

# 直<sup>NOGATA</sup>方市立地適正化計画



平成31年3月  
(令和6年3月改定)  
直方市



# 目次 | Contents

<b>第1章 はじめに</b> .....	1
1-1. 計画策定の目的.....	1
1-2. 計画改定の背景.....	1
1-3. 直方市都市計画マスタープランについて.....	2
1-4. 立地適正化計画について.....	3
<b>第2章 直方市の特性</b> .....	6
2-1. 都市構造.....	6
2-2. 人口.....	10
2-3. 土地利用.....	16
2-4. 都市機能.....	19
2-5. 未利用宅地・建物利用.....	25
2-6. 都市交通.....	30
2-7. 経済・財政.....	37
2-8. 災害.....	45
2-9. 観光.....	47
2-10. 直方市の将来における懸念事項.....	48
<b>第3章 上位・関連計画の整理</b> .....	50
<b>第4章 本市における都市整備課題の整理</b> .....	51
<b>第5章 立地適正化に関する基本的な方向性</b> .....	52
5-1. 都市づくりの基本的考え方.....	52
5-2. 都市づくりのテーマと基本方針.....	54
5-3. 将来都市構造の形成.....	58
<b>第6章 都市機能誘導区域</b> .....	69
6-1. 都市機能誘導区域の考え方.....	69
6-2. 都市機能誘導区域の設定.....	73
6-3. 誘導施設の設定.....	78
<b>第7章 居住誘導区域</b> .....	81
7-1. 居住誘導区域の考え方.....	81
7-2. 居住誘導区域の設定.....	82

<b>第8章 計画の実現に向けた取組み</b> .....	86
8-1. 直方市立地適正化計画によるまちづくりのストーリー.....	86
8-2. 取組みの体系.....	87
8-3. 市が講ずる施策.....	88
8-4. 低未利用土地の施策.....	94
8-5. 老朽化した都市計画施設の改修に関する事項.....	94
8-6. 届出制度の運用.....	95
<b>第9章 防災指針</b> .....	97
9-1. 背景と目的.....	97
9-2. 防災指針の策定手順.....	98
9-3. 関連計画における防災まちづくりの方針.....	99
9-4. 災害ハザード情報の整理.....	100
9-5. 主な災害履歴.....	103
9-6. 災害リスク分析.....	104
9-7. 課題の整理.....	112
9-8. 取組みの方針.....	113
9-9. 具体的な取組みとスケジュール.....	124
9-10. 災害リスクを踏まえた誘導区域の取り扱い.....	126
<b>第10章 計画の進捗管理</b> .....	127
10-1. 進捗管理方法.....	127
10-2. 計画の目標値.....	128

## 資料編

■ 策定体制.....	132
■ 策定スケジュール.....	132
■ 策定経緯.....	133
■ 都市再生協議会メンバー構成.....	134
■ 市民の意向調査.....	135
■ 用語集.....	145

# 第1章 はじめに

## 1-1. 計画策定の目的

わが国の地方都市では市街地の拡散などによる都市の活力低下や、厳しい人口減少・高齢化が問題となっています。このような中、良好な住環境を保つためには、地方自治体における財政・経済面においても「持続可能な都市経営」を行うことは重要な課題となっています。

現在、本市においては、「直方市都市計画マスタープラン」（平成26年3月）を策定し、将来都市像の目標として、『円滑な交通ネットワーク』、『既存及び新たな拠点』、『居住・生産・自然』の3層構造からなる都市を掲げて、集約型都市構造の実現を目指し様々な施策を行っています。

立地適正化計画は、「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方にに基づき、医療・福祉・商業・住宅及びその他関連施設の集積に向けた誘導と、各拠点を円滑に連携させるための交通ネットワークの形成との整合性を図り、行政と住民や民間事業者が一体となって集約型都市構造に取り組むための実効的な計画です。

本市においても、都市計画マスタープランによって掲げる集約型都市構造の実現に向けて、土地利用の動向などについて分析を行い、目指すべき将来都市構造の実現に向け土地利用誘導方策を検討し、立地適正化計画の策定を行うものです。

## 1-2. 計画改定の背景

本計画は都市再生特別措置法第84条によりおおむね5年毎に計画に記載された施策の実施状況について調査・分析及び評価を行い、計画の目標値等の指標を用いて進捗管理を行うこととなっています。

平成31年に本計画を策定し4年間、直方駅周辺での多世代交流スペース「ここっちゃ」の運用開始や小野牟田・野添線の開通、勘六橋の架け替えなど「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりに取り組んできました。

本市の令和4年の人口は5.6万人で平成28年から減少しているものの、人口ビジョンの推計値よりも多く、人口の減少は鈍化していると推察できます。また、居住誘導区域内の人口密度においてもほぼ目標値を達成しています。

しかし、直方駅東側では低未利用土地が多く発生しており、生活利便性や活力の低下が懸念されます。また、公共交通については、路線の減便や廃止が行われていますが、本市には周辺市町から通勤・通学により多くの人が集まっており、直方駅を中心としてより利便性の高い交通ネットワークの構築が求められています。

近年、頻発化・激甚化する自然災害への対策として令和2年6月に成立した「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」により、居住の安全確保などの防災・減災対策の取組を推進する「防災指針」が本計画の記載事項として追加されました。

これらの現状を踏まえた新たな施策展開を図るとともに、居住機能や都市機能の誘導を効率的に進めていくよう、令和5年度に立地適正化計画の改定を行います。

### 1-3. 直方市都市計画マスタープランについて

○直方市都市計画マスタープランは、平成26年3月に改定しています。

○集約型都市構造の形成を目指し、本市の核となる中心拠点・副拠点・生活拠点を位置づけ、各拠点間を鉄道やバス路線等の公共交通軸で連携します。

#### 《中心拠点：拠点商業・業務地区》

市域全体の生活、産業、交通、医療・福祉等の中心地として、住宅、商業・業務施設、公共施設など様々な都市機能が集積し、街なかの賑わいを創出する拠点

#### 《副拠点：流通・商業・定住拠点地区 (感田東地区)》

郊外部の交通の要所に位置し、中心拠点への影響力を持った住宅、商業、流通機能等を有する中心拠点と連携する拠点

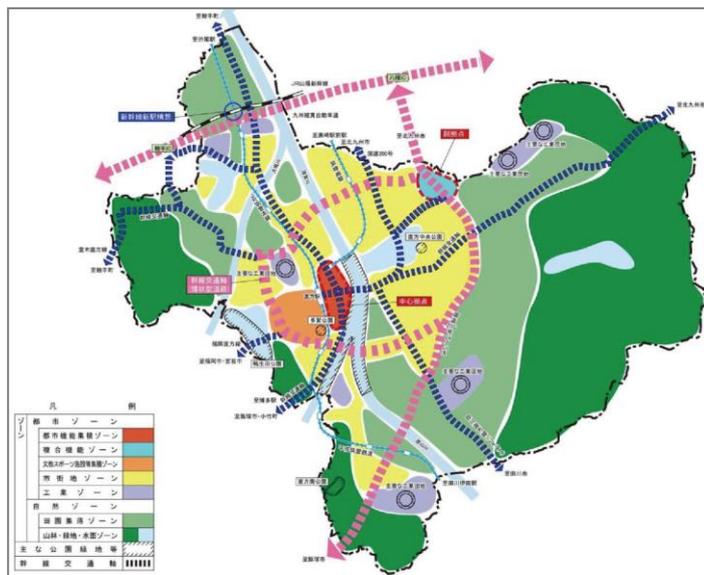
#### 《生活拠点：地域的にまとまりのある 生活圏の中心となる地区》

公共交通沿線を中心とした日常生活の拠点となり、公共公益施設等を有する、若しくは地域コミュニティが形成された中心拠点と連携する拠点

※既存の市街地や集落の中で公共公益施設や公共交通の位置、中心拠点等との連携を重視し、概ね徒歩での日常生活圏を形成する市街地や集落を生活拠点と位置づけ



▲集約型都市構造のイメージ



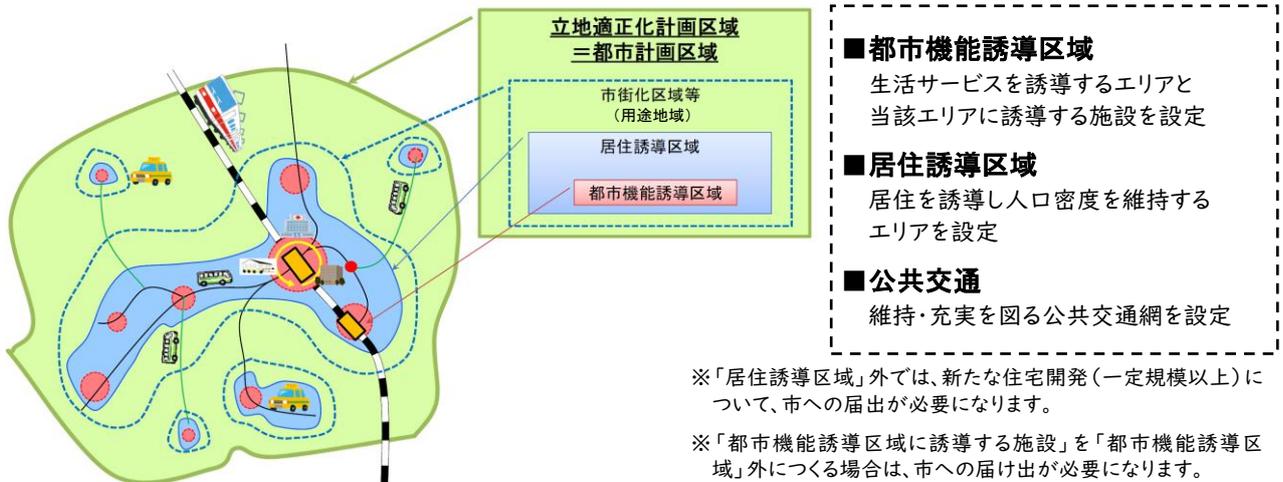
▲将来都市像図

資料：直方市都市計画マスタープラン（平成26年3月）

## 1-4. 立地適正化計画について

### (1) 立地適正化計画とは

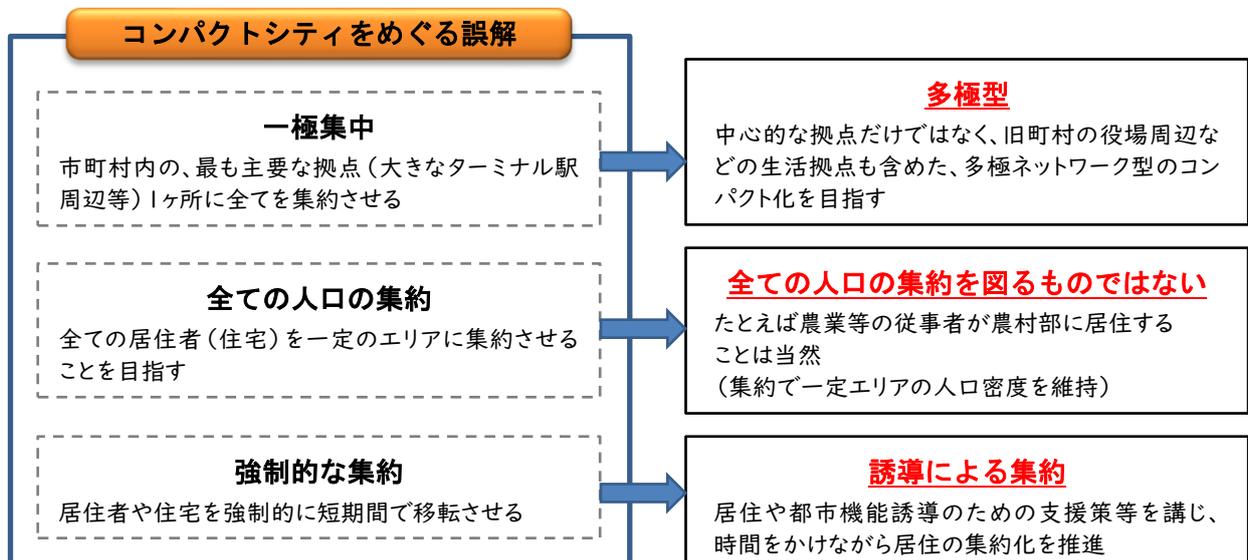
- 立地適正化計画とは、平成26年8月に改正された都市再生特別措置法に基づく都市計画制度のひとつで、都市全体の観点から居住や福祉、医療、商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関して定める包括的なマスタープランです。
- 人口減少や高齢化が進むなか、都市計画区域内に「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を定め、この区域内に居住や都市機能を誘導することで、公共交通と連携した「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを推進するものです。
- 本市は非線引き都市のため、用途地域内を対象区域とします。
- 計画期間は、令和元年度から令和22年度までとします。



▲立地適正化計画のイメージ

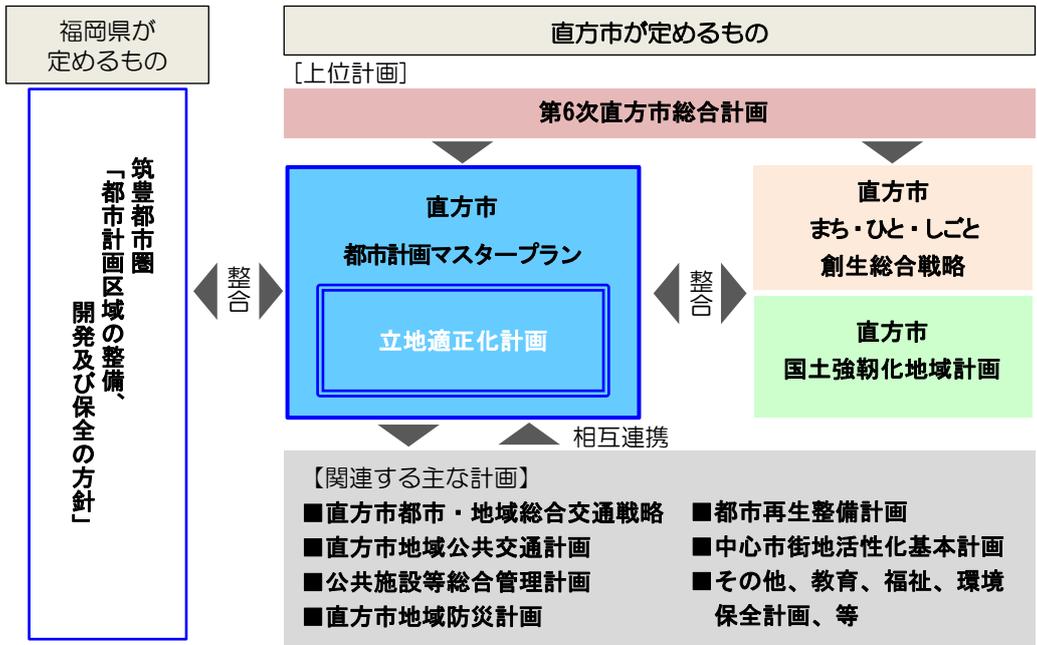
### (2) コンパクトシティとは

- もっとも主要な拠点1ヶ所に全てを集約させるのではなく、中心拠点や副拠点・生活拠点等の多極的なコンパクト化を目指すものです。
- 全ての人口を集約するのではなく、一定エリアでの人口密度の維持を図るものです。
- 強制的な集約ではなく、居住や都市機能誘導のための支援策等を講じ、時間をかけて誘導による集約を行います。



(3) 立地適正化計画の位置づけ

- 直方市立地適正化計画は、直方市都市計画マスタープランによって掲げる集約型都市構造に取り組むための実効的な計画です。
- 直方市立地適正化計画は、市の上位計画である「第6次直方市総合計画」等に即し、県が定める「筑豊都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や関連する各種の構想や計画との整合を図り策定します。

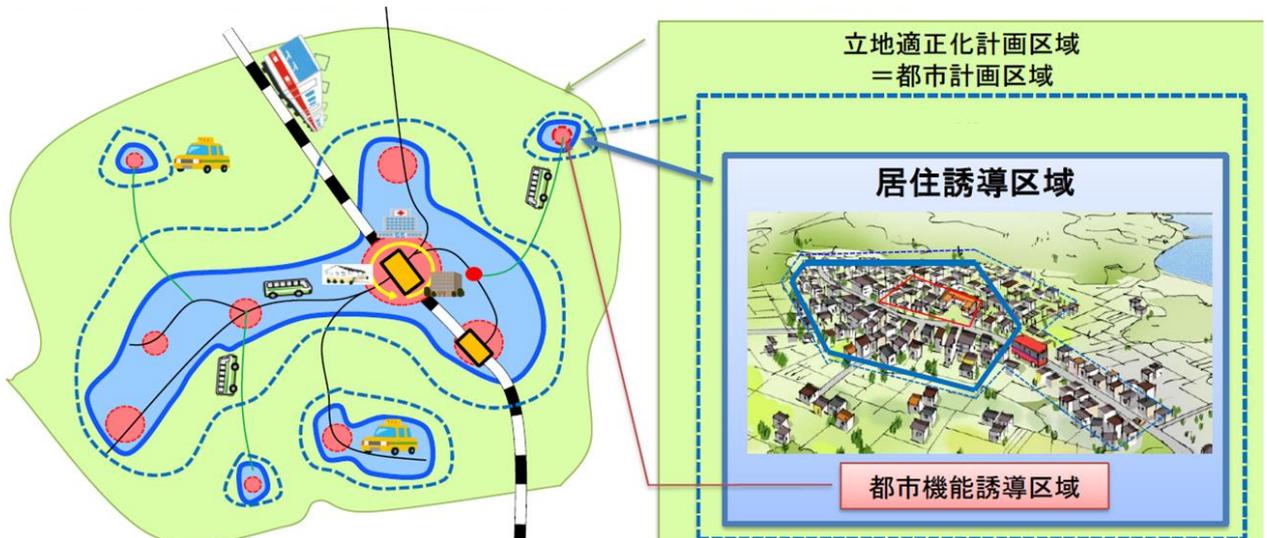


▲立地適正化計画の位置づけ

(4) 居住誘導区域（区域設定）とは

居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点および生活拠点ならびにその周辺区域
- 都市の中心拠点および生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点および生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

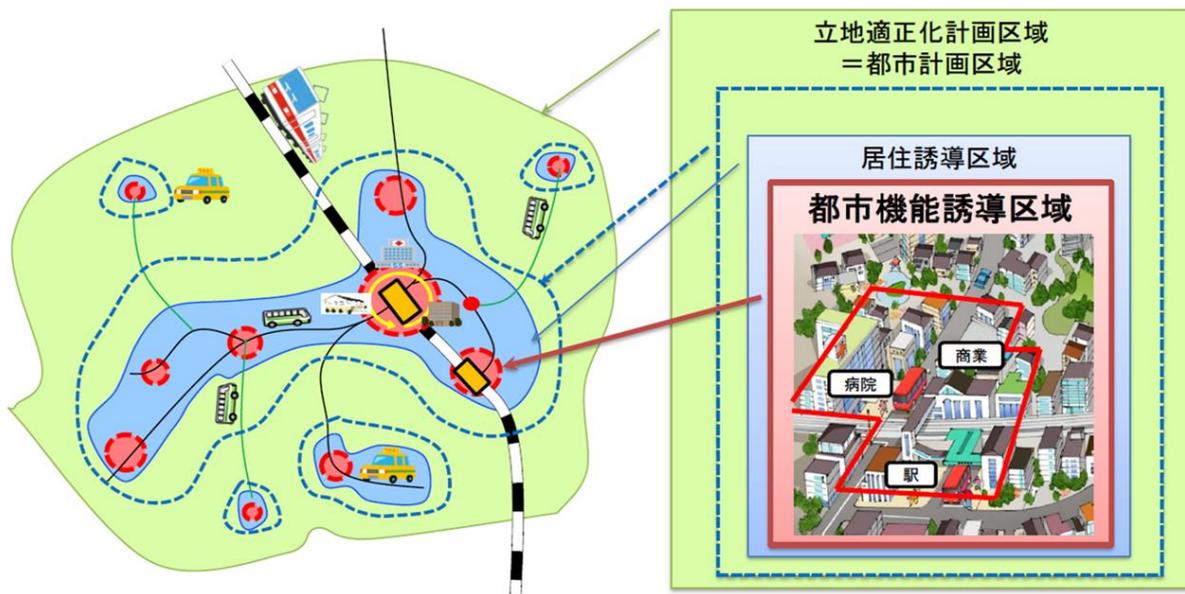


▲居住誘導区域のイメージ

(5) 都市機能誘導区域（区域設定）とは

**都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域**

- 鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
- 都市の拠点となるべき区域



▲都市機能誘導区域のイメージ

(6) 都市機能誘導区域（誘導施設）とは

**誘導施設として定めることが想定される施設**

- 高齢化の中で必要性の高まる…病院・診療所、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター 等
- 子育て世代にとっての重要な要素となる…幼稚園や保育所、小学校 等
- 集客力がありまちの賑わいを生み出す…図書館、博物館、スーパーマーケット 等
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

**区域の範囲**

- 区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間  
が容易に移動できる範囲で定めることが考えられます。

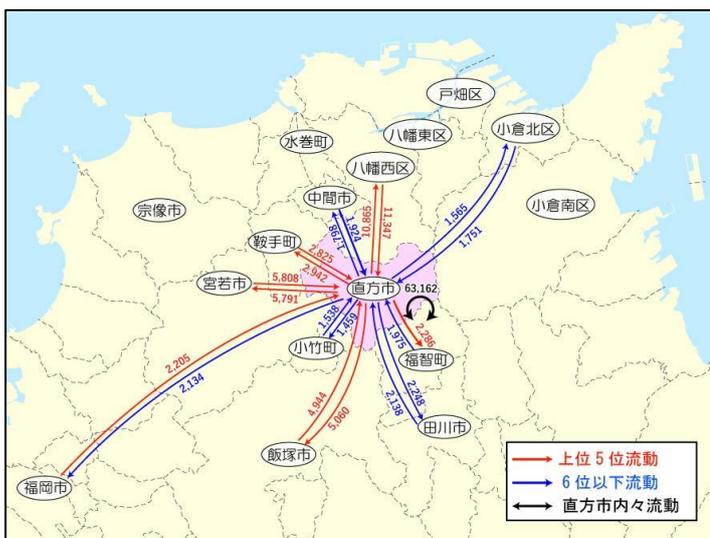


# 第2章 直方市の特性

## 2-1. 都市構造

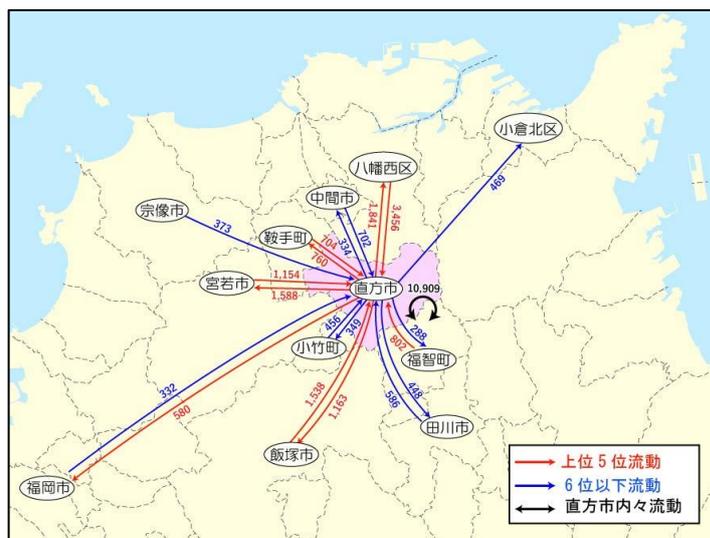
### 2-1-1. 周辺都市との繋がり

- 本市における人の流動は、隣接する周辺都市の北九州市八幡西区や宮若市、飯塚市、鞍手町、福智町等との流動が多く見られ、日常生活圏を形成しています。
- 広域的な人の流動は、北九州市（小倉北区・八幡東区）や福岡市、田川市、宗像市等との繋がりが多く見られます。
- 本市は、福岡県二次保健医療圏として、宮若市・鞍手町・小竹町とともに「直方・鞍手保健医療圏」を形成しています。



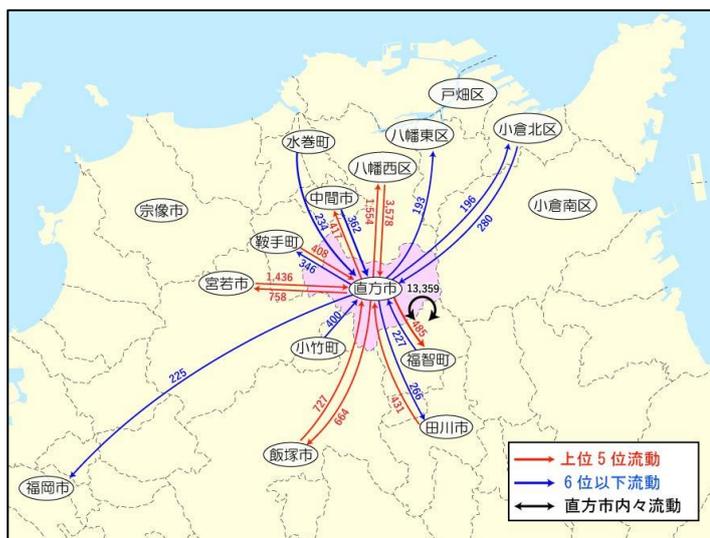
資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

▲全目的における周辺都市との人の動き



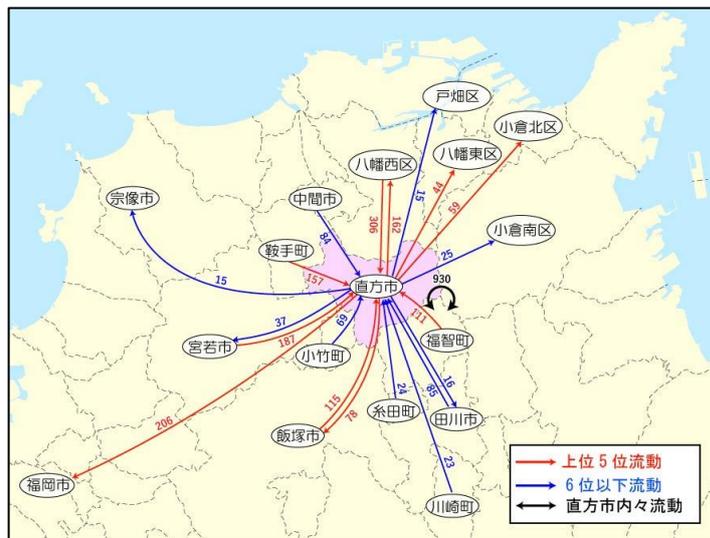
資料：令和2年国勢調査

▲通勤における周辺都市との人の動き



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

▲私用（買い物・通院等）における周辺都市との人の動き



資料：令和2年国勢調査

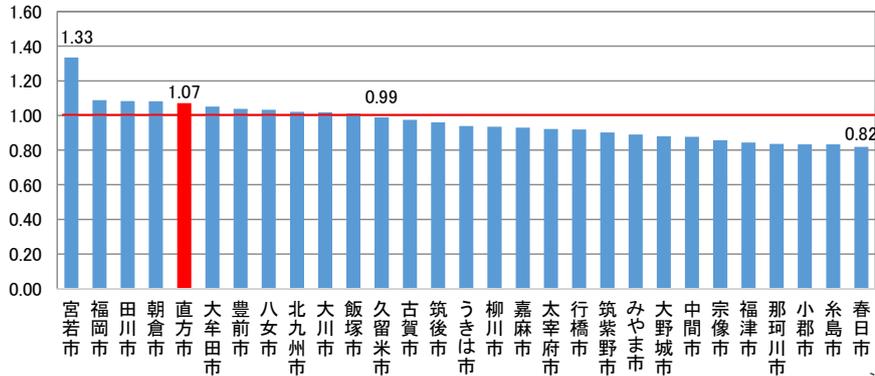
▲通学における周辺都市との人の動き

※上記の各人の動きは、北九州市のみ区別、その他は市町村単位で集計  
 ※なお、直方市を起点とした発・着別上位10位までを記載

○昼夜間人口比は福岡県内の29市のうち5番目に高く、「定住自立圏構想」を定めるにあたっての中心地の要件(人口5万人以上・昼夜間人口比率1以上)にも適合しています。

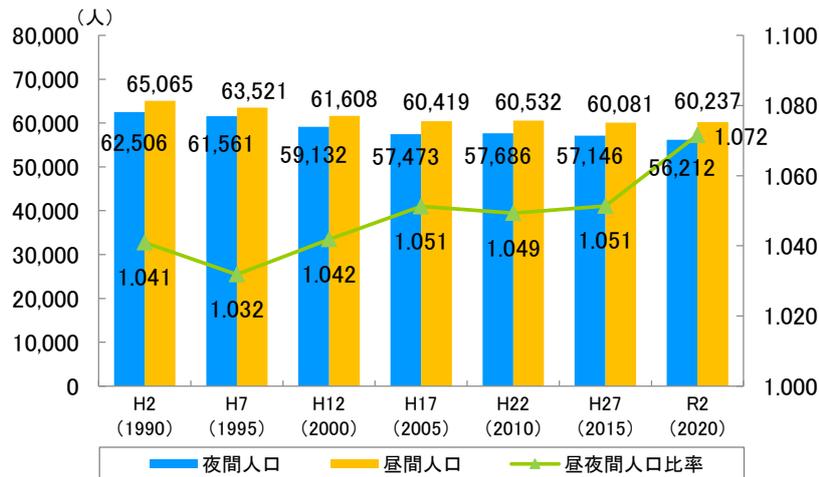
○人口推移について、以前の夜間人口・昼間人口は減少傾向、従業・通学による流出・流入人口は増加傾向にあったが、近年はいずれもほぼ横ばいで推移しています。

○周辺市町村との人の流動がみられる中、通勤・通学による流入人口が流出人口を上回っていることから、本市に集まる人の動きが多いことが伺えます。



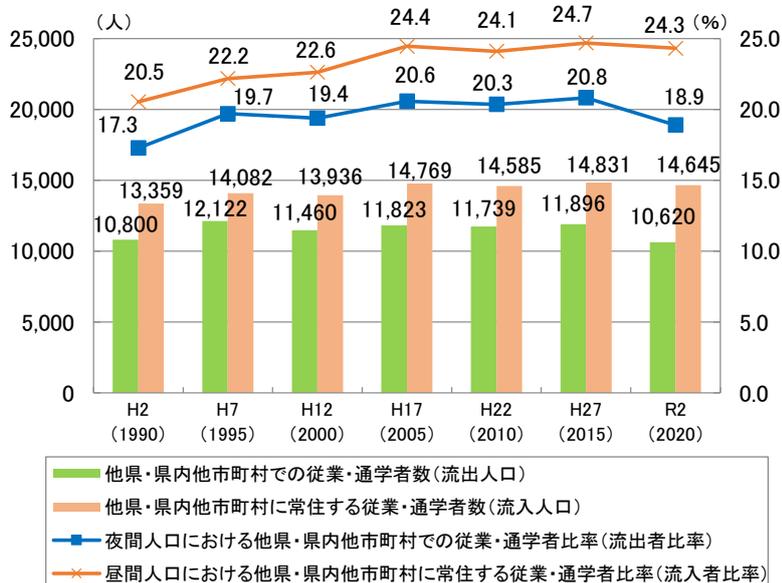
資料:令和2年国勢調査

▲昼夜間人口比ランク (福岡県内の29市を対象)



資料:国勢調査

▲昼夜間人口の推移



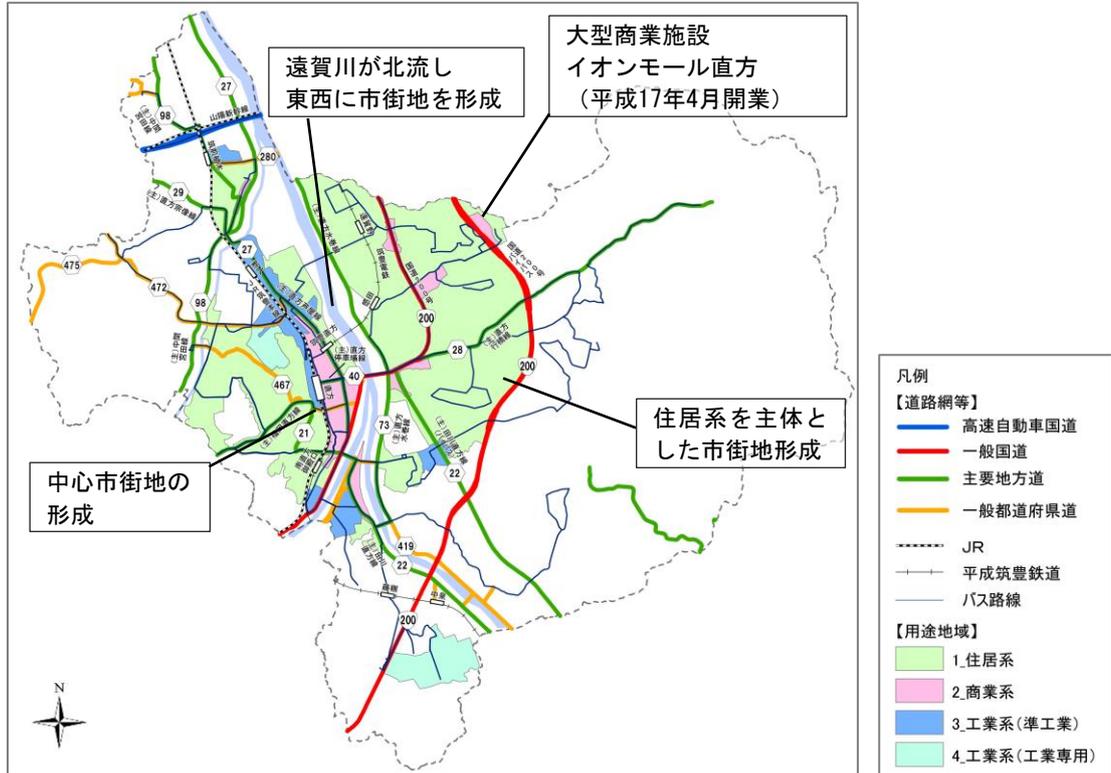
資料:国勢調査

▲直方市の従業・通学者の推移

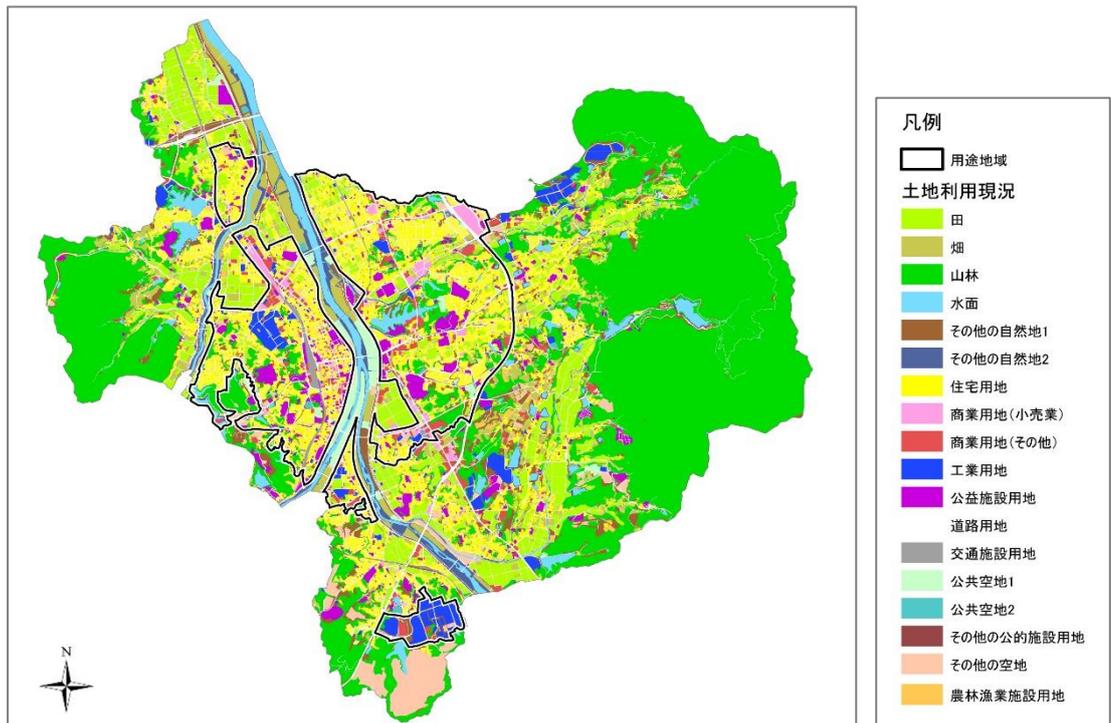
## 2-1-2. 都市構造

### (1) 市街地の形成

- 市中央部に遠賀川が北流し、東西に市街地を形成しています。
- 遠賀川の西側に直方駅や行政機関等を有する中心市街地を形成するとともに、東側に住居系を主体とした市街地を形成し、北東端の国道200号バイパス沿いに大型商業施設(イオンモール直方(平成17年4月開業))を有します。



▲道路等の状況

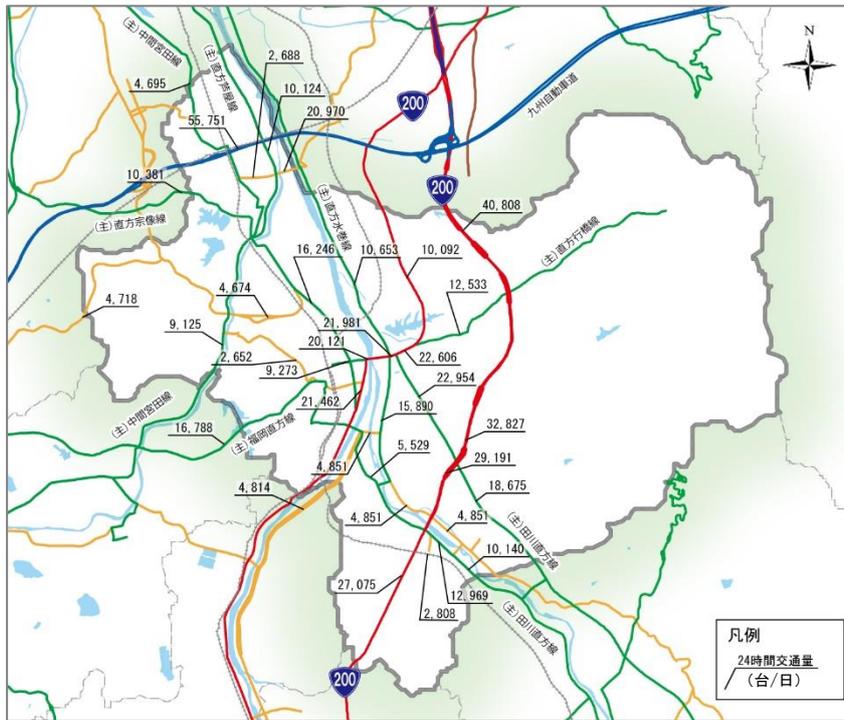


▲土地利用の状況

資料:令和元年度 都市計画基礎調査データ

(2) 交通状況

- 本市の1日あたりの交通量は、国道200号直方バイパスが2.7~4.1万台、国道200号現道が1.0~2.1万台、主要地方道田川直方線が1.9~2.3万台、主要地方道福岡直方線が1.7万台、主要地方道直方水巻線が1.1万台であり、周辺市町村と連絡する道路において交通量が多い状況です。
- 上位計画である直方市都市計画マスタープラン(平成26年3月)においては、遠賀川西側の直方駅周辺地区と東側市街地の連携を高める環状道路網を方針づけ、また直方駅周辺地区を中心に周辺市町村と接続する放射的道路網を方針づけています。



資料: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

▲現況道路網と交通量



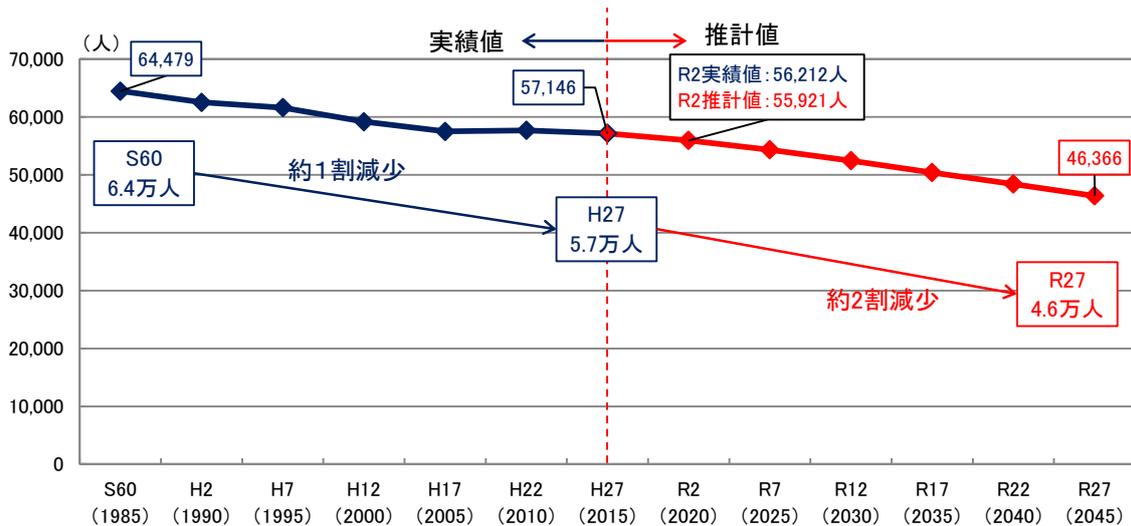
資料: 直方市都市計画マスタープラン(平成26年3月)

▲「直方市都市計画マスタープラン」における交通施設の方針図

## 2-2. 人口

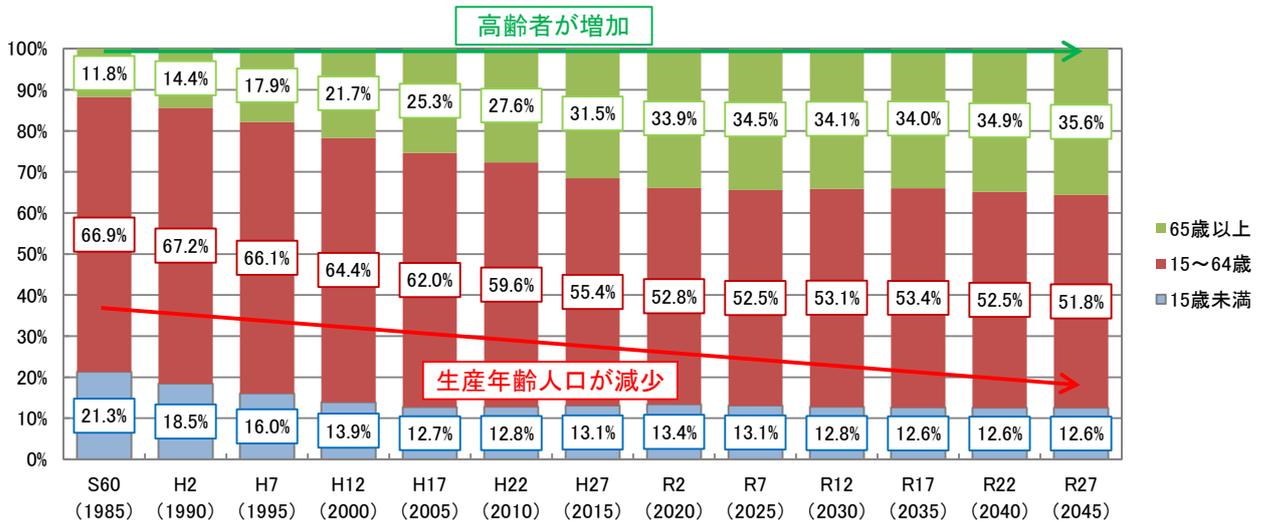
### 2-2-1. 人口の推移

- 本市の人口は、平成27年の約5.7万人から令和27年には約4.6万人となり、約2割減少すると予測されています。
- 特に、高齢化率（65歳以上人口比率）は、約32%（平成27年）から約36%（令和27年）に増加し、一方、生産年齢人口割合（15歳から64歳人口比率）は、約55%から約52%に減少すると予測されています。



資料：直方市人口ビジョン（令和2年2月）、国勢調査（令和2年）

#### ▲直方市の人口の推移

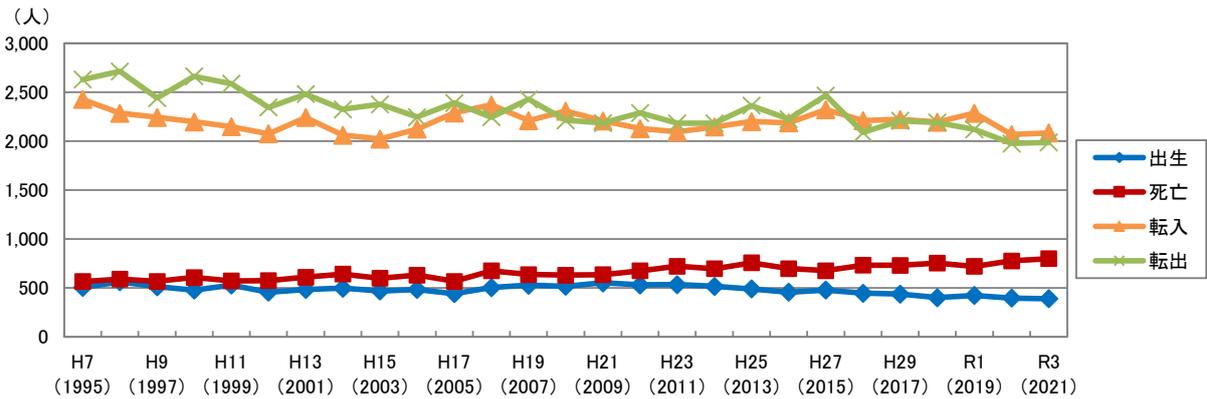


資料：直方市人口ビジョン（令和2年2月）

#### ▲直方市の年齢3区分別人口割合の推移

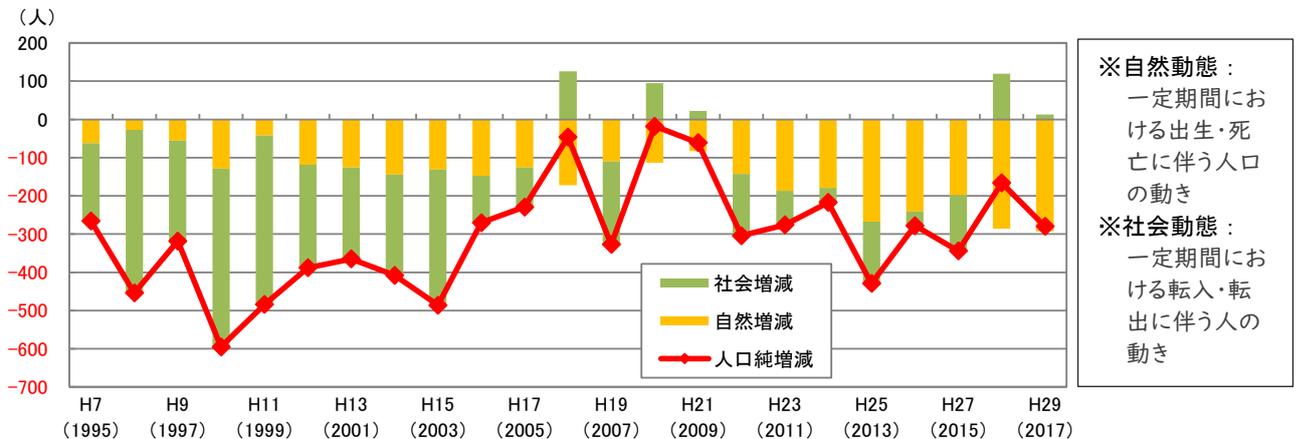
## 2-2-2. 人口の自然・社会動態

- 人口の自然増減は、平成10年以降、高齢化の進行に伴い死亡数が出生数を上回っています。そのため、自然減による人口の減少幅は年々大きくなる傾向にあります。
- 人口の社会増減は、平成10年に転出超過の最大値を示したのち、平成18年以降では社会増となっている年次も数年見られます。
- 直方市における合計特殊出生率は、平成14年から増加を示していましたが、平成25年以降は減少に転じています。一方、福岡県の値は平成19年から増加傾向にあります。



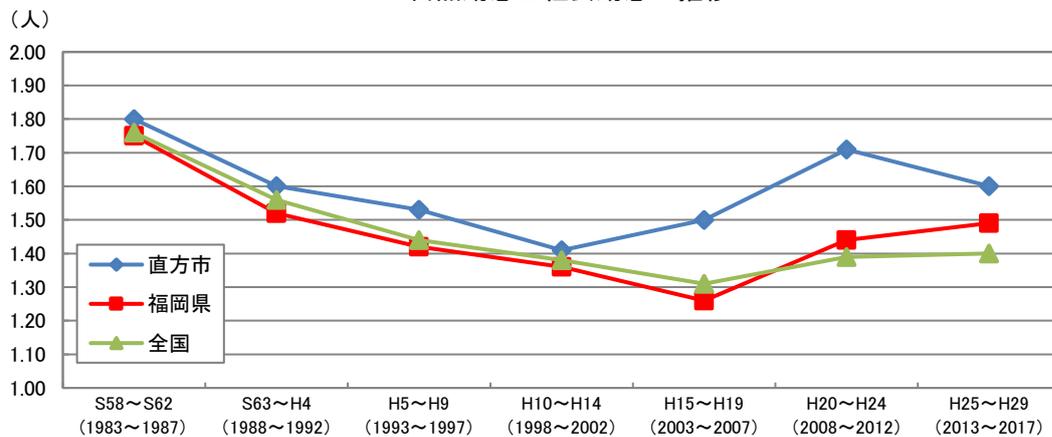
資料:直方市統計データ

### ▲出生・死亡数、転入・転出数の推移



資料:直方市人口ビジョン(令和2年2月)

### ▲自然動態と社会動態の推移

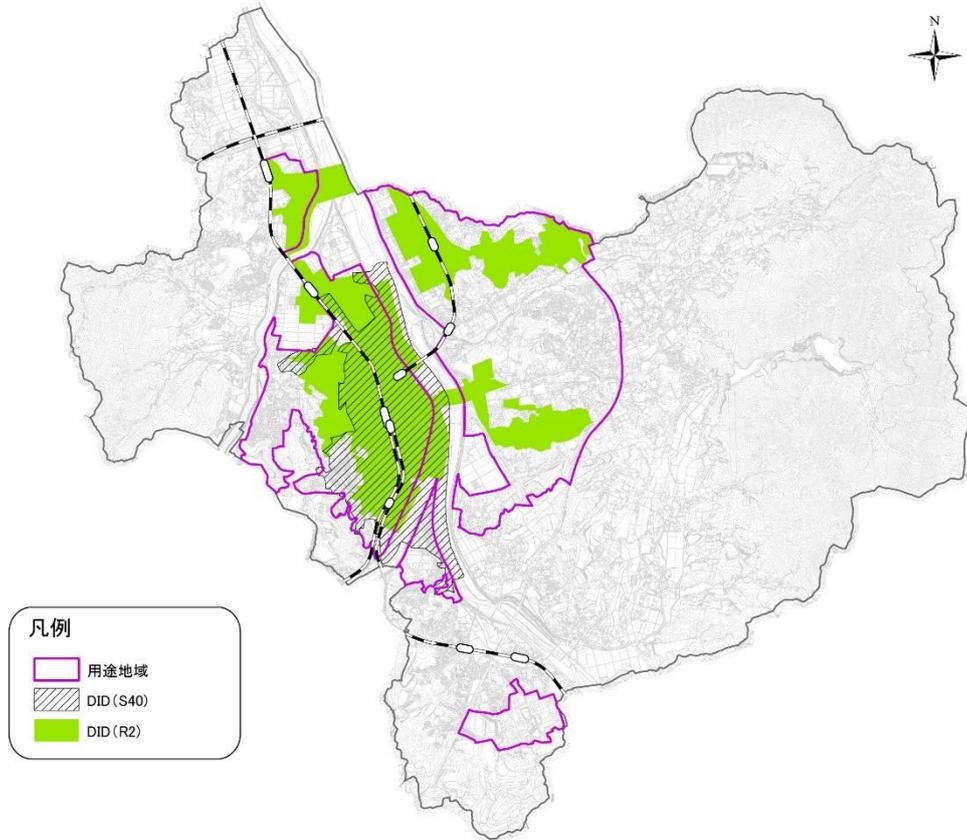


資料:直方市人口ビジョン(令和2年2月)

### ▲合計特殊出生率の推移

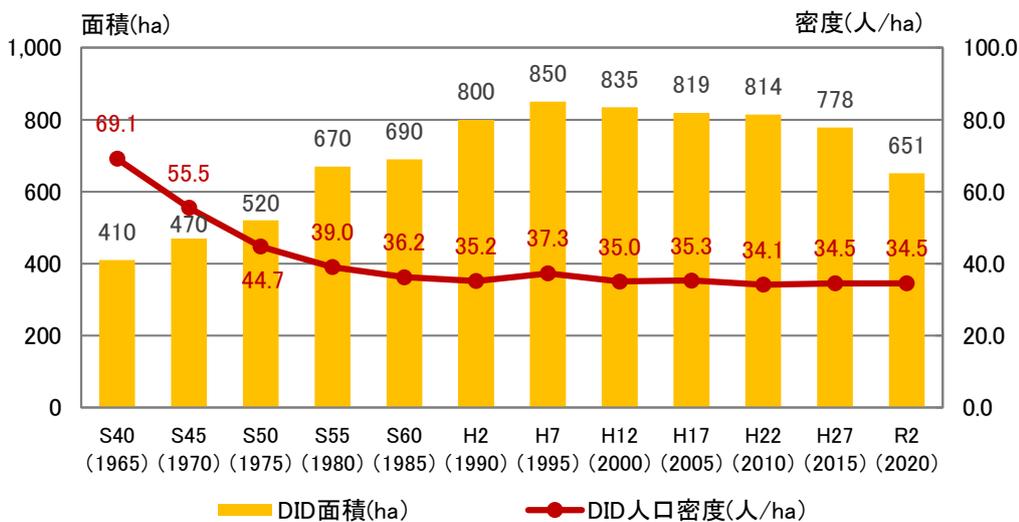
### 2-2-3. DIDの面積・人口

ODID(人口集中地区)において、DID面積は昭和40年から平成27年までに約2倍に増加しているものの、平成7年以降は減少傾向にあり、DID人口密度は横ばいで推移しています。



資料:国土交通省「国土数値情報(DID;人口集中地区)」

#### ▲DID(人口集中地区)の変遷



※DID(人口集中地区): 人口密度が40人/ha以上の基本単位区等が隣接し、それらの隣接した人口が5,000人以上を有する地域をいう。なお、人口集中地区は『都市的地域』を表す観点から、学校・神社・仏閣等の公共及び社会福祉施設のある地区及び隣接する地区では、それらの面積を含む等の措置がなされるため、DID人口密度が40人/haを下回る場合もある。

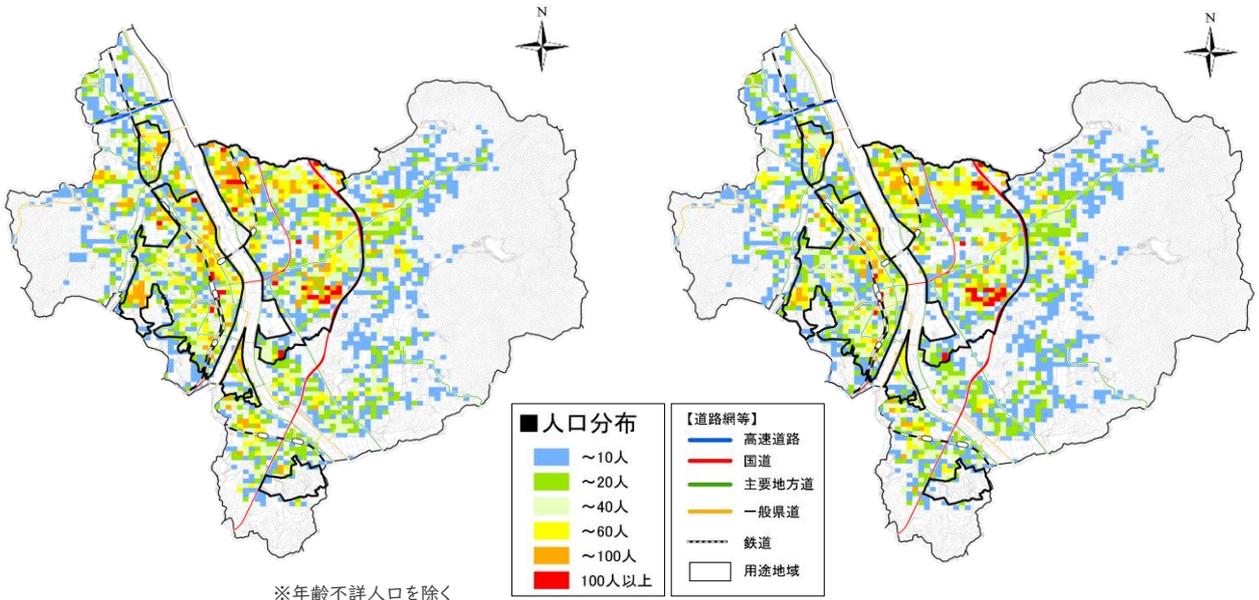
資料:国勢調査

#### ▲直方市におけるDID(人口集中地区)の面積・人口密度の推移

2-2-4. 将来人口等

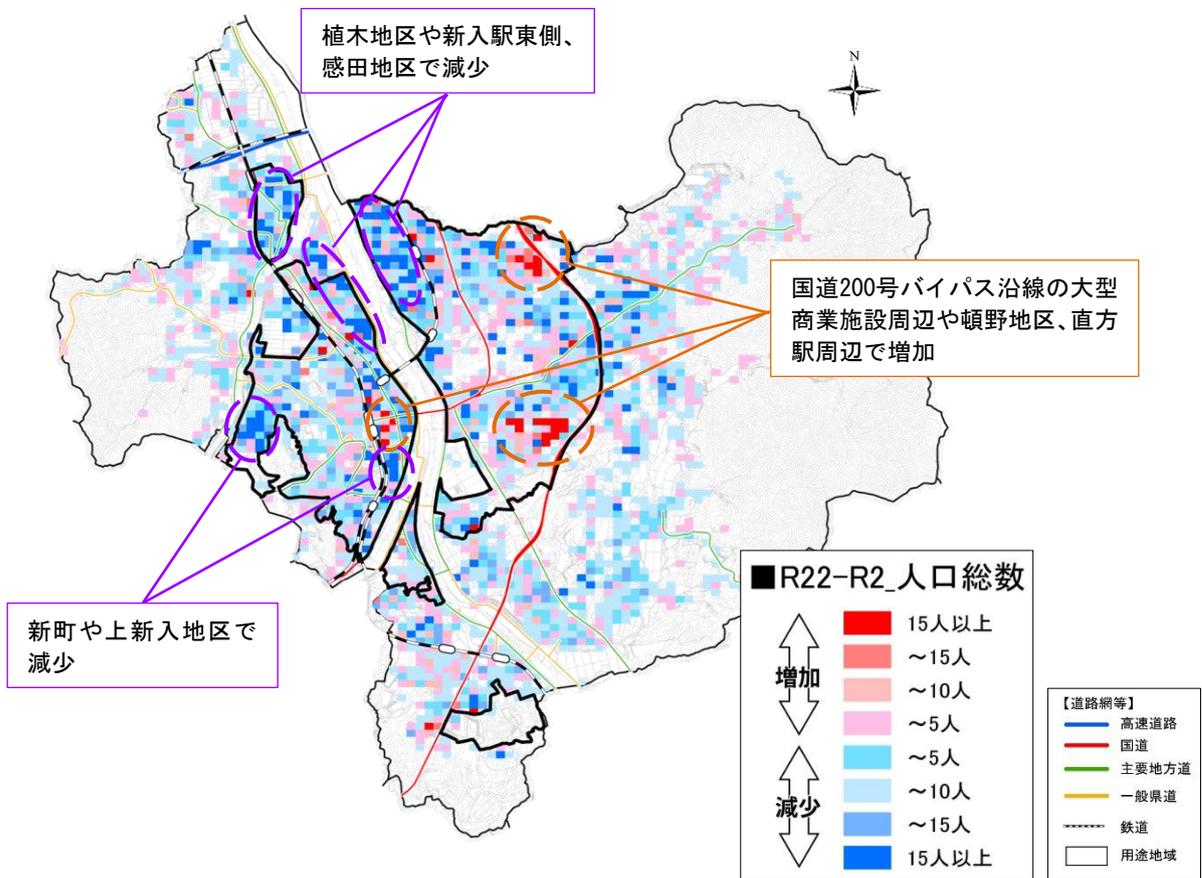
(1) 人口分布 (令和2年・令和22年)

○用途地域内の人口分布は、国道200号バイパス沿線の大型商業施設周辺や頓野地区、直方駅周辺で増加していますが、新町や上新入地区、植木地区、感田地区などで減少しています。



▲現況 (令和2年) 人口分布

▲将来 (令和22年) 人口分布



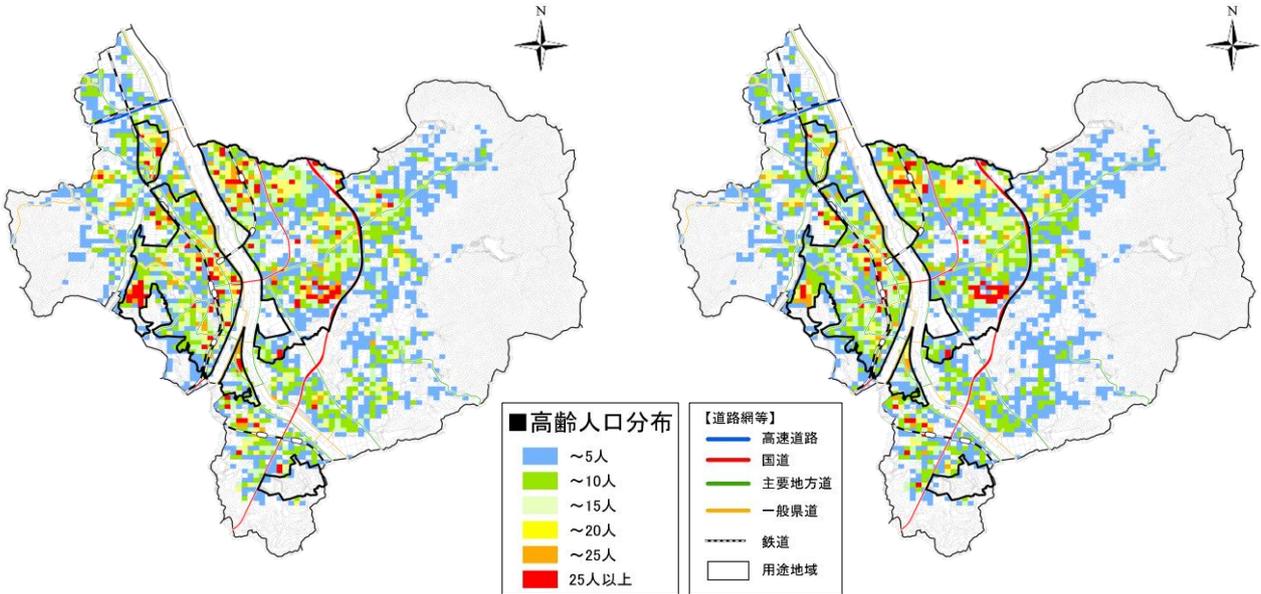
▲人口分布の増減 (令和2年→令和22年)

資料: 令和2年: 国勢調査

令和22年: 国立社会保障・人口問題研究所 (平成30年3月推計)

(2) 高齢者人口分布 (令和2年・令和22年)

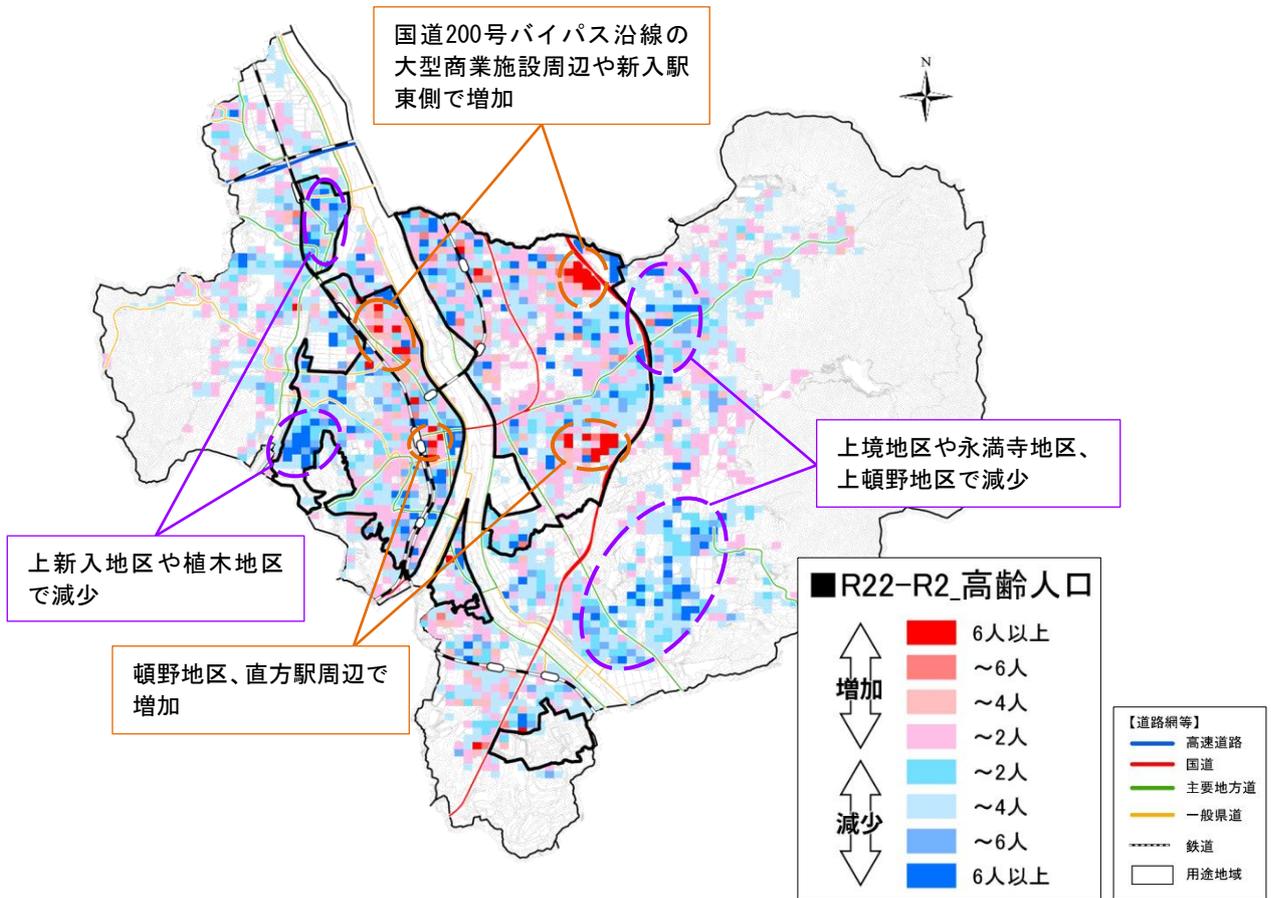
- 用途地域内の高齢者人口分布は、国道200号バイパス沿線の大型商業施設周辺や新入駅東側、頓野地区、直方駅周辺で増加しており、上新入地区や植木地区では減少しています。
- 用途地域外においては、上境地区や永満寺地区、上頓野地区で減少しています。



※年齢不詳人口を除く

▲現況 (令和2年) 高齢者人口分布

▲将来 (令和22年) 高齢者人口分布



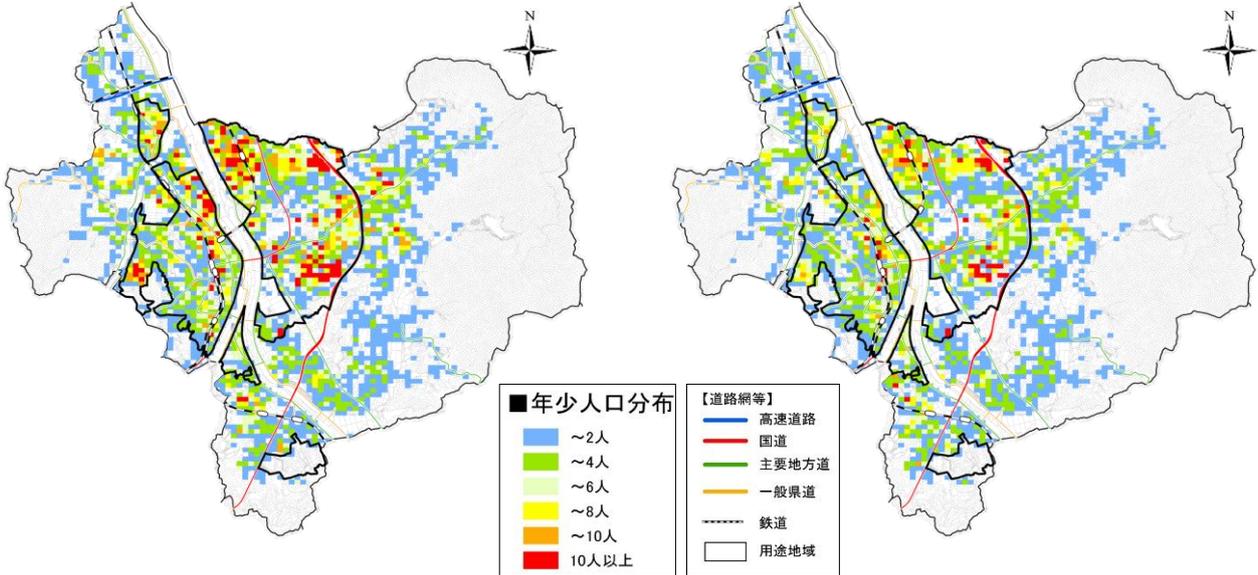
▲高齢者人口分布の増減 (令和2年→令和22年)

資料: 令和2年: 国勢調査

令和22年: 国立社会保障・人口問題研究所 (平成30年3月推計)

(3) 年少人口分布（令和2年・令和22年）

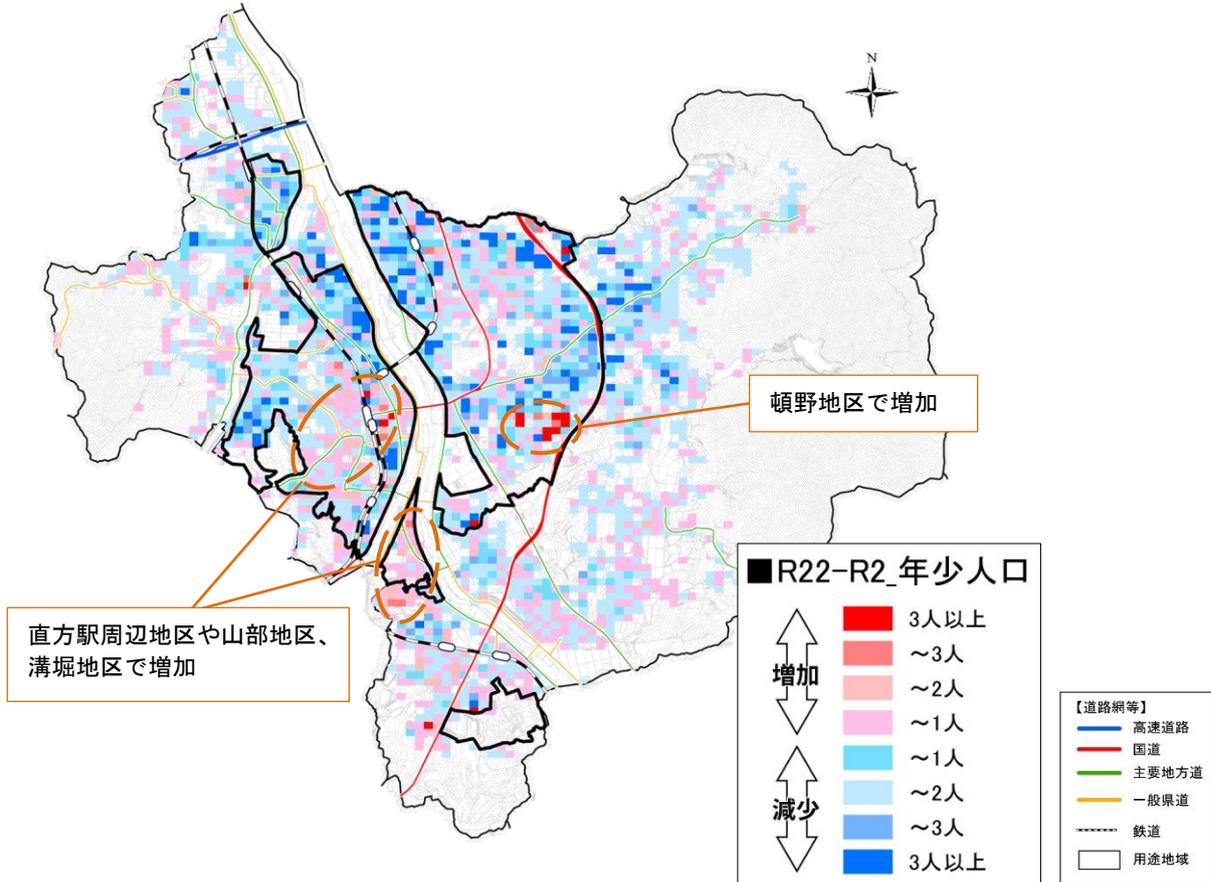
- 用途地域内外に関わらず、年少人口分布は全体的に減少しています。
- そのような状況において、年少人口が増加している地区はまばらではあるものの、直方駅周辺地区（中心市街地）、その背後地となる山部地区の住宅地や溝堀地区、頓野地区の集落地等では比較的増加しています。



※年齢不詳人口を除く

▲現況（令和2年）年少人口分布

▲将来（令和22年）年少人口分布



▲年少人口分布の増減（令和2年→令和22年）

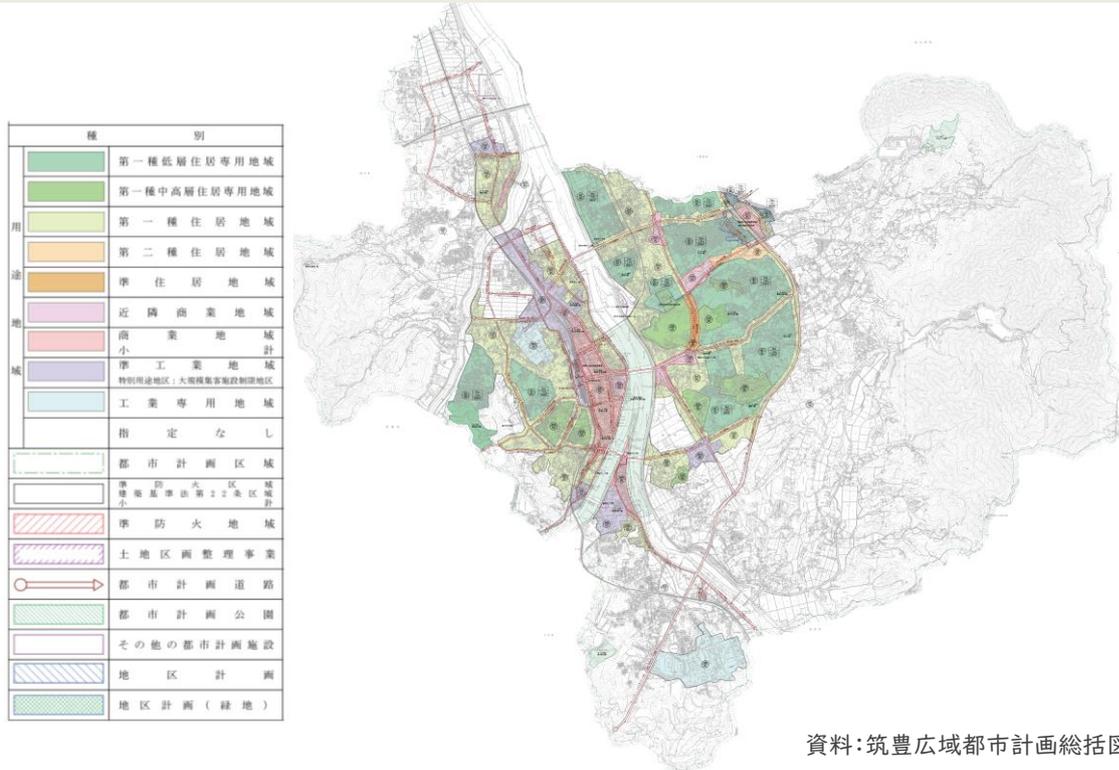
資料：令和2年：国勢調査

令和22年：国立社会保障・人口問題研究所（平成30年3月推計）

## 2-3. 土地利用

### 2-3-1. 用途地域の状況

- 用途地域の面積は1,411haで、都市計画区域の22.8%を占めています。
- 用途地域の内訳は、住居系77.3%、商業系8.3%、工業系14.5%で構成しています。
- 商業系用途地域は、直方駅東側周辺地区及び感田東地区（イオンモール直方）、国道200号沿道等で指定しています。



資料:筑豊広域都市計画総括図(直方市)

#### ▲用途地域等指定状況

#### ▼用途地域等の面積

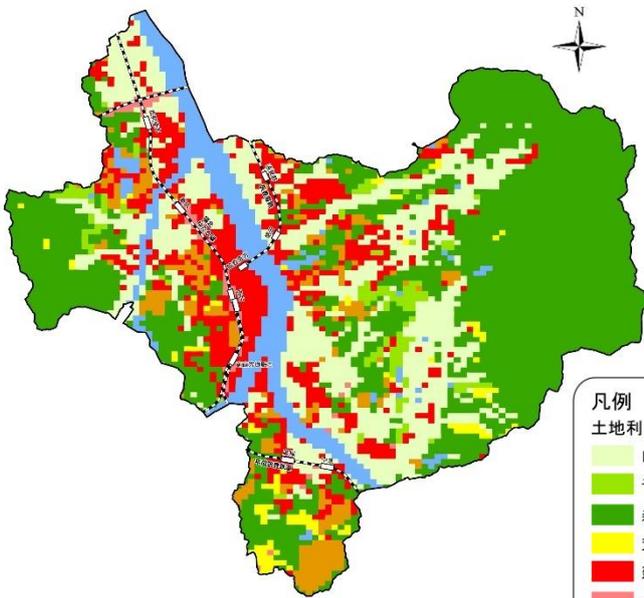
	直方市		
	面積 (ha)	都市計画区域に占める割合 (%)	用途地域に占める割合 (%)
都市計画区域	6,176	100.0%	-
用途地域(合計)	1,411	22.8%	100.0%
住居系地域(小計)	1,090	17.6%	77.3%
第一種低層住居専用地域	456	7.4%	32.3%
第一種中高層住居専用地域	114	1.8%	8.1%
第一種住居地域	494	8.0%	35.0%
第二種住居地域	15	0.2%	1.1%
準住居地域	11	0.2%	0.0%
商業地域(小計)	117	1.9%	8.3%
近隣商業地域	53	0.9%	3.8%
商業地域	64	1.0%	4.5%
工業系地域(小計)	204	3.3%	14.5%
準工業地域	121	2.0%	8.6%
工業専用地域	83	1.3%	5.9%

資料:筑豊広域都市計画総括図(直方市)

## 2-3-2. 土地利用の状況

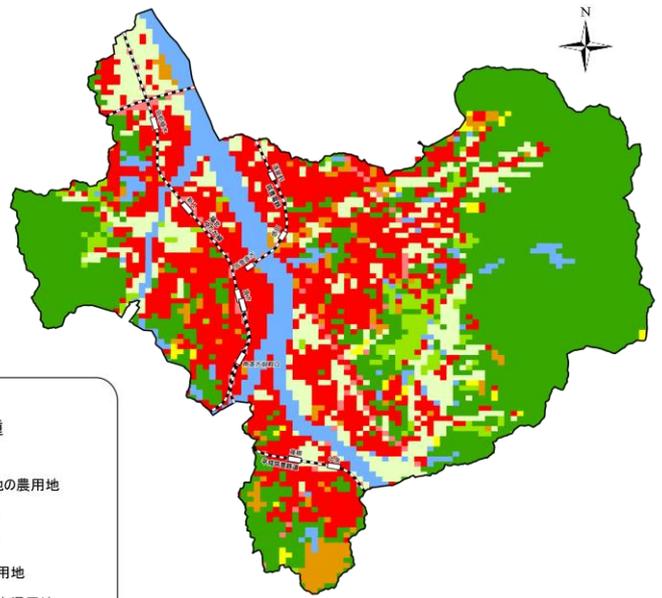
### (1) 市街地の拡大状況

○市街地の外縁部での開発が進行しており、主に農地や森林から土地利用を転換が図られ、都市的土地利用が拡大しています。



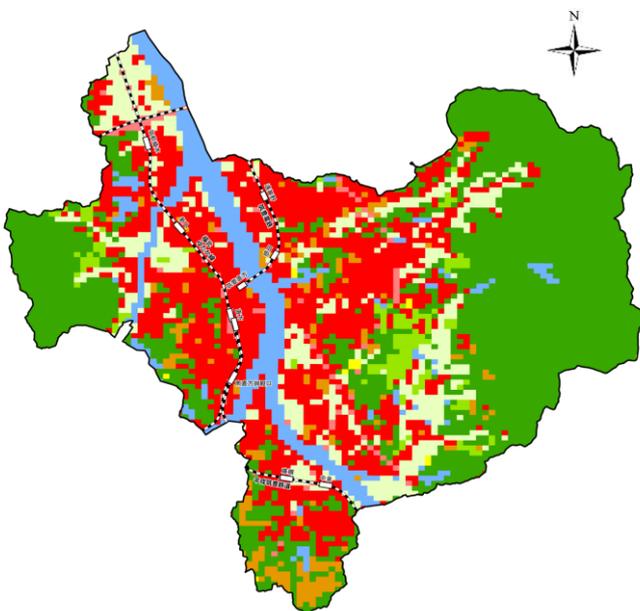
建物用地の面積・率  
昭和51年：約863.57ha (13.4%)

▲土地利用状況（昭和51年）



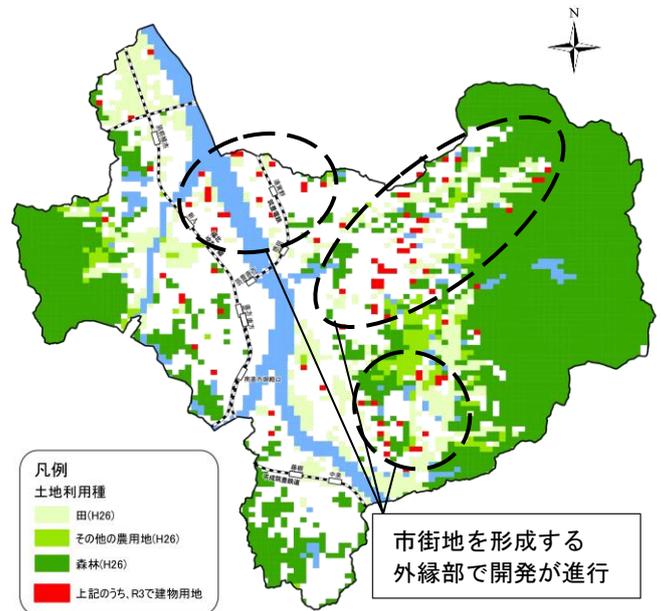
建物用地の面積・率  
平成26年：約1779.95ha (27.6%)

▲土地利用状況（平成26年）



建物用地の面積・率  
令和3年：約1,821.68ha (28.3%)

▲土地利用状況（令和3年）



市街地を形成する  
外縁部で開発が進行

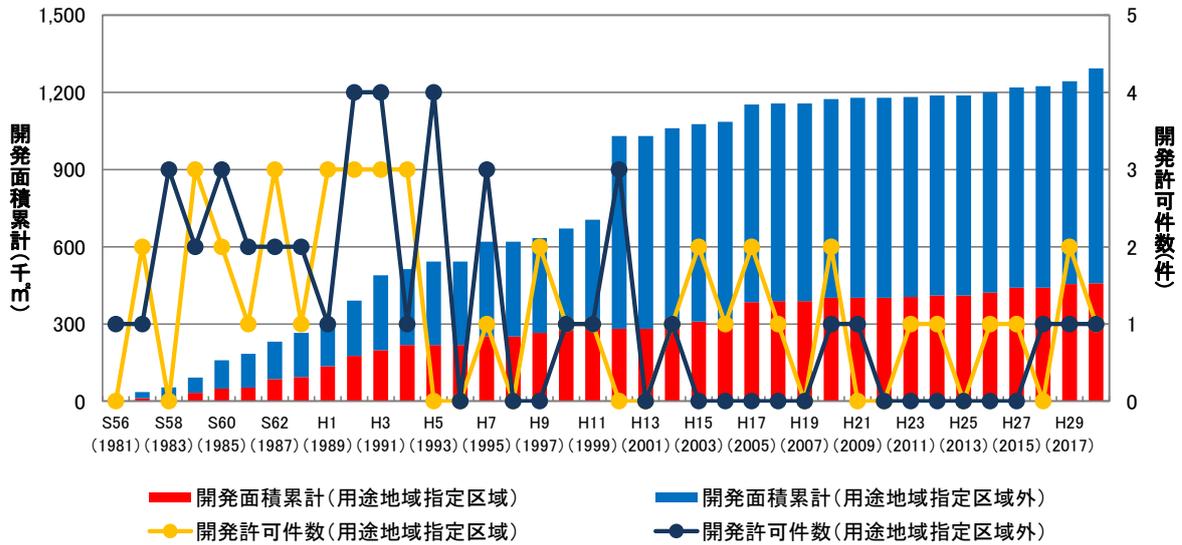
※当図は、平成26年時点での田・農用地・森林をベースに、令和3年時点で建物用地へ転換された箇所を示す。

▲土地利用状況の変化  
(H26：田・農用地・森林⇒R3：建物用地)

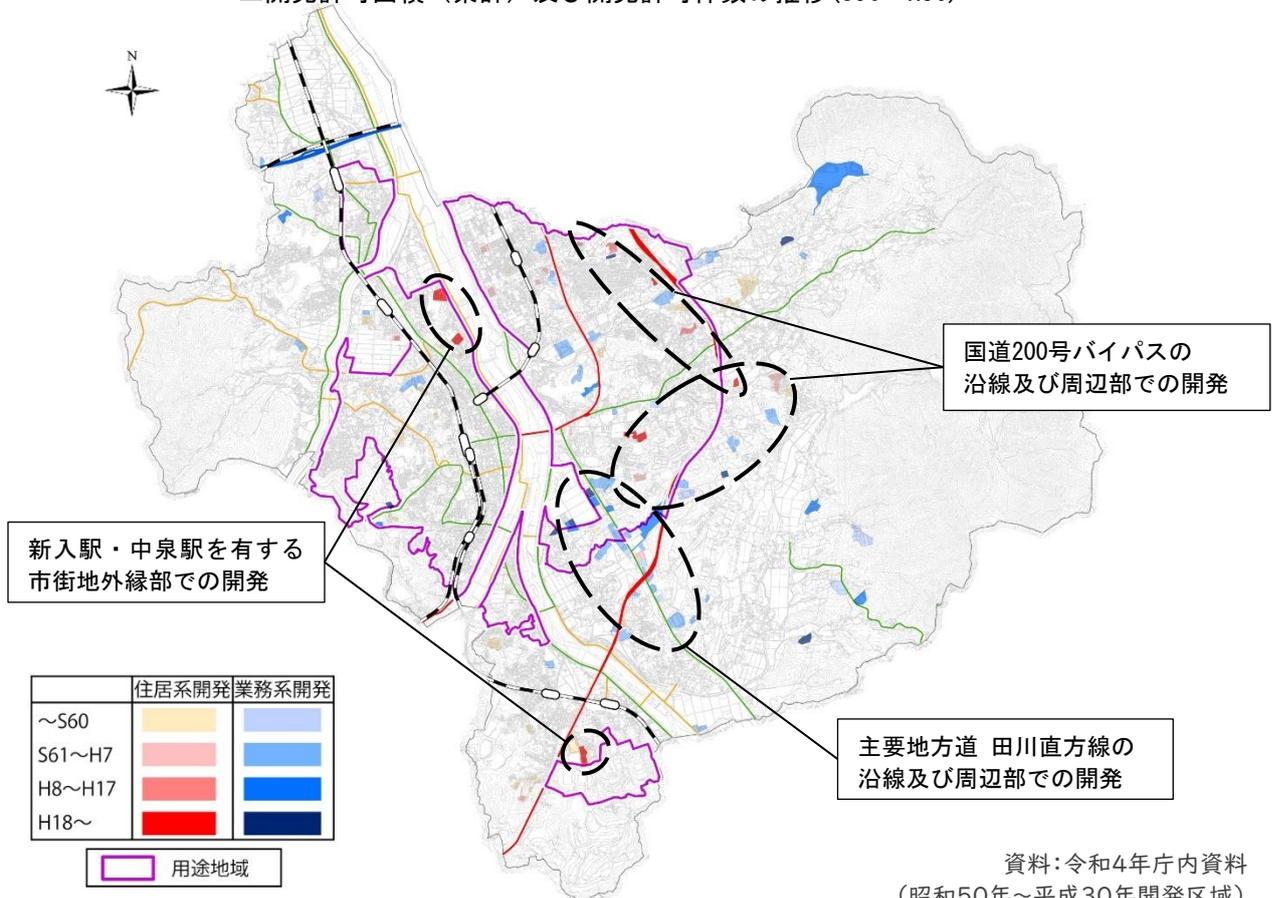
資料：国土交通省「国土数値情報  
(土地利用細分化メッシュデータ)」

(2) 開発の状況

- 開発許可面積は増加傾向にあります。昭和56年～平成13年までの増加傾向に比べ緩やかに推移しています。
- 用途地域区域内・外において、開発行為が行われています。
- 特に、新入駅・中泉駅を有する市街地外縁部、国道200号や主要地方道田川直方線・直方行橋線の沿線及び周辺部での開発行為が多くみられます。



▲開発許可面積（累計）及び開発許可件数の推移(S56～H30)



▲開発許可状況の分布(S56～H30)

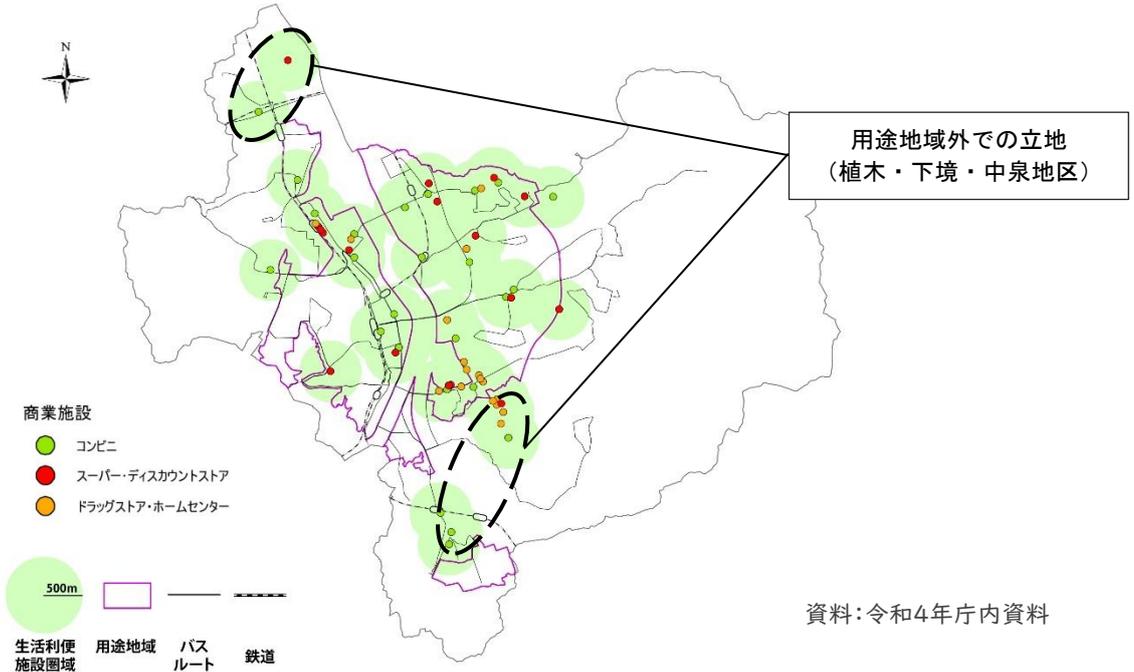
## 2-4. 都市機能

### 2-4-1. 都市機能の集積（身近な生活利便施設の分布）

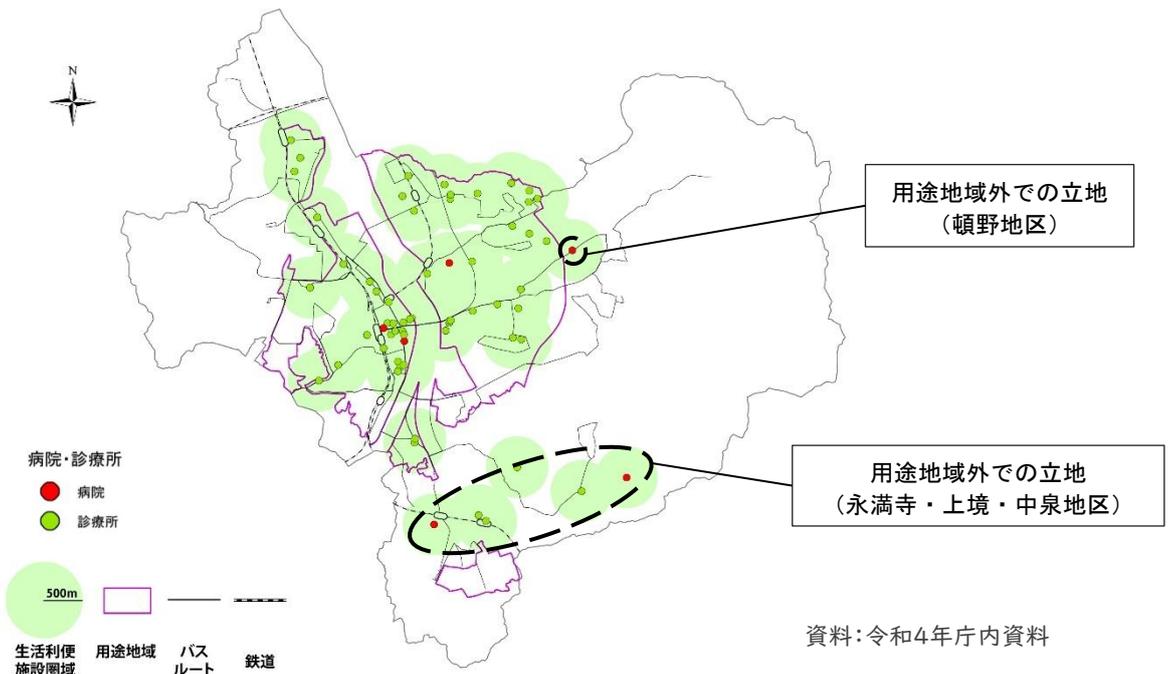
○身近な生活利便施設の分布は、用途地域内での立地が多くみられますが、加えて頓野地区や植木地区、上境地区などの用途地域外においても立地しています。

※半径500mの根拠

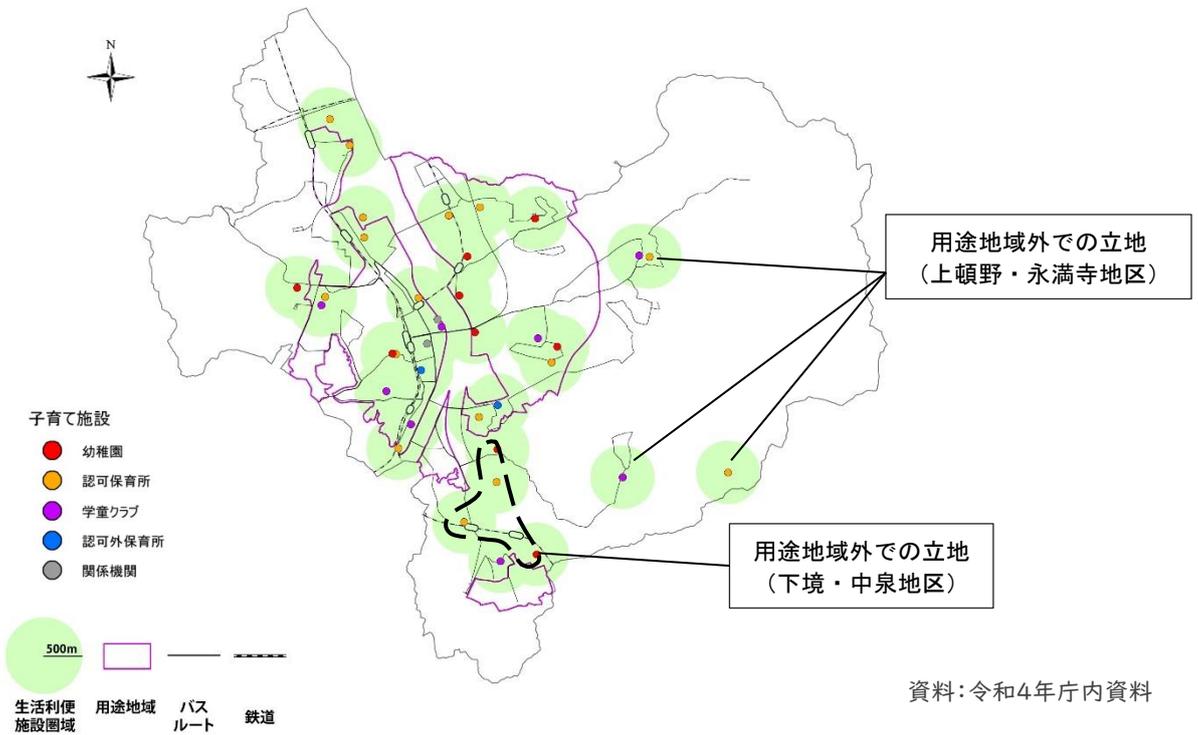
・「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月/国土交通省都市局都市計画課)」より、【i】立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例における「②各評価指標に係る注釈」の『「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用』を活用



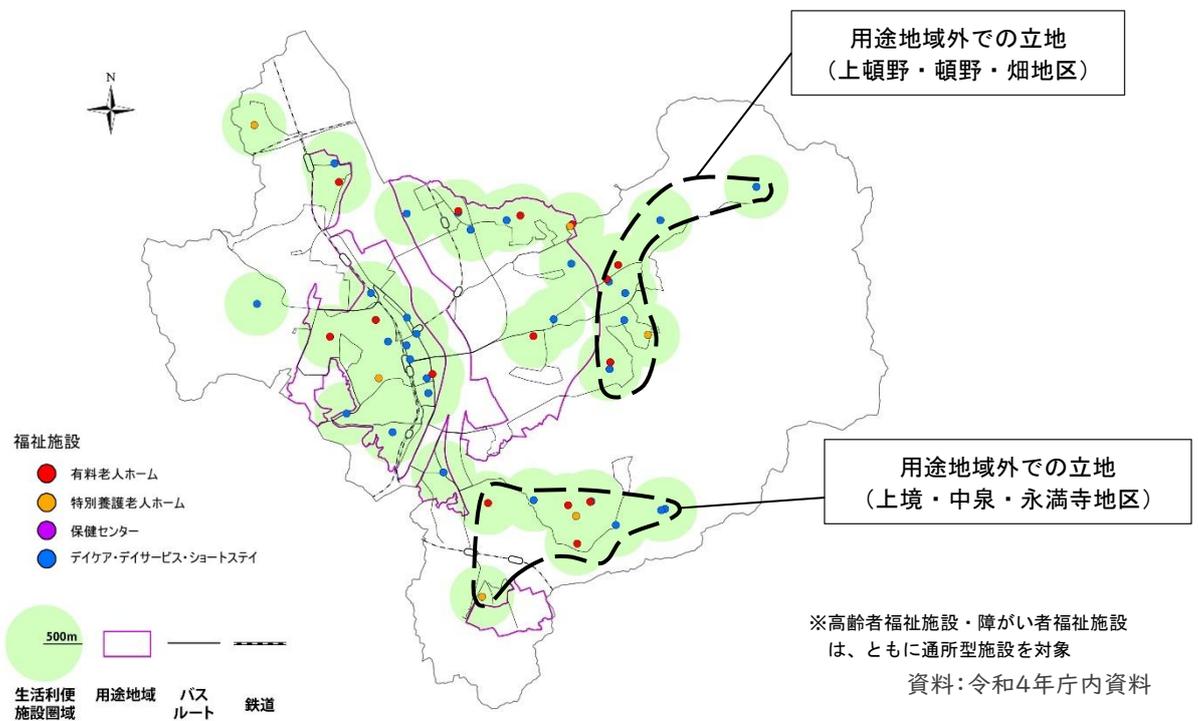
▲商業施設の分布と生活利便施設圏域



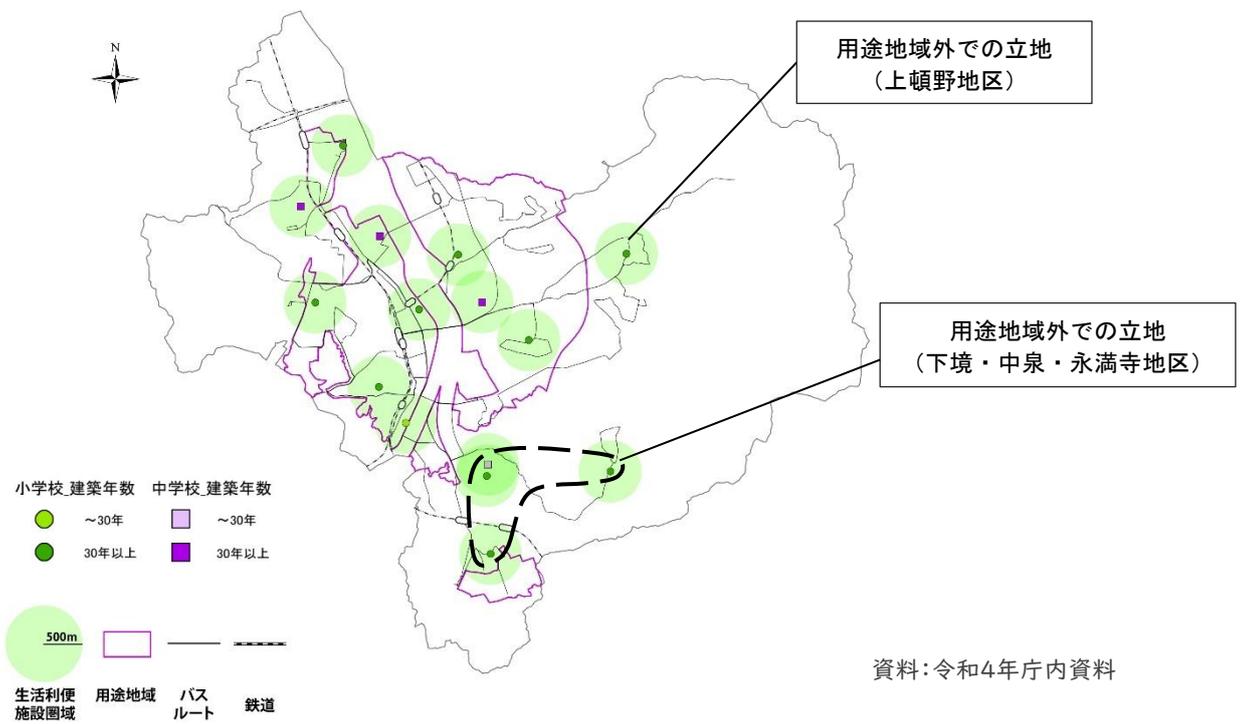
▲医療施設（病院・診療所）の分布と生活利便施設圏域



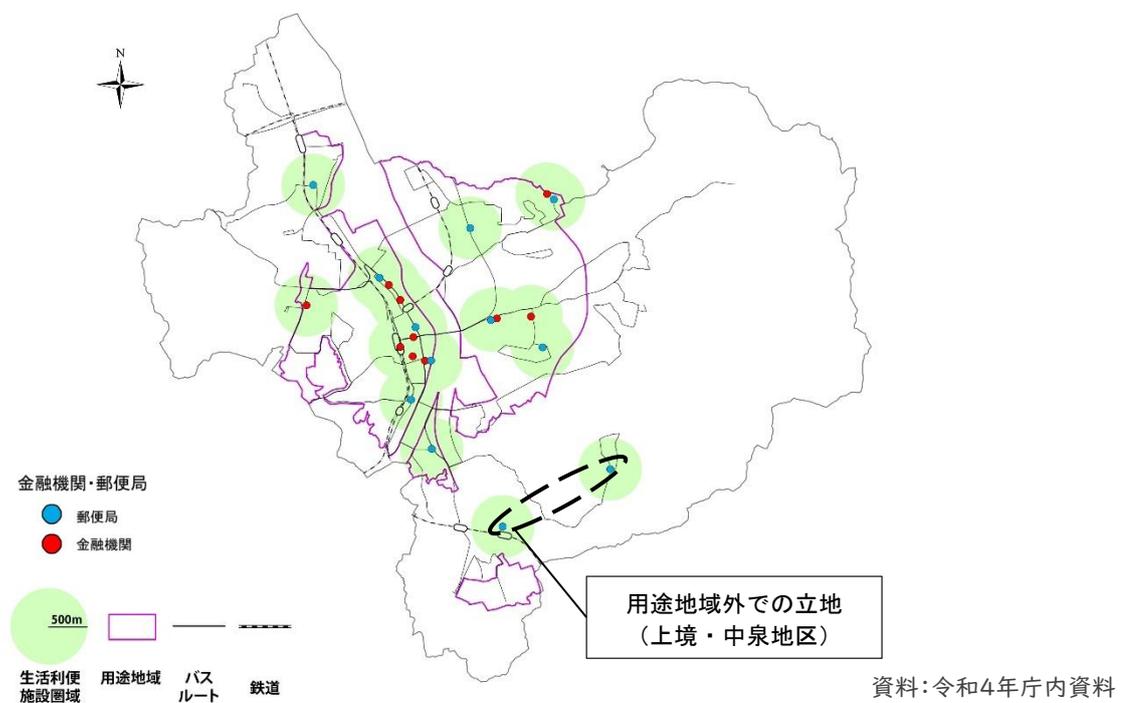
▲子育て支援施設（保育園・幼稚園）の分布と生活利便施設圏域



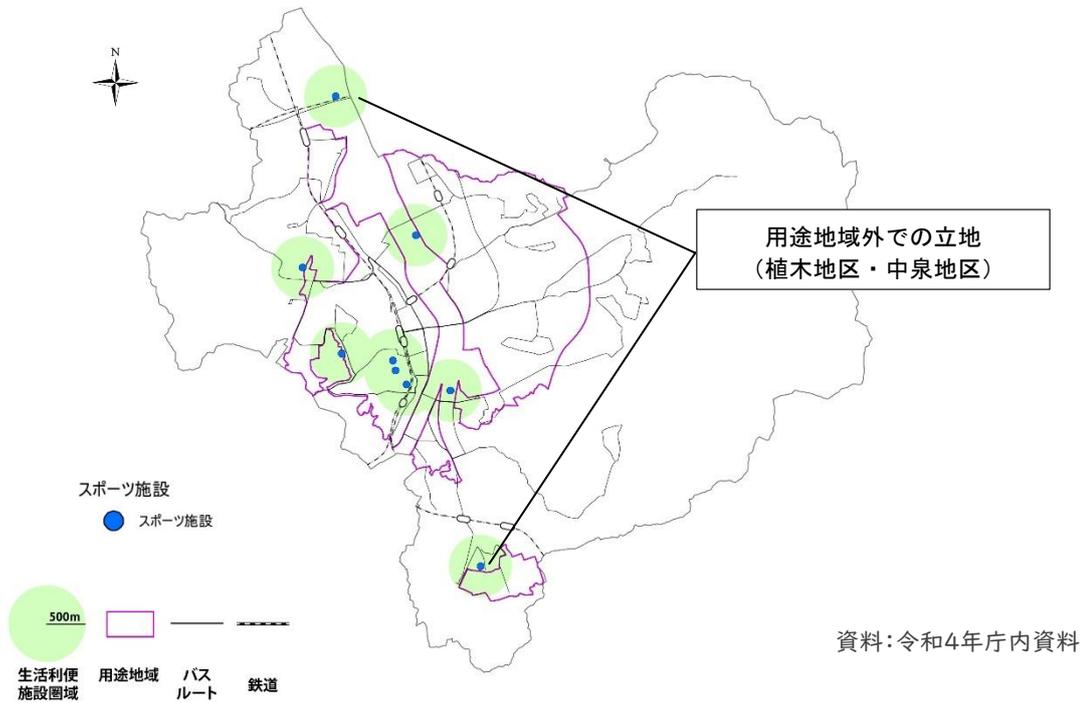
▲福祉施設（高齢者福祉施設・障がい者福祉施設）の分布と生活利便施設圏域



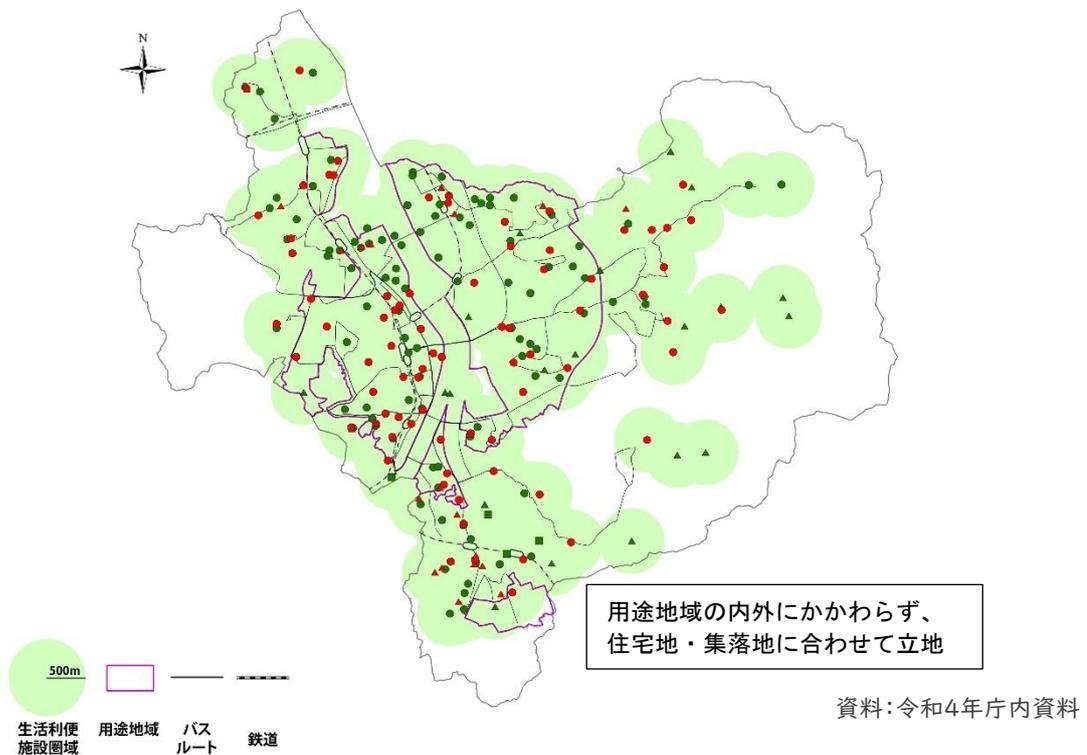
▲教育施設（小学校・中学校）の分布と生活利便施設圏域



▲金融施設（金融機関・郵便局）の分布と生活利便施設圏域



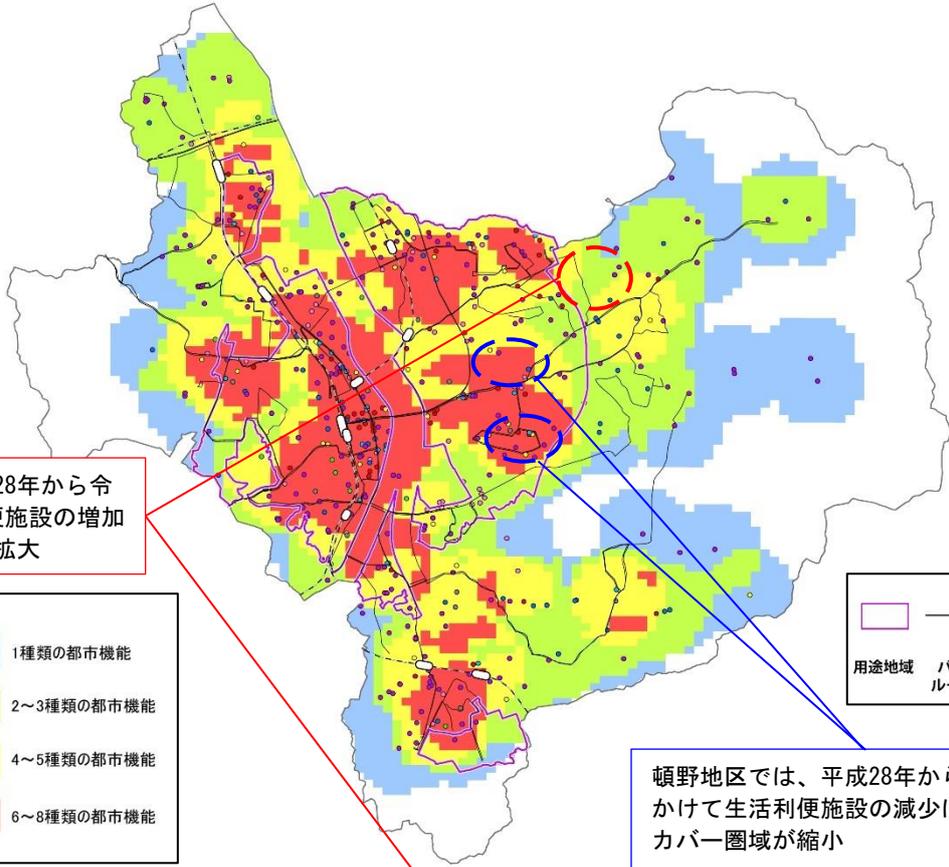
▲スポーツ施設（体育館・スポーツ練習場所）の分布と生活利便施設圏域



▲行政・地域交流施設（公民館・地域交流施設）の分布と生活利便施設圏域

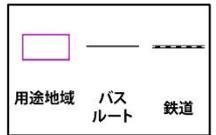
- 用途地域内においては、頓野地区で生活利便施設の減少によるカバー圏域の縮小が見られます。
- 用途地域外においては、上頓野地区で生活利便施設の増加によるカバー圏域の拡大が見られます。
- 市域全体において生活利便施設を多く有する圏域で、人口が減少しています。

平成28年  
(2016)



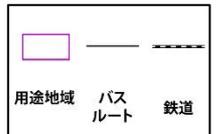
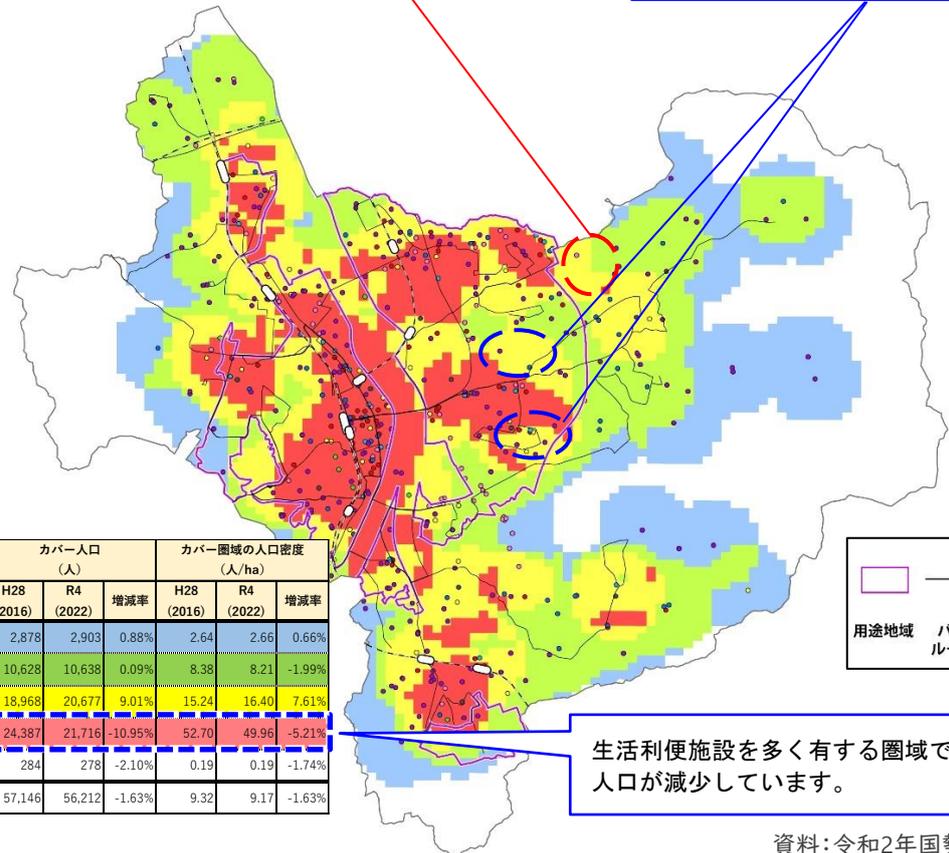
上頓野地区では、平成28年から令和4年にかけて生活利便施設の増加により、カバー圏域が拡大

- 生活利便施設 全体
- 商業施設
  - 病院・診療所
  - スポーツ施設
  - 福祉施設
  - 子育て施設
  - 小学校・中学校
  - 公民館・公園
  - 金融機関・郵便局
- 1種類の都市機能
  - 2~3種類の都市機能
  - 4~5種類の都市機能
  - 6~8種類の都市機能



頓野地区では、平成28年から令和4年にかけて生活利便施設の減少により、カバー圏域が縮小

令和4年  
(2022)



生活利便施設を多く有する圏域で人口が減少しています。

	カバー圏域 (ha)			カバー人口 (人)			カバー圏域の人口密度 (人/ha)		
	H28 (2016)	R4 (2022)	増減率	H28 (2016)	R4 (2022)	増減率	H28 (2016)	R4 (2022)	増減率
1種類の都市機能	1,091	1,093	0.22%	2,878	2,903	0.88%	2.64	2.66	0.66%
2~3種類の都市機能	1,268	1,295	2.12%	10,628	10,638	0.09%	8.38	8.21	-1.99%
4~5種類の都市機能	1,244	1,260	1.30%	18,968	20,677	9.01%	15.24	16.40	7.61%
6~8種類の都市機能	1,053	1,013	-3.81%	24,387	21,716	-10.95%	52.70	49.96	-5.21%
圏域外	1,473	1,468	-0.36%	284	278	-2.10%	0.19	0.19	-1.74%
合計	6,129	6,129	0%	57,146	56,212	-1.63%	9.32	9.17	-1.63%

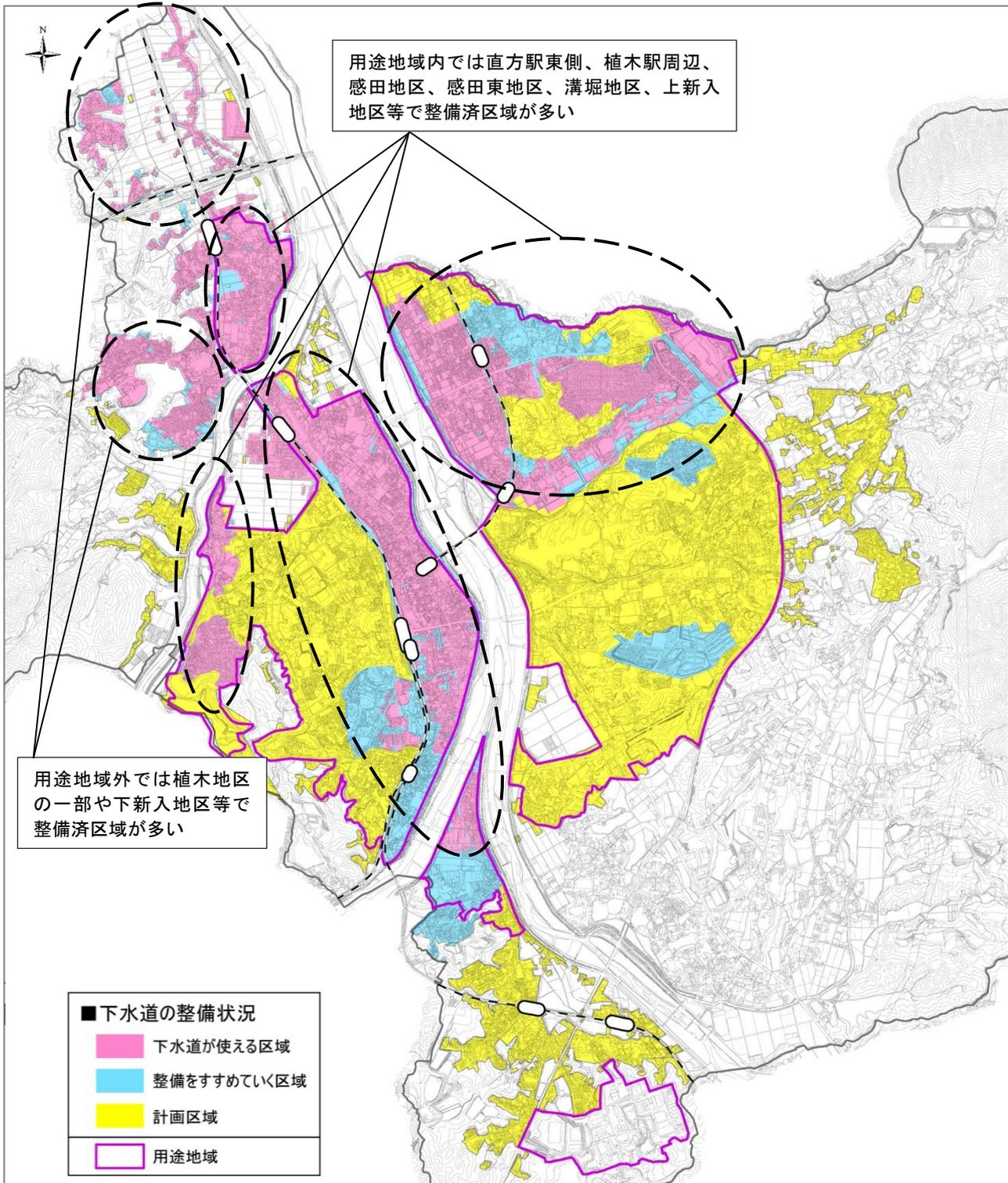
資料：令和2年国勢調査  
令和4年庁内資料

▲生活利便施設（全施設）の充足状況

## 2-4-2. 都市基盤

### (1) 下水道の整備状況

○下水道は、直方駅東側・植木駅周辺・新入駅周辺・感田地区・感田東地区において、整備が進んでいます。



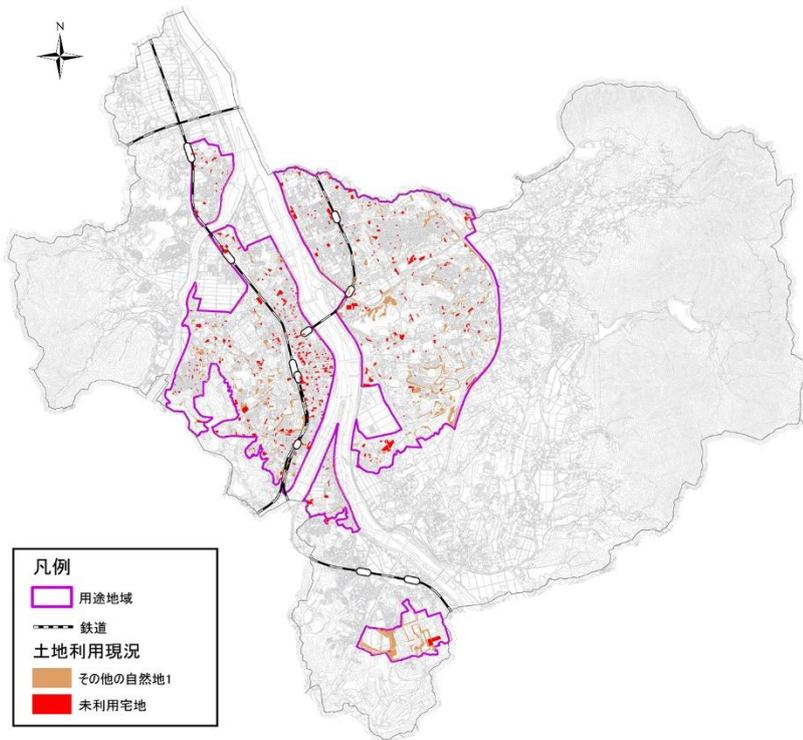
資料：令和5年庁内資料

▲ 下水道の整備状況

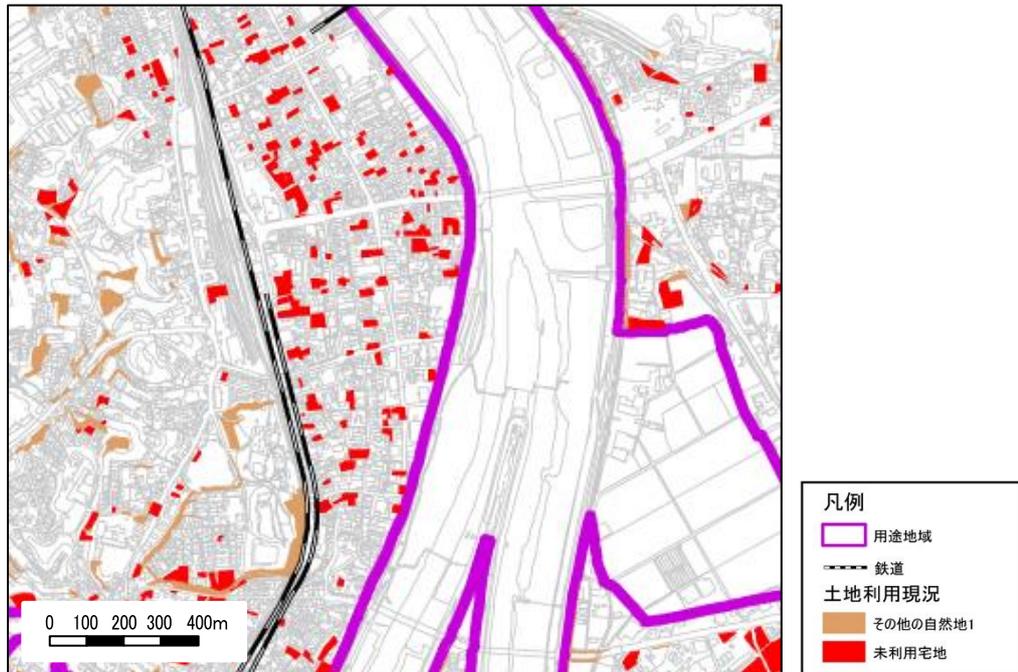
## 2-5. 未利用宅地・建物利用

### 2-5-1. 未利用宅地の状況

○未利用宅地は、用途地域内の各地に分布するものの、特に直方駅周辺市街地での発生が目立っています。



▲未利用宅地の発生状況（用途地域指定区域）



※その他の自然地1：原野、荒地（耕作放棄地等自然的状況のもの）等  
※未利用宅地：建物跡地や資材置場、平面駐車場等

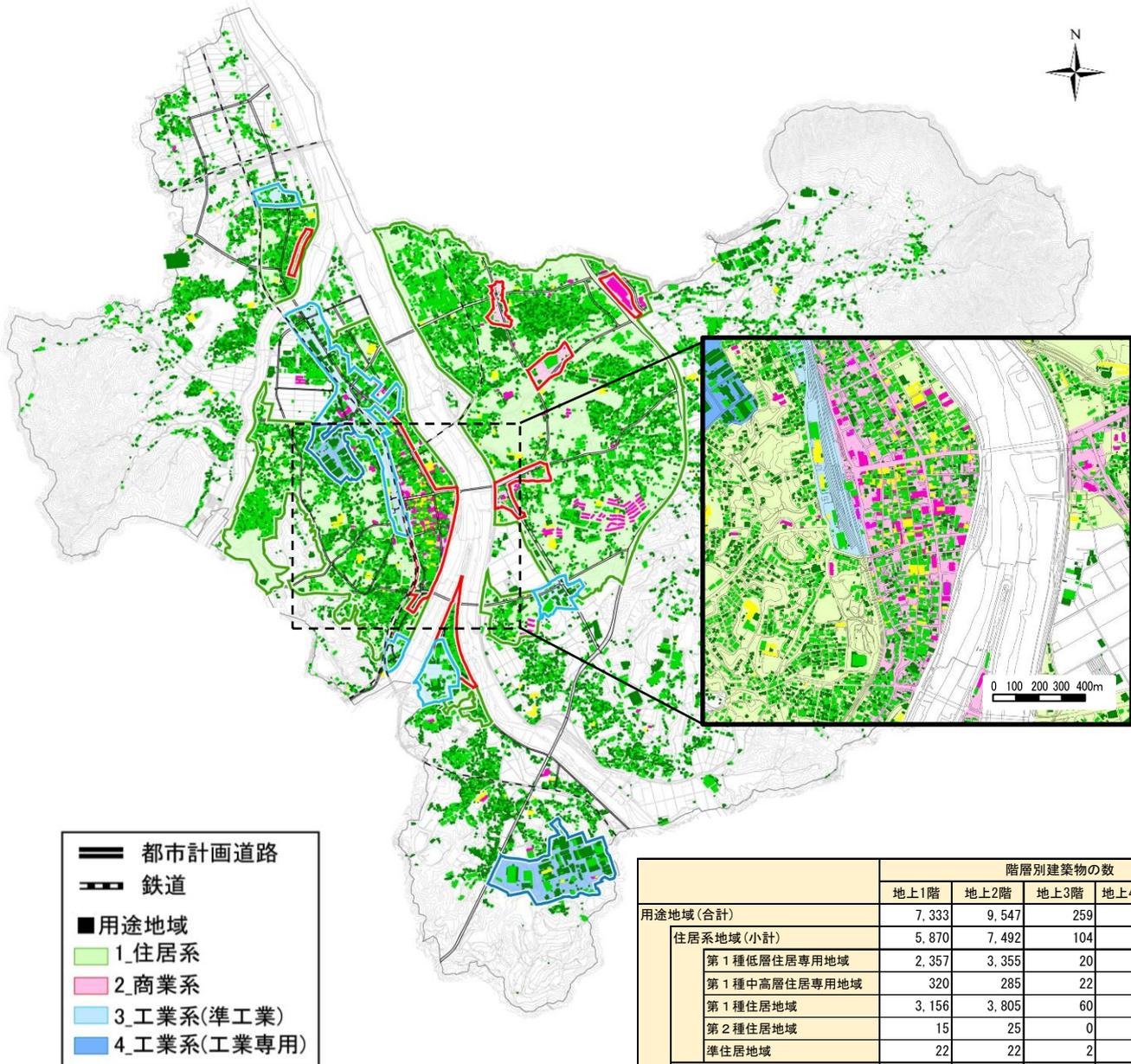
資料：令和元年度 都市計画基礎調査データ

▲未利用宅地の発生状況（直方駅周辺地区）

## 2-5-2. 建物利用状況

### (1) 階層別建物の状況

- 住居系と商業系の用途地域では、地上2階の建物が約60%を占めています。地上3階以上の建物は約3%程度であり、直方駅前の市街地と頓野地区に多く立地しています。
- 工業系の用途地域は、地上1・2階の建物が多く、約98%を占めています。



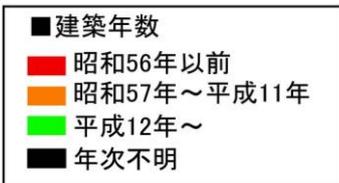
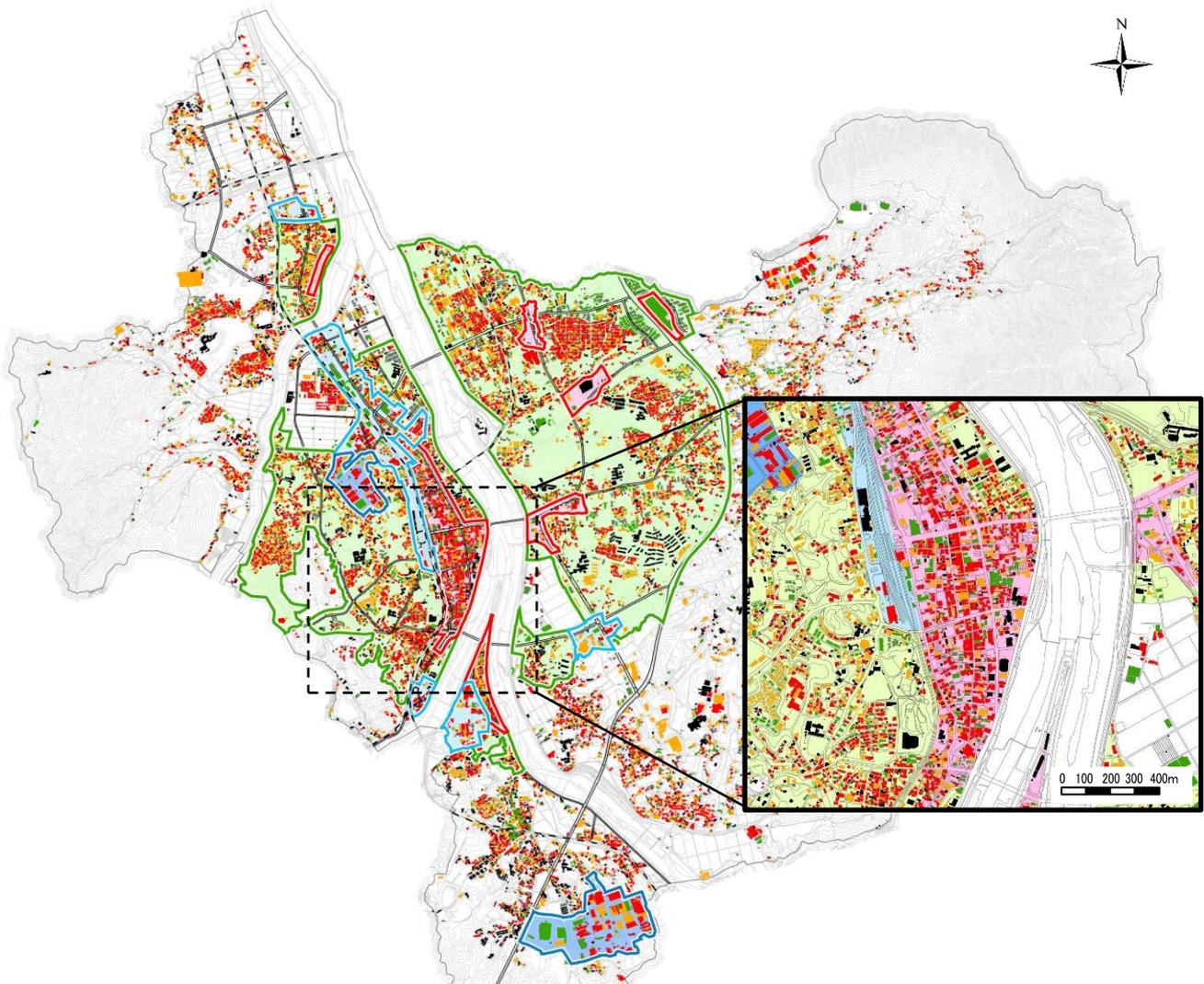
	階層別建築物の数				合計
	地上1階	地上2階	地上3階	地上4階~	
用途地域(合計)	7,333	9,547	259	189	17,328
住居系地域(小計)	5,870	7,492	104	104	13,570
第1種低層住居専用地域	2,357	3,355	20	1	5,733
第1種中高層住居専用地域	320	285	22	60	687
第1種住居地域	3,156	3,805	60	40	7,061
第2種住居地域	15	25	0	0	40
準住居地域	22	22	2	3	49
商業地域(小計)	650	1,450	141	67	2,308
近隣商業地域	296	532	18	6	852
商業地域	354	918	123	61	1,456
工業系地域(小計)	813	605	14	18	1,450
準工業地域	564	555	10	14	1,143
工業専用地域	249	50	4	4	307
用途地域外	6,401	4,828	65	19	11,313
合計	13,734	14,375	324	208	28,641

資料:令和元年度 都市計画基礎調査データ

### ▲用途地域内外における階層別建築物の分布状況

## (2) 建築年数別建築物の分布状況

- 住居系用途地域では、旧耐震（昭和56年以前）の建物が約30%を占めています。
- 商業系用途地域では、旧耐震（昭和56年以前）の建物が約50%を占めており、その多くは直方駅東側の中心市街地に集中しています。



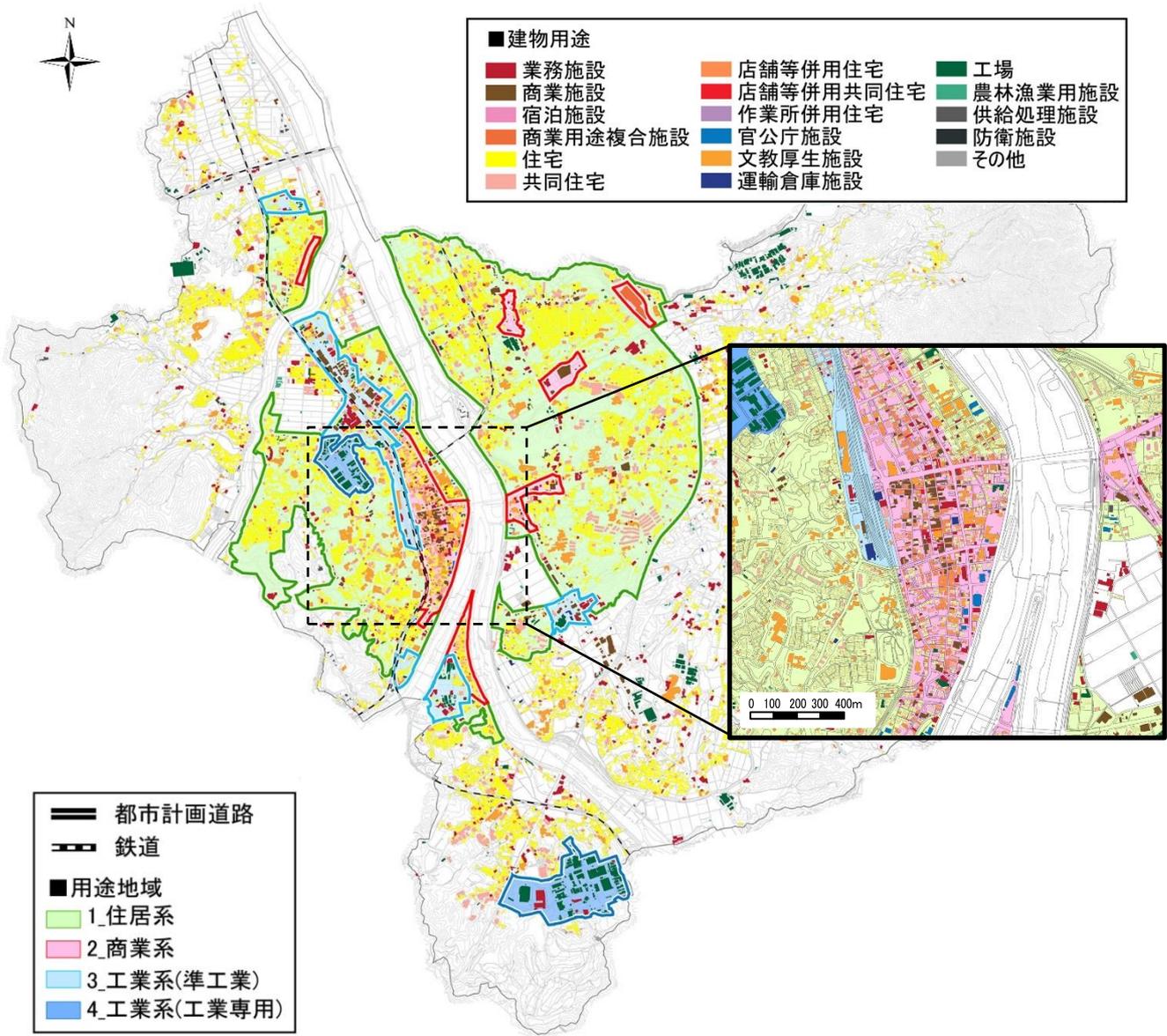
	建築年数別建築物の数				合計
	～S56	S57～H11	H12～	年次不明	
用途地域(合計)	6,251	4,741	3,395	2,941	17,328
住居系地域(小計)	4,559	3,789	2,749	2,473	13,570
第1種低層住居専用地域	2,070	1,481	1,237	945	5,733
第1種中高層住居専用地域	170	179	89	249	687
第1種住居地域	2,298	2,100	1,402	1,261	7,061
第2種住居地域	6	10	13	11	40
準住居地域	15	19	8	7	49
商業地域(小計)	1,156	551	342	259	2,308
近隣商業地域	322	285	129	116	852
商業地域	834	266	213	143	1,456
工業系地域(小計)	536	401	304	209	1,450
準工業地域	402	317	247	177	1,143
工業専用地域	134	84	57	32	307
用途地域外	3,581	3,206	1,781	2,745	11,313
合計	9,832	7,947	5,176	5,686	28,641

資料:令和元年度 都市計画基礎調査データ

### ▲建築年数別建築物の分布状況

(3) 建物用途別建築物の分布状況

- 最も面積の広い住居系用途地域の建物用途別建築物の数は、住宅の割合が最も多く、次いで文教厚生施設が多く分布しています。
- 商業系・工業系の用途地域においても同様に、住宅の占める割合が最も多くなっています。



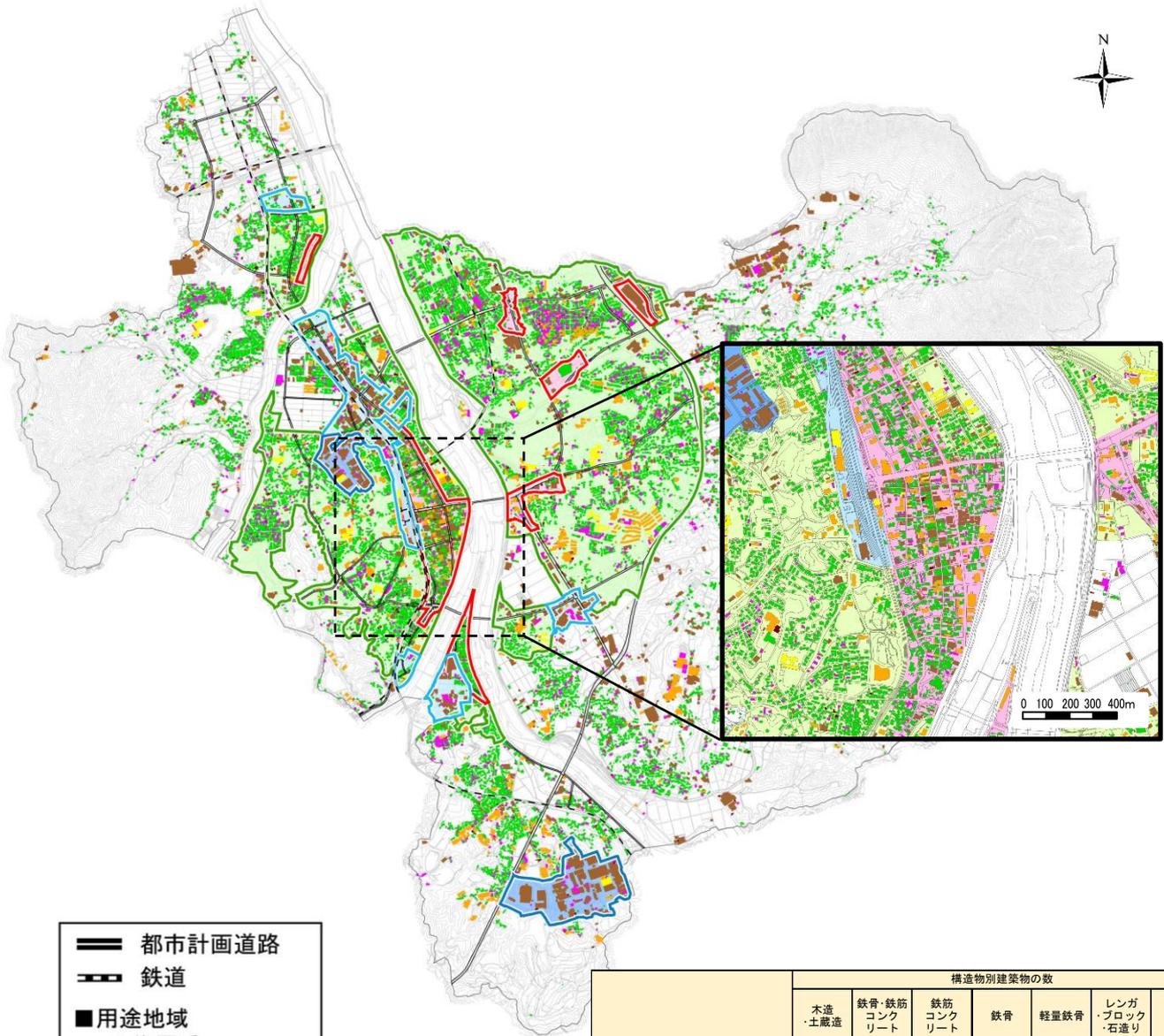
	建築物用途別建築物の数																合計	
	業務施設	商業施設	宿泊施設	商業用途複合施設	住宅	共同住宅	店舗等併用住宅	店舗等併用共同住宅	作業所併用住宅	官公庁施設	文教厚生施設	運輸倉庫施設	工場	農林漁業用施設	供給処理施設	防衛施設		その他
用途地域(合計)	554	530	13	1	12,491	1,016	1,218	32	16	35	771	30	495	82	35	0	9	17,328
住居系地域(小計)	299	200	4	0	10,819	787	621	6	10	18	594	11	82	77	34	0	8	13,570
第1種低層住居専用地域	35	11	0	0	5,077	203	206	0	0	0	139	0	11	42	3	0	6	5,733
第1種中高層住居専用地域	11	11	0	0	400	131	21	0	0	2	106	0	1	0	4	0	0	687
第1種住居地域	230	168	2	0	5,308	445	392	6	10	16	347	11	65	33	26	0	2	7,061
第2種住居地域	10	2	0	0	16	8	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	40
準住居地域	13	8	2	0	18	0	2	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	49
商業地域(小計)	121	233	9	1	1,067	121	542	25	3	14	143	11	17	1	0	0	0	2,306
近隣商業地域	43	53	0	0	521	51	105	5	3	4	54	1	12	0	0	0	0	852
商業地域	78	180	9	1	546	70	437	20	0	10	89	10	5	1	0	0	0	1,456
工業系地域(小計)	134	97	0	0	605	108	55	1	3	3	34	8	396	4	1	0	0	1,450
準工業地域	113	97	0	0	603	108	54	1	3	3	34	8	114	3	1	0	1	1,143
工業専用地域	21	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	282	1	0	0	0	307
用途地域外	423	169	9	0	8,643	430	452	0	19	8	497	29	301	211	84	0	38	11,313
合計	977	699	22	1	21,134	1,446	1,670	32	35	43	1,268	59	796	293	119	0	47	28,641

資料: 令和元年度 都市計画基礎調査データ

▲建物用途別建築物の分布状況

(4) 建物構造別建築物の分布状況

- 住宅系の用途地域は、軽量鉄骨造の建築物が集中する感田地区を除き、木造・土蔵造の建築物が多く立地しています。
- 商業系の用途地域は、木造・土蔵造の建築物が約7割を占めており、その多くは直方駅前の中心市街地に集中しています。
- 工業系の用途地域は、木造・土蔵造の建築物や鉄骨造の建築物が多く立地しています。



- == 都市計画道路
- == 鉄道
- 用途地域
- 1\_住居系
- 2\_商業系
- 3\_工業系(準工業)
- 4\_工業系(工業専用)

- 建物構造
- 木造・土蔵造
- 鉄骨鉄筋コンクリート造
- 鉄筋コンクリート造
- 鉄骨造
- 軽量鉄骨造
- れんが造・コンクリートブロック造・石造

	構造物別建築物の数						合計
	木造・土蔵造	鉄骨・鉄筋コンクリート	鉄筋コンクリート	鉄骨	軽量鉄骨	レンガ・ブロック・石造り	
用途地域(合計)	13,282	65	713	1,455	1,645	168	17,328
住居系地域(小計)	10,855	52	533	665	1,347	118	13,570
第1種低層住居専用地域	4,641	11	204	128	702	47	5,733
第1種中高層住居専用地域	444	25	111	20	80	7	687
第1種住居地域	5,723	16	207	496	557	62	7,061
第2種住居地域	24	0	8	4	4	0	40
準住居地域	23	0	3	17	4	2	49
商業地域(小計)	1,670	8	131	361	116	22	2,308
近隣商業地域	664	1	26	107	47	7	852
商業地域	1,006	7	105	254	69	15	1,456
工業系地域(小計)	757	5	49	429	182	28	1,450
準工業地域	732	3	43	238	114	13	1,143
工業専用地域	25	2	6	191	68	15	307
用途地域外	8,920	19	405	867	976	126	11,313
合計	22,202	84	1,118	2,322	2,621	294	28,641

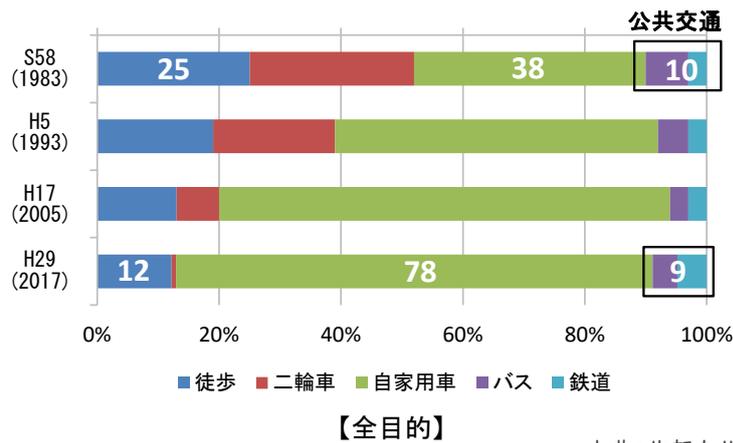
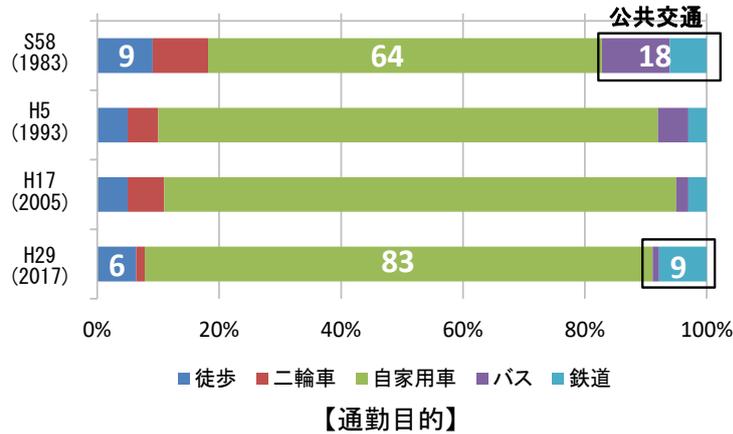
資料: 令和元年度 都市計画基礎調査データ

▲建物構造別建築物の分布状況

## 2-6. 都市交通

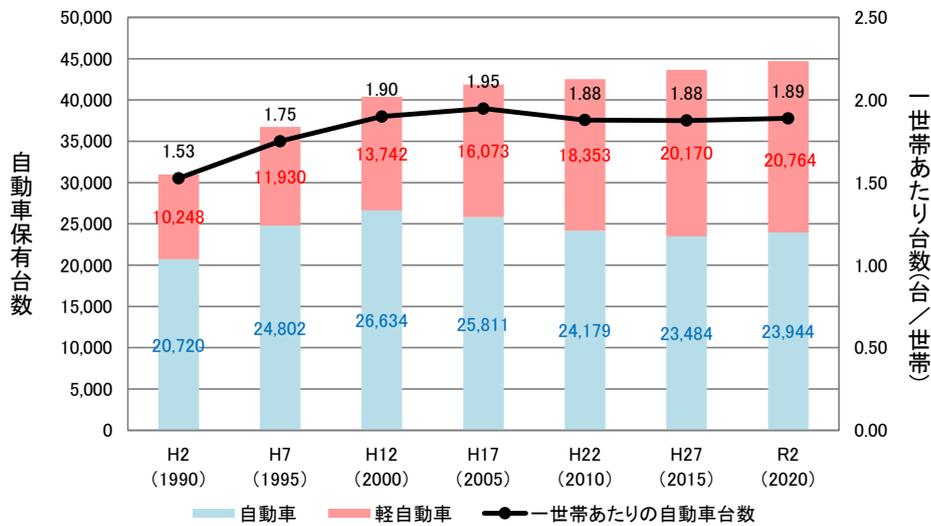
### 2-6-1. 交通手段の状況

- 北部九州圏パーソントリップ調査に基づく、直方市の自家用車分担率は、年々増加しています。
- 一方、公共交通分担率は減少傾向でしたが、平成29年調査では増加に転じています。
- 平成2年度以降、自動車保有台数は増加を示しており、1世帯あたりの保有台数は平成17年の1.95台をピークに減少していますが、令和2年で1.89台と高い水準にあります。



出典：北部九州圏パーソントリップ調査

▲交通手段分担率の推移（昭和58年～平成29年）

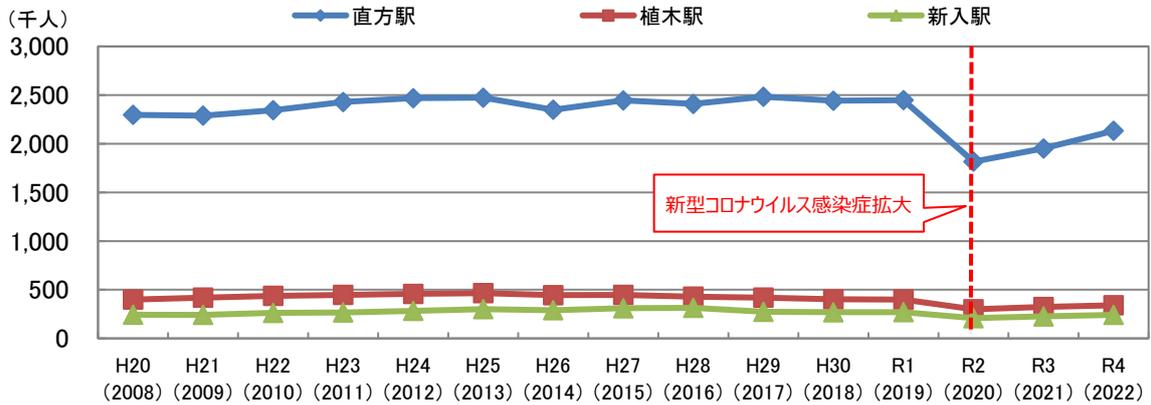


資料：市区町村別軽自動車車両数  
 ：市区町村別自動車保有車両数（二輪車含む）  
 ：世帯数（国勢調査）

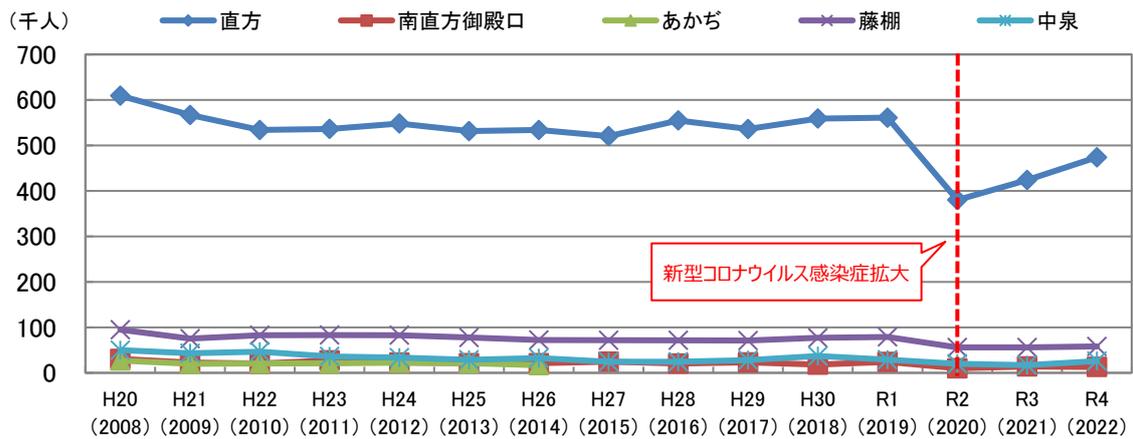
▲直方市における自動車保有台数の推移

## 2-6-2. 公共交通の状況

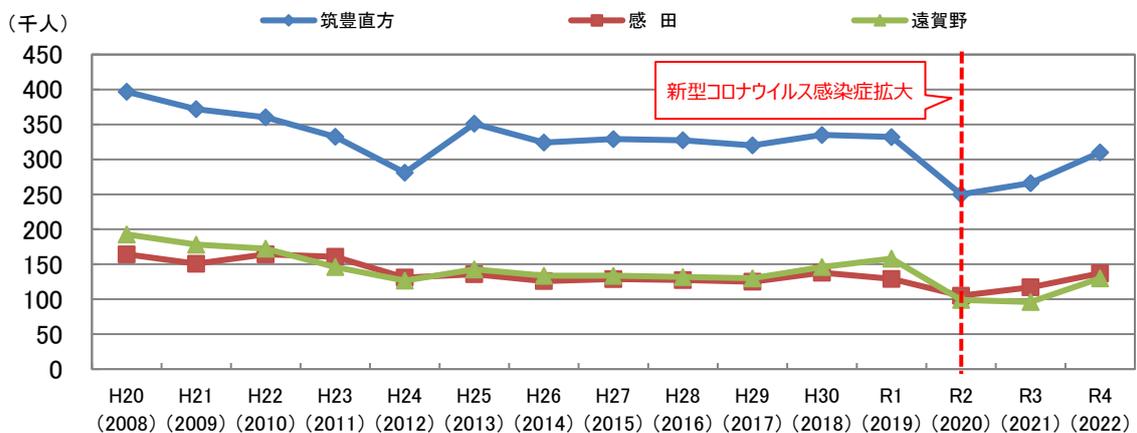
- 鉄道は、JR筑豊本線、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道が走り、本市内及び周辺都市を連絡しています。
- 鉄道利用者数は近年横ばい傾向でしたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に減少しています。令和3年度以降は回復傾向にあるものの、令和元年度以前の水準までは回復していない状況にあります。



【JR】



【平成筑豊鉄道】



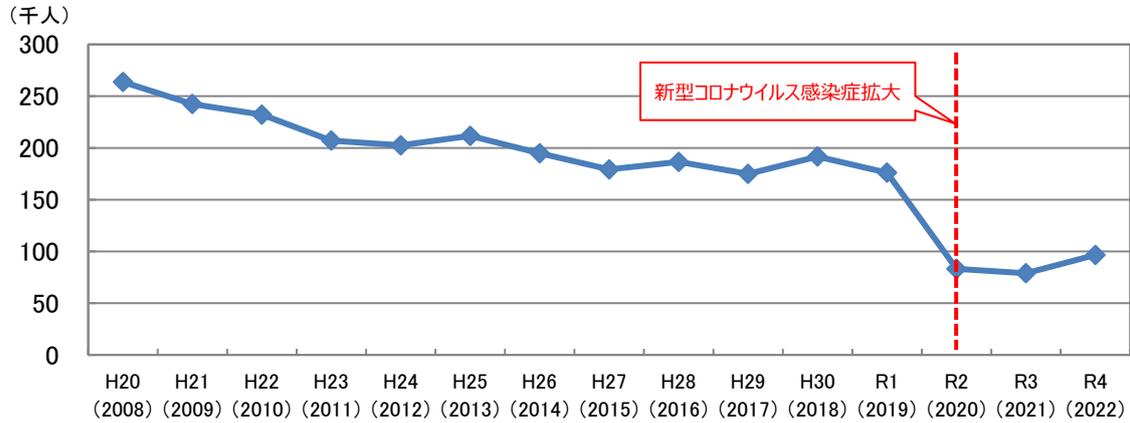
【筑豊電気鉄道】

### ▲公共交通（鉄道）の利用者数の推移

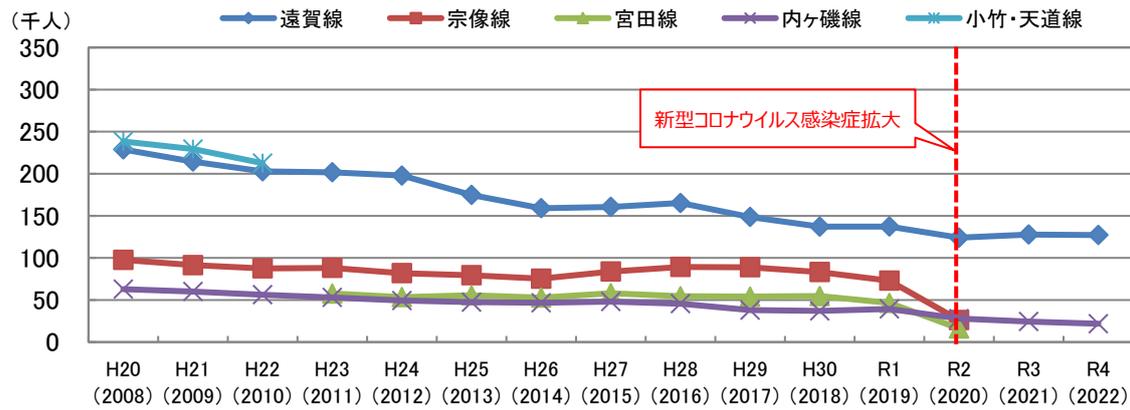
資料：統計直方、庁内資料

※JR九州の公表値は各駅の一日平均乗客数であるため、乗客数×2×365日した数値を乗降客数としている

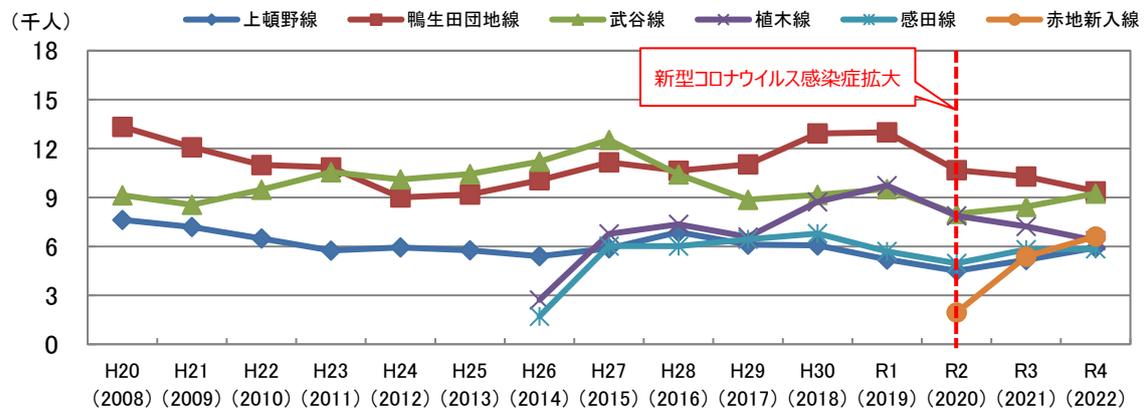
○路線バスは、西鉄バス、JR九州バス、コミュニティバスが運行しています。  
 ○バス利用者数は、一部の路線で近年増加しているものの、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に減少している路線が多い状況です。なお、令和3年度以降は回復傾向にあるものの、令和元年以前の水準までには回復していない状況にあります。



【JR九州バス】



【西鉄バス】



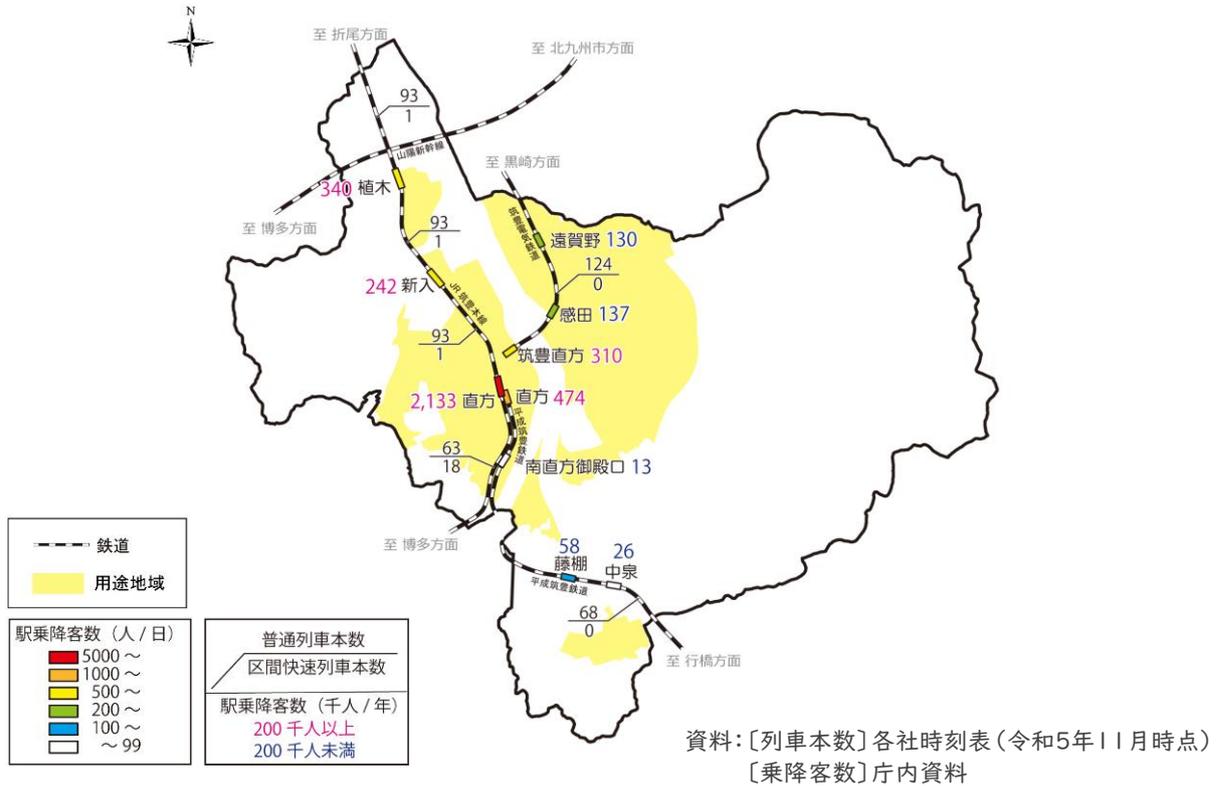
【コミュニティバス】

資料：統計直方、市内資料

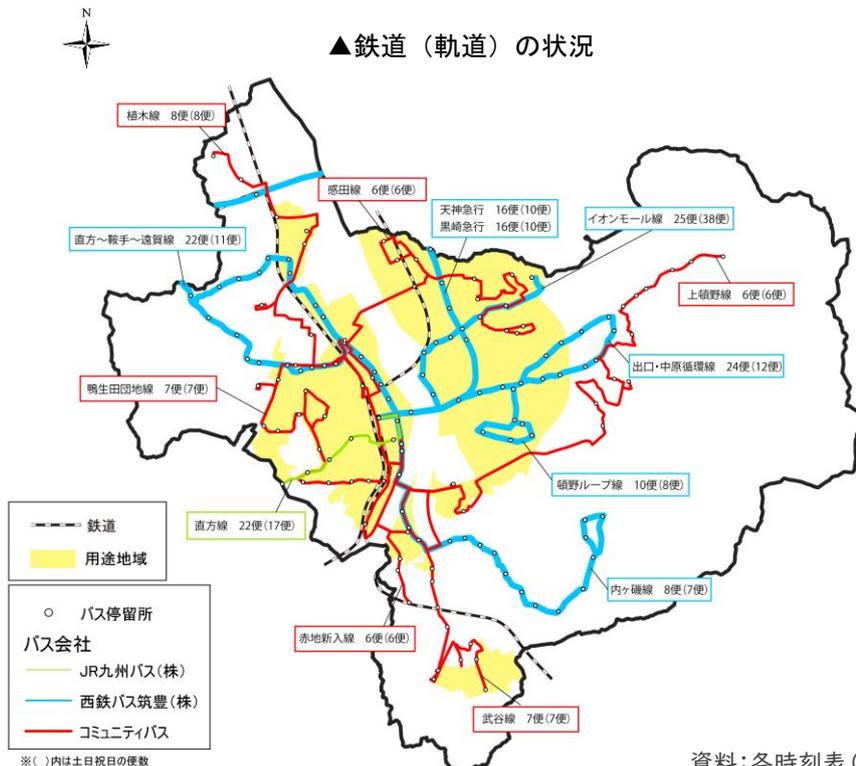
▲公共交通（バス）の利用者数の推移

※JR九州バスの年間利用者数は乗客数（直方駅前）のみの公表であるため、乗客数を2倍した数値を乗降客数としている

- JR筑豊本線は、直方駅から折尾方面に向けて快速列車1便、普通列車93便が運行されており、福岡方面は快速列車18便・普通列車63便の運行を行っています。
- また、筑豊電気鉄道は、黒崎方面へ普通列車118便、平成筑豊鉄道は田川方面へ普通列車68便の運行を行っています。
- 路線バスは、直方駅前を起点に、市内線であるイオンモール線が最も多く、次いで頓野地区方面への出口・中原循環線、市外線の宮若市・博多方面への直方線、直方～鞍手～遠賀線が多い状況です。



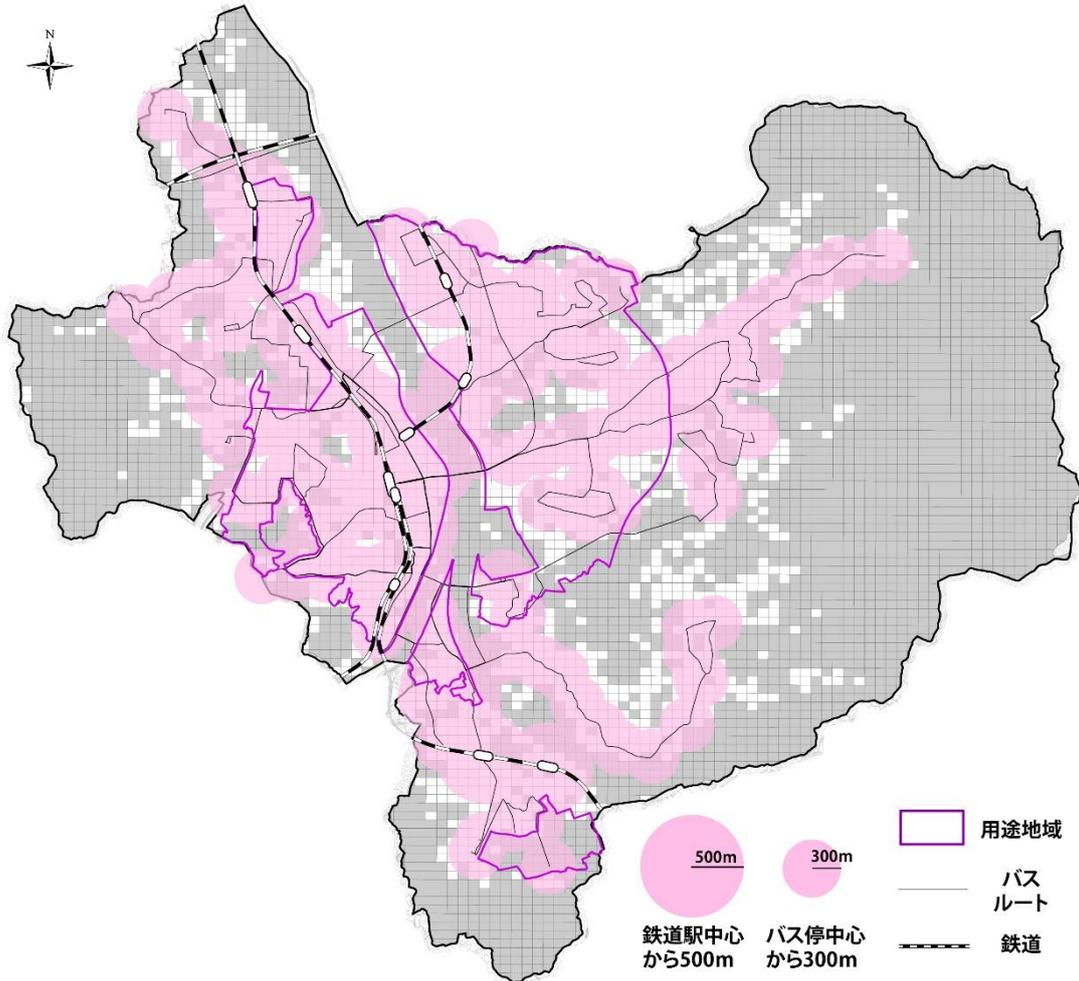
### ▲鉄道（軌道）の状況



### ▲バス路線の状況

### 2-6-3. 公共交通の利用圏

○直方市における公共交通の人口カバー率は、約87%（約49千人）であり、空白地域の割合は約13%（約7千人）となっています。



	公共交通空白地域 (100mメッシュで表示)
	R2人口無し (100mメッシュで表示)

公共交通空白地域	公共交通カバー圏域	計
7,332 人	48,880 人	56,212 人
13.0%	87.0%	100%

※鉄道駅中心から500mについて

・「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)」より、【i)立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例】における「②各評価指標に係る注釈」の『※5)「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用』を活用

※バス停中心から300mについて

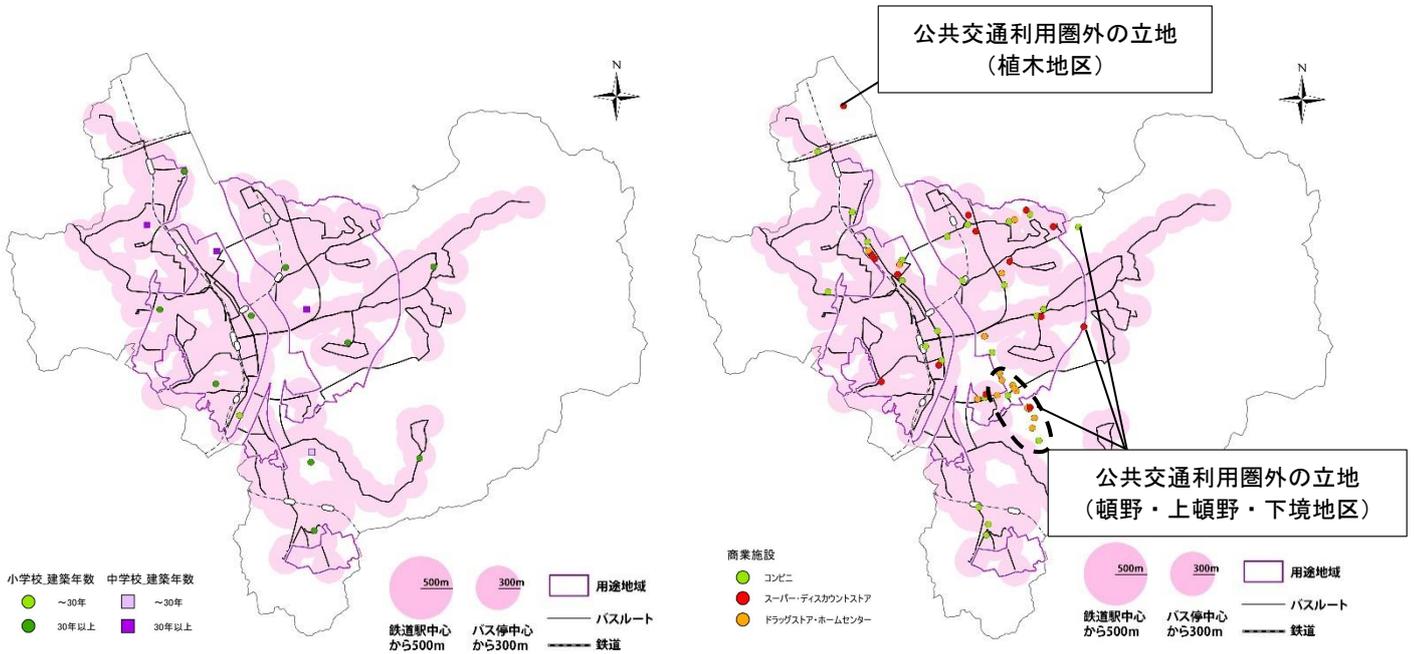
・上記同様、「②各評価指標に係る注釈」の『※4)「公共交通沿線地域は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏(バス停については300m)」を活用

※令和2年国勢調査

▲公共交通カバー地域と公共交通空白地域

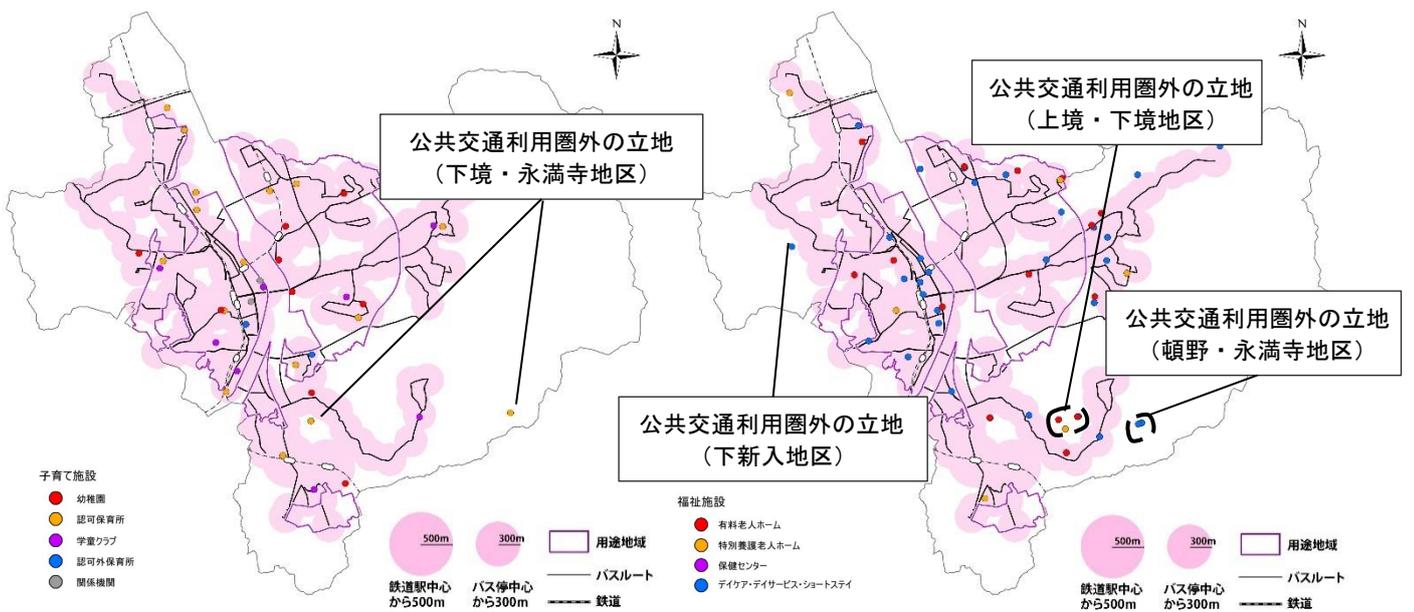
## 2-6-4. 公共交通と生活利便施設の状況

○身近な生活利便施設は、概ね公共交通利用圏に立地するものの、一部頓野地区や下境・永満寺地区などにおいて、公共交通利用圏外の立地がみられます。



▲公共交通と教育施設  
(小学校・中学校)の立地状況

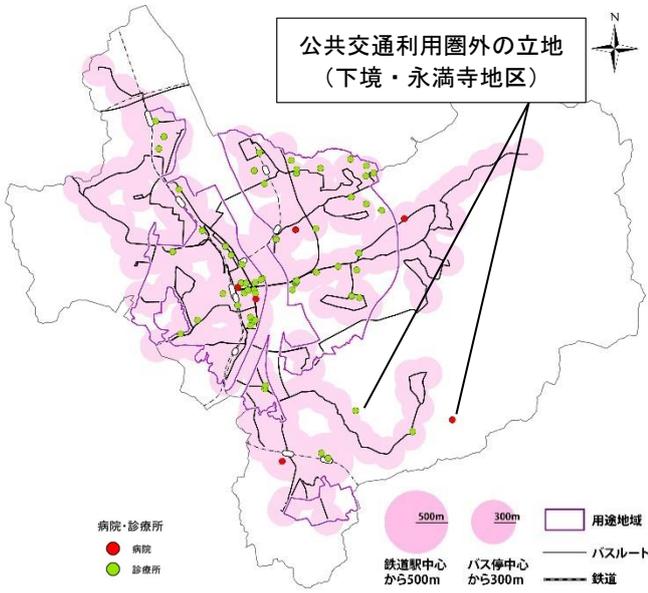
▲公共交通と商業施設  
(スーパー・コンビニ)の立地状況



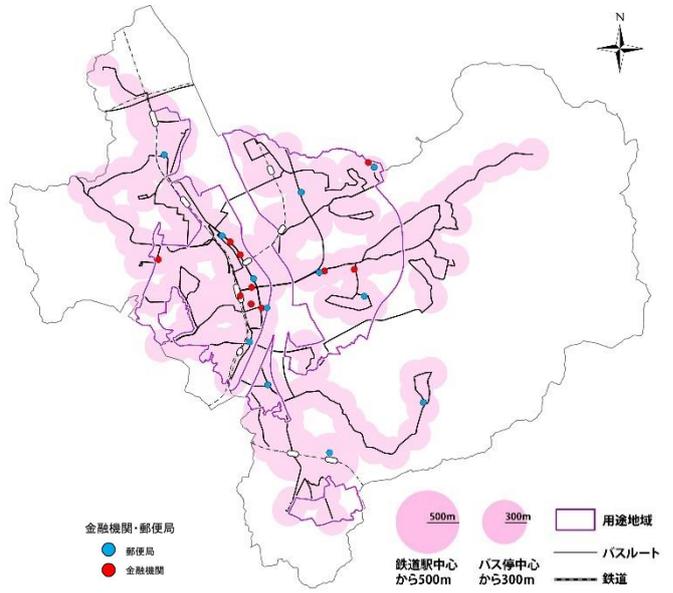
▲公共交通と子育て支援施設  
(保育園・幼稚園)の立地状況

▲公共交通と福祉施設  
(高齢者福祉施設・障がい者福祉施設)の立地状況

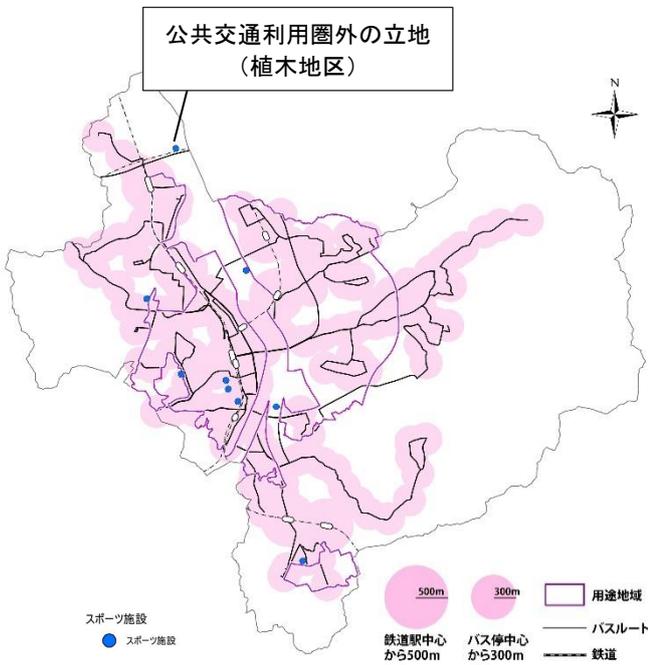
資料:令和4年庁内資料



▲公共交通と医療施設  
(病院・診療所)の立地状況



▲公共交通と金融施設  
(金融機関・郵便局)の立地状況



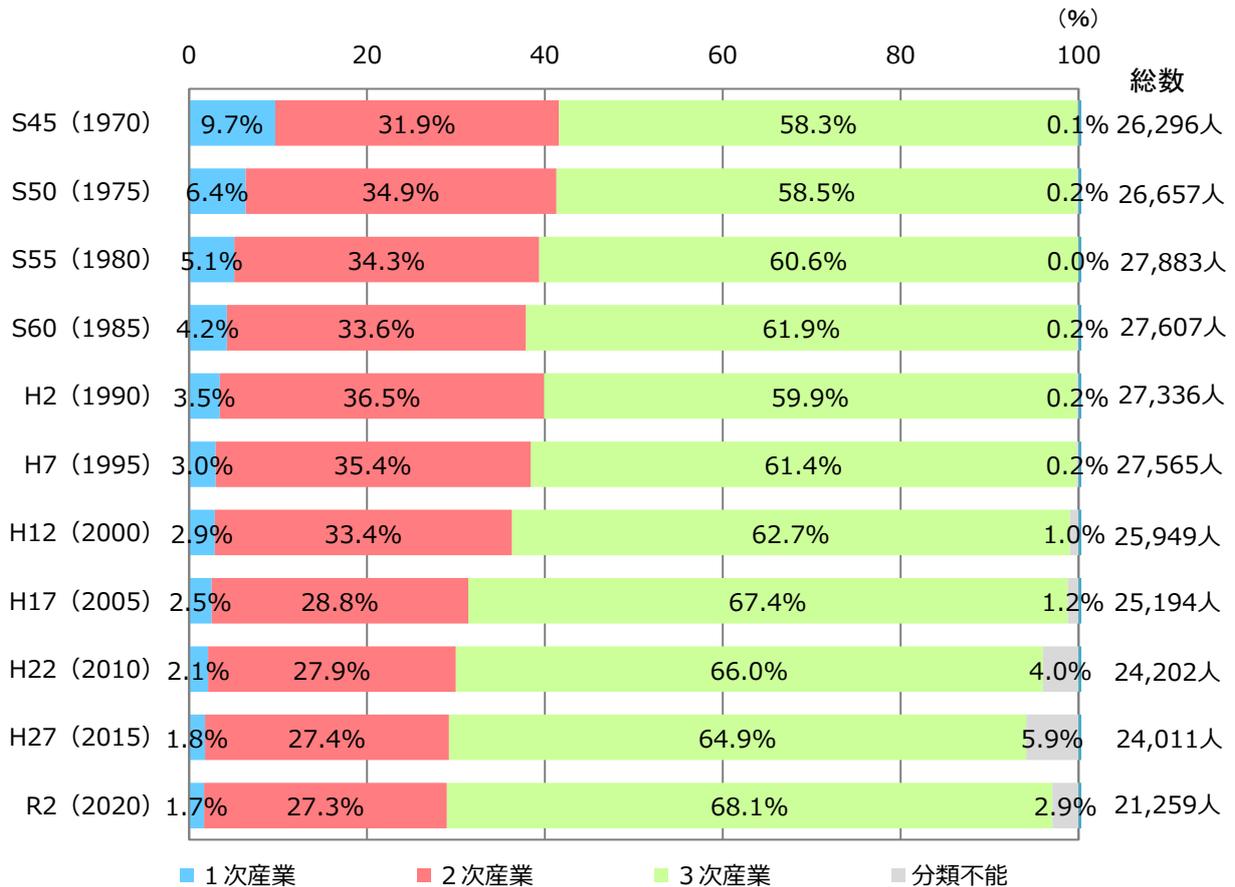
▲公共交通とスポーツ施設  
(体育館・スポーツ練習場所)の立地状況

資料：令和4年庁内資料

## 2-7. 経済・財政

### 2-7-1. 就業人口の動向

- 直方市における就業人口は、昭和55年を境に減少しています。
- 三次産業の占める就業人口割合は、年次による増減を繰り返しつつも、概ね増加しており、令和2年で約68%を占めています。
- 一次産業及び二次産業の就業人口割合は、年々減少しています。

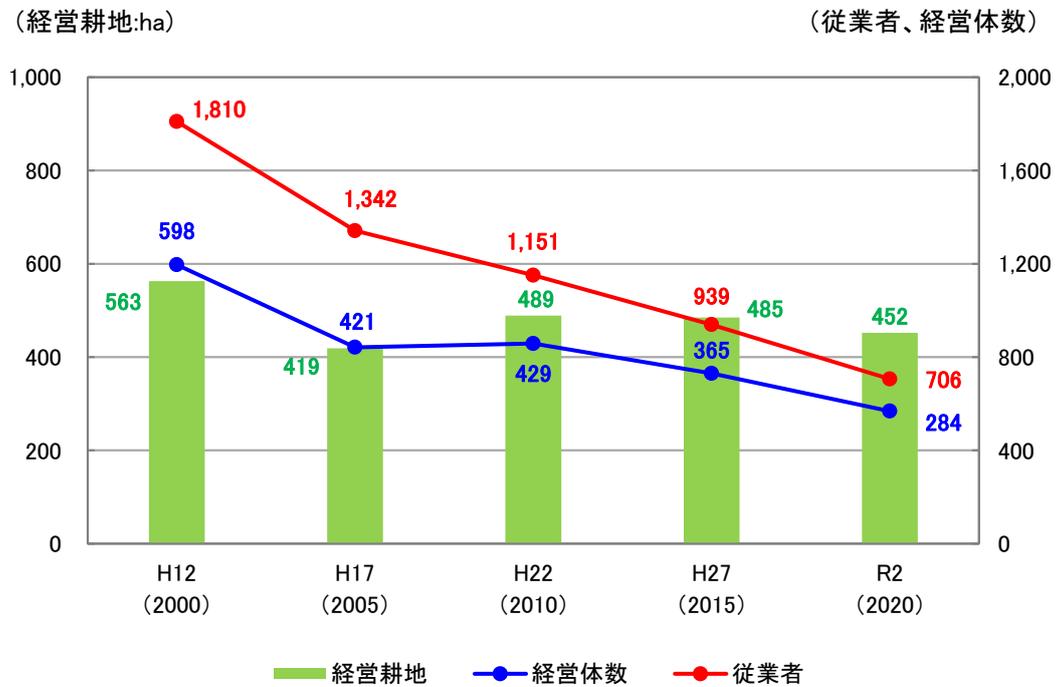


資料：国勢調査（昭和45年～令和2年）

#### ▲産業別就業人口割合

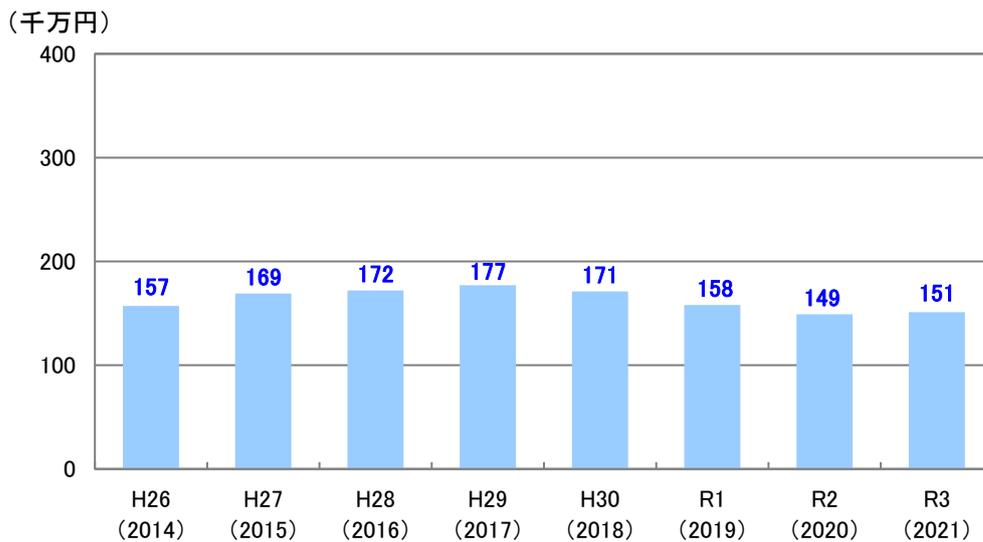
## 2-7-2. 農業の動向

- 平成12年以降、経営耕地面積や経営体数、従業者数は減少傾向にあります。
- 農業産出額は、平成29年をピークに減少傾向にあります。



資料：農林業センサス

### ▲農家数・農業就業人口の推移

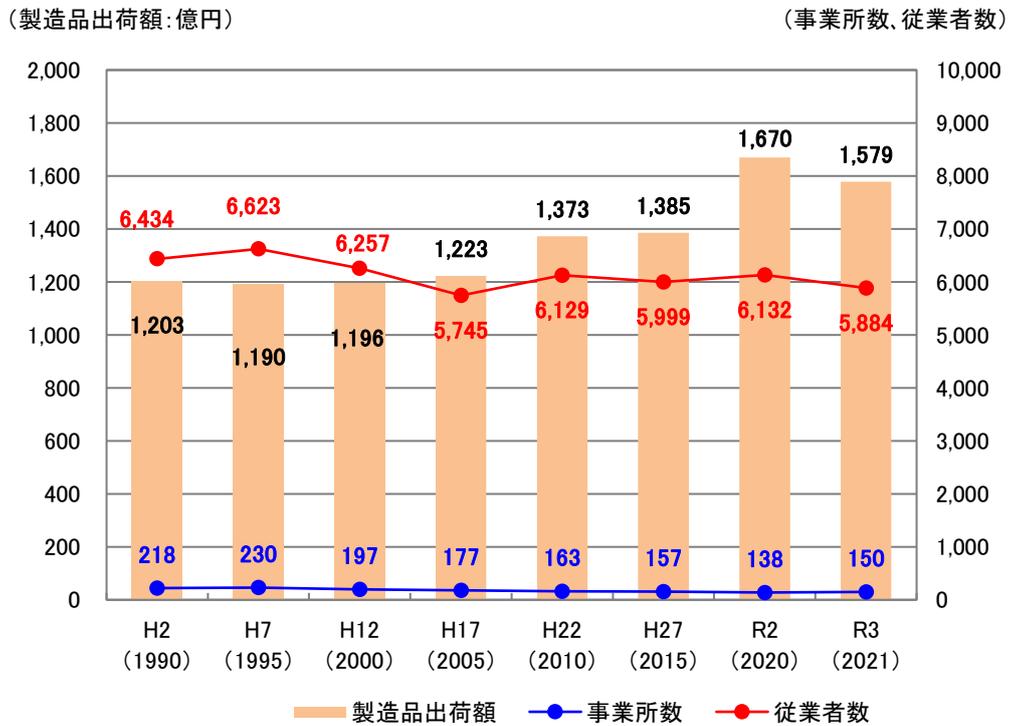


資料：農林水産省（市町村別農業産出額（推計））

### ▲直方市における農業産出額の推移

### 2-7-3. 工業の動向

- 工業における事業所数は、平成2年以降減少していましたが、令和3年では前年と比べ増加しています。
- 従業者数は、平成7年をピークに減少していますが、近年はほぼ横ばいで推移しています。
- 製造品出荷額は、平成7年以降増加傾向にありましたが、令和3年では前年と比べ減少しています。

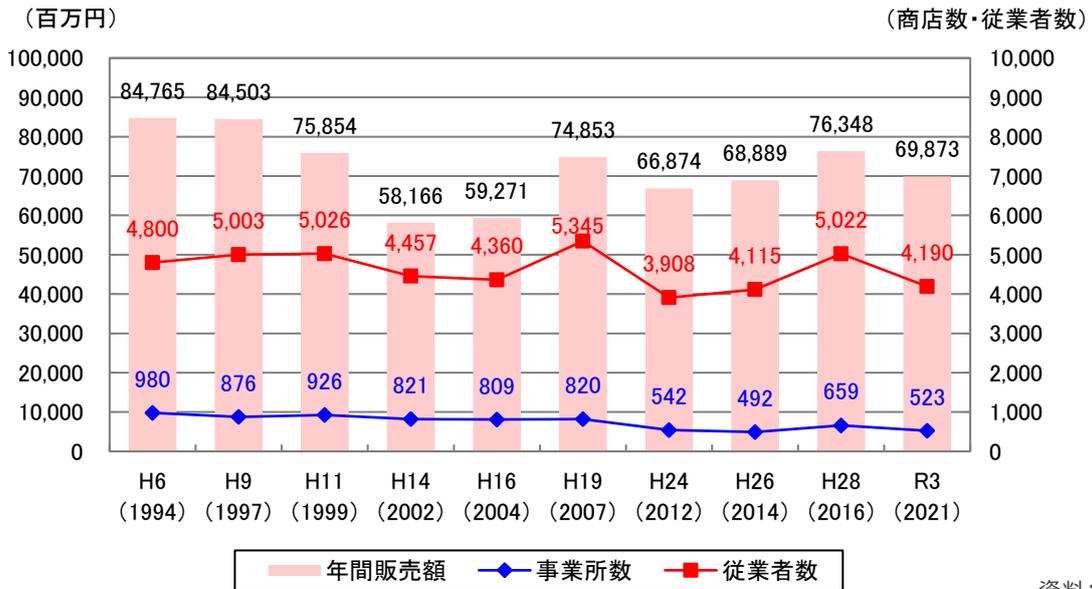


資料：工業統計

#### ▲製造品出荷額の推移・事業所数・従業者数

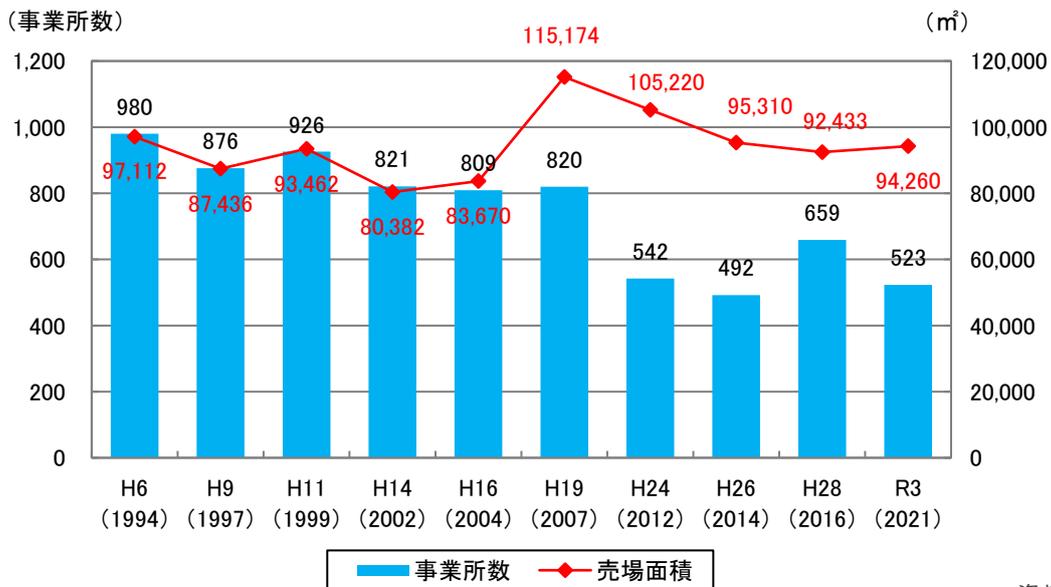
2-7-4. 商業の動向

- 商業における事業所数は、平成6年以降減少を続けています。
- 小売業年間販売額は、平成6年以降減少傾向にありましたが、平成19年を境に増加や減少を繰り返して推移しており、従業者数にも同様の傾向が見られます。
- 売場面積における平成19年の増加は平成17年の大型商業施設開業によるものであり、その後は減少傾向にありましたが、令和3年では若干増加しています。



資料：商業統計

▲小売業年間販売額・事業所数・従業者数の推移



資料：商業統計

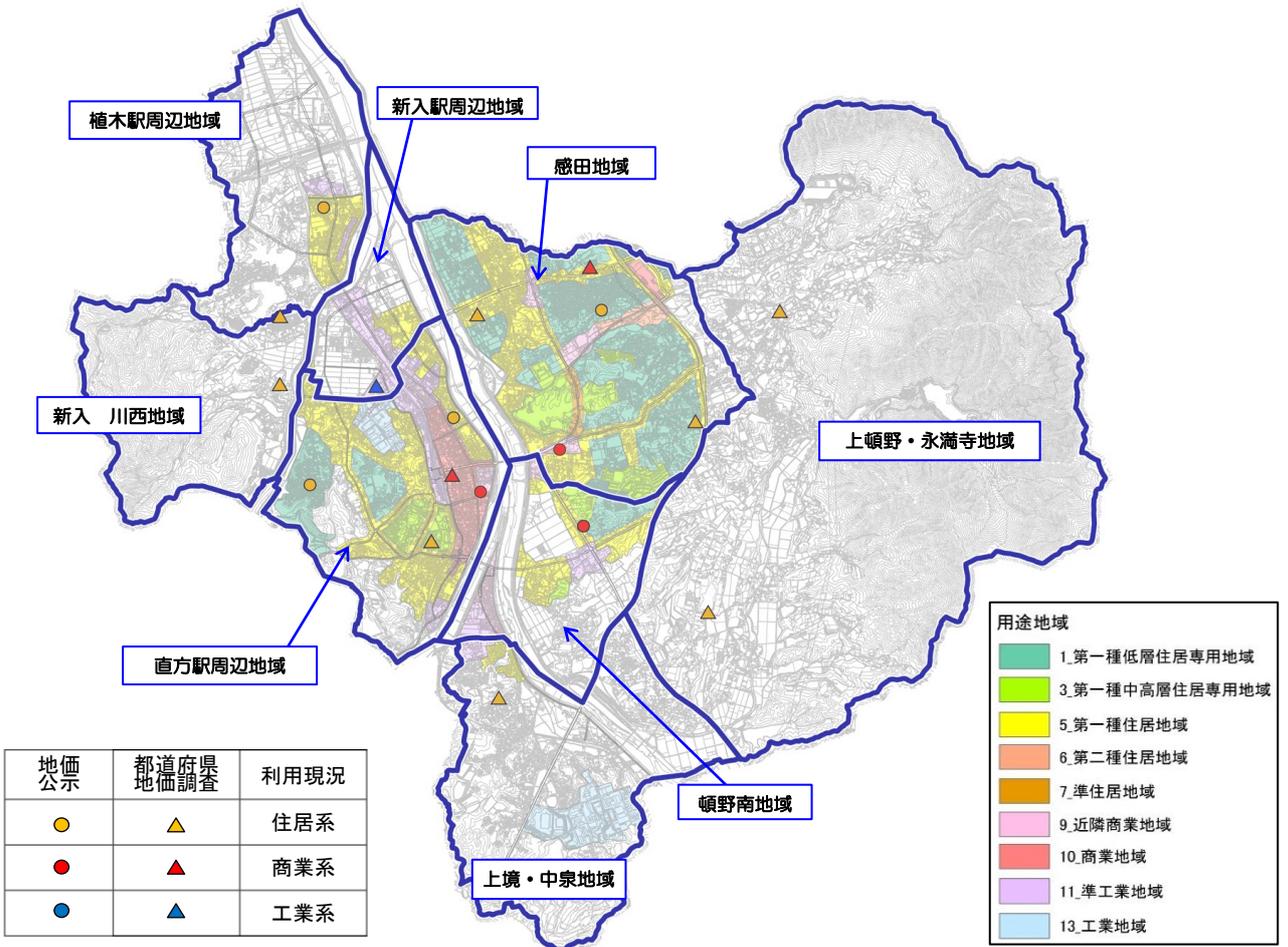
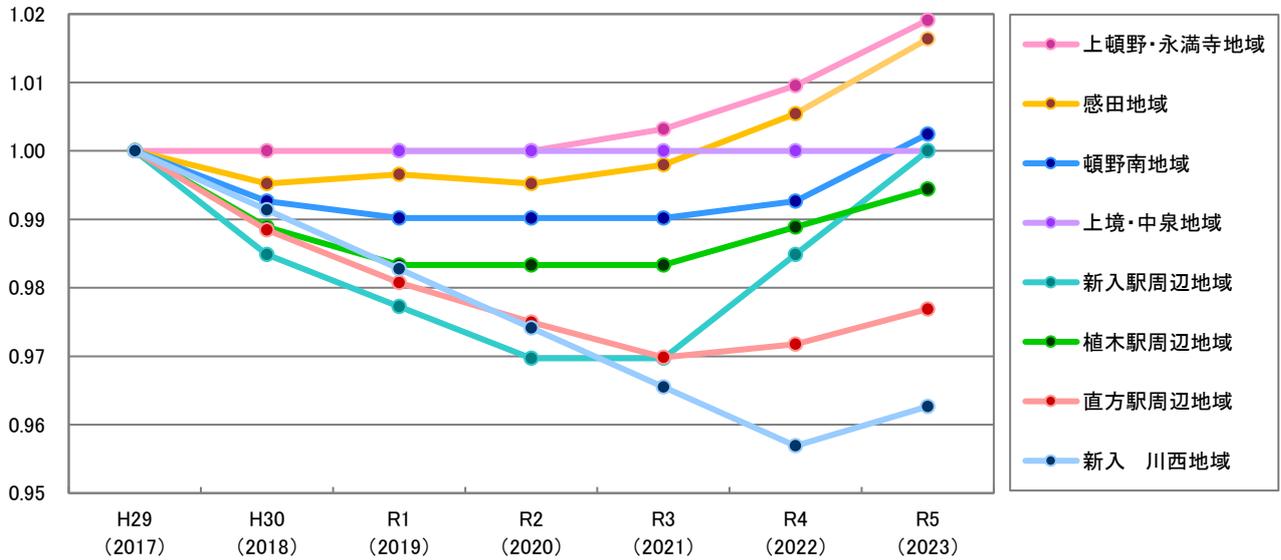
▲小売業事業所数・売場面積の推移

## 2-7-5. 地価の動向

○地価の動向は市全体で下落傾向にありましたが、近年では上昇に転じており、感田地域や上頓野・永満寺地域、頓野南地域における平均地価は平成29年の値を上回っています。

○一方、直方駅周辺地域や新入、川西地域における平均地価は増加傾向にあるものの、平成29年値と比較すると低い水準で推移しています。（※変動率は平成29年を1.0とした指数を算出しています。）

(変動率)

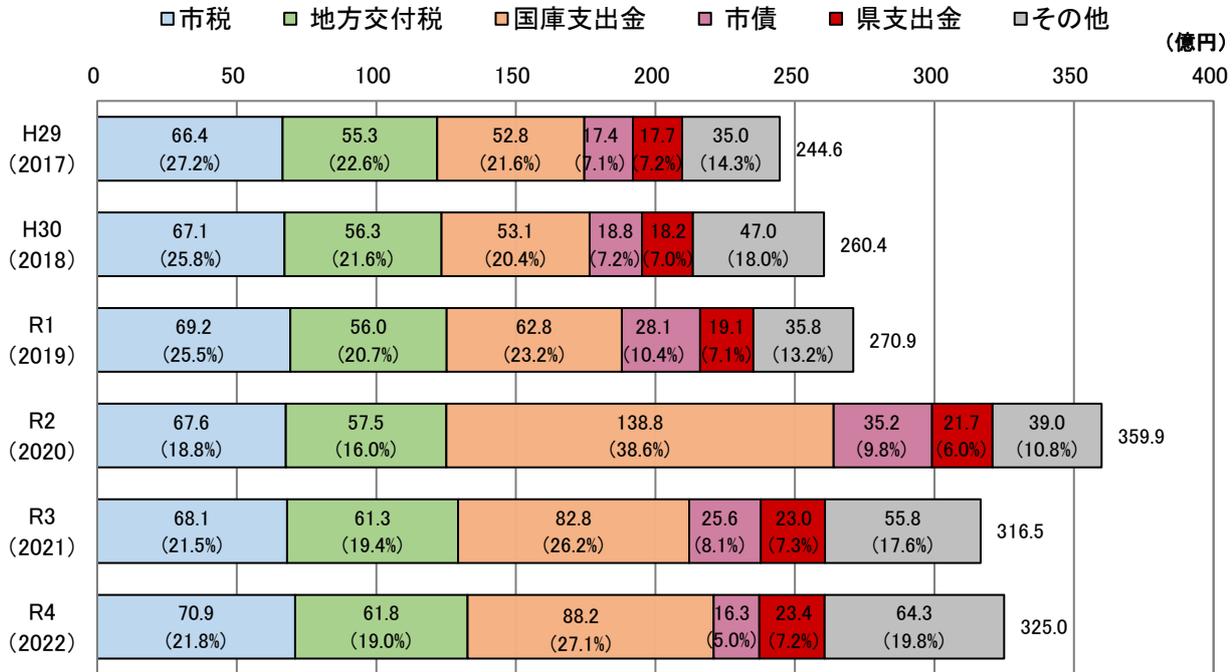


資料：地価公示・都道府県地価調査（国土交通省HP）

### ▲地価の推移

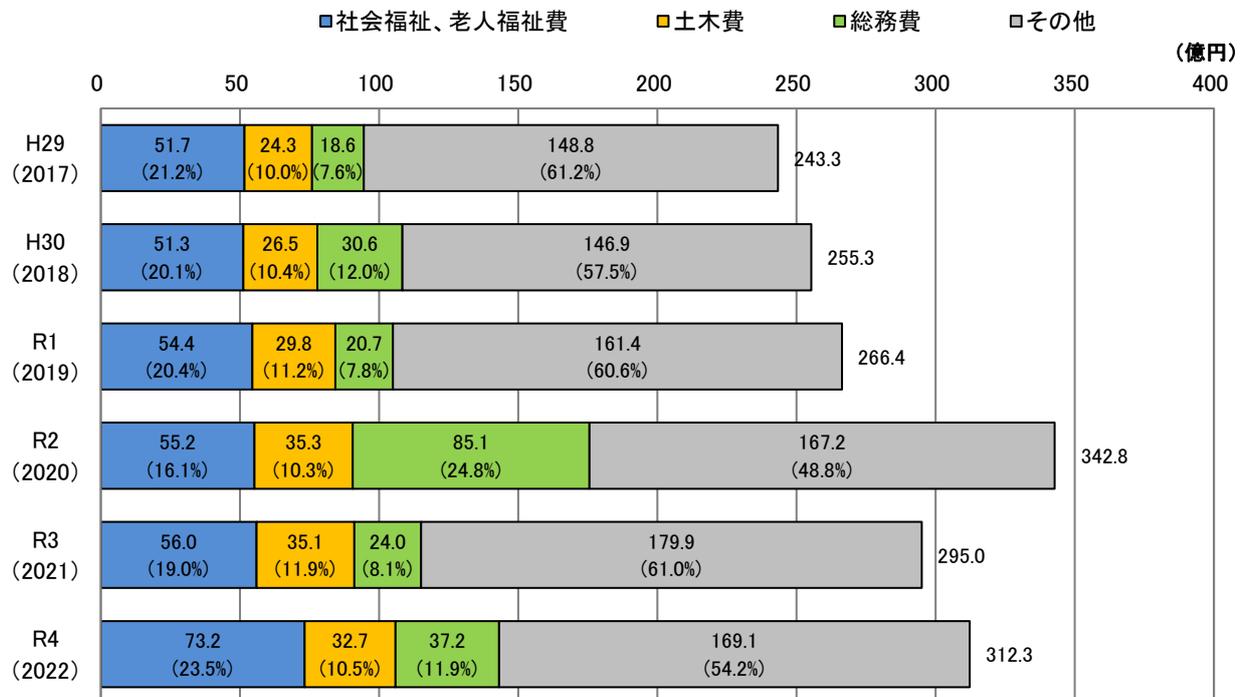
2-7-6. 財政（歳入・歳出の推移）

- 一般会計歳入において、市税による税収は概ね横ばいの傾向にあります。
- 一般会計歳出において、社会福祉・老人福祉費と土木費は増加傾向にあります。



資料：令和5年庁内資料

▲一般会計歳入の推移



資料：令和5年庁内資料

▲一般会計歳出の推移

2-7-7. 行政コスト（直方市公共施設等総合管理計画より）

○直方市の保有する公共施設は、老朽化した施設が多く、公共施設の建替えや大規模改修にかかる将来更新投資額を試算すると、年間約30.1億円かかる計算となり、更新投資可能額約14.9億円を約5割上回ることであります。

◇直方市公共施設等総合管理計画【2022年12月改訂版】（抜粋）◇

◇公共施設の状況

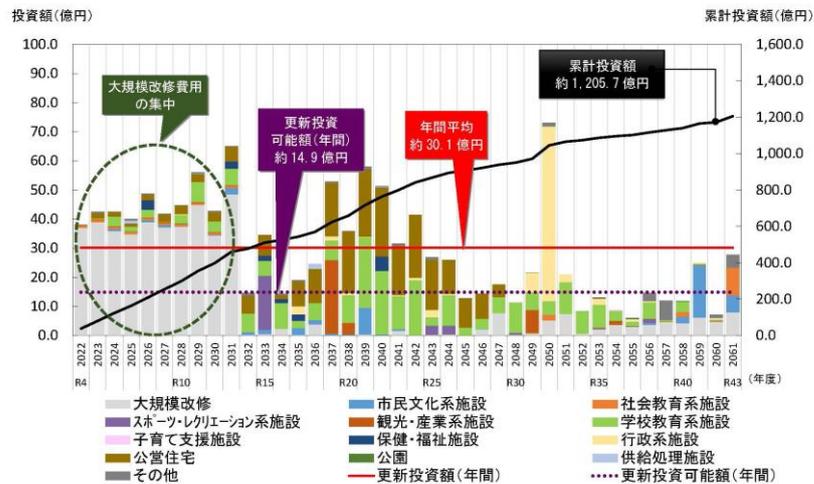
■直方市の保有する公共施設は、公営住宅と学校教育系施設の占める割合が高く、築30年以上の公共施設が79.7%であり、今後10年間では9割を超えることから老朽化施設の増加が懸念される



▲建物過去整備量

◇将来更新投資額の試算

■すべての公共施設を築後30年目に大規模改修、60年目に更新（建替）を実施する想定で将来更新投資額の試算を行った結果、令和4年～令和43年の40年間に約1,205.7億円のコストが必要となる。年間約30.1億円かかる計算となり、更新投資可能額約14.9億円を約5割上回ることであります。そのため、現在ある施設の約5割は今後更新することが難しくなるものと予測される。



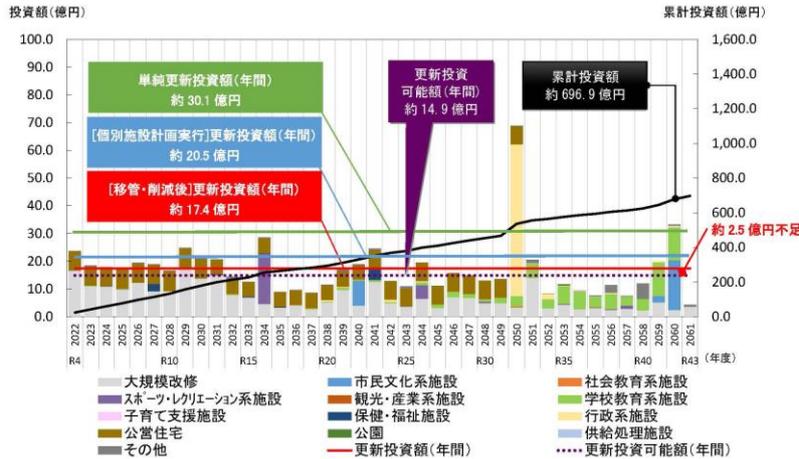
▲将来更新投資額の試算（公共施設）

## ◇施設の統廃合等を踏まえた将来更新投資額の試算と数値目標

■公共施設の移管・削減によるシミュレーション結果をもとに、将来更新投資額を試算すると、今後40年間（令和4年から令和43年まで）の将来更新投資額の総額は約696.9億円（年平均約17.4億円）となり、単純更新投資額の約1,205.7億円（年平均約30.1億円）と比較して約42.2%の削減、個別施設計画を実行した将来更新投資額の約819.4億円（年平均約20.5億円）と比較して約14.9%の削減となる。

今後40年間で施設の更新費用に充てることのできる更新投資可能額の年平均約14.9億円と比較すると、年間約2.5億円下回る結果となる。

公共施設の今後の目標としては、移管・削減面積を約30%に設定するとともに、日常の運営にかかるコストの改善や施設使用料の見直し等により、年間約2.5億円の費用削減を目指す。



### ▲施設の統廃合等を踏まえた将来更新投資額の試算(公共施設、大分類)

## ◇課題の整理

### 【コストの状況】

1. 公共施設の運営管理にかかる経費は、年間17.9億円となっており、公共施設量だけでなく、管理運営費のあり方についても今後検討していくことが必要である。管理運営費のあり方についても今後検討していくことが必要である。管理運営費の検討にあたっては、支出を抑えることはもとより、受益者負担の見直しによる利用料金収入の増加や民間活力の活用によるサービスの質の向上など多方面から検討することが必要となる。

### 【公共施設等の将来更新投資額の試算】

2. 個別施設計画等を実行した公共施設等の将来更新投資額は、更新投資可能額18.7億円を上回る結果となり、すべての公共施設、インフラ施設を同規模で維持することは困難な状況にあるといえる。そのため、将来の財政規模を見据えた、公共施設の総量の設定や整備の優先順位付けなど、公共施設の再配置が必要となる。特に道路については、適切な維持補修や長寿命化を図っていくことが必要となる。

## ◇公共施設等の管理に関する基本方針

### 【①公共施設等の保有総量の最適化】

3. 人口減少や厳しい財政状況が予測される中、直方市は他都市と比べてやや多い公共施設を有しており、現在ある公共施設等をすべて保有し続けることは不可能である。そのため、人口動向や財政状況に合わせて、将来的に維持可能な公共施設等の保有総量となるように規模の最適化を図る。

### 【②公共施設等の適切な維持管理】

4. 直方市の公共施設は老朽化した施設が多い状況にあり、今後、多額の改修・更新費用が必要となる。また、インフラ施設は市民生活を支える必要不可欠なものであり、現状の機能を維持する必要がある。このような状況から、今後も必要とされる公共施設等については、改修・更新費用の削減を図りつつ、利用者が安全で安心して使えるように適切な維持管理を行う。

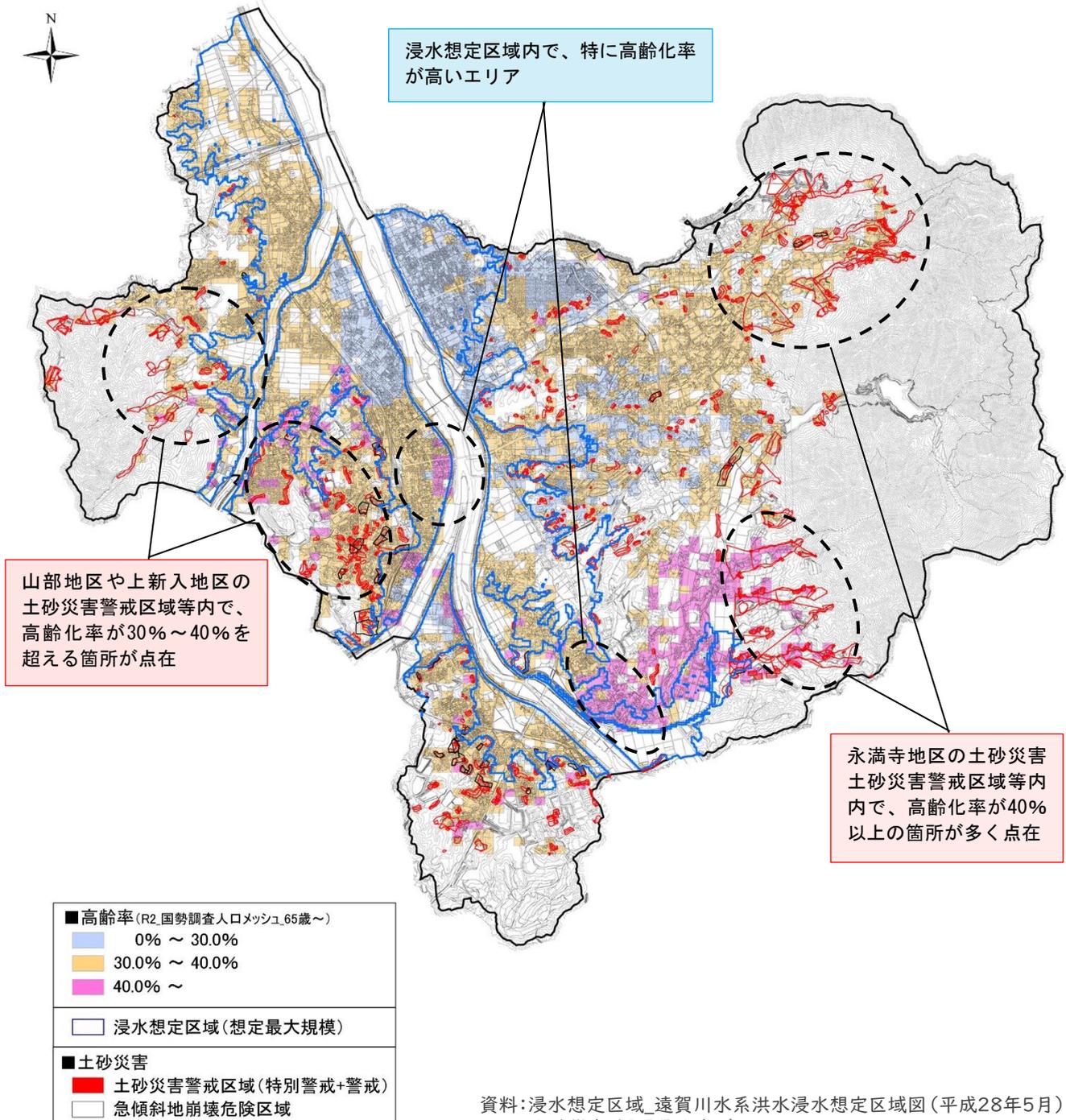
### 【③公共施設等の効率的な施設運営】

5. 今後も公共施設等を維持していくためには、改修・更新等のハード整備にかかる費用だけでなく、日常の運営といったソフト面に関わる管理運営費を抑えて、施設使用料などの収入を増加させる必要がある。そのため、利用料金の見直しや維持管理費用の削減、利用者のニーズに対応した公共施設の再配置などを図り、効率的な施設運営に取り組む。

## 2-8. 災害

### 2-8-1. 高齢化率と災害ハザード（浸水想定区域・土砂災害警戒区域）の位置関係

- 浸水想定区域内において、直方駅東側地区や上境地区で高齢化率が40%を超えるエリアがあります。
- 土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域において、郊外部で高齢化率が30%を超えているエリアがあります。
- 平成21年の九州北部豪雨や平成30年の西日本豪雨等、豪雨災害が頻発化・激甚化しています。

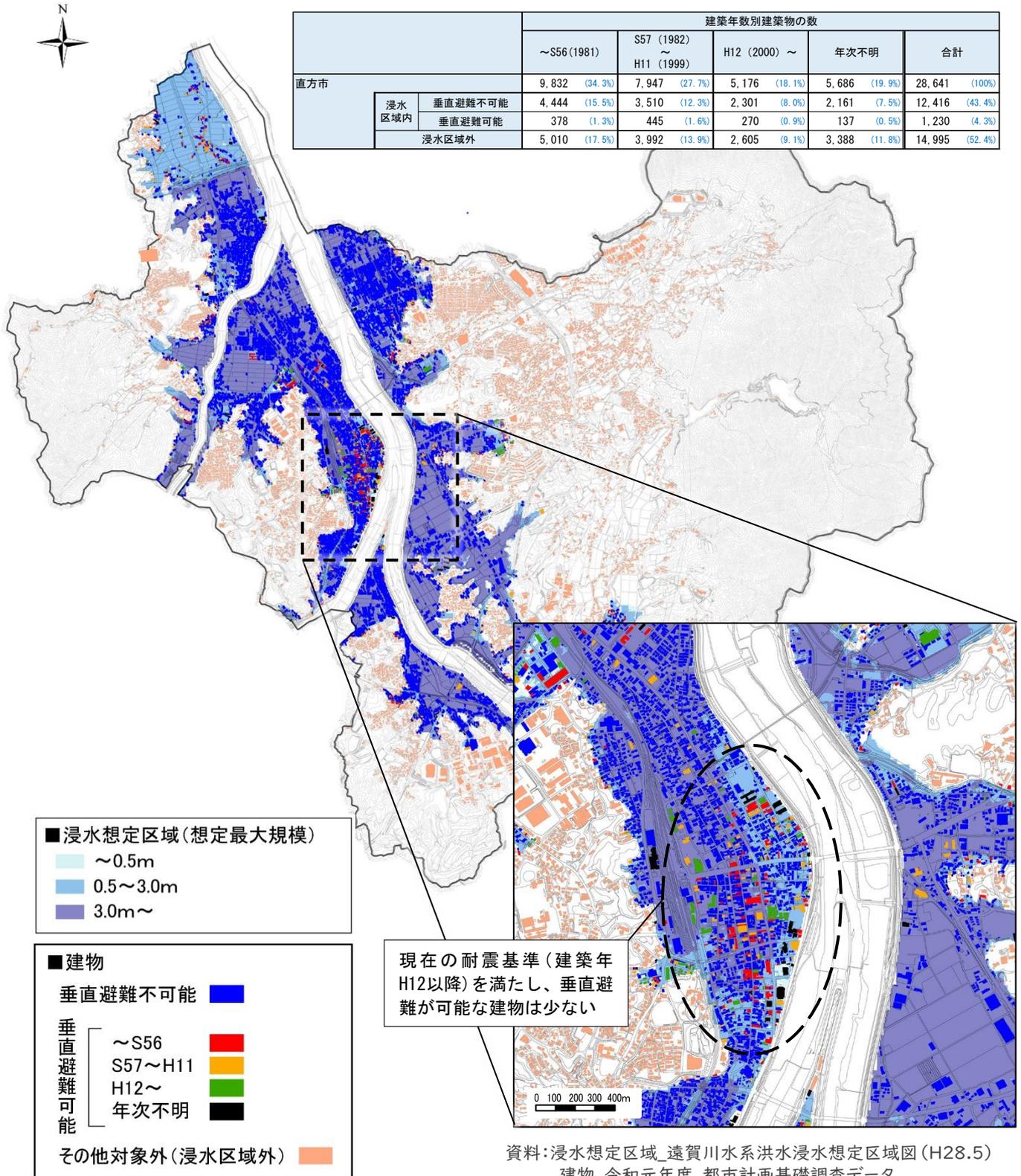


資料: 浸水想定区域\_遠賀川水系洪水浸水想定区域図 (平成28年5月)  
土砂災害\_福岡県公表データ  
高齢化率\_国勢調査 (令和2年)

### ▲ 高齢化率と災害ハザード（浸水想定区域・土砂災害警戒区域）の位置関係

## 2-8-2. 浸水想定区域における垂直避難可能な建築物の分布状況

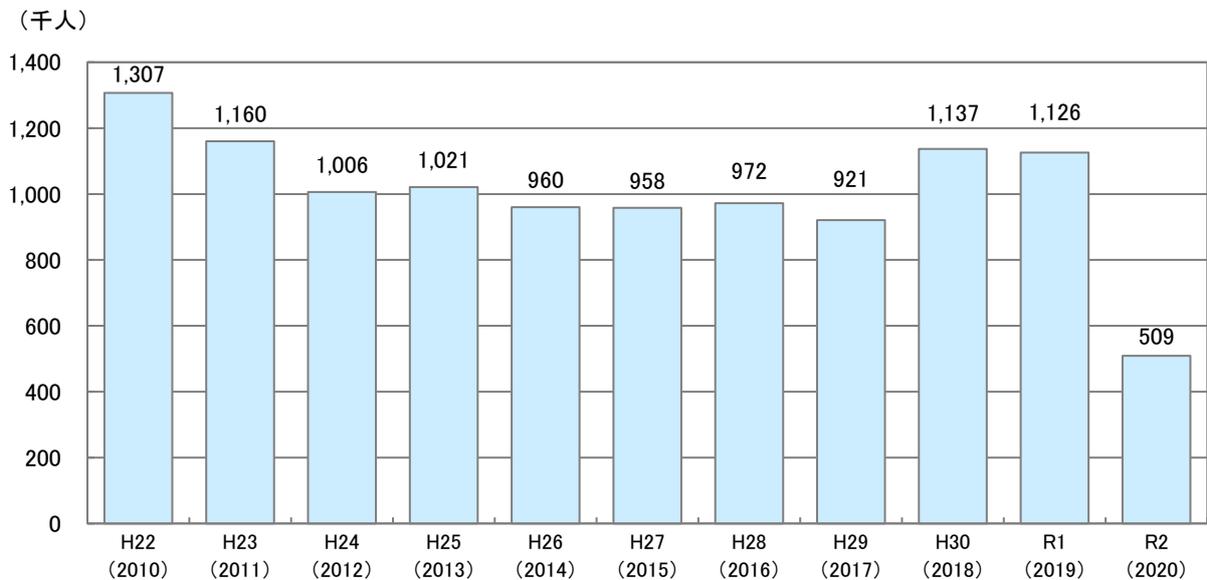
- 市中央部を遠賀川が北流していることから、直方駅東側地区をはじめとした市街地の大部分を浸水想定区域に指定しています。
- 浸水想定区域内において、現在の耐震基準(建築年 H12 以降)を満たし、垂直避難が可能な建物は全体の 1%程度と少ない状況です。



▲浸水想定区域における垂直避難可能な建築物の分布状況

## 2-9. 観光

- 観光客は、近年において増加傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、減少に転じています。
- 観光入込客数の県内順位は、24位（県内60市町村中）と低い状況にあります。
- 市内宿泊率は7.3%程度で、日帰り観光が大半を占めている状況です。



資料：福岡県観光入込客推計調査

### ▲観光入込客数の推移

### ▼福岡県内における観光の状況

#### ▽観光入込客数

単位:千人

順位	市町村	観光客数
1	北九州市	25,324
2	福岡市	21,336
3	太宰府市	10,540
4	宗像市	6,506
5	糸島市	6,483
6	久留米市	5,912
7	福津市	5,613
8	朝倉市	3,065
9	うきは市	2,298
10	豊前市	2,218
24	直方市	921

#### ▽宿泊率 (%)

単位:%

順位	市町村	宿泊率
1	春日市	56.7%
2	苅田町	54.7%
3	福岡市	37.7%
4	北九州市	15.0%
5	朝倉市	14.9%
6	添田町	13.4%
7	久山町	10.7%
8	行橋市	10.0%
9	香春町	8.1%
10	大野城市	7.9%
12	直方市	7.3%

※調査箇所数：福岡県内60市町村  
資料：平成29年福岡県観光入込客推計調査

## 2-10. 直方市の将来における懸念事項

各種基礎データをもとに直方市の現況、特性を整理し、これらの社会・経済情勢が今後も継続した場合の将来的な懸念事項を抽出しました。

整理項目	直方市の特性	将来における懸念事項
1) 都市構造 (p.6～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人の流動による隣接する周辺都市との日常生活圏の形成</li> <li>・北九州市・福岡市・田川市・宗像市等の広域的な人の流動あり</li> <li>・周辺都市との通勤・通学による流入人口が流出人口を上回ることから、本市に集まる人の動きが多い</li> <li>・遠賀川の西側に中心市街地を形成、東側に住居系主体の市街地を形成し、北東端の国道200号バイパス沿いに大型商業施設立地</li> </ul>	<p>◆人口減少や都市活力低下による東西市街地や周辺他都市との連携の希薄化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の人口減少と都市活力低下により、日常生活圏や広域的な交流を図る周辺他都市への人の流出（移転）</li> <li>・人口減少や行政サービスの低下により、東西市街地間の連絡性の薄れ</li> </ul>
2) 人口 (p.10～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の人口は、平成27年の5.7万人から令和27年度には4.6万人にまで減少、生産年齢人口も同様に減少・死亡数が出生数を上回る。</li> <li>・合計特殊出生率は全国平均と福岡県平均を上回っているものの平成25年～29年に減少</li> <li>・DID面積は減少傾向に対し、人口密度は横ばい</li> <li>・少子高齢化が進行中、特に高齢者人口は国道200号バイパス沿いの大型商業施設周辺や新入駅東側、頓野地区、直方駅周辺で増加</li> </ul>	<p>◆人口減少に伴う一人当たりの行政コストの更なる拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少や少子高齢化の進行等による、地域活力低下</li> <li>・人口密度の低下が進行することで、行政サービス水準の低下</li> </ul>
3) 土地利用 (p.16～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の外縁部において、主に農地や森林の開発での土地利用転換による都市的土地利用が拡大</li> <li>・開発許可面積は緩やかな増加で推移</li> <li>・用途地域内・外で開発行為が行われ、新入駅や中泉駅等の市街地外縁部、国道200号や田川直方線等の沿線及び周辺部で開発が進行</li> </ul>	<p>◆更なる市街地の拡大と自然環境への開発の深刻化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さらなる市街地の拡大と人口の低密度化</li> <li>・農地や森林など、自然環境への開発が進行（都市的土地利用の拡大化・雨水の流出増）</li> </ul>
4) 都市機能 (p.19～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域内（人口密度が高い・交通利便性が高い所等）では生活利便施設が集積する傾向</li> <li>・その他、頓野地区や植木地区、上境地区などの用途地域の指定のない地域（白地地域）で集積</li> <li>・用途地域内では頓野地区で生活利便施設の減少によるカバー圏域が縮小</li> <li>・市域全体において生活利便施設を多く有するカバー圏域の人口密度の減少</li> <li>・用途地域内の工業専用地域を除く全域が下水道計画区域に指定、計画的に整備が進行</li> </ul>	<p>◆人口減少に伴う各種施設の撤退、移転等による生活利便性の低下</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少が進むことで、利用者数の減少による各種施設の将来的維持が困難</li> <li>・各種施設の維持困難による撤退や移転が進み、既成拠点周辺部での生活利便性が低下</li> </ul>

整理項目	直方市の特性	将来における懸念事項
5) 未利用宅地・建物利用 (p.25～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未利用宅地は各地に分布するものの、特に直方駅東側地区での発生が目立つ</li> <li>・建築物において、住居系用途地域内の約3割、商業系用途地域の約5割が旧耐震構造</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<b>低未利用土地の増加による都市の賑わい低下や住環境における安全性の低下</b></li> <li>・直方駅東側地区において、中心市街地の空洞化による地域活力低下</li> <li>・中心市街地等、地域活力低下によるさらなる賑わいや拠点性の低下</li> <li>・中心市街地や住宅地等、人口・世帯数の減少による低未利用土地の増加が進むことで、周辺住環境の悪化や防犯面での安全性低下、地域コミュニティの希薄化</li> </ul>
6) 都市交通 (p.30～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道により周辺都市と連携</li> <li>・バス路線(路線バス・コミュニティバス)により直方駅周辺地区と感田東地区間を連携(運行路線・本数が多い)</li> <li>・鉄道利用者数は、近年ほぼ横ばいの傾向</li> <li>・バスの利用者数は、概ね減少傾向</li> <li>・鉄道・バスの公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、一時的に減少</li> <li>・自動車保有数は年々増加、1世帯あたりの保有台数は令和2年で1.89(台/世帯)と高い水準</li> <li>・現在の公共交通の人口カバー率は約87%</li> <li>・身近な生活利便施設の分布は、概ね公共交通利用圏に立地(一部、公共交通利用圏域外に立地)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<b>公共交通利用者の減少・乗務員不足等により公共交通の維持・確保が困難</b></li> <li>・モータリゼーションの進展によるマイカー利用への転換のほか、生産年齢・年少人口の減少に伴う通勤・通学人口の減少により、公共交通利用者数が減少</li> <li>・人口減少等に伴う、公共交通サービス水準の低下と公共交通空白地域の拡大</li> <li>・公共交通利用者の減少や公共交通空白地域の拡大により、さらに公共交通の維持が困難となり、路線や運行本数等におけるサービスの低下</li> <li>・公共交通事業者の経営状況の深刻化や乗務員不足等の問題</li> </ul>
7) 経済・財政 (p.37～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・就業人口は年々減少、三次就業人口割合は年々増加</li> <li>・耕地面積や農業産出額は減少傾向</li> <li>・製造品出荷額は増加傾向であったが、令和3年は減少</li> <li>・小売販売額は増減を繰り返し推移、事業所は減少傾向</li> <li>・本市の地価動向は減少傾向にあったが、近年では増加傾向</li> <li>・歳入に占める市税の割合は横ばいの傾向</li> <li>・歳出における社会福祉・老人福祉費、土木費は年々増加傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<b>福祉・医療費の増加による行政財政の逼迫</b></li> <li>・税収(市税)が横ばいの傾向を見せる中、高齢化等により福祉・医療費の削減は見込めず、土木費などの基盤整備への投資費が減少した場合、行政サービス水準が低下</li> </ul>
8) 災害 (p.45～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域において、直方駅東側地区や上境地区、土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域においては郊外部で高齢化率が高い状況</li> <li>・平成21年の九州北部豪雨や平成30年の西日本豪雨等、豪雨災害が頻発化・激甚化。</li> <li>・市中央部を遠賀川が北流し、直方駅東側地区をはじめとした市街地の大部分が浸水想定区域に指定</li> <li>・浸水想定区域内で現在の耐震基準(建築年H12以降)を満たし、垂直避難が可能な建物は全体の1%程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<b>災害の頻発化・激甚化及び人口減少や高齢化による地域の自助・共助力の低下</b></li> <li>・浸水想定区域、土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域において、災害発生時の避難対応等、人口減少と高齢化による地域の自助・共助力の低下</li> </ul>
9) 観光 (p.47)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客数は、近年において増加傾向にあったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、減少</li> <li>・観光入込客数の福岡県内順位は24位(60市町村中)と低い状況</li> <li>・観光客の大半は日帰り観光</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆<b>中心市街地の賑わい低下に伴う地域活力の低下と観光客の更なる減少</b></li> <li>・中心市街地における地域活力の向上を図らない限り、観光客数の増加は見込めないうえ、さらなる地域活力の低下が進行</li> </ul>

# 第3章 上位・関連計画の整理

立地適正化計画を定めるにあたり、上位・関連計画に示される本市のまちづくり等の方向性について整理します。

- 上位・関連計画では、集約型都市構造とともに、拠点と公共交通の連携によるまちづくりが求められています。
- 特に、直方駅東側地区を中心拠点に位置づけ、都市機能強化とまちなか居住による賑わい創出が必要であり、また感田東地区を副拠点に位置づけ、中心拠点との公共交通での連携による多核を有する都市構造にも配慮する必要があります。
- 近年頻発している豪雨等による水災害に対し、生命や財産を守るための防災・減災対策の強化・実践が求められます。

## ▼ 上位・関連計画にみる直方市の方向性

本計画との関係	計画名	都市構造・目標	土地利用・市街地整備等	防災・減災の対応
上位計画	筑豊都市圏都市計画 区域の整備、開発及び保全の方針	・“拠点を中心とした都市づくり”から、“拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり”へ拡充	●広域拠点：JR・平成筑豊鉄道直方駅周辺 →広域的で多様な都市機能の集積を図る大規模集客施設の立地誘導 ●基幹公共交通軸：JR 筑豊本線、平成筑豊電鉄伊田線、筑豊電気鉄道	・災害発生の恐れのある区域について、産業・社会特性に配慮し予想される災害に応じて、公園、市民農園、共同駐車場といった多面的な活用を検討
	第6次直方市総合計画	・コンパクト+ネットワークの考え方にに基づき、各拠点に医療・商業・福祉・住宅等の集積を誘導し、効率的で生活のしやすいまちを目指す	●集約型都市構造へ転換を図るため、都市機能の適正配置と居住環境の向上 ●九州自動車道 IC を活用した効果的な土地利用 ●直方駅を中心とする中心市街地の賑わい創出	・国土強靱化対策の推進 ・社会基盤の計画的な維持・整備及び先進技術の活用 ・防災手段の伝達手段の多様化・迅速化の推進 ・避難所の整備、防災体制の強化
	直方市都市計画 マスタープラン	・「円滑な交通ネットワーク」、「既存及び新たな拠点」並びに「居住・生産・自然」の3層構造からなる都市	●中心拠点：直方駅東側地区 →商業・業務施設、医療・交通施設等の集客施設や大規模集客施設の立地を誘導 →複合的都市型集合住宅等による街なか居住の促進 →空き店舗等の低未利用地の有効活用 ●副拠点：感田東地区 ●中心拠点と副拠点の連携を高める公共交通を中心とした幹線道路の検討・整備 ●JR 新幹線の駅設置並びに駅関連施設等の整備及び周辺土地利用の検討 ●交通結節機能向上のため、筑豊電鉄の JR 筑豊本線への延伸	・遠賀川流域における浸水被害の発生による避難場所、災害対策、体制の見直し等を含む防災・減災機能の強化 ・市街地内の老朽家屋や住宅が密集する地域の対策を検討し、災害に強いまちづくりを推進
関連計画	第2期 直方 まち・ひと・しごと創生総合戦略	・賑わいのある、安心して暮らすことができる豊かなまちをつくる	・まちの中心に賑わいをつくる ・中心市街地賑わいづくり推進 ・「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりの推進	・ハード・ソフト両面での安全で安心なまちづくりを推進
	直方市国土強靱化地域計画	・市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化	・都市区画整理事業を通じて、災害に強い市街地整備を関係機関と連携を図りながら推進	
	直方市公共施設等総合管理計画	・他都市と比べてやや多い公共施設を有し、現在ある公共施設等をすべて保有し続けることは不可能 ・機能が重複する公共施設は統合も含めたあり方検討が必要		・災害時の拠点指定施設など防災面にも考慮し、安全性を確保できる方策を検討 ・防災拠点としての機能、利用者や老朽度を考慮した耐震化の推進、他施設への集約を図り利用者の安全性を確保
	都市再生整備計画	・戦略的な都市機能集積と魅力化による多様な交流と賑わいを創出する中心拠点の形成	●都市機能誘導区域への効果的で効率的な都市機能の集積 ●中心拠点にふさわしい防災性の確保	・既存施設の耐震化や防災施設等の充実による防災性の向上
	直方市地域防災計画	・防災に配慮した土地利用への誘導等により、風水害及び地震に強い都市構造の形成を図る	●緊急交通路：九州自動車道 ●緊急輸送道路：国道 200 号、福岡直方線、田川直方線、直方水巻線、直方行橋線	
	直方市都市・地域総合交通戦略 直方市地域公共交通計画	・ひと・まちを結び 自然を守る 未来へつなぐ交通～コンパクト+ネットワークの都市構造の実現～	●拠点間を円滑に結ぶ基軸となる公共交通ネットワークの確保・維持 ●拠点と地域を効果的に結ぶ日常生活を支える生活交通の確保・維持 ●賑わいを取り戻す中心拠点内の移動を活性化させる交通環境づくり	・都市間及び都市内での円滑な交通ネットワークの形成の為、環状型道路における未整備区間の整備推進することで環状型道路ネットワークの機能による移動円滑性、利便性や災害時における緊急輸送道路として防災性向上等を目指します



# 第4章 本市における都市整備課題の整理

これまでの検討に基づく、本市の地域特性や将来に向けての懸念事項、上位・関連計画、市民の意向を踏まえて都市整備上の課題を以下に整理します。

## ◆直方市の将来における懸念事項〔再掲〕◆

- 人口減少や都市活力低下による東西市街地や周辺他都市との連携の希薄化
- 人口減少に伴う一人当たりの行政コストの更なる拡大
- 更なる市街地の拡大と自然環境への開発の深刻化
- 人口減少に伴う各種施設の撤退、移転等による生活利便性の低下
- 低未利用土地の増加による都市の賑わい低下や住環境における安全性の低下
- 公共交通利用者の減少による公共交通の維持が困難に
- 福祉・医療費の増加による行政財政の逼迫
- 災害の頻発化・激甚化及び人口減少や高齢化による地域の自助・共助力の低下
- 中心市街地の賑わい低下に伴う地域活力の低下と観光客の更なる減少

## ◆各地域の方向性（地域別カルテ）◆

- 地域①：直方駅周辺地域【機能強化・誘導】**  
⇒中心拠点を有する地区として、交通結節点のポテンシャルを活かしつつ、既存機能の強化及び不足している機能の誘導
- 地域②：新入駅周辺地域【人口集積基盤強化】**  
⇒生活拠点を有する地区として、各種の生活利便施設が充実するよう、拠点の基盤となる人口集積に向けた受け皿づくり
- 地域③：感田東地域【機能強化・誘導】**  
⇒副拠点を有する地区として、大規模集客施設を中心に各種の生活利便施設を充実しつつ、周辺住宅地に対する居住環境の維持・向上
- 地域④：感田地域【人口集積基盤強化】**  
⇒生活拠点を有する地域として、また中心拠点・副拠間に隣接する地域として、それらへのアクセス性と良好な居住環境の維持・向上
- 地域⑤：頓野南地域【交通結節機能強化】**  
⇒生活拠点を有する地域として生活利便性の確保を図りつつ、隣接する中心拠点との交流・連携を図るようアクセス性の強化
- 地域⑥：植木駅周辺地域【交通結節機能強化】**  
⇒居住誘導区域を有する地区として、他地域との交流・連携を図るようアクセス性の強化
- 地域⑦：新入 川西地域【地域資源活用】**  
⇒六ヶ岳による豊かな緑を有する地域であり、これらの潤いを与える山林を本市の地域資源として位置づけるよう、自然環境への保全・活用
- 地域⑧：上境・中泉地域【地域資源活用】**  
⇒彦山川や山林緑地を有する地域であり、これらの潤いを与える水と緑を本市の地域資源として位置づけるよう、自然環境への保全・活用
- 地域⑨：上頓野・永満寺地域【地域資源活用】**  
⇒豊かな緑を有する中、各種施設による自然への観察・ふれあい・憩いの場を地域資源として位置づけるよう、自然環境へのレクリエーション機能の向上・活用

※【】は取組類型を示す

## ◆上位・関連計画〔再掲〕◆

### 【上位計画】

- ①筑豊都市圏（区域マス）**  
●“拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり”へ拡充  
⇒広域拠点：JR・平成筑豊鉄道直方駅周辺
- ②第6次直方市総合計画**  
●コンパクト+ネットワークの考え方にに基づき、各拠点到医療・商業・福祉・住宅等の集積を誘導し、効率的で生活のしやすいまちを目指す
- ③直方市都市計画マスタープラン**  
●「円滑な交通ネットワーク」「既存及び新たな拠点」「居住・生産・自然」の3層構造都市  
⇒中心拠点：直方駅東側周辺（各種機能集積、大規模集客施設誘導）  
⇒副拠点：感田東地区  
●中心拠点と副拠点の連携を高める公共交通  
●JR新幹線の駅設置並びに駅関連施設等の整備及び周辺土地利用の検討  
●筑豊電鉄のJR筑豊本線への延伸（交通結節機能向上）

### 【関連計画】

- ④第2期直方 まち・ひと・しごと創生総合戦略**  
●持続可能な集約型都市構造の実現  
⇒中心市街地の賑わいづくりの推進  
⇒「コンパクト+ネットワーク」のまちづくり推進
- ⑤直方市国土強靱化計画**  
●市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ⑥直方市公共施設等総合管理計画**  
●公共施設等の保有総量の最適化、適切な維持管理、効率的な施設運営  
⇒利用料金の見直しや維持管理費用の削減  
⇒利用者のニーズに対応した公共施設の再配置
- ⑦都市再生整備計画**  
●戦略的な都市機能集積と魅力化による多様な交流と賑わいを創出する中心拠点の形成  
⇒都市機能誘導区域への効果的で効率的な都市機能の集積  
⇒中心拠点にふさわしい防災性の確保
- ⑧直方市地域防災計画**  
●防災に配慮した土地利用への誘導等により風水害及び地震に強い都市構造の形成を図る
- ⑨直方市都市・地域総合交通戦略  
直方市地域公共交通計画**  
●ひと・まちを結び 自然を守る 未来へつなぐ交通  
～コンパクト+ネットワークの都市構造の実現～  
⇒拠点間を円滑に結ぶ基軸となる公共交通ネットワークの確保・維持  
⇒拠点と地域を効果的に結ぶ日常を支える生活交通の確保・維持  
⇒賑わいを取り戻す中心市街地内の移動を活性化させる交通環境づくり

## ◆市民の意向（アンケート調査）◆

- 居住地区での生活利便性の隔たり
- 約9割の市民が「コンパクトなまちづくり」に肯定的
- 将来像として、買い物の利便性と地域福祉の充実したまちへ
- 約6割の本市定住意向と約1割の市外住み替え意向
- 住みたい場所としては、生活利便性が高いところ

※市民の意向（アンケート調査）は、資料編に掲載

## ◆都市整備上の課題◆

- 本市特有の都市構造の形成と、周辺都市との連携**  
懸念事項【(1) (6)】、上位・関連計画<<① ② ③ ⑨>>  
⇒JR筑豊本線及び国道200号等による広域的な交流の維持を図りながら、筑豊地域の中心的な位置づけを形成する都市活力の向上  
⇒遠賀川により分断された市街地に対して、その市街地間のアクセス性強化による連携・一体化  
⇒直方駅東側周辺の中心拠点、感田東地区の副拠点の位置づけ
- 中心市街地など、拠点地区としての機能の向上**  
懸念事項【(1) (2) (4) (5) (9)】、上位・関連計画<<③ ④ ⑦>>  
⇒直方駅東側周辺の中心市街地としての地域活力の向上  
⇒賑わいや拠点性の低下が懸念される中、中心市街地等において低未利用土地が増加した場合、各種都市機能の集積による利便性の向上と賑わいの向上
- 人口密度の維持と都市機能の集積による地域活力の向上**  
懸念事項【(1) (2) (4) (7) (9)】、上位・関連計画<<③ ④ ⑥ ⑦>>  
⇒市街地の拡大と人口の低密度化による地域活力の低下に対して、一定のエリアへの人口集積による人口密度の維持と地域活力の向上  
⇒人口減少下での各種都市機能の将来的維持が懸念される中、人口集積地への都市機能集積による生活利便性の向上と活性化への寄与  
⇒人口密度の減少を改善し、一人当たりの行政コストの拡大を抑制
- 持続可能な都市経営マネジメント（行政コスト、公共施設）**  
懸念事項【(2) (7)】、上位・関連計画<<⑥>>  
⇒生産年齢人口の減少による税収確保と、高齢化による福祉・医療費の削減が困難であるため、厳しい財源の中での効率的な都市経営マネジメントを実施  
⇒公共施設の将来的維持が懸念されることから、一定エリアへの集積によるサービスの維持と利便性の向上
- 拠点・都市機能へのアクセス性確保に向けた持続可能な公共交通ネットワークの形成**  
懸念事項【(1) (6)】、上位・関連計画<<④ ⑦ ⑨>>  
⇒通勤・通学人口が減少する中、一定エリアでの人口集積による公共交通利用者の確保  
⇒公共交通利用者の確保により、公共交通サービスを維持  
⇒拠点や主な都市機能へのアクセス性を確保する公共交通ネットワークの形成
- 安全・安心な暮らしの確保による定住促進**  
懸念事項【(3) (4) (5) (8)】、上位・関連計画<<③ ⑤ ⑧>>  
⇒土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域等の災害リスクの高い地域への都市機能や居住誘導を避ける  
⇒住環境の悪化と地域活力の低下を招く、低未利用土地の活用を図るとともに、今後も発生を防ぐよう、防災環境の整備を行い安全・安心を感じられる都市機能と居住の誘導

※【】は対応する◆直方市の将来における懸念事項◆の番号を示す。  
<<>は対応する◆上位・関連計画◆の番号を示す。

# 第5章 立地適正化に関する基本的な方向性

## 5-1. 都市づくりの基本的考え方

本市では、都市計画マスタープランにおいて、『円滑な交通ネットワーク』、『既存及び新たな拠点』並びに『居住・生産・自然』の3層構造からなる都市～地域の生活・経済機能の強化と集約化されたまちづくりによる持続可能な都市の形成～を将来都市像として掲げ、その実現に向けて都市づくりを進めています。

本計画では、これらを踏まえ、様々な機能の立地の適正化を図るため、都市構造（拠点・交通軸等）を設定し、都市機能の集積、居住の誘導、公共交通の充実により、地域資源を生かした目指すべき本市特有の将来都市構造を定めます。

### ◇直方市都市計画マスタープランについて（抜粋）◇

- 直方市都市計画マスタープランは、平成26年3月に改定しています。
- 集約型都市構造の形成を目指し、本市の核となる中心拠点・副拠点・生活拠点を位置づけ、各拠点間を鉄道やバス路線等の公共交通軸で連携します。

#### ◇目標とすべき将来都市像

『円滑な交通ネットワーク』、『既存及び新たな拠点』並びに  
『居住・生産・自然』の3層構造からなる都市  
～地域の生活・経済機能の強化と集約化されたまちづくりによる持続可能な都市の形成～

#### ◇拠点形成の目標

本市の最も重要な拠点としての中心拠点の再形成を主な目的としつつ、副拠点としての感田東地区の流通・商業・定住拠点地区の形成、地域の生活拠点の形成

##### 《中心拠点：拠点商業・業務地区》

市域全体の生活、産業、交通、医療・福祉等の中心地として、住宅、商業・業務施設、公共施設など様々な都市機能が集積し、街なかの賑わいを創出する拠点

##### 《副拠点：流通・商業・定住拠点地区（感田東地区）》

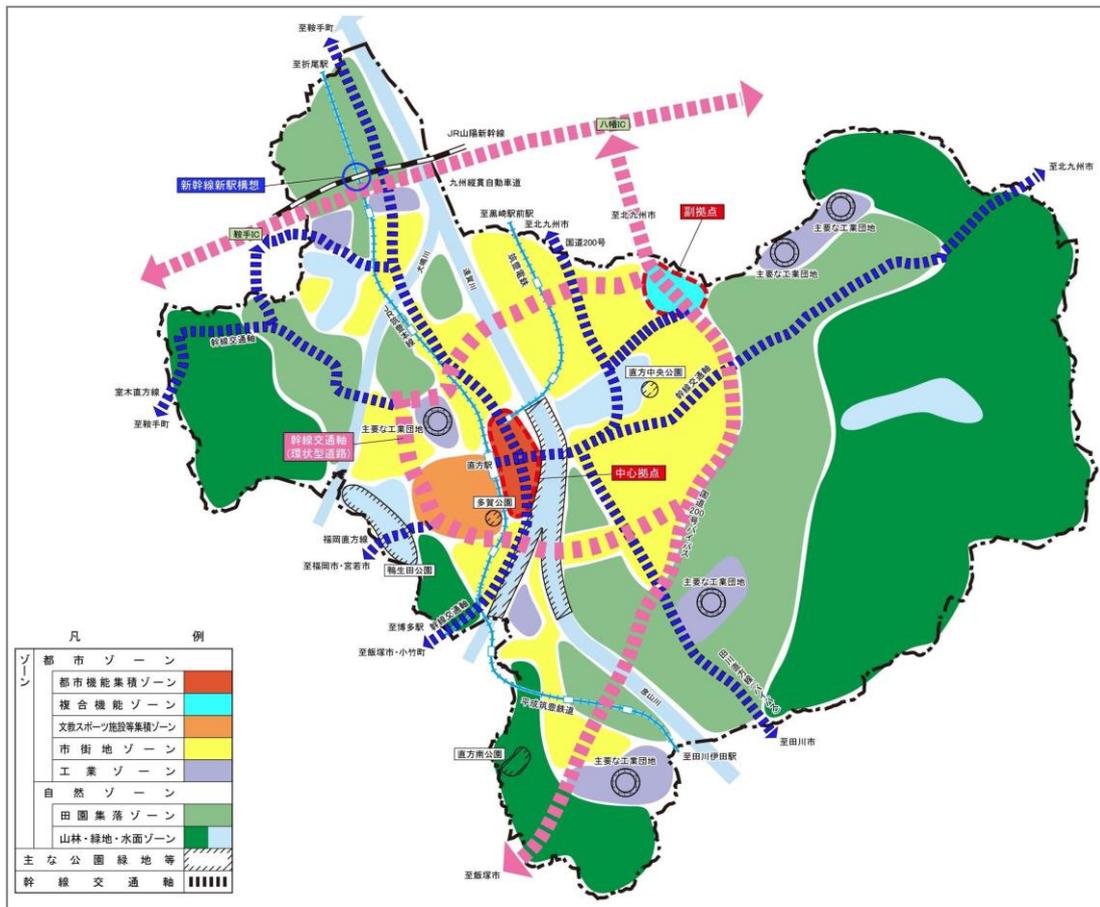
郊外部の交通の要所に位置し、中心拠点への影響力を持った住宅、商業、流通機能等を有する中心拠点と連携する拠点

##### 《生活拠点：地域的にまとまりのある生活圏の中心となる地区》

公共交通沿線を中心とした日常生活の拠点となり、公共公益施設等を有する、若しくは地域コミュニティが形成された中心拠点と連携する拠点



▲集約型都市構造のイメージ



▲将来都市像図

資料：直方市都市計画マスタープラン（平成26年3月）

## 5-2. 都市づくりのテーマと基本方針

都市整備課題を受け、賑わいが創出され、誰もが暮らしやすいなど、持続可能な都市形成に向けたまちづくりのテーマ及び都市構造形成に向けた基本方針を整理します。

### ◆都市整備課題◆

#### ●本市特有の都市構造の形成と、周辺都市との連携

- ⇒ J R 筑豊本線及び国道200号等による広域的な交流の維持を図りながら、筑豊地域の中心的位置づけを形成する都市活力の向上
- ⇒ 遠賀川により分断された市街地に対して、その市街地間のアクセス性強化による連携・一体化
- ⇒ 直方駅東側周辺を中心拠点、感田東地区の副拠点の位置づけ

#### ●中心市街地など、拠点地区としての機能の向上

- ⇒ 直方駅東側周辺を中心市街地としての地域活力の向上
- ⇒ 賑わいや拠点性の低下が懸念される中、中心市街地等において低未利用土地が増加した場合、各種都市機能の集積による利便性の向上と賑わいの向上

#### ●人口密度の維持と都市機能の集積による地域活力の向上

- ⇒ 市街地の拡大と人口の低密度化による地域活力の低下に対して、一定のエリアへの人口集積による人口密度の維持と地域活力の向上
- ⇒ 人口減少下での各種都市機能の将来的維持が懸念される中、人口集積地への都市機能集積による生活利便性の向上と活性化への寄与
- ⇒ 人口密度の減少を改善し、一人当たりの行政コストの拡大を抑制

#### ●持続可能な都市経営マネジメント（行政コスト、公共施設）

- ⇒ 生産年齢人口の減少による税収確保と、高齢化による福祉・医療費の削減が困難であるため、厳しい財源の中での効率的な都市経営マネジメントを実施
- ⇒ 公共施設の将来的維持が懸念されることから、一定エリアへの集積によるサービスの維持と利便性の向上

#### ●拠点・都市機能へのアクセス性確保に向けた持続可能な公共交通ネットワークの形成

- ⇒ 通勤・通学人口が減少する中、一定エリアでの人口集積による公共交通利用者の確保
- ⇒ 公共交通利用者の確保により、公共交通サービスを維持
- ⇒ 拠点や主な都市機能へのアクセス性を確保する公共交通ネットワークの形成

#### ●安全・安心な暮らしの確保による定住促進

- ⇒ 土砂災害区域や急傾斜地崩壊危険区域等の災害リスクの高い地域への都市機能や居住誘導を避ける
- ⇒ 住環境の悪化と地域活力の低下を招く、低未利用土地の活用を図るとともに今後も発生を防ぐよう、防犯環境の整備を行い安全・安心を感じられる都市機能と居住の誘導

### ◆まちづくりのテーマ◆

『中心拠点と副拠点および生活拠点が連携し、多様な交流が育まれる地域中心都市』

- ⇒ 福岡市・北九州市との近接性・アクセス性を有する中、本市各拠点への都市機能と居住の誘導に加え、拠点間連携・交流による活性化を図ることで、筑豊都市圏における中心都市を形成します。

### ◆都市構造形成の基本方針◆

#### ●基本方針1

中心拠点への都市機能の集積と

居住の推進による拠点性の向上

- ⇒ 中心拠点として位置づけられる直方駅周辺に対して、都市機能の集積と居住の推進を図り、中心市街地の都市活力低下や空き家増加等による人口減少を改善し、拠点性を向上します。

#### ●基本方針2

公共交通による各拠点間の

ネットワークの形成

- ⇒ 遠賀川西側に中心拠点、東側に市街地が広がる本市に対して、双方の緊密な連携を図るよう公共交通を中心とした連絡性の確保を図ります。

#### ●基本方針3

利便性の向上を図る都市サービス空間の形成

- ⇒ 人口密度を保っていくよう、医療・福祉、商業等の都市サービスを適正に配置し、公共交通との連携により都市サービスを楽しめる市街地を形成します。

#### ●基本方針4

安全・安心なまちづくりの推進

- ⇒ 近年、頻発化・激甚化する自然災害に対して、適切な都市の開発や防災機能の配置、地域間の連携強化等により安全・安心なまちづくりを図ります。

## ●基本方針1:中心拠点への都市機能の集積と居住の推進による拠点性の向上

⇒中心拠点として位置づけされる直方駅に対して、都市機能の集積と居住の推進を図り、中心市街地の都市活力低下や空き家増加等による人口減少を改善し、拠点性を向上します。

### ■上位計画に位置づけされる「中心拠点」

直方市都市計画マスタープラン（平成26年3月）では、直方駅東側周辺を「中心拠点」に位置づけられています。

本市において最も重要な拠点として直方駅東側周辺を中心拠点として位置づけ

#### 《中心拠点

：拠点商業・業務地区》

市域全体の生活、産業、交通、医療・福祉等の中心地として、住宅、商業・業務施設、公共施設など様々な都市機能が集積し、街なかの賑わいを創出する拠点



資料：直方市都市計画マスタープラン（平成26年3月）（再掲）

### ■直方駅周辺地区での低未利用土地・空き家の発生

直方駅東側周辺地区では低未利用土地の発生が顕著であり、さらに商業・業務系施設（店舗・事務所・併用住宅）の空き家が多く見られる状況にあります。

### ■住環境としての安全性、地域コミュニティの低下

低未利用土地や空き家の増加が進むことで、周辺住環境の悪化や防犯面での安全性が低下するとともに、地域コミュニティの低下が懸念されます。

#### ○中心市街地を有する本市の中心拠点として機能の向上

・中心市街地としての都市活力の向上を図ることを目指し、「中心拠点」として各種都市機能の集積により、利便性の向上と賑わいの向上を図る必要があります。

⇒都市機能の集積と居住誘導の推進

⇒各拠点機能の役割分担によるコンパクトシティの形成

⇒周辺都市（宮若市・鞍手町・小竹町）における不足機能の提供

### ●基本方針2：公共交通による各拠点間のネットワークの形成

⇒遠賀川西側に中心拠点、東側に市街地が広がる本市に対して、双方の緊密な連携を図るよう公共交通を中心とした連絡性の確保を図ります。

#### ■持続可能な都市に向けて、都市機能・人口の一定の集積

生活利便性向上や賑わいの創出、将来的にも持続可能な都市経営を実現していく都市であるためには、都市機能や人口をある一定のエリアを対象に集積を保っていく必要があります。

#### ■現在の直方市では、将来的に都市機能や人口の集積が低下し、生活サービスの低下が懸念

直方市の人口が減少基調にあることや、市街地の拡大傾向にあることから、都市機能や人口の集積（密度）は低下していくものと想定されます。

#### ○各拠点形成と公共交通の連携によるネットワークの形成

・都市機能や人口の集積低下による影響を最小限に留めるためには、既存ストックの活用や公共交通の維持も考慮しつつ、既に都市機能や人口が集積している拠点や、これら拠点への公共交通によるアクセスがしやすい市街地に対して、その集積の維持・向上を進めていく必要があります。

⇒公共交通による拠点間ネットワーク（中心拠点・副拠点・生活拠点）の形成

⇒周辺都市との広域ネットワークの形成

⇒公共交通軸沿線上の居住性が向上し、公共交通軸の永続性が向上

⇒自動車から公共交通への移行

### ●基本方針3：利便性の向上を図る都市サービス空間の形成

⇒人口密度を保っていくよう、人口密度を保っていくよう、医療・福祉、商業等の都市サービスを適正に配置し、公共交通との連携により都市サービスを楽しむ市街地を形成します。

#### ■身近な生活利便施設の撤退による生活利便性の低下

人口減少が進むことで、利用者数の減少による各種施設の将来的な維持が困難になることが想定されるなか、各種施設の撤退等による周辺部での生活利便性の低下が懸念されます。

#### ■公共交通空白地域の拡大によるサービス低下

人口減少による公共交通利用者の減少が進むことで、公共交通の維持が困難になり、路線や運行本数等のサービスの低下による公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

#### ○一定エリアへの人口密度の維持と都市機能の集積による、生活利便性や地域活力の向上

・人口減少下において、各種都市機能の将来的維持が困難になることが想定されるなか、一定エリアとしての人口集積地区を形成し、都市機能の集積と将来的維持ができる都市構造を形成することにより、市民の生活利便性と地域活性化を向上する必要があります。

⇒医療・福祉、商業等の都市サービスを適正に配置

#### ●基本方針4：安全・安心なまちづくりの推進

⇒近年、頻発化・激甚化する自然災害に対して、適切な都市の開発や防災機能の配置、地域間の連携強化等により安全・安心なまちづくりを図ります。

#### ■人口減少や高齢化による自助・共助力の低下

近年、頻発化・激甚化する自然災害に対して、人口減少や高齢化が進むことで、災害発生時の避難対応が遅れる等、地域の自助・共助力の低下が懸念されます。

#### ■老朽化した家屋の増加による被害の甚大化

老朽危険家屋の増加が進むことで、災害発生時の被害の甚大化が懸念されます。

#### ○災害リスクの高い地域への都市機能の集積や居住の誘導を避け、リスクを回避・低減させる対策（ハード・ソフト）の実施

・人口減少や高齢化が進み、老朽危険家屋が増加するなか、災害リスクへの高い地域への都市機能や居住誘導を避け、適切に防災機能を配置することで地域間の連携を強化する必要があります。

⇒都市機能の集積と居住誘導の推進

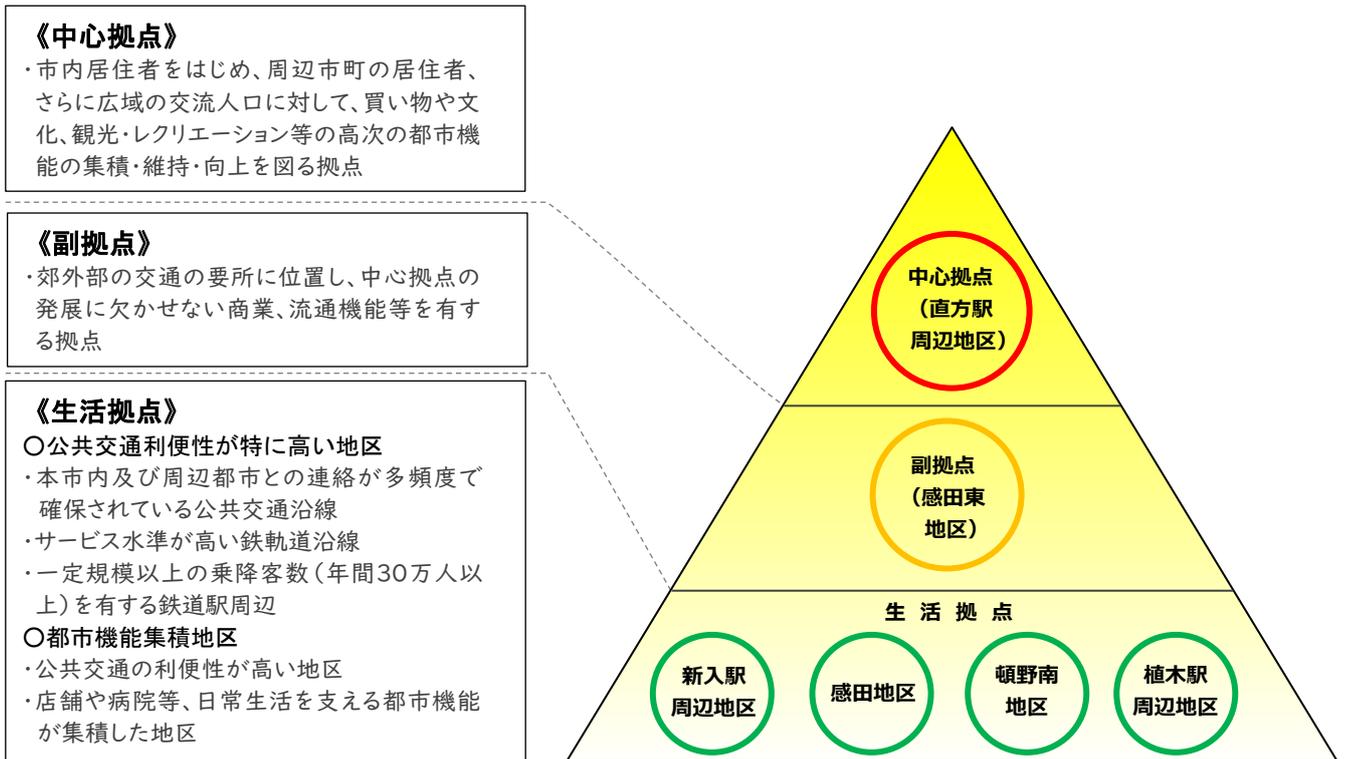
⇒防災・減災に向けた体制の確立

⇒災害に備える市民意識の醸成

### 5-3. 将来都市構造の形成

#### (1) 拠点の設定

遠賀川により東西に分断された本市の都市構造を踏まえ、「中心拠点」を中心に、「副拠点」と既に都市機能や人口が集積している「生活拠点」を設定します。これらの拠点を公共交通軸で連携し、アクセス性を確保した都市構造を形成します。



▲ 拠点の階層構成イメージ

### 1) 中心拠点の設定

中心拠点は、市の核であり、公共交通によるアクセス性に優れ、多様な都市機能が集積する地区を設定します。

- ①上位計画で拠点（広域拠点・中心拠点）設定がなされている地区
  - 本市の核として広域拠点、中心拠点として位置づけられている直方駅東側周辺地区
- ②都市機能集積地区
  - 買い物や通院など日常生活を支える多様な都市機能（市役所、商業施設、病院、診療所など）が集積している地区
- ③人口集積地区
  - 周辺がDID（人口集中地区）である地区
- ④公共交通の利便性が特に高い地区
  - 乗降客数の多い鉄道駅周辺や主要なバス停が立地するなど公共交通が充実しており、公共交通の利便性が高い地区

中心拠点	拠点概要
直方駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・筑豊都市圏都市計画区域マスタープランにおいて、『広域拠点』として位置づけされた地区</li> <li>・都市計画マスタープランにおける『中心拠点』として、広域的な役割を果たす地区</li> <li>・直方市の玄関口である直方駅東西に都市全体を対象とする商業・業務、行政サービス、文化・スポーツ等の施設が集積</li> <li>・鉄軌道及びバス路線により交通結節点が形成されている</li> <li>・都市・地域の中心として利便性と住みよさが調和した地域の創造</li> </ul>

### 2) 副拠点の設定

副拠点は、公共交通によるアクセス性が高く、日常的に人が集まる地区を設定します。

- ①上位計画で拠点（副拠点）設定がなされている地区
  - 直方市都市計画マスタープランにおいて、中心拠点との連携拠点として位置付けされた地区
- ②郊外部の交通の要所となる地区
  - 郊外部の交通の要所に位置し、商業・流通機能を有する地区
- ③公共交通の利便性が高い地区
  - 乗降客数の多い鉄道駅周辺や主要なバス停が立地するなど公共交通が充実しており、公共交通の利便性が高い地区

副拠点	拠点概要
感田東 地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画マスタープランにおける副拠点として、中心拠点の発展に欠かせない住宅、商業、流通機能を有する地区</li> <li>・中心拠点との連携を高める公共交通を中心とした幹線道路の整備を推進する地区</li> </ul>

### 3) 生活拠点の設定

生活拠点は、日常生活圏を形成する場所に位置し、以下の項目に当てはまる地区を設定します。

- ①都市機能集積地区
  - 買い物や通院など日常生活を支える多様な都市機能（商業施設、病院、診療所など）が集積する地区
- ②公共交通の利便性が特に高い地区
  - 郊外部の交通の要所に位置し、商業・流通機能を有する地区
- ③公共交通の利便性が高い地区
  - 乗降客数の多い鉄道駅周辺や主要なバス停が立地するなど公共交通が充実し、公共交通の利便性が高い地区

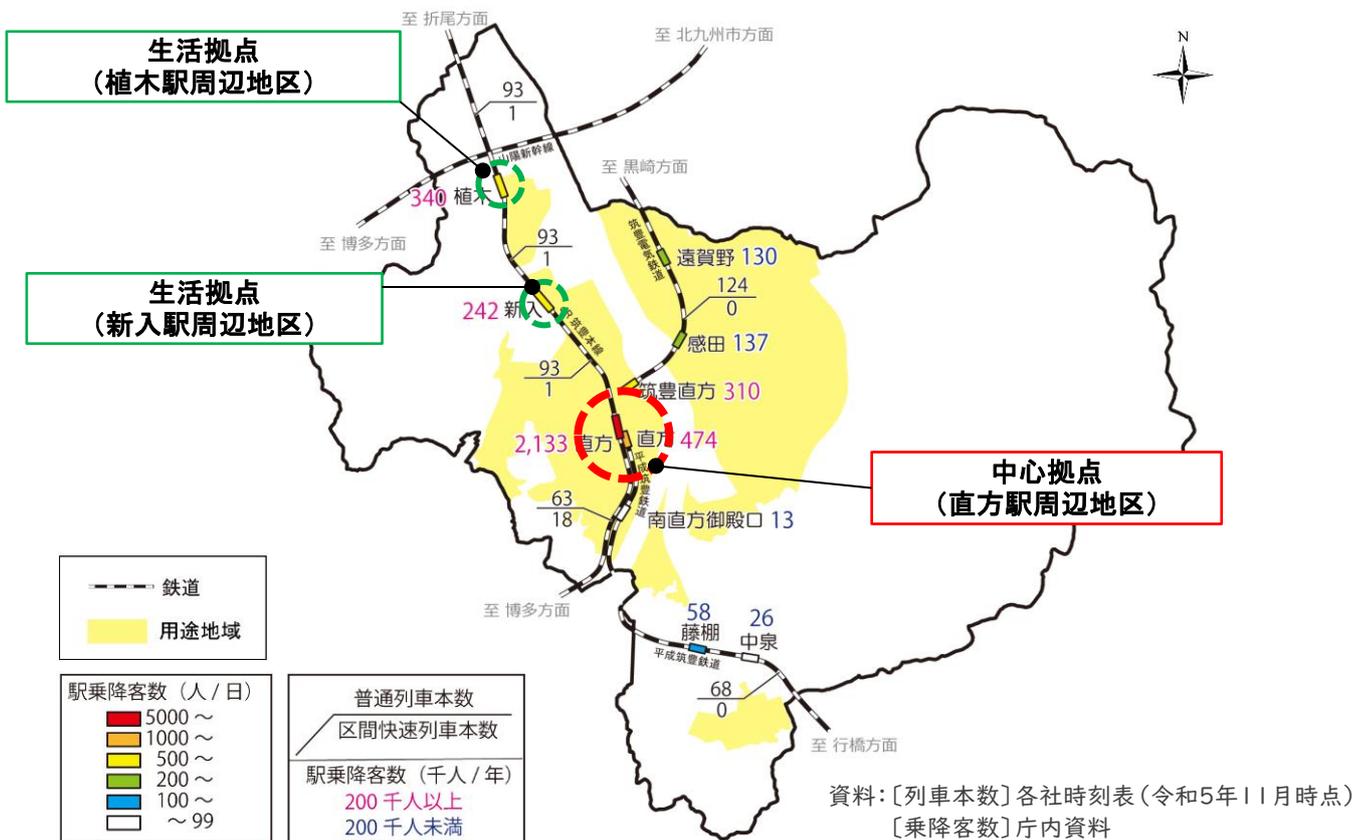
生活拠点	拠点概要
新入駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の利便性が特に高い地区</li> <li>・都市機能等が集積する地区</li> </ul>
植木駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の利便性が特に高い地区</li> </ul>
頓野南地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が集積する地区</li> </ul>
感田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が集積する地区</li> </ul>

■参考：拠点設定根拠

- 公共交通の利便性が特に高い地区について、サービス水準の高さ（アクセス可能な方面数の多さ、運行頻度の高さ）に加え、乗降客数の多い鉄道駅周辺地区として、直方駅周辺、新入駅周辺及び植木駅周辺を抽出しました。
- また、都市機能集積地区について、病院、診療所、商業施設などの日常生活を支える都市機能の集積エリアに加え、事業所等が多く立地し商業集積がみられるエリアを抽出しました。

《公共交通の利便性が特に高い地区》

- ①本市内及び周辺都市との連絡が高頻度（2～3本/h程度）で確保されている公共交通沿線  
⇒鉄軌道（JR筑豊本線、筑豊電気鉄道、平成筑豊鉄道）沿線地区
- ②サービス水準が高い（アクセス可能な方面が多く運行頻度が高い）鉄軌道沿線  
⇒JR筑豊本線沿線
- ③一定規模以上の乗降客数（年間200千人以上）を有する鉄道駅周辺  
⇒直方駅周辺（中心拠点）、新入駅周辺、植木駅周辺



▲ ③鉄道駅乗降客数

▼ ①②路線別サービス状況

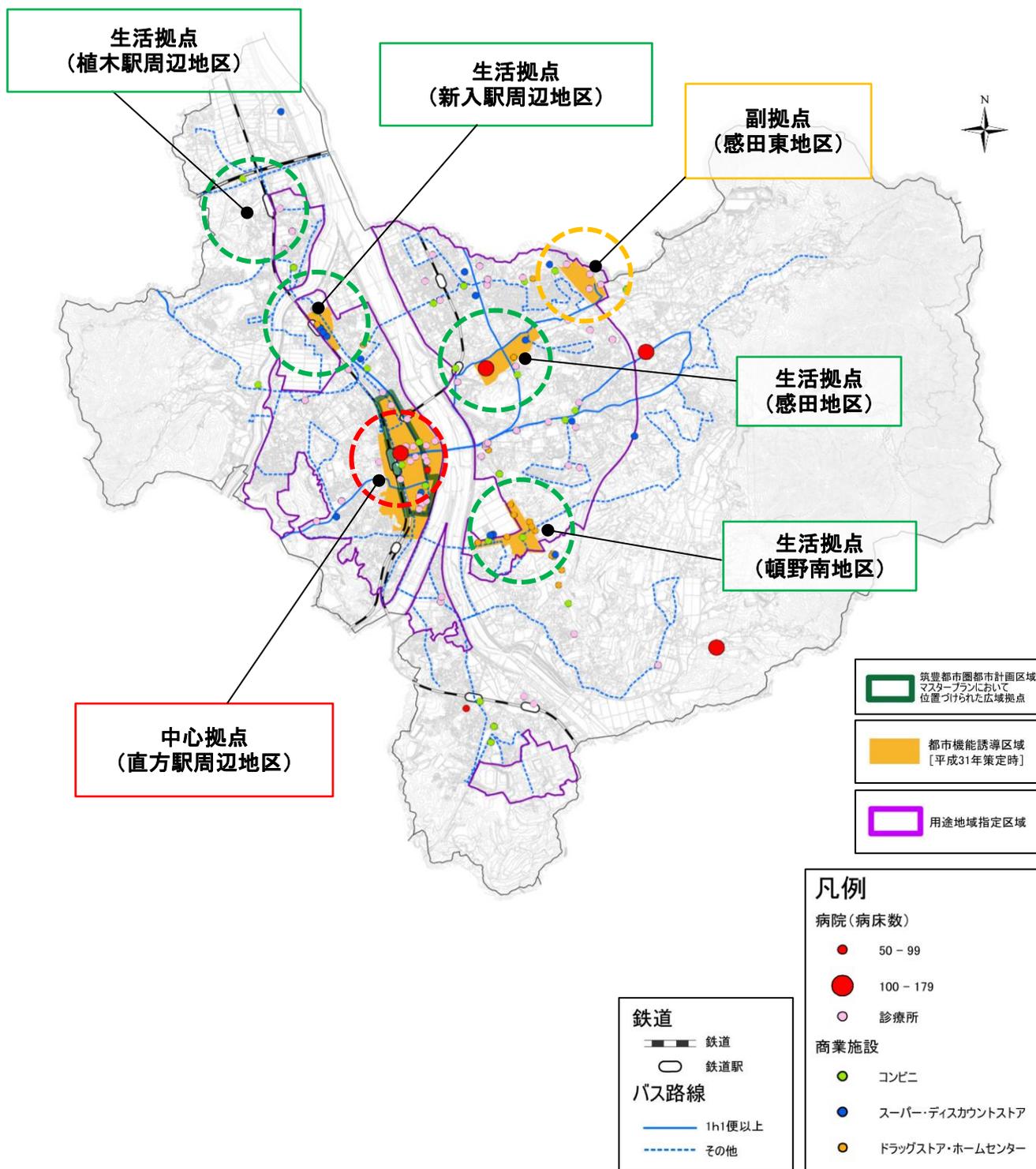
路線	都市間アクセス		運行頻度（6～22時の平均【本数】）
JR筑豊本線	2方面	（折尾方面）	3本程度/h【42本】 [ピーク時：3～5本/h]
		（博多方面） ※快速含む	3本程度/h【42本】 [ピーク時：3～4本/h]
筑豊電気鉄道	1方面（黒崎方面）		3本程度/h【55本】 （ピーク時：3～5本/h）
平成筑豊鉄道	1方面（田川方面）		2本程度/h【32本】 （ピーク時：2～3本/h）

■参考：拠点設定根拠

《都市機能集積地区》

・通院や買い物など日常生活を支える都市機能が集積している地区

⇒直方駅周辺地区（中心拠点）、感田東地区（副拠点）、新入駅周辺地区、感田地区、頓野南地区



▲ 都市機能集積地区

## (2) 公共交通軸設定

都市づくりのテーマ・基本方針や拠点の階層イメージを踏まえ、将来の都市構造において幹線となる公共交通の軸（＝公共交通軸）を以下のとおり設定しました。

### 1) 鉄軌道軸

本市は、JR筑豊本線・平成筑豊鉄道・筑豊電気鉄道による充実した鉄軌道を有しており、中心拠点を經由、もしくは起終点となる形で形成されるとともに、新幹線とJR筑豊本線が立体交差しています。また、それらにより、周辺市町及び広域的な都市間の連携が図られています。

⇒鉄軌道は永続性が高く、需要増への柔軟な対応や都市間連携を可能とする軸であることから公共交通軸として設定

### 2) バス路線軸

バス路線については、大きく以下の二つに分類しました。

#### ■路線バス（西鉄・JR）

都市軸として他都市と連携、拠点間を連携もしくは中心拠点と郊外住宅街を連携する路線、かつ一定のサービス水準（1h1便以上等）を有する路線については、将来の都市構造において幹線となる公共交通軸として位置づけます。

⇒以下の2軸を公共交通軸として設定

- ①広域軸：近隣市町と繋ぐためのバス路線軸（JR九州バス、西鉄バス）
- ②地域内軸：拠点間及び郊外の住宅地を繋ぐための公共交通軸（西鉄バス）

#### ■コミュニティバス

路線バスと同等のサービス頻度を有し、拠点間を繋ぐ路線かつ遠賀川を挟んだ市街地間の連携にも寄与する路線については、公共交通軸として位置づけを行います。

### (3) 将来都市構造形成による効果

「中心拠点」、「副拠点」、「生活拠点」が連携した都市構造の形成による都市づくりの効果を以下に示します。

#### 1) 中心拠点の再生促進

- 現在の直方駅周辺地区は、商業施設の閉店・撤退等により、中心市街地としての地域活力が低下
- 公共交通利便性の向上により、公共交通沿線に居住を誘導
- これらの乗り換え需要による人口を契機に、中心拠点の再生を促進
  - ⇒①コンパクト+ネットワークによる都市構造の形成  
公共交通沿線の居住人口が増えることで、直方駅を利用し、中心市街地へ訪れる人口が増加
  - ⇒②地域活力の更生  
直方駅を利用する人が増えることで、賑わいと活気、施設の充実等の相乗効果による活性化が期待されることから、地域活力の更生を図り、定住者の増加等による中心市街地を有する中心拠点としてのまちづくりを推進
  - ⇒③鉄軌道沿線での連携まちづくりへの展開  
JR筑豊本線・平成筑豊鉄道・筑豊電気鉄道による各沿線とのアクセス性確保を図ることで、連携まちづくり等の展開を期待

#### 2) 公共交通の持続性

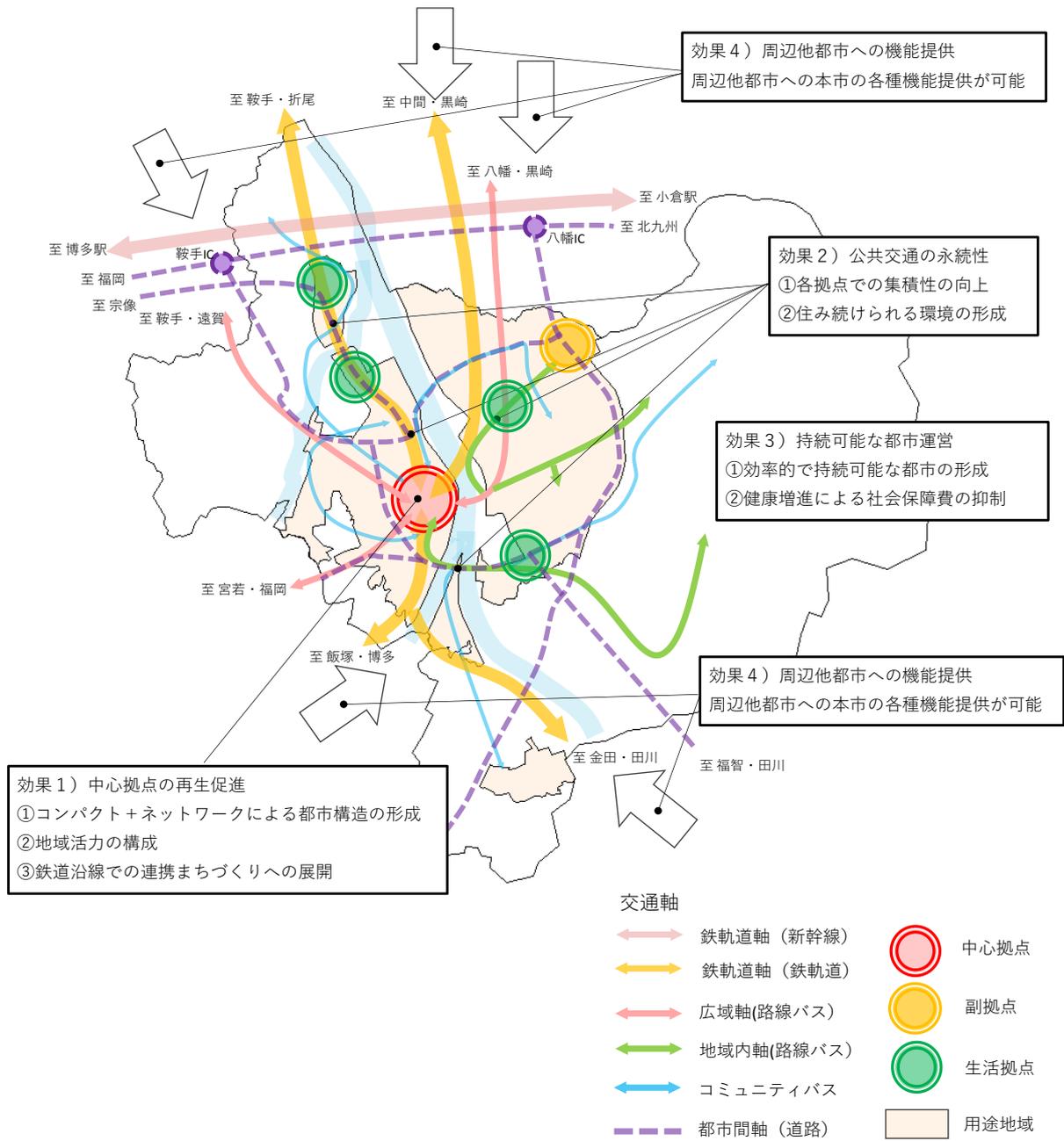
- 立地適正化計画と直方市都市・地域総合交通戦略及び直方市地域公共交通計画との連動を図りながら、ソフト・ハードによる鉄道・バスの連携を高め、拠点間のネットワークを構築することで、公共交通全体における利用者の増加と持続性を確保
  - ⇒①各拠点での集積性の向上  
本市の拠点については、鉄軌道やバスにより中心拠点とのアクセス性が確保され、居住や生活利便性を高める各種機能等の集積性が高まる
  - ⇒②住み続けられる環境の形成  
鉄道・バスの連携を図ることで、本市に定住しながら周辺他都市への通勤・通学が可能

#### 3) 持続可能な都市運営

- 本市の公共施設等の将来投資額が、更新投資可能額を上回る結果となり、すべての公共施設、インフラ施設を同規模で維持することは困難な状況
- 中心拠点を中心とした「コンパクト+ネットワーク」による都市構造を形成することで、公共投資、行政サービスの効率化が可能
  - ⇒①効率的で持続可能な都市の形成
  - ⇒②健康増進による社会保障費の抑制

#### 4) 周辺他都市への機能提供（広域的なまちづくり）

- 本市の昼夜間人口比率は1以上であり、周辺他都市との人の流動が見られる中、本市に集まる人の動きが高い状況
- 周辺他都市との鉄道や本市内のバス等による連絡とともに、それらの連携により本市を中心とし周辺他都市への機能提供が図られ、広域的なまちづくりが可能
  - ⇒周辺他都市への本市の各種機能提供が可能  
公共交通の利便性向上により、周辺他都市から鉄道等による中心拠点へのアクセス、さらにバスによる副拠点や生活拠点へのアクセスが容易となり、周辺他都市への本市の各種機能提供が可能



▲ 将来都市構造形成による都市づくりの効果

## ●●● これらの都市構造形成によるメリット ●●●

### ①誰もが暮らしやすい

- ・公共施設や公共交通など、生活利便性の高い地域に居住を誘導することで、日常生活上での買い物や通院、デイサービス利用などにおいて、高齢者や障がい者、子育て世代や子どもなどの誰もが生活しやすい都市を形成します。

### ②健康を維持・増進

- ・居住の誘導を行うことで人々の集積が図られ、地域コミュニティの形成による見守りや助け合いの暮らしが実現します。
- ・また、居住と生活利便性の高い施設が近接することで、普段の外出における自家用車利用が徒歩に転換され、人のふれあいや賑わいを感じるなど、心身ともに健康の維持・増進が図られます（スマートウェルネスシティの形成）。

### ③賑わいを創出し、将来的に賑わいを維持・発展する拠点

- ・商業・業務、医療・福祉、行政などの様々な機能が集積することで、人々が集まり、賑わいを創出します。
- ・また、賑わいの創出による活性化が図られることで、働く場所が増えるなど、さらなる都市機能の集積による相乗効果が期待されます。

### ④便利な公共交通

- ・公共交通が利用しやすい地域に人々の居住を誘導し、公共交通の利用者を確保することで安定した公共交通経営が可能となります。
- ・また、さらなる利用者の確保を図ることで、運行本数の増加など、サービス向上に還元することが可能となります。

### ⑤利用しやすい公共施設

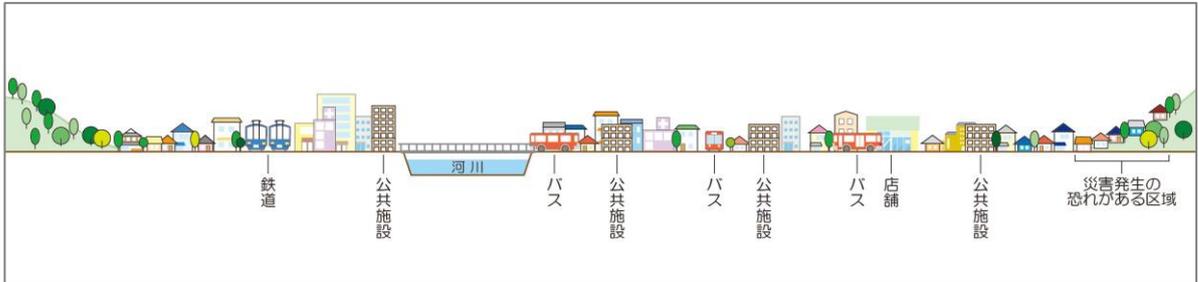
- ・公共施設が便利な場所に集約されることで、複合化・多機能化による行政サービスの効率化が図られ、市民にとっても利用しやすい都市を形成します。

### ⑥安全・安心な暮らし

- ・災害の危険性の高い地区（土砂災害等）から、災害に対するリスクが低い地区への居住誘導を行うことで、安全・安心な暮らしが確保されます。
- ・また、居住を誘導することで、人々が増え、地域コミュニティも形成されることから、防犯に強い環境整備をするとともにその他災害（水害）時においても人々の助け合いや地域コミュニティが連携・協力して地域全体を見守ることが出来ます。

■参考：集約型都市構造が進むことによる暮らしの変化イメージ

現況

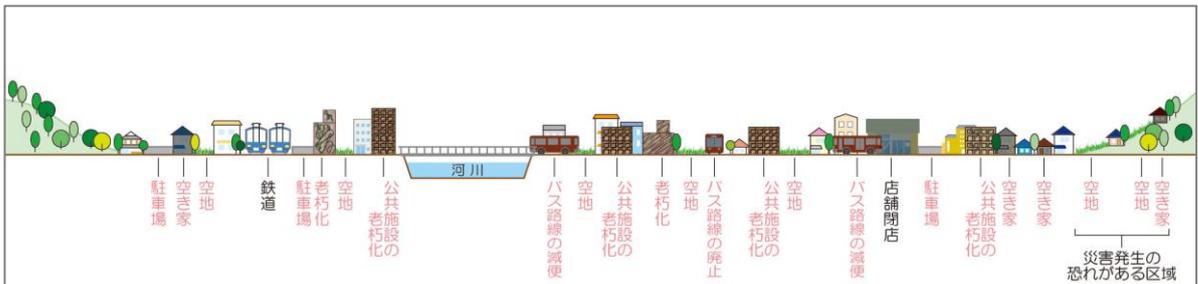


このままでは…

中心部の賑わいが  
なくなる

公共交通が不便  
⇒自家用車での生活

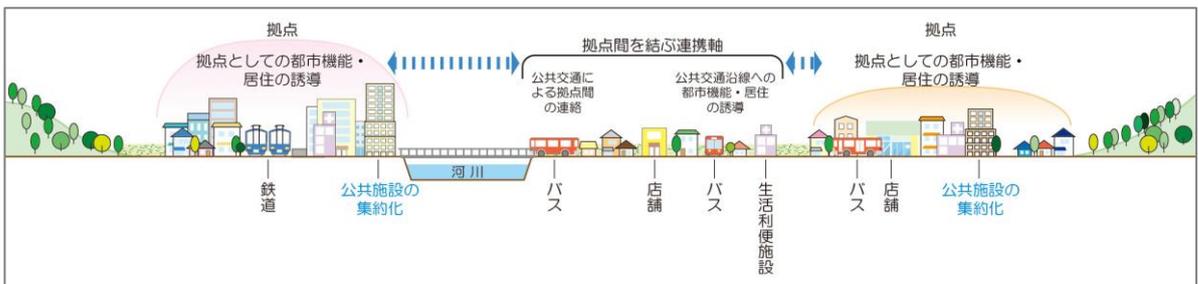
市の財政不足によりサービスが  
行き届かなくなる



集約型の都市構造の形成が進むと!

直方市からの通勤・通学が便利に  
⇒中心部の交流人口が増加

公共交通が便利になる  
⇒歩いて暮らせるまちづくりが可能



## ■「直方市立地適正化計画」と「直方市都市・地域総合交通戦略」及び「直方市地域公共交通計画」の関係について

本市が将来の都市構造とする多極ネットワーク型の集約都市を実現するためには、各拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの確保と充実が必要です。しかし、立地適正化計画は20年間の計画スパンであることに對して、都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画は10年間の計画スパンであることからそれぞれ独立して施策展開を進めていくこととなります。そのため、計画スパンの違いを相互で共有し好循環を生むように調整を図り「コンパクト+ネットワークの都市構造の実現」を目指します。

### 「直方市都市・地域総合交通戦略」及び「直方市地域公共交通計画」の概要

#### 【計画の目的】

乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小・運転手不足等の厳しい経営環境に置かれています。さらに、2020年以降は、コロナ禍による外出自粛やテレワークの常態化などの影響により公共交通利用者が大幅に減少するなど、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しており、全国各地で路線の縮小や撤退が相次いでいます。

直方市においても例外ではなく、赤字路線の拡大や運転手不足等の問題が顕在化しつつあり、近年では路線バスの廃止や縮小が続いています。

一方、本市では高齢化が進み、運転免許を返納する市民も増加しており、地域の暮らしを支えるうえでも、公共交通が果たす役割は大きくなっています。

本計画は、こうした社会情勢の変化を踏まえ、公共交通の持つ価値や役割を見つめ直し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを提供していくため、今後10年の具体的な取組みを示す交通戦略及び地域公共交通計画としてまとめたものです。

#### 【計画期間】

令和6(2024)年度～令和15(2033)年度

#### 【直方市の交通将来像】

ひと・まちを結び 自然を守る 未来へとつなぐ交通  
～コンパクト+ネットワークの都市構造の実現～

#### 【戦略目標】

交通面からの集約型都市構造の実現に向け、公共交通による移動を基軸とした公共交通ネットワークの確保と維持に資する取組みを実施していきます。また、中心拠点については、まちづくり施策と連携して、来訪者の増加による賑わいの創出につながる取組を実施していきます。

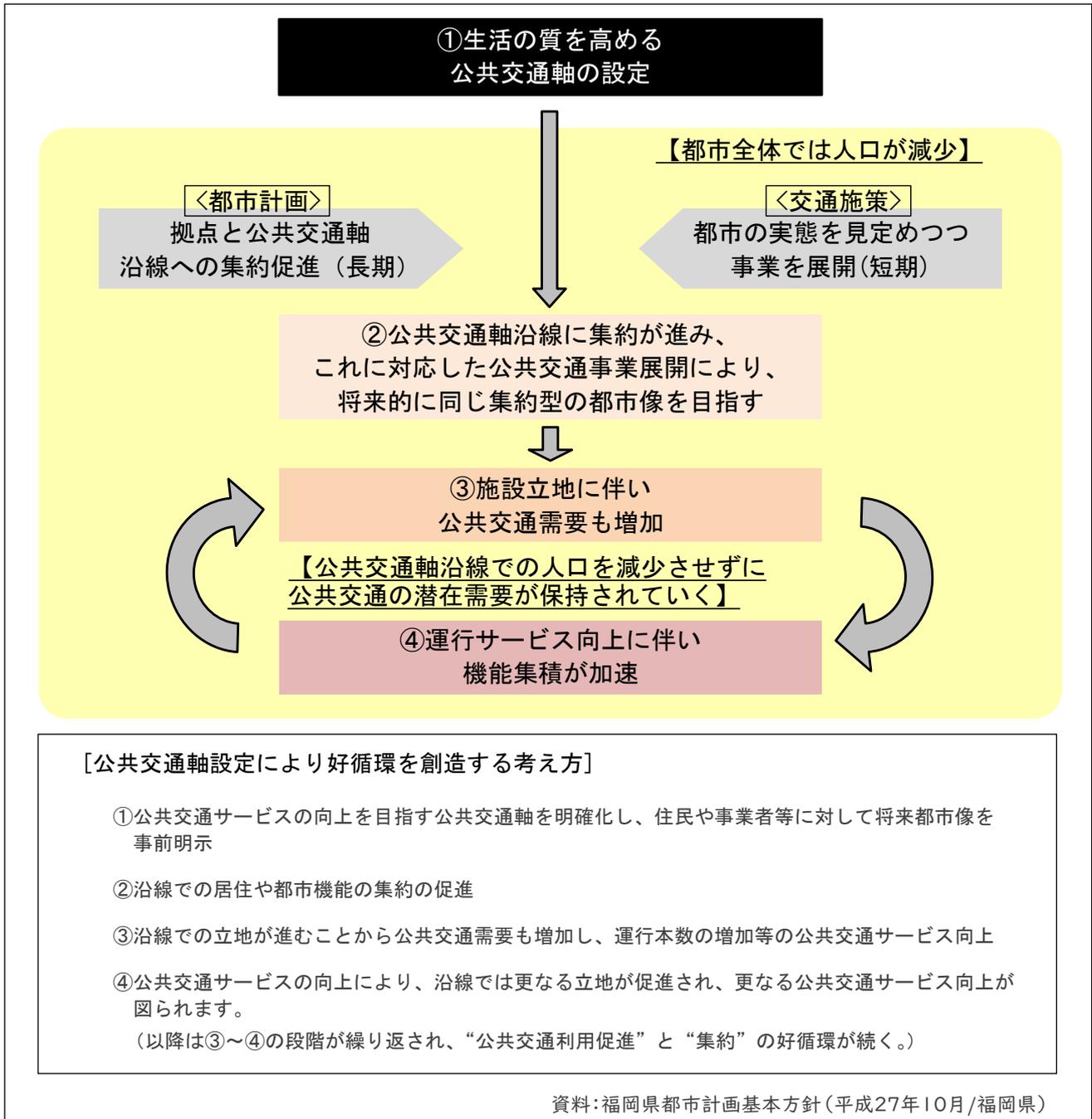
戦略目標1：拠点間を円滑に結ぶ、基軸となる公共交通ネットワークの確保・維持

戦略目標2：拠点と地域を効果的に結ぶ、日常を支える生活交通の確保維持

戦略目標3：賑わいを取り戻す、中心拠点内の移動を活性化させる交通環境づくり

■参考：都市計画と交通施策の関係（福岡県都市計画基本方針より）

都市計画(長期 [20年])と交通施策(短期 [単年～数年])では、時間軸(計画スパン)が異なることから、独立して施策を展開しつつも、相互に影響しながら好循環を目指し、持続可能な都市の形成を目指していきます。



▲ 都市計画と交通施策（運輸施策）の関係



# 第6章 都市機能誘導区域

## 6-1. 都市機能誘導区域の考え方

### (1) 基本的考え方（第12版 都市計画運用指針より）

医療・福祉・子育て支援・商業等といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要です。このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内に、生活サービス施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定し、その規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることとされています。

また、都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの区域に必要な誘導施設を定めることが望ましいとされています。

### (2) 直方市における基本的考え方

直方市立地適正化計画における都市機能誘導区域については、「5-3.将来都市構造の形成」において中心拠点・副拠点・生活拠点として位置づけた各拠点を基本に、都市機能誘導区域を設定します。

ただし、植木駅周辺地区については、交通の利便性は特に高いものの、他の拠点に比べ既存の都市機能集積割合が低いため、他の拠点への施設誘導を先行的に行いその拠点性がより高まった上で、段階的に施設誘導を図っていく拠点として位置づけ、現段階では都市機能誘導区域への設定は行いません。



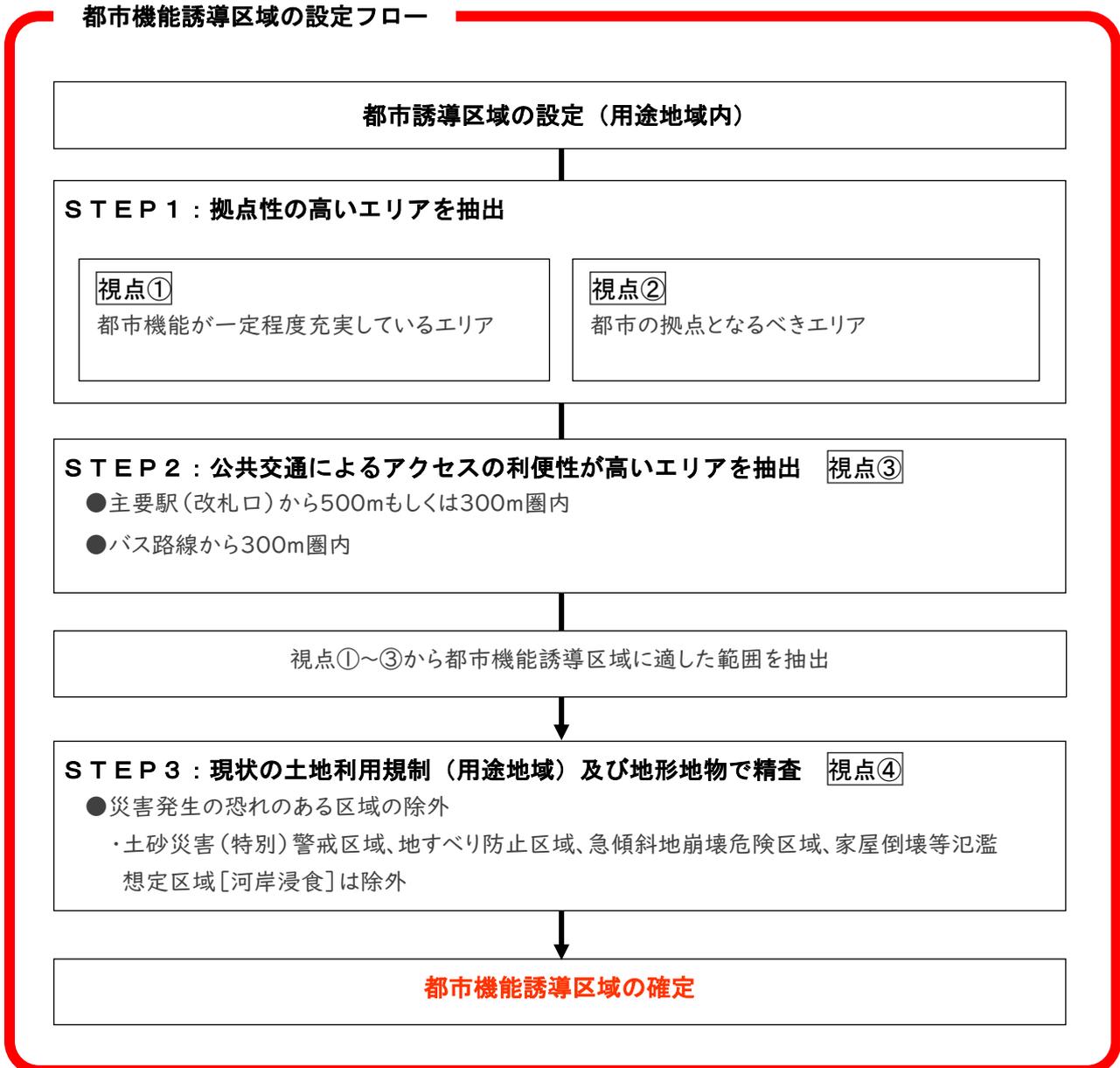
▲ 都市機能誘導区域の設定イメージ

### (3) 都市機能誘導区域の設定方針

本市では、人口減少および少子高齢化が課題となる中、高齢者も含めた多くの人々が「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを進めていく必要があります。

そのため、都市機能誘導区域は「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりを実現するため、徒歩等による移動で様々な都市機能を利用できるよう、公共交通の利便性が高く、既に都市機能の集積がみられる、将来都市構造で位置づけた拠点周辺に設定します。

また、区域の設定にあたっては、以下のフローに従い、4つの視点に着目し設定を行いました。



▲都市機能誘導区域の設定フロー

#### (4) 災害発生の恐れのある区域の考え方

レッドゾーンは、法令により建築や開発行為等の制限がある区域であり、誘導区域に含めません。

イエローゾーンは、建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている区域です。原則として、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、都市機能及び居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則、誘導区域に含まないこととすべき区域です。

#### ■災害発生の恐れのある区域と直方市立地適正化計画における取り扱い

災害ハザード エリア	根拠法令	都市計画運用指針 の考え方	立地適正化計画 での取り扱い
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法	誘導区域に 含まないことと すべき (レッドゾーン)	誘導区域に 含まない
地すべり防止区域	地すべり等 防止法		〃
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地法		〃
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法	原則として、 警戒避難体制の 整備状況等を総合的に 勘案し、都市機能及び 居住を誘導する ことが適当ではないと 判断される場合は、 誘導区域に含まない とすべき (イエローゾーン)	〃
浸水想定区域 (想定最大規模：L2)	水防法		誘導区域 に含む
浸水継続時間エリア (想定最大規模：L2)	水防法		〃
家屋倒壊等氾濫想定区 域(想定最大規模：L2) 〔氾濫流〕	水防法		〃
家屋倒壊等氾濫想定区 域(想定最大規模：L2) 〔河岸浸食〕	水防法		誘導区域に 含まない
ため池浸水想定区域	ため池管理保全 法R1.7.1	—	誘導区域 に含む
大規模盛土造成地	盛土規制法 R5.5.26	—	〃
地震・火災	災害対策基本法	—	〃

なお、イエローゾーンである土砂災害警戒区域、浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）、（河岸浸食）の取り扱いについては、下記のとおりとします。

#### 1) 土砂災害警戒区域

気象情報によりある程度予測可能であるが、発生した場合は避難の猶予がないため、誘導区域に含めません。

#### 2) 浸水想定区域

気象情報、河川水位にて予測が可能であり、早期避難することにより人的な被害を低減させることが可能です。そのため、河川の改修や河川水位のリアルタイム情報提供、浸水想定区域の公表・周知等の被害の軽減に向けた対策を考慮し、誘導区域に含めます。

#### 3) 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）

河川水位の高い状態が長時間続いた場合や越水した水流により家屋倒壊を起こす災害であり、気象情報、河川水位により予測が可能で、早期避難することにより人的な被害を低減させることが可能です。そのため誘導区域に含めます。

#### 4) 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）

河川の急激な流れにより堤防や地盤が削られる災害であり、気象情報、河川水位によりある程度予測が可能ですが、発生した場合は避難の猶予がないため、誘導区域に含めません。

##### [氾濫流]

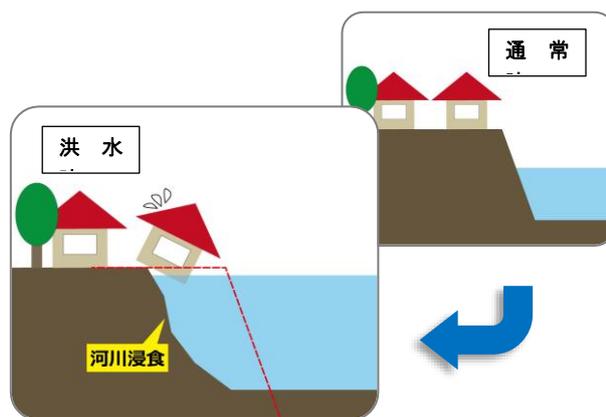
- ・河川堤防の決壊または洪水氾濫流により、木造家屋の倒壊・流出の恐れがある区域



▲氾濫流イメージ

##### [河岸浸食]

- ・洪水時の河岸浸食により、木造家屋・非木造家屋の倒壊の恐れがある区域

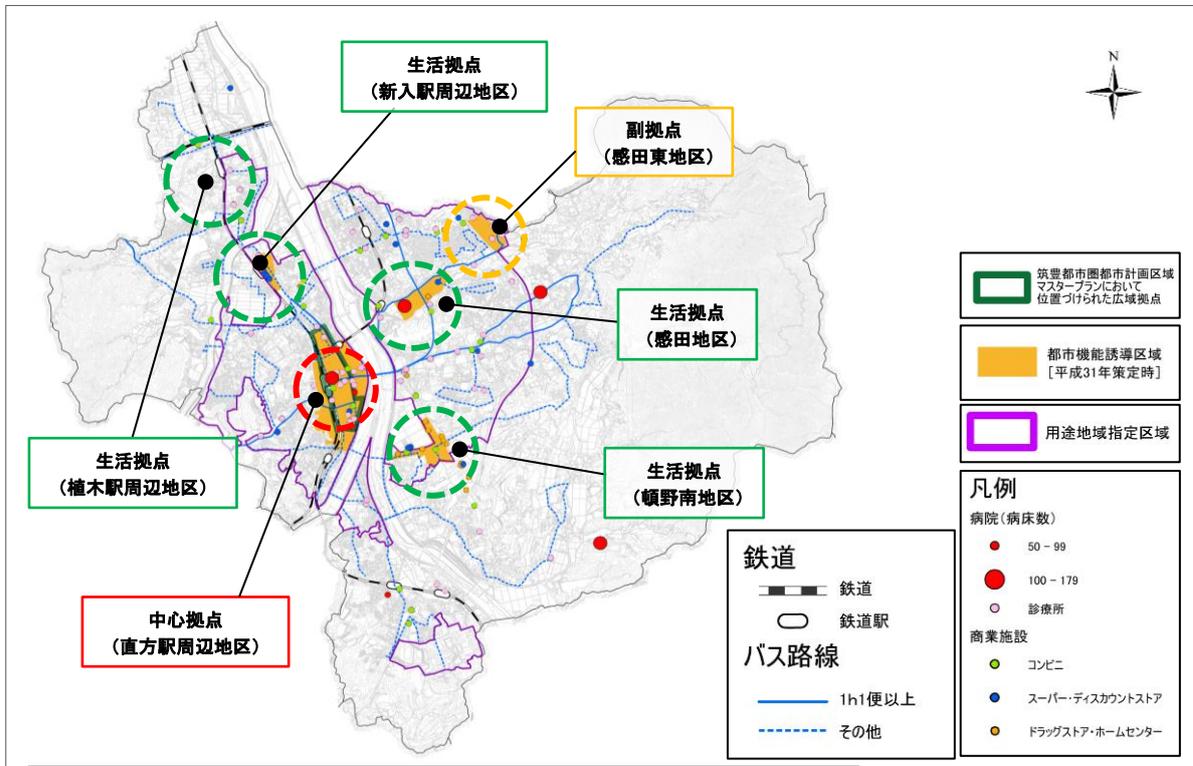


▲河岸浸食イメージ

## 6-2. 都市機能誘導区域の設定

### (1) STEP 1 : 拠点性の高いエリアを抽出

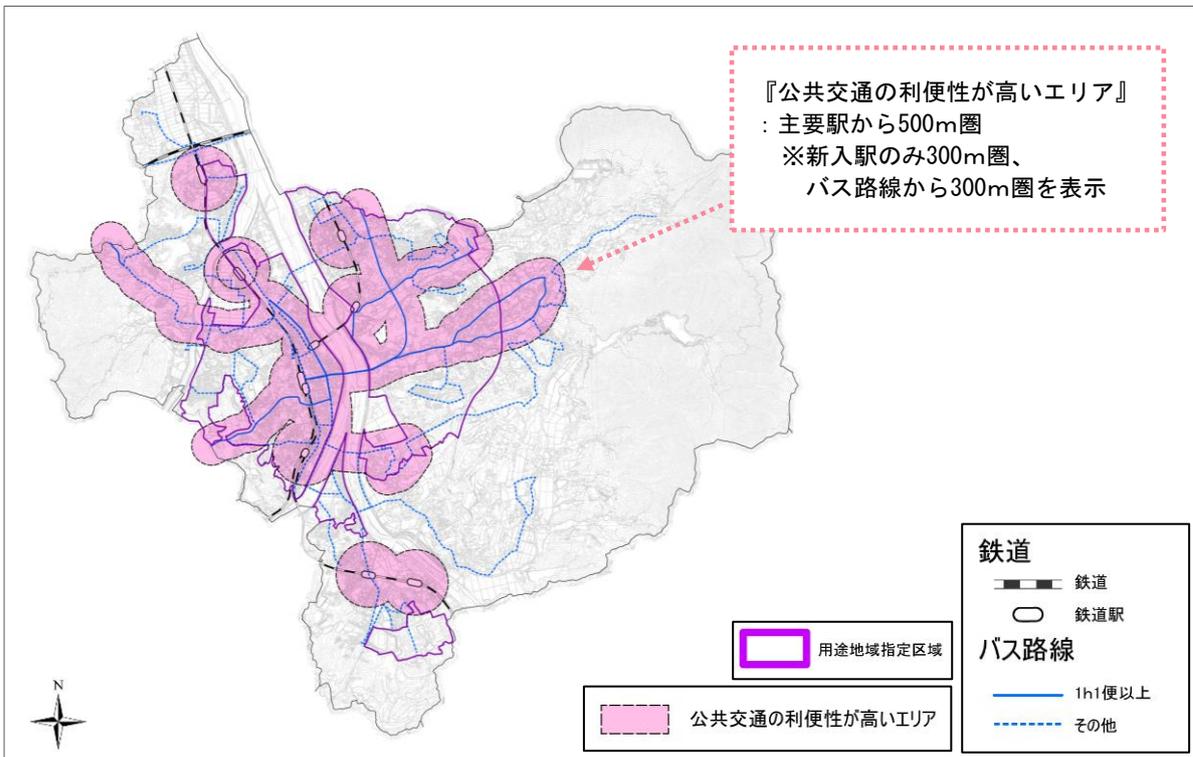
店舗や病院等、日常生活を支える都市機能の集積状況等より拠点性の高いエリアを抽出します。



#### ▲ 拠点性の高いエリア

### (2) STEP 2 : 公共交通によるアクセスの利便性が高いエリアを抽出

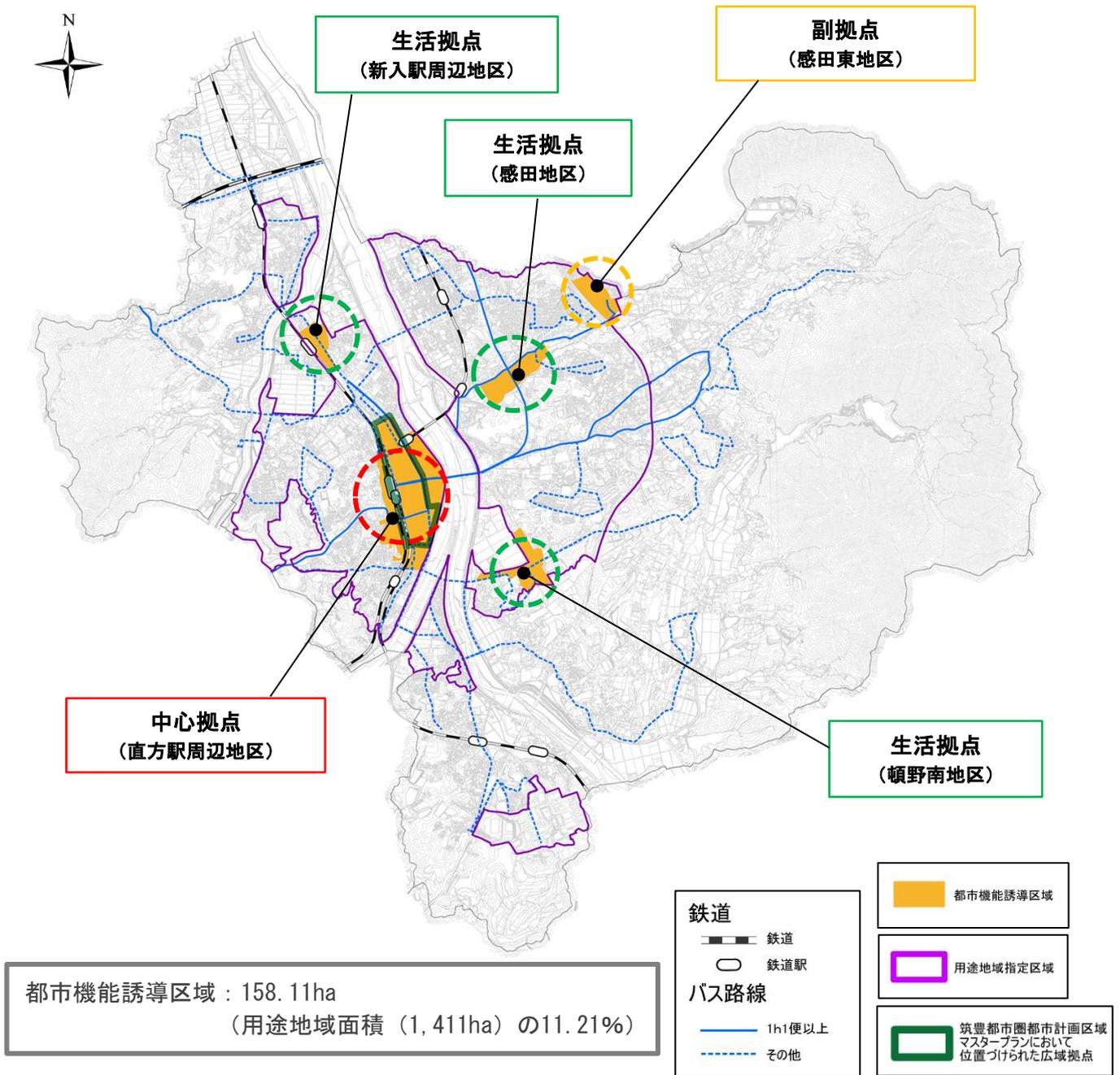
『公共交通の利便性が高いエリア』より抽出します。



#### ▲ 公共交通によるアクセスの利便性が高いエリア

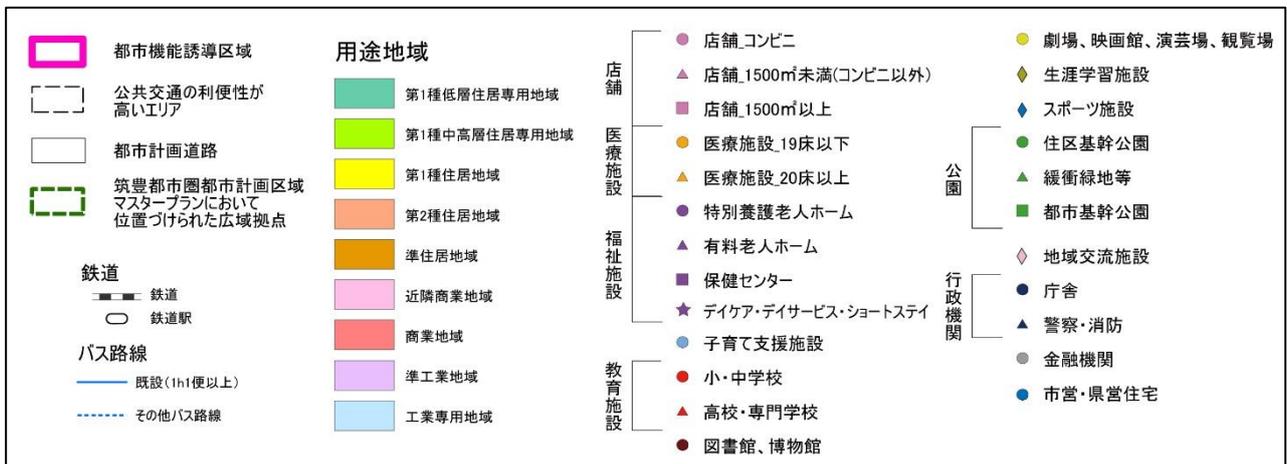
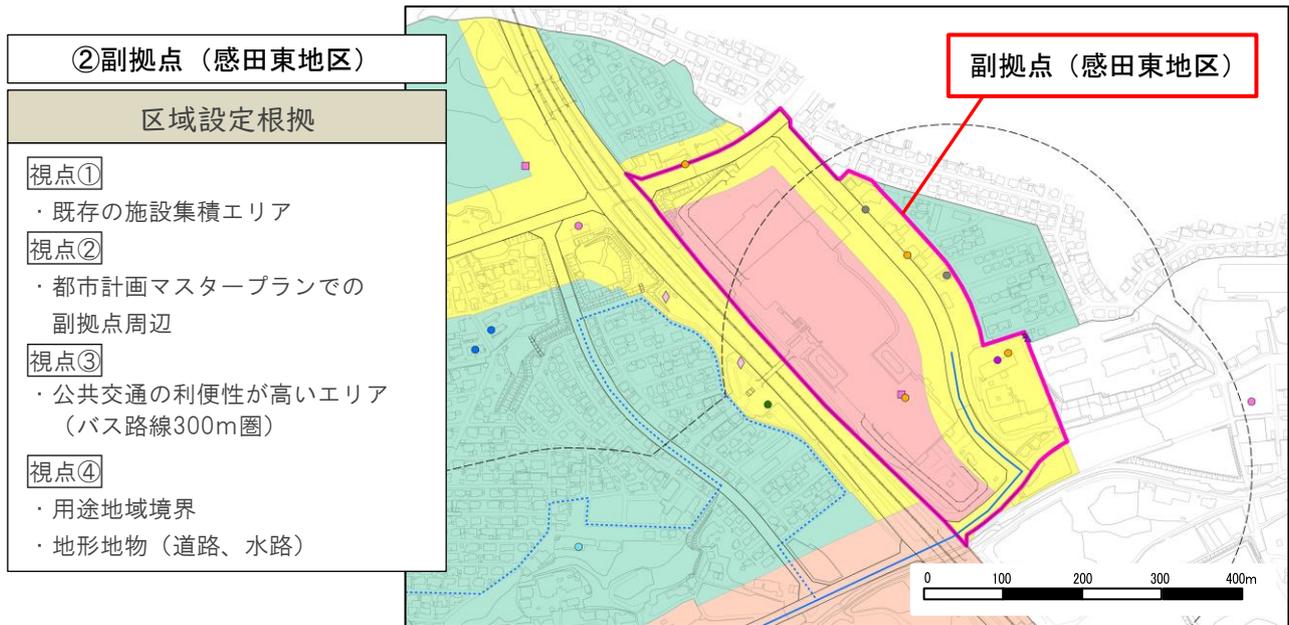
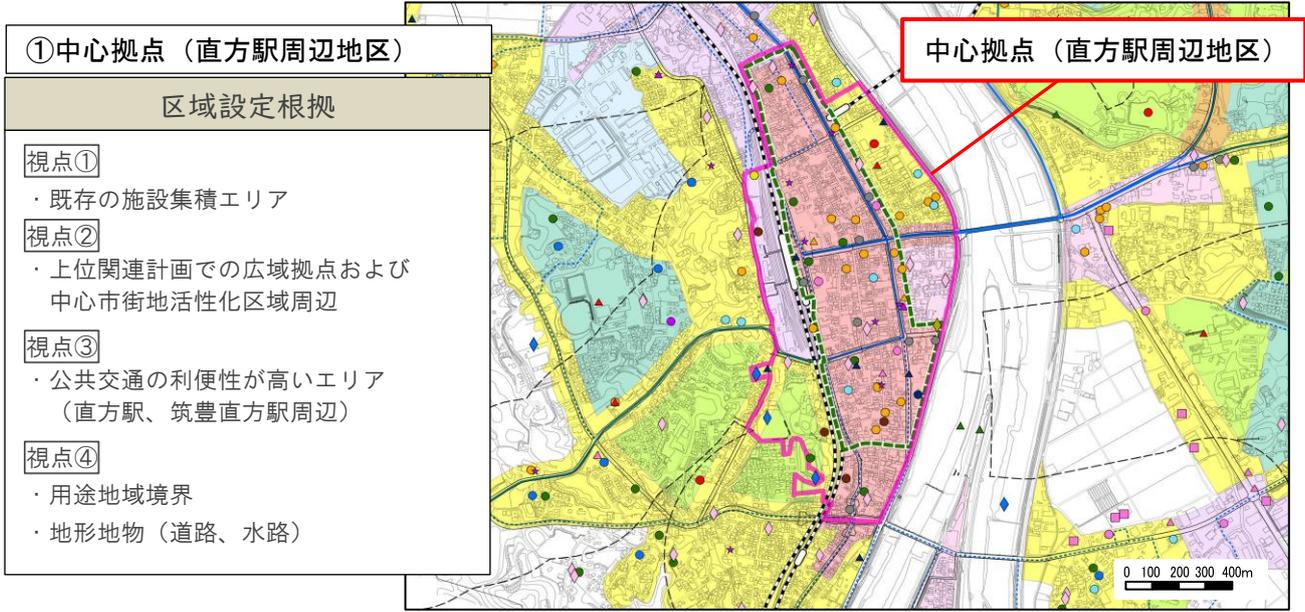
(3) 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域を以下のとおり設定します。



▲都市機能誘導区域

【地区別詳細】



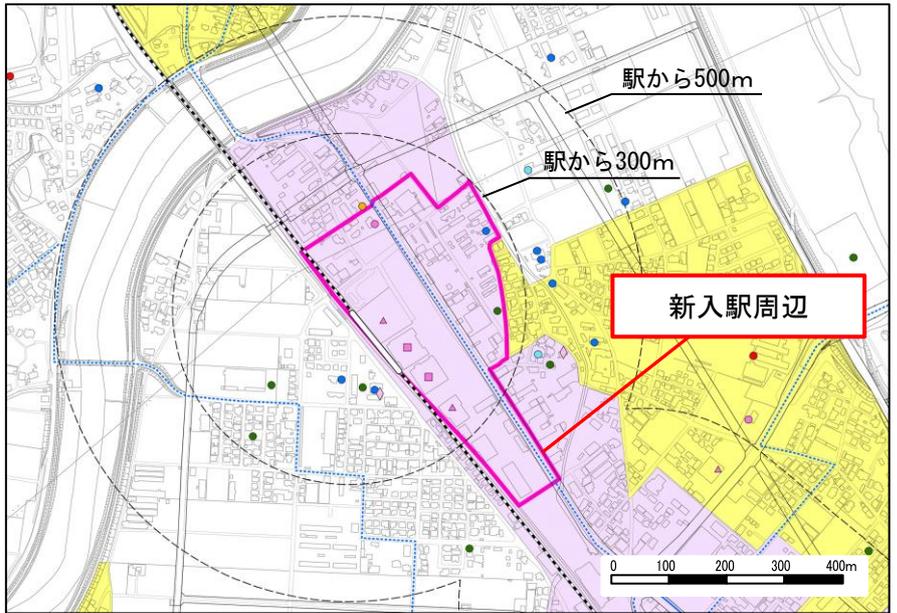
**③新入駅周辺**

**区域設定根拠**

視点①  
・既存の施設集積エリア

視点③  
・公共交通の利便性が高いエリア  
(新入駅から半径300m圏)

視点④  
・用途地域境界  
・地形地物(道路、水路)



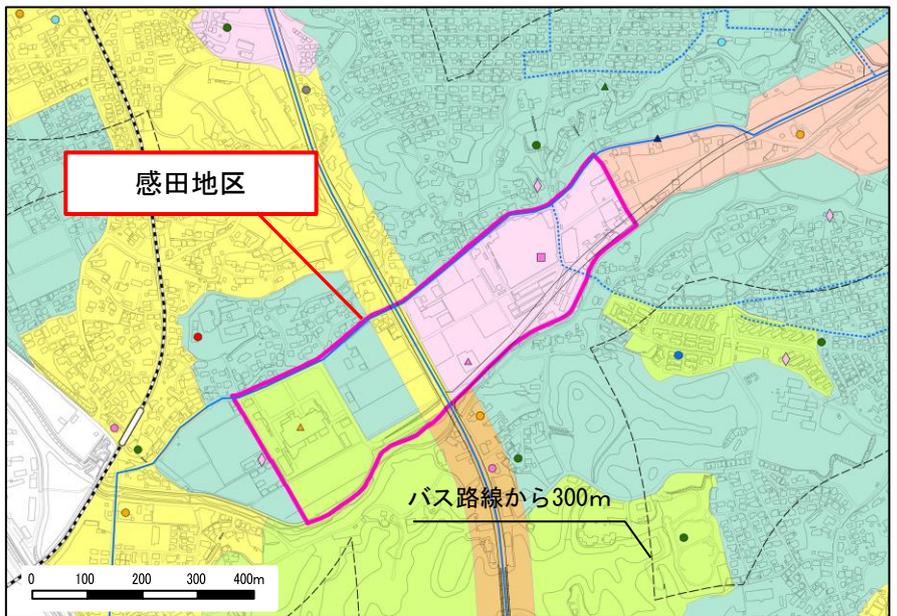
**④感田地区**

**区域設定根拠**

視点①  
・既存の施設集積エリア

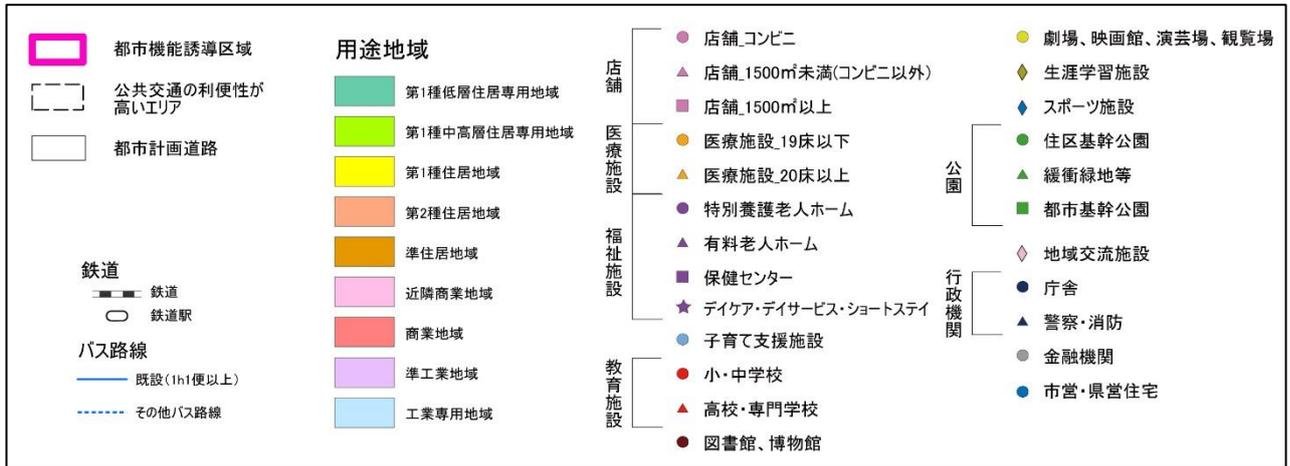
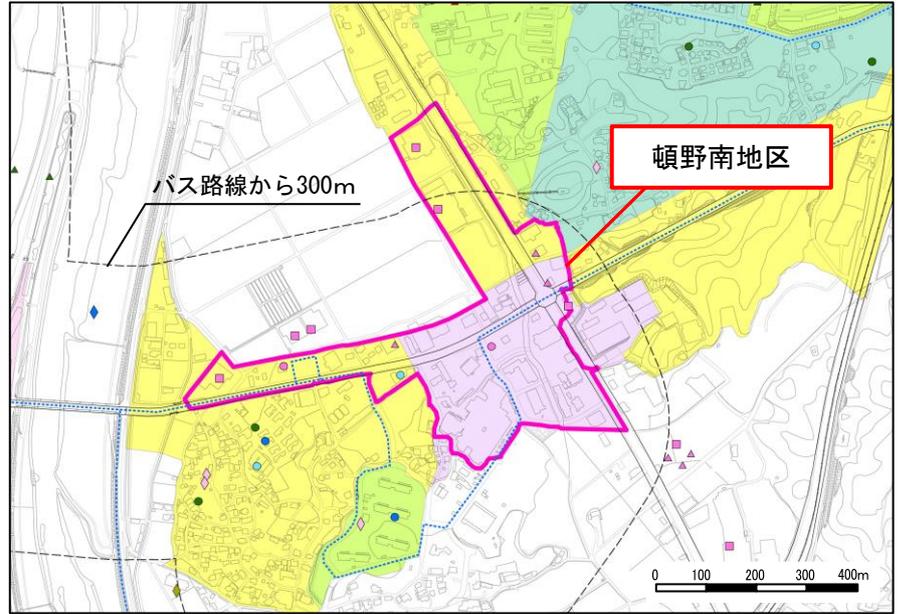
視点③  
・公共交通の利便性が高いエリア  
(バス路線から半径300m圏)

視点④  
・用途地域境界  
・地形地物(道路、水路)



<p><b>都市機能誘導区域</b></p> <p>公共交通の利便性が高いエリア</p> <p>都市計画道路</p> <p><b>鉄道</b></p> <p>既設(1h1便以上)</p> <p>その他バス路線</p>	<p><b>用途地域</b></p> <p>第1種低層住居専用地域</p> <p>第1種中高層住居専用地域</p> <p>第1種住居地域</p> <p>第2種住居地域</p> <p>準住居地域</p> <p>近隣商業地域</p> <p>商業地域</p> <p>準工業地域</p> <p>工業専用地域</p>	<p><b>店舗</b></p> <p>店舗_コンビニ</p> <p>店舗_1500㎡未満(コンビニ以外)</p> <p>店舗_1500㎡以上</p> <p><b>医療施設</b></p> <p>医療施設_19床以下</p> <p>医療施設_20床以上</p> <p>特別養護老人ホーム</p> <p>有料老人ホーム</p> <p>保健センター</p> <p>デイケア・デイサービス・ショートステイ</p> <p>子育て支援施設</p> <p><b>福祉施設</b></p> <p>小・中学校</p> <p>高校・専門学校</p> <p>図書館、博物館</p>	<p>劇場、映画館、演芸場、観覧場</p> <p>生涯学習施設</p> <p>スポーツ施設</p> <p>住区基幹公園</p> <p>緩衝緑地等</p> <p>都市基幹公園</p> <p>地域交流施設</p> <p>庁舎</p> <p>警察・消防</p> <p>金融機関</p> <p>市営・県営住宅</p> <p><b>公園</b></p> <p><b>行政機関</b></p>
--	---	--	--

<b>⑤ 頓野南地区</b>
<b>区域設定根拠</b>
<b>視点①</b> ・ 既存の施設集積エリア
<b>視点③</b> ・ 公共交通の利便性が高いエリア （バス路線から半径300m圏）
<b>視点④</b> ・ 用途地域境界 ・ 地形地物（道路、水路）



### 6-3. 誘導施設の設定

誘導施設は、将来の人口減少・超高齢社会においても、郊外部を含めた広域的な地域生活圏全体の居住者の生活利便性を維持するために、都市機能誘導区域内に維持・確保・誘導していくべき、日常的に必要な施設です。

直方市では、直方市都市計画マスタープランと整合を図りながら、都市機能誘導区域（中心拠点・副拠点・生活拠点）において、以下のような施設の誘導を図ります。

#### ▼ 誘導施設

拠点・地区	位置付け	誘導施設		
直方駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>市域全体の生活、産業、交通、医療・福祉等の中心地として、住宅、商業・業務施設、公共施設など様々な都市機能が集積し、街なかの賑わいを創出する拠点</li> <li>人口減少が進む中で、鉄道等の公共交通により、近隣の宮若市・鞍手町・小竹町等の各都市で不足する機能の補完も担う広域的な拠点</li> </ul> <p>※筑豊都市圏都市計画区域マスタープランにおける『広域拠点』に含まれる地区と含まれない地区にわけて誘導施設を検討</p>	広域 拠点 内	<ul style="list-style-type: none"> <li>店舗（延床面積・1,500㎡以上&lt;10,000㎡超を含む）</li> <li>病院（病床数・20床以上200床を超えるものを含む）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>診療所（病床数・有しない又は19床以下）</li> <li>有料老人ホーム（サ高住含む）</li> <li>保健センター</li> <li>子育て支援センター</li> <li>図書館、博物館</li> <li>劇場、映画館、演芸場、観覧場</li> <li>生涯学習施設</li> <li>スポーツ施設</li> <li>地域交流施設</li> <li>行政機関</li> </ul>
		広域 拠点 外	<ul style="list-style-type: none"> <li>店舗（延床面積・1,500㎡以上）</li> <li>病院（病床数・20床以上200床以下）</li> </ul>	
感田東 地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外部の交通の要所に位置し、中心拠点の発展に欠かせない商業、流通機能等を有する拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>診療所（病床数・有しない又は19床以下）</li> <li>店舗（延床面積・1,500㎡以上）</li> <li>病院（病床数・20床以上200床以下）</li> <li>有料老人ホーム（サ高住含む）</li> <li>地域交流施設</li> </ul>		
新入駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性が特に高い鉄道駅を中心として、生活サービスを提供する拠点</li> </ul>			
頓野南 地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設の機能集積に加え、公共交通の新設を契機として、生活サービスを提供する拠点</li> </ul>			
感田地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性が高く、既存の機能集積地区を中心として、生活サービスを提供する拠点</li> </ul>			

■参考：誘導施設設定一覧表

誘導施設設定は、拠点（都市機能誘導区域）ごとに立地を誘導すべき施設、そして今後の都市の発展のための枠を設けるという意味合いです。

そのため、誘導施設として設定したもののすべてが現時点で立地の予定があるというわけではありませんが、将来的に各拠点の拠点性が高まる中で、立地の可能性があると思定される施設を誘導施設として設定します。

▼ 誘導施設設定イメージ一覧表

拠点・地区			誘導施設設定（生活利便施設）											
			店舗 ※ <sup>2</sup>	医療施設		福祉施設		子育て施設	教育・文化施設			スポーツ施設	地域交流施設	行政機関
				病院 ※ <sup>2</sup>	診療所	有料老人ホーム (サ高住含む)	保健センター	子育て支援センター	図書館 博物館	劇場、映画館、 演芸場、観覧場 ※ <sup>2</sup>	生涯学習施設			
中心拠点	直方駅 周辺地区	広域拠点内	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		広域拠点外	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
副拠点	感田東地区		●	●	●	●							●	
生活拠点	新入駅 周辺地区		●	●	●	●							●	
	頓野南地区		●	●	●	●							●	
	感田地区		●	●	●	●							●	

【店舗】 ●：1,500㎡以上のもの      ●：10,000㎡超を含む  
 【病院】 ●：20床以上200床以下のもの      ●：200床を超えるものを含む

●（大小）：立地を誘導すべき施設

※ 用途地域に基づく用途制限により、現時点では立地が出来ない区域も存在します。

※ 拠点内に用地の確保が出来ないなど、上表に沿った誘導施設の誘導が困難な場合は、できる限り公共交通によるアクセス性の高い区域に立地するよう、事業者等との調整を図るものとします。

※<sup>2</sup> 誘導すべき施設の規模については、「筑豊都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における大規模集客施設の規模等に基づき判断（立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による）をします。

▼各誘導施設の定義

誘導施設 名称	誘導施設の定義
店舗	床面積の合計が1,500㎡以上の商業施設
病院	<p>医療法第1条の5第1項(※<sup>3</sup>)に定める病院のうち内科、小児科を診療科目とするもので病床数が20床以上の病院(病床数には、療養、精神等を除く)</p> <p>※<sup>3</sup> この法律において、「病院」とは、医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、20人以上の患者を入院させるための施設を有するものをいう。病院は、傷病者が、科学的でかつ適正な診療を受けることができる便宜を与えることを主たる目的として組織され、かつ、運営されるものでなければならない。</p>
診療所	<p>医療法第1条の5第2項(※<sup>4</sup>)に定める診療所のうち内科、小児科を診療科目とするもので、病床を有しない又は病床数が19床以下の診療所(病床数には、療養、精神等を除く)</p> <p>※<sup>4</sup> この法律において、「診療所」とは、医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、患者を入院させるための施設を有しないもの又は十九人以下の患者を入院させるための施設を有するものをいう。</p>
有料老人ホーム (サ高住含む)	<p>老人福祉法第29条第1項に定める施設</p> <p>サ高住：『サービス付き高齢者向け住宅』の略。専門家による安否確認や生活相談等のサービスが受けられる高齢者向け住宅のこと。</p>
保健センター	母子保健法・健康増進法・高齢者の医療の確保に関する法律・障害者基本法・発達障害者支援法に定める地方公共団体が整備する施設
子育て支援センター	直方市地域子育て支援センター事業実施要綱に定める施設
図書館、博物館	図書館法第2条第1項に定める施設、博物館法第2条第1項又は、第29条に定める施設
劇場、映画館、 演芸場、観覧場	興行場法第1条第1項に定める施設
生涯学習施設	直方市公民館条例第2条に定める公民館
スポーツ施設	地方公共団体が整備する多数の人が利用する運動施設
地域交流施設	地域コミュニティの活動・防災拠点施設について国・地方公共団体が整備する施設
行政機関	国・地方公共団体が整備する庁舎等

# 第7章 居住誘導区域

## 7-1. 居住誘導区域の考え方

### (1) 基本的考え方（第12版 都市計画運用指針より）

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を緩やかに誘導する区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきであるとされています。

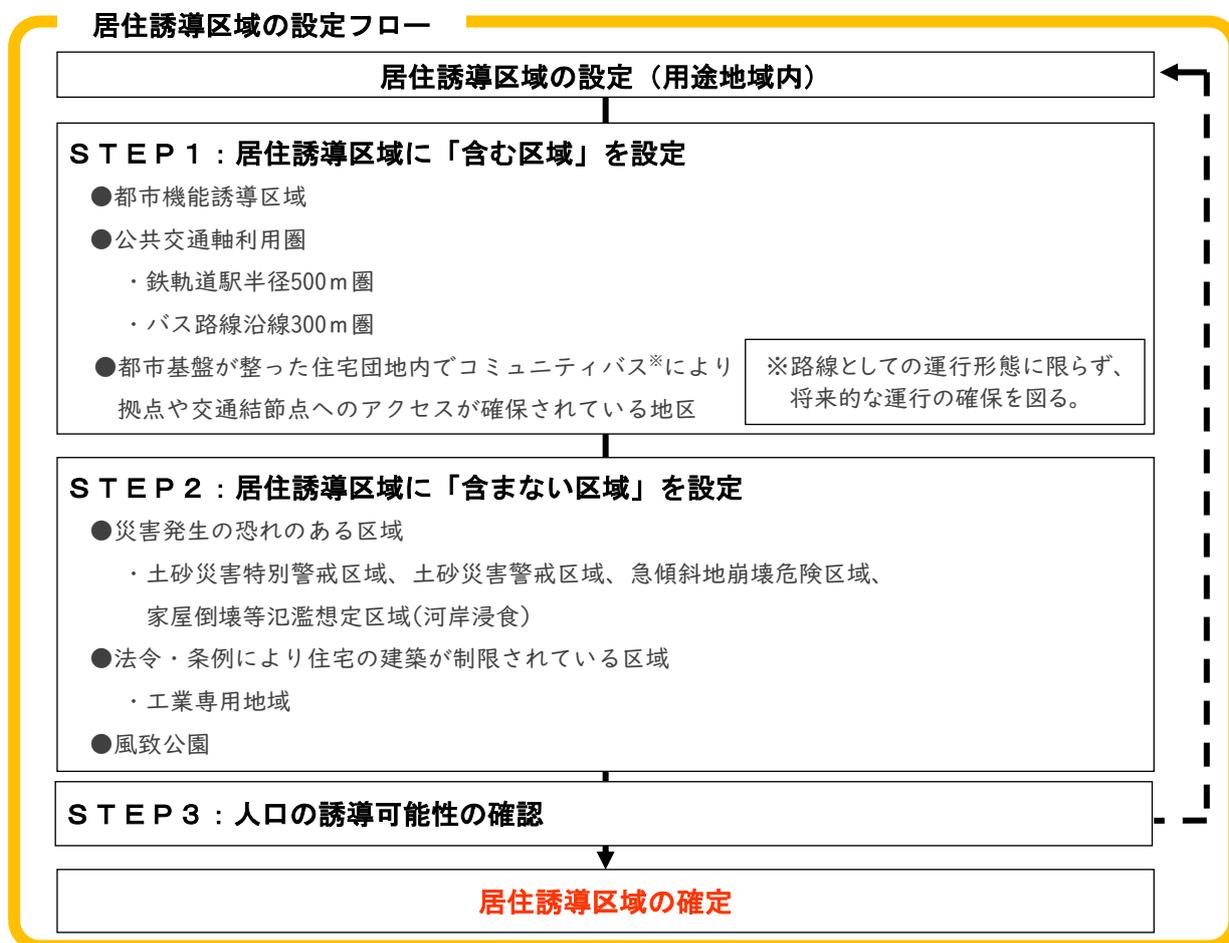
居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、国の「都市計画運用指針」では以下のとおりです。

- ア) 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ) 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ) 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

### (2) 居住誘導区域の設定方針

直方市立地適正化計画における居住誘導区域の設定のフローは次のとおりとなります。

居住誘導区域に定めようとする区域（「含む区域」(STEP1)）から、居住誘導区域に「含まない区域」(STEP2)を除いた区域について、人口の誘導可能性を確認(STEP3)した上で、居住誘導区域を設定します。

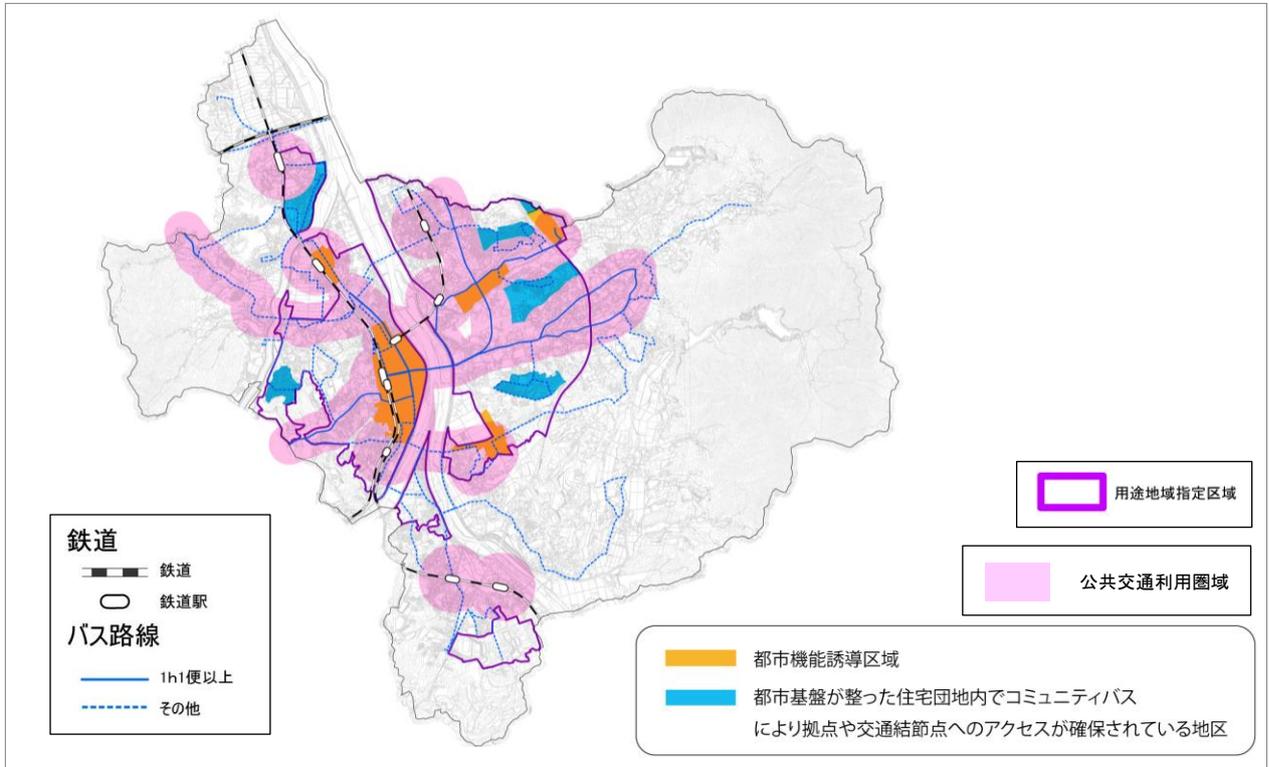


▲居住誘導区域の設定フロー

## 7-2. 居住誘導区域の設定

### (1) STEP 1：居住誘導区域に「含む区域」

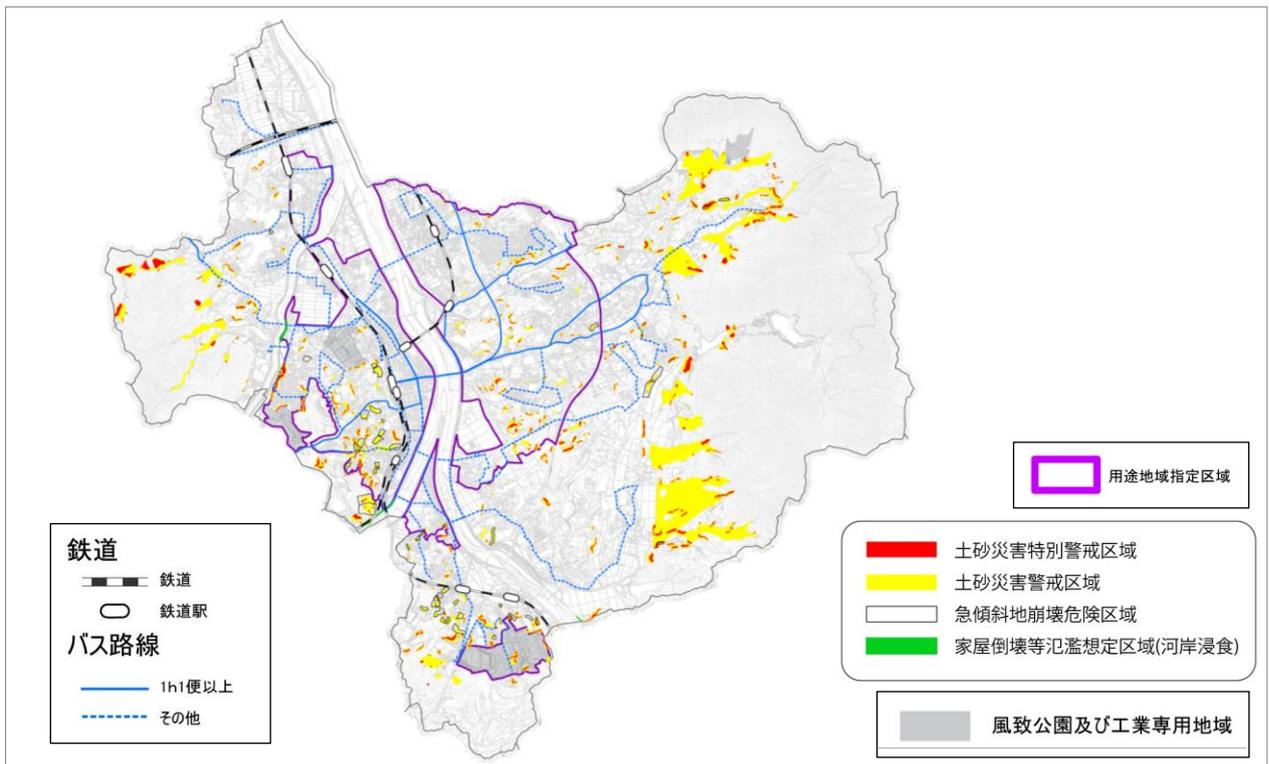
居住誘導区域に「含む区域」は、下図のとおりです。



▲居住誘導区域に「含む区域」

### (2) STEP 2：居住誘導区域に「含まない区域」

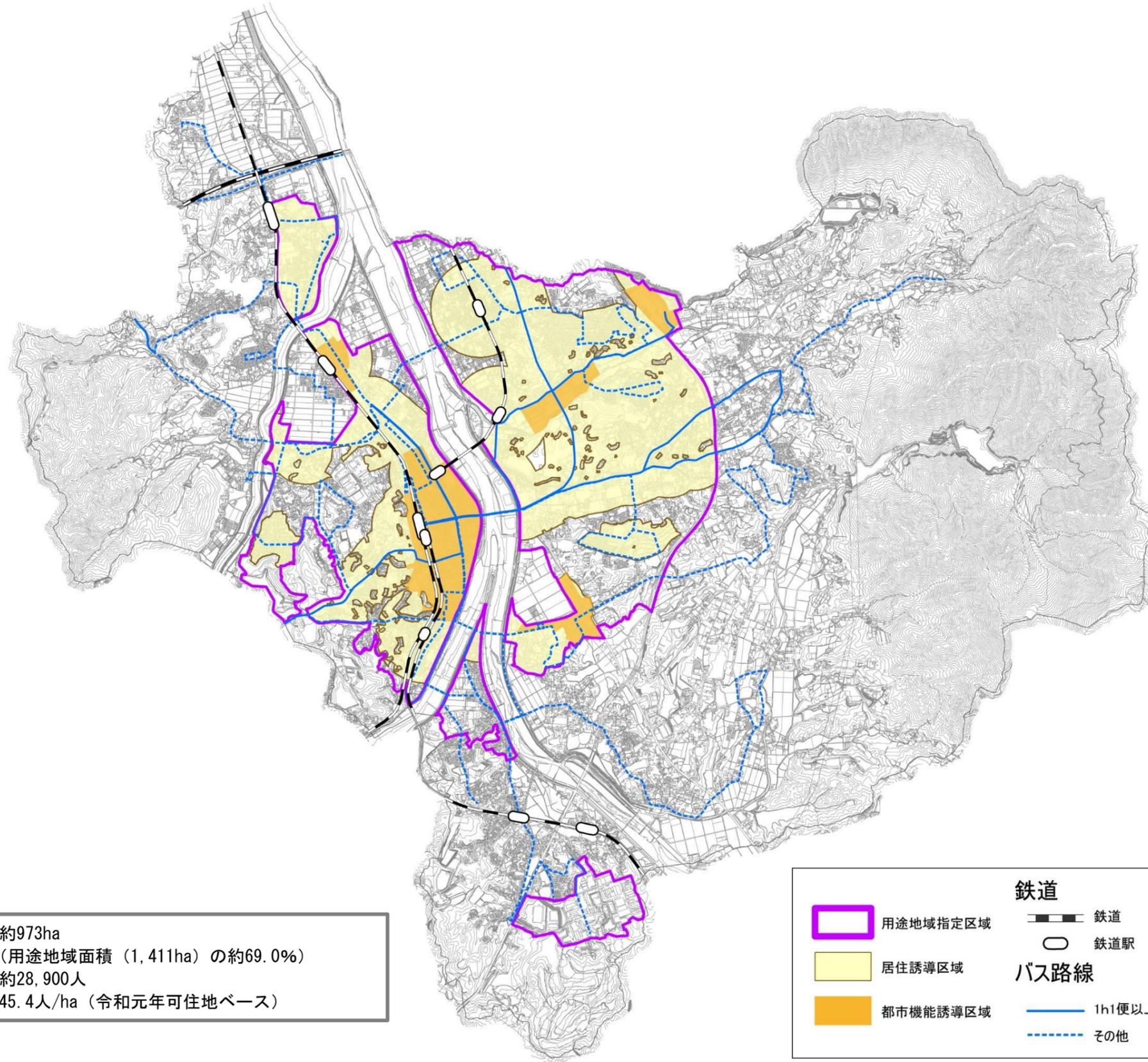
居住誘導区域に「含まない区域」は下図のとおりです。



▲居住誘導区域に「含まない区域」

(3) 居住誘導区域の設定

居住誘導区域に「含む区域」から「含まない区域」を除外した以下の区域を、本市では居住誘導区域として設定します。



■ 居住誘導区域	: 約973ha (用途地域面積 (1,411ha) の約69.0%)
■ 居住誘導区域内人口 (令和2年)	: 約28,900人
■ 人口密度 (令和2年)	: 45.4人/ha (令和元年可住地ベース)

	用途地域指定区域		鉄道
	居住誘導区域		鉄道駅
	都市機能誘導区域		バス路線 1h1便以上
			バス路線 その他

▲ 都市機能誘導区域と居住誘導区域

(4) 区域線の設定の考え方

① 基準日

令和6年4月1日とします。

② 「含む区域」に係る区域線について

1) 都市機能誘導区域

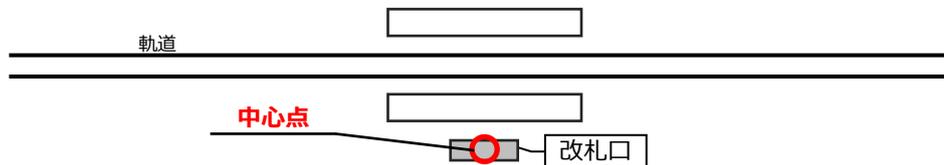
本計画にて設定した都市機能誘導区域の区域線とします。

2) 公共交通利用圏

駅を中心点、沿線を定める公共交通軸の基点は次のとおりとします。

〔鉄道〕

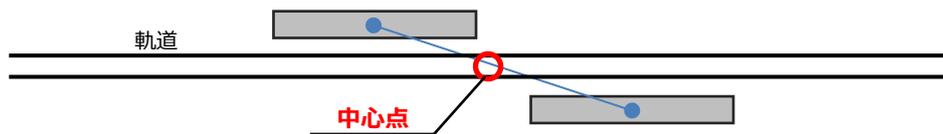
駅の改札口を中心点とします。※複数の改札口がある場合は、主要な改札口とします。



〔鉄道（改札なし）〕

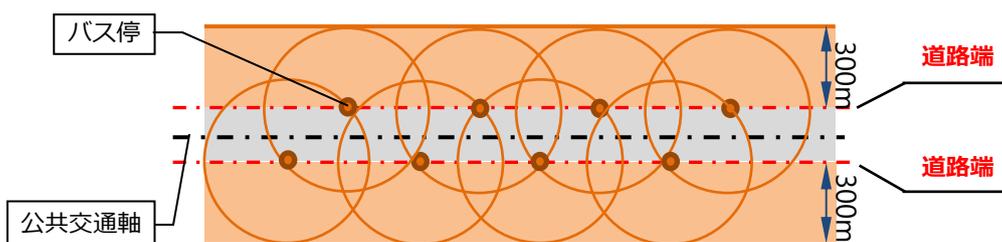
改札が存在しない場合は、上り・下りのホームの中心点を結ぶ線分の中心点とします。

※プラットホームがひとつの場合は、そのホームの中心点とします。



〔バス〕

地域公共交通計画に定める公共交通軸に係るバス路線の道路の「道路端」から300mとします。この「道路端」とは、直方市基本図に表示された道路端とします。



③「含まない区域」に係る区域線について

1) 土砂災害特別警戒区域および土砂災害警戒区域

- ・土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく土砂災害特別警戒区域および土砂災害警戒区域として福岡県が作成した2,500分の1の図面を参考に、本市において居住誘導区域の区域線を設定し、図示することとします。
- ・なお、当該区域は、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律により制限を受ける区域と同一のものではありません。

2) 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）

- ・水防法に基づく河岸浸食による家屋倒壊等氾濫想定区域

3) 工業専用地域

- ・都市計画法に基づく工業専用地域

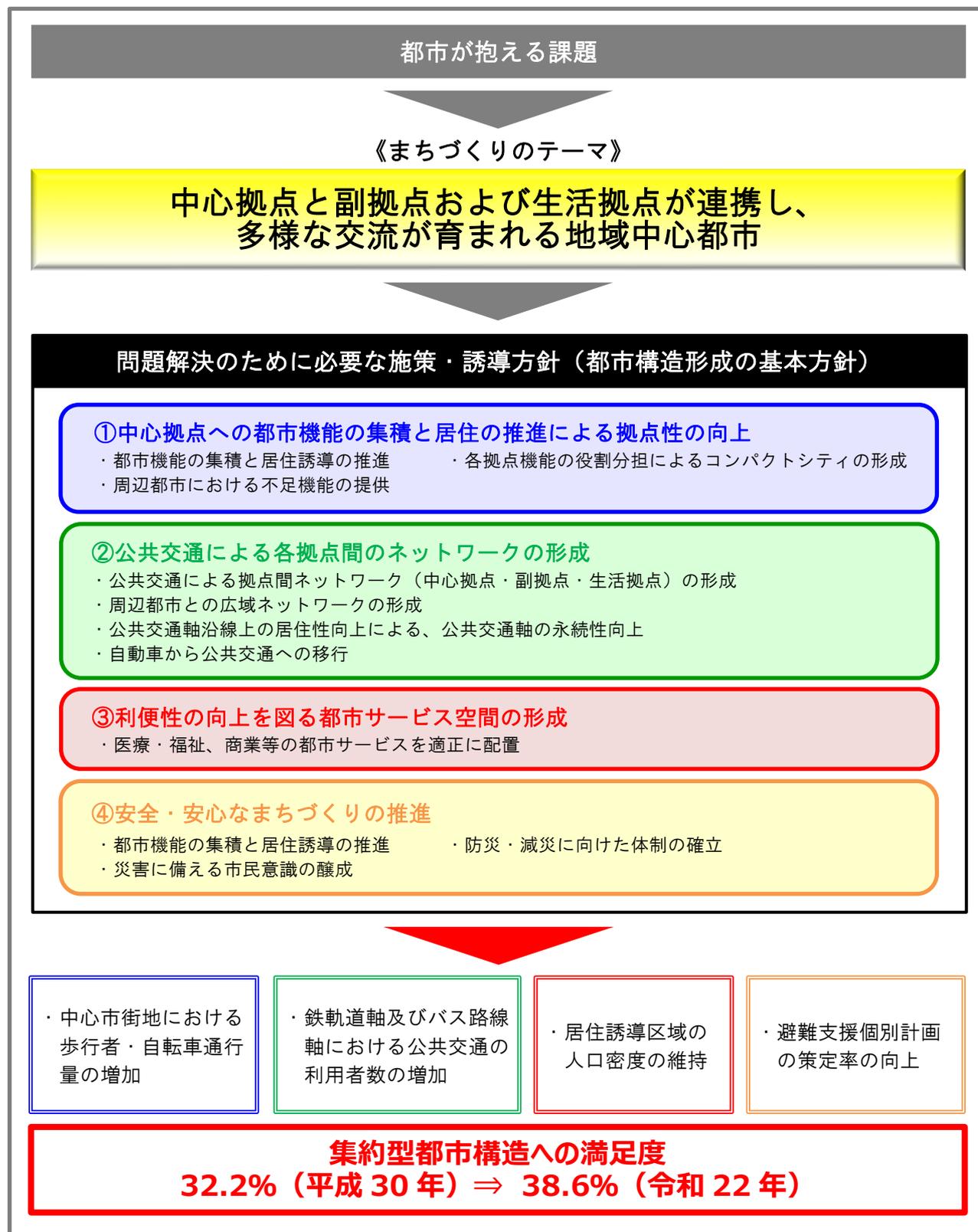
4) 風致公園

- ・都市計画法に基づく風致公園

# 第8章 計画の実現に向けた取組み

## 8-1. 直方市立地適正化計画によるまちづくりのストーリー

直方市が抱える課題を踏まえ、4つの大きな誘導方針を相互に連携させることで、『中心拠点と副拠点および生活拠点が連携し、多様な交流が育まれる地域中心都市』の実現を図ります。



## 8-2. 取り組みの体系

前節のまちづくりのストーリーを踏まえつつ、本計画で定める誘導区域において、直方市が実施する施策についての基本的考え方とその方向性を整理します。

この取り組み(施策)は、都市全体の観点から各種関連施策との整合性や相乗効果等を考慮し、総合的に実施する必要があることから、まちづくりに関わる様々な分野が連携し取り組みを進めることとします。

なお、下記取り組み体系を受け、具体的な施策内容等については次頁以降に整理します。

		直方市が実施する施策の基本的考え方・方向性	その他国等が行う施策
居住誘導区域	都市機能誘導区域	<p>■都市機能誘導を促す施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地等の拠点性の維持・確保</li> <li>・ 公共施設の適正配置・再整備 等</li> </ul>	<p>■国等の支援制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予算措置</li> <li>・ 金融措置</li> <li>・ 地方財政措置</li> </ul>
		<p>■居住誘導を促す施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空き家・低未利用土地の有効活用</li> <li>・ 移転・移住への受入強化 等</li> </ul>	
誘導区域外	<p>■誘導区域外の施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農地の維持、農業経営の強化 等</li> </ul>		

▲ 取り組み体系図

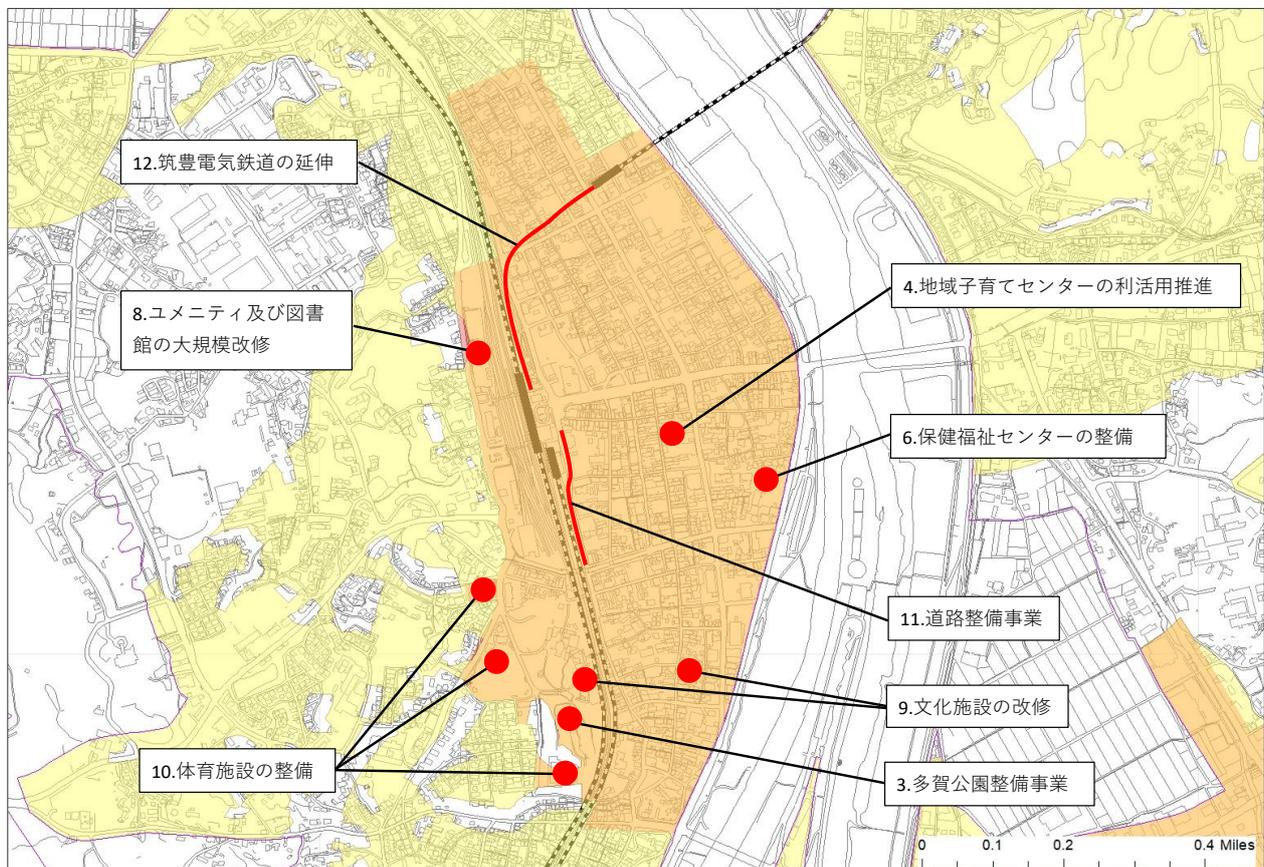
### 8-3. 市が講ずる施策

#### (1) 都市機能誘導を促す施策

都市機能誘導区域(中心拠点・副拠点・生活拠点)において必要な生活利便施設・サービスの誘導・維持を図るため、用途地域の見直し、公共施設の再整備等に取り組んでいきます。

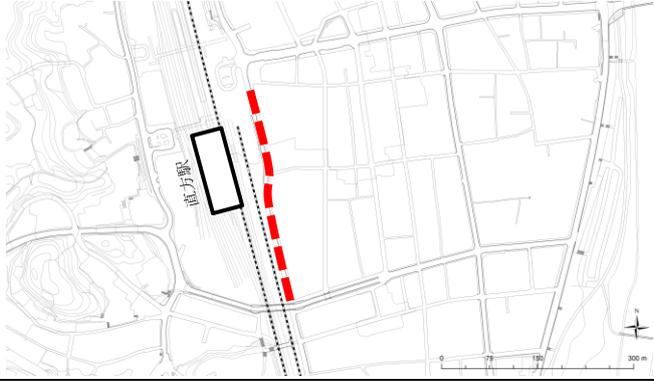
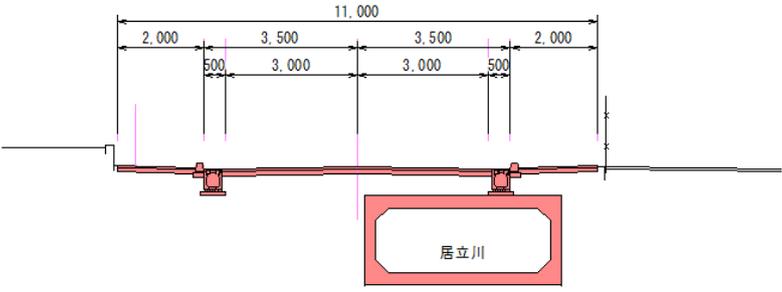
No.	事業名	概要
1	用途地域の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能誘導区域を中心に、直方市全域の用途地域の見直しを行い、変更することで土地利用の可能性の幅を広げます。</li> </ul>
2	中心市街地の活用支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>(株)まちづくり直方を中心とし、多世代交流スペース「ここっちゃ」を拠点とした賑わいづくりを推進します。</li> <li>まちなか創業等支援補助金制度の運用、商店街内での直鞍ビジネス支援センターによる経営支援を継続して実施します。</li> </ul>
3	多賀公園整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心拠点内の利便性を活かした公園の整備を推進します。</li> <li>周辺の公共施設を含めた一体的な整備を検討します。</li> </ul>
4	地域子育てセンターの利活用推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年4月より中心市街地内にて運用を開始した多世代交流スペース「ここっちゃ」の中にある地域子育てセンター「ほのぼの」のさらなる利活用を推進します。</li> </ul>
5	子育て支援業務の継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>妊娠期から子育て期にわたる母子保健や育児に関する相談を専門職(保健師等)が受ける業務は、直方市庁舎内で継続して実施します。</li> </ul>
6	保健福祉センターの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な保健関連事業による生涯を通じての健康づくりや交流の場を提供する施設である保健福祉センターを新設します。</li> </ul>
7	アセットマネジメントによる公共施設の適正配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>直方市が保有する公共施設を一元的に把握し、都市の変遷を踏まえた老朽化のレベルや将来維持コストを勘案しつつ、長寿命化を進め、最適配置を実現します。</li> <li>施設ごとの改修予定時期や想定経費を時系列に整理し、施設の改廃、長寿命化スケジュール等を検討します。</li> </ul>
8	コミュニティ及び図書館の大規模改修	<ul style="list-style-type: none"> <li>老朽化しているコミュニティ及び図書館の大規模な改修を行い、安全性及び利便性の向上を図ります。</li> </ul>

No.	事業名	概要
9	文化施設の改修	・ 谷尾美術館（本館・別館）、石炭記念館等の改修を検討します。
10	体育施設の整備	・ 直方市体育館等、老朽化した体育施設の集約や整備を検討します。
11	道路整備事業	・ 直方駅周辺において、回遊性、アクセス性の向上を目的として歩道整備などの歩きたくなるまちづくりを推進します。
12	筑豊電気鉄道の延伸	・ 筑豊電気鉄道の延伸等により、直方駅（筑豊本線）と筑豊直方駅（筑豊電気鉄道）の乗り継ぎ利便性を向上させることで、市内外での人の移動の活発化、駅を拠点とした来街者の増加を図ります。併せて直方駅北自転車等駐車場を整備します。
13	低未利用土地の有効活用と適正管理の促進	・ 空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題への対策として、低未利用土地の有効活用と適正な管理を推進します。

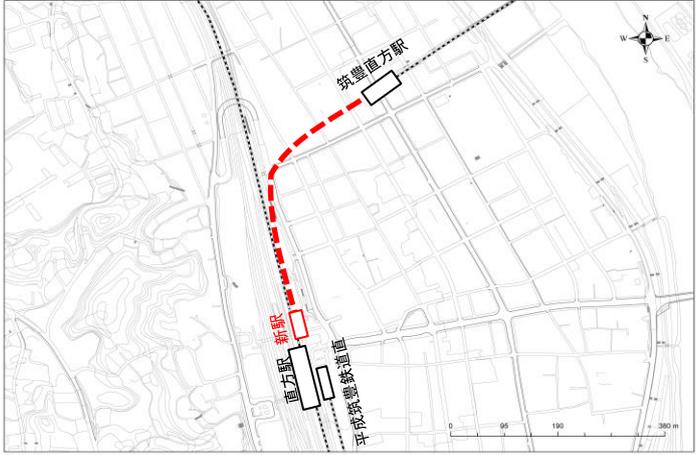


▲都市機能誘導を促す施策の位置図

都市機能誘導を促す施策 No.11 道路整備事業の概要

整備区間	直方駅～御館橋 (約0.4 km)
概算事業費	約9億円
整備概要	整備延長 400m、総幅員 11m、車道幅員 7m (2車線)、歩道幅員 4m
計画平面図	
計画横断面図	

都市機能誘導を促す施策 No.12 筑豊電気鉄道の延伸計画の概要

整備区間	筑豊直方駅～新駅 (約0.6 km)
設置予定駅	1 駅
概算事業費	約33億円
短縮時間	約9分 (筑豊直方駅～J R直方駅間の所要時間：徒歩約12分、電車約3分)
需要予測	844人/日 (内、新規需要410人/日)
運行本数	63本/日
概略ルート	

(令和2年度 直方市まちなか公共交通活性化調査業務委託 報告書より)

## (2) 居住誘導を促す施策

居住誘導区域への居住の誘導を推進するため、現在増加している低未利用土地・空き家の有効活用を行うとともに、市営住宅等の建設計画の推進等に取り組んでいきます。

No.	事業名	概要
1	移住定住施策の展開	<ul style="list-style-type: none"><li>・就職時期の市外への流出抑制による定住増加を目的として、奨学金返還支援制度を運用します（令和5年度～）。</li><li>・空き家対策と移住定住施策を合わせた、住宅取得補助金を運用します（令和5年度～）。</li></ul>
2	市営住宅建設の推進	<ul style="list-style-type: none"><li>・市営住宅の建替を推進します。</li><li>・建替候補地の選定にあたっては、居住誘導区域への誘導を意識しながら、従前の市営住宅の地域特性や現入居者の日常生活圏に配慮して検討を行います。</li></ul>
3	公園の利用促進	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市公園の維持管理等を着実に行っていくとともに、公園の魅力向上を進めていくため、民間のノウハウを活用した取組（Park-PFI）について検討を行います。</li></ul>
4	“しごとと暮らす”事業	<ul style="list-style-type: none"><li>・中心市街地に点在する空き家を中心に、まちなか居住を推進し、まちの賑わいづくりを進めます。</li><li>・商業以外の生活サービス機能の向上やサテライトオフィスの誘致など、新たな拠点での賑わいづくりを推進します。</li></ul>
5	公有不動産の活用	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市的居住機能を整備する民間事業者等に対して、市が保有する不動産を紹介し、売却・貸付の費用の支援を行います。</li></ul>

### (3) 誘導区域外の施策

誘導区域外については、新規就農者の育成や農業の経営強化等により、新たな産業の萌芽を創出する取り組みを進めていきます。

No.	事業名	概要
1	新規就農者育成事業	・ 新規就農者の人材育成を図るため、就農前から就農後までの一貫した支援を実施します。
2	担い手経営力強化事業	・ 法人化を目指す集落営農組織の基盤強化支援や集落営農法人等の経営規模拡大や生産性向上に対する支援など、担い手の安定的な経営の確立を図るため、経営力強化・向上に着目した支援策を実施します。
3	農業基盤保全事業	・ 農業の生産性を向上するため、耕作放棄地対策、中山間地域等直接支払制度、多面的機能支払交付金制度により、農地を保全・確保します。 ・ 地域の有害鳥獣捕獲事業の推進体制を整備し、担い手の育成及び新たな雇用へとつなげます。
4	直方市農産物ブランド化推進事業	・ 市内の農産物直売所（3か所）を中心とした地元農産物販売促進協議会を立ち上げ、人材育成や、販路開拓調査を実施することで、農産物のブランド化、農業者の所得向上を図ります。

#### (4) 市域全体への施策

都市機能誘導区域、居住誘導区域、誘導区域外への施策・対応とともに、都市全体の視点から、公共交通、公共施設及びインフラ整備等に関する取り組みを進めていきます。

No.	事業名	概要
1	空き家等利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内全域を対象とした老朽危険家屋解体撤去費補助金の実施により、老朽化した危険な空き家の除却工事費に対する補助を継続します（令和3年度～）。</li> <li>・住宅取得費補助金と空き家リフォーム補助金を実施し、居住誘導区域内外の空き家の増加抑制を図ります（令和5年度～）。</li> </ul>
2	道路・街路整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路及び都市計画道路の円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与するための整備を推進します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 都市計画道路 3・4・36-4 下老良植木線 全体延長 L=1,600m</li> <li>➢ 都市計画道路 3・4・36-7 境口鴨生田線 全体延長 L=510m</li> <li>➢ 都市計画道路 3・5・36-12 植木駅前線 全体延長 L=480m</li> <li>➢ 直方鞍手線 全体延長 L=1,332m</li> <li>➢ 歩道設置事業 一般国道 200 号 全体延長 L=850m</li> </ul> </li> </ul>
3	地域公共交通計画の見直し・実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正に伴う見直しを実施します。</li> <li>・現状の課題を踏まえ、今後の公共交通網、各モードの乗換利便性向上を検討し、「誰もが安心して身近に感じる交通環境の充実したまち」の形成を目指します。</li> </ul>
4	都市・地域総合交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会課題に対応するため、過度に自家用車に依存することなく、徒歩・自転車・公共交通等の各モードが連携し、交通事業とまちづくりが連携した交通施策の推進を図り、都市・地域の整備を行います。</li> </ul>
5	河川敷公園の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠賀川河川敷公園は都市・地域再生等利用区域の設定をうけ、従来の河川法の制限が緩和されたため利活用の幅が広がり、利用者の増加、大規模イベントの開催もみられます。</li> <li>・河川敷の景観を良好に保つための維持管理を含め、民間のノウハウを活用した取組（Park-PFI）についての検討を行います。</li> </ul>
6	老朽化した都市計画施設の計画的な改修促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活の安全性や利便性の維持・向上を図る観点から、既に整備された都市計画道路、都市計画公園等の都市計画施設は、老朽化の状況を考慮した上で、都市計画事業として計画的な改修を進めます。</li> </ul>

## 8-4. 低未利用土地の施策

### (1) 低未利用土地の有効活用と適正管理のための指針

本市では、直方駅周辺市街地等に低未利用土地が分布しており、中心市街地の空洞化、地域活力の低下が懸念されます。

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題への対策として、低未利用土地を有効活用するための利用指針と適正な管理を進めるうえでの管理指針を次のように定めます。

#### 1) 利用指針

都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設、医療・福祉施設等の利用者の利便性を高める施設としての利用を推奨すること</li> <li>・都市機能施設利用者や居住者の利便性を高め、賑わいの創出・向上に資する利用を推奨すること</li> </ul>
居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨すること</li> <li>・居住者の交流や地域コミュニティの維持・向上に資する利用を推奨すること</li> </ul>

#### 2) 管理指針

空き家等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直方市空き家等の適正管理に関する条例に基づき、不具合が生じた場合は所有者が適切な措置を講ずる等、周辺の生活環境に悪影響を及ぼさないよう適切な管理を促す</li> </ul>
空き地等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直方市空き地等における雑草等の除去に関する条例に基づき、雑草の繁茂による不法投棄の誘発、犯罪等を防止するため、必要な措置を所有者が講ずるよう促す</li> </ul>

### (2) 低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項など

低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながる場合、低未利用土地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する「低未利用土地権利設定等促進計画」を策定することも検討していきます。

低未利用土地権利設定等促進事業区域	都市機能誘導区域
低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>【促進すべき権利設定などの種類】地上権、賃借権、所有権など</li> <li>【立地を誘導すべき誘導施設等】都市機能誘導区域における誘導施設など</li> </ul>

## 8-5. 老朽化した都市計画施設の改修に関する事項

生活の安全性や利便性の維持・向上を図る観点から、既に整備された都市計画道路、都市計画公園等の都市計画施設は、老朽化の状況を考慮した上で、都市計画事業として計画的な改修を進めます。

(令和6年3月時点において、該当する事業はありません。具体的な事業を進めていく際は、本計画の最新版に当該事業を記載しますので、本市ウェブサイト内の「直方市立地適正化計画」のページよりご確認ください。)

## 8-6. 届出制度の運用

届出制度は、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きや居住誘導区域外における住宅開発等の動きなどを把握するための制度です。

### (1) 都市機能誘導区域外における誘導施設の立地

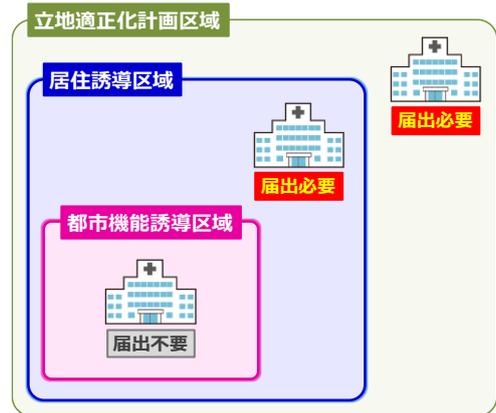
都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村への届出が義務付けられています。(都市再生特別措置法第108条)

#### 開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

#### 開発行為以外

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



### (2) 都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市町村への届出が義務付けられています。(都市再生特別措置法第108条)

### (3) 居住誘導区域外における住宅開発等

居住誘導区域外の区域で、以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村への届出が義務付けられています。(都市再生特別措置法第88条)

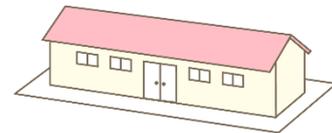
#### 開発行為

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定められたものの建築目的で行う開発行為  
(例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)

①の例 (3戸以上の開発)



②の例 (1,000㎡以上の1戸の開発)



#### 建築等行為

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定められたものを新築しようとする場合 (例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等 (①、②) とする場合



# 第9章 防災指針

## 9-1. 背景と目的

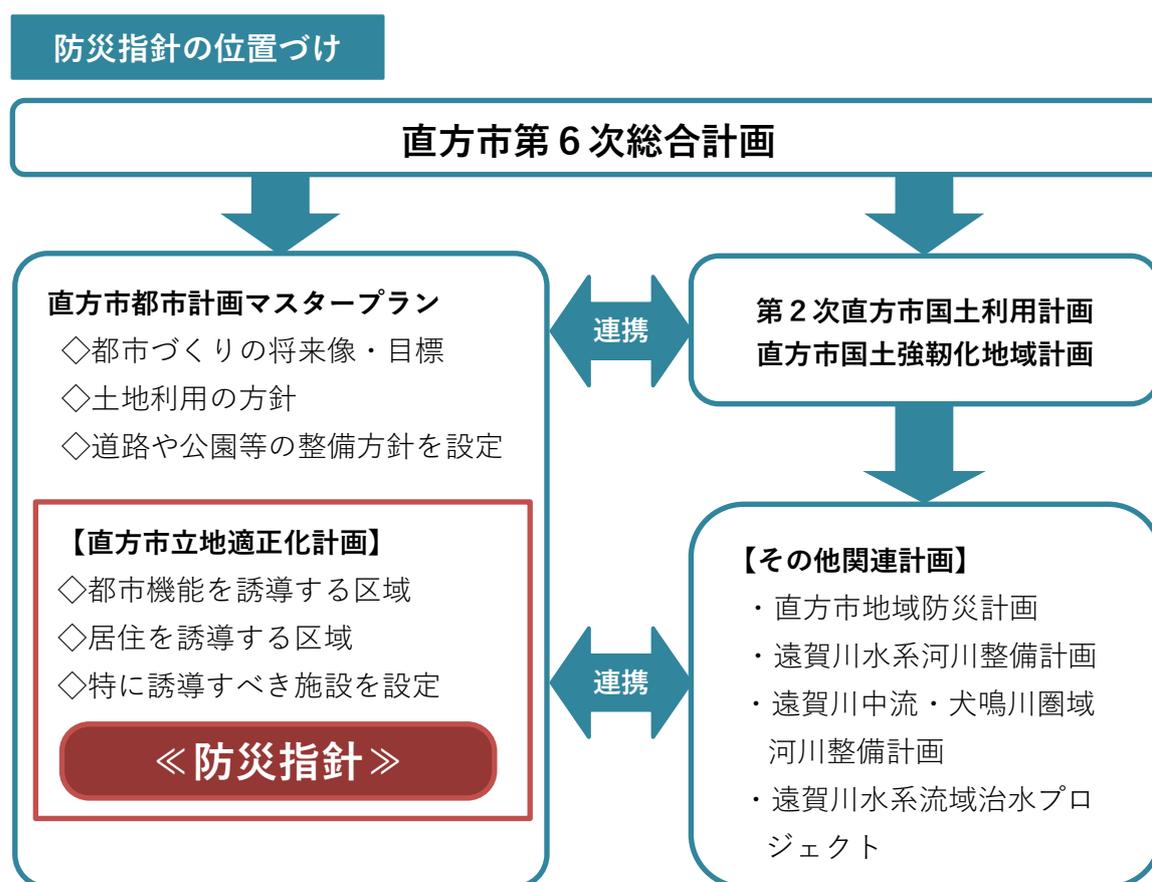
平成30年(2018年)7月豪雨災害をはじめ、近年、全国各地で想定を超える規模の降雨による河川堤防の決壊に伴う浸水被害や土砂災害等が発生し、人命や家屋、社会経済基盤に甚大な被害が生じています。

また、今後も気候変動等の影響による更なる降水量の増加により、水災害の頻発化・激甚化が懸念されています。

このような背景を受け、国において、令和2年9月に「安全なまちづくり」及び「魅力的なまちづくり」の推進を柱として、都市再生特別措置法が改正されました。本改正において、「安全なまちづくり」として、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、災害ハザードエリアからの移転の促進、居住エリアの安全確保を推進することが示されています。

そこで、直方市立地適正化計画の改定にあたり、市街地内に浸水想定区域や家屋倒壊危険区域等が含まれていることから、災害リスクをできる限り低減・回避させるための指針を定めるとともに、災害リスク分析による誘導区域を検討し、防災・減災まちづくりを計画的に実施するための具体的な取り組みを位置づけることが必要です。

以上を踏まえ、直方市において必要となる防災・減災対策を計画的に実施していくため、「都市の防災に関する機能の確保を図るための指針(防災指針)」を定めます。

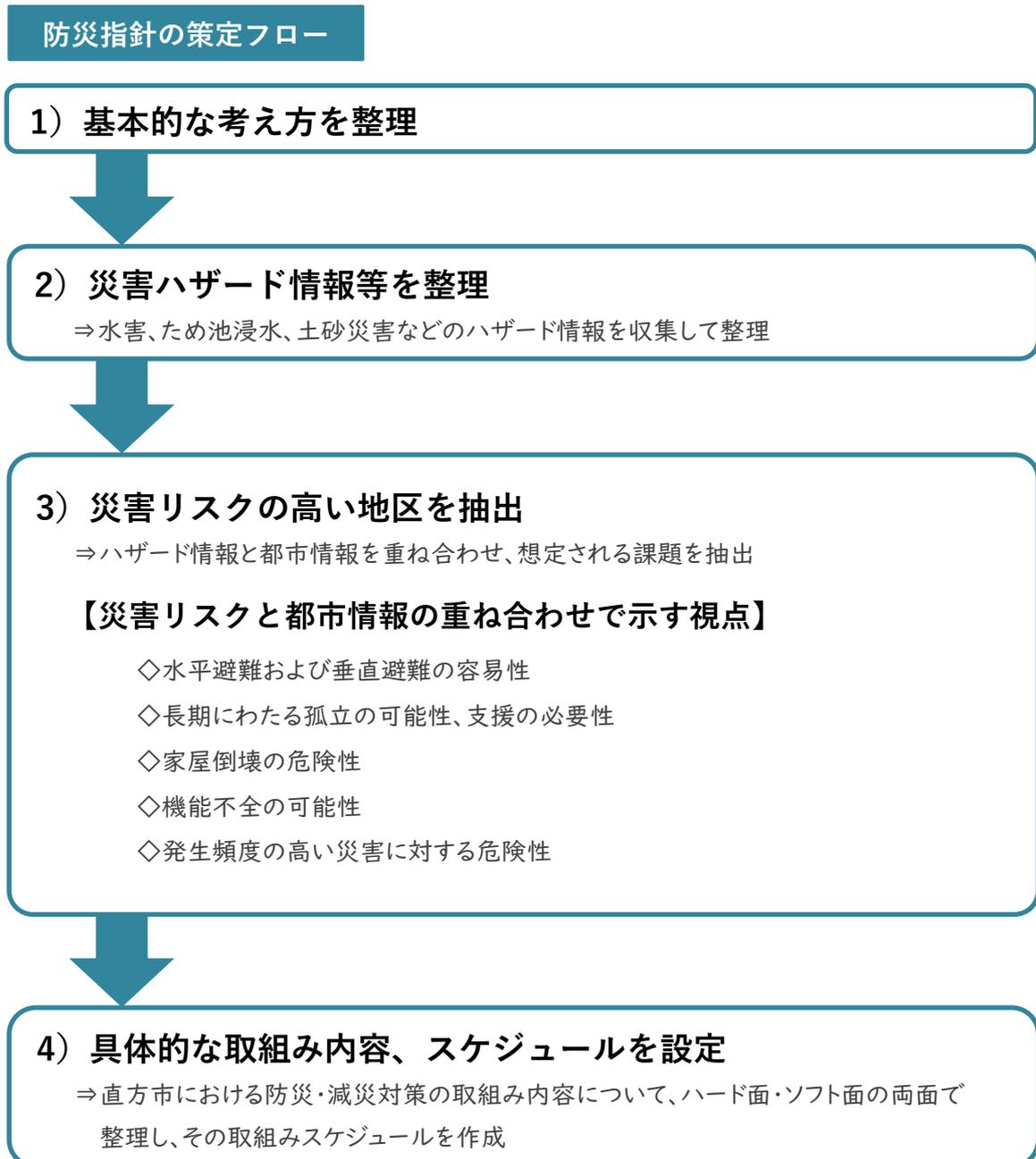


## 9-2. 防災指針の策定手順

防災指針の策定にあたって、各種災害情報の収集および整理を行うとともに、災害の発生によって影響すると想定される事象を重ね合わせることで、災害リスクの高い地域を抽出します。

抽出した地区について、防災上の課題を整理します。

さらに、上位・関連計画における防災まちづくりの方針との連携を図り、具体的にハード面・ソフト面の両面から取組み内容を整理するとともに、取組みに対する実施スケジュールを作成します。



### 9-3. 関連計画における防災まちづくりの方針

防災指針の策定にあたり、上位計画および関連する計画における防災まちづくりの方針について、整理します。

#### 直方市第6次総合計画

##### 【施策の大綱】

ひと：市民みんなが安心して、いきいきと暮らせるまちづくり（第1章）

##### 安全・安心を実感できるまち（第3節）

自然災害に関する情報発信、災害情報の積極的な収集の習慣化に向けた啓発、自主防災組織の活動支援などにより、市民が主体的に安全・安心に取り組むまちを目指します。

##### 【基本計画（主な事務事業）】

- ① 防災情報の伝達手段の多様化、迅速化の推進
- ② 災害時の避難所の整備
- ③ 地域の防災体制の強化

#### 直方市都市計画マスタープラン

##### 第3章第5節：都市防災の方針

##### 【基本的な考え方】

防災面においては、遠賀川流域における浸水被害の発生により、避難所、災害対策、体制の見直し等を含む減災・防災機能を強化する必要があります。また、市街地内の老朽家屋や住宅が密集する地域の対策を検討し、災害に強いまちづくりを推進します。

##### 【都市防災整備の方針】

- 1) 方針 : 風水害・地震に強い都市構造の形成、都市基盤施設・最低限の都市機能の確保に向けた整備、安全確保対策及び災害発生時の応急体制の整備
- 2) 土地利用計画 : 用途指定による適正な土地利用の誘導、住宅と工場等の混在を規制地区計画制度等を活用した災害防止等に配慮した適正な土地利用の誘導促進
- 3) 開発行為 : 開発許可制度の厳正かつ的確な運用
- 4) 市街地における事業 : 防災施設機能をもつ道路、公園、排水施設等の整備による災害に備えた健全な市街地の形成
- 5) 道路、橋梁の整備 : 防災効果の高い道路の整備、橋梁の耐震性の向上
- 6) 公園、緑地の整備 : 都市防災を考慮した公園、緑地の整備
- 7) その他 : 建築基準法等の関係法令による規制、災害の未然防止の促進

#### 直方市国土強靱化地域計画

##### 【基本目標】

国が基本計画に掲げる基本目標を踏まえ、以下の4つの基本目標を設定する。

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧・復興

##### 【基本的な方針】

国が基本計画で定める「国土強靱化を推進する上での基本的な方針」に準じて、地域の特性を踏まえ、地域強靱化を推進する。

#### 9-4. 災害ハザード情報の整理

災害リスクを把握・分析するにあたり、国や県、直方市が公表している以下の市内に存在する災害ハザード情報を整理します。

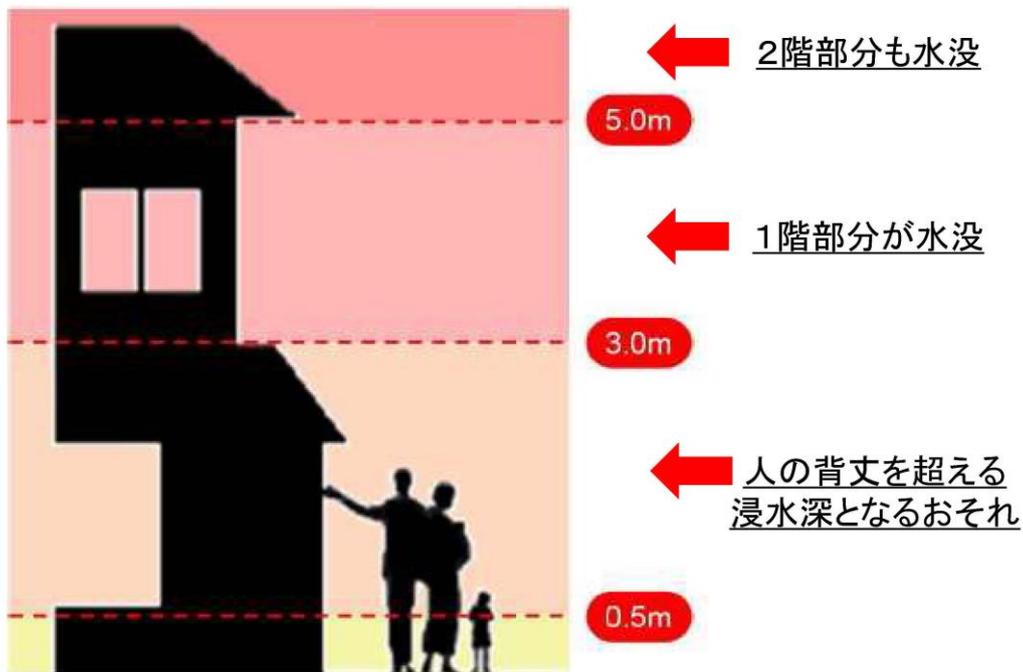
災害リスク	ハザード情報	ハザードの詳細	資料元
水害	浸水想定区域 (計画規模:L1)	遠賀川水系の洪水防御に関する計画の基本となる年超過確率概ね1/150の降雨による浸水 [対象となる河川と算出条件] 遠賀川(日の出橋上流域の2日総雨量405mm)	遠賀川水系洪水浸水想定区域図 (H28.5.30指定)
	浸水想定区域 (想定最大規模:L2)	遠賀川水系に想定し得る最大規模(年超過確率概ね1/1000以上)の降雨に伴う洪水浸水 [対象となる河川と算出条件] 遠賀川(日の出橋上流域の12時間総雨量592mm)	
	浸水継続時間 (想定最大規模:L2)	遠賀川水系に想定し得る最大規模(年超過確率概ね1/1000以上)の降雨に伴う洪水浸水深50cm以上が継続する時間	
	家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流, 想定最大規模:L2)	遠賀川水系に想定し得る最大規模(年超過確率概ね1/1000以上)の降雨に伴う洪水により木造家屋の倒壊・流出をもたらすような氾濫の発生が想定される区域	
	家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸浸食, 想定最大規模:L2)	遠賀川水系に想定し得る最大規模(年超過確率概ね1/1000以上)の降雨に伴う洪水による氾濫の発生により、木造家屋及び非木造家屋の倒壊・流出等の危険性がある区域の目安	
ため池 浸水	ため池浸水想定区域	地震等の発生によって、ため池の堤体が満水位の状態が決壊した場合の想定される浸水被害を重ね合わせたハザードマップ(決壊後60分以内)	直方市ため池ハザードマップ ため池浸水想定区域 (R3.2~R5.3)
土砂 災害	土砂災害警戒区域 土砂災害特別警戒区域	がけ崩れ等の土砂災害が発生した場合、住民等の生命または身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域 がけ崩れ等の土砂災害が発生した場合、建築物に損壊が生じ、住民等の生命または身体に著しい危害が生じる恐れがあると認められる区域	福岡県 土砂災害警戒区域等マップ
	急傾斜地崩壊危険区域	崩壊する恐れのある急傾斜地で、その崩壊により一定規模以上の人家等に危害が生じる恐れのある土地及び、これに隣接する土地であり急傾斜地の崩壊を助長・誘発する行為を制限する区域	福岡県 急傾斜地崩壊危険区域 一覧表
地震	震度想定	西山断層帯地震(南東下端部)における想定震度の分布	福岡県地震に関する アセスメント調査報告書(H24.3)
大規模 火災	地震火災被害想定	西山断層帯地震(南東下端部)による火災被害の想定	
大規模盛土造成地の 滑落崩落	大規模盛土造成地	谷埋め型：谷や沢を埋め立てた造成地で盛土面積が3000㎡以上のもの 腹付け型：傾斜地に盛土した造成地で、盛土する前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上かつ盛土の高さが5m以上のもの	福岡県 大規模盛土造成地マップ

※洪水リスクにおいて、国管理区間以外の河川は、溢水・越水のみ考慮。

【参考】浸水深と建物高さ、避難行動の関連性

○浸水深と建物高さの考え方

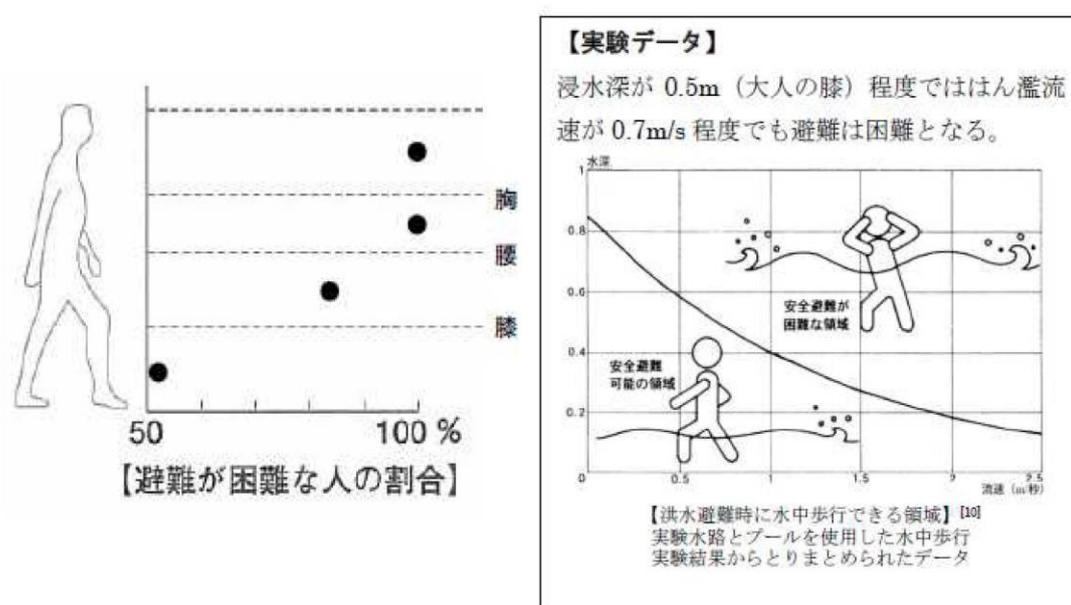
浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられます。一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となります。2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要です。



※洪水浸水想定作成マニュアル(第4版)から抜粋した図を一部加工

## ○浸水深と避難行動の関係

避難行動時における被災リスクの程度を、浸水深や流速から検討することが考えられます。関川水害(H7)における調査結果によれば、浸水深が膝(0.5m)以上になると、ほとんどの人が避難困難であったとされています。また、実験では、0.5mの水深では流速が0.7m/sでも避難は困難となり、流速が2.0m/sを超えると水深が0.2m程度でも避難が困難となるとされています。



※洪水ハザードマップの手引き(改訂版)から抜粋

## 9-5. 主な災害履歴

直方市では過去に以下のような災害が発生しています。

発生日時(災害リスク)	災害内容・規模等	被災状況
平成15年7月19日 (豪雨)	直方雨量観測所で累計雨量175mm 日の出橋の水位8m7cm、はん濫危険水位を約37cm上回る(過去最高水位)	内水はん濫による 床上浸水77戸
平成21年7月24日 (豪雨): 中国・北部 九州豪雨	直方雨量観測所で4時間190mm(1時間 最大80mm) 短時間で日の出橋の水位8m5cmまで 上昇	内水はん濫による 床上浸水107戸、床 下浸水197戸、道路 冠水47箇所
平成22年7月13日 ~15日 (豪雨)	数日間の降雨により徐々に水位上昇 日の出橋の水位8m8cmまで上昇(過去 最高水位)	市街地の内水はん 濫無し 福地川・尺岳川等の 流域低地で内水は ん濫による床上浸水 22戸、床下浸水110 戸
平成24年7月13日 ~15日 (豪雨)	彦山川左岸1.2kmの中島の水位7.42m に急上昇	上境公民館付近一 帯に避難勧告 福地川流域で床上 浸水15戸、床下浸 水16戸
平成30年7月5日 ~7日 (豪雨): 西日本豪雨	西日本を中心に記録的な大雨 日の出橋で計画高水位8m46cmを超 える8m63cmを記録(過去最高水位更 新)	避難所16箇所 開設 最大2,820人が 避難 床上浸水32戸、床 下浸水58戸
令和3年8月11日 ~22日 (豪雨)	九州北部では年間降水量の5割に達す る地域もあり 直方雨量観測所で11日10時~14日 21時までの累加雨量413mm 日の出橋の水位6m88cm	高齢者等の 避難発令 避難所4箇所開設 最大26名が避難 床下浸水1戸
平成17年3月20日 (地震)	福岡県西方沖M7.0(震度5弱)	軽微な被害のみ
平成17年4月20日 (地震)	福岡県西方沖M5.8(震度5弱)	軽微な被害のみ

## 9-6. 災害リスク分析

想定される災害と都市情報を重ね合わせることで、災害リスクと課題を分析します。

### (1) 水害

#### 1) 浸水想定区域（想定最大規模：L2）×建物階層、避難所の状況

##### 水害（浸水想定区域（想定最大規模：L2））×建物階層

想定最大規模の豪雨災害発生した場合は、遠賀川流域では3.0m以上の浸水が想定されており、垂直避難が困難な建物が集積し、大きな被害が発生する恐れあり  
 ⇒ 垂直避難が困難な区域が多く早期避難が必要  
 主要道路が冠水し物資等の輸送が困難になる可能性あり

##### 植木駅周辺地域

K. 植木駅周辺は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難が困難な建物が集積  
 L. 0.5m～3.0m未満の浸水域が広がり、垂直避難可能な建物が点在

##### 新入川西地域

M. 天神団地南側の犬鳴川流域で3.0m以上の浸水域が広がり、垂直避難が困難な建物が点在

##### 直方駅周辺地域

A. 直方駅東側周辺は、3.0m以上の浸水域が広がり、垂直避難可能な3階建て以上の建物が集積  
 B. 知古地区は、垂直避難可能な4階建て以上の建物が若干点在するが、地域外への早期避難が必要  
 C. 新入小周辺は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難可能な建物が少なく、早期避難が必要  
 D. 直方南小周辺は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難可能な建物が少なく、早期避難が必要

##### 頓野南地域

I. 羽高交差点周辺（田川直方線バイパス沿線）は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難可能な建物は少ない  
 J. 溝堀地区は2つの河川に挟まれて、全域が3.0m以上の浸水域で垂直避難が困難な建物が多い

##### 新入駅周辺地域

E. 新入駅周辺は、全域が3.0m以上の浸水域であり垂直避難可能な建物はほとんど無く、早期避難が必要

##### 感田地域

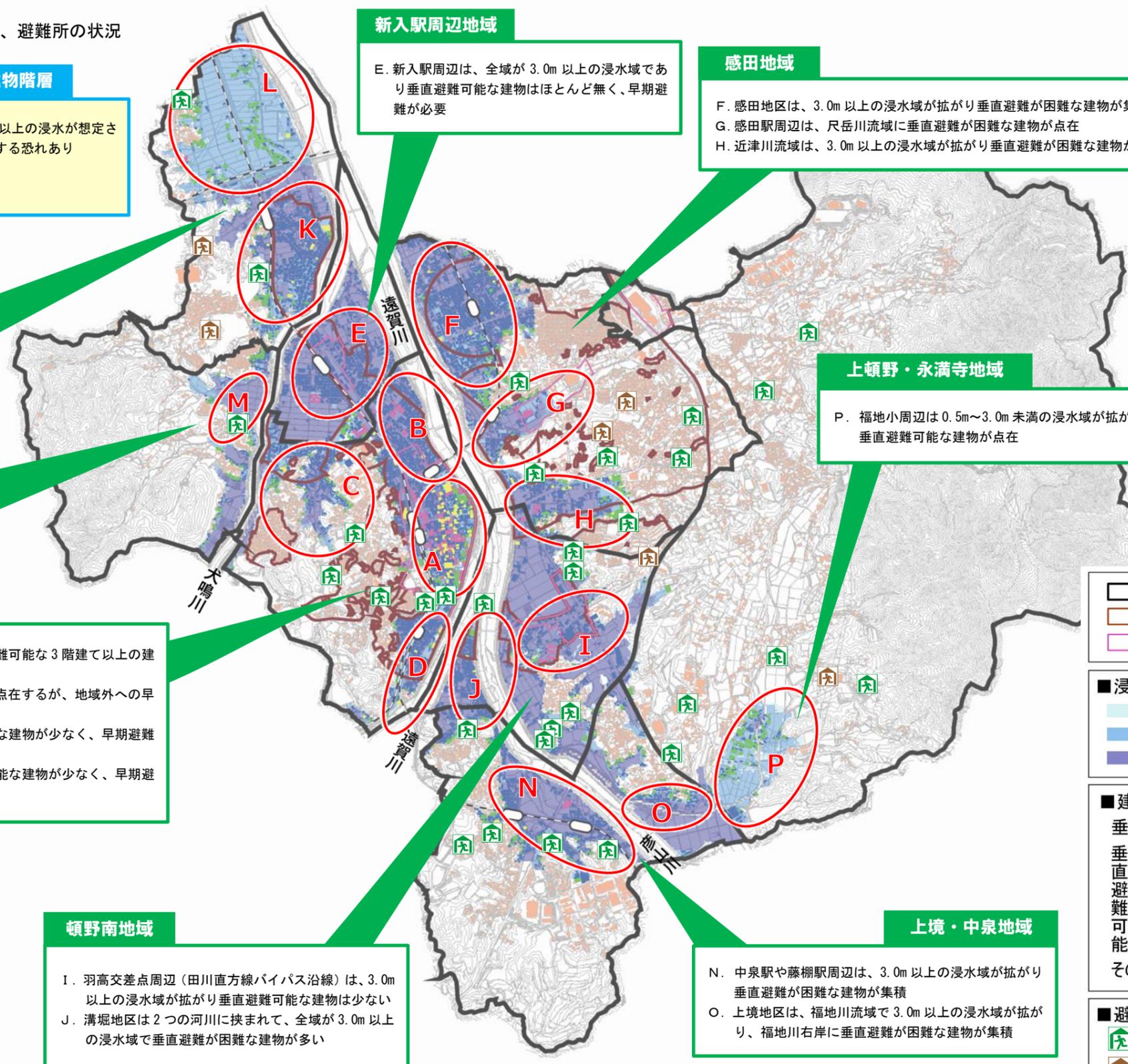
F. 感田地区は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難が困難な建物が集積、早期避難が必要  
 G. 感田駅周辺は、尺岳川流域に垂直避難が困難な建物が点在  
 H. 近津川流域は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難が困難な建物が点在

##### 上頓野・永満寺地域

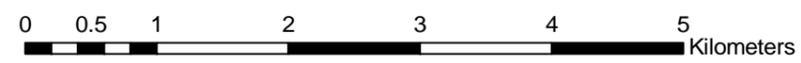
P. 福地小周辺は0.5m～3.0m未満の浸水域が広がるが、垂直避難可能な建物が点在

##### 上境・中泉地域

N. 中泉駅や藤棚駅周辺は、3.0m以上の浸水域が広がり垂直避難が困難な建物が集積  
 O. 上境地区は、福地川流域で3.0m以上の浸水域が広がり、福地川右岸に垂直避難が困難な建物が集積

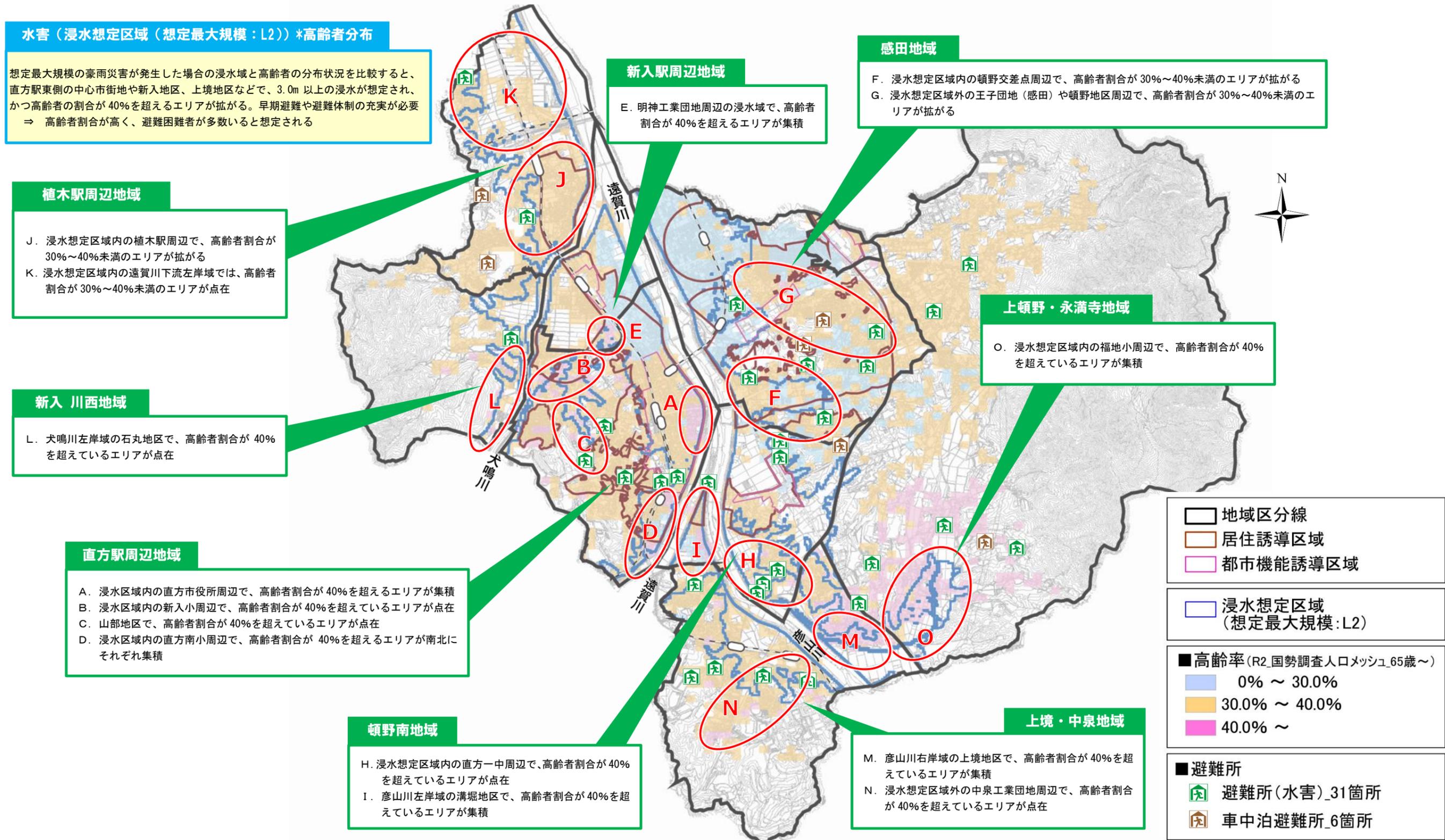


□	地域区分線
□	居住誘導区域
□	都市機能誘導区域
■	浸水想定区域(想定最大規模:L2)
■	～0.5m
■	0.5～3.0m
■	3.0m～
■	建物
■	垂直避難不可能
■	垂直避難可能
■	地上1階
■	地上2階
■	地上3階
■	地上4階～
■	その他対象外(浸水区域外)
■	避難所
■	避難所(水害)_31箇所
■	車中泊避難所_6箇所



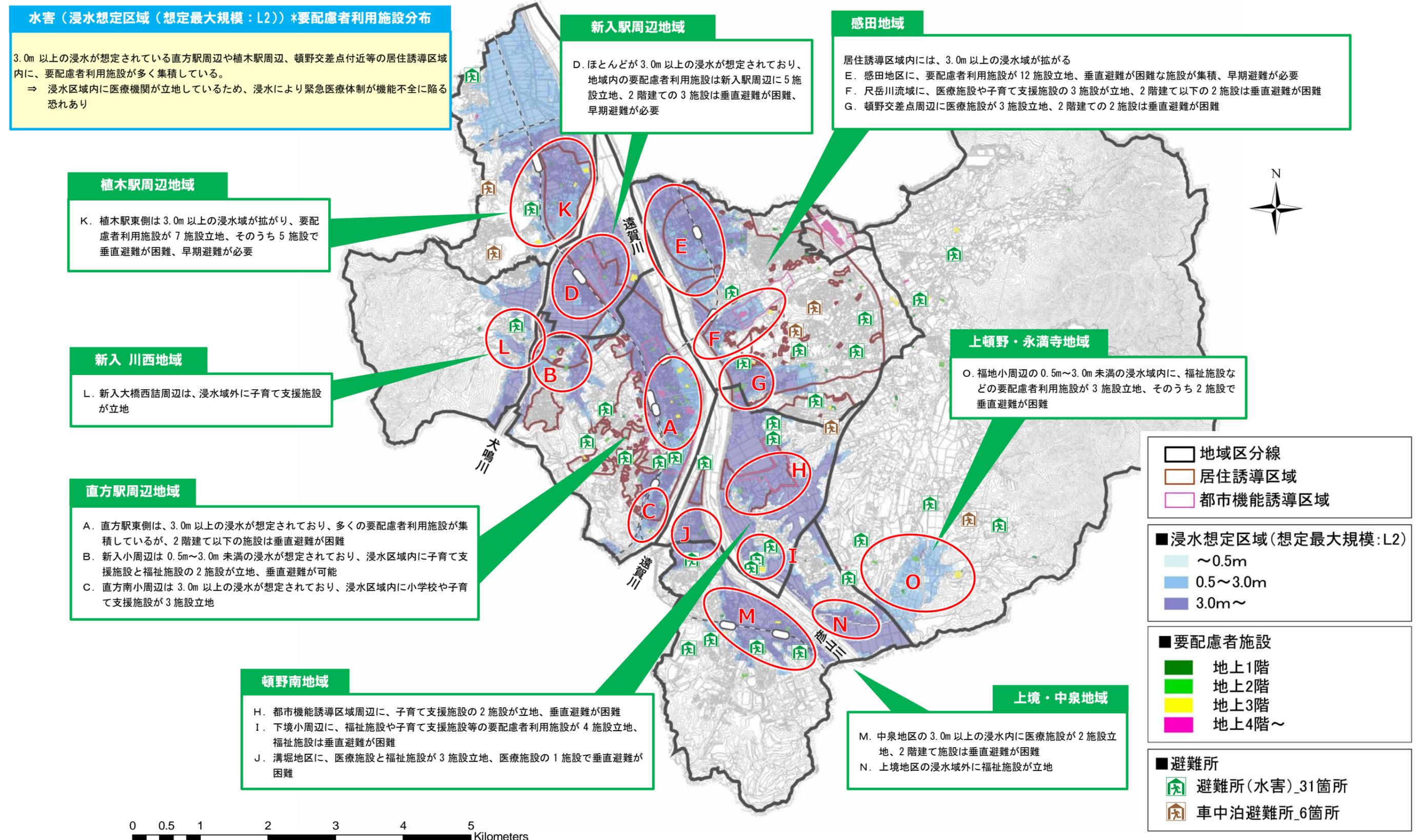
資料:浸水想定区域\_遠賀川水系洪水浸水想定区域図(H28.5)  
 建物\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

2) 浸水想定区域 (想定最大規模: L2) × 高齢者人口分布 × 避難所の状況



資料: 浸水想定区域\_遠賀川水系洪水浸水想定区域図 (H28.5) 高齢化率\_R2\_国勢調査

3) 浸水想定区域 (想定最大規模:L2) × 要配慮者利用施設 (建物階層)、避難所の状況



資料:浸水想定区域\_遠賀川水系洪水浸水想定区域図(H28.5)  
 要配慮者施設階層\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

4) 浸水継続時間（想定最大規模：L2）×建物階層、避難所の状況

**水害（浸水継続時間（想定最大規模：L2）\*建物階層**

想定最大規模の豪雨災害が発生した場合の浸水継続時間（浸水深0.5m以上の継続時間）は、遠賀川等の河川流域で1日～3日未満浸水が続くエリアが広がる  
 中でも植木地区には、浸水継続時間が3日～1週間未満のエリアが点在  
 ⇒ 要配慮者利用施設が浸水継続時間1～3日の区域に多数あり、集団による長期孤立が懸念される

**植木駅周辺地域**

G. 植木駅北側に浸水が3日～1週間未満のエリアが広がり、建物が点在、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり  
 H. 居住誘導区域内の植木小周辺は、1日～3日未満のエリアが広がり、居住誘導区域内に建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**新入 川西地域**

I. 天神団地南側周辺の犬鳴川流域や石丸地区では、1日～3日未満の浸水域が広がり、ほとんどが農地で建物はその外縁部に点在、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**直方駅周辺地域**

A. 直方駅東側や知古地区、新入小周辺、直方南小周辺は、浸水が1日～3日未満継続するエリアが広がり、建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**頓野南地域**

F. 浸水域の大半は、1日～3日未満のエリアが広がり、居住誘導区域内に建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**新入駅周辺地域**

B. ほぼ全域において浸水が1日～3日未満継続するエリアが広がり、新入駅周辺には建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**感田地域**

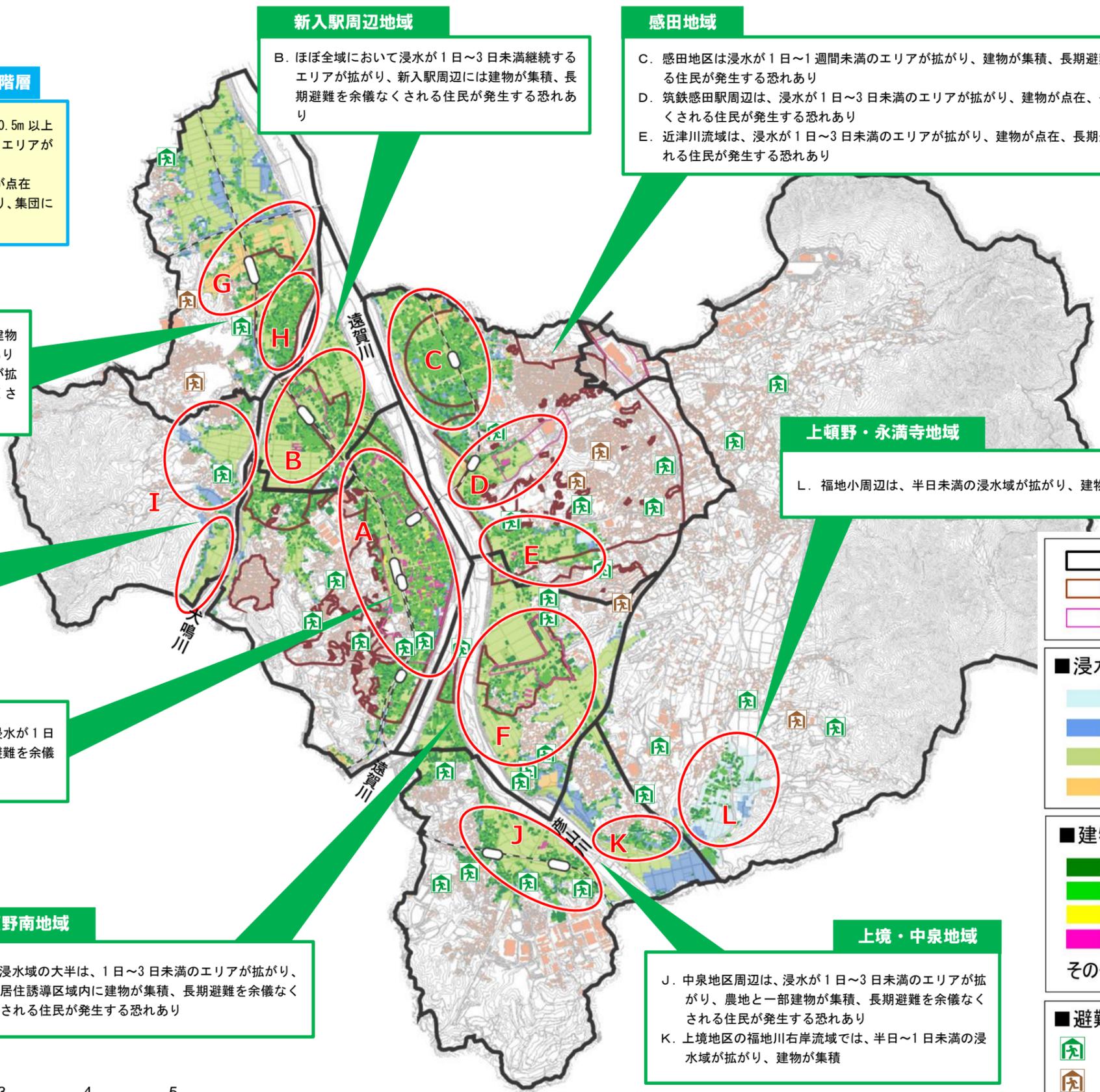
C. 感田地区は浸水が1日～1週間未満のエリアが広がり、建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり  
 D. 筑鉄感田駅周辺は、浸水が1日～3日未満のエリアが広がり、建物が点在、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり  
 E. 近津川流域は、浸水が1日～3日未満のエリアが広がり、建物が点在、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり

**上頓野・永満寺地域**

L. 福地小周辺は、半日未満の浸水域が広がり、建物が集積

**上境・中泉地域**

J. 中泉地区周辺は、浸水が1日～3日未満のエリアが広がり、農地と一部建物が集積、長期避難を余儀なくされる住民が発生する恐れあり  
 K. 上境地区の福地川右岸流域では、半日～1日未満の浸水域が広がり、建物が集積



地域区分線  
 居住誘導区域  
 都市機能誘導区域

浸水継続時間(想定最大規模:L2) 12時間未満の区域  
 12時間～1日未満の区域  
 1日～3日未満の区域  
 3日～1週間未満の区域

建物 地上1階  
 地上2階  
 地上3階  
 地上4階～  
 その他対象外(浸水区域外)

避難所  
 避難所(水害)\_31箇所  
 車中泊避難所\_6箇所

資料:浸水継続時間\_遠賀川水系洪水浸水想定区域図(H28.5)  
 建物\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

5) 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸浸食）×建物構造の状況

**水害（家屋倒壊等想定区域（氾濫流、河岸浸食））\*建物構造**

想定最大規模の降雨に伴う洪水により、家屋倒壊や流出をもたらすような氾濫や河岸浸食が発生する恐れのある区域が、遠賀川及び彦山川、犬鳴川流域に散見され木造建物も多く点在、家屋倒壊や流出の恐れあり  
 ⇒家屋倒壊等氾濫想定区域内に住宅が集積されており、迅速な避難が必要な箇所あり  
 河岸浸食箇所が居住誘導区域に含まれているため、見直しが必要

**植木駅周辺地域**

F. 遠賀川及び犬鳴川左岸流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が広範囲に拡がり、木造建物が集積、倒壊や流出の恐れあり

**新入駅周辺地域**

C. 遠賀川左岸流域と犬鳴川右岸流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が拡がり、木造建物が点在、倒壊や流出の恐れあり

**感田地域**

D. 遠賀川下流の右岸流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が拡がり、木造建物が集積、倒壊や流出の恐れあり

**直方駅周辺地域**

A. 遠賀川上流左岸の山部・丸山町は、河岸浸食による家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されており、家屋倒壊や流出の可能性あり  
 B. 犬鳴川右岸の新入小周辺に、河岸浸食による家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されており、家屋倒壊や流出の可能性あり

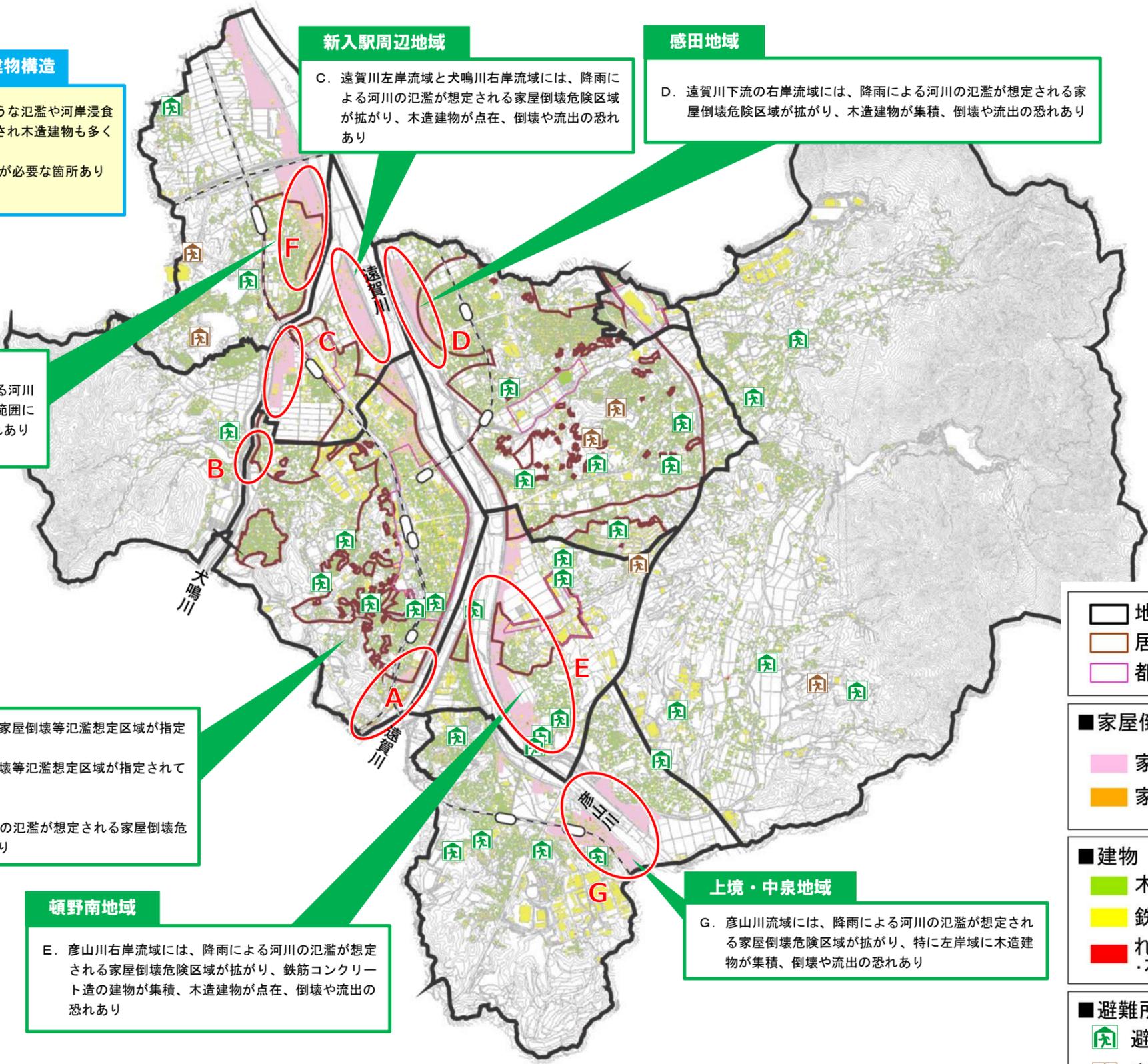
遠賀川左岸流域と犬鳴川右岸流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が拡がり、木造建物が点在、倒壊や流出の恐れあり

**頓野南地域**

E. 彦山川右岸流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が拡がり、鉄筋コンクリート造の建物が集積、木造建物が点在、倒壊や流出の恐れあり

**上境・中泉地域**

G. 彦山川流域には、降雨による河川の氾濫が想定される家屋倒壊危険区域が拡がり、特に左岸域に木造建物が集積、倒壊や流出の恐れあり



□	地域区分線
○	居住誘導区域
□	都市機能誘導区域
■	家屋倒壊危険区域_2016
■	家屋倒壊危険区域_氾濫流
■	家屋倒壊危険区域_河岸浸食
■	建物
■	木造・土蔵造
■	鉄骨鉄筋コンクリート造
■	れんが造・コンクリートブロック造・石造
■	避難所
■	避難所(水害)_31箇所
■	車中泊避難所_6箇所



資料：家屋倒壊等氾濫想定区域\_令和4年庁内資料  
 建物\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

(2) ため池浸水

1) ため池浸水想定区域×建物階層、避難所の状況

ため池浸水\*建物階層

垂直避難が可能な建物が多数あるが、不可能な建物も点在  
⇒ため池から被災地まで離れているため住民の危険性認知、自発的避難が困難

新池・牟田池

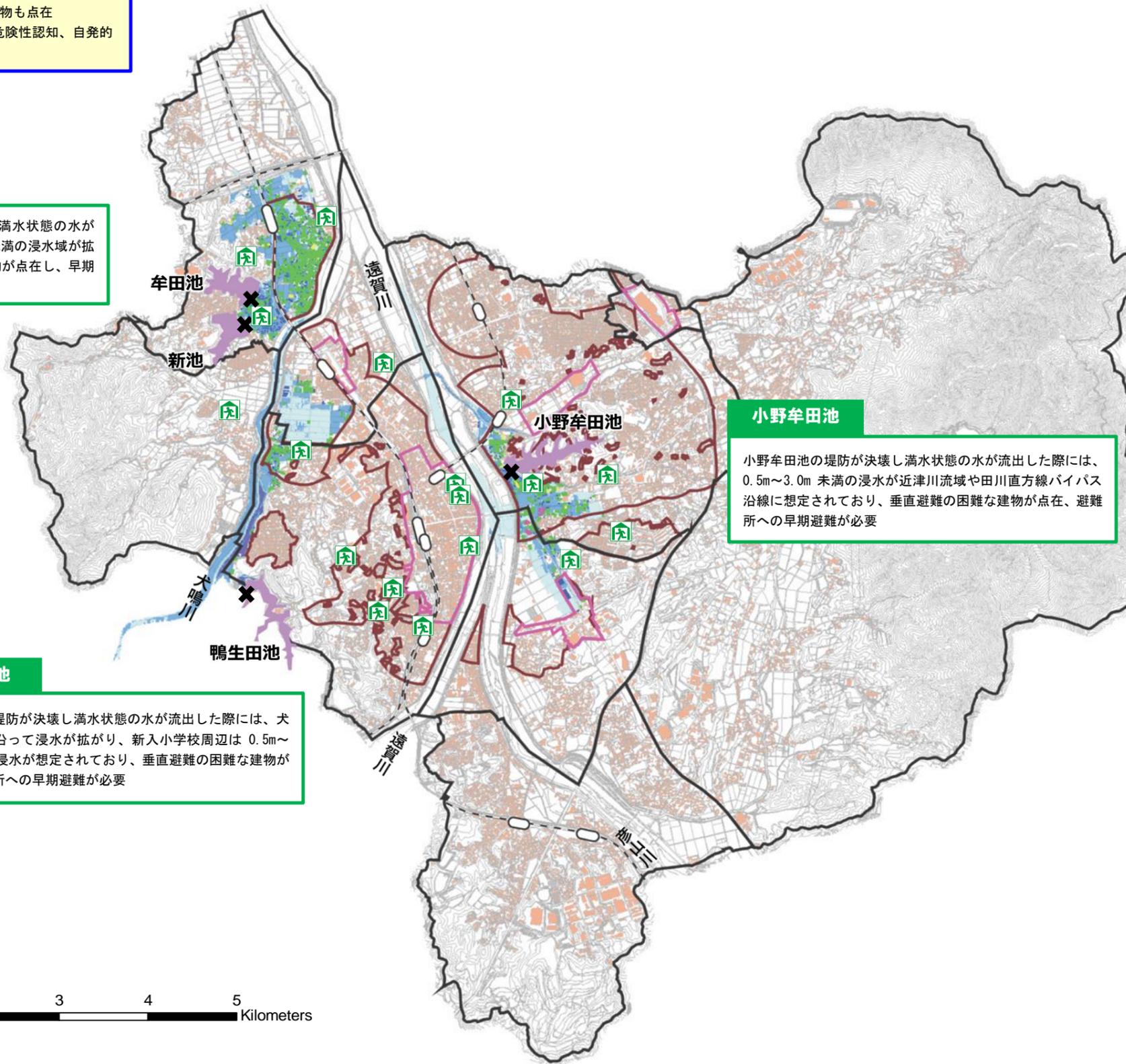
新池および牟田池のいずれかの堤防が決壊し満水状態の水が流出した際には、植木地区では0.5m~3.0m未満の浸水域が拡がると想定されており、垂直避難が困難な建物が点在し、早期避難が必要

小野牟田池

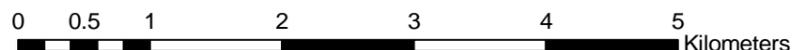
小野牟田池の堤防が決壊し満水状態の水が流出した際には、0.5m~3.0m未満の浸水が近津川流域や田川直方線バイパス沿線に想定されており、垂直避難の困難な建物が点在、避難所への早期避難が必要

鴨生田池

鴨生田池の堤防が決壊し満水状態の水が流出した際には、犬鳴川右岸に沿って浸水が拡がり、新入小学校周辺は0.5m~3.0m未満の浸水が想定されており、垂直避難の困難な建物が点在、避難所への早期避難が必要



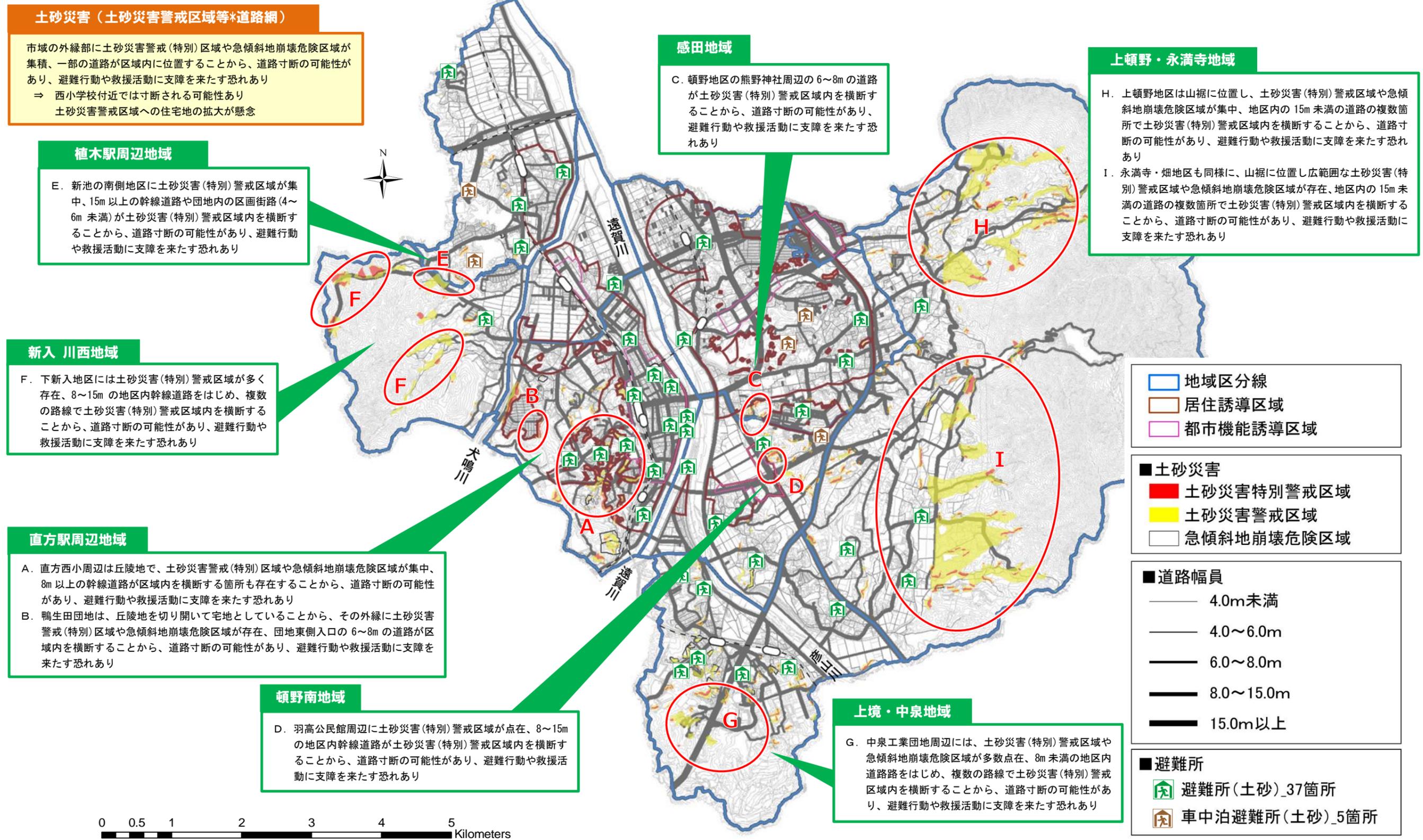
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分線</li> <li>居住誘導区域</li> <li>都市機能誘導区域</li> </ul>
<p>■ため池浸水</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~0.5m</li> <li>0.5~3.0m</li> <li>3.0m~</li> </ul>
<p>■建物</p> <p>垂直避難不可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地上1階</li> <li>地上2階</li> <li>地上3階</li> <li>地上4階~</li> </ul> <p>垂直避難可能</p> <p>■その他対象外(浸水区域外)</p>
<p>■避難所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>避難所(ため池水害)</li> </ul>



資料:ため池浸水想定区域\_令和4年庁内資料  
建物\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

(3) 土砂災害

1) 土砂災害警戒（特別）区域、急傾斜地崩壊危険区域×道路網の状況



資料：土砂災害\_福岡県公表データ  
道路網幅員\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

(4) 地震

1) 地震動×建築年数(旧耐震・新耐震)の状況

地震(震度×建物年数)

市域ほぼ全域で震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、市内全域に渡りS56以前に建てられた旧耐震基準の建物が多いことから、地震による家屋の損壊や倒壊の危険性が高い  
 ⇒ 旧耐震家屋が密集している駅周辺や団地は被害が甚大化する可能性あり

植木駅周辺地域

F. 植木駅周辺地域は、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、S56以前の旧耐震基準の建物が広く点在しており、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

新入 川西地域

G. 新入・川西地域は、震度5弱～震度6弱の揺れが発生すると想定されており、地域内の多くの建物はS56以前に建てられた旧耐震基準の建物が多くを占めていることから、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

直方駅周辺地域

A. 直方駅東側周辺は、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、S56以前の旧耐震基準の建物が集積しており、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

頓野南地域

E. 頓野南地域は、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、下境地区や溝堀地区にS56以前の旧耐震基準の建物が点在しており、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

新入駅周辺地域

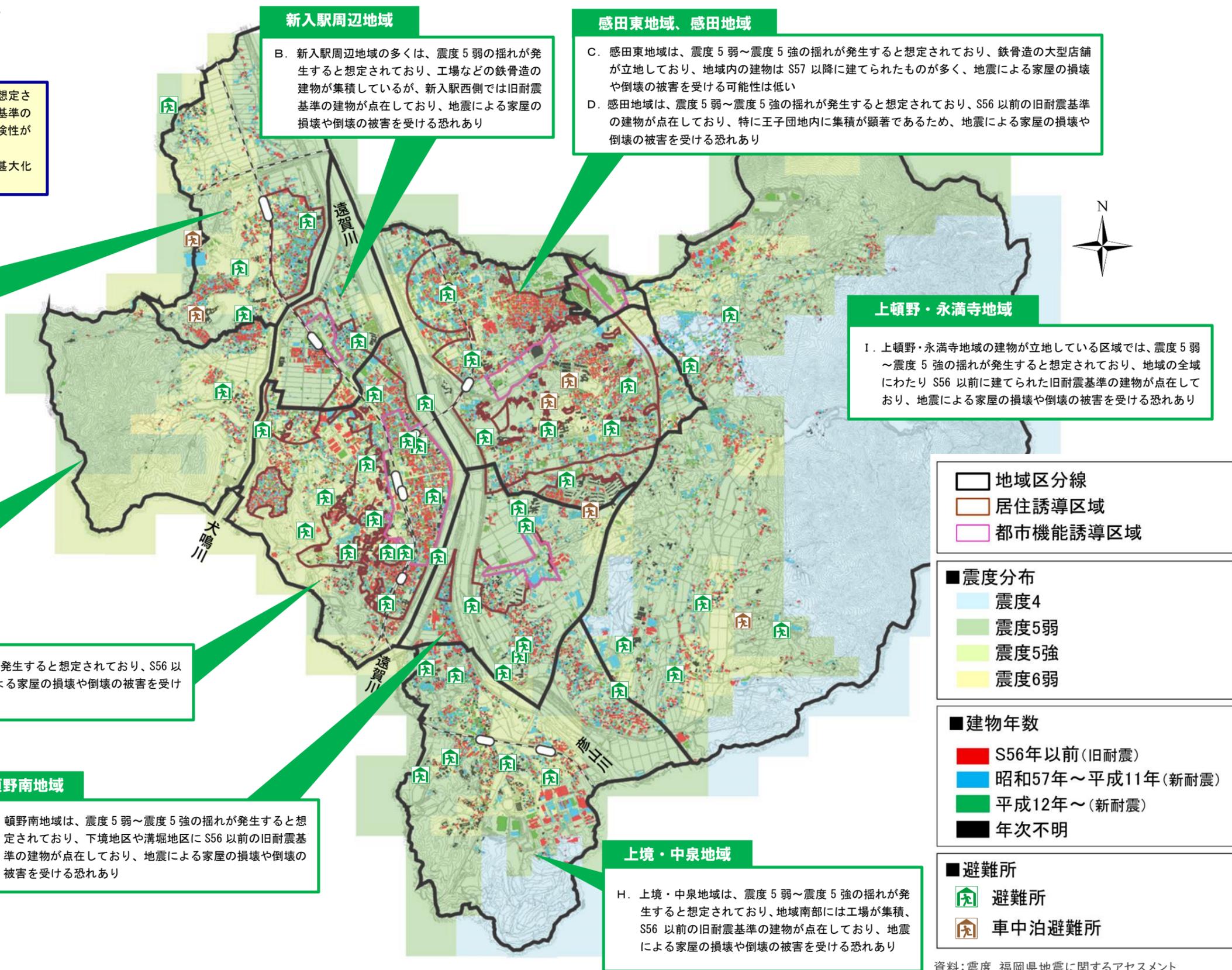
B. 新入駅周辺地域の多くは、震度5弱の揺れが発生すると想定されており、工場などの鉄骨造の建物が集積しているが、新入駅西側では旧耐震基準の建物が点在しており、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

感田東地域、感田地域

C. 感田東地域は、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、鉄骨造の大型店舗が立地しており、地域内の建物はS57以降に建てられたものが多く、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける可能性は低い  
 D. 感田地域は、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、S56以前の旧耐震基準の建物が点在しており、特に王子団地内に集積が顕著であるため、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり

上頓野・永満寺地域

I. 上頓野・永満寺地域の建物が立地している区域では、震度5弱～震度5強の揺れが発生すると想定されており、地域の全域にわたりS56以前に建てられた旧耐震基準の建物が点在しており、地震による家屋の損壊や倒壊の被害を受ける恐れあり



<ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分線</li> <li>居住誘導区域</li> <li>都市機能誘導区域</li> </ul>
<b>震度分布</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>震度4</li> <li>震度5弱</li> <li>震度5強</li> <li>震度6弱</li> </ul>
<b>建物年数</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>S56年以前(旧耐震)</li> <li>昭和57年～平成11年(新耐震)</li> <li>平成12年～(新耐震)</li> <li>年次不明</li> </ul>
<b>避難所</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>避難所</li> <li>車中泊避難所</li> </ul>

資料:震度\_福岡県地震に関するアセスメント調査報告書(H24.3)  
 建築年数\_令和元年度 都市計画基礎調査データ

9-7. 課題の整理

本市における自然災害の発生状況や災害リスク分析を踏まえて、課題を整理します。

災害種類	想定被害規模	災害リスク×都市情報	分析内容	課題
水害	被害人口 約 23,400 人 浸水家屋 約 13,400 棟  浸水想定区域 (想定最大規模:L2)	浸水想定区域 (想定最大規模:L2) ×建物階層、避難所	直方駅東側周辺には、垂直避難可能な3階建て以上の建物が多く集積するが、その他の区域では水平避難が必要である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○垂直避難が困難な区域が多く早期避難が必要である。</li> <li>○主要道路が冠水し物資等の輸送等が困難になる可能性がある。</li> <li>○高齢者割合が高く避難困難者が多数いると想定される。</li> <li>○浸水区域内に医療機関が立地しているため、浸水により緊急医療体制が機能不全に陥る恐れがある。</li> <li>○要配慮者施設が浸水継続時間1~3日の区域に多数あり集団による長期孤立が懸念される。</li> <li>○家屋倒壊等氾濫想定区域に住宅が集積されており迅速な避難が必要な箇所がある。</li> <li>○河岸浸食箇所が居住誘導区域に含まれているため見直しが必要である。</li> </ul>
		浸水想定区域 (想定最大規模:L2) ×高齢者人口分布、避難所	浸水区域全体的に高齢化が進行している。特に市役所周辺・山部・新入小周辺・直方南小周辺の高齢者割合40%を超えている。	
		浸水想定区域 (想定最大規模:L2) ×要配慮者利用施設、避難所+建物階層	3m以上の浸水が想定されている地域に要配慮者施設が多く立地し、なかには垂直避難が可能な施設も存在するが、多くは水平避難が必要である。	
		浸水継続時間 (想定最大規模:L2) ×建物階層、避難所	都市機能誘導・居住誘導区域内で3日間程度浸水が継続し、長期孤立の可能性が有る。	
		家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流・河岸浸食) ×建物構造	新入小付近、丸山町付近で河岸浸食による家屋倒壊の危険性がある。	
ため池 浸水	新池・牟田池浸水家屋 約 950 棟  小野牟田池浸水家屋 約 320 棟  鴨生田池浸水家屋 約 180 棟	ため池浸水想定区域 ×建物階層、避難所	垂直避難が可能な建物が多数であるが、不可能な建物も点在している。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ため池から被災地まで離れているため住民の危険性認知、自発的な避難が困難である。</li> </ul>
土砂 災害	—	土砂災害警戒(特別)区域、 急傾斜地崩壊危険区域 ×道路網	西小学校付近では、主要県道が寸断される可能性がある。上頓野・永満寺地区や新入川西地区のような山間部では、土砂災害により主要道路が寸断される可能性がある。住宅地と区域が隣接する箇所が多数ある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○西小学校付近では、寸断される可能性がある。</li> <li>○土砂災害警戒区域への住宅地の拡大が懸念される。</li> </ul>
地震	—	地震動 ×建物構造	市内広範囲で震度5弱から5強の揺れが想定され、旧耐震の家屋は被害が懸念される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○旧耐震家屋が密集している駅周辺や団地は被害が甚大化する可能性がある。</li> </ul>

## 9-8. 取り組みの方針

### 9-8-1. 水害

気候変動による水害のリスク増大に備えるため、遠賀川流域全体の関係者が協働して被害を軽減させる「流域治水」をハード・ソフト一体で推進します。

#### (1) 氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

##### ○河川改修

河川管理者と連携、協力して、重要水防箇所等の整備・改修を推進します。

##### ○遠賀川水系（遠賀川、彦山川、犬鳴川）の改修

遠賀川水系の洪水対策については、過去の水害の発生状況、河川整備の状況等を総合的に勘案し、遠賀川水系河川整備基本方針に定めた目標に向けて、上下流及び本支川の治水安全度のバランスを確保しつつ段階的かつ着実に河川整備を実施し、洪水氾濫による災害の防止又は軽減を図ることを目標とします。

河川整備計画では、遠賀川の国管理区間における目標流量を基準地点日の出橋において4,300 m<sup>3</sup>/sとし、気候変動により降雨量が増加した場合においても前計画で目標とした治水安全度を概ね確保するとともに、観測史上最高水位を記録した平成30年7月洪水と同規模の洪水に対しても被害の防止又は軽減を図ります。

(遠賀川水系河川整備計画より)

##### ○川端川、近津川、藤野川の改修

遠賀川流域において近年被害が発生した平成22年7月洪水と同規模の洪水に対し、安全に流下させることを目標とします。

なお、整備完了後における計画規模を超過する洪水に対しては、関係機関と緊密に連携を図り、速やかな防災情報の提供、水防活動の支援に努め、被害の防止・軽減を図ります。

整備区間としては、近津川 施行延長 約1.4km、藤野川 施行延長 約1.7km、川端川 施行延長 約0.5kmを計画しています。

(遠賀川中流・犬鳴川圏域河川整備計画より)

### ○排水施設等の整備促進

市街地の内水氾濫による浸水解消を重点とした生活環境の整備を図り、快適な生活を確保するため、平成15年7月11日、平成21年7月24日、平成22年7月14日及び平成30年7月6日の浸水被害状況等を参考のうえ、排水施設等の整備事業を促進します。

### ○グラウンド、公園等を活用した雨水貯留施設の整備

河川改修や排水機場の整備と併せて、校庭グラウンドや公園等を活用し、河川流域で保有すべき保水・貯留機能を確保し、雨水の流出を抑制する施設の設置を推進します。

### ○雨水管理総合計画の策定・推進

雨水管理総合計画に基づき、気候変動により短時間集中豪雨が頻発化する中、「選択と集中」の観点から、浸水リスクを評価し、雨水整備の優先度の高い地域を中心に期間を定めて集中的に浸水対策を実施し、浸水被害の早期の解消・軽減を図ります。

### ○排水ポンプ及び水門・樋門等の適切な管理

大雨による本川から支川への逆流を防止するため、各水門・樋門ごとの本流の水位に応じた開閉の時期及び排水ポンプの作動時期を定めるとともに、各施設の操作体制を確立させます。

## (2) 被害対象を減少させるための対策

### ○居住誘導区域の見直し

5年ごとに見直しを行い、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は誘導区域から除外します。

### (3) 被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

#### ○浸水想定区域等の把握及び公表

河川管理者と連携して、洪水による危険性をより正確に認識できるように、浸水想定区域等を把握し、その公表及び周知に努めます。

#### ○浸水想定区域における避難措置等の住民への周知

洪水予報等の伝達方法、避難場所及び避難経路に関する事項、水害に係る避難訓練に関する事項、その他水害時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため必要な事項、並びに浸水想定区域内の要配慮者利用施設、大規模工場等の名称及び所在地について住民に周知させるため、これらの事項を記載した印刷物（洪水ハザードマップ）を作成し、住民説明会、避難訓練、防災学習などの場において利用方法を説明するなど、継続的な住民へのわかりやすい周知に努めるとともに、その他の必要な措置を講じます。

#### ○要配慮者利用施設等の防災計画、避難訓練の推進

浸水想定区域内に位置し、市地域防災計画に名称及び所在地を定められた浸水想定区域内の要配慮者利用施設等の所有者又は管理者は、当該要配慮者利用施設の利用者の水害時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、水害が発生する恐れがある場合における防災体制に関する事項、避難誘導に関する事項、避難の確保を図るための施設の整備に関する事項、防災教育・訓練に関する事項、水防法に基づき設置した自営水防組織の業務に関する事項等の計画を作成し、当該計画に基づき、避難誘導等の訓練を実施するものとします。また、作成した計画及び自営水防組織の構成員等について市長に報告するものとします。当該計画及び当該自営水防組織の構成員等を変更したときも同様とします。

#### ○医療救護体制の整備

県及び医療機関と連携して医療救護活動のための情報連絡・災害対応調整等のルール化や通信手段を確保するとともに、その多様化に努めます。また、県が整備する災害拠点病院等との医療機関及び医療機関相互の連絡体制の整備を図るとともに、対応する患者の分担など、医療機関の連絡・連携体制を整備します。

### ○リアルタイム情報の収集、提供

市内の浸水状況を把握するため、早期に浸水する箇所に水位観測計の整備を推進します。水位情報をもとに水防対策に必要な資材運搬や救援活動などの迅速化と安全性の向上を図ります。また、浸水情報を市民に提供することで避難準備や早期避難を促し、アンダーパス等の道路冠水の迂回など安全で円滑な避難の助力を図ります。

### ○帰宅困難者支援体制の整備

本市においては、昼夜間人口比が高く、周辺市町村から通勤、通学等により多くの人が入り込んでおり、災害時には帰宅困難者が多数発生すると想定されます。そのため、支援として帰宅困難者の一時滞在に協力する事業所等との協定締結を推進し、支援ステーションの設置を推進し、水の供給及びトイレの利用等の支援を行います。また災害情報の提供として、公共交通機関の運行・復旧状況や道路の規制等の状況、徒歩帰宅者支援ステーションの設置状況等を駅情報ビジョンでの表示、駅や交番等における張り紙、放送機関やインターネットの活用により迅速に提供できる体制を整備するよう努めます。

■被害対象を減少させるための対策

水害 ⇒リスクの回避

居住誘導区域の見直し

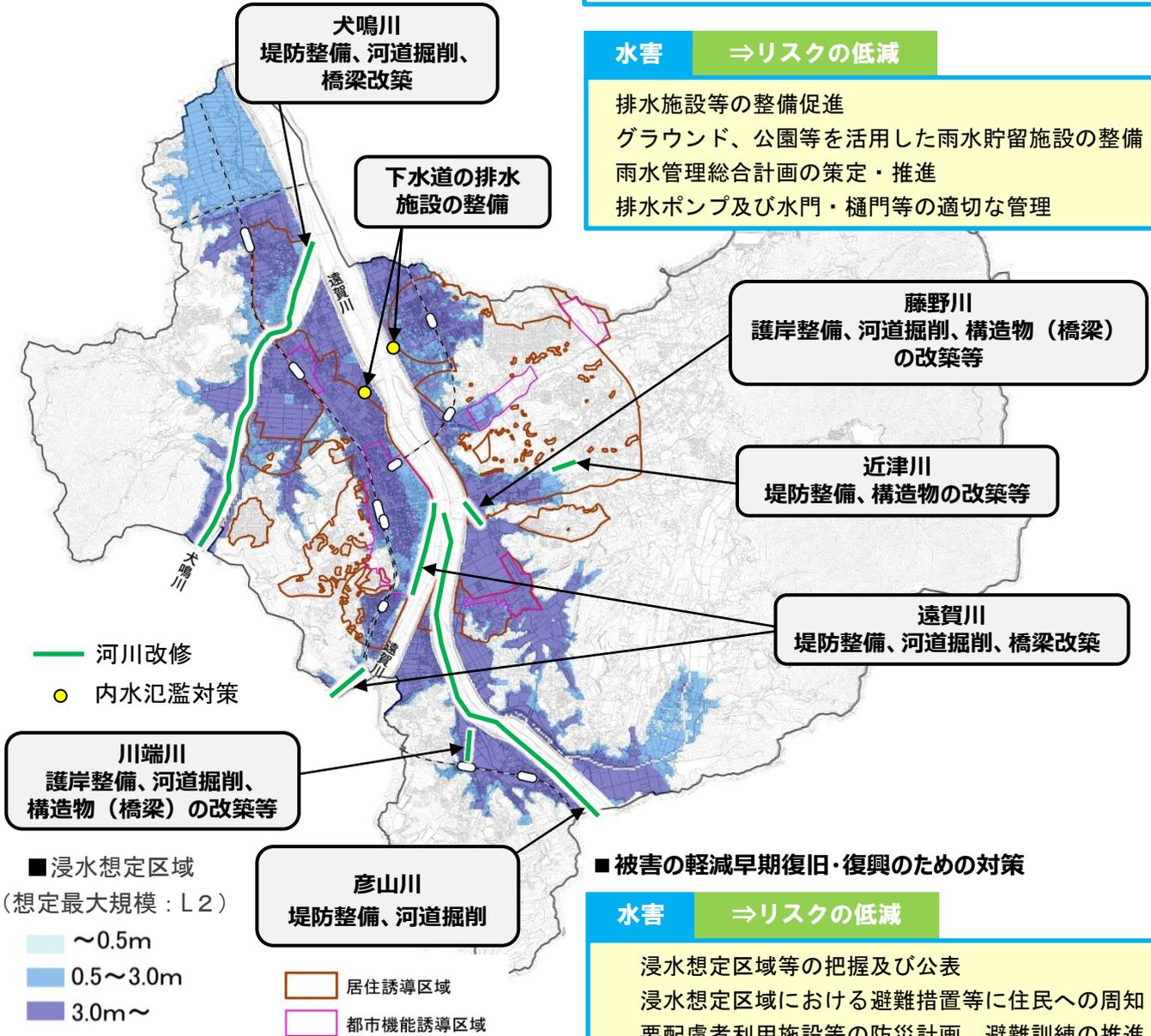
■氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

水害 ⇒リスクの低減

遠賀川水系（遠賀川、彦山川、犬鳴川）の改修  
川端川、近津川、藤野川の改修

水害 ⇒リスクの低減

排水施設等の整備促進  
グラウンド、公園等を活用した雨水貯留施設の整備  
雨水管理総合計画の策定・推進  
排水ポンプ及び水門・樋門等の適切な管理



— 河川改修  
● 内水氾濫対策

■ 浸水想定区域  
(想定最大規模：L2)

~0.5m  
0.5~3.0m  
3.0m~

居住誘導区域  
都市機能誘導区域

資料：浸水想定区域  
遠賀川水系洪水浸水想定区域図（H28.5）

■被害の軽減早期復旧・復興のための対策

水害 ⇒リスクの低減

浸水想定区域等の把握及び公表  
浸水想定区域における避難措置等に住民への周知  
要配慮者利用施設等の防災計画、避難訓練の推進  
医療救護体制の整備  
リアルタイム情報の提供

水害に係る課題

- ・垂直避難が困難な区域が多く早期避難が必要である
- ・主要道路が冠水し物資等の輸送等が困難になる可能性がある
- ・高齢者割合が高く避難困難者が多数いると想定される
- ・浸水区域内に医療機関が立地しているため、浸水により緊急医療体制が機能不全に陥る恐れがある
- ・要配慮者施設が浸水継続時間1~3日の区域に多数あり集団による長期孤立が懸念される
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域に住宅が集積されており迅速な避難が必要な箇所がある
- ・河岸浸食箇所が居住誘導区域に含まれているため見直しが必要である

## 9-8-2. ため池浸水

ため池の適切な維持管理や住民への危険性周知により被害の軽減に努めます。

### (1) 氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

#### ○ため池施設の整備・安全対策

ため池の決壊等による災害を未然に防止するため、堤体、余水吐、取水施設等の整備を必要とするため池について、ため池受益者からの申請に基づき、県営ため池等整備事業、団体営ため池等整備事業等で、老朽化の状況や危険度を考慮し、下流への影響度を踏まえたうえで、優先度の高いため池から点検、整備を実施します。また、緊急を要するものについては適切な措置を講じます。

#### ○ため池の適切な維持管理

ため池の管理者である水利組合等と連携してため池を調査し安全対策を図ります。

### (2) 被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

#### ○防災情報連絡体制の確立

ため池の管理者である水利組合等と連携して防災情報連絡体制の確立を図ります。

#### ○住民への危険性の周知

ため池が破堤した場合の浸水想定区域を示したハザードマップ等を作成し、住民等への周知に努めます。

■ 氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策

ため池浸水

⇒リスクの低減

ため池施設の整備・安全対策  
ため池の適切な維持管理

■ 被害の軽減早期復旧・復興のための対策

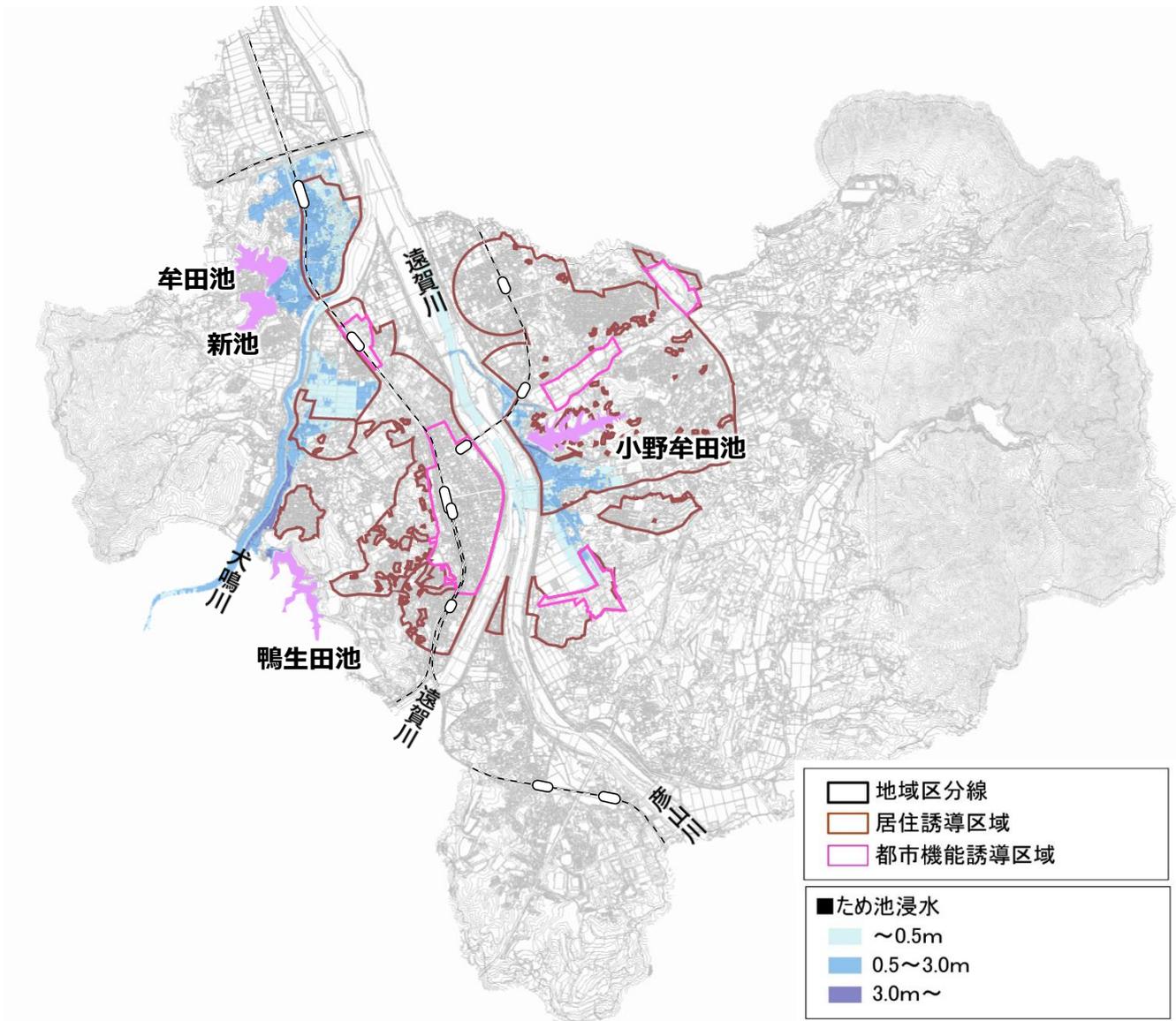
ため池浸水

⇒リスクの低減

防災情報連絡体制の確立  
住民への危険性の周知

ため池に係る課題

・ため池から被災地まで離れているため、住民の危機性認知、自発的な避難が困難である



資料:ため池浸水想定区域\_直方市ため池ハザードマップ (R3.2~R5.3)

### 9-8-3. 土砂災害

土砂災害特別警戒区域等への居住誘導を控え、避難体制の整備などにより被害の軽減に努めます。また、一定の条件を満たすがけに対し崩壊防止対策を行います。

#### (1) 被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策

##### ○急傾斜地崩壊対策事業の実施

がけの崩壊により被害が想定される病院や人家などが既に複数件立地しており、がけの高さや勾配などの基準を満たし、地域住民の協力が得られるがけに対して、急傾斜地崩壊危険区域を指定し、区域内の崩壊防止工事を行います。

#### (2) 被害対象を減少させるための対策

##### ○居住誘導区域の見直し

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域は居住の積極的な誘導を控えることとし5年ごとに見直しを行い、誘導区域から除外します。

#### (3) 被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

##### ○警戒区域ごとの警戒避難体制の整備等

自主防災組織又は自治会、状況により校区を避難単位として、警戒区域が所在する避難単位ごとに避難所、避難経路、危険箇所、要配慮者利用施設、土砂災害の特徴や前兆現象及び防災情報の伝達要領等を記載したハザードマップを含めた土砂災害対処マニュアルを作成するとともに、これを自主防災組織（自治会）及び住民等と共有を図り、このマニュアルに基づいた避難訓練等を出水時期前に実施して、迅速かつ円滑な避難が行えるよう警戒避難体制を整備します。

##### ○避難指示等の発令

土砂災害警戒情報が発表された場合、直ちに避難指示等を発令することを基本とし、夜間であっても躊躇することなく避難指示等を発令しますが、できる限り、夕方の時点における夜間の降雨予測情報等を活用し、夜間になる前に避難指示や高齢者等の避難等を発令します。この際、避難指示等を的確に発令できるよう、国・県の土砂災害に関する専門知識を有する専門家の助言を受けます。

##### ○住民への危険性の周知

土砂災害警戒区域等を土砂災害ハザードマップに掲載し、住民等への周知に努めます。

■被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策

土砂災害

⇒リスクの低減

急傾斜地崩壊対策事業の実施

■被害の軽減早期復旧・復興のための対策

土砂災害

⇒リスクの低減

警戒区域ごとの警戒避難体制の整備等  
避難指示等の発令  
住民への危険性の周知

■被害対象を減少させるための対策

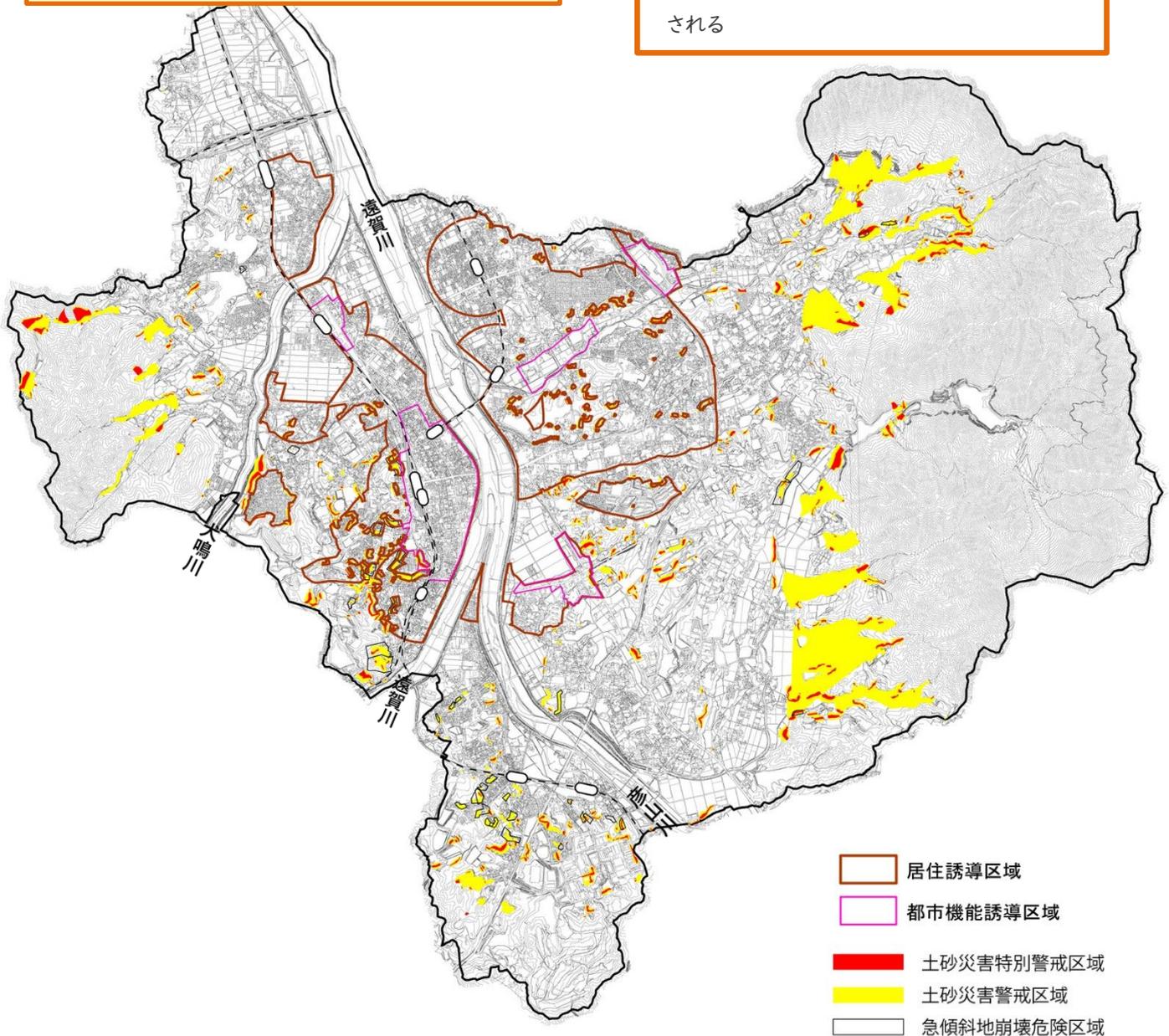
土砂災害

⇒リスクの回避

居住誘導区域の見直し

土砂災害に係る課題

- ・西小学校付近では、道路が寸断される可能性がある
- ・土砂災害警戒区域への住宅地の拡大が懸念される



資料:土砂災害\_福岡県公表データ

#### 9-8-4. 地震

建築物の耐震改修の促進や公共施設及び危険物施設の点検整備を推進し、被害の軽減を図ります。

##### (1) 被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策

###### ○地震に強い都市構造の形成

市は、避難経路、避難地、延焼遮断帯並びに防災活動拠点ともなる幹線道路、河川など骨格的な都市基盤施設の整備、老朽木造住宅密集市街地の解消等を図るため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等による市街地の面的な整備、建築物その他の公共施設の耐震・不燃化、水面・緑地帯の計画的確保、防災に配置した土地利用への誘導等により、地震に強い都市構造の形成を図るものとします。

###### ○建築物の耐震改修の促進

地震による建築物の被災は、重大な人的被害の発生をもたらす、地震被害の軽減対策上その耐震性の確保は極めて重要です。このため、福岡県耐震改修促進計画に基づき、市耐震改修化促進計画を策定し、公共施設をはじめとする建築物の耐震化率90%を目指し、耐震改修を啓発・促進します。

###### ○公共施設及び危険物施設の点検整備

市及び施設管理者は、道路、河川等公共機関の機能及び周囲の状況に応じて耐震性等の点検整備を行うものとします。また、石油類、高圧ガス、毒物劇物及び火薬類等の危険物施設の耐震性の確保、緩衝地帯の整備等を促進します。

##### (2) 被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

###### ○情報管理体制の整備

広報重点地区（各災害危険地域）の把握、地区住民（要配慮者）の把握などより広報運用体制の整備を図ります。また伝達手段としてのおがたコミュニティ無線（戸別受信機を含む）の整備や、IP通信網、ケーブルテレビ網等の活用を図り、災害情報を被災者等へ速やかに伝達する手段の確保に努めるとともに、有線系や携帯電話等での情報発信、携帯通信事業者が提供する緊急速報メールの活用や福岡県防災情報等メール配信システム「防災メール・まもるくん」及び市情報メール「つながるのおがた」等による伝達手段の拡充を促進します。

■被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策

地震

⇒リスクの低減

地震に強い都市構造の形成  
 建築物の耐震改修の促進  
 公共施設及び危険物施設の点検整備

地震に係る課題

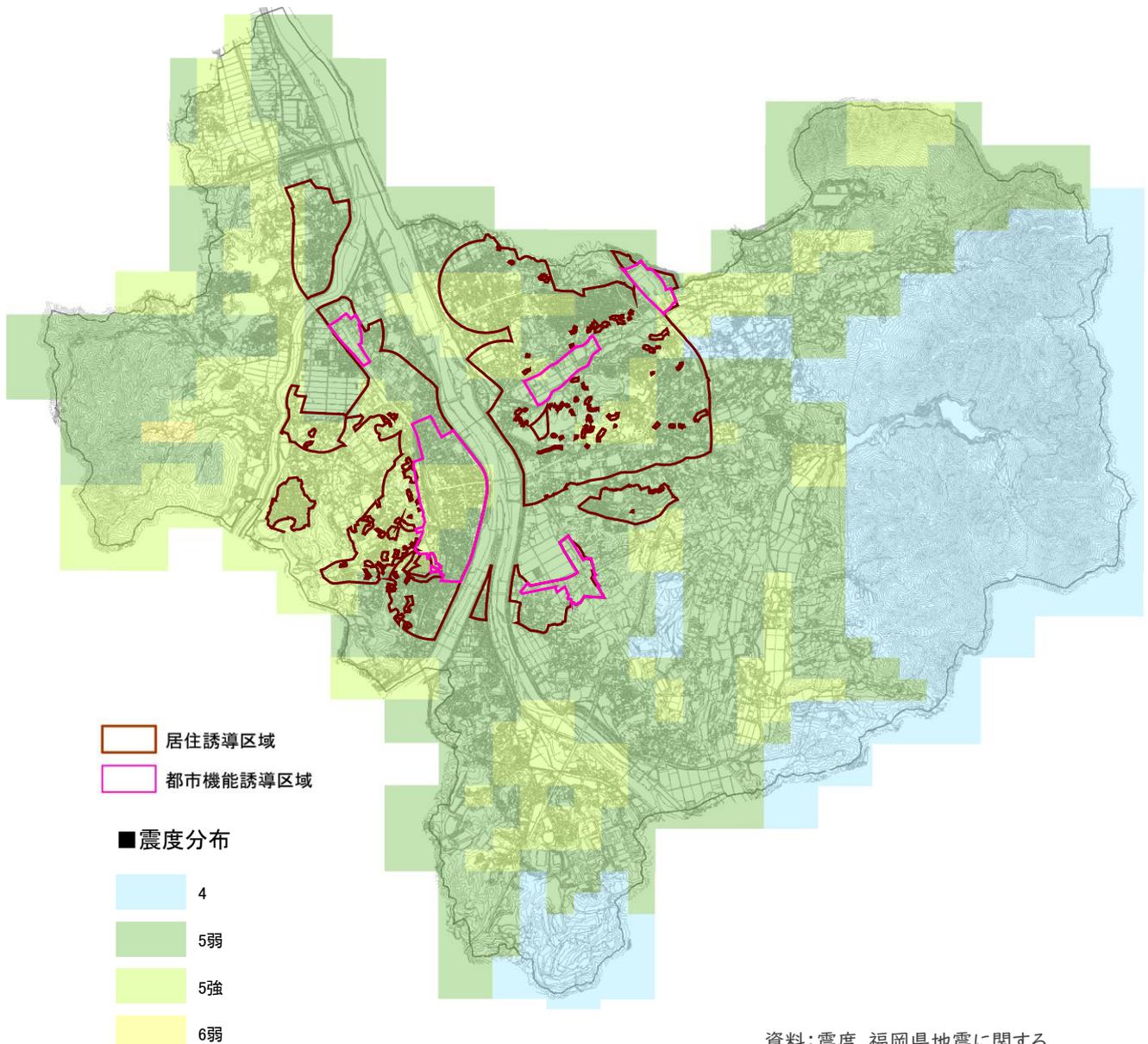
・旧耐震家屋が密集している駅周辺や団地は、被害が甚大化する可能性がある

■被害の軽減早期復旧・復興のための対策

地震

⇒リスクの低減

情報管理体制の整備



資料：震度\_福岡県地震に関する  
 アセスメント調査報告書  
 (H24.3)

## 9-9. 具体的な取組みとスケジュール

防災・減災対策の具体的な取組みとして、ハード・ソフトの両面から災害リスクの回避・軽減に必要な取組み方針と、その実施スケジュールを設定します。

災害種類	想定被害規模※	課題	取組み方針
水害	被害人口 約 23,400 人 浸水家屋 約 13,400 棟  浸水想定区域 (想定最大規模:L2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○垂直避難が困難な区域が多く早期避難が必要である。</li> <li>○主要道路が冠水し物資等の輸送等が困難になる可能性がある。</li> <li>○高齢者割合が高く避難困難者が多数いると想定される。</li> <li>○浸水区域内に医療機関が立地しているため、浸水により緊急医療体制が機能不全に陥る恐れがある。</li> <li>○要配慮者施設が浸水継続時間1~3日の区域に多数あり集団による長期孤立が懸念される。</li> <li>○家屋倒壊等氾濫想定区域に住宅が集積されており迅速な避難が必要な箇所がある。</li> <li>○河岸浸食箇所が居住誘導区域に含まれているため見直しが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策 【河川改修】 遠賀川水系(遠賀川、彦山川、犬鳴川)の改修 川端川、近津川、藤野川の改修(※合流部も含む) 【内水氾濫対策】 排水施設等の整備促進 グラウンド、公園等を活用した雨水貯留施設の整備 雨水管理総合計画の策定・推進 排水ポンプ及び水門・樋門等の適切な管理</li> <li>○被害対象を減少させるための対策 居住誘導区域の見直し</li> <li>○被害の軽減、早期復旧・復興のための対策 浸水想定区域等の把握及び公表 浸水想定区域における避難措置等に住民への周知 要配慮者利用施設等の防災計画、避難訓練の推進 医療救護体制の整備 リアルタイム情報の提供</li> </ul>
ため池 浸水	新池・牟田池 浸水家屋 約 950 棟  小野牟田池 浸水家屋 約 320 棟  鴨生田池 浸水家屋 約 180 棟	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ため池から被災地まで離れているため、住民の危険性認知、自発的な避難が困難である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策 ため池施設の整備・安全対策 ため池の適切な維持管理</li> <li>○被害の軽減、早期復旧・復興のための対策 防災情報連絡体制の確立 住民への危険性の周知</li> </ul>
土砂 災害	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○西小学校付近では、寸断される可能性がある。</li> <li>○土砂災害警戒区域への住宅地の拡大が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策 急傾斜地崩壊対策事業の実施</li> <li>○被害対象を減少させるための対策 居住誘導区域の見直し</li> <li>○被害の軽減、早期復旧・復興のための対策 警戒区域ごとの警戒避難体制の整備等 避難指示等の発令 住民への危険性の周知</li> </ul>
地震	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○旧耐震家屋が密集している駅周辺や団地は被害が甚大化する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策 地震に強い都市構造の形成 建築物の耐震改修の促進 公共施設及び危険物施設の点検整備</li> <li>○被害の軽減、早期復旧・復興のための対策 情報管理体制の整備</li> </ul>

※想定被害規模の想定は、0.5m以上の浸水が想定されるエリアの居住人口ならびに家屋を示す。  
※取組み方針は、ハード面( 赤色 )、ソフト面( 青色 )

実施スケジュールは、取組み方針ごとに事業主体と目標年次に至るまでの期間を短期（～令和11年度）、中期（～令和16年度）、長期（～令和22年度）に分けたロードマップで整理します。

▼事業主体と実施スケジュール

災害種類	取組み方針（取組み内容）		事業主体	短期 ～R11	中期 ～R16	長期 ～R22
水害	○氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策	遠賀川水系（遠賀川、彦山川、犬鳴川）の改修	国			
		川端川、近津川、藤野川の改修（※合流部も含む）	国・福岡県			
		排水施設等の整備促進	国・福岡県・直方市			
		グラウンド、公園等を活用した雨水貯留施設の整備	直方市			
		雨水管理総合計画の策定・推進	直方市			
		排水ポンプ及び水門・樋門等の適切な管理	福岡県・直方市			
	○被害対象を減少させるための対策	居住誘導区域の見直し	直方市			
	○被害の軽減、早期復旧・復興のための対策	浸水想定区域等の把握及び公表	直方市			
		浸水想定区域における避難措置等に住民への周知	直方市			
		要配慮者利用施設等の防災計画、避難訓練の推進	直方市			
医療救護体制の整備		直方市				
	リアルタイム情報の提供	直方市				
ため池浸水	○氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策	ため池施設の整備・安全対策	福岡県・直方市			
		ため池の適切な維持管理	直方市			
	○被害の軽減早期復旧・復興のための対策	防災情報連絡体制の確立	直方市			
		住民への危険性の周知	直方市			
土砂災害	○被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策	急傾斜地崩壊対策事業の実施	福岡県・直方市			
	○被害対象を減少させるための対策	居住誘導区域の見直し	直方市			
	○被害の軽減早期復旧・復興のための対策	警戒区域ごとの警戒避難体制の整備等	直方市			
		避難指示等の発令	直方市			
		住民への危険性の周知	直方市			
地震	○被害をできるだけ防ぐ・減らすための対策	地震に強い都市構造の形成	直方市			
		建築物の耐震改修の促進	直方市			
		公共施設及び危険物施設の点検整備	直方市			
	○被害の軽減早期復旧・復興のための対策	情報管理体制の整備	直方市			

※実施スケジュールは、検討・見直し（ ）、整備（ ）、継続（ ）を表す。

### 9-10. 災害リスクを踏まえた誘導区域の取り扱い

災害リスク分析に基づく課題と、その課題解決に向けた取組みを踏まえて、本計画における誘導区域の取り扱いを以下に整理します。

#### ▼災害発生のおそれのある区域と直方市立地適正化計画における取り扱い【再掲】

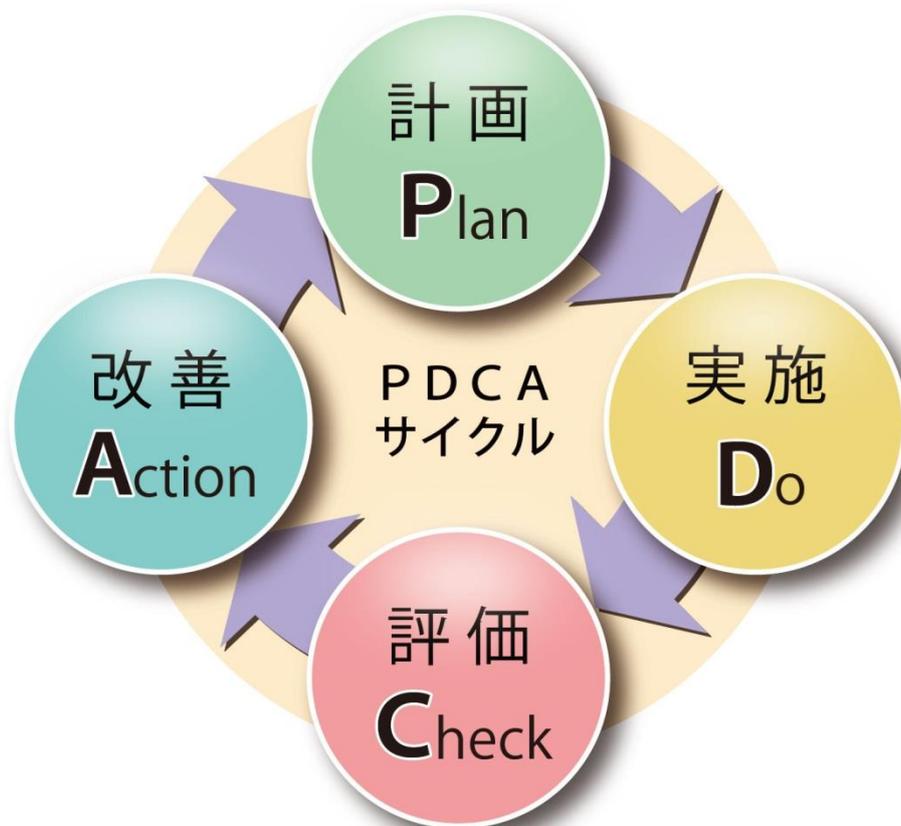
災害発生のおそれのある区域 〔災害ハザードエリア〕	根拠法令	都市計画運用指針 の考え方	立地適正化計画 での取り扱い
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法	誘導区域に 含まないことと すべき (レッドゾーン)	誘導区域に 含まない
地すべり防止区域	地すべり等 防止法		〃
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地法		〃
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法	原則として、 警戒避難体制の 整備状況等を総合的に 勘案し、都市機能及び 居住を誘導する ことが適当ではないと 判断される場合は、 誘導区域に含まない とすべき (イエローゾーン)	〃
浸水想定区域 (想定最大規模：L2)	水防法		誘導区域 に含む
浸水継続時間エリア (想定最大規模：L2)	水防法		〃
家屋倒壊等氾濫想定区 域(想定最大規模：L2) 〔氾濫流〕	水防法		〃
家屋倒壊等氾濫想定区 域(想定最大規模：L2) 〔河岸浸食〕	水防法		誘導区域に 含まない
ため池浸水想定区域	ため池管理保全 法R1.7.1	—	誘導区域 に含む
大規模盛土造成地	盛土規制法 R5.5.26	—	〃
地震・火災	災害対策基本法	—	〃

# 第10章 計画の進捗管理

## 10-1. 進捗管理方法

国においては、本計画を策定した場合、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について、調査、分析及び評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性等を精査・検討することが望ましいとされています。

直方市立地適正化計画は、PDCAサイクルの手法を用い、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について、計画の目標値等の指標を用い進捗管理を行うこととします。



## 10-2. 計画の目標値

直方市立地適正化計画の進捗管理においては、直方市の持続可能な都市形成に向けた「まちづくりのテーマ」および4つの「都市構造形成の基本方針」ごとに目標、評価指標、目標値を設定します。

### 《 まちづくりのテーマを評価 》

#### ○まちづくりのテーマ『中心拠点と副拠点および生活拠点が連携し、多様な交流が育まれる地域中心都市』の評価

直方市のまちづくりのテーマを市民意識の観点から総合的に評価するために、市民意識調査における「集約型都市構造への満足度」を評価値として設定し、その満足度を向上させるとして全体目標値を設定します。

この指標については、現在の市民全体の集約型都市構造への満足度32.2%を基本とし、本計画における施策の実施や都市機能誘導・居住誘導効果等により、誘導区域内へ移り住む人達(約3,000人目標)の満足度が向上するとして、既存の満足度に上乗せする形で目標値を設定します。

#### ◆まちづくりのテーマ◆

『中心拠点と副拠点および生活拠点が連携し、  
多様な交流が育まれる地域中心都市』

**集約型都市構造への満足度<sup>※1</sup>**  
**32.2% (平成30年) ⇒ 38.6% (令和22年)**

※<sup>1</sup>「直方市のまちづくりのための市民意識調査」(全市民対象)(平成29年度/直方市)における本市での集約都市構造への満足度について、「満足」(「非常に満足」・「満足」・「どちらかといえば満足」の計)と回答した割合より算出

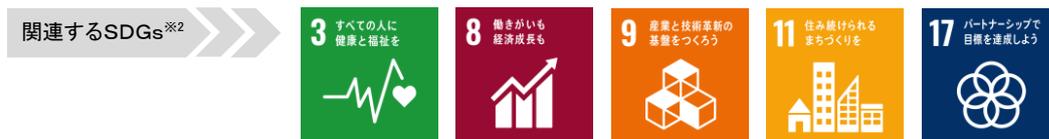
※<sup>1</sup>現在の市民全体の集約型都市構造への満足度32.2%(平成30年)を基本とし、本計画の都市機能誘導及び居住誘導効果等により、誘導区域外から誘導区域内へ移り住む人(約3,000人を目標)の満足度が向上すると想定し目標値を設定

## 《 基本方針を評価 》

### ①基本方針1 “中心拠点への都市機能の集積と居住の推進による拠点性の向上”

基本方針1については、具体的な目標として“人が集まり、交流することによる中心市街地の活気と賑わいの創出”を掲げ、それを測る評価指標として商店街通行量調査における「中心市街地における歩行者・自転車交通量」を設定します。

この指標については、今後の人口減少等によりその値が減少していくと想定されますが、中心市街地活性化事業等の実施及び本計画による居住誘導効果等により、その減少率が鈍化するとして目標値を設定します。



### ②基本方針2 “公共交通による各拠点間のネットワークの形成”

基本方針2については、具体的な目標として“公共交通の維持による各拠点へのアクセス性向上”を掲げ、それを測る評価指標として「公共交通の利用者数」（直方市内の鉄道利用者数及び路線バス利用者数の1日平均値）を設定します。

この指標については、今後の人口減少等によりその値が減少していくと想定されますが、公共交通ネットワーク維持による居住誘導効果等により、その減少率が鈍化するとして目標値を設定します。



### ③基本方針3 “利便性の向上を図る都市サービス空間の形成”

基本方針3については、具体的な目標として“都市機能の集積による生活利便性の向上”を掲げ、居住誘導区域及び都市機能誘導区域での都市サービスの維持向上による居住誘導状況を測る評価指標として「居住誘導区域の人口密度」を設定します。

この指標については、今後の人口減少等によりその値が減少していくと想定されますが、各種都市サービスの維持や地域コミュニティ維持等の観点から望ましいとされる指標値（40.0人/ha）をもって目標値として設定します。

#### 【都市計画運用指針及び都市計画法施行規則（昭和44年建設省令第49号）】

○住宅用地全域の将来人口密度は、都市計画法施行規則（昭和44年建設省令第49号）に定める既成市街地の人口密度の基準である1ha当たり40人を下回らないこととすべきである。



#### ④基本方針4 “安全・安心なまちづくりの推進”

基本方針4については、具体的な目標として“防災・減災に向けた対応の強化による安全性の向上”を掲げ、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を含む全市域での評価指標として、「避難支援個別計画の策定率」ならびに「自主防災組織数(小学校区)」を設定します。

この指標については、第6次直方市総合計画に掲げられる“安全・安心を実感できるまち”の実現に向けて「自然災害対策の強化」の成果指標を用いることとします。



※2 「関連するSDGs」は、各基本方針およびそれに基づく取り組みが目標達成に寄与する「SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)」を記載

◆都市構造形成の基本方針◆

	目標	評価指標 現況値	数値目標(イメージ)※ <sup>6</sup>	目標値 (R22)
<p>●基本方針1● 中心拠点への 都市機能の集積と 居住の推進による 拠点性の向上</p>	<p>『人が集まり、 交流することによる 中心市街地の活気と 賑わいの創出』</p> <p>人口減少が進む中で 中心市街地活性化事業 や本計画で施策実施等 により、人の流れ(歩行 者・自転車)を確保し、評 価指標の減少率を鈍化</p>	<p>中心市街地 における 歩行者・ 自転車 通行量 (R3)</p> <p>3,983 人/日※<sup>3</sup> (約7.0%※<sup>5</sup>)</p>	<p>中心市街地における歩行者・自転車交通量</p>	<p>3,879 人/日 (約8.4% ※<sup>5</sup>)</p>
<p>●基本方針2● 公共交通による 各拠点間の ネットワーク の形成</p>	<p>『公共交通の維持による 各拠点への アクセス性向上』</p> <p>人口減少が進むなかで 公共交通ネットワークの 維持等により、 公共交通の利用者を 確保し、評価指標の 減少率を鈍化</p>	<p>鉄軌道軸 及び バス路線軸 における 公共交通の 利用者数 (R3)</p> <p>10,201 人/日※<sup>4</sup> (18.1%※<sup>5</sup>)</p>	<p>公共交通利用者数(鉄道・バス)</p>	<p>11,387 人/日 (約24.6% ※<sup>5</sup>)</p>
<p>●基本方針3● 利便性の 向上を図る 都市サービス 空間の形成</p>	<p>『都市機能の集積による 生活利便性の向上』</p> <p>各種都市サービスの 維持や地域コミュニティ の維持により、 区域内への 居住誘導を促進</p>	<p>居住誘導 区域の 人口密度 (R2)</p> <p>45.4 人/ha</p>	<p>人口密度</p>	<p>40.0 人/ha</p>
<p>●基本方針4● 安全・安心な まちづくりの 推進</p>	<p>『防災・減災に向けた 対応の強化による 安全性の向上』</p> <p>適切な都市開発や防災 機能の配置、地域間連携 の強化により、 安全・安心なまちづくりを 推進</p>	<p>避難支援 個別計画の 策定率 (R5)</p> <p>1.1%</p>	<p>—</p>	<p>100%</p>

※<sup>3</sup> 「商店街通行量調査(直方市・直方商工会議所)」より算出

※<sup>4</sup> 統計直方の鉄道軸(JR九州鉄道、平成筑豊鉄道、筑豊電鉄)および路線バス(JR九州バス、西鉄バス)利用者数の総計より算出

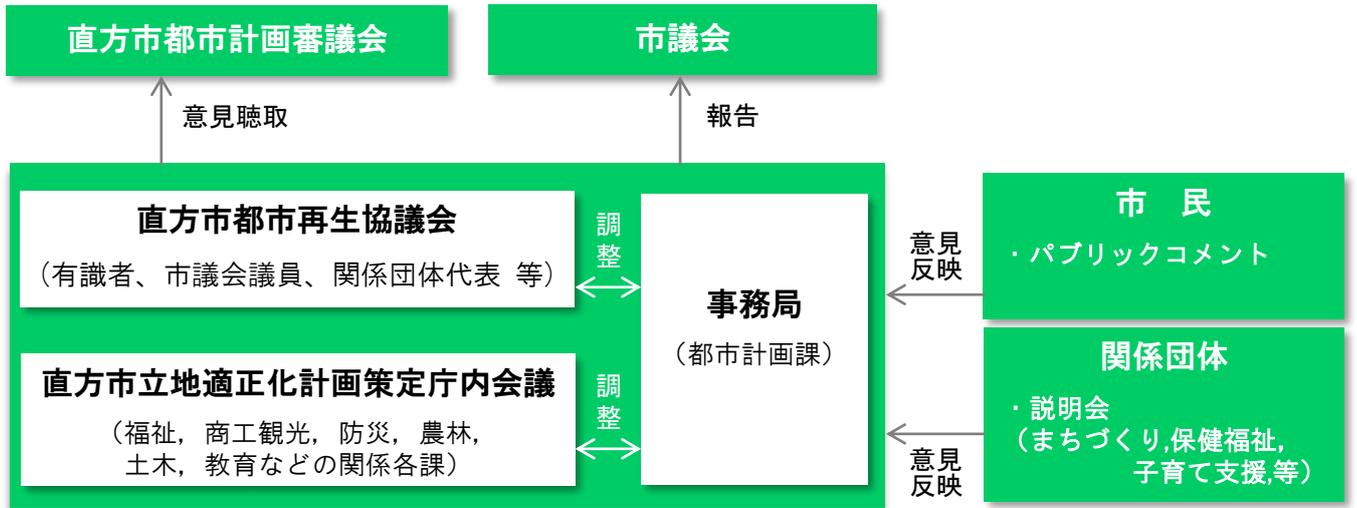
※<sup>5</sup> 直方市全人口(現況;R2国勢調査結果\_56,212人、将来(R22);46,366人)に占める割合

※<sup>6</sup> 数値目標内の現況(H27)の数値は、平成31年3月策定の計画における現況値を示す



# 資料編

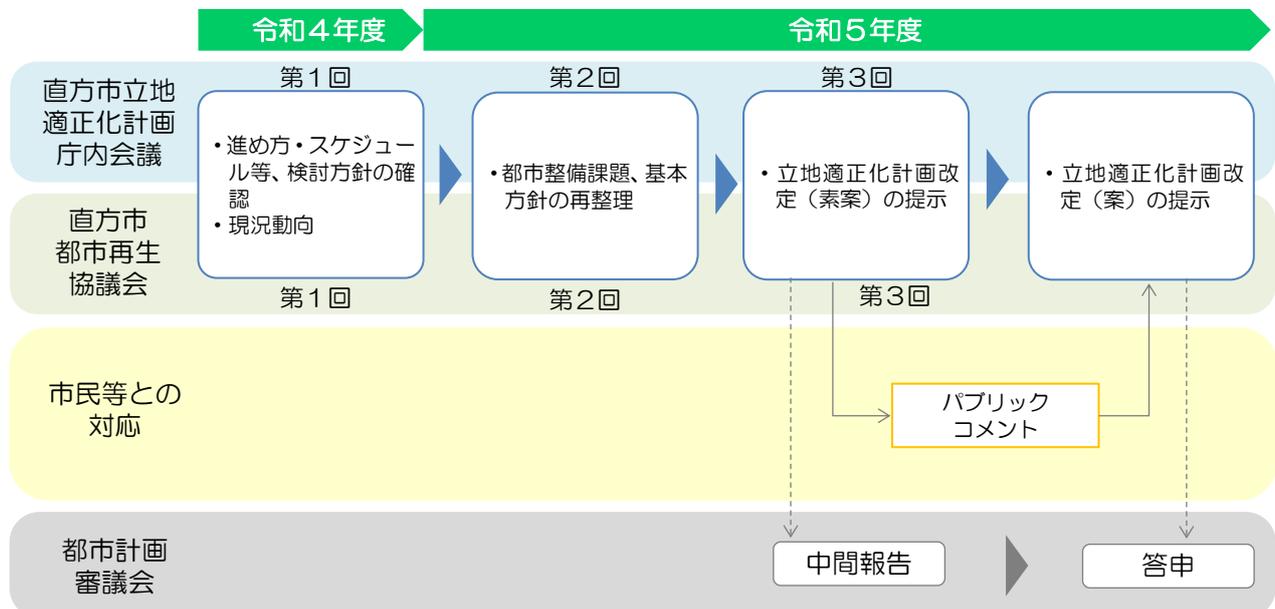
## ■策定体制



## ■策定スケジュール

	令和4年度			令和5年度			
	7月～	10月～	1月	4月～	7月～	10月～	1月～
立地適正化計画	素案						計画案
直方市立地適正化計画策定庁内会議		①		②		③	
直方市都市再生協議会			①		②	③	
パブリックコメント							パブコメ
都市計画審議会							● 答申

立地適正化計画の改定・運用継続



## ■策定経緯

実施時期	項目	内容
令和4年12月14日（水）	第1回 直方市立地適正化計画改定庁内会議	スケジュール等、検討方針の確認 現況動向
令和5年3月16日（木）	第1回 都市再生協議会	
令和5年5月26日（金）	第2回 直方市立地適正化計画改定庁内会議	都市整備課題、基本方針の再整理
令和5年8月22日（火）	第2回 都市再生協議会	
令和5年11月17日（金）	第3回 直方市立地適正化計画改定庁内会議	立地適正化計画改定（素案）の提示
令和5年12月26日（火）	第3回 都市再生協議会	
令和5年12月26日（火）	都市計画審議会 中間報告	
令和6年2月13日（火） ～令和6年3月12日（火）	パブリックコメントの実施	
令和6年3月18日（月）	都市再生協議会 パブリックコメントの結果報告	
令和6年3月18日（月） ～令和6年3月25日（月）	都市計画審議会 答申 ※書面開催	立地適正化計画改定（案）の提示

## ■都市再生協議会メンバー構成

選出区分	役職名	氏名
学識経験者	北九州市立大学地域戦略研究所 教授	内田 晃
	近畿大学産業理工学部 准教授	益田 信也
	九州産業大学地域共創学部 教授	大方 優子
	九州国際大学 常務理事	神力 潔司
市議会議員	市議会 副議長	松田 昇 (令和4年度)
	産業建設委員会 副委員長	森本 裕次 (令和4年度)
	総務常任委員会 委員	安永 浩之 (令和5年度)
	産業建設委員会 委員	篠原 正之 (令和5年度)
関係行政機関	国土交通省遠賀川河川事務所 事務所長	柄沢 祐子 (令和4年度) 牟田 弘幸 (令和5年度)
	福岡県建築都市部 都市計画課 課長	高橋 涼
	福岡県直方県土整備事務所 所長	大石 洋一 (令和4年度) 山田 光春 (令和5年度)
関係団体	直方商工会議所 副会頭	堀 孝
	九州北部税理士会 直方支部 税理士	松崎 和代
	藤田歯科医院 歯科医	藤田 久実
	一般社団法人 直方鞍手医師会 副会長	菅原 啓介
	福岡県宅地取引業協会 筑豊支部 副支部長	高木 邦義
	鉄工協同組合 副理事長	石橋 和彦

※敬称略

※順不同

## ■市民の意向調査

### 1. アンケート調査の概要

- ・当立地適正化計画を策定するにあたり、「コンパクトなまちづくり」をテーマとした市民意識を把握するため、一般市民アンケートを実施しました。
- ・居住地区の現状や公共交通の利用状況、「コンパクトなまちづくり」や誘導区域の設定の可否、定住もしくは住み替え意向等についての設問設定を行い、当立地適正化計画や地域公共交通網形成計画への反映や検討の裏付けを行うことを目的としています。

#### ▼一般市民アンケートの概要

調査日（期間）	平成 29 年 1 月 6 日 配布開始 平成 29 年 1 月 23 日 返信期日
対象者	市内居住者（標本抽出）：4,000 人
票数	配布票数：4,000 票 回収票数：1,091 票 ※回答率 27.3%
方法	郵送配布、郵送回収

## 2. 一般市民アンケートの結果

### (1) 回答者の個人属性

#### 《性別・年齢》

○性別は男性 4 割・女性 6 割、年齢は 20 歳未満が約 1%と少ないものの、20 歳以上は各年代別（10 歳ピッチ）で約 1 割から 2 割程度であり、性別・年代別ともほぼ均一な回答が得られています。

#### 《職業》

○職業では、会社員が最も多く約 3 割、次いで無職、パート・アルバイト・その他臨時雇用が約 2 割、専業主婦・主夫が約 1 割です。

#### 《自家用車保有》

○自家用車保有は、自分で運転約 8 割、家族が運転約 1 割であり、保有者は計 9 割となっています。

#### 《居住年数》

○居住年数は、30 年以上が約 3 割で最も高く、次いで 20～30 年・10～20 年がともに約 2 割であり、比較的長期的な居住者が高い状況にあります。

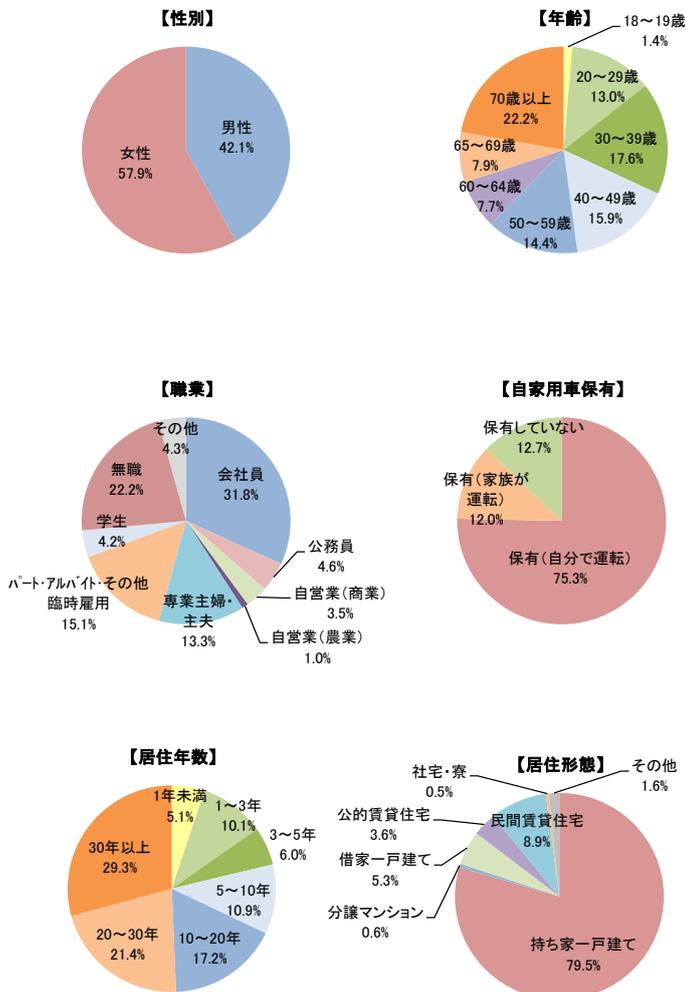
○なお、居住年数を 10 年未満として見た場合は約 3 割を占め、比較的近年の居住者も高い状況にあります。

#### 《居住形態》

○居住形態については、持ち家一戸建てが約 8 割と最も高くなっています。

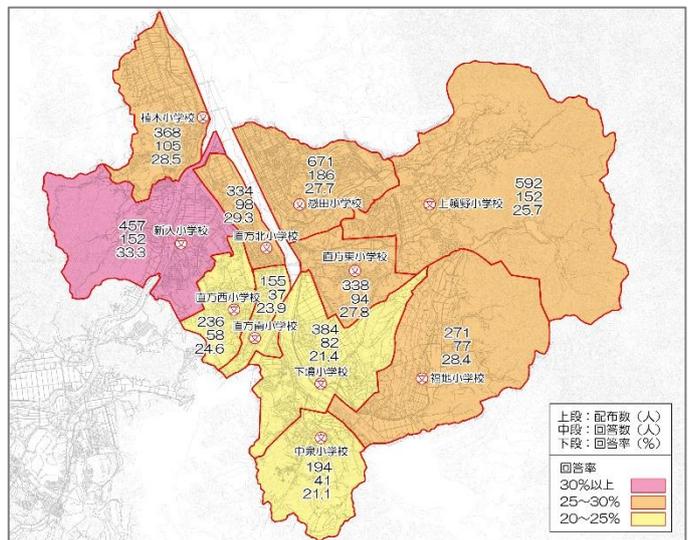
#### 《小学校区別居住地》

○小学校区別回答率については、新入小学校区が 3 割を超え最も高い状況にありますが、その他小学校区においても約 2 割から 3 割程度の回答率であることから、ほぼ均一な回答が得られています。



### ▼小学校区別配布・回収

小学校区	配布数 (人)	回答数 (人)	回答率 (%)
直方南小学校	155	37	23.9
直方北小学校	334	98	29.3
直方西小学校	236	58	24.6
直方東小学校	338	94	27.8
新入小学校	457	152	33.3
感田小学校	671	186	27.7
上頓野小学校	592	152	25.7
下境小学校	384	82	21.4
福地小学校	271	77	28.4
中泉小学校	194	41	21.1
植木小学校	368	105	28.5
不明	0	9	—
総数	4,000	1,091	—



## (2) 居住地域の満足度

### ①満足度の高い項目

○満足・やや満足との回答が高い項目は、「ウ.飲食店の利用しやすさ」・「ク.スポーツ施設の利用しやすさ」・「ケ.公園・広場の利用しやすさ」・「ス.高齢者・障がい者の生活しやすさ」・「ソ.夜間などの防犯上の安全性」・「チ.地域内外の人の交流できる場所」です。

### ②満足・不満がともに高い項目

○満足・やや満足が高いとともに、不満・やや不満が高い項目は、「ア.日常的な買い物の便利さ」・「イ.専門店への買い物の便利さ」・「エ.医療施設への通院」・「サ.通勤・通学の便利さ」・「シ.公共交通機関の利用しやすさ」となっており、居住地区により隔たりがあると考えられます。

### ③どちらでもないが高い項目

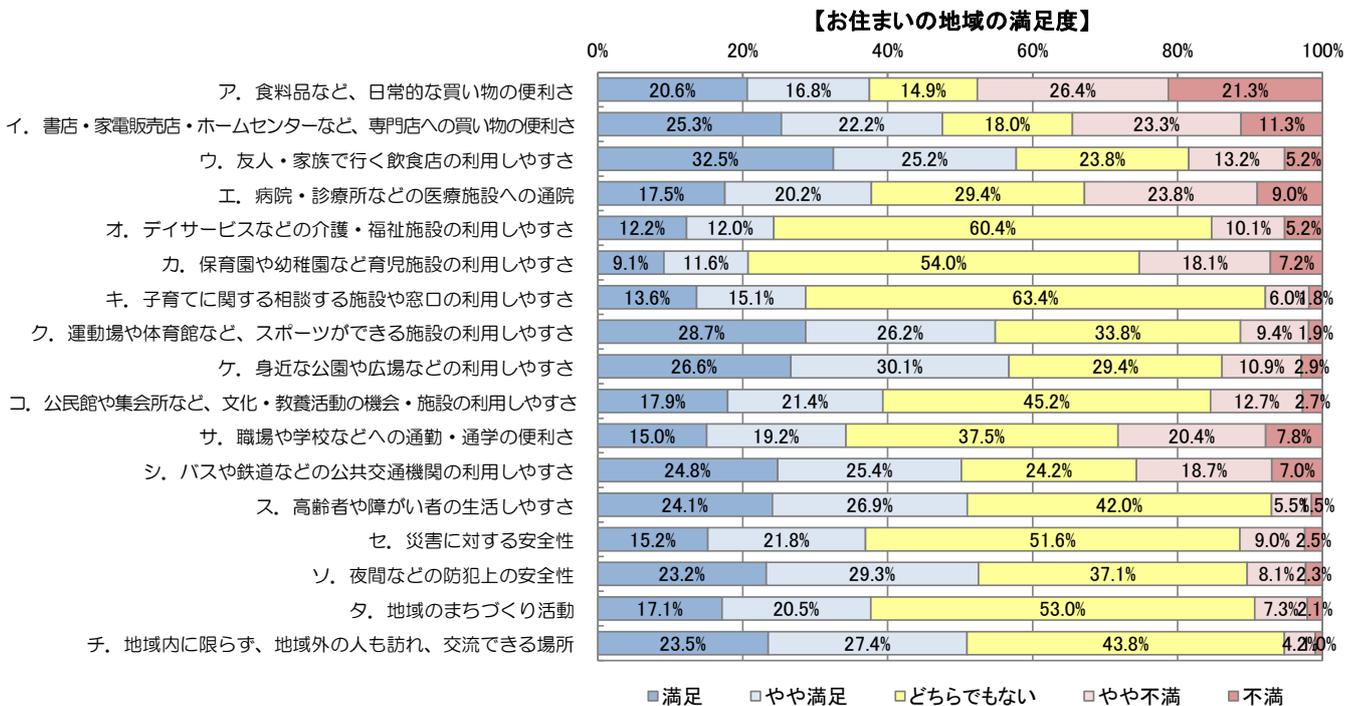
○どちらでもないとの回答が高い項目は、「オ.介護・福祉施設の利用しやすさ」・「カ.保育園・幼稚園の利用しやすさ」・「キ.子育てに関する施設・窓口の利用しやすさ」・「コ.文化・教養活動の機会・施設の利用しやすさ」・「セ.災害に関する安全性」・「タ.地域のまちづくり活動」です。

⇒飲食店、スポーツ施設、公園・広場に関する施設や、高齢者・障がい者の暮らし、防犯上の安全性、地域内外の人の交流に関する生活環境の満足度は高い状況にあります。

⇒買い物や医療施設の通院、通勤・通学、公共交通施設については、満足度が高い一方、不満も高いことから、居住地区によりその利便性に隔たりがあると考えられます。

⇒介護・福祉施設、子育て支援施設、文化・教養活動の機会・施設、災害の安全性、まちづくり活動については、居住地区による利便性の隔たりがあるとともに、対象者が絞られるなど市民の意識の低さが考えられます。

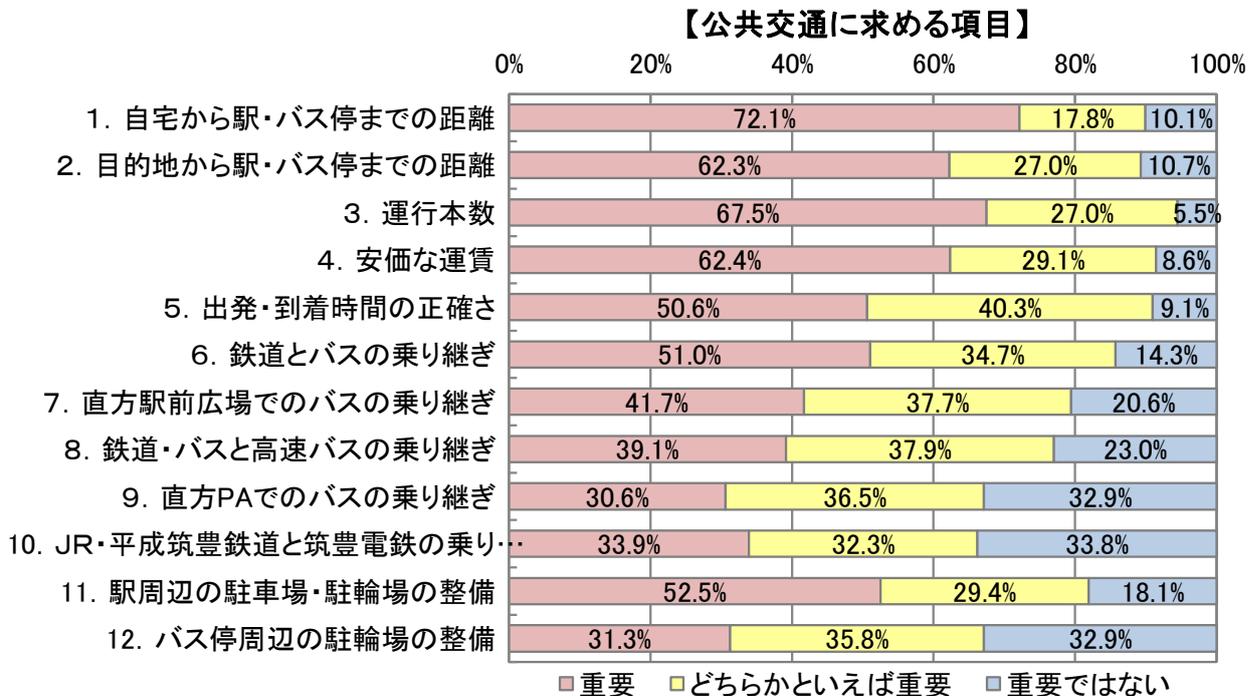
「問 5」お住まいの地域の環境や日常生活に関する以下の項目について、どの程度満足されていますか。



(3) 公共交通に求める項目

- 最も重要度の高い項目は、「1. 自宅から駅・バス停までの距離」・「2. 目的地から駅・バス停までの距離」・「3. 運行本数」・「4. 安価な運賃」でいずれも6割以上を示し、利便性や時間短縮、体への負担軽減、家計等、高齢時を意識した回答となっています。
- 次いで「11. 駅周辺の駐車場・駐輪場の整備」が高く、主に駐車場の拡大や送迎車駐車マスの確保、低料金利用があげられます。
- 一方、重要ではないとの回答が高い項目は「9. 直方PAでのバスの乗り継ぎ」・「10. JR・平成筑豊鉄道と筑豊電鉄の乗り継ぎ」・「12. バス停周辺の駐輪場の整備」があげられるが、いずれも、利用しないことによる重要ではないとの回答と推察されます。

◀問7▶鉄道・バスの公共交通に対して、あなたが今後より使いやすくするため、あるいは自家用車の利用ができなくなった場合には、何が重要と思いますか。また、それぞれの項目の現況（選択した理由）をご記入ください。



▼項目別集計

公共交通に求める項目	一般市民	最も高い重要度の選択理由等	公共交通に求める項目	一般市民	最も高い重要度の選択理由等
1. 自宅から駅・バス停までの距離		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・近接による利便性</li> <li>・近接による時間短縮</li> <li>・体力の負担軽減</li> <li>・高齢者・障がい者等への配慮</li> <li>・歩ける距離（概ね10分以下）での必要性</li> <li>・近接による利用頻度向上</li> <li>・小さな子どもを連れての必要性</li> </ul>	7. 直方駅前広場でのバスの乗り継ぎ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・待ち時間の短縮（時間の有効活用、体力の負担軽減、利便性向上）</li> <li>・シェルター（風雨対策）等の施設の設定</li> <li>・迷うことあり（分かりやすい案内の設置）</li> </ul>
2. 目的地から駅・バス停までの距離		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・近接による利便性</li> <li>・体力の負担軽減</li> <li>・近接による時間短縮</li> <li>・近接による利用頻度向上</li> <li>・高齢者・障がい者等への配慮</li> <li>・安全性の確保（夜間）</li> <li>・目的地までの道に迷う可能性低下</li> <li>・小さな子どもを連れての必要性</li> </ul>	8. 鉄道・バスと直方バスセンターでの高速バスの乗り継ぎ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・待ち時間の短縮（時間の有効活用、体力の負担軽減、利便性向上）</li> <li>・迷うことあり（分かりやすい案内の設置）</li> <li>・バスセンターの防犯上の懸念</li> <li>・バスセンターの待合室等の設備の改装</li> <li>・路線バスと高速バス乗り場が離れている（利便性が悪い）</li> </ul>
3. 運行本数		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・現況が少ない</li> <li>・乗り過ぎしの不安解消</li> <li>・移動時間の選択性拡大</li> <li>・利便性の向上</li> <li>・満員の解消</li> </ul>	9. 直方PAでのバスの乗り継ぎ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・待ち時間の短縮（時間の有効活用、体力の負担軽減、利便性向上）</li> <li>・迷うことあり（分かりやすい案内の設置）</li> <li>・駐車場・駐輪場の整備必要</li> <li>・直方PAまでの交通不便</li> <li>●『重要ではない』の理由等</li> <li>・乗り継ぎを利用しない</li> </ul>
4. 安価な運賃		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・現況が高い</li> <li>・交通費（家計）を安くしたい</li> <li>・安価により利用頻度が向上</li> <li>・安価により行動範囲が拡大</li> <li>・安価による利用者が拡大（誰もが利用）</li> <li>・高価だとタクシーを利用する恐れあり</li> </ul>	10. JR・平成筑豊鉄道と筑豊電鉄の乗り継ぎ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・距離あり（徒歩等の体力的負担、時間の有効活用、利便性低下）</li> <li>・直結が必要</li> <li>・分かりやすい案内の設置</li> <li>●『重要ではない』の理由等</li> <li>・乗り継ぎを利用しない</li> </ul>
5. 出発・到着時間の正確さ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・定時制は前提条件</li> <li>・乗り換え時（バスから鉄道等）の不安</li> <li>・予約時間（病院等）の不安</li> <li>・定時よりも早めの出発あり</li> <li>・夏場の遅延時の危険性</li> <li>・ピーク時と雨の時に遅延あり</li> <li>・その他遅延あり</li> </ul>	11. 駅周辺の駐車場・駐輪場の整備		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・駐車場の拡大要望（満車）</li> <li>・送迎車の駐車マスの確保</li> <li>・駐車場の安価な料金設定</li> <li>・夜間の防犯上の懸念</li> </ul>
6. 鉄道とバスの乗り継ぎ		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・待ち時間の短縮（時間の有効活用、体力の負担軽減、利便性向上）</li> <li>・迷うことあり（分かりやすい案内の設置）</li> <li>・椅子等の休憩施設の設置</li> <li>・タクシー・家用車（送迎）を利用する場合あり</li> </ul>	12. バス停周辺の駐輪場の整備		<ul style="list-style-type: none"> <li>●『重要』の理由等</li> <li>・整備による利便性の向上</li> <li>・防犯上の懸念</li> <li>・車利用（高齢時）が困難な時に必要</li> <li>・学生の通学の利便性</li> <li>・歩道等の違法駐輪対策</li> <li>●『重要ではない』の理由等</li> <li>・自転車を利用しない</li> </ul>

(4) 「コンパクトなまちづくり」等への意向

- 「コンパクトなまちづくり」への取り組みについては、「必要である」及び「どちらかと言えば必要」との回答が約9割となっています。
- また、「人口の集積を保っていくエリア」への取り組みについても、「必要である」及び「どちらかと言えば必要」との回答が約9割となっています。
- 「人口の集積を図っていくエリア」にあるべき施設については、買い物する店舗が最も高く、次いで医療施設、公共交通施設となっています。

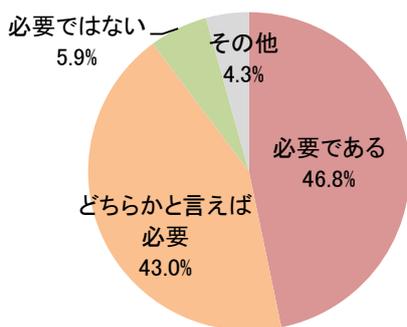
⇒当立地適正化計画への取り組みについて、約9割が肯定的と考えられます。

⇒また、施設については、買い物などの商業施設や医療施設、公共交通施設が挙げられます。

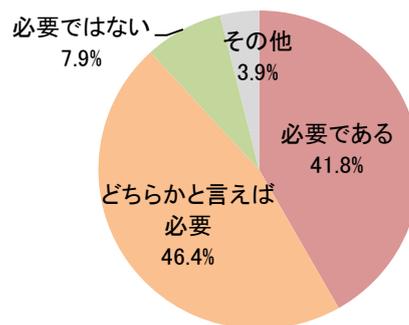
《問 8》あなたは、「コンパクトなまちづくり」への取り組みを、どのように思いますか。

《問 9》様々な施設と住居がある程度まとまった「人口の集積を保っていくエリア」への取り組みを、どのように思いますか。

【「コンパクトなまちづくり」への取り組み】

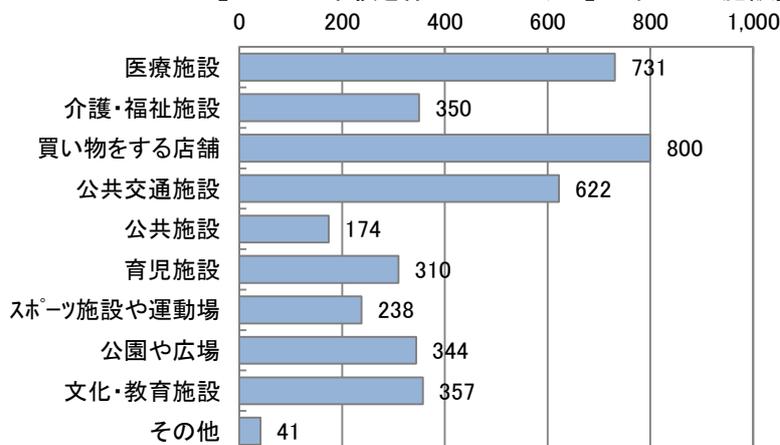


【「人口の集積を保っていくエリア」への取り組み】



《問 10》「人口の集積を保っていくエリア」へは、どのような施設を選ぶべきだと思いますか。

【「人口の集積を保っていくエリア」にあるべき施設】



### (5) 直方市に望む将来像

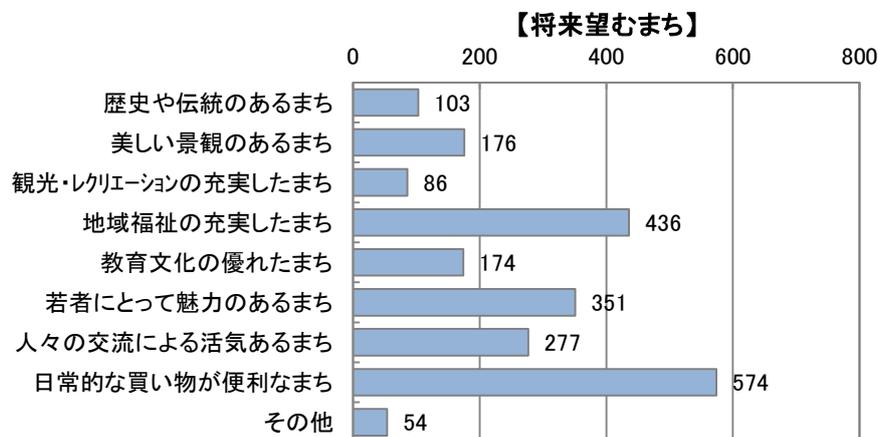
- 直方市に望む将来像については、「日常的な買い物が便利なまち」が最も高く、次いで「地域福祉の充実したまち」・「若者にとって魅力のあるまち」・「人々の交流による活気あるまち」となっています。
- 一方、低い項目は「歴史や伝統あるまち」・「観光・レクリエーションの充実したまち」となっています。

⇒「人口の集積を保っていくエリア」にあるべき施設と同様、買い物への意見が高い状況にあります。

⇒また、魅力や活気による活性化への意見が高い傾向にあります。

⇒歴史・伝統、観光・レクリエーションの低さは、これらに関する本市のポテンシャルによるものと考えられます。

≪問 11≫あなたは、「コンパクトなまちづくり」を行うにあたり、現在の直方市に対して将来どのようなまちを望みますか。

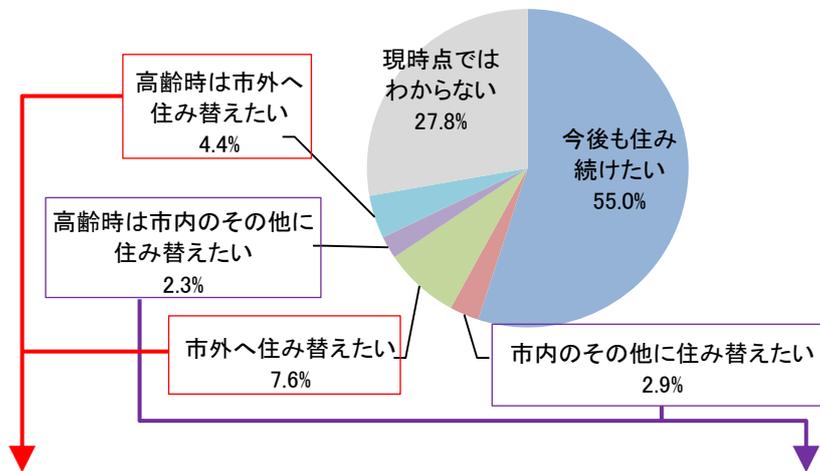


(6) 定住・住み替え意向

- 定住・住み替え意向については、「今後も住み続けたい」が約6割、高齢時を含む「市内のその他に住み替えたい」が約1割となっています。
- また、高齢時を含む「市外へ住み替えたい」は約1割の状況にあります。
- 住み替え先については、市外では北九州市・福岡市、市内では直方駅周辺・感田地区を多く希望しています。
- ⇒概ね約6割の方が市内での定住意向を示し、一方約1割の方が市外への住み替えを示しています。
- ⇒市外への住み替え先は、北九州市・福岡市といった周辺拠点都市への希望が高くなっています。
- ⇒市内での住み替え先は、直方駅周辺・感田地区等の利便性の高い地区への希望が高くなっています。

《問12》あなたは、現在のお住まいの場所に今後も住み続けたいとお考えですか。

【定住・住み替え意向】



【市外への住み替え先（高齢時含む）】

市町村	支持数
北九州市	34
福岡市	33
宗像市	8
福岡県外	8
飯塚市	4
宮若市	3
福津市	2
筑紫野市	1
糸島市	1
志免町	1
新宮町	1
鞍手町	1
鞍手郡	1
糟屋郡	1
田川郡	1

【市内での住み替え先（高齢時含む）】

地域等	支持数
直方駅周辺	8
感田地区	7
駅、バス停付近 (公共交通の便利な地域)	4
買物、病院の 利用しやすい地域	2
新入駅周辺	1
知古地区	1
頓野地区	1
下境地区	1
永満寺地区	1
静かな場所	1
山間部	1

(7) 住みたい場所とその理由

○「住みたい場所」については、「生活に便利な施設が集まる地区」が約4割で最も多く、次いで「生活に便利な施設が集まる地区の周辺」が約3割、「郊外の田園地域または山林」・「閑静な郊外の住宅地」がともに約1割となっています。

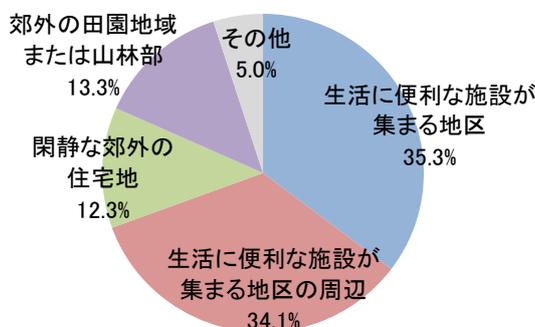
○「住みたい場所」の選択理由については、「買い物などの日常生活が便利」が最も高く、次いで「公共交通が利用しやすい」、「病院などの医療施設が立地」となっています。

⇒約7割の方が、生活利便性の高い場所に住みたいと考えています。

⇒その理由については、買い物や通院に便利であり、公共交通が利用しやすいことが考えられます。

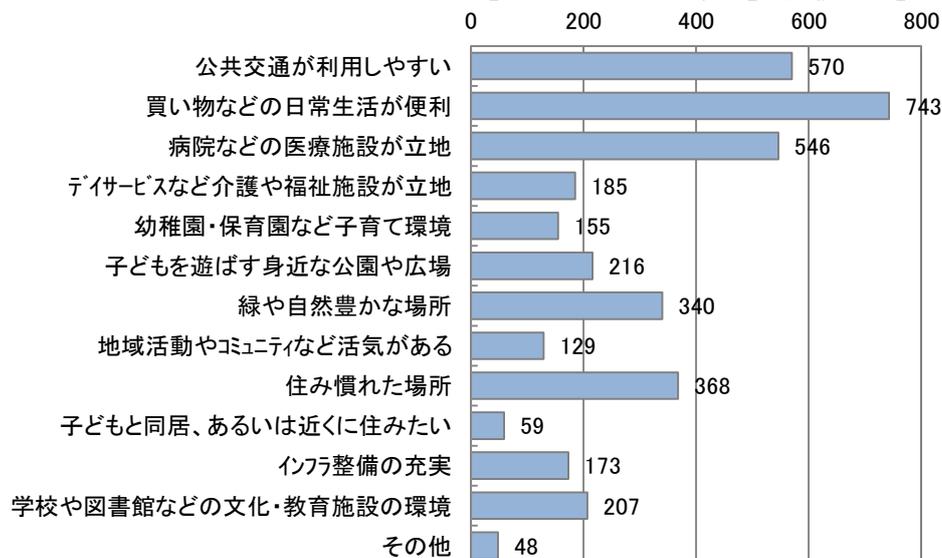
《問13》あなたが、住みたいと望む場所はどのようなところですか。

【住みたいと望む場所】



《問14》問13で「住みたいと望む場所」を選択された理由は何ですか。

【「住みたいと望む場所」の選択理由】



(8) 人口集積エリアへの住み替えに対する問題点等

- 人口集積エリアへの住み替えにあたり、移転に伴う費用や家賃・土地の高騰などに関する費用、人が密集することによる人間関係や治安、騒音やごみなどによる生活環境の悪化、親の代からの持ち家や土地の処分、住み慣れた場所・生活環境からの移転等の問題が多く挙げられています。
- また、人口集積エリア外について、衰退することの懸念やサービス低下に対する対応等についての問題が挙げられています。

⇒概ね移転に伴う個人的な費用負担やその後の生活環境を懸念する意見が高くなっています。  
 ⇒人口集積エリア外への対応や手立てに対する懸念がうかがえます。

〈問 15〉もしもあなたが、公共交通を中心に、生活に密着した施設と居住がまとまって立地する「人口の集積を保っていくエリア」へ住み替える場合、どのような問題（困ること・要望等）がありますか。

【人口集積エリアへの住み替えに対する問題点・要望（カテゴリー集計）】

問題点カテゴリー	支持数	要望カテゴリー	支持数
費用(家計)	112	公共交通の利便性	28
人間関係	107	施設の利便性・充実	23
環境(騒音・ごみ等)	63	インフラ整備	15
現在の持ち家・土地	51	人間関係	13
エリア外の衰退(対応)	34	駐車場の確保	12
治安	34	医療・福祉施設の充実	10
現在の生活環境からの転換	25	駅周辺の活性化・利便性向上	10
交通渋滞・混雑	21	子育て環境	9
交通環境	8	安全性確保	7
交通事故	8	運動できる公園	5
実現性	8	環境(騒音・ごみ等)	5
景観(自然環境等)	7	高齢者・若い世代等に適したまちづくり	5
交通手段	7	交通利便性	4
施設の不足	5	商店街の活性化	4
適切な人口密度	5	治安	4
医療・福祉施設の利便性	4	文化・教養活動の充実	4
災害(防災)	4	交通渋滞・混雑の緩和	3
体力(高齢時)	4	宅配サービス	3
車から公共交通への転換	3	ペットへの配慮	3
直方市の個性	3	災害(防災)への対応	2
災害	2	図書館整備	2
仕事場の移転	2	バリアフリー	2
乳幼児を連れての移動	2	安価な公共交通	1
漠然とした不安	2	産直市場	1
若い世代の定住意思	2	実現性	1
生活利便性	2	荷物置き場(ロッカー)	1
集積エリアへの社会情勢変化の対応	1	住み替え助成	1
趣味としての車	1	空き家対策	1
商店街の活性化	1		

## ■用語集

### あ行

#### ◇アクセス

目的地までの交通手段。また、交通の利便性のこと。

#### ◇アセットマネジメント

資産管理のこと。広義としては、投資用資産の管理を実際の所有者・投資家に代行して行う業務のことであり、株式・債券・投資用不動産、その他金融資産の管理を代行する業務一般を意味する。

#### ◇医療圏

地域の実情に応じた医療体制を確保するために、都道府県が設定する地域単位。日常生活に密着した保健医療を提供する一次医療圏、疾病予防から入院治療まで一般的な保健医療を提供する二次医療圏、先進的な技術を必要とする特殊な医療に対応する三次医療圏がある。

#### ◇インフラ

インフラストラクチャーの略。道路や上下水道施設など産業や生活の基盤となる施設。

#### ◇SDGs

Sustainable Development Goalsの略で、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成されている。

#### ◇遠賀川水系流域治水プロジェクト

観測史上最高水位を観測した平成30年洪水及び気候変動に対応した遠賀川流域21市町村が一体となって取り組む防災・減災対策。

### か行

#### ◇開発許可

市街化区域及び市街化調整区域の区域区分(いわゆる「線引き制度」)を担保し、良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止を目的とした都市計画法上の制度のこと。

#### ◇開発行為

都市計画法第4条第12項に定める、主として建築物の建築又は特定工作物の建設を目的とした土地の区画形質の変更をいう。

#### ◇急傾斜地崩壊危険区域

崩壊するおそれのある急傾斜地(傾斜度が30度以上の土地)で、その崩壊により一定規模以上の人家、官公署、学校、病院、旅館等に危害が生じるおそれのある土地及びこれに隣接する土地のうち、一定の行為を制限する必要がある土地の区域を都道府県知事が指定した区域のこと。急傾斜地法第3条に基づき指定される。

#### ◇急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律

急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護するため、急傾斜地の崩壊を防止するために必要な措置を講じ、かつ民生の安定と国土の保全とに資することを目的とする法律。

#### ◇行政コスト

国民が負担する可能性のある費用の総額。民間企業の財務会計に適用されている厳しい基準に従い、特殊法人などの財務状況を明らかにする。最終的に国民負担となる可能性のある行政運営の費用(コスト)を示す。

#### ◇協働

NPO・ボランティア団体、行政、企業のそれぞれの主体性・自発性のもと、互いの特性を認識・尊重しながら、対等な立場で、共通の目的を達成するため協力・協調すること。

#### ◇居住機能

都市活動や都市機能の一部であって、住宅地など居住に関する機能のこと。

#### ◇居住誘導区域

人口減少の中であっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティ、多様な公共交通手段、居住の安全性が持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域のこと。

#### ◇拠点

都市機能(商業、業務、居住、文化、福祉、行政等)が集積しており、多くの人が集まる場所であり、徒歩・公共交通等により、多くの人が到達可能な場所のこと。

#### ◇建築基準法

建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、かつ公共の福祉の増進に資することを目的とする法律。

#### ◇広域拠点

多様な都市機能が集積し、市町を超えた広域から多くの人やモノが集まる公共交通のアクセスポイントで大規模集客施設や公共公益施設などの集積する市街地。

#### ◇公共交通

電車、バスなどの不特定多数の人々が利用できる交通機関。

#### ◇公共交通軸

拠点間を結び都市の連携を促進させる軸。基幹公共交通軸を含む。

#### ◇公共交通利用圏

公共交通の利用が便利な圏域のこと。

#### ◇公共施設等総合管理計画

厳しい財政状況が続く中で、今後、人口減少等により公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、公共施設等の全体の状況を把握し、長期的な視点をもって、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行うことを目的とした計画。

#### ◇交通結節点

徒歩、自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。一般的には、鉄道駅やバスターミナルをさす。

#### ◇交流人口

買い物、通勤・通学、文化、スポーツ、レジャー、観光、ビジネスなどのさまざまな目的で、その地域を訪れた(交流した)人口。

#### ◇国土強靱化

地震や津波、台風などの自然災害に強い国づくり・地域づくりを目指す取組みのこと。

#### ◇コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバス。

#### ◇コンパクトシティ

都市の中心部やその周辺的生活利便性の高い地域に社会基盤の集中投資を行い、行政・商業施設や住宅などさまざまな機能が集積した持続可能な都市構造。

#### ◇コンパクト+ネットワーク

少子高齢化と人口減少に備え、コスト削減と利便性の両立のため、都市機能の集約等を進めるコンパクトシティが政策として掲げられている。これと公共交通網の再構築をはじめとするインフラネットワークの構築による都市再整備を組み合わせ実現しようというもの。

#### さ行

#### ◇市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域(既成市街地)及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域(新市街地)をいう。(同法第7条第2項)市街化区域においては、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとされている。(同法第13条)

#### ◇市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。(同法第7条第3項)市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る場所として開発や建築が制限されている区域のこと。

#### ◇市街地再開発事業

都心などの既成市街地整備の手法の一つであり、土地利用上、及び防災上の問題を抱えた市街地において、敷地の統合、共同建築物への建て替え、街路、公園などの公共施設やオープンスペースなどの確保により、快適で安全な都市環境を再生する事業である。

#### ◇市街地整備

良好な市街地環境を創出することを目的として、市街地の基盤施設や環境を整備することを総称していう。一般に道路、公園などの基盤施設の整備や土地区画整理事業、市街地再開発事業などの面的な整備をいう。

#### ◇自助・共助

自助とは、自分の責任で、自分自身が行うこと。共助とは、自分だけでは解決や行うことが困難なことについて、周囲や地域が協力して行うこと。

#### ◇地すべり等防止法

地すべり及び山の崩壊による被害を除去し、又は軽減するため、地すべり及び山の崩壊を防止し、かつ国土の保全と民生の安定に資することを目的とする法律。

#### ◇自然動態

一定期間における出生・死亡に伴う人口の動き。

#### ◇集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造。

#### ◇社会動態

一定期間における転入・転出に伴う人口の動き。

#### ◇少子高齢化

国・地域で、出生率の低下による少子化と平均寿命の増大が同時に進行し、人口に占める高齢者の割合が上昇していく(高齢化)状況。

#### ◇人口集中地区(DID)

日本の国勢調査において設定される統計上の地区である。英語による“Densely Inhabited District”を略して「DID」とも呼ばれる。市区町村の区域内で人口

密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区(平成2年(1990年)以前は調査区)が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区に設定される。ただし、空港、港湾、工業地帯、公園など都市的傾向の強い基本単位区は人口密度が低くても人口集中地区に含まれる。都市的地域と農村的地域の分けや、狭義の都市としての市街地の規模を示す指標として使用される。

#### ◇浸水想定区域

大雨等により、河川が氾濫して浸水が想定される区域。

#### ◇ストック

蓄え、資産のこと。道路や港湾、上下水道、公園などの社会資本が整備された量や、施設そのものを示す場合もある。

#### ◇スマートウェルネスシティ

身体のみならず、生きがいを持って生活できる状態を「健幸」と定義し、歩くことを基本としたまちづくりを通じてその実現を目指す。

#### ◇生活利便施設

日常生活を行うにあたって必要となる店舗や病院・医院などの施設のこと。

#### ◇生活利便施設圏域

生活に必要な諸々の施設のある範囲。

#### た行

#### ◇大規模集客施設

都市構造に大きな影響がある大規模小売店舗、病院、社会福祉施設、大学、自治体の公共施設(役場やコミュニティセンター等)などの公共公益施設のこと。

#### ◇地区計画

既存の他の都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合ったよりきめ細かい規制を行う制度。区域の指定された用途地域の規制を、強化、緩和することができ、各街区の整備及び保全を図る。

#### ◇筑豊都市圏都市計画区域マスタープラン

福岡県が広域的な視点から策定した計画。広域的視点から立地の規制誘導が必要な大規模集客施設の規模や、それらの誘導を図る区域等を明示している。

#### ◇超高齢社会

総人口に対して65歳以上の高齢者人口が占める割合が21%を超える社会のこと。

#### ◇定住自立圏構想

地方圏において、安心して暮らせる地域を各地域に形成し、地方圏から三大都市圏への人口流出を食い止めるとともに、三大都市圏の住民にもそれぞれのライフステージやライフスタイルに応じた居住の選択肢を提供し、地方圏への人の流れを創出するため、全国的な見地から推進していく施策のこと。

#### ◇低未利用土地

空き地や企業の遊休地など、有効に利用されていない土地。

#### ◇鉄軌道

鉄道や地下鉄、モノレール、路面電車など軌道上を走行し、人や物を大量・高速に、かつ定時に輸送できる交通。

#### ◇特別養護老人ホーム

在宅での生活が困難になった要介護の高齢者が入居できる公的な「介護保険施設」の1つ。

#### ◇都市機能

居住機能、商業機能、工業機能、公共公益機能など都市を支える諸機能をいう。

#### ◇都市機能誘導区域

都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。

#### ◇都市基盤

道路や河川、下水道などに代表され、都市活動（生活や産業活動）を支える基幹的な施設のことをさす。

#### ◇都市計画運用指針

国として今後、都市政策を進めていくうえで、都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているか、また、その具体の運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方（技術的な助言）を示したもの。

#### ◇都市計画区域

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保していくまちづくりを効率的に行うために、都市を一体的かつ総合的に整備や開発、保全することが必要な区域を、都市計画法に基づいて知事が「都市計画区域」として定める。直方市は、市街化区域、市街化調整区域がない「非線引き区域」の都市計画区域である。

#### ◇都市計画区域マスタープラン

都市計画法に定められている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、通常「都市計画区域マスタープラン」と称される。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法において、次のように定められている。

1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。
2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。
  - ①都市計画の目標
  - ②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針
  - ③前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針。
3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。

#### ◇都市圏

県内における通勤などの生活行動の繋がりを踏まえ、人の流動（動き）や社会的な繋がりが（市町村での連携など）から設定する圏域。福岡、北九州、筑豊、筑後の4つの都市圏を設定。

## ◇都市構造

道路、鉄道などの根幹的な都市施設や河川などの大規模な地形・地物を骨格として、都市の機能や土地利用をイメージする空間構成を表現したもの。

## ◇都市再生特別措置法

近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に日本における都市が十分対応できたものとなっていないことにかんがみ、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保するため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例並びに都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金の交付並びに立地適正化計画に基づく住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための都市計画の特例等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的として制定された法律。

## ◇土地区画整理事業

土地の所有者やそこに住む人が話し合い、土地の一部を出し合って道路や公園などの公共施設をつくり整然とした市街地を整備することにより、土地の利用増進を図る総合的なまちづくりの方法である。

## ◇土地利用誘導方策

土地利用を誘導するための手段。

な行

## ◇直方市都市計画マスタープラン

目標年次を令和5年(2023年)として平成26年3月に策定された市の都市計画。“自然と共生し快適に安心して暮らせるまち～生活・産業・文化の魅力と活力にあふれ、多様な交流が育まれる地域中心都市・直方～”をまちづくりのテーマとして掲げている。

は行

## ◇排水機場

大雨が降った影響等で堤内地(堤防によって洪水から守られている区域)の土地が浸水するのを防止するため、堤内地にポンプを設置し、排水を河川に排除する公共施設。

## ◇ハザード

危険、危険の要因。本計画では、自然災害の潜在的危険性を示す。

## ◇パブリックコメント

行政が計画を策定する前に、あらかじめ計画の原案を市民に公表し、市民の意見募集を行い、寄せられた意見を反映または考慮して、最終的な計画づくりを行う一連の手続きのこと。

## ◇PDCAサイクル

Plan(計画)・Do(実行)・Check(評価)・Action(改善)を繰り返すことによって、生産管理や品質管理などの管理業務を継続的に改善していく手法のこと。

## ◇PFI

Public Finance Initiative の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、効率化やサービス向上を図る公共事業の手法をいう。

## ◇パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

## ◇風致公園

都市計画法上の都市施設、都市公園法上の都市公園である特殊公園の一種。

特殊公園のうち、主として風致(自然の風景などのおもむき、味わい)の享受の用に供することを目的とする都市公園であり、樹林地、湖沼海浜等の良好な自然的環境を形成する土地を選定し、配置されたものをいう。

## ◇ポテンシャル

潜在する能力。可能性としての力。

## ま行

### ◇街なか

多くの人々が住み、働いている場所であるとともに、買い物場所や公共施設、病院などが多く、バスや鉄道などの公共交通や、道路や公園などの都市施設が充実している。

### ◇マネジメント

所有する資産などを経営の視点から総合的かつ総合的に企画、管理及び利活用する手法。

### ◇モータリゼーション

自動車が単に輸送機関としてだけでなく、自動車が大衆に広く普及し、生活の中に入り込んできている現象。

## や行

### ◇用途地域

都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率および各種の高さについて定める。地域地区の一つ。

## ら行

### ◇来街者

観光客のこと。

### ◇流出口

当該地域から他の地域へ通勤・通学している人口。

### ◇流入人口

他の地域から当該地域へ通勤・通学している人口。



## 直方市立地適正化計画

- 発行 直方市 平成31年3月（令和6年3月改定）
- 編集 直方市産業建設部都市計画課  
〒822-8501  
直方市殿町7番1号  
TEL 0949-25-2201  
FAX 0949-25-2555  
URL <https://www.city.nogata.fukuoka.jp/>  
E-mail [n-kenchiku@city.nogata.lg.jp](mailto:n-kenchiku@city.nogata.lg.jp)  
※立地適正化計画に関するお問い合わせは  
上記までお願いいたします。





「お」のつく

のおかた



あなたの「お!」、見つけに来ませんか?