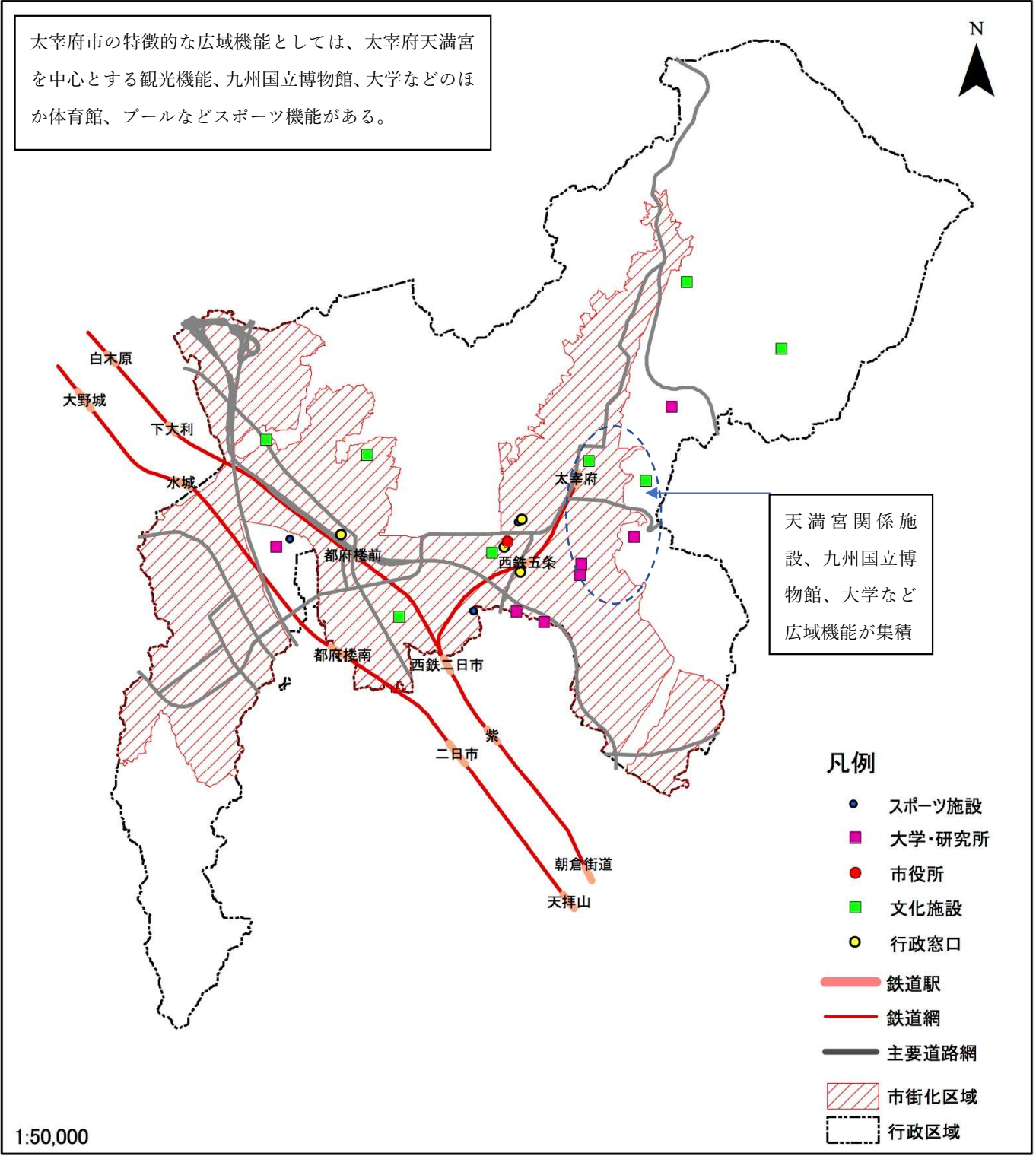


1. 都市構造の特徴

<広域連携>

九州自動車道、JR 鹿児島本線、西鉄大牟田線、国道3号が北西～南東に通る広域連携軸を形成しています。西鉄太宰府駅周辺や西鉄五条駅西部には、九州国立博物館などの文化施設や、大学などの高等教育施設が、立地しています。太宰府天満宮は、福岡都市圏における主要な観光地でもあり、本エリアー帯は、福岡都市圏の文化、教育、観光についての広域的な拠点として機能しています。

■広域的都市機能の分布



通勤者の流入・流出では、福岡市に対しては流出人口が圧倒的に多く、特に博多区への通勤者が多くなっています。

また、筑紫野市、大野城市を合計すると福岡市への通勤人口と同等の人口が、ほぼ等しく流入・流出しており、隣接市間の結びつきが強いのが特徴です。

通学者については、数校の高校、大学が位置しているため、流入人口が多くなっています。こうした通勤通学の流入・流出を移動指数として指標化してみると、県内では上位に位置づけられ、他自治体と人の行き来が多い都市であると言えます。

また、隣接市の病院や商業施設を利用する太宰府市民が多くなっています。

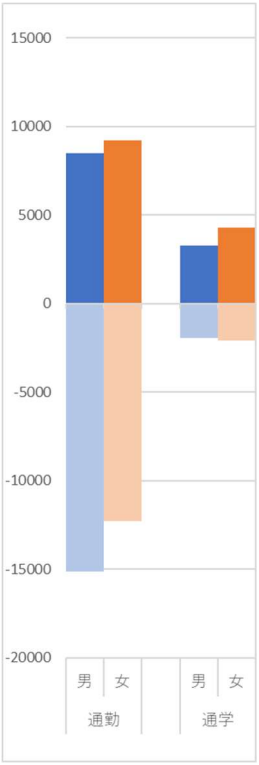
■主要都市間との通勤者の流入・流出現況



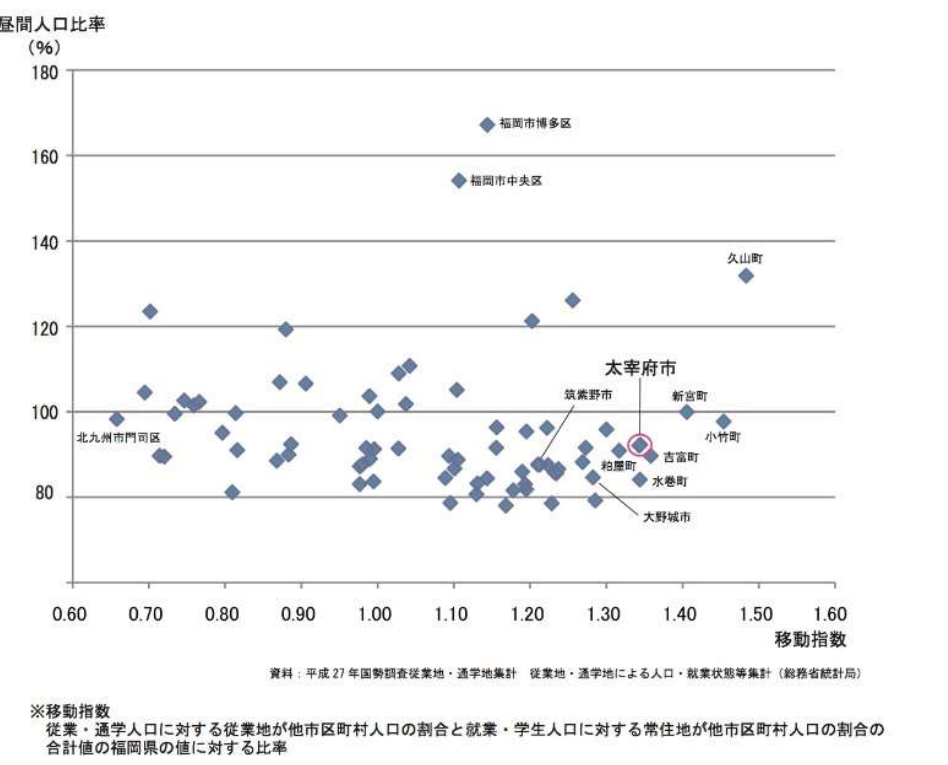
■主要都市間との通学者の流入・流出現況



■流入・流出現況（全数）



■移動指数

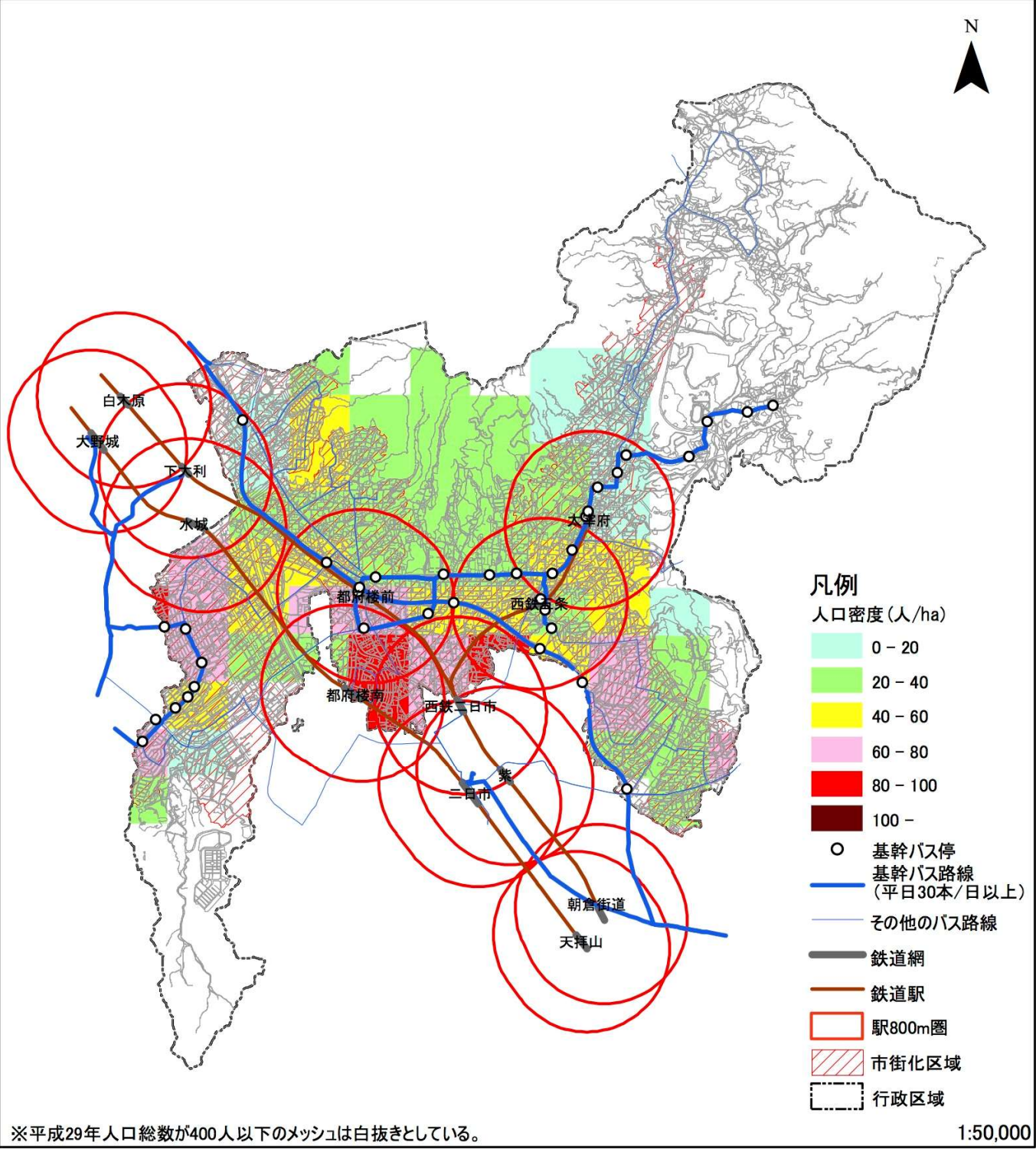


＜人口の分布＞

① 人口密度

本市の市街地（市街化区域）内の人口密度は、人口集中地区の基準である 40 人/ha を上回るエリアが大半を占めており、一定の人口が集積しています。特に、西鉄二日市駅・西鉄都府楼前駅、JR 都府楼南駅周辺の徒歩圏域が重なり合うところで高い人口集積が見られ、福岡市への鉄道利用の便が良いところに人が集まっています。また、西側住宅地、中心市街地では基幹バス路線沿線においても、人口密度が高くなっています。本市の人口分布は、公共交通の利便性が高いエリアに高い人口集積が見られることが特徴といえます。

■人口密度分布

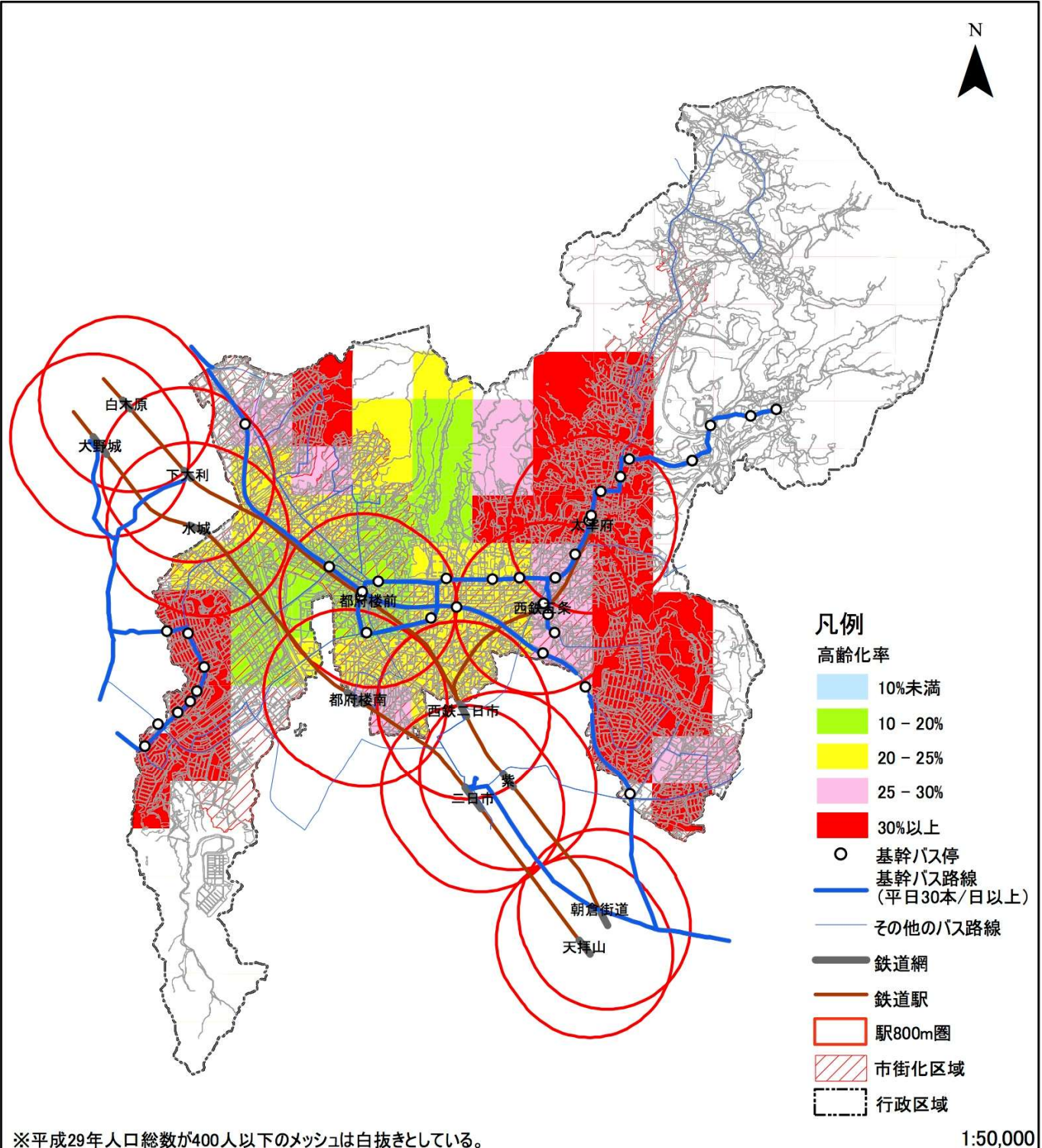


②高齡化率

たすき状に市域の中央を通る JR 鹿児島本線、西鉄大牟田線の沿線では高齡化率が低く、その両側に高齡化率の高いエリアが位置しています。

西鉄都府楼前駅を中心に高齡率の低いエリアが広がっており、若い世代向けの共同住宅等が立地していることが伺えます。一方、旧来からの市街地であった御笠から五条にかけては、高齡化率が高くなっており、西鉄太宰府線の駅周辺であっても同様の傾向にあります。また、青葉台、長浦台など市西部、緑台など東部の住宅地では高齡化率が高く、同じ時期に住み始めた同世代の居住者がそのまま高齡化する、古い住宅団地特有の傾向であると推測されます。

■高齡化率分布

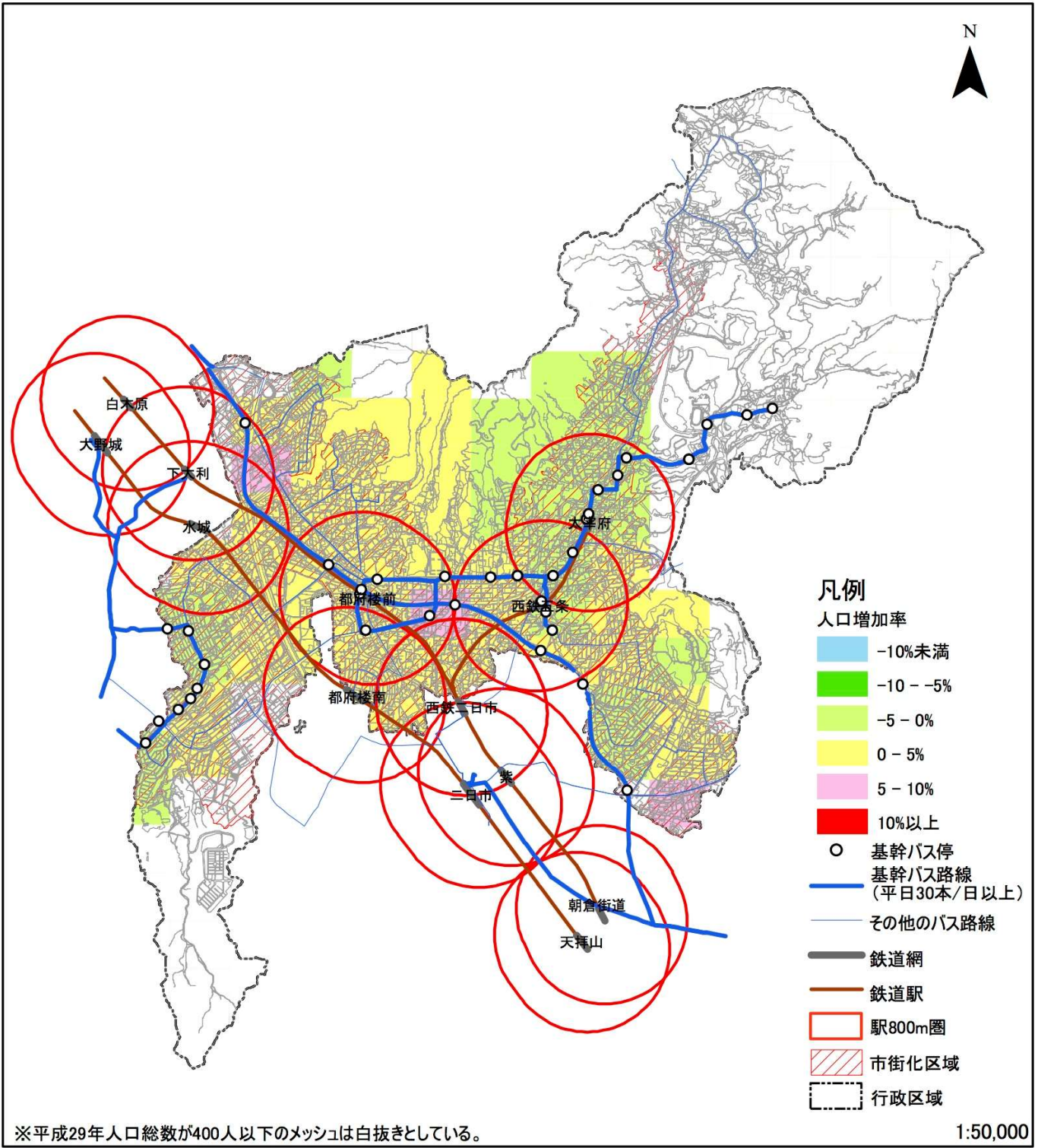


③人口増減率

JR 鹿児島本線、西鉄大牟田線の沿線は人口が増加しています。
西鉄都府楼前駅周辺や西鉄下大利駅にアクセス性の高い水城地区や、西鉄紫駅・JR 二日市駅にアクセス性の高い高雄地区で人口増加率が高くなっています。

旧来からの市街地であった御笠から五条にかけて、および古い住宅団地で、人口が減少傾向にある地域が見られ、高齢化率が高い地域と重なっています。

■人口増加率の分布

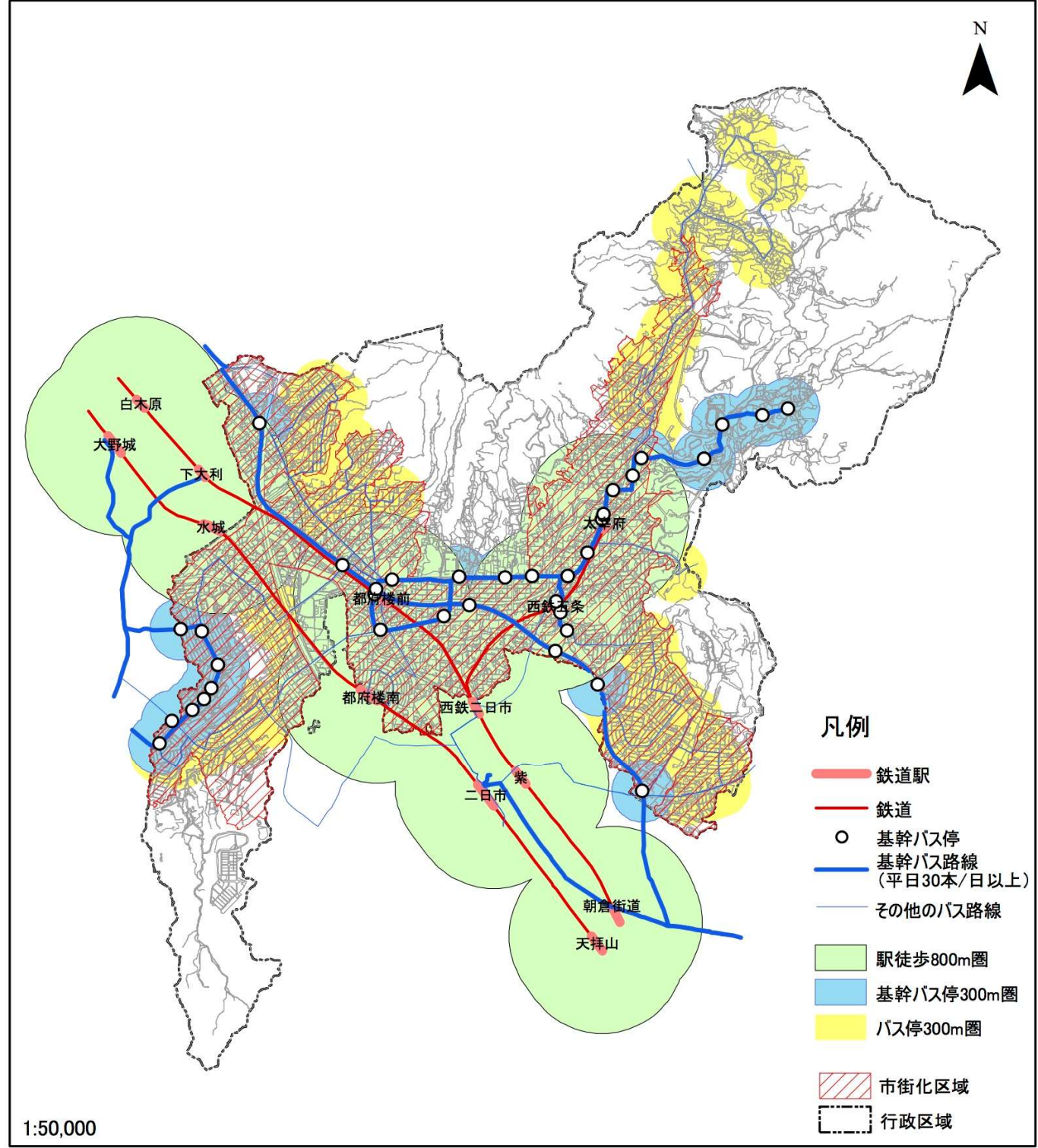


<都市交通の状況>

①公共交通のサービス圏域

本市は、JR 鹿児島本線、西鉄大牟田線、西鉄太宰府線の鉄道 3 路線、6 駅を有し、市街化区域の約 55% が駅の徒歩圏 (800m) に含まれ、約 98% が駅又はバス停の徒歩圏 (300m) に含まれており、公共交通の利便性が高いといえます。市街化区域の中央部は大部分が駅の徒歩圏に含まれていますが、北東部、南西部、南東部はバスにより 公共交通の利便性が確保されています。うち約半分の領域は、コミュニティバスなど基幹バス路線以外のバス路線によりサービスされています。市の西、東部の市街地と市中心部を結ぶ基幹路線が無く、東西の交通アクセス性が弱くなっています。

■公共交通ネットワーク



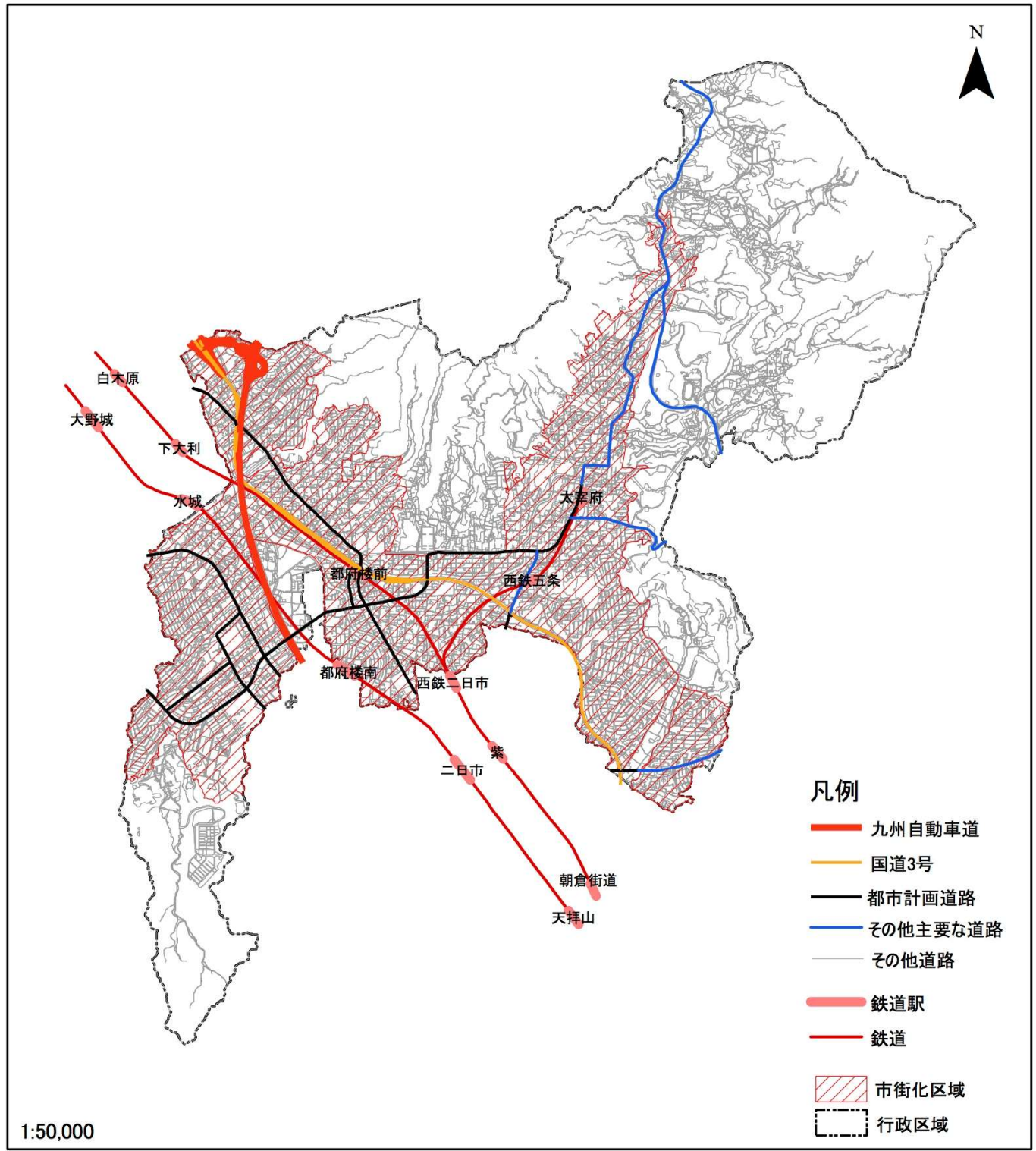
②幹線道路網

九州縦貫自動車道、国道3号の高規格道路が市域を南北に通っています。

幹線道路は、西鉄都府楼前駅周辺を中心にして、放射状の道路網を形成しています。西鉄都府楼駅の東側の市街地は、ループ状の幹線道路と一体となった構成となっています。これら、市域東側は幹線道路の密度が高く、自動車利用の利便を確保し易い都市構造となっています。

一方、西側の市街地の幹線道路については、国道3号以外では西鉄太宰府駅へ向かう路線が1つあるのみで、大宰府天満宮周辺での観光渋滞もあり、自動車利用の利便性を確保し難い現状となっています。

■道路ネットワーク

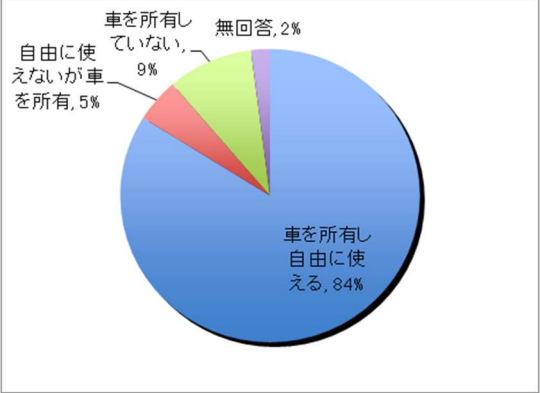


③自動車依存度

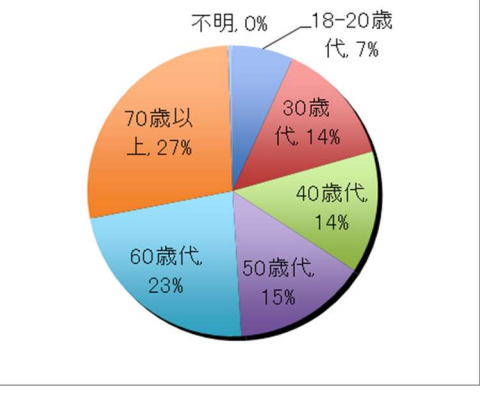
・日常の移動手段として自動車への依存度が高くなっています。

■アンケートの集計結果

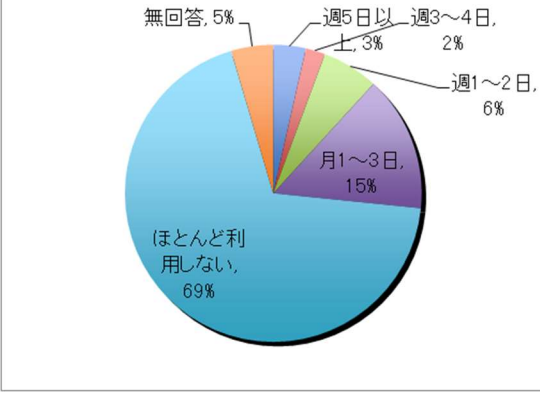
＜自動車の所有＞



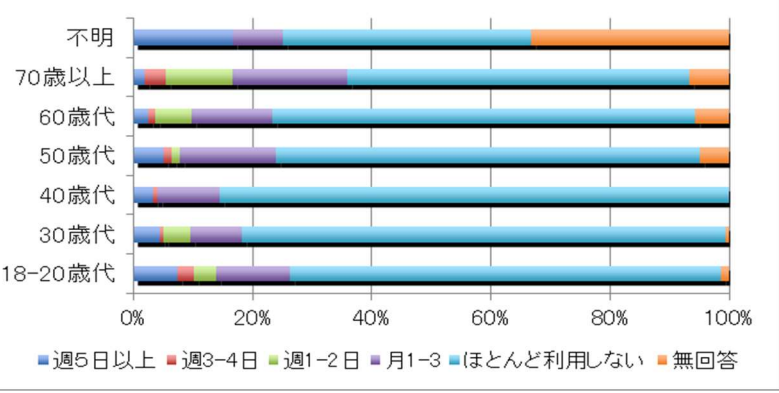
＜車を所有し自由に使える人の年齢構成＞



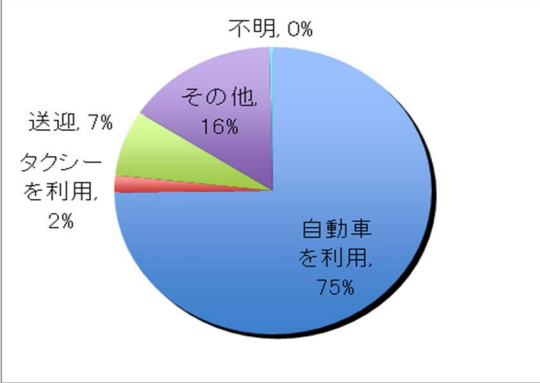
＜バスの利用頻度＞



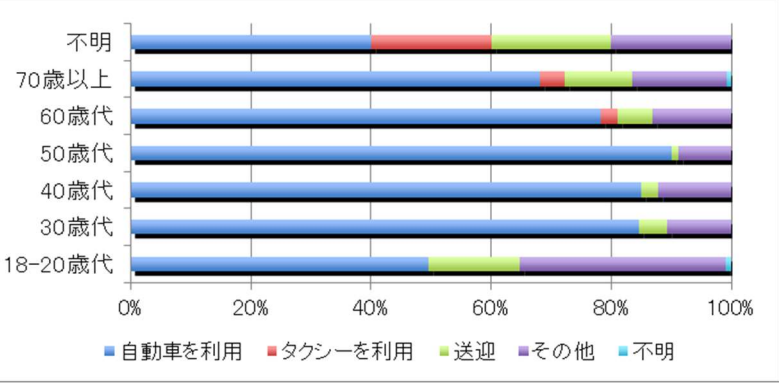
＜年齢別バスの利用頻度＞



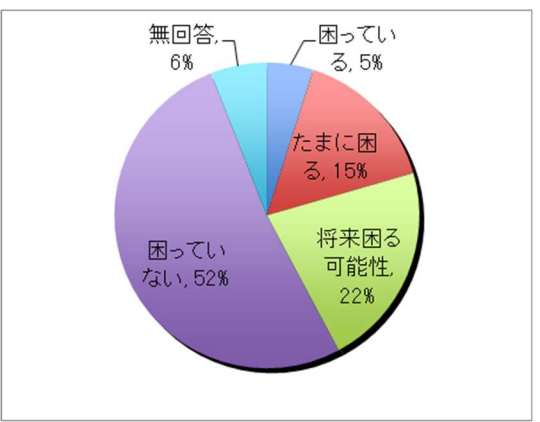
＜バスを利用しない理由＞



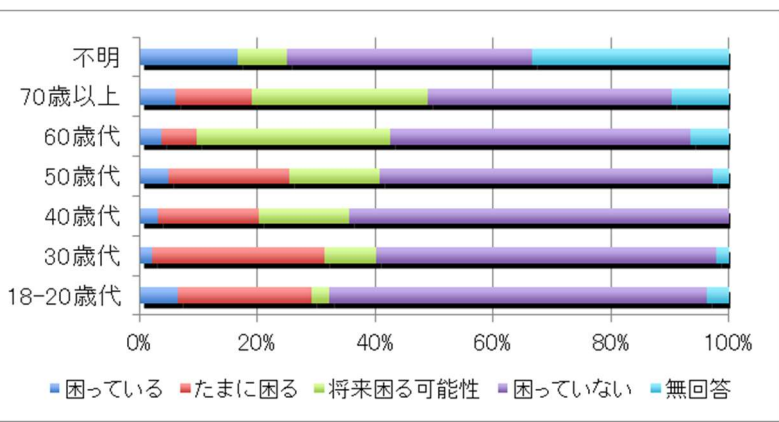
＜年齢別バスを利用しない理由＞



＜移動手段に困る程度＞



＜年齢別移動手段に困る程度＞



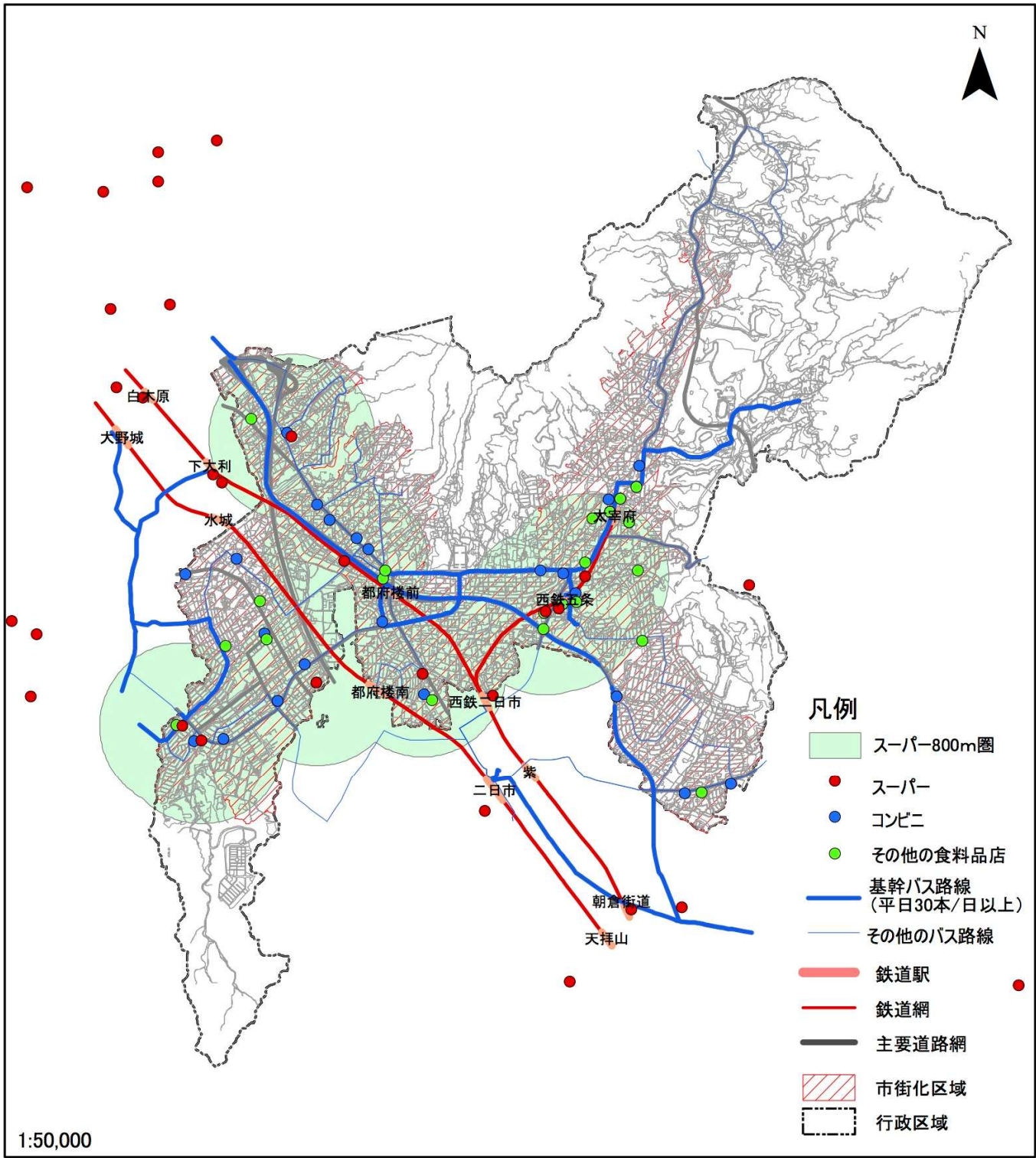
＜生活サービス施設の分布・集積＞

①商業施設

商業施設は、鉄道駅では、西鉄五条駅の周辺に比較的集まって立地しています。また、県道板付牛頸筑紫野線や県道福岡日田線などの幹線道路沿道に立地しています。

スーパーについては東部には立地が少なく、東側住宅地の広い範囲が、スーパーの徒歩圏域から外れています。東部住宅地は隣接市のスーパーへのアクセスが良く、こうした施設を利用する人が多いようです。

■食料品を扱う商業施設の立地とスーパーの徒歩圏

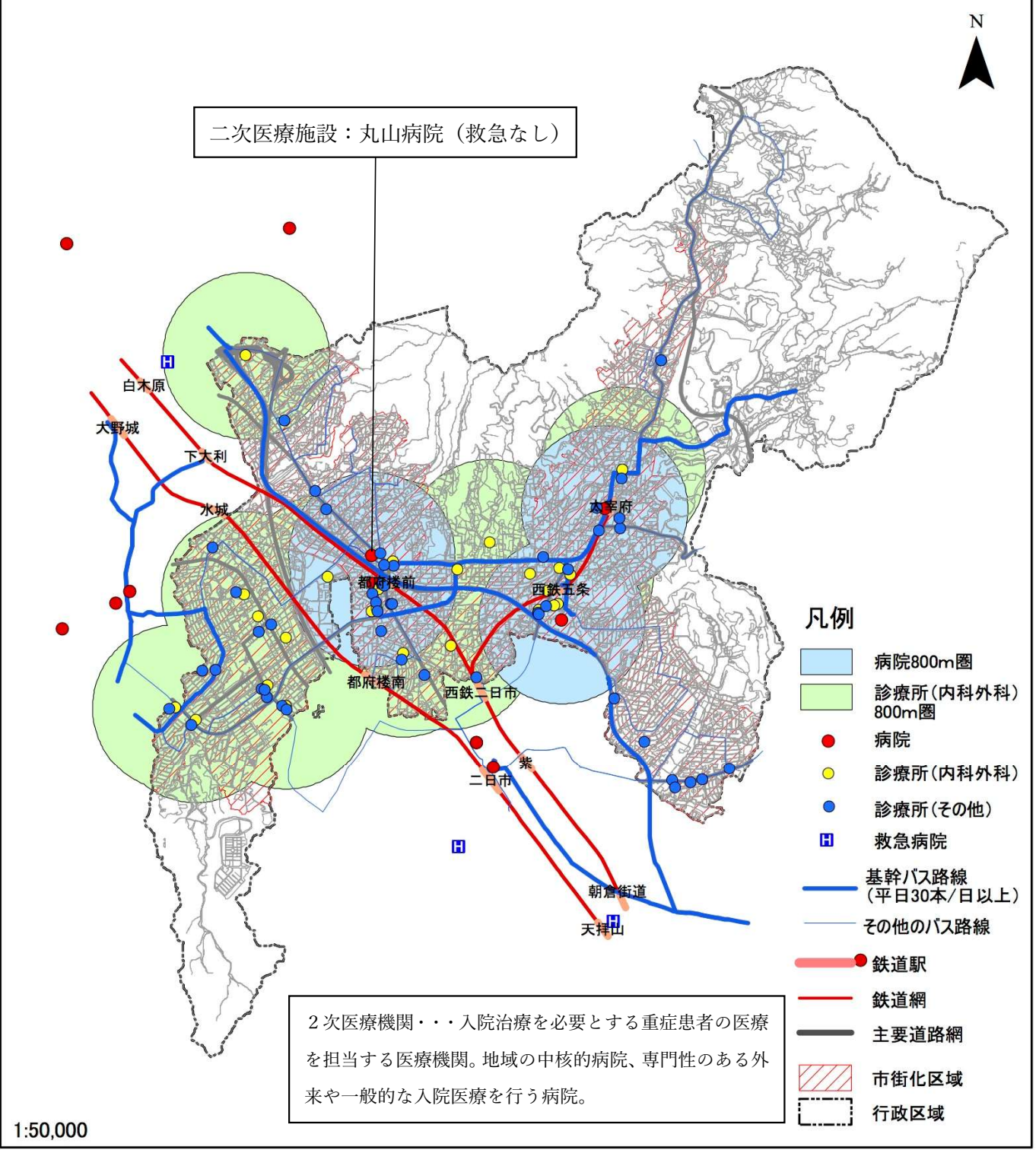


②医療施設

医療施設については、西鉄都府楼前駅、西鉄五条駅周辺に比較的集まって立地しています。西側の市街地については、県道板付牛頸筑紫野線などの幹線道路の沿道に立地していますが、東部には立地が少なく東側住宅地の広い範囲が、医療施設の徒歩圏域から外れています。

市内には二次医療施設として丸山病院が立地しています。ただし、救急には対応していないため、隣接市の施設との連携が必要になります。

■医療施設の立地と徒歩圏



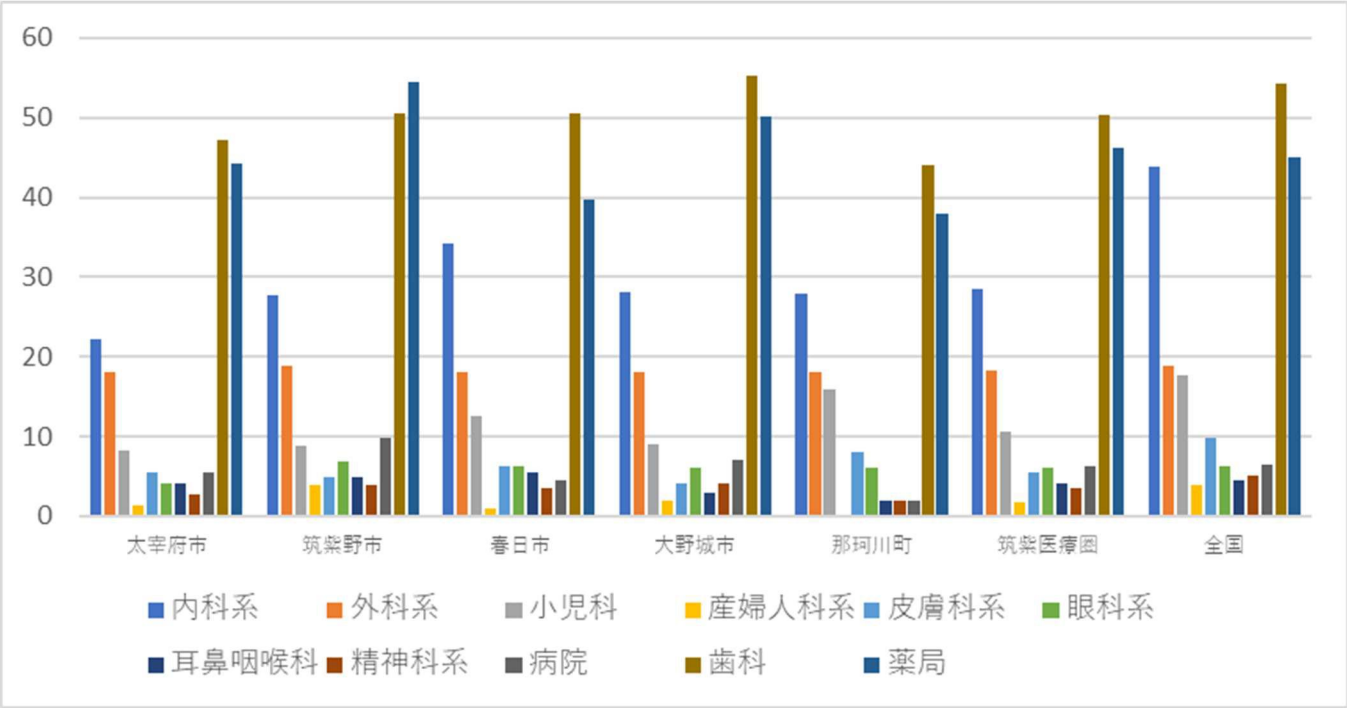
※筑紫医療圏の現況と施策の方向性

太宰府市は、全体として施設数が少なく、特に内科系の診療所数が少なくなっている。また、病床では、一般病床数が非常に少なくなっており、療養病床数が多い。

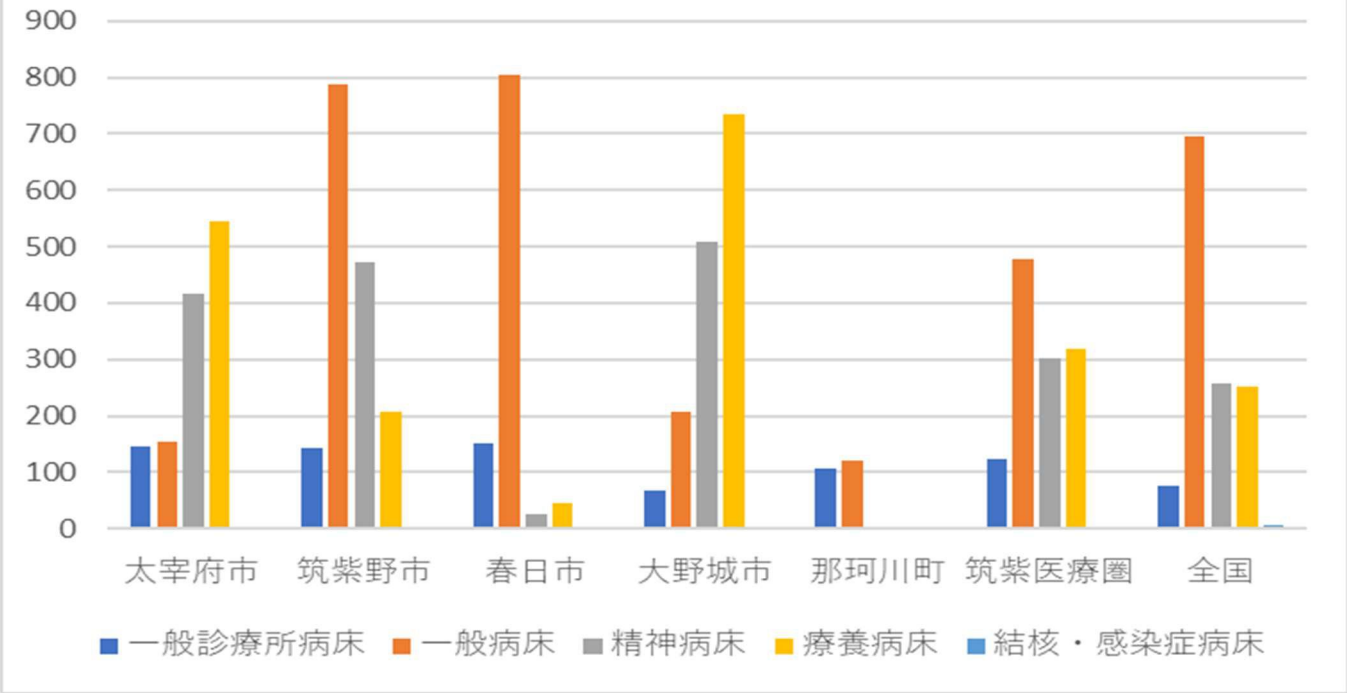
筑紫圏域内で見ると入院医療、救急医療の自己完結率は、県内の他の医療圏と比べると低くなっているが、充実した医療が行われていると位置づけられている（福岡県地域医療構想）。

※太宰府市には病床、医療施設数が少なく太宰府市に限ると自己完結率は低くなるものと予想される。

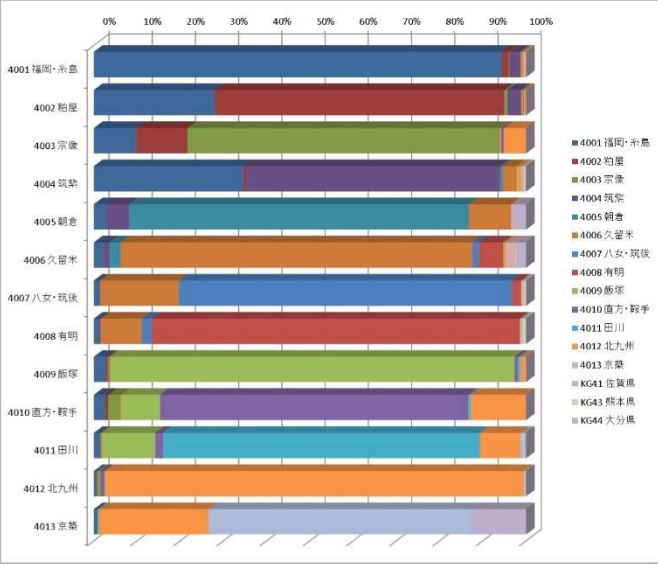
■人口 10 万人当たりの施設数（系の表記は診療所）



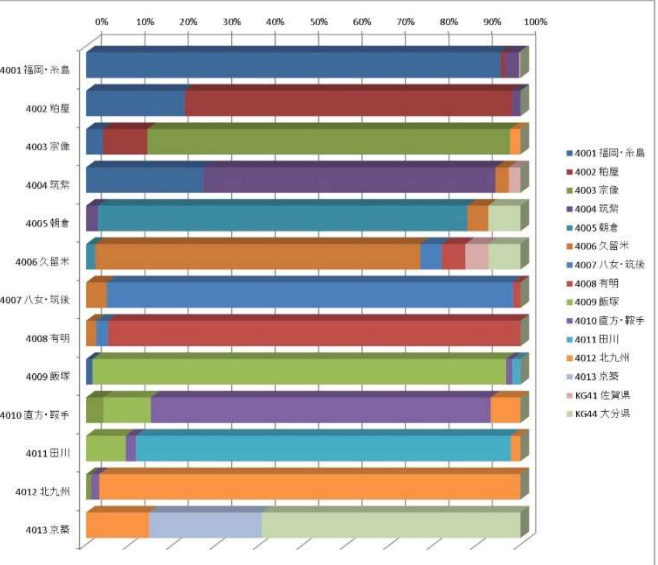
■人口 10 万人当たりの病床数（系の表記は診療所）



＜一般病床入院の自己完結率＞



＜救急医療の自己完結率＞



（福岡県地域医療構想資料）

＜福岡県地域医療構想における筑紫圏域についての記述＞

04 筑紫区域

【現状と課題】

- 総人口のピークは平成 32（2020）年ごろ、一方で 65 歳以上人口は増加を続けるため、今後、速いスピードで高齢化が進展する。
- 人口 10 万人対の一般病床数は全国平均を下回る一方、療養病床は上回っている。また、医師の数は総数及び主な診療科別の全てにおいて全国平均を下回っている。
- 自己完結率は救急で 78.7%、くも膜下出血で 74.9%、急性心筋梗塞 89.7 と比較的高く、全般的に充実した診療が行われている一方、悪性腫瘍 38.7%、小児の入院体制 50.3%と低くなっている。
- 必要病床数の推計値と現状の病床数との比較では回復期が 1,085 床不足する見込みである。
- 今後の高齢者の絶対数の増加を踏まえ、在宅医療について全般的に充実を図る取組が必要である。
- 福岡・糸島区域との連携を確保しつつ、区域内で対応が望まれる医療提供体制の構築が必要である。

【施策の方向性】

- 不足する回復期病床については、医療機関の自主的な取組を基本としつつ、急性期又は慢性期病床からの機能転換により確保を図っていく（地域医療介護総合確保基金による支援を実施）。
- 筑紫区域の実情に応じた在宅医療等の提供体制の構築を進める（事業の実施に基金を活用）。
- 救急医療、小児・周産期医療、5 疾病にかかる医療提供体制については、福岡・糸島区域との連携を基本としつつ、区域内で自己完結が望まれる医療提供体制について、関係者間で協議していく。
- 今後増加が見込まれる認知症高齢者について、関係者、関係機関の連携等適切に対応していく。

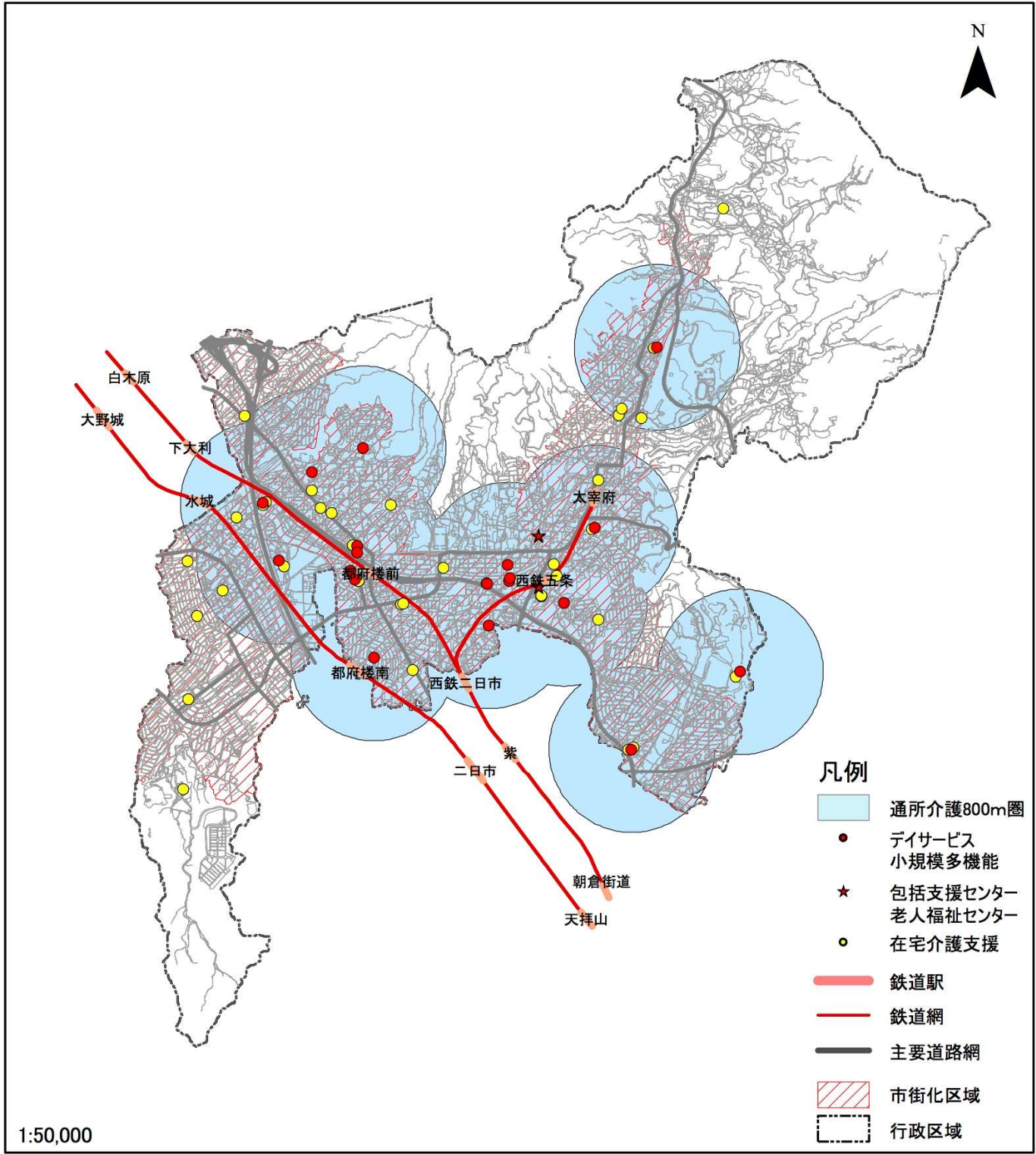
③福祉施設

福祉施設については、デイサービスセンターなど通所系施設が西鉄都府楼前駅から西鉄五条駅周辺に集まって立地しています。

在宅介護支援新施設については、市街化区域全体に広く分布しており、在宅介護支援施設からの徒歩圏域は市街化区域全体をカバーしています。

また、包括支援センターについて、現在西鉄五条駅周辺に立地しており、今後西部地域に1箇所整備される予定です。

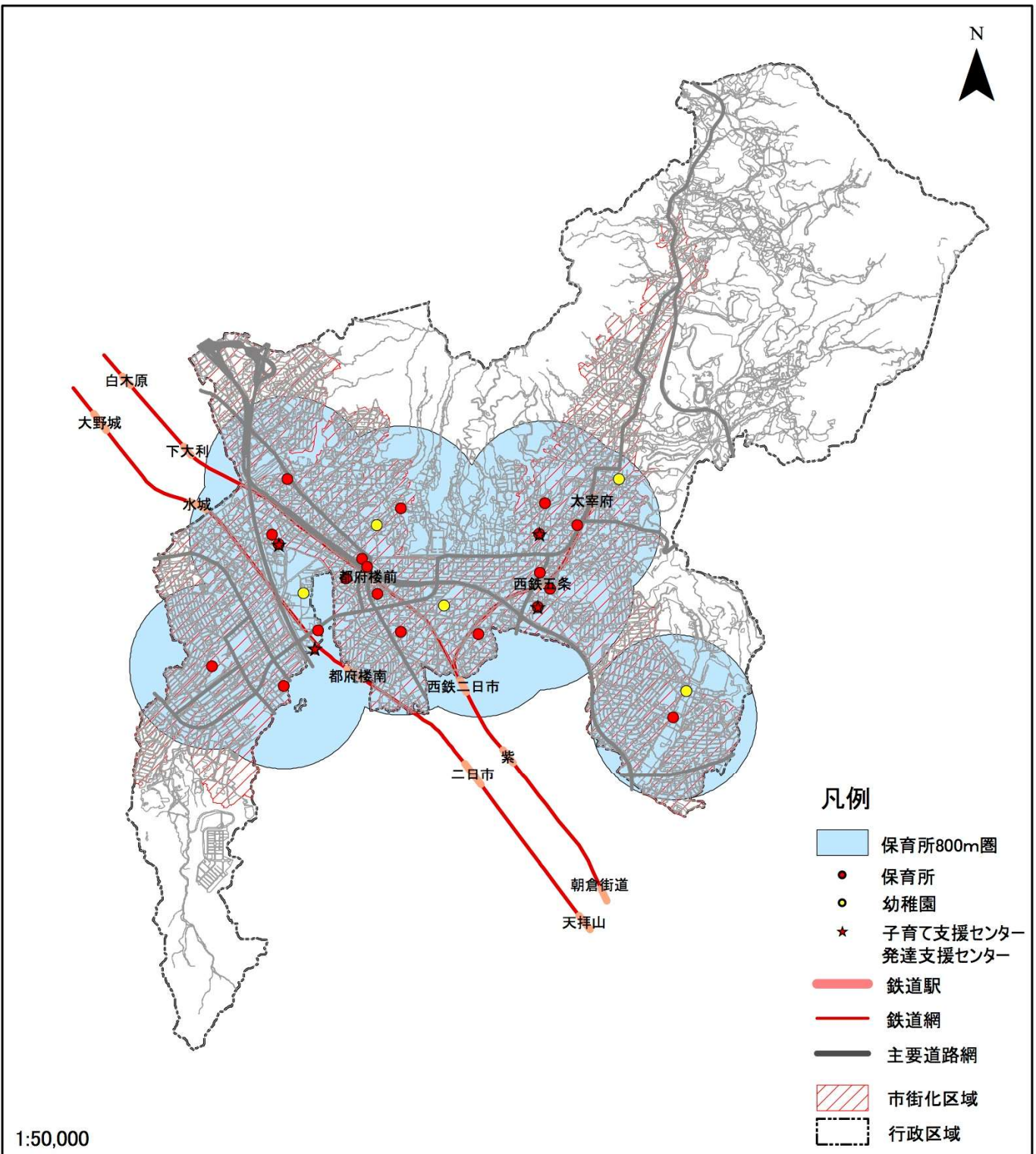
■福祉施設の立地と徒歩圏



④子育て施設

子育て施設は、西鉄都府楼前駅周辺に比較的集まって立地している他、市の東部に偏在して分布しています。

■子育て施設の立地と徒歩圏



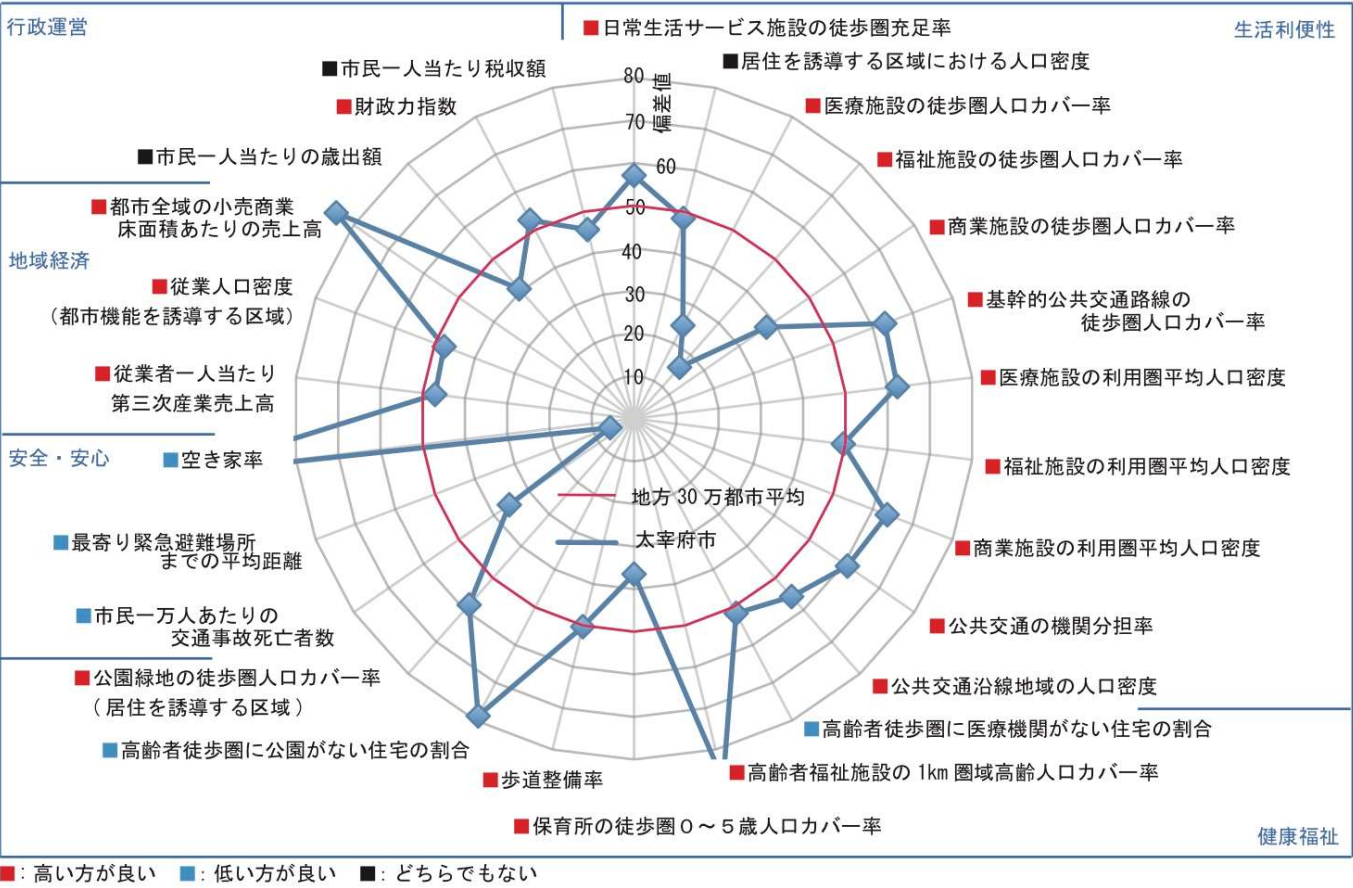
⑤比較レーダーチャート

本市の公共交通は、平均と比較して充実しており、居住地を広くカバーしています。

一方、福祉を除く、生活サービス施設の人口カバー率が低くなっており、また、それを支える人口密度が高くなっていることから、駅周辺などに集まって立地していることが伺えます。

駅周辺などでの、生活サービス施設の集積を持続させていくとともに、駅から離れた市街地での生活サービス利便をどう確保していくかが課題と考えられます。

■比較レーダーチャート



評価指標	単位	太宰府市	30万都市平均	偏差値
■日常生活サービス施設の徒歩圏充足率	%	38.7	30	57.1
■居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	40.6	43	48.4
■生活サービス施設(医療)の徒歩圏人口カバー率	%	59.9	76	24.7
■生活サービス施設(福祉)の徒歩圏人口カバー率	%	90.1	73	76.7
■生活サービス施設(商業)の徒歩圏人口カバー率	%	56.2	65	37.8
■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	55.8	40	63
■生活サービス施設(医療)の利用圏平均人口密度	人/ha	37.5	20	62.3
■生活サービス施設(福祉)の利用圏平均人口密度	人/ha	31.88	19	58.7
■生活サービス施設(商業)の利用圏平均人口密度	人/ha	43.1	24	63.6
■公共交通の機関分担率	%	15.4	8	60.9
■公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	24.8	16	55.8
■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	52.1	50	51.6
■高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	94.4	67	87.5
■保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率	%	57.9	66	36.5
■歩道整備率	%	55.1	55	50.3
■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	%	76.42	51	78.8
■公園緑地の徒歩圏人口カバー率(居住を誘導する区域)	%	78.42	71	58.4
■市民一人あたりの交通事故死者数	人	0.31	0.45	35.6
■最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	349.9	703	6
■空き家率	%	12.7	5.3	106.8
■従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円	10.7	11.6	47.1
■従業人口密度(都市機能を誘導する区域)	人/ha	14.5	16	47.7
■都市全域の小売商業床面積あたりの売上高	万円/m ²	95.7	71.1	85
■市民一人当たりの歳出額	千円	333	394	40.7
■財政力指数		0.67	0.65	52.6
■市民一人当たり税収額	千円	112	117	45.7

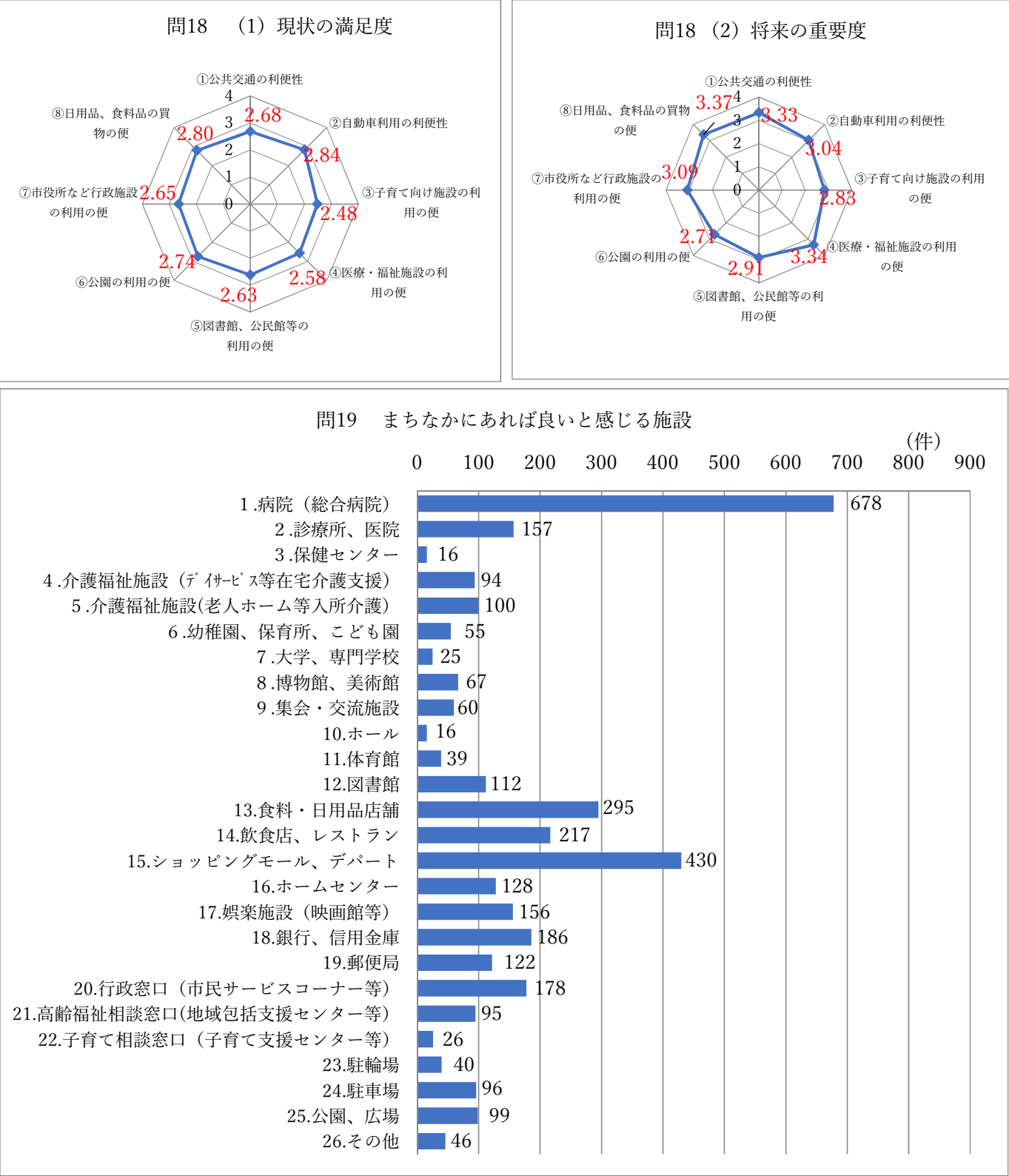
評価指標は「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省作成）」を基に設定した。

※数値は最終的な値ではない。

⑤市民の評価

医療施設、日用品、食料品施設の利用の便を重要視している市民が多く、まちなかにもこうした施設を望んでいます。

■アンケートの集計結果



＜太宰府市を取り巻く状況と今後の見通し＞

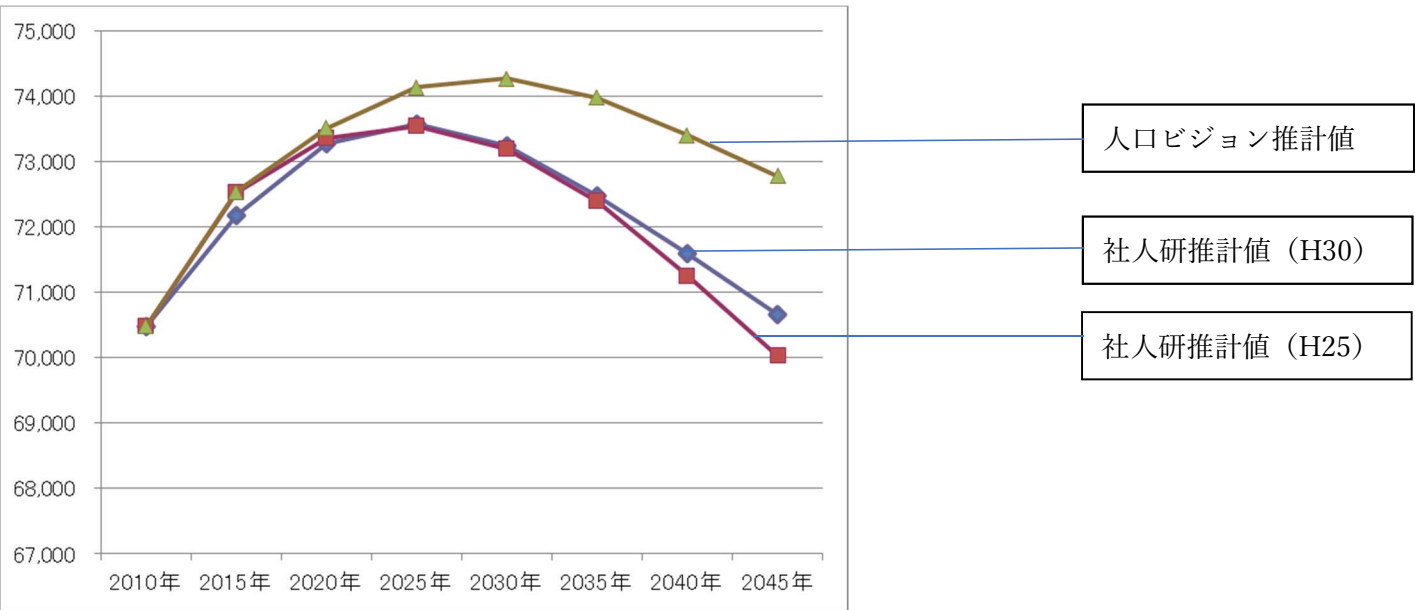
① 人口減少・少子高齢化

本市の総人口は、平成 29 年現在で約 7 万千人であり、現状のまま推移した場合、約 22 年後の平成 51 年では約 7 万千人と微増することが推計されている。当面人口減少期を迎えず一定の人口密度を維持できる見込みであるものの、数年のうちにピークを迎えたのちは、人口減少に転じると推計されている。

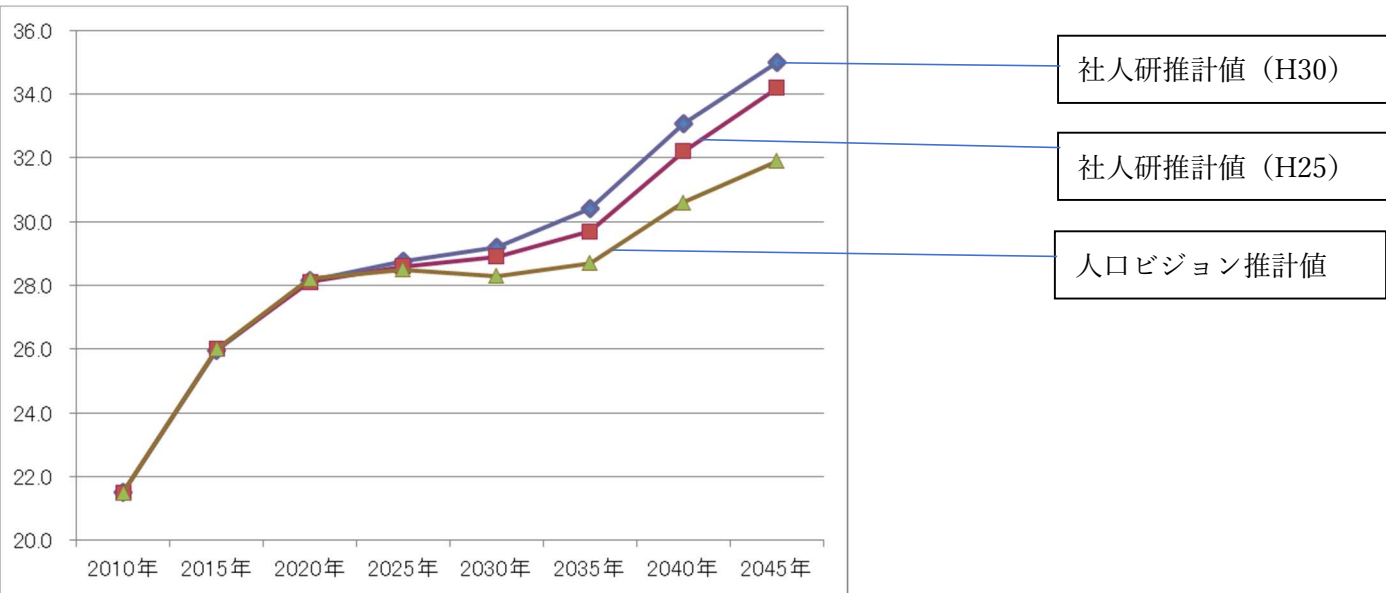
また、高齢化率についてみると、約 22 年後には高齢化率が 30%を超え、以降も大きく増加すると推計されている。

平成 25 年と 30 年の推計を比較してみると、人口増減では人口減少傾向が緩和され、高齢化率については、より高くなっている。

■総人口の将来見通し



■高齢化率の将来見通し

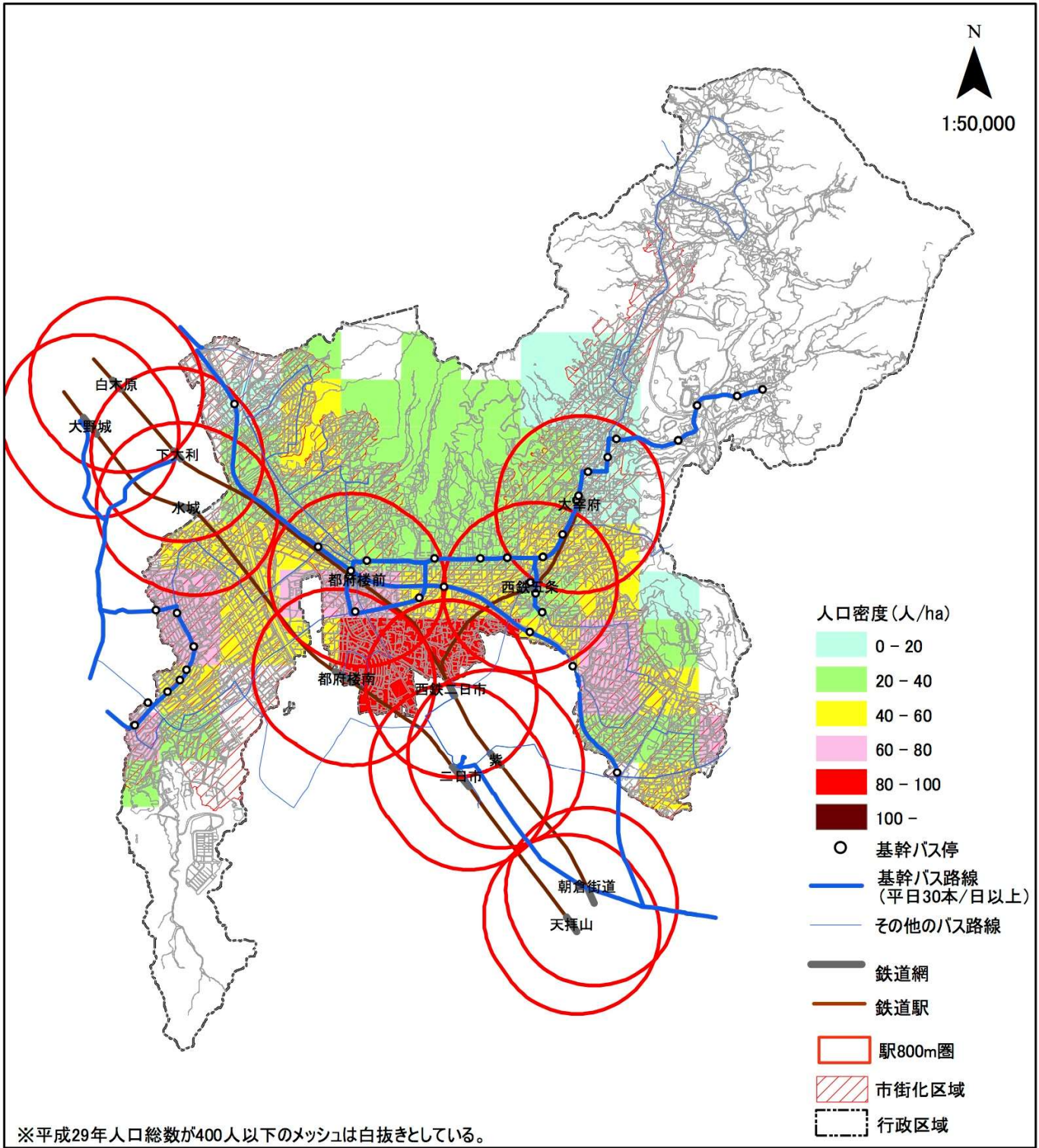


②人口密度の将来見通し

西鉄二日市駅・西鉄都府楼前駅、JR 都府楼南駅周辺で人口が高く集積するエリアが広がり、福岡市への鉄道利用の便が良いところに人が集まる傾向がより鮮明になってきます。また、基幹バス路線沿線でも一定の人口密度が維持できそうです。

一方で、本市の市街化区域においても、人口集中地区の基準である 40 人/ha を下回るエリアが拡がることが予想されます。今後、利便性の良いところで人口密度が高くなり、外縁部では密度が低くなる傾向が強まっていくことが予想されます。

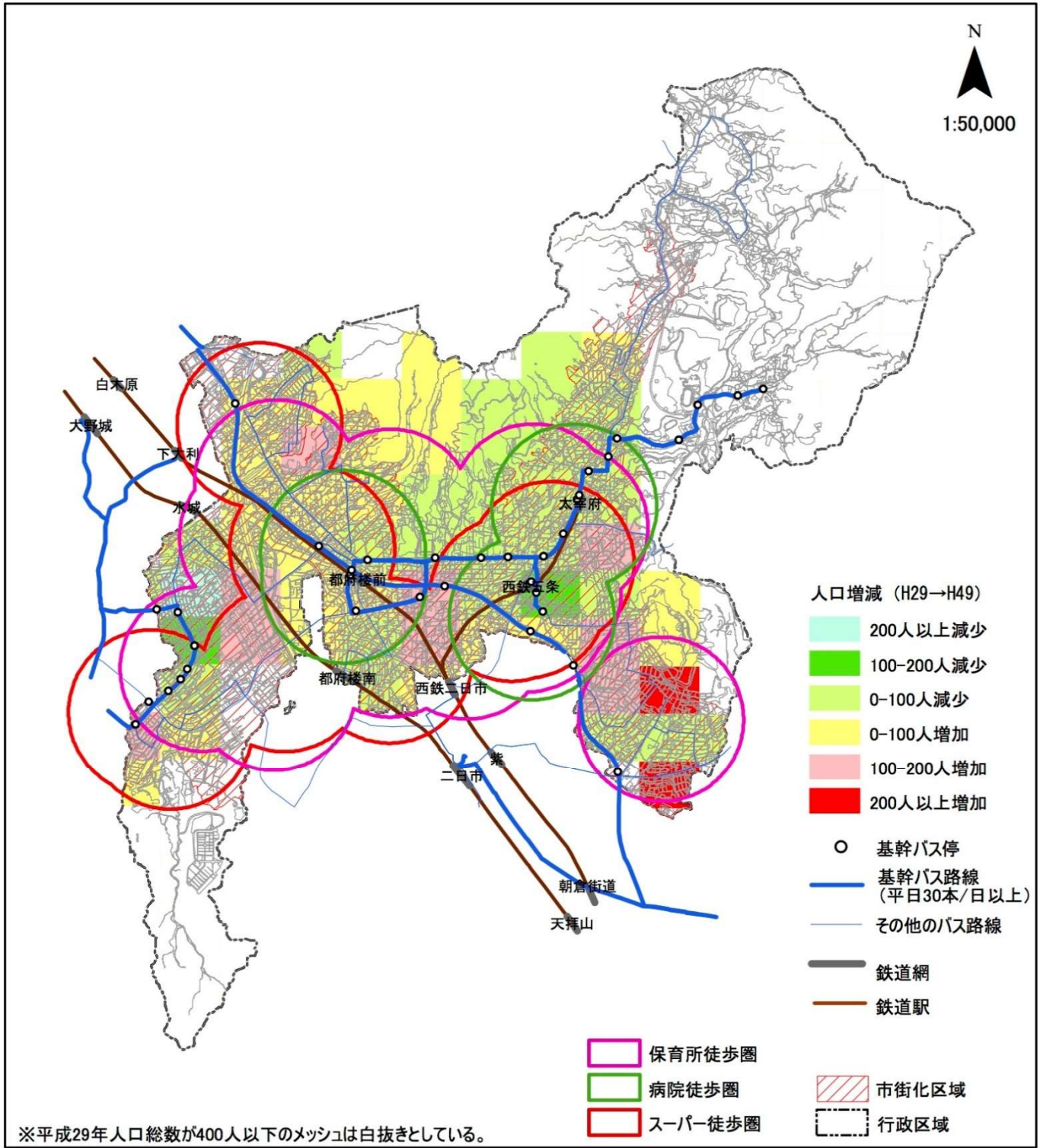
■人口密度推計 ※社人研の推計値を合計地としメッシュ別にコーホート要因法で推計して按分計算した



③生活を支える機能の低下

西鉄太宰府線の沿線における人口の減少エリアが拡大します。特に西鉄五条駅の周辺では人口減少幅が大きくなると推計されます。また範囲は狭いですが西側の住宅団地でも大きく人口が減少すると推計されます。人口減少に伴う、低密度化により、商業、医療、福祉などの生活サービスを支える徒歩圏人口も低下し、これらの施設の維持に悪影響が及ぶ恐れがあります。特に、西鉄五条駅周辺の生活利便施設の集積を持続させていくことは、本市の生命線でもあり、こうした問題に対処していく必要があります。

■人口増減推計

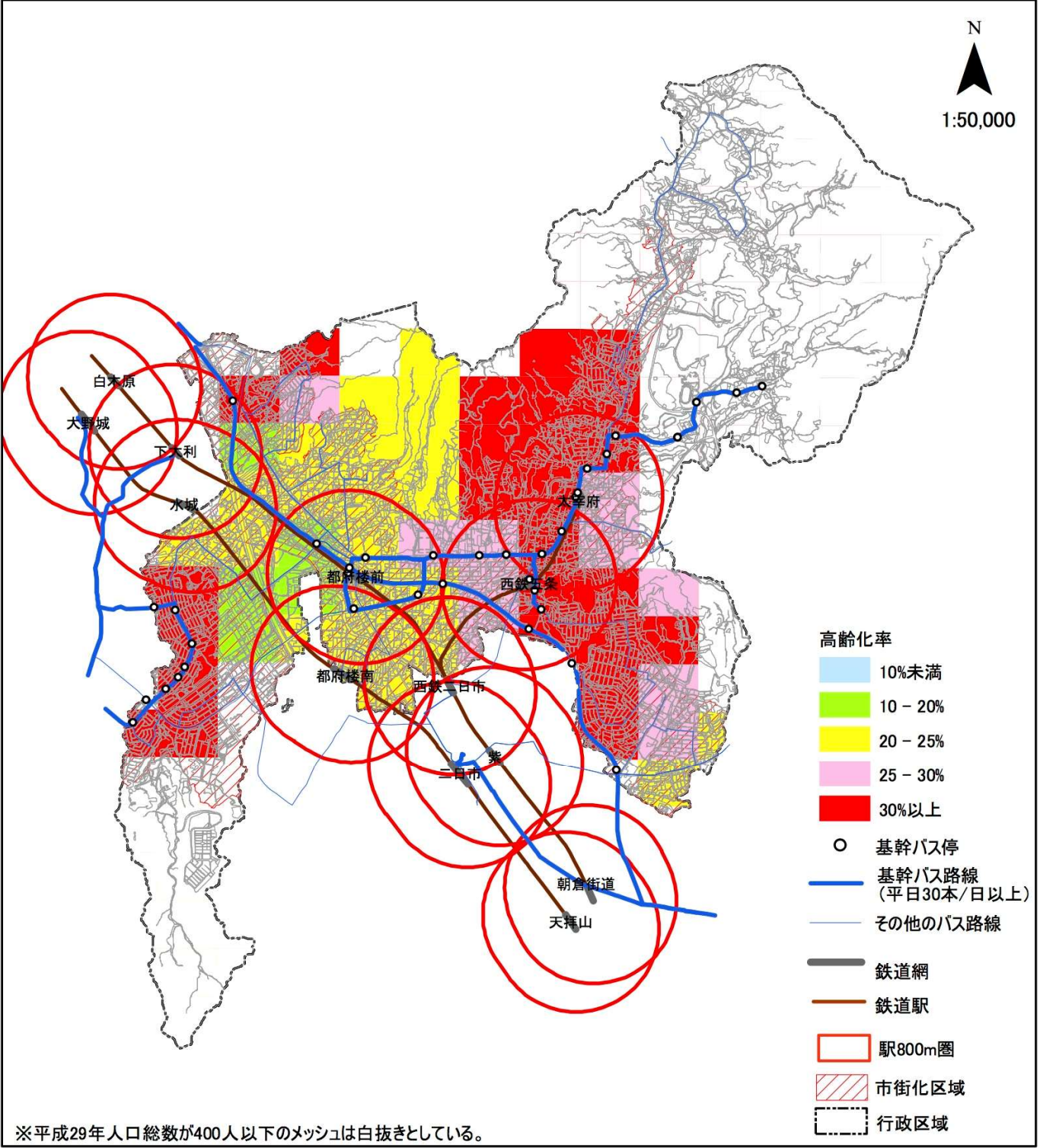


④高齢者の増加と健康への影響

高齢化率が 25%を超える地域が拡大します。特に市の東側のエリアでは高齢化率が 25%を超えるエリアが大半となります。

駅の徒歩圏外で高齢化率が高いエリアが増大し、高齢者の移動を支えるバス路線のサービスが低下した場合、外出機会の減少による徒歩行動等の身体活動量の低下など、高齢者の健康への悪影響や医療費の増大、高齢者の運転による事故の増大などが懸念されます。また、高齢化率の高いエリアが大半となる東側エリアの主要な交通結節点である西鉄五条駅周辺の活性化が急がれます。

■高齢化率推計



2. 本市の課題

<広域的位置づけ>

- ・九州自動車道, JR 鹿児島本線, 西鉄大牟田線, 国道 3 号が北西～南東に通る広域連携軸を形成している。
- ・通勤、通学の流出＋流入人口比率が県内でも上位に位置するなど、本市と他自治体と行き来する人が多く、特に筑紫野市、大野城市、福岡市博多区との関係性が高い。
- ・広域都市機能である太宰府天満宮を中心とする観光拠点機能、九州国立博物館などの社会教育機能、大学などの高度教育機能が位置し、こうした広域機能は西鉄太宰府駅、西鉄五条駅の東側に集積している。
- ・広域連携軸と観光・広域機能集積地に隔たりがあり、市域東部に主要道路の配置が少ないことから、近年の観光需要の高まりと比例して周辺道路の渋滞が激しくなり、広域連携性に支障をきたしているとともに、市民の生活利便性を低下させている。

<人口>

- ・本市の人口は増加傾向にあり、20 年後の人口推計では微減と推計される。
- ・広域連携軸では人口は増加傾向にあり高齢化率は低い。
- ・旧来からの市街地であった御笠から五条にかけては、人口が減少傾向にあるとともに、高齢化率も高くなっており、西鉄太宰府線の駅周辺であっても同様の傾向にある。また、東西に位置する住宅地では高齢化率が高く、人口が減少しており、古い住宅団地特有の傾向が見られる。
- ・広域連携軸への人口集中と、そこから外れる区域での人口減少、高高齢化率傾向は、20 年後の人口推計ではより極端になる。

<道路交通>

- ・鉄道 3 路線、6 駅及び、それを補完するバスネットワークが形成されており、駅、バス停の徒歩圏内に大半の人口が集積している。
- ・高齢化が進行し、人口が減少傾向にある市域の東西に位置する住宅団地、北東部の市街地では、地中心部へ向かう基幹路線が無く、市中心部と公共交通ネットワークが弱い。
- ・日常の移動手段として自動車への依存度が高い。
- ・主要道路は西部に多く配置される一方で東部に少なく、太宰府天満宮周辺で観光渋滞が発生している。

<都市機能>

- ・公共交通によるアクセス利便性が高い交通結節点である西鉄五条駅や西鉄都府楼前駅周辺に公共公益施設や生活利便施設が集積している。
- ・商業・医療・福祉・子育ての日常的に利用する生活サービス施設の徒歩圏域は他都市と比較して狭く、圏域内の人口密度は高い。特に商業と医療の圏域カバー率が低く、施設数も少ない。
- ・車依存度が高い現状のまま、市中心部と公共交通ネットワークが弱い市域の東西に位置する住宅団地、北東部の市街地で、高齢化や人口減少傾向が推移する場合、高齢者の外出機会の減少が懸念され、都市機能サービスが低下する恐れがある。
- ・特に市域東部では、人口減少と高齢化が広いエリアで進むことが予測されることから、五条駅周辺に集積している都市機能の維持に悪影響が及ぶ危険性が高い。

<行財政>

- ・一定の人口集積によって支えられている地域経済の衰退や、人口減に起因する税収の減少と拡散した公共施設や都市インフラの維持・更新に掛かる都市経営コストの増大により財政の悪化が懸念される。

3. まちづくりの方針

歩いて暮らせるコンパクトな広域連携都市

都市圏での広域的役割を向上するための機能と連携性の強化

- ・本市の個性形成に必要な機能や暮らしに必要な広域機能の強化、JR 利用の利便と広域連携軸と観光・広域機能集積地の結びつきを向上させていきます。

徒歩と公共交通で暮らせる利便性の高い生活圏づくり

- ・本市の公共交通の利便性の高さを最大限生かし、公共交通を利用しながら徒歩を基本に買い物や通院など日々の生活ができる利便性の高い生活圏を構築します。

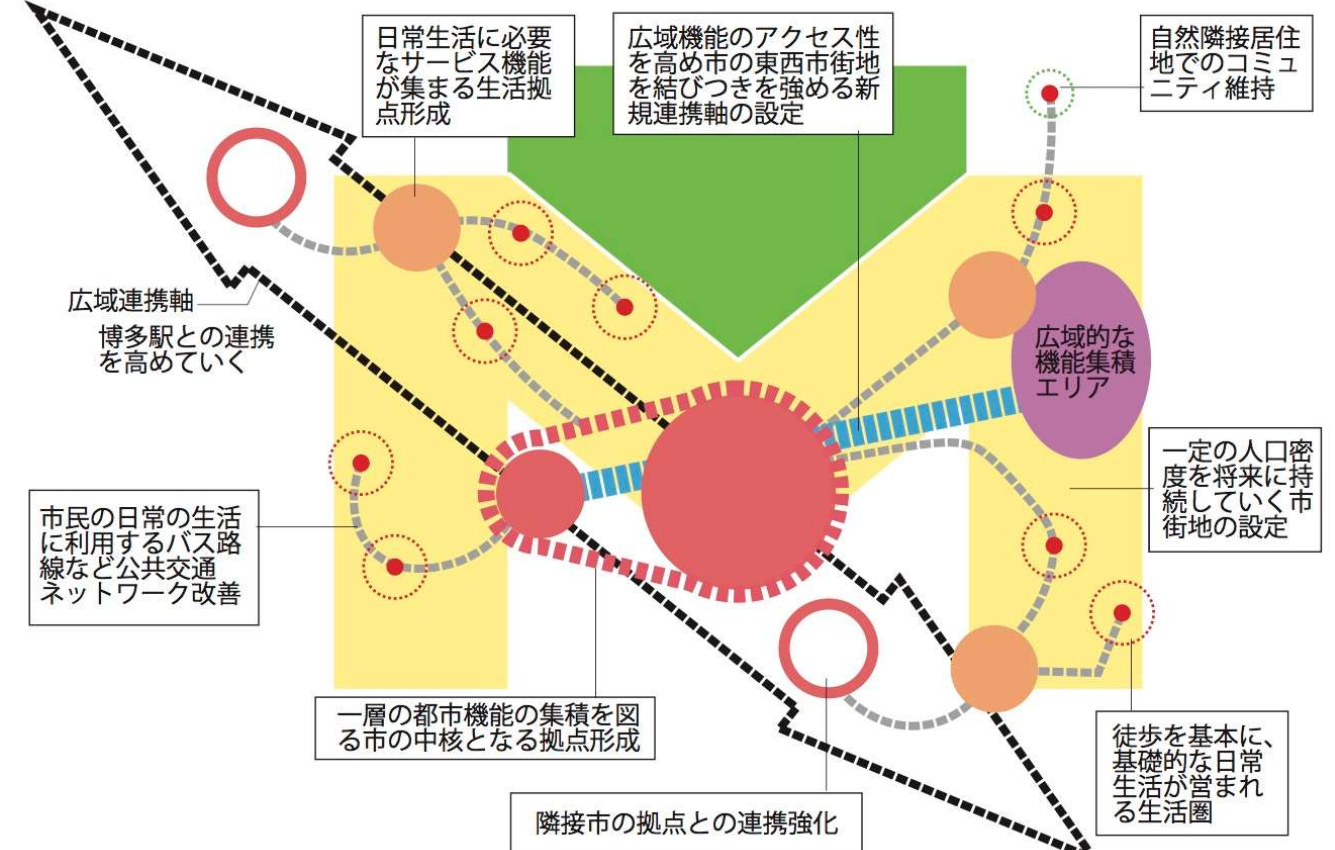
拠点の配置と都市機能の集約化

- ・生活圏は段階的に設定し、各生活圏の中で広域交通との結節点を本市の集約型都市構造の骨格をなす拠点として設定し、都市機能や主要な公共施設の集約を図ります。

生活密度と地域コミュニティが持続する都市構造形成

- ・生活サービス施設の身近な集積を維持・増進し、健康・快適な生活が確保でき、災害に対し一定の強度を確保するため、現在の人口や都市機能が集積する市街地を基本に、居住を誘導していきます。

■歩いて暮らせるコンパクトな広域連携都市のイメージ図
天神・博多駅へ



4. 目指すべき都市の骨格構造と施策、誘導方針の検討

① 中心拠点の明確化と地域拠点の新規形成

中心拠点の明確化

- ・本市の中心となり、市内外からの利用を想定する広域的な都市機能を含む拠点として、広域的な交通結節点を有し、現況において一定の都市機能の集積がある西鉄二日市駅、西鉄都府楼前駅、西鉄五条駅の周辺と各駅を頂点とする三角形の辺に、一層の都市機能の集積を図り、中心拠点として明確化していく。

地域拠点の新規形成

- ・佐野東地区に JR 鹿児島本線の交通結節点を新規に設置し、その周辺に都市機能の集積を図り本地に存する公共公益施設とともに、中心拠点の機能・役割を補完する地域拠点として形成する。
- ・新駅予定地については、現況で市街化調整区域に属しているため、本拠点における都市機能誘導区域設定の検討は5年後の本計画見直し時に行うものとする。

※本市は従業地、観光客流入地として福岡市博多区方面との結びつきが強い

都市機能の集約

- ・中心拠点においては、市の更新時期を迎えている公共施設を集約するとともに、病院など広域的な都市機能、にぎわいを形成する商業機能を誘導し中心性を強化していく。
- ・拠点内で福祉のまちづくりを進め、歩行空間や自転車利用環境の整備を推進し、回遊性向上を図る。

広域連携

- ・隣接市において西鉄春日原駅、西鉄下大利駅、西鉄・JR 二日市駅、西鉄紫駅、西鉄朝倉街道駅の周辺に設定されている拠点については、本市の中心拠点を補完する拠点として位置づけ、連携を図っていく。
- ・広域都市機能が集積している西鉄太宰府駅、西鉄五条駅東側のエリアについては交流拠点として、本市の個性を形成するべく、観光拠点機能、中枢社会教育機能、高度教育機能を増進していく

② 段階的生活圏の設定と生活圏に対応する生活拠点の配置

段階的生活圏の設定

- ・市民の生活圏を基礎的生活圏、日常生活圏、高次生活圏の3つの段階で形成していくことを目指す。
- ・基礎的生活圏は行政区、高次生活圏は市全体をそれぞれ圏域とし、日常生活圏は都市計画マスタープランにおける地域別構想、コミュニティバスまほろば号のルート、地域包括ケアシステムの圏域を踏まえ、中心市街地圏域、大佐野圏域、四王寺圏域、高雄圏域、宝満圏域の5つの圏域を設定する。

生活拠点の配置

- ・高次生活圏に対応しては、中心拠点、地域拠点を配置する。
- ・日常生活圏に対応しては、その圏域に必要とされる日常生活に必要な多様なサービスを提供する生活拠点を配置する。
- ・基礎生活圏に対応しては、生活圏の最寄拠点として身近な生活サービスを維持し、地域コミュニティ組織の活動運営の場を確保する地域中心を配置する。
- ・中心拠点、地域拠点、生活拠点、（交流拠点）については、都市機能誘導区域を設定することにより、広域的な都市機能や生活圏に必要な多様な生活サービスの誘導を図る。

■生活圏の段階構成と拠点の役割・配置の考え方

生活圏	高次生活圏	日常生活圏	基礎生活圏
		日常生活圏	基礎生活圏
生活圏の性格	市全域、周辺を含む広域生活圏で、広域的都市機能を担う生活圏	公共交通利用を基本に日常的に行き来できる圏域で、日常生活に必要な生活サービスを担う生活圏	徒歩を基本に日常的な生活が営まれる生活圏
拠点の役割	広域的都市機能の提供	日常生活に必要なサービスを提供	コミュニティ活動の場、最寄生活サービスを提供
位置	中心拠点、地域拠点	広域的交通結節点周辺→生活拠点	集会所周辺→地域中心

※中心市街地⇄中心拠点, 大佐野圏域⇄地域拠点, 四天王寺圏域⇄水城バス停周辺, 高雄圏域⇄高雄1丁目バス停周辺, 宝満圏域⇄太宰府駅周辺

③ 地域連携軸の設定と公共交通ネットワークの改善

地域連携軸の設定

- ・大佐野交差点、地域拠点と五条駅方面を結ぶ地域連携軸を設定し、広域連携軸と観光・広域機能集積地を連絡するとともに、中心拠点、地域拠点内の移動の円滑性を確保し、市の東部、西部の市街地から中心拠点へのアクセス性を高める。
- ・地域連携軸は、歩行と公共交通がメインとなるモールタイプのルートとすることを検討する。

公共交通ネットワークの改善

- ・市が運行しているコミュニティバスの路線等を改善し、公共交通の利便性を高めていく。
- ・路線を生活圏ルートと中心部循環ルートに分け、生活圏ルートは地域中心→生活拠点→中心拠点の頂点（西鉄都府楼前駅又は西鉄五条駅又は JR 新駅）を往復する路線とし、中心部循環ルートは、地域連携軸を通して、西鉄二日市駅、西鉄都府楼前駅、西鉄五条駅又は JR 新駅を循環する路線を検討する。
- ・市外に位置する大佐野と西鉄下大利駅、高雄と西鉄紫駅、西鉄朝倉街道駅を結ぶ路線バスは、広域連携を補完するルートとして、隣接市と協力してその維持に努める。

④ 地域コミュニティを持続していくためのまちのコンパクト化と地域づくり

地域コミュニティを持続していくためのまちのコンパクト化

- ・市民の生活利便性の持続的な確保、公共施設の効率的な配置、行政の財政上の問題に対応するため、長い時間をかけて緩やかな居住誘導を図る。
- ・生活利便性・交通利便性の高い市街地やその周辺の住宅地、公共交通の路線の沿線、災害に対し一定の強度を持つまちの領域へ住み替え等を促し、まちを少しずつコンパクト化していく。

地域コミュニティを持続していくための地域づくり

- ・三条などの集落地や市東部や西部に位置する古い住宅団地において地域コミュニティを維持していくための地域づくりの方策について検討する。
- ・都市のコンパクト化により生活環境が悪化しないよう、空き地の集約化、活用、敷地の統合、新しい住宅需要の掘り起こしなどスマートシュリンクの施策について、エリアマネジメントや民間活力の導入も含め幅広視点から検討します。

■太宰府市の集約型将来都市構造図

