



遠賀町立地適正化計画

平成30年6月

福岡県 遠賀町

目次

1. はじめに.....	- 1 -
1-1. 立地適正化計画とは.....	- 1 -
1-2. 遠賀町立地適正化計画策定について.....	- 2 -
2. 遠賀町の現況	- 5 -
2-1. 上位・関連計画の位置づけ	- 5 -
2-2. 都市の現況	- 9 -
2-3. 将来の遠賀町のためのコンパクトなまちづくりに関するアンケート	- 28 -
3. 基本課題の整理.....	- 33 -
4. 立地の適正化に関する基本的な方針	- 36 -
4-1. 基本理念	- 36 -
4-2. コンパクトなまちづくりの方向性	- 37 -
4-3. コンパクトなまちづくりに向けた都市の骨格	- 38 -
5. 都市機能誘導区域および誘導施設に関する事項	- 42 -
5-1. 都市機能誘導区域の設定	- 42 -
5-2. 誘導施設の設定	- 49 -
6. 居住誘導区域に関する事項.....	- 54 -
7. 誘導施策.....	- 60 -
8. 計画の評価.....	- 62 -
9. 届出制度.....	- 63 -

1. はじめに

1-1. 立地適正化計画とは

■立地適正化計画とは

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、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、財政および経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。

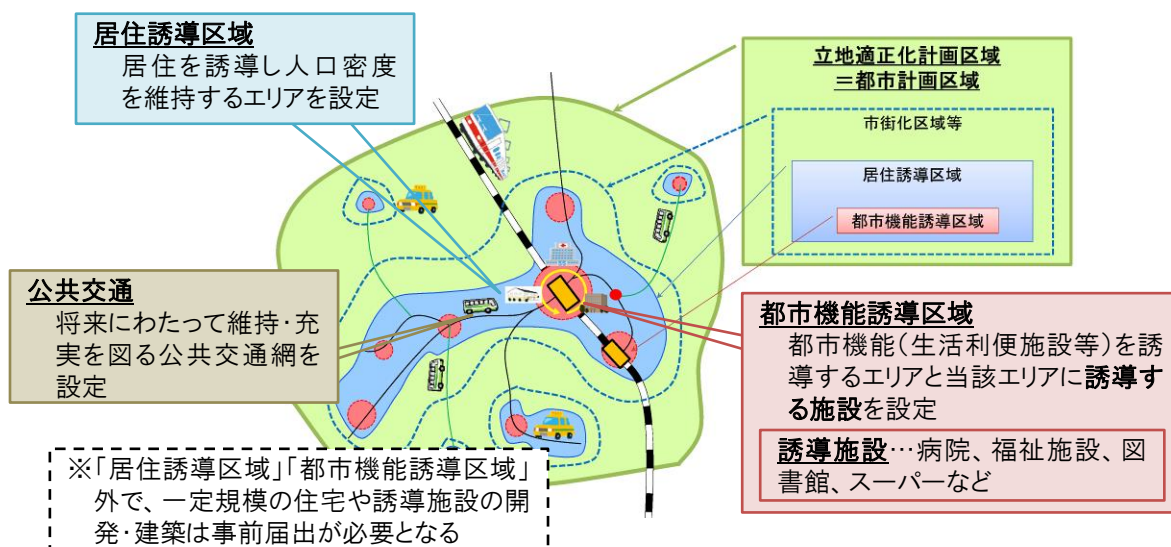
こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等を一定のエリアへ誘導し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等に容易にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直していくことが必要となっています。

このような背景を踏まえ、都市再生特別措置法が改正（平成26年（2014年）8月）され、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを目指し、市町村は「立地適正化計画」の作成が可能となりました。

■立地適正化計画で定める事項

立地適正化計画では、法で概ね以下の事項を定めることとされています。

- 立地適正化計画の区域
- 住宅および都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- 都市の居住者の居住を誘導すべき区域（居住誘導区域）と市町村が講ずべき施策
- 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（都市機能誘導区域）と市町村が講ずべき施策
- 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（誘導施設）とその整備に関する事業
- その他、住宅および誘導施設の立地の適正化を図るために必要な事項（居住の誘導等のために講ずべき公共交通等に関する施策など）



図：立地適正化計画のイメージ

1-2. 遠賀町立地適正化計画策定について

(1) 遠賀町立地適正化計画の目的

遠賀町においても、平成12年をピークに人口減少が進んでおり、国立社会保障人口問題研究所による推計では、平成52年の将来人口は約15,000人となり、現在（約19,000人）に比べて約2割減少すると予測されています。一方、高齢化率は平成17年に20%に達し、超高齢社会に突入しており、平成32年には老年人口の割合が1/3を超えると予測されています。

この急激な人口減少、高齢化の進行は、現在の市街地の空洞化や生活利便施設の撤退および高齢者福祉施設の不足をもたらす他、低密度な市街地が拡大することで、町民一人当たりの都市基盤施設の維持管理費が増大するなど、町の財政運営がひっ迫することが予測されます。加えて、人口減少により現在の公共交通事業者の撤退による公共交通サービスの低下や、さらなる利用者の減少といった悪循環が発生することが予想されます。

他方、本町では福岡都市圏、北九州都市圏の中間に位置する特性を生かすとともに、公共交通の利便性の高い沿線居住を進めて行くため、遠賀町都市計画マスタープラン、遠賀町地域公共交通網形成計画、遠賀川駅南地区まちづくり構想等において、JR遠賀川駅周辺のまちづくりを進めているところです。

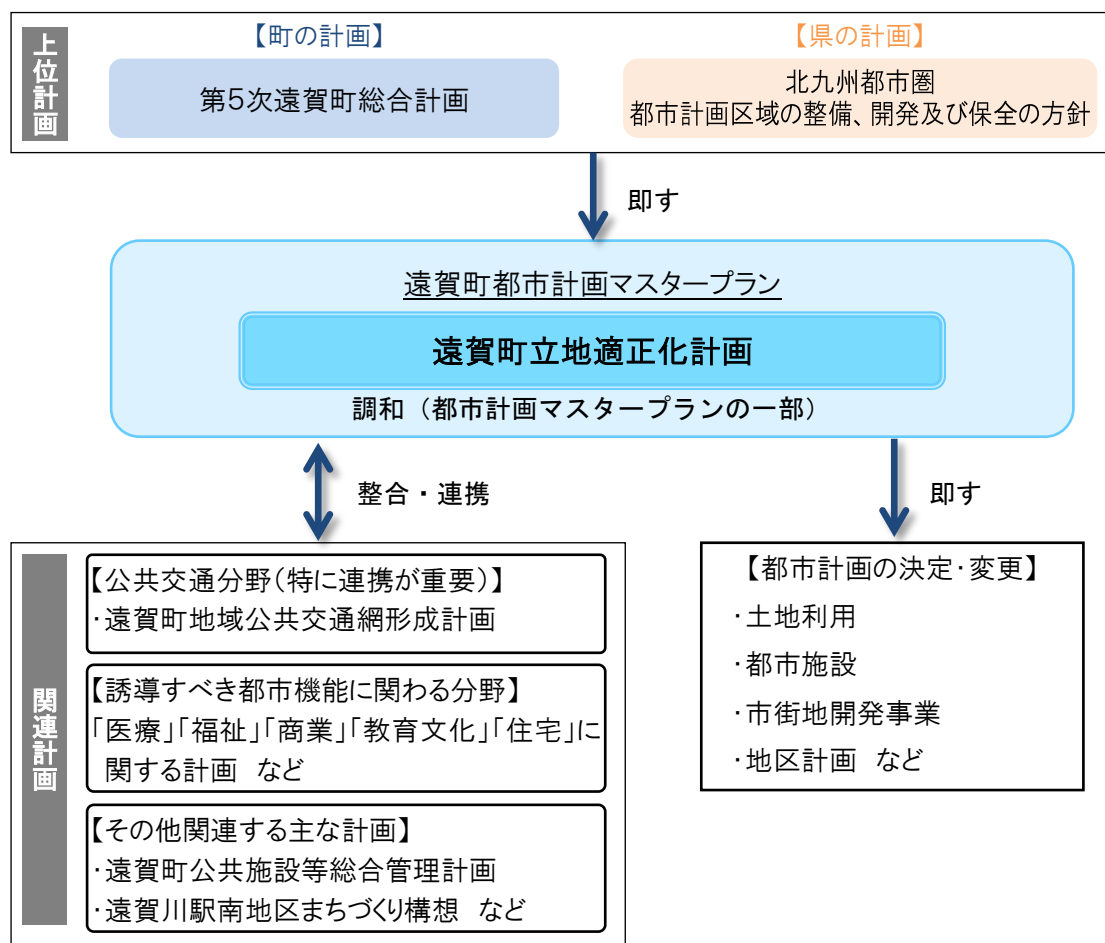
このような背景の中、本町では「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを実現することを目的として、遠賀町立地適正化計画の策定を進めます。

（２）遠賀町立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市全体の観点から居住機能や商業・医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして作成するもので、都市計画マスタープランの一部とみなされます。（都市再生特別措置法第８２条）

また、立地適正化計画では、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携が重要となるため、「立地適正化計画」と「地域公共交通網形成計画」を連携して進めることとしています。

＜遠賀町立地適正化計画の位置づけ＞



(3) 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、各種計画と連携した効率的・効果的に計画を実施するため、目標年次は、第7次遠賀町総合計画（予定）期間を考慮し、平成52年度とします。

なお、立地適正化計画が時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能となることから、概ね10年ごとに計画達成状況を評価し、状況に合わせて各種誘導区域や取り組み内容など、計画の修正や見直しを行います。

<計画期間>

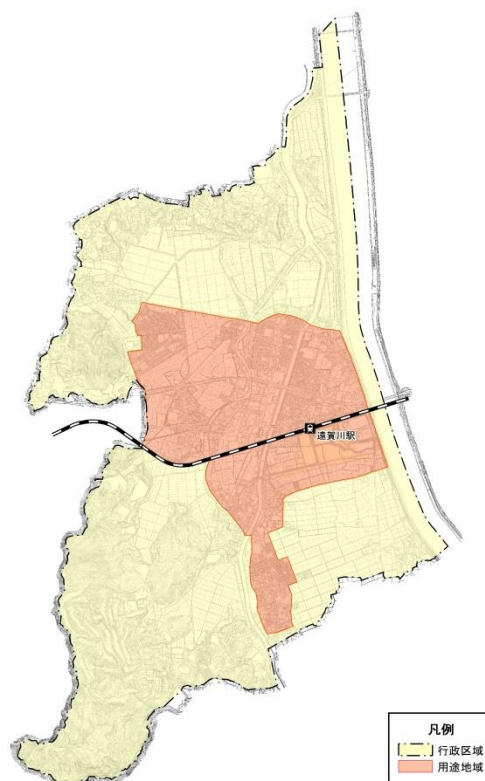
平成30年（2018年）4月～平成53年（2041年）3月まで

	H24 年度 (2012 年) ▶ H33 年度 (2021 年)	H34 年度 (2022 年) ▶ H43 年度 (2031 年)	H44 年度 (2032 年) ▶ H53 年度 (2041 年)
遠賀町総合計画	第 5 次計画	第 6 次計画	第 7 次計画
遠賀町 立地適正化計画	H30 年度(2018) H52 年度(2040)		

(4) 計画区域

立地適正化計画は、都市計画区域内を対象にした計画となります。遠賀町においても都市全体を見渡す観点から都市計画区域全体（＝行政区）を対象とします。

遠賀町の面積 2,215ha
用途地域の面積 575ha



2. 遠賀町の現況

2-1. 上位・関連計画の位置づけ

既存の上位・関連計画において、本町の「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えについては、以下のとおり位置づけられています。なお、ここでは本計画の上位計画となる「総合計画」、「都市計画マスタープラン」や特に連携を図ることが重要となる公共交通のあり方に係る「地域公共交通網形成計画」について示します。

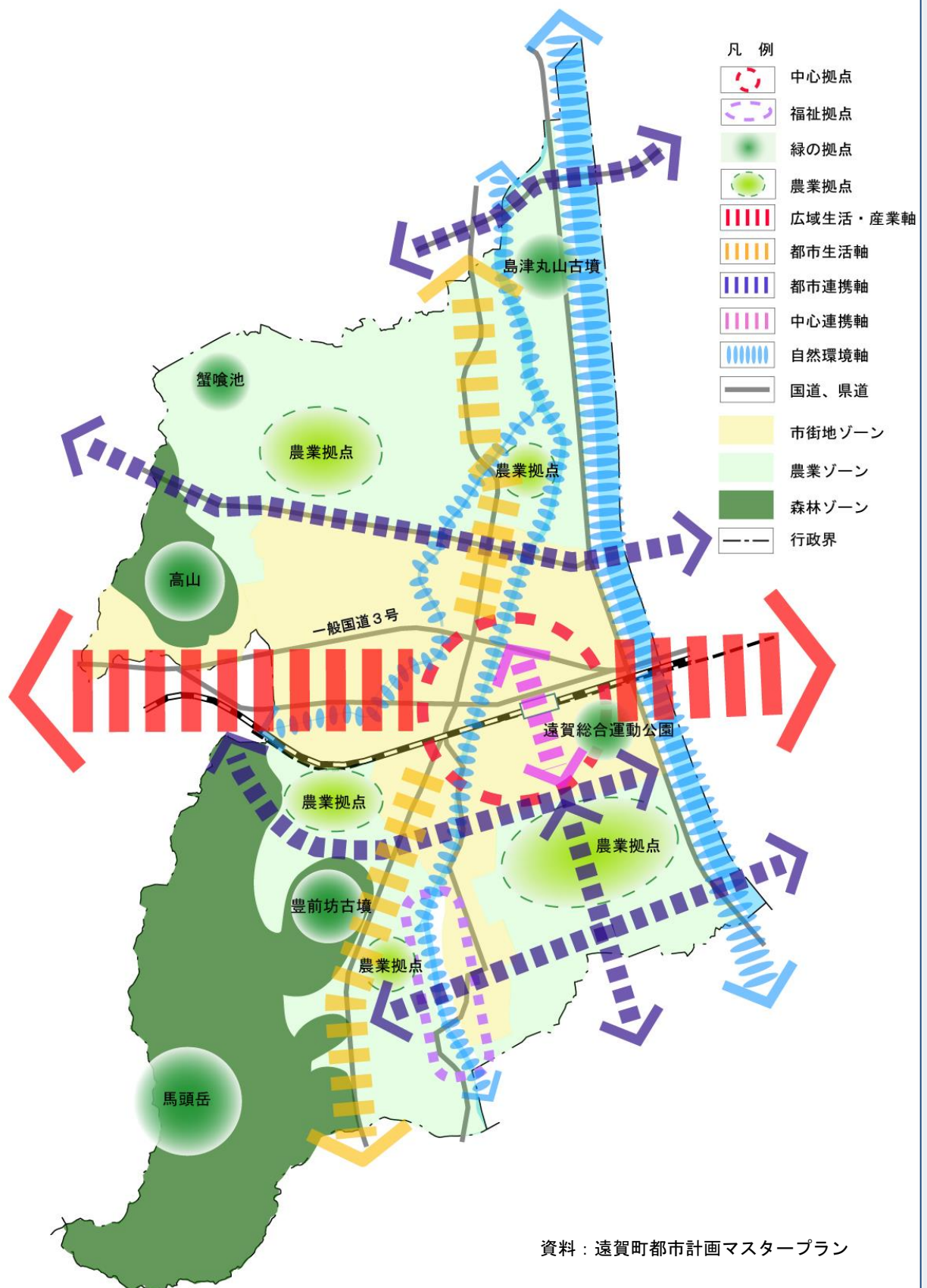
(1) 第5次遠賀町総合計画（平成24年3月策定）

将来像	笑顔と自然あふれるいきいき“おんが” ～みんなで育む絆のまち～
「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に関連する方針の要点	自然と共生する快適なまちづくり
	住宅・住環境の整備
	➤ 空き住宅の利活用（町内の空き家率 10%）
	交通・通信基盤の整備
	➤ 『遠賀町地域公共交通網形成計画』に基づく、コミュニティバスの路線・本数の見直し
	➤ JR遠賀川駅を中心とした一体的な交通網の整備
	にぎわいのあるまちづくり
	商工業の振興
	➤ 一般県道浜口・遠賀線沿線に生活の利便性を高める沿道型商業・業務施設の誘導
	➤ 主要地方道宮田・遠賀線沿線の住環境整備用地や遠賀南中学校北側用地などの未利用公共用地の有効活用
	➤ 『遠賀町都市計画マスタープラン』に基づいた、都市機能の計画的な配置による土地の有効利用と秩序ある市街地の形成
	新たな市街地の形成
	➤ 駅周辺地域の一体的な都市機能の集積によるコンパクトで生活利便性が高い市街地の形成
	➤ 駅南地区における、良好な住宅市街地の形成および民間事業者の進出や定住人口の促進のための税減免制度の拡充

(2) 遠賀町都市計画マスタープラン（平成22年度策定）

基本理念	生活都市づくり
将来都市像	魅力あふれるやすらぎの生活都市 1. 魅力あふれるコンパクトな交流空間づくり 2. 水と緑のやすらぎのある空間づくり
「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に関連する方針の要点	<u>土地利用の方針</u> ➢ JR遠賀川駅を中心とした都市機能の計画的な配置による土地の有効利用と周辺にゆとりある住宅地を配置したコンパクトな市街地形成 ➢ 市街地を取り巻く農地・集落地における農地のスプロール化の防止 <u>交通施設の基本方針</u> ➢ 遠賀川駅の駅前広場整備による駅と自動車、コミュニティバスなどとの交通結節機能の向上 ➢ コミュニティバスについて、バスルートや停留所の位置の見直し、便数の増加などによる、利用者の利便性の向上
「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に関連する都市構造の要点	<u>拠点</u> ➢ 「中心拠点」における、広域的な商業・業務等の都市機能および駅の利便性を生かした住機能等の計画的な配置 ➢ 「福祉拠点」における、医療、福祉機能の充実 <u>軸</u> ➢ 「広域生活・産業軸」における、広域的な商業・業務の配置および流通・工業等の産業の配置 ➢ 「都市生活軸」における、生活の利便性を高める商業・業務施設の計画的な立地誘導 ➢ 「中心連携軸」における、駅の利便性を高める商業・業務機能などの計画的な配置 <u>ゾーン</u> ➢ 「市街地ゾーン」における、広域生活・産業軸と都市生活軸を基軸としてその周辺に土地利用を展開する計画的な市街地の形成 ➢ 「農業ゾーン」における、業務や工業等の非住居系施設の市街地への誘導

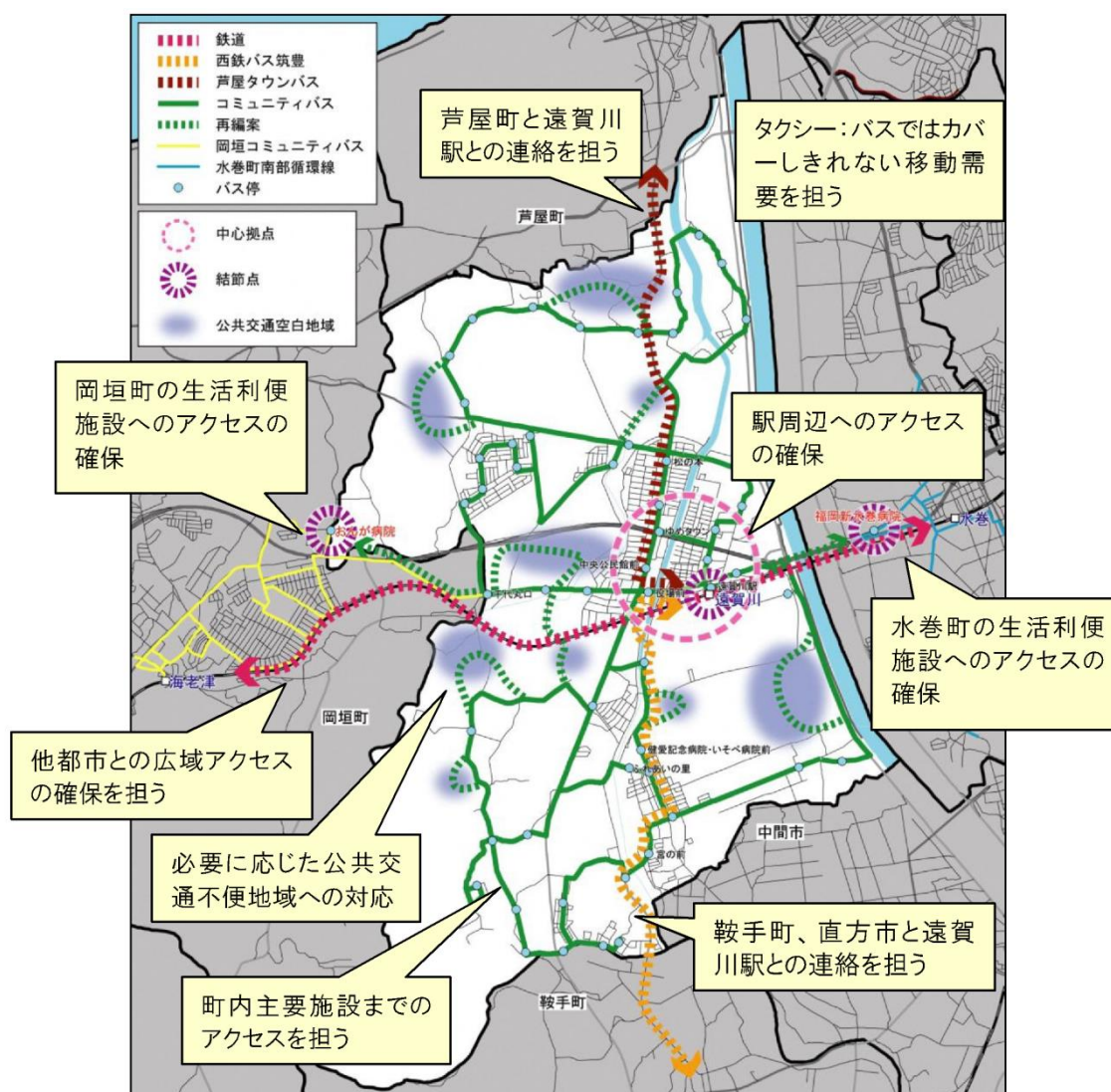
図 都市構造図



(3) 遠賀町地域公共交通網形成計画（平成29年8月）

目指す将来像	今後も遠賀町で“いきいき”と生活できる環境形成を支えることで 定住促進に向けたまちの魅力を高める公共交通
公共交通に求められる役割	➤ 住みやすい居住環境の形成の支援 ➤ 町内主要施設へのアクセス確保 ➤ 広域アクセスの確保 ➤ 安全・安心な移動環境形成の支援 ➤ 低炭素型社会の創造への寄与 ➤ 町内の商業活性化への寄与
公共交通の基本方針	1. 通勤・通学環境を高める遠賀川駅の拠点性の強化 2. 町民の日常生活における外出先へのアクセスを確保する公共交通 3. わかりやすく、利用しやすいコミュニティバス 4. 安全・安心して利用できる持続可能な公共交通

図 遠賀町公共交通ネットワークの将来イメージ



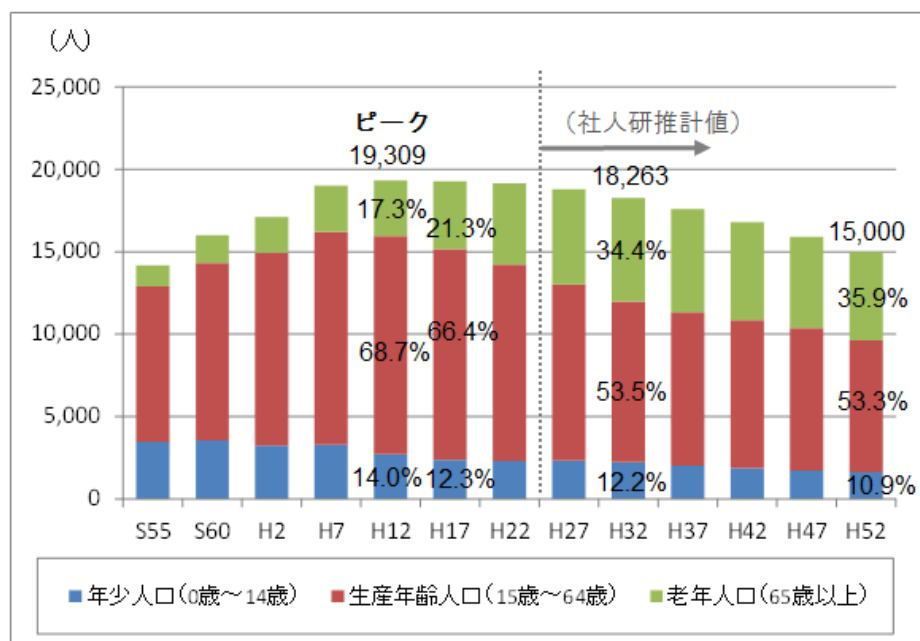
2-2. 都市の現況

(1) 人口

①人口推移および将来人口

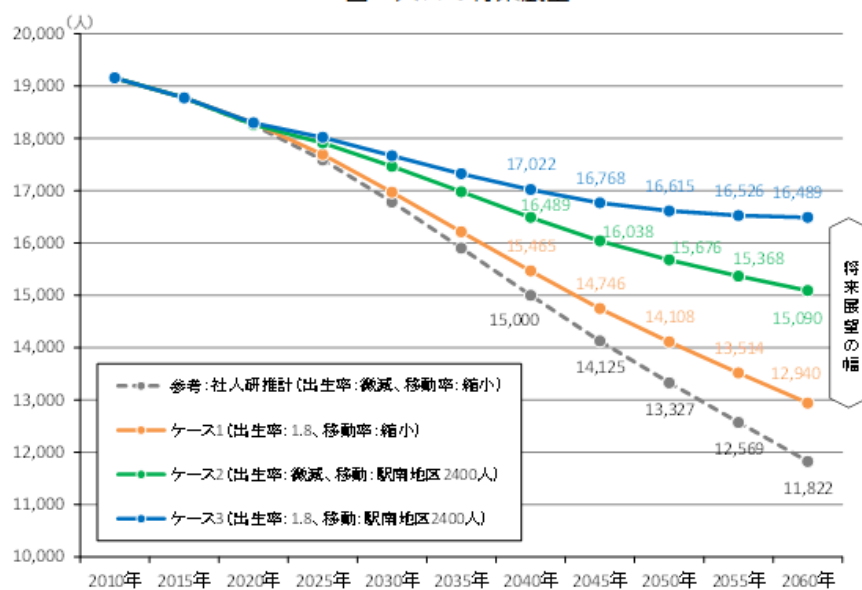
- 人口のピークは平成 12 年の 19,309 人で、ピーク時と比較して平成 52 年までに約 2 割減少すると推計
- 平成 17 年に超高齢社会（高齢化率が 21%超）に突入し、平成 32 年には老年人口の割合が 1/3 を超えると推計
- 遠賀町人口ビジョン（平成 27 年 10 月策定）では、施策効果を勘案し平成 52 年（2040 年）に約 15,500 人～17,000 人を展望

図 人口推移および将来人口



資料:国勢調査、国立社会保障人口問題研究所資料

図 人口の将来展望

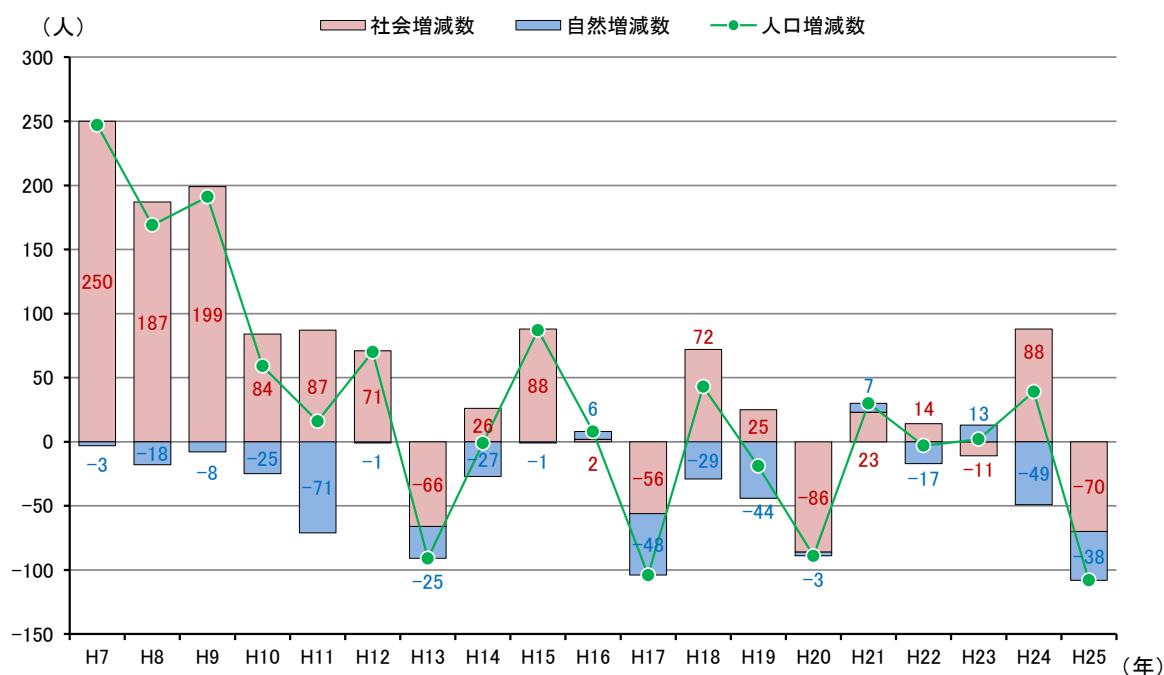


資料:遠賀町人口ビジョン

②人口の社会動態（転出・転入）、自然動態（出生・死亡）

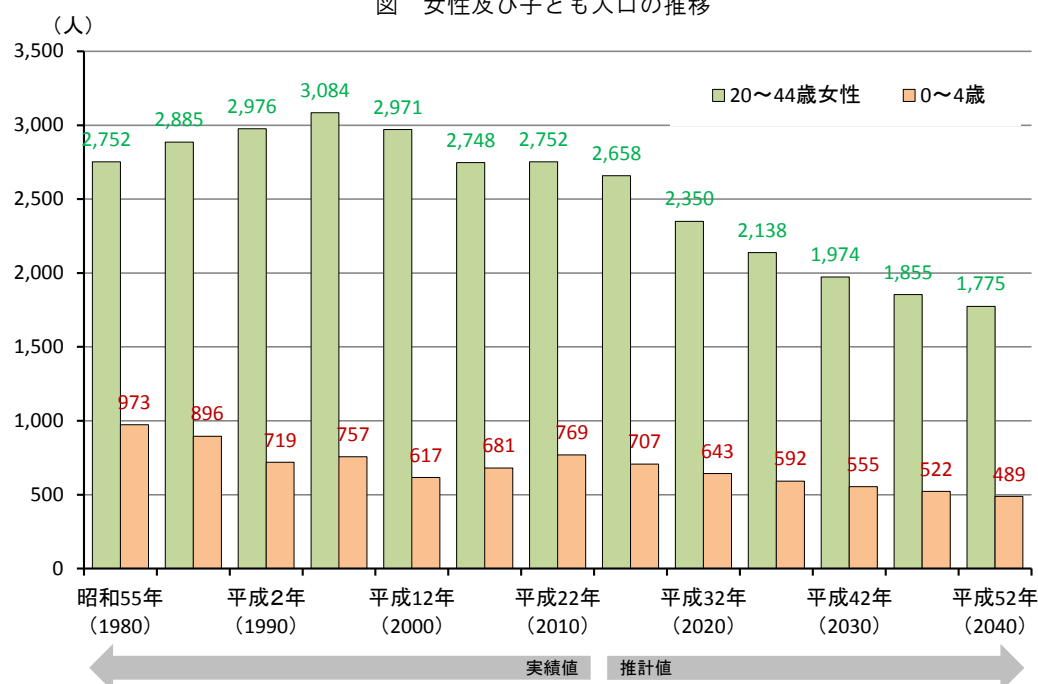
- ・平成 7 年頃は社会増がそのまま人口増に表れており、平成 13 年以降は、増加、減少を繰り返している
- ・人口減少の要因の一つとして若年女性の減少があり、本町の 20～44 歳女性人口は平成 7 年の 3,084 人をピークに減少が続くと推計
- ・社会動態においても、若い世代（「10～14 歳から 15～19 歳」と「15～19 歳から 20～24 歳」）になるときに転出超過がみられ、女性の減少、若い世代の減少により、子どもの数も減少することが予想される

図 社会動態と自然動態の推移



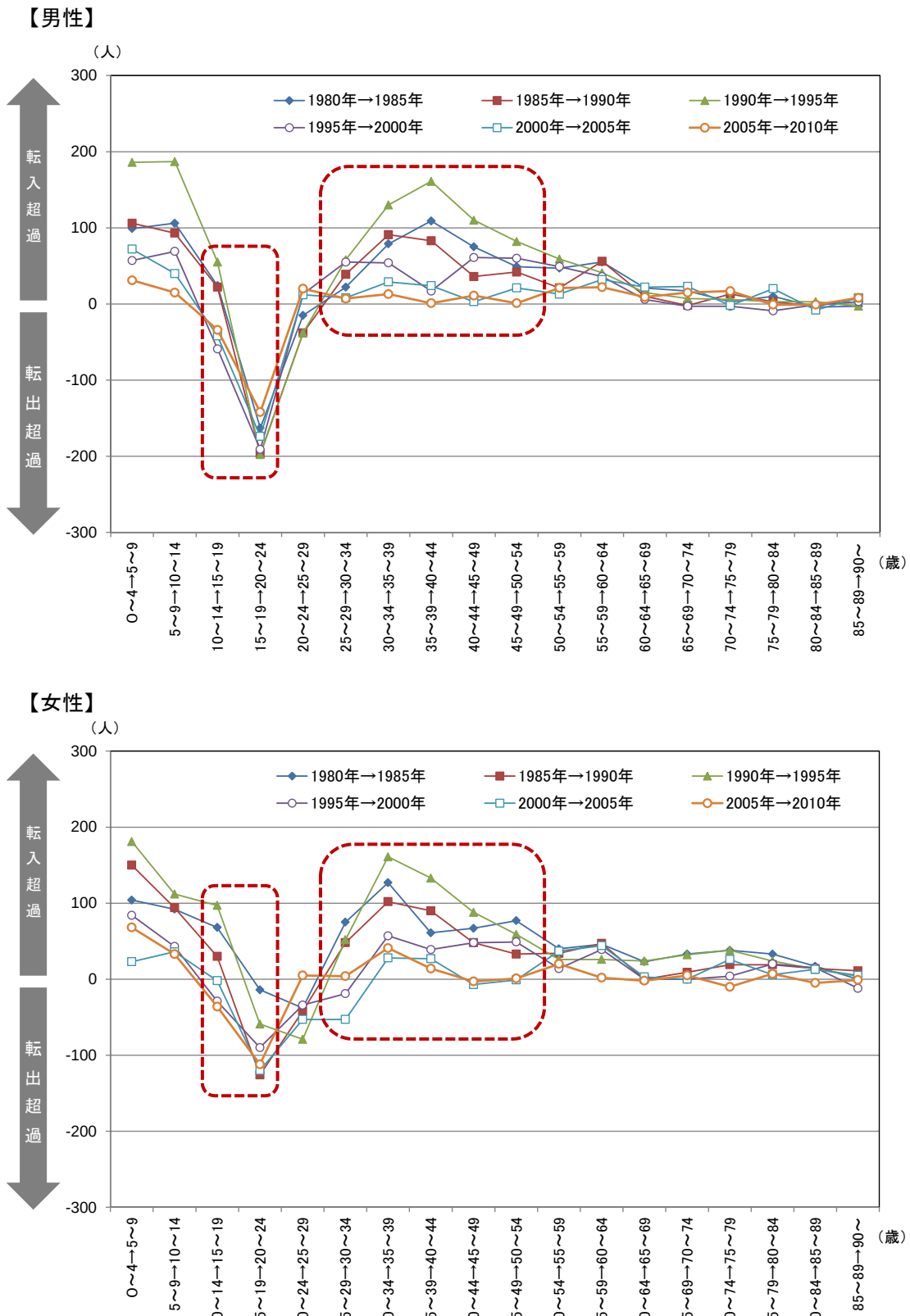
資料: 遠賀町人口ビジョン

図 女性及び子ども人口の推移



資料: 遠賀町人口ビジョン

図 年齢階級別性別純移動数（時系列）



資料：遠賀町人口ビジョン

③人口密度・高齢化率の推移

- ・用途地域内の人口密度は、平成 12 年の 23.9 人/ha をピークに減少
- ・小地域(メッシュ)別に人口密度をみると、平成 27 年現在、田園地区、JR 遠賀川駅・役場周辺の市街地、木守・浅木地区に一定規模の人口が集積
- ・平成 52 年の小地域(メッシュ)別人口密度をみると、上記地区に一定の集積がみられるが、増減率をみると、10 人/ha 以上の減少を示す箇所が多く分布
- ・小地域(メッシュ)別高齢化率をみると、平成 27 年現在、JR 遠賀川駅・役場周辺の市街地、木守・浅木地区、老良地区で高齢化率が高く、平成 52 年には、ほとんどの地域で 40%を超える。

図 人口密度の推移

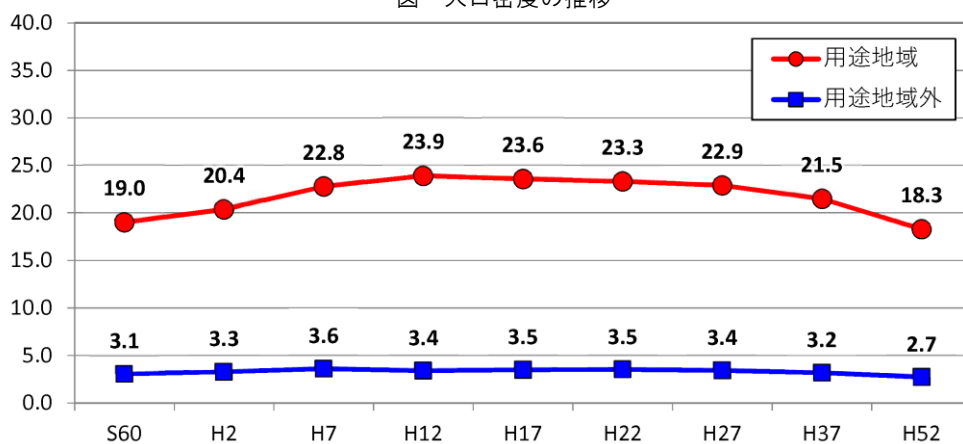


図 小地域(メッシュ)別人口密度

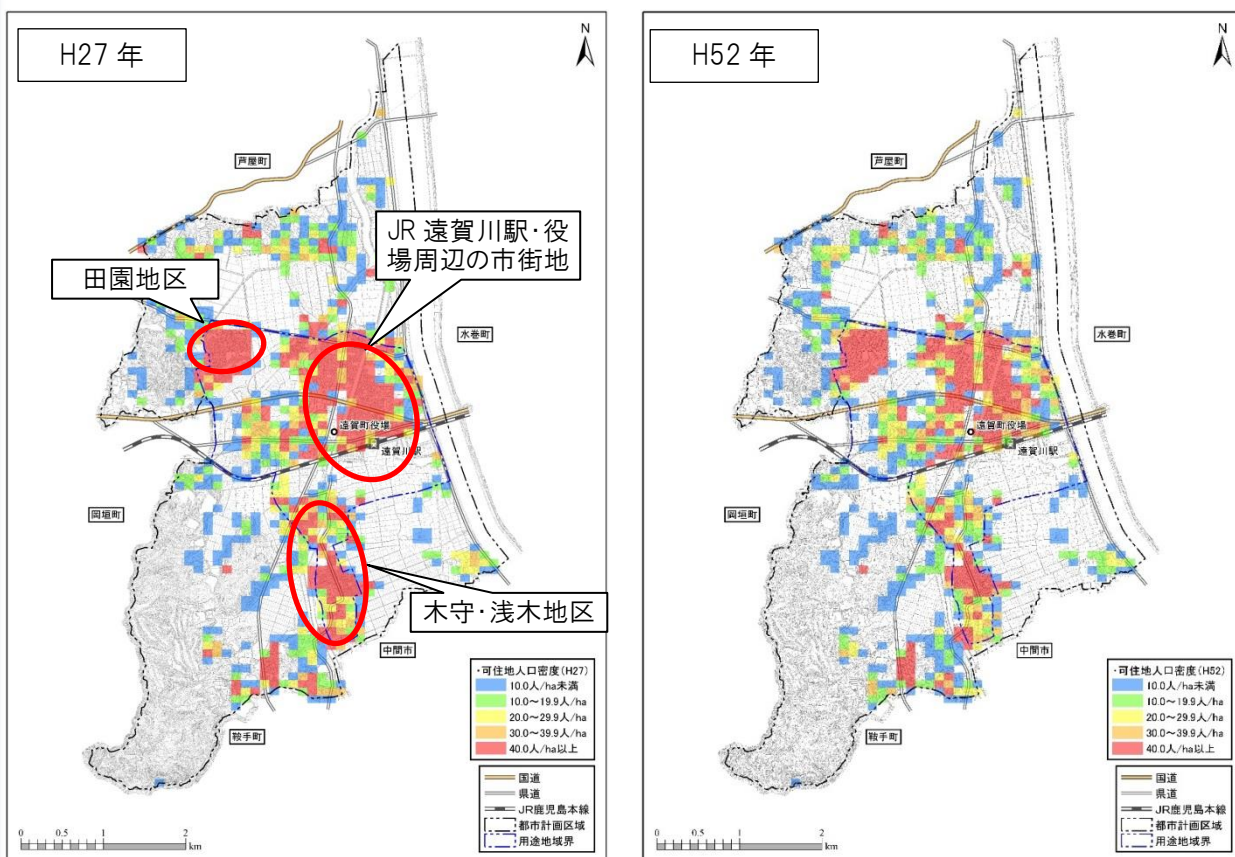


図 小地域(メッシュ)別人口密度の増減率 (H27→H52)

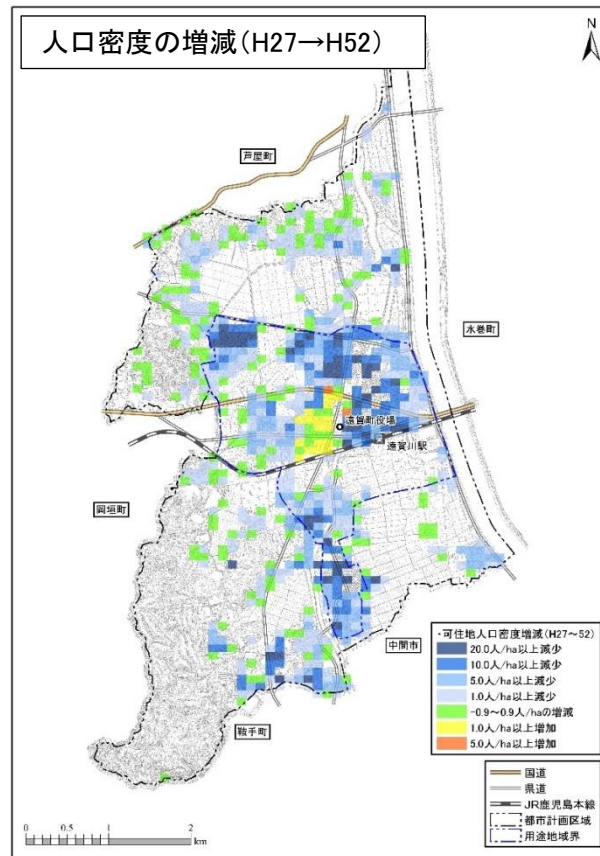
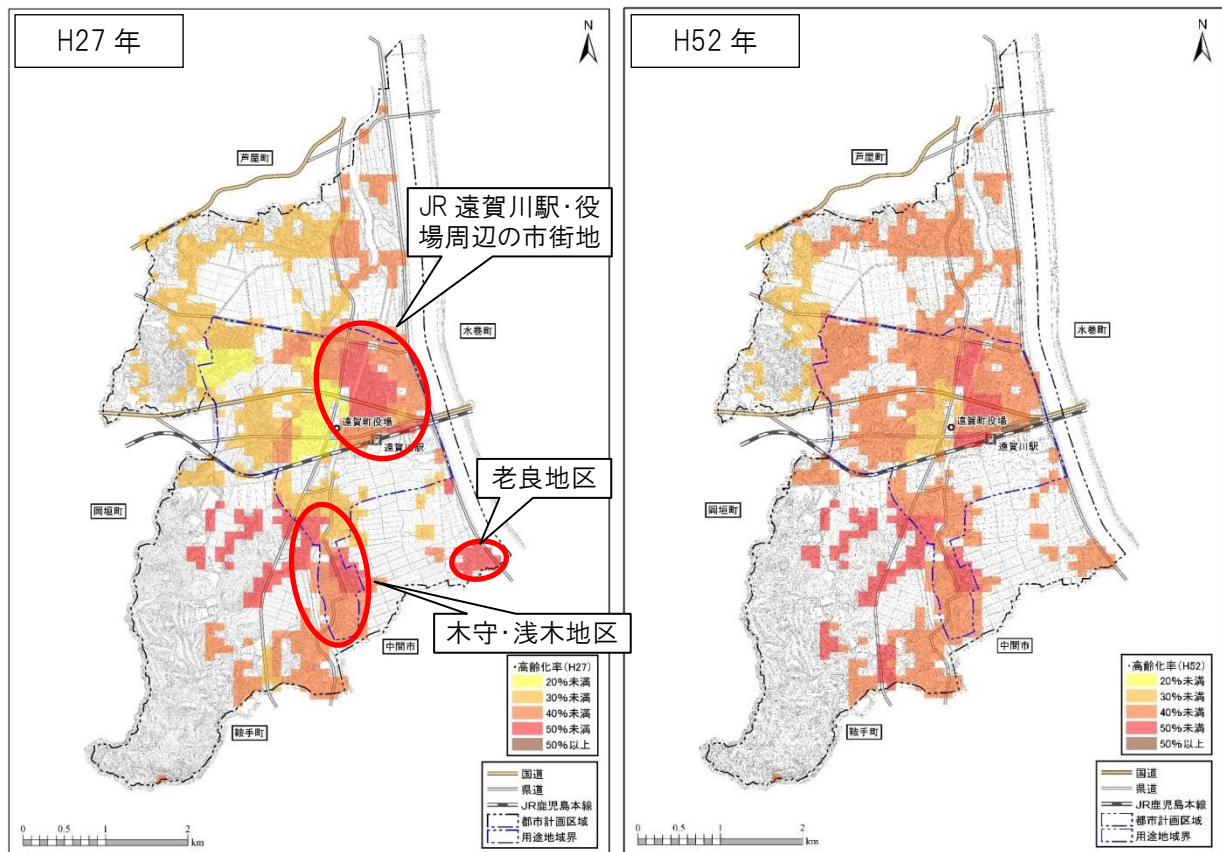


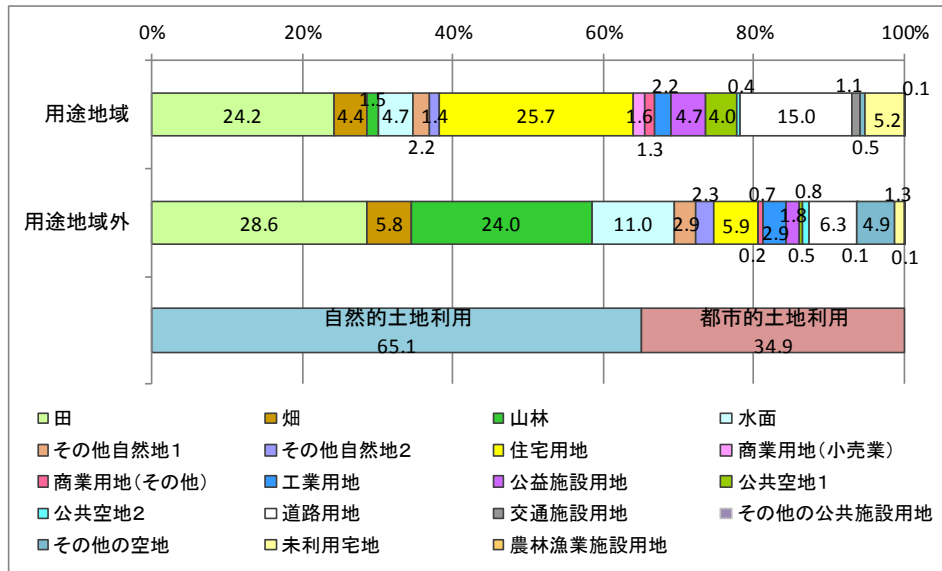
図 小地域(メッシュ)別高齢化率



(2) 土地利用・建物

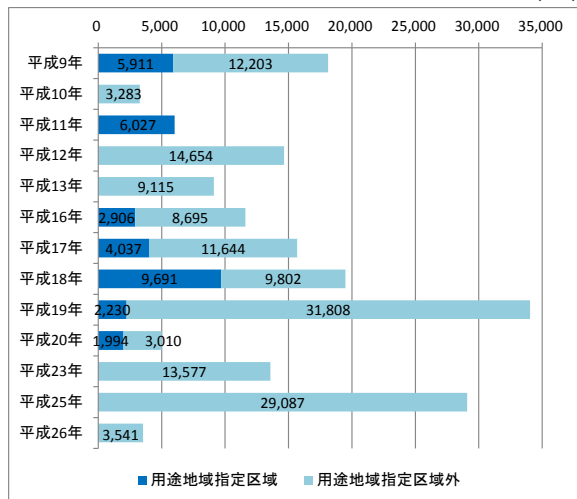
- ・用途地域内においても田畑等の都市的未利用地が多く分布
- ・開発状況をみると、用途地域が適切な機能を果たしていない
- ・駅周辺などの市街地を中心に空き家が分布

◇土地利用現況



資料：平成 26 年度都市計画基礎調査

◇開発許可面積の推移

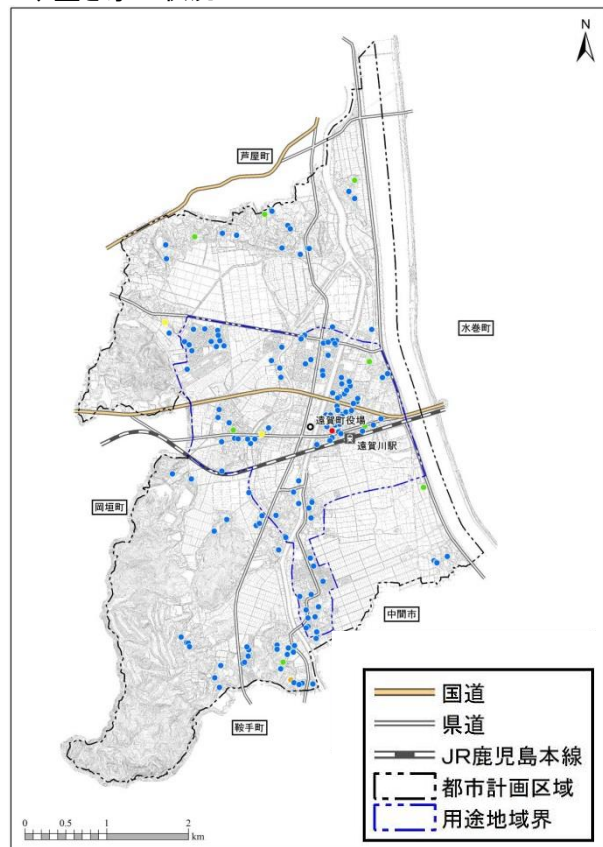


資料：平成 26 年度都市計画基礎調査

◇空き家の状況

空き家

- A評価：小規模の修繕により再利用が可能
- B評価：管理が行き届いていないが、当面の危険性は少ない
- C評価：管理が行き届いておらず、損傷が激しい
- D評価：倒壊の危険性があり、修繕や解体などの緊急度が高い
- E評価：倒壊の危険性があり、解体などの緊急度が極めて高い

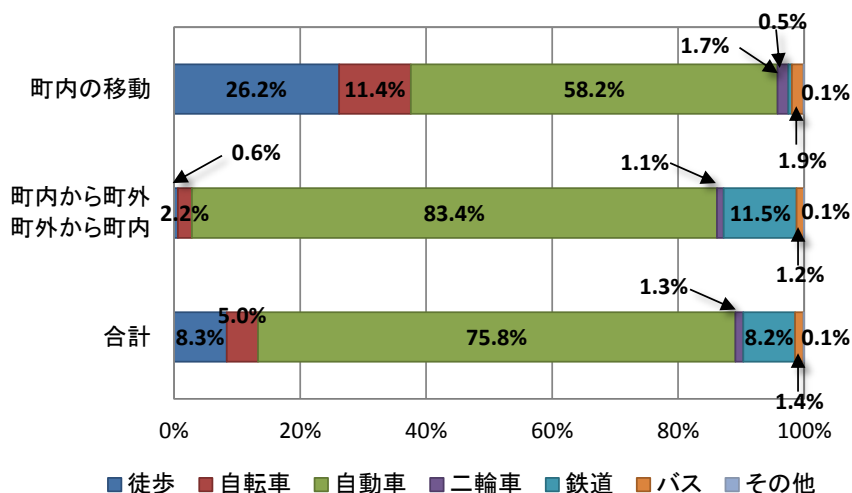


資料：庁内資料

(3) 都市交通

①交通手段の動向

- ・遠賀町民の移動の交通手段は自動車が増え、町外への移動・町外からの移動は8割を超える
- ・公共交通の利用をみると、鉄道利用は合計で8.2%、町外への移動・町外からの移動では11.5%に対し、バス利用は合計で1.4%、町外への移動・町外からの移動でも1.2%と低い状況

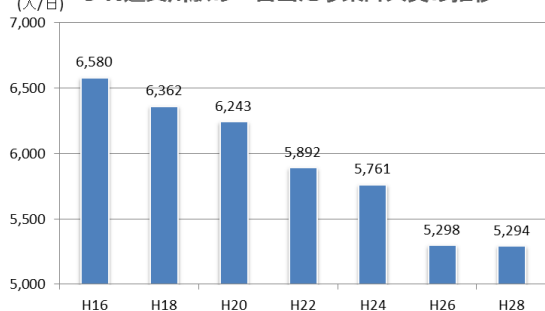


資料：第4回北部九州パーソントリップ調査（2005.11）

②公共交通の利用者数の推移

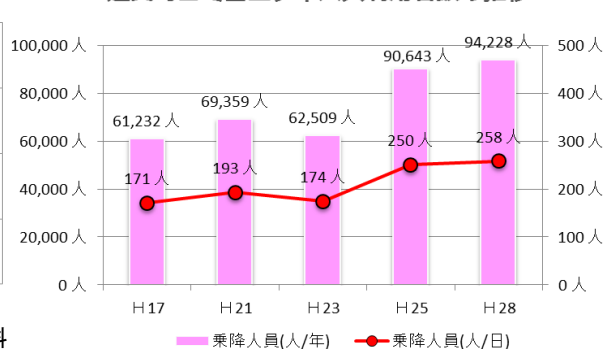
- ・JR遠賀川駅の一日当たり乗降客数は減少を続けており、約10年間で約2割減少
- ・路線バスの利用者数は減少傾向にあるが近年は横ばい
- ・遠賀町コミュニティバスの利用者数は増加傾向

JR遠賀川駅の一日当たり乗降人員の推移



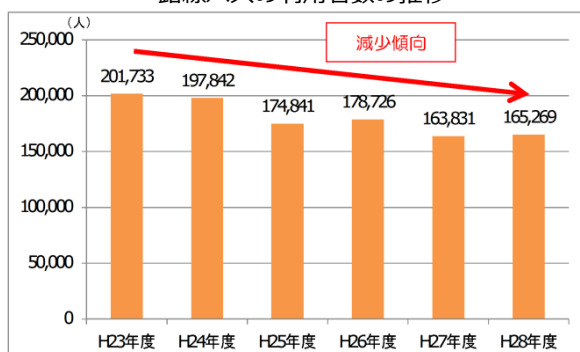
資料：JR九州資料

遠賀町コミュニティバス利用者数の推移



資料：庁内資料

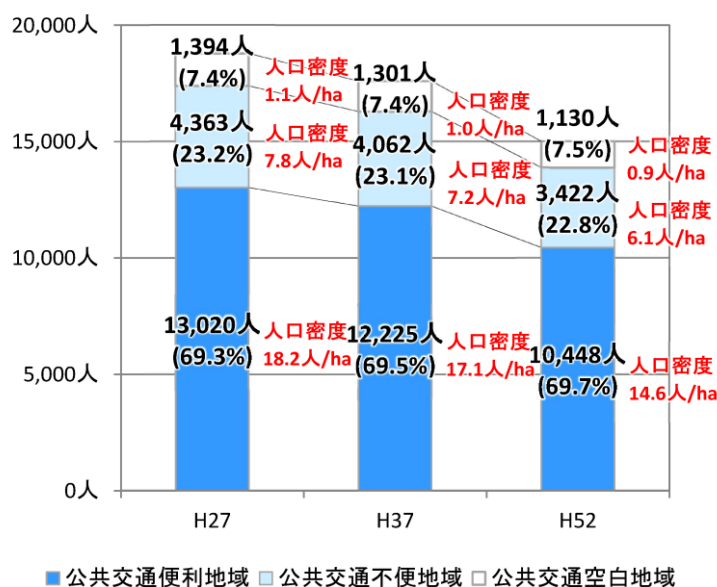
路線バスの利用者数の推移



資料：遠賀町地域公共交通網形成計画

③公共交通の利便性に基づくカバー人口、カバー率、人口密度の推移

- 平成 27 年の各地域のカバー率をみると、公共交通便利地域は約 69%で、公共交通不便地域が約 23%、公共交通空白地域は約 7%
- 将来の推計人口の減少に伴い、各地域のカバー人口、人口密度も減少傾向



(参考) 公共交通便利地域、不便地域、空白地域の定義

公共交通便利地域: 基幹的公共交通路線^{※1}の徒歩圏域^{※2}
 公共交通不便地域: その他の公共交通路線の徒歩圏域
 公共交通空白地域: 徒歩圏内に公共交通が無い地域

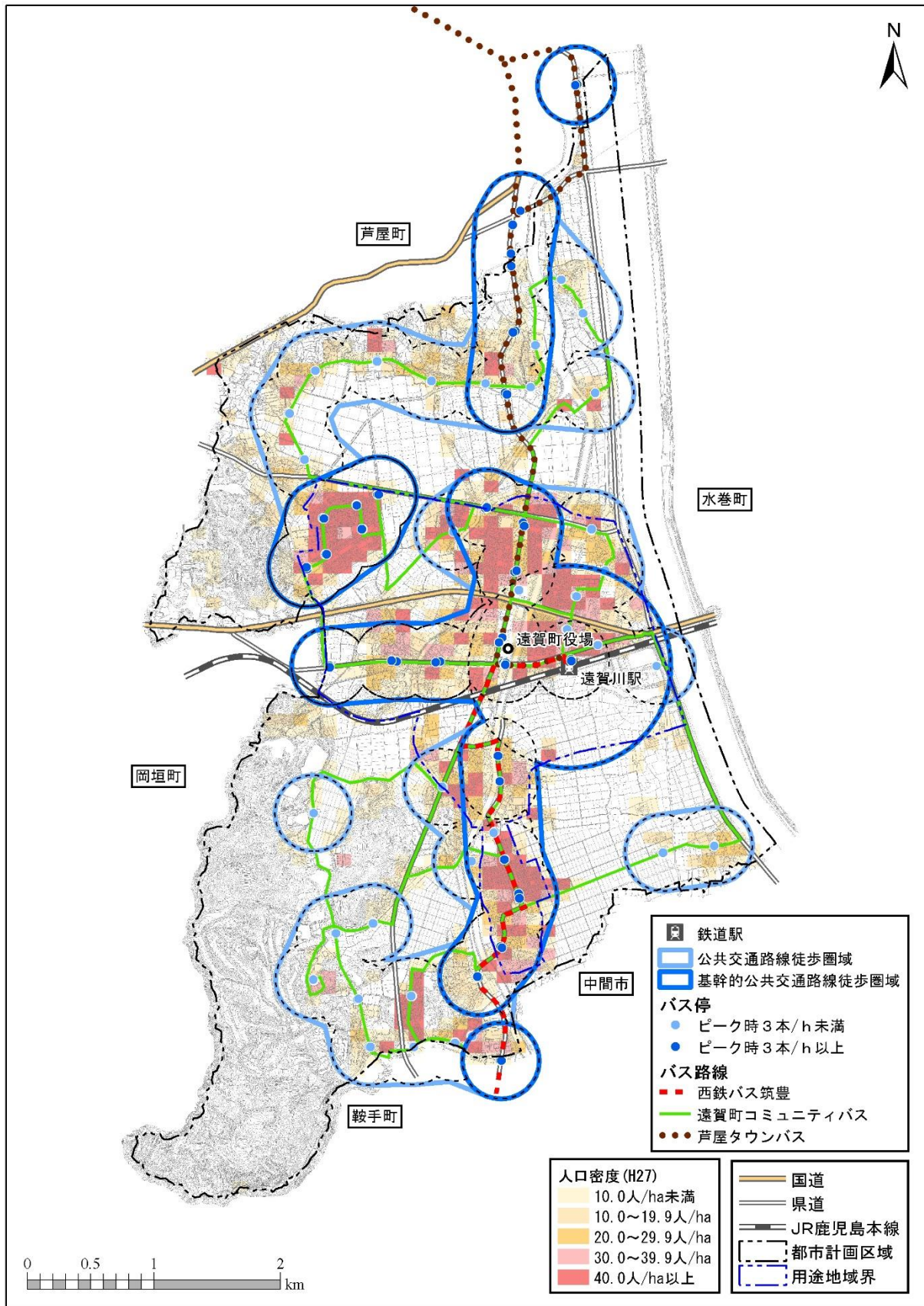
■ 公共交通便利地域、不便地域、空白地域の定義

		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
鉄道	駅から800m圏内	ピーク時 3本/h以上	ピーク時 3本/h未満	
	駅から800m圏外	公共交通便利地域		公共交通空白地域

※1 基幹的公共交通路線: 運行頻度がピーク時3本/h以上のサービス水準を有する鉄道駅又はバス停
 (時間帯を問わず1時間に以内に片道3本/h以上の便数がある路線)

※2 徒歩圏域は、鉄道については 800m、バス停については 300mとする。

図 公共交通の状況



（４）都市機能（生活利便施設）

①整理の前提条件

■都市機能（生活利便施設）の種類・内容

都市機能の整理については、医療・商業・福祉といった日常的な生活利便性を高める施設のほか、教育・文化施設等の公共施設について整理します。各都市機能の種類・内容および資料については以下のとおりです。

種類	施設の内容
●医療施設	内科又は外科を有する病院・診療所
医療施設（小児科）	小児科を有する病院・診療所
●福祉施設	通所系・訪問系の介護サービス事業所・施設
●商業施設	スーパー、ドラッグストア、コンビニエンスストア
金融施設	郵便局、銀行、信用金庫、ＡＴＭ（コンビニ等）
体育施設	体育館、武道場、テニス場、漕艇場
幼児教育・児童福祉施設	幼稚園、保育所、子育てサロン、学童保育
教育施設	小学校、中学校、高等学校
文化施設	図書館、民俗資料館

※●は、「都市構造の評価に関するハンドブック（H26）」において生活サービス施設に位置づけられている施設

■評価指標の定義

各施設の徒歩圏人口カバー率、利用圏平均人口密度については、「都市構造の評価に関するハンドブック」を参考として、下記のとおり設定しました。

徒歩圏：一般的な徒歩圏である半径 800m

徒歩圏人口カバー率：各施設の徒歩圏に居住する町民の比率

利用圏平均人口密度：各施設の徒歩圏域における平均人口密度

■施設の対象範囲

医療・福祉・商業等の施設については、町外利用もあるため、行政界から 1km 圏内にあ
る施設も対象としました。

②各施設の人口カバー率および人口密度

施設		人口カバー率(%)				人口密度(人/ha)			
		H27	H37	H52	※1	H27	H37	H52	※2
医療施設	内科	63.5	62.6	61.5	76	13.8	12.7	10.7	20
	外科	35.0	34.8	34.7	76	12.6	11.7	10.0	20
	小児科	36.2	35.5	34.4	-	12.4	11.4	9.4	-
福祉施設	福祉 (通所系)	88.5	88.4	88.5	73	10.6	10.0	8.5	19
	福祉 (訪問系)	75.1	74.8	74.6	73	11.1	10.3	8.8	19
商業施設	スーパー等	54.4	55.1	56.1	65	14.6	13.9	12.0	24
	コンビニ	54.6	54.0	53.2	-	11.4	10.6	8.9	-
	全体	72.5	72.6	72.8	65	11.8	11.1	9.5	24
金融施設	金融	53.7	52.8	51.9	-	14.1	13.0	10.9	-
	金融 (コンビニ含む)	62.3	61.5	60.5	-	11.4	10.5	8.8	-
幼児教育・ 児童福祉 施設	保育所	51.6	50.9	49.9	-	16.8	15.5	12.9	-
	幼稚園	18.1	18.1	18.0	-	16.8	15.8	13.3	-
	子育てサロン	16.4	15.7	14.9	-	15.5	13.9	11.2	-
	学童保育	45.6	44.7	43.3	-	15.8	14.5	12.0	-
町平均		49.4	49.0	48.4	-	13.8	12.8	10.7	-

※1、※2：人口 30 万都市の平均値（資料：都市構造の評価に関するハンドブック）

※徒歩圏は半径 800mとして設定

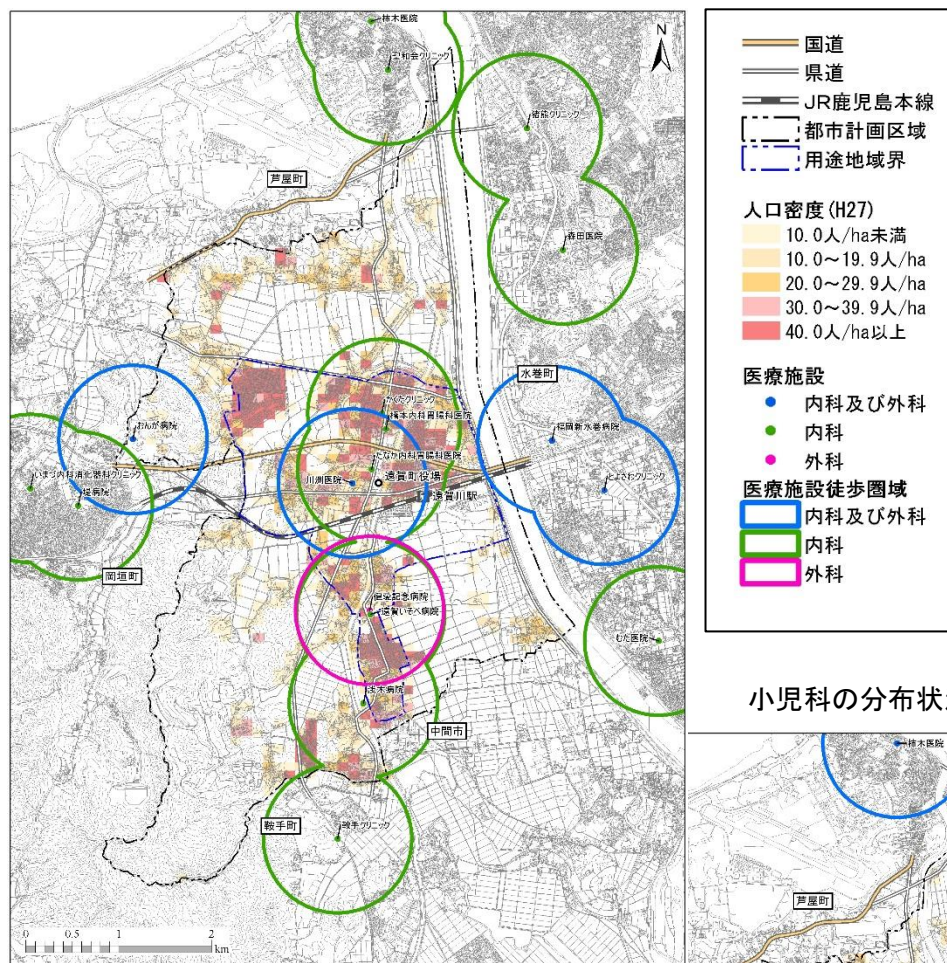
※人口カバー率は、徒歩圏内に各施設を有するメッシュの人口を総人口で除したもの

※人口密度は、徒歩圏内に各施設を有するメッシュの人口密度の平均値

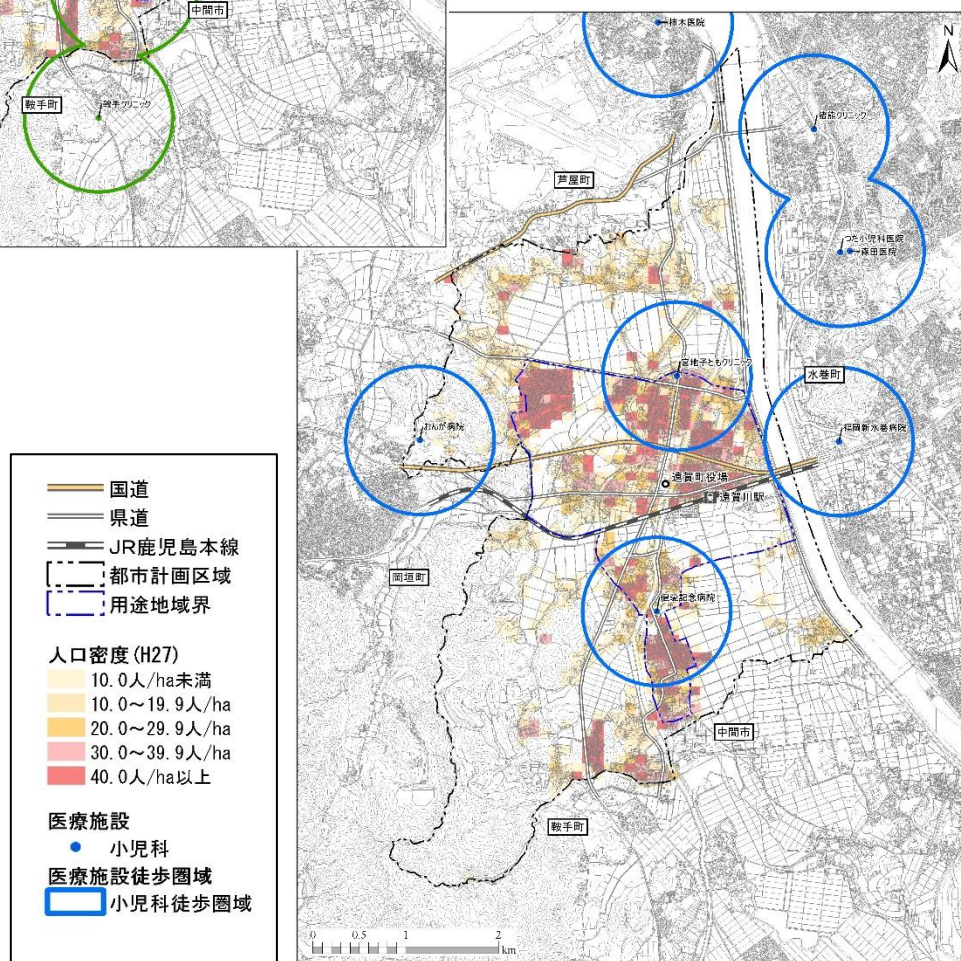
施設	分布状況の整理
医療施設 (内科・外科)	・人口カバー率※は、内科は 63.5%と町平均に比べ高いが、外科は 35.0%と低い。 ・徒歩圏内の人口密度※は、内科 13.8 人/ha、外科 12.6 人/ha で、外科は町平均に比べやや低い。 ・人口集積のある“田園地区”では、内科・外科ともに徒歩圏内に施設の立地がない。 ・おんが病院は、用途地域外に立地
小児科	・人口カバー率は、36.2%と非常に低い。 ・徒歩圏内の人口密度は、12.4 人/ha と町平均に比べやや低い。 ・小児科の立地は、3施設のみ。
福祉施設	・人口カバー率は、通所系 88.5%、訪問系 75.1%と非常に高く概ねの町人口をカバーしている。 ・一方で、徒歩圏内の人口密度は、通所系 10.6 人/ha、訪問系 11.1 人/ha で非常に低い。
商業施設	・スーパー等の人口カバー率は、54.4%で町平均程度 ・コンビニを含む商業施設全体の人口カバー率は、72.5%と非常に高い。 ・スーパー等の徒歩圏内の人口密度は、14.6 人/ha で町平均に比べてやや高い。 ・人口集積のある“浅木地区”“田園地区の一部”では、徒歩圏内に施設の立地がない。
金融施設	・金融施設のカバー率は、53.7%で町平均程度となり、ATMのあるコンビニを含むと 62.3% ・金融施設の徒歩圏内の人口密度は、14.1 人/ha で町平均よりわずかに高い。 ・人口集積のある“田園地区”では、徒歩圏内に施設の立地がない。
幼児教育・ 児童福祉施設	・幼児教育・児童福祉施設の各カバー率は、保育所 51.6%、幼稚園 18.1%、学童保育 45.6%、子育てサロン 16.4% ・徒歩圏内の人口密度は、保育所 16.8 人/ha、幼稚園 16.8 人/ha、学童保育 15.8 人/ha、子育てサロン 15.5 人/ha で町平均に比べて高い。 ・人口集積のある“田園地区”では、徒歩圏内に施設の立地がない。

※上記に示す「人口カバー率」「徒歩圏内の人口密度」は H27 現在のものを記入

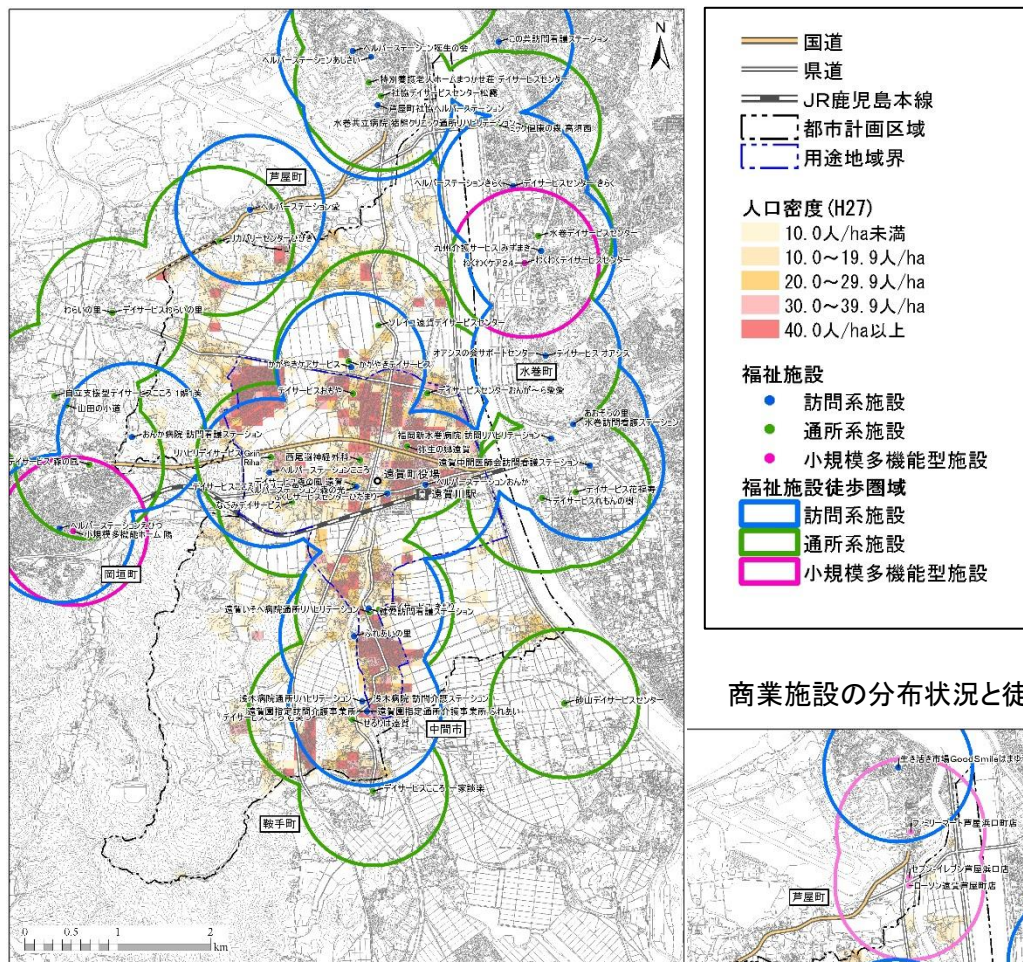
医療施設(内科・外科)の分布状況と徒歩圏域



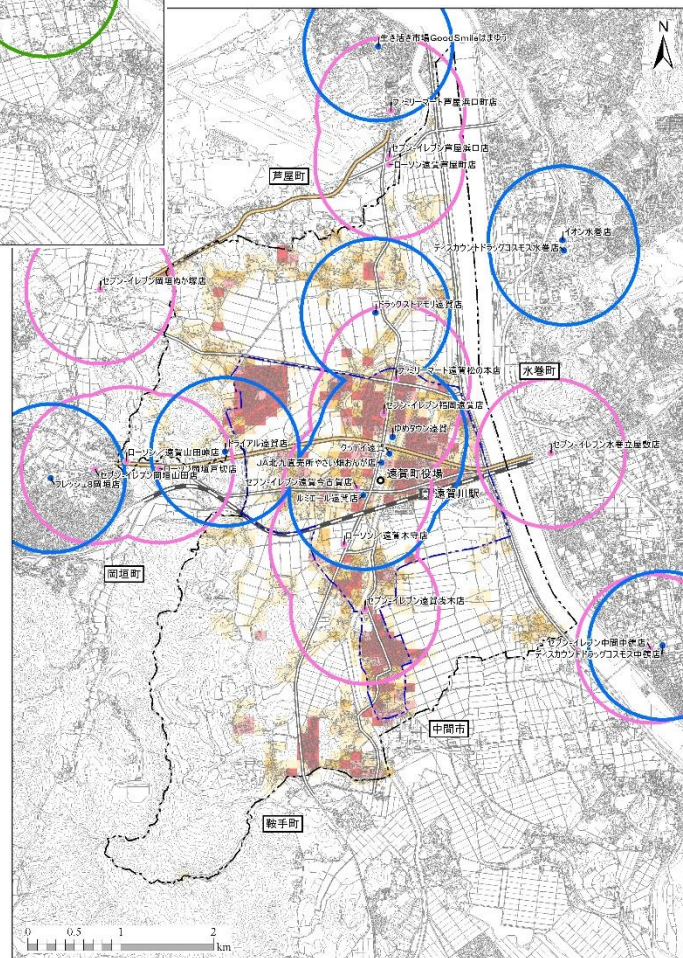
小児科の分布状況と徒歩圏域



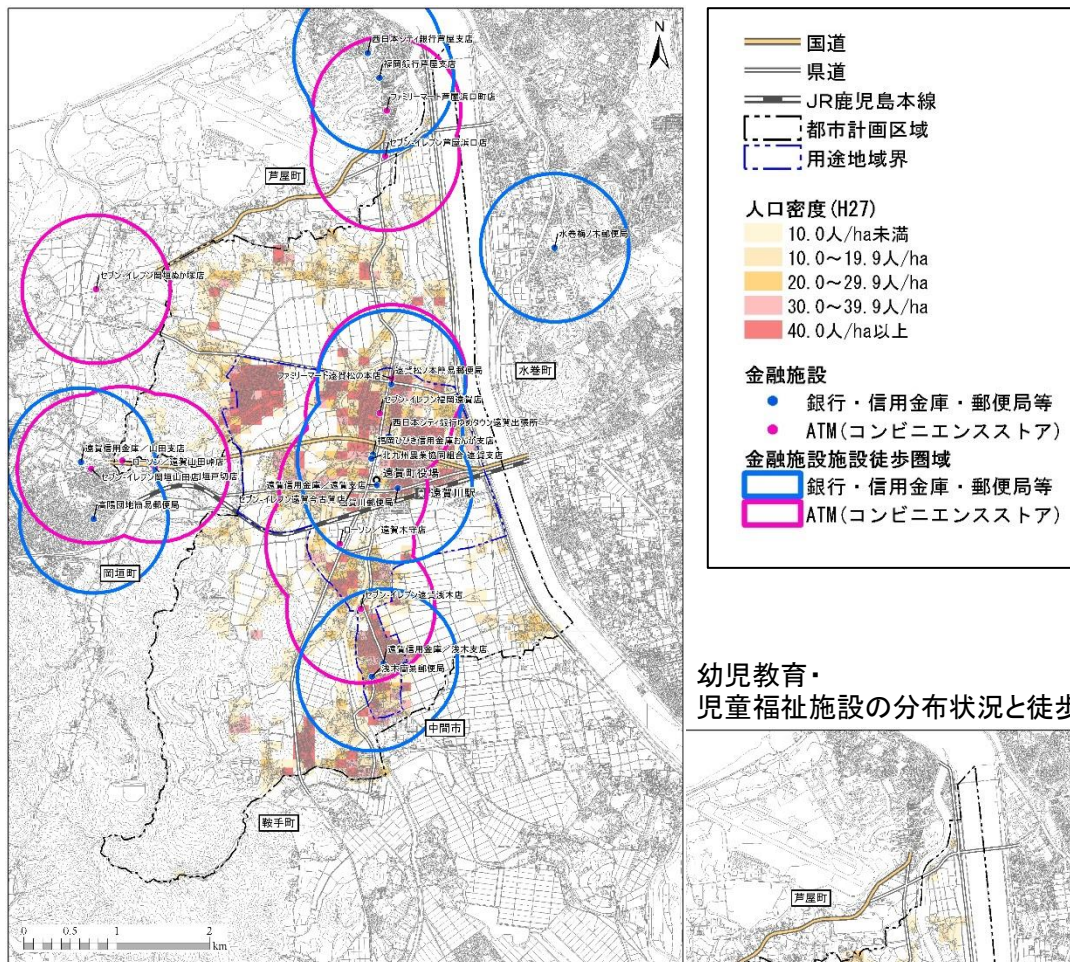
福祉施設(通所・訪問)の分布状況と徒歩圏域



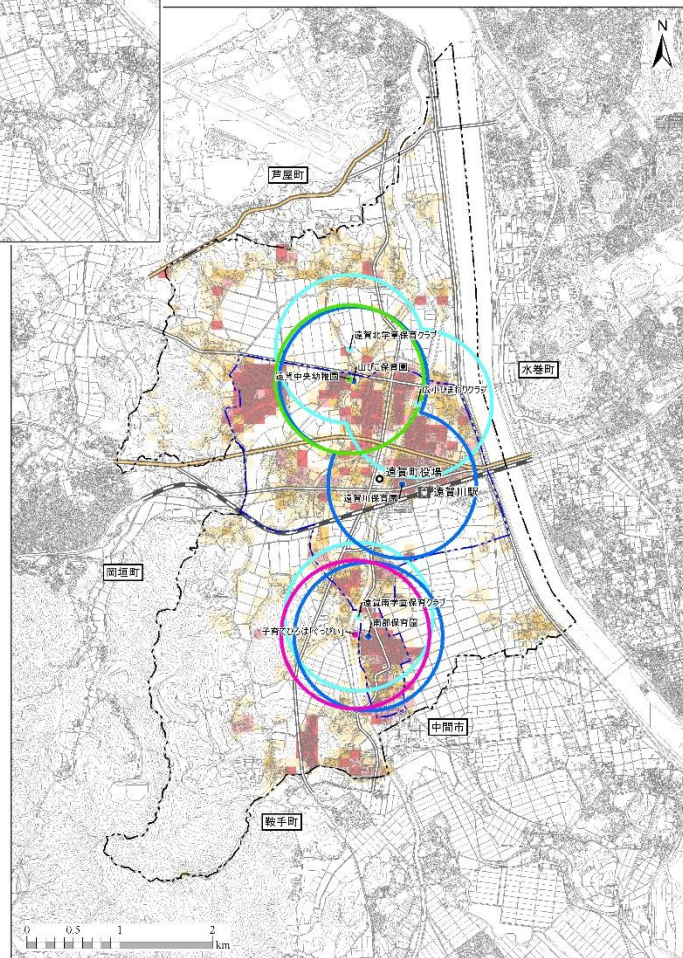
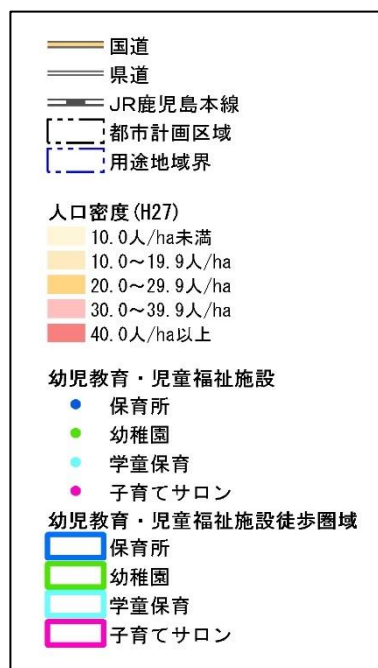
商業施設の分布状況と徒歩圏域



金融施設の分布状況と徒歩圏域



幼児教育・児童福祉施設の分布状況と徒歩圏域



(5) 都市基盤

- ・用途地域内外に都市公園が整備されている
- ・下水道は、用途地域内を中心に整備が進んでいる

図 都市公園の整備状況

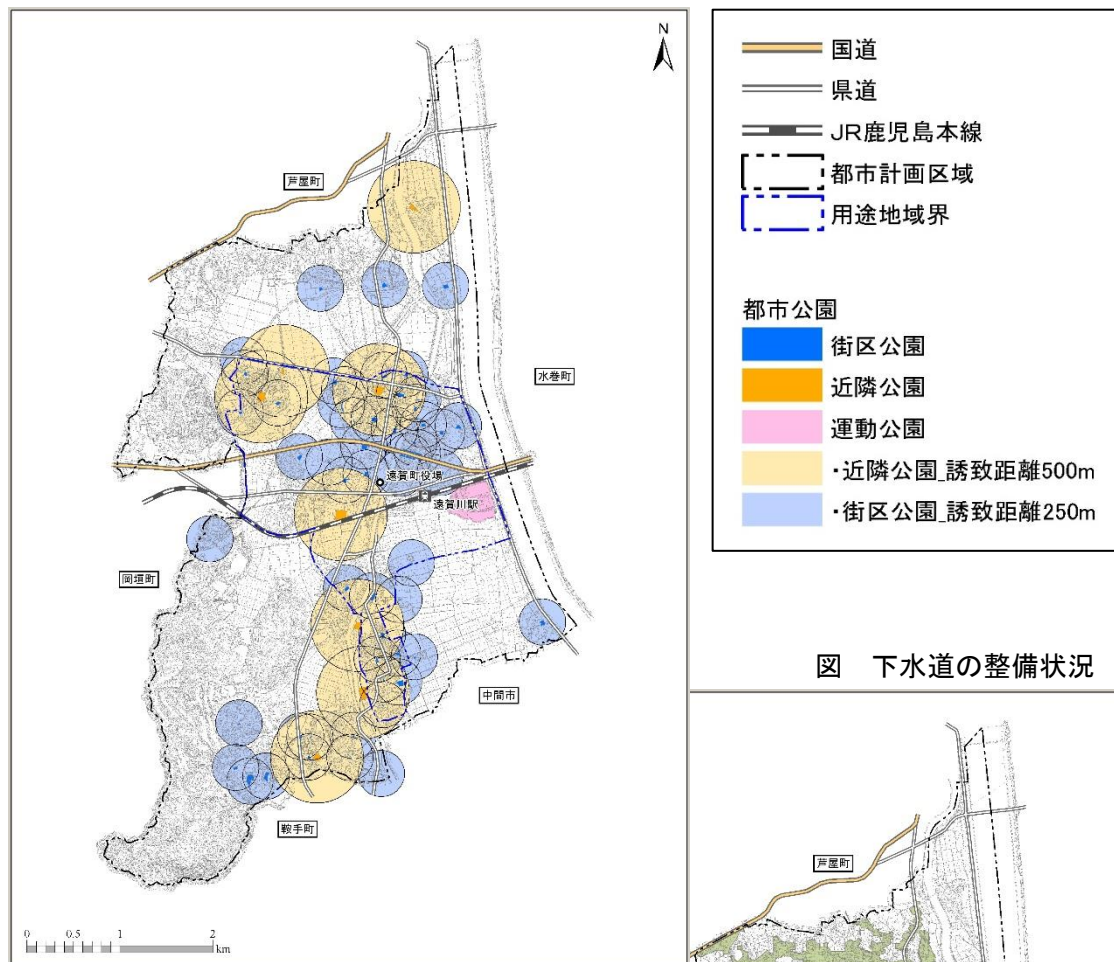
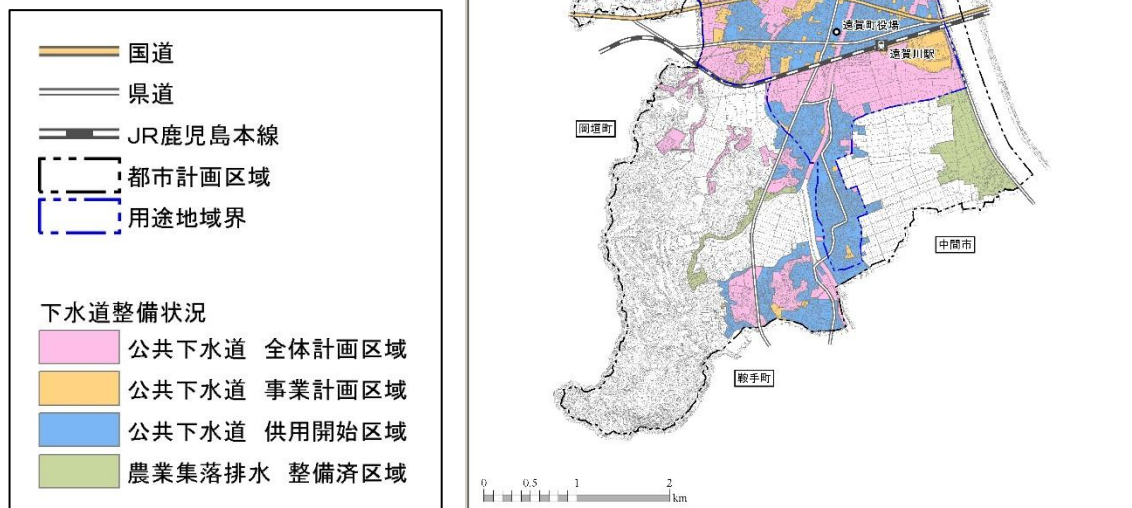


図 下水道の整備状況

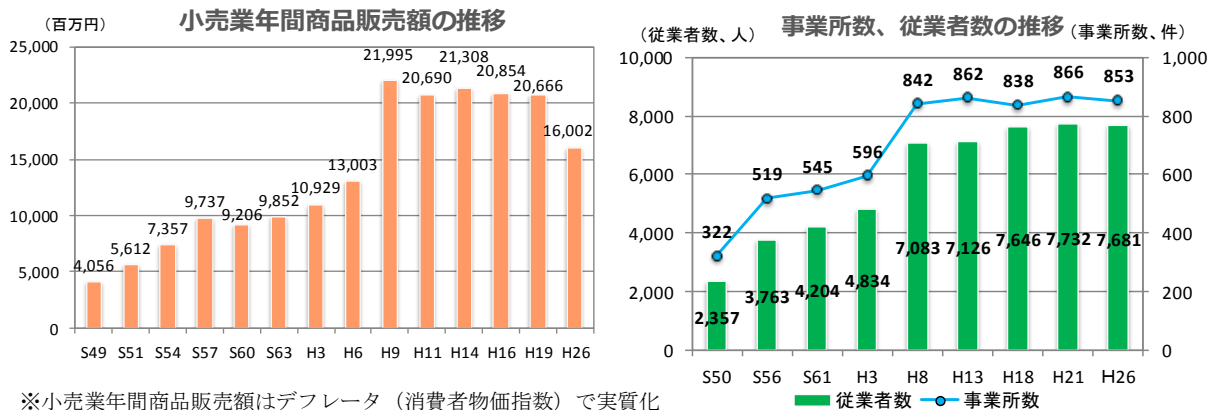


資料:平成 26 年度都市計画基礎調査、庁内資料

(6) 経済活動

①小売業年間商品販売額

- 小売業年間商品販売額は平成6年から平成9年の間に急激に上昇し、以降は約22,000百万円から約20,500百万円の間で推移していたが、平成19年から平成26年にかけて大幅に減少
- 事業所数、従業者数ともに昭和50年から平成8年にかけて増加し、それ以降は微増又は横ばい傾向



資料：商業統計調査、事業所・企業統計調査、経済センサス

②地価の動向

- 平成18年以降、すべての区域で下落傾向にあり、10年間で用途地域は約25%下落、用途地域外で約32%下落

■区域別の地価推移(複数地点の場合は平均値)

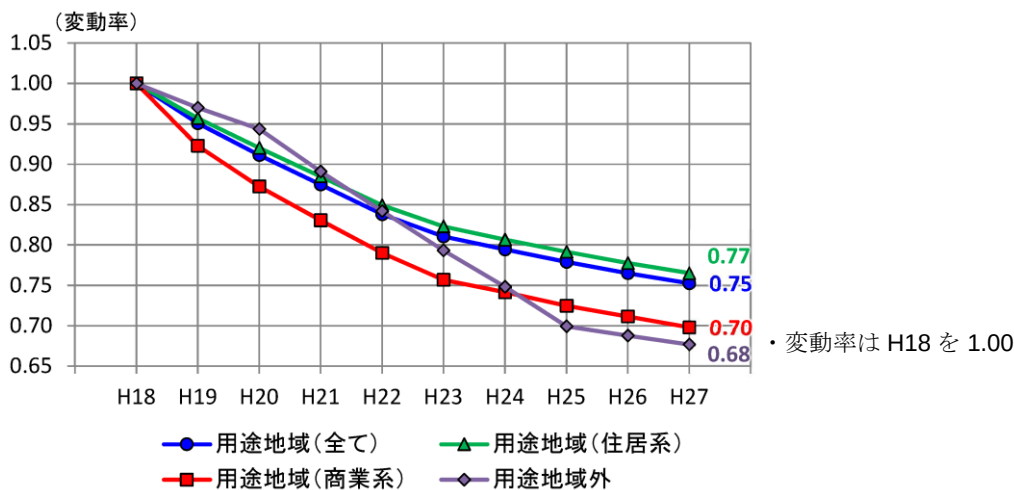
(単位：円/㎡)

	地点数	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
用途地域	7	45,271	43,043	41,257	39,600	37,943	36,700	35,957	35,271	34,643	34,071
住居系	6	42,883	41,050	39,467	37,950	36,417	35,300	34,583	33,950	33,350	32,817
商業系	1	59,600	55,000	52,000	49,500	47,100	45,100	44,200	43,200	42,400	41,600
用途地域外	1	26,600	25,800	25,100	23,700	22,400	21,100	19,900	18,600	18,300	18,000

・H18～H27まで、データがそろっている地点データのみ対象

資料：地価公示、都道府県地価調査

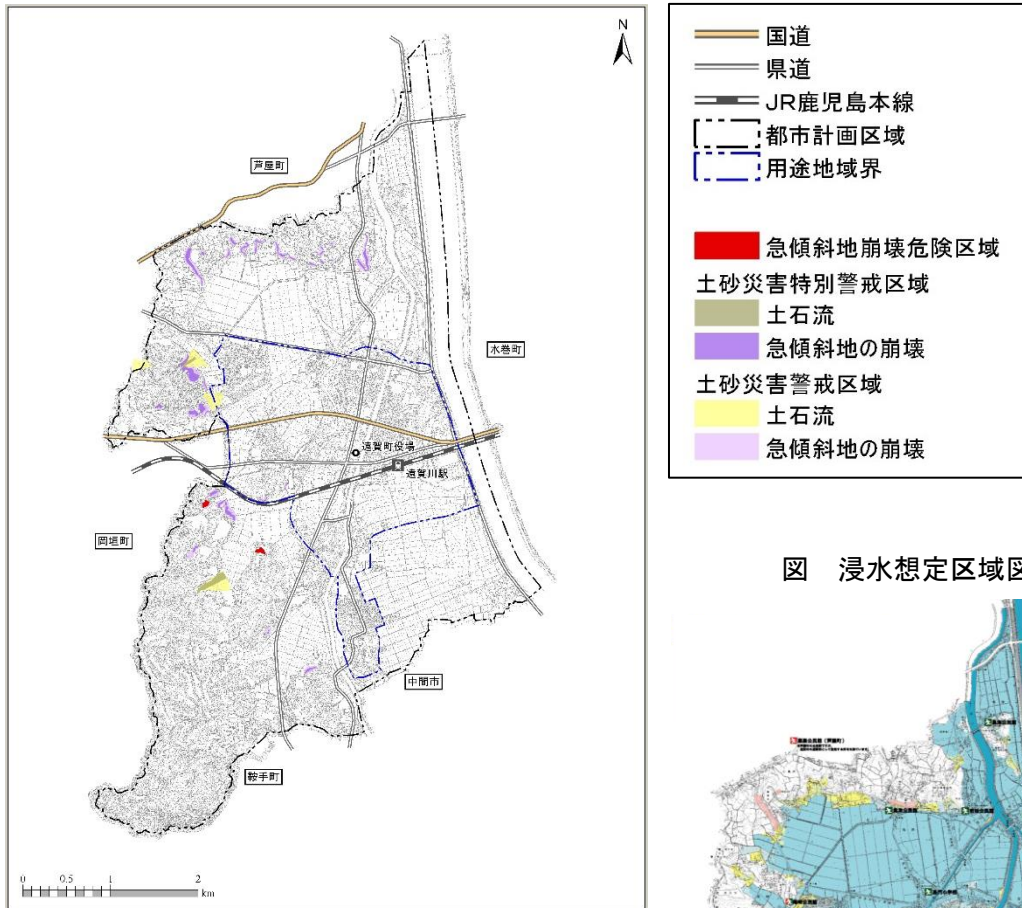
■区域別の地価変動率推移



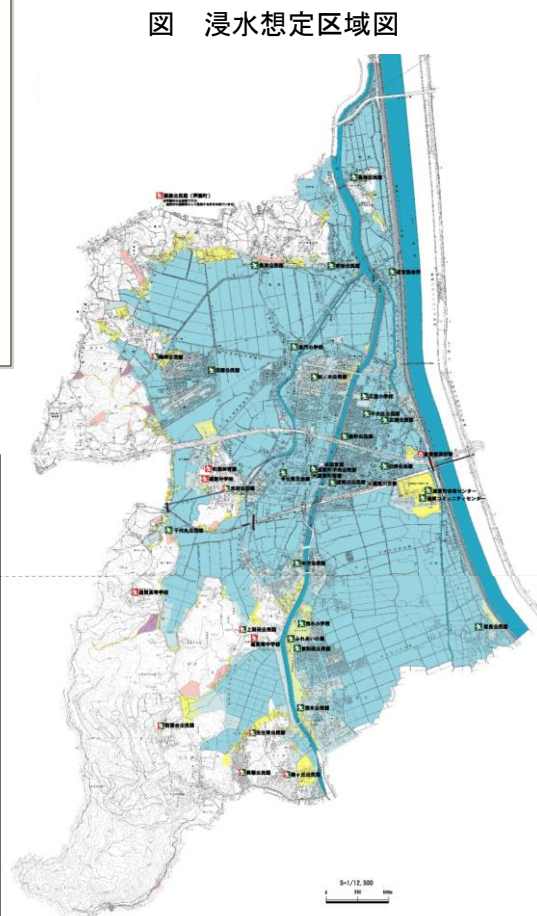
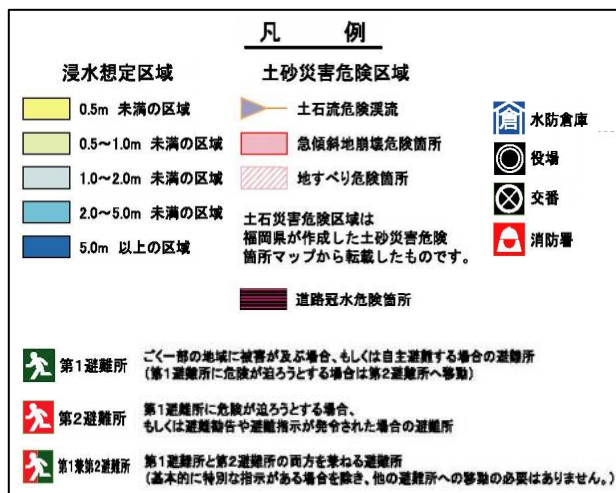
(7) 災害想定区域

- 用途地域の外縁部の一部に、土砂災害警戒区域が指定されている
- 山間部を除くほぼすべての地域が浸水想定区域となっている

図 急傾斜地崩壊危険区域^{※1}と土砂災害警戒区域^{※2}



資料:平成 26 年度都市計画基礎調査



資料:遠賀町洪水ハザードマップ(北部版・南部版)

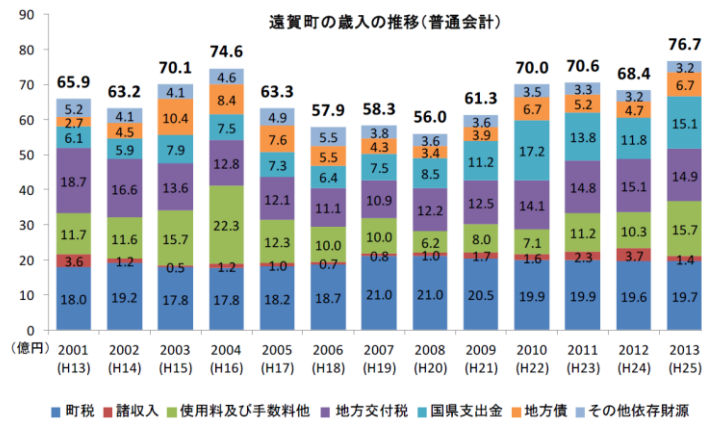
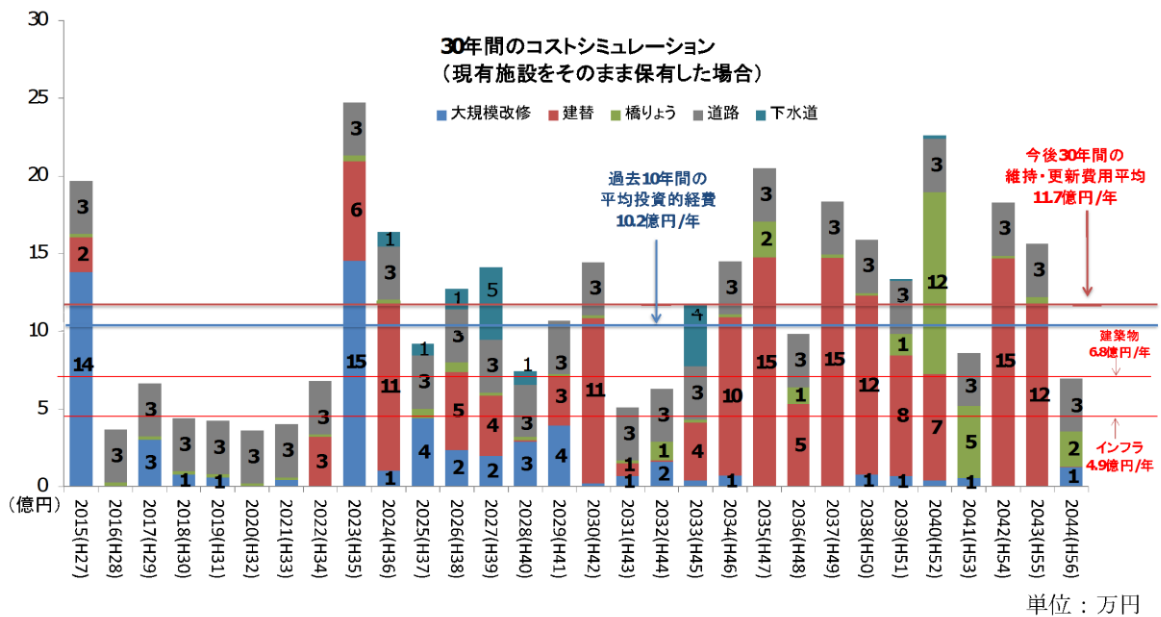
※1:急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律による急傾斜地崩壊危険区域

※2: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による土砂災害警戒区域

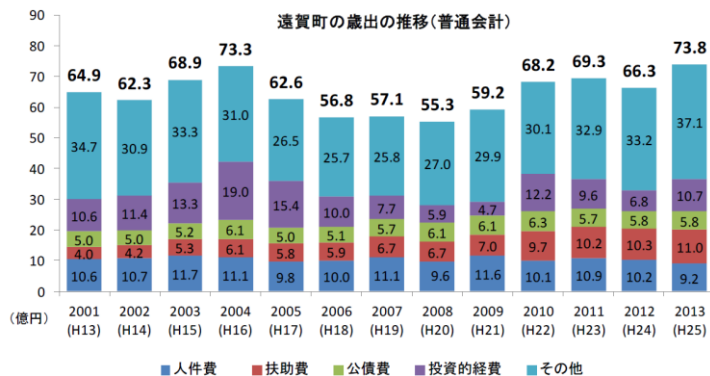
(8) 財政

- ・今後 30 年間（H27～H56）の、道路・橋りょう・下水道のインフラと公営住宅・学校・その他町が管理する建築物など、公共施設の維持・更新費用は、総額で約 350 億円（約 12 億円／年）
- ・一方、H16 年度から H25 年度までの投資的経費の総額は 102 億円（約 10 億円／年）で、投資的経費の不足が発生（公共施設等総合管理計画より）
- ・今後、人口減少・高齢社会の社会情勢の中、歳入における町税の減少、歳出における扶助費の増加、投資的経費の減少が予想される。

図：今後 30 年間の公共施設の維持・更新費用



資料：遠賀町公共施設等総合管理計画



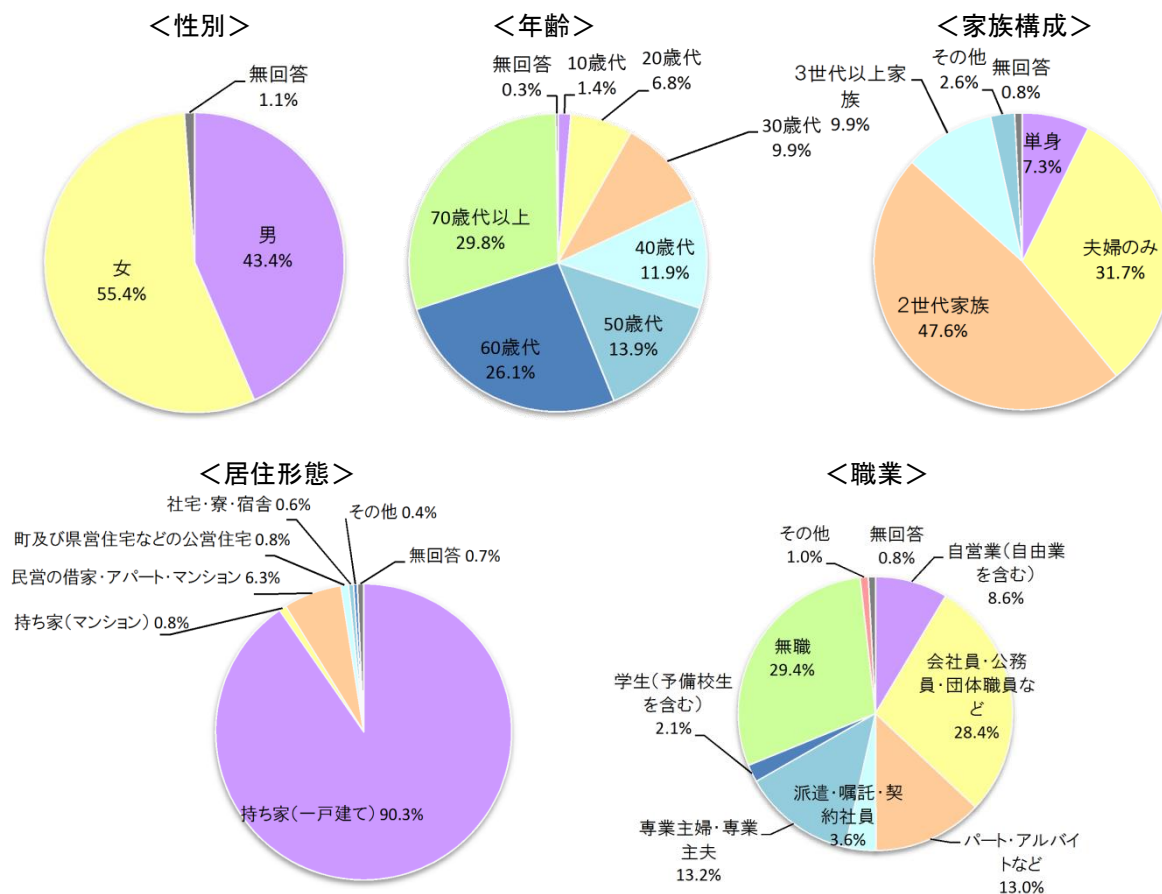
2-3. 将来の遠賀町のためのコンパクトなまちづくりに関するアンケート

(1) 調査概要

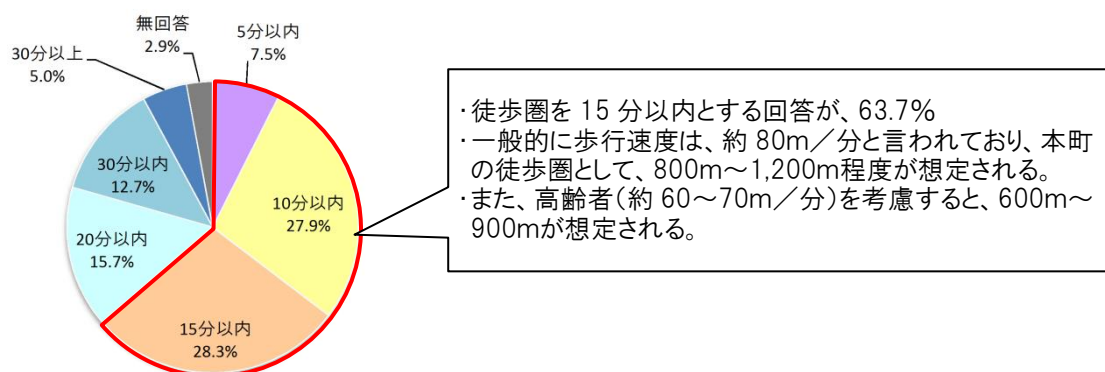
対象者	19 歳以上の町民
調査方法	郵送による配布・回収（H28 年 8 月～9 月）
配布枚数	1,500 人
調査目的	■居住誘導区域、都市機能誘導区域の範囲の検討 ・徒歩圏の把握 ■現在の遠賀町の生活利便性の検討 ・各都市機能の近接性、交通手段、利用頻度等の把握 ■都市機能誘導区域候補地区(駅周辺地区)の中心性の検討 ・中心拠点(JR遠賀川駅周辺および役場周辺)へ訪れる頻度の把握 ・中心拠点(JR遠賀川駅周辺および役場周辺)の役割の把握 ■都市機能誘導施設の検討 ・各世代・世帯構成(子育て、高齢者)にとって、必要な都市機能の把握 ■都市機能誘導区域、居住誘導区域へ居住や都市機能を集約することの検討 ・まちなか居住に対する意向把握
回答者・回答率	723 人(48.2%)

(2) 調査結果概要

①属性



②徒歩圏



③利用する施設の立地状況および施設までの交通手段（総括表）

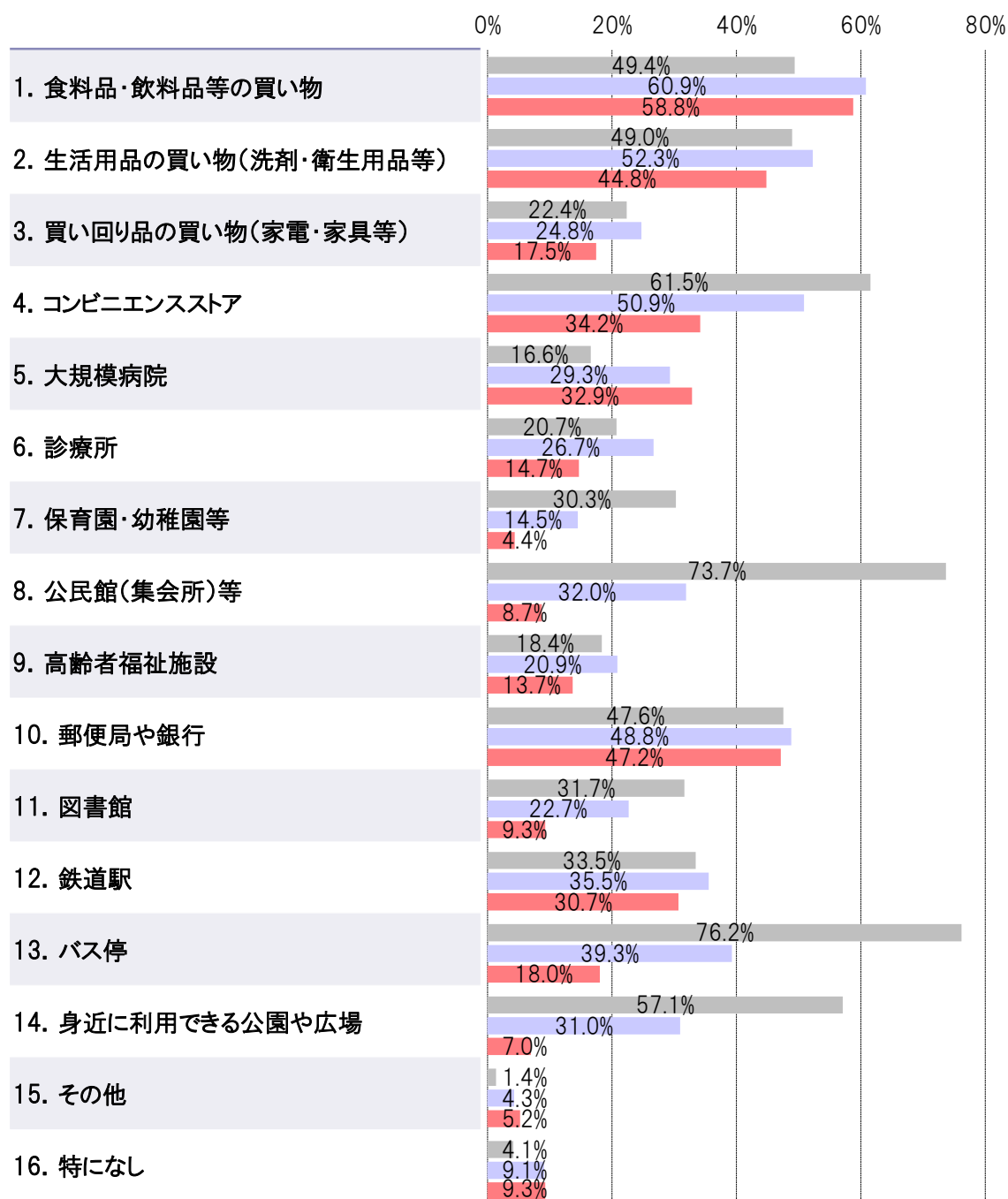
(%)

	立地状況		移動手段						
	町内	町外	徒歩	自転車	オートバイ	自動車	バス	鉄道	その他
食品・飲料	83.0	15.2	7.3	5.4	1.2	81.4	2.2	0.3	0.6
生活用品	82.9	14.9	6.1	5.1	1.2	82.5	1.8	0.1	1.0
買い回り品	33.2	66.6	4.1	2.3	0.9	88.2	1.2	0.4	2.2
病院・診療所	71.6	28.4	9.0	5.1	1.3	79.1	2.5	1.9	0.8
小児科	73.2	26.8	4.5	2.2	0.0	88.8	2.8	1.1	0.6
保育園・幼稚園	85.2	14.8	9.3	1.9	0.0	79.6	0.0	1.9	7.4
高齢者福祉施設	82.4	17.6	11.8	2.9	0.0	41.2	5.9	0.0	35.3

無回答を含めた割合であり、合計が 100%にならない場合がある。

④町民が要望する都市施設

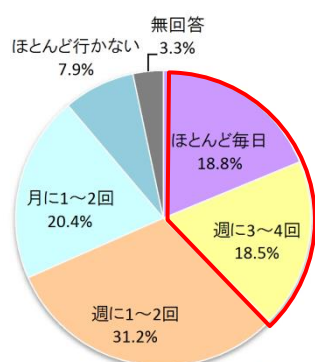
- ・中心拠点にほしい施設は、「食料品・飲料品等の買い物(58.8%)」「郵便局や銀行(47.2%)」「生活用品の買い物(44.8%)」
- ・自宅から徒歩圏にほしい施設は、「食料品・飲料品等の買い物(60.9%)」「生活用品の買い物(52.3%)」「コンビニエンスストア(50.9%)」「郵便局や銀行(48.8%)」



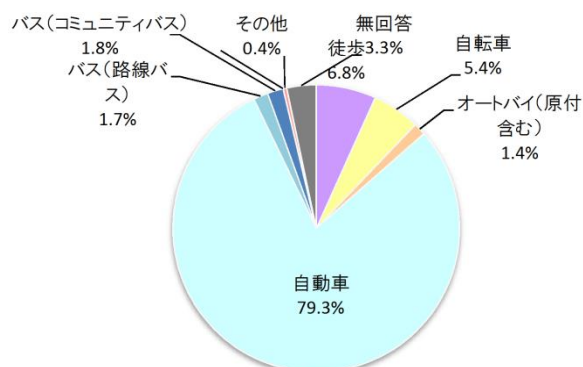
自宅から徒歩圏内にある施設
 自宅から徒歩圏内にほしい施設
 中心拠点にほしい施設

⑤中心拠点の現状と住み替えについて

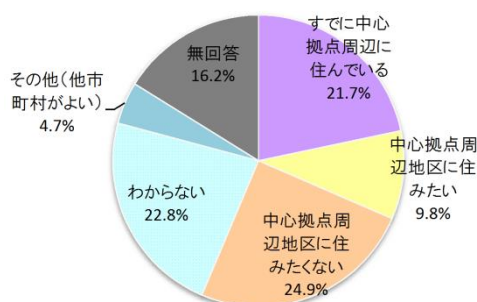
＜利用頻度＞



＜中心拠点までの交通手段＞



＜中心拠点への住み替え＞



住み替えを希望する理由

問22で「2 中心拠点周辺地区に住みたい」を選択・・・ 71人

選択肢	件数	0%	20%	40%	60%	80%	100%	120%
1. 会社や学校が近い	6	10.0%						
2. 買い物などの日常生活が便利	59						98.3%	
3. 町役場などの公共施設が近い	49						81.7%	
4. 病院・診療所等が近い	31						51.7%	
5. 保育所などの子育て施設が近い	0							
6. 電車やバス等の公共交通が便利	46						76.7%	
7. 公園や広場が近い	1	1.7%						
8. 歩行者・自転車が移動しやすい	7	11.7%						
9. 災害や犯罪に対する安全性が高い	0							
10. その他	0							
無回答	0							
計	199							

集計除外11 集計母数60

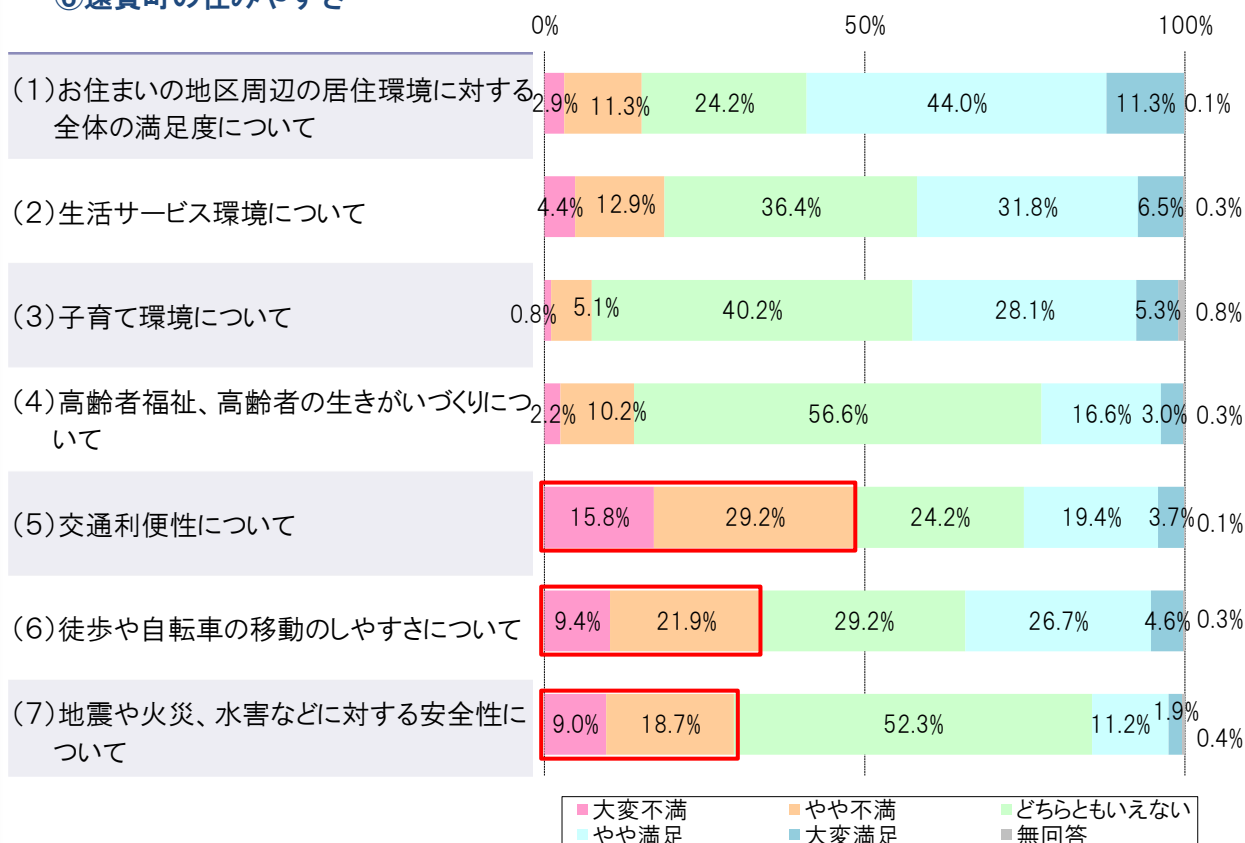
住み替えを希望しない理由

問22で「3 中心拠点周辺地区に住みたくない」を選択・・・ 180人

選択肢	件数	0%	20%	40%	60%	80%
1. なじみや愛着がある	128					73.6%
2. 緑や自然環境が豊か	114					65.5%
3. 通勤・通学が便利	15	8.6%				
4. 買い物などの日常生活が便利	23	13.2%				
5. バス等の公共交通が便利	8	4.6%				
6. 病院・診療所等が近い	25	14.4%				
7. 保育所などの子育て施設が近い	5	2.9%				
8. 道路や公園などの生活環境がよい	22	12.6%				
9. 住宅価格や家賃が安い	14	8.0%				
10. 災害や犯罪に対する安全性が高い	21	12.1%				
11. 人や地域のつながりが豊か	74	42.5%				
12. その他	29	16.7%				
無回答	0					
計	478					

集計除外6 集計母数174

⑥遠賀町の住みやすさ



⑦その他自由回答における主な意見

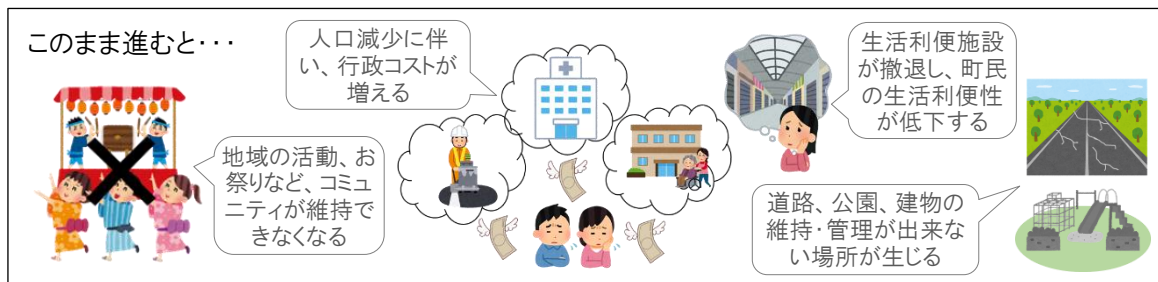
- ・駅南整備への期待(商業施設、住宅、ホテル、、、)
- ・コミュニティバスの増便
- ・自然を大切にしてほしい
- ・子育てしやすいまち、高齢者がすみよいまちになってほしい
- ・安全・安心なまち(防災、防犯)

等に関する意見多数

3. 基本課題の整理

上位・関連計画の位置づけ、都市の現況や町民アンケート調査から、本町におけるコンパクトなまちづくりに向けた課題は、以下のとおりです。

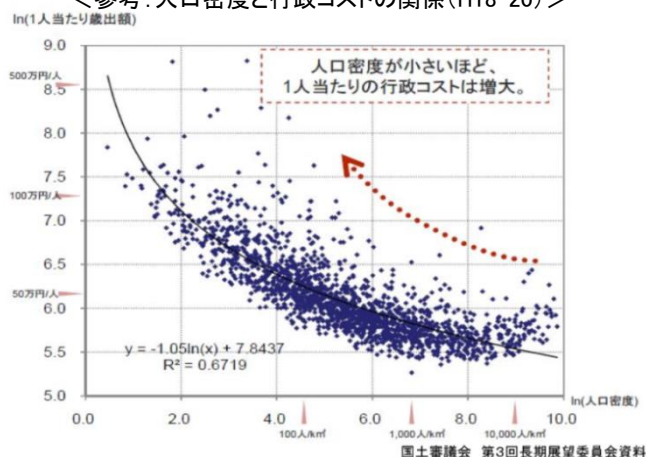
◆人口減少・高齢化が進むと、持続可能な都市づくりができなくなる



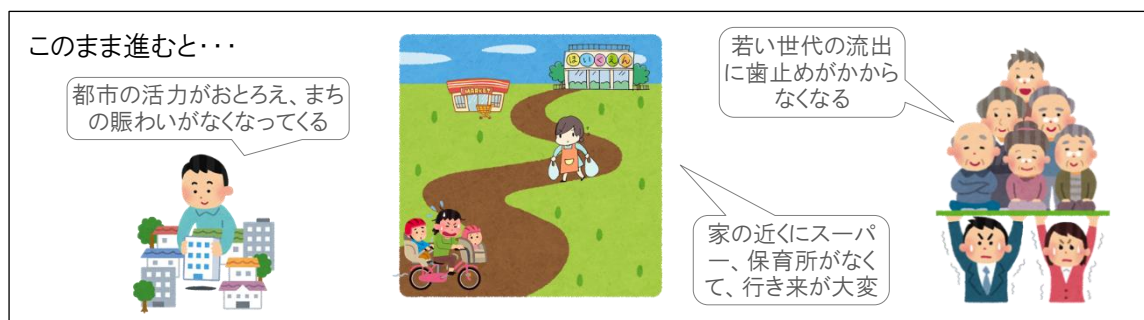
- 平成27年から平成52年にかけて、人口は約2割減少することが予想されており、将来、地域のコミュニティが衰退したり、これまで一定の人口に支えられてきた生活利便施設が維持できなくなる可能性があります。
- 都市の進展に伴い整備を進めてきた道路、橋りょうのインフラや公営住宅、公共公益施設等の建築物の維持・更新費用が増大する一方で、人口減少や高齢化が進むことで町税の減少、扶助費の増加による維持管理費の減少が予想されます。特に、本町では、用途地域内に未利用地が多く残り、これらの地区で住宅や生活利便施設の立地が進むと、低密度な市街化の進行やインフラコストが更に増大することが考えられます。
- 既存調査においても、人口密度が低いほど一人当たりの行政コストは増大する傾向にあり、現在の市街地のまま人口が減少すると行政コストが更に増大し、良好な都市環境を維持できなくなる問題があります。

→人口減少が進む中でも、一定規模の人口を維持し都市機能の持続性を確保したり、効率的・効果的な行政運営を実現するコンパクトなまちづくりが必要
 →この実現においては、道路や公園等が整備された地区や本町の拠点となる地区へ居住や都市機能を誘導するなど、今ある施設の有効活用や戦略的な取り組みが必要
 →コンパクトなまちづくりを進める地区では、協働して安全・快適にずっと住み続けられるような市街地形成が必要

<参考：人口密度と行政コストの関係(H18-20)>



◆遠賀町の活力や便利な暮らしを支える拠点性が低下する



○商業・業務施設、公共公益施設などは、都市計画マスタープランに位置づけられる中心拠点、福祉拠点周辺に一定の集積が見られます。しかし、郊外の幹線道路沿線に生活利便施設の立地が進む他、駅北側の昔からの市街地では高齢化の進行や空き家の増加が進んでおり、拠点性が低下する恐れがあります。このような拠点性の低下は、都市における住民の生活利便性や都市の活力や賑わいの低下を招く恐れがあります。

○本町の人口構造は、大学の進学や就職期に若い世代が町外へ流出することで、女性や子どもが減少し、人口が長期にわたって減少していることが大きな問題となっています。特に、都市計画マスタープランに位置けられるＪＲ遠賀川駅周辺の中心拠点は、福岡都市圏、北九州都市圏への広域的な定住拠点に位置づけられ、これまでの都市基盤施設を生かしたまちづくりが求められています。

→様々な都市機能の集積を図るとともに、若い世代の定住を促進する都市機能を誘導し、遠賀町の活力や便利な暮らしを支える拠点性の向上が必要

→利便性の高い定住の中心地を形成することで、若い世代をはじめ、高齢者も車等に頼らず歩いて暮らせる拠点づくりを進めることが必要

◆拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持が困難になる



- 人口減少により公共交通利用者数が減少することで、公共交通事業者の不採算路線からの撤退によるサービスの低下や公共交通空白地帯の拡大が懸念されます。
- 本町には、まちなかやその周辺に広がる居住地の他、主要産業となる農業を営む集落地など自然豊かな居住地が広がっています。今後、これらの地区すべての居住地に都市機能を誘導することは、都市経営や市場原理からも非常に困難です。このため、それぞれの居住地と生活利便性を享受できる拠点を結ぶ公共交通の維持・充実が重要となります。
- 現在、各種生活利便施設へのアクセスは、自動車利用が多くなっていますが、高齢化が進行する中で、移動の制約を受ける交通弱者の生活利便性を確保するには、公共交通の役割が重要となります。

→それぞれの居住地の生活環境を向上させるとともに、生活利便性を確保するため、拠点を結ぶ公共交通の維持・充実が必要

→公共交通を維持していくには、公共交通路線沿線の居住人口（一定の人口密度他）を確保するなど、土地利用とネットワークの連携が必要

4. 立地の適正化に関する基本的な方針

4-1. 基本理念

遠賀町の都市計画の基本的な方針を定めた「遠賀町都市計画マスタープラン」では、北九州近郊に立地する『生活都市づくり』を基本理念としています。

<基本理念>

北九州近郊に立地する、『生活都市づくり』

<将来都市像>

魅力あふれるやすらぎの生活都市

<都市づくりの目標>

1. 魅力あふれるコンパクトな交流空間づくり
 - ①遠賀川駅を中心とした交流拠点づくり
 - ②楽しさと便利さのある街なか回遊路づくり
 - ③活気ある産業の基盤づくり
 - ④利便性を高める都市施設のネットワークづくり
2. 水と緑のやすらぎのある空間づくり
 - ①やすらぎのある住宅地づくり
 - ②人にやさしい都市施設整備
 - ③環境にやさしく豊かな自然を生かすまちづくり

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢社会の中で「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現のために都市計画マスタープランの高度化版として定めるものです。

「遠賀町立地適正化計画」では、上位計画や都市づくりの課題を踏まえ、

『持続的に成長する生活都市 遠賀』

～あらゆる世代が安心して楽しく暮らせる都市の達成を目指して～

を基本理念とし、都市機能が集約したコンパクトな都市構造の実現、拠点へのアクセスを高める交通ネットワークの形成・強化により、人口減少や超高齢時代においても、将来にわたり身近な場所で安心して快適な生活を送ることができる生活都市の実現を目指します。また、子どもや高齢者が歩いて暮らせる生活都市の形成や、子育て世代が住みたい・住み続けたいと感じる魅力的な都市を形成し、持続的に成長する生活都市の達成を目指します。

4-2. コンパクトなまちづくりの方向性

遠賀町における「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、次に掲げる4つの方向性でまちづくりを進めます。

都市の持続性を高める選択と集中による段階的なまちづくり

- 都市基盤整備や生活利便施設の誘導など、拠点における集中・先行的な取組の推進
- 都市基盤整備の整った地区における適正な土地利用の推進
- まちなかにおける既存ストックの有効活用や居住の推進

拠点を中心としたまちづくり

- 拠点を中心として、都市機能が集約した、歩いて暮らせるコンパクトな都市構造の実現
- 拠点を中心とした公共交通ネットワークの充実

子どもや高齢者が歩いて暮らせる・子育て世代が住みたくなるまちづくり

- まちなか、田園集落の特性を生かし、多様な世代が多様な住み方を達成できる魅力的な居住環境の創出
- 子ども・子育て世代等が住みやすい環境の充実および歩いて暮らせる生活環境の充実

持続可能なまちづくり

- 福祉ネットワークや地域コミュニティとの連携により、住民・事業者・行政が一体となったまちづくりの推進
- まちなかを中心とした防災・減災対策の強化の推進

4-3. コンパクトなまちづくりに向けた都市の骨格

都市全体を見渡し、住民の生活を支える都市機能の集積状況や将来の都市の姿を展望しつつ、必要な都市機能をどこに維持・誘導するのか方向性を示し、将来における都市の骨格的な姿を明らかにするものとして、都市の骨格を定めます。

(1) 都市の骨格についての考え方

立地適正化計画に定める「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」は、それぞれ“医療・福祉・商業等の都市機能を都市の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ことが可能な区域（都市機能誘導区域）”“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（居住誘導区域）”としての役割を担います。これら誘導区域を定め、住民や事業者等とまちづくりの方向性を共有し、選択と集中の考えに基づき戦略的に都市機能や住宅を維持・誘導したり、土地の有効利用、区域外の無秩序な開発抑制を進めることで、持続可能なコンパクトなまちづくりが進みます。

都市の骨格は、立地適正化計画で定める「都市機能誘導区域」および「居住誘導区域」の概ねのエリアと本町における各誘導区域の概念を示すものとして整理します。

また、本町がこれまで進めてきたコンパクトなまちづくりの取り組みを継続し、より戦略性を高めるため、都市の骨格は、都市計画マスタープランの都市構造を補完し、戦略的・優先的に都市機能や居住機能を維持・形成するエリアを示すものとして整理します。

上記に基づき、都市の骨格については、本町の都市構造形成の経緯やまちづくりの戦略性や継続性をもってコンパクトなまちづくりを進めるため、現在の都市機能の集積状況、公共交通網の整備状況や都市計画マスタープランに位置づけられる拠点を踏まえ、都市機能や居住を誘導するエリアやこれら区域を結ぶ公共交通のネットワークを定めます。

また、本町では、都市機能や居住を誘導する区域以外でも小規模な集落地が点在し、農地の保全や地域の自然・文化が伝承され、これらを一体として遠賀町の豊かな生活都市を形成しています。このため、各誘導区域以外の居住地・集落地の生活利便性を確保していくため、各誘導区域と集落を結ぶ公共交通の方針や本計画における各誘導区域外の方針についても都市の骨格として整理します。

（２）都市計画マスタープランにおける都市構造の役割

本町の戦略的・継続的なまちづくりを進めるため、都市計画マスタープランに位置づけられている拠点のうち、中心拠点および福祉拠点を対象に都市機能を誘導するエリアを設定します。

都市構造の構成	位置づけと役割
中心拠点	・ J R 遠賀川駅南北の範囲 ・ 広域的な商業・業務等の都市機能の配置、駅の利便性を生かした住機能等の計画的な配置を行う役割 ・ 既存商店街の活性化、都市の高度利用を図り、駅南においては新たな商業・業務機能、文化・教養機能、町の定住拠点機能等の誘導整備により、駅南北が一体となった交流拠点を形成する役割 ・ 駅の利便性を生かした都市の高度利用を図り、周辺市町を含む圏域における広域拠点としての役割
福祉拠点	・ 木守、浅木地区周辺の範囲 ・ 福祉拠点として、医療、福祉機能の充実を図る役割

（３）コンパクトなまちづくりを実現する都市の骨格形成に向けて

人口減少や超高齢時代においても、持続的に成長し、あらゆる世代が安心して楽しく暮らせる都市の達成を目指して、以下の考えに基づき、都市の骨格を形成し、本町のコンパクトなまちづくりを展開していきます。

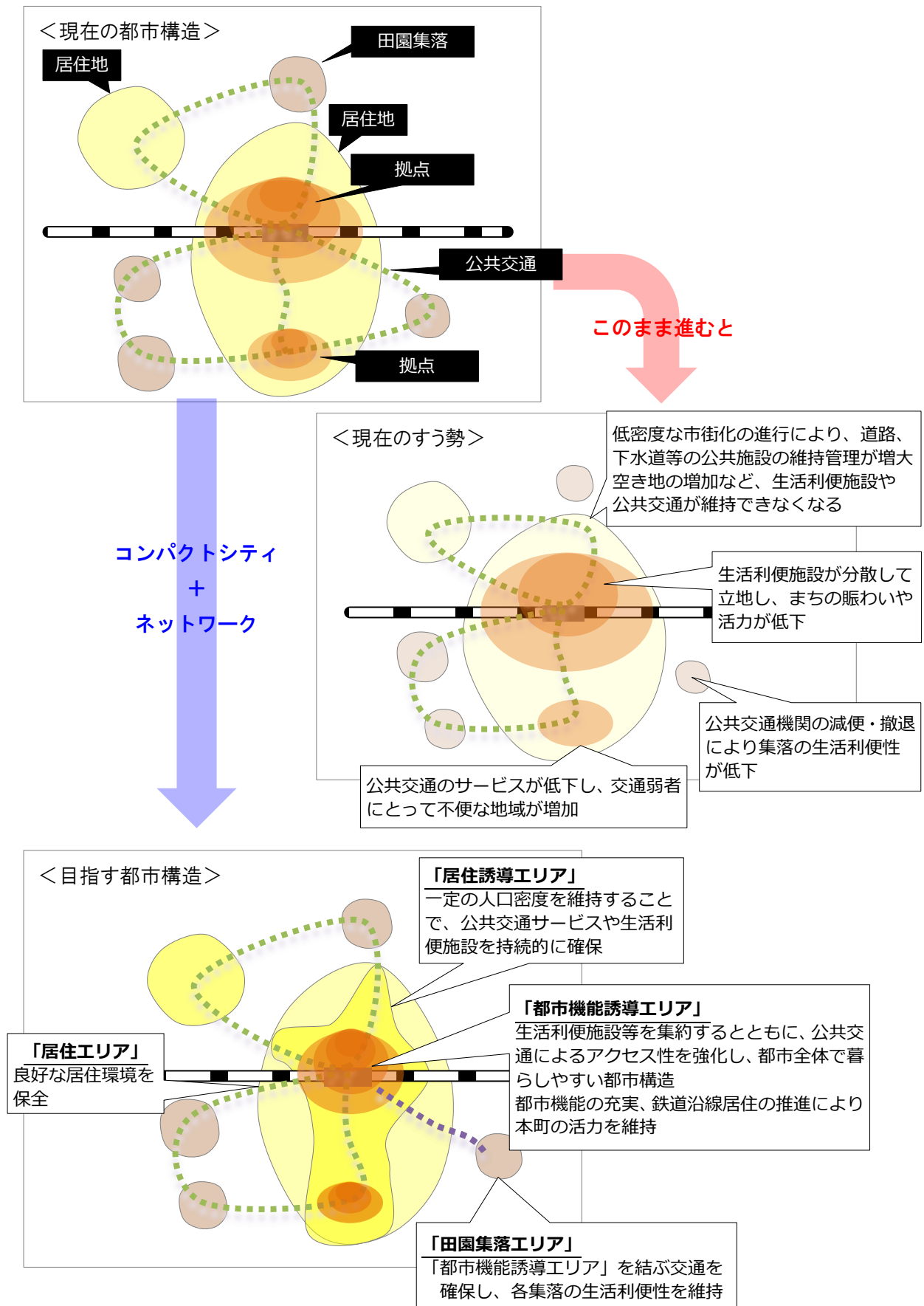
①都市の骨格の構成要素

- 都市の骨格の構成要素は、地域の身近な生活を支えるとともに、町内外における都市活動の中心的な場となる「都市機能誘導エリア」や都市機能誘導エリアの生活利便施設を持続的に確保するため、一定の人口密度を維持し、歩いて暮らせる都市生活の中心的な場となる「居住誘導エリア」、そして各エリアを結ぶ「ネットワーク」より構成します。加えて、居住誘導エリア外に形成される居住地や田園集落のコミュニティや生活利便性を確保するため、現在の用途地域を基準に「居住エリア（用途地域内の居住地）」「田園集落エリア（用途地域外の居住地）」を位置づけます。

②各要素とコンパクトなまちづくりの実現の考え

- 「都市機能誘導エリア」は、エリア内外（地域）の居住者の生活利便性を確保するため、高い公共交通の利便性と都市機能の集積を今後とも維持・誘導する区域です。そのため、様々な都市機能の誘導や複合化を進め、拠点性を高めて行きます。
- 「都市機能誘導エリア」のうち、ＪＲ遠賀川駅周辺については、福岡都市圏および北九州都市圏を通勤圏とする交通拠点として、また、駅の利便性を生かし、生活利便性が高く町民の様々な交流や都市活動が生まれる拠点形成に向けて、機能の誘導を図ります。
- 「都市機能誘導エリア」において、民間活力を活用しながら生活利便施設や都市活力を高める施設を誘導するとともに、将来起こり得る公共・公益施設の統廃合を進める中で当エリアへ積極的に誘導するなど、選択と集中により効率的で持続性の高い都市形成を進めます。
- 「居住誘導エリア」は、都市機能誘導エリアの生活利便施設を持続的に確保するため将来にわたって一定の人口密度を維持するとともに、子育て世代や高齢者をはじめ歩いて暮らせるコンパクトな市街地を形成する区域です。このため、「都市機能誘導エリア」と一体の市街地を形成する居住地や当エリアへ公共交通によりアクセスすることが容易な区域へ居住の誘導や都市基盤の充実を図り、選択と集中により効率的で持続性の高い都市形成を進めます。
- 「居住エリア」は、用途地域内のうち居住誘導エリア以外の区域です。都市計画マスタープラン等に基づき、引き続き計画的な土地利用の推進や地域の需要に適したバスの運行により、良好な居住環境を保全していく区域です。なお、将来的に一定の人口集積や公共交通の利便性が確保された際には、居住誘導エリアへ位置づけを進めます。
- 「田園集落エリア」は、周辺に広がる優良な農地を維持し、営農環境との調和を図りながら、居住環境の維持を図る区域です。この区域の生活利便性を確保するため、「都市機能誘導エリア」とを結ぶ公共交通ネットワークの充実を進めます。

都市の骨格の概念図



5. 都市機能誘導区域および誘導施設に関する事項

5-1. 都市機能誘導区域の設定

(1) 都市機能誘導区域の基本的な考え方

都市の骨格形成に定める「都市機能誘導エリア」を基本に、以下の区域を都市機能誘導区域として定めます。

- 町の交通拠点である駅の利便性を生かし、生活利便性が高く町民の様々な交流や都市活動を創出する区域
- 居住者の生活利便性を確保するため、高い公共交通の利便性と都市機能の集積を今後とも維持・誘導する区域

(2) 都市機能誘導区域の設定方針と抽出区域

① 設定方針

i : 都市活力を高める中心拠点や地域の生活利便性を支える拠点

- ⇒ 遠賀町都市計画マスタープランに定められた中心拠点および福祉拠点
- ⇒ 生活利便施設が集積する地区

ii : 公共交通によるアクセスの利便性が高い地区

- ⇒ 鉄道、路線バスおよびコミュニティバス等の公共交通により誰もがアクセスしやすい地区

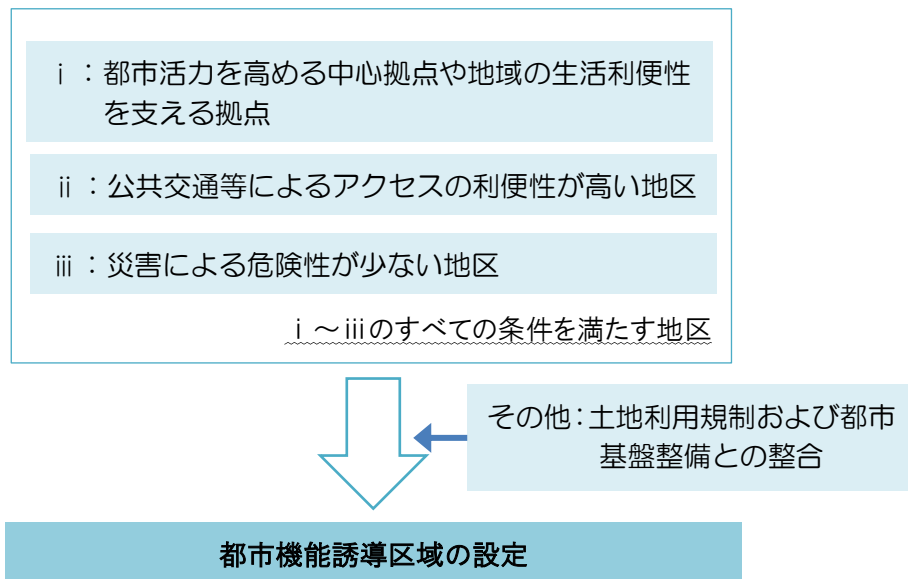
iii : 災害による危険性が少ない地区

- ⇒ 災害の危険性のある区域を除外

その他特記事項

- ⇒ 都市機能誘導区域については、誘導施設として位置づけた都市機能が立地可能であることが必要であるため、用途地域との整合を図ります。
- ⇒ 良好な市街地環境が形成され、都市機能や居住機能の集積が予測される地区では、都市機能の充実を図るため、必要に応じて用途地域の見直しを行います。

都市機能誘導区域設定フロー

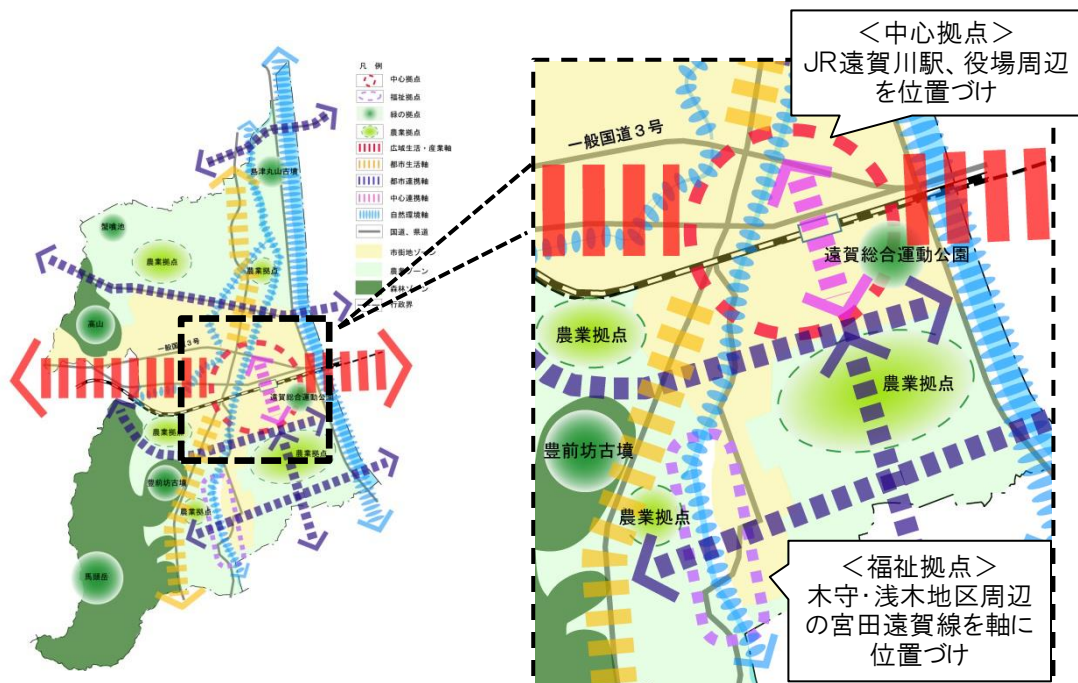


②抽出区域

i. 都市活力を高める中心拠点や地域の生活利便性を支える拠点

(i-1) 都市計画マスタープランに定められた中心拠点および福祉拠点

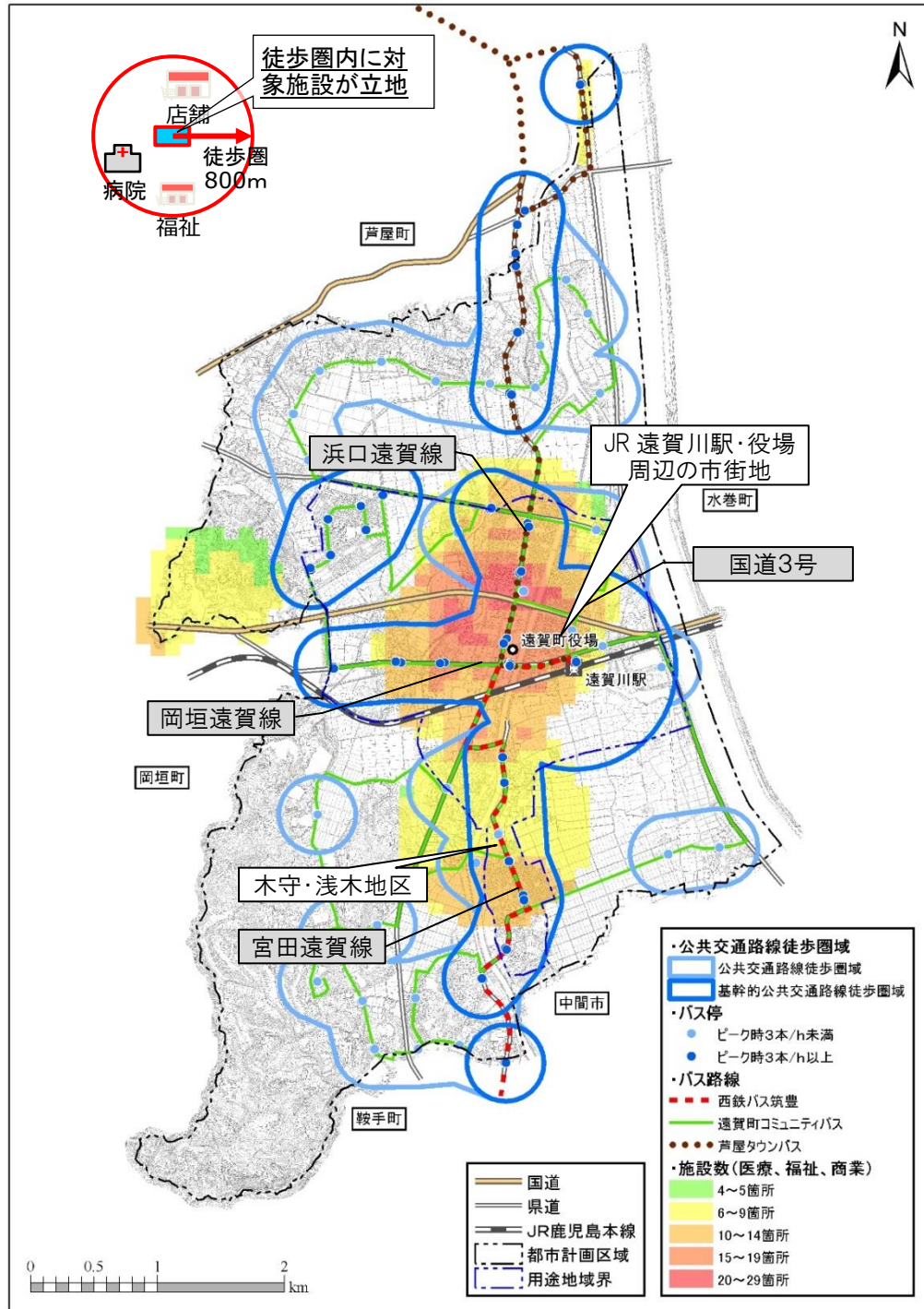
- 中心拠点地区としてJR遠賀川駅周辺および役場周辺地区を位置づけ
- 福祉拠点として、木守・浅木地区周辺の宮田遠賀線を軸に位置づけ



(i-2) 生活利便施設が集積する地区

- 生活利便施設が集積するエリアとして、徒歩圏内に医療（内科・外科）施設、福祉施設、商業施設の立地がある区域を設定
- 歩いて暮らせる地区として、生活利便施設に徒歩でアクセス出来るエリアを設定

図 メッシュ別徒歩圏内施設数※¹（医療（内科・外科）、福祉、商業）と公共交通の状況※²



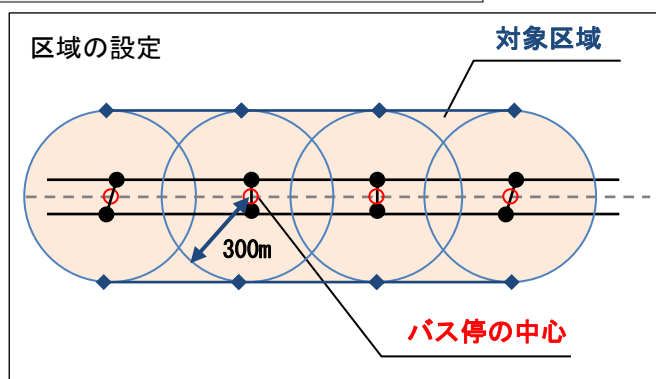
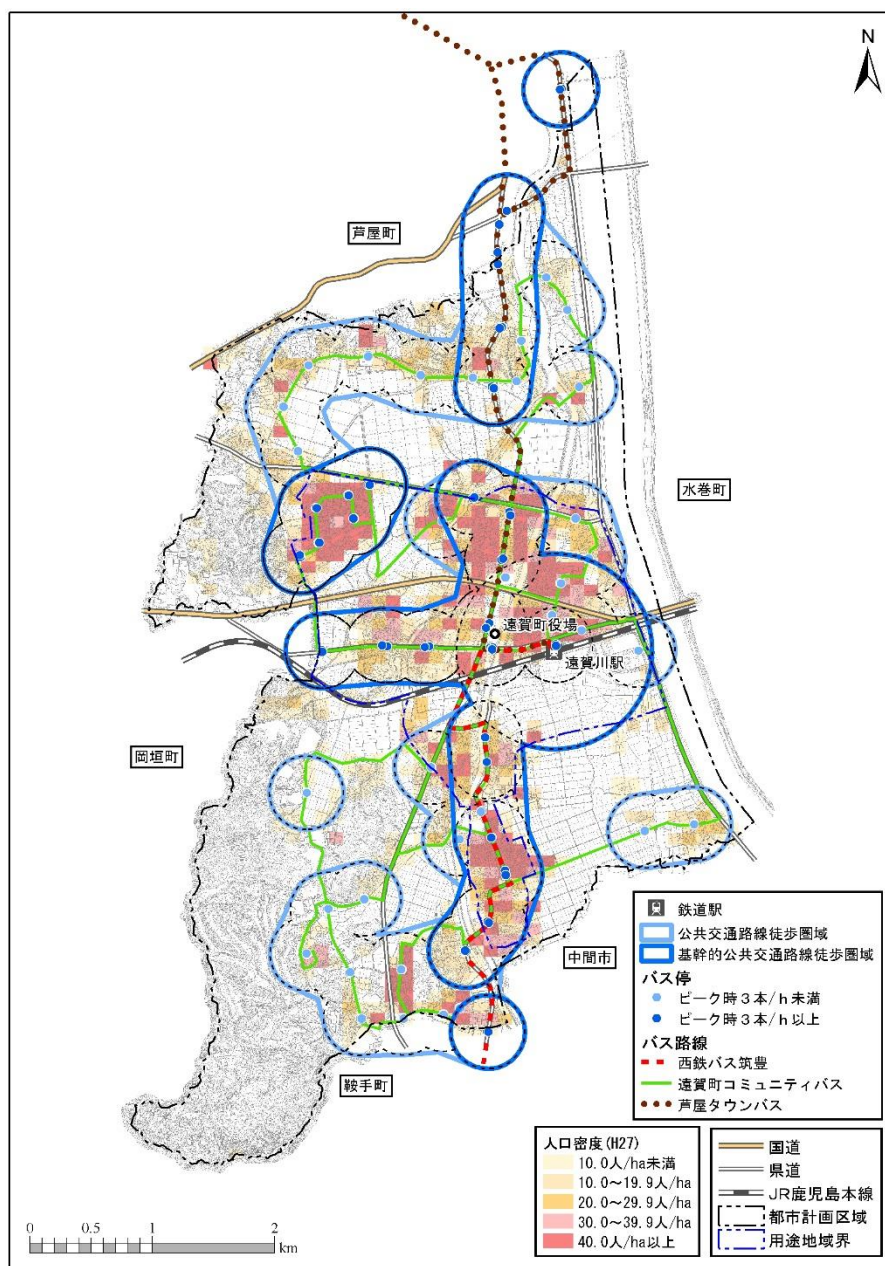
※¹: 徒歩圏内の医療（内科・外科）施設、福祉施設、商業施設の数

※²: 基幹的公共交通路線: 運行頻度がピーク時 3 本/h 以上のサービス水準を有する鉄道駅又はバス停
公共交通の徒歩圏域: 鉄道駅 800m、バス停 300m

ii. 公共交通によるアクセスの利便性が高い地区

- ピーク時3本／h以上の公共交通路線沿線の徒歩圏内

※鉄道駅から 800m圏内、バス停から 300m圏内



iii：災害による危険性が少ない地区

- 都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に定めることとなることから、法令により居住誘導区域に含まない、原則、含まないとされている災害の危険性のある区域は除外します。

本町における除外区域は、以下のとおりです。

- ・土砂災害特別警戒区域
- ・災害危険区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・土砂災害警戒区域

※本町では、浸水想定区域が市街地全体に指定されています。これら市街地はすでに人口密度の高い居住地があり、都市基盤が整備されていることから誘導区域から除外することは現実的ではありません。他方、住民の安全・安心な居住環境を確保することが第1に必要であることから、浸水想定区域については、ハード・ソフトの防災・減災対策の強化を進めます。

（３）都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域は「中心拠点（ＪＲ遠賀川駅・役場周辺地区）」と「福祉拠点（浅木小学校周辺地区）」の２地区を設定します。

また、具体的な区域界の設定については、区域界設定基準に沿って線引きを行うものとしします。

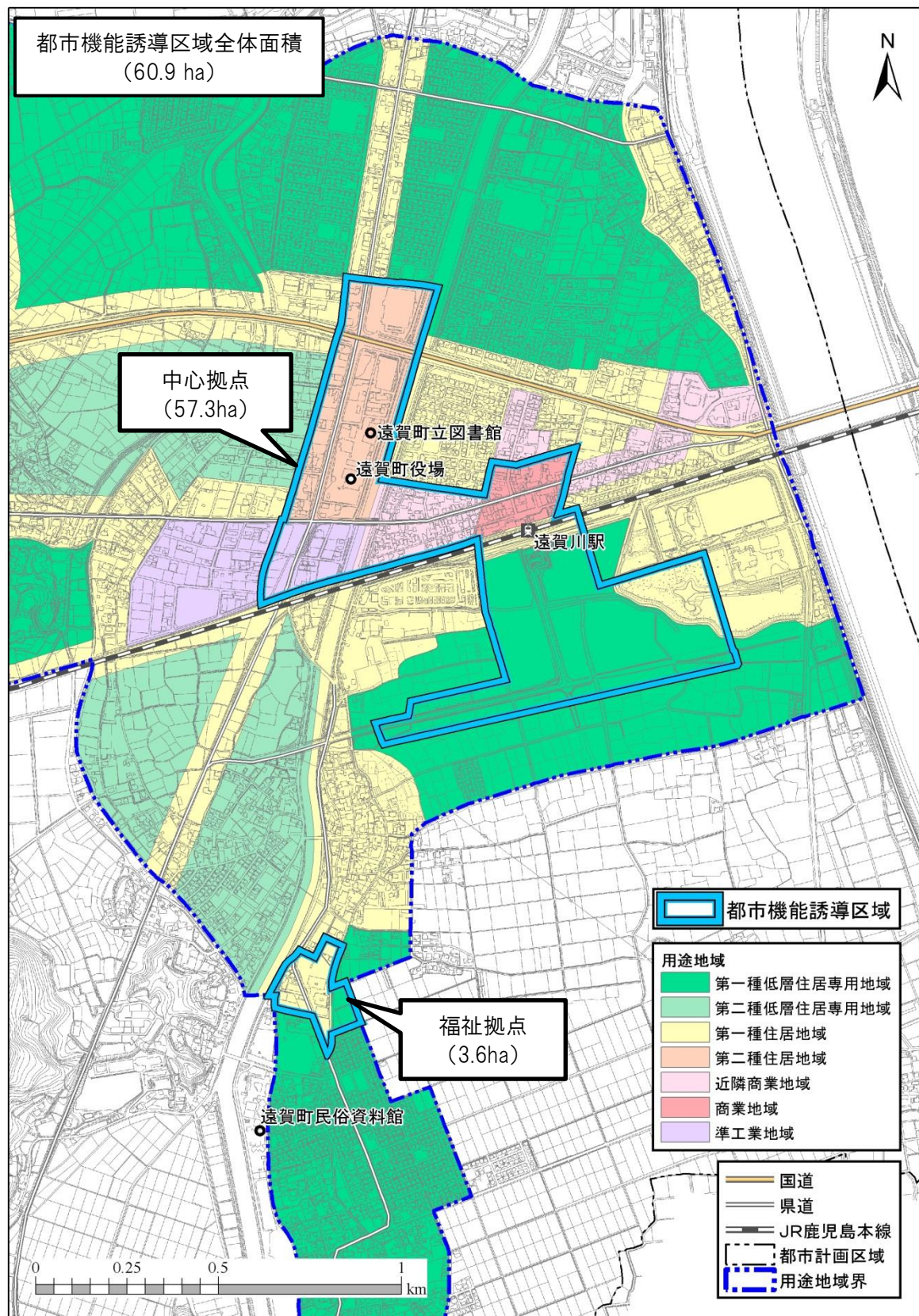
表：都市機能誘導区域の役割

都市機能誘導区域 地区名称	地区の役割
中心拠点 （ＪＲ遠賀川駅・ 役場周辺地区）	●遠賀町都市計画マスタープランにおける中心拠点 ●ＪＲ遠賀川駅の交通結節点としての特性を生かし、都市の持続性を確保するため、遠賀町の都市活力の創出や定住促進を図る拠点の役割 ●医療・福祉・商業施設が集積し地域の生活利便性を支える役割 ●公共公益・文化・交流施設が集積し、町民の交流や公共・公益サービスを享受できる拠点としての役割
福祉拠点 （浅木小学校 周辺地区）	●遠賀町都市計画マスタープランにおける福祉拠点 ●医療・福祉施設が集積する健康・福祉拠点としての役割

◇区域界設定基準

- ①区域の境界線は、現行の用途地域界や道路、鉄道、その他施設、河川等の明確な地形地物とします。
- ②幹線道路の沿道に帯状に定める場合は、道路からの一定距離等をもって定めるものとします。

図 都市機能誘導区域と現在の用途地域



5-2. 誘導施設の設定

(1) 誘導施設設定の基本的な考え方

「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です。居住者の生活利便性を維持するとともに、都市活力を維持・増進する施設を都市機能誘導施設として定めます。

(2) 誘導施設の設定方針

① 設定方針

i：都市の戦略性や地域特性から必要な機能

- ⇒ 「中心拠点」「福祉拠点」の役割からみて必要となる施設を設定
- ⇒ 本計画に定める理念や目標を達成するため戦略的に誘導すべき施設を設定

ii：地域の生活利便性を維持するため必要な機能

- ⇒ 暮らしに必要な機能と地域活力を維持・増進する施設を設定

iii：効率的な都市経営の推進

- ⇒ 既存施設を有効に活用し、今ある都市機能を維持・確保する視点に立って設定
- ⇒ 地域の生活圏や各拠点の連携や補完、また施設の集約等を踏まえ設定

その他特記事項

- ⇒ 本町の生活利便性を確保したり、都市活力を維持・増進する施設を維持・確保することに加え、福岡県が定める都市計画区域マスタープラン（以下「区域マスタープラン」と言う。）における「拠点」の位置づけとの整合を図ります。
- ⇒ 本町では、拠点区域が明確に定められていないため、大規模集客施設（3,000 m²を超える商業施設等）の誘導にあたっては、事前に拠点区域を定めるなど、福岡県との調整を進めます。

＜北九州都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H29.1.24 告示)＞

◆大規模集客施設の立地誘導方針

「拠点」における土地利用の方針

- ・ 拠点は、身近な地域において都市機能の集積を図るものとし、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の大規模集客施設の立地を誘導します。
- ・ 拠点においては、原則として床面積^{※1}10,000 m²^{※2}以下の商業施設等の大規模集客施設が立地できるものとし、用途地域、地区計画、特別用途地区等により、その実現を図ります。
- ・ なお、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情によります。

「拠点以外の地域」における土地利用の方針

- ・ 拠点以外の地域は、大規模集客施設の立地を抑制します。この地域においては、都市圏等の必要性に応じて、用途地域、地区計画、特別用途地区等により、その実現を図ります。
- ・ なお、大規模集客施設の規模は立地の影響が街区の単位(徒歩圏)等を超える程度の規模とし、都市圏等の実情によります。

「公共交通軸の沿線」における土地利用の方針

- ・ 拠点の都市機能を補完^{※5}する目的で、公共交通軸の沿線において駅やバス停に接軸^{※6}する大規模集客施設について、その立地を許容します。
- ・ なお、基幹公共交通軸以外の公共交通軸の沿線において許容する施設は、原則として^{※7}床面積 10,000 m²以下の商業施設等の大規模集客施設とします。

<つづき>

◆大規模集客施設の種類

大規模集客施設の種類		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・娯楽系	商業施設		
	スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000m ² ^{※3} を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000m ² ^{※2} を超えるもの
公共・公益系	公共施設（国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館）	国・地方公共団体が整備する公共施設	国・県が整備する公共施設
	病院	病床数200床 ^{※3・※4} を超えるもの	3次医療圏規模のもの
	福祉施設	収容人数200人 ^{※3} を超えるもの	（立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない）
	大学等	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの

※1 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計。

※2 立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。

※3 立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。なお、北九州市域の拠点における商業・娯楽系施設については、10,000㎡とする。

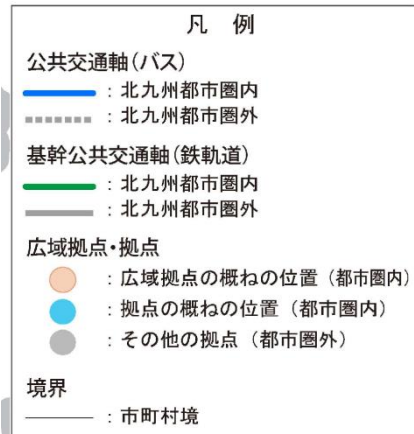
※4 病床数には、療養、精神等を除く。

※5 立地する大規模集客施設の規模等に応じて、近接の広域拠点もしくは拠点において用地の確保が困難な場合をいう。

※6 駅やバス停から直接接続する施設に至るまでの経路等において、利用者が自動車動線との平面交差がなく、安全で快適に移動できること等が担保されたものをいう。

※7 公共交通軸沿線であって、かつ広域交通（例：高速バス・空路）とも直結したものなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。

◆都市構造の形成方針図



◆公共交通軸

（正門通り商店街周辺～JR遠賀川駅）



②誘導施設の整理

i：地区の役割や都市の戦略性から必要な機能

遠賀町都市計画マスタープランや本計画の理念・目標を踏まえ、必要となる施設は下記のとおりです。

- 中心拠点としての位置づけを踏まえ、商業・業務・医療等の都市機能の集積や、役場周辺の公共・公益機能の特性を生かし、今後も行政・文化機能を誘導します。
- 子育て世代が、住みたい・住み続けたいと感じる魅力的な都市を形成し、持続的に成長する生活都市の達成を目指し、子育て支援施設※を誘導施設に位置づけます。

	都市計画マスタープラン	戦略性
中心拠点	・大規模商業施設 ・医療施設(総合病院等) ・業務施設 ・文化施設(図書館、文化ホール等) ・その他拠点を牽引する施設	・子育て支援施設
福祉拠点	・医療施設(総合病院等) ・福祉施設	—

※子育て支援施設は、子育てサロンと学童保育を位置づけます。

ii：地域の生活利便性を維持するため必要な機能

- 町民アンケート調査から身近に必要な主な施設は、以下のとおりです。

中心拠点に必要な施設	・食料品等の買い物ができる施設 ・郵便局・銀行 ・生活用品の買い物ができる施設
身近に必要な生活利便施設	・食料品等の買い物ができる施設 ・生活用品の買い物ができる施設 ・コンビニエンスストア

(3) 誘導施設の設定

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに、以下のとおり設定します。

都市機能誘導区域 地区名称	地区の役割(再掲)	誘導施設
中心拠点 (JR遠賀川駅・ 役場周辺地区)	●遠賀町都市計画マスタープランにおける中心拠点 ●JR遠賀川駅の交通結節点としての特性を生かし、都市の持続性を確保するため、遠賀町の都市活力の創出や定住促進を図る拠点の役割 ●商業・医療・福祉施設が集積し地域の生活利便性を支える役割 ●公共公益・文化・交流施設が集積し、市民の交流や公共・公益サービスを楽しめる拠点としての役割	・大規模商業施設(中心拠点の中で区域マスタープランにおいて定める拠点内のみ) ・病院 ・文化施設(図書館・文化ホール) ・子育て支援施設
福祉拠点 (浅木小学校 周辺地区)	●遠賀町都市計画マスタープランにおける福祉拠点 ●医療・福祉施設が集積する健康・福祉拠点としての役割	・病院

<民間の誘導施設の概要>

誘導施設	規模等の詳細
大規模商業施設	床面積の合計が3,000m ² を超え10,000m ² 以下の商業施設 (福岡県が定める都市計画区域マスタープランと整合を図ります。)
病院	病床数20床以上の医療施設

＜都市機能誘導区域内の施設立地状況＞

			立地状況	立地している施設
中心拠点 (JR遠賀川駅・ 役場周辺地区)	誘導施設	大規模商業施設	●	・ゆめタウン遠賀 等
		病院	◆	—
		文化施設 (図書館・文化ホール)	●	・遠賀町立図書館、遠賀町中央 公民館
		子育て支援施設	◆	—
	生活利便性を 維持する施設	商業施設	●	・ルミエール遠賀店 等
		金融施設	●	・遠賀信用金庫遠賀支店 等
		診療所	●	・たなか内科胃腸科医院 等
		福祉施設	●	・ヘルパーステーション森の光 等
福祉拠点 (浅木小学校 周辺地区)	誘導施設	病院	●	・健愛記念病院、いそべ病院
	生活利便性を 維持する施設	商業施設	●	・セブン-イレブン遠賀浅木店
		福祉施設	●	・健愛訪問看護ステーション 等

【●】：施設が現在、立地している 【◆】：施設が現在、立地していない

※生活利便性を維持する施設（商業施設（床面積の合計が3,000㎡以下）、金融施設、診療所（病床数20床以下の医療施設）、福祉施設）については、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。

6. 居住誘導区域に関する事項

(1) 居住誘導区域の基本的な考え方

都市の骨格形成に定める「居住誘導エリア」を基本に、以下の区域を居住誘導区域として定めます。

- 将来にわたって一定の人口密度を維持するとともに、子育て世代や高齢者をはじめ、歩いて暮らせるコンパクトな市街地を形成する区域

(2) 居住誘導区域の設定方針と抽出区域

① 設定方針

i：都市機能誘導区域の周辺地区

- ⇒ 都市機能を維持するとともに、都市の賑わいや活力を維持・形成するためには住む人（居住）が重要となることから、都市機能誘導区域と一体となる区域を設定します。
- ⇒ 当地区は、子育て世代や高齢者をはじめ、歩いて暮らせるコンパクトな市街地を形成する区域として重点的に居住や都市基盤の整備を進めます。

ii：将来にわたって一定の人口密度を維持する地区

- ⇒ 人口減少下においても生活利便性や公共交通の利便性を持続的に確保するため、将来にわたって一定の人口規模を維持する地区を設定します。

iii：良好な都市基盤が整備された地区

- ⇒ 良好な都市基盤が整備されるなど、これまで進めてきた都市計画の継続性を確保し、効率的なまちづくりを進めるため、宅地開発事業等の面整備実施地区を設定します。

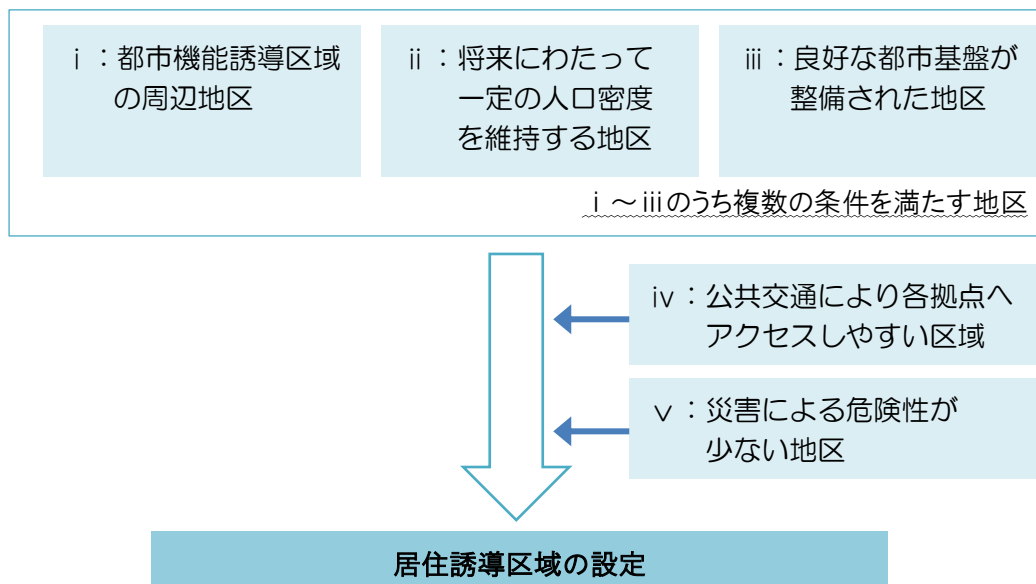
iv：公共交通により各拠点へアクセスしやすい区域

- ⇒ 路線バスおよびコミュニティバス等の公共交通により、各拠点へアクセスしやすい地区

v：災害による危険性が少ない地区

- ⇒ 災害の危険性のある区域を除外

<居住誘導区域設定フロー>



i. 都市機能誘導区域の周辺地区

- ## ii. 将来にわたって一定の人口密度を維持する地区

-
- Map of Tachibana City showing population density and land use planning. The map includes labels for surrounding towns: 芦屋町 (Ryūyū), 水巻町 (Mizumaki), 岡垣町 (Okabe), 中間市 (Matsukawa), and 鞍手町 (Asakura). Key locations marked are 達賀町役場 (Tachibana Town Office) and 達賀川駅 (Tachibana River Station). The map uses color coding to indicate population density: blue for 可住地人口密度30人/ha以上、H27, green for 可住地人口密度30人/ha以上、H37, and pink for 可住地人口密度30人/ha以上、H52. It also shows urban planning areas with dashed lines and land use boundaries with solid lines. A scale bar at the bottom left indicates 0 to 2 km. A legend at the bottom right explains the symbols for roads (国道, 県道), JR Kyushu Main Line, urban planning areas, and land use boundaries.

参考：本書において「人口密度」は『可住地人口密度』とする

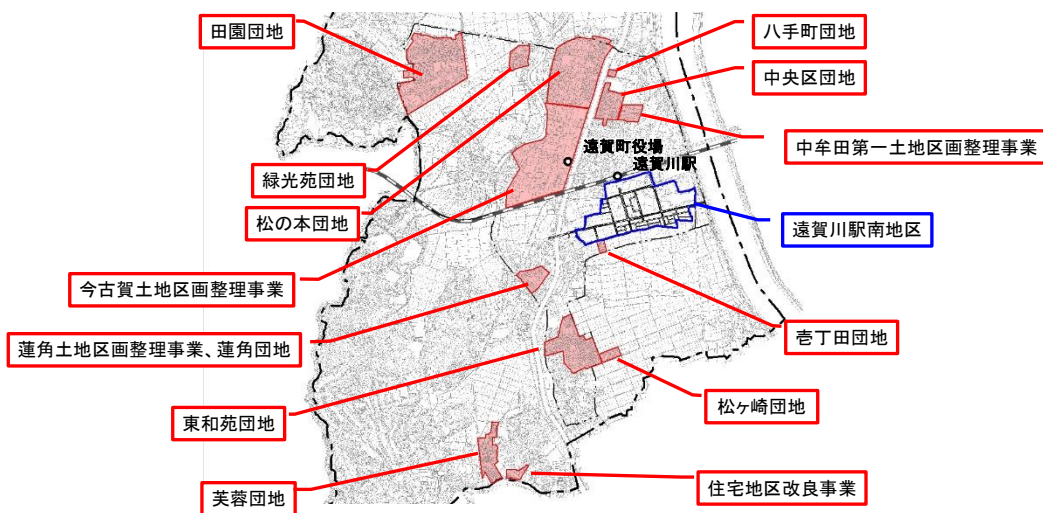
可住地人口密度とは？

- ・分母となる地区面積について、道路、公園、水面等を除く「可住地」を対象とした人口密度
- ・「可住地」「非可住地」の区分は、都市計画基礎調査実施要領に基づく非可住地を対象
※非可住地：水面、河川敷、公共施設用地、公共空地、道路用地 など

$$\text{可住地人口密度(人/ha)} = \frac{\text{人口(人)}}{\text{可住地面積(ha)}}$$

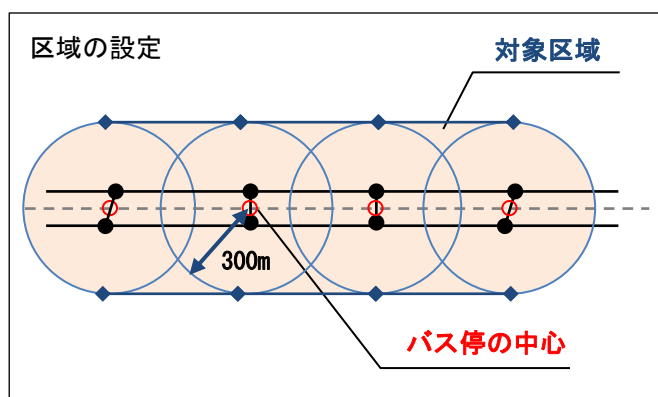
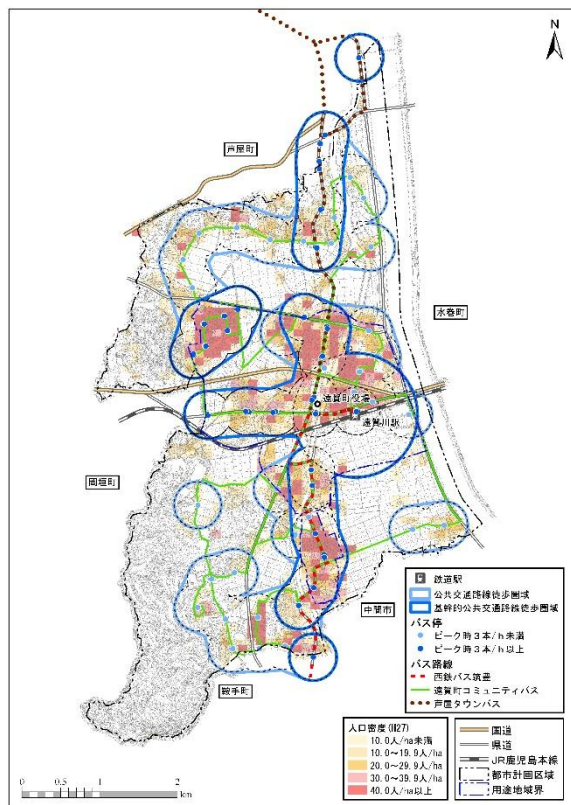
iii. 良好な都市基盤が整備された地区

- 区画整理事業や大規模な開発行為等による都市基盤施設が整った地区を位置づけ
- JR遠賀川駅南地区で、道路整備をはじめ都市基盤が充実し、都市活動や居住の拠点を形成する地区を位置づけ



iv. 公共交通により各拠点へアクセスしやすい区域

- 子どもや高齢者をはじめ、誰もが歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、公共交通ネットワークが充実した区域として、ピーク時3本/h以上のバス路線沿線の徒歩圏内（バス停から半径300m圏域）



v. 災害による危険性が少ない地区

- 法令により居住誘導区域に含まない、原則含まないとされている災害の危険性のある区域は除外します。（P46再掲）

本町における除外区域は、以下のとおりです。

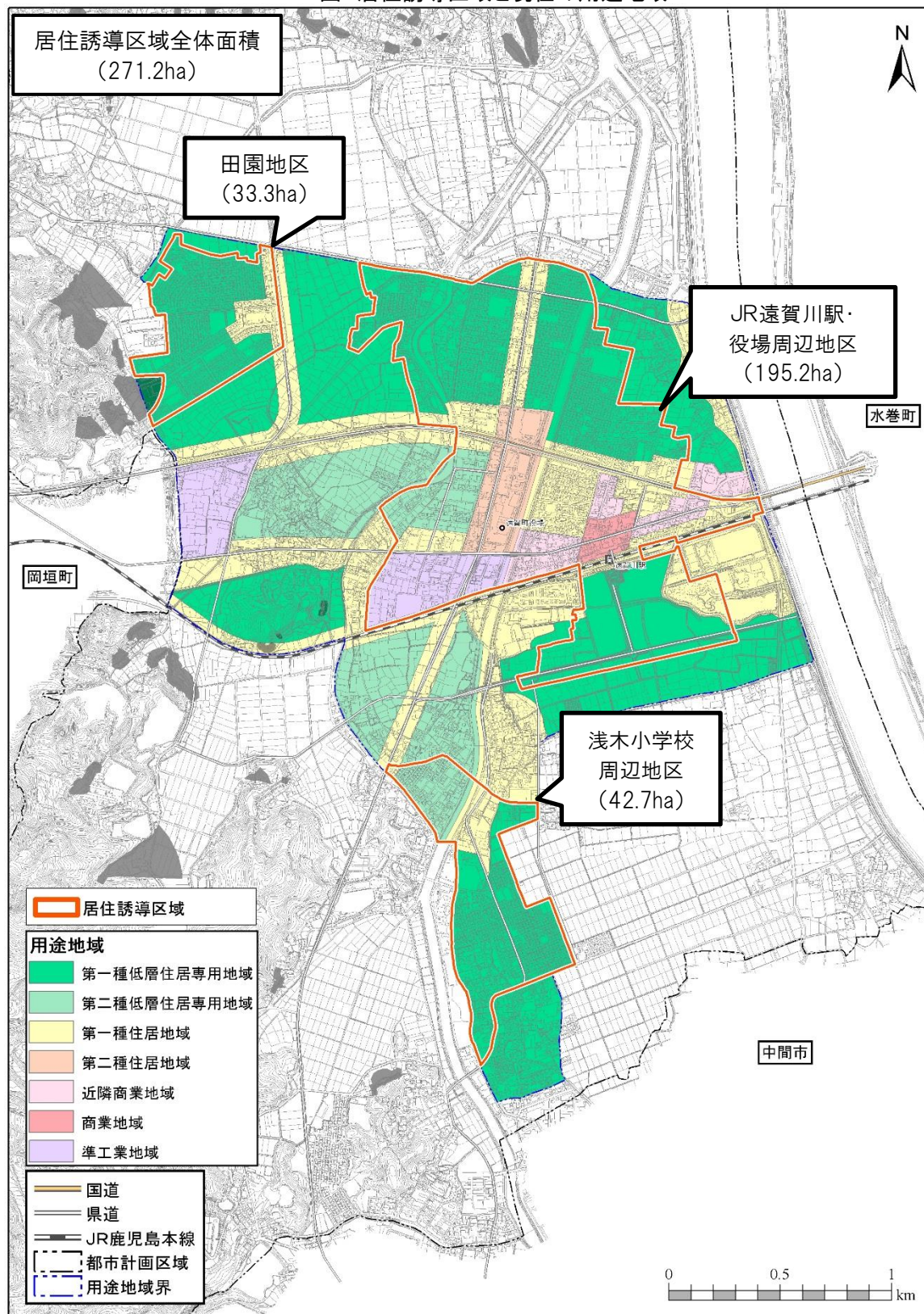
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・災害危険区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・土砂災害警戒区域

※本町では、浸水想定区域が市街地全体に指定されています。これら市街地はすでに人口密度の高い居住地があり、都市基盤が整備されていることから誘導区域から除外することは現実的ではありません。他方、住民の安全・安心な居住環境を確保することが第1に必要であることから、浸水想定区域については、ハード・ソフトの防災・減災対策の強化を進めます。

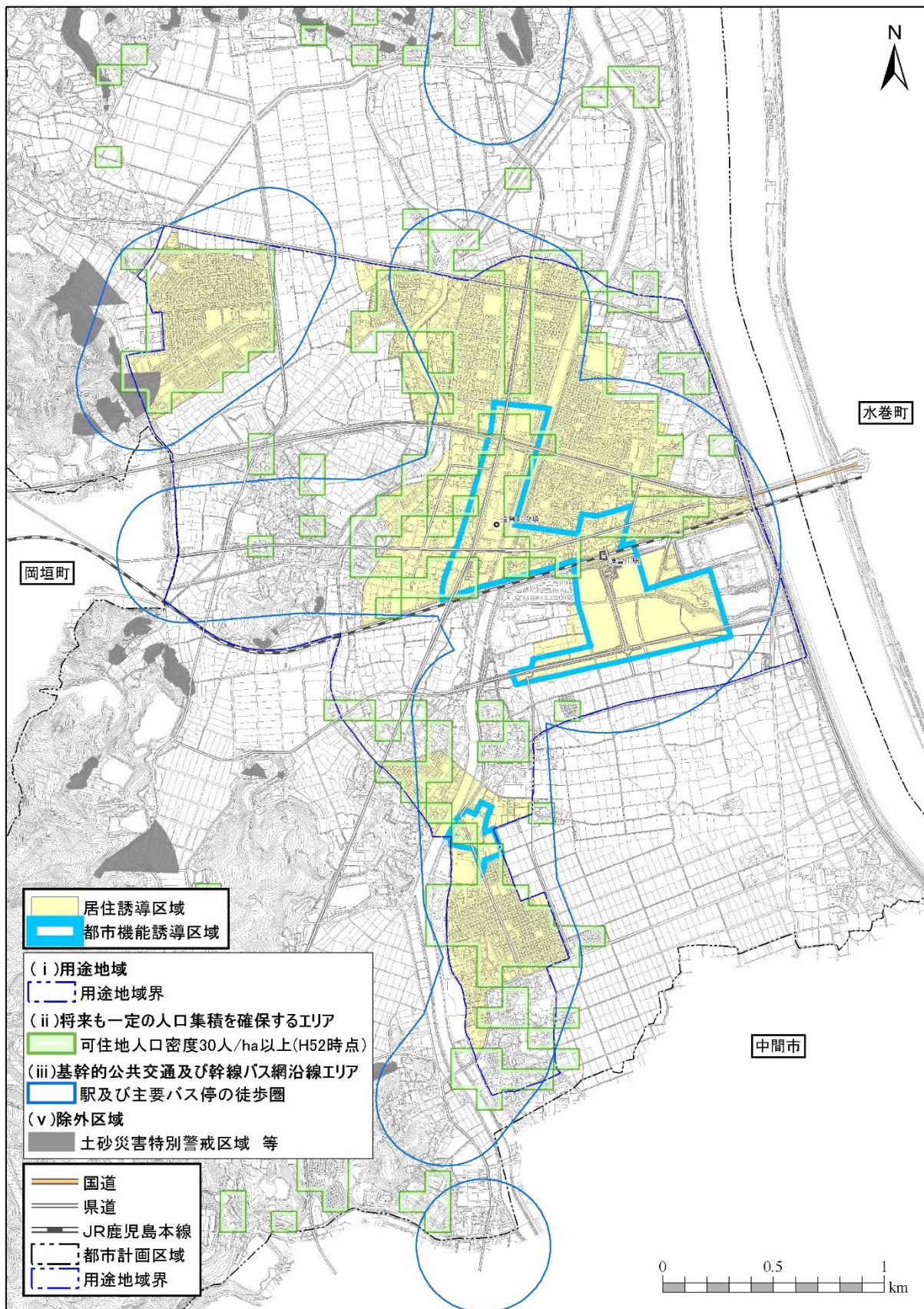
(3) 居住誘導区域の設定

居住誘導区域は「田園地区」「JR遠賀川駅・役場周辺地区」「浅木小学校周辺地区」の3地区を設定します。

図 居住誘導区域と現在の用途地域



参考図 居住誘導区域の設定条件



7. 誘導施策

遠賀町におけるコンパクトなまちづくりの実現に向けて、以下の施策を進めていきます。
誘導区域内においては、より効果的な具体施策を引き続き検討していきます。

（１）都市機能誘導区域に誘導するための施策

都市機能誘導区域においては、周辺に居住する住民が集まり、にぎわいのある拠点形成に向け、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。

①ＪＲ遠賀川駅周辺整備

- 遠賀川駅周辺を軸にポテンシャルを秘めた地区のにぎわいと活力の創出のため、ＪＲ遠賀川駅周辺整備を行い、商業施設などを誘導するとともに、交通結節機能の強化を図ります。

②子育て支援施設整備

- 子育て世代を支援するため、中心拠点に子育て支援施設を誘導します。

③用途地域の見直し

- 現在の用途地域と誘導施設との整合について確認し、準備が整ったところから誘導施設が立地できるように、用途地域の見直しを行います。

（２）居住誘導区域に誘導するための施策

居住誘導区域においては、安全・安心で良好な居住環境を守りつつ、将来に向けて一定の人口密度の確保をしていくため、居住者を誘導しやすい環境づくりに取り組みます。

①コミュニティバス運行事業

- 地域と行政が連携した利用促進策を展開することにより、コミュニティバスの持続的な運行を確保していくことで、安定してバスが運行する住環境の形成を図ります。

②定住促進・空き家対策事業

- 住環境の改善のため、新築および中古住宅を購入し、居住した人に対して奨励金を交付します。また、空き家の利活用を促進するため、空き家バンク制度による居住誘導支援を継続します。

③生活道路の機能改善、公園の集約

- 将来にわたって区域内の生活利便性を維持させていくため、田園、中央、蓮角地区の生活道路の機能改善を行います。その他の道路についても維持補修を行います。
- 区域内の公園の長寿命化対策を行います。

④浸水想定区域の対策

- 遠賀町地域防災計画に基づき、自主防災組織等への支援を行い、住民等の自主防災意識の向上を図ります。
- 木守・浅木地区の浸水対策として調整池の整備を行います。

（３）集落地区に対する施策

①公共交通不便地域の解消

- 町内の公共交通不便地域において、新たな公共交通の導入等を検討し、高齢者等の移動の確保を図ります。

②福祉ネットワークの維持

- 高齢化が進行している中で、住み慣れた地域で安心して生活できるように、高齢者世帯等への見守り活動を行っている全行政区にある福祉ネットワークの支援を継続します。

③浸水想定区域の対策

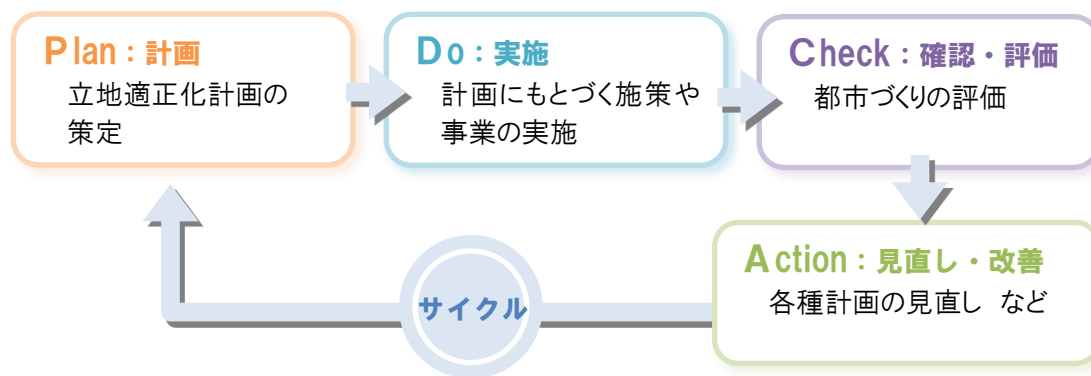
- 遠賀町地域防災計画に基づき、自主防災組織等への支援を行い、住民等の自主防災意識の向上を図ります。

8. 計画の評価

(1) 評価の考え方

遠賀町立地適正化計画の目標の達成に向けて各種制度や事業を活用して推進しますが、効果的にまちづくりを進めていくには、計画の達成状況を評価し、状況に合わせて都市計画や各誘導区域等を見直すなど、時間軸をもって運用する事が重要です。

そこで、遠賀町立地適正化計画の進行管理は、Plan（計画）、Do（実施）、Check（確認・評価）、Action（見直し・改善）のPDCAサイクルの考えに基づき、概ね10年ごとに計画で設定した評価指標などをもとに計画を評価し必要に応じ計画や施策の見直しを進めます。



(2) 評価指標の基本的な考え

コンパクトなまちづくりに向けた動向、施策の進捗状況等を客観的かつ定量的に把握し、計画や施策の見直し等に資するため、本計画の目標指標を以下のように設定します。

①コンパクトなまちづくりの達成を表す指標

本計画に基づき“コンパクトシティ・プラス・ネットワーク”のまちづくりを推進し、持続可能な都市空間の形成を評価する指標として「居住誘導区域内の人口密度(人/ha)」を設定します。

「居住誘導区域内の人口密度(人/ha)」

基準値：37.1 人/ha (H27) ⇒ 目標値：37.1 人/ha(H52)

※特に施策を講じない場合 29.5 人/ha (H52)

②子育て世代の住みやすさを表す指標

生活利便性を維持確保するとともに、地域コミュニティの維持や子育て世代が住みたくなくなる機能の確保により、当該計画の実施による遠賀町での住みやすさの維持・向上を表す指標として「居住誘導区域内の子育て支援施設人口カバー率(%)」を設定します。

「居住誘導区域内の子育て支援施設人口カバー率(%)」

基準値：18.3%(H27) ⇒ 目標値：30.0%(H52)

※特に施策を講じない場合 16.1%(H52)

9. 届出制度

(1) 都市機能誘導区域外での届出制度について

●届出制度の目的

遠賀町が都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するために行うものです。

●届出の対象となる区域

都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、都市再生特別措置法に基づき町への届出が必要です。

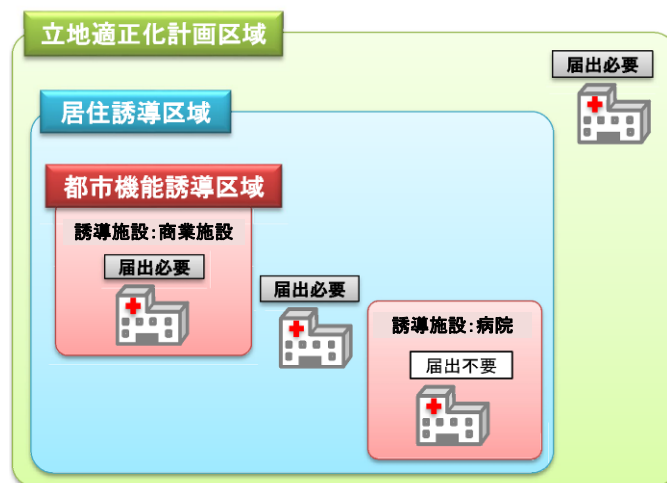
●届出の対象となる行為

開発行為

- ①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

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③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



●届出の時期

開発行為等に着手する30日前までに届出を行う必要があります。

(2) 居住誘導区域外での届出制度について

●届出制度の目的

遠賀町が居住誘導区域外における住宅開発等の情報を把握するために行うものです。

●届出の対象となる区域

居住誘導区域外の区域で、以下の行為を行おうとする場合には、都市再生特別措置法に基づき町への届出が必要です。

●届出の対象となる行為

開発行為(都市計画法第4条第12項)

①3戸以上の住宅の建築目的の開発行為

②1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

①の例示

3戸の開発行為



②の例示

1,300㎡

1戸の開発行為



800㎡

2戸の開発行為



<届出の対象となる開発行為>

建築行為

①3戸以上の住宅を新築しようとする場合

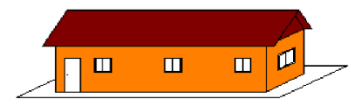
②建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅とする場合

①の例示

3戸の建築行為



1戸の建築行為



<届出の対象となる建築行為>