

第1章 都市計画マスタープランの概要

第1章 都市計画マスタープランの概要

1-1 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づき定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」です。この「基本的な方針」をより簡単に表すと、都市として発展していくための課題に対応し、みやま市のあるべき姿とその実現に向けたまちづくりの方針を示す計画となります。

また、将来の具体的な土地利用に関する規制や、個別の事業を立案する上での指針となる計画であることから、今後、本市が行う都市計画の決定や事業の実施は、みやま市都市計画マスタープランに基づき進められます。

市町村の都市計画に関する基本的な方針	住民に最も近い立場にある市町村が、住民の意見を反映しながら、その創意工夫のもとに、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるものです。
都市計画の目標や、新しい時代に対応した市民生活を実現していくための方針	現況分析に基づいた課題を抽出し、今後のまちの目指すべき将来像を構築し、都市計画の目標や新しい時代に対応した市民生活を実現していくためのまちづくりの方針を示します。
市民の意向を反映した計画	都市計画マスタープランの策定にあたっては、市民の意向を反映することが求められるため、市民意向を把握するための方策が必要となります。
上位計画との整合	都市計画マスタープランは、福岡県が定める都市計画区域マスタープランや、議会の議決を経て定められた市の総合計画に即したものとする必要があります。

1-2 改定の目的及び視点

みやま市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）は、策定から概ね10年が経過し、その間、道路等の都市基盤の整備、自然災害の頻発・激甚化、人口減少・少子高齢化の進行など、本市を取り巻く状況は大きく変化しており、新たなまちづくりの課題が発生しています。

そこで、こうした課題に対応し、持続可能で活力あるまちづくりを進めるため、「みやま市都市計画マスタープラン」の改定を行います。

また、改定にあたっての視点を、以下に示します。

【改定の視点】

視点①：人口減少等に対応したまちづくりの推進

視点②：安全で安心に暮らせるまちに向けた防災対策の充実

視点③：みやま柳川インターチェンジや国道443号バイパス等の道路網を活かした土地利用の推進

視点④：地域の個性を活かしたみやま市らしさの伸長

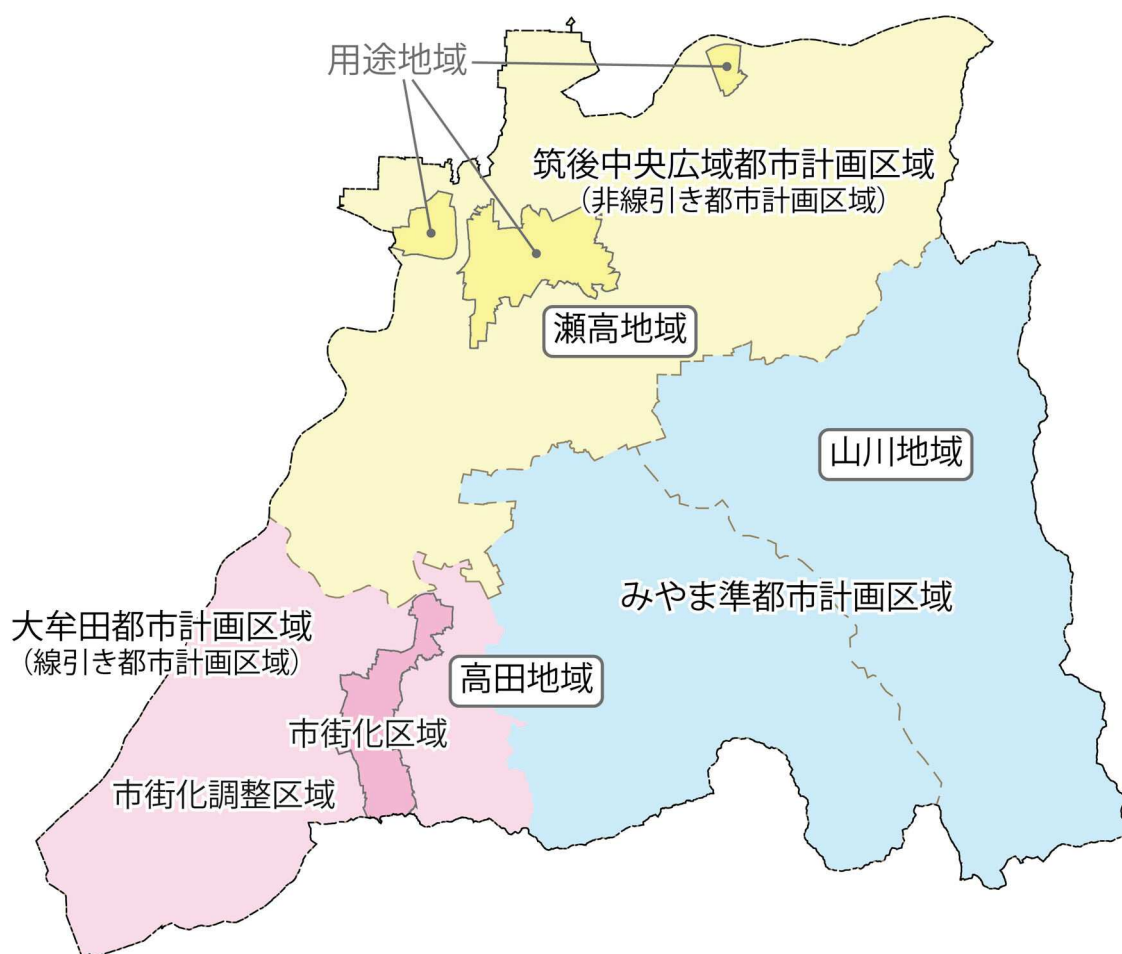
1－3 計画の対象区域と目標年次

本市には、筑後中央広域都市計画区域（非線引き都市計画区域）、大牟田都市計画区域（線引き都市計画区域）及びみやま準都市計画区域があります。

都市計画に関する基本的な方針を定める都市計画マスタープランは、原則として都市計画区域を対象区域としますが、一体的な都市づくりの観点から、市全域を対象区域に設定します。

また、本計画は、概ね 20 年後を見据えることとし、令和 26 年度（2044 年度）を目標年次として設定します。

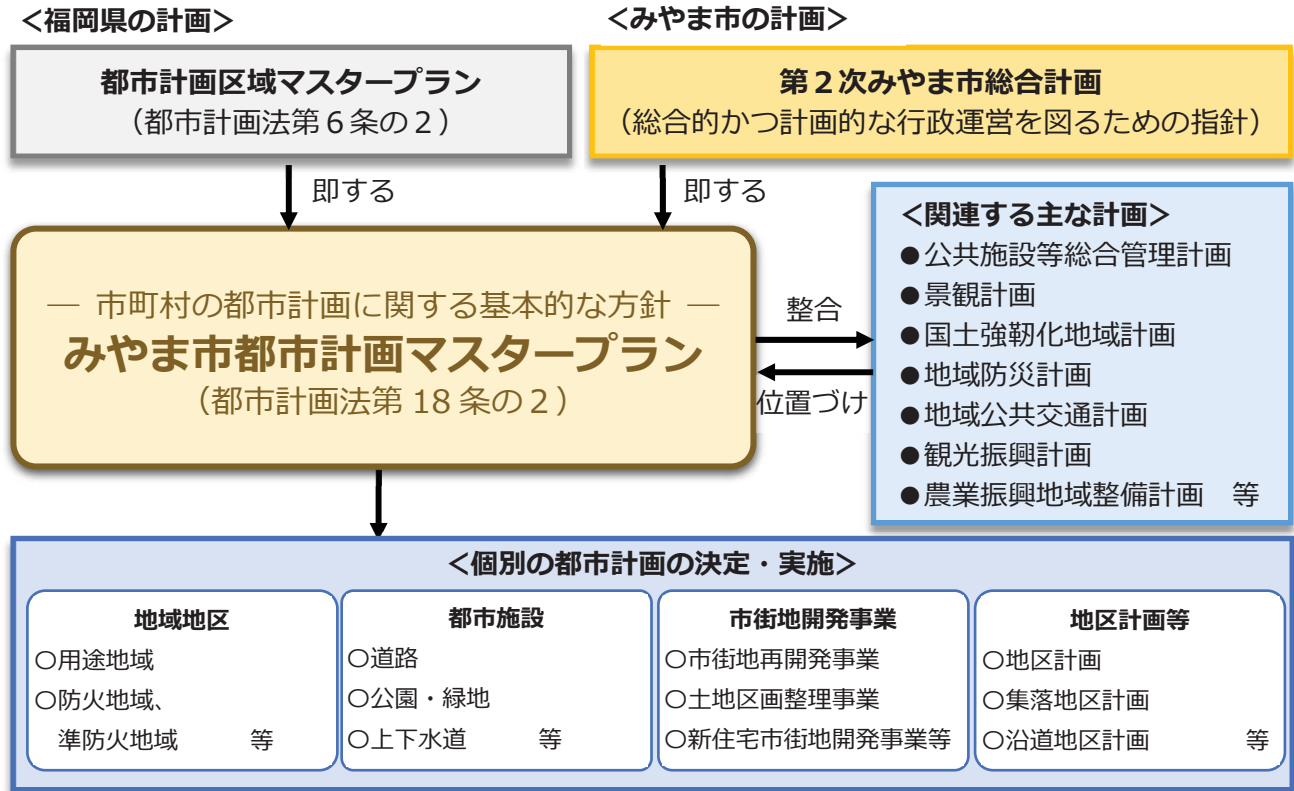
図：みやま市の都市計画区域



1-4 計画の位置づけ

本計画は、第2次みやま市総合計画、福岡県が定める都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）などの上位計画に即して定めます。

図：計画の位置づけ

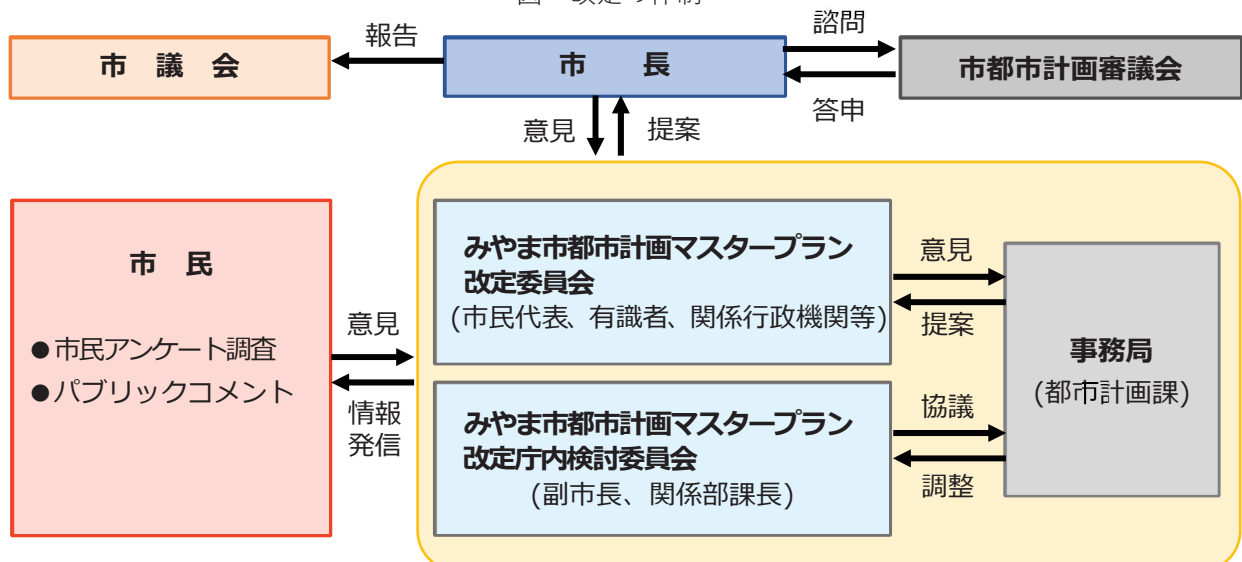


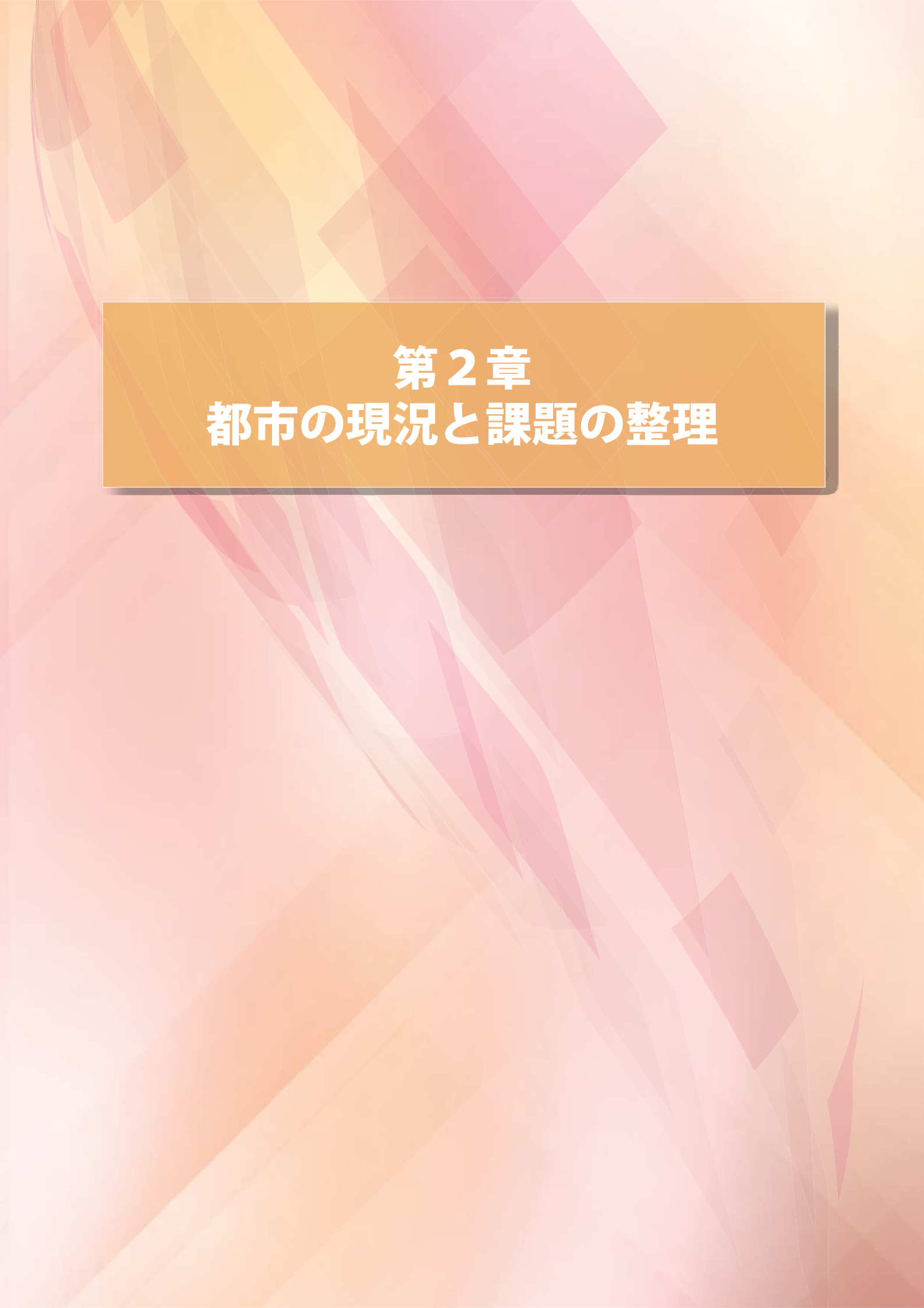
1-5 改定体制

改定にあたっては、市民代表、有識者、関係行政機関等で構成される「都市計画マスタープラン改定委員会」において計画案の作成を行い、「都市計画審議会」に諮った上で、改定を行います。また、庁内の意見を調整するため「庁内検討委員会」を設置します。

加えて、市民の意見を反映させるために必要な措置を講じ、関係機関と調整・連携を図りながら定めます。

図：改定の体制





第2章 都市の現況と課題の整理

第2章 都市の現況と課題の整理

2-1 都市の現況把握

(1) 都市の概況

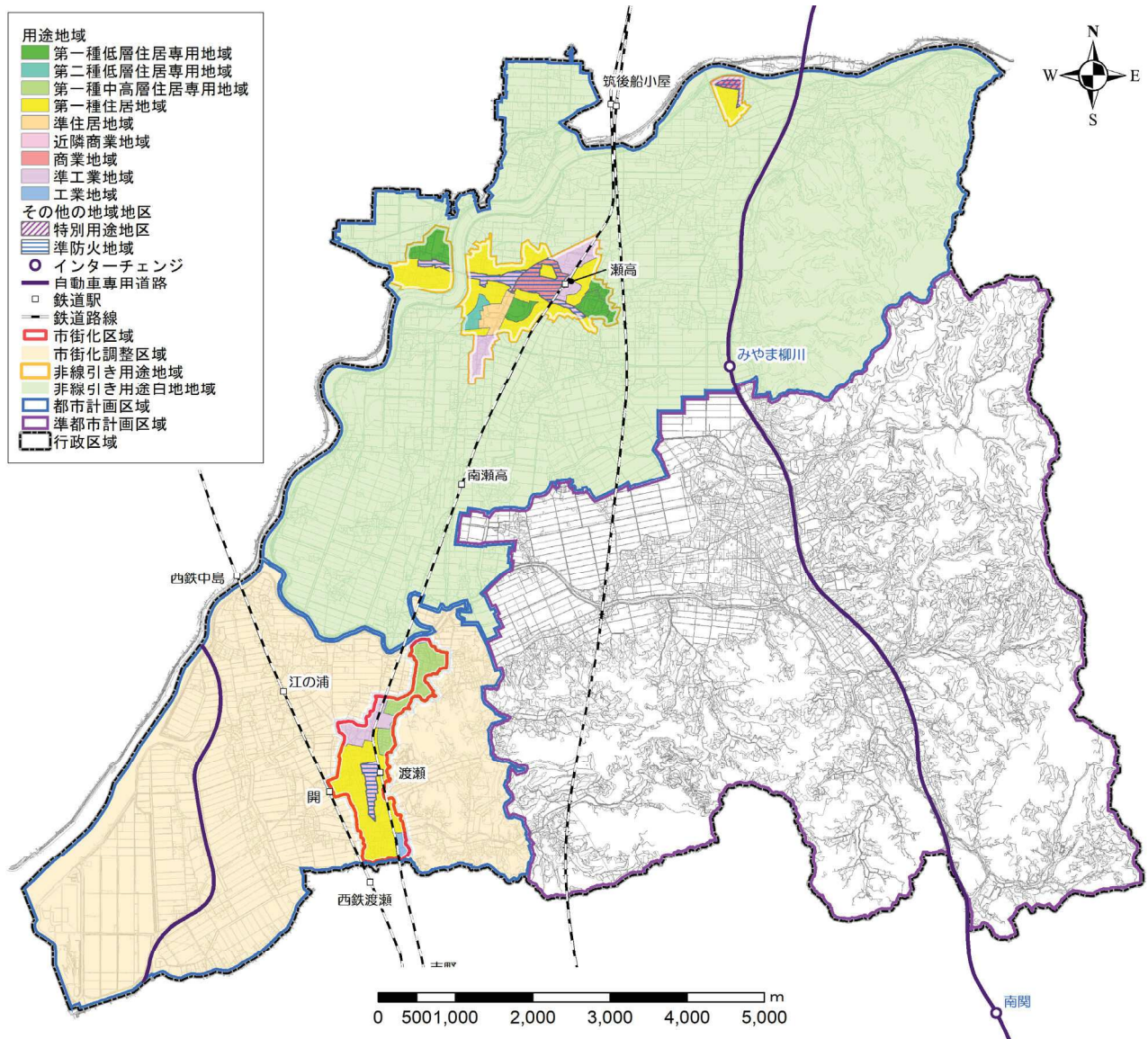
みやま市は、平成19年1月29日に瀬高町、高田町、山川町が合併して誕生しました。

本市は、福岡県の南部に位置し、北は筑後市、東は八女市、西は柳川市、南は大牟田市と熊本県南関町に隣接しています。

本市の東部には清水山やお牧山の山並み、西部には一級河川矢部川や有明海、平地部には優良な田園地帯が広がり、豊かな自然に恵まれています。また、市内にはJR鹿児島本線、九州新幹線、西鉄天神大牟田線、九州自動車道、有明海沿岸道路が整備され、広域交通環境に優れた状況にあります。

旧3町の中心地周辺に市街地が形成され、瀬高地域全域が筑後中央広域都市計画区域の一部、高田地域の西部が大牟田都市計画区域の一部、その他はみやま準都市計画区域に指定され、大牟田都市計画区域は線引き都市計画区域、筑後中央広域都市計画区域は非線引き都市計画区域となっています。

図：みやま市の都市計画指定状況



(2) 人口・世帯数

①人口の推移及び将来人口の見通し

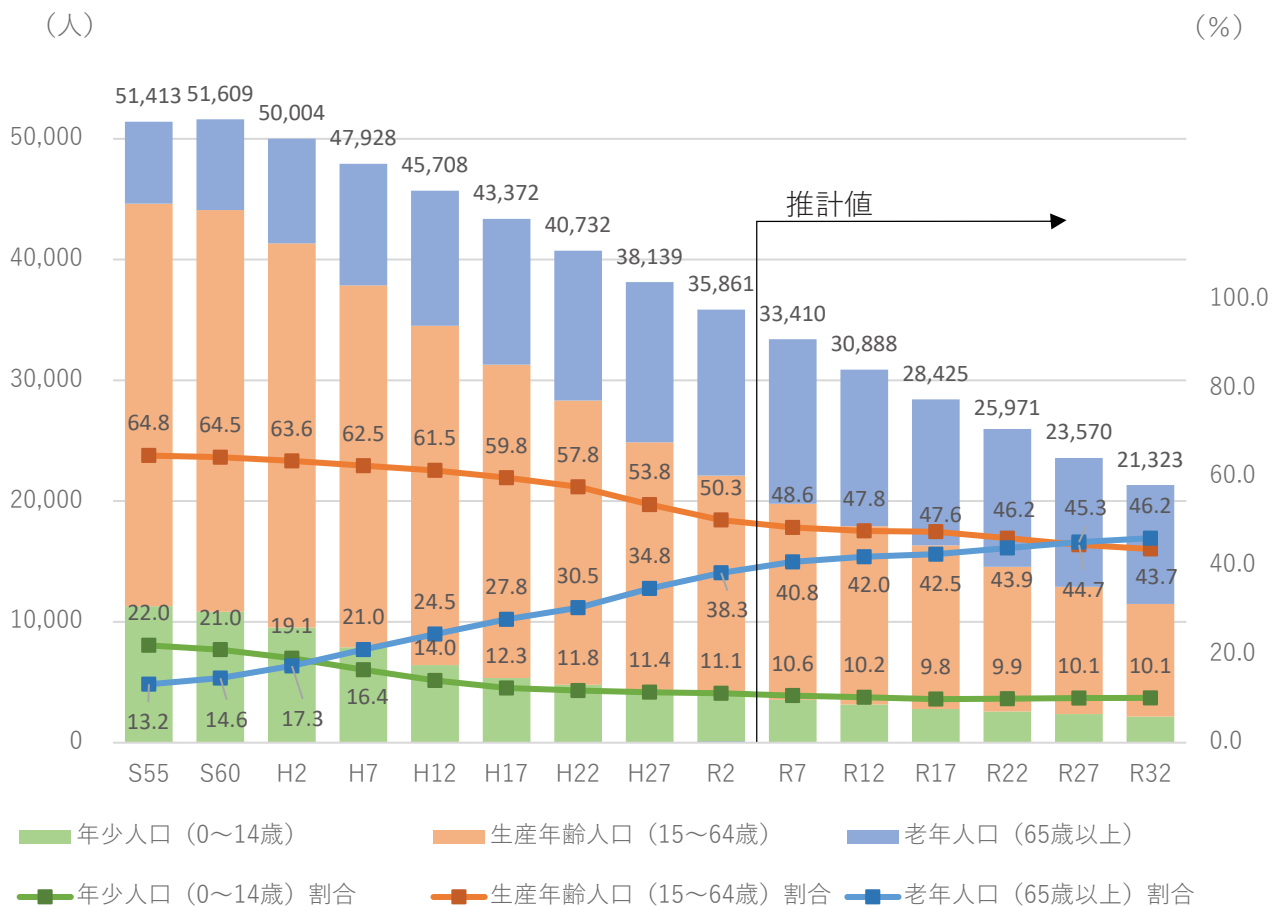
本市の昭和 55 年から令和 2 年までの総人口の推移を見ると、昭和 60 年をピークに減少傾向にあり、令和 2 年で 35,861 人とピーク時の 7 割近くの人口まで減少しています。

また、同期間の年齢 3 区分別の人口及び割合を見ると、年少人口及び生産年齢人口が減少傾向にあるのに対し、老年人口は増加しています。平成 7 年以降は、老年人口が年少人口を上回り、令和 2 年には、年少人口 11.1%、生産年齢人口 50.3%、老年人口 38.3%と少子高齢化が進んでいます。

国立社会保障・人口問題研究所が令和 5 年に公表した将来人口推計によると、本市の人口は減少し続け、本計画の目標年次に近い令和 27 年には令和 2 年の 6 割強の人口になると推計されています。

令和 27 年の 3 区分別人口割合は、年少人口 10.1%、生産年齢人口 44.7%、老年人口 45.3%となり、老年人口が生産年齢人口を上回り、少子高齢化がさらに進行する予測となっています。

図：総人口・年齢 3 区分別人口の割合の推移及び将来人口推計



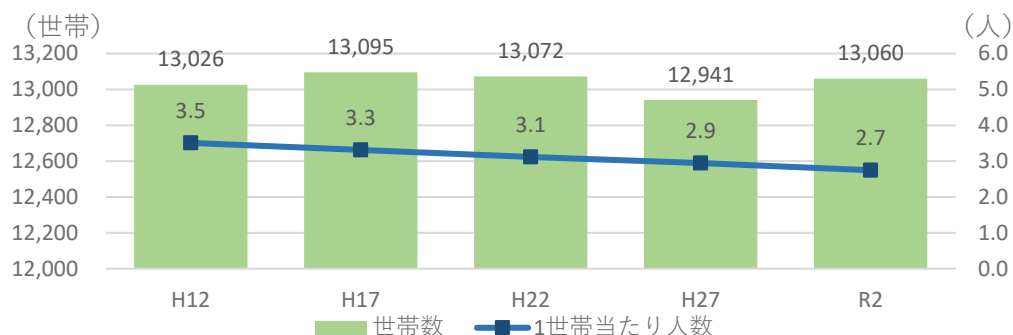
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計（令和 5 年推計：令和 2 年の国勢調査結果を基に推計されたもの）

②世帯数の推移

平成 12 年から令和 2 年の世帯数の推移を見ると、平成 17 年以降減少傾向となっていた世帯数が、令和 2 年に増加に転じ、13,060 世帯となっています。

また、1 世帯当たり人数は、減少傾向が続き、令和 2 年には 2.7 人となっています。

図：世帯数と 1 世帯当たり人数の推移

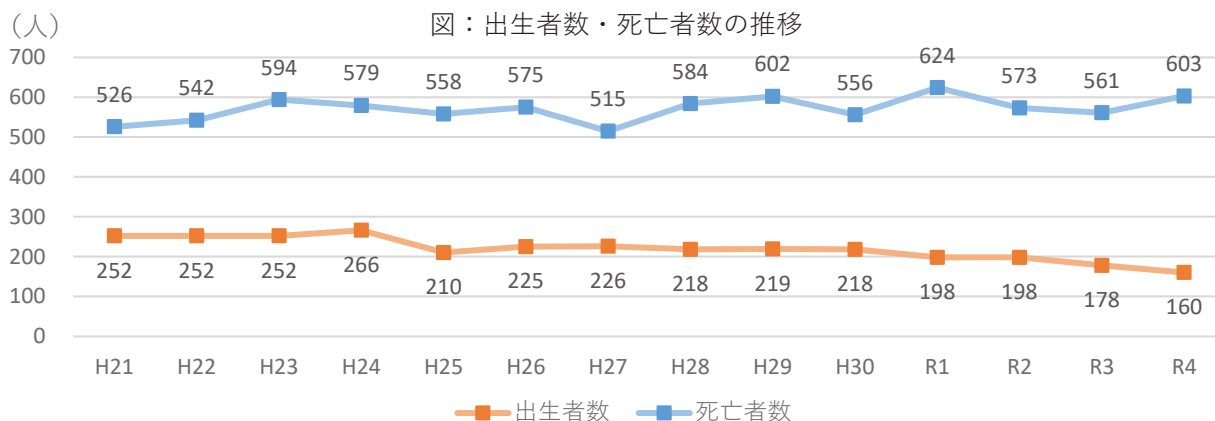


資料：国勢調査

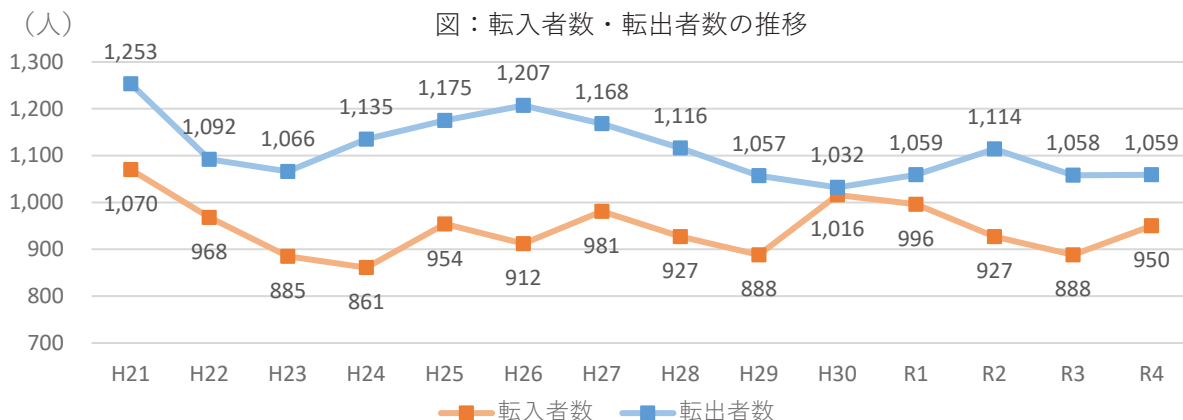
③人口動態

令和 2 年以降の出生者数・死亡者数の推移を見ると、死亡者数が出生者数を 400 人前後上回る自然減となっており、出生者数は年々減少傾向、死亡者数はやや増加傾向にあります。

同じく転入者数・転出者数の推移を見ると、転入者より転出者が 100 人前後上回る社会減となっているものの、令和 4 年には、転入者が前年より増加し、社会減の幅が小さくなっています。



資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

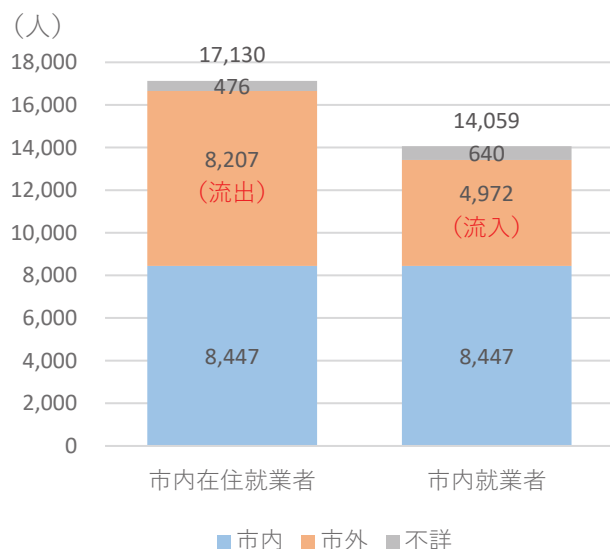


資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

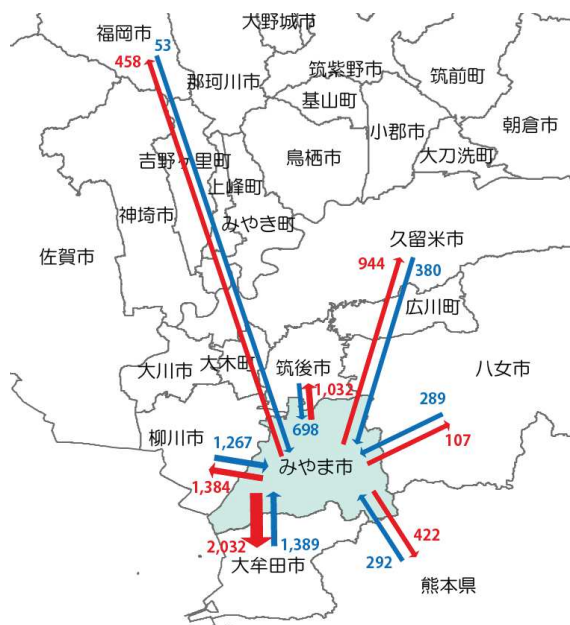
④流入・流出口口

令和 2 年の通勤による流出・流入状況を見ると、市外への流出が 8,207 人に対し、4,972 人が流入しており、3,235 人の流出超過となっています。また、市外への流出先は大牟田市が最も多く 2,032 人、次いで柳川市 1,384 人、筑後市 1,032 人の順となっており、市外からの流入は、大牟田市 1,389 人、柳川市 1,267 人、筑後市 698 人の順となっており、隣接する市との関係が強い状況にあります。

図：通勤による流出・流入状況（令和 2 年）



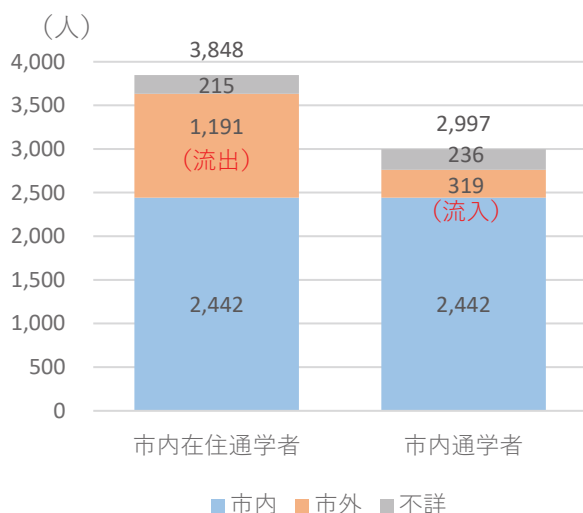
図：通勤による流出・流入状況（令和 2 年上位 7 位）



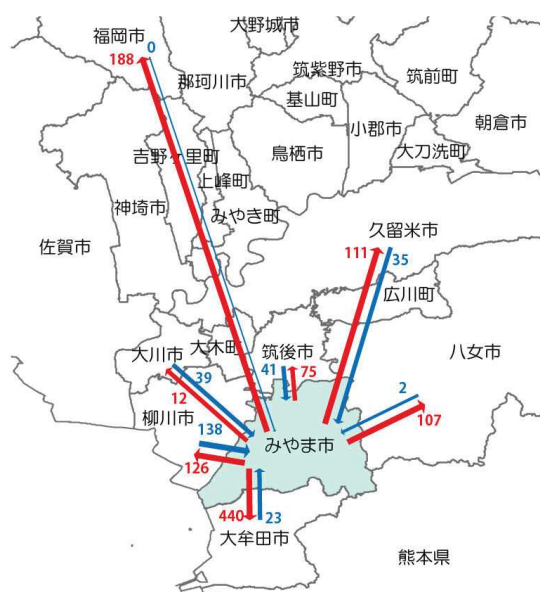
資料：国勢調査

令和 2 年の通学による流出・流入状況を見ると、市外への流出が 1,191 人に対し、319 人が流入しており、872 人の流出超過となっています。また、市外への流出先は大牟田市が 440 人と最も多く、次いで福岡市 188 人、柳川市 126 人の順となっており、市外からの流入は、柳川市 138 人、筑後市 41 人、大川市 39 人の順となっており、近隣市だけでなく、学校数の多い福岡市への流出も目立ちます。

図：通学による流出・流入状況（令和 2 年）



図：通学による流出・流入状況（令和 2 年上位 7 位）



資料：国勢調査

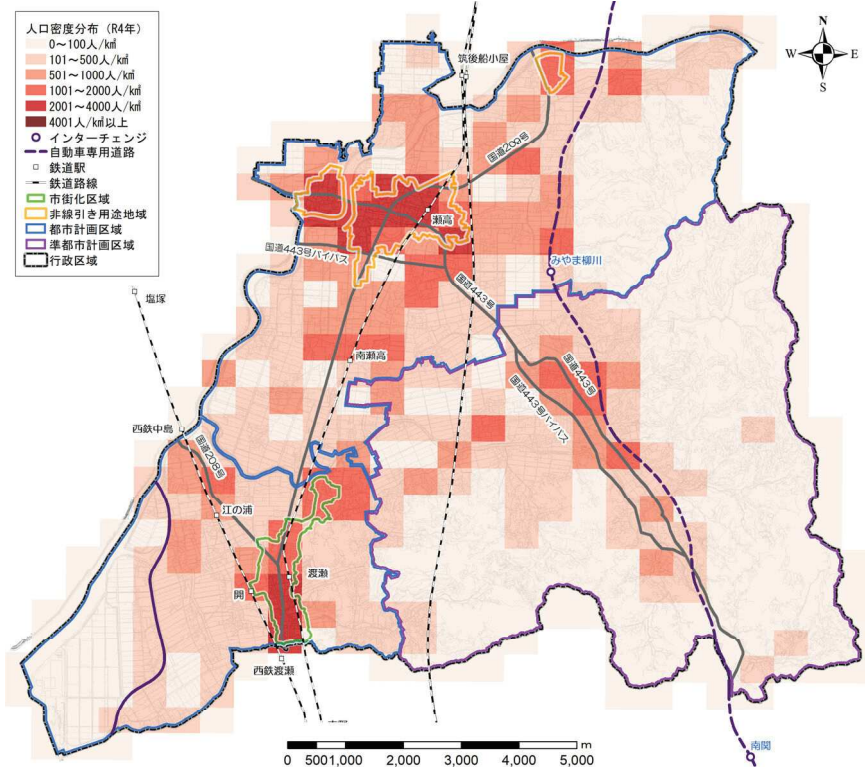
※通学者数には、15 歳未満も含まれる

⑤人口密度の推移

令和4年の人口密度分布を見ると、市街化区域内及び用途地域指定区域内の人口密度が高くなっており、特に鉄道駅周辺に人口の集積が見られます。また、準都市計画区域内においては、国道443号沿道に人口の集積が見られます。

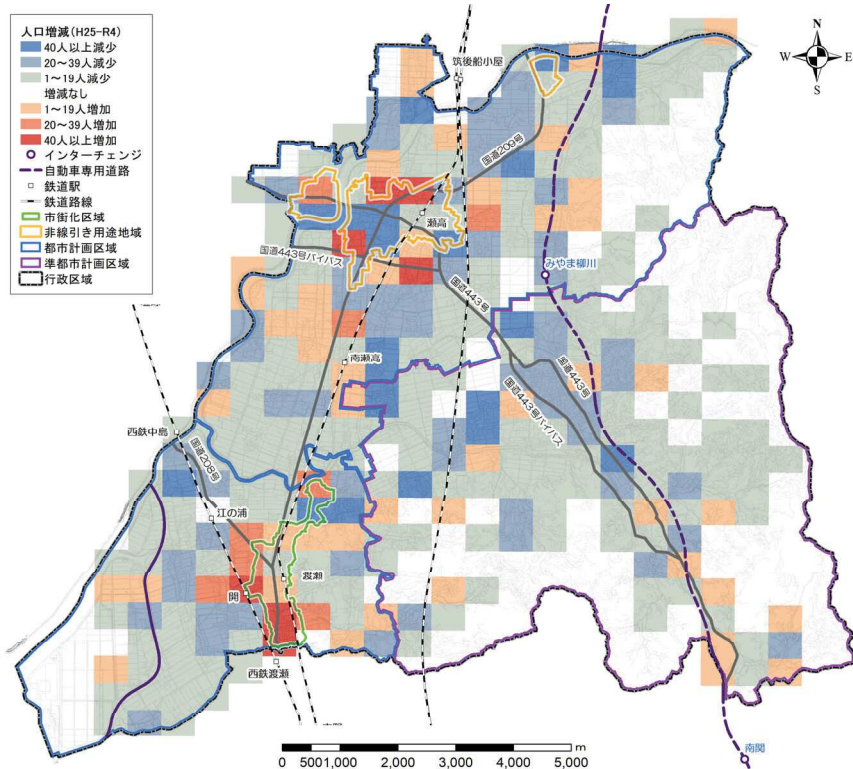
平成25年から令和4年までの人口密度の推移を見ると、用途地域縁辺部等の増加が見られます。

図：人口密度分布（500mメッシュ）（令和4年）



資料：令和4年度都市計画基礎調査

図：人口増減分布（500mメッシュ）（平成25年～令和4年）



資料：令和4年度都市計画基礎調査

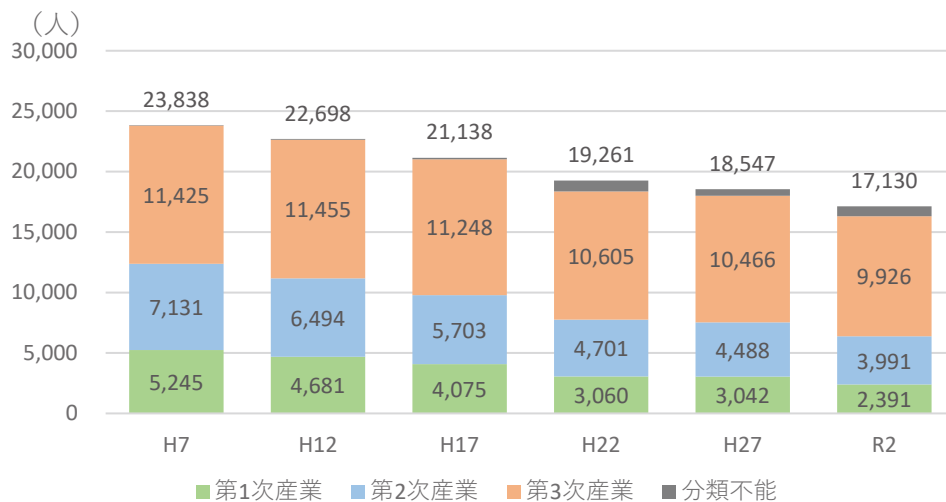
(3) 産業

①産業分類別人口

平成 7 年から令和 2 年までの就業者数の推移を見ると、年々減少傾向にあり、令和 2 年で 17,130 人と、25 年間で平成 7 年の 7 割程度まで減少しています。

産業 3 部門別に見ると、令和 2 年で第 1 次産業 2,391 人、第 2 次産業 3,991 人、第 3 次産業 9,926 人となっています。平成 7 年以降部門に関わらず就業者数は減少していますが、産業 3 部門別の就業者割合を見ると第 1 次産業及び第 2 次産業の就業者数が減少し、第 3 次産業の割合が増加しています。

図：産業 3 部門別就業者数（15 歳以上）の推移

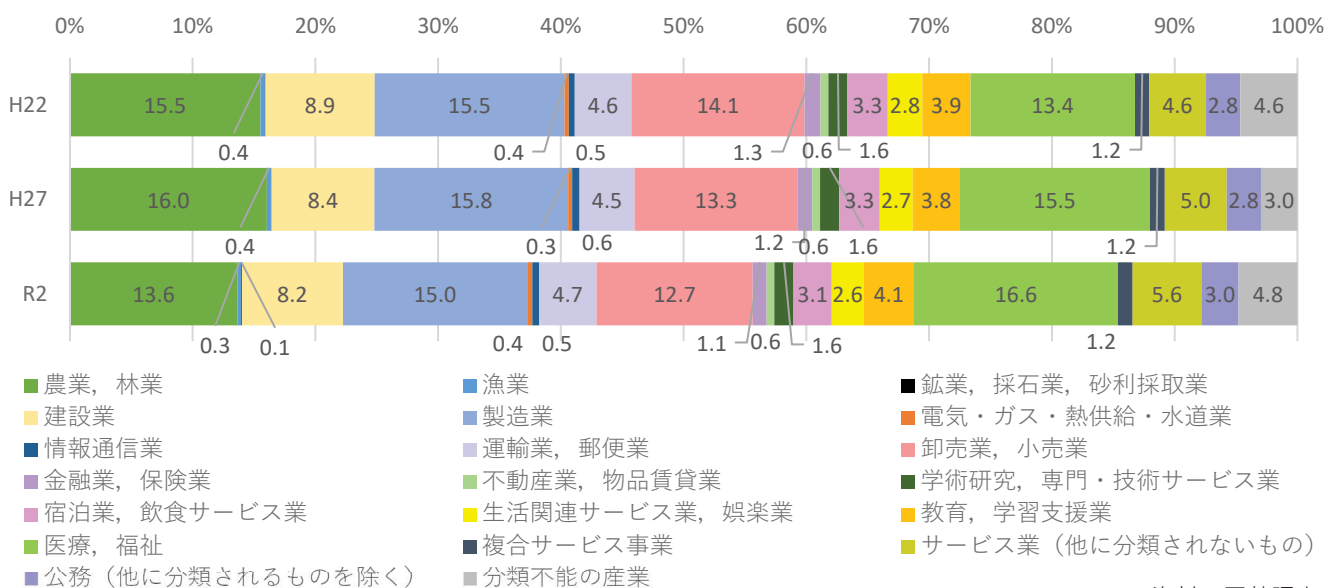


資料：国勢調査

本市の産業大分類別就業者数の割合は、令和 2 年時点で、医療・福祉が 16.6%と最も多く、次いで製造業 15.0%、農林業 13.6%、卸売業・小売業 12.7%の順となっています。

平成 22 年から令和 2 年の推移を見ると、医療・福祉の割合の増加、農林業、卸売業・小売業の減少が目立ちます。

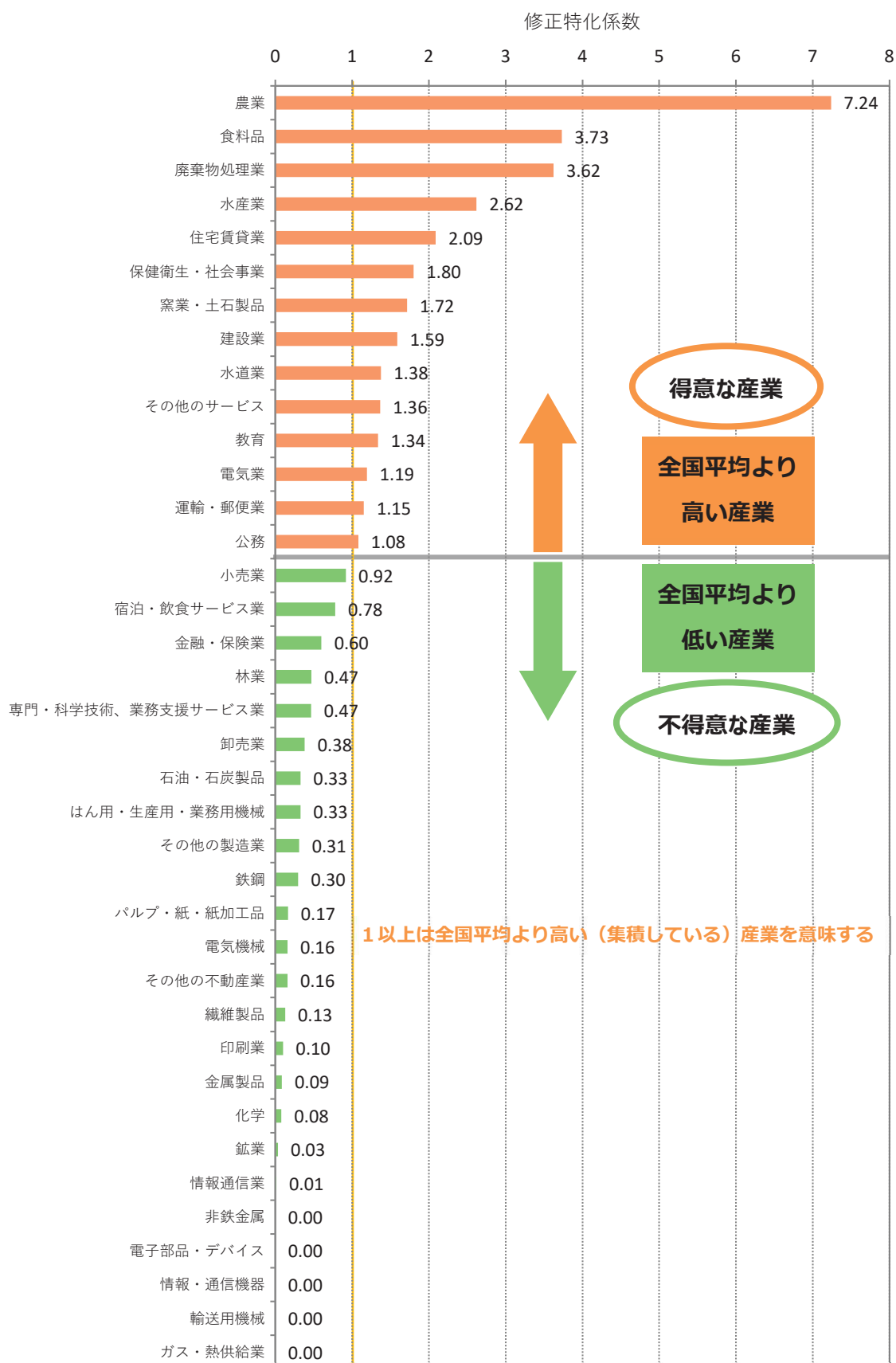
図：産業大分類別就業者数（15 歳以上）割合の推移



資料：国勢調査

②産業別修正特化係数

一般的に修正特化係数が1以上の産業は、地域における基盤産業と言えます。本市においては、農業や食料品、廃棄物処理業等の修正特化係数が高い状況にあります。その中でも、農業の修正特化係数は非常に大きく、本市を支える産業となっています。



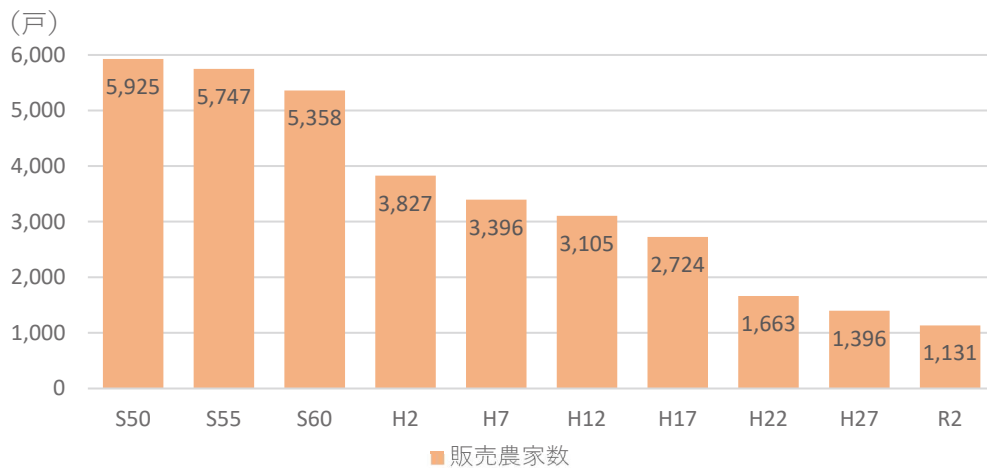
資料：国民経済計算、県民経済計算、経済センサス、産業連関表等より作成

③農業の状況

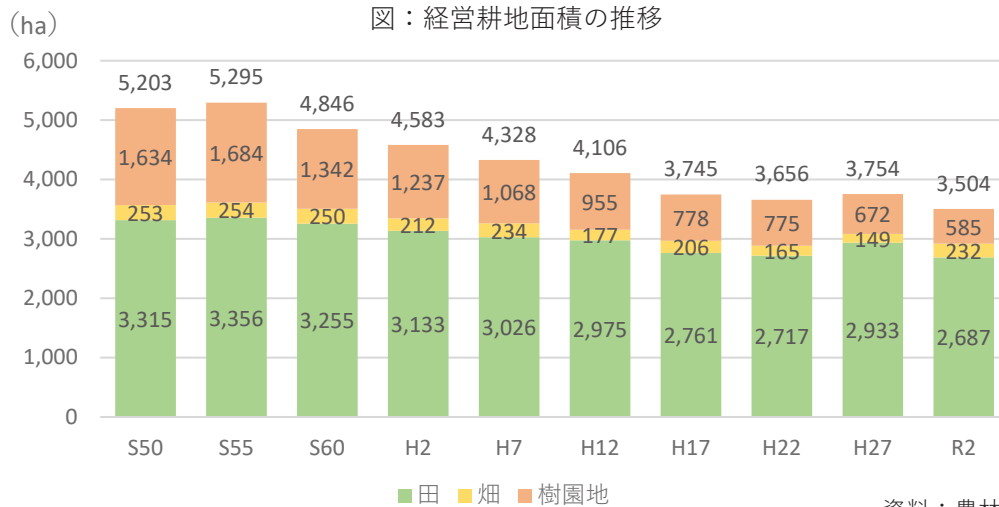
昭和 50 年から令和 2 年の販売農家数の推移を見ると、農家数は年々減少しており、令和 2 年時点で 1,131 戸と、昭和 50 年の 2 割程度まで減少しています。

また、昭和 50 年から令和 2 年の経営耕地面積の推移を見ると、昭和 55 年をピークに減少傾向にあり、令和 2 年時点で 3,504ha と、昭和 50 年の 7 割程度まで面積が減少しています。

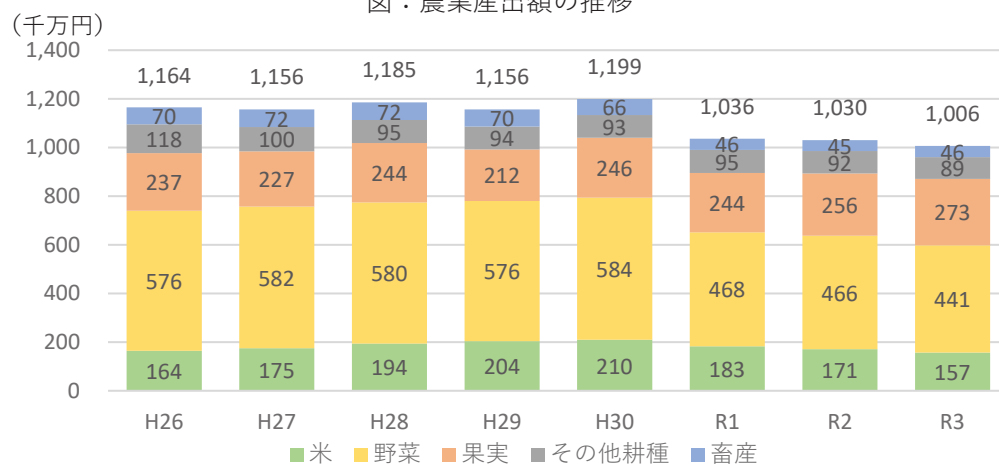
図：販売農家数の推移



図：経営耕地面積の推移



図：農業産出額の推移

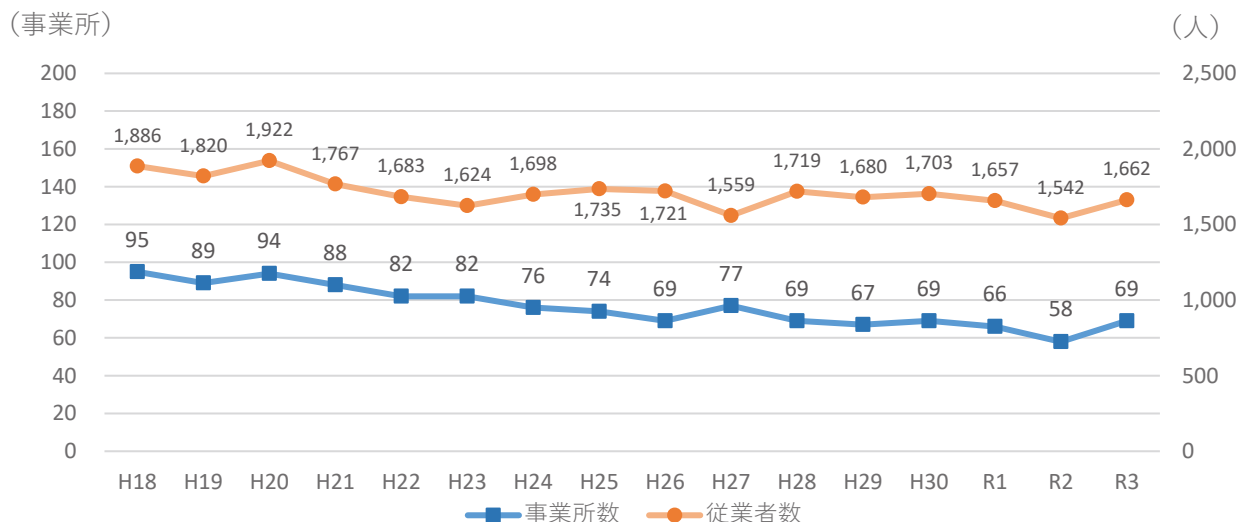


④工業の状況

平成 18 年から令和 3 年までの工業関連の事業所数及び従業者数の推移を見ると、どちらもやや減少傾向にありましたが、令和 3 年には増加し、令和 3 年時点で事業所数 69 事業所、従業者数 1,662 人となっています。

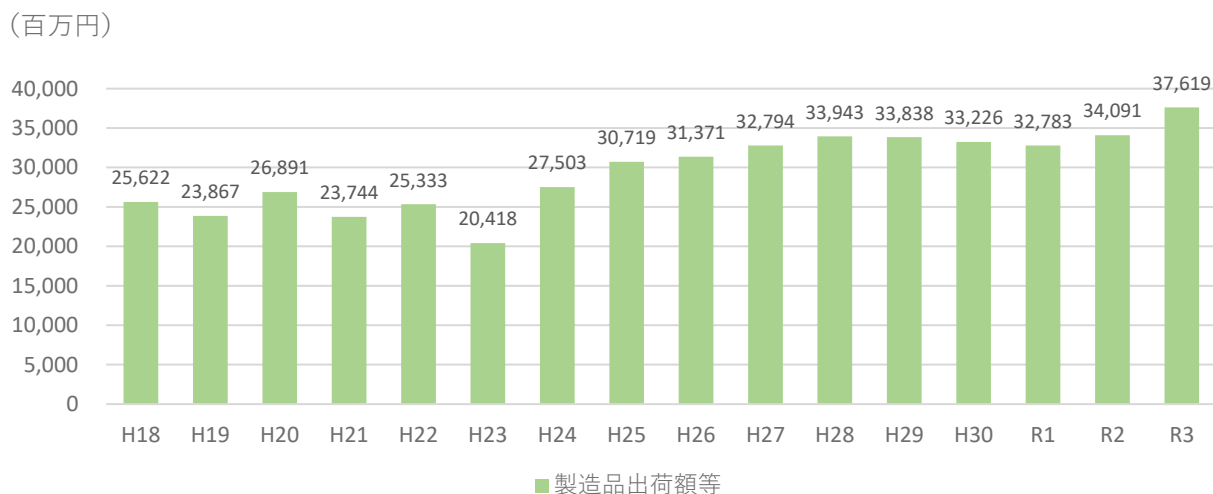
また、製造品出荷額等の推移を見ると、平成 28 年以降減少傾向に転じていましたが、令和 2 年以降では増加しています。

図：工業関連事業所数及び従業者数の推移



資料：経済センサス（平成 23 年、平成 27 年、令和 2 年）、経済構造実態調査（令和 3 年）、工業統計調査（その他）

図：製造品出荷額等の推移



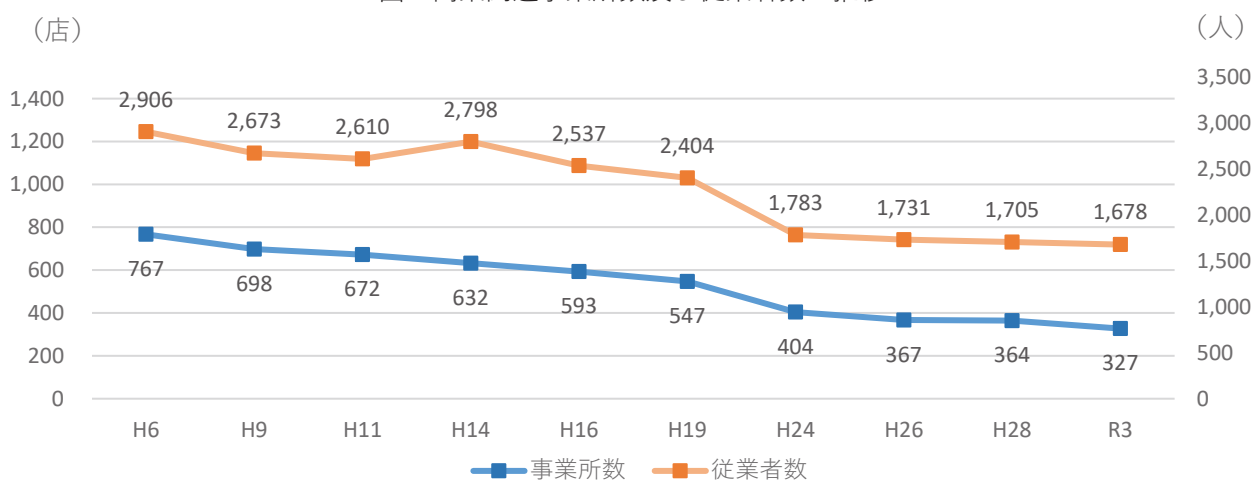
資料：経済センサス（平成 23 年、平成 27 年、令和 2 年）、経済構造実態調査（令和 3 年）、工業統計調査（その他）

⑤商業の状況

平成 6 年から令和 3 年までの商業関連の事業所数及び従業者数の推移を見ると、どちらも減少傾向にあり、令和 3 年時点で事業所数 327 事業所、従業者数 1,678 人となっています。

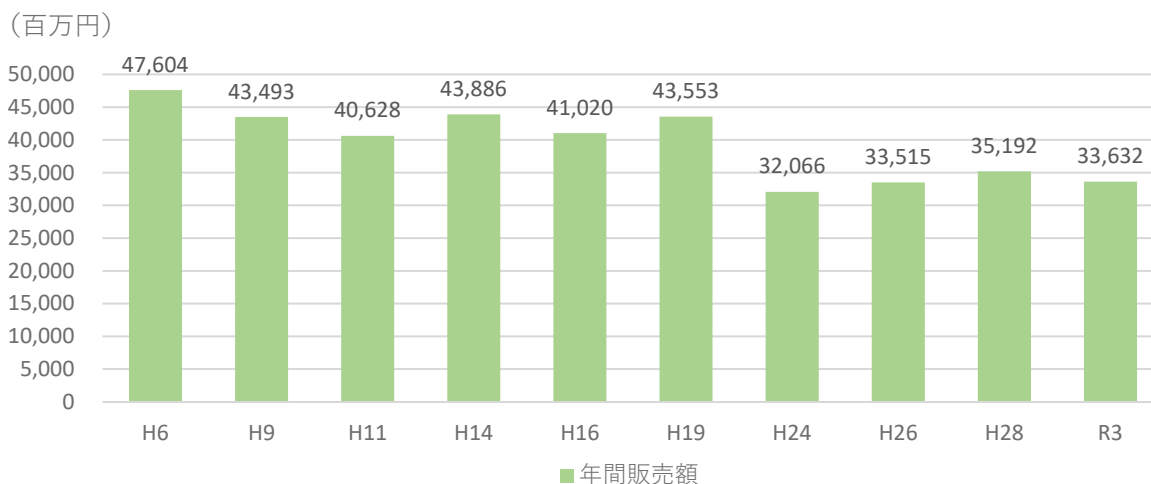
また、同期間の商業関連の年間販売額の推移を見ると、平成 20 年のリーマンショック等の影響もあり、平成 19 年から平成 24 年の 5 年間で約 7 割まで年間販売額が落ち込みましたが、その後横ばいの状況が続き、令和 3 年時点で 33,632 百万円となっています。

図：商業関連事業所数及び従業者数の推移



資料：経済センサス（平成 24 年、平成 28 年、令和 3 年）、商業統計調査（その他）

図：商業関連年間販売額の推移



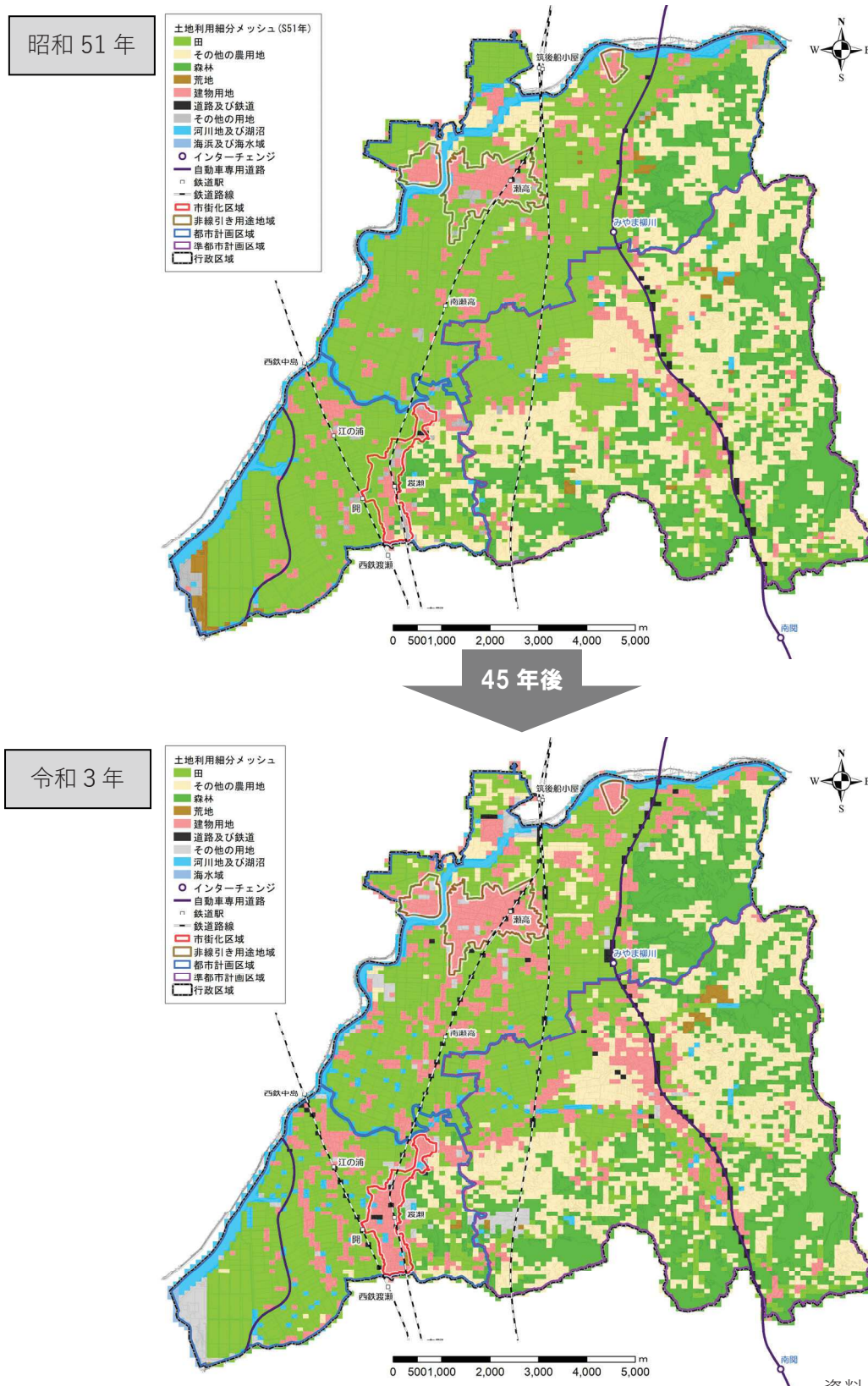
資料：経済センサス（平成 24 年、平成 28 年、令和 3 年）、商業統計調査（その他）

(4) 土地利用

①土地利用の推移

昭和 51 年から令和 3 年の土地利用の推移を見ると、市街化区域、非線引き用途地域内及び九州自動車道周辺において、農地から建物用地への土地利用転換が進んでいます。一方、JR 鹿児島本線東側のその他の農用地及び森林はあまり変わらない状況にあります。

図：土地利用の推移（100mメッシュ）



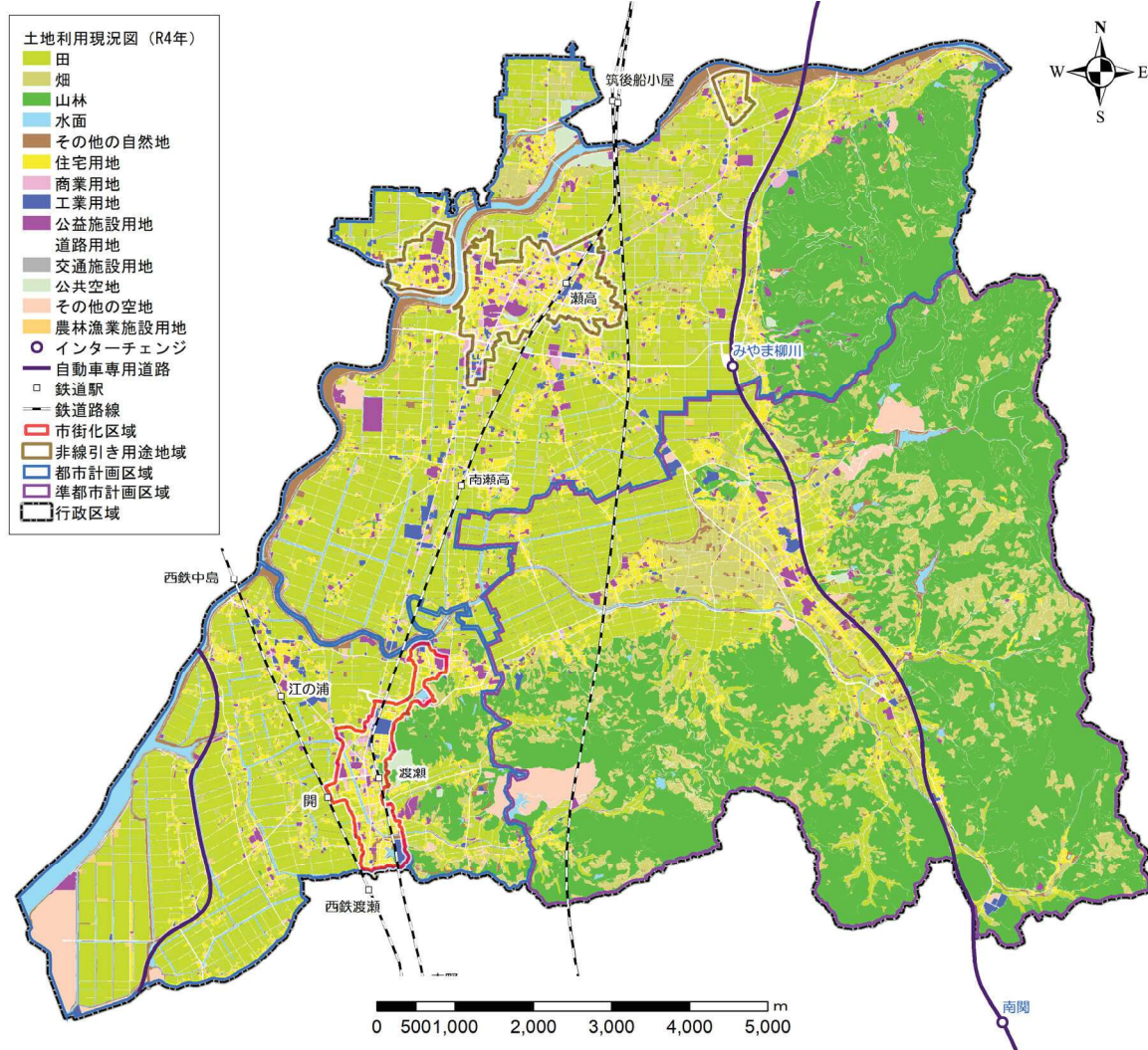
資料：国土数値情報

②土地利用現況

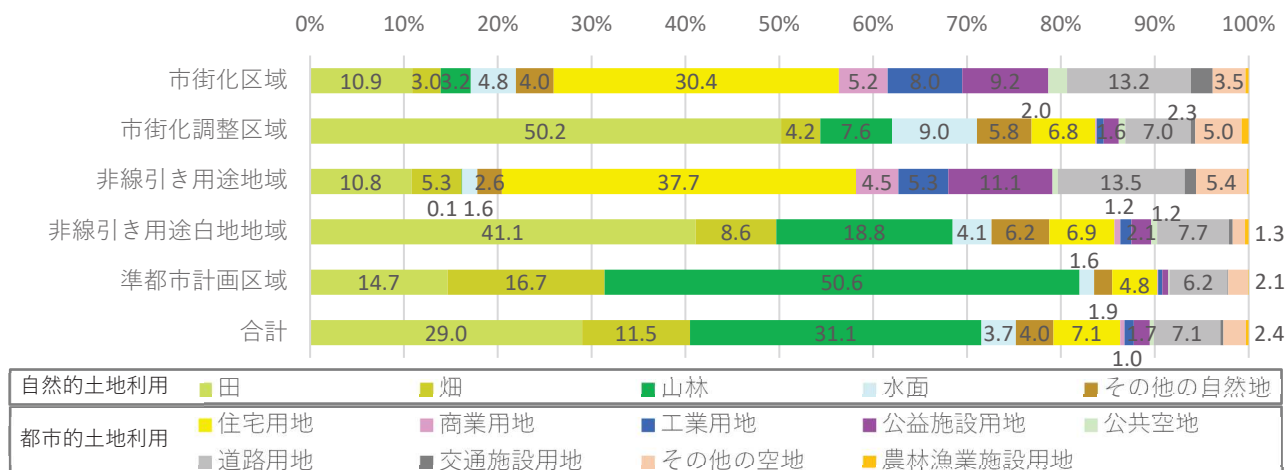
本市の都市計画基礎調査に基づく土地利用は、山林が 31.1%と最も多くを占め、次いで田が 29.0%、畑 11.5%、住宅用地及び道路用地が 7.1%の順となっています。

区域区分別に見ると、市街化区域及び非線引き用途地域の都市的土地利用の割合が 7～8 割となっているのに対し、市街化調整区域及び非線引き用途白地地域は約 2 割、準都市計画区域は約 1.5 割となっています。

図：土地利用現況



図：土地利用現況面積比率



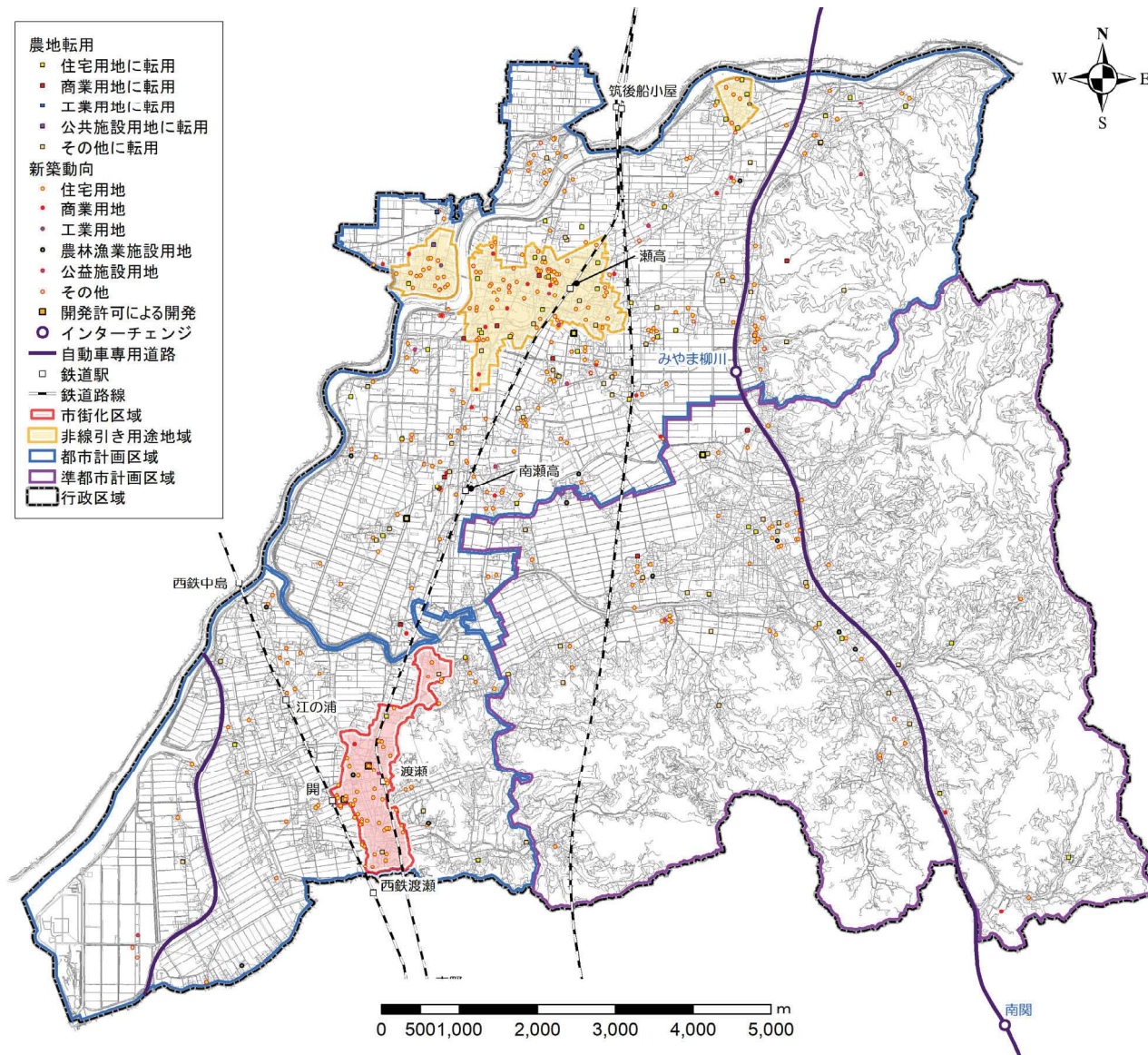
資料：令和4年度都市計画基礎調査、みやま市資料（準都市計画区域）

③開発動向

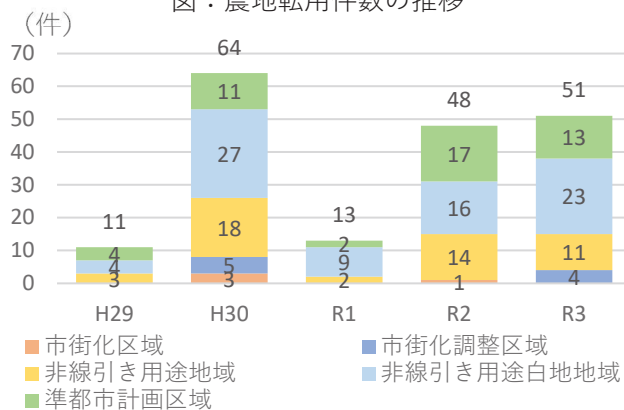
平成29年～令和3年の農地転用状況を見ると、各年で差はありつつも、非線引き用途白地地域内の転用件数が増えています。

新築件数については、毎年100～150件程度となっています。用途別に見ると、住宅用地への新築が約8割を占め、次に商業用地が多くなっています。

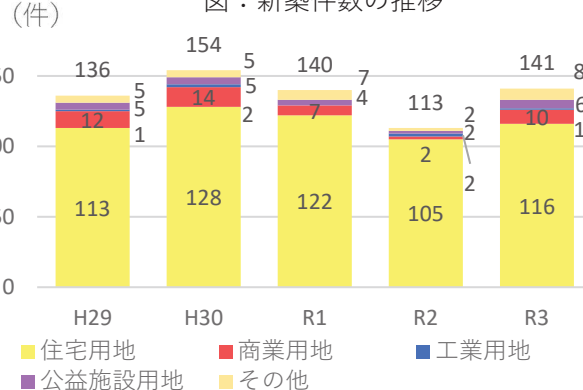
図：農地転用・新築・開発許可状況（平成29年～令和3年）



図：農地転用件数の推移



図：新築件数の推移



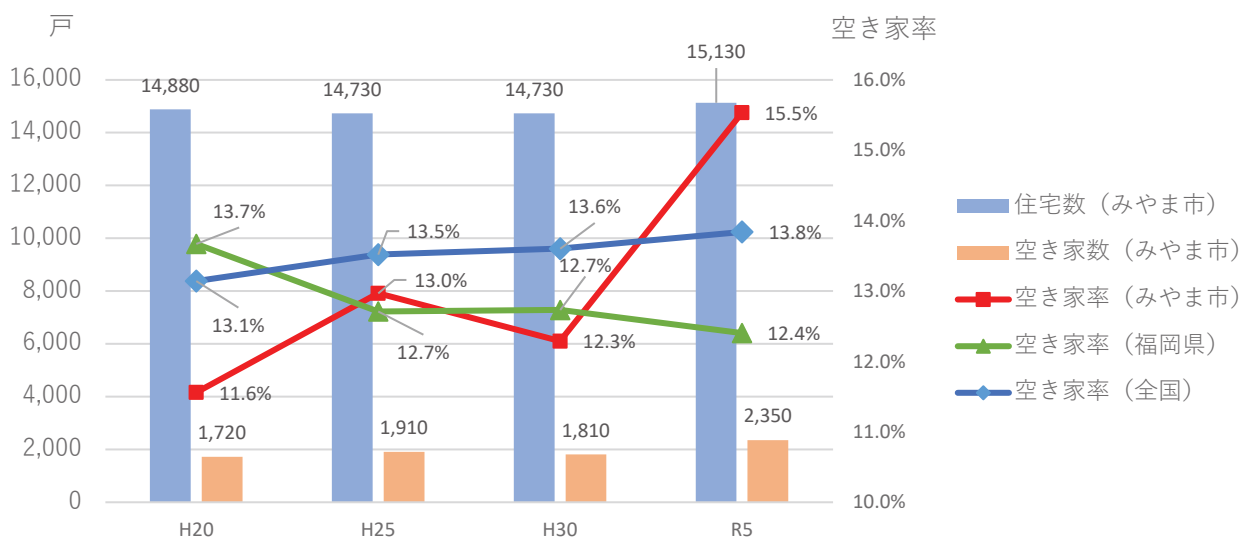
資料：令和4年度都市計画基礎調査

④空き家の状況

空き家は、建物の集積する市街化区域や用途地域内に多く見られるものの、市内全域に点在しています。

住宅数、空き家数および空き家率の推移を見ると、本市の住宅数は平成 30 年までやや減少していましたが、令和 5 年の住宅数および空き家率は、増加しており、全国、福岡県の空き家率よりも高くなっています。

図：住宅数、空き家数及び空き家率の推移（全市）



資料：住宅・土地統計調査

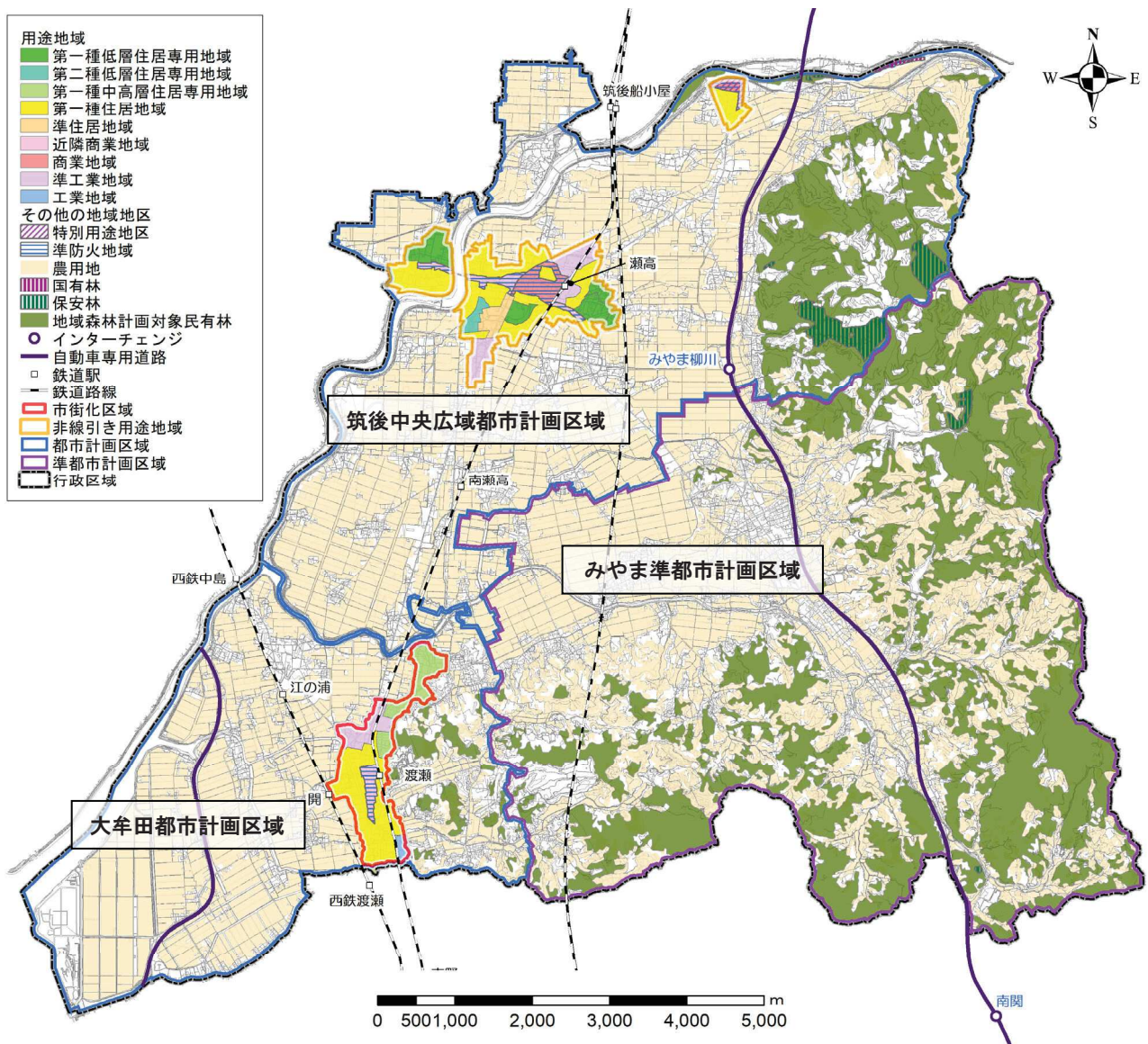
(5) 法規制

法規制の状況を見ると、瀬高地域全域が筑後中央広域都市計画区域の一部、高田地域の西部が大牟田都市計画区域の一部、その他は準都市計画区域に指定されています。大牟田都市計画区域は線引き都市計画区域、筑後中央広域都市計画区域は非線引き都市計画区域となっています。

都市計画区域内には、それぞれ用途地域が指定され、商業地域及び近隣商業地域には準防火地域、北部の商業地域には特別用途地区（新船小屋観光地区）が指定されています。

市東部及び南部の丘陵・山間部には、地域森林計画対象民有林等の指定があるほか、各用途地域の周辺の大部分は農用地区域となっています。

図：法規制の状況



資料：みやま市資料、国土数値情報

(6) 公共交通

①公共交通の概況

市内の鉄道は、JR 鹿児島本線と西鉄天神大牟田線、九州新幹線の 3 路線が南北方向に通っており、JR 鉄道が 3 駅、西鉄電車が 2 駅、隣接する筑後市に九州新幹線の筑後船小屋駅が立地しています。

市内のバスは、路線バスが JR 瀬高駅から柳川間を接続する 1 路線のみとなっていますが、市内全域にコミュニティバスが運行され、山間部を除く市全域の公共交通網を形成しています。その他、福岡方面・熊本方面への高速バスが運行されています。

図：公共交通ネットワークの状況

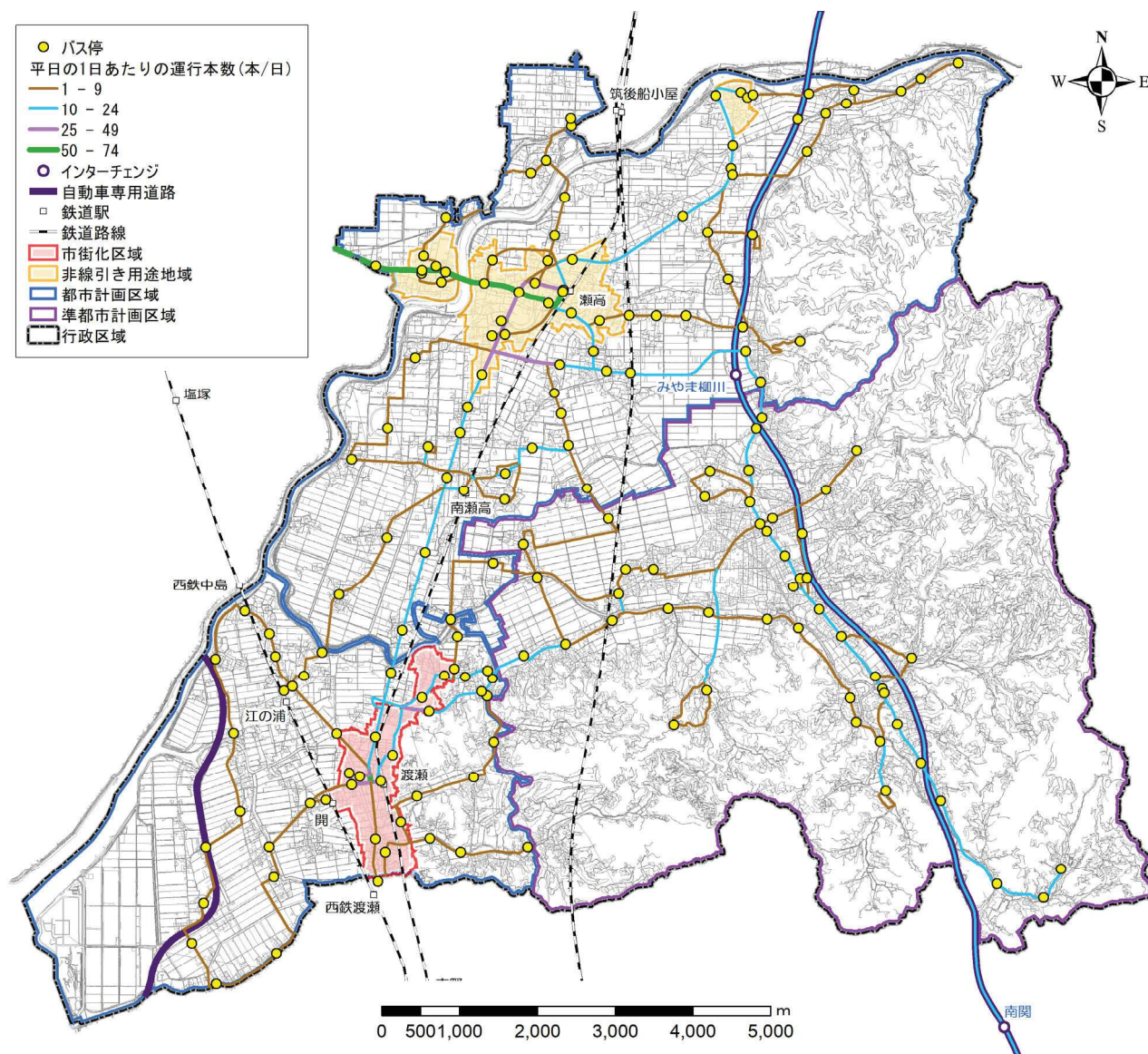


※図中の BS は高速バスのバス停

資料：みやま市地域公共交通計画（令和 5 年 6 月）

バス路線の運行状況を見ると、平日の1日あたりの運行本数は、路線バスが50本となっている一方、コミュニティバスは市中心部を除くと、多くの路線において1～9本の運行となっています。

図：バス停位置及びバス路線の運行状況



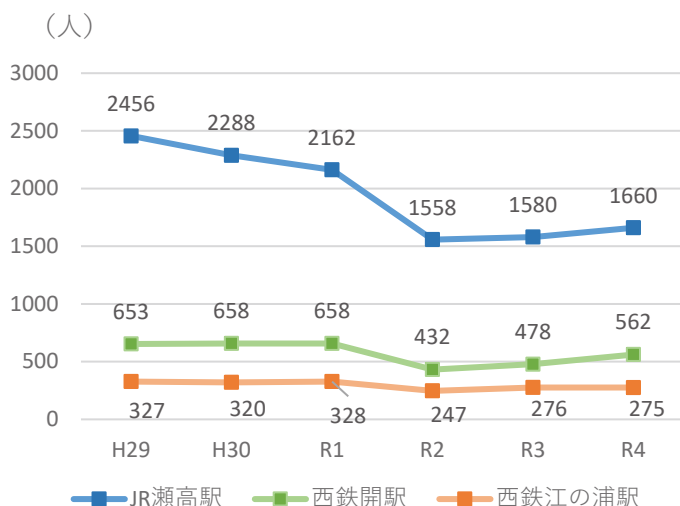
資料：令和4年度都市計画基礎調査

②公共交通の利用状況

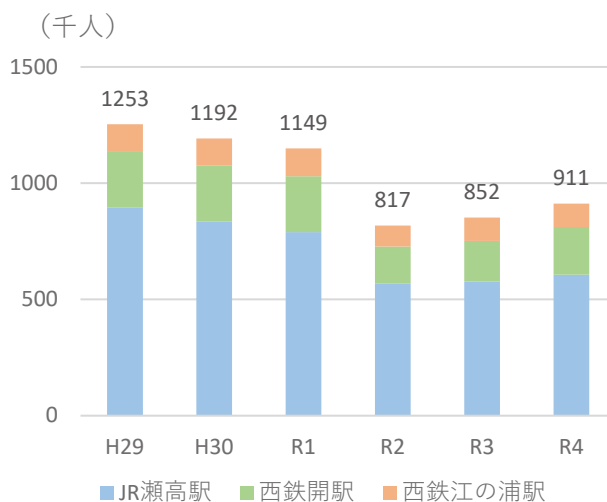
平成 29 年から令和 4 年までの鉄道駅別の利用者数の推移を見ると、全ての駅において令和 2 年に大きく減少し、令和 3 年以降で増加している状況にあります。

平成 30 年から令和 4 年の路線バス及びコミュニティバスの利用者数の推移を見ると、令和元年までは路線バスは横ばい、コミュニティバスは増加傾向にあり、令和 2 年以降の減少は鉄道と同様、今後回復するものと考えられます。

図：鉄道駅の 1 日あたり利用者数の推移

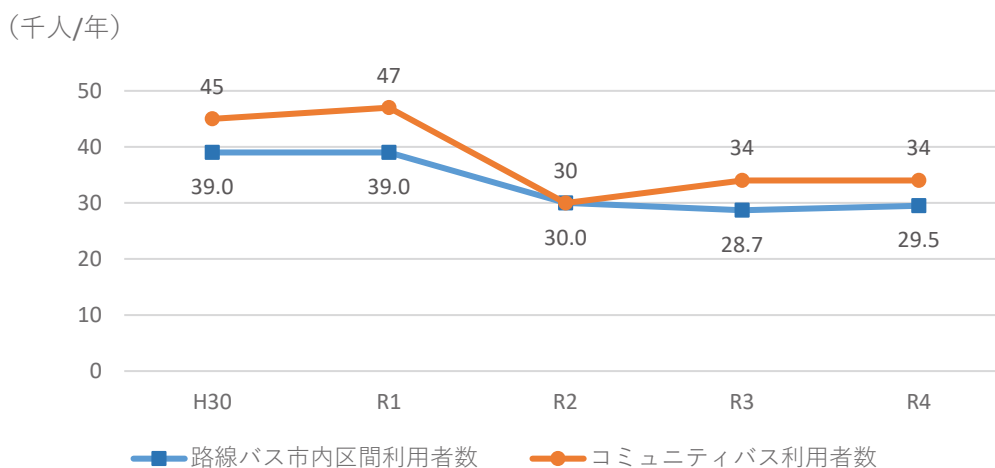


図：鉄道駅の年間利用者数の推移



資料：みやま市地域公共交通計画（令和 5 年 6 月）、みやま市調査（令和 4 年数値）

図：路線バス市内区間利用者数及びコミュニティバス利用者数の推移



資料：みやま市地域公共交通計画（令和 5 年 6 月）、みやま市調査（令和 4 年数値）

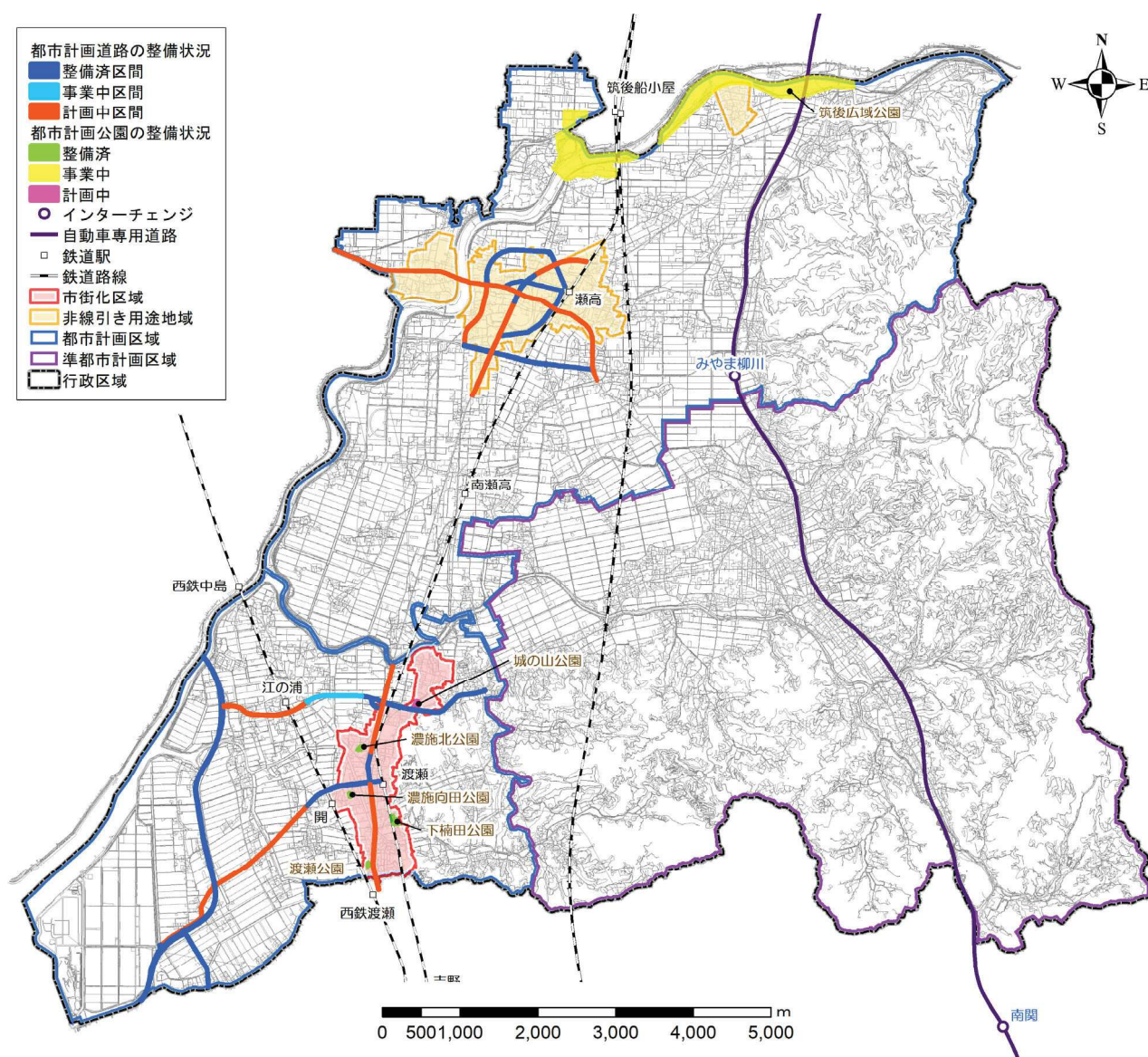
(7) 都市施設

①都市計画道路・都市計画公園の整備状況

都市計画道路は、11 路線（28.5 km）が計画されており、約 5 割に当たる 14.6 km が整備済みとなっています。

都市計画公園は、本市と筑後市にまたがる県営筑後広域公園の整備が進められています。また高田地域に 5 箇所が都市計画決定されており、そのうち 4 箇所が整備済みとなっています。

図：都市計画道路及び都市計画公園の整備状況



資料：令和 4 年度都市計画基礎調査

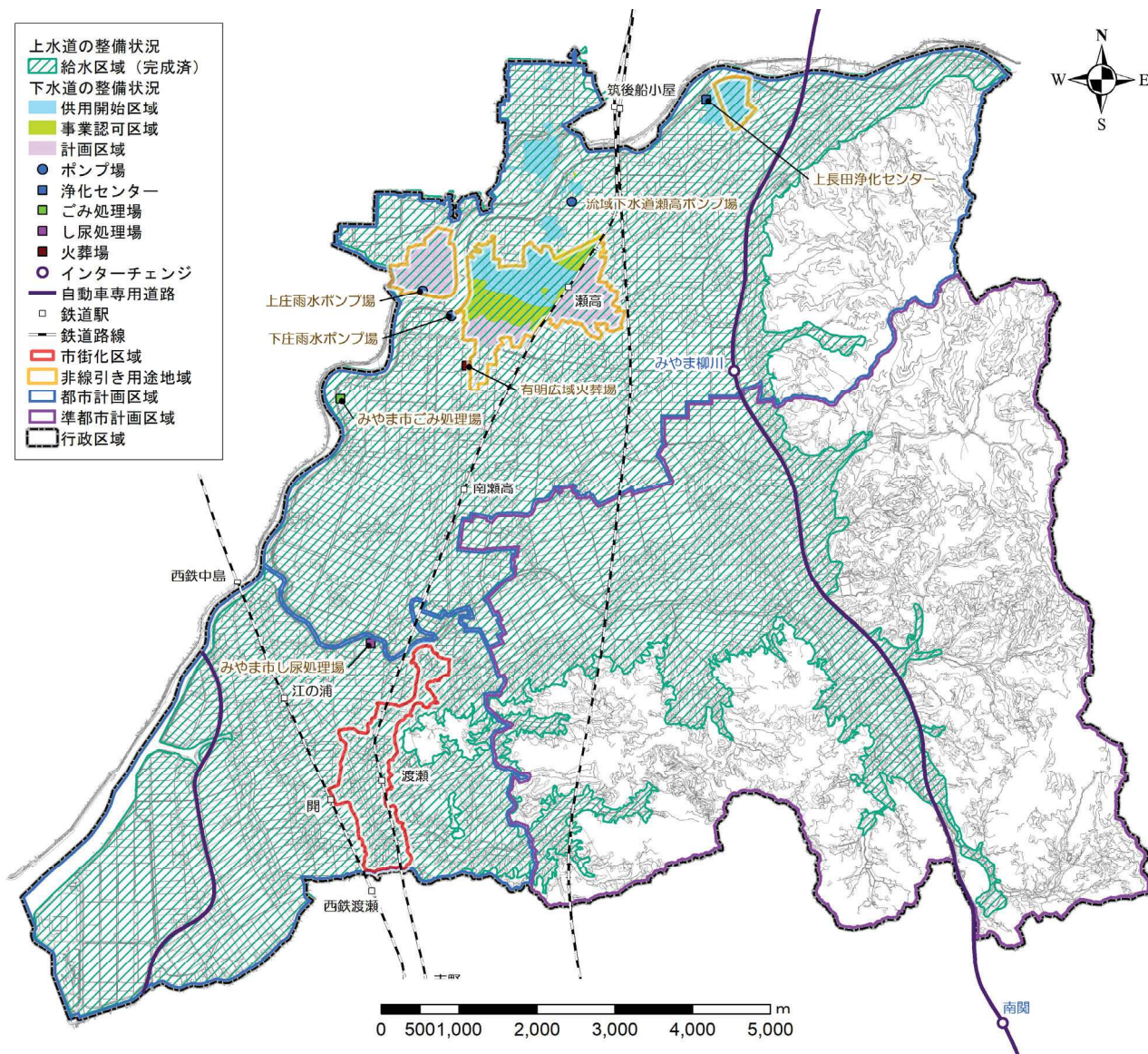
②上水道・下水道・その他の施設の整備状況

上水道については、一部の山林・丘陵地を除き市内のほとんどで整備されています。

下水道については、瀬高地域の用途地域を中心に計画されており、一部が供用開始区域となっています。

その他の施設としては、ごみ処理場、し尿処理場、火葬場等が整備されています。

図：上水道及び下水道、その他の都市施設の整備状況



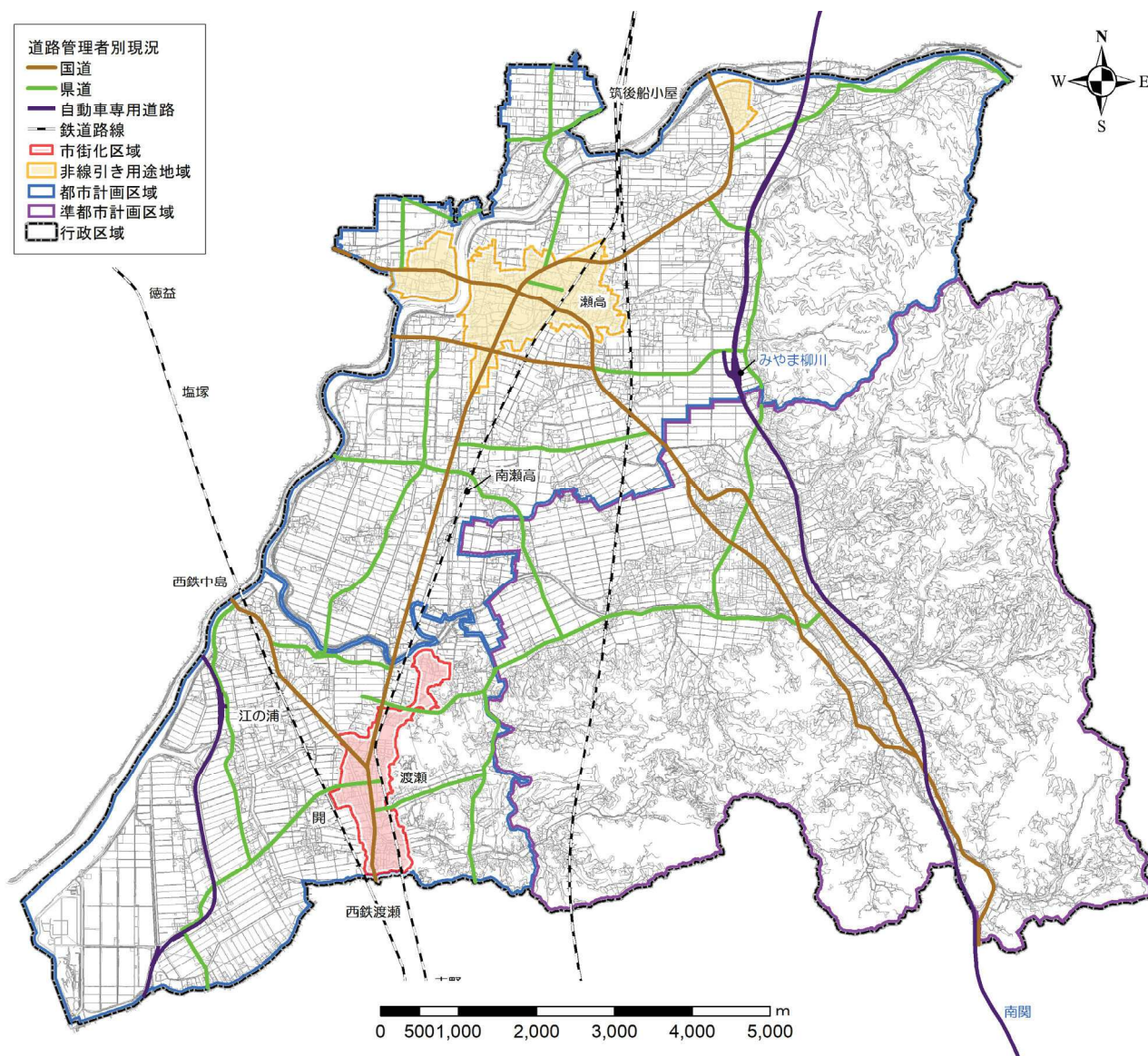
資料：令和4年度都市計画基礎調査、みやま市資料（給水区域）

③道路の状況

本市には、九州自動車道及び有明海沿岸道路の自動車専用道路 2 路線、国道 208 号、国道 209 号、国道 443 号、国道 443 号バイパスの国道 4 路線、県道 17 路線が通っており、福岡県内の各市町村、佐賀県や熊本県と本市を結んでいます。

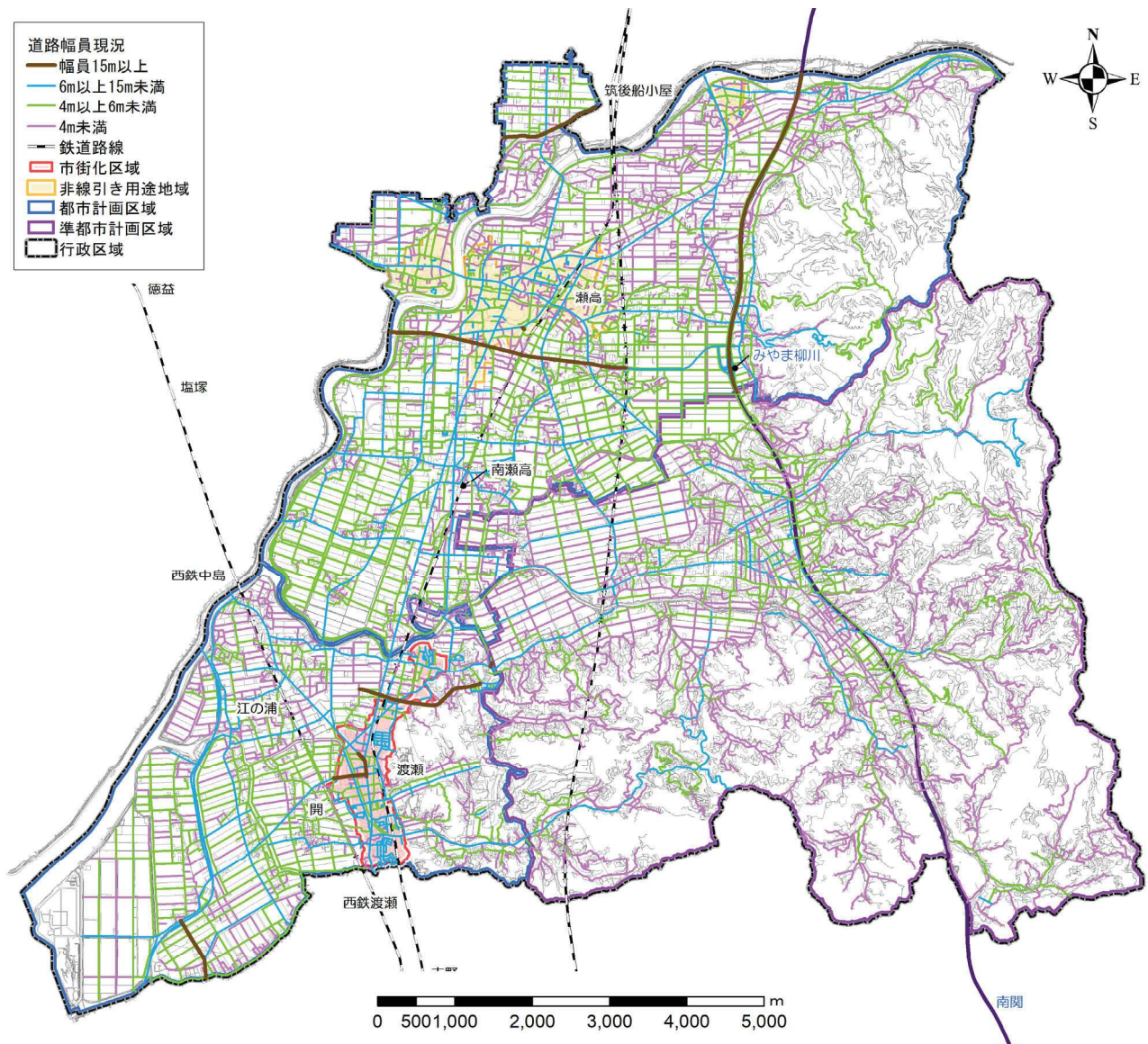
また、幅員別の道路現況を見ると、農地が広がるエリアの多くで、道路は比較的広くなっているものの、各集落内では 4m 未満の道路も多数見られます。

図：国・県道の状況



資料：令和 4 年度都市計画基礎調査、日本の県道一覧

図：幅員別道路現況

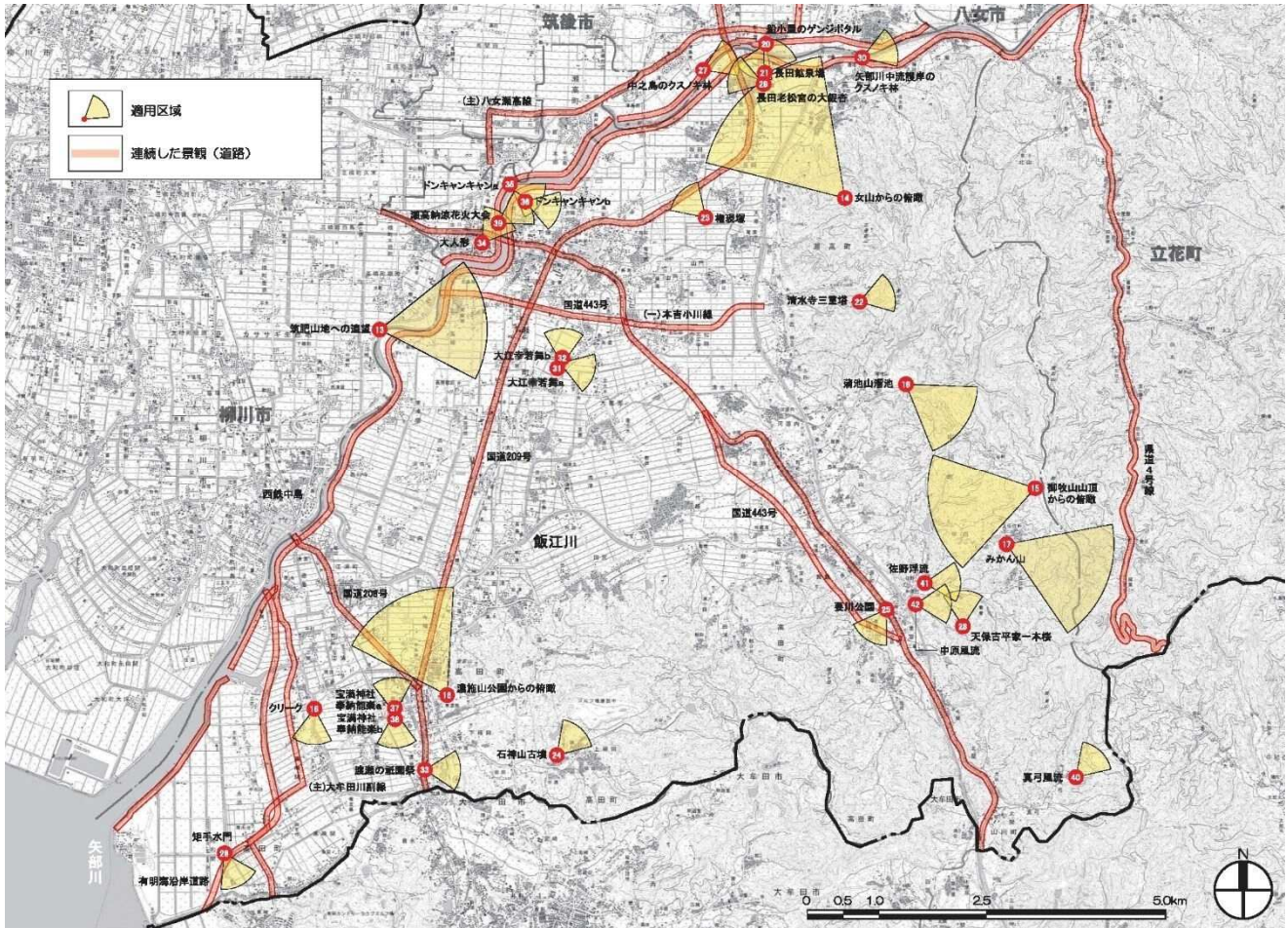


資料：令和4年度都市計画基礎調査、みやま市資料（準都市計画区域）

(8) 地域資源

本市は、市域西部の矢部川を軸とした河川周辺の景観、東部の山間部の緑豊かな自然、中之島のクスノキ林や長田老松宮の大銀杏、玉垂神社大楠などの天然記念物等の自然系の資源を有しています。また、女山神籠石や古墳などの古代からの史跡をはじめ、寺社等、歴史・文化資源も点在しています。

図：重要景観位置図



資料：矢部川流域景観計画

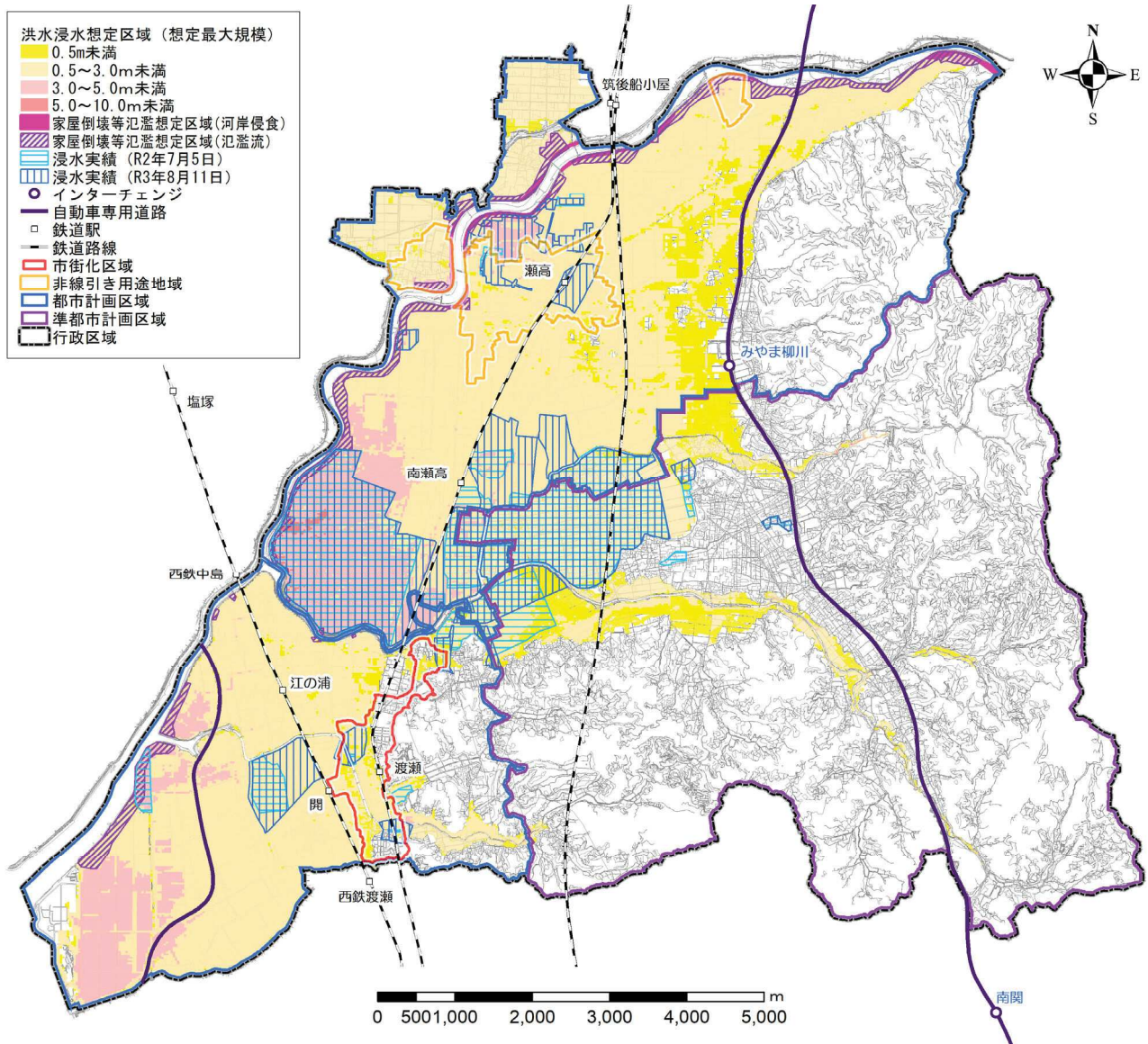
(9) 災害

①洪水浸水想定区域

洪水浸水想定区域は、本市の都市計画区域内西側に広範囲に指定されています。特に矢部川の周辺においては 5.0m以上 10.0m未満と浸水深の高い区域が見られ、家屋倒壊等氾濫想定区域も指定されています。

また、矢部川、飯江川周辺、西鉄開駅の西側では、令和 2 年及び令和 3 年の浸水実績が広範囲に見られ、令和 3 年には JR 瀬高駅周辺においても浸水実績が見られます。

図：洪水浸水想定区域（想定最大規模）

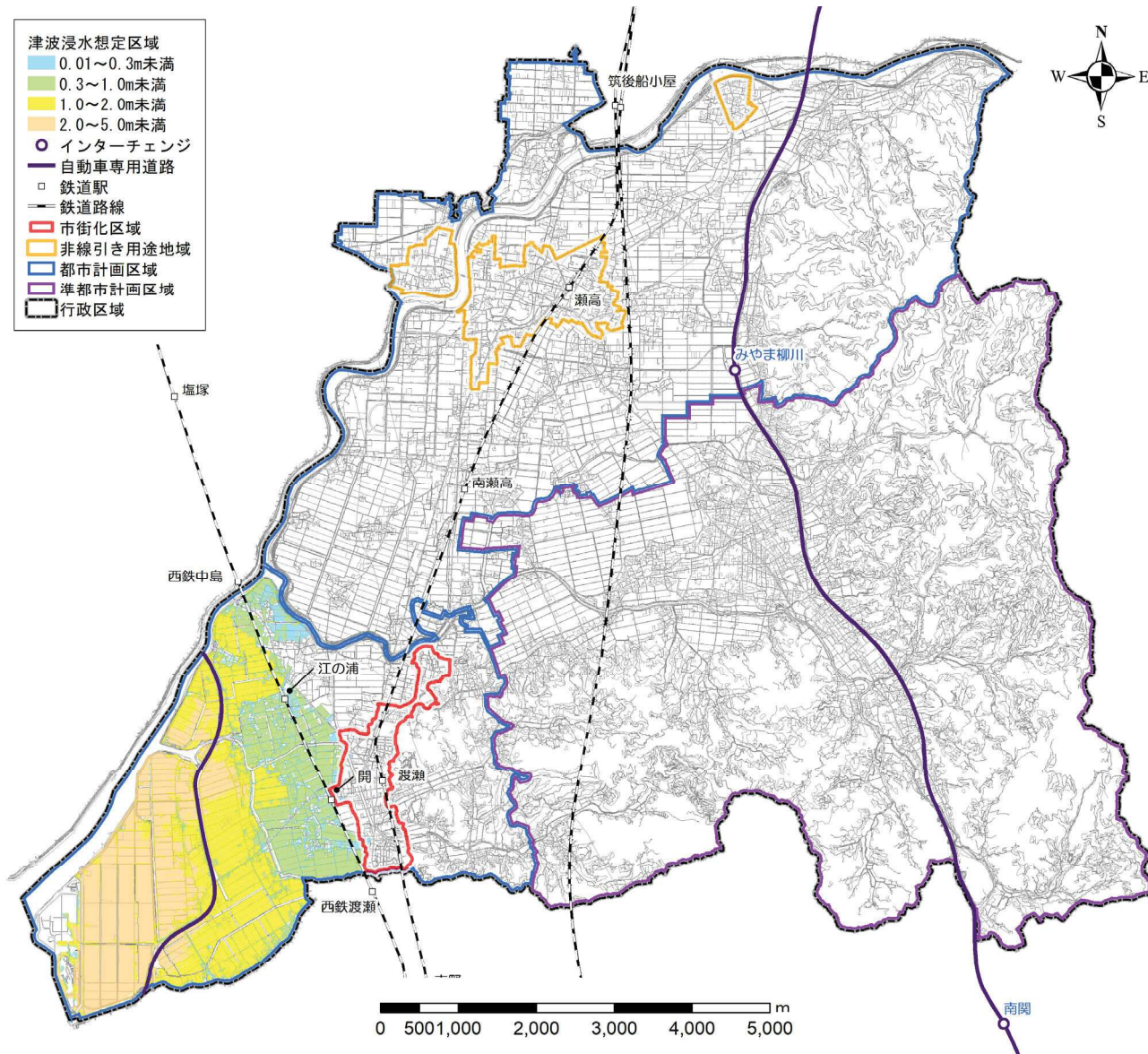


資料：みやま市資料

②津波浸水想定区域

津波浸水想定区域は、大牟田都市計画区域の西鉄天神大牟田線周辺及びその西側の有明海に近い地域において指定が見られ、最大で 2.0m 以上 5.0m未満の指定となっています。

図：津波浸水想定区域

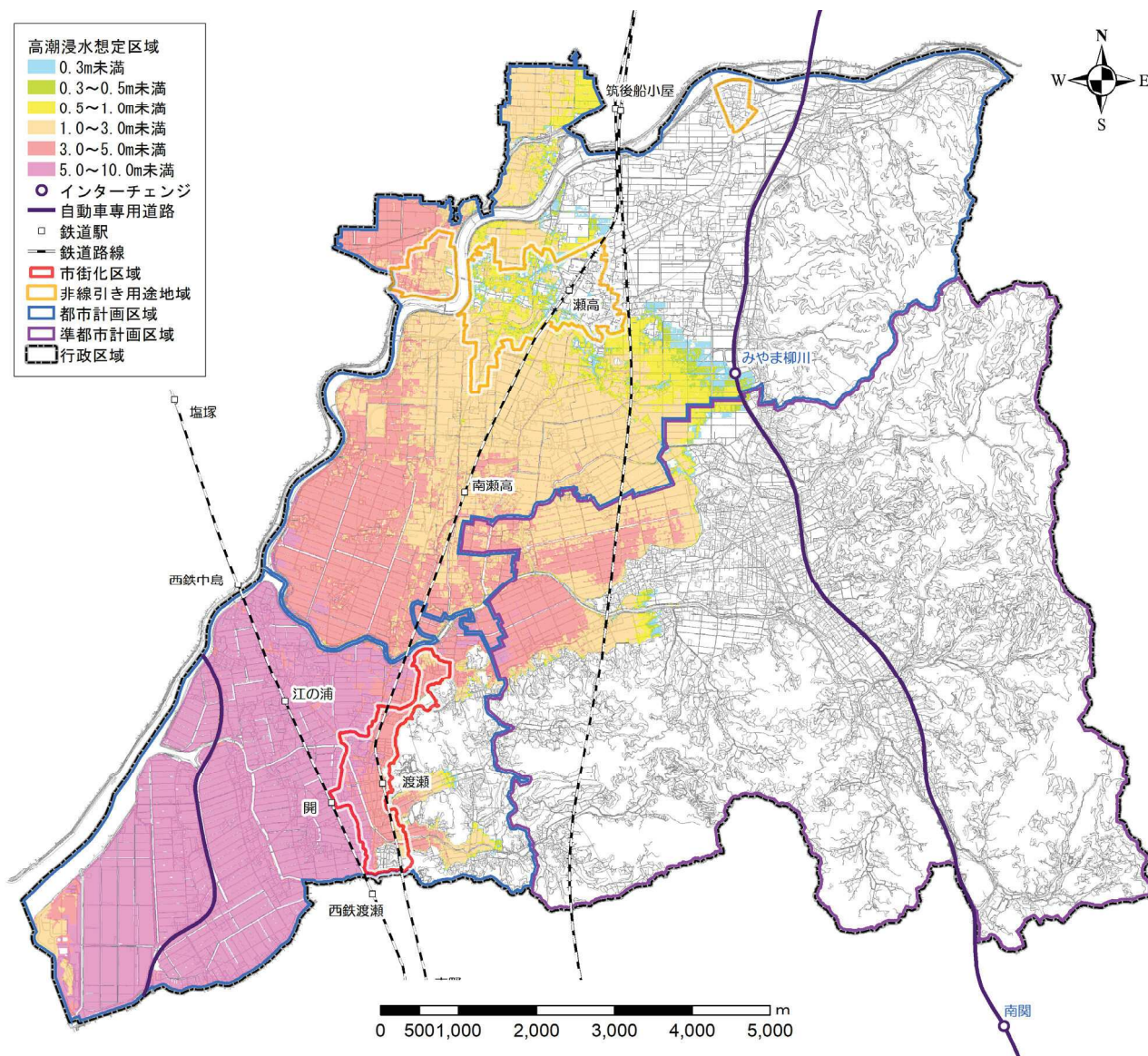


資料：みやま市資料

③高潮浸水想定区域

高潮浸水想定区域は、本市の都市計画区域内西側に広範囲に指定され、最大 5.0m 以上 10.0m 未満の想定となっています。特に大牟田都市計画区域の西鉄天神大牟田線以西の有明海付近の干拓地においては、ほとんどが 5.0m 以上 10.0m 未満と浸水深の高い区域となっています。

図：高潮浸水想定区域

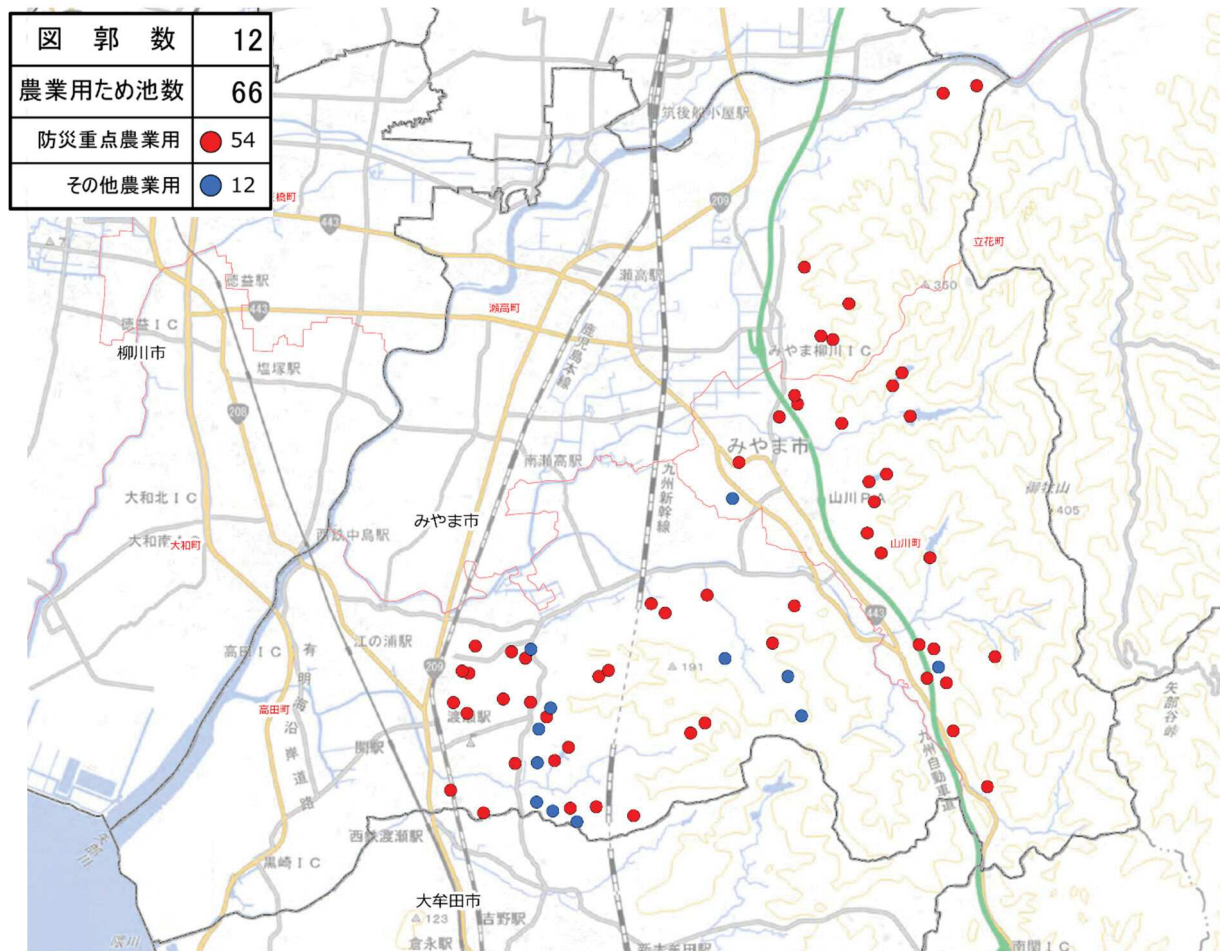


資料：みやま市資料

④ため池浸水想定区域

農業用ため池は、大牟田都市計画区域の JR 鹿児島本線より東側に 66 か所点在しており、そのうち 54 か所が防災重点農業用となっています。各ため池の周辺には、ため池浸水想定区域が指定されており、人口密度の高い地区においても最大 3.0m 以上 5.0m 未満の指定が見られます。

図：農業用ため池位置図



資料：みやま市資料

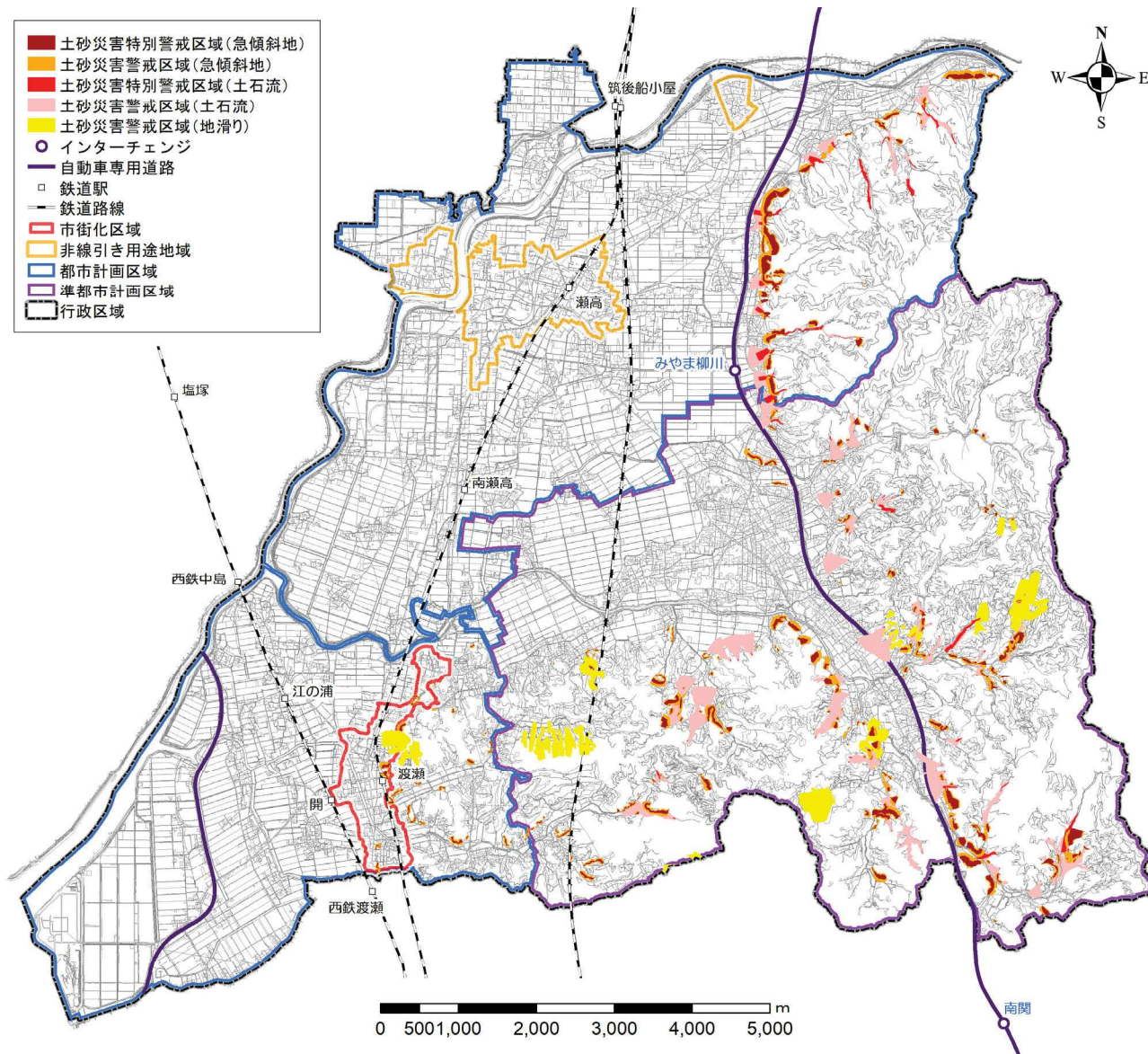
※各ため池別のハザードマップについては、下記より確認可能。

<https://www.city.miyama.lg.jp/s039/anzen/030/110/030/010/20200109102000.html>

⑤土砂災害警戒区域

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、筑後中央広域都市計画区域内の九州自動車道より東側、みやま準都市計画区域内の山間部周辺に多く指定されていますが、大牟田都市計画区域内の JR 渡瀬駅周辺にも土砂災害警戒区域、その他の市街化区域内外においても土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域が点在しています。

図：土砂災害警戒区域



資料：みやま市資料

2-2 市民意向の把握

(1) 調査概要

調査方法：郵送配布及び郵送回収並びに web 回収

調査期間：令和 5 年 10 月 2 日～11 月 22 日

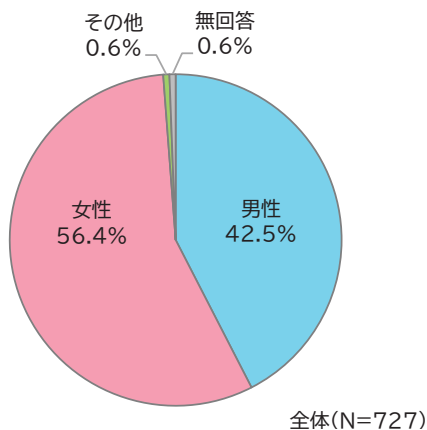
調査対象者：市内在住の 15 歳以上 74 歳以下の住民 2,000 人

配布数：2,000 票、回収数：727 票、有効回収数：727 票、有効回答率：36.4%

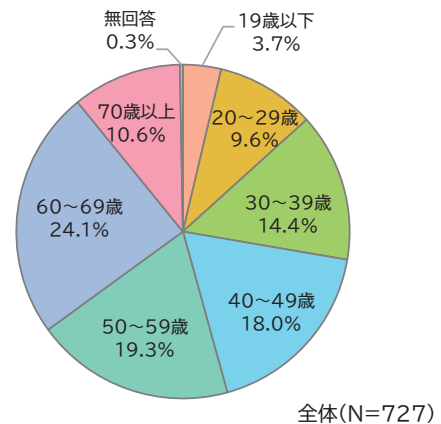
(2) 調査結果

①属性

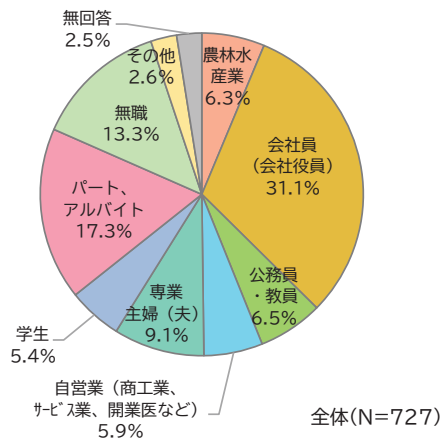
■性別



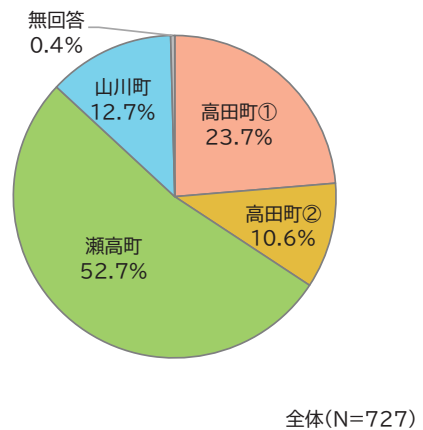
■年齢



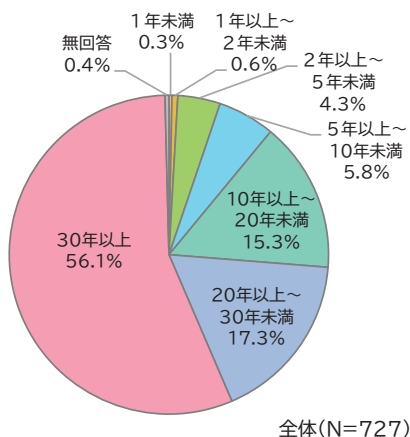
■職業



■居住地



■居住年数



*居住地について

高田町① 大牟田都市計画区域

(江浦地区、開地区、二川地区のうち渡瀬区、濃施南区、濃施北区、濃施新町区、下楠田区、上楠田区の赤坂 2 組・山崎南組・山崎北組・山崎西組、岩田地区のうち今福区、岩津区(田代組・田代南組を除く)、原団地区、原区の元原北組・元原南組・唐川原下組)

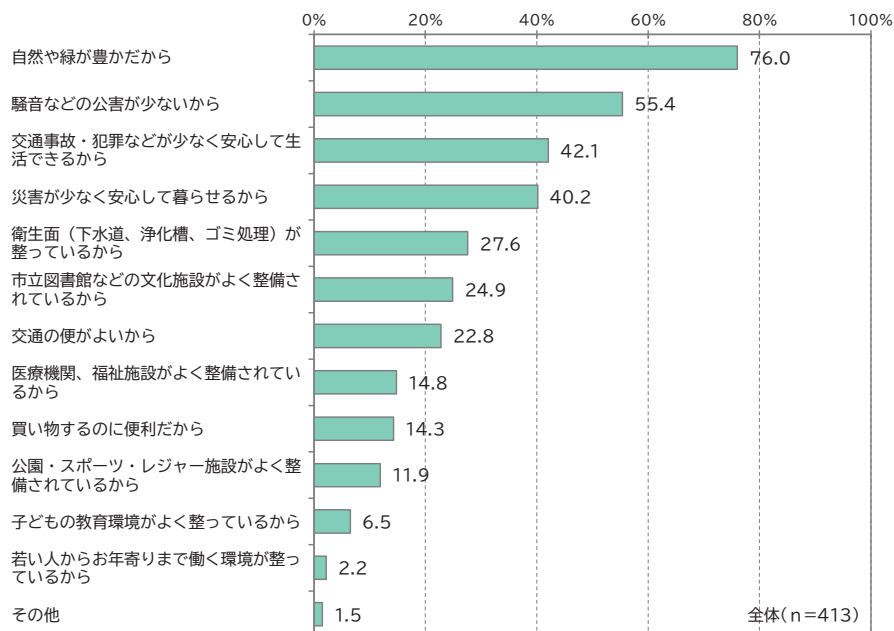
高田町② みやま準都市計画区域

(飯江地区、竹海地区、二川地区のうち上楠田区の大谷組・陣内組・赤坂 1 組・垣田組、岩田地区のうち田尻区、原区の唐川原上組、岩津区の田代組・田代南組)

②みやま市に住みやすいと感じる理由

- ・「自然や緑が豊かだから」が76.0%と最も高く、次いで「騒音などの公害が少ないから」(55.4%)、「交通事故・犯罪などが少なく安心して生活できるから」(42.1%)と続いています。
- ・自然環境の豊かさ、騒音などの少なさが住みやすいと感じる理由となっています。

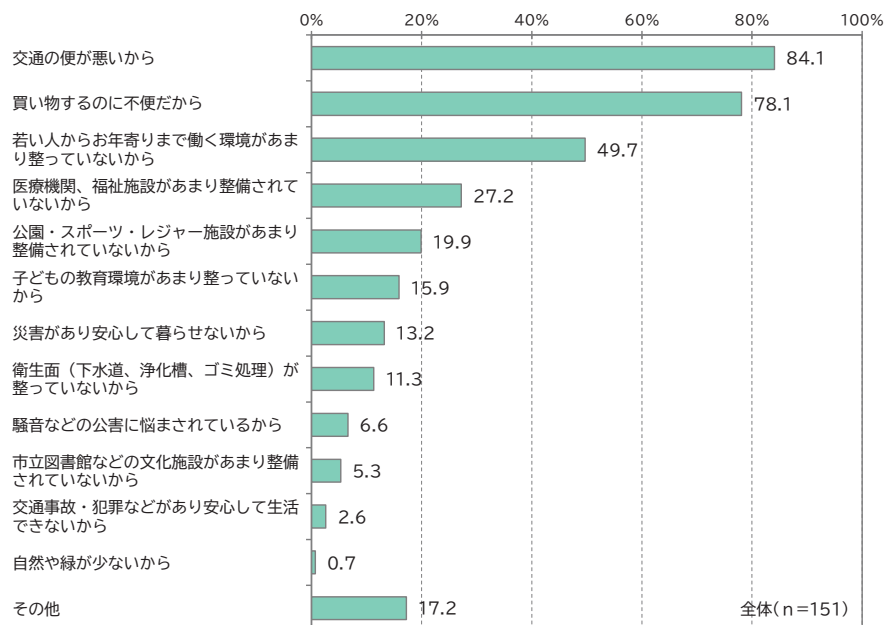
図：みやま市に住みやすいと感じる理由



③みやま市に住みにくいと感じる理由

- ・「交通の便が悪いから」が84.1%と最も高く、次いで「買い物するのに不便だから」(78.1%)、「若い人からお年寄りまで働く環境があまり整っていないから」(49.7%)と続いています。
- ・交通利便性の悪さや、働く環境が整っていないことが住みにくいと感じる理由となっています。

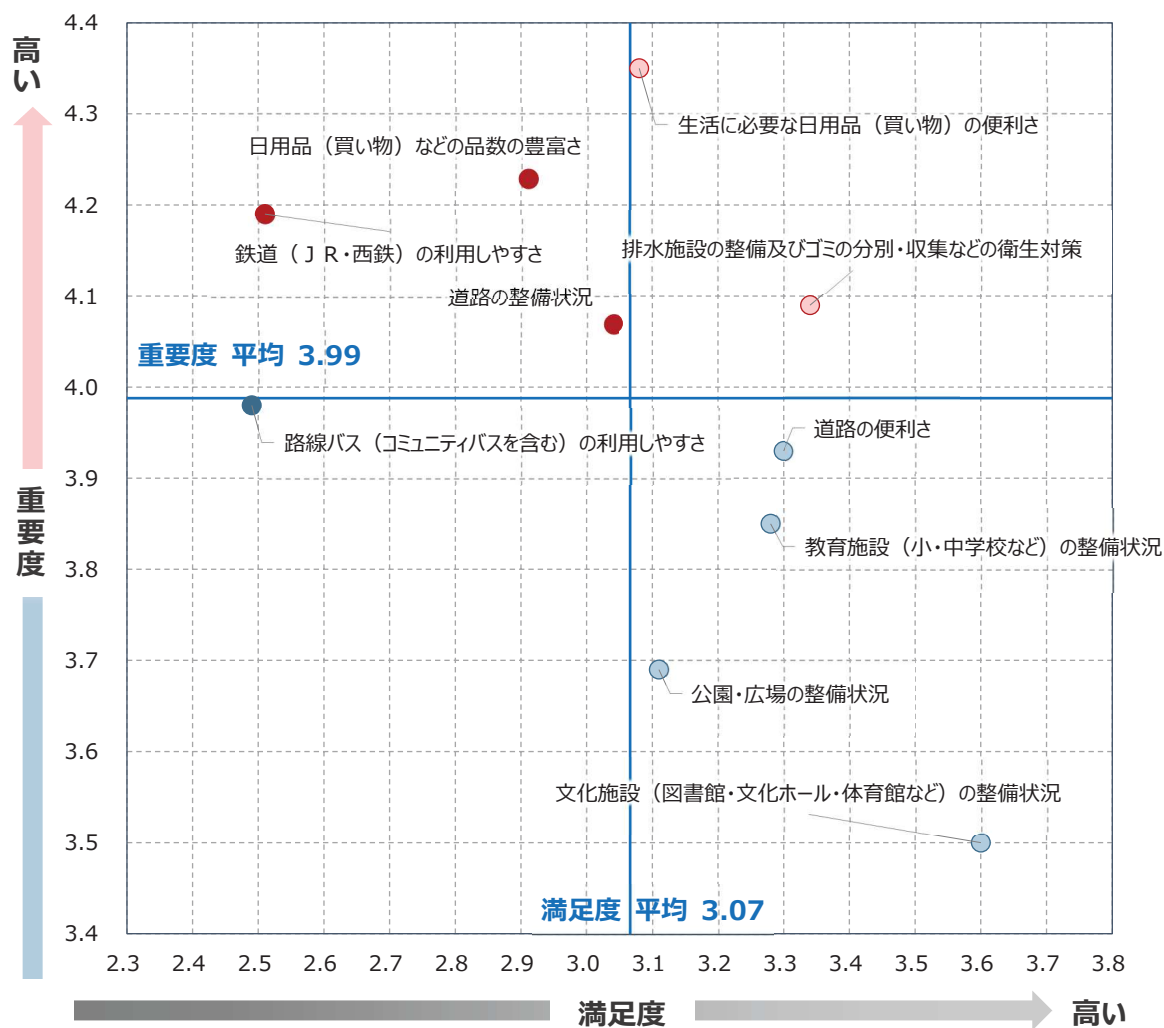
図：みやま市に住みにくいと感じる理由



④みやま市の現在の生活環境に対する満足度と将来の重要度

- 施策の重要度は高いが、満足度が低い施策には、満足度が2番目に低い「鉄道（ＪＲ・西鉄）の利用しやすさ」など3項目が該当しています。
- 施策の重要度が低く、満足度も低い施策には、満足度が最も低い「路線バス（コミュニティバスを含む）の利用しやすさ」が該当します。
- 鉄道やコミュニティバスなどの公共交通の満足度が低く、図書館等の文化施設の整備に対する満足度は高い状況となっています。

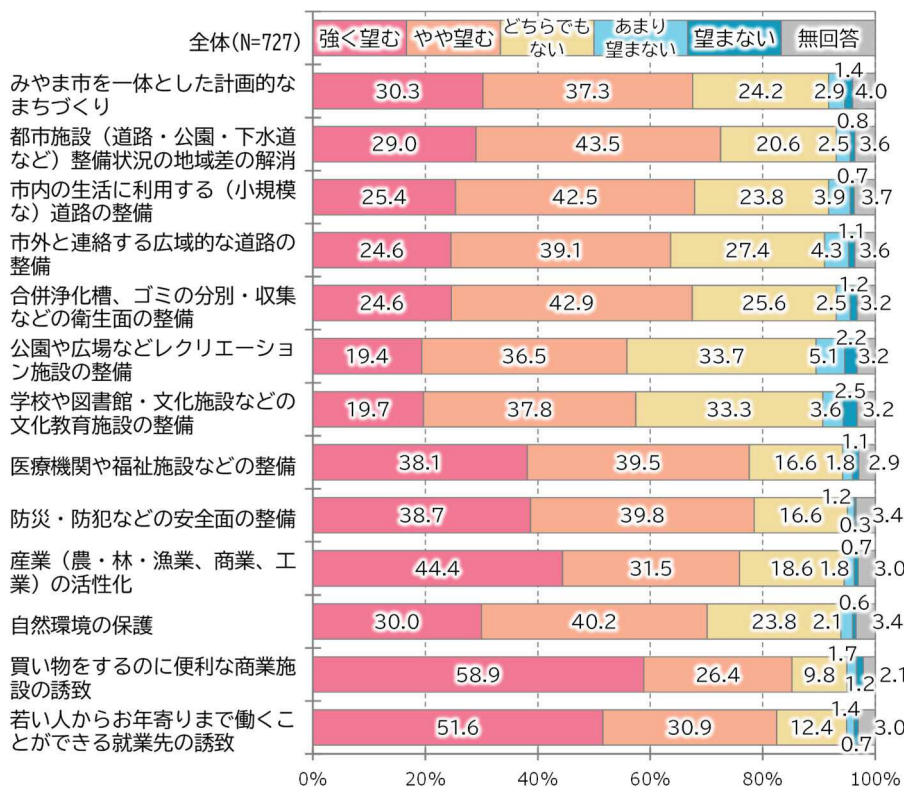
図：現在の生活環境に対する満足度と将来の重要度



⑤みやま市のまちづくりに望むこと

- ・強く望む、やや望むと回答した割合は、「買い物をするのに便利な商業施設の誘致」が85.3%と最も高く、次いで「若い人からお年寄りまで働くことができる就業先の誘致」(82.5%)、「防災・防犯などの安全面の整備」(78.5%)と続いており、今後のまちづくりについては、買い物の利便性、就業場所の確保を求める意見が多くなっています。

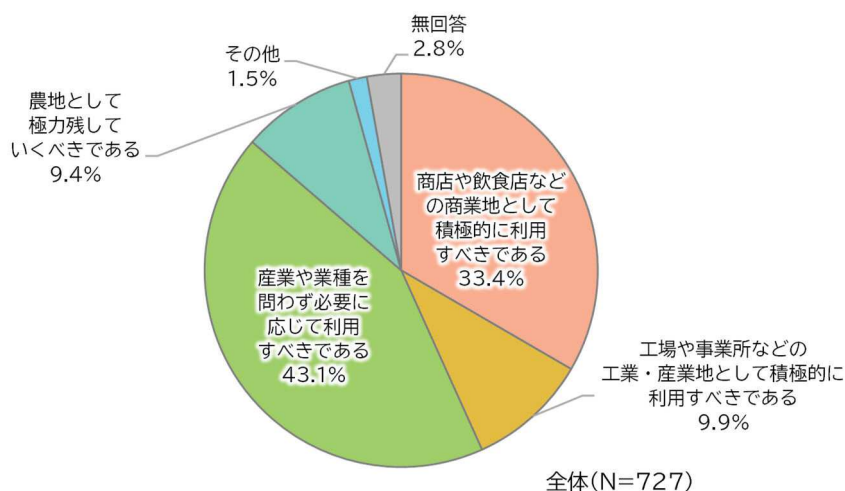
図：まちづくりに望むこと



⑥沿道の土地の使い方

- ・「産業や業種を問わず必要に応じて利用すべきである」が43.1%と最も高く、次いで「商店や飲食店などの商業地として積極的に利用すべきである」(33.4%)と続いています。
- ・国道 443 号バイパス等の主要幹線道路沿道の農地については、商業地等農地以外の利用を求める意見が多くなっています。

図：沿道の土地の使い方



2-3 都市づくりの課題

上位関連計画や都市の現況把握から、本市が抱える課題を以下に整理します。

(1) 上位関連計画からの課題

【筑後都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】

- ・「拠点（JR 瀬高駅周辺及び JR 渡瀬駅周辺）と基幹公共交通軸（九州新幹線、JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線）による都市づくり」が必要。

【第3次有明圏域定住自立圏共生ビジョン】

- ・公共交通や観光振興、公共施設等における定住自立圏の連携強化が必要。

【矢部川流域景観計画】

- ・「清流文化と変化する地形が織り成す景観の保全と創造」のテーマのもとエリアの位置づけに応じた景観形成が必要。

【第2次みやま市総合計画】

- ・計画的な土地利用の推進、拠点形成と連動した商業の活性化、利便性の高い地域交通体系の整備、公共施設跡地の活用、身近な公園・緑地の整備、効率的な上下水道の整備、自然環境の保全、防災対策の推進が必要。

【人口ビジョン、まち・ひと・しごと創生総合戦略】

- ・雇用の場の確保、子育て世代への支援、持続可能な地域づくりが必要。

【みやま市地域公共交通計画】

- ・拠点間を結ぶ地域内幹線の強化、コミュニティバスの改善、多様な交通のネットワーク化が必要。

【みやま市公共施設等総合管理計画】

- ・公共施設の更新費用の削減に向けた総量の適正化や施設の長寿命化が必要。

【JR 瀬高駅周辺活性化計画】

- ・交流拠点の玄関口、にぎわい創出のための駅前広場、まちなか居住環境、安心な沿道環境の整備が必要。

【新・保健環境研究所建設基本計画】

- ・整備されるワンヘルスセンターの積極的活用、周辺の計画的な土地利用が必要。

(2) 都市の現況把握からみた課題

分野	都市の現況	都市づくりの課題
人口	- 人口は昭和 60 年の 51,609 人をピークに減少し続けており、令和 2 年には 35,861 人とピーク時の 7 割まで減少。 - 令和 27 年の人口は 23,570 人、老年人口の割合は 45.3%に達すると予測。 - 世帯員数は、平成 12 年には 3.5 人であったが、令和 2 年には 2.7 人と核家族化が進行。 - 人口動態は 400 人前後の自然減、100 人前後の社会減の状態が継続。 - 都市計画区域内では鉄道駅周辺、準都市計画区域では国道 443 号沿道に人口が集積。	- 人口減少、少子高齢化社会に対応したまちづくりが必要。 - 商店等の生活サービス施設の維持に必要な人口集積を図るため、拠点の形成及び公共交通の整備が必要。 - 子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすいまちづくりが必要。 - 居住環境整備による定住促進が必要。
産業	- 通勤者の流出超過数は約 3,200 人。 - 就業者数は減少しているものの、第 3 次産業就業者数の割合は増加傾向。 - 農林業、製造業、卸売業・小売業、医療・福祉の就業者の割合が高い。 - 農業の修正特化係数が高い状況にあり、本市の基幹産業と言える。	- 通勤者の流出超過に対応した就業場所の確保が必要。 - 地域の基幹産業の活性化を図る産業振興の取組が必要。
土地利用	- 昭和 51 年から令和 5 年にかけて、非線引き用途白地地域内において農用地から建物用地への転換が進行。農地転用状況を見ると、農地から住宅用地への転換が進行。 - 商業系土地利用は国道 208 号、209 号、443 号、443 号バイパスの沿道に集積。 - 準都市計画区域内の土地利用ではその他の農用地が多くを占める。 - 空き家は、市内全域に点在するものの、令和 5 年の空き家率は 15.5%で、全国、福岡県を上回っている。	- 計画的な土地利用の推進が必要。 - 鉄道駅を中心としたにぎわい創出等の拠点形成が必要。 - 優良農地の保全が必要。 - 空き家や低未利用地の有効活用が必要。 - 県営筑後広域公園、ワンヘルスセンターを活かしたまちづくりの検討が必要。
交通	- 集落内では 4m 未満の道路も多い。 - 未整備の都市計画道路が残っている。 - JR 鹿児島本線が 3 駅、西鉄天神大牟田線が 2 駅立地しており利便性はあるが、利用者は減少傾向。 - 路線バスは JR 瀬高駅と柳川方面を結ぶ 1 路線のみ。運行本数は少ないものの、コミュニティバスが山間部を除く市内全域で運行。	- 歩行者空間の確保及び狭あい道路の改良など都市基盤の整備が必要。 - 都市計画道路の整備促進や長期未着手の都市計画道路の見直しが必要。 - 交通利便性の更なる向上に向け、基幹公共交通である鉄道駅における交通結節機能の強化が必要。 - 地域ニーズに応じた効率的かつ効果的な公共交通の整備が必要。

分野	都市の現況	都市づくりの課題
都市施設	・ 県営筑後広域公園が事業中であり、その他の都市計画公園 5 公園のうち 4 公園は整備済み。 ・ 上水道は、一部の山地・丘陵地を除く市内のほとんどが給水区域。下水道は、瀬高地域の用途地域を中心に計画されており、一部で供用が開始。 ・ 都市計画施設である清掃センター、飯江川衛生センターは、新しい施設が整備されたため使用されていない。	・ 上下水道整備の計画的な推進が必要。 ・ 使用されていない都市計画施設の跡地利用について検討が必要。 ・ 都市施設の長寿命化と効率的な管理・運用が必要。 ・ 人口減少等に応じた公共施設の総量の適正化や長寿命化が必要。
都市景観 ・ 生活環境	・ 矢部川を軸とした河川周辺の景観、山間部に緑豊かな自然を有している。	・ 本市の有する景観を財産と位置づけ将来にわたり守り育てていくことが必要。
都市防災	・ 洪水、高潮等の浸水想定区域が広範囲に指定。 ・ 山間部には土砂災害の警戒区域が指定。	・ 都市基盤の整備、災害危険箇所情報の周知などハード対策、ソフト対策両面での対策を図り、災害に強い安全で安心に暮らせるまちづくりが必要。 ・ 災害発生後、早期に復興を進めるための事前準備が必要。
市民意向	・ 自然環境の豊かさ、騒音などの少なさが住みやすい理由となっている。 ・ 交通の便の悪さ、買い物の不便さ、働く場所の少なさが住みにくい理由となっている。 ・ 鉄道やコミュニティバスなどの公共交通の満足度が低い。 ・ 図書館等の文化施設の整備に対する満足度は高い。 ・ 今後のまちづくりについては、買い物の利便性、公共交通の利用しやすさ、就業の場所の確保を求める意見が多い。 ・ 国道 443 号バイパス、みやま柳川インターチェンジ（以下、IC とする。）へのアクセス道路である県道本吉小川線沿道の農地については、商業地等農地以外の利用を求める意見が約 86%となっている。	・ 住みにくさの主要な要因であり、将来のまちづくりにおける重要度が高い公共交通及び買い物の利便性確保、就業の場所の確保が必要。 ・ 国道 443 号バイパス及び IC アクセス道路沿道について既存の農地から商業や工業等への土地利用の転換について検討が必要。