

2

小都市の現況と

都市整備課題

2章 小郡市の現況と都市整備課題

2-1 小郡市の概況

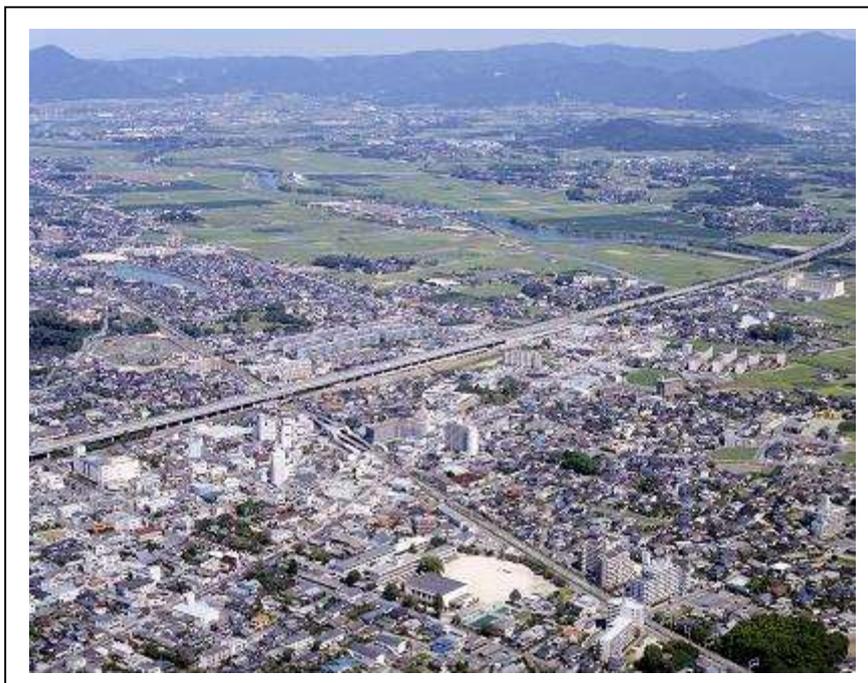
(1) 地域特性

本市は、福岡県の南部、筑紫平野の北部、佐賀県との県境に位置し、南東は久留米市、大刀洗町、西は佐賀県鳥栖市、基山町、北東は筑紫野市、筑前町にそれぞれ接している東西6km、南北12kmに亘る区域です。

地勢は、中央部を南北に宝満川が流れ、その流域にはのどかな田園風景がひろがっています。区域の大部分が北東部にある花立山(131m)を除いて、なだらかな丘陵地と標高15m以下の平地となっています。

交通網は、18世紀には松崎が薩摩街道の宿場とされるなど、筑前と筑後に通じる交通の要衝として栄え、現在においても、九州自動車道と大分自動車道が交差する鳥栖ジャンクションに隣接し、南北には西鉄天神大牟田線、東西に基山から分岐した甘木鉄道、及び大分自動車道が走る交通の要衝となっています。

本市は、交通の便がよく、福岡都市圏や久留米市の影響を受け、近年は宅地開発なども進み、ベッドタウンとして人口が急増し、特に北部は福岡市を中心とした日常生活圏拡大の影響を受けて宅地開発が活発に進められ、住宅都市としての都市構造を示しています。

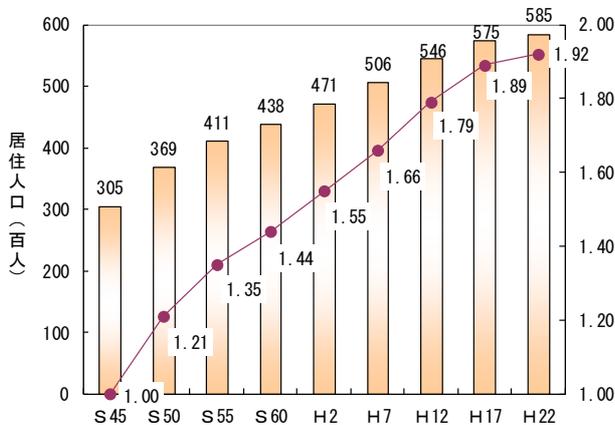


(2) 人口動向

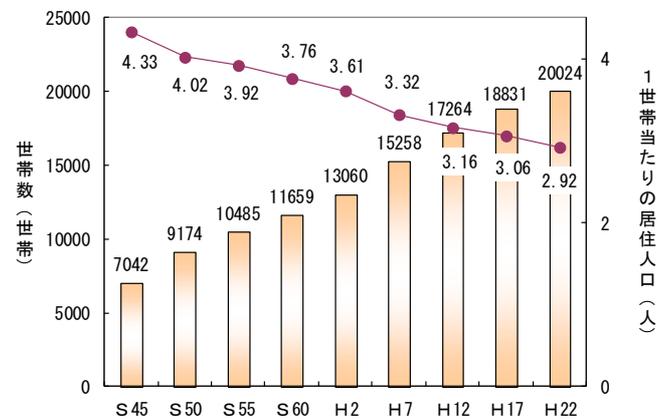
本市では、増加する福岡都市圏の人口の受皿として宅地開発が進められ、小郡・筑紫野ニュータウン等の大規模な宅地開発に伴い、転入超過による社会増、いわゆるベッドタウンとしての人口が増加してきました。昭和45年から平成22年にかけて、人口の増加率は約1.9倍にまで及んでいます。

人口増に伴い、世帯数も大幅増を示しているものの、1世帯当たりの居住人口は減少傾向にあり、本市においても核家族化の進行が伺えます。

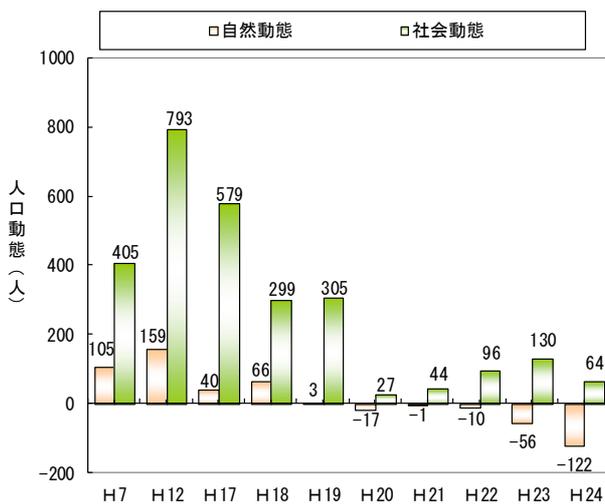
また、少子高齢化^{※1}については、本市においても着実に進行しており、平成7年以降「高齢社会」と呼ばれる域にまで達していることから、将来的には現在のニュータウンのシルバータウン化^{※2}が懸念されます。



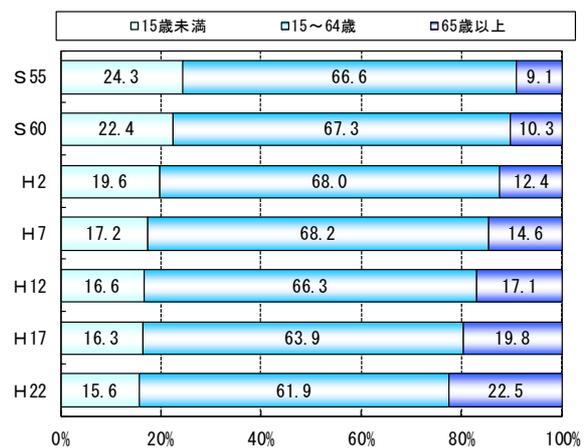
▲ 居住人口の推移



▲ 世帯数の動向



▲ 人口動態の推移



▲ 年齢別人口構成の推移

出典：国勢調査、住民基本台帳

※1：高齢社会の区分(国連の定義)

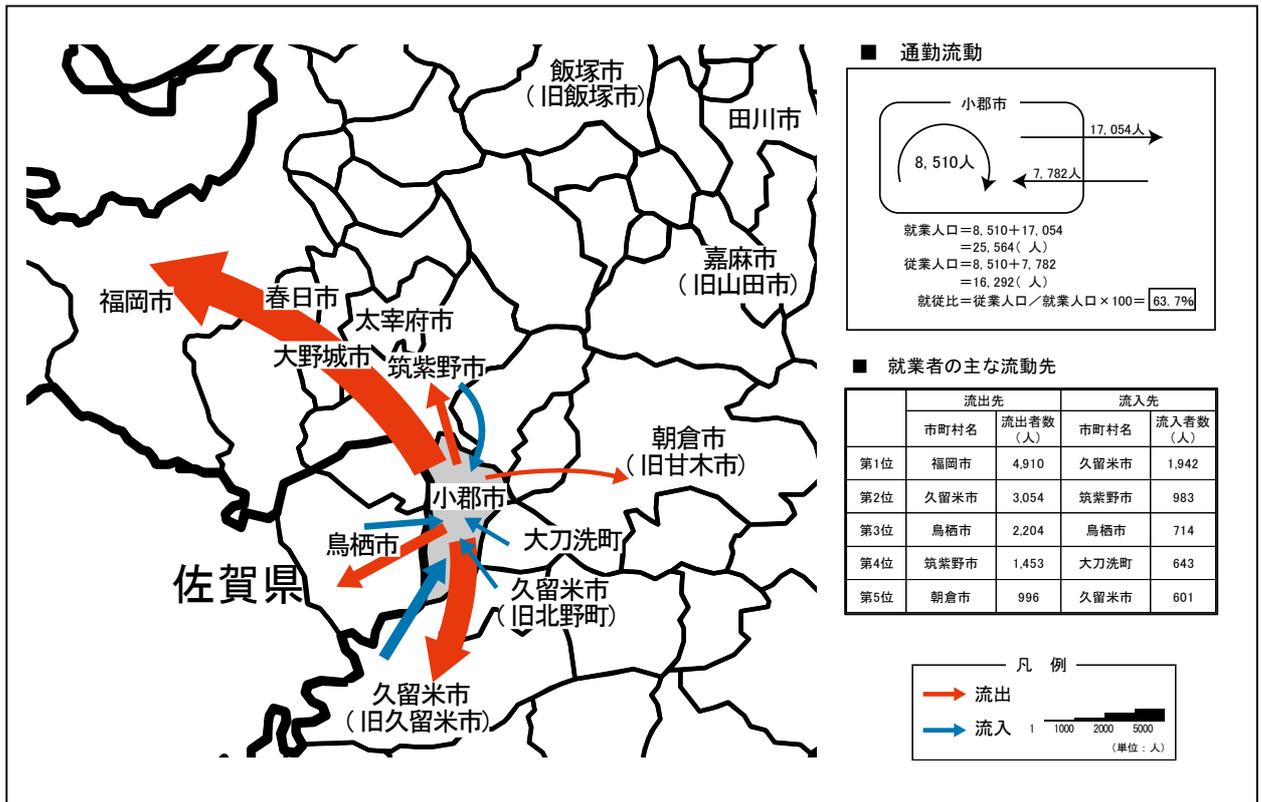
- 「高齢化社会」：65才以上の人口が 7% 超えた社会
- 「高齢社会」：65才以上の人口が 14% 超えた社会
- 「超高齢社会」：65才以上の人口が 21% 超えた社会

※2：シルバータウン化

ニュータウンに入居した同世代の夫婦が住む団地が30~40年経過すると、子供が激減し、高齢者だけが残る様子

(3) 通勤流動

本市は旧来の農村型都市から、福岡市、久留米市といった大都市の人口増の受け皿として近年住宅都市へ大きく変貌してきました。したがって、本市の就業者の多くは、近隣都市を就業の場としており、特に、福岡市、久留米市を勤務先に持つ市民が多い状況となっています。



▲ 就業者流動(H22年 上位5位)

出典: 国勢調査

(4) 産業構造

就業者の産業別構造は、卸・小売業やサービス業を主体とした第3次産業就業人口が圧倒的に高く、年々、その傾向を強めつつあります。また、工業を中心とする第2次産業は停滞しており、農業を中心とする第1次産業は減少傾向で推移しています。

本市の基幹産業である農業は、ほ場整備等の基盤整備は概ね終了しているものの、近年の都市化の進行に伴い、農業就業者及び経営耕地面積は減少しており、都市近郊という立地条件を活かした都市近郊型農業の育成など大きな転換期を迎えています。今後は、魅力・活力ある農業経営を推進するため、農地の保全や後継者育成を含めた生産体制の組織化を図るとともに、流通施設の整備充実や消費者との交流機会の創出を図る必要があります。

工業については、筑後小郡 IC、鳥栖 IC という2つの高速交通拠点に近接していることにより、九州各地への高速アクセス性が優れているという恵まれた交通条件を生かす必要があります。また、農村地域工業等導入促進法により干潟、上岩田工業団地が建設されており、企業立地が進みつつあります。今後とも計画的な集積を図る必要があります。

商業については、福岡市、久留米市などの大商業地に近接しているため、個人商店が多く、商業機能の集積は弱い状況にあります。今後は西鉄小郡駅周辺地区をはじめとする地域密着型の既存商店街の魅力向上に努めるとともに、大保地区については、大規模商業施設を中心とした商業機能誘導を行う区域とし、消費者ニーズに対応した魅力的で賑わいのある商業地の形成を行い、住民生活の利便性向上を図る必要があります。



▲ 産業分類別就業人口構成の推移

注) グラフ中の数値は産業分類別就業人口(百人)



小郡駅前商店街



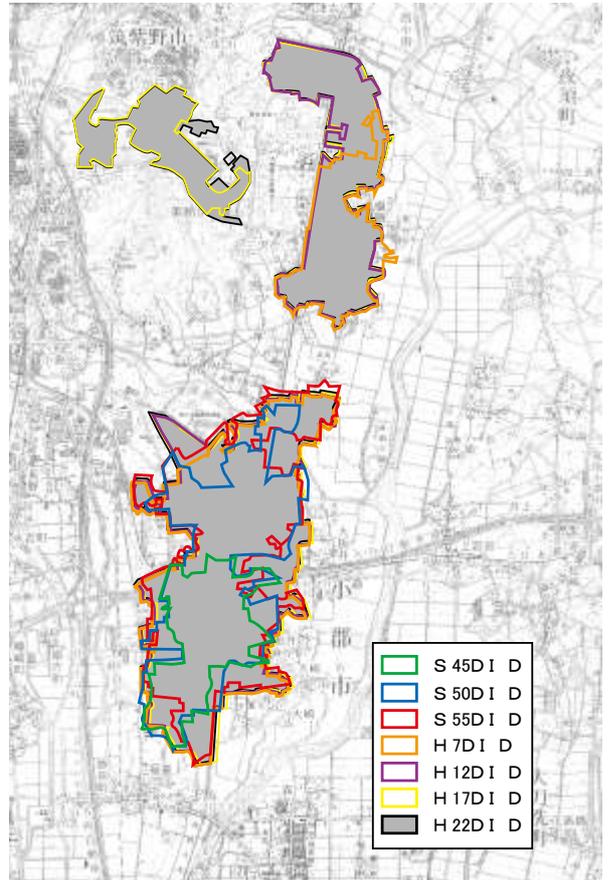
上岩田工業団地

(5) 市街化の動向

本市の人口集中地区(DID 地区)は、平成 22 年時点で面積が 634ha、人口は約 39,201 人となっており、市全体人口の 6 割強が当該地区内に居住しています。

DID 地区内の人口、面積はそれぞれ変化していませんが、進行市街地の人口増加により、今後面積の増加が伺えます。

また、中学校区 5 地域の人口の推移をみると、小郡・筑紫野ニュータウンの大規模宅地開発により、三国地域の人口が大きく増加してきました。す

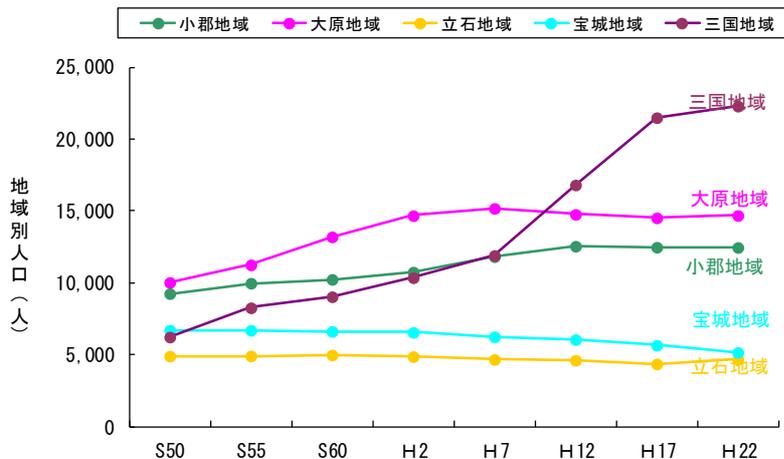


■ 人口集中地区 (DID) の推移

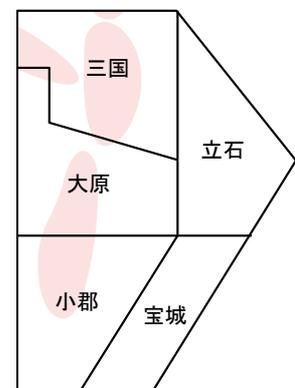
	市域人口 (人)	D I D		
		人口 (人)	面積 (ha)	密度 (人/ha)
1970 (S45)	30,469	6,087	110	55.3
1975 (S50)	36,914	12,382	260	47.6
1980 (S55)	41,057	16,332	320	51.0
1985 (S60)	43,811	18,315	340	53.9
1990 (H2)	47,116	20,305	350	58.0
1995 (H7)	50,612	28,638	460	62.3
2000 (H12)	54,583	31,404	537	58.5
2005 (H17)	57,481	38,160	609	62.7
2010 (H22)	58,499 [100%]	39,201 [67%]	634	61.8

注) 「DID 地区」とは、原則として人口密度が 40 人/ha 以上の隣接する地区で、全体として 5,000 人以上の人口規模を有する地区を指します。

▲ 人口集中地区の変遷



▲ 地域別人口の推移



▲ 中学校区分

(6) 法適用状況

1) 都市計画の指定状況

本市は、市全域（4,551ha）が都市計画区域として指定された全域都市計画区域であり、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、区域区分（市街化区域：792.0ha、市街化調整区域：3,759.0ha）が定められています。

また、市街化区域には、計画的な土地利用を目的に用途地域が指定されており、西鉄天神大牟田線と甘木鉄道が交差する西鉄小郡駅周辺地区をはじめとして、三国が丘、三沢、大保の鉄道駅周辺地区が商業系用途に、宝満川浄化センターを含む一部地域が工業系用途に、その他市街化区域の約95%が住居系用途に指定されています。

■ 都市計画の指定状況

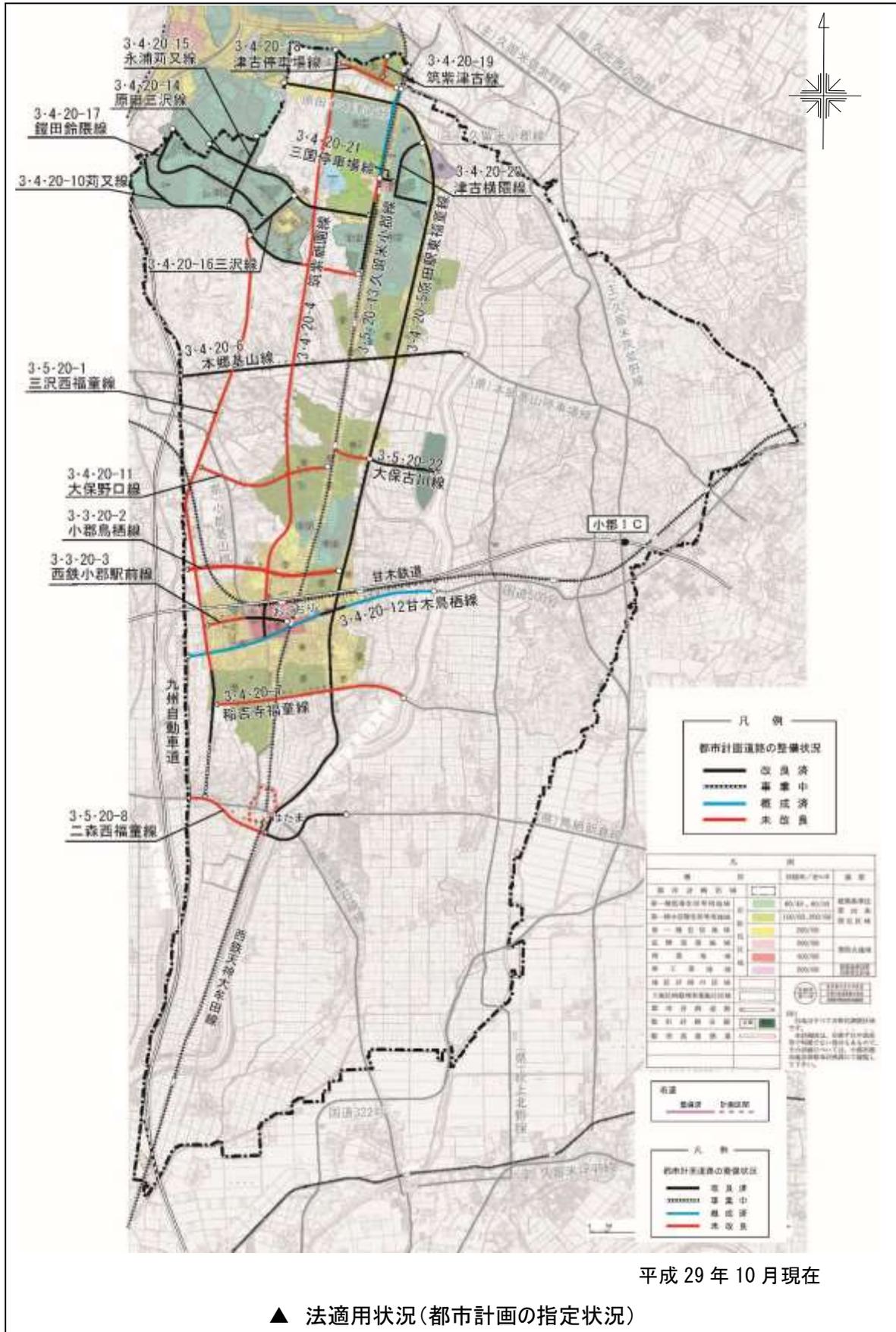
平成 29 年 10 月現在

用途地域		区分	数量等	改良、供用状況	区分		数量等	改良、供用状況	備考	
地域	住居系	第一種低層住居専用地域	273.4ha (34.5%)		都市施設	公園・緑地	近隣公園	9.5ha(5箇所)		
		第二種低層住居専用地域	8.0ha (1.0%)				運動公園	14.3ha(1箇所)		
		第一種中高層住居専用地域	231.1ha (29.2%)			計	31.1ha (36箇所)			
		第一種住居地域	240.2ha (30.3%)			緑地	北浦緑地	0.1ha		
		小計	752.7ha (95.0%)			※下水道	流域下水道	宝満川流域関連公共下水道	542ha	
	商業系	近隣商業地域	15.9ha (2.0%)		市街地開発事業	供給・処理施設	火葬場	河北苑	1.23ha	
		商業地域	18.1ha (2.3%)				小郡駅前土地区画整理事業	20.0ha	72.8	商業主体
		小計	34.0ha (4.3%)			みくに野第二土地区画整理事業	490,470㎡	完了	住宅主体	
	工業系	準工業地域	5.3ha (0.7%)		三沢土地区画整理事業	529,986㎡	完了	住宅主体		
		合計	792.0ha (100.0%)		苅又土地区画整理事業	793,232㎡	完了	住宅主体		
準防火地域		34.0ha		県種畜場土地区画整理事業	179,140㎡	完了	住宅主体			
都市施設	道路	幹線道路	48.0km	51.9%	地区計画等	美鈴が丘地区地区計画	5.3		住居系	
		区画街路	1.0km	95.9%		端間駅周辺地区地区計画	5.7ha	2.1ha:地区整備計画策定済	住居系	
		特殊街路	1.6km	100.0%		大保地区地区計画	30.5ha	13.4ha:地区整備計画決定済	商業+住居系	
	駅前広場	西鉄小郡駅	2,500㎡	100.0%		小坂井地区地区計画	19.9		住居系	
		※西鉄三国が丘駅(東)	3,200㎡	100.0%		大原西地区地区計画	5ha	3.6ha:地区整備計画決定済	流通系	
		西鉄三国が丘駅(西)	900㎡	100.0%		三国が丘西地区地区計画	28.6ha		住居+商業系	
		津古駅	2,800㎡	0.0%		あすてらす地区地区計画	8.5ha		住居系	
	4駅計	9,400㎡	83.9%	下町地区地区計画		5.7ha		流通系		
	都市高速鉄道	甘木鉄道	1.14km			干潟地区地区計画	6.1ha		工業+流通系	
	公園	街区公園	7.3ha(30箇所)			三沢駅南地区地区計画	5.8ha		住居系	
				筑後小郡インターチェンジ地区地区計画	13ha		流通系			
				津古地区地区計画	11.4ha		住居系			

出典：市資料

※駅前広場 H28.3 供用開始

※下水道については、全体計画となる。



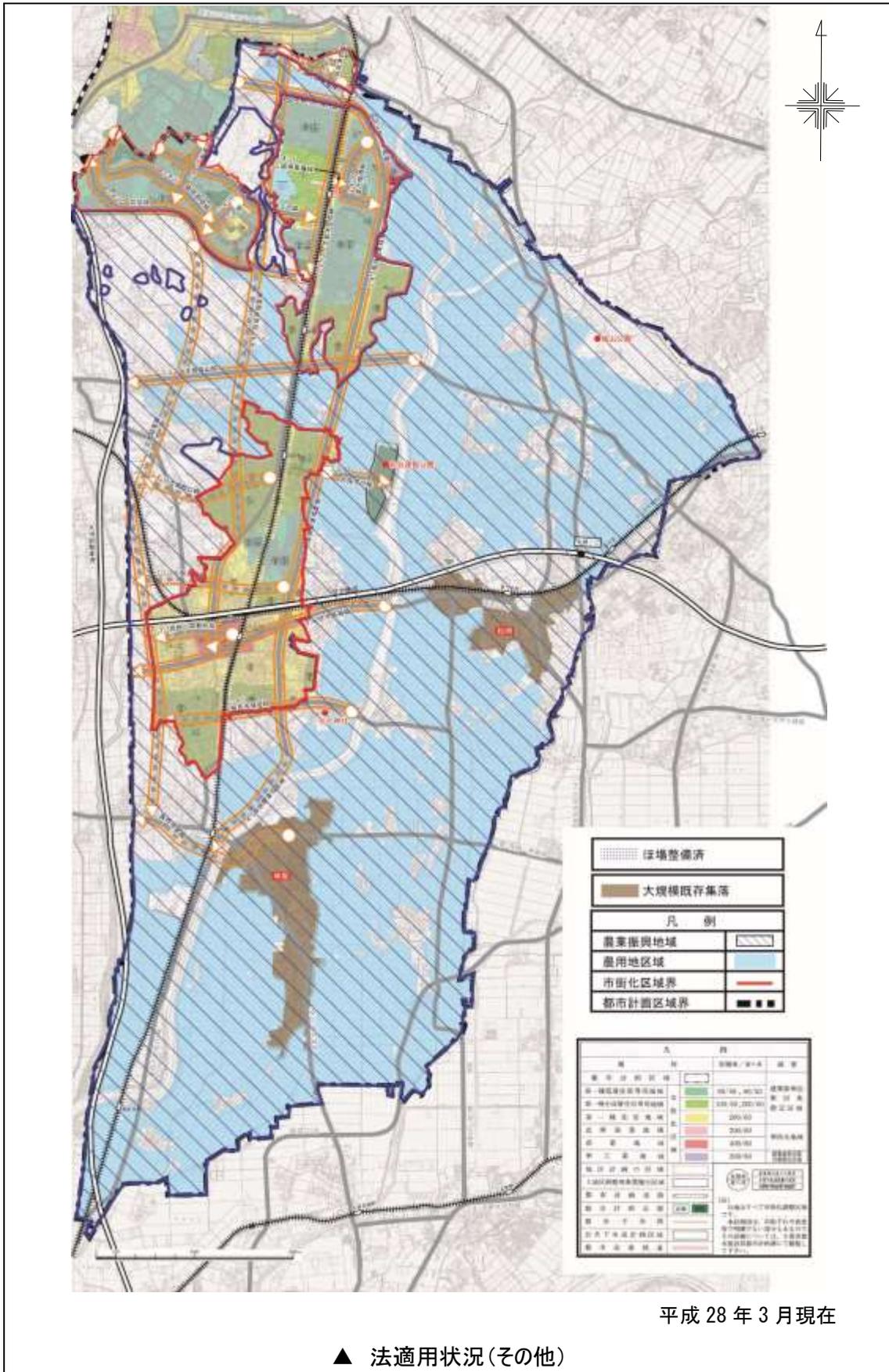
2) その他の法適用状況

農業の健全な発展、及び国土資源の合理的な利用の見地から、概ね 10 年以上に亘って総合的に農業の振興を図る必要がある区域として指定される「農業振興地域」が市街化調整区域のうち、98%に相当する 3,712ha で指定されています。その中でも、特に農業振興を図っていく地域として農地転用が厳しく制限されている「農用地区域」が宝満川を囲む一帯に指定されています。

■ 法適用状況

平成 29 年 10 月現

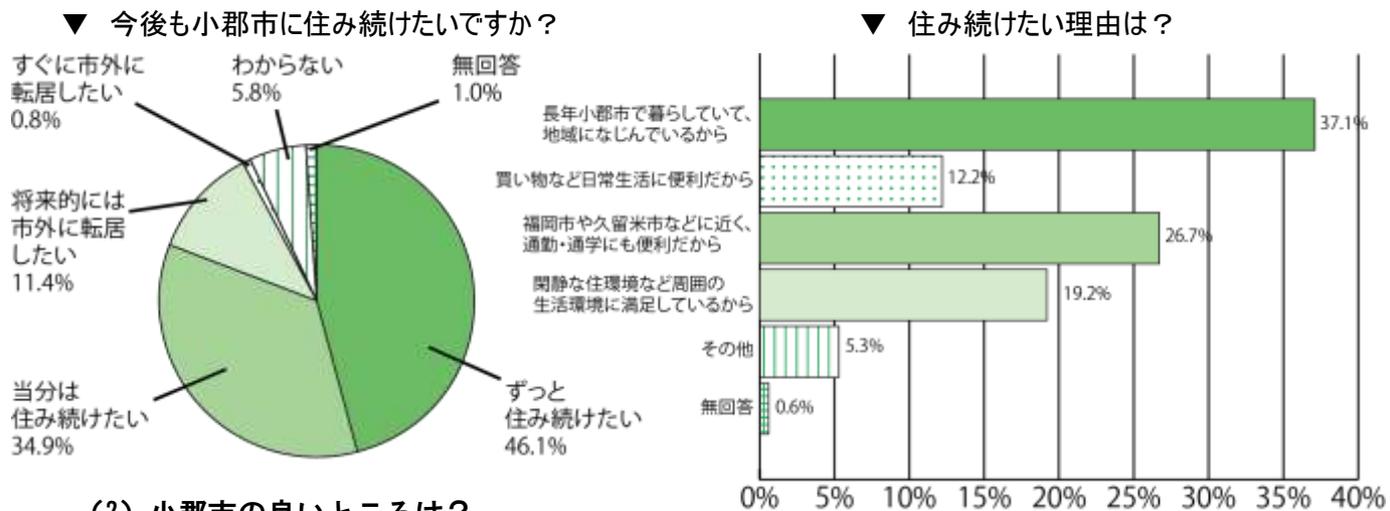
地域・地区	指定年月日		面積 (ha)	指定 機関	根拠法
	当初	最終			
都市計画区域	昭和 34 年 7 月 22 日	平成 29 年 1 月 24 日	4,551.00	県	都市計画法
市街化区域	昭和 46 年 9 月 14 日	平成 29 年 10 月 27 日	792.00	県	
市街化調整区域	昭和 46 年 9 月 14 日	平成 29 年 10 月 27 日	3,759.00	県	
用途地域	昭和 44 年 5 月 10 日	平成 29 年 10 月 27 日	792.00	市	
農業振興地域	昭和 47 年 10 月 26 日	平成 28 年 12 月 1 日	3,712.00	県	農業振興地域の 整備に関する法律
農用地区域	昭和 47 年 10 月 26 日	平成 28 年 12 月 1 日	1,709.30	市	



2-2 まちづくりに関する市民意識

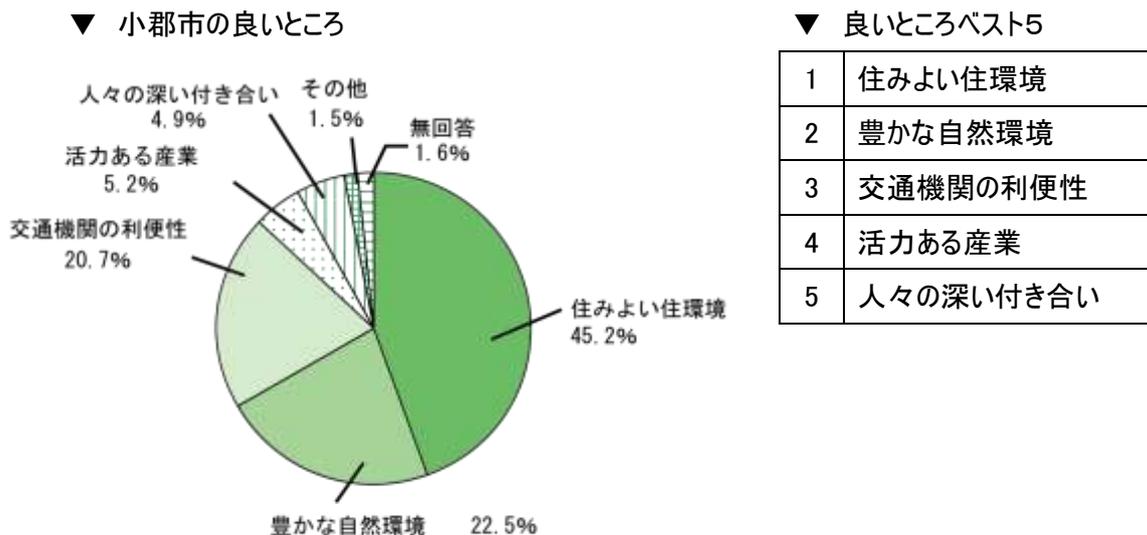
(1) 定住の意向とその理由

- ・定住の意向としては、「ずっと住み続けたい」と回答した方の割合が最も高く、次いで「当分は住み続けたい」と回答した方の割合が高くなっています。約8割の方が小郡市で定住の意向を示しています。
- ・また、定住の意向を示した方の住み続けたい理由は、「長年小郡市で暮らしていて、地域になじんでいるから」と回答した方の割合が最も高く、次いで「福岡市や久留米市などに近く、通勤・通学に便利だから」と回答した方の割合が高くなっています。



(2) 小郡市の良いところは？

- ・「良いところ」としては、「住みよい住環境」や「豊かな自然環境」、「交通機関の利便性」等が多くなっています。

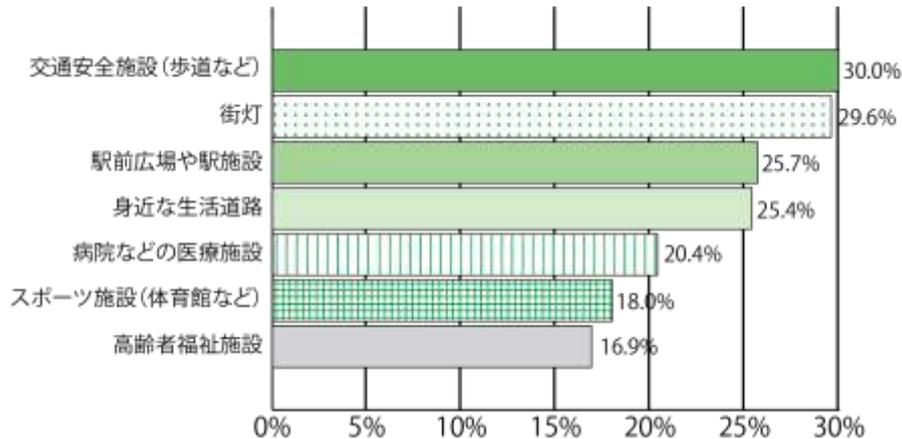


※複数回答のため、合計が100%にはなりません。

(3) 小郡市の整備が遅れている、または不足している分野は？

- ・市内の公共施設について、整備が遅れている、不足していると思うものは、「交通安全施設（歩道など）」が最も高く、次いで「街灯」が続いています。都市基盤に関する分野の整備が遅れている、または不足しているという回答が多くなっています。

▼ 整備が遅れている、または不足している分野



(4) 小郡市の将来像

- ・「小郡市の将来像」としては、「福祉都市」を望む声が約5割を占めており、さらに、「快適な住宅・生活環境のまち」がつづいています。産業都市としての発展よりも、住みつづけるための生活環境の整った都市としての発展がより強く求められています。

▼ 小郡市は、将来どんなまちになってほしい？

ベスト5

順位	内容	割合 (%)
1	人に優しい福祉・保健・医療の充実したまち	44.8
2	快適な住宅・生活環境のまち	41.8
3	企業誘致や地場産業など商工業を中心として発展するまち	28.1
4	水や緑を大切にする自然環境を保全するまち	28.1
5	防災・交通安全対策が充実した安心・安全なまち	22.7

※複数回答のため、合計が100%にはなりません

▼ まちづくりの重点施策と考えられるものは？

ベスト5

順位	内容	割合 (%)
1	道路、上下水道、駅前広場など生活基盤の整備	43.0
2	企業誘致の推進	36.8
3	利便性の高いコミュニティバスの充実	25.7
4	近隣自治体との広域連携による活力ある圏域づくりへの取り組み	24.1
5	景観や緑を残すための景観保全活動への取り組み	23.2

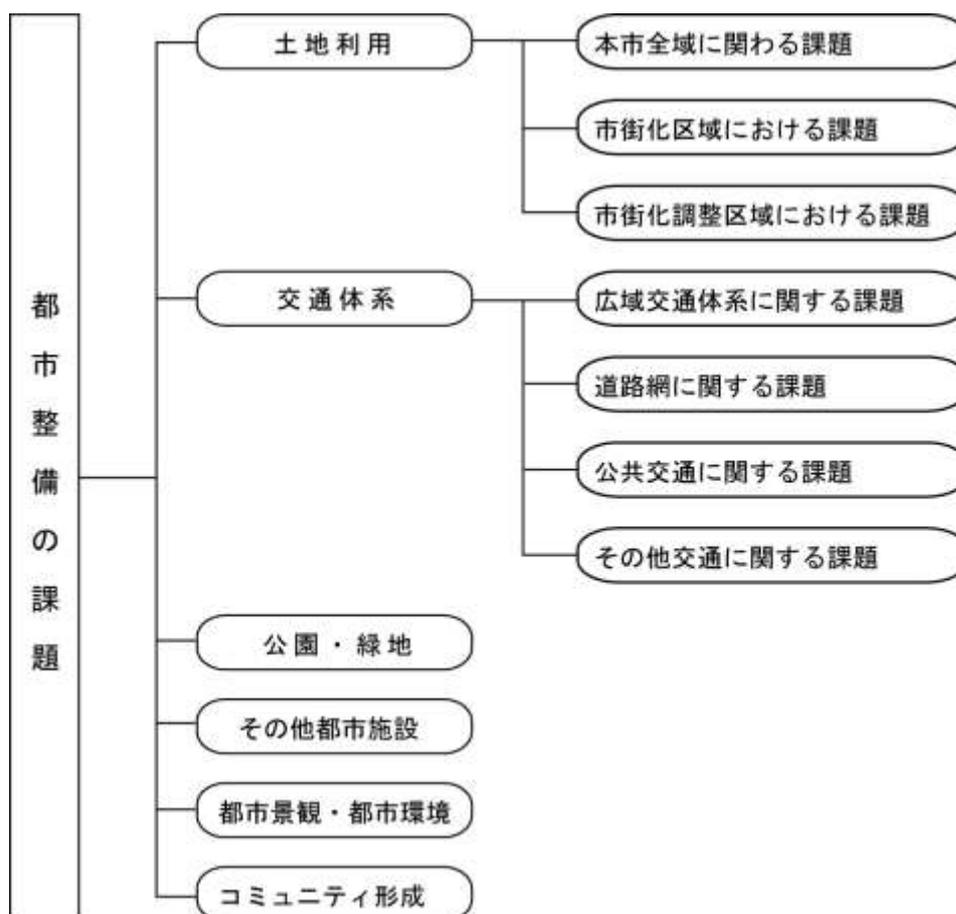
※複数回答のため、合計が100%にはなりません

2-3 都市整備の課題

本市は、昭和 34 年に都市計画区域の指定を受け、それ以降、昭和 44 年には用途地域を定め、昭和 46 年には区域区分を定めるなど、良好な住環境形成、豊かな自然環境の保全を目的に計画的な市街地整備を進めてきたところです。

その一方で、福岡、久留米両都市圏の中間に位置するという地理的条件と両都市圏の中心都市を道路網、鉄道網で連絡しているという恵まれた交通条件から、特に福岡市のベッドタウンとして、昭和 40 年代後半以降市北部を主体として急激な宅地化が進展しました。

この急激な市街地拡大は、個別的にかつ分散して進んだため、都市基盤整備の観点からは非効率な市街地を形成する結果となっています。また、市街地拡大のスピードに対応して主に新しい市街地の基盤整備を進めてきたため、既成市街地の基盤整備が遅々として進んでいないという事態が生じています。このような特性をもつ本市全体のまちづくりのあり方について、都市整備の観点から次の様な課題が整理されます。



(1) 土地利用

本市全域に関わる課題	
<p>● 区域区分制度の継続実施</p> <p>・福岡都市圏からの人口流入による市街地拡大が今後とも予想されます。このため、市内の市街化を促進する地域と、市街化調整区域として自然環境と調和、共存する、個性ある地域として活力を創出していく区域とに大きく区分し、計画的な市街地形成の誘導及び無秩序な市街化の抑制を今後とも継続していく必要があります。</p> <p>● 持続可能なまちづくりの推進</p> <p>・将来人口は、平成 37 年まで増加傾向にあると推計されています。しかし、その後の少子高齢社会による人口減少を踏まえ、居住や都市の生活を支える機能（医療・福祉・商業）等がまとまって立地し、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アクセスできる公共交通軸を加えた持続可能なまちづくりとして立地適正化計画の策定を行う必要があります。</p>	
	
市街化区域における課題	市街化調整区域における課題
<p>● 小郡駅周辺の空間整備</p> <p>・本市の行政・公共機能が集積する小郡駅周辺地区については、計画的な都市基盤整備や、ユニバーサルデザインの考え方に基づく公共空間のバリアフリー整備を図るとともに、都市型住宅等の良好な住空間の供給を促進するなど、土地の高度利用を図る必要があります。</p> <p>・また、駅東側からの交通アクセスの改善を図る必要があります。</p> <p>● その他鉄道駅周辺の生活利便性</p> <p>・その他鉄道駅周辺地区は、主要駅周辺や地域商業地の活力が低下しており、周辺住民の日常生活の利便性の確保が求められています。</p> <p>・地域住民の生活拠点として、駅前広場等の整備を進め、利便性向上を図る必要があります。</p> <p>● 市街化区域内の低・未利用地の活用方策</p> <p>・市街化区域内の低・未利用地に対しては、都市における防災機能や緑地保全機能などを考慮し、周辺の土地利用との調和を図りながら、宅地などへの計画的な転換を図る必要があります。</p> <p>● 小郡駅前周辺の地域密着型の商業の集積</p> <p>・本市の拠点の一つである小郡駅前周辺の商業地は個人商店の集積が見られるが、今後本市における買回り品の商業の集積及び個人商店の活性化を図っていく必要がある。</p>	<p>● 農地の保全</p> <p>・農地については、ほ場整備等により土地改良された優良農地の集団的な確保や保全を推進する必要があります。</p> <p>● 集落活力の再生</p> <p>・若年人口の流出等による高齢化の進行、集落活力の低下が顕在化しており、集落の活性化を推進するため、一定程度の生活利便施設の配置等の住環境形成を図る必要があります。</p> <p>・集落地については、歴史的な景観、住環境の保全を図りつつ、計画的な維持や保全を推進する必要があります。</p> <p>● 流通業務機能の集積</p> <p>・既存の工業・流通施設周辺については、都市計画制度を活用するなど計画的な企業の誘導を図り、エリアの集積・高度化を図るなど、計画的な都市的土地利用を推進する必要があります。</p>

(2) 交通体系

広域交通体系に関する課題

● 高速道路を含めた広域、高速交通体系の確立

- ・広域的な交通体系を確立し、特に東西方向の通過交通を円滑に処理する必要があります。
- ・高速 I C に近接しているという立地特性から、交通処理面における広域性、高速性を活かした道路ネットワークの整備が必要です。



道路網に関する課題

● 都市内幹線道路網の整備

- ・都市計画道路の整備を推進し、都市内交通の円滑な誘導を図る必要があります。
- ・幹線道路の整備促進により、本来、幹線道路を利用すべき交通を生活道路から排除する必要があります。
- ・幹線道路に右折レーンが整備されていない箇所が点在しており、交通混雑の緩和を図る上で交差点改良が課題です。

● 一般国道 500 号の渋滞

- ・既成市街地内の主要な渋滞箇所である一般国道 500 号と西鉄天神大牟田線との踏切部においては、小郡駅での西鉄電車の折り返し運転により踏切遮断時間が増加し、国道の交通渋滞を助長しているため、その改善が課題です。

● 鉄道による東西道路の分断

- ・既成市街地における交通渋滞緩和を図るため、鉄道との立体交差事業の整備等が課題です。

● 生活道路の整備

- ・生活道路の改良を行い、歩車道分離、段差の解消等、歩行者の安全性向上が課題です。

● 都市計画道路の見直し

- ・人口減少、超高齢社会を見据え、持続可能なまちづくりを実現するために都市計画道路網の見直しが課題です。



公共交通体系に関する課題

● 交通結節点の機能強化（小郡駅周辺）

- ・小郡駅については、本市の顔として魅力ある駅前広場の整備を目指すとともに、鉄道駅、高速バス停の各駅相互間の連絡性向上を図り、交通結節点としての機能強化が課題です。
- ・また、駅東からの交通アクセスの改善により、交通結節機能の利便性を高める検討も課題となります。
- ・中心市街地等を有する拠点においては、持続可能なまちづくりの核となることから、多機能及び利便性が高い都市空間の形成を目指すため、公共交通の利用促進が課題です。

● ユニバーサルデザインに配慮した施設整備

- ・交通施設、公共施設については、ユニバーサルデザインに配慮し、誰もが分かり易く、利用しやすい施設整備の推進が課題です。

● 公共交通等の促進

- ・路線バスの廃止に伴う生活交通手段の確保のため導入されたコミュニティバスについて、利便性の向上を図るとともに、その他の交通空白地域については、地域に密着した自治会バスなど多様な交通手段の確保と促進が課題です。

その他交通に関する課題

● 案内標識の充実

- ・市民及び市外の方へ本市の公共施設及び観光施設等の周知を行うとともに、利便性の向上及び観光PRの促進を図るため、案内標識等の充実が課題です。

(3) 公園・緑地



公園・緑地に関する課題

● 憩いの場の創出

- ・小規模な都市公園は多いものの、大規模公園が少なく、市民の憩いの場としての総合公園整備や自然環境の保全・改善、及び都市景観の向上に資する都市緑地等の整備促進が課題です。

● 里山の保全

- ・花立山、及び三国地域の森林の一部は、地域森林計画対象民有林となっていますが、このままでは山林以外への転用を規制できません。これらの森林を市民の里山として、また憩いの場として保全していくための措置が課題です。

(4) その他都市施設

その他都市施設に関する課題

● 良好な住環境形成

- ・下水道整備を推進し、良好な居住環境形成が課題です。
- ・生活を営む上で必要不可欠な施設であるごみ処理施設、汚物処理場については、今後とも広域行政での効率的な管理・運営が課題です。

(5) 都市景観・都市環境



都市景観・都市環境に関する課題

● 良好な住環境形成

- ・観光・歴史的資源の整備、保全を図るとともに、総合的なネットワーク化や観光ルートとの融合性及びPRの充実などが課題です。
- ・宝満川や花立山など都市景観・都市環境上極めて良好な風致景観を備えた自然地については、積極的にその保全が課題です。
- ・また、宝満川については、散策路など水辺を楽しむ親水空間としての整備や、多様な生態系を保全する（ビオトープ）ことが課題です。
- ・貯水機能や親水機能などを有するため池の整備、保全が課題です。
- ・小都市景観計画及び景観条例の策定を踏まえ、適切な運用が課題です。

(6) コミュニティ形成



コミュニティ形成に関する課題

● 人づくり、まちづくり

- ・旧来の市街地と新市街地の個々の特性を活かしつつ、新旧住民の調和と連携によるまちづくりの推進が課題です。
- ・公民館や学校を活用した人づくりやまちづくりの推進が課題です。
- ・子育て支援の視点から捉えたまちづくりの推進が課題です。
- ・行政と市民とが一体となってまちづくりを行っていくための仕組みづくりを推進が課題です。
- ・地域課題の解決のためには、行政だけではなく、最も身近な存在である地域住民の主体的な活動が不可欠です。このため、自治機能を併せ持った地域組織として、コミュニティ協議会を設置し、協議会を中心にした新たな市民主体のまちづくりの実現が課題です。

