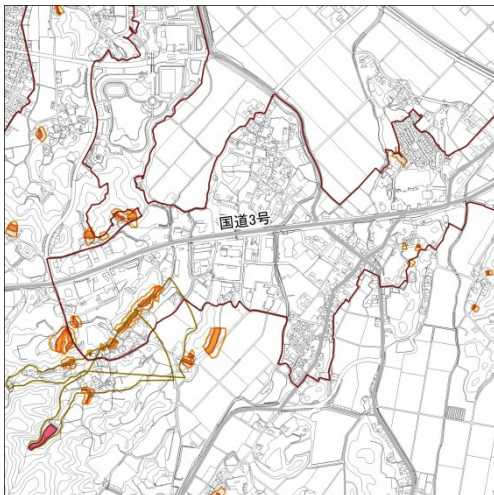
天平台に土砂災害（特別）警戒区域（がけ崩れ）が指定されており、赤間駅周辺に1m未満の浸水想定区域が分布しています。

④教育大周辺



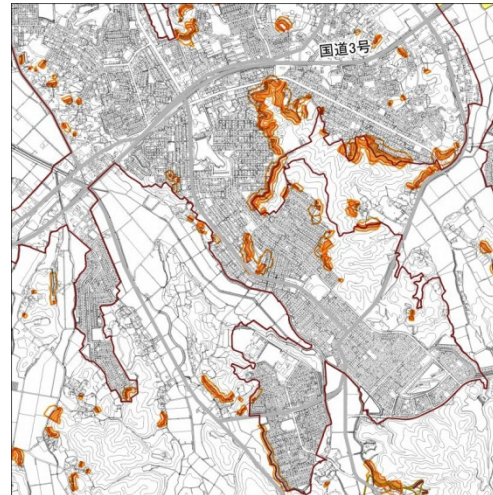
福岡教育大学周辺に土砂災害（特別）警戒区域（土石流、がけ崩れ、地すべり）が指定されています。

⑤王丸



王丸交差点の南東側に土砂災害（特別）警戒区域（土石流、がけ崩れ）が指定されています。

⑥自由ヶ丘



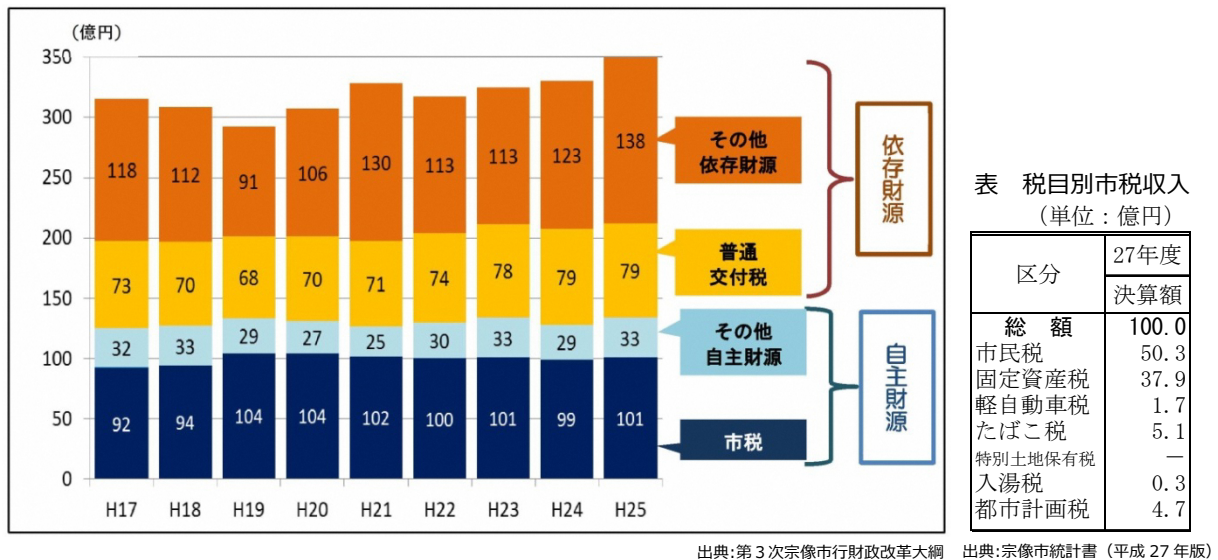
自由ヶ丘小学校周辺に土砂災害（特別）警戒区域（がけ崩れ）が指定されてます。

(11) 財政

1) 歳入

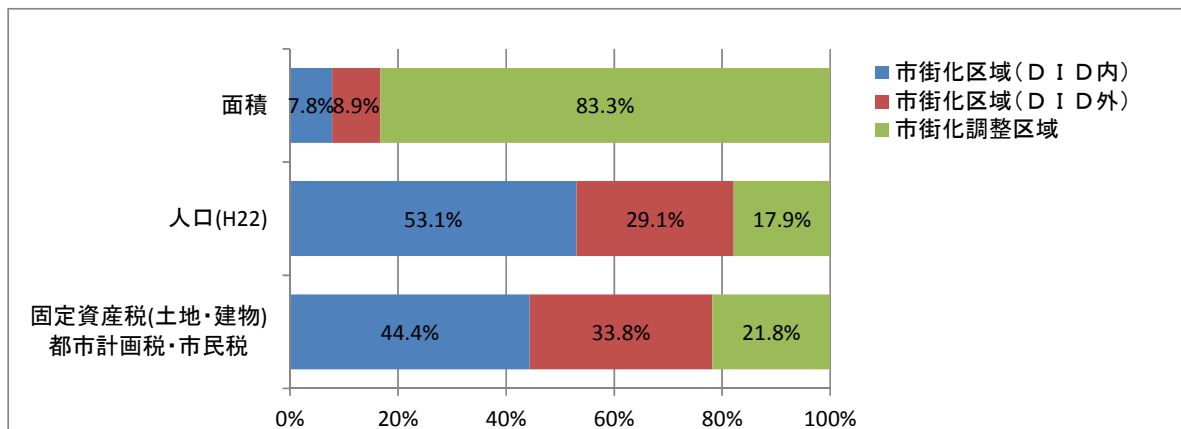
普通会計の歳入決算状況を見ると、市が自主的に収入できる自主財源のうち市税収入は、近年大きな変動はなく、人口の増加傾向が鈍化しているため、今後の大幅な伸びは見込めない状況となっています。また、市税収入のうち主な税目は、市民税・固定資産税であり、市税収入の約88%を占めています。

図 普通会計の歳入決算状況



主な市税収入の区域別割合を見ると、市街化区域、DID では、面積が小さいながらも多くの税収が上げられており、固定資産税（土地・建物）、都市計画税、市民税を合わせた試算では、市街化区域の割合が約78%となっています。このことから、市街化区域における人口減少や地価下落は、市税収入の減少に繋がる恐れがあります。

図 主な市税収入の区域別割合試算

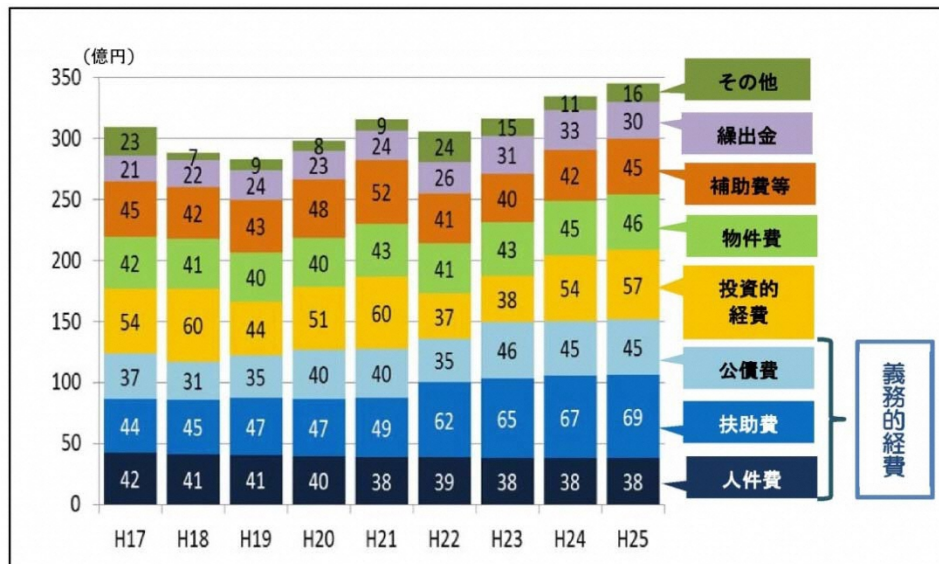


注)平成25年の税収実績をもとに、都市的土地利用面積、建物床面積、公示地価などの平均価格、人口の割合を用いて、市街化区域(DID内、DID外)と市街化調整区域に按分したものです。

2) 歳出

普通会計の歳出決算状況を見ると、支出が義務的で任意に削減することが難しい義務的経費（人件費、扶助費、公債費）は、増加傾向にあります。義務的経費のうち、人件費は減少傾向にあります。児童福祉や障害者福祉のための扶助費は増加傾向にあり、平成 25 年度は約 69 億円となっています。

図 普通会計の歳出決算状況

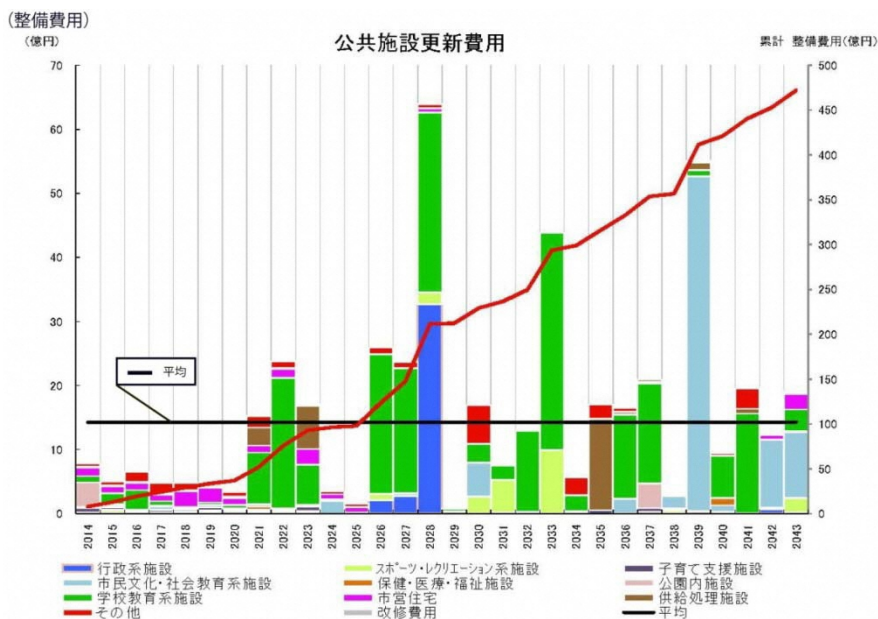


出典:第3次宗像市行財政改革大綱)

一方、今後の公共施設の更新費用について見ると、平成 33 年から学校施設などの更新が始まり年間約 10 億円を超える大規模な更新費用が見込まれています。平成 40 年には市役所と小中学校 5 校など大規模な更新により、年間で約 60 億円を超える費用が見込まれています。

このため、更新時期を迎えた施設の老朽化対策や維持管理費用の平準化対策などが必要となります。

図 公共施設更新費用



出典:宗像市公共施設白書

(12) 生活サービス機能の状況

国土交通省の立地適正化計画の手引きより拠点毎に必要な生活サービス機能が整理がされています(下表)。本市における都市計画区域内の生活サービス機能の分布状況を整理します。

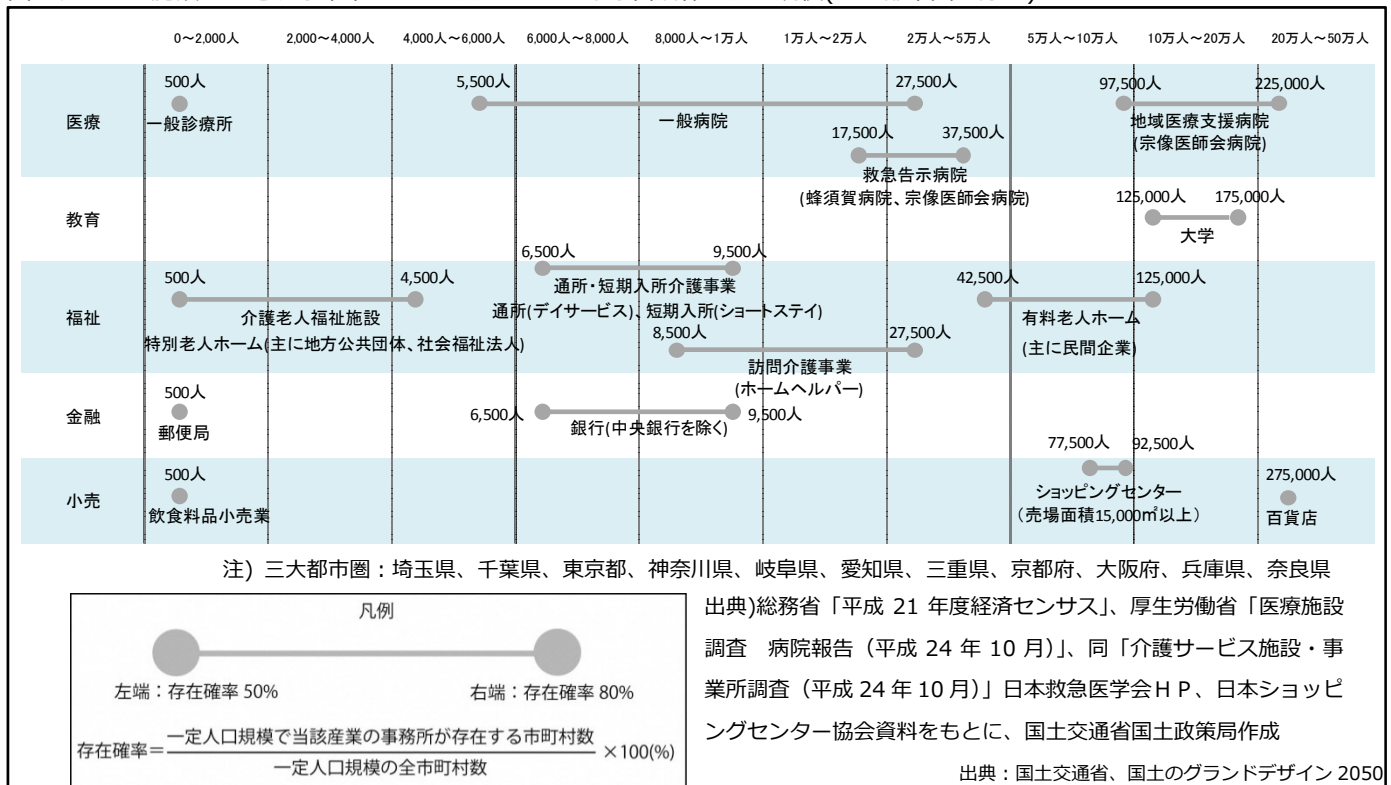
表 拠点に必要な機能

	中心拠点／拠点	地域拠点
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 食品スーパー、コンビニ
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 例. 病院	■日常的な診療を受けることができる機能 例. 診療所
介護福祉機能	■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設 コミュニティサロン 等
子育て機能	■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、放課後児童クラブ、子育て支援センター、児童館 等
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター
行政機能	■中枢的な行政機能 例. 本庁舎	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所など各地域事務所
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局、ATM

出典:国土交通省

生活サービス機能は、一定の人口規模のうえに成り立っており、必要とされる人口規模は、サービス機能毎に異なっています。その分布状況の調査結果を以下に示します。

図 サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模(三大都市圏を除く)



1) 商業機能

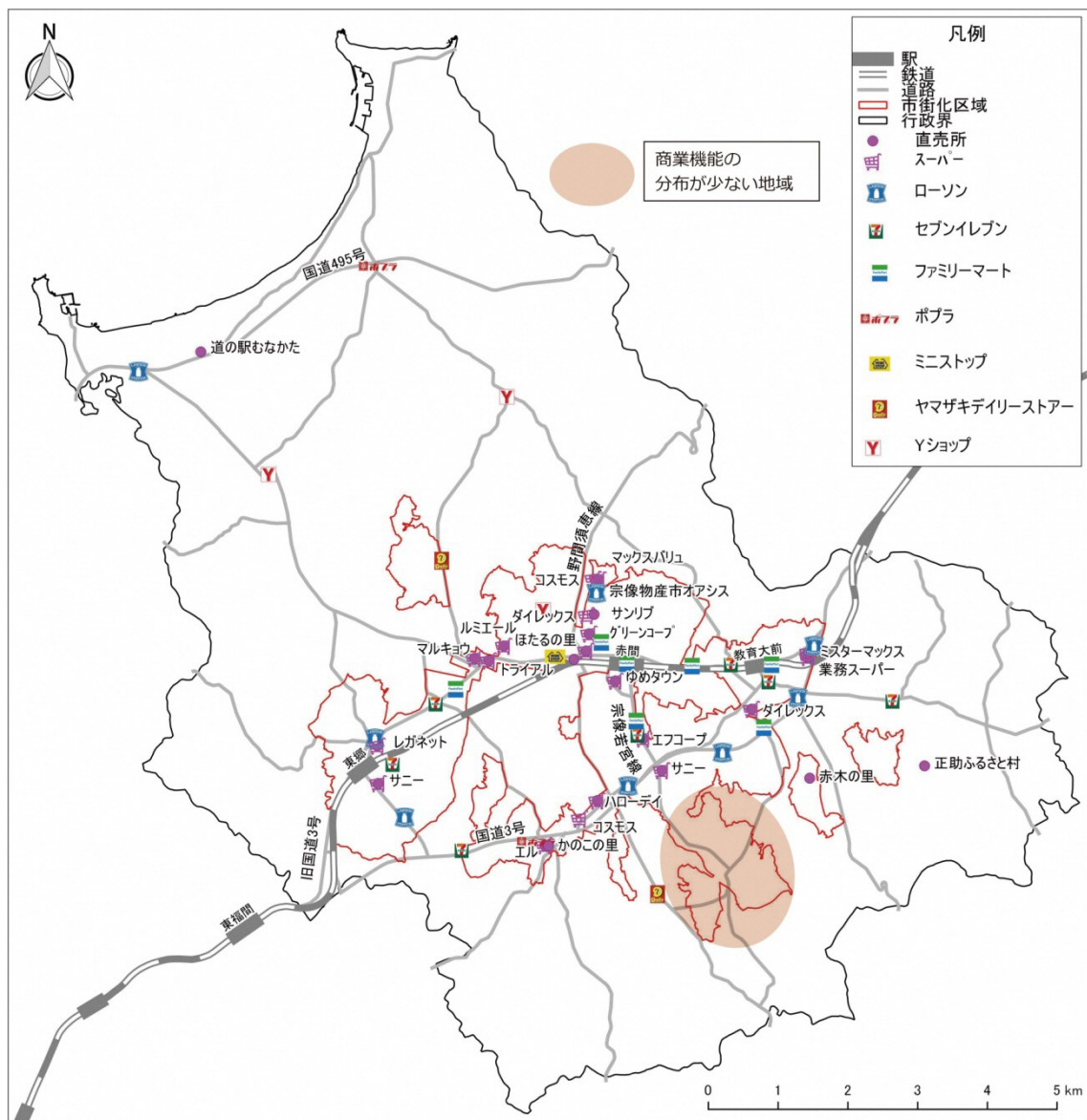
商業機能は、スーパー、コンビニ、ドラッグストア、直売所を対象としています。

スーパーなどの商業機能は、東郷駅周辺、稲元、くりえいと、赤間駅から自由ヶ丘3丁目にかけての宗像若宮線沿道、光岡交差点付近、教育大周辺などに分布しています。

また、コンビニ・直売所を含めた商業機能は、国道3号、旧国道3号、赤間駅から自由ヶ丘3丁目にかけての宗像若宮線沿道、くりえいとの市道沿道に集積している傾向が見られます。

一方、市街化区域縁辺部の一部では商業機能が分布していない地域があります。

図 商業機能の分布状況



出典:google map などにより確認

2) 医療機能

医療機能は、内科または外科を有する病院、診療所を対象としています。

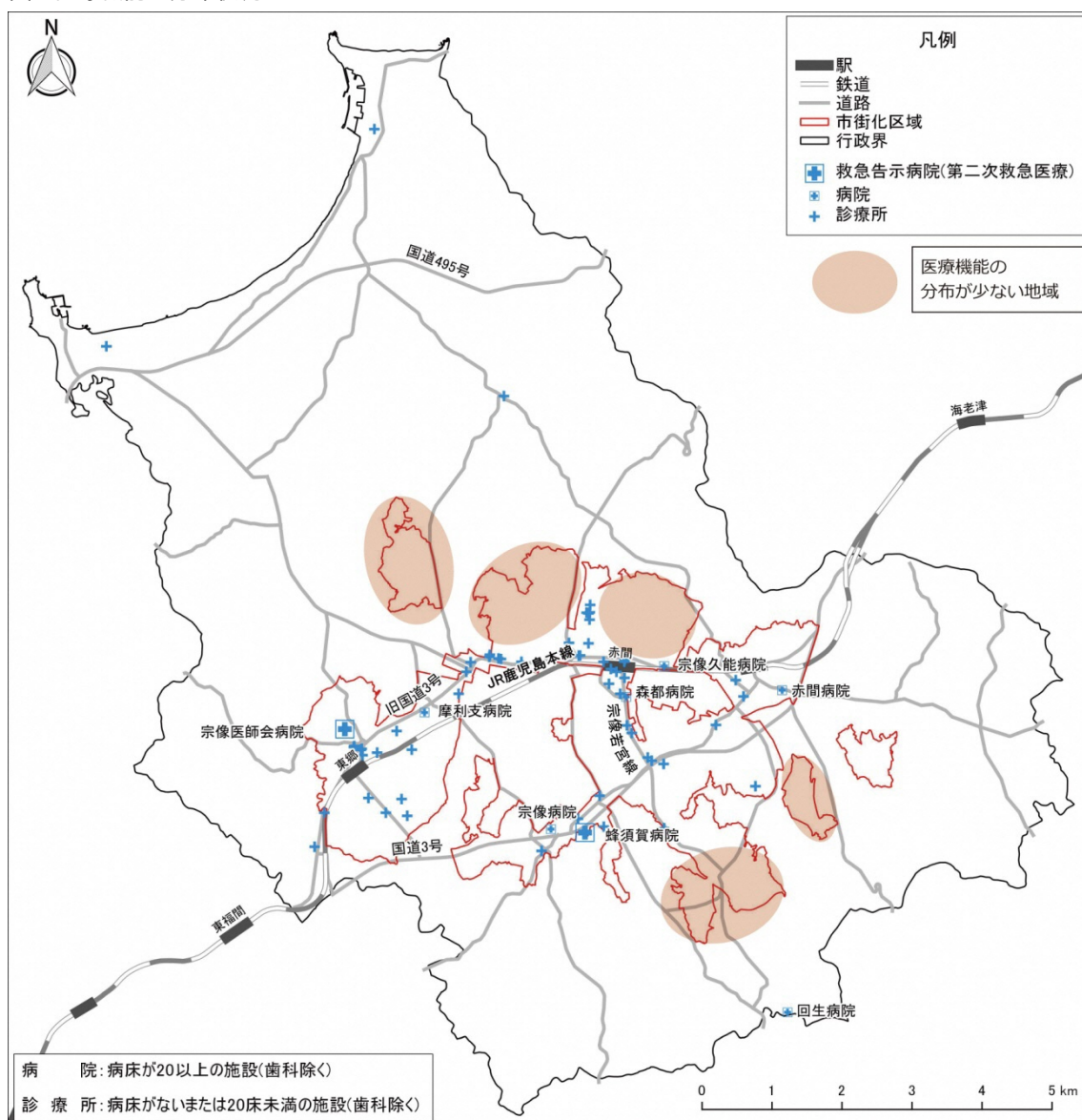
本市には宗像医師会病院、蜂須賀病院の2つの救急告示病院（第二次救急医療）が立地しています。

病院、診療所は東郷駅周辺、赤間駅周辺、光岡交差点周辺、赤間駅から自由ヶ丘3丁目にかけての宗像若宮線沿道などに多く立地しています。

また、市街化調整区域では、神湊、鐘崎、池田にそれぞれ立地しています。

一方、市街化区域縁辺部の一部では医療機能が分布していない地域があります。

図 医療機能の分布状況



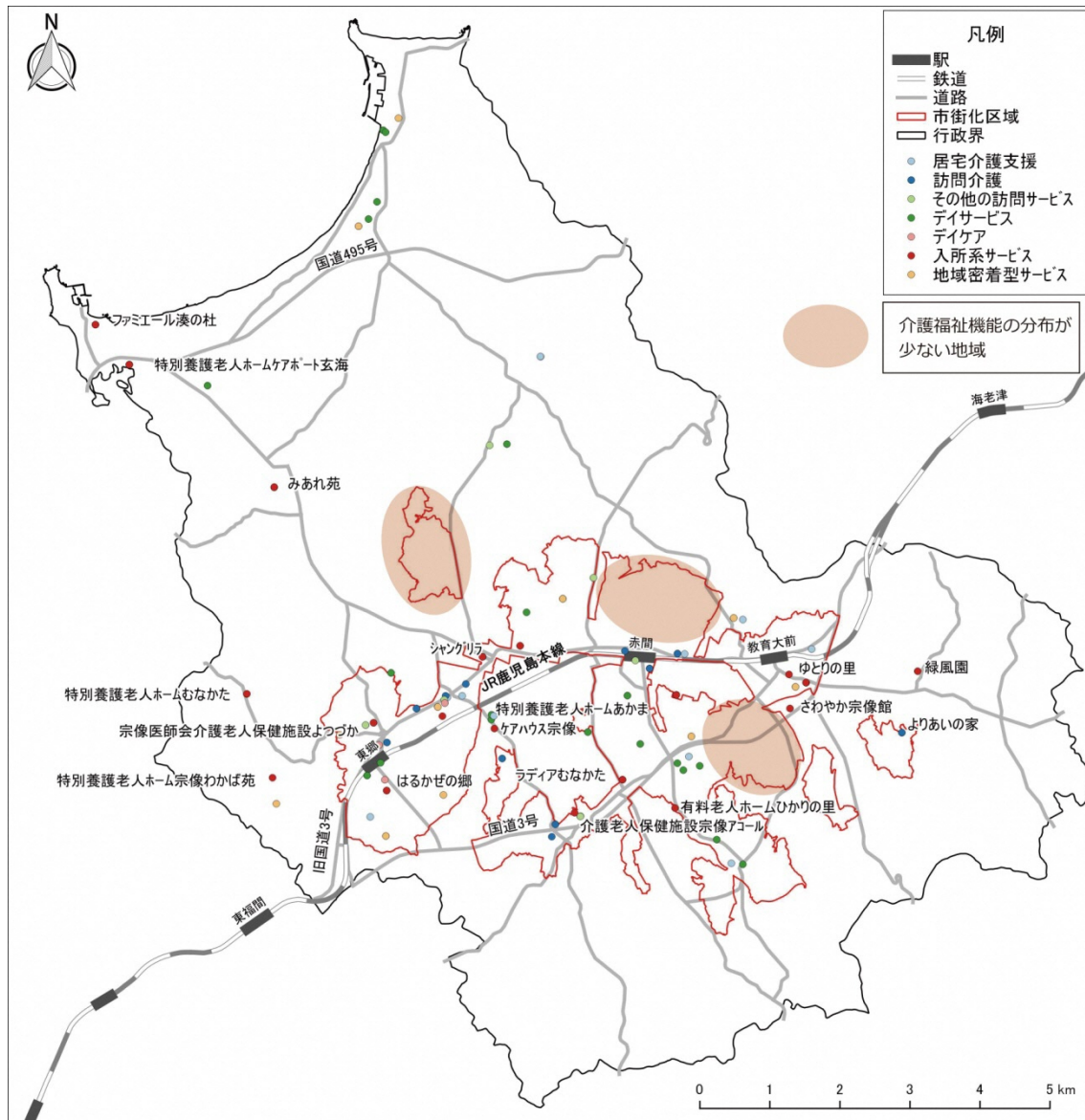
3) 介護福祉機能

介護福祉機能は、居住介護支援施設、訪問介護施設、デイサービス、デイケア、入所系サービス、地域密着型サービスにを対象としています。

デイサービス^{注7}、訪問介護^{注8}は、市街化区域内各所に点在しています。また、市街化調整区域では、鐘崎、神湊などに分布しています。

一方、市街化区域縁辺部の一部では介護福祉機能の分布が少ない地域があります。

図 介護福祉機能の分布状況



出典:国交省ホームページ国土数値情報(福祉施設)

注7) デイサービスは、利用者が通所介護の施設に通い生活機能向上のための機能訓練や口腔機能（食・会話など）向上サービスなどを日帰りで提供します。高齢者同士の交流もあり、施設は利用者の自宅から施設までの送迎も行います。出典：厚生労働省、介護事業所検索

注8) 訪問介護は、訪問介護員（ホームヘルパー）が利用者の自宅を訪問し、身体介護や、生活援助をします。出典：厚生労働省、介護事業所検索

4) 子育て機能

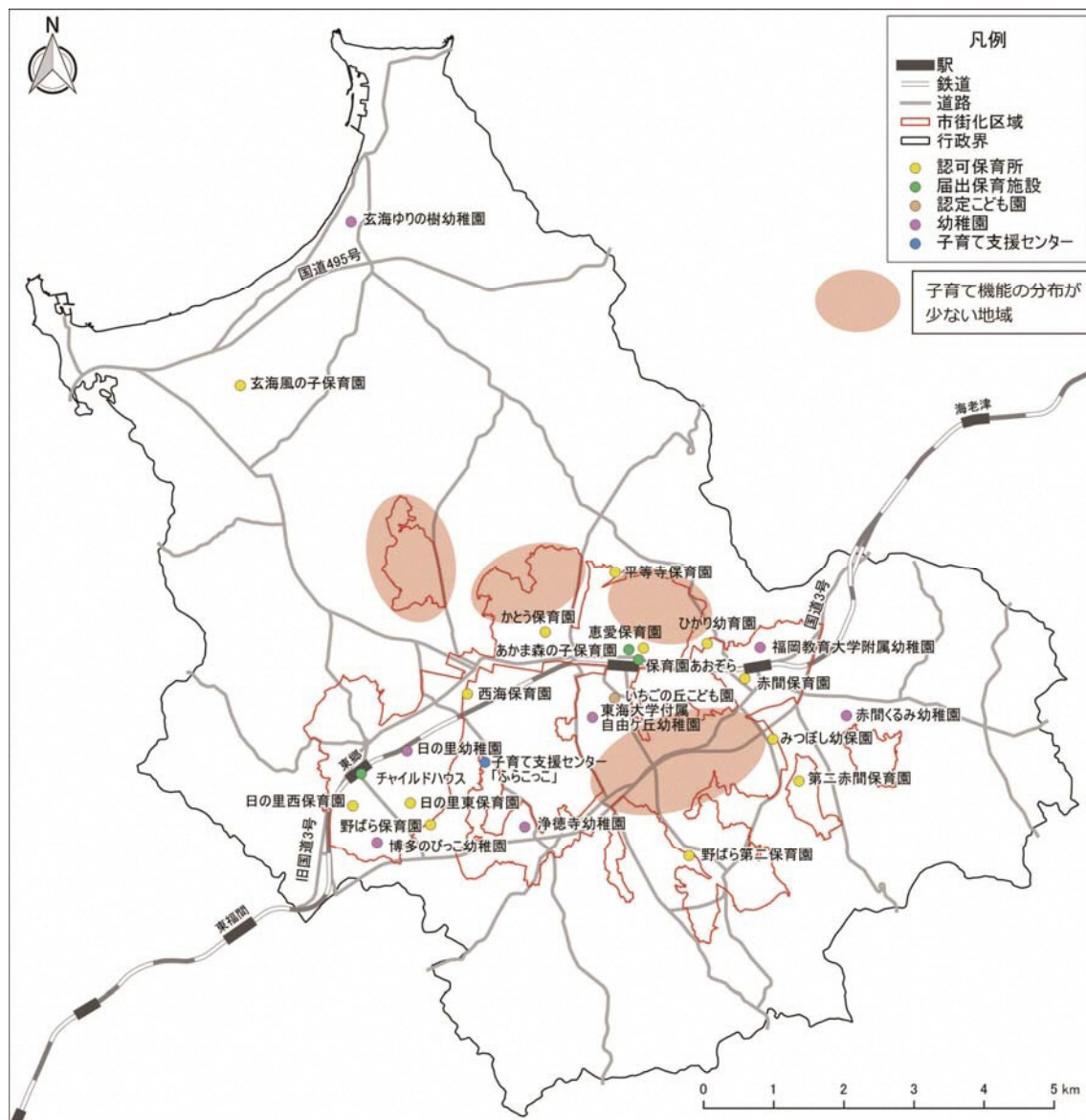
子育て機能は、保育所（認可保育所、届出保育施設）、幼稚園、認定こども園を対象としています。

保育所、幼稚園、認定こども園いずれもＪＲ鹿児島線、旧国道３号に沿って分布している傾向が見られます。

また、玄海地域では、上八に幼稚園、江口に保育所とそれぞれ１カ所ずつ分布しています。

一方、市街化区域縁辺部の一部では保育所・幼稚園の分布が少ない地域があります。

図 子育て機能の分布状況



出典:国交省ホームページ国土数値情報(福祉施設)

5) 教育機能

教育機能は、小学校、中学校、高等学校、大学・短期大学を対象としています。

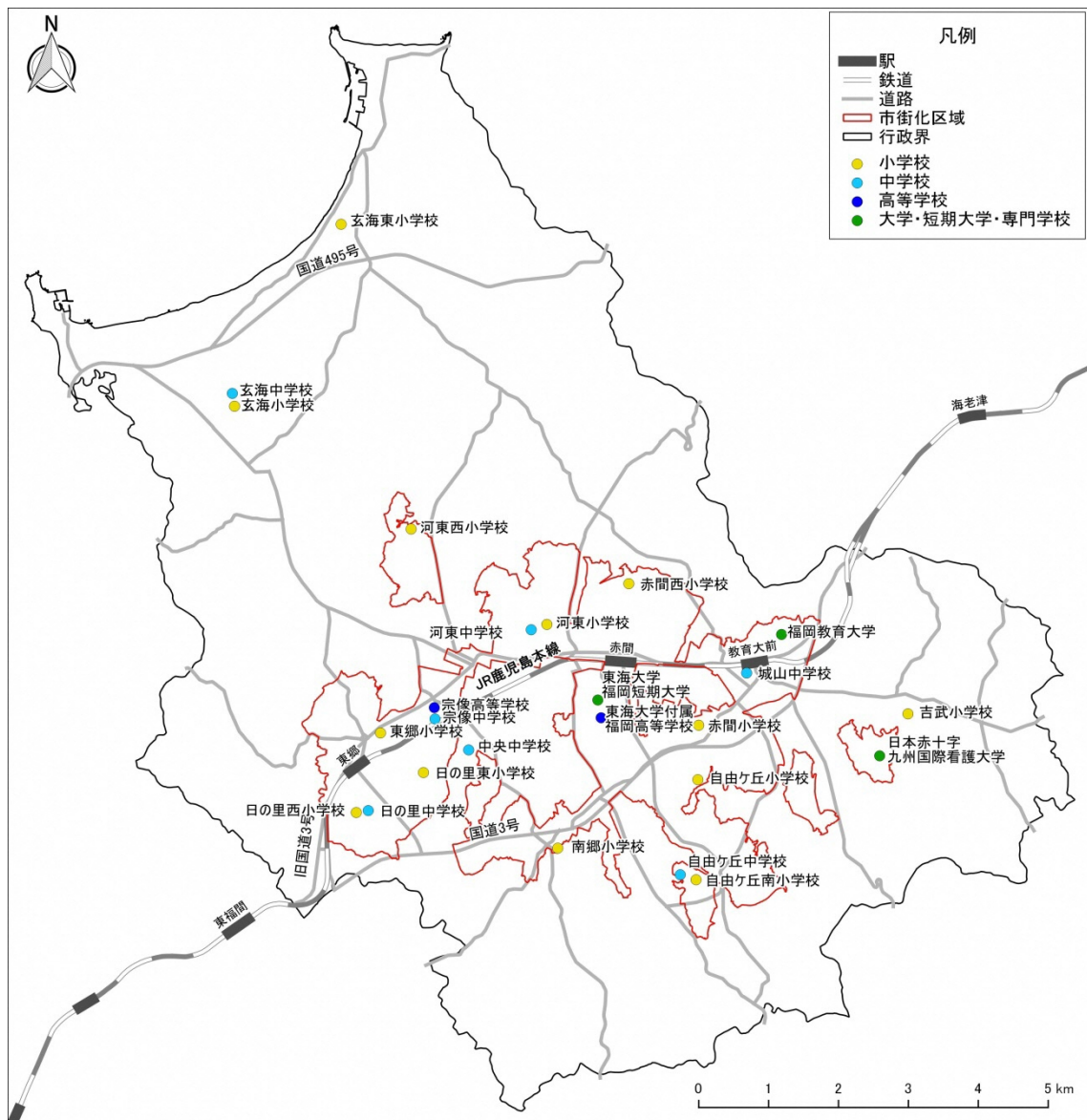
都市計画区域内において、小学校は13校、中学校は7校が立地しています。

高等学校は宗像高等学校、東海大学付属福岡高等学校の2校が立地しています。

大学・短期大学は、福岡教育大学、日本赤十字九州国際看護大学、東海大学福岡短期大学の3校が立地しています。

また、鉄道による通学が考えられる高等学校、大学のうち、東海大学付属福岡高等学校、東海大学福岡短期大学、福岡教育大学は、最寄り駅まで1km以内に立地しており、鉄道による通学に便利となっています。

図 教育機能の分布状況



出典:国交省ホームページ国土数値情報(学校)

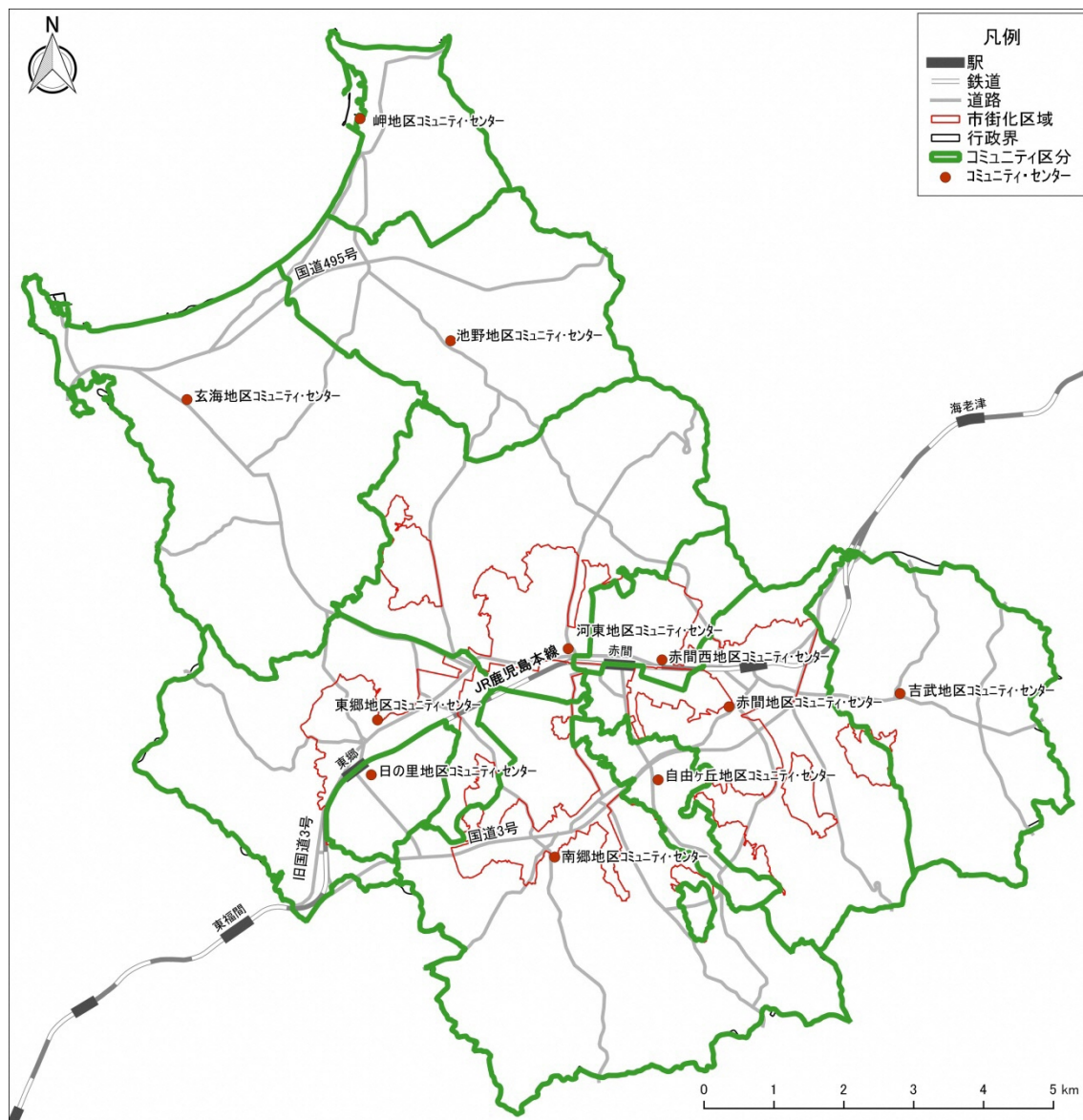
6) コミュニティ機能

コミュニティ機能は、コミュニティ・センターを対象としています。

コミュニティ・センターは、都市計画区域内において、11カ所立地しています。

その立地は、地域としての歴史的な背景、一体性、地域コミュニティの単位など、市民にとって分かりやすい「地域コミュニティの範囲」を設定し、範囲毎に1カ所となっています。

図 コミュニティ・センターの立地状況



出典：国交省ホームページ国土数値情報(市町村役場及び公的集会施設)

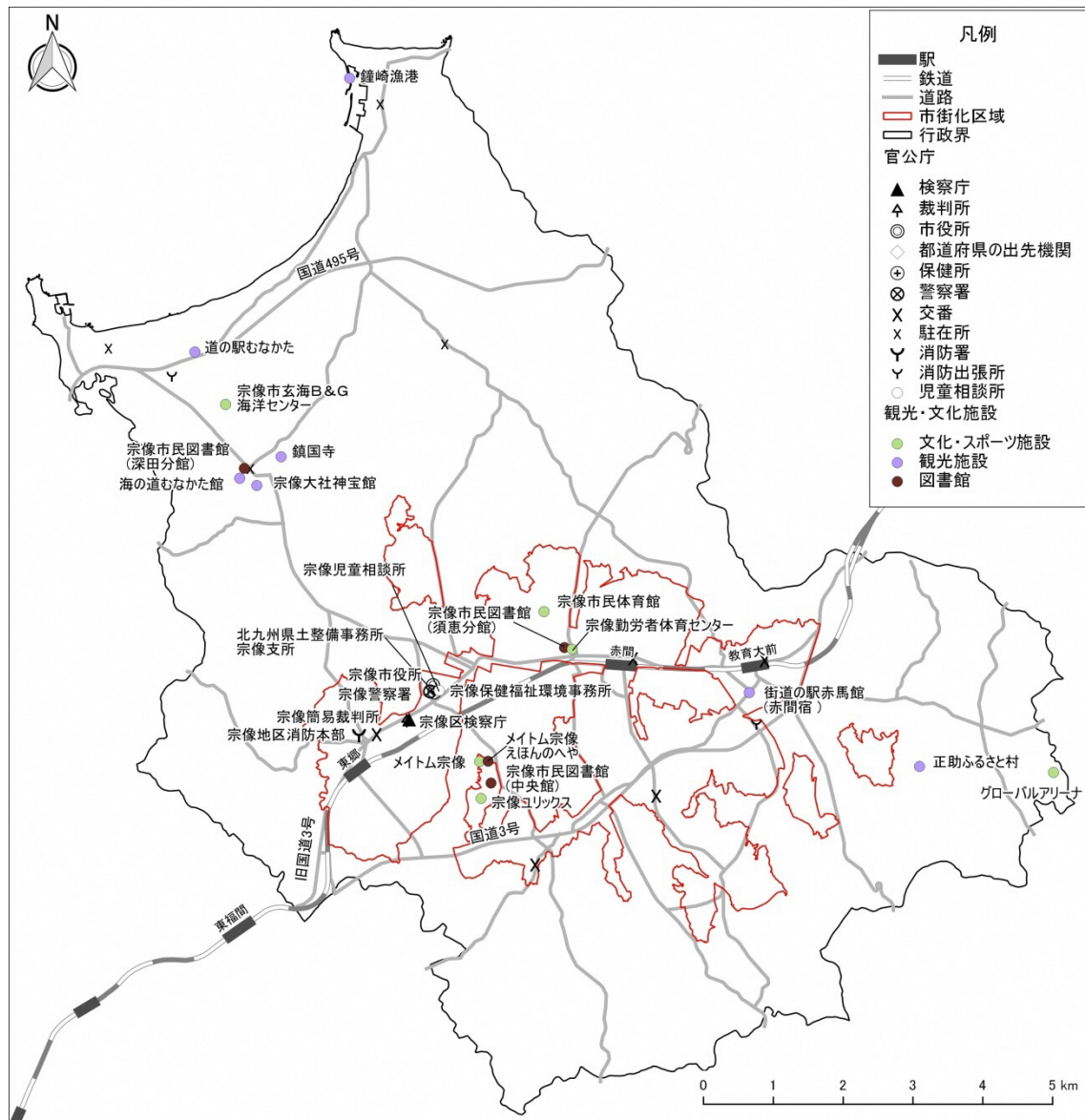
7) 行政、観光、文化機能

警察署、簡易裁判所、保健福祉環境事務所などの行政機能は市役所周辺に多く分布しています。

観光機能、文化機能の分布状況を見ると、道の駅むなかたや、宗像大社、宗像市玄海 B&G 海洋センター、グローバルアリーナなどは、市街化調整区域に位置しています。

道の駅むなかたは、別表のとおり、公表されている市内施設の中でも、特に利用客数・年消費額が多くなっています。

図 行政、観光機能、文化機能の分布状況



出典:国交省ホームページ国土数値情報(公共施設)

表 観光施設、文化施設の利用客数

(単位:人、円)

施設名	H24利用者計	H25利用者計	H26利用者計	H27利用者計	年消費額
海の道むなかた館	76,798	107,335	147,715	169,303	4,894,137
道の駅むなかた	1,635,992	1,698,665	1,735,050	1,716,206	1,852,625,000
宗像ユリックス	924,452	883,293	854,535	850,459	346,257,581

出典:平成27年福岡県観光入込客推計調査 福岡県

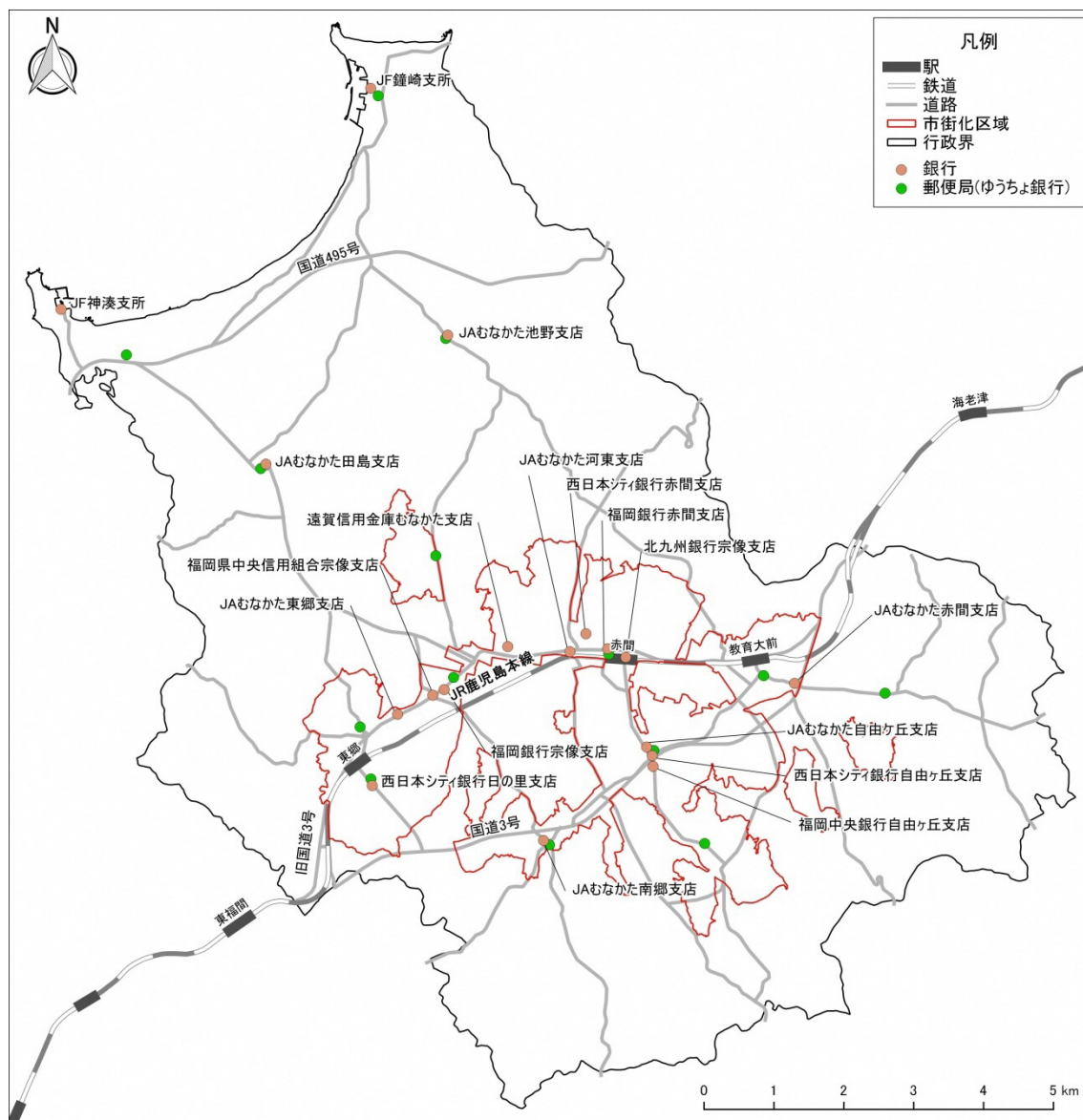
8) 金融機能

金融機能は、郵便局と銀行等を対象としています。

郵便局と銀行等の分布状況を見ると、郵便局は、市内の主な市街地と集落に広域的に分布しており、銀行等は、市街化区域を中心として分布しています。

また、銀行等、郵便局ともに国道 3 号沿道、旧国道 3 号沿道に集積している傾向にあります。

図 銀行・郵便局の分布状況



出典:国交省ホームページ国土数値情報(郵便局)、google map などにより確認

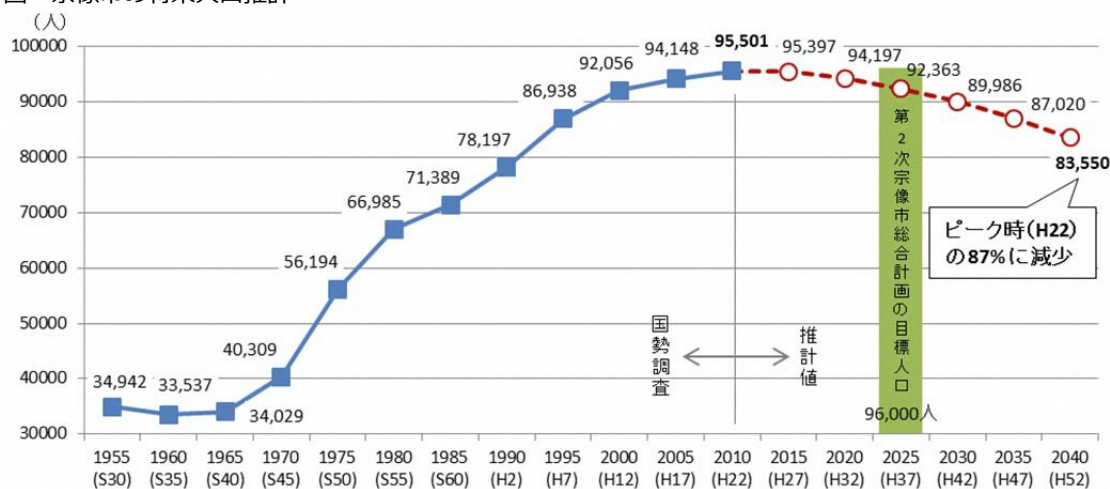
2. 将来見通し（人口推計）

（1）人口動向の将来見通し

昭和 35 年を起点に人口は約 50 年間増加していますが、現在の人口増加率は、鈍化傾向となっています。

将来の人口推計を見ると、平成 22 年（95,501 人）をピークとして、30 年後にはピーク時の約 87%（83,550 人）に減少する推計結果となっています。

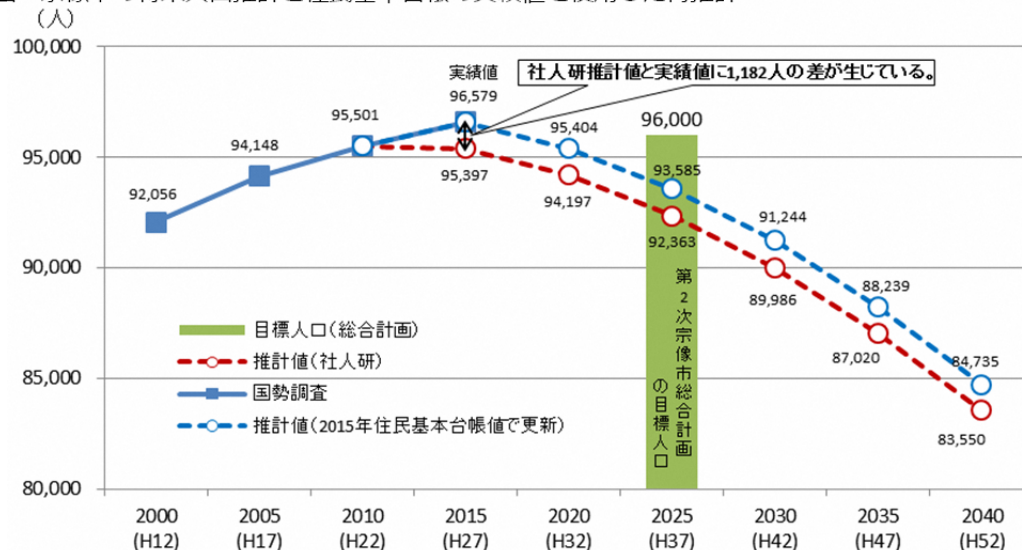
図 宗像市の将来人口推計



資料：国立社会保障・人口問題研究所（H25.3 推計）

平成 27 年を見ると、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という）の推計値と住民基本台帳の実績値に 1,182 人の差が生じていることから、平成 27 年の住民基本台帳の実績値を使用して、再推計を行うと、下図に示すような結果となりました。平成 27 年をピークとして平成 32 年以降は、社人研の推計と再推計結果がどちらも同じような傾きで減少していくことが予測されます。

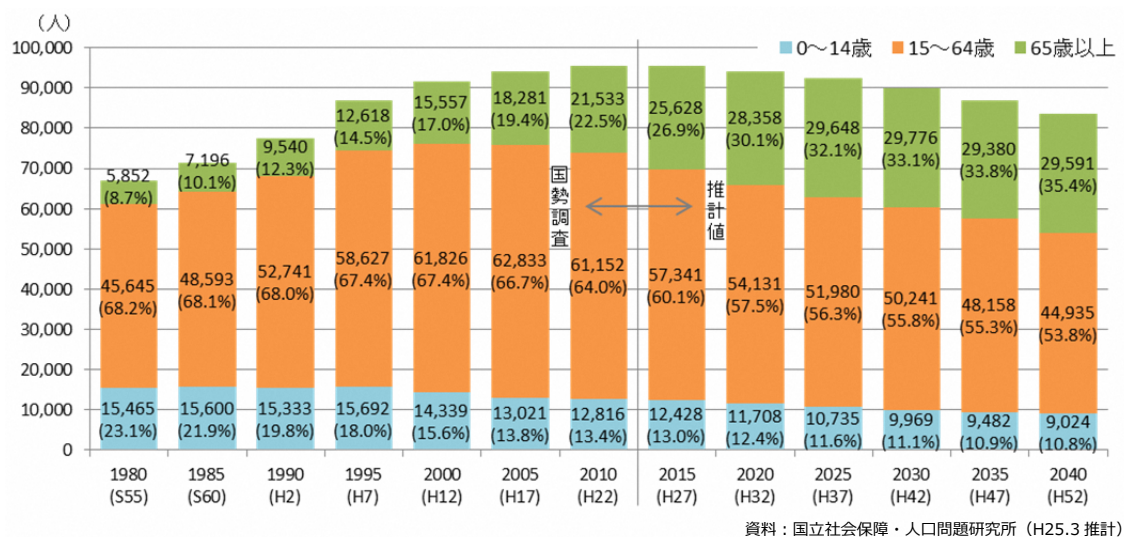
図 宗像市の将来人口推計と住民基本台帳の実績値を使用した再推計



資料：国立社会保障・人口問題研究所（H25.3 推計）、住民基本台帳（H27.6）

高齢者数（65 歳以上）は、平成 42 年まで継続的に増加する推計結果となっており、以降は横這いに推移する傾向ですが、高齢化率は人口減少との関係から継続的に増加する推計がなされています。

図 宗像市の年齢別人口推計



(2) 将来人口推計について

1) 将来人口推計方法

人口推計については、「立地適正化計画作成の手引き（案）国土交通省都市局都市計画課」に基づき、平成 22 年の国勢調査人口をもとに平成 52 年の人口をコーホート変化率法^{注9}により推計しました。

■ 地区別に自然増減のみ考慮したコーホート推計を行い将来人口を予測する方法

① 社人研が平成 52 年まで 5 年刻みで値を公表している生存率、こども女性比、0-4 歳性比を用いて、対象メッシュ^{注10}の男女別・5 歳階級別人口を 5 年刻みで計算、封鎖系人口でチェックし、推計年次に達するまで計算し、メッシュ毎に将来人口を推計。

② 社人研が値を公表している将来推計人口値などを基に市町村が設定している将来人口を合計値とし、①で推計したメッシュ単位の推計結果について補正。

※この手法の特徴は、「比較的簡易で地区別の特徴についてある程度考慮した評価」とされている。

なお、メッシュ毎の推計を補完、チェックする意味で小地域毎の推計も併せて行いました。

2) 使用データ

平成 22 年国勢調査 男女別・5 歳階級別人口（4 次、100m メッシュデータ）^{注11}

平成 22 年国勢調査 男女別・5 歳階級別人口（小地域別データ）^{注12}

将来の生残率、純移動率、こども女性比と 0-4 歳性比（市区町村編）^{注13}

^{注9}コーホート変化率法とは、あるコーホート（同時出生集団）の一定期間における人口の変化率に着目し、その変化率が対象地域の年齢別人口変化の特徴であり、将来にわたって維持されるものと仮定して、将来人口を算出する方法。例えば、ある年の 20~24 歳人口は 5 年後には 25~29 歳に達するが、その間の人口変化率を将来にわたって 20~24 歳世代が 25~29 歳に移行する間の変化率に適応し、将来人口を推計する方法。コーホート要因法とコーホート変化率法があるが、前者は自然増減や社会増減のデータがある行政区単位で用いられることが多く、後者はメッシュのように小地域単位で推計する場合（転入や転出に関するデータが得にくい場合）に用いられることが多い。

^{注10}メッシュデータとは、地図上の情報をデジタル化したり各種統計情報をとるために地図の経緯度方眼として定められた地域区分のことです。参考：総務省統計局

^{注11}平成 22 年国勢調査に関する地域メッシュ統計（（公財）統計情報研究開発センター）

^{注12}総務省統計局（e-Stat）HP

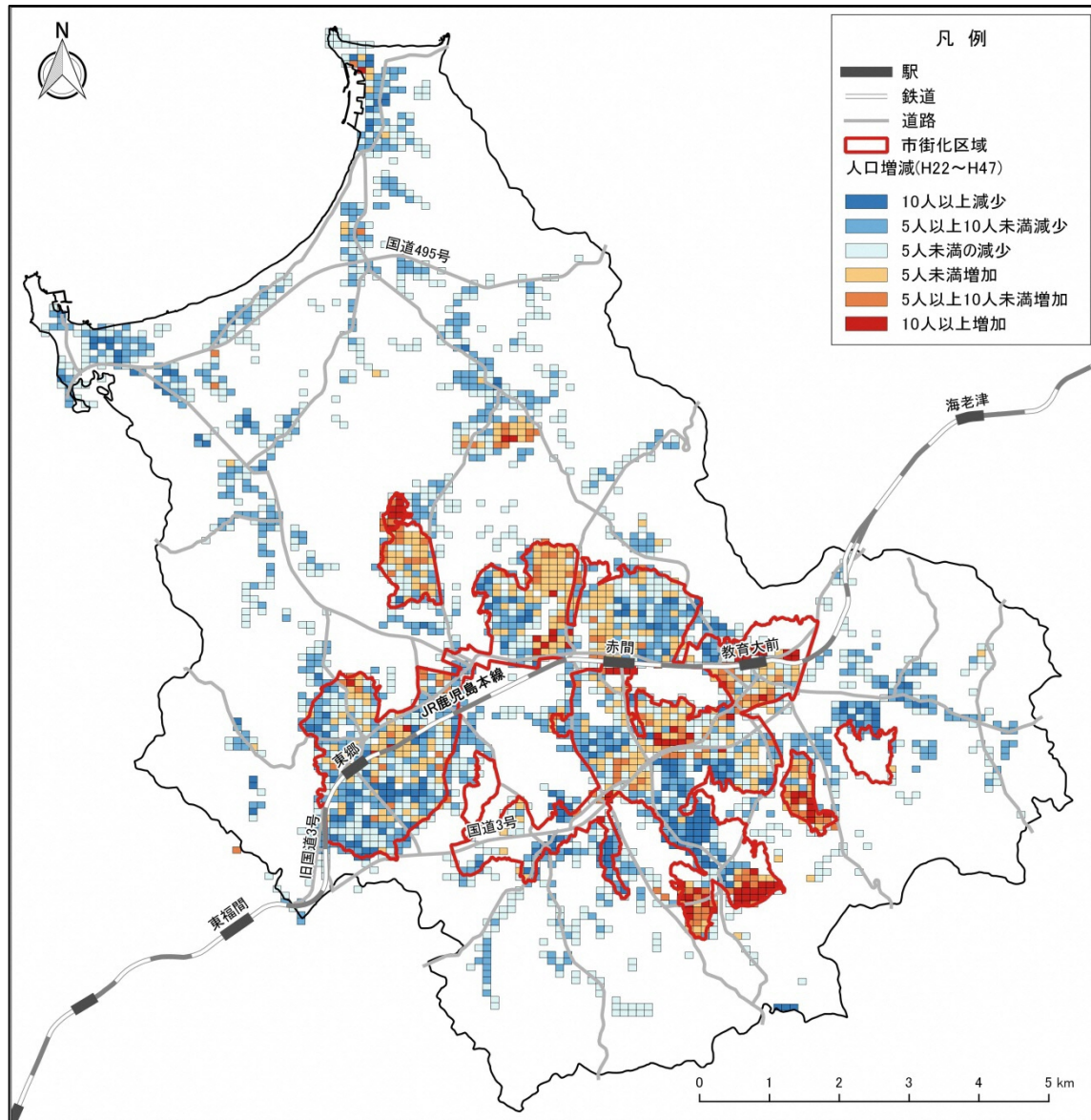
^{注13}国立社会保障・人口問題研究所 HP

(3) 人口増減の将来見通し

人口増減数を見ると、市街化区域全体で減少している地域が多く見受けられます。中でも東郷駅周辺、赤間駅北側、自由ヶ丘地区などが減少数の大きい地域となっています。

一方、市街化区域縁辺部の一部で人口が増加する地域が見受けられます。

図 人口増減数 (H22～H47)



出典：国勢調査(統計 GIS：100m メッシュ)

(4) 人口分布の将来見通し

現在（平成 22 年時点）の人口分布を見ると、東郷駅周辺、赤間駅周辺、教育大前周辺、自由ヶ丘南地区などで人口が集中しています。

また、将来（平成 47 年時点）の人口分布と比較すると、現在の人口が集中している地域で将来の人口も集中する地域があります。

図 人口分布 H22

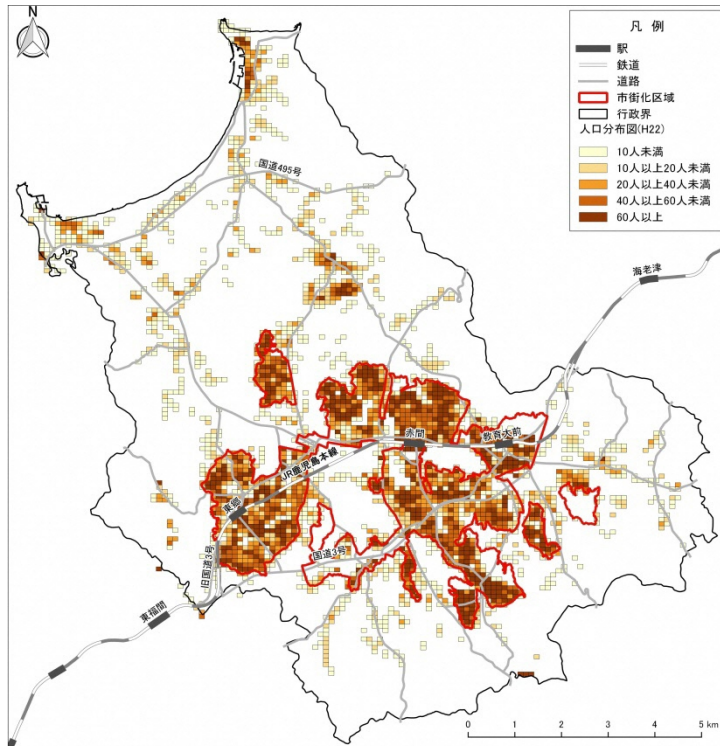
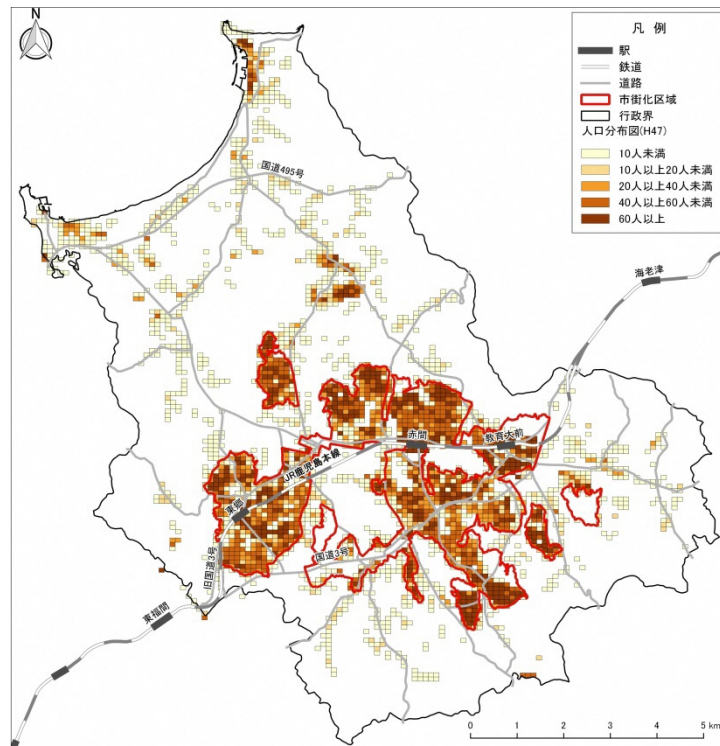


図 人口分布 H47



出典：国勢調査(統計 GIS：100m メッシュ)

(5) 人口密度の将来見通し

現在（平成 22 年時点）と将来（平成 47 年）の人口密度を比較してみると、東郷駅周辺、赤間駅周辺の一部などの市街化区域の中心部では人口密度が低くなっています。

一方、市街化区域縁辺部の一部では、人口密度が高くなっている地域が見受けられます。

図 人口密度 H22

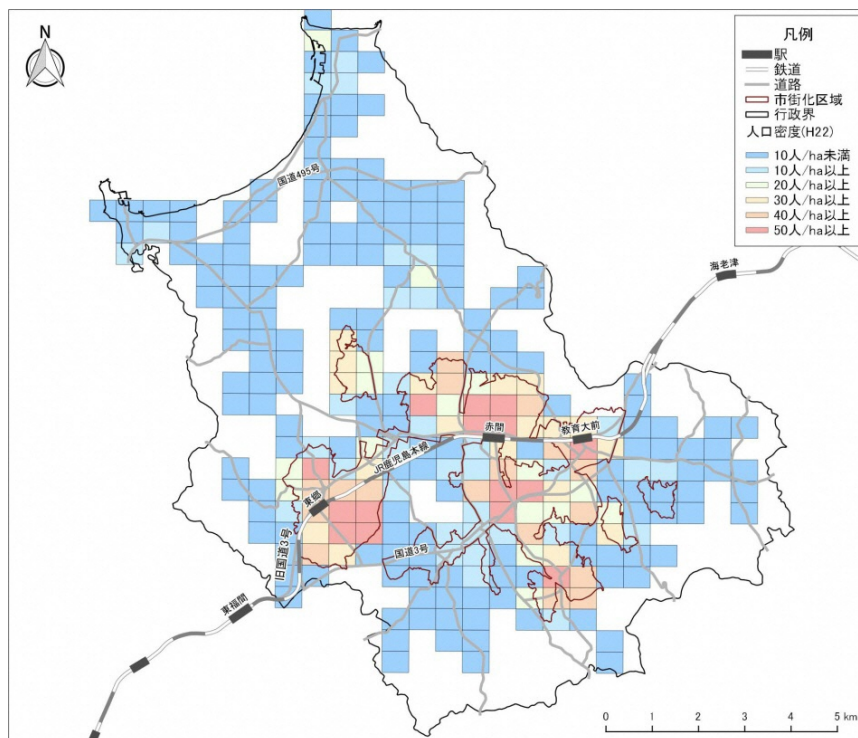
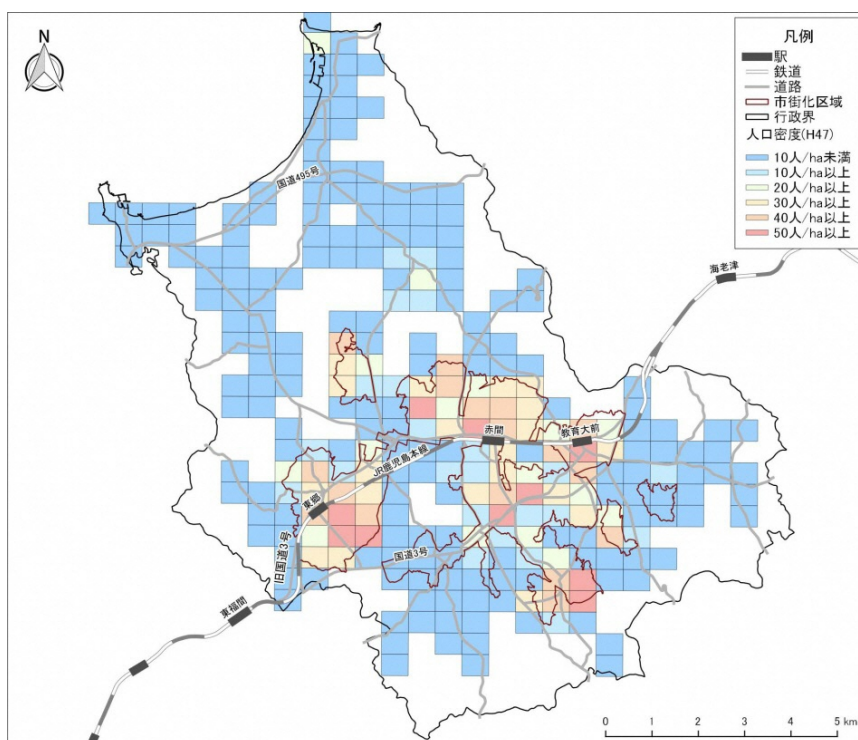


図 人口密度 H47



出典：国勢調査(統計 GIS：4 次メッシュ)

(6) 高齢者数の将来見通し

現在（平成 22 年時点）の高齢者数を見ると、東郷駅周辺、赤間駅周辺、自由ヶ丘地区の一部で高齢者数が多くなっています。

将来（平成 47 年時点）の高齢者数を見ると、全域で増加する推計になっています。特に東郷駅周辺、赤間駅周辺、自由ヶ丘南など現在よりも高齢者数が増加する状況が見受けられます。

一方、自由ヶ丘地区の一部では、高齢者数が減少していますが、これは人口減少が進み高齢者数がピークアウトした状況と考えられます。

図 高齢者（65 歳以上）数 H22

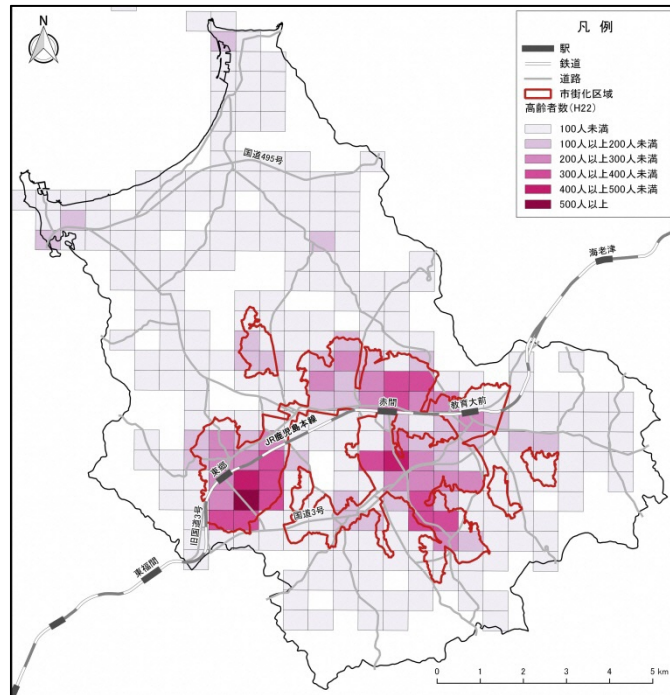
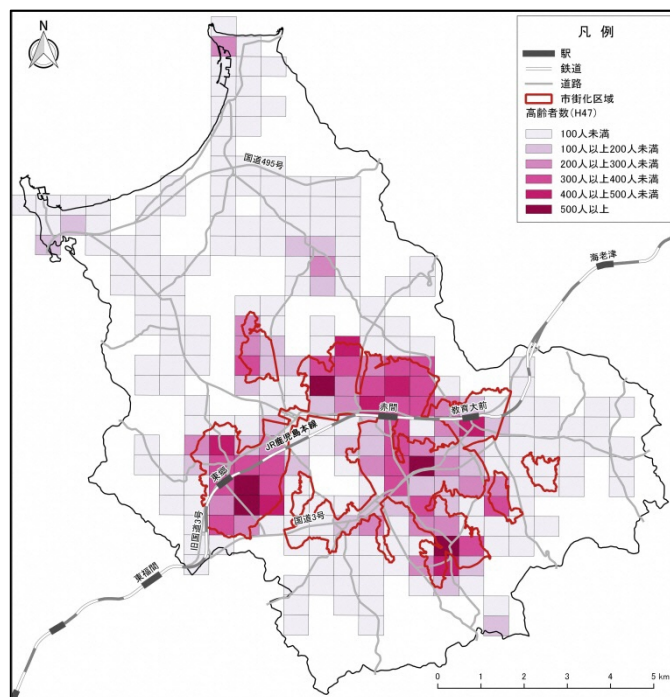


図 高齢者（65 歳以上）数 H47

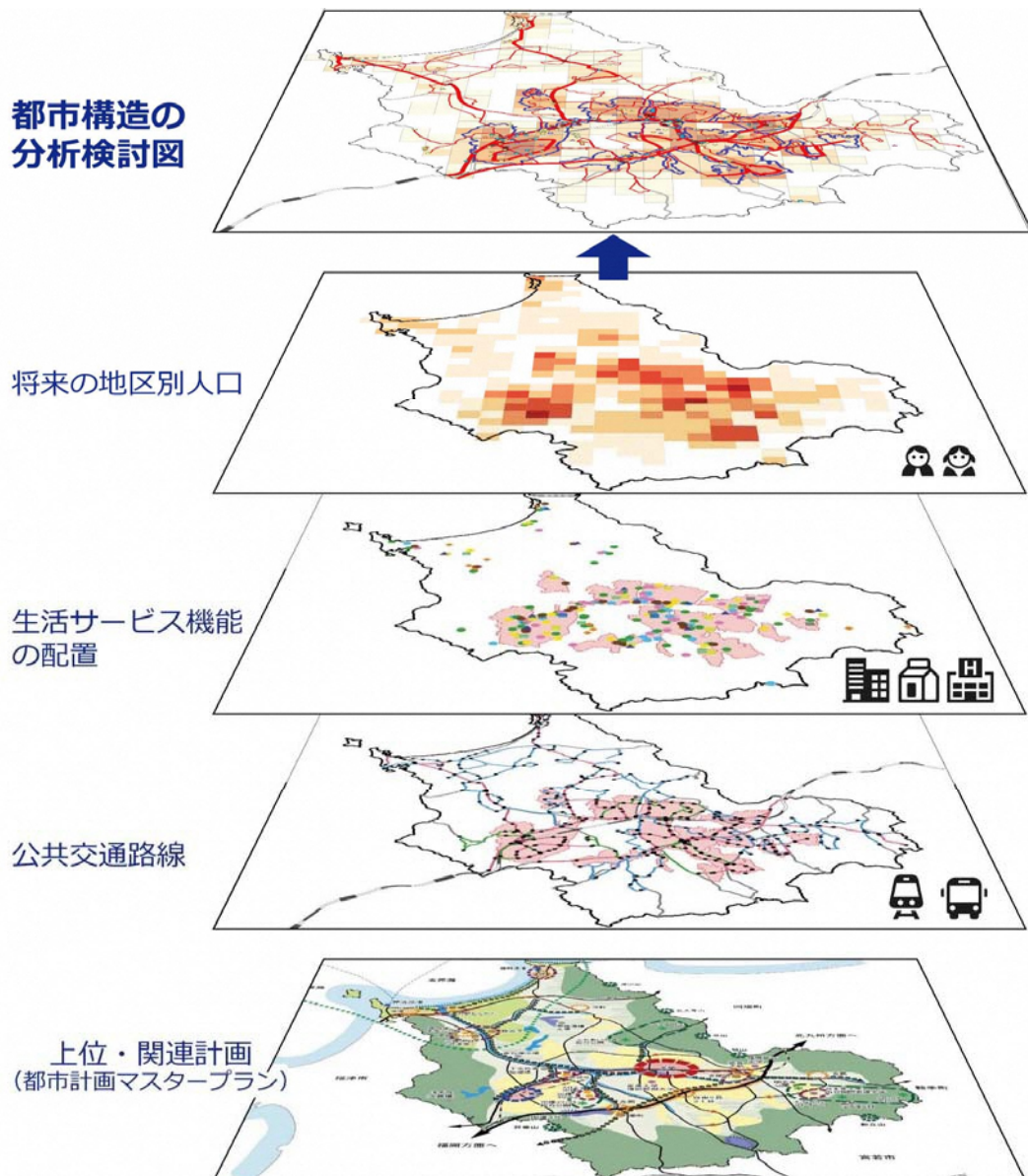


出典：国勢調査(統計 GIS：100m メッシュ)

3. 将来見通しにおける分析

今後のまちづくりにおいては、将来の人口減少下にあっても持続的に市民生活、都市活動などが確保される都市構造が必要となります。そのため、現在の公共交通や生活サービス機能と将来の人口見通しを層状に重ね、都市計画マスタープランにおける目指すべき将来都市構造との整合性チェックや市民生活の利便性、公共交通の持続性などに係る分析を行います。

図 将来見通しにおける分析のイメージ



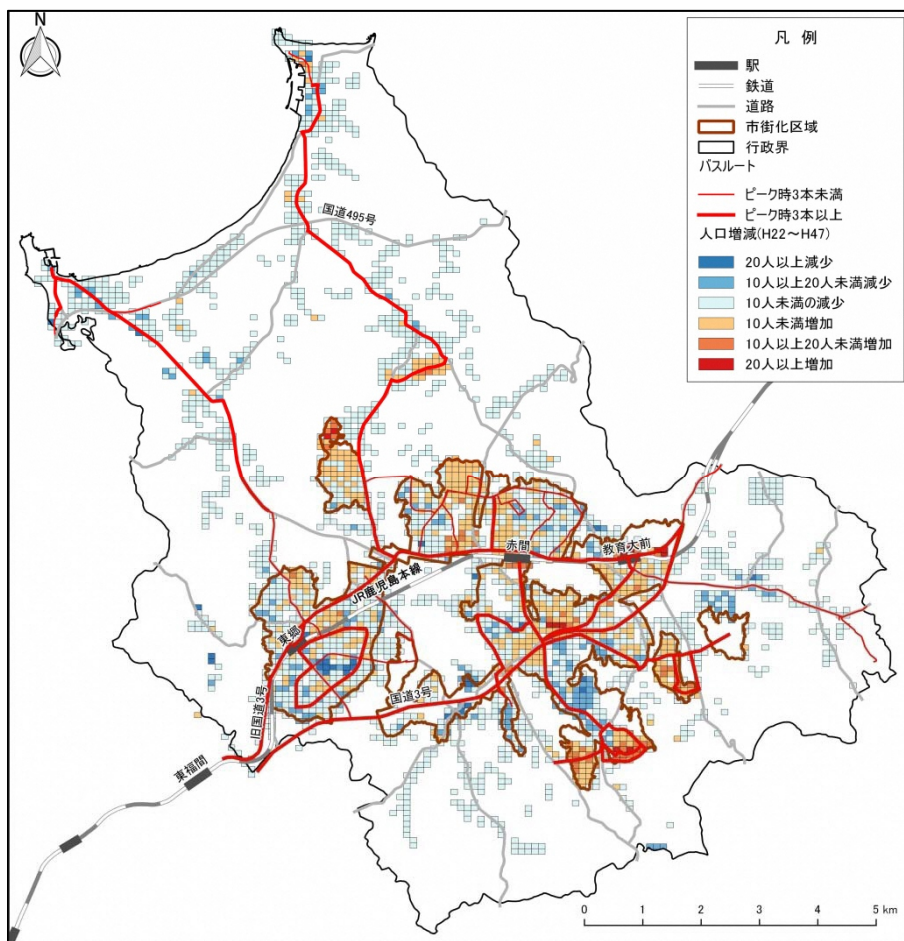
(1) バスのサービス水準に関する分析

将来（平成 47 年）人口の減少が見込まれる地域においては、バス利用者の減少に伴う事業者の収入減少が予測されます。これにより、バス事業者は、事業継続に向けたコスト削減のため、運行本数の減少や路線の廃止などバスのサービスを低下する可能性があります。

仮にサービスが低下した場合は、更なる自動車依存の高まりや高齢者など交通弱者の移動手段が確保できない状況が懸念されます。

- 将来人口が減少する地域で、バスのサービスが低下する可能性があります。
- 仮にサービスが低下した場合は、更なる自動車依存の高まりや交通弱者の移動が不便になることが懸念されます。

図 バスのピーク時運行本数の状況と人口増減(H22~H47)



出典：国勢調査(統計 GIS：100m メッシュ)

(2) 生活サービス機能に関する分析

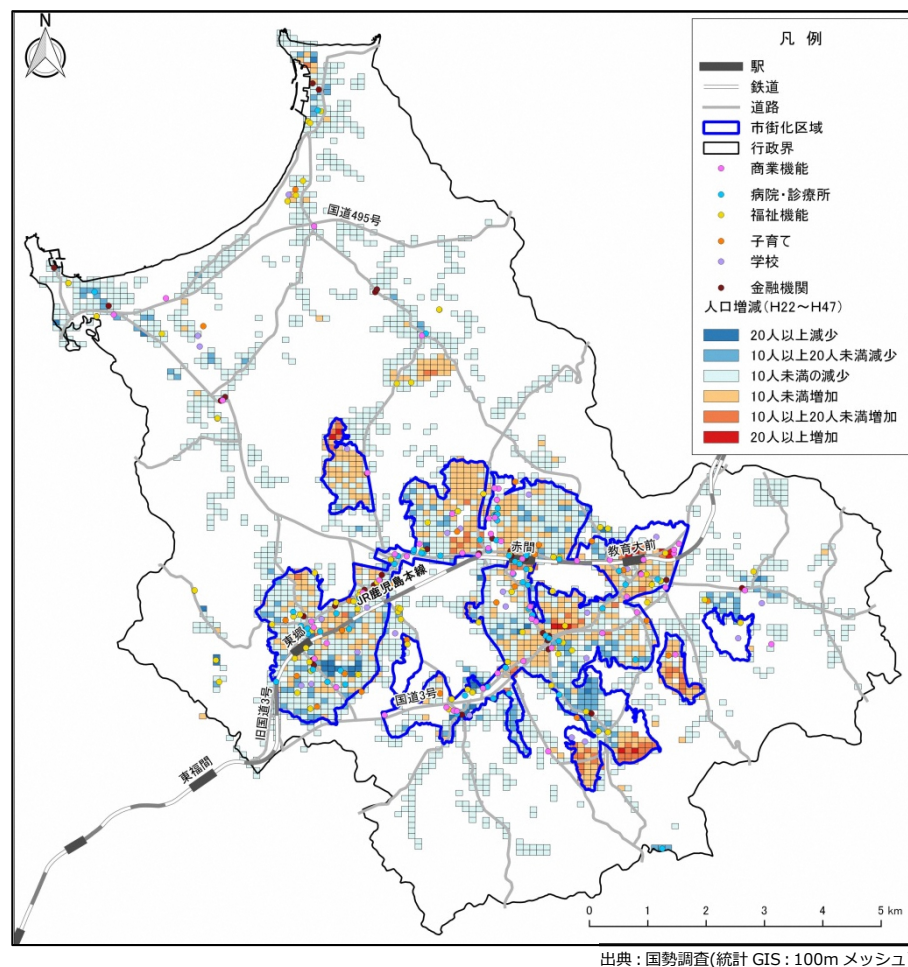
将来(平成47年)人口の減少が見込まれる地域において、商業などの生活サービス機能は、利用客の減少に伴い収益が減少することが予測されます。これにより、経営が困難となった生活サービス機能が、地域から撤退する可能性があります。

仮に商業などの施設が撤退した場合は、近場でサービス機能を利用できず、遠方でサービス機能を利用することとなり、日常生活に不便を感じる住民の増加が懸念されます。

また、同様の地域において教育機能については、児童・生徒の減少がクラス数減少ひいては、施設の統廃合や規模縮小などの可能性があります。

- 将来人口が減少する地域で、生活サービス機能対象施設が撤退、規模縮小する可能性があります。
- 仮に商業などの施設が撤退した場合は、生活サービス機能を遠方から利用することになり、日常生活の利便性が低下することが懸念されます。

図 生活サービス機能と人口増減(H22~H47)



(3) 居住環境に関する分析

昭和40年代にまとまった規模で開発された日の里地区や自由ヶ丘地区などでは、築年数が30年以上の建築物が一団となって分布しています。

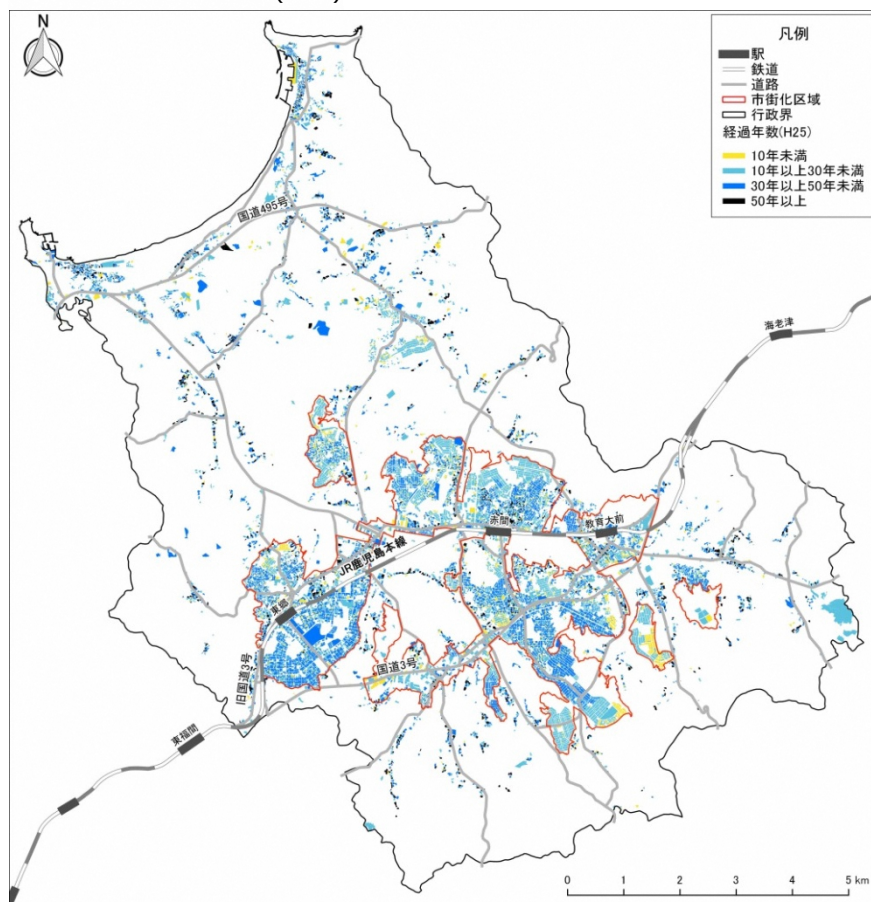
これらの地域では、同時期に同世代の住民がまとまって居住しており、開発から40年以上が経過したことで、居住者の高齢化が一斉に進行しており、これに伴う空き家・空き地の急激な増加が予測されます。

このように、高齢化が一斉に進行し居住人口が減少すれば、コミュニティ活動の担い手として期待される若年層も減少することで、住民間のつながりが希薄となり、コミュニティが衰退することが懸念されます。

一方、空き家・空き地が増加すれば、空き家の老朽化による倒壊の危険性や、空き地の管理不全による雑草の繁茂、落ち葉の飛散など景観、住環境の悪化を招き、これによって放火による火災の災害発生など、治安の悪化が懸念されます。

- 30年以上の建築物が一団となっている地域で、高齢化の進展に伴うや空き家・空き地の増加が予測されます。
- 高齢化が一斉に進行し、若年層が減少することで住民間のつながりが希薄となり、コミュニティが衰退する懸念があります。
- 空き家・空き地が増加することで、景観、住環境が悪化し、放火による火災の災害発生など治安が悪化する懸念があります。

図 築年数別建築物分布(H25)



出典：平成25年家屋台帳データ

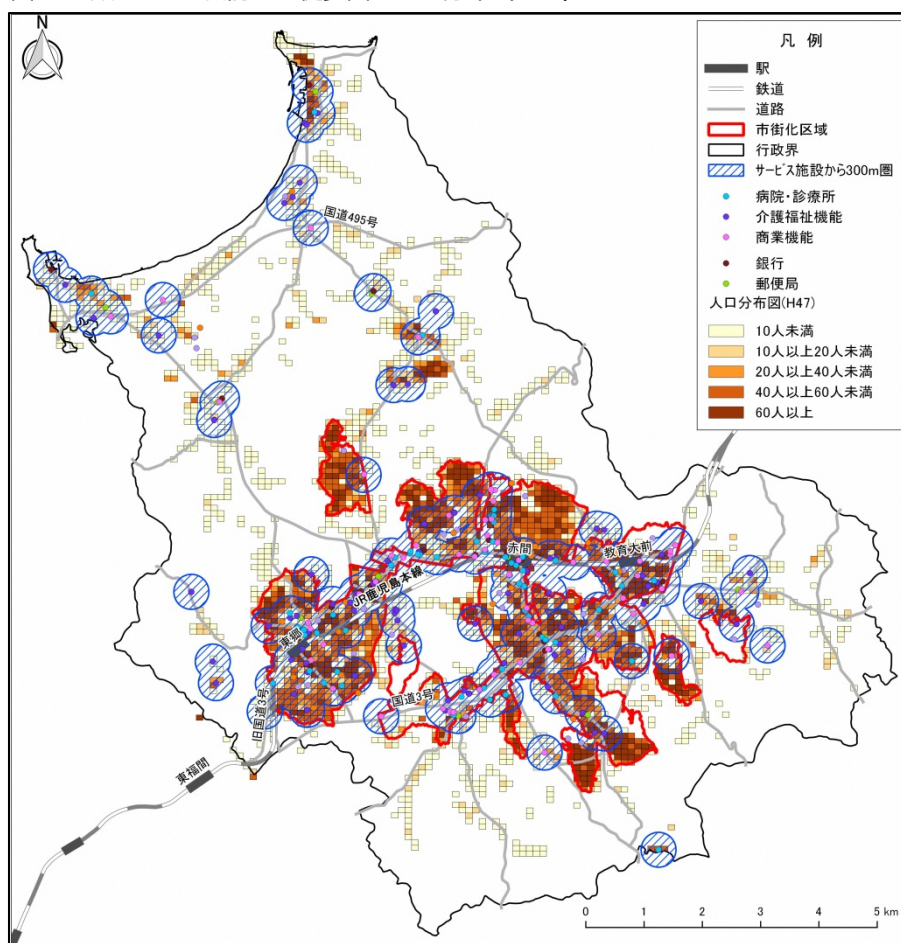
(4) 日常生活における移動の容易性に関する分析

生活サービス機能が徒歩圏（無理なく歩ける距離^{注14}）にない地域においては、自動車や公共交通などにより他地域の機能を利用することになります。さらに、これら地域で公共交通の利便性が悪い場合は、自動車に依存することになり、自動車を運転できない交通弱者にとって、日常生活に不便を感じる状況が懸念されます。

また、高齢者などの交通弱者は、移動が億劫になり外出機会が減少すれば、高齢者の閉じこもりや健康への悪影響に繋がることも懸念されます。

- 生活サービス機能が徒歩圏にない地域では、自動車や公共交通により他地域の機能を利用することになります。
- これらの地域で公共交通の利便性が悪い場合は、交通弱者が日常生活に不便を感じる懸念があります。
- これらの地域で高齢者の外出機会が減少すれば、高齢者の閉じこもりや健康への悪影響に繋がる懸念があります。

図 生活サービス機能から徒歩圏と人口分布（H47）



出典：国勢調査(統計 GIS：100m メッシュ)

注 14) 無理なく歩ける距離として、「90%の人が抵抗を感じない徒歩距離が 300m」という調査結果を使用しています。出典：バスサービスハンドブック、土木学会

4. 都市構造上の課題

本市が目指す「都市計画マスタープランにおける宗像版集約型都市構造」の形成に向けては、本市を取り巻く人口減少や少子高齢化の進展といった社会情勢の変化により、いくつかの問題が発生することが懸念されています。本市が目指す都市構造形成に向けては、これらの社会情勢を踏まえて以下のような課題が挙げられます。

（１）利用しやすい公共交通の充実

将来人口の減少が見込まれる地域で、バスなどの公共交通利用者の減少が進むことで、公共交通サービスが低下する可能性があり、高齢者などの交通弱者の移動手段が確保できなくなることが懸念されます。

人口減少下において公共交通の利用を促進させるため、交通結節機能の強化など、誰もが利用しやすい公共交通の充実が必要となります。

（２）生活サービス機能の利便性の確保

生活サービス機能においても、公共交通と同様に将来人口の減少が見込まれる地域で、利用者の減少が進むことで、生活サービス機能が撤退や規模縮小する可能性があり、生活サービス機能の利便性の低下から、日常生活に不便を感じる状況が懸念されます。

将来人口集積に対応した、生活サービス機能の配置・再編による持続的な施設確保など、生活サービス機能の利便性の確保が必要となります。

（３）安心して住める居住環境の維持

築年数が30年を超える建築物が一堂となって分布する地域では、居住者の高齢化に伴う、空き家・空き地の急激な増加が予測されます。これらの地域では、空き家の倒壊や空き地の雑草の繁茂など、景観、住環境の悪化を招き、火災の発生や治安の悪化が懸念されます。

また、このような地域では、高齢化の急速な進行により若年層が減少することで、住民間のつながりが希薄となりコミュニティが衰退することが懸念されます。

空き家・空き地の有効活用や定住化の促進など、多世代が安心して暮らせる持続可能な居住環境の確保が必要となります。

（４）歩いて暮らせるまちづくりの推進

生活サービス機能が徒歩圏にない地域では、特に身近な生活空間での利便性を要する高齢者や子育て世帯などにとって、日常生活における移動に不便を感じる状況が懸念されます。

また、これらの地域で高齢者の外出機会が減少することで、閉じこもりや健康への悪影響に繋がるのが懸念されます。

高齢者や子育て世帯をはじめとする住民にとっては、生活サービス機能やバスなどの公共交通へ徒歩や自転車です安全・快適にアクセスできる「歩いて暮らせるまちづくり」の形成が必要となります。併せて、公共交通の充実とバリアフリー環境の整備が必要となります。

（５）災害に対する居住地の安全性の確保

内水浸水想定区域^{注15}や土砂災害(特別)警戒区域では、水害や土砂災害の発生により居住地に被害が及ぶことが懸念されます。

災害発生リスクがある地域において、災害に対する居住地の安全性の確保が必要となります。

（６）集約型都市構造による都市経営の安定化

歳入では、生産年齢人口の減少による市税収入の減少や、地価の下落に伴う固定資産税収の減少が懸念されます。したがって地価の高い地域での居住の継続による地価の下落防止など市税収入の確保が必要となります。

一方、歳出では、昭和50年代から平成の初頭にかけて多く建設された公共施設などの老朽化に伴い、維持管理費用の増大が懸念されます。

また、更なる高齢化の進行により、医療や介護などの社会保障に係る経費の増大が懸念されます。

今後、増加が懸念される歳出については、「宗像市アセットマネジメント推進計画」に基づく、公共施設などの維持管理費用の軽減・平準化や高齢者の健康増進による医療費削減などのほか、すべての事業について抜本的な見直しを行い、歳入に見合う歳出構造への転換が必要となります。

注15)内水浸水想定区域とは、2009年(平成21年)7月24日の大雨で浸水した状況を、災害記録と浸水シミュレーションなどで再現した結果を示したものです。出典：宗像防災マップ

第3章

立地の適正化に関する基本的な方針

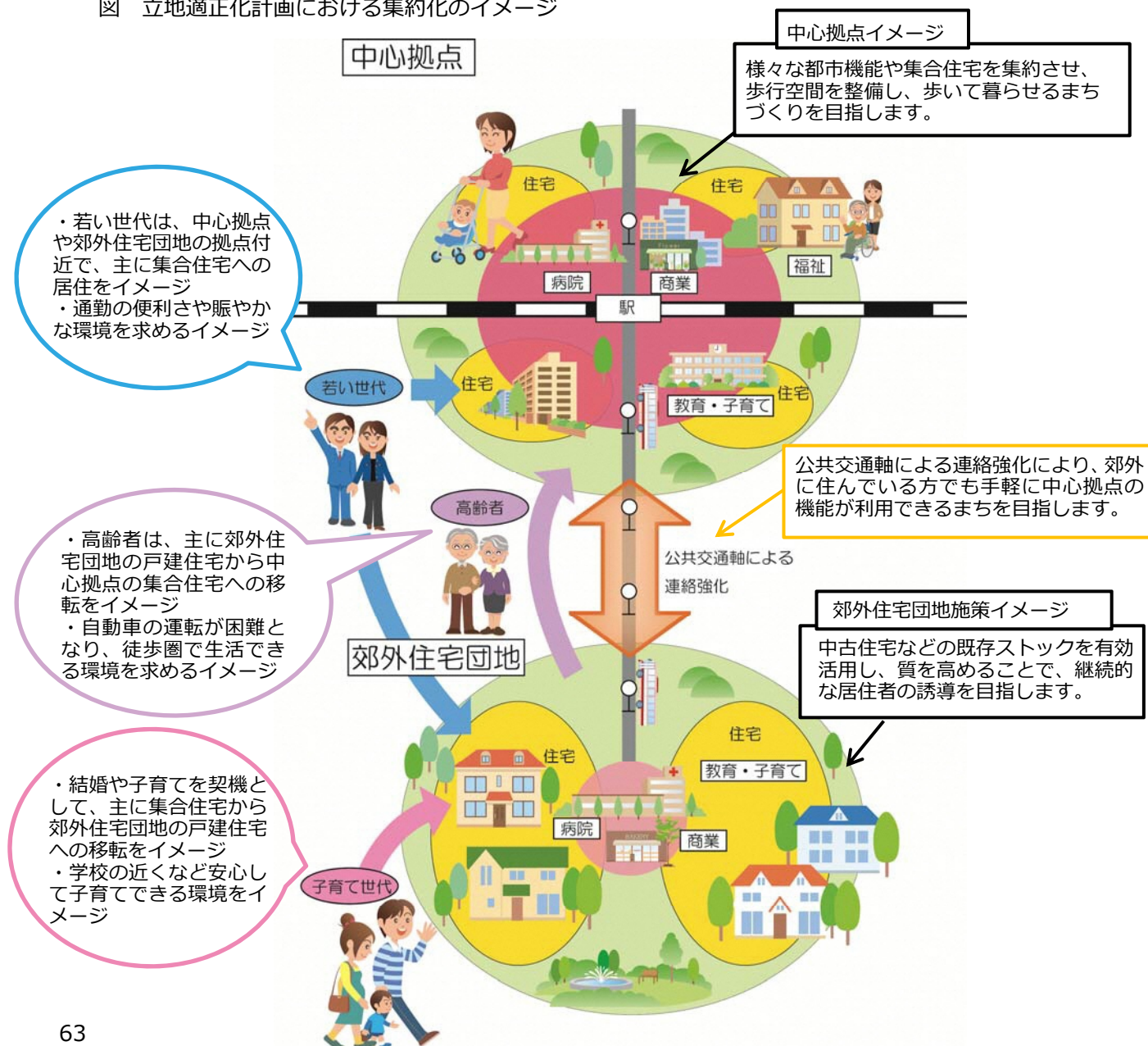
1. 立地適正化計画における集約化の考え方

本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、都市計画マスタープランの都市づくりの理念である「宗像版集約型都市構造の形成」の実現を目指し、居住と都市機能の立地の適正化による集約化を進めます。

(1) 立地適正化計画における集約化のイメージ

現況及び将来見通しにおける都市構造上の課題を踏まえ、中心拠点や各拠点周辺では以下のようなイメージによってコンパクトなまちづくりを進め、本市における集約型都市構造の実現を目指します。(ここでは、世代や家族構成の違いにより居住者分類を大きく3つに区分して、それぞれの居住者分類の大きな方向性をイメージしています)

図 立地適正化計画における集約化のイメージ



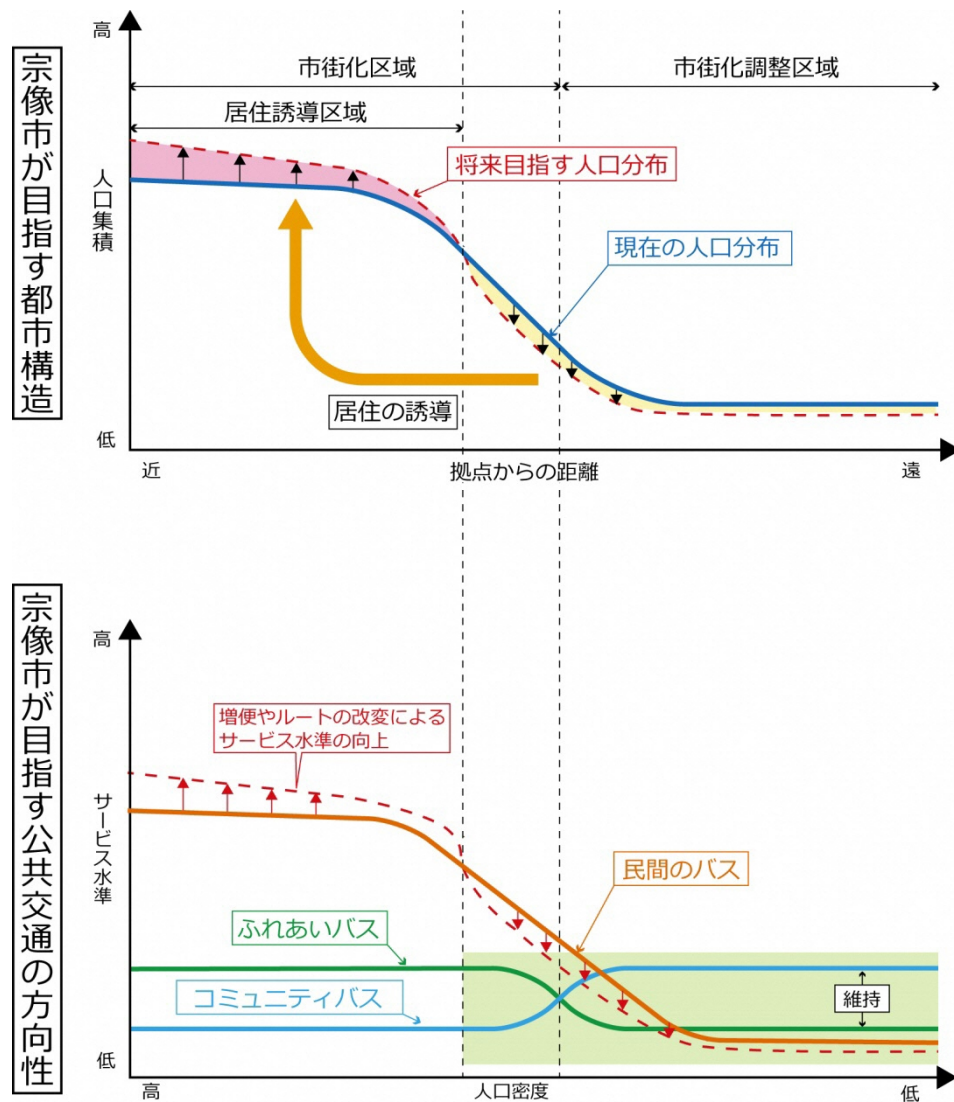
（２）立地適正化計画における誘導の考え方

将来において市街化区域内全域で均等に人口減少が進むと低密度な市街地が広がり、生活サービス機能や公共交通は利用者が減少することで安定した運営が困難となることが予測されます。

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

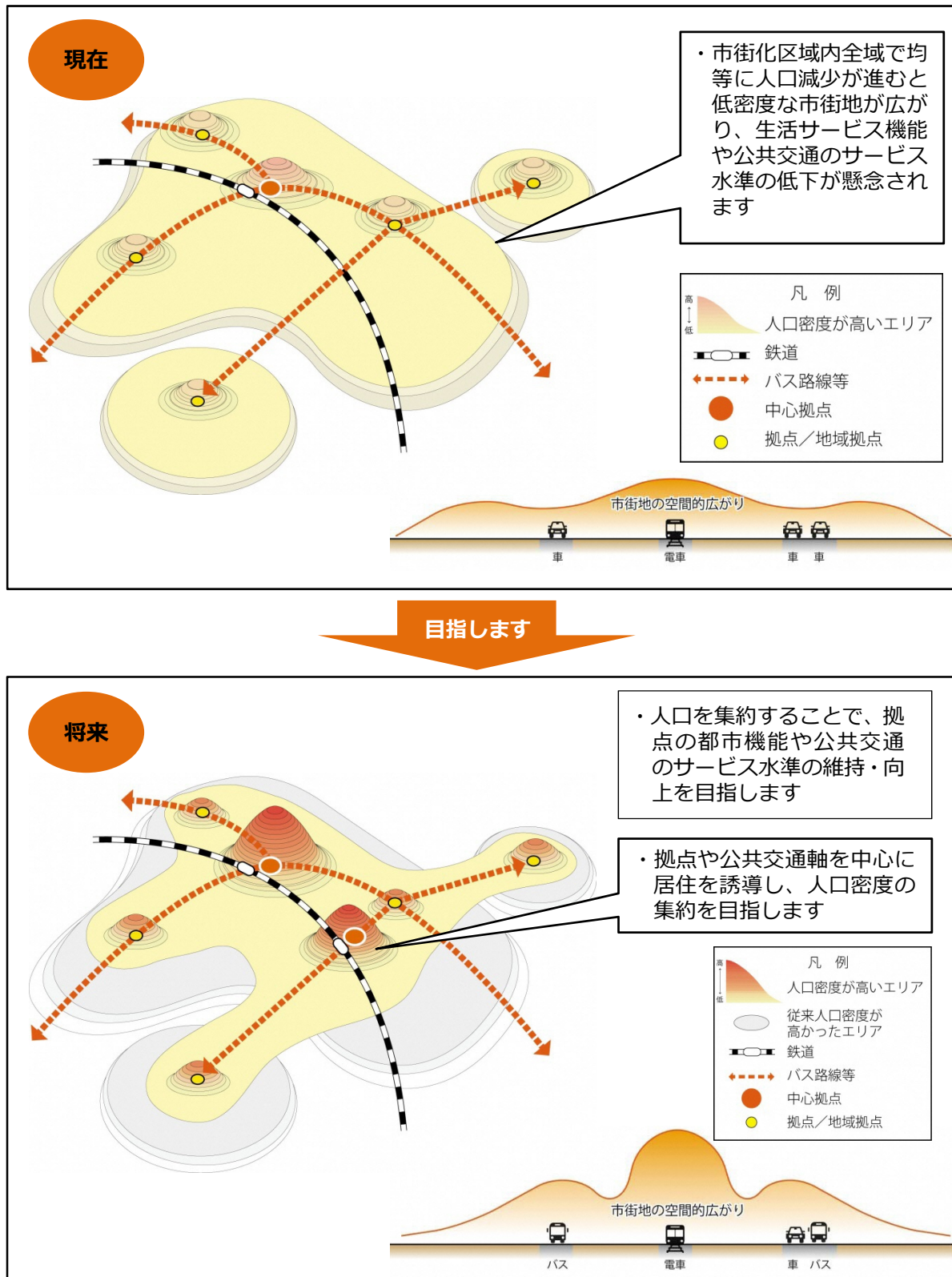
また、人口密度の少ない市街化区域縁辺部にかけては、急激な低密度化を防ぐため、一定の人口・生活サービス機能・公共交通などの維持を目指します。

図 立地適正化計画における誘導の考え方 その１（都市構造と公共交通の方向性）



将来の人口減少より、市街化区域内全域で人口の低密度化が進行すると考えられるため、各拠点や公共交通軸を中心に居住を誘導することにより各拠点の都市機能や公共交通サービス水準の維持・向上を目指します。

図 立地適正化計画における誘導の考え方 その2（居住誘導の方向性）



2. 立地の適正化に関する基本的な方針

本市の都市計画区域は、都市機能（商業・医療・介護福祉機能など）が集積する地域をはじめとする、すでに市街地を形成している市街化区域と、恵まれた自然環境や農業・漁業生産環境を有する、市街化を抑制すべき市街化調整区域で構成しています。

本市が目指すべき都市像は、「コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市」であり、都市構造上の課題に対応するためのコンパクトで持続可能な都市の形成とともに、恵まれた自然環境や農業・漁業生産環境の保全も重要な視点となります。

そのため、市街化調整区域における自然環境や農業・漁業生産環境の保全と農業・漁業集落の維持・活性化を図りつつ、市街化区域においては都市機能の集積と居住の誘導による都市のコンパクト化を推進します。

また、高齢者を含めた多くの人々が、自動車に過度に依存せず、徒歩や自転車、公共交通などにより都市機能が利用できる「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するためには、都市機能の集積と居住の誘導を支える利便性の高い公共交通機能の確保が必要となります。

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

（１）拠点設定による周辺への都市機能集積に向けた方針

立地適正化計画において設定する拠点周辺へ、誘導による都市機能の集積を促進するとともに、誰もが歩いて回遊したくなる拠点形成を促進します。このためには、地域の特性や都市計画における土地利用規制誘導内容などを踏まえつつ、既存都市機能に見合うよう配慮します。

- 各拠点の地域特性を活かし都市機能の集積を図り、拠点に行けば暮らしに必要な生活サービスが利用できる核となる区域を形成します。
- 各拠点への都市機能誘導による利便性の向上と併せて、拠点へのアクセスに多くの人々が利用する中心的な役割を持つ駅・バス停の機能向上を図ります。
- 各拠点周辺の区域では、都市機能を誘導するため低未利用地などの有効活用を促進します。

（２）都市機能及び公共交通の利便性が高い地域への居住誘導に向けた方針

拠点周辺へ誘導する都市機能及び公共交通の利便性が高い地域へ居住を誘導するため、拠点周辺への都市機能集積や公共交通のサービス水準の維持・向上を図ります。併せて、歩行空間や自転車走行空間の整備に努め、幅広い世代が住みやすいまちづくりを進めます。

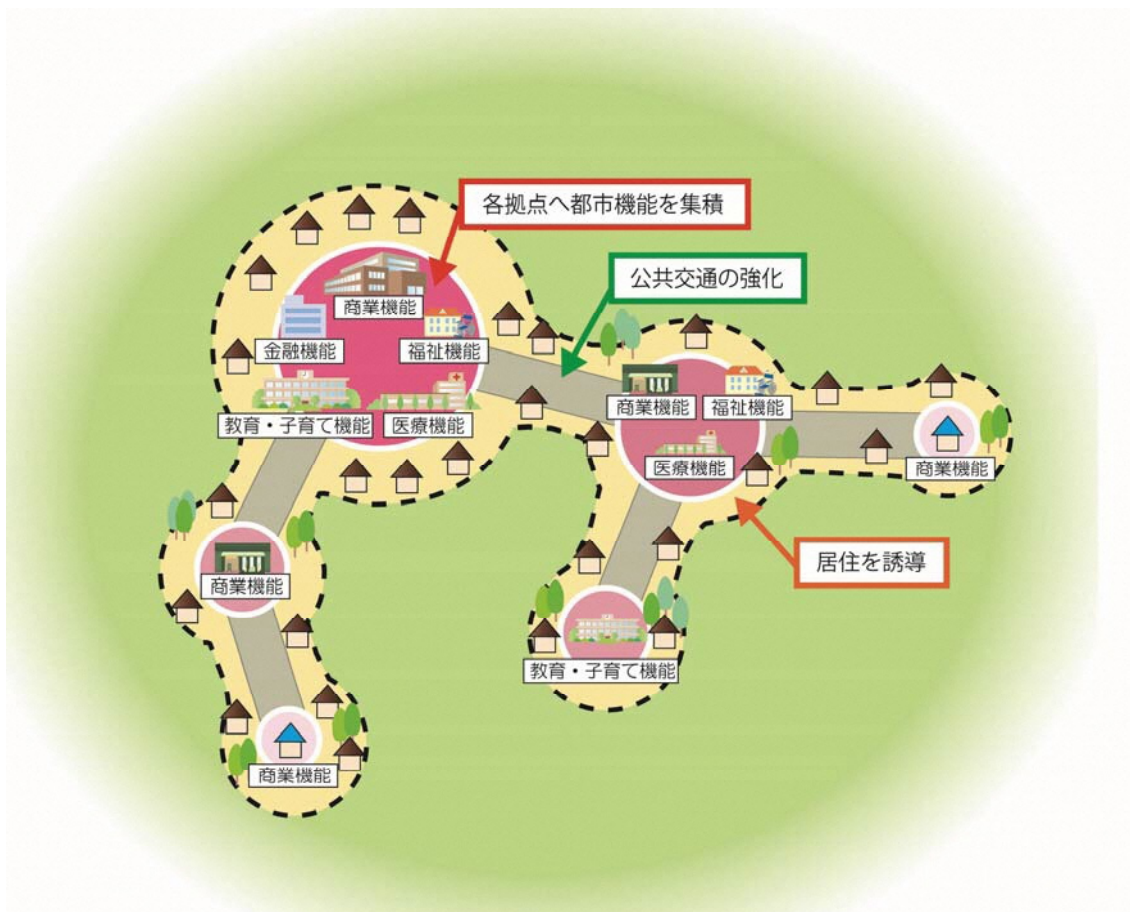
- 都市機能が集積する拠点周辺へ居住を誘導するため、都市機能と調和する良好な市街地の形成などに取り組みます。
- 居住を誘導する区域における円滑な移動手段を維持活性化するため、公共交通サービス水準の維持・向上に取り組みます。
- 居住を誘導する区域への居住促進のため、低未利用地などの有効活用を促進します。

（３）拠点を連絡する公共交通の充実に向けた方針

居住を誘導する区域の居住者が公共交通により都市機能へアクセスしやすい環境の確保や各拠点の都市機能が公共交通により相互に利用できる環境の確保のため、公共交通の維持・向上を促進します。

- 公共交通の利便性を高めるとともに、自動車から公共交通への利用の転換を進めるため、拠点の交通結節機能の向上や各拠点のネットワーク化を図ります。
- 居住を誘導する区域における円滑な移動手段を維持活性化するため、公共交通のサービス水準の維持・向上に取り組みます。

図 都市の骨格構造の概念



第4章

目指すべき都市の骨格構造

1. 市街化区域と市街化調整区域における骨格構造の考え方

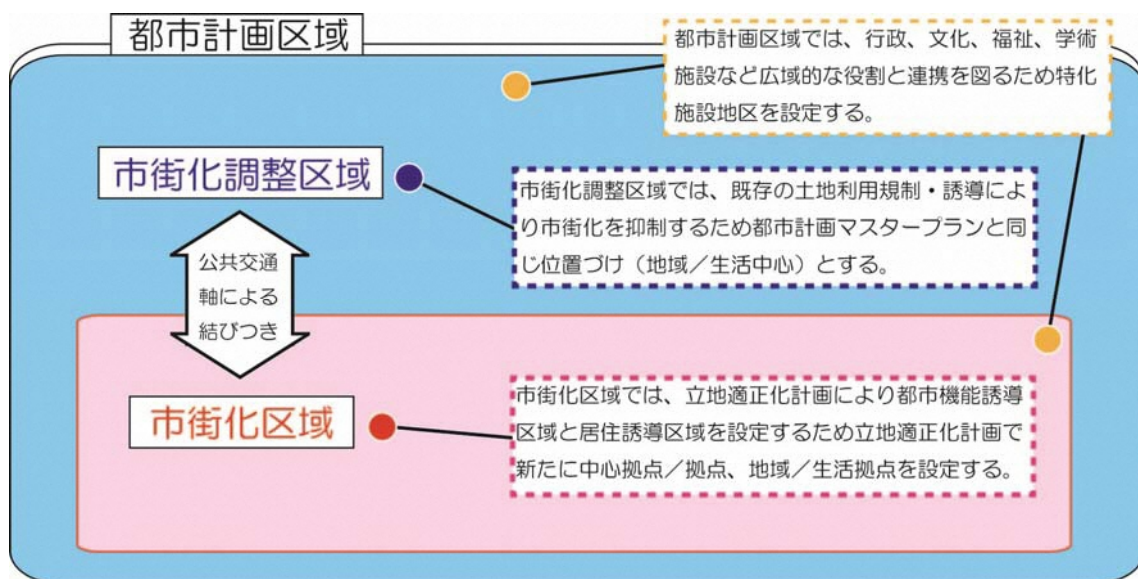
都市機能及び居住の立地適正化に向けては、都市の骨格構造（交通軸と拠点など）が必要となります。

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

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

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

図 拠点などの設定



2. 中心拠点／拠点、地域／生活拠点、特定機能広域連携拠点の設定（市街化区域）

市街化区域では、都市の現況や都市構造上の課題を踏まえ、人口の集積状況、主要な公共交通路線、都市機能施設、公共施設の配置などをもとに、「中心拠点／拠点、地域／生活拠点」、「公共交通軸」を設定し、目指すべき都市の骨格構造をつくります。

（1）中心拠点／拠点の設定

中心拠点／拠点は、公共交通によるアクセス性に優れ、多様な都市機能が集積する以下の3つの基準を満たす地区を総合的に勘案して設定します。

1) 多様な都市機能が集積する地区

多様な都市機能(市役所・相当規模の商業・医療・福祉・銀行など)が集積している地区

2) 特に人口が集積する地区

周辺が、D I Dである地区

3) 公共交通を利用して容易にアクセス可能な地区

乗降客数の多い駅周辺や主要なバス停など、公共交通の充実した地区

中心拠点	拠点概要
J R 赤間駅周辺	- 都市計画マスタープランにおける中心拠点として、広域的な役割を果たす地区 - 商業や医療などの多様な都市機能が、一定の区域に集積する地区 - 公共交通への乗り換えが可能な交通結節点であるJ R 赤間駅の周辺 - 本市の顔として生活、文化、アメニティ機能に富んだ魅力的な都市空間の形成を目指す地区

拠点	拠点概要
J R 東郷駅周辺	- 都市計画マスタープランにおける拠点として、商業や医療など多様な都市機能が、一定の区域に集積する地区 - 日の里団地など周辺の住宅団地に人口が集積する地区 - 主要な公共施設（市役所・宗像ユリックスなど）や宗像大社への玄関口となるJ R 東郷駅の周辺 - 交通基盤整備を進め、商業・業務環境の向上を図り、計画的な市街地整備を促進することで良好な市街地の形成を目指す地区
市役所周辺	- 中枢的な行政機能を担う市役所をはじめ国や県の機関が集積する地区 - 西鉄バス、ふれあいバス、コミュニティバスの運行する主要なバス停周辺 - 行政、業務機能を強化するために、国や県の機関の立地を目指す地区

JR 赤間駅周辺



JR 東郷駅周辺



市役所周辺



(2) 地域拠点の設定

地域拠点は、公共交通の結節点であり、日常的に人が集まる施設などが集積する以下の2つの基準を満たす地区を総合的に勘案して設定します。

1) 日常的に人が集まる地区

駅、コミュニティ・センター、商業、医療施設など日常的に人が集まる施設が立地している地区

2) 周辺地域から徒歩または公共交通を利用して容易にアクセス可能な地区

駅周辺や主要なバス停など、公共交通の充実した地区

地域拠点	拠点概要
JR 教育大前駅周辺	- 駅と西鉄バスセンターが近接する公共交通の要衝となる地区 - 地域住民や大学の学生に対応する機能が集まる地区 - 駅前としての利便性や、旧赤間宿が持つ歴史的遺産、学生の街という特性を活かし、魅力ある商業施設の立地を目指す地区
自由ヶ丘3丁目周辺	- 日常的に人が集まるコミュニティ・センターやスーパーなどが立地する地区 - 広域バス（福岡天神方面行き）と市内バスの交通結節点である地区 - 地域のニーズに対応した商業施設や中高層住宅を誘導し、魅力的で利便性の高い商業・居住機能の充実を目指す地区
光岡交差点周辺	- 日常的に人が集まる医療施設やコミュニティ・センターなどが立地する地区 - 広域バス（福岡天神方面行き）と市内バスの交通結節点である地区 - 中心拠点や既存商店街との役割分担に配慮した機能の誘導を目指す地区

JR 教育大前駅周辺



自由ヶ丘3丁目周辺



光岡交差点周辺



(3) 特定機能広域連携拠点の設定

特定機能広域連携拠点は、近隣市町との連携により、サービス向上や管理効率化などを目指す地区を総合的に勘案して設定します。

特定機能広域連携拠点	概要
宗像ユリックス周辺	- 宗像市公共施設アセットマネジメント推進計画において、広域施設と定められている、宗像ユリックスが立地する地区 - 福岡都市圏 17 市町との相互利用の協定を結んでいる、図書館やスポーツ施設が立地する地区

宗像ユリックス



(4) 生活拠点の設定

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

以下の3つの基準を満たす地区を総合的に勘案して設定します。

1) 生活サービス機能が分布する地区

小規模な小売店舗（コンビニなど）の生活サービス機能が分布する地区

2) 都市基盤が整備された地区

大規模開発などにより都市基盤が整備され良好な居住環境が形成された地区

3) 拠点へ容易にアクセスできる主要なバス停周辺の地区

中心拠点や地域拠点へ容易にアクセスできる主要なバス停周辺の地区

生活拠点	拠点概要
くりえいと北	- 生活サービス機能を充実することで、良好な住環境を維持できる地区 - 中心拠点や地域拠点から離れた住宅市街地で人口が集積している地区 - 中心拠点や地域拠点へ容易にアクセスできる地区 - 近隣住民の日常的な買い物や生活サービスの利便性を確保し、地域コミュニティの活性化を図るため近隣サービス施設の誘導を目指す地区
城西ヶ丘	
自由ヶ丘11丁目	
ひかりヶ丘	
広陵台	
青葉台	
朝野	

くりえいと北



城西ヶ丘



自由ヶ丘 11 丁目



ひかりヶ丘



広陵台



青葉台



朝野



3. 地域／生活中心の設定（市街化調整区域）

市街化調整区域では、良好な自然環境や優良農地などを保全するため、原則として市街化を抑制しています。一部地区では地区計画の指定により、地区の特色に応じた土地利用を誘導しています。このように、すでに土地利用の規制・誘導が図られている市街化調整区域においては、既存集落の中心を担う地区に「地域／生活中心」を設定し、多様な都市機能が分布する中心拠点との結びつきを強化し相互連携を深めることで、生活利便性の確保や地域コミュニティの活性化を図ります。

（１）地域中心の設定

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

地域中心	概要
吉武地区 (コミュニティ・センター周辺)	- 各拠点から離れた農漁村集落 - 主要なバス停やコミュニティ・センター周辺など、日常的に人が集まる地区 - 地域コミュニティの活性化のため、日常生活サービス機能を備えたコミュニティ空間の形成を目指す地区
深田地区 (海の道むなかた館周辺)	
池野地区 (コミュニティ・センター周辺)	
岬地区 (コミュニティ・センター周辺)	
神湊地区 (神湊バス停周辺)	
牟田尻地区 (コミュニティ・センター周辺)	

（２）生活中心の設定

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

生活中心	概要
大王寺・公園通り	- 各拠点から離れた住宅団地 - 小規模な小売店舗の日常サービス機能が存在する地区 - 近隣住民にとっての生活サービスの誘導を目指す地区

吉武



深田



池野



岬



神湊



牟田尻



大王寺・公園通り



4. 特化施設地区の設定（都市計画区域）

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

特化施設地区	特化する機能	概要
アスティ 21 (むなかたリサーチパーク)	学術研究	・隣接する総合公園と一体的に設備の高い学術・研究開発の場
宗像大社辺津宮、鎮国寺、 海の道むなかた館周辺	歴史学習	・歴史的遺産を保全しながら、生きた教材として活用する郷土学習の場
鐘崎漁港	漁業	・豊かな海を活かした漁業の振興を図る場
道の駅むなかた周辺	観光	・周囲の自然環境や歴史的遺産を連携させつつ観光の振興を図る場
街道の駅赤馬館周辺 (赤間宿)		
グローバルアリーナ	スポーツ ・文化	・スポーツの国際大会や交流をテーマにした催しや文化イベントが開催される場
正助ふるさと村	農業	・豊かな自然と農業体験ができる場

むなかたリサーチパーク



宗像大社



鐘崎漁港



道の駅むなかた



赤間宿



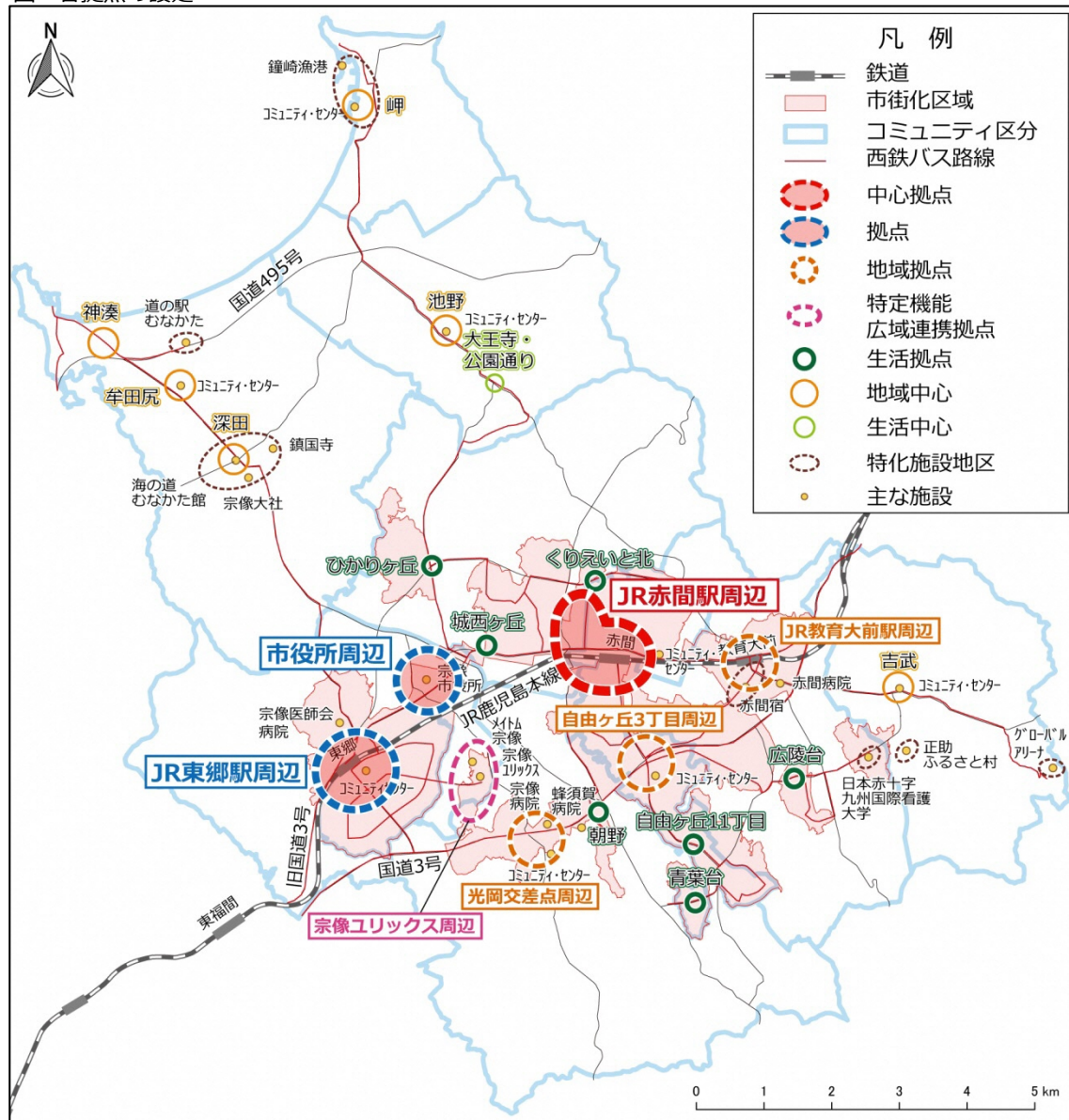
グローバルアリーナ



正助ふるさと村



図 各拠点の設定



5. 交通軸の設定

立地適正化計画においては、都市計画マスタープランの交通ネットワークを踏まえ、都市の骨格構造を形成するために各拠点を結ぶ交流・連携軸をこれに重ねて、立地適正化計画における交通軸を設定します。

(1) 広域ネットワーク

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

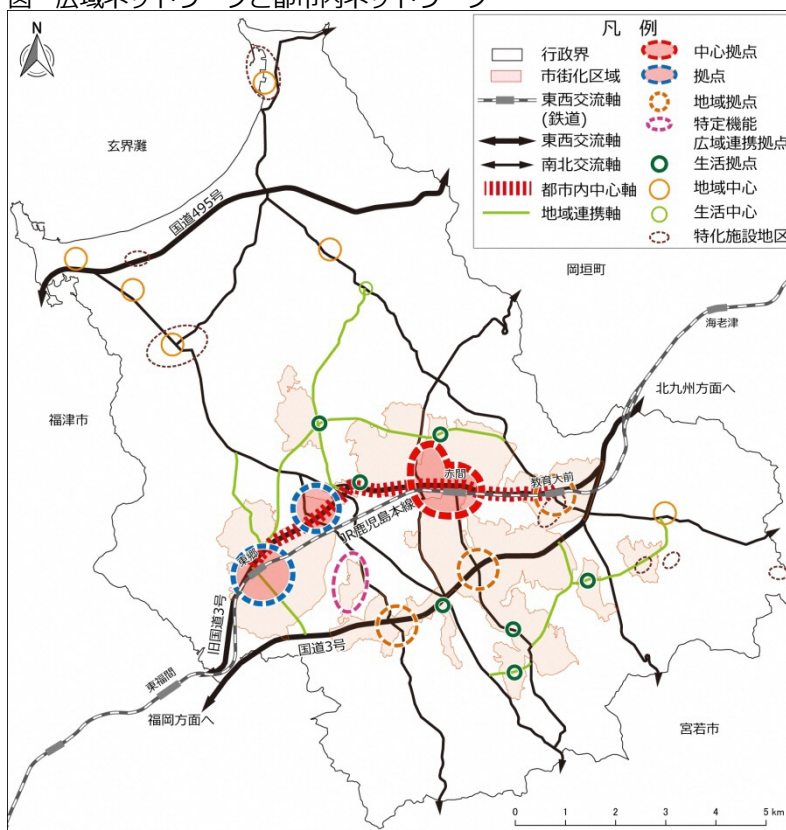
東西交流軸	国道3号、国道495号、JR鹿児島本線を、今後とも本市と福岡・北九州両都市圏とを結ぶ広域の交流軸とします。さらに、国道495号は、観光・レクリエーション機能をつなぐ軸とします。
南北交流軸	既存道路を中心とした、宗像地域と玄海・大島地域を結ぶ道路や本市と筑豊都市圏を結ぶ道路を、南北方向をつなぐ交流軸とします。

（２）都市内ネットワーク

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

都市内中心軸	中心市街地を支え、その拠点性を高めるため、旧国道３号を、各駅との充実した交通結節機能を持つ軸とします。
地域連携軸	各拠点や各中心、特化施設地区などを結ぶ道路を地域連携軸とします。また、旧国道3号、駅、コミュニティを結ぶ主要道路において歩行者・自転車ネットワークを形成します。

図 広域ネットワークと都市内ネットワーク

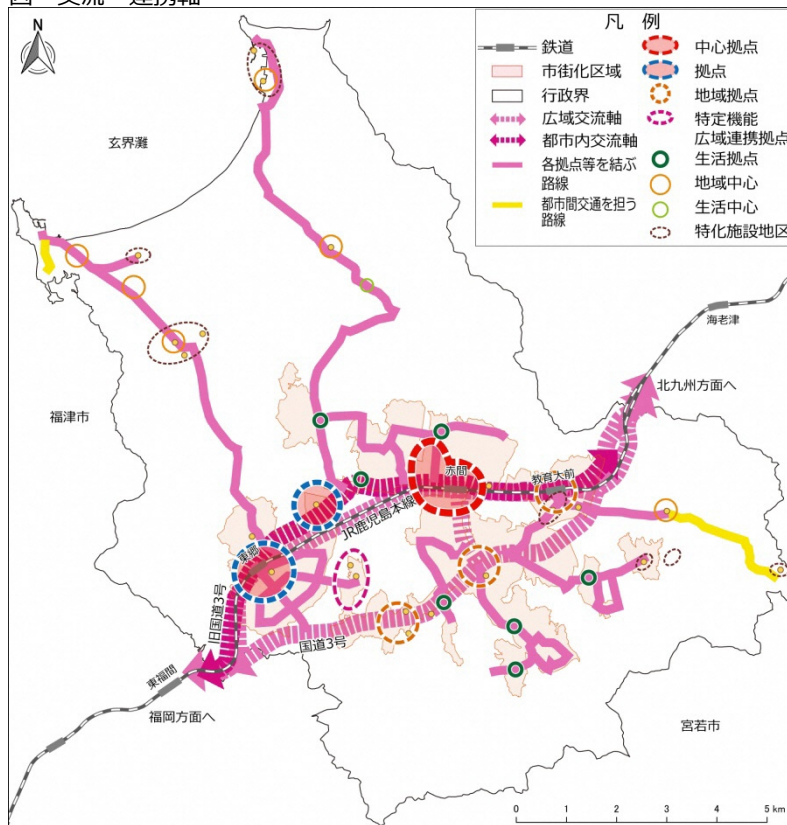


(3) 交流・連携軸

各拠点や各中心、特化施設地区などを結ぶ路線で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する必要性の高い路線を交流・連携軸として設定します。

広域交流軸	鉄道	J R鹿児島本線は、本市と福岡・北九州都市圏とを結ぶ都市間交通軸であり、J R駅は中心拠点や地域拠点の交通結節機能として重要な役割を担っているため、広域交流軸として設定します。
	道路	国道3号は、J R鹿児島本線と同様に都市間交通軸であり、バス交通においては、赤間駅周辺と西鉄天神駅周辺を結びつける交通軸であるため、広域交流軸として設定します。
都市内交流軸		旧国道3号は、市内のJ R各駅や中心拠点／拠点を繋ぐ交通軸であり、かつ市街化区域の北側市街地を東西方向に結びつける交通軸であるため、都市内交流軸として設定します。
市内連携軸	各拠点を結ぶ路線	中心拠点／拠点にある多様な都市機能（商業・業務・医療・福祉機能など）の中には、市全域から利用されているものもあるため、地域／生活拠点（地域／生活中心）から公共交通を使って利用できるように、中心拠点／拠点と地域／生活拠点（地域／生活中心）を結ぶ路線を設定します。
	各拠点と特化施設地区を結ぶ路線	文化・福祉機能（宗像ユリックス総合公園周辺）、学研究機能（アスティ21）、観光機能（道の駅むなかた周辺）などの主要施設への公共交通アクセスは、バスが主要な交通手段となるため、いずれかの拠点（中心拠点／拠点、地域／生活拠点、地域／生活中心）と特化施設地区を結ぶ路線を設定します。
	都市間交通を担う路線	住民の交流や都市機能の相互利用など、公共交通による都市間の連携を促進するため、本市と他市町（福岡市・福津市・岡垣町・直方市）とを結ぶ路線を設定します。

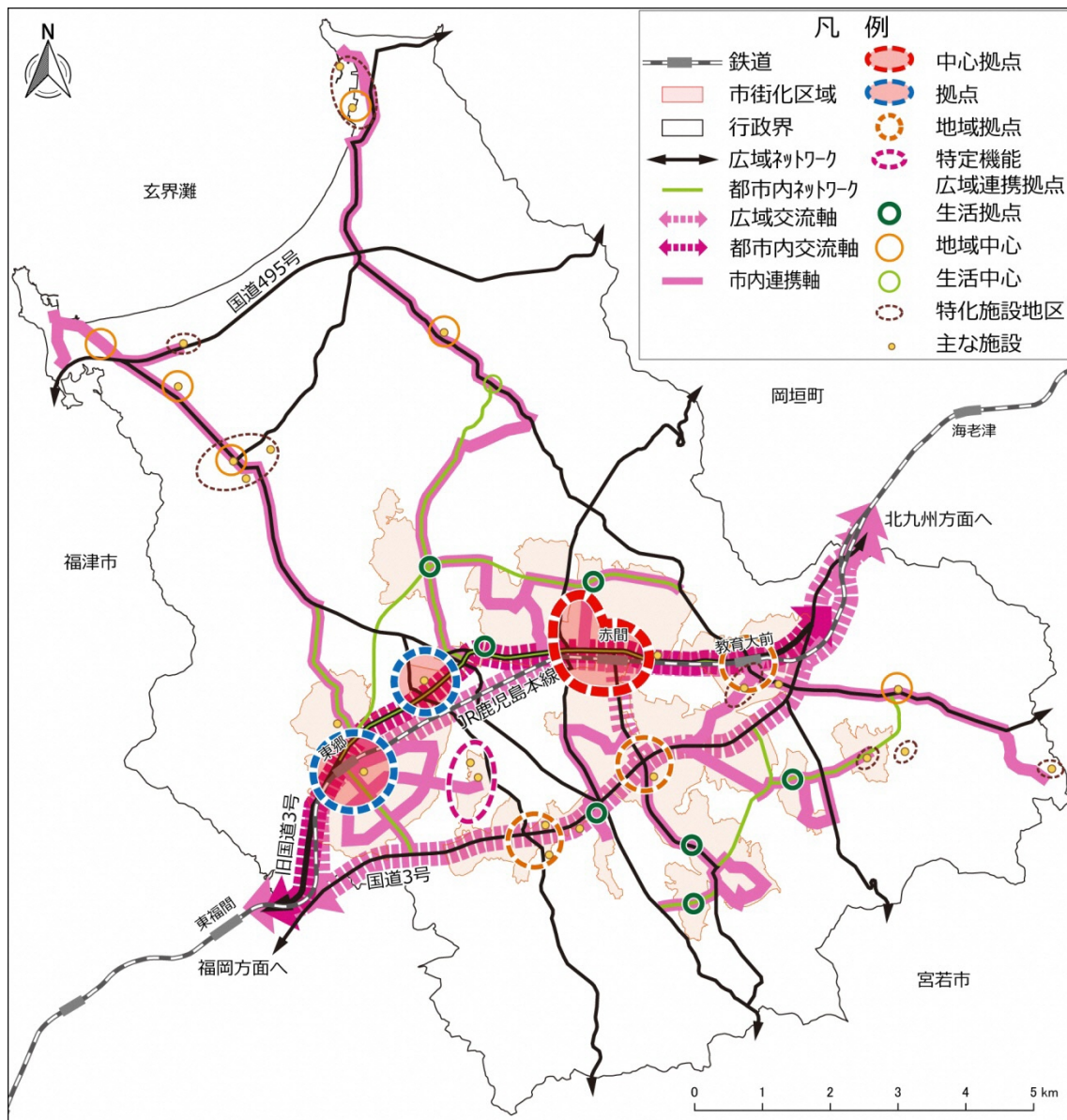
図 交流・連携軸



(4) 交通軸の設定

立地適正化計画における交通軸は、各拠点や各中心、特化施設地区を結び、誰でも必要な機能にアクセスできる環境を整えるため、既存の道路網を効率的に活用し、公共交通、徒歩、自転車などを中心とするネットワークを形成するように設定します。

図 交通軸の設定



6. 都市の骨格構造

都市の骨格構造は、市街化区域において設定した中心拠点／拠点、地域／生活拠点と、市街化調整区域において設定した地域／生活中心を公共交通軸により結びつけ連携を図り、多極連携型とします。また、各拠点を中心に都市機能を誘導し、その周辺や公共交通軸沿いに居住を誘導することで集約型都市構造の形成を図り、持続可能なまちづくりを進めていきます。

図 都市の骨格構造



第5章

都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域を設定するための視点の整理を行い、都市機能誘導区域を設定します。

なお、ここでいう都市機能とは、「生活サービス機能の状況」で整理した8つの機能に区分される各対象施設のことです。（8つの機能：「商業機能」、「医療機能」、「介護福祉機能」、「子育て機能」、「教育機能」、「コミュニティ機能」、「行政、観光、文化機能」、「金融機能」）

（1）都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、都市機能を各拠点（中心拠点や拠点、地域拠点、特定機能広域連携拠点）に誘導し集約することにより、各都市機能によるサービスの効率的な提供を図る区域です。

将来、人口減少が進行すれば、施設利用客の減少による経営悪化によって、今まで身近で利用できた都市機能などの日常生活に必要な機能が失われ、現在の暮らしやすさが損なわれることが懸念されます。

そこで、都市機能誘導区域を設定し、都市機能を将来にわたり維持・確保することで、人口減少が進行した場合においても、住民の生活利便性を確保します。

また、誘導区域相互が利便性の高い公共交通で結ばれることにより、移動しやすく暮らしやすい多極連携の集約都市構造が形成されるとともに、都市全体の活力の向上が期待されます。

なお、都市機能誘導区域を設定することにより、誘導区域外に誘導施設が立地する場合には、行政への届出が必要となりますが、規制が生じるものではありません。

一方、都市機能誘導区域は、住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、原則として、居住誘導区域の中に設定する必要があります。また、居住誘導区域が市街化調整区域に設定できないため（都市再生特別措置法第81条11項より）、都市機能誘導区域も居住誘導区域と同様に市街化調整区域への設定はできません。

（２）都市機能誘導区域設定の視点

本市では、人口が減少に転じ、高齢者数は継続的に増加すると予測されています。このため、高齢者を含めた多くの人が徒歩圏で都市機能や公共交通が利用できる「歩いて暮らせるまちづくり」が必要となっています。

都市機能誘導区域は、歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、徒歩や自転車などによる移動で多様な都市機能や公共交通を利用しやすい範囲に設定します。そのために必要となる視点を整理し、各拠点に都市機能の誘導に適した区域を抽出します。

視点

視点① 徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性の高い範囲の抽出

多様な都市機能の集約を図るには、既存の都市機能を徒歩で利用できる範囲への施設誘導が効率的であるため、各都市機能の徒歩圏域が複数重なる利便性の高い範囲を抽出します。

視点② 他地域から公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出

人口が減少する中で、都市機能の利用者を確保し施設を存続するには、施設近隣だけでなく他地域からの利用者を確保するため、現況及び将来において交通結節点や公共交通へのアクセス性が高い範囲を抽出します。

視点③ 一定の人口密度を維持する範囲の抽出

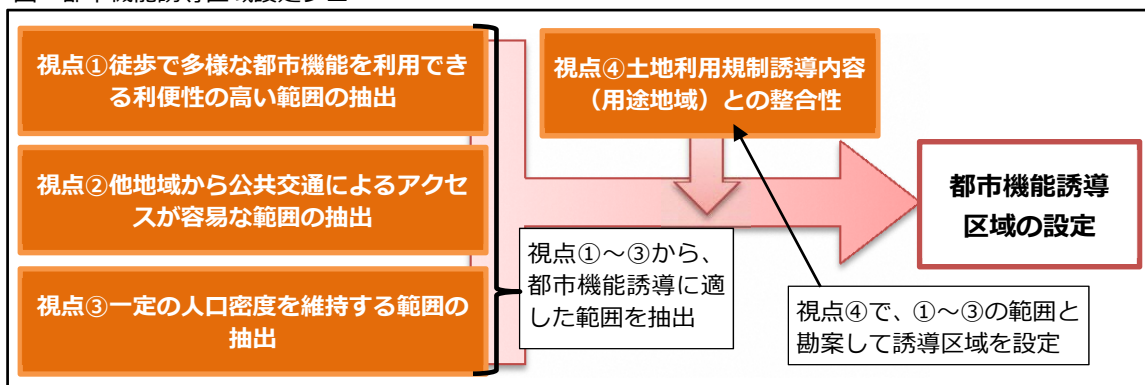
一定の人口密度のある区域は、将来においても人口密度を維持するために居住誘導区域として検討します。人口密度は人口集中地区の基準の一つである人口密度 40 人/ha を条件とします。

視点④ 土地利用規制誘導内容（用途地域）との整合性

都市機能の誘導には、都市機能が立地可能な環境が必要であるため、視点①～③で抽出した範囲と土地利用規制誘導内容（用途地域）の整合性を勘案して都市機能誘導区域を設定します。

なお、良好な居住環境が形成され、将来の人口集積が予測される地域では、都市機能の充実を図るため、土地利用規制誘導内容（用途地域）変更の必要性を踏まえた上で、都市機能誘導区域を検討します。

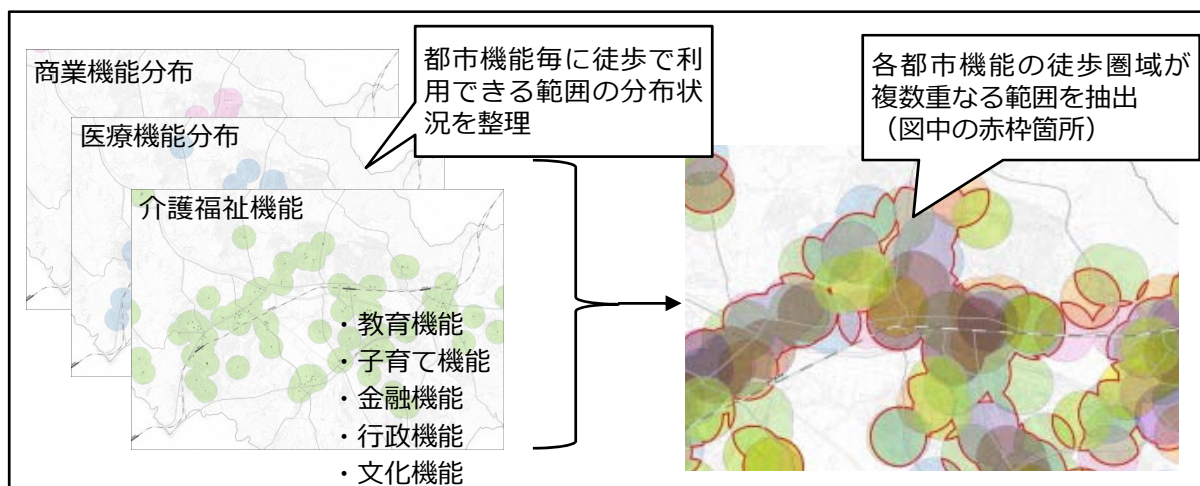
図 都市機能誘導区域設定フロー



視点① 徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性の高い範囲の抽出

都市機能毎に徒歩で利用できる範囲の分布状況を整理し、各都市機能の徒歩圏域が複数重なる範囲を抽出します。（ここでは、都市機能毎の利用圏域ではなく、無理なく歩ける距離^{注16}での重複を整理します）

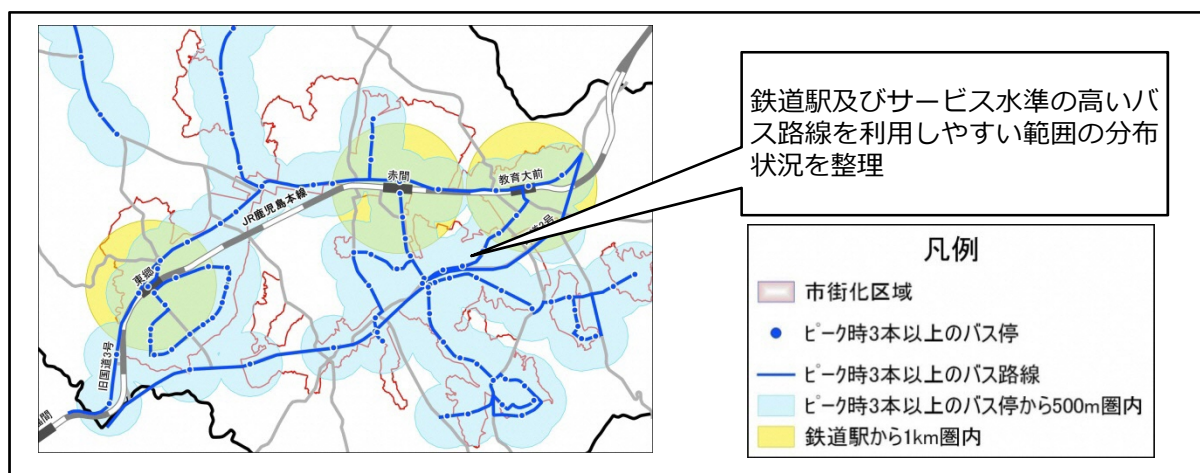
図 徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性の高い範囲の抽出例



視点② 他地域から公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出

駅及びサービス水準の高いバス路線を利用しやすい範囲^{注17}の分布状況を整理し、公共交通によるアクセスが容易な範囲を抽出します。なお、バスのサービス水準については、関連計画における公共交通の整備方針との整合を図ります。

図 他地域から公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出例



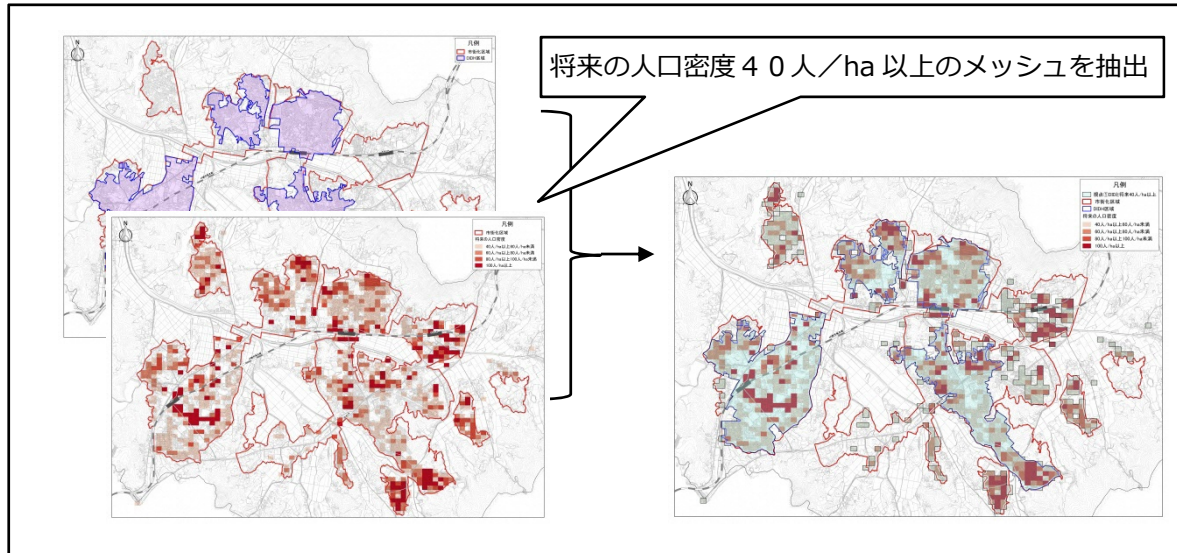
注16) 無理なく歩ける距離として、「90%の人が抵抗を感じない徒歩距離が300m」という調査結果を使用しています。出典：バスサービスハンドブック、土木学会

注17) 都市機能立地支援事業の補助対象となる条件の1つに、ピーク時運行本数が片道3本以上を満たす駅またはバス停（駅から半径1km以内またはバス停から半径500mの範囲内）とあるため、これを公共交通の利便性を判断する1つの指標と捉えて設定しています。

視点③一定の人口密度を維持する範囲の抽出

現在の DID 及び将来（H47）人口密度 40 人/ha 以上の範囲を一定の人口密度を維持する範囲として抽出します。

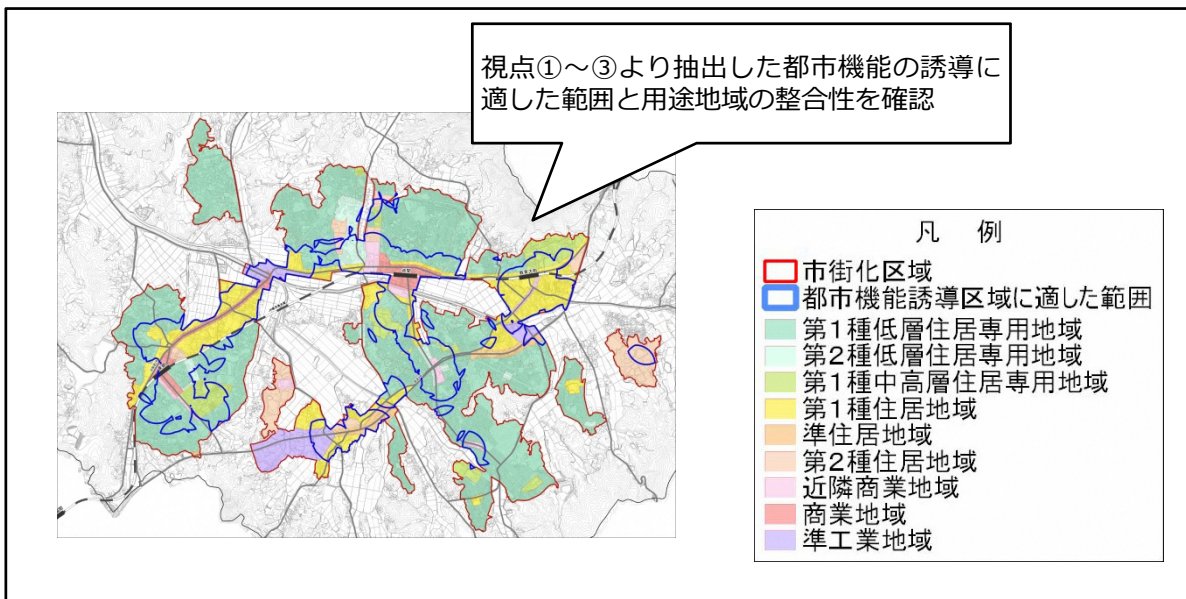
図 将来における人口集積範囲の抽出例（H47）



視点④土地利用規制誘導内容（用途地域）との整合性

多様な都市機能が立地可能な用途地域の設定状況と視点①～③により抽出される都市機能の誘導に適した範囲を重ね、その整合性を勘案して都市機能誘導区域を設定します。

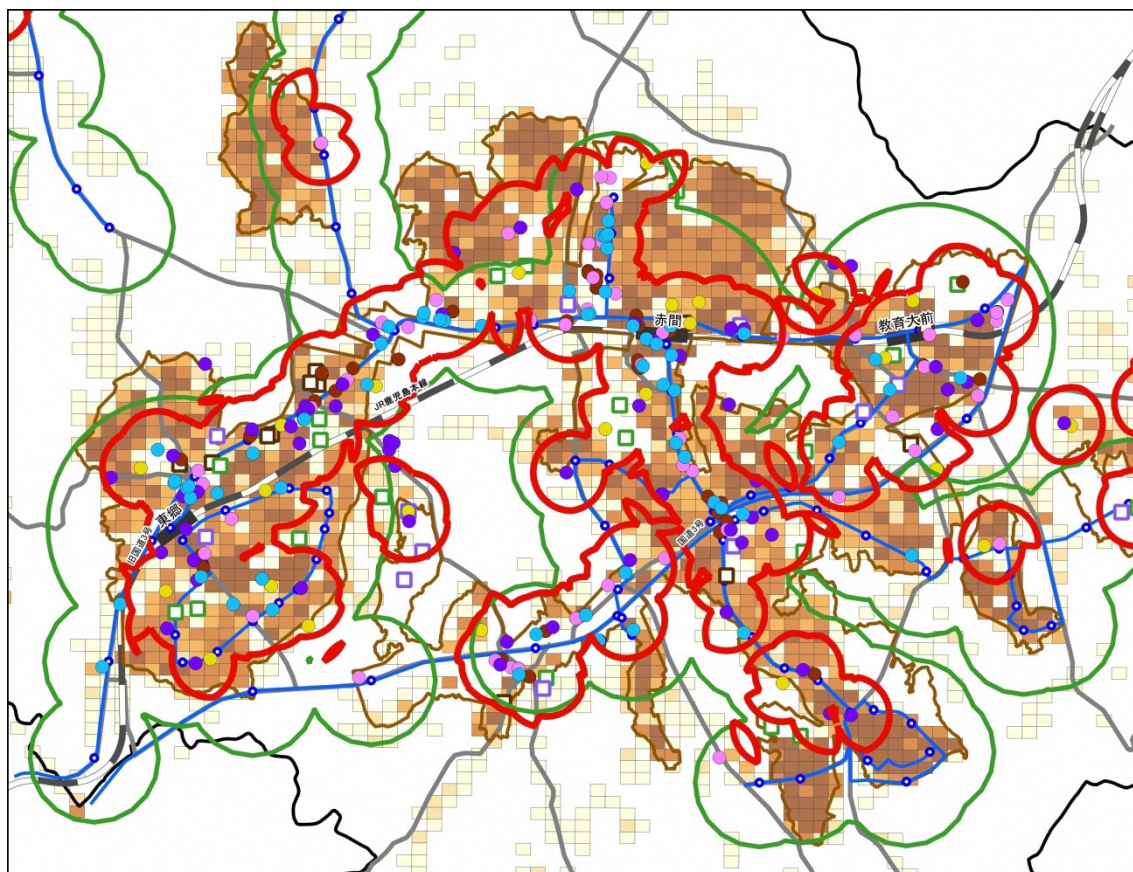
図 土地利用規制誘導内容（用途地域）との整合性の確認例



(3) 都市機能誘導区域に適した範囲

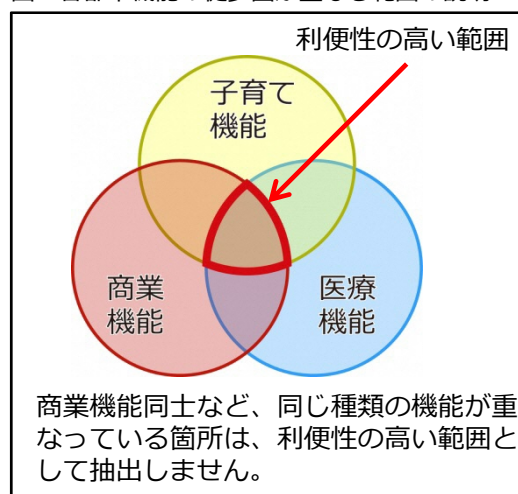
複数の機能が徒歩で利用しやすく（視点①）、公共交通によるアクセスが便利であり（視点②）、将来において利用者が周辺に居住するため都市機能が存続しやすい（視点③）という、都市機能が立地する上で必要となる条件を満たしている区域を抽出し、都市機能誘導区域に適した範囲として設定します。

図 都市機能誘導区域設定の視点①～③の重複範囲



凡 例		
各都市機能の徒歩圏が複数重なる利便性の高い範囲(視点①)		
公共交通へのアクセス性が高い範囲(バス停から500m、駅から1km)		
平成47年将来人口密度		
10人/ha未満	30人/ha以上40人/ha未満	
10人/ha以上20人/ha未満	40人/ha以上50人/ha未満	
20人/ha以上30人/ha未満	50人/ha以上	
バス停	市街化区域	
バス運行本数(15本以上/日)		
医療機能	子育て機能	文化機能
介護福祉機能	金融機能	教育機能
商業機能	行政機能	

図 各都市機能の徒歩圏が重なる範囲の説明



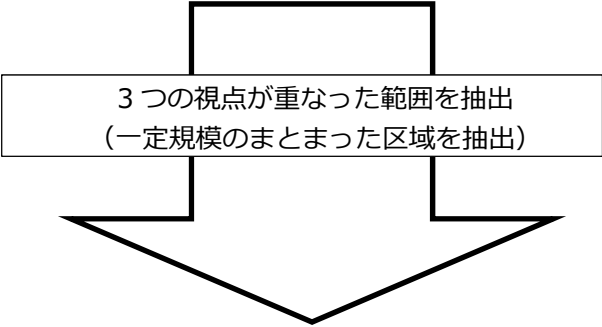
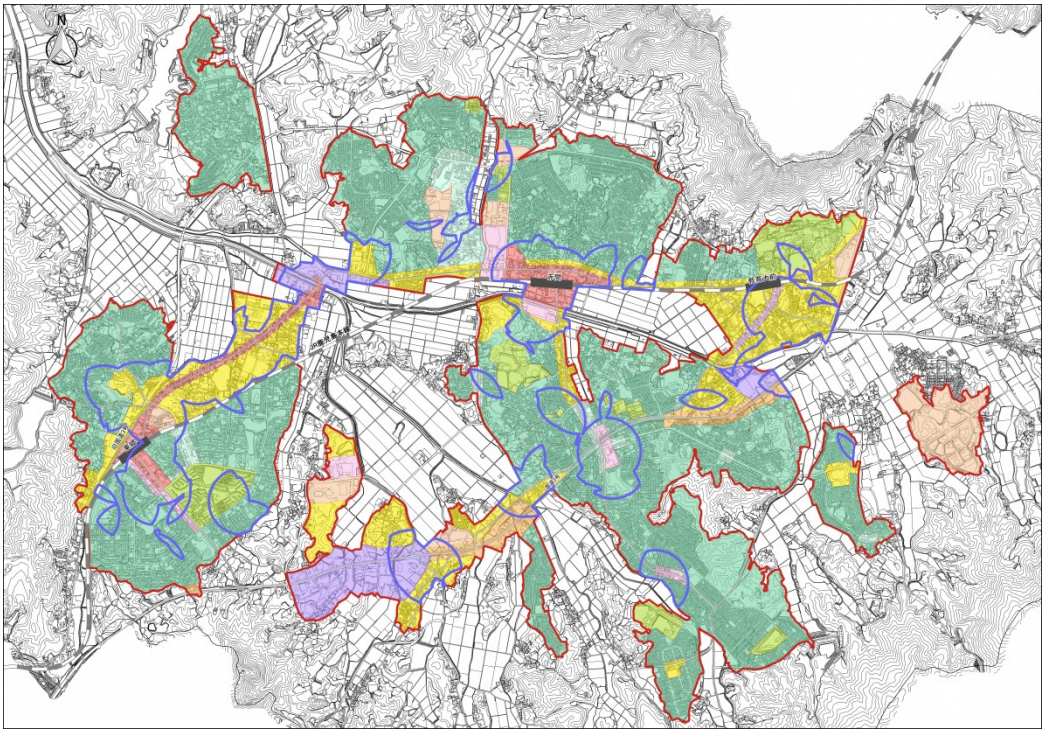


図 都市機能誘導区域候補地



凡 例	
	視点①、視点②、視点③による都市機能誘導区域の候補となる範囲
	市街化区域
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
	第一種住居地域
	準住居地域
	第二種住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域

（４）都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域は、「目指すべき都市の骨格構造」で位置づけた7箇所の各拠点（中心拠点／拠点、地域拠点、特定機能広域連携拠点）周辺に設定します。

区域の設定にあたっては、都市機能誘導区域設定の視点により抽出した都市機能誘導区域候補地（視点①～③の重複範囲）を基本として、以下の基準により具体的な境界を設定します。

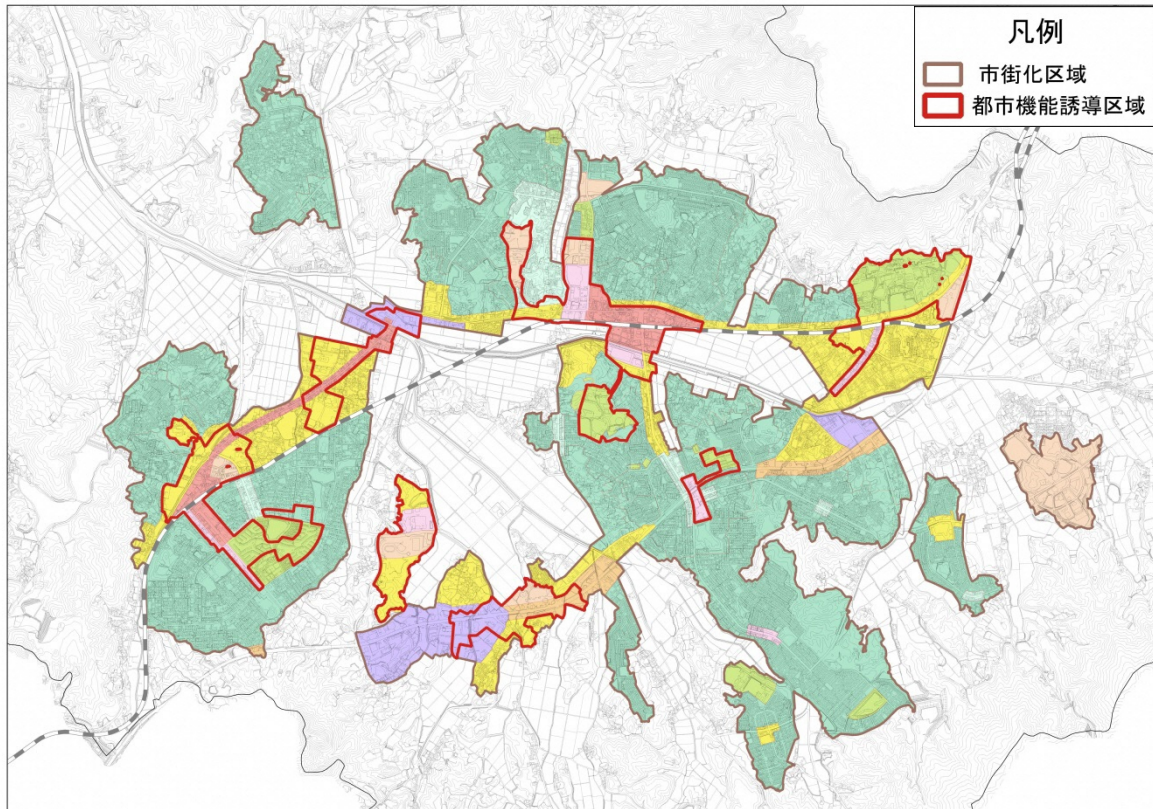
（都市機能誘導区域の境界設定基準）

- ①既存の土地利用規制誘導境界である用途地域界を基本として設定します。
- ②用途地域界のない箇所については、地形、地物に沿って区域を設定します。
- ③立地適正化計画の対象範囲となる市街化区域内で設定します。
- ④主要幹線道路沿道を境界とする場合は、沿道街区の後背道路境界、もしくは敷地境界で設定します。
- ⑤将来の複合施設化や機能転換が考えられるような大規模な公有地などを境界とする場合は、その敷地境界で設定します。
- ⑥各拠点周辺で都市機能の誘導に係る内容の地区計画が定められている場合は、地区計画の目標や方針などとの整合性を図りながら地区計画区域で設定します。
- ⑦隣接する各拠点の都市機能誘導区域が重なる、もしくは近接する場合は、一体の区域として設定します。
- ⑧災害リスクが高い地域（下記）は、区域に含めません。

（災害リスクの高い地域）

- ア．土砂災害特別警戒区域
- イ．急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域
- ウ．津波災害特別警戒区域
- エ．災害危険区域（都市再生特別措置法で居住誘導区域に含まないこととされている区域を除く）
- オ．地すべりなど防止法第3条第1項に規定する地すべり防止区域

各拠点周辺における具体的な都市機能誘導区域の設定（参考資料）を踏まえて、宗像市立地適正化計画による都市機能誘導区域を設定します。



2. 誘導施設の設定

各拠点に設定した都市機能誘導区域へ誘導する施設として「誘導施設」を設定します。

誘導施設は、各拠点における現在の人口世代構成や将来の人口推計、都市機能の充足状況や配置を勘案し、各拠点の特性や方向性を確認し設定します。

（1）誘導施設とは

誘導施設（都市機能誘導区域に集約すべき施設）は、将来の人口減少・超高齢社会において、居住者の生活利便性を維持するために、都市機能誘導区域内に維持・確保する日常生活に必要な施設（都市機能）です。

また、各拠点の都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能を設定しますが、この際、当該区域における現在の人口世代構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要となる施設を定めます。

なお、生活拠点については、都市機能誘導区域を設定していないため、誘導施設の設定を行わないものとします。しかし、他の拠点と同様に人口特性、施設の充足度の分析を行うことにより、誘導すべき施設の把握を行います。生活拠点に施設を立地させる際には、近隣の誘導施設との関係を総合的に勘案しながらその都度検討を行うこととします。

(2) 本市で定める誘導施設

本市における誘導施設を7つの機能別に設定します。

1) 商業機能

床面積が3,000㎡を超える商業施設を誘導施設として設定します。

食品スーパー、コンビニなどは、日常生活において、必要最低限の施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えるため、誘導施設への設定を行いません。

2) 医療機能

病院^{注18}（内科または外科を有するもの）を誘導施設として設定します。

医院を含む診療所などは日常生活において、必要最低限の施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えるため、誘導施設への設定を行いません。

3) 介護福祉機能

通所型介護福祉施設は日常生活において、必要最低限の施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えるため、誘導施設への設定を行いません。

また、入所型、訪問型介護福祉施設については、居住者が日常的に通うものではなく必ずしも都市機能誘導動区域に集約化すべき機能ではないため、誘導施設への設定を行いません。

4) 子育て機能

子ども若者育成支援推進法に基づく支援センターを誘導施設として設定します。

保育所、幼稚園、認定こども園は、日常生活において、必要最低限の施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えるため、誘導施設への設定を行いません。

5) 金融機能

窓口のある銀行その他これらに類するものを誘導施設として設定します。

現金自動預け払い機（ＡＴＭ）、郵便局は日常生活において、必要最低限の施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えるため、誘導施設への設定を行いません。

注18) 病床数が20床以上 出典：医療法第一条の五

6) 行政機能

国、地方公共団体が整備する庁舎を誘導施設として設定します。

また、市の施策として立地の方向性が示された施設を適宜設定します。

7) 教育・文化機能

学校教育法に基づく学校（ただし、幼稚園及び市立の学校は徒歩・自転車による通学が主体であり、原則として公共交通によるアクセスを必要としないため誘導施設に含まない）、学術研究機関、文化ホール、体育館、基幹図書館を誘導施設として設定します。

また、市の施策として立地の方向性が示された施設を適宜設定します。

(3) 関連計画で位置づけられた都市機能の誘導方針の反映

公共施設などの都市機能は、市の関連計画に位置づけた上で施設整備を図るため、関連計画に位置づけられた時点で、当該施設整備方針に適合するように誘導施設として設定します。

公共施設の統合計画などについて、具体的な施設配置が決定した時点で、誘導施設として設定を行いますが、現在、関連計画による位置づけがある都市機能はありません。

また、都市機能のうち、「行政機能」、「子育て機能」、「教育・文化機能」は、市の関連計画で位置づけられた際に、誘導施設としての設定の検討や追加を行います。

(4) 各拠点の誘導施設の設定

本市で定める誘導施設の例を以下の表に示します。

各拠点における誘導施設は誘導施設の方向性、設定方針を参考にし設定を行います。

また、誘導施設に設定された施設を都市機能誘導区域外に立地させる際には、届出の提出が必要となります。

表 本市で定める誘導施設

機能区分	誘導施設	国・地方公共団体 による立地が考えら れる施設	民間による立地が 考えられる施設
商業機能	床面積が3,000㎡を超える商業施設		○
医療機能	病院(内科または外科を有するもの)		○
子育て機能	子ども若者育成支援推進法に基づく支援センター	○	
金融機能	窓口のある銀行その他これらに類するもの		○
行政機能	国、地方公共団体が整備する庁舎	○	
教育・文化機能	学校教育法に基づく学校(幼稚園及び市立の学校は除く)、 学術研究機関、文化ホール、体育館、基幹図書館	○	○

図 誘導施設を設定する拠点の位置

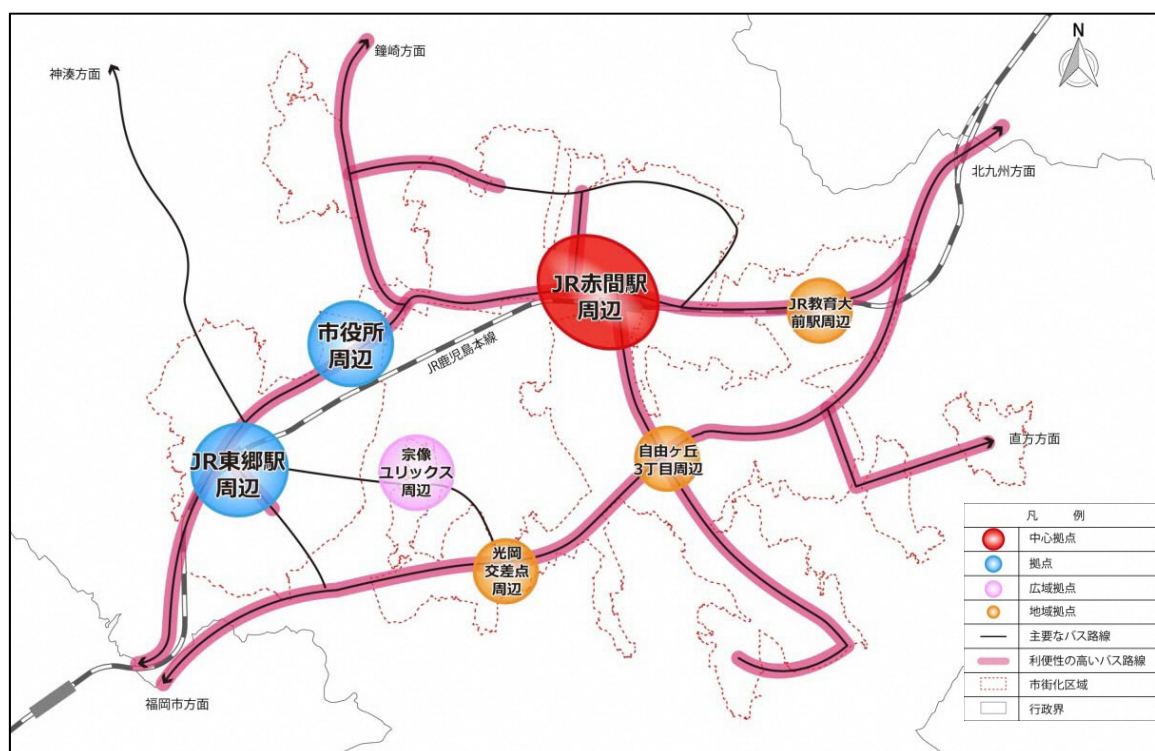


表 各拠点の誘導施設の方向性

拠点の種類	拠点名称	拠点圏域毎の世代構成人口					誘導施設の方向性	各拠点における誘導施設の設定方針						誘導施設の設定																								
			0～14歳	15～64歳	65歳～	合計		商業	医療	金融	行政	子育て	教育・文化	商業	医療	金融	行政	子育て	教育・文化																			
中心拠点	JR赤間駅周辺	H22	3,091	15,684	4,797	23,572	JR赤間駅周辺は、中心拠点として既に都市機能の集積が進み、公共交通のアクセス性も高い地域であり、他拠点からの都市機能利用が考えられるため、様々な都市機能の充実を目指します。 また、都市機能及び公共交通の充実していることから、高齢者など交通弱者の居住に適しているため、併せてまちなか居住の推進が考えられます。	中心拠点と拠点は、交通アクセス性の高さや都市機能の集積度合いの高さから、将来に渡って全ての機能を誘導することとします。																														
		世代構成別割合	13%	67%	20%	100%																																
		H47	2,345	11,609	7,568	21,522																																
		世代構成別割合	11%	54%	35%	100%																																
拠点	JR東郷駅周辺	H22	2,484	11,307	4,623	18,414	JR東郷駅周辺は、既に都市機能の集積が進み、公共交通のアクセス性も高い地域であり、他拠点からの都市機能利用が考えられるため、分布の少ない都市機能だけでなく様々な都市機能の充実を目指します。																															
		世代構成別割合	13%	61%	25%	100%																																
		H47	1,663	8,864	5,770	16,297																																
		世代構成別割合	10%	54%	35%	100%																																
拠点	市役所周辺	H22	1,151	4,087	1,206	6,444	市役所周辺は、既に都市機能の集積が進み、公共交通のアクセス性も高い地域であり、他拠点からの都市機能利用が考えられるため、既にある商業施設や病院の継続的な充実と併せて、様々な都市機能の充実を目指します。																															
		世代構成別割合	18%	63%	19%	100%																																
		H47	685	3,491	2,000	6,176																																
		世代構成別割合	11%	57%	32%	100%																																
地域拠点	自由ヶ丘3丁目周辺	H22	3,458	13,618	3,928	21,004	自由ヶ丘3丁目周辺は、既に都市機能の集積が進み、中心拠点に繋がる幹線道路と国道3号の交差する交通結節点であるため、他の拠点からの都市機能利用が考えられます。そのため医療機能(病院)については、JR赤間駅周辺への他拠点からの利用集中を分担する目的で誘導施設に設定します。	地域拠点については、多くの世代が日常生活に最低限必要となる商業、医療、金融について誘導を行います。																														
		世代構成別割合	16%	65%	19%	100%																																
		H47	2,247	11,431	6,401	20,079																																
		世代構成別割合	11%	57%	32%	100%																																
地域拠点	JR教育大前駅周辺	H22	671	5,242	1,198	7,111	JR教育大前駅周辺は、地域住民や大学生のニーズに対応する都市機能が充実したまちづくりを目指します。 既にある商業施設に関しては、引き続き充実を目指します。																															
		世代構成別割合	9%	74%	17%	100%																																
		H47	957	4,640	1,648	7,245																																
		世代構成別割合	13%	64%	23%	100%																																
地域拠点	光岡交差点周辺	H22	264	1,891	879	3,034	光岡交差点周辺は、国道3号によるアクセス性が高く、他の拠点からの都市機能利用を考慮し、既に立地している商業施設や病院は今後も継続的に充実を目指します。 また、原町の歴史的な街なみ景観と調和するまちとします。																															
		世代構成別割合	9%	62%	29%	100%																																
		H47	225	1,218	988	2,431																																
		世代構成別割合	9%	50%	41%	100%																																
特定機能 広域連携拠点	宗像ユリックス周辺	世代構成や周辺人口に対応した拠点ではないため、人口の記載を行っていません。					特定機能広域連携拠点として、市内外の利用が考えられる施設を誘導します。 特定機能広域連携拠点は、市全域や近隣市町などを対象とした拠点設定をしているため、近隣居住者に対する日常的な生活サービス施設機能の誘導は行いません。	—		市全域や近隣市町を対象とするような施設について市の施策に基づき適宜誘導を図ることとします。				—	—	—																						

※拠点圏域：各拠点への公共交通アクセス性と地域性を勘案し、各拠点の都市機能を主に利用する、または利用しやすいと考えられる範囲

●・・・誘導すべき施設

●・・・維持も含めた誘導施設

商業

●・・・10,000㎡以上を含む

●・・・10,000㎡未満のもの

医療

●・・・200床以上を含む

●・・・200床未満のもの

※「福岡県大規模集客施設の立地ビジョン」、「都市計画(用途地域等)」、「福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「第2次宗像市都市計画マスタープラン」と整合を図ることを原則とする。

第 6 章

居住誘導区域

1. 居住誘導区域の設定

居住誘導区域を設定するための視点の整理を行い、居住誘導区域を設定します。

(1) 居住誘導区域とは

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

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

(居住誘導区域の設定)

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。

ア．都市機能や居住が集積している中心拠点／拠点、地域拠点、生活拠点並びにその周辺の区域

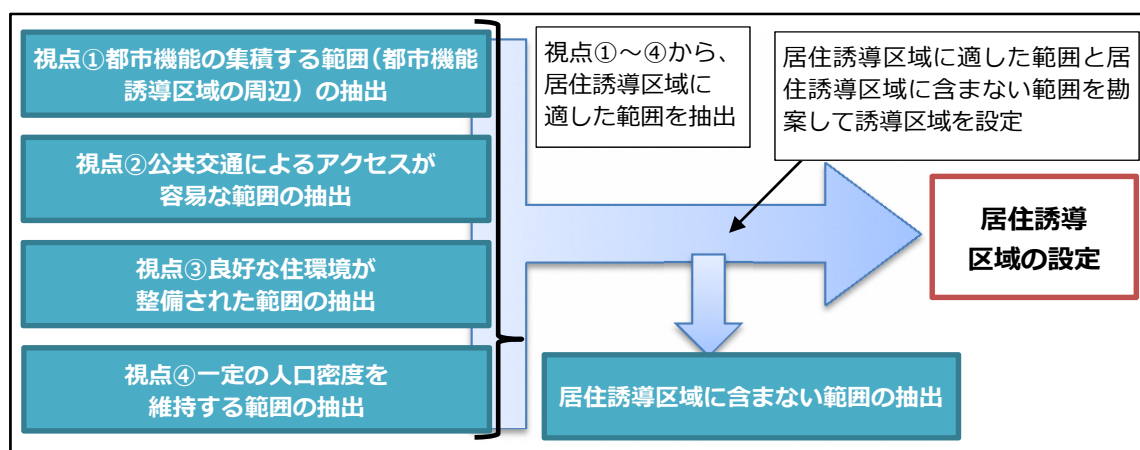
イ．中心拠点／拠点、地域拠点、生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、中心拠点／拠点、地域拠点、生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域

(2) 居住誘導区域設定の視点

居住誘導区域は、生活利便性の高い範囲に設定します。そのために必要となる視点を整理し、本市の立地適正化計画における居住誘導区域に適した区域を抽出します。

視点
視点① 都市機能の集積する範囲（都市機能誘導区域の周辺）の抽出 住民の生活を支える機能やサービスが身近に備わる区域が居住を誘導すべき区域であり、併せて都市機能を維持するためには、周辺に居住があることが必要であることから、都市機能誘導区域周辺から 800m を居住誘導区域として検討します。（都市機能の集積する区域へ徒歩でアクセスが容易な範囲）
視点② 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出 都市機能誘導区域への公共交通アクセス（駅から 1 km または運行本数の多いバス路線（往復 20 本／日）のバス停徒歩圏内（500m））が容易な範囲は、居住誘導区域に含める検討を行います。 今後は、高齢者の増加により交通弱者が増えることから、既に公共交通の利便性の高い地域においては、居住が少ない地域であっても公共交通を維持するために一定の人口密度を確保する必要があるため、居住誘導区域に含める検討を行います。
視点③ 良好な住環境が整備された範囲の抽出 土地区画整理事業、1ha 以上の開発許可による住居系開発・整備範囲を含める検討を行います。
視点④ 一定の人口密度を維持する範囲の抽出 一定の人口密度のある区域は、将来においても人口密度を維持するために居住誘導区域として検討します。人口密度は人口集中地区の基準の一つである人口密度 40 人/ha を条件とします。

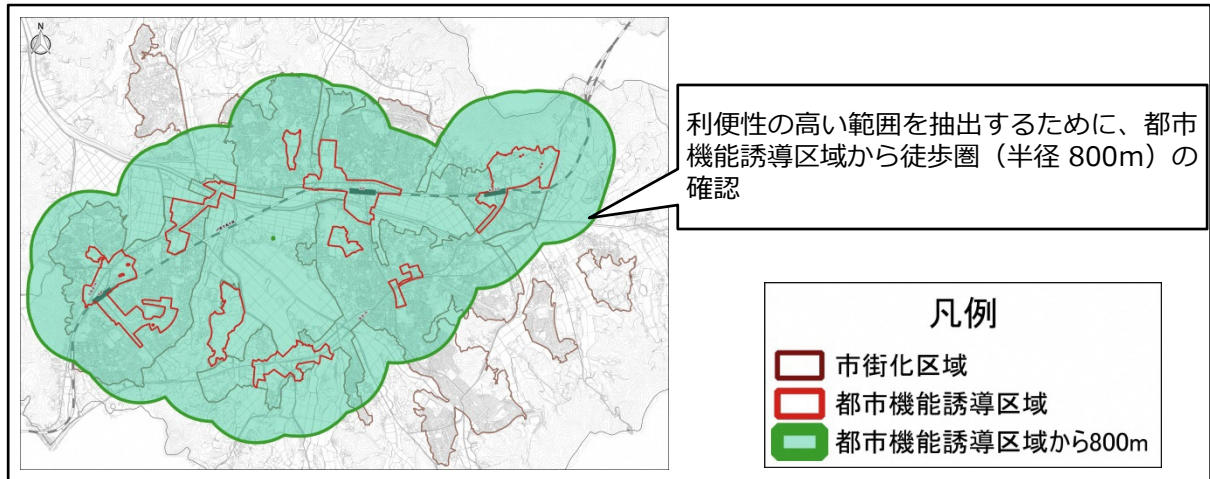
図 都市機能誘導区域設定フロー



視点① 都市機能の集積する範囲（都市機能誘導区域の周辺）の抽出

都市機能誘導区域を生活利便性の高い範囲と考え、都市機能誘導区域からの徒歩圏（800m）を生活利便性の高い範囲として、抽出します。

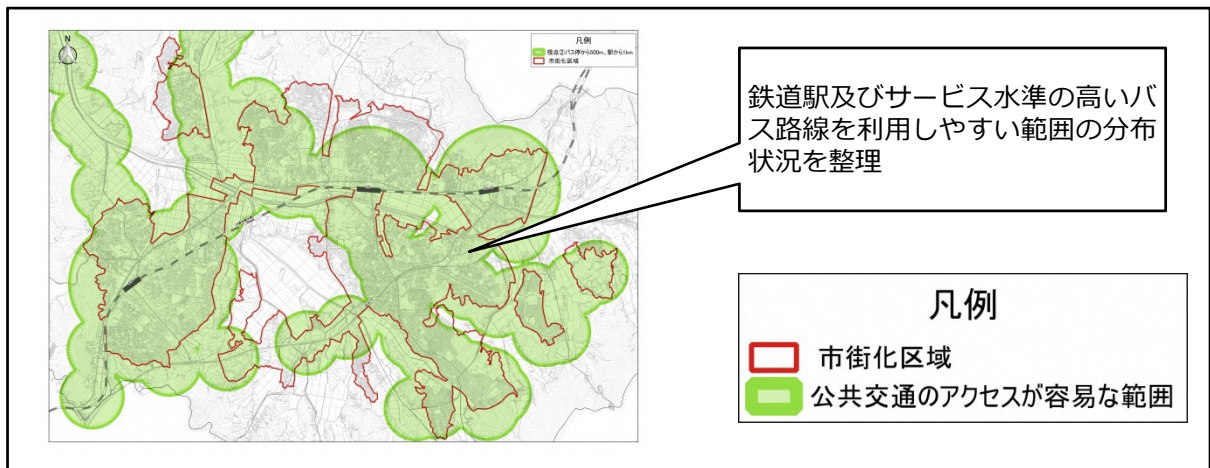
図 徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性の高い範囲の抽出例



視点② 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出

駅から半径 1km 圏内及びサービス水準の高いバスを利用可能なバス停から 500m 圏内を公共交通によるアクセスが容易な範囲として抽出します。なお、バスのサービス水準については、一日に 20 本以上往復している路線をサービス水準の高いバス路線^{注 19}とします。

図 他地域から公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出例

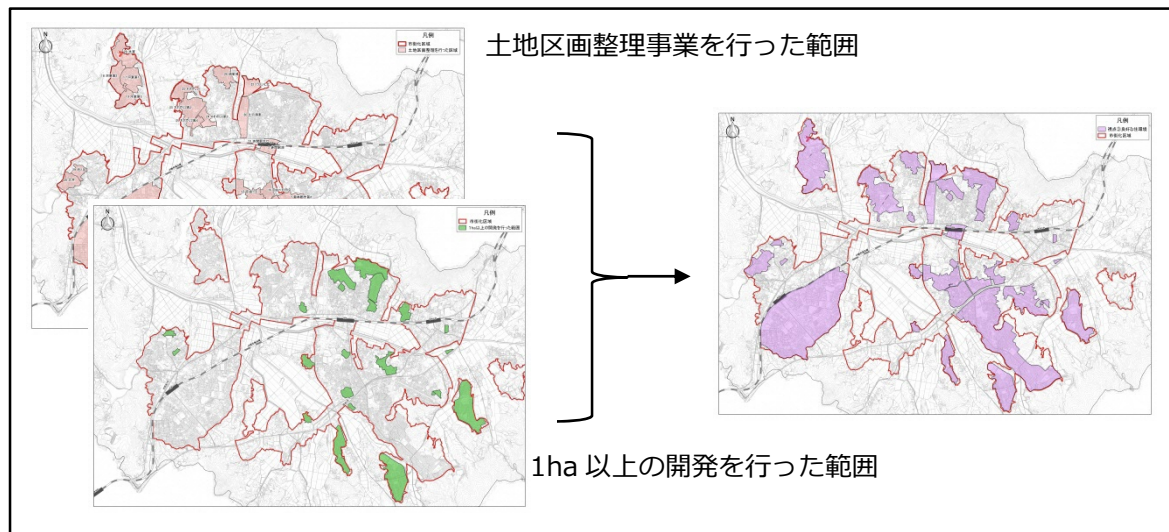


^{注 19} 都市機能立地適正化計画支援事業の補助対象となる条件の 1 つに、ピーク時運行本数が片道 3 本以上を満たす駅またはバス停（駅から半径 1km 以内またはバス停から半径 500m の範囲内）とあるため、これを公共交通の利便性を判断する 1 つの指標と捉えて設定しています。

視点③ 良好な住環境が整備された範囲の抽出

土地区画整理事業を行った範囲及び開発許可により開発された 1ha 以上の範囲を良好な住環境が整備された範囲として抽出します。

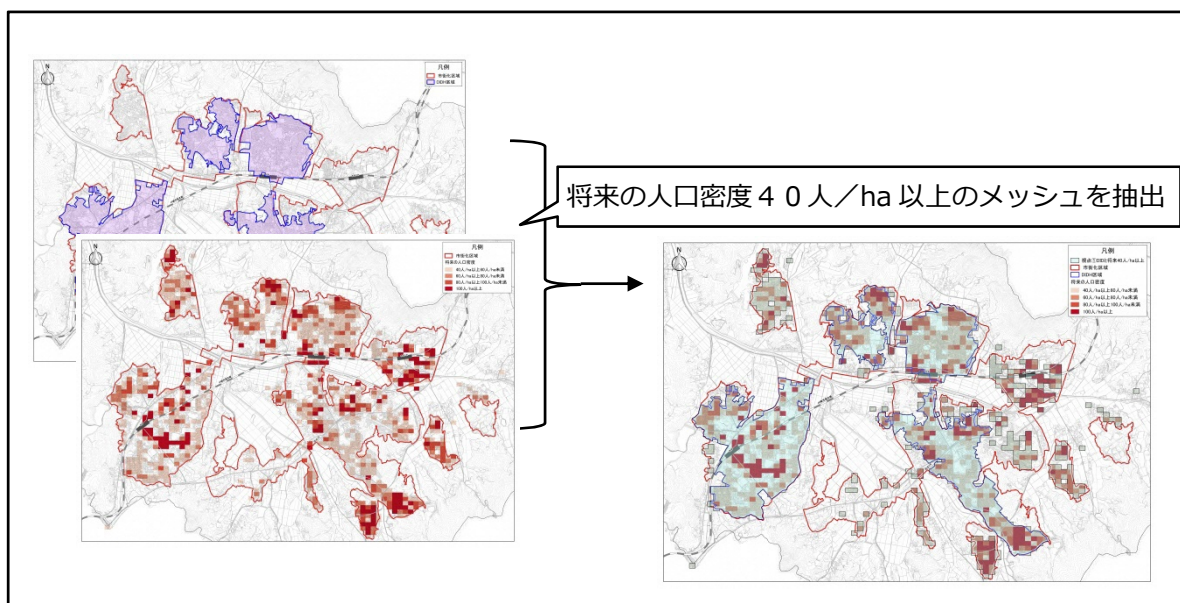
図 良好な住環境が整備された範囲の抽出例



視点④ 一定の人口密度を維持する範囲の抽出

現在の DID 及び将来（H47）人口密度 40 人／ha 以上の範囲を一定の人口密度を維持する範囲として抽出します。

図 一定の人口密度を維持する範囲の抽出例



(3) 居住誘導区域に適した範囲

都市機能が利用しやすく（視点①）、公共交通によるアクセスが容易であり（視点②）、良好な住環境が整備されており（視点③）、将来においても一定の人口密度が集積している（視点④）という、居住誘導区域を設定する上で必要な条件をみたしている区域を抽出し、居住誘導区に適した範囲として設定します。

図 居住誘導区域設定の視点①～④の重複範囲

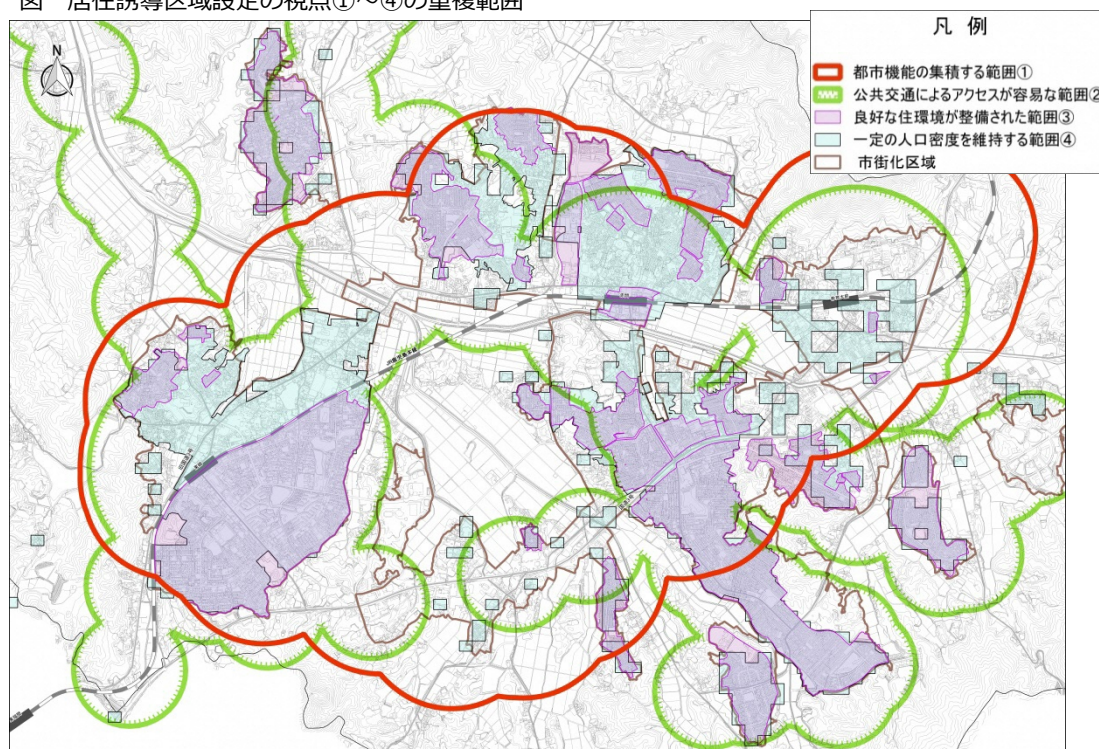
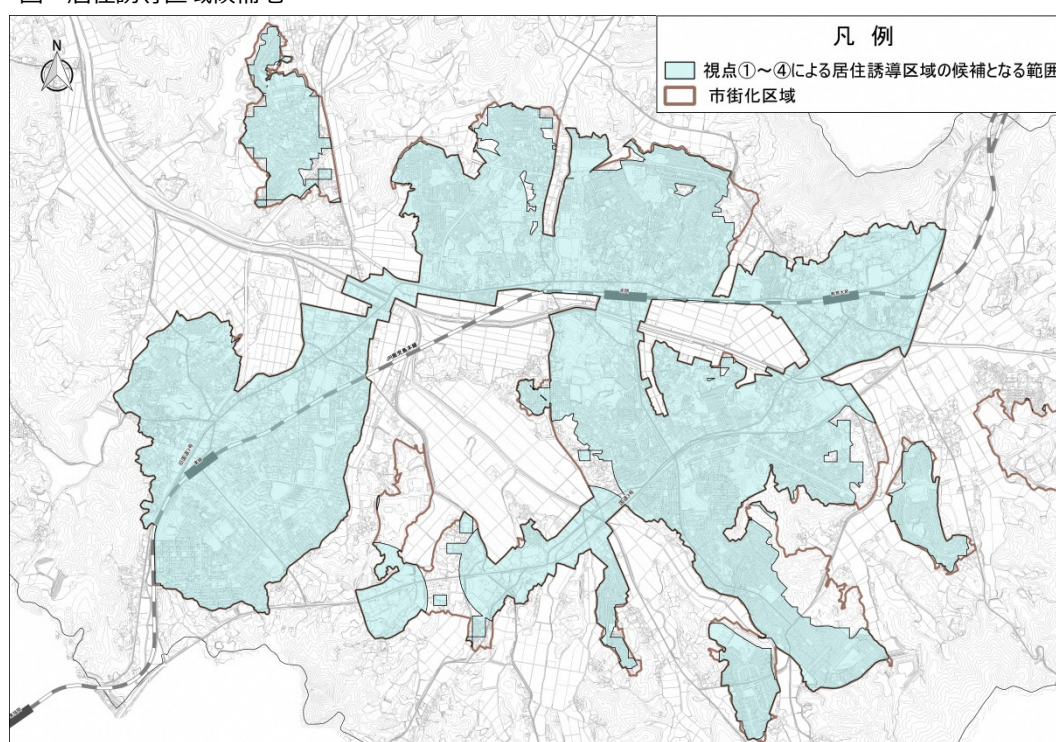


図 居住誘導区域候補地



（４）居住誘導区域の設定

区域の設定にあたっては、居住誘導区域設定の視点により抽出した居住誘導区域候補地（視点①～④より）を基本として、以下の基準により具体的な境界を設定します。

（居住誘導区域の境界設定基準）

- ①立地適正化計画の対象範囲となる市街化区域内で設定します。
- ②市街化区域界のない箇所については、地形、地物に沿って区域を設定します。

居住誘導区域に含まない範囲

法により居住誘導区域に含まないとされている区域を居住誘導区域から外すとともに、災害リスク、災害避難体制の整備状況などを総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される区域の検討を行います。

- 土砂災害特別警戒区域
- 津波災害特別警戒区域
- 災害危険区域
- 地すべり防止区域
- 急傾斜地崩壊危険区域

市街化区域内において市街化が進行しておらず、まとまった緑地が保全されている区域を居住誘導区域から外す検討を行います。

- 市街化区域内山林現況

図 居住誘導区域

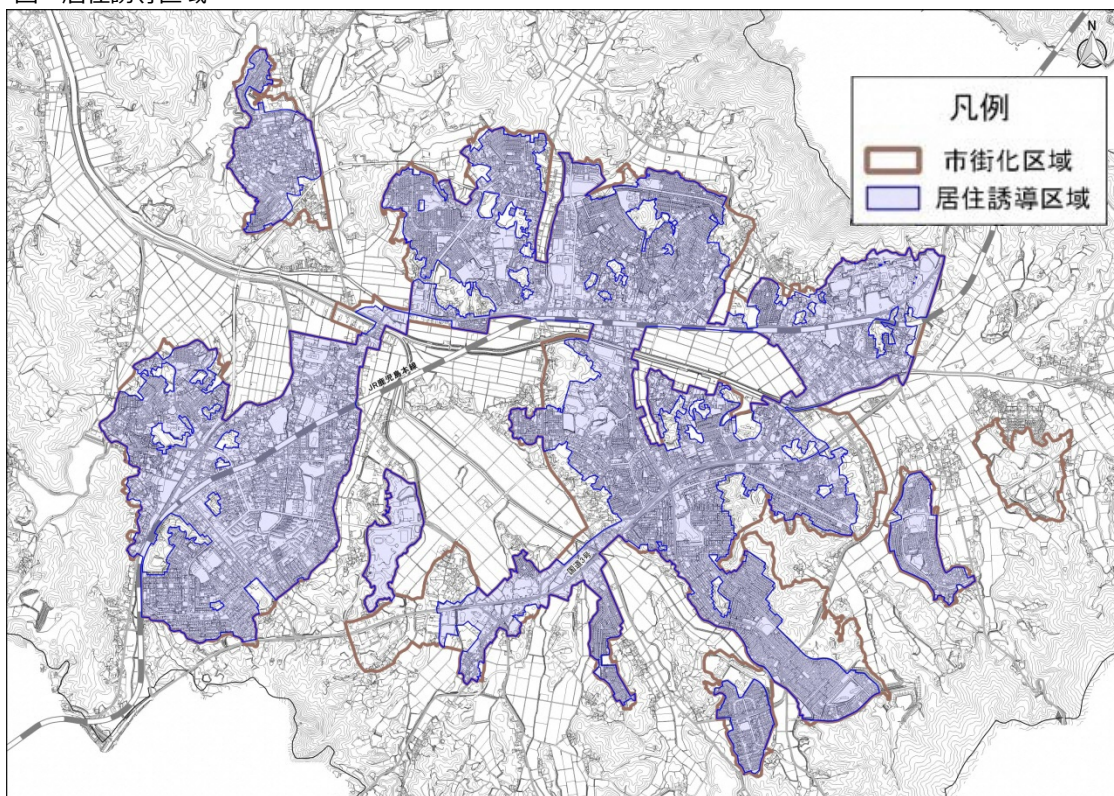
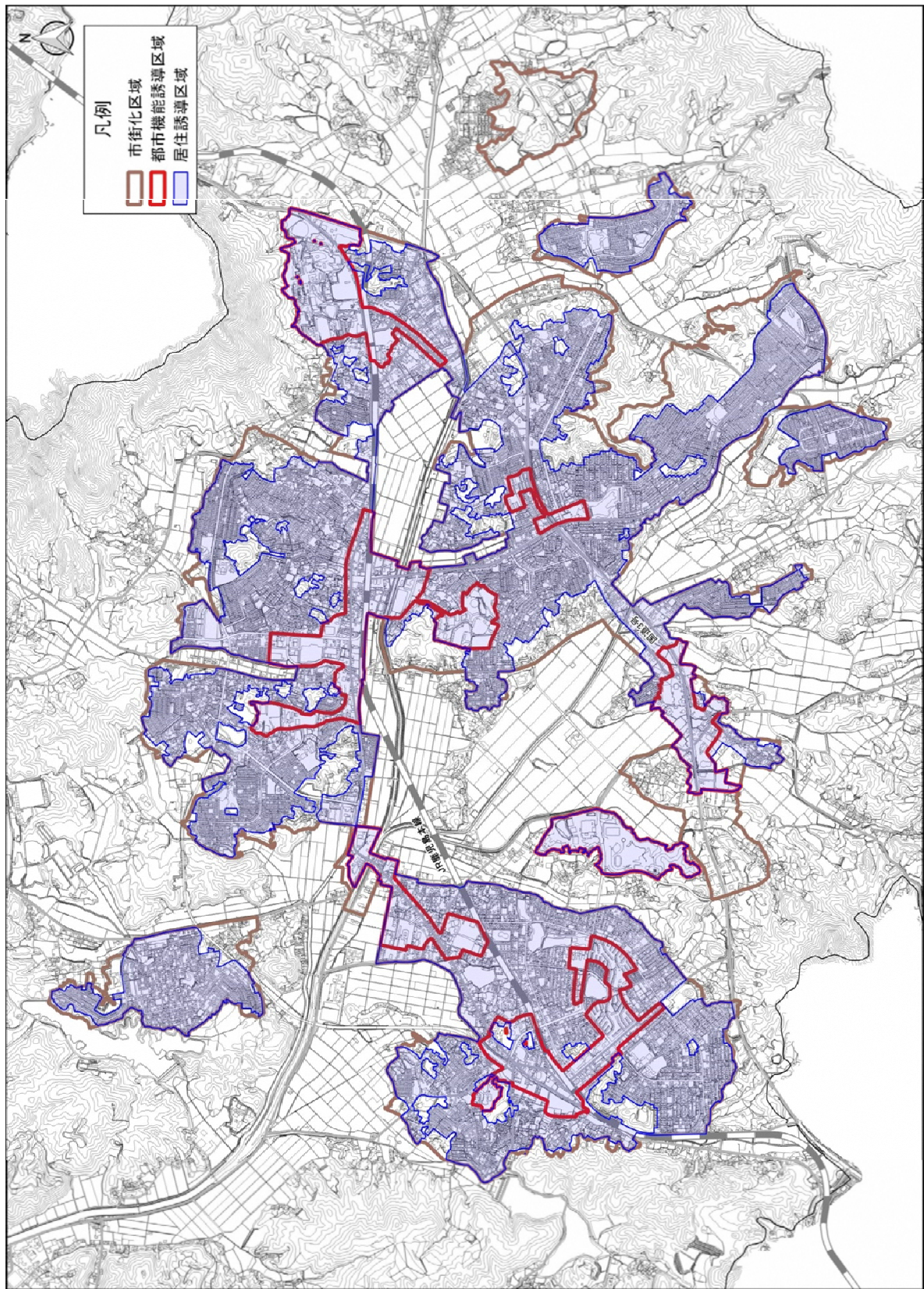


図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域



第7章

目標と評価方法

1. 目標設定（誘導方針）

将来に向けて人口の減少と高齢化の進展が見込まれるなか、「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」においては、将来にわたり誰もが快適に安心して暮らせる都市環境を確保していくことを目的に、今後の財政状況なども加味しつつ、各々の区域において、以下の目標に基づき、都市機能の維持、集約と更新を促す施策展開を図ることとします。

（1）課題解決のための目標設定（誘導方針）

本計画により宗像版集約型都市構造を実現するために、「本市が抱える課題」に対応した、目標（誘導方針）を設定し、この方針に適した誘導施策を展開します。

1) 本市が抱える課題

都市機能誘導区域及び居住誘導区域において施策を展開する上で特に配慮すべき課題は以下の3点であり、これら課題により目標を決定します。

- 良好な住宅ストック・インフラストックの活用促進 …… P53
人口密度の低下により、良好な住環境、既存インフラの悪化が懸念される地域が存在
- 高齢化進行度合いの地域偏差の是正 …… P51
高齢化の進行が特に顕著な地域が存在
- 拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持 …… P92
他拠点への公共交通利便性が悪い路線（スーパー、病院などを利用するための路線）が存在



2) 目標

コンパクトに形成された良好な既存ストックを活用する多世代交流都市

【数値目標】

宗像市はコンパクトにまとまって暮らしやすい都市だと思う市民の割合→ **70%**

3) ターゲット

目標を達成するために、前述した課題に対するターゲットを設定します。

若い世代・子育て世代の居住

・住宅の取得、住宅ストックの活用が期待される世代を既存住宅団地へ呼び込む

高齢者の住み替え

・自動車の運転が困難となる世代が徒歩圏で生活できる環境での居住

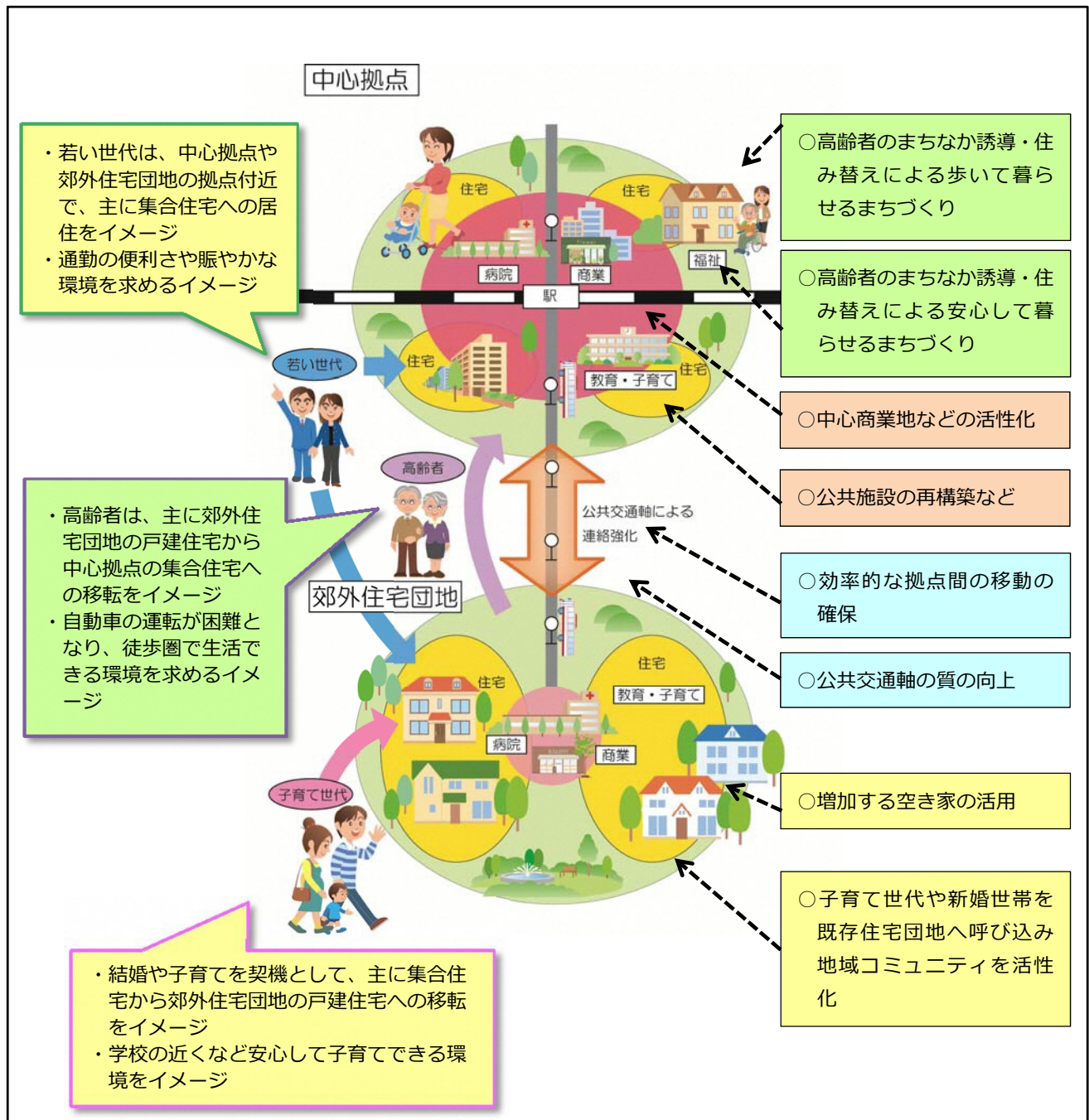
拠点間ネットワーク

・近隣市町との広域ネットワーク
・拠点間ネットワーク

2. 誘導施策の展開

これらをターゲットとして有機的に施策を展開することで、既存ストックの活用とともに多世代が交流するまちづくりを目指し、本市の抱える課題解決と集約型都市構造の実現に向けた誘導施策を設定します。

図 誘導施策の展開



(1) 都市機能誘導のための誘導施策

都市機能誘導区域においては、周辺に居住する市民が集まり、にぎわいのある拠点形成に向け、都市機能（中心拠点や拠点においては高次の都市機能）の誘導・集約、公共施設の再構築などに取り組みます。

1) 高齢者のまちなか誘導・住み替えによる歩いて暮らせるまちづくり

今後の高齢化の更なる進行に対応するため、自動車の運転が困難となった高齢者が徒歩圏域で日常生活を行えるように「高齢者のまちなか居住」を推進するため、都市機能誘導区域へ高齢者向け都市機能の誘導に取り組みます。

No	施策	概要
①	医療機能と介護機能などを併せ持つ複合施設の展開	医療機能だけではなく、介護機能など他の都市機能を兼ね備えた複合施設の誘導を目指します。
②	地域包括支援センターの設置	高齢者の暮らしを住み慣れた地域でサポートするための拠点として、日常生活圏域ごとに地域包括支援センターの設置を目指します。
③	誘導施設へ税制上の特例措置	誘導施設の整備を促進するために土地等を譲渡する者に対して、税制上の特例措置を実施します。 特例の内容は以下の通りです。 『都市機能を誘導すべき区域の外から内への事業用資産の買換特例』 『誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例』 『都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の特例』
④	都市機能立地支援事業の活用	まちの活力の維持・増進、持続可能な都市構造への再構築の実現に向け、都市機能誘導区域に都市機能を整備する民間事業者に対して、市町村が公的不動産を安価で賃借させる場合には、国からも民間事業者へ直接支援を実施します。

2) 効率的な拠点間の移動の確保

都市機能誘導区域への都市機能の誘導と併せて、居住誘導区域とのネットワークを形成することで都市機能誘導区域から離れた居住地においても、その利便性を享受できるように取り組みます。

No	施策	概要
⑤	中心拠点・拠点・地域拠点間の路線バスなどの維持・確保	中心拠点や拠点、地域拠点間の路線バスの運行サービスの維持・確保に努めます。

3) 子育て世代や新婚世帯を既存住宅団地へ呼び込み地域コミュニティを活性化

高齢者のまちなかへの居住誘導とともに、その移転元子育て世代や新婚世帯を誘導するため、良好な子育て環境を形成する都市機能の誘導を図り、高齢化の進む郊外住宅団地での多世代交流を促すことで、コミュニティの活性化に取り組みます。

No	施策	概要
⑥	子育て機能の充実	保育所、幼稚園、認定子ども園などの子育て支援機能の充実を目指します。
⑦	誘導施設へ税制上の特例措置	前述③と同様
⑧	都市機能立地支援事業の活用	前述④と同様

4) 中心商業地などの活性化

都市機能の誘導において、都市機能誘導区域内に残された空き店舗の活用等により中心商業地などの活性化に取り組みます。

No	施策	概要
⑨	中心商業地などの活性化	空き店舗の活用を通じて、市街地の中心部等における都市機能を増進し、まちのにぎわいを創出するため、空き店舗の改装及びその空き店舗を利用して実施する事業を支援します。

5) 公共施設の再構築など

学校施設やコミュニティ・センターなどの公共施設については、選択と集中の観点から適切な配置の再検討など、将来ニーズなどを見据えた再構築に取り組みます。

No	施策	概要
⑩	アセットマネジメントに遵守した公共施設の管理	アセットマネジメント推進計画の内容に従って、公共施設の維持・管理などを実施します。

(2) 居住誘導のための誘導施策

居住誘導区域においては、良好な居住環境を守りつつ、将来に向けて一定程度の居住人口を確保していくため、居住者を誘導しやすい環境づくりに取り組みます。

1) 高齢者のまちなか誘導・住み替えによる安心して暮らせるまちづくり

今後の高齢化の更なる進行に対応するため、自動車の運転が困難となった高齢者が徒歩圏域で日常生活を行えるように「高齢者のまちなか居住」を推進し、都市機能誘導区域やその周辺へ高齢者居住を誘導するよう取り組みます。

No	施策	概要
⑪	三世代同居・近居住宅支援補助制度	離れて暮らす子育て世帯と親世帯との同居又は同居により、親世帯が社会的に孤立することを防止し、安全で快適な居住環境の創出を目指します。
⑫	民間活力を活用したサービス付き高齢者向け住宅などの整備促進	民間活力による、サービス付き高齢者向け住宅の整備・誘導を目指します。

2) 効率的な拠点間の移動の確保

居住誘導区域への居住誘導と併せて、都市機能誘導区域とのネットワークを形成することで都市機能誘導区域から離れた居住地においても、その利便性を享受できるように取り組みます。

No	施策	概要
⑬	住民ニーズに応じたふれあいバス、コミュニティバスの継続的な見直し	路線バスの維持・確保に努め、路線バスでカバーできない部分をふれあいバス、コミュニティバスでカバーします。

3) 子育て世代や新婚世帯を既存住宅団地へ呼び込み地域コミュニティを活性化

高齢者のまちなかへの居住誘導とともに、その移転元子育て世代や新婚世帯を誘導する住み替えの促進などにより居住の誘導を図ります。その中で、住宅取得等の補助制度などで自治会加入を促し、コミュニティ活動の担い手確保に向けて取り組み、地域コミュニティの活性化に繋がっていきます。

No	施策	概要
⑭	中古住宅購入補助制度の活用	住み替えを促進するため、中古住宅を購入し、市内の事業者でリフォーム工事をして居住する子育て世帯に補助を実施します。
⑮	子育て世帯及び新婚世帯家賃補助制度の活用	子育て世帯、新婚世帯を呼び込むため、市外からの転入を行う子育て世帯、新婚世帯に対して、家賃の補助を実施します。
⑯	古家購入建替補助制度の活用	住み替えを促進するため、中古住宅（古家付き土地）を購入し、解体工事を行ったのちに新築住宅を建築して居住する子育て世帯に補助を実施します。

4) 増加する空き家の活用

今後の人口減少の進行とともに、空き家・空き地の増加が予測されるため、新たな居住地の拡大によらず既存ストックを活用した人口維持に取り組みます。

No	施策	概要
⑰	空き家等の流通促進	一般社団法人「住マイむなかた」との連携を図りながら、宗像市空き家・空き地バンクの活用のほか、空き家等の流通促進に繋げることに努めます。
⑱	空き家等の利活用に関する啓発・相談事業	空き家等の売却や賃貸物件化を躊躇する方々を主な対象として、住宅関連のセミナー事業等による啓発事業を開催します。また、空き家等所有者のニーズに応え、空き家活用等の個別相談会を実施します。
⑲	空き家関連ビジネスの創出支援	住マイむなかたをはじめとする関係事業者との連携を図り、空き家管理ビジネスや不要品片づけサービス等が創出されるよう支援策を検討します。これにより、空き家等の流通促進に繋げていきます。
⑳	住宅性能の向上に向けた取り組み	「福岡県住宅流通促進事業（住まいの健康診断）」や市耐震改修補助制度等の利用促進を図り、住宅性能の向上を支援します。これにより、空き家等の流通促進に繋げていきます。
㉑	空き家のリノベーションやコンバージョン等に対する民間事業の活性化支援	住マイむなかたや住宅関係事業者が取り組む住宅リノベーションや専用住宅とは違う用途へコンバージョンする取り組みなどに対する支援策を検討します。これにより、ライフスタイルの多様化に対応する住宅供給の促進に繋げていきます。
㉒	地域の課題解決や活性化に向けた跡地の利活用の促進	空き家等を除却した後の跡地を適切に活用し、それぞれの地域の課題を踏まえ、課題解決や活性化に向けた活用方法の誘導策、支援策を検討します。これにより、跡地の利活用の促進に繋げていきます。
㉓	宗像市空き家・空き地バンクの活用	人口減少に伴い増加傾向にある空き家・空き地に対し、既存ストックの有効活用、定住促進、老朽危険家屋化の防止などを目的として、売却・賃貸を希望する人の空き家・空き地の不動産情報を、購入・賃貸を希望する人に提供します。
㉔	マイホーム借上げ制度等の活用	空き家の増加を防ぐため、一般社団法人移住・住みかえ支援機構（J T I）が行うマイホーム借上げ制度の活用促進など、空き家賃貸活用を促進します

5) 公共交通軸の質の向上

No	施策	概要
㉕	公共交通軸沿線の集積性を高める取組	公共交通の利便性向上及び利用促進を図るための、駅における駅前広場やパーク＆ライド駐車場等の乗継施設、駐輪場、連絡通路などの整備充実や、バリアフリー化やサインの充実等を目指します。

		またバス交通に対する、路線相互や鉄道道との結節点におけるバス停の設置（バスターミナルや、バスカット）などを目指します。
②⑥	地域公共交通網形成計画での取組	地域公共交通網形成計画との整合性を図ります。

3. 施策指標

(1) 都市機能に関する施策指標

①医療機能の適正な立地誘導	現在 4 箇所→ 6 箇所
②広域（隣接市町）連携施設の配置（教育・医療関係機関）	→ 施設誘導 3 箇所
③教育機能の集約強化（小中一貫校等）	→ 強化施設 2 箇所

①既に複数の都市機能が充実する拠点周辺の都市機能の維持・確保を目指し、医療機能については、中心拠点／拠点、地域拠点 6 拠点すべての拠点周辺で充実を図ります。

（現状、都市機能誘導区域内に内科と外科の医療機能が立地している拠点は 4 拠点）

②都市機能を隣接市町と一定の役割分担の下で連携・整備するため、本市では広域的な地域の活性化と効率的な施設配置を目指し、中心拠点／拠点到教育関係機関や医療関係機関などの施設誘導を図ります。

③都市計画区域における小中学校は、アセットマネジメント推進計画などにより建て替えの時期となる際に、将来の人口減少を想定し、集約強化を行います。また、集約した小中学校を小中一貫校などとし施設の維持費を削減します。

(2) 居住に関する施策指標

- ①居住誘導区域内の低密度化防止（密度維持） → 人口密度 50.3 人/ha 以上
 ②宗像市は暮らしやすいと思う市民の割合（市民アンケート）80%（H26）→90%（H31）
 ③良好な既存住宅ストックの活用 → 空き家率（増加防止）9.7% 維持
 ④地域コミュニティの基盤づくり → 自治会加入率 74% 維持（H28レベル）

①本市では、直近3年間で合計424人が中古住宅購入＆リフォーム補助制度を利用し転居をしています。（平均すると1年間で約140人が転居）

そのため、この中古住宅購入＆リフォーム補助制度を利用することで、毎年140人程度の居住者が居住誘導区域内へ転居することが可能であると予測できます。

立地適正化計画の目標年次は20年間であるため、140人×20年で約2800人を居住誘導区域内へ誘導することが可能であると予測でき、この値を将来の誘導目標として設定します。

居住誘導区域	H22	H47推計 (現状のまま 推移)	H47目標	誘導人口目標 (制度20年での人 口)	誘導人口目標 (1年当たり)
人口(人)	75,049	69,983	72,783	+2,800	140
人口密度(人/ha)	51.8	48.3	50.3	—	—

面積(ha)	市街化区域	居住誘導区域 内	市街化区域に対する 居住誘導区域の割合
	1,876	1,448	77.2%

②宗像市まち・ひと・しごと創生総合戦略における市民アンケートの数値目標との整合を図り、本計画の目標とします。

③将来の人口減少下においても、空き家率の維持を目指します。

表 住宅総数及び空き家数の推移

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

④既存の住宅ストックを有効に活用した居住の誘導、コンパクト化を進めていく中で、コミュニティ活動が活発に行われていることは重要です。

住宅取得などの補助制度などを活用し、コミュニティ活動への参加に繋がる自治会加入率の維持を目指します。

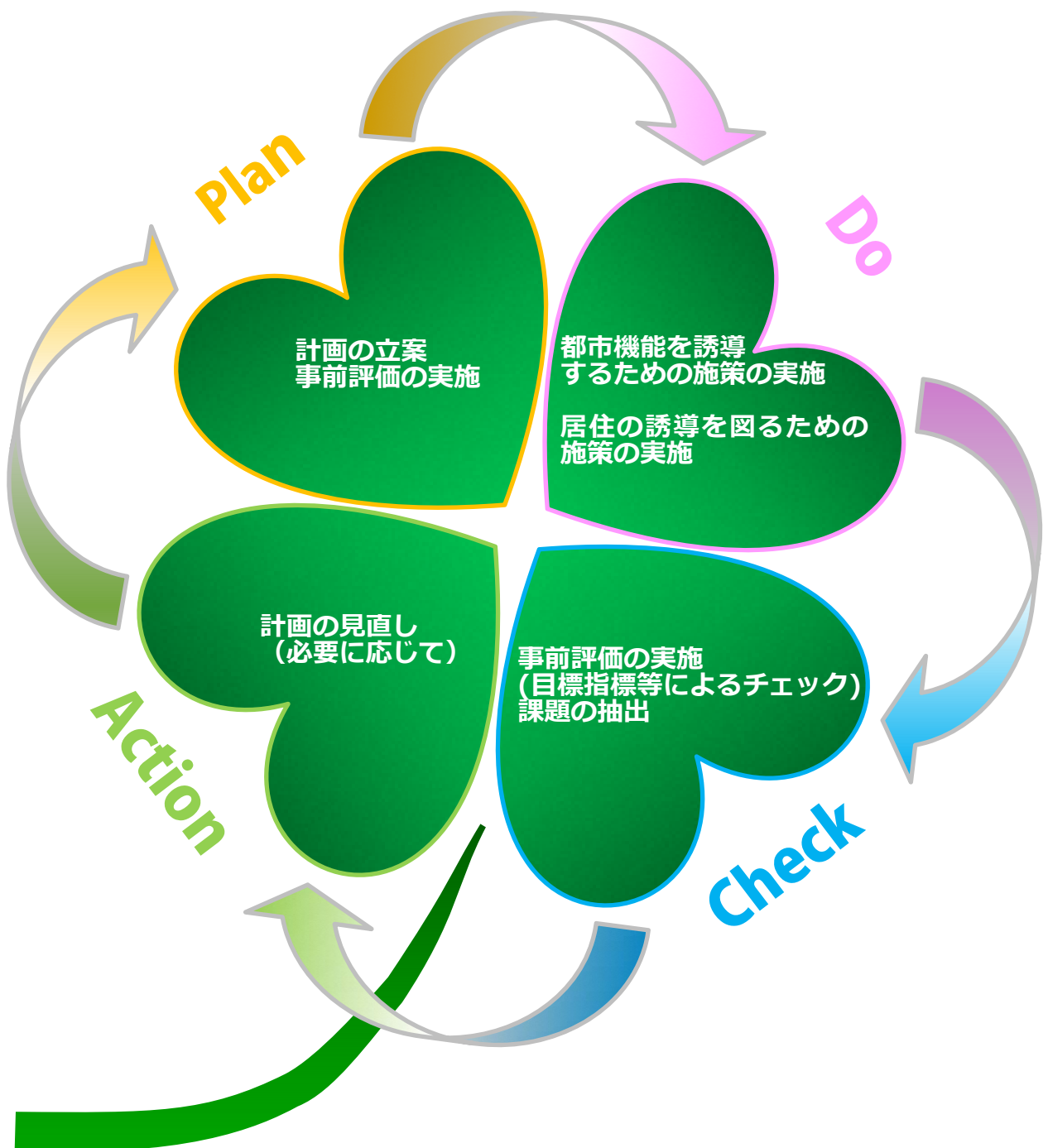


図 自治会加入率の推移

4. 評価方法

本計画は長期的なまちづくりの計画であることから、概ね 20 年後を目標としていますが、人口減少など、今までに経験したことのない時代の中でまちづくりを進めていくためには、その実行過程においても、適宜、社会情勢や国の事業制度、地域の課題や要請に応えるとともに、施策・事業の効果を踏まえながら、目指すべき都市像の達成状況を確認することが必要です。

そのため、PDCA サイクルにより、適宜見直しを行うものとします。



第8章

その他

1. 届出について

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールするため、都市機能誘導区域外における誘導施設や居住誘導区域外における一定規模以上の住宅の建築などを行う際には、都市再生特別措置法に基づき届出が必要となります。

(1) 都市機能誘導区域外での建築などの届出等

1) 届出

都市機能誘導区域外の区域において、誘導施設の整備を行おうとする場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法108条第3項)

届出の対象となる行為は、以下の通りです。

開発行為	誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
開発行為以外	誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
	建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
	建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

2) 勧告

市長は、建築などの届出があった場合において、当該届出に係る行為が都市機能誘導区域における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。(都市再生特別措置法第108条第3項)

3) あっせんなど必要な措置

市長は、勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、当該誘導施設に係る都市機能誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければなりません。(都市再生特別措置法第108条第4項)

(2) 居住誘導区域外での建築などの届出等

1) 届出

居住誘導区域外の区域においては、一定規模以上の住宅開発などを行おうとする場合にはこれらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法第88条第1項)

届出の対象となる行為は以下の通りです。

開発行為	3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
	1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
建築など行為	3戸以上の住宅を新築しようとする場合
	建築物を改築し、または建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

2) 勧告

市長は、建築などの届出があった場合において、当該届出に係る行為が居住誘導区域内における住宅などの立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅などの立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。(都市再生特別措置法第88条第3項)

3) あっせんなど必要な措置

市長は、勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければなりません(都市再生特別措置法第88条第4項)

2. 福岡県との連携

本計画の実施に当たっては、広域的な都市の連携の実現に向けて、福岡県が示す福岡県都市計画の基本方針に沿って、周辺市町との連携強化を図っていきます。

福岡県の都市づくりの目標『拠点と公共交通軸が紡ぎ出す豊かで暮らしやすい都市を目指して』

都市計画の現状・課題	目指すべき方向性
○<u>広域化する生活圏への対応</u> ・市町村の区域を越えて生活圏が広域化している。 ○<u>人口減少への対応</u> ・人口減少の進行により、市町村によっては日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念される。 ○<u>都市化圧力への対応</u> ・市街地縁辺部においては依然として都市化圧力が高い地域がある。 ○<u>交流・連携を支える都市基盤整備への対応</u> ・アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしい都市基盤の更なる充実が求められている。	○<u>広域的な都市の連携</u> ・基幹的な交通網及び情報網の整備 ・広域的で多様な交流・連携による活力の増進 ○<u>土地利用の適正な誘導</u> ・個々の都市特性に応じた集約型の都市づくり ・拠点や公共交通が便利な場所への都市機能の集約 ○<u>広域的な交通流動に対応した都市計画の適用</u> ・交通施設整備に伴う広域的な交通流動の変化に対応した土地利用の誘導
○<u>個性を生かした都市づくりへの対応</u> ・景観・世界遺産など個性を生かした都市づくりが求められている。	○<u>個性を生かした都市づくり</u> ・自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの個性を生かした都市づくり ○<u>地域住民の意見を都市づくりに反映</u> ・住民がまちづくりに参画できる都市づくり
○<u>少子・高齢社会への対応</u> ・自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者が増加している。 ・高齢者や子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが求められている。	○<u>多世代が暮らしやすい都市づくり</u> ・ユニバーサルデザインのまちづくり ・高齢者が自立的に活動でき、子育て世帯が安心して暮らせる居住環境づくり
○<u>公共交通施策への対応</u> ・沿線人口の減少と公共交通を利用できない場所への都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。	○<u>公共交通軸を生かした都市づくり</u> ・公共交通を含め多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市づくり
○<u>水資源確保・自然環境保全、エネルギー問題への対応</u> ・安定した水資源の確保への取り組みが引き続き求められている。 ・人と自然が共生できる都市づくりが求められている。 ・多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取り組みが求められている。	○<u>都市・田園・自然の調和</u> ・緑地空間の整備、緑の保全など総合的な都市緑化、多様なエネルギーを効率的に利用する低炭素都市づくり
○<u>防災性の向上への対応</u> ・地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりが求められている。	○<u>安全・安心な都市づくりへの取り組み</u> ・防災・減災に対応した土地利用誘導や市街地整備など防災都市づくりの推進

