

3

まちづくりの理念と

将来都市像



### 3章 まちづくりの理念と将来都市像

#### 3-1 まちづくりの理念

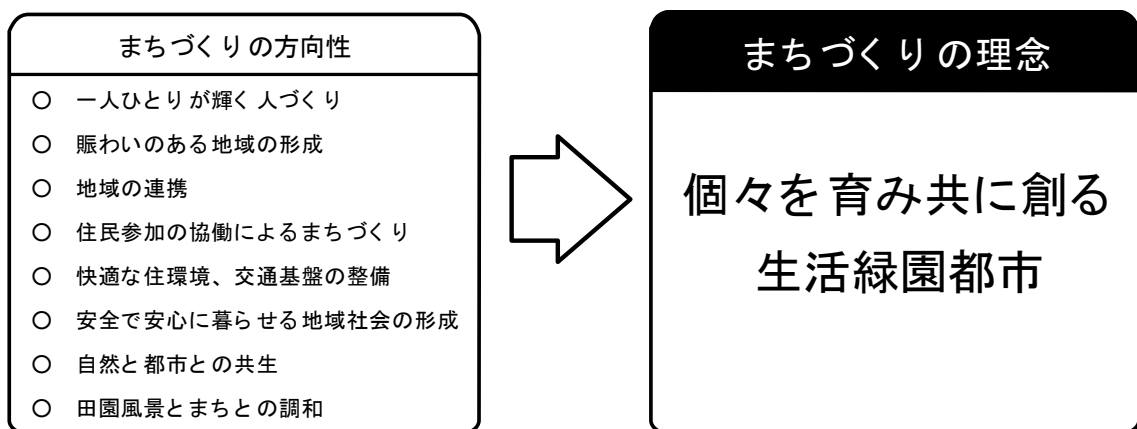
本市は、交通利便性の良い西鉄天神大牟田線沿線を中心に宅地開発が進められ、その結果、旧来の農村型都市から住宅都市へと変貌してきました。その一方で数多くの歴史資源やのどかな田園風景、宝満川や花立山など豊かな自然環境が残っています。

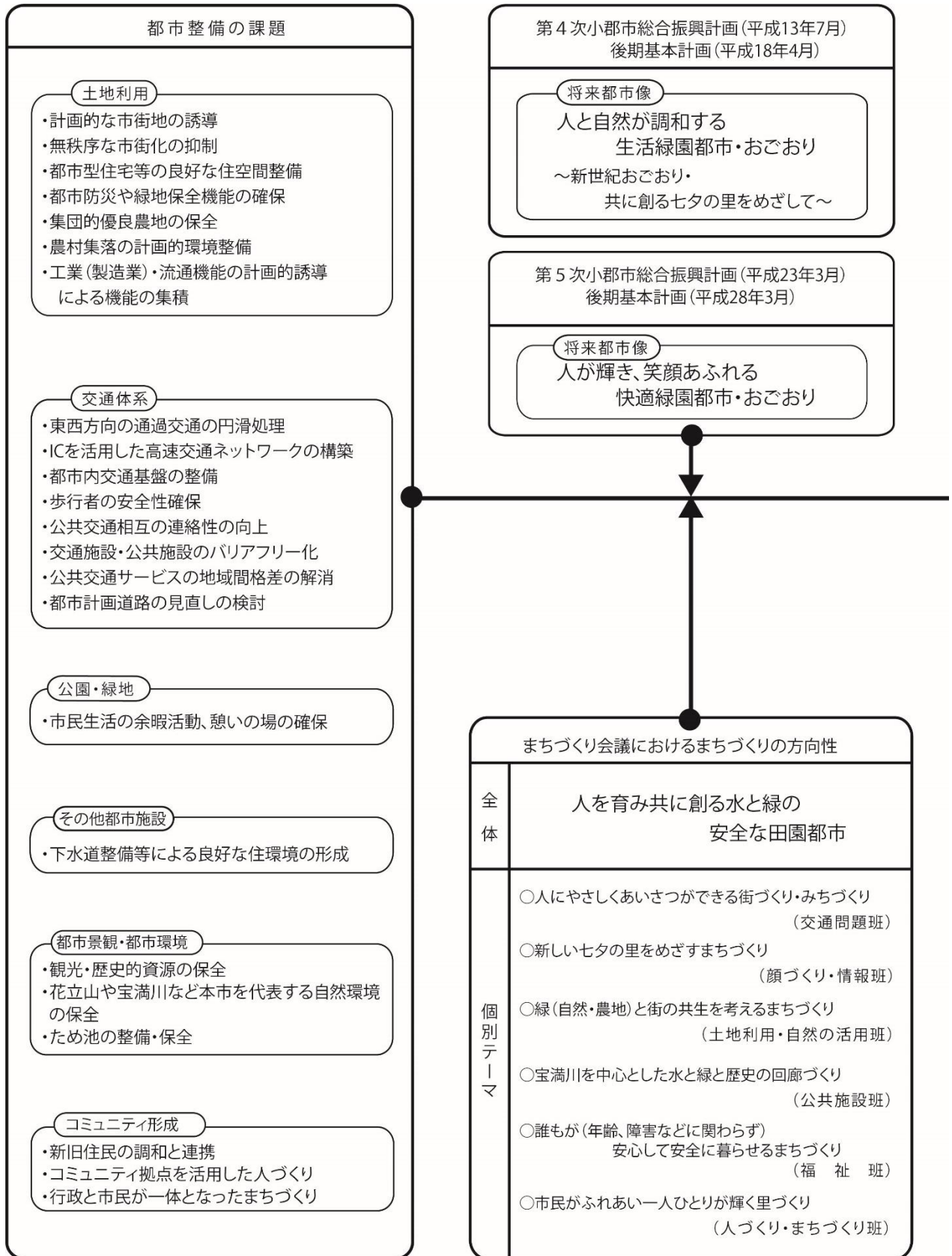
このため、恵まれた水や緑などの地域資源を大切にしながら、誰もが暮らしやすく、環境負荷の少ない都市形成を目指し、高水準の都市的サービスを提供することによる都市活動の維持を行っていくことや、田園地帯をはじめとする豊かな自然環境、交通利便性などの地域特性を有効に活用していくとともに、より効率的な市街地を実現できるようなまちづくりを進めていく必要があります。

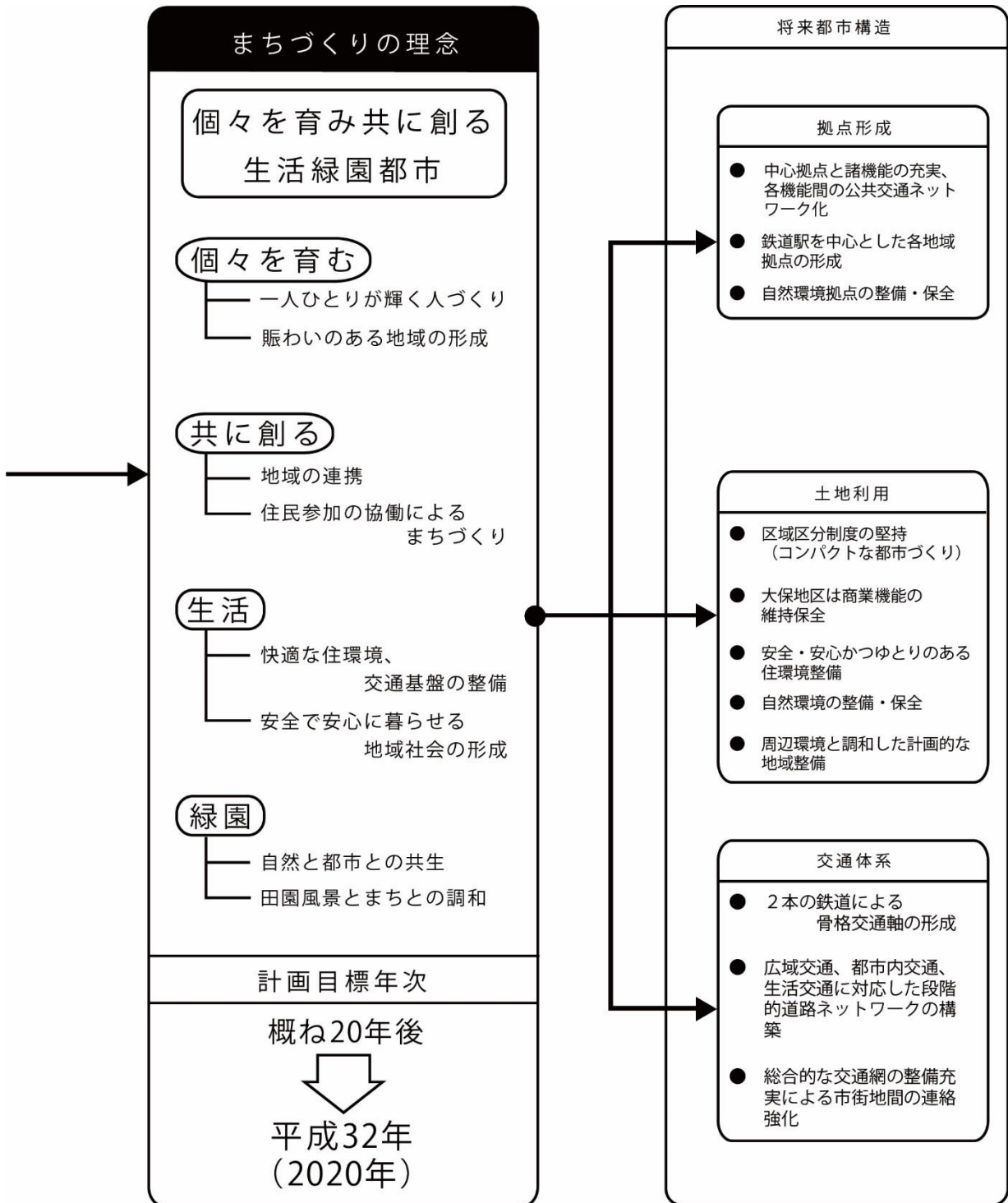
平成28年3月に策定された「第5次小郡市総合振興計画（後期基本計画）」では、基本理念を「市民との協働によるまちづくり」と定めています。自分たちの地域ことは、自分たちで知恵を出し考え、自分たちで決定し、自分たちで実践して、みんなで責任を持ちながら助け合い、支え合い、そして認め合って地域社会を実現していくこととしています。

また、これまでのまちづくりの成果をさらに発展させ、未来を担う子どもや孫たちの世代へと受け継いでいくため、小郡市の将来像を「人が輝き、笑顔あふれる快適緑園都市、おごおり」と定めています。

そこで、この将来都市像を勘案しつつ、市民（まちづくり会議）から提言されたまちの問題点・課題やまちづくりの方向性を踏まえて、平成32年を目標とした小郡市の姿を示す都市計画マスタープランの「まちづくりの理念」を次のように設定しました。







## 3-2 将来都市構造

### (1) 将来の目標人口の設定

将来の人口の見通しは、今後、市街化を拡大していくべきか否かといった本市のまちづくりを計画的に進めていく上で非常に大きな要因となります。

目標人口の設定は、増加する人口の収容に伴う市街地の拡大と、自然的土地利用の保全等の基礎的条件と密接な関わりがあり、今後の本市における都市の成長管理の考え方を明らかにした上で、適切な人口規模を設定することが望ましいと考えられます。

このような考え方のもと小都市においては、福岡市・久留米市の通勤圏という恵まれた地理的条件を活かし、各地域の生活基盤整備を推進し、企業の誘致を図り、有効な土地利用を推進することにより、市民の定住の促進を図ります。このような施策を推進することにより、本市の計画目標年次（平成 32 年度）での人口を次のように設定します。

**平成 32 年度目標人口 61,000 人**

(単位：人)

	平成 18 年 (現 況)	平成 22 年	平成 32 年
都市計画マスタープラン (今回設定値)	58,329	58,499	61,000

※ 現況値については住民基本台帳に基づく

※ 平成 22 年は小都市都市計画基礎調査に基づく

(2) 将来都市構造

1) 拠点形成

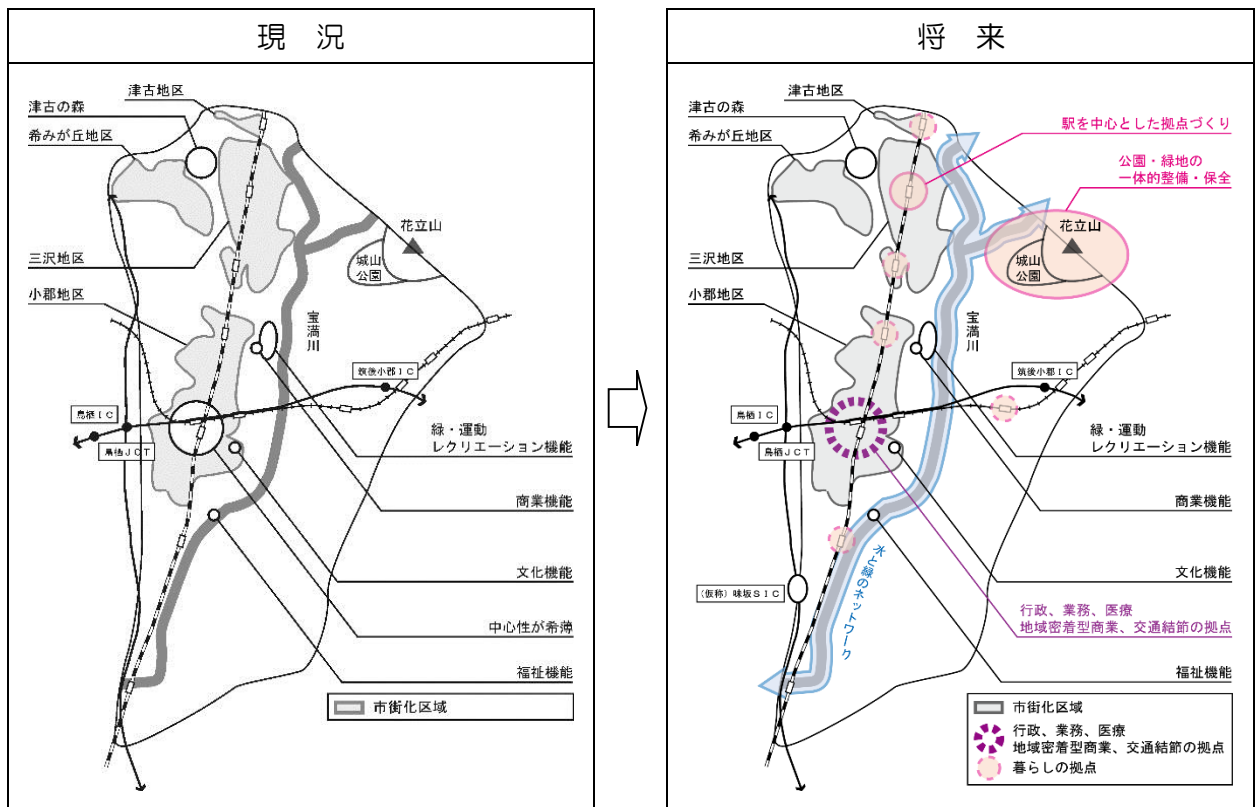
■ 都市構造の特性

- 都市としての中心性、拠点性の向上を図る。

中心拠点は、複合的な機能を有していることから、特に鉄道路線の2線が交差する公共交通結節点としての機能向上を図りつつ、各所に点在する諸機能との連携・分担を進めます。

- 豊かな自然が残されています。

本市中央部には、宝満川が流れ、北東部には花立山、北部には津古の森\*など貴重な自然が残されています。しかし、市民の憩いの場としての空間整備やビオトープなどの自然環境保全は十分に図られていないとは言えません。



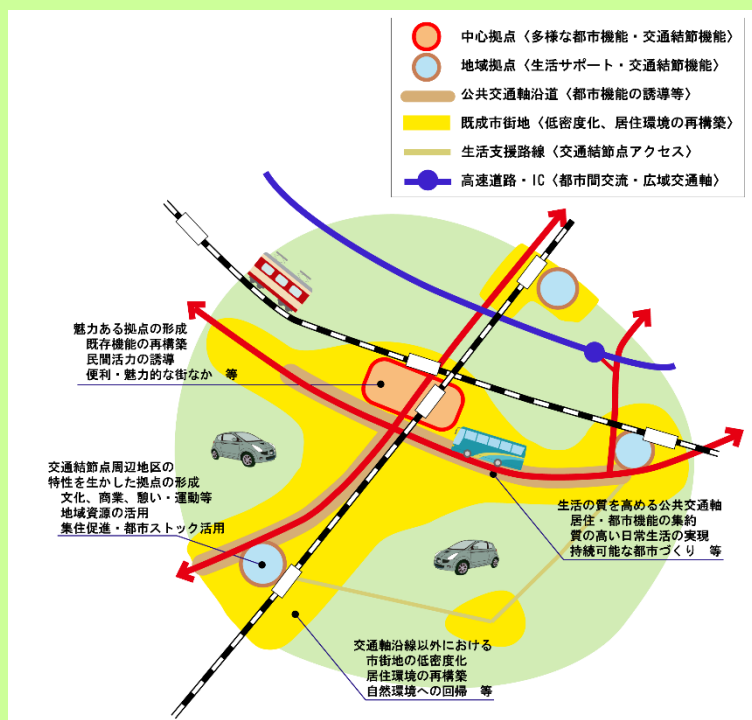
※ 津古の森：正式な名称ではありませんが、文中では通称としてこのように表記します。

- 中心拠点及びその他の拠点については、居住や都市の生活を支える機能（医療・福祉・商業）の誘導による持続可能なまちづくりを進めるとともに、拠点間のアクセスについては、基幹公共交通軸は鉄軌道を、公共交通軸はバス路線の活用を行いながら、利便性の向上を図ります。
- 主要な交通結節点である鉄道駅を起点として各種施設整備や機能集積による地域拠点を形成し、各拠点の役割分担と機能連携を図ります。
- 2本の鉄道が交差する小郡駅周辺地区は、行政や業務、医療、福祉、公共交通結節点などの複合的な機能を有する中心拠点と位置づけ、市街地の高質化を図るとともに、併せて、通勤・通学の乗降客及び地域の生活に密着した最寄り品を主体とした商業の充実を図ります。
- 大保地区周辺は、大規模商業施設の商業機能や緑、運動、レクリエーション機能を配置し、人の賑わいをつくるまちづくりを図ります。
- 人口が増加している三国地域の三国が丘駅周辺地区は、サブ拠点として位置付け、医療・福祉系を主体とした機能充実を図ります。
- 自然環境拠点の整備・保全を図るとともに、市域内に点在する歴史的資源や、公園・緑地等との有機的なネットワーク化を図ります。



## 都市づくりの基本方針

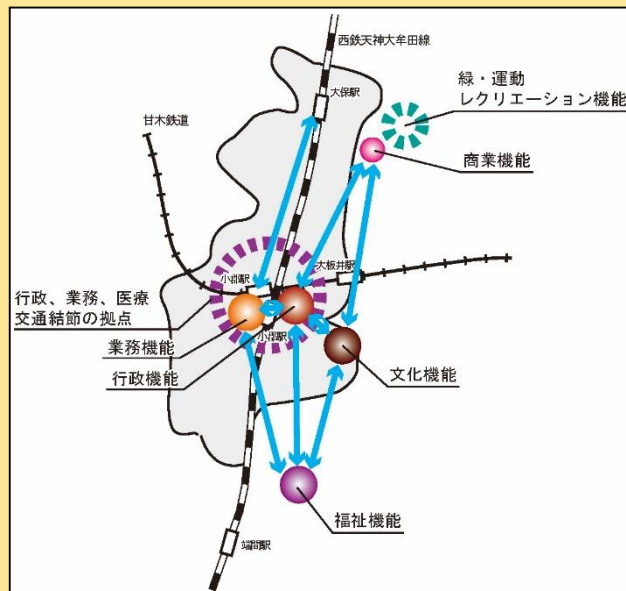
- 市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）の方向性を、広域的な見地から示したものとして『福岡県都市計画基本方針（平成 27 年 10 月）』があります。
- このなかで、都市計画の基本的考え方として「都市づくりの目標」、「基本理念」が示されています。そして都市づくりの方針として、「集約型の都市づくりの方針」が示されました。
- 小郡市都市計画マスタープランにおいても、広域的な都市づくりは不可欠であるため、福岡県の都市づくりの方針を踏まえ、集約型の都市づくりの考え方を次のように整理しました。
- 人口減少、高齢化の問題や、環境負荷の小さな都市づくりとして『集約型の都市づくり』が求められています。小郡市においても、2つの基幹的な公共交通軸のポテンシャルを生かし、交通結節点における広域拠点の形成、交通軸沿道への都市機能誘導等により、暮らしやすく、魅力あるまちづくりが必要です。



▲ 中心拠点構造イメージ図

## 小郡市における中心拠点とは

- 小郡市都市計画マスタープランにおいては、商業が他に比べて集積している西鉄小郡駅を中心とした範囲を中心拠点として位置づけていました。この中心拠点は、東西 800m、南北 300m、面積 23ha、人口約 3,000 人程度の範囲と位置づけていました。しかし、中心拠点の定義は、商業の中心というだけでなく、行政、業務、文化、医療、福祉、娯楽、交通などの様々な都市機能が集約し、商業機能だけでなくその他の都市機能を中心拠点に集中させることにより、歩いて回れる範囲に集積することや、交通弱者にとっても利用しやすい連携が図られることです。
- 小郡駅前は、交通結節点としての機能を備えています。しかし、商業については、地域密着型の最寄品が主体の店舗が中心であり、買回り品については市外での購買に依拠し、地域密着型の商業地を形成しています。買回り商業の集積が弱く、交通利便性も高いことから、福岡、久留米両市の広域商業圏に属しており、交通利便性の良さが、商業集積の形成に悪影響を及ぼしています。
- 中心拠点の隣接部には、行政機能としての「小郡市役所」や医療施設が位置していますが、文化機能や福祉機能、レクリエーションなど他の機能については、中心拠点から点在している状況です。そのため、中心拠点と公共交通のネットワークにより、諸機能との連携を図る必要があります。
- 小郡駅東側については、行政機能、医療機能が配置されていますが、駅西側とは鉄道により分断している状況にあります。



▲ 中心拠点構造イメージ図

## 商業に関わる機能配置の考え方

～小郡市における商業環境の現状～

- 小郡市の購買力(小売業)の半数以上が他市区町村へ流出。

福岡県内の市区の購買力指数※を見ると、小郡市は0.45であり、県内市区でほぼ最低の水準であり、市民の購買力の半数以上が他の市区町村へ流出しています。

このように、本市の小売商業は他市区町村へ過度に依存した環境となっており、市民は買い物をするためにわざわざ遠方まで出かけなければならない、不自由な買い物環境下にあると言えます。

自動車を利用できない高齢者等の増加が進む中で、身近な市内での買い物環境の充実を進めていく必要があります。

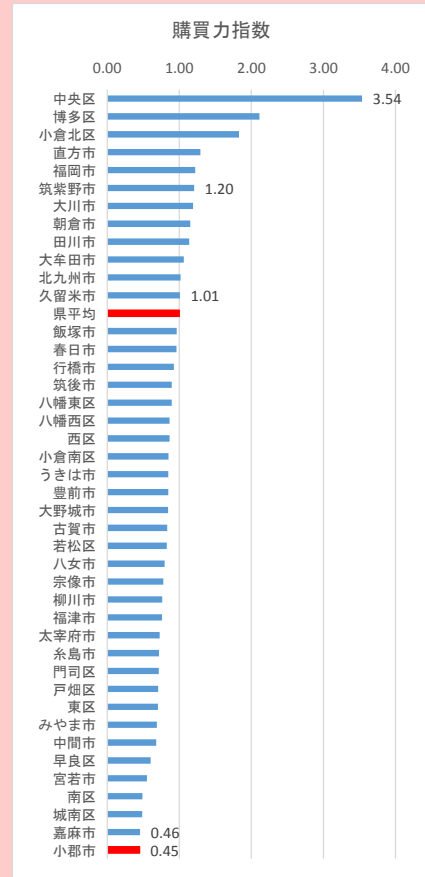
※購買力指数…地域の人口1人当たりの小売業年間販売額を県全体の平均値で割ることにより算出される。1.0を下回れば流出過多であることを示す。

- 小郡駅周辺の商業集積は個人経営での地域密着型。

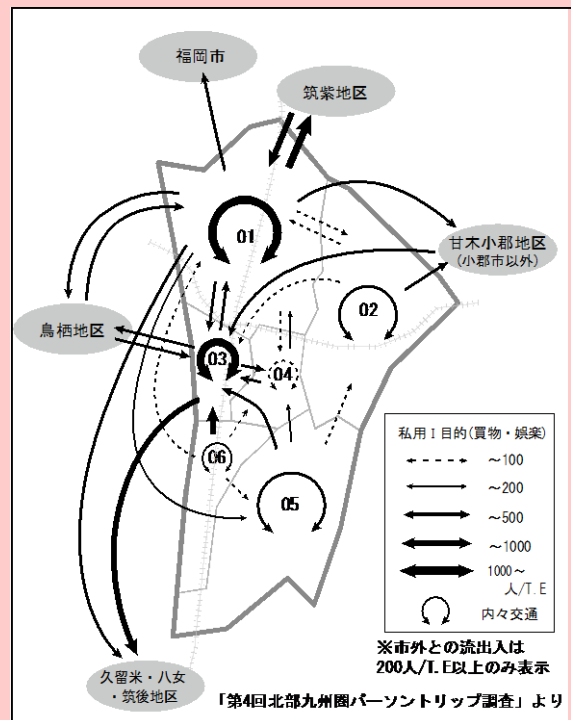
小郡駅周辺の商業集積は昭和20年代中ごろから形成されてきたが、国道500号沿線を軸とした形態であったことや、当初から個人経営が多く、中心商業地と位置付けるには面的な集積度が低い状況でした。

また、市内を6つの地域にわけ、買い物(平日)の状況を見ても、各地域に住む市民の方は日常の買い物はほぼ居住区内で済ませている状況にあります。

このように本市の中心駅である小郡駅周辺地区の現在の商業環境は、個人経営による商店を主体とした地域密着型の商業地であると位置づけられます。



▲ 購買力指数(H26 商業統計より)



▲ 私用目的での人の流れ(平日)

～「小郡市商業活性化計画(平成29年度)」市民・事業者アンケートより～

●市民(消費者)の意向など

- ・市内で買い物をする人が少ない(近隣、特に筑紫野市への流出)
- ・好みのものが見つかるといった品揃えが豊富な店舗等が少ない。
- ・品揃えが豊富な店舗等が少ない。
- ・地元農産物の活用等の品質・鮮度等にこだわっている店舗等が少ない。
- ・誰もがゆっくりくつろげるお店が少ない。

●事業者の意向など

- ・後継者が未定のところが多い。
- ・店舗等の老朽化が進んでいる。
- ・客数、売上が減少、伸び悩んでいる。
- ・空き店舗が増加する恐れがある。
- ・従業員不足の解消や、育成の必要性。
- ・新規事業の立ち上げや多店舗展開。

地域密着型店舗への基本方針

- ・事業者の頑張りを支援する
- ・魅力ある店舗・サービスを展開する事業者を増やす
- ・買い物客の満足度を高める

～商業機能配置の考え方～

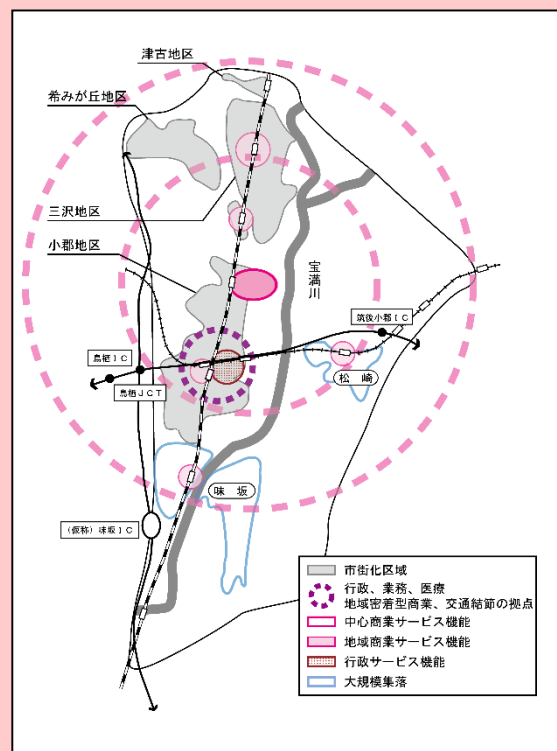
小郡市民のため中心商業機能を新たに拠点を配置し、地域密着型店舗の活力・魅力化形成により市民ニーズの拡大及び本格的な高齢社会を迎える中での市民の買い物環境の改善を進めていきます。

市民の買回り商業環境が不足しているため、大保地区に本市の中心商業サービス機能を配します。

本市の商業の中心として位置づけられてきた小郡駅周辺地区については、地域密着型の商業形態が形成されているとともに、大規模な商業立地に対して用地の制約があることから、大保地区に新たな中心商業サービスの配置を目指します。

商業サービス機能による効果

- ・消費者ニーズに応じた店舗利用の拡大
- ・地域密着型店舗の活力・魅力形成に伴うまちづくり事業への展開

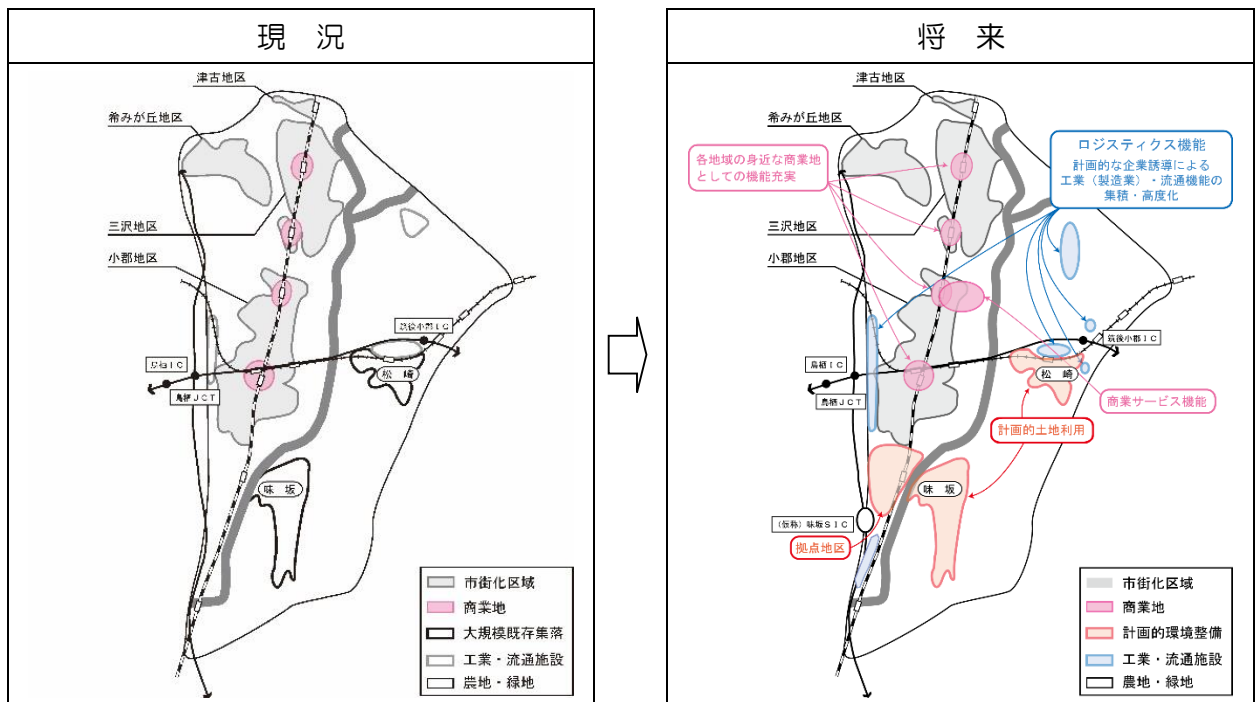


▲ 商業機能の配置方針

## 2) 土地利用

### ■ 都市構造の特性

- **西鉄天神大牟田線を中心に新旧4つのコンパクトな市街地が形成されています。**  
市街地は、小郡地区、三沢地区、希みが丘地区、津古地区の4つのコンパクトな市街地で形成されています。
- **郊外部には、旧来からの大規模な集落形成が見受けられます。**  
郊外部には、松崎地区、味坂地区の2つの大規模既存集落がありますが、少子高齢化や人口の減少など地域の活力が低下しています。
- **商業地における集積性は低くなっています。**  
新旧4つの市街地において駅周辺に商業地の配置がなされていますが、個人商店を主体とした商業地であり、その集積性は低くなっています。
- **高速道路との連絡性が高い東部地域、西部地域に工業・流通施設が配置されています。**  
筑後小郡IC周辺を含む東部地域では、干潟、上岩田工業団地が造成され、工業・流通機能の集積を図っています。また、鳥栖JCTに隣接する西部地域においても、工業・流通施設が配置されています。



- 区域区分制度に基づいて形成された市街地及び田園・山林地の枠組については、今後とも堅持し、公共交通軸を加えた持続可能なまちづくりに努めます。
- 大保地区周辺は、大規模商業施設等の都市機能を集積する計画的でコンパクトなまちづくりを推進し、都市計画制度により適正な土地利用を図ります。他の鉄道駅周辺の既存商業地については、各地域における身近な商業地として魅力向上を図ります。
- 市街化調整区域内の大規模既存集落に対しては、地区計画制度や都市計画法第34条による開発許可制度の柔軟な運用を検討しながら、歴史的な景観、住環境と調和した計画的な土地利用を図ります。
- 市街化区域に隣接する市街化圧力の高い農地等について、都市的土地利用へ転換する事が望ましい区域については、今後関係機関との十分な調整を図りつつ、計画的かつ自然環境との調和に留意しながら土地利用転換を検討していきます。
- 小郡リバーパーク拠点地区、小郡マイタウン拠点地区においては、地区計画制度等の適用により、商業機能の強化を図るとともに、良好な住環境の形成、集落活力の向上及び地理的特性を活かした土地利用を図ります。
- 既存の工業・流通施設周辺に対しては、製造業も含めた計画的な企業の誘導を図り、機能の集積、高度化を図ります。
- (仮称)味坂スマートインターチェンジ周辺地域では、整備に伴って開発圧力が高まることが予測されることから無秩序な開発を抑制しつつ、計画的かつ立地ポテンシャルを活かした適切な土地利用を推進します。
- 既存工業地は、今後も工業地として維持する都市計画制度の活用を図ります。

### 3) 交通体系

#### ■ 都市構造の特性

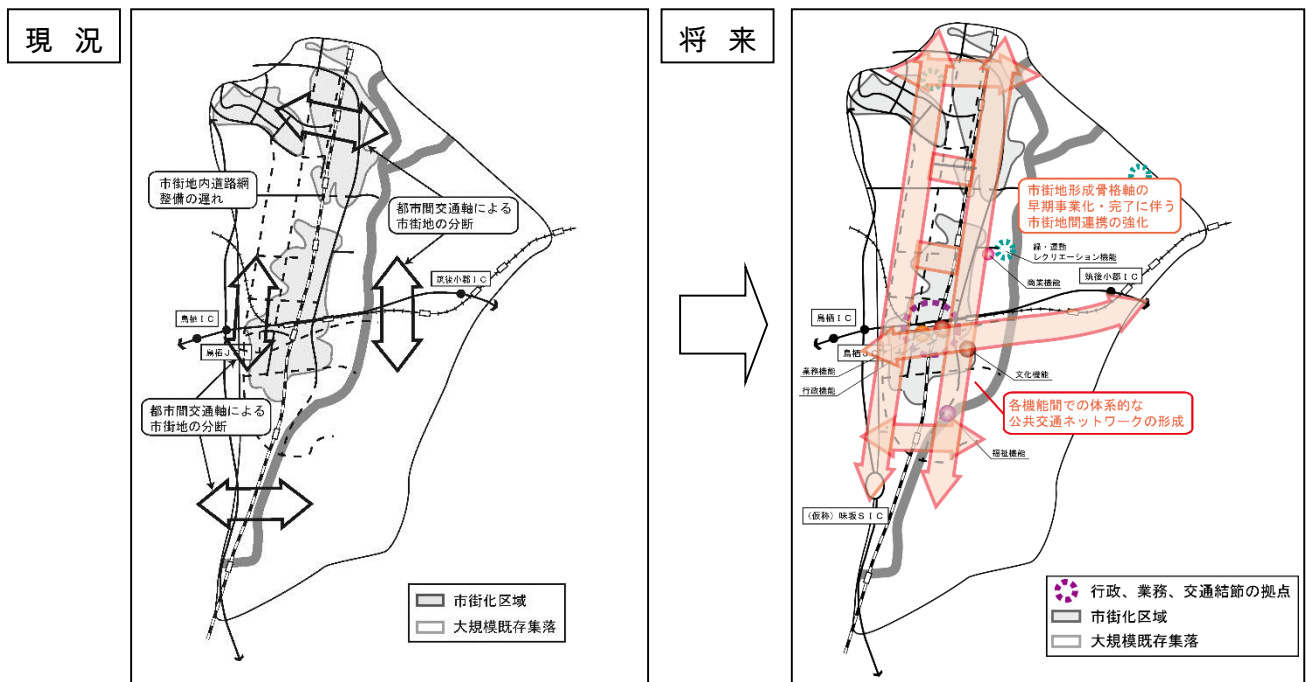
- 東西、南北の都市間交通軸により市街地が分断されています。

本市内には、南北方向に西鉄天神大牟田線、東西方向に甘木鉄道の2つの鉄道が走っており、骨格的な都市間交通軸を形成しています。

しかし、これらの鉄道と高速道路により市街地が分断されています。

- 市街地の骨格を形成するラダー（梯子）型道路網の整備が遅れています。

市街地の骨格を形成する道路網としては、都市計画道路三沢西福童線・原田駅東福童線を南北方向の基軸として、その間を東西方向に都市計画道路本郷基山線・甘木鳥栖線・二森西福童線などが計画決定され、概ねラダー型の道路網を構成しています。しかしながら、鉄道網が縦横断に配置されていることもあり、道路網の整備は遅れ、市街地間の連絡性が弱い道路網構成となっています。



- 2つの鉄道軸は、今後とも本市の骨格的な交通軸として位置付けます。
- 幹線道路については、鉄道網と連携しながら市街地形成骨格軸の早期事業化・完了を図り、市街地間の連絡強化を図ります。
- また、交通手段の多様性を確保するために、鉄道駅と一体となった体系的なバス網の維持を図るとともに、各機能間での公共交通ネットワーク形成を図ります。

将来都市構造の概要

<中心拠点>

小郡駅前周辺は、市の行政、業務、医療、公共交通の結節点としての拠点として位置づけ、地域密着型の商業機能の集積を図ります。

<暮らしの拠点>

三国ヶ丘駅周辺は、市北部の拠点として位置づけ、地域密着型の商業、医療、福祉機能の集積による生活利便性の向上を図ります。

<ロジスティクス拠点>

筑後小郡インターチェンジ周辺、主要地方道久留米筑紫野線沿線、鳥栖ジャンクション及び(仮称)味坂スマートインターチェンジ地区は、物流機能の集積地区と位置づけ、将来、飛び市街化区域の編入を目指していきます。



▲ 将来都市構造図