

# 朝倉市立地適正化計画

令和6年  
朝倉市





# 目次

## 第1章 立地適正化計画の目的と位置づけ

1-1. 背景と目的 .....	1章-1
1-2. 立地適正化計画の概要 .....	1章-2
1-3. 立地適正化計画の役割と位置づけ .....	1章-4
1-4. 計画の前提 .....	1章-5
1-5. 計画の構成 .....	1章-6

## 第2章 都市の現況分析・課題整理

2-1. 人口動向分析 .....	2章-1
2-2. 都市の現況把握 .....	2章-5
2-3. 財政の状況 .....	2章-26
2-4. 災害の状況 .....	2章-28
2-5. 市民意向の把握および分析 .....	2章-38
2-6. 都市構造の評価 .....	2章-39
2-7. 課題点の整理 .....	2章-40

## 第3章 都市づくりの基本方針

3-1. まちづくりの基本理念・方針 .....	3章-1
3-2. まちの目指すべき骨格構造 .....	3章-10

## 第4章 都市機能誘導区域の設定

4-1. 都市機能誘導区域の設定方針 .....	4章-1
4-2. 都市機能誘導区域の設定 .....	4章-3
4-3. 誘導施設の設定 .....	4章-6
4-4. その他拠点となる区域において維持・誘導を目指す施設の設定 .....	4章-10

## 第5章 居住誘導区域の設定

- 5-1. 居住誘導区域の設定方針 ..... 5章-1
- 5-2. 居住誘導区域の設定 ..... 5章-8

## 第6章 誘導施策の設定

- 6-1. 誘導施策の設定 ..... 6章-1
- 6-2. 「都市機能・人口集積によるメリハリある都市構造の形成」に係る施策  
..... 6章-1
- 6-3. 「若者世代が働きやすく子育てしやすい環境づくり」に係る施策 .... 6章-2
- 6-4. 「自家用車に過度に依存しない交通手段の確保」に係る施策 ..... 6章-2

## 第7章 目標数値・効果目標の設定および計画策定後の届出制度

- 7-1. 目標数値・効果目標の設定 ..... 7章-1
- 7-2. 進捗管理の方針 ..... 7章-3
- 7-3. 計画策定後の届出制度 ..... 7章-4

## 第8章 防災指針

- 8-1. 基本的な考え方 ..... 8章-1
- 8-2. 災害ハザード情報等の収集・整理 ..... 8章-2
- 8-3. 災害リスクの高い地域等の抽出及び定量的な評価 ..... 8章-18
- 8-4. 課題の整理 ..... 8章-27
- 8-5. 防災まちづくりの将来像と取組方針 ..... 8章-33
- 8-6. 取組施策とスケジュール ..... 8章-35
- 8-7. 目標数値の設定 ..... 8章-43



# 第 1 章

## 立地適正化計画の目的と位置づけ



## 1-1. 背景と目的

本市の人口は、平成 12 年の 6 万 2 千人をピークに減少に転じ、令和 22 年にはピーク時の約 5 割の 3 万 4 千人まで減少することが予測されています。人口減少により、商業や医療等の生活サービス施設が撤退、空き家や空き地の増加による居住環境の悪化、税収減による住民一人当たりの行政負担額の増大等により、今後本市が住みづらいまちとなってしまうことが懸念されています。

国においては、今後の人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現し、財政面及び経済面においても持続可能な都市経営を可能とするため、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、市町村は、コンパクトプラスネットワーク型の都市づくりを進めるための「立地適正化計画」を作成できることとなりました。

本市においても、今後の人口減少に対応したコンパクトなまちづくりの実現に向け、居住地域や商業、医療等の生活サービス施設がまとまって立地するように緩やかに誘導を図るため、立地適正化計画の策定を行います。

## 1-2. 立地適正化計画の概要

「立地適正化計画」は、平成 26 年の都市再生特別措置法の一部改正により創設された制度であり、人口減少、高齢化が進展する社会情勢の中でも将来にわたり持続可能な都市を実現するため、居住や都市機能の誘導、公共交通の充実を目指す包括的な計画です。

「立地適正化計画」では、居住や都市機能の誘導を図る区域を記載する他、基本的な方針、計画の目標等を定めます。

### ■ 立地適正化計画で定める項目

#### ● 立地適正化計画の区域

- ・都市再生特別措置法第 81 条第 1 項により都市計画区域内の区域が対象となります。

#### ● 計画の基本的な方針

- ・本市の現状の把握、分析を行い、整理した課題に基づき、計画により実現すべき将来の都市像を示します。

#### ● 都市機能誘導区域

- ・医療、福祉、商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し、各種サービスの効率的な提供を図る区域で、居住誘導区域の中に区域を設定します。

#### ● 誘導施設

- ・医療施設、福祉施設、商業施設等、居住者の利便性や福祉の増進に著しく寄与する施設で、都市機能誘導区域ごとに、地域の特性に応じて誘導すべき施設を設定します。

#### ● 居住誘導区域

- ・一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域で、用途地域内に区域を設定します。

#### ● 誘導施策

- ・居住や都市機能の誘導のために講ずべき施策を整理します。

#### ● 定量的な数値目標

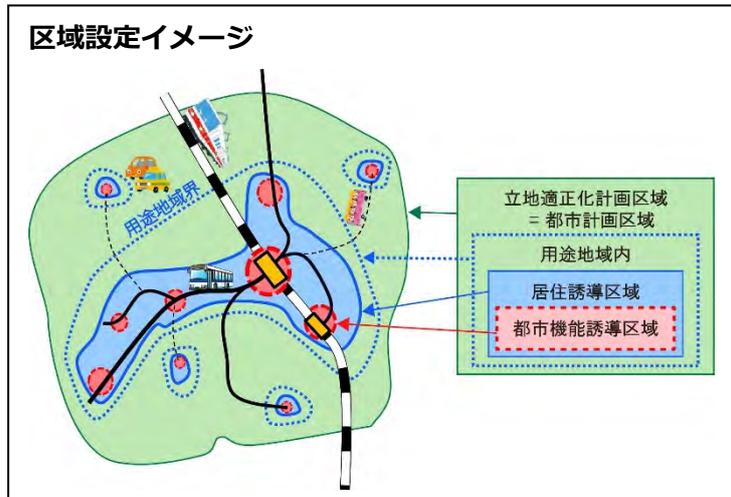
- ・計画の総合的な達成状況の的確な把握が可能となるよう、定量的な数値目標の設定を行います。

#### ● 防災指針

- ・災害リスクの高い地域を抽出したうえで、これらのリスク分析をふまえた居住誘導区域の設定や見直し、防災・減災対策の取組方針等を整理します。

## 立地適正化計画において設定する各区域の役割

- ・立地適正化計画区域は都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を対象とすることが基本となります。
- ・立地適正化計画区域のうち、用途地域内に**居住誘導区域**を、居住誘導区域内に**都市機能誘導区域**を設定することによって必要な機能の集約を目指します。



出典：国土交通省資料

### 居住誘導区域（用途地域内に設定）

- ・一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域
- ・主に公共交通利便性の高いエリアや将来的に人口集積が見られるエリアに設定

### 都市機能誘導区域（居住誘導区域内に設定）

- ・医療、福祉、商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し、各種サービスの効率的な提供を図る区域
- ・主要な公共交通の結節点などを核として、徒歩などの交通手段によって容易に回遊できる範囲を設定

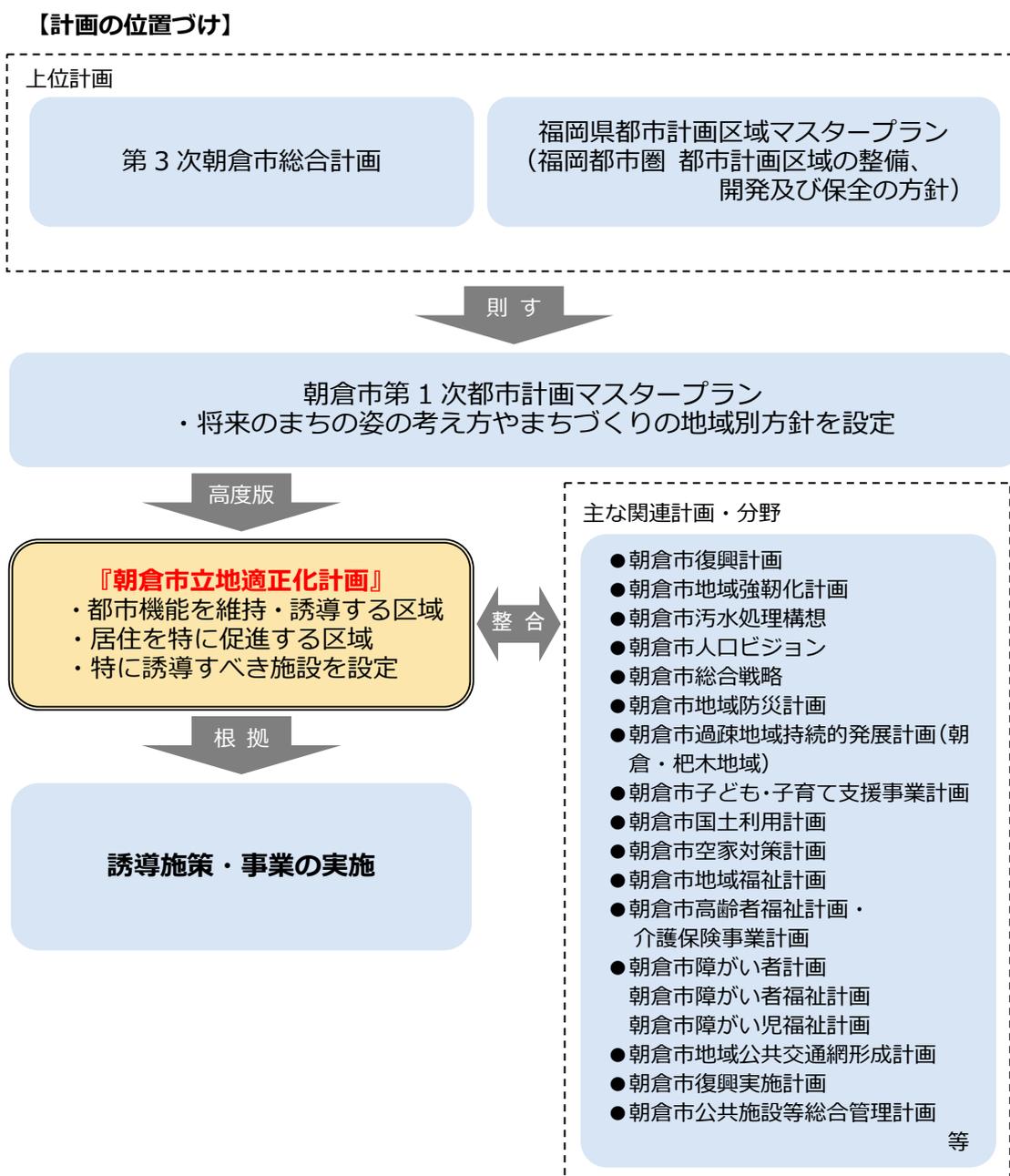
都市機能誘導区域ごとに設定

### 誘導施設

- ・医療施設、福祉施設、商業施設等、居住者の利便性や福祉の増進に著しく寄与する施設
- ・都市機能誘導区域ごとの目指すべき方向性をふまえ、目標達成のために必要な施設を設定

### 1-3. 立地適正化計画の役割と位置づけ

立地適正化計画は、本市が策定している「第3次朝倉市総合計画」や「福岡県都市計画区域マスタープラン（福岡都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」、「朝倉市第1次都市計画マスタープラン」の方向性と整合を図る必要があるほか、関連する各種計画や各分野との連携を図り、コンパクトシティの強化を目指します。



## 1-4. 計画の前提

### (1) 目標年次

目標年次は、概ね 15 年後の令和 22 年とします。また、概ね 5 年ごとに各評価指標により効果の検証を行うことを基本とし、総合計画や都市計画マスタープランの計画期間との整合を図りながら、必要に応じて見直しを行うものとします。

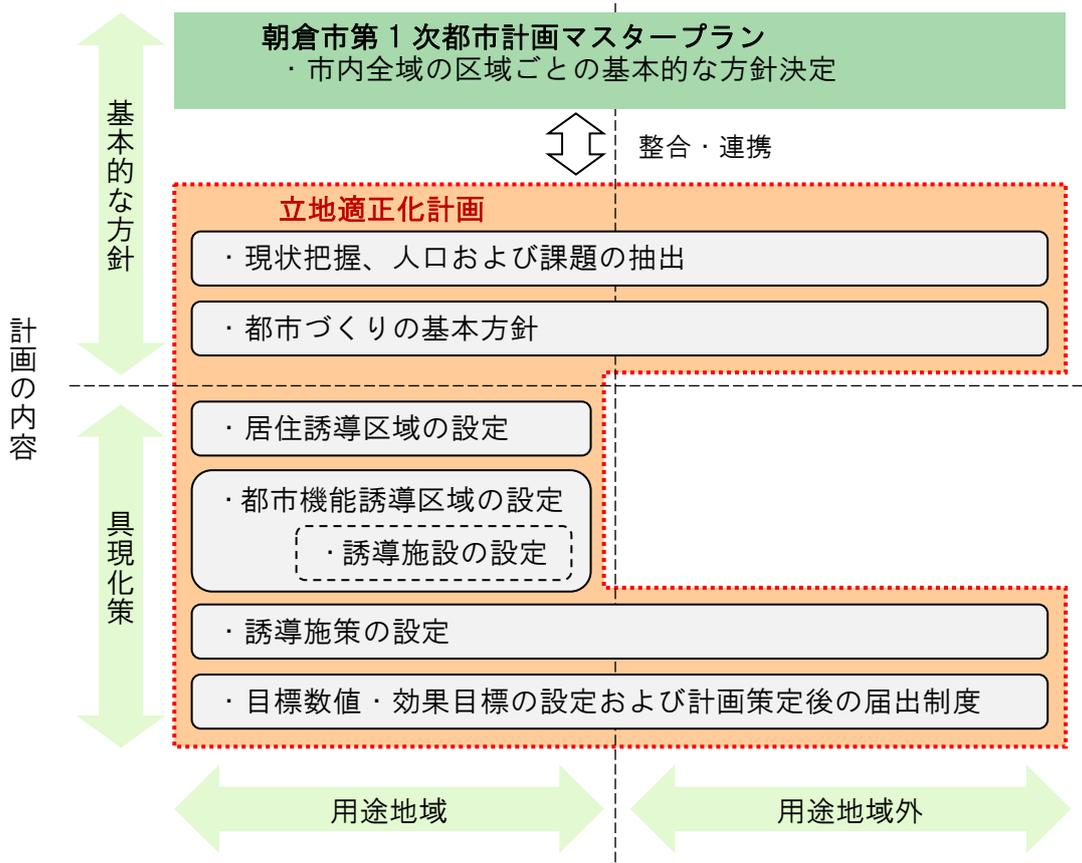
### (2) 対象区域

立地適正化計画の区域は都市全体を見渡す観点から、都市計画区域を対象として現状把握および人口動向分析、課題抽出を行うとともに、都市計画マスタープランと整合した都市づくりの基本方針や誘導施策等について設定します。

また、居住誘導区域、都市機能誘導区域（誘導施設）については、良好な都市環境を形成する区域として位置づけている用途地域内に設定します。

なお、都市計画区域外の地区についても一部記載しています。

#### 【立地適正化計画の対象区域イメージ】



## 1-5. 計画の構成

立地適正化計画では、現状の課題の分析をもとにどのようなまちづくりを目指すのかという「まちづくりの方針（ターゲット）」を明確にし、その実現にどう取り組むかという「課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）」を示した上で、居住誘導区域及び都市機能誘導区域、誘導施設、誘導施策等を整理しています。

### ■ 立地適正化計画の構成

<b>第1章</b>	<b>立地適正化計画の目的と位置づけ</b> 1-1. 背景と目的 1-2. 立地適正化計画の概要 1-3. 立地適正化計画の役割と位置づけ 1-4. 計画の前提 1-5. 計画の構成
<b>第2章</b>	<b>都市の現況分析・課題整理</b> 2-1. 人口動向分析 2-2. 都市の現況把握 2-3. 財政の状況 2-4. 災害の状況 2-5. 市民意向の把握および分析 2-6. 都市構造の評価 2-7. 課題点の整理
<b>第3章</b>	<b>都市づくりの基本方針</b> 3-1. まちづくりの基本理念・方針 3-2. まちの目指すべき骨格構造
<b>第4章</b>	<b>都市機能誘導区域の設定</b> 4-1. 都市機能誘導区域の設定方針 4-2. 都市機能誘導区域の設定 4-3. 誘導施設の設定 4-4. その他拠点となる区域において維持・誘導を目指す施設の設定
<b>第5章</b>	<b>居住誘導区域の設定</b> 5-1. 居住誘導区域の設定方針 5-2. 居住誘導区域の設定
<b>第6章</b>	<b>誘導施策の設定</b> 6-1. 誘導施策の設定 6-2. 「都市機能・人口集積によるメリハリある都市構造の形成」に係る施策 6-3. 「若者世代が働きやすく子育てしやすい環境づくり」に係る施策 6-4. 「自家用車に過度に依存しない交通手段の確保」に係る施策
<b>第7章</b>	<b>目標数値・効果目標の設定および計画策定後の届出制度</b> 7-1. 目標数値・効果目標の設定 7-2. 進捗管理の方針 7-3. 計画策定後の届出制度
<b>第8章</b>	<b>防災指針</b> 8-1. 基本的な考え方 8-2. 災害ハザード情報等の収集・整理 8-3. 災害リスクの高い地域等の抽出及び定量的な評価 8-4. 課題の整理 8-5. 防災まちづくりの将来像と取組方針 8-6. 取組施策とスケジュール 8-7. 目標値の設定

## **第2章**

### **都市の現況分析・課題整理**



## 2-1. 人口動向分析

### (1) 本市全体での人口動向

本市の人口は令和2年時点で50,273人となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると令和22年の総人口は33,658人になると見込まれており、平成12年の総人口の約54.5%となる見込みです。

高齢化率については右肩上がり、平成12年時点の高齢化率は23.2%でしたが令和2年は35.2%に増加しています。将来的にも増加傾向で、令和22年には、45.1%になることが見込まれています。



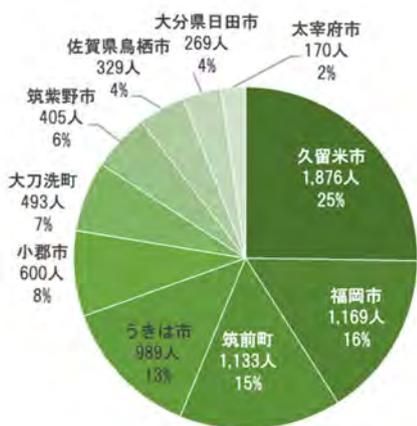
### (2) 本市の通勤・通学先の状況

令和2年の国勢調査によると、市民のうち市内で就業・通学している人は32,128人となっています。

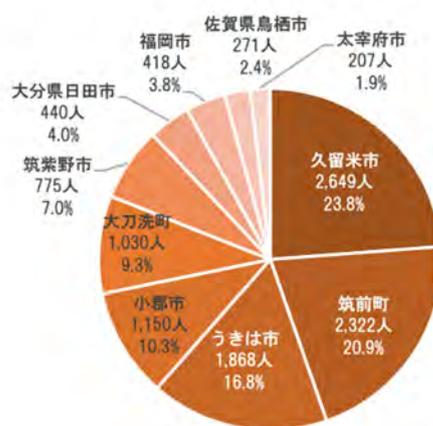
市民のうち市外に通勤・通学先を見ると久留米市が最も多く1,876人、次いで福岡市が1,169人となっています。

市外から本市に通勤・通学している人の常住地を見ると、久留米市が最も多く2,649人、次いで筑前町が2,322人となっています。

市民の通勤先・通学先 (市外)  
上位10市町村



本市に通勤・通学している人の常住地  
上位10市町村



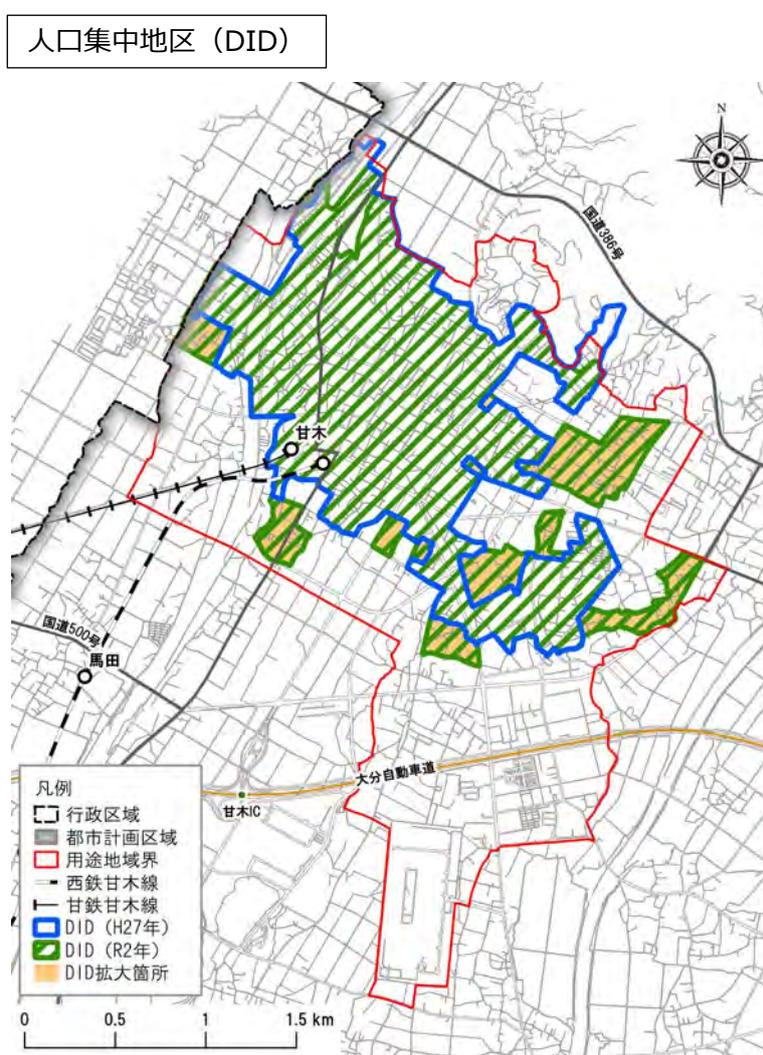
出典：令和2年国勢調査をもとに作成

### (3) 人口集中地区 (DID) の動向

平成 27 年から令和 2 年の人口集中地区 (DID) の変遷を見ると、5 年間で面積は 48.8ha 広くなり、DID 人口も 2,670 人増加しています。

また、人口密度は平成 27 年時点では 36.8 人/ha でしたが、令和 2 年時点では 39.5 人/ha と 2.7 人/ha 増加していることから、中心市街地の密度が増加傾向にあります。

用途地域外は農業振興地域となっているため、宅地開発が難しいことが要因となり、用途地域内に人口が集積したことが推測されます。



	H27年	R2年	増減
DID人口	10,236	12,906	2,670
面積 (ha)	278.0	326.8	48.8
人口密度 (人/ha)	36.8	39.5	2.7

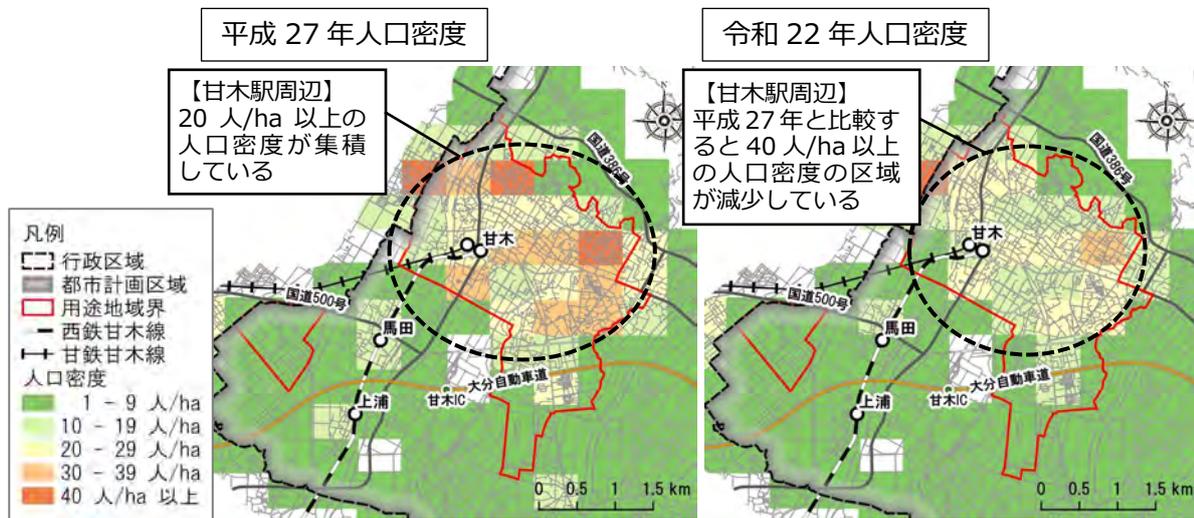
出典：国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）、国土数値情報をもとに作成

#### (4) 500m メッシュでの人口動向

平成 27 年時点の 500m メッシュ単位での人口動向を見ると、甘木駅周辺の人口密度が周辺と比較して高く、人口密度 20 人/ha 以上の区域が集積しています。

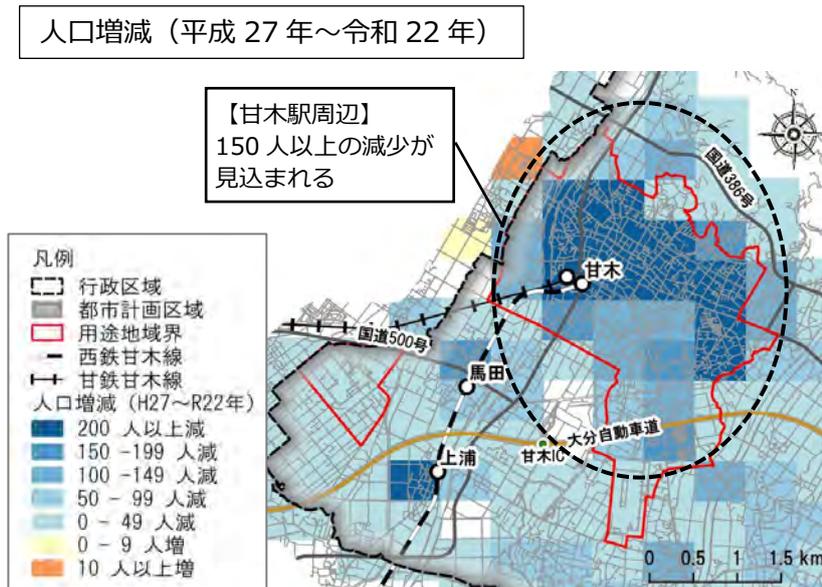
令和 22 年時点の 500m メッシュ単位での人口動向を見ると、甘木駅周辺において平成 27 年時点で 30 人/ha 以上となっていた区域が 20~30 人/ha となっており、40 人/ha 以上の区域が減少していることがわかります。

甘木駅周辺は朝倉市第 1 次都市計画マスタープランにおいて、都市拠点に位置付けられており、拠点エリアにおける人口減少は周辺エリアの求心力低下だけではなく、市全体の魅力低下につながる恐れもあります。



出典：国勢調査（平成 27 年）、国立社会保障・人口問題研究所の推計値をもとに作成

500mメッシュ単位での平成 27 年から令和 22 年の人口増減を見ると、市域の広い範囲で人口が減少すると推測されますが、特に甘木駅周辺において 150 人以上の減少が見込まれる区域が集積しています。

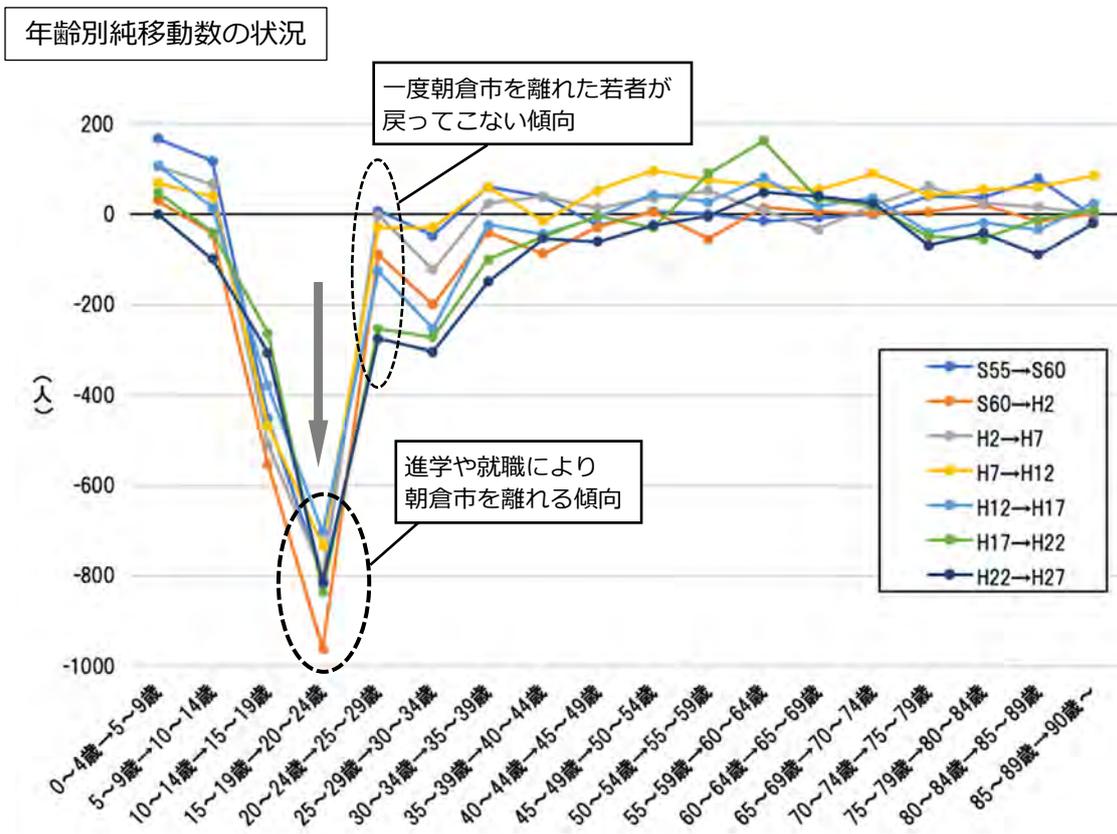


出典：国勢調査（平成 27 年）、国立社会保障・人口問題研究所の推計値をもとに作成

### (5) 年齢別純移動数の状況

年齢階級別の純移動数の状況を見ると、15～19歳が20～24歳になる際の転出が非常に多いため、進学や就職による流出が多い傾向にあります。

一旦本市を離れた若者がその後戻ってこない傾向が年々顕著になっています。



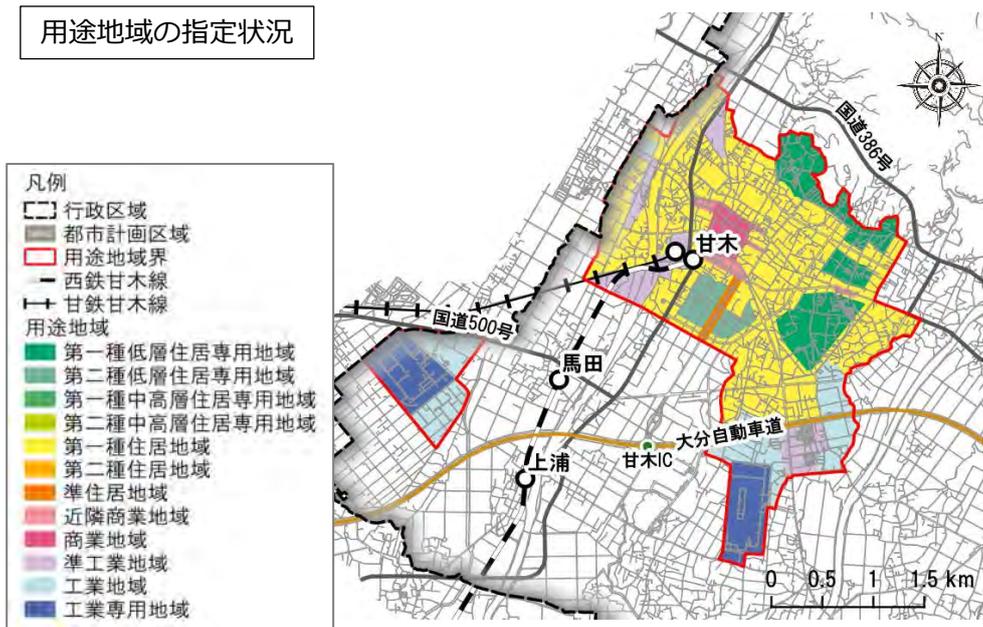
出典：地域経済分析システム (RESAS)

## 2-2. 都市の現況把握

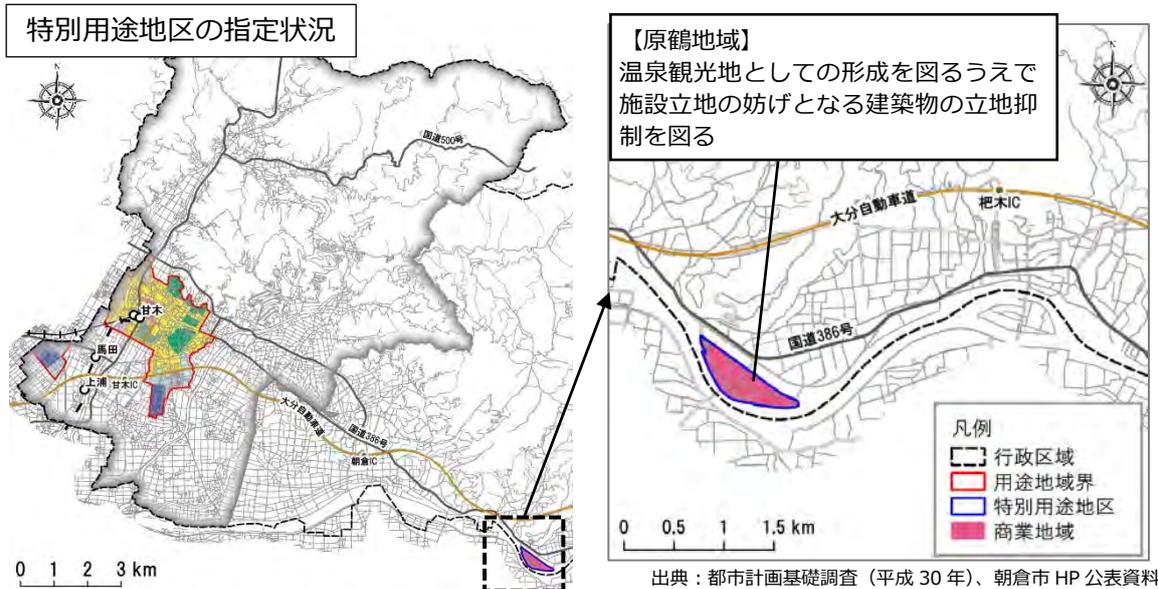
### (1) 土地利用状況

#### ① 用途地域の指定状況

本市の用途地域指定状況を見ると、甘木 IC 南東側や馬田駅の西側に工業系用途地域の指定がされています。甘木駅の北東側や石の橋交差点東側に商業系用途地域の指定がされています。



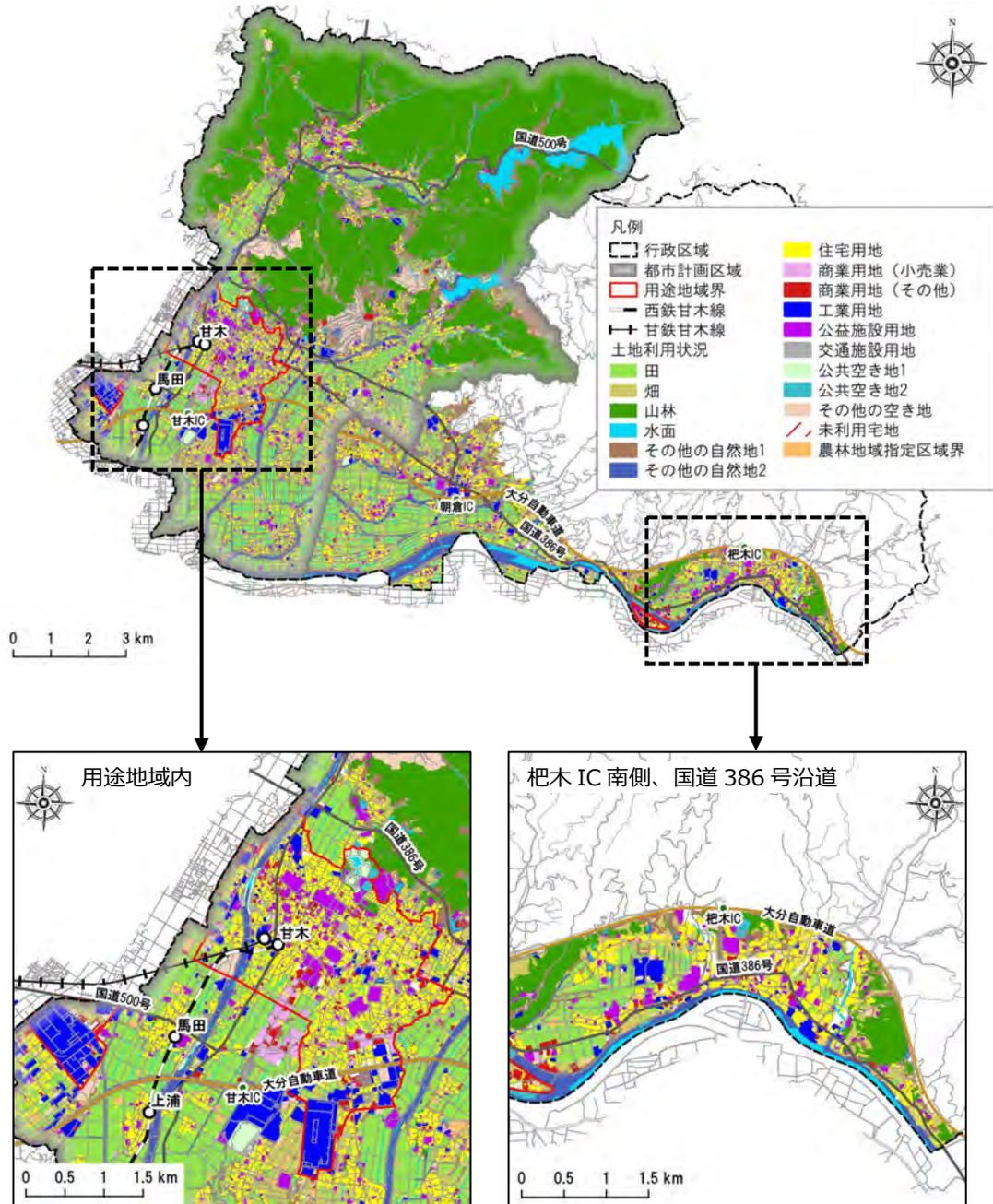
また、準都市計画区域の原鶴地域において、温泉観光地としての振興を図るため、用途地域（商業地域）及び特別用途地区（観光地区）の指定がされています。



## ②土地利用状況

土地利用状況を見ると、市域の北側は山林が多く広がっており、南側は田が多く広がっています。用途地域内は住宅用地が多く広がっています。また、杷木 IC の南側や国道 386 号沿道には、住宅用地や商業用地が多く広がっています。

土地利用状況



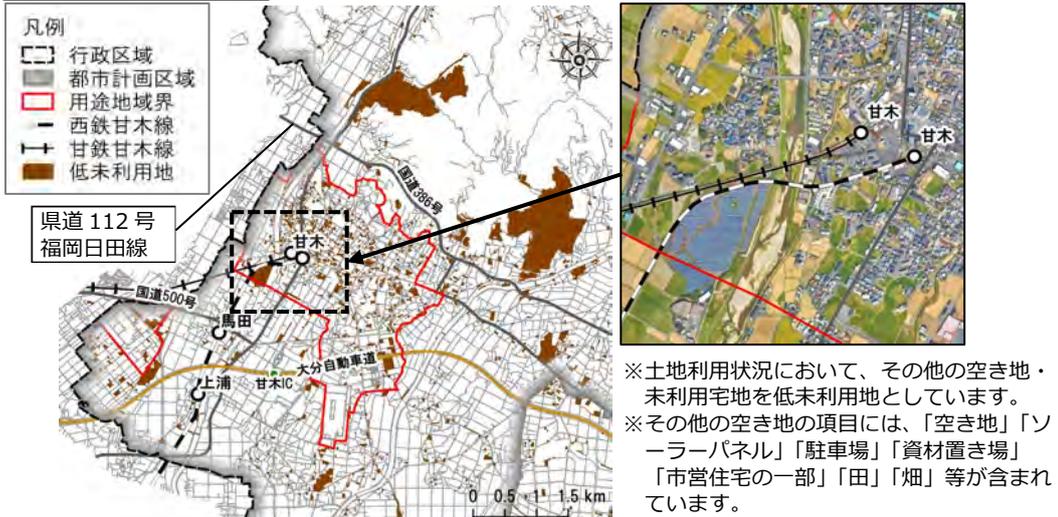
出典：都市計画基礎調査 (平成 30 年)

### ③低未利用地の状況

市内の低未利用地の動向を見ると、都市計画区域内の県道 112 号福岡日田線の北側に比較的広範囲な低未利用地が複数あります。

市の中心である甘木駅の近隣に比較的広範囲な低未利用地がありますが、現在はソーラーパネルが設置されています。

#### 低未利用地の状況



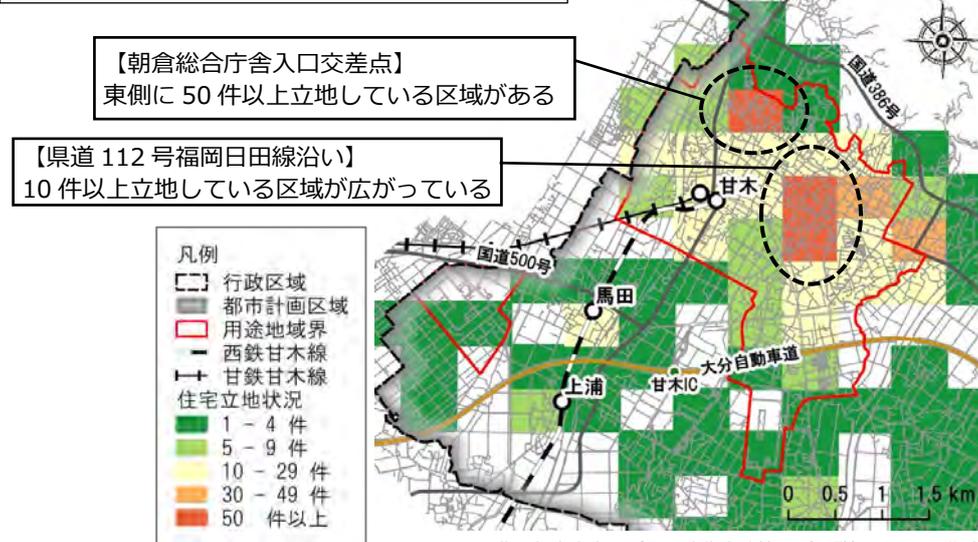
出典：都市計画基礎調査（平成 30 年）、Google Earth

### ④宅地開発状況の動向

市内の戸建て新築状況を見ると、用途地域のほとんどの区域で戸建て新築が立地しています。堤地区、来春地区の県道 112 号福岡日田線沿いに 10 件以上立地している区域が広がっています。

朝倉総合庁舎入口交差点の東側に 50 件以上の立地がみられる区域があります。

#### 戸建て新築状況（平成 27 年～令和元年）

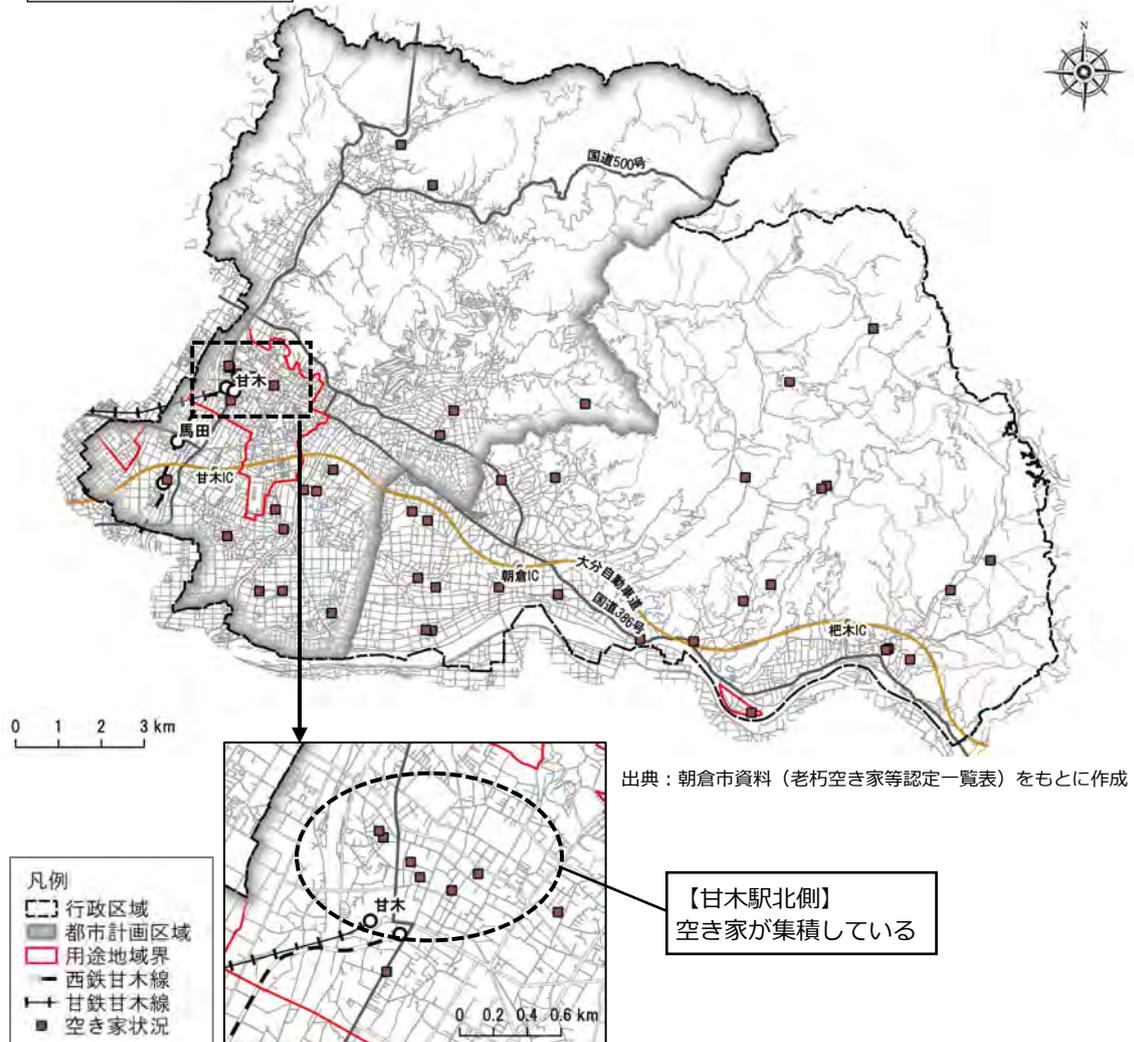


出典：朝倉市資料（登記済住宅建築場所一覧）をもとに作成

## ⑤ 空き家の分布状況

市内の老朽空き家※1 認定の状況を見ると、平成 24 年から令和 2 年の 8 年間で 50 件認定されており、特に甘木駅北側に空き家が集積している状況です。

空き家の分布状況



※1 老朽空き家：空き家等対策の推進に関する特別措置法（平成 26 年法律第 127 号）及び「特定空き家等に対する措置」の空き家等と、それには該当しないが、市として特定空き家等と同等に危険と判断される建物を「老朽空き家等」とし、その二つをあわせて、【老朽空き家】としています。（国の定める特定空き家等よりも対象が広いです）

## (2) 市内の公共交通の状況

### <鉄道>

#### ①鉄道の整備状況

市内の鉄道の整備状況を見ると、路線は西日本鉄道甘木線と甘木鉄道甘木線が整備されています。駅は西鉄甘木線が3駅、甘鉄が1駅立地しています。

各路線の運行頻度は40本/日程度の運行状況です。



凡例

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域界
- 西鉄甘木線
- + 甘鉄甘木線

路線名	駅名	運行頻度 平日(本/日)
西日本鉄道甘木線	甘木駅	38
	馬田駅	38
	上浦駅	38
甘木鉄道甘木線	甘木駅	42

出典：国土数値情報

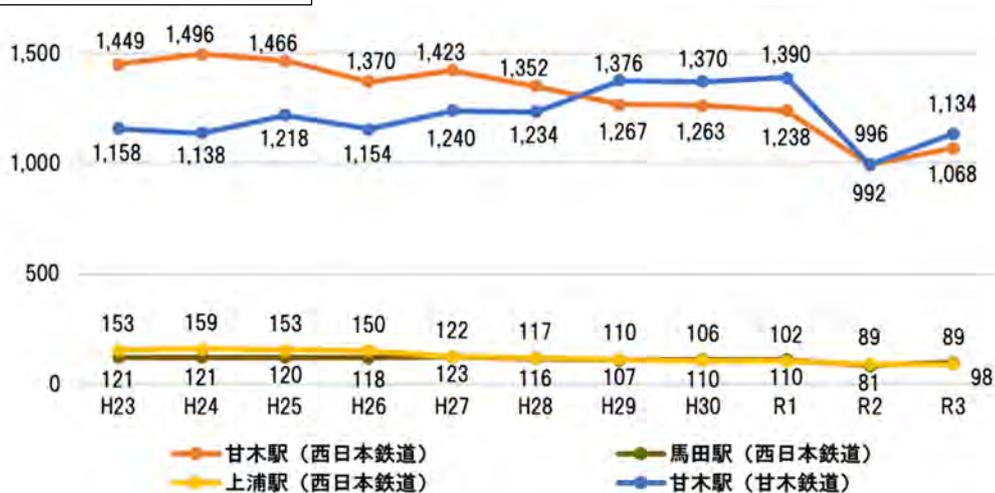
出典：甘木鉄道株式会社 HP、西日本鉄道株式会社 HP

#### ②駅別乗降客数

市内の駅別乗降客数を見ると、甘木駅（西日本鉄道）は減少傾向ですが、甘木駅（甘木鉄道）は令和元年まで増加傾向です。

上浦駅（西鉄）は平成25年以降減少傾向であり、馬田駅（西鉄）は平成27年までほぼ横ばいでしたが、それ以降は減少傾向です。

駅別乗降客数(人/日)



出典：甘木鉄道株式会社 HP、西日本鉄道株式会社 HP をもとに作成

## <路線バス>

### ①路線バス（民間）と高速バスの運行状況・運行本数

市内の路線バス（民間）は、西鉄バスと甘木観光バスが運行しており、市内の主要道路には 30 本/日以上 の路線バスが運行している状況です。

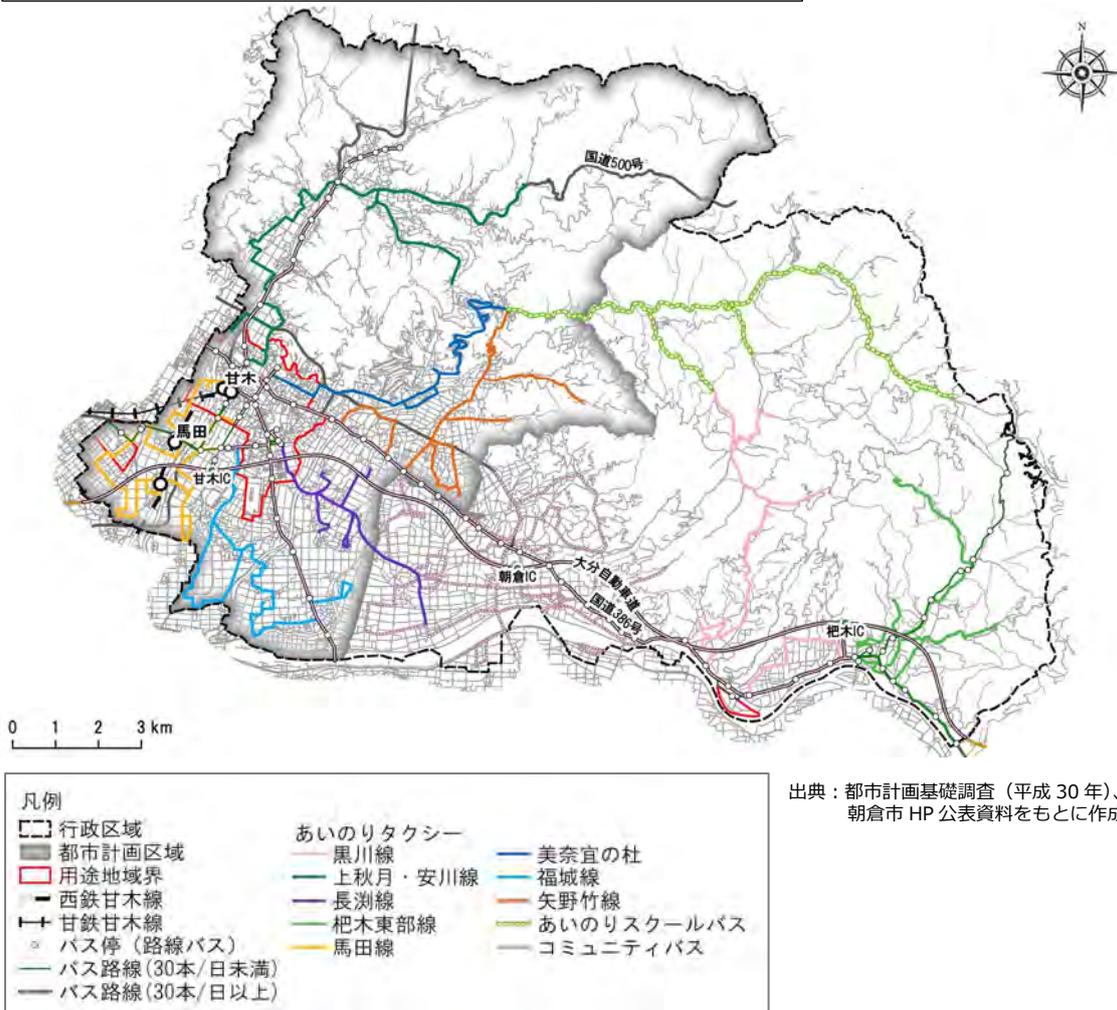
市内にバス停留所のある高速バスは 2 路線あり、福岡市内の他、日田、長崎方面に運行しています。

### ②コミュニティバス・あいのりタクシーの運行状況

あいのりタクシーは 10 路線、そのうち朝倉地域コミュニティバスは 4 コース運行しています。馬田線、福城線、杷木東部線は週 3 日の運行状況で、その他は日曜日以外運行している状況です。

無駄なく効率的に運行するため、朝倉地域コミュニティバスは一部事前予約制で、その他のあいのりタクシーは事前予約制です。

路線バス、コミュニティバス・あいのりタクシーの運行状況



### ③運行経費の状況

公共交通維持費の動向を見ると、平成 18 年度から平成 19 年度にかけて 1,321 万円減少しており、その後平成 21 年度まで増加しています。しかしその後平成 23 年度まで減少しその後再び増加傾向となっています。

路線バス運行補助金の動向を見ると、平成 18 年度から平成 19 年度にかけて 1,362 万円減少しており、その後平成 20 年度まで増加しています。その後、平成 25 年度まで減少し、その後再び増加傾向となっています。

公共交通維持費に対する路線バス運行補助金の割合は平成 18 年時点では約 63.4%であったのに対し、平成 30 年度には 41.8%に減少しています。

公共交通維持費と路線バス運行補助金



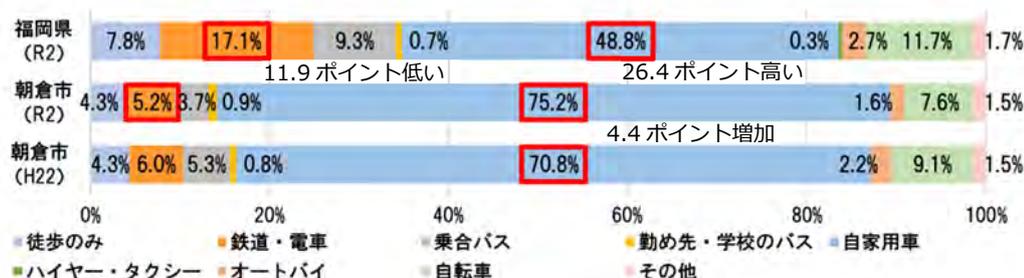
出典：朝倉市地域公共交通網形成計画

### ④公共交通の利用割合の状況

交通分担率を見ると平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で自家用車を利用する割合が 4.4 ポイント増加しています。

令和 2 年の福岡県の交通分担率と本市の交通分担率を比較すると、鉄道・電車を利用する割合は本市のほうが 11.9 ポイント低く、自家用車を利用する割合は本市のほうが 26.4 ポイント高くなっています。

交通分担率



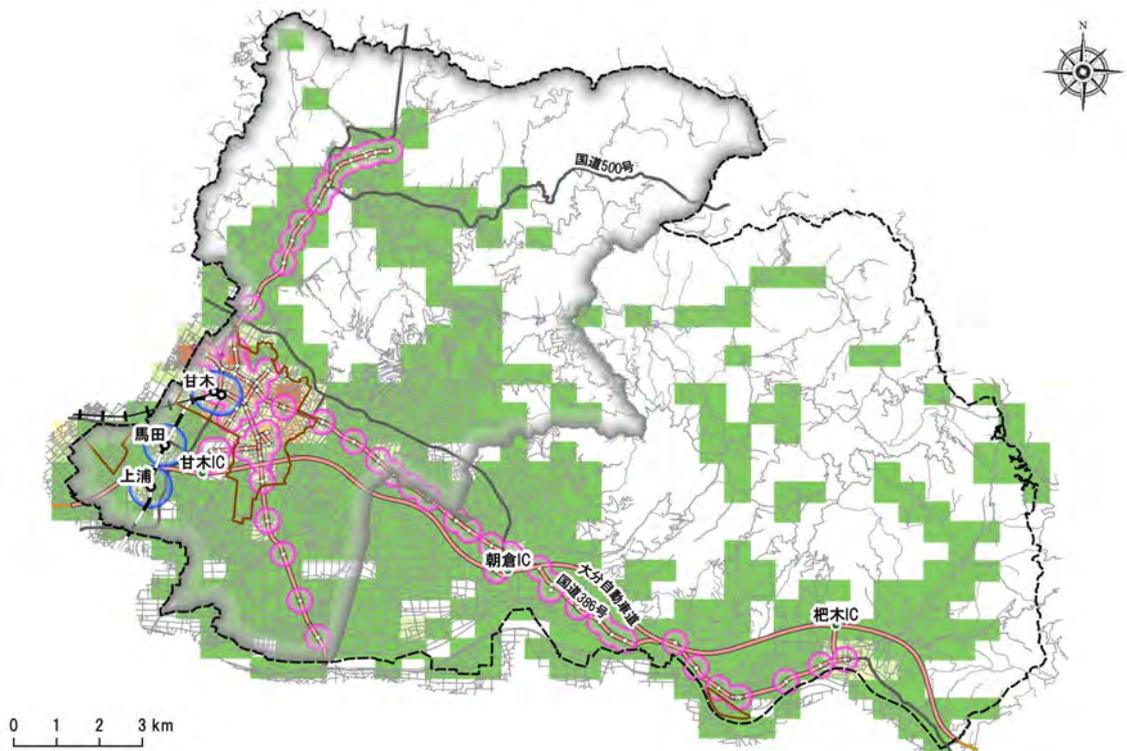
出典：国勢調査をもとに作成

### (3) 都市機能利便性の状況

#### ① 基幹的公共交通の状況

市内の基幹的公共交通の状況を見ると、鉄道は西日本鉄道甘木線と甘木鉄道甘木線が走っており、それぞれ西鉄甘木線が3駅、甘鉄甘木線が1駅立地しています。1日に30本以上の運行をしている路線バスは、51路線あります。

基幹的公共交通の状況



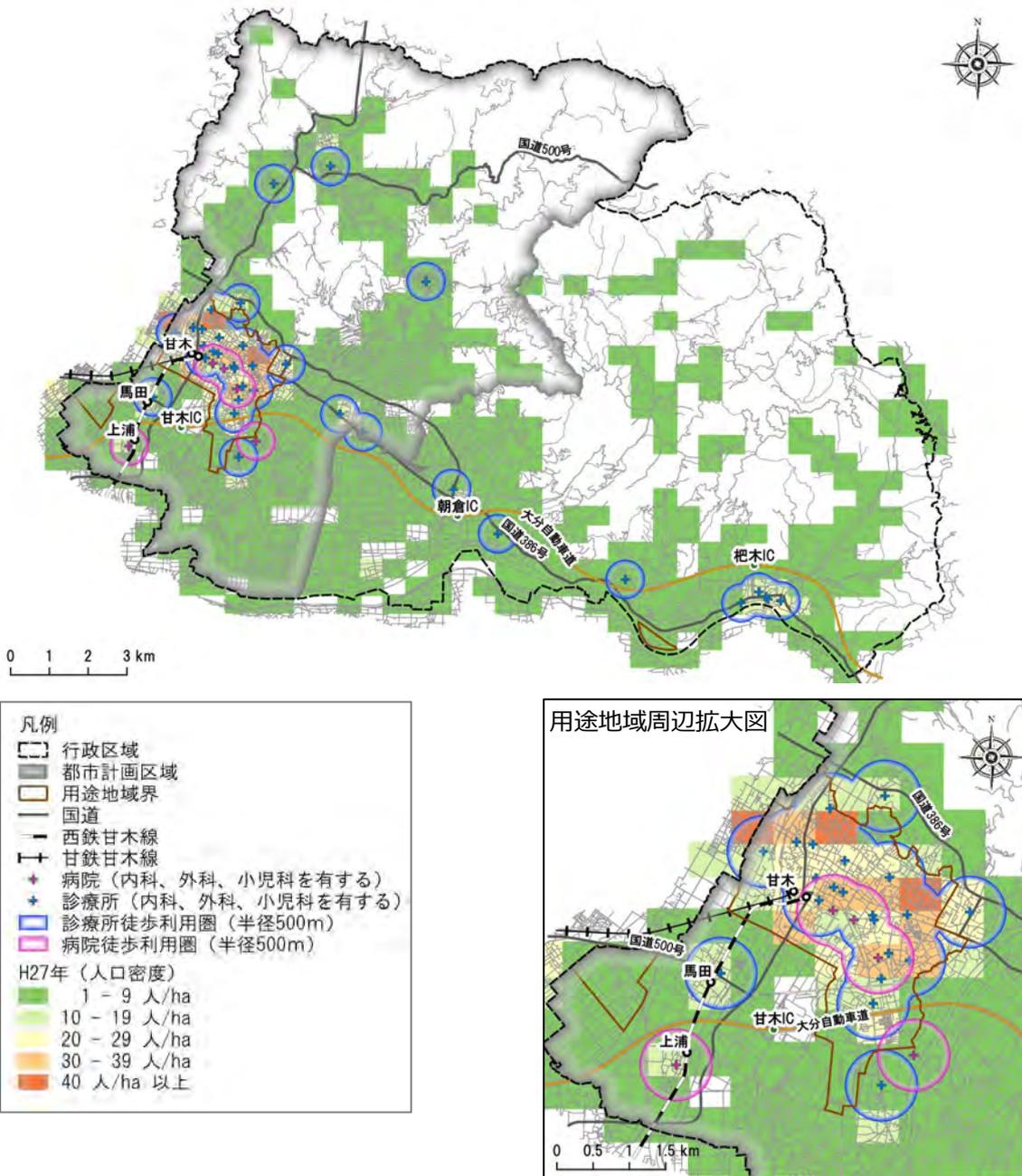
出典：(平成 27 年人口密度) 国勢調査  
(公共交通機関) 朝倉市 HP 公表資料、国土数値情報をもとに作成

## ②医療施設の立地状況

市内の医療施設は病院が5施設、診療所が35施設あり、病院については、4施設が用途地域に立地しています。

人口が集積している区域と市内の主要道路沿線に医療施設が立地している傾向にあります。

医療施設の立地状況



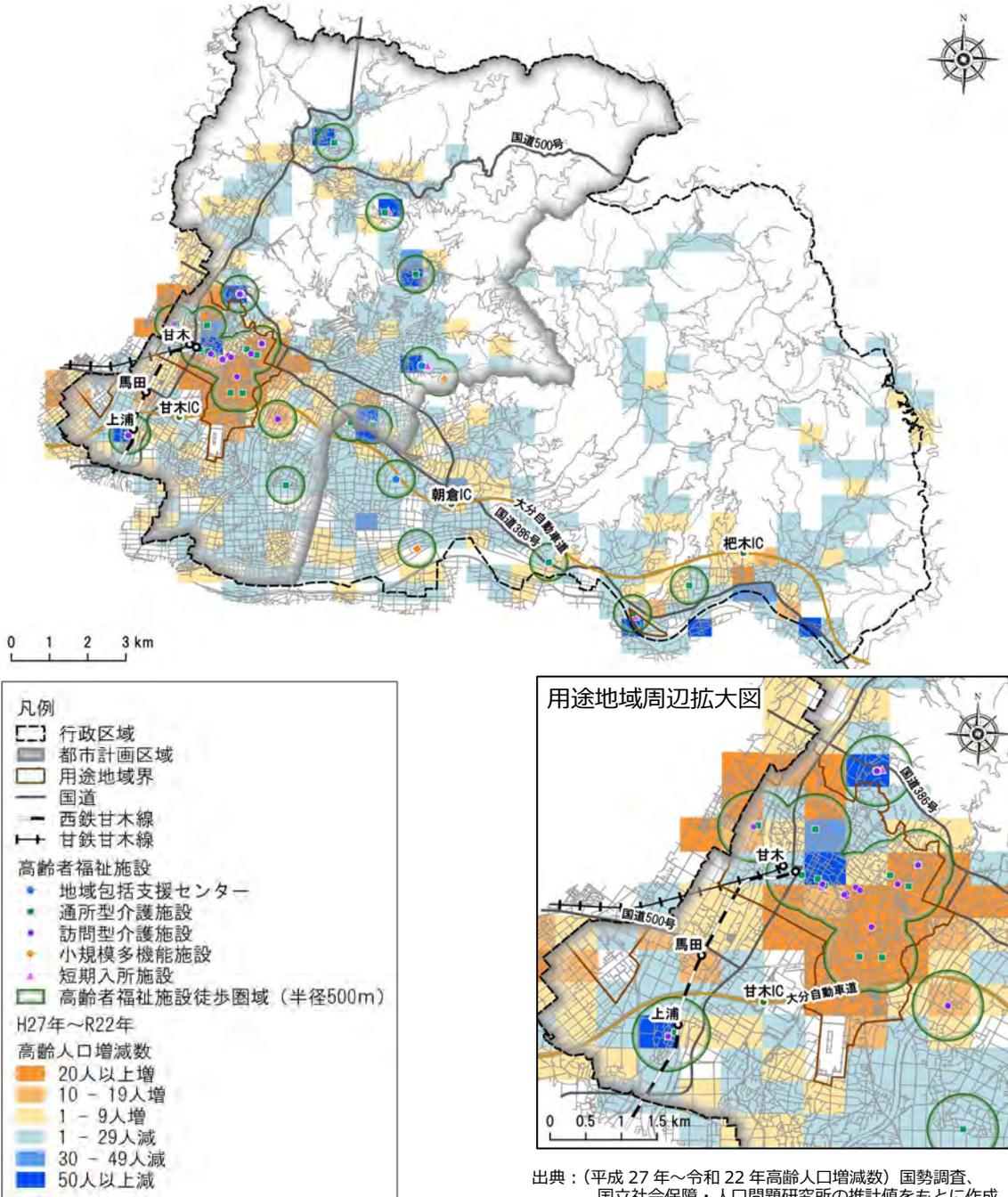
出典：（平成 27 年人口密度）国勢調査  
（医療施設）国土数値情報

### ③高齢者福祉施設の立地状況

市内の高齢者福祉施設のうち、地域包括支援センターは 3 箇所、在宅系介護施設は、通所型介護施設が 25 施設、訪問型介護施設が 19 施設、短期入所施設が 7 施設、小規模多機能施設が 2 施設立地しています。

人口が集積している区域と市内の主要道路沿線に高齢者福祉施設が立地している傾向にあります。

高齢者福祉施設の立地状況

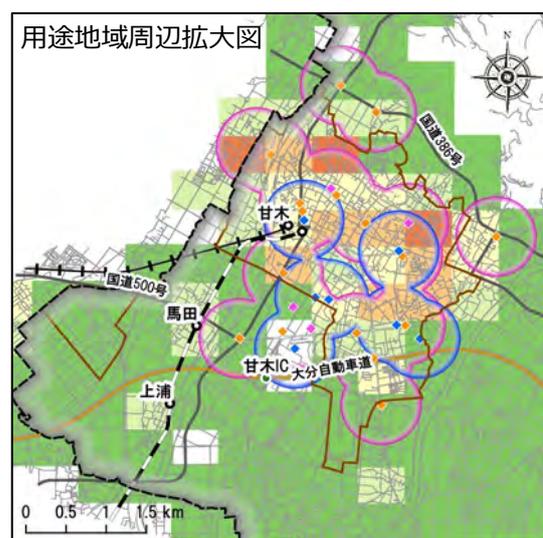
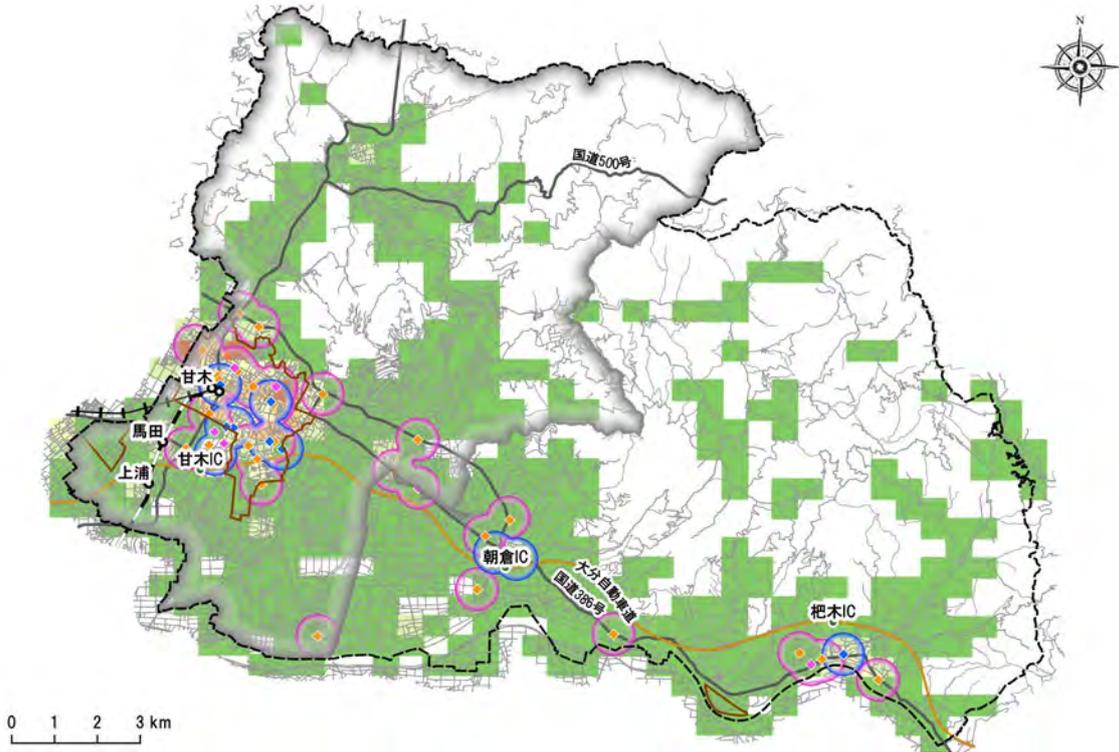


#### ④商業施設の立地状況

市内の商業施設の立地状況を見ると、スーパーマーケットが 11 施設、コンビニエンスストアが 26 施設、ドラッグストアが 7 施設立地しています。

用途地域周辺と県道 112 号福岡日田線沿いに立地している状況です。

商業施設の立地状況



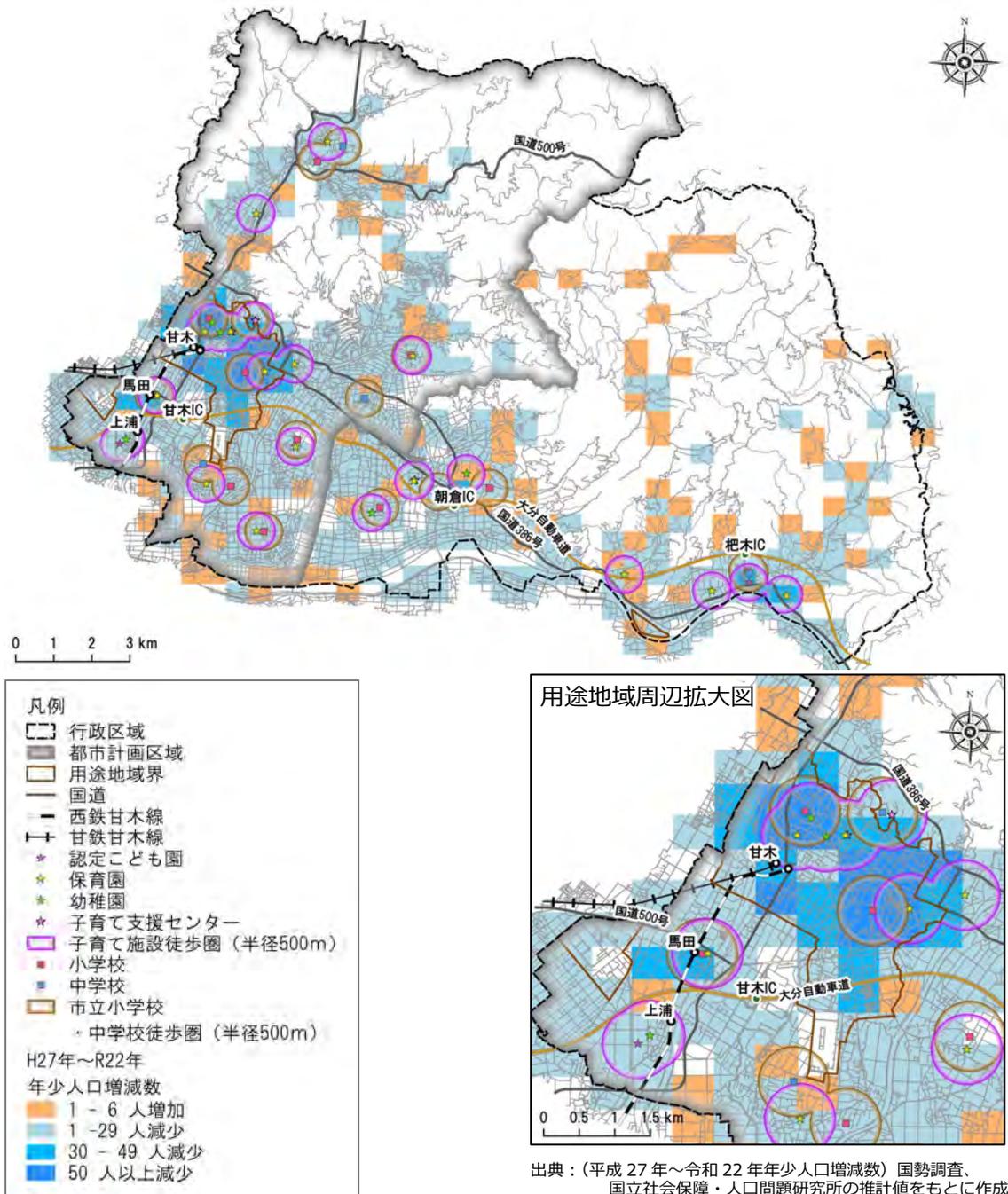
出典：(平成 27 年人口密度) 国勢調査  
 (商業施設) 全国スーパーマーケットマップ、  
 日本全国ドラッグストア・調剤薬局マップ、  
 コンビニエンスストアマップ

### ⑤子育て施設の立地状況

市内の子育て支援センターと保育施設の立地状況を見ると、子育て支援センターは2施設、認定こども園が3施設、保育園が15施設、幼稚園が5施設立地しています。市内の国道沿線に主に立地していますが、用途地域の南側は子育て施設徒歩圏外となっています。

市立小学校と市立中学校の立地状況を見ると、市立小学校が11校、市立中学校が6施設立地しています。

子育て施設の立地状況

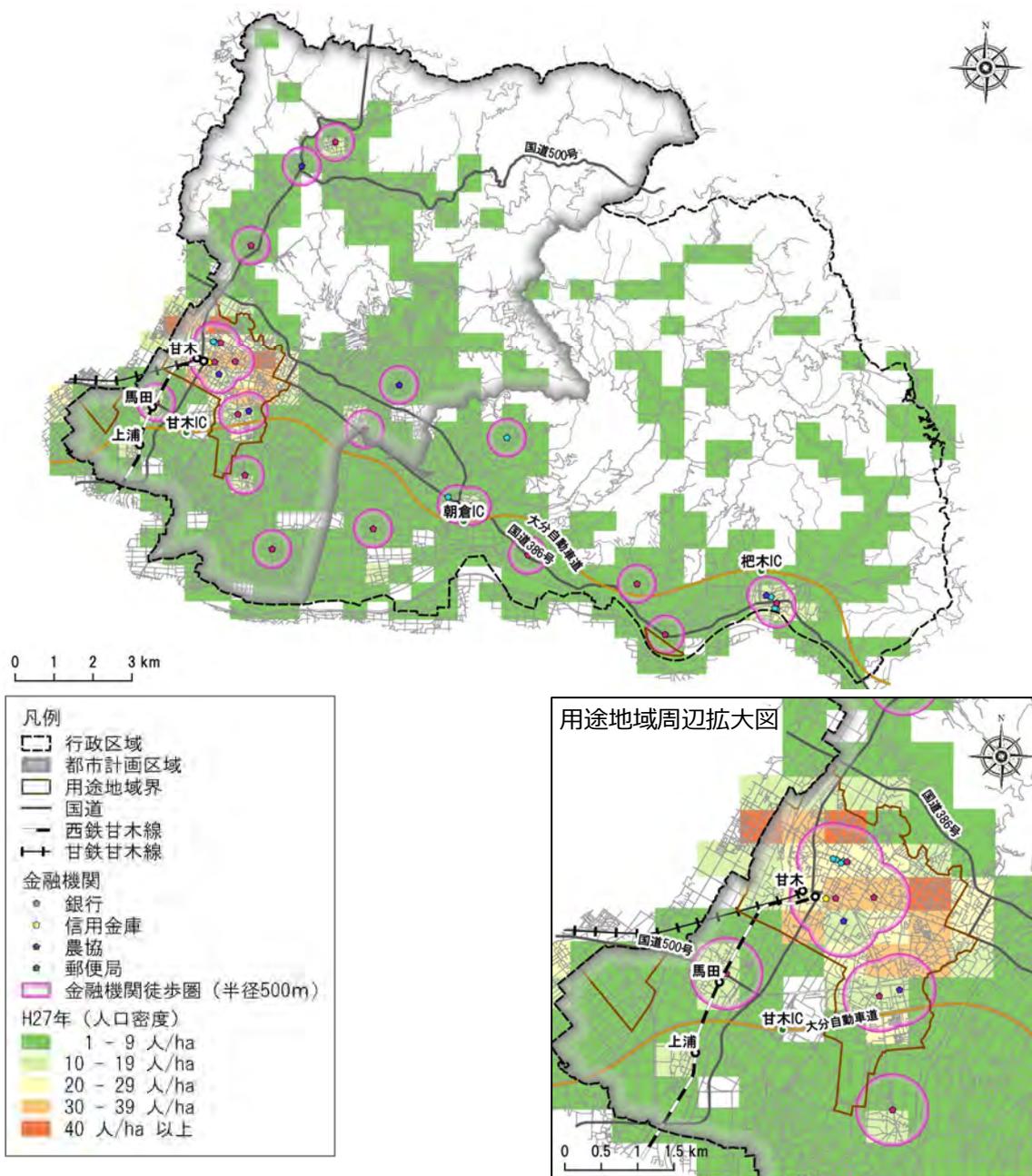


## ⑥金融機関の立地状況

市内の金融機関の立地状況を見ると、銀行が 8 施設、信用金庫が 1 施設、信用組合が 1 施設、農協が 6 施設、郵便局が 16 施設立地しています。

立地箇所を見ると人口が集積している区域の多くは利用圏域に含まれている状況です。

金融機関の立地状況

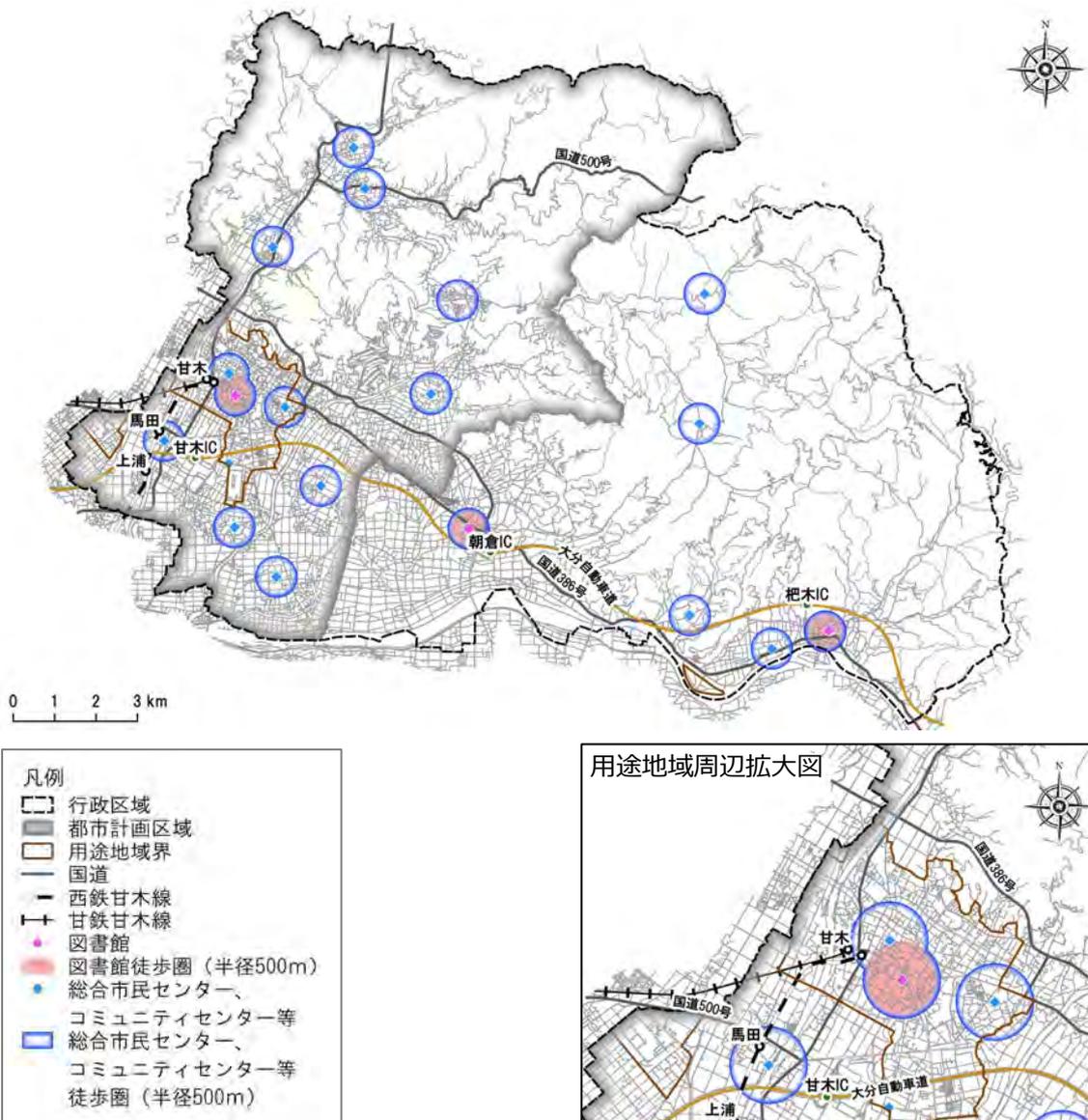


## ⑦市民文化系施設の状況

市内の市民文化系施設の立地状況を見ると、総合市民センター、生涯学習センター、コミュニティセンター等は、都市計画区域内に施設の多くが立地している状況です。

図書館は3施設立地しています。

市民文化系施設の立地状況



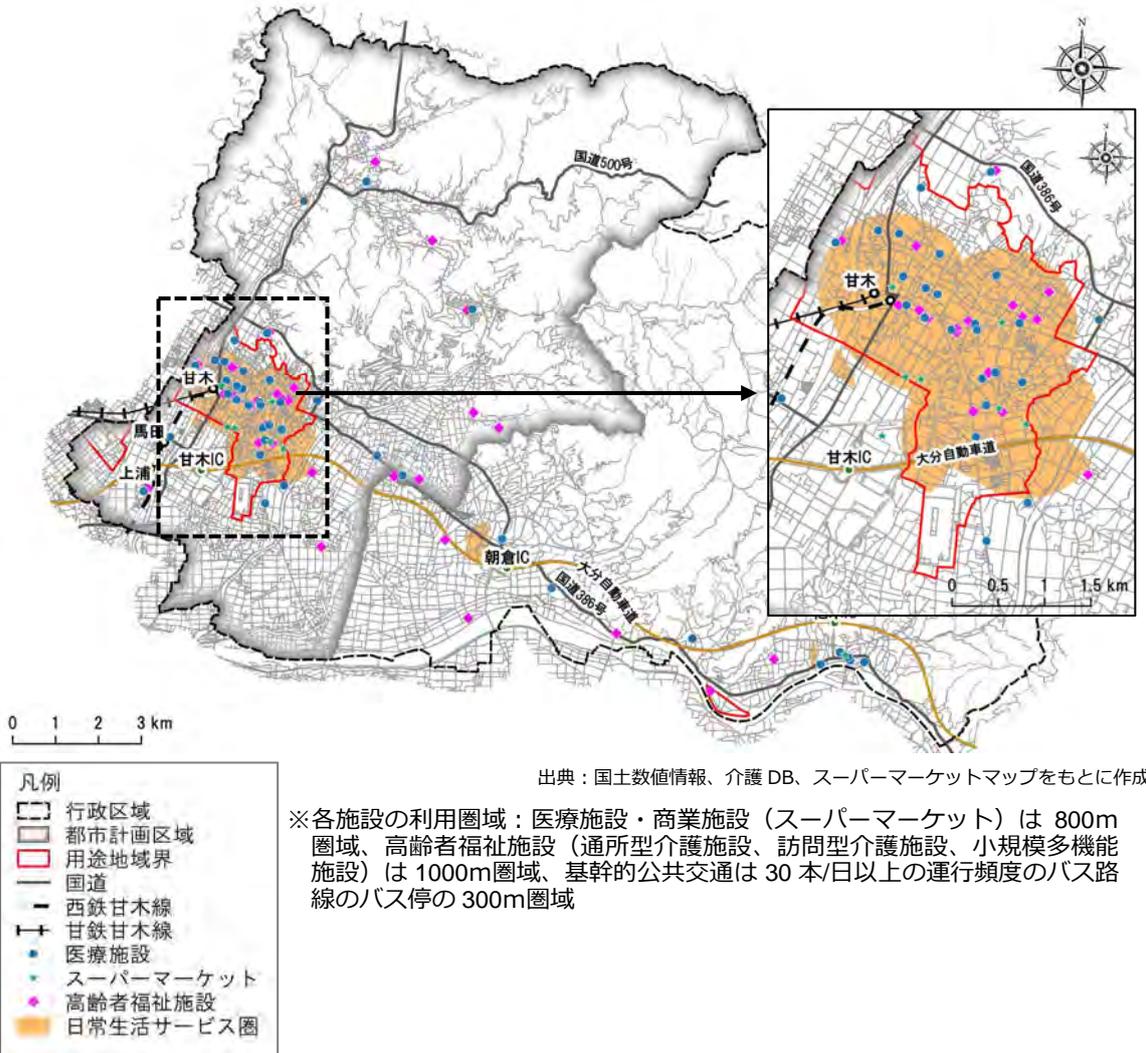
#### (4) 都市機能利便性の状況

##### ①生活サービス施設徒歩圏の状況

住民の日常的な生活利便性の高い地域を示す指標として、医療施設・商業施設・高齢者福祉施設と基幹的公共交通すべての利用圏域に含まれる「日常生活サービス徒歩圏」の状況を整理します。

本市における生活サービス施設徒歩圏の状況を見た場合、甘木駅周辺の用途地域は概ね該当している状況です。

生活サービス施設徒歩圏



## ②都市機能の集積状況

市内の都市機能の集積状況を見ると、特に甘木駅東側に都市機能点数が高い区域が広がっています。

旧朝倉町の中心市街地である朝倉 IC 周辺、旧杷木町の中心市街地である杷木 IC 周辺は都市機能点数が高くなっています。

※本図は、100m メッシュ単位で都市機能の集積状況を示したものです。

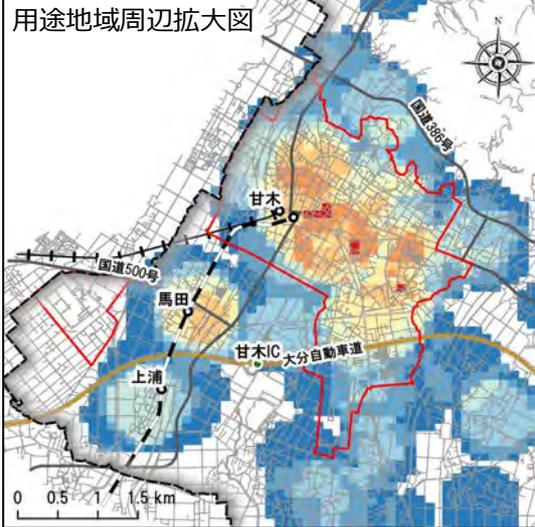
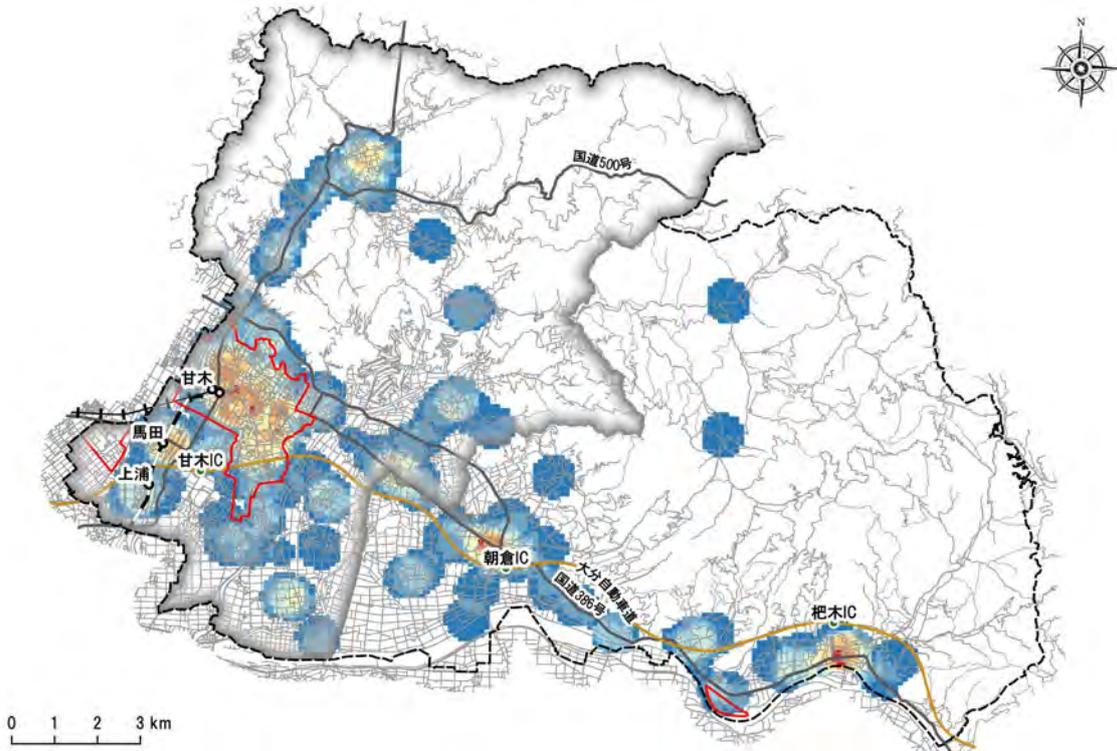
※各都市機能の徒歩利用圏域 500m<sup>※1</sup>（バス停のみ 300m<sup>※2</sup>）に含まれるメッシュに 1 点ずつ加点しており、点数が高いほど多くの都市機能が立地し、利便性が高い箇所であることを表している。

基幹的公共交通	鉄道駅から500m圏域、30本/日以上 <sup>※1</sup> の運行本数のバス路線のバス停留所から300m圏内	1点
医療施設	診療項目に、「内科、外科、小児科」を含む病院・診療所の500m圏内	1点
高齢者福祉施設	「地域包括支援センター、通所型介護施設、訪問型介護施設、短期入所施設、小規模多機能施設」の500m圏内	1点
商業施設	スーパーマーケットの500m圏内	1点
	「コンビニエンスストア、ドラッグストア」の500m圏内	1点
子育て施設	「幼稚園、保育園、認定こども園、認可外保育施設、子育て支援センター」の500m圏内	1点
	市立小中学校の500m圏内	1点
金融機関	「銀行、信用金庫、労働金庫、農協、郵便局」の500m圏内 ※ATMコーナーを除く	1点
文化施設	図書館の500m圏内	1点
	「総合市民センター、コミュニティセンター等」の500m圏内	1点

※1：拠点となる箇所に容易にアクセスできる距離として、国土交通省「健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン（技術的助言）」において示されている「高齢者が休憩をしなくて歩ける歩行継続距離」の値を採用する。

※2：「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月国土交通省都市局都市計画課）」において示されている「公共交通沿線地域」のバス停の徒歩圏

# 都市機能集積状況



出典：各種公表資料を基に整理

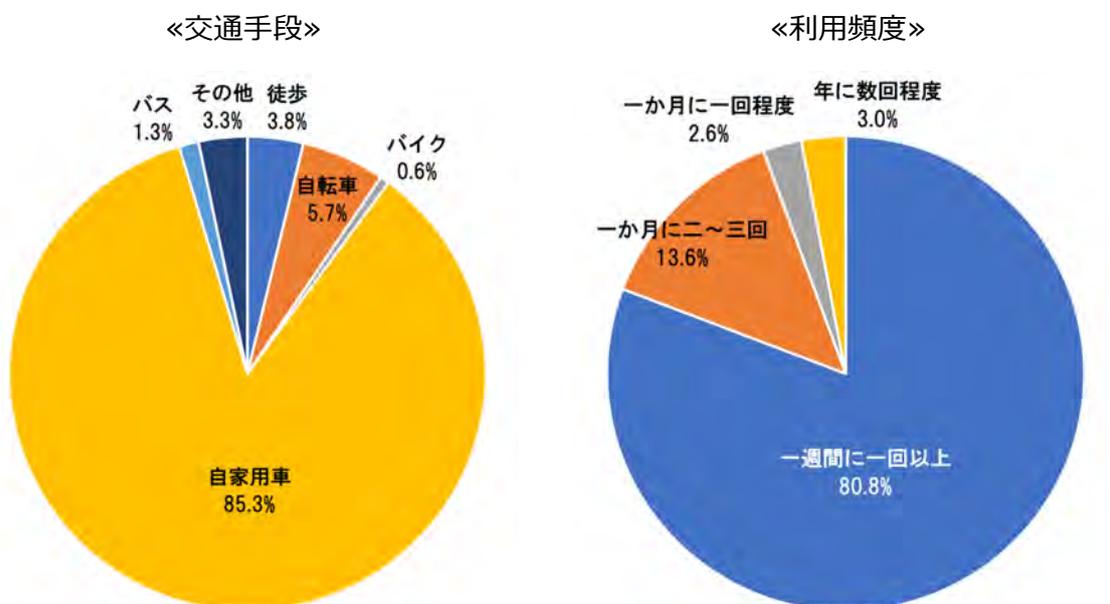
## (5) 市民の購買行動の動向

### 【食料品や飲料の買い物】

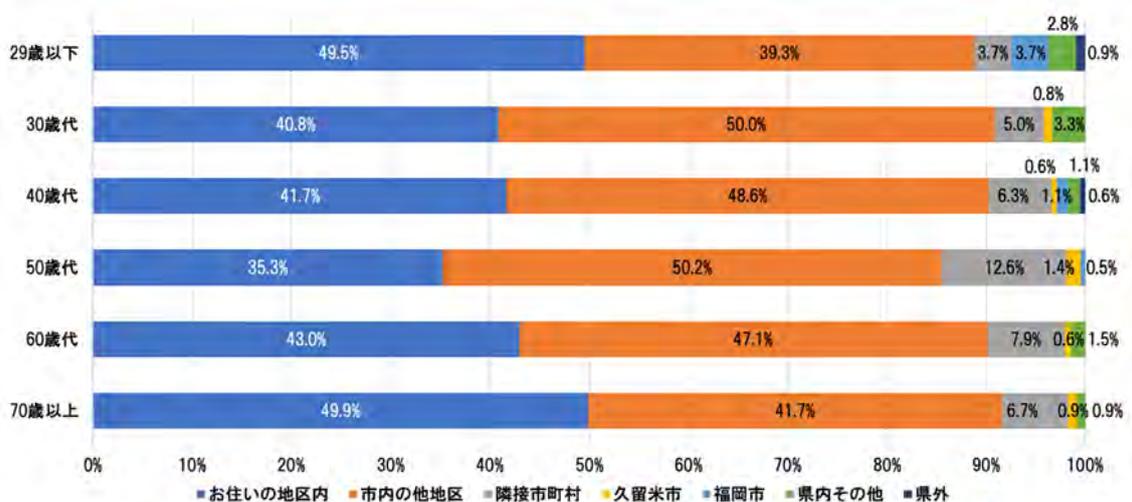
「食料品や飲料の買い物」は、自家用車を利用している割合が全体の80%以上を占めており、利用頻度は高く、1週間に1回以上が全体の80%を占めています。

利用場所は、いずれの年齢も市内の施設を利用している回答割合が高く全体の約90%を占めています。

「食料品や飲料の買い物」は利用頻度が高く、自家用車を利用して市内の施設を利用していると考えられます。



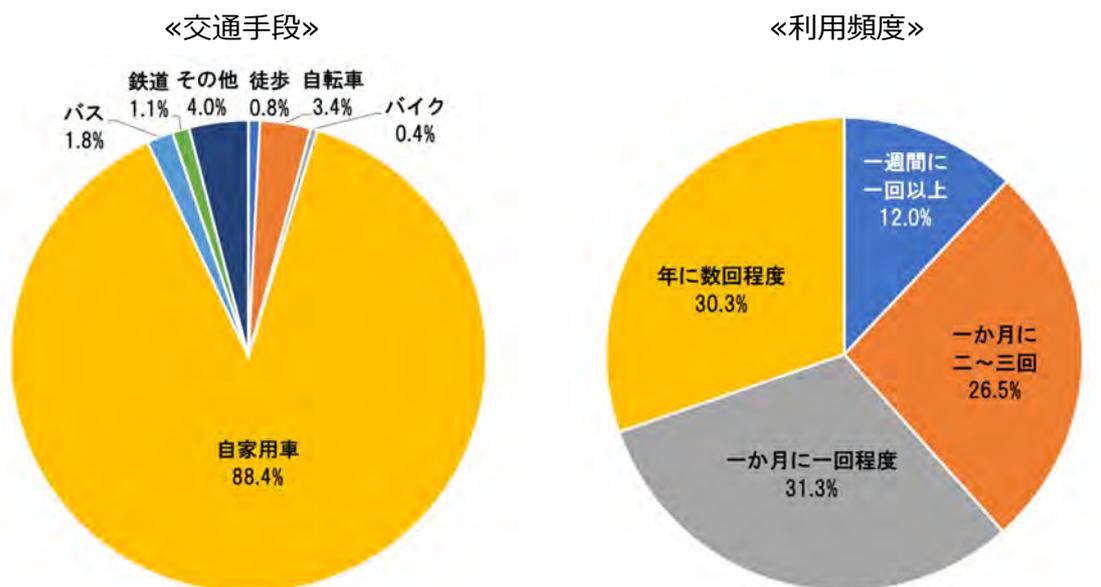
### 「利用場所（年齢別）」



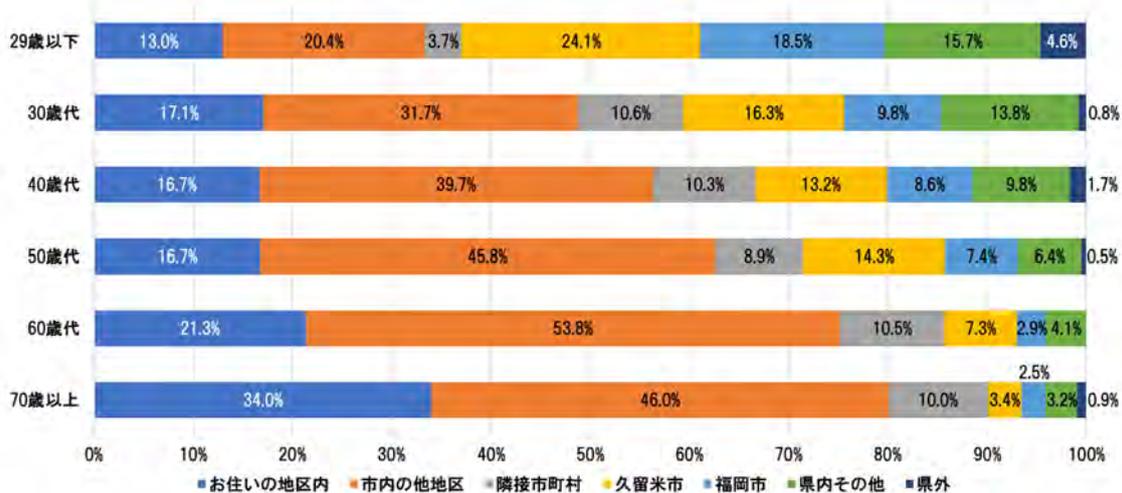
### 【衣料品や家具・家電、趣味品等の買い物】

「衣料品や家具・家電、趣味等の買い物」の施設へは、自家用車を利用している割合が全体の約 90%を占めており、利用頻度の回答割合はばらつきがあります。

利用場所については、年齢が高いほど市内の施設を利用している回答割合が高く、年齢が低いほど市外の施設を利用している回答割合が高くなっています。



### «利用場所（年齢別）»

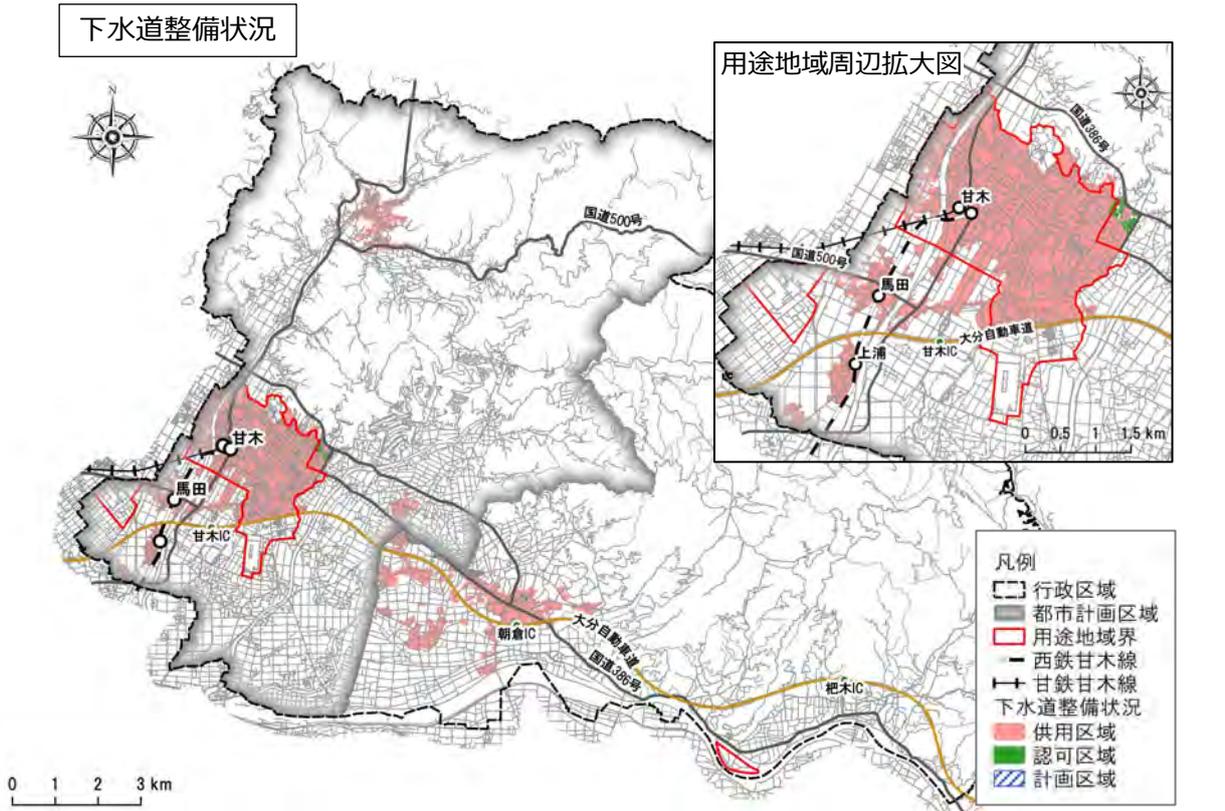


## (6) 都市基盤の整備状況

### ① 下水道整備状況

市内の下水道整備状況を見ると、用途地域内は大分自動車道より北側の多くが供用区域となっています。また用途地域外においても県道 112 号福岡日田線沿いの住宅が比較的集積している区域の一部は供用区域となっています。

その他県道 112 号福岡日田線沿いの一部が計画区域となっています。



### ② 都市公園の整備状況

用途地域内に都市公園が 5 箇所あり、用途地域内の北側に 1 箇所、甘木駅周辺に 2 箇所、南側に 1 箇所整備されています。

甘木公園には公園施設（バーベキュー広場、芝生広場、多目的グラウンド、野外ステージ）、体育施設（甘木テニスコート、甘木体育センター、甘木球場）があります。



### ③都市計画道路の整備状況

### 都市計画道路の整備状況

市内に都市計画道路は 12 路線あり、その内訳は整備済が 7 路線、計画中が 2 路線、一部計画中が 3 路線です。



路線番号	決定年月日	都市施設名称	都市計画決定事項	事業期間
1	S29.4.21	3.5.1 甘木駅前線	L=1,520m W=15.0m	S38.9.12~S41.3.31 S46.9.1~S59.3.31
	S51.12.7	3.5.17-1 甘木駅前線		
2	S29.4.21	3.5.2 庄屋町東田線	L=1,660m W=15.0m	-
	S51.12.7	3.5.17-2 庄屋町東田線		
	S55.6.24 H29.3.3		L=1,620m W=15.0m	
3	S29.4.21	3.4.3 小池鳩胸線	L=1,930m W=16.0m	S62.12.1~H7.3.31 H8.4.1~
	S51.12.7	3.4.17-3 小池鳩胸線		
	S55.6.24 H8.3.8			
4	S29.4.21	3.5.4 甘木駅安川線	L=1,630m W=12.0m	S29.4.21~S36.3.31
	S51.12.7	3.5.17-4 甘木駅安川線		
5	S29.4.21	3.5.5 横坂菩提寺線	L= 970m W=12.0m	S37.7.14~S48.3.31
	S37.7.14			
	S47.6.4			
	S51.12.7 H20.12.26	3.5.17-5 横坂菩提寺線		
6	S29.4.21	3.5.6 神田古賀線	L=3,440m W=15.0m	-
	S51.12.7	3.5.17-6 神田古賀線		
	S55.6.24			
	H10.12.16			
	H20.12.26			
7	S29.4.21	3.5.7 庄屋町持丸線	L=1,600m W=15.0m	-
	S51.12.7	3.5.17-7 庄屋町持丸線		
	H10.12.16			
	H20.12.26			
8	S29.4.21	3.5.8 大塚柿原線	L=3,060m W=15.0m	S49.3.9~S61.3.31
	S48.12.6			
	S51.12.7	3.5.17-8 大塚柿原線	L=2,750m W=15.0m	
	S55.6.12			
	H29.3.3			
9	S29.4.21	3.5.10 馬場口大町線	L=1,350m W=12.0m	S41.7.20~S48.3.31
	S38.9.12			
	S51.12.7	3.5.17-10 馬場口大町線		
	S55.6.21			
10	S29.4.21	3.5.11 千代丸堤線	L=2,580m W=16.0m	S62.10.1~H3.3.31 H3.4.1~H10.3.31 H14.9.9~H29.3.31
	S51.12.7	3.5.17-11 千代丸堤線		
	S55.5.24			
	H29.3.3		L=2,300m W=16.0m	
11	S55.6.24	3.4.17-12 東田柿原線	L=3,710m W=16.0m	S57.11.29~S63.3.31 S62.12.1~H28.3.31
12	S29.4.21	3.6.13 甘木畑千代丸線	L=1,080m W=10.5m	S51.3.16~S61.3.31

出典：都市計画基礎調査（平成 30 年）

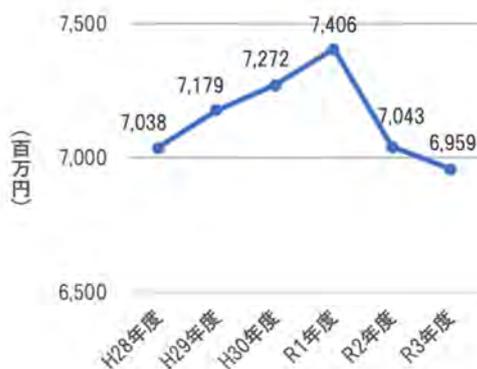
## 2-3. 財政の状況

### (1) 歳入・歳出の状況

#### ① 市税収入額の推移

平成 28 年度から令和 3 年度の市税収入の推移を見ると、平成 28 年度の 70.4 億円から令和 1 年度の 74.1 億円まで増額しています。その後令和 2 年度に 70.4 億円に減額し、令和 3 年度には 69.6 億円となっています。

市税収入額の推移



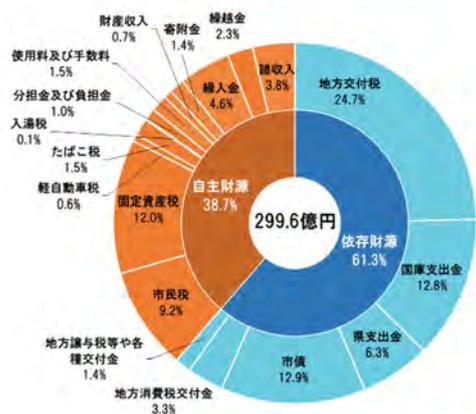
出典：朝倉市決算書をもとに作成

#### ② 歳入の状況

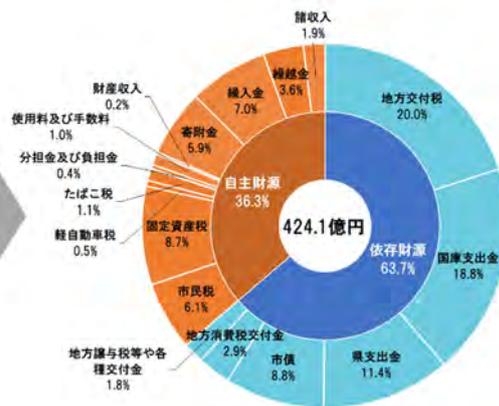
歳入額について、平成 28 年度は 299.6 億円でしたが、令和 3 年度には 424.1 億円増加し 424.1 億円となっています。

平成 28 年度と令和 3 年度の歳入の構成を見ると、依存財源の占める割合が 61.3%から 63.7%と 2.4 ポイント増加しています。

「平成 28 年度」



「令和 3 年度」

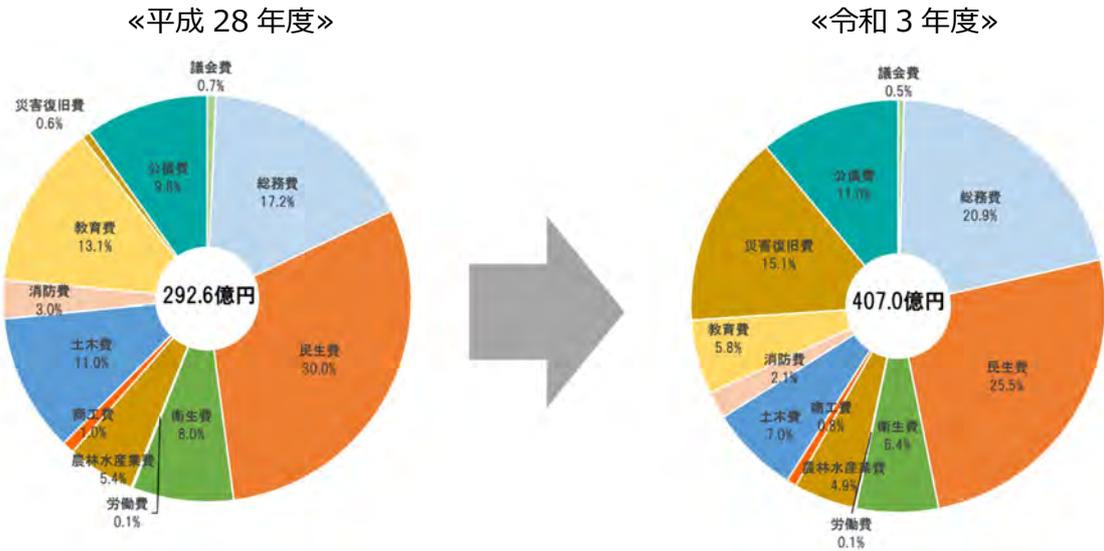


出典：朝倉市決算書をもとに作成

### ③歳出の状況

歳出額について、平成28年度は292.6億円でしたが、令和3年度には114.4億円増加し407.0億円となっています。

平成28年度と令和3年度の歳出の構成を見ると、災害復旧費が0.6%から15.1%と14.5ポイント増加しています。



出典：朝倉市決算書をもとに作成

### (2) 高齢者福祉に係る出費の状況

老人福祉費は平成28年から平成29年で減少しましたが、その後は増加傾向です。

老人福祉費と高齢人口は増加傾向である一方、生産年齢人口は減少傾向です。



出典：朝倉市住民基本台帳、朝倉市決算書

## 2-4. 災害の状況

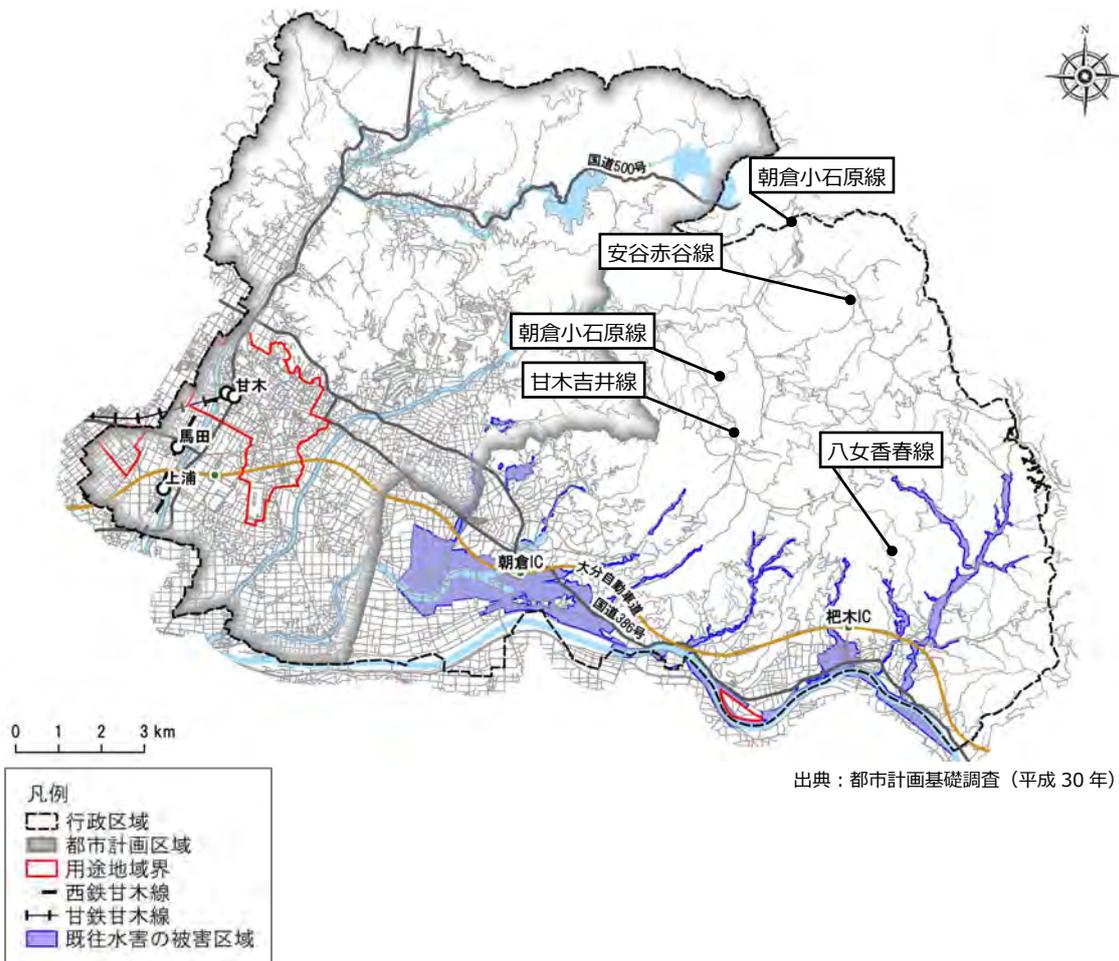
### (1) 災害リスクが指摘されているエリアの状況

#### ① 災害履歴の状況

市内の既往水害の状況を見ると、平成 29 年 7 月九州北部豪雨による被害が見られます。洪水・内水による床上浸水が 1,775 戸、床下浸水が 738 戸です。また全壊が 422 件、半壊が 1,353 件です。

大きな被害が出た土砂災害の状況を見ると、平成 29 年に 7 件のがけ崩れが発生しています。7 件のうち 4 件が平成 29 年 7 月九州北部豪雨による被害です。

既往水害の被害区域及び箇所



既往水害（洪水・内水）

地区名	発生年月日	床上浸水 (戸)	床下浸水 (戸)	備考
甘木地域	H29年7月5日	462	257	全壊：61件 半壊：401件
朝倉地域		547	294	全壊：37件 半壊：510件
杷木地域		766	187	全壊：324件 半壊：442件

土砂災害（土石流・がけ崩れ等）

路線名	発生年月日	被害建物棟数 (戸)	備考
安谷赤谷線	H29年7月5日	－	崖崩れ
福光朝倉線	H29年7月5日	－	崖崩れ
塔ノ瀬十文字小郡線	H29年7月5日	－	崖崩れ
甘木吉井線	H29年7月6日	－	崖崩れ
朝倉小石原線	H29年9月6日	－	崖崩れ
八女香春線	H29年9月6日	－	崖崩れ
朝倉小石原線	H29年9月6日	－	崖崩れ

出典：都市計画基礎調査（平成30年）

## ②浸水想定区域（計画規模）

計画規模の浸水想定区域を見ると、甘木駅や馬田駅の周辺、橘原地区・千手地区・下湊地区の国道500号沿いに区域の指定がされています。

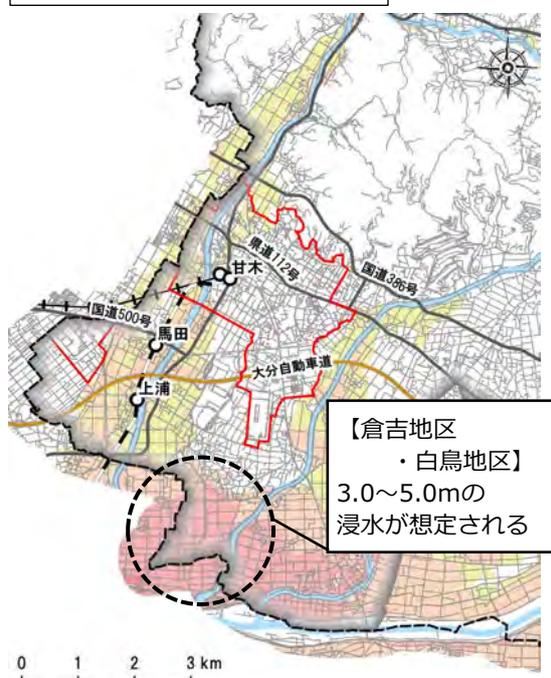
倉吉地区・白鳥地区では3.0～5.0mの浸水が想定されています。

## ③浸水想定区域（想定最大規模）

浸水想定区域（想定最大規模）の指定状況を見ると、蜷城地区の一部において3.0m～10.0mの浸水が想定されています。

また、市中心部である甘木駅周辺においても、3.0m未満の浸水が想定されています。

浸水想定区域（計画規模）

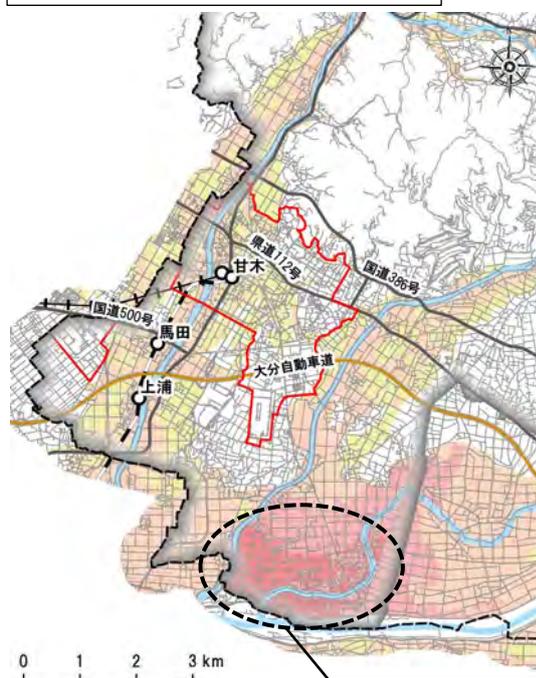


【倉吉地区  
・白鳥地区】  
3.0～5.0mの  
浸水が想定される

凡例	
	行政区域
	都市計画区域
	用途地域界
	国道
	西鉄甘木線
	甘鉄甘木線
浸水想定区域（計画規模）	
	0.5m未満
	0.5m - 3.0m 未満
	3.0m - 5.0m 未満
	5.0m - 10.0m 未満

出典：福岡県洪水浸水想定区域図（計画規模）

浸水想定区域（想定最大規模）



【蜷城地区】  
3.0～10.0mの浸  
水が想定される

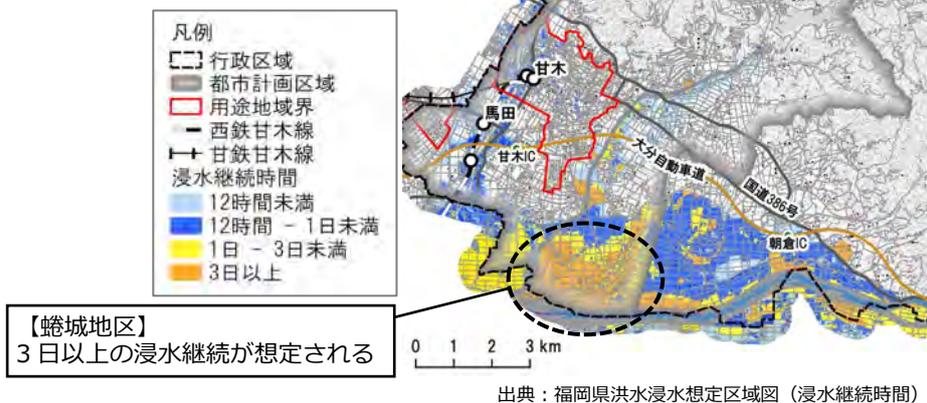
凡例	
	行政区域
	都市計画区域
	用途地域界
	西鉄甘木線
	甘鉄甘木線
浸水想定区域（想定最大規模）	
	0.5m 未満
	0.5m - 3.0m 未満
	3.0m - 5.0m 未満
	5.0m - 10.0m 未満
	10.0m 以上

出典：福岡県洪水浸水想定区域図（想定最大規模）

#### ④浸水継続時間

浸水継続時間の状況を見ると、西鉄甘木線沿いや、楯原地区・千手地区・下瀬地区の国道500号沿い、倉吉地区・白鳥地区において浸水が継続されることが考えられます。

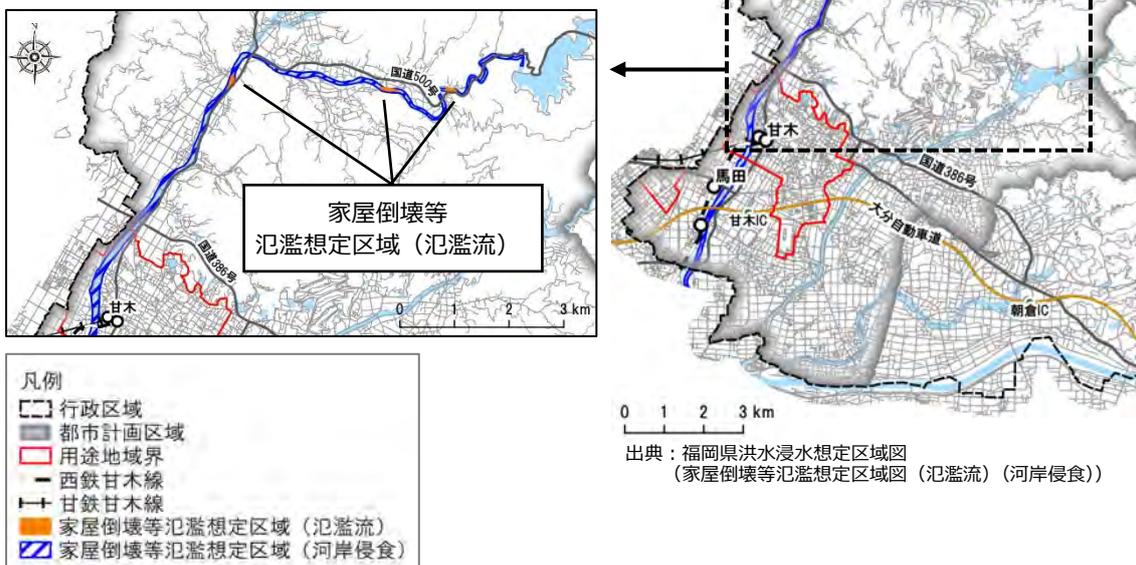
特に蜷城地区においては広い範囲で3日以上の浸水継続が想定されます。



#### ⑤家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）（河岸侵食）

家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）の指定状況を見ると、千手地区・上秋月地区の小石原川流域において指定がされています。

家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）の指定状況を見ると、小石原川沿いにおいて区域が指定されています。

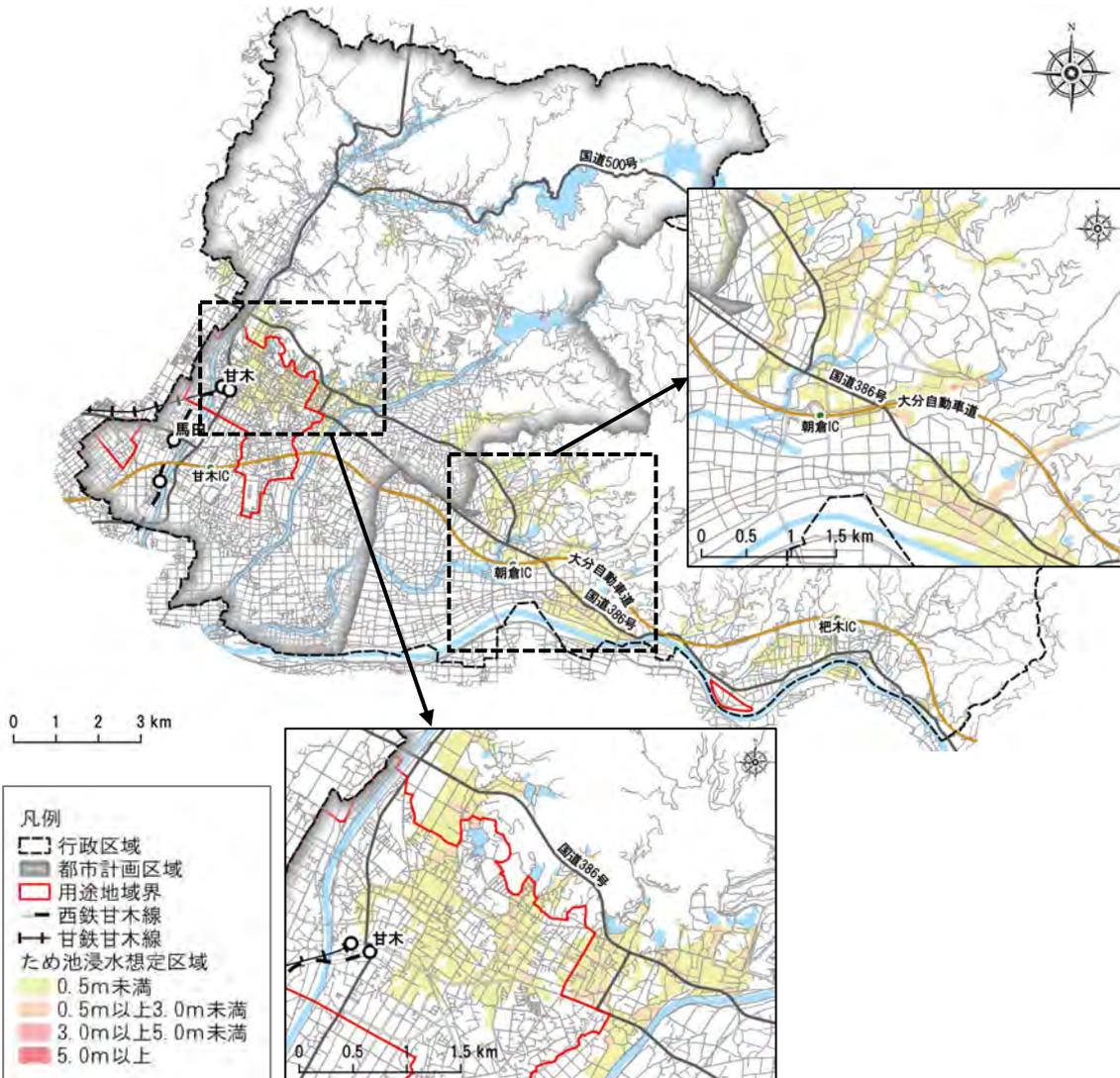


## ⑥ため池浸水想定区域

ため池浸水想定区域の状況を見ると、甘木駅の北東側や朝倉 IC・杷木 IC 周辺において区域の指定がされています。

殆どの区域では0.5m未満の浸水が想定されていますが、用途地域の北側周辺や、朝倉 IC の北側・東側の一部では3.0m以上の浸水が想定されています。

ため池浸水想定区域



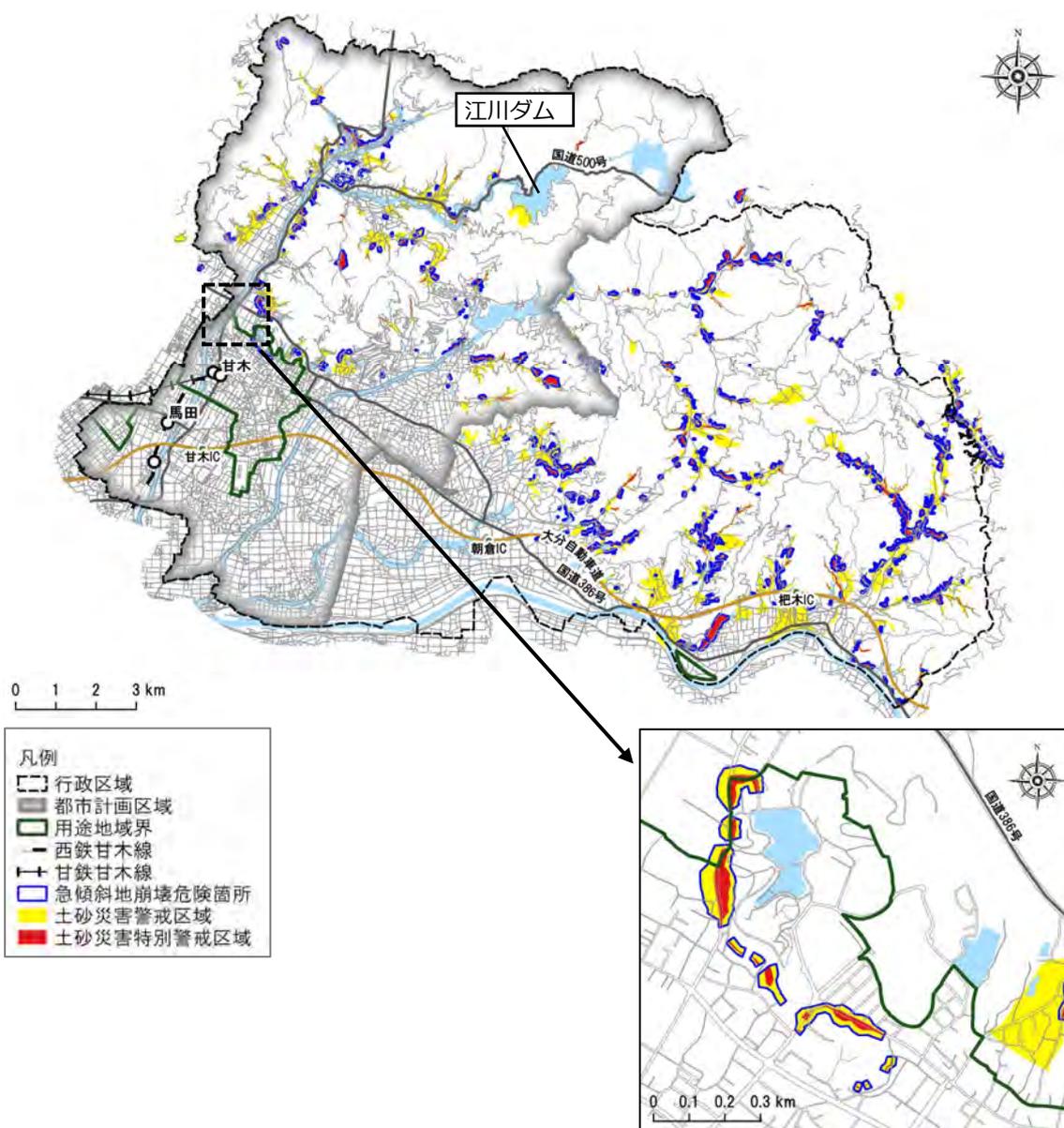
出典：朝倉市ため池ハザードマップ

### ⑦土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域

土石流の土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の指定状況を見ると、市内の広い範囲において区域が点在しています。用途地域内では、甘木地区の一部において土砂災害警戒区域の指定がされています。また、江川ダムの北側においても区域の指定がされています。

急傾斜地崩壊危険区域の指定状況を見ると、市域の広い範囲において区域が点在しています。

急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域



出典：福岡県土砂災害警戒区域（令和5年7月時点）

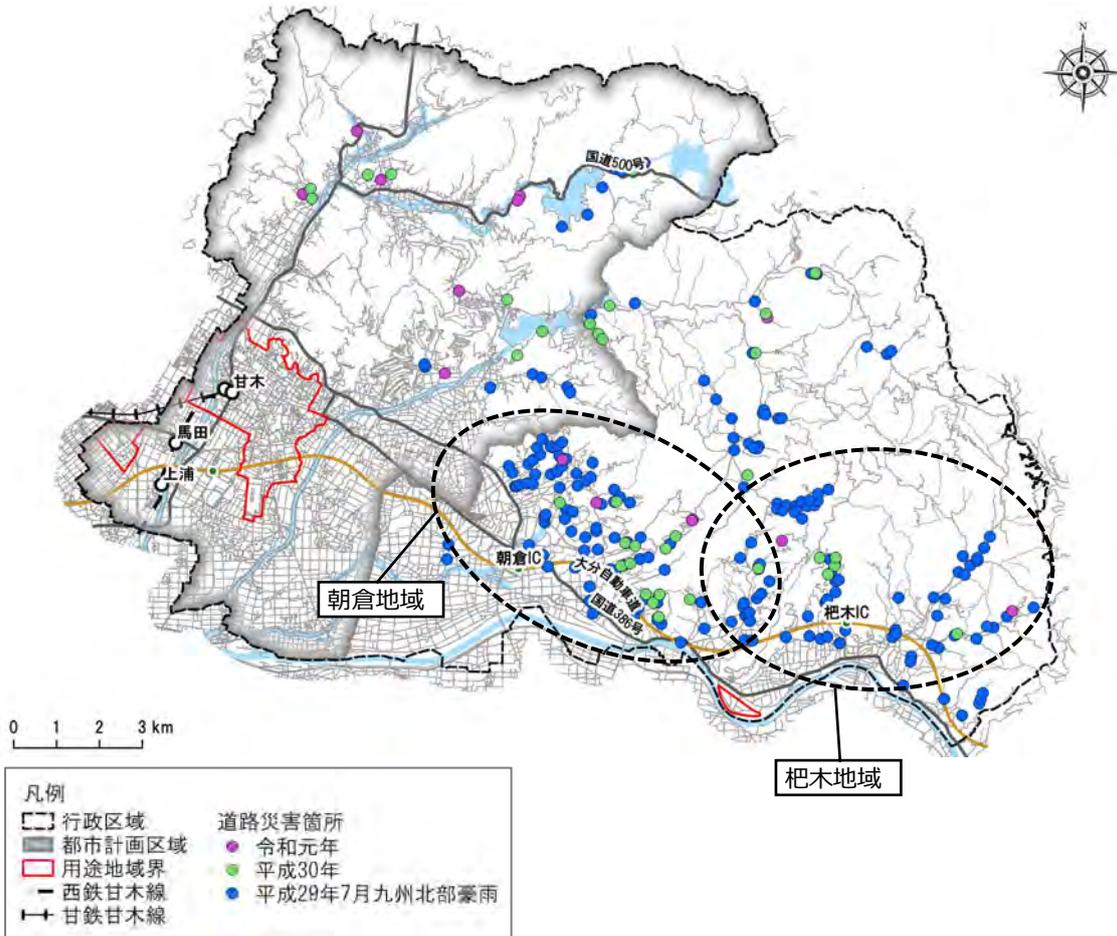
## ⑧道路災害の状況

### <道路災害箇所>

市内の道路災害の発生状況を見ると、平成 29 年は 194 箇所、平成 30 年は 35 箇所、令和元年は 14 箇所が発生しています。

特に東側の朝倉地域、杷木地域において災害発生箇所が集中しています。

### 道路被災状況



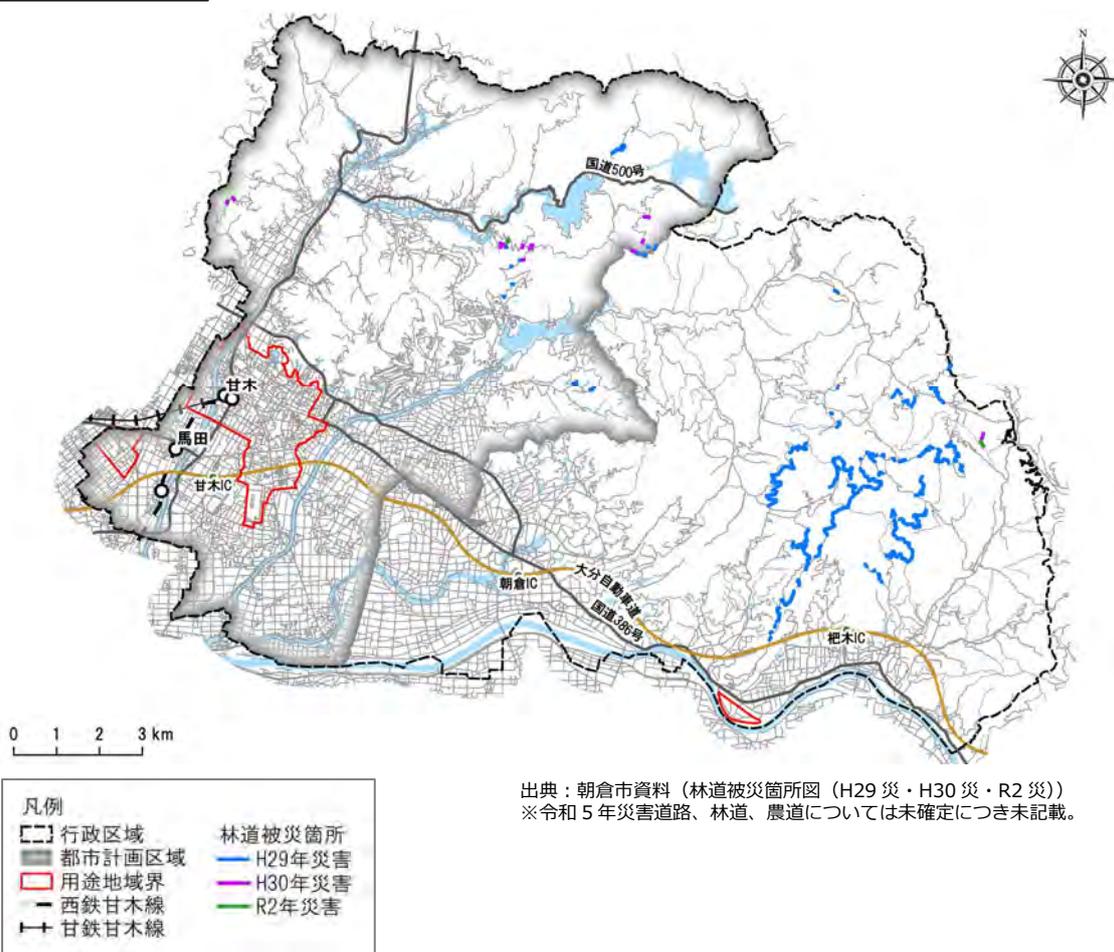
出典：平成 29 年 7 月発生九州北部豪雨災害(公共土木施設災害復旧事業査定申請箇所図)、H30 査定申請箇所〔H27.1〕朝倉市全図、令和元年査定申請箇所図(公共土木施設災害復旧事業)をもとに作成  
※令和 5 年災害道路、林道、農道については未確定につき未記載。

### <林道の被災箇所>

平成 29 年、平成 30 年、令和 2 年の災害により、市内の林道で大きな被害が出たところは、平成 29 年は 65 箇所、平成 30 年は 11 箇所、令和 2 年は 2 箇所となっています。

路線別に見ると、赤谷・真竹線が 14 箇所と最も多く、次に米ノ山線が 12 箇所となっています。

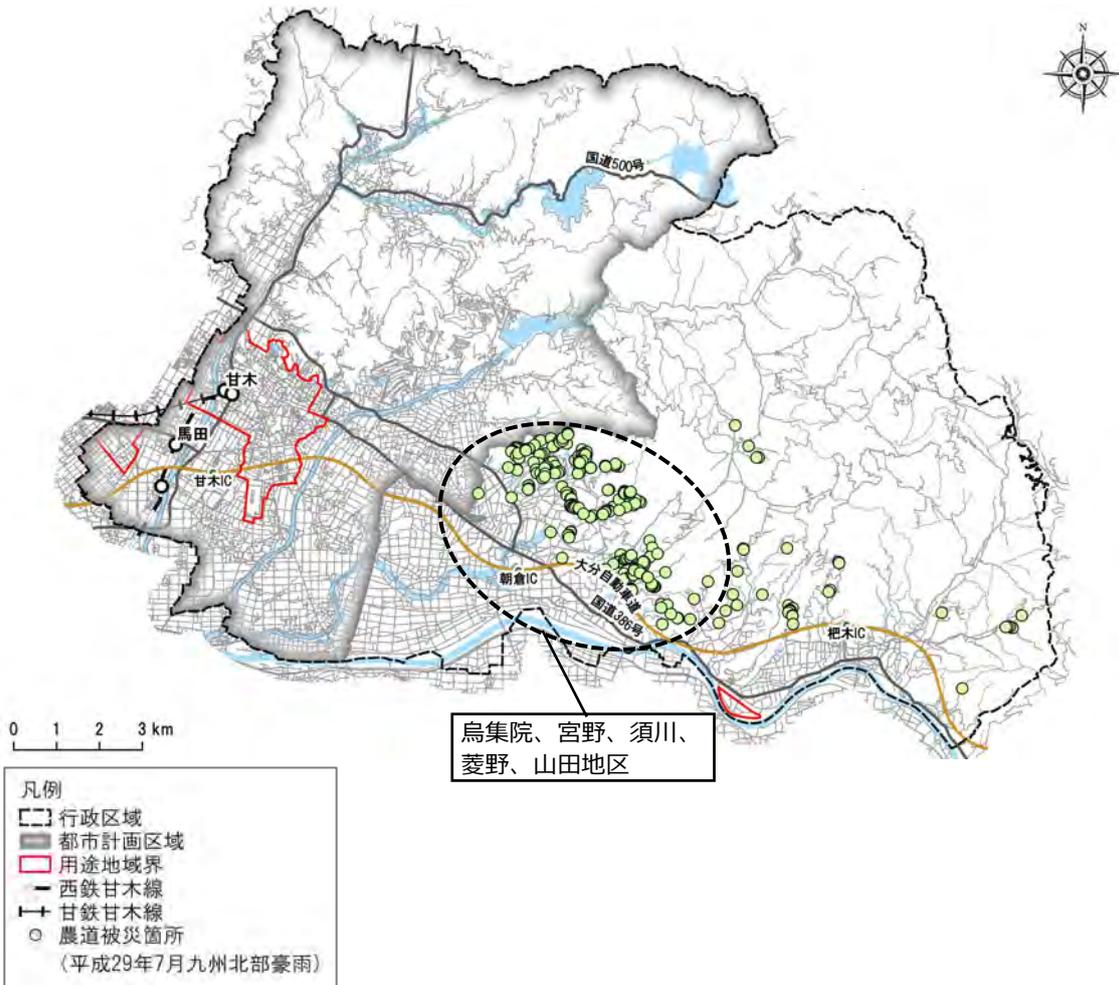
#### 林道被災状況



### <農道の被災箇所>

平成 29 年 7 月九州北部豪雨の災害により大きな被害が出た市内の農道災害の状況を見ると、烏集院、宮野、須川、菱野、山田地区において災害箇所が集中しています。

#### 農道被災状況

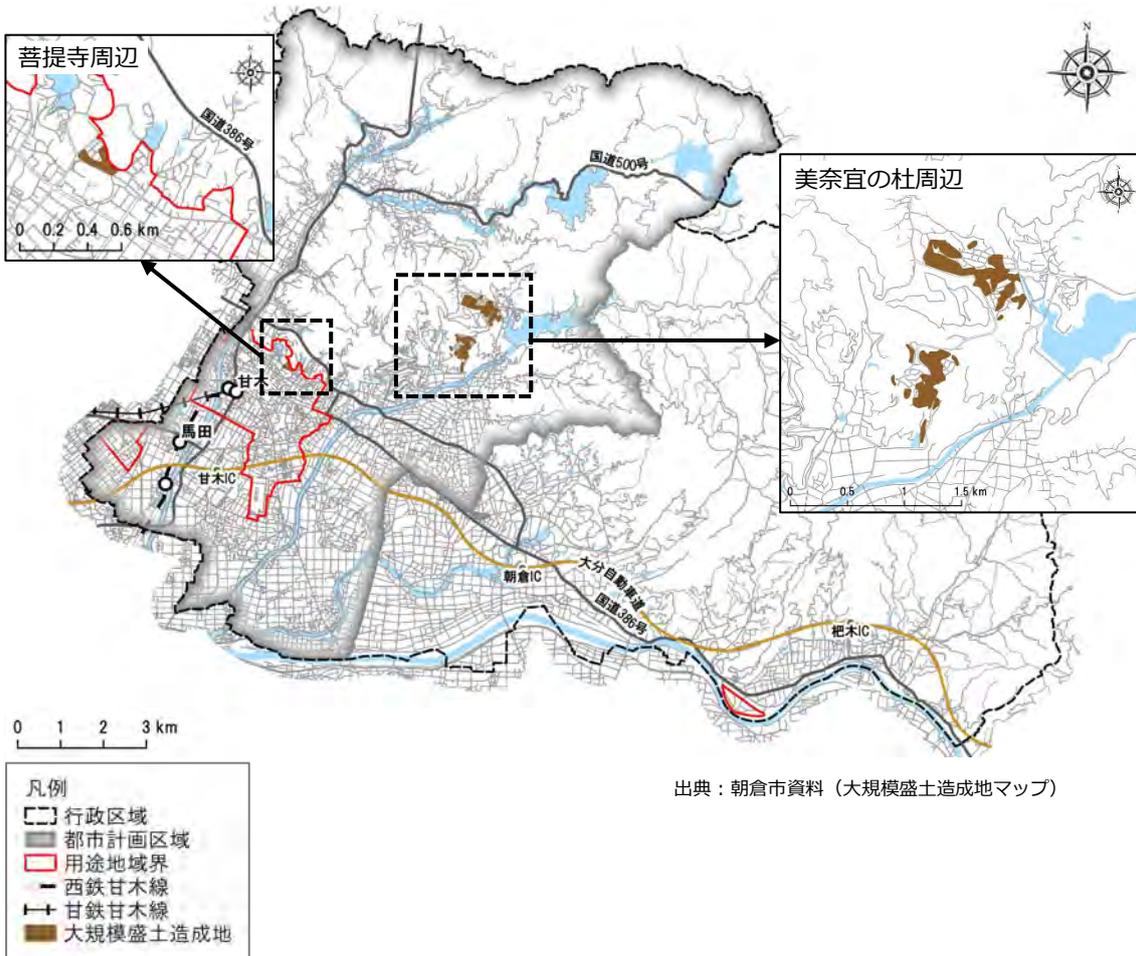


出典：朝倉市平成 29 年 7 月九州北部豪雨被災箇所図をもとに作成  
※令和 5 年災害道路、林道、農道については未確定につき未記載。

### ⑨大規模盛土造成の状況

市内の大規模盛土造成の状況を見ると、美奈宜の杜地区と菩提寺地区において大規模盛土造成がされた箇所があります。いずれも住宅が広がっている区域です。

大規模盛土造成地



出典：朝倉市資料（大規模盛土造成地マップ）

## 2-5. 市民意向の把握および分析

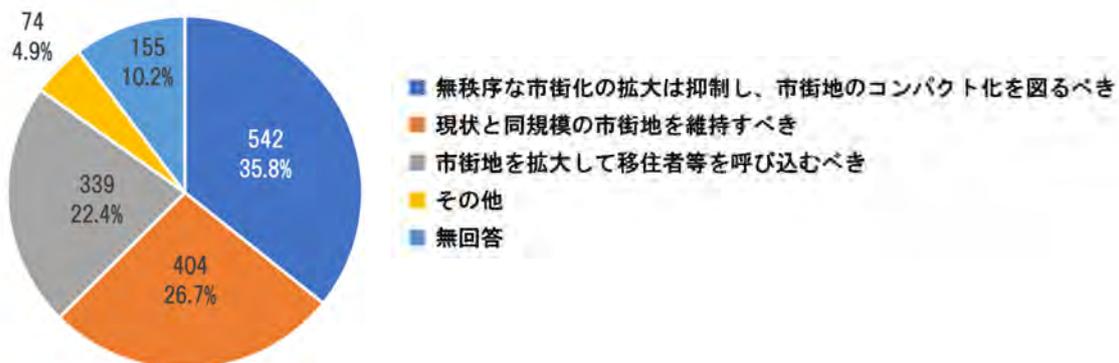
「朝倉市立地適正化計画に関する住民アンケート」において、「コンパクトなまちづくりについて」の意向の把握を行いました。

人口減少、少子高齢化を踏まえ、「生活利便施設が集約されるまちについて」という問いに対して、「無秩序な市街化の拡大は抑制し、市街地のコンパクト化を図るべき」という回答割合が全体の約4割を占めています。

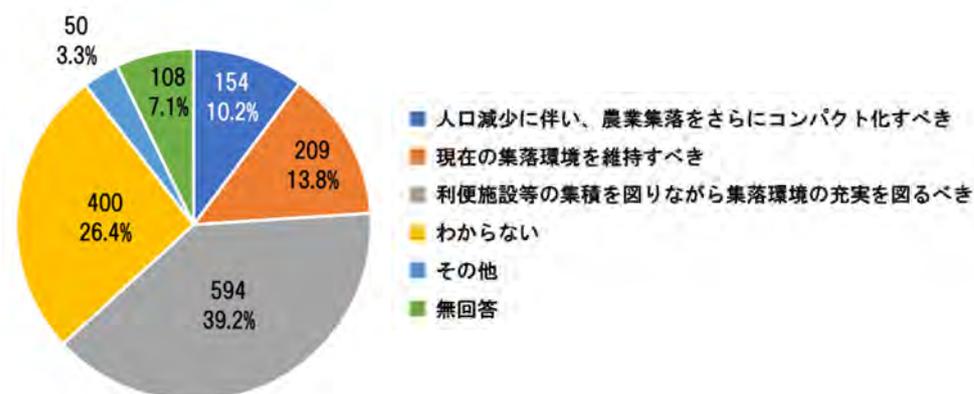
また、人口減少、少子高齢化を踏まえ、「農村エリアはどうあるべきか」という問いに対しては、「利便施設の集積を図りながら集落環境の充実を図るべき」という回答割合が全体の約4割を占めています。その一方で「わからない」という回答割合は全体の約3割を占めています。

このことより、市街地のコンパクト化を図ることにに対して全体の4割が積極的な意向ですが、農村エリアのあり方については集落環境の充実を図るべきという意見の一方で「わからない」という意見も多くある為、多くの住民に対して市街地を集約することの必要性を丁寧に説明する必要があります。

人口減少、少子高齢化を踏まえ、生活利便施設が集約されるまちについての意向



人口減少、少子高齢化を踏まえ、農村エリアのあり方に対する意向



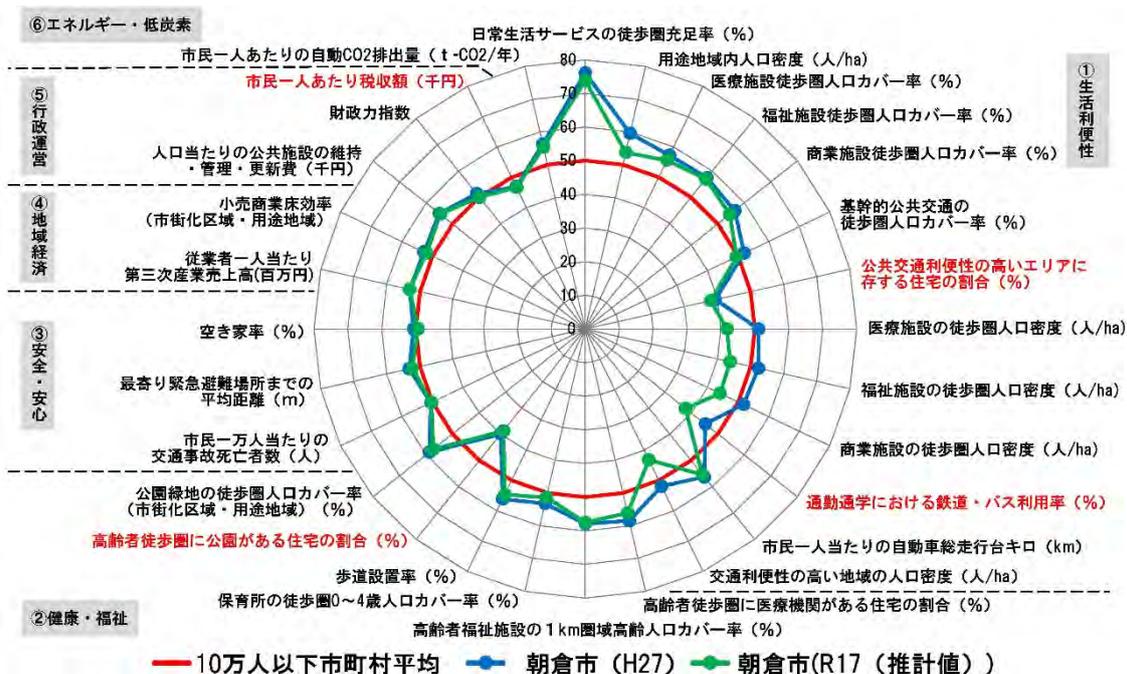
## 2-6. 都市構造の評価

本市における都市構造の状況を評価した結果をレーダーチャートとして可視化し、同規模都市（人口10万人以下の都市）と比較することにより、強みとなる部分や弱みとなる部分を把握します。

「日常生活サービスの徒歩圏充足率」は10万人以下市町村平均よりも非常に高いですが、「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」は10万人以下市町村平均よりも低い値となっているため、市内移動において自動車移動に依存していることが考えられます。

「高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合」や「市民一人あたりの税収入額」は10万人以下市町村平均よりも低い値となっています。

偏差値レーダーチャートによる同規模他都市（人口10万人以下）との比較



出典：都市構造の評価に関するハンドブック

※ 赤字で示した項目は同規模他都市の平均値を下回っていることを示している

## 2-7. 課題点の整理

現況・将来見通しを踏まえ、立地適正化計画を検討する上での都市構造上の課題を整理します。

1. 人口動向
<ul style="list-style-type: none"><li>●人口減少により、空き家・空き店舗・空き地が発生し、人口の低密度化が懸念されます</li><li>●甘木駅周辺は朝倉市第1次都市計画マスタープランにおいて都市拠点に位置付けられており、拠点エリアにおける人口減少は周辺エリアの求心力低下だけではなく、市全体の魅力低下につながる恐れもあります</li><li>●甘木駅周辺等の人口増加を目指すべき区域に人口集積を図ることで、メリハリのある都市構造とすることが望まれます</li></ul>
<p>➡【課題点】甘木駅周辺において人口減少が見込まれる</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>●人口が減少する一方で高齢化率は増加傾向であるため、医療福祉サービスの需要の増加、公共交通の利便性向上がこれまで以上に求められます</li><li>●公共交通の利便性向上を図るには、公共交通利便性の高い箇所に人口集積を図り、公共交通を利用しやすい環境づくりが求められます</li></ul>
<p>➡【課題点】増加する高齢者が安心して暮らせるまちづくりが必要</p>
2. 土地利用
<ul style="list-style-type: none"><li>●市内の低未利用地の動向を見ると、都市計画区域内の県道112号福岡日田線の北側に比較的広範囲な低未利用地が複数あります</li><li>●朝倉市第1次都市計画マスタープランにおいて都市拠点に位置付けられている甘木駅周辺において、低未利用地が多く分布しており、駅周辺というポテンシャルを活かしきれていません。市の玄関口としての魅力向上を図るため、都市機能の集積や一体的な整備が求められます</li></ul>
<p>➡【課題点】甘木駅周辺の有効な土地利用による魅力向上が望まれる</p>

### 3. 公共交通

- 本市の交通分担率を見ると平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で自家用車を利用する割合が 4.4 ポイント増加し、全体の約 7 割を占めています
- 将来的に高齢化率の増加が懸念されており、自動車の運転が困難になる人が増加すると考えられるため、高齢者の移動手段確保が望まれます

➡【課題点】公共交通の利用促進による高齢者の移動手段確保が望まれる

- 甘木駅周辺の公共交通の利便性が高い箇所において平成 27 年から令和 22 年までの 25 年間で人口が 150人以上減少すると見込まれる区域があり、今後人口減少が進行すると公共交通の廃線や減便などが懸念されます
- 公共交通の廃線や減便によって公共交通のさらなる利便性低下が懸念されるため、公共交通の利便性が高い箇所に人口集積を図ることによる公共交通の利便性維持が求められます

➡【課題点】公共交通の利便性が高いエリアへの人口集積が望まれる

### 4. 都市機能

- 都市機能が集積した区域において人口が減少すると、商業施設や医療施設の閉業により利便性が低下することが懸念されます
- 甘木駅周辺は朝倉市第 1 次都市計画マスタープランにおいて都市拠点に位置付けられており、中心市街地の利便性低下は市全体の魅力低下につながるため、人口集積を図ることによる都市機能利便性の維持・向上が望まれます

➡【課題点】都市機能集積区域への人口集積が望まれる

### 5. 高齢者の福祉、健康

- 高齢化率の増加に伴い、医療施設や高齢者福祉施設への需要は高くなり、現在の施設数や収容できる人数では対応が困難になる可能性も考えられます
- 施設数や施設規模を維持する視点からも、利便性の高い箇所への居住誘導を検討し、利便性の向上を図ることが望まれます

➡【課題点】増加する高齢者に対する高齢者福祉施設の適正な配置が望まれる

## 6. 財政

- 本市の老人福祉費の推移を見ると、平成 29 年から増加傾向にあり将来的に高齢人口が増加することから、高齢者福祉に係る費用も増加すると考えられます
- 高齢化率が増加する一方で生産年齢人口が減少することが見込まれており、住民一人当たりの財政負担が増大することが懸念されます
- 一人当たりの財政負担が増大すると、市全体の人口減少がより加速する危険性があることから、住民の財政負担を軽減する面からも若者世代の移住・定住を促進することが望まれます



【課題点】若者世代の定住促進により、一人当たりの行政負担軽減が望まれる

## 7. 災害

- 災害による危険が指摘されるエリアの状況を見ると、用途地域内では 3.0m 未満の浸水想定区域の指定がされています。用途地域外の広い範囲で災害危険性が懸念される区域が分布しています
- 災害発生時に被害を出さないことが最優先ですが、最大規模での浸水想定区域全体を対象としたハード面での整備を想定すると、対策費用が莫大になることが考えられるため、発生確率と被害の状況、避難施設の状況を勘案しながらの総合的な対策が必要となります



【課題点】災害リスクの指摘されている箇所における防災部局との調整が必要

## 第3章

# 都市づくりの基本方針



### 3-1. まちづくりの基本理念・方針

#### (1) 上位・関連計画の位置づけ

立地適正化計画でのまちづくりの基本的な理念を設定するにあたり、上位計画である「第3次朝倉市総合計画」での全体構想及び「朝倉市第1次都市計画マスタープラン」での将来都市構造を整理します。

#### ①『第3次朝倉市総合計画』での将来像

##### 【朝倉市総合計画の「めざすまちの姿（将来都市像）」の記載事項】

朝倉市にとって、水は貴重な地域資源であり、市民の暮らしに多大な恩恵をもたらす存在です。また、朝倉市の山間部を源流とする水の流れは、筑後川、そして有明海へと流れ、朝倉市内だけにとどまらず、流域に豊かな恵みをもたらし、多くの人々の暮らしに潤いをもたらしています。

一方で近年の豪雨災害等、時として水は脅威となり、大きな被害をもたらすことがあります。古くから、豊かな自然とそこに暮らす人々によって育まれた豊富で良質な水を大切に活かしながら、水とともに朝倉市は発展してきた歴史があります。

その水に加え、朝倉市には恵まれた豊かな自然環境、美しい景観、地域に根付く多種多様な歴史・文化といった多彩な魅力があります。

それらの相乗作用により、一層輝くものとし、朝倉市に住む人・訪れる人が心地良さや安らぎを感じ、住み続けたい、住んでみたいと思うまちをめざします。

あわせて、朝倉市が甚大な被害を受けた平成29年7月九州北部豪雨災害からの復旧・復興を経て、被災前よりもすべての世代に元気と笑顔があふれ、再び輝く朝倉市をめざすという思いも込め、

#### 「人、自然、歴史が織りなす 水ひかる 朝倉」

をめざすまちの姿とします。

基本構想は、第2次朝倉市総合計画より引き継ぐものとします。

## ②朝倉市第1次都市計画マスタープランでの将来都市構造

### 【都市づくりの基本理念】

水と緑を育み 街を潤す 歴史と文化が薫る 交流拠点都市・朝倉の創造

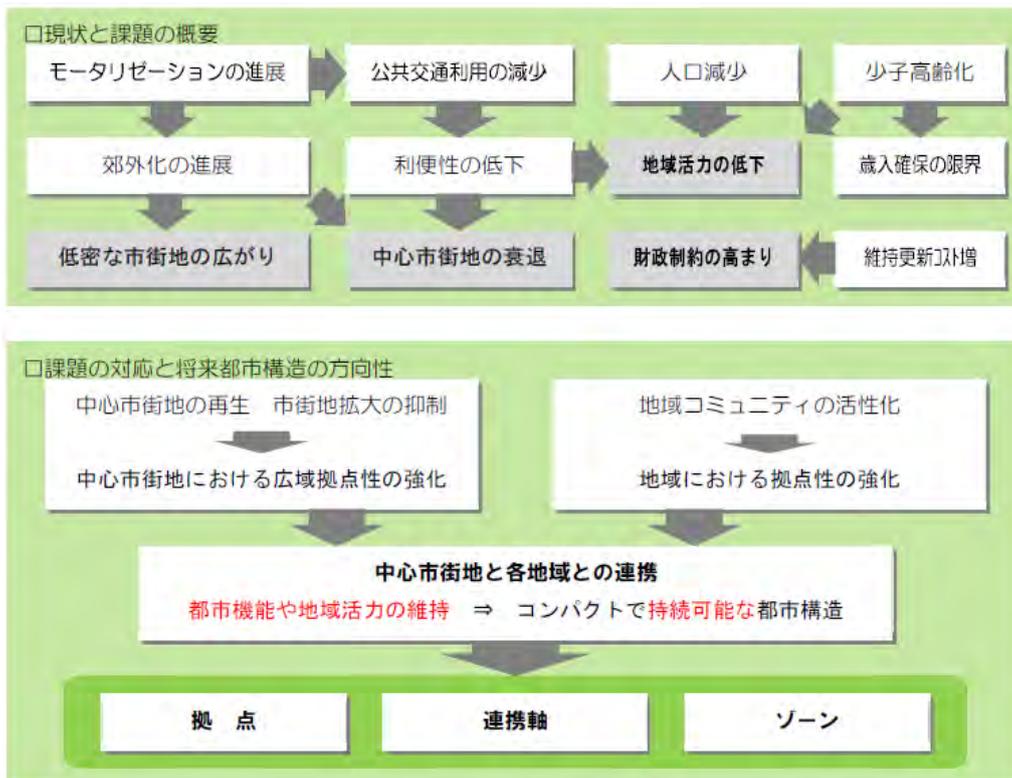
### 【朝倉市第1次都市計画マスタープランの「将来都市構造」の記載事項】

現在の土地利用、道路交通網、公園やレクリエーション施設の配置などを基に、朝倉市の現状と問題・課題、第3次朝倉市総合計画や福岡県都市計画区域マスタープラン（福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）などの上位・関連計画における広域的条件などを踏まえて、将来の都市構造を設定します。

朝倉市では、大分自動車道など幹線道路の整備やモータリゼーションの進展、公共交通機関の利用者数や路線数の減少などに伴い、市街地の拡大が進み、中心市街地では空き家や空店舗が増加しています。また、朝倉市では、若者など労働力となる生産年齢人口の減少、少子・高齢化の進展や人口減少も進んでおり、既成市街地や農村集落からは活気や活力が失われ、地域コミュニティの低下もみられます。

朝倉市の将来都市構造では、このような課題に対して、地域における「強化」と地域間の「連携」を図ることで、都市機能や地域活力を維持し、暮らし続けることができるコンパクトで持続可能なまちづくりを進めるべく、「拠点」、「連携軸」、「ゾーン」の3つの構成要素によって構成します。

### ■将来都市構造の考え方



**【拠点】**

都市拠点	○中心市街地及びその周辺を都市拠点として位置づけ、朝倉市の中心拠点としての役割はもとより、朝倉市郡の拠点として、既存ストックを生かしながら、行政機関をはじめとする保健・福祉機能や交流機能、広域商業機能や地域商業機能などの都市機能の集積を図ります。
地域拠点	○朝倉地域及び杷木地域の支所及びその周辺を地域拠点と位置づけ、生涯学習センターや図書館、コミュニティセンターなどの教育・福祉機能とともに、日常生活に不可欠な商業施設などの都市機能の集積と居住環境の保全を図ります。
産業拠点	○平塚工業団地や中原地区などの大規模工場を産業拠点として位置づけ、産業機能の集積を図ります。
レクリエーション拠点	<p>○秋月城跡やあまぎ水の文化村、平塚川添遺跡公園、三連水車の里あさくら、原鶴温泉周辺などの施設を観光・レクリエーション拠点として位置づけ、歴史や文化、自然などとふれあえる施設・設備の充実を図ります。</p> <p>○甘木公園や甘木B&amp;G海洋センター、朝倉球場や杷木球場とそれぞれの周辺に位置するゲートボール場やテニスコートなどの体育施設をスポーツ・レクリエーション拠点として位置づけ、スポーツや健康づくりができる施設・設備の充実を図ります。</p> <p>○スポーツ・レクリエーション系施設や公園については、指定避難所・指定緊急避難場所としての役割も担うことから、老朽化に伴う施設・設備の適切な維持管理を図ります。</p>
住宅団地	○用途地域外的美奈宜の杜地区を住宅団地と位置づけ、良好な居住環境の維持に努めます。

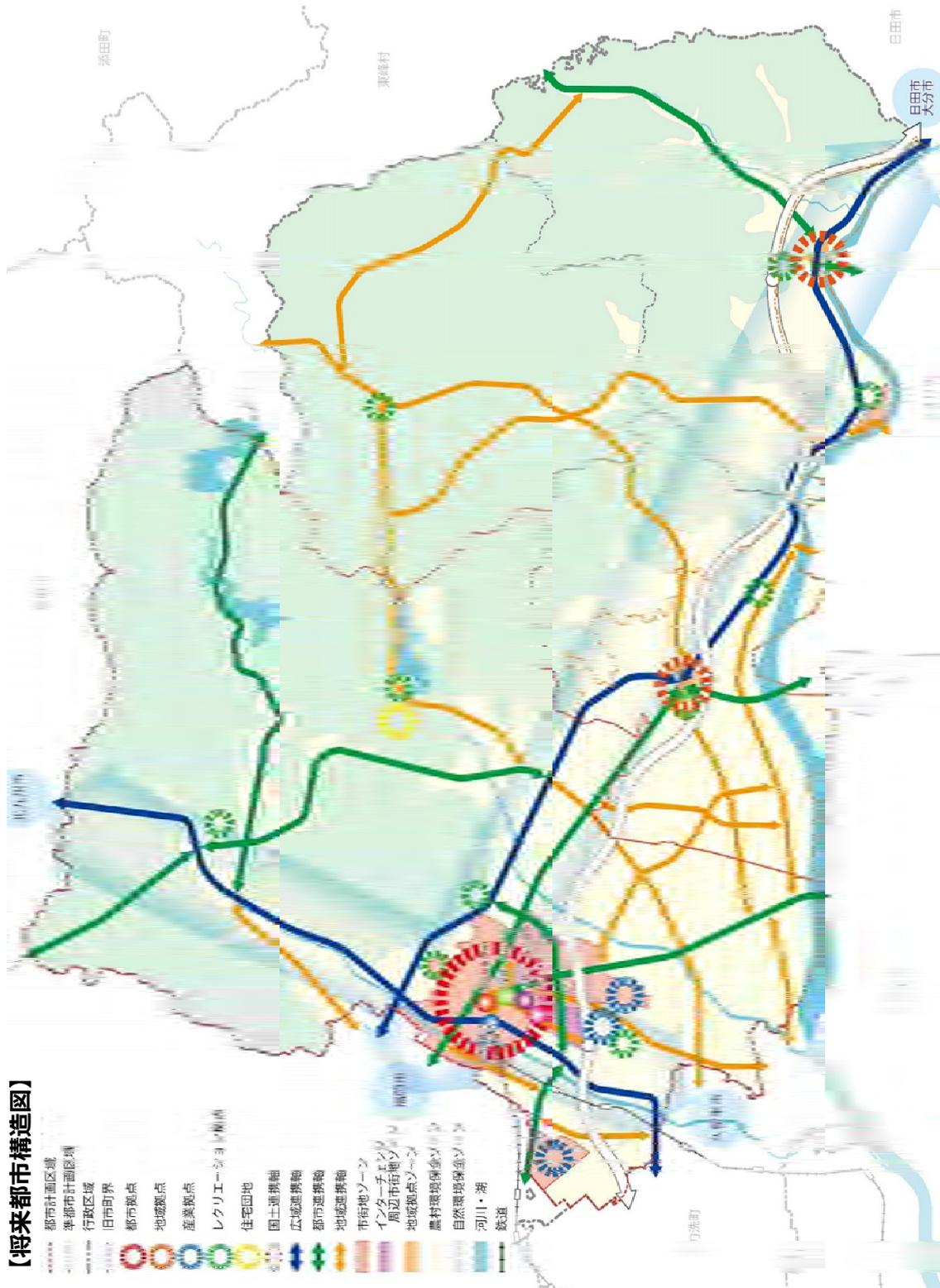
### 【連携軸】

国土連携軸	○大分自動車道は、朝倉市と福岡市や大分市をはじめ九州各地や本州などをつなぐ国土連絡軸と位置づけられます。
広域連携軸	○国道322号や国道386号は、朝倉市と福岡市、北九州市、久留米市、日田市をつなぐ、国土連携軸を補完する広域連携軸として位置づけられます。
都市連携軸	○国道500号や国道386号〔(一)福岡日田線〕、(主)甘木田主丸線などの一般国道や主要地方道、一般県道は、久留米市やうきは市、日田市、嘉麻市、筑前町、大刀洗町、東峰村などの近隣市町村との連携や交流を促進し、国土連携軸や広域連携軸を補完する都市連携軸として位置づけられます。
地域連携軸	○(主)朝倉小石原線や(主)鳥栖朝倉線、(一)塔ノ瀬十文字小郡線などの主要地方道や一般県道等は、甘木地域や朝倉地域、杷木地域をつなぐ、地域間の連携強化を図り、国土連携軸や広域連携軸、都市連携軸を補完する地域連携軸として位置づけられます。

## 【ゾーン】

市街地ゾーン	○現在の用途地域を市街地ゾーンと位置づけ、都市機能の集積や充実を図るとともに、適正な土地利用規制と市街地整備により、良好な市街地の創出に努めます。
インターチェンジ周辺市街地ゾーン	○甘木インターチェンジ周辺の幹線道路沿道をインターチェンジ周辺市街地ゾーンに位置づけ、交通利便性を生かした様々な機能の集積や充実を、適正な土地利用規制と市街地整備により進め、市街地ゾーンと連担する良好な市街地の創出に努めます。
地域拠点ゾーン	○朝倉地域及び杷木地域の既成市街地を地域拠点ゾーンと位置づけ、公共公益施設の充実や日常生活の利便性の向上など地域の特性に応じた拠点形成を図るとともに、地域コミュニティの維持・活性化に努めます。
農村環境保全ゾーン	○集落地や低地部の農地については、集落と農地が共生する農村環境保全ゾーンと位置づけます。 ○集落地では、居住環境の維持・向上や農業生産環境の保全を図ります。 ○まとまった優良農地では、自然の恵みである農作物を供給できるようにその保全に努め、朝倉市の基幹産業の一つである農業振興を進めます。
自然環境保全ゾーン	○朝倉市の北部から東部にかけて広がる山地部は、自然環境保全ゾーンと位置づけます。 ○豊かな水源や森林など自然の恵みを提供できるように、自然環境の保全に努めるとともに、森林の多面的機能を有効に活用します。

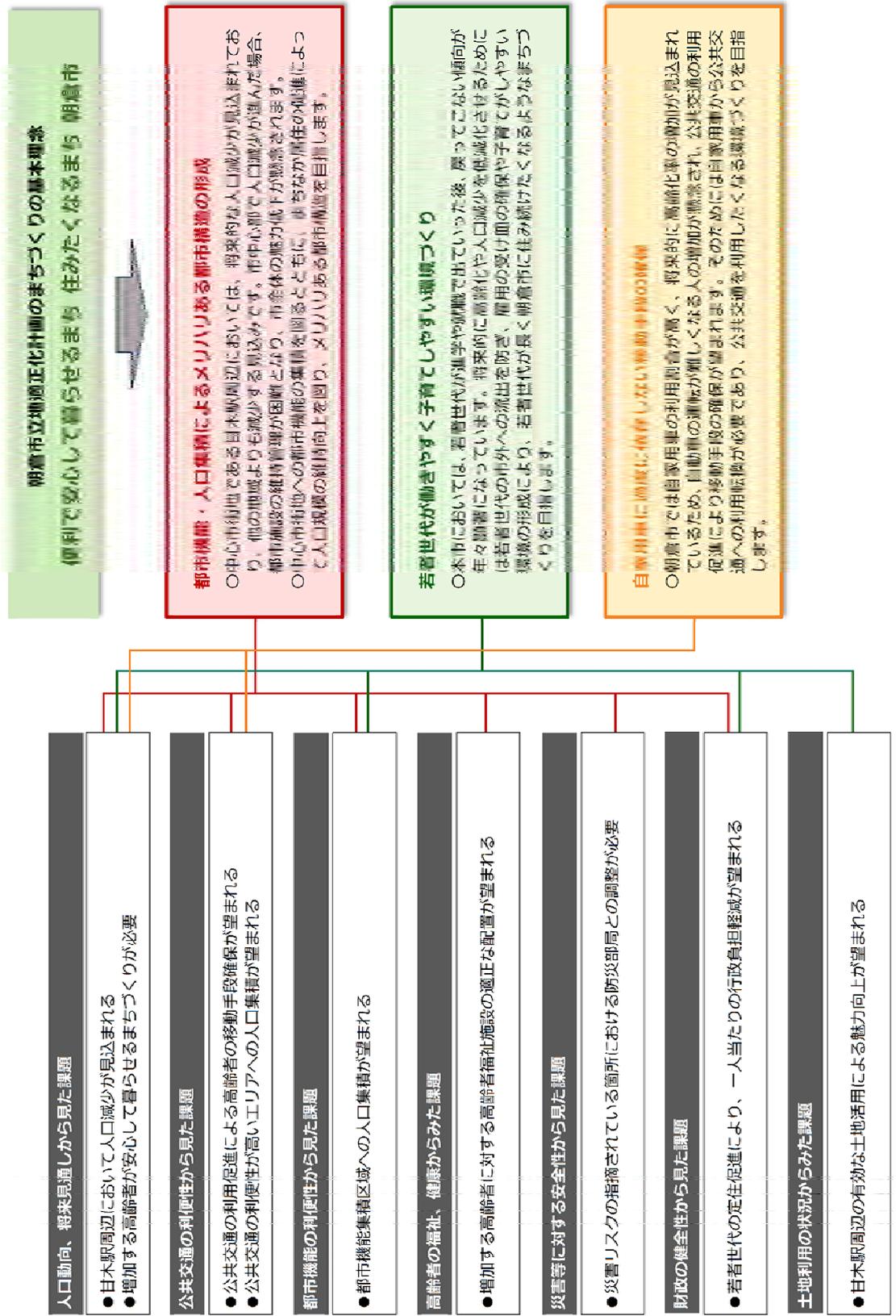
【将来都市構造図】



出典：朝倉市第1次都市計画マスタープラン 将来都市構造図

## (2) まちづくりの基本理念・方針

第3次朝倉市総合計画、朝倉市第1次都市計画マスタープランの基本理念をふまえ、本計画における基本理念を以下のとおりとします。また、課題点をふまえ、まちづくりの方針（本計画のターゲット）を設定します。



### (3) 立地適正化計画の策定に向けた検討方針

設定した「目標とすべきターゲット」を実現するための検討方針を以下のとおり設定します。

#### 都市機能・人口集積によるメリハリある都市構造を形成するための検討方針

##### ●中心市街地への都市機能集積と人口集積

☞本市の人口は減少傾向にあり、甘木駅周辺においては特に人口減少が見込まれており、低未利用地も複数分布しています。甘木駅周辺は朝倉市第1次都市計画マスタープランにおいて都市拠点に位置づけられており、拠点エリアにおける人口減少は市全体の魅力低下につながる恐れがあります。

☞甘木駅や新市庁舎の周辺など中心市街地への都市機能の誘導・集積を図るとともに、そのエリアを中心にまちなか居住の促進によって人口の誘導・集積を図り、集積の密度を高めてメリハリのある都市構造を目指します。

##### ●朝倉支所周辺及び杷木支所周辺の利便性維持

☞朝倉支所周辺および杷木支所周辺においては、都市機能が多数集積している一方で将来的な人口減少が懸念されます。人口減少により都市機能の撤退等が懸念されることから周辺エリアの人口維持によって都市機能の維持を目指します。

##### 【検討方針に応じた施策の方向性】

- 甘木駅や新市庁舎周辺への都市機能の誘導・集積
- 甘木駅周辺整備による交通結節機能の強化と土地利用の活性化
- 中心市街地の低未利用地の有効的な活用
- 中心市街地への移住・定住とまちなか居住の促進
- 朝倉支所周辺、杷木支所周辺の利便性維持

#### 若者世代が働きやすく子育てしやすい環境づくりのための検討方針

##### ●若者世代が住みたくなる魅力づくり

☞高齢化率が増加する一方で生産年齢人口は減少することが見込まれており、住民一人当たりの財政負担が増大することが懸念されます。

☞一人当たりの財政負担が増大すると市全体の人口減少がさらに加速することから、住民の財政負担を軽減する面からも若者世代の移住・定住を促進することが必要であり、若者世代が住みたくなるような魅力あるまちを目指します。

##### 【検討方針に応じた施策の方向性】

- 子育てをしやすい環境の整備
- 移住・定住とまちなか居住の促進

## 自家用車に過度に依存しない移動手段の確保をするための検討方針

### ●公共交通の充実による移動手段確保

- ☞甘木駅周辺の公共交通利便性の高い箇所において大幅な人口減少が見込まれる区域があり、今後人口減少が進展すると公共交通の減便や廃線などが懸念されます。
- ☞高齢化率の増加とともに自家用車の運転が困難になる方が増加するため、鉄道や路線バス・コミュニティバスの再編や甘木駅周辺の整備による利便性向上により、高齢者の移動手段確保を目指します。

#### 【検討方針に応じた施策の方向性】

- 公共交通の利便性向上
- 路線バスのルートについての再検討
- 自家用車以外の交通手段の確保

## 3-2. まちの目指すべき骨格構造

### (1) 拠点、連携軸、ゾーンの設定

朝倉市第1次都市計画マスタープランでの「拠点」「軸」「ゾーン」についての考え方をふまえて、立地適正化計画における都市構造の方向性を整理します。

#### 【拠点】

##### ① 都市拠点（中心市街地周辺）

###### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・中心市街地及びその周辺を都市拠点として位置づけ、朝倉市の中心拠点としての役割はもとより、朝倉市郡の拠点として、既存ストックを活かしながら、行政機関をはじめとする保健・福祉機能や交流機能、広域商業機能や地域商業機能などの都市機能の集積を図ります。



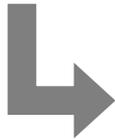
###### 【立地適正化計画での方針】

- ・本市の中心拠点として、都市機能誘導区域に位置づけます
- ・都市計画マスタープランの考え方を踏襲しながら、都市機能や公共公益機能の集積を図ります

##### ② 地域生活拠点（朝倉支所周辺、杷木支所周辺）

###### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・朝倉地域及び杷木地域の支所及びその周辺を地域拠点と位置づけ、生涯学習センターや図書館、コミュニティセンターなどの教育・福祉機能とともに、日常生活に不可欠な商業施設などの都市機能の集積と居住環境の保全を図ります。



###### 【立地適正化計画での方針】

- ・地域の拠点として既存都市機能や公共交通利便性の維持を図ることで周辺エリアの利便性維持を目指します

## 【連携軸】

### ① 広域・都市連携軸

#### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・朝倉市と福岡市、北九州市、久留米市、日田市を結ぶ広域連携軸として国道 322 号や国道 386 号を位置づけます。
- ・近隣市町村との連携や交流を促進する都市連携軸として国道 500 号や国道 386 号〔(一) 福岡日田線〕、(主) 甘木田主丸線など一般国道や主要地方道、一般県道を位置づけます。



#### 【立地適正化計画での方針】

- ・立地適正化計画で目指すコンパクト・プラス・ネットワークの考え方と合致するため、都市計画マスタープランの考え方を踏襲します
- ・必要に応じて道路整備を推進します
- ・既存道路の改良により、歩きやすいまちづくりの推進を行います

### ② 地域連携軸

#### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・甘木地域や朝倉地域、杷木地域を結びつけ、地域間の連携強化を図る地域連携軸として朝倉小石原線や鳥栖朝倉線、塔ノ瀬十文字小郡線などの主要地方道や一般県道等を位置づけます。



#### 【立地適正化計画での方針】

- ・立地適正化計画で目指すコンパクト・プラス・ネットワークの考え方と合致するため、都市計画マスタープランの考え方を踏襲します
- ・必要に応じて道路整備を推進します
- ・既存道路の改良により、歩きやすいまちづくりの推進を行います

### ③ 基幹となる公共交通軸（鉄道・バス）

#### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・都市計画マスタープランでは公共交通軸の位置づけはありません。



#### 【立地適正化計画での方針】

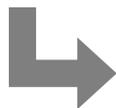
- ・基幹となる公共交通軸として、鉄道は西日本鉄道甘木線と甘木鉄道甘木線を位置づけ、バス路線は 1 日に 30 本以上の運行がある路線を位置づけます。

## 【ゾーン】

### ①市街地ゾーン

#### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・現在の用途地域を市街地ゾーンと位置づけ、都市機能の集積や充実を図るとともに、適正な土地利用規制と市街地整備により、良好な市街地の創出に努めます。



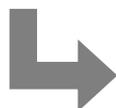
#### 【立地適正化計画での方針】

- ・将来的な人口規模をふまえながら、都市機能の集積や良好な住環境の形成を目指します

### ②地域拠点ゾーン

#### 【都市計画マスタープランでの考え方】

- ・朝倉地域及び杷木地域の既成市街地を地域拠点ゾーンと位置づけ、公共公益施設の充実や日常生活の利便性の向上など地域の特性に応じた拠点形成を図るとともに、地域コミュニティの維持・活性化に努めます。



#### 【立地適正化計画での方針】

- ・地域の拠点として既存都市機能や公共交通利便性の維持を図ることで周辺エリアの利便性維持を目指します

## (2) まちの目指すべき骨格構造

【骨格構造図】





## 第4章

# 都市機能誘導区域の設定



## 4-1. 都市機能誘導区域の設定方針

用途地域内の拠点ごとに望ましい区域像としてコンセプトを設定するとともに立地が望まれる施設を設定することで、区域設定と誘導の考え方を整理します。

### (1) 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

都市機能誘導区域は、福祉・子育て・医療・商業等の様々な都市機能について、都市の拠点となる地区に誘導・集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図り、拠点として位置づけられているエリアの求心力向上を目指します。

国土交通省が発行している「立地適正化計画作成の手引き（令和5年3月改訂）（以下「計画作成の手引き」という）」において、都市機能誘導区域設定の基本的な考え方・望ましい区域像として、以下のとおり記載されています。

#### 【都市機能誘導区域設定の基本的な考え方】

- ・各拠点地区における生活サービス施設等の土地利用の実態や都市基盤（基幹的な公共道路線、道路等）、公共施設、行政施設等の配置をふまえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を検討。

#### 【都市機能誘導区域設定の望ましい区域像】

- ・各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。

## (2) 本市において都市機能誘導区域を設定する箇所

朝倉市第1次都市計画マスタープランにおいて「都市拠点」に位置づけられている中心市街地周辺において都市機能誘導区域を設定します。

### 【 都市機能誘導区域を設定する箇所 】



出典：朝倉市第1次都市計画マスタープラン

## 4-2. 都市機能誘導区域の設定

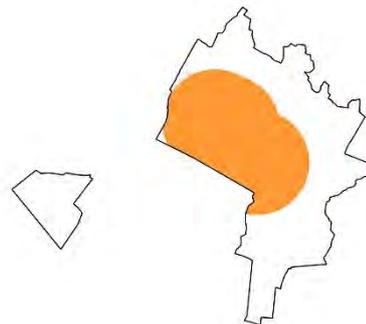
### (1) 都市機能誘導区域のフロー

「立地適正化計画策定の手引き」の記載事項に基づき、都市機能誘導区域を以下の手順で設定します。

#### 1 拠点としての利便性向上を図るエリアとして以下の区域を追加します。

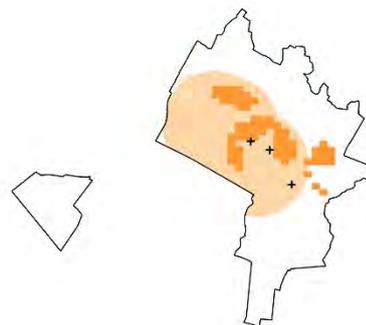
- 甘木駅（西日本鉄道）・甘木駅（甘木鉄道）からの徒歩圏域（半径 800m 圏域内<sup>※</sup>）
- 新市庁舎からの徒歩圏域（半径 800m 圏域内）

※拠点となる箇所に容易にアクセスできる距離として、国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」において示されている一般的な徒歩圏の値を採用する。



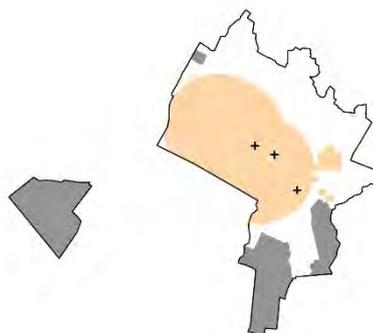
#### 2 都市機能が集積している箇所として以下の区域を追加します。

- 拠点性向上に寄与する施設が集積している箇所（都市機能点数が 8 点以上）  
P2 章-21 参照
- 拠点となる病院（3 施設）



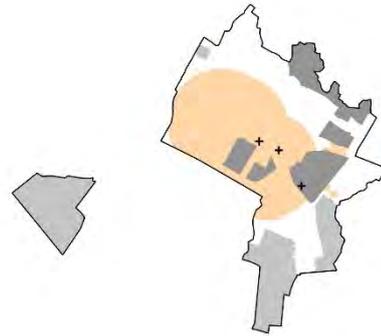
#### 3 工業の利便の増進を図る区域として指定されている以下の区域を除外します。

- 工業専用地域、工業地域



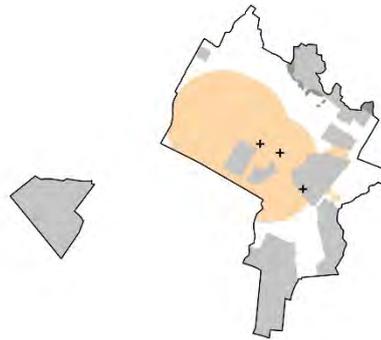
**4 住環境の保護、整備を図る区域として指定されている以下の区域を除外します。**

- 住居専用地域

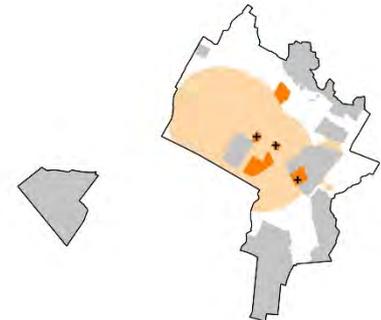


**5 災害リスクの高いエリアとして指定されている以下の区域を除外します。**

- 急傾斜地崩壊危険区域
  - 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域
- ※用途地域内の浸水想定区域(想定最大規模)の浸水深は0.5m未満の区域が多く、概ね指定緊急避難場所・指定避難場所の500m圏域に含まれているため、浸水想定区域を理由とした都市機能誘導区域からの除外はしない。P8章-4, 14参照

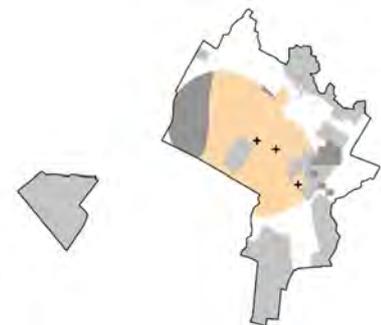


**6 すでに都市機能が集積しており拠点となる区域と一体的な土地利用を目指すべき地区を追加します。**



**7 都市機能を誘導すべきでない箇所を除外します。**

- 飛び地となっている箇所
- 将来的に現状の土地利用を維持していく箇所(福岡県立朝倉高等学校)
- 住宅としての利用がメインとなっている箇所



**都市機能誘導区域の設定**