

宗像市立地適正化計画

令和7年5月

目 次

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 2

第1章 宗像市の概況

- 1. 位置・地形・沿革 10
- 2. 都市計画の現状 12
- 3. 宗像市の概要 13

第2章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

- 1. 人口動向 15
- 2. 土地利用の状況 19
- 3. 公共交通の状況 26
- 4. 都市機能の分布状況 31
- 5. 都市基盤整備の状況 40
- 6. 財政・地価の状況 45
- 7. 都市の状況 47
- 8. 産業の状況 48
- 9. 将来見通しにおける分析 51
- 10. 都市構造上の課題 56

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

- 1. 土地適正化における集約化の考え方 59
- 2. 立地の適正化に関する基本的な方針 63

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 66
- 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) 67
- 3. 地域/生活中心の設定(市街化調整区域) 70
- 4. 特化施設地区の設定(都市計画区域) 71
- 5. 交流軸の設定 73
- 6. 都市の骨格構造 78

第5章 都市機能誘導区域

- 1. 都市機能誘導区域の設定 80
- 2. 誘導施設の設定 89

第6章 居住誘導区域

- 1. 居住誘導区域の設定 94

第7章 目標値と評価方法

- 1. 目標設定(誘導方針)102
- 2. 誘導施策の展開103
- 3. 施策指標108
- 4. 評価方法 112

第8章 防災指針

- 1. 防災指針とは 114
- 2. 災害リスクの分析 116
- 3. 防災まちづくりの将来像・取組方針..... 151
- 4. 個別の取組内容とスケジュール.....153

第9章 その他

- 1. 届出について155
- 2. 福岡県との連携157

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

全国的に人口減少・少子高齢化が進行するなか、今後のまちづくりにおいては、高齢者や子育て世代が住み慣れた地域で安全・安心に、健康で快適に暮らし続けられることや、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を実現とすることが求められています。

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、高齢者をはじめ誰もがこれらの施設等に公共交通を介してアクセスできるなど、都市全体の構造を見直し、「宗像版多極連携の集約型都市構造」の形成をより一層進めていくことが重要とされています。

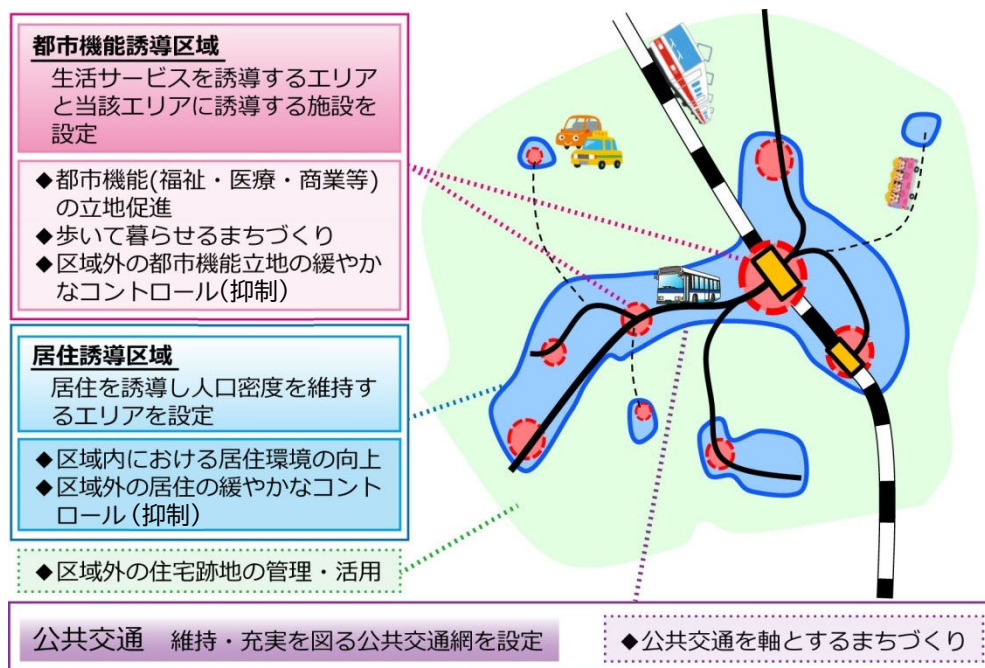
こうした背景を踏まえ、本市においては、第2次宗像市都市計画マスタープランの将来都市像である「コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市」の実現に向けた取組をさらに推進するため、平成30年4月に「宗像市立地適正化計画」を策定しました。

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」を定めました。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ています。

また、近年では、全国各地で激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、総合的な防災対策を講じることが求められており、令和2年6月の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画において防災まちづくりの方針や取組を定める「防災指針」の作成が位置づけられました。

今回の改定では、上記の改正を踏まえるとともに、第3次宗像市国土利用計画における土地利用の方向性や、第3次宗像市都市計画マスタープランで掲げる都市像「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」の実現に向けて、誘導区域の見直しや防災指針の追加などを行うものです。

【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、第3次宗像市都市計画マスタープラン(以下、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。

◆ 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『宗像版多極連携の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・市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・安心で暮らしやすい都市を目指すとともに、多様な主体が共創することで新たな価値やイノベーションを創造していくまちを目指します。

【都市づくりの基本理念と将来都市像】

都市づくりの基本理念
『宗像版多極連携の集約型都市構造の形成』



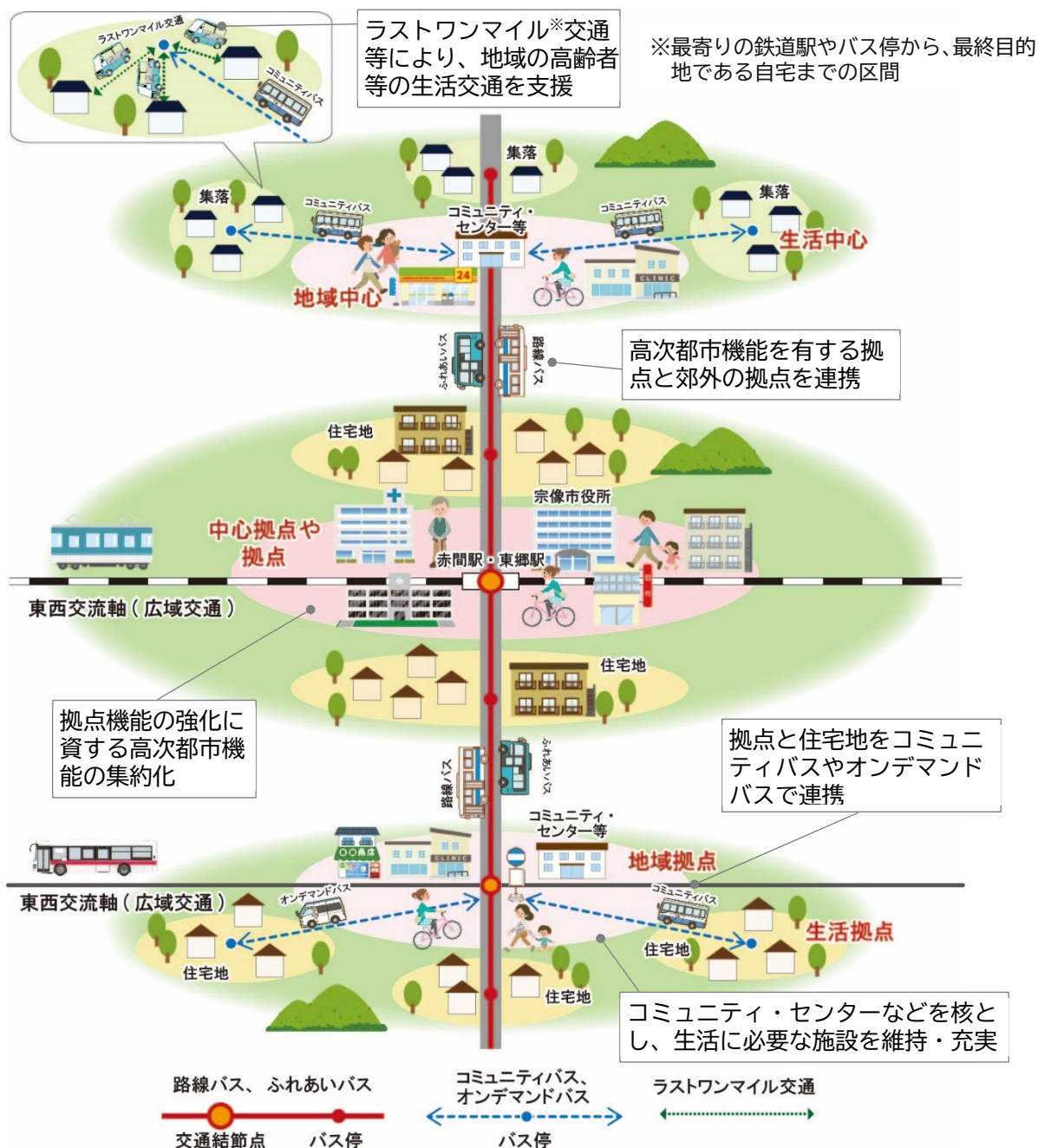
将来都市像
『コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市』

- ・誰もが住み続けられる、快適で安全・安心な「まち」
- ・活発な交流・活動を生み出し、人々の暮らしや文化を育む「まち」
- ・多彩な自然・歴史資源と共生する「まち」
- ・観光拠点を磨き上げ、交流ネットワークを育む「まち」
- ・多様な主体との共創により新たな価値やイノベーションを創出する「まち」

◆ 都市計画マスタープランにおける宗像版多極連携の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。

- ・ 駅周辺は拠点機能の向上に資する高次都市機能の集約化を目指す
- ・ 地域特性に応じた交通ネットワークの形成により連携強化、各種機能の相互補完を図る
- ・ 各拠点内は生活に必要な施設の維持・充実を目指す
- ・ 特色ある公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに活用する
- ・ さらなる拠点機能の強化・連携、緩やかな都市機能等の誘導により多極連携の集約型都市構造を形成する

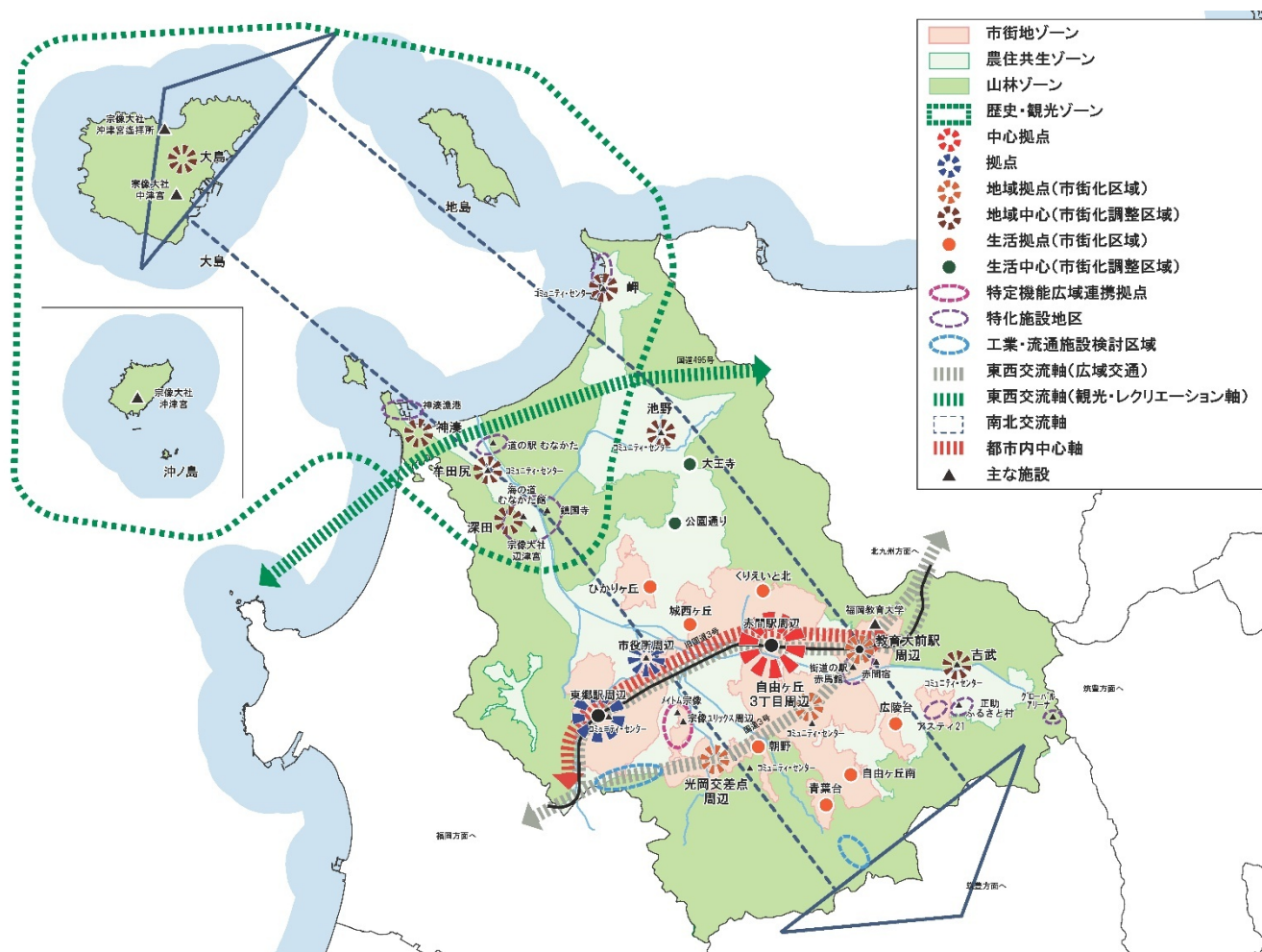


◆ 将来都市構造

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、以下の通り「ゾーン」、「拠点」及び「中心」、「軸」などにおける形成方針を定めています。下表のうち、本計画と特に関連性の強い項目は赤枠の通りであり、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定などにより具現化していきます。

	名称	設定箇所	形成方針
ゾーン	市街地ゾーン	中心市街地：旧国道3号沿いの東郷駅から赤間駅、教育大前駅に至る区域	多様な都市機能の集積を図るとともに、それらを支える居住人口を集積するため、良好な市街地環境整備を推進
		住宅市街地：市街化区域内の住宅系土地利用を中心とする区域	
	農住共生ゾーン	市街化調整区域のうち、山林以外で農地や集落が形成されている区域	豊かな自然環境と調和する集落環境の保全・整備を促進
	山林ゾーン	山林として土地利用が形成されている区域	レクリエーションや防災など、多面的な機能の発揮が期待できることから保全・活用を推進
	歴史・観光ゾーン	宗像大社や鎮国寺、大島、地島などの島々を含む区域	自然環境や歴史的遺産、農漁業を活かした観光・交流を促す拠点やネットワークを形成
拠点・中心	中心拠点	赤間駅周辺	市民のニーズに応え得る中核的な商業・業務、医療・福祉機能など高次都市機能の立地を促進
	拠点	東郷駅周辺、市役所周辺	東郷駅周辺は、市民の利便性を高めるため、商業・業務機能などの立地を促進する。また、市役所周辺は行政機能などを維持
	地域拠点（市街化区域）	教育大前駅周辺、自由ヶ丘3丁目周辺、光岡交差点周辺	周辺住民の生活に必要な機能や賑わいの創出に向けた機能を確保
	地域中心（市街化調整区域）	吉武、池野、岬、大島、牟田尻、深田、神湊	持続可能な地域コミュニティの存続に向けて、生活するうえで必要最低限の機能を確保
	生活拠点（市街化区域）	くりえいと北、城西ヶ丘、自由ヶ丘南、ひかりヶ丘、広陵台、青葉台、朝野	周辺地域の日常生活に必要な商業・医療機能などの立地を促進
	生活中心（市街化調整区域）	大王寺、公園通り	郊外の住宅市街地を対象に、商業・医療機能などの日常生活に必要な施設を確保
	特定機能広域連携拠点	宗像ユリックス周辺	近隣市町との連携により、さらなるサービスの向上や管理の効率化を促進
軸	東西交流軸（広域交通）	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸（国道3号、JR鹿児島本線）	主として広域的な連携・交流に資する自動車・公共交通の円滑化を促進
	東西交流軸（観光・レクリエーション軸）	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸（国道495号）	玄海国定公園内の自然環境や沿道景観に配慮した道路整備、道の駅むなかた周辺の円滑な交通を促進
	南北交流軸	筑豊地域と大島に至る本市を結ぶ軸	中心拠点や観光・レクリエーション施設へのアクセス性を高め、筑豊地域（若宮IC方面）との結びつきを強化
	都市内中心軸	教育大前駅、赤間駅、東郷駅を結び、国道3号に至る軸	自動車、歩行者・自転車など、多様な交通に対応できるように安全で快適な道路整備を推進
その他	特化施設地区	アスティ21（むなかたリサーチパーク）、宗像大社辺津宮・鎮国寺・海の道むなかた館周辺、神湊漁港、鐘崎漁港、道の駅むなかた周辺、街道の駅赤馬館周辺（赤間宿）、グローバルアリーナ、正助ふるさと村	多様で高次の市民活動や広域な観光・文化の交流を促進
	工業・流通施設検討区域	国道3号沿線、朝野	市の活力向上に向けて、周辺環境に十分配慮しながら工業や物流などの土地利用を促進

【都市計画マスタープランにおける将来都市構造】

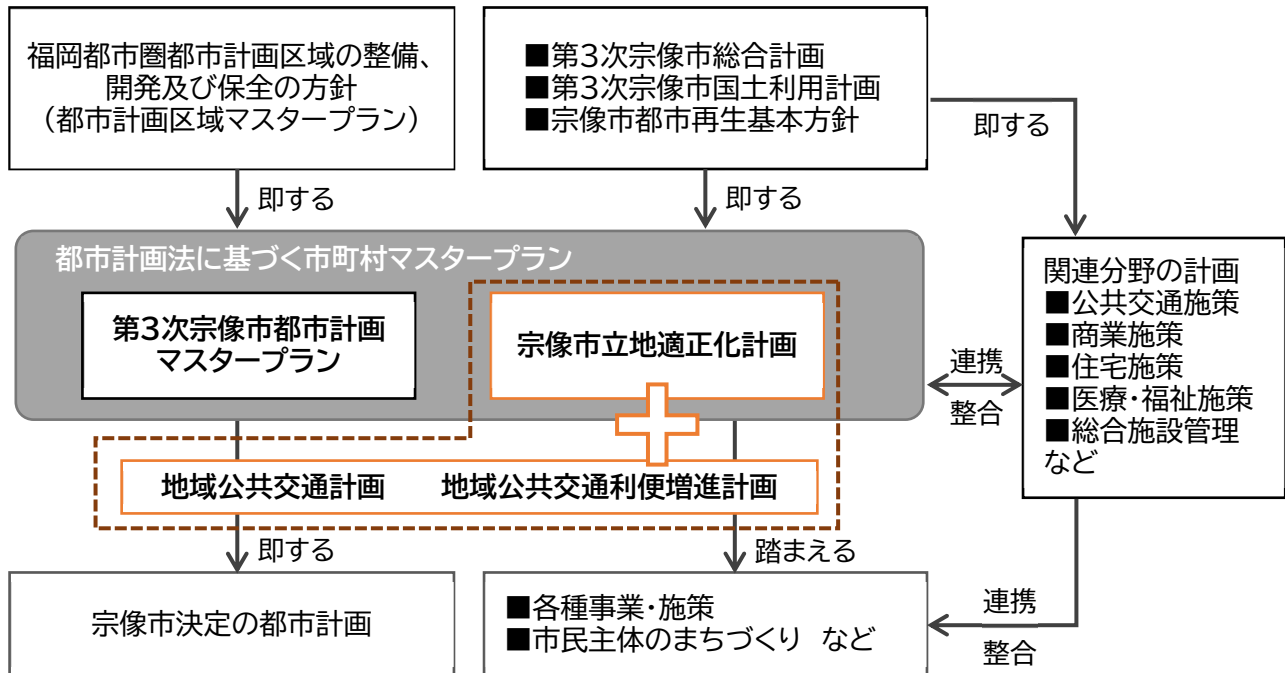


(3)位置づけ

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条※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3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。

【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

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 年後を目標として見据えつつ、「第3次宗像市都市計画マスタープラン」と同様の令和 17 年を目標年次として設定します。

※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うえで方針を定め、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。

章	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～2章は、宗像市の概況及び現状を把握するため、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・地形・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 1～8. 人口動向・土地利用の状況・産業の状況 等 9. 将来見通しにおける分析 10. 都市構造上の課題	
第3章 立地の適正化に関する基本的な方針 1. 立地適正化計画における集約化の考え方 2. 立地の適正化に関する基本的な方針	3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	
第6章 居住誘導区域 1. 居住誘導区域の設定	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7章 目標と評価方法 1. 目標設定(誘導方針) 2. 誘導施策の展開 3. 施策指標 4. 評価方法	7章は、主に都市機能誘導区域及び居住誘導区域を対象とします。
第8章 防災指針 1. 防災指針とは 2. 災害リスクの分析 3. 防災まちづくりの将来像・取組方針 4. 個別の取組内容とスケジュール 5. 防災指針における目標値	8章は、離島を含めた市域全体を対象とします。
第9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・地形・沿革

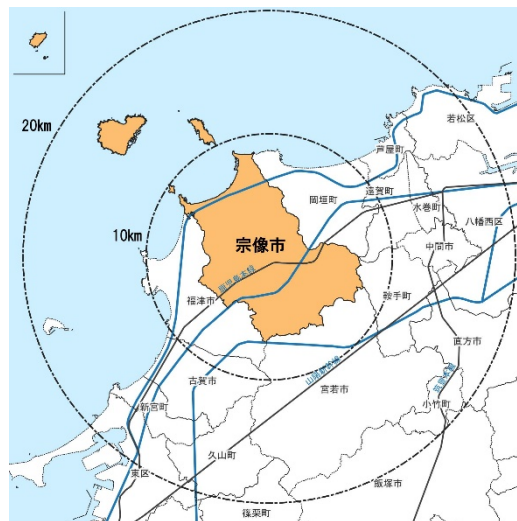
(1) 位置・沿革

福岡市と北九州市の両政令指定都市の間に位置し、両市の中心から概ね 30km の距離となっています。市域面積は 119.94 ㎢です。

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、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、玄海町が誕生しました。

昭和 52 年には、宗像町の人口が 5 万人を突破し、昭和 56 年に宗像市(旧)が誕生しました。

その後、平成 15 年に宗像市(旧)と玄海町が合併し、新しい宗像市が誕生しました。平成 17 年には大島村と合併し、現在の宗像市となっています。

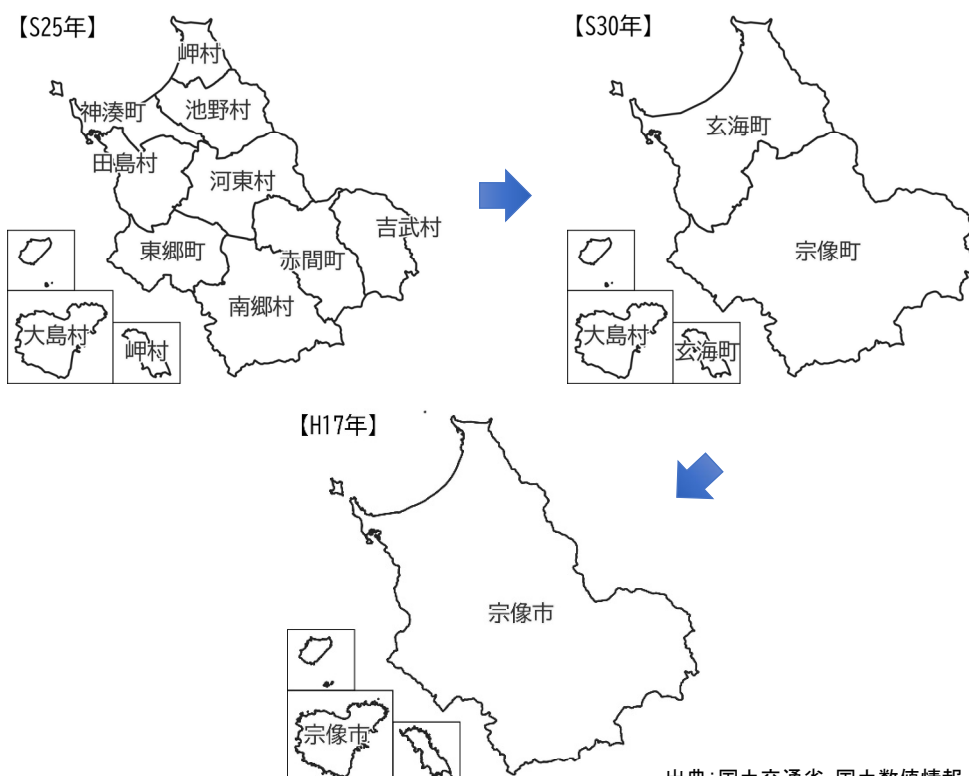


【市域の移り変わり】

合併年月日	新市町名	合併町村名など
S29.4.1	宗像町	東郷町、赤間町、吉武村、河東村、南郷村、神興村の一部
S30.4.1	玄海町	神湊町、田島村、池野村、岬村
S56.4.1	宗像市(旧)	宗像町が市制施行
H15.4.1	宗像市	宗像市(旧)、玄海町
H17.3.28	宗像市	大島村(宗像市に編入合併)

出典：市ホームページ（宗像市の概要）

【宗像市の沿革】

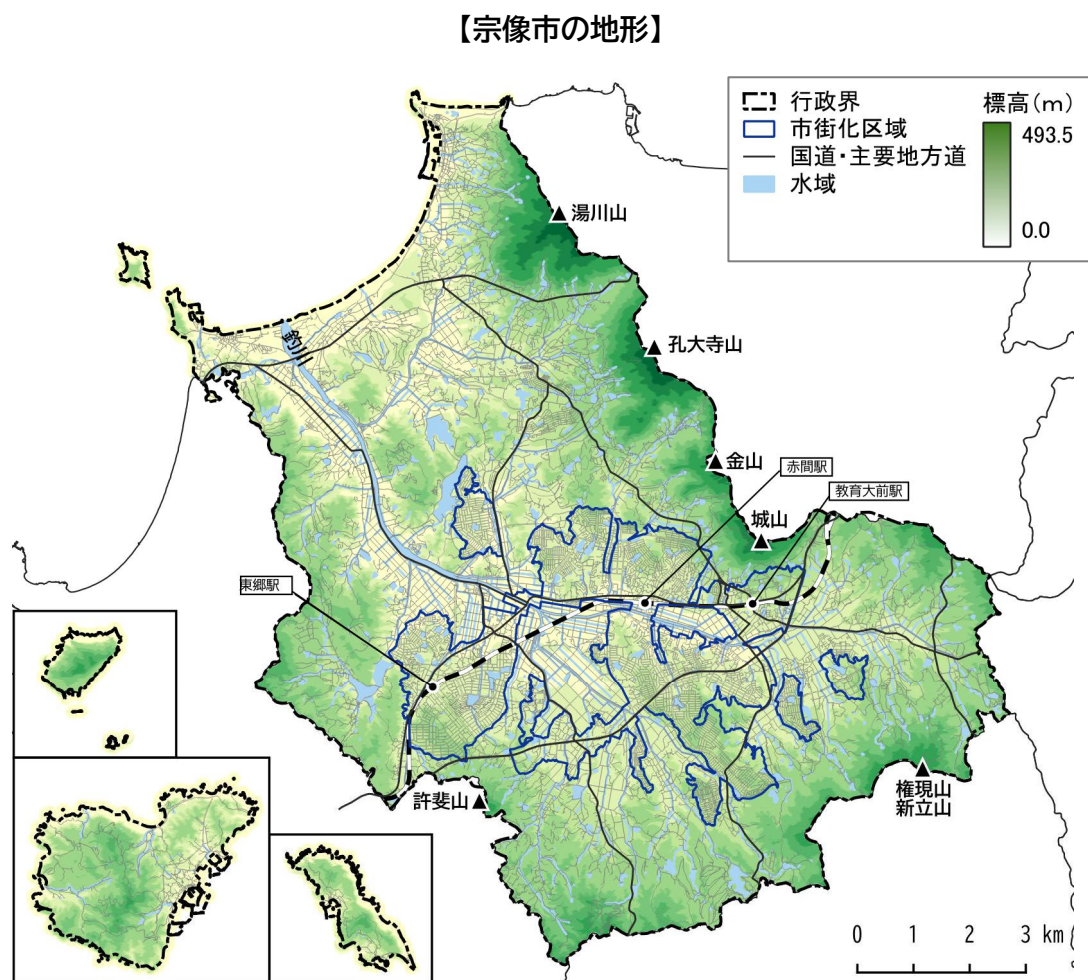


出典：国土交通省 国土数値情報

(2) 地形

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。



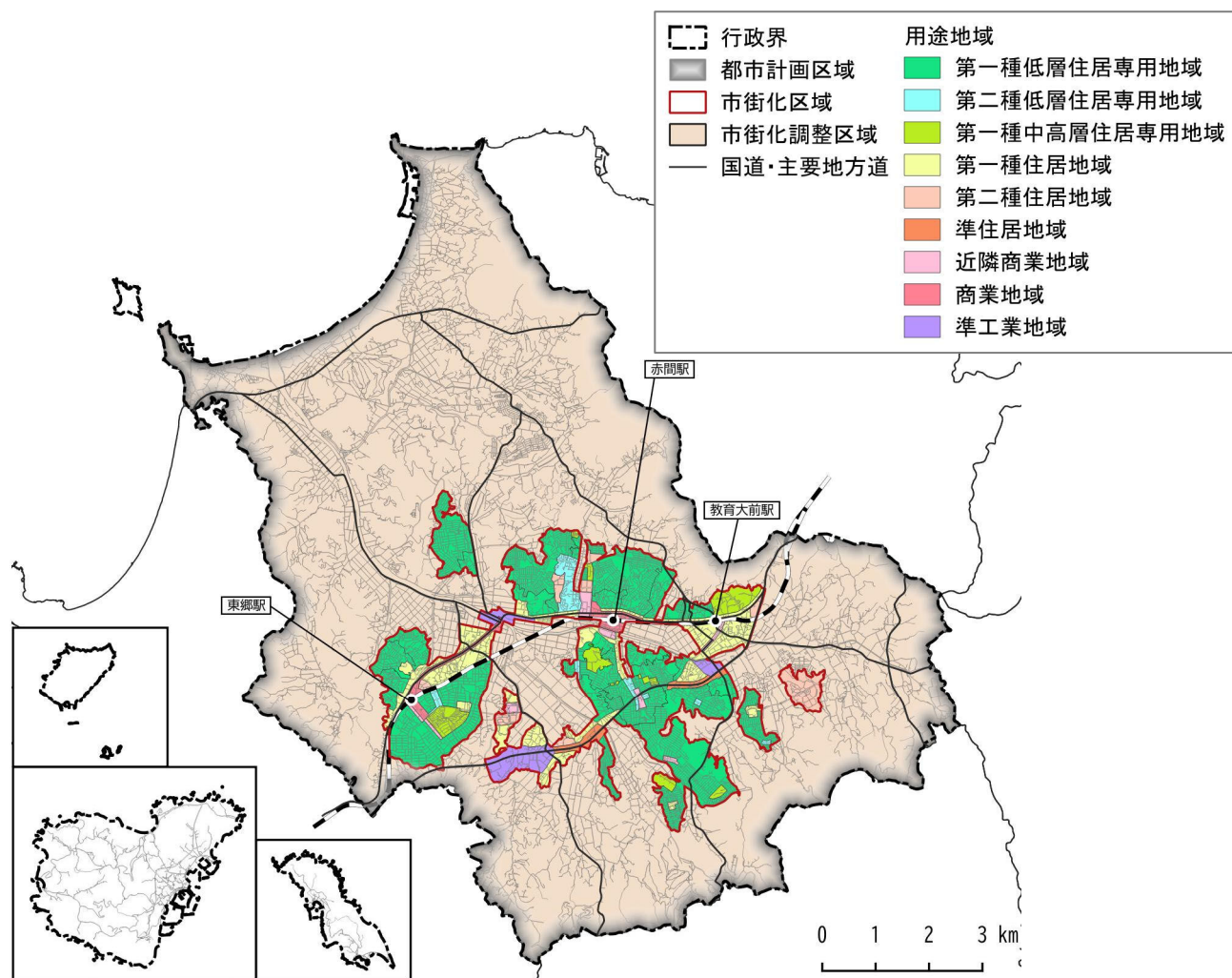
出典：国土地理院 基盤地図情報（R5 時点）

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。

【宗像市の都市計画】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

種別	面積(ha)	割合
市域	11,994	100.0%
都市計画区域	10,973	91.5%
市街化区域	1,876	15.6%
市街化調整区域	9,097	75.8%

種別	面積(ha)	割合
第一種低層住居専用地域	1130	60.2%
第二種低層住居専用地域	55	2.9%
第一種中高層住居専用地域	103	5.5%
第一種住居地域	308	16.4%
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%

出典：令和5年度版 宗像市統計書

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(S40:34,029 人→R2:97,095 人)してきました。今後は人口減少が想定されており、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。

【近隣市町との比較】

	自然的土地利用の割合※1(%)	住宅地の平均地価(円/㎡)	一低専の割合(%)	一戸建て住宅の延床面積(㎡)
宗像市	64.6%	34,200	60.2%	120.88
福津市	55.6%	52,000	—	122.28
古賀市	34.0%	61,400	21.5%	118.14
新宮町	58.6%	83,700	—	128.4

※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
出典：宗像市統計データ（R5）、令和 5 年地価公示、H30 住宅・土地統計調査を基に作成

第2章

現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

1. 人口動向

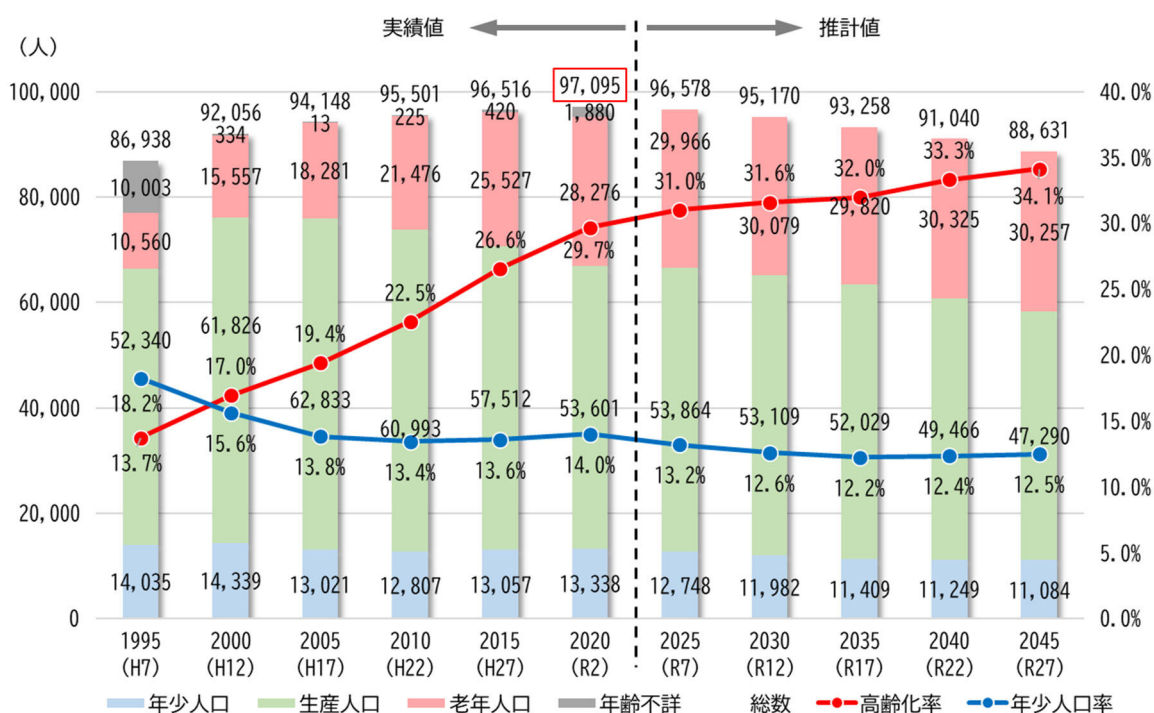
(1) 人口・世帯数の動向

本市の人口は令和2年まで増加傾向で、平成12年から20年間で約5千人増加しています。国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、今後は減少が想定されており、令和27年には、88,631人になることが予測されています。

全国的な動向と同様に、本市の総人口は今後減少が想定されるとともに、今後も高齢化が進行することが見込まれています。令和2年の高齢化率は29.7%ですが、令和7年以降は30%以上(全国では令和12年に30%以上となる見込み)、令和27年では34.1%になることが見込まれています。

本市の世帯数は一貫して増加傾向にあり、令和2年の世帯数は40,947世帯となっています。

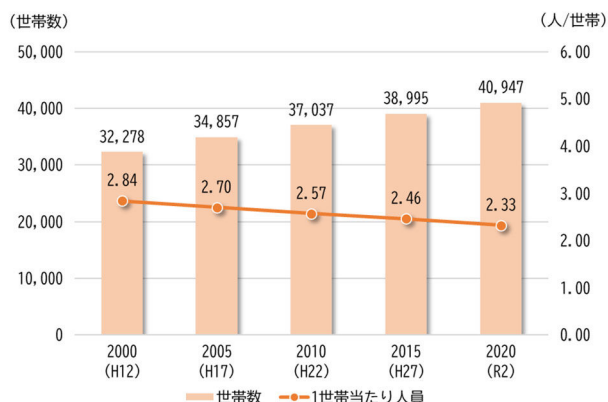
【本市の人口の推計・将来推計】



出典：H7～R2 国勢調査, R7～R27 国立社会保障・人口問題研究所

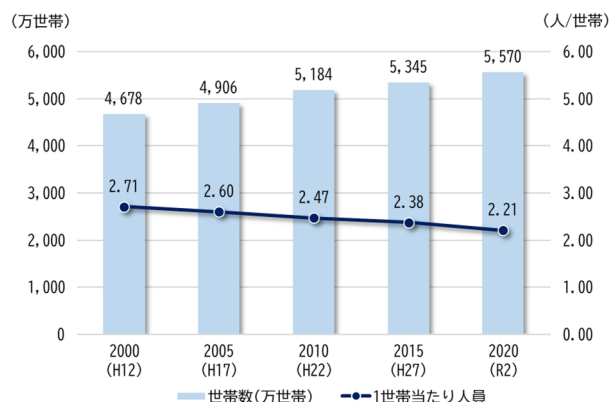
一方で、1世帯当たりの人員は一貫して減少傾向にあります。これは全国の動向と同様であり、核家族化や単身者世帯の増加等といった世帯形態の変化が要因と考えられます。

【本市の世帯数推移】



出典：国勢調査

【全国の世帯数推移】

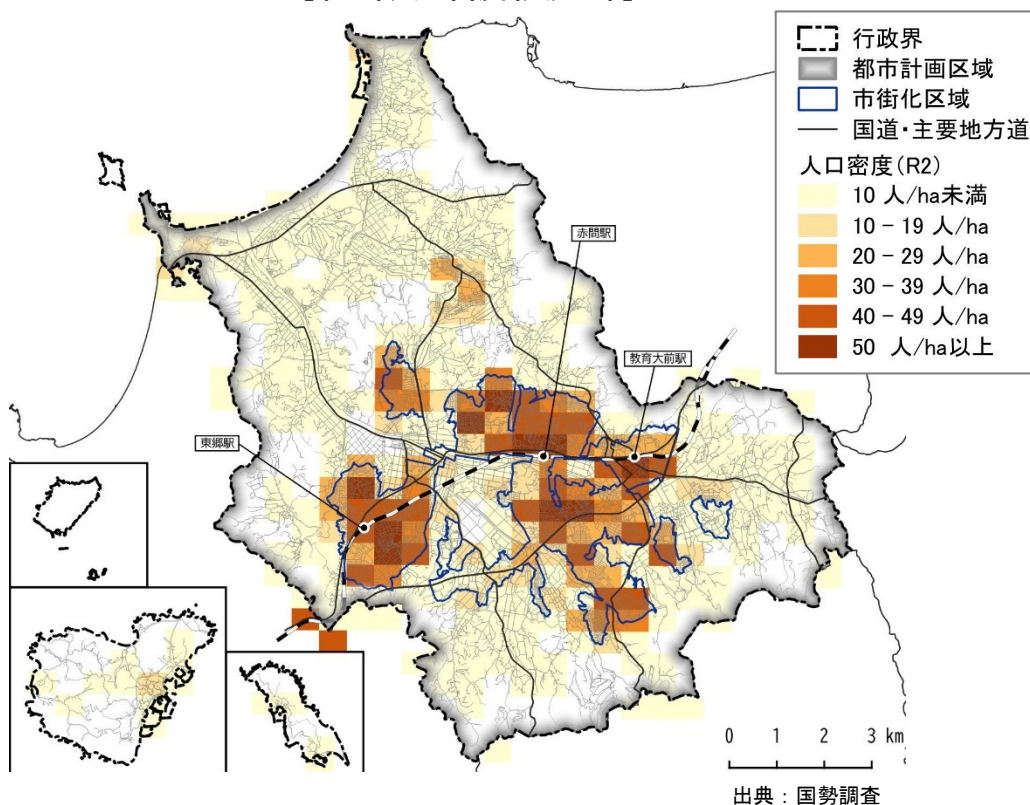


出典：国勢調査

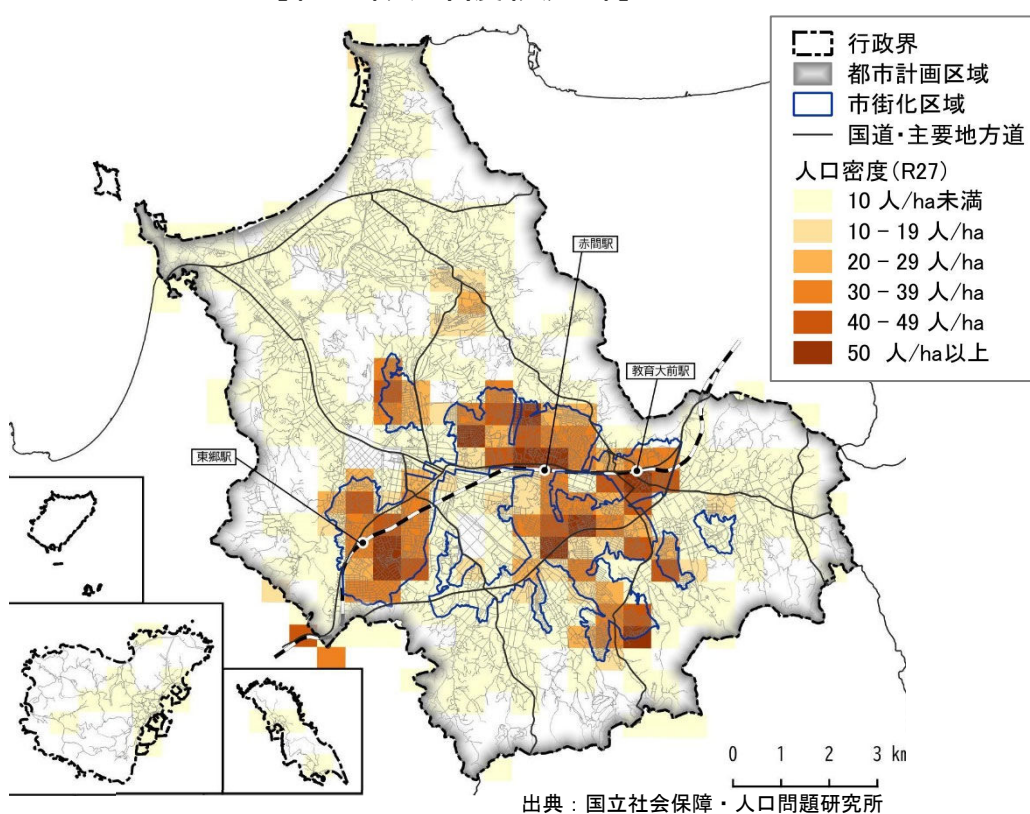
令和2年の人口密度を見ると、市街化区域内では40人/ha以上の箇所が多くありますが、市街化調整区域のほとんどの区域では10人/ha未満となっています。

令和27年においても令和2年と同様、市街化区域においては高い人口密度を保つ見込みであり、都市機能を支える一定の人口集積が見込まれます。一方で市街化調整区域においては低密度の状況が続くことが見込まれます。

【(R2)人口密度(人/ha)】

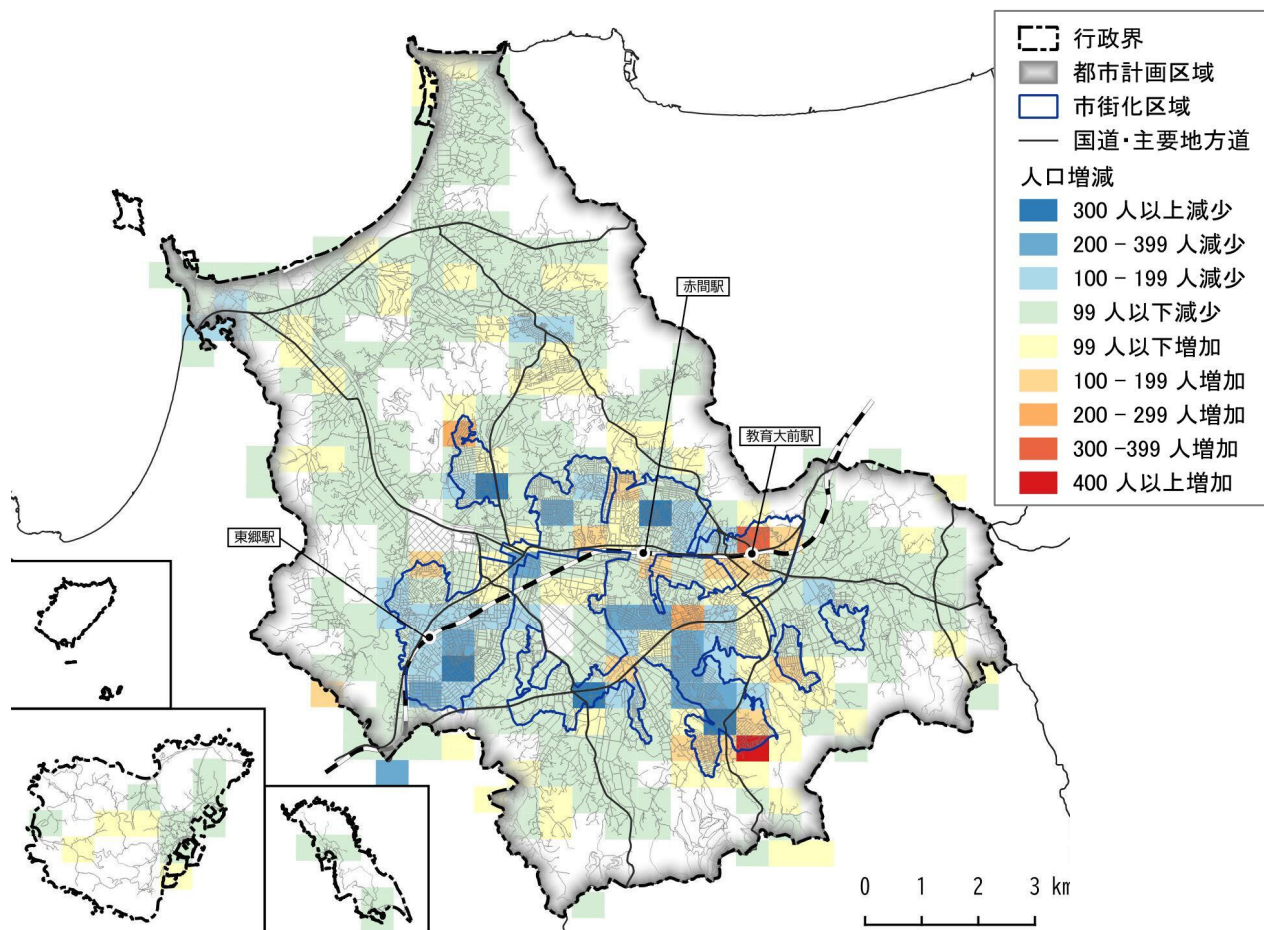


【(R27)人口密度(人/ha)】



令和2年から令和27年の人口増減を見ると、市街化区域内では400人以上の増加が見込まれる箇所もありますが、昭和40～50年代にかけて開発された住宅団地などで300人以上の減少が見込まれる箇所も複数点在しています。

【(R2～R27)人口増減(人)】

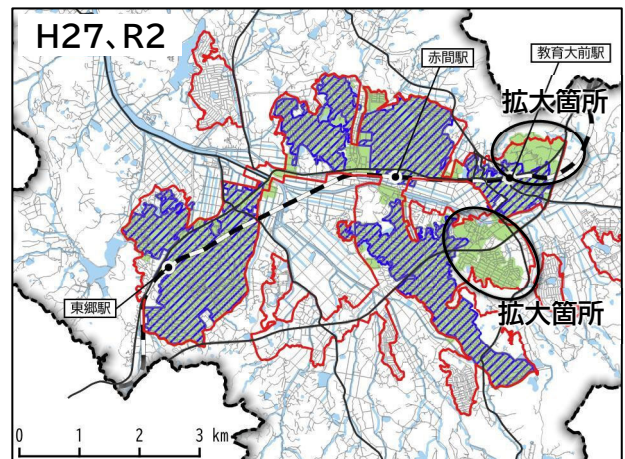
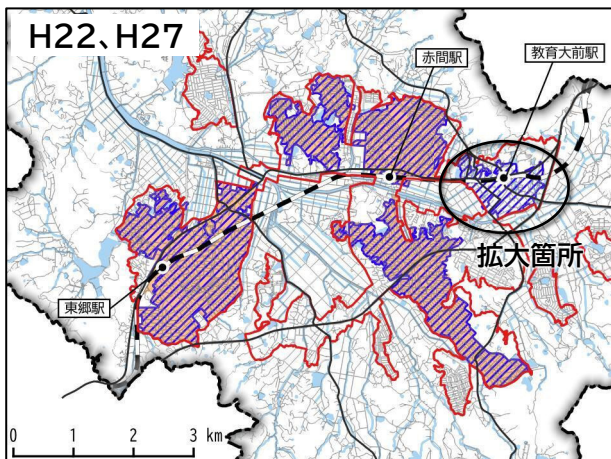
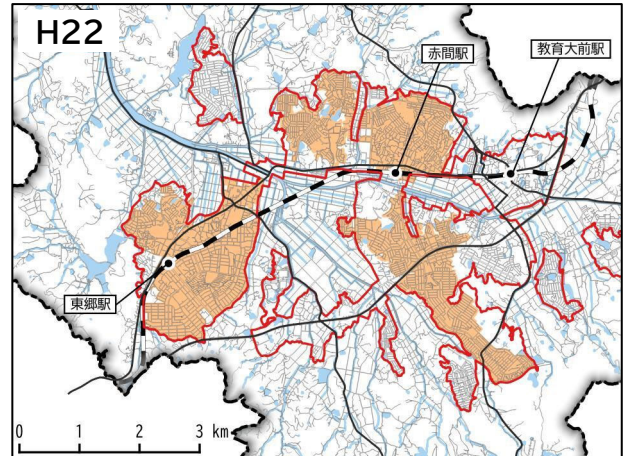
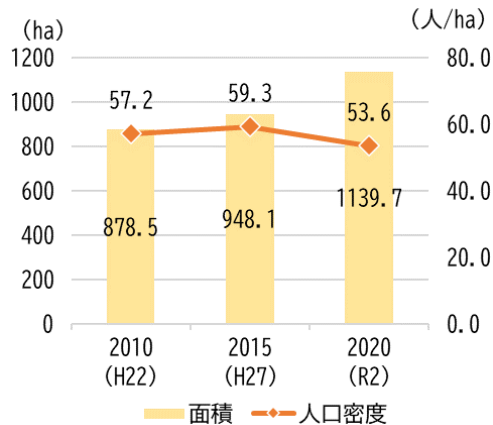


出典：R2は国勢調査、R27は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

(2) DID区域の変遷と人口密度

平成 22 年から令和2年の 10 年間で DID 区域※の人口密度は3.6 人/ha 減少していますが、DID 区域は教育大前駅周辺や、国道 3 号沿線において拡大しており、面積は 261.2ha 増加しています。

【DID 区域の変遷】



出典：国勢調査

※DID 区域：人口集中地区（人口密度が1 平方キロメートルあたり 4,000 人以上の地域が隣接して人口が 5,000 人以上となる地域）

2. 土地利用の状況

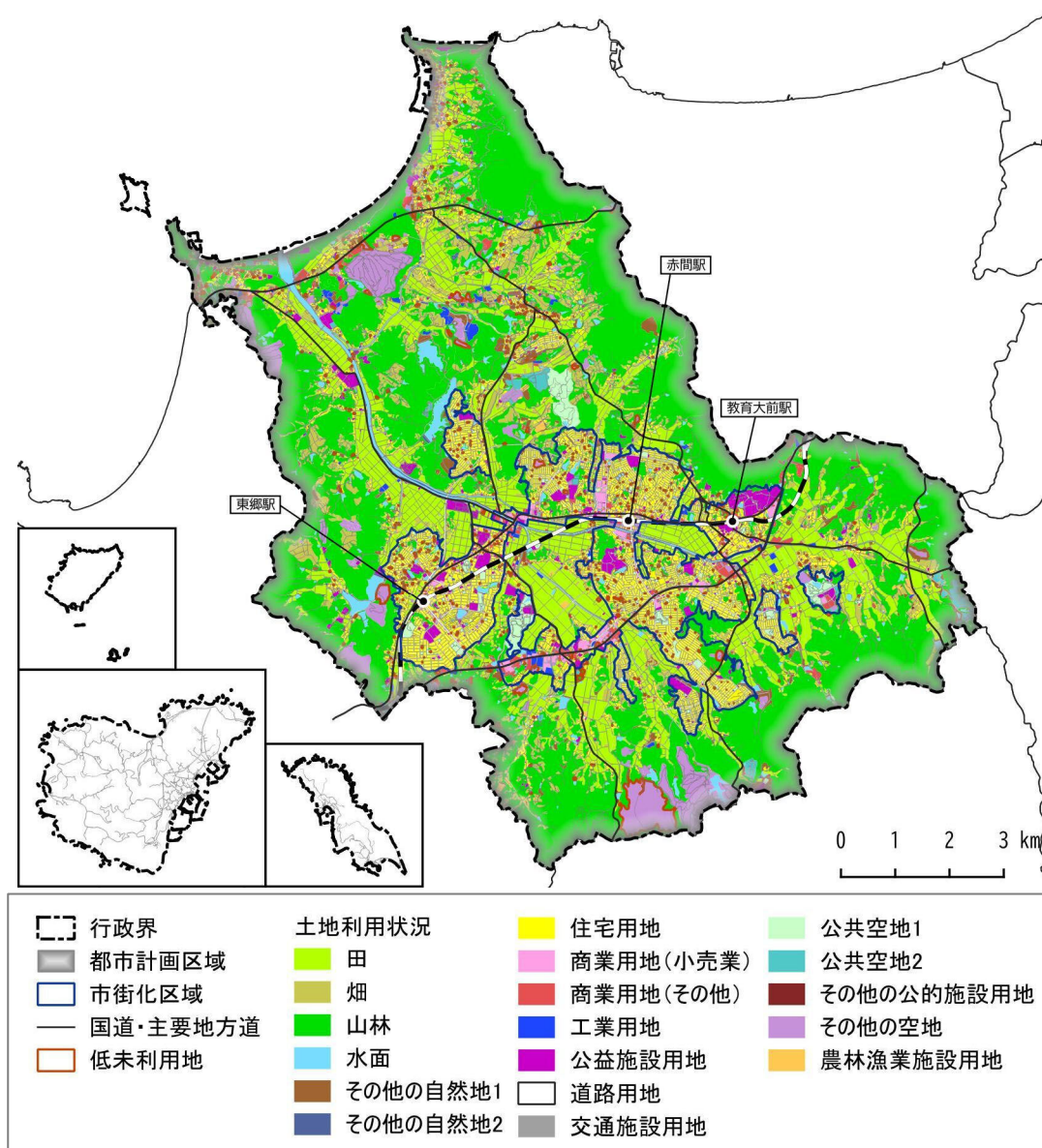
(1) 土地利用の動向

市全域では、自然的土地利用が 72.0%を占めており、山林の割合が最も高く全体の 43.4%、田は 15.5%となっています。一方で都市的土地利用では住宅用地の割合が最も高く 10.8%となっています。

市街化区域では、都市的土地利用が 77.3%を占めており、住宅用地の割合が最も高く 43.9%となっています。

市街化調整区域では、自然的土地利用が 82.4%を占めており、山林の割合が最も高く 50.6%となっています。

【土地利用状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

※凡例はR4都市計画基礎調査要領による

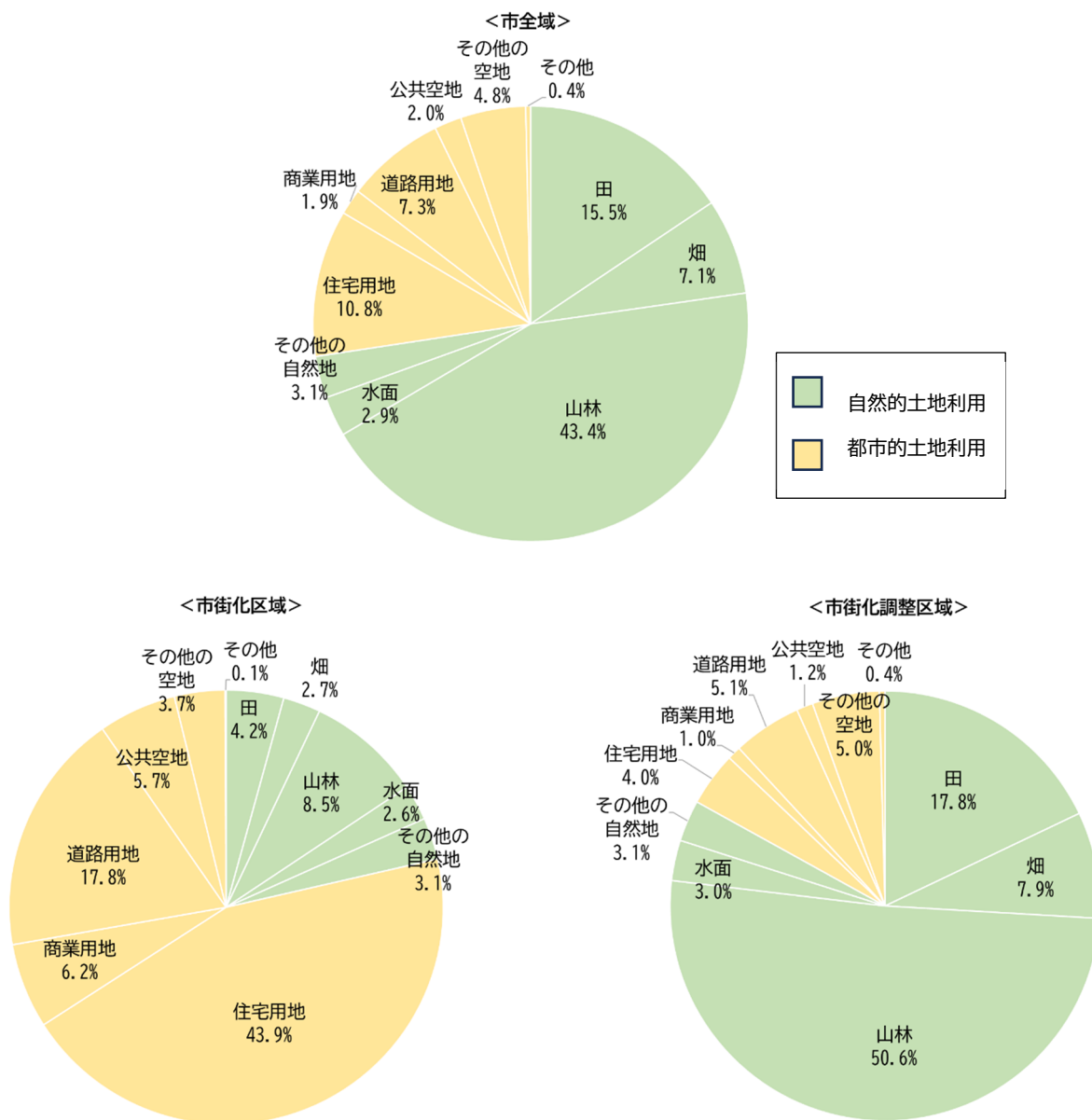
その他の自然地1：原野・牧野・荒地、低湿地

その他の自然地2：河川敷・河原、海浜、湖岸

公共空地1：公園・緑地

公共空地2：広場、運動場、墓園

【都市計画区域における土地利用割合】



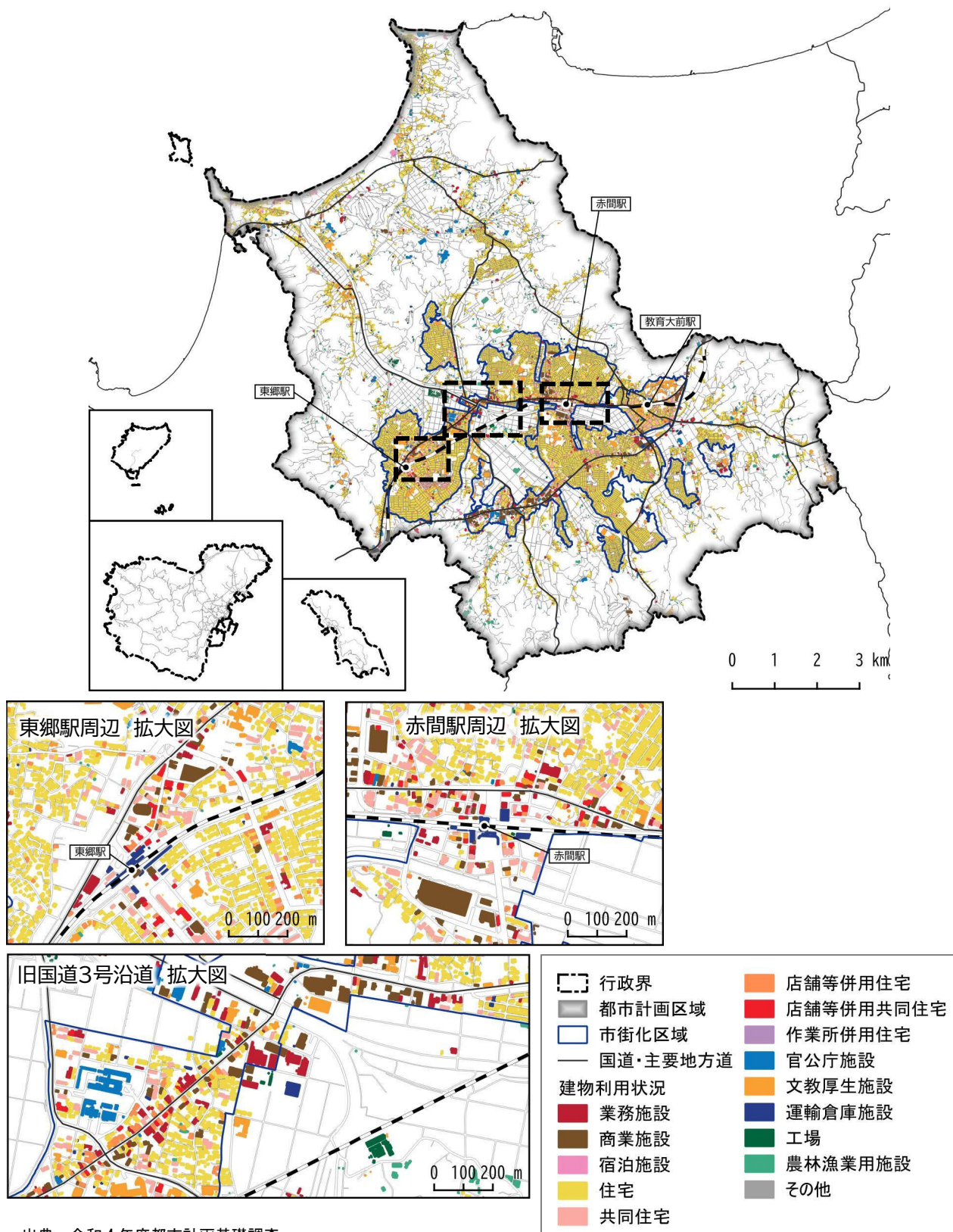
出典：令和4年度都市計画基礎調査

※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

(2) 建物利用状況

本市の建物利用状況を見ると、全体的に住宅の立地が多く見られます。また、東郷駅、赤間駅周辺や旧国道3号沿道においては商業施設や店舗併用住宅の立地も多く見られます。

【建物利用状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

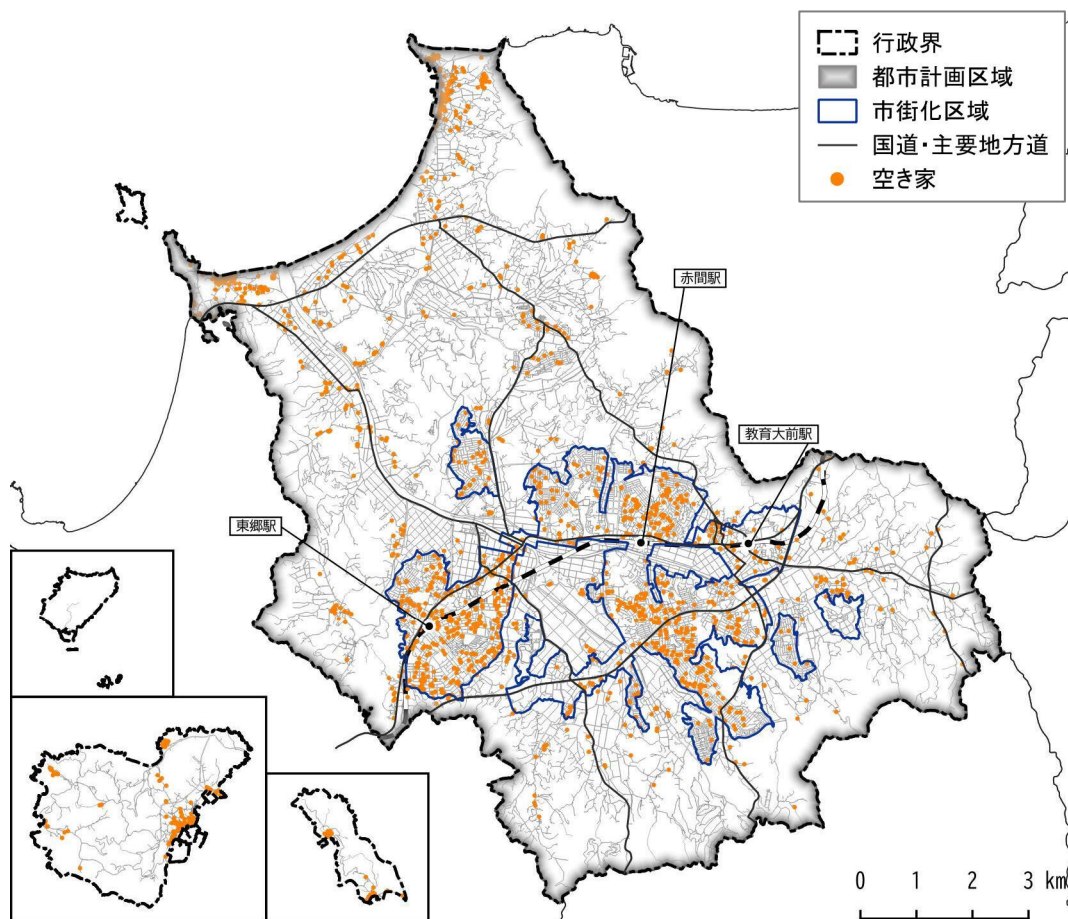
※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

(3) 空き家の分布状況

本市の空き家の分布状況を見ると、空き家数は市全域で1,615戸となっています。

地区別の空き家率を見ると、大島地区が26.4%と最も高く、次いで岬地区が15.4%となっています。

【空き家の分布状況】



出典：宗像市空家等実態調査（R4）

地区	令和4年			平成28年			平成28年⇒令和4年 空き家増減数
	調査箇所	空き家数	空き家率	調査箇所	空き家数	空き家率	
吉武	1,012	50	4.9%	877	64	7.3%	-14
赤間	5,436	133	2.4%	5,251	175	3.3%	-42
赤間西	3,253	103	3.2%	3,193	151	4.7%	-48
自由ヶ丘	5,110	195	3.8%	5,055	230	4.5%	-35
河東	5,858	111	1.9%	5,550	163	2.9%	-52
南郷	2,331	93	4.0%	2,379	87	3.7%	6
東郷	3,397	200	5.9%	3,430	159	4.6%	41
日の里	3,299	185	5.6%	3,201	171	5.3%	14
玄海	1,597	226	14.2%	1,930	220	11.4%	6
池野	1,647	69	4.2%	1,874	68	3.6%	1
岬	865	133	15.4%	1,267	121	9.6%	12
大島	444	117	26.4%	640	103	16.1%	14
合計	34,249	1,615	4.71%	34,647	1,712	4.94%	-97

[空き家率] ■ …1%以上減少 ■ …1%以上増加

出典：宗像市空家等実態調査（R4）

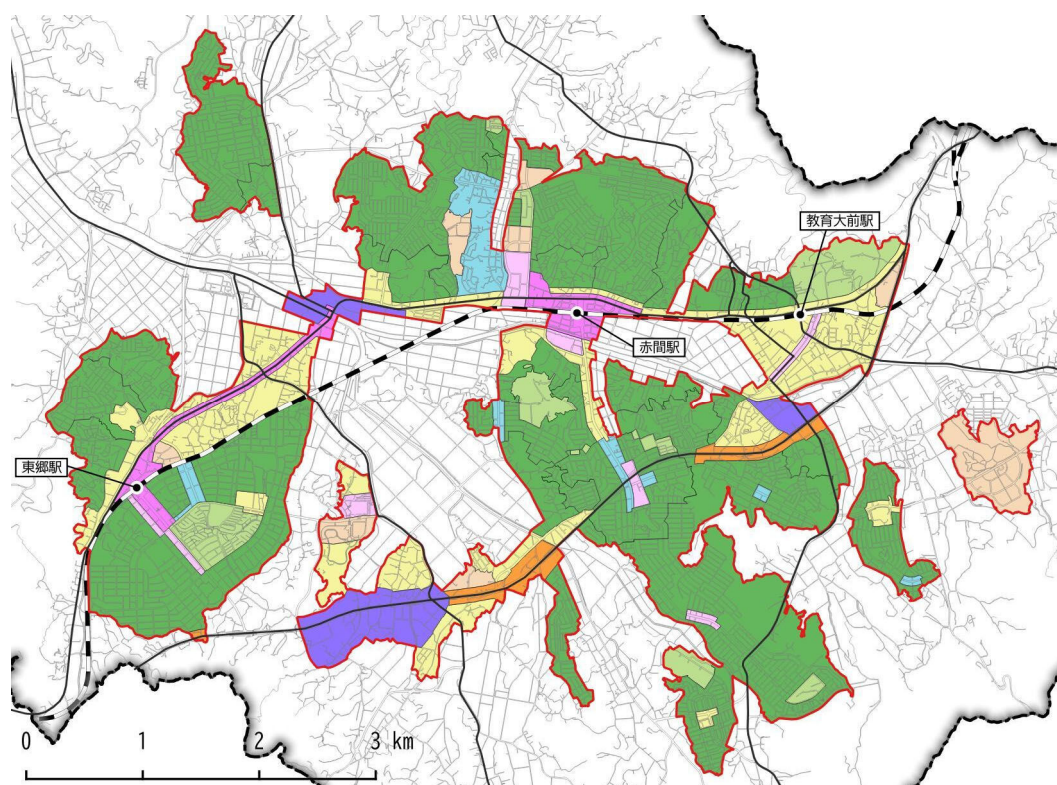
(4) 地域地区等の法規制状況

用途地域については、主として住居系の用途地域を指定しており、なかでも第一種低層住居専用地域の割合が最も高く、約60%を占めています。また、商業系の用途地域は赤間駅、東郷駅の周辺において指定しており、国道3号周辺の王丸地区や徳重周辺、県道69号(旧国道3号の一部)沿道の稲元地区・東郷地区などで準工業地域に指定しており、それぞれ全体の約4%となっています。

地区計画については、33地区に指定しており地域の特性に応じたまちづくりを進めています。

準防火地域については、商業系用途地域において指定しています。

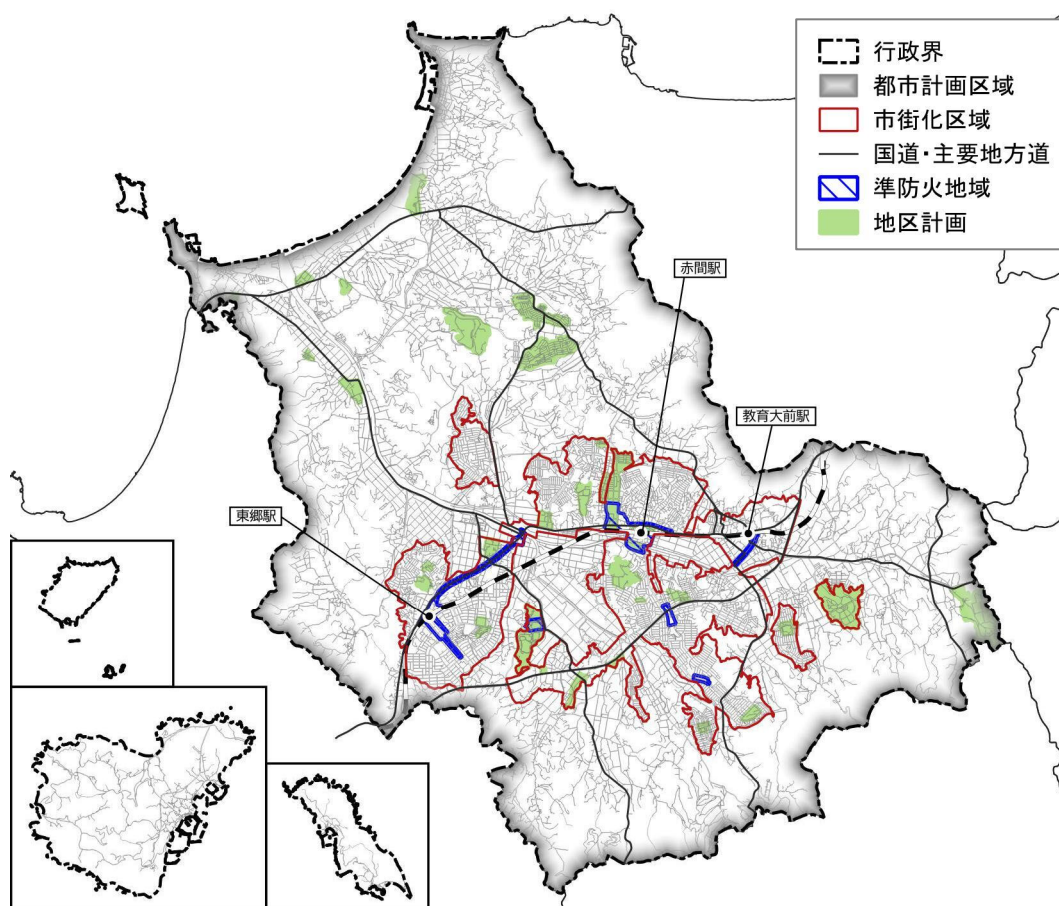
【用途地域の指定状況】



行政界	用途地域
都市計画区域	第一種低層住居専用地域
市街化区域	第二種低層住居専用地域
国道・主要地方道	第一種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域

出典：令和4年度都市計画基礎調査

【準防火地域・地区計画の指定状況】

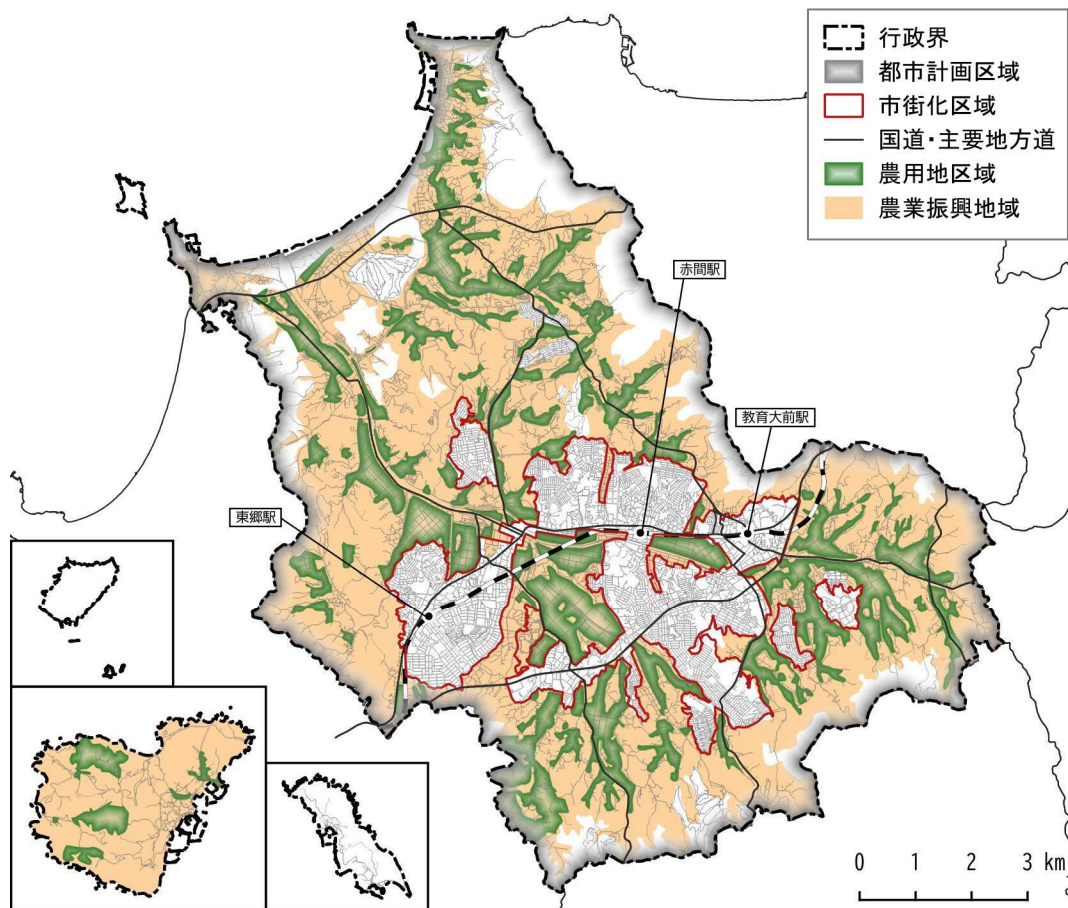


出典：令和4年度都市計画基礎調査を基に作成（R6 時点）

(5) 農業振興地域及び農用地区域の指定状況

市街化調整区域の広い範囲に農業振興地域が指定されており、良好な営農環境が保全されています。

【農業振興地域及び農用地区域の指定状況】



出典：国土交通省 国土数値情報（R5 時点）

3. 公共交通の状況

(1) 広域交通の運行状況

① 鉄道

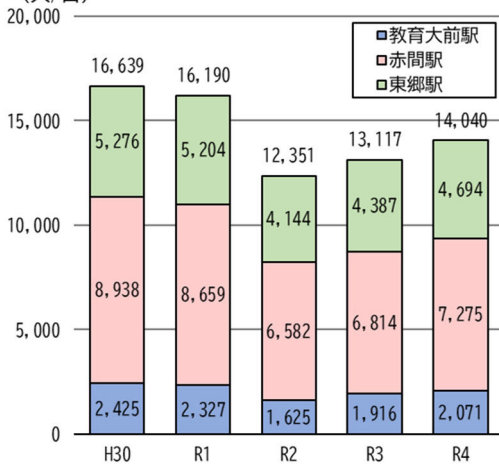
本市には JR 鹿児島本線が横断しており、赤間駅、東郷駅、教育大前駅の 3 つの駅があります。

市内の駅別利用者を見ると赤間駅が最も多く、乗車人員は 7,511 人/日となっています。

赤間駅から博多駅までは特急列車で最速 23 分、快速電車で最速 37 分、小倉駅までは特急列車で最速 24 分、快速電車で最速 33 分の乗車時間です。

【駅別乗車人員】

市内の駅別乗車人員推移
(人/日)

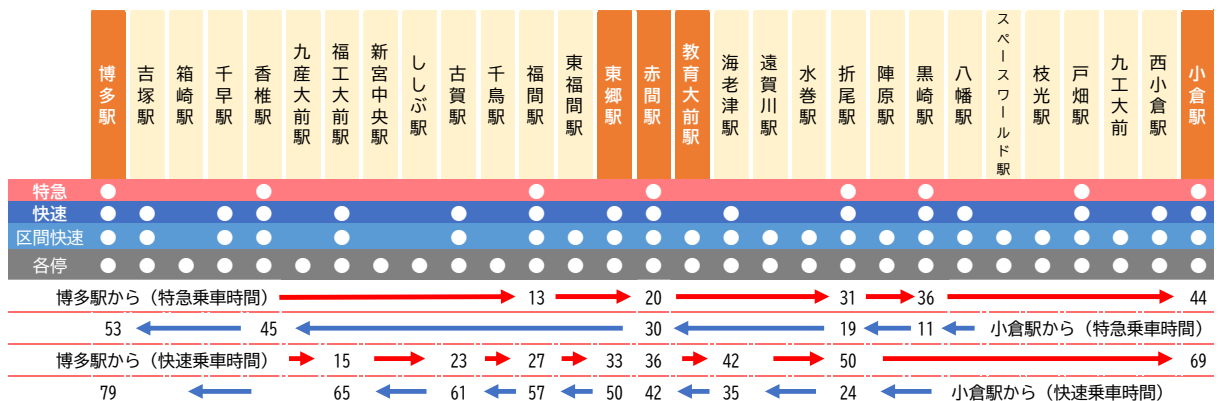


出典：九州旅客鉄道株式会社

順位	駅名	乗車人員 (人/日)	順位	駅名	乗車人員 (人/日)
1	博多	119,562	11	佐賀	11,722
2	小倉	32,073	12	福工大前	10,922
3	鹿児島中央	19,437	13	南福岡	9,711
4	大分	16,949	14	竹下	9,470
5	熊本	16,292	15	九大学研都市	8,985
6	吉塚	14,867	16	長崎	8,863
7	折尾	13,983	17	福岡	8,549
8	千早	13,559	18	戸畑	8,372
9	香椎	13,470	19	大野城	7,823
10	黒崎	13,247	20	赤間	7,511

出典：九州旅客鉄道株式会社 (R5 年度)

【乗車時間】



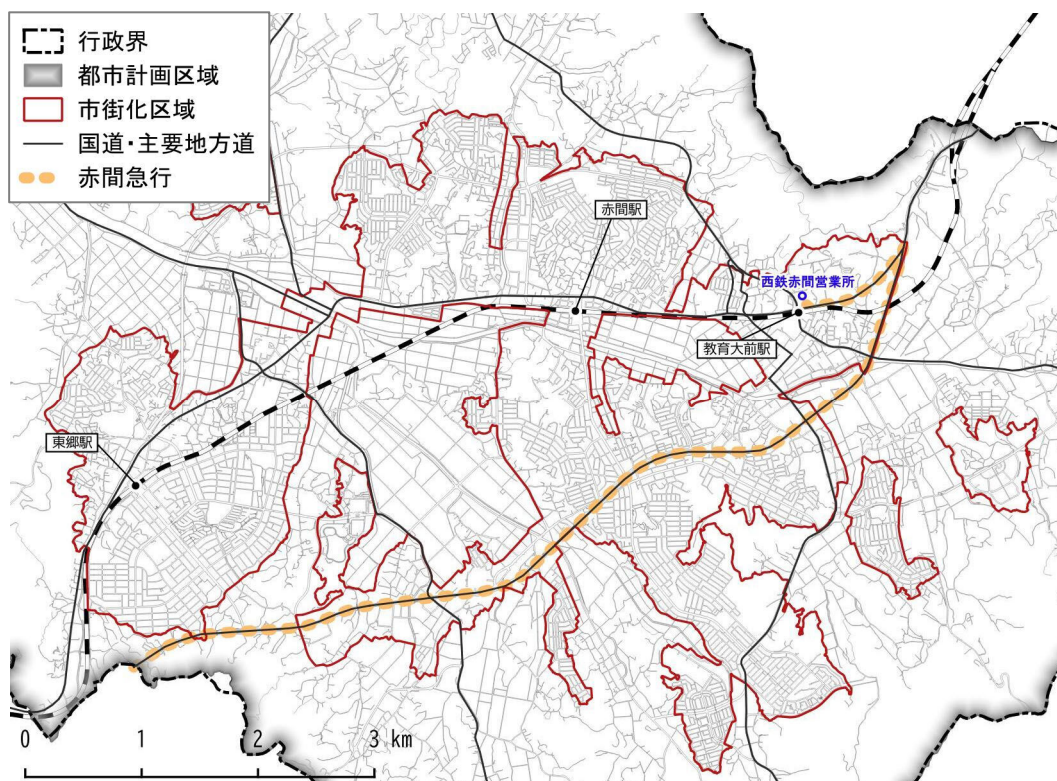
出典：九州旅客鉄道株式会社 (R5 時点)

② 路線バス

赤間急行線は、天神(昭和通り)と赤間営業所を結ぶ広域的な路線として、市外とのアクセスを担っており、1日 116 本運行しています。

また、「福岡都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年4月 30 日告示)」において、赤間急行線の一部は公共交通軸に位置づけられており、拠点間の交流や交通需要を創出しながら、公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ることとされています。

【路線バス(急行)の運行状況】



出典：国土交通省 国土数値情報（R4 時点）、西鉄バスホームページ（R5 時点）

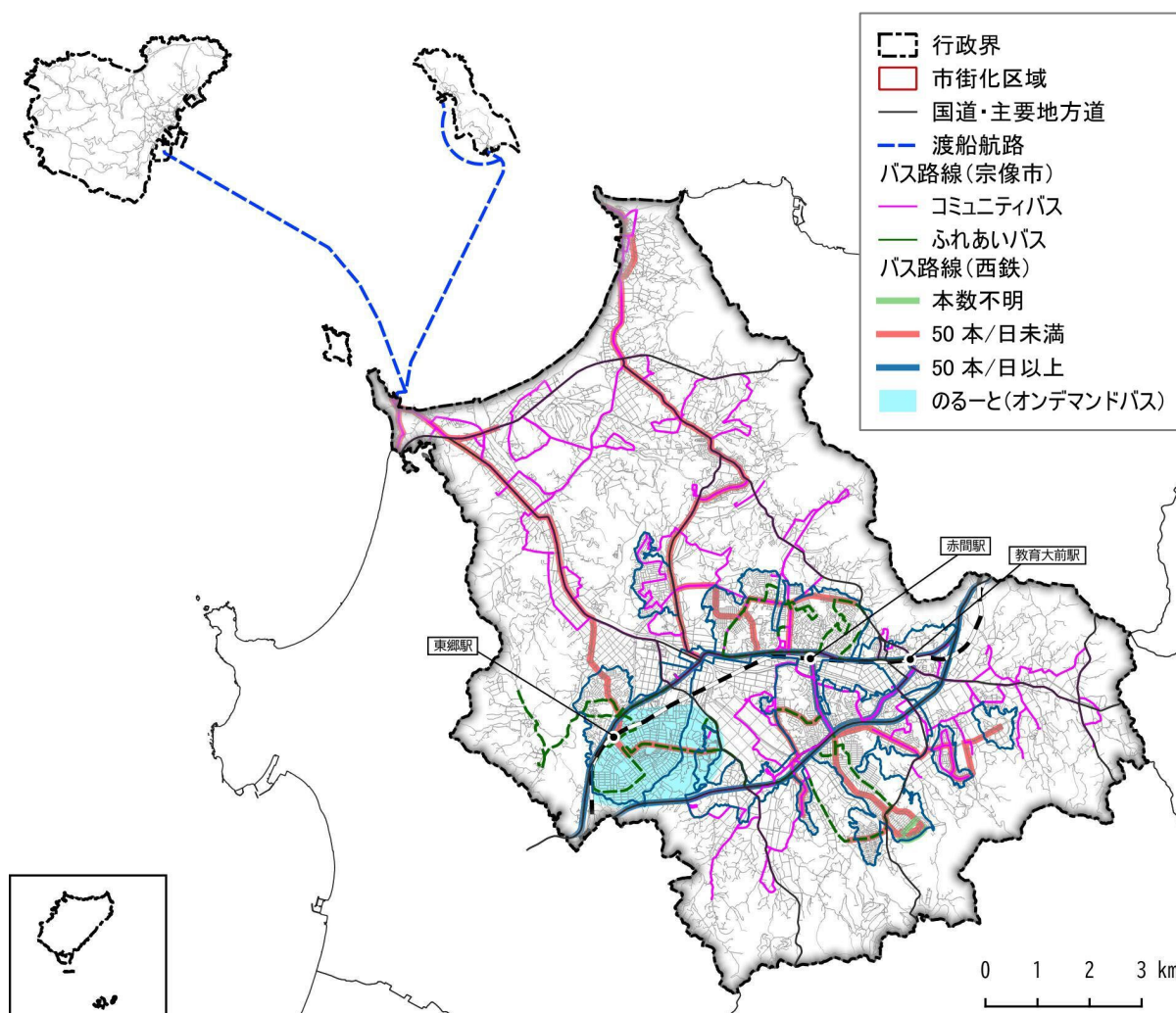
③ 路線バス・渡船の運行状況

本市の路線バスは西鉄バスとコミュニティバス、ふれあいバスが運行しています。

西鉄バスは1日50本以上の路線もあり、市内の主な目的地までバスが運行している状況です。日の里地区については、AIを活用したオンデマンドバス「のるーと」を導入し、効果的な交通空白地域の解消を図っています。

また、神湊を発着地とする大島と地島まで渡船が運行しており、大島便は1日当たり往復7便、地島便は往復6便運航しています。

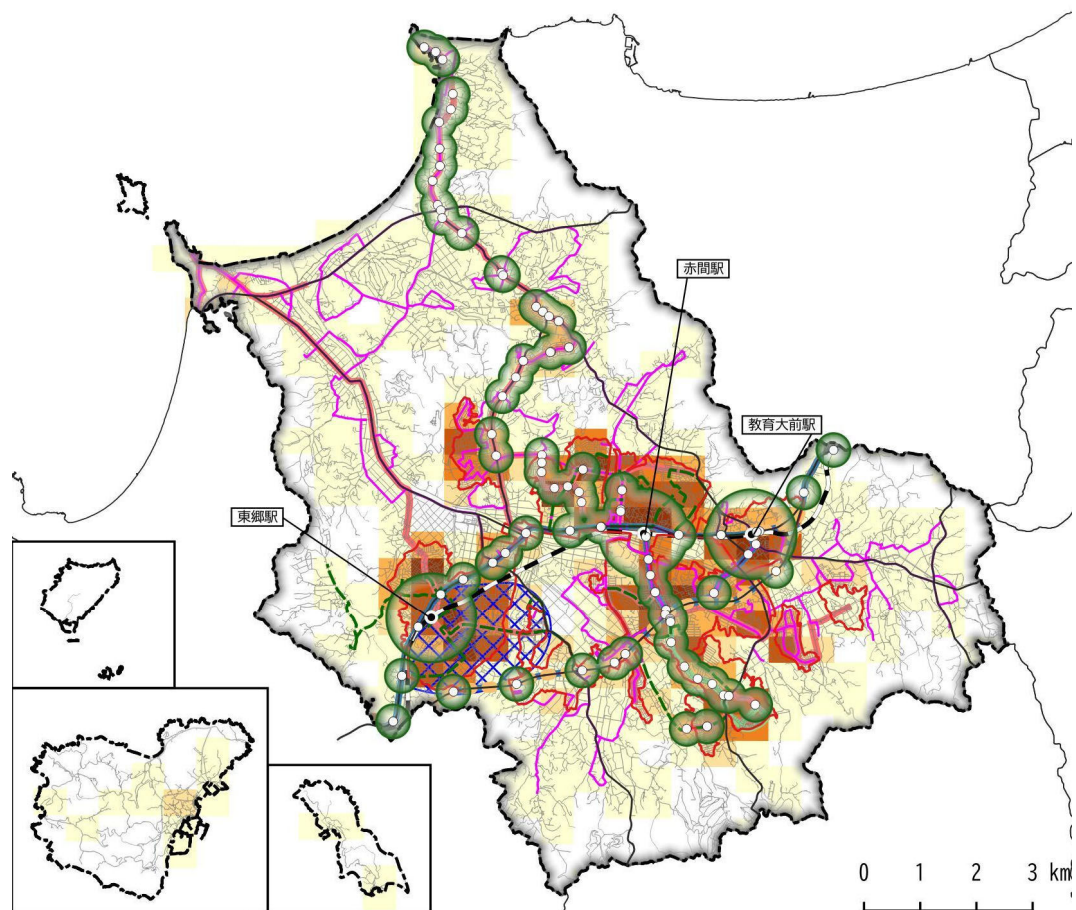
【路線バス(市内)・渡船の運行状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ（R6時点）、国土交通省 国土数値情報（R4時点）、市資料（R6時点）

令和2年における基幹的公共交通の利用圏人口カバー率は、市街化区域内では 63.4%であり、市民の半数以上が基幹的公共交通を利用しやすい状況となっており、都市計画区域内では 54.3%となっています。

【基幹的公共交通の運行状況× 人口密度(R2)】



【利用圏人口カバー率（令和2年）】

区分	圏内人口	カバー率
都市計画区域	47,281 人	49.2%
市街化区域	37,336 人	58.7%

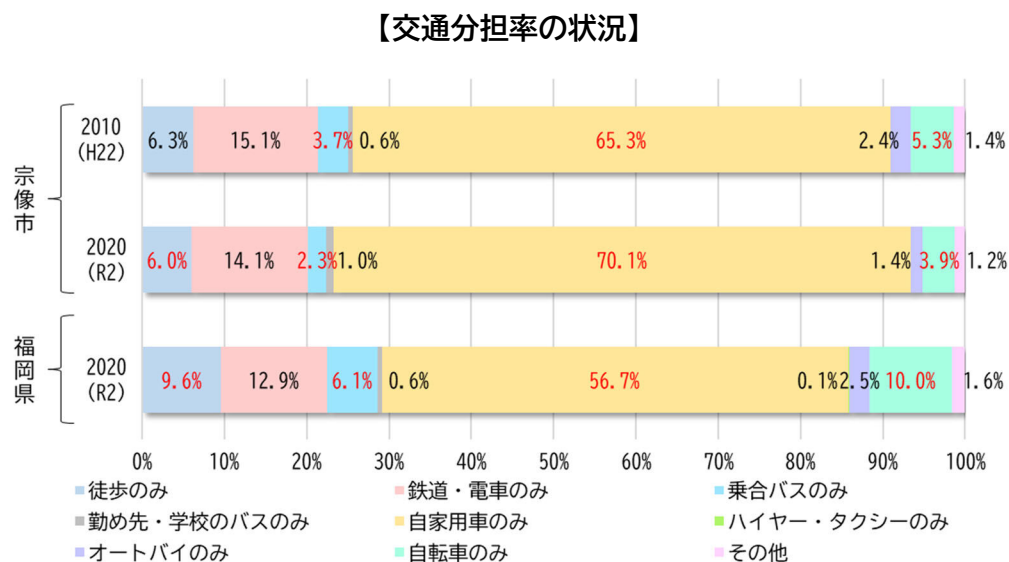


出典：令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ（R6時点）、国土交通省 国土数値情報（R4時点）、西鉄バスホームページ（R5時点）、国勢調査（R2）
「基幹的公共交通」とは、30本/日（平日）以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線（国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」参照）

④ 交通分担率の状況

市内の交通分担率を見ると、平成22年から令和2年までの10年間で乗合バスのみ及び自転車などの割合がそれぞれ1.4%減少しており、自家用車のみの割合は4.8%増加しています。

福岡県全体と比較すると、徒歩のみの割合は3.6%、乗合バスなどのみの割合は3.8%、自転車などのみの割合は6.1%とそれぞれ低くなっています。自家用車のみの利用割合は本市が13.4%高くなっており、自家用車への依存割合が高いことがうかがえます。



4. 都市機能の分布状況

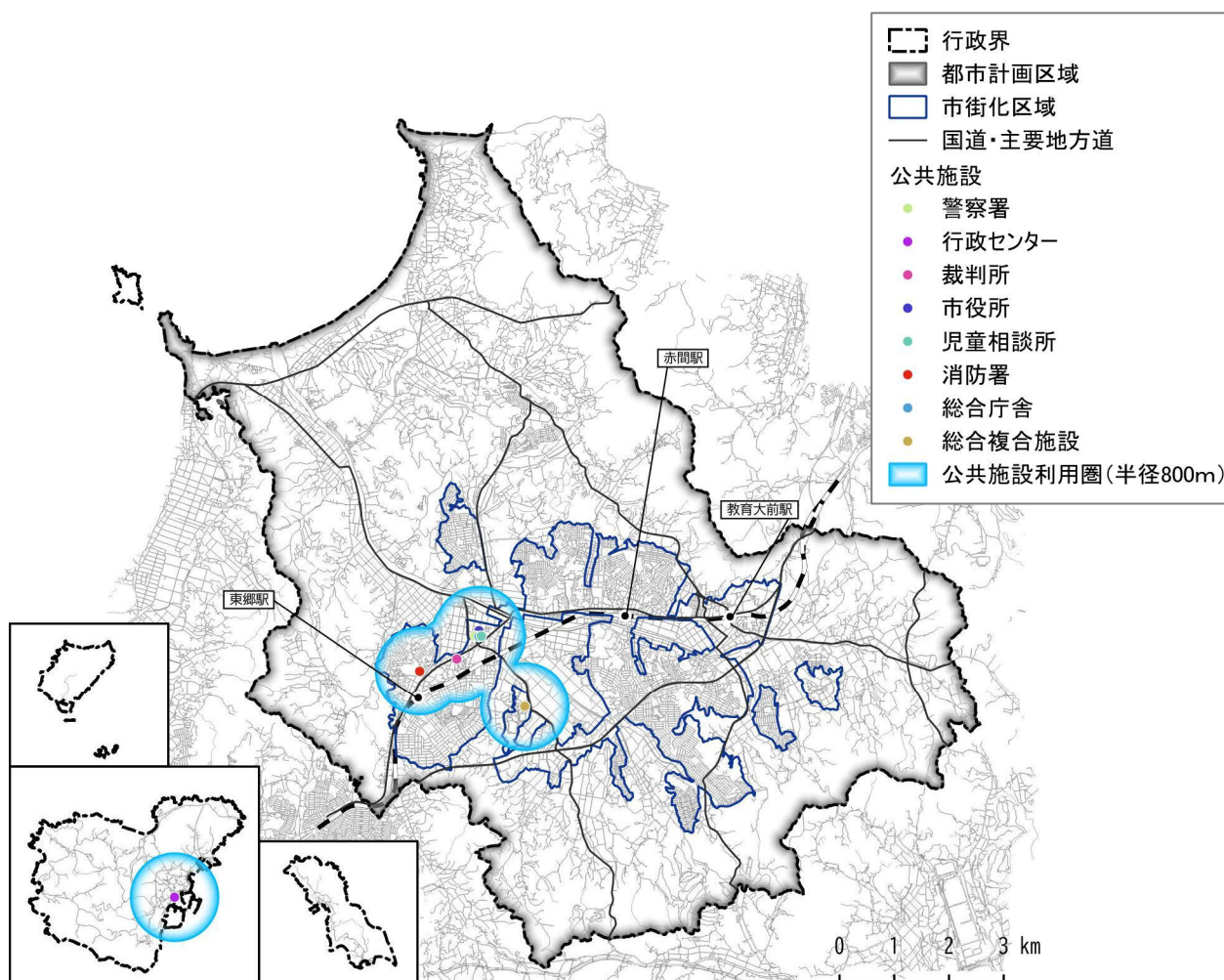
各都市機能の利用圏については、以下の通りです。

都市機能	利用圏
・公共施設 ・医療機能 ・子育て機能 ・商業機能 ・金融機能 ・教育文化機能	「都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月国土交通省都市局都市計画課)」において示されている一般的な徒歩圏である半径 800 mを採用
・介護福祉機能	「都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月国土交通省都市局都市計画課)」において示されている、「厚生労働省 地域包括ケアシステム」の日常生活圏域を想定した半径 1km を採用

(1) 行政機能・公共施設

行政機能・公共施設は主に東郷地区に集積しています。

【行政機能・公共施設の分布状況】



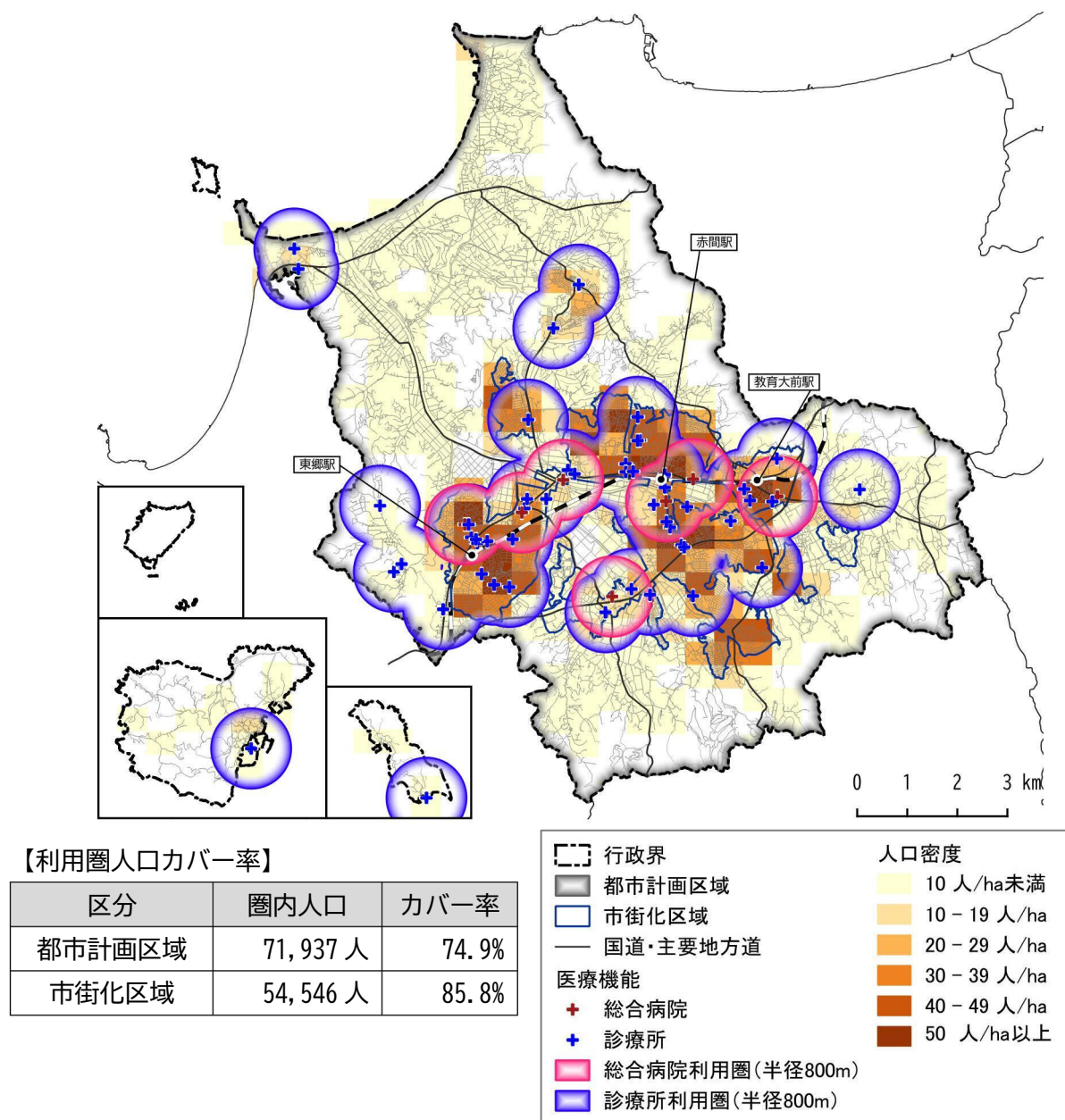
出典：令和4年度都市計画基礎調査

(2) 医療機能

令和5年時点における医療施設は 57 施設あり、その内訳は総合病院が 7 施設、診療所が 50 施設で、鉄道駅や住宅団地の周辺、幹線道路沿いに多く立地しています。

令和2年における医療機能の利用圏人口カバー率は、市街化区域内では 85.8%であり、多くの市民が医療機能を利用しやすい状況となっています。また、都市計画区域内では 74.9%となっています。

【医療機能の分布状況×人口密度】



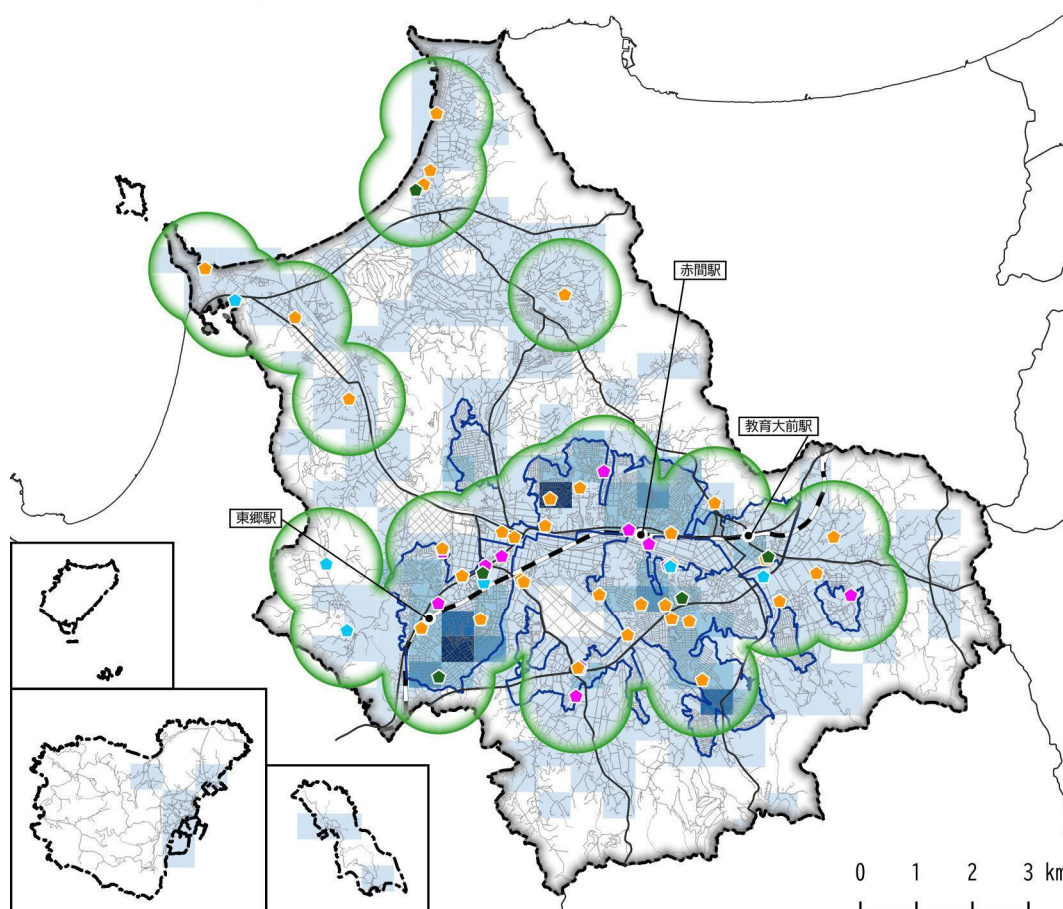
出典：国勢調査（R2）、国土交通省 国土数値情報を基に作成（R5 時点）

(3) 介護福祉機能

令和5年時点における介護福祉機能を有する施設は 71 施設あり、その内訳は小規模多機能施設が 5 施設、短期入所施設が 6 施設、通所介護施設が 37 施設、訪問介護施設が 23 施設で、多くの施設が市街化区域内に立地しており、市街化調整区域では国道・主要地方道沿道に立地しています。

令和2年における介護福祉機能の利用圏老年人口カバー率は、市街化区域内では 95.3%であり、ほとんどの市内の高齢者が介護福祉機能を利用しやすい状況となっています。また、都市計画区域内では 89.8%となっています。

【介護福祉機能の分布状況×老年人口密度】



【利用圏人口カバー率】

区分	圏内老年人口	カバー率
都市計画区域	24,987 人	89.8%
市街化区域	16,652 人	95.3%



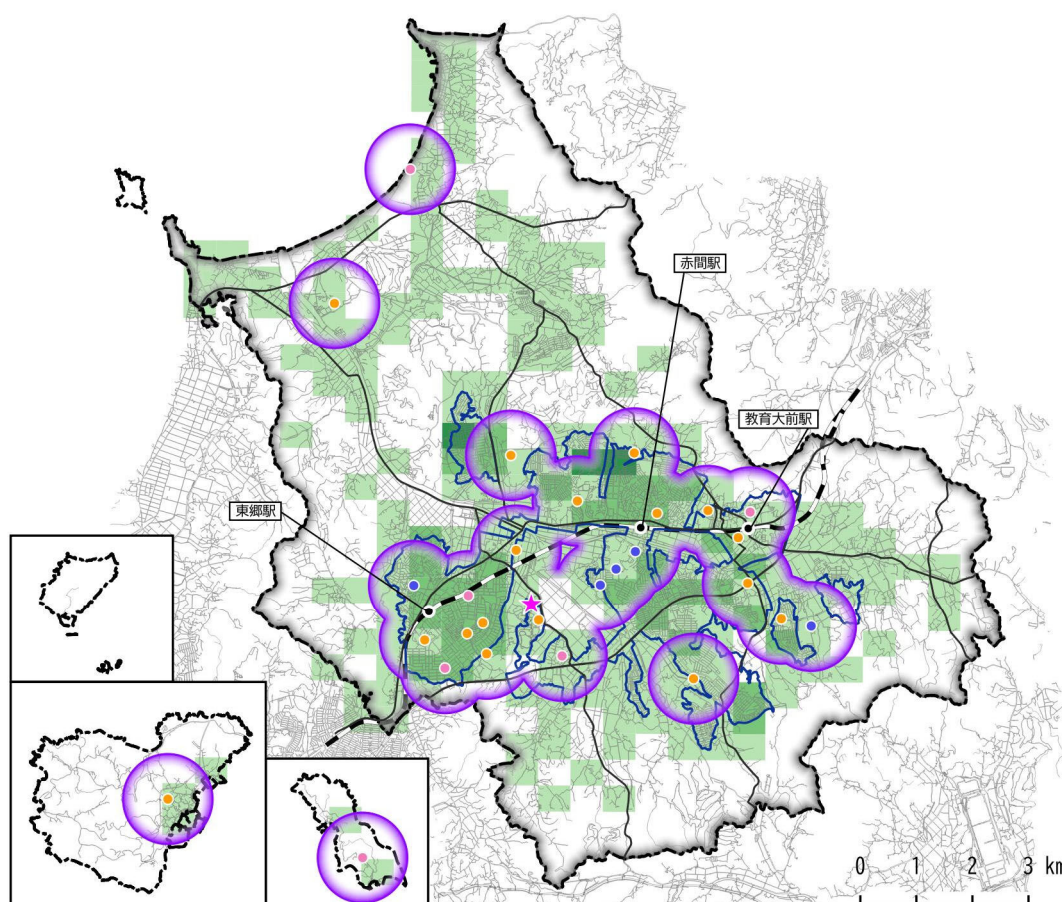
出典：国勢調査（R2）、各種データを基に作成

(4) 子育て機能

令和6年時点における子育て機能を有する施設は 29 施設あり、その内訳は子育て支援センターが 1 施設、認可保育所が 16 施設、へき地保育所が1施設、認定こども園が 5 施設、幼稚園が 6 施設で、多くの保育施設等の子育て機能を有する施設が市街化区域内に立地しています。

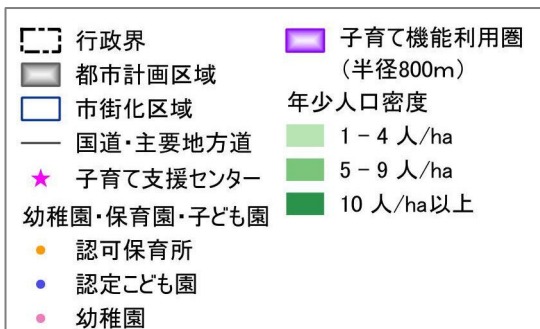
令和2年における子育て機能の利用圏年少人口カバー率は、市街化区域内では 81.2%であり、多くの年少人口が子育て機能を利用しやすい状況となっています。また、都市計画区域内では 70.7%となっています。

【子育て機能の分布状況×年少人口密度】



【利用圏人口カバー率】

区分	圏内年少人口	カバー率
都市計画区域	9,374 人	70.7%
市街化区域	7,300 人	81.2%



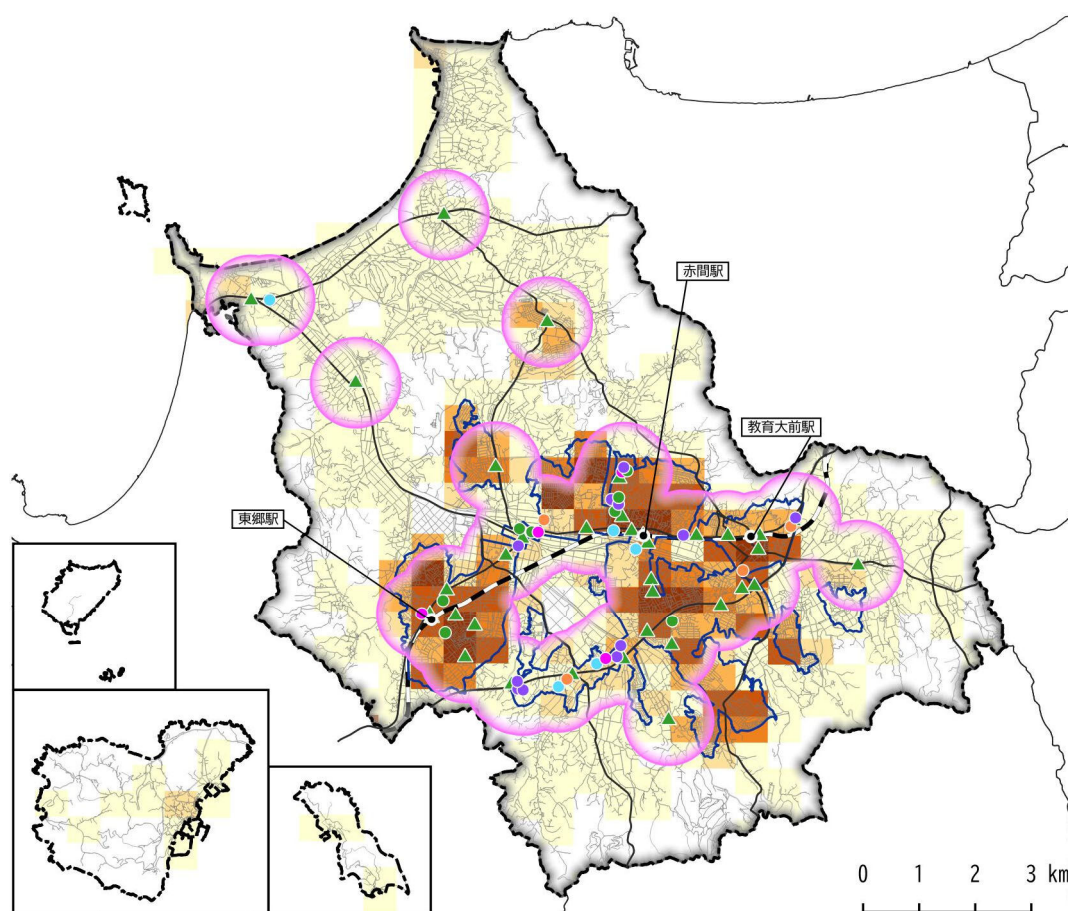
出典：国勢調査（R2）、市ホームページを基に作成（R6 時点）

(5) 商業機能

令和5年時点における商業機能を有する施設は 68 施設あり、その内訳はスーパーが 8 施設、ディスカウントストアが 4 施設、ドラッグストアが 4 施設、ホームセンターが 5 施設、専門店が 11 施設、コンビニエンスストアが 36 施設で、多くの施設が市街化区域内に立地していますが、一部のホームセンターとコンビニエンスストアは、市街化調整区域の国道・主要地方道沿道に立地しています。

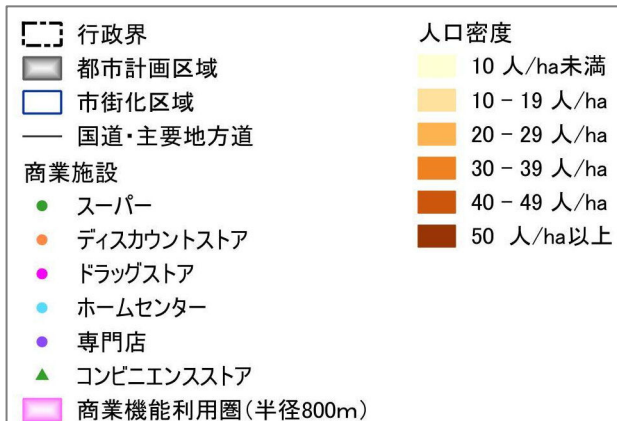
令和2年における商業機能の利用圏人口カバー率は、市街化区域内では 88.1%であり、利便性が高い状況にあります。また、都市計画区域内では 78.6%となっています。

【商業機能の分布状況×人口密度】



【利用圏人口カバー率】

区分	圏内人口	カバー率
都市計画区域	75,546 人	78.6%
市街化区域	56,036 人	88.1%



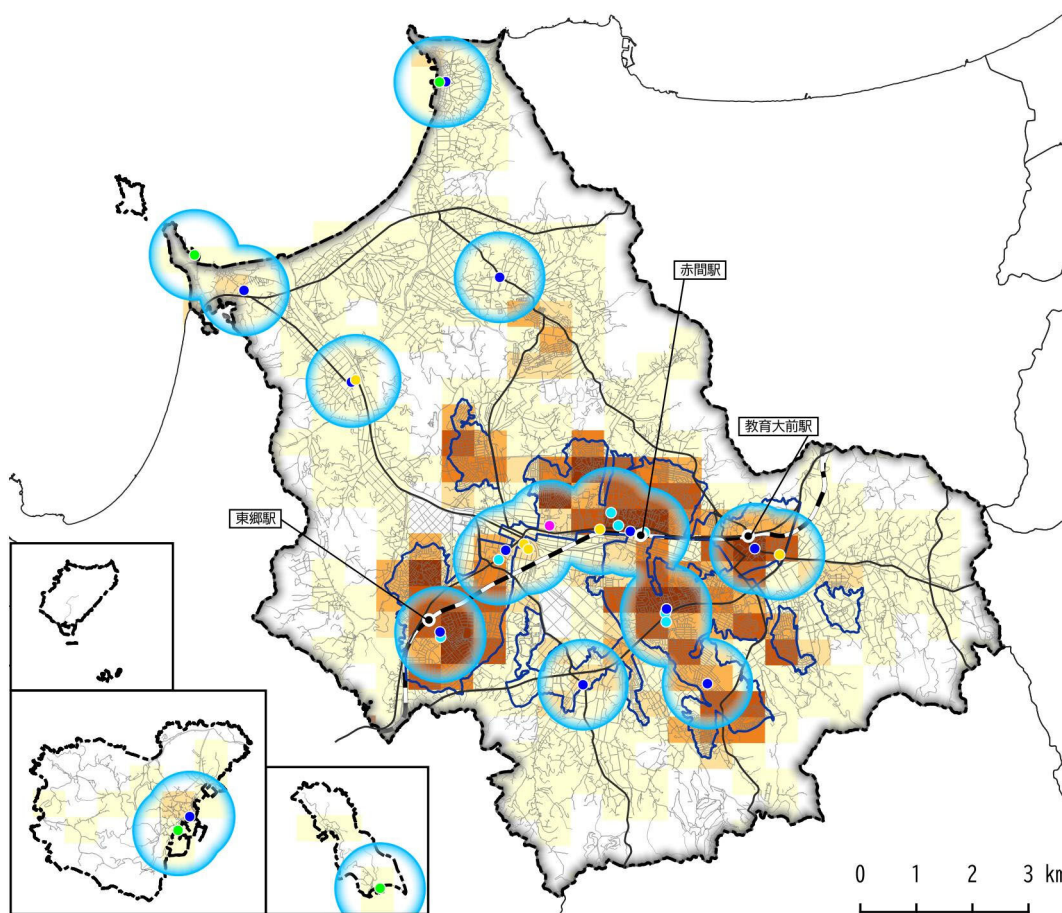
出典：令和4年度都市計画基礎調査、国勢調査（R2）、各種データを基に作成

(6) 金融機能

令和5年時点における金融機能を有する施設は30施設あり、その内訳は銀行が7施設、信用金庫が1施設、郵便局が13施設、農協が5施設、漁協が4施設です。銀行・信用金庫はすべて市街化区域に立地しています。郵便局・農協は主に市街化区域に立地していますが、一部は市街化調整区域にも立地しています。また、漁協は鐘崎、神湊、大島、地島に立地しています。

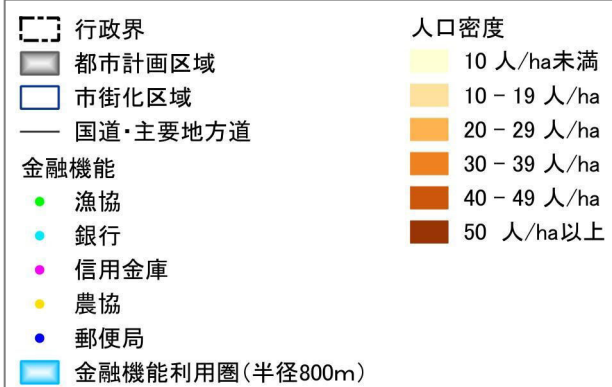
令和2年における金融機能の利用圏人口カバー率は、市街化区域内では67.1%であり、市民の半数以上が金融機関を利用しやすい状況となっています。また、都市計画区域内では56.0%となっています。

【金融機能の分布状況×人口密度】



【利用圏人口カバー率】

区分	圏内人口	カバー率
都市計画区域	53,829 人	56.0%
市街化区域	42,698 人	67.1%



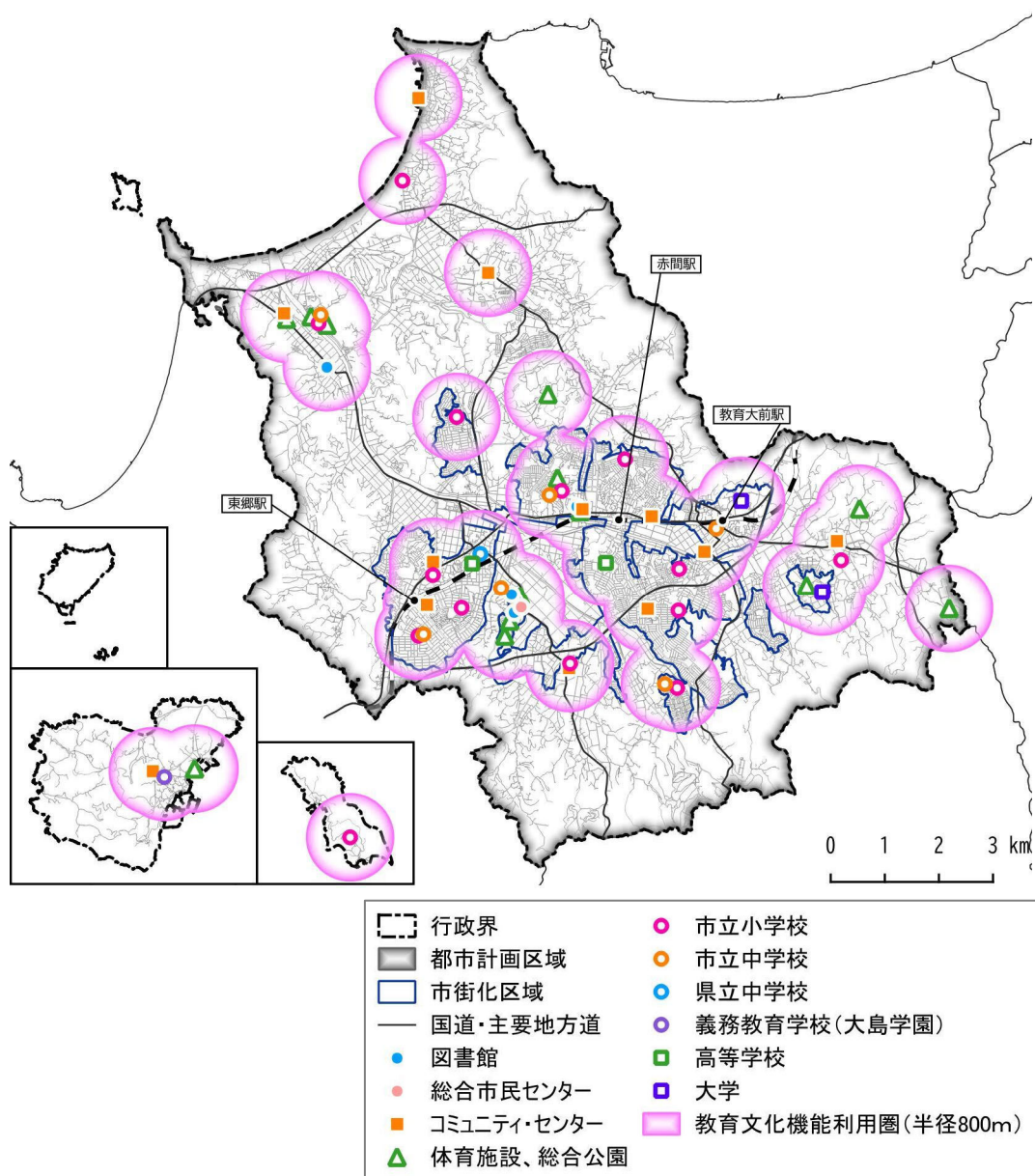
出典：国勢調査（R2）、日本全国銀行・ATM マップ（R5 時点）

(7) 教育文化機能

令和6年時点における教育文化機能を有する施設は57施設あり、その内訳は図書館が4施設、総合市民センターが1施設、コミュニティ・センターが12施設、体育施設、総合公園が14施設、市立小学校が14施設、市立中学校が6施設、県立中学校が1施設、義務教育学校(大島学園)が1施設、高等学校が2施設、大学が2施設立地しています。

コミュニティ・センターは各コミュニティ区域に分布しており、体育施設は市全域に点在しているとともに、人口バランスに応じ小学校・中学校が立地しています。

【教育文化機能の分布状況】

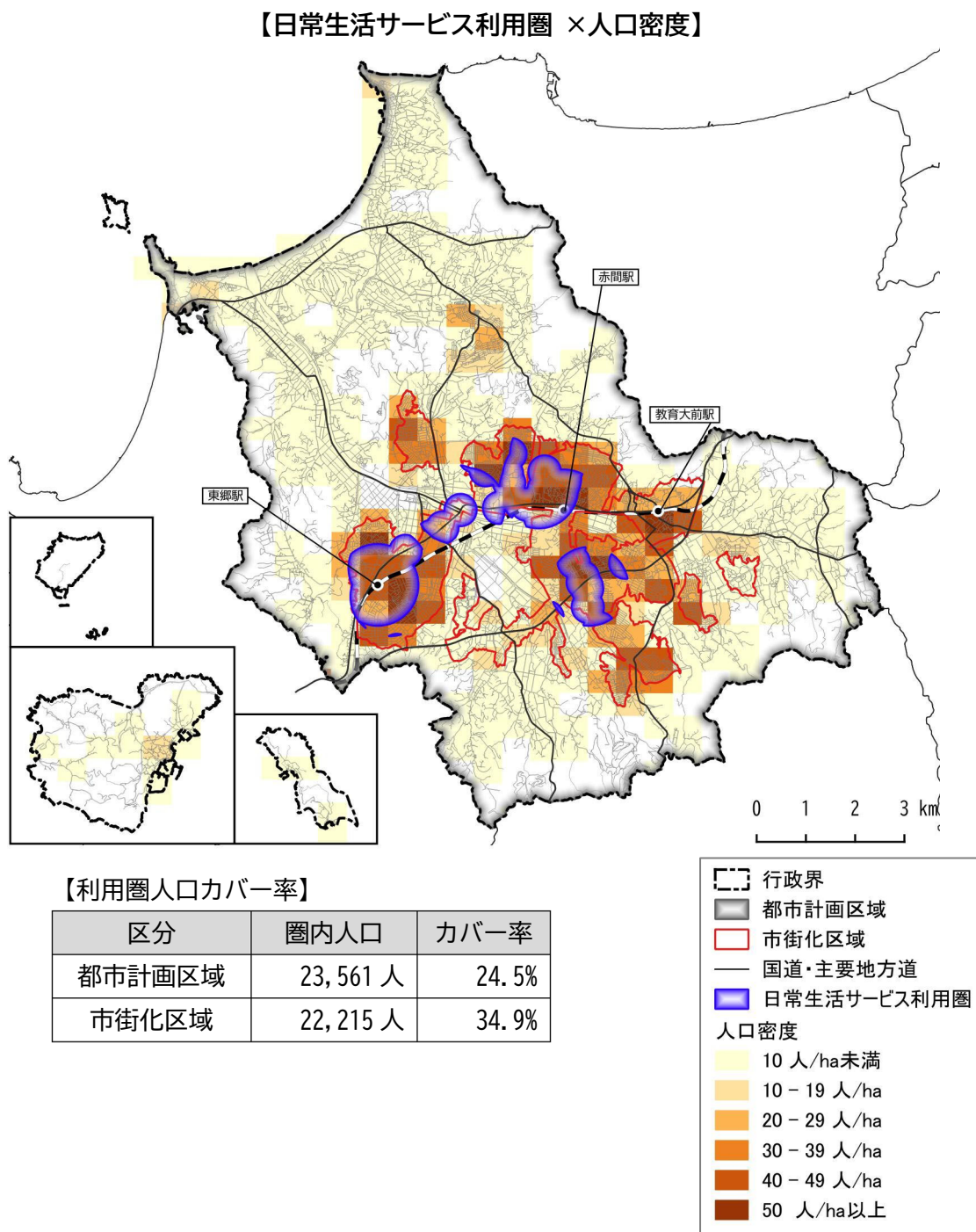


出典：市ホームページを基に作成（R6 時点）

(8)日常生活サービス利用圏の状況

基幹的公共交通、医療機能、介護福祉機能、商業機能(スーパーマーケット)すべての利用圏に含まれる「日常生活サービス利用圏」は、東郷駅周辺や赤間駅北西側、自由ヶ丘地区の一部にかかっています。

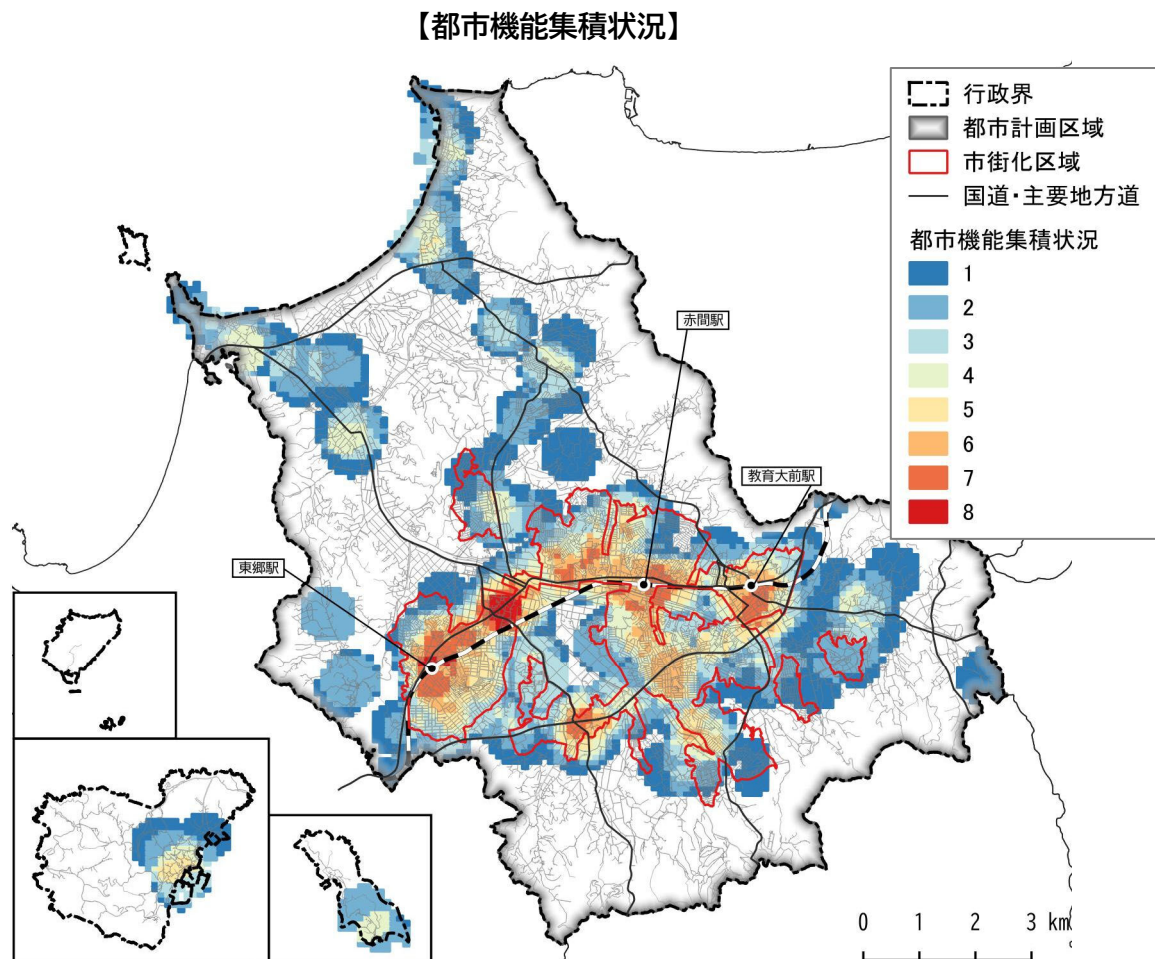
令和2年における日常生活サービス利用圏人口カバー率は、市街化区域内では 34.9%であり、都市計画区域内人口カバー率は 24.5%となっています。



出典：国勢調査（R2）、令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ（R6時点）、国土交通省 国土数値情報（R4時点）、西鉄バスホームページ（R5時点）の他、各種データを基に作成

(9) 都市機能集積状況

各種都市機能(公共交通、医療、福祉、子育て、商業、教育文化、金融、行政)の集積状況を見ると、市街化区域内の多くのエリアで5つ以上の機能が集積しており、特に市役所周辺や駅周辺、主要道路の交差点周辺の集積度合いが高くなっています。



出典：各種データを基に作成

【都市機能集積状況の加点対象とした施設と加点条件】

基幹的公共交通	鉄道駅から500m圏内、30本/日以上 の運行本数のバス路線のバス停留所から300m圏内	1点
行政機能・公共施設	行政機能・公共施設の500m圏内	1点
医療機能	診療項目に、「内科、外科、小児科」を含む病院・診療所の500m圏内	1点
介護福祉機能	「小規模多機能施設、短期入所施設、通所介護施設、訪問介護施設」の500m圏内	1点
子育て機能	「認可保育所、認定こども園、幼稚園、子育て支援センター」の500m圏内	1点
商業機能	「スーパーマーケット、ディスカウントストア、ドラッグストア、ホームセンター、専門店、コンビニエンスストア」の500m圏内	1点
金融機能	「銀行、信用金庫、郵便局、農協、漁協」の500m圏内	1点
教育文化機能	「図書館、市民ホール、コミュニティ・センター、体育施設、総合公園、市立小学校、市立中学校、県立中学校、義務教育学校(大島学園)、高等学校、大学」の500m圏内	1点

※500m圏内：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省都市局都市計画課）」において示されている、高齢者の一般的な徒歩圏

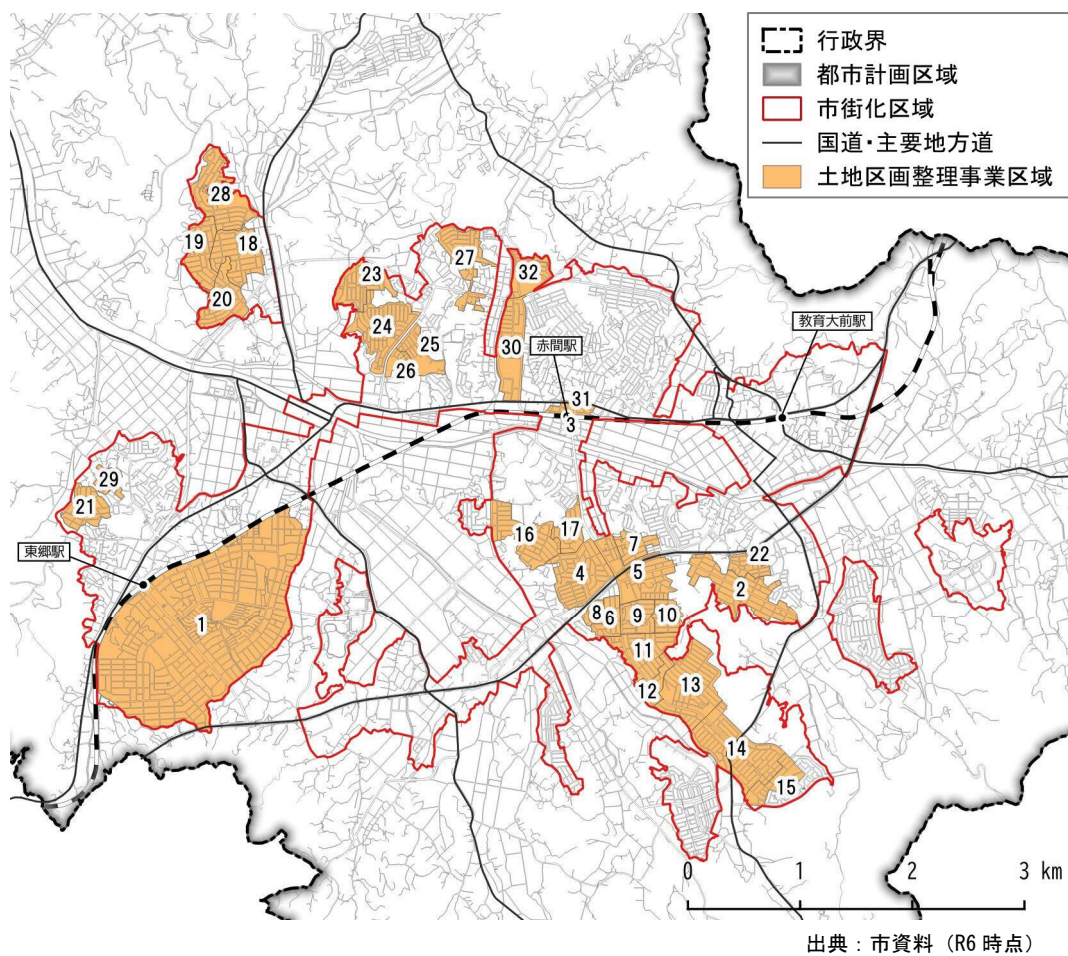
※300m圏内：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省都市局都市計画課）」において示されている「公共交通沿線地域」のバス停の徒歩圏

5. 都市基盤整備の状況

(1) 土地区画整理事業区域

本市の32箇所で土地区画整理事業が実施されています。

【土地区画整理事業区域】



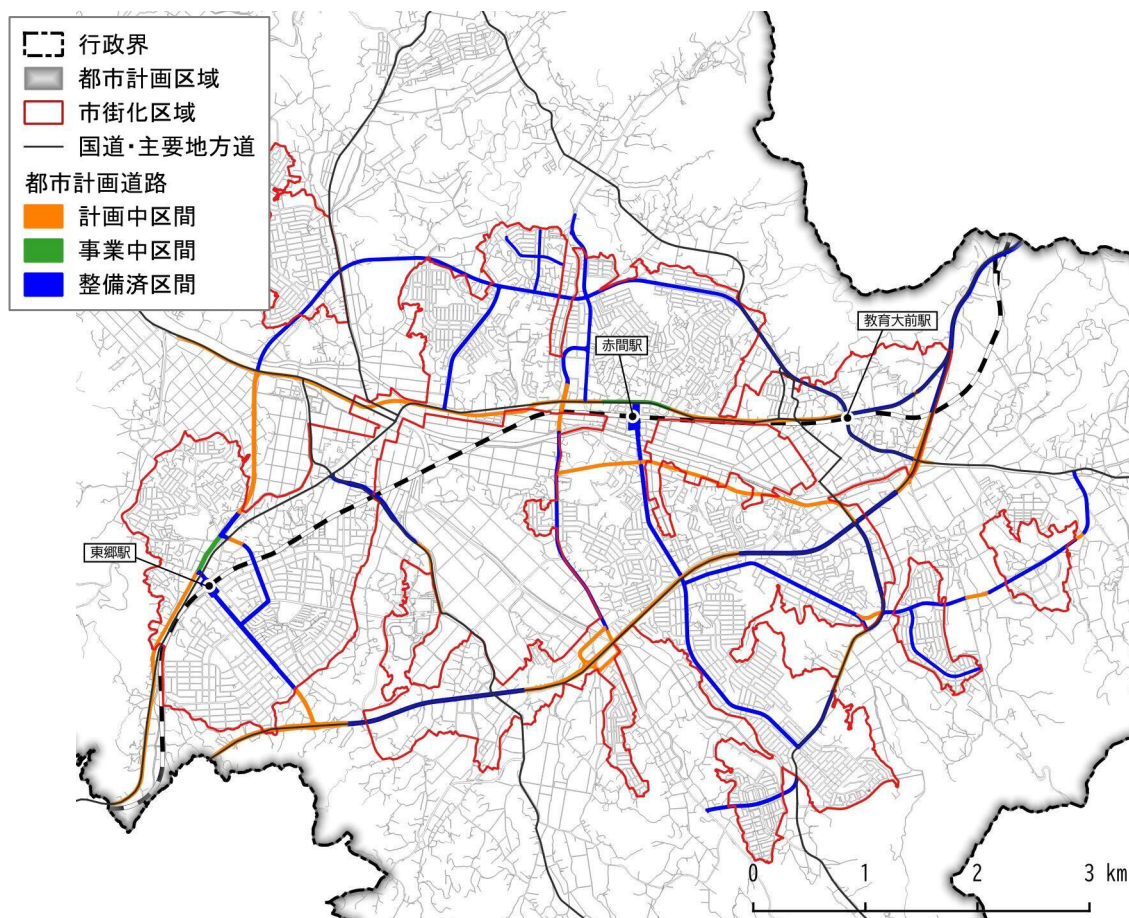
【土地地区画整理事業一覧】

No.	事業名称	事業主体	事業年度	施行面積 (ha)
1	東郷	日本住宅公団	S41～S45	217.6
2	赤間	日本住宅公団	S42～S45	29
3	赤間駅裏	赤間駅裏土地区画整理組合	S42～S44	6.5
4	森林都市第1	森林都市（株）	S40～S44	19.5
5	森林都市第2	森林都市（株）	S41	13.9
6	森林都市第3	森林都市（株）	S41	6
7	森林都市第4	森林都市（株）	S43	7.9
8	森林都市第5	森林都市（株）	S43	3.6
9	森林都市第6	森林都市（株）	S44	14.9
10	森林都市第7	森林都市（株）	S43～S44	7.2
11	森林都市第8	森林都市（株）	S44～S46	15.1
12	森林都市第9	森林都市（株）	S46～S47	5.5
13	森林都市第10	森林都市（株）	S47～S50	28.4
14	森林都市第11	森林都市（株）	S55～S60	29
15	自由ヶ丘第12	森林都市（株）	H3～H6	22.9
16	自由ヶ丘	自由ヶ丘土地区画整理組合	S45～S46	19.8
17	自由ヶ丘・田久	森林都市（株） 他6人	S49～S51	7.4
18	河東第1	河東第1土地区画整理組合	S43～S46	17.8
19	河東第2	河東第2土地区画整理組合	S49～S51	14.1
20	河東第3	河東第3土地区画整理組合	S54～S61	12.8
21	大井	大井土地区画整理組合	S49～S53	11.4
22	徳重	徳重土地区画整理組合	S55	6.1
23	ネオポリス第1	大和団地（株） 他8人	S49～S57	13.6
24	ネオポリス第2	大和団地（株） 他13人	S56～S58	25.3
25	ネオポリス第3	大和団地（株） 他8人	S59～S60	9.7
26	ネオポリス第4	大和団地（株） 他9人	S60～S61	3.3
27	須賀浦	須賀浦土地区画整理組合	S60～H3	16.8
28	池浦	池浦土地区画整理組合	H5～H9	20.3
29	池ノ谷	池ノ谷土地区画整理組合	H8～H10	6.1
30	土穴須恵	土穴須恵土地区画整理組合	H10～H14	17.7
31	赤間駅北口	宗像市	H16～H24	3.6
32	くりえいと北	くりえいと北土地区画整理組合	H20～H24	10.9

(2) 都市計画道路

本市の都市計画道路は 21 路線あり、そのうち 12 路線は計画中区間です。

【都市計画道路の整備状況】



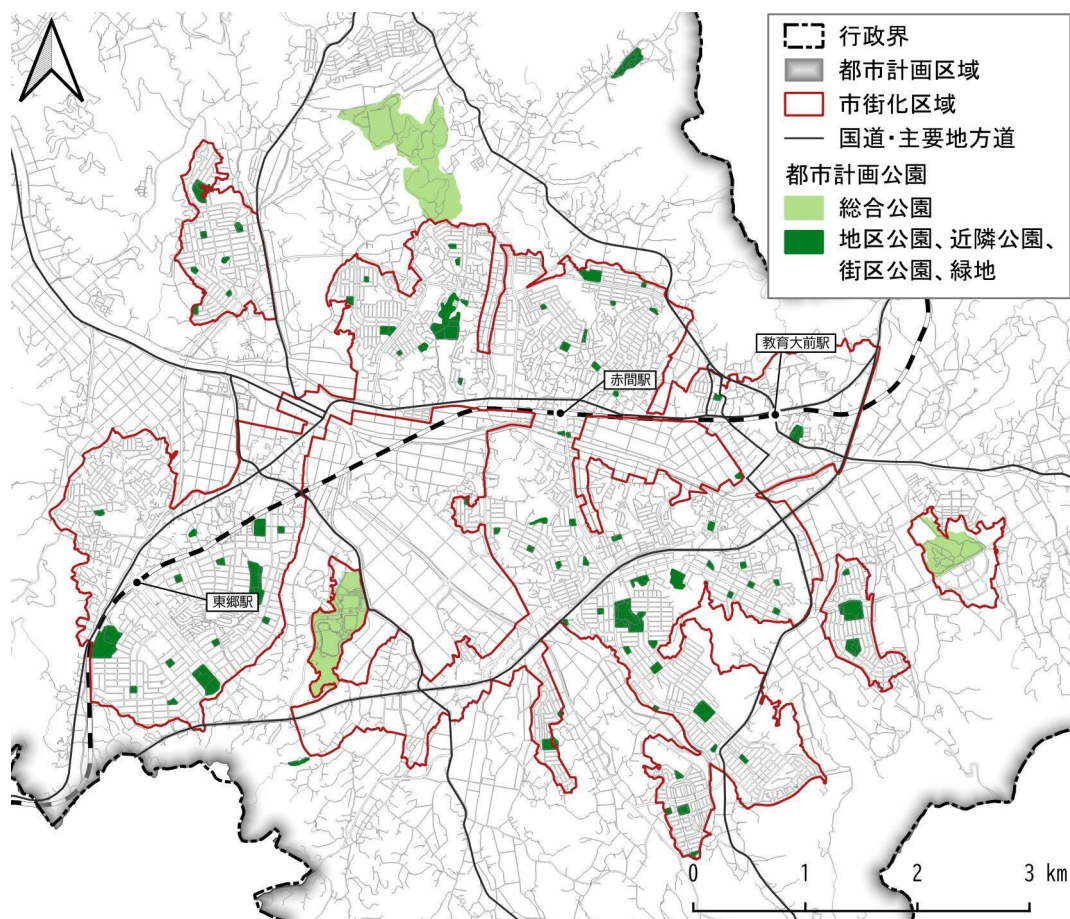
No	都市施設名称	都市計画決定事項
1	3. 3. 10-1 国道3号線	L=8,952m W=25m
2	3. 4. 10-2 宗像福岡線（赤間駅北口駅前広場含む）	L=10,910m W=18m 広場A=0.50ha
3	3. 3. 10-3 東郷駅王丸線（東郷駅日の里口駅前広場含む）	L=1,300m W=25m 広場A=0.6ha
4	3. 4. 10-4 田熊日の里線	L=1,070m W=20m
5	3. 4. 10-5 赤間駅自由ヶ丘線（赤間駅南口駅前広場含む）	L=3,400m W=18m 広場A=0.83ha
6	3. 4. 10-6 徳重朝町線	L=2,300m W=18m
7	3. 4. 10-7 自由ヶ丘葉山線	L=1,900m W=18m
8	3. 4. 10-8 石丸河東線	L=7,150m W=16m
9	3. 4. 10-9 土穴朝町線	L=3,340m W=16m
10	3. 4. 10-10 土穴須恵線	L=1,740m W=16m
11	3. 4. 10-11 稲元河東線	L=1,260m W=16m
12	3. 4. 10-12 徳重曲線	L=2,870m W=16m
13	3. 4. 10-13 宮田原町線	L=440m W=16m
14	3. 5. 10-14 宗像玄海線	L=900m W=14m
15	3. 4. 10-16 東郷駅前線（東郷駅宗像大社口駅前広場含む）	L=120m W=19m 広場A=0.32ha
16	3. 4. 10-17 葉山武丸線	L=2,770m W=16m
17	3. 5. 10-18 広陵台富地原線	L=1,060m W=12m
18	3. 4. 10-19 朝町自由ヶ丘線	L=920m W=18m
19	3. 4. 10-20 光岡東郷線	L=1,670m W=12m
20	7. 6. 10-1 河原平原線	L=550m W=9m
21	7. 6. 10-2 井牟田須賀浦線	L=610m W=9m

出典：令和4年度都市計画基礎調査

(3) 都市計画公園・緑地

本市の都市計画公園は 86 箇所あり、総合公園が 3 箇所、地区公園、近隣公園、街区公園が 83 箇所、緑地が1箇所あります。

【都市計画公園の整備状況】

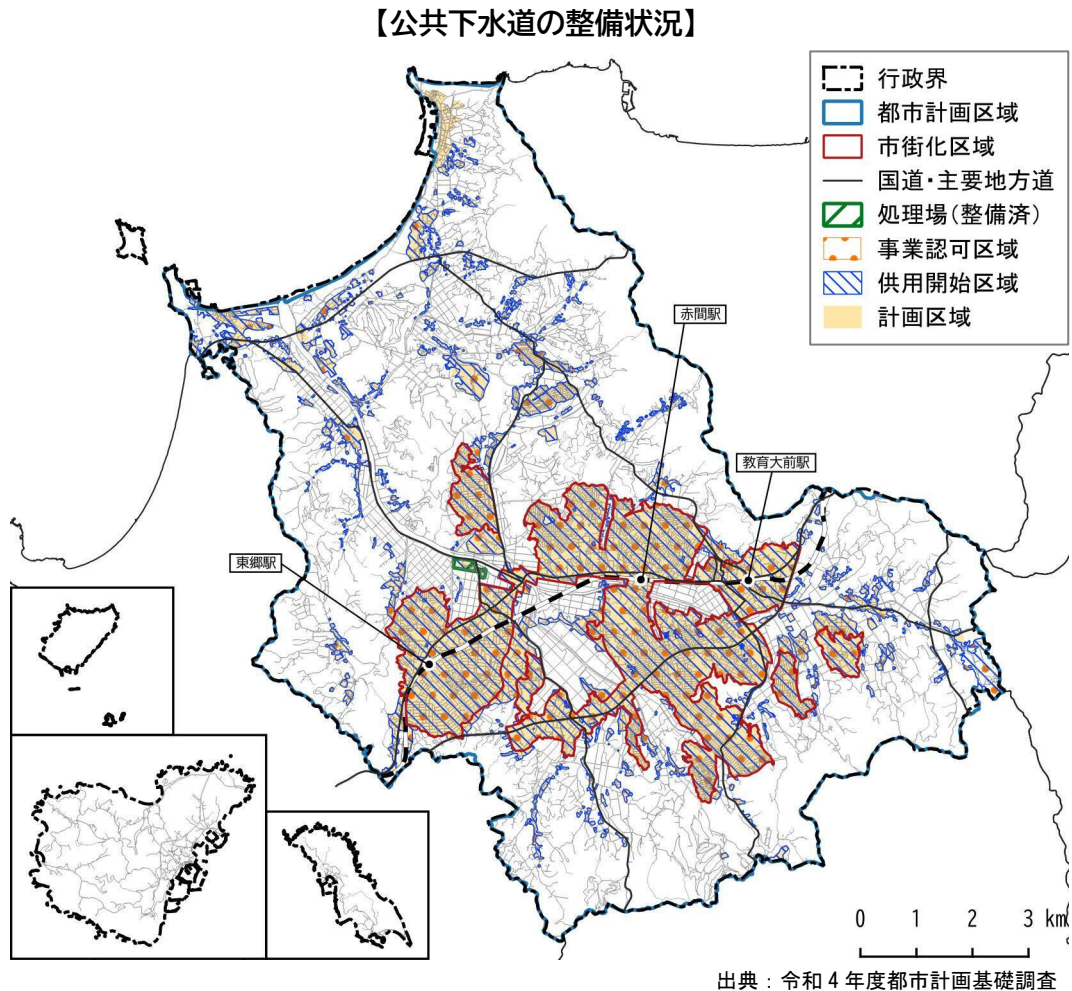


出典：令和4年度都市計画基礎調査

(4) 公共下水道

市街化区域全域及び市街化調整区域の既存集落地を下水道計画区域に指定しており、その大部分を事業認可区域に指定しています。

公共下水道の整備率は92.0%、普及率は99.4%となっており、ほとんどの世帯に普及している状況です。



【公共下水道の整備率】

	全体計画区域面積(ha)	事業認可区域面積(ha)	供用面積(ha)	整備率(%)
公共下水道	2,857.9	2,729.0	2,629.6	92.0

【公共下水道の普及率】

	世帯数(世帯)	供用区域戸数(戸)	普及率(%)
宗像市	44,884	44,606	99.4
市街化区域内	43,866	43,603	99.4

出典：下水道課 (R5.12.12時点)

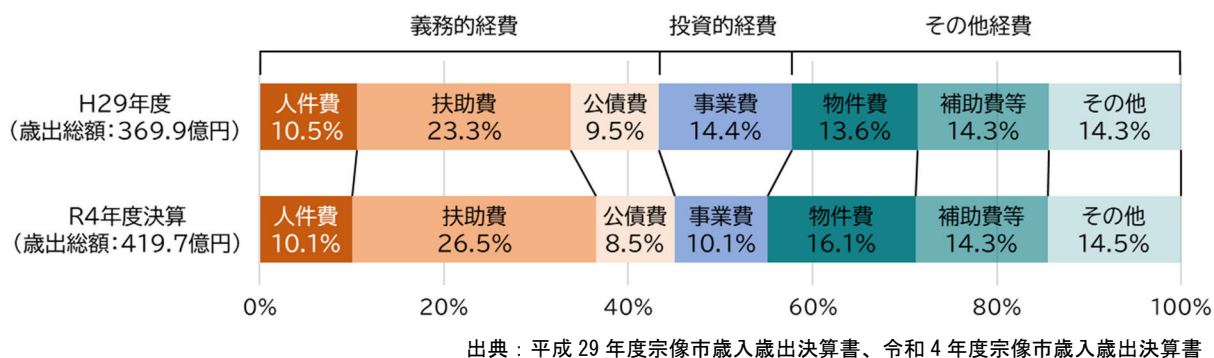
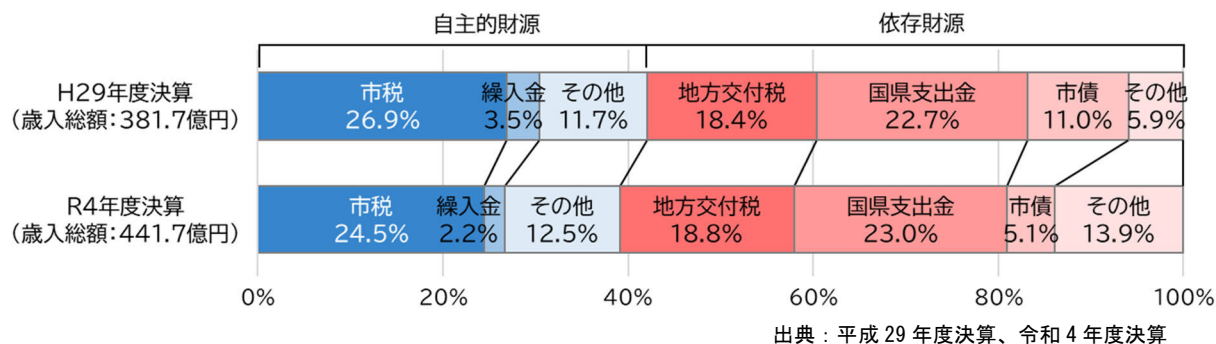
6. 財政・地価の状況

(1) 財政状況(歳入・歳出構造の変化)

本市の平成 29 年度と令和 4 年度における歳入構造を比較すると、歳入総額が 60 億円増加しており、財源としては依存財源が 2.8%増加しています。

歳出については、扶助費が 3.2%増加しています。

【歳入・歳出の変化】

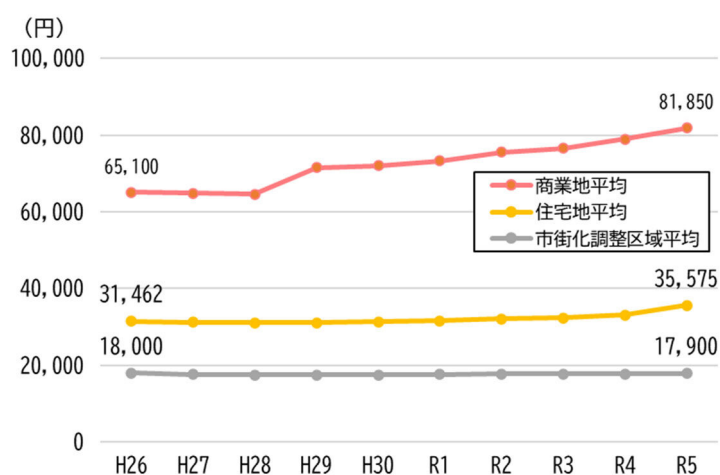


(2) 地価の推移

市内の地価について、商業系用途地域及び住宅系用途地域は平成 28 年以降微増傾向にあります、市街化調整区域では概ね横ばいで推移しています。

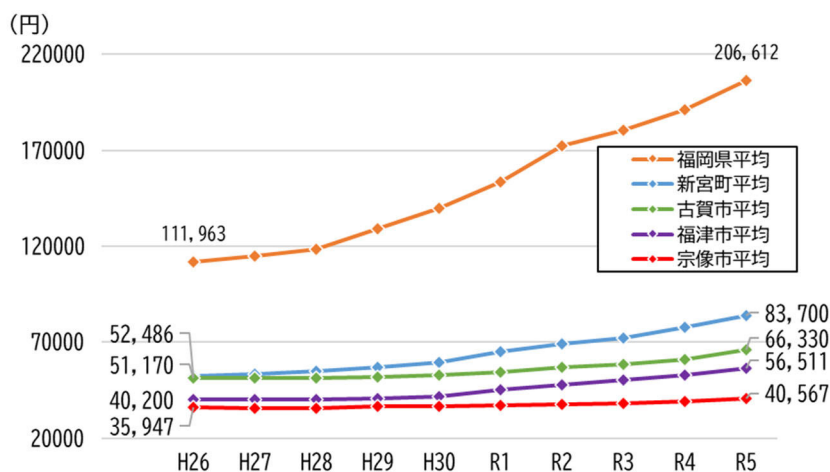
一方で福岡県や近隣市町と比較すると、地価の上昇率は低くなっています。

【宗像市内 地価推移】



出典：地価公示

【福岡県、近隣市町の地価推移】



出典：地価公示

【福岡県、近隣市町の地価推移(変化率)】

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
宗像市平均	1.00	0.99	0.99	1.01	1.02	1.04	1.05	1.07	1.09	1.13
福岡県平均	1.00	1.02	1.06	1.16	1.25	1.37	1.54	1.61	1.71	1.85
古賀市平均	1.00	1.00	1.01	1.02	1.03	1.07	1.12	1.14	1.19	1.30
福岡市平均	1.00	1.00	1.01	1.01	1.03	1.13	1.19	1.25	1.32	1.41
新宮町平均	1.00	1.02	1.05	1.09	1.14	1.24	1.32	1.38	1.48	1.59

出典：地価公示を基に作成

7. 都市の状況

(1) 広域的な位置づけ

「福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、本市は「福岡広域都市計画区域」に位置づけられており、赤間駅周辺は広域拠点に設定されています。



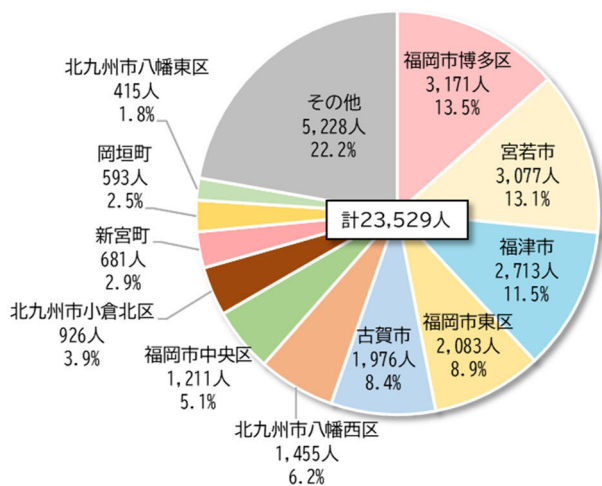
出典：福岡都市圏都市計画区域の整備（令和3年4月30日告示）、開発及び保全の方針「将来像図」

(2) 通勤・通学の状況

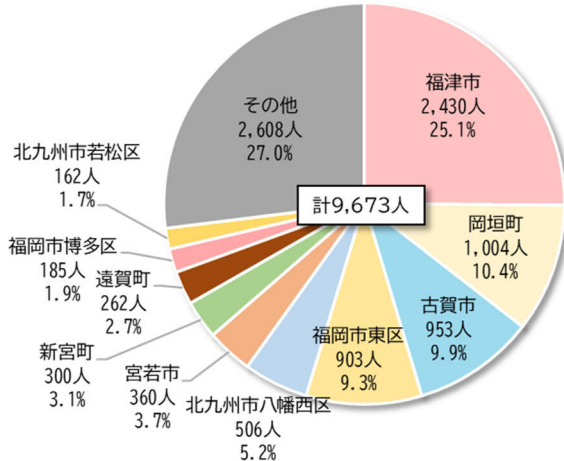
市外に通勤・通学している市民は23,529人となっています。市外の通勤・通学先は福岡市博多区が最も多く3,171人、次いで宮若市が3,077人となっています。

市外から本市に通勤している人の居住地を見ると、福津市が最も多く2,430人、次いで岡垣町は1,004人となっています。

【市民の通勤・通学先】



【本市に通勤・通学している人の居住地】



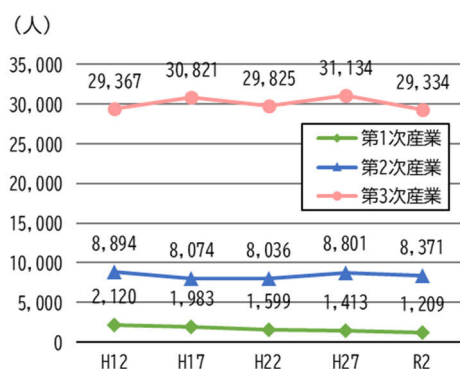
出典：国勢調査（R2）

8. 産業の状況

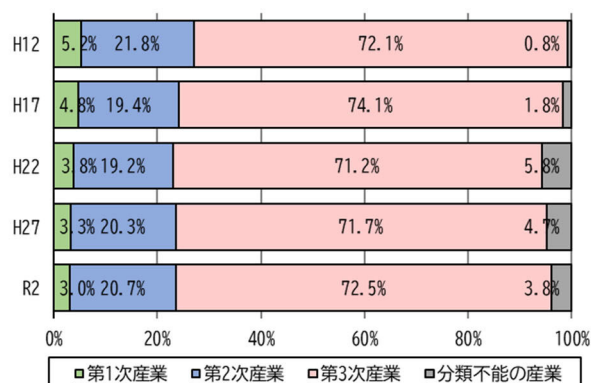
(1) 産業3区分従業者数

産業3区分の従業者数は過去10年間ほぼ横ばいとなっています。各産業の割合推移は、第1次産業が減少傾向となっています。

【産業3区分の従業者数と割合の推移】



出典：国勢調査

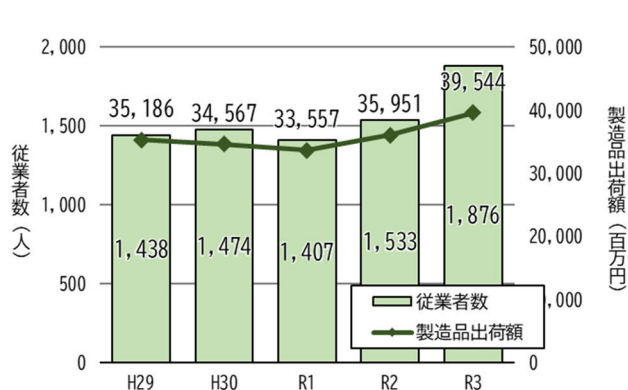


出典：国勢調査

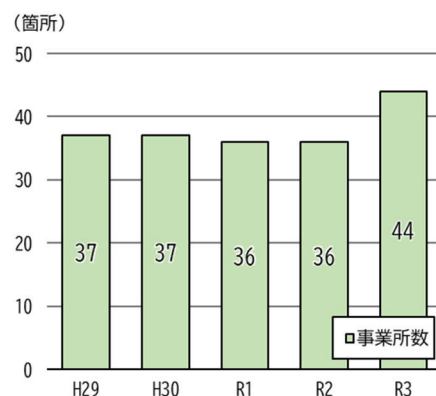
(2) 工業の推移

平成29年から令和3年までの5年間で従業者数が438人増加、製造品出荷額は約43.6億円増加しており、事業所数は7箇所増加しています。

【工業の従業者数、製造品出荷額、事業所数の推移】



出典：工業統計調査

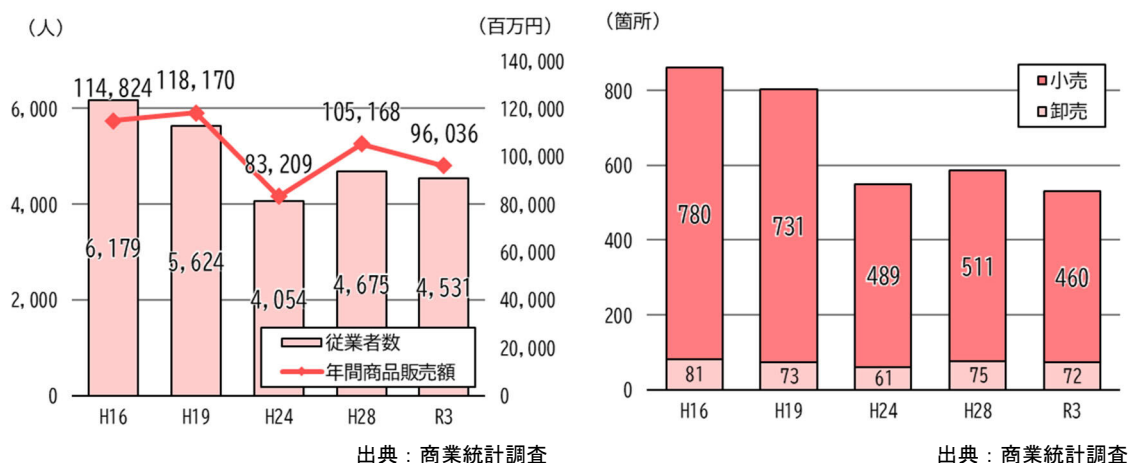


出典：工業統計調査

(3) 商業の推移

令和3年現在、年間販売額は約960億円、事業所数は532箇所となっています。平成24年以降商業統計調査の調査方法が大幅に変更されたため、過年度との比較はできませんが、平成28年以降は減少傾向となっています。

【商業の従業者数、年間商品販売額、事業所数の推移】

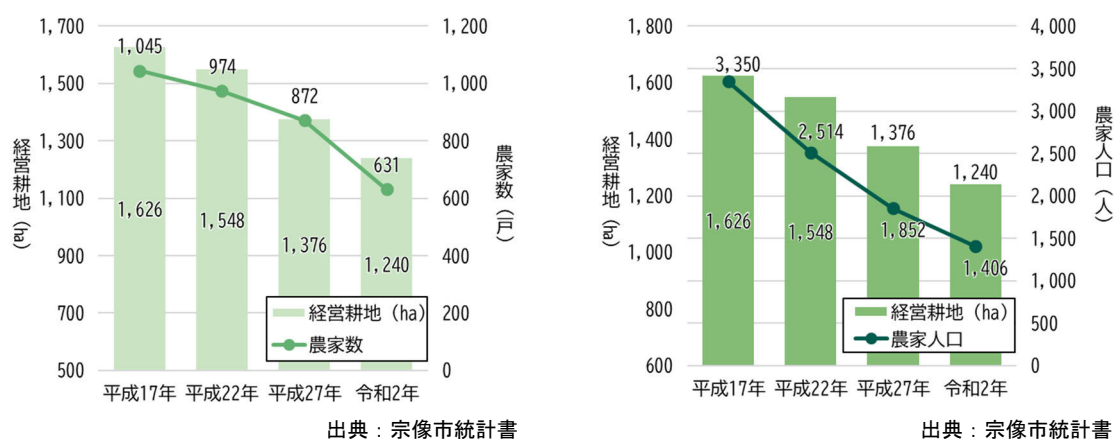


※商業統計調査については、平成24年以降調査設計の大幅な変更があったため以前の数値とは接続しない

(4) 農業の推移

経営耕地面積は、令和2年現在1,240ha、農家数は631戸、農家人口は1,406人であり、ともに減少傾向となっています。

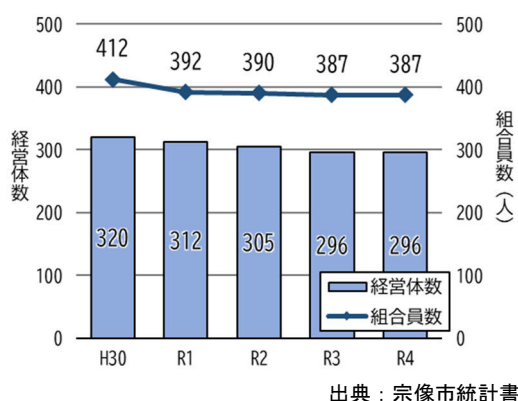
【農家数、農業人口の推移】



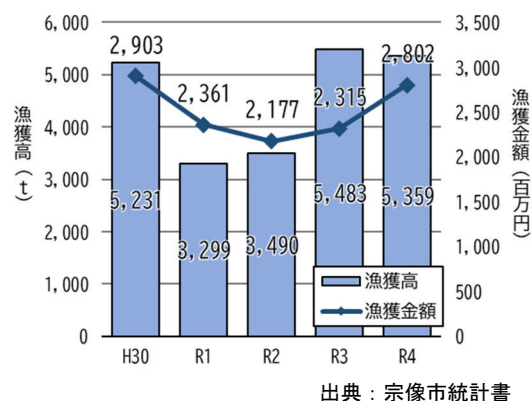
(5) 漁業の推移

令和4年現在の(組合員数)は387人、漁業経営体数は296経営体、同年現在の漁獲高は県内トップクラスの5,359トンです。漁業経営体数及び漁業就業者数は、平成30年から令和3年までは微減傾向にあります。令和3年から令和4年にかけては横ばいで推移しています。一方で漁獲高は、平成30年から令和元年にかけて減少傾向にあり、令和元年以降、令和3年にかけて増加傾向に転じましたが、その後令和3年から令和4年にかけては減少傾向にあります。また、漁獲金額は、令和元年から令和3年までは横ばいであり、令和3年から令和4年にかけては増加傾向にあります。

【漁業就業者数】



【漁獲高・漁獲金額の推移】

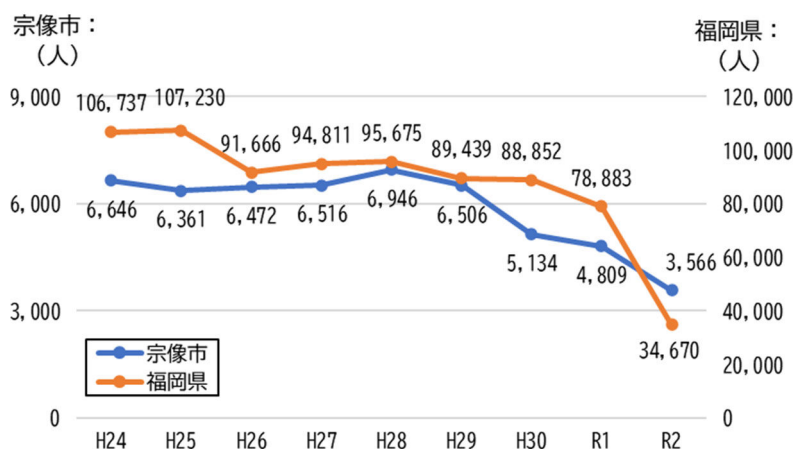


(6) 観光入込客数の推移

宗像大社をはじめ、多くの観光資源を有する本市は、県内第3位の観光入込客数(平成29年時点)を誇っています。

平成30年以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、福岡県、本市ともに減少傾向となっています。県全体と比較すると本市の方が緩やかな減少幅となっています。

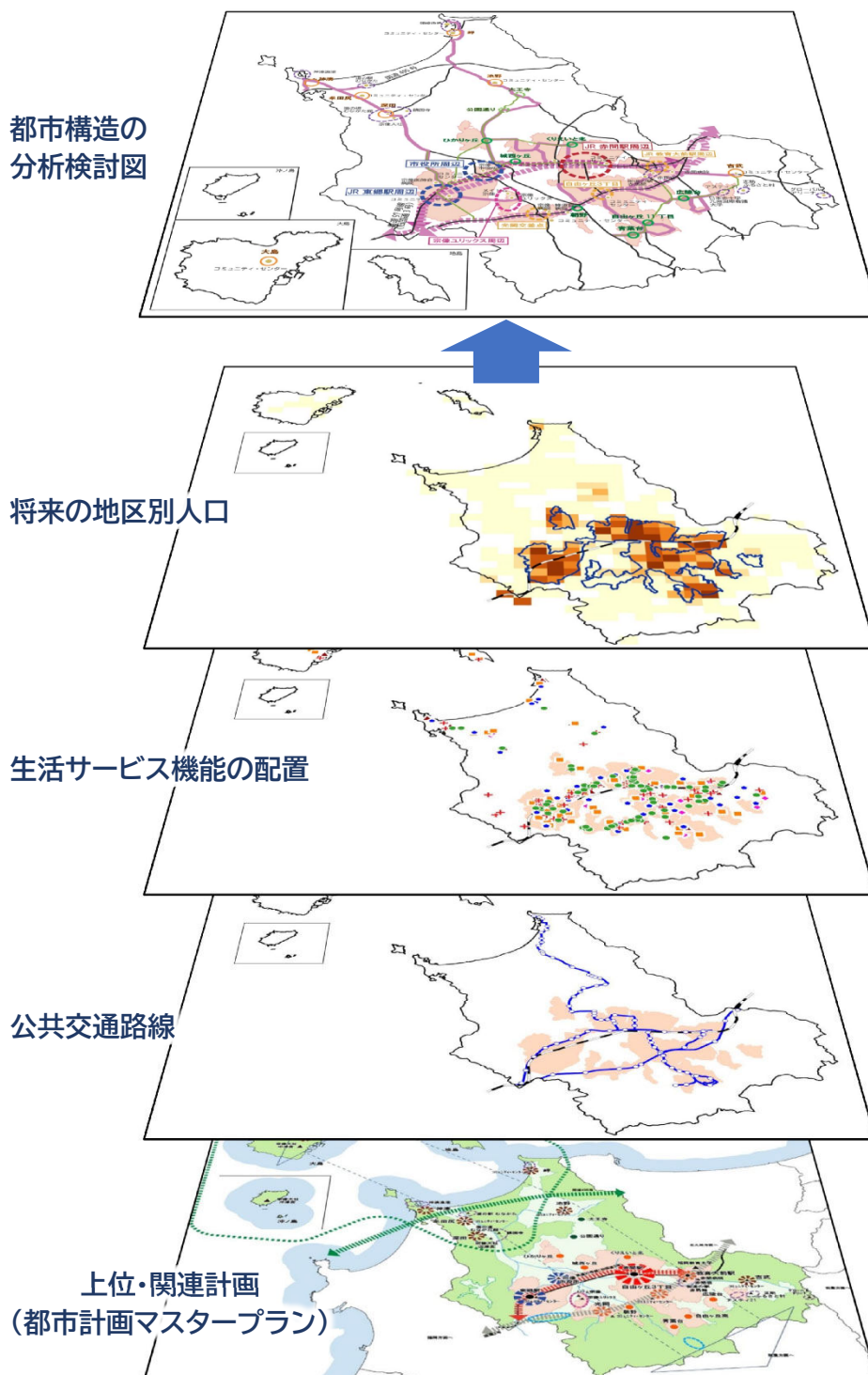
【観光入込客数の推移】



9. 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。

【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

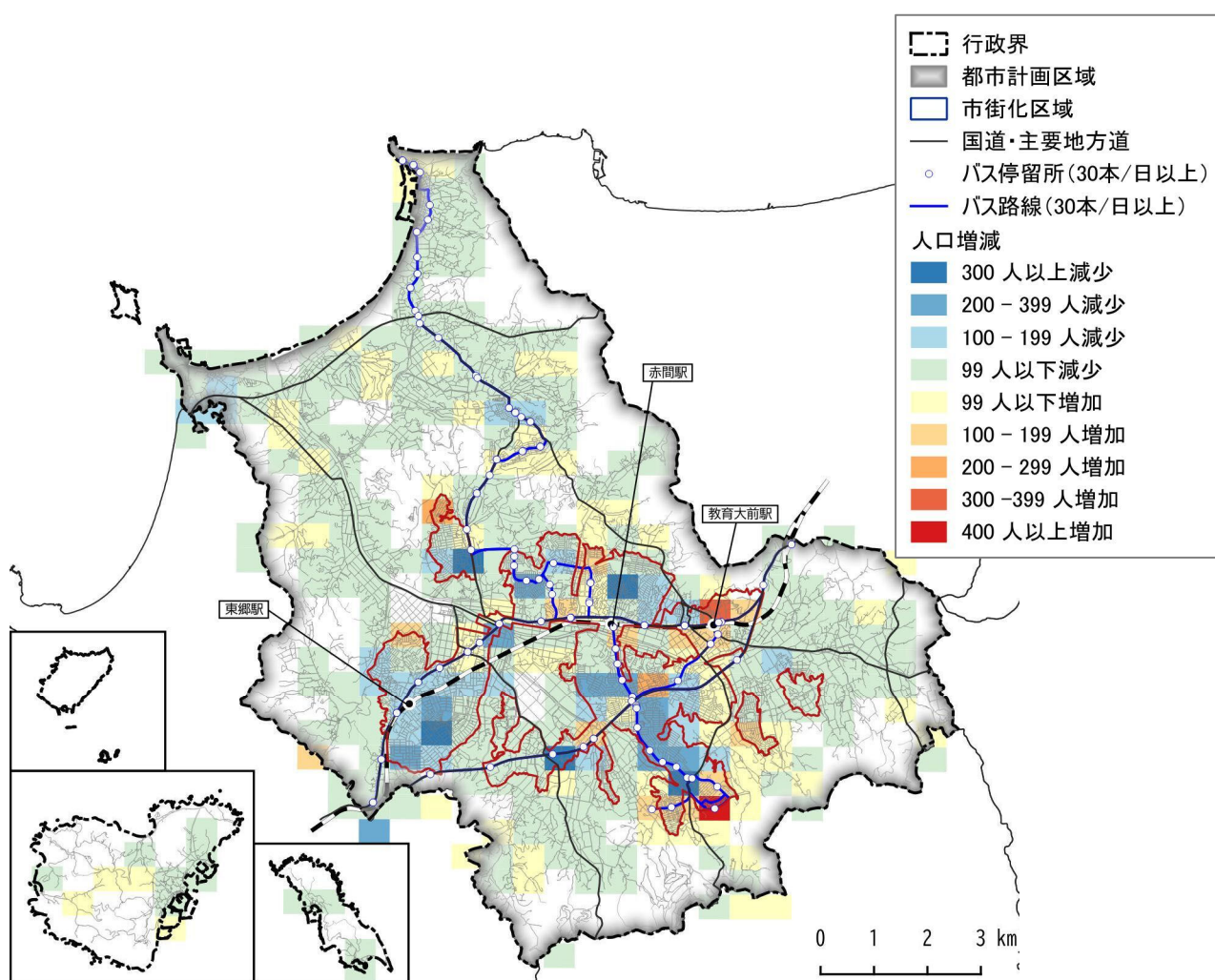
将来(令和 27 年)人口の減少が見込まれる地域においては、バス利用者の減少に伴う事業者の収入減少が予測されます。これにより、バス事業者は、事業継続に向けたコスト削減のため、運行本数の減少や路線の廃止などバスのサービスを低下する可能性があります。

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。

【バスのピーク時運行本数の状況と人口増減(R2～R27)】



出典：国勢調査 (R2)、国立社会保障・人口問題研究所 (R27)、令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ (R6時点)、国土交通省 国土数値情報 (R4時点)、西鉄バスホームページ (R5時点)

(2)生活サービス機能に関する分析

将来(令和27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。

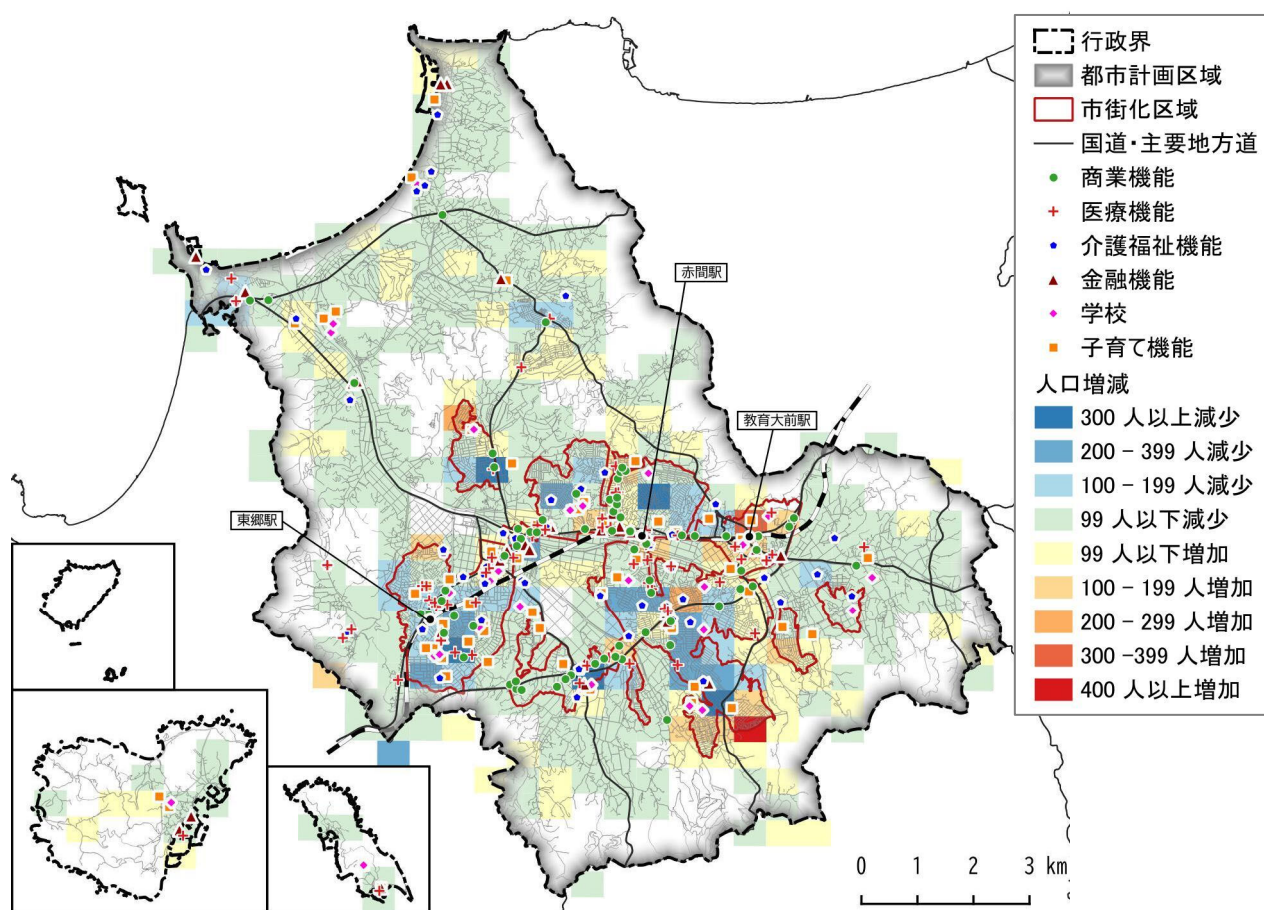
仮に商業などの施設が撤退した場合は、近場でサービス機能を利用できず、遠方でサービス機能を利用することとなり、日常生活に不便を感じる住民の増加が懸念されます。

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の減少ひいては、施設の規模縮小や集約化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。

【生活サービス機能と人口増減(R2～R27)】



出典：国勢調査（R2）、国立社会保障・人口問題研究所（R27）、令和4年度都市計画基礎調査、国土交通省 国土数値情報を基に作成（R5時点）、介護DB（R5時点）、各種データを基に作成（R5時点またはR6年時点）

(3)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50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50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。

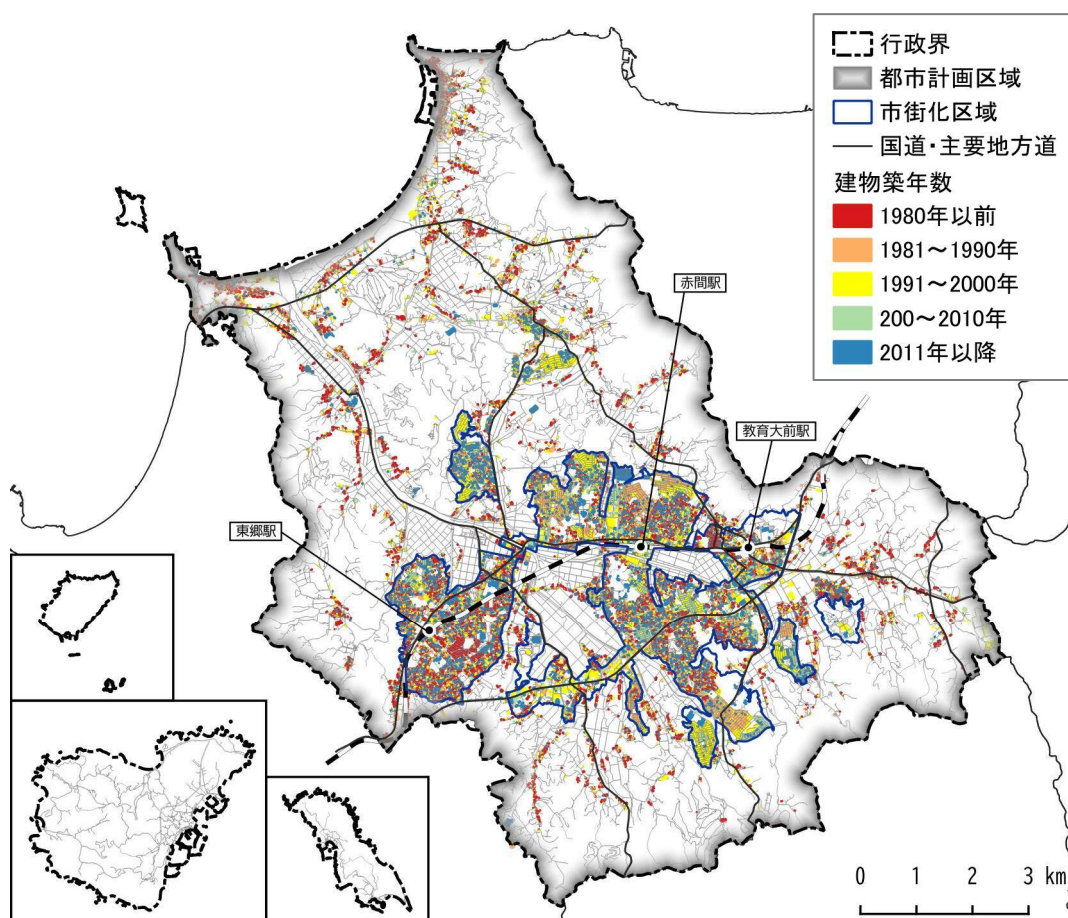
一方、空き家・空き地が増加すれば、空き家の老朽化による倒壊の危険性や、空き地の管理不全による雑草の繁茂、落ち葉の飛散など、景観や住環境の悪化が懸念されます。

○老朽化が進む建築物が一団となっている地域で、高齢化の進行に伴う空き家・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ことが懸念されます。

○空き家・空き地が増加することで、景観、住環境が悪化することが懸念されます。

【築年数別建築物分布(R4)】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

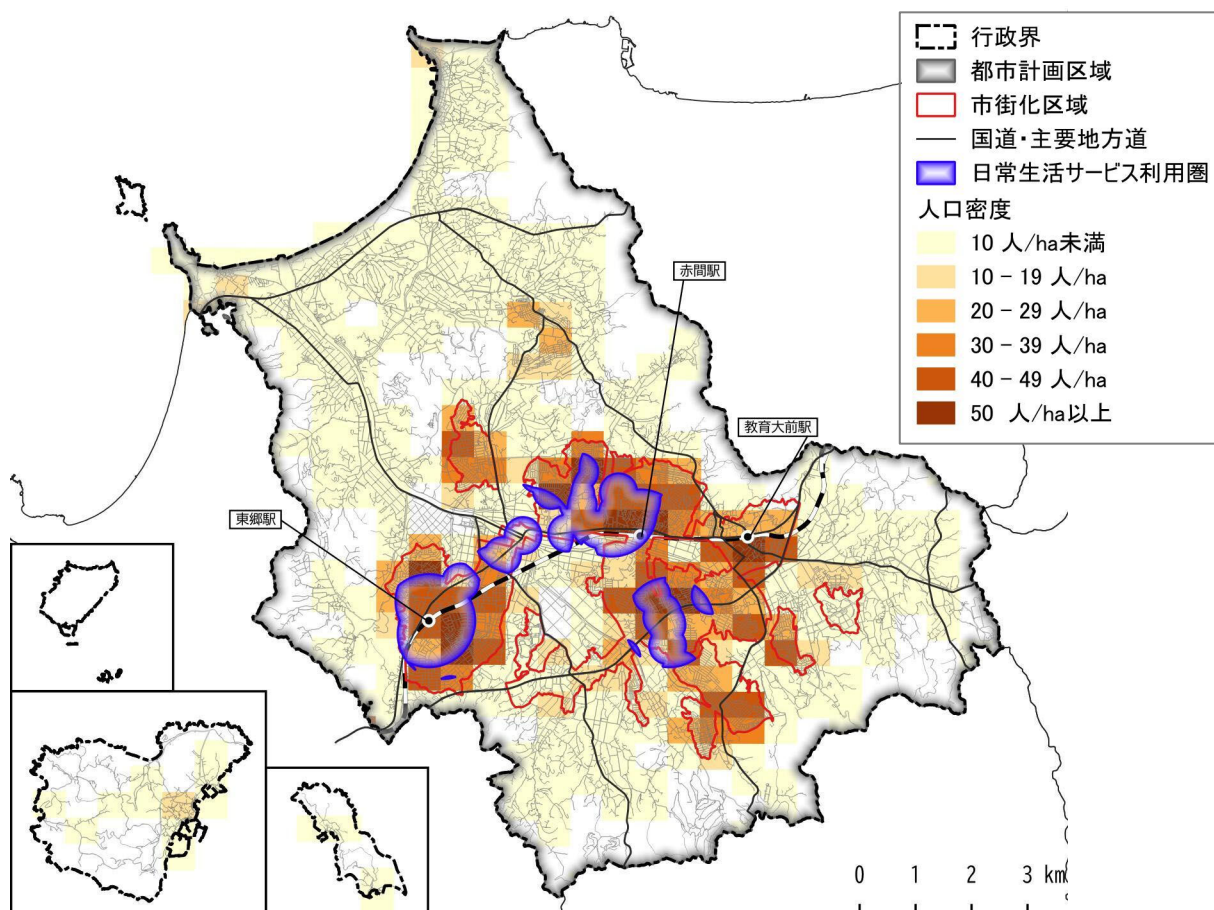
(4)日常生活における移動の容易性に関する分析

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事が懸念されます。
- これらの地域で高齢者の外出機会が減少すれば、高齢者の健康等への悪影響に繋がる事が懸念されます。

【日常生活サービス利用圏※と人口分布】



出典：国勢調査（R2）、令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ、国土交通省 国土数値情報（R4時点）、西鉄バスホームページ（R5時点）、介護DB（R5時点）、各種データを基に作成（R5）

※日常生活サービス利用圏：「医療施設」「高齢者福祉施設」「商業施設」の徒歩圏域（800m）、及び基幹的公共交通（鉄道駅の800m圏域、30本/日以上バス停の300m圏域）（出典：平成26年8月国土交通省都市局都市計画課都市構造のハンドブックより）

10. 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「宗像版多極連携の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行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持続可能な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) 安心して住める住環境の維持

老朽化が進む建築物が一团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、健康等への悪影響に繋がることを懸念されます。

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。

※第8章 防災指針参照

(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が懸念されます。

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も見込まれます。

これらの課題に対し、集約型都市構造は、行政サービスの効率化やインフラ整備・維持管理コストの削減などを通して財政の健全化に貢献し、将来的な人口減少や社会保障費の増大といった課題にも対応できる安定した都市経営を実現します。

さらに、都市機能の充実や生活利便性の向上、魅力的な都市空間の創出などを通して都市の魅力を高め、人口流出の抑制や企業誘致に繋げることで、持続可能な都市発展を促します。

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、今後の人口減少と高齢化の進行に備え、都市計画マスタープランの都市づくりの理念である「宗像版多極連携の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)立地適正化における集約化のイメージと誘導の考え方

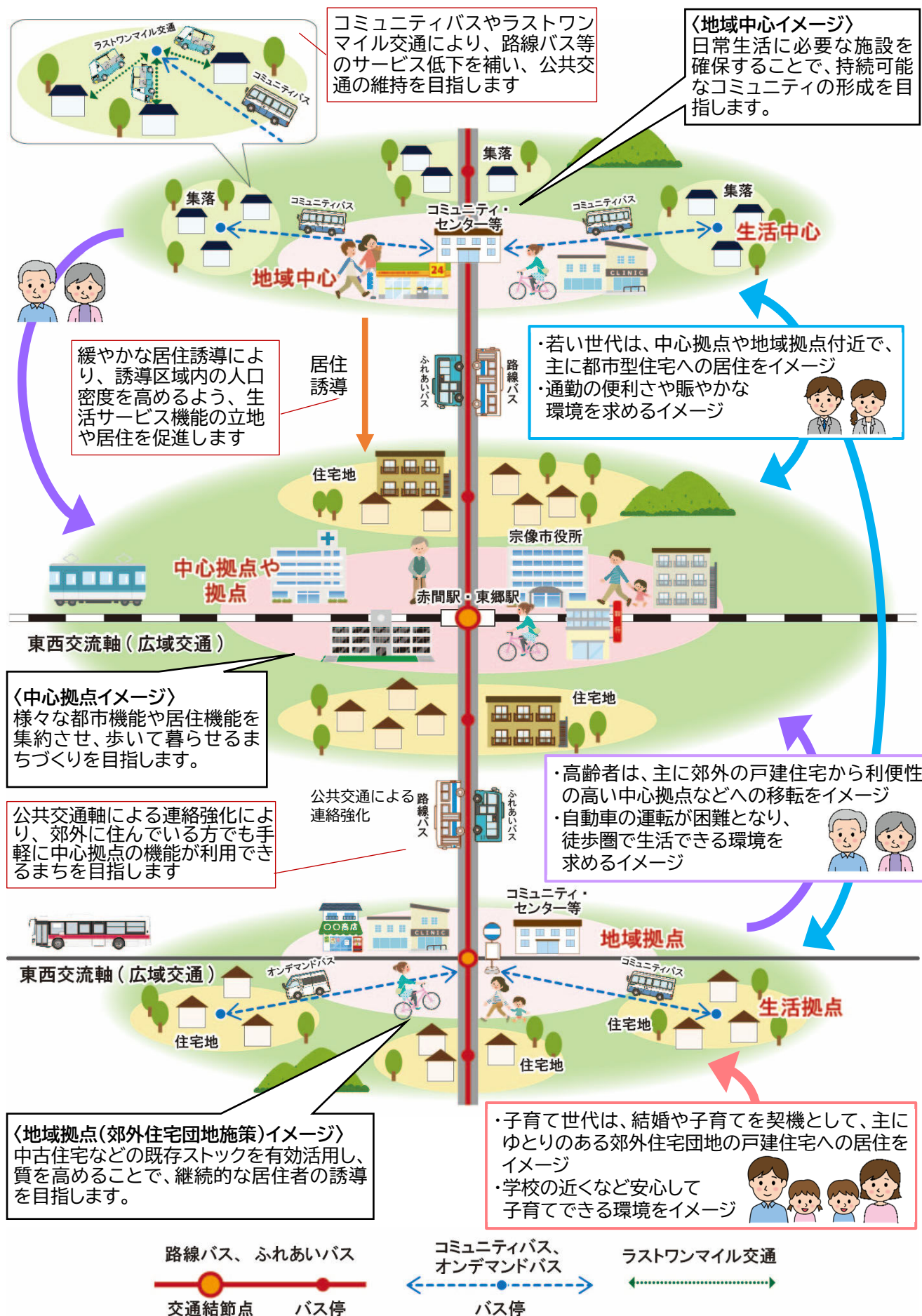
現況及び将来見通しにおける都市構造上の課題を踏まえ、中心拠点や各拠点周辺では以下のようなイメージによってコンパクトなまちづくりを進め、本市における集約型都市構造の実現を目指します。

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。

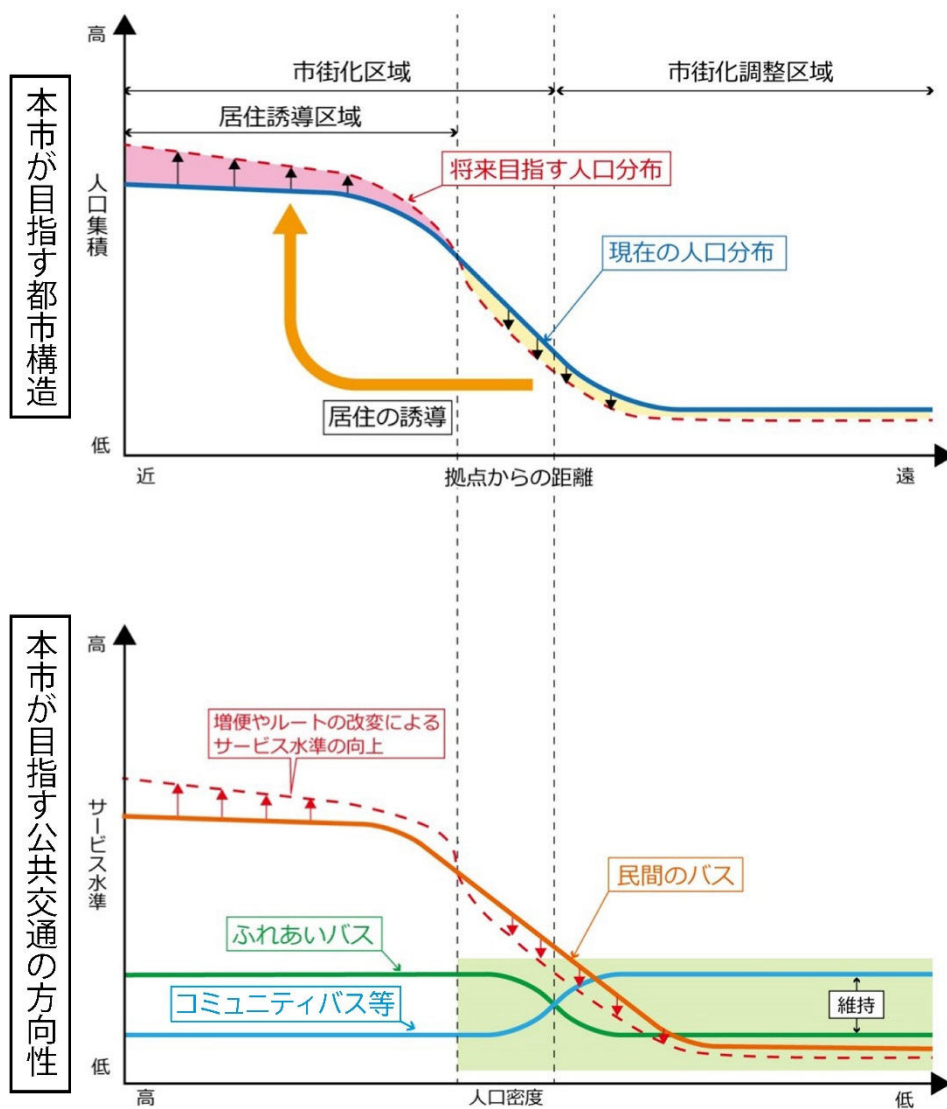
また、市街化調整区域については、日常的に人が集まるコミュニティ・センター周辺などを中心に設定し、各拠点との結びつきを強化するとともに、相互連携を深めることで、生活利便性の確保や地域コミュニティの活性化を図ります。

【立地適正化における集約化と誘導のイメージ】

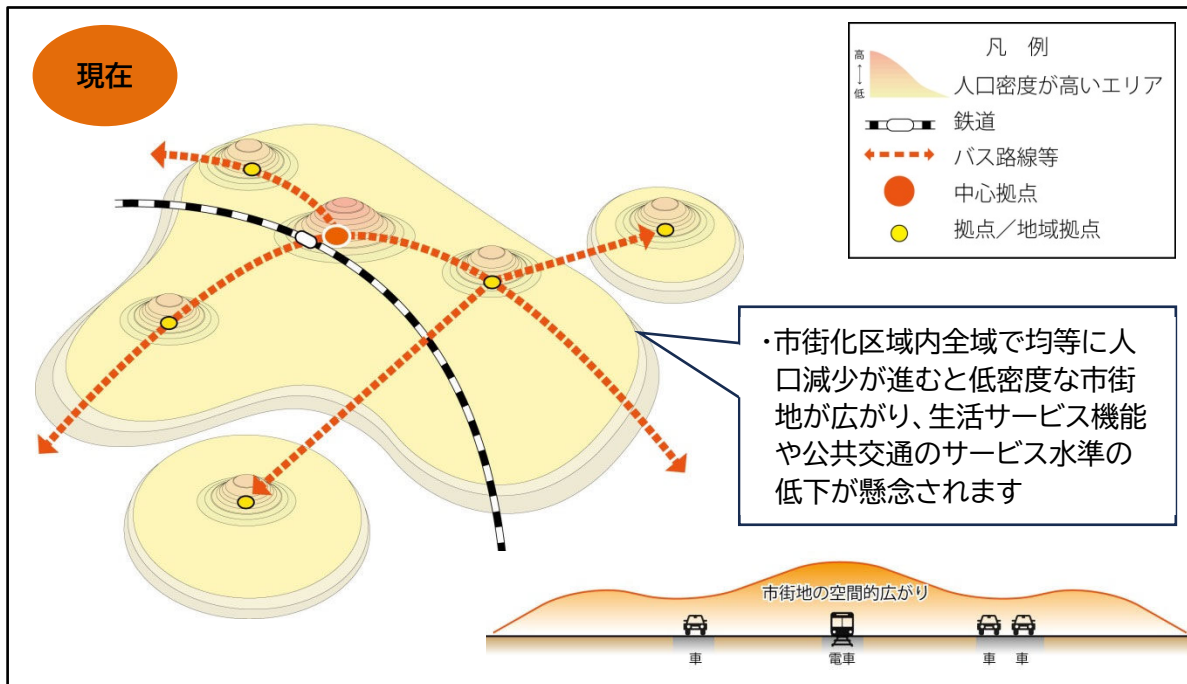


将来の人口減少により、市街化区域内全域で人口の低密度化が進行すると考えられるため、各拠点や公共交通軸を中心に居住を誘導することにより、各拠点の都市機能や公共交通サービス水準の維持・向上を目指します。

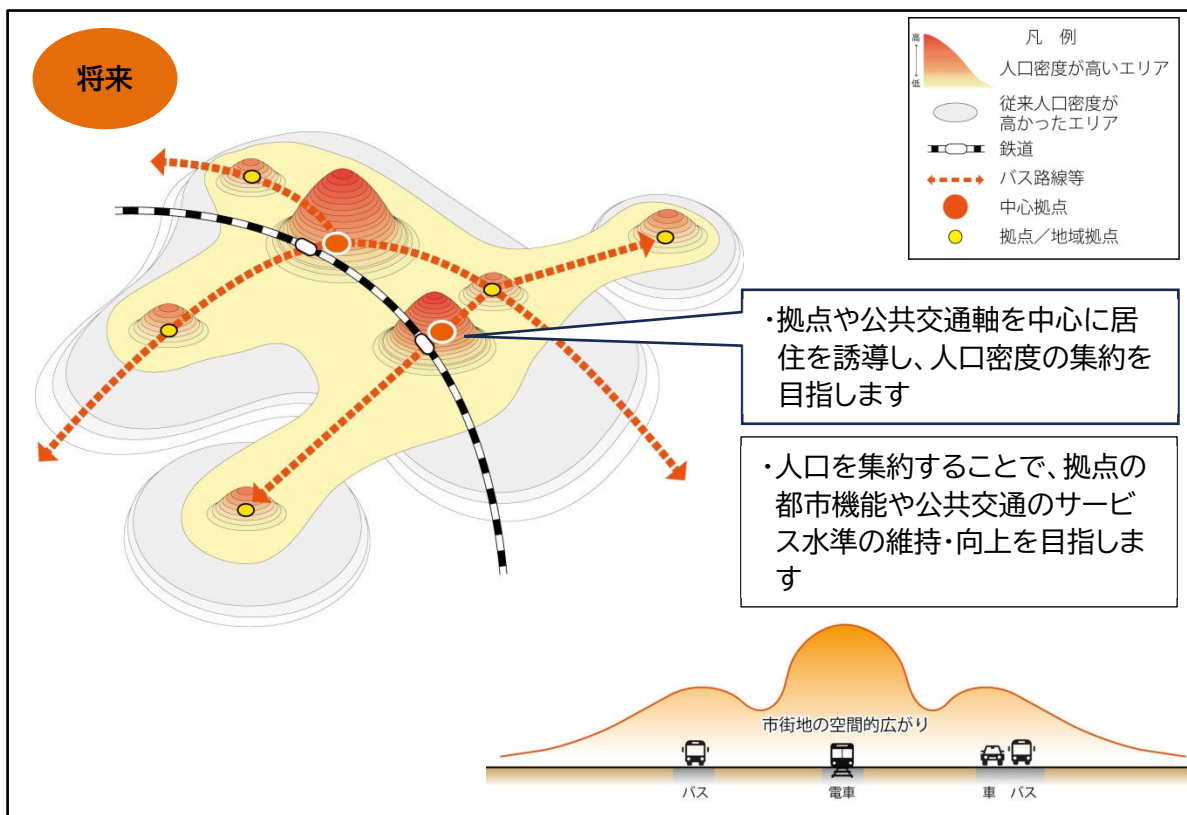
【立地適正化計画における誘導の考え方 その1（都市構造と公共交通の方向性）】



【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）】



目指します



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、「心地よい生活空間の中で、安心して住み続けられるまち」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。

さらに、近年、地球温暖化などの影響により、自然災害による被害が激甚化・頻発化しています。そのため、災害に強いまちづくりの推進が求められています。

これらを踏まえ、立地適正化計画では、以下の4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・超高齢社会に対応した、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、安全・安心で持続可能な都市を目指します。

(1) 拠点の設定による周辺への都市機能集積

立地適正化計画において設定する拠点周辺へ、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の規制・誘導の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。
- 拠点へのアクセスに多くの人が利用する中心的な役割を持つ駅・バス停の機能向上を図ります。
- 各拠点周辺の区域では、都市機能を誘導するため低未利用地などの有効活用を促進します。

なお、各中心周辺の地域では、各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。

(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

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、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・中心を連絡する公共交通の充実

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、公共交通のサービス水準の維持・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いて、円滑な移動手段を確保するため、公共交通のサービス水準の維持・向上に取り組みます。

(4)災害に強いまちづくりに向けた方針

災害が発生した際に被害を回避・低減するためには、被害を低減させるための施設整備といったハード面のほか、避難の呼びかけや防災組織の立ち上げといったソフト面における施策を進めます。

- 防災対策によって被害の軽減・抑制を図るとともに、早期避難のための情報提供等の避難体制の充実など、リスク低減に取り組みます。
- 土地利用等の規制やハザードエリアからの移転促進等、被害を発生させないための取組を推進します。

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

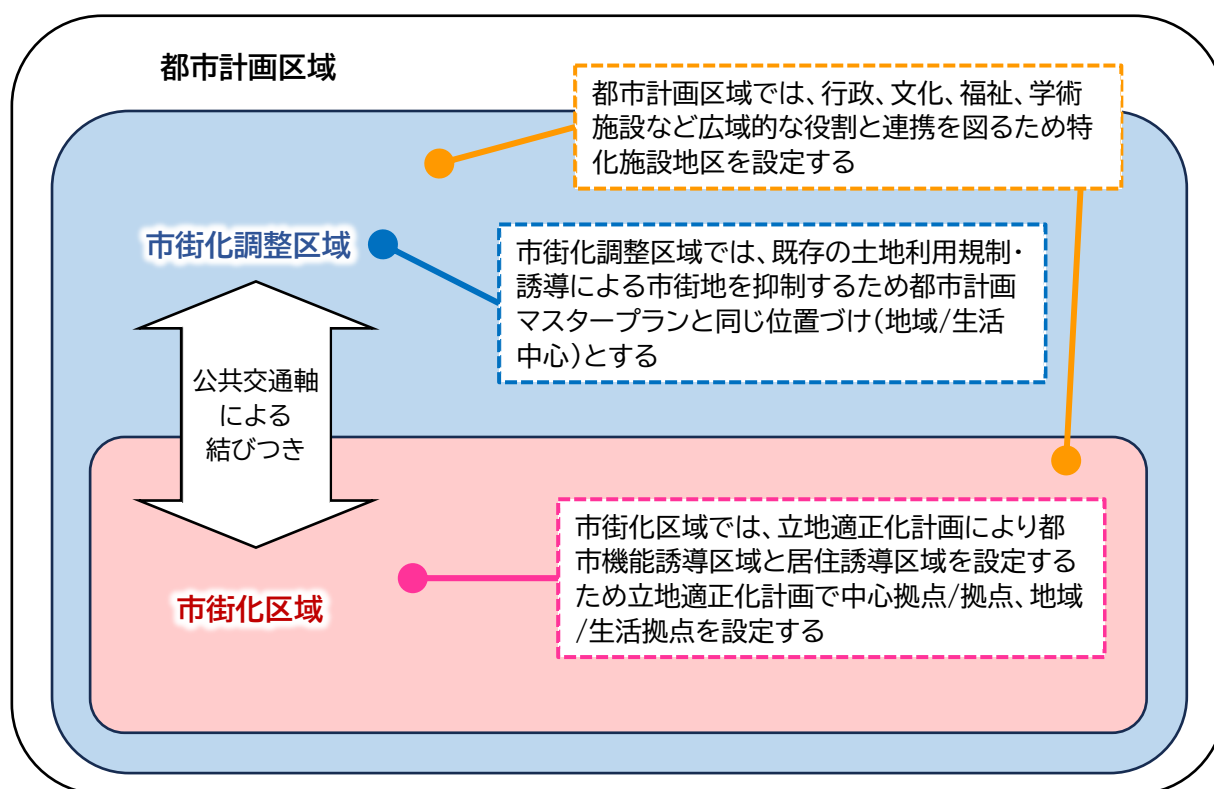
都市機能及び居住の立地適正化に向けては、都市の骨格構造(交通軸と拠点など)が必要となります。

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。

【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基に、「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、DID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
赤間駅周辺	・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
東郷駅周辺	・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地区 ・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

(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
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文化資産、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 ・中心市街地との機能分担に配慮した地区

(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	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

(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	
自由ヶ丘南	
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	拠点概要
吉武 (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 (海の道むなかた館周辺)	
池野 (コミュニティ・センター周辺)	
岬 (コミュニティ・センター周辺)	
神湊 (神湊バス停周辺)	
大島※ (コミュニティ・センター周辺)	
牟田尻 (コミュニティ・センター周辺)	

※大島は都市計画区域外ですが、地域コミュニティを維持するため、地域中心に設定します

(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。

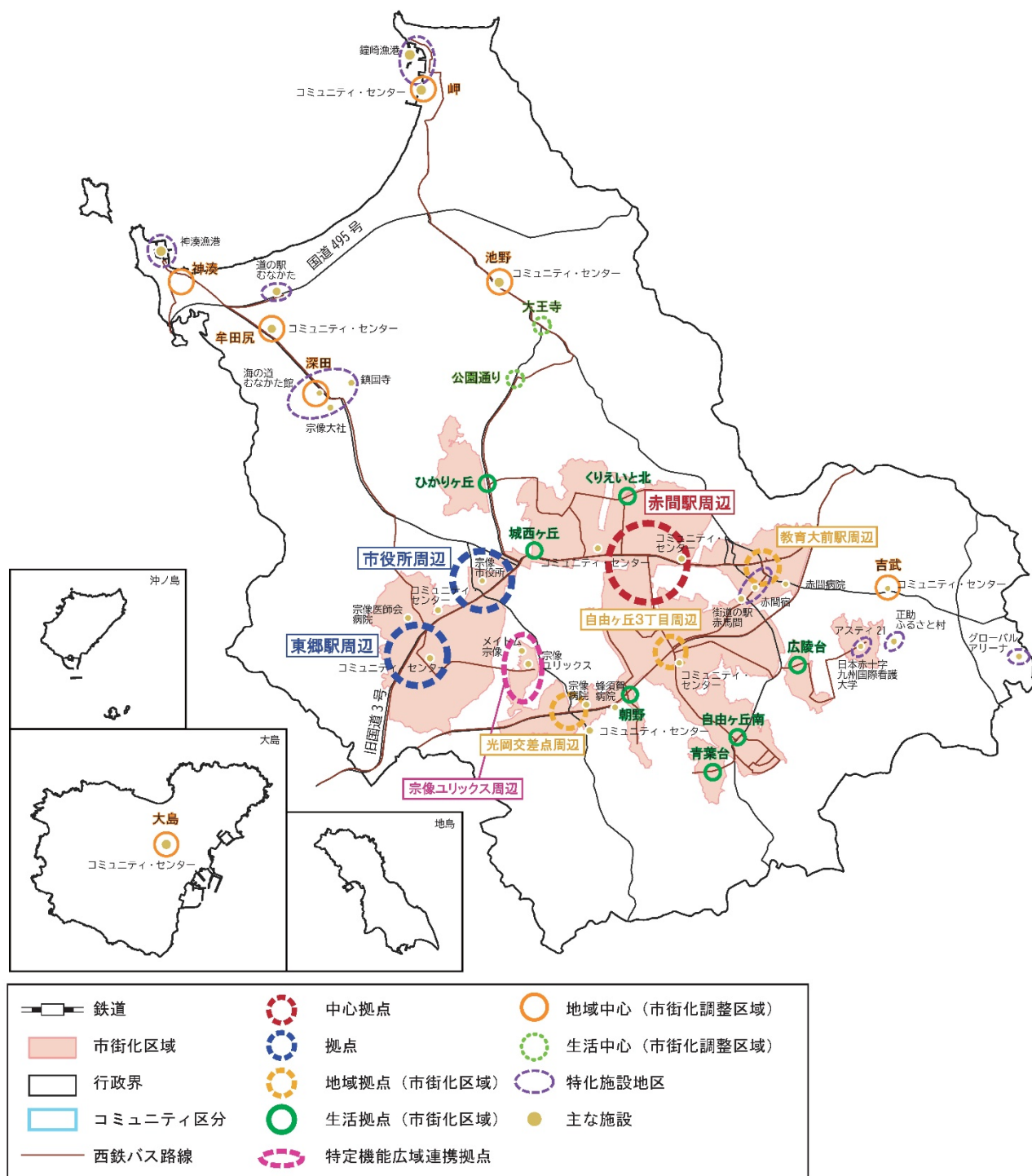
生活中心	拠点概要
大王寺	・各拠点から離れた住宅団地 ・小規模な小売店舗の日常サービス機能が存在する地区 ・近隣住民にとっての生活サービスの誘導を目指す地区
公園通り	

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 (むなかたりサーチパーク)	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	・歴史文化資産を保全しながら、生きた教材として活用する郷土学習の場
神湊漁港	漁業	・豊かな海を活かした漁業の振興を図る場 ・島々との交通結節機能を有する場(神湊)
鐘崎漁港		
道の駅むなかた周辺	観光	・周囲の自然環境や歴史文化資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

【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・北九州市を結ぶ東西交流軸、市内と筑豊地域を結ぶ南北交流軸を設定します。

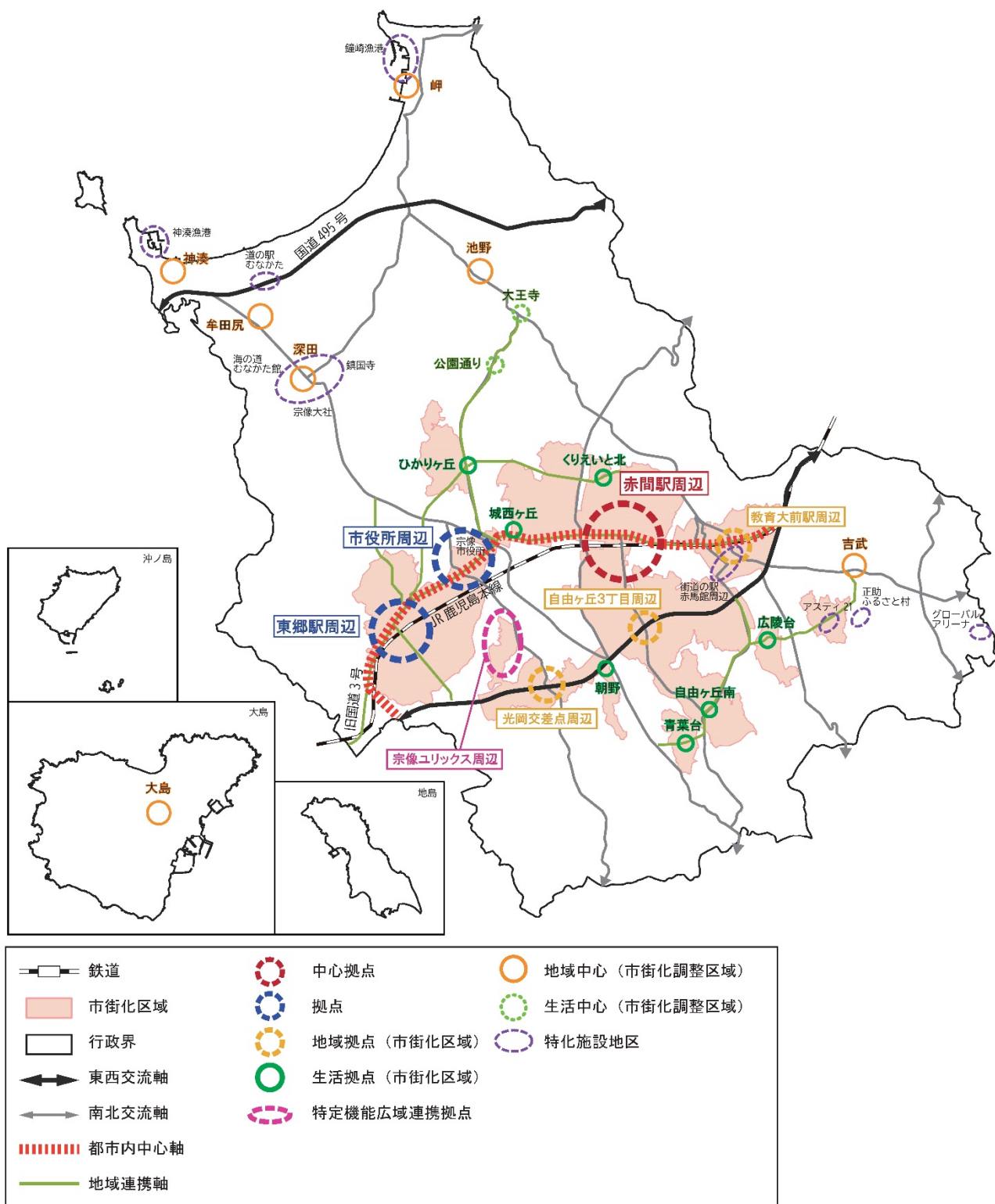
東西交流軸	国道3号、国道495号、JR鹿児島本線を今後とも本市と福岡・北九州都市圏とを結ぶ広域の交流軸とします。さらに、国道495号は、観光・レクリエーション機能をつなぐ軸とします。
南北交流軸	既存道路を中心とした、宗像地域と玄海・大島地域を結ぶ道路や、本市と筑豊地域を結ぶ道路を南北方向につなぐ交流軸とします。

(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・センター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。

【広域ネットワークと都市内ネットワーク】

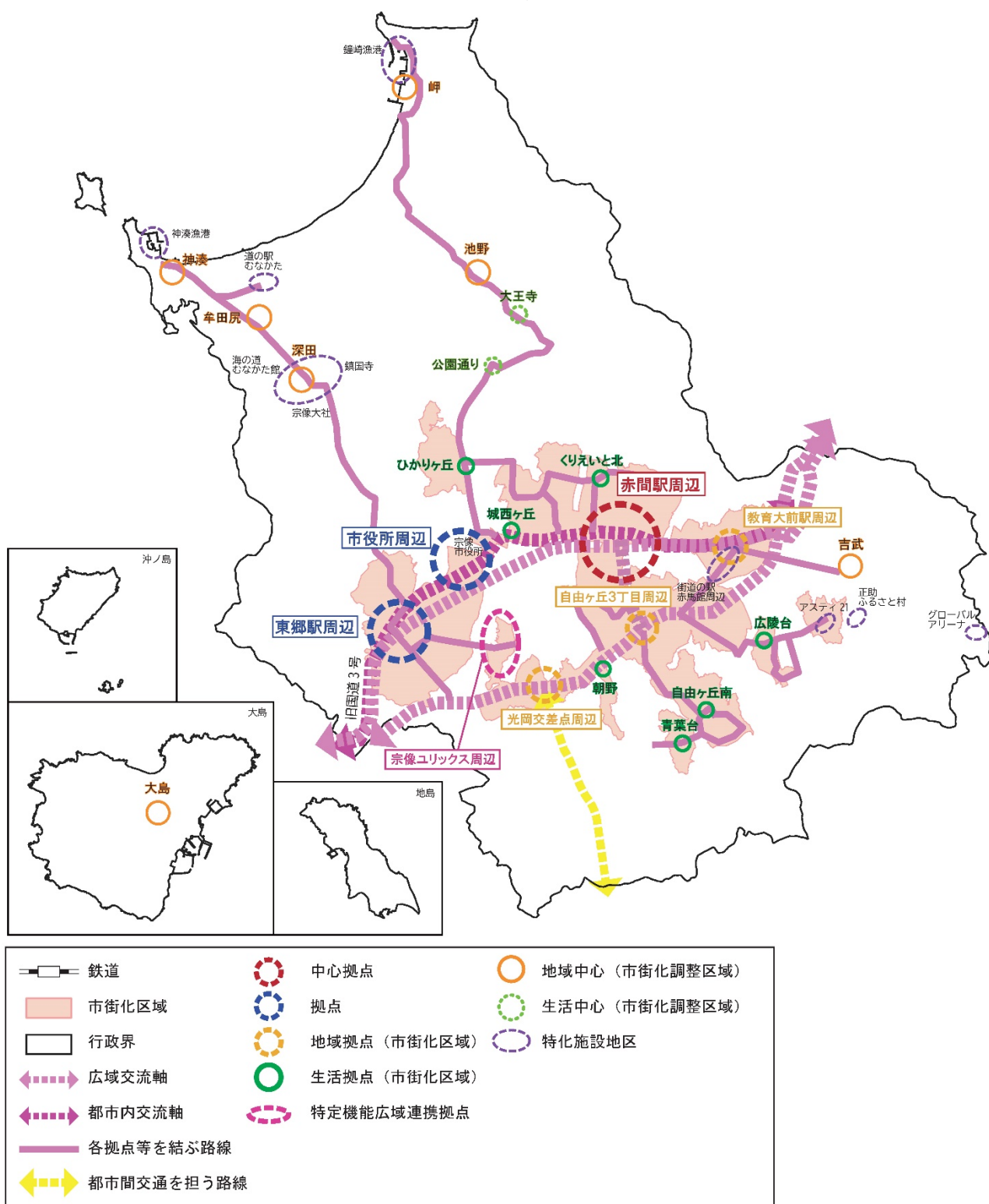


(3)交流・連携軸

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。

(広域交通) 東西交流軸	鉄道	JR 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、JR 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、東西交流軸(広域交通)として設定します。
	道路	国道3号は、JR 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、市内の各駅や中心拠点/拠点を繋ぐ交通軸であり、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。
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)、学術研究機能(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、本市と他市町と結ぶ路線を設定します。

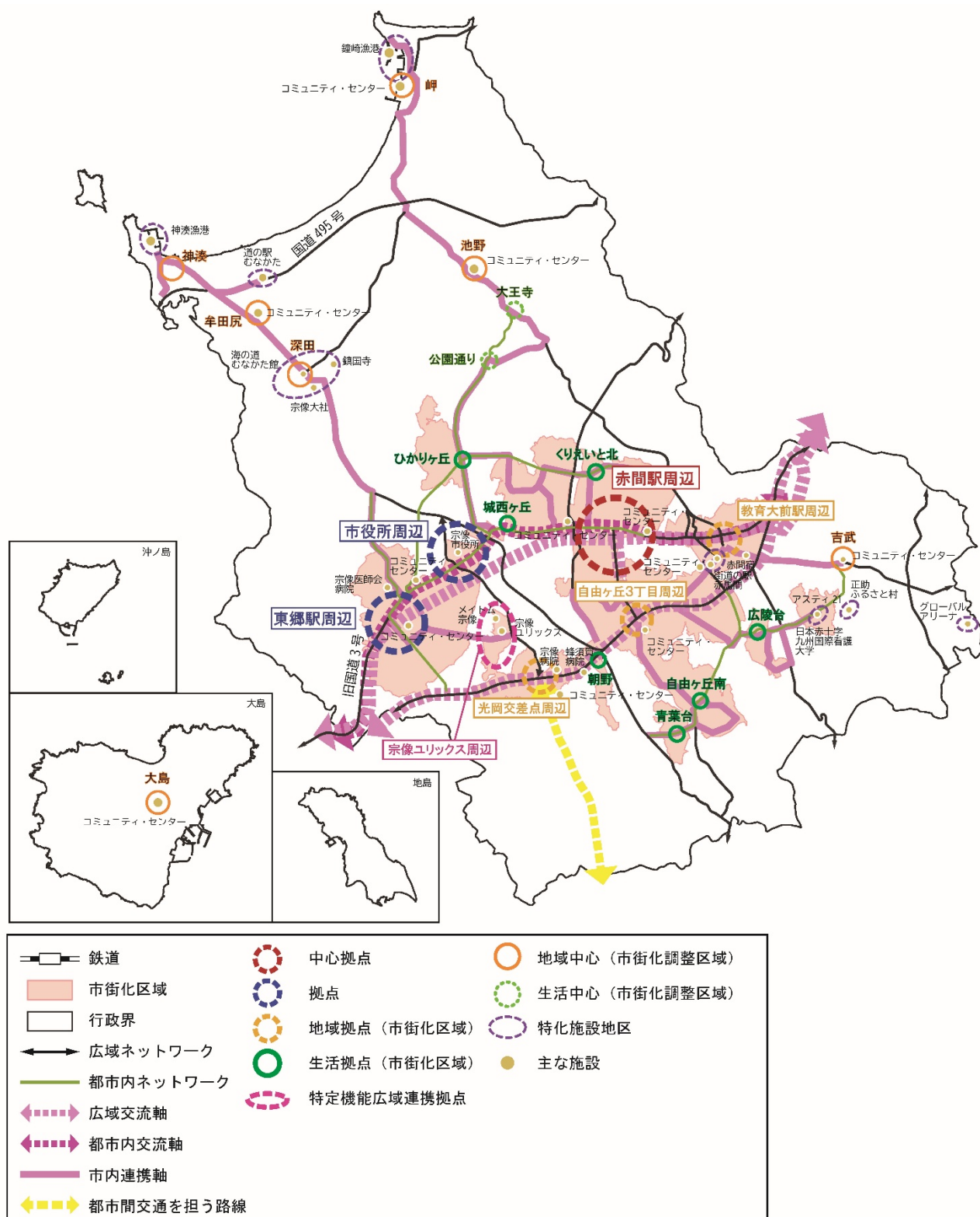
【交流・連携軸】



(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。

【交通軸の設定】

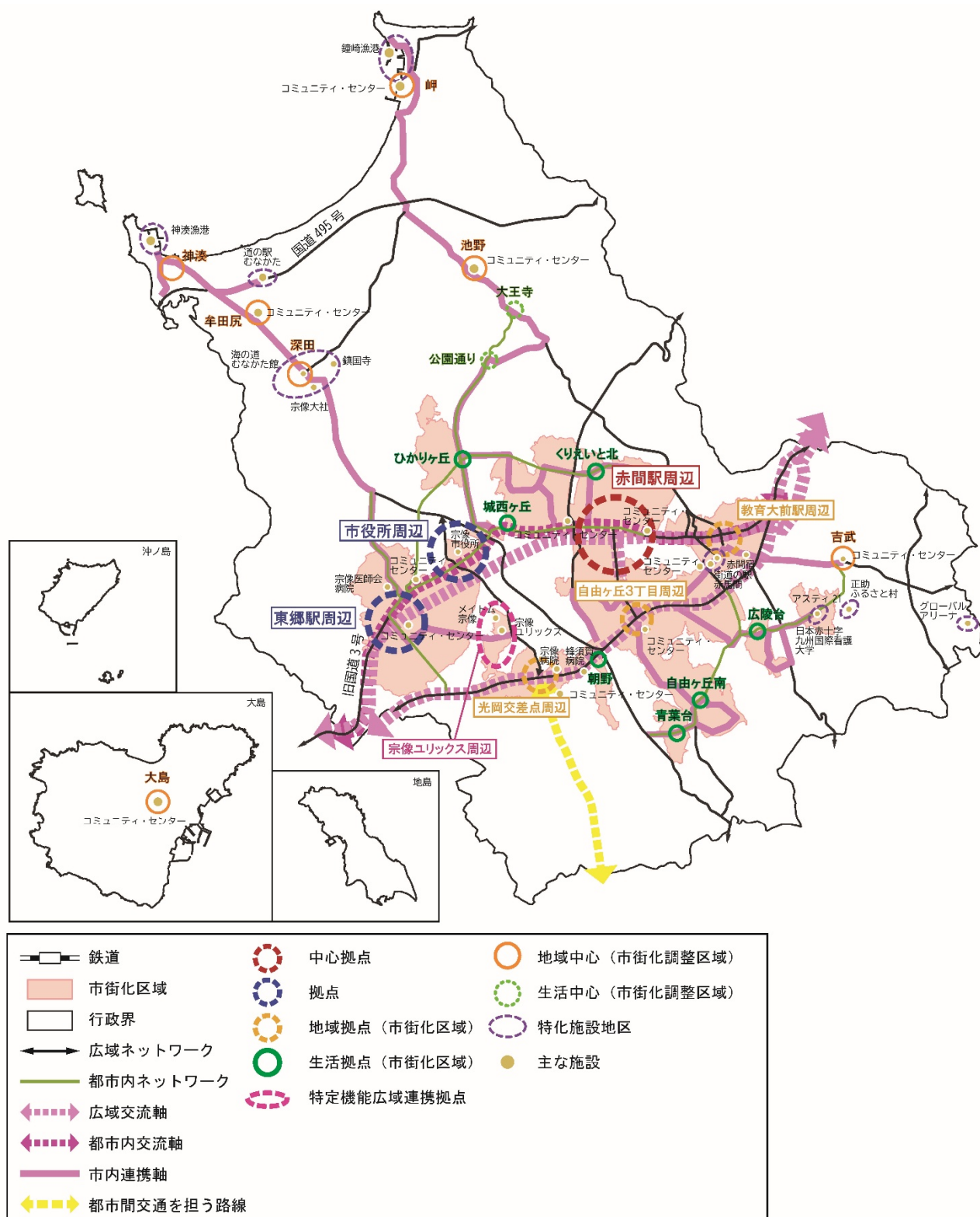


6. 都市の骨格構造

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、連携を図る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。

【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

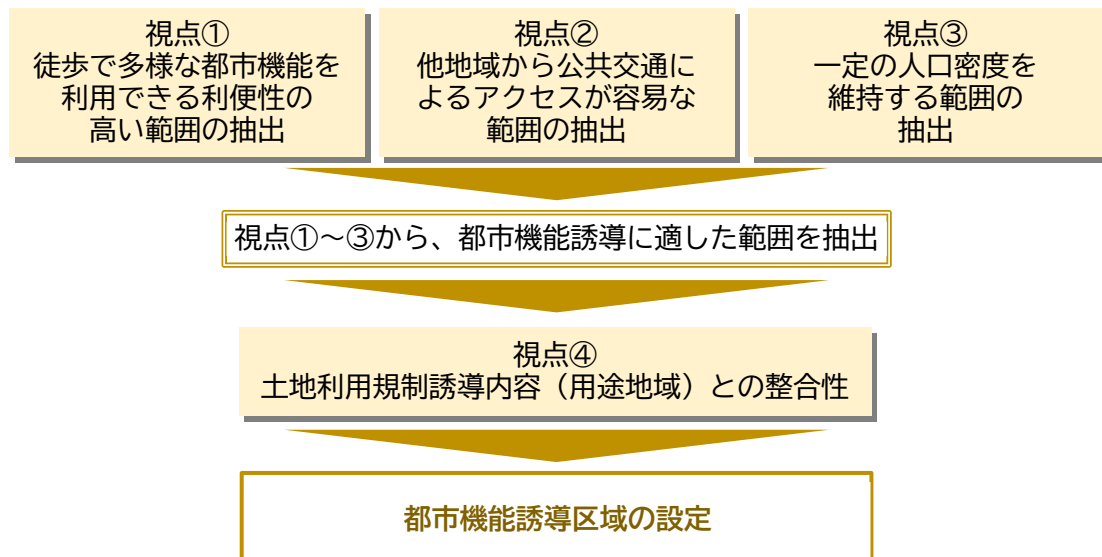
本市では、人口が減少に転じ、高齢者数は継続的に増加すると予測されています。このため、高齢者を含めた多くの人が徒歩圏で都市機能や公共交通が利用できる「歩いて暮らせるまちづくり」が必要となっています。

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。

上記の考え方を踏まえ、現行計画(平成30年4月策定)の都市機能誘導区域について、以下の①～④の視点で検証し、次期計画の都市機能誘導区域として設定します。

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必要があるため、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うえで、都市機能誘導区域を検討します。

【都市機能誘導区域設定フロー】

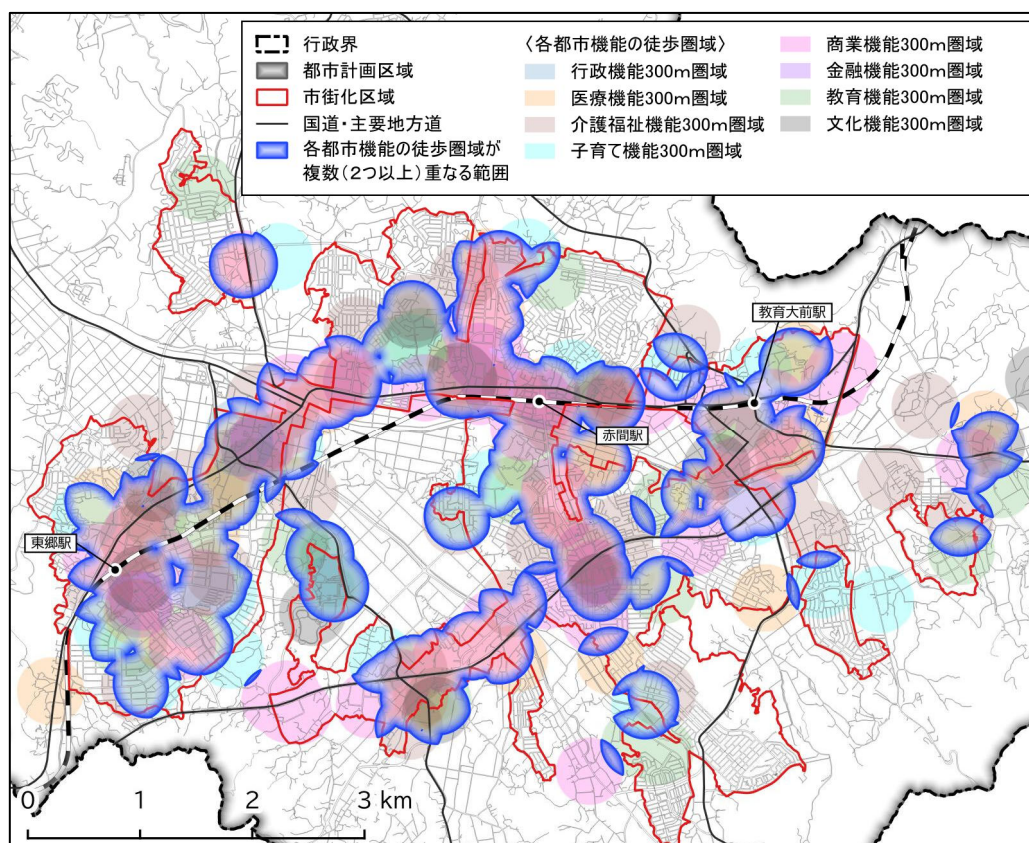


視点① 徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性の高い範囲の抽出

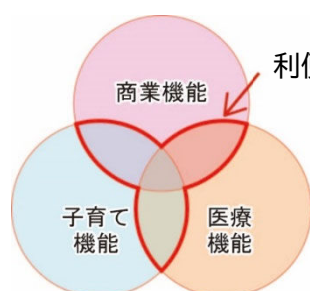
・下記に示す、複数の都市機能の圏域(無理なく歩ける距離※)に含まれる箇所を抽出

※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)

行政機能	市役所、行政センター、総合庁舎、総合複合施設
医療機能	総合病院、診療所
介護福祉機能	小規模多機能施設、短期入所施設、通所介護施設、訪問介護施設
子育て機能	子育て支援センター、認可保育所、認定こども園、幼稚園
商業機能	スーパーマーケット、ディスカウントストア、ドラッグストア ホームセンター、専門店、コンビニエンスストア
金融機能	銀行、信用金庫
教育機能	市立小学校、市立中学校、県立中学校、高等学校、大学
文化機能	図書館、市民ホール、コミュニティ・センター、体育施設、総合公園



【各都市機能の徒歩圏が重なる範囲の説明】



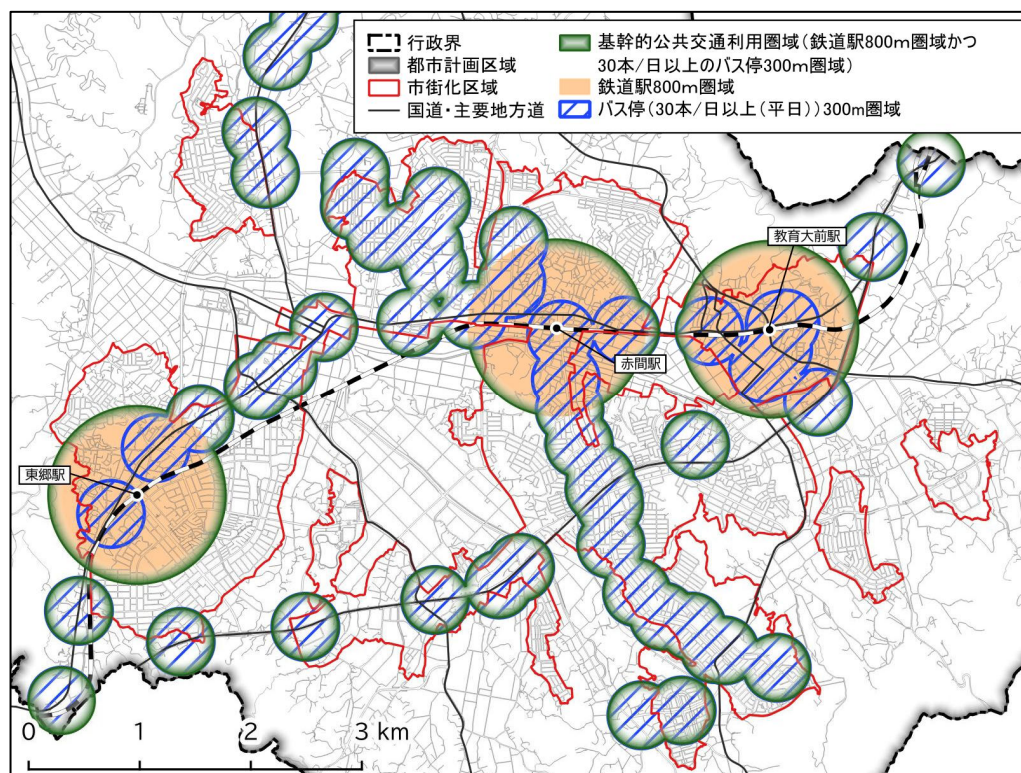
利便性の高い範囲

商業機能同士など、同じ種類の機能が重なっている箇所は利便性の高い範囲として抽出しません。

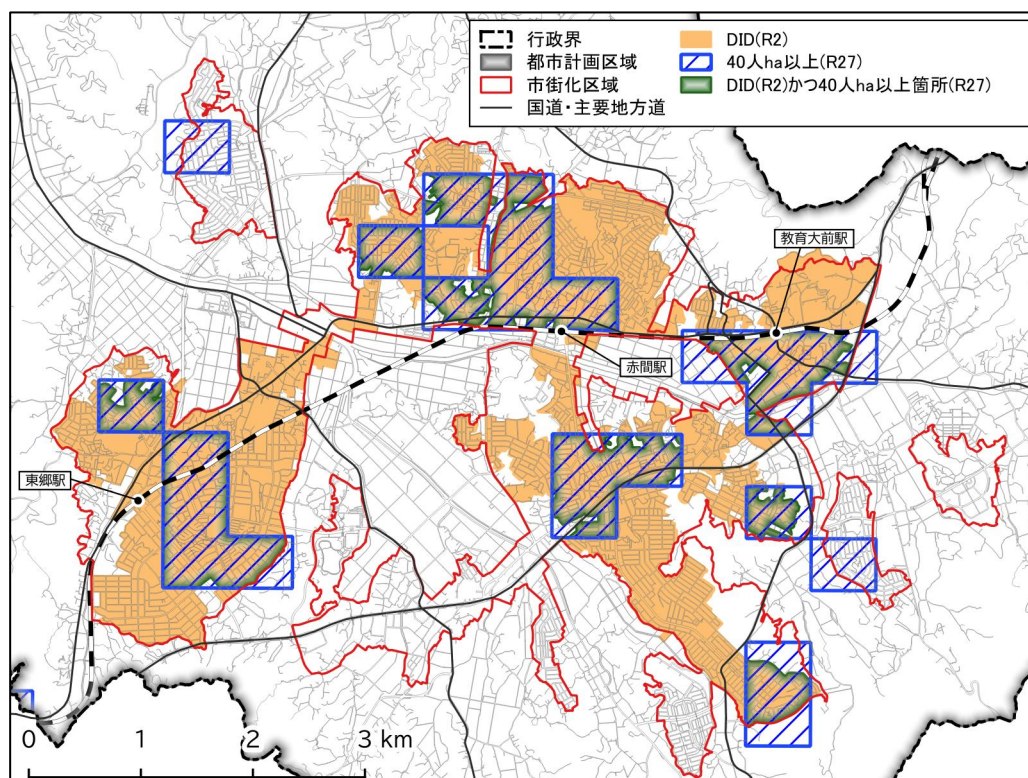
視点② 他地域から公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出

- ・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を整理し、公共交通によるアクセスが容易な範囲を抽出
- ・基幹的公共交通利用圏域(鉄道駅 800m圏域または 30 本/日以上(平日)運行しているバス路線のバス停 300m圏域)

※上記圏域については、国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック (H26. 8)」に位置づけのある圏域を採用

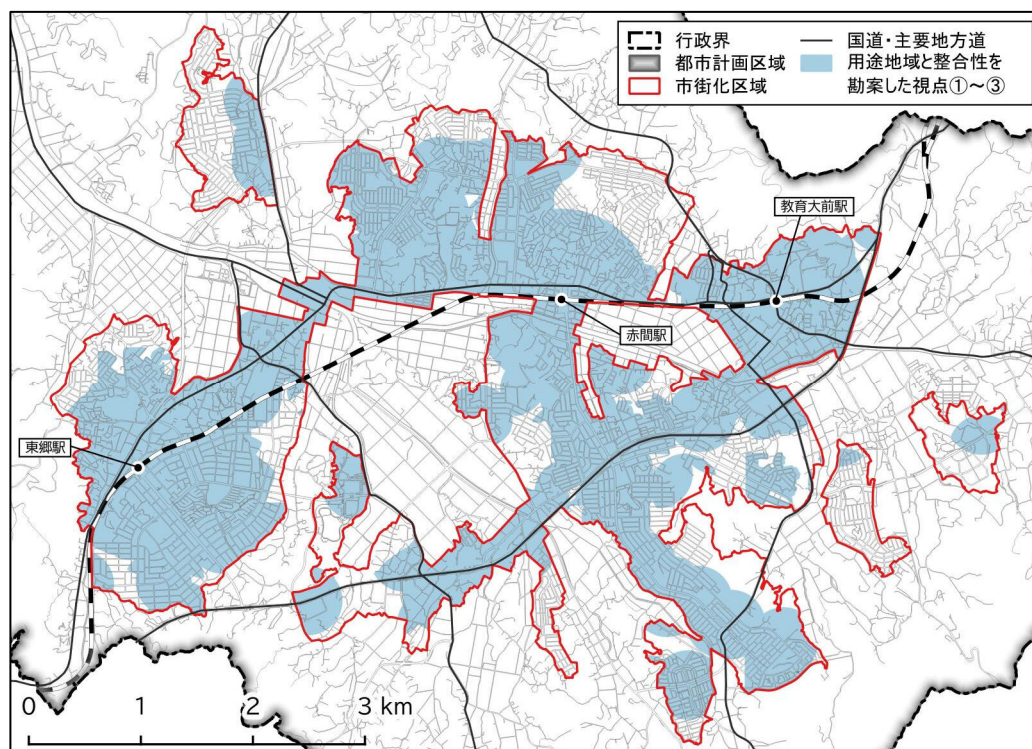
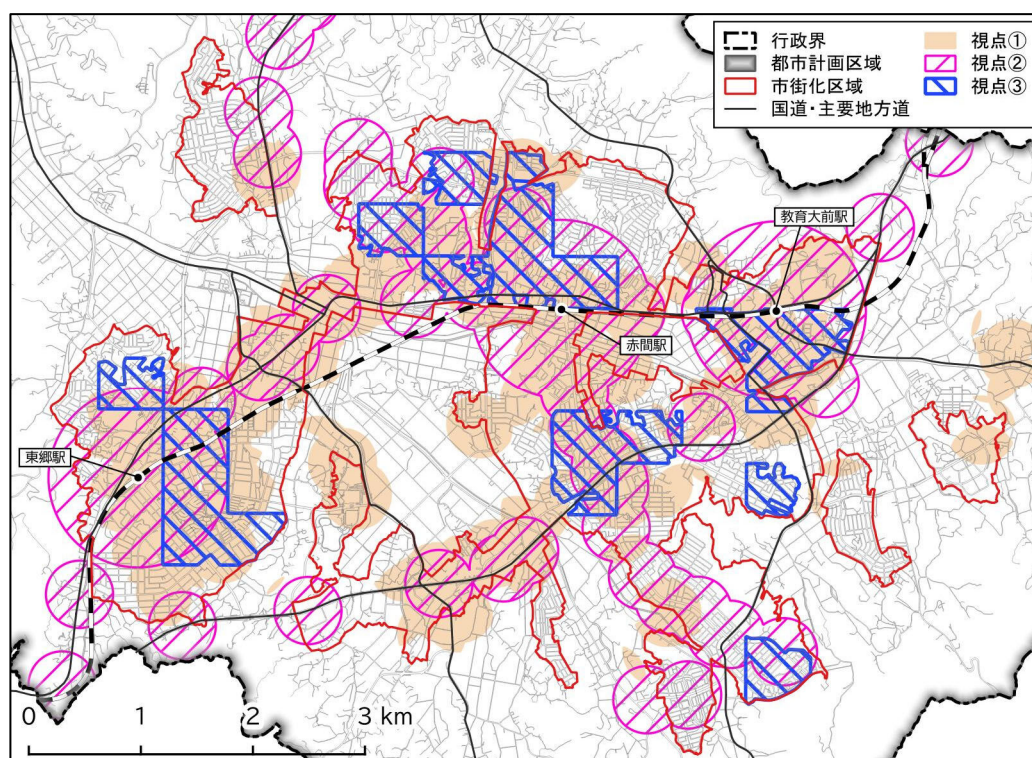
**視点③** 一定の人口密度を維持する範囲の抽出

- ・R2 時点の DID 区域かつ R27 時点で 40 人/ha 以上の人口密度が想定される箇所



視点④ 土地利用規制誘導内容(用途地域)との整合性

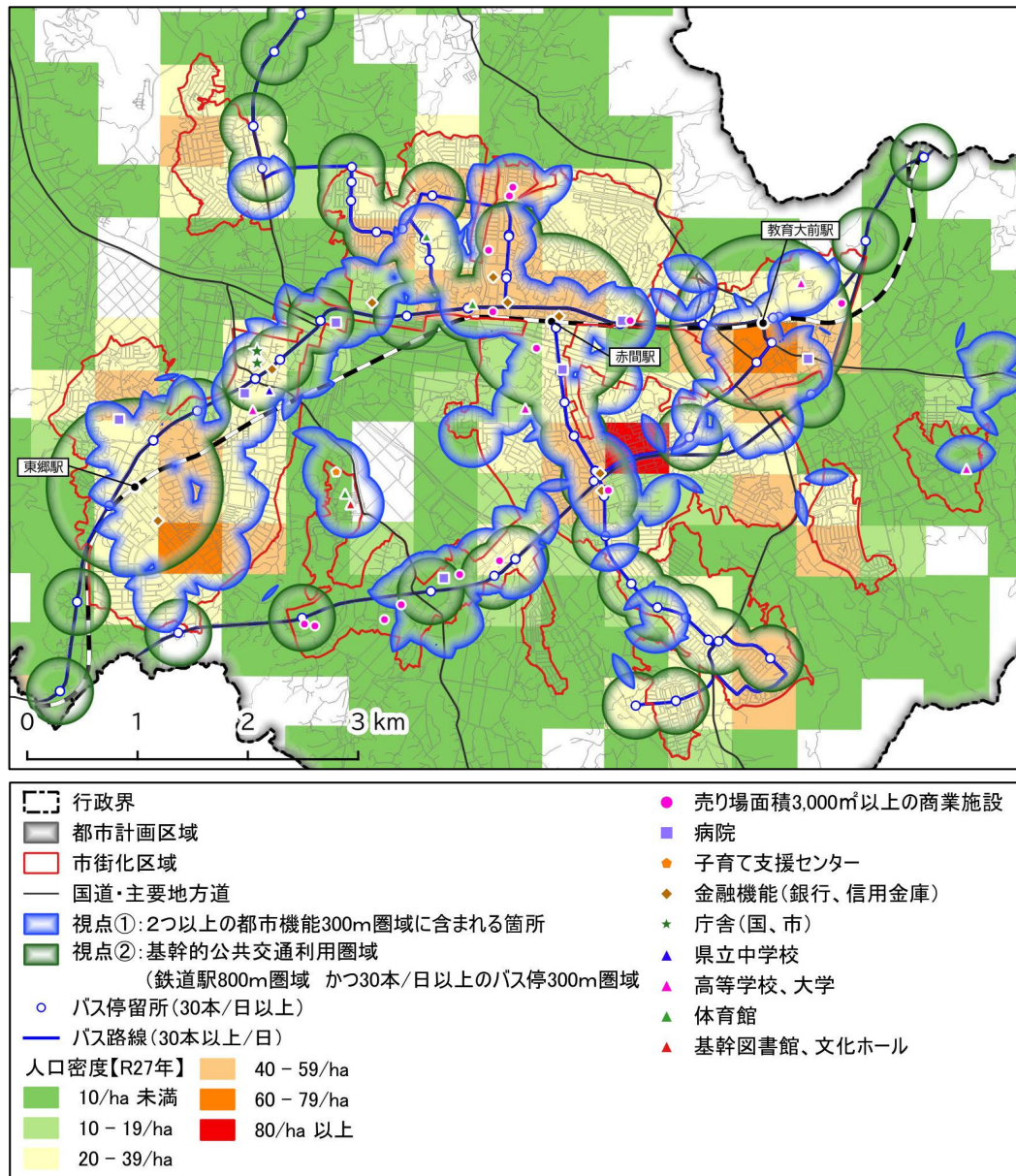
・視点①～③により抽出される都市機能誘導に適した範囲と用途地域の整合性を勘案
(用途地域内において視点①～③に含まれる範囲)



(3)都市機能誘導区域の候補地

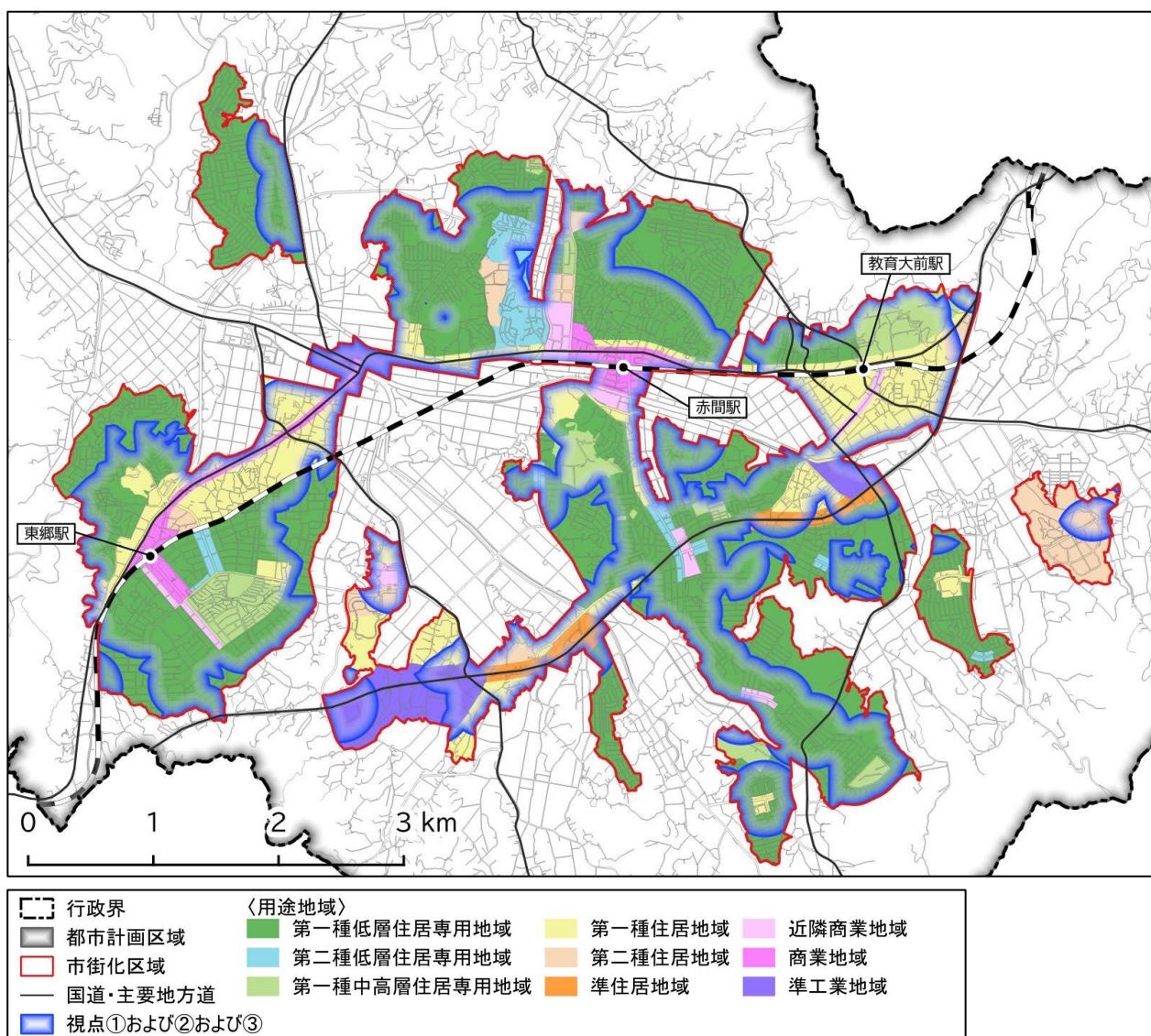
複数の機能が徒歩で利用しやすく(視点①)、公共交通によるアクセスが便利であり(視点②)、将来において利用者が周辺に居住するため都市機能が存続しやすい(視点③)という、都市機能が立地するうえで必要となるいずれかの条件を満たしている区域を抽出し、都市機能誘導区域に適した範囲として設定します。

【都市機能誘導区域設定の視点①～③のいずれかに該当する範囲】



都市機能誘導区域設定の視点①～③のいずれかに
該当する範囲を抽出
(一定規模のまとまった区域を抽出)

【都市機能誘導区域候補地】



(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現状の土地利用動向(住宅を含む施設の立地状況)を踏まえ設定します。
- ⑨比較的規模の大きい公園やため池などの自然的土地利用が成されているエリアは含まないこととします。
- ⑩災害リスクが高い地域(下記)は、区域に含めません。

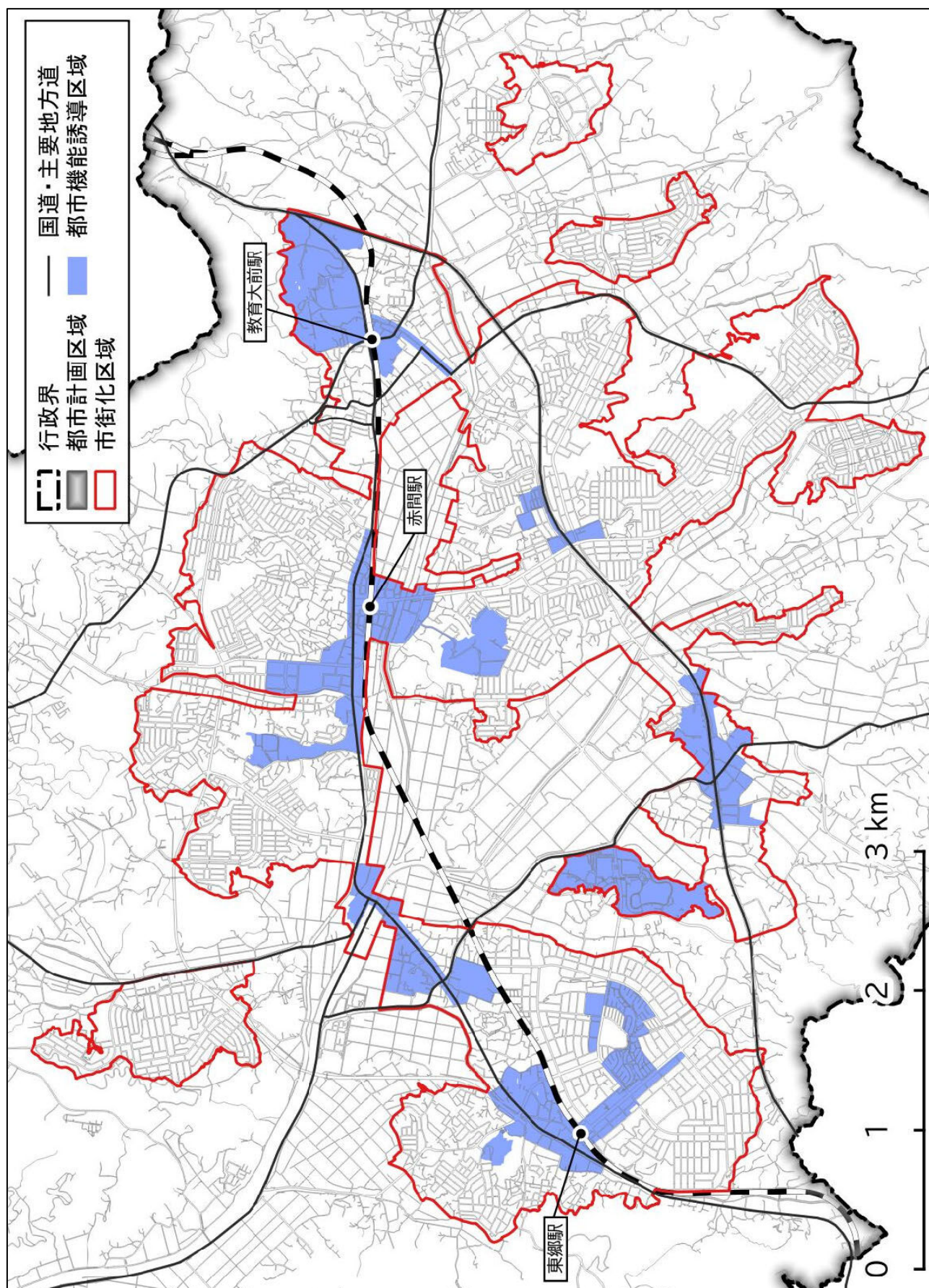
(災害リスクの高い地域)※国土交通省「立地適正化計画の手引き」においてレッドゾーンに分類されるハザードを対象

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. 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

視点①～④を踏まえた都市機能誘導区域は下図の通りです。なお、検証の結果、概ね現行計画から変更が生じる箇所はありません。



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・高齢化が進行する社会において、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

■誘導施設に設定する施設

機能	誘導施設	設定理由
商業機能	売場面積が 3,000 m ² 以上の商業施設	市内外からの利用が想定されるため、利用者のアクセス性を考慮
医療機能	病院（内科または外科を有するもの）	市内外からの利用が想定されるため、利用者のアクセス性を考慮
子育て機能	子育て支援センター	1施設で市全域をカバーすることが想定されるため、利用者のアクセス性を考慮
金融機能	・銀行 ・信用金庫 ※ATM コーナーは除く	日常生活における現金の引き出し、決済、融資等の窓口業務を行うため、利用者のアクセス性を考慮
行政機能	・庁舎（国、県、市） ・市の施策として立地の方向性が示された施設	1施設で周辺市町を含めた広域をカバーすることが想定されるため、利用者のアクセス性を考慮
教育・文化機能	・県立中学校 ・高等学校 ・大学 ・学術研究機関	市内外からの通学が想定されるため、通学者のアクセス性を考慮
	・文化ホール ・体育館 ・基幹図書館	全市民による利用が想定され、1施設で市全域をカバーすることが想定されるため、利用者のアクセス性を考慮

■誘導施設に設定しない施設

・市全域に立地していることが望ましい施設は誘導施設には設定しない

機能	施設
商業機能	売場面積が 3,000 m ² 未満の商業施設 ※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。
医療機能	診療所（内科または外科を有するもの）
介護福祉機能	・小規模多機能施設 ・短期入所施設 ・通所介護施設 ・訪問介護施設
子育て機能	・保育所 ・幼稚園 ・認定こども園
金融機能	・農協 ・漁協 ・郵便局
教育・文化機能	・市立小学校 ・市立中学校 ・図書館（分館）

(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うえ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。

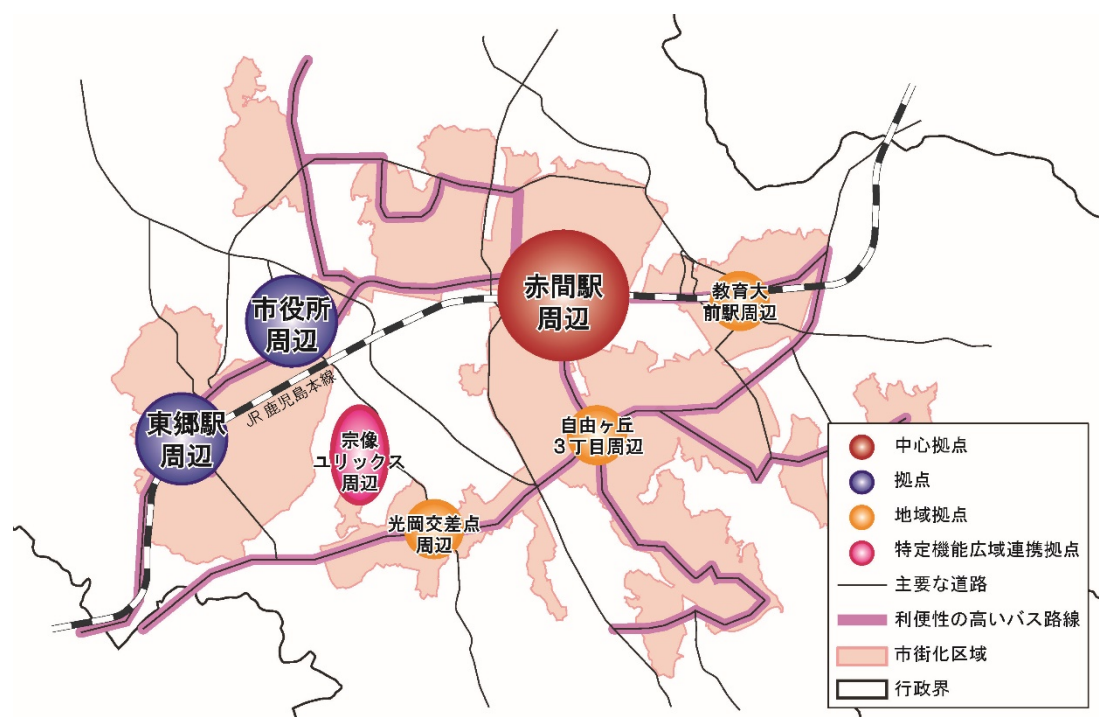
各拠点における誘導施設は誘導施設の方向性、設定方針を参考にし、設定を行います。

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。

【本市で定める誘導施設】

機能	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	売場面積が 3,000 m ² 以上の商業施設		○
医療機能	病院（内科または外科を有するもの）		○
子育て機能	子育て支援センター	○	
金融機能	・銀行 ・信用金庫 ※ATM コーナーは除く		○
行政機能	・庁舎（国、県、市） ・市の施策として立地の方向性が示された施設	○	
教育・文化機能	・県立中学校 ・高等学校 ・大学 ・学術研究機関	○	○
	・文化ホール ・体育館 ・基幹図書館	○	

【誘導施設を設定する拠点の位置】



【各拠点の誘導施設の方向性】

●：誘導施設 △：市の施策に基づき適宜誘導施設への設定を検討

拠点の種類	拠点名称	各拠点における誘導施設の方向性	各拠点における誘導施設の設定方針						誘導施設の設定					
			商業機能	医療機能	金融	子育て	行政	教育・文化	商業機能	医療機能	金融	子育て	行政	教育・文化
									売り場面積が3,000㎡以上の商業施設	病院 (内科または外科を有するもの)	銀行、信用金庫	子育て支援センター	庁舎（国、県、市）、市の施策として立地の方向性が示された施設	県立中学校、高等学校、大学、学術研究機関、文化ホール、体育館、基幹図書館
中心拠点	赤間駅周辺	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。				●	●	●	●	●	●		
拠点	東郷駅周辺	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、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。					●	●	●	●	●	●		
	市役所周辺	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、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。					●	●	●	●	●	●		
(市街化区域)	教育大前周辺	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。	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。	行政、子育て、教育・文化機能については、市の施策に基づき適宜誘導を図ることとします。	●	●	●	△	△	●				
	光岡交差点周辺	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。			●	●	●	△	△	△				
	自由ヶ丘3丁目	自由ヶ丘3丁目交差点周辺は、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、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。			●	●	●	△	△	△				
特定機能広域連携拠点	宗像ユリックス周辺	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。	—	—	—	●	△	●				

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

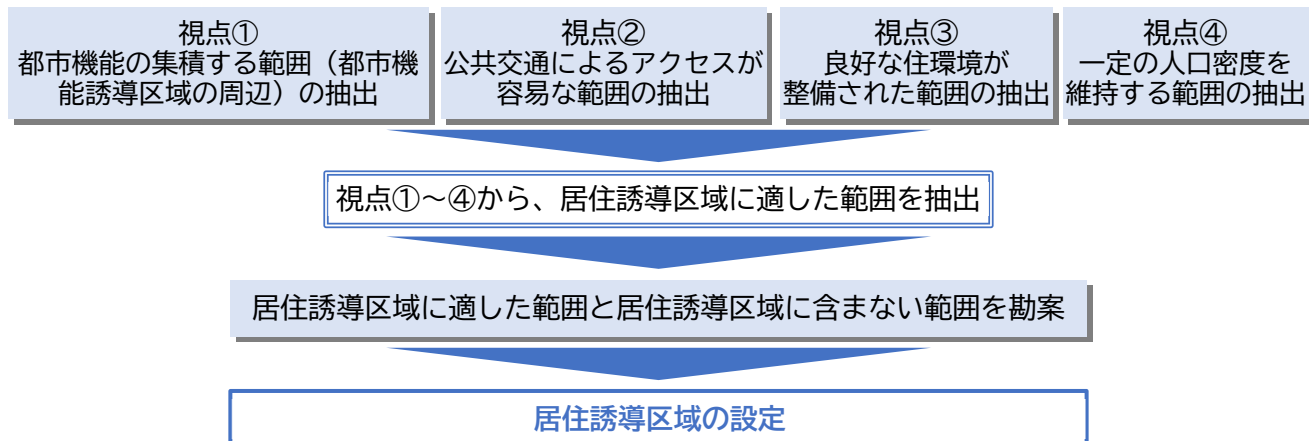
(2) 居住誘導区域設定の視点

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。

上記の考え方を踏まえ、現行計画の居住誘導区域について、以下の①～④の視点で検証し、次期計画の居住誘導区域として設定します。

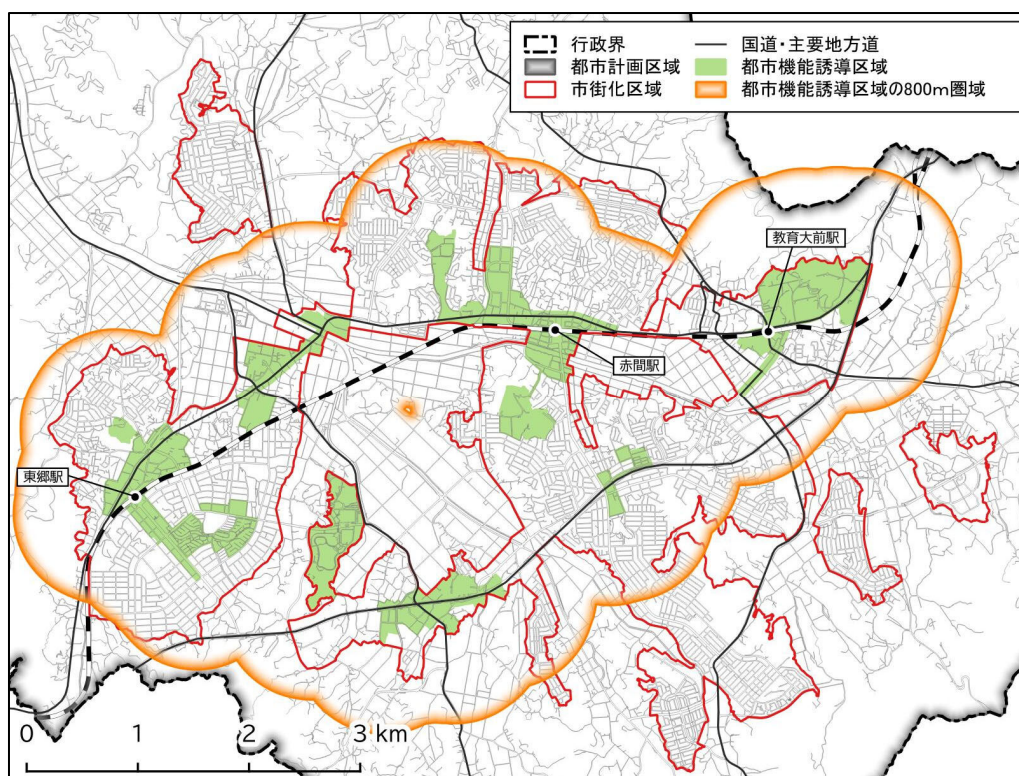
視点
視点① 都市機能が集積する範囲(都市機能誘導区域の周辺)の抽出 住民の生活を支える機能やサービスが身近に備わる区域が居住を誘導すべき区域であり、併せて都市機能を維持するためには、周辺に一定の居住人口の集積が必要であることから、都市機能誘導区域周辺から800mを居住誘導区域として検討します。(都市機能の集積する区域へ徒歩でアクセスが容易な範囲)
視点② 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出 都市機能誘導区域への公共交通アクセス(駅から800mまたは運行本数の多いバス路線(30本/日以上(平日)のバス停徒歩圏内(300m))が容易な範囲は、居住誘導区域に含めることを前提とした検討を行います。 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ことを基本とします。
視点③ 良好な住環境が整備された範囲の抽出 土地区画整理事業の実施箇所、1ha以上の開発許可による主な住居系開発・整備範囲、一団地の住宅施設による住宅団地を含めることを前提とした検討を行います。
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。

【居住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

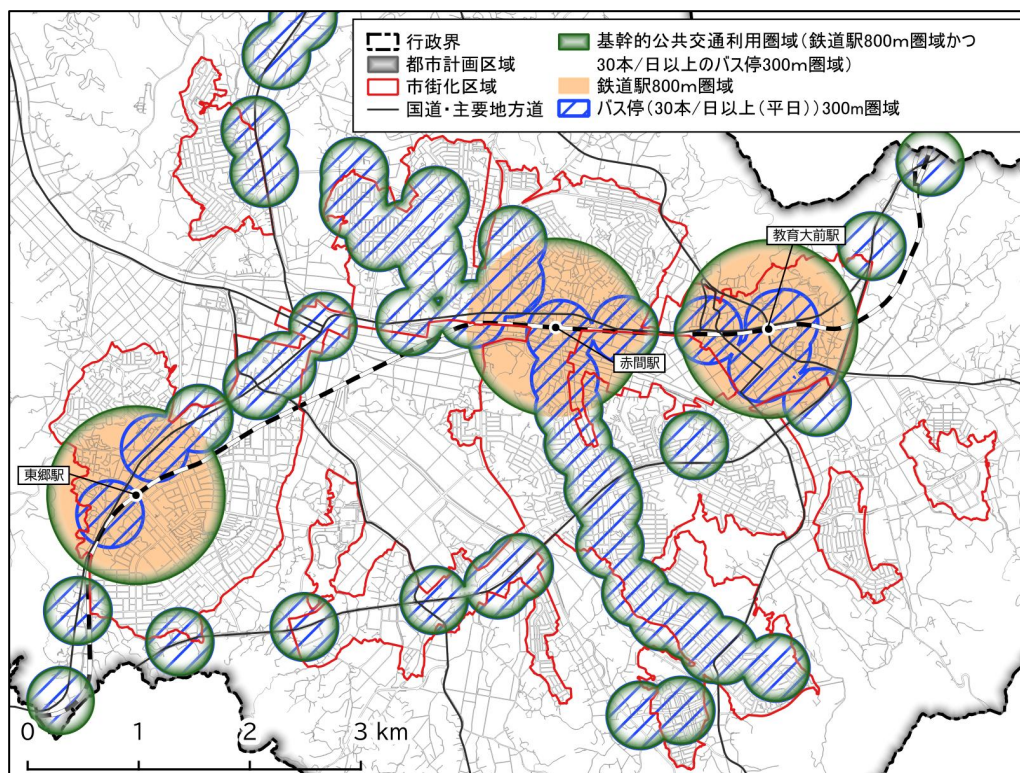
- 都市機能誘導区域を生活利便性の高い範囲と考え、都市機能誘導区域からの徒歩圏（800m）を生活利便性の高い範囲として抽出



視点② 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出

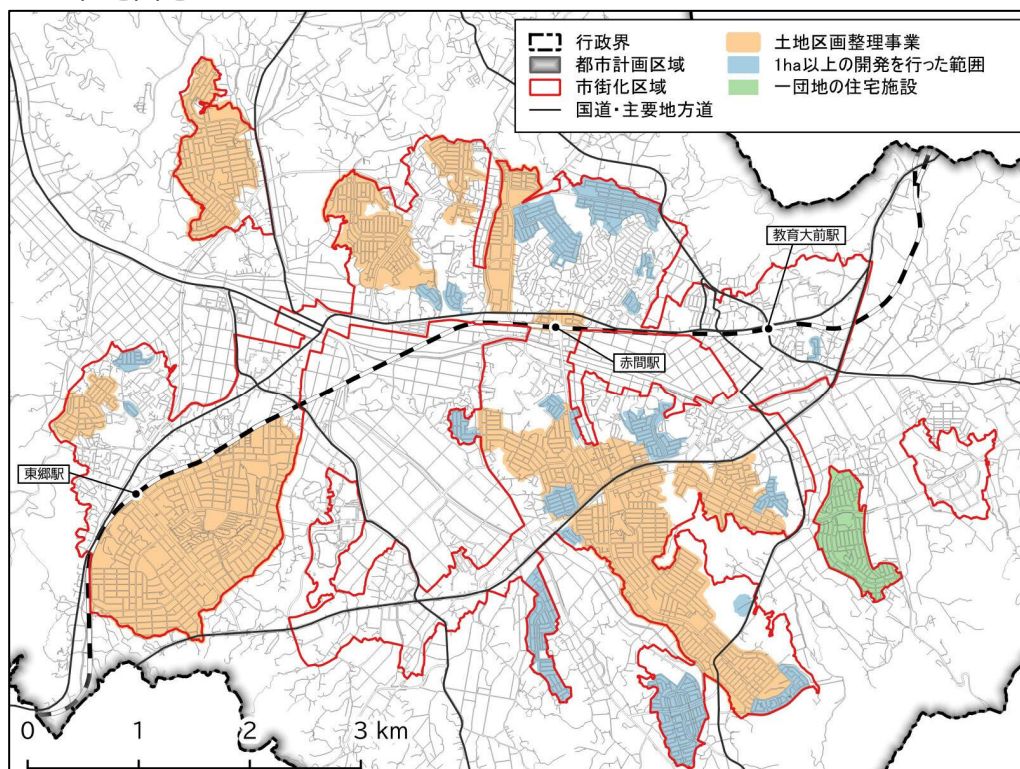
- ・駅及びサービス水準の高いバス路線を利用しやすい範囲を整理し、公共交通によるアクセスが容易な範囲を抽出
- ・基幹的公共交通利用圏域(鉄道駅 800m圏域※かつ 30 本/日以上(平日)運行しているバス路線のバス停 300m圏域※)

※上記圏域については、国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック (H26. 8)」に位置づけのある圏域を採用



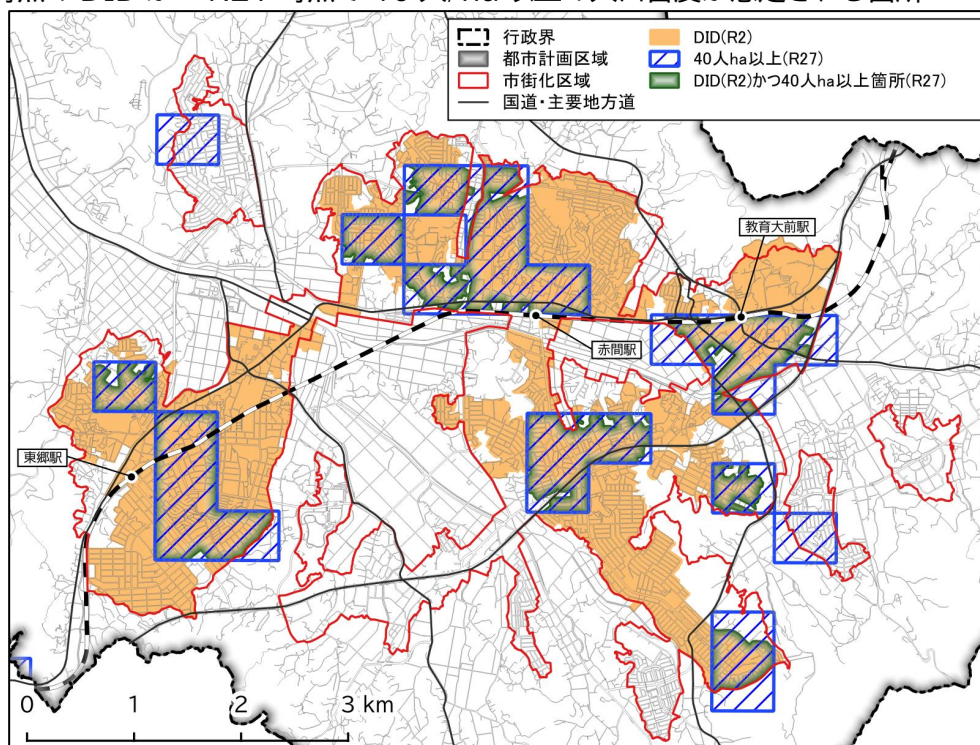
視点③ 良好な住環境が整備された範囲の抽出

- ・土地区画整理事業の実施箇所、1ha以上の開発許可による主な住居系開発・整備範囲、一団地の住宅施設による住宅団地



視点④ 一定の人口密度を維持する範囲の抽出

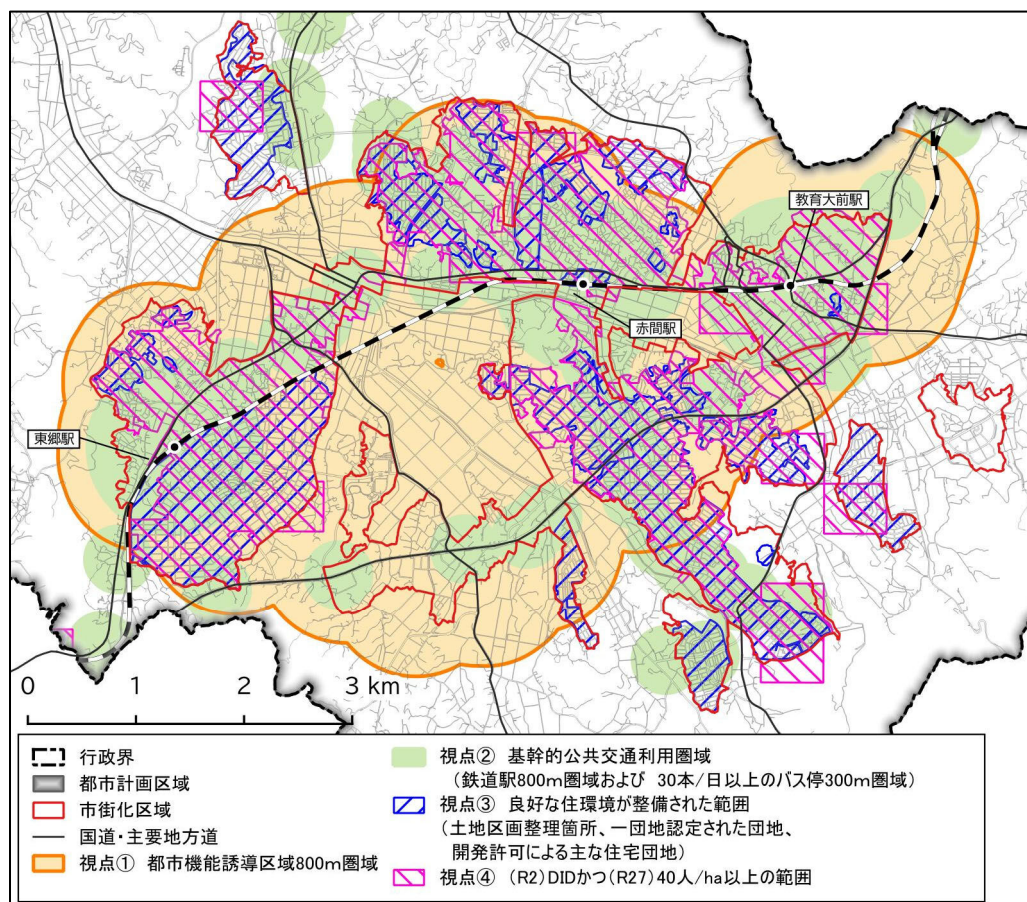
・R2 時点の DID かつ R27 時点で 40 人/ha 以上の人口密度が想定される箇所

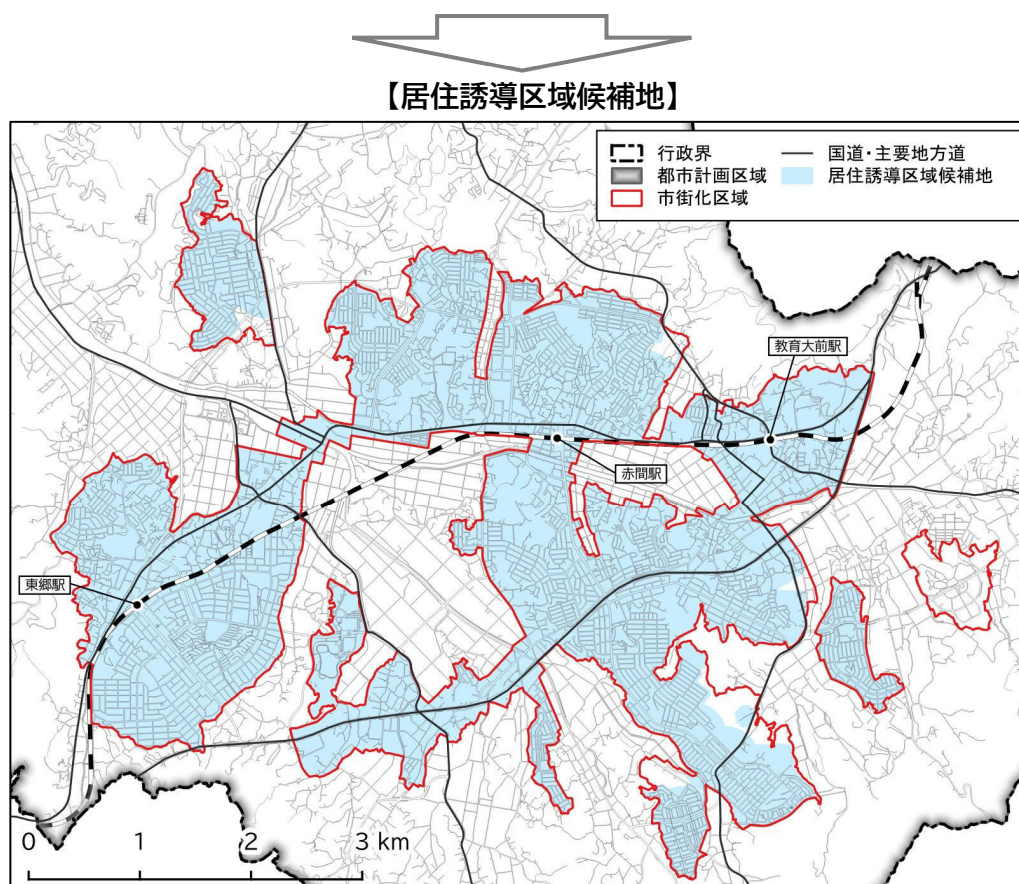


(3) 居住誘導区域に適した範囲

都市機能が利用しやすい(視点①)、公共交通によるアクセスが容易(視点②)、良好な住環境が整備されている(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うえで必要ないずれかの条件をみたしている区域を抽出し、居住誘導区域に適した範囲として設定します。

【居住誘導区域設定の視点①～④のいずれかの範囲】





(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)

国土交通省「立地適正化計画の手引き」において、「居住誘導区域に含めてはならない(法令)」とされる下記のハザード区域を居住誘導区域から除外します。

- 土砂災害特別警戒区域
- 地すべり防止区域
- 急傾斜地崩壊危険区域

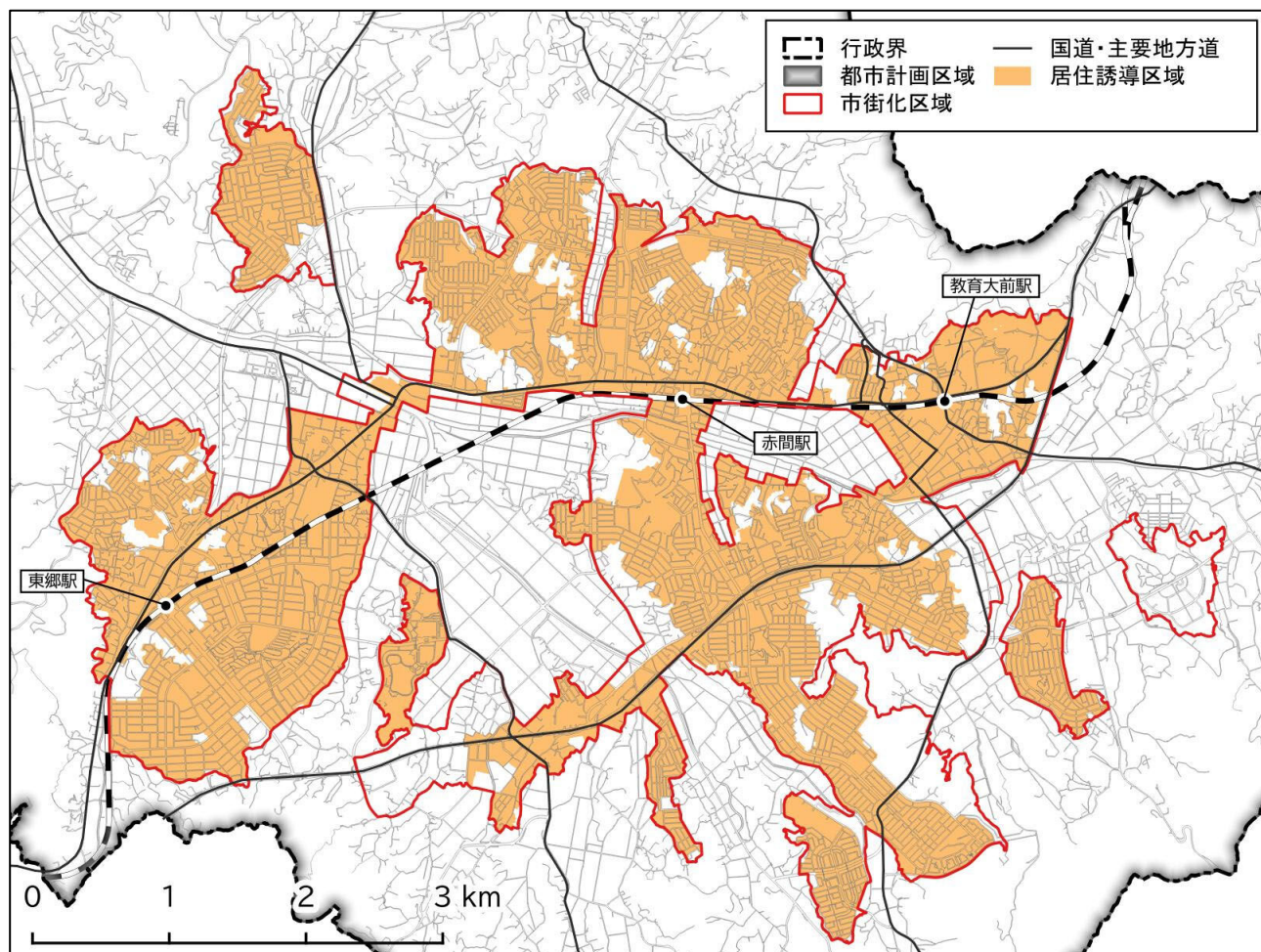
また、以下の災害ハザードについては、「居住誘導区域に原則として含まないこととすべき区域」とされていますが、災害リスクを把握したうえで、警戒避難体制に向けた対策や災害を防止・軽減するための対策を講じるとともに、市民と地域の防災力向上に向けた取組をより一層進めることから、居住誘導区域に含めることとします。(災害リスクや対策の詳細については、「第8章 防災指針」を参照)

- 浸水想定区域(洪水・内水・ため池・高潮)
- 家屋倒壊等氾濫想定区域(氾濫流・河岸侵食)
- 津波浸水想定区域
- 土砂災害警戒区域

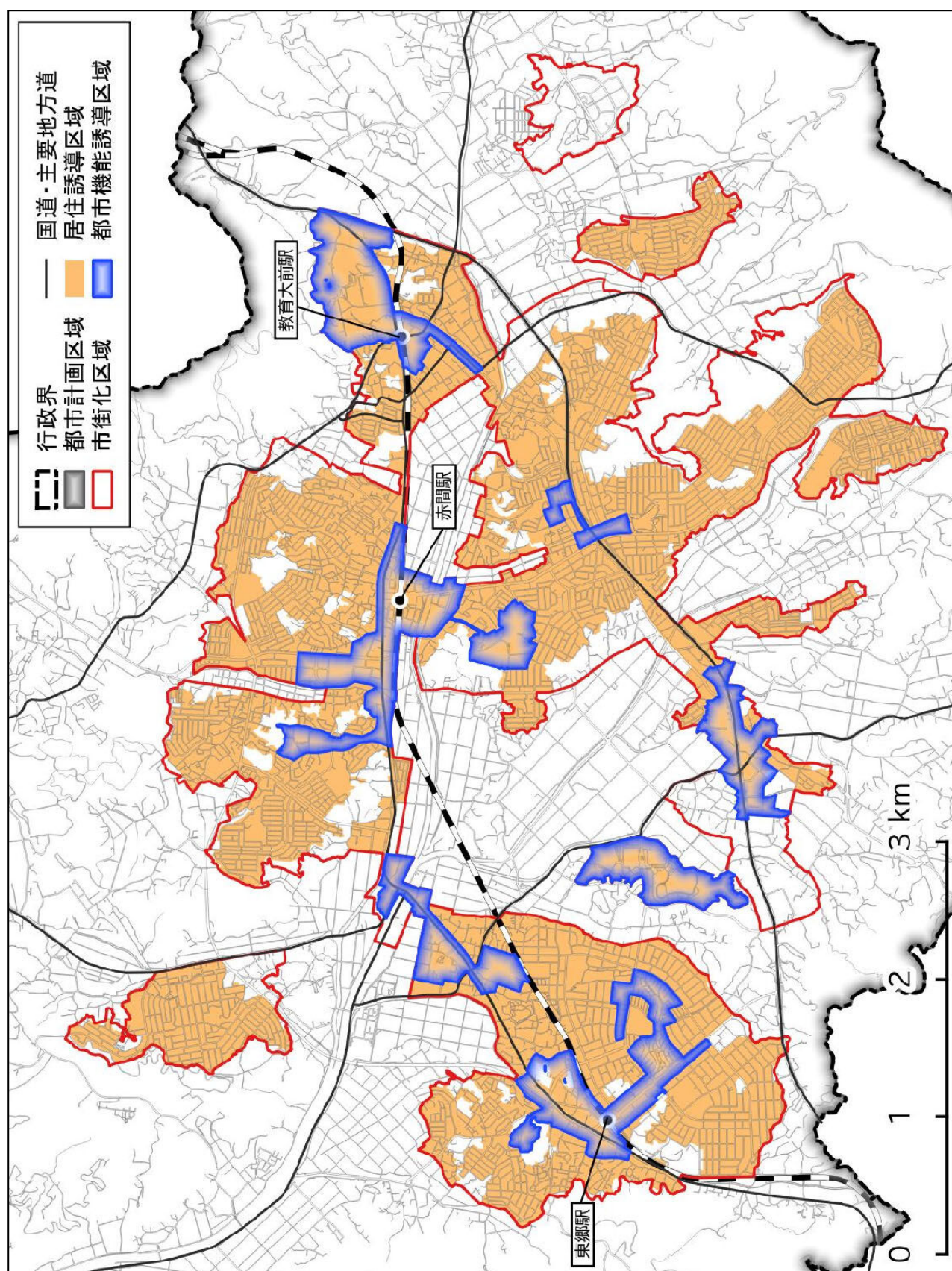
市街化区域内において市街化が進行しておらず、まとまった山林がある区域を居住誘導区域から除外する要素とします。

【居住誘導区域】

視点①～④を踏まえた居住誘導区域は下図の通りです。



【居住誘導区域及び都市機能誘導区域】



第7章

目標値と評価方法

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行が見込まれるなか、「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「宗像版多極連携の集約型都市構造」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うえで特に配慮すべき課題は以下の3点であり、これらの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

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

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

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】

宗像市は生活に必要な施設がコンパクトにまとまっていると思う市民の割合→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

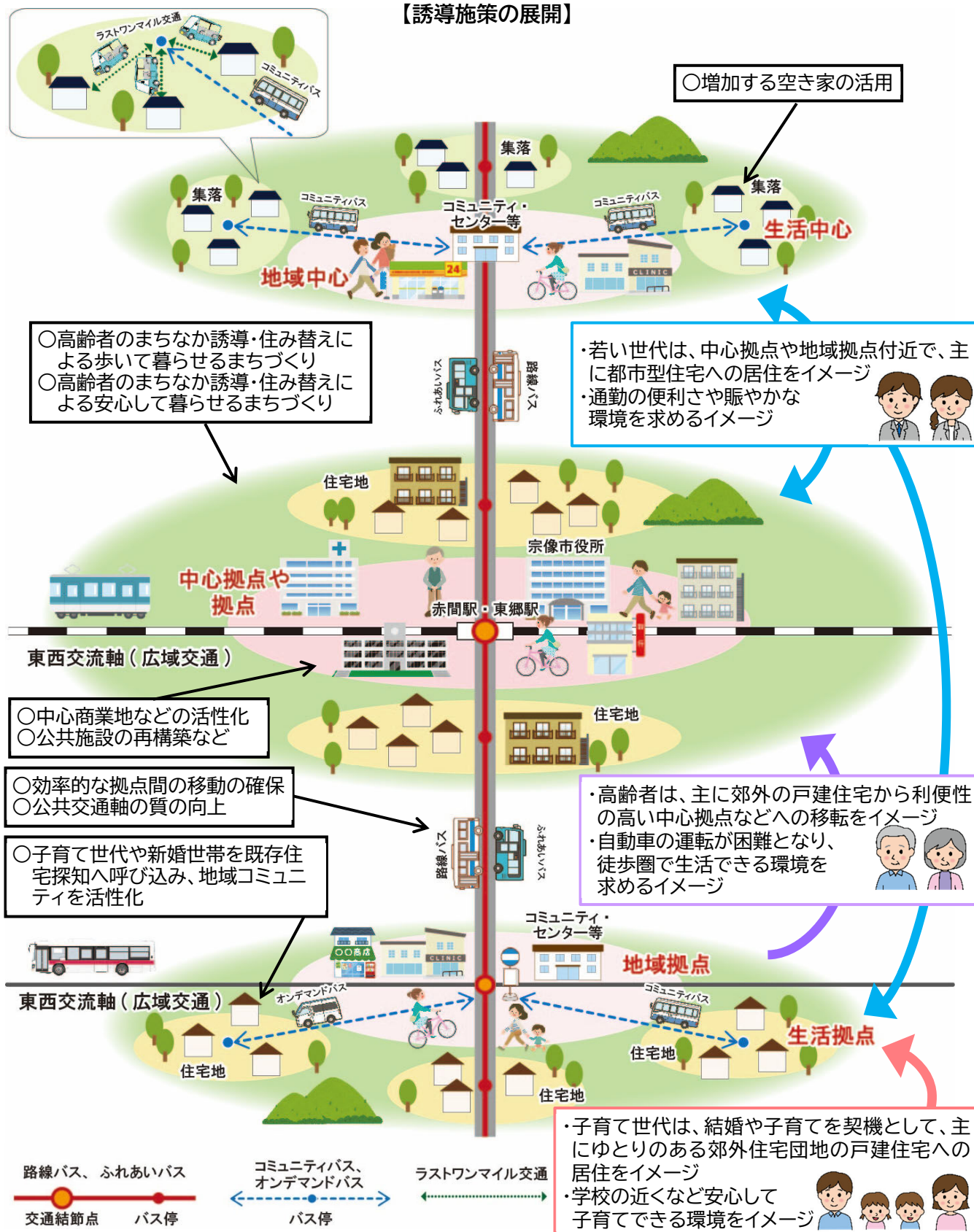
高齢者の住み替え

・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

【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	都市構造再編集中支援事業の活用	「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へと再編を図ります。

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、その移転元に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を適切に配置します。
⑦	誘導施設へ税制上の特例措置	前述③と同様
⑧	都市構造再編集集中支援事業の活用	前述④と同様

4)中心商業地の活性化

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（第3次都市計画マスタープランに位置づける中心商業地）の活性化に取り組みます。

No	施策	概要
⑨	中心商業地の活性化	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近居又は同居により、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、コミュニティバス等でカバーします。

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、その移転元に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	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。
⑯	住まいの相談事業の活用	「一般社団法人住マイむなかた」や関係事業者との連携を図り、相談事業を活用し、子育て世帯から幅広い年代に対して、情報発信の強化、住宅取得支援の拡充、定住支援の強化についてワンストップに対応し、居住誘導を促進します。

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」や関係事業者との連携を図り、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	「一般社団法人住マイむなかた」や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組	「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	「一般社団法人住マイむなかた」や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組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。

5)公共交通軸の質の向上

No	施策	概要
㉔	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駐輪場、連絡通路などの整備充実、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との結節点におけるバス停の機能向上(バスターミナルや、バスカット)などを目指します。さらに、パーク＆ライド駐車場等の乗継施設の整備を図ります。
㉕	地域公共交通利便増進計画での取組	地域公共交通利便増進計画との連携により、地域住民の利便性の向上に資する地域公共交通サービスの実現を目指します。

3. 施策指標

(1) 都市機能に関する施策指標

- 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)

目標指標	基準値 (H22 年度)	現状値 (R4 年度)	目標値 (R17年度)
都市機能誘導区域内において 医療機能が立地する拠点数	4 拠点 (4施設)	4拠点 (5施設)	6 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。

目標指標	基準値 (H22 年度)	現状値 (R4 年度)	目標値 (R17年度)
広域連携施設の立地数	0 拠点	0 拠点	3 拠点

- 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。

目標指標	基準値 (H22 年度)	現状値 (R4 年度)	目標値 (R17年度)
教育機能の集約強化 (小中一貫校等)	0箇所	0箇所	2 箇所

(2)居住に関する施策指標

- ① 国立社会保障・人口問題研究所の最新の人口推計によると、現行計画策定時の推計値より人口の減少幅が緩やかになることが予測されており、同様の算定方法で R7 年改定の計画の目標値を算出すると、現行計画の目標値を大幅に上回ることになります。そのため、R7 年改定の計画の目標値は、第3次宗像市国土利用計画・都市計画マスタープランと整合性を図るため、現状値を維持することを目指します。

目標指標	現状値 (R2 年度)	推計値 (R17 年度) (現状のまま推移)	R7年改定の計画の 目標値 (R17 年度)
居住誘導区域の人口	74,348 人	72,697 人	74,348 人
居住誘導区域の人口密度	50.4 人/ha	49.3 人/ha	50.4 人/ha

市街化区域面積	居住誘導区域面積	市街化区域に対する 居住誘導区域の面積割合
1,876ha	1,475ha	78.6%

【参考】H30 年4月当初計画策定時の目標値

本市では、当初計画策定時直近3年間(平成 24 年～平成 26 年)で合計 434 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。

目標指標	基準値 (H22 年度)	推計値 (R17 年度) (現状のまま推移)	現行計画の 目標値 (R17年度)
居住誘導区域の人口	75,049 人	69,983 人	72,783 人
居住誘導区域の人口密度	51.8 人/ha	48.3 人/ha	50.3 人/ha

誘導人口目標 (20 年間での誘導人口)	誘導人口目標 (1 年あたり)
+2,800 人	140 人/年

市街化区域面積	居住誘導区域面積	市街化区域に対する 居住誘導区域の面積割合
1,876ha	1,448ha	77.2%

※現状値については、国勢調査の数値を使用しているため、直近の令和2年度となる

- ② 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。

目標指標	基準値 (H22 年度)	現状値 (R5年度)	目標値 (R17年度)
空き家率(増加防止)	9.7%	10.7%	9.7%

【住宅総数及び空き家数の推移(戸)】

	住宅総数										
	総数	居住世帯あり	総数	一時現在者のみ	居住世帯無し						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
H30	44,660	39,910	4,750	120	4,630	10.4%	110	2,110	100	2,310	—
R5	47,100	41,930	5,170	30	5,040	10.7%	100	2,760	160	2,020	11

出典:住宅・土地統計調査

- ③ 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。

目標指標	基準値 (H28年度)	現状値 (R4 年度)	目標値 (R17年度)
自治会加入率	74%	65.6%	74%

- ④ 毎年度実施している市民アンケートの数値との整合を図り、本計画の目標とします。

効果指標	基準値 (H26年度)	現状値 (R4 年度)	目標値 (R17年度)
宗像市は住みやすいと思う 市民の割合	80%	83%	90%

(3)公共交通に関する目標値

- ① 第3次宗像市総合計画に掲げられている数値との整合を図り、本計画の目標とします。

目標指標	基準値 (R5 年度)	目標値 (R17年度)
地域公共交通利用率	31%	34%

(4)その他計画の実効性を高めるための施策指標

- ① 少子高齢化の進行に伴う市の活力低下が懸念される状況下においても、地価の維持を目指します。

目標指標		現状値 (R5 年度)	目標値 (R17 年度)
地価公示	日の里(宗像-1)	49,100 円	49,100 円 (現状値の維持)
	自由ヶ丘(宗像-2)	41,900 円	41,900 円 (現状値の維持)

(5)防災に関する目標値

- ① 災害に強いまちづくりを推進するため、総合防災訓練参加者数や防災メール登録者数の増加、浸水深が 10cm 以下となる道路の割合増加を目指します。

目標指標	基準値 (R3 年度)	目標値 (R17年度)
総合防災訓練参加者数	2,052 人	3,000 人
防災メール登録者数	5,453 人	6,000 人

目標指標	基準値 (R5年度)	目標値 (R17年度)
「宗像市雨に強いまちづくり ビジョン」に基づく 浸水の重点対策地区における 浸水深 10cm 以下となる道路 延長(重要路線)の割合	87%	93%

(6)目標を達成することで期待される数値目標

- ① 毎年度実施している市民アンケートの数値との整合を図り、本計画の目標とします。

目標指標	基準値 (H30年度)	現状値 (R5年度)	目標値 (R17年度)
宗像市は生活に必要な施設が コンパクトにまとまっていると 思う市民の割合	39%	40%	70%

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、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。

