

福岡県小郡市 地域経済分析報告書（2026 年度版）

小郡市は、福岡市と久留米市の両都市圏の中間に位置し、西鉄天神大牟田線や甘木鉄道、さらに九州自動車道・大分自動車道・長崎自動車道が交差する「鳥栖ジャンクション」に隣接する交通の要衝です。この地理的特性の全編を通して重要な鍵となります。

1. 地域経済循環マップ・生産分析

生産分析では、市内でどれだけの付加価値（利益）が創出されているかを確認します。

（1）総生産額の傾向

小郡市の経済循環は、「住宅都市」としての側面が強く、所得の多くを市外（主に福岡市・久留米市）から「雇用者報酬」として持ち帰る構造にあります。

① 市内総生産（生産側）：約 1,712 億円（2022 年度）

産業別構成比

- ・第 1 次産業（農業等）：約 2.1%
- ・第 2 次産業（製造・建設等）：約 15.4%
- ・第 3 次産業（サービス・小売等）：約 82.5%

② 1 人あたり市民所得：約 324 億円

- ・福岡県平均を 100 とした指数では約 90 前後ですが、近隣ベッドタウン自治体の中では安定した水準です。

③ 経済自給率：約 84.8%

- ・100%を下回っており、地域外からの所得流入に依存する「ベッドタウン」の経済循環構造です。

（2）産業別付加価値の構成

- ① 不動産業：宅地開発が進んでいるため、付加価値額のシェアが高い
- ② 製造業：食品製造や輸送用機械器具などが堅調
- ③ 卸売・小売業：市内を縦断する県道沿いのロードサイド店舗や物流拠点としての機能が付加価値を支えています

（3）分析視点

小郡市の「生産額」そのものは周辺の鳥栖市（工業都市）や久留米市（中核市）に比べると控えめですが、一人当たりの分配（所得）はベッドタウンとしての安定感から高い水準を維持しています。

2. まちづくりマップ・FROM-TO 分析

FROM-TO 分析は、人々の通勤・通学や買い物による移動の連関を可視化します。

(1) 通勤・通学の流動（昼夜間人口比率）

小郡市の昼夜間人口比率は、約 85～90%前後で推移しており、典型的かつ強力な「流出超過」のまちです。

① FROM（どこへいくか）

流出先は福岡市が圧倒的に多く、次いで久留米市・鳥栖市と続きます。特に西鉄沿線の利便性により、福岡都市部への依存度が極めて高いのが特徴です。

② TO（どこから来るか）

流入は近隣の大刀洗町や筑紫野市、鳥栖市からが主ですが、流出数に比べると小規模です。

(2) 消費の流動

買い物についても、福岡市（天神・博多）や鳥栖（アウトレット等）への流出が見られる一方で、市内の大型スーパーや医療機関が近隣の町（大刀洗町など）の生活圏を支える「拠点」としての役割も果たしています。

3. 産業構造マップ

小郡市の産業が全国平均と比較してどの分野に特化しているか、特化係数（LQ）を用いて分析します。

特化係数は、全国平均を 1.0 とした時の産業の集積度を表します。

産業分類	特化係数の傾向	特徴
農業	2.45（高い）	耕地面積が広く、特にイチゴや野菜の集約的な農業が全国平均の 2 倍以上の強み
不動産業	1.38（高い）	ベッドタウンとしての宅地供給・管理の需要が非常に旺盛
運輸業・郵便業	1.25（やや高い）	鳥栖 JCT に近い地理的利便性から、物流拠点の集積が進んでいる
製造業	1.0（標準）	食料品製造などが中心。大規模な工業団地というよりは中規模な事業所が点在。

●結論としての数値的示唆

小郡市の強みは「農業」と「物流・住宅」の両輪にあります。

一次産業（農業）の基盤を残しつつ、三次産業（サービス・物流・住宅）に大きくシフトしています。2026年現在は、「物流のラストワンマイル」拠点としての需要を取り込めるか、また福岡都市部への通勤に依存しない「職住近接」のモデル（サテライトオフィス誘致等）をどう構築するかが課題となっています。

4. まとめと展望

小郡市は、その圧倒的な「アクセスの良さ」を武器に、「稼ぐ場所（福岡都市圏等）」と「住む場所（小郡）」の分業を明確にすることで発展してきました。今後の持続可能なまちづくりのためには、以下が有効になると考えられます。

(1) スマート農業と観応の融合

農業の特化係数を活かした体験型農業や地産地消の強化

(2) 物流・産業用地の戦略的活用

高速道路網を活かした、高付加価値な物流加工拠点の整備

(3) 移住定住の質的向上

2026年時点の働き方の変化に合わせ、コワーキングスペース（1つの空間や設備を共有しながらそれぞれの仕事を行う柔軟性の高い作業スペース）の充実など「滞在型」の価値を高めること