

筑後市 立地適正化計画



令和3年3月

筑後市

はじめに



筑後市は、温暖な気候と緑豊かな自然環境や交通の利便性にも恵まれ、福岡県南地域の交通の要衝として発展を続けてきました。また、九州新幹線筑後船小屋駅や国道442号バイパス、筑後広域公園、HAWKS ベースボールパーク筑後などを有し、自然と都市基盤がバランスよく整備されています。

一方、全国の地方都市では、市街地の拡散による都市の活力低下や人口減少・少子高齢化が問題となっています。このような中、都市の活力を維持し良好な住環境を保つためには、日常生活に必要なサービスや行政窓口が身近に存在し、公共交通により容易にアクセスできる『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方が重要です。

現在、筑後市の人口は、おおむね微増で推移しておりますが、今後は減少に転じるとともに少子高齢化の進展が予測され、市民の日常生活に様々な影響を及ぼすことが懸念されています。こうしたことから、安全・安心でゆとりある都市環境を形成し、活力と魅力を備えた持続可能な都市構造を実現するため、「筑後市立地適正化計画」を策定しました。

筑後市で初めての策定となった本計画は、医療施設や商業施設などの生活利便施設の誘導を図る区域や、人口密度を維持する区域を設定し、長い時間をかけて緩やかな誘導を図っていかうという計画です。

人口減少によってもたらされる様々な問題に対応し、持続可能なまちづくりに取り組んでいくことは、先人たちが築き上げてきた筑後市の歴史と礎の上に暮らす私たちの責務です。子どもから高齢者まで、すべての市民の皆さまが、安全に安心して暮らすことができる筑後市となるよう、本計画によってまちづくりの道筋を示していきたいと考えています。本計画をまちづくりの基本に据え、将来にわたり持続可能で暮らしやすいまちの実現に向け、様々な事業に取り組んでまいりますので、市民の皆さまの一層のご理解とご協力をお願いします。

最後に、本計画の策定にあたり、市民アンケートや市民説明会、パブリックコメント等で貴重なご意見を頂きました市民の皆さま、また、熱心にご審議いただきました筑後市都市計画審議会委員、筑後市立地適正化計画検討委員会委員の皆さまをはじめ、多くの関係者の皆さまに心より感謝申し上げます。

2021（令和3）年3月

筑後市長 西田 正治

目次

序章 立地適正化計画について	1
(1) 計画の背景	1
(2) 計画の概要	1
(3) 計画の位置づけ（上位計画との関連性）	3
(4) 策定体制.....	4
(5) 庁内関係部局との連携	5
第1章 筑後市の現状及び将来見通しについて	7
(1) 人口	7
(2) 土地利用・開発動向	19
(3) 公共交通.....	23
(4) 都市機能施設の立地状況	29
(5) 防災	37
(6) 財政状況.....	42
(7) 都市構造上の現況・課題及び目指すべき方向性の整理.....	44
第2章 まちづくりの方針（ターゲット）	45
(1) 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	45
(2) アンケートからのまちづくりの方向性	50
(3) まちづくりの方針と施策・誘導方針	58
第3章 目指すべき都市の骨格構造	63
(1) 主要な拠点	63
(2) 公共交通ネットワーク	64
(3) 立地適正化計画の基本的な方向性.....	67
第4章 都市機能誘導区域	69
(1) 基本的な考え方	69
(2) 筑後市における都市機能誘導区域の考え方.....	69
(3) 都市機能誘導区域設定の視点.....	70
(4) 都市機能誘導区域	75
第5章 誘導施設	77
(1) 基本的な考え方	77
(2) 筑後市における誘導施設設定の考え方	78
(3) 都市機能誘導区域別の誘導施設の設定	80
第6章 居住誘導区域	83
(1) 基本的な考え方	83
(2) 居住誘導区域設定の視点	83
(3) 居住誘導区域	90

第7章 誘導施策	92
(1) 誘導施策設定の基本的な考え方	92
(2) 誘導施策.....	93
(3) 低未利用地の集約等による利用促進の方針（都市のスポンジ化対策）	96
(4) 届出制度の運用.....	98
第8章 防災に関する事項	100
(1) 水災害に関するハザード情報	100
(2) 誘導区域の水災害リスク	102
(3) 居住誘導区域内における効果的な防災・減災対策	102
(4) 今後の課題	104
第9章 計画の実現に向けて	106
(1) 目標値の設定.....	106
(2) 計画の進捗管理.....	107
第10章 用途地域が指定されていない地域	108
(1) 基本的な考え方	108
(2) エリアごとの特性に応じた方向性と施策	109
資料1 誘導区域設定の考え方	112
資料2 策定経過	114
資料3 策定体制	115
資料4 用語解説	117

下波線※印については、巻末に用語解説があります。

筑後市立地適正化計画

序章

立地適正化計画について





序章 立地適正化計画について

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(1) 計画の背景

筑後市は、緑豊かな恵まれた自然環境を有しており、また、交通の利便性にも優れ、福岡県南地域の交通の要衝として、発展を続けてきました。近年は、九州新幹線筑後船小屋駅の開業や国道442号（バイパス）の開通、県営筑後広域公園の開園、さらには平成28年3月のHAWKSベースボールパーク筑後の開業など、自然と都市基盤がバランスよく整備されてきています。

しかしながら、全国規模で問題となっている少子高齢化の影響は本市にも及び、平成27年度の国勢調査の結果では人口が僅かに減少に転じ、今後も減少が続くことが予想されています。それに伴い、税収の減少による財政規模の縮小、生活利便施設や公共交通の縮小、地域コミュニティ機能の低下等が予測され、人々の暮らしに様々な影響を及ぼすことが懸念されます。

そのため、今後は、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を行うこと、公共交通等の効率化により低炭素型の都市構造を実現すること、災害から人命を守ることなどを推進していくため、都市の骨格構造を見直し、まちづくりを進める必要があります。

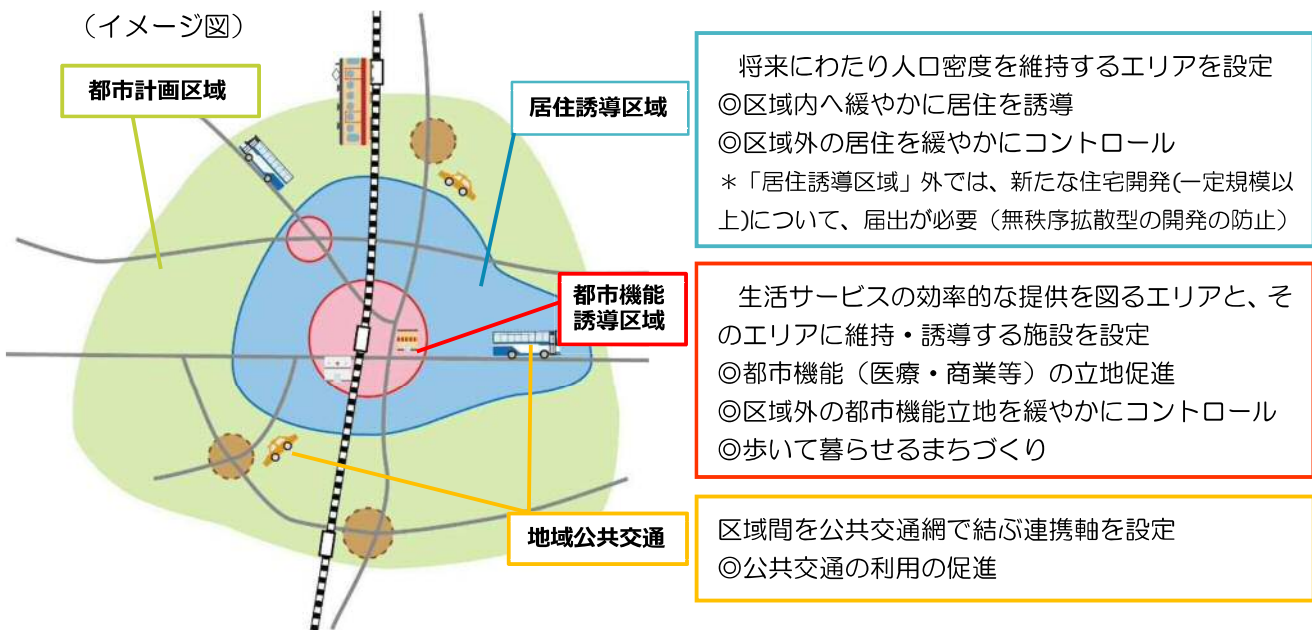
以上のことから、都市機能や居住の誘導に関する具体的な方策の検討を行い、都市再生特別措置法※第81条に基づき「筑後市立地適正化計画」を策定するものとします。

(2) 計画の概要

「筑後市立地適正化計画」は、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、都市機能の増進に寄与するものをいう。）の立地の適正化を図る計画です。

- 根拠法：都市再生特別措置法 ○対象区域：筑後市全域（都市計画区域※）
○対象期間：2040（令和22）年 ※おおむね20年後を想定

（イメージ図）

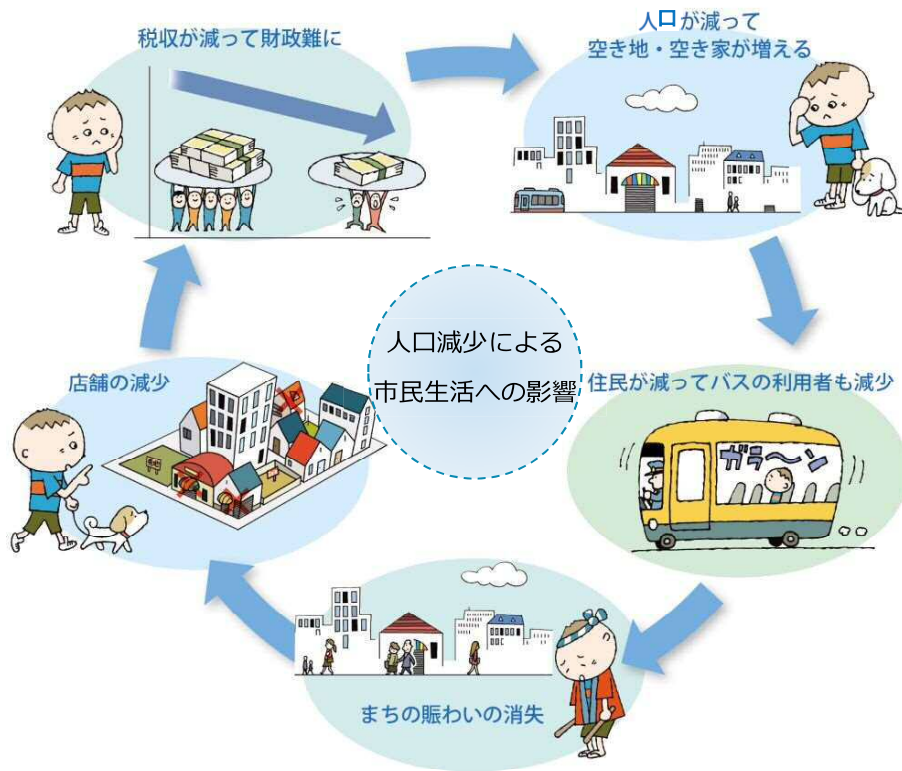


■なぜ、立地適正化計画を策定するの？

将来の人口推計によると、今後、本市の人口は減少に転じ、高齢化がさらに進むことが予測されています。人口が減少していく中、住居や店舗、医療機関、社会福祉施設などが立地する市街地が拡散したままの状態では、空き家・空き地の増加、バス、JR など公共交通網の縮小・撤退、まちの賑わいの消失、暮らしを支える店舗などの生活利便施設の減少、税収の減少など、市民生活への影響はこれまで以上に大きくなると予想されます。

このような状況になることを防ぎ、安全・安心で活力ある都市活動を維持していくためには、今後「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方が重要になります。

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」とは、まちの中心となる拠点や生活の拠点となる地域に日常生活に必要な都市機能や居住が集約され、各拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた都市構造のことを言います。この考え方に基づくまちづくりを推進していくために「立地適正化計画」を策定し、誰もが暮らしやすいまちの維持を目指していきます。



立地適正化計画で目指すまちの姿は…

コンパクトシティ・プラス・ネットワーク

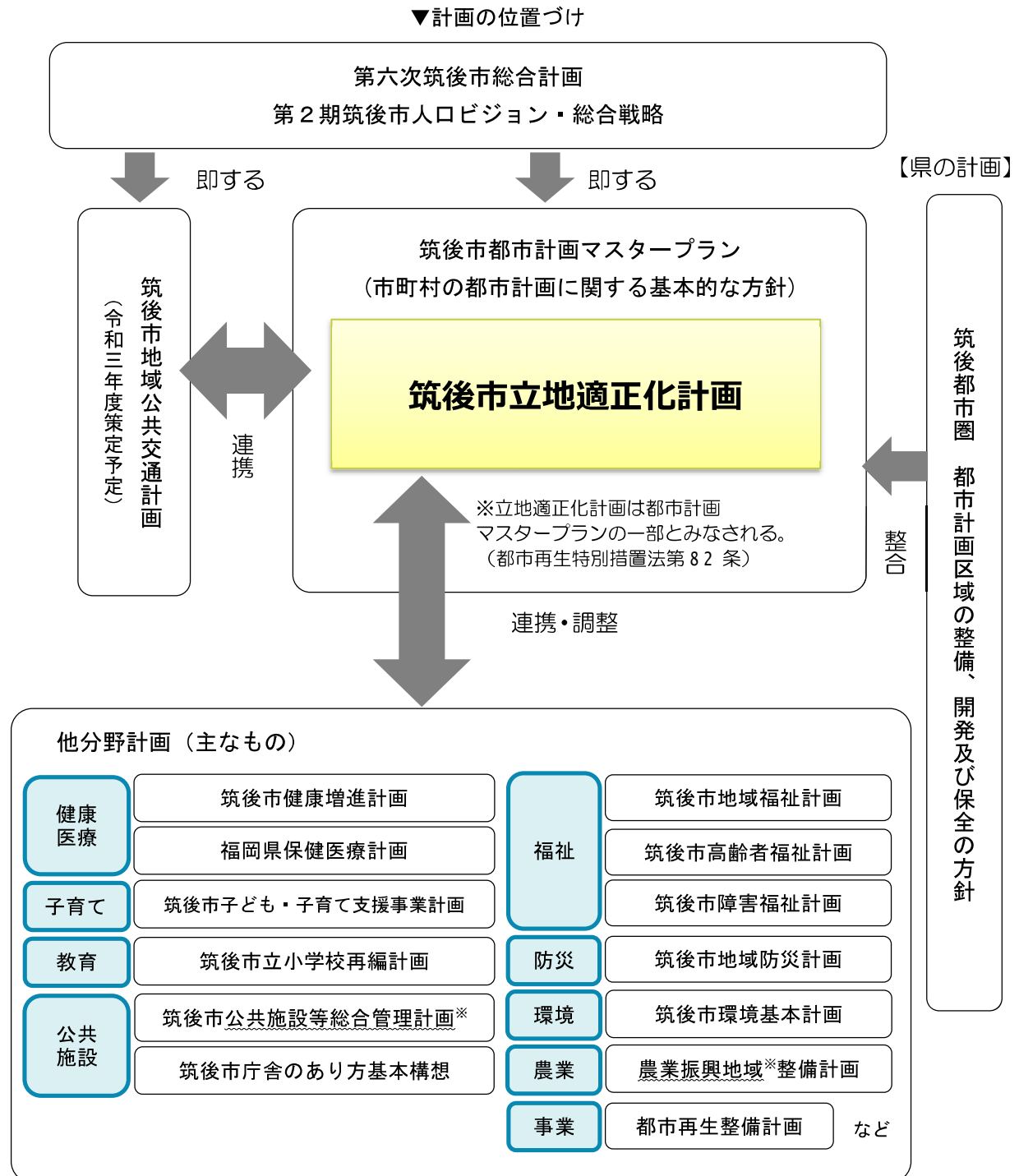
生活サービス機能と居住を
集約・誘導し、人口を集積

まちづくりと連携した公共
交通ネットワークの再構築



(3) 計画の位置づけ (上位計画との関連性)

「筑後市立地適正化計画」は、上位計画の「第六次筑後市総合計画^{*}」等に即し、地域公共交通のマスタープランである「筑後市地域公共交通計画^{*}」や他分野計画の医療・福祉・子育て等の都市施設やまちづくりに密接に関係する様々な計画と連携・調整したもので、策定後は筑後市都市計画マスタープラン^{*}の一部とみなされます。



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

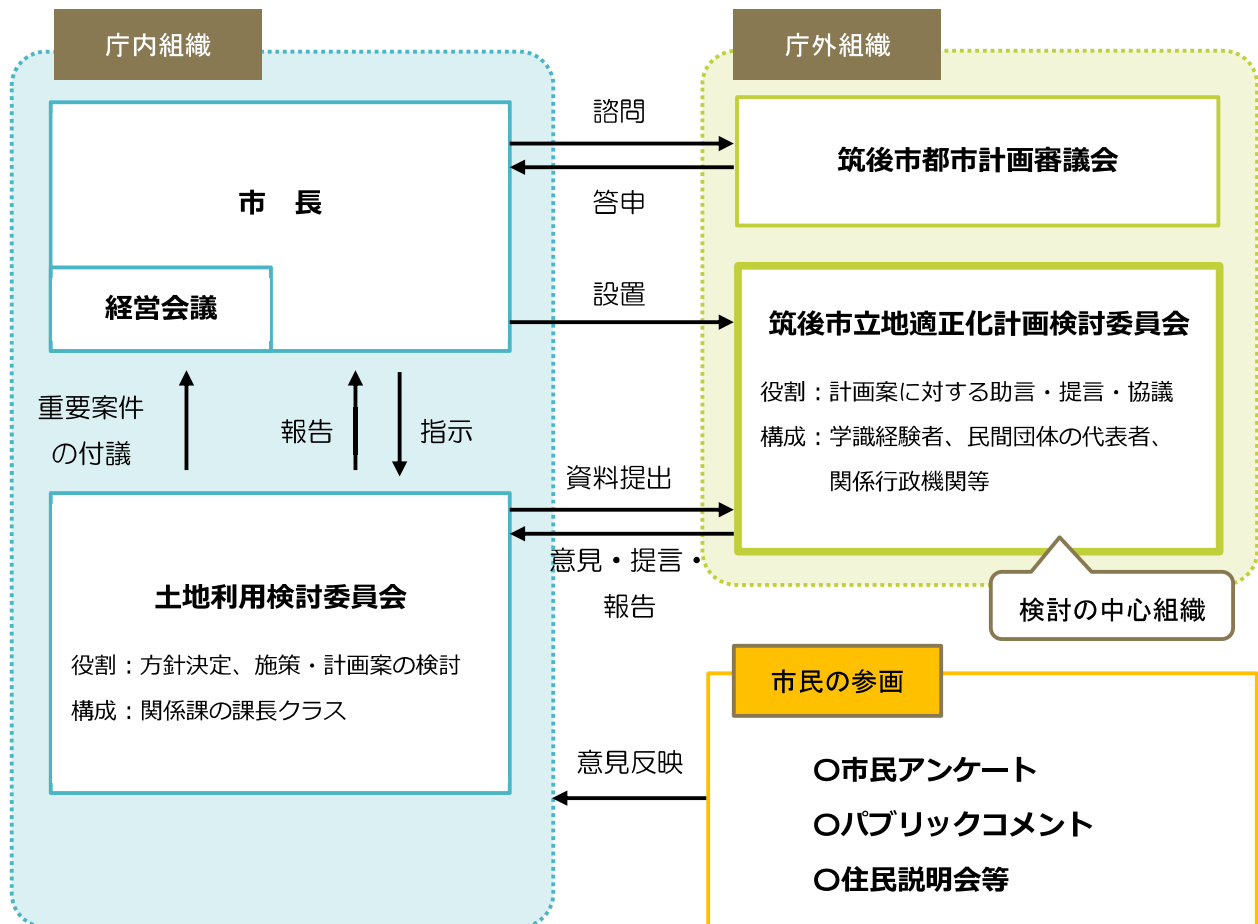
第10章

資料編

(4) 策定体制

計画の策定にあたっては、庁内の関係課で構成する「土地利用検討委員会」と、学識経験者や民間団体の代表者、関係行政機関等で構成される「筑後市立地適正化計画検討委員会」を設置し、計画の方向性について協議・調整を行うとともに、市民等の意見を反映させつつ、検討を進めました。

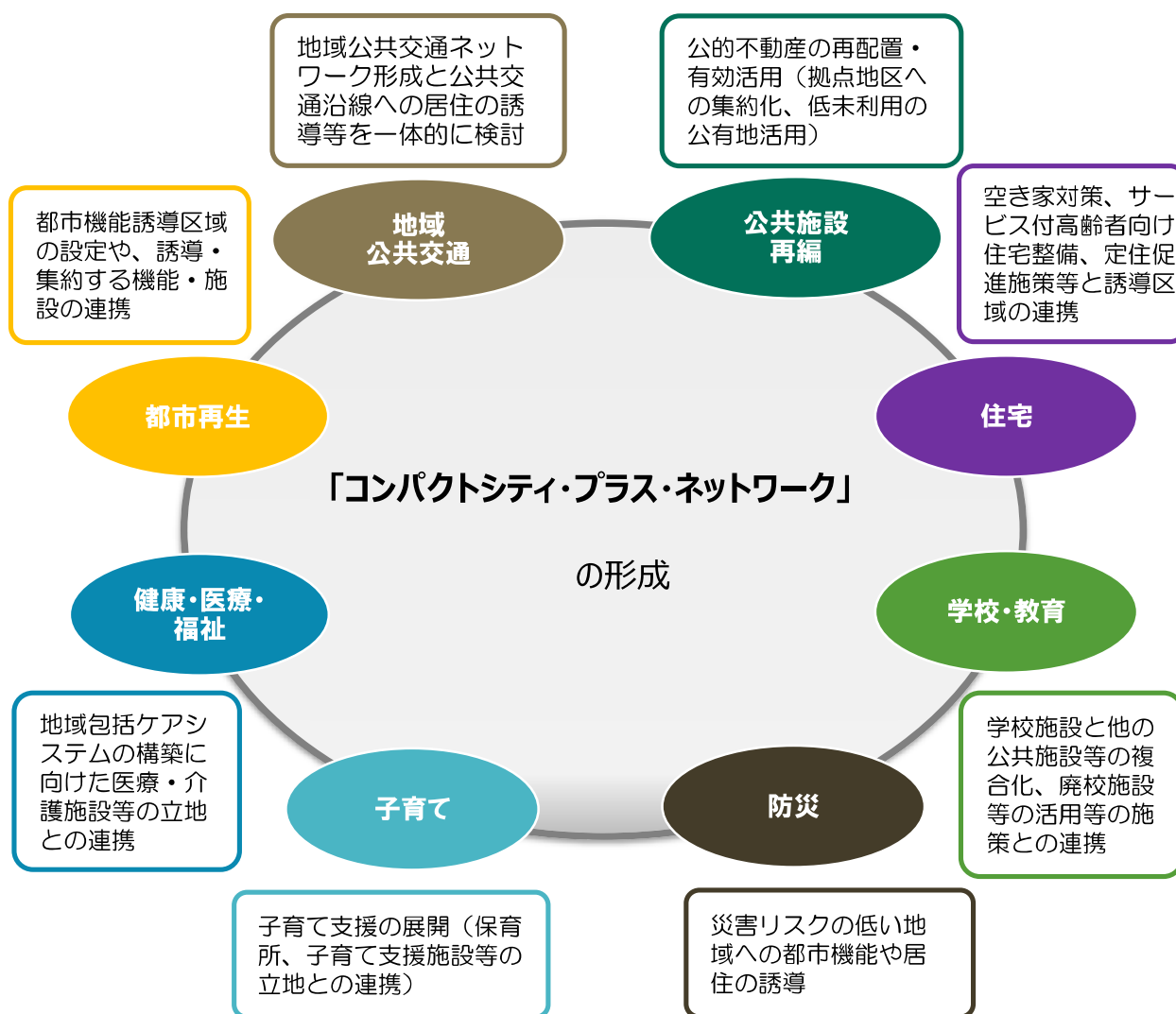
▼計画の策定体制



(5) 庁内関係部局との連携

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向けては、地域公共交通、公共施設再編、都市再生、健康・医療・福祉、子育て、住宅、学校・教育、防災などのまちづくりと密接に関係する様々な施策と連携し、整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取組として進めていくことが重要です。

このため、庁内関係部局で構成される土地利用検討委員会において、各関係部局での施策や法規制、補助制度等を把握し、本計画との調整・整合を図ることで、施策間連携による効果的な計画の策定を目指しています。



- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編



© 筑後市

筑後市立地適正化計画

第1章

筑後市の現状及び 将来見通しについて



まずは、筑後市の現状や
将来を分析していくよ！



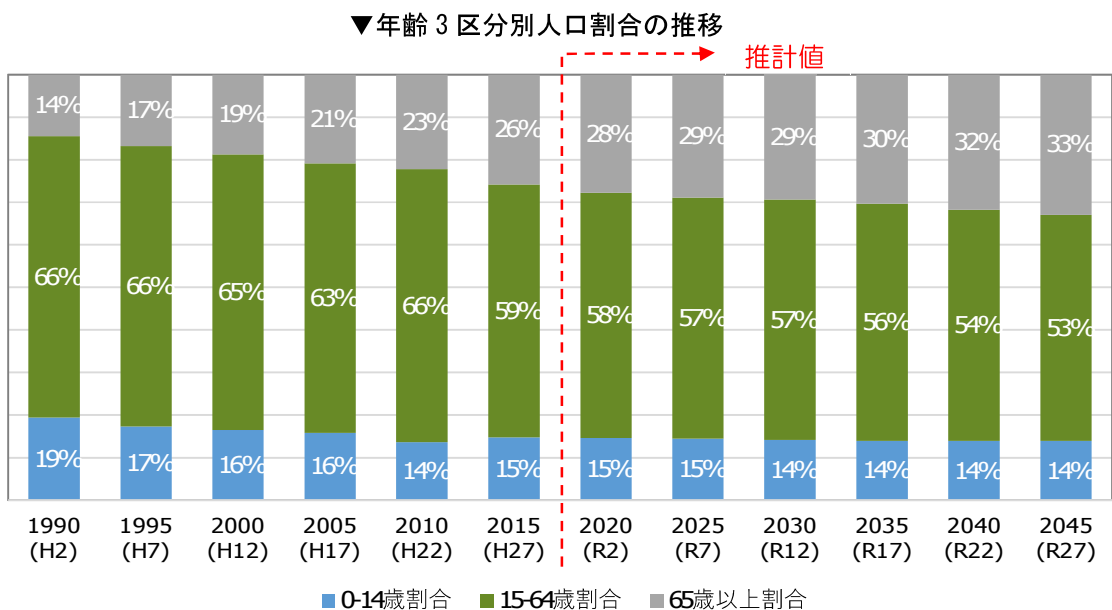
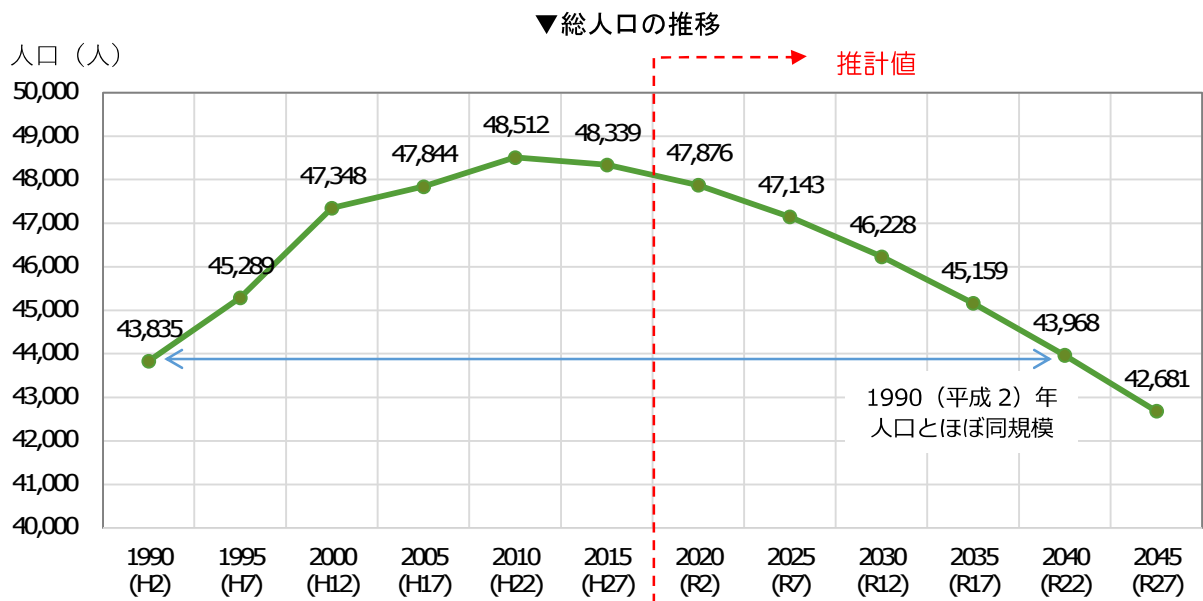
第1章 筑後市の現状及び将来見通しについて

(1) 人口

①人口構造の推移

○本市の総人口は、2010（平成22）年をピークに人口減少に転じ、2040（令和22）年には約44万人と、1990（平成2）年の人口とほぼ同規模になる見通しとなっています。

○年齢階層別の将来人口構造は、少子高齢化の傾向にあり、2040（令和22）年には高齢化率が32%に達し、人口構造は1990（平成2）年と比較して激変することが予想されます。



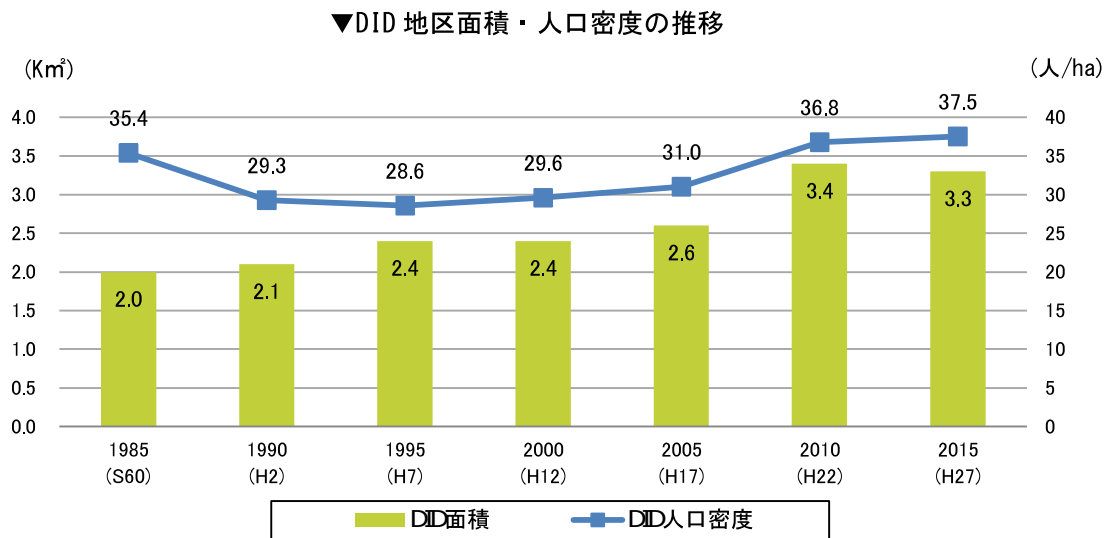
出典：2015年以前は「国勢調査」
2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」による日本の地域別将来人口推計（平成30年推計）

- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

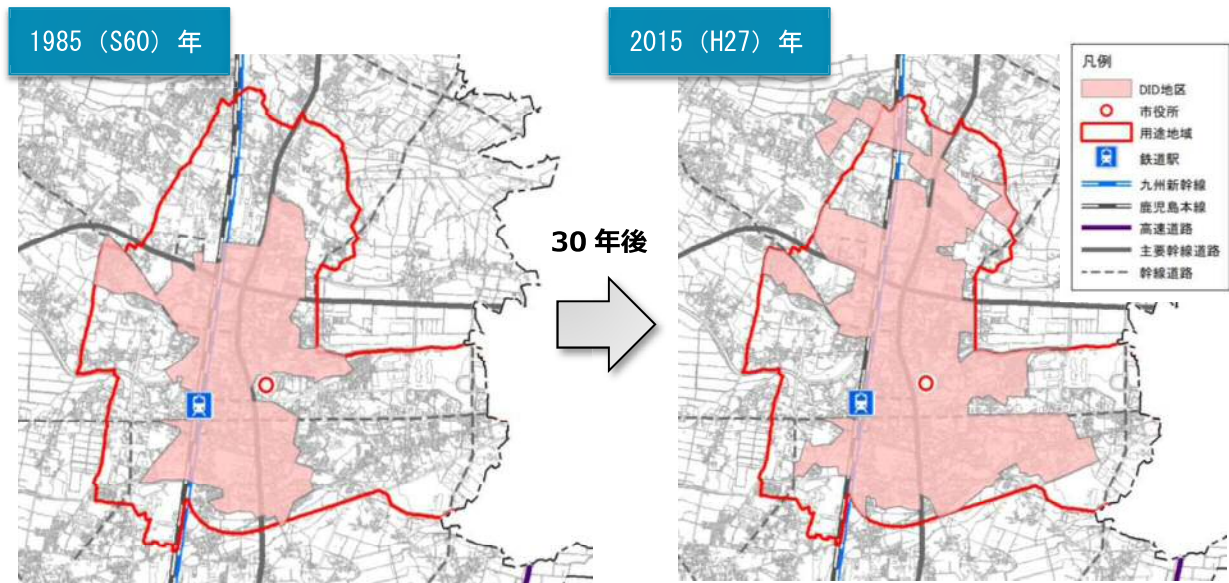
②人口集中地区（DID*）の推移

ODD の地区面積は、30 年前から約 1.7 倍に増加しており、一部、熊野地区などの用途地域[※]外へも DID 地区の拡大が見られます。

ODD 地区人口密度の推移を見ると、1995（平成 7）年以降増加しており、2015（平成 27）年時点で 37.5 人/ha となっています。



出典：国勢調査



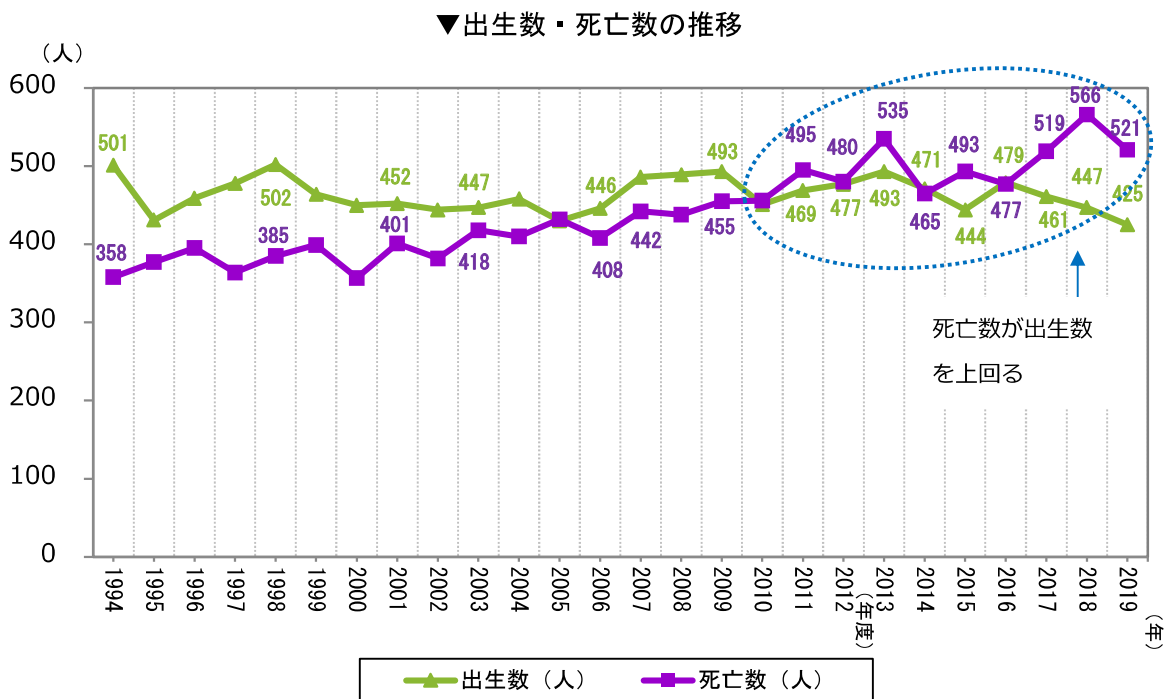
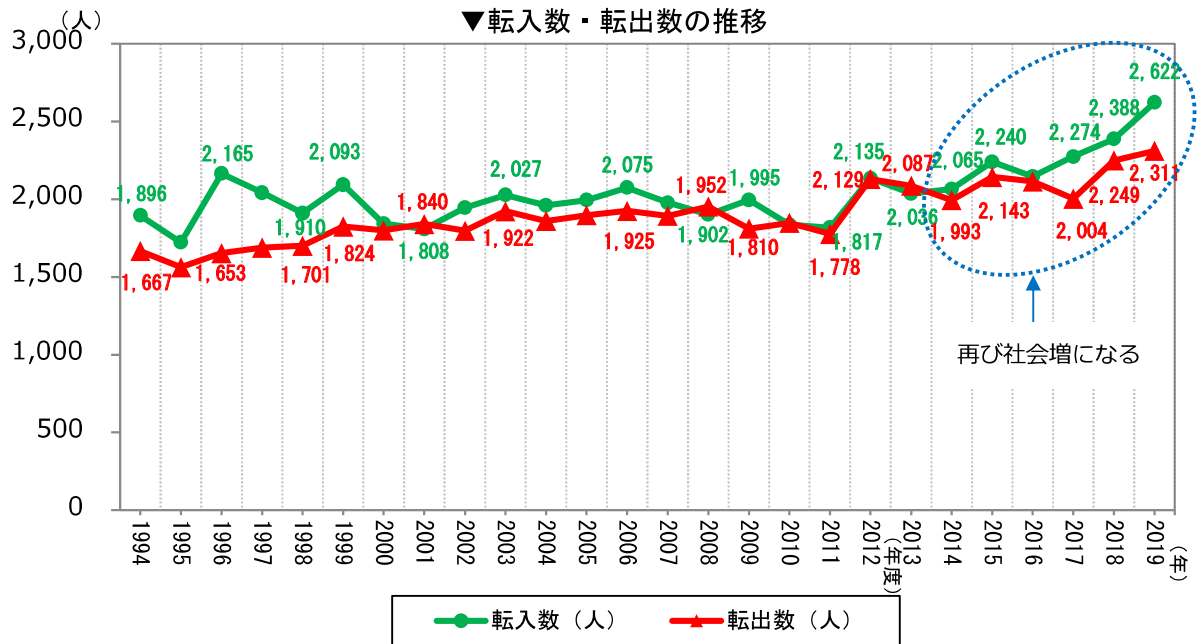
▲DID 地区の変遷（1985（昭和 60）年⇒2015（平成 27）年）

出典：国勢調査

③社会増減・自然増減の推移

○社会増減（転入数－転出数）は、転入数が転出数を上回る社会増の傾向でしたが、2010（平成22）年から4年程度はその差は均衡状態となり、近年はまた社会増になっています。

○自然増減（出生数－死亡数）は、2009（平成21）年まで出生数が死亡数を上回る自然増の傾向でしたが、2010（平成22）年から転じて死亡数が出生数を上回る傾向が続いています。



④昼夜間人口

○本市の2015（平成27）年の昼間人口は46,575人、夜間人口は48,339人となっており、昼間人口よりも夜間人口の方が多くなっています。

○昼夜間人口比率は、県内の都市においては、78.05～131.87と都市によって大きく差が見られますが、本市は96.35と100をやや下回るものの、比較的産業と居住のバランスのとれた都市であることが分かります。

▼2015（平成27）年県内都市の昼間人口・夜間人口

	昼間人口 (人)	夜間人口 (人)	昼夜間 人口比率
福岡県	5,105,438	5,101,556	100.08
北九州市	983,517	961,286	102.31
福岡市	1,704,218	1,538,681	110.76
大牟田市	122,659	117,360	104.52
久留米市	303,181	304,552	99.55
直方市	60,081	57,146	105.14
飯塚市	131,091	129,146	101.51
田川市	52,786	48,441	108.97
柳川市	62,633	67,777	92.41
八女市	66,111	64,408	102.64
筑後市	46,575	48,339	96.35
大川市	35,469	34,838	101.81
行橋市	64,607	70,586	91.53
豊前市	26,895	25,940	103.68
中間市	36,196	41,796	86.60
小郡市	48,145	57,983	83.03
筑紫野市	88,590	101,081	87.64
春日市	86,438	110,743	78.05
大野城市	84,244	99,525	84.65
宗像市	80,178	96,516	83.07
太宰府市	66,617	72,168	92.31
古賀市	55,291	57,959	95.40
福津市	49,624	58,781	84.42
うきは市	26,861	29,509	91.03
宮若市	35,445	28,112	126.08
嘉麻市	35,417	38,743	91.42
朝倉市	56,085	52,444	106.94
みやま市	33,453	38,139	87.71
糸島市	78,306	96,475	81.17
那珂川町	41,612	50,004	83.22
宇美町	32,608	37,927	85.98

	昼間人口 (人)	夜間人口 (人)	昼夜間 人口比率
篠栗町	25,469	31,210	81.61
志免町	38,831	45,256	85.80
須恵町	24,057	27,263	88.24
新宮町	30,332	30,344	99.96
久山町	10,846	8,225	131.87
粕屋町	41,226	45,360	90.89
芦屋町	12,612	14,208	88.77
水巻町	24,393	28,997	84.12
岡垣町	24,843	31,580	78.67
遠賀町	17,386	18,877	92.10
小竹町	7,632	7,810	97.72
鞍手町	15,345	16,007	95.86
桂川町	10,694	13,496	79.24
筑前町	23,649	29,306	80.70
東峰村	1,946	2,174	89.51
大刀洗町	12,954	15,138	85.57
大木町	11,600	14,176	81.83
広川町	19,425	20,183	96.24
香春町	9,947	10,861	91.58
添田町	8,305	9,924	83.69
糸田町	7,087	9,020	78.57
川崎町	15,052	16,789	89.65
大任町	4,531	5,176	87.54
赤村	2,554	3,022	84.51
福智町	19,831	22,871	86.71
苅田町	42,396	34,963	121.26
みやこ町	18,539	20,243	91.58
吉富町	5,944	6,627	89.69
上毛町	6,537	7,458	87.65
築上町	16,542	18,587	89.00

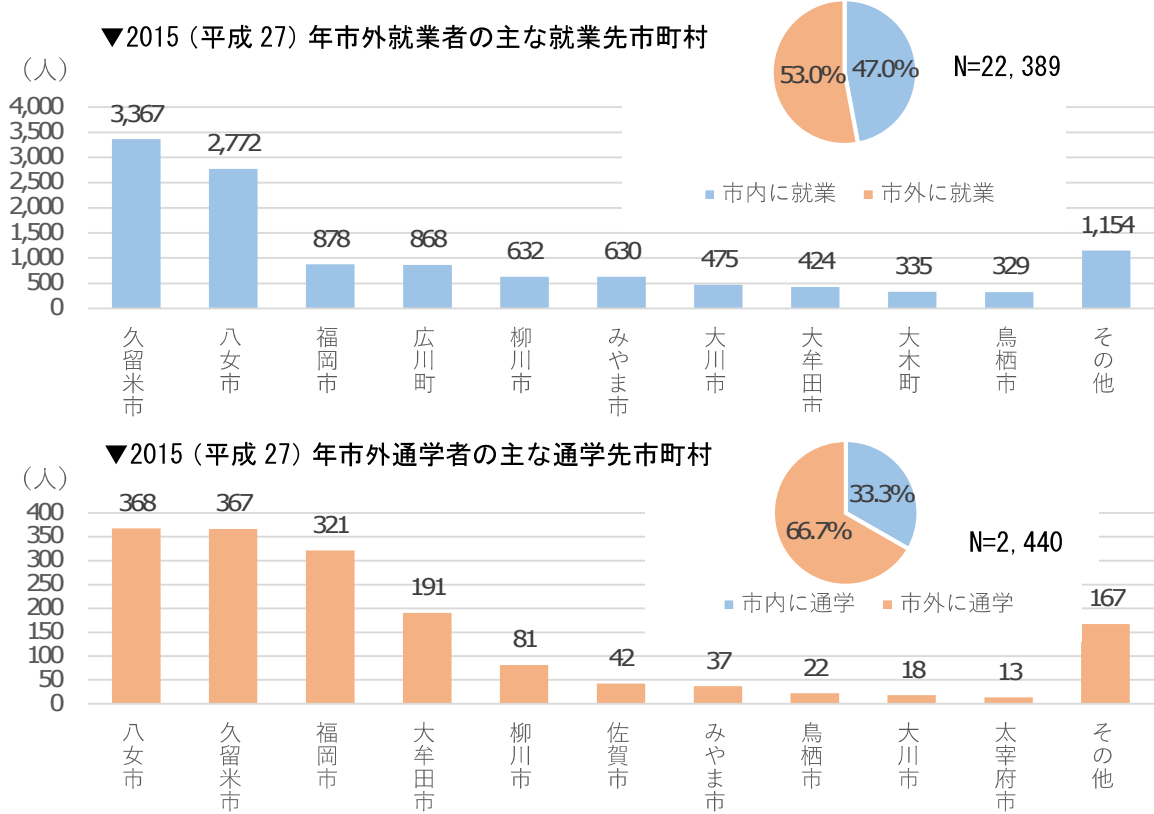
出典：国勢調査

⑤ 流入・流出口

○2015（平成27）年における15歳以上の就業者のうち、市外就業者は53.0%、就業先は、久留米市、八女市が多くなっています。

○2015（平成27）年における15歳以上の通学者のうち、市外通学者は66.7%、通学先は、八女市、久留米市、福岡市の順に多くなっています。

○また、2015（平成27）年で、全体で1,832人の流出超過がみられ、地域別には、柳川市やみやま市からの流入超過、久留米市や福岡市への流出超過が目立ちます。



▼2015（平成27）年流入・流出口 流入・流出超過

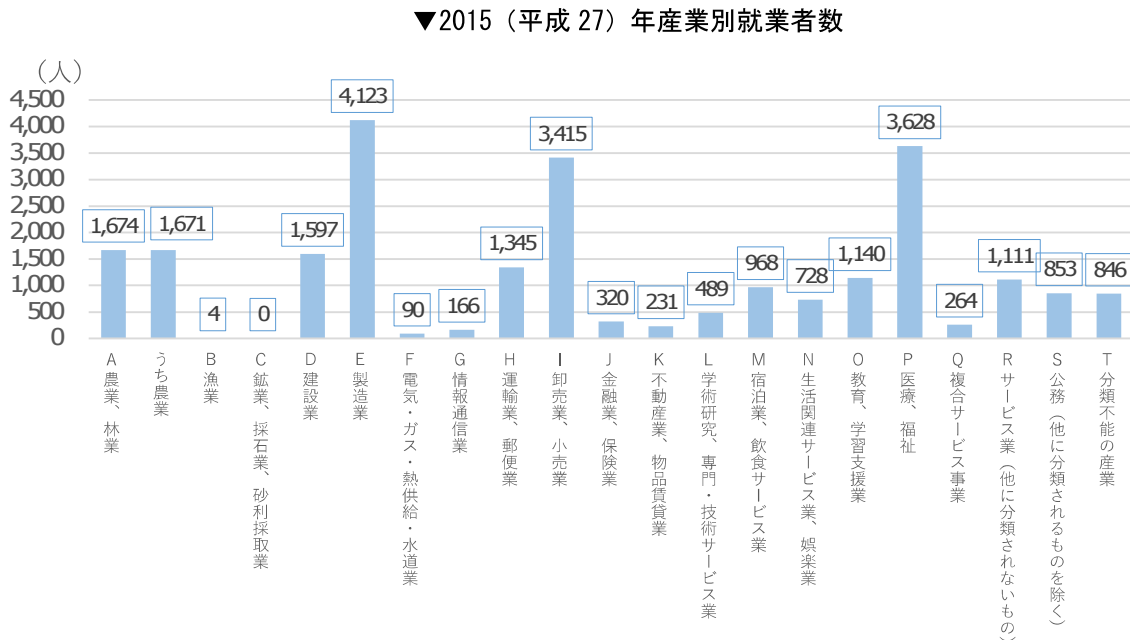
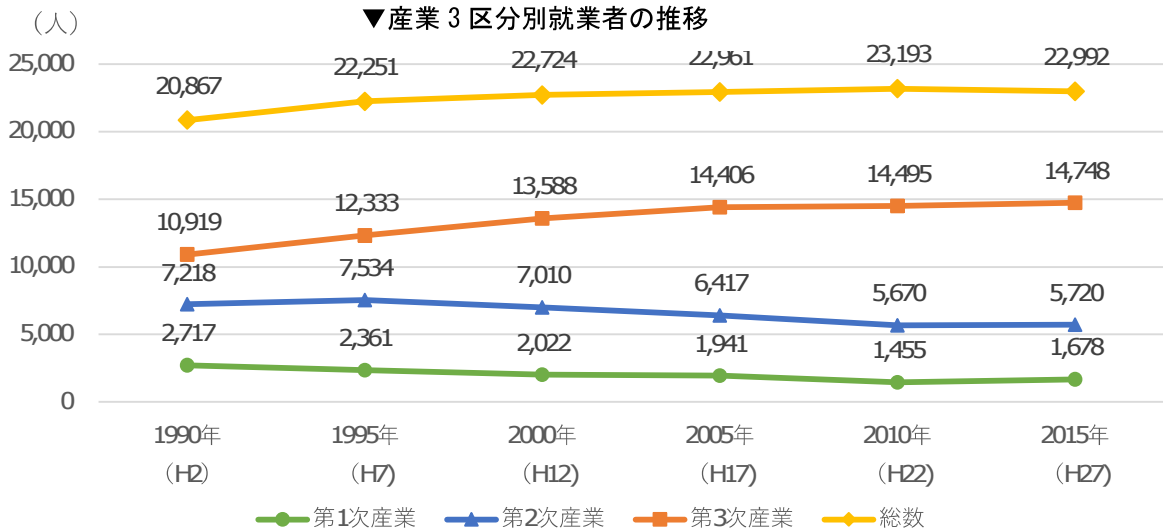
	流入人口			流出口			流入・流出超過		
	総数	市外在住者 市内就業者	市外在住 市内通学者	総数	市内在住者 市外就業者	市内在住 市外通学者	総数	就業者	通学者
	11,659	10,476	1,183	13,491	11,864	1,627	-1,832	-1,388	-444
県内総数	11,029	9,874	1,155	12,198	10,760	1,438	-1,169	-886	-283
福岡市	163	148	15	1,199	878	321	-1,036	-730	-306
久留米市	3,044	2,759	285	3,734	3,367	367	-690	-608	-82
柳川市	1,312	1,203	109	713	632	81	599	571	28
八女市	2,530	2,186	344	3,140	2,772	368	-610	-586	-24
大川市	517	450	67	493	475	18	24	-25	49
みやま市	1,212	1,120	92	667	630	37	545	490	55
大木町	583	530	53	336	335	1	247	195	52
広川町	706	606	100	880	868	12	-174	-262	88
県内その他	962	872	90	1,036	803	233	-74	69	-143
県外総数	630	602	28	1,173	993	180	-543	-391	-152

出典：国勢調査

⑥産業別就業人口

○1990（平成2）年から2015（平成27）年までの就業者の産業3区分別就業者の推移を見ると、第1次産業と第2次産業は減少傾向、第3次産業は増加傾向にあります。

○2015（平成27）年の本市の産業別就業者数は、製造業が最も多く、次いで医療・福祉、卸売業・小売業の順となっています。

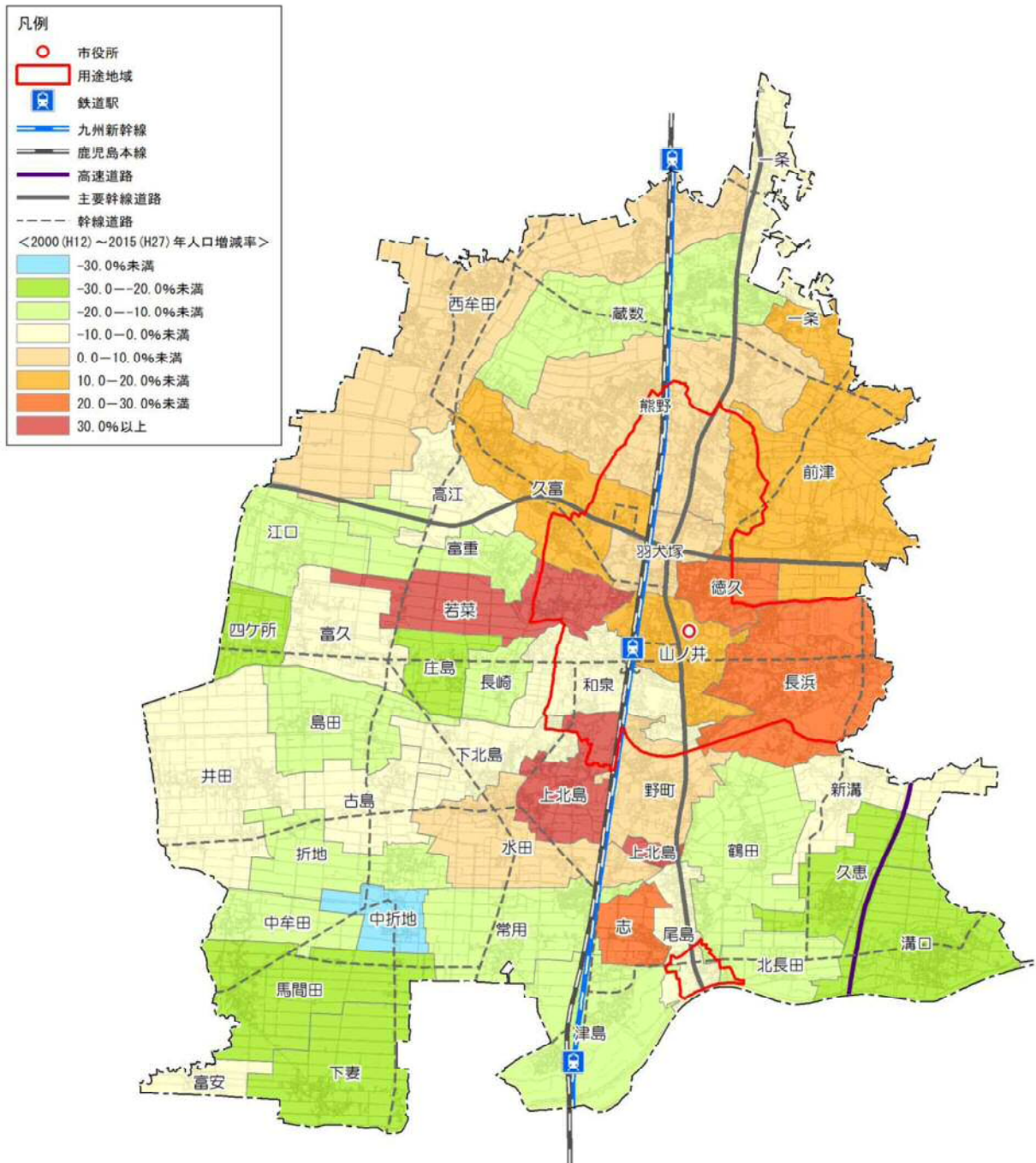


出典：国勢調査

⑦地区別の人口動向

○2000（平成12）年から2015（平成27）年の人口増減率を見ると、用途地域境界付近の若菜、上北島、長浜、徳久、志地区において20%以上の高い増加率となっています。

○一方、用途地域外の南部の中折地、四ヶ所、庄島、馬間田、下妻、久恵、溝口地区において、20%を超える減少率となっています。



▲2000（平成12）年～2015（平成27）年地区別人口

出典：国勢調査

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

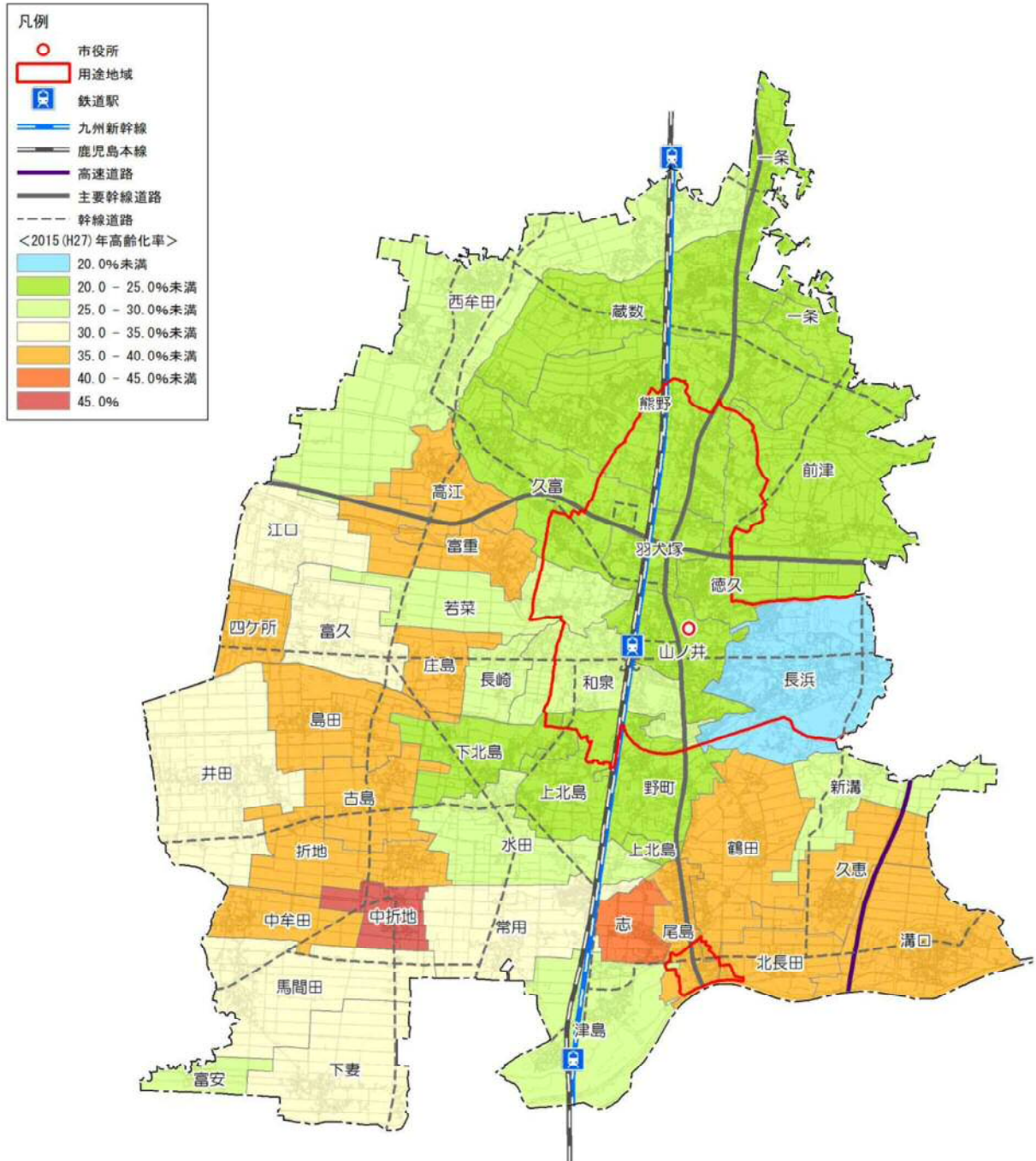
第9章

第10章

資料編

○2015（平成27）年の高齢化率を見ると、人口密度の高い用途地域内の地区及び用途地域境界付近の地区、また、用途地域外の北部の地区において、比較的低い傾向にあります。

○一方、用途地域外の南部の地区においては、高齢化率が高い傾向にあります。



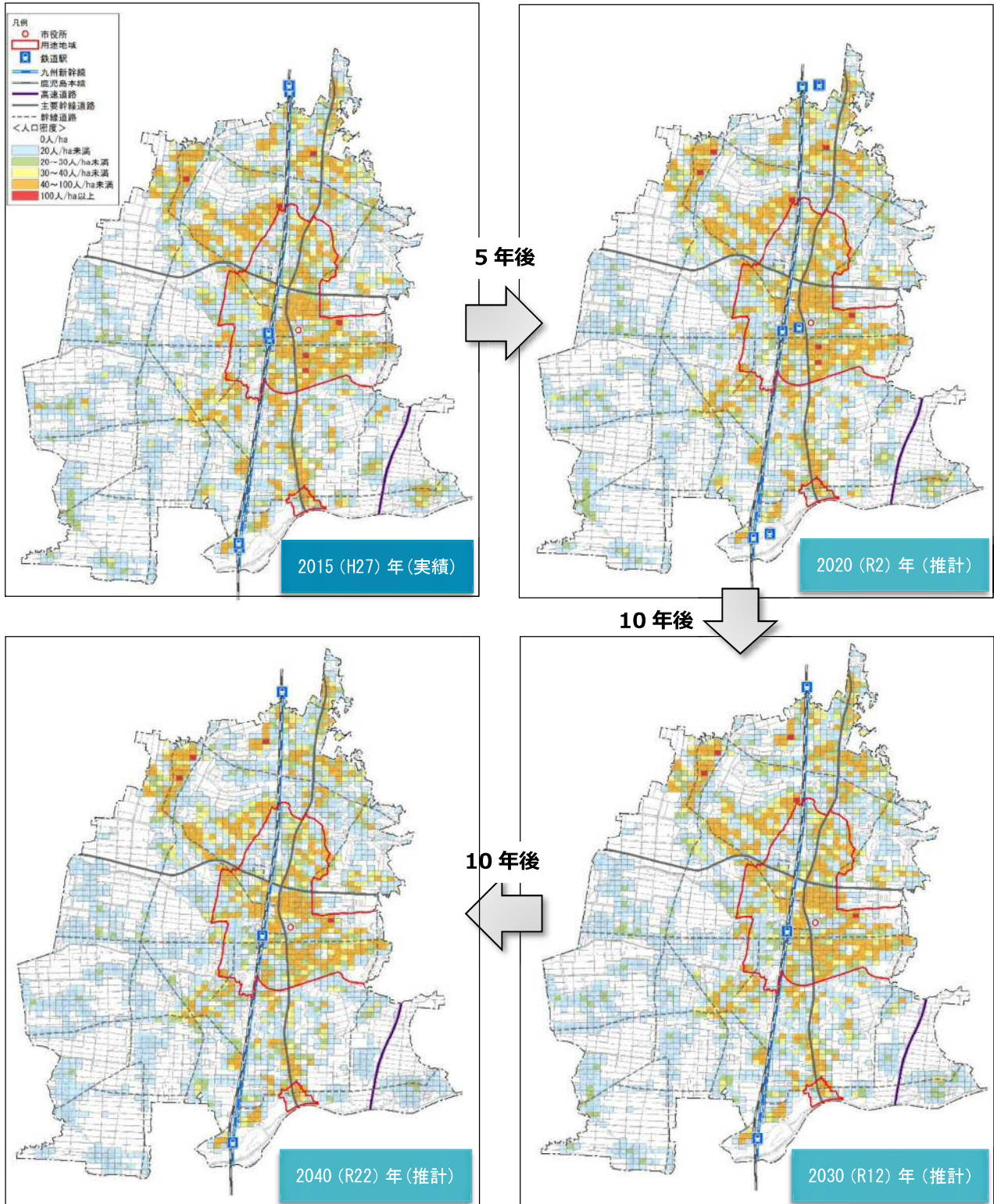
▲2015（平成27）年地区別高齢化率

出典：国勢調査

⑧100mメッシュ人口推計※

○2015（平成27）年の100mメッシュ※人口を見ると、用途地域内や熊野、西牟田、赤坂、水田、尾島等の用途地域外において、40人/ha以上のメッシュが多く存在しています。

○将来人口密度は各地区で緩やかに低下し、低密度な市街地の形成が進行すると予測されます。



▲100mメッシュ人口推計の推移

(2015年国勢調査人口を基準に、コーホート要因法を用いて推計)

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

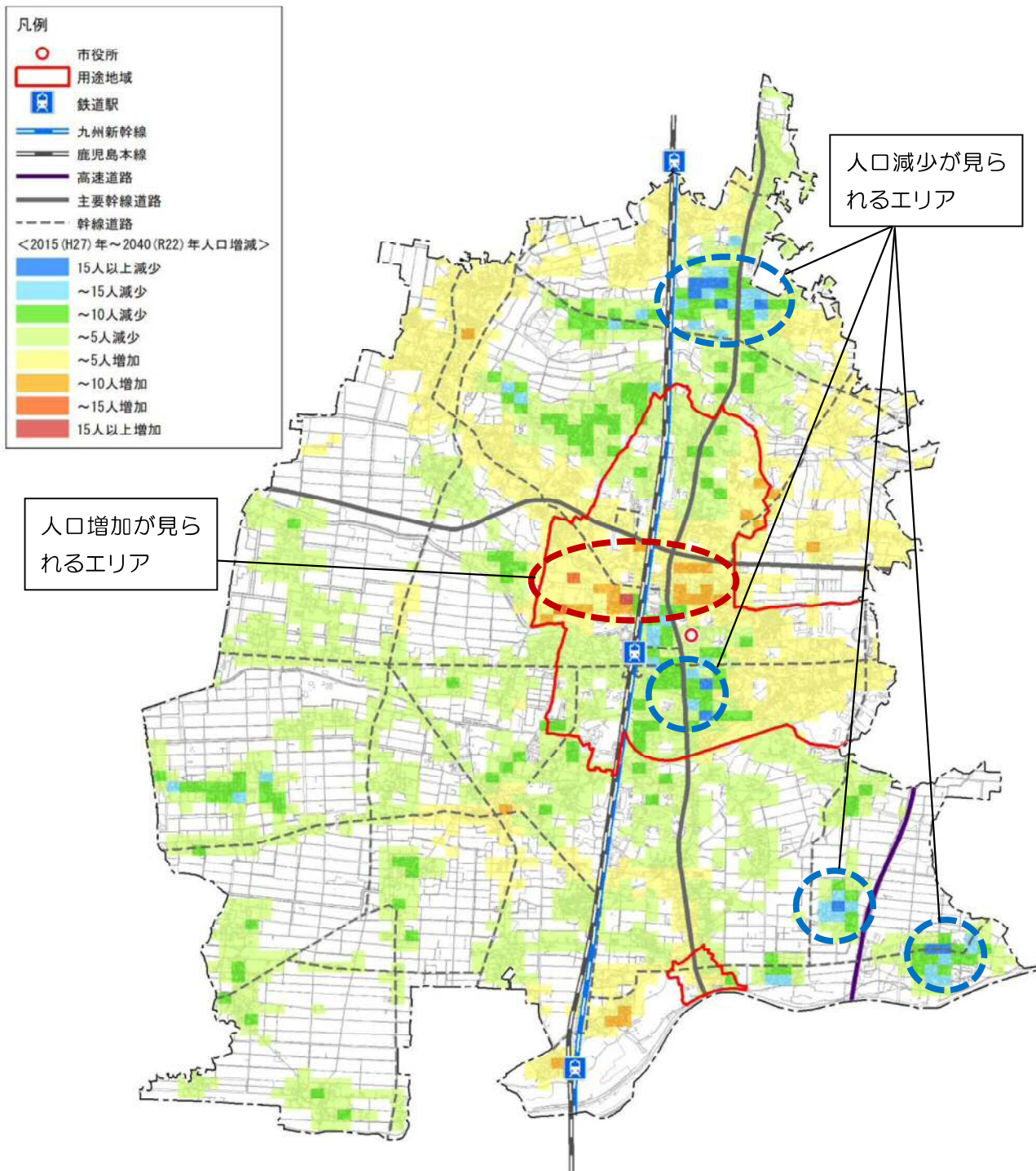
第10章

資料編

■100mメッシュ人口増減の推計

○2015（平成27）年から2040（令和22）年の100mメッシュの人口増減（推計）を見ると、羽犬塚駅北側において、比較的人口増加が目立っています。

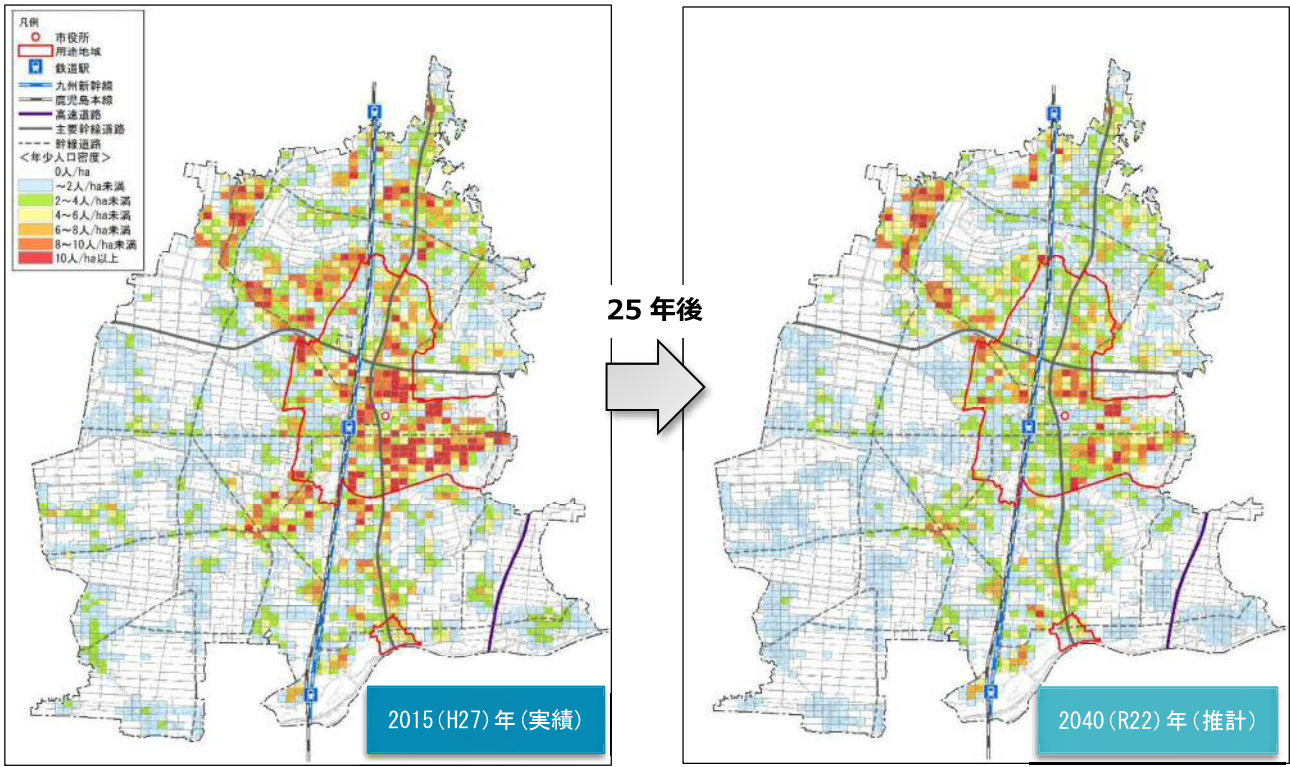
○一方、用途地域内の羽犬塚駅南側や、用途地域外の蔵数、久恵、溝口地区において、人口減少が見られますが、用途地域内の人口減少は軽微な状況にあります。



▲2015（H27）年～2040（R22）年人口増減

■年少人口推計

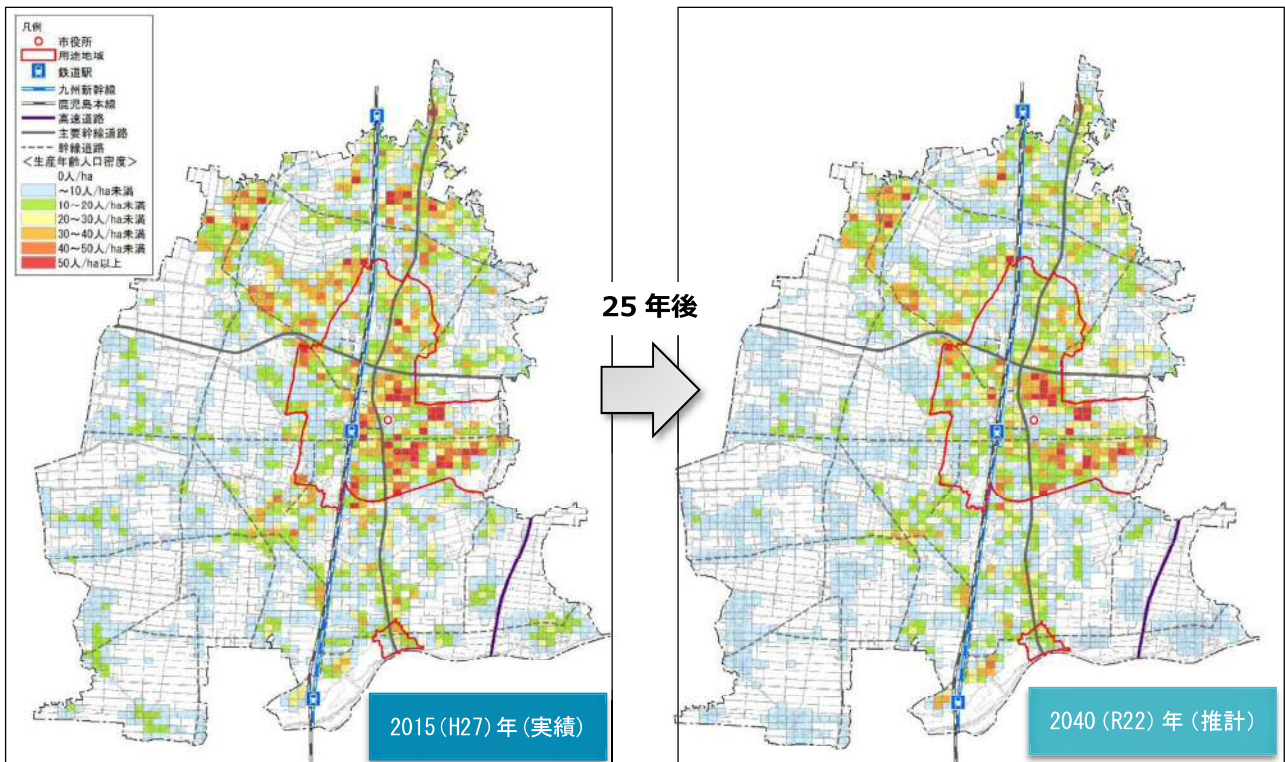
○年少人口密度は、全体的に低下する見込みとなっており、特に人口密度の高い用途地域以北の鉄道沿線において大きく低下し、少子化の進行が予測されます。



▲100mメッシュ年少人口推計の推移

■生産年齢人口推計

○生産年齢人口密度は、全体的にやや低下する傾向にあり、用途地域以北での低下が予測されます。



▲100mメッシュ生産年齢人口推計の推移

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

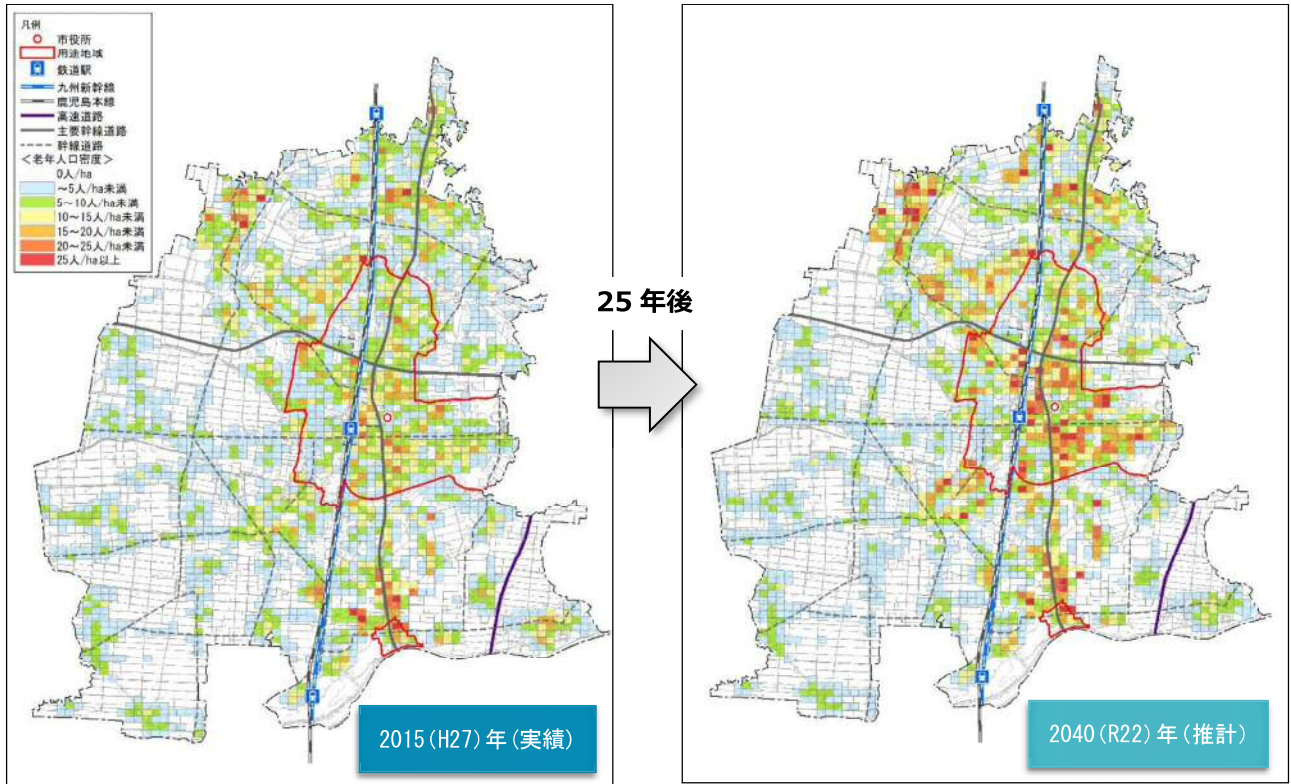
第9章

第10章

資料編

■老年人口推計

○老年人口密度は、全体的に上昇する見込みとなっており、特に用途地域内とその周辺の地区において大きく上昇し、高齢化の進行が予測されています。



▲100mメッシュ老年人口推計の推移

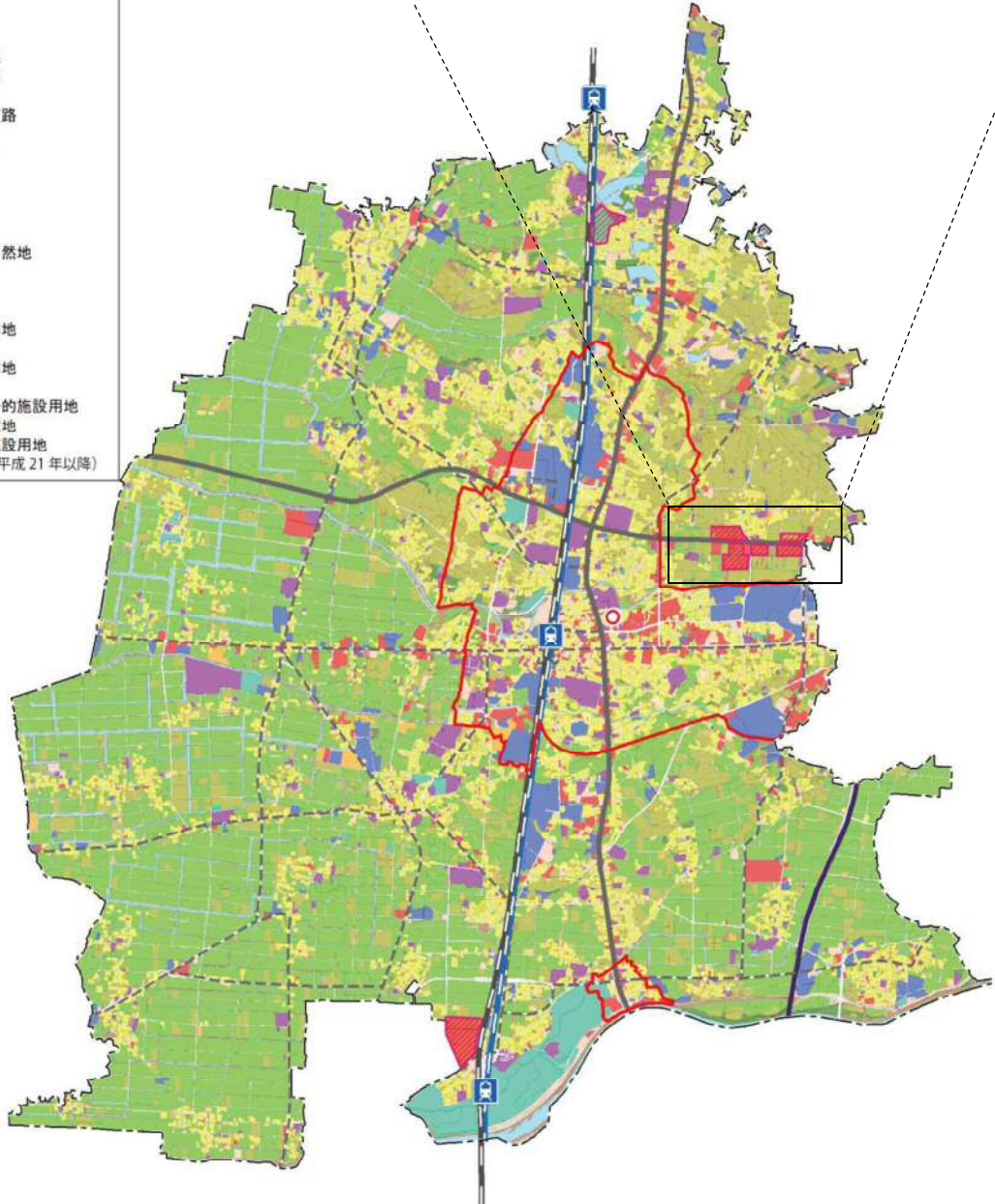
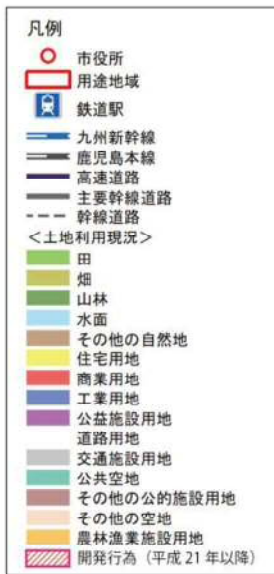
■人口に関するまとめ

- 人口は、今後20年間で約4,000人(約8%)減少する予測。
- 高齢化率が上昇する一方で、生産年齢人口、年少人口比率は減少する予測。
- 人口集中地区(DD)面積は、30年間で1.7倍に増加している。
- 近年の人口動向は、社会増(転入数が転出数を超過)、自然減(死亡数が出生数を超過)の傾向となっている。
- 昼夜間人口比率は、96.35と100をやや下回る。
- 市外就業者は5割強、市外通学者は7割弱と、流出人口が流入人口を上回っている。
- 産業別就業者数は、1次及び2次産業が減少、3次産業が増加傾向にあり、製造業、医療・福祉、卸売業・小売業の就業者数が多い。
- 将来的に人口密度は緩やかに低下するが、老年人口密度は増加する地区が多い。
- 用途地域内では羽犬塚駅南側、用途地域外では蔵数、久患、溝口地区において人口減少が見られ、用途地域内の人口減少は軽微である。

(2) 土地利用・開発動向

① 土地利用

- 用途地域内を中心に住宅用地や工業用地、公益施設用地、商業用地等が多く見られ、これらの市街地を取り囲むように田畑が広がっています。
- 近年は、国道442号（バイパス）の開通によって、沿道での開発行為が集中して行われ、これまで農地であった場所（用途地域外）に商業系用途の開発が数多く見られます。



▲土地利用・開発動向

出典：2019（令和元）年度都市計画基礎調査

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

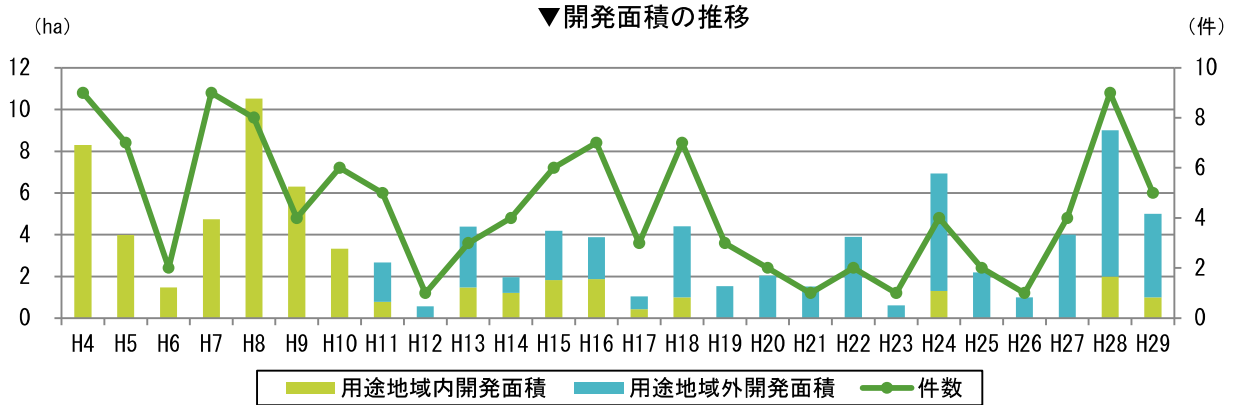
第9章

第10章

資料編

②開発動向

○開発許可※による開発動向を見ると、1999（平成11）年以降は用途地域外での開発行為が増加しています。



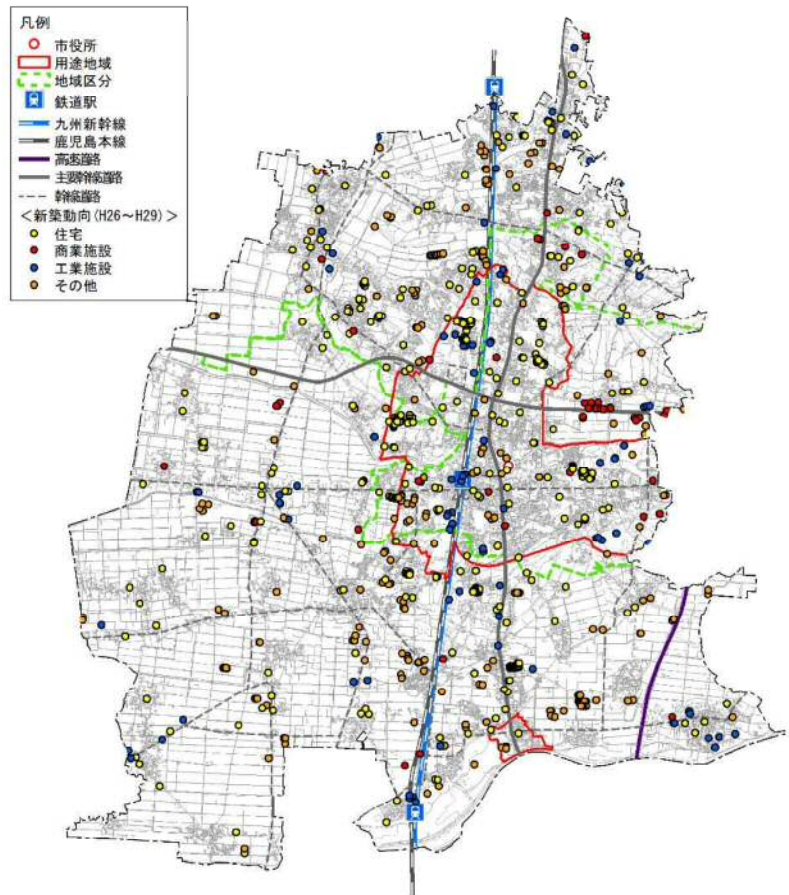
出典：筑後市資料

③新築動向

○新築動向を見ると、住宅、商業、工業、その他の新築は用途地域内外を問わず市全域で行われていますが、件数は全て用途地域外のほうが多くなっています。

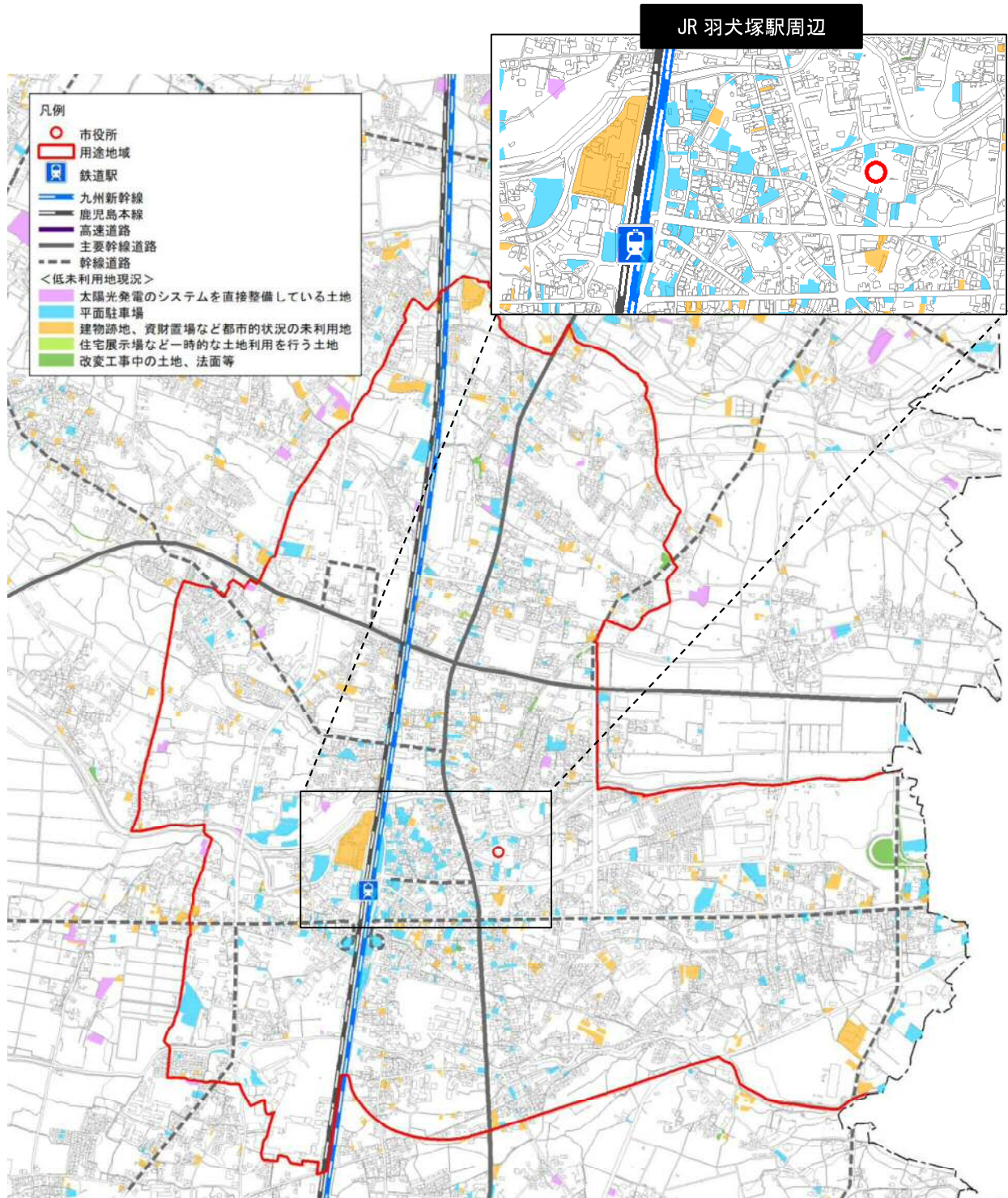
■地域別新築件数 (H26~29)

	用途地域内	用途地域外	全市
住宅	141	212	353
商業	10	37	47
工業	35	55	90
その他	39	203	242
合計	225	507	732



④低未利用地の現況

○JR 羽犬塚駅周辺を中心に、小規模な平面駐車場や建物跡地などの低未利用地がランダムに広がっており、「都市のスポンジ化^{*}」への対応が求められています。



▲用途地域内における低未利用地の現況

出典：2019（令和元）年度都市計画基礎調査

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

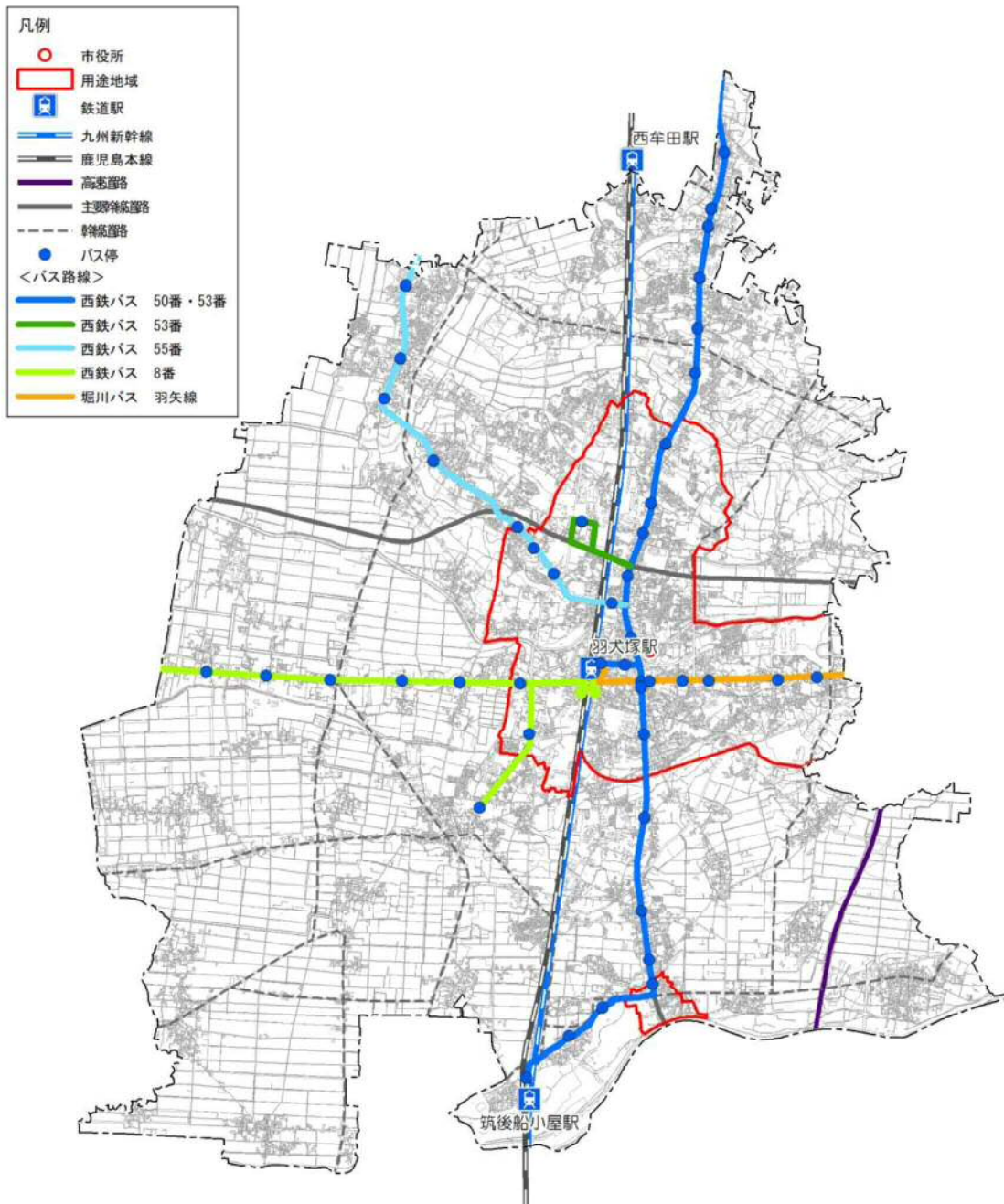
第10章

資料編

(3) 公共交通

① 鉄道、路線バス及びタクシーの運行状況

- 鉄道は、北九州方面～鹿児島方面を結ぶ鹿児島本線と九州新幹線の2本が市内を縦断しています。
- 市内には、鹿児島本線の駅が3駅（西牟田駅、羽犬塚駅、筑後船小屋駅）、九州新幹線の駅が1駅（筑後船小屋駅）整備されています。
- 路線バスは、西鉄バスと堀川バスの2社のバスが運行しています。
- タクシーは3事業者で筑後市域を運行しています。



▲鉄道・路線バスの運行状況

出典：国土数値情報

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

○鉄道の運行回数は、JR 九州の鹿児島本線（久留米・博多・小倉・門司方面）が 54 本／日と最も多く、九州新幹線（博多方面）は 28 本／日が運行されています。

○路線バスの運行回数は、西鉄バスの久留米船小屋線（50・53 番）が合計して 78 本／日と最も多く、堀川バスの羽矢線は合計して 64 本／日が運行されています。

▼鉄道・路線バスの運行回数

路線名			運行回数 (平日)
JR 九州	九州新幹線	博多方面（上り）	28 本／日
	（筑後船小屋駅）	熊本・鹿児島中央方面（下り）	25 本／日
	鹿児島本線	久留米・博多・小倉・門司方面（上り）	54 本／日
	（羽犬塚駅）	大牟田・荒尾方面（下り）	44 本／日
西鉄 バス	行先番号：50 番	久留米船小屋線（上下計）	60 本／日
	行先番号：53 番	久留米船小屋線（免許試験場経由）（上下計）	18 本／日
	行先番号：55 番	西牟田線（上下計）	8 本／日
	行先番号：8 番	羽犬塚線（大川方面）（上下計）	24 本／日
堀川 バス	羽矢線（羽犬塚～ゆめタウン～福島～黒木）（上下計）		37 本／日
	羽矢線（羽犬塚～蒲原～福島～柴庵）（上下計）		27 本／日

出典：JR 九州、西鉄バス、堀川バス時刻表（令和 3 年 1 月現在）



九州新幹線

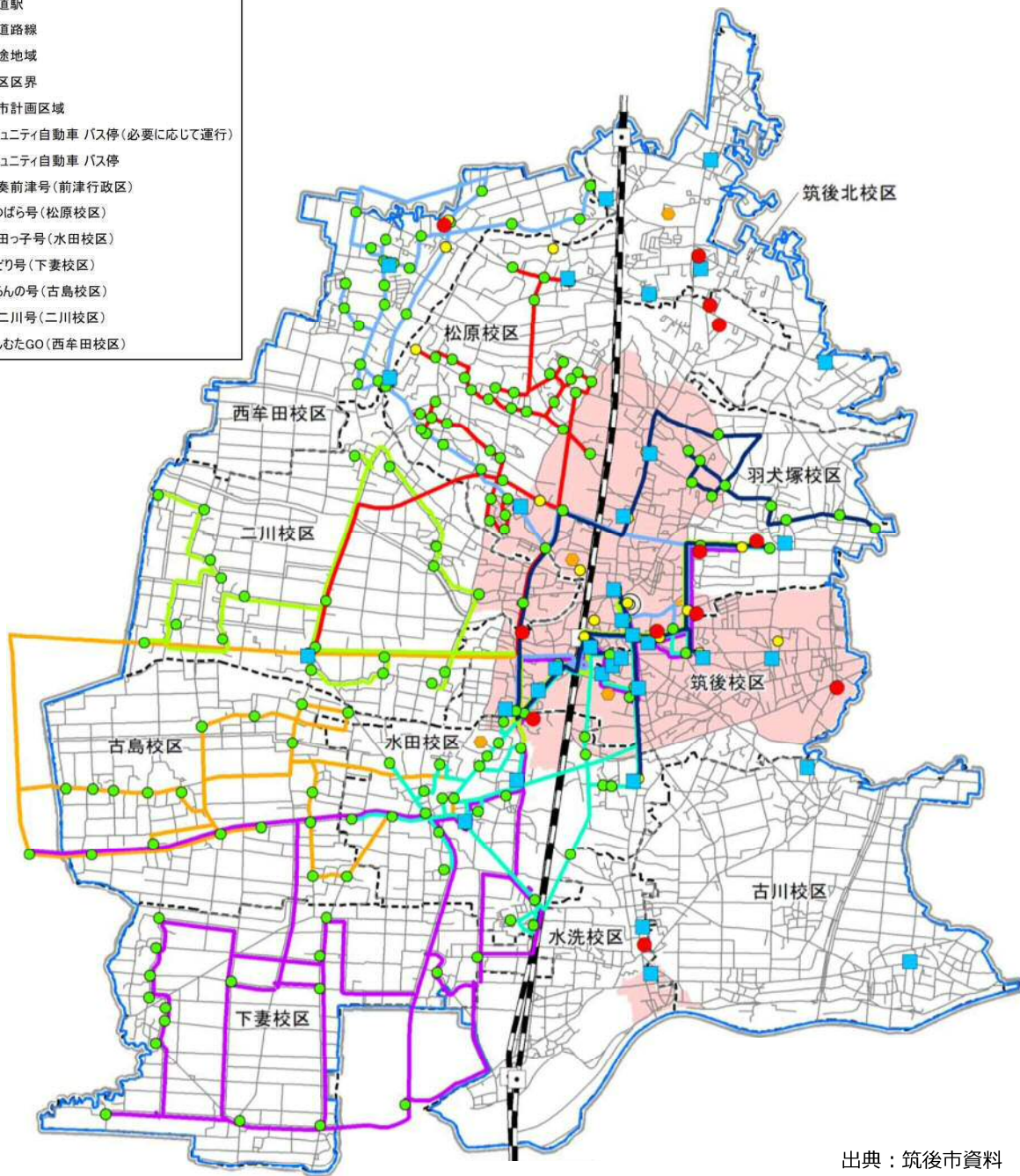


路線バス

②コミュニティ自動車^{*}の運行状況

○コミュニティ自動車は、現在、下妻校区、古島校区、松原校区、二川校区、前津行政区、水田校区、西牟田校区の7つの地域において、下記のルートで運行されています。路線バスが運行されていない公共交通不便地域においては、高齢者等の市民の足として、重要な役割を果たしています。

○運行地域の増加により、市全体の乗降者数は増加しています。



出典：筑後市資料

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

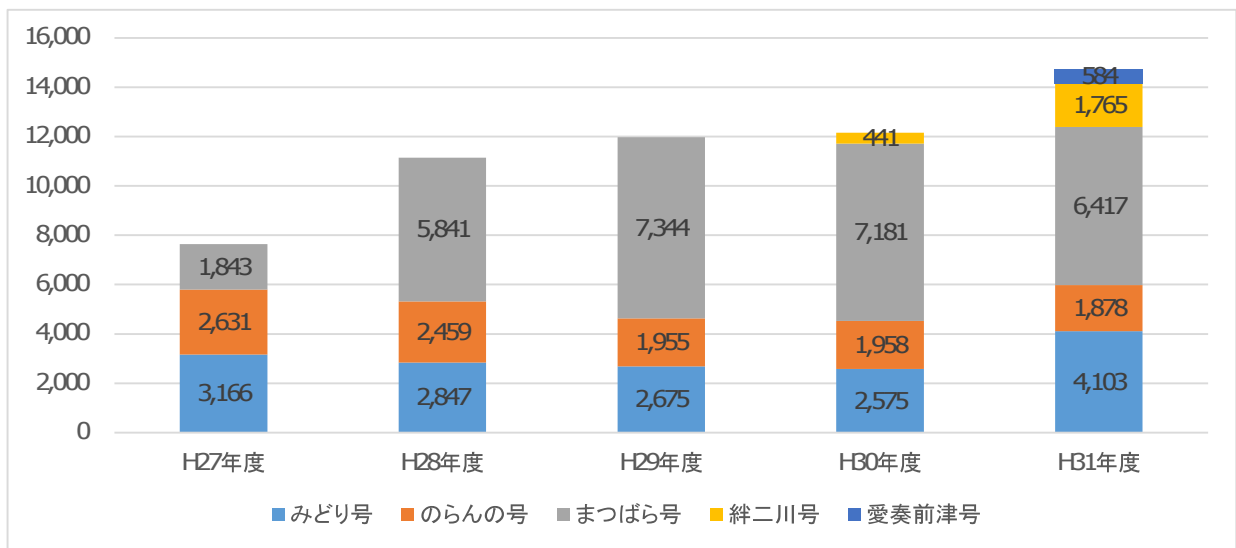
第10章

資料編

▼コミュニティ自動車の運行状況

協議会名 (愛称) 運行開始日	地区内人口 世帯数 (令和2年3月31日現在)	年間平均利用者数 (平均27度～平成31年度)	平成31年度実績		運行曜日 (令和2年度)
			運行日数	1日平均利用者数	
しもつま福祉バス運営協議会 (みどり号) 平成15年7月	1,526人 564世帯	3,073人	238日	17.2人	月・火・水・木・金
古島コミュニティバス運営協議会 (のらんの号) 平成15年8月	1,464人 537世帯	2,176人	98日	19.1人	火・金
まつばら号福祉バス (まつばら号) 平成27年11月	6,557人 2,609世帯	5,725人	203日	31.6人	月・火・水・金
絆二川号(福祉バス)運営協議会 (絆二川号) 平成30年11月	2,929人 1,116世帯	1,103人	193日	9.1人	火・水・木・金
前津区民バス運営委員会 (愛奏前津号) 平成31年4月	1,943人 746世帯	584人	94日	6.2人	火・金
水田校区コミュニティバス運営協議会 (水田っ子号) 令和2年4月	5,470人 2,147世帯	-	-	-	火・水・木・金
西牟田校区コミュニティバス運営協議会 (にしむたGO) 令和2年6月	3,511人 1,284世帯	-	-	-	月・火・木・金

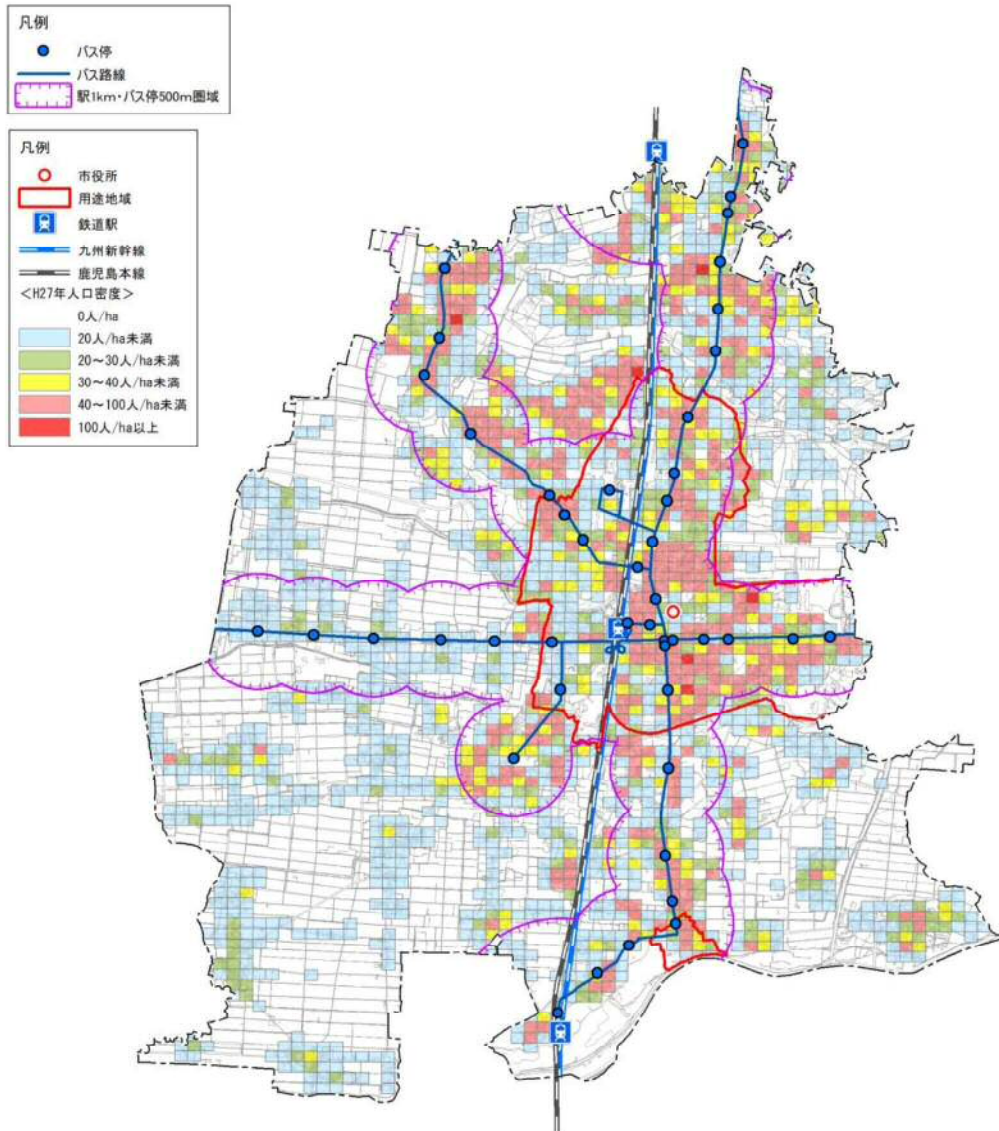
▼コミュニティ自動車利用者数の推移



出典：筑後市資料

③ 鉄道及びバス交通の利便性

- 鉄道駅から1km、バス停（路線バス）から半径500m以内に居住している人の割合は約70%となっています。
- 用途地域内では約95%、用途地域外では約58%と、公共交通の利便性については、用途地域内外に大きな差が見られます。
- 徒歩圏人口密度は、将来的にはやや低下すると予想されます。



出典：【バス停・バス路線】国土数値情報
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

▼ 徒歩圏カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2040年	2015年	2040年
公共交通施設	用途地域内	95.3	26.7	25.1	
	用途地域外	57.8	15.2	14.1	
	総計	70.4	18.9	17.6	

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

■公共交通に関するまとめ

- 筑後市内の公共交通は、鉄道（鹿児島本線、九州新幹線）、路線バス（西鉄バス、堀川バス）、タクシー（3 事業者）及びコミュニティ自動車（7 地域）で運行されている。
- 公共交通徒歩圏（鉄道駅から1km、路線バスのバス停から500m 圏域）に居住する割合は約7割で、公共交通不便地域が多く存在する。
- コミュニティ自動車は、7 地域で運行されており、公共交通不便地域においては高齢者等の市民の足として重要な役割を果たす。



羽犬塚駅



筑後船小屋駅

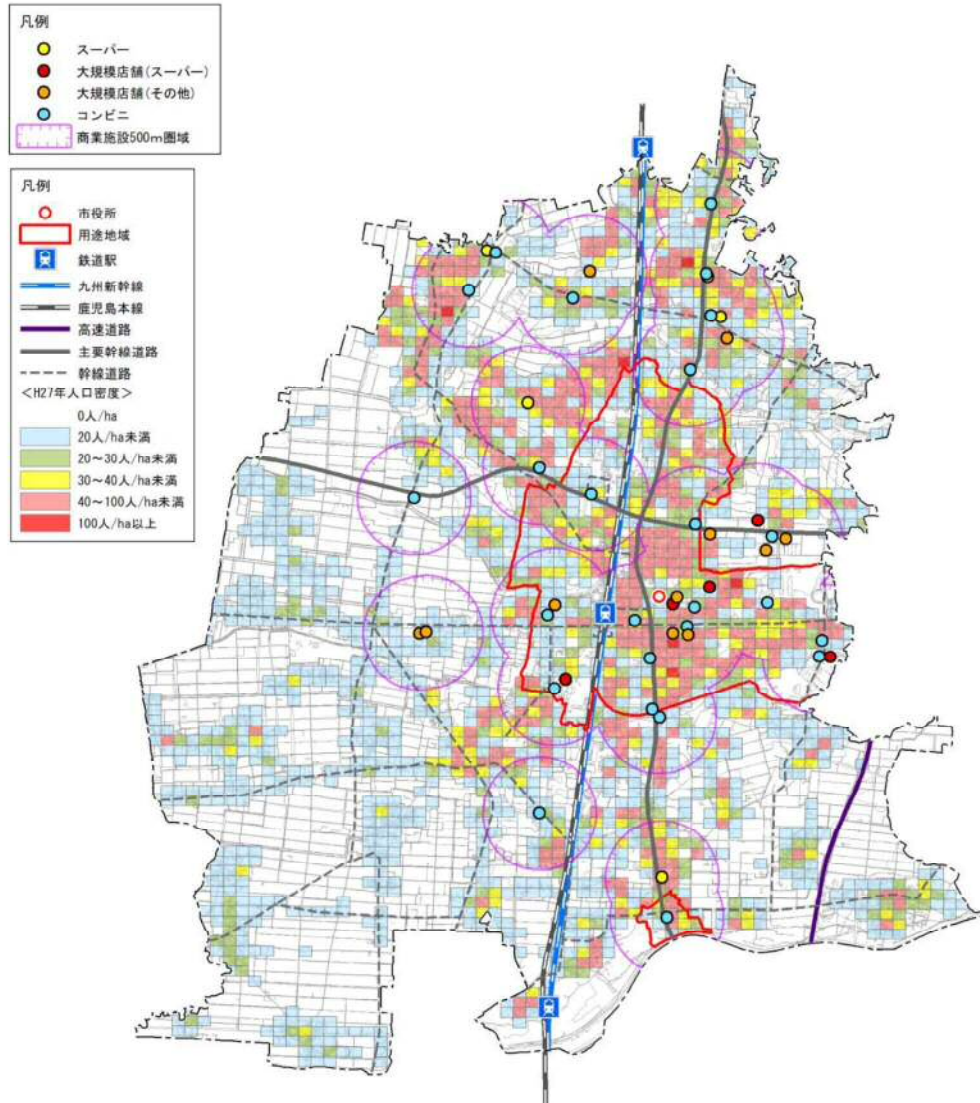


コミュニティ自動車

(4) 都市機能施設の立地状況

① 商業機能

- 筑後市内の商業施設（大規模店舗、スーパーマーケット、コンビニエンスストア）は、主に幹線道路※沿道やその周辺の人口密度が高いエリアに立地しています。
- 徒歩圏（施設から500m）人口カバー率は、用途地域内が約85%、用途地域外が約48%となっており、用途地域内の利便性が比較的高い状況にあります。
- 徒歩圏人口密度は、将来的にはやや低下すると予想され、施設利用者数の減少が懸念されます。



出典：【商業施設】全国大型小売店総覧、iタウンページ
 【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

▼徒歩圏カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2040年	2015年	2040年
商業施設	用途地域内	84.9	27.0	25.4	
	用途地域外	48.4	15.0	13.3	
	総計	60.7	19.0	17.3	

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

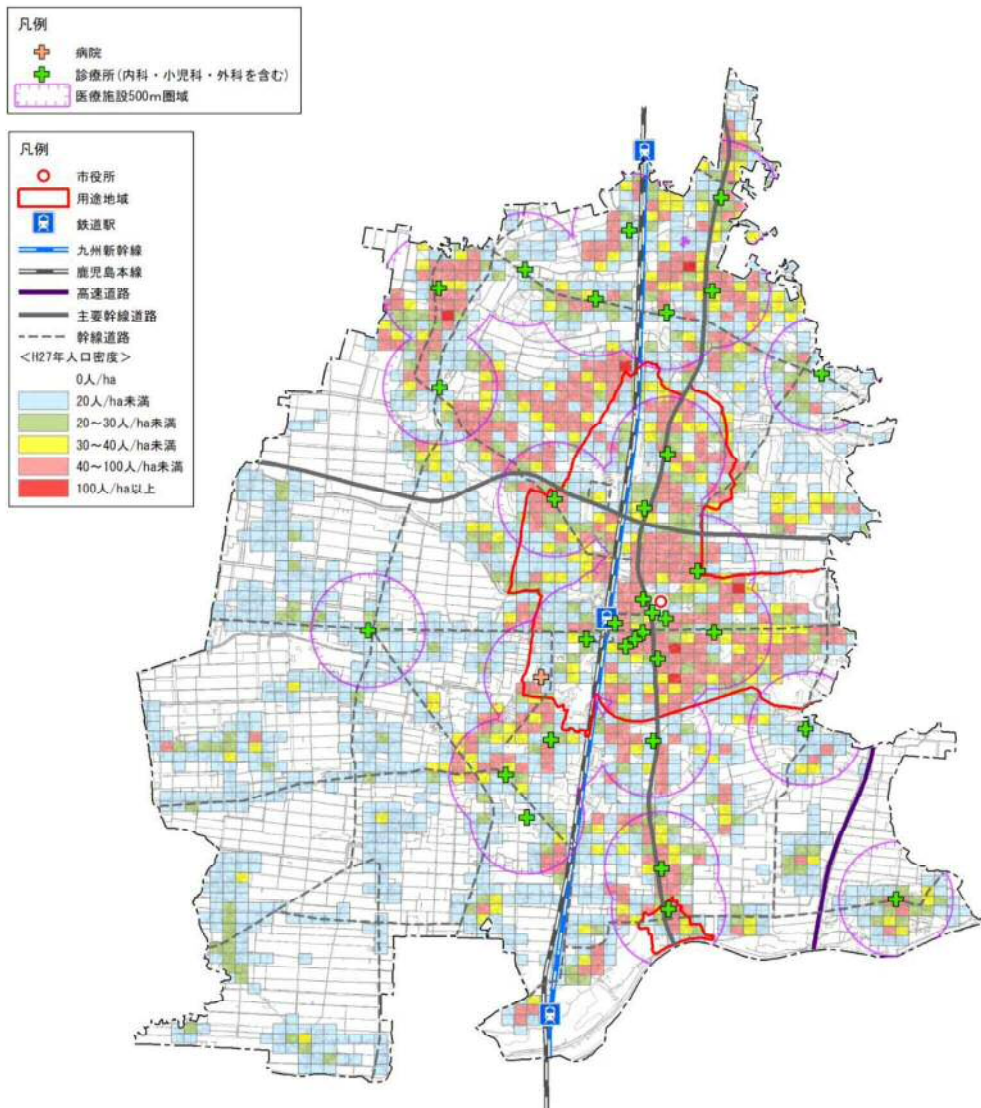
資料編

②医療機能

○医療施設（内科・外科・小児科を含む施設）は、主に人口密度の比較的高いエリアに立地しています。

○徒歩圏（施設から500m）人口カバー率は、用途地域内が約81%、用途地域外が約54%となっており、用途地域内の利便性が比較的高い状況にあります。

○徒歩圏人口密度は、将来的にはやや低下すると予想され、施設利用者数の減少が懸念されます。



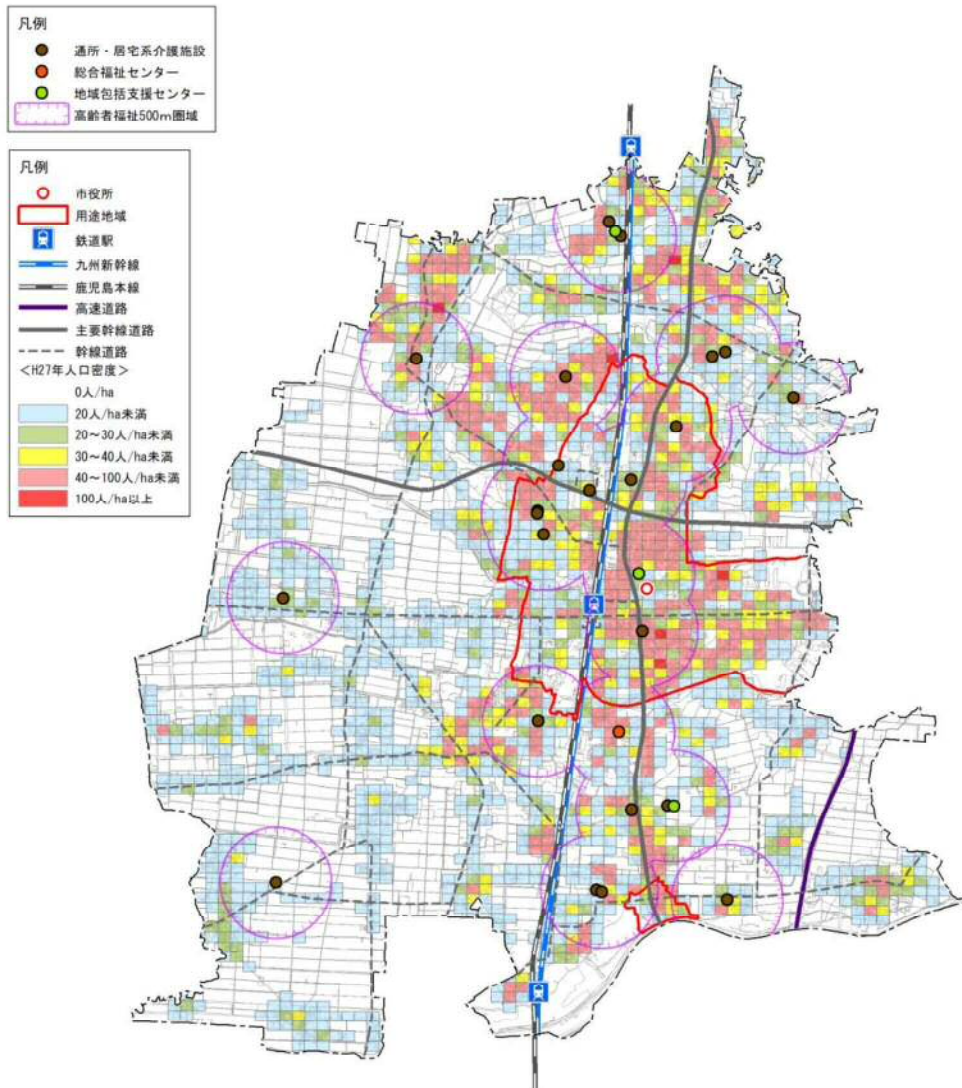
出典：【医療施設】厚生労働省九州厚生局医療機関一覧表
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

▼徒歩圏カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2040年	2015年	2040年
医療施設	用途地域内	81.3	28.6	26.5	
	用途地域外	53.7	15.3	13.7	
	総計	63.0	19.2	17.4	

③介護福祉機能

- 高齢者福祉施設（通所・居宅系介護施設・総合福祉センター・地域包括支援センター）は、用途地域内や周辺だけでなく比較的広範囲への立地が見られます。
- 徒歩圏（施設から500m）人口カバー率は、用途地域内が約69%、用途地域外が約41%となっており、用途地域内の利便性が比較的高い状況にあります。
- 徒歩圏人口密度（65歳以上のみ）は、高齢化に伴い、将来的には増加すると予想されます。



出典：【高齢者福祉施設】筑後市資料
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

▼徒歩圏カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2015年	2015年	2040年
高齢者福祉施設	用途地域内	68.9	6.6	8.9	
	用途地域外	41.4	3.8	4.6	
	総計	49.4	4.6	5.8	

※高齢者福祉施設の徒歩圏人口密度は、老年人口（65歳以上）のみ対象

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

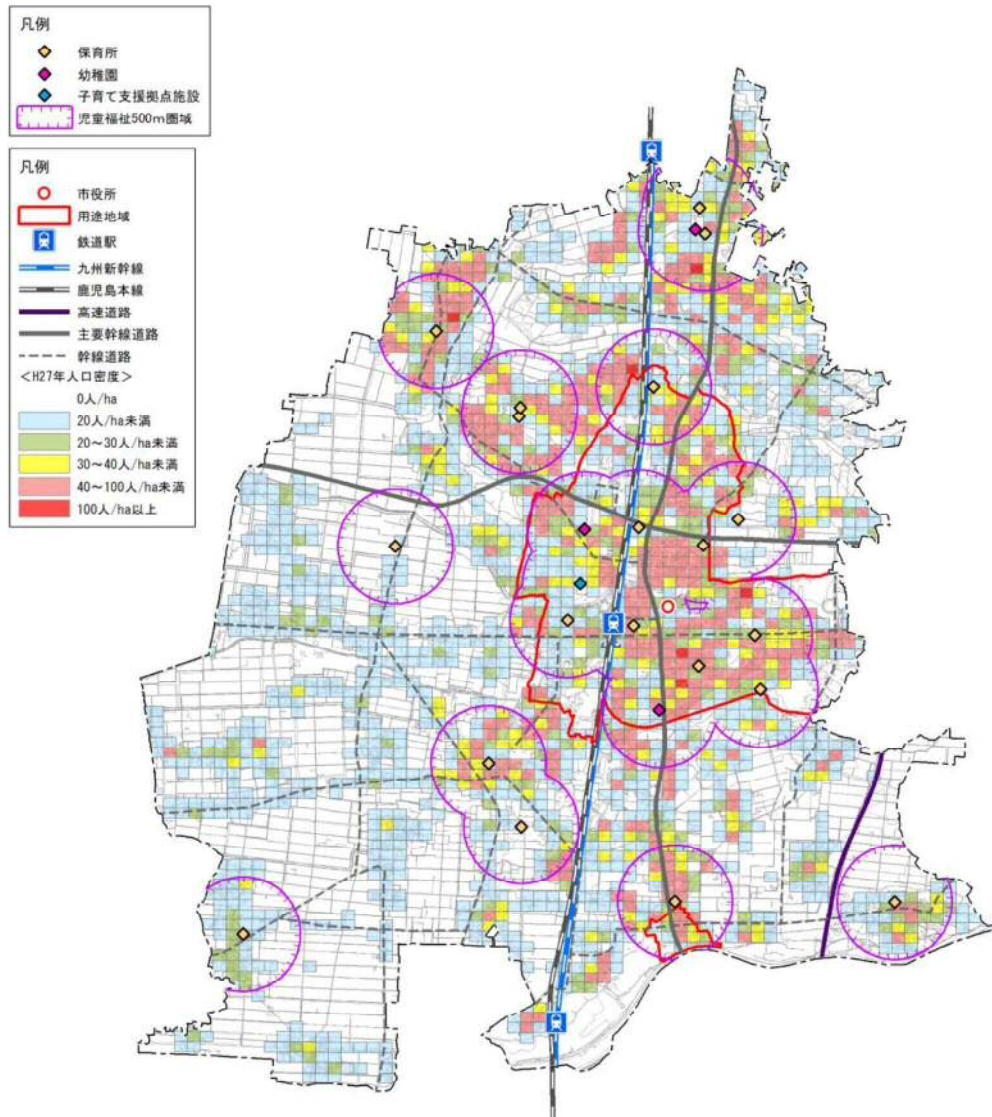
第9章

第10章

資料編

④子育て機能

- 児童福祉施設（保育所・幼稚園・子育て支援拠点施設）は、高齢者福祉施設と同様に、用途地域内や周辺だけでなく比較的広範囲への立地が見られます。
- 徒歩圏（施設から半径500m以内）人口カバー率は、用途地域内が約87%、用途地域外が約45%となっており、用途地域内の利便性が比較的高い状況にあります。
- 徒歩圏人口密度（15歳未満のみ）は、将来的には低下することが予想されます。



出典：【児童福祉施設】筑後市資料

【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

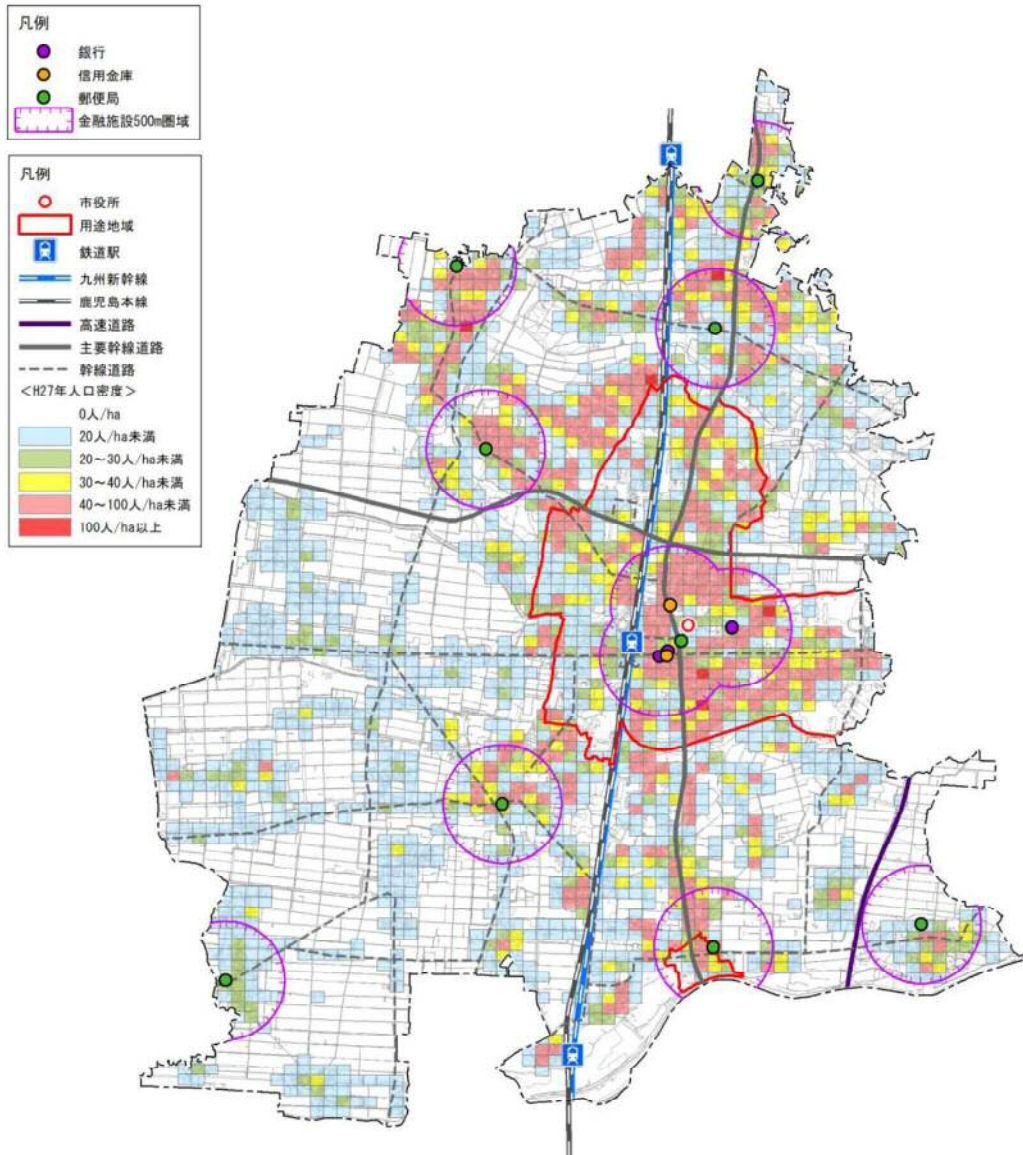
▼徒歩圏カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2040年	2015年	2040年
児童福祉施設	用途地域内	86.9	4.9	3.2	
	用途地域外	44.6	2.3	1.8	
	総計	60.6	3.3	2.3	

※児童福祉施設の徒歩圏人口密度は、年少人口（15歳未満）のみ対象

⑤金融機能

- 金融施設（銀行・信用金庫・郵便局）は、駅や市役所周辺、幹線道路沿道の人口密度の比較的高いエリアに立地しています。
- 徒歩圏（施設から半径500m以内）人口カバー率は、用途地域内が約40%、用途地域外が約30%となっており、他の施設と比較すると用途地域内外ともに低い状況にあります。
- 徒歩圏人口密度は、将来的にはやや低下すると予想され、施設利用者数の減少が懸念されます。



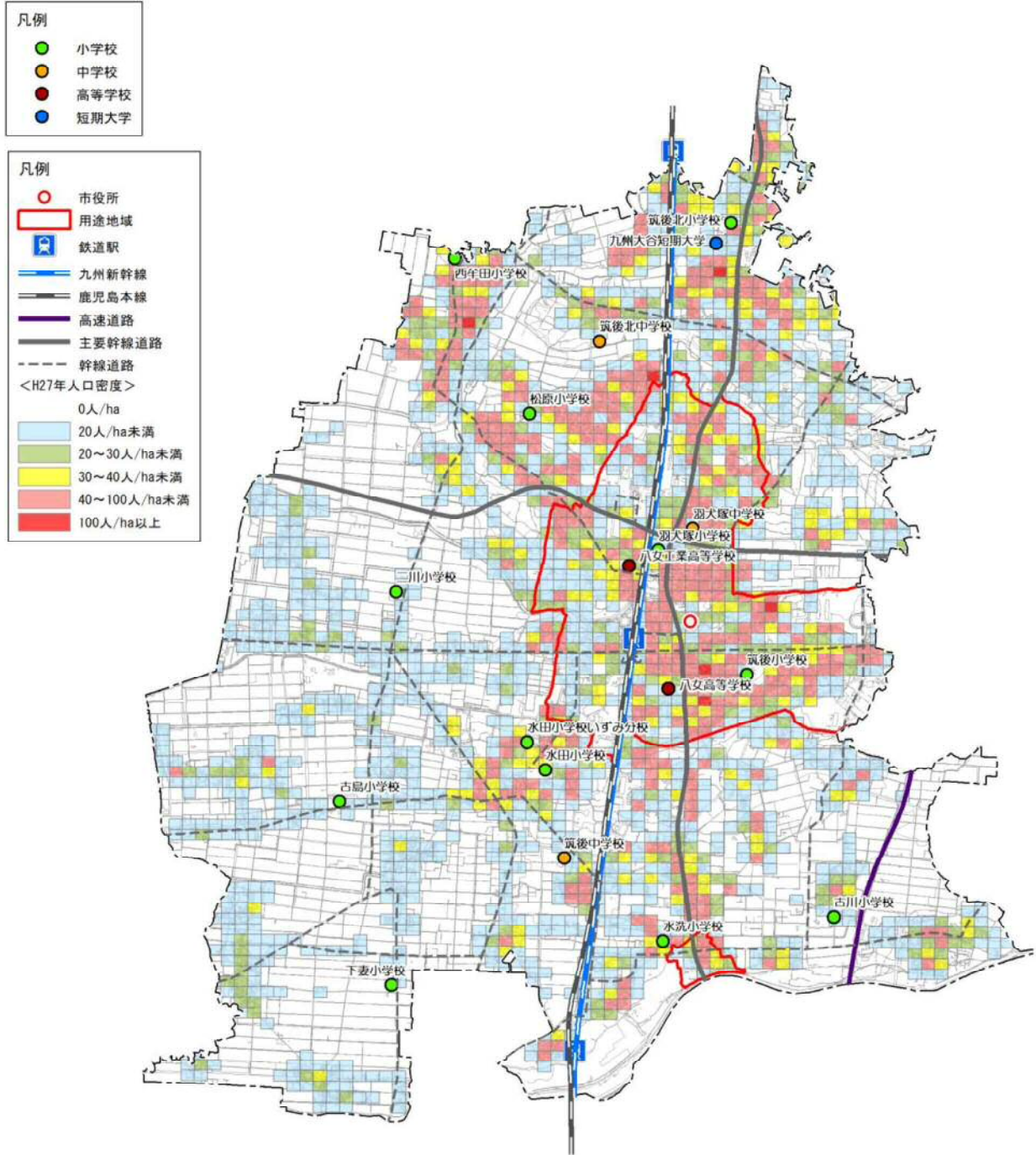
出典：【金融施設】銀行、郵便局各ホームページ
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

▼徒歩圏人口カバー状況

分類	地域区分	徒歩圏人口カバー率(%)		徒歩圏人口密度(人/ha)	
		2015年	2040年	2015年	2040年
金融施設	用途地域内	40.2	35.8	35.8	32.8
	用途地域外	29.9	18.4	18.4	15.9
	総計	33.4	22.9	22.9	20.3

⑥教育機能

○教育施設（小学校・中学校・高等学校・短期大学）は、特定のエリアに偏ることなく、市内全域に立地しています。

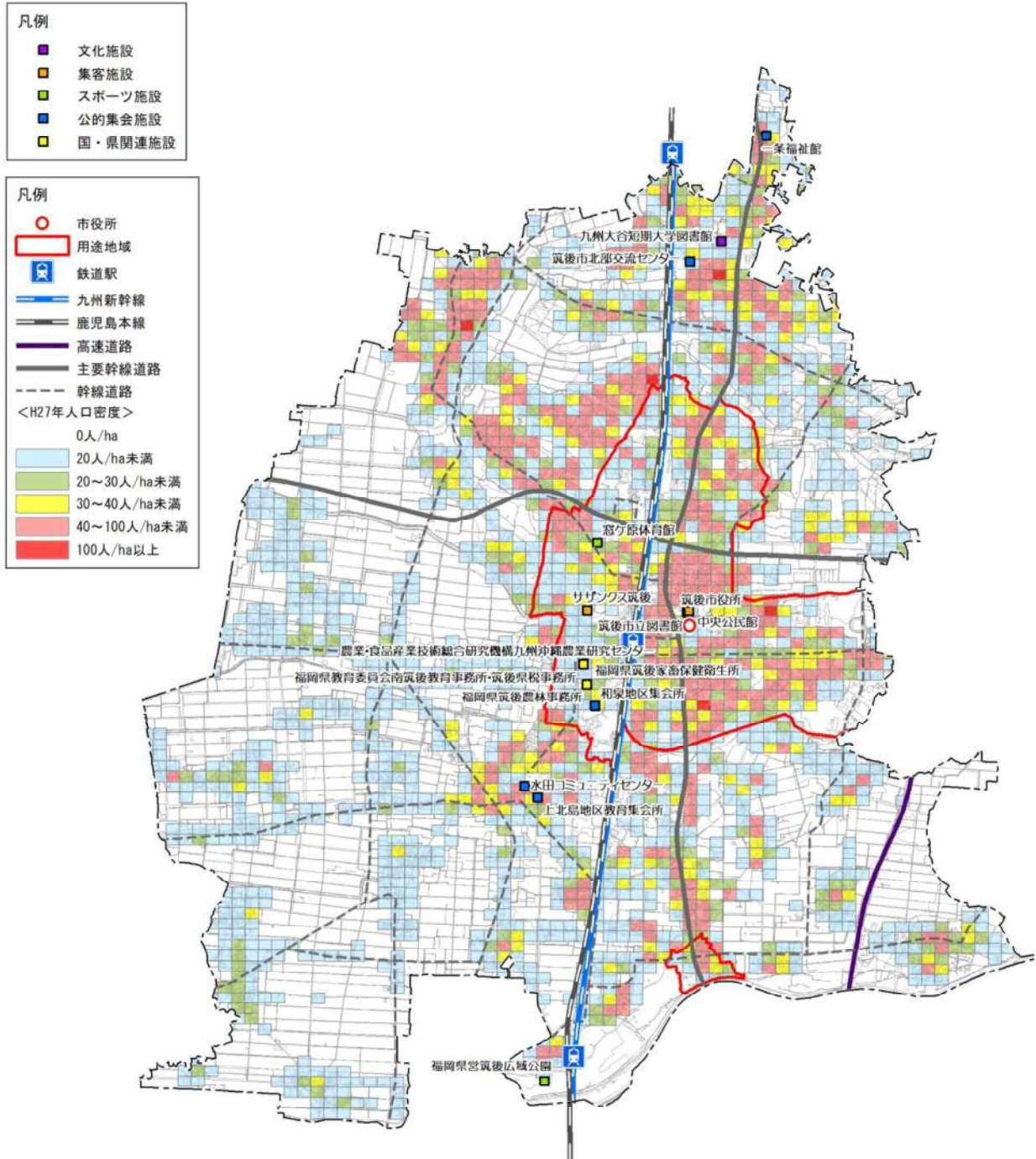


▲教育施設位置図

出典：【教育施設】筑後市資料
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

⑦ 公共施設関連

○公共施設（市役所・図書館・文化スポーツ施設・公民館等）は、駅や鉄道沿線の人口密度の比較的高いエリアに立地しています。



▲主要な公共施設位置図

出典：【公共施設】筑後市資料
【人口】2015年国勢調査人口を100mメッシュに配分

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

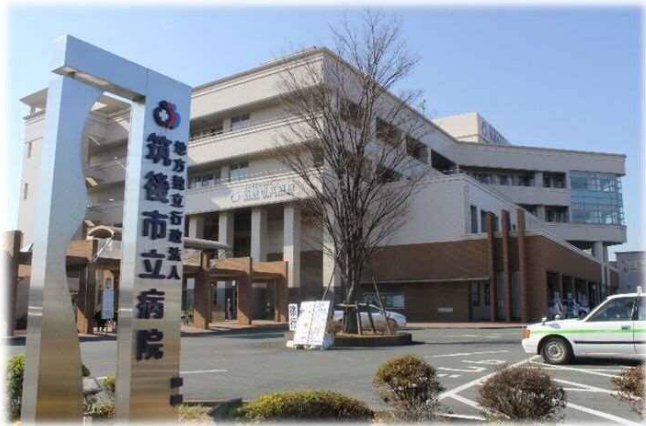
第9章

第10章

資料編

■ 都市機能施設の立地状況に関するまとめ

- 用途地域内には、商業・医療・福祉・子育てなどの生活利便施設が集積し、徒歩圏人口カバー率は高くなっている。
- 用途地域外は、用途地域内と比べて生活利便施設が分散しており、徒歩圏人口カバー率は低くなっている。
- 徒歩圏人口密度は、将来的に減少する予測。一方で、介護福祉機能については、高齢者人口の増加に伴い、徒歩圏人口密度も増加する予測。
- 公共施設は、駅や鉄道沿線の人口密度の比較的高いエリアに立地している。



筑後市立病院



おひさまハウス



サンコア

(5) 防災

①災害ハザードエリアの存否

○市内には、災害レッドゾーンである「災害危険区域*」、「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*」に指定されている区域はありません。

○災害イエローゾーンについては、「浸水想定区域」の指定があるものの、「土砂災害警戒区域*」、「都市洪水・都市浸水想定区域」、「津波浸水想定*区域」、「津波災害警戒区域*」に指定されている区域はありません。

▼災害ハザードエリアの存否

<災害レッドゾーン>

区域	災害危険区域	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
該当	無	無	無	無

<災害イエローゾーン>

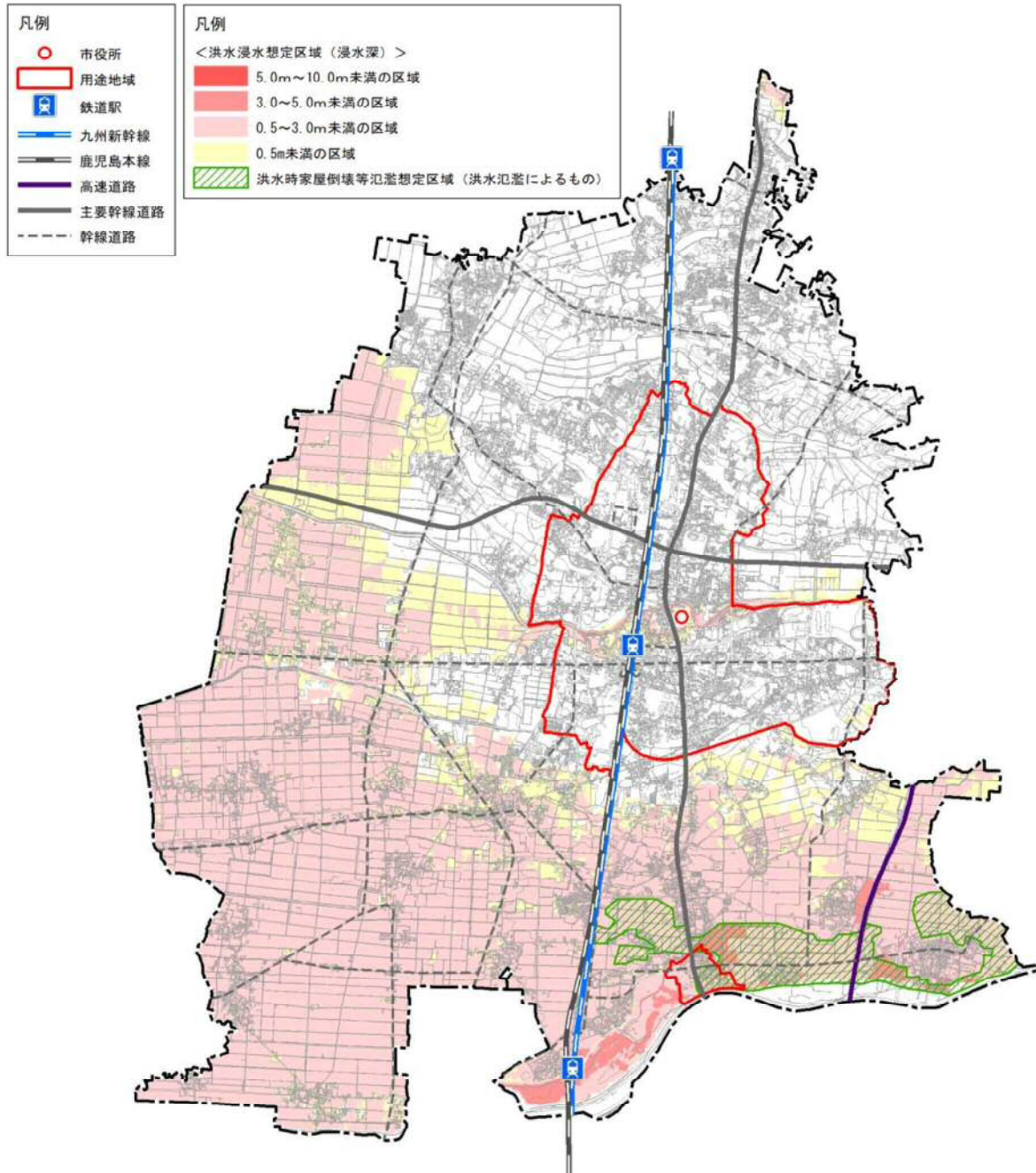
区域	浸水 想定区域	土砂災害 警戒区域	都市洪水・都市 浸水想定区域	津波浸水 想定区域	津波災害 警戒区域
該当	有	無	無	無	無

②洪水浸水想定区域

○矢部川、山ノ井川及び花宗川の沿岸部を中心に、市域の広範囲が洪水浸水想定区域※に指定されています。

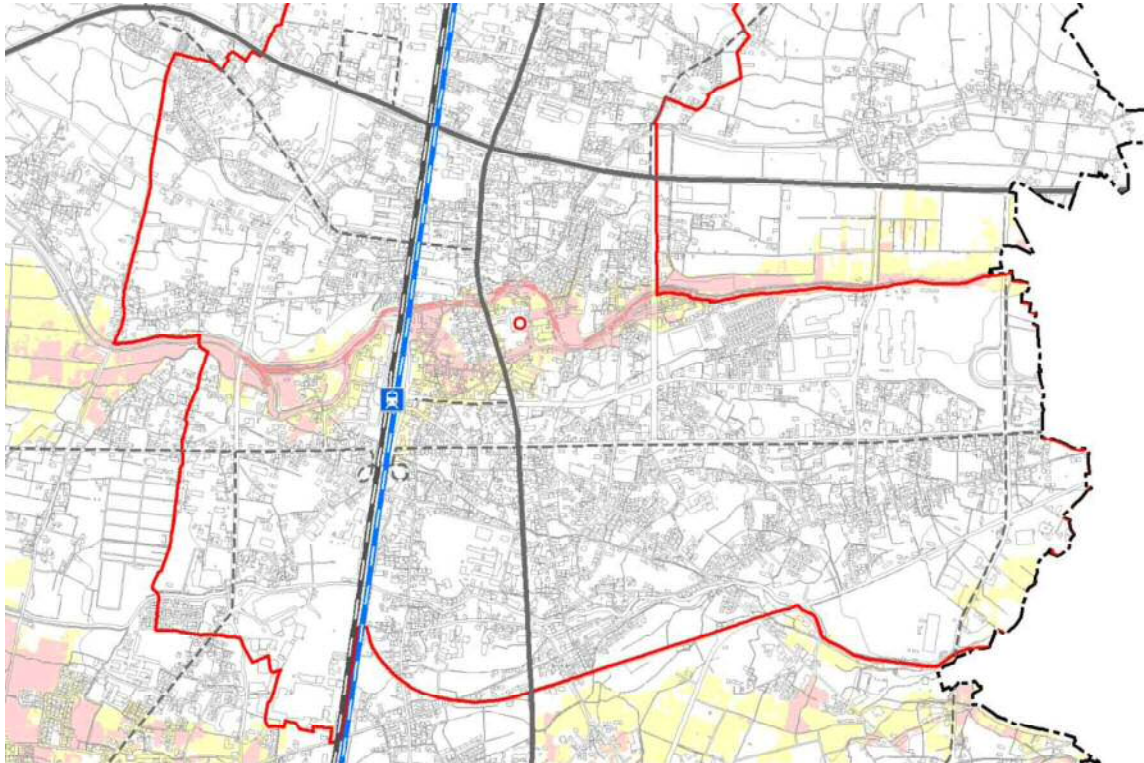
○市中心部を流れる山ノ井川沿岸部においては、3.0m未満の洪水浸水想定区域が指定されています。

○市南部地域の一部では、想定される浸水深さが3.0～5.0mの区域及び洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域※が指定されています。

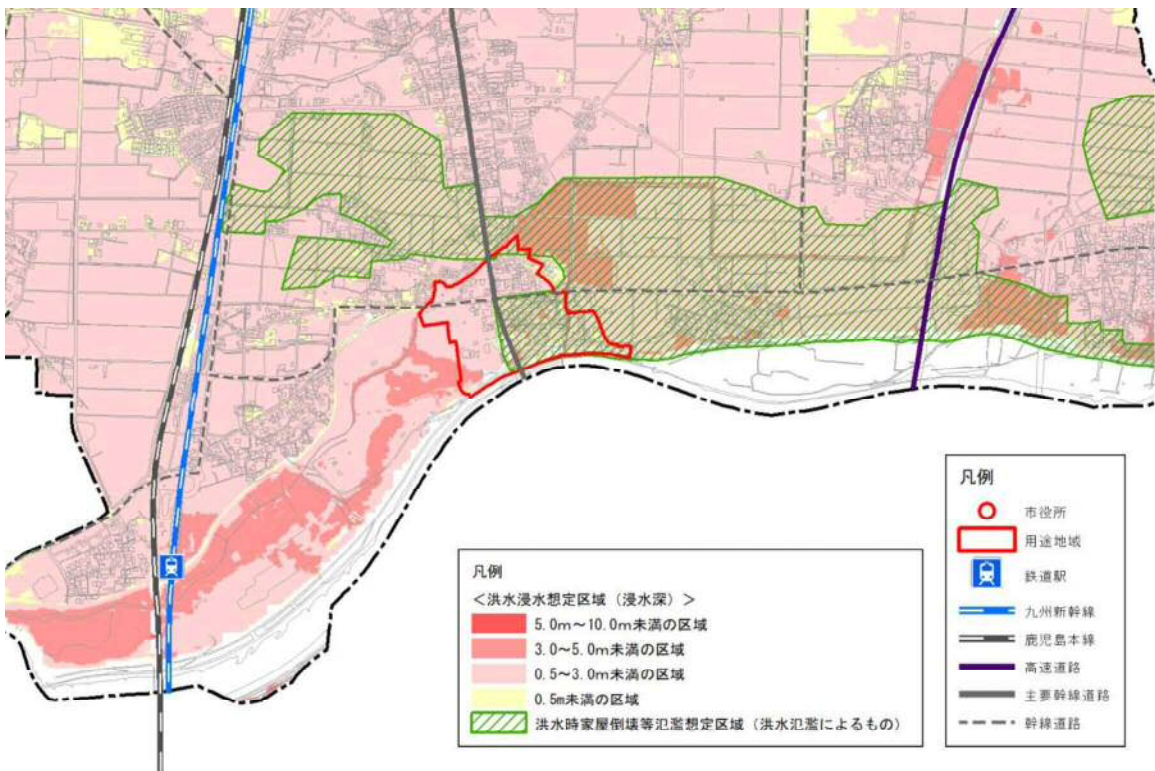


▲洪水浸水想定区域（想定最大規模）

出典（公表日）：国土交通省筑後川河川事務所（矢部川水系（H29.9.21）、筑後川水系（R元.7.1））
福岡県河川管理課（矢部川水系沖端川（H30.4.27）、矢部川水系矢部川（H30.4.27）、筑後川水系広川（H30.4.27））



▲洪水浸水想定区域（山ノ井川沿岸部）



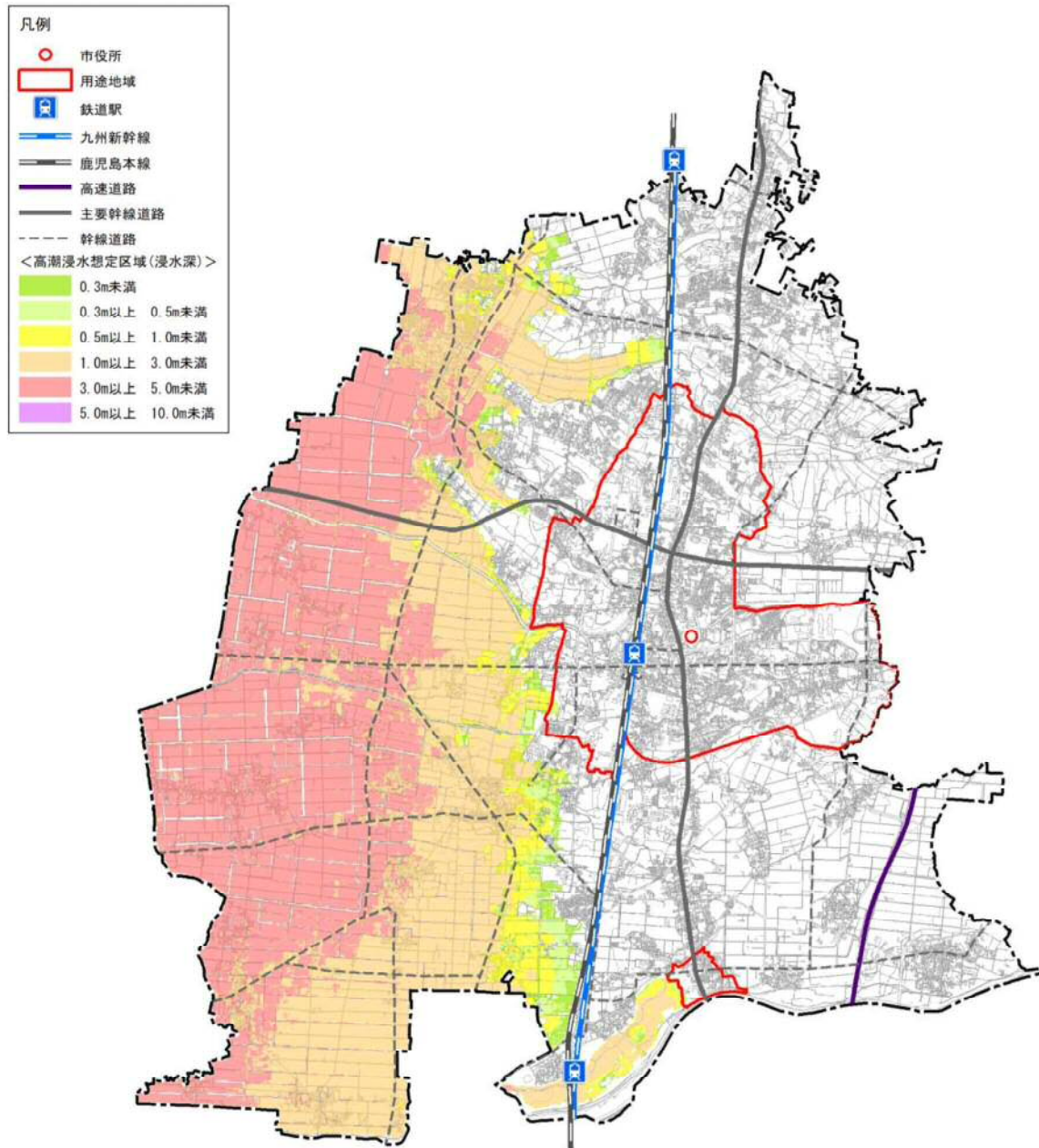
▲洪水浸水想定区域（矢部川沿岸部）

出典：国土交通省筑後川河川事務所、福岡県資料（想定最大規模）

③高潮浸水想定区域（想定最大規模）

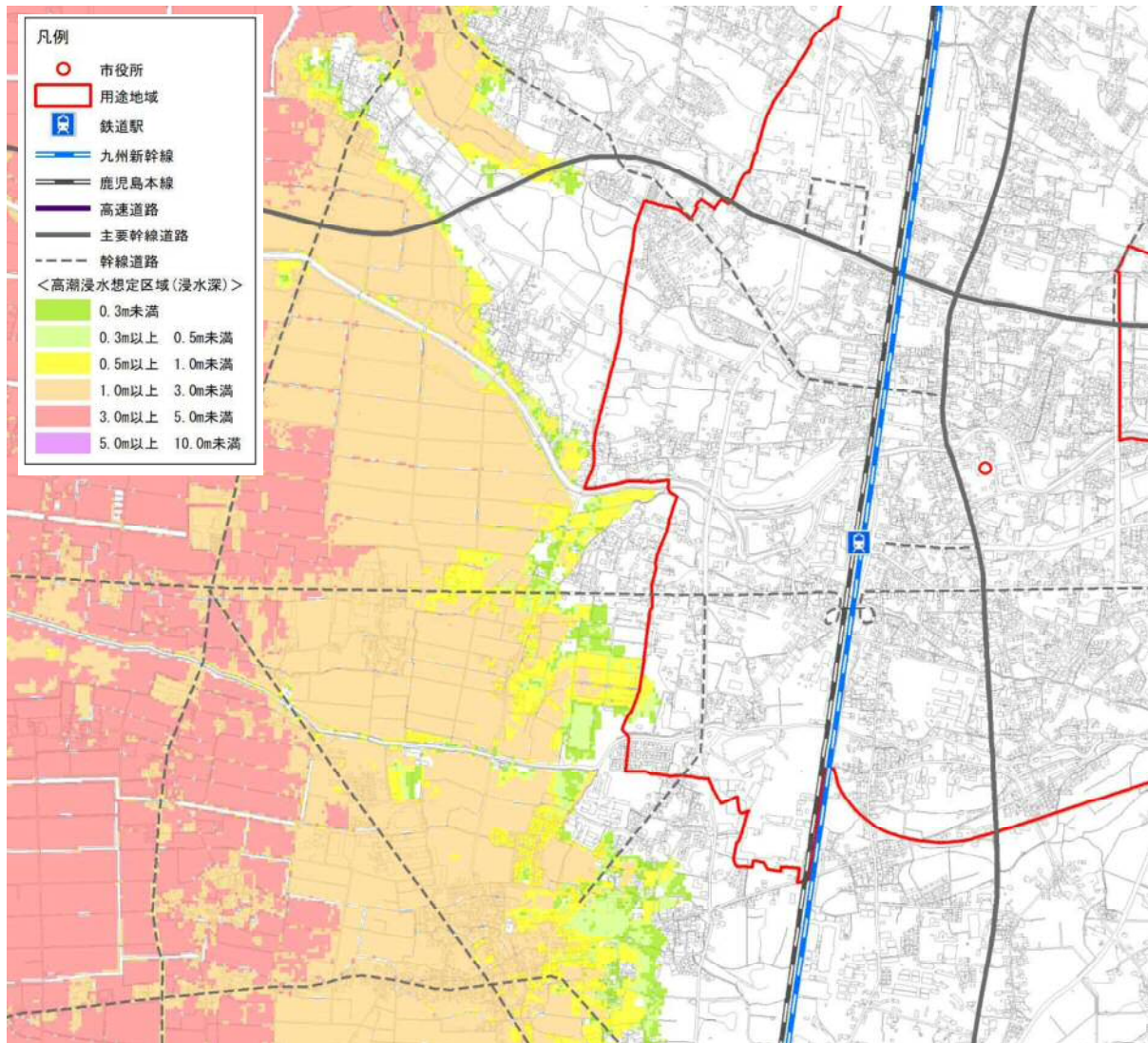
○有明海沿岸部においては、柳川市、大川市、大木町、筑後市、大牟田市、みやま市、久留米市、小郡市、大刀洗町の広範囲で高潮浸水想定区域*が指定されています。

○筑後市では、鉄道路線西側の用途地域内の一部の区域及び用途地域外の区域の広範囲に、高潮浸水想定区域が指定されています。



▲有明海沿岸高潮浸水想定区域（想定最大規模）

出典：福岡県港湾課（有明海沿岸（R元.12.27）



▲有明海沿岸高潮浸水想定区域（用途地域付近拡大）

■防災に関するまとめ

○市内には災害レッドゾーンは存在しないが、災害イエローゾーン（浸水想定区域）は存在。
 ○用途地域内においても、洪水浸水想定区域が一部存在。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

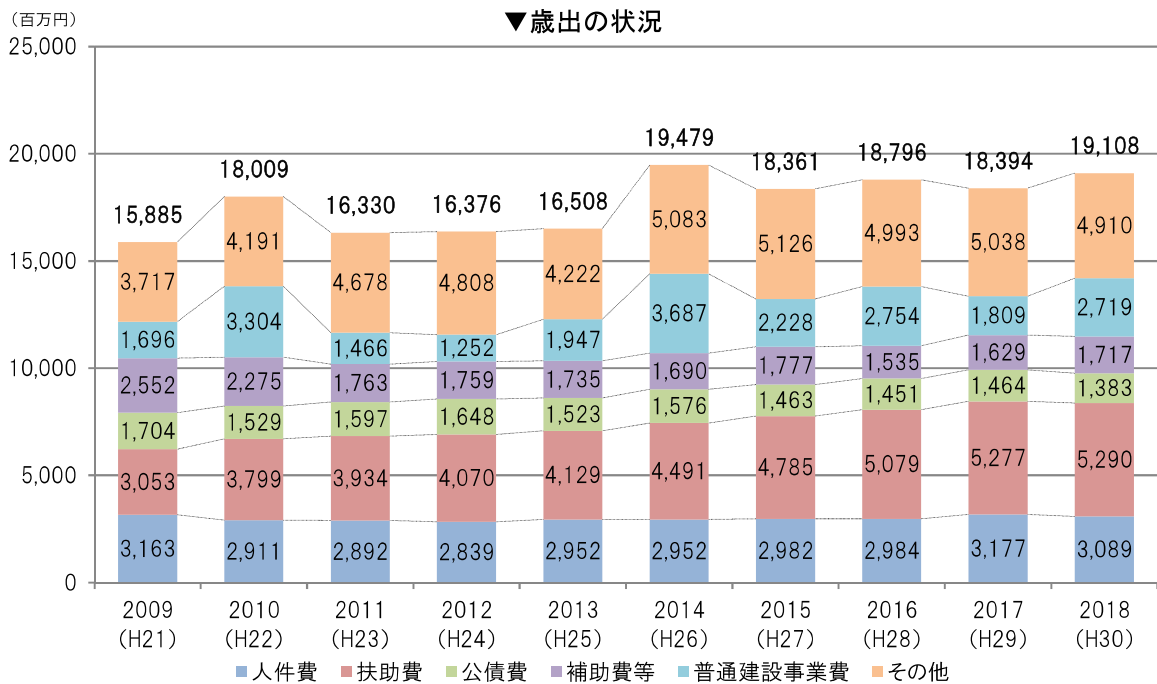
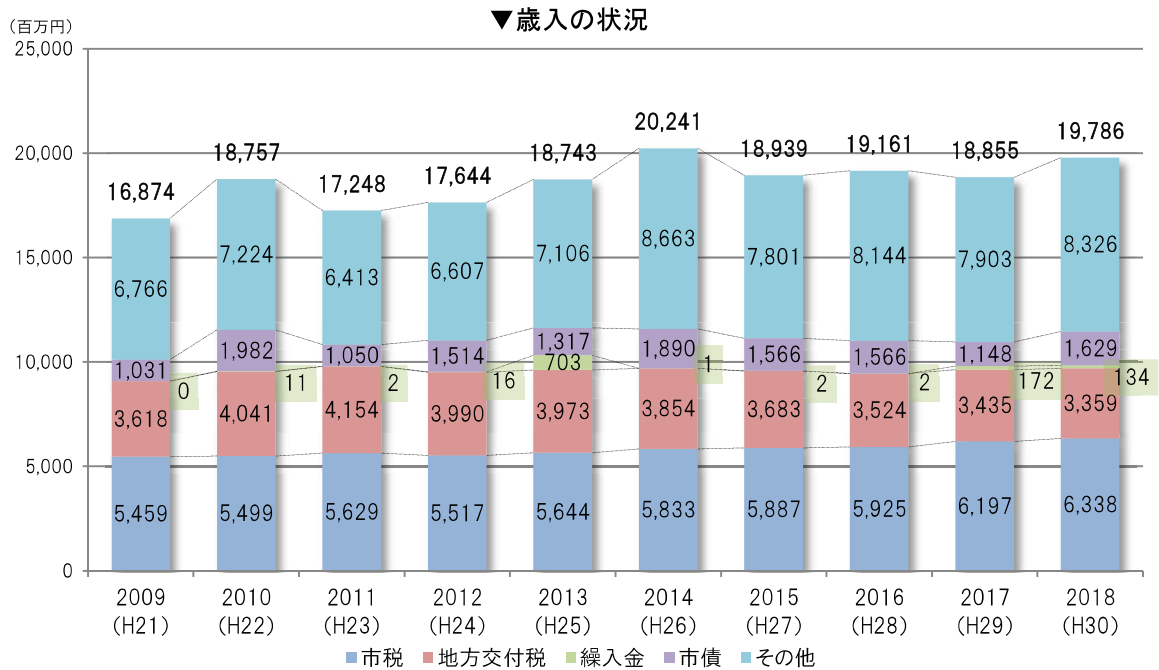
資料編

(6) 財政状況

①歳入・歳出の状況

○歳入・歳出について、2018（平成30）年度は、2009（平成21）年度と比較して、約30億増加しており、増加要素は、歳入では市税、市債、その他歳入、歳出では、扶助費、普通建設事業費、その他歳出となっています。

○扶助費などの社会保障費が増加する傾向は、今後も続くと予想され、更に人口減少や令和2年に発生した新型コロナウイルス感染症の拡大による大幅な税収減も懸念されます。

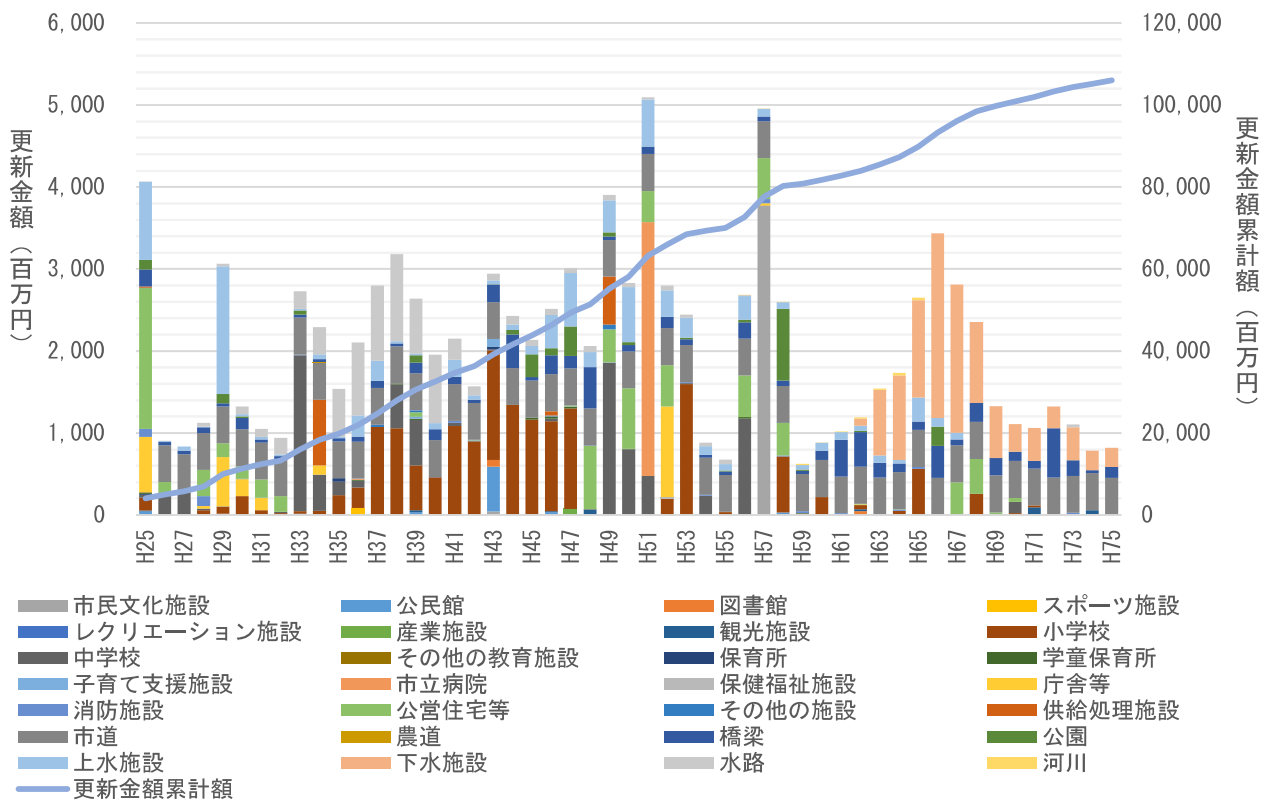


出典：総務省「決算カード」、筑後市資料

②公共施設及びインフラ施設の将来投資見込み額

○本市の公共施設及びインフラ施設の将来更新投資見込み額は、現在保有する全ての施設を維持していくとした場合、今後50年間で約1,061億円、年間平均212億円の投資的経費※が必要となる見込みであり、老朽化対策に係る財政需要の増加が懸念されます。

▼公共建築物とインフラ資産の年度別更新金額（単位：百万円）



出典：固定資産台帳

■財政状況に関するまとめ

- 本市の歳入・歳出は近年増加傾向にあり、扶助費などの社会保障費が増加する傾向は、今後も続くと予想される。
- 公共施設及びインフラ施設の老化に伴い、財政需要の増加が懸念される。

(7) 都市構造上の現況・課題及び目指すべき方向性の整理

これまでの現況を踏まえ、筑後市における都市構造上の現況と課題を次に整理します。

【都市構造の現況】

【都市構造上の課題】

人口

- ・人口は、今後 20 年間で約 4,000 人（約 8%）減少する予測
- ・高齢化率が上昇する一方で、生産年齢人口、年少人口比率は減少
- ・人口集中地区（DD）面積は、30 年間で 1.7 倍に増加
- ・将来的に人口密度は緩やかに低下するが、老年人口密度は全体的に上昇

- 人口減少の進行に伴う都市の低密度化
- 人口減少や高齢化の進展に伴う地域コミュニティの希薄化
- 医療・介護サービス需要の増加への対応

土地利用

- ・用途地域の内外を問わず、市全域で住宅等の新築が行われ、市街地の拡散が進行
- ・国道 442 号（バイパス）沿道での商業系用途の開発や、筑後船小屋駅周辺での大型開発など、用途地域外での開発行為が増加
- ・JR 羽犬塚駅周辺では低未利用地が多く存在

- 市街地の拡大・低密度化に伴う都市基盤施設の経営コストの増大
- 自然環境や田園の減少・荒廃
- 空き家・空き地の増加による住環境の悪化

公共交通

- ・公共交通徒歩圏（鉄道駅から 1 km、バス停から 500 m 圏域）に居住する割合は約 7 割で、公共交通不便地域が多く存在

- 人口減少による利用者数の減少や路線の廃止、便数の減少など、公共交通サービス水準が更に低下する恐れ

都市機能

- ・用途地域内には、商業・医療・福祉などの生活利便施設が集積し、徒歩圏人口カバー率が高い
- ・徒歩圏人口密度は、将来的に減少
- ・公共施設の老朽化により維持管理費が増加

- 自家用車を利用できない交通弱者が日常生活に不便を感じる状況が懸念される
- 高齢者等の外出機会の減少による、健康への悪影響
- 公共施設の適切な再編・維持管理が必要

防災

- ・市内には災害レッドゾーンは存在しないが、浸水想定区域（洪水・高潮）は、市域の広範囲に指定され、市の中心部においても指定されている

- 安全・安心な居住環境の確保
- 各種災害に備えた防災・減災対策が必要

筑後市立地適正化計画

第2章

まちづくりの方針 (ターゲット)



第2章では、まちづくりの
方向性を考えていくよ！



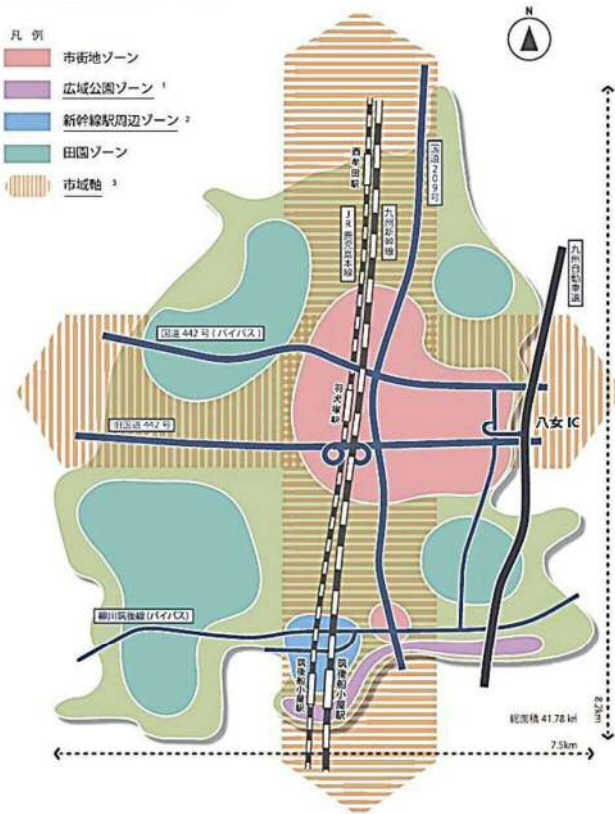
第2章 まちづくりの方針（ターゲット）

（1）上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

①第六次筑後市総合計画（令和2年3月策定）

- 本市の将来像「恵みの多い自然、ゆかしい歴史と文化のうえに人の和を織りなして、住みよいふるさと、活気に満ちたまち ちくご」を実現するために、施策体系に示す7つの政策を掲げています。
- 「秩序ある市域の整備」により、「乱開発されず、秩序ある市域が構成され、市全体が調和の取れた発展をしている」姿を目指しています。
- 「公共交通の充実」により、「鉄道事業者、バス事業者等による公共交通が確保され、市民の利便性が高まっている」姿を目指しています。
- 「子育て支援の充実」により、「安心して子どもを産み、子育てのよろこびを感じられるまちになっている」姿を目指しています。
- 「防災・減災対策の推進」により、「市民、地域、行政の防災対策が推進され、被害が最小限に抑えられている」姿を目指しています。
- 「持続可能な財政運営」により、「人口減少、少子高齢社会に対応し、安定的な財政運営を堅持している」姿を目指しています。

▼土地利用構想図



▼政策・施策の体系

政策	施策
1 快適に暮らせるまちづくり 〈都市基盤〉	1 安全な水道水の安定供給
	2 汚水処理の推進
	3 秩序ある市域の整備
	4 公共交通の充実
	5 道路・水路の整備と保全
2 環境が守られたまちづくり 〈環境〉	1 生活環境・自然環境の保全
	2 農業の振興
	3 地域に活力をもたらす産業・雇用の創出
3 活気に満ちたまちづくり 〈産業〉	1 観光の振興
	2 子育て支援の充実
	3 健康づくりの推進
4 いきいきと健やかに暮らせる まちづくり〈保健・福祉〉	1 高齢者福祉の充実
	2 障害者（児）福祉の充実
	3 セーフティネットの推進
	4 地域福祉の推進
	5 学校教育の充実
	6 生涯学習・スポーツの推進
5 豊かな人間性と創造性を育む まちづくり〈教育〉	1 男女共同参画社会の推進
	2 人権尊重と同和教育の推進
	3 防災・減災対策の推進
	4 安全な暮らしの推進
6 安全で安心に暮らせる まちづくり〈安全・安心〉	1 消防・救急・救助体制の整備充実
	2 市民協働の推進
	3 積極的な広報・広聴の展開
7 持続可能なまちづくり 〈行政経営〉	1 持続可能な行政経営
	2 持続可能な財政運営
	3 市民から信頼される職員・組織づくり
	4

- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

②筑後市人口ビジョン・総合戦略（令和2年3月策定）

- 「筑後市人口ビジョン」では、将来人口は、合計特殊出生率の上昇と転入超過の維持により、「2045（令和27）年に人口45,000人～46,000人を目指す」と設定しています。
- 「筑後市総合戦略」では、計画期間を2020（令和2）から2024（令和6）年度の5年間とし、次の5つの基本目標と数値目標を設定しています。
- 「希望をかなえる雇用の場を確保する」ために、企業誘致・留置の推進や市内購買力の強化等を図っています。
- 「筑後市への新しい人の流れをつくる」ための施策として、生産年齢人口の維持・増加のための移住・定住の推進、転出抑制のための高校や大学と企業との連携、観光事業の推進等を図っています。
- 「安心して子どもを産み、育てられるまちをつくる」ために、母子保健の充実、子育て不安の軽減やワークライフバランスの確保を含めた総合的な子育て支援に取り組みます。
- 「豊かな心を育み、筑後市に愛着を持つ人材を育てる」ために、地域と学校の連携・協働による愛着を持つ人材づくりや生涯学習の推進、生涯スポーツ推進等を推進します。
- 「安全・安心で活力のあるまちをつくる」ために、地域防災力の向上、空き家の適正管理、地域コミュニティ活動の活性化等を図ります。

▼基本目標及び数値目標

基本目標 1. ～ちくごで働く～ 希望をかなえる雇用の場を確保する

◆市内総生産額	2024(令和6)年度： <u>1,900</u> 億円以上	2016(平成28)年度：1,848 億円
◆納税者1人当たり所得	2024(令和6)年度： <u>3,000</u> 千円以上	2017(平成29)年度：2,812 千円

基本目標 2. ～ちくごにひとを呼ぶ～ 筑後市への新しい人の流れをつくる

◆筑後市の人口(住民基本台帳登録人口)	2024(令和6)年度： <u>48,800</u> 人	2018(平成30)年度：49,173 人
◆社会人口増減数	2024(令和6)年度： <u>100</u> 人増	2018(平成30)年度：126 人増

基本目標 3. ～ちくごで育てる～ 安心して子どもを産み、育てられるまちをつくる

◆合計特殊出生率	2024(令和6)年： <u>1.81</u>	2018(平成30)年：1.67
◆子育てしやすい環境が整っていると思う保護者の割合	2024(令和6)年度： <u>85%</u> 以上	2018(平成30)年度：73.5%

基本目標 4. ～ちくごを愛する～ 豊かな心を育み、筑後市に愛着を持つ人材を育てる

◆筑後市に愛着を持つ市民の割合	2024(令和6)年度： <u>80%</u> 以上	2018(平成30)年度：74.9%
-----------------	----------------------------	--------------------

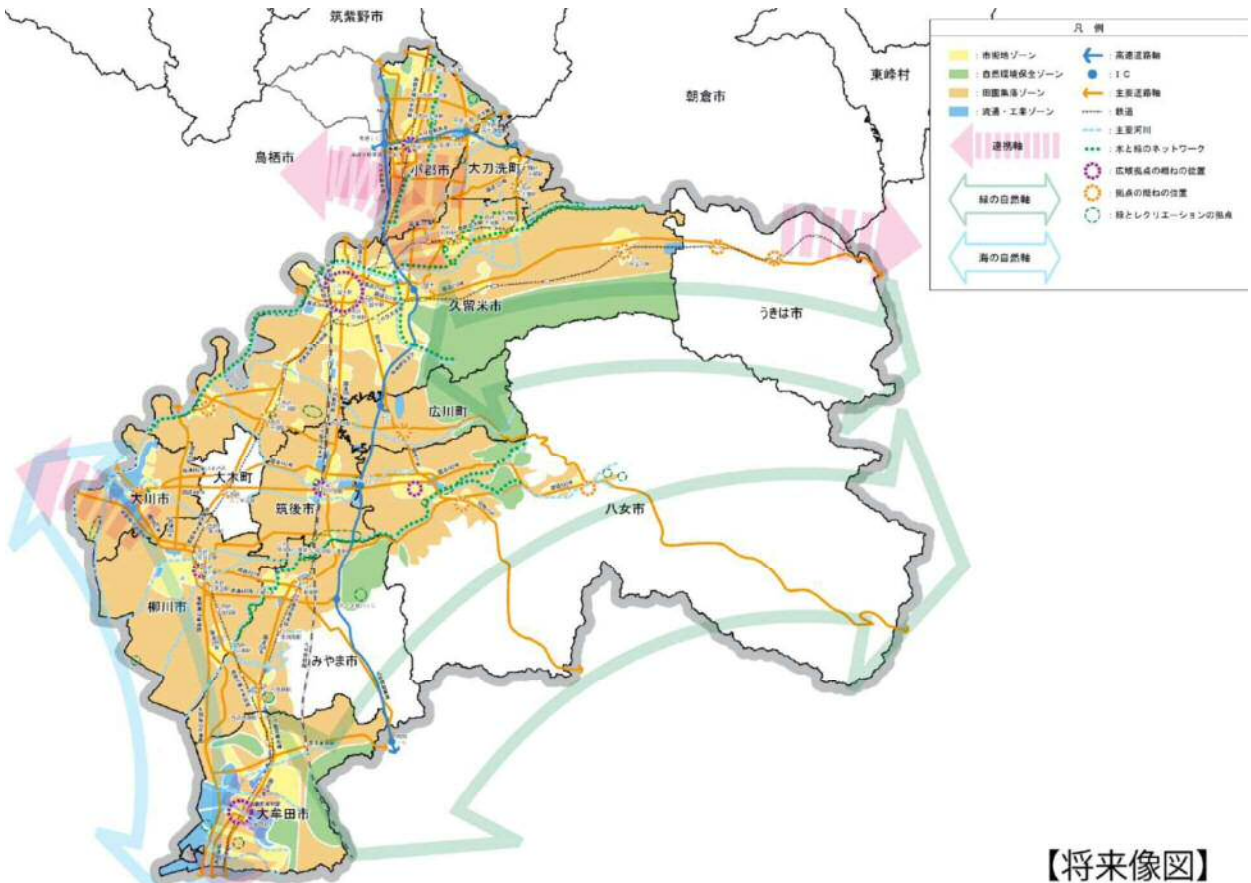
基本目標 5. ～ちくごで暮らす～ 安全・安心で活力のあるまちをつくる

◆将来も筑後市に住みたいと思う市民割合	2024(令和6)年度： <u>90%</u> 以上	2018(平成30)年度：86.7%
---------------------	----------------------------	--------------------

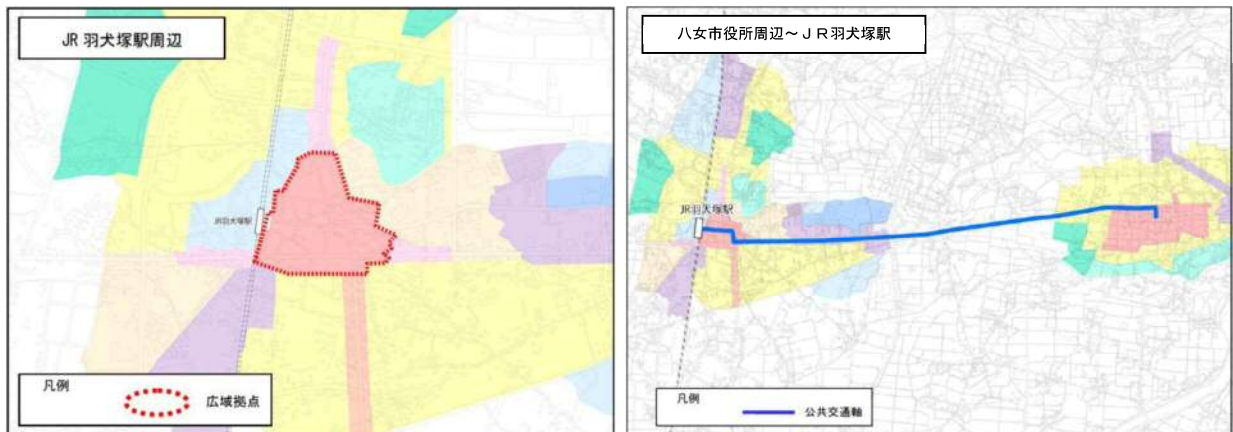
③筑後都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成30年3月30日告示）

○筑後都市圏の都市づくりの目標は、「地域色を生かした文化と産業を育む田園都市圏の形成をめざす筑後都市圏」としています。

○「拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり」を進めていくため、具体的な拠点・公共交通軸を設定しています。筑後市内では、広域拠点として「JR 羽犬塚駅周辺」、基幹公共交通軸として「JR 九州新幹線」、「JR 鹿児島本線」、公共交通軸として「八女市役所周辺-JR 羽犬塚駅周辺」を設定しています。



▲筑後都市圏将来像図

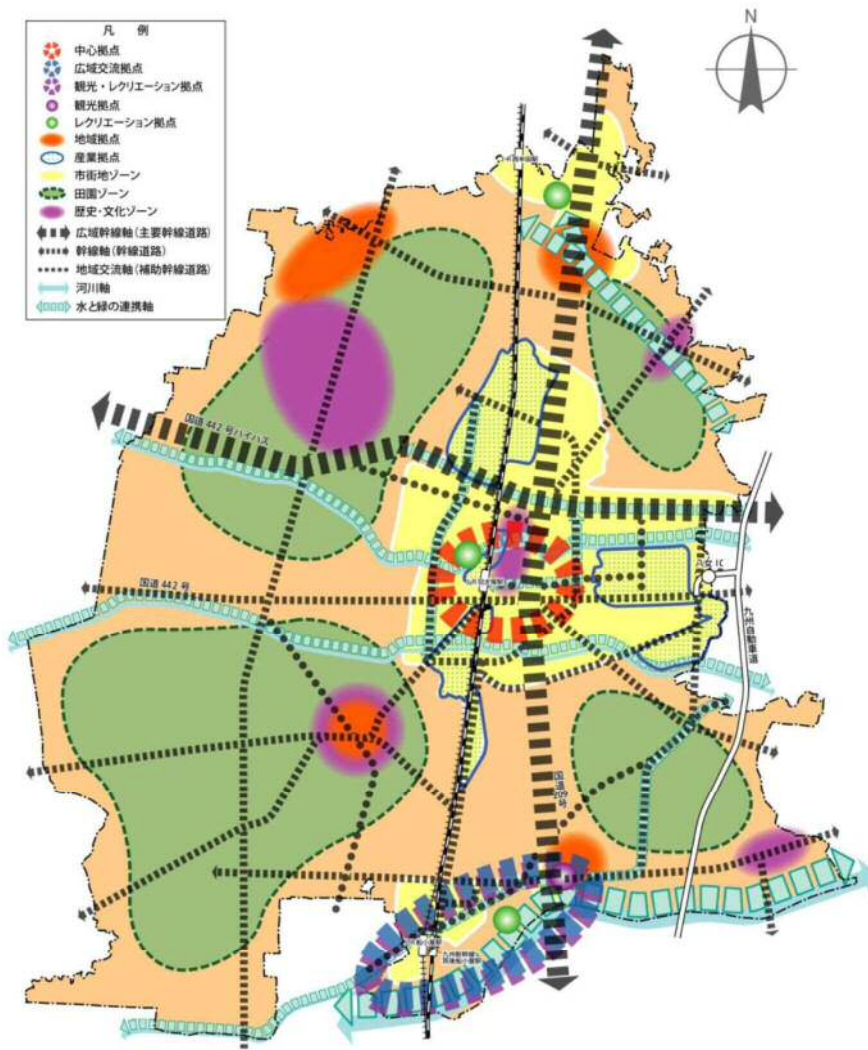


▲都市構造の形成方針図

- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

④筑後市都市計画マスタープラン（平成20年7月）

- 「緑と文化の輝く安心のまち 筑後(ちっこ)～人が集まり・人にやさしい田園都市を目指して～」のまちづくりの基本理念のもと、「緑と文化の輝くまちづくり～人が集まるまちづくり～」、「安心なまちづくり～人にやさしいまちづくり～」をまちづくりの基本方針として定めています。
- 将来都市構造では、JR 羽犬塚駅周辺を「中心拠点」として位置づけ、暮らしを支える商業機能を有した賑わいのある拠点形成を進めています。特に JR 羽犬塚駅周辺においては都市的土地利用を誘導し、商業・業務、住環境に優れた秩序ある市街地の形成を進め、高齢者や子育て世代にやさしい空間を創造するものとしています。
- 九州新幹線筑後船小屋駅周辺を「広域交流拠点」に位置づけ、周辺の文化・観光資源やレクリエーション施設と一体となった県南地域の広域的な玄関口として、交流機能を有した拠点形成を進めています。
- 「地域拠点」と連携して、転入・定住人口の増加を目指しています。
- 郊外部の「田園ゾーン」においては、地域の特色を活かした集落の形成と、緑豊かな田園風景の保全を図っています。
- 「中心拠点」と「広域交流拠点」については、これらを連携する軸の形成を図っています。



▲将来都市構想図

序章
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
第8章
第9章
第10章
資料編

⑤ 筑後市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

- 「公共施設等総合管理計画」では、今後 10 年間（2017～2026 年度）の公共施設マネジメントの方向性を定めています。
- 「公共建築物（ハコモノ）」については、2026 年度末までに耐用年数が到来する施設総量の 10%（4,372 m²）を削減することを目標としています。（削減効果：4,372 m²×34 万円/m²=1,486 百万円）
- 「インフラ資産」については、長寿命化計画等に基づき、計画的に点検、修繕、更新を行い、維持管理費用の縮減・平準化を図ることで、2026 年度末までの 10 年間で 283 百万円削減することを目標としています。

▼公共施設マネジメントの基本原則

【公共建築物（ハコモノ）】	【インフラ資産】
（1）保有総量の抑制・圧縮に努める	（1）より効果的かつ効率的な施設機能の維持
（2）施設の共用化・複合化を促進する	（2）維持管理にかかる経費の削減
（3）全庁を挙げた体制整備	

⑥ 筑後市庁舎のあり方基本構想（平成 29 年 7 月）

- 本庁舎等の建物について、新庁舎として建替整備を行う方向で検討を進める方針が示されています。
- 庁舎整備の基本理念は、「人」と「未来」をつなぎ、「夢」をつむぐまちの交流拠点～豊かな自然と共生し、地域の活力と絆を育む『みんなの場所』～とされています。
- 庁舎建設候補地は、利便性、機能性・効率性、まちづくり、経済性、実現性の各評価項目による比較を行った結果、「現在地」及び「窓ヶ原公園」で検討が進められています。



▲庁舎整備の基本理念

(2) アンケートからのまちづくりの方向性

今後の持続可能なまちづくりに対する幅広い市民意向を把握するため実施した「市民アンケート」及び「転出者・転入者アンケート」の結果について、次に整理します。

1) 市民アンケート

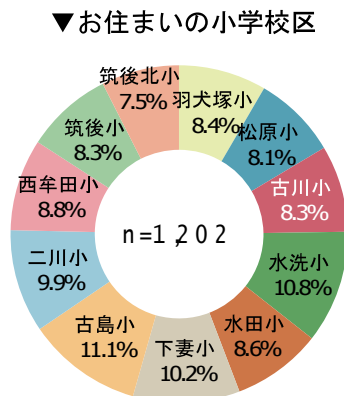
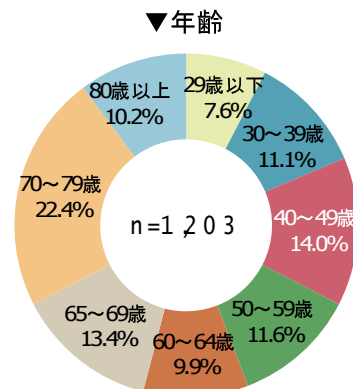
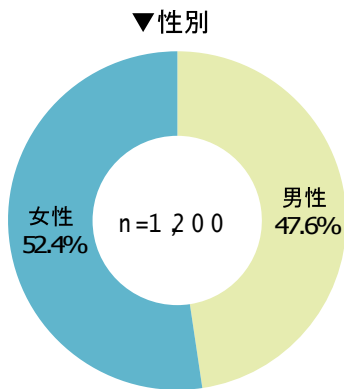
① 調査概要

調査の対象	筑後市に居住する18歳以上の市民 3,000名				
抽出方法	住民基本台帳から無作為抽出				
調査方法	郵送による配布・回収				
調査期間	令和元年9月13日～9月27日				
回収数	1,210票	有効回収数	1,210票	回収率	40.3%

② 回答者の属性

○回答者の性別は、男女ほぼ半数ずつ、年齢については、各世代から回答が得られているものの、65歳以上が46%を占めています。

○回答者の住む小学校区については、回答数にばらつきはあるものの、各地区から回答が得られています。



③日常生活行動について

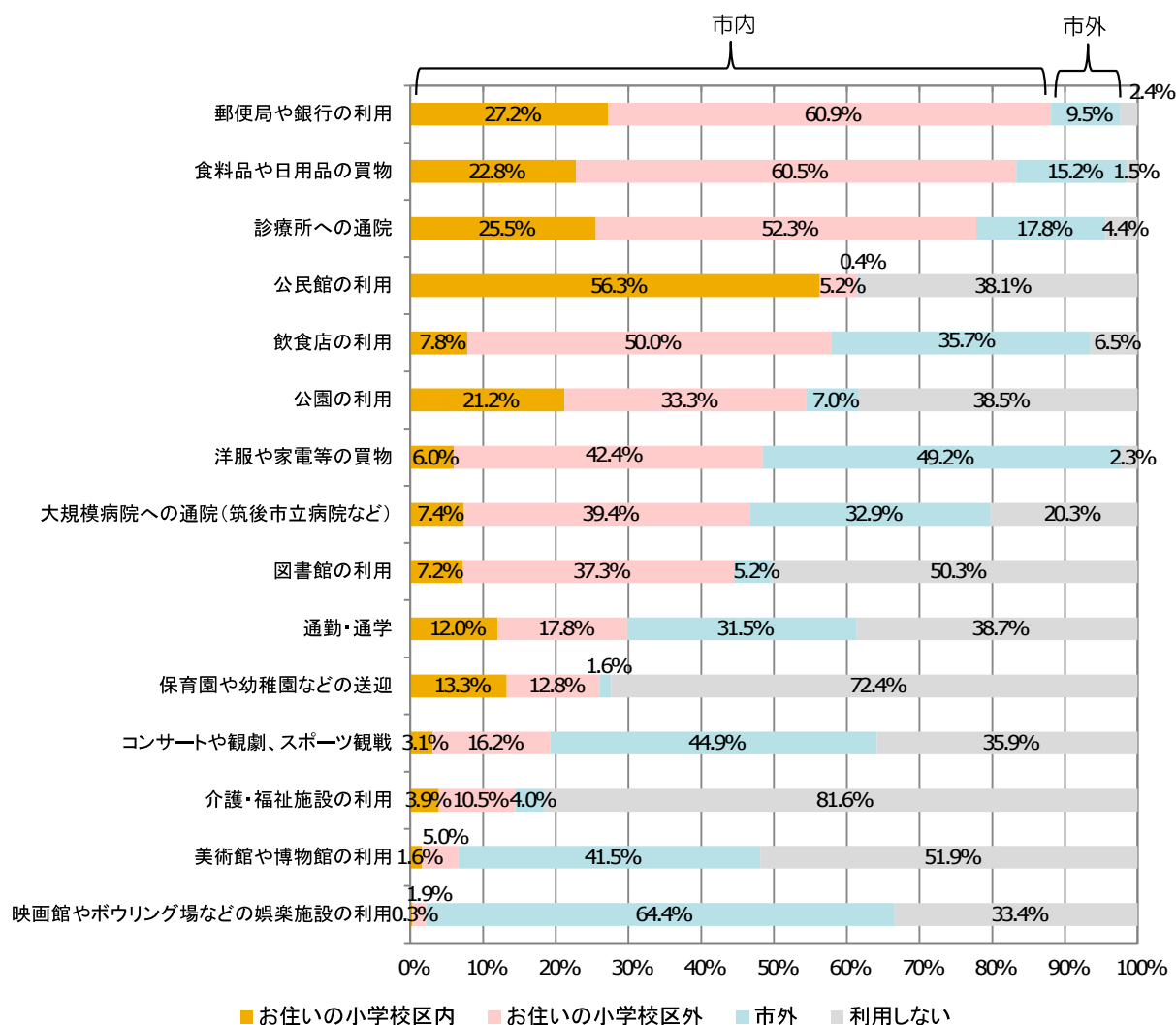
○「食料品や日用品の買物」、「診療所への通院」等の日常生活で訪れる場所について、「お住まいの小学校区外」や「市外」との回答が多く、市民の日常行動範囲が小学校区に留まらない広範囲に及んでいます。

○いずれの生活行動を行う際にも、「自家用車」への依存度が非常に高く、自家用車の利用を前提とした暮らしが市民に根付いていることが伺えます。

○「食料品や日用品の買物」などの日常生活で訪れる場所の立地希望については、「徒歩や自転車で活動が行える範囲」との回答が最も多い一方、多くの施設が立地している「幹線道路沿道」を望む回答は少なく、現在の各種施設の立地状況と希望する立地状況に乖離が生じています。

○「洋服や家電等の買物」、「大規模病院への通院」、「飲食店の利用」については、「中心部（羽犬塚駅・市役所周辺）」への立地希望が多い一方、「コンサートや観劇、スポーツ観戦」、「美術館や博物館の利用」では、「筑後船小屋駅周辺」への立地希望が多いなど、拠点ごとに求められる都市機能の種類が異なる結果となっています。

▼主な日常生活別の行動範囲



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

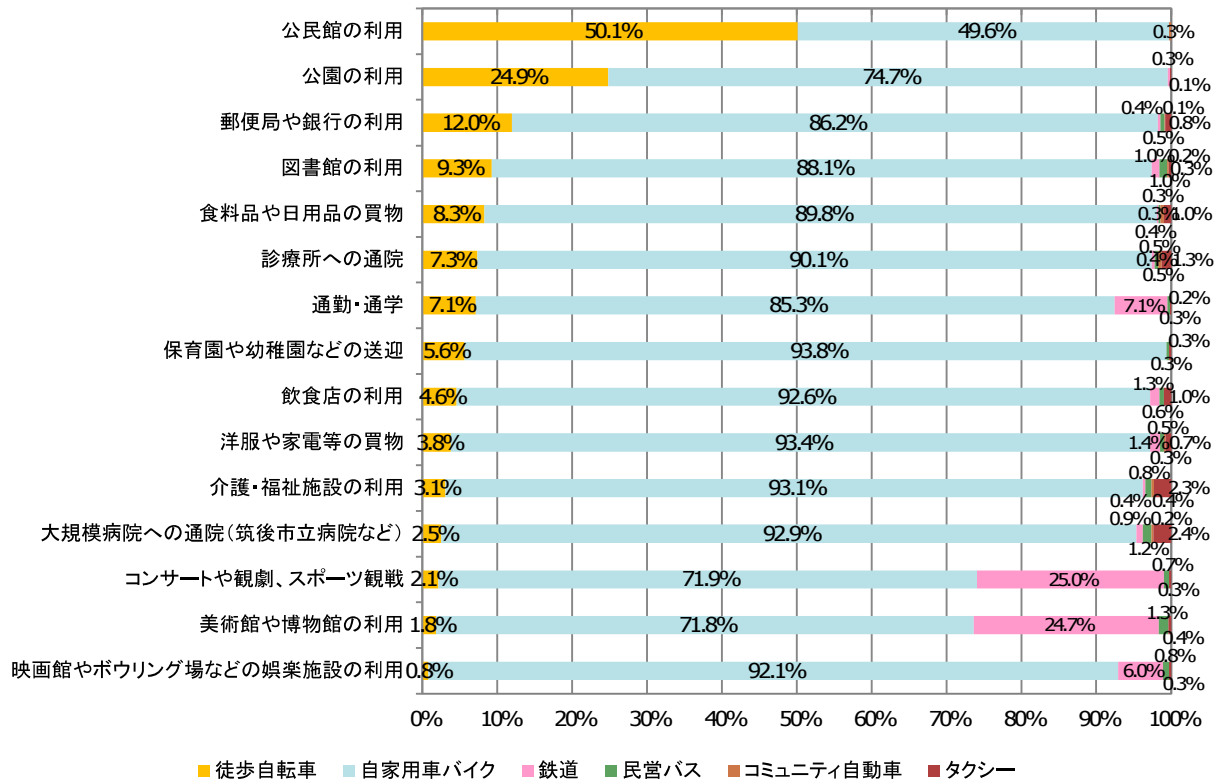
第8章

第9章

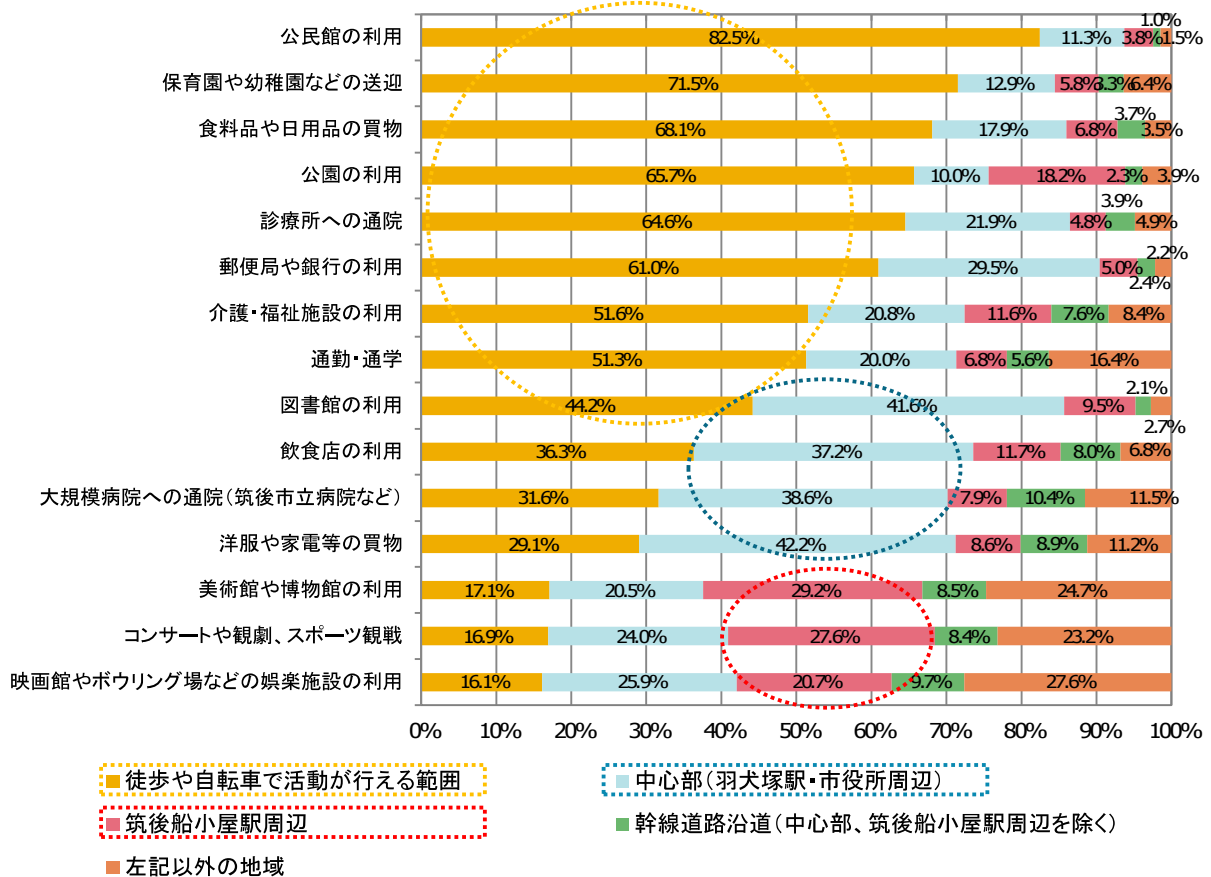
第10章

資料編

▼主な日常生活別の利用交通手段



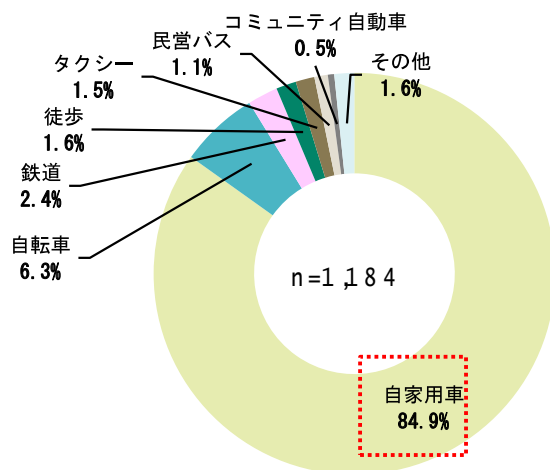
▼主な日常生活別の立地希望場所



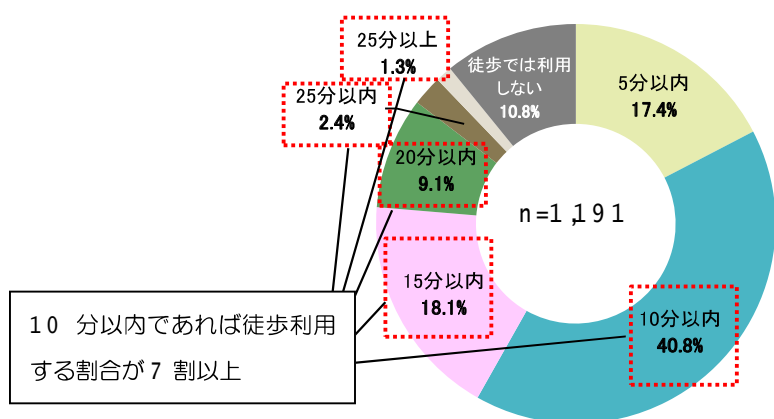
④交通環境について

○日常的に利用する交通手段について、自家用車の利用が8割以上で、公共交通や徒歩の利用割合は低いものの、7割以上の回答者が徒歩10分以内であれば徒歩で利用するとの意向を持っており、徒歩圏内に生活利便施設が集積した環境下においては、徒歩利用者が増加する可能性が伺えます。
 ○公共交通の利用促進のために、「運行時間帯の利便性を向上すること」、「運行本数を増やすこと」といった、利用者ニーズに合った効率的な運行形態とすることが求められています。

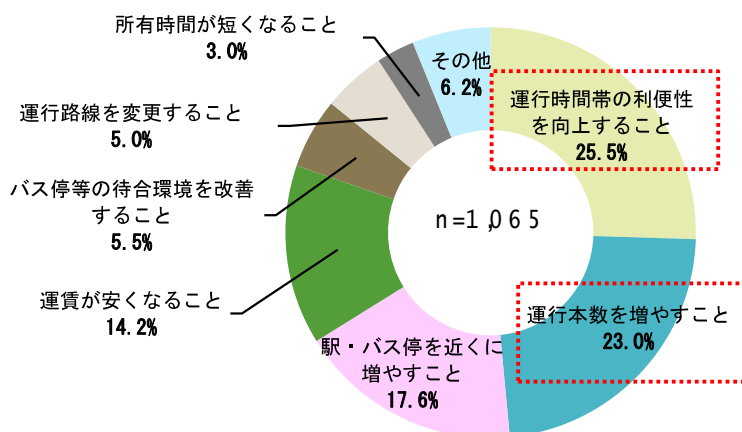
▼最も多く利用する交通手段



▼自宅から何分ぐらいであれば徒歩で利用するか



▼日常生活で公共交通利用への要望



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

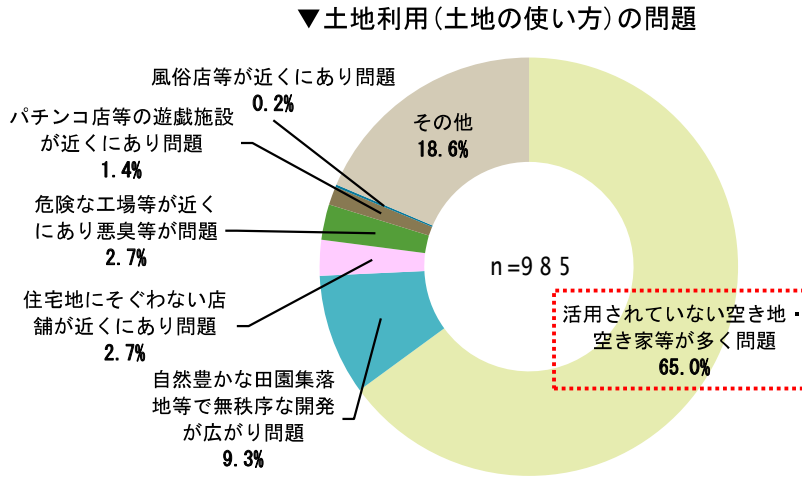
第9章

第10章

資料編

⑤土地利用のあり方について

○土地利用については、「活用されていない空き地・空き家等が多く問題」と考えている回答者が65%を占めており、今後も増加することが予測される空き地・空き家への対応策が求められています。

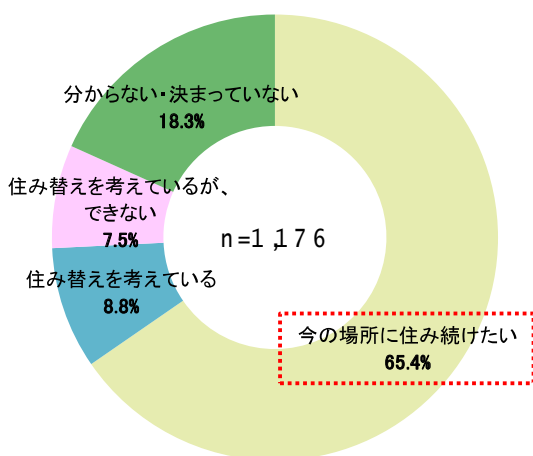


⑥今後の居住意向について

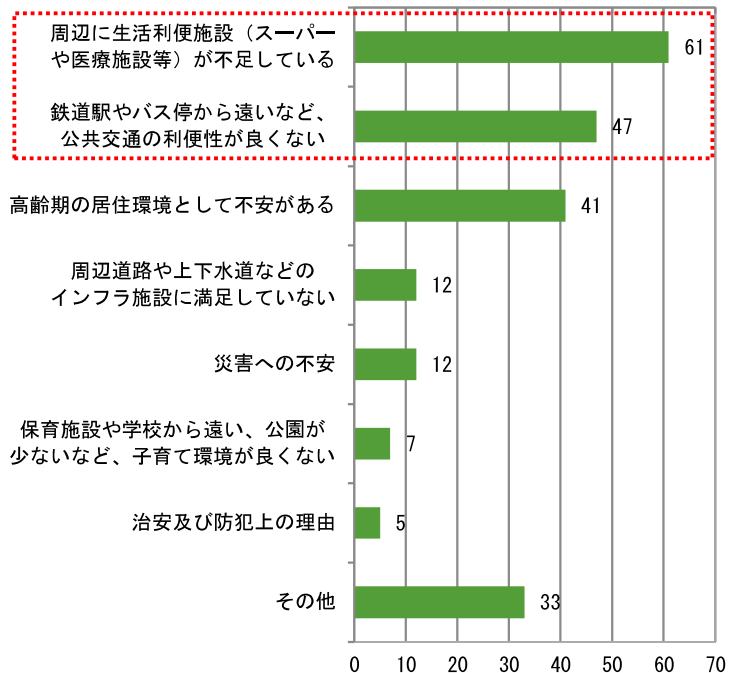
○今後おおよそ10年後の住まいについて、「今の場所に住み続けたい」との回答が最も多く、住み替え意向のある回答者は少数に留まっています。

○住み替え意向のある回答者の住み替え理由は、「周辺に生活利便施設が不足している」、「鉄道駅やバス停から遠いなど、公共交通の利便性が良くない」といった、生活利便性・交通利便性に不満を抱いている回答が多いことが伺えます。

▼10年後の住まい

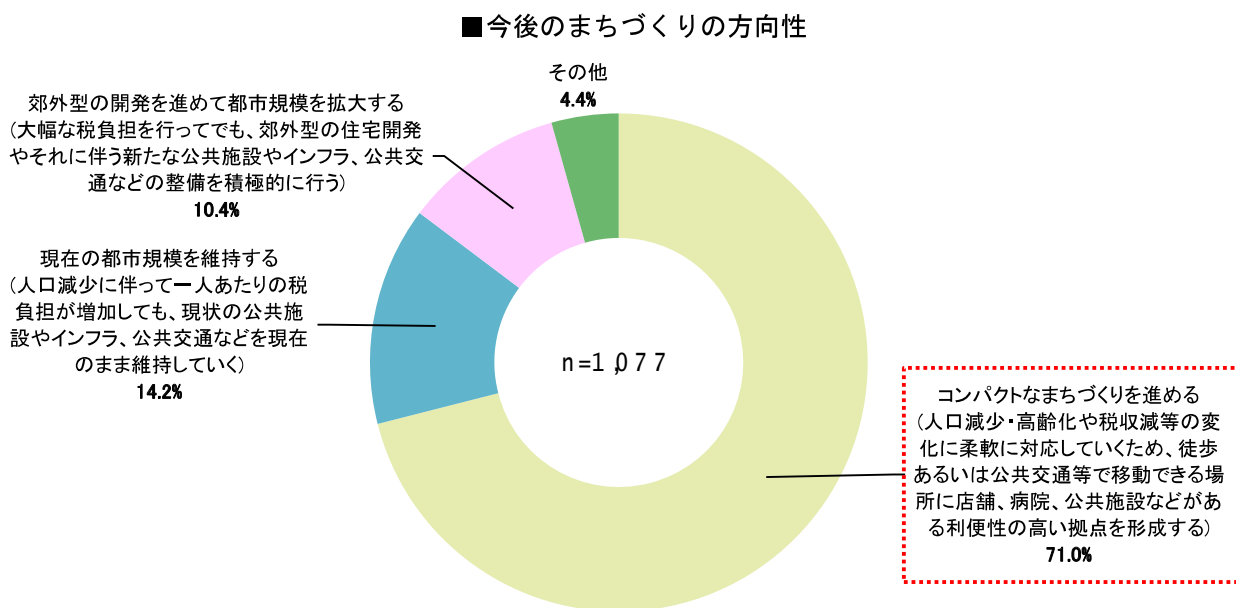


▼住み替え(転居)を考えている理由 (n=136)

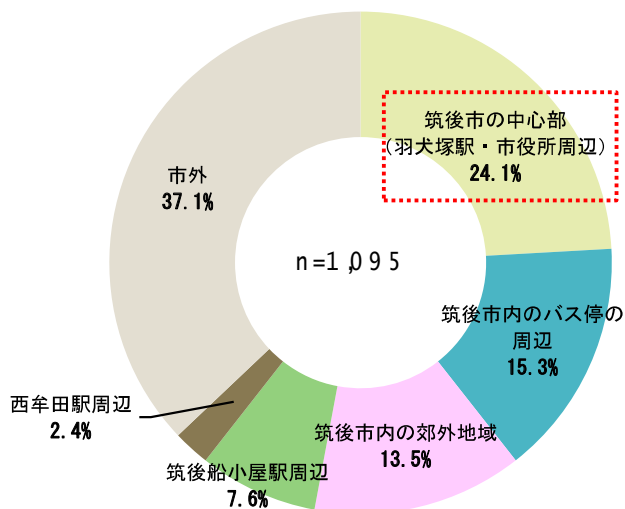


⑦まちづくりの方向性について

- ・筑後市が持続的な発展を遂げていくためには、「コンパクトなまちづくりを進める」ことが必要と考える回答者が7割以上を占めており、各拠点に各都市機能の誘導を図るという立地適正化計画の基本的な方向性について、概ねの理解が得られていると考えられます。
- ・将来、高齢等の理由により自家用車による移動ができなくなった場合に住みたいと思う場所は、市内においては「筑後市の中心部（羽犬塚駅・市役所周辺）」が最も多く、生活利便性の高い『まちなか居住』に対して一定のニーズがあることが伺えるものの、市外への転出希望が最も多くなっていることから、中心部等におけるさらなる生活利便性や魅力の向上が求められます。



■高齢等の理由で自家用車利用ができなくなった場合に住みたい場所



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

2) 転出者・転入者アンケート

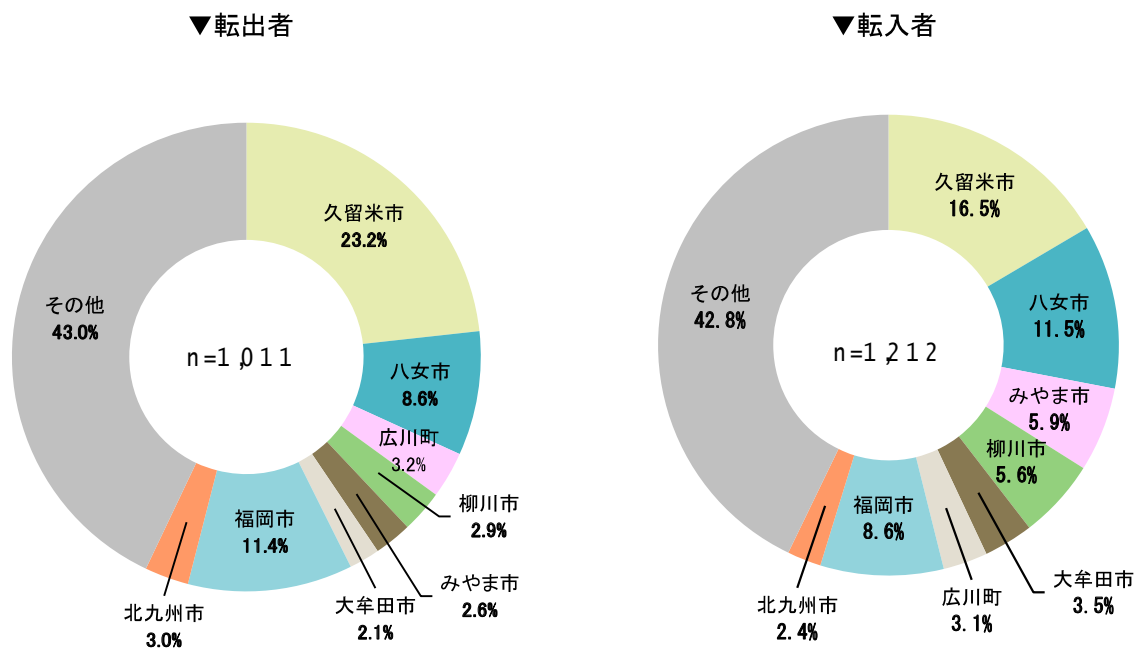
①調査概要

項目	転出者アンケート	転入者アンケート
調査の対象	筑後市からの転出者	筑後市への転入者
調査方法	市役所窓口における直接配布・回収	
調査期間	平成25年5月～平成30年4月の随時	
有効回収数	1,011票	1,213票

②転出先・転入元

○転出者の転出先や転入者の転入元の市町村は、「その他」を除くと、転出・転入ともに「久留米市」が最も多く、次いで、「福岡市」、「八女市」と続きます。

○転入者では、「みやま市」が5.9%、「柳川市」が5.6%と、比較的高い割合となっています。

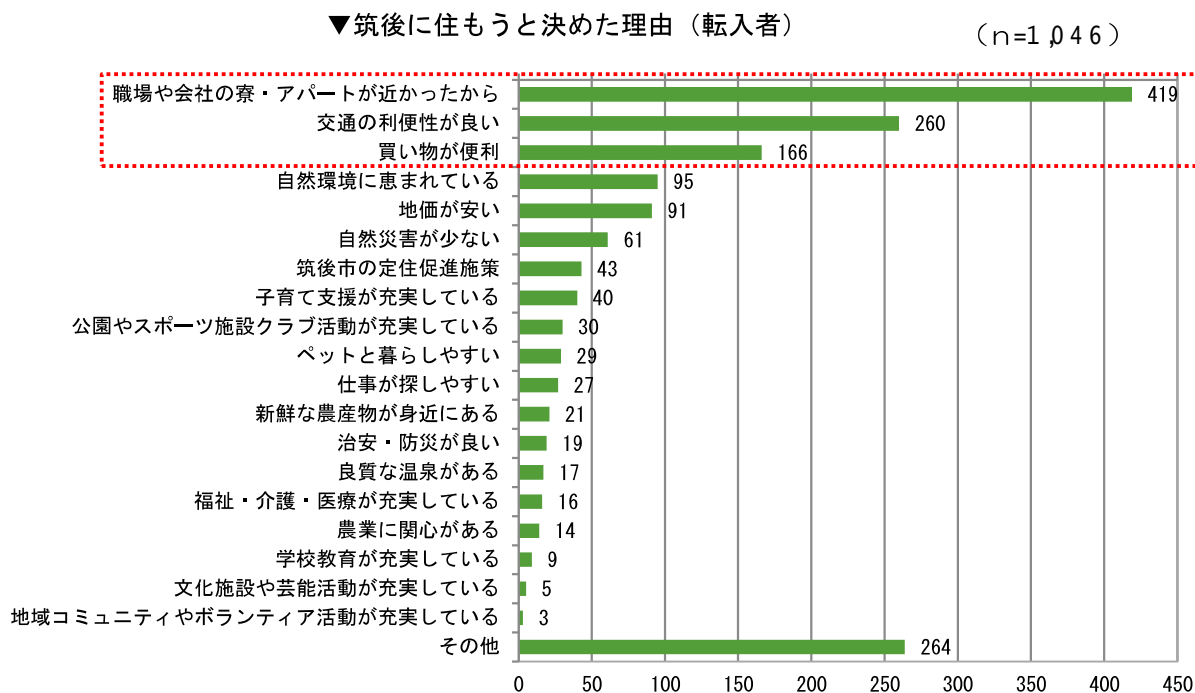
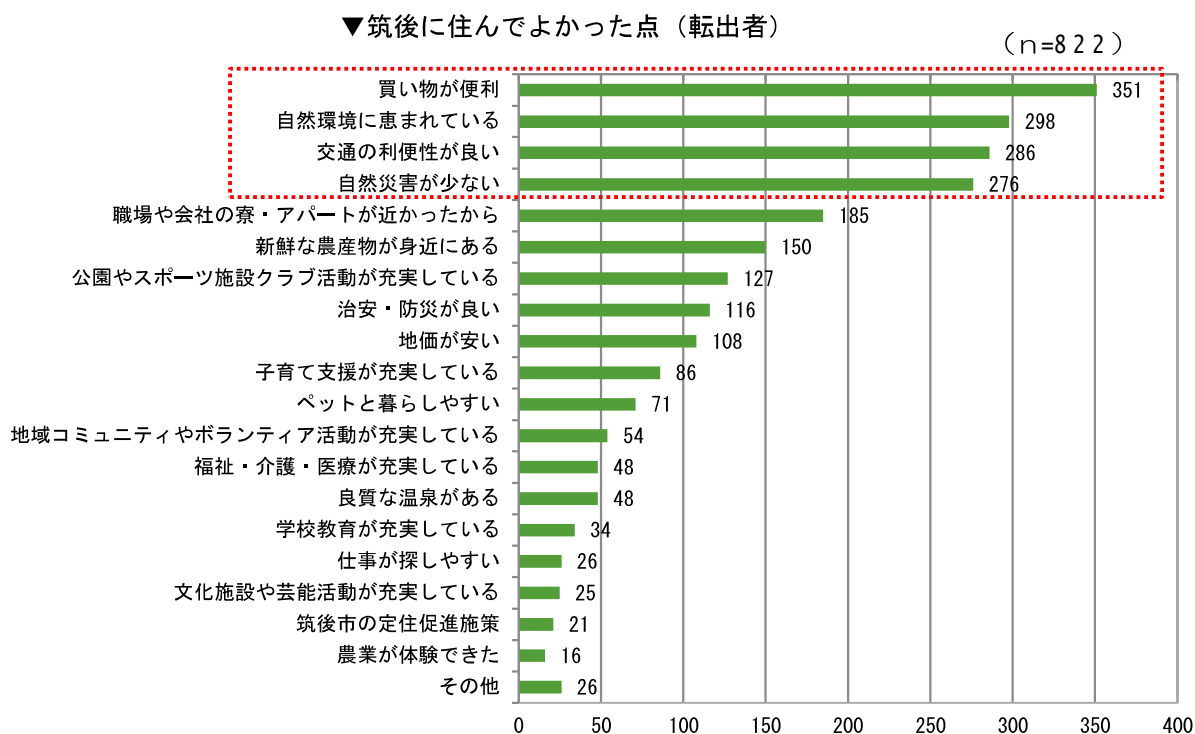


③筑後市に住んでよかった点（転出者）・筑後に住もうと決めた理由（転入者）

○転出者については、「買い物が便利」が最も多く、次いで、「自然環境に恵まれている」、「交通の利便性が良い」、「自然災害が少ない」が続いています。

○転入者については、「職場や会社の寮・アパートが近かったから」が最も多く、次いで、「交通の利便性が良い」、「買い物が便利」が続いています。

○生活利便性・交通利便性の高さや自然環境の豊かさについて、多くの回答者が評価しています。



- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

(3) まちづくりの方針と施策・誘導方針

これまでの現況、課題、目指すべき方向性に加え、上位・関連計画、アンケートによる市民意向等を踏まえ、本計画のまちづくりの方針（ターゲット）及びまちづくりの方針に対応した課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）を定めます。

立地適正化計画では、市民生活に欠かせない医療・福祉、商業などの都市機能や居住の適正な誘導を図り、公共交通と連携したコンパクトな都市づくりを推進することで、今後の人口減少や少子高齢化に対応した利便性の高い、持続可能なまちの実現を目指します。

筑後市は、4つの鉄道駅と八女工を有し交通の要衝であるとともに、豊かな田園地帯が広がり、居住地としてのゆとりと自然との調和が魅力の一つといえます。その特徴を活かし、豊かな自然と活気に満ちた都市が共生した安心・安全な住環境の中で、子どもから高齢者までの誰もが、ゆとりと利便性を兼ね備えた暮らしを実現できる田園都市の形成を目指します。

以上のことから、本計画のまちづくりの方針（ターゲット）を、「安全・安心で、ゆとりのある暮らしを実現できる田園都市・筑後（ちっこ）」とします。

また、このまちづくり方針を踏まえ、以下の3つの施策・誘導方針（ストーリー）を掲げます。

まちづくりの方針（ターゲット）

安全・安心で、ゆとりのある暮らしを実現できる田園都市・筑後



施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導
方針1

将来にわたり市の活力を支える特色のある拠点の形成

施策・誘導
方針2

安心して子どもを産み、育てられる良好な住環境形成

施策・誘導
方針3

日常生活を支える利便性・効率性の高い公共交通網の形成

施策・誘導 方針1

将来にわたり市の活力を支える特色のある拠点の形成

都市計画マスタープランの中で位置づけられている中心拠点、広域交流拠点、地域拠点及び生活拠点のそれぞれの特徴を活かしつつ連携を図り、人口減少社会下においても、一定のエリア内に人口密度を維持し、将来にわたり生活に必要な都市機能と居住地が集積した利便性の高い、持続可能なまちの形成を推進します。



1-1. 中心拠点における多様な都市機能の維持・誘導とまちなか居住の推進

羽犬塚駅周辺の中心拠点は、日常生活に必要な商業・医療・福祉・教育・各種公共施設等の多様な都市機能が集積しており、それらの維持とさらなる集積により利便性の向上を図るとともに、利便性を活かしたまちなかへの居住を推進します。

■取組イメージ：商店街の活性化、空き家・空き地の有効活用、歩行環境の整備 など

1-2. 芸術・文化・スポーツ・観光等の施設集積における広域交流拠点の形成

九州新幹線の駅となっている筑後船小屋駅の周辺は、広域交流拠点として、筑後広域公園や各種スポーツ施設、船小屋温泉郷等を活用し、市内外の人々の交流を促す、魅力ある環境形成を図ります。

■取組イメージ：芸術・文化・スポーツ等の施設の維持・誘導、用途地域の指定 など

1-3. 高齢社会における日常生活の利便性確保に向けた生活拠点・地域拠点の形成

生活拠点、地域拠点においては、歩いて利用できる範囲に生活に必要な都市機能を誘導し、今後の高齢者の増加にも対応した安全に長く住み続けられる拠点を形成します。

■取組イメージ：日常生活に必要な都市機能の維持・誘導、地域コミュニティの活性化 など

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

施策・誘導
方針2

安心して子どもを産み、育てられる良好な住環境形成

地域に長く住み続ける子育て世帯の定住促進を目指し、定住・移住に関する各種制度や地域資源を活用した魅力向上、災害に強くゆとりのある居住環境を整備し、安心して子どもを産み、育てられる良好な住環境形成を図ります。



2-1. 子育て世代の定住・移住を促進する子育て環境の充実

結婚を機に筑後市に転入する世帯も多く見られるため、保育所や幼稚園、教育施設、公園などの子育て環境の充実を図るとともに、定住・移住に関する制度を整備し、市外からの住み替えを含めた子育て世代の居住を推進します。

■取組イメージ：市営保育所の建替整備、新婚世帯への家賃補助、子育て世帯向けリフォーム補助 など

2-2. 自然環境、田園、歴史・文化等の既存資源を活用した交流の場づくり

市内の豊かな河川や良好な樹林、田園などの自然環境、古墳や古くからある寺社などの歴史・文化資源や地元の温泉等、地域の魅力ある資源を交流の場として活用し、地域コミュニティの維持や潤いのある暮らしにつなげます。

■取組イメージ：農地や河川、温泉、歴史・文化資源等の活用 など

2-3. 誰もが安心して安全に住み続けられる秩序ある土地利用の推進

道路や公園などの都市基盤の整備により、秩序ある土地利用コントロールを推進し、災害に強くゆとりある居住環境の形成による、誰もが安心して安全に住み続けられるまちづくりを図ります。

■取組イメージ：災害に備える都市基盤の整備 など

**施策・誘導
方針3**
日常生活を支える利便性・効率性の高い公共交通網の形成

高齢者から子どもまでのすべての市民や市外からの来訪者の円滑な交通手段が確保され、自家用車に頼らなくても日常生活ができるよう、路線バスやコミュニティ自動車の充実や駅前交通環境の整備等により、利便性や効率性の高い公共交通網の形成を図ります。


3-1. 基幹的な公共交通路線の維持・充実

居住地以外の拠点に立地する都市機能への円滑なアクセスの確保のため、路線バス等の基幹的な公共交通の利便性の維持や充実を図ります。

■取組イメージ：路線バスの運行効率化と利用促進、公共交通利用環境の向上 など

3-2. 公共交通結節点^{*}における機能強化

公共交通の利便性を向上させるため、駐車場や駐輪場、バス乗り場の整備など、バスや自転車等から電車への乗り換えをスムーズにする環境の整備を推進し、公共交通結節点の機能強化を図ります。

■取組イメージ：JR 羽犬塚駅、JR 筑後船小屋駅におけるバスや自転車等への乗換環境の整備 など

3-3. 地域が主体となった住民協働型の公共交通の導入促進

自家用車で移動困難な高齢者等の移動手段として、買物や通院などの目的に沿った交通手段を確保できる住民協働型のコミュニティ自動車等の導入を促進します。

■取組イメージ：各小学校区における利用者ニーズに応じた住民協働型のコミュニティ自動車の導入促進 など

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

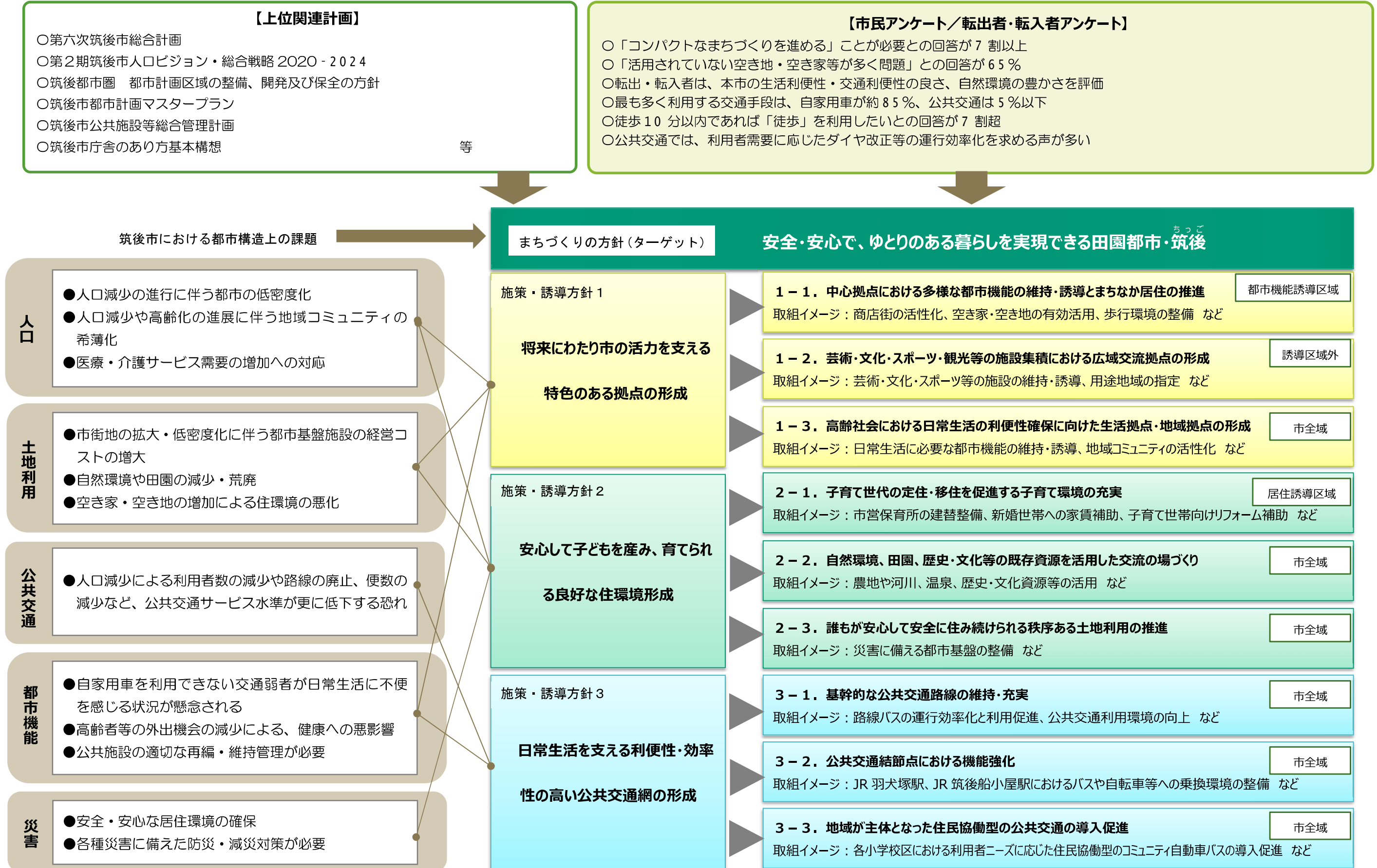
第8章

第9章

第10章

資料編

■まちづくりの方針（ターゲット）と施策・誘導方針（ストーリー）の関係性



筑後市立地適正化計画

第3章

目指すべき 都市の骨格構造



第3章では、『主要な拠点』として
4種類の拠点を定めるよ！



第3章 目指すべき都市の骨格構造

(1) 主要な拠点

筑後市における都市の骨格構造をなす「主要な拠点」については、公共交通施設の集積や人口の集積状況等を基に、都市計画マスタープランでの拠点設定の考え方を踏まえながら、「中心拠点」、「広域交流拠点」、「生活拠点」、「地域拠点」といった4種類の拠点を設定します。

拠点の種類	地区の特性	エリア名称
中心拠点	筑後市の玄関口として、また市民全体の生活の中心地として、行政・福祉・子育て・商業・医療等の多様な都市機能の維持・誘導や土地の高度利用を目指す。	○JR 羽犬塚駅周辺地区
広域交流拠点	県南地域の玄関口として、矢部川流域の豊かな自然環境との調和を図りながら、歴史ある船小屋温泉や芸術・文化・スポーツ等の施設集積を活かした観光交流の促進を目指す。	○JR 筑後船小屋駅及び船小屋温泉周辺地区
生活拠点	地域住民が日常生活を送る上での中心的な場としての役割を担い、身近な都市機能の維持・誘導を目指す。	○羽犬塚地区 ○長浜地区 ○船小屋地区 ○松原地区
地域拠点	既存集落における生活利便性の維持を図りながら、自然環境と調和した秩序ある土地利用を図る。	○筑後北地区 ○西牟田地区 ○水田地区



中心拠点（JR 羽犬塚駅周辺地区）



広域交流拠点（JR 筑後船小屋駅）



生活拠点（羽犬塚地区）



地域拠点（筑後北地区）

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(2) 公共交通ネットワーク

子育て世代や高齢者を含む、多くの人々が暮らしやすいまちを実現するためには、各種拠点を中心に配置される都市機能が身近に利用しやすいよう、拠点間や拠点までの円滑なアクセスを確保し、自家用車に過度に頼らない公共交通の充実を図る視点が重要となります。

筑後市においては、以下の方向性を踏まえ、将来的な公共交通ネットワークの構築を進めます。

ネットワークの種類	方向性
鉄軌道軸	筑後市は、JR 鹿児島本線と JR 九州新幹線の2路線・4 駅を有しており、市内の拠点間の移動だけでなく、福岡市や久留米市、そして九州南部へとつながる広域性を有した大動脈であるため、これらの鉄軌道については、公共交通ネットワークの主要な軸とする。
バス路線軸	都市拠点と地域拠点を連携するバス路線については、公共交通ネットワークの軸として、一定のサービス水準の確保による利便性の高い路線となるよう目指す。
コミュニティ交通域	公共交通が不便な地域における、買物や通院等のための移動手段として、市と地域が協働し、地域の実情にあったコミュニティ自動車の運行の維持・向上を目指す。



鉄軌道軸



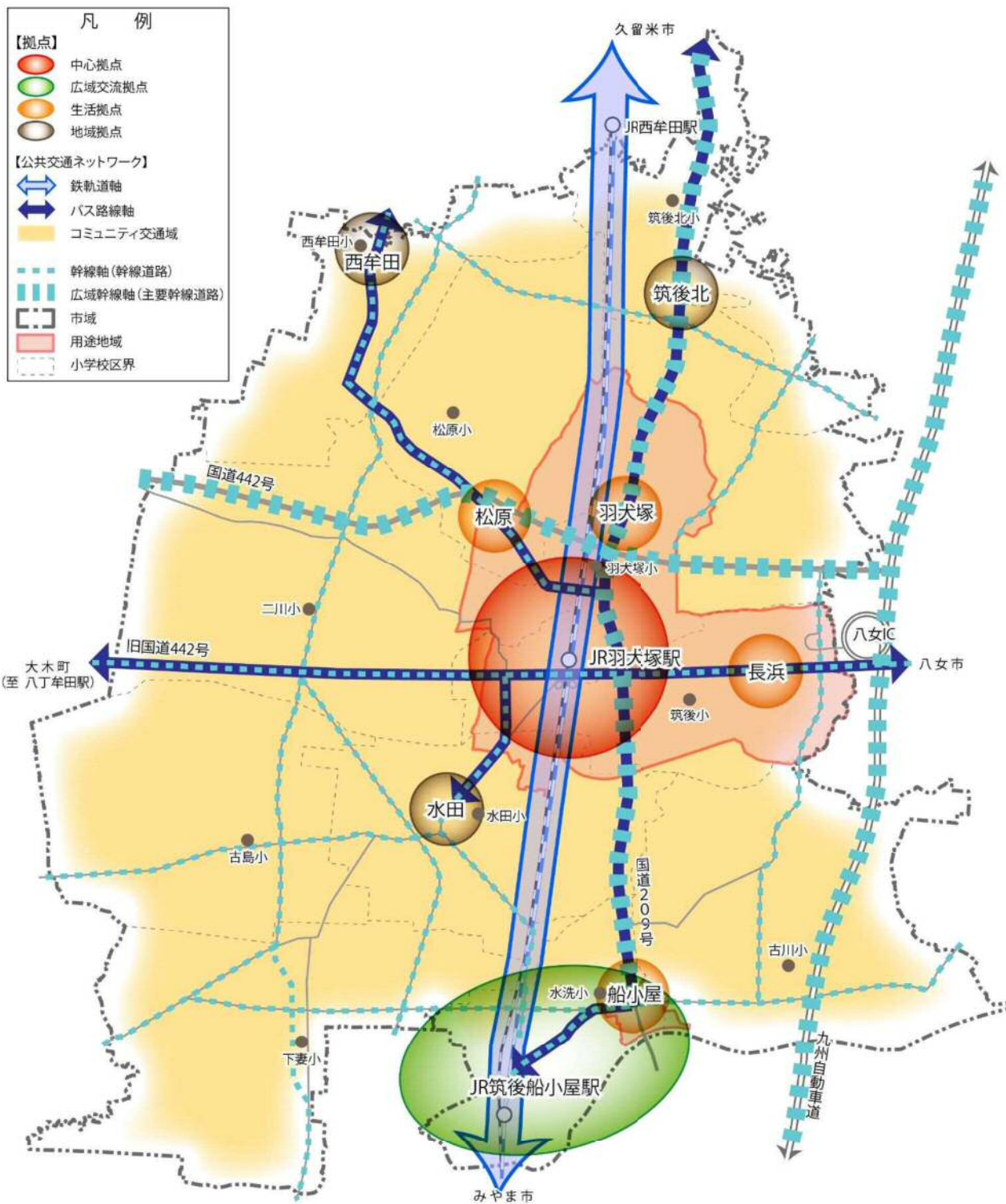
コミュニティ自動車



西鉄バス

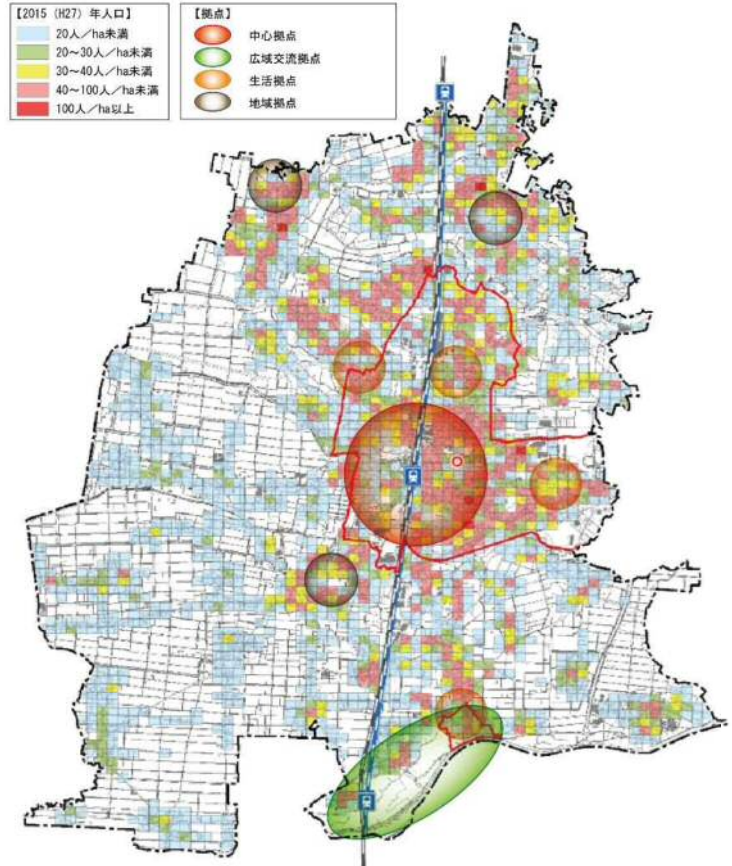


堀川バス

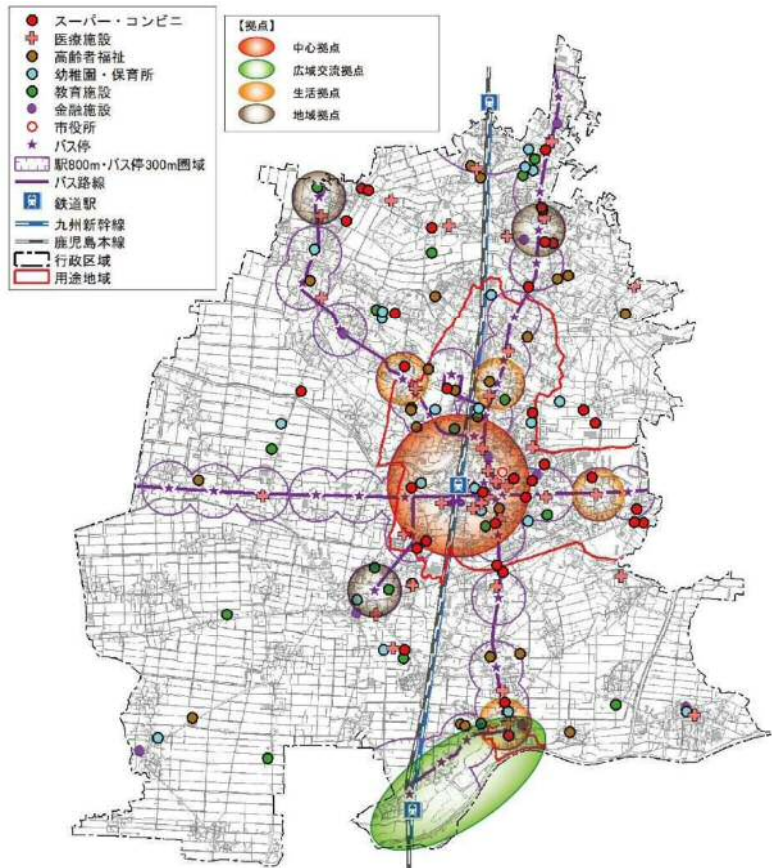


▲目指すべき都市の骨格構造

参考① 拠点と人口集積状況の重ね合わせ



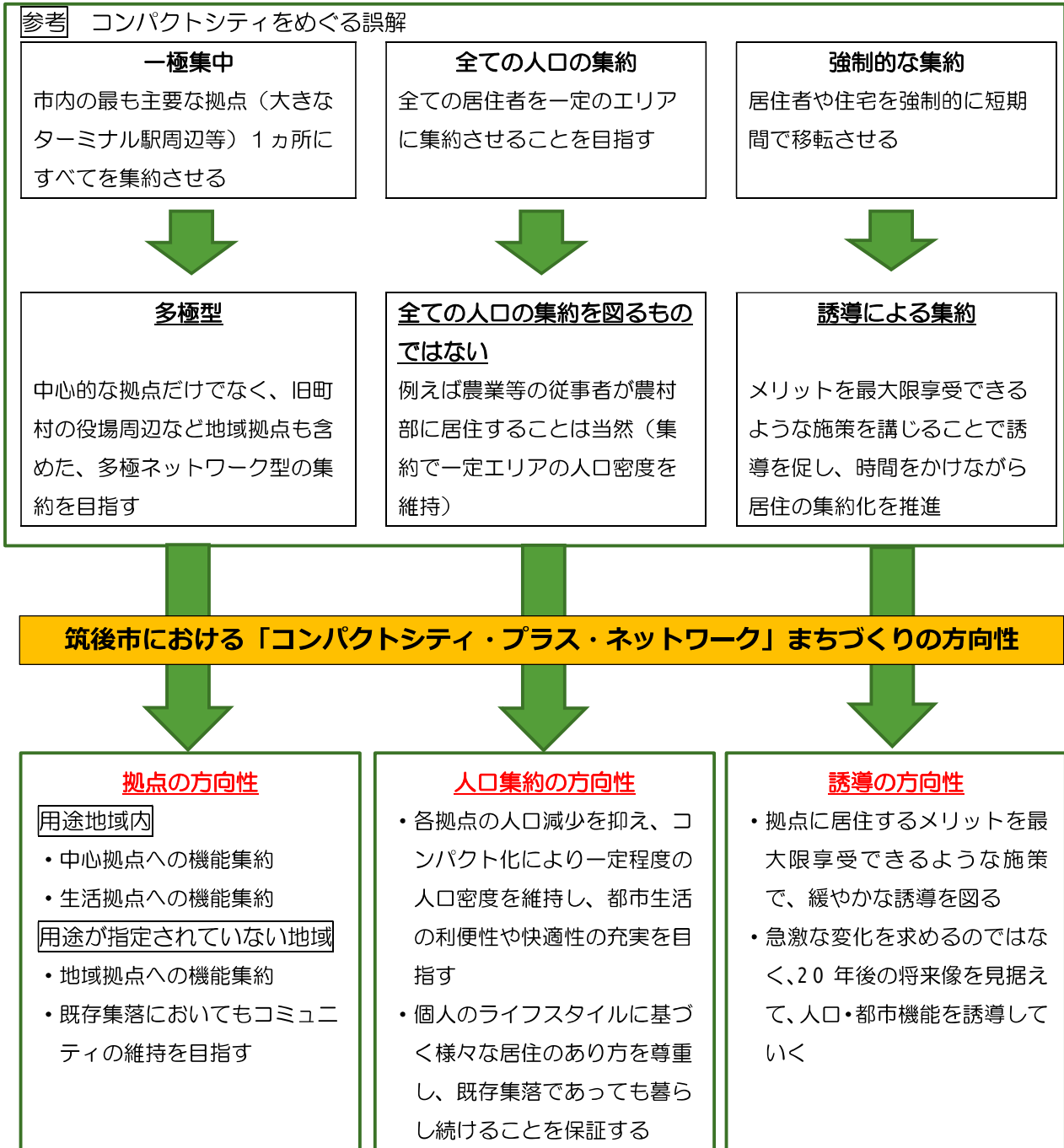
参考② 拠点と公共交通・都市機能集積状況の重ね合わせ

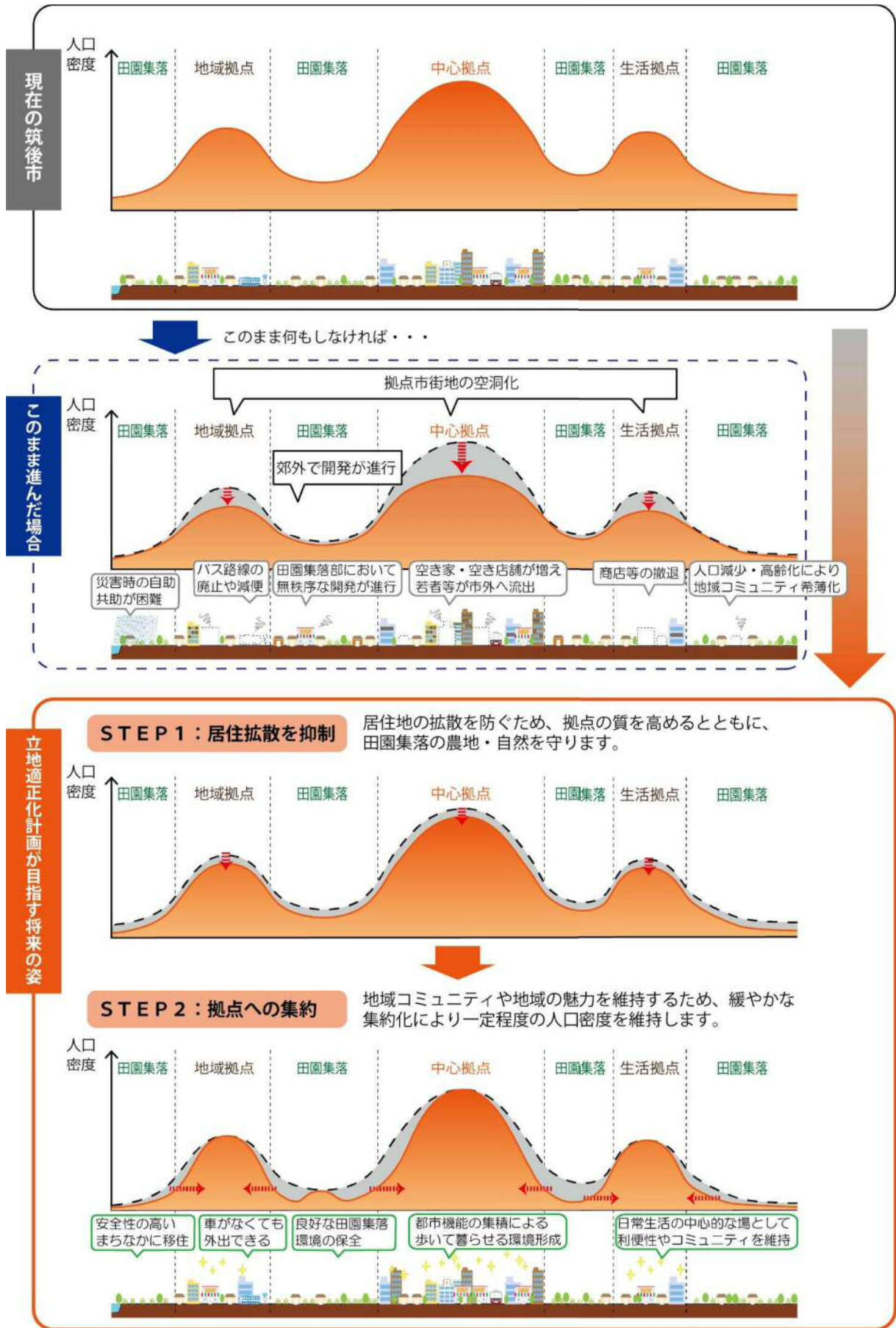


(3) 立地適正化計画の基本的な方向性

本市の立地適正化計画の策定にあたっては、都市計画マスタープランで位置づけた中心拠点と地域拠点とのネットワークを踏まえつつ、「拠点の設定」、「良好な都市機能と住環境形成」、「公共交通網の形成」の3つの視点で考えます。

単に用途地域内への集約を目指すのではなく、用途が指定されていない地域（西牟田・筑後北・水田地区）においても拠点性を高める取組を検討するとともに、地域コミュニティや地域公共交通等を維持することを前提とします。





▲長期的視点に立った人口集約のイメージ

筑後市立地適正化計画

第4章

都市機能誘導区域



第4章では、いろんな視点を基に、都市機能を維持・誘導するエリアを決めていくよ。



第4章 都市機能誘導区域

(1) 基本的な考え方

「都市機能誘導区域」とは、**医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域**です。本制度は、一定のエリアと誘導を図る機能、当該エリア内に講じられる支援措置を事前明示することにより、生活サービス施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられます。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられます。

(都市計画運用指針※より)

(2) 筑後市における都市機能誘導区域の考え方

本市では、「目指すべき都市の骨格構造の検討」において、拠点としての位置づけを行った区域を中心に都市機能誘導区域の設定を検討します。

なお、誘導区域については、都市再生特別措置法第81条第14項により市街化区域※内で区域を設定するものとされています。本市は、市街化区域と市街化調整区域※に線引きをしていない非線引き都市計画区域であり、都市計画運用指針においては、非線引き都市計画区域の用途地域内は都市的土地利用の計画として市街化区域に準ずるとしていることから、本市では**用途地域内において誘導区域の設定を検討**します。

拠点の種類	用途地域	エリア名称
中心拠点	用途地域内	○JR 羽犬塚駅周辺地区
広域交流拠点	用途地域外を含む	○JR 筑後船小屋駅及び船小屋温泉周辺地区
生活拠点	用途地域内	○羽犬塚地区 ○長浜地区 ○船小屋地区 ○松原地区
地域拠点	用途地域外	○筑後北地区 ○西牟田地区 ○水田地区

なお、用途地域外の地域拠点については、今後の誘導施策の検討において、土地利用方策や本市独自の施策推進についての検討を行います。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

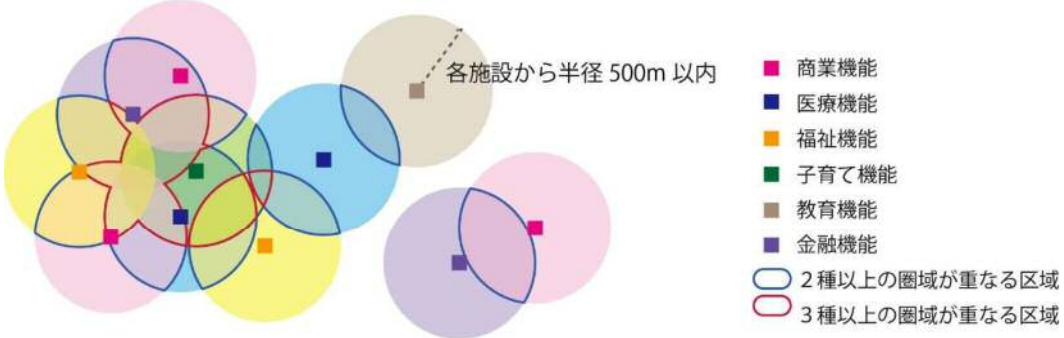
第10章

資料編

(3) 都市機能誘導区域設定の視点

本市では、用途地域内の区域のうち、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、人口が一定程度集積している「拠点性を有する区域」において、日常生活に必要な都市機能を維持・誘導することで、区域内外の市民の暮らしやすさの確保を図ります。

また、歩いて暮らせる範囲に商業や医療などの都市機能が一定程度集積している区域を対象に、都市機能誘導区域の候補地を抽出します。

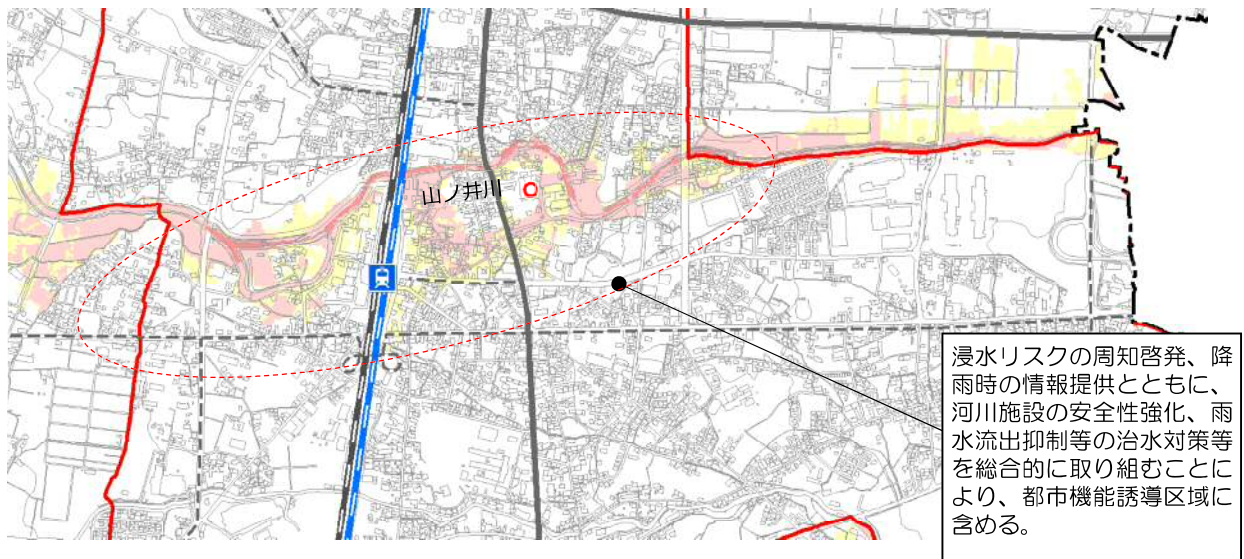
<p>視点①</p>	<p>用途地域内の区域 ●現在指定されている用途地域内において設定を検討します。</p>
<p>視点②</p>	<p>公共交通によるアクセスの利便性が高く、拠点性を有する区域 ●目指すべき都市の骨格構造に位置づけた中心拠点・生活拠点における誘導区域の設定を基本とします。区域は、公共交通によるアクセスの利便性を考慮し、鉄道駅から半径 800m 以内、主要なバス停から半径 300m 以内（出典：都市構造の評価に関するハンドブック）の範囲とします。</p>
<p>視点③</p>	<p>都市機能が一定程度集積している区域 ●都市機能（商業・医療・福祉・子育て・教育・金融）ごとに徒歩で利用できる圏域※のうち、各都市機能の徒歩圏域が複数重なる区域を抽出します。 ※各施設から半径 500m 以内の範囲内（高齢者が歩いて行ける範囲に設定） （出典：都市構造の評価に関するハンドブック） <区域抽出イメージ></p>  <p>各施設から半径 500m 以内</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 商業機能 ■ 医療機能 ■ 福祉機能 ■ 子育て機能 ■ 教育機能 ■ 金融機能 ○ 2種以上の圏域が重なる区域 ○ 3種以上の圏域が重なる区域

ただし、災害リスクの高い区域については、以下のとおり対応します。

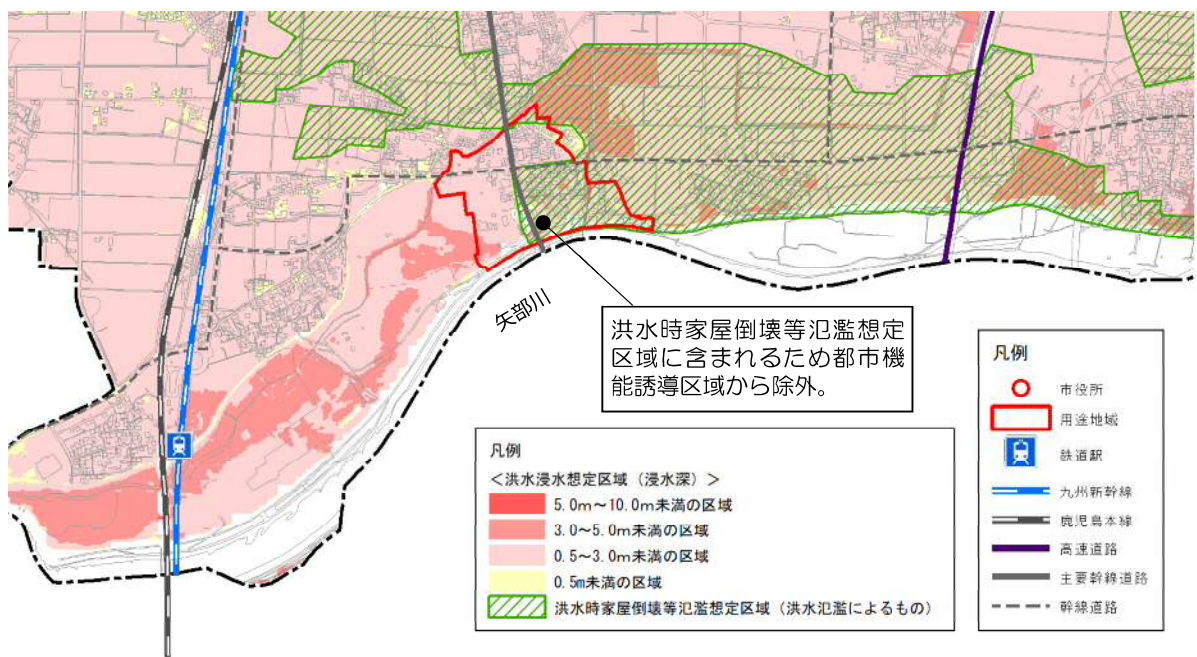
- 洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域**（洪水時に家屋が流出・倒壊する恐れのある区域）は、洪水時の命の危険が高いため、都市機能誘導区域から除外します。
- 洪水浸水想定区域**は、用途地域内において中心拠点地域と船小屋地区生活拠点に指定されており、以下のとおり整理します。
 - 「中心拠点地域」については、拠点を横断する形で指定されていますが、既に市街地が形成され、一定の都市機能や住居が集積しており、筑後市にとって極めて重要な中心市街地となっていることから誘導区域から除くことは現実的ではありません。従って、浸水リスクの周知啓発、降雨時の情報提供とともに、河川施設の安全性強化、雨水流出抑制等の治水対策等を総合的に推進することにより、都市機能誘導区域に含めます。
 - 「船小屋地区生活拠点」については、全域が浸水想定区域に指定されており、かつ中心部が洪水時

家屋倒壊等氾濫想定区域に含まれていることから、現時点では都市機能誘導区域から除外しますが、災害ハザード情報の収集・整理を行い、国や県と連携しながら、災害リスクの回避低減策を講じていきます。また、本拠点については既存の観光資源等を活かしながら、観光や広域交流といった視点で拠点形成を検討していきます。

●**高潮浸水想定区域**は、鉄道路線西側の用途地域内の一部の区域と用途地域外の区域の広範に指定されていますが、本市は有明海沿岸部から一定の距離があり、災害情報の伝達により事前の避難が可能であると想定されることから、都市機能誘導区域に含めます。



▲災害リスクの高い区域の対応（山ノ井川沿岸部）



▲災害リスクの高い区域の対応（矢部川沿岸部）

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

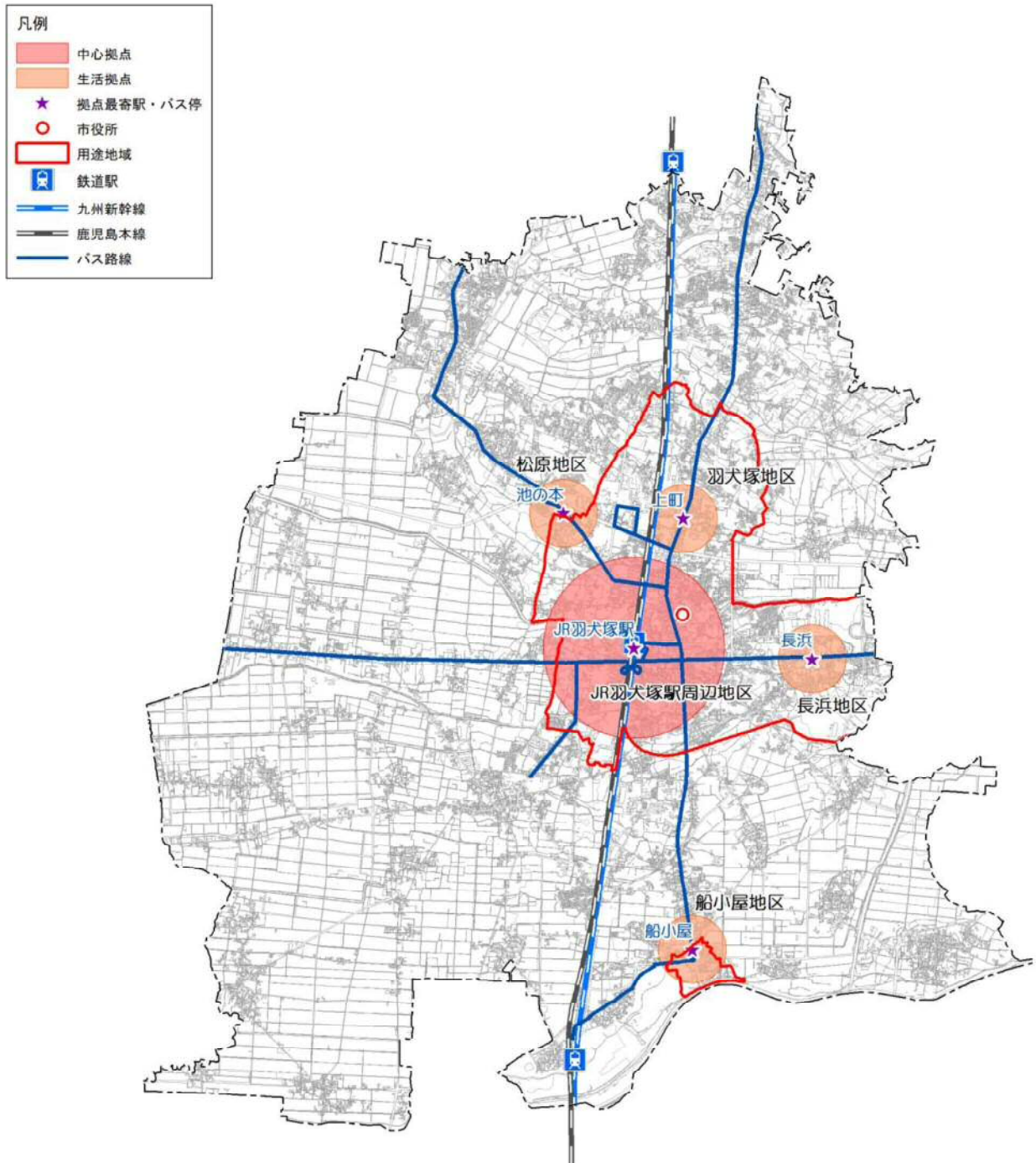
第8章

第9章

第10章

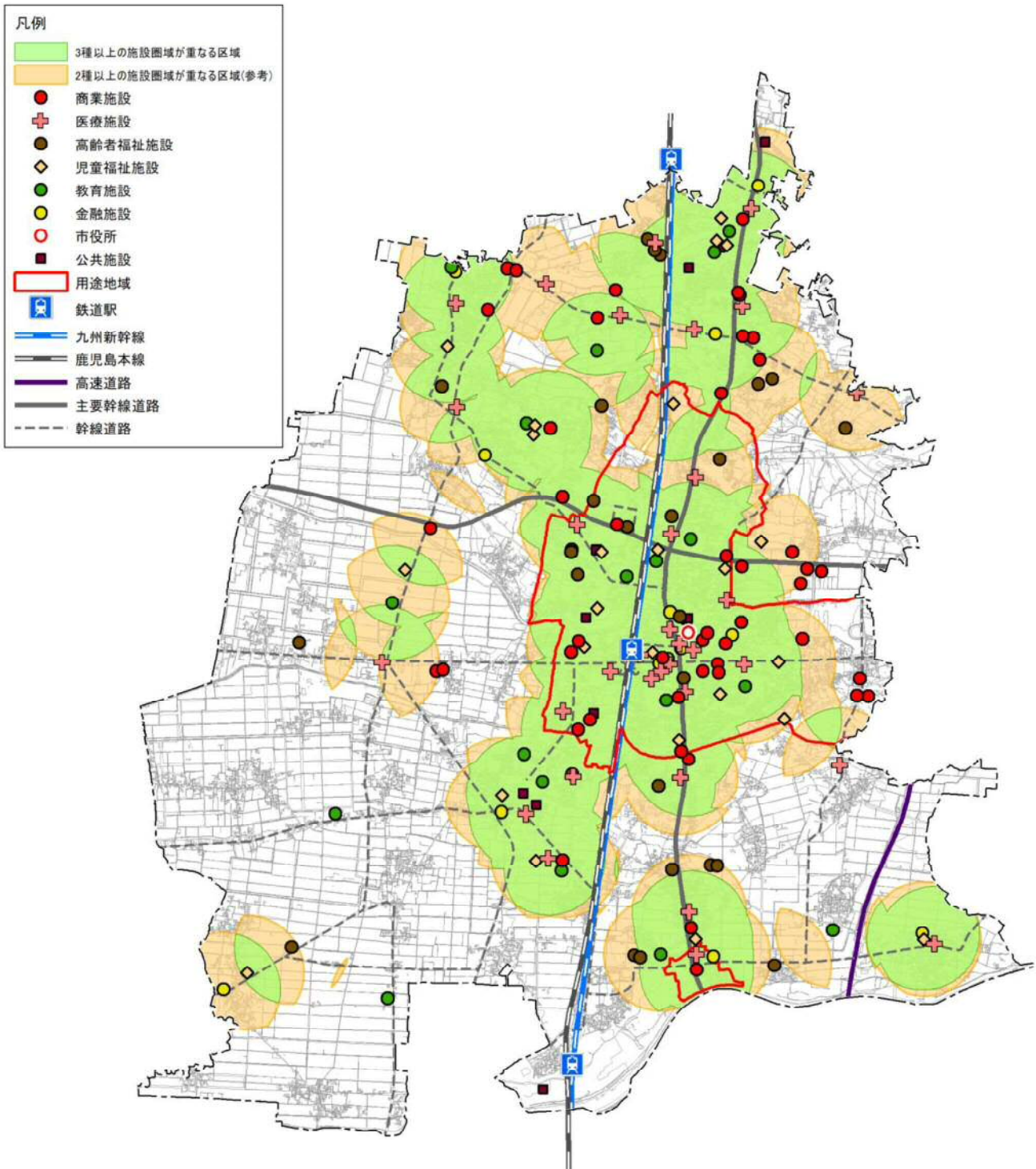
資料編

①用途地域及び公共交通によるアクセスの利便性が高く、拠点性を有する区域【視点①・②】



▲用途地域内の区域と公共交通によるアクセスの利便性が高く、拠点性を有する区域の重ね合わせ

②用途地域及び都市機能が一定程度集積している区域【視点①・③】



▲用途地域内の区域と都市機能が一定程度集積している区域の重ね合わせ

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

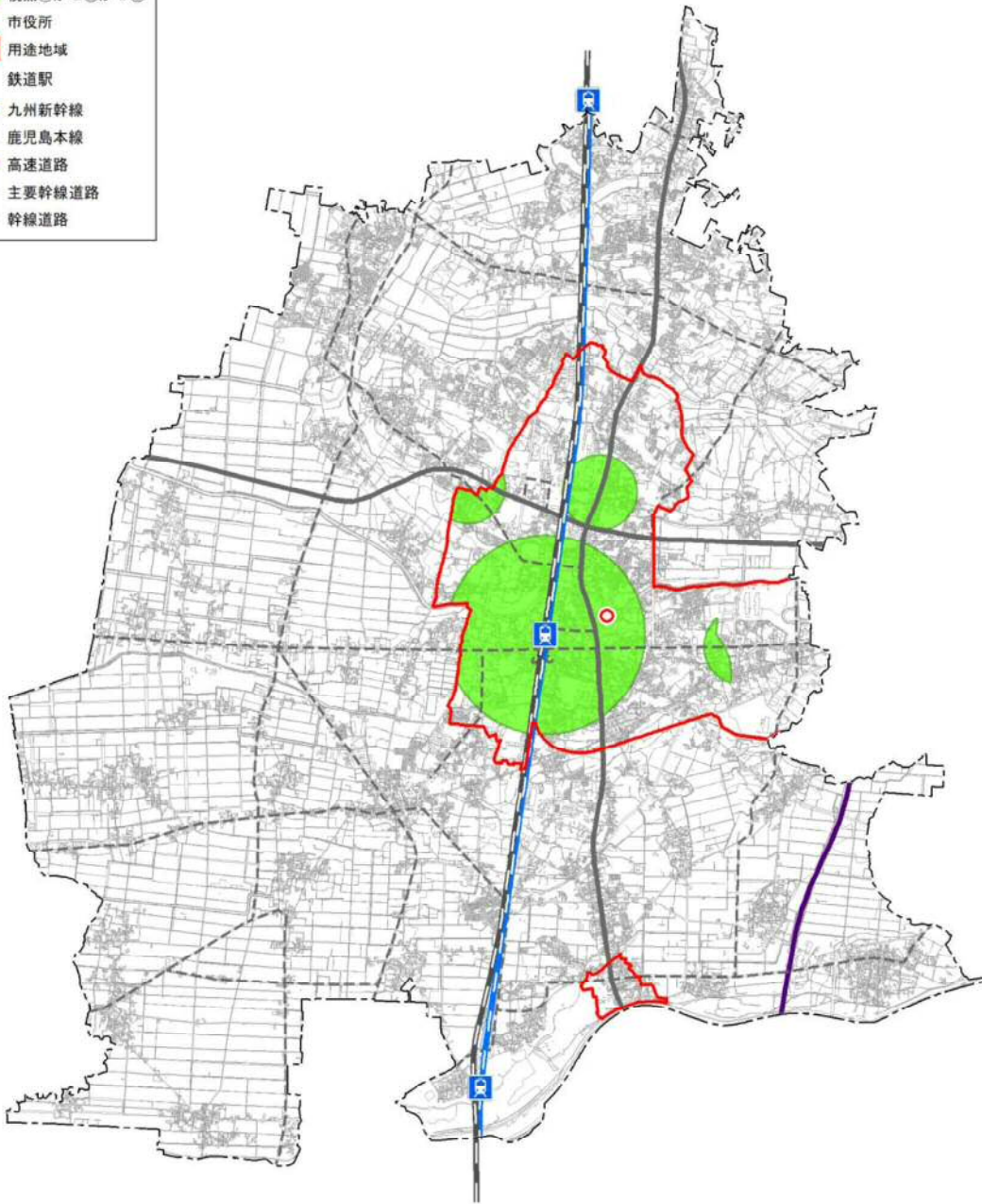
第9章

第10章

資料編

③災害リスクの高い区域への対応を踏まえた、視点①～③で抽出した区域が重なる区域の抽出

重なった範囲の面積（視点①+②+③-含めないエリア）
238.3ha



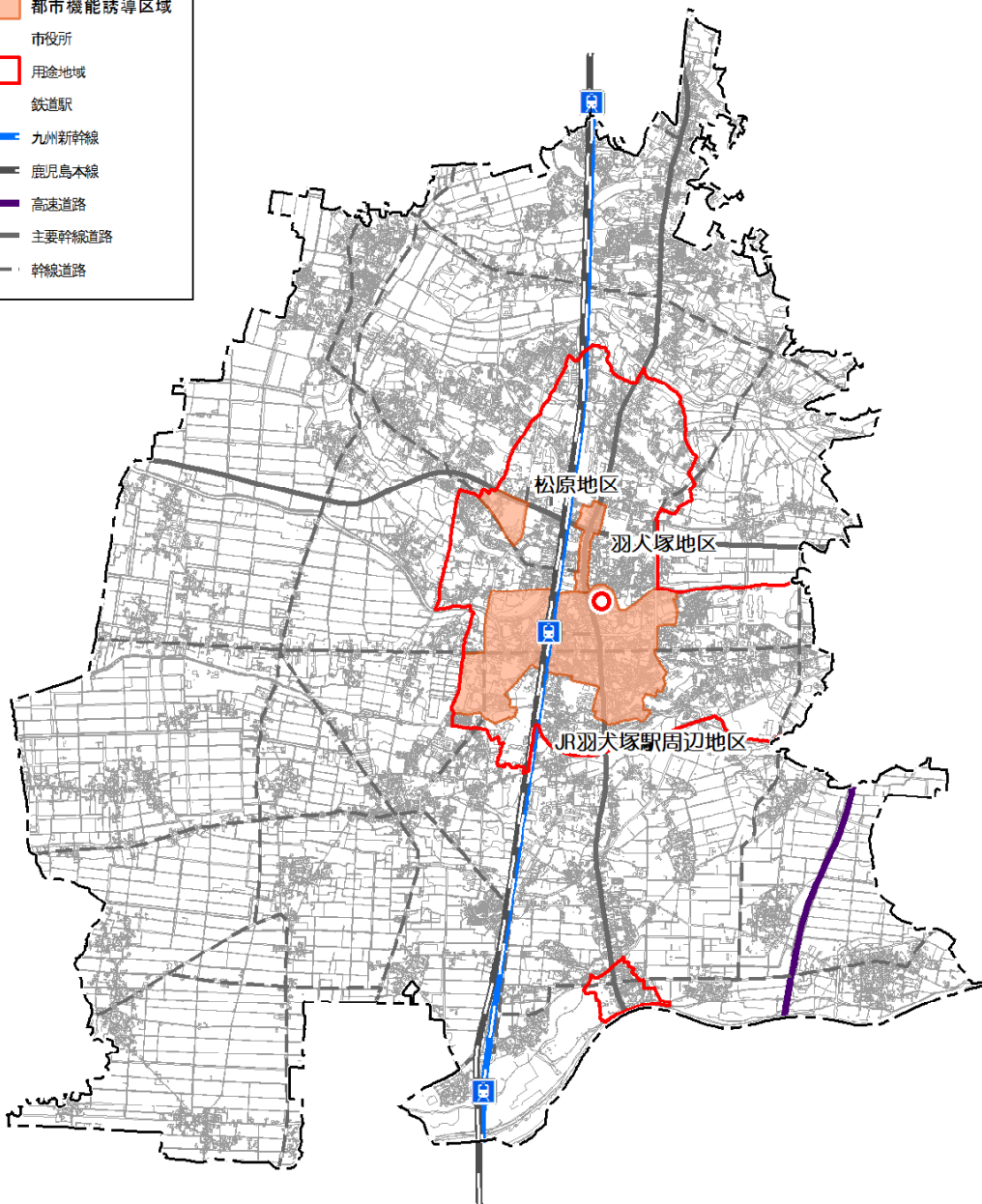
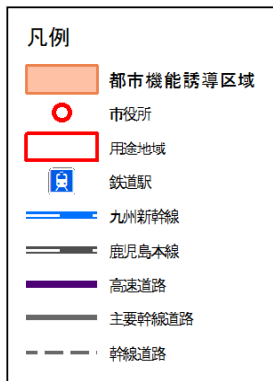
▲視点①～③で抽出した区域が重なる区域から災害リスクの高い区域を除外した区域

(4) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域の設定の視点に基づく区域検討結果を踏まえ、中心拠点である「JR 羽犬塚駅周辺地区」と生活拠点である「羽犬塚地区」、「松原地区」に都市機能誘導区域を設定します。

具体的な区域設定にあたっては、原則として、用途地域内において、鉄道その他の施設、河川、崖その他の地形、地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めます。

都市機能誘導区域面積：149.0ha（用途地域面積 625.0ha の23.9%）



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

■参考：都市機能誘導区域設定の考え方

筑後市における都市の骨格構造をなす「主要な拠点」のうち、用途地域内に位置する「JR 羽犬塚駅周辺地区」、「羽犬塚地区」、「長浜地区」、「船小屋地区」、「松原地区」について、都市機能誘導区域の設定可否とその考え方を以下のとおり整理します。

エリア名称	都市機能誘導区域の設定	
JR 羽犬塚駅周辺地区	JR 羽犬塚駅を中心に公共交通によるアクセスの利便性が高く、多様な都市機能が集積した本市の中心拠点であることから、都市機能誘導区域を設定します。	○
羽犬塚地区	国道 209 号沿道を中心に、JR 羽犬塚駅周辺地区と連坦する形で都市機能が集積しており、地域住民の日常生活を支える生活拠点となっていることから、都市機能誘導区域を設定します。	○
長浜地区	長浜バス停周辺は生活拠点に位置づけられているものの、戸建て住宅が中心の土地利用となっており、地域住民の日常生活を支える都市機能の集積が少ないことから、都市機能誘導区域を設定しません。 ただし、将来的に本地区において都市機能の集積が進んだ場合は、都市機能誘導区域の設定について検討します。	×
船小屋地区	矢部川沿岸に位置し、全域が洪水浸水想定区域に指定されていることに加え、洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域が含まれていることから、都市機能誘導区域を設定しません。	×
松原地区	路線バス沿線を中心に、地域住民の日常生活を支える生活拠点となっており、既に都市機能が集積していることから、都市機能誘導区域を設定します。	○

筑後市立地適正化計画

第5章

誘導施設



第5章では、都市機能誘導区域に
維持・誘導したい施設を決めていくよ。



第5章 誘導施設

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(1) 基本的な考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられます。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましいとされています。

また、誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、以下の施設などを定めることが考えられます。

- 高齢化の中で必要性の高まる施設
(病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他)
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる施設
(幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設等)
- 集客力があり、まちの賑わいを生み出す施設
(図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設等)
- 行政施設 (行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等)

(都市計画運用指針より)

■その他留意事項

誘導施設については、以下の留意事項が定められています。

- i) 都市機能誘導区域外において、当該誘導施設が立地する際には、届出を要することに留意し、誘導施設が都市機能誘導区域内で充足している場合等は、必要に応じて誘導施設の設定を見直すことが望ましい。また、誘導施設が都市機能誘導区域外に転出してしまう恐れがある場合には、必要に応じて誘導施設として定めることも考えられる。
- ii) 誘導施設の種類に応じて、福祉部局、商業部局等の関係部局と調整を図った上で設定することが望ましい。なお、例えば医療施設を誘導施設として定めようとするときは、医療計画の策定主体である都道府県の医療部局との調整が必要となるなど、都道府県と調整することが必要となる場合があることにも留意が必要である。

(2) 筑後市における誘導施設設定の考え方

「立地適正化計画作成の手引き」に示される「拠点類型ごとにおいて想定される各種機能」、現在の各種機能の立地状況等を踏まえ、誘導すべき施設を検討します。

必要な機能	具体的な施設	立地状況	誘導施設の設定	
行政機能	市役所	・都市機能誘導区域内に立地しています。	・多くの市民が訪れる行政窓口であり、今後もこの機能を維持・拡充するため、 誘導施設に設定 します。	○
介護福祉機能	総合福祉センター	・都市機能誘導区域外（用途地域指定外）に立地しています。	・市民の保健・福祉の拠点であり、老朽化の進行に伴い、中心拠点における他施設との複合化等の可能性があることから、 誘導施設に設定 します。	○
	地域包括支援センター	・都市機能誘導区域内の市役所内に立地しています。	・高齢者の暮らしをサポートする拠点施設として、 誘導施設に設定 します。	○
		・地区ステーション3施設は全て都市機能誘導区域外（用途地域指定外）に立地しています。	・地区ステーションは、区域外においても、高齢者のより身近な相談的口として適切に整備する必要のある施設であるため、誘導施設に設定しないものとしします。	×
通所・居宅系介護施設	・都市機能誘導区域内外に立地しています。送迎利用を基本としている施設もあります。	・高齢化が進行する中、高齢者等の自立した生活を支えるために必要な施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとしします。	×	
子育て機能	子育て支援拠点施設	・都市機能誘導区域内に立地しています。（おひさまハウス）	・子育てに関する相談や活動等の拠点として、 誘導施設に設定 します。	○
	保育所（園）、幼稚園	・市内25施設のうち、都市機能誘導区域内に4施設が立地しています。	・子育て世代の日常生活に必要な施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとしします。	×
商業機能	大規模小売店舗（床面積	・都市機能誘導区域内外に立地しています。	・日常生活を支え、賑わいを創出するため必要な施設であることから、 誘	○

必要な機能	具体的な施設	立地状況	誘導施設の設定	
	1,500㎡超)		<u>導施設に設定</u> します。	
商業機能	スーパーマーケット	・都市機能誘導区域内外に立地しています。	・高齢化の進行する中、居住場所から徒歩圏内にあることが望ましく、生活に不可欠な生鮮三品を主に扱う店舗として各拠点での維持・誘導を図るため、 <u>誘導施設に設定</u> します。	○
	コンビニエンスストア等	・都市機能誘導区域内外に立地しています。	・道路利用者のためのサービス施設として幹線道路沿道での立地等、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとします。	×
医療機能	病院 (地域医療支援病院)	・都市機能誘導区域内に立地しています。	・市民の健康を支える必要不可欠な都市機能であり、公共交通の利便性の高い場所への立地を誘導するため、 <u>誘導施設に設定</u> します。	○
	診療所(内科、小児科、外科)	・都市機能誘導区域内外に立地しています。	・人々の健康な暮らしを支える重要な施設であり、都市機能誘導区域外での立地を要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとします。	×
金融機能	銀行	・都市機能誘導区域内とその周辺に立地しています。	・身近に必要な都市機能であり、都市機能誘導区域外での立地も要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとします。	×
	郵便局	・都市機能誘導区域内外に立地しています。	・身近に必要な都市機能であり、都市機能誘導区域外での立地も要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとします。	×
教育・文化機能	文化ホール、図書館、中央公民館	・都市機能誘導区域内に立地しています。	・生涯学習や交流等を促進する施設であり、今後もこの機能を維持・拡充するため、 <u>誘導施設に設定</u> します。	○
	コミュニティセンター	・都市機能誘導区域外に立地しています(水田、チクロス)。	・地域コミュニティの活動拠点であり、都市機能誘導区域外での立地も要すると考えられることから、誘導施設には設定しないものとします。	×

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(3) 都市機能誘導区域別の誘導施設の設定

各都市機能誘導区域における人口の将来見通しや誘導施設の立地状況等、これまでの検討結果を踏まえ、各都市機能誘導区域における誘導施設を整理します。

拠点の種類		中心拠点	生活拠点	
都市機能誘導区域名称		JR 羽犬塚駅周辺	羽犬塚	松原
誘導施設	行政機能	市役所	●	
	介護福祉機能	総合福祉センター	◎	
		地域包括支援センター	●	
	子育て機能	子育て支援拠点施設	●	
	商業機能	大規模小売店舗（床面積1,500㎡超）	●	
		スーパーマーケット	●	◎
	医療機能	病院	●	
教育・文化機能	文化ホール、図書館、中央公民館	●		

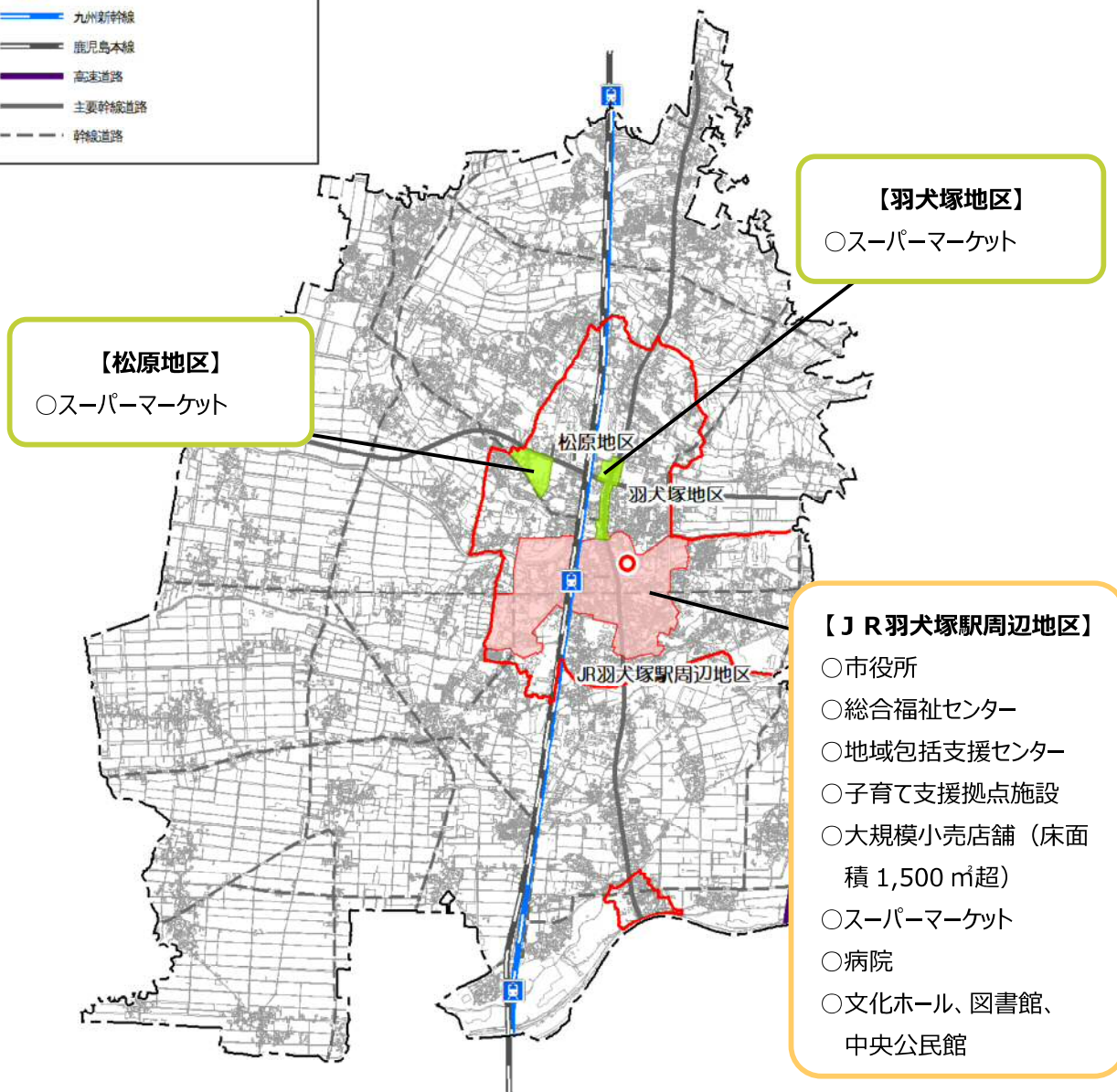
●：都市機能誘導区域に既に立地している都市機能で、今後も維持・拡充するもの

◎：都市機能誘導区域に立地しておらず、今後新たに立地を促進するもの

■ 誘導施設の定義

市役所	・ 地方自治法第4条第1項に定める施設
総合福祉センター	・ 社会福祉法 109 条に基づく筑後市社会福祉協議会が地域福祉活動の拠点として設立する施設
地域包括支援センター	・ 介護保険法第 115 条の 46 に定める施設
子育て支援拠点施設	・ 筑後市子育て支援拠点施設設置条例に定める施設
大規模小売店舗（床面積1,500㎡超）	・ 大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗で、床面積が1,500㎡を超える店舗
スーパーマーケット	・ 売場面積250㎡以上で、かつ食料品が全体の小売販売額の70%以上を占める食料品スーパー※
病院	・ 医療法第4条に定める地域医療支援病院
文化ホール、図書館、中央公民館	・ 地域住民の福祉を増進する目的をもった音楽、演劇、舞踊、映画など文化芸術事業のための設備を有する施設 ・ 図書館法第2条第1項に規定する図書館 ・ 筑後市中央公民館条例に定める施設

※：商業統計調査「業態分類表」を参照



▲都市機能誘導区域別の誘導施設

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編



©筑後市

筑後市立地適正化計画

第6章

居住誘導区域





第6章では、持続可能な魅力あるまちにするために
人口密度を維持するエリアを決めていくよ！

第6章 居住誘導区域

- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

(1) 基本的な考え方

「居住誘導区域」とは、人口減少の中にあっても一定の区域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るべきとされています。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想定されます。

- ◎都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点の周辺の区域
- ◎都市の中心拠点及び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、都市の中心拠点及び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
(都市計画運用指針より)

(2) 居住誘導区域設定の視点

本市では、将来にわたって交通利便性及び災害安全性が高く、都市基盤が整備されている区域に居住誘導区域を設定することで、一定のエリアにおける人口密度の維持を図ります。

なお、都市機能誘導区域と同様に、都市計画による建物等の制限が定められている用途地域内において検討を行います。

■居住誘導区域に「含む」区域に関する視点【視点①+視点②～④の重ね合わせ】

視点①	都市機能誘導区域
+	
視点②	用途地域内の区域
視点③	周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域 ●徒歩で移動できる範囲の起点として、鉄道駅や主要なバス停からの一定の距離圏内 [※] の区域を抽出。 ※鉄道駅から半径1km以内またはバス停から半径500mの範囲内 (「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」におけるアクセシビリティ算出上の徒歩限界)
視点④	一定の都市基盤が整備されている区域 ●公共下水道事業計画区域及び公共下水道全体計画区域

■ 居住誘導区域に「含まない」区域に関する視点

- 都市計画運用指針において、「**居住誘導区域に含まないこととされている区域**」とされている農用地区域は、良好な農地の保全を図る観点から、居住誘導区域に含めません。
- 都市計画運用指針において、「**災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域**」とされている洪水浸水想定区域は、用途地域内において「中心拠点地域」と「船小屋地区生活拠点」に指定されており、以下のとおり整理します。
 - なお、洪水浸水想定区域のうち、**洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域**については、洪水時の命の危険が高いため、居住誘導区域に含めません。
 - 「中心拠点地域」については、拠点を横断する形で浸水想定区域が指定されていますが、既に市街地が形成され、一定の都市機能や住居が集積しており、筑後市にとって極めて重要な中心市街地となっていることから居住誘導区域から除くことは現実的ではありません。従って、浸水リスクの周知啓発、降雨時の情報提供とともに、河川施設の安全性強化、雨水流出抑制等の治水対策等を総合的に推進することにより、居住誘導区域に含めます。
 - 「船小屋地区生活拠点」については、全域が浸水想定区域に指定されており、かつ中心部が洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域に含まれていることから、現時点では居住誘導区域から除外しますが、災害ハザード情報の収集・整理を行い、国や県と連携しながら、災害リスクの回避低減策を講じていきます。また、本拠点については、既存の観光資源等を活かしながら、観光や広域交流といった視点で拠点形成を検討していきます。
- **高潮浸水想定区域**は、鉄道路線西側の用途地域内の一部の区域と用途地域外の区域の広範に指定されていますが、本市は有明海沿岸部から一定の距離があり、事前の避難が可能であると想定されることから、居住誘導区域に含めます。
- 都市計画運用指針において、「**居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域**」とされている工業専用地域[※]は、法令により住宅の建築が制限されていることから、居住誘導区域に含めません。
- 同様に、地区計画[※]により住宅の建築が制限されている「長浜地区地区計画[※]区域」は、居住誘導区域に含めません。
- その他、既に工場の集積が見られる工業地域[※]は、用途純化を図る観点から居住誘導区域に含めません。
 - ただし、JR 羽犬塚駅周辺の工業地域については、公共交通によるアクセスの利便性が高く、将来的には他用途への土地利用転換も見込まれることから、居住誘導区域に含めます。

■【参考】都市計画運用指針への対応

居住誘導区域に含まないこととされている区域	備考
都市計画法(昭和43年法律第100号)第7条第1項に規定する市街化調整区域	該当無し
建築基準法(昭和25年法律第201号)第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	該当無し
農業振興地域の整備に関する法律(昭和44年法律第58号)第8条第2項第1号に規定する農用地区域又は農地法(昭和27年法律第229号)第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	除外(農用地区域)
自然公園法(昭和32年法律第161号)第20条第1項に規定する特別地域	該当無し
森林法(昭和26年法律第249号)第25条若しくは第25条の2の規定により指定された保安林の区域	該当無し
自然環境保全法(昭和47年法律第85号)第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区	該当無し
森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区又は同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区	該当無し
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	備考
土砂災害特別警戒区域	該当無し
津波災害特別警戒区域	該当無し
災害危険区域(「居住誘導区域に含まないこととされている区域」に掲げる区域を除く)	該当無し
地すべり等防止法(昭和33年法律第30号)第3条第1項に規定する地すべり防止区域	該当無し
急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律(昭和44年法律第57号)第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域	該当無し
災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	備考
土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律(平成20年法律第57号)第7条第1項に規定する土砂災害警戒区域	該当無し
津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)第53条第1項に規定する津波災害警戒区域	該当無し
水防法(昭和24年法律第193号)第14条第1項に規定する洪水浸水想定区域	前頁参照
特定都市河川浸水被害対策法(平成15年法律第77号)第32条第1項に規定する都市洪水想定区域 [※] 及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域	該当無し
土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査により判明した災害の発生のおそれのある区域	該当無し
津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域	該当無し
その他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域
居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域	備考
都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	除外(工業専用地域)
都市計画法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第12条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	除外(地区計画区域)
過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	該当無し
工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	該当無し

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

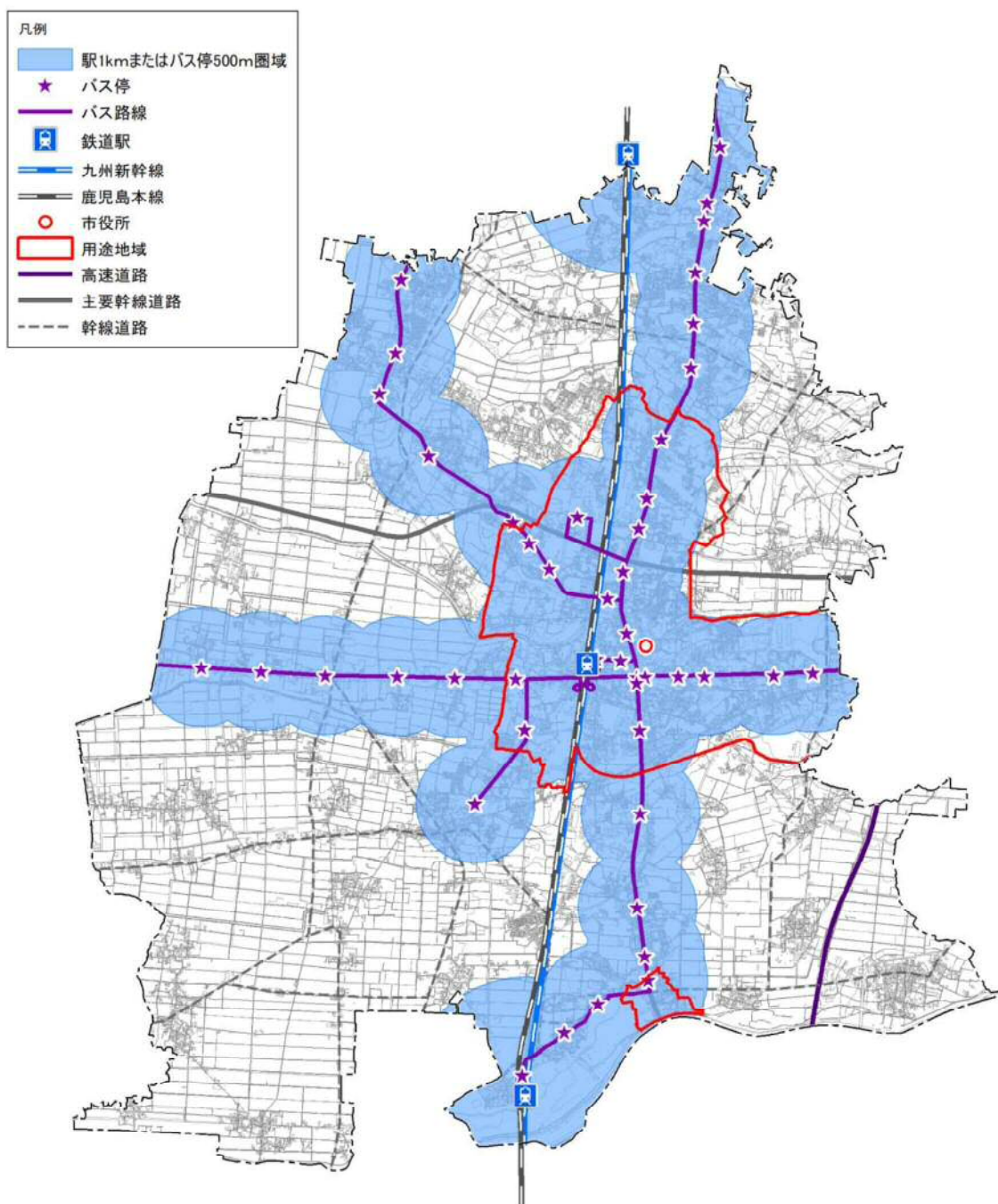
第8章

第9章

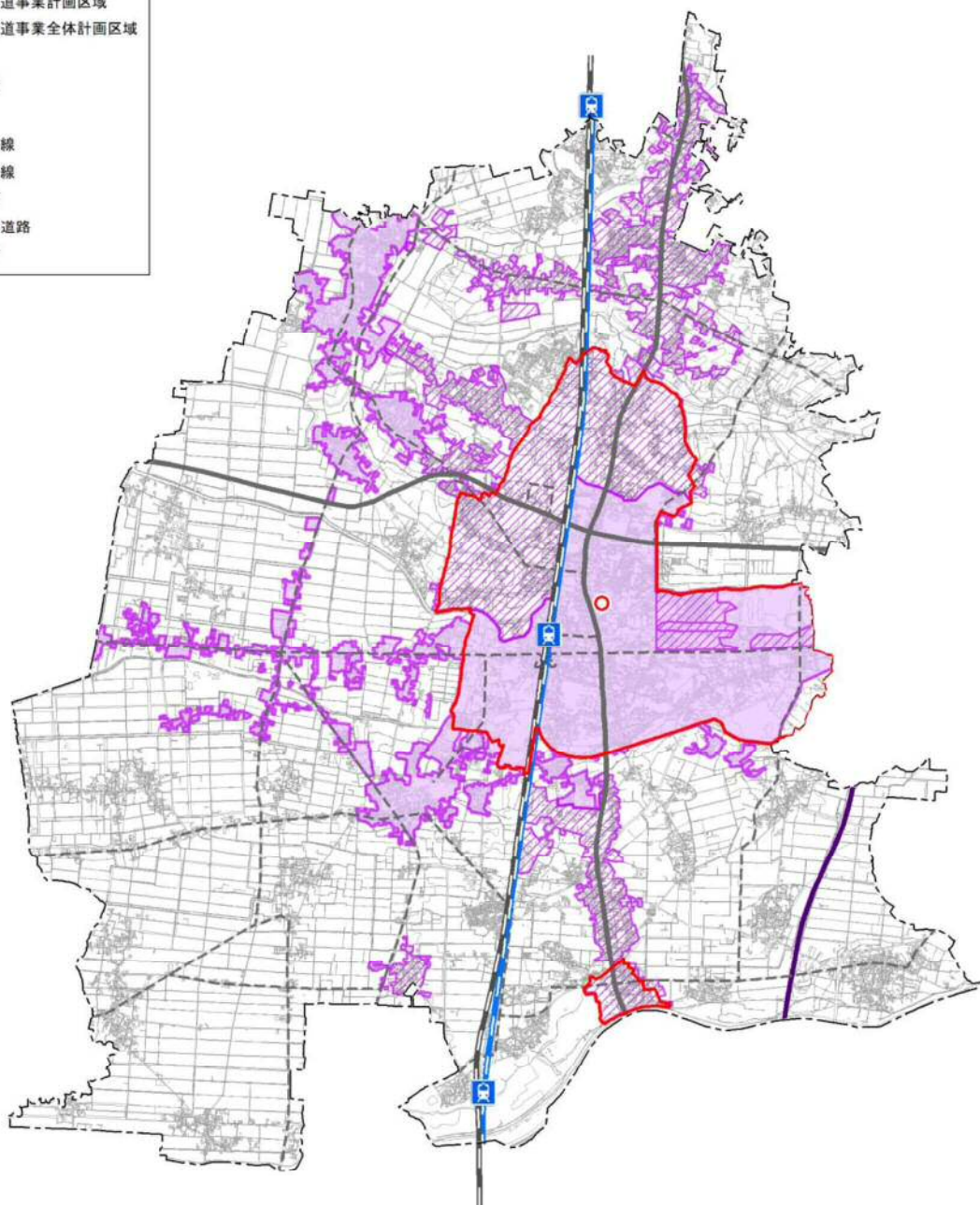
第10章

資料編

①居住誘導区域に「含む」区域に関する視点



▲用途地域の区域と周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域【視点②・③】



▲用途地域の区域と一定の都市基盤が整備されている区域【視点②・④】

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

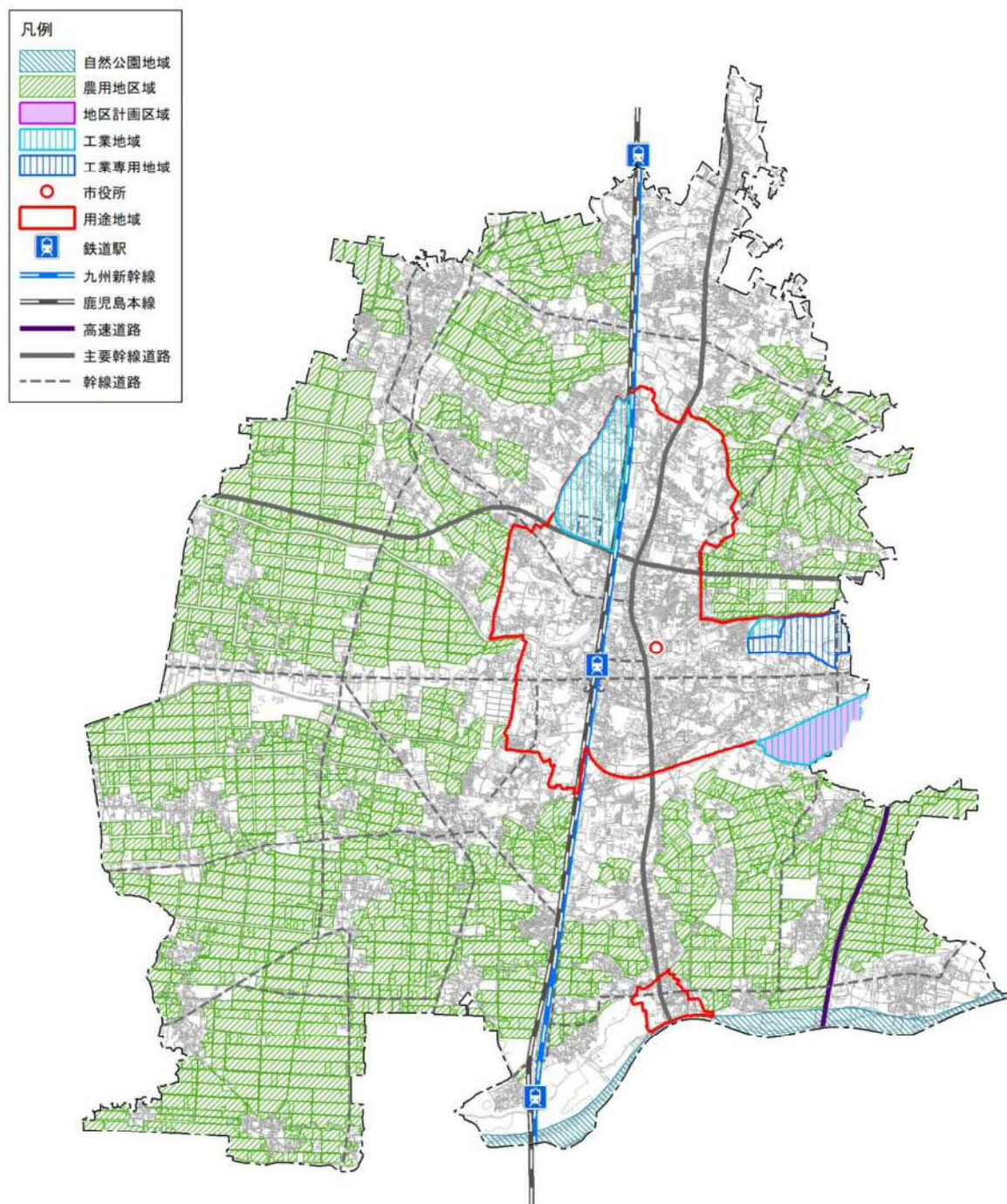
第8章

第9章

第10章

資料編

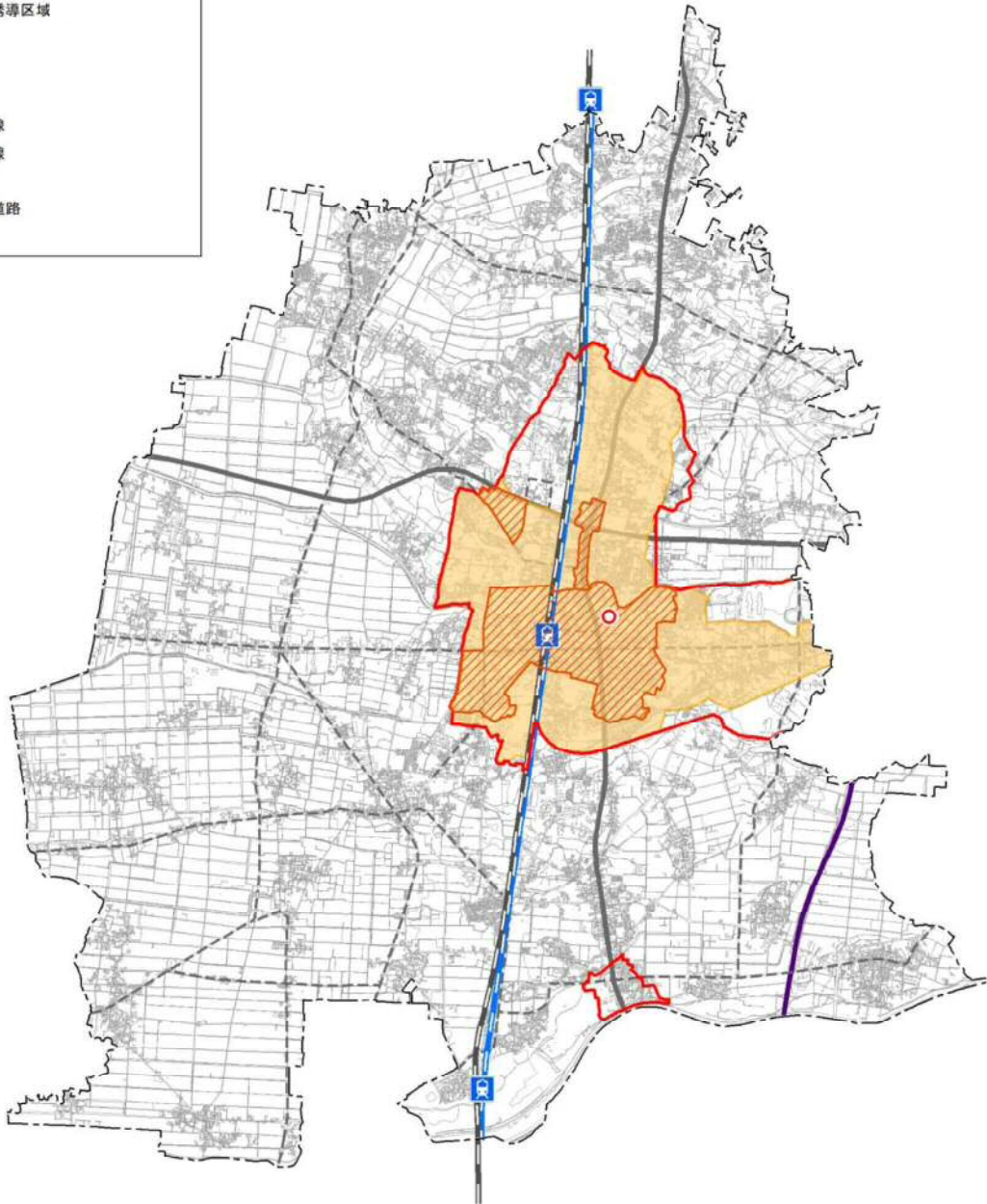
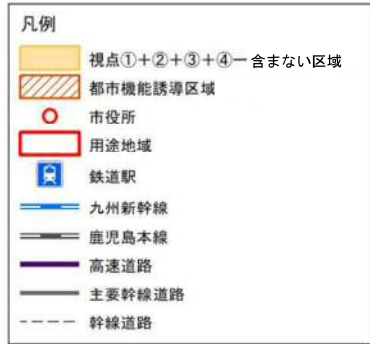
②居住誘導区域に「含まない」区域に関する視点



▲農用地域・工業地域・工業専用地域・地区計画区域・自然公園区域

③視点①～④が重なる区域から「含まない」区域を除外した区域の抽出

重なった範囲の面積（視点①+②+③+④-含まない区域）
488.7ha（用途地域内）



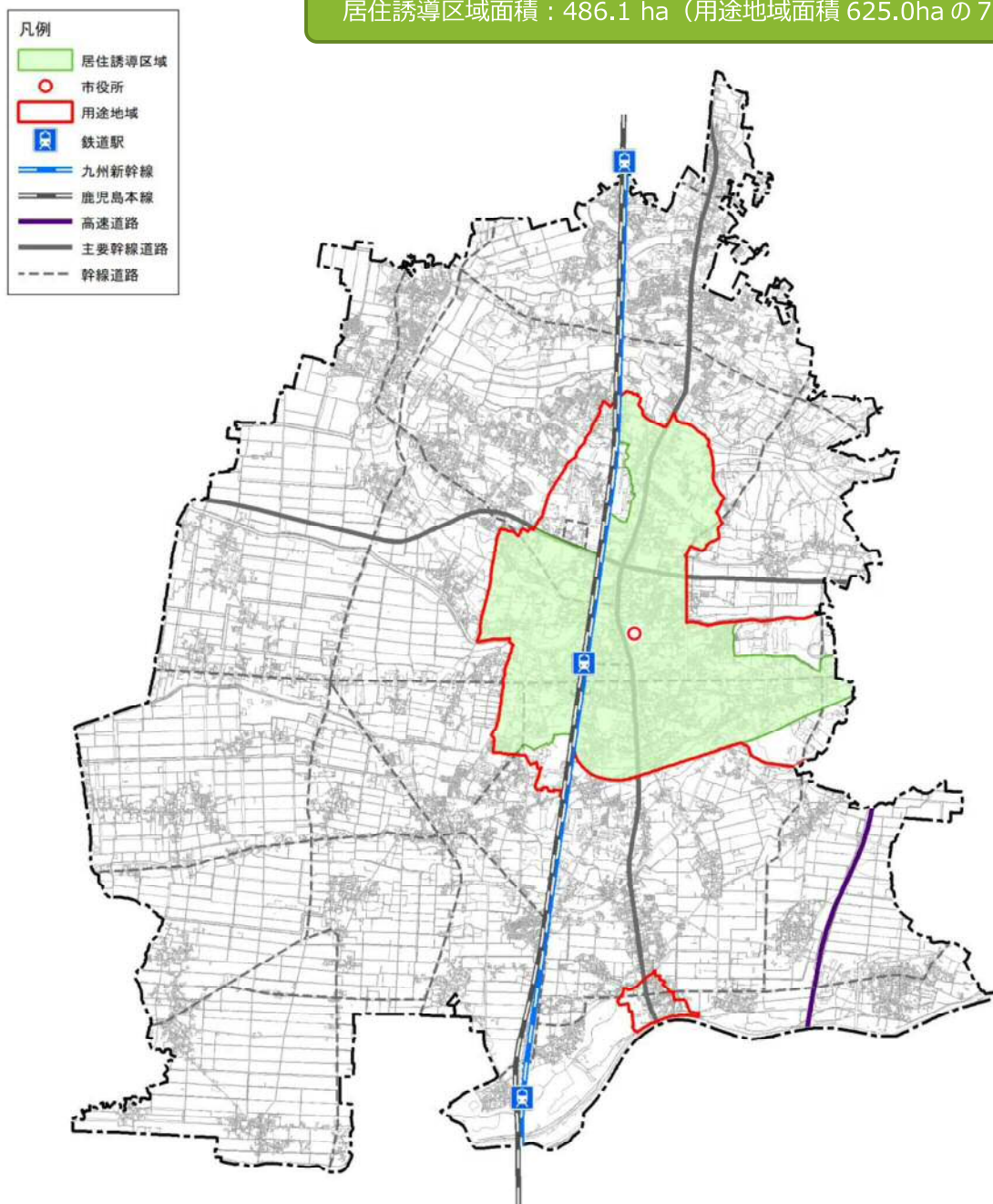
▲抽出した区域の重ね合わせ

- 序章
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 第9章
- 第10章
- 資料編

(3) 居住誘導区域

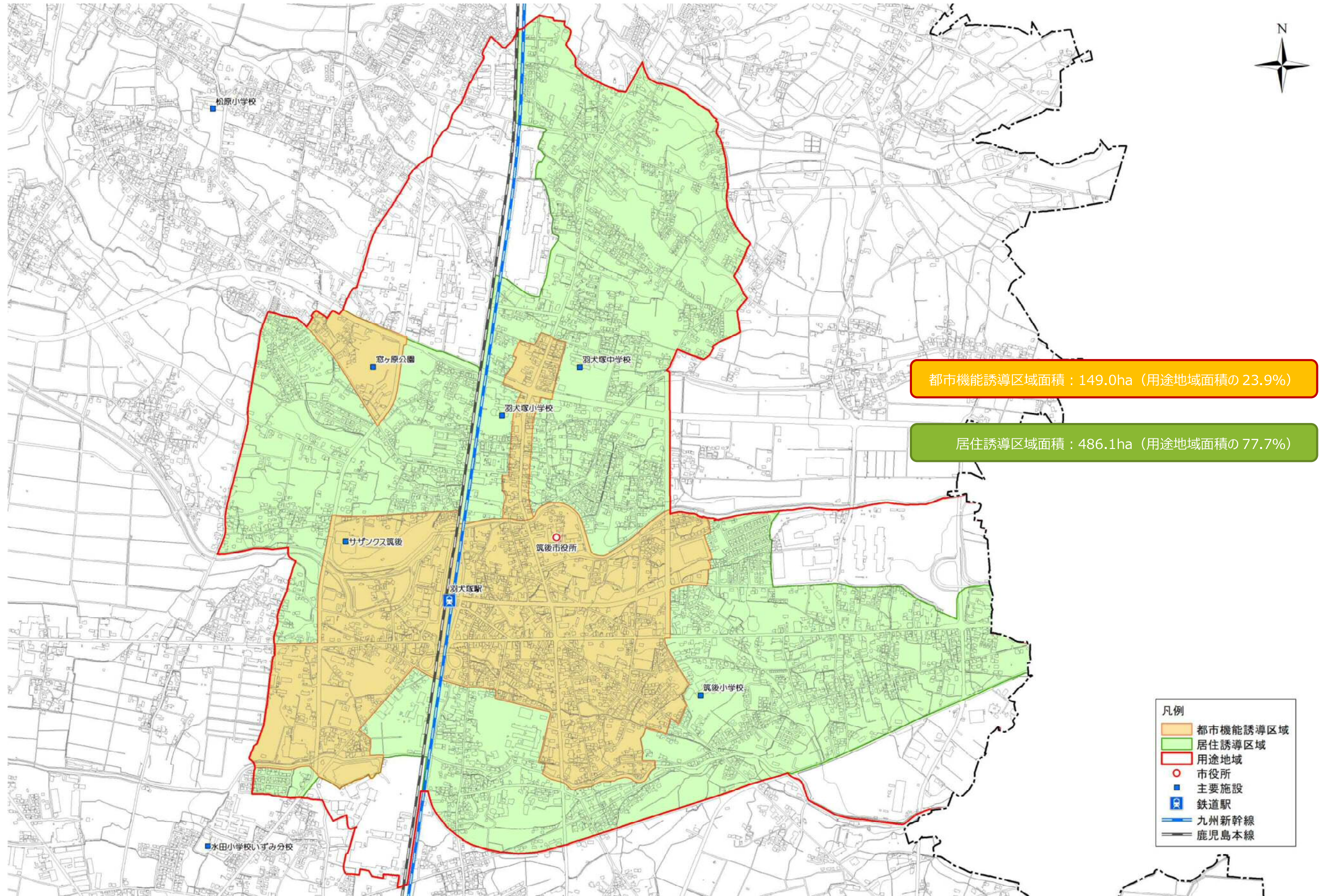
居住誘導区域の設定の視点に基づく区域検討結果を踏まえ、居住誘導区域を設定します。
 具体的な区域設定にあたっては、原則として、用途地域内において、鉄道その他の施設、河川、崖その他の地形、地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めます。

居住誘導区域面積：486.1 ha（用途地域面積 625.0ha の 77.7%）



▲居住誘導区域

■居住誘導区域及び都市機能誘導区域の詳細



筑後市立地適正化計画

第7章

誘導施策





みんなで活力・魅力ある
筑後市をつくっていきましょう！

第7章 誘導施策

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(1) 誘導施策設定の基本的な考え方

◆まちづくりの方針や地域特性に応じた施策の推進

本計画では、人口減少が見込まれる中、都市機能や居住の集積を図るエリアや、現在の集落環境を維持するエリアなど、エリアごとにまちづくりの方向性を定めています。

そのため、まちづくりの方針や地域特性に応じた誘導施策を定め、計画の実現を図ります。

◆行政と住民・事業者などの協働による施策の推進

本計画に示すまちづくりは行政による取組だけで実現できるものではなく、地域住民や地元組織、NPO、事業者などと行政が協働して取り組み、施策を推進していく必要があります。

施策の推進にあたっては、これまでの地域によるまちづくりの蓄積を活かし、取組を継続・発展していけるよう、行政が積極的な支援を行います。また、本計画に係る施策や新たな制度などについて、各関係者と連携を図りながら市民や新たな転入者に周知を図るなど、まちづくりの進捗に応じた支援策を検討します。

◆公有財産の有効活用

公共建築物は、公共施設等総合管理計画に基づき長期的な視点から維持管理を図るとともに、施設更新時における機能の統廃合や複合化の促進により、施設総量の最適化や施設の有効活用を進めます。

インフラ資産に関しては、定期的な点検・診断により劣化状況や利用状況などを把握したうえで、施設の健全度や優先順位を考慮しながら計画的かつ効率的な維持管理と有効活用を図ります。また、設置当初の目的や意義が薄れたり、利用率が低下している施設などについては、統合・廃止に努めていきます。

(2) 誘導施策

まちづくりの方針に掲げる「安全・安心で、ゆとりのある暮らしを実現できる田園都市・筑後」の実現に向けて、3つの誘導方針に対応した誘導施策を設定します。

誘導施策の実施にあたっては、官民連携のもと、様々な施策を組み合わせることで総合的な取組を図ります。

1. 将来にわたり市の活力を支える特色のある拠点の形成

都市機能誘導内における施策	
● 都市機能の維持・充実にに関する施策	
多様な都市機能の維持・誘導による市街地の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 羽犬塚駅周辺を中心に、「都市構造再編集中支援事業[※]」等の導入を検討し、福祉・子育て・商業・医療などの多様な都市機能について、民間活力も活用しながら、維持・誘導を図ります。
空き家・空き地などの利活用の促進 ※国の支援施策である都市のスポンジ化対策関連	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域内の空き家・空き店舗の<u>リノベーション</u>[※]等による利活用の促進を図ります。 ・都市機能誘導区域内の空き地を活用した誘導施設の立地や、オープンカフェ、広場など誘導施設等の利用者の利便性を高める施設としての利用を推奨します。
公共施設の適正配置	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設に位置づけられる公共施設の統廃合や複合化を図るとともに、建替等の機会を有効活用し、都市機能誘導区域内への誘導を図ります。
土地利用の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域内への都市機能の維持・誘導を図るため、用途地域の変更、<u>特定用途誘導地区</u>[※]の導入など、適切な土地利用を図ります。
● 歩きたくなるまちなか形成に関する施策	
歩行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・各種都市機能をネットワーク化する歩行者空間について、道路の無電柱化等による安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観の形成を図ります。
公園・ <u>オープンスペース</u> [※] の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域内の公園や広場、緑地等を有効活用し、子どもから高齢者まで快適に移動・休憩・交流ができる空間づくりを図ります。

2. 安心して子どもを産み、育てられる良好な住環境形成

居住誘導区域内における施策	
● 良好な住環境の形成と居住の誘導に関する施策	
都市基盤の整備・改善	<ul style="list-style-type: none"> 公園や道路、安全・快適な歩行者空間などをはじめとする都市基盤の適正な管理や改善を促進し、都市機能誘導区域へのアクセス性の向上や、良好な住環境の形成を図ります。
空き家・空き地などに関する情報提供、利活用等の促進 ※国の支援施策である都市のスポンジ化対策関連	<ul style="list-style-type: none"> 「筑后市空き家バンク」の取組などとも連携しながら、居住誘導区域内の空き家・空き地などの情報を収集・一元化、情報提供を図ります。 リフォーム等による既存住宅の再生や敷地統合等を促進し、良好な住環境の形成を図るほか、地域コミュニティの維持・形成を図るため交流や子育て支援を目的とした利用を促進します。 居住誘導区域内の低未利用地については、土地の譲渡に係る所得税及び個人住民税の特例措置の利活用を積極的に周知・啓発します。
● 子育て世代の定住・移住の促進に関する施策	
子育て世代の移住・定住の促進	<ul style="list-style-type: none"> 新婚世帯への家賃補助やリフォームの補助等をはじめとする定住促進施策の情報提供により、子育て世代等の多様な世代の移住・定住を促進します。
子育て支援拠点施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代包括支援センターを設置し、妊娠期から子育て期にわたるまでの様々なニーズに対して、総合的相談支援を提供し、切れ目のない支援を行います。 筑後保育所等施設の建替や、保育士確保等により、児童の受け入れ枠を拡大し、増加する保育ニーズに対応していきます。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

3. 日常生活を支える利便性・効率性の高い公共交通網の形成

公共交通についての施策	
● 交通結節機能の強化に関する施策	
拠点における交通結節機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅においては、徒歩、自転車、バイク、バス、タクシー、自動車など各交通手段でアクセスする利用者が円滑に乗り換えできるよう、乗継環境の向上を図ります。 ・ 生活拠点を形成するバス停の待合環境の充実などを図ります。
● 公共交通網の維持・充実に関する施策	
地域公共交通計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の公共交通機関を一体的なネットワークとして捉えて最適化し、快適かつ持続可能な交通システムを構築するため「地域公共交通計画」の策定を進めます。
基幹的な公共道路線の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道及び路線バスについては、都市間をつなぐ交通需要に対応するため、現行サービス水準の維持を図ります。 ・ 中心拠点と広域交流拠点・地域拠点・生活拠点を結ぶ路線バスの利便性を高めるため、乗継利便性を考慮した時刻の設定等を検討します。
コミュニティ自動車の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通不便地域について、地域の実情に応じた運行方法・交通手段として、コミュニティ自動車（自家用有償旅客運送等）を導入し、市と地域、住民の協働により維持・充実を図ります。 ・ 地域の移動ニーズに応じた運行体制や運行内容（エリア、乗降場所、運行時刻等）を見直し、運行の効率化と利便性の向上を図ります。
● 公共交通の利用促進に関する施策	
公共交通利用に係る積極的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停における案内表示の充実を図ります。 ・ 市広報誌や市ホームページへの情報掲載の充実を図り、公共交通を利用していない人に対する情報提供を図ります。 ・ 進学や転入などのライフステージの変化にあわせて、公共交通の利用方法等の情報提供を行い、公共交通を利用したライフスタイルへの転換を図ります。 ・ 分かりやすい公共交通マップ及び路線・時刻表の表示を図ります。

(3) 低未利用地の集約等による利用促進の方針（都市のスポンジ化対策）

本市では、空き地・空き家などの低未利用地が小さな敷地単位で不規則に発生する「都市のスポンジ化」が進行しつつあります。

「都市のスポンジ化」が進行すると、生活利便性の低下や治安・景観の悪化など、コンパクトで利便性の高い市街地を形成する上で支障となると考えられることから、低未利用地の適切な管理や有効利用を促す必要があります。このため、低未利用地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）を定め、必要に応じて「低未利用土地権利設定等促進計画」や「立地誘導促進施設協定」の活用に向けた検討を行います。

①低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）

対象区域	都市機能誘導区域・居住誘導区域
利用指針	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域においては、誘導施設の立地や、オープンカフェ、広場など誘導施設等の利用者の利便性を高める施設としての利用を推奨します。 居住誘導区域内においては、既存住宅の再生や良好な住環境の形成のための敷地統合等による利用のほか、地域コミュニティの維持・形成を図るため集会施設や交流施設、子育て支援施設としての利用を促進します。
管理指針	<ul style="list-style-type: none"> 空き家については定期的に建物等の確認・清掃を行い、不具合を発見した場合は適切な措置を講ずるなど、周辺的生活環境に悪影響を及ぼさないよう適切な管理を促します。 空き地については、定期的に除草や害虫駆除を行うなど、雑草の繁茂による不法投棄の誘発、犯罪などを防止するため、必要な措置を講ずるよう促します。

②低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用

低未利用土地権利設定等促進計画制度は、複数の低未利用地を一括して利用権等を設定することで集約し、柔軟な活用を促す制度です。

低未利用土地権利設定等促進事業区域	都市機能誘導区域・居住誘導区域
低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> 低未利用土地利用等指針に即した事業であること。 複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながるものであること。

③立地誘導促進施設協定制度の活用

立地誘導促進施設協定制度は、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など地域コミュニティやまちづくり団体などが共同で整備・管理する空間・施設についての協定制度で、土地所有者等の全員同意により締結できます。

対象区域	都市機能誘導区域・居住誘導区域
立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> 立地誘導促進施設は、居住者、来訪者等の利便の増進に寄与し、住宅や誘導施設の立地誘導を促進させる施設であること。 区域内の一団の土地の所有者等は、立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理を適切に行うものとする。

●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成30年4月25日公布、7月15日施行）の概要（抜粋）

都市のスポンジ化対策（都市機能誘導区域、居住誘導区域を中心に）

コーディネート・土地の集約

○「低未利用土地権利設定等促進計画」制度の創設
 -低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、**所有権にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成**
 ※所有者等探索のため市町村が固定資産税課税情報等を利用可能
 [(税) 登録免許税・不動産取得税の軽減]

○都市再生推進法人(まちづくり団体等)の業務に、低未利用地の一時保有等を追加
 [(税) 所得税等の軽減]

○土地区画整理事業の集約換地の特例
 -低未利用地を柔軟に集約し、まちの顔となるような商業施設、医療施設等の敷地を確保
 [(予算) 都市開発資金貸付け
 [(都市開発資金の貸付けに関する法律)]

○市町村は、低未利用土地利用等指針を作成し、低未利用地の管理について地権者に勧告が可能に

身の回りの公共空間の創出

○「立地誘導促進施設協定」制度の創設
 -交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設(コモンズ)についての地権者による協定(承継効付)
 [(税) 固定資産税の軽減]
 ※ 周辺地権者の参加を市町村長が働きかけ

▶ 空き地や空き家を活用して交流広場・コミュニティ施設等を整備・管理

※長野市「パティオ大門」 ※活性化施設(イメージ)

○「都市計画協力団体」制度の創設
 -都市計画の案の作成、意見の調整等を行う住民団体、商店街組合等を市町村長が指定
 (身の回りの都市計画の提案が可能に)

都市機能のマネジメント

○「都市施設等整備協定」制度の創設
 -民間が整備すべき都市計画に定められた施設(アクセス通路等)を確実に整備・維持

○誘導すべき施設(商業施設、医療施設等)の休廃止届出制度の創設
 -市町村長は、商業機能の維持等のため休廃止届出者に助言・勧告

(4) 届出制度の運用

居住誘導区域外における一定規模の開発動向や、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備状況を把握するため、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備や居住誘導区域外における一定規模以上の住宅の建築等を行う際には、都市再生特別措置法に基づく届出が必要となります。

本市においては、届出制度を活用して、市民や事業者へ誘導区域設定の意義等について情報提供を行い、まちづくりの方向性の周知を図ります。このため、開発や建築等の関係部署と情報を共有しながら、届出前から事前相談を行うなど調整を図ります。

① 都市機能誘導区域外における事前届出

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第108条第1項)

市長は、建築等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内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)

なお、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)

届出の対象となる行為は、次のとおりです。

【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

(例) 市内に大規模小売店舗を建築する場合



資料：国土交通省

② 誘導施設の休廃止に係る事前届出

都市機能誘導区域内において、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を休止または廃止しようとする場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに、市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法第108条の2第1項)



資料：国土交通省

なお、市長は、新たな誘導施設の立地または立地の誘導を図るため、休止または廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合、必要に応じて、届出をした者に対し、当該建築物の存置その他の必要な助言または勧告をすることができます。（都市再生特別措置法第108条の2第2項）

③ 居住誘導区域外における事前届出

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を行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）

市長は、建築等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等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、住宅等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）

なお、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）



届出の対象となる行為は、次のとおりです。

【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、敷地面積が1,000㎡以上のもの

【建築等行為】

- ・ 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

○ 開発行為	○ 建築等行為
<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、敷地面積が1000㎡以上のもの</p> <p>③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>①の例示 3戸の開発行為  届</p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為  届</p> <p>800㎡ 2戸の開発行為  不要</p>	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為  届</p> <p>1戸の建築行為  不要</p>

資料：国土交通省

筑後市立地適正化計画

第8章

防災に関する事項



災害に負けない！
災害に強いまちを目指すぞ！



第8章 防災に関する事項

(1) 水災害に関するハザード情報

本市は、東から西にむかって緩い傾斜を持った標高 40～5 mの平坦地であり、市の南部に矢部川が蛇行して西に流れ、有明海に注いでいます。また、これに並行して花宗川と山ノ井川が市の中央部を横断して流れ、そのほか小規模な水路が網の目状に張り巡らされた穀倉地帯となっています。

このような地形・地質から、市内に指定されている都市計画関連規制はイエローゾーンである浸水想定区域のみとなっています。

	区域	指定	市内	誘導区域内
レッドゾーン	災害危険区域	地方公共団体	-	-
	土砂災害特別警戒区域	都道府県知事	-	-
	地すべり防止区域	国土交通大臣、農林水産大臣	-	-
	急傾斜地崩壊危険区域	都道府県知事	-	-
	津波災害特別警戒区域	都道府県知事	-	-
イエローゾーン	浸水想定区域（洪水）	国土交通大臣、都道府県知事	○	○
	洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域 （雨水・出水）	国土交通大臣、都道府県知事 都道府県知事、市町村長	○ -	- -
	（高潮）	都道府県知事	○	○
	土砂災害警戒区域	都道府県知事	-	-
	都市洪水想定区域	国土交通大臣、都道府県知事等	-	-
	都市浸水想定区域			
	津波災害警戒区域	都道府県知事	-	-
津波浸水想定（区域）	都道府県知事	-	-	

令和3年3月現在

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

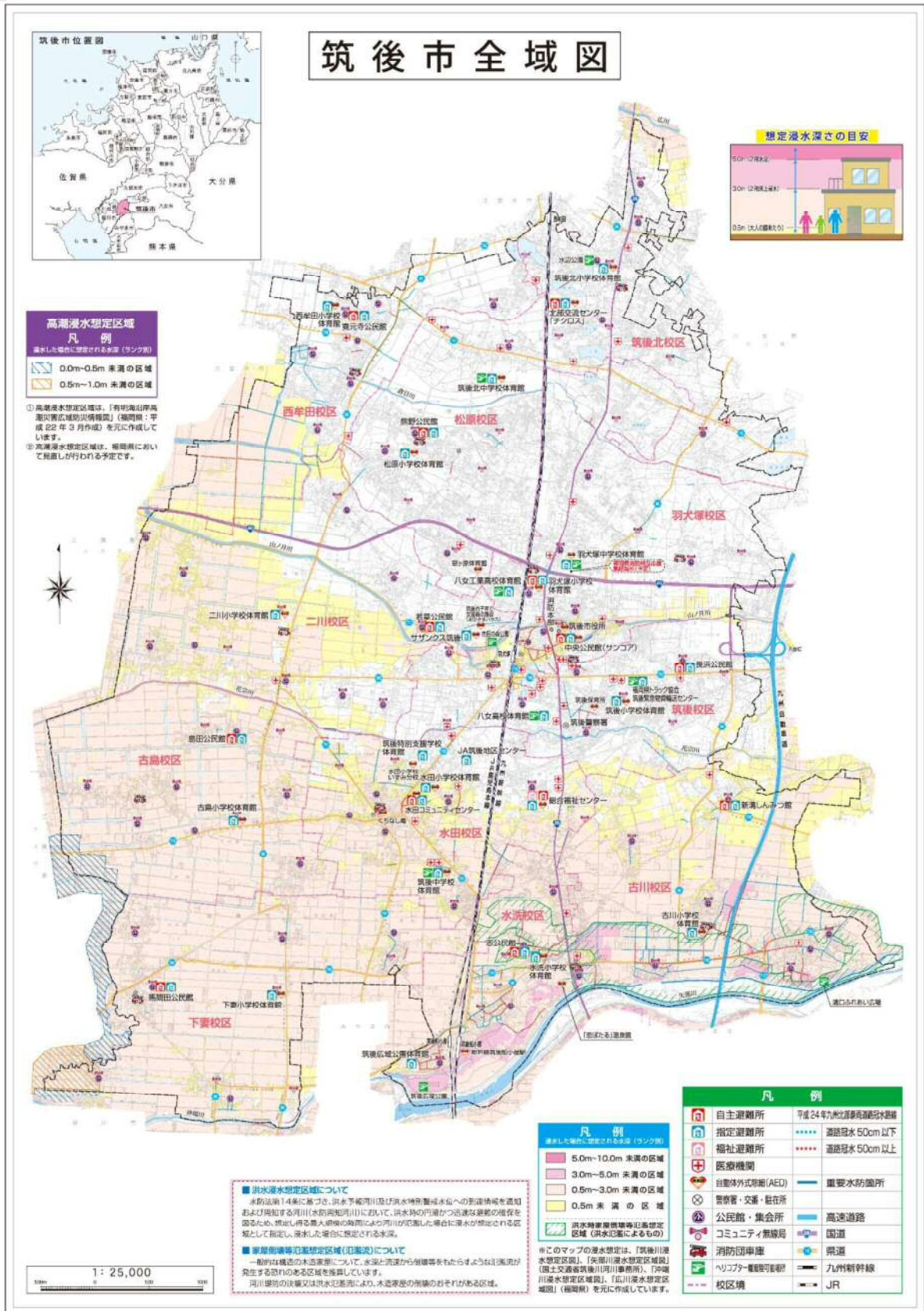
第7章

第8章

第9章

第10章

資料編



▲筑後市安全安心マップ

(2) 誘導区域の水災害リスク

① 水災害ハザード情報を踏まえた誘導区域のリスク

居住誘導区域には、計画規模の浸水想定区域は含まれませんが、想定最大規模の浸水想定区域が一部含まれています。近年の豪雨のような短時間に集中した雨が降ると、市役所付近で山ノ井川が越水し、付近の道路が冠水して浸水被害が発生しています。

また、市役所付近で山ノ井川が越水した際は、防災拠点となる市役所や中央公民館の周囲が冠水し、防災拠点へのアクセスが困難となる可能性があります。

(3) 居住誘導区域内における効果的な防災・減災対策

筑後市第六次総合計画の位置づけ

筑後市はもともと災害が比較的少ない地域ですが、近年は九州北部豪雨（17年）をはじめ、全国的にも集中豪雨による洪水や土砂災害が相次いでいることから、「防災・減災対策の充実・強化は最重要課題」として、「地域防災力の向上」を10項目の重点分野の一つに位置づけています。「地域防災力の向上」に対する取組は以下のとおりです。

- ・ 自助意識の醸成・高揚の推進
- ・ 防災訓練や講習会の推進
- ・ 災害時個別支援計画*が策定されている要援護者の増加

防災・減災対策の実施

市中心部の冠水については、山ノ井川の越水による影響が大きいと考えられるため、越水防止対策を実施・検討します。

- ・ 未整備区間の局部的な護岸整備（R2年度完了）
- ・ 道路の嵩上げによる越水防止の検討
- ・ 越水の恐れが生じた場合、止水板の設置
- ・ 居住誘導区域内に網の目状に張り巡らされている水路については、必要に応じて浚渫を実施
- ・ 危機管理型水位計を導入するとともに、情報発信・避難判断のための基準を検討



護岸整備前



護岸整備後



止水板の設置(令和2年7月豪雨)

福岡県との連携

数十年に一度と言われるような豪雨が毎年のように起きており、居住誘導区域内で浸水被害が発生した場合は、福岡県が所有している排水ポンプ車の出動要請を行い、排水作業を実施します。

また、緊急時でも排水作業が実施できるよう、ポンプ車の進入・駐車、ポンプの設置・稼働が可能なスペース確保に努めます。

近隣自治体及び水利組合との連携

頻発化・激甚化する水害に対し、「洪水調節機能」の確保や強化及び浸水被害を軽減する観点から、近隣自治体や水利組合と連携し、洪水が予想される前に用排水路の貯留水を事前に放流して空き容量を確保する事や、洪水時の放流基準の検討を行うなど防災・減災対策に努めます。

地域住民への周知

浸水想定区域内においては、洪水予報の伝達方法、避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図ります。そのため、浸水想定区域内にある高齢者等の避難行動要支援者が利用する施設で洪水時の円滑な避難を確保する必要があると認められる場合には、これらの施設の名称及び所在地について住民に周知します。

また、浸水想定区域における避難措置については、洪水ハザードマップ等の配布により地域住民に周知を図ります。

地域住民の意識共有

災害が発生した際は、地域住民一人ひとりが落ち着いた対応をとり、互いに助け合うことが重要です。そのためには、日頃からの繋がりが、災害時に生きてくると考えます。そこで、地域ごとに特色のある地域防災マップを作成していくことを啓発していきます。

また、周囲が冠水した場合は避難所へアクセスも困難となる可能性があります。そこで、地域住民が垂直避難できる民間施設を避難所として活用できるよう、民間事業者との合意形成を図ります。

(4) 今後の課題

近年頻発化・激甚化する自然災害への対応として、災害リスクを踏まえた防災まちづくりの目標を設定し、災害に強いまちづくりを進めることが重要です。そのためには、多段階の発生頻度による災害ハザード情報の収集・整理を行い、災害リスクの分析と防災・減災まちづくりに向けた課題の抽出をした上で、防災まちづくりの将来像や取組方針を検討する必要があります。また、その取組方針に基づき、具体的なハード・ソフト両面から災害リスクの回避低減に必要な施策を実施する事が重要であり、取組の実施にあたっては計画的に対策の進捗を図るため、短期（概ね5年程度）、中期（概ね10年程度）、長期の取組スケジュールと目標値の検討をする事が重要であると考えます。

今回、筑後市立地適正化計画で定める誘導区域について、一部浸水想定区域が指定されていますが、既に市街地が形成され、一定の都市機能や住居が集積しており、筑後市にとって極めて重要な中心市街地となっていることから、誘導区域に定める事にしましたが、今後、より災害に強いまちづくりの推進を図るため、地域毎の災害リスクのきめ細やかな分析を行い、防災に関するより具体的な取組及び目標を検討します。



筑後船小屋駅前広場（H24.7.14撮影）



市役所周辺（R元.8.28撮影）

防災マップ
(藤島行政区)

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編



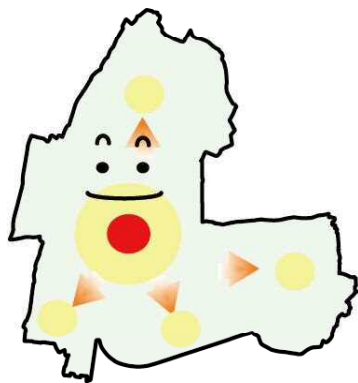
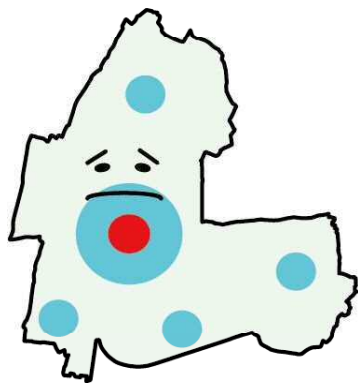
©筑後市

筑後市立地適正化計画

第9章

計画の実現に向けて





元気なまちにするために、
20年後の目標を設定するよ。

第9章 計画の実現に向けて

(1) 目標値の設定

本計画で示したまちづくりの方針の実現に向けて、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造の形成や公共交通の利便性を示す指標と将来の目標値を以下の通り設定します。

1. 将来にわたり市の活力を支える特色のある拠点の形成【都市機能誘導区域に関わる指標】

具体的な目標として、『都市機能誘導区域内への都市機能の集積』を掲げ、評価指標を以下のように設定します。

本指標については、誘導施設の新設・移転時における都市機能誘導区域内への誘導や、既存の施設の維持により、都市機能誘導区域における集積率が高まると考えられることから、目標値を次のように設定します。

評価指標	現況値 (2020年)	目標値 (2040年)
都市機能誘導区域内における 誘導施設の集積率※	43.8%	50%

※誘導施設の集積率＝都市機能誘導区域内に立地する誘導施設数／市内全域に立地する誘導施設数×100

2. 安心して子どもを産み、育てられる良好な住環境形成【居住誘導区域に関わる指標】

具体的な目標として、『居住誘導区域における良好な住環境の形成』を掲げ、評価指標を以下のように設定します。

評価指標	現況値 (2015年)	推計値 (2040年)	目標値 (2040年)
居住誘導区域内の人口密度	31.4人/ha	30.9人/ha	31.4人/ha

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

3. 日常生活を支える利便性・効率性の高い公共交通網の形成【公共交通網に関わる指標】

具体的な目標として、『公共交通の利用増進』を掲げ、評価指標を以下のように設定します。

本指標については、将来的に本計画と「地域公共交通計画」の連携により、公共交通の利用者数が増加するものと考えられることから、目標値を次のように設定します。

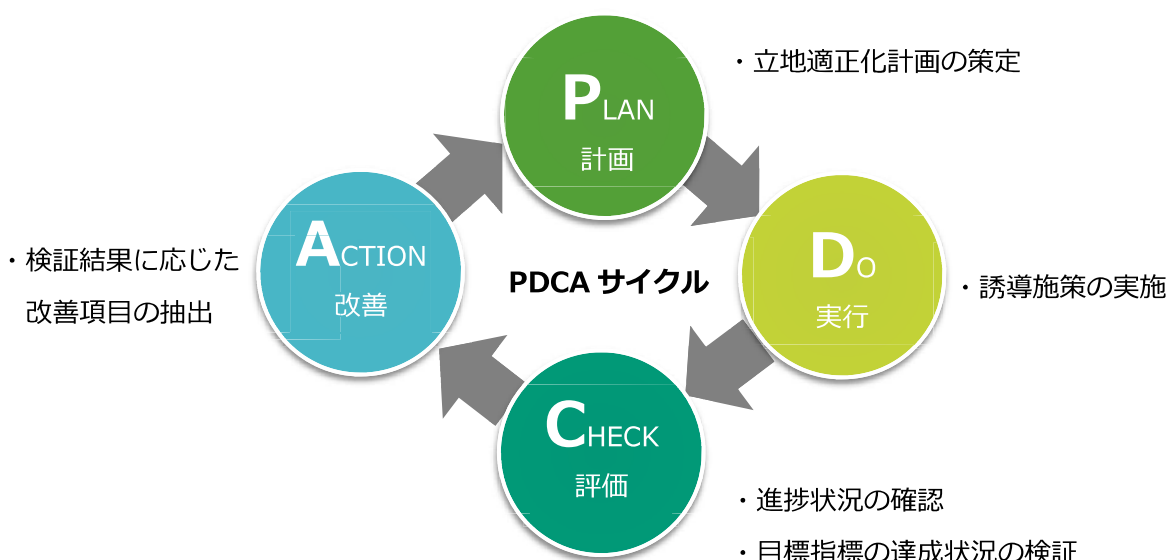
評価指標	現況値 (2018年)	目標値 (2040年)
JR 在来線 3 駅の 1 日乗降客数	8,181 人	8,276 人
市内を運行する路線バスの路線数	6 本	6 本

(2) 計画の進捗管理

本計画はおおむね 20 年後の将来を展望した計画ですが、社会情勢の変化や上位関連計画の見直し等に応じて、適宜計画を見直す必要があります。

このため、本計画に示された誘導施策等の実施・進捗状況や目標指標の達成状況等については、PDCA サイクルの手法を用いておおむね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。

なお、施策の進捗状況や目標指標の達成状況を検証した結果、居住や都市機能の誘導が適切に進んでいないと判断される場合は、改善に向けた追加の誘導施策等を検討します。



筑後市立地適正化計画

第10章

用途地域が 指定されていない地域



第10章では、『地域拠点』や『既存集落』についての今後の方向性を記載しているよ！



第10章 用途地域が指定されていない地域

(1) 基本的な考え方

用途地域が指定されていない地域については、農業振興地域として位置づけられ、主に農業的土地利用を図る地域となります。従って、この地域については、以下の施策に取り組んでいきます。

◆農業の振興

農業の生産性の向上を図るため、道路や用水路等を適切に維持・管理し、必要に応じて整備を図ります。また、新規就農者の人材育成を図るため、就農前から就農後までの一貫した支援を行うと共に、「認定農業者制度*」に基づき、農業経営基盤の強化を促進していきます。

なお、既存農地では、優良農地の確保に努め、無秩序な農地転用による新たな宅地化の抑制を図ります。

◆企業誘致の取組

筑後市が現在あっせんしている民間の事業用地は概ね完売する見込みとなっており、進出意向のある企業のニーズに十分応えることができず、積極的な誘致活動が困難な状況となっています。今後、企業の立地が点在化することを未然に防ぐため、また安定的な企業活動が行える受け皿が必要不可欠となることから、「筑後市産業用地基本計画」に基づく新たな産業団地を検討し、企業誘致を推進します。

◆都市計画制度の運用

用途地域が指定されていない地域における無秩序な開発を抑制し、計画的な土地利用を図っていくために、用途地域や特定用途制限地域*の指定等の都市計画制度の運用により、新たな土地利用の規制・誘導制度の導入について検討します。

◆日常生活を支える公共交通の確保

鉄道及び路線バスについては、現行サービス水準の維持を図ります。公共交通不便地域については、地域の実情に応じた運行方法・交通手段として、コミュニティ自動車を導入し、市と地域、住民の協働により維持・充実を図ります。

また、公共交通利用に係る積極的な情報提供や高齢者に向けた環境整備といった、公共交通の利用促進施策についても取組の強化を図ります。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

(2) エリアごとの特性に応じた方向性と施策

①地域拠点

地域拠点は、筑後市都市計画マスタープランにおいても中心拠点と連携しながら活性化を図る拠点として位置づけられており、市内の都市交通軸を担うバス路線の沿線にあること及び一定の都市機能の集積が見られることから、生活拠点と同等の拠点として捉え、地域の質を高め特徴ある発展を支える核として、都市機能の維持、充実を図るとともに、集約と連携によるまちづくりを推進する必要があります。

また、地域拠点周辺は20年後も比較的人口密度が高いことが予測され持続的に住環境の形成が見込まれるため、今後用途地域の指定を検討していく必要があります。今後、このエリア内で用途地域を指定した場合は、本計画の変更の際に、誘導区域の対象候補地として検討していくこととします（次頁「地域拠点周辺で用途地域の指定を検討するエリア」参照）。

②広域交流拠点

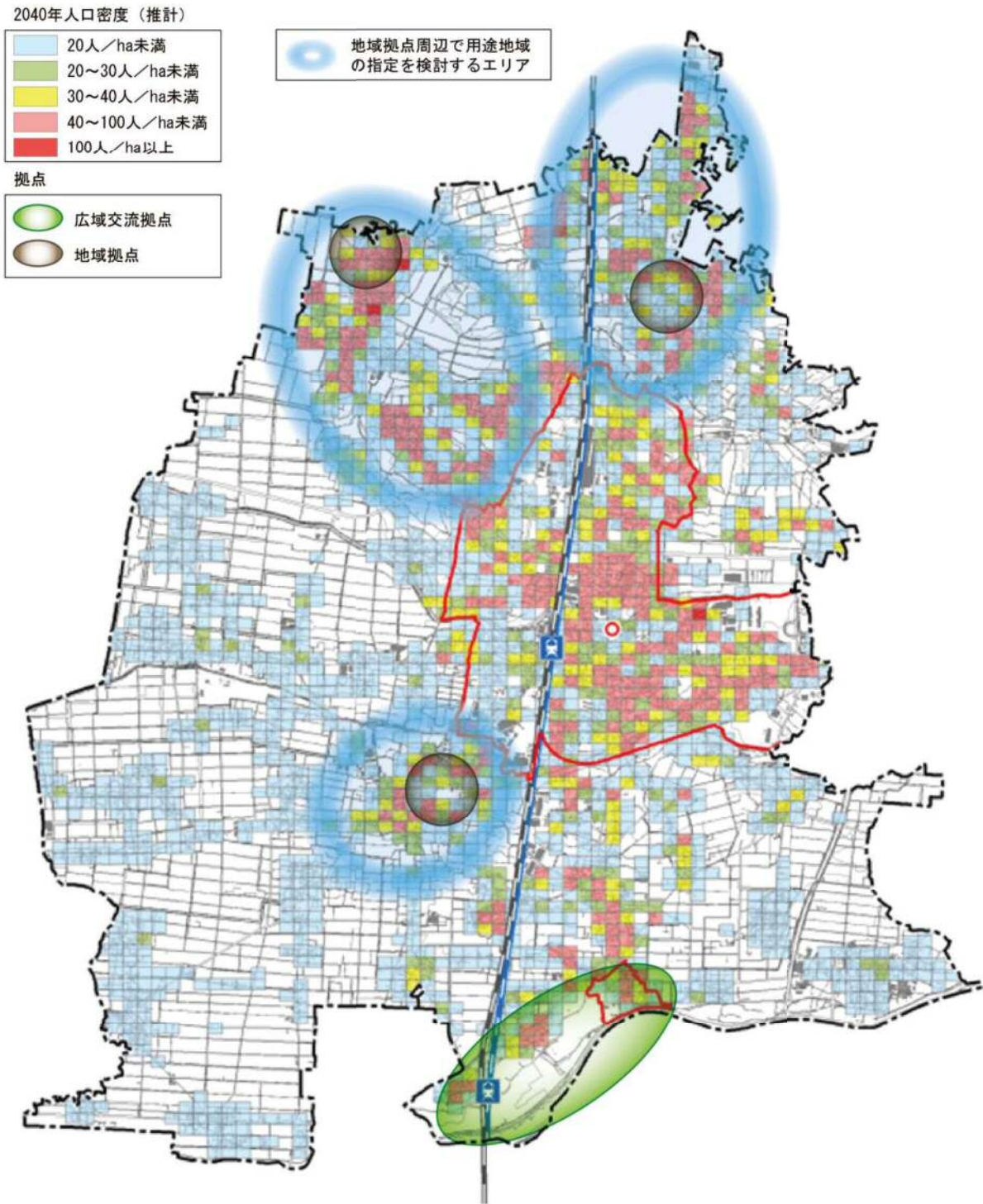
広域交流拠点は、平成23年に九州新幹線筑後船小屋駅が開通し、県南地域の玄関口として広域的な交通結節点の役割を果たしています。また、周辺には、歴史ある船小屋温泉や矢部川の水辺を生かした県営筑後広域公園、HAWKS ベースボールパーク筑後などがあり、観光やスポーツ、レクリエーションなどを目的に多くの人々が訪れる憩いの場となっています。今後は近年の災害の発生状況を踏まえ、水災害リスクの低減にも配慮しながら、芸術・文化・スポーツ等の施設集積を活かした観光交流の促進を目指していくことが必要となります。

このため、河川氾濫に関するハザード情報の提供や、水災害リスクに対応した防災・減災の取組を行うとともに、河川の利活用を目的とした「矢部川・船小屋地区かわまちづくり事業」等を進めていきます。

③既存集落エリア

小学校を中心に、複数の集落が集まる地域については暮らしやすさと地域コミュニティが失われないよう、現在の集落を維持していくことが必要となります。

このため、校区コミュニティ活動の充実を支援し、協働による支え合いのまちづくりを推進するとともに、中心拠点や生活拠点、地域拠点などに立地する生活利便施設に容易にアクセスができるようコミュニティ自動車等の公共交通の維持・充実を図ります。



▲地域拠点周辺で用途地域の指定を検討するエリア

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編



©筑後市

筑後市立地適正化計画

資料編

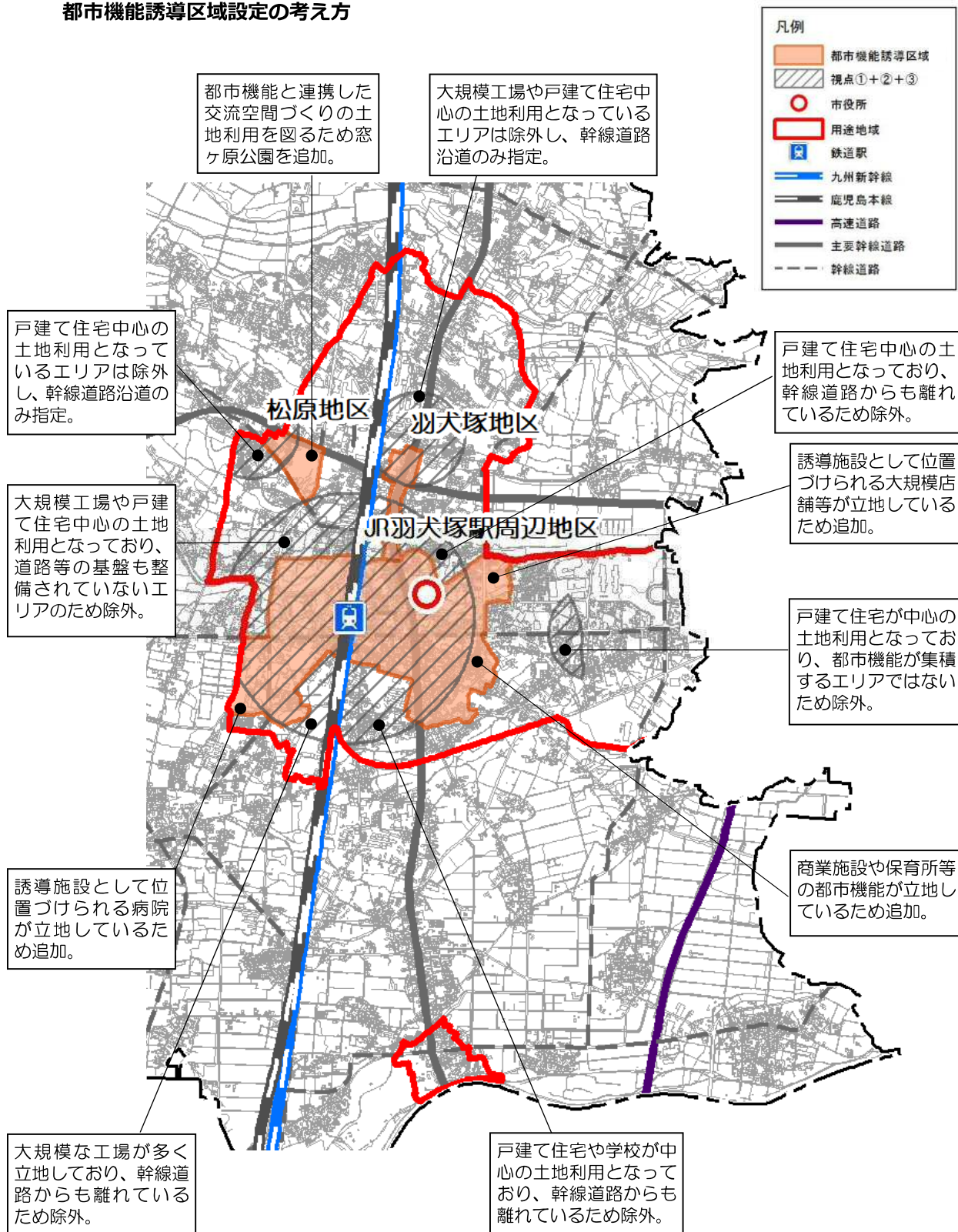




©筑後市

資料 1 誘導区域設定の考え方

都市機能誘導区域設定の考え方



▲ (参考) 都市機能誘導区域設定の考え方

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

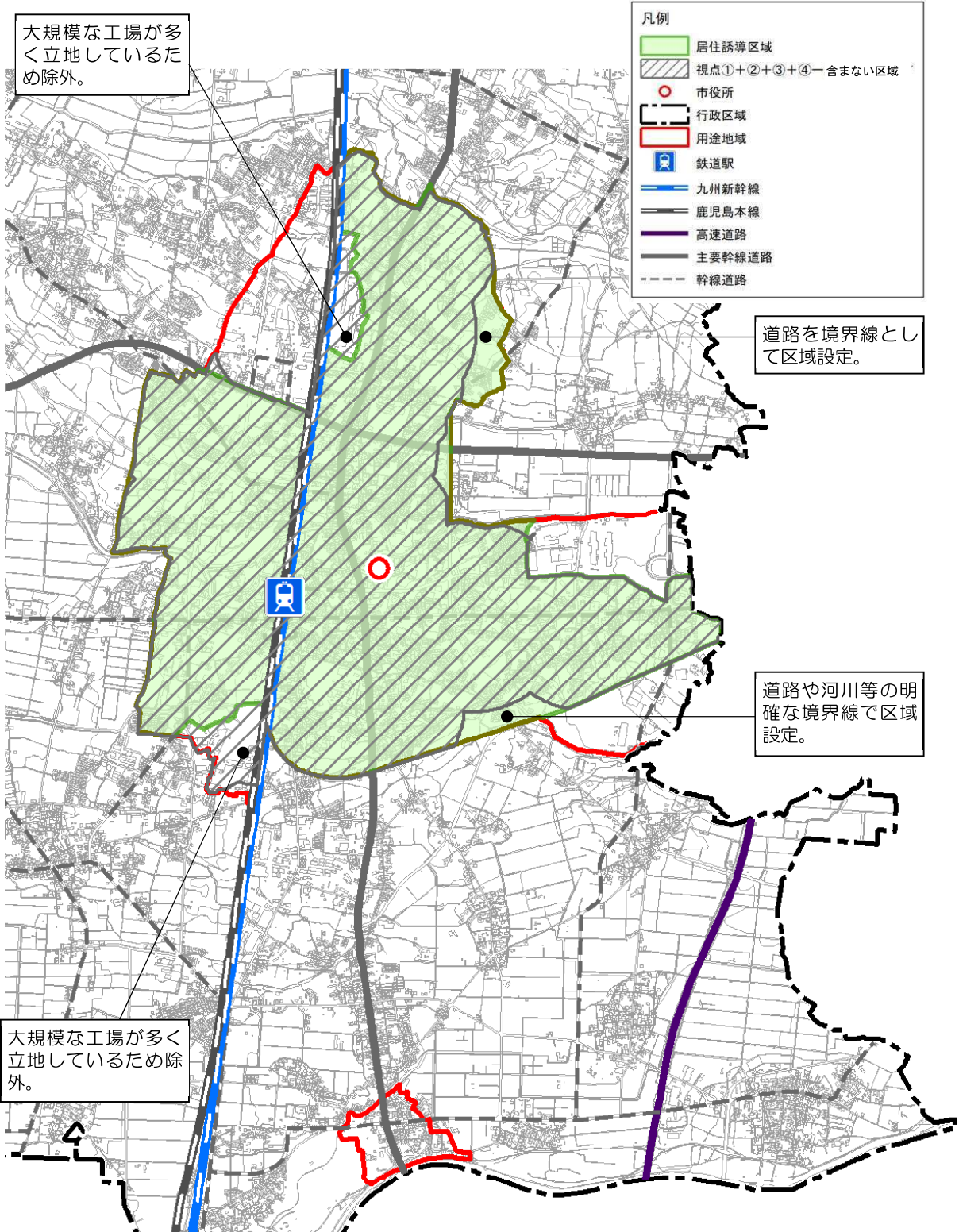
第8章

第9章

第10章

資料編

居住誘導区域設定の考え方



▲（参考）居住誘導区域設定の考え方

資料2 策定経過

2019（令和元）年度		
2019（令和元）年	4月18日	令和元年度 第1回筑後市土地利用検討委員会
	7月24日	令和元年度 第2回筑後市土地利用検討委員会
	8月19日	第1回筑後市立地適正化計画検討委員会
	9月13日 ～9月27日	市民アンケート (筑後市に居住する18歳以上の市民3,000名対象)
	10月24日	令和元年度 第3回筑後市土地利用検討委員会
	11月19日	第2回筑後市立地適正化計画検討委員会
	2020（令和2）年	1月29日
2月18日		第3回筑後市立地適正化計画検討委員会

2020（令和2）年度		
2020（令和2）年	5月15日	令和2年度 第1回筑後市土地利用検討委員会
	5月29日	第4回筑後市立地適正化計画検討委員会（書面開催）
	6月25日	経営会議
	7月31日	令和2年度 第2回筑後市土地利用検討委員会
	8月5日	第5回筑後市立地適正化計画検討委員会
	9月4日	筑後市議会 全員協議会への報告
	9月29日	令和2年度 第3回筑後市土地利用検討委員会
	10月6日	第6回筑後市立地適正化計画検討委員会
	10月12日	筑後市立地適正化計画（素案）市民説明会 ■開催場所：筑後市役所サンコア3階 軽運動室
	10月16日	筑後市立地適正化計画（素案）市民説明会 ■開催場所：九州芸文館 教室・工房3, 4
	10月21日	筑後市立地適正化計画（素案）市民説明会 ■開催場所：北部交流センター（チクロス）ホール1, 2
	10月27日	筑後市立地適正化計画（素案）市民説明会 ■開催場所：サザンクス筑後（小ホール）
	12月7日 ～12月24日	パブリックコメント
	2021（令和3）年	1月20日
1月27日		第7回筑後市立地適正化計画検討委員会（書面開催）
2月1日		経営会議
2月10日		筑後市議会 全員協議会への報告
2月18日		筑後市都市計画審議会へ諮問
3月31日		公表

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編



筑後市立地適正化計画検討委員会



筑後市都市計画審議会



市民説明会（筑後市役所サンコア）



市民説明会（九州芸文館）



市民説明会（北部交流センター）



市民説明会（サザンクス筑後）

資料3 策定体制

〈筑後市立地適正化計画検討委員会構成〉

職名	分野	氏名	役職等	備考
委員長	有識者	黒瀬 武史	九州大学大学院 准教授	
委員	行政関係	野上 和孝	福岡県 建築都市部 都市計画課長	令和元年度
委員	行政関係	松村 知樹	福岡県 建築都市部 都市計画課長	令和2年度
委員	農業	山口 浩司	福岡八女農業協同組合 筑後地区センター 理事	
委員	商業	富安 春二	筑後商工会議所 専務理事	
委員	交通	岡本 卓也	西鉄バス久留米(株) 常務取締役 営業本部長	
委員	交通	田中 智太郎	堀川バス(株) 取締役 統括部長	
委員	福祉	一ノ瀬 諭	筑後市社会福祉協議会	
委員	教育	西坂 ヨシエ	社会教育委員 副会長	
委員	子育て	中嶋 顕真	筑後市保育協会 会長	
委員	住宅	秋山 伸也	公益社団法人 福岡県宅地建物取引業協会 県南支部 支部長	
委員	市民	永野 覺	行政区長会 副会長	令和元年度
委員	市民	力武 忠晴	行政区長会 副会長	令和2年度

〈筑後市土地利用検討委員会構成〉

建設経済部長	総務部長
企画調整課長	商工観光課長
農政課長	都市対策課長
道路課長	水路課長
上下水道課長	農業委員会事務局長
子育て支援課長	福祉課長
学校教育課長	

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

資料4 用語解説

あ行

■オープンスペース

公園などの公共施設において、建物などによって覆われていない土地の総称。

か行

■開発許可

都市計画法に基づく開発行為などに対する許可制度で、都市計画区域の無秩序な市街化を防止し、良好な都市環境を確保するための都市計画制限。また、一定の開発行為については、都市計画区域の内外にかかわらず許可の対象となり、適正な都市的土地利用の実現のための役割をはたす。

■幹線道路

都市の骨格を形成する道路または都市間を連絡する道路。

■急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づき、県が指定する区域。崩壊するおそれのある急傾斜地（傾斜度が30度以上の土地）で、その崩壊により一定規模以上の人家、官公署、学校、病院、旅館等に危害が生じるおそれのある土地及びこれに隣接する土地のうち、一定の行為を制限する必要がある土地。

■公共交通結節点

複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。

■公共施設等総合管理計画

地方公共団体が所有する全ての公共施設等を対象に、地域の実情に応じて、総合的かつ計画的に管理する計画。

■工業専用地域

都市計画法による用途地域の一つで、工業の業務の利便の増進を図るための専用地域。

■工業地域

都市計画法による用途地域の一つで、主に工業の業務の利便の増進を図る地域。

■洪水時家屋倒壊等氾濫想定区域

家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域。

■洪水浸水想定区域

水防法に基づく区域で、洪水予報河川及び水位周知河川に指定された河川において洪水が発生し、その洪水により万が一氾濫した場合の浸水が想定される区域と予想される水深を示したものの。

さ行

■災害危険区域

建築基準法第39条の規定に基づき、地方公共団体が指定する区域。県は、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に指定された「急傾斜地崩壊危険区域」を、条例により「災害危険区域」として指定している。この区域内においては、原則として、居室を有する建築物を建築してはならない、となっている。

■災害時個別支援計画

災害に備え、高齢者や障害者など、災害時に自ら避難することが困難であり、避難の支援が必要な方一人ひとりについて、避難場所、避難ルート、避難を手助けする方（支援者）などをあらかじめ定めておく計画。

■市街化区域

都市計画区域のうち、市街地として積極的に整備・開発する区域で、既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

■市街化調整区域

都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

■総合計画

まちづくりを総合的かつ計画的に進めるため、行政運営の総合的な指針として地方公共団体が策定する計画。

た 行

■高潮浸水想定区域

水防法に基づく区域で、想定される最大規模の高潮により氾濫が発生した場合に、浸水が想定される区域及び最大浸水深を図化したもの。

■地域公共交通計画

地域公共交通活性化再生法に基づく、全ての地方公共団体における地域交通に関するマスタープランとなる計画。

■地区計画

住民の意向を反映しながら、地区の特性に応じたきめ細かい計画を定め、建物などを規制・誘導し、当該地区にふさわしいまちづくりを総合的に進めるための制度。

■筑後市コミュニティ自動車

道路運送法第 78 条に基づく自家用有償旅客運送であり、公共交通不便地域について、地域の実情に応じ、市と地域が協働し運行している旅客輸送。

■地すべり防止区域

地すべり区域と隣接する地域の面積が一定規模以上のもので、河川、道路、官公署、学校などの公共建物、一定規模以上の人家、農地に被害を及ぼすおそれのあるものとして、地すべり等防止法に基づき国土交通大臣が指定する区域。

■津波災害警戒区域

津波防災地域づくりに関する法律に基づき、県が指定する区域。津波が発生した場合に住民等の生命又は身体に危害が生ずる恐れがあり、津波による人的災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべきとして指定された土地の区域。

■津波浸水想定

津波防災地域づくりに関する法律に基づき、津波があった場合に想定される浸水の区域及び水深として県が指定するもの。

■DID（ディー・アイ・ディー）

国勢調査による統計データに基づき、市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区。

■投資的経費

道路、橋梁、公園、学校、公営住宅の建設等社会資本の整備に要する経費で、普通建設事業費や災害復旧費等から成っている。

■特定用途制限地域

用途地域が定められていない非線引き都市計画区域等において、良好な環境づくりや環境維持を目的とし、各地域の特性に適した土地利用が行われるよう、建築物の用途に対して規制できる地域のこと。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

■特定用途誘導地区

都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設など都市機能増進施設を誘導するべく都市計画で定められる地区。

■都市計画運用指針

都市計画制度の運用にあたっての基本的な考え方や、都市計画制度、手続きの運用の在り方、個別政策課題への対応について、国が地方公共団体に対して示した指針。

■都市計画区域

自然的、社会的条件や人口、土地利用、交通量などの現状と将来の見通しを勘案して一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域で、都市計画法に基づき県により指定された区域。

■都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。住民に最も近い立場である市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、将来の都市構造、土地利用、地域別構想など、あるべき「まち」の姿を定めるもの。

■都市洪水想定区域

都市河川において、洪水予防の目標となるべき降雨が生じた場合に洪水（破堤、溢水による外水の流入）による浸水が想定される区域をいい、特定都市河川浸水被害対策法に基づき、国土交通大臣または都道府県知事が指定する。

なお、同様の降雨によって都市浸水（下水道等の排水施設や公共の水域に雨水を排出できないことによる内水による浸水）が想定されるとして指定される区域を「都市浸水想定区域」という。

■都市構造再編集集中支援事業

立地適正化計画に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内（概ね 5 年）の医療、社会福祉、子育て支援等の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、防災力強化の取組等に対して総合的・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再編を図ることを目的とする事業。

■都市再生特別措置法

急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上等を目的に平成 14 年に制定された法律。平成 26 年の改正により、立地適正化計画の策定が可能となっている。

■都市のスポンジ化

空き家や空き地が多数発生し、多数の穴を持つスポンジのように都市の密度が低下すること。

■土砂災害警戒区域

土砂災害防止法に基づき、土砂災害が発生した場合に住民等の生命または身体に危険が生じるおそれがあるとして県が指定する区域。

■土砂災害特別警戒区域

土砂災害防止法に基づき、土砂災害が発生した場合に建築物に損壊が生じ、住民等の生命または身体に著しい危険が生じるおそれがあるとして県が指定する区域。

な行

■長浜地区地区計画

土地利用の混在を防ぎながら、活力ある工業地区の形成を目指すため、九州自動車道八女インターチェンジから南へ約 300m離れた地区（25ha）において策定された地区計画。

■認定農業者制度

農業者が農業経営基盤強化促進基本構想に示された農業経営の目標に向けて、自らの創意工夫に基づき、経営の改善を進めようとする計画を市町村が認定し、これらの認定を受けた農業者に対して重点的に支援措置を講じようとするもの。

■農業振興地域

今後、相当期間（概ね10年以上）にわたり、総合的に農業振興を図るべき地域。国の定める「農業振興地域整備基本方針」に基づき、都道府県知事が指定する。

は行

■100mメッシュ人口推計

国勢調査人口のGISデータを基に、人口を100mメッシュ毎の建物棟数で按分し、各メッシュにおける将来人口についてコーホート要因法を用いて推計したデータ。

ま行

■メッシュ

網の目といった意味を持ち、100mメッシュであれば100m×100mの四角のこと。

や行

■用途地域

都市計画法に基づく地域地区の一つ。都市内における土地の合理的利用を図り、市街地の環境整備、都市機能の向上を目的として建築物の用途、密度、形態などを規制・誘導する制度。現在、13種類の用途地域がある。

ら行

■リノベーション

既存の建物に大規模な工事を行うことで、用途や機能を変更して性能を向上させたり、付加価値を与えること。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

資料編

お問い合わせ先

筑後市建設経済部 都市対策課

〒833-8601 福岡県筑後市大字山ノ井 898 番地

TEL : 0942-53-4111 FAX : 0942-52-5928

【筑後市ホームページ】 <http://www.city.chikugo.lg.jp/>





安全・安心でゆとりのある暮らしを実現できる田園都市・筑後

