

# 小規模自治体におけるコンパクトシティの 在り方に関する調査研究

令和2年3月

鹿児島県 いちき串木野市  
一般財団法人 地方自治研究機構

# 小規模自治体におけるコンパクトシティの 在り方に関する調査研究

令和2年3月

鹿児島県 いちき串木野市  
一般財団法人 地方自治研究機構





## はじめに

少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来や、厳しい財政状況が続くなど、地方を取り巻く環境が一層厳しさを増す中で、地方公共団体は、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、インバウンド需要を背景とした観光を通じた地域の活性化、地域経済循環を意識した地場産業の育成、都市機能の立地適正化の推進等の複雑多様化する諸課題の解決に、自らの判断と責任において取り組まなければなりません。

また、最近ではICTやAI等を活用した業務改革の推進、公共施設等に係る老朽化対策等の適正管理、上下水道の広域化等の公営企業経営改革など、地方公共団体の行政経営基盤の強化も求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は6つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

現在、多くの自治体では人口減少の問題に悩まされています。人口減少によって、産業の衰退等による地域経済の縮小、空き地・空き家の増加、地域コミュニティの退廃、防災・防犯上の危険性など、地域社会への大きな影響が懸念されています。

このような問題に対して、本調査研究では、小規模ながら持続可能な都市機能を推進するという観点のもと、いちき串木野市の基本統計データの分析、市民へのアンケート調査を行うことで、市の現状を把握し、先進事例の調査等を参考に小規模自治体のコンパクトシティの在り方について調査研究を行いました。

本研究の企画及び実施に当たりましては、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の交付金を受けて、いちき串木野市と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和2年3月

一般財団法人 地方自治研究機構  
理事長 井上源三



# 目次

序章 調査研究の背景と目的 .....	1
1. 背景と目的.....	3
2. 本調査研究の構成.....	3
3. 本調査研究の体制.....	4
4. 人口減少と少子高齢化に対応するための国の方針.....	5
第1章 いちき串木野市の概要.....	9
1. いちき串木野市の概要 .....	11
2. 市におけるこれまでのまちづくり .....	15
第2章 いちき串木野市の都市構造の評価.....	17
1. 調査概要 .....	19
2. 都市の概要.....	21
3. 生活利便性.....	29
4. 健康・福祉.....	38
5. 安全・安心.....	47
6. 地域経済 .....	52
7. 行財政 .....	55
8. エネルギー／環境.....	58
9. 他都市との比較 .....	60
第3章 コンパクトなまちづくりに対する市民の声.....	63
1. 調査概要 .....	65
2. 調査結果の概要 .....	67
3. アンケート調査票.....	76
第4章 まちづくりの課題と方針 .....	81
1. いちき串木野市における都市構造等の課題 .....	83
2. まちづくりの方針と今後の展望.....	86
第5章 先進事例の分析.....	89
1. まちづくりの方針・施策の方向性・いちき串木野市と他自治体の取組.....	91
2. 佐賀県基山町の事例 .....	94
3. 他自治体の事例 .....	112
第6章 いちき串木野市における今後の方向性 .....	133
委員長レポート .....	137
委員名簿 .....	141



## 序章 調査研究の背景と目的



## 序章 調査研究の背景と目的

### 1. 背景と目的

#### 1) 背景

現在、多くの自治体では人口減少の問題に悩まされている。鹿児島県いちき串木野市でも、昭和 60 年以降人口減少が続いており、今後もこの傾向が予測されている。人口減少は、産業の衰退等による地域経済の縮小へとつながり、空き地・空き家の増加や地域コミュニティの退廃、防災・防犯上の危険性など、地域社会への大きな影響が懸念される。このことから市は、平成 27 年に策定された総合戦略に基づき人口減少対策に取り組んでいるが、目立った成果が得られるには時間がかかると考えられている。

いちき串木野市は、人口減少対策に加えて少子化対策や雇用対策にも取り組んでいる。その一方で、今後も人口減少が見込まれる中、拡散した市街地で居住区域の低密度化が進み、一定の人口で支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が、将来困難になりかねない状況にある。

#### 2) 目的

本調査研究の目的は、以下のとおりである。人口減少下においても、小規模ながら持続可能な都市機能を推進するという観点のもと、公共施設、医療・福祉、教育施設など、生活サービス機能の効率的な配置、地域を結ぶ公共交通ネットワークの在り方、居住機能や都市機能の誘導等の基本的な方向性を考えていくために必要な調査研究を行う。すなわち、本調査研究は、小規模自治体<sup>1</sup>における持続可能なまちづくり、特に小規模自治体に相応しいコンパクトシティの在り方を示し、令和 2 年度策定予定の『いちき串木野市立地適正化計画』の基礎調査研究とする。

### 2. 本調査研究の構成

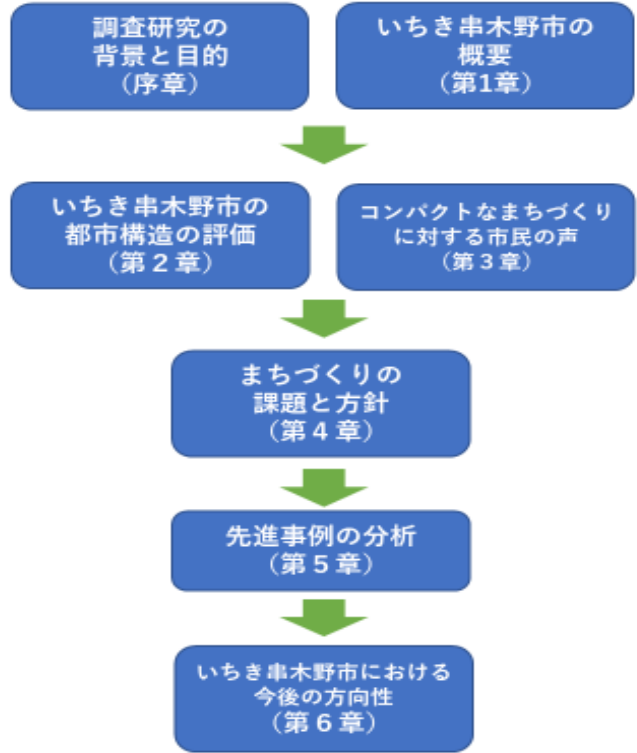
本調査研究の構成は、以下のとおりである。序章では、調査研究の背景と目的、コンパクトシティをめぐる国の方向性について述べ、第 1 章では、いちき串木野市の概要について論じる。第 2 章では、国土交通省が提示した『都市構造の評価に関するハンドブック』をもとに、いちき串木野市の関連データを用いることで、同市の都市構造のコンパクトさを分析し評価する。第 3 章では、現在の生活状況、将来のまちの在り方等について市民アンケートを実施することで、コンパクトなまちづくりに対する市民の声を明らかにし、まちの課題を抽出する。第 4 章では、以上の調査結果をもとに、いちき串木野市における今後の立地適正化計画策定の基礎になる、まちづくりの方針と施策の方向性を提示する。続いて第 5 章では、第 4 章で挙げたまちづくりの方針と施策の方向性に対応する先進事例を紹介する。ここではまず、小規模自治体におけるコンパクトシティ化の先進事例として、佐賀県基山町の現状と取組について包括的に論じ、他の自治体の事例の概要を整理する。最後に第 6 章では、いちき串木野市の今後の方向性についてまとめ、本調査研究を締めくくる。

---

<sup>1</sup> 本調査研究では人口 5 万人未満の自治体と定義



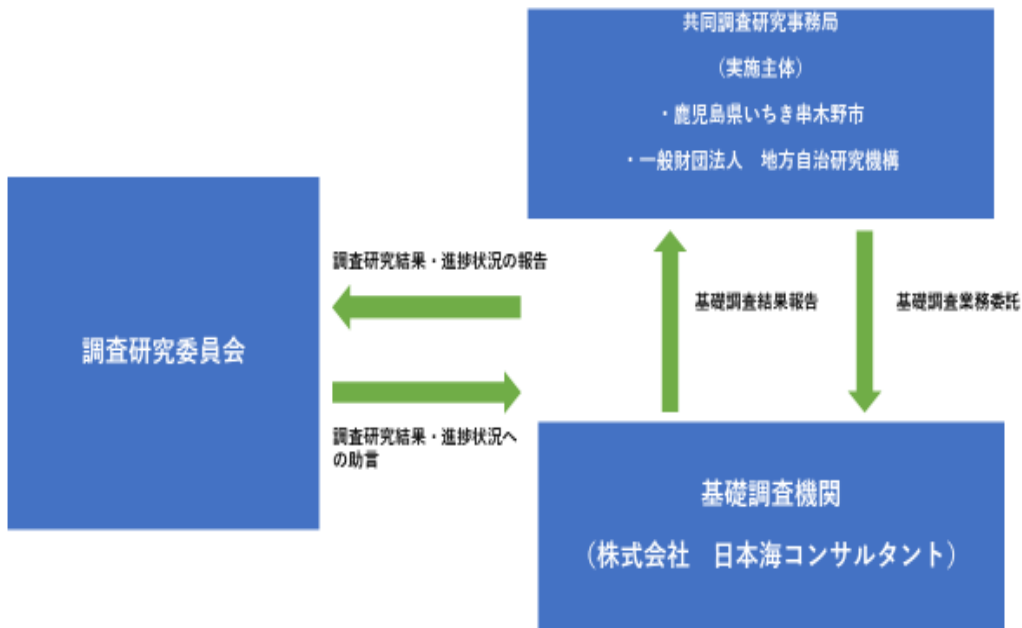
図表序 - 1 本調査研究の構成



### 3. 本調査研究の体制

本調査研究は、次のような体制を取った。鹿児島県いちき串木野市及び一般財団法人地方自治研究機構（共同調査研究事務局）が、調査研究委員会の助言のもと、実施主体として調査研究を遂行した。また、基礎調査機関の株式会社日本海コンサルタントは、本調査研究の基礎的な業務を実施し、調査全体について専門的見地から共同調査研究事務局を支援した。

図表序 - 2 本調査研究の体制



#### 4. 人口減少と少子高齢化に対応するための国の方針

ここでは、地方における人口減少と少子高齢化に対応するための国の方針として位置付けられる、「コンパクトシティ」及び「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方と、都市再生のマスタープランである「立地適正化計画」について論じる。

##### 1) 「コンパクトシティ」と「コンパクト・プラス・ネットワーク」

人口減少と少子高齢化の問題に加えて、高度経済成長期以降のモータリゼーション化や、それに伴う市街地の拡張から、公共交通を基に発展を遂げた各地で中心市街地の空洞化が目立つようになった。このような背景から、平成 18 年にいわゆる「まちづくり 3 法」の改正によって「コンパクトシティ」の考え方が導入された。翌平成 19 年には、改正された「中心市街地活性化法」に基づいて、富山市と青森市が活性化基本計画の第 1 号に認定された。

コンパクトシティとは、「市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高度なまち」と定義され、その形成によって、「まちの暮らしやすさの向上、中心部の商業の活性化や、道路などの公共施設の整備費用や各種自治体の行政サービス費用の節約を図ること」が狙いである<sup>2</sup>。また、コンパクトシティを実現するためには、以下の点が求められている<sup>3</sup>。

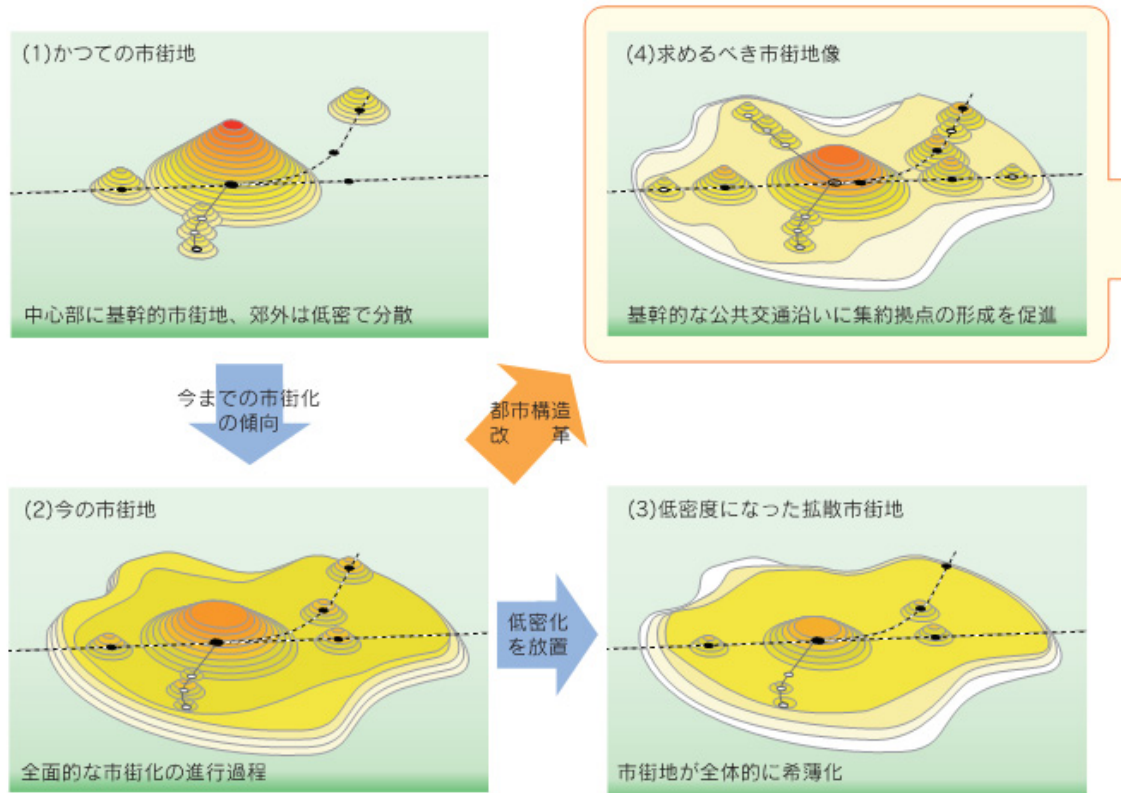
- ① 都市内の幹線道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造へ転換
- ② 集約拠点相互を鉄軌道系やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通機関により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保
- ③ 集約拠点については、必要に応じて市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能を集積し、「歩いて暮らせる環境」を実現
- ④ その他の地域においては、市街化を抑制するとともに、また郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することがないように低密度化を誘導
- ⑤ CO<sub>2</sub> 排出量やエネルギー消費量が少ない環境負荷低減型の都市活動を実現

---

<sup>2</sup> 内閣府（2012）「コンパクトシティの形成に向けて」『地域の経済 2012』pp. 180-201

<sup>3</sup> 国土交通省 都市・地域整備局（2007）『集約型都市構造の実現に向けて』p. 4

図表序 - 3 今後望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ

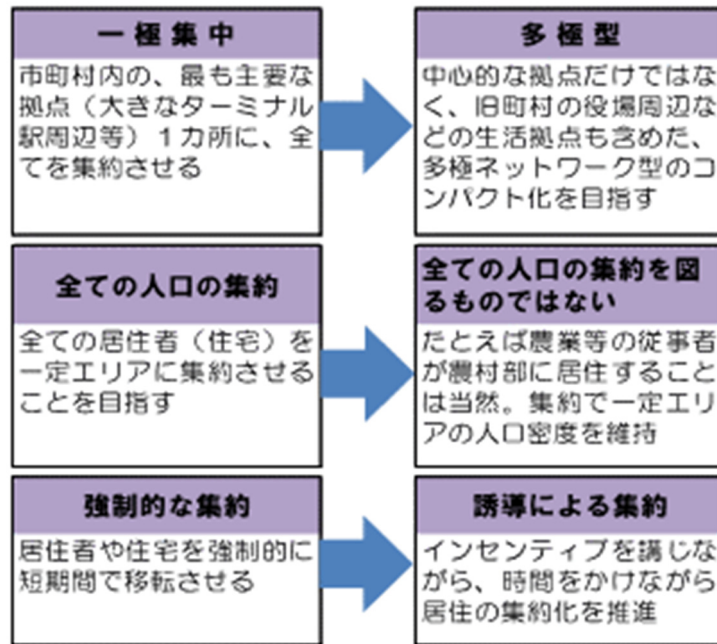


出典：国土交通省 都市・地域整備局（2007） p. 3

その後、コンパクトシティに対する「一極集中」、「集約」、「地方の切り捨て」といった誤解を解消し、地域と居住者の多様性を尊重する観点から、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が生まれた。これは、数か所の拠点（生活拠点や都市機能拠点）を設け、公共交通網によってより高度な都市機能を持つ地域と結ぼうとするという発想であり<sup>4</sup>、平成26年「改正都市再生特別措置法」と、同年に国土交通省が提示した「国土のグランドデザイン2050」で示された。現在では、都市の再編においてコンパクト・プラス・ネットワークの考え方が主流になっている。

<sup>4</sup> 地域経済総合研究所（2015）『コンパクトシティ』を考える～『コンパクトシティ』から『+ネットワーク』へ～』 p. 2

図表序 - 4 コンパクトシティをめぐる誤解



出典：地方経済総合研究所（2015）p. 3

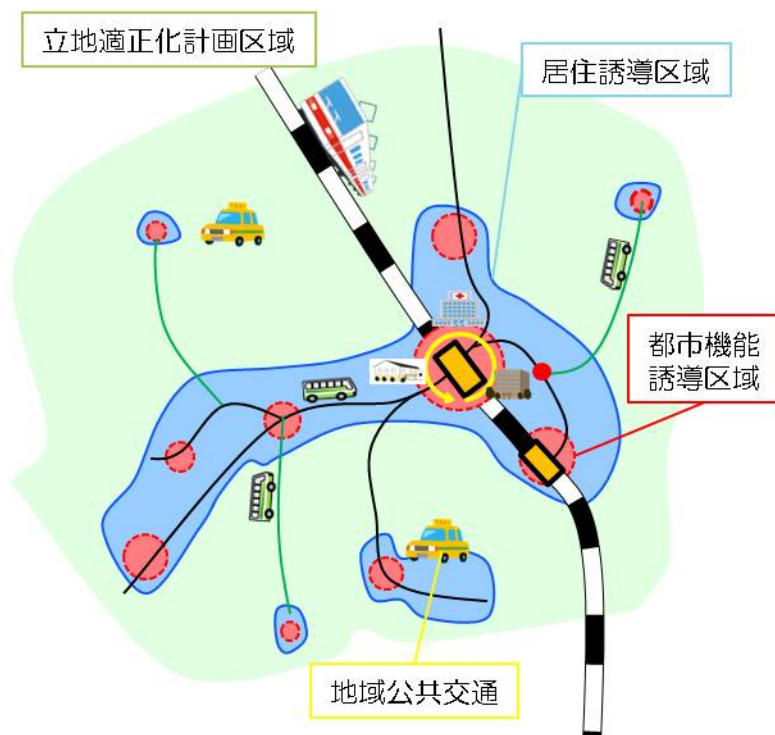
## 2) 立地適正化計画

上記の平成 26 年「改正都市再生特別措置法」では、行政、住民、民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりを進めるために、「立地適正化計画制度」が創設された。この背景には、既に述べたような急激な人口減少と少子高齢化、それに伴う快適な生活環境や持続可能な都市経営の実現といった課題があり、生活に必要な機能を備えた施設や住居がまとまり、住民は公共交通によってこれらの施設にアクセスできるよう、都市構造を見直すことが重要になっている<sup>5</sup>。すなわち、これまでの都市計画法に見られるような土地利用規制などとは異なり、居住、公共施設、公共交通、医療・福祉等、まちづくりや人々の生活に関わる様々な施策との整合性が取られた、総合的な取組が求められているのである。以上の点から、立地適正化計画は「市町村マスタープランの高度版」と考えられている。

立地適正化計画は、各市町村によって作成されるが、区域（居住誘導区域及び都市機能誘導区域）、基本的な方針（定量的な目標が望ましい。）、都市機能誘導区域における誘導施設など、その他必要な事項が記載されることになっている。また、立地適正化計画の策定によって、各市町村は国から様々な予算及び金融上の支援措置が受けられる。令和元年 12 月 31 日時点で、499 の自治体が立地適正化計画について具体的な取組を行っており、うち 278 自治体が計画を作成、公表している。

<sup>5</sup> 国土交通省『「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット』

図表序 - 5 立地適正化計画制度のイメージ



出典：国土交通省「立地適正化計画の意義と役割」

# 第1章 いちき串木野市の概要



## 第1章 いちき串木野市の概要

### 1. いちき串木野市の概要

#### 1) 沿革と地理的特徴

いちき串木野市は、冠嶽などの山々や東シナ海に囲まれ、温暖な気候に恵まれた、鹿児島県の西部に位置する自然豊かなまちである。市の総面積は112.30 km<sup>2</sup>であるが、本市は平成17年10月に、串木野市と日置郡市来町が合併して誕生した。現在は、旧市町をもとにした2つの地域（串木野地域及び市来地域）がいちき串木野市の基本的な都市構造となっている。

いちき串木野市には、串木野駅、市来駅、神村学園前駅が位置するJR鹿児島本線、市周辺の川内駅と鹿児島中央駅に停車する九州新幹線、2か所のインターチェンジを含む南九州西回り自動車道、国道3号線が通っており、南九州第一の都市である鹿児島市、鹿児島県内の主要都市、薩摩川内市を始め、九州各地から本市へのアクセスが可能である。

図表1 - 1 いちき串木野市周辺の地図



出典：いちき串木野市ホームページ

(<http://www.city.ichikikushikino.lg.jp/kankou1/kanko/access.html>)

第2章でも概観するように、いちき串木野市には2,982haの都市計画区域が指定されており、そのうち721haが用途地域として設定されている。これまで市内において、上記の国道3号線及びJR鹿児島本線に沿って市街地が形成されてきた。加えて、旧串木野市の中心部には複数の「通り会」から構成された商店街があり、まちのにぎわいに貢献してきた歴史がある<sup>6</sup>。より最近では、臨海部の西薩中核工業団地と南九州西回り自

<sup>6</sup> 岡松道雄・毛利洋子 (2015) 「近隣型商店街の空き地を利用した『仮設にぎわい広場』の効果と検証—鹿児島県いちき串木野市の近隣商店街の朝市イベントを対象に—」『公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集』Vol. 50 No. 3, 2015年10月, p. 1070



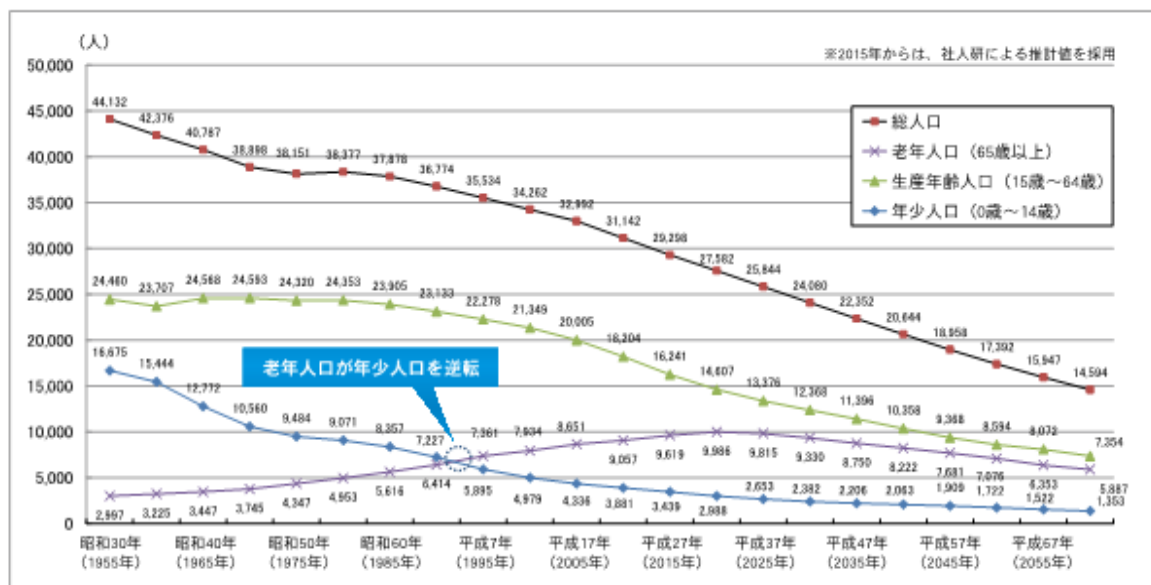
動車道の整備による地域開発も行われた。

このように、いちき串木野市の都市構造を見ると、比較的コンパクトにまちが形成されていると考えられる。しかし、少子高齢化が進み人口減少に拍車がかかる中、まちを維持していくために、市内の拠点に都市機能を集約させ、誰もが安心・安全に歩いて暮らせるコンパクトな都市構造の在り方を、これまで以上に検討していく必要がある。

## 2) 人口・コミュニティ

既に述べたように、いちき串木野市でも近年、人口減少や少子高齢化が深刻化し、平成17年の串木野市と市来町の合併時に32,992人であった人口は、平成27年の国勢調査では29,282人となり、10年間で3,710人、11.2%の減少となった。令和元年11月末現在、同市の人口は27,766人であるが、第2章でも触れるように、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2045年には2万人を割り込み、2060年には14,594人と半減、老年人口は40%に達するとのことである。平成27年のいちき串木野市の地方版総合戦略では、2045年に24,000人程度の人口維持を掲げ、人口減少の抑制を図っているが歯止めがかからず、特に、山間地域ではその減少が著しい。

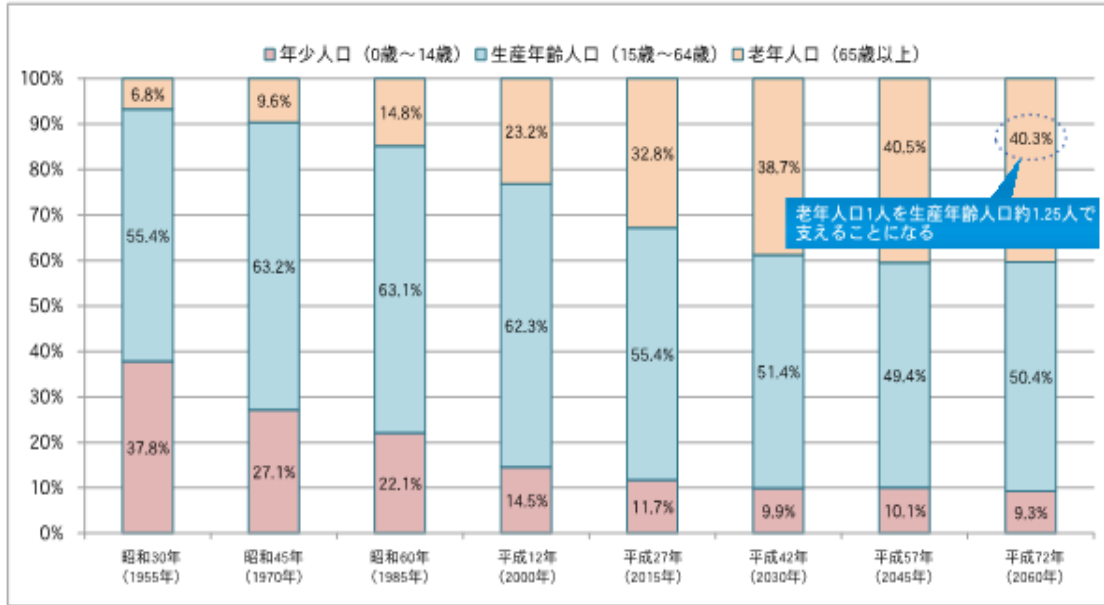
図表1-2 いちき串木野市の年齢3区分別人口の推移



資料：「国勢調査」（総務省）、「地域別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）

出典：『いちき串木野市総合戦略 2015』 p. 3

図表 1 - 3 年齢区分別人口割合の推移



資料：「国勢調査」（総務省）、「地域別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）

出典：『いちき串木野市総合戦略 2015』 p. 3

一方、いちき串木野市では、市内 16 地区で住民組織に位置付けられる「まちづくり協議会」が設立され、それぞれのまちづくり計画に基づき活動している。しかし、市の周辺部において人口減少が目立ち、コミュニティの担い手不足などの問題が顕在化している。

図表 1 - 4 いちき串木野市の 16 地区



出典：『いちき串木野市第2次総合計画』 p. 97

### 3) 産業

第2章でも触れるように、いちき串木野市の稼ぐ力のある産業として、漁業（まぐろ

漁業)、飲料(焼酎)・飼料製造業が挙げられる。さらに、食品製造業(さつま揚げ等)は、雇用吸収力が非常に高く、稼ぐ力を有している。一方、産業人口について、平成22年の第一次産業は6.3%、第二次産業は29.1%、第三次産業は63.7%となっている。特に、第一次産業の就業人口の割合の減少が著しく、平成2年の14.5%から約8%減っている。このような現状から、地域の伝統的な産業の維持が課題として考えられる。

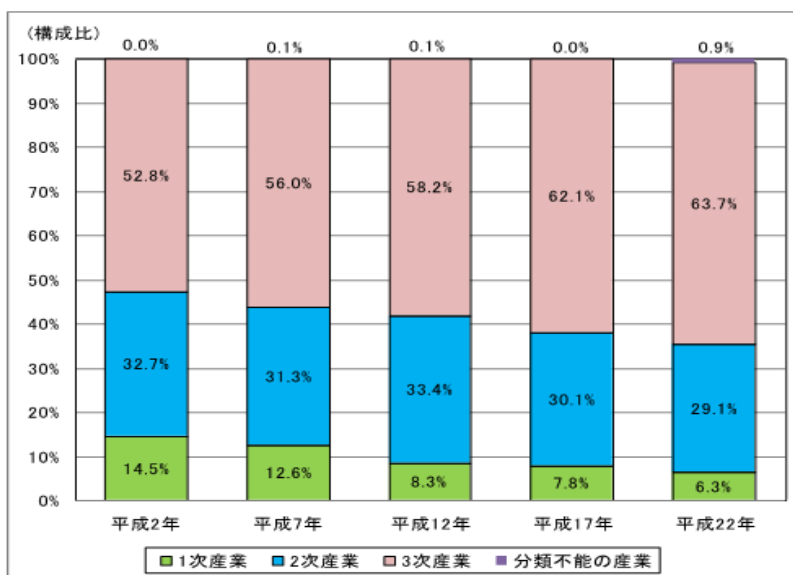
図表1-5 産業別就業者数と構成比の推移 (単位:人)

区分	平成2年		平成7年		平成12年		平成17年		平成22年		鹿児島県参考 (平成22年)	
	就業者数	構成比	就業者数	構成比	就業者数	構成比	就業者数	構成比	就業者数	構成比	就業者数	構成比
総数	15,852	100.0%	16,252	100.0%	15,701	100.0%	15,016	100.0%	13,793	100.0%	776,993	100.0%
第1次産業	2,304	14.5%	2,047	12.6%	1,299	8.3%	1,167	7.8%	863	6.3%	77,967	10.0%
第2次産業	5,187	32.7%	5,091	31.3%	5,242	33.4%	4,519	30.1%	4,018	29.1%	146,393	18.9%
第3次産業	8,359	52.8%	9,103	56.0%	9,148	58.2%	9,325	62.1%	8,782	63.7%	522,291	67.2%
分類不能の産業	2	0.0%	11	0.1%	12	0.1%	5	0.0%	130	0.9%	30,342	3.9%

資料:国勢調査

出典:『いちき串木野市都市計画マスタープラン』p. 7

図表1-6 産業別就業人口の推移



出典:『いちき串木野市都市計画マスタープラン』p. 7

## 2. 市におけるこれまでのまちづくり

### 1) 『いちき串木野市都市計画マスタープラン』におけるまちづくりの目標

平成 26 年 3 月に、旧串木野市と旧市来町のマスタープラン、『いちき串木野市第 1 次総合計画』等をもとに、『いちき串木野市都市計画マスタープラン』が公表され、いちき串木野市のまちづくりに向けた基本理念、将来都市像、目標などが提示された。特に、基本理念と将来都市像をもとにした 4 つの目標のうち「目標 4」として、「便利で快適な生活環境が整ったコンパクトなまちづくり」が示されている。

図表 1 - 7 まちづくりの目標

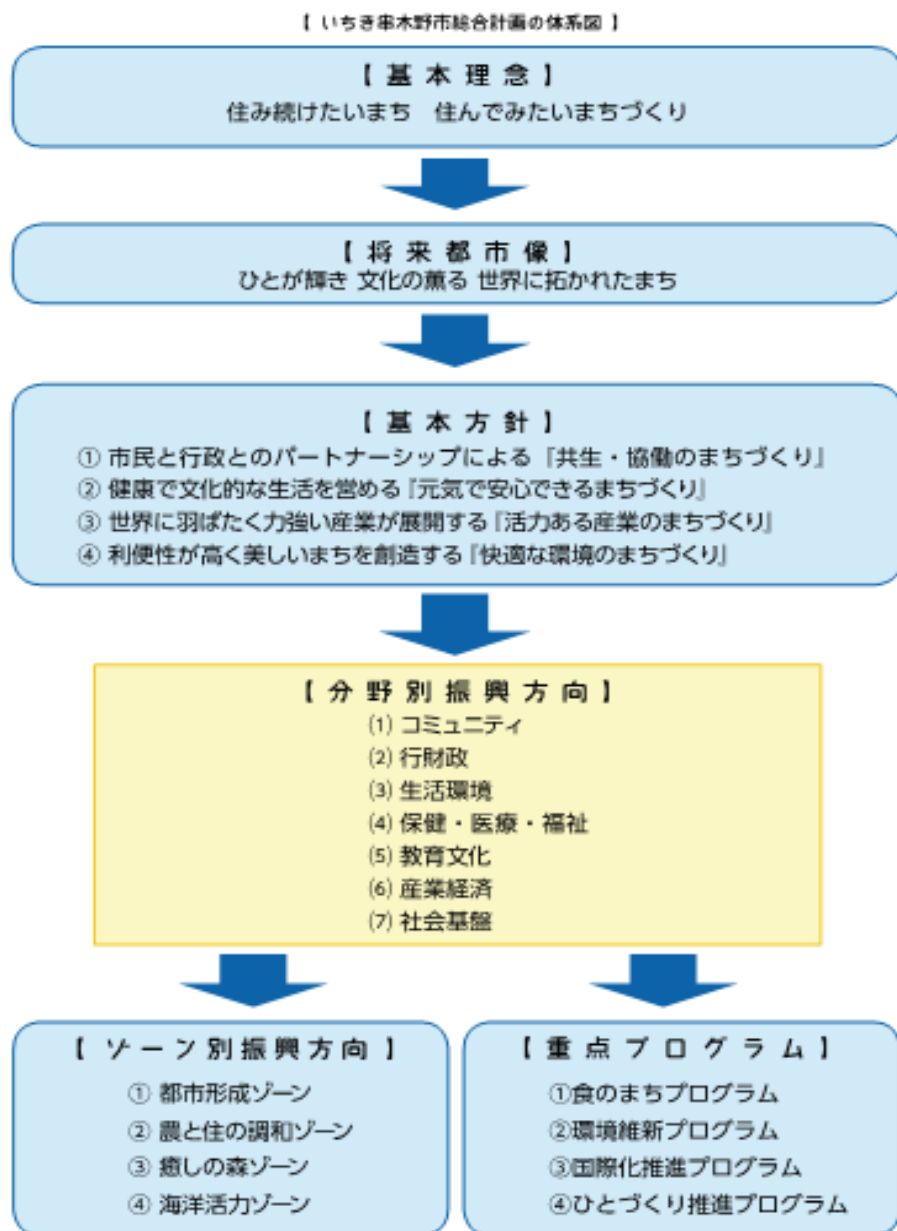
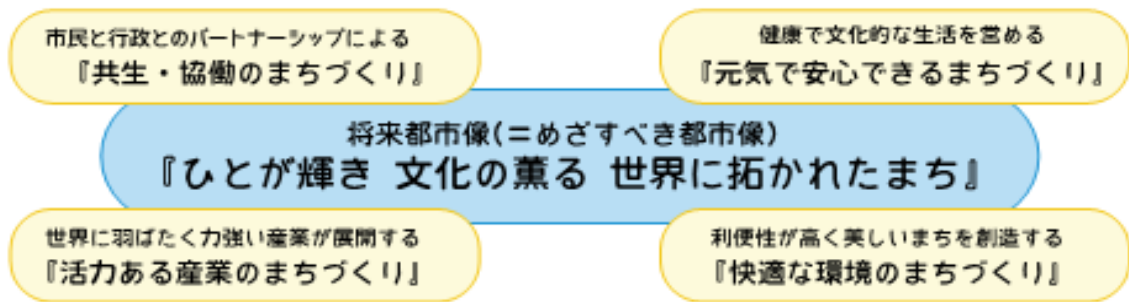


出典：『いちき串木野市都市計画マスタープラン』 p. 33

### 2) 『いちき串木野市第 2 次総合計画』における基本構想

平成 29 年 3 月には、『第 1 次総合計画』を見直した、『いちき串木野市第 2 次総合計画』が公表された。基本方針の「④利便性が高く美しいまちを創造する『快適な環境のまちづくり』」では、まちの活力の保持や近郊の緑地及び農地の保全のための手段としてコンパクトシティの推進が掲げられている。

図表 1 - 8 まちづくりの基本構想



出典：『いちき串木野市第2次総合計画』p. 11

## 第2章 いちき串木野市の都市構造の評価





## 第2章 いちき串木野市の都市構造の評価

### 1. 調査概要

- ・調査目的：いちき串木野市の都市構造のコンパクトさを多角的見地から評価するとともに、生活利便性、健康さ、安全さなど、都市生活の快適さを評価することで、都市構造の問題点を客観的に明らかにする。
- ・評価方法：国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成26年8月）を基本としつつ、その他関連するデータを合わせて評価する。

図表2-1 各評価分野における評価軸

	評価軸	評価指標の例
① 生活 利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■適切な居住機能の誘導                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること</li> </ul> </li> <li>■都市機能の適正配置                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること</li> <li>■公共交通サービス水準の向上                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>一公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
② 健康 ・ 福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■徒歩行動の増加と健康の増進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること</li> <li>一それにより市民の健康が増進すること</li> </ul> </li> <li>■都市生活の利便性の向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩きやすい環境の形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること</li> </ul> </li> </ul>
③ 安全 ・ 安心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■安全性の高い地域への居住の誘導                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること</li> </ul> </li> <li>■歩行環境の安全性の向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一都市内において安全な歩行者環境が確保されていること</li> </ul> </li> <li>■市街地の安全性の確保                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること</li> </ul> </li> <li>■市街地の荒廃化の抑制                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること</li> </ul> </li> <li>■健全な不動産市場の形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること</li> </ul> </li> </ul>
		◎市民が適切な行政サービスを受用できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること
取組の方向性		<ul style="list-style-type: none"> <li>■都市経営の効率化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること</li> </ul> </li> <li>■安定的な税収の確保                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること</li> <li>一地価が維持、増進すること</li> </ul> </li> </ul>
⑥ エネルギー /低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	
	取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運輸部門における省エネ化・低炭素化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること</li> </ul> </li> <li>■民生部門における省エネ化・低炭素化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること</li> </ul> </li> </ul>

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月）



図表 2 - 2 基本となる評価指標と算出方法

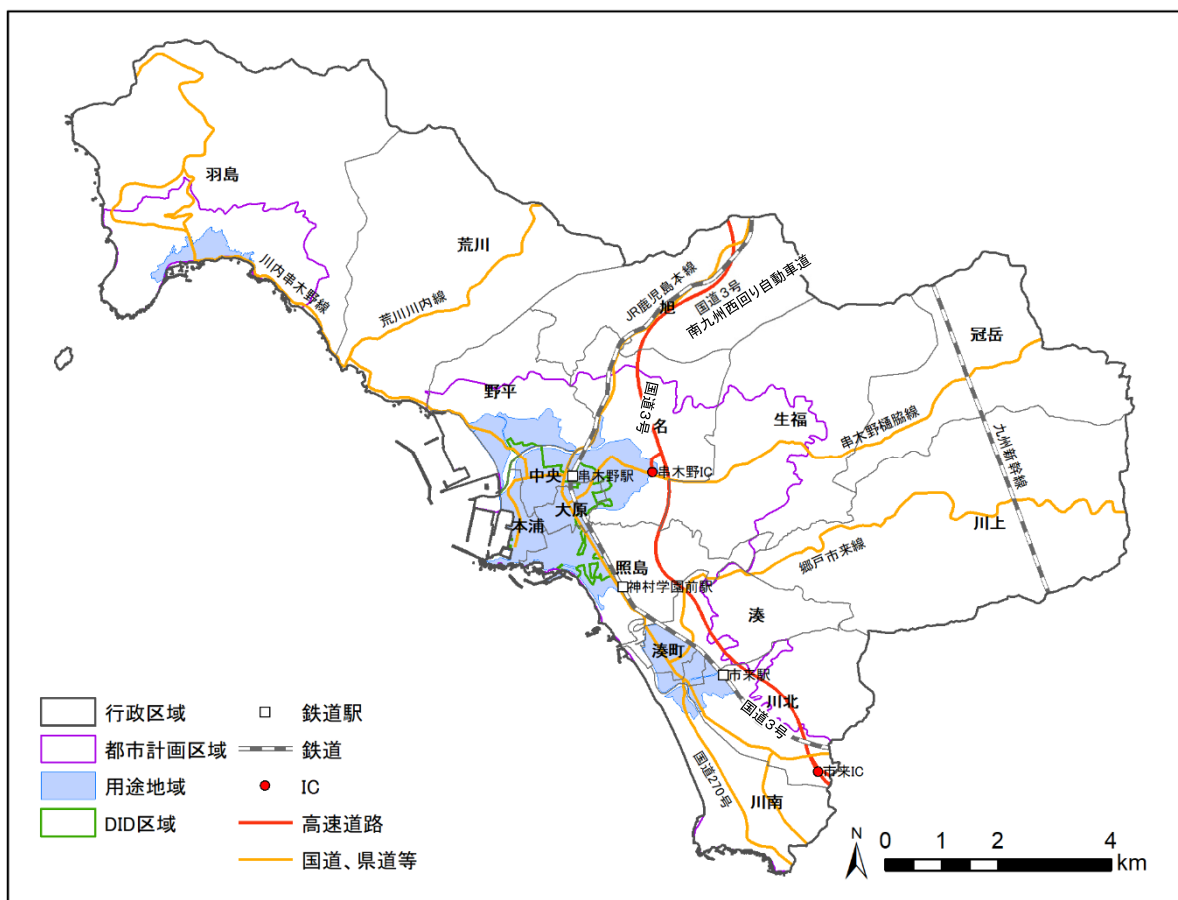
評価分野・評価軸		評価指標 (■:代表指標、□:■の代替指標、補完指標)		単位	算出方法
① 生活利便性	居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏充足率		%	各施設の徒歩圏の全てが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出 (徒歩圏:バス停は300m、その他は800m)
		■居住を誘導する区域における人口密度		人/ha	居住を誘導する区域を設定し、当該区域における人口密度を算出
		■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	医療施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
			福祉	%	福祉施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
			商業	%	商業施設を有するメッシュの中心から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
		■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率		%	運行頻度が片道30本/日以上サービス水準を有する鉄道駅又はバス停の徒歩圏(鉄道については半径800m、バス停については半径300m)に居住する人口を都市の総人口で除して算出
	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合		%	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合	
	都市機能の適正配置	■生活サービス施設の徒歩圏域における平均人口密度	医療	人/ha	医療施設から半径800mの圏域に該当する各メッシュの人口密度を算出し、その平均値を算出
			福祉	人/ha	福祉施設から半径800m圏域に該当するメッシュについて、それぞれの人口密度を算出してその平均値を算出
			商業	人/ha	商業施設を有する各メッシュの人口密度を算出し、その平均値を算出
公共交通の利用促進	■公共交通の機関分担率		%	「鉄道分担率」と「バス分担率」を集計して算出	
	□市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ/日	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ(台キロ/日)を都市の総人口で除して算出	
	□通勤・通学時の公共交通分担率		%	利用交通手段「鉄道」及び「バス」利用者数を総数で除して算出	
	■公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	鉄道駅から半径800m、及びバス停から半径300mの圏域に該当するメッシュについてそれぞれの人口密度を算出してその平均値を算出	
② 健康・福祉	徒歩行動の増加と市民の健康の増進	■メタボリックシンドロームとその予備軍の割合		%	メタボリックシンドロームとその予備軍の該当者数を受診者数で除して算出
		□人口10万人あたり糖尿病入院患者数		人	糖尿病入院患者数を都市人口で除して算出
		■徒歩と自転車の機関分担率		%	「徒歩分担率」と「自転車分担率」を集計して算出
	都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合		%	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
		■高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率		%	高齢者福祉施設の半径1km圏域の65歳以上人口を、都市の65歳以上総人口で除して算出
		■保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率		%	保育所の半径800m圏域の0~4歳人口を、都市の0~4歳総人口で除して算出
		■買い物への移動手段における徒歩の割合		%	「私事目的」の代表交通手段分担率の「徒歩・その他」を集計
	歩きやすい環境の形成	□歩道整備率		%	歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出
		■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合		%	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
		□公園緑地の徒歩圏人口カバー率(居住を誘導する区域)		%	都市公園の位置(代表点)から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
③ 安全・安心	市街地の安全性の確保	■市民一人あたりの交通事故死者数		人	1万人あたり死者数
		■最寄り緊急避難場所までの平均距離		m	最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	市街地荒廃化の抑制	■空き家率		%	空き家数(その他住宅)を住宅総数で除して算出
④ 地域経済	サービス産業の活性化	■従業者一人当たり第三次産業売上高		百万円	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出
		■従業人口密度(都市機能を誘導する区域)		人/ha	都市機能を誘導する区域に該当するメッシュにおける従業者人口密度の平均値を算出
	健全な不動産市場の形成	■都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)		万円/㎡	都市全域における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出
		■都市機能を誘導する区域における小売商業床効率		万円/㎡	都市機能を誘導する区域に該当するメッシュにおける小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出
■平均住宅地価(居住を誘導する区域)		千円/㎡	居住を誘導する区域内の用途区分が住宅地に該当する公示地価の平均値を算出		
⑤ 行政運営	都市経営の効率化	□市民一人当たりの歳出額		千円	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
		□財政力指数		-	財政力指数
	安定的な税収の確保	■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)		千円	市町村民税及び固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出
⑥ 運輸部門の省エネ・低炭素化 / エネルギー / 民生部門の省エネ・低炭素化	運輸部門の省エネ・低炭素化	■市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	小型車の自動車交通量(走行台キロ/日)に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO <sub>2</sub> 排出係数(ガソリン)を乗じて、年換算してCO <sub>2</sub> 排出量を算出
		■家庭部門における一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	家庭部門CO <sub>2</sub> 排出量/人口
	民生部門の省エネ・低炭素化	■業務部門における従業者一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	業務部門CO <sub>2</sub> 排出量/従業者人口

## 2. 都市の概要

### 1) 都市概要

- ・市全体の面積は 11,204ha であり、森林が約 7 割を占めるなど、自然的土地利用が大半を占めている。また、都市計画区域は 2,982ha（市全域の 26.6%）指定されており、そのうち用途地域が 721ha 指定されている。
- ・市内 16 地区全てにおいて自治公民館や各種団体等が連携する「まちづくり協議会」が組織され、「地区まちづくり計画」に基づく活動が展開されている。
- ・主な交通機能としては、JR 鹿児島本線に 3 つの駅が設置され、主要幹線道路として南九州西回り自動車道と国道 3 号等が整備されているほか、串木野新港をはじめとした 5 つの漁港を有している。

図表 2 - 3 都市概要図

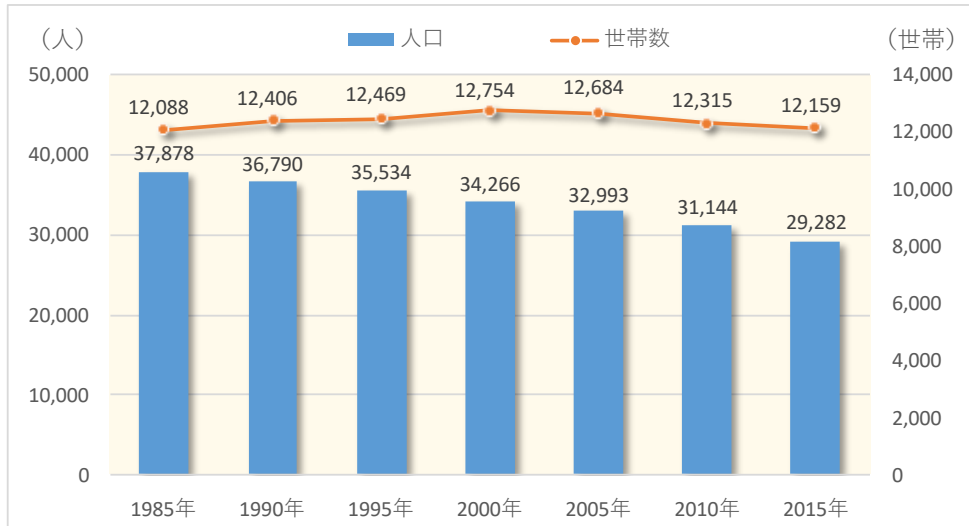


## 2) 人口・世帯数

### ①総人口・世帯数

- ・人口は、1985年（昭和60年）から30年間で8,596人（23%）減少し、2015年（平成27年）は29,282人となっている。
- ・世帯数は2000年（平成12年）の12,754世帯をピークに減少に転じ、2015年（平成27年）は12,159世帯となっている。

図表2-4 人口・世帯数の推移



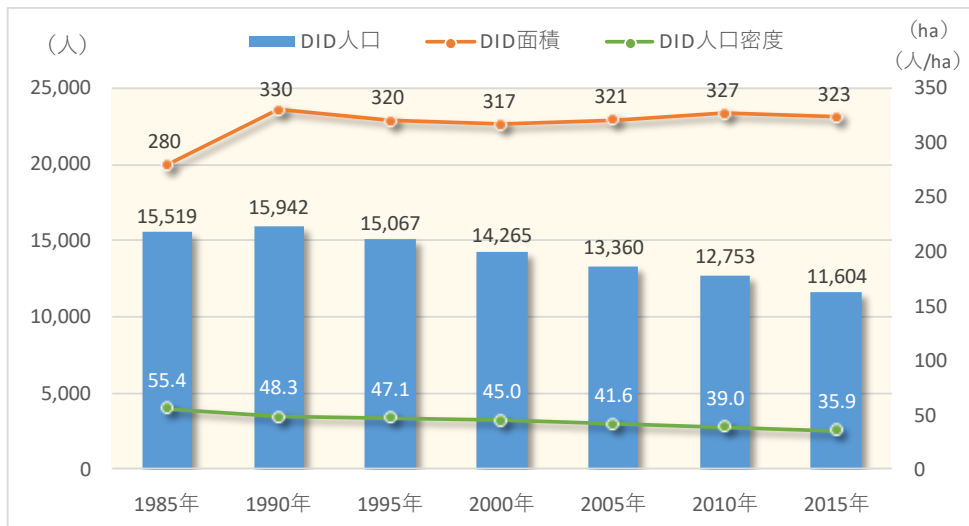
出典：国勢調査

### ②DID人口・面積

- ・DID人口・面積ともに1990年（平成2年）をピークに減少に転じ、2015年（平成27年）は11,604人、323haとなっている。なお、面積は2000年（平成12年）以降微増した結果、人口密度は35.9人/haまで低下している。

※DID（人口集中地区）：原則として人口密度が40人/ha以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、5,000人以上を有する地域

図表2-5 DID人口・面積の推移

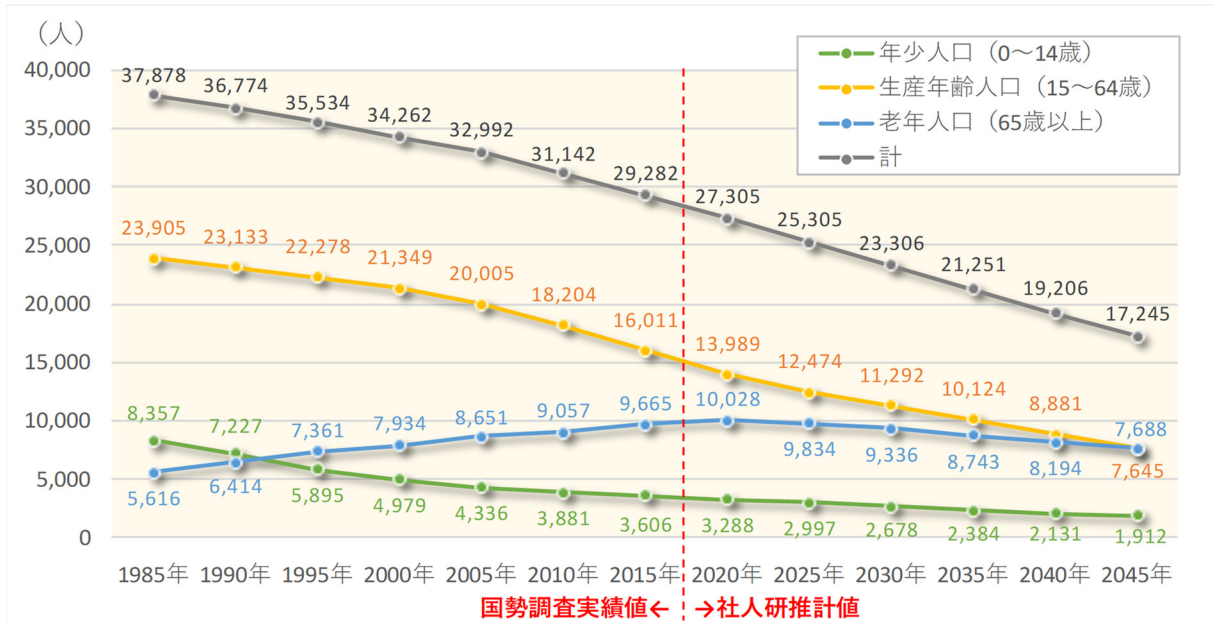


出典：国勢調査

### ③年齢3区分別の将来人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計では、2045年の総人口が17,245人（対2015年：▲12,037人、▲41%）になると予測されている。
- ・年齢構成は、少子高齢化が更に進み、2045年には年少人口が11%、生産年齢人口が44%、老年人口が45%を占め、65歳以上の人口が最も多くなると予測されている。

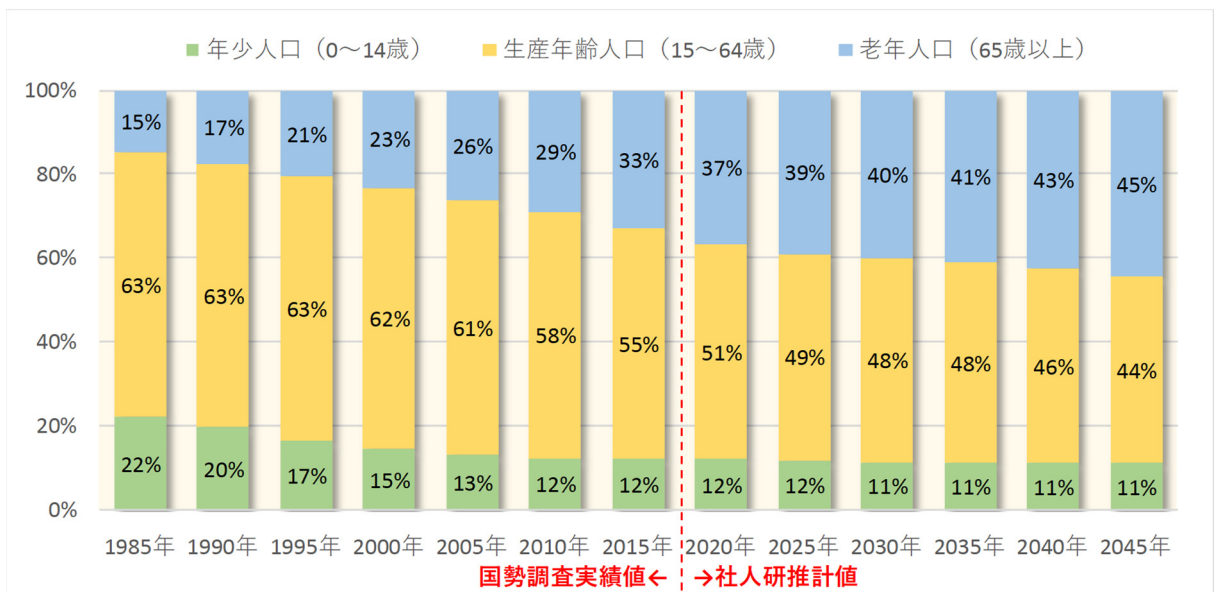
図表2-6 年齢3区分別人口の推移



※「計」には年齢不詳を除くため、市全体の人口とは異なる

出典：1985~2015年（実績値）国勢調査、2020年以降（推計値）国立社会保障・人口問題研究所

図表2-7 年齢3区分別人口割合の推移



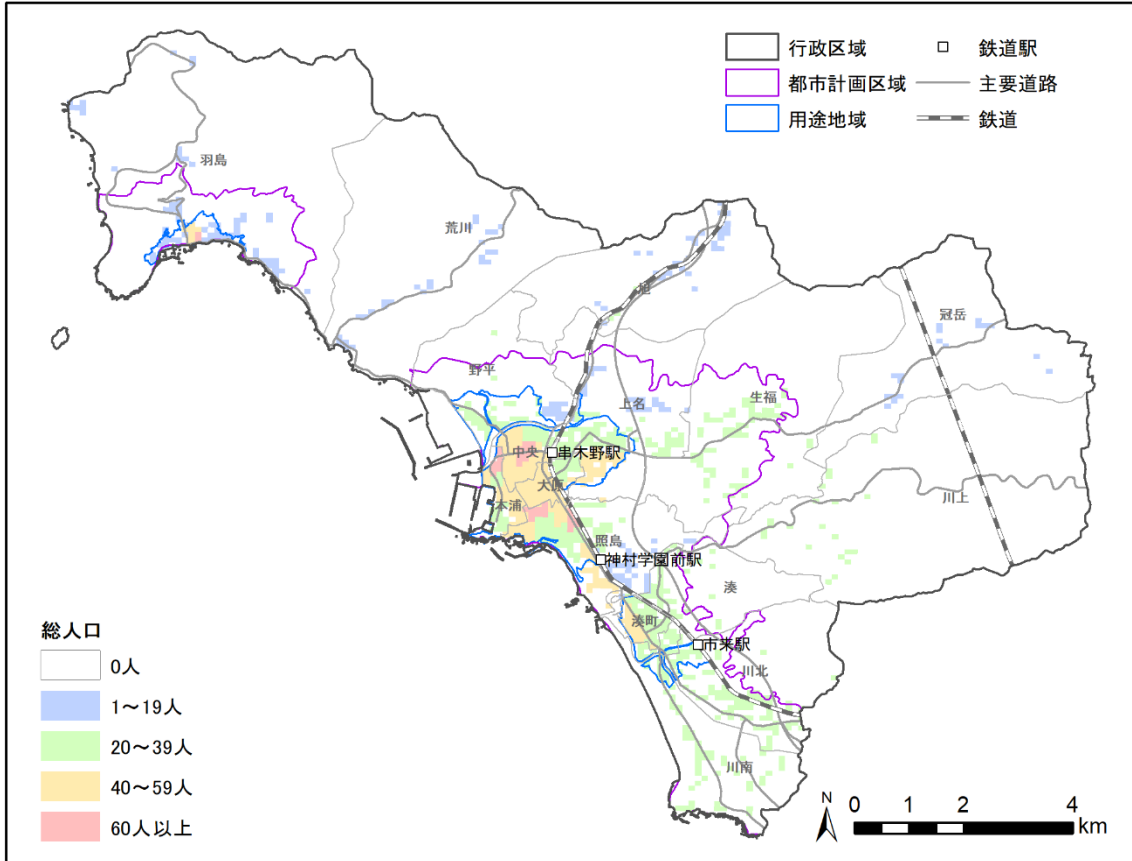
出典：1985~2015年（実績値）国勢調査、2020年以降（推計値）国立社会保障・人口問題研究所

### 3) 地区別人口

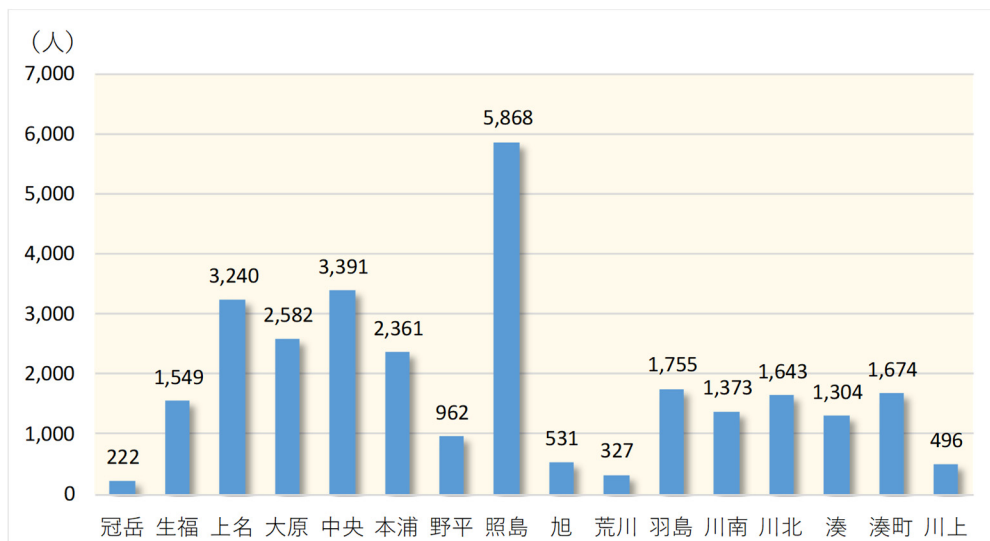
#### ①人口

・「照島」が5,868人（市全体の20%）と最も人口が多く、次いで「中央」が3,391人（12%）、「上名」が3,240人（11%）、「大原」が2,582人（9%）、「本浦」が2,361人（8%）であり、市街地に半数人口が集約している。

図表 2 - 8 2015年人口（100mメッシュ）



図表 2 - 9 2015年地区別人口



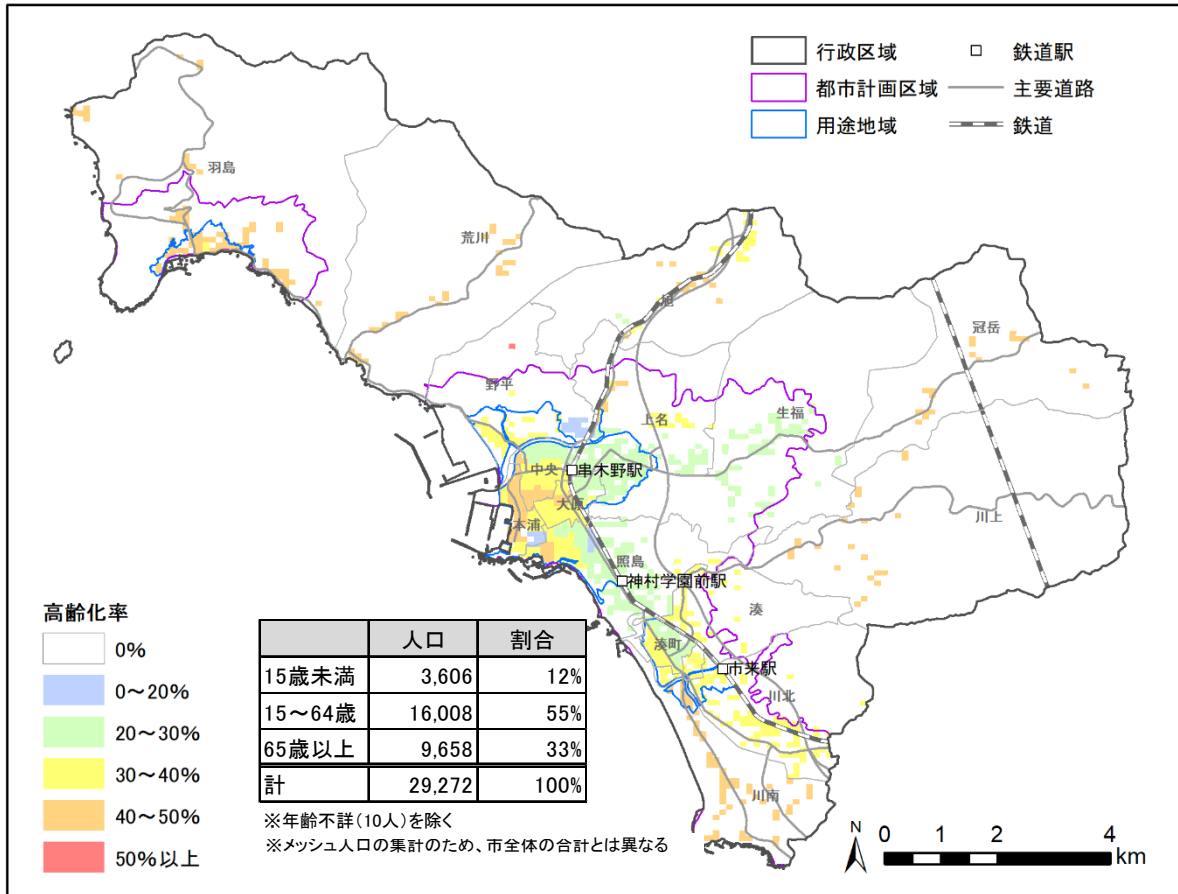
※まぐろ本町（2人）、西薩町（2人）を除く

出典：国勢調査

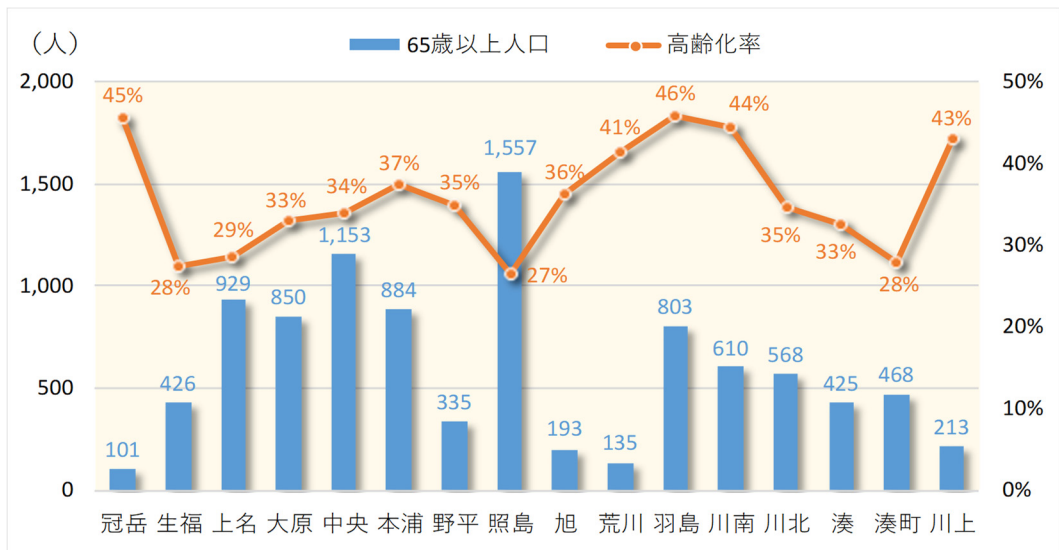
## ②高齢化率

・「羽鳥」、「荒川」、「冠岳」、「川上」、「川南」などの山間部や市西部、市南部では高齢化率が40～50%と高いほか、「本浦」も約40%の高齢化率となる一方、「照島」、「湊町」、「生福」、「上名」では30%未満と他地区に比べ低くなっている。

図表2-10 2015年高齢化率(100mメッシュ)



図表2-11 2015年地区別高齢化率

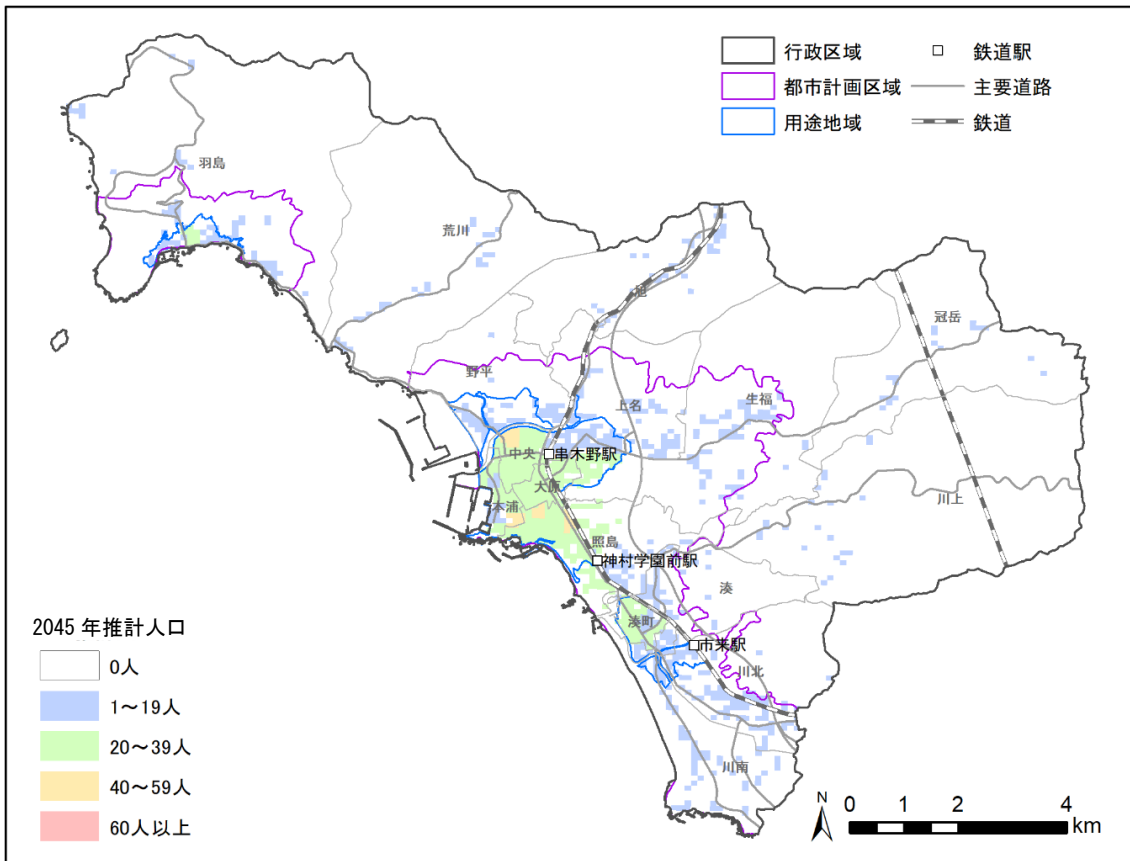


出典：国勢調査

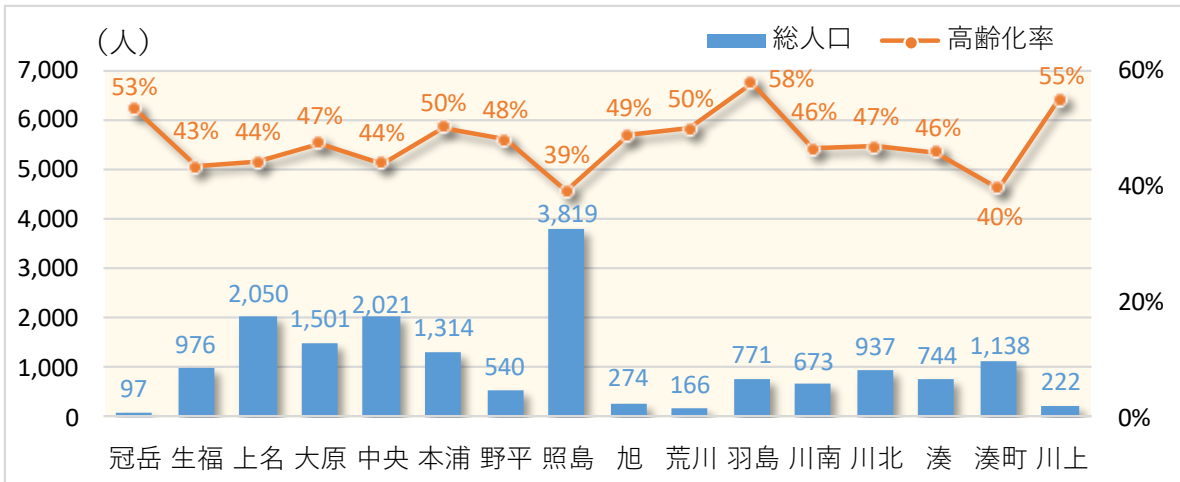
### ③地区別の将来人口

- これまでの傾向で推移した場合、各地区の人口は3～6割減少し、特に「冠岳（222人→97人）」、「羽島（1,755人→771人）」の減少率が大きいと予測されるほか、中心部でも40人を超える人口が集中した地区はほとんど見られなくなる。
- 高齢化率もすべての地区で増加し、「羽島」、「川上」、「冠岳」、「本浦」、「荒川」では50%を超えると予測される。

図表 2 - 12 2045 年将来人口（100mメッシュ）



図表 2 - 13 地区別の将来人口及び将来高齢化率（2045年）



出典：国土交通省国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツールを用いて作成

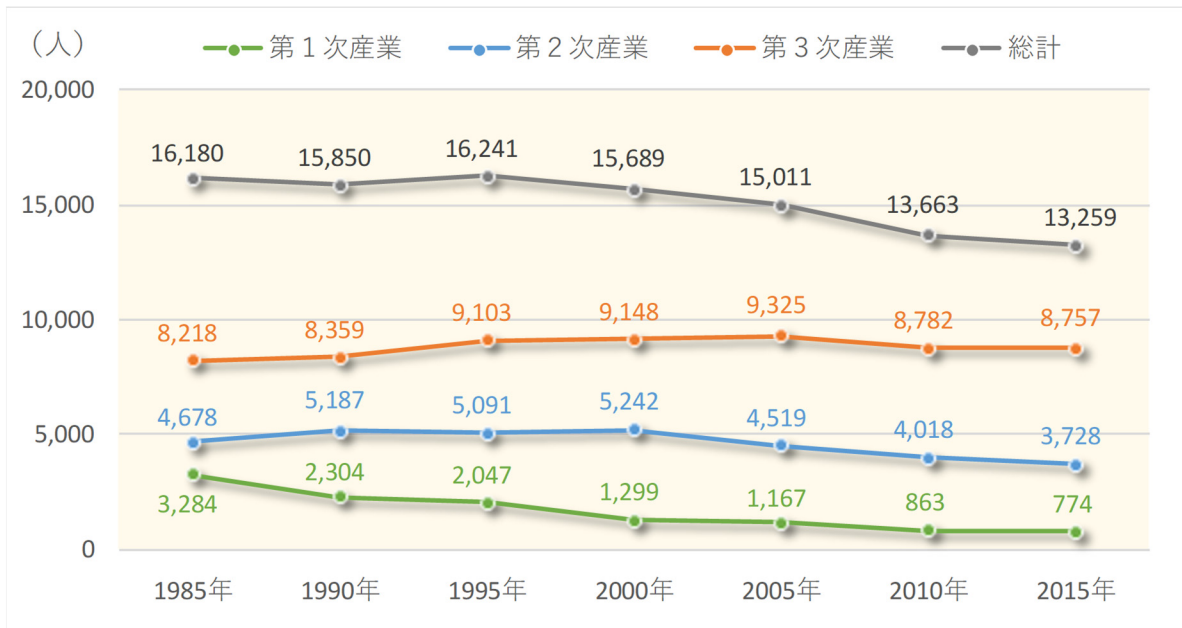


#### 4) 産業

##### ①産業区分別就業者数

- ・2015年（平成27年）の就業者数は13,259人であり、第1次産業が774人（6%）、第2次産業が3,728人（28%）、第3次産業が8,757人（66%）となっている。
- ・まぐろ漁業に代表される水産業のまちであるとともに、「つけあげ」、「ちりめん」などの水産加工品、地下水を利用した「焼酎」や温暖な気候がもたらす「ポンカン」、「サワーポメロ」、「早掘りばれいしょ」のほか、「ハム製品」などの豊富な特産品を有している。

図表2 - 14 産業3区分別就業者数の推移



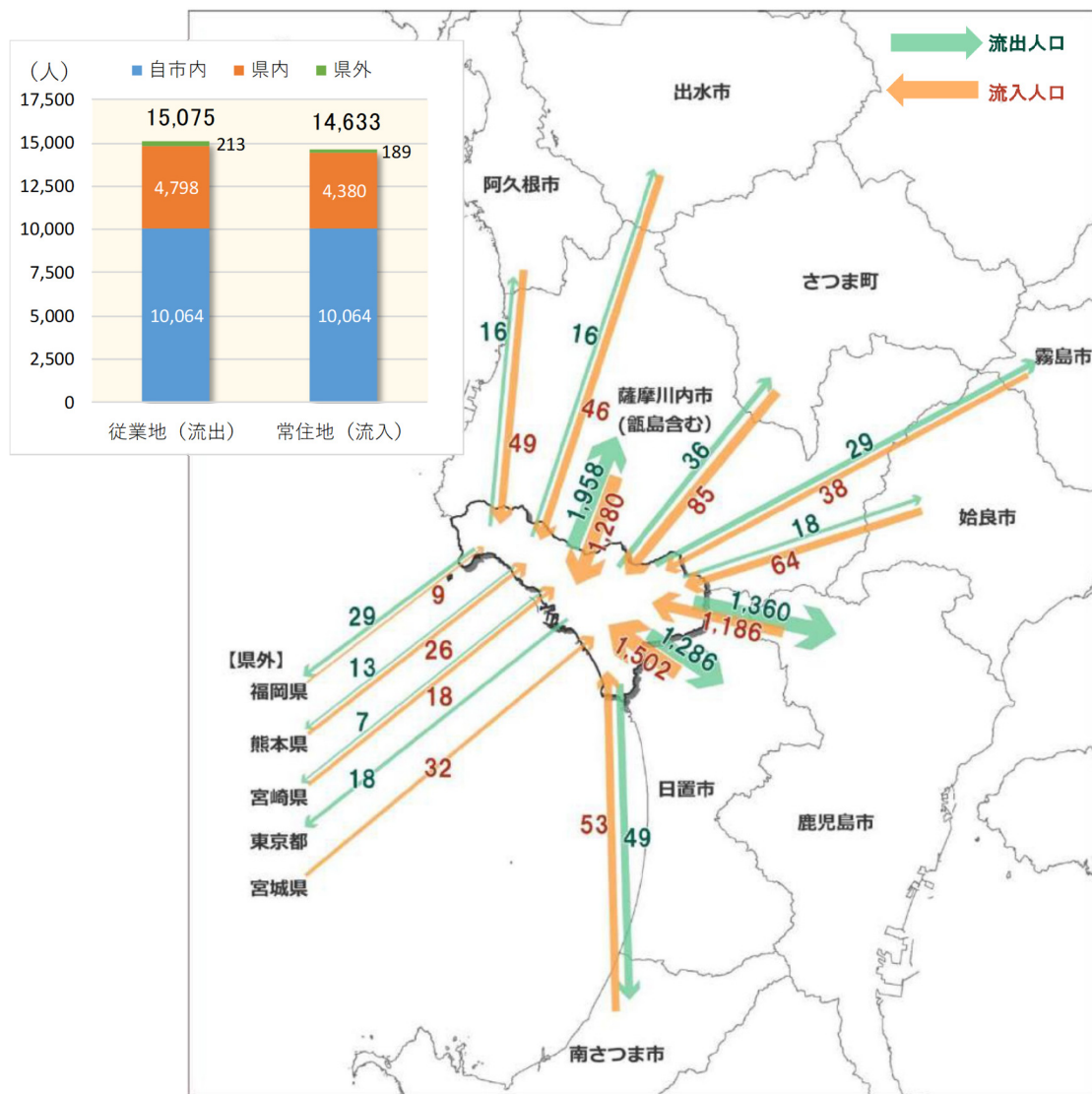
出典：国勢調査



## ②通勤・通学人口

- ・通勤・通学人口を見ると、自市内が約70%を占め、流出・流入ともに県内が約30%、県外が1%となっている。
- ・流出・流入先は、隣接する「薩摩川内市」、「日置市」や「鹿児島市」への通勤・通学が多くなっており、特に「薩摩川内市」への流出が多い。

図表 2 - 15 通勤・通学人口（流出・流入）



※主な流出・流入先を記載しており、合計値とは合わない

出典：いちき串木野市地域公共交通網形成計画

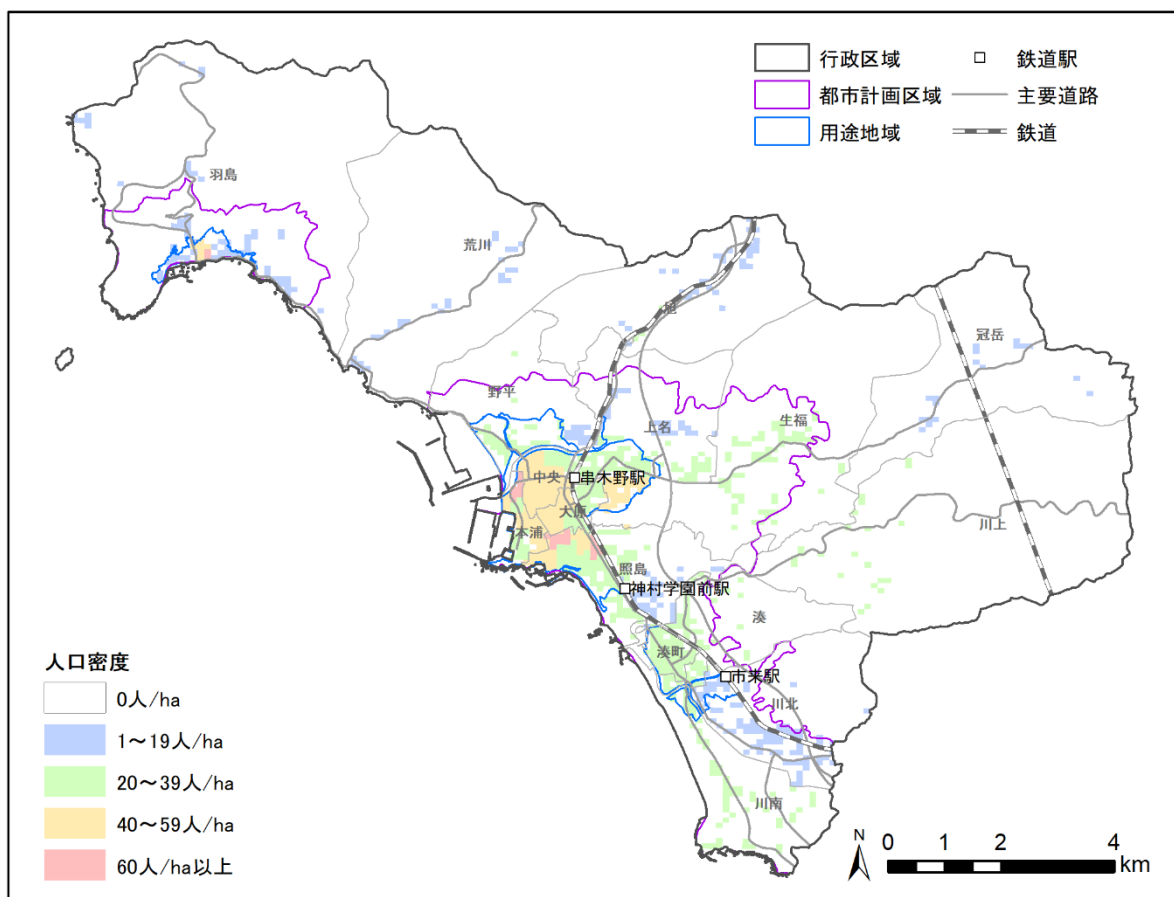
### 3. 生活利便性

#### 1) 居住機能の適切な誘導、都市機能の適正配置

##### ① 居住を誘導する区域（用途地域）における人口密度

- 用途地域内の人口は 19,892 人（全体の 68%）であり、人口密度は 27.6 人/ha となっている。
- 用途地域内の地区別の人口密度を見ると、「中央」が最も高く 39.2 人/ha、次いで「照島」が 36.6 人/ha、「大原」が 35.7 人/ha となっている。

図表 2 - 16 2015 年人口密度（100mメッシュ）



地区別人口密度（人/ha）

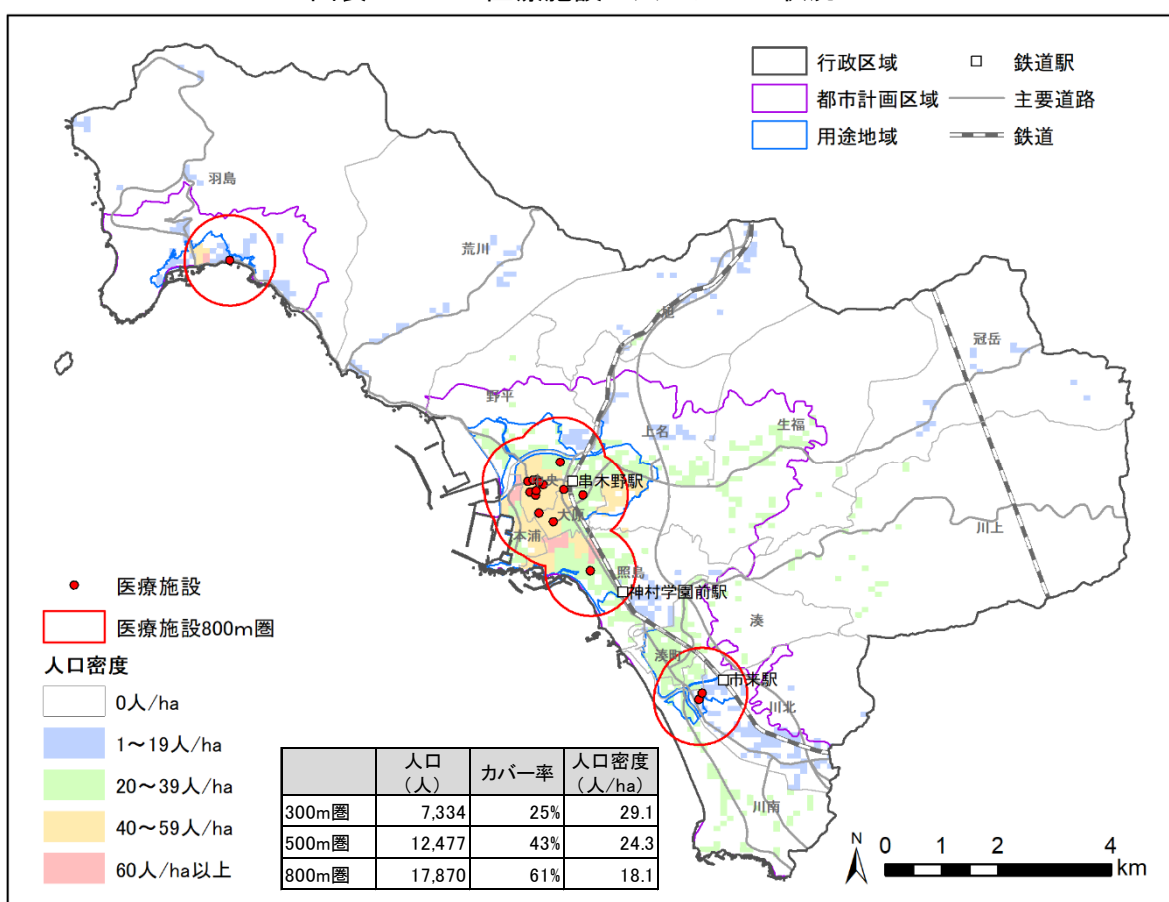
	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
用途地域	-	-	19.7	35.7	39.2	35.4	8.3	36.6	-	-	16.5	13.6	8.8	15.0	29.8	-	25.6

②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率・人口密度 -生活サービス施設の徒歩圏に居住する市民比率-

②-1. 医療施設（病院（内科又は外科）、診療所）

- ・医療施設から300m圏の人口カバー率は25%（7,334人、29.1人/ha）、500m圏では43%（12,477人、24.3人/ha）、800m圏では61%（17,870人、18.1人/ha）となっている。
- ・地区別のカバー率（800m圏）は、「大原」、「中央」が100%、「本浦」が92%となっている一方、0%の地区も多数見られる。
- ・カバー圏域内の人口密度（800m圏）は、「中央」、「本浦」が最も高くそれぞれ36.0人/ha、次いで「大原」が34.2人/haと高くなっている。

図表2-17 医療施設の人口カバー状況



【地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	0%	4%	77%	90%	26%	0%	16%	0%	0%	12%	7%	13%	6%	0%	0%	25%
500m圏	0%	0%	22%	97%	100%	63%	15%	48%	0%	0%	31%	17%	21%	23%	2%	0%	43%
800m圏	0%	0%	52%	100%	100%	92%	61%	78%	0%	0%	56%	25%	29%	40%	32%	0%	61%

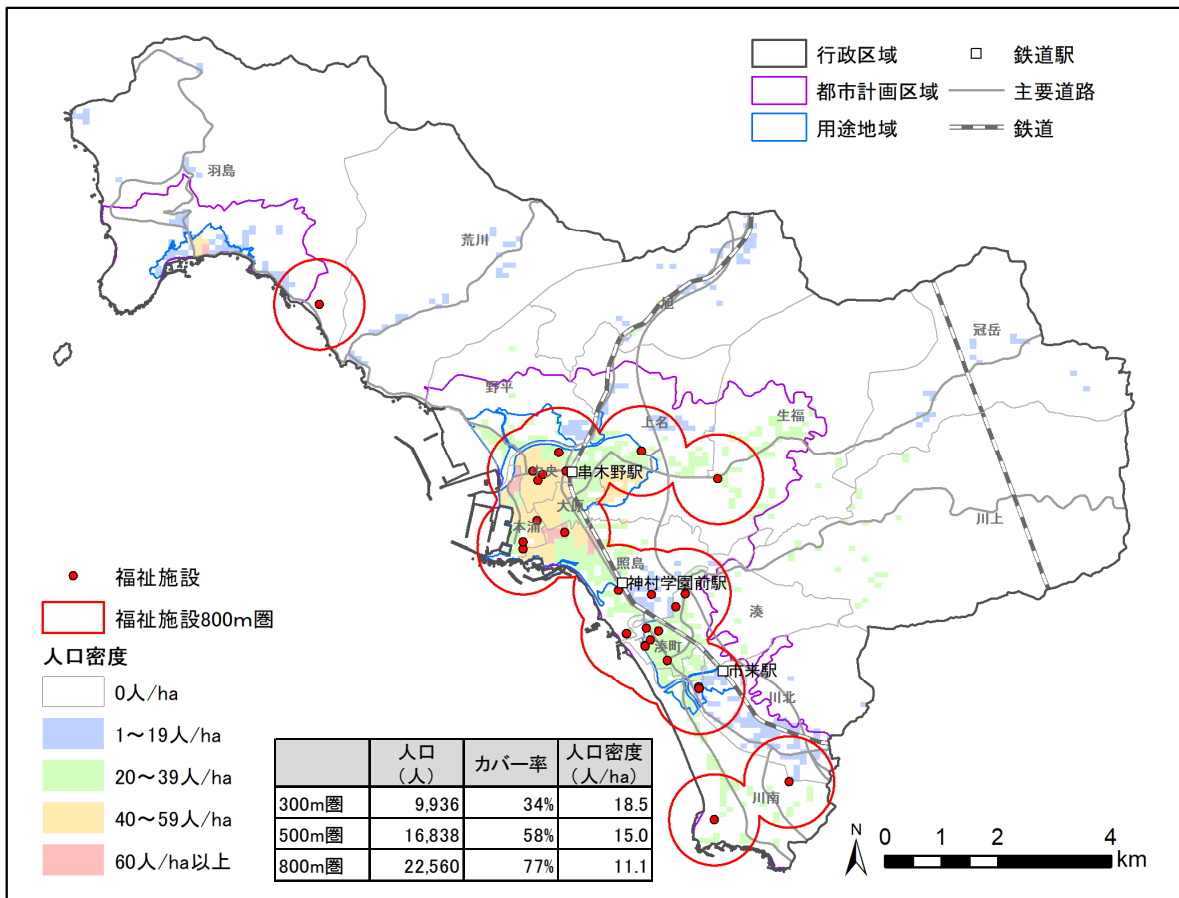
【地区別平均人口密度（人/ha）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0.0	0.0	21.7	36.9	37.4	40.3	0.0	34.1	0.0	0.0	11.4	18.3	7.6	13.6	0.0	0.0	29.1
500m圏	0.0	0.0	22.5	34.6	36.0	38.4	5.3	33.4	0.0	0.0	11.6	9.6	5.9	14.1	32.3	0.0	24.3
800m圏	0.0	0.0	18.4	34.2	36.0	36.0	6.2	25.6	0.0	0.0	7.1	6.0	5.4	9.3	29.0	0.0	18.1

②-2. 福祉施設（通所系施設・訪問系施設・小規模多機能施設）

- 福祉施設から300m圏の人口カバー率は34%（9,936人、18.5人/ha）、500m圏では58%（16,838人、15.0人/ha）、800m圏では77%（22,560人、11.1人/ha）となっている。
- 地区別のカバー率（800m圏）は、「大原」、「中央」、「本浦」、「湊町」が100%となっている一方、「冠岳」、「旭」、「荒川」、「川上」はカバー率が0%となっている。
- カバー圏域内の人口密度（800m圏）は、「中央」が最も高く36.0人/ha、次いで「大原」が34.2人/ha、「本浦」が30.8人/haとなっている。

図表2-18 福祉施設の人口カバー状況



【地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	9%	12%	33%	77%	57%	0%	38%	0%	0%	1%	13%	15%	37%	84%	0%	34%
500m圏	0%	19%	35%	80%	100%	85%	13%	70%	0%	0%	1%	43%	30%	75%	98%	0%	58%
800m圏	0%	28%	83%	100%	100%	100%	58%	97%	0%	0%	6%	82%	50%	89%	100%	0%	77%

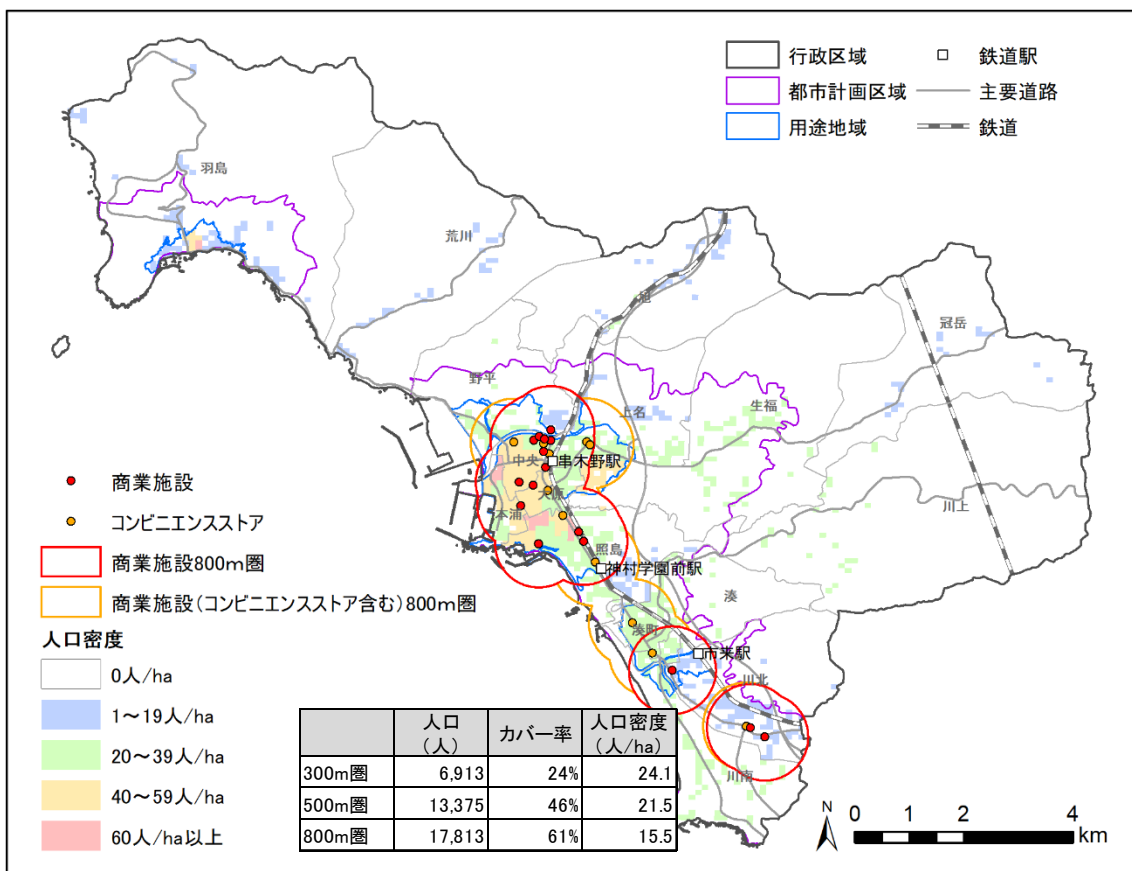
【地区別平均人口密度（人/ha）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0.0	5.4	10.3	39.9	37.9	34.5	4.2	19.7	0.0	0.0	0.5	3.6	7.3	9.8	30.1	0.0	18.5
500m圏	0.0	4.4	10.6	37.1	36.0	31.7	6.4	19.7	0.0	0.0	0.3	3.6	6.0	10.0	28.8	0.0	15.0
800m圏	0.0	3.1	9.8	34.2	36.0	30.8	6.0	17.1	0.0	0.0	1.0	3.6	5.2	7.0	28.8	0.0	11.1

②-3. 商業施設（専門スーパー、総合スーパー、百貨店）

- ・商業施設から 300m圏の人口カバー率は 24%（6,913 人、24.1 人/ha）、500m圏は 46%（13,375 人、21.5 人/ha）、800m圏は 61%（17,813 人、15.5 人/ha）となっている。なお、コンビニエンスストアを含むと 300m圏のカバー率は 38%、500m圏は 61%、800m圏は 75%となっている。
- ・地区別のカバー率（800m圏）は、「大原」、「中央」、「本浦」が 100%となっている一方、0%の地区も多数見られる。
- ・カバー圏域内の人口密度（800m圏）は、「中央」が最も高く 36.0 人/ha、次いで「本浦」が 34.8 人/ha、「大原」が 34.2 人/ha となっている。

図表 2 - 19 商業施設の人口カバー状況



【地区別人口カバー率（コンビニエンスストアを除く）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	0%	5%	48%	65%	21%	7%	35%	0%	0%	0%	8%	29%	5%	0%	0%	24%
500m圏	0%	0%	14%	81%	93%	67%	23%	73%	0%	0%	0%	19%	62%	21%	3%	0%	46%
800m圏	0%	0%	36%	100%	100%	100%	45%	84%	0%	0%	0%	31%	89%	37%	34%	0%	61%

【地区別平均人口密度（人/ha）（コンビニエンスストアを除く）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0.0	0.0	15.7	40.7	34.7	38.5	3.9	30.5	0.0	0.0	0.0	9.1	7.2	15.9	0.0	0.0	24.1
500m圏	0.0	0.0	15.2	37.7	37.1	37.9	4.1	28.7	0.0	0.0	0.0	5.1	7.5	17.2	32.3	0.0	21.5
800m圏	0.0	0.0	13.1	34.2	36.0	34.8	4.6	22.6	0.0	0.0	0.0	3.4	5.6	10.6	29.8	0.0	15.5

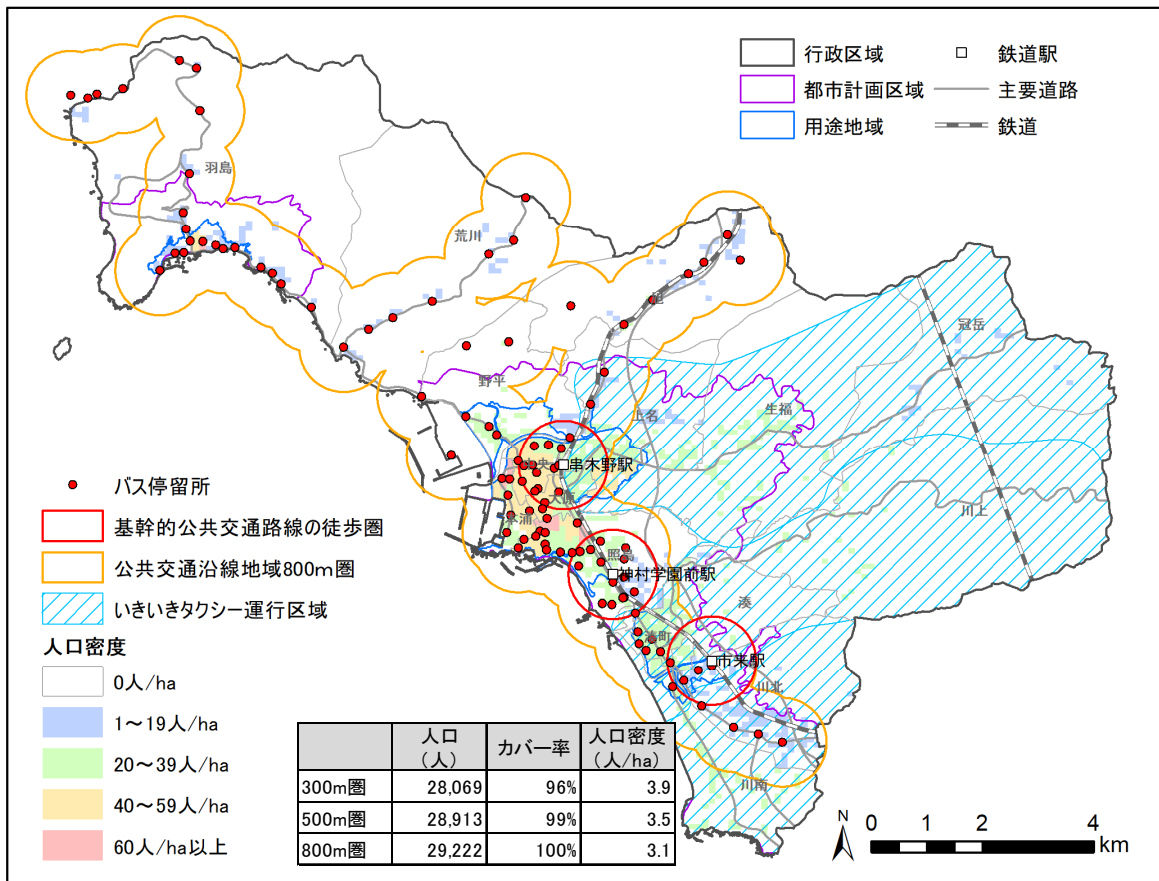
【地区別人口カバー率（コンビニエンスストアを含む）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	0%	21%	77%	84%	21%	19%	52%	0%	0%	0%	8%	32%	24%	64%	0%	38%
500m圏	0%	0%	46%	95%	100%	72%	43%	84%	0%	0%	0%	19%	65%	41%	97%	0%	61%
800m圏	0%	0%	79%	100%	100%	100%	80%	99%	0%	0%	0%	31%	90%	68%	100%	0%	75%

## ②-4. 公共交通

- ・基幹的公共交通（運行頻度が片道 30 本/日以上 of JR 駅）からのカバー率は 32%（9,302 人）となっており、全てのバス停から 300m、駅から 800m 圏のカバー率は 73%（21,334 人）となっている。なお、全ての公共交通から 300m 圏のカバー率は 96%、500m 圏は 99%、800m 圏は 100%となっている。
- ・地区別のカバー率（800m 圏）を見ると、全ての地域で 9 割を超えるが、基幹的公共交通に限定すると「中央」、「大原」以外はカバー率が低い。
- ・カバー圏域内の人口密度（800m 圏）は、「中央」が最も高く 36.0 人/ha、次いで「大原」が 34.2 人/ha、「本浦」が 30.8 人/ha となっている。

図表 2 - 20 公共交通（駅・バス停）の人口カバー状況



【基幹的公共交通の地区別人口カバー率（片道 30 本/日以上 of JR 駅から 800m）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
カバー率	0%	0%	36%	69%	74%	0%	7%	44%	0%	0%	0%	6%	27%	34%	13%	0%	32%

【公共交通沿線地域の地区別人口カバー率（いきいきタクシーの区域も含む）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m 圏	100%	100%	99%	98%	100%	100%	68%	95%	67%	77%	88%	100%	99%	100%	100%	100%	96%
500m 圏	100%	100%	99%	100%	100%	100%	86%	99%	89%	97%	96%	100%	99%	100%	100%	100%	99%
800m 圏	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

【公共交通沿線地域の地区別平均人口密度（人/ha）】

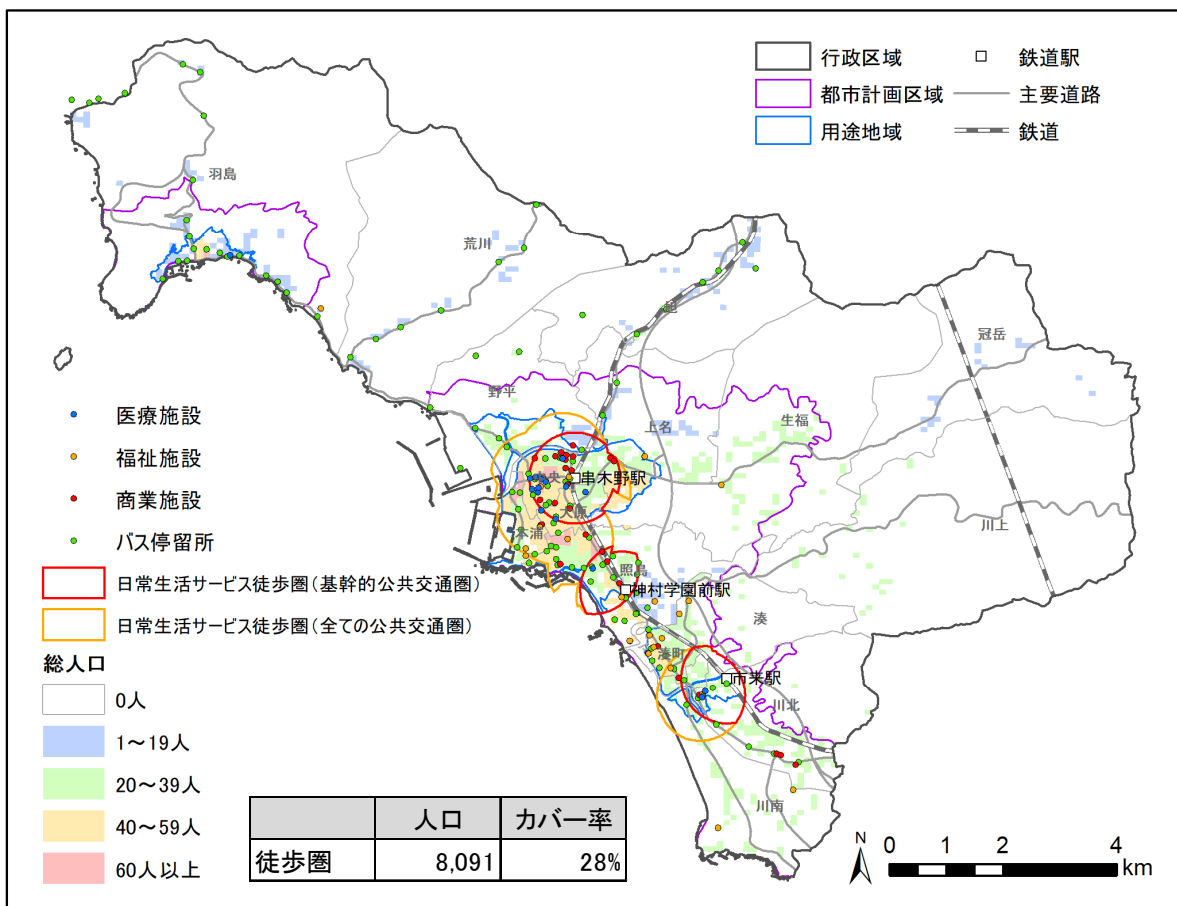
	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m 圏	0.3	1.5	5.7	34.2	36.0	33.7	3.9	17.2	1.7	1.1	4.0	3.2	2.8	3.5	28.8	0.3	3.9
500m 圏	0.3	1.5	5.3	34.2	36.0	31.7	2.6	15.6	1.0	0.7	2.3	3.2	2.8	3.5	28.8	0.3	3.5
800m 圏	0.3	1.5	5.0	34.2	36.0	30.8	2.1	14.4	0.7	0.4	1.6	3.2	2.8	3.5	28.8	0.3	3.1



②-5. 日常生活サービス機能

- ・医療施設、福祉施設、商業施設（各 800m圏）の徒歩圏及び基幹的公共交通路線（運行頻度が片道 30 本/日以上以上のバス停、駅）の徒歩圏の全てが重複する日常生活サービスの徒歩圏の人口カバー率は 28%（8,091 人）となっており、全国平均の 24%、5 万人未満の都市の 17%に比べ高い割合となっている。
- ・なお、上記のうち全ての公共交通のバス停・駅から徒歩圏とした場合、日常生活サービス機能の 300m圏人口カバー率は 11%、500m圏では 33%、800m圏では 56%となる。
- ・地区別のカバー率（基幹的公共交通圏）は、「大原」、「中央」が約 70%となる一方、0%の地区が多数見られる。

図表 2 - 21 日常生活サービス機能の人口カバー状況



【日常生活サービス（基幹的公共交通圏）の地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
カバー圏	0%	0%	32%	69%	74%	0%	7%	29%	0%	0%	0%	6%	23%	27%	12%	0%	28%

【日常生活サービス（全ての公共交通圏）の地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	0%	2%	25%	63%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	10%	5%	0%	0%	11%
500m圏	0%	0%	11%	76%	100%	52%	12%	28%	0%	0%	0%	16%	18%	21%	2%	0%	33%
800m圏	0%	0%	41%	100%	100%	92%	58%	77%	0%	0%	0%	23%	26%	40%	32%	0%	56%

## 2) 公共交通の利用促進

### ①公共交通の機関分担率

- ・通勤・通学に利用する交通手段は「自家用車（自分で運転）」が最も多く 68.3%となっており、他の交通手段と比べて割合が高い。
  - ・公共交通では「鉄道」が最も多く 2.6%、次いで「路線バス」が 2.0%、「送迎バス」が 1.1%となっており、公共交通の合計が 7.0%となっている。
- (なお、調査方法が異なるため正確な比較はできないが、公共交通の機関分担率は、全国平均が 15%、5 万人未満の都市が 4 %となっている)

図表 2 - 22 公共交通の機関分担率 (2018 年アンケート調査を基にした算出)

		トリップ数				加重平均	機関分担率
		買い物	病院	通勤・通学	合計		
公共交通	鉄道	36	26	20	82	27	2.6%
	路線バス	34	42	10	86	21	2.0%
	送迎バス	9	70	7	86	11	1.1%
	いきいきバス	21	19	1	41	9	0.9%
	いきいきタクシー	9	7	0	16	4	0.4%
		109	164	38	311	72	7.0%
公共交通以外	自家用車(自分で運転)	1,044	987	427	2,458	703	68.3%
	自家用車(家族の送迎)	219	220	27	466	108	10.5%
	徒歩	121	90	38	249	73	7.1%
	自転車	51	29	21	101	33	3.3%
	オートバイ(原付を含む)	29	26	9	64	18	1.7%
	一般タクシー	30	41	3	74	15	1.5%
	その他	14	7	1	22	6	0.6%
	1,508	1,400	526	3,434	956	93.0%	
計	1,617	1,564	564	3,745	1,028	100.0%	

※一般的な「交通機関分担率」の調査は行われていないため、2018 年度に実施したアンケート調査をもとに、利用した交通機関の割合と利用頻度を掛け合わせたものを「トリップ」と位置づけ、各移動目的のトリップを加重平均したものを「機関分担率」として算出した。そのため、全国平均値等とは調査方法が異なることから、正確な比較を行うことはできず、あくまで参考値として示すものである（以下、アンケート調査結果を用いた評価は同様の扱い）

※2018 年のアンケート調査結果は、回答者の約6割が 65 歳以上の高齢者であるため、「徒歩」「自転車」等の割合が低くなるなどの偏りが生じている

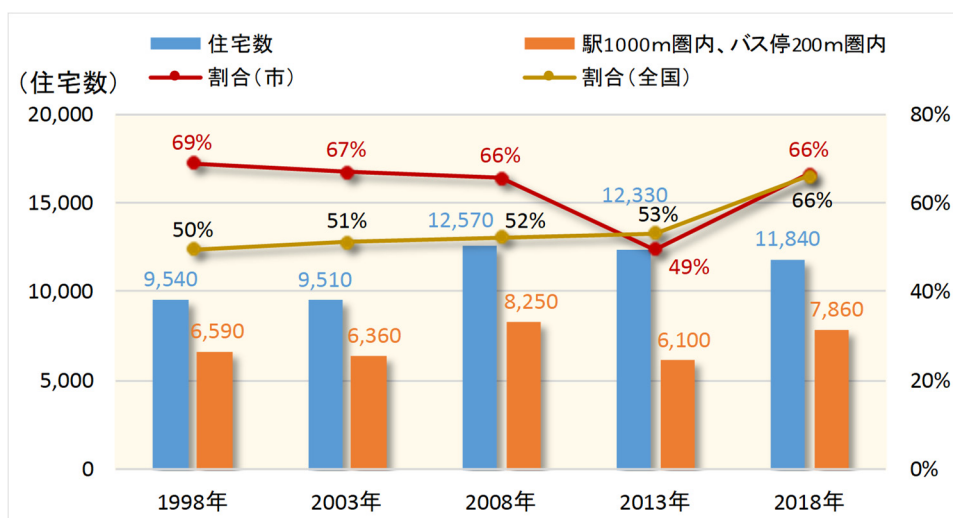
出典：いちき串木野公共交通に関する意識調査（2018 年）



## ②公共交通の利便性の高いエリアに存する住宅の割合

- ・公共交通の利便性の高いエリア内の住宅（駅まで100m圏内、バス停まで200m圏内）は、2008年（平成20年）から2013年（平成25年）にかけて8,250件から6,100件に減少したことにより、その割合が66%から49%に減少している（※バス路線の再編などの影響と想定）。なお、2013年時点の全国値は53%、全国平均は56%、人口5万人未満の都市は52%であり、公共交通の利便性の高いエリアの住宅集積は低い。

図表2 - 23 公共交通の利便性の高いエリアに存する住宅割合の推移



※1998年、2003年は合併前の旧串木野市のみの値（旧市来町は含まない）

※2011年に「いきいきバス」市来地域の路線が廃止→「いきいきタクシー」が運行開始

※2018年は住宅数ではなく普通世帯数の値

出典：住宅・土地統計調査

## ③市民一人当たりの自動車利用状況

- ・市民一人当たりの自動車走行距離は15.5台キロ/人となっており、全国平均の15.8台キロ/人、5万人未満の都市の19.6台キロ/人と比べ短くなっている。

図表2 - 24 市民一人当たりの自動車走行台キロの比較

	いちき串木野市	人口5万未満都市	全国
区間延長×24時間自動車類交通量(台キロ)	452,787		
人口(人)	29,282		
一人当たりの自動車総走行台キロ(台キロ/人)	15.5	19.6	15.8

出典：H27 交通センサス

#### ④通勤・通学時の公共交通分担率

- ・国勢調査（2010年）では、通勤・通学時の公共交通分担率は9.2%であり、全国平均の15%と比べると低いものの、5万人未満の都市は9%であり、ほぼ同様の割合となっている。
- ・2018年アンケート調査結果では、通勤・通学に利用する交通手段は「自家用車（自分で運転）」が最も多く75.7%を占め、「自家用車（家族の送迎）」の4.8%を合わせると約8割が自家用車により移動している。
- ・公共交通利用者は全体の6.7%となっており、内訳としては「鉄道」が3.5%、「路線バス」が1.8%、「送迎バス」が1.2%となっている。

図表2 - 25 通勤・通学時の公共交通の機関分担率（2010年国勢調査）

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
通勤・通学時の公共交通分担率(%)	9.2	9	15

出典：国勢調査（2010年）

図表2 - 26 通勤・通学時の公共交通の機関分担率（2018年アンケート調査結果）

		トリップ数	機関分担率
公共交通	鉄道	20	3.5%
	路線バス	10	1.8%
	送迎バス	7	1.2%
	いきいきバス	1	0.2%
	いきいきタクシー	0	0.0%
		38	6.7%
公共交通以外	自家用車（自分で運転）	427	75.7%
	徒歩	38	6.7%
	自家用車（家族の送迎）	27	4.8%
	自転車	21	3.7%
	オートバイ（原付を含む）	9	1.6%
	一般タクシー	3	0.5%
	その他	1	0.2%
	526	93.3%	
計	564	100.0%	

※アンケート回答者の約6割が65歳以上のため、結果に偏りが生じていると推測される

出典：いちき串木野公共交通に関する意識調査（2018年）

#### 4. 健康・福祉

##### 1) 徒歩行動の増加と市民の健康の増進

###### ①糖尿病入院患者数

・いちき串木野市を含む鹿児島医療圏における人口10万人当たりの糖尿病入院患者数は29.4人であり、全国平均の25人と比べ多くなっている。

図表2-27 糖尿病入院患者数(2017年)

	いちき串木野市	人口5万未満都市	全国
10万人あたり糖尿病入院患者数	29.4	—	25

※鹿児島医療圏の値

出典：H29患者調査

###### ②内臓脂肪症候群(メタボリックシンドローム)とその予備軍の割合

・特定健康診査受診者のうち、内臓脂肪症候群(メタボリックシンドローム)の該当者が19%(555人)、その予備軍の該当者が12%(347人)であり、合わせて31%(902人)となっており、全国平均の27%に比べ高くなっている。

図表2-28 内臓脂肪症候群(メタボリックシンドローム)該当者等の比較(2017年)

	いちき串木野市(H29)		全国(H28)	
	人	割合	人	割合
内臓脂肪症候群該当者数	555	19%	4,067,456	15%
内臓脂肪症候群予備群者数	347	12%	3,259,013	12%
計	902	31%	7,326,469	27%

特定健康診査受診者数	2,936	—	27,559,428	—
------------	-------	---	------------	---

出典：市提供データ、特定健診・特定保健指導の実施状況(厚生労働省)

### ③徒歩と自転車の機関分担率

・2018年アンケート調査結果では、買い物、病院、通勤・通学における移動手段は、「徒歩」は7.1%、「自転車」は3.3%であり、合わせて10.4%となっている。

(なお、調査方法が異なるため正確な比較はできないが、徒歩・自転車の機関分担率は、全国平均が30%、5万人未満の都市が21%となっている)

図表2-29 公共交通の機関分担率(再掲)

	トリップ数				加重平均	機関分担率	
	買い物	病院	通勤・通学	合計			
公共交通	鉄道	36	26	20	82	27	2.6%
	路線バス	34	42	10	86	21	2.0%
	送迎バス	9	70	7	86	11	1.1%
	いきいきバス	21	19	1	41	9	0.9%
	いきいきタクシー	9	7	0	16	4	0.4%
		109	164	38	311	72	7.0%
公共交通以外	自家用車(自分で運転)	1,044	987	427	2,458	703	68.3%
	自家用車(家族の送迎)	219	220	27	466	108	10.5%
	徒歩	121	90	38	249	73	7.1%
	自転車	51	29	21	101	33	3.3%
	オートバイ(原付を含む)	29	26	9	64	18	1.7%
	一般タクシー	30	41	3	74	15	1.5%
	その他	14	7	1	22	6	0.6%
	1,508	1,400	526	3,434	956	93.0%	
計	1,617	1,564	564	3,745	1,028	100.0%	

※アンケート回答者の約6割が65歳以上のため、結果に偏りが生じていると推測される

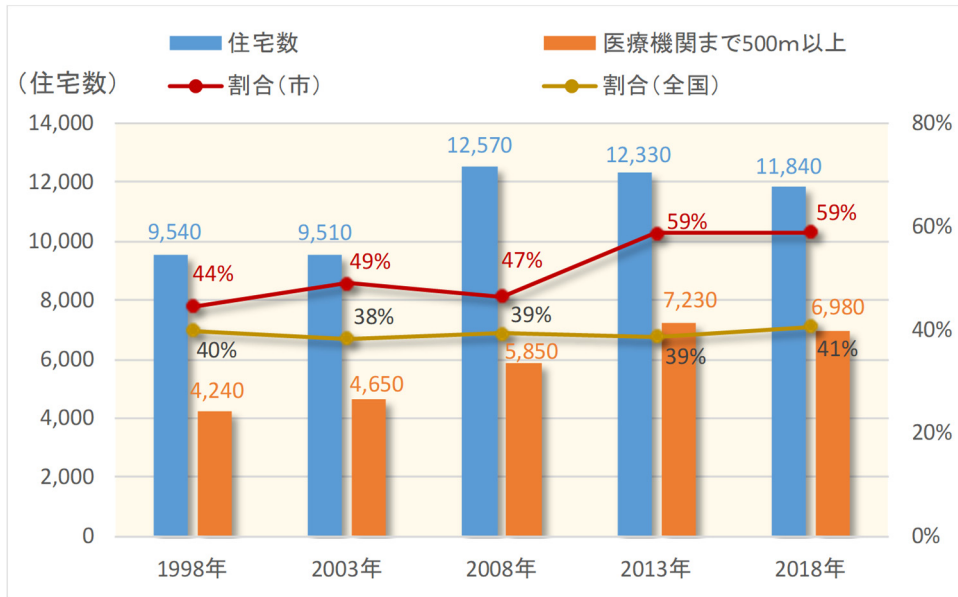
出典：いちき串木野公共交通に関する意識調査(2018年)

## 2) 都市生活の利便性向上

### ① 高齢者徒歩圏（500m）に医療機関がない住宅の割合

・「医療機関まで 500m以上」の住宅数は、2008 年から 2013 年にかけて 5,850 件から 7,230 件に増加したことにより、その割合が 47%から 59%に増加している。なお、2013 年時点の全国値は 39%であるが、全国平均は 58%とほぼ同様であり、人口 5 万人未満の都市は 68%であることから、徒歩圏内の医療機関は充実していると言える。

図表 2 - 30 高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅割合の推移



※1998年、2003年は合併前の旧串木野市のみの値（旧市来町は含まない）

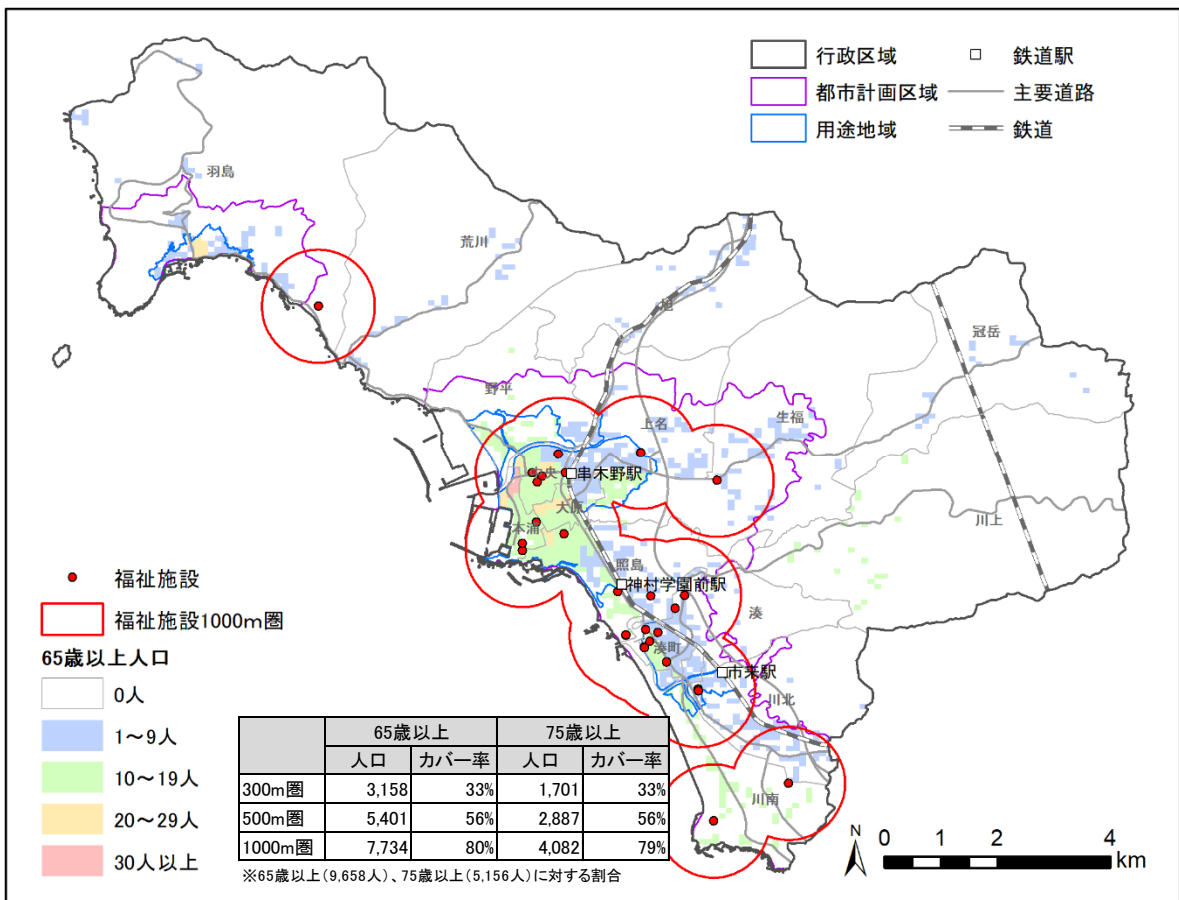
※2018年は住宅数ではなく普通世帯数の値

出典：住宅・土地統計調査

②高齢者福祉施設の中学校（1,000m）圏域における高齢人口カバー率

- ・ 高齢者福祉施設のカバー率は、300m圏が33%（65歳以上3,158人、75歳以上1,701人）、500m圏が56%（65歳以上5,401人、75歳以上2,887人）、1000m圏は80%（65歳以上7,734人、75歳以上4,082人）となっている。
- ・ 地区別のカバー率（1000m圏）では、「大原」、「中央」、「本浦」、「照島」、「湊町」が100%となっている一方、「冠岳」、「旭」、「川上」では0%となっている。

図表 2 - 31 高齢者福祉施設の人口カバー状況



【地区別人口カバー率（65歳以上）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	9%	12%	34%	77%	53%	0%	40%	0%	0%	1%	13%	15%	37%	87%	0%	33%
500m圏	0%	19%	34%	82%	100%	83%	11%	74%	0%	0%	1%	43%	30%	75%	98%	0%	56%
1000m圏	0%	49%	96%	100%	100%	100%	75%	100%	0%	1%	9%	92%	78%	94%	100%	0%	80%

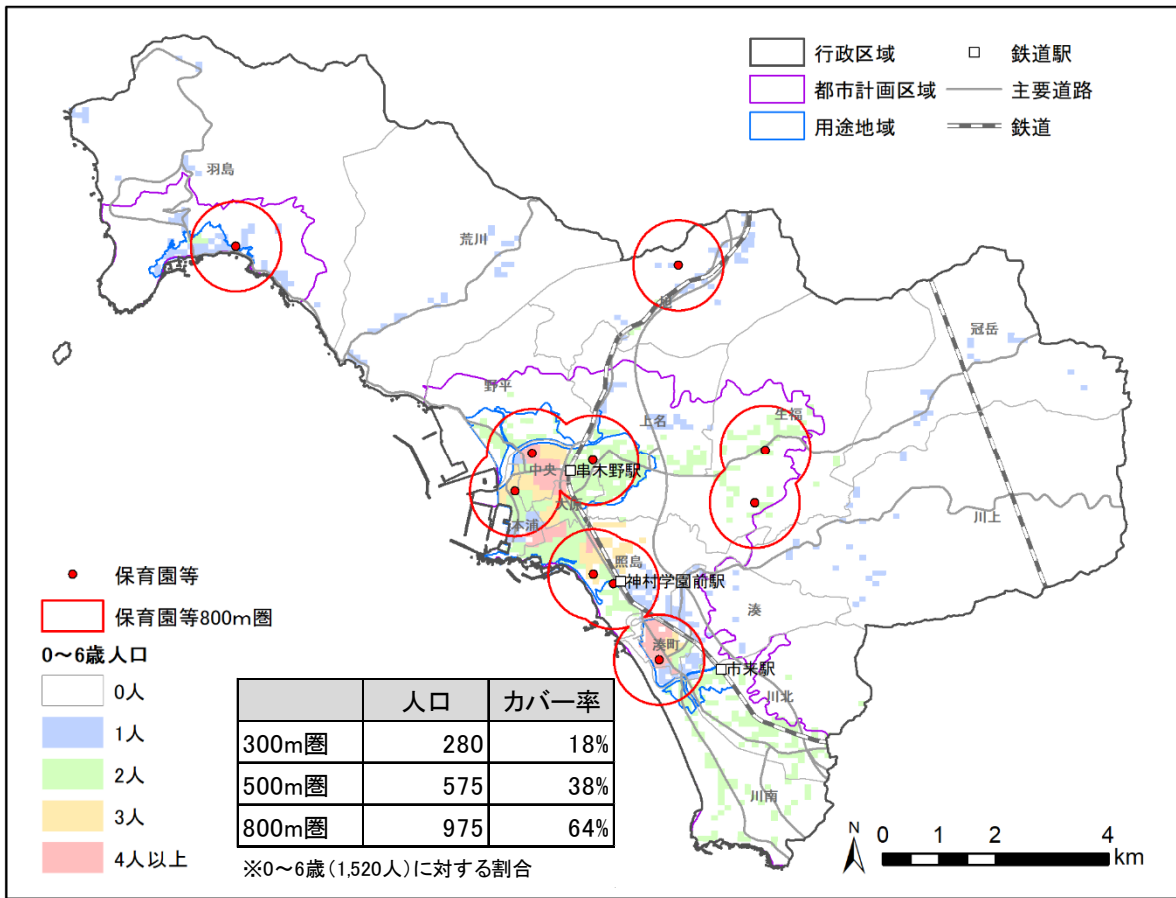
【地区別人口カバー率（75歳以上）】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	9%	12%	34%	80%	53%	0%	39%	0%	0%	1%	13%	15%	37%	88%	0%	33%
500m圏	0%	19%	34%	81%	100%	84%	10%	76%	0%	0%	1%	43%	30%	75%	98%	0%	56%
1000m圏	0%	49%	95%	100%	100%	100%	73%	100%	0%	1%	9%	92%	78%	94%	100%	0%	79%

### ③保育施設の徒歩圏人口カバー率

- ・保育施設（保育園・幼稚園・認定こども園）の0～6歳人口に対するカバー率は、300m圏が18%（280人）、500m圏が38%（575人）、800m圏が64%（975人）となっている。
- ・地区別のカバー率（800m圏）は、「中央」、「湊町」が100%であり、「生福」、「野平」、「照島」、「大原」、「上名」、「本浦」、「湊」なども50%以上となっている。

図表2 - 32 保育施設の人口カバー状況



【地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	25%	16%	1%	39%	30%	6%	17%	3%	0%	14%	0%	0%	7%	38%	0%	19%
500m圏	0%	50%	34%	16%	77%	44%	26%	34%	23%	0%	24%	1%	0%	19%	74%	0%	39%
800m圏	0%	86%	62%	67%	100%	56%	74%	68%	47%	0%	45%	10%	3%	50%	100%	0%	66%

#### ④買い物への移動手段における徒歩の割合

- ・2018年度アンケート調査結果では、買い物への移動手段は「自家用車（自分で運転）」が最も多く64.6%を占め、「自家用車（家族の送迎）」の13.5%を合わせると、約8割が自家用車により移動している。
  - ・その他の割合としては、「徒歩」が7.5%、「公共交通」が6.7%、「自転車」が3.2%となっている。
- （なお、調査方法が異なるため正確な比較はできないが、徒歩の割合は、全国平均が18%、5万人未満の都市が9%となっている）

図表2-33 買い物に行く時に利用する交通手段

		トリップ数	機関分担率
公共交通	鉄道	36	2.2%
	路線バス	34	2.1%
	いきいきバス	21	1.3%
	いきいきタクシー	9	0.6%
	送迎バス	9	0.6%
		109	6.7%
公共交通以外	自家用車（自分で運転）	1,044	64.6%
	自家用車（家族の送迎）	219	13.5%
	徒歩	121	7.5%
	自転車	51	3.2%
	一般タクシー	30	1.9%
	オートバイ（原付を含む）	29	1.8%
	その他	14	0.9%
		1,508	93.3%
計	1,617	100.0%	

※アンケート回答者の約6割が65歳以上のため、結果に偏りが生じていると推測される

出典：いちき串木野公共交通に関する意識調査（2018年）



### 3) 歩きやすい環境の形成

#### ①歩道整備率

・歩道整備率は47%（38km）となっており、全国平均の50%に比べ若干下回るものの、人口5万人未満の都市の45%と比べると上回っている。

図表 2-34 歩道整備率の比較

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
道路延長(km)	81		
歩道整備済み(km)	38		
歩道整備率(%)	47	45	50

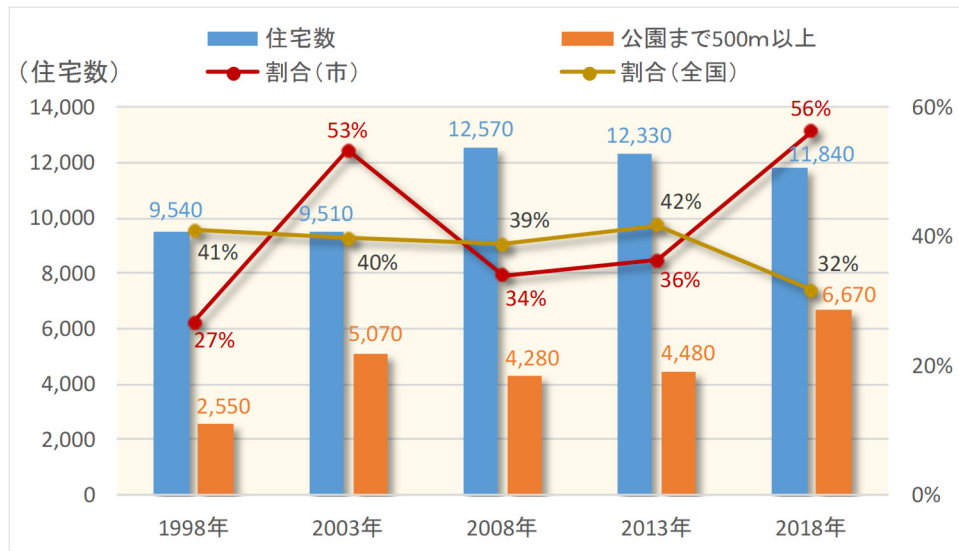
※道路延長、歩道整備済み延長は道路交通センサスの一般交通量調査対象道路（高速自動車国道・都市高速道路を除く）であり、市内全ての道路延長ではない

出典：H27 交通センサス

#### ②高齢者徒歩圏（500m）に公園がない住宅の割合

・「公園まで500m以上」の住宅数は、2008年から2013年にかけて若干増加しており、2013年では36%となっている。なお、全国値は42%、全国平均は55%、5万人未満の都市では60%であることから、徒歩圏内の公園整備は大幅に上回っている。

図表 2-35 高齢者徒歩圏に公園がない住宅割合の推移



※1998年、2003年は合併前の旧串木野市のみの値（旧市来町は含まない）

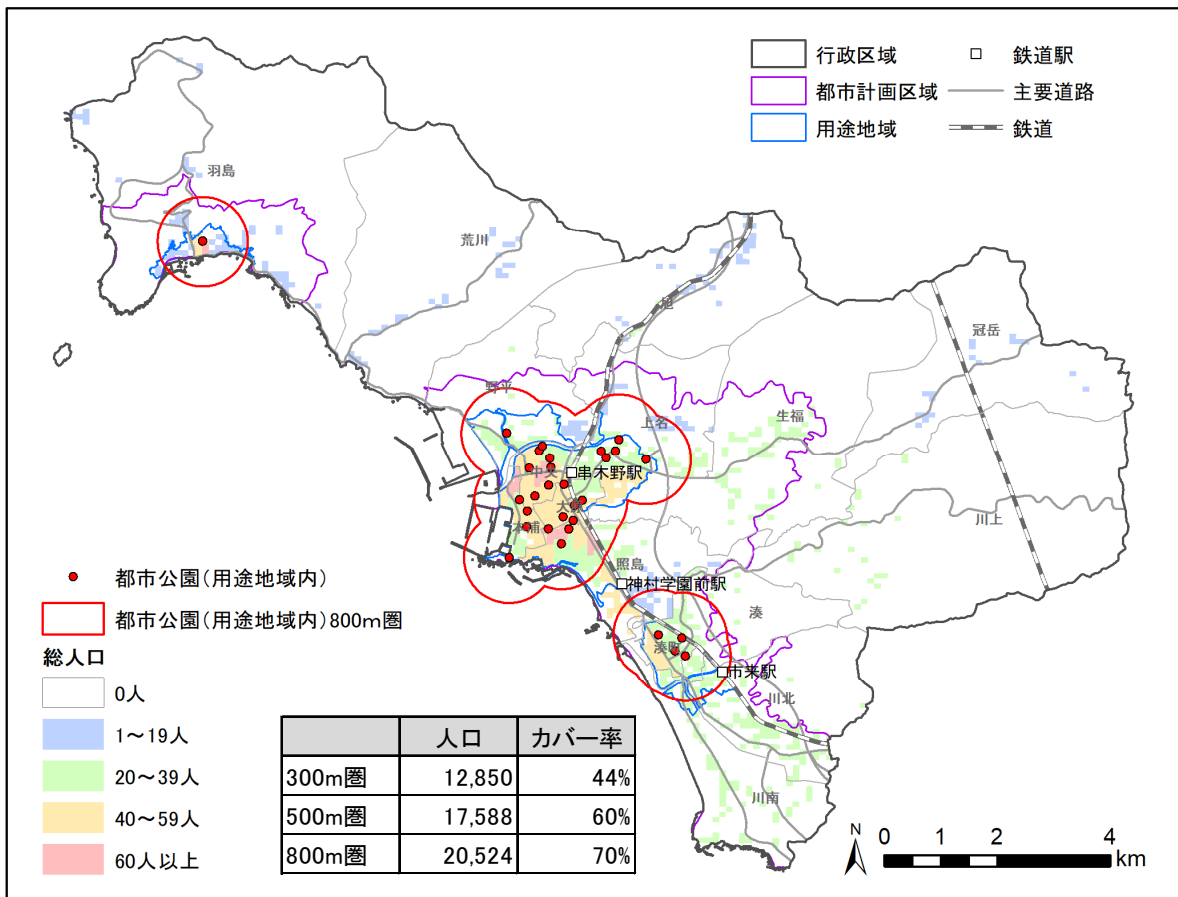
※2018年は住宅数ではなく普通世帯数の値

出典：住宅・土地統計調査

### ③公園緑地の徒歩圏人口カバー率（居住を誘導する区域：用途地域）

- ・市内には公園が47箇所（都市公園が39、その他8）整備されている。
- ・用途地域内には都市公園が30箇所あり、そのカバー率は、300m圏が44%（12,850人）、500m圏が60%（17,588人）、800m圏が70%（20,524人）となっている。
- ・地区別のカバー率（800m圏）は、「大原」、「中央」、「本浦」、「湊町」が100%となっているほか、「野平」、「上名」が80%以上となっている。

図表 2-36 公園緑地の人口カバー率



【地区別人口カバー率】

	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
300m圏	0%	0%	32%	90%	98%	81%	48%	27%	0%	0%	33%	0%	0%	26%	77%	0%	44%
500m圏	0%	0%	68%	100%	100%	100%	86%	49%	0%	0%	47%	1%	2%	62%	100%	0%	60%
800m圏	0%	0%	88%	100%	100%	100%	98%	71%	0%	0%	65%	11%	15%	76%	100%	0%	70%





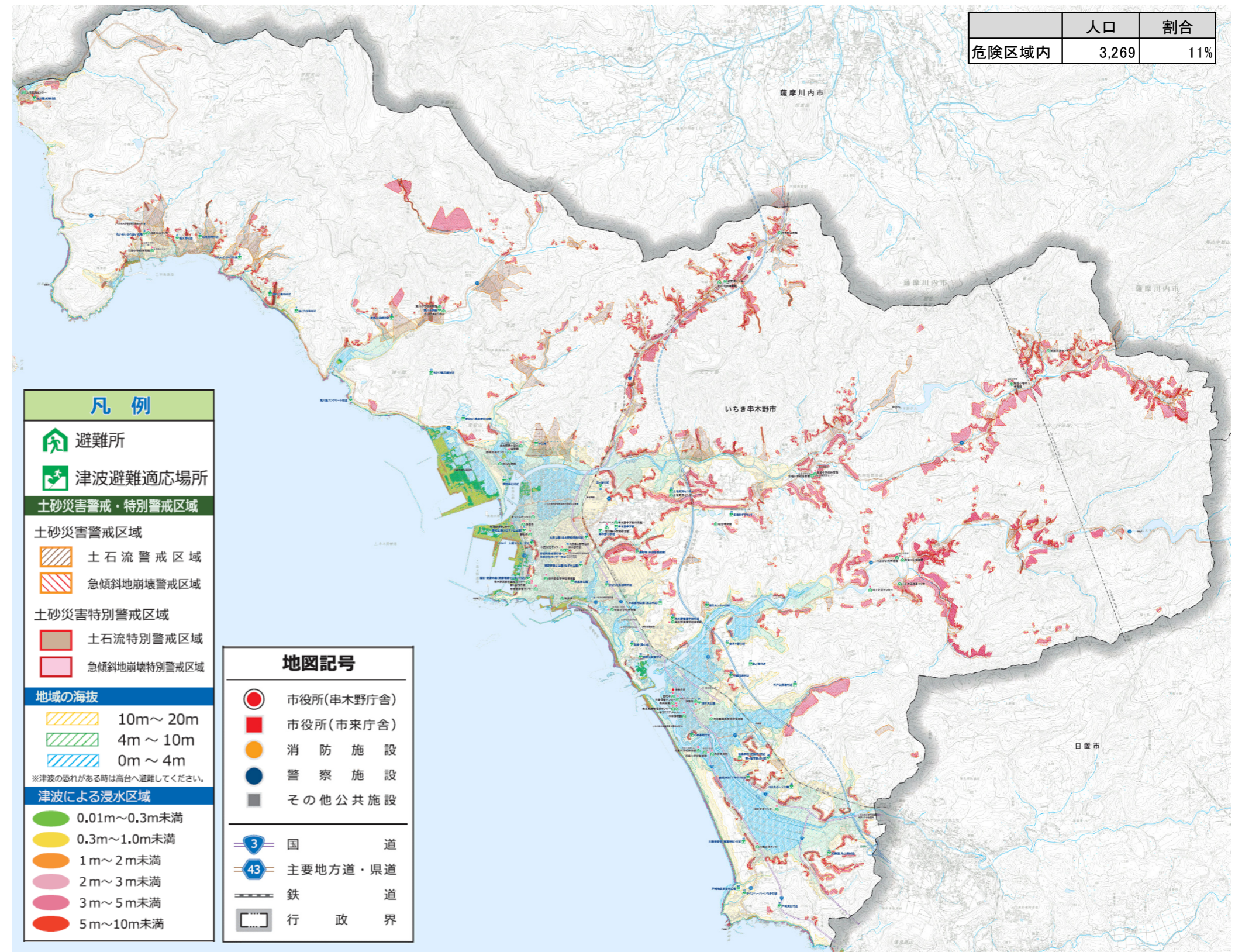
## 5. 安全・安心

### 1) 安全性の高い地域への居住誘導

#### ①防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合

- ・いちき串木野市は産地が多く、西側に海が面しているほか、五反田川流域の一部では軟弱なシラス層が分布するなど、風水害が発生しやすい地形・地質条件となっている。
- ・ハザードエリアの指定状況は、土砂災害危険区域が2,293.8ha、土砂災害特別警戒区域が968.8ha、津波浸水想定区域が159.7haとなっている。
- ・土砂災害の危険区域内に居住する人口は3,269人（全体の11%）であり、特に山間部の「旭」、「冠岳」、「羽島」、「川上」において割合が高くなっている。
- ・津波による浸水については、海岸沿いの一部で5～10mの浸水が想定される箇所が見られるほか、市街地では一部で最大1～2mの浸水が想定される箇所が見られる。

図表 2-37 土砂災害の危険区域内に居住する割合



	冠岳	生福	上名	大原	中央	本浦	野平	照島	旭	荒川	羽島	川南	川北	湊	湊町	川上	総計
危険区域内	60%	18%	17%	4%	1%	4%	15%	3%	69%	43%	40%	12%	10%	5%	0%	32%	11%

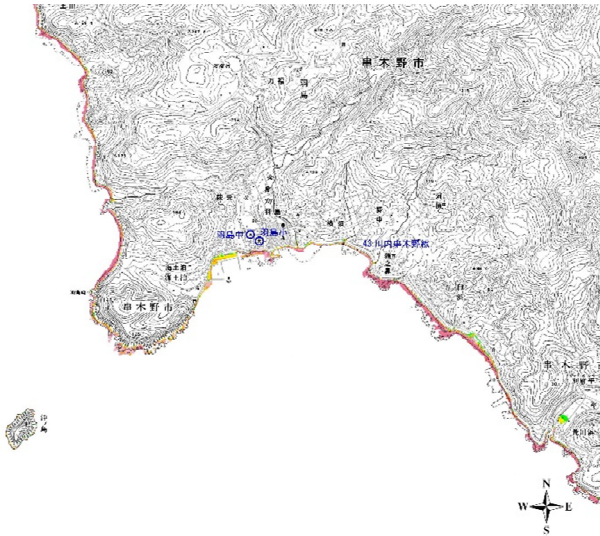
出典：いちき串木野市防災マップ

【防災マップ】





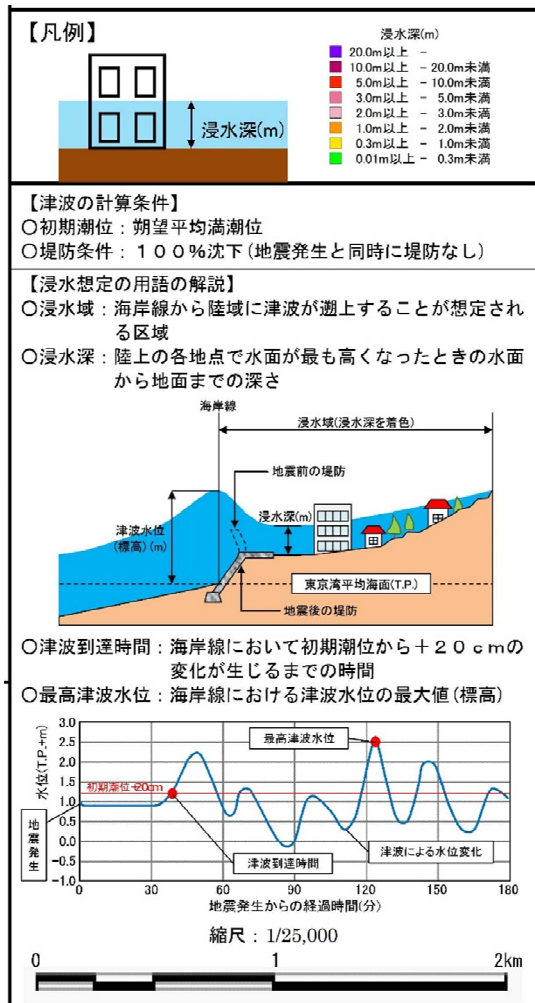
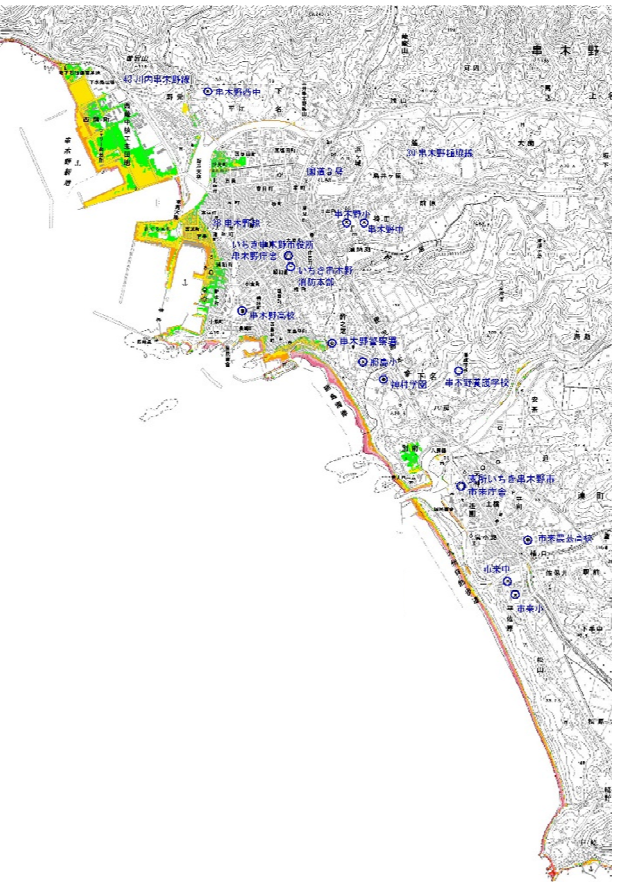
図表 2-38 津波浸水ハザードマップ



市町村名	いちき串木野市 大里
津波到達時間	25分
最高津波水位	T.P.+7.3m

※表示したいちき串木野市大里の津波到達時間は、断島列島東方沖を波源とする津波の到達時間を示しています。

※津波到達時間は、過去に発生した津波や今後発生が想定される津波のうち、当該市町村の最高水位の津波について設定したものであり、初期潮位から+20cmに達した時間を表示していますが、これよりも短時間で到達する津波が発生する可能性がないというものではありません。



出典：いちき串木野市津波浸水ハザードマップを基に作成

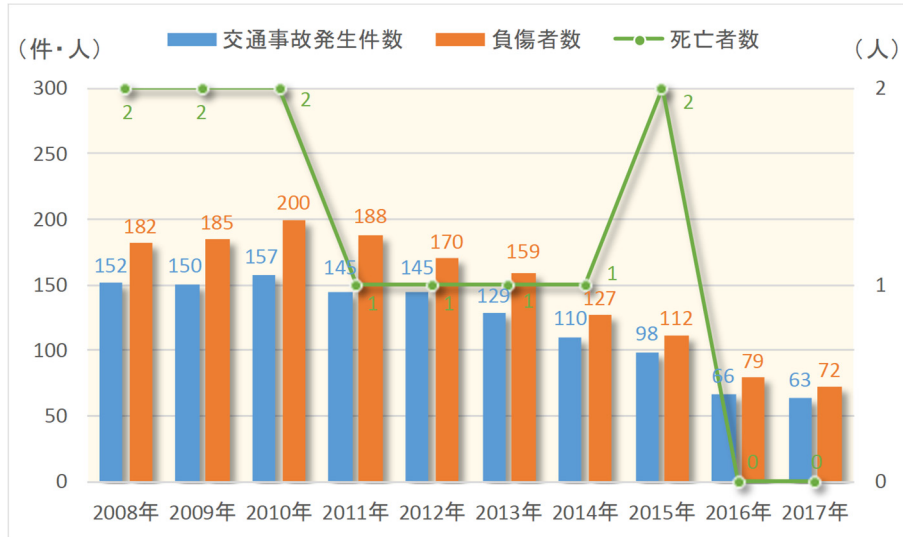
平成26年9月作成

## 2) 市街地の安全性の確保

### ①市民一人当たりの交通事故死亡者数

・交通事故発生件数、負傷者数は2010年以降減少傾向にあり、死亡者数は2008年～2017年にかけて年間2人以下で推移しており、過去10年間の市民一人当たりの交通事故死亡者数は0.41人となっている。なお、全国平均は0.68人、5万人未満の都市は1.01人であり、いずれも下回っている。

図表2-39 交通事故発生件数等の推移

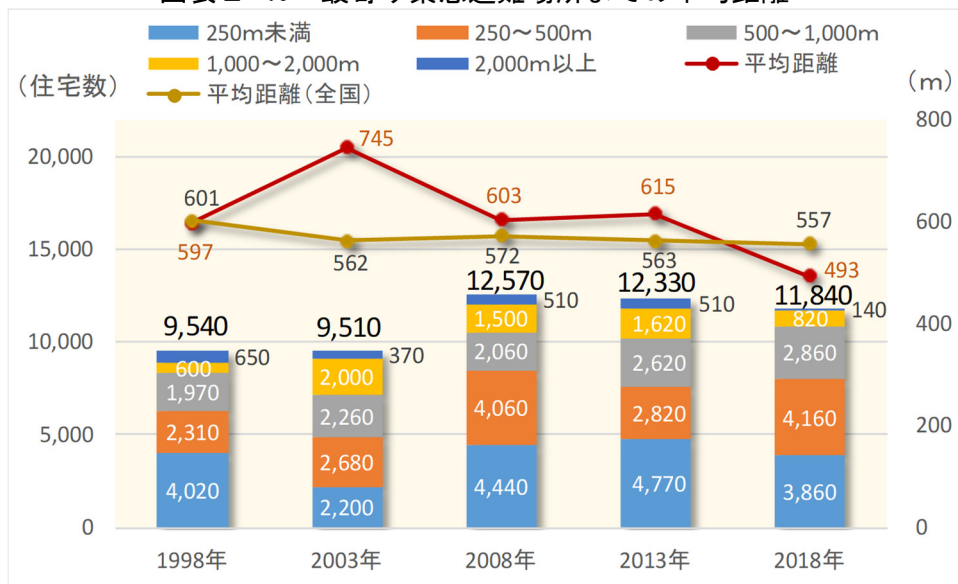


出典：市統計書

### ②最寄り緊急避難場所までの平均距離

・最寄り緊急避難場所までの平均距離は2013年時点で615mであり、2008年と比べほぼ横ばいとなっている（「250m未満」の住宅数は増加したものの、「250～500m」の住宅数が減少）。なお、2013年時点の全国値は563mであるが、全国平均は679m、5万人未満の都市は728mであり、いずれも下回っている。

図表2-40 最寄り緊急避難場所までの平均距離



※平均距離は各距離圏の中間値に住宅数を乗じた和を住宅総数で除した値  
 ※1998年、2003年は合併前の旧串木野市のみの値（旧市来町は含まない）  
 ※2018年は住宅数ではなく普通世帯数の値

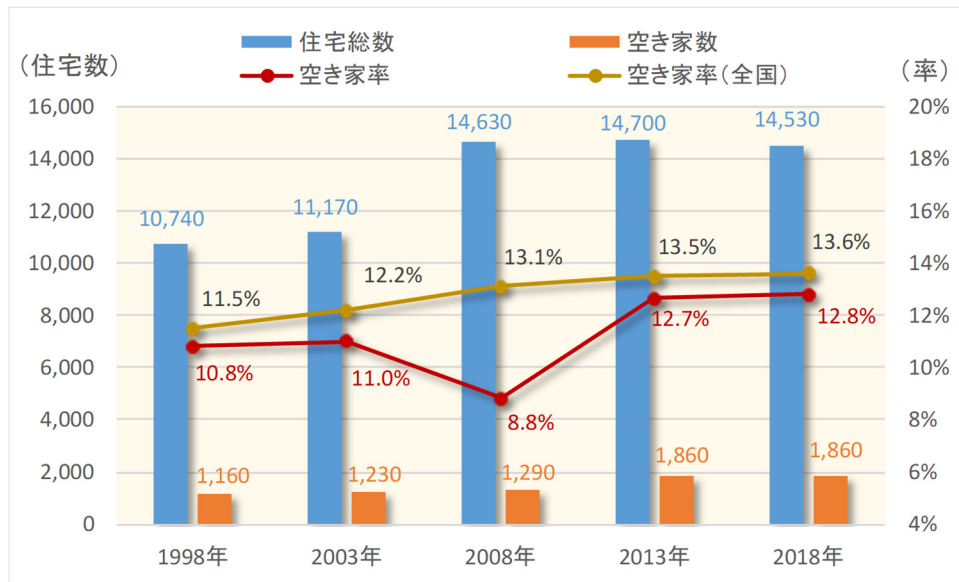
出典：住宅・土地統計調査

### 3) 市街地荒廃化の抑制

#### ①空き家率

- 2018年時点の住宅総数は14,530戸に対し、空き家（売却用や賃貸用等を除いた住宅）は1,860戸であり、空き家率は12.8%となっている。なお、2018年時点の全国値は13.6%、全国平均は7.2%、5万人未満の都市は9.0%であり、いずれも上回っている。
- 2008年以降、住宅数はほぼ横ばいに対し、2008年から2013年は空き家数が大幅に増加していたが、2013年から2018年にかけては横ばいとなっている。

図表 2-41 空き家数、空き家率の推移



※1998年、2003年は合併前の旧串木野市のみの値（旧市来町は含まない）

※空き家数は空き家のうち「二次的住宅（別荘など）」、「賃貸用の住宅」、「売却用の住宅」以外の「その他の住宅」の数

※1998年は「その他の住宅」の集計がないため、空き家数の総数を用いた

出典：住宅・土地統計調査



## 6. 地域経済

### 1) サービス産業の活性化

#### ①従業者一人当たり第3次産業売上高

・第3次産業の従業者数が6,854人、売上金額が5億5,558万円、従業者1人当たりは8.1百万円/人となっており、全国平均の12.6百万円/人、5万人未満の都市は11.2百万円/人に比べ下回っている。

図表2-42 従業者一人当たり第3次産業売上高

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
第3次産業 従業者数(人)	6,854		
第3次産業 売上金額(百万円)	55,558		
1人当たり売上(百万円/人)	8.1	11.2	12.6

出典：H28 経済センサス活動調査

#### ②従業人口密度（都市機能を誘導する区域：用途地域）

・従業人口密度は9.2人/haとなっており、全国平均の14.0人/haに比べ下回っているものの、5万人未満の都市の9.0人/haとほぼ同様である。

図表2-43 従業人口密度

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
従業人口密度(人/ha)	9.2	9.0	14.0

出典：H27 国勢調査

#### ③都市全域の小売商業床面積当たりの売上高（小売商業床効率）

・小売業の年間商品販売額は約209億円、売場面積は25,403㎡であり、売場面積当たりの販売額は82.6万円/㎡となっており、全国平均の80.4万円/㎡を若干上回っている。

図表2-44 年間商品販売額、売場面積

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
年間商品販売額(万円)	2,099,200		
売場面積(㎡)	25,403		
売場面積あたりの販売額(万円/㎡)	82.6	-	80.4

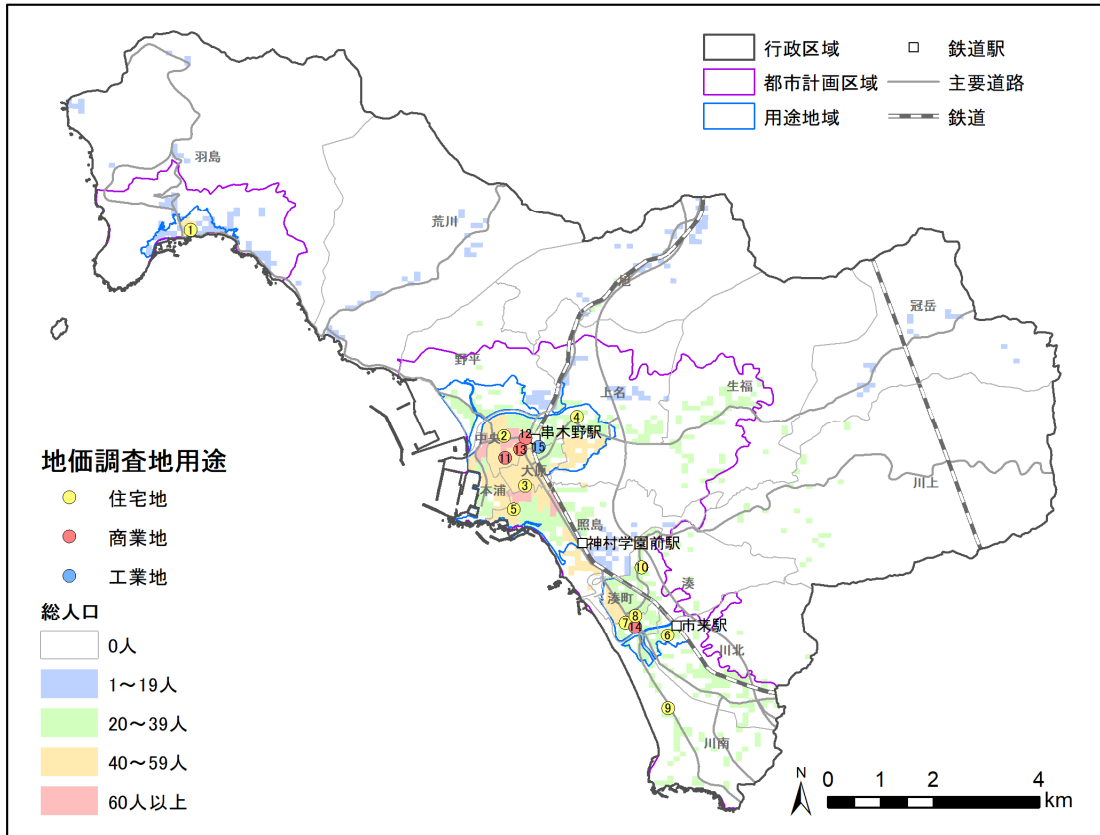
出典：H28 経済センサス活動調査

## 2) 健全な不動産市場の形成

### ①平均住宅地価格（居住を誘導する区域：用途地域）

- ・市内には地価調査箇所が15地点あり、最も高い地価は、住宅地では「昭和通り」（大原）の27,000円/㎡、商業地では「曙町①」の36,800円/㎡となっているが、いずれの地点も2010年以降減少している。
- ・用途地域内の住宅地平均地価は2010年の27,786円/㎡から2019年には19,975円/㎡となっている。なお、全国平均は91,000円/㎡、5万人未満の都市は34,000円/㎡であり、いずれも下回っている。

図表 2-45 地価調査



【地価の推移】

No	所在	用地	用途地域	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	傾向
1	愛木町	住宅地	用途地域内	20,300	19,800	19,300	18,900	18,400	18,000	17,500	17,100	16,600	16,000	↓
2	春日町	住宅地	用途地域内	39,900	37,500	35,800	34,100	32,500	31,000	29,600	28,400	27,400	26,600	↓
3	昭和通	住宅地	用途地域内	40,600	38,100	36,300	34,600	33,000	31,500	30,100	28,900	27,900	27,000	↓
4	上名	住宅地	用途地域内	-	-	-	-	-	-	20,500	20,200	20,000	20,000	↓
5	西島平町	住宅地	用途地域内	29,000	28,000	27,000	26,200	25,200	24,200	23,500	22,800	22,100	21,500	↓
6	大里①	住宅地	用途地域内	16,400	16,300	16,200	16,000	15,700	15,400	15,000	14,500	14,000	13,500	↓
7	湊町①	住宅地	用途地域内	20,000	19,300	18,700	18,100	17,500	16,900	16,300	15,700	15,400	15,100	↓
8	湊町4丁目①	住宅地	用途地域内	28,300	26,500	25,300	24,200	23,300	22,600	21,800	21,100	20,600	20,100	↓
9	大里②	住宅地	用途地域外	8,100	8,000	7,900	7,800	7,700	7,600	7,500	7,300	7,100	6,900	↓
10	湊町②	住宅地	用途地域外	15,000	14,700	14,500	14,300	14,000	13,600	13,200	12,800	12,400	12,000	↓
11	旭町	商業地	用途地域内	52,300	48,000	45,100	42,300	40,300	38,700	37,300	36,000	34,900	33,900	↓
12	曙町①	商業地	用途地域内	49,600	47,600	45,600	43,500	41,900	40,500	39,400	38,500	37,700	36,800	↓
13	曙町②	商業地	用途地域内	42,700	40,500	38,300	36,400	34,900	33,500	32,500	31,500	30,700	29,500	↓
14	湊町4丁目②	商業地	用途地域内	38,000	35,500	33,700	32,000	30,200	28,800	27,600	26,600	25,800	25,000	↓
15	日出町	工業地	用途地域内	13,400	13,000	12,700	12,300	12,000	11,700	11,500	11,300	11,200	11,000	↓
用途地域内 住宅地平均価格 (No.1～8)				27,786	26,500	25,514	24,586	23,657	22,800	21,788	21,088	20,500	19,975	↓

出典：地価公示、都道府県地価調査

②都市機能を誘導する区域（用途地域）における小売商業床効率

・小売商業床効率（＝年間販売額÷売場面積）は、89.5 万円/m<sup>2</sup>（国が算出した結果は82.3 万円/m<sup>2</sup>）となっており、全国平均よりも高いものの、人口5万人未満の都市と比べると低くなっている。

図表 2-46 用途地域内の年間商品販売額、売場面積

	いちき串木野市		人口5万未満都市	全国
	今回算出	国算出		
年間販売額(千万円)	1,038.1			
売場面積(千m <sup>2</sup> )	11.6			
小売商業床効率(万円/m <sup>2</sup> )	89.5	82.3	96.2	84.8

※小売商業床効率＝年間販売額（万円）÷売場面積（m<sup>2</sup>）

出典：H26 商業統計（500mメッシュ）

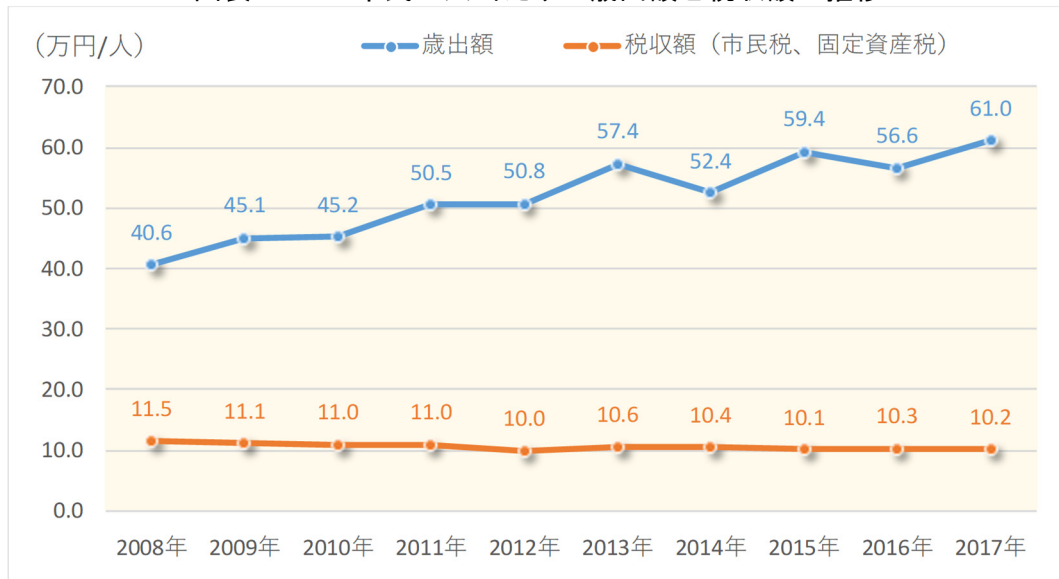
## 7. 行財政

### 1) 都市経営の効率化、安定的な税収の確保

#### ①市民一人当たりの歳出額、税収額（個人市民税・固定資産税）

- ・市民一人当たりの歳出額は微増傾向であり、2017年度では61.0万円となっている。全国平均は54.3万円、5万人未満の都市は67.2万円であり、同規模都市と比べ低くなっている。
- ・市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）は微減傾向であり、2017年度は10.2万円となっている。なお、全国平均は10.5万円、5万人未満の都市は9.6万円であり、同規模都市に比べ若干高くなっている。

図表 2-47 市民一人当たりの歳出額と税収額の推移



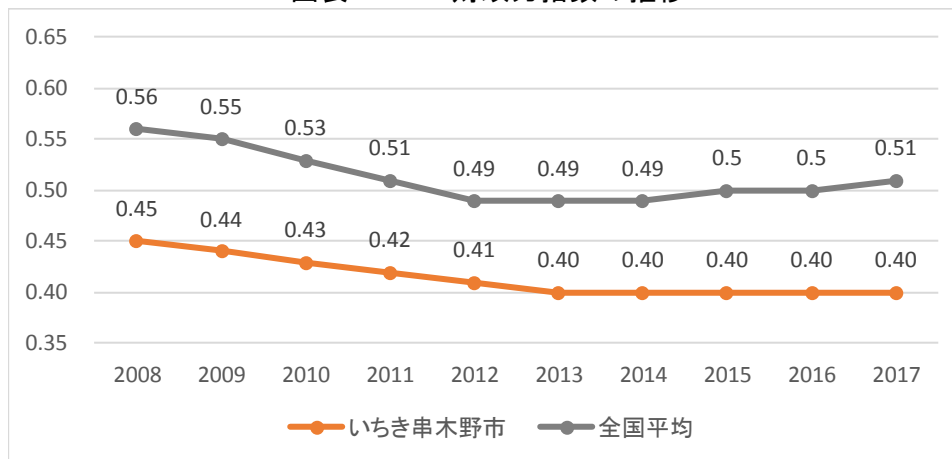
※2008年～2012年は2010年の国勢調査人口、2013年～2017年は2015年の国勢調査人口を用いて算出  
出典：いちき串木野市統計書

## ②財政力指数

- ・財政力指数は 2008 年度から 2013 年度までは減少傾向にあったが、2013 年度以降は 0.40 で推移している。なお、2017 年度の全国平均は 0.51、5 万人未満の都市は 0.42 であり、同規模都市とほぼ同様な結果となっている。

※財政力指数とは、地方公共団体の財政力を示す指標であり、基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値で、通常は過去 3 カ年の平均値を指す。財政力指数が 1.0 を上回れば、その地方自治体内での税収入等のみを財源として円滑に行政を遂行できるとして、地方交付税交付金が支給されない不交付団体となり、下回れば地方交付税交付金が支給される交付団体となる。

図表 2-48 財政力指数の推移



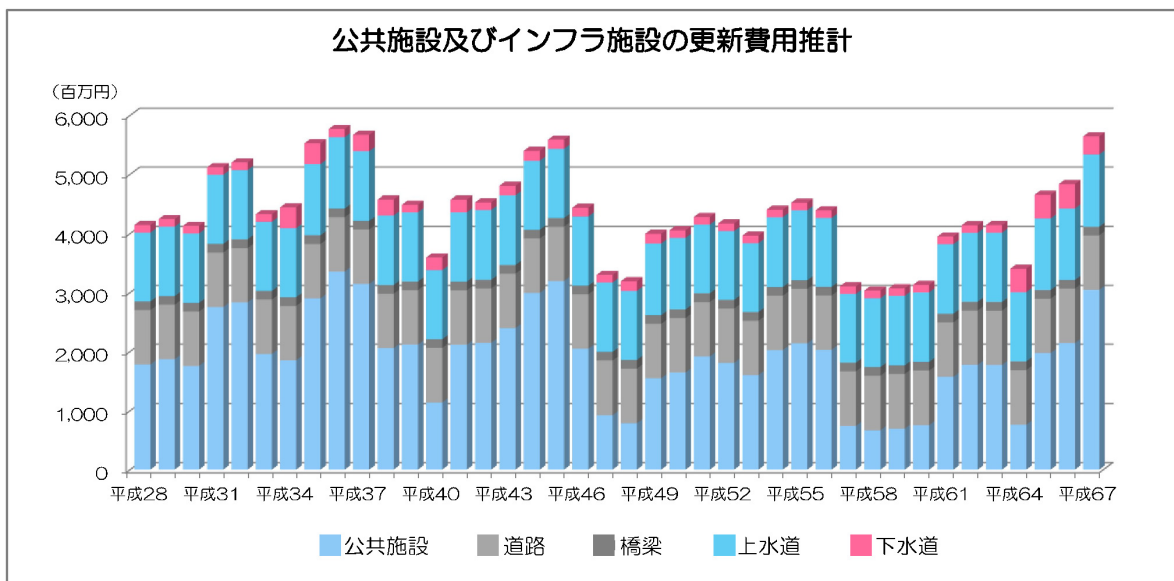
出典：庁内資料（いちき串木野市）、地方公共団体の主要財政指標一覧（全国値）

### ③公共施設・インフラ施設の更新費用

- ・いちき串木野市が保有する公共施設及び道路、上下水道などのインフラ施設全体の更新費用は、40年間で1,739.5億円、1年あたりに換算した場合、43.5億円の負担が生じることが見込まれている。
- ・今後必要とされる更新費用に対し、近年の普通建設事業費の1年平均は28.6億円であり、毎年14.9億円不足することから、すべての公共施設等を維持・更新していくことは困難になると見込まれる。

図表 2-49 公共施設及びインフラ施設の更新費用

・40年間の更新費用総額：1,739.5億円 ・1年あたりに換算した場合：43.5億円



#### 【更新費用と普通建設事業費の比較】

項目	建物系 公共施設	土木系 公共施設	企業会計 施設	合計
更新費用（40年間総額）：A	766.7 億円	428.1 億円	544.7 億円	1,739.5 億円
1年あたり更新費用（A÷40）：B	19.2 億円	10.7 億円	13.6 億円	43.5 億円
普通建設事業費（5箇年平均）：C	17.9 億円	6.9 億円	3.8 億円	28.6 億円
差引額：C－B	△ 1.3 億円	△ 3.8 億円	△ 9.8 億円	△ 14.9 億円

※注：建物系公共施設の普通建設事業費は、大型事業や特殊事業等を除いた金額です。

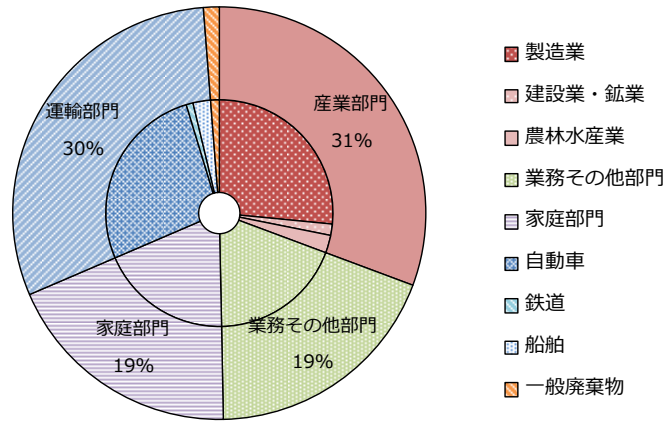
出典：いちき串木野市公共施設等総合管理計画

## 8. エネルギー／環境

### 1) CO<sub>2</sub> 排出量

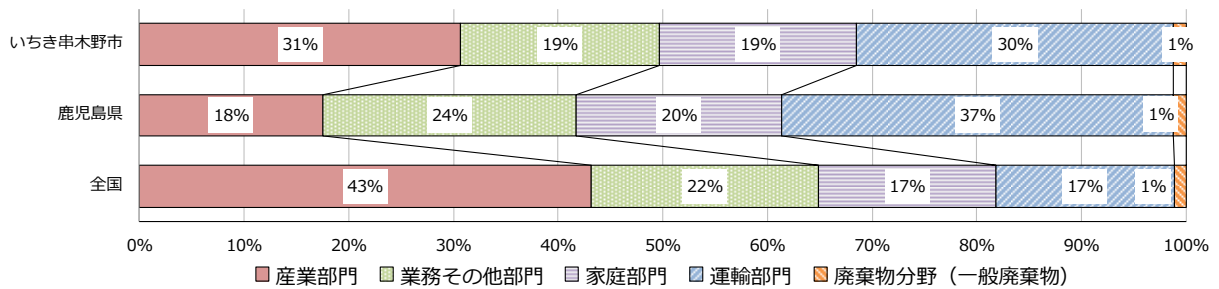
- ・2015年度のCO<sub>2</sub>排出量は213,436t-CO<sub>2</sub>/年であり、その内「産業部門」が31%（主に製造業）、運輸部門が30%（主に自動車）を占める。鹿児島県平均と比べ、「産業部門」の排出量が多いものの、全国と比べると「運輸部門」の排出量が多い。
- ・2005年度から2010年度にかけて排出量は減少し、2011年度～2013年度にかけて「産業部門」「業務その他部門」の排出量が増加したが、2015年度にかけては「産業部門」の減少により総排出量は減少傾向にある。

図表 2-50 排出量の部門・分野別構成比（2015年度）



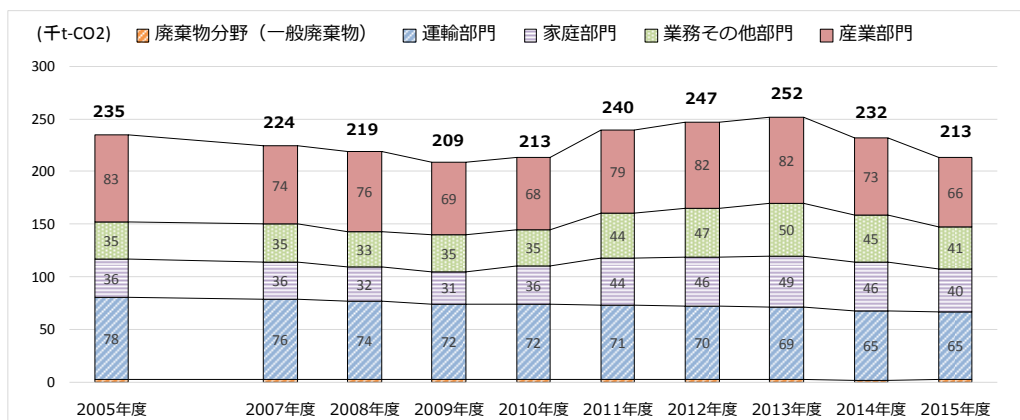
出典：環境省カルテ

【部門・分野別構成比の比較（都道府県平均及び全国平均）（2015年度）】



出典：環境省カルテ

図表 2-51 排出量の部門・分野別構成比の推移



出典：環境省カルテ

## 2) 部門別の省エネ・低炭素化

### ①運輸部門：市民一人当たりの自動車 CO<sub>2</sub> 排出量

- ・運輸部門（自動車）の市民一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量は 1.95t-CO<sub>2</sub>/年となっており、全国平均の 1.34t-CO<sub>2</sub>/年や 5 万人未満の都市の 1.66t-CO<sub>2</sub>/年に比べ多くなっている。

図表 2-52 市民一人当たりの自動車 CO<sub>2</sub> 排出量

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
運輸部門(自動車)排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	57,119		
一人当たりの CO <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	1.95	1.66	1.34

出典：環境省カルテ

### ②民生部門：家庭部門・業務部門における一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量

- ・家庭部門の市民一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量は 1.37t-CO<sub>2</sub>/年となっており、全国平均の 0.49 t-CO<sub>2</sub>/年に比べ 2.8 倍となっている。
- ・業務部門の従業者一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量は 4.96t-CO<sub>2</sub>/年となっており、全国平均の 1.32t-CO<sub>2</sub>/年に比べ 3 倍以上となっている。

図表 2-53 家庭部門における一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
家庭部門排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	40,222		
一人当たりの CO <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	1.37	—	0.49

出典：環境省カルテ

図表 2-54 業務部門における一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量

	いちき 串木野市	人口5万 未満都市	全国
業務部門排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	40,551		
一人当たりの CO <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> /年)	4.96	—	1.32

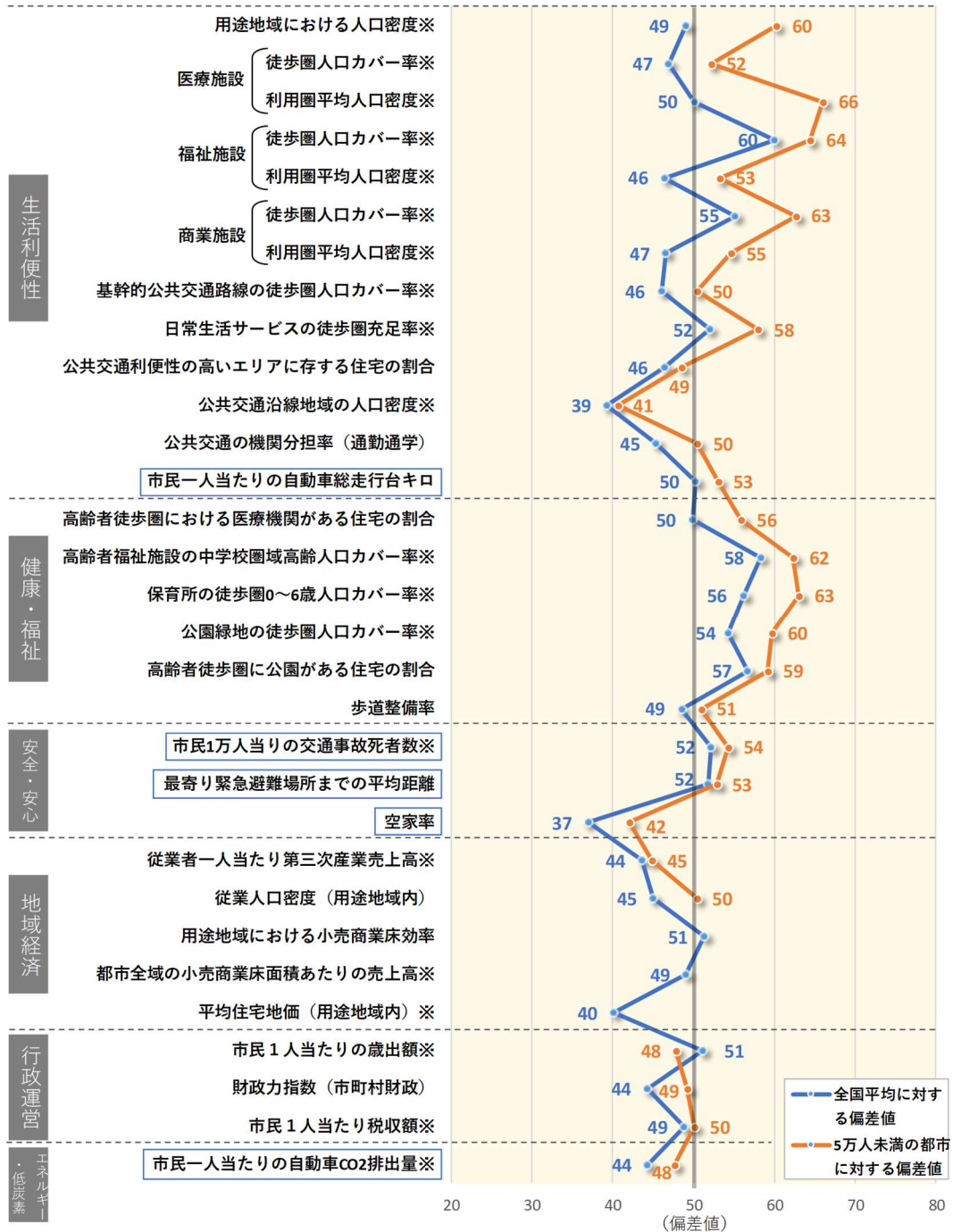
出典：環境省カルテ



## 9. 他都市との比較

- ・全国平均および5万人未満の同規模都市と比較し、いちき串木野市の特徴を次のとおり整理する。
- 人口規模に対し、用途地域内の人口密度が高く、一定の人口集積が図られており、かつ、市街地および周辺に医療・福祉・商業等の日常生活に必要な施設や公園等が徒歩圏内に立地していることから、「生活利便性」や「健康・福祉」の充実度が高い。
- 一方、公共交通沿線の人口密度や利用率、空き家率の上昇（安全・安心）、地価の低迷（地域経済）、自動車によるCO<sub>2</sub>排出量（エネルギー/低炭素）などは他都市と比べ低い評価となっている。

図表 2-55 全国、同規模都市（5万人未満）との比較



※平成29年度都市モニタリングシート・レーダーチャート作成ツールを基に作成

※全ての項目で偏差値50以上が良い評価となるように、□の項目は逆数をかけて算出している  
また、※印の項目は本調査で独自に算出した値

図表 2-56 全国平均、同規模都市（5万人未満）平均との比較

凡例  : 全国平均を上回る項目、 : 全国平均をやや下回る項目、 : 全国平均を下回る項目

評価分野・評価軸	評価指標 (■:代表指標、□:■の代替指標、補完指標)	単位	いちき 串木野市	H29.12時点			
				全国 平均値	5万未満 平均値		
① 生活 利便性	居住機能の適切な誘導	■居住を誘導する区域における人口密度		人/ha	28	30	18
		■生活サービス施設の徒歩圏 人口カバー率	医療	%	61	68	57
			福祉	%	77	51	44
			商業	%	61	49	38
		■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率		%	32	41	31
		■日常生活サービスの徒歩圏充足率		%	28	24	17
	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合		%	49	56	52	
	都市機能の適正配置	■生活サービス施設の徒歩圏域における 平均人口密度	医療	人/ha	18	18	9
			福祉	人/ha	11	19	9
			商業	人/ha	15	23	12
公共交通の利用促進	■公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	15	32	16	
	□通勤・通学時の公共交通分担率		%	9	15	9	
	□市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ/日	15.5	15.8	19.6	
② 健康 ・福祉	徒歩行動の増加と市民の 健康の増進	■メタボリックシンドロームとその予備軍の割合		%	31	27	—
		□人口10万人あたり糖尿病入院患者数		人	29	25	—
	都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏に医療機関がある住宅の割合		%	41	42	32
		■高齢者福祉施設の中学校(1km)圏域高齢人口カバー率		%	80	58	51
		■保育施設の徒歩圏0~6歳人口カバー率		%	66	48	37
	歩きやすい環境の形成	□公園緑地の徒歩圏人口カバー率(居住を誘導する区域)		%	70	57	44
		■高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合		%	64	45	40
□歩道整備率		%	47	50	45		
③ 安全 ・安心	市街地の安全性の確保	■市民1万人あたりの交通事故死亡者数		人	0.40	0.68	1.01
		■最寄り緊急避難場所までの平均距離		m	615	679	728
	市街地荒廃化の抑制	■空き家率		%	12.8	7.2	9
④ 地域 経済	サービス産業の活性化	■従業者1人当たり第三次産業売上高		百万円	8.1	12.6	11.2
		■従業人口密度(都市機能を誘導する区域)		人/ha	9	14	9
		■都市全域の小売商業床面積あたりの売上高 (小売商業床効率)		万円/㎡	82.6	80.4	—
	健全な不動産市場の形成	■用途地域(都市機能を誘導する区域)における 小売商業床効率		万円/㎡	89.5	84.8	96.2
■平均住宅地価格(用途地域内、居住を誘導する区域)		千円/㎡	20	91	34		
⑤ 行政 運営	都市経営の効率化	□市民1人当たりの歳出額		千円	610	543	672
		□財政力指数		—	0.40	0.56	0.42
	安定的な税収の確保	■市民1人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)		千円	102	105	96
⑥ エネ ルギー /低炭素	運輸部門の省エネ・低炭素化	■市民1人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	1.95	1.34	1.66
	民生部門の省エネ・低炭素化	■家庭部門における1人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	1.37	0.49	—
		■業務部門における従業者1人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量		t-CO <sub>2</sub> /年	4.96	1.32	—

※全国及び5万人未満都市の平均値は、国土交通省「平成29年度都市モニタリングシート・レーダーチャート作成ツール」に記載されているデータを活用しているため『全国値(全国合計)』と『全国平均値(全国の市町村の平均)』では数値が異なる。



### 第3章 コンパクトなまちづくりに 対する市民の声



### 第3章 コンパクトなまちづくりに対する市民の声

#### 1. 調査概要

##### 1) 調査の目的

本調査は、市民の日常生活の移動状況や将来のまちづくりに対するニーズ、意見等を把握し、来年度予定している立地適正化計画策定の基礎資料として活用することを目的に実施した。

##### 2) 調査の概要

- ・調査対象：いちき串木野市に居住する16歳～79歳の市民2,000名  
(地区別人口を考慮して無作為抽出)
- ・調査方法：郵送による配布・回収
- ・調査期間：令和元年8月9日(金)～令和元年8月23日(金)  
※集計には令和元年8月末までの回収票を含む

図表3-1 地区別のアンケート配布数と回収状況

地区	配布数	回収数	回収率
冠岳	13	7	53.8%
生福	105	47	44.8%
上名	236	87	36.9%
大原	199	85	42.7%
中央	221	73	33.0%
本浦	161	75	46.6%
野平	70	31	44.3%
照島	393	132	33.6%
旭	36	11	30.6%
荒川	22	7	31.8%
羽島	117	43	36.8%
川南	85	39	45.9%
川北	115	41	35.7%
湊	116	19	16.4%
湊町	78	56	71.8%
川上	33	13	39.4%
地区無回答	-	6	-
合計	2,000	772	38.6%

### 3) 調査の内容

アンケート調査項目	
回答者属性について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性別、年齢、家族構成、職業、居住地区、居住形態、居住年数、居住地に引っ越してきた理由、自家用車の保有状況</li> <li>・将来の居留意向とその理由</li> <li>・将来の転居する場合の転居先</li> </ul>
日常生活について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的施設別の利用頻度、利用地区、主な交通手段</li> <li>・日常生活における徒歩許容範囲</li> <li>・徒歩許容範囲に必要とする施設</li> </ul>
将来のまちづくりについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少に対応するコンパクトなまちづくりへの考え</li> <li>・人口減少の進行に伴う日常生活への支障・影響</li> <li>・子孫に求める暮らし方</li> </ul>
自由回答	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市のまちづくりに対する意見、要望</li> </ul>

### 4) 配布回収結果

項目	票数・割合
配布数	2,000 票
回収数	772 票
回収率	38.6%

### 5) 集計上の留意事項

- ・各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数（100%）として各選択項目の回答数の割合を示している。
- ・パーセンテージについては、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも100%に一致しない。
- ・表記のスペース上、煩雑になるのを避けるため、3%未満の値を省略しているものがある。
- ・複数回答の設問は、有効回答者数を母数（100%）としているため、選択項目の回答数の割合は、合計すると100%以上となる。
- ・「N」は有効回答数を表している。

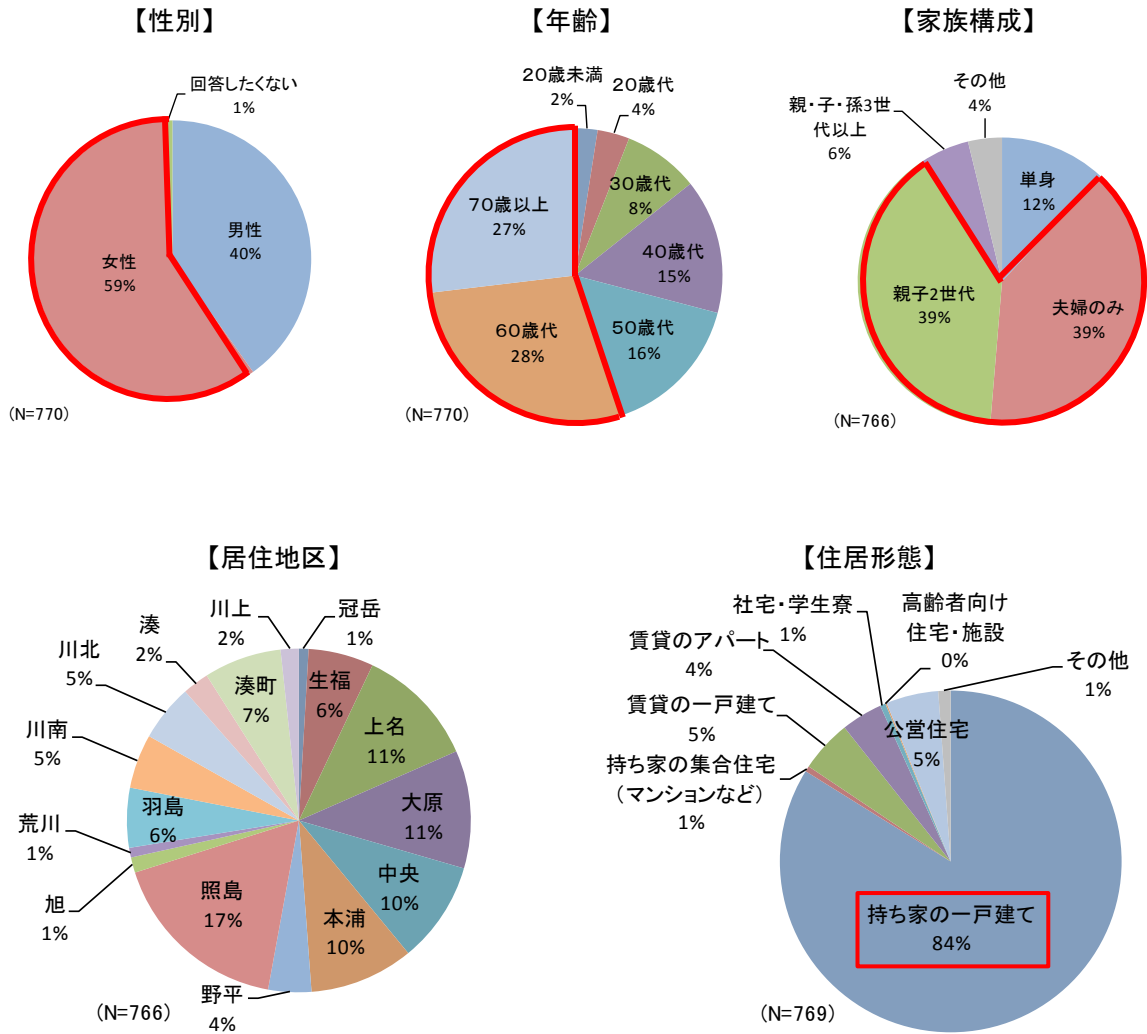
## 2. 調査結果の概要

### 1) 回答者の属性

#### ①性別・年代・家族構成・居住地区・居住形態（問1～問5）

- ・性別は女性、年齢は60歳以上がそれぞれ約6割を占め、家族構成は「夫婦のみ」、「親子2世代」が約8割を占めている。
- ・居住地区は「照島」、「上名」、「大原」、「中央」、「本浦」で約6割を占め、居住形態は「持ち家の一戸建て」がそれぞれ8割以上を占めている。

図表3-2 回答者の属性

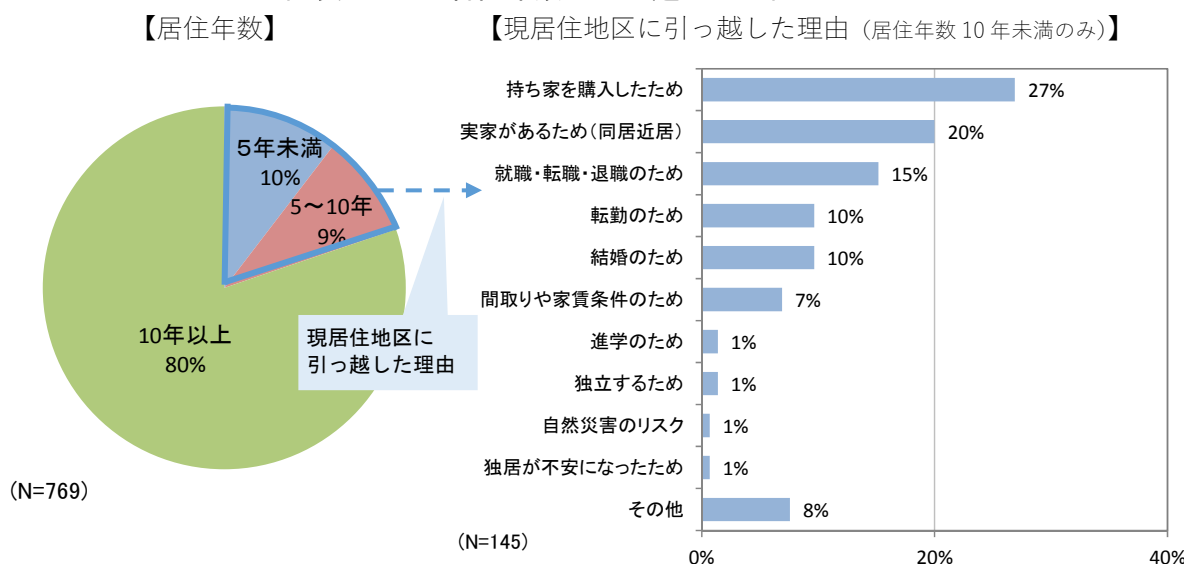




### ②居住年数、引っ越しした理由（問 5-1～問 5-2）

- ・居住年数は「10 年以上」が 8 割を占めている。
- ・居住年数が 10 年以下の世帯は、主に「持ち家の購入」、「実家との同居・近居」、「仕事上の都合（就職・転職・転勤・退職）」等を理由に現在の場所に引っ越ししている。

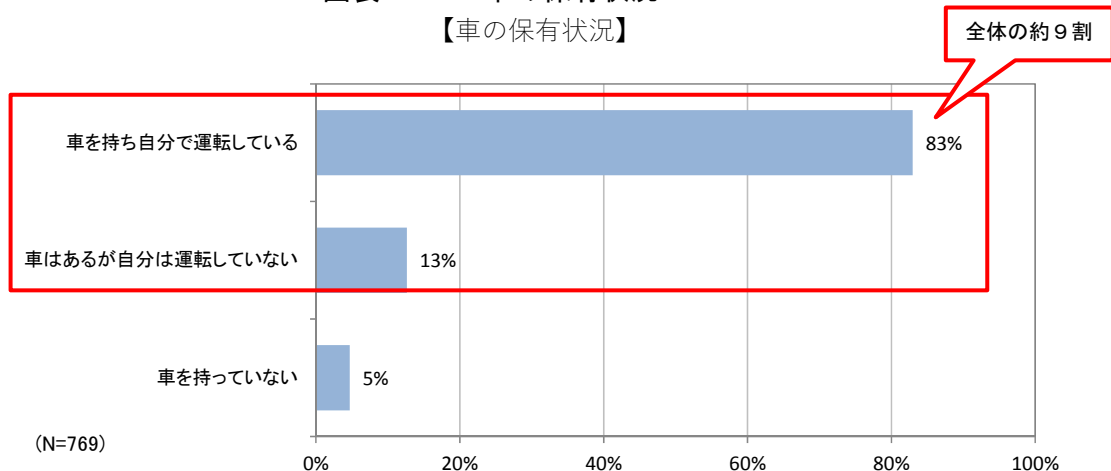
図表 3-3 居住年数と引っ越しした理由



### ③車の保有状況（問 6）

- ・車を保有する世帯（車を持ち自分で運転している＋車はあるが自分は運転していない）は全体の 9 割以上を占めている。

図表 3-4 車の保有状況

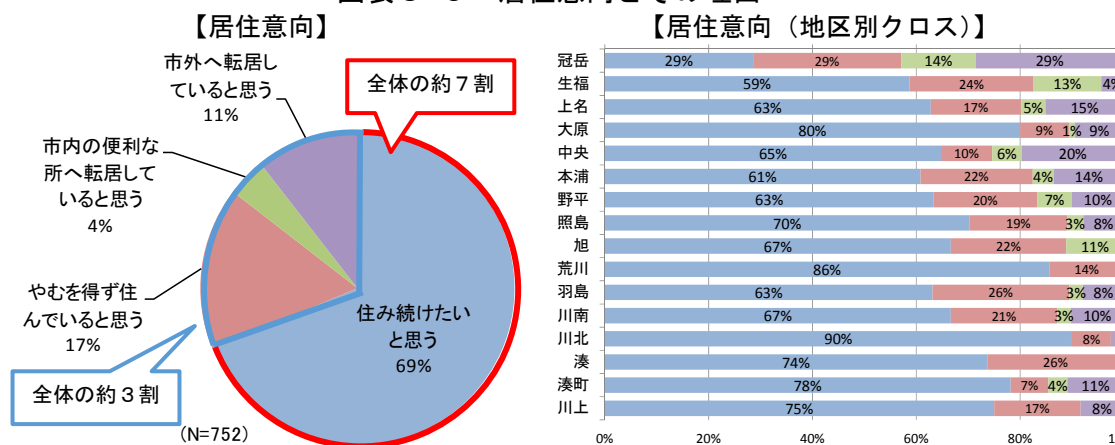


## 2) 将来の居住意向

### ① 居住意向とその理由 (問 7-1～問 7-3)

- ・ 将来も同じ地区で住み続けたい世帯は約 7 割、それ以外は約 3 割となっており、地区によって差はあるものの、概ね同様の傾向にある。
- ・ 将来も同じ地区で住み続けたい理由には「昔からの知り合いが多い」、「生活・住環境が良い」等が挙げられ、それ以外の理由は「買い物が不便」、「交通が不便」等が挙げられている。

図表 3-5 居住意向とその理由



【居住意向別の理由 (上位 5 項目)】

<住み続けたい>	<やむを得ず住んでいる・市内外へ転居している>
1 位: 昔からの知り合いが多い (43%)	1 位: 買い物が不便 (32%)
2 位: 生活・住環境が良い (32%)	2 位: 交通が不便 (28%)
3 位: 買い物が便利 (28%)	3 位: 老後の生活への不安 (26%)
4 位: 災害が少なく安全 (26%)	4 位: 娯楽や余暇を過ごす場が少ない (20%)
5 位: 自然が豊か (24%)	5 位: 災害が不安 (17%)

### ② 将来、転居する場合の転居先 (問 7-4)

- ・ 市内では「特に考えていない/わからない」が最も多く「駅近く」、「買い物徒歩圏」「実家・実家周辺」のほか、具体的な地名 (上名、住吉町、大原町等) が挙げられている。
- ・ 市外では「鹿児島県」や「未定」が多い中、「福岡県」、「宮崎県」、「大分県」、「長崎県」の九州地方の自治体も挙げられている。

【市内転居地 (回答数)】	【市外転居地 (回答数)】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に考えていない/わからない: 9</li> <li>・ 駅近く: 2</li> <li>・ 買い物徒歩圏: 2</li> <li>・ 実家・実家周辺: 2</li> <li>・ 上名、住吉町、大原町: 各 2</li> <li>・ 西塩田、桜町、串木野中央、御倉町: 各 1</li> <li>・ その他 (入居できる老後施設): 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鹿児島県: 36 (鹿児島市 26、薩摩川内市 5、南さつま市 2、始良市 1、霧島市 1、中種子町: 1)</li> <li>・ 未定: 14</li> <li>・ 関東方面 (東京、神奈川等): 4</li> <li>・ 福岡県 (福岡市) 宮崎県 (宮崎市、串間市): 各 3</li> <li>・ 関西方面 (大阪、滋賀): 2</li> <li>・ 子どもの居住地: 2</li> <li>・ 大分県、長崎県: 各 1</li> <li>・ その他 (勤務地の近く 等): 4</li> </ul>

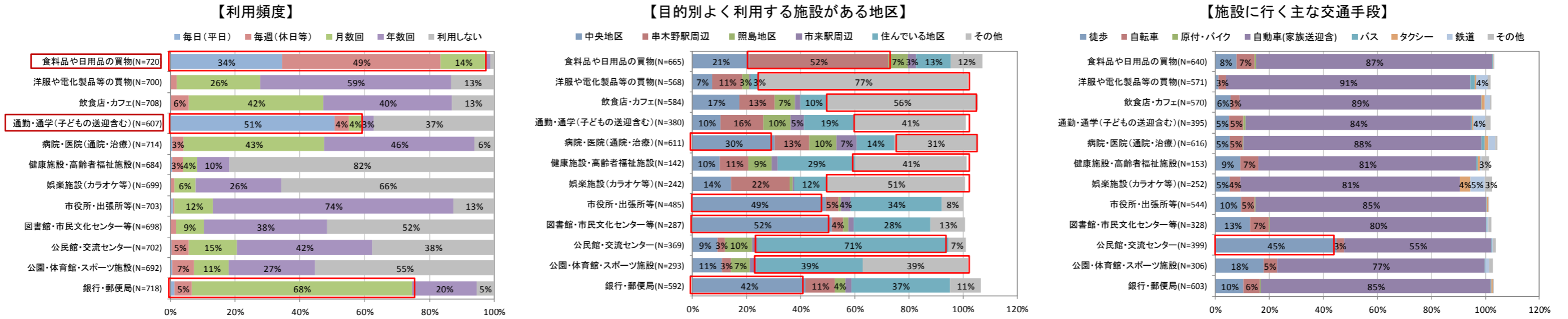


3) 日常生活の行動特性

① 目的施設別の利用頻度・利用する地区・主な交通手段 (問 8)

- ・食料品や日用品の買物、通勤・通学(子どもの送迎含む)、銀行・郵便局は「月数回以上」が5割以上を占め、特に、食料品や日用品の買物、通勤・通学(子どもの送迎含む)は「毎週以上」が高くなっている。
- ・食料品や日用品の買物は「串木野駅周辺」、市役所・出張所等、図書館・市民文化センター等は「中央地区」、公民館・交流センターは「住んでいる地区」、それ以外は「その他」もしくは「複数地区」の回答が多くなっている。
- ・多くの目的施設に「自動車(家族送迎含)」が約8割以上を占める一方、公民館・交流センターは「徒歩」の割合が高くなっている。

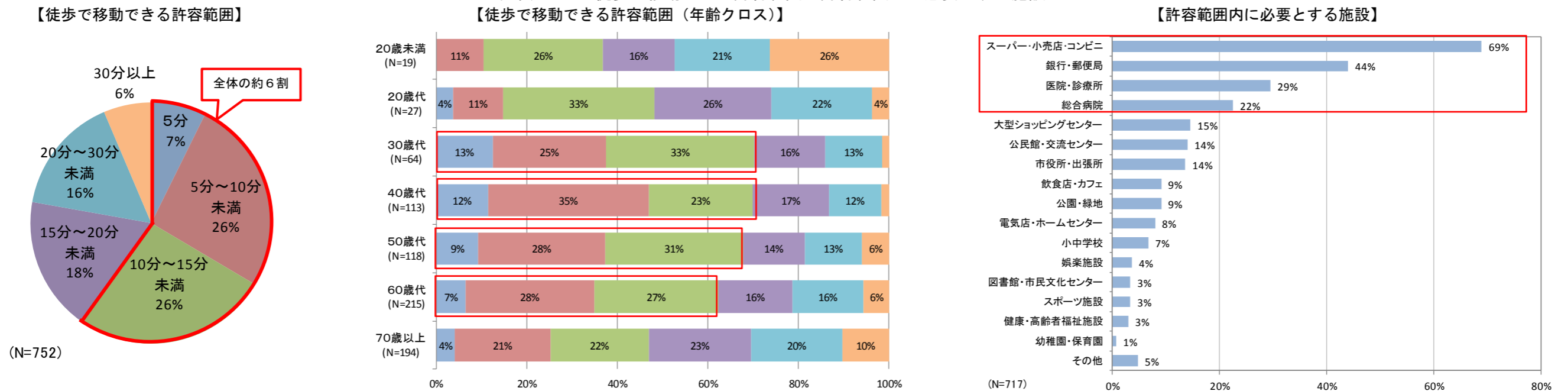
図表3-6 目的施設別の利用頻度・利用する地区・主な交通手段  
【目的別よく利用する施設がある地区】



② 徒歩で移動できる許容範囲と許容範囲内に必要とする施設 (問 9-10)

- ・徒歩で移動できる許容範囲は「15分未満」が全体の約6割を占めており、他の年代に比べ30~60歳代の傾向が顕著となっている。
- ・徒歩で移動できる許容範囲には「スーパー・小売店・コンビニ」、「銀行・郵便局」、「医院・診療所」、「総合病院」など、買い物や金融、通院のための施設を必要とする回答が多くなっている。

図表3-7 徒歩で移動できる許容範囲と許容範囲内に必要とする施設  
【徒歩で移動できる許容範囲(年齢クロス)】



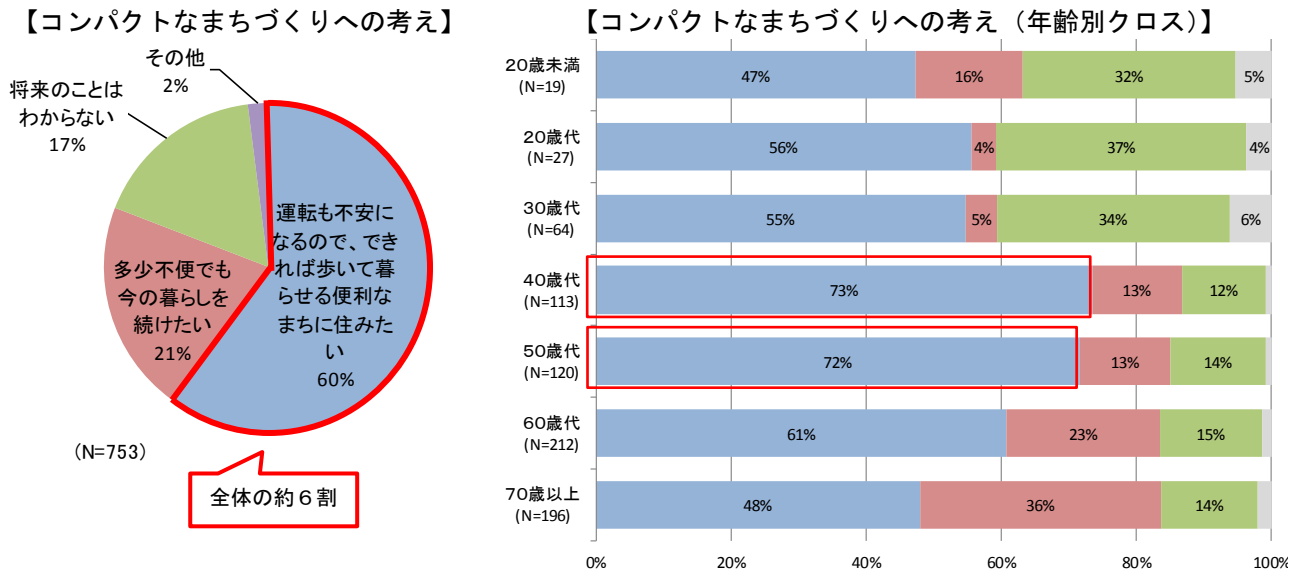


#### 4) 人口減少に対するまちづくりなどに関する意見

##### ①コンパクトなまちづくりへの考え (問 11)

- ・コンパクトなまちづくりへの考えについては「運転も不安になるので、できれば歩いて暮らせる便利なまちに住みたい」が6割を占めているものの、約2割は「多少不便でも今の暮らしを続けたい」と回答している。
- ・すべての年代において、「運転も不安になるので、できれば歩いて暮らせる便利なまちに住みたい」の割合が大きくなっており、特に40～50歳代においてその傾向が高くなっている。
- ・地区別においても年代と同様の傾向にあり、まちなかの「上名」や「中央」において傾向が高くなっている。

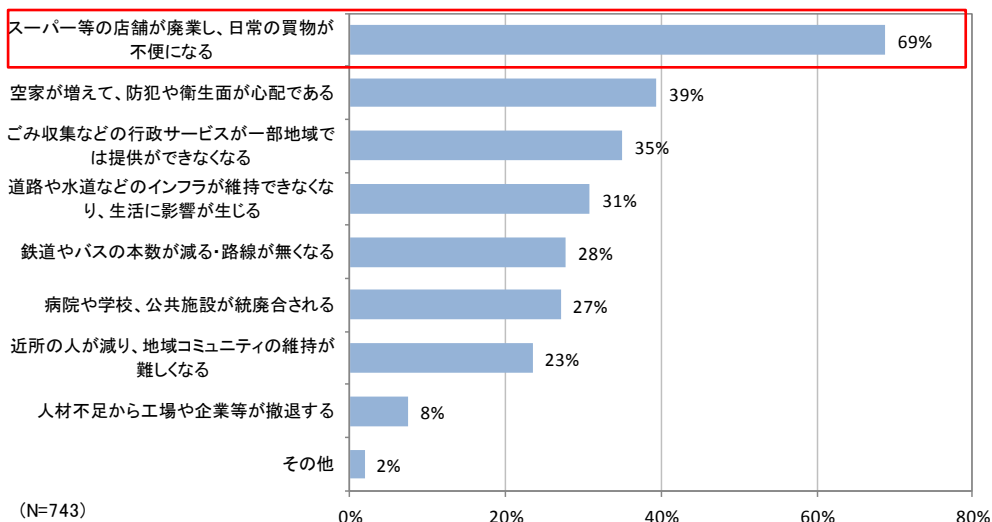
図表3-8 コンパクトなまちづくりへの考え



## ②人口減少の進行に伴う日常生活への支障・影響（問 12）

・人口減少の進行に伴う日常生活への支障・影響は、「スーパー等の店舗が廃業し、日常の買い物が不便になる」が約7割と他の項目に比べ、高くなっている。

図表 3-9 人口減少の進行に伴う日常生活への支障・影響

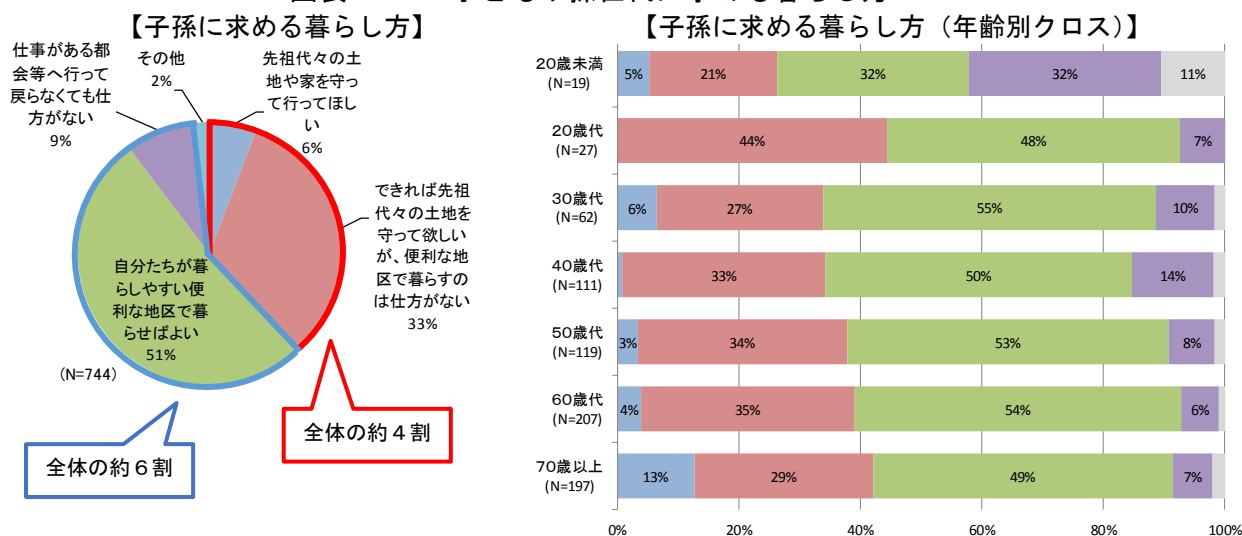


## ③子どもや孫世代に求める暮らし方（問 13）

・子どもや孫世代に求める暮らし方は、「（できれば）先祖代々の土地を守ってほしい」が約4割、「便利な地区で暮らすのは（都会に行っても）仕方がない」が約6割を占めており、人口減少の進行等を見据えたまちの変化への受け入れ意向が高くなっている。

・年代間の差はあるものの、全ての年代において「便利な地区で暮らすのは（都会に行っても）仕方がない」が高くなっている。

図表 3-10 子どもや孫世代に求める暮らし方



④自由回答の上位 10 項目（問 14）

・「都市構造・まちづくり」、「行財政・公共施設」、「福祉・健康」に対する意見が多く挙げられている。

分野	回答数(割合)	主な意見・要望
都市構造・まちづくり	69(20%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少対策を行うべき、区画整理・住宅地整備が必要</li> <li>・高齢者に優しく、自立して暮らせるようなまちづくりが必要</li> <li>・コンパクトシティ化を進めてほしい</li> <li>・空き地や空き家の整理、活用してほしい</li> </ul>
行財政・公共施設	47(14%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康保険料等の税金を安くしてほしい</li> <li>・市民に意見を問いかね、その声をしっかりと反映してほしい</li> <li>・公園の整備、遊具を新しくしてほしい</li> </ul>
福祉・健康	39(11%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療施設(総合病院等)の不足</li> <li>・健康維持のためのスポーツ施設の整備、設備の強化が必要</li> <li>・障害者も住みやすい街にするべき</li> <li>・福祉施設の充実が必要</li> </ul>
交通	32(9%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の交通弱者の移動が不便</li> <li>・交通網の整備が必要</li> <li>・バスの本数増加、ルートの改善が必要</li> <li>・高齢者はバスやタクシーを割引にしてほしい</li> </ul>
産業	27(8%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の誘致や若者の雇用促進が必要</li> <li>・賃金を上げてほしい</li> </ul>
活性化	25(7%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市を活性化し、明るく楽しい街にしてほしい</li> <li>・地域コミュニティの維持による街の活性化が必要</li> <li>・駅周辺や商店街の活性化が必要</li> <li>・街の魅力向上やさらなるPRが必要</li> </ul>
子ども・教育	23(7%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育てしやすいまちづくりが必要</li> <li>・子どもたちが室内で遊べる施設が必要</li> <li>・子どもの医療費・学費無料化を実現するべき</li> <li>・人数の少ない学校の統廃合を検討するべき</li> </ul>
商業施設	21(6%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーやコンビニが少なく買い物が不便</li> <li>・衣料品店を増やしてほしい</li> <li>・レストラン、カフェ等の飲食店を増やしてほしい</li> <li>・高齢者のための移動販売車が必要</li> </ul>
伝統・文化	16(5%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無駄なイベントが多い</li> <li>・昔ながらのお祭りや行事を開催するとよい</li> <li>・町内会の役割や負担が大きい</li> </ul>
観光	11(3%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街の魅力、観光地がない</li> <li>・幅広い世代が楽しめるようなレジャー施設が必要</li> <li>・宿泊施設が少ない</li> <li>・海を利用したレジャー施設や観光地の整備をするとよい</li> </ul>
道路	9(3%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の確保などの道路の整備が必要</li> <li>・道路脇等の雑草をきれいにしてほしい</li> </ul>
災害	7(2%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害対策に力を入れてほしい</li> </ul>
その他	16(5%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな自然の保護が重要</li> <li>・原発が近いので不安</li> </ul>
合計	342	



### 3. アンケート調査票

#### 1. あなたご自身についてお尋ねします

問1 あなたの性別と年齢は？（あてはまる番号1つに○）

【性別】			
1. 男性	2. 女性	3. 回答したくない	
【年齢】			
1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳以上	

問2 現在の家族構成は？（あてはまる番号1つに○）

1. 単身	2. 夫婦のみ	3. 親子2世代
4. 親・子・孫3世代以上	5. その他（ ）	

問3 あなたの職業は？（あてはまる番号1つに○）

1. 農林水産業	2. 自営業（商業、工業、サービス業など）		
3. 会社員・会社役員	4. 公務員、団体職員	5. パート・アルバイト	
6. 専業主婦（主夫）・家事手伝い		7. 学生	
8. 無職	9. その他（ ）		

問4 あなたのお住まいの地区は？

1. 冠岳	2. 生福	3. 上名	4. 大原
5. 中央	6. 本浦	7. 野平	8. 照島
9. 旭	10. 荒川	11. 羽島	12. 川南
13. 川北	14. 湊	15. 湊町	16. 川上

問5 あなたのお住いの形態は？（あてはまる番号1つに○）

1. 持ち家の一戸建て	2. 持ち家の集合住宅 （マンションなど）	3. 賃貸の一戸建て
4. 賃貸のアパート	5. 社宅・学生寮	6. 高齢者向け住宅・施設
7. 公営住宅	8. その他（ ）	

問5-1 あなたがその地区に住んでいる年数は？（あてはまる番号1つに○）

1. 5年未満	2. 5～10年	3. 10年以上
---------	----------	----------

問5-2 【問5-1】で居住年数が10年以下（1,2）に○を付けた方にお聞きします。現在のお住まいに引越された理由は何ですか？（あてはまる番号1つに○）

1. 就職・転職・退職のため	2. 転勤のため	3. 結婚のため
4. 進学のため	5. 実家があるため（同居近居）	6. 独立するため
7. 持ち家を購入したため	8. 間取りや家賃条件のため	9. 自然災害のリスク
11. 独居が不安になったため	12. その他（ ）	

問6 あなたの世帯の車の保有状況を教えてください (あてはまる番号に全てに○)

- |                  |                    |
|------------------|--------------------|
| 1. 車を持ち自分で運転している | 2. 車はあるが自分は運転していない |
| 3. 車を持っていない      |                    |

問7-1 あなたは将来もお住いの地区で暮らしたいですか? (あてはまる番号1つに○)

- |                      |           |
|----------------------|-----------|
| 1. 住み続けたいと思う         | → 【問7-2へ】 |
| 2. やむを得ず住んでいると思う     | } 【問7-3へ】 |
| 3. 市内の便利な所へ転居していると思う |           |
| 4. 市外へ転居していると思う      |           |

問7-2 【問7-1】で1「住み続けたいと思う」に○をつけた方におたずねします。  
主な理由はどのようなことですか? (あてはまる番号3つまで○)

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. 昔からの知り合いが多い    | 2. 商売や事業経営に便利     |
| 3. 勤務(通学)地が近い     | 4. 交通が便利          |
| 5. 買い物便利          | 6. 生活・住環境が良い      |
| 7. 災害が少なく安全       | 8. 医療や福祉面が充実      |
| 9. 教育環境が充実        | 10. 娯楽や余暇を過ごす場が充実 |
| 11. 楽しいイベントや行事が多い | 12. 老後の生活への安心さ    |
| 13. 自然が豊か         | 14. 近所づきあいが楽しい    |
| 15. その他 ( )       |                   |

問7-3 【問7-1】で2、3、4に○をつけた方におたずねします。  
現在住んでいるところで不満なことを選んでください。(あてはまる番号3つまで○)

- |                      |                         |
|----------------------|-------------------------|
| 1. 知り合いが少ない          | 2. 商売や事業経営に不利           |
| 3. 勤務(通学)地が遠い        | 4. 交通が不便                |
| 5. 買い物不便             | 6. 生活・住環境が悪い            |
| 7. 災害(がけ崩れ、津波、火災)が不安 | 8. 医療や福祉面への不安           |
| 9. 教育環境の不安           | 10. 娯楽や余暇を過ごす場が少ない      |
| 11. 行事などが多すぎてわずらわしい  | 12. 老後の生活への不安(または高齢のため) |
| 13. 害虫や雑草に悩まされる      | 14. 近所づきあいが面倒           |
| 15. その他 ( )          |                         |

問7-4 【問7-1】で3、4に○をつけた方におたずねします。  
どこに転居したいと考えていますか具体的な地区名を記入してください。

3. 市内の便利な所へ転居している (具体的な地区を記入して下さい)

4. 市外へ転居している (具体的な市町村名を記入して下さい)

## 2. あなたの日常生活について

問8 あなたが下の施設に行く頻度や利用する地区、交通手段についてお答えください。

頻度・地区・手段 目的施設		① 利用頻度					よく利用する地区	主な交通手段
		毎日 (平日)	毎週 (休日等)	月数回	年数回	利用しない		
【記入例】 毎週、串木野駅周辺の施設へバスで行く		5	4	3	2	1	B	ア.徒歩 イ.自転車 ウ.原付・バイク エ.自動車(家族送迎含) オ.バス カ.タクシー キ.鉄道 ク.その他
1	食料品や日用品の買物 (スーパー・小売店・コンビニ等)	5	4	3	2	1		
2	洋服や電化製品等の買物	5	4	3	2	1		
3	飲食店・カフェ	5	4	3	2	1		
4	通勤・通学(子どもの送迎含む)	5	4	3	2	1		
5	病院・医院(通院・治療)	5	4	3	2	1		
6	健康施設・高齢者福祉施設	5	4	3	2	1		
7	娯楽施設(カラオケ等)	5	4	3	2	1		
8	市役所・出張所等	5	4	3	2	1		
9	図書館・市民文化センター等	5	4	3	2	1		
10	公民館・交流センター	5	4	3	2	1		
11	公園・体育館・スポーツ施設	5	4	3	2	1		
12	銀行・郵便局	5	4	3	2	1		

問9 日常生活において徒歩で移動できる範囲は、どの程度までの範囲だと思いますか、自宅から許容できる時間を選んで下さい。(あてはまる番号1つに○)

- |              |              |              |
|--------------|--------------|--------------|
| 1. 5分        | 2. 5分～10分未満  | 3. 10分～15分未満 |
| 4. 15分～20分未満 | 5. 20分～30分未満 | 6. 30分以上     |

問10 その許容範囲内に必要な施設は何ですか？(あてはまる番号3つまで○)

- |                  |                  |                |
|------------------|------------------|----------------|
| 1. スーパー・小売店・コンビニ | 2. 大型ショッピングセンター  | 3. 電気店・ホームセンター |
| 4. 飲食店・カフェ       | 5. 総合病院          | 6. 医院・診療所      |
| 7. 健康・高齢者福祉施設    | 8. 市役所・出張所       | 9. 娯楽施設        |
| 10. 公民館・交流センター   | 11. 図書館・市民文化センター | 12. 公園・緑地      |
| 13. スポーツ施設       | 14. 幼稚園・保育園      | 15. 小中学校       |
| 16. 銀行・郵便局       | 17. その他( )       |                |

問 11 将来の人口減少に対応するため、歩いて暮らせる範囲に生活に必要な施設や機能を集め、公共交通などで結んだコンパクトなまちづくりを進めることについて、あなたのお考えに最も近いものを選んで下さい。(あてはまる番号1つに○)

- |                                     |
|-------------------------------------|
| 1. 運転も不安になるので、できれば歩いて暮らせる便利なまちに住みたい |
| 2. 多少不便でも今の暮らしを続けたい                 |
| 3. 将来のことはわからない                      |
| 4. その他 ( )                          |

問 12 今後更なる人口減少が進行した場合、日常生活に影響が生じる可能性があります。次の項目から、あなたにとって影響があると困ることを選んで下さい。

(あてはまる番号3つまで○)

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. スーパー等の店舗が廃業し、日常の買物が不便になる      | 2. 鉄道やバスの本数が減る・路線が無くなる             |
| 3. 病院や学校、公共施設が統廃合される             | 4. 道路や水道などのインフラが維持できなくなり、生活に影響が生じる |
| 5. ごみ収集などの行政サービスが一部地域では提供ができなくなる | 6. 人材不足から工場や企業等が撤退する               |
| 7. 近所の人が減り、地域コミュニティの維持が難しくなる     | 8. 空家が増えて、防犯や衛生面が心配である             |
| 9. その他 ( )                       |                                    |

問 13 このまま人口減少が進行すると、将来的には中山間地域などの地区において生活やコミュニティの維持等が困難になる可能性があります。

あなたの子や孫の世代には、どのような暮らし方をして欲しいと思いますか？

(あてはまる番号1つに○)

- |   |
|---|
| 1. 先祖代々の土地や家を守って行ってほしい                  |
| 2. できれば先祖代々の土地を守って欲しいが、便利な地区で暮らすのは仕方がない |
| 3. 自分たちが暮らしやすい便利な地区で暮らせばよい              |
| 4. 仕事がある都会等へ行って戻らなくても仕方がない              |
| 5. その他 ( )                              |

### 3. 自由回答

いちき串木野市のまちづくりについて、ご意見・ご要望などがあれば、ご自由にお書きください。


質問は、これで終わりです。多くの質問にお答えいただき、誠にありがとうございました。空欄になっている箇所や、○印のつけ忘れ、あるいは○印のつけすぎは、ないでしょうか？恐れ入りますが、最後にもう一度ご確認ください。



## 第4章 まちづくりの課題と方針



## 第4章 まちづくりの課題と方針

### 1. いちき串木野市における都市構造等の課題

#### 1) 現況の整理

##### (1) 都市構造評価

「第2章 いちき串木野市の都市構造の評価」を踏まえ、都市構造の課題について次のとおり整理する。

項目	主な現況・課題
① 都市の概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・人口や各種施設が集積するまとまった市街地が形成される一方、海・山・温泉の豊かな自然と共生した集落が点在している</li><li>・人口減少や少子高齢化が進んでおり、今後も継続すると予測される</li></ul>
② 生活利便性	<ul style="list-style-type: none"><li>・用途地域内を中心として、日常生活に必要な施設が多数立地し、利便性の高い市街地が形成されている</li><li>・将来的な人口減少により、これらの日常生活に必要な施設の流出や撤退が懸念される</li></ul>
③ 健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車依存等を一因として、糖尿病やメタボリックシンドロームの割合が他都市に比べ高い状況にある。なお、徒歩圏内の医療・福祉施設や公園の整備状況は他都市に比べ充実している</li></ul>
④ 安全・安心	<ul style="list-style-type: none"><li>・一部地域において土砂災害や津波の浸水被害が想定される</li><li>・空き家率が他都市に比べ高く、適切な維持管理及び有効活用が必要となっている</li></ul>
⑤ 地域経済	<ul style="list-style-type: none"><li>・市街地を含め地価の下落が継続しており、地域活力の再生が必要となっている</li></ul>
⑥ 行政運営	<ul style="list-style-type: none"><li>・人口減少により税収が減少するとともに、高齢化による民生費や公共施設の更新に伴う経費の増大が懸念される</li></ul>
⑦ エネルギー/ 低炭素	<ul style="list-style-type: none"><li>・他都市に比べCO<sub>2</sub>排出量が多く、環境負荷の低減に資する都市構造への転換が必要となっている</li></ul>



## (2) 市民アンケート調査

「第3章 コンパクトなまちづくりに対する市民の声（市民アンケート結果）」を踏まえ、市民意向について次のとおり整理する。

項目	主な市民意向など
① 現在の日常生活の状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用頻度の多い移動は買物、通勤・通学、金融であり、中央地区や串木野駅周辺を利用する機会が多く、大半は自家用車を用いて移動している</li><li>・徒歩圏内に必要な施設は、買物、金融、医療の意向が高い</li></ul>
② 将来の居住意向	<ul style="list-style-type: none"><li>・将来の居住意向は7割を占め、地域のつながりや生活・住環境の良さが評価されている</li><li>・転居等を考える人は、買物や交通の不便さ、老後の不安等を課題と考えている</li></ul>
③ コンパクトなまちづくりに対する考え	<ul style="list-style-type: none"><li>・歩いて暮らせる便利なまちに住みたいという意向が高い</li></ul>
④ 子どもや孫世代に求める暮らし方	<ul style="list-style-type: none"><li>・先祖代々の土地を守ってほしいという思いもあるが、人口減少等により便利な地区で暮らすことへの意向が高い</li></ul>

## 2) 都市構造の課題整理

前述の結果を踏まえ、都市構造の課題を次のとおり整理する。

### ①人口減少と少子高齢化社会への対応

人口減少や少子高齢化の急激な進行により、地域活力の低下やコミュニティの希薄化、空き家・空き地の増加などの様々な課題が顕在化しており、今後も更にこの傾向が加速すると予測されている。

このため、移住・定住の促進による人口の確保を図り、安定的な地域社会の形成を図るとともに、急激な少子化・高齢化に対して医療・福祉・介護・子育て等と連携したまちづくりを進める必要がある。

### ②便利で魅力的な拠点の形成

中心市街地（串木野地区）や生活拠点に位置付けられる湊町地区周辺等には、日常生活に必要なサービス機能のほか、行政や交通、医療、文化などの様々な都市機能が集積し、本市の生活や賑わいを支える重要な拠点となっているが、今後の人口減少などにより機能の維持や活力の低下が懸念される。

このため、市街地の計画的な更新や低未利用地の利活用の促進を始め、拠点への適切な土地利用の誘導により、歩いて暮らせる魅力的な拠点としての維持・充実を図る必要がある。

### ③自然環境と共生した豊かな暮らしの維持・充実

いちき串木野市は、海・山・温泉の恵まれた自然環境や多様な歴史・伝統・文化を有しているが、これらを支える地域の多くは人口減少や高齢化が顕著に進行しており、地域の担い手の確保や安心して暮らせる環境づくりが急務となっている。

このため、豊かな自然環境や地域の魅力の保全・活用を図るとともに、住み慣れた地域で安心して暮らすことができる環境の形成や、中心市街地を始めとした拠点との連携を強化する公共交通の充実などを図る必要がある。

### ④安全・安心の確保及び健全な行財政運営の確立

いちき串木野市は、自然災害を受けやすい地形・地質条件にあり、災害に対する備えが重要となっている。このため、防災上重要な施設の整備や安全確保を優先した居住環境の整備を進める必要がある。

また、人口減少による税収の減少及び高齢化やインフラ・公共施設の老朽化に伴う行財政の負担増加を見据え、効率的な行政サービスの提供や適切な維持管理・更新などを進める必要がある。

## 2. まちづくりの方針と今後の展望

都市構造の課題や上位関連計画(総合計画、都市計画マスタープラン等)を踏まえ、いちき串木野市のまちづくりの方針や今後の施策展開等の展望を次のとおりまとめる。

### **方針1 「都市拠点」と「地域生活拠点」が連携した便利で魅力的な拠点を形成する**

いちき串木野市が持続していくためには、都市全体を支える「都市拠点」と16の地域ごとに暮らしを支える「地域生活拠点」が、相互の交流の中で補完し合い、活力を維持・創出していくことが重要である。

行政機能や商業、教育、医療などの都市機能が集中し、市民生活と経済、観光の中心として都市全体の発展を牽引する「都市拠点」では、誰もが魅力的で豊かな生活を享受でき、来訪者がいちき串木野市にしかない魅力に出会え、五感を満足させる体験ができる空間となるよう、既存の資源を活用して都市機能の誘導を図る。

また、各地域の暮らしを支える「地域生活拠点」では、日常生活が安心して送れるよう、16地区の交流センターを拠点として、市民の積極的な自治活動や福祉・介護、子育てなどの生活をサポートする機能の充実とともに、地域固有の魅力を維持・創出しながら、「都市拠点」との交流を支えるネットワークの充実を図る。

#### <施策の方向性>

- 1-1 民間との連携、公共施設の再編等を活用した拠点形成
- 1-2 地域をつなぐ、持続可能な公共交通ネットワークの形成

### **方針2 地域の暮らしや自然・歴史文化を守り継ぎ 新たな価値を創出する**

海・山・温泉の恵まれた自然環境や地域固有の歴史・伝統・文化があり、これらがいちき串木野市の奥深い魅力を作り出している。この地域の魅力を後世に守り継ぐために、住み慣れた地域で誰もが安心して暮らすことができる環境づくりや地域への愛着の醸成による住みたい、住み続けたいと思えるまちづくりを進めることが重要である。

これまでに培われた地域のつながりや支え合いの強みを活かすとともに、まちづくり協議会を中心とした地域の自治と官民協働を更に進め、地域課題に応じたハード・ソフト両面の取組を推進する。

また、自然環境を始めとした様々な地域の魅力を保全するとともに、これらを磨き連携することで新たな価値を創出し、観光・交流の促進や地域のファンの拡大につなげ、地域内外の多様な担い手の確保を図る。

#### <施策の方向性>

- 2-1 地域特有の歴史文化の継承
- 2-2 地域の持続可能な生活環境の保全
- 2-3 地域資源を活用した地域活性化

### 方針3 既存ストックを効果的に使い コンパクトで安全・安心なまちを形成する

市民が快適で、安全・安心に暮らすためには、道路・公園・上下水道などの都市基盤や学校・病院・福祉施設などの公共公益施設の充実とともに、防災対策の充実や自然環境等の保全・創出などの一体的な取組が重要である。

これまでにいちき串木野市では、市街地や集落において、これらの施設や環境の整備・充実を図り、一定の住みやすさを確保してきたが、これらの大量の施設は老朽化が進み、更新時期を迎えるとともに、環境の保全にも継続した取組が必要となる。

今後は、これまでに整備・充実してきた都市基盤や施設（ストック）を適切に維持管理・更新・再編するなど効果的に使い、コンパクトで、安全に安心して、暮らせるまちの形成に向けた、成熟型のまちづくりを推進する。

#### <施策の方向性>

- 3-1 拠点及び周辺への移住・定住によるコンパクトなまちづくりの推進
- 3-2 空き家の適正な維持管理・除去及び有効活用
- 3-3 災害に強いまちづくり

#### <参考> いちき串木野市都市計画マスタープランの将来都市構造図





## 第5章 先進事例の分析



## 第5章 先進事例の分析

### 1. まちづくりの方針・施策の方向性・いちき串木野市と他自治体の取組

第4章では、都市構造の評価と市民アンケートの結果を踏まえて、いちき串木野市の都市構造における課題、今後のまちづくりの方針、施策の方向性を整理した。ここでは、今後のまちづくりの方針と施策の方向性を、それに対応した他自治体の取組事例と既にいちき串木野市で実施されている取組とともに再掲する。

#### **方針1 「都市拠点」と「地域生活拠点」が連携した便利で魅力的な拠点を形成する**

##### **1-1 民間との連携、公共施設の再編等を活用した拠点形成**

###### **【既存施設の活用】**

- ・ 小学校再編による跡地を活用した公共民間複合拠点の形成（富山県富山市）
- ・ 廃校小学校のリノベーションによるアート拠点の形成（京都府京都市）
- ・ 小学校における余裕教室の高齢者福祉施設への転用（京都府宇治市）

###### **【施設跡地の利用】**

- ・ 小学校再編による跡地を活用した公共民間複合拠点の形成（富山県富山市）  
（再掲）
- ・ 団地跡地を活用した小規模公園の集約・再編（福岡県北九州市）

###### **【拠点・機能形成】**

- ・ 町有地を活用した公共民間複合拠点の形成（岩手県紫波町）
- ・ 定期利用が見込まれるサービス機能の集積（佐賀県基山町）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 子育て支援拠点事業（子育て家庭の育児支援、育児相談、情報提供、サークル活動 等）
- ・ 子育て支援（出生・誕生日・入学の祝金贈呈、おむつ購入補助、保育料・医療費無料等）
- ・ 教育支援（英語のまちづくり、絵本進呈）
- ・ いちき串木野市串木野高等学校支援対策事業補助金制度（高校入学、大学受験等の補助）
- ・ （株）いちき串木野電力（電力料金の削減、収益を子育て・福祉向上に活用）
- ・ 生涯学習の推進（出前講座、いきいき大学 等）
- ・ 高齢者支援（生活支援、介護予防、家族介護支援 等）
- ・ 障がい者支援（介護給付、訓練等給付、自立支援、地域生活支援 等）
- ・ 市有物件の売却
- ・ 企業誘致優遇制度（用地取得、設備投資、空き工場活用等への補助）
- ・ いちき串木野市工場用地事業用定期借地権設定制度（10年間の無料土地賃借）



## 1-2 地域をつなぐ、持続可能な公共交通ネットワークの形成

### **【公共交通の運行と利用促進】**

- ・ 地域主体の自主運行バスの運行（富山県富山市）
- ・ マイカー配車事業「ささえ合い交通」（京都府京丹後市）
- ・ デマンド型乗合タクシー「あいのりタクシー」（大分県豊後大野市）
- ・ 公共交通沿線への居住誘導（富山県富山市）

### **【自転車の利用推進】**

- ・ 自転車活用推進計画策定における交通ネットワーク強化（国土交通省）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ いちき串木野市地域公共交通網形成計画の策定
- ・ いきいきバス、路線バス、いきいきタクシーの運行

## 方針2 地域の暮らしや自然・歴史文化を守り継ぎ 新たな価値を創出する

### 2-1 地域特有の歴史文化の継承

- ・ 伝統的家屋等の保存整備（岡山県高梁市）
- ・ 歴史的風致重点区域の指定（佐賀県基山町）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 文化財指定（有形民俗文化財、史跡名勝天然記念物、無形民俗文化財）

### 2-2 地域の持続可能な生活環境の保全

- ・ 道の駅を核とした小さな拠点の形成（長野県豊丘村）
- ・ コミュニティ組織運営による買い物、移動、地域内交流支援（島根県雲南市）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 小規模校入学特別認可制度（自然環境を活かした教育、児童数の確保、小学校存続）

### 2-3 地域資源を活用した地域活性化

- ・ 会員制農家民宿施設の整備（茨城県常陸太田市）
- ・ ツーリズム環境（サイクル拠点）の整備（広島県尾道市）
- ・ 寺社仏閣や職人と連携した地域振興（佐賀県基山町）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 「串木野麓」の日本遺産認定（薩摩武士武家屋敷群）
- ・ 冠嶽芸術文化村構想計画（地域・文化振興、冠岳交流センター・冠嶽園の整備）

### **方針3 既存ストックを効果的に使い コンパクトで安全・安心なまちを形成する**

#### **3-1 拠点及び周辺への移住・定住によるコンパクトなまちづくりの推進**

- ・ はたらく若者定住支援（福井県大野市）
- ・ 移住サイト（情報プラットホーム）の構築（佐賀県基山町）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 定住促進補助制度
- ・ 定住促進団地（子育て世代への家賃助成、育児相談等の支援）
- ・ 結婚新生活支援（結婚に伴う新生活に係る費用（居住費、引越費用）の補助）
- ・ お試し居住（市整備体験住宅への居住（2日～1か月））
- ・ 建築許可申請制度の適切な運用
- ・ 木造住宅の耐震診断・耐震改修工事補助金制度（工事費用への補助金交付）
- ・ 鹿児島県から認定を受けた高齢者向け優良賃貸住宅の周知（家賃減額補助）

#### **3-2 空き家の適正な維持管理・除去及び有効活用**

- ・ 空き家・空き地を活用した小規模連鎖型土地区画整理事業（山形県鶴岡市）
- ・ 中心市街地への定住促進と空き家の有効活用（茨城県土浦市）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 空き家バンク制度
- ・ 住宅リフォーム事業補助金（個人住宅のリフォーム、増改築工事への補助金交付）
- ・ 転入者住宅建設等補助金（中古住宅（空き家を含む）の購入費補助）
- ・ 危険廃屋等解体撤去工事補助金（住宅の解体費用の補助）

#### **3-3 災害に強いまちづくり**

- ・ 防災協力農地登録制度（神奈川県横浜市）
- ・ 公園、広場等の防災機能の強化（新潟県燕市）
- ・ まちづくりと連携した水害対策（滋賀県）

<いちき串木野市で実施している主な制度・取組>

- ・ 防災ハザードマップ、防災情報等メールサービス、防災行政無線等の整備
- ・ 防災重点ため池の指定（人的被害を与える恐れのあるため池）
- ・ 地域と連携した避難施設等の指定管理（各地区まちづくり協議会）
- ・ 地域防災計画、原子力災害住民避難計画
- ・ 安定ヨウ素剤の配布（内部被ばく抑制の医療品・医薬品）
- ・ 嵩上げ補助制度

以下では、今後の各施策の方向性に対応する事例を紹介する。はじめに、比較的小規模な自治体であり、まちのコンパクト化に向けて多様な取組を行っていることから、国土交通省のコンパクトシティ・モデル都市にも選定されている、佐賀県基山町の事

例を包括的に論じる。続いて、その他の自治体による取組の概要をまとめる。

## 2. 佐賀県基山町の事例

### 1) 基山町の概況

佐賀県基山町は福岡県との県境に位置し、鳥栖市（佐賀県）、筑紫野市、小郡市（以上、福岡県）に隣接する、人口 17,374 人（令和元年 7 月末現在）の町である。町の面積は 22.15 km<sup>2</sup>で、その 3 分の 2 は丘陵である。また、町内には基山（きざん）を中心とした山々が連なっている他、筑後川に注ぐ秋光川、山下川等が流れており、自然に恵まれた地域である。

図表 5 - 1 基山町周辺の地図



出典：基山町公式ホームページ

(<https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0031145/index.html>)

基山町は古くから交通の要衝とされているが、JR 鹿児島本線、国道 3 号線、県道久留米基山筑紫野線（旧鳥栖筑紫野有料道路）、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道が町内を貫通している。また、町内には基山駅を出発点とする甘木鉄道、基山パーキングエリアに高速バスの停留所があり、この停留所からは九州の主要都市を結ぶ高速バスの利用が可能である。特に、JR 鹿児島本線で基山駅から博多駅までの所要時間は約 20 分であり、福岡方面への通勤・通学の利便性から、福岡市のベッドタウンとして発展してきた<sup>7</sup>。

<sup>7</sup> 以上、『基山町中心市街地活性化基本計画』pp. 1-2、基山町公式ホームページ  
<https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0031143/index.html>（令和元年 9 月 4 日接続確認）

## 2) まちづくりに関連するこれまでの取組

### (1) 中心市街地の歴史

鳥栖・基山地域は昭和 30 年代から発展し、いくつかの住宅団地が整備された。そのような中、基山町では昭和 44 年に町内全域を都市計画区域として指定し、市街化区域と市街化調整区域が設定された。昭和 48 年に基山町は、隣接する鳥栖市の全域も含め鳥栖基山都市計画区域として区域指定をし、その後大規模住宅団地や工業団地の開発に併せて市街化区域の拡大はあったものの、基本的には市街化区域内の開発を強化してきた。

中心市街地のまちづくりに関しては、昭和 57 年に基山駅近くに「基山モール商店街」が完成し、昭和 60 年前後には駅前広場の整備が行われた。このように、現在の基山町の中心市街地と町全体の比較的コンパクトな構造は、戦後の都市整備によるところが大きい。加えて、戦火等の影響をあまり受けずに昔の面影を残した都市構造や建物が存在していることから、基山町の現在の姿は歴史的な要因も関係していると考えられている<sup>8</sup>。

以上のように、基山町は戦後の取組や歴史的な要因、もともと小さな地域であったことから既にコンパクトな都市構造を実現していると思われるが、一方で他の自治体と同様、少子高齢化や人口減少といった問題が顕在化している。また、町の周辺には福岡市や佐賀市のような大都市や、大規模商業施設が存在していることから、労働力及び購買力の流出も町の大きな問題となっている。こうした背景から、基山町では以下で挙げるような計画を策定することでまちづくりの再編に取り組んでいる。

### (2) まちづくりの方向性

まちづくりの方向性を示すために、これまで基山町では、平成 18 年『基山町都市計画マスタープラン』、平成 27 年『基山町まち・ひと・しごと創生総合戦略』、平成 28 年『第 5 次基山町総合計画』、平成 30 年『基山町中心市街地活性化基本計画』が策定された。ここではコンパクトシティに関わる点から、『第 5 次基山町総合計画』と『基山町中心市街地活性化基本計画』の理念、方針等を概観する。

#### ① 『第 5 次基山町総合計画』（計画期間：平成 28 年度～令和 7 年度）

『第 5 次基山町総合計画』は、3つの基本理念（「心豊かな人と人との関係づくり」、「自然と共生したまちの魅力づくり」、「みんなが進める協働のまちづくり」）、基本構想「新、基山構想」（「アイが大きい基山町～住む人にも訪れる人にも満足度 No. 1 のまち基山の実現～」）、3つの重点戦略「K-プロ」（「1. 目に見える「ひと」づくり」、「2. 目に見える「価値」づくり」、「3. 目に見える「評価」システム」）から構成されている。

3つの重点戦略の中でも「2. 目に見える「価値」づくり」では、「基山定住サプライズプロジェクト」として、基山パーキングエリア、基山駅、けやき台駅といった拠点から徒歩 15 分圏内をターゲットとして「利便性の高いまちの顔づくり」を行うこととしている。このプロジェクトでは、他に「定住プロモーション」としてコミュニ

<sup>8</sup> 以上、『基山町中心市街地活性化基本計画』pp. 3-6

ティバスによるネットワーク整備や情報発信による子育て支援も計画されている。

なお、総合計画ではそれぞれの施策に対する目標を、数値化された住民の満足度で示し、PDCA サイクルに基づいた評価や見直しが行われようとしている<sup>9</sup>。

図表 5 - 2 基山町総合計画・基本構想

[基本理念]	<b>心豊かな人と人との関係づくり</b> <b>自然と共生したまちの魅力づくり</b> <b>みんなが進める協働のまちづくり</b>
[新、基山構想] (基本構想)	<b>アイが大きい基山町</b> ～住む人にも訪れる人にも満足度 No.1 のまち基山の実現～
<b>重点戦略</b>  真の基山力(協働)を 発揮する 10 年に。 <b>『K-プロ』</b> <b>〔基山が変わる 10          年プロデュース〕</b>	1 目に見える「ひと」づくり ・基山アカデミック(教育)プロジェクト ・基山SGK(すごか)プロジェクト 2 目に見える「価値」づくり ・基山定住サプライズプロジェクト ・基山ブランディングプロジェクト 3 目に見える「評価」システム ・基山満足度プロジェクト

出典：『基山町中心市街地活性化基本計画』 p. 59

② 『基山町中心市街地活性化基本計画』（平成 30 年 3 月認定、平成 31 年 3 月改訂）

『第 5 次基山町総合計画』の基本構想「新、基山構想」（「アイが大きい基山町～住む人にも訪れる人にも満足度 No. 1 のまち基山の実現～」）や、地域再生計画を始めとした中心市街地の活性化に関わる取組を踏まえて、平成 30 年 3 月に『基山町中心市街地活性化基本計画』が認定された。ここでは、「寄ってみよう 歩いてみよう 住んでみよう “ちょっとよい” が好循環を生み出すまちなかの実現」が活性化の目標（全体テーマ）として定められ、「①回遊や交流が生まれにぎわいあふれる中心市街地づくり」、「②町民の日常生活を支える便利で暮らしやすい中心市街地づくり」、「③一歩足を伸ばしたくなる魅力あふれる中心市街地づくり」という基本方針が提示されている。そして、それぞれの基本方針に対応して、「①にぎわいのある商業環境をつくる」、「②まちなかの居住人口を増やす」、「③まちなかに人を惹きつける」という目標が設定されている<sup>10</sup>。

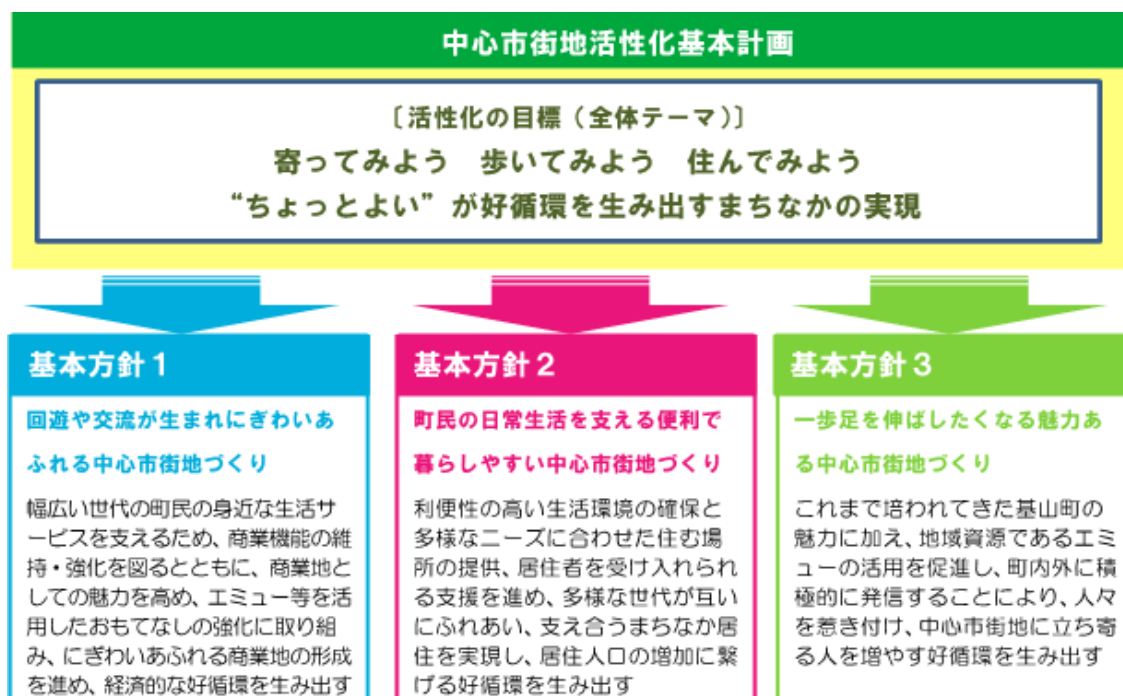
また、『中心市街地活性化基本計画』では、駅前の環境整備、公共・福祉施設の整備、公営住宅整備、商業活性化、コミュニティバス事業を中心とした、中心市街地活性化に関する個別の事業について、実施主体や支援措置とともに事業の内容及び必要性が挙げられている。ほかに、上記の総合計画と同様、主要商店街の空き店舗率、まちなか居住人口等の目標が数値化されており、ここでも客観的な評価が可能となって

<sup>9</sup> 以上、『第 5 次基山町総合計画ダイジェスト版』 pp. 4-8

<sup>10</sup> 以上、『基山町中心市街地活性化基本計画』 p. 46

いる。

図表 5 - 3 中心市街地活性化のための柱



出典：『基山町中心市街地活性化基本計画』 p. 51 の一部を抜粋

### （3） 中心市街地における近年の取組

以上のまちづくりに関する計画に基づいて、基山町は様々な取組を実施してきた。上記の計画を含む、近年の主要な取組を以下に示す。過去 10 年以内の間に、中心市街地活性化に向けてハード面とソフト面から多くの取組が行われており、町のコンパクトシティ化に向けてこれまで以上に前進していることがうかがえる。

図表 5 - 4 中心市街地における主な計画と取組

年次	取組み	取り組みの詳細
平成 24 年 6 月	第 5 次基山町行政改革大綱	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口増対策</li> <li>・持続可能な財政運営の実現</li> <li>・行政サービスと透明性の向上</li> <li>・町民が主体のまちづくり</li> </ul>
平成 24 年 11 月	鳥栖・三養基地域ビジョン（鳥栖・三養基地域ビジョン検討委員会）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内農地の転用促進</li> <li>・既存工業用地隣接地の開発と企業誘致の推進</li> <li>・地域の特性を活かした農産物のブランド化</li> <li>・観光資源のPRと活用。</li> </ul>
平成 26 年 7 月	まちなか公民館開設（基山モール商店街内）	・基山モール商店街を拠点に、基山町および周辺地域の様々なイベントを企画・発信。誰もが集えるまちなかのスペース。
平成 26 年 11 月	基山フューチャーセンターラボ開設	・「さがチャレンジ交付金」を活用して、酒蔵をリノベーションしたコミュニティスペースを整備。
平成 27 年 3 月	第 4 次基山町総合計画実施計画	・魅力ある商業空間の形成
平成 27 年 3 月	佐賀大学工学部平瀬研究室による旧基山町役場跡地周辺活性化調査事業	・佐賀大学工学部平瀬研究室学生が現地を調査し、6 次産業化を含めたまちづくりを提案。
平成 27 年 10 月	「基山町人口ビジョン」及び「基山町まち・ひと・しごと創生総合戦略」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなか資源活用プロジェクト</li> <li>・観光案内の見える化プロジェクト</li> <li>・住まいるプロジェクト</li> <li>・町内移住等の推進による定住促進プロジェクト</li> <li>・協働のまちづくり推進プロジェクト</li> <li>・「自然×歴史文化」を活かしたまちづくり事業</li> <li>・図書館による地域情報発信事業</li> </ul>
平成 27 年 10 月	中小企業地域資源活用促進法に基づくふるさと名物応援宣言	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地域の耕作放棄地の解消と所得向上を目指したエミューの活用</li> <li>・エミュー肉を使った商品群</li> <li>・エミューオイルを使った商品群</li> </ul>
平成 28 年 2 月	第 5 次基山町総合計画	・目指す将来像に「アイが大きい基山町」を掲げ、平成 28 年度から平成 37 年度までの町の計画を策定。
平成 28 年 4 月	基山町新図書館開館	パークライブラリーとして、中央公園内に誕生。
平成 28 年 4 月	小規模保育施設「ちびはる保育園」が基山モール商店街内へ移転	基山モール商店街の空き店舗に保育園を設置したことで、園児を中心にした新たな交流や活動が生まれる。
平成 28 年 10 月	基山町ローカル・シェアリング・センター開設	クラウドソーシングを始めとするシェアサービス活用の拠点となる施設 11 月よりクラウドワーカー育成研修（商工会事業、4 か月間）12 月に Facebook 開設
平成 29 年 4 月	児童発達支援・放課後等デイサービス SOALA 基山校開校	基山モール商店街の空き店舗を利用した児童発達支援・放課後等デイサービスの運営

出典：『基山町中心市街地活性化基本計画』p. 38

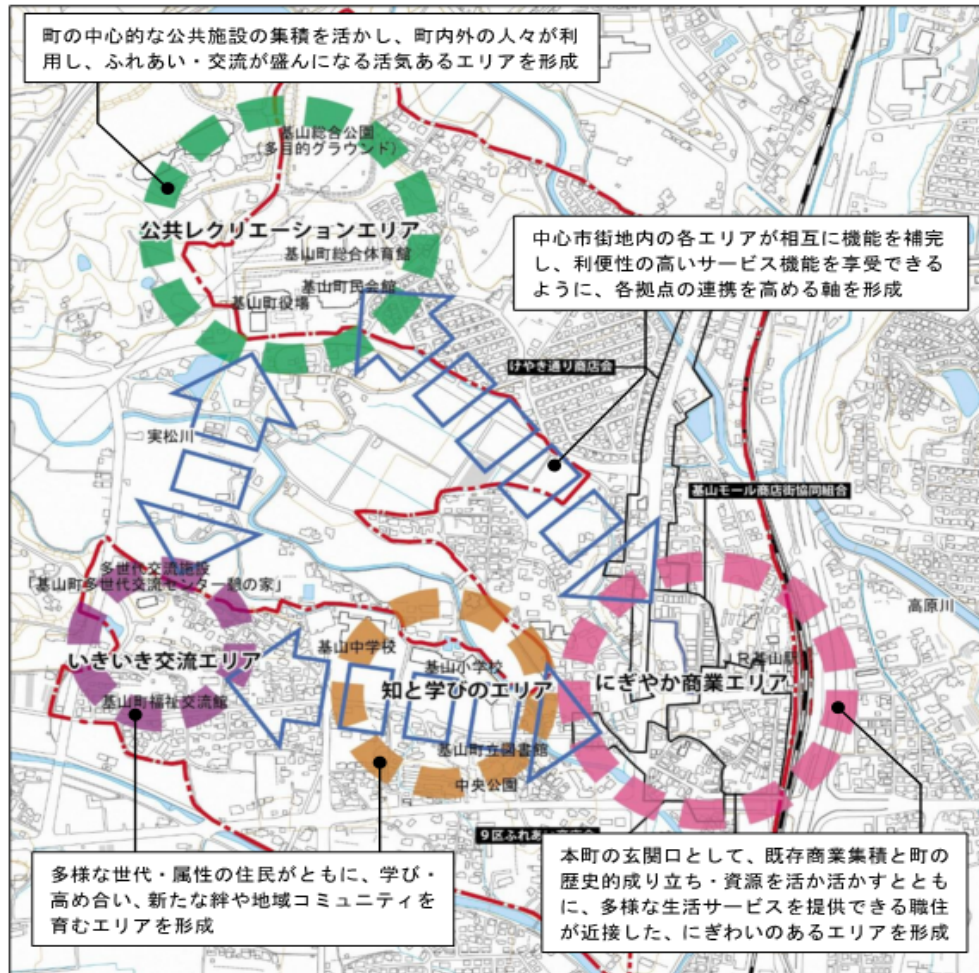
さらに、基山町では、中心市街地における都市機能の集積状況を活かして、「にぎやか商業エリア」、「公共レクリエーションエリア」、「知と学びのエリア」、「いきいき交流エリア」の 4 つのエリアを設定することで、町内外の人々を惹きつける拠点をつくろうとしている。「にぎやか商業エリア」とは、「商業・サービス機能と人口が集積する基山町の経済・社会の中心地となる場所」と考えられ、「公共レクリエーションエリア」では、「町役場、町民会館、町総合体育館・総合公園など、町内外の人が多く利用する施設が集積」しており、「知と学びのエリア」及び「いきいき交流エリア」には、「町立図書館、（老人）憩の家、小・中学校や中央公園など、文教・福祉関係施設が立地」し、「児童・生徒やお年寄り、障がい者など多様な人が行き交い、集まる」場



と位置付けられている<sup>11</sup>。

それぞれ独自の特徴を持つ4つのエリアの機能を相互に補完するために、基山町ではエリア間のネットワーク化を目指している。その際、基本的には多くの人々にエリア間を歩いて楽しんでもらうことが想定されている。

図表5-5 中心市街地活性化のために設定された4つのエリア



出典：『基山町中心市街地活性化基本計画』 p. 48

### 3) コンパクトシティ政策推進の背景

上記のように、基山町は、戦後の取組や歴史的・地理的な要因のため既にコンパクトな都市構造を有していた。加えて、昭和48年に町は都市計画区域設定と第1次総合計画策定を実現した。ここで、市街化区域と市街化調整区域が定められ<sup>12</sup>、同総合計画では、「ゆとりのある生活都市（人間と自然が美しい形で共存し、また日常生活が自転車によって目的を達せられ、自動車公害から守られた住みよい花と緑に包まれた人間環境の町）」<sup>13</sup>がまちづくりの目標とされ、コンパクトなまちづくりが推進されていたと想像できる。また、それ以来、市街化区域と市街化調整区域の範囲はほとん

<sup>11</sup> 『基山町中心市街地活性化基本計画』 pp. 47-48

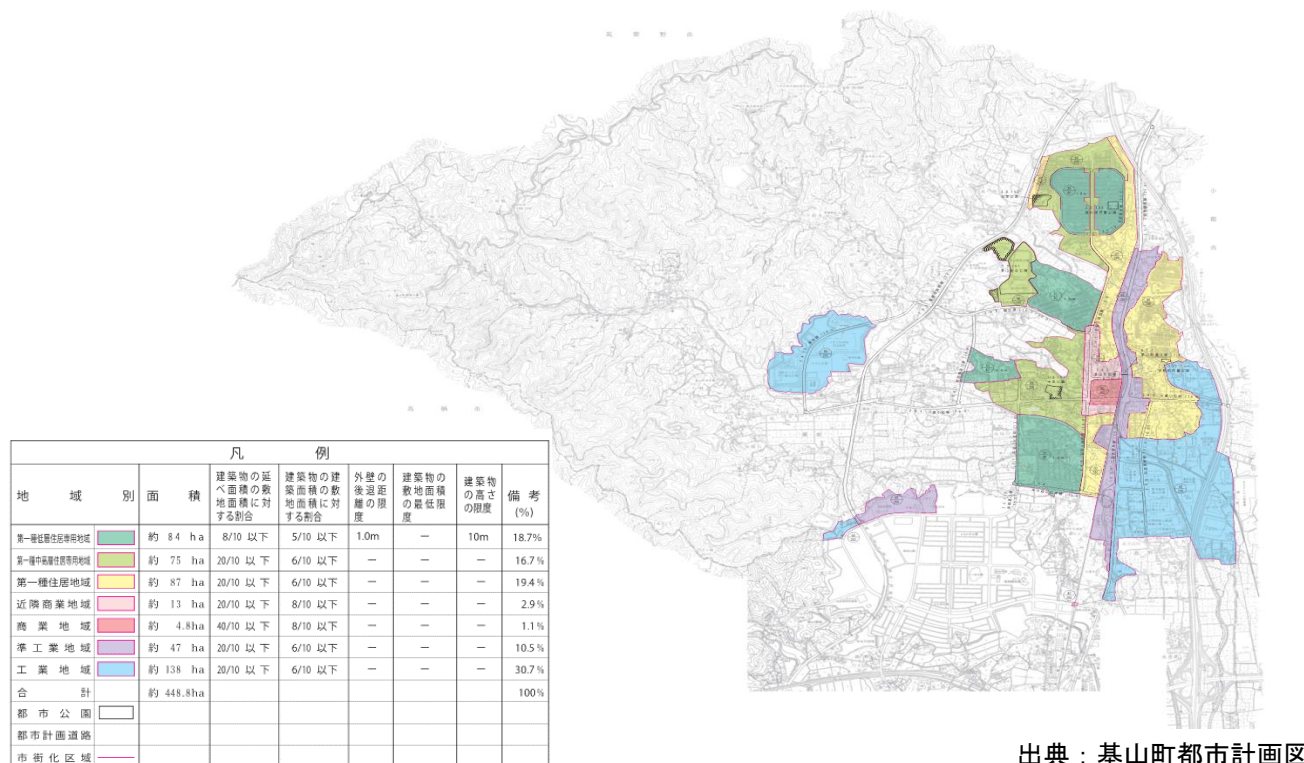
<sup>12</sup> 昭和44年に基山町で都市計画区域が設定され、昭和48年に鳥栖基山都市計画区域として指定された。

<sup>13</sup> 令和元年7月26日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料



ど変わりがなく、市街地と自然環境の住み分けが住民に広く受け入れられてきた。

図表 5 - 6 基山町の市街化区域（色のある箇所）と市街化調整区域（色のない箇所）



出典：基山町都市計画図

既に論じたように、少子高齢化、人口減少、周辺都市への購買力と労働力の流出から、基山町でもまちづくりの再考が必要とされている。最近では、『基山町中心市街地活性化基本計画』に加えて、平成 31 年に『基山町歴史的風致維持向上計画』が認定され、基山町のまちづくりの基礎となっている。特に、『中心市街地活性化基本計画』は、町にとってコンパクトシティ政策を進める大きなきっかけとなった。さらに、平成 29 年度「地方再生コンパクトシティのモデル都市選定」公募の際には、国土交通省の「地方再生コンパクトシティ」の要件と町の施策が合致していたため、町はこれに応募し選定を受けた。現在基山町は、コンパクトシティ・モデル都市選定の条件として求められている『立地適正化計画』策定に向けて準備を進めている。

#### 4) 居住政策

基山町では、移住促進やまちなか居住の推進のために、多くの居住政策を実施している。ここでは、移住促進のための政策、子育て・若者世帯を対象とした政策、空き家対策のための政策について取り上げる。

##### (1) 移住促進のための政策

###### ① 「基山移住サイト」

町が提供している「基山移住サイト」<sup>14</sup>では、以下で論じる様々な支援の情報に加

<sup>14</sup> 「基山移住サイト」 <https://www.town.kiyama.lg.jp/ijyu/default.html> (令和元年 8 月 26 日接

えて、移住関連のイベント情報、町での暮らしに関する情報、移住者へのインタビュー等が公開されている。また、基山町への移住全般について、町の定住促進課に直接問い合わせることが可能なページも用意されている。特に、インタビューやブログによる移住者の声は、移住後の実際の生活の様子を知ることができるため、基山町への移住に関心がある人にとって非常に有益な情報である。このように、同サイトには閲覧者の視点に立った様々な工夫が見られる。

## ② 移住体験住宅

移住体験住宅も、基山町による移住促進のための政策における大きな特徴の一つである。移住体験住宅とは、基山町への移住に関心がある人を対象に、最大 14 日間無料で町内での生活を体験できる施設である。町内の宮浦地区と小倉地区の 2 か所に移住体験住宅があり、それぞれ最低限必要な家具と電化製品が備え付けられている。この政策は、福岡都市圏への移住・定住支援に定評のある「福岡移住計画」と連携し、専用ウェブサイトによって移住体験の PR を行っている<sup>15</sup>。

基山町によると、両移住体験住宅の利用状況は、平成 29 年度 24 組 66 名、平成 30 年度 23 組 56 名である。利用者の評判は良好であり、「自然の豊かさや交通アクセスの良さが評価されている」とのことである。また、この政策の効果として、運用開始から 10 組（平成 30 年は 5 組）が基山町に転入した<sup>16</sup>。

なお、両移住体験住宅は空き家と消防団の施設を再利用したものであることから、空き家対策の一環でもある。

図表 5 - 7 移住体験住宅（宮浦地区及び小倉地区）



出典：基山町公式ホームページ

(<https://www.town.kiyama.lg.jp/ijyu/kiji0031873/index.html>)

続確認)

<sup>15</sup> 「はじめてみよう！基山！トカイナカ暮らし体験」、「福岡移住計画」<http://fukuoka-ijyu.jp/lp/kiyama-taiken/>（令和元年 8 月 26 日接続確認）

<sup>16</sup> 令和元年 7 月 26 日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

## (2) 子育て・若者世帯を対象とした政策

### ① 地域優良賃貸住宅「アモーレ・グランデ基山」

子育て・若者世帯を対象に、基山町は官民連携事業として、特別目的会社（鹿児島県のユーミーコーポレーション株式会社他）とPFI事業で「アモーレ・グランデ基山」の住宅整備を行った。基山駅から徒歩約3分の場所に位置する「アモーレ・グランデ基山」は、令和元年7月1日に入居開始となったが、30戸全ての入居が決まっており、そのうち町外からの入居は15世帯である<sup>17</sup>。また、主な設備として、多目的のコミュニティルーム、同コミュニティルームに併設された児童遊園、24時間対応のコールセンター、防犯カメラ等があり、子育て・若者世帯が安心して楽しく暮らせるような環境が整っている<sup>18</sup>。

「アモーレ・グランデ基山」は、基山駅前エリアにあった旧町役場の跡地に建設された。これは、子育て・若者世帯向けの居住政策であるが、空きスペースの有効活用や中心市街地活性化のための政策でもある。以上の点からも、「アモーレ・グランデ基山」の整備は迅速に進められ、町の中心部のにぎわいに貢献しようとしている<sup>19</sup>。

図表5 - 8 アモーレ・グランデ基山



出典：基山町公式ホームページ

(<https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0032229/index.html>)

<sup>17</sup> 同ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

<sup>18</sup> 基山町公式ホームページ <https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0032229/index.html>（令和元年8月26日接続確認）

<sup>19</sup> 以上、同ホームページ



## ② 住宅補助制度

基山町は『第5次基山町総合計画』の「基山定住サプライズプロジェクト」の一環として、子育て・若者世帯を対象に住宅補助を行っている。住宅補助は、「子育て・若者世帯の住宅取得補助金」と「結婚新生活支援補助金」の2種類があるが、「子育て・若者世帯の住宅取得補助金」の補助対象世帯は、「中学生以下の子どもがいる世帯又は、申請者もしくは配偶者のいずれかが40歳未満の世帯で、基山町内に定住するために新たに住宅を取得（戸建て住宅の新築や購入、マンション・中古住宅の購入など）された世帯」である。補助金額は、住宅取得に対して一律10万円、町外からの転入者に30万円、町内業者の利用に10万円、最大50万円の補助となっている<sup>20</sup>。

この住宅取得補助金制度は平成28年8月から運用が始まり、同年度で町内24件、町外16件（56人）、計40件の利用があった。また、同年度の予算額1,650万円に対して支払額は1,520万円であった。平成29年度は、町内27件、町外28件（95人）、計55件の利用があり、予算額2,000万円に対して支払額2,000万円であった。さらに、平成30年度は、町内16件、町外41件（133人）、計57件に利用され、予算額2,000万円に対し支払額1,980万円であった。

「結婚新生活支援補助金」の対象は「夫婦ともに34歳以下で、夫婦合算所得額が340万円未満の新婚世帯」であり、敷金・礼金等の住居費用や業者に支払った引越費用に対し最大30万円が補助される<sup>21</sup>。対象となる世帯について、ほかに「平成31年1月1日から令和2年3月31日までの間に婚姻届を提出し、受理された夫婦」<sup>22</sup>等が挙げられるが、受給条件が非常に限られていることから申請が少ないのが現状であり、今後対象者及び申請者を増やすための施策が必要である。

住宅補助制度を運用するには大規模な予算が必要とされるが、基山町は令和元年度から「子育て・若者世帯の住宅取得補助金」について「社会資本整備総合交付金」を活用している。また、「結婚新生活支援補助金」では、国の「地域少子化対策重点推進交付金」が利用されている。町としても、各種補助金等の利用を検討し、可能な限り確実に活用する、という方向性を持っている。また、鳥栖市等の周辺自治体では住宅補助制度が存在しないことから、これらの住宅補助制度は、基山町にとってアピールポイントになると考えられる<sup>23</sup>。このように基山町は、子育て・若者世帯の移住・定住を促進するために様々な工夫を重ねている。

## （3）空き家対策のための政策

空き家と消防団の施設を利活用した移住体験住宅に加えて、基山町では「すまいるナビ」（基山町版空き家バンク）の運営や、空き家の家財道具等の処分費用の補助を行っている。「すまいるナビ」は、空き家を貸したい又は売りたい人と、それを借りたい又は買いたい人を町がつなぐ制度である。この制度の特徴として、空き家登録者

---

<sup>20</sup> 以上、基山町ホームページ [https://www.town.kiyama.lg.jp/ki\\_ji0031440/index.html](https://www.town.kiyama.lg.jp/ki_ji0031440/index.html)（令和元年8月26日接続確認）

<sup>21</sup> 基山町ホームページ [https://www.town.kiyama.lg.jp/ki\\_ji0031906/index.html](https://www.town.kiyama.lg.jp/ki_ji0031906/index.html)（令和元年8月30日接続確認）

<sup>22</sup> 令和元年度における条件

<sup>23</sup> 令和元年7月26日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

と利用者との間の契約や交渉に、町が協定を結んだ佐賀県宅建協会会員のサポートを受けられる点が挙げられる（仲介手数料あり）<sup>24</sup>。「すまいるナビ」は平成28年10月に開設されたが、令和元年7月末時点で、空き家登録者（件）15人（うち、売りたい人9人、貸したい人6人）、利用希望登録者38人（件）である<sup>25</sup>。

また、「すまいるナビ」に登録された空き家を対象に、家財道具等の処分費用の補助が行われている。この補助を利用するには、登録された空き家の所有者として、補助金の交付から2年以上「すまいるナビ」に登録する必要がある。なお、補助金額は処分対象経費の2分の1以内（上限10万円）であり、補助対象は、ゴミ処理の手数料、リサイクル料、家財移設料、処分を業者に委託する場合の委託料となっている<sup>26</sup>。

以上が、基山町で特に力を入れている居住政策である。住宅補助制度の主な問題点として、「結婚新生活支援補助金」の受給条件や申請者の少なさに加えて、「子育て・若者世帯の住宅取得補助金」の対象が町内全域となっている点が挙げられる。コンパクトシティ推進の点からは、ただ人口を増やすのではなく、まちなか居住を促進し都市機能を集約させることが必要である。したがって、町では、立地適正化計画策定後には居住誘導区域を補助の対象とすることを検討している。加えて、空き家対策については、その効果が明らかになるために長期的に取り組んでいくことが課題である。さらに、今後空き家になる可能性の高い独居高齢者世帯等への対策も必要である。

一方、町は、これらの取組に対して「ゼロから始めて成果が出てきた」と実感している。町の人口が17,000人を下回る可能性もあった中で、現在17,000人強で推移しているのは以上の取組の結果でもあると考えられている<sup>27</sup>。

## 5) 公共交通政策

基山町は佐賀県内で唯一路線バスが走っておらず、主な公共交通としては鉄道やタクシーのみが運行していた。平成26年7月1日に「きやまコミュニティバス」の運行が始まり、現在1号車と2号車による2台で運行している。また、高速基山バス停にはパーク&ライド駐車場があり、基山町と周辺都市及び九州の主要都市を結んでいる。ここでは、コミュニティバスとパーク&ライド駐車場に関する取組を紹介する。

### (1) きやまコミュニティバス

既に述べたように、平成26年7月1日に「きやまコミュニティバス」の運行が始まった。現在、コミュニティバスは2台で運行しており、1号車はけやき台線と高島線、2号車は園部線、宮浦線、長野線、本桜線の系統である。また、両ルートには、中心部巡回線という基山駅を中心とする区域の系統が含まれている。

---

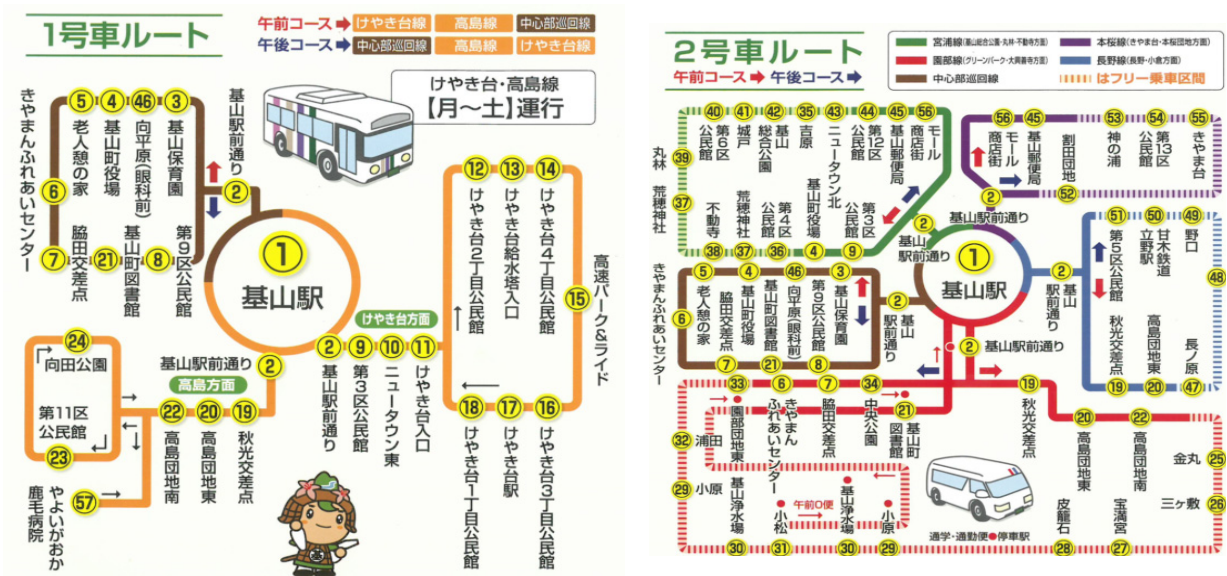
<sup>24</sup> 基山町ホームページ [https://www.town.kiyama.lg.jp/ki\\_ji003445/index.html](https://www.town.kiyama.lg.jp/ki_ji003445/index.html)（令和元年8月30日接続確認）

<sup>25</sup> 令和元年7月26日、基山町ヒアリング資料

<sup>26</sup> 以上、基山町ホームページ [https://www.town.kiyama.lg.jp/ki\\_ji0032116/index.html](https://www.town.kiyama.lg.jp/ki_ji0032116/index.html)（令和元年8月30日接続確認）

<sup>27</sup> 以上、令和元年7月26日、基山町ヒアリング調査

図表5-9 コミュニティバス路線図



出典：『きやまコミバス便利帳』

さらに、コミュニティバスの工夫として、時間帯によって1号車から2号車への乗り換えが可能になるように時刻表が作られていること、2号車の系統ではバス停以外の場所で自由に乗り降り出来る「フリー乗降区間」が設定されていること等が挙げられる。以上の工夫によって、町は町内の主要箇所を網羅し、より多くの町民にコミュニティバスを利用してもらうとしている。

また、コミュニティバスの利用促進のために、基山町は、運転免許証自主返納者に対する運賃割引サービス、全町民に対するお試し乗車券の配布、イベントへの出展等を行っている。さらに、コミュニティバス利用の利便性を向上させるために、「駅すばあと」、「Yahoo! 路線情報」、「NAVITIME」での検索サービスも導入されている。町は、これらの取組を町民に認知してもらうために、コミュニティバスの主な利用者となりうる高齢者が集まる集会等で、出前講座を実施したりしている。

## (2) 高速基山バス停パーク&ライド

基山町の北東部に位置する高速基山バス停に、パーク&ライド<sup>28</sup>駐車場が設置されている。このバス停には、福岡、佐賀、鹿児島等、九州各地に向かう多くの高速バスが停車しており、交通の拠点となっているが、パーク&ライド駐車場があることで、自家用車と公共交通の共存が可能となっている。

パーク&ライド駐車場を運営しているのは、町から土地を借り受けている西日本鉄道株式会社である。したがって、パーク&ライド駐車場の利用促進のための取組、周知等を行っているのは、町ではなく西日本鉄道である。西日本鉄道は、高速バスの利用者に、48時間以内の駐車が1000円から200円になるパーク&ライド駐車場の割引券を配布することで、バスと駐車場の利用促進を図っている<sup>29</sup>。この駐車場の収容は

<sup>28</sup> 出発地から自家用車で駅やバス停に向かい、電車やバスに乗り換えて目的地に行くこと。

<sup>29</sup> 「パーク&ライド駐車場 高速基山バス停」「西鉄くらしネット」

約 100 台であるが、利用状況は一日当たり平均約 66 台（令和元年 5 月）の出庫で、基山町としては高い利用率と考えている<sup>30</sup>。

以上、コミュニティバスの運行及び高速バス停に隣接したパーク&ライド駐車場は、基山町の公共交通の大きな特徴となっているが、いくつかの問題点も抱えている。第一に、高速バスに加えて、JR 鹿児島本線や甘木鉄道が町を通っていることから、町内から町外、又は町外から町内への移動は非常に便利である一方、町内における移動が不便である点が挙げられる。上記のように、コミュニティバスの運行によって、町は町内の移動の利便性を向上させようとしているが、便数やルートは限られているのが現状である。

第二に、コミュニティバスの利用者数の減少も町の公共交通の問題であるが、利用者からは便数の増加、ルート変更等の要望が挙がっている。町によると、予算の制約上全ての要望に応えることは難しいが、町民にとってより利用しやすいコミュニティバスの運行を目指しているとのことである。

第三の問題点として、高速バス停の周辺環境が挙げられる。基山町と九州各地を結ぶ高速バスは、より多くの人を町に引き込める可能性を持っていると考えられる。しかし、高速バス停の周辺は市街化調整区域であるため、開発が非常に困難である。また、高速バスとコミュニティバスの接続がうまくいっておらず、中心市街地への人々の誘導も難しい状況である。

## 6) 都市機能に関する政策

基山町では、中心市街地活性化のために、都市機能を高め町の拠点づくりとなる取組を行ってきた。特に、ここでは基山駅前商店街と周辺区域における取組、多世代交流センター「憩の家」、基山町立図書館、基山駅前にあったローカル・シェアリング・センターを紹介する。

### (1) 基山駅前商店街「基山モール商店街」と周辺区域における取組

昭和 57 年、基山駅前に「基山モール商店街」が誕生し、その後駅前の整備が進んだ。既に述べたように、少子高齢化、人口減少及び周辺都市における大型商業施設の開業等の問題から、全国の商店街と同様、モール商店街は利用者及び通行者の減少や空き店舗の増加といった問題に悩まされるようになった。

特に、基山町の周辺には現在、イオンモール筑紫野、鳥栖プレミアムアウトレット等の大型商業施設が存在する。『基山町中心市街地活性化基本計画』の町民アンケートによると、平日の買物先はアンケート回答者の約半数が「町内のスーパー・ドラッグストア」とするものの、休日の場合は、回答者の 7 割弱が町外で買物をする回答しており<sup>31</sup>、町外への購買力と人の流出が問題となっている。

このような問題から、モール商店街と基山駅前では近年、小売店よりも定期的に利

---

<http://www.nishitetsu.jp/bus/highwaybus/guide/park-ride.html>（令和元年 9 月 2 日接続確認）

<sup>30</sup> 以上、令和元年 7 月 26 日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

<sup>31</sup> 『基山町中心市街地活性化基本計画』 pp. 26-27



用されるサービス業、例えば、病院、塾、保育園、障がい児のための放課後ケアセンター等の整備が進んでいる。すなわち、こういった施設を中心に整備することで、にぎわいのある環境を生み出し、施設利用の際に店舗へも誘導する試みである。

さらに基山町では、イベント開催等、以下で論じる取組によって商店街とその周辺のにぎわいを生み出そうとしている。モール商店街や駅前が関わるイベントの一つとして、毎年春と秋に JR 九州が実施する「JR 九州ウォーキング」がある。これは、スタートとゴールを基山駅として、町内の名所や特産品を購入できる店舗を巡るイベントである。ここでは、モール商店街やコース上の店舗に設置された IC リーダーによってポイントを付与したり、抽選会の景品を商店街で利用できる商品券としたりすることで、ウォーキング参加者の次回の商店街来訪につなげる工夫が見られる<sup>32</sup>。

モール商店街及び中心市街地の空き店舗対策について、「都市再生整備計画事業」として空き店舗や空きスペースの一面を利用した創業を促進する「チャレンジショップ（ストア・イン・ストア）」が、基山町商工会への委託事業として実施されている。この事業は、店舗やスペースの一部を利用することで、高額の家賃支払いや設備投資のハードルを下げ、事業者の負担を減らし起業を促すことも狙いとなっている。

基山駅前の整備について、基山町は同じく「都市再生整備計画事業」で、基山駅前ロータリー整備、モール商店街への通り抜け道路の整備、駅前の自転車駐輪場の整備を3か年計画で実施しようとしている。特に、駅前ロータリー整備は平成30年度が事業期間であったが、バス停（1か所）の増設と、ロータリー内の再整備が実施された。ロータリー内の再整備については、バスエリア、タクシーエリア、自家用車エリアの3つのエリアに区分することで、混雑緩和や歩行者の安全確保が事業効果として想定されている。

## （2）多世代交流センター「憩の家」

多世代交流センター「憩の家」は、基山駅から徒歩約15分の場所に位置し、高齢者向けの福祉施設「老人憩いの家」を全面的に改装した施設である。この施設には、多目的室、キッズルーム、調理室、音楽室、浴場といった多世代が利用できる設備が備えられている。これらの設備は、町民だけではなく町外の人々も利用可能である<sup>33</sup>。

平成28年度「地方創生拠点整備交付金～多世代交流拠点整備プロジェクト～」では、高齢者が住み慣れた場所に住み続けられるよう支援する「基山版 CCRC 事業」<sup>34</sup>、多世代の交流を促進するための「おやこ de 一緒にプロジェクト」、高齢者の健康づくりを目的とした「筋力アップ教室」、音楽室を利用した「カラオケサークル」、調理室を利用した「シニアクッキング」や「ママカフェ」といった事業が、「憩の家」で実施された。ここでは、単に高齢者や子育て世代にそれぞれ必要と考えられるサービスを

---

<sup>32</sup> 『佐賀県基山町観光ガイド』pp. 21-22、令和元年7月26日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

<sup>33</sup> 以上、基山町公式ホームページ <https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0031772/index.html>（令和元年9月3日接続確認）

<sup>34</sup> CCRCとは、Continuing Care Retirement Communityの略である。定年退職者等が健康なうちに移住し、その後必要に応じて医療や介護のサービスを受けながら住み続けられる場所を指す。



提供するだけでなく、世代を超えて交流できる機会が創出された<sup>35</sup>。

図表 5 - 10 多世代交流センター「憩の家」



出典：基山町公式ホームページ

(<https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0031772/index.html>)

### (3) 基山町立図書館

平成 28 年 4 月に開館した町立図書館は、「パークライブラリー」として町の中心にある中央公園内に整備された。基山駅から徒歩約 10 分の場所に位置するこの図書館は、開館から 2 年後の平成 30 年 5 月に入館者 30 万人を達成し、人口 2 万人未満の市町村における館外個人貸出数は日本一となった<sup>36</sup>。

図書館の設備の特徴として、一般的な開架式及び閉架式書庫、閲覧席、集会等のための多目的室に加えて、漫画文庫や比較的読みやすい小説が所蔵されている「ティーンズコーナー」が設けられており、10 代の来訪者が読書に親しむきっかけを図書館は提供している。さらに、基山町の歴史や町出身の著名人について学ぶことができる「郷土資料コーナー」、飲食可能で会話ができる「キヤマラウンジ」といった設備があり、読書や自習以外の目的でも利用できるよう工夫されている。

また、この図書館では年間を通じてさまざまなイベントが開催されている。おはなし会、映写会、展覧会はもちろんのこと、最近では e-ラーニング体験講座、内閣府が提供する RESAS<sup>37</sup>を利用した「きやま RESAS デジタルアカデミー」等、本格的に学びたい人のためのイベントも行われている。このように図書館では、利用者からの多様なニーズに応えられるようなイベントが多数企画されている。

基山町立図書館は、周辺の久留米市、小郡市、鳥栖市、上峰町、みやき町の公立図書館と広域連携しており、相互利用が可能である。すなわち、基山町の住民は以上 5 つの自治体の図書館で、5 つの自治体の住民は基山町立図書館で資料の貸出サ

<sup>35</sup> 以上、『基山町地方創生事業』p. 8

<sup>36</sup> 令和元年 7 月 26 日、基山町ヒアリング調査及びヒアリング調査資料

<sup>37</sup> RESAS とは、平成 30 年度に内閣府が開発した、全国の自治体の人口、経済・財政、観光等のデータを検索、加工、分析できるデータベースである。

ービスを受けることができる。基山町としては、町に何でも揃っている大規模な図書館は必要ではなく、周辺自治体と協力して足りないものを補う、といった考えを持っている。

図表 5 - 11 基山町立図書館



出典：(株)佐藤総合計画

(<https://www.axscom.co.jp/project/culture/no03932/>)

以上のように、町立図書館における多くの取組と工夫から、上記のような利用者数を誇るようになり、町民や周辺自治体の住民が集まる拠点の一つとなった。

#### (4) ローカル・シェアリング・センターの取組

基山町は、「地方創生加速化交付金」による平成 28 年度事業として、基山駅前にローカル・シェアリング・センター<sup>38</sup>を整備した。この事業のために空き店舗が改修され、3D プリンター等の設備が設置された。また、パソコンとインターネットを用いた、時間や場所にとらわれない働き方を提案するために、様々な講座や体験会が実施された。隙間時間を利用したこのような働き方には、低収入のため長期間の就労に繋がらないといった問題があるが、子育て中の女性からは好意的な意見もあった。さらに、現在ローカル・シェアリング・センターは、かつてこの事業の研修で学んだ経験を持つ事業者が独立して引き継いでいる。

以上の点から、町のローカル・シェアリング・センター整備事業は、拠点づくりと就労のきっかけづくりといった役割を果たしたと考えられる。今後町は、当事業が終了して現在は利用されていない設備の利活用を検討していく予定である。

ここでは、都市機能を高め町の拠点づくりとなる施策として、モール商店街と周辺区域における取組、多世代交流センター「憩の家」、基山町立図書館、ローカル・シェ

<sup>38</sup> パソコンとインターネットを利用し、時間や場所にとらわれない働き方を提案するために研修や講座が実施される共同の場、もしくはそのような働き方をする人に提供される共同の場を指す。

アリング・センターについて取り上げた。特に、商店街を中心としたイベント開催等、ソフト面の取組が短期的に効果を発揮するのは非常に難しい。町としても、このような取組が即座に効果が出ると考えているわけではなく、今後も継続的に取り組む方向である。また、中心市街地の商業活性化のために、経済産業省の「中心市街地商業活性化診断・サポート事業」等の活用が検討されており、町は専門家のサポートによるにぎわい創出も視野に入れている。

## 7) 郊外部における小さな拠点づくり

まちのコンパクトシティ化の要素として、小さな拠点づくりと中心部とのネットワーク構築が挙げられる。ここでは、基山町で進められている小さな拠点づくりの例として、園部地区とその周辺の山手エリアの取組を取り上げる。

園部地区は、基山町の西部に位置する市街化調整区域に指定された箇所である。この地区は特に自然に恵まれていることから、農業の活性化に寄与することを目的とした任意団体が立ち上がり、観光農園や農家カフェと連携した地域の活性化に努めている。

また、基山町は園部地区と周辺エリアにおいて、「地方創生推進交付金」の平成30年度事業として、「歴史・伝統文化資源を活用した体験型サービス&地域の担い手創出事業」を実施した。この事業では、町の歴史や伝統文化を体験型サービスとして提供するために、寺社仏閣の関係者や町の職人らが連携し、おもてなしの取組をネットワーク化するなど、人が集まる新たな拠点づくりを創出する仕組みを構築している。

図表5-12 歴史・伝統文化資源を活用した体験型サービス&地域の担い手創出事業



出典：『基山町地方創生事業』p. 16

これにより、中心市街地から離れた郊外においても、それぞれの地域に合った方法で振興することが可能であると町では考えられている。

一方、園部地区や周辺の寺社仏閣がある山手エリアはもともと観光地であったわけ

ではなく、アクセス性が優れているわけでもない。したがって、今後は小さな拠点として大きな可能性を持つこれらの地区と中心市街地とのネットワーク化が町の課題である。

#### 8) コンパクトシティ政策全体の課題と今後の方向性

基山町は、歴史的及び地理的な要因や戦後の取組によって、比較的コンパクトな都市構造を有しているが、少子高齢化とそれに伴う人口減少、周辺都市への購買力や労働力の流出等の問題から、他の自治体のようにまちづくりの再考が求められている。これまでに町は、コンパクトシティ化を更に推し進めるために様々な政策を打ち出してきた。その実施が円滑に進む秘訣として、国が提唱する「コンパクトシティ」や「コンパクト・プラス・ネットワーク」の理念に従った、『中心市街地活性化基本計画』の策定、「コンパクトシティ・モデル都市」への応募と採用といった制度の利用、そして各種交付金の効果的な活用が挙げられる。また、町全体のまちづくりへの働き掛けも政策実施が進む要因である。以上のコンパクトシティ政策の実施によって、町及び町民は「町が元気になった」<sup>39</sup>と感じている。

このようなコンパクトシティ化に向けた町の政策実施と、それによる町の活性化に加えて、福岡市等の周辺都市に比べて土地が安価であることから、近年、町外からの移住者が増えている。それに伴い、町内での宅地開発を望む事業者も増えており、市街化区域拡大の要望が高まっている。これに対し、町は『立地適正化計画』策定に伴う居住誘導区域設定の際に、市街化区域（住居系）を拡大することを検討している。過去の市街化区域設定の際に住民からの目立った反対はなかったが、今後同区域を拡大する場合には住民への説明が必要であると町は考えている。このように、基山町は小規模な自治体ではあるが、町が一体となってコンパクトシティ化に向けて動いているのである。

---

<sup>39</sup> 令和元年7月26日、基山町ヒアリング調査

### 3. 他自治体の事例

続いて、基山町以外の、施策の方向性に対応した事例の概要を紹介する。

#### 1) 方針1：「都市拠点」と「地域生活拠点」が連携した便利で魅力的な拠点を形成する

はじめに、方針1『都市拠点』と『地域生活拠点』が連携した便利で魅力的な拠点を形成する」における、1-1「民間との連携、公共施設の再編等を活用した拠点形成」について5つの事例を挙げる。



【既存施設の活用】

小学校再編による跡地を活用した公共民間複合拠点の形成 —富山市立清水町小学校跡地活用事業—	
自治体名	富山県富山市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の小学校再編による跡地を活用（土地は市所有、民間施設は定借）</li> <li>● PPP（公民連携）により、公共施設（公民館、地区センター）と民間施設（スーパー、ドラッグストア）を整備し、地域の拠点化</li> <li>● 解体・公共施設及び民間施設の設計・整備の一括施行によって事業費を縮減</li> <li>● 30年の定期借地契約により、地代収入を総額約3億4000万円確保</li> </ul>
	<p>The diagram illustrates the project's organizational structure. On the left, the City of Toyama is linked to an Advisor (Construction Technology Research Institute) and the Toyama Industrial Group. The Industrial Group acts as the main contractor, managing the construction of public facilities (Citizens' Hall, Community Center, Multi-purpose Plaza) and private facilities (Supermarket, Drug Store). These are managed by constituent companies, including architectural firms for design supervision and construction, and a store operator for the supermarket. The relationships are governed by basic agreements, long-term lease contracts, and commercial leases.</p>
	<p>This 3D rendering shows the layout of the development. Key features include the existing gymnasium (既存体育館), a new supermarket (スーパーマーケット), a drug store (ドラッグストア), a multi-purpose plaza (多目的広場), the new citizens' hall and region center (清水町公民館・地区センター), and a kindergarten (学校法人 清水町幼稚園). The site is surrounded by roads and greenery.</p>

出典：富山市『清水町小学校跡地活用事業』

<p style="text-align: center;">廃校小学校のリノベーションによるアート拠点の形成 —旧京都市立明倫小学校—</p>	
自治体名	京都府京都市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昭和6（1931）年竣工の旧京都市立明倫小学校をリノベーションし、京都の芸術文化発信拠点（京都芸術センター）として再生</li> <li>● 欧風意匠など豊かなデザインを生かした改修を行い、展覧会や舞台公演など多様な芸術の鑑賞の場であると同時に、芸術家の創作・発表活動を支援</li> <li>● 発表、イベント等のためのフリースペース、制作室、喫茶室、ギャラリー、図書館、情報コーナーが整備</li> </ul>
	 <p style="text-align: center;">京都芸術センター入口（左）・演奏会（Kyo×Kyo Today 右）</p>
	 <p style="text-align: center;">1階カフェ（前田珈琲 左）・図書館（右）</p>

出典：京都芸術センターHP  
[\(https://www.kac.or.jp/\)](https://www.kac.or.jp/)

<p style="text-align: center;">小学校における余裕教室の高齢者福祉施設への転用 —宇治市立小倉小学校・小倉デイサービスセンター—</p>	
自治体名	京都府宇治市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存校舎を改修し、余裕教室を高齢者福祉施設に転用</li> <li>● 新たに土地を購入し、同様の施設を整備する場合と比較して、5億円以上の経費を削減</li> <li>● 生徒と高齢者の交流にも貢献</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>高齢者福祉施設部分</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>校舎と施設の立面図</p> </div>

出典：国土交通省 東北地方整備局 建政部都市・住宅整備課  
『コンパクトシティに関する取組事例等』p. 25

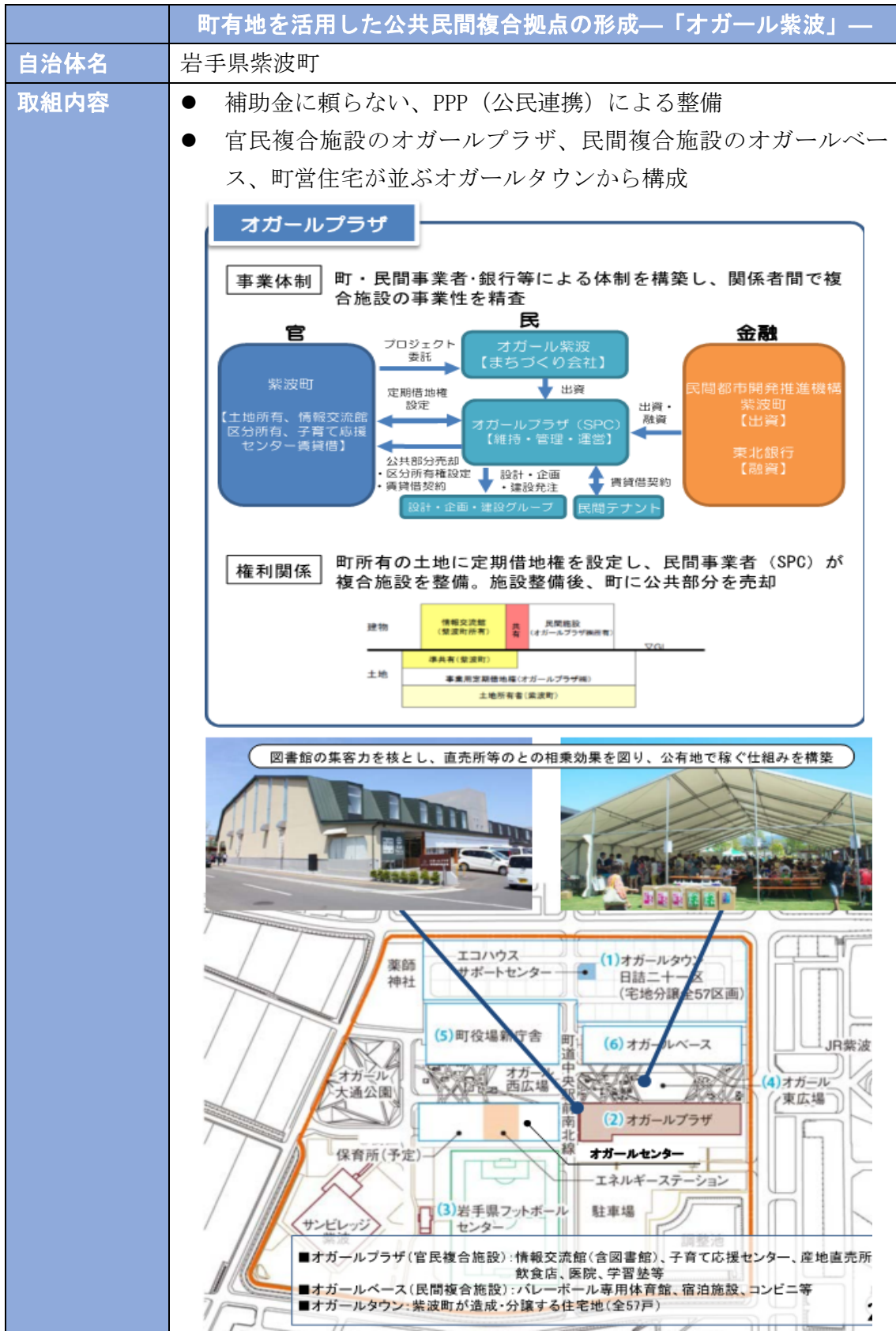


【施設跡地の利用】

団地跡地を活用した小規模公園の集約・再編 —「吉志ゆめ公園」—	
自治体名	福岡県北九州市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市営住宅の取り壊しに合わせ、周辺の段差等により利用しづらい小規模公園の集約化と廃止を実施</li> <li>● 再編により、公園利用者のニーズに合った「吉志ゆめ公園」を設置（2公園廃止→1公園新設）</li> <li>● 子どもから高齢者まで利用できる公園に生まれ変わり、利用者からも満足の声</li> <li>● 廃止した公園は民間に売却</li> </ul>
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span style="color: green;">▶▶▶ Before</span> <span style="color: green;">▶▶▶ After</span> </div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>廃止した吉志西公園</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>廃止した上吉志公園</p> </div> </div> <p>・従前は公園が小さく、周辺住民の多様なレクリエーションニーズに対応できないことが課題。</p>	
<div style="text-align: center;"> <p>新設した吉志ゆめ公園</p> </div> <p>・利用者のニーズに合った新たな公園に統合</p>	

出典：国土交通省「都市公園のストック効果をも高めるための工夫事例」p. 144  
[http://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi\\_parkgreen\\_tk\\_000064.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_tk_000064.html)

【拠点・機能形成】



出典：国土交通省 東北地方整備局 建設部都市・住宅整備課

『コンパクトシティに関する取組事例等』p. 26

Huffpost

([https://www.huffingtonpost.jp/2014/09/10/shiwa\\_n\\_5795002.html](https://www.huffingtonpost.jp/2014/09/10/shiwa_n_5795002.html))

次に、1-2「地域をつなぐ、持続可能な公共交通ネットワークの形成」に関して、以下のように整理する。

【公共交通の運行と利用促進】

地域主体の自主運行バス																													
自治体名	富山県富山市																												
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の地域と事業者が主体となり、バス運行事業を実施</li> <li>● 地域は、受益者負担等による収支計画を立案</li> <li>● 市がバス車両を購入・所有し、事業者又は運行を行う交通事業者に無償貸与</li> </ul> <p style="text-align: center;">自主運行バス一覧</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>運行バス名</th> <th>運行開始</th> <th>運行主体</th> <th>車両の補助について</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>呉羽いきいきバス</td> <td>平成17年4月</td> <td>(有)まちづくり公社呉羽</td> <td>車両2台を無償貸与</td> </tr> <tr> <td>水橋ふれあいコミュニティバス</td> <td>平成23年1月</td> <td>NPO法人水橋ふれあいコミュニティバス</td> <td>車両1台を無償貸与</td> </tr> <tr> <td>まいどはやバス</td> <td>平成13年3月</td> <td>(株)富山市民プラザ</td> <td>車両4台を(株)富山地方鉄道(運行事業者)へ無償貸与</td> </tr> <tr> <td>富山港線フィーダーバス</td> <td>平成19年4月</td> <td>(株)富山ライトレール</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>堀川南地域コミュニティバス</td> <td>令和元年6月</td> <td>堀川南地域コミュニティバス運行事業推進協議会</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>婦中コミュニティバス</td> <td>平成31年4月</td> <td>婦中コミュニティバス運営委員会</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	運行バス名	運行開始	運行主体	車両の補助について	呉羽いきいきバス	平成17年4月	(有)まちづくり公社呉羽	車両2台を無償貸与	水橋ふれあいコミュニティバス	平成23年1月	NPO法人水橋ふれあいコミュニティバス	車両1台を無償貸与	まいどはやバス	平成13年3月	(株)富山市民プラザ	車両4台を(株)富山地方鉄道(運行事業者)へ無償貸与	富山港線フィーダーバス	平成19年4月	(株)富山ライトレール	—	堀川南地域コミュニティバス	令和元年6月	堀川南地域コミュニティバス運行事業推進協議会	—	婦中コミュニティバス	平成31年4月	婦中コミュニティバス運営委員会	—
運行バス名	運行開始	運行主体	車両の補助について																										
呉羽いきいきバス	平成17年4月	(有)まちづくり公社呉羽	車両2台を無償貸与																										
水橋ふれあいコミュニティバス	平成23年1月	NPO法人水橋ふれあいコミュニティバス	車両1台を無償貸与																										
まいどはやバス	平成13年3月	(株)富山市民プラザ	車両4台を(株)富山地方鉄道(運行事業者)へ無償貸与																										
富山港線フィーダーバス	平成19年4月	(株)富山ライトレール	—																										
堀川南地域コミュニティバス	令和元年6月	堀川南地域コミュニティバス運行事業推進協議会	—																										
婦中コミュニティバス	平成31年4月	婦中コミュニティバス運営委員会	—																										

出典：富山市 HP

(<https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/kotsuseisakuka/chikiijishuunkobasu.html>)

マイカー配車事業 —ささえ合い交通—	
自治体名	京都府京丹後市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 配車サービス Uber（ウーバー）を利用したマイカー配車事業（住民ボランティアがドライバー）</li> <li>● NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」が運営</li> <li>● 国土交通省の公共交通空白地有償運送の適用</li> <li>● 最初の 1.5km まで 480 円、以遠は 120 円/km を加算</li> <li>● サービス開始（H28 年）から 1 年で、毎月平均 60 回以上の乗車実績、乗車率 4 パーセント増</li> </ul> <div data-bbox="564 689 1230 1245" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="572 1305 1227 1778" data-label="Image"> </div>


出典：気張る！ふるさと丹後町ホームページ

(<http://kibaru-furusato-tango.org/>)

トラベルボイス

(<https://www.travelvoice.jp/>)



デマンド型乗合タクシー —あいのりタクシー—																																																																																																			
自治体名	大分県豊後大野市																																																																																																		
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス・コミュニティバスと共に乗合タクシーを用い、広大な面積の市内をシームレスにつなぐ公共交通ネットワークを実現（計5ルート）</li> <li>● 片道 300～600 円</li> <li>● 運行見直し基準の数値化などの工夫</li> <li>● 80 歳以上の高齢者の外出の機会が増加</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p><b>利用方法</b></p> <p>出発地から目的地まで乗車時間は30分以内となるよう配車</p> <p>行き帰りともに事前の電話予約が必要です。帰りの予約は行きの車内でも可能です。</p> <p>あいのりタクシーのりば</p> <p>出発時刻に予約をされた利用者を載ります。</p> <p>乗降場所ではこのマークのそばでお待ち下さい</p> </div> <p>■あいのりタクシー利用者数の推移 —平成24年4月～平成30年3月—</p> <p style="text-align: right;">(単位:人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>4月</th> <th>5月</th> <th>6月</th> <th>7月</th> <th>8月</th> <th>9月</th> <th>10月</th> <th>11月</th> <th>12月</th> <th>1月</th> <th>2月</th> <th>3月</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24</td> <td>153</td> <td>207</td> <td>230</td> <td>288</td> <td>249</td> <td>273</td> <td>367</td> <td>317</td> <td>304</td> <td>265</td> <td>277</td> <td>285</td> <td>3,215</td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>316</td> <td>328</td> <td>322</td> <td>285</td> <td>272</td> <td>303</td> <td>295</td> <td>310</td> <td>326</td> <td>275</td> <td>275</td> <td>300</td> <td>3,607</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>347</td> <td>424</td> <td>406</td> <td>378</td> <td>393</td> <td>401</td> <td>403</td> <td>368</td> <td>424</td> <td>308</td> <td>343</td> <td>387</td> <td>4,582</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>381</td> <td>355</td> <td>376</td> <td>466</td> <td>362</td> <td>446</td> <td>466</td> <td>397</td> <td>473</td> <td>331</td> <td>422</td> <td>420</td> <td>4,895</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>427</td> <td>423</td> <td>388</td> <td>425</td> <td>378</td> <td>384</td> <td>400</td> <td>423</td> <td>458</td> <td>370</td> <td>396</td> <td>434</td> <td>4,906</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>429</td> <td>428</td> <td>455</td> <td>360</td> <td>379</td> <td>381</td> <td>395</td> <td>348</td> <td>432</td> <td>265</td> <td>280</td> <td>364</td> <td>4,516</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成26年4月より三重町の東部線、清川町の牧口線、合川線を運行開始。</p>		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	H24	153	207	230	288	249	273	367	317	304	265	277	285	3,215	H25	316	328	322	285	272	303	295	310	326	275	275	300	3,607	H26	347	424	406	378	393	401	403	368	424	308	343	387	4,582	H27	381	355	376	466	362	446	466	397	473	331	422	420	4,895	H28	427	423	388	425	378	384	400	423	458	370	396	434	4,906	H29	429	428	455	360	379	381	395	348	432	265	280	364	4,516
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計																																																																																						
H24	153	207	230	288	249	273	367	317	304	265	277	285	3,215																																																																																						
H25	316	328	322	285	272	303	295	310	326	275	275	300	3,607																																																																																						
H26	347	424	406	378	393	401	403	368	424	308	343	387	4,582																																																																																						
H27	381	355	376	466	362	446	466	397	473	331	422	420	4,895																																																																																						
H28	427	423	388	425	378	384	400	423	458	370	396	434	4,906																																																																																						
H29	429	428	455	360	379	381	395	348	432	265	280	364	4,516																																																																																						

出典：国土交通省『乗合タクシーの活用について』  
豊後大野市『豊後大野市公共交通利用状況』

公共交通沿線への居住誘導									
自治体名	富山県富山市								
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「公共交通沿線居住推進補助対象地区」で一定水準以上の住民に補助 <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 一戸建て住宅を新築又は購入し居住する住民、分譲型共同住宅を購入し居住する住民が対象</li> <li>➤ 一戸建て・分譲型共同住宅共に、1住戸につき1回限りの補助</li> <li>➤ 対象区域と補助額は以下のように規定</li> </ul> </li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">補助事業の要件</td> <td> <p>一戸建て住宅の場合</p> <p>①敷地面積 200㎡以上、</p> <p>②住戸専用面積 100㎡以上</p> <p>③敷地面積の10%以上を緑化(うち、5%以上を接道部分にて確保)</p> <p>※接道部分の外構計画に関しては、開放性の高いものにする必要があります。</p> <p>④昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>分譲型共同住宅の場合</p> <p>①昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>一戸建て・分譲型共同住宅とも、上記に関わらず、1住戸につき1回限り (過去に、当該補助金を受けている物件は対象外。中古物件などは特にご注意下さい。)</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">対象区域</td> <td> <p>鉄軌道の駅から半径500m以内の範囲もしくは、運行頻度の高いバス路線(概ね1日60本以上)のバス停から半径300m以内の範囲で、かつ用途地域が定められている区域(工業地域、工業専用地域及び都心地区を除く)。 <a href="#">地図にリンク</a></p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">補助額</td> <td> <p>金融機関からの住宅取得を目的とする借入額の3%</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">補助限度額</td> <td> <p>30万円/戸(限度額)</p> <p>※公共交通沿線居住推進補助対象地区以外から転入する場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p> <p>※一戸建ての住宅の場合で60歳以上の高齢者と同居し、かつ住宅部分の面積125平方メートル以上、かつ4人以上の家族構成の場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p> </td> </tr> </table>	補助事業の要件	<p>一戸建て住宅の場合</p> <p>①敷地面積 200㎡以上、</p> <p>②住戸専用面積 100㎡以上</p> <p>③敷地面積の10%以上を緑化(うち、5%以上を接道部分にて確保)</p> <p>※接道部分の外構計画に関しては、開放性の高いものにする必要があります。</p> <p>④昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>分譲型共同住宅の場合</p> <p>①昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>一戸建て・分譲型共同住宅とも、上記に関わらず、1住戸につき1回限り (過去に、当該補助金を受けている物件は対象外。中古物件などは特にご注意下さい。)</p>	対象区域	<p>鉄軌道の駅から半径500m以内の範囲もしくは、運行頻度の高いバス路線(概ね1日60本以上)のバス停から半径300m以内の範囲で、かつ用途地域が定められている区域(工業地域、工業専用地域及び都心地区を除く)。 <a href="#">地図にリンク</a></p>	補助額	<p>金融機関からの住宅取得を目的とする借入額の3%</p>	補助限度額	<p>30万円/戸(限度額)</p> <p>※公共交通沿線居住推進補助対象地区以外から転入する場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p> <p>※一戸建ての住宅の場合で60歳以上の高齢者と同居し、かつ住宅部分の面積125平方メートル以上、かつ4人以上の家族構成の場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p>
補助事業の要件	<p>一戸建て住宅の場合</p> <p>①敷地面積 200㎡以上、</p> <p>②住戸専用面積 100㎡以上</p> <p>③敷地面積の10%以上を緑化(うち、5%以上を接道部分にて確保)</p> <p>※接道部分の外構計画に関しては、開放性の高いものにする必要があります。</p> <p>④昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>分譲型共同住宅の場合</p> <p>①昭和56年6月1日以降に着工した建物であること</p> <p>一戸建て・分譲型共同住宅とも、上記に関わらず、1住戸につき1回限り (過去に、当該補助金を受けている物件は対象外。中古物件などは特にご注意下さい。)</p>								
対象区域	<p>鉄軌道の駅から半径500m以内の範囲もしくは、運行頻度の高いバス路線(概ね1日60本以上)のバス停から半径300m以内の範囲で、かつ用途地域が定められている区域(工業地域、工業専用地域及び都心地区を除く)。 <a href="#">地図にリンク</a></p>								
補助額	<p>金融機関からの住宅取得を目的とする借入額の3%</p>								
補助限度額	<p>30万円/戸(限度額)</p> <p>※公共交通沿線居住推進補助対象地区以外から転入する場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p> <p>※一戸建ての住宅の場合で60歳以上の高齢者と同居し、かつ住宅部分の面積125平方メートル以上、かつ4人以上の家族構成の場合 限度額の上乗せ 10万円/戸</p>								

出典：富山市 HP

(<https://www.city.toyama.toyama.jp/katsuryokutoshisouzoubu/kyojutaisakuka/kyujyuu-yuudou/koukyoukoutuu-kyojyuu/ensenjutakushutoku.html>)






【自転車の利用推進】

自転車活用推進計画策定における交通ネットワークの強化															
省庁名	国土交通省														
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画を策定し、安全性を高める走行空間整備、駐輪場整備等の事業を実施</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>基本理念</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、<b>二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的</b></li> <li>・自動車依存の低減により、<b>健康増進・交通混雑の緩和</b>等、経済的・社会的な効果</li> <li>・交通体系における自転車による交通の役割の拡大</li> <li>・交通安全の確保</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;"><b>自転車の活用を総合的・計画的に推進</b></p> </div> <p><b>国等の責務</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国 : 自転車の活用を<b>総合的・計画的に推進</b></li> <li>・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、<b>実情に応じた施策を実施</b></li> <li>・公共交通事業者 : <b>自転車と公共交通機関との連携</b>等に努める</li> <li>・国民 : 国・地方公共団体の<b>自転車活用推進施策への協力</b></li> </ul> <hr/> <p><b>基本方針</b> <span style="color: red;">以下の施策を重点的に検討・実施</span></p> <table border="0"> <tr> <td>①自転車専用道路等の整備</td> <td>②路外駐車場の整備等</td> </tr> <tr> <td>③シェアサイクル施設の整備</td> <td>④自転車競技施設の整備</td> </tr> <tr> <td>⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</td> <td>⑥自転車安全に寄与する人材の育成等</td> </tr> <tr> <td>⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化</td> <td>⑧交通安全に係る教育及び啓発</td> </tr> <tr> <td>⑨国民の健康の保持増進</td> <td>⑩青少年の体力の向上</td> </tr> <tr> <td>⑪公共交通機関との連携の促進</td> <td>⑫災害時の有効活用体制の整備</td> </tr> <tr> <td>⑬自転車を活用した国際交流の促進</td> <td>⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援</td> </tr> </table> <hr/> <p><b>自転車活用推進計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政府 : 基本方針に即し、<b>計画を閣議決定</b>し、国会に報告</li> <li>・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める</li> </ul> <p><b>自転車活用推進本部</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>国土交通省に、自転車活用推進本部</b>を設置</li> <li>・<b>本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚</b>とする</li> </ul> <hr/> <p><b>自転車の日・月間</b> ・<b>5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする</b></p> <hr/> <p><b>附則で定められた検討事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車活用推進を担う<b>行政組織の在り方の検討</b>・<b>必要な法制上の措置</b></li> <li>・自転車の運転に関しての<b>道路交通法違反行為への対応の在り方</b></li> <li>・自転車の運行により人の生命等が害された場合の<b>損害賠償保障制度</b></li> </ul>	①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等	③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備	⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発	⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上	⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備	⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援
①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等														
③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備														
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等														
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発														
⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上														
⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備														
⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援														

出典：国土交通省『自転車活用推進法の施行について』pp. 2-3

2) 方針2：地域の暮らしや自然・歴史文化を守り継ぎ 新たな価値を創出する



ここでははじめに、方針2「地域の暮らしや自然・歴史文化を守り継ぎ 新たな価値を創出する」における2-1「地域特有の歴史文化の継承」として、岡山県高梁市の伝統的家屋等の保存整備の取組を紹介する。

伝統的家屋等の保存整備	
自治体名	岡山県高梁市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>「歴史的風致維持向上計画」の事業として、平成30年に伝統的建造物群保存地区にある3件の家屋の保存修理を実施</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>城井田家住</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>小川家住宅</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>柏善家住宅</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>

出典：『高梁市歴史的風致維持向上計画 H30年進行管理・評価シート』



続いて、2-2「地域の持続可能な生活環境の保全」の取組事例として、2つの事例の概要を以下にまとめる。

道の駅を核とした小さな拠点の形成	
自治体名	長野県豊丘村
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道の駅を核とした「小さな拠点」を整備し、安心して暮らすために必要な生活サービス機能を集約・確保</li> <li>● 「小さな拠点」と集落を結ぶ交通ネットワークを形成し、交通弱者への支援を一体的に実施</li> <li>● 「小さな拠点」の運営については、村や住民が出資する株式会社が行い、施設の管理運営、地域特産物の販売、地域資源を活用した商品開発、イベントや各種体験講座等の企画運営などを行う。</li> </ul> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #4CAF50; color: white; padding: 2px;"><b>地域再生計画の概要</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 60%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地域再生計画の名称</b> 道の駅を核とした小さな拠点整備計画</li> <li>● <b>活用した支援措置</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① <b>小さな拠点の形成に資する事業を行う株式会社に対する投資促進税制（小さな拠点税制）</b> 株式会社が小さな拠点（道の駅）の管理運営を行う。</li> <li>② <b>地方創生拠点整備交付金</b> 道の駅施設のうち、コミュニティスペースや日用食料品販売店舗、行政情報コーナー等の建設等。</li> </ul> </li> <li>● <b>主な数値目標（KPI）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設売上額： 0円（H28）→659,400千円（H32）</li> <li>・直売所において年間50万円以上の売上有る農業従事者数： 0人（H28）→192人（H32）</li> <li>・村営バス年間利用者数の割合： 87.6%（H28）→90.0%（H32）</li> </ul> </li> </ul> </div> <div style="width: 35%; text-align: center; border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p style="font-size: small;">平成29年2月 地域再生計画認定</p> </div> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center; background-color: #f44336; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px;"><b>小さな拠点税制の活用</b></div> <div style="display: flex; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="width: 30%; text-align: center;">  <p style="color: red; font-weight: bold; font-size: small;">株式会社豊かな丘</p> <p style="color: red; font-size: x-small;">※平成29年12月設立</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-top: 10px;"> <div style="color: green; font-size: x-small; margin-right: 5px;">出資</div> <div style="color: green; font-size: 2em;">↑</div> </div>  </div> <div style="width: 65%; padding-left: 10px;"> <div style="text-align: center; background-color: #f44336; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; font-size: small;"> <b>コミュニティビジネス</b>            （地域の雇用創出、生活サービスの提供）         </div> <p style="font-weight: bold; font-size: small;">小さな拠点（道の駅）の管理運営を株式会社が実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の維持管理運営等の受託</li> <li>・スーパー誘致、農畜産物、林産物、加工品等の地域特産物の販売</li> <li>・農家レストランの運営</li> <li>・観光土産品の企画、製造及び販売</li> <li>・イベント、各種体験講座等の企画及び運営</li> </ul> <p style="color: red; font-weight: bold; font-size: small;">村、個人出資者（豊丘村民等）</p> </div> </div> </div> <p>★小さな拠点税制：中山間地域等において、地方公共団体と連携し、コミュニティビジネスや住民向けサービスを営む株式会社に対して、個人が出資した場合に、出資者に対する所得税の控除が受けられる制度</p>

出典：まち・ひと・しごと創生本部「小さな拠点の形成」HP

(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/about/chiisanakyoten/>)

コミュニティ組織運営による買い物、移動、地域内交流支援			
自治体名	島根県雲南市		
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 波多コミュニティ協議会が波多交流センターの指定管理業務を受託し、高齢者等を中心としたサロンや喫茶デーを開催するとともに、無料で移動支援を実施</li> <li>● 地区唯一の個人商店の閉店に伴い、高齢者等の買い物が不便となったことから、協議会が助成金、融資、寄付金などを基に、交流センター内で店舗「はたマーケット」の運営を開始</li> </ul>		
③中核施設の概要	(1)	施設名称	波多交流センター
	開設時期	平成 22 年 4 月	
	設置方法	公設（元小学校校舎）	
	設置主体	雲南市	
	運営方法	民営	
	運営主体	波多コミュニティ協議会（認可地縁団体）	
	指定管理料	1,888 千円(平成 28 年度)	
	(2)	施設名称	はたマーケット
	開設時期	平成 26 年 10 月	
	設置方法	民設（指定管理する交流センターの一画を借用して自ら整備）	
	設置主体	波多コミュニティ協議会（認可地縁団体）	
	運営方法	民営	
	運営主体	波多コミュニティ協議会（認可地縁団体）	
	売上額	年間 2,000 万円弱	
			

出典：内閣府「小さな拠点情報サイト」HP

([https://www.cao.go.jp/regional\\_management/case/pref/shimane/index.html](https://www.cao.go.jp/regional_management/case/pref/shimane/index.html))

2-3 「地域資源を活用した地域活性化」について、2つの事例を以下に紹介する。

会員制農家民宿施設の整備										
自治体名	茨城県常陸太田市									
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 築 150 年の家屋を、伝統的な家屋の維持保全を主の目的としてできるだけ改修せず、会員制農家民宿として活用</li> <li>● 地域の直売所などで農産物を購入し、宿の中で調理して消費する「地産地食」を徹底するとともに、宿泊者には、そば打ち体験や滝めぐり案内など、田舎体験を提供</li> </ul> <p>NPO法人遊楽（ゆうがく）の会員の方が利用できる。入会の手続きをお願いいたします。 <a href="#">詳しくは「NPO 法人遊楽」へ</a></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>会員名</th> <th>年会費</th> <th>特典</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>パートナー会員</td> <td>10,000円</td> <td>●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報</td> </tr> <tr> <td>法人会員</td> <td>100,000円</td> <td>●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報 ●H.Pハナーリンク</td> </tr> </tbody> </table> <p>※入会費無し年会費のみ 有効期限 入会日から1年間有効</p> <p>《利用内容・料金》</p> <p>★1グループ単位で利用していただけます。（荒蒔邸 4名から20名まで）（沼田邸 4名から10名まで） （ご予約は先着順に受け付け、同日に他のグループは利用できません）</p> <p>★会員1名につき、家族や友達4名（計4名）から利用できます。 （有料利用人数4名未満の場合は12,000円で利用できます）</p> <p>★利用料金（1泊1名） <b>3,000円</b>（小学生未満は無料）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	会員名	年会費	特典	パートナー会員	10,000円	●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報	法人会員	100,000円	●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報 ●H.Pハナーリンク
会員名	年会費	特典								
パートナー会員	10,000円	●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報								
法人会員	100,000円	●荒蒔邸・沼田邸利用権 ●メールにて地域情報 ●H.Pハナーリンク								

出典：里美 古民家の宿「荒蒔邸」HP  
<http://www.yuu-group.co.jp/kominka/>

ツーリズム環境（サイクル拠点 ONOMICHI U2）の整備	
自治体名	広島県尾道市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 築 73 年を超える海運倉庫をリノベーションし、サイクリストと地域民の拠点として整備</li> <li>● ホテルのほか、レストラン、バー、ベーカリー、サイクルショップなどを運営</li> <li>● ホテル内には自転車を運び込むことができ、サイクリストが気軽に交流するためのソファ付き共用部が設置</li> <li>● 地域の交流の場として多くのイベントが開催されるなど、地域に「開かれたコミュニティ」空間として開放</li> </ul>
	 <p>サイクル拠点 ONOMICHI U2</p>
	 <p>ホテル客室内（左）・ベーカリー（右）</p>

出典：ONOMICHI U2 HP  
[\(https://onomichi-u2.com/\)](https://onomichi-u2.com/)

3) 方針3：既存ストックを効果的に使い コンパクトで安全・安心なまちを形成する  
 方針3「既存ストックを効果的に使い コンパクトで安全・安心なまちを形成する」  
 の3-1「拠点及び周辺への移住・定住によるコンパクトなまちづくりの推進」におけ  
 る取組事例として、以下では、福井県大野市による「はたらく若者定住支援」を紹介す  
 る。




はたらく若者定住支援	
自治体名	福井県大野市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高校等を卒業後、就職し定住した若者が大野市に住み続けられるよう応援券を交付</li> <li>● 対象年齢満18歳から21歳、応援券交付額は12万円分（1年分を一括交付）</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>平成30年度版  <small>ゆい く に</small>        結の故郷</p> <h2>はたらく若者        定住応援券</h2> <p>～大野市に住む、はたらく若者を応援します～</p> </div> <div style="border: 2px solid #0070c0; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>【交 付 額】 12万円分の応援券（すこやか・ゆめみらい商品券）</p> <p>【対象年齢】 平成30年4月1日現在で満18～21歳（原則 H8.4.2～H12.4.1生まれの人）</p> <p>【資格要件】 ①平成30年1月1日～平成31年1月1日に大野市に継続して住所がある  <small>（※平成30年3月に高校や短大、専門学校などを卒業した人は、        H30年4月1日～H31年1月1日に、大野市に継続して住所があること）</small></p> <p>②平成31年1月1日現在、定職に就いている（アルバイトやパートタイムを除く）</p> <p>③原則大野市に課税があり（新卒者を除く）、大野市税に未納がない</p> </div>

出典：福井県大野市 HP

([https://www.city.ono.fukui.jp/shisei/tei\\_ju/shoreikin/hataraku-wakamoto/index.html](https://www.city.ono.fukui.jp/shisei/tei_ju/shoreikin/hataraku-wakamoto/index.html))



次に、3-2「空き家の適正な維持管理・除去及び有効活用」について、以下の事例を紹介する。


空き家・空き地を活用した小規模連鎖型土地区画整理事業	
自治体名	山形県鶴岡市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NPO 法人「つるおかランドバンク」と連携した事業               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 仲介業者への仲介手数料を、同 NPO 法人が運用するファンドから補填、これにより安定した事業運営を実現</li> </ul> </li> <li>● 土地の取得、除却、道路用地の確保、隣地への売却等のコーディネート</li> <li>● 狭隘道路の拡幅や狭小宅地解消による住環境向上が狙い</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>相続等を機に、空き家・空き地が発生</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>流通価値まではないが、近隣居住者等にとって潜在的な利用価値がある不動産を掘り起し 権利者間の取引をコーディネート</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>併せて道路の拡幅等を行い、空き家・空き地の有効活用と住環境の向上を一体的に実現</p> </div> </div>

出典：国土交通省 東北地方整備局 建政部都市・住宅整備課  
『コンパクトシティに関する取組事例等』 p. 23

中心市街地への定住促進と空き家の有効活用													
自治体名	茨城県土浦市												
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 土浦市と常陽銀行との間で連携協定を締結し、中心市街地への定住促進と空き家の有効活用を目的として、住み替え等における各ローンを特別金利で提供</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">実施策</th> <th style="width: 40%;">概要</th> <th style="width: 30%;">利用者の特典</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>まちなか定住促進ローン 『住み替えプラン』</td> <td>・ 土浦市内外から土浦市中心市街地エリアへの住み替えニーズに対する制度 ・ リバースモーゲージを活用して住み替え前の住宅ローンの解消等の活用が可能</td> <td>&lt;常陽銀行が提供する特典&gt; ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%)</td> </tr> <tr> <td>まちなか定住促進ローン 『空き家活用プラン』</td> <td>・ 土浦市中心市街地エリアからエリア外等へ転居する方に対して新設する制度 ・ 空き家を活用したリバースモーゲージにより、老後資金の捻出等が可能となる</td> <td>&lt;常陽銀行が提供する特典&gt; ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%) &lt;土浦市が提供する特典&gt; ・ 入居者への家賃補助(月額2万円×3年間)</td> </tr> <tr> <td>まちなか定住促進ローン 『住宅取得プラン』</td> <td>・ 土浦市中心市街地エリアに住宅(新築・中古)を取得する方に対する制度</td> <td>&lt;常陽銀行が提供する特典&gt; ・ 住宅ローン金利優遇(店頭金利▲1.6%) &lt;土浦市が提供する特典&gt; ・ 住宅取得に対する補助金(上限50万円)</td> </tr> </tbody> </table> <p>★リバースモーゲージ：自宅(持ち家)を担保にして、そこに住み続けながら金融機関から融資を受けられる、主にシニア層向けの融資制度。死亡後は自宅を売却して、その代金を融資の一括返済に充てる。</p>	実施策	概要	利用者の特典	まちなか定住促進ローン 『住み替えプラン』	・ 土浦市内外から土浦市中心市街地エリアへの住み替えニーズに対する制度 ・ リバースモーゲージを活用して住み替え前の住宅ローンの解消等の活用が可能	<常陽銀行が提供する特典> ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%)	まちなか定住促進ローン 『空き家活用プラン』	・ 土浦市中心市街地エリアからエリア外等へ転居する方に対して新設する制度 ・ 空き家を活用したリバースモーゲージにより、老後資金の捻出等が可能となる	<常陽銀行が提供する特典> ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%) <土浦市が提供する特典> ・ 入居者への家賃補助(月額2万円×3年間)	まちなか定住促進ローン 『住宅取得プラン』	・ 土浦市中心市街地エリアに住宅(新築・中古)を取得する方に対する制度	<常陽銀行が提供する特典> ・ 住宅ローン金利優遇(店頭金利▲1.6%) <土浦市が提供する特典> ・ 住宅取得に対する補助金(上限50万円)
実施策	概要	利用者の特典											
まちなか定住促進ローン 『住み替えプラン』	・ 土浦市内外から土浦市中心市街地エリアへの住み替えニーズに対する制度 ・ リバースモーゲージを活用して住み替え前の住宅ローンの解消等の活用が可能	<常陽銀行が提供する特典> ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%)											
まちなか定住促進ローン 『空き家活用プラン』	・ 土浦市中心市街地エリアからエリア外等へ転居する方に対して新設する制度 ・ 空き家を活用したリバースモーゲージにより、老後資金の捻出等が可能となる	<常陽銀行が提供する特典> ・ リバースモーゲージローン金利優遇 (店頭金利▲1.0%) <土浦市が提供する特典> ・ 入居者への家賃補助(月額2万円×3年間)											
まちなか定住促進ローン 『住宅取得プラン』	・ 土浦市中心市街地エリアに住宅(新築・中古)を取得する方に対する制度	<常陽銀行が提供する特典> ・ 住宅ローン金利優遇(店頭金利▲1.6%) <土浦市が提供する特典> ・ 住宅取得に対する補助金(上限50万円)											

出典：国土交通省(住宅局)説明資料 p. 6

最後に、3-3「災害に強いまちづくり」の事例として、3つの事例について以下にまとめる。

防災協力農地登録制度	
自治体名	神奈川県横浜市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存農地を対象に、災害時の避難場所となる防災協力農地を指定</li> </ul> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>～防災協力農地登録制度～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆期間 当初3カ年とし、所有者からの申し出が無い限り延長</li> <li>◆対象 地形状況(傾斜地を除く)、道路状況(4.5m以上の接道)や集団化の状況(市街化区域2,000㎡以上、市街化調整区域20,000㎡以上)、利用状況(水田、果樹園、温室を除く)から、利用に適した農地を登録対象</li> <li>◆対象 避難空間、仮設住宅建設、復旧用資材置場等</li> <li>◆対象 使用した場合は、農作物補償、使用料支払、原形復旧</li> <li>◆対象 平常時は無償</li> </ul> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  <p>横浜市の防災協力登録農地は約270haであり、横浜スタジアム(球場面積2.6ha)に換算して100個以上の規模となっている。</p> </div>

出典：農林水産省取組事例集「災害に備えたオープンスペース」  
[\(https://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/tosi\\_nougyo/t\\_jirei/\)](https://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/tosi_nougyo/t_jirei/)



公園・広場等の防災機能の強化	
自治体名	新潟県燕市
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の東町公園は「防災を学べる公園」をコンセプトとした公園であり、「お風呂になるパーゴラ」や「トイレスツール」など、6種類の防災施設が設置</li> <li>● 地域住民等のレクリエーションの場として利用される他、地元の避難訓練と防災施設の見学を組み合わせるなどの工夫により、利用者の防災意識の向上に寄与</li> </ul> <p>◎ <b>お風呂になるパーゴラ</b> 憩いの場であるテーブル・ベンチが、災害時には簡易風呂に。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>◎ <b>ワンポールシェルター・トイレスツール</b> 4基あるスツールが、災害時にはテントで覆って簡易トイレに。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

出典：国土交通省北陸地方整備局信濃川下流河川事務所  
第1回水害に強い信濃川下流域づくり推進協議会資料8

<http://www.hrr.mlit.go.jp/shinage/oshirase/sssghtskk/3kai/>

まちづくりと連携した水害対策	
自治体名	滋賀県
取組内容	<p>● 「リスクの提示」、盛土、嵩上げ等による「施設の整備」、「居住や都市機能の誘導」を柱に、まちづくりと水害対策を実施 (以下の図では、○＝「リスクの提示」、●＝「施設の整備」、◎＝「居住や都市機能の誘導」とする。)</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <p><b>○何があっても命だけは守れるようにする仕組み</b></p> <p>○生活圏である氾濫原を取り囲む河川・水路群の整備水準を超える複合的な氾濫を考慮する。</p>  <p>○行政、地域住民が話し合い、“先人の智慧”と“地先の安全度”を総合して、地区(集落)単位での避難判断基準を設定。</p> <p>◎<b>宅地建物取引時における水害リスク情報提供の努力義務</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宅地取引時の重要事項説明時の情報提供(宅地建物取引業法での定めではない)を流域治水条例に努力義務として位置づけ。</li> </ul> </div> <div style="width: 50%;"> <p><b>●街中に流れ込まないようにする仕組み</b></p> <p>■例えば、まち(A)を守るなら</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○河川の氾濫が広がらないように、連続盛土の対策を今後検討</li> <li>○嵩上げや橋中堤など対策を今後検討</li> </ul>  </div> <div style="width: 50%;"> <p><b>●溢れても家が水没や流失しないようにする仕組み</b></p> <p>○特に深く浸水する場所では<b>建築物の耐水化を許可条件</b>とする。 (予想浸水面以上の高さに垂直避難できる空間を確保、既存建築物には助成による対策促進策)</p>  <p>◆浸水警戒区域では、住まいに避難空間を確保</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p><b>◎浸水しやすい場所を市街地にしないようにする仕組み</b></p> <p>○10年確率(時間雨量50mm相当)で浸水深が50cm(床上浸水程度)では、盛土などにより一定の対策が講じられなければ、<b>原則として市街化区域に編入しない。</b></p>  </div> </div>

出典：国土交通省 東北地方整備局 建設部都市・住宅整備課  
『コンパクトシティに関する取組事例等』p. 27

## 第6章 いちき串木野市における 今後の方向性



## 第6章 いちき串木野市における今後の方向性

本調査研究では、いちき串木野市の都市構造評価によってまちの現状を、今現在と将来の暮らしに関する市民アンケートによって、まちづくりに対する市民の要望を明らかにした。前章の冒頭で紹介したように、いちき串木野市では多くの取組を実施している一方で、これらの調査から、市におけるコンパクトなまちづくりに対する問題点や課題が浮き彫りになった。今後、以上の問題点や課題を踏まえてまちを維持していくためには、継続的な取組、すなわち、まちづくりの持続性が求められる。

一方、多くの自治体に見られるように、コンパクトなまちづくりに必要な資源には限りがあるため、いちき串木野市の力だけでは息の長い取組は難しい。佐賀県基山町を始めとした、報告書で取り上げられた事例では、既存の資源をうまく活かし、行政と住民、民間事業者、NPO 等との協力によるまちづくりが見られる。

いちき串木野市には、市内 16 地区にその拠点として「交流センター」があり、それぞれの地区で「まちづくり協議会」が活動している。住民の間では、人と人とのつながりを活かしたまちづくりを望む声が上がっており、住民参加による 16 地区の「まちづくり協議会」の連携強化を期待できる。また、本調査研究の都市構造評価では、いちき串木野市は、市内 3 つの駅を中心に生活機能が集積した、比較的コンパクトな都市構造を有していることが明らかになった。これらの特徴を活かし、都市構造評価で課題とされた公共交通ネットワークを強化することで、今後、いちき串木野市は、コンパクトシティ推進において強調されている、多様性があり、持続可能な多極集約型のまちづくりを進められる可能性がある。

いちき串木野市は、本調査研究で提示された、まちづくりの方針と施策の方向性をもとに、今後、具体的に何をすべきかを示す必要がある。いちき串木野市としては、令和 2 年度の立地適正化計画策定に向けてより具体的な取組案を検討する方向である。上記の「交流センター」、「まちづくり協議会」、比較的コンパクトな都市構造といった、いちき串木野市の強みによって、住民、民間事業者、NPO 等との協力を強化することで、より効率的なサービスの提供、それに伴うより一層のまちのコンパクト化を期待できると考えられる。



# 委員長レポート





## 立地適正化計画を活用して小規模自治体であることを戦略に

第一工業大学 建築デザイン学科 教授  
河原洋子

この「小規模自治体におけるコンパクトシティの在り方に関する調査研究」は、翌年度策定予定の『いちき串木野市立地適正化計画』の基礎調査としても位置付けられている。研究実施主体である共同研究事務局（地方自治研究機構、いちき串木野市政策課）が段階的にそれまでの研究結果を報告し助言を受ける調査研究委員会も開催された。調査研究委員会は、立地適正化計画の策定に当たって設置される市町村都市再生協議会に近いものであったが、立地適正化計画として定める事項にとらわれない議論が展開された。

同様に、本調査研究により提示された「まちづくりの方針」は、都市拠点と地域生活拠点の連携、暮らしや自然・歴史文化を守り継ぐ、及び既存ストックの有効利用という方向性によって、豊かで魅力的なまちになろうとする、広がりのある内容となった。つまり、本調査研究は一つの事例に過ぎないのではあるが、立地適正化計画、コンパクトシティを念頭に置いたとしても、周辺地区の存続や地域振興に落ち着いたこと自体が、高齢化・過疎化が深刻なエリアを多く有すると想定される、地方の小規模自治体のコンパクトシティの在り方を示しているのではないか。

今後いちき串木野市で策定される立地適正化計画を、本調査研究を踏まえたものにするためには、先のまちづくりの方針を立地適正化計画の中に落とし込むことが求められる。そのための具体的な作業としては、都市計画区域外にも点在する16地区の地域生活拠点に対して、誘導区域になる拠点と同程度の検討を同時に行うことが考えられる。周辺部の集落の中に核となる範囲を定めることであるが、地域住民との協働によるのもよいし、そこに集中させる生活を支える機能をとりあえず仮設・臨時にすることも考えられる。現在の法制度の枠組みの中でも、実態に合う独自の在り方を探ることである。

拠点を活力ある場所にすることは、行政だけではできない。一つ一つの拠点は、そこに住む住民だけのものでもない。居住している、いないにかかわらず、一人一人がいくつもの拠点に関わるしかけが必要だ。さまざまなレベルで拠点と拠点が結ばれば、移住が起こるかもしれない。複数の住居で暮らすマルチハビテーションの住まい方も身近になるだろう。また、クオリティが重視される現代においては、リスクを分散するためにも、多様性を確保することが重要である。人口減少社会の中で多様な試みを続けるためには、土地に根差す条件などを読み取り、無理のない策を入れ込みたい。

地域の実態を示すデータとともに、建物の形をも識別できる地図上に描かれる立地適正化計画を、行政・市民などが、また相互において、市全域を有機的なものとして把握し俯瞰した視点から事業・暮らし・地域活動などの具体的な計画を行うベースにすることは可能である。それは、自然、産業、歴史文化などが既に広く共有されている小規模自治体のアドバンテージである。



## 委員名簿



**小規模自治体におけるコンパクトシティの在り方に関する調査研究  
委員名簿**

委員長	かわはら ようこ 河原 洋子	第一工業大学 建築デザイン学科 教授
委員	くきやま すみひろ 久木山 純広	いちき串木野市まちづくり協議会 会長
	かんば ひろし 勘場 裕司	いちき串木野商工会議所 副会頭
	たかはま ともお 高濱 知男	公益社団法人 串木野青年会議所 専務理事
	くきの ひろこ 久木野 公子	いちき串木野市地域女性団体連絡協議会 会計
	ひのさか ひとし 火野坂 斉	いちき串木野市 都市計画課 課長
	きたやま おさむ 北山 修	いちき串木野市 政策課 課長
	ひろさわ えいじ 廣澤 英治	一般財団法人 地方自治研究機構 常務理事
事務局	しんむら こうじ 新村 光二	いちき串木野市 都市計画課 課長補佐
	いしはら しんや 石原 慎也	いちき串木野市 都市計画課 都市計画係 主査
	おおひら ひろき 大平 博喜	いちき串木野市 政策課 課長補佐
	まごめ ひでき 馬籠 秀樹	いちき串木野市 政策課 政策係長
	ほんだ あさこ 本田 亜紗子	一般財団法人 地方自治研究機構 調査研究部 研究員
	しまだ あきひろ 島田 晃広	一般財団法人 地方自治研究機構 調査研究部 研究員
基礎調査 機関	やなせ くにはる 柳瀬 邦治	株式会社 日本海コンサルタント 計画研究室 室長
	ましま としみつ 眞島 俊光	株式会社 日本海コンサルタント 計画研究室 グループ長
	じんのう つよし 神納 毅	株式会社 日本海コンサルタント 計画研究室 リーダー

(順不同 敬称略)





小規模自治体におけるコンパクトシティの在り方  
に関する調査研究

—令和2年3月発行—

いちき申木野市 政策課  
〒896-8601  
鹿児島県いちき申木野市昭和通133番地1  
電話 0996-33-5628 (代表)

一般財団法人 地方自治研究機構  
〒104-0061  
東京都中央区銀座7-14-16 太陽銀座ビル2階  
電話 03-5148-0661 (代表)

**リサイクル適性 (A)**

この印刷物は、印刷用の紙へ  
リサイクルできます。