

第2章 課題の分析及び基本方針

2-1 まちづくりの課題

各種データに基づく本町の現状・将来見通しや、まちづくりに関するアンケート調査、上位・関連計画における位置付けから、各項目における本町の課題を整理します。

項目	現状・将来見通し	住民意向等 (アンケート結果_平成 31(2019)年実施)
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総人口はこれまで増加傾向で平成 27(2015)年に 3 万人へ到達。令和 7(2025)年には約 3 万 5 千人となる見込み ・ 令和 7(2025)年以降は人口減少に転じる予測 ・ DID地区は中・西部地域の用途地域内に広がり、DID 区域面積、人口、人口密度は増加傾向で、全人口の 82.8%が DID 地区内に居住 ・ 東部地域の花立花でも一定の人口集積がある ・ 高齢化率は、平成 27(2015)年の 16.4%から令和 27(2045)年は 27.3%へ増加し、高齢化が進む ・ 緑ヶ浜地区、東部地域で高齢化率は特に高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本町にこれからも住みたい町民が 82%と多い
土地利用開発動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物用地は、昭和 51(1976)年から平成 28(2016)年で 21.8 ポイント増加し、平成 28(2016)年では最も多い 32.1%を占める ・ 市街化区域で建物用地が大幅に増加し、東部地域の市街化区域外の一部でも建物用地が増加。空き地は減少傾向で、市街化区域内で小規模な空き地が点在。 ・ 西鉄新宮駅、JR 福工大前駅、役場北側周辺で空き家がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町の将来像で望むものとして、「美しい自然の中で道路や公園などの居住環境の整ったまち」が 38.7%、「医療施設が整い健康で安心して暮らせるまち」が 35.2%と多い ・ まちづくりで重点的に推進すべき土地利用は、「医療施設や高齢者が利用する福祉施設などの施設用地の整備」が 20.1%と最も多い
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口規模の類似都市と比較して生活利便性に係る指標は特に高い値を示している ・ 商業施設、医療施設、幼稚園、保育園等施設の徒歩圏人口カバー率は 9 割以上と充足 ・ 中・西部地域の市街化区域内は各施設のカバー率が高く多様な都市機能が集積している ・ 一方、東部地域や相島では各種施設の立地が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町の将来像で望むものとして、「医療施設が整い健康で安心して暮らせるまち」が 35.2%、「子どもがのびのびと成長できる子育て環境が整ったまち」が 31.7%と多い ・ 身の回りの環境に対する評価と重要性では、「買い物や最寄りの医療機関などの状況」は評価と重要度の点数が平均より高い

上位・関連計画での位置付け	本町が抱える課題
<p>【人口ビジョン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来人口推計では令和 22(2040)年で約 35,000～33,000 人となる。令和 42(2060)年に 32,000 人の確保を目標とする 	<p>将来的な人口減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的な人口減少により、一定の人口密度に支えられてきた商業・医療・公共交通などの運営が困難となる恐れがある ● 町全体の利便性維持のためにも市街化区域内の人口密度の維持が重要 <p>少子高齢化の進行</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的には全町的に高齢者が増加するため、都市機能や交通利便性の充実など、高齢者の暮らしやすさへのニーズが高まると予想される ● 東部地域や、JR 福工大前駅周辺、JR ししぶ駅周辺では特に高齢化率が高くなる
<p>【新宮町都市計画マスタープラン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちの自然的要素と生活に必要な要素を持ち備え、人々とそれら要素が密接につながり、自己完結性の高い、コンパクトな暮らしやすい都市空間を目指す ・ 既存の市街化区域(599.9ha)の維持保全に努め、令和 13(2031)年での市街化区域の規模を概ね 704ha と想定 <p>【新宮町公共施設等総合管理計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 財源の減少を見据えた、既存施設の活用・統合化、多機能化等を含めた整備、維持継続に係る取組推進と保有総量の縮減を図る 	<p>市街地の低密度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 無秩序な都市的土地利用の拡大は、公共施設の維持管理、道路、上下水道整備等の公共投資や将来の維持管理費の増加につながり、財政が逼迫する要因となるため、コンパクトなまちづくりが求められる ● 西鉄新宮駅周辺など利便性の高い地域における、空き家等の発生、生活利便施設の拡充などの検討が必要 <p>都市機能立地の受け皿となる土地の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市街化区域内にまとまった低未利用地が存在しないため、新たな都市機能の誘導に向け、土地の確保等の検討が必要 ● 東部地域の市街化調整区域で一定の人口集積がみられるが、公共交通・生活利便施設のカバー率は低いため、暮らしやすさを維持するための対策が必要
<p>—</p>	<p>充足した生活利便施設の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人口が集中する中・西部には生活利便施設も充足しており、徒歩圏で様々な施設にアクセスできるコンパクトな市街地が形成されている。生活利便性を維持するためにも各施設の商圏人口を確保することが重要 <p>買い物施設や高齢者福祉施設の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的に高齢化が進むと、高齢者福祉施設や、市街地の魅力を高めるために求められる買い物の場など、生活を豊かにする都市機能のニーズが高まることが予想される

項目	現状・将来見通し	住民意向等 (アンケート結果_平成 31(2019)年実施)
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用交通手段の自家用車の割合は約 44%と、県平均よりやや低い ・ コミュニティバスの利用者数は増加傾向 ・ コミュニティバスの運行補助額は令和 2(2020)年度で 54,936 千円 ・ 約 80%の町民が公共交通の利便性が比較的高い地域に居住しているが、高齢化率の高い地域で公共交通の利便性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 身の回りの環境に対する評価と重要性では、「公共交通機関の利便性」は評価と重要度の点数が平均より高い。一方、「歩道や生活道路の状況」は評価が低く、重要度が平均より高い ・ 町の将来像で望むものとして、「自動車に頼らなくても生活できる公共交通の充実したまち」は 27.4%と比較的多い
経済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小売業・卸売業の事業所数、従業者数、年間商品販売額は、平成 24(2012)年、平成 26(2014)年に減少したがその後は増加傾向がみられる ・ 工業の事業所数、従業者数は減少傾向である一方、年間製造品出荷額は増加傾向である 	—
財政・地価	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歳入状況は近年寄附金が増加。歳出状況は扶助費、物件費が増加傾向 ・ 建設から 30 年以上経過している公共施設は 25 件(35.2%)、延床面積 45,869 m²(55.9%) ・ 医療費、介護費は年々増加傾向 ・ 地価は平成 23(2011)年頃まで減少傾向だったが、それ以降は増加傾向 	—
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿岸部の湊川周辺部や相島に浸水想定区域が指定されているほか、東部地域、相島に土砂災害警戒区域に指定されている ・ 平成 21(2009)年の中国・九州北部豪雨では、JR 福工大前駅周辺を中心に床下浸水が発生した 	—

上位・関連計画での位置付け	本町が抱える課題
<p>【新宮町都市計画マスタープラン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市づくりと公共交通・ICT 活用等の連携によるスマートシティの実現を目指す ・南北の広域交通網と東西の主要交通網との有機的な連携を図り、幹線道路から生活道路に至るまで総合的な交通体系を確立する 	<p>公共交通ニーズの増大</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現状では公共交通の利便性が比較的高いが、将来的に高齢化が進むと公共交通へのニーズがさらに高まることが予想される ● コミュニティバスの利用者は増加傾向であるが、運行補助額も一定程度必要となっているため、今後、厳しい財政に伴う補助金の減額等によるサービス水準の低下が懸念される
<p>—</p>	<p>今後の人口減少による経済活動の低迷</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 今後、人口減少が進行した場合は、過当競争による事業所数減少、小売販売額減少などに直結するため、小売業等の集積と周辺の人口密度維持について、バランスの取れた施策が重要 ● 定住を促進するための雇用の場、働く場としての側面もある
<p>【新宮町公共施設等総合管理計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、将来的に大きく変化していく人口構造を念頭に、それぞれの世代に対応した公共サービスの内容を踏まえ、公共施設のあり方を見直していく必要がある ・維持継続、更新検討、利用検討、用途廃止等の取組を進め、保有総量の縮減を図る 	<p>将来的な税収減の懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地価は、近年は増加傾向だが、将来的に地価が下落に転じた場合、税収の維持に影響が及ぶことが想定される ● 厳しい財政状況下における公共施設等の更新 ● 今後人口減少に伴う税収減や高齢化に伴う扶助費の増加など厳しい財政環境が見込まれ、公共施設にかけられる予算規模が確保できない恐れがある
<p>【第 6 次新宮町総合計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いまちをつくり、災害にあっても被害を最小限に抑えるための体制の構築を図る 	<p>災害危険性のある地域における居住</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来の都市構造の維持に向け、都市機能や居住の立地適正化などを展開する際には、安全な市街地形成の視点を持った施策が重要

2-2 立地適正化計画のまちづくりの方向性

前項で整理した課題に対し、将来的に人口減少及び少子高齢化が進行する中でも生活利便施設や公共交通の利便性の維持等を図っていくため、まちづくりの方向性を次のように設定します。

〈まちづくりの方向性〉

〈基本的な考え方〉

「暮らしやすい」を 持続できる まちづくり

- 比較的**高密度な市街地を形成**しており、人口減少等が進む中で**現在の利便性を維持**する。
- 国道3号や九州自動車道のほか、JR鹿児島本線や西鉄貝塚線の鉄道が縦貫し、**広域的なアクセスが良好**で福岡市に近接している**居住地**としての特性を生かす。
- 立花山一帯や新宮海岸など**豊かな自然環境**に恵まれている。「**ゼロカーボンシティ**」の実現及び**環境との共生**を図る。

「求心力の高い」 拠点づくり

- 都市計画マスタープランで**JR新宮中央駅周辺における中心拠点の位置付け**を踏襲する。
- JR新宮中央駅周辺やJR福工大前駅周辺は、都市機能が集積し、交通結節点でもあるため**利便性が高く、賑わいのある**地区の特性を生かす。
- JR新宮中央駅周辺は、多様な大型店舗の立地により、**広域的な集客**もある**魅力ある地区**の特性を生かす。

「住み続けられる」 良好な 住環境づくり

- 中・西部地域は**市街化区域全体**における**利便性の高さ**を維持する。
- **交通拠点**のJR福工大前駅周辺地区は、**生活利便施設が集積した利便性の高さ**を生かす。
- 各地区で地区計画に基づき形成されてきた**良好な住環境**を維持する。

「移動しやすい」 ネットワークづくり

- **高い利用率**となっている**公共交通ネットワーク**を生かす。
- **中・西部地域**の市街化区域内や、**東部**の山間地域と**交通結節点**を結ぶ**コミュニティバスの運行**を維持する。
- **相島漁港**と**新宮漁港**を結ぶ**町営渡船の運行**を維持する。
- 近年、増加傾向の観光利用もして、**町の魅力向上**を図る。

2-3 まちづくりの方針

本計画において達成する目的を明確にするため、まちづくりの方向性をもとに、まちづくりの方針を設定します。

方針1) 「暮らしやすい」を持続できるまちづくり

～新宮町の豊かな自然とコンパクトなまちの共生により、都市の魅力を高める～

- 人口減少及び高齢化等による財政構造の変化に対応しつつ、**商業・医療・公共交通などの運営を維持する人口密度の維持**を目指す
- 計画的な規制・誘導により、自然的要素と生活に必要な都市的要素が共生し、それら要素が密接につながるコンパクトで暮らしやすい「**環境共生 次世代へつなぐ スマートコンパクトシティ 新宮**」を目指す

方針2) 「求心力の高い」拠点づくり

～JR 駅周辺一帯の拠点の付加価値を高め、若者の定住、人の賑わいを高める～

- JR 新宮中央駅周辺及び JR 福工大前駅周辺に、町全域からの利用が見込まれる**医療・福祉、商業、行政等の都市機能を集積**することにより、**利便性を高める**だけでなく、**都市全体の活動をけん引し、都市イメージの向上**を目指す
- **公共交通ネットワークとの連携**により**アクセス性を高め**、JR 駅周辺の**地区内は回遊しやすい構造とし、拠点の機能強化**を目指す

方針3) 「住み続けられる」良好な住環境づくり

～地区の特性を生かした多様な住まい方と市街地再編に合わせ、住環境の魅力を高める～

- 都市基盤が整備され、利便性が高い中・西部地域の市街化区域全体では、**居住誘導を図り人口密度の維持、利便性の確保**を目指す
- 生活利便施設が少なく高齢化率の高い地区では、地域福祉と連携した**生活機能の集積**(ハード・ソフト)に向けた対策及び災害時の安全性確保により、地域における**生活利便性の維持・確保**を目指す
- 駅周辺の市街地、計画的に開発・整備された住宅地、自然に囲まれた集落や、今後整備が予定されている市街地など、**それぞれの地区の実情に応じ形成されてきた良好な住環境の維持・形成**を目指す

方針4) 「移動しやすい」ネットワークづくり

～拠点へのアクセス強化と公共交通の利便性向上でまちの付加価値を高める～

- 利用率を維持する交通システムの構築を図り、拠点間を行き来しやすい**交通ネットワークの確保**を目指す
- コミュニティバスルート上の狭あい道路を解消し、**安全性の向上**を目指す
- 近年増加している観光客向けサービスも考慮した、ダイヤの見直しや交通施設のバリアフリー対応などにより、**利便性の向上**を目指す