

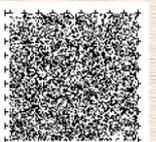
# 久留米市都市計画マスタープラン

～「住み続けたいまち久留米」を目指して～

平成 24 年（2012 年）12 月 策定  
令和 2 年（2020 年）3 月 改定



久留米市

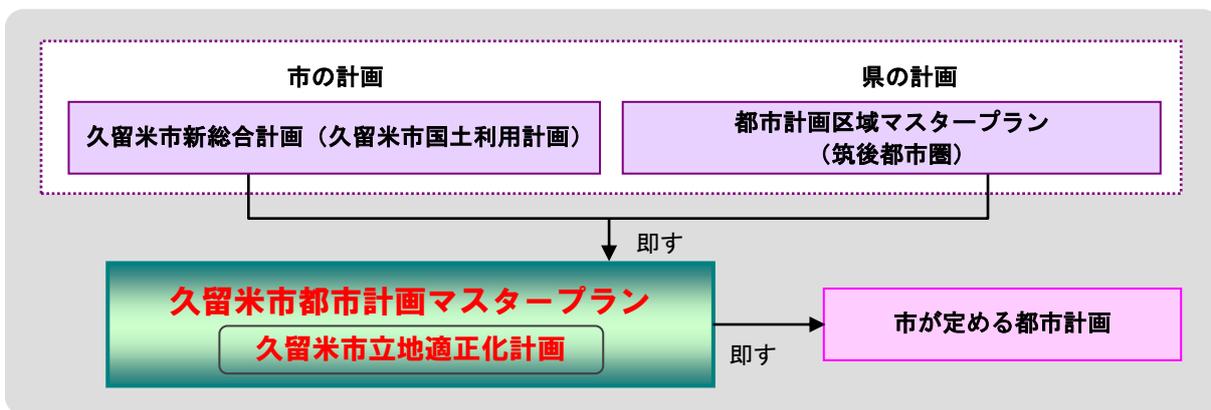


## 目次

都市計画マスタープランの概要	1
[全体構想]	
久留米市を取り巻く状況	2
都市づくりの基本的課題	8
都市づくりの目標	10
都市整備の方針	13
[地域別構想]	
地域の区分	17
中央部地域の地域別構想	18
南部地域の地域別構想	20
東部地域の地域別構想	22
北部地域の地域別構想	24
西部地域の地域別構想	26
都市づくりの推進	28

# 都市計画マスタープランの概要

- 都市計画法第18条の2に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、概ね20年後の目指すべき将来像を明示し、都市づくりの課題に対応した整備等の方針を定めるものです。
- 本市が定める「久留米市新総合計画」、「久留米市国土利用計画」及び福岡県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即して定めます。



**目標年次** 久留米市新総合計画に合わせ、**令和7年**を目標年次とします。

▼ 都市計画マスタープランの計画期間

	2000 H12	2005 H17	2010 H22	2015 H27	2020 R2	2025 R7
<b>久留米市都市計画マスタープラン</b>				<b>H24</b>	<b>R7</b>	
<b>久留米市新総合計画 (基本構想)</b>	<b>H13</b>					<b>R7</b>

## 対象地域

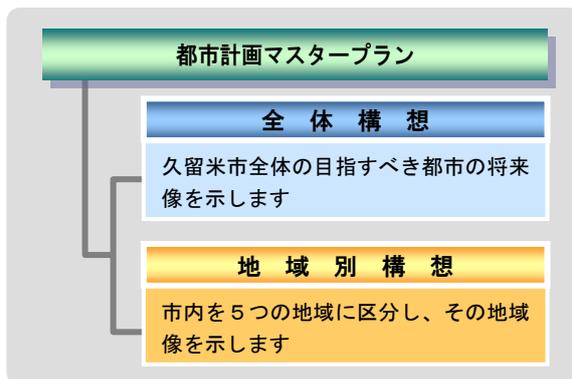
久留米市の行政区域全域を対象とします。



▲ 都市計画マスタープランの対象地域

## 構成

市全体の目指すべき都市の将来像を示す「全体構想」と、市内を5つの地域に区分した上で、その地域像を示す「地域別構想」の2つの構想で構成しています。

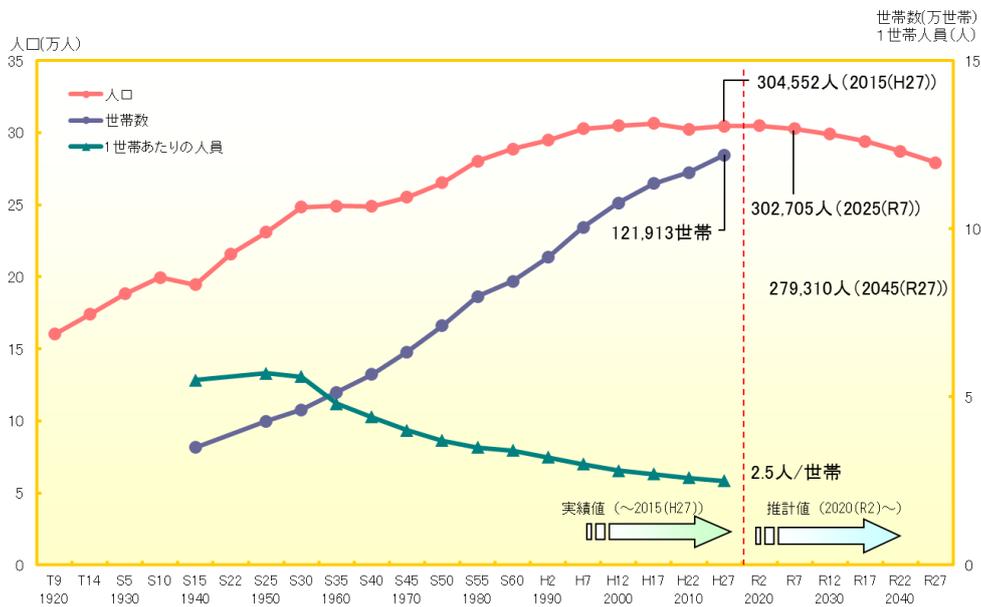


▲ 都市計画マスタープランの構成

人口動態等

【人口・世帯数】

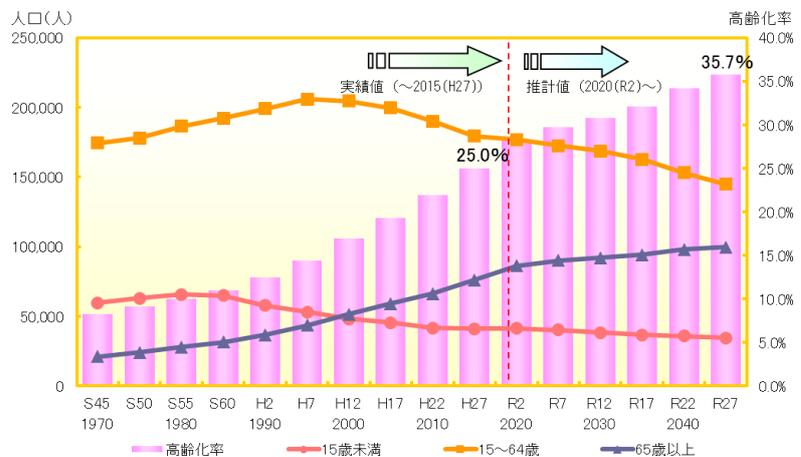
- 本市の人口は、一貫して増加が続けてきましたが、少子化や市外への転出などの影響により、2005年（平成17年）をピークに転じており、今後も減少傾向が続くことが予想されています。
- 世帯数は、人口減少が予想される状況にもかかわらず、核家族化等を背景に増加が続いており、今後も住宅需要が継続するものと考えられます。



▲ 市全域の人口・世帯数の推移

【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）は昭和55年をピークに減少に転じており、さらに少子化が進むことが予想されます。
- 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、超高齢社会への対応が求められます。



▲ 久留米市の年齢階層別人口の推移

## 周辺市町との結びつき

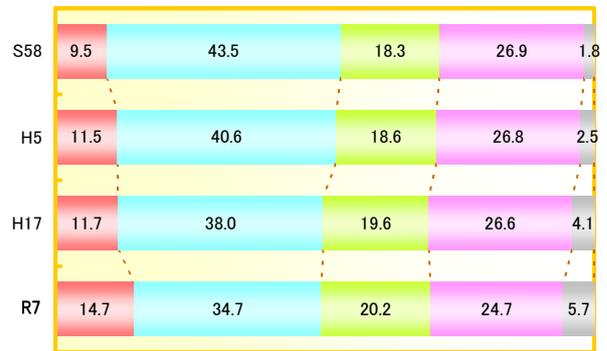
### 【人口流動】

- 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順調に増加していましたが、将来にかけては人口減少等の影響を受け減少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、市の吸引力の低下が懸念されます。
- 周辺都市との結びつきを見ると、筑後方面との結びつきが強いが、その割合は減少傾向にあります。その一方で、鳥栖基山方面との結びつきが強まることが予想されます。

(トリップ/日)



▲ 久留米市の流出量（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

### 【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。
- 鳥栖市や筑后市への通勤が増加傾向にあり、隣接市町との結びつきが強い傾向にあります。

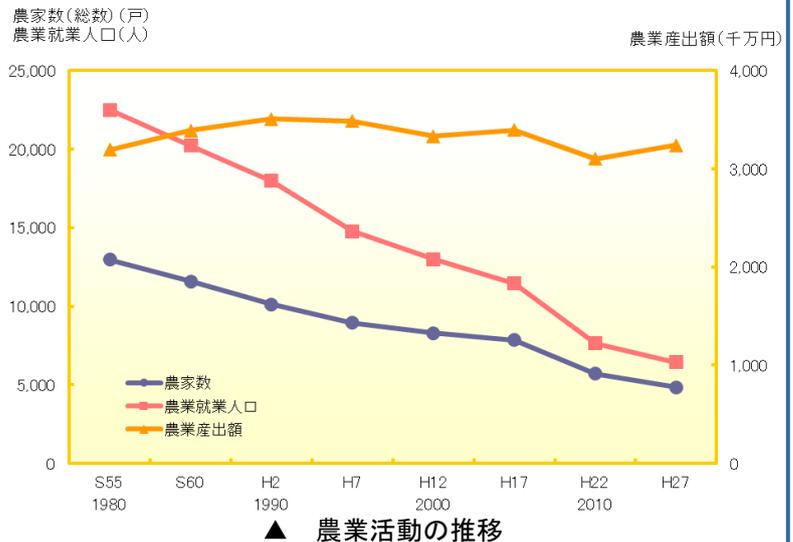


▲ 久留米市の通勤者の流動先（通勤先）の変化

## 産業の状況

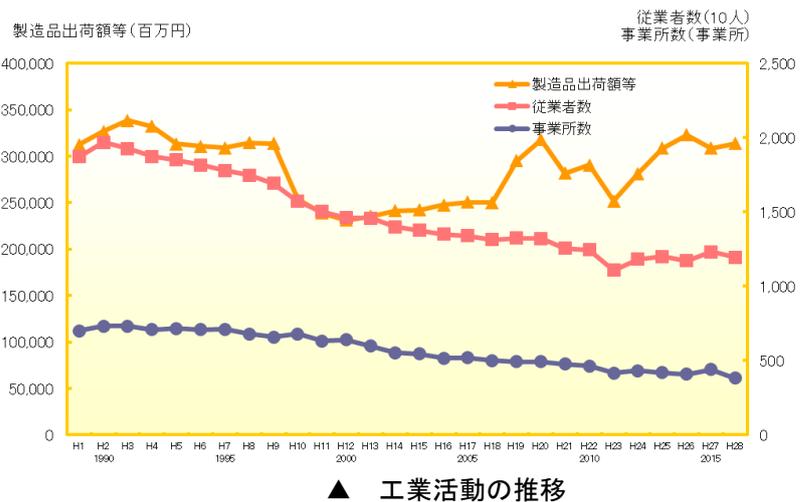
### 【農業】

- 本市は、肥沃な平野と豊富な水などを背景として、農業産出額が県内で最も多く、農業が盛んな都市です。
- 農業活動の推移をみると、農家数、農業就業人口ともに減少傾向にあり、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。



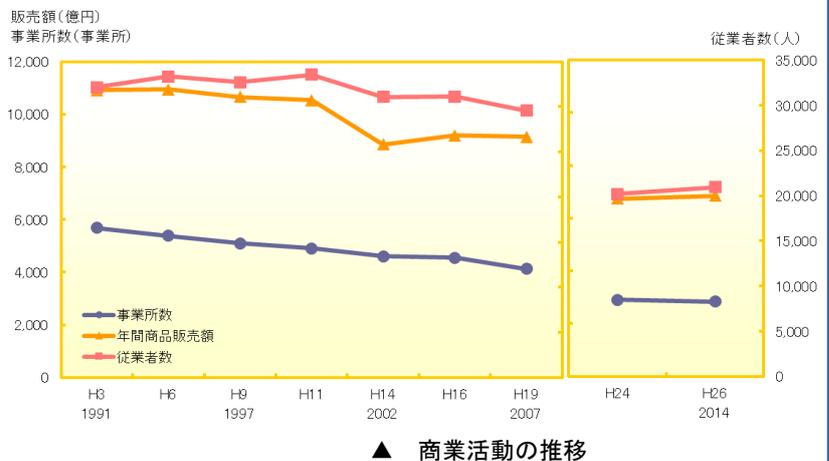
### 【工業】

- 工業活動の推移をみると、従業者数、事業所数ともに減少傾向にあり、工業の活力低下が懸念されます。
- 製造品出荷額等は、多少の増減はあるものの、増加傾向となっています。



### 【商業】

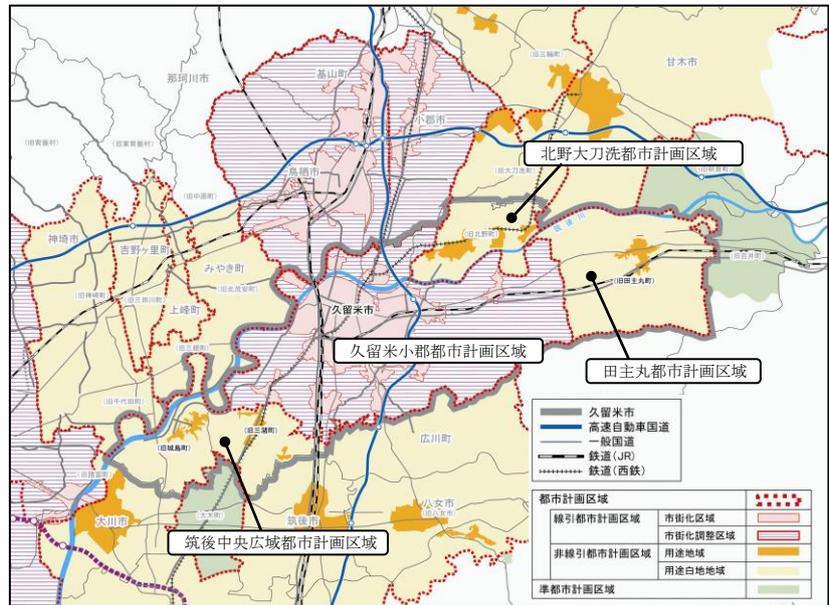
- 商業活動の推移をみると、事業所数、従業者数ともに減少傾向にあり、商業の活力低下が懸念されます。
- 年間商品販売額は、2004年(平成16年)以降持ち直しつつあるものの、かつての状況までには回復していない状況です。



## 土地利用に関する法規制の状況

### 【都市計画制度の適用状況】

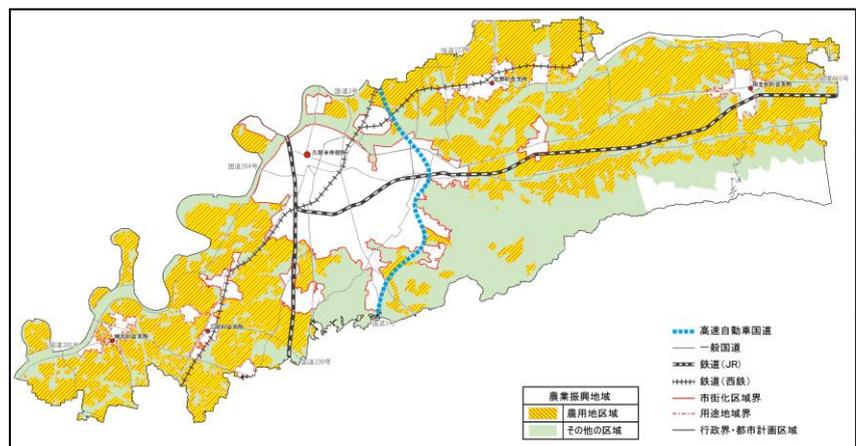
- 都市計画制度の現状は、線引き\*都市計画区域（久留米小郡都市計画区域）、非線引き\*都市計画区域（北野大刀洗都市計画区域・田主丸都市計画区域・筑後中央広域都市計画区域）の2種類、4つの都市計画区域が併存しています。



▲ 久留米市の都市計画法による区域指定状況

### 【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が定められ、農地の保全が図られています。

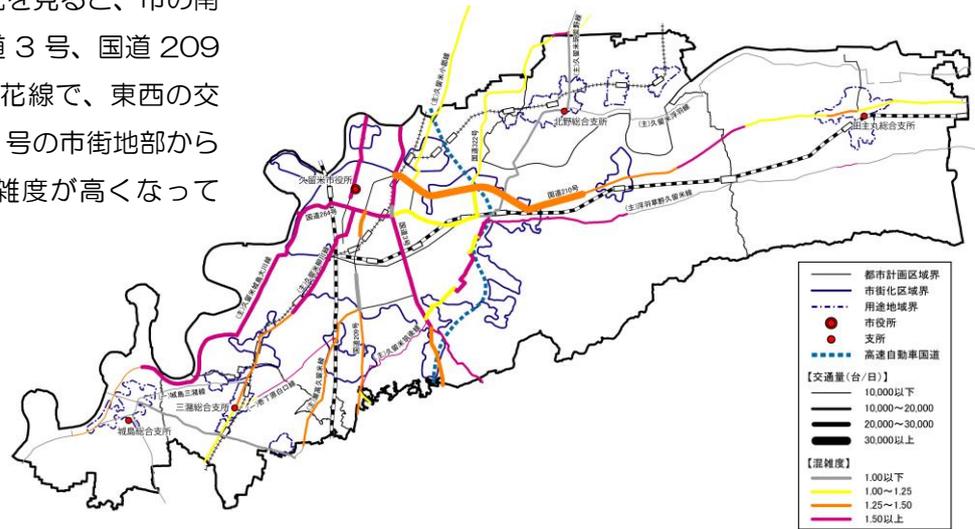


▲ 農業振興地域の指定状況

## 交通の状況

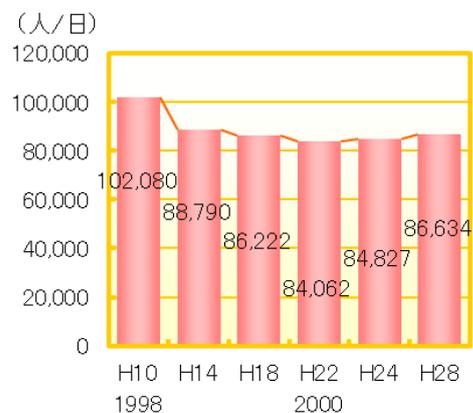
### 【道路】

- 国道 3 号・209 号・210 号等の幹線道路は、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。
- 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、国道 209 号、（主）久留米立花線で、東西の交通を担う国道 210 号の市街地部から郊外部にかけて混雑度が高くなっています。



### 【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が、マイカーの普及等に伴い乗降客数は、減少傾向となっています。



▲ 久留米市全体での乗降客数

### 【路線バス】

- 本市における路線バスは、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、利用者数は減少傾向となっています。

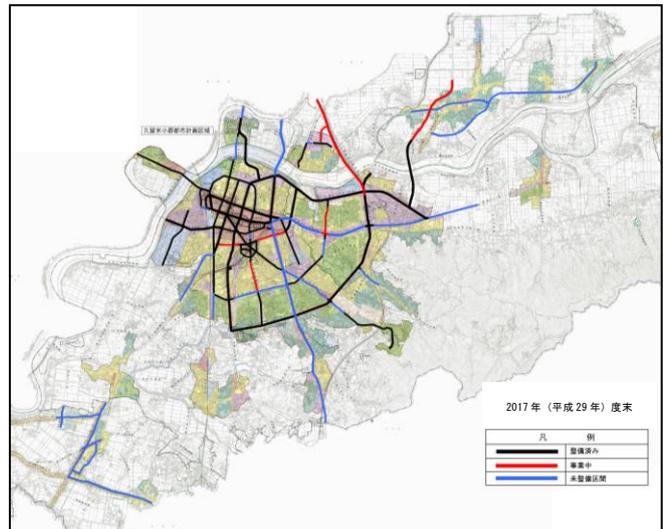


▲ 久留米市内の路線バス利用者

## 都市施設の状況

### 【都市計画道路】

- 現在、44 路線、総延長 108km の計画で、整備率は 54.3% の状況です。（2017（平成 29 年）度末）
- 長期間にわたり事業未着手の路線については、必要性などを検証し見直しを図っています。



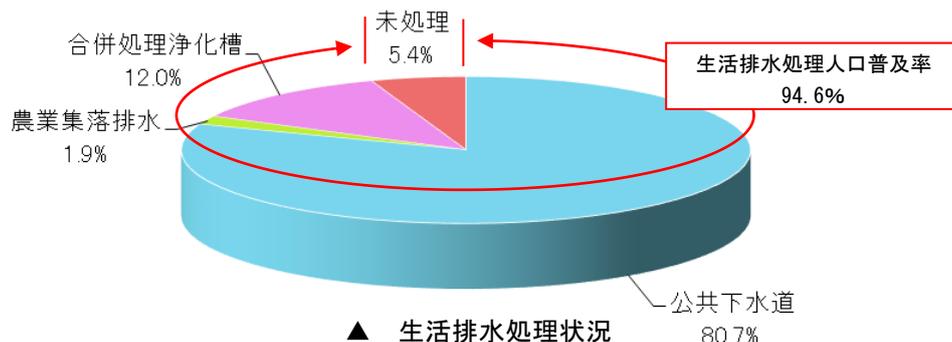
▲ 都市計画道路網

### 【都市公園等】

- 本市の公園整備は、都市公園と市民公園等を合わせ、578 箇所、供用面積 309.47ha となっています。1 人当たりの公園面積は 10.13 m<sup>2</sup>/人となっており、整備基準（10 m<sup>2</sup>/人以上）を上回っています。
- 地域別に見ると地域別に見ると城島地域では 19.86 m<sup>2</sup>/人と高く、次いで久留米地域では 10.96 m<sup>2</sup>/人、三潴地域では 7.74 m<sup>2</sup>/人、田主丸地域では 2.82 m<sup>2</sup>/人、北野地域では 2.58 m<sup>2</sup>/人となっており、地域で整備水準に格差が生じています。

### 【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、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。



▲ 生活排水処理状況

## 社会情勢の変化における主な課題

- 人口減少と世帯数の増加により市街地の低密度化が進むなか、無秩序な市街化を抑制し、市街地への人口定着と各地域の日常生活の拠点形成を図る必要があります。
- 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。
- 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。

## 産業面における主な課題

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

## 土地利用における主な課題

- 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。
- 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。
- 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。

## 市街地整備における主な課題

- 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。
- 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。
- 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。

## 交通環境における主な課題

### (道路)

- 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。
- 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。
- 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。

### (公共交通)

- 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。
- 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。
- 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。

## 道路以外の都市施設における主な課題

- 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。
- 上水道施設の整備と適切な維持管理・更新、及び下水道普及率の向上を図る必要があります。
- 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。

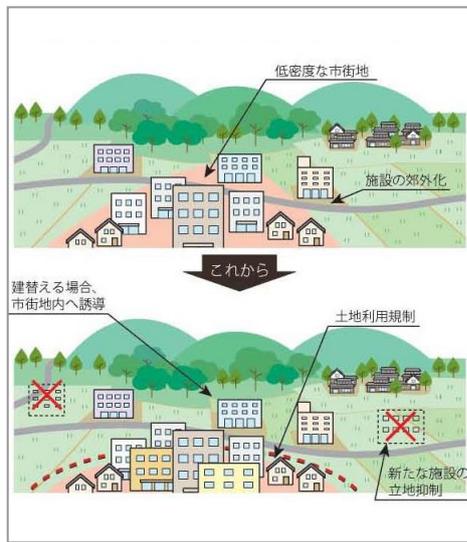
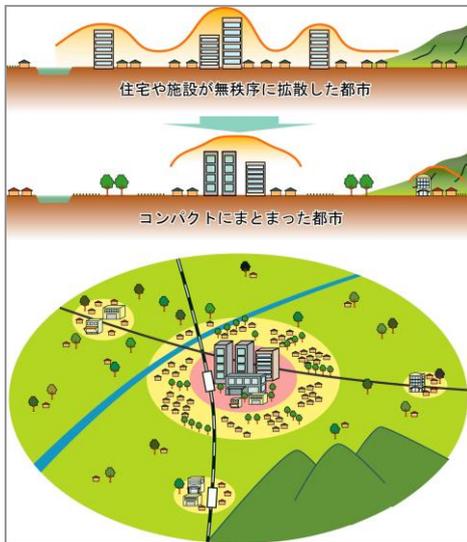
## その他の主な課題

- 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。
- 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。

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

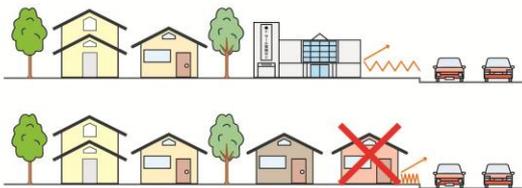
- 多様な機能がコンパクトにまとまった、まちなか居住の推進を図ります。
- 鉄道駅などの交通拠点を中心に交通サービスを楽しむ沿線居住の推進を図ります。
- 平時及び災害発生時にも円滑にサポートできる安全・安心な都市基盤の形成を進めます。
- 市民や様々な団体との協働による、セーフコミュニティの仕組みを活用します。



## 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

- 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ります。
- 各地域の生活拠点や集落においても、地区特性に応じた居住環境の創出に努めます。
- 中心拠点と各地域の生活拠点を結ぶ道路や公共交通による交通ネットワークの形成を図ります。

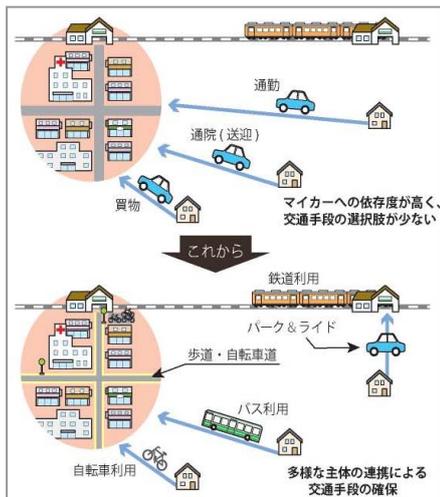
幹線道路の沿道にふさわしい土地利用



▲ 幹線道路沿道の土地利用状況

### 目標3 水と緑に恵まれた環境と共生する都市づくり

- 環境負荷の少ない鉄道、バス等の公共交通機関や自転車、電気自動車等の利用を促進します。
- 筑後川や耳納連山に代表される水と緑に恵まれた自然的資源を保全します。
- 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みます。



▲筑後川



▲緑のカーテン

### 目標4 人、物、情報が行き交う活力ある都市づくり

- 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。
- 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。



▲久留米駅と新幹線「さくら」



▲(仮称)久留米市総合都市プラザ(イメージ)



▲久留米大学病院

# 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安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



# 全体構想

# 都市整備の方針

## 土地利用の方針

- 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

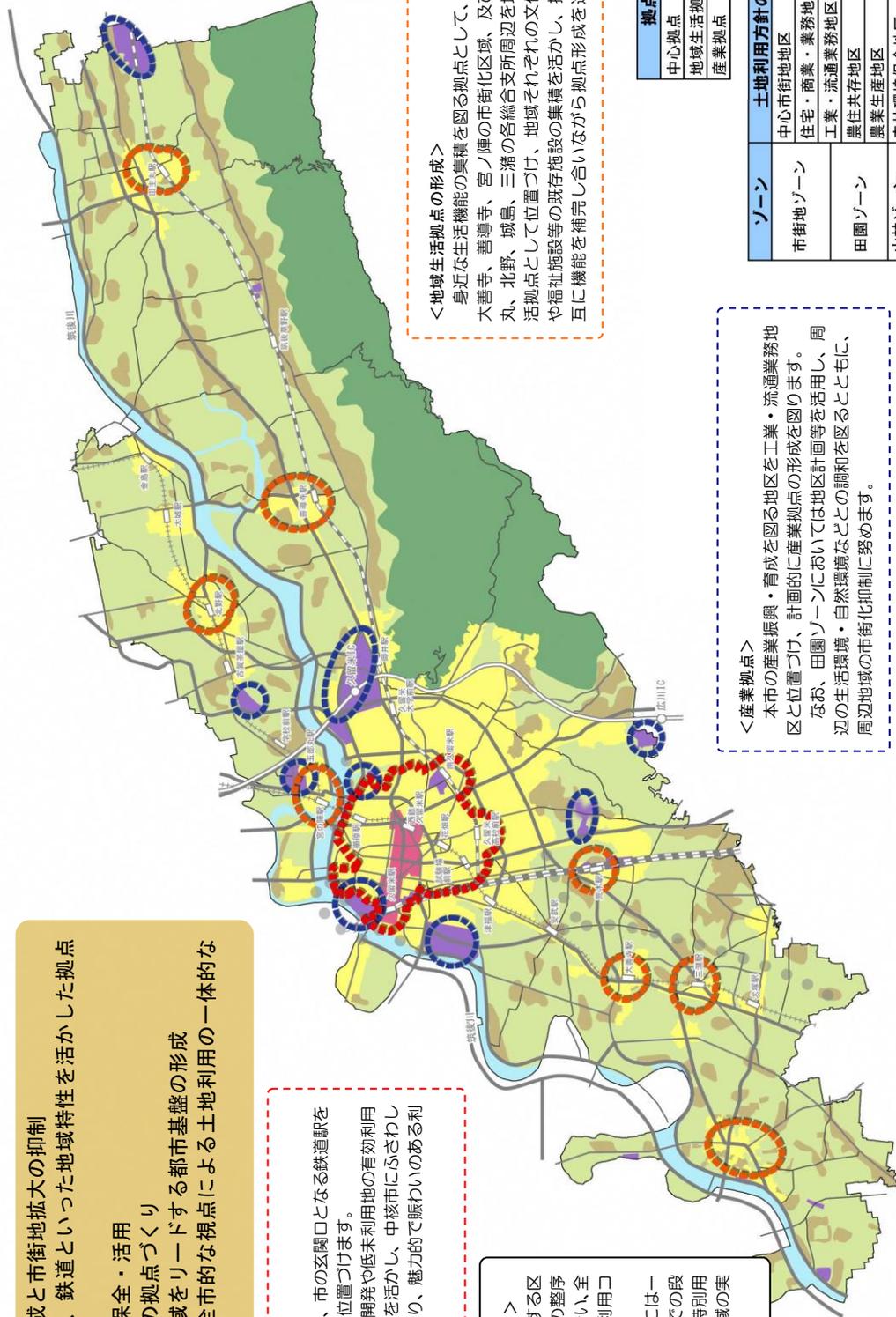
### <中心拠点の形成>

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。  
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。

### <土地利用規制・誘導手法の見直し>

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備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。

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、居住調整地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進めます。



### <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、三浦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を集積を活かし、拠点相互に機能を補完し合いながら拠点形成を進めま

### <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。

拠点	
中心拠点	●
地域生活拠点	○
産業拠点	●

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
田園ゾーン	工業・流通業務地区 農住共存地区 農業生産地区
山林ゾーン 筑後川等	森林環境保全地区 水辺環境保全地区

※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。

# 交通施設整備の方針

- 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

## <広域連携軸>

- ・周辺都市との連携・交流を促進するため、主要な幹線道路を広域連携軸として整備促進します。
- ・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号浮羽バイパスと久留米柳川線バイパスの整備を促進します。
- ・筑後川堤防道路は、国や県と連携して整備を促進します。

## <地域連携軸>

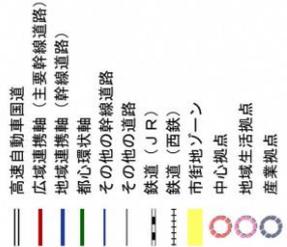
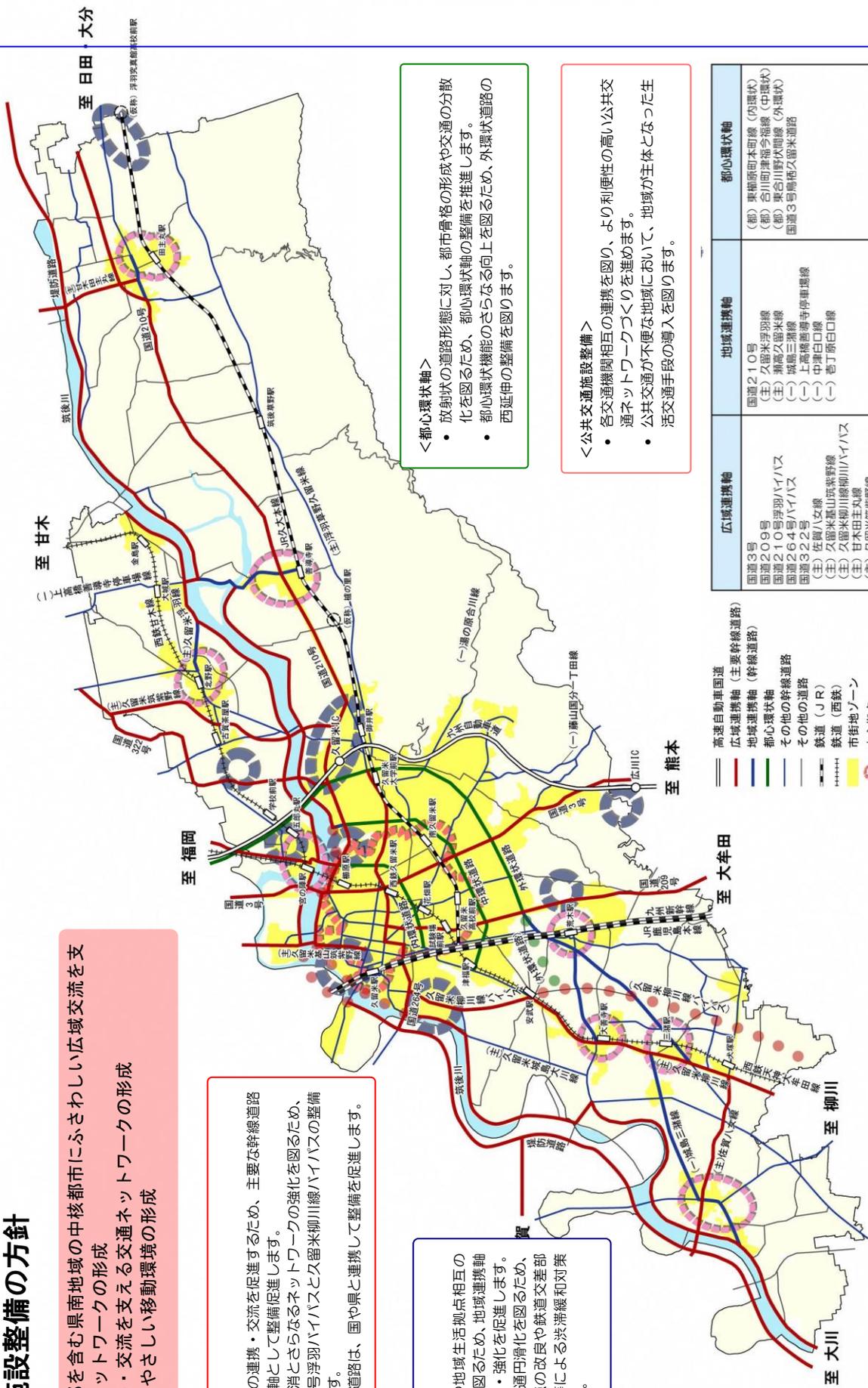
- ・中心拠点や地域生活拠点相互の連携強化を図るため、地域連携軸機能の維持・強化を促進します。
- ・市内の交通円滑化を図るため、渋滞交差点の改良や鉄道交差点の立体化等による渋滞緩和対策を進めます。

## <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、都心環状軸の整備を推進します。
- ・都心環状機能のさらなる向上を図るため、外環状道路の西延伸の整備を図ります。

## <公共交通施設整備>

- ・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。
- ・公共交通が不便な地域において、地域が主体となった生活交通手段の導入を図ります。



広域連携軸	地域連携軸	都心環状軸
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) 久留米柳川藤柳川ハイパス (主) 甘木主丸線 (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) 新高久留米線 (主) 筑紫三浦線 (主) 上高橋橋専号停車線 (主) 中津日原線 (主) 香丁新白線	(都) 東横須田本町線 (内環状) (都) 金川町津屋今短線 (中環状) (都) 東合川野伏間線 (外環状) 国道3号南側久留米道路

※(主)：主要地方道、(一)：一般国道、(都)：都市計画道路

※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、具体的ルート、位置を想定するものではありません。

## 水と緑のまちづくりの方針

- 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

### <水の交流エリア>

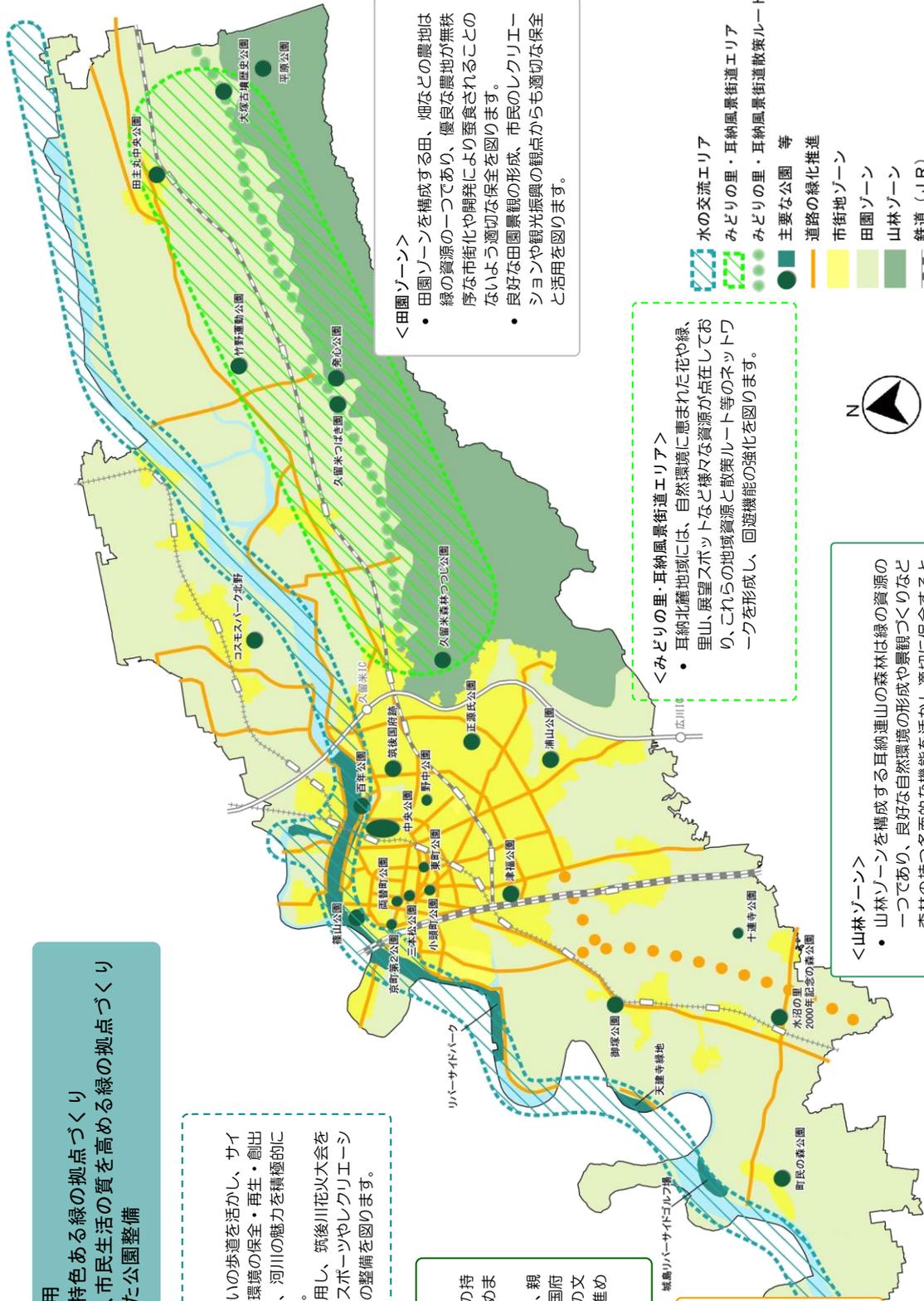
- 筑後川河川敷内の園路や河川沿いの歩道を活かし、サイクリングや散歩が楽しめる自然環境の保全・再生・創出に配慮した河川空間の形成など、河川の魅力を積極的に活用した環境づくりを進めます。
- 筑後川や新宝満川の河川敷を利用し、筑後川花火大会をはじめとした様々なイベント、スポーツやレクリエーションが楽しめるような河川空間の整備を図ります。

### <公園整備>

- 地域住民が利用しやすいく愛着の持てる公園施設の整備・改善を進めます。
- 多くの人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。

### <緑化の推進>

- 街路樹の整備を促進し、緑の連続性を確保します。
- 公共施設においては、積極的な敷地内緑化を推進します。
- 民有地においては、生垣等の設置による敷地の緑化を促進します。



### <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。

### <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。

### <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。

### 水の交流エリア

みどりの里・耳納風景街道エリア

みどりの里・耳納風景街道散策ルート

主要な公園 等

道路の緑化推進

市街地ゾーン

田園ゾーン

山林ゾーン

鉄道 (J R)

鉄道 (西鉄)

※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。

## 【その他の分野の方針】

### 上下水道の主な方針

- 施設及び管路の計画的な更新・整備を進めるとともに、水質監視の強化と浄水処理の徹底により、安全で安心な水道水の安定した供給を図ります。
- 生活環境の向上と公共用水域の水質保全を図るため、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。

### 景観形成の主な方針

- 水辺、山麓、田園、市街地等の土地利用に応じた魅力や個性を高める景観づくりを図ります。

### 公共公益施設整備の主な方針

- 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・誘導を図ります。
- 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、改善を図ります。

### 防災まちづくりの主な方針

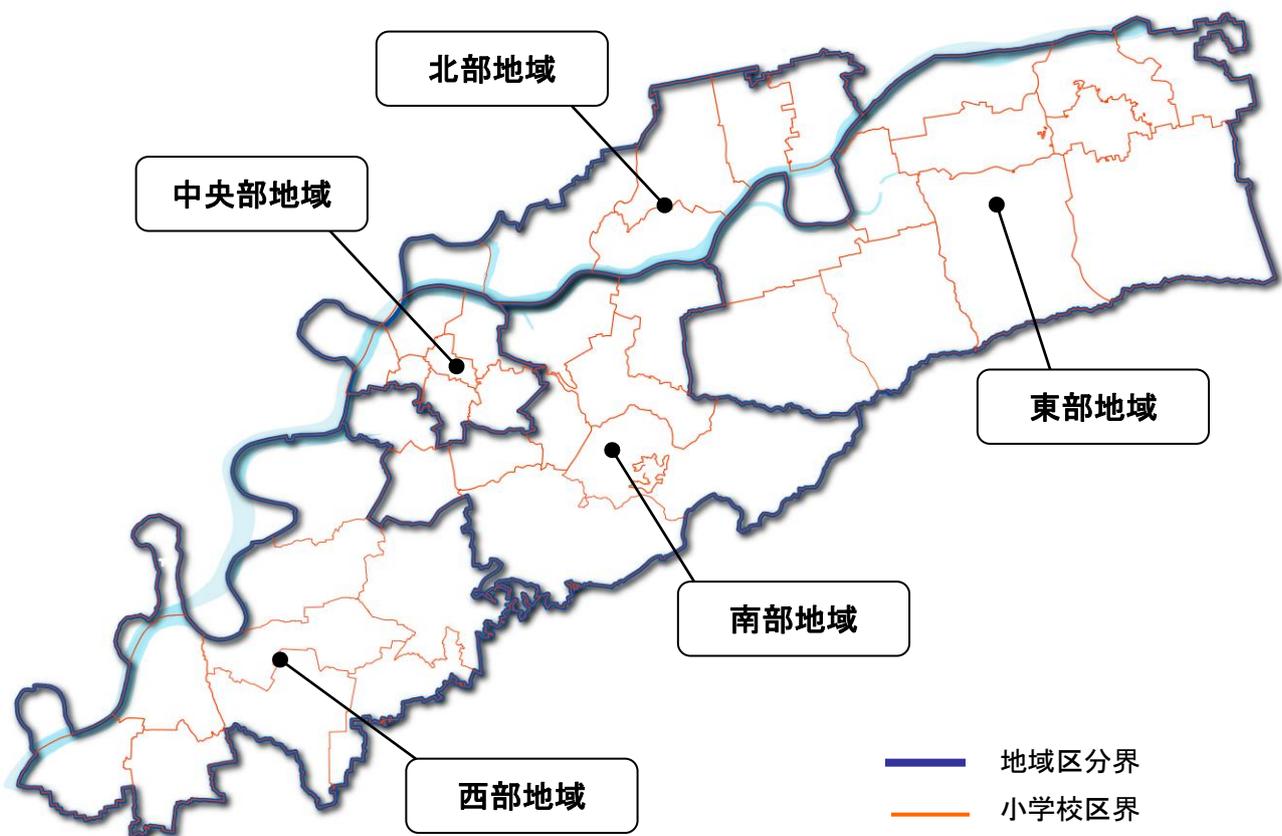
- 治水対策、浸水軽減対策等を行い、被害を最小限にとどめる都市づくりを推進します。
- 防災拠点・避難場所の機能強化等を行い、災害時に迅速な対応のできる都市づくりを推進します。

### 低炭素まちづくりの主な方針

- 市街地の拡大抑制等により、エネルギー効率の高い都市構造・空間の形成を図ります。
- 交通結節機能の強化、歩行者・自転車道の整備等により、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推進します。
- 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を図ります。

地域別構想は、地域毎にまちづくりの目標や方針を分かりやすく示すだけでなく、地域住民がまちづくりに参加しやすく、愛着を持ちやすい地域単位を設定することで、より具体性のある計画にする必要があります。

そこで、拠点を中心とした地域づくり、土地利用特性、公共交通を中心としたネットワーク形成、日常生活の範囲等を考慮し、適切なまとまりある範囲として、以下の地域に区分した上で、地域毎に地域別構想を策定します。



### —各地域の対象校区—

- 中央部地域 : 日吉・篠山・荘島・京町・南薫・金丸・西国分・長門石
- 南部地域 : 合川・山川・東国分・御井・鳥飼・津福・南・上津・青峰・高良内
- 東部地域 : 善導寺・大橋・山本・草野・田主丸・船越・水分・柴刈・川会・竹野・水縄
- 北部地域 : 小森野・宮ノ陣・北野・弓削・大城・金島
- 西部地域 : 安武・大善寺・荒木・城島・下田・青木・江上・浮島・犬塚・三瀬・西牟田

# 中央部地域の地域別構想



## 地域の位置づけ

本地域は、本市の玄関口である中心市街地地区を含む市街化区域から成る地域で、多様な都市機能が集積し、本市の行政、文化、商業・業務等の中心的役割を果たすことが期待されています。

## 地域づくりのテーマ

**多様な都市機能の集積を活かし、  
多くの人が集い県南地域の顔となる地域づくり**

## 地域づくりのコンセプト

### 都市機能の集積を活かした住みたくなるまち

- ・高次都市機能の集積を活かし、様々な生活サービスが受けられ、歩いて暮らせるまち

### 県南地域の中心部にふさわしい賑わいと品格のあるまち

- ・市の中心拠点として商業・業務や文化・交流核を形成し、誰もが訪れたい賑わいのあるまち

## 地域づくりの主な整備方針

- ◆ 中心市街地地区では、市街地再開発事業等の推進により、既存の商業機能の高次化、文化・芸術・交流機能の導入を図ります。
- ◆ 幹線道路の交通混雑を緩和するため、都心環状軸である（都）東櫛原町本町線の整備を推進します。
- ◆ 主要幹線道路を補完する道路として（都）久留米駅南町線等の整備を促進します。
- ◆ 地域内の回遊性向上を図るため、安全な自転車通行空間の確保とコミュニティサイクルへの取り組みを進めます。
- ◆ JR久留米駅から西鉄久留米駅、石橋文化センター及び中央公園までの通りにおいて、景観シンボルロードとして街路樹などの修景整備やオープンスペースの活用などを行い、賑わいを演出する景観形成を図ります。
- ◆ 鑑賞公演や全国規模の MICE 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。



# 南部地域の地域別構想



## 地域の位置づけ

本地域は、緑豊かな高良山からなだらかな市街地が広がる地域で、その中には九州自動車道など多くの幹線道路を骨格として、流通業務地や複合市街地、住宅地などが広がっており、豊かな自然環境と調和した市街地形成が期待されています。

## 地域づくりのテーマ

**充実した都市基盤に支えられ、  
利便性の高い暮らしや産業活動を育む地域づくり**

## 地域づくりのコンセプト

### 充実した都市基盤を活かした暮らしやすいまち

- ・充実した都市基盤や様々な都市機能を活かし、利便性の高い生活が実現できる暮らしやすいまち

### インターチェンジへの近接性を活かした産業活動が展開するまち

- ・久留米インターチェンジ、広川インターチェンジへの交通利便性を活かした産業拠点の形成を図り、活発な産業活動が展開するまち

## 地域づくりの主な整備方針

- ◆ 周辺都市との連絡機能強化や市内の交通混雑を緩和するため、広域連携軸や都心環状軸の機能を担う、国道3号鳥栖久留米道路や（都）東合川野伏間線、（都）合川町津福今町線、（主）久留米筑紫野線バイパス、（主）久留米柳川線バイパスの整備を促進します。
- ◆ 主要幹線道路を補完する道路として、（都）久留米駅南町線等の整備を促進します。
- ◆ 津福公園をはじめとした総合公園の整備を推進します。
- ◆ 近隣公園・街区公園など、市民ニーズに対応した身近な公園づくりを推進します。
- ◆ 筑後国府跡などの歴史・文化資源を活かし、市民の歴史学習や憩いの場としての公園整備を推進します。



# 東部地域の地域別構想



## 地域の位置づけ

本地域は、筑後川や耳納連山などの自然の恵みに育まれた地域で、自然や歴史的な街なみなど、魅力ある観光資源が多く点在し、自然環境や営農環境、歴史的資源を活かした地域づくりが期待されています。

## 地域づくりのテーマ

**緑豊かな自然や魅力ある観光資源を活かし、  
多くの人をひきつける地域づくり**

## 地域づくりのコンセプト

### 豊かな自然や営農環境が守られた自然と人が共生するまち

- ・耳納連山の豊かな自然やその麓に広がる果樹園、田園などの営農環境の保全を図り、自然豊かな緑あふれるまち

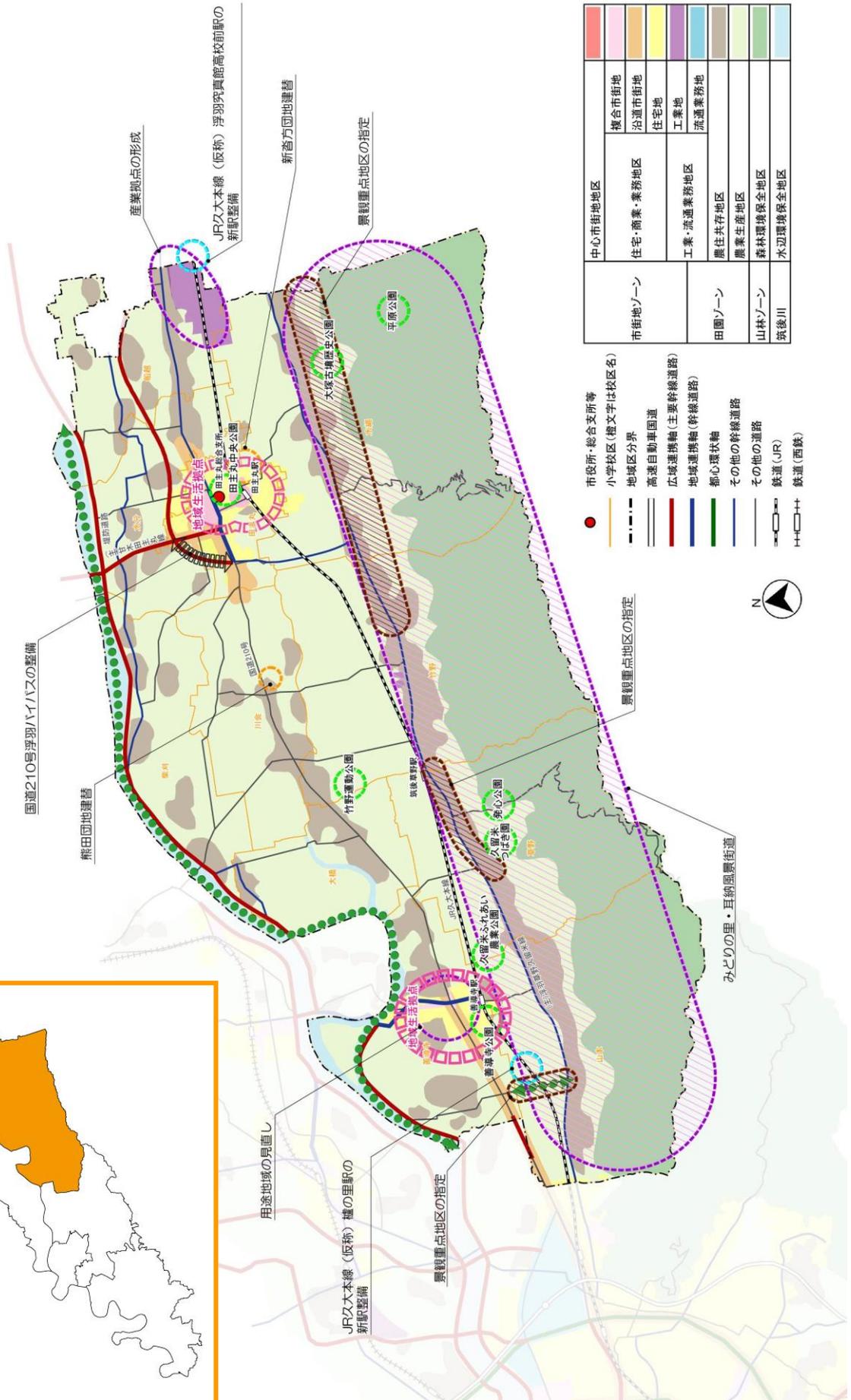
### 歴史的街なみや果樹園などの観光資源を活かした交流のあるまち

- ・草野地区の歴史的街なみや山苞の道などの歴史・文化資源、果樹や花、野菜、植木などの農産物を活かした地域内外との交流が盛んなまち

## 地域づくりの主な整備方針

- ◆ JR久大本線の各駅周辺においては、隣接する田園環境等に配慮しつつ、良好な住宅地の形成を図ります。
- ◆ 田主丸地区の東部では、新たな活力を生み出す戦略的な企業誘致を進め、周辺の自然環境や営農環境に配慮した産業拠点の形成を図ります。
- ◆ JR久大本線の利便性向上や観光交流促進を図るため、(仮称)櫛の里駅など新たな駅の設置等による機能強化を進めます。
- ◆ 本地域の南部に広がる耳納連山や耳納山麓部の季節感あふれる地域の特色ある良好な自然環境の保全を図ります。
- ◆ 地域住民の憩いとなる市民ニーズに対応した身近な公園づくりを推進します。

# 東部地域の地域づくり方針図



中心市街地地区	
複合市街地	複合市街地
沿道市街地	沿道市街地
住宅地	住宅地
工業地	工業地
流通業務地	流通業務地
市街地ゾーン	
住宅・商業・業務地区	住宅・商業・業務地区
工業・流通業務地区	工業・流通業務地区
農住共存地区	農住共存地区
農業生産地区	農業生産地区
森林環境保全地区	森林環境保全地区
水辺環境保全地区	水辺環境保全地区
田園ゾーン	
農村環境保全地区	農村環境保全地区
山林ゾーン	
水辺環境保全地区	水辺環境保全地区

- 市役所・総合支所等
- 小学校区(横文字は校区名)
- 地域区分界
- 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)
- 都心環状軸
- その他の幹線道路
- その他の道路
- 鉄道(JR)
- 鉄道(西鉄)



# 北部地域の地域別構想



## 地域の位置づけ

本地域は、筑後川の北側に広がる地域で、豊かな営農環境が広がるとともに、久留米オフィス・アルカディアや宮ノ陣新産業団地などの産業拠点が集積しており、本市の産業の中心的な役割が期待されています。

## 地域づくりのテーマ

**恵まれた営農環境と居住環境が調和し、  
産業・業務機能が充実した地域づくり**

## 地域づくりのコンセプト

### 良好な営農環境と調和した暮らしやすいまち

- ・地域に広がる良好な営農環境の保全と住宅需要に対応した居住環境の形成を図り、営農環境と調和した暮らしやすいまち

### 本市をリードする産業・業務機能が充実したまち

- ・産業拠点において、足腰の強い地域経済を形成し、多様な就業の場を創造する産業・業務施設が充実したまち

## 地域づくりの主な整備方針

- ◆ 西鉄甘木線の各駅周辺においては、隣接する田園環境等に配慮しつつ、良好な住宅地の創出を図ります。
- ◆ 地域の優良な農地については、農業生産地区として市街化を抑制し、良好な営農環境の保全を図ります。
- ◆ 周辺都市との連絡機能強化や市内の交通混雑を緩和するため、広域連携軸の機能を担う国道 3 号鳥栖久留米道路や（主）久留米筑紫野線バイパスの整備を促進するとともに、主要幹線道路を補完する道路の整備を促進します。
- ◆ 地域内に広がる良好な田園については、美しい田園景観の保全を図ります。
- ◆ コスモス街道や北野天満宮の参道など、四季や歴史を感じさせる散策ルートの整備・保全を図ります。



# 西部地域の地域別構想



## 地域の位置づけ

本地域は、クリークなどが張り巡らされた豊かな田園環境が広がる地域で、歴史・文化資源が各地に点在するとともに、JR鹿児島本線や西鉄天神大牟田線を活かした魅力ある地域づくりが期待されています。

## 地域づくりのテーマ

**鉄道の利便性や伝統が息づく田園環境の中で、  
住み続けたいくなる地域づくり**

## 地域づくりのコンセプト

### 鉄道等の利便性を活かした暮らしやすいまち

- ・ JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田の利便性を活かし、田園環境と調和したまち

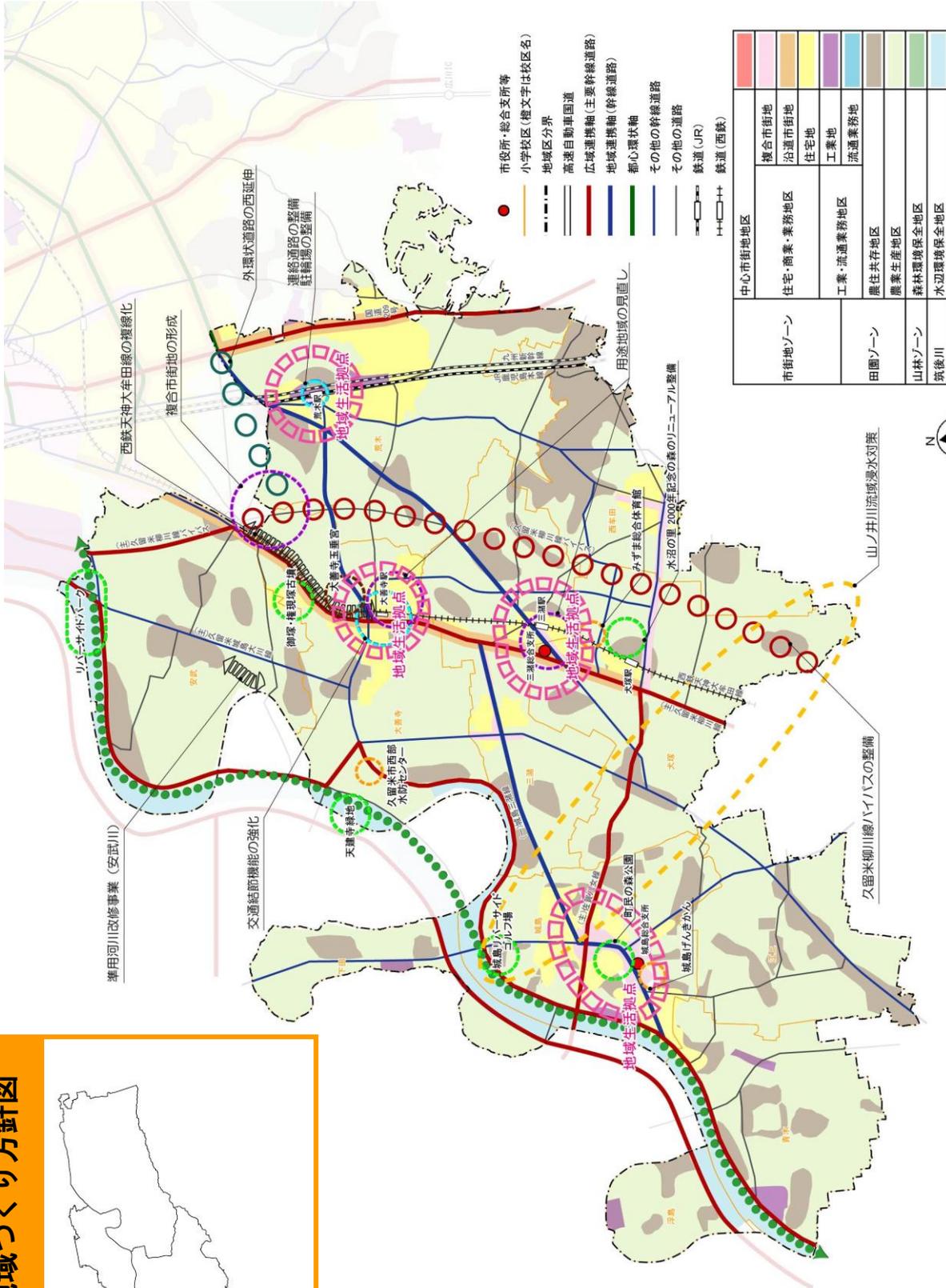
### 伝統産業、伝統行事の魅力を活かした人々の交流が活発なまち

- ・ 酒蔵等の伝統産業や、大善寺玉垂宮、御塚・権現塚古墳などの歴史・文化資源を後世に引き継ぐとともに、これらの地域資源を活かし、人々の交流が活発なまち

## 地域づくりの主な整備方針

- ◆ JR鹿児島本線、及び西鉄天神大牟田線の各駅周辺においては、隣接する田園環境等に配慮しつつ、良好な住宅地の形成を図ります。
- ◆ 周辺都市との連絡機能強化や市内の交通混雑を緩和するため、広域連携軸の機能を担う（主）久留米柳川線バイパスや（主）佐賀八女線等の整備を促進するとともに、主要幹線道路を補完する道路の整備を促進します。
- ◆ 鉄道駅の交通結節機能を強化するため、駅前広場や駐輪場等の整備により、公共交通の利便性向上を図ります。
- ◆ ため池群やクリークでは、自然環境の保全とともに、豊かな水辺空間として維持・活用を図ります。
- ◆ 浮島地区では、高潮災害に対応した安全性の向上に努めます。

# 西部地域の地域づくり方針図



- 市役所・総合支所等
- 小学校区 (総文字は校区名)
- 地域区分界
- == 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)
- == 都心環状軸
- == その他の幹線道路
- == その他の道路
- == 鉄道 (JR)
- == 鉄道 (西鉄)

中心市街地地区	複合市街地
市街地ゾーン	複合市街地
	沿道市街地
	住宅地
田園ゾーン	工業地
	工業・流通業務地区
	流通業務地
	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	水辺環境保全地区



## 都市づくりの推進

# 協働による都市づくりの推進

このマスタープランは、今後の久留米市全体の発展に向けて、地域ごとの個性を活かした都市づくりを進めていくための指針となるものです。

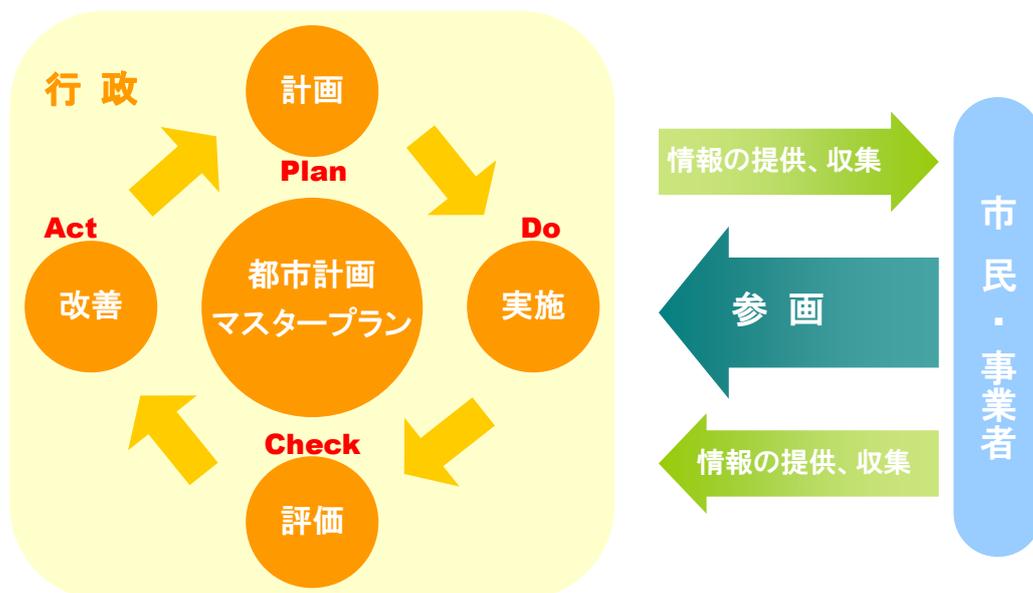
本市では、平成24年4月1日に「久留米市市民活動を進める条例」を施行し、近年の社会環境の変化や市民ニーズの多様化等に伴い生じる様々な地域課題の解決のために、地域コミュニティ組織やNPO・ボランティア団体などによる公益的な市民活動の促進に取り組んでいます。

そのため、都市づくりについても、市民、地域コミュニティ組織、市民公益活動団体、事業者、行政など、様々な主体の協働による取組みを進めていきます。

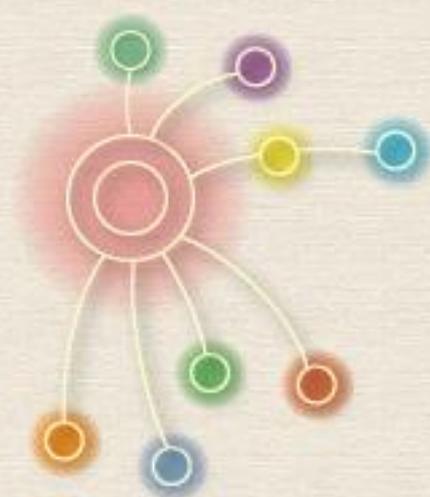
# 計画に沿った都市づくりの推進

本マスタープランの実現に向けては、都市計画に加え、農林、商工、環境、福祉、防災など、様々な分野の関連施策と連携・協力しながら、計画的に都市づくりを進めていきます。

また、社会経済の動向や地域の状況などを考慮し、的確な進行管理と見直しを進め、着実な事業推進を図ることにより、将来都市構造の実現に向けた都市づくりを進めていきます。







久留米市