

パブリックコメント用

荒尾市立地適正化計画 (案)

平成29年1月

荒尾市

目 次

第 1 章 立地適正化計画の概要

1. 目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の策定範囲	2
4. 目標年次	2
(参考) 立地適正化計画制度の概要	3

第 2 章 これまでの都市づくり

1. 荒尾市都市計画マスタープラン（平成 17 年 8 月策定）	5
2. 荒尾市地域公共交通総合連携計画（平成 25 年 3 月策定）	8

第 3 章 荒尾市の現状及び将来見通し

1. 地勢	11
2. 人口	
1) 人口・世帯数	12
2) 人口分布	15
〔人口総数（H22・H47）、高齢者人口（H22・H47）〕	
3) DID（人口集中地区）	19
3. 公共交通	
1) 公共交通網の現状	20
2) 公共交通の利用状況	23
〔鉄道駅（JR）、路線バス〕	
4. 都市機能	
1) 生活関連機能	24
〔徒歩圏内に立地が望まれる生活関連機能、子育て支援機能、高齢者支援機能（通所系）〕	
2) 高次都市機能	28
〔大規模商業施設、病院、公共施設（高次都市機能）〕	
5. 土地利用	
1) 都市計画区域・用途地域	32
2) 宅地開発の状況	33
3) 面整備事業区域	34
4) 空き家	35
6. 経済・財政	
1) 小売業の動向	37
2) 地価の状況	38
3) 公共施設の状況	40
〔施設の立地状況、更新・改修費用の見通し〕	

7. 災害	
1) 土砂災害（特別）警戒区域	42
2) 土砂災害危険箇所	43
3) 浸水想定区域	44
8. 定住促進アンケート結果	45
9. 現状及び将来見通しのまとめ	47

第4章 目指すべき都市像

1. 今後の都市づくりにおける課題	
1) 都市構造の特性	48
2) 都市構造の現状と課題の整理	49
2. 目指すべき都市像	
1) 総合計画の将来像と政策方針	50
2) 都市計画マスタープランの都市計画方針	51
3) 都市づくりの基本方針	52
4) 将来都市構造のイメージ	54
〔将来都市構造のイメージ、中心拠点の位置づけと求められる機能〕	

第5章 都市機能誘導区域

1. 誘導区域の設定	
1) 誘導区域設定の考え方	57
〔都市機能誘導についての基本的な考え方、誘導区域設定の考え方〕	
2) 誘導区域の設定	62
2. 誘導施設の設定	
1) 誘導施設設定の考え方	65
2) 誘導施設の検討	66
3) 誘導施設の設定	68

第6章 居住誘導区域

1. 誘導区域の設定	
1) 誘導区域設定の考え方	69
〔居住誘導についての基本的な考え方、誘導区域設定の考え方〕	
2) 誘導区域の設定	71

第7章 誘導区域に含めないエリアの検討

1. 土砂災害ハザード	72
〔土砂災害（特別）警戒区域、土砂災害危険箇所〕	
2. 水害ハザード	74
〔浸水想定区域〕	
3. その他の制限エリア	75
〔工業専用地域、工業地域、世界文化遺産の登録エリア〕	
4. まとめ	76

第8章 目指すべき都市像の実現に向けて講じる施策

- 1. 基本的な考え方 77
- 2. 都市機能誘導区域で講じる施策 78
- 3. 居住誘導区域で講じる施策 79
- 4. 公共交通ネットワークの維持・強化のための施策 80
- 5. 居住誘導区域外を中心に講じる施策 81

第9章 届出制度の運用

- 1. 都市機能誘導区域外における誘導施設の立地 82
- 2. 居住誘導区域外における住宅開発等 83

第10章 計画の評価

- 1. 目標値の設定 84
- 2. 計画の評価 86

第1章 立地適正化計画の概要

1. 目的

荒尾市は、隣接する福岡県大牟田市とともに、石炭産業の発展により急速な都市化が進んできましたが、三池炭鉱の閉山後は、緑ヶ丘地区の開発などにより都市活力を維持してきました。

このような中、新・第5次荒尾市総合計画では、人口減少時代においても生活に必要な機能の維持を図るため、荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺を中心拠点として、地域公共交通のネットワーク化により各地域との連携を図りながら、全体の調和が取れたまちづくりを推進することを基本方向として掲げています。

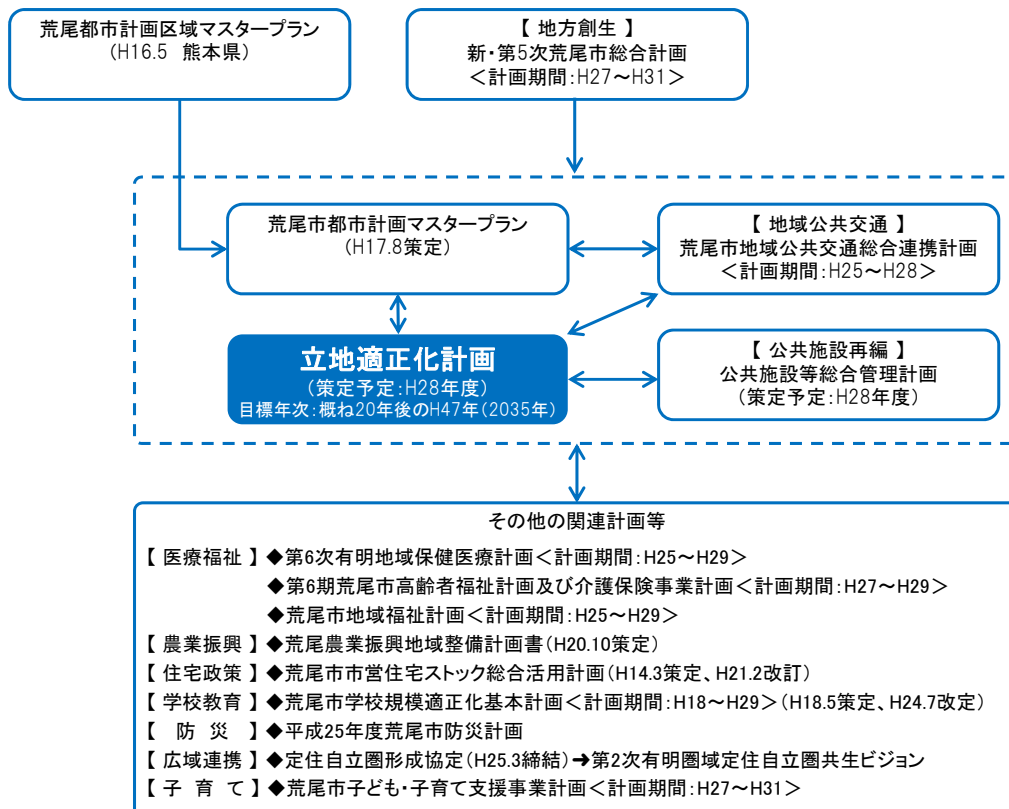
さらに、平成26年8月に改正された都市再生特別措置法では、コンパクトなまちづくりと公共交通によるネットワークの連携、人口密度の維持、生活サービス機能の計画的配置及び公共交通の充実を図るため、市町村が立地適正化計画を策定できるようになりました。

本市においても、今後はさらに人口減少や少子高齢化が急速に進むなかで、都市生活を支える各種機能を維持させるまちづくりを行うために、立地適正化計画を策定するものです。

2. 計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市全体の観点から、総合計画をはじめとしたまちづくりに関するさまざまな分野の計画と連携しながら策定するものです。

当計画は、都市再生特別措置法第82条の規定により、計画の公表をもって、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部とみなされます。



3. 計画の策定範囲

都市計画運用指針では、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本とされていることを踏まえ、本市の立地適正化計画は荒尾市全域となる 5,737ha を対象とします。

4. 目標年次

計画の目標年次は、都市計画運用指針では概ね 20 年後の都市の姿を展望するとともに、併せてその先の将来も考慮することが必要であるとされています。

計画に基づく居住や都市機能の誘導は、短期間で実現するものではなく、計画的な時間軸の中で進めていくべきことであるため、本計画の目標年次についても、概ね 20 年後となる 2035 年（平成 47 年）とします。

■都市計画運用指針 第 8 版（国土交通省）

IV-1-3 立地適正化計画 3. 記載内容（1）立地適正化計画の区域 ②立地適正化計画の区域の設定

立地適正化計画の区域は都市計画区域内でなければならないが、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本となる。

IV-1-3 立地適正化計画 3. 記載内容

立地適正化計画においては、都市全体を見渡しながら居住や都市機能を誘導する区域を設定するとともに、これらを誘導するための施策等が記載されることとなる。その検討に当たっては、一つの将来像として、おおむね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮することが必要である。

(参考) 立地適正化計画制度の概要

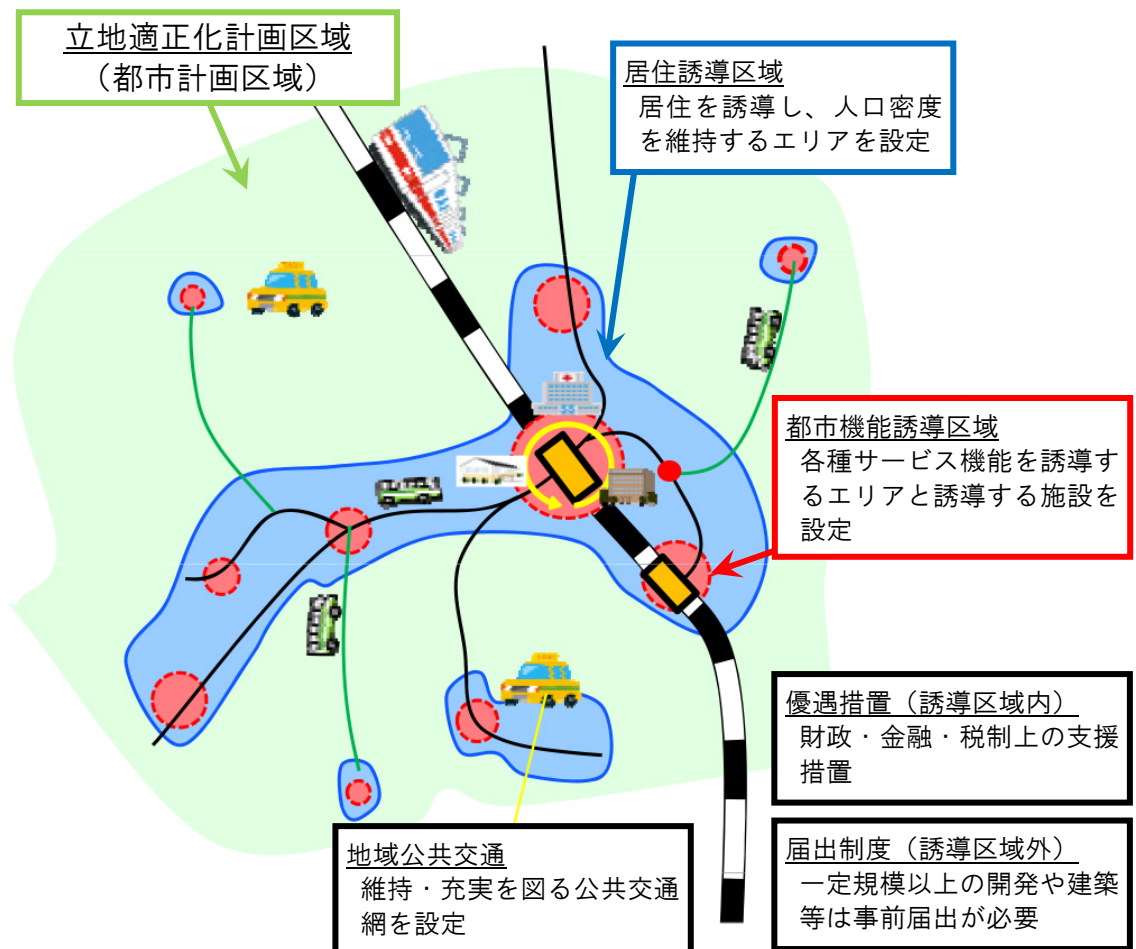
◆都市再生特別措置法改正の背景

全国的な人口の急速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、財政面及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、まちづくりの大きな課題となっています。

こうした背景を踏まえ、行政と住民や民間事業者が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいくために、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法が改正され、市町村が立地適正化計画を策定することが可能となりました。

◆立地適正化計画の趣旨

立地適正化計画は、今後の人口減少・少子高齢化の中で、医療・福祉・商業等の各施設や住居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など、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ+ネットワーク』のまちづくりを進めていく計画です。



立地適正化計画のイメージ (国土交通省パンフレットより作成)

◆立地適正化計画で定める主な内容

＜立地適正化計画区域＞

都市計画区域内でなければならず、都市計画区域全体とすることが基本となります。また、立地適正化計画区域内に、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めると共に、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を定めることが必要です。

＜立地の適正化に関する基本的な方針＞

中長期的に都市の生活を支えることが可能となるようなまちづくりの理念や目標、目指すべき都市像を設定することが必要です。

＜居住誘導区域＞

人口減少の中にあっても一定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を定めることが必要です。

＜都市機能誘導区域＞

医療・福祉・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を定めることが必要です。

＜誘導施設＞

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[※]を定めることが必要です。

[※]医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの

◆活用可能な支援措置等

立地適正化計画の策定により、国等による様々な特例措置や税制措置、都市計画上の支援措置を活用することが可能となります。

◆事前届出

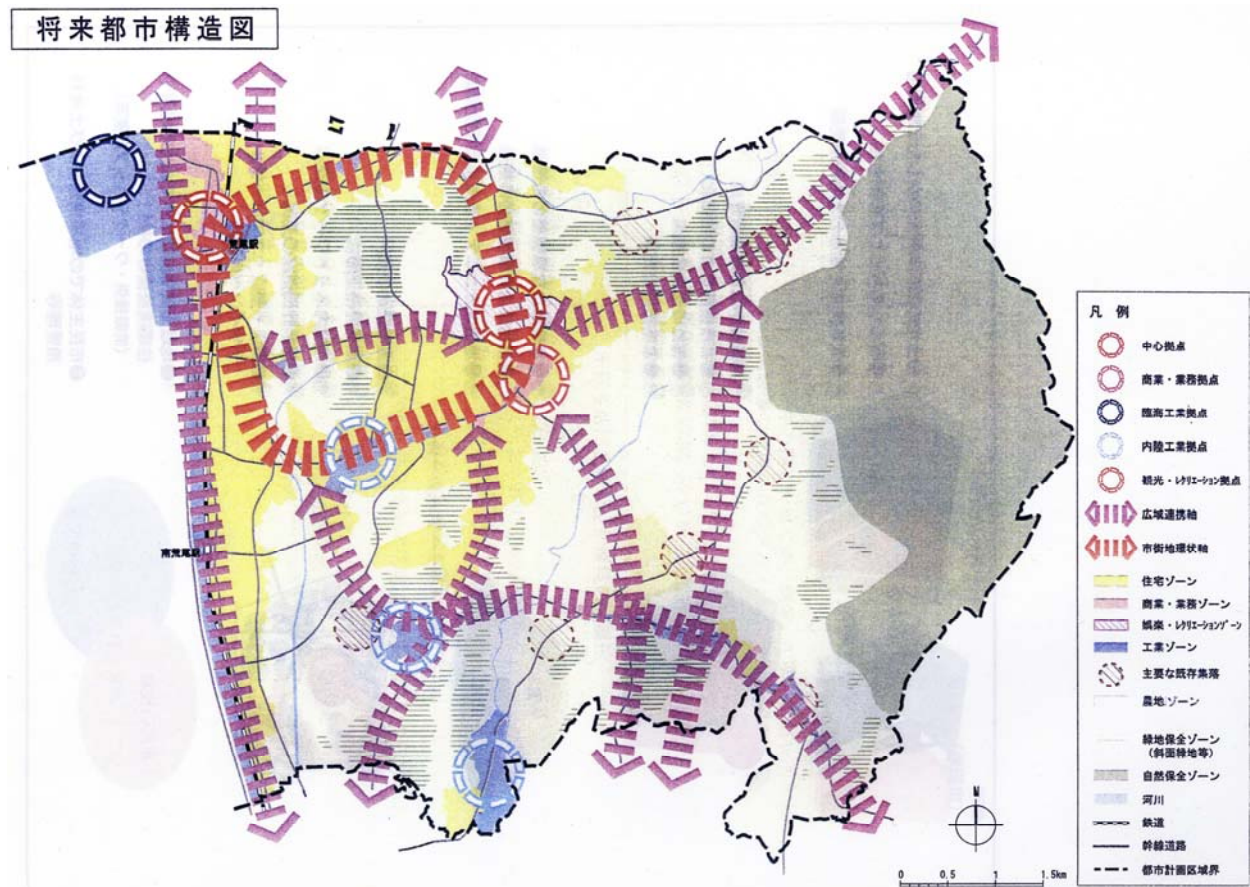
居住誘導区域や都市機能誘導区域の区域外では、一定規模以上の住宅開発や誘導施設の建築などを行う場合、事前届出を提出する必要があります。

第2章 これまでの都市づくり

1. 荒尾市都市計画マスタープラン（平成17年8月策定）

本市の土地利用や市街地構造の特性をもとに、5つの都市計画方針を示し、荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区の2ヶ所を中心拠点とした将来都市構造図を設定しています。

方針	方針の骨子
土地利用方針	丘陵緑地や池など市内域に点在する自然環境と市街地・集落との調和のとれた土地利用促進（自然・歴史に基づく土地利用の規範、水系・斜面緑地等の自然環境への配慮など）
都市機能充実の方針	2つの中心拠点をはじめ、商業、工業、娯楽レクリエーション施設等の産業拠点の魅力と活力の充実（景観誘導・ユニバーサルデザイン推進による機能充実の補完、回遊性・滞留性・快適性の向上など）
暮らしの場づくり方針	市民生活に密接な生活環境の快適化（若者定住促進、子育て・お年寄り支援など安全・安心な地域づくりなど）
交通ネットワーク方針	市域内外を結ぶ交通網整備による交通移動の円滑化（市街地環状骨格および市域ネットワーク道路形成、他市町を結ぶ広域幹線道路の整備、ユニバーサルデザイン化）
都市計画推進方針	市民活動と行政の役割分担と連携（都市計画行政の市民との密接化、市民エネルギーを活かした都市計画の推進など）



■これまでの地区別整備構想

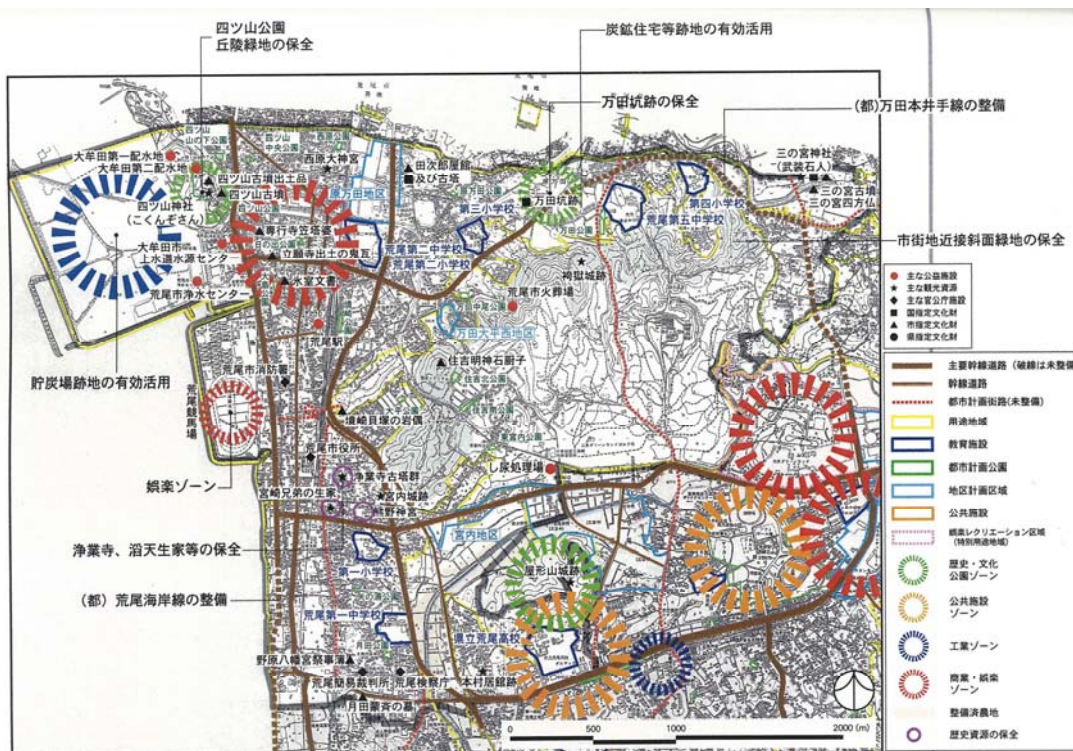
○荒尾地区整備構想

(地区整備の基本方針)

近代化以降の万田坑跡や貯炭場など都市的ストックがあり、その環境整備や土地利用更新によって市街地活力の向上などを進める。特に、商業・医療施設等の公共公益施設の集積をいかし、高齢者や障害者も安心安全に暮らせる福祉のまちづくりをまちづくりの基本方針とする。

(項目別の整備方針)

整備項目	整備方針
土地利用	商業及び各種公共公益施設の集積があることから、今後はマンションや福祉型の集合住宅など、都市型住宅や商業・福祉施設導入により、既存の社会資本の有効活用や土地の高度利用を進める。炭鉱住宅跡地の有効利用を街路整備と関連付けて進める。
都市施設及び都市機能整備	万田坑周辺跡地などの有効活用によって都市機能の充実を進める。基本的な都市インフラの整備は終えており、そのストックを活かし、さらに今後の少子高齢化や環境問題への対応も図っていく。
交通施設整備	環状骨格道路の一環となる都市計画道路万田本井手線の整備を促進する。中心部にふさわしい高齢者・障害者にもやさしいまちづくりの象徴として、歩道や公共空間、店舗等のユニバーサルデザイン化など歩行環境整備を進める。
暮らしの場づくり	安全・安心のまちづくりにおいてはハード面の整備に加え、近隣のコミュニティや各種ボランティア活動の充実も不可欠である。そのため、コミュニティやボランティア活動を支える市街地環境整備に住民とともに取り組んでいく。
景観・環境形成	土地区画整理事業が行われており整然とした街並みが形成されているが、その中でも本市域に特徴的な白壁しゅくいの住宅も多く建設されている。また、洋風的な建物も随所に散見され、本市及び周辺の建築風土をうかがわせている。このような特性をいかした市街地景観形成を進めていく。
住民まちづくり	大傘田市の市街地との一体的なまちづくりとして、空き店舗を福祉的に利用するなど市街地居住の利便性をいかしていく。



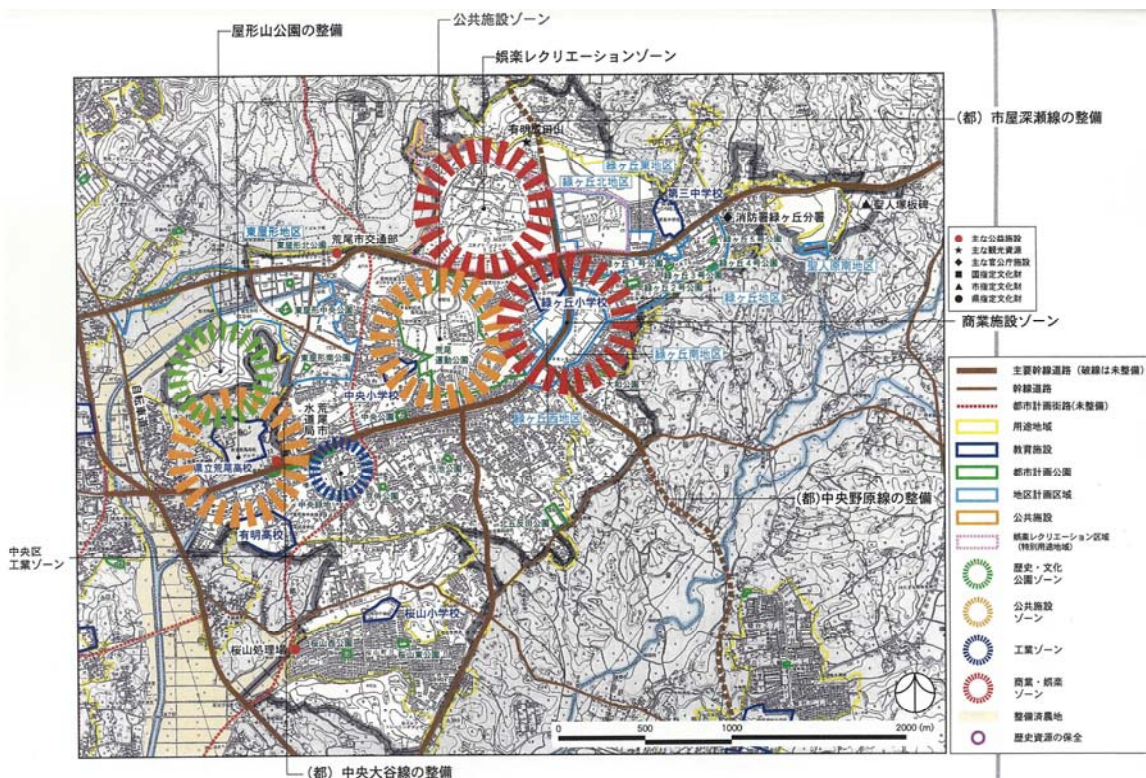
○中央地区整備構想

(地区整備の基本方針)

多様な産業が展開されるとともに、市民生活上の高次な施設も集積している。しかし、戦前・戦後の時代変化の中で緑ヶ丘周辺の市街地や、中央区・新生区・桜山団地等の住宅地の造成など、土地利用更新がダイナミックに進んだ経歴をもっている。市民生活の充実と産業振興の両立を果たしうる市街地整備に取り組んでいく。

(項目別の整備方針)

整備項目	整備方針
土地利用	戦前・戦中の炭鉱・軍需関連用地が大規模に土地利用転換され、現在、商業・娯楽レクリエーション、公共施設、住宅地となっている。本市の近代化の中で市街地形成・都市形成の歴史を象徴する土地利用の履歴をもっている。有効活用が望まれる箇所もまだ多くあり、今後は、国家や大企業の動向ではなく、民生・市民を立脚点としての土地利用を進めていく。
都市施設及び都市機能整備	土地利用転換の中で、産業系・市民生活関連の都市機能及び公共下水道や公園・緑地等の充実が進み、これまでの蓄積がある。これらのストック(財産)を一層いかしていくものとする。
交通施設整備	本市の産業及び市民生活において重要な役割を担う地区である。今後とも市域及び広域からの交通アクセスとして、中央野原線、市屋深瀬線、中央大谷線の各都市計画道路の整備を進める。かつての軌道敷跡が自転車道となるなど道路空間のゆとりをいかし、歩行環境・通行環境の快適化を一層進めていく。
暮らしの場づくり	アミューズメントを含めた各種の生活関連施設が集積する地区であり、住宅等と調和のとれた居住環境形成を図っていく。
景観・環境形成	本地区の景観を代表する屋形山や運動公園周辺については景観の充実を進める。広域からの来訪の多い地区である。そのため、本市の都市イメージを高めるためにも良好な景観形成を進めていく。オープンスペースのつながる幹線道路沿線、斜面緑地を損なわない市街地景観の維持に努める。
住民まちづくり	福岡・熊本都市圏、さらには韓国・中国を誘致対象としての観光・レクリエーションゾーン形成を目標としての地域づくりに地元関係者の理解を得ながら取り組んでいく。



2. 荒尾市地域公共交通総合連携計画（平成 25 年 3 月策定）

路線バスを含む地域公共交通の現状を踏まえ、今後の最適な地域公共交通体系の構築を目指し、「荒尾市地域公共交通活性化協議会」による検討を重ねて、地域公共交通の基本的な方針や目標とその達成のための施策を取り纏めています。

○計画期間：平成 25 年度～平成 28 年度（4 ヶ年）

○計画区域：荒尾市全区域

基本方針

路線バスを中心としながら、他の交通モードを組み合わせた最適で持続可能な地域公共交通体系の構築

○路線バスを基本としながらも、路線バスを維持するエリアとそれ以外の交通手段を導入するエリアとを区分し、地域特性に応じて、乗合タクシーなどの交通手段も導入し、路線バスと乗合タクシーなどのベストミックスによる地域住民の生活を支える地域公共交通を効率的かつ持続的に構築する。

計画の目標

- 高齢社会への対応や財政負担の軽減、環境問題等に配慮しながら、利便性の向上を図る。
- 地域公共交通(路線バス等)の利用者の増加を目指す。
- 市民みんなで地域公共交通を「守り」「育む」意識の高揚を図る。

○数値目標

指標名	現状値	目標値 (H28年度)
公共交通機関の利便性に関する満足度※1	7.2%(H22年度)	15%
地域公共交通(市域路線バスなど)利用者数	26万人(H23年度)	27万人

※1 満足度とは、H22年8月に実施した市民まちづくりアンケートにて「満足」または「まあ満足」と回答した人の合計割合。

計画を推進するための視点

- 市民の自立した生活の支援
- 事業者・地域・自治体の協働
- 財政負担の抑制

目標達成のための施策

1 運行の効率化

①路線バスにおける「主要路線」と「一般路線」の位置づけの明確化

「主要路線」：日中概ね1時間に1便の運行 / 「一般路線」：1日3回程度の運行

②利用者のニーズに対応した路線・ダイヤなどの見直し

○利用者の少ない平井地区・府本地区における路線の廃止 ○発着点の変更(四ツ山発着をバスセンターや荒尾駅発着へ変更) ○重複区間の見直し○運行間隔のばらつき解消(パターンダイヤ※1の導入)○乗り継ぎの接続改善

③予約型乗合タクシーの導入 ○平井地区・府本地区におけるデマンド型交通の導入

2 地域公共交通の利用促進

①自動車からの転換を促し、公共交通の利用を促進する企画やイベントの実施

○モビリティマネジメント※2の実施 ○バス路線沿線商業施設などとのタイアップ事業 ○観光スポット情報の提供

②バス停等の環境整備

○分かりやすい路線図や時刻表の作成 ○屋根付き停留所やベンチの設置

③乗りやすさの改善

○フリー乗降の導入検討

④JRの利用促進と駅前広場のターミナル機能の充実

○JRの利用促進 ○福岡空港行き高速バス乗り場の移設の検討

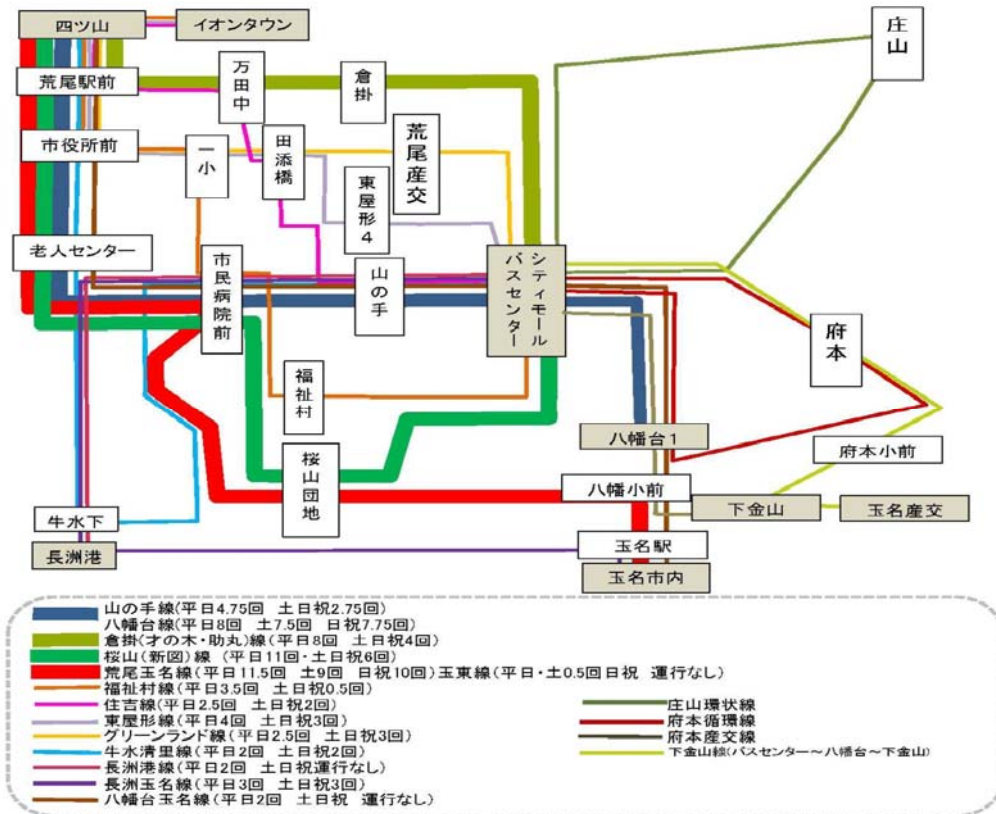
※1パターンダイヤとは、周期的に繰り返し運行されるダイヤのこと

※2モビリティマネジメントとは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策のこと

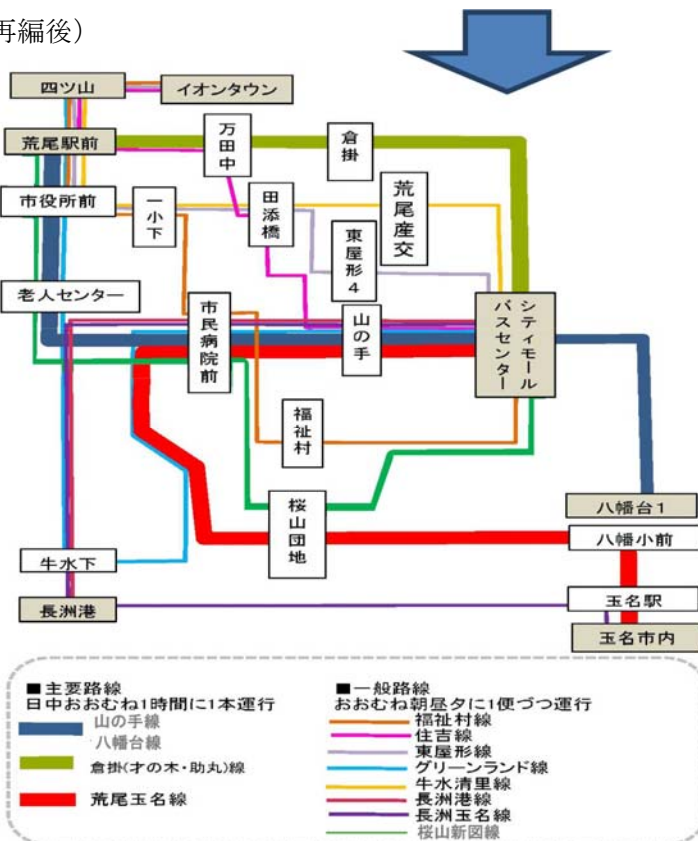
■目標達成のための施策

○路線バスの再編イメージ

(再編前)



(再編後)



○乗合タクシーの導入エリア

