

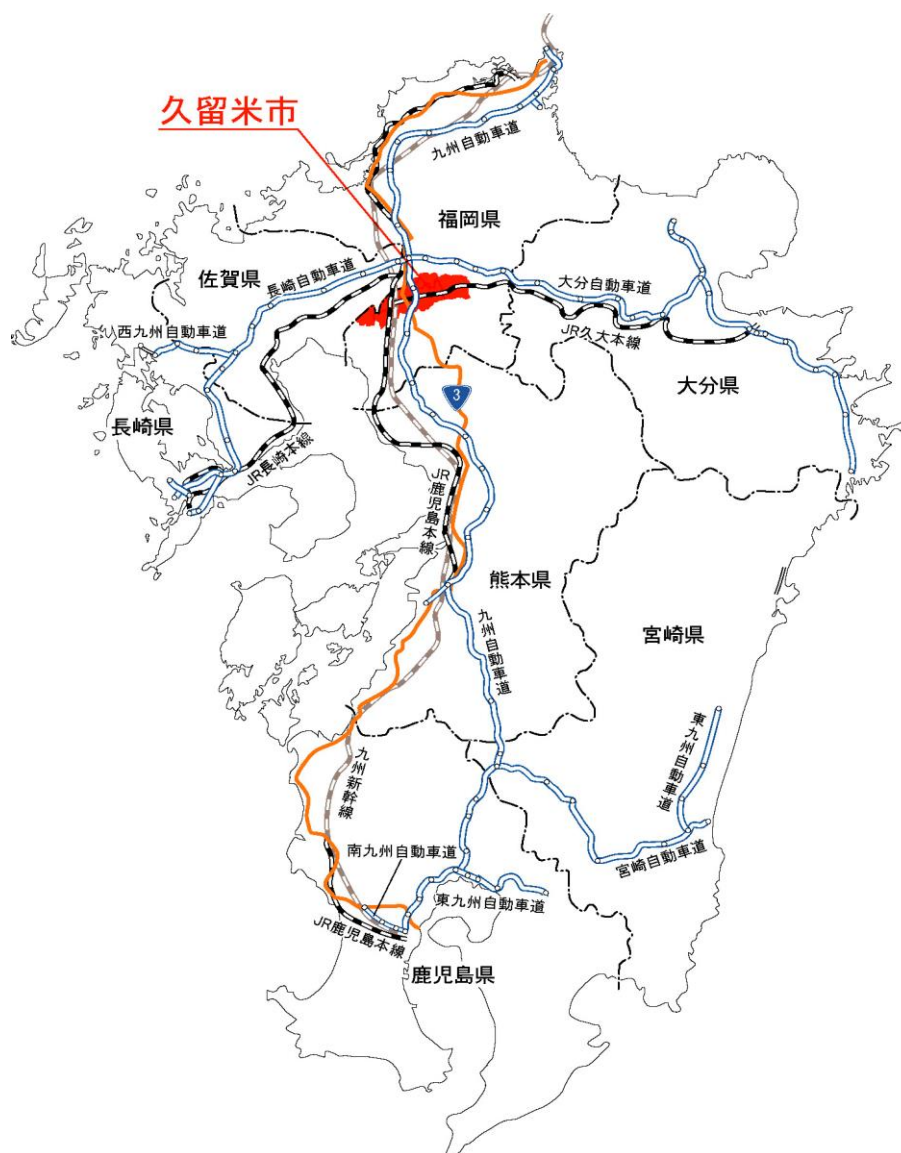
# 第1章 全体構想

# 1. 久留米市の概要

## 1-1 位置及び規模

本市は、九州の北部、福岡県南西部に位置し、九州の中心都市である福岡市から約 40 キロメートルの距離にあります。市域は東西 32.27 キロメートル、南北 15.99 キロメートルと東西に長い形状を示し、行政面積は 229.96 平方キロメートル、人口は約 304,552 人（2015 年（平成 27 年）10 月 1 日現在）を有する、県下第 3 位の\*中核市です。

また、九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道のクロスポイントにも近く、国道 3 号ほか 5 つの国道などの主要な幹線道路や、九州新幹線・JR 鹿児島本線や久大本線、西鉄天神大牟田線や甘木線など交通網が発達し、九州の交通の要衝に位置しています。



▲ 九州からみた久留米市の位置

## 1-2 市域の変遷

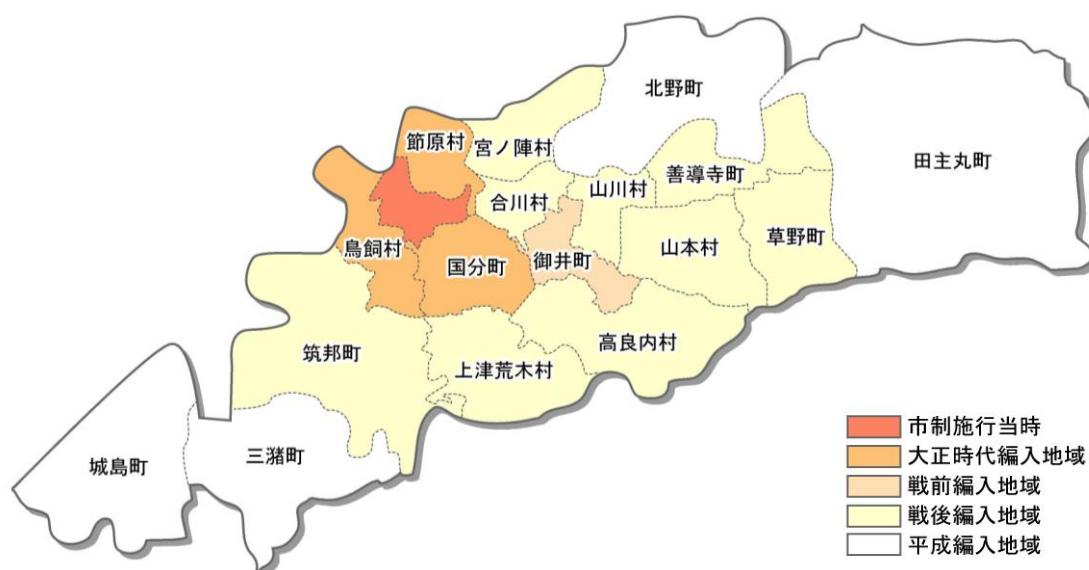
本市は、1889年（明治22年）4月1日の市制施行以来、17町村との合併を繰り返して、市域を拡大してきました。

市制施行当時と比較すると、面積では約86倍、人口は約12倍に増加しています。

### ▼ 市域の変遷

合併町村	合併年月日	人口 (人)	世帯数 (世帯)	面積 (k㎡)	備考
市制施行	明治22年4月1日	24,750	4,262	2.66	久留米市誕生
鳥飼村	大正6年10月1日	46,035	8,851	12.45	
節原村	大正12年8月1日	58,699	11,771	16.46	
国分町	大正13年11月1日	73,423	14,774	24.23	
御井町	昭和18年10月1日	99,762	19,041	28.85	
合川村	昭和26年4月1日	114,943	23,450	49.41	
山川村					
上津荒木村					
高良内村	昭和26年6月1日	120,762	24,323	62.69	
山本村	昭和33年9月1日	142,443	32,093	80.18	
宮ノ陣村					
草野町	昭和35年7月1日	147,115	34,989	89.30	
筑邦町	昭和42年2月1日	180,991	47,485	113.40	
善導寺町	昭和42年4月1日	189,288	49,726	123.93	
田主丸町	平成17年2月5日	305,948	114,426	229.84	国土地理院の公示面積：229.96k㎡ (計測方法の変更に伴い、平成27年4月1日より変更)
北野町					
城島町					
三猪町					

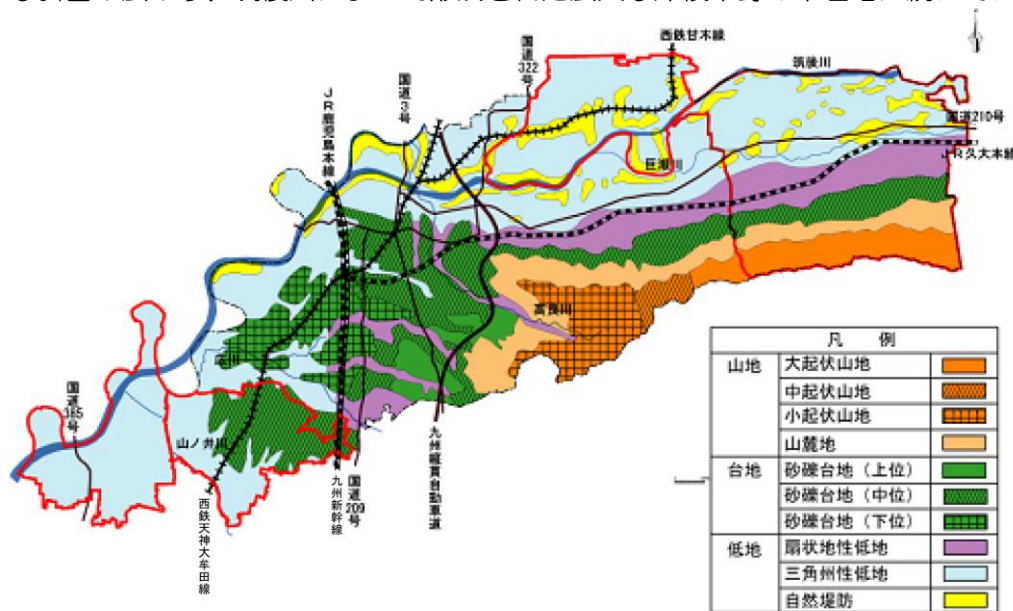
資料：久留米市統計書



### ▲ 市域の変遷

### 1-3 地勢

本市の地勢は、市の北東部から西部にかけて九州一の大河・筑後川が貫流し、南東部には耳納連山、高良山、明星山などの山々が東西に連なっており、南東部の山麓・丘陵地から、北西部や西部にかけて緩やかな斜面が広がり、筑後川によって形成された広大な沖積平野の平坦地に続いています。



▲ 久留米市の地形

(出典) 久留米市環境基本計画

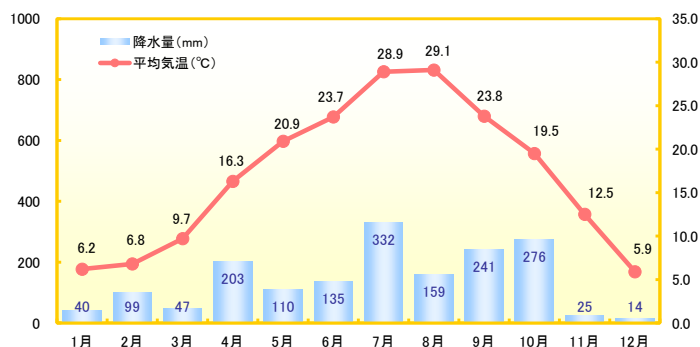
### 1-4 気候

本市の気候は、気温の年較差や降水量の年変化が大きいものの、雪は少なく、温暖で四季の変化に富んでいます。

▼ 近年の平均気温・降水量

資料：久留米消防本部

	平均気温 (°C)	降水量 (mm)		平均気温 (°C)	降水量 (mm)
1999年(H11)	16.0	1,900	2008年(H20)	16.5	1,738
2000年(H12)	16.4	1,697	2009年(H21)	16.5	1,733
2001年(H13)	16.6	1,624	2010年(H22)	16.5	1,909
2002年(H14)	16.8	1,496	2011年(H23)	16.2	1,910
2003年(H15)	16.7	1,689	2012年(H24)	16.0	2,109
2004年(H16)	17.2	1,324	2013年(H25)	16.7	1,841
2005年(H17)	16.6	1,138	2014年(H26)	16.2	1,613
2006年(H18)	16.9	1,448	2015年(H27)	17.4	1,716
2007年(H19)	17.3	1,440	2016年(H28)	17.4	2,418



▲ 1年間の気温・降水量の変化(2017年(平成29年))

資料：気象庁

## 1-5 自然災害

### (1) 水害

本市は、筑後川流域の田園地帯として発展した歴史をもち、これまで筑後川の氾濫が住民の安全・安心をおびやかしていましたが、筑後川の治水事業により 1953 年（昭和 28 年）に発生した西日本大水害を最後に筑後川本川の氾濫は発生していません。

しかしながら、中小河川の\*内水氾濫は依然発生しており、市街地部では緑地の減少やアスファルト舗装の増加、また、近年は突発的な集中豪雨などにより小規模で局地的な浸水被害が発生しており、「平成 24 年 7 月九州北部豪雨」（2012 年）や「平成 30 年 7 月豪雨」（2018 年）などの大雨による被害が発生しています。

また、耳納連山では、1991 年（平成 3 年）の台風により風倒木が発生しており、現在でも表層が流出しやすい状況にあります。



平成 24 年 7 月九州北部豪雨による急傾斜地の崩壊状況



平成 30 年 7 月豪雨による内水氾濫状況

### (2) 地震

近年、全国各地で地震が発生しており、本市でも、2005 年（平成 17 年）の「福岡県西方沖地震」や 2016 年（平成 28 年）の「熊本地震」において、震度 5 強を観測しました。

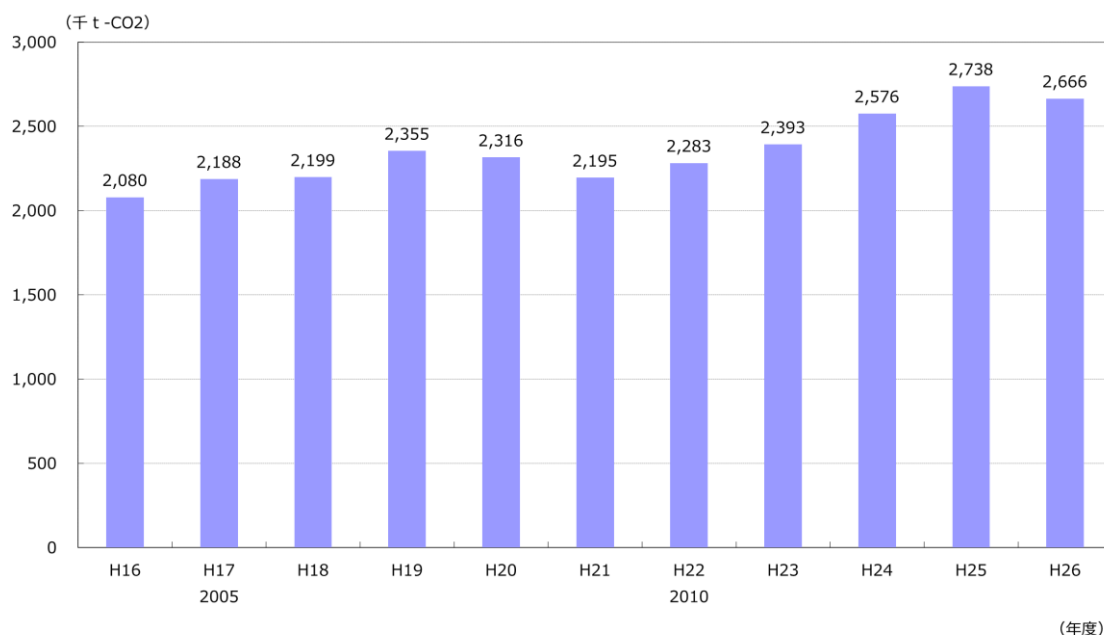
しかしながら、耳納山麓には活断層の存在が確認されている\*ことや、近年、全国各地で地震が発生していることなどを踏まえ、本市においても更なる大規模な地震災害の可能性がります。

※「水縄（耳納）断層の長期評価について 平成 16 年 9 月 文部科学省地震調査研究推進本部」

## 1-6 環境

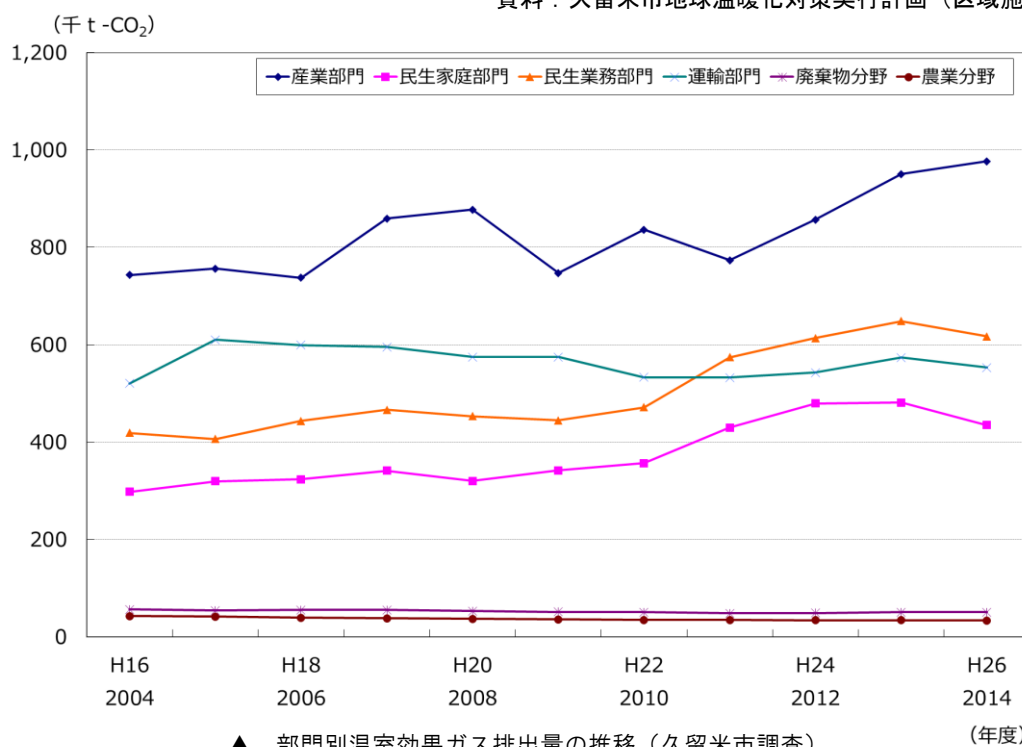
本市における\*温室効果ガスの排出量をみると、2014年（平成26年）度の排出量は、\*パリ協定の基準年である2013年（平成25年）度と比較すると、運輸部門、民生家庭部門及び民生業務部門における排出量が減少し、全体では約2.7%の減少となっています。

なお、久留米市地球温暖化対策実行計画の目標年度（2030年（令和12年）度）における\*温室効果ガスの削減目標は、基準年度（2013年（平成25年）度）比マイナス26%と設定しています。



▲ 久留米市の温室効果ガス総排出量（久留米市調査）

資料：久留米市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）



▲ 部門別温室効果ガス排出量の推移（久留米市調査）

資料：久留米市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

## 2. 久留米市を取り巻く状況

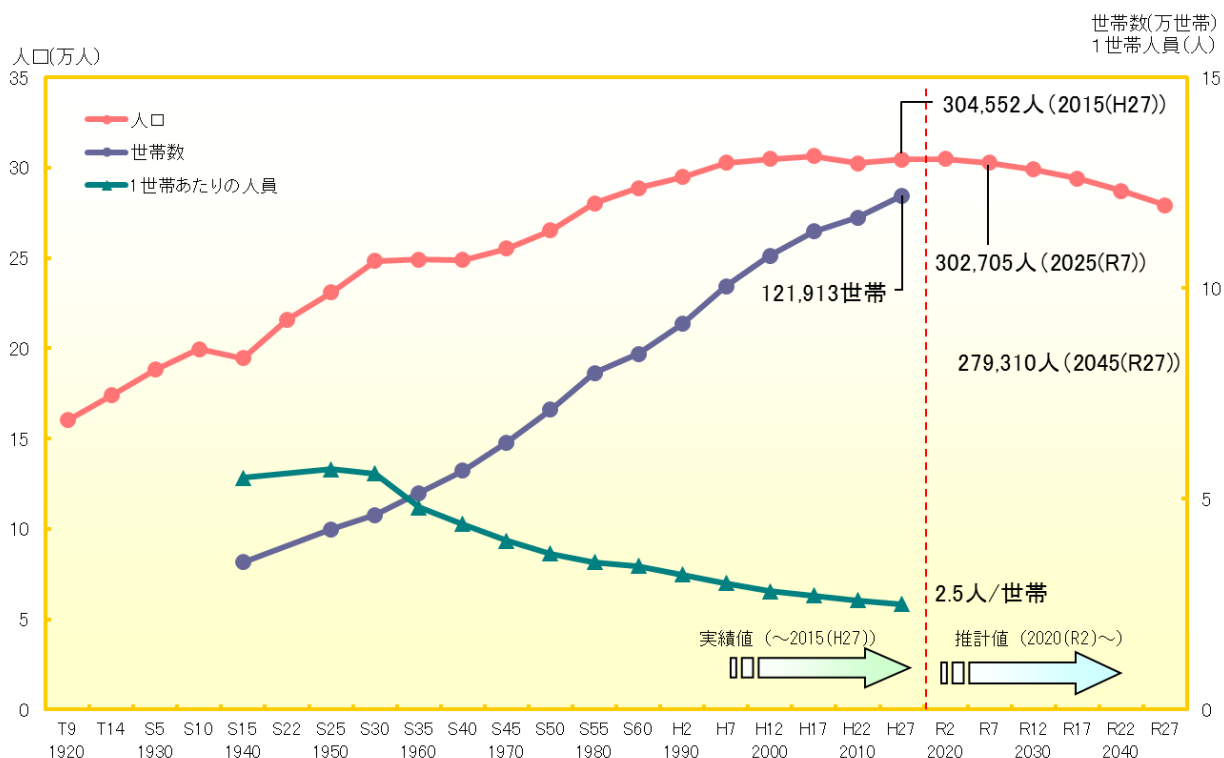
### 2-1 人口及び世帯数の状況

#### (1) 人口・世帯数

本市の人口は、大正9年以降、一貫して増加が続けてきましたが、少子化や市外への転出などの影響により、2005年（平成17年）をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所による推計では、2025年（令和7年）には302,705人となることが予想されており、本市も本格的な人口減少社会を迎えることとなります。

また、1世帯あたりの人員は、核家族化等の影響により減少傾向が続いており、1950年（昭和25年）のピーク時には1世帯あたり5.7人でしたが、2015年（平成27年）時点で2.5人まで減少しています。

一方で、人口増加のスピードが鈍化するなか、核家族化や単身世帯の増加等を背景に、世帯数は増加が続いており、2015年（平成27年）時点で121,913世帯となっており、今後も住宅需要が継続するものと考えられます。



※現在の久留米市域の人口の推移であり、過去の値は合併旧町村人口を組み入れている

#### ▲ 市全域の人口・世帯数の推移

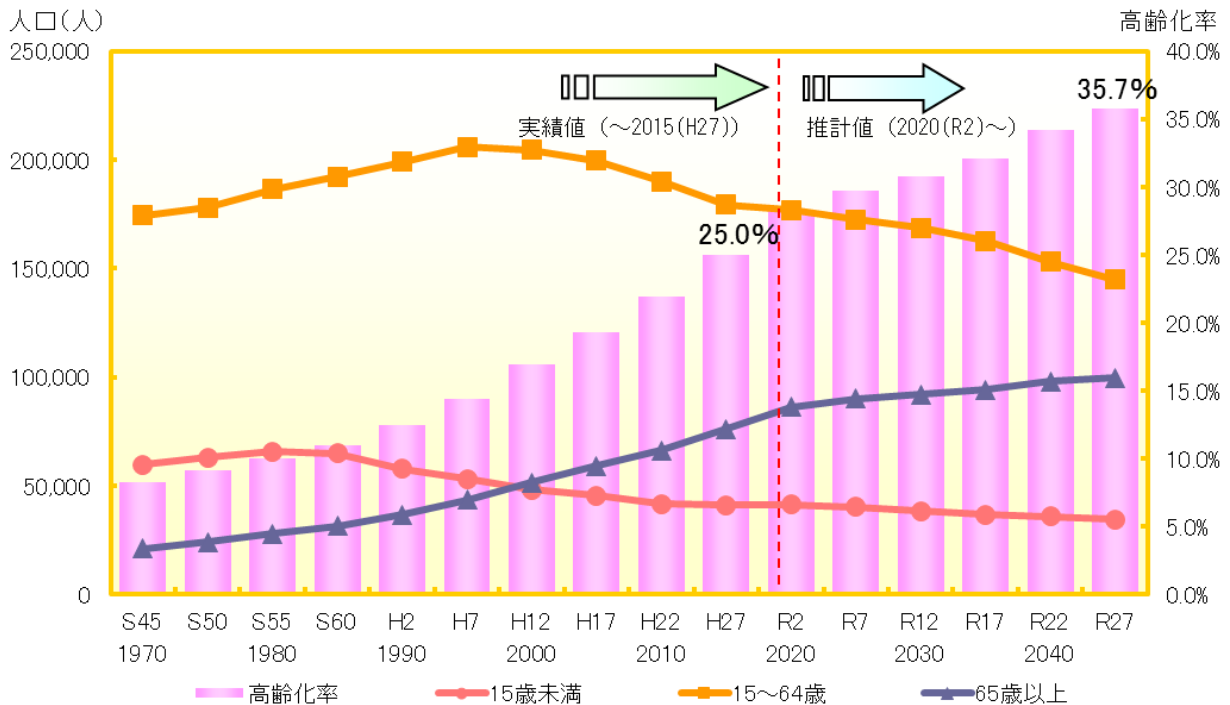
資料：平成27年以前は国勢調査、平成32年以降は平成27年国勢調査を基準とした国立社会保障・人口問題研究所推計値

(2) 年齢階層別人口

本市の年齢階層別人口をみると、年少人口（15歳未満の人口）は1980年（昭和55年）をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所による推計では、2025年（令和7年）にはピーク時の約半数となることが予想されており、現在よりさらに少子化が進む見込みです。

また、生産年齢人口（15～64歳の人口）も1995年（平成7年）をピークに減少に転じており、今後も減少が続くことが予想されています。

その一方で、高齢者人口（65歳以上の人口）は増加傾向にあり、2000年（平成12年）以降、年少人口を上回り、今後も増加が続くことが予想されています。また、高齢化率は、2025年（令和7年）には29.7%まで上昇し、その後も上昇する見込みですが、高齢者人口は、概ね横ばいになることが予想されています。



▲ 久留米市の年齢階層別人口の推移

資料：平成27年以前は国勢調査、平成32年以降は平成27年国勢調査を基準とした国立社会保障・人口問題研究所推計値



### (3) 人口流動

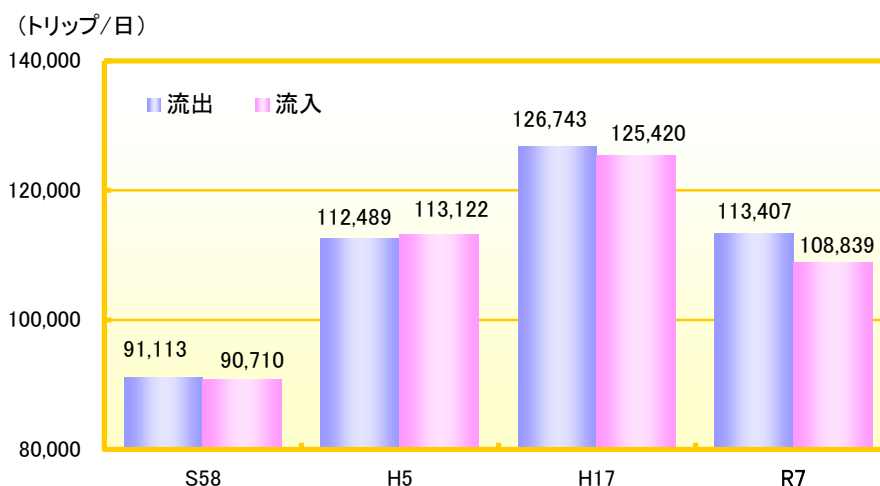
本市の流出・流入をあわせた総流動量は、人口増加や交通基盤の充実などによる移動環境の向上等を背景に、1983年（昭和58年）から順調に増加し、2005年（平成17年）には流出量が12.7万\*トリップ、流入量が12.5万\*トリップとなっており、約1,300\*トリップほど流出が流入を超過していました。

しかしながら、将来にかけては人口減少等の影響を受け、2025年（令和7年）には1993年（平成5年）時点の流動規模まで縮小することが予想されています。

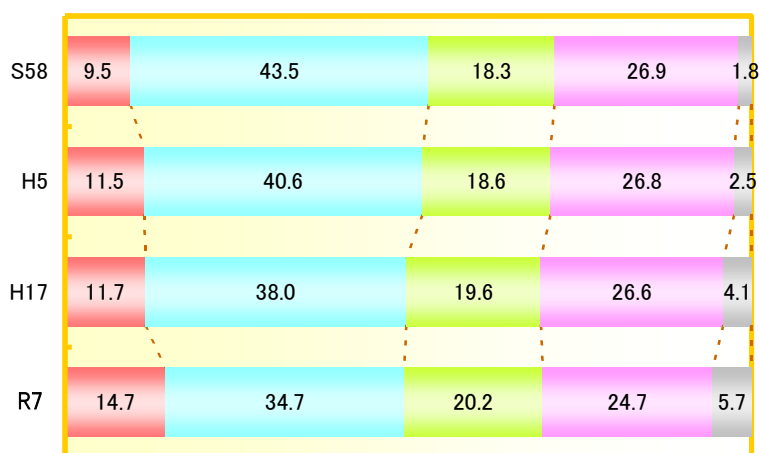
特に、流入量の減少が目立ち、約4,600\*トリップほどの流出超過となることが予想されているため、市の\*吸引力の低下が懸念されます。

また、本市と周辺都市との関係を全目的\*トリップ数から見ると、最も結びつきが強いのが筑後方面であり38%を占めていますが、その割合は減少傾向にあります。

一方、鳥栖基山方面との結びつきは2005年（平成17年）で11.7%でしたが、2025年（令和7年）には14.7%まで強まることが予想されています。



▲ 久留米市の流出入量（全目的トリップ数）の変化



■ 鳥栖基山方面 ■ 筑後方面 ■ 甘木小郡方面 ■ 福岡市方面 ■ その他

▲ 久留米市と周辺都市との結びつき（全目的トリップ数割合）の変化

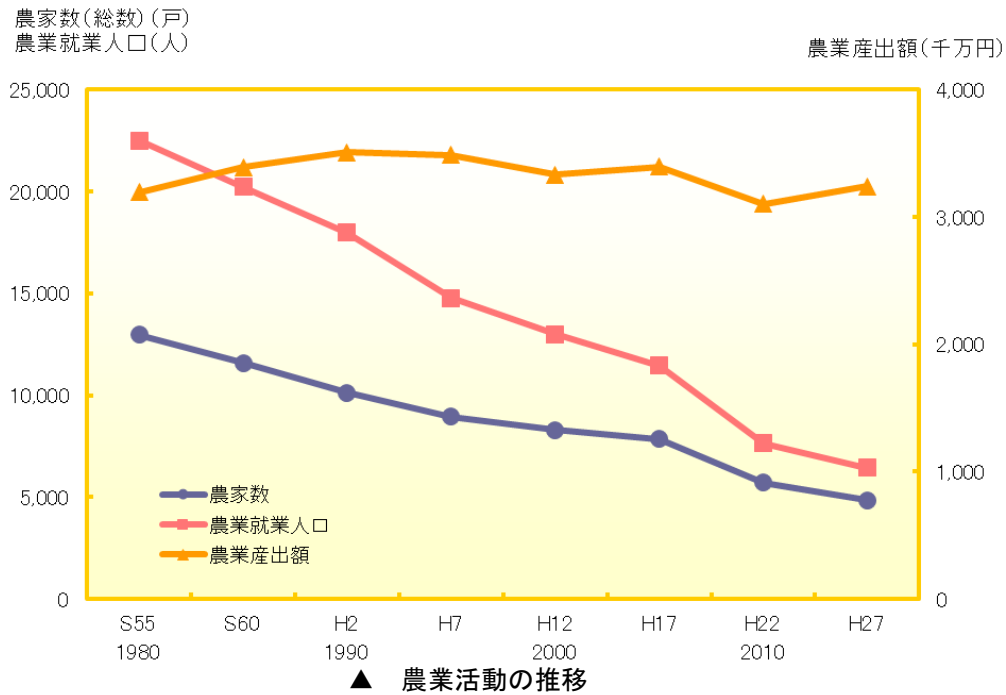
資料：久留米市統計書

## 2-2 産業の状況

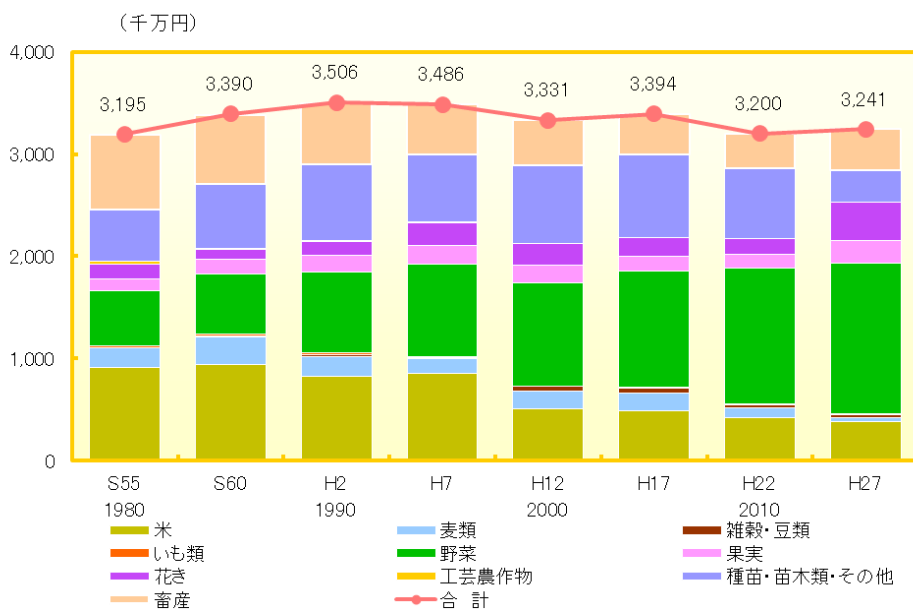
### (1) 農業

本市は、筑後川に育まれた肥沃な平野と豊富な水など豊かな自然環境を背景として、農業産出額が県内で最も多く、農業が盛んな都市です。一方、農家数及び農業就業人口は年々減少しているため、農業の活力低下や農業従事者の高齢化などが懸念されます。

農業産出額の推移をみると、国による全国的な米の生産調整政策などから、本市の主要作物であった米の産出額が大幅に減り、近年は野菜が産出額全体の5割近くを占めています。



資料：農林業センサス



▲ 農業産出額の推移

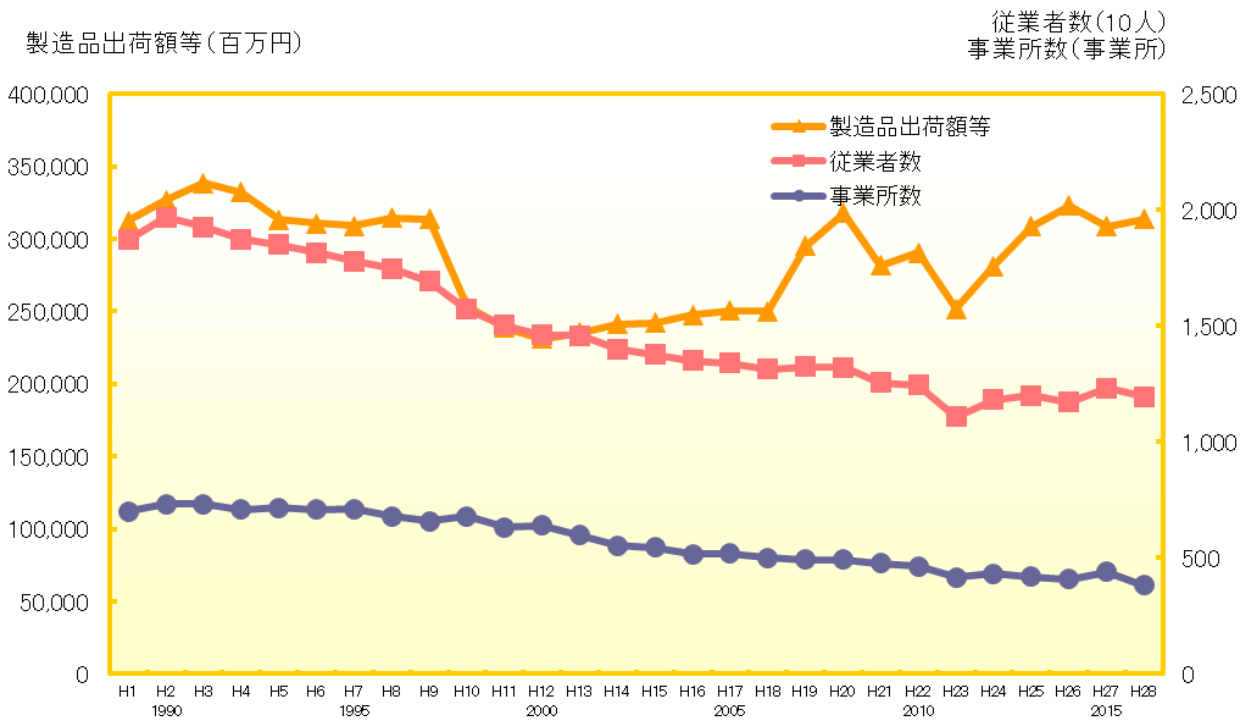
資料：農林水産省市町村別農業産出額 (推計)

(2) 工業

① 工業活動の推移

本市の工業活動の推移をみると、\*従業者数は平成2年をピークに減少しています。また、\*製造品出荷額等は、1998年（平成10年）以降、伸び悩みが続いていましたが、2006年（平成18年）から2008年（平成20年）にかけて出荷額が伸び、2009年（平成21年）に一旦減少したもののその後増加傾向となっています。

その一方で、\*事業所数や\*従業員数は減少傾向が続いており、第3次産業の発達や製造工程の効率化、自動化等がその要因と考えられ、2010年（平成22年）の\*事業所数はピークである1990年（平成2年）の約4割減となる465事業所となっています。

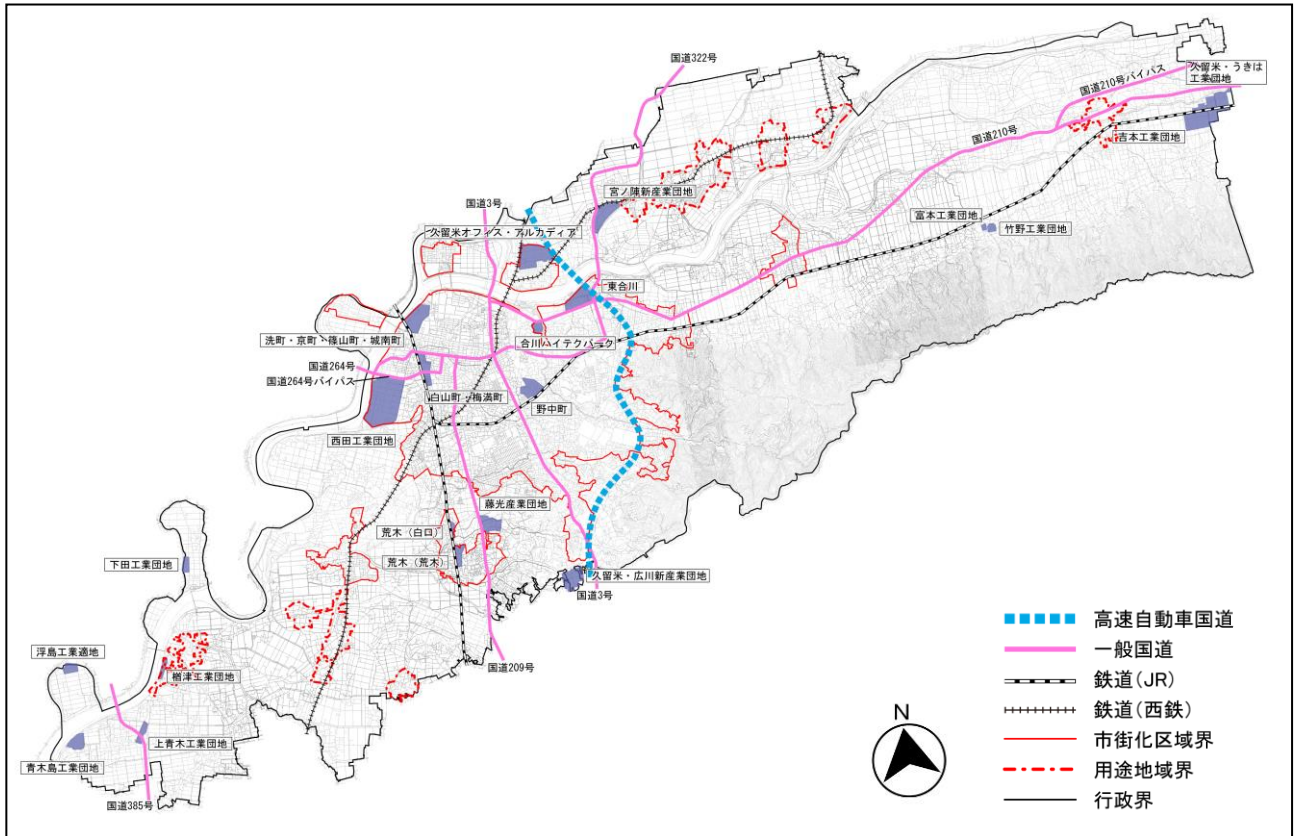


▲ 工業活動の推移

資料：福岡県の工業

② 産業団地の配置状況

産業団地の配置状況を見ると、九州自動車道やJR鹿児島本線沿いに整備されており、交通便利性を活かした産業機能の集積が進んでいます。



▲ 産業団地の配置状況

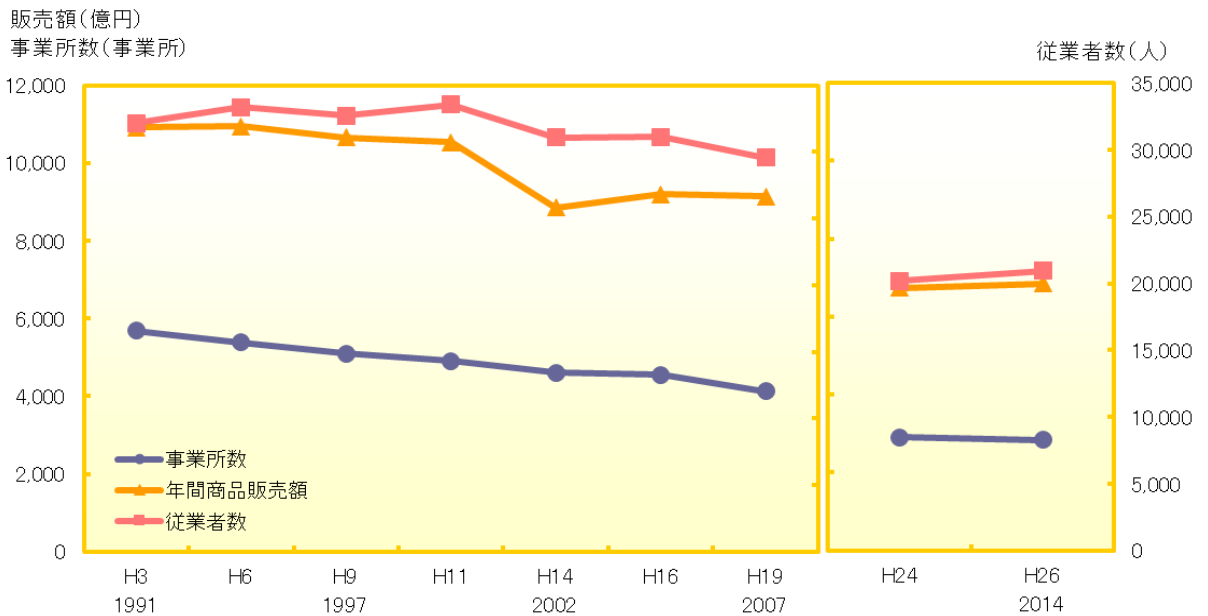
(3) 商業

① 商業活動の推移

本市の商業活動の推移をみると、\*事業所数、\*従業者数ともに減少傾向にあります。

また、\*年間商品販売額は、2004年（平成16年）以降持ち直しつつあるものの、かつての状況までには回復していません。商品販売額が伸び悩む要因として、不況などの社会的要因に加え、周辺都市における商業施設の立地や、新市街地の形成、郊外型大型店舗やロードサービス店の立地などによる、中心市街地等の商業活力の低下などが考えられます。

なお、\*日本標準産業分類の改定及び調査設計の大幅変更を行なったことに伴い、2007年（平成19年）以前とそれ以降の調査の数値は接続しません。



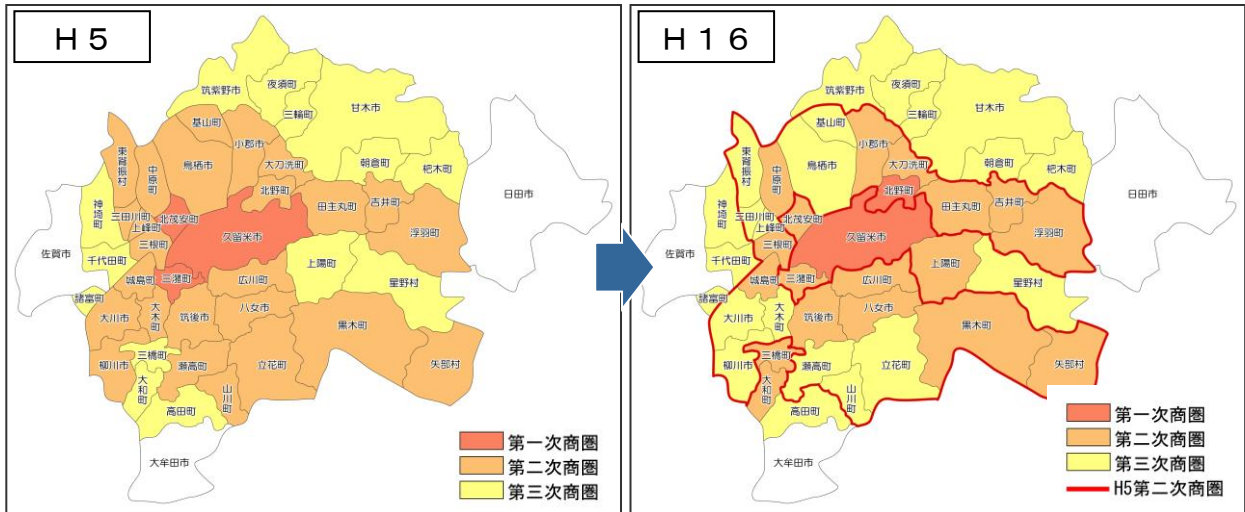
▲ 商業活動の推移

資料：商業統計

② 買物流動

本市の買物流動をみると、旧久留米市を中心に、八女市や柳川市などの県南部地域や鳥栖市などの佐賀県東部を含む広域的な商圏を形成しています。

しかしながら、1993年（平成5年）と2004年（平成16年）の商圏構造を比較すると、買物依存率の高い第2次商圏が縮小傾向にあり、旧久留米市の商業\*吸引力が低下してきています。



▲ 旧久留米市を中心とした商圏構造  
(平成5年度)

▲ 旧久留米市を中心とした商圏構造  
(平成16年度)

資料：久留米市の商業

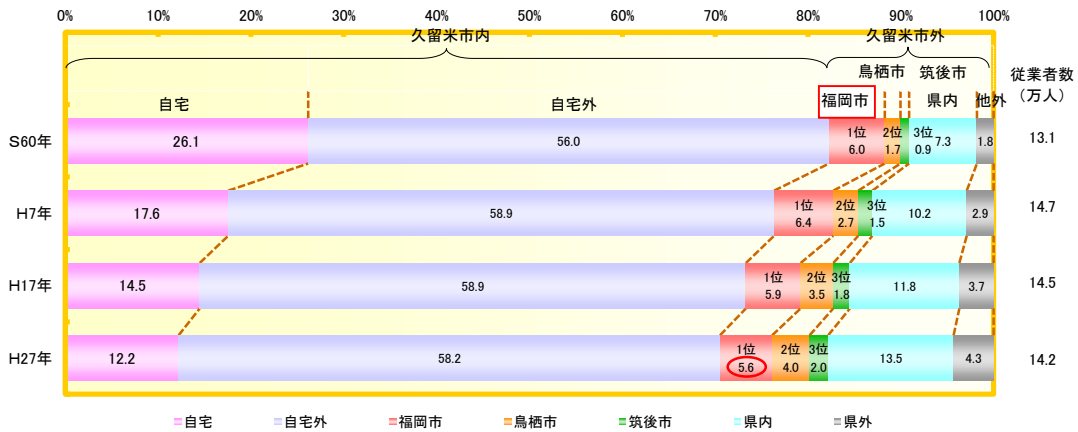
▼ 商圏設定基準

第1次商圏	「消費者調査」による買回品の吸引率*が70.0%以上で、かつ「来街者調査」による*来街指数が30.0%以上の市町村
第2次商圏	「消費者調査」による買回品の吸引率*が30.0%以上の市町村、または買回品の吸引率が20.0%~30.0%未満で、かつ「来街者調査」による*来街指数が20.0%以上の市町村
第3次商圏	上記条件に該当しない市町村

資料：久留米市の商業

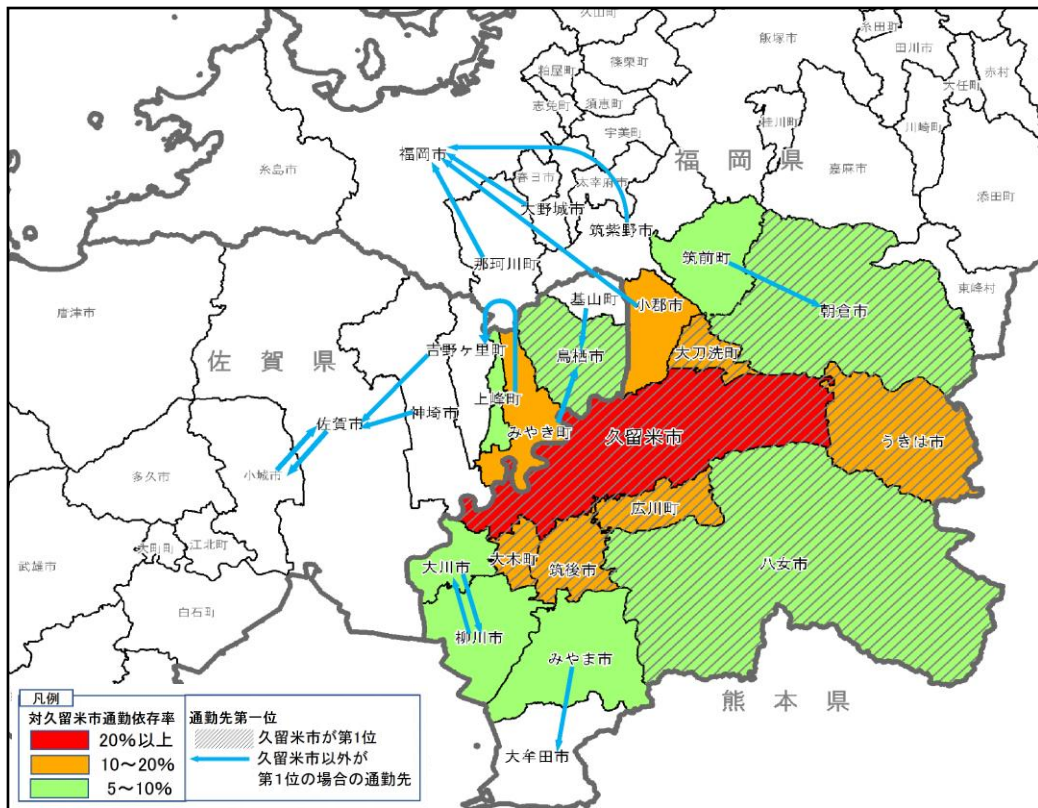
(4) 通勤先と通勤圏

本市の通勤者の流動先は、約60～70%が市内での通勤者ですが、この30年間でその割合は減少し、周辺市町に通勤する割合が増加しています。特に、福岡市への通勤割合は約6%程度で変化は少ないものの、鳥栖市への通勤が1.7%から4.0%へと、筑後市への通勤が0.9%から2.0%へと変化してきており、隣接市町との結びつきが強まっています。一方、周辺市町から本市に通勤する圏の広がりも、概ね隣接市町の範囲となっています。



▲ 久留米市の通勤者の流動先（通勤先）の変化

資料：国勢調査



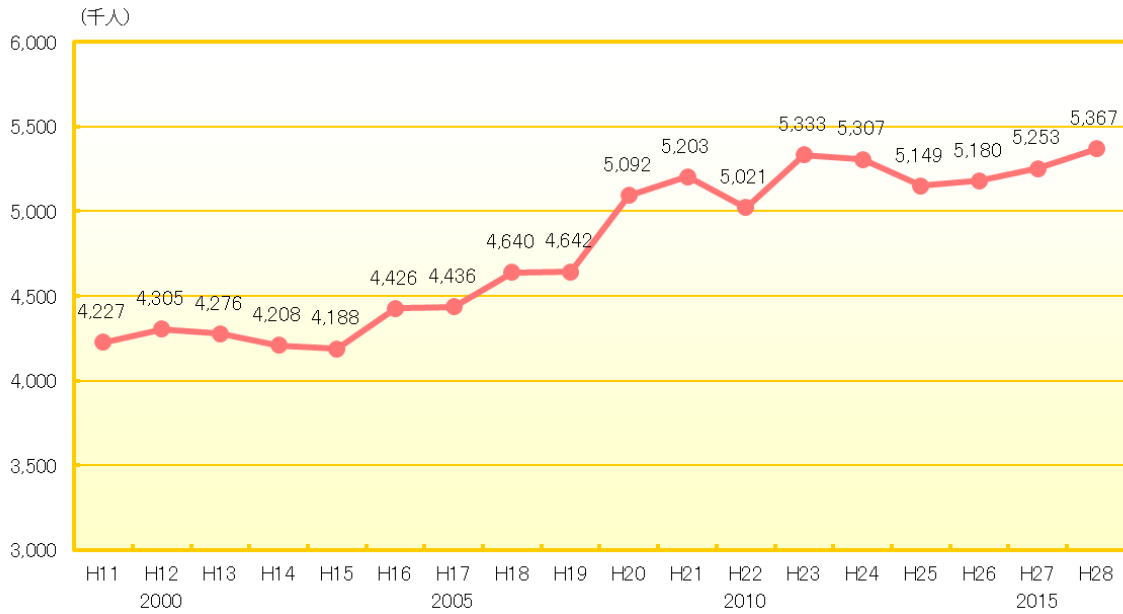
▲ 久留米市を中心とする通勤圏（2015年（平成27年））

資料：国勢調査

(5) 観光

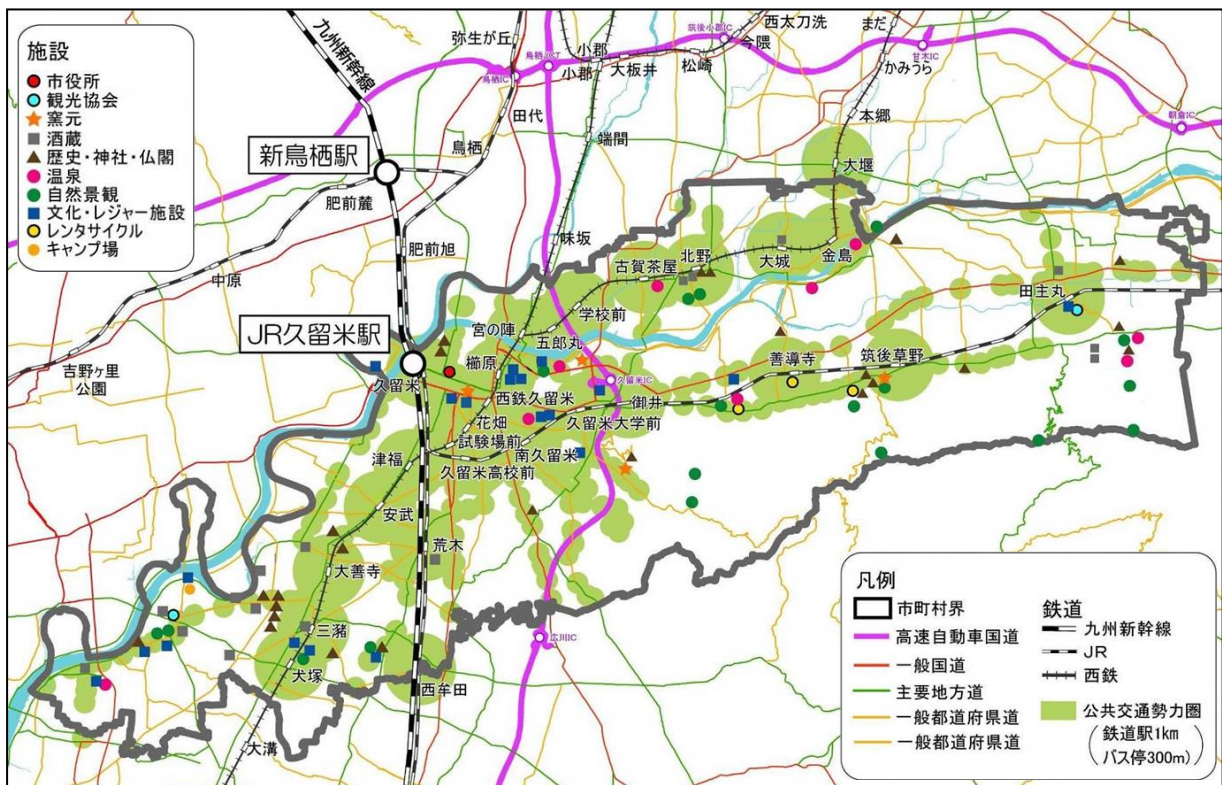
本市は、合併に伴い、多様な観光資源が市全域に広がっています。

しかしながら、観光動向をみると、観光入込客数の総数は2004年（平成16年）以降増加傾向にあり、2016年（平成28年）の入込客数は5,367千人となっています。



▲ 観光入込客数（総数）

資料：福岡県観光入込客推計調査



▲ 主な観光施設



## 2-3 土地利用の状況

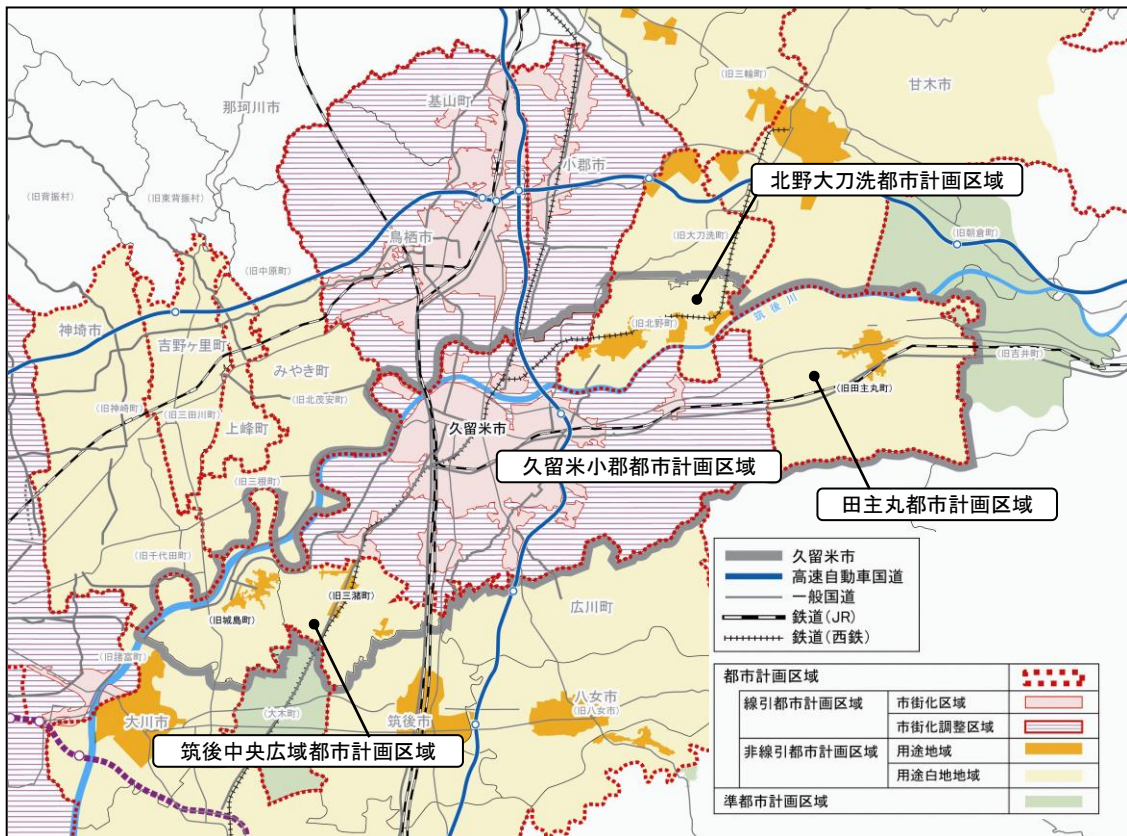
### (1) 土地利用に関する法規制の状況

#### ① 都市計画制度の適用状況

本市は、合併に伴い、地域ごとに種類の異なる都市計画区域（線引き・非線引き）、準都市計画区域が併存していましたが、現在は、都市計画の見直しにより線引き\*都市計画区域（久留米小郡都市計画区域）、非線引き\*都市計画区域（北野大刀洗都市計画区域・田主丸都市計画区域・筑後中央広域都市計画区域）の2種類、4つの都市計画区域が併存しています。

#### ▼ 久留米市に指定されている区域の種類とその位置づけ

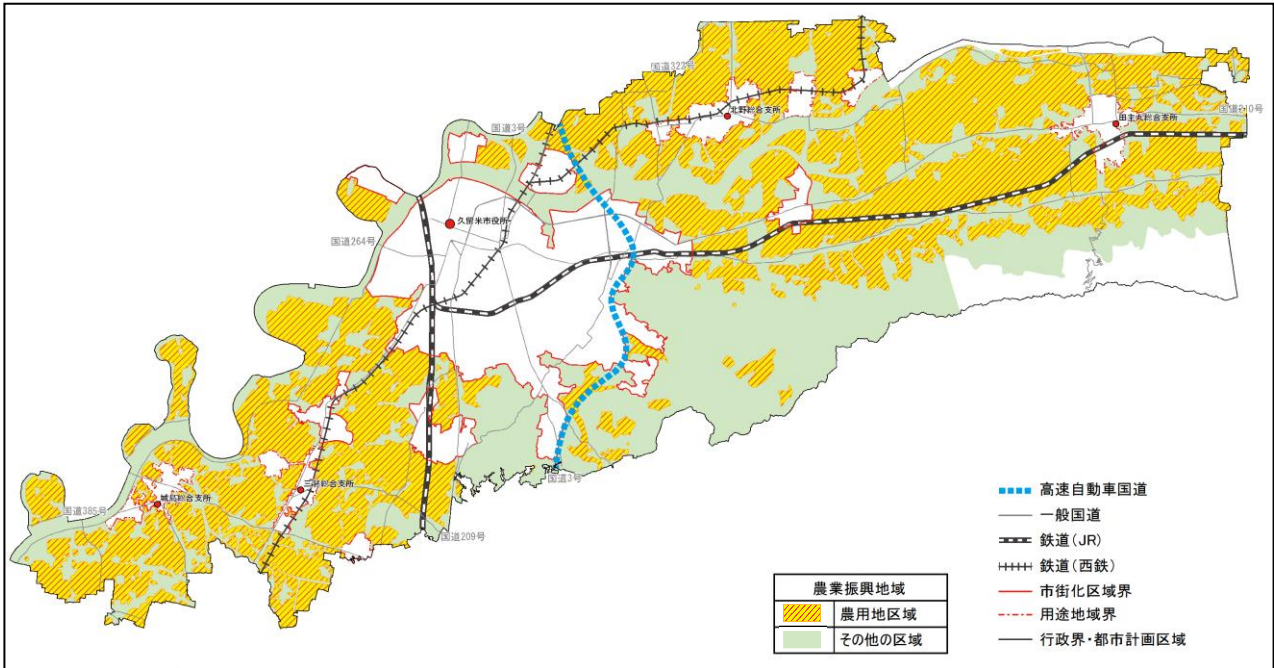
区域等の指定		区域等の位置づけ	対象	
都市計画区域	線引き 都市計画区域	市街化区域 (用途地域)	〇すでに市街地を形成している区域、及び概ね10年以内に優先的、計画的に市街化を図るべき区域 〇土地・建物の用途のルールを定めて、良好な市街地の形成を促す区域 〇道路や公園、下水道等の基盤施設を優先的かつ計画的に整備する区域	旧久留米市の*既成市街地
		区域区分(線引き) 市街化調整区域	〇市街化を抑制するため、建物などの立地を厳しく規制する区域	旧久留米市の郊外部
	非線引き 都市計画区域	用途地域	〇土地・建物の用途のルールを定めて立地を誘導し、良好な市街地の形成を促す地域	旧田主丸町・北野町・城島町・三潴町の*既成市街地
		用途白地地域	〇集落地、農地、自然地などを含み良好な都市環境の形成を図る地域（土地・建物の立地規制は緩い）	旧田主丸町・北野町・城島町・三潴町の郊外部



▲ 久留米市の都市計画法による区域指定状況

② \*農業振興地域の指定状況

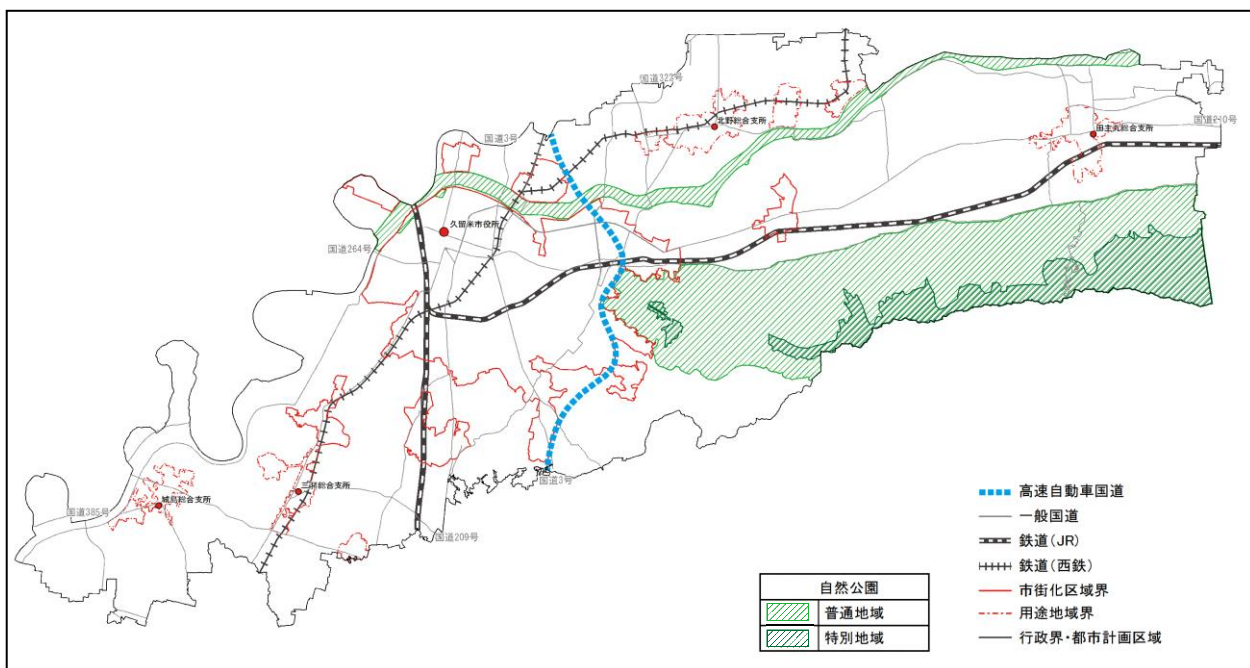
本市の\*農業振興地域は、\*市街化区域、\*用途地域、筑後川、並びに耳納連山の一部を除き、概ね市域全体に指定されています。また、幹線道路沿道や既存集落地を除き\*農用地区域に指定し、農地の保全を図ります。



▲ 農業振興地域の指定状況

③ \*自然公園法の適用状況

本市を代表する自然資源である筑後川の一部や耳納連山は、筑後川県立自然公園に指定されており、貴重な自然環境が保全されています。



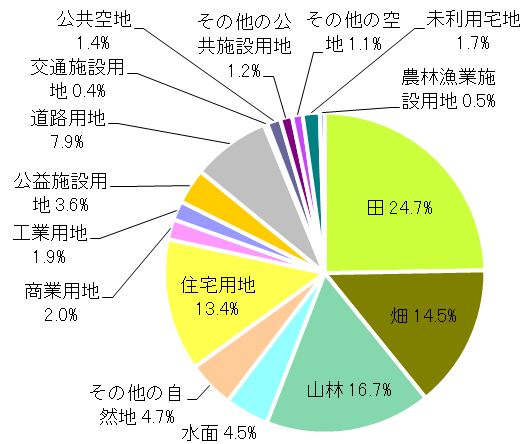
▲ 自然公園法の適用状況

(2) 土地利用の状況

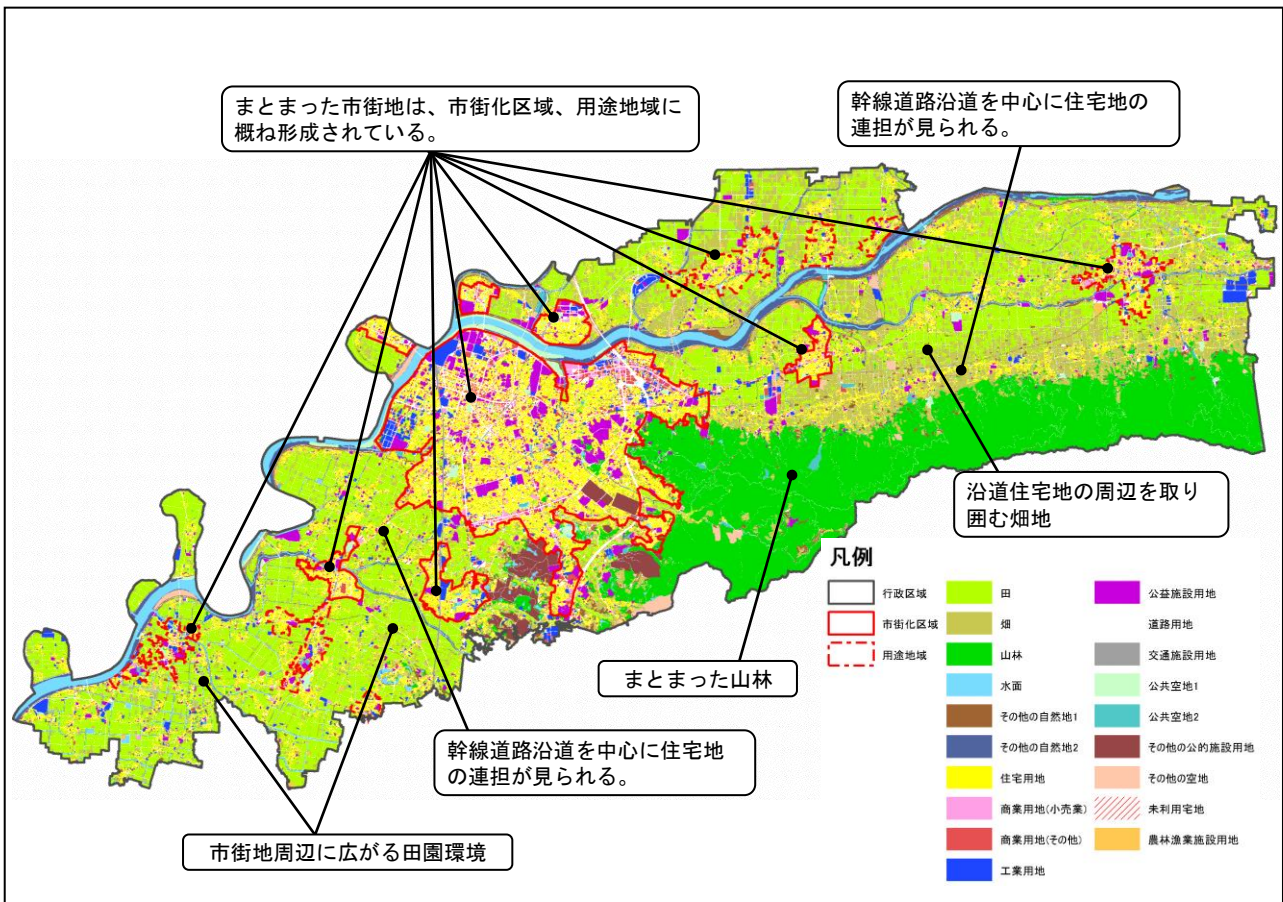
本市では、久留米地域の\*市街化区域、及び田主丸、北野、城島並びに三潞地域の\*用途地域内に都市的土地利用が図られており、人口密度構成から見ても、概ね良好な土地利用が行われています。

また、自然地（田・畑・山林・水面・その他の自然地）の割合が市域面積の約7割を占めており、筑後川沿いでは肥沃な土壌と豊富な用水を活かした水田が形成され、耳納連山のふもとに果樹や植木などの畑地が連続しています。

一方で、土地や建物の用途に関する規制誘導が比較的弱い地域（\*用途地域外）もあり、このような地域において、無秩序な市街地の拡散が進行しています。



▲ 土地利用状況の割合（市全体）



資料：都市計画基礎調査（久留米市）2017（H29）年等

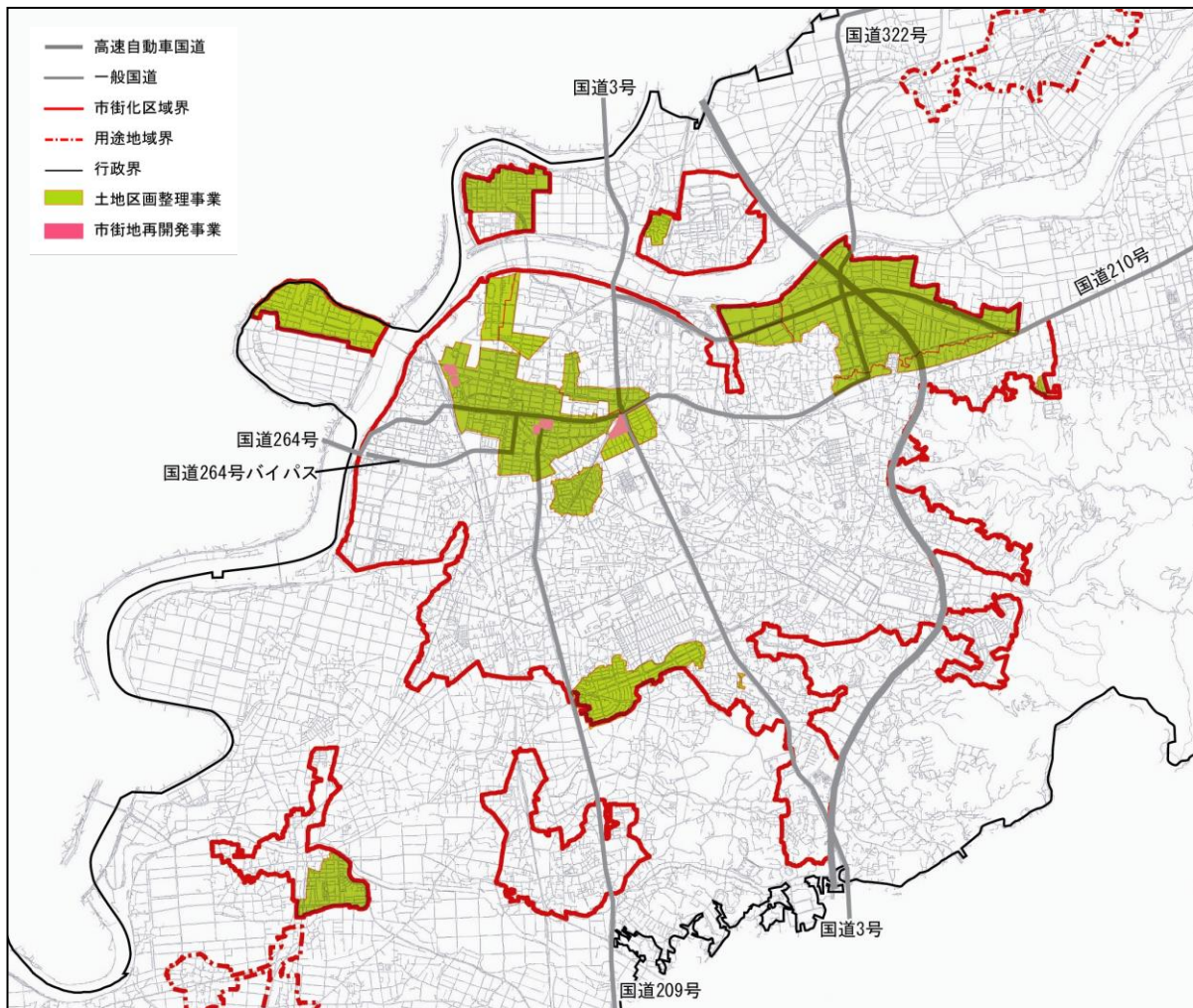
## 2-4 市街地の状況

### (1) 市街地開発の状況

本市では、\*市街化区域 3,635ha のうち、19.5%にあたる 708.8ha が\*土地区画整理事業によって整備されています。

JR 久留米駅から西鉄久留米駅にかけての中心市街地では、戦災復興\*土地区画整理事業により、現在の中心市街地の骨格が形成され、その後も増加する人口に対して住宅地の供給が必要となり、長門石や大善寺、上津・藤光や小森野などの郊外において\*土地区画整理事業を実施するとともに、\*モータリゼーションの進展や九州自動車道の整備を受けて、久留米インターチェンジ周辺の東部\*土地区画整理事業を実施し、流通・業務地等の基盤整備を行っています。

また、西鉄久留米駅東口やJR久留米駅周辺等では、\*市街地再開発事業により、土地の高度利用が図られています。



▲ 久留米市における市街地開発の実施状況

資料：都市計画基礎調査（久留米市）2017（H29）年等

(2) \*人口集中地区(DID)の分布状況

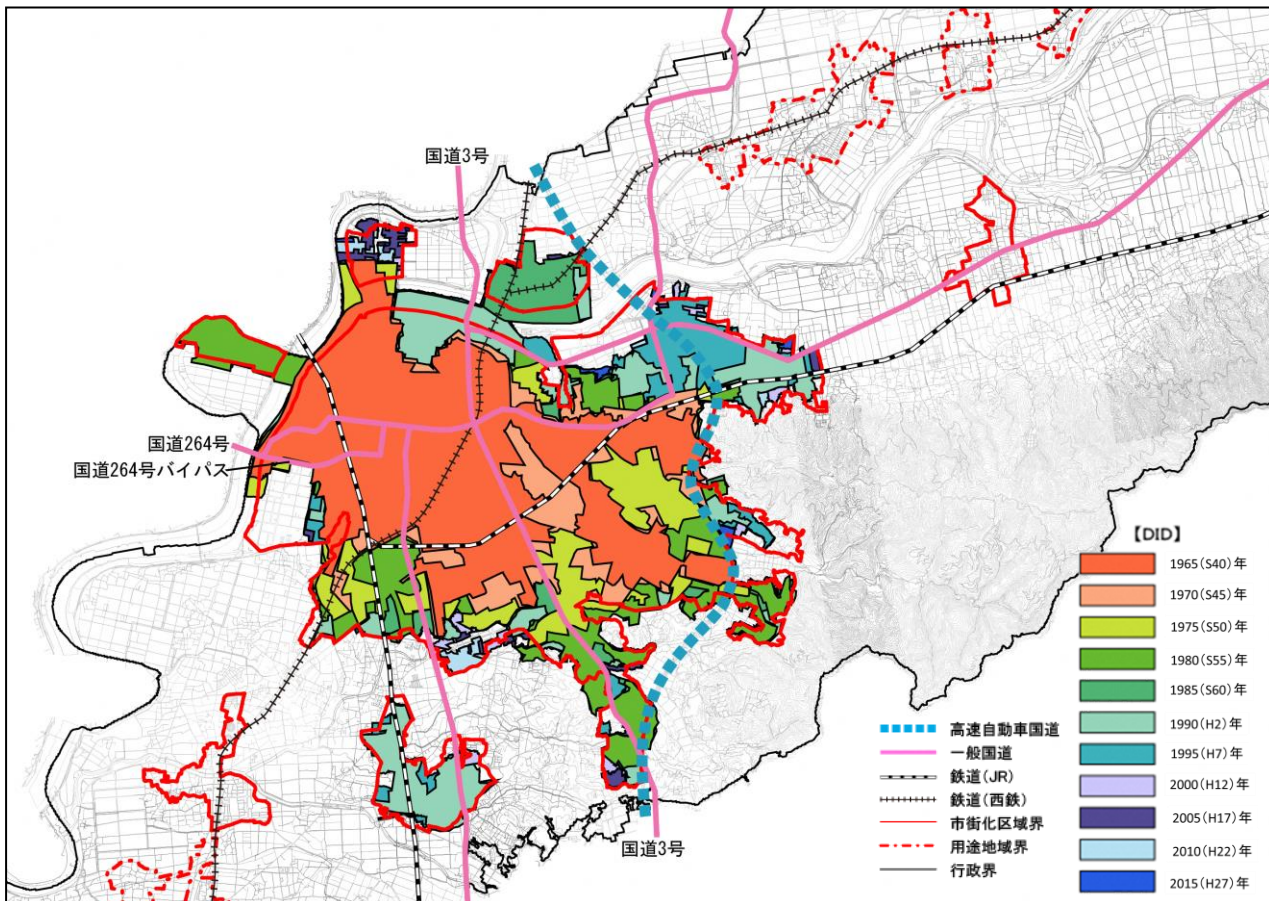
本市の\*人口集中地区(DID)は、1970年(昭和45年)から1985年(昭和60年)にかけて、津福地区や青峰団地など市街地の南東部方向への拡大が見られます。また、1985年(昭和60年)から現在にかけての新市街地の形成は、宮ノ陣や久留米インターチェンジ周辺の合川地区など、良好な交通条件を有する北東部に広がってきています。

なお、1990年(平成2年)から2010年(平成22年)にかけて\*人口集中地区(DID)の面積は年々広がっておりましたが、2015年(平成27年)には縮小しています。人口や人口密度については、2005年(平成17年)から2010年(平成22年)にかけて、減少傾向となっておりましたが、2015年(平成27年)には増加に転じています。

▼ DID分布状況

年次	人口 (人)	世帯数 (世帯)	面積 (k㎡)	人口密度 (人/k㎡)	市域に占める割合 (%)		
					人口	世帯数	面積
1990年(H2)	164,746	57,568	29.80	5,528.4	72.1	76.6	23.9
1995年(H7)	176,467	66,129	31.90	5,530.1	75.3	79.9	25.6
2000年(H12)	178,381	70,666	31.80	5,609.5	75.4	79.6	25.5
2005年(H17)	183,620	75,593	32.31	5,683.1	59.9	66.7	14.1
2010年(H22)	183,547	78,235	32.52	5,644.1	60.7	67.1	14.1
2015年(H27)	188,031	82,196	32.44	5,796.3	61.7	67.4	14.1

資料：久留米市統計書



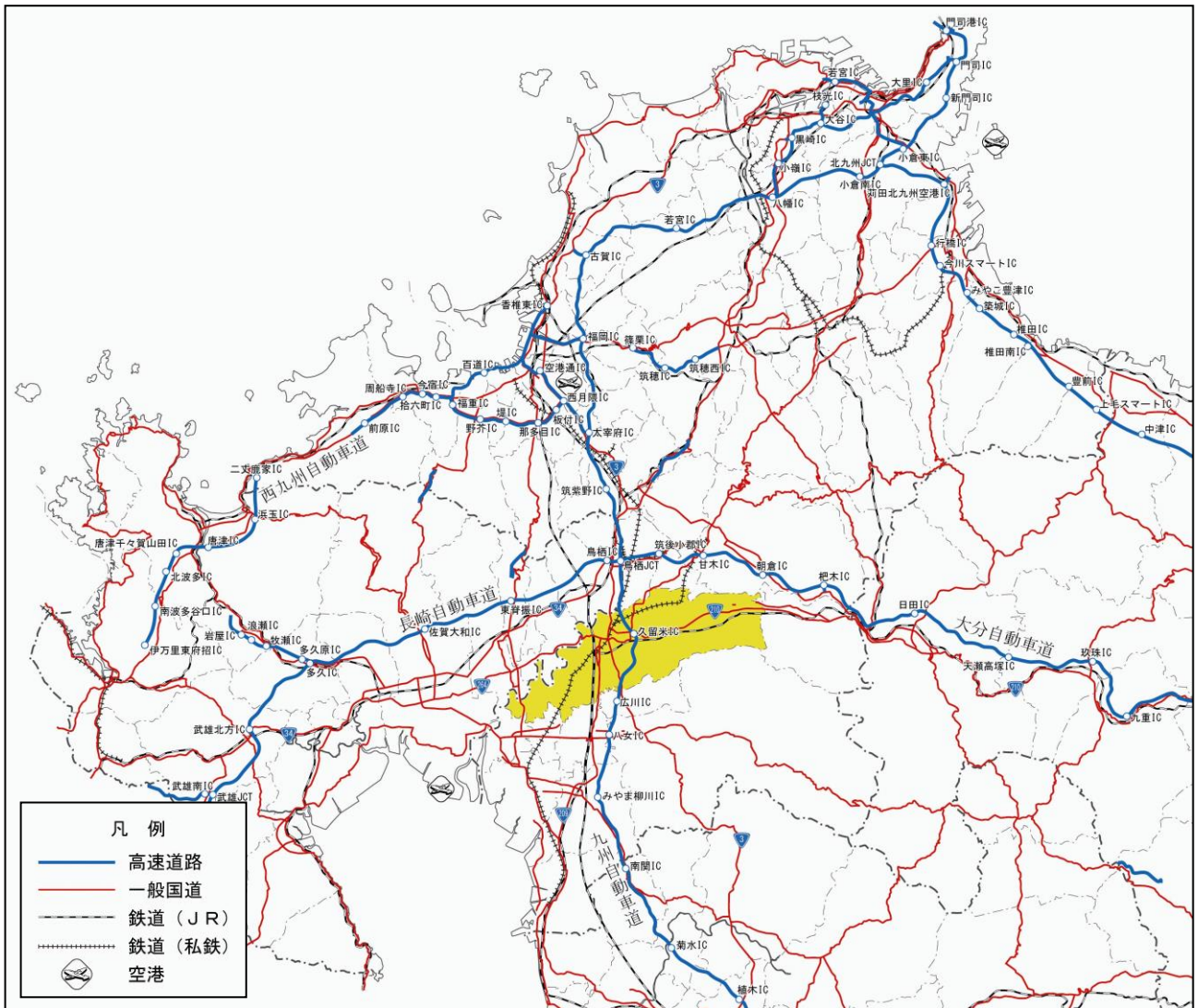
▲ DID分布状況の推移

## 2-5 交通環境の状況

### (1) 広域交通網の状況

本市は、九州新幹線やJR鹿児島本線とJR久大本線、九州自動車道、国道3号、国道209号、国道210号、国道264号、国道322号など、九州における広域交通のネットワークの結節点に位置しており、九州各都市へ短時間で到達できるという恵まれた交通網を有しています。

また、九州自動車道、国道3号、国道210号等の幹線道路は、\*緊急輸送道路に指定されており、大規模地震時における救助・救援活動や緊急物資の輸送等の機能を担っています。



▲ 高規格幹線道路及び地域高規格道路指定路線図

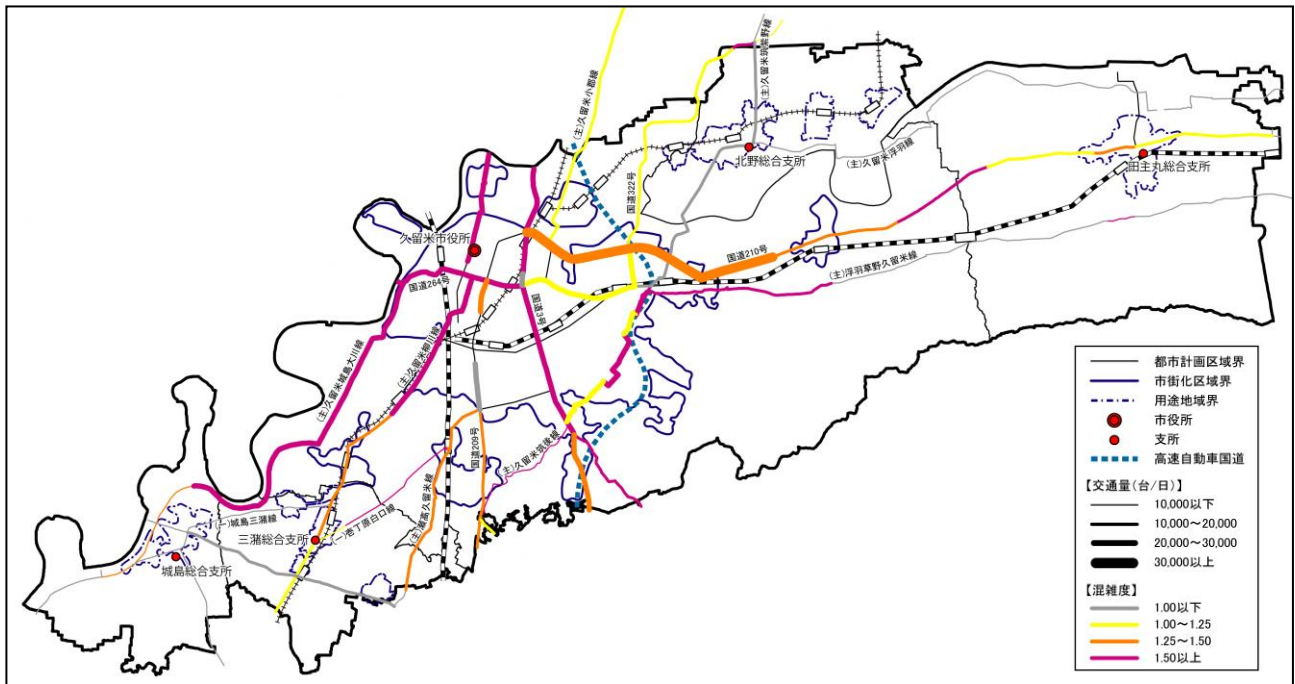
(2) 道路交通の状況

本市は、国道3号・209号・210号・264号・322号等の幹線道路網の結節点となる交通の要衝です。これらの幹線道路は、都心を中心に放射状に広がっており、一定程度充実しているものの、これらを互いに連絡する環状道路の整備が十分でないため、市街地を中心に慢性的な交通混雑が発生しています。

そこで、県道を含めた幹線道路の混雑状況を見ると、市の南北の交通を担う国道3号や国道209号、(主)久留米立花線等で混雑度が高くなっており、区間別では、国道3号は、北部郊外部から南部郊外部にかけて、(主)久留米立花線は、全線において混雑が見られます。

また、市の東西の交通を担う国道210号では、市街地部から郊外部にかけて混雑度が高く、(主)浮羽草野久留米線においても市街地部において混雑度が高くなっています。

そのため、現在、市内の交通混雑の緩和に向けて、幹線道路の整備を進めるとともに、東西に長い市域において地域間を結ぶ道路として、市内を貫流する筑後川堤防道路の整備を進めています。



▲ 交通量・混雑度（2015年（平成27年））



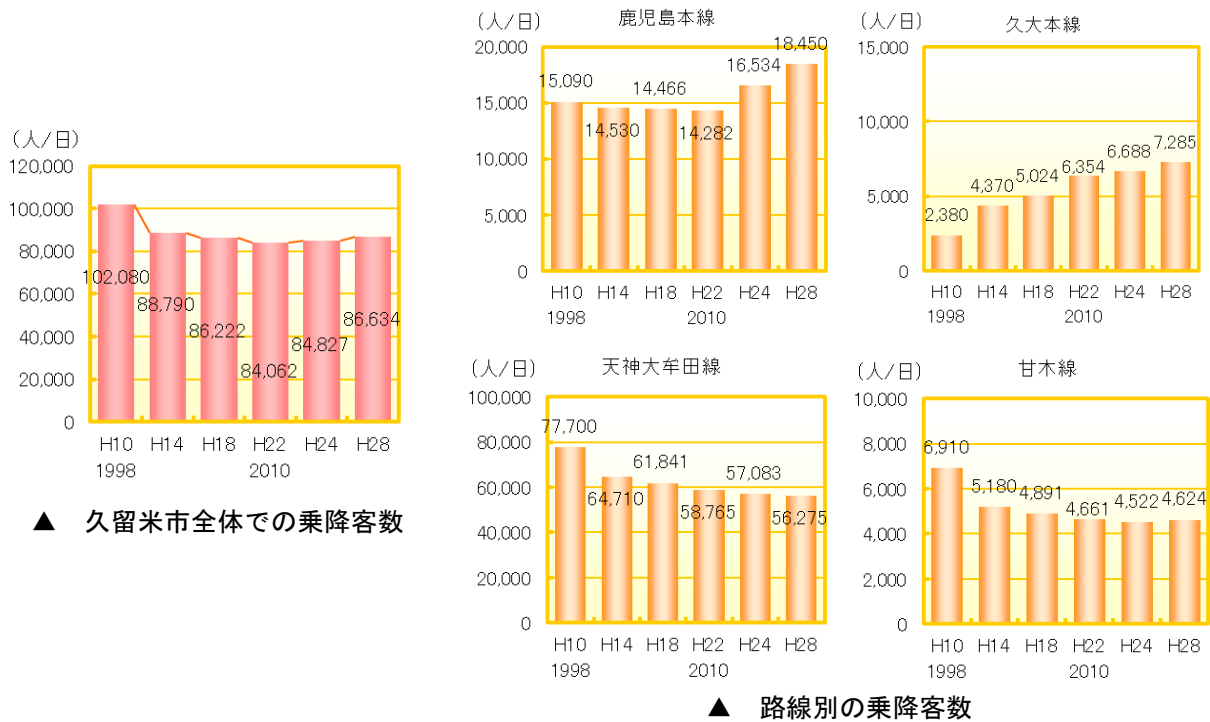
(3) 公共交通の状況

① 鉄道

本市は、JR 鹿児島本線・久大本線、西鉄天神大牟田線・甘木線の 25 の鉄道駅があり、鉄道網が比較的充実した地域です。また、2011 年（平成 23 年）には JR 久留米駅に新幹線駅が開業し、鉄道による広域交流が拡大しつつあります。

一方、鉄道の乗降客数は、マイカーの普及等に伴い減少傾向となっています。

なお、路線別の乗降客数をみると、JR 久大本線は 1998 年（平成 10 年）から 2016 年（平成 28 年）にかけて増加傾向であり、JR 鹿児島本線は 2011 年（平成 23 年）に九州新幹線が開業した影響もあり増加しています。また、西鉄天神大牟田線および甘木線の利用者数は、1998 年（平成 10 年）以降減少傾向となっています。

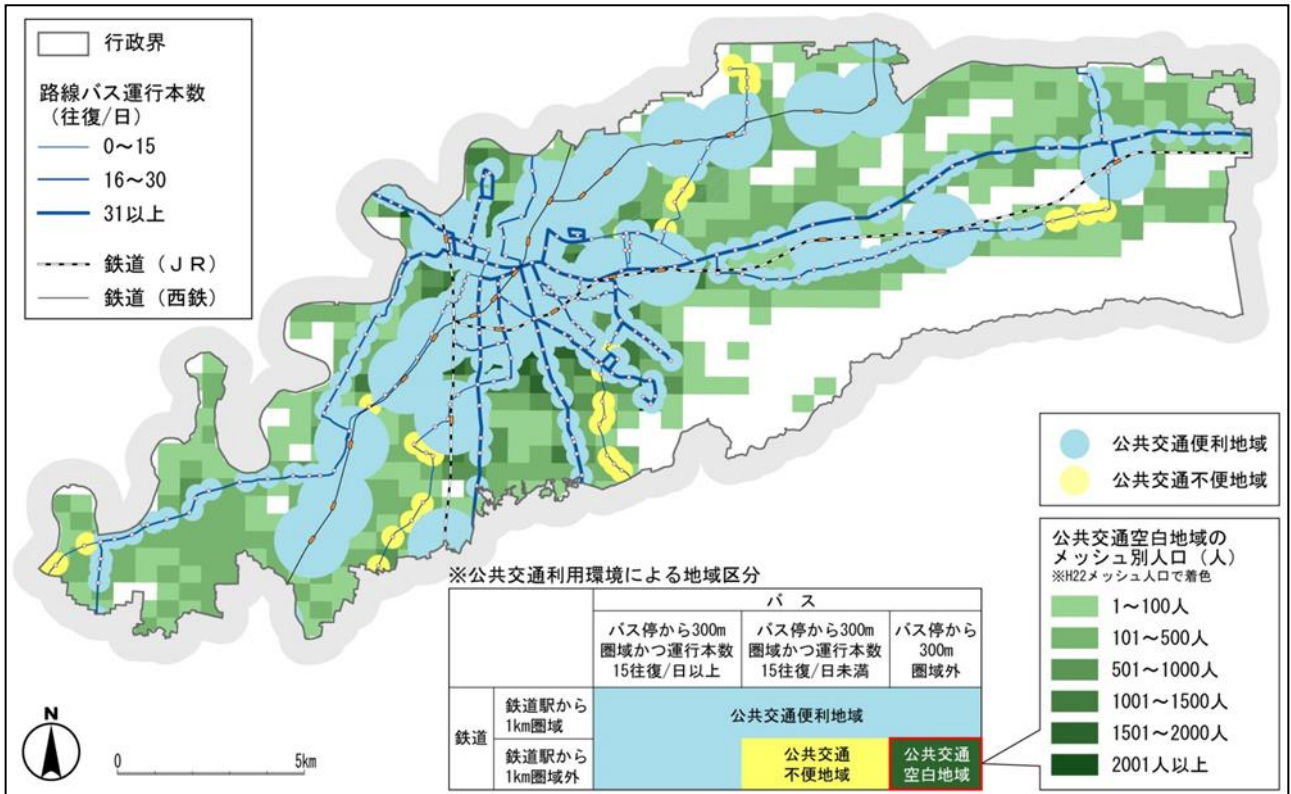


資料：久留米市統計書

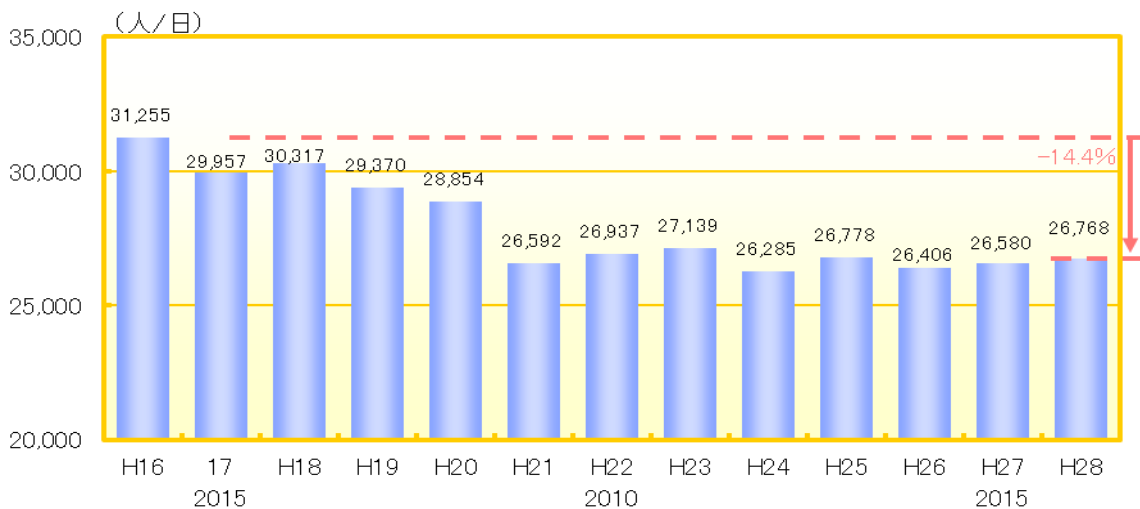
② 路線バス

本市における路線バスは、17路線が運行され、\*市街化区域内では比較的充実した路線網を有していますが、\*市街化調整区域の一部や田主丸町、城島町には、近くに鉄道駅もバス停もない公共交通空白地域が広がっています。

また、マイカーの普及等により、路線バスの利用者数は減少傾向となっています。



▲ 公共交通不便、空白地域 (2010年 (平成22年))



▲ 久留米市内の路線バス利用者数

資料：久留米市統計書

## 2-6 都市施設の状況

### (1) 都市計画道路

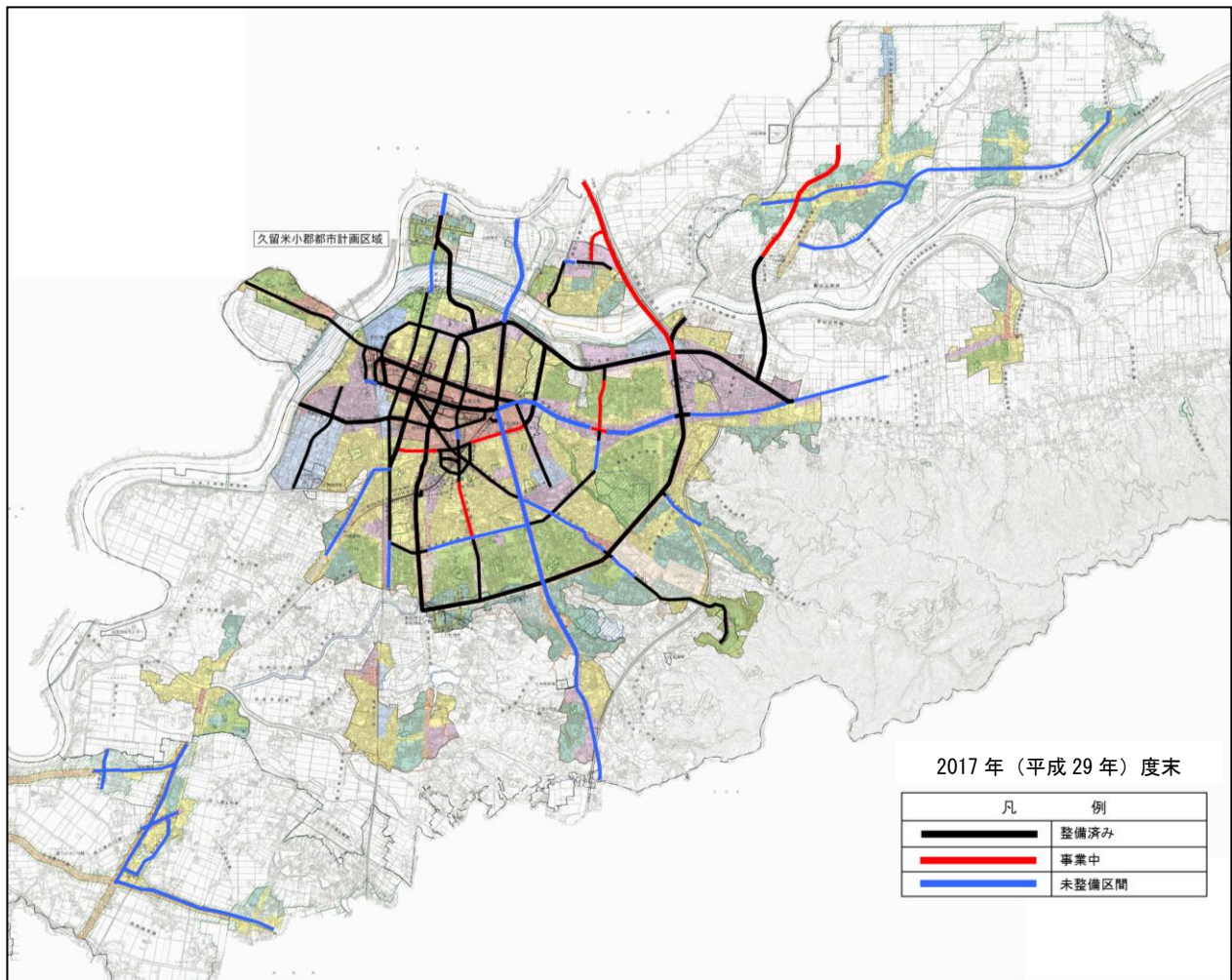
都市計画道路は、自動車や歩行者の通行などの交通処理をはじめ、市街地の骨格を形成する機能や、上下水道、ガス等の埋設空間としての機能、市街地の延焼防止などの防災機能など、多面的な役割を担っています。

本市では、1936年（昭和11年）にはじめて都市計画道路の計画決定を行い、現在は、44路線、総延長108kmの計画となっています。（2017年（平成29年）度末）

その整備率は54.3%（2017年（平成29年）度末）であり、市内の中心部ではある程度整備を進めてきているものの、その他の地域では大部分が未整備となっています。

現在は、環状道路を構成する（都）東櫛原町本町線や東合川赤川線等の事業により、市街地の骨格形成を進めています。

なお、都市計画道路には都市計画決定後、長期間にわたり沿道状況や社会経済状況などの諸要因から事業未着手の路線があり、その必要性などを検証し見直しを図っています。



▲ 都市計画道路網

## (2) 都市公園等

市の公園整備は、都市公園と市民公園等を合わせ、578箇所、供用面積309.47ha（2018年（平成30年）4月1日現在）となっています。1人当たりの公園面積は10.13㎡/人となっており、整備基準（都市公園法施行令に定められている標準は10㎡/人以上）を上回っています。

また、地域別に見ると城島地域では19.86㎡/人と高く、次いで久留米地域では10.96㎡/人、三潨地域では7.74㎡/人、田主丸地域では2.82㎡/人、北野地域では2.58㎡/人となっており、地域で整備水準に格差が生じています。

## ▼ 都市公園等の整備面積（2018年（平成30年）4月1日現在）

		都市公園		その他の公園		合計		一人あたり公園面積 (㎡/人)
		箇所	供用面積 (ha)	箇所	供用面積 (ha)	箇所	供用面積 (ha)	
市全域		433	228.21	145	81.26	578	309.47	10.13
久留米小郡都市計画区域	久留米地域	312	195.52	133	66.85	445	262.37	10.96
田主丸都市計画区域	田主丸地域	12	5.45	-	-	12	5.45	2.82
北野大刀洗都市計画区域	北野地域	12	4.56	-	-	12	4.56	2.58
筑後中央広域 都市計画区域	城島地域	25	9.54	11	14.17	36	23.71	19.86
	三潨地域	72	13.14	1	0.24	73	13.38	7.74

## (3) 上下水道

## ① 上水道

本市の上水道の整備状況は、旧久留米市並びに城島町、三潴町においては整備が完了していますが、未整備地区の田主丸町を含めると上水道の普及率は、2017年（平成29年）度末で95.6%となっています。

田主丸町においては、2008年（平成20年）8月に本市の給水区域とする久留米市水道事業計画変更認可を取得し、公共下水道の整備完了目標と同様に2033年（令和15年）度を目標に上水道の整備を完了することとしています。

なお、北野町においては、合併以前より三井水道企業団の給水区域となっており、今後、当該地域における水道事業の根本的課題解決に向けた検討を進めていきます。

## ▼ 上水道事業の計画と現状

項目	全体計画（認可値）	現状（2017年（平成29年）度末）
行政区域内人口	306,500人	305,581人
給水人口	286,700人	275,072人
普及率	99.4%	95.6%
一日最大給水量	145,800 m <sup>3</sup> /日	84,526 m <sup>3</sup> /日
一日平均給水量	111,300 m <sup>3</sup> /日	77,413 m <sup>3</sup> /日

※行政区域内人口は住民基本台帳に基づく

② 下水道

本市の公共下水道人口普及率は、2017年（平成29年）度末で80.7%となっており、農業集落排水事業と合併処理浄化槽事業を合わせた生活排水処理人口普及率は94.6%となっています。

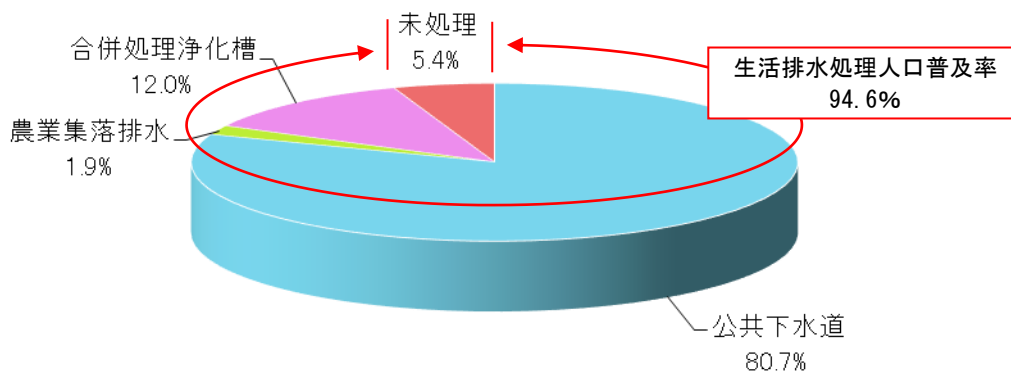
公共下水道事業については、2011年（平成23年）度に\*市街化区域内の整備が完了しており、2012年（平成24年）度以降、毎年度100ha程度の整備を進め、2033年（令和15年）までに計画区域の整備完了を目標としています。また、農業集落排水事業については、2014年（平成26年）度に整備を完了しています。

なお、合併処理浄化槽事業については、個人の申請に基づき実施されるものですので、事業完了の設定は難しいため、当面、公共下水道事業完了予定の2033年（令和15年）を目標に、事業推進を図っています。

▼ 公共下水道事業の計画と現状

処理区	全体計画			2017年（平成29年）度末普及状況				
	処理面積 ha	処理人口 人	処理能力 m <sup>3</sup> /日	処理面積 ha	処理人口 人	処理能力 m <sup>3</sup> /日	総人口 人	普及率 %
津福	1,889	100,900	63,700	1,854	102,791	60,600	305,581	80.7
南部	4,088	168,900	67,600	2,984	137,750	41,200		
田主丸	503	15,900	7,290	198	6,157	2,100		

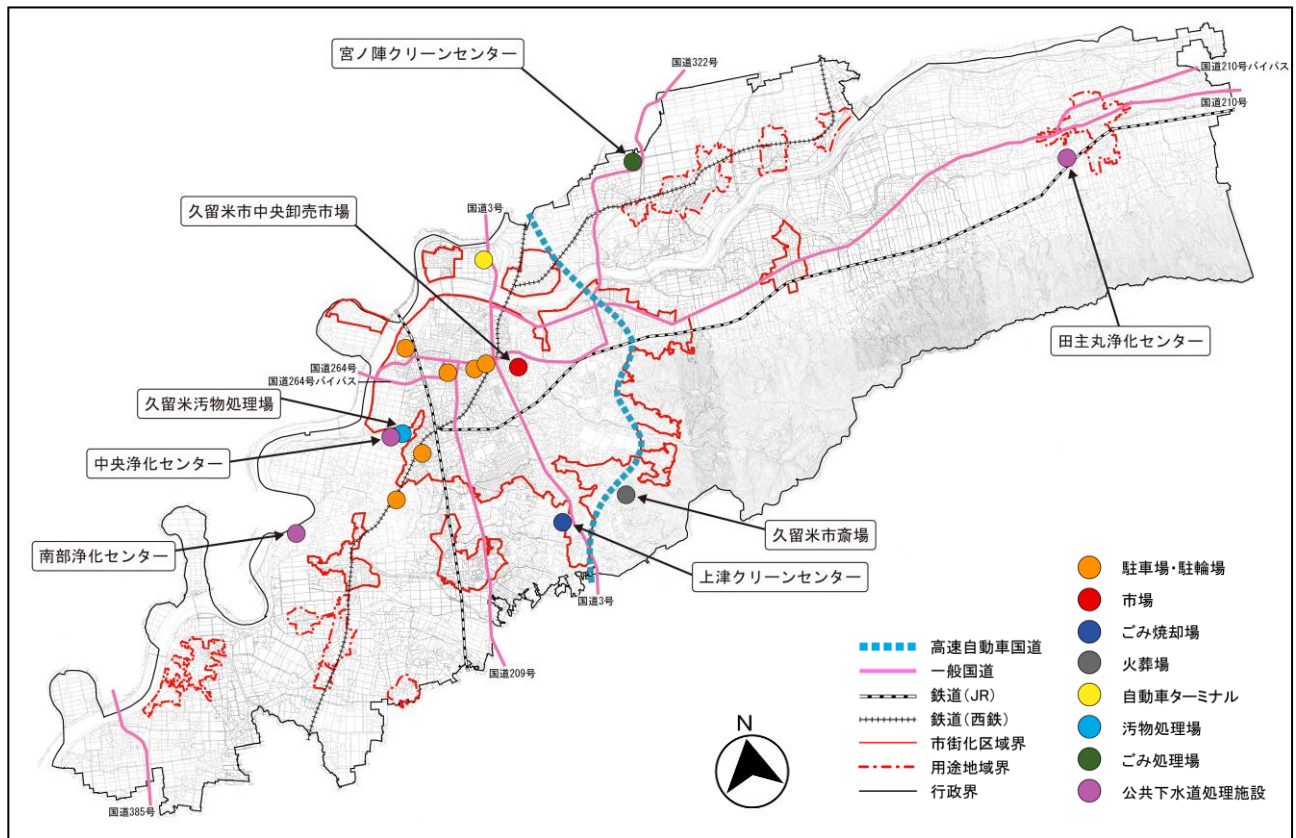
注) 普及率 =  $\frac{\text{処理人口}}{\text{総人口}} \times 100$



▲ 生活排水処理状況（平成30年3月）

(4) その他の都市施設

その他の都市施設として、駐車場が旧久留米市の中心部に、駐輪場が駅周辺に、そのほかの各施設が市内各所に整備されています。ごみ処理施設に関しては、上津クリーンセンターと宮ノ陣クリーンセンターを整備し、南北2ヶ所体制でのごみ処理を行っています。



▲ その他の都市施設の分布

## 3. 上位計画における位置づけ

都市計画マスタープランの方針を定めるにあたり、上位計画に示されている都市づくりの理念や方向性等について、概要を以下に整理します。

### 3-1 久留米市総合計画

#### (1) 久留米市新総合計画（基本構想）

「久留米市新総合計画（基本構想）」は、市の 21 世紀の都市づくりの指針となるものであり、基本理念と目指す都市の姿やそれを実現するための基本方針等を定めています。

策定年	2001年（平成13年）
対象区域	久留米市域
計画主体	久留米市
計画期間	2001年（平成13年）度～2025年（令和7年）度
基本理念等	<b>「水と緑の人間都市」</b> ○個の存在や個性を尊重し、その自立性を大切に ○自然と都市、人と人、人と自然の共生を大切に ○本市の誇る地域資源である水と緑を大切に
将来像等	1. 誇りがもてる美しい都市久留米 2. 市民一人ひとりが輝く都市久留米 3. 活力あふれる中核都市久留米
基本方針等	<b>土地利用の基本方針</b> 1 ストックとポテンシャルを生かした土地利用 2 主体的な地域づくりに配慮した土地利用 3 広域の視点を持った土地利用



## (2) 久留米市新総合計画（第4次基本計画）

「久留米市新総合計画（第4次基本計画）」は、基本構想を実現するための基本的施策の方向を体系的に示すものです。

策定年度	2019年（令和元年）度【策定予定】
対象区域	久留米市域
計画主体	久留米市
計画期間	2020年（令和2年）度～2025年（令和7年）度
都市づくりの 基本視点	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 時代の変化を見据えた施策の展開</li> <li>2. 市民満足度の高い、生活の場として選ばれる都市の実現</li> <li>3. あらゆる主体が協働した持続的な地域社会の形成</li> </ol>
施策の柱・方向	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 誇りがもてる美しい都市 久留米 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 四季と歴史が見えるまち</li> <li>(2) 快適な都市生活を支えるまち</li> <li>(3) 外で活動したくなるまち</li> <li>(4) 環境を育み共生するまち</li> </ol> </li> <li>2. 市民一人ひとりが輝く都市 久留米 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 人権の尊重と男女共同参画が確立されたまち</li> <li>(2) 安全で安心して暮らせるまち</li> <li>(3) 心豊かな市民生活を創造するまち</li> <li>(4) 多様な市民活動が連帯するまち</li> <li>(5) 子どもの笑顔があふれるまち</li> <li>(6) 健康で生きがいもてるまち</li> <li>(7) お互いのやさしさと思いやりの見えるまち</li> </ol> </li> <li>3. 活力あふれる中核都市 久留米 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 知恵と技術を創造するまち</li> <li>(2) アジアに開かれたまち</li> <li>(3) 人と情報が行き交うにぎわいのあるまち</li> <li>(4) 拠点都市の役割を果たすまち</li> </ol> </li> </ol>

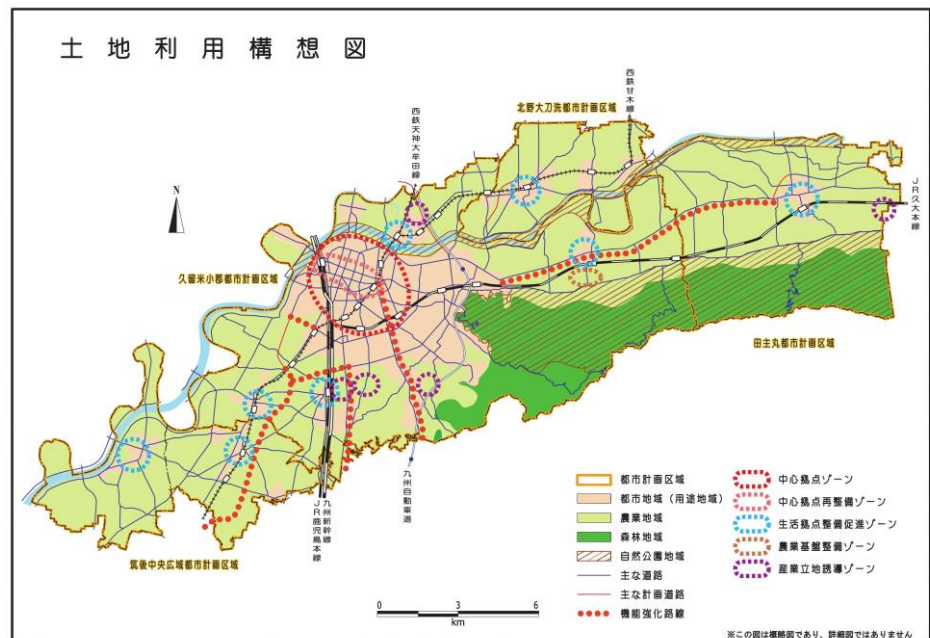
土地利用の  
基本方針等

【基本理念】

本市の土地利用にあたっては、「公共の福祉の優先」を基本に、自然環境との調和や土地の多面的な公益機能に配慮しつつ、長期的視点に立った総合的で計画的な「水と緑の人間都市」の形成と未来への継承を基本理念とします。

【基本方針】

- (1) ネットワーク型のコンパクトな都市づくり
- (2) 美しい郷土を次世代へ引き継ぐ都市づくり
- (3) 安全で安心な市民生活が送れる都市づくり
- (4) 活力を生み出す都市づくり
- (5) 県南の拠点としての役割を果たす都市づくり

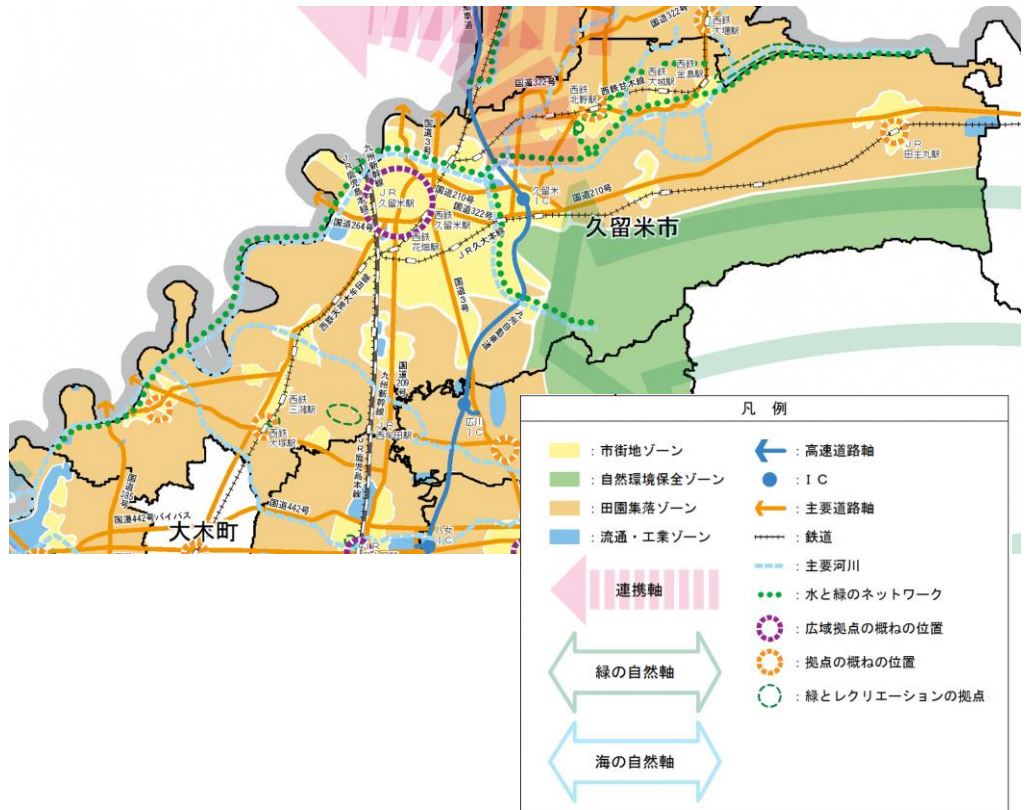


## 3-2 都市計画区域マスタープラン

筑後都市圏（久留米市を含む8市2町）を対象に、都市計画法による\*都市計画区域の整備、開発及び保全の方針が定められています。

策定年	2017年（平成29年）策定、2018年（平成30年）改訂
対象区域	久留米市域
計画主体	福岡県
計画期間	2018年（平成30年）～2030年（令和12年）
基本理念・目標等	<p><b>（都市づくりの目標）</b> 地域色を生かした文化と産業を育む田園都市圏の形成をめざす筑後都市圏</p> <p><b>（都市整備の基本的考え方）</b> 拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり</p> <p><b>（都市づくりの基本理念）</b> 恵まれた自然環境や社会的、歴史的な特徴を大切に活かしながら、すべての住民が、安全、快適、豊かで、しかも活力ある都市生活を享受しつつ、人口減少・高齢社会などに配慮した暮らしを実現し、様々な社会・経済の変化に対応するため、次の5つを定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 持続可能な、快適で魅力ある都市生活を支える集約型の都市づくり</li> <li>2) 誇りがもてる美しい都市づくり</li> <li>3) 地力ある都市づくり</li> <li>4) 自然の保護や都市ストックの活用により、環境にやさしいまちづくりを進める</li> <li>5) 住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める</li> </ol>
将来像等	<p>（将来像）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西鉄久留米駅からJR久留米駅にかけての一带を広域拠点として位置づける。</li> <li>・総合支所周辺地区を拠点として位置づける。</li> <li>・耳納山系を自然環境保全ゾーンと位置づけるとともに、多自然型レジャー、*レクリエーション拠点としての整備を図り、筑後川を含め水と緑のネットワークを形成する。</li> <li>・農地が広がる地域を田園集落ゾーンとして位置付ける。</li> <li>・工業団地及び産業団地など工業等の集積を図る地区を流通・工業ゾーンとして位置づける。</li> </ul>

将来像等



## 4. 市民の意向

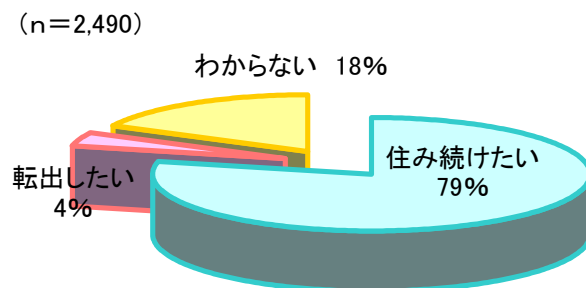
「久留米市都市計画マスタープラン」を検討するにあたりアンケート調査を実施しました。以下に調査結果を抜粋して整理します。

### ▼ 調査概要

調査の目的	都市計画マスタープランの検討に際しての市民意向の把握
調査対象	市内に居住する18歳以上の市民の無作為に抽出した6,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収による自記式調査
実施期間	2010年（平成22年）9月29日～10月12日
主な調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）お住まいの地域の現状について 地域の現状についての満足度（問1）／日常の生活行動の現状（問2）</li> <li>（2）お住まいの地域の将来について 地域の将来のイメージ（問3）／地域の交通対策（問4）／地域の公園・緑地の整備（問5）／地域のその他の公共施設の整備（問6）</li> <li>（3）久留米市全体のまちづくりについて 将来のまちのイメージ（問7）／新しいまちづくりへの対応（問8）／市外からも多くの人をひきつける魅力あるまちづくり（問9）／人口減少・少子高齢化への対応（問10）／安全・安心なまちづくり（問11）／環境に配慮したまちづくり（問12）／まちづくりへの参加（問13）</li> <li>（4）あなたご自身のことについて 性別（問14）／年齢（問15）／お住まいの地域（問16）／居住年数（問17）／土地・建物の所有状況（問18）／定住意向（問19）／ご意見・ご要望（問20）</li> </ul>
有効回答数	2,544票（有効回答率：42%）

### ■ 定住意向

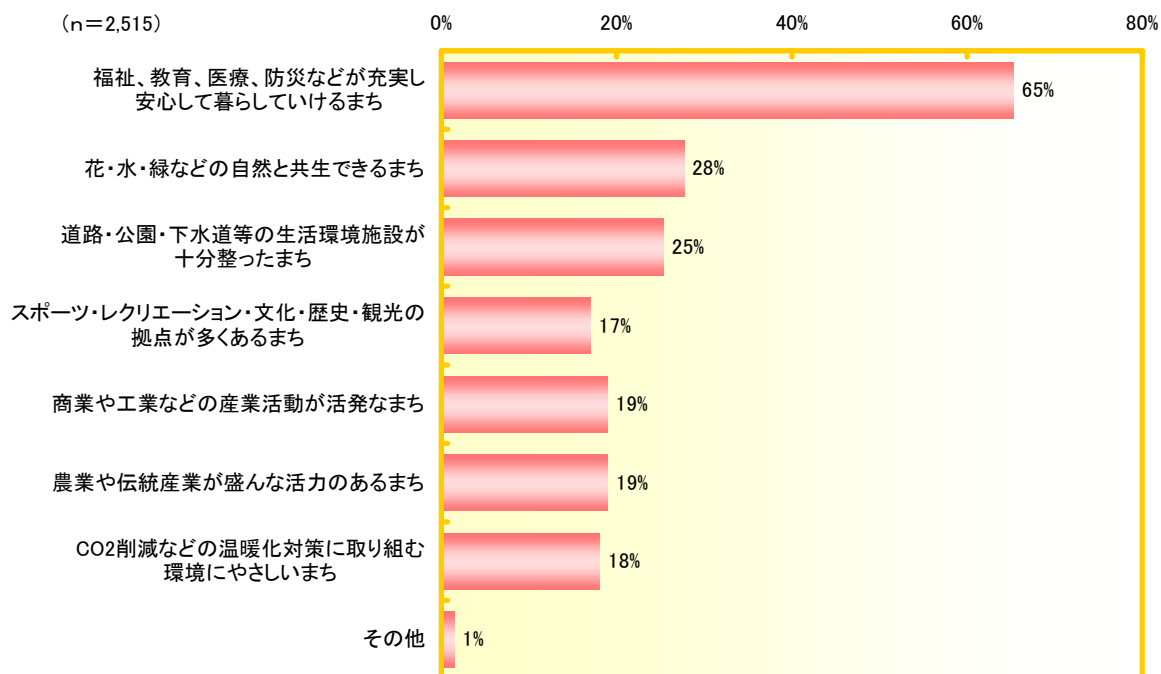
久留米市民の8割が今後も久留米市に住み続けたいと回答しています。



## 4. 市民の意向

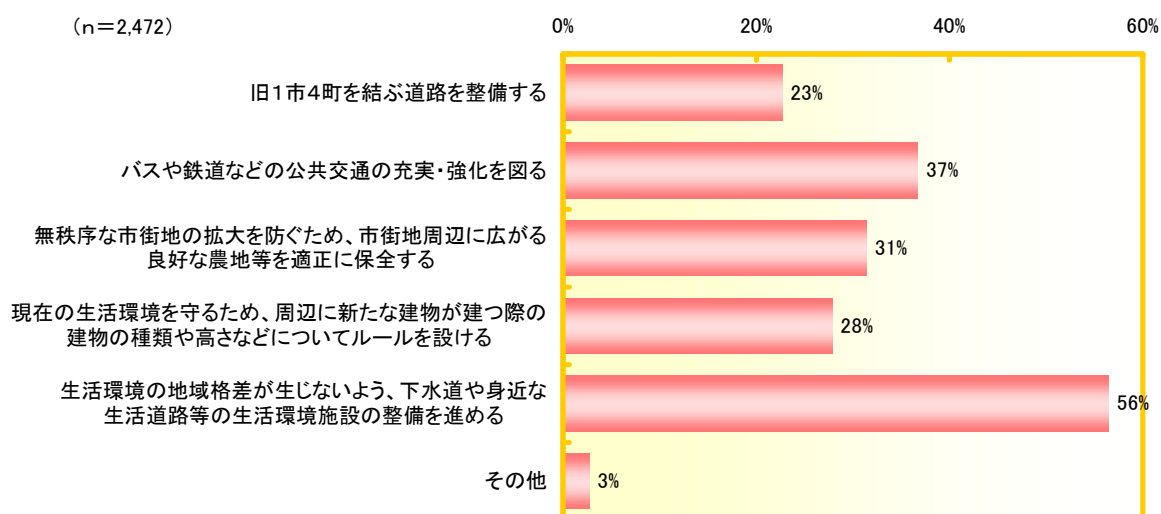
### ■久留米市の将来のまちのイメージ

「福祉、教育、医療、防災などが充実し安心して暮らしていけるまち」が65%で最も多く、「安心して暮らせるまち」という生活重視の将来像を望んでいることがうかがえます。



### ■新しいまちづくりへの対応

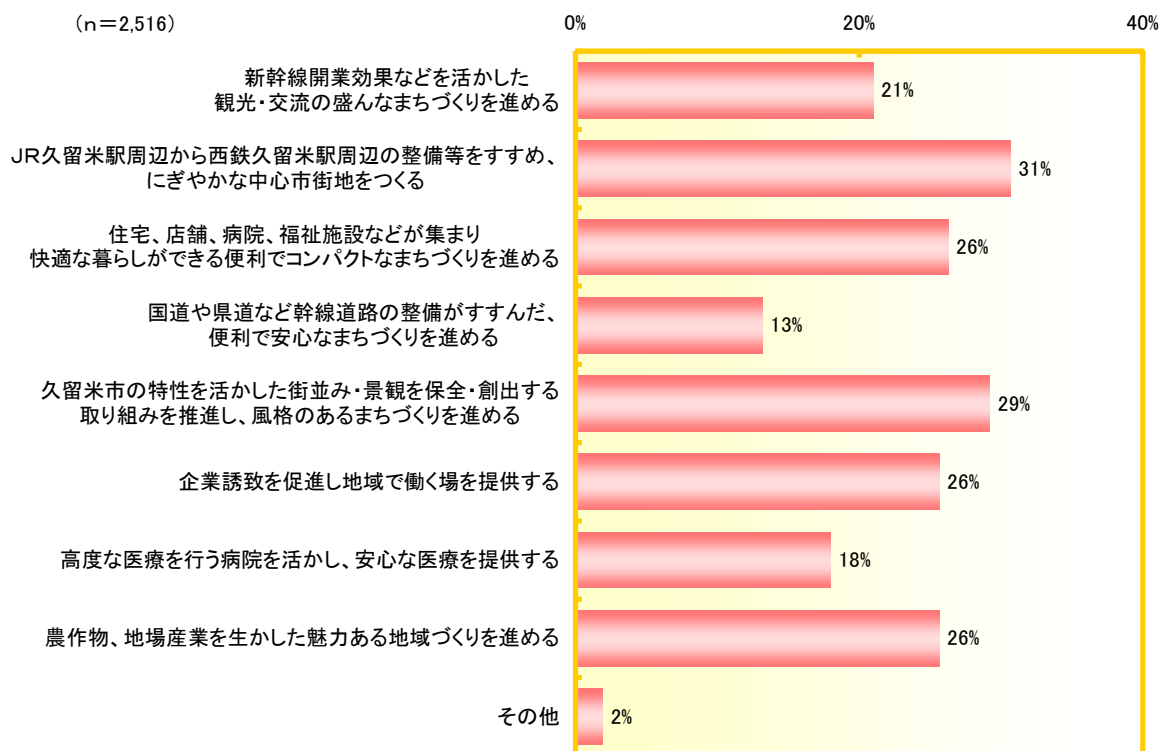
「生活環境の地域格差が生じないように、下水道や身近な生活道路等の生活環境施設の整備を進める」が56%で最も多く、ついで「バスや鉄道などの公共交通の充実・強化を図る」が37%となっており、地域格差の生じない生活環境施設の充実とともに、新市としての一体性が高く、連携交流の図られやすいまちづくりが求められていることがうかがえます。



## 4. 市民の意向

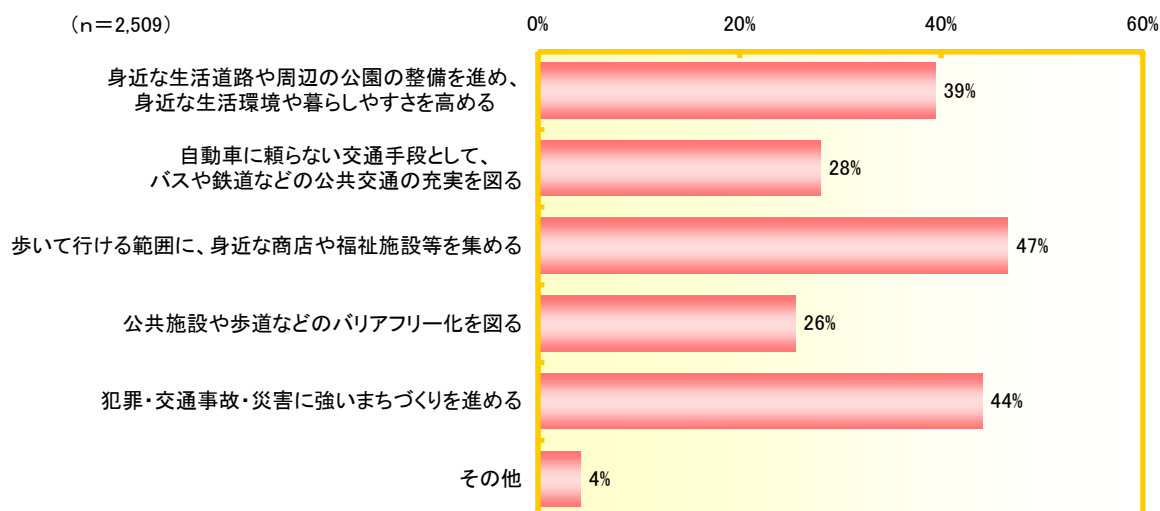
### ■市外からも多くの人を引きつける魅力あるまちづくり

「JR 久留米駅周辺から西鉄久留米駅周辺の整備等をすすめ、にぎやかな中心市街地をつくる」が31%で最も多くなっていますが、突出した回答はなく、魅力あるまちづくりに向けては、多種多様な価値観があることがうかがえます。



### ■久留米市の人口減少・少子高齢化への対応

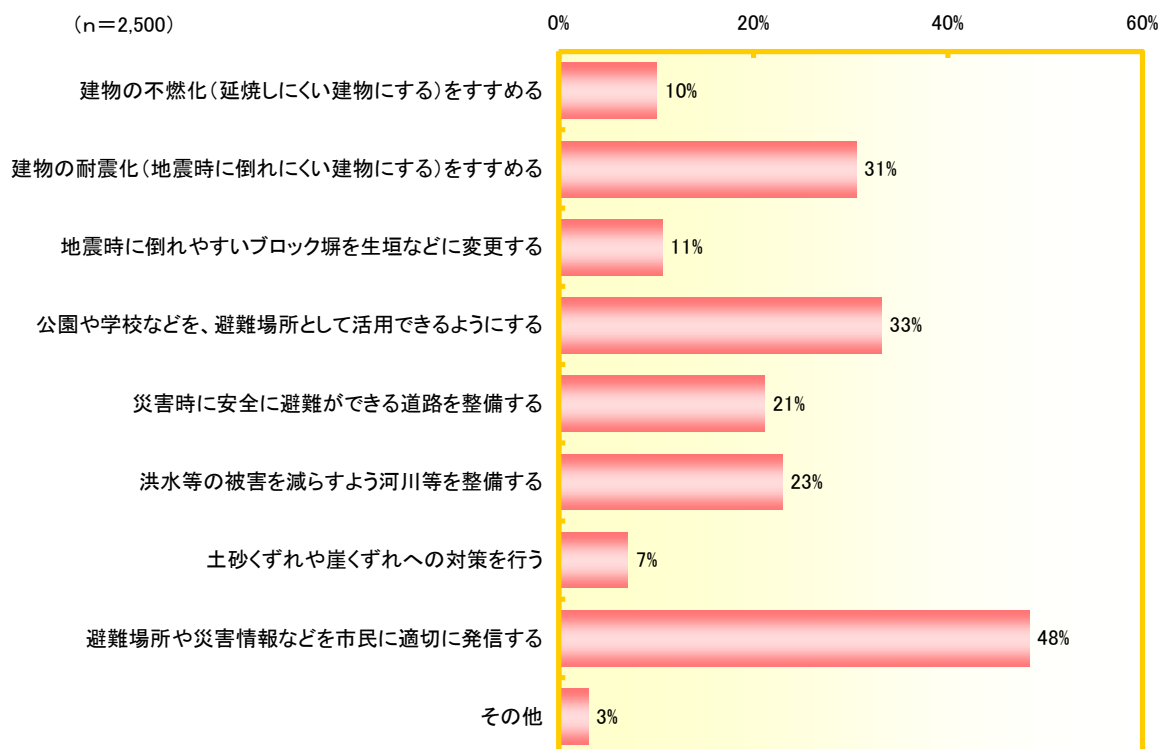
「歩いて行ける範囲に、身近な商店や福祉施設等を集める」が47%で最も多く、ついで「犯罪・交通事故・災害に強いまちづくりを進める」となっており、人口減少・少子高齢化に向けては、犯罪・交通事故・災害に強い安全安心なまちづくりとともに、徒歩圏内での日常生活サービスが受けられる生活拠点の形成が重要視されていることがうかがえます。



## 4. 市民の意向

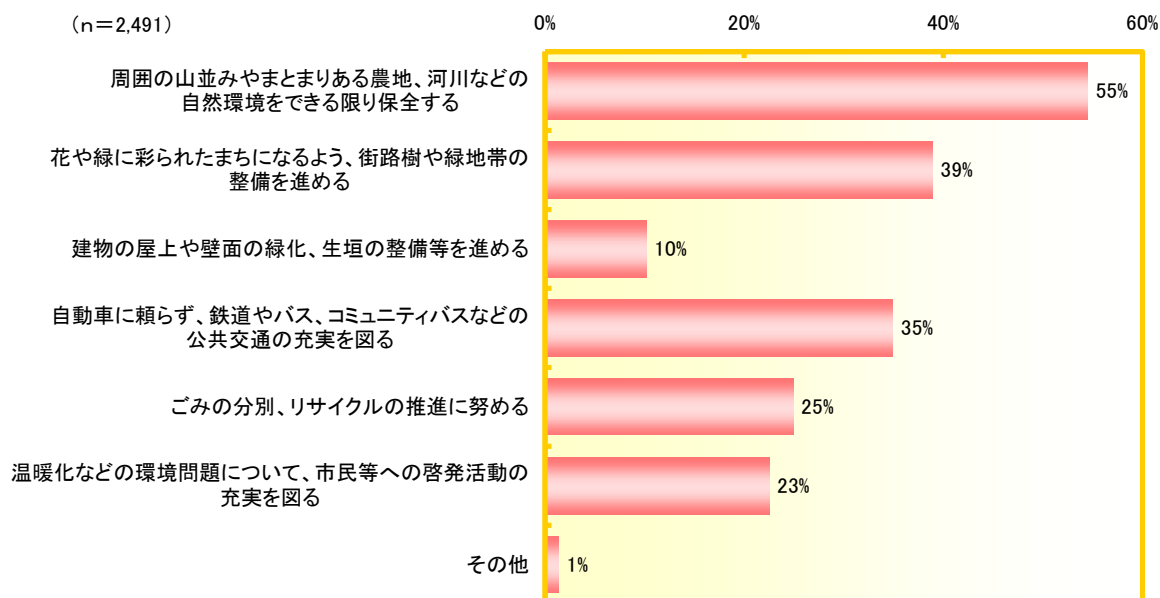
### ■安全・安心なまちづくり

「避難場所や災害情報などを市民に適切に発信する」が48%で最も多く、ついで「公園や学校などを、避難場所として活用できるようにする」が多くなっており、防災のためのインフラ整備に加えて災害時の情報発信の重要性がうかがえます。



### ■環境に配慮したまちづくり

「周囲の山並みやまとまりある農地、河川などの自然環境をできる限り保全する」が55%で最も多く、ついで「花や緑に彩られたまちになるよう、街路樹や緑地帯の整備を進める」が39%で多く、今後、低炭素社会の実現に向けて、良好な自然環境の保全とともに、自動車利用から公共交通利用への転換に向けた取り組みが求められていることがうかがえます。



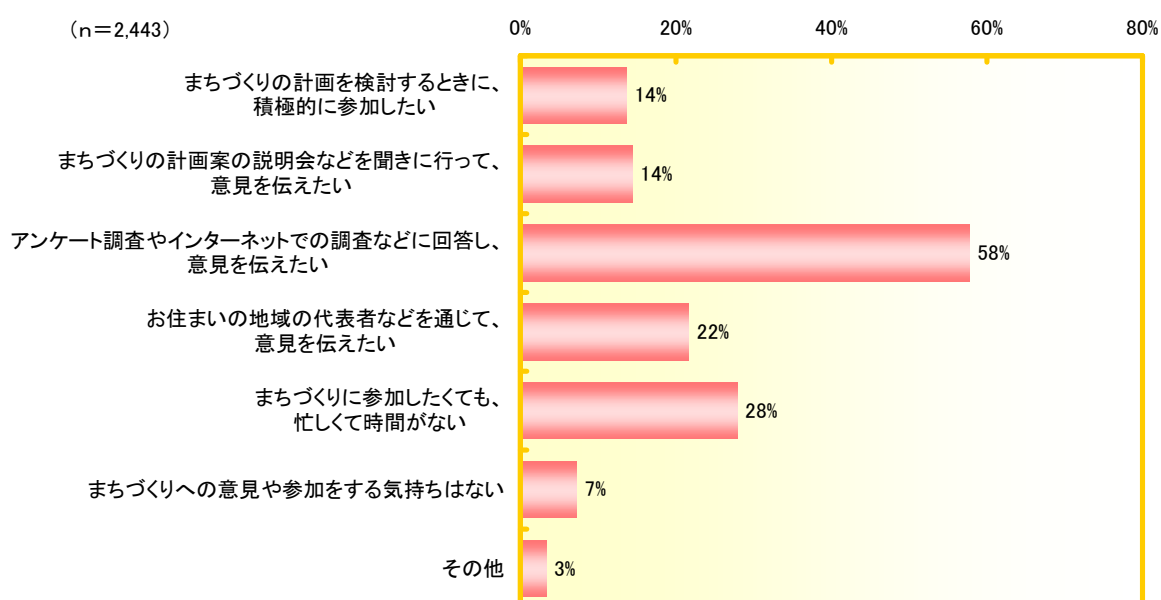


### ■まちづくりへの参加

今後のまちづくりへの市民参画の方法として、「アンケート調査やインターネットでの調査などに回答し、意見を伝えたい」が58%で最も多く、ついで「まちづくりに参加したくても、忙しくて時間がない」が約3割を占めました。「まちづくりへ意見や参加をする気持ちはない」は7%となっています。

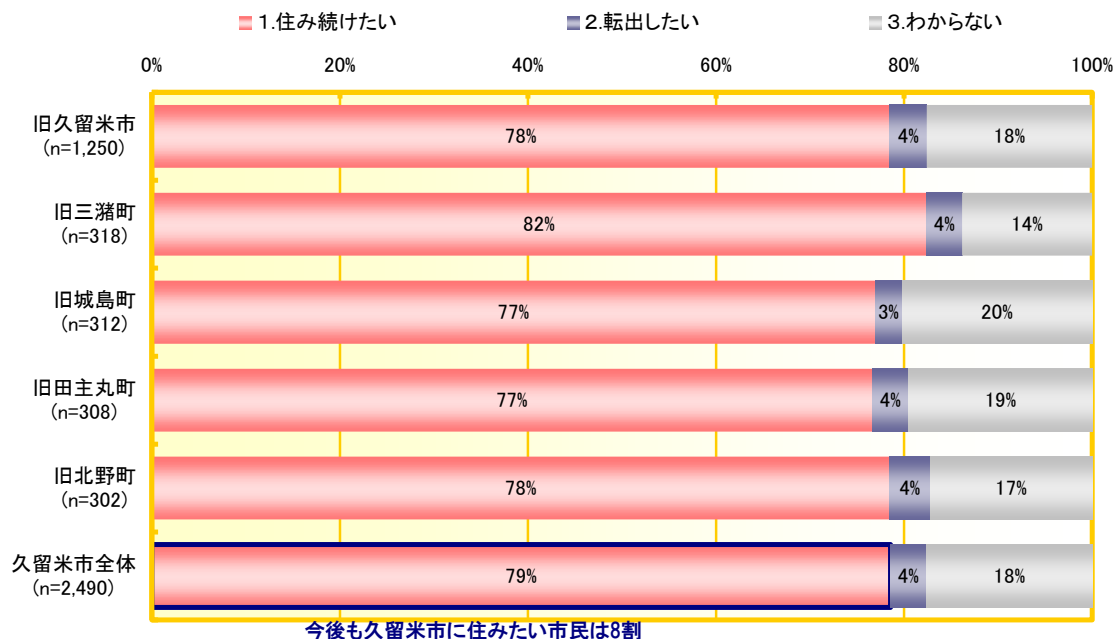
よって、まちづくりへの関心は高いものの、具体的な参加となると時間的な制約などから困難であることがうかがわれ、できる範囲での参加が「調査への協力」という形になったと考えられます。

「積極的な参加」、「説明会への参加」をあわせると約3割の方も自ら参加する意向があり、今後、市民参加に対しての多様な選択肢が求められています。



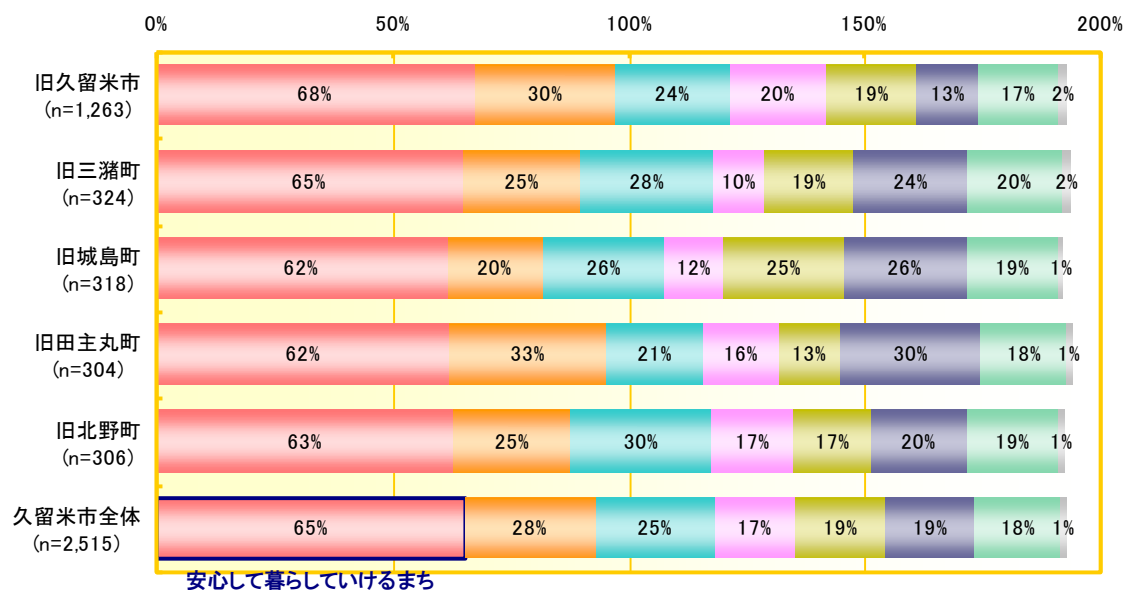
## 4. 市民の意向

### [定住意向]



### [久留米市の将来のまちのイメージ]

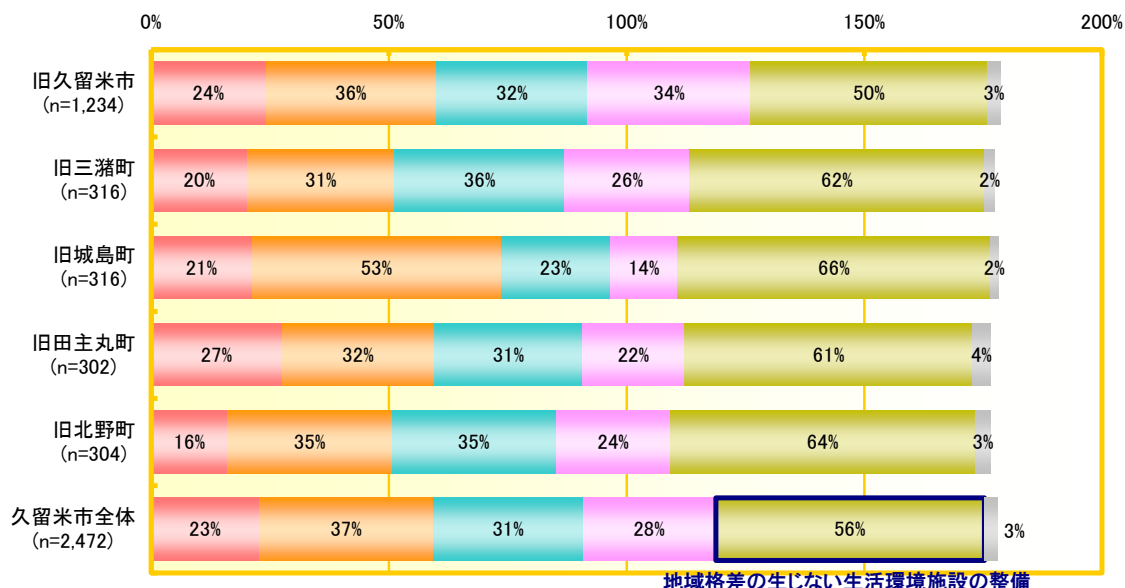
- 1. 福祉、教育、医療、防災などが充実し安心して暮らしていけるまち
- 2. 花・水・緑などの自然と共生できるまち
- 3. 道路・公園・下水道等の生活環境施設が十分整ったまち
- 4. スポーツ・レクリエーション・文化・歴史・観光の拠点多くあるまち
- 5. 商業や工業などの産業活動が活発なまち
- 6. 農業や伝統産業が盛んな活力のあるまち
- 7. CO2削減などの温暖化対策に取り組む環境にやさしいまち
- 8. その他



## 4. 市民の意向

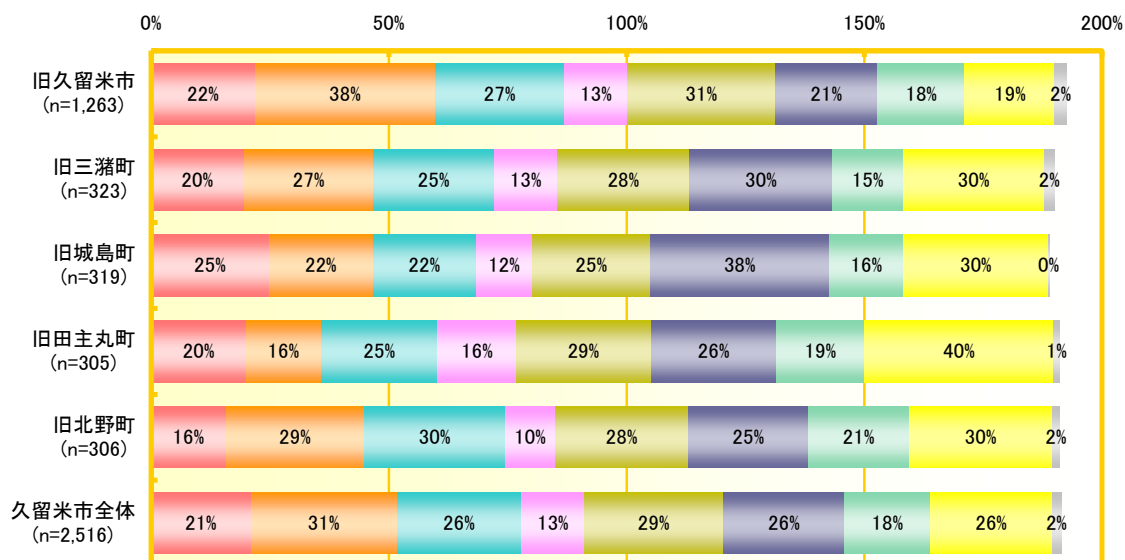
### [新しいまちづくりへの対応]

- 1.旧1市4町を結ぶ道路を整備する
- 2.バスや鉄道などの公共交通の充実・強化を図る
- 3.無秩序な市街地の拡大を防ぐため、市街地周辺に広がる良好な農地等を適正に保全する
- 4.現在の生活環境を守るため、周辺に新たな建物が建つ際の建物の種類や高さなどについてルールを設ける
- 5.生活環境の地域格差が生じないよう、下水道や身近な生活道路等の生活環境施設の整備を進める
- 6.その他



### [市外からも多くの人をひきつける魅力あるまちづくり]

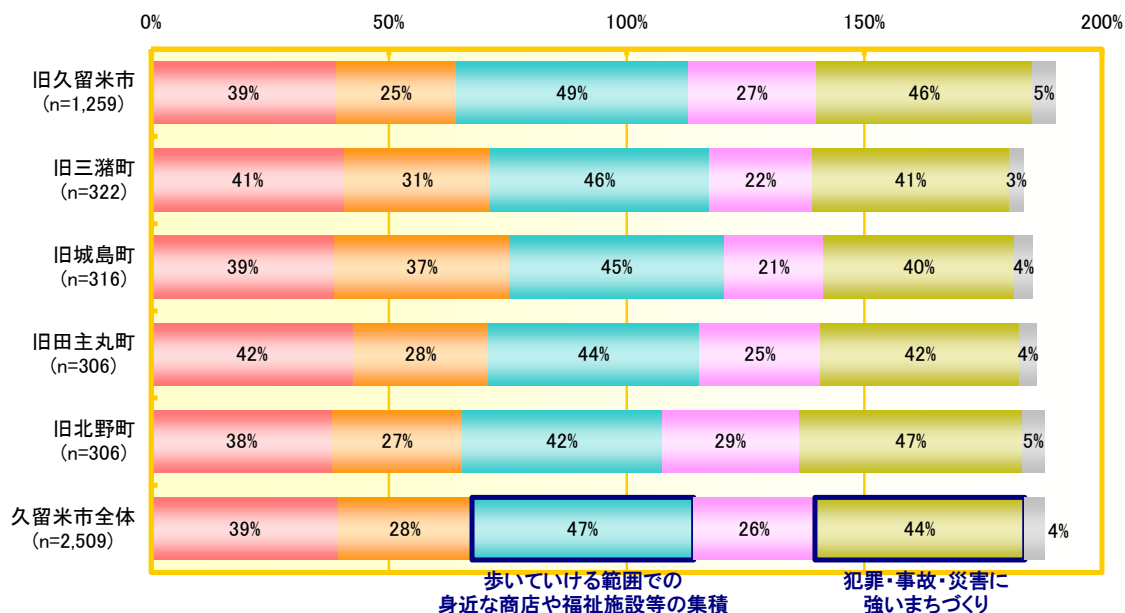
- 1.新幹線開業効果などを活かした観光・交流の盛んなまちづくりを進める
- 2.JR久留米駅周辺から西鉄久留米駅周辺の整備等をすすめ、にぎやかな中心市街地をつくる
- 3.住宅、店舗、病院、福祉施設などが集まり快適な暮らしができる便利でコンパクトなまちづくりを進める
- 4.国道や県道など幹線道路の整備がすすんだ、便利で安心なまちづくりを進める
- 5.久留米市の特性を活かした街並み・景観を保全・創出する取り組みを推進し、風格のあるまちづくりを進める
- 6.企業誘致を促進し地域で働く場を提供する
- 7.高度な医療を行う病院を活かし、安心な医療を提供する
- 8.農作物、地場産業を生かした魅力ある地域づくりを進める
- 9.その他



## 4. 市民の意向

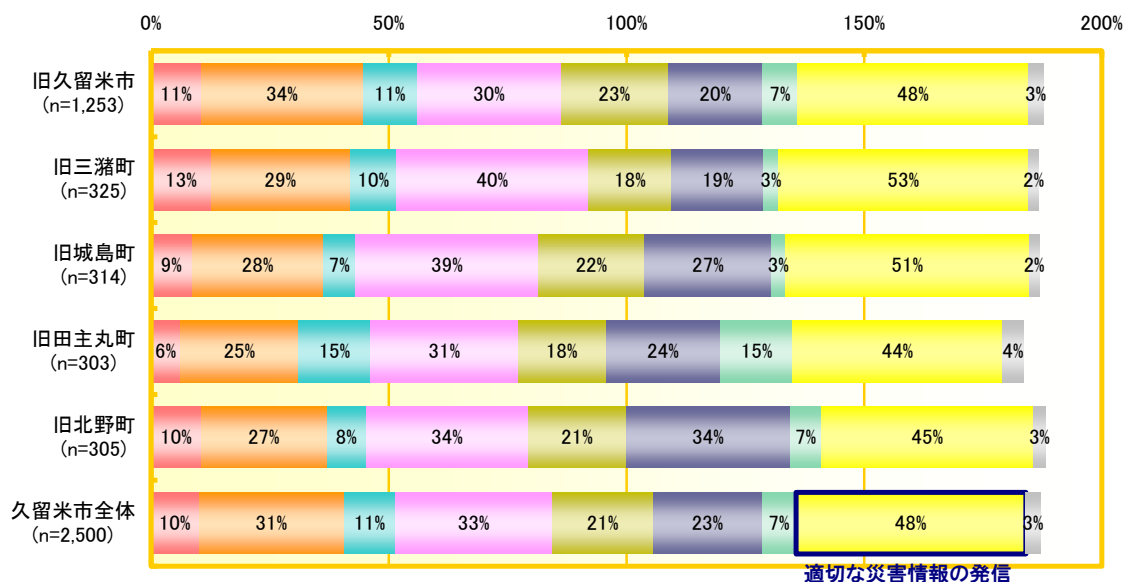
### [久留米市の人口減少・少子高齢化への対応]

- 1.身近な生活道路や周辺の公園の整備を進め、身近な生活環境や暮らしやすさを高める
- 2.自動車に頼らない交通手段として、バスや鉄道などの公共交通の充実を図る
- 3.歩いて行ける範囲に、身近な商店や福祉施設等を集める
- 4.公共施設や歩道などのバリアフリー化を図る
- 5.犯罪・交通事故・災害に強いまちづくりを進める
- 6.その他



### [安全・安心なまちづくり]

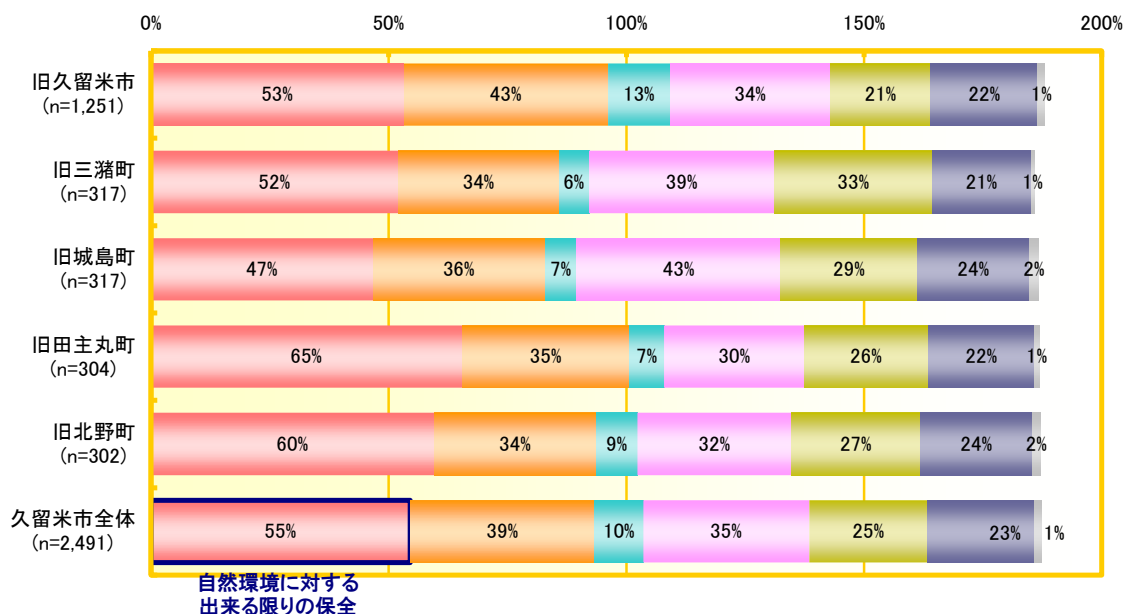
- 1.建物の不燃化(延焼しにくい建物にする)をすすめる
- 2.建物の耐震化(地震時に倒れにくい建物にする)をすすめる
- 3.地震時に倒れやすいブロック塀を生垣などに変更する
- 4.公園や学校などを、避難場所として活用できるようにする
- 5.災害時に安全に避難ができる道路を整備する
- 6.洪水等の被害を減らすよう河川等を整備する
- 7.土砂くずれや崖くずれへの対策を行う
- 8.避難場所や災害情報などを市民に適切に発信する
- 9.その他



## 4. 市民の意向

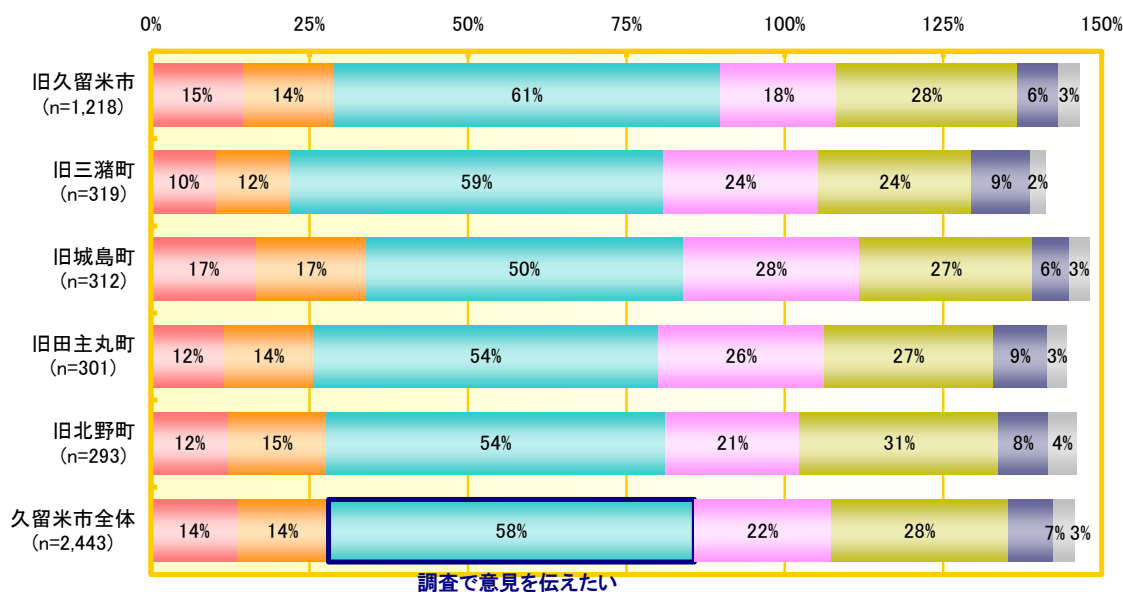
### [環境に配慮したまちづくり]

- 1. 周囲の山並みやまとまりある農地、河川などの自然環境をできる限り保全する
- 2. 花や緑に彩られたまちになるよう、街路樹や緑地帯の整備を進める
- 3. 建物の屋上や壁面の緑化、生垣の整備等を進める
- 4. 自動車に頼らず、鉄道やバス、コミュニティバスなどの公共交通の充実を図る
- 5. ごみの分別、リサイクルの推進に努める
- 6. 温暖化などの環境問題について、市民等への啓発活動の充実を図る
- 7. その他



### [まちづくりへの参加]

- 1. まちづくりの計画を検討するときに、積極的に参加したい
- 2. まちづくりの計画案の説明会などを聞きに行き、意見を伝えたい
- 3. アンケート調査やインターネットでの調査などに回答し、意見を伝えたい
- 4. お住まいの地域の代表者などを通じて、意見を伝えたい
- 5. まちづくりに参加したくても、忙しくて時間がない
- 6. まちづくりへの意見や参加をする気持ちはない
- 7. その他



## 5. 都市づくりの基本的課題

---

### 5-1 社会情勢の変化における課題

#### (1) 人口減少社会への対応

---

- 県南地域の中核都市として、定住魅力を高めていく必要があります。
- 世帯数の増加に伴う住宅需要を適切に誘導する必要があります。
- 旧久留米市の\*市街化調整区域や旧4町の既存集落等の人口減少による活力低下への対応を図る必要があります。
- 無秩序な市街化を抑制するとともに、都市機能の集積を活かし、市街地への人口定着を誘導する必要があります。
- 既存住宅地や集落地の生活利便性を確保し、各地域の日常生活の拠点を形成する必要があります。

#### (2) \*超高齢社会への対応

---

- 高齢者人口の増加に伴い、「歩いて暮らせるまち」や「安全・安心なまち」など、\*超高齢社会に対応できる居住環境の充実が必要です。

#### (3) 激化する都市間競争への対応

---

- 交流人口の拡大に向け、新幹線開業効果を発揮する仕組みづくりが必要です。
- 医療、文化、教育など、本市の強みを活かした戦略的な取り組みを進める必要があります。

## 5-2 産業面における課題

### (1) 雇用機会の維持・創出

---

- 雇用を支える産業の集積、魅力ある商業環境の形成など、産業活力の維持・向上を図っていく必要があります。

### (2) \*優良農地の保全

---

- 県内の農業生産を支える\*優良農地の保全を図る必要があります。

### (3) 工業の活性化

---

- 市の産業活性化及び雇用の創出を進めるため、ゴム産業を中心とする既存企業の維持・振興を図るとともに、本市の地域資源を活かし、新たな産業拠点の形成を図る必要があります。

### (4) 商業の活性化

---

- 多様な機能の導入による都心部の再構築、商業基盤の再整備による商業\*吸引力の再生を図る必要があります。
- 商業機能の郊外への拡散を防ぎ、中心市街地の活力向上を図るため、郊外等における大規模集客施設の立地を抑制する必要があります。

### (5) 広域観光の振興

---

- 水と緑、歴史などの本市の恵まれた多様な観光資源や新幹線開業効果などを活かした、広域的な魅力を有する観光・\*レクリエーション拠点の形成を図る必要があります。

## 5-3 土地利用における課題

### (1) \*都市計画区域等の見直し

---

- 本市の一体的な発展のために、適切な\*都市計画区域等のあり方を検討する必要があります。

### (2) 市街地の拡散抑制

---

- コンパクトな市街地を形成するため、良好な市街地環境の形成を推進するとともに、適正な土地利用を図る必要があります。
- 市街地周辺に広がる豊かな自然環境の保全、良好な営農環境の維持を図るため、無秩序な市街地の拡散を抑制する必要があります。

### (3) \*既成市街地の適切な土地利用

---

- \*市街化区域や\*用途地域への商業機能等の適正配置を図るとともに、住宅等の市街地への適切な土地利用の誘導を図る必要があります。

### (4) 自然環境の保全

---

- 市域に広がる田や山林などの貴重な自然環境を保全する必要があります。
- 筑後川や耳納連山等の自然環境を保全しつつ、市民が身近に自然に親しむことのできる\*レクリエーションの場としての整備を図る必要があります。



## 5-4 市街地整備における課題

### (1) 魅力的な中心市街地の形成

---

- 都市機能の向上並びに高度な商業・業務機能の集積を図るため、計画的な再開発を行う必要があります。
- 魅力と賑わいある中心拠点のまちづくりを行うため、景観に配慮した動線や憩いの場の再整備など、回遊性の向上と交流の活性化を図る必要があります。

### (2) 広域的な拠点市街地の形成

---

- JR 久留米駅や西鉄久留米駅など市の玄関口を含む地域については、新幹線開業効果や様々な都市機能の集積を活かし、広域的な拠点市街地を形成する必要があります。

### (3) 各地域の中心となる市街地の形成

---

- 市内の日常生活圏の中心となる地域等については、日常生活に必要な生活利便施設の集積を活かし、各地域の中心となる市街地を形成する必要があります。

## 5-5 交通環境における課題

### 5-5-1 道路

#### (1) 幹線道路の計画的な整備

---

- 市域内や市域外の連携強化につながる幹線道路の整備を計画的に進めていく必要があります。
- 良好な市街地形成と、道路交通ネットワークの形成を図る都市計画道路の計画的な整備を促進する必要があります。
- 通過交通と発着交通との整流化を図り、都心部における円滑な都市活動のためにも環状道路の整備を促進する必要があります。

#### (2) 安全・快適な道路空間の形成

---

- 歩いて暮らせる市街地の形成を図るため、歩行者の安全確保や快適性に配慮した道路空間を整備する必要があります。

### 5-5-2 公共交通

#### (1) 新幹線開業に対応した公共交通網の充実

---

- 新幹線の利活用を促進するため、新幹線と在来線やバス等の交通機関相互の乗り継ぎの円滑化を図る必要があります。

#### (2) 公共交通の利用促進

---

- 公共交通網を維持するとともに、\*環境負荷の低減や高齢化社会の進行も視野に入れた利用促進を図る必要があります。

#### (3) 交通結節機能の強化

---

- 公共交通の利便性を向上させるため、拠点駅等での交通結節機能の強化を図る必要があります。

#### (4) 市民生活に必要な移動手段の確保

---

- 公共交通が不便な地域においては、市民生活に必要な移動手段の導入を図る必要があります。

## 5-6 道路以外の都市施設における課題

### 5-6-1 都市公園等

#### (1) 都市公園等の整備推進

---

- 市民\*ニーズ等を踏まえ、公園の計画的な整備や整備水準の向上等を図る必要があります。

#### (2) 憩いを感じさせる緑地の保全

---

- 緑地の保全、創出、都市内緑化の推進を図る必要があります。

### 5-6-2 上下水道

#### (1) 上水道施設の整備と適切な維持管理・更新

---

- 水需要動向を考慮した施設の整備と、適切な維持管理を行い、計画的・効率的な施設の更新を進め、安全で安心な水道水の安定した供給を図る必要があります。

#### (2) 下水道普及率の向上

---

- 久留米市生活排水処理基本構想に基づく生活排水処理の計画的な整備を推進する必要があります。

### 5-6-3 その他の都市施設

#### (1) 公共公益施設の整備と有効活用

---

- 高度な医療、教育、研究・開発機能の集積を活かした広域求心力の再生を進めていく必要があります。
- 広域的な交流を促進し、市民の文化的生活の向上に寄与する、文化施設とコンベンション施設機能を兼ね備えた複合施設の整備を推進する必要があります。

#### (2) ごみ処理施設の適切な維持管理

---

- ごみの排出削減の取り組みとともに、処理施設の適切な維持管理が必要です。

## 5-7 その他の課題

### (1) \*低炭素都市づくりの推進

---

- 自然環境の保全、集約的な都市構造への転換を図り、\*環境負荷の低減に努める必要があります。
- \*温室効果ガスの排出量を抑えるため、道路交通混雑の解消や\*環境負荷の少ない移動手段への転換を推進する必要があります。

### (2) 市民の安全・安心を支える都市づくり

---

- 地震や火災時の延焼の防止や安全な避難場所の確保など、災害に強い市街地形成を図る必要があります。
- 浸水対策等の推進を図り、市民が安全で安心して生活できる基盤整備を進める必要があります。

## 6. 都市づくりの目標

### 6-1 都市づくりの基本理念及び目指す都市の姿

都市づくりの基本的課題の解決を図るとともに、本市の地域特性を活かした都市づくりを推進するための基本理念及び目指す都市の姿は以下のとおりです。

#### (1) 都市づくりの基本理念

本市のまちづくりにおける基本的考え方を示す「都市づくりの基本理念」は、久留米市新総合計画に示されています。

### 水と緑の人間都市

#### (2) 目指す都市の姿

先に掲げた基本理念に基づく本市の将来の目指す姿については、久留米市新総合計画の「目指す都市の姿と施策の柱・方向」に示されています。

- 誇りがもてる美しい都市 久留米
- 市民一人ひとりが輝く都市 久留米
- 活力あふれる中核都市 久留米

## 6-2 都市づくりの目標

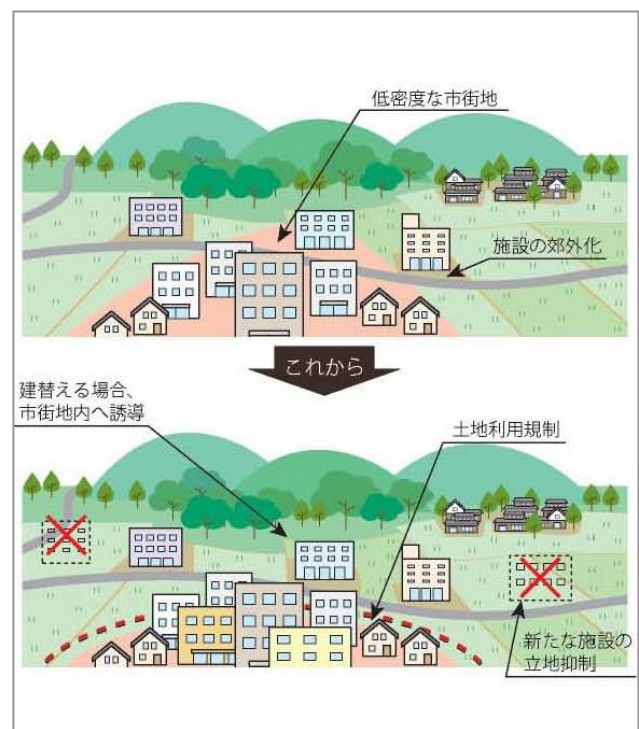
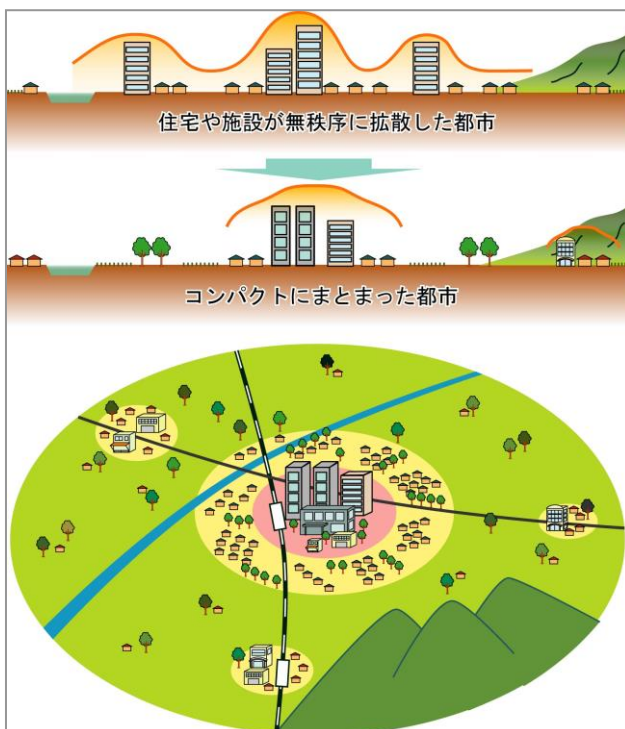
久留米市都市計画マスタープランにおける「都市づくりの目標」を次のように定めます。

### 目標1 安全・安心な暮らしを支えるコンパクトな都市づくり

本市の社会状況は、少子・高齢化、人口減少など大きく変化してきており、今後、子どもからお年寄りまで、誰もが快適に安心して生活できる環境整備が求められています。また、東日本大震災を契機に、防災や災害支援活動の機能を発揮できる道路や公園、避難所をはじめとした都市基盤の整備が求められています。

そこで、効率的な都市経営を行うため、居住、商業、業務、教育、文化などの多様な機能がコンパクトにまとまった生活圏の形成を目指し、まちなか居住の推進を図ります。一方、周辺部においても、鉄道駅などの交通拠点を中心に居住機能と身近な生活機能を融合させ、交通サービスを楽しむ沿線居住の推進を図ります。さらに、公共施設には、\*ユニバーサルデザインの導入や防災機能を充実させることにより、子どもからお年寄り、障害のある方が安心して利用できる居住環境を目指し、平時及び災害発生時に円滑にサポートできる安全・安心な都市基盤の形成を進めます。

併せて、\*セーフコミュニティの仕組みを活用し、市民や様々な団体との協働のもと事故やケガ、犯罪などの予防を目指します。



**目標2 地域特性を活かした土地利用による魅力あふれる都市づくり**

広域合併に伴い、市域が大きく拡大するとともに、各地域が独自に育んできた文化、産業等の地域資源の集積が大きく高まり、全市的な視点から、各地域に培われた文化、産業等を原資とした魅力の発揮が求められています。そのためには、今後、各地域の産業や自然環境、居住環境を支える土地利用の誘導や各地域の連携・交流を支える交通環境の充実を考えていく必要があります。

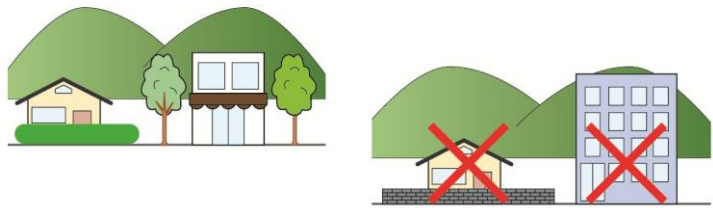
そこで、市全域を対象とし、産業や自然環境、居住環境等の各地域の特性が活かされる適切な土地利用を図るとともに、各地域の生活拠点や集落においても、幅広い世代が多様な生活様式を実現できるように地区特性に応じた居住環境の創出に努めます。

さらに、バランスある都市発展のために、中心拠点と各地域の生活拠点を結ぶ道路、鉄道やバス等の公共交通による交通ネットワークの形成により、地域間のみならず市内外の連携・交流の充実を図ります。



耳納連山と調和した田園住宅

自然と調和した居住環境の創出



幹線道路沿道の土地利用状況

幹線道路の沿道にふさわしい土地利用



城島地域の主要産業である酒醸造業

地区特性に応じた居住環境の創出



目標3 水と緑に恵まれた環境と共生する都市づくり

私たちの生活は、これまで生活利便性の追求などにより、環境への配慮がおろそかになり、地球に大きな負担をかけてきました。このため、地球温暖化等の深刻な環境問題が顕在化しており、本市においても、\*温室効果ガスの排出量を大幅に削減することが求められています。運輸部門においては、増加傾向にある市内の自動車台数に対応するため、円滑な交通環境の整備を図るとともに、\*環境負荷が少ない公共交通の利用促進を図ることが必要です。また、筑後川、耳納連山、広大な田園等の豊かな自然を抱え、都市と自然が近い地域特性は、次世代に残す環境資源として大事な要素であり、自然と都市、人と自然の共生が求められています。

そこで、\*環境負荷の少ない移動手段である鉄道、バス等の公共交通機関や自転車、電気自動車や燃料電池自動車などの次世代自動車の利用を促進するとともに、筑後川や耳納連山、豊かな田園に代表される水と緑に恵まれた自然的資源の保全や都市内の緑化に努めるなど、本市の魅力や個性を高める景観づくりに取り組めます。



▲筑後川



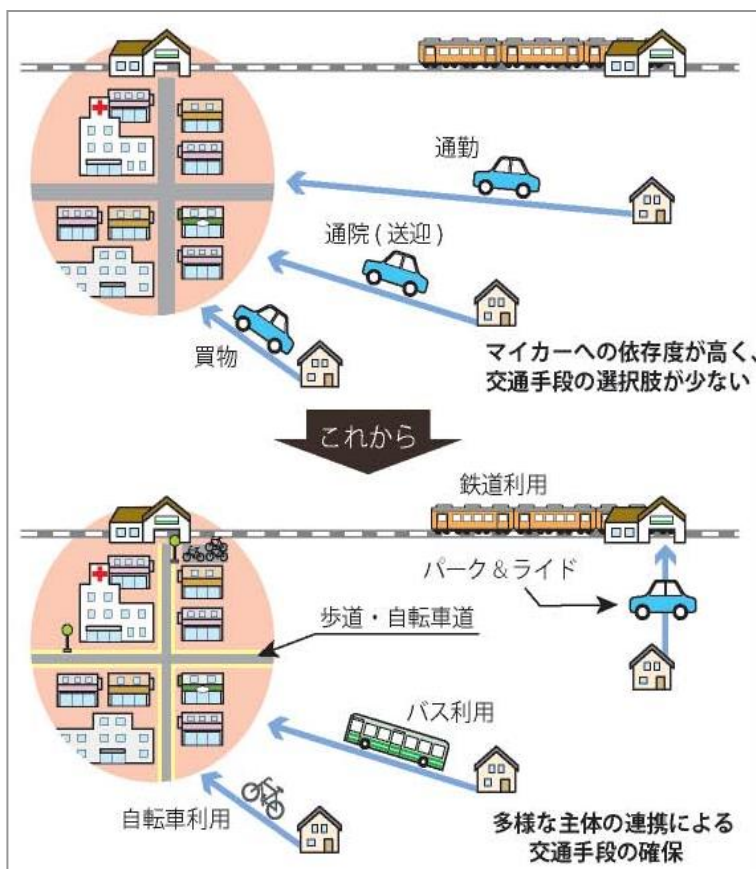
▲耳納連山



▲緑のカーテン



▲緑豊かなブリヂストン通り



【公共交通の利用促進】



## 目標4 人、物、情報が行き交う活力ある都市づくり

本市は、古来より筑後地方の母都市として発展を続けており、県南の中核都市としての役割を担っています。

激化する都市間競争を迎えている現在、九州のクロスポイントに隣接した立地の優位性、九州新幹線をはじめとした広域交通の利便性、高度な医療サービスの提供、高い農業生産力、恵まれた自然環境、文化・芸術資源など、本市の強みを活かした県南地域をリードする広域求心力が必要です。

そこで、広域交通網をはじめとする本市の強みを活用し、生活・産業・観光などにおいて市内外の交流の拡大を図ります。

また、本市の顔である中心市街地において、商業、業務、行政、交通、文化などの拠点として活発な交流を牽引し、\*中核市として人、物、情報が行き交う元気な都市を目指します。



▲ 久留米シティプラザ



▲久留米駅と新幹線「さくら」



▲オフィスアルカディア



▲久留米大学病院

## 6-3 将来都市構造

### (1) 将来都市構造とは

将来都市構造とは、先に示した都市づくりの目標を実現するための都市機能の配置や繋がりを示すものであり、都市の骨格的な自然要素や土地利用を基本とした現在の都市構造に、将来の都市像の要素や主要なプロジェクトを加味して定めます。

### (2) 久留米市の都市構造の成り立ち

本市は、九州一の大河・筑後川や、耳納連山などから多くの恵みを受け、古くから肥沃な穀倉地帯として、また、筑前、豊後、肥前、肥後を結ぶ交通の要衝、筑後地方の中心として発展してきた歴史をもちます。

市の中心は、久留米藩の城下町を母体に、都市的な文化や久留米餅などの産業が培われ、近代以降は、我が国で市制施行された最初の都市のひとつとして、商業やゴム産業等の集積とともに、周辺の田園を住宅地に変えながら、現在の市街地が形成されてきました。

また、幾度にわたる市町村合併を経て、日田街道沿いの宿駅等として形成された草野や善導寺、田主丸、天満宮の門前町として秋月街道沿いに形成された北野、柳川往還の大善寺や犬塚、城島など、それぞれに独自の文化や個性が培われた“まち”を取り込みながら現在の市域が形成されています。

このような地理的な特性、都市の成り立ちを背景に、筑後川流域の田園文化を共通の土台として、地域ごとに個性ある“まち”が形成されてきた構造が見られます。

### (3) 久留米市の将来都市構造の基本的な考え方

本市は、合併により市域が拡大しており、それぞれの地域の個性を尊重しつつ連携し、一体的な都市として均衡ある発展を実現することが求められています。

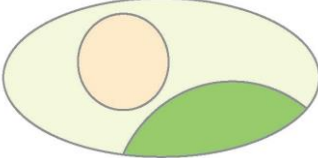
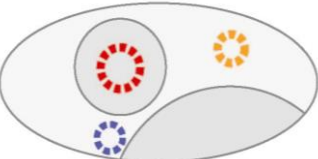
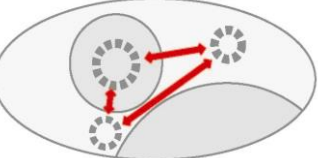
一方で、本市の中心市街地における活力の低下、周辺部での人口減少・高齢化の進行、田園環境の喪失などが顕在化してきており、広域求心力や地域活力の低下などが懸念されます。

そのため、中心市街地の都市機能をさらに高めるとともに、市域に点在する地域の生活の拠点について、個性を活かしつつ必要に応じた都市機能を充実させながら、互いに連携を強化・充実させることで不足する機能を補完しあい、持続可能な都市を実現する必要があります。

そこで、都市づくりの目標を受けて、恵まれた水と緑を大切にしつつ、市街地の中心地区や市内の各市街地がコンパクトにまとまり、それらを連携する都市構造の形成を図ります。

#### (4) 将来都市構造の表し方

将来都市構造を分かりやすく示すため、以下の「ゾーン」「拠点」「軸」の3つの要素により、本市の将来都市構造を表します。

3つの要素	将来都市構造の表し方
<b>①ゾーン</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地等を形成する範囲や、農地や山林等の自然地の範囲など、土地利用計画のベースとなる大まかな土地利用のあり方を示します。</li> </ul>
<b>②拠点</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業・業務、居住、文化、教育、医療・福祉、工業などの施設について、立地集積を図るべきおおむねの位置を示します。</li> </ul>
<b>③軸</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市と近隣都市、及び市域内の人や物の主要な流れ、結びつきを示します。</li> </ul>

#### (5) 都市づくりの目標を踏まえた将来都市構造のあり方

本市の都市づくりの目標及び将来都市構造の基本的な考え方を踏まえ、将来都市構造を以下のように定めることにより、コンパクトな市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造の形成を図ります。

##### ① ゾーン

本市は、生活の中心となる住宅地、広大な田園地帯、豊かな自然のなかにある山林などで、構成されていることから、市域全体を「市街地」、「田園」、「山林」の3つのゾーンに分けます。

##### ② 拠点

様々な都市機能が集積した中心市街地、及びその周辺地区を「中心拠点」に、市内各地域の日常生活機能の集積を図る地区を「地域生活拠点」に、産業機能の集積を図る地区を「産業拠点」に位置づけます。

##### ③ 軸

近隣都市との連携を担う幹線道路や鉄道を「広域連携軸」に、拠点間を結ぶ幹線道路などを「地域連携軸」に、都市骨格の形成や交通の整流化を図る環状型の道路を「都心環状軸」に位置づけます。

## (6) 各要素の対象箇所、主な位置づけ・機能等

都市構造		対象箇所	主な位置づけ・機能等
ゾーン	市街地	*市街化区域、*用途地域、既存市街地	住・商・工・公益施設等の適切な立地を図る健全な市街地
	田園	*農業振興地域等	営農環境の維持、田園環境の保全等を図る*優良農地や集落地
	山林	自然公園地域、保安林等	自然生態系の維持、自然景観の形成を図る自然公園、森林等
拠点	中心拠点	中心市街地、及びその周辺を含む地域	<p>*高次都市機能（商業・業務・行政・交通・医療・福祉・教育・文化等）を集積し、県南の発展を牽引する本市の中心部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能の集積地として、市民をはじめ県南地域の住民に対する高度な生活サービスの提供</li> <li>・広域交通の玄関口として、市内の各地域との連携を促進する要</li> <li>・本市の顔として、周辺市町村を含む広域的な交流を促進する核</li> </ul>
	地域生活拠点	田主丸、北野、城島、三潁の各総合支所周辺 荒木、大善寺、善導寺、宮ノ陣の*市街化区域	日常生活に必要な生活利便施設が集積し、日常生活圏の中心となる地域
	産業拠点	オフィスアルカディア、久留米広川新産業団地、宮ノ陣新産業団地、吉本工業団地、藤光産業団地、西田工業団地、久留米IC周辺地区、京町・洗町地区、久留米・うきは工業団地	戦略的な産業機能の集積を図る地区
軸	広域連携軸	九州自動車道、国道、県道、九州新幹線、JR鹿児島本線、JR久大本線、西鉄天神大牟田線、西鉄甘木線	本市と他都市とを広域的にネットワークし、交流や都市間連携を図る軸
	地域連携軸	国道、県道、幹線市道、JR鹿児島本線、JR久大本線、西鉄天神大牟田線、西鉄甘木線	各拠点間のつながりを形成する軸
	都心環状軸	外環状道路（都市計画道路 東合川野伏間線 東合川赤川線）・中環状道路（都市計画道路 合川町津福今町線）・内環状道路（都市計画道路 東櫛原町本町線）	中心拠点を囲み、都市骨格の形成や交通の整流化を担う環状軸

将来都市構造図

将来都市構造は、計画的かつ効率的に整備すべき都市的土地と保全や活用を図るべき自然的土地などの大まかな土地利用のあり方を示すゾーン、都市機能の集積を図るべき拠点、拠点どうしの人や物の結びつきを示す軸により明確化します。

「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワーク化する都市構造」

【中心拠点】

- 都市機能の集積地として、市民をはじめ県南地域の住民に対する高度な生活サービスを提供
- 広域交通の玄関口として、市内の各地域との連携を促進する要
- 本市の顔として、歴史や文化を活かした交流を促進する核

【地域生活拠点】

- 各地域が培ってきた歴史や文化・個性を活かした地域生活拠点の維持・形成

【地域連携軸】

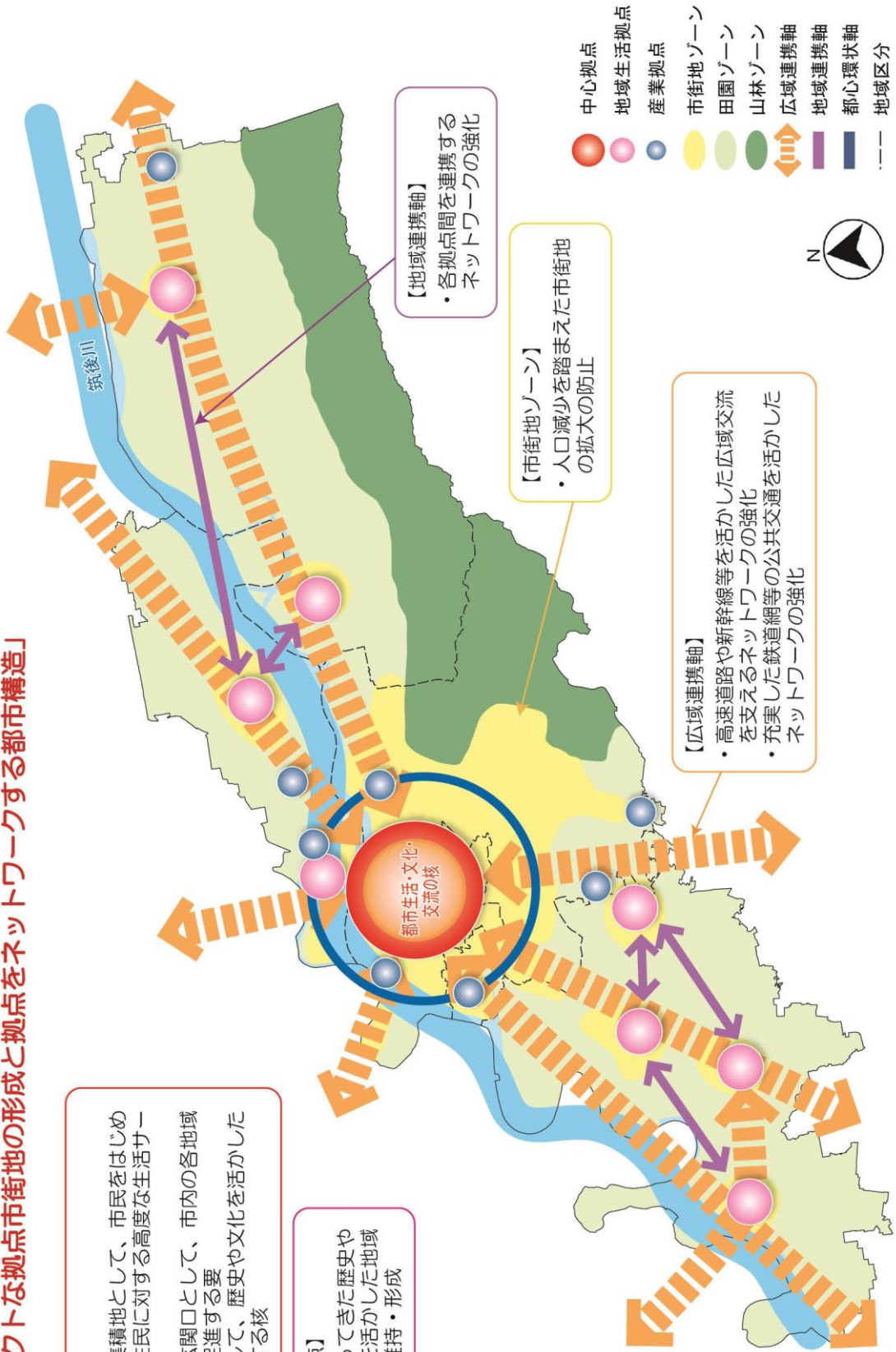
- 各拠点間を連携するネットワークの強化

【市街地ゾーン】

- 人口減少を踏まえた市街地の拡大の防止

【広域連携軸】

- 高速道路や新幹線等を活かした広域交流を支えるネットワークの強化
- 充実した鉄道網等の公共交通を活かしたネットワークの強化



- 中心拠点
- 地域生活拠点
- 産業拠点
- 市街地ゾーン
- 田園ゾーン
- 山林ゾーン
- ⇄ 広域連携軸
- ⇄ 地域連携軸
- 都心環状軸
- 地域区分



## 7. 都市整備の方針

「都市整備の方針」では、4つの都市づくりの目標を実現していくための基本的な方針を定めます。

本方針は、「土地利用」、「交通体系」、「公園・下水道」など、都市計画に直接かかわる方針、並びに「景観」、「防災」、「環境」など、間接的ですが都市計画に深い関わりがある方針について分野別に定めるものです。

### 7-1 土地利用の方針

#### 7-1-1 基本的な考え方

##### (1) 現状と課題

- ◆ 人口減少社会の到来を受け、これまでの市街地拡大路線から抑制の方向へ土地利用誘導の転換を図る必要があります。
- ◆ まちなか居住や沿線居住など、定住促進に資する土地利用を行う必要があります。
- ◆ 筑後川、耳納連山など豊かな自然に抱かれた歴史ある風土を保全していく必要があります。
- ◆ 佐賀県東部を含む県南地域の中核都市として、産業活動の活性化をはじめとした広域交流を促進する土地利用を行っていく必要があります。
- ◆ 市域内に複数の\*都市計画区域が存在し、土地利用の規制がアンバランスとなっているため、\*都市計画等の見直しを進める必要があります。

##### (2) 基本の方針

- コンパクトな市街地の形成と市街地拡大の抑制
- 中心拠点、地域生活拠点、鉄道駅といった地域特性を活かした拠点づくり
- 豊かな自然・田園環境の保全・活用
- 産業等の促進を図るための拠点づくり
- 佐賀県東部を含む県南地域をリードする都市基盤の形成
- 防災・減災の視点も含め全市的な視点による土地利用の一体的なコントロール

## 7-1-2 土地利用の構想

将来都市構造に示した、都市を形成する3つのゾーンと3種類の拠点の配置方針を踏まえ、土地利用の方針を以下に示します。

### (1) 市街地ゾーン

市街地ゾーンは、市域の商業・業務・居住などの機能集積を図る地区として位置づけます。

また、この市街地ゾーンには、佐賀県東部を含む県南地域の中心的役割を担う中心拠点を設けるとともに、身近な生活機能が集積した地域の核となる地域生活拠点を形成していきます。

#### ① 中心拠点の形成

九州新幹線駅である JR 久留米駅や西鉄久留米駅など、市の玄関口となる鉄道駅を中心とするエリアを中心拠点として位置づけます。

なお、中心拠点においては、市街地の再開発や\*低未利用地の有効利用を促進するとともに、\*既存ストックを活かし、\*中核市にふさわしい\*高次都市機能のさらなる集積を図り、魅力的で賑わいのある利便性の高い拠点形成を進めます。



- ◆ 市域内外の広範な消費行動に対応した高次商業サービス機能の維持・形成を図るため、\*準工業地域に\*特別用途地区を指定し、商業をはじめとする集客施設の立地を中心拠点へ誘導します。
- ◆ \*市街地再開発事業、\*地区計画、\*総合設計制度等を活用し、\*密集市街地や低未利用地の解消を行い、土地の有効かつ高度な利用を促進し、高密度な市街地の形成を図ります。
- ◆ 市の玄関口となる鉄道駅を中心として、商業・業務など都市機能や居住人口が高い密度で保持されている区域を中心市街地地区として位置づけ、中心市街地の活性化を図ります。
- ◆ 商業、業務施設の集積と合わせ、新たに文化芸術振興による広域交流の拠点を設け、商業施設、及び文化交流施設を中心とした2核1モールの中心商店街の活性化を図ります。
- ◆ 中心市街地地区では、人口定着に向けて、民間住宅や住宅機能を有する複合施設などの建設を促進し、まちなか居住の推進を図ります。
- ◆ 用途地域の変更、特定用途誘導地区、特別用途地区等を活用し、施設の利便性や周辺環境との調和を図りつつ、地域活力の保護・増進を図ります。

## ② 地域生活拠点の形成

身近な生活機能の集積を図る拠点として、荒木、大善寺、善導寺、宮ノ陣の\*市街化区域、及び田主丸、北野、城島、三潁の各総合支所周辺を地域生活拠点として位置づけ、地域それぞれの文化施設や福祉施設等の既存施設の集積を活かし、拠点相互に機能を補完し合いながら拠点形成を進めます。

- ◆ 鉄道駅等の立地や商業施設・文化施設の集積を活かし、日常生活利便性が確保された低中密度な住宅供給を促進するとともに、良好な居住環境の保全を図ります。
- ◆ 市民の日常的な商業、文化、医療・福祉機能などを維持・誘導するため、用途地域の変更、特別用途地区や\*地区計画等を活用し、個性的で魅力ある地区形成、地域活力の保護・増進を図ります。



げんきかんと城島総合支所

## ③ 拠点以外の住宅地等の形成

### 1) 中心拠点周辺の\*市街化区域

- ◆ 低層住宅と中高層住宅との混在を回避するため、適切な密度や用途のすみ分けを図ります。
- ◆ \*地区計画や\*建築協定などを活用し、住民参加による良好な居住環境の形成を図ります。
- ◆ 宅地化が進んでいない未利用地については、民間開発の促進や小規模\*土地区画整理事業などの推進を図ります。
- ◆ 用途地域の変更、特別用途地区等を活用し、周辺環境との調和を図りつつ、地域活力の保護・増進を図ります。
- ◆ 工業系用途地域については、工場等ではなく住居として利用されている地区が見られることから、既存の土地利用の状況等を勘察し、必要に応じ住居系への用途変更を行うとともに、\*地区計画や特別用途地区などの活用により、住工混在地区の解消や良好な居住環境の保全を図ります。
- ◆ 久留米インターチェンジ周辺の\*土地区画整理事業については、市街化の状況、道路や公園等の都市施設の整備状況などを考慮し、都市計画決定の見直しを図ります。

### 2) 荒木・大善寺・善導寺・宮ノ陣の\*市街化区域、

#### 及び田主丸・北野・城島・三潁地域の\*用途地域

- ◆ 用途地域内の未利用地の宅地化を促進し、郊外部への市街地拡大を抑制します。
- ◆ 用途地域の変更、特別用途地区等を活用し、周辺環境との調和を図りつつ、地域活力の保護・増進を図ります。
- ◆ 快適な居住環境の創出に向けて、地域住民の合意に基づき、\*地区計画などの主体的な取り組みを支援します。



## (2) 田園ゾーン

田園ゾーンは、県下有数の農業生産地としての基盤形成を図るエリアとして位置づけます。

この田園ゾーンの中に、農業の担い手である農家等を含む既存集落や公共交通利便の高い鉄道駅周辺を農住共存地区として位置づけ、地区内における生活の利便性や快適性の維持・向上を図ります。

また、優良な農地が広がる地区を農業生産地区として位置づけ、農業施策と連携した適切な土地利用を図ります。

### ① 農住共存地区

- ◆ 既存集落についてはコミュニティの活力を維持するため、生活基盤施設の適切な管理を行い、生活環境の維持・向上を図ります。
- ◆ 鉄道駅周辺については、公共交通利便などの地域特性を活かした生活環境の維持・向上を図ります。
- ◆ 生活基盤施設等の機能の維持と周辺の自然環境や営農環境との調和を図るため、\*市街化調整区域における\*開発許可条例や\*地区計画制度等を活用し、良好な田園居住地の形成を促進します。

### ② 農業生産地区

- ◆ 農地の無秩序な開発を抑制し、地域特性や四季を感じさせる田園環境の保全を図ります。



### (3) 山林ゾーン

本市の市街地や田園の背景となる耳納連山一帯の山林ゾーンについては、治山・治水などの機能を有するとともに、都市に潤いを与える重要な場所であり、森林環境保全地区として、森林施策と連携しつつ適切な土地利用を図ります。

#### ① 森林環境保全地区

- ◆ 耳納連山の森林は、雄大な眺望や野生動植物の生息地として維持・保全し、次世代に継承するとともに、身近な自然に親しめる\*レクリエーション空間としての活用を図ります。



耳納連山

### (4) 産業拠点

本市の産業振興・育成を図る地区を工業・流通業務地区と位置づけ、計画的に産業拠点の形成を図ります。

なお、田園ゾーンにおいては\*地区計画等を活用し、周辺の生活環境・自然環境などとの調和を図るとともに、周辺地域の市街化抑制に努めます。

#### ① 久留米オフィスアルカディア、宮ノ陣新産業団地、合川ハイテクパーク、 吉本工業団地、藤光産業団地、久留米広川新産業団地、久留米・うきは工業団地

- ◆ 福岡県と連携して進める「福岡バイオバレープロジェクト」や「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト」をはじめとして、市の将来を担う産業機能の集積を進め、産業拠点の形成を図ります。
- ◆ \*市街化調整区域に位置する拠点については、\*地区計画等を活用し、産業拠点として良好な事業環境を維持するとともに、周辺の生活環境や自然環境との調和を図ります。

#### ② 久留米インターチェンジ周辺

- ◆ 久留米インターチェンジ周辺では、周辺環境と調和した流通業務機能の維持を図ります。

#### ③ 新たな産業拠点

- ◆ 新たな産業団地の整備に際しては、交通アクセスなどの基盤整備状況、周辺の自然環境や居住環境に配慮し、適切な配置を進めます。

### 7-1-3 土地利用規制・誘導手法の見直し

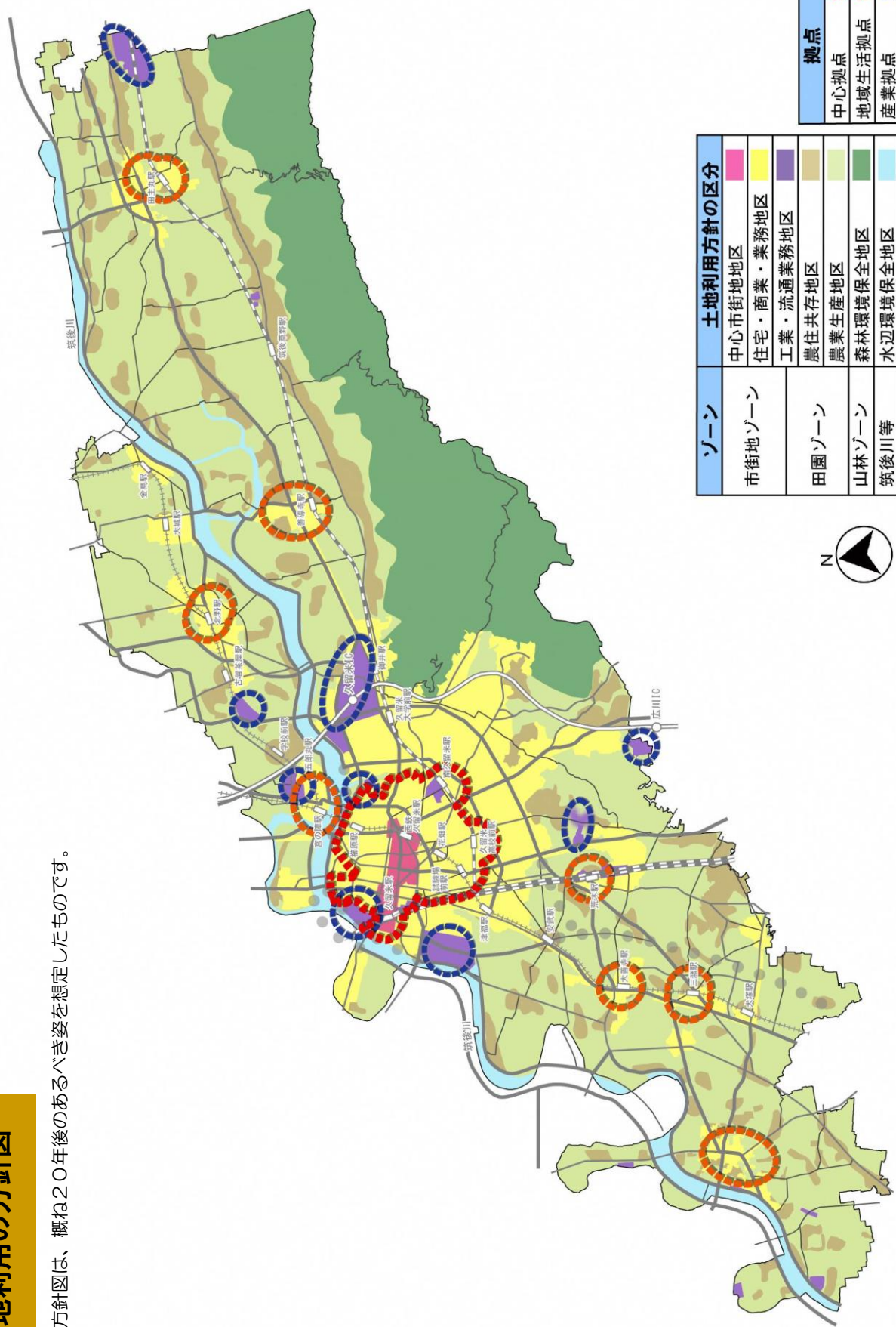
本市では、一つの行政区域に複数の異なる都市計画制度が導入されており、土地利用規制の内容に差異が生じています。そこで、全市的な観点から、市街化を促進する区域と抑制する区域、新たに土地利用の整序を行う必要がある区域等の検討を行い、全市的な視点における一体的な土地利用コントロールに取り組みます。

都市計画基礎調査等の調査結果を基に、\*開発許可制度や特定用途制限地域等の土地利用規制の検証を行い、非線引き都市計画区域において、\*区域区分の導入を検討していきます。

ただし、集約型の都市構造の実現には一定の期間を要することから、それまでの段階的な措置として、立地適正化計画やその具体的な取組みを示す土地利用の誘導方針を定め、居住調整地域や特別用途地区等の手法を活用しながら、地域の実情に応じた制度の適用を図ります。

土地利用の方針図

※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものです。



ゾーン	土地利用方針の区分
市街地ゾーン	中心市街地地区 住宅・商業・業務地区 工業・流通業務地区
田園ゾーン	農住共存地区 農業生産地区
山林ゾーン	森林環境保全地区
筑後川等	水辺環境保全地区

拠点
中心拠点
地域生活拠点
産業拠点

## 7-2 交通施設整備の方針

### 7-2-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆ 市内と市外とを結ぶ広域連携軸として主要幹線道路の整備促進を図る必要があります。
- ◆ 市内の一体的な都市づくりのために、中心拠点、地域生活拠点などを結ぶ幹線道路の整備を図る必要があります。
- ◆ 中心拠点内における交通混雑解消のための環状道路機能を持った幹線道路の整備を図る必要があります。
- ◆ 高齢化の進展を受け、高齢者等に優しい歩行空間の整備や、交通施設の\*バリアフリー化の促進を図る必要があります。
- ◆ 公共交通空白地域を含む公共交通が不便な地域における高齢者等の移動手段を確保する必要があります。
- ◆ 環境にやさしい移動手段である公共交通等への利用転換を図る必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 佐賀県東部を含む県南地域の中核都市にふさわしい広域交流を支える交通ネットワークの形成
- 市内の連携・交流を支える交通ネットワークの形成
- 人と環境にやさしい移動環境の形成

## 7-2-2 道路整備

### (1) 広域連携軸

- ◆ 周辺都市との連携・交流を促進するため、国道3号、209号、210号、264号、322号、(主)久留米筑紫野線バイパス、久留米基山筑紫野線、久留米柳川線、久留米小郡線、佐賀八女線、甘木田丸線などの主要な幹線道路を広域連携軸として整備促進します。
- ◆ 国道210号は、久留米市と大分方面を結ぶ主要幹線道路ですが、自動車交通量の増大により恒常的な交通混雑が生じています。そこで、交通混雑解消とさらなるネットワークの強化を図るため国道210号浮羽バイパスの整備を促進します。
- ◆ (主)久留米柳川線は、久留米市と柳川市を結ぶ主要幹線道路ですが、自動車交通量の増大により恒常的な交通混雑が生じています。そこで、交通混雑解消とさらなるネットワークの強化を図るため久留米柳川線バイパスの整備を促進します。
- ◆ 大分県、福岡県、佐賀県の3県に跨る筑後川堤防道路は、広域連携軸の機能を担う主要な幹線道路として、国や県と連携して整備を促進します。

### (2) 地域連携軸

- ◆ 中心拠点や地域生活拠点相互の連携強化を図るため、(主)瀬高久留米線、久留米浮羽線、(一)上高橋善導寺停車場線、中津白口線、吉丁原白口線、城島三瀧線等を地域連携軸として、機能の維持・強化を促進します。
- ◆ 市内の交通円滑化を図るため、渋滞交差点の改良や鉄道交差部の立体化等による渋滞緩和対策を進めます。

### (3) 都心環状軸

- ◆ 放射状の道路形態に対し、都市骨格の形成や交通の分散化を図るため、内環状道路(都)東櫛原町本町線、中環状道路(都)合川町津福今町線、外環状道路(都)国道3号鳥栖久留米道路を都心環状軸として整備を推進します。
- ◆ 広域交流の促進に寄与する九州自動車道久留米インターチェンジへのアクセス強化を図るため、外環状道路(都)国道3号鳥栖久留米道路の整備を促進します。
- ◆ 都心環状機能のさらなる向上を図るため、外環状道路を構成する路線の一部として、外環状道路の西延伸の整備を図ります。

#### (4) 都市内幹線道路等

- ◆ 広域連携軸や地域連携軸などの主要幹線道路及び幹線道路を補完する道路である（都）久留米駅南町線等の整備を促進します。
- ◆ 交差点等において渋滞が発生している箇所や路線について、国・県などと連携・役割分担を図りながら、改良事業を促進します。



#### (5) 歩行者空間

- ◆ 西鉄久留米駅から石橋文化センター、中央公園などの市内外から人が集う施設へ連絡する国道 322 号等については、歩行者動線の強化を図るため、国・県と連携した歩道整備を促進します。
- ◆ 高齢者や障害者、子どもなど誰もが安心して外出し円滑に移動できるようにするため、駅などの交通拠点や都市計画道路の整備にあわせ、広い幅員で凹凸のない歩行者空間の整備など、主要な施設を結ぶ動線について\*バリアフリー化を促進するとともに、自転車との分離を進め、安全で連続した歩行者空間の確保を図ります。
- ◆ 地域の特色ある景観資源や緑道、筑後川の河川敷などを活用した自転車道・遊歩道の整備など、市民のみでなく来街者でも気軽に景観や自然が楽しめる道づくりを進めます。
- ◆ 中心市街地の歴史的、文化的資源等を紹介し、市民や来街者を安全に楽しく案内誘導するため、街なみ景観に調和し、且つ、文字サイズや色づかいなど、\*ユニバーサルデザインに配慮した統一性のある観光案内サインの整備を推進します。

#### (6) 自転車空間

- ◆ 鉄道駅周辺等では、歩道上への自転車等の放置により快適な歩行空間が阻害されているため、駅周辺での駐輪場の整備等を図り、放置自転車対策に努めます。
- ◆ 環境にやさしく、市街地での回遊性向上が期待できる新たな自転車利活用の仕組みづくりを進めます。

#### (7) 都市計画道路

主要幹線道路、幹線道路等については、必要に応じて都市計画決定を行い、整備を推進するとともに、都市計画決定後、長期間にわたり事業着手がなされていない路線については、状況に応じて都市計画決定の見直しを進めます。

### 7-2-3 公共交通施設整備

#### (1) 鉄道

- ◆ 西鉄天神大牟田線については、複線化による輸送力強化により、利便性向上の促進に努めます。
- ◆ JR久大本線の利便性向上や観光交流促進を図るため、新たな駅の設置等による機能強化を進めます。
- ◆ 遮断機や警報機がない踏切については、踏切事故の危険性が高いため、踏切等の改良を促進し、安全性の向上を図ります。

#### (2) バス

- ◆ 市内外の連携・交流の促進、更には高齢化の進行を見据えた公共交通網の維持のため、中心拠点、地域生活拠点間などを結ぶ基幹的な路線バスの利用を促進します。
- ◆ 運行定時性の確保のために、バス優先レーンの設置などの公共交通を重視した道路空間の改善、地域の実情に合った適切なルートの見直しを進めます。



バスカットが整備された道路

#### (3) 地域の身近な生活交通手段

- ◆ 公共交通が不便な地域において、高齢者や障害者等のニーズに対応した移動サービスを提供するため、地域生活拠点や最寄りの交通結節点などと居住地を結ぶ移動手段として、地域が主体となった生活交通手段の導入を図ります。

#### (4) 公共交通ネットワーク

- ◆ 路線バスから鉄道への乗り換え、路線バス間、鉄道間の乗り換えなど、各交通機関相互の連携を図り、より利便性の高い公共交通ネットワークづくりを進めます。



## 7-2-4 交通結節施設等

### (1) 駅前広場・駐車場・駐輪場等

#### ① 鉄道駅における交通結節機能の強化

- ◆ 中心拠点への自動車流入の抑制や公共交通の利用促進に向けて、中心拠点外の駅周辺において、官民協働による駐車場の確保や駐輪場の整備を図ります。
- ◆ 公共交通の利用促進に向けて、鉄道とバス等との適切な連携が図られる駅前広場の整備を推進します。
- ◆ 鉄道駅における利便性向上のため、連絡通路の整備など、鉄道事業者との協議を進め、交通結節機能の強化を図ります。



西鉄花畑駅周辺

#### ② 中心拠点における駐車場の整備

- ◆ 一定規模以上の建築物に対する駐車施設の\*附置義務の適切な運用により、交通混雑の原因や緊急車両の通行の妨げとなる路上駐車防止を図ります。
- ◆ 駐輪場の\*附置義務の適切な運用により、歩道上や店舗前などへの迷惑駐輪防止を図ります。
- ◆ 駐車場整備地区における路上駐車場、路外駐車場の需要及び供給の現況、将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画の見直しを行います。

### (2) 交通\*バリアフリー

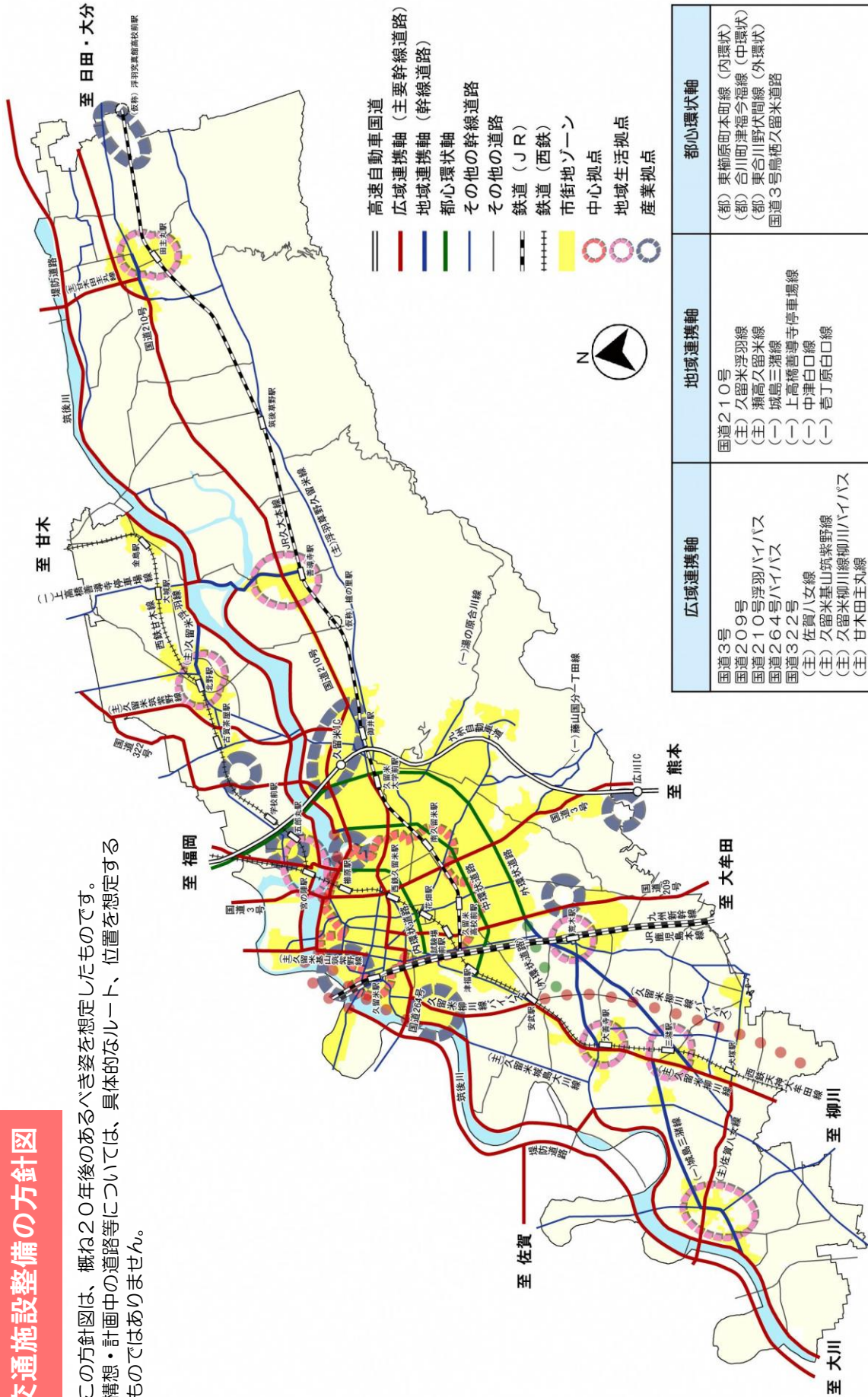
不特定多数の人々が利用する鉄道駅、公共公益施設及びその周辺では、誰もが安全で快適に利用できるよう、\*バリアフリーや\*ユニバーサルデザインに配慮した施設整備を図ります。

## 7-2-5 適切な維持・管理

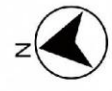
人口の急速な増加に伴って整備された道路や橋梁等の都市施設が老朽化し、更新時期を迎えつつあることから、適切な維持・管理により、都市施設の寿命の延長と維持管理費の平準化・低減を図ります。

交通施設整備の方針図

※この方針図は、概ね20年後のあるべき姿を想定したものです。  
構想・計画中の道路等については、具体的なルート、位置を想定する  
ものではありません。



- 高速自動車国道
- 広域連携軸 (主要幹線道路)
- 地域連携軸 (幹線道路)
- 都市環状軸
- その他の幹線道路
- その他の道路
- 鉄道 (JR)
- 鉄道 (西鉄)
- 市街地ゾーン
- 中心拠点
- 地域生活拠点
- 産業拠点



広域連携軸	地域連携軸	都市環状軸
国道3号 国道209号 国道210号浮羽バイパス 国道264号バイパス 国道322号 (主) 佐賀八女線 (主) 久留米基山筑紫野線 (主) 久留米柳川線柳川バイパス (主) 甘木田主丸線 (主) 久留米筑紫野線 (主) 久留米小郡線 筑後川堤防道路	国道210号 (主) 久留米浮羽線 (主) 瀬高久留米線 (一) 城島三浦線 (一) 上高橋善寺停車場線 (一) 中津白線 (一) 香丁原白線	(郡) 東柳原町本町線 (内環状) (郡) 合川町津福今福線 (中環状) (郡) 美合川野伏間線 (外環状) 国道3号鳥栖久留米道路

※ (主) : 主要地方道、(一) : 一般県道、(郡) : 都市計画道路

## 7-3 水と緑のまちづくりの方針

### 7-3-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆ 筑後川や耳納連山などの自然環境は、本市の貴重な財産として次世代へ引き継ぐとともに、恵まれた水や緑の資源を、憩い・学習・観光といった多方面に活用していく必要があります。
- ◆ まちなかにある緑や花木は、市民に憩いと潤いを与え、質の高い生活空間を実現するとともに、ヒートアイランド対策や地球温暖化防止などの\*環境負荷低減に寄与するものであり、このような緑を今後も守り、増やしていく必要があります。
- ◆ 市民の\*レクリエーション活動、散歩、緊急時の避難場所など市民\*ニーズの多様化に対応した公園が求められています。

#### (2) 基本の方針

- 恵まれた水と緑の保全と活用
- 多くの地域資源を活かした特色ある緑の拠点づくり
- 水と緑が暮らしに溶け込み、市民生活の質を高める緑の拠点づくり
- 多様な市民\*ニーズに対応した公園整備

## 7-3-2 自然環境の保全と活用

### (1) 山林ゾーン

- ◆ 山林ゾーンを構成する耳納連山の森林は緑の資源の一つであり、良好な自然環境の形成や景観づくりなど森林の持つ多面的な機能を活かし適切に保全するとともに、安らぎや憩いの場としての活用を図ります。



耳納連山

### (2) 田園ゾーン

- ◆ 田園ゾーンを構成する田、畑などの農地は緑の資源の一つであり、優良な農地が無秩序な市街化や開発により蚕食されることのないよう適切な保全を図ります。

- ◆ 良好な田園景観の形成、市民の\*レクリエーションや観光振興の観点からも適切な保全と活用を図ります。

### (3) 筑後川などの河川、\*クリーク、ため池

- ◆ 筑紫次郎の異名を持つ筑後川、田園に張り巡らされた\*クリーク、大小のため池は、筑後の風物詩とも言える美しい自然景観を構成しており、今後も、これらの水辺空間を保全するとともに、学習、観光、防災面での活用を図ります。



リバーサイドパーク

### (4) 市街地内の緑地

- ◆ 市街地の良好な自然的景観を形成している地域は、近年の都市化の進展等の土地利用の変化を踏まえ、現状の風致の維持に配慮しつつ、地域の実情に応じた良好な都市部の緑の保全を図ります。

- ◆ 優れた農地等においては、生産緑地地区等を活用し、良好な都市部の緑の保全を図ります。

### (5) 交流エリア

#### ① 水の交流エリアの整備

- ◆ 筑後川河川敷内の園路や河川沿いの歩道を活かし、サイクリングや散策が楽しめる自然環境の保全・再生・創出に配慮した河川空間の形成など、河川の魅力を積極的に活用した環境づくりを進めます。
- ◆ 筑後川や新宝満川の河川敷を利用し、筑後川花火大会をはじめとした様々なイベント、スポーツや\*レクリエーションが楽しめるような河川空間の整備を図ります。

#### ② みどりの里・耳納風景街道エリア

- ◆ 耳納北麓地域には、自然環境に恵まれた花や緑、里山、展望スポットなど様々な資源が点在しており、これらの地域資源と散策ルート等のネットワークを形成し、回遊機能の強化を図ります。

### 7-3-3 公園の整備

#### (1) 市民\*ニーズにあった公園

- ◆ 地域住民が利用しやすく愛着の持てる公園施設の整備・改善を進めます。
- ◆ 水、緑、スポーツ・\*レクリエーションなど、それぞれの公園が持つ役割を明確にし、防災面にも配慮した施設整備、改善を図ります。
- ◆ 地域で行われている公園の環境美化活動等に対して、より多くの市民や事業者の参加を促し、市民との協働による適切な維持管理を図ります。

#### (2) 地域資源を活用した公園

- ◆ 多くの人々が郷土の歴史を知り、親しむことができるように、筑後国府跡や久留米城跡など地域固有の文化財を活かした公園づくりを進めます。
- ◆ 都市の緑とオープンスペースの中核をなす都市公園では、本市の豊かな緑の地域資源を活かし公園づくりを進めます
- ◆ 池町川を活用し、休憩空間の確保や水辺とのふれあいの場の整備を図り、中心拠点内の憩い空間を創出します。

#### (3) 都市計画公園

- ◆ 都市計画決定後、長期間事業が未着手の公園については、区域の変更など都市計画決定の見直しを行います。また、地域の実情に応じて、公園の種別変更等を行います。

#### (4) 適切な維持・管理

- ◆ 人口の急速な増加に伴って整備された遊具等の公園施設が老朽化し、更新時期を迎えつつあることから、適切な維持・管理により、公園施設の寿命の延長と維持管理費の平準化・低減を図ります。



浦山公園

### 7-3-4 緑化の推進

#### (1) 道路

- ◆ 彩りと潤いのある都市空間の創出を図るため、公園や広場、駅などの拠点施設とネットワークする幹線道路において、街路樹の整備を促進し、緑の連続性を確保します。
- ◆ 地域それぞれの風土や個性を演出する街路樹、花木を植栽することにより、統一感のある道路づくりを進めます。
- ◆ \*アダプトプログラムなどを活用し、市民との協働による道路清掃や除草、植栽の管理などの継続した道路美化活動により、市民と共に街路樹等の適切な維持管理を行います。



明治通りの道路美化活動

#### (2) 公共施設

- ◆ 公共施設においては、駐車場を含め積極的な敷地内緑化を推進します。また、施設の改築・新築などに際し、良好な緑地スペースを確保します。

#### (3) 民有地

- ◆ 中心拠点や地域生活拠点などでは花いっぱい運動の推進などにより、それぞれの拠点地区にふさわしい緑や花にあふれる空間の創出を促進します。
- ◆ 快適な都市環境の形成を図る必要がある住宅地などにおいては、生垣の設置等により敷地の緑化を促進するとともに、工業地、流通業務地などにおいては、緑地協定の活用により\*緩衝緑地の設置を促進します。



民有地の生垣



## 7-4 上下水道の方針

### 7-4-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆市内のほぼ全域に上水道が普及していますが、新たに給水区域を拡大した田主丸地区においては上水道の整備を進めています。また、一部の施設では老朽化等が見られるため、安全で安心な水道水の安定供給に向けて効率的に施設及び管路の整備、維持・更新を図る必要があります。
- ◆衛生的で快適な生活環境の確保及び公共用水域の水質保全に努めるため、生活排水処理の人口普及率向上に向けて下水道施設等の適切な整備を図る必要があります。
- ◆上水道や下水道施設は、市民生活に欠かせない根幹的な都市施設であり、地震等の災害時にも安定した供給・処理ができるよう、老朽施設及び管路の適切な更新とともに、既存施設の耐震化を図る必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 安全で安心な水道水の安定した供給（上水道）
- 施設整備の推進（下水道）
- 災害に強い\*ライフラインの形成

### 7-4-2 上水道の整備

#### (1) 安全で安心な水道水の供給

安全で安心な水道水の安定した供給を図るため、施設及び管路の計画的な更新・整備を進めます。また、「水安全計画」を基に浄水処理と水質監視の強化を図ります。

#### (2) 災害に強い安定した上水道の形成

地震等の災害に対して、水道施設の安全性と安定した給水の確保を図るため、浄水場、配水池、重要給水拠点への管路等の耐震性の向上を図ります。また、老朽施設の改築・更新を計画的に進めます。



### 7-4-3 下水道の整備

#### (1) 効率的な施設整備による水環境の保全

生活環境の向上と公共用水域の水質保全を図るため、公共下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽それぞれの特徴を活かし、地形条件や宅地立地状況などを踏まえて策定した「久留米市生活排水処理基本構想」に基づき、市全域の生活排水処理施設整備を合理的かつ効果的に推進します。

#### (2) 災害に強い下水道

安定した生活排水処理機能の維持と、地震等の災害に対して耐震性の向上を図るため、老朽化の進む下水処理施設や管きょについては、必要に応じて改築・更新を進めます。

#### (3) 環境への配慮

地球環境に配慮し、\*再生可能エネルギーの利用促進を図るため、下水処理に伴い発生するメタンガスを活用した発電システム及び放流水の落差を利用した小水力発電などを実施しており、今後も更なる利用促進について検討していきます。

### 7-4-4 適切な維持・管理

人口の急速な増加に伴って整備された上下水道の管きょ等の施設が老朽化し、更新時期を迎えつつあることから、適切な維持・管理により、施設の寿命の延長と維持管理費の平準化・低減を図ります。

## 7-5 景観形成の方針

### 7-5-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆本市を象徴する筑後川や耳納連山、緑が広がる田園景観については、市民の保全意識も高く、市民の貴重な財産として適切な保全を図る必要があります。
- ◆画一的で均一的な都市づくりから脱却するために、地域の特性を活かし、建物等の色彩に配慮しながら、都市空間や生活空間の質的充実を図る必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 水辺、山麓、田園、市街地の魅力や個性を高める景観づくり
- 豊かな地域資源を活かした市民が主役の景観づくり

### 7-5-2 土地利用に応じた景観形成

#### (1) 中心市街地の景観

##### ① 賑わい・活力を感じさせる街なみ景観の創出

県南地域を代表する中心市街地にふさわしい風格と賑わいが感じられるように建物の形態や色彩など、周辺との調和を図ります。また、歩くことが楽しくなるような歩行者空間の形成を図ります。

##### ② 市の玄関口における質の高い都市景観の創出

JR久留米駅、西鉄久留米駅周辺では、都市の文化が感じられる風格と賑わいある街なみを創出するため、建築物や屋外広告物について、都市の顔にふさわしい規制誘導を図るとともに、道路や民有地におけるオープンスペースの確保や緑化など、質の高い景観形成を促進します。

## (2) 歴史・文化的景観

- ◆ 寺町、草野町の街なみをはじめ、筑後川の水を活かして発展した造り酒屋などの産業と結びついた景観、神社などの文化財は、歴史・文化的景観として保全するとともに、地域資源の発掘に努め、個性豊かな景観の創出に活用します。
- ◆ JR久留米駅周辺には、梅林寺や水天宮、坂本繁二郎生家、青木繁旧居などの名所・旧跡が点在しており、歴史・文化的景観の創出に活用します。

## (3) 住宅地の景観

- ◆ 良好な住宅地景観の形成を図るため、住宅地に隣接する商業施設や工業施設では、ゆとりあるオープンスペースの確保や敷地内緑化を促進します。
- ◆ 住宅地においては、\*地区計画の活用などによる秩序ある街なみの形成や、緑化への積極的な取り組みによる潤いのある美しい街なみの誘導を図ります。

## (4) 沿道景観

街なみの連続性や周辺環境に配慮した良好な沿道景観の形成を図るため、幹線道路における連続した街路樹の整備を進めるとともに、幹線道路沿いの屋外広告物の規制・誘導や、沿道の緑化を促進します。

## (5) 田園景観

筑後川流域に広がる良好な田園景観の保全を図るとともに、ハゼ並木、筑後川沿いの菜の花、久留米つつじ、久留米つばき、コスモス街道などの季節を彩る花木など景観資源を保全し、個性豊かな景観を創出します。

## (6) 耳納連山の景観

筑後の風物詩となっている屏風の様に連なる耳納連山の景観を保全するため、眺望を阻害しないように建物や屋外広告物等の適切な規制誘導を行うとともに、良好な\*視点場の確保を図ります。

### 7-5-3 重点的な景観形成地区

自然、歴史・文化面などで特徴的な景観を形成している地区、市民や地域の主体的な景観まちづくりが行われている地区などは、重点的に景観形成を図る地区として位置づけ、景観重点地区の指定など、景観法に基づく規制・誘導方策を活用し、個性と魅力ある地区づくりを促進します。

## 7-6 公共公益施設整備の方針

### 7-6-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆ 中心拠点や地域生活拠点では、「福岡県大規模集客施設立地ビジョン」に沿って、賑わいや交流の核となる公共公益施設の重点的な誘導を図るとともに、郊外部への分散立地を抑制する必要があります。
- ◆ 医療福祉、教育文化、コミュニティなど地域の日常生活に密着した公共公益施設は、日常生活圏を勘案した適切な配置に努める必要があります。
- ◆ 高齢者、障害者を含む全ての人が、公共公益施設を安全・快適に利用できるように、施設の\*ユニバーサルデザイン化を進める必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 集客施設の郊外分散立地を抑制し、拠点形成を支援する公共公益施設の維持・誘導
- 人口減少・少子高齢化や既存施設の老朽化の進行などを見据えた、公共公益施設の適切な配置
- \*ユニバーサルデザインの導入や防災機能の充実により、全ての人が安全・快適に利用できる公共公益施設の整備、改善

### 7-6-2 公共公益施設の整備

#### (1) 文化・交流施設

- ◆ 鑑賞公演や全国規模のM I C Eの開催、市民の文化発表会の場など、広域的な交流促進を支える核として久留米シティプラザの活用を進めます。
- ◆ 美術館、文化ホール、文化会館、図書館等の文化施設等が集積している石橋文化センター周辺では、市民文化活動の場としての活用を進めます。

#### (2) 学術研究・教育施設

本市の高等教育機関では、国際交流や大学等が有する人材、施設、情報、研究成果などの市民への開放を促進します。

### (3) ごみ処理施設

上津クリーンセンターと宮ノ陣クリーンセンターの計画的な改修により、長期安定的なごみ処理体制を維持します。

### (4) 医療・福祉施設

- ◆ 本市の高次医療施設が担う佐賀県東部を含む周辺都市への高度医療サービスを確保するため、その機能維持を支援します。
- ◆ 高齢者や障害者が住み慣れた地域で、安心して暮らし続けられるように、また、生きがいのある生活や社会参加を支援するため、自立した生活を支える福祉施設等の整備を進めます。

### (5) その他の都市施設

- ◆ 久留米市中央卸売市場については、市民の生活に欠くことのできない生鮮食料品などの生産と消費を結ぶパイプ役として重要な役割を担っており、その機能の維持を図ります。
- ◆ 久留米市斎場については、周辺環境に配慮しつつ機能の維持を図ります。

## 7-6-3 市営住宅の整備

耐用年数を超過した老朽住宅の解消を目指し、集約化による効率的・効果的な建替えを行い、\*バリアフリー化による子育て世代や高齢者など多様な世代、障害者などが住みやすい住宅整備の推進を図ります。

また、既存住宅についても、これまでの事後的保全から計画的な予防保全への転換を図るなど、施設の長寿命化の視点を含めた維持・改善を実施し、更新コストの縮減を図ります。



## 7-6-4 公共施設の適切な維持・管理

人口の急速な増加に伴って整備された公共施設が老朽化し、更新時期を迎えつつあることから、これまでの事後的保全から計画的な予防保全への転換を図るなど、施設の長寿命化の視点を含めた適切な維持管理を図ります。

## 7-7 防災まちづくりの方針

### 7-7-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆本市では、水縄活断層の存在が確認されていることから、活断層の活動状況を踏まえつつ、地震に備えた対策を図る必要があります。
- ◆防災性の高い都市空間の形成、都市施設や公共公益施設などにおける防災機能の強化を図る必要があります。
- ◆災害発生時には、迅速な救急活動、災害支援活動を行えるよう、\*緊急輸送道路や避難路等を確保し、災害に強い都市基盤づくりを進める必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 被害を最小限にとどめる都市づくり
- 災害時に迅速な対応のできる都市づくり

### 7-7-2 自然災害の防止・被害軽減対策の推進

#### (1) 治水対策

市が管理する準用河川の改修事業を推進するとともに、国、県との連携を強化しながら、一級河川の改修や防災拠点の整備を促進し、治水に関する安全性の向上を図ります。

#### (2) 浸水軽減対策

市街地内で発生する浸水被害箇所の中でも、被害の範囲が広く、頻度が高いものについては、浸水箇所の特性に応じた対策により、浸水被害の軽減を図ります。

#### (3) 雨水の流出抑制対策

都市化の進展に伴う流域の保水、遊水機能の低下による河川や水路への負担を軽減するため、公共公益施設において雨水流出抑制施設の設置、大規模民間施設への指導、並びに各戸貯留等の施設設置を図り、雨水の流出を抑制します。

また、市街地における河川・水路の整備、公園・緑地や透水性舗装の整備などによる保水・透水面の確保を図りながら、雨水幹線や雨水貯留施設の整備を進めます。

### (4) 治山対策

耳納連山をはじめとした森林を守り育てることによって、山崩れや地すべりなどの災害から市民の生命・財産を守ります。また、森林が持つ水源のかん養機能を高め、豪雨時の洪水を防止します。

## 7-7-3 災害に強い都市基盤の整備

### (1) 緊急輸送ルートの確保

九州自動車道、国道3号、国道210号などの\*緊急輸送道路と接続する主要な道路において、国、県、近隣市町と連携して重層的な防災道路ネットワークの機能強化を図ります。

### (2) 防災拠点・避難場所の機能強化

- ◆ 災害発生時での中枢的な活動拠点となる施設では、救援、収容、備蓄、集配など拠点機能の強化を図ります。
- ◆ 身近な避難所に指定されている教育施設や体育館、コミュニティセンター、道の駅などでは、施設の耐震化、防火水槽・救援資機材の設置など基礎的な機能強化を図り、適切な管理運用に努めます。
- ◆ 災害発生時での福祉避難所となる施設では、耐震、耐火等の施設自体の安全性の確保と障害者用トイレやスロープの設置等による\*バリアフリー化を図ります。
- ◆ 災害発生時での市民や帰宅困難者の一時避難地として利用できる公園の整備を図ります。

### (3) 消防活動機能の維持

- ◆ 消防用施設等の適切な維持管理と消火機能の向上に努めます。

## 7-7-4 都市防災空間の形成

### (1) 都市防災空間の確保

- ◆ 市街地の延焼防止帯となる都市計画道路の計画的整備と連動して、沿道市街地における防火・準防火地域の見直しなど建物不燃化の一体的な取組みを進めます。
- ◆ 中心拠点内においては、\*市街地再開発事業の推進や\*総合設計制度の活用により、オープンスペースの確保に努めます。

### (2) 救急活動困難区域の解消

- ◆ 救急救命活動に際し、狭あいな道路など活動を阻害する可能性の高い要因の残る地区では、道路の拡幅、隅切りなどの確保、壁面後退の促進など阻害要因の排除に努めます。
- ◆ 木造住宅が密集する区域では、生活道路・公園の整備と一体的に計画的な建替えを行い、オープンスペースの確保を促進します。

### (3) 建築物や都市基盤の防災性の向上

- ◆ 公園、緑地などでは震災など災害時の防災機能を考慮した改善を図るとともに、道路や橋梁などの公共施設、上下水道については、耐震に配慮した計画的な補強や改修を図ります。また、ガス、電気についても耐震性の向上を促進します。
- ◆ 震災対策として、住宅や不特定多数の人が利用する建築物などの耐震化を計画的に進めます。

## 7-7-5 地域防災力の向上

- ◆ 防災マップを活用した避難場所・避難路などの防災情報の共有化を促進するとともに、要支援者の情報把握など、自主的な防災活動の充実を行い、市民・地域の主体による日常的な防災対策の促進を図ります。
- ◆ 市民や様々な団体などとの協働のもと、「\*セーフコミュニティ」の仕組みを活用し、火災・風水害等の被害の軽減に向けた取り組みを推進します。



## 7-8 低炭素まちづくりの方針

### 7-8-1 基本的な考え方

#### (1) 現状と課題

- ◆\*温室効果ガスの排出抑制に配慮し、既存の都市基盤を活かした効率的な都市サービスを提供する必要があります。
- ◆土地利用と道路交通体系との総合的な施策展開を図り、徒歩や自転車、公共交通への利用転換が図られやすい都市づくりを進める必要があります。
- ◆\*温室効果ガスの吸収源となる森林、市街地を取り巻く広大な農地や樹林地、市街地内の緑地空間など豊かな自然や緑を保全する必要があります。

#### (2) 基本の方針

- 市街地の拡大抑制によるエネルギー効率の高い都市構造・空間の形成
- 徒歩や自転車、公共交通への利用転換が図られやすい都市づくり
- 耳納連山、農地や樹林地、市街地内の緑地など\*温室効果ガスの吸収源となる貴重な緑の保全

### 7-8-2 土地利用に関する低炭素まちづくりの推進

エネルギー効率の高い都市構造に向け、市街地の拡大を抑制し、中心拠点や地域生活拠点など都市機能、都市基盤の充実した拠点を形成するため、民間事業者等との連携を図りつつ、各拠点の特性や役割に応じた都市機能の維持とともに、各拠点の居住人口や施設の密度が高まるような各種施設の適切な誘導を図ります。

### 7-8-3 交通対策に関する低炭素まちづくりの推進

#### (1) 円滑な交通対策

渋滞などによって排出される\*温室効果ガスの削減を図るため、国、県との連携を図りつつ、放射・環状型道路網の整備を進めるとともに、慢性的な渋滞発生箇所を中心に、交差点の改良や鉄道交差点の立体化、踏切の改善などの整備を推進し、都市交通の円滑化を図ります。

## (2) \*環境負荷の少ない移動環境

- ◆ \*温室効果ガス排出抑制につながる移動手段として、徒歩・自転車・公共交通の利用が高まるように、国、県、民間事業者等との連携を図りつつ、パーク&ライド型駐車場・駐輪場、歩行者・自転車道の整備、基幹公共交通を補完する生活交通手段の確保などに配慮した都市交通環境づくりを進めます。
- ◆ \*環境負荷の少ない次世代自動車（電気自動車、燃料電池自動車等）の普及に取組みます。

## 7-8-4 自然的環境に関する低炭素まちづくりの推進

## (1) 緑地の保全と都市緑化

- ◆ 国、県、民間事業者等との連携を図りつつ、\*温室効果ガスの吸収源となる豊かな森林・田園や市街地内の緑地の保全、及び適切な維持・管理を図ります。
- ◆ 各地域の特性を活かし、公園や道路における緑化の推進を図るとともに、緑地協定による工場や\*事業所の敷地内緑化、生垣助成制度活用による民有地の緑化を促進します。

