

第二次筑紫野市 都市計画マスタープラン



平成28年3月
筑紫野市



はじめに

筑紫野市長

藤 田 陽 三



私たちが暮らす筑紫野市は、先人が築き上げた歴史的、文化的遺産を承継しつつ、市域の東西には緑豊かな自然が満ち溢れ、市域の南北には広域的な交通基盤が形成された、交通利便性の高い都市として今もなお成長を続けています。

近年、本市を取り巻く社会・経済情勢は、少子高齢化、地球規模の環境問題、都市経営に対する財政的制約の高まりなどから、大きな転換点を迎えており、時代の変化に対応し、持続的に発展する必要があります。

このような状況を踏まえ、本市では、平成 11 年 3 月に目標年次を平成 27 年とする「筑紫野市都市計画マスタープラン」を策定し、計画的なまちづくりを進めてきました。本市の全事業を体系的に捉えた「第五次筑紫野市総合計画」と市域の土地利用を定める「筑紫野市国土利用計画」との整合性を図りながら、「活力あふれ自然と都市が調和した 安全で安心して暮らせる まちづくり」を基本理念とした、「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン」を策定するに至りました。

今後、この「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン」を本市における都市づくりの基本方針として、将来都市像、土地利用、交通体系などの位置付けを行い、市民や事業者の皆様とともに、さらに魅力ある都市づくりを進めてまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、市民アンケート調査、地域別懇談会やパブリックコメントなどを通じ、貴重なご意見をいただきました市民及び関係者の皆様をはじめ、熱心なご審議をいただきました筑紫野市都市計画審議会委員及び筑紫野市都市計画マスタープラン策定会議委員各位に対し、心から感謝申し上げます。

平成 28 年 3 月

第二次筑紫野市都市計画マスタープラン

目次

序章 都市計画マスタープランとは	1
1. 都市計画マスタープランの概要	1
2. 都市計画マスタープランの位置づけと構成	2
3. 都市計画マスタープランの対象区域と目標年次	4
第一章 筑紫野市の広域的な位置づけと都市づくりの課題（全体構想）	5
1. 筑紫野市の広域的な位置づけ	5
2. 筑紫野市の現況からみた都市づくりの課題	6
第二章 都市づくりの目標（全体構想）	33
1. 都市づくりの理念と目標	33
2. 将来の目標人口	41
3. 将来都市構造	42
第三章 都市整備の方針（全体構想）	45
【1】分野別構想	
1. 土地利用の方針	45
2. 交通体系の整備方針	49
3. 都市及び自然環境形成、景観形成の方針	51
4. その他の都市施設整備の方針	53
5. 安全・安心なまちづくりの方針	54
【2】分野横断型 重点的まちづくり方針	
1. 中心市街地の活性化によるまちづくり	55
2. 産業の計画的な誘致によるまちづくり	55
3. 地域資源を活用したまちづくり	56
4. 市庁舎をはじめとする公共施設の再整備によるまちづくり	57
5. 安全・安心な災害に強いまちづくり	57
第四章 地域別のまちづくり（地域別構想）	58
1. 地域区分	58
2. 地域別のまちづくり方針	59
第五章 都市づくりの推進	108
1. 基本的な考え方	108
2. 都市づくりの推進に向けて	109
参考資料編	112

1. 都市計画マスタープランの概要

1-1. 「都市計画マスタープラン」創設の背景

かつて、各自治体の都市計画は、都市全体の土地利用及び都市施設の配置を中心に策定されてきましたが、1990年代に入り、都市の将来像を明らかにすることと併せて、地域で個性ある市街地形成への対応を図ることが重要になってきました。近年では、「地方分権」を背景とした市町村への権限移譲等により、「都市づくり」における市町村の役割が増大しつつあります。

このような背景から、平成4年に改正された「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律」において、「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」が新たに創設され、市町村ごとにこれを定めることとなりました。

1-2. 「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン」策定の背景と目的

平成11年3月に都市計画関連施策の展開を図るための長期的かつ総合的な「都市づくり（都市計画）」の指針として、筑紫野市都市計画マスタープランを策定しました。この計画に基づき、本市における市街地の拡大、大型商業施設の立地、流通業務施設の誘致などの土地利用、交通網の強化、新駅の設置などの交通体系、総合公園、コミュニティセンターなどの公共施設整備等、住みやすい都市とするための様々な都市づくりを進めてきました。

しかしながら、依然として市街地と郊外での利便性の格差、幹線道路における交通渋滞、未整備となっている都市計画道路、市内各所での浸水被害の発生などの問題は解決されておらず、さらに市街地における空き家や未利用地の増加、郊外住宅地の老朽化、山間部における荒廃地の増加など、新たな問題も生じています。

また、近年の高齢化の進展、価値観の多様化など、本市をとりまく社会・経済情勢は変動しており、市民の生活、産業・経済等各方面において転換期を迎えています。

このようななか、筑紫野市都市計画マスタープランが目標年次の平成27年を迎えたことから、筑紫野市総合計画等との整合を図りつつ、今後およそ20年間の本市における都市づくりの問題・課題について分析し、都市づくりの指針となる将来都市像、土地利用及び交通体系などに関する基本的な方針を確立するとともに、地域別のまちづくり方針などを定めた、新たな「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン」を策定することとなりました。

筑紫野市マスコットキャラクター 「つくしちゃん」

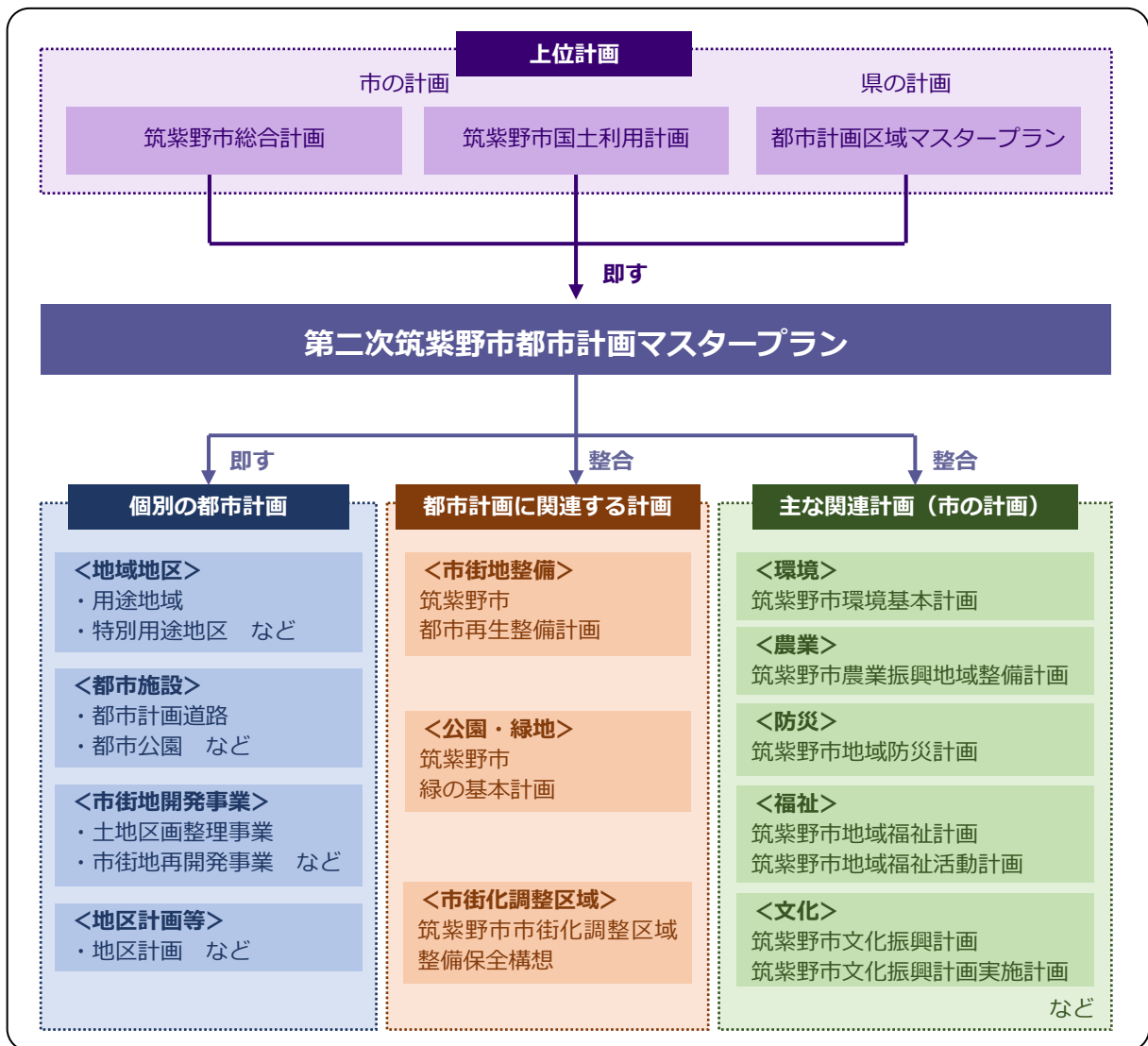


2. 都市計画マスタープランの位置づけと構成

2-1. 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、本市の総合行政計画である「筑紫野市総合計画」、市域の土地利用を定める「筑紫野市国土利用計画」、福岡県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即すとともに、本市の関連計画との整合性を図りながら定めています。また、地域地区や市街地開発事業などの個別の都市計画は、都市計画マスタープランに即して定められることになっています。

▼都市計画マスタープランの位置づけ



2-2. 都市計画マスタープランの構成

第二次筑紫野市都市計画マスタープランは、市全体の目指すべき都市の将来像を示す「全体構想」と、市内を地域コミュニティ単位の7地域に区分した上で、その地域ごとの将来像を示す「地域別構想」などで構成されます。

▼都市計画マスタープランの構成

第二次筑紫野市都市計画マスタープラン

全体構想

第一章 筑紫野市の広域的な位置づけと都市づくりの課題

1. 筑紫野市の広域的な位置づけ
2. 筑紫野市の現況からみた都市づくりの課題

第二章 都市づくりの目標

1. 都市づくりの理念と目標
2. 将来の目標人口
3. 将来都市構造

第三章 都市整備の方針

【1】分野別構想

1. 土地利用の方針
2. 交通体系の整備方針
3. 都市及び自然環境形成、景観形成の方針
4. その他の都市施設整備の方針
5. 安全・安心なまちづくりの方針

【2】分野横断型 重点的まちづくり方針

1. 中心市街地の活性化によるまちづくり
2. 産業の計画的な誘致によるまちづくり
3. 地域資源を活用したまちづくり
4. 市庁舎をはじめとする公共施設の再整備によるまちづくり
5. 安全・安心な災害に強いまちづくり

地域別構想

第四章 地域別のまちづくり

1. 二日市地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

2. 二日市東地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

3. 山口地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

4. 御笠地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

5. 山家地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

6. 筑紫地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

7. 筑紫南地域

- ・ 地域の特性と課題
- ・ 地域のまちづくり方針

第五章 都市づくりの推進

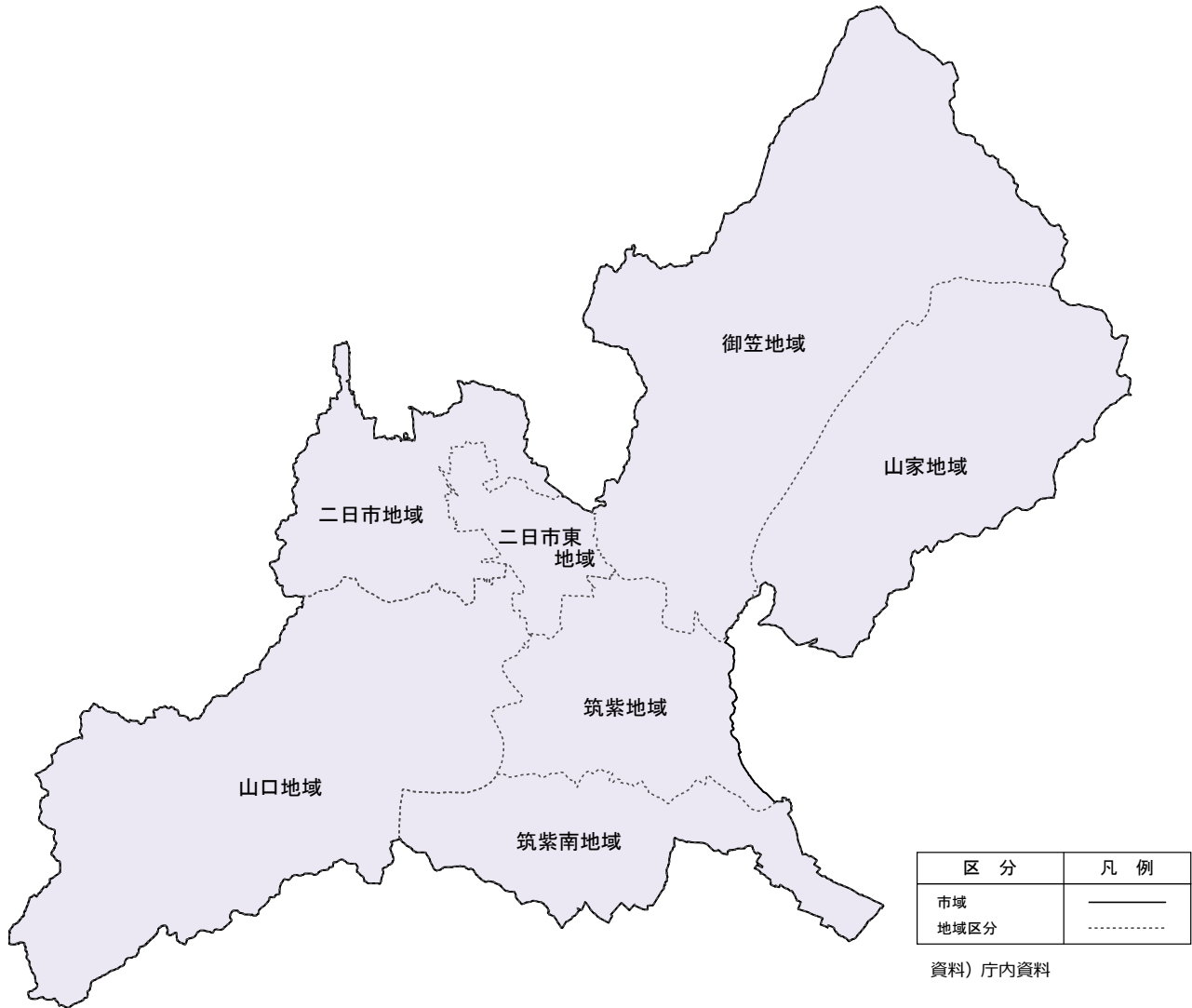
1. 基本的な考え方
2. 都市づくりの推進に向けて
 - ・ 協働による都市づくりの推進
 - ・ 制度やルールづくりなどの取り組み
 - ・ 都市計画マスタープランの運用と管理

3. 都市計画マスタープランの対象区域と目標年次

3-1. 対象区域

本市の全域を対象区域とします。

▼都市計画マスタープランの対象区域



3-2. 目標年次

計画期間は概ね 20 年間とし、目標年次は平成 47 年（2035 年）とします。

1. 筑紫野市の広域的な位置づけ

(1) 良質な住宅環境を有する都市

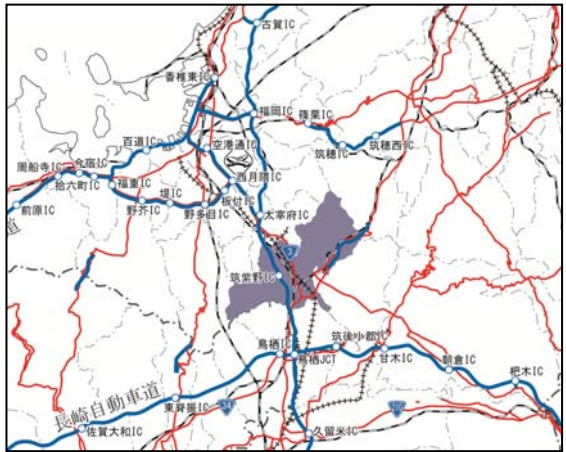
本市は、九州最大の都市である福岡市から南に約15km、福岡県の中部に位置し、福岡市を中心とする日常生活圏の一部を構成しています。福岡市と近接する地理的優位性により、市内各地において大規模な開発や区画整理事業による宅地造成によって、本市は、良質な住宅環境を有する都市として発展してきました。



▲閑静な住宅地

(2) 高い交通利便性を有する都市

本市は、JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線、九州自動車道、国道3号、主要地方道や一般県道等が通っており、広域的な交通基盤が形成されています。JR 二日市駅及び西鉄二日市駅は特急の停車駅となっていることから福岡市中心部へ20分以内で移動が可能となっています。また、筑紫野インターチェンジ周辺は、物流の拠点としての立地条件を備えています。



▲広域道路網

本市は九州の交通の要衝として、高い交通利便性を有する都市であることから、広域的な都市との交流・連携を基に更なる発展の可能性を秘めています。

(3) 豊かな自然と恵まれた資源を有する都市

本市は、東に三郡山系、西に脊振山系を有し、人気登山コースにもなっている宝満山や天拝山などの豊かな自然が残されており、市内各地で四季折々の自然の景色を見ることができます。



▲豊かな自然環境

また、1300年もの歴史をもつ「二日市温泉」や九州最古の寺と称される「武蔵寺」、国の特別史跡「基肆（きい）城跡」、新たに国の史跡指定を受けた「宝満山」、「阿志岐山城跡」などの史跡も数多く、温泉資源や歴史資源に恵まれています。

2. 筑紫野市の現況からみた都市づくりの課題

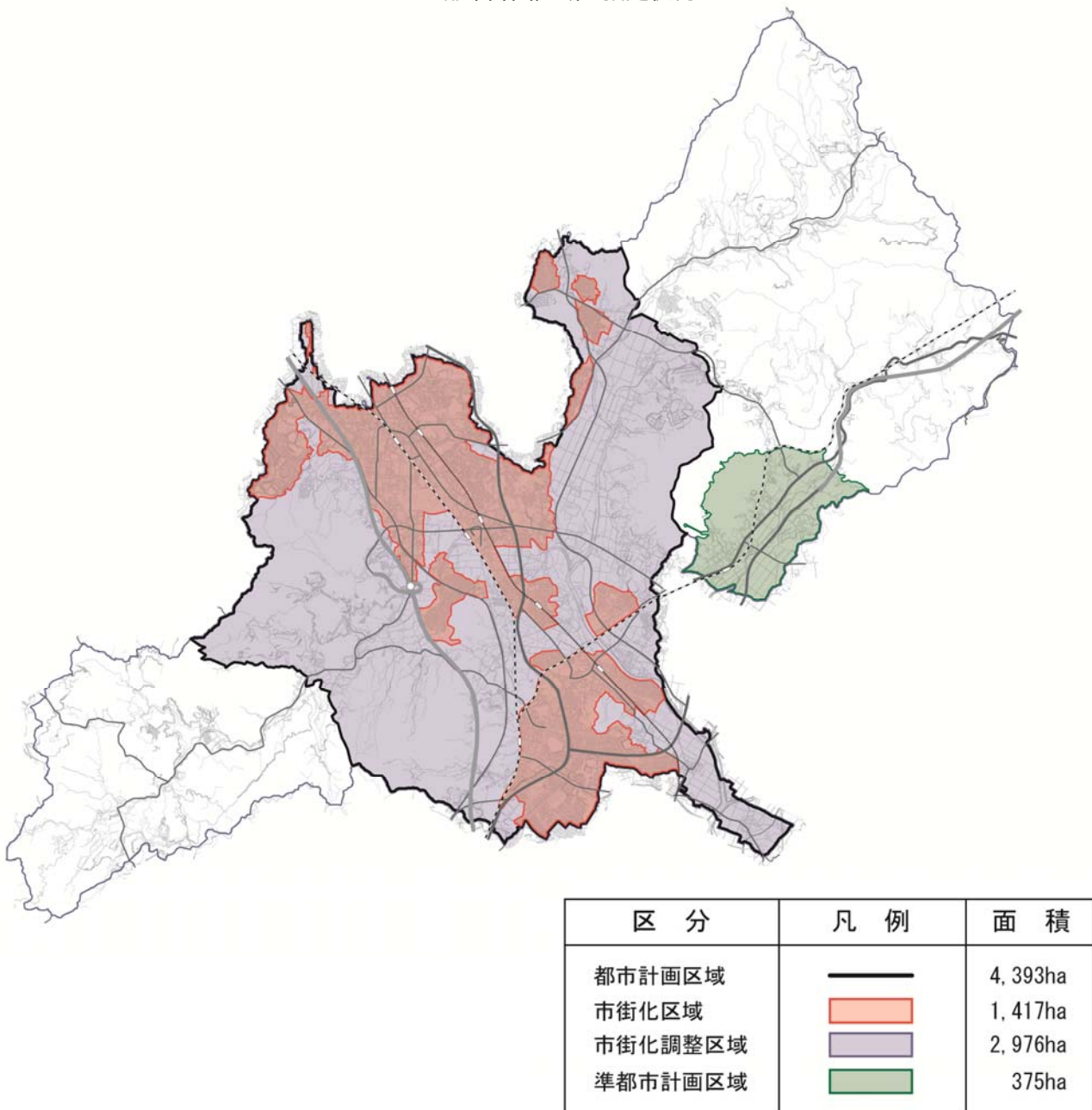
課題 1 : 市街地の活力向上と無秩序な土地利用の抑制

1-1. 現状と問題点

(1) 都市計画区域の指定状況

本市の都市計画に関する法規制状況を見ると、市域面積 8,773ha に対して、都市計画区域が占める面積は 4,393ha であり、市域面積の約 5 割が都市計画区域となっています。都市計画区域のうち、市街化区域は 1,417ha、市街化調整区域は 2,976ha であり、市街化区域が約 3 割、市街化調整区域が約 7 割を占めています。また、山家地域の一部に指定されている準都市計画区域は 375ha となっています。

▼都市計画区域の指定状況



資料) 庁内資料

(2) 土地利用現況

本市の土地利用現況をみると、都市計画区域における都市的土地利用で最も多い住宅用地は、市域中央の南北に集中しています。しかしながら、既成市街地においては、一部空き家や未利用地がみられます。昭和40年代から進んだ宅地化の影響等により、市街化調整区域内においても住宅用地や工業用地が存在するなど、一部無秩序な土地利用がみられます。



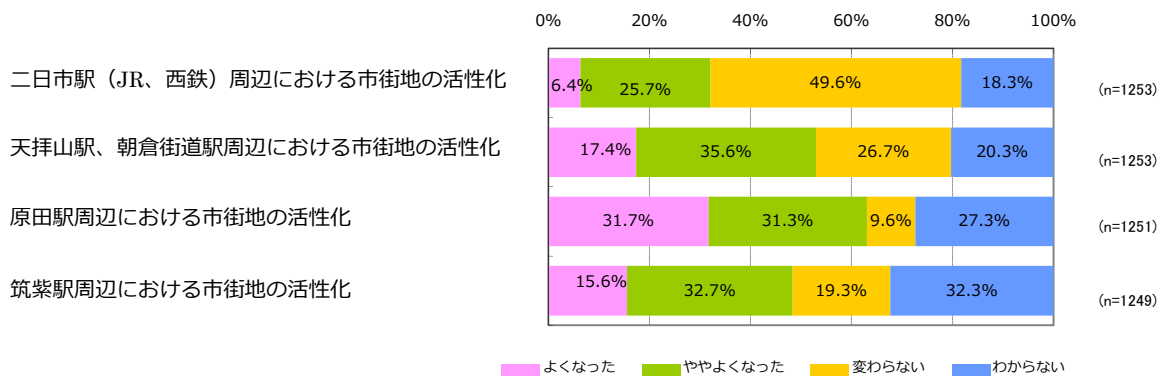
▲市街地の未利用地

本市の商業用地の状況をみると、JR・西鉄二日市駅周辺には個人商店を中心とした商業地が形成され、JR天拝山駅や西鉄朝倉街道駅周辺には大型の商業施設が立地し

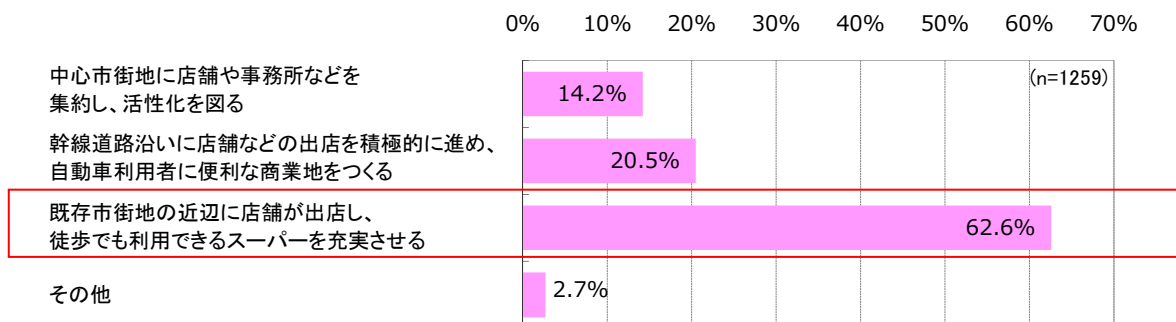
ています。また、JR原田駅周辺には商業用地の集積がみられますが、西鉄筑紫駅周辺には商業用地の集積があまりみられません。

無作為抽出した18歳以上の市民3,000人（回収数1,302通）を対象に平成25年度に実施した「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定に向けた市民アンケート調査」（以下、市民アンケート調査）では、JR・西鉄二日市駅周辺の活性化については、20年前に比べて「変わらない」との回答がおよそ50%となっており、他の駅周辺と比べて活性化が進んでいないことがうかがえます。また、商業地のあり方については、「既存市街地の近辺に店舗が出店し、徒歩でも利用できるスーパーを充実させる」との回答が60%以上となっています。

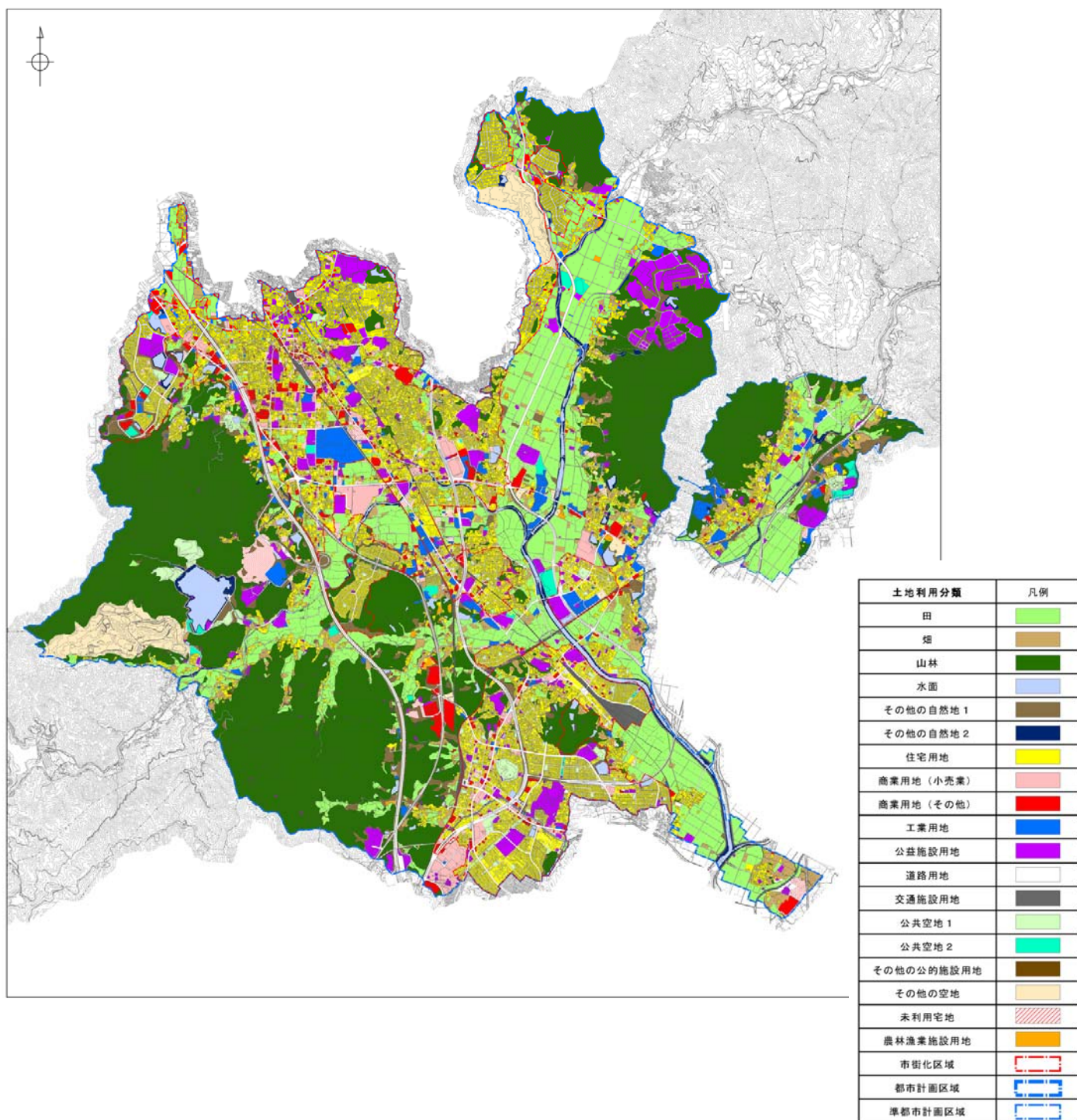
[各駅の活性化について]



[商業地のあり方について]



▼土地利用現況

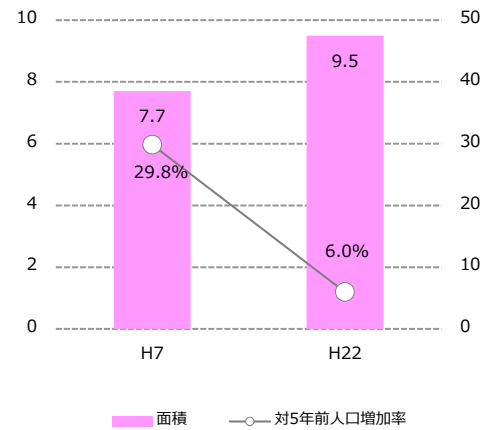


資料) 平成 24 年度筑紫野市都市計画基礎調査

(3) 人口集中地区 (DID) の分布状況

本市の人口集中地区 (DID) の状況を見ると、対 5 年前人口増加率は緩やかになっているものの、DID 面積は平成 7 年から平成 22 年にかけておよそ 1.2 倍に増加しており、二日市地域、二日市東地域の市街地を中心として人口が集中しています。また、筑紫南地域の住宅地区において DID の拡大が顕著に表れています。

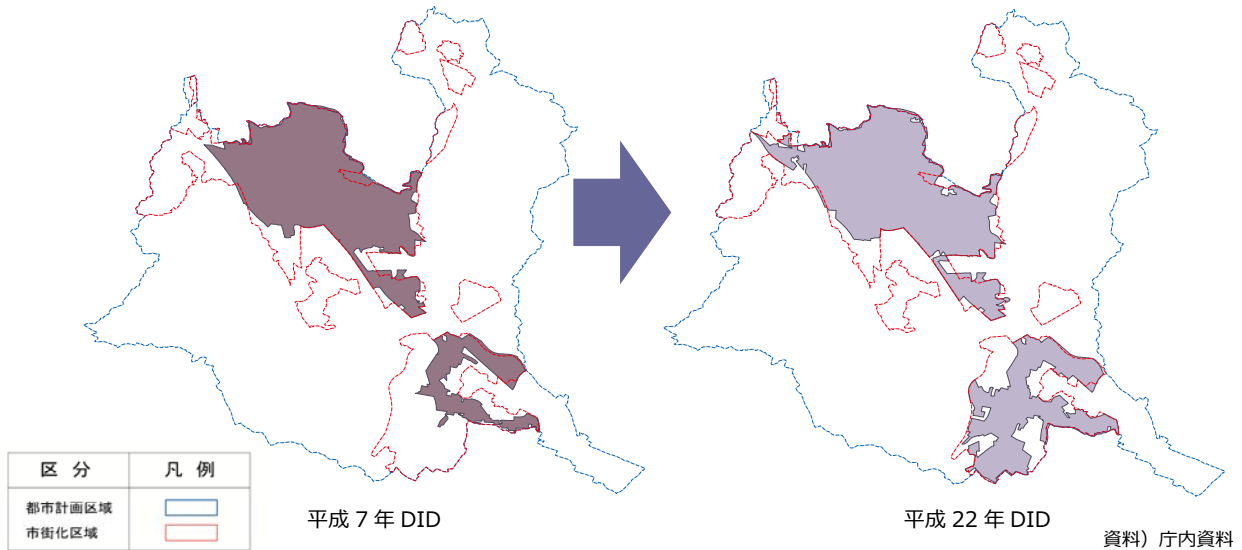
▼DID 面積及び人口増加率



資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版

※人口集中地区 (DID) とは
 国勢調査基本単位区等を基礎単位とする以下の要件を満たす地区
 1) 原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市町村の境界内で互いに隣接する地域
 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域

▼人口集中地区 (DID) の比較



1-2. 都市づくりにおける課題

本市の既成市街地では、空き家や未利用地が一部存在することから、市街地開発事業等により土地の高度利用を図り、市街地における活力を取り戻す必要があります。

また、二日市地域や二日市東地域、筑紫地域、筑紫南地域においては、商業機能の立地を推進し、活気ある日常生活拠点を形成していくことが必要です。

- ① 既成市街地の活性化
- ② 快適な市民生活を支える日常生活拠点の形成

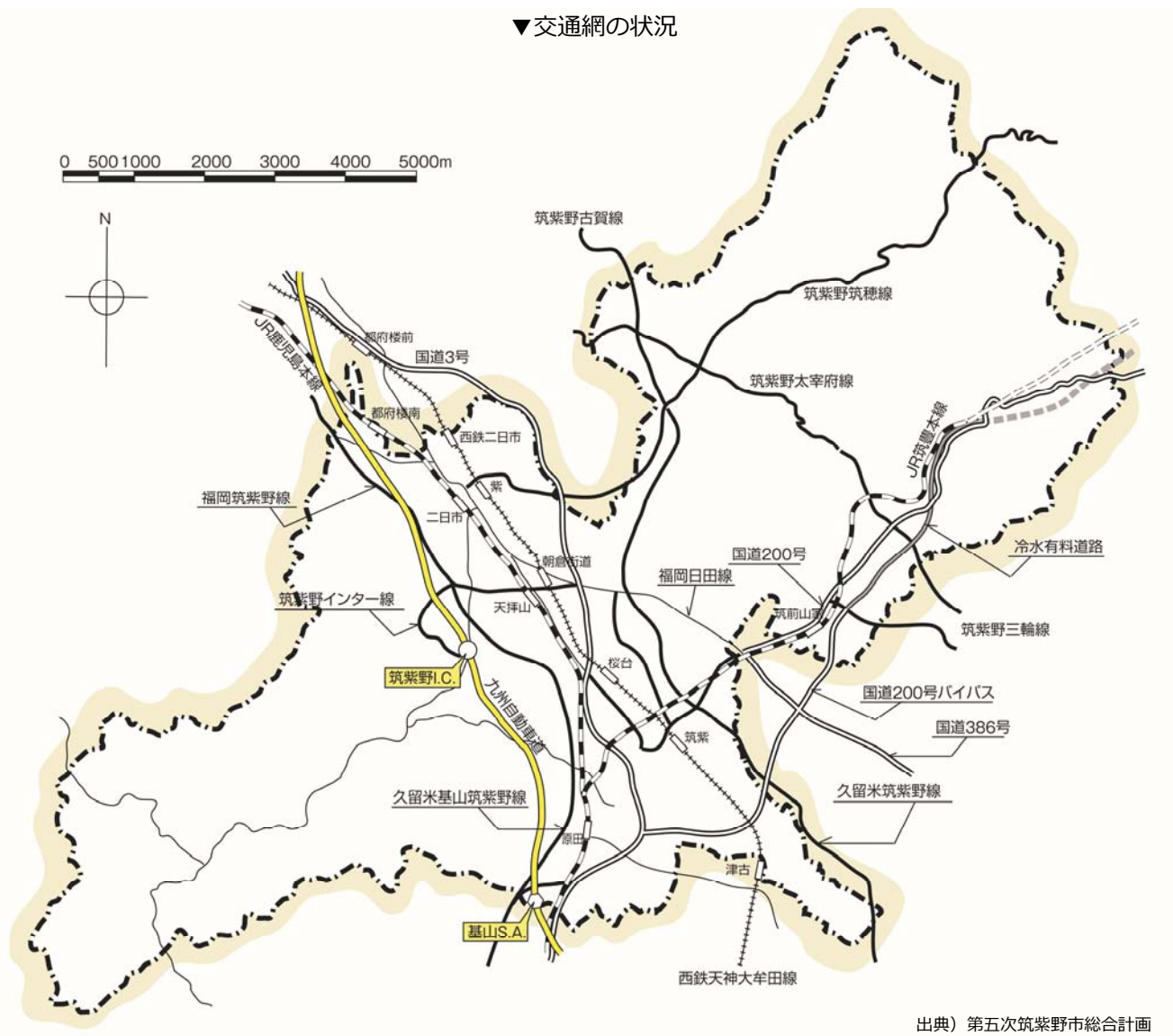
課題 2 : 安全・便利・円滑な交通体系の確立

2-1. 現状と問題点

(1) 交通網

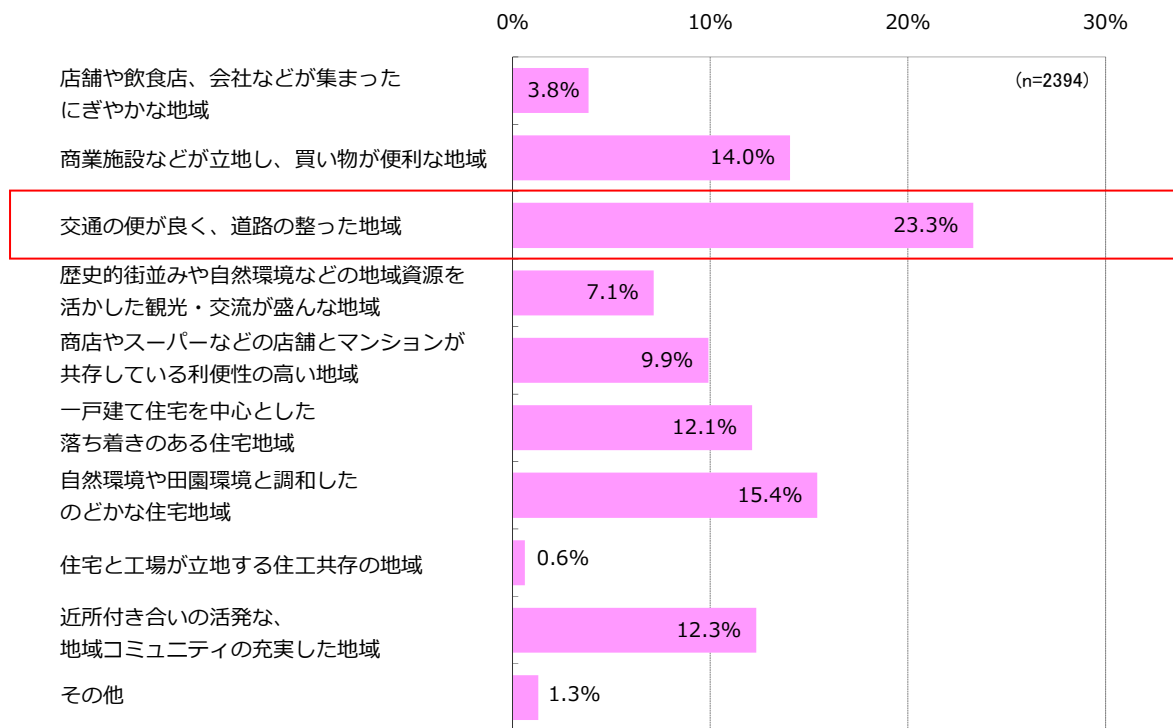
本市には、JR 鹿児島本線、JR 筑豊本線、西鉄天神大牟田線の 3 本の鉄道と、九州自動車道、国道 3 号など主要な幹線道路が通っており、南北方向の交通体系が充実しています。一方、東西方向については、JR、西鉄の鉄道に分断されており、十分な交通体系の整備が進んでいません。しかしながら、平成 10 年に筑紫野インターチェンジが開通し、広域的な交通体系の強化が図られ、平成 22 年 3 月には、西鉄紫駅が新設されるなど、交通利便性は向上しています。

▼交通網の状況



市民アンケート調査では、将来求める地域の姿として、「交通の便が良く、道路の整った地域」が最も多い回答となっています。

[将来、どのような地域になればよいか]



(2) 道路

本市の道路網をみると、九州自動車道、国道3号、国道200号、主要地方道筑紫野インター線、一般県道福岡日田線などの幹線道路が整備されていますが、交通量が多い時間帯には随所に渋滞が発生しており、さらなる道路網の充実が必要となっています。

都市計画道路は、平成26年度末時点で、44路線、総延長およそ56kmが都市計画決定されており、整備率は69.3%となっています。筑紫地域や筑紫南地域では整備が進んでいるものの、二日市地域、二日市東地域では未着手の路線が存在しています。



▲交通量が多い針摺交差点付近

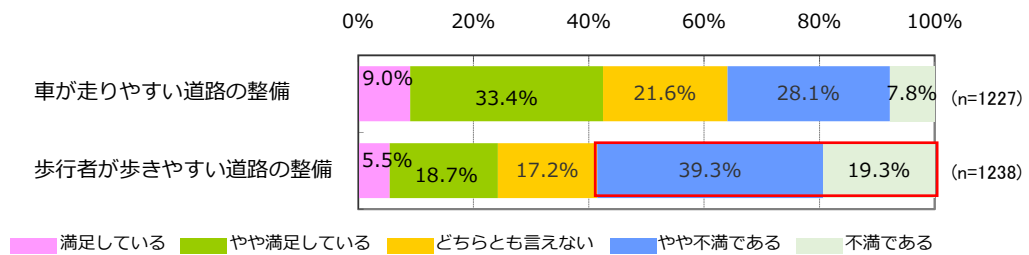
生活道路については、十分な歩行空間が確保されていない道路が多く存在しています。

市民アンケート調査では、生活基盤整備に関する満足度について、「歩きやすい道路の整備」に対する満足度が低く、道路・公共交通整備のあり方については、「安全な歩行空間の確保及び自転車道の整備」との回答がおよそ50%となっています。

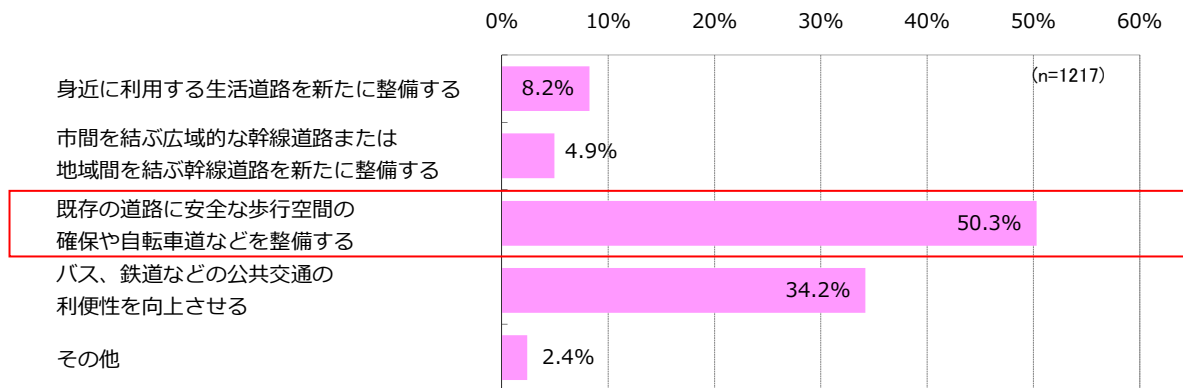


▲西鉄朝倉街道駅周辺の歩行空間

[生活基盤の満足度について]



[道路・公共交通整備のあり方について]

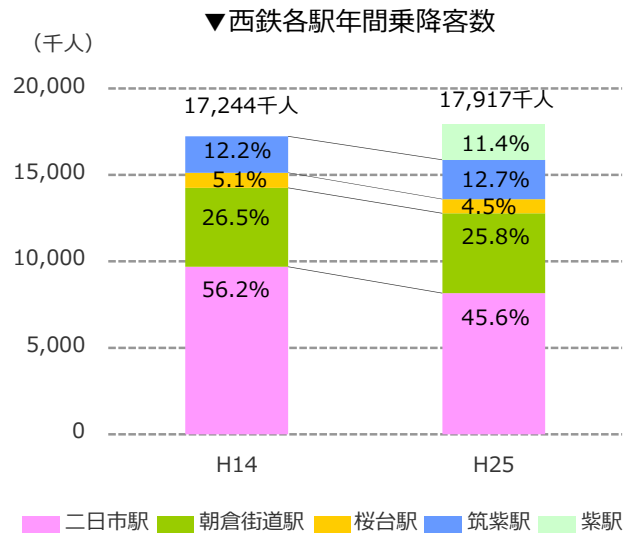
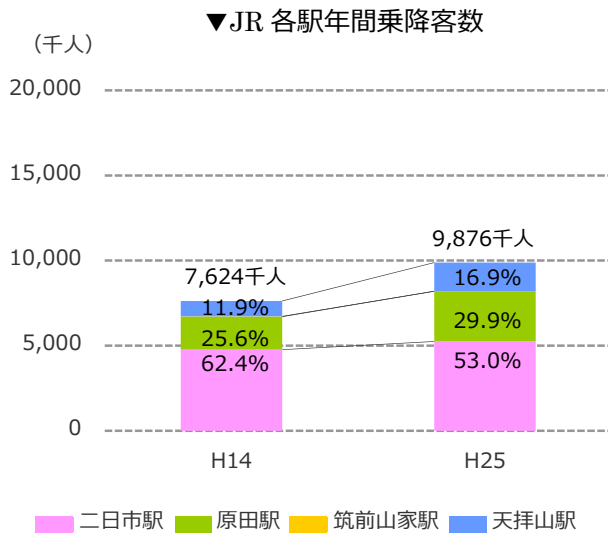


(3) 鉄道

本市の鉄道駅における乗降客数をみると、平成 25 年度の年間乗降客数は JR でおよそ 990 万人、西鉄でおよそ 1,800 万人となっています。

鉄道別にみると、JR の乗降客数は平成 14 年に比べておよそ 220 万人増加しています。JR 各駅の乗降客数をみると、二日市駅が最も多く、全体の 50%以上を占めています。

西鉄各駅の乗降客数をみると、二日市駅が最も多く、全体の 50%近くを占めていますが、平成 22 年 3 月の紫駅の新設により、全体に占める割合は減少しています。

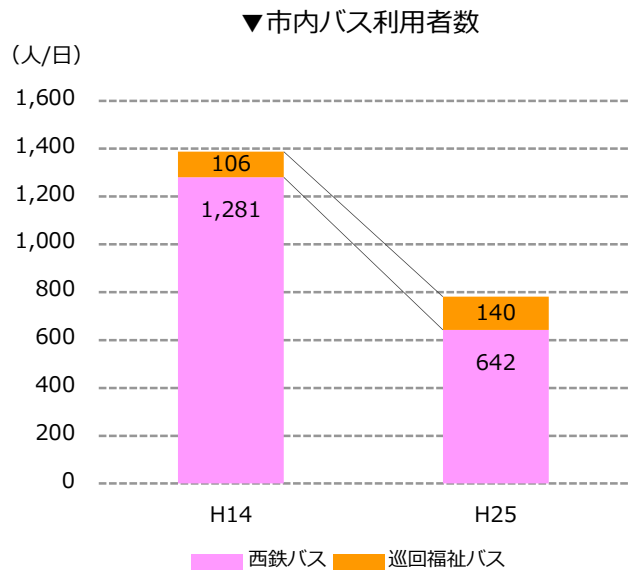


(4) 市内バス

本市における平成 25 年度の 1 日あたりの利用者数はおよそ 780 人であり、平成 14 年度に比べて半分近く減少しています。

一方、市民アンケート調査では、道路・公共交通整備のあり方について、「バス、鉄道などの公共交通の利便性を向上させる」との回答がおよそ 35%となっています (P12 市民アンケート調査参照)。

バスの利用者が減少し、バスの減便や路線廃止が懸念されますが、市民アンケート調査の回答からも分かるように公共交通の利便性向上が求められています。少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方が課題となっています。



西鉄バスは主要路線における平日 1 日あたりの平均利用者数。
巡回福祉バスは、年間利用者数/運行日数で算出。

2-2. 都市づくりにおける課題

国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線、一般県道福岡日田線など、本市を南北に縦断する幹線道路は充実していますが、鉄道等により分断されている東西方向の交通については、道路網の整備を推進し、交通機能の強化を図る必要があります。また、交通量に対して道路が十分に整備されていないなど、機能不足がみられる箇所については、道路の拡幅や新規道路の整備などの機能強化を図ることが必要です。

既存の生活道路については、十分な歩行空間が確保されていない道路が存在しており、このような道路については、安全な歩行空間を確保する必要があります。

本市におけるバスの乗降客数は減少傾向にあり、自家用車等の交通量の増加による慢性的な渋滞の一因になっていることから、公共交通の利用促進を図る必要があります。また、少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方を検討する必要があります。

- ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成
- ② 身近な生活道路等における交通環境の改善
- ③ 公共交通体系の維持



課題3：次世代まで引き継がれる住環境の形成

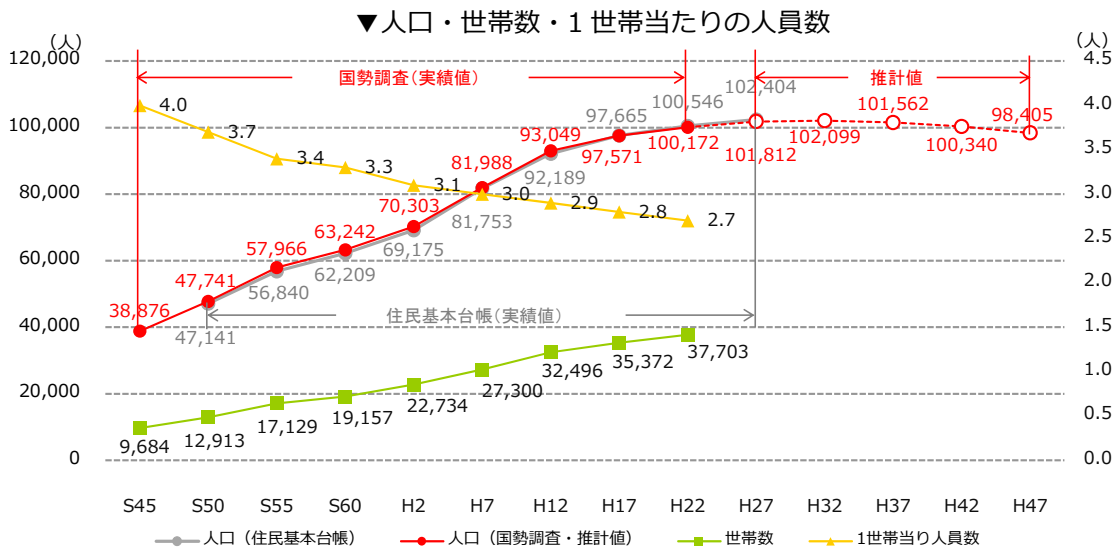
3-1. 現状と問題点

(1) 人口及び世帯数

本市の人口は、昭和45年以降一貫して増加しており、平成22年には人口10万人を突破し、100,172人となりました。国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月に公表した推計値によると、平成32年までは人口の増加が続きますが、平成32年をピークとして減少に転じる推計となっています。

世帯数は、人口と同様に昭和45年以降増加しており、平成22年時点で37,703世帯となっています。

1世帯当たりの人員数は、昭和45年の1世帯当たり4人から平成22年時点には1世帯当たり2.7人にまで減少するなど、核家族化の進行や単身世帯の増加がみられます。



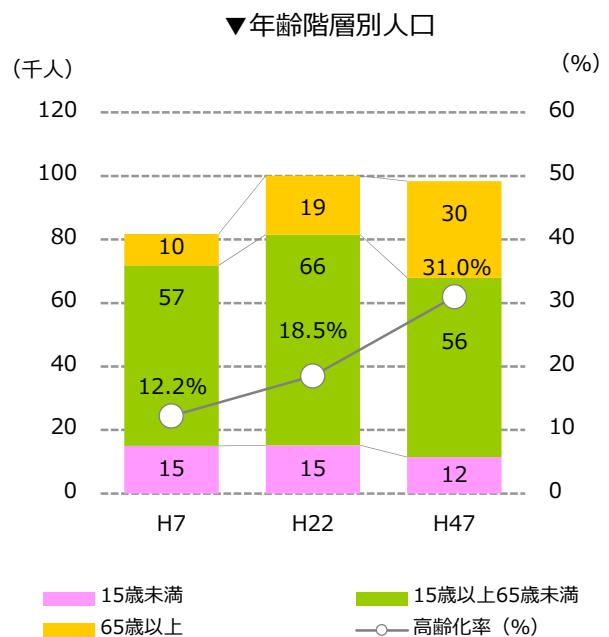
資料) 昭和45年～平成22年(国勢調査): 筑紫野市統計書 平成26年版
平成27年～(推計値): 国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月に公表した推計値
昭和50年～平成27年(住民基本台帳): 筑紫野市住民基本台帳(各年9月末時点)

2) 年齢階層別人口

本市の年齢階層別人口のうち、年少人口(15歳未満)は横ばいで推移していますが、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、今後は緩やかに減少傾向となる見込みとなっています。

生産年齢人口(15歳以上65歳未満)は平成7年から平成22年にかけて増加傾向にありましたが、平成47年までにおよそ1万人減少する見込みとなっています。

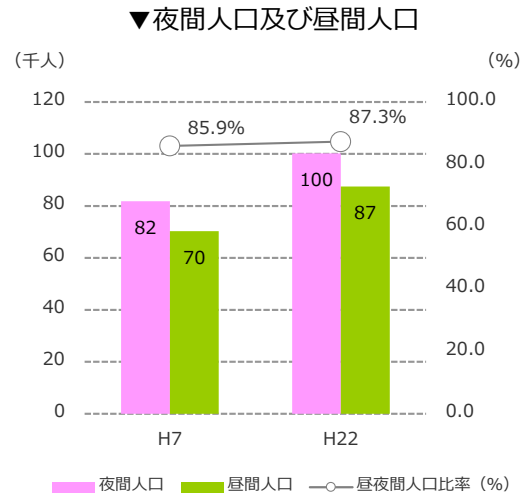
一方で、高齢者人口(65歳以上)は平成7年から増加し、平成7年時点において12.2%であった高齢化率は、平成22年時点で18.5%となっています。しかし、この高齢化の傾向は今後も続き、平成47年時点における高齢化率はおよそ31.0%に達する見込みとなっています。



資料) 平成7年・平成22年: 筑紫野市統計書 平成26年版(国勢調査)
平成47年: 国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月に公表した推計値

(3) 人口流動

本市の夜間人口に対する昼間人口の割合を表す昼夜間人口比率は、平成7年、平成22年ともに85%程度であり、夜間人口に比べて昼間人口が少なく、ベッドタウンとしての特徴が表れています。15歳以上の就業者・通学者の流入・流出人口をみると、就業者は12千人程度の流出超過、通学者は1千人程度の流出超過となっており、多くの住民が市外へ通勤、通学していることがうかがえます。



資料) 筑紫野市統計書 平成26年版(国勢調査)

▼15歳以上の就業者・通学者の流入・流出人口

年次	区分	筑紫野市で従業者および通学する者	筑紫野市に常住する就業者および通学者		流出超過
			うち他市町村からの流入者	うち他市町村への流出者	
H22年	総数	39,691	21,235	52,222	12,531
	就業者	33,914	17,393	45,411	11,497
	通学者	5,777	3,842	6,811	1,034

資料) 筑紫野市統計書 平成26年版(国勢調査)

(4) 宅地開発状況

本市では、大規模な土地区画整理事業による宅地開発が行われており、平成7年度以降に事業が完了した土地区画整理事業としては、岡田地区、下見地区、永岡地区、原田駅前地区があり、筑紫駅西口地区についても現在整備が進んでおり、主に市域南部において大規模な宅地開発が行われています。

また、昭和期後半までに形成された宮の森団地、みかさ台団地、むさしヶ丘団地などは、住民の高齢化が進んでおり、団地の老朽化も懸念されます。



▲昭和期後半までに形成された住宅地

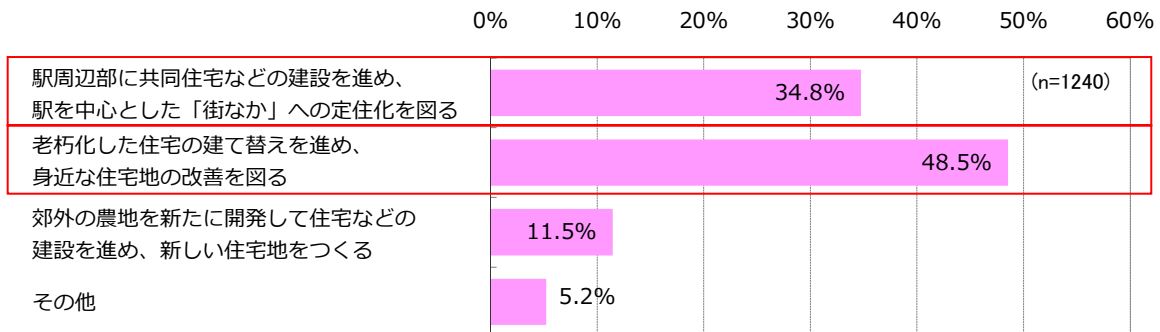
▼宅地開発事業一覧

	事業手法	事業主体	事業面積 (㎡)	事業期間 (～)	主な 用途	人 口	
						現 在 (人)	計 画 (人)
1	原田土地区画整理事業	組合	1,443,000	S57～H4年	住宅	9,168	9,400
2	隈・西小田土地区画整理事業	組合	531,000	S57～H4年	住宅	3,477	3,700
3	筑紫駅前土地区画整理事業	組合	223,000	S58～H1年	住宅	2,574	1,800
4	塔原・杉塚土地区画整理事業	住宅都市公団	816,000	S62～H7年	住宅	2,937	3,000
5	岡田土地区画整理事業	組合	396,000	H5～H10年	住宅 軽工業団地	1,778	2,000
6	下見第1土地区画整理事業	組合	61,000	H6～H9年	住宅	237	360
7	下見第2土地区画整理事業	組合	16,000	H6～H9年	住宅	190	96
8	永岡土地区画整理事業	組合	69,000	H12～H14年	住宅	345	420
9	原田駅前土地区画整理事業	筑紫野市	441,000	S60～H12年	住宅	2,598	3,400
10	筑紫駅西口土地区画整理事業	筑紫野市	325,000	H9年～	住宅	1,425	2,600

資料) 平成 24 年度筑紫野市都市計画基礎調査

市民アンケート調査では、住宅地のあり方について、「老朽化した住宅の建て替えを進め、身近な住宅地の改善を図る」との回答がおよそ 50%を占め、「駅周辺部に共同住宅などの建設を進め、駅を中心とした「街なか」への定住化を図る」との回答がおよそ 35%となっています。

[住宅地のあり方について]



3-2. 都市づくりにおける課題

現在、既成市街地では、一部に老朽化した建築物や密集住宅地がみられ、都市防災上の課題をかかえる居住環境が存在しています。これらの地域においては、土地の高度利用による住宅の建て替えなどにより、住環境の改善を図る必要があります。

また、昭和期後半までに形成された郊外の団地では、今後も住民の高齢化、団地の老朽化の進行が懸念されることから、少子高齢化を見据えた長期的な住宅地の再生が課題となります。

さらに、本計画の目標年次である平成 47 年には人口が現在よりも減少することが予測されていますが、生活に必要な諸機能を備えた魅力ある都市基盤の整備により、人口の減少を抑制すると共に、計画的に形成された住宅地や中心市街地周辺の住宅地などでは、高齢者や障害のある人、子どもや子育て世帯などの誰もが住みよい良好な住環境の形成を図っていく必要があります。

- ① 都市防災上の課題解消
- ② 高齢化に対応した老朽化が進む郊外住宅地の再生
- ③ 良好な住環境の形成



課題 4 : 地域特性を活かしたまちの持続的発展

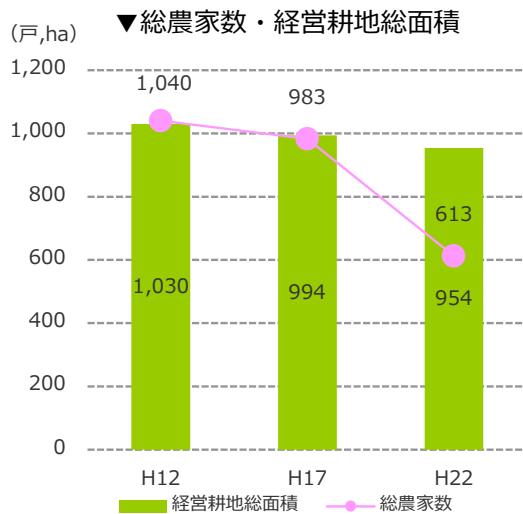
4-1. 現状と問題点

(1) 農業

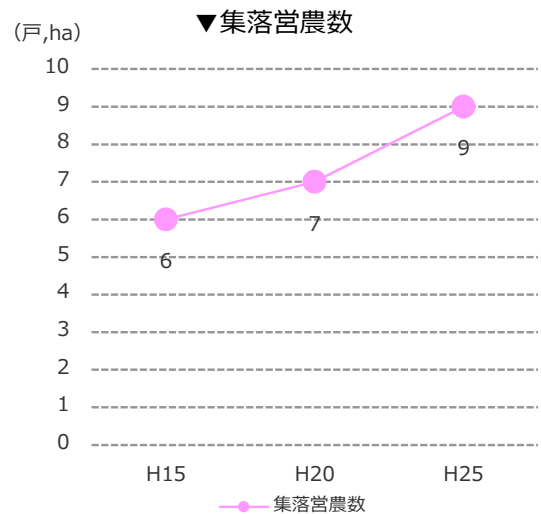
本市の総農家数は減少傾向にあり、平成 22 年時点で 613 戸となっています。また、経営耕地総面積も減少傾向にあり、平成 22 年時点で 954ha となっています。将来的にも、農家数や経営耕地面積は減少していくものと予想されています。



▲市内優良農地



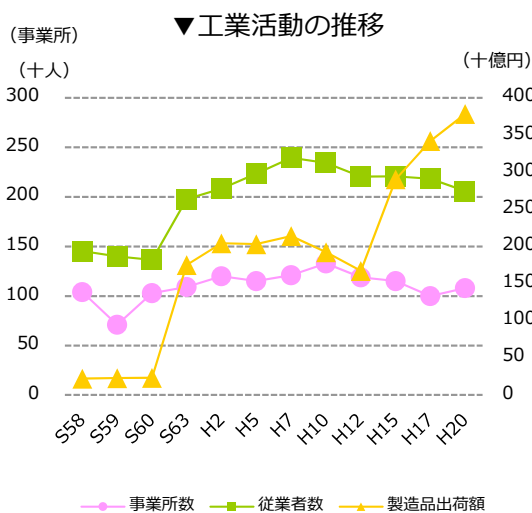
資料) 農林業センサス



資料) 集落営農実態調査

(2) 工業

本市の工業活動の推移をみると、昭和 58 年以降、事業所数は横ばい傾向であり、従業者数は増加傾向にありましたが、平成 7 年をピークとしてその後減少しています。一方、製造品出荷額は増加傾向にあり、平成 20 年の製造品出荷額は昭和 58 年時点のおよそ 20 倍となり、大きな増加がみられ、特に平成 12 年以降に大きく増加しています。製造品出荷額は増加傾向ですが、事業所数、従業者数が伸びておらず、雇用創出に結びついていないことがうかがえます。



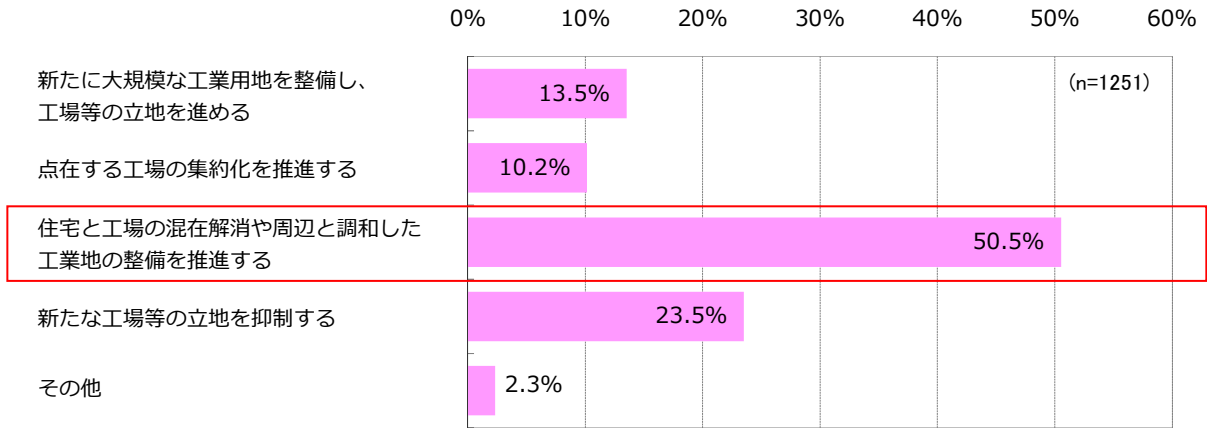
資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版



▲市内工場

市民アンケート調査では、工業地のあり方について、「住宅と工場の混在解消や周辺と調和した工業地の整備を推進する」との回答がおよそ 50% となっています。

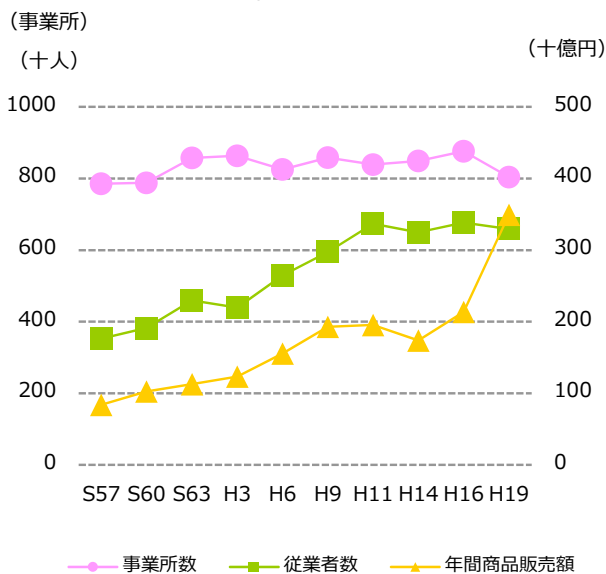
[工業地のあり方について]



(3) 商業

本市の商業活動の推移をみると、昭和 57 年以降、事業所数は横ばい傾向ですが、従業者数は増加傾向にあります。年間商品販売額も昭和 57 年時点のおよそ 3.5 倍と増加傾向にあり、特に平成 14 年以降顕著に増加しています。近年の年間商品販売額の伸びに比べ、事業所数、従業者数は伸びておらず、雇用創出に結びついていないことがうかがえます。

▼ 商業活動の推移

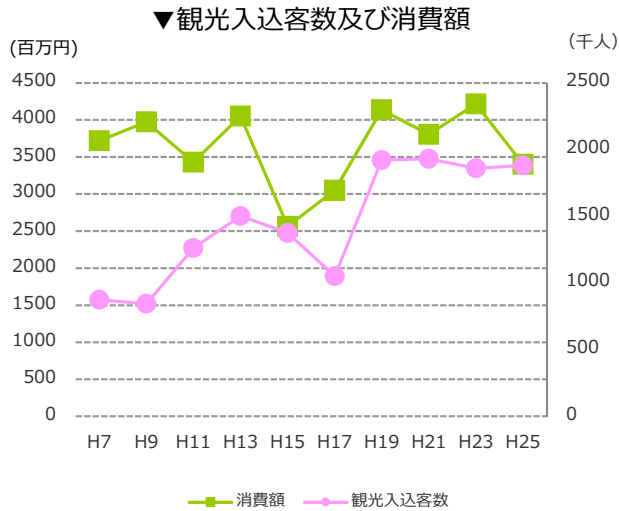


▲ 市内大型商業施設

資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版

(4) 観光

本市への観光入込客数の推移をみると、平成7年以降、観光入込客数は概ね増加傾向にあり、平成23年は平成7年と比較しておよそ100万人増加しています。また、消費額は横ばい傾向となっており、観光客の増加に対して消費額は伸び悩んでいます。



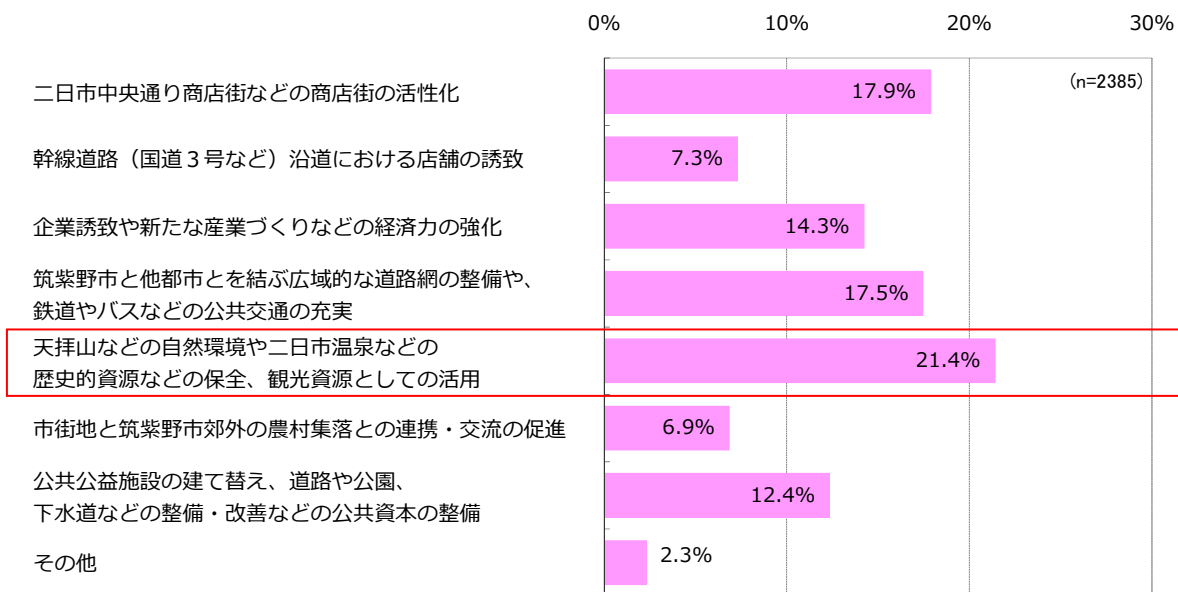
▲武蔵寺



資料) 福岡県観光入込客推計調査

市民アンケート調査では、重点的に取り組んで欲しいものについて、「天拝山などの自然環境や二日市温泉などの歴史的資源などの保全、観光資源としての活用」が上位となっています。

[重点的に取り組んで欲しいこと]



4-2. 都市づくりにおける課題

本市における製造品出荷額や商品販売額は増加傾向にあり、これらを事業所数や従業者数の増加に結び付けていく必要があります。そのため、広域的な流通の拠点として整備された筑紫野インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道においては、工業や流通業務等の産業の計画的な集積を進め、強固な経済基盤を形成していくことが必要です。

本市における観光入込客数は増加傾向にありますが、消費額の推移は横ばい傾向となっており、観光客一人あたりの消費額が減少しています。今後、さらに魅力ある都市としていくためには、二日市温泉、武蔵寺、天拝山などの地域資源を観光資源として積極的に利活用する必要があります。また、新たに国史跡に指定された「宝満山」や「阿志岐山城跡」などの大規模史跡の資源化を図っていく必要があります。

農業については、農家数が減少するなかで、農業の振興、優良農地の保全、活用などが必要です。

これらの地域特性を活かした産業の強化によって、地域内の活力を向上させるとともに、市外からも人を呼び込む魅力づくりを図ることが重要です。

- ① 筑紫野市に活力をもたらす産業集積地の形成
- ② 長期的な成長を見据えた新しい産業の醸成
- ③ 地域資源の積極的な利活用



課題5：豊かな自然環境と調和した都市の形成

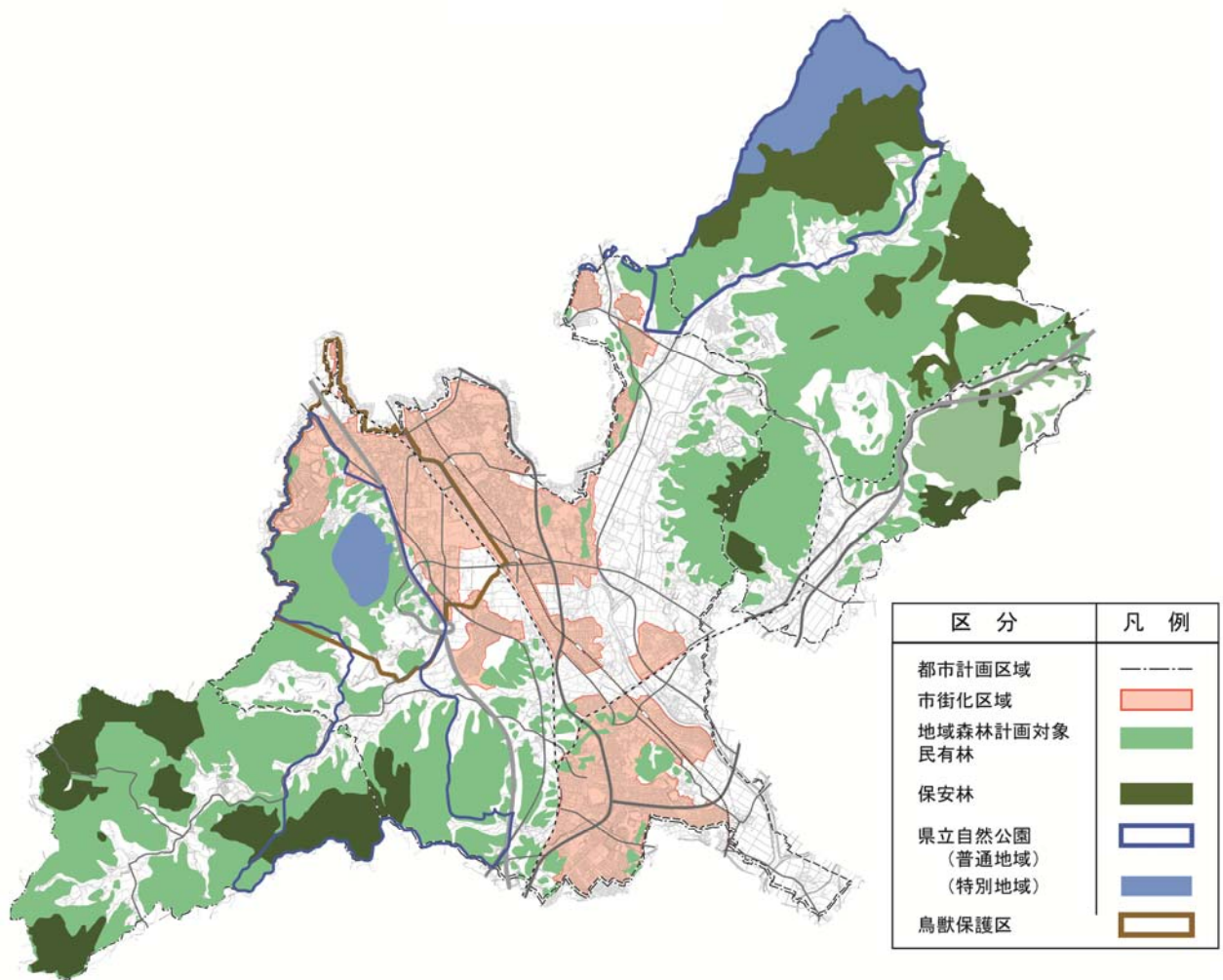
5-1. 現状と問題点

(1) 自然環境の状況

本市は、東に三郡山系、西に脊振山系の森林が広がっており、豊かな自然環境を有する都市となっています。林業による森林の手入れがなければ、動植物の生態系の崩壊や土壌の流出による土砂災害が発生しやすくなるため、森林の適切な整備・保全が必要です。

宝満山を源とする一級河川である宝満川や、平野部で宝満川と合流する山口川が流れるなど、豊かな水資源を有しています。

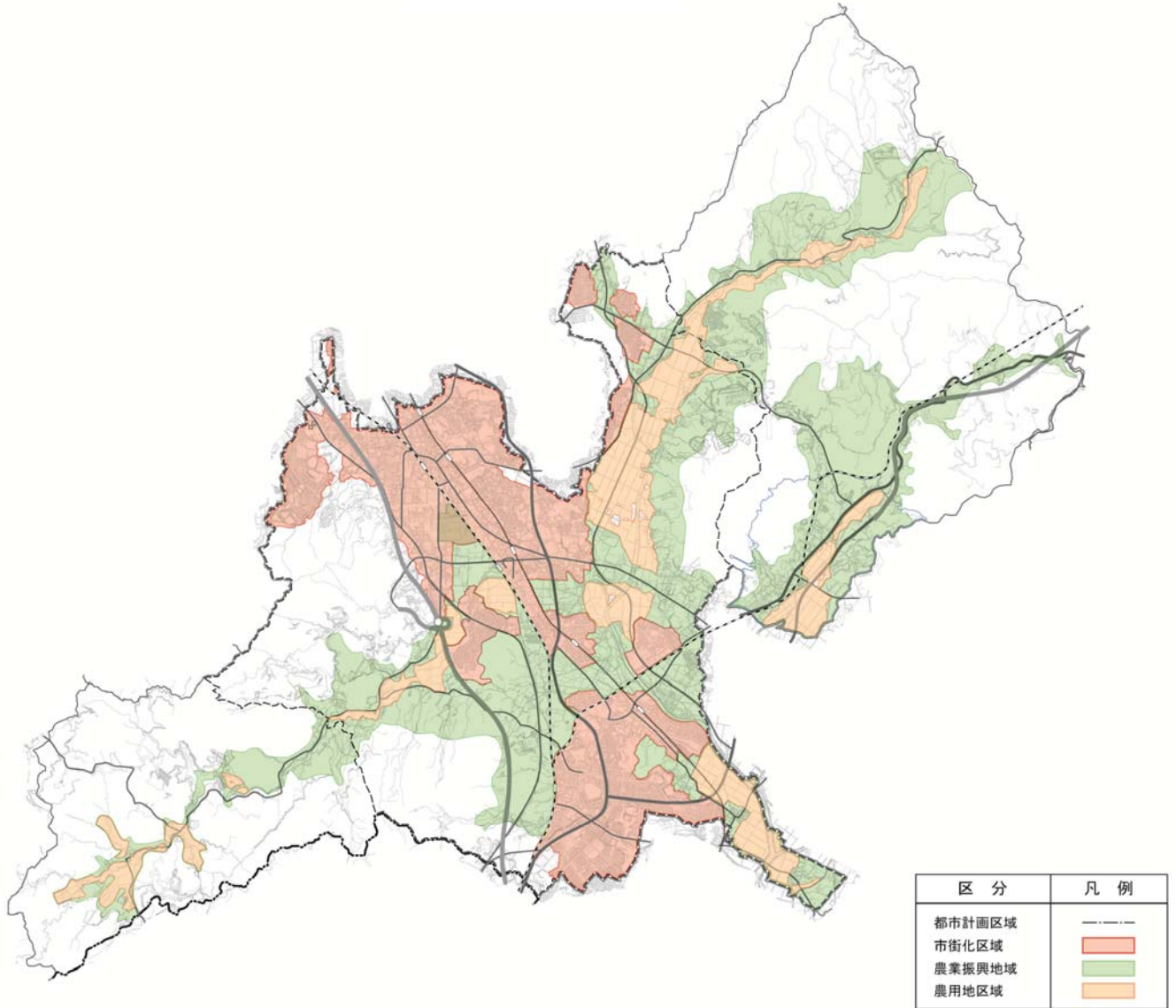
▼自然環境の状況



資料) 第三次筑紫野市国土利用計画

また、JR 鹿児島本線及び西鉄天神大牟田線を中心として南北方向に市街地が広がっていますが、その周辺部には良好な農地が広がっています。

▼農業振興地域の状況



資料) 第三次筑紫野市国土利用計画



▲御笠地域の優良農地



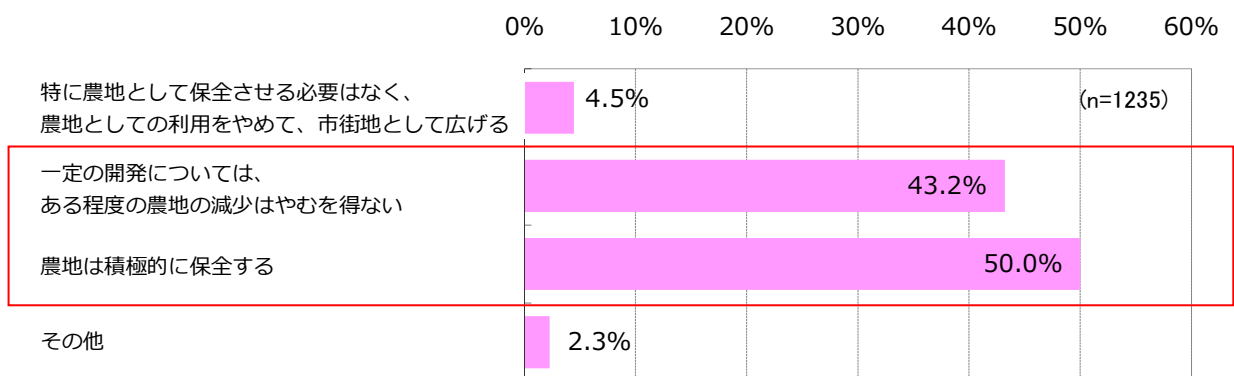
さらに、古代の山城跡である阿志岐山城跡が平成 23 年に、九州を代表する霊山である宝満山が平成 25 年にそれぞれ国の史跡に指定されるなど、本市は豊かな自然に多くの文化財を有しており、歴史資源の宝庫となっています。

市民アンケート調査では、農地・自然のあり方については、50%が「農地は積極的に保全する」と回答する一方、「一定の開発については、ある程度の農地の減少はやむを得ない」という回答が40%を超えています。また、環境のあり方については、40%以上が「農地や森林、河川などの自然環境の保全を進める」と回答しています。市民アンケート調査から、計画的に一定の開発を進める一方で、自然環境の保全も考慮し、都市と自然の共生を望んでいることがうかがえます。

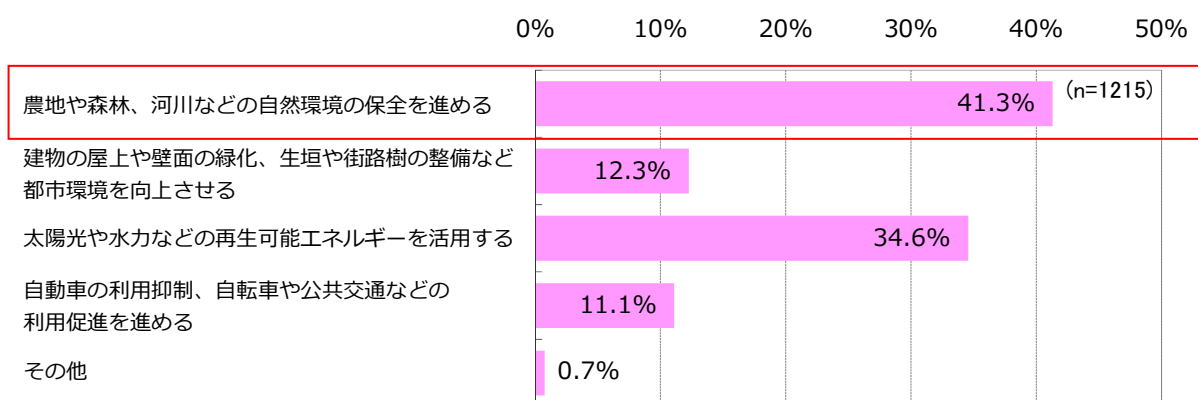


▲阿志岐山城跡 第3水門

[農地・自然のあり方について]



[環境のあり方について]



(2) 都市公園の整備状況

本市における都市公園整備状況は、平成 25 年 3 月 31 日時点で 177 箇所、供用面積 971,785 m² となっています。筑紫野市総合公園は市内で最も広大な公園であり、自然豊かな天拝山と天拝湖が望め、休日ともなれば多くの人を訪れる市民の憩いの場となっています。

都市計画区域内における一人当たりの公園面積は 10.1m² であり、標準面積を満たしています。一方で、市街化区域内における一人当たりの公園面積は 4.0m² であり、標準面積に達していない状況にあります。

市民アンケート調査では、公園整備のあり方について、「散策に適したのんびりとした公園を整備する」という回答が 64.5% と最も高くなっています。

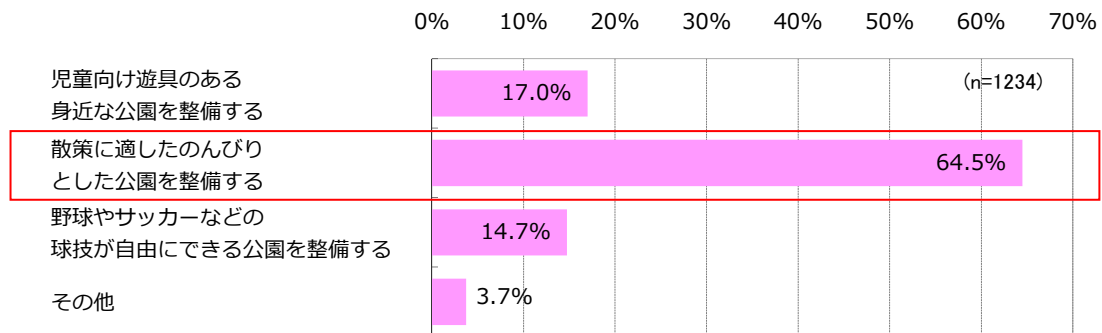
▼都市公園整備状況

区域種別	供用数	① 供用面積	② 区域内人口
都市計画区域	177 箇所	971,785 m ²	96,100 人
内) 市街化区域	148 箇所	355,728 m ²	87,500 人

▼一人あたりの公園面積の状況

区域種別	一人当たりの公園面積 (①/②)	標準面積(公園条例で定める一人当たりの公園面積の標準)
都市計画区域	10.1 m ²	10m ² 以上
内) 市街化区域	4.0 m ²	5m ² 以上

[公園整備のあり方について]



5-2. 都市づくりにおける課題

市域東西に広がる三郡山系と脊振山系における自然環境や国指定史跡地・優良農地の適切な保全・活用を図り、自然環境と調和した都市を形成することが必要です。

日常的な憩いの場やオープンスペースとしての公園等の整備が求められます。また、河川を安らぎの場として利用することができる親水スペースの整備も求められます。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 市内の良好な緑地や農地の保全・活用 ② 憩いと安らぎのある豊かな市民生活の実現 |
|--|

課題 6 : 安全で安心して暮らせる都市の形成

6-1. 現状と問題点

(1) 災害発生状況

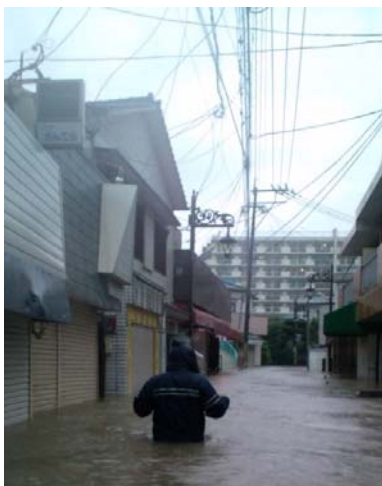
本市では、昨今の大雨等の影響により水害や土砂災害が発生しています。

平成 25 年 6 月に改訂された筑紫野市地域防災計画では、宝満川をはじめとする 6 河川の一部区域が災害危険河川として指定されており、さらに、重要水防区域として福岡県那珂県土整備事務所所管の 6 箇所、市管理の 8 箇所が指定されています。そのほか、東西の山地を中心に土砂災害危険箇所、二日市地域の中心市街地を中心に火災危険区域が指定されているなど、災害への対策が重要となっています。

このことから本市では、平成 24 年に筑紫野市ハザードマップを作成するとともに、すべての行政区において自主防災組織が結成され、自主的な防災訓練や勉強会が行われています。



▲土砂災害



▲浸水被害

▼近年における水害履歴一覧

水害発生年月	原因	住家被害	
		床上浸水 (棟)	床下浸水 (棟)
平成 21 年 7 月	豪雨	37	57
平成 22 年 7 月	大雨	1	20
平成 24 年 7 月	豪雨	1	1
平成 26 年 8 月	豪雨	36	60

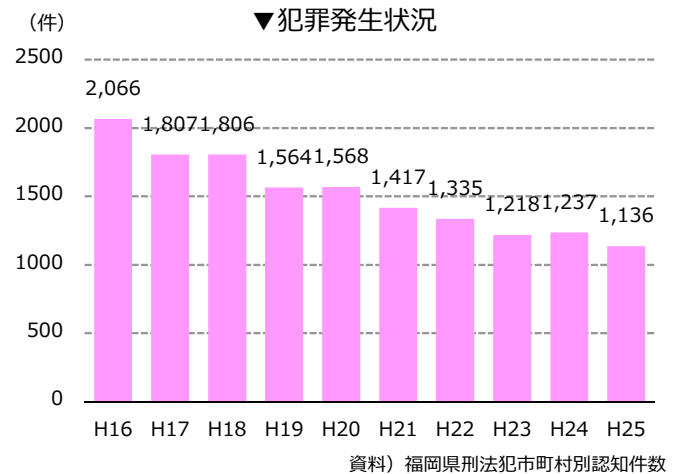
大雨：大雨注意報基準以上の雨

豪雨：1 時間又は 3 時間の少なくとも一方が大雨警報基準を超え、かつ 24 時間以内に 100mm 以上となる大雨（気象庁 予報作業指針）

資料) 水害統計調査

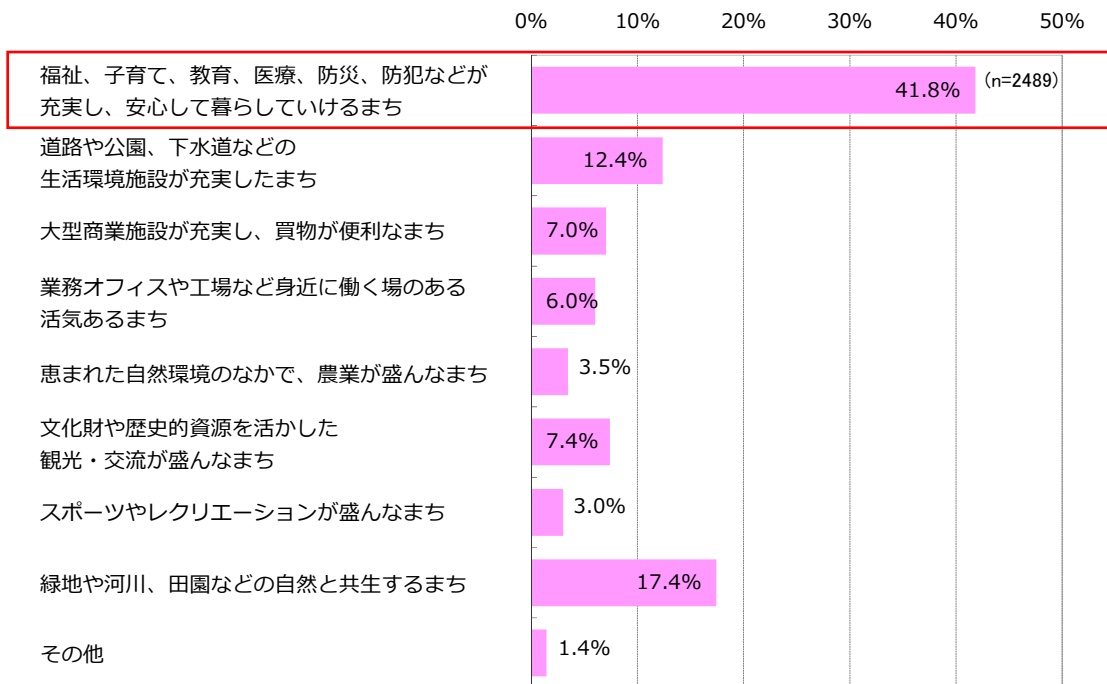
(2) 犯罪発生状況

本市の刑法犯発生状況は、平成 25 年時点で 1,136 件となっており、平成 16 年と比べると半数程度となっています。市民の防犯に対する意識の向上、防犯カメラの普及、新たな防犯灯の設置及び地域住民による防犯パトロール等の継続的な活動により、犯罪発生件数は減少傾向にあります。

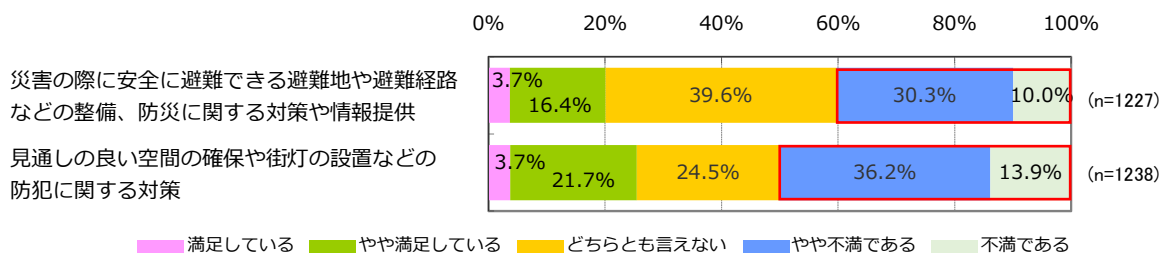


市民アンケート調査では、20 年後の筑紫野市について、「福祉、子育て、教育、医療、防災、防犯などが充実し、安心して暮らしていけるまち」との回答がおよそ 40%となっています。また、生活基盤の満足度について、防災・防犯対策に対する満足度が低くなっています。

[20 年後の筑紫野市について]



[生活基盤の満足度について]



(3) 下水道整備状況

本市の公共下水道人口普及率（処理区域内人口÷全人口で算出）は、平成10年3月末時点で61.8%でしたが、平成26年3月末時点で90.6%となっており、下水道の普及が進んでいます。公共下水道は、整備から30年以上経過しており、下水道施設の維持管理費の増加に加え、今後、老朽化に伴う対応が必要となっています。

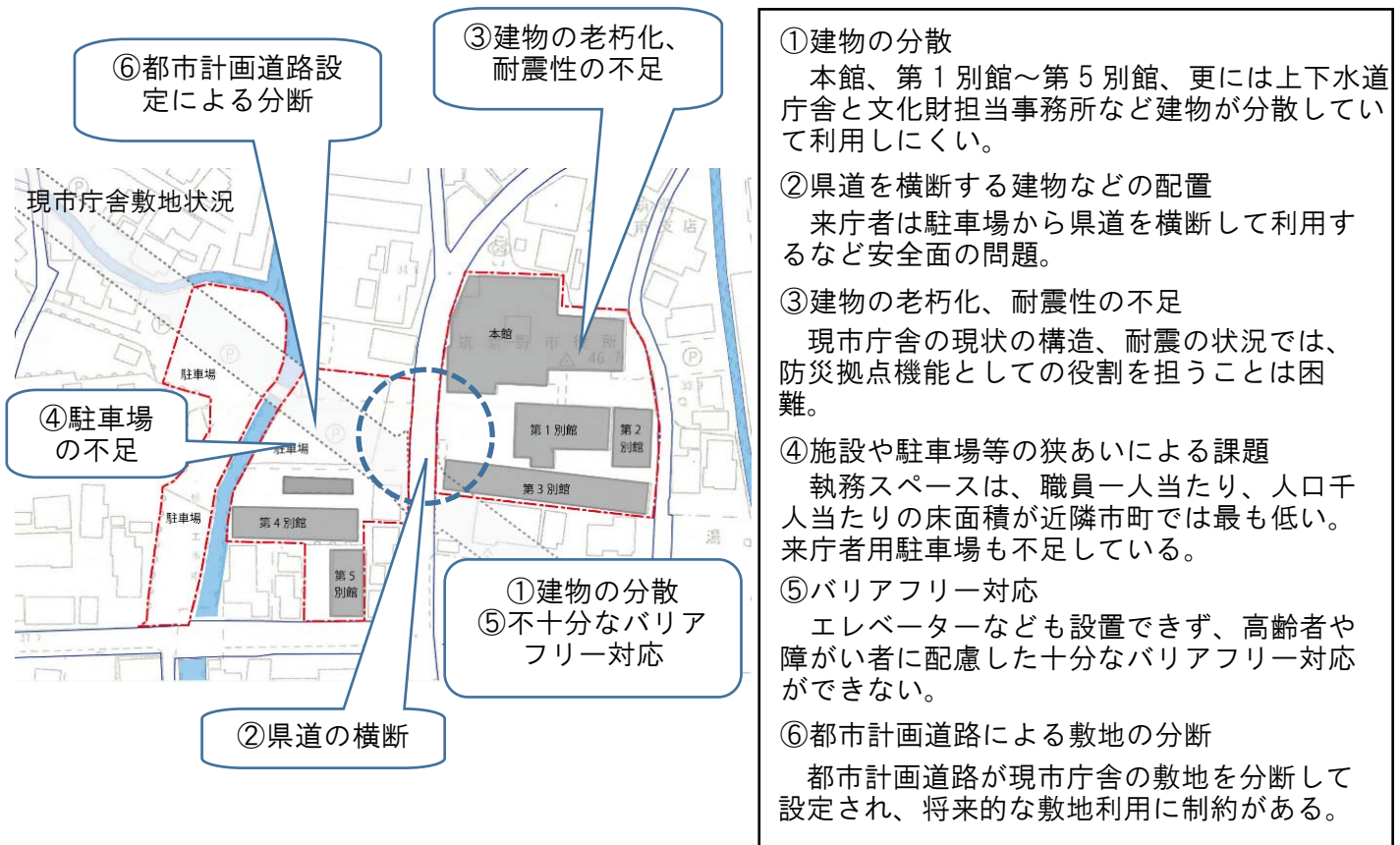
(4) 市庁舎の現状

現在の市庁舎は、市勢の発展による業務の拡大などに伴う度重なる増築や改築のため建物が分散し、訪れた市民が利用しにくい施設になっています。また、昭和11年に建築した本館の旧棟をはじめ、多くの建物が耐用年数を経過、又は数年で経過するという課題に直面しています。

さらに、平成19年度に実施した耐震診断の結果によると、一部の建物が耐震基準を満たしておらず「地震に対して危険性がある」との結果が出されています。このことは、防災上における大きな課題であり、現状では「災害時の拠点としての機能」を果たすには大きな不安があると考えられます。

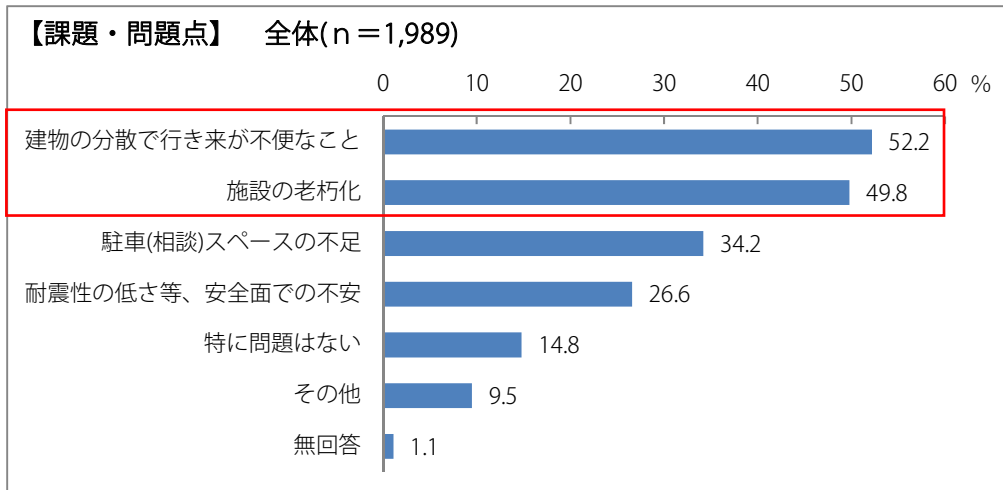
このような現在の市庁舎が抱える多くの課題に対し、市民の利便性の確保や市民サービスの向上、防災拠点としての機能を果たすためにも、早期の解決が求められます。

▼庁舎の現状と利用動向による課題

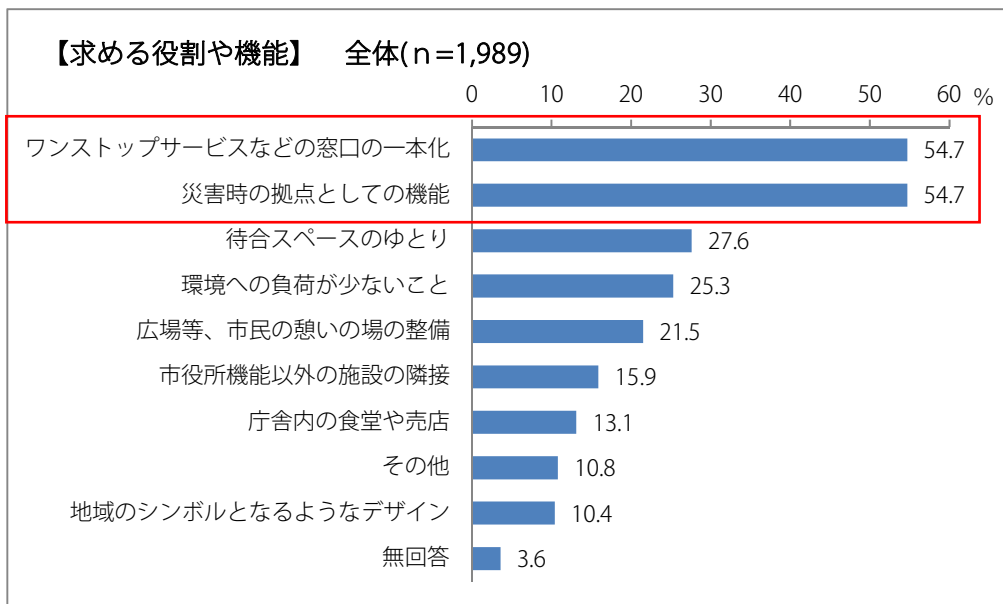


平成 23 年に実施した市庁舎に関するアンケート調査結果では、現在の市庁舎の課題・問題点としては、「建物の分散で行き来が不便なこと」(52.2%)が最も多く、次いで「施設の老朽化」(49.8%)となっています。

また、市庁舎に求める役割や機能としては、「ワンストップサービスなどの窓口の一本化」(54.7%)、「災害時の拠点としての機能」(54.7%)が共に最も多い回答となっています。



資料) 市庁舎に関するアンケート調査結果



資料) 市庁舎に関するアンケート調査結果

6-2. 都市づくりにおける課題

安全で安心して暮らせる都市づくりのためには、広域避難拠点ともなるオープンスペースの確保、上下水道の継続的な整備及び維持管理、市庁舎の移転も含めた再整備の検討を進めるとともに、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、誰もが使いやすい都市施設の充実を図る必要があります。

大雨等の影響により水害等が発生している地域については、河川改修・治水事業により災害時の安全性を高めることが必要です。また、危険箇所の確認やハザードマップの改訂など、緊急時における防災への対応が必要です。

地域コミュニティの形成と維持を推進し、地域のみで犯罪を防止するなど、安全・安心な市民生活を送ることができる社会を形成していく必要があります。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 快適な都市基盤機能の拡充② 市民生活を脅かす自然災害の防止③ 安全・安心を支える防犯環境の整備 |
|---|



第二章

都市づくりの目標（全体構想）

1. 都市づくりの理念と目標

1-1. 都市づくりの基本理念

本市が今後 20 年間の都市づくりを進めていくにあたり、都市づくりの基本となる理念を以下のように定めます。

都市づくりの基本理念

活力あふれ 自然と都市が調和した 安全で安心して暮らせる まちづくり

※都市づくりの基本理念の設定について

筑紫野市の 20 年後を見据えた都市づくりを進めていくうえで、都市づくりのキーワードとして「活力、調和、安心」を掲げ、①活力あふれるまちづくり、②自然と都市が調和したまちづくり、③安全で安心して暮らせるまちづくりを大きな柱に設定しています。

また、都市計画マスタープランの上位計画である第五次筑紫野市総合計画では、将来都市像として、「自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの」を掲げ、「地域に活力をもたらす産業・雇用の創出」、「人権尊重のまちづくり」、「地域コミュニティによるまちづくり」などの施策を展開していきます。

これらを踏まえ、市民や事業者、行政が協働し、自然を大切にしながら、良好な住環境を創出するとともに、誰もが住みたい、住み続けたいとすることができる都市づくりをしていくことを念頭に基本理念を設定しています。

1-2. 将来都市像

20 年後に本市が目指すべき姿である将来都市像について、本市の最上位計画である第五次筑紫野市総合計画に即して、以下のように定めます。なお、将来都市像の実現に向けては、基本理念に基づきながら、都市づくりを進めていきます。

筑紫野市の将来都市像

自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの

1-3. 都市づくりの目標と基本的方向

将来都市像の実現に向けて、達成すべき都市づくりの目標を次の 6 つの視点から設定します。また、6 つの目標を達成するための都市づくりの基本的方向を示します。

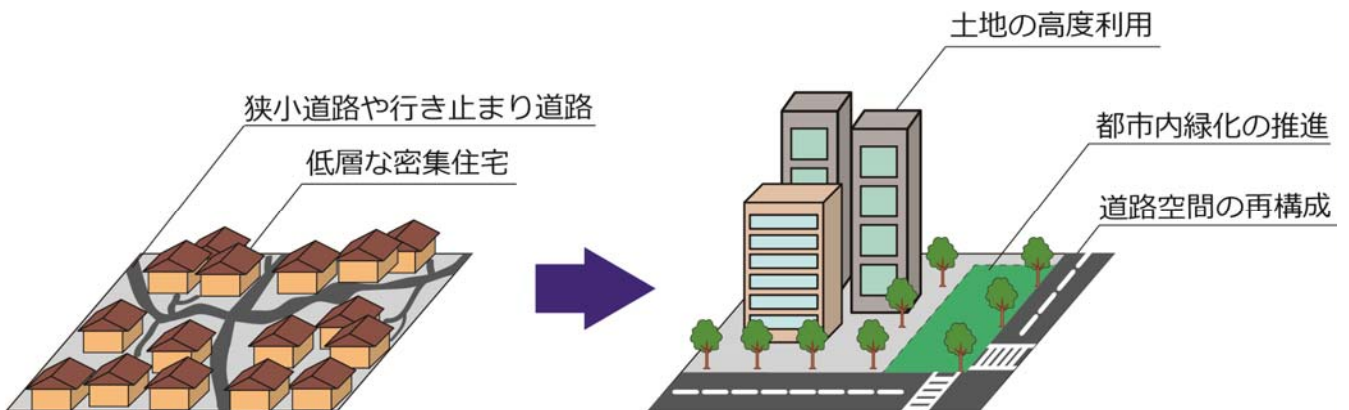
目標 1 : 地域特性に応じた計画的な市街地の形成 (まちの視点)

今後 20 年間で予想される社会経済や価値観の変化に柔軟に対応しながら、計画的で秩序ある市街地形成を目指すとともに、各地域の生活環境、交通環境、自然環境などの「筑紫野らしさ」に応じた、個性あふれる市街地の形成を目指します。

【都市づくりの基本的方向】

- 二日市地域における土地の高度利用を推進し、活力のある市街地を形成します。
- 西鉄朝倉街道駅、JR 天拝山駅、西鉄筑紫駅、JR 原田駅周辺における拠点機能を強化し、生活の拠点となる市街地を形成します。

▼土地の高度利用のイメージ



▼生活拠点となる市街地のイメージ

駅周辺にスーパーやコンビニ、病院、金融機関等の生活利便施設を配置し、生活の拠点となる市街地を形成



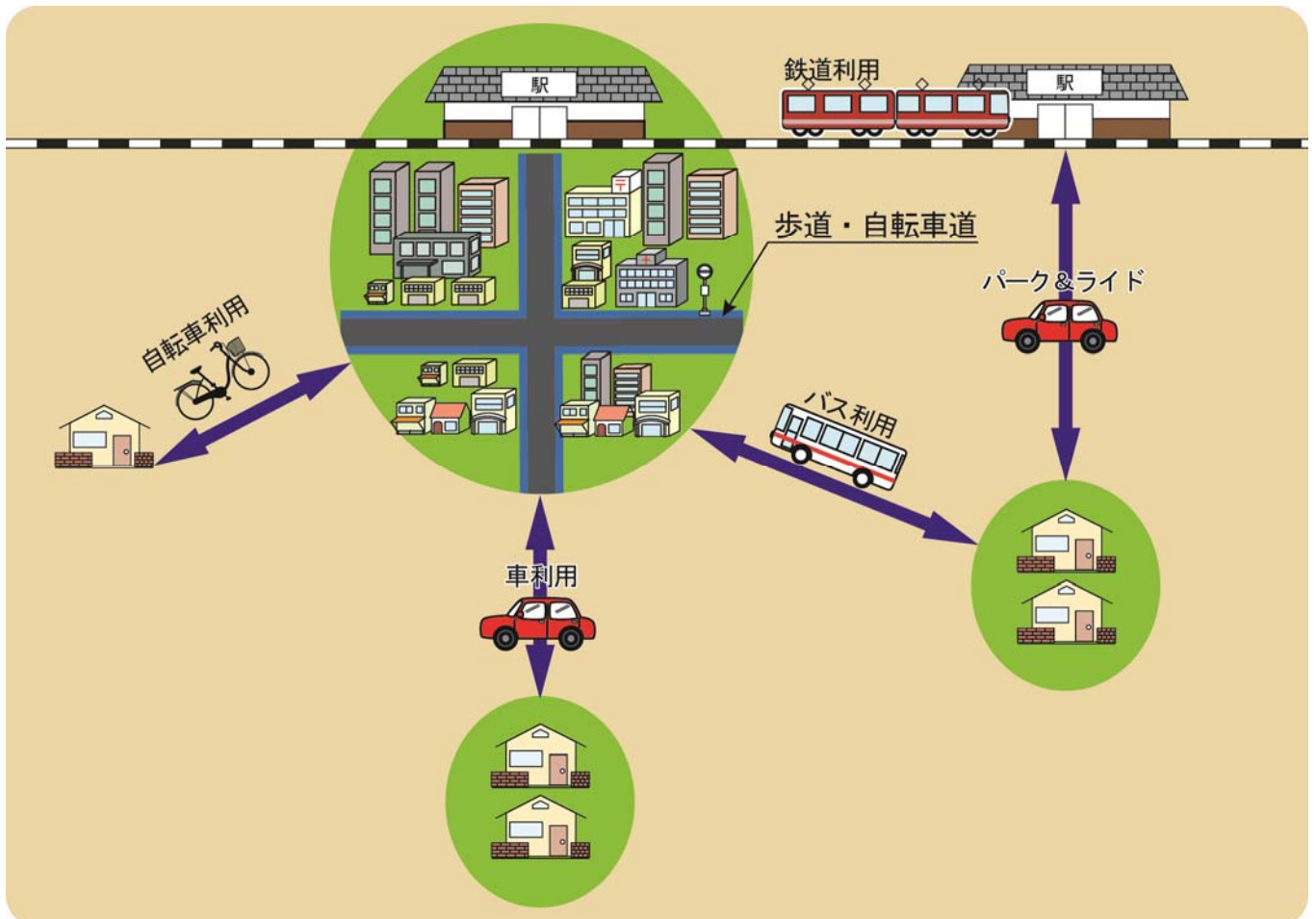
目標 2 : 道路環境の改善と公共交通体系の維持（移動の視点）

南北方向及び東西方向の道路網や公共交通体系について、広域幹線、市内幹線、生活道路等の役割分担を明確にしながら、子どもからお年寄りまでどこへでも快適に移動できる円滑な交通体系を目指します。

【都市づくりの基本的方向】

- 市内移動の幹線となる道路網の改善・強化を図ります。
- 既存の生活道路等における安全な歩行空間や自転車空間の確保を図ります。
- 駅前広場の整備等により交通結節点の機能強化や公共交通の利便性の向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成します。

▼多様な交通体系に対応できる道路環境と交通利便性向上のイメージ



目標3：既成市街地の住環境改善と郊外住宅地の再生（住宅の視点）

住宅都市として発展してきた本市における既成市街地内の密集住宅や郊外型の団地について、安全で快適に暮らせる居住環境を創出し、誰もが住みやすい魅力的な住宅地の形成を目指します。

【都市づくりの基本的方向】

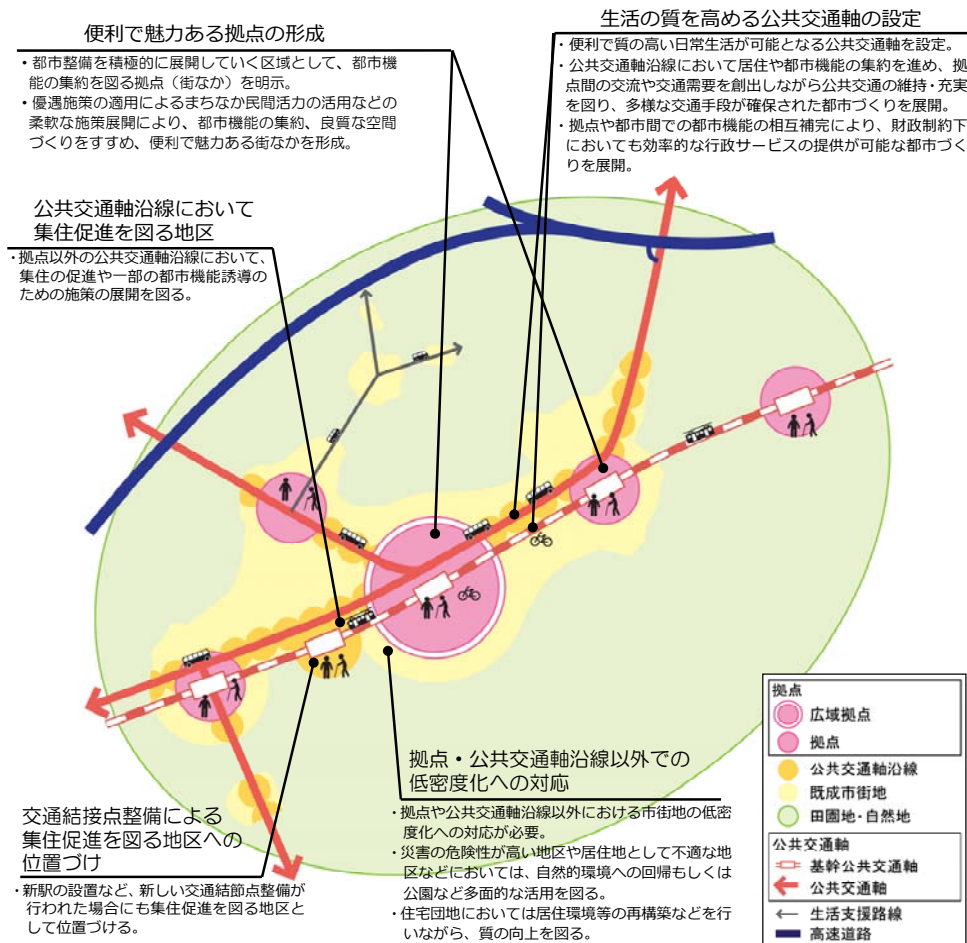
- 既成市街地には、老朽化した建築物が密集する地区があるため、良好な居住環境の形成を図ります。
- 郊外に点在する老朽化が進む団地において、少子高齢化等に対応した郊外住宅地の形成を図ります。
- 計画的な土地利用を推進し、コンパクトで良好な都市環境の形成を図ります。

コラム ～福岡県都市計画基本方針～

福岡県では、人口減少や少子高齢化、低炭素都市づくりへの要請、防災・減災都市づくりへの要請の高まりなどの社会変化や、都市計画に対する社会的要請の変化を踏まえながら、喫緊の課題となった集約型の都市づくりを、福岡県の広域的な県土構造形成と調和させながら効果的に進めることを目的として、新たな福岡県都市計画基本方針を策定しています。

第二次筑紫野市都市計画マスタープランは、福岡県都市計画基本方針に即すとともに、本市の地域特性や課題を踏まえながら策定しています。

▼集約型都市づくりのイメージ



目標4：産業の計画的な誘致と歴史・観光資源の利活用（産業の視点）

本市は、これまで大都市との近接性を活かしながら、「住宅都市」として発展してきましたが、今後は、積極的な企業の誘致や地域資源の活用により、産業・雇用の創出を図り、「活力ある都市」としての発展を目指します。

【都市づくりの基本的方向】

- 積極的な企業の誘致により工業・商業の持続的な発展を促すとともに、筑紫野インターチェンジ周辺や幹線道路沿道へ工場や流通業務施設等を集積させることにより、産業・雇用の創出を図ります。
- 天拝山などの自然環境や武蔵寺、二日市温泉等の地域資源の保全と観光資源としての利活用を図るとともに、宝満山、阿志岐山城跡、基肄(きい)城跡などの大規模史跡を地域資源として積極的な活用を推進します。



▲筑紫野インターチェンジ周辺の流通業務施設



▲二日市温泉



目標5：自然環境の保全とレクリエーション機能の充実（自然の視点）

市域東西の両翼に位置する三郡山系や脊振山系の緑、宝満川などの市内を流れる河川は、本市の豊かな自然環境を構成する重要な要素となっており、市民が自然と触れあい、楽しむことができる自然と街が共生できる都市を目指します。

【都市づくりの基本的方向】

- 市域東西に広がる緑豊かな自然環境や良好な農地の保全を図ります。
- 市民の憩いの場となる公園やレクリエーション機能の充実を図ります。



▲多くの人で賑わう総合公園



▲豊かな自然に囲まれた竜岩自然の家



目標 6 : 防災・防犯機能の強化（暮らしの視点）

平穏な市民生活を脅かす自然災害による被害や悪質な犯罪を未然に防ぎ、安全で安心な暮らしを送ることができる災害に強い都市基盤と自助・共助・公助が一体となった地域コミュニティを兼ね備えた防災・防犯のまち、福祉のまちを目指します。

【都市づくりの基本的方向】

- 市民の生活と財産をまもる災害に強い都市基盤の形成を図ります。
- 治水事業等の推進により防災力を高めるとともに、市民の防災に対する意識の向上を図ります。
- 共助社会の基礎となる地域コミュニティ組織と連携しながら、防災・防犯対策を推進します。



▲筑紫野市ハザードマップ



▲青色回転灯付防犯パトロール車（青パト）

筑紫野市の将来都市像

自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの

筑紫野市における都市づくりの課題

1. 市街地の活力向上と無秩序な土地利用の抑制

- ① 既成市街地の活性化
- ② 快適な市民生活を支える日常生活拠点の形成

2. 安全・便利・円滑な交通体系の確立

- ① 東西南北方向の円滑な交通網の形成
- ② 身近な生活道路等における交通環境の改善
- ③ 公共交通体系の維持

3. 次世代まで引き継がれる住環境の形成

- ① 都市防災上の課題解消
- ② 高齢化に対応した老朽化が進む郊外住宅地の再生
- ③ 良好な住環境の形成

4. 地域特性を活かしたまちの持続的発展

- ① 筑紫野市に活力をもたらす産業集積地の形成
- ② 長期的な成長を見据えた新しい産業の醸成
- ③ 地域資源の積極的な利活用

5. 豊かな自然環境と調和した都市の形成

- ① 市内の良好な緑地や農地の保全・活用
- ② 憩いと安らぎのある豊かな市民生活の実現

6. 安全で安心して暮らせる都市の形成

- ① 快適な都市基盤機能の拡充
- ② 市民生活を脅かす自然災害の防止
- ③ 安全・安心を支える防犯環境の整備

筑紫野市における都市づくりの目標と基本的方向

まちの視点

1. 地域特性に応じた計画的な市街地の形成

- 二日市地域における土地の高度利用を推進し、活力のある市街地を形成する。
- 西鉄朝倉街道駅・JR天拝山駅・西鉄筑紫駅・JR原田駅周辺における拠点機能を強化し、生活の拠点となる市街地を形成する。

移動の視点

2. 道路環境の改善と公共交通体系の維持

- 市内移動の幹線となる道路網の改善・強化を図る。
- 既存の生活道路等における安全な歩行空間や自転車空間の確保を図る。
- 駅前広場の整備等により交通結節点の機能強化や公共交通の利便性の向上を図り、市民の移動手段となる公共交通体系を形成する。

住宅の視点

3. 既成市街地の住環境改善と郊外住宅地の再生

- 既成市街地には、老朽化した建築物が密集する地区があるため、良好な居住環境の形成を図る。
- 郊外に点在する老朽化が進む団地において、少子高齢化等に対応した郊外住宅地の形成を図る。
- 計画的な土地利用を推進し、コンパクトで良好な都市環境の形成を図る。

産業の視点

4. 産業の計画的な誘致と歴史・観光資源の利活用

- 積極的な企業の誘致により工業・商業の持続的な発展を促すとともに、筑紫野インターチェンジ周辺や幹線道路沿道へ工業や流通業務施設等を集積させることにより、産業・雇用の創出を図る。
- 天拝山などの自然環境や武蔵寺、二日市温泉等の地域資源の保全と観光資源としての利活用を図るとともに、宝満山、阿志岐山城跡、基肆（きい）城跡などの大規模史跡を地域資源として積極的な活用を推進する。

自然の視点

5. 自然環境の保全とレクリエーション機能の充実

- 市域東西に広がる緑豊かな自然環境や良好な農地の保全を図る。
- 市民の憩いの場となる公園やレクリエーション機能の充実を図る。

暮らしの視点

6. 防災・防犯機能の強化

- 市民の生活と財産をまもる災害に強い都市基盤の形成を図る。
- 治水事業等の推進により防災力を高めるとともに、市民の防災に対する意識の向上を図る。
- 共助社会の基礎となる地域コミュニティ組織と連携しながら、防災・防犯対策を推進する。

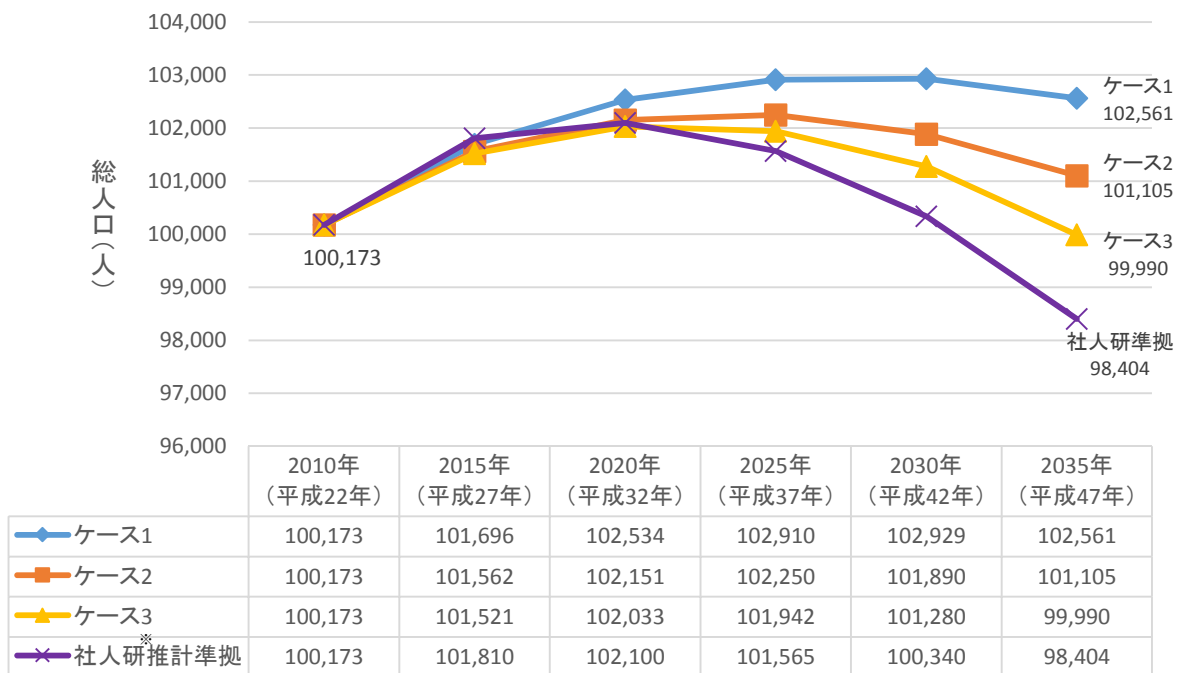
2. 将来の目標人口

本市の人口は、平成12年まで急激に伸び、平成17年からはその伸びも鈍化しましたが、現在も人口は増加を続けています。しかしながら、少子高齢化等の影響により、今後人口は減少傾向に転じていくと考えられます。「筑紫野市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（平成27年10月）」では、本市の人口は平成37年の102,250人をピークに減少し、本計画の目標年次である平成47年の推計人口は101,105人と見込まれています（ケース2*の場合）。

本市の人口の伸びは、今後、徐々に鈍化していくものの、計画的な土地利用の推進、都市施設の充実、居住環境の向上等の取り組みを進めることにより、雇用の確保や子育て環境の充実による人口の維持が図られることから、本計画の目標年次である平成47年における本市の目標人口を約101,000人に設定します。

平成47年の目標人口 約101,000人

▼目標人口の推計



資料) 筑紫野市まち・ひと・しごと創生長期ビジョン

※社人研・・・国立社会保障・人口問題研究所。厚生労働省に所属する国立の研究機関。

【算定的前提条件】

- ①自然増減は、合計特殊出生率が、国民の希望する出生率（＝1.8、福岡県「子育てに関する県民意識調査（平成26年3月）」での県民の希望する子どもの数）及び人口置換水準（＝2.07、人口規模を長期的に維持する水準）を達成すると仮定。達成時期に応じて以下の3つのケースで推計。
 - ・ケース1：2025（平成37）年に1.8程度、2035（平成47）年に2.07程度を達成すると仮定。
 - ・ケース2：2030（平成42）年に1.8程度、2040（平成52）年に2.07程度を達成すると仮定。
 - ・ケース3：2040（平成52）年に1.8程度を達成すると仮定。
- ②社会増減は、現在と同水準となる年110人程度の社会増（平成22～26年の住民基本台帳による社会増541人の年平均値）を維持すると仮定。

3. 将来都市構造

3-1. 将来都市構造とは

将来都市構造とは、前述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空間的かつ概念的に示すものであり、都市の骨格的な自然要素や土地利用を基本とした将来の都市像を分かりやすく描くものです。本市の将来都市構造は、土地利用のあり方を示した「ゾーン」、都市機能が集積する「拠点」、人や物の主要な流れや結びつきを示す「軸」の3つの要素で表します。

3-2. 本市における将来都市構造の基本的な考え方

①「ゾーン」について

- 適切な土地利用の規制・誘導に努め、都市的土地利用と自然的土地利用の明確化を図ります。
- 市街地周辺では、市街化する区域と保全する区域の明確化を図り、本市の特性の一つである豊かな自然や優良農地を保全し、市街地と自然が調和した都市の形成を目指します。
- 市域東西に広がる豊かな自然緑地や残存する農地の積極的な保全をすすめ、魅力的な本市の財産としていきます。

②「拠点」について

- 南北方向の鉄道や道路に沿って形成された市街地では、機能集積により活力を向上させていくとともに、中心市街地としての求心力を高めていきます。
- 本市の玄関口である中心拠点と都市機能の充実を図る副次拠点を定めます。
- 市内に点在する地域の生活拠点について、各地域の特性に応じた都市機能を充実させます。

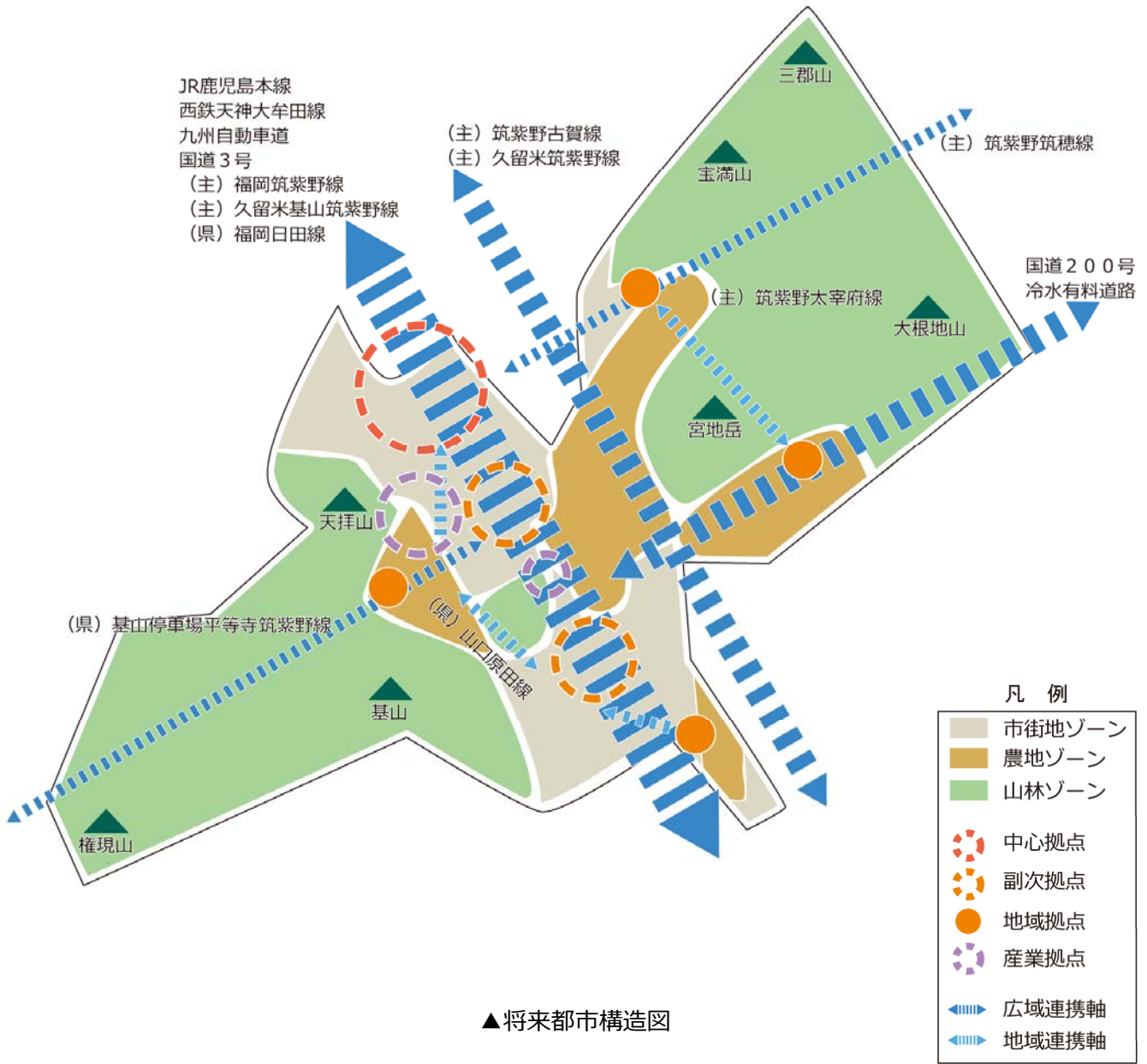
③「軸」について

- JR 鹿児島本線、西鉄天神大牟田線を中心とした鉄道及び九州自動車道、国道3号、主要地方道福岡筑紫野線、一般県道福岡日田線等の既存道路における南北方向の広域的な交通網を維持・拡充します。
- 国道200号にみられる東西方向の広域的な交通網を維持・拡充するとともに、新たな東西方向の広域的な交通網を形成します。
- 市内に点在する地域の生活拠点について、各拠点間をつなぎ、拠点間の交流や連携を図る地域連携軸を形成します。

3-3. 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
①ゾーン	市街地ゾーン	市街化区域、用途地域、地区計画区域、準都市計画区域、既存住宅地 等	○住宅、工場、商業施設、都市施設等の適切な立地を図る
	農地ゾーン	農業振興地域、農用地区域 等	○営農環境の維持、優良農地の保全等を図る
	山林ゾーン	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
②拠点	中心拠点	JR・西鉄二日市駅及びその周辺の地域	○高次都市機能（商業、工業、行政、交通、医療、福祉、教育、文化等）を集積し、本市の発展を牽引する ○本市の玄関口として、周辺市街地を含む広域的な交流を促進する核となる
	副次拠点	西鉄朝倉街道駅、JR天拝山駅及びその周辺の地域 西鉄筑紫駅、JR 原田駅及びその周辺の地域	○必要な高次都市機能が集積する ○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 ○広域交通の要として市内の各地域との連携を促進する
	地域拠点	山口地域、御笠地域、山家地域の中心部 等	○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	筑紫野インターチェンジ周辺 等	○戦略的な産業機能の集積を図る
③軸	広域連携軸	JR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線、九州自動車道、国道 3 号、主要地方道福岡筑紫野線、一般県道福岡日田線 等	○本市と他都市とを広域的につなぎ、都市間の交流や連携を図る
	地域連携軸	国道 200 号、一般県道基山停車場平等寺筑紫野線、主要地方道筑紫野筑穂線 等	○各拠点間をつなぎ、拠点間の交流や連携を図る

将来都市構造図



【1】分野別構想

1. 土地利用の方針

都市づくりの目標や基本的方向に掲げた「地域特性に応じた計画的な市街地の形成」、「既成市街地の住環境改善と郊外住宅地の再生」、「産業の計画的な誘致」、「自然環境や良好な農地の保全」を実現するための土地利用の方針を以下に示します。

1-1. 都市計画区域

本市の土地利用や都市構造を定める都市計画区域、区域区分、用途地域等の適切な見直しを行い、地域の自然と都市機能が調和し、環境負荷の少ない街の形成を図ります。

目標年次である概ね 20 年後の人口見込みに応じて都市機能を集約し、街の低炭素化を促進します。市街化区域においては、コンパクトな生活圏の形成を図るとともに中心市街地における土地の高度利用を促進するなど、市街地活性化を図ります。また、市街化調整区域においては、鉄道駅や幹線道路に隣接した交通利便性が高い区域を基本として、民間主導型のまちづくり事業等による市街化区域編入を前提とした良好な市街地の形成を検討します。



▲本市の中心市街地

1-2. 住宅地

交通利便性の高い主要駅周辺地域においては、中高層住宅地を配置し、土地の高度利用を図ります。さらに、高齢化社会に対応するため、生活諸機能を集約した住みよいコンパクトな市街地形成を促進し、市街地の活性化を図ります。

既成市街地においては、地域特性や課題に対応した計画的な生活道路等の整備を検討し、良好な居住環境の整備を図るとともに、住みやすい環境の維持・増進を図ります。

市内に点在している老朽化が進む郊外住宅地については、地域特性に配慮した居住環境の改善により、良好な住宅地の形成を図ります。



▲鉄道駅周辺の中高層住宅

1-3. 商業地

商業系の土地利用は、主要鉄道駅を中心に配置することとし、本市の中心拠点である JR 二日市駅、西鉄二日市駅周辺は、土地の高度利用を促進するなど、市街地活性化を図ります。また、本市の副次拠点である西鉄筑紫駅、JR 原田駅周辺においては、商業施設の誘致を促進し、西鉄朝倉街道駅、JR 天拝山駅周辺においては、大型商業施設の維持・拡充を図ります。

さらに、本市の観光価値の高い二日市温泉については、景観に配慮し歴史ある温泉街にふさわしい街並みを保全することで、観光資源として活用を図ります。



▲市内の大型商業施設

1-4. 工業地

幹線道路沿道や筑紫野インターチェンジ周辺においては、周辺環境の保全等に配慮しつつ、積極的な企業誘致により産業集積地の形成を図ります。また、4車線以上の主要幹線道路（整備予定も含む）沿道及び周辺においては、沿道サービス施設や流通業務施設及び交通利便性を活かした産業の強化を図ります。その他、広域幹線道路沿道においては、適切に沿道サービス・流通業務施設等の誘導を図ります。

既存工業地は、今後も工業地として維持するとともに、住宅地と工場が混在している地域については、点在する工場の集約化や工場の郊外移転等により混在解消を図ります。既に集約化されている軽工業地については、今後も良好な軽工業地として維持・増進します。



▲筑紫野インターチェンジ周辺の流通業務施設

1-5. 農地

市街化区域内の農地については、都市的土地利用への転換を図ります。

農用地区域内の農地及びその周辺地域の優良農地については、保全することで、良好な農業環境の維持・増進を図ります。

農村集落地周辺の農地については、市民農園や観光農園として、都市と農村の交流及び生産者と消費者の交流の場としての活用を検討します。



▲市内優良農地

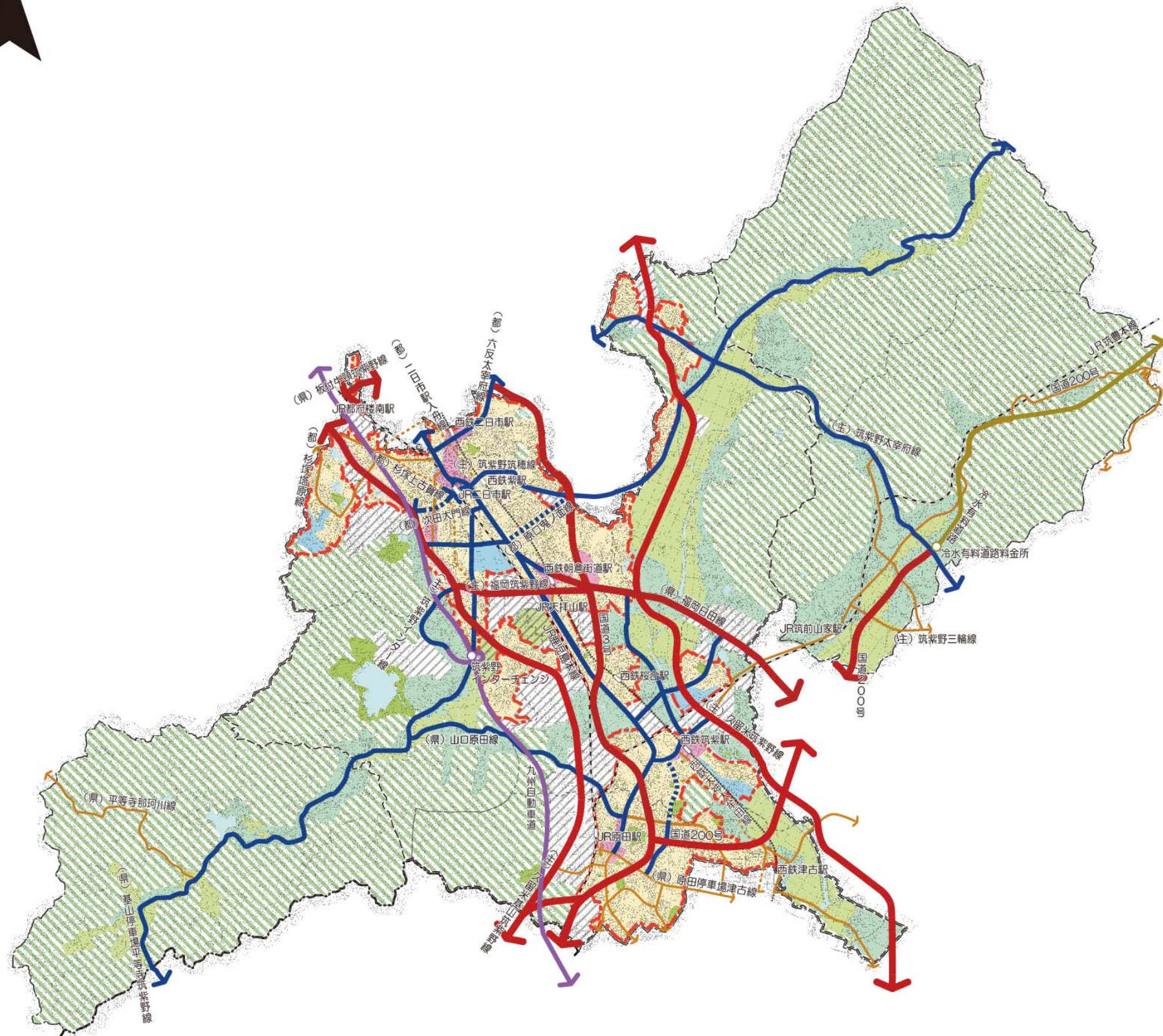
1-6. 緑地

市域東西に広がる豊かな自然緑地は保全するとともに、人々に安らぎと癒しをもたらす自然景観に配慮し、登山や自然観察等のレクリエーションゾーンとして有効活用を図ります。



▲登山道（天拝山）

土地利用の方針図



凡例

	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	計画的な土地利用を推進する区域
	都市公園
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	7地域区分界
	行政区域界
	県界

2. 交通体系の整備方針

都市づくりの目標や基本的方向に掲げた「道路環境の改善と公共交通体系の維持」を実現するための交通体系の整備方針を以下に示します。

2-1. 道路整備

長期未着手の都市計画道路については、社会情勢の変化に伴う必要性を再度検証し、必要に応じて見直しを図ります。

幹線道路については、拡充整備等により、渋滞の緩和を図ります。また、東西方向の幹線道路については、南北方向の幹線道路との接続性の強化を図ります。

安全な歩行空間や自転車空間が整備されていない道路については、歩行空間や自転車空間の確保を図ります。



▲整備された都市計画道路

2-2. 交通施設

主要鉄道駅においては、新たな改札口等の整備により、利便性の向上を図り、駅前広場においては、景観にも配慮した安全性と快適性を兼ね備えた交通施設の充実を図ります。また、鉄道駅周辺の駐車場については、商業施設の駐車スペースの活用などを図ります。さらに、鉄道駅周辺の駐輪場については、駐輪需要に応じた施設の整備促進を図ります。



▲西鉄二日市駅前広場

2-3. 公共交通

路線バスについては、利便性の向上策を関係機関との調整を図りながら検討します。特に、農村集落・山地部においては、路線バスの路線維持を図るとともに、コミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。



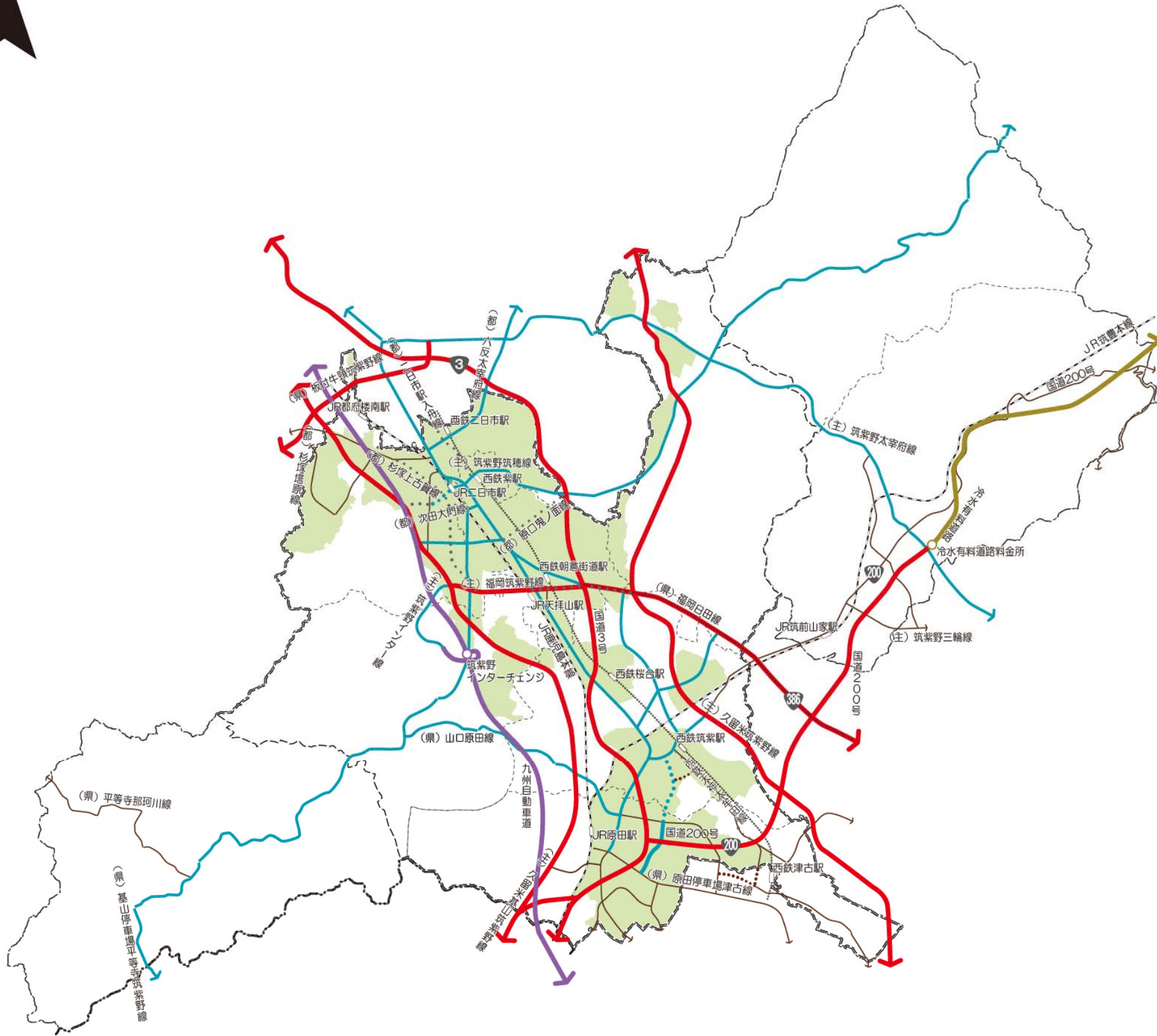
▲市内を走る路線バス

交通体系の整備方針図



凡例

	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	幹線道路新規整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路新規整備区間
	機能強化路線
	都市計画道路未整備区間（主要路線のみ）
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	7地域区分界
	行政区域界
	県界



3. 都市及び自然環境形成、景観形成の方針

都市づくりの目標や基本的方向に掲げた「良好な都市環境の形成」、「地域資源の保全」、「自然環境の保全とレクリエーション機能の充実」を実現するための都市及び自然環境形成、景観形成の方針を以下に示します。

3-1. 都市及び自然環境形成

市域東西に広がる豊かな自然緑地は保全するとともに、人々に安らぎと癒しをもたらす自然景観に配慮し、登山や自然観察等のレクリエーションゾーンとして有効活用を図ります。本市の豊かな自然環境に由来する多様な動植物については、生息・生育環境に配慮した周辺の環境づくりを行います。

また、豊かな自然に多くの文化財を有しており、歴史資源の積極的な保全を図ります。



▲豊かな自然環境

3-2. 景観形成

魅力ある街並みの形成・保全を図るため、地区計画や建築協定等を活用します。また、本市の三つの宿場のうち、特に山家と原田の旧宿場町については、歴史的な街並みの保全に努めます。さらに、各種公共施設のデザインや色彩等については、周辺の景観に配慮した整備を図ります。

鉄道主要駅周辺等の市街地及び住宅団地、その他風致の維持が重要な場所においては、緑化を推進し、花や緑に富んだ魅力的な空間の創造を図ります。

ため池とその周辺は、良好な景観形成と魅力ある環境づくりに配慮した保全・活用方法を検討します。

主要な道路や河川沿いにおいて、緑の保全に努めるとともに、適正な維持管理を行います。

本市の良好な都市景観や豊かな自然景観を今後も維持していくため、良好な景観形成の方針等を定めた景観計画の策定等を検討します。



▲山家の旧宿場町



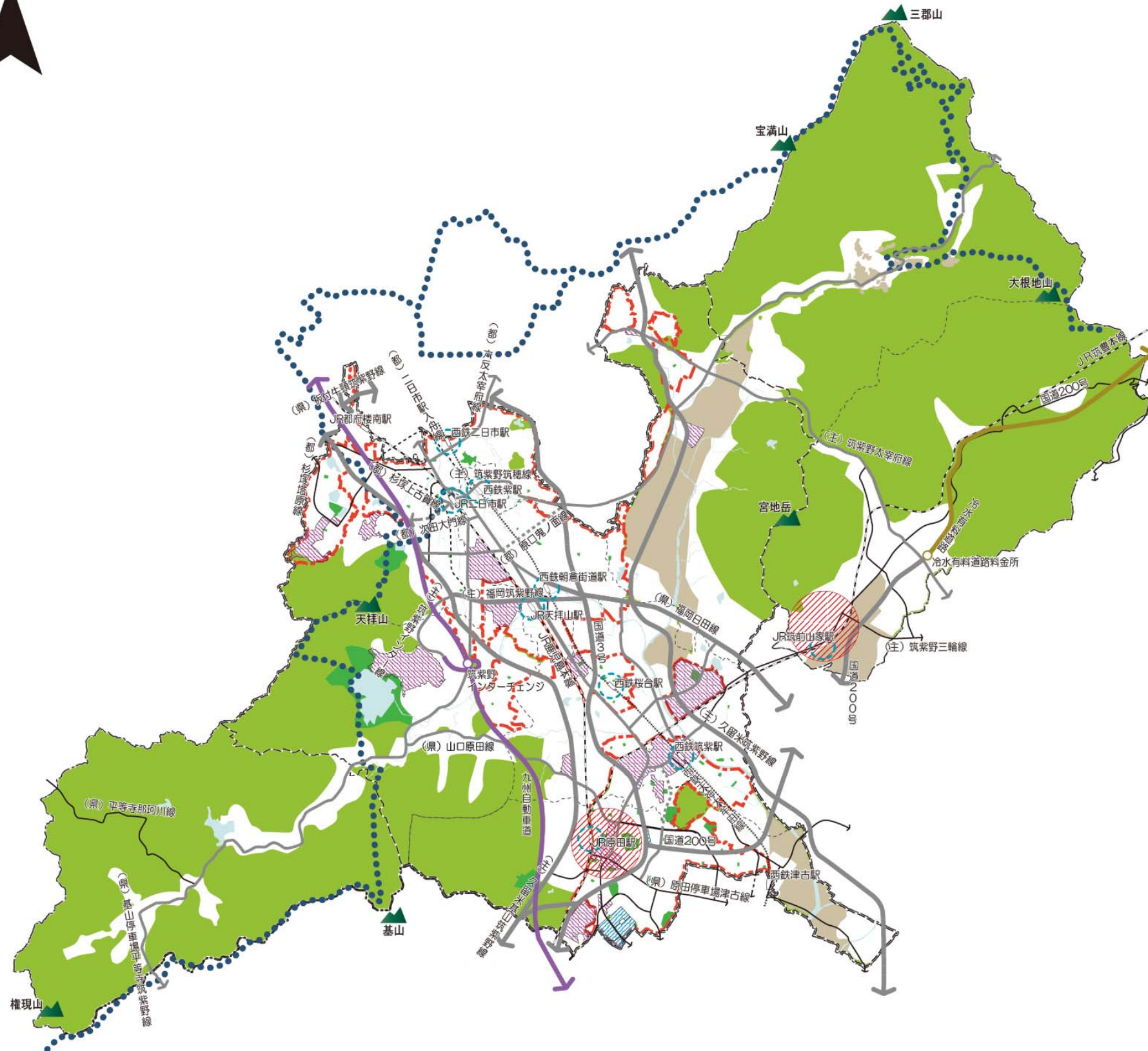
▲原田の旧宿場町

都市及び自然環境形成、景観形成の方針図



凡例

	歴史的な街並みの保全
	緑化の推進
	都市公園
	緑地
	農地（ほ場整備箇所）
	九州自然歩道
	地区計画
	建築協定
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	7地域区分界
	行政区界
	県界



4. その他の都市施設整備の方針

都市づくりの目標や基本的方向に掲げた「地域特性に応じた計画的な市街地の形成」、「既成市街地の住環境改善と郊外住宅地の再生」、「公園やレクリエーション機能の充実」を実現するための都市施設整備の方針を以下に示します。

4-1. 上水道

上水道については、配水管の拡張、更新、耐震化などを計画的に推進するとともに、安全で良質な水の安定供給に努めます。また、節水意識の啓発を推進し、貴重な水資源の有効活用に努めます。



▲山神ダム

4-2. 下水道

污水处理施設の幹線管渠の敷設及び面整備を進め、下水道整備区域の拡大・普及率の向上を図ります。また、污水处理施設の点検・整備を行い、効率的な運用を図るとともに、農業集落排水事業により整備した処理施設については効率的な維持管理に努めます。

生活雑排水や工業排水など汚染源への適切な管理・チェック体制の確立を推進するとともに、地域特性に合った生活排水処理体制の整備を推進し、河川の水質浄化を図ります。

下水道整備計画区域外の地区においては、周辺の環境に配慮した合併処理浄化槽の整備を推進します。



▲下水道施設点検

4-3. その他公共公益施設

都市公園は適正な配置を検討し、市街化区域内の既存公園については、周辺住民の憩いの場として維持・増進を図るなど、地域特性や公園種別に合わせた整備を図ります。また、大規模な公園においては、市民の憩いの場としてレクリエーション機能の拡充や散策に適した環境整備を図ります。河川をはじめとする水辺の空間についても、自然にふれて親しむことができる親水空間を検討します。

地域活動拠点となるコミュニティセンター、生涯学習センター、総合保健福祉センター等の計画的な整備・維持を図ります。

本市の市庁舎をはじめとする行政施設について、市民の利便性の確保や市民サービスの向上、施設の老朽化等の課題の早期解決に向けて、移転も含め、施設の再整備を検討します。



▲上原田公園

5. 安全・安心なまちづくりの方針

都市づくりの目標や基本的方向に掲げた「既存市街地の住環境改善」、「防災・防犯機能の強化」を実現するための安全・安心なまちづくりの方針を以下に示します。

5-1. 防災のまちづくり方針

中心市街地に見られる老朽化した建築物の建て替えや耐震化を促進するとともに、上水道、電気、ガス、通信等の生活基盤施設の安全性と信頼性の向上を図り、都市防災機能の強化を図ります。また、災害発生時の緊急事態に備え、都市公園や幹線道路の整備を推進し、避難場所となる防災拠点や避難経路の確保を図ります。

既存市街地を中心として、公共下水道区域内雨水幹線の整備を推進し、都市洪水の対策を図ります。また、市街化区域内のため池の保全による洪水の対策を図ります。さらに、宝満川、山口川、鷺田川、高尾川等においては、河川改修等による浸水対策を推進します。



▲避難訓練



▲防災訓練

5-2. 福祉のまちづくり方針

健康でやすらぎある福祉社会の形成に向けて、既存の公共公益施設や鉄道駅等におけるバリアフリー化を推進するとともに、誰もが使いやすいユニバーサルデザインに配慮した施設の整備を推進します。

また、コミュニティセンター、小学校、小地区公民館を拠点とした地域福祉活動と公的サービスが連携し、住民と行政が一体となった地域福祉活動の推進を図ります。



▲福祉ボランティアのガイド体験教室

【2】分野横断型 重点的まちづくり方針

本市の都市づくりを進めるにあたっては、前述の都市整備の方針を分野別に進めるだけでなく、市民、事業者、行政が互いに連携しながら、5つの重点的まちづくりを進めていきます。

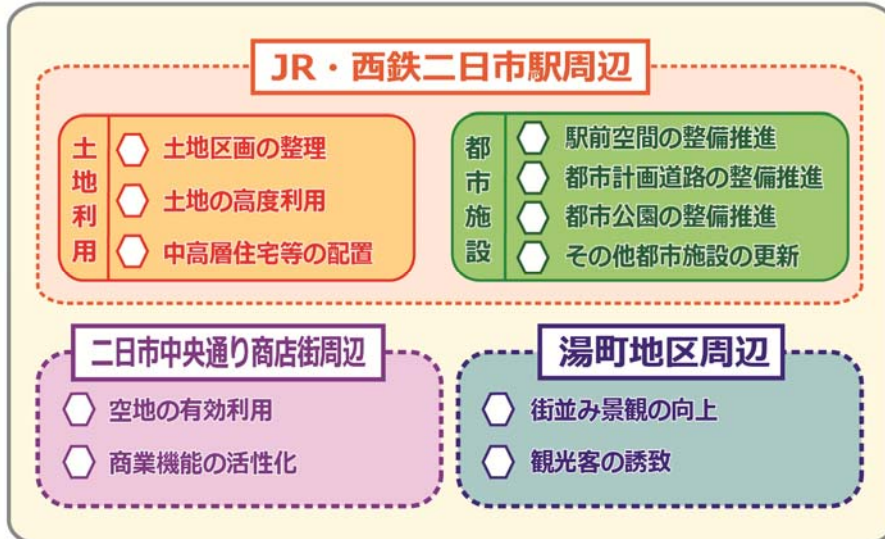
1. 中心市街地の活性化によるまちづくり

本市の中心市街地の拠点である JR・西鉄二日市駅前には、十分な広場空間が確保されておらず、広域的な交通結節点としての機能を十分に果たせていません。また、二日市中央通り商店街などの市街地一帯は、拠点として位置づけられていますが、商業系の都市機能が低下しており、商業地としての役割を十分に果たせていません。

以上のような問題を解決し、今後深刻化が予見される少子高齢化等の社会問題に対応するため、JR・西鉄二日市駅周辺等において、民間主導型の市街地再開発事業等による土地の高度利用や、良好な住環境の形成、駅前広場、都市計画道路、都市公園等の都市基盤の整備などを図ります。

二日市中央通り商店街周辺においては、空地等の土地の有効利用及び土地の高度利用を図り、中心市街地としての商店街の活性化を図ります。また、1300年もの歴史を持つ二日市温泉が存在する湯町地区は、統一された美しい景観をもつ街並みを整備し、観光を中核資源として育成し、観光客による賑わいの創出を図ります。

▼中心市街地の活性化イメージ



2. 産業の計画的な誘致によるまちづくり

本市における近年の工業活動や商業活動の推移をみると、年間製造品出荷額や年間商品販売額は増加傾向にあるものの、事業所数や従業者数は伸び悩んでおり、新たな雇用創出に結びついていません。また、本市は、都市計画区域内において工業系の用途地域が指定されているものの、まとまりのある工業用地が一部にしかみられず、住宅地等との土地利用が混在していることから、一定規模の用地を求める企業等のニーズに対応することが困難な状況となっています。

そのため、広域的な流通の拠点として整備された筑紫野インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道に

において計画的な土地利用を推進し、工場や流通業務施設等の積極的な集積を図ります。

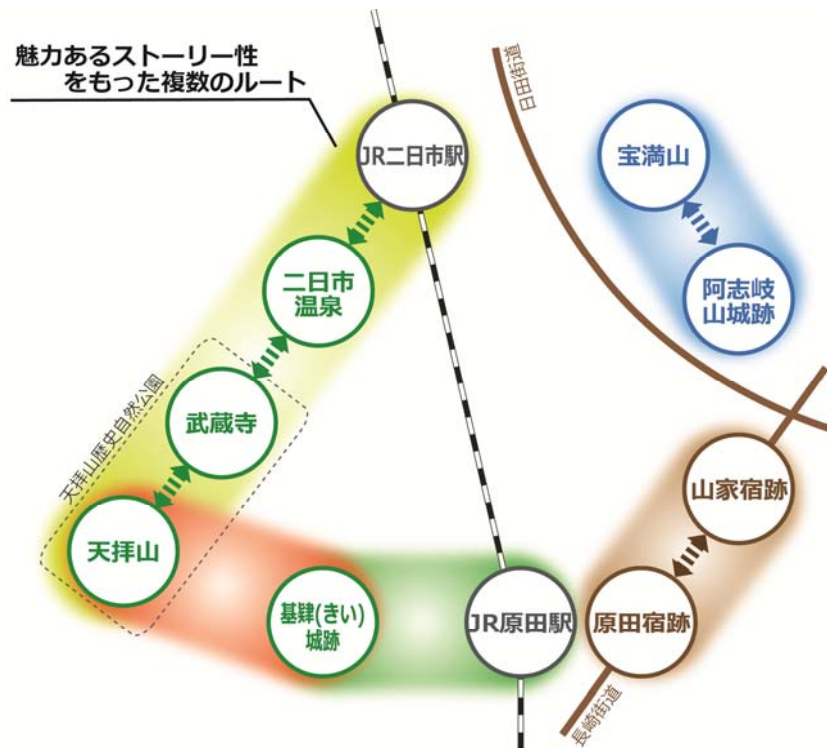
また、徒歩でも利用できる日常生活品を販売する店舗等が求められていることから、県の大規模集客施設の立地ビジョン等を踏まえつつ、地域の拠点である鉄道駅等の周辺を中心に、生活利便施設等の適切な立地を図ります。

3. 地域資源を活用したまちづくり

本市には、1300年もの歴史をもつ「二日市温泉」や九州最古の寺と称される「武蔵寺」、霊山として国の史跡に指定された「宝満山」、古代の山城である「基肄(きい)城跡」、「阿志岐山城跡」など、市内各地に歴史資源が点在しています。これらの資源は、本市を魅力ある街としていくための貴重な財産となります。

このため、二日市温泉、武蔵寺、天拝山などの他に、新たに国の史跡に指定された「宝満山」や「阿志岐山城跡」などの大規模史跡の適切な保全を図るとともに、本市の鉄道や幹線道路などの交通インフラの利便性を活かしながら、市内に個性的で地域を特徴づける魅力あるストーリー性をもったルートを複数設定し、様々な地域資源や景観ポイント、店舗や展示ギャラリーなどを有機的に結びつけた、街の回遊性を高めるゾーン形成に取り組めます。また、市全体へ波及効果が及ぶように地域の特性に応じた他分野とも連携し、本市の総合的な活性化を図ります。

▼街の回遊性を高めるゾーン形成のイメージ



4. 市庁舎をはじめとする公共施設の再整備によるまちづくり

市庁舎は行政サービスや地域コミュニティの拠点としての役割が求められるとともに、災害時の対策本部等の防災拠点としての役割も果たさなければなりません。

しかし、現在の庁舎は、本館と5カ所の別館で構成され、上下水道庁舎が離れた場所にあるなど市民の利便性が低く、昭和11年に建築した本館旧棟など、老朽化が著しく、耐震性の不足という課題も抱えています。

このため、市庁舎が果たす役割を明確にしながら、あるべき市庁舎の規模や必要な敷地面積等の検討を進め、市民が訪れる際の交通の利便性にも配慮した上で、移転も含め、施設の再整備を検討します。

5. 安全・安心な災害に強いまちづくり

本市の中心市街地を流れる鷺田川、高尾川では、浸水等による水害が発生しており、安全・安心な市民生活を脅かす大きな要因となっていることから、河川改修等の治水事業を実施し、災害に強い都市づくりを行います。

また、中心市街地である二日市地域、二日市東地域には、狭小な路地、行き止まり道路、老朽化した建築物などが一部存在しており、都市防災上の課題をかかえる地域となっています。

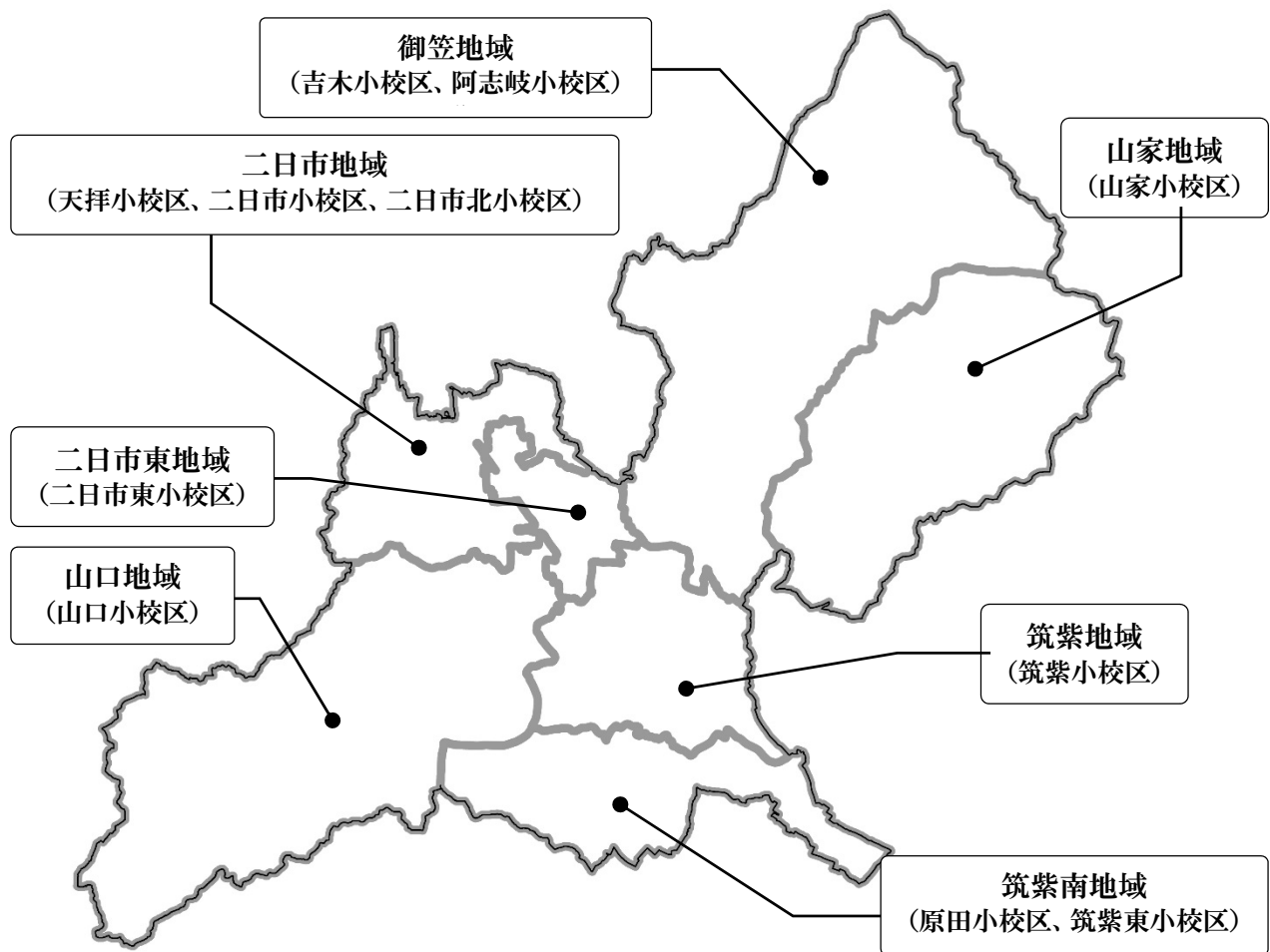
このため、火災、水害、地震等の災害発生を見据えた建築物の不燃化・耐震化を図るとともに、市庁舎をはじめとした公共施設の防災機能の強化や公園・緑地等のオープンスペースの確保など、市民が安全で安心して暮らせる市街地を形成します。



1. 地域区分

地域別構想の地域区分については、本市において安全・安心のまちづくり、地域福祉の基盤、子育て支援等の場として地域活動が進められている地域コミュニティ単位とし、筑紫野市地域コミュニティ基本構想に位置づけられている7地域（二日市・二日市東・山口・御笠・山家・筑紫・筑紫南）とします。

また、平成27年2月、3月に7つの地域ごとに開催した地域別懇談会で市民の方から出された地域の問題・課題及びまちづくりのアイデア等に関する様々なご意見や貴重なご提案を地域別構想の策定に活用させていただきました。



▲地域区分図

2. 地域別のまちづくり方針

以下に、地域別の特性と課題や将来像、まちづくりの方針を示します。

2-1. 二日市地域

(1) 地域の特性

二日市地域は、本市の北西部に位置し、全域が都市計画区域となっています。

土地利用の状況を見ると、天拝山周辺の山林以外は市街地であり、JR 二日市駅や西鉄二日市駅周辺を中心に商店街や博多の奥座敷と呼ばれる二日市温泉が形成されています。また、各種行政機関や教育文化施設等の公共公益施設が集積しており、本市のなかで最も都市的な土地利用が進んでいる地域です。そのため、既成市街地に隣接する市街化調整区域では、開発圧力が高まっています。

交通体系をみると、九州自動車道、国道3号、主要地方道福岡筑紫野線が南北方向を、主要地方道筑紫野古賀線（都市計画道路六反太宰府線）、主要地方道筑紫野筑穂線が東西方向を結んでいます。また、JR 鹿児島本線及び西鉄天神大牟田線が南北に縦断しており、JR 二日市駅や西鉄二日市駅には特急が停車し、本市の玄関口となっています。

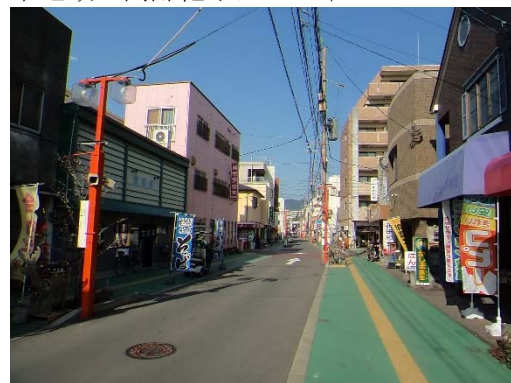
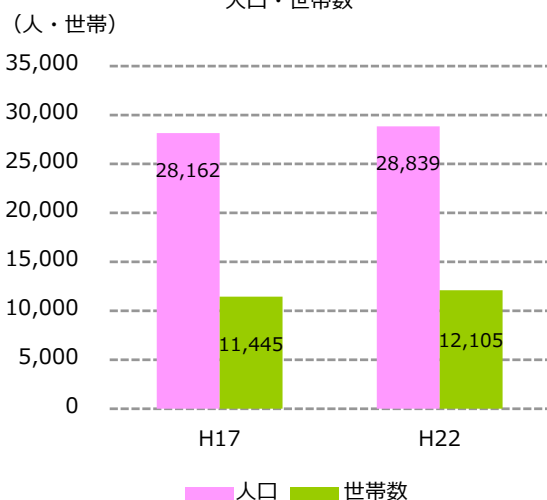
地域資源をみると、二日市温泉をはじめ、歴史や文化、自然が豊かな天拝山歴史自然公園などの資源に恵まれています。

平成17年及び平成22年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれもやや増加しています。また、高齢化率は約2%増加しており、市全体の高齢化率と同程度の値（市全体の平成22年の高齢化率は18.5%）となっています。

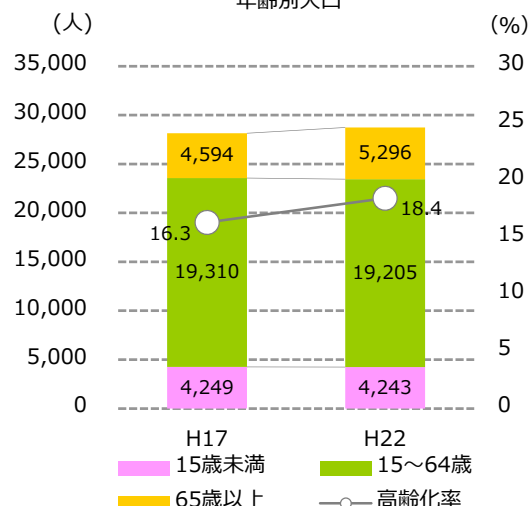
【参考】住民基本台帳に基づく平成27年9月末時点の本地域の高齢化率は22.0%



▲JR 二日市駅
人口・世帯数



▲二日市中央通り商店街
年齢別人口

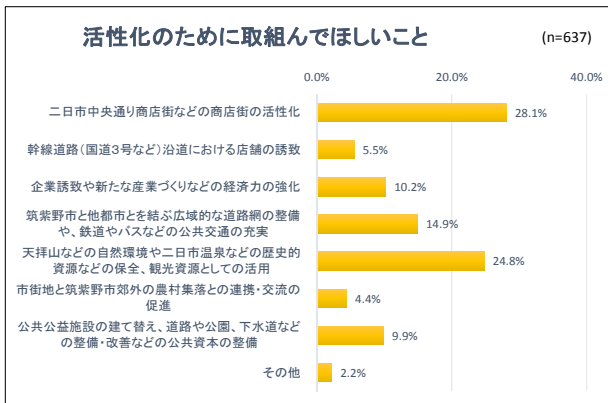


資料) 国勢調査

(2) 地域の課題

① 土地利用

- JR・西鉄二日市駅周辺、二日市中央通り商店街周辺は、郊外型の大型商業施設の立地等による集客力の低下や建物の老朽化により以前の賑わいが失われているため、一体的な整備が求められます。
- 二日市温泉周辺は、温泉入込客数が年々減少していることから、地域の特性を活かした賑わいづくりが求められます。
- 地域内の市街化調整区域は、無秩序な開発等が懸念されます。
- 地域内には、空き家や未利用地が点在しており、その対策が求められます。



▲市民アンケート結果(二日市地域回答)

② 交通体系

- JR 二日市駅は、片側改札口となっていることから利便性の向上に向けた対策が求められます。
- 地域間を結ぶ都市計画道路 JR 二日市駅自由通路及び次田大門線は、早期整備が求められます。
- 地域間を結ぶ道路網が不十分であるため、道路網の強化が求められます。

- 駅周辺の踏切や主要な交差点では、交通渋滞が慢性化しており、対策が求められます。



▲踏切による交通渋滞

- 都市計画道路六反太宰府線は一部歩道が整備されておらず、歩行空間が十分に確保されていません。
- 未着手の都市計画道路は、その見直しが求められます。
- 地域内の幹線道路や生活道路は、歩道の整備が十分ではないところがあるため、通勤・通学路等の安全確保が求められます。
- 地域内には横断者が多いものの、信号が設置されていない場所が一部あるため、交通安全対策が求められます。
- 地域内の生活道路は、道路幅員が狭く車が離合できない場所などがあり、事故や緊急時に対応できないことが懸念されます。
- 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。

③ 都市及び自然環境形成、景観形成

- 地域内には、史跡等の歴史的な価値を持つ地域資源が存在することから、その保全が求められます。
- 市街地内は、まとまった緑地が少ないため、その保全・活用が求められます。
- サルやイノシシ等による農作物への被害が懸念されます。

④その他の都市施設整備

- ・ 老朽化している市庁舎は、建物の分散や耐震性の不足など多くの課題を抱えています。
- ・ 子どもの遊び場としての身近な公園の整備が求められます。



▲老朽化している市庁舎

⑤安全・安心なまちづくり

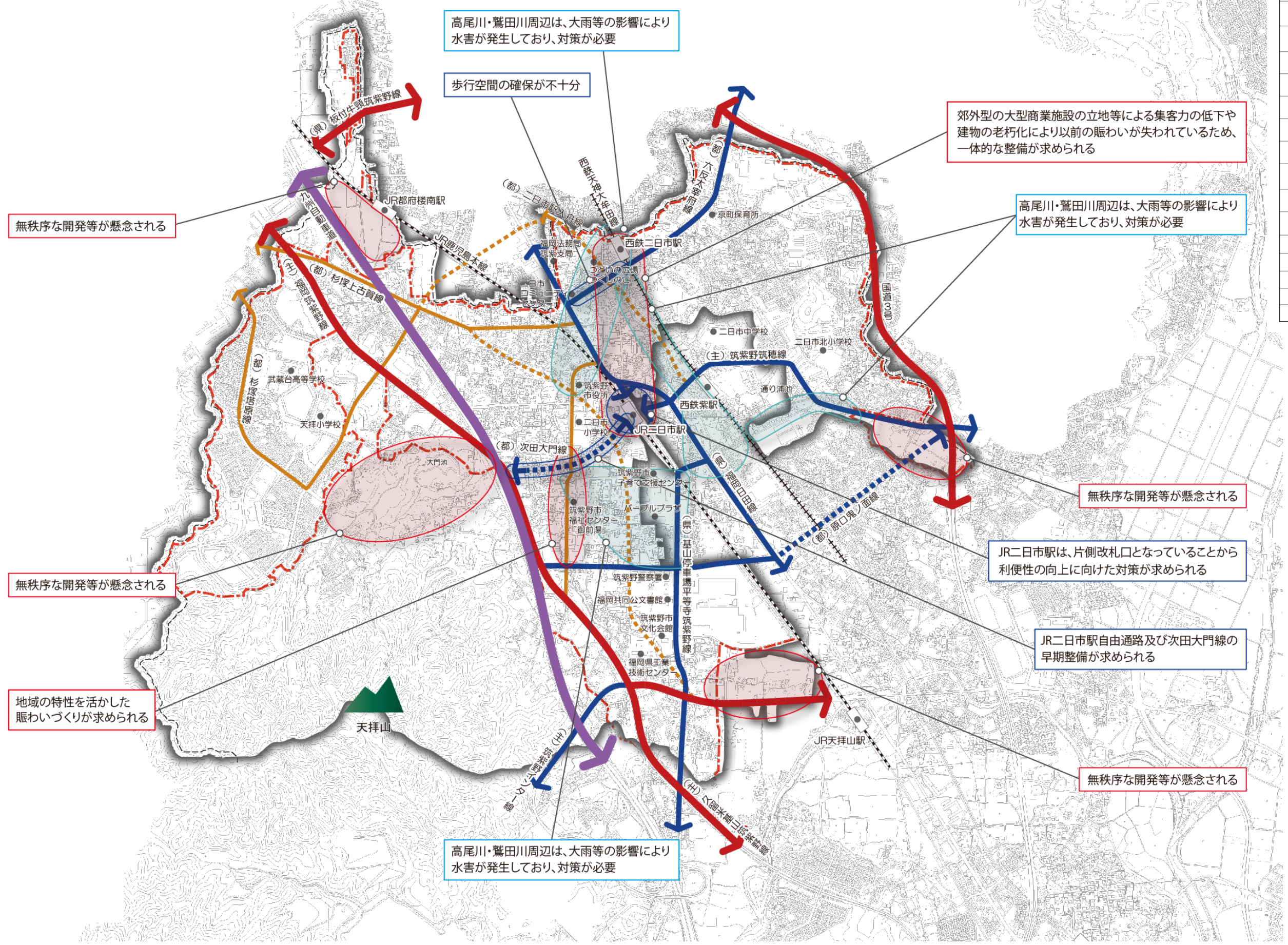
- ・ 高尾川・鷺田川周辺は、大雨等の影響により水害が発生しており、対策が必要です。
- ・ 自然災害に備えた対策が求められます。
- ・ 夜間でも歩行者が安心して通行できる環境の整備が求められます。



二日市地域の問題・課題図

凡例

○	土地利用に関する問題・課題
○	交通に関する問題・課題
○	環境・景観に関する問題・課題
○	都市施設に関する問題・課題
○	防災・福祉に関する問題・課題
⇄	高速道路
⇄	有料道路
⇄	主要幹線道路
⇄	主要幹線道路未整備区間
⇄	幹線道路
⇄	幹線道路未整備区間
⇄	補助幹線道路
⇄	補助幹線道路未整備区間
—+—+—	鉄道（JR）
—+—+—	鉄道（西鉄）
- - - -	市街化区域界
- - - -	都市計画区域界
—	地域区分界



● (3) まちづくりのテーマ ●

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、二日市地域のまちづくりのテーマを以下のよう
に設定します。

まちづくりのテーマ

二日市温泉などの地域資源を活かした、
賑わいと交流を育むまちづくり

まちづくりの方向性

①集積する都市機能を活かした賑わいのある地域

本市の玄関口となる JR 二日市駅や西鉄二日市駅、集積した公共公益施設などの都市機能を活
かし、商業、医療、福祉、教育などの質の高い都市的サービスを提供し、賑わいのある地域を目
指します。

②商業集積や地域資源を活かした交流のある地域

二日市温泉などの地域資源を活かし、市民や観光客が出会い交流が育まれる地域を目指します。

● (4) 地域のまちづくり方針 ●

①土地利用

- ・ JR・西鉄二日市駅周辺、二日市中央通商店街周辺は、民間主導型の市街地再開発事業等による商業地の形成や高度利用による多機能化等の一体的な整備を検討します。
- ・ 二日市温泉周辺は地域の特性を活かした賑わいのあるまちづくりを検討します。
- ・ 国道3号、主要地方道福岡筑紫野線沿線地区では、沿道サービス等の立地を促進します。
- ・ 市街化調整区域の開発圧力が高い地区については、良好な市街地の形成を検討します。
- ・ 地域内に点在する空き家や未利用地については、その対策を検討します。

②交通体系

- ・ JR 二日市駅は、片側改札口となっていることから、両側改札口の開設も含め利便性の向上策を検討します。
- ・ 都市計画道路 JR 二日市駅自由通路及び次田大門線の早期整備を推進します。
- ・ 住民の交通利便性を考慮した地域間を結ぶ道路網の強化について検討します。
- ・ 渋滞の原因となっている踏切や交差点において、鉄道の高架化や交差点改良、交通量の分散等による対策を検討します。
- ・ 都市計画道路六反太宰府線の歩道の整備を促進します。
- ・ 未着手の都市計画道路については、見直しの必要性について検証します。
- ・ 幹線道路や生活道路は、通勤・通学等の安全確保のため、歩道の整備等を検討します。

- 交通安全の確保に向けて、信号の設置や交差点の改良等による交通安全対策を検討します。
- 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。
- 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 史跡等の歴史的な価値を持つ地域資源の保全を図ります。
- 市街地内のまとまった緑地は保全を図り、地域住民の憩いの場としての活用を検討します。

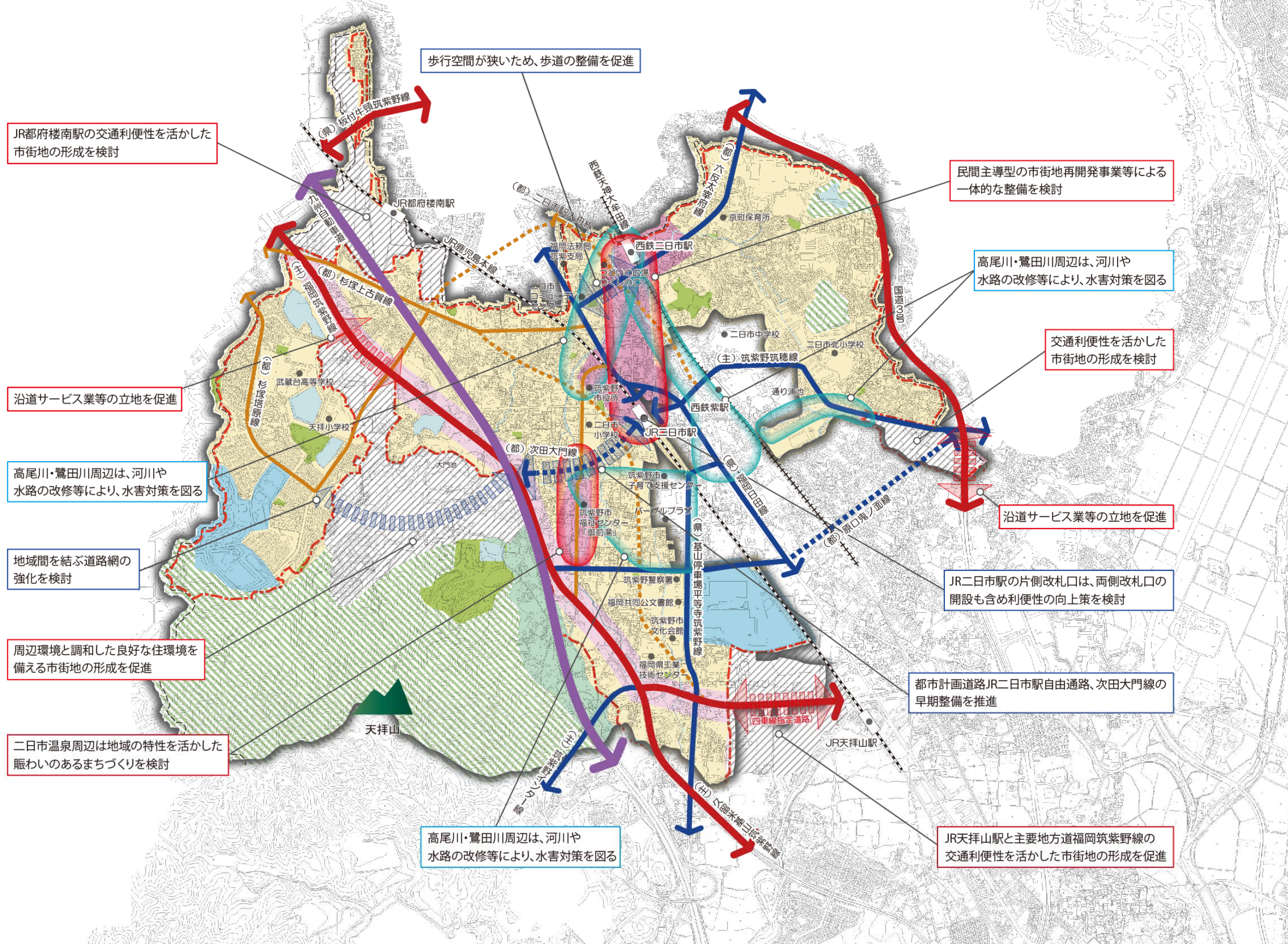
④その他の都市施設整備

- 老朽化した市庁舎については、集約化も含めて再整備を検討します。
- レクリエーション機能と防災機能を備えた公園の整備を検討します。

⑤安全・安心なまちづくり

- 高尾川・鷲田川周辺は、河川や水路の改修等により、水害対策を図ります。
- 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。
- 街灯、防犯灯の設置等による歩行者の安全性の確保を推進します。

二日市地域のまちづくり方針図



凡例

	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



2-2. 二日市東地域

(1) 地域の特徴

二日市東地域は、本市の北部に位置し、全域が都市計画区域となっています。

土地利用の状況を見ると、JR 天拝山駅周辺の農地を除く大部分が住宅地や商業・業務地として利用されています。JR 天拝山駅や西鉄朝倉街道駅周辺には商店街や大型商業施設があり、医療施設も充実しており、日常生活に便利な地域です。一般県道福岡日田線及び JR 鹿児島本線に並行する市道沿道は工業系の用途地域が指定されていますが、住宅用地や公益施設用地、工業用地等が混在しています。

交通体系をみると、国道 3 号と一般県道福岡日田線が南北方向を、主要地方道筑紫野筑穂線と主要地方道福岡筑紫野線が東西方向を結んでいます。また、JR 鹿児島本線と西鉄天神大牟田線が南北に縦断し、JR 二日市駅、JR 天拝山駅、西鉄紫駅、西鉄朝倉街道駅の 4 つの鉄道駅が設置されており、鉄道の利便性が高い地域です。

平成 17 年及び平成 22 年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれも大きく増加しています。また、高齢化率は約 2% 増加しており、市全体の高齢化率と同程度の値（市全体の平成 22 年の高齢化率は 18.5%）となっています。

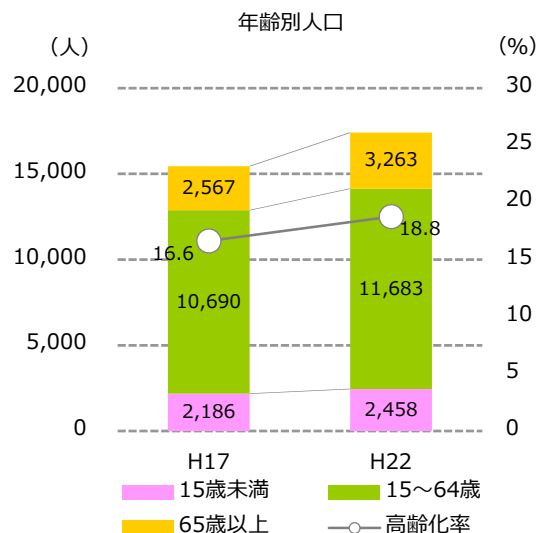
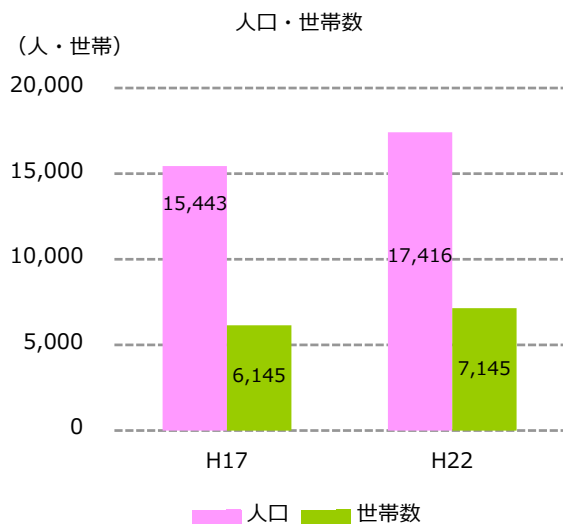
【参考】住民基本台帳に基づく平成 27 年 9 月末時点の本地域の高齢化率は 22.3%



▲西鉄紫駅



▲大型商業施設



資料) 国勢調査

(2) 地域の課題

① 土地利用

- JR 二日市駅周辺及び西鉄朝倉街道駅周辺は、細街路や老朽化した建物が存在し、計画的な土地利用がされていないため、一体的な整備が求められます。
- 西鉄朝倉街道駅西側では、近年工場跡地でマンション等の建設が進んでおり、住宅地と工場の混在解消が求められます。
- JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域については、市街化区域に接し、駅に近接した利便性により、開発ポテンシャルが高いことから、計画的な土地利用が求められます。



▲JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域

- 地域内の老朽化した団地では空き家の増加が懸念されているため、その対策が求められます。

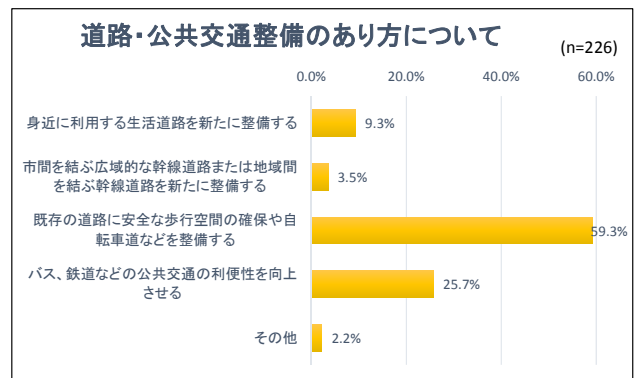
② 交通体系

- JR 二日市駅、JR 天拝山駅及び西鉄朝倉街道駅は、片側改札口となっていることから、利便性の向上に向けた対策が求められます。
- 駅周辺の踏切や主要な交差点では、交通渋滞が慢性化しており、対策が求められます。



▲踏切による交通渋滞

- JR 天拝山駅と西鉄朝倉街道駅を結ぶ道路は、歩行空間が十分でないため、交通安全対策が求められます。
- 針摺東公民館近くの市道と国道 3 号が交差するトンネルは狭く、特に通勤・通学時は交通量が多く、安全対策が求められます。
- 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- 地域内の幹線道路や生活道路は、歩道の整備が十分ではないところがあるため、通勤・通学路等の安全確保が求められます。



▲市民アンケート結果(二日市東地域回答)

- 地域内の生活道路は、道路幅員が狭く車が離合できない場所などがあり、事故や緊急時に対応できないことが懸念されます。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- ・ 高尾川の河川環境を保全する必要があります。

④その他の都市施設整備

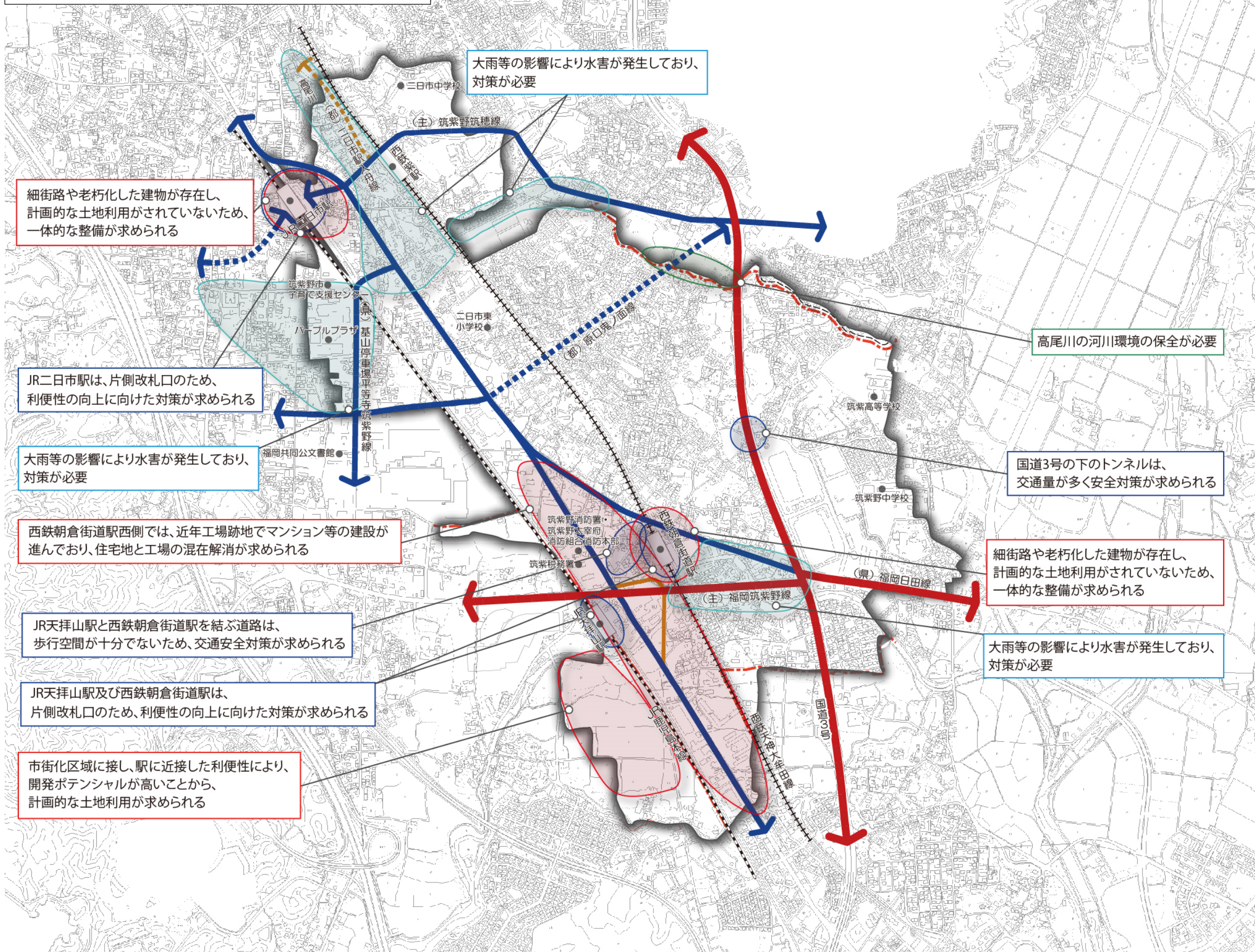
- ・ 公共施設が老朽化しているため、対策が求められます。
- ・ 子どもの遊び場としての身近な公園の整備が求められます。

⑤安全・安心なまちづくり

- ・ 大雨等の影響により水害が発生しており、対策が必要です。
- ・ 災害発生時の避難場所及びオープンスペースの確保が求められます。
- ・ 夜間でも歩行者が安心して通行できる環境の整備が求められます。



二日市東地域の問題・課題図



細街路や老朽化した建物が存在し、計画的な土地利用がされていないため、一体的な整備が求められる

大雨等の影響により水害が発生しており、対策が必要

JR二日市駅は、片側改札口のため、利便性の向上に向けた対策が求められる

大雨等の影響により水害が発生しており、対策が必要

西鉄朝倉街道駅西側では、近年工場跡地でマンション等の建設が進んでおり、住宅地と工場の混在解消が求められる

JR天拝山駅と西鉄朝倉街道駅を結ぶ道路は、歩行空間が十分でないため、交通安全対策が求められる

JR天拝山駅及び西鉄朝倉街道駅は、片側改札口のため、利便性の向上に向けた対策が求められる

市街化区域に接し、駅に近接した利便性により、開発ポテンシャルが高いことから、計画的な土地利用が求められる

高尾川の河川環境の保全が必要

国道3号の下のトンネルは、交通量が多く安全対策が求められる

細街路や老朽化した建物が存在し、計画的な土地利用がされていないため、一体的な整備が求められる

大雨等の影響により水害が発生しており、対策が必要

凡例

	土地利用に関する問題・課題
	交通に関する問題・課題
	環境・景観に関する問題・課題
	都市施設に関する問題・課題
	防災・福祉に関する問題・課題
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道 (JR)
	鉄道 (西鉄)
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



● (3) まちづくりのテーマ ●

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、二日市東地域のまちづくりのテーマを以下のように設定します。

まちづくりのテーマ

駅や生活利便施設の集積を活かした、
歩いて暮らせるまちづくり

まちづくりの方向性

①交通利便性を活かした暮らしやすい地域

駅の利便性を活かし、4つの駅を中心とした快適な暮らしができる地域を目指します。

②生活利便施設の集積を活かした歩いて暮らせる地域

商店街や大型商業施設、病院などが集積する利便性を活かし、地域内で生活が完結し、歩いて暮らせる快適な地域を目指します。

● (4) 地域のまちづくり方針 ●

①土地利用

- ・ JR 二日市駅前及び周辺は、民間主導型の市街地再開発事業等による一体的な整備を検討します。
- ・ 西鉄朝倉街道駅周辺は、民間主導型の市街地再開発事業等による一体的な整備を検討します。
- ・ 西鉄朝倉街道駅西側における住宅地と工場の混在解消を図ります。
- ・ JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域については、農業施策等との調整を図りつつ、駅の交通利便性を活かした市街地の形成を検討します。
- ・ 地域内の老朽化した団地では、空き家の対策を検討します。

②交通体系

- ・ JR 二日市駅、JR 天拝山駅及び西鉄朝倉街道駅は、片側改札口となっていることから、両側改札口の開設も含め利便性の向上策を検討します。
- ・ 渋滞の原因となっている踏切や交差点においては、鉄道高架化や交差点の改良、交通量の分散等の対策を検討します。
- ・ JR 天拝山駅と西鉄朝倉街道駅を結ぶ道路の交通安全対策を検討します。
- ・ 国道3号の下のトンネルは、歩行者や自転車の安全対策を検討します。
- ・ 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。

- ・ 幹線道路や生活道路は、通勤・通学等の安全確保のため、歩道の整備等を検討します。
- ・ 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- ・ 河川環境の保全を図ります。

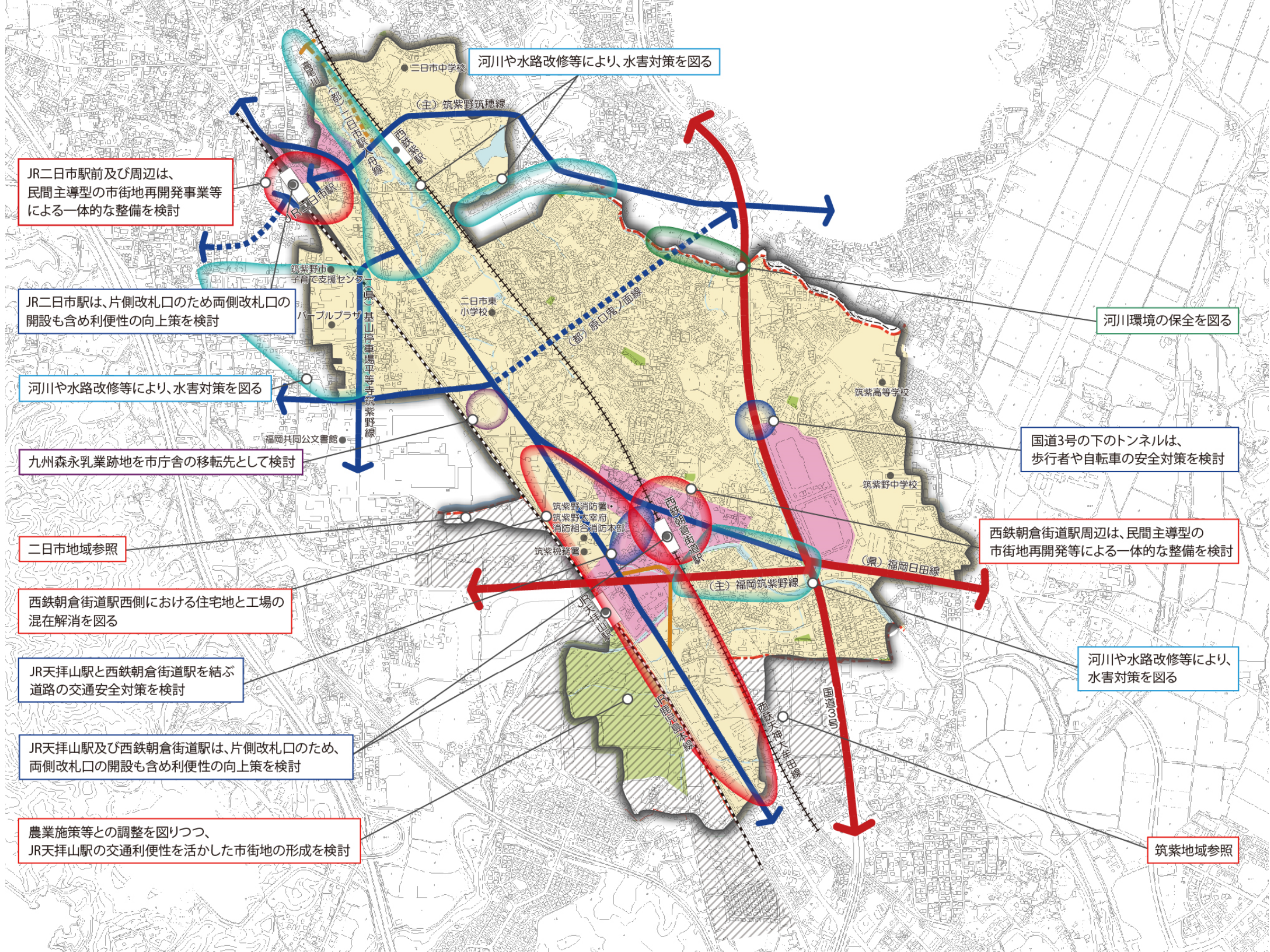
④その他の都市施設整備

- ・ 老朽化した公共施設については、再整備を検討します。
- ・ 九州森永乳業跡地を市庁舎の移転先として検討します。
- ・ レクリエーション機能と防災機能を備えた公園の整備を検討します。

⑤安全・安心なまちづくり

- ・ 河川や水路改修等により、水害対策を図ります。
- ・ 災害発生時における安全な避難場所及びオープンスペースの確保を検討します。
- ・ 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。
- ・ 街灯、防犯灯の設置等による歩行者の安全性の確保を推進します。

二日市東地域のまちづくり方針図



JR二日市駅前及び周辺は、民間主導型の市街地再開発事業等による一体的な整備を検討

JR二日市駅は、片側改札口のため両側改札口の開設も含め利便性の向上策を検討

河川や水路改修等により、水害対策を図る

九州森永乳業跡地を市庁舎の移転先として検討

二日市地域参照

西鉄朝倉街道駅西側における住宅地と工場の混在解消を図る

JR天拝山駅と西鉄朝倉街道駅を結ぶ道路の交通安全対策を検討

JR天拝山駅及び西鉄朝倉街道駅は、片側改札口のため、両側改札口の開設も含め利便性の向上策を検討

農業施策等との調整を図りつつ、JR天拝山駅の交通利便性を活かした市街地の形成を検討

河川や水路改修等により、水害対策を図る

河川環境の保全を図る

国道3号の下のトンネルは、歩行者や自転車の安全対策を検討

西鉄朝倉街道駅周辺は、民間主導型の市街地再開発等による一体的な整備を検討

河川や水路改修等により、水害対策を図る

筑紫地域参照

凡 例	
	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



2-3. 山口地域

(1) 地域の特徴

山口地域は、本市の西部に位置し、地域の東側半分が都市計画区域、西側半分が都市計画区域外となっています。

土地利用の状況を見ると、九州自動車道の東側の市街化区域は主に住宅地として利用されています。また、広域交通の結節点となる筑紫野インターチェンジ周辺には流通業務施設が集積しています。さらに、JR 天拝山駅に近接して大型商業施設が立地し、九州自動車道西側には豊かな森林が広がり、集落が点在するとともに、市内で最も規模が大きい総合公園があることから、地域内に多くの買物客やレジャー客が来訪しています。

交通体系をみると、九州自動車道及び主要地方道久留米基山筑紫野線が市街地の南北方向を、一般県道基山停車場平等寺筑紫野線及び一般県道山口原田線が市街地と山間部の東西方向を結んでいます。

地域資源をみると、国の特別史跡である基肆（きい）城跡をはじめ、蛍やエヒメアヤマが生息する良好な自然環境などの資源を有しています。

平成 17 年及び平成 22 年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれも減少しています。一方で、高齢化率は約 8% 増加しており、市全体の高齢化率より約 10% 高い値（市全体の平成 22 年の高齢化率は 18.5%）となっています。

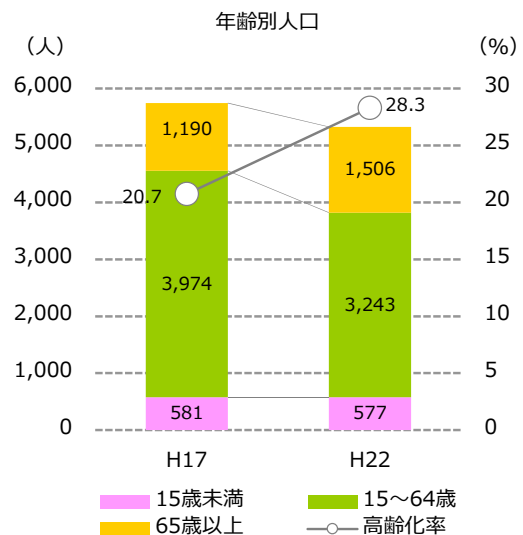
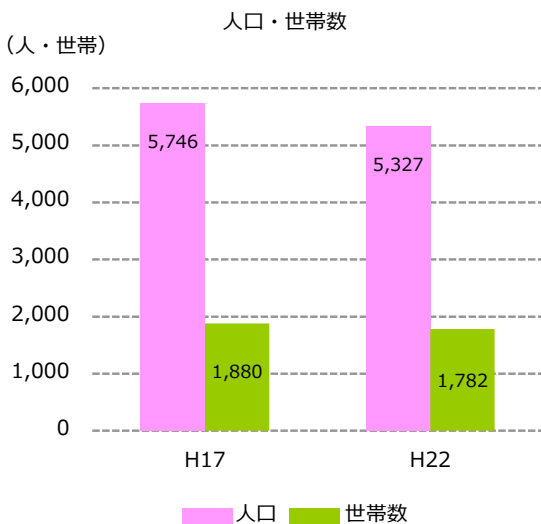
【参考】 住民基本台帳に基づく平成 27 年 9 月末時点の本地域の高齢化率は 36.4%



▲筑紫野インターチェンジ付近の流通業務施設



▲筑紫野市総合公園



(2) 地域の課題

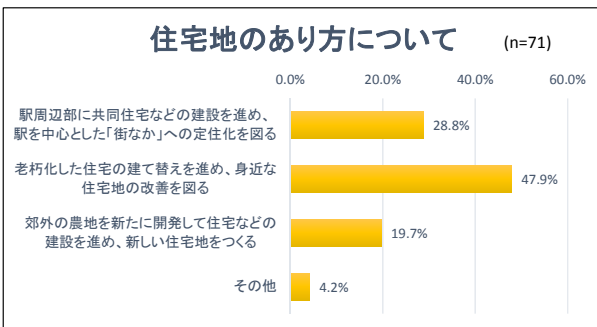
①土地利用

- ・ 筑紫野インターチェンジ周辺は、広域交通の利便性により、流通業務施設用地としての更なる産業の集積が求められます。
- ・ JR 天拝山駅周辺は、地域の活性化に寄与する大規模集客施設の維持が求められます。
- ・ JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域については、駅に近接した利便性により、開発ポテンシャルが高いことから、計画的な土地利用が求められます。



▲JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域

- ・ 九州自動車道西側では、高齢化に伴う農業集落の減退と農地の荒廃化が懸念されるため、対策が必要です。
- ・ むさしヶ丘団地は、施設の老朽化や住民の高齢化が懸念されます。



▲市民アンケート結果(山口地域回答)

- ・ 地域の西部の集落周辺は商業施設が少なく、買物が不便な状況です。

②交通体系

- ・ 一般県道基山停車場平等寺筑紫野線及び一般県道山口原田線は、道路幅員が狭い所もあり、交通安全対策が必要です。
- ・ 一般県道平等寺那珂川線は道路が狭く、離合が困難な場所があります。
- ・ 利便性の向上と安全性の確保を両立した、筑紫野インターチェンジと地域を直接結ぶ道路の整備が求められます。
- ・ JR 天拝山駅周辺は、交通事故・渋滞が発生しており、対策が必要です。
- ・ 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- ・ 山間部の集落には、車が離合できない道路があるため、道路幅員の確保などの対策が求められます。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- ・ 地域内には、蛍やエヒメアヤマが生息する良好な自然環境を有しており、持続的な生息空間の確保が求められます。
- ・ サルやイノシシ等による農作物への被害や、山間部等でのごみの不法投棄など、自然環境の悪化が懸念されるため、その対策が必要です。



▲良好な河川環境

④その他の都市施設整備

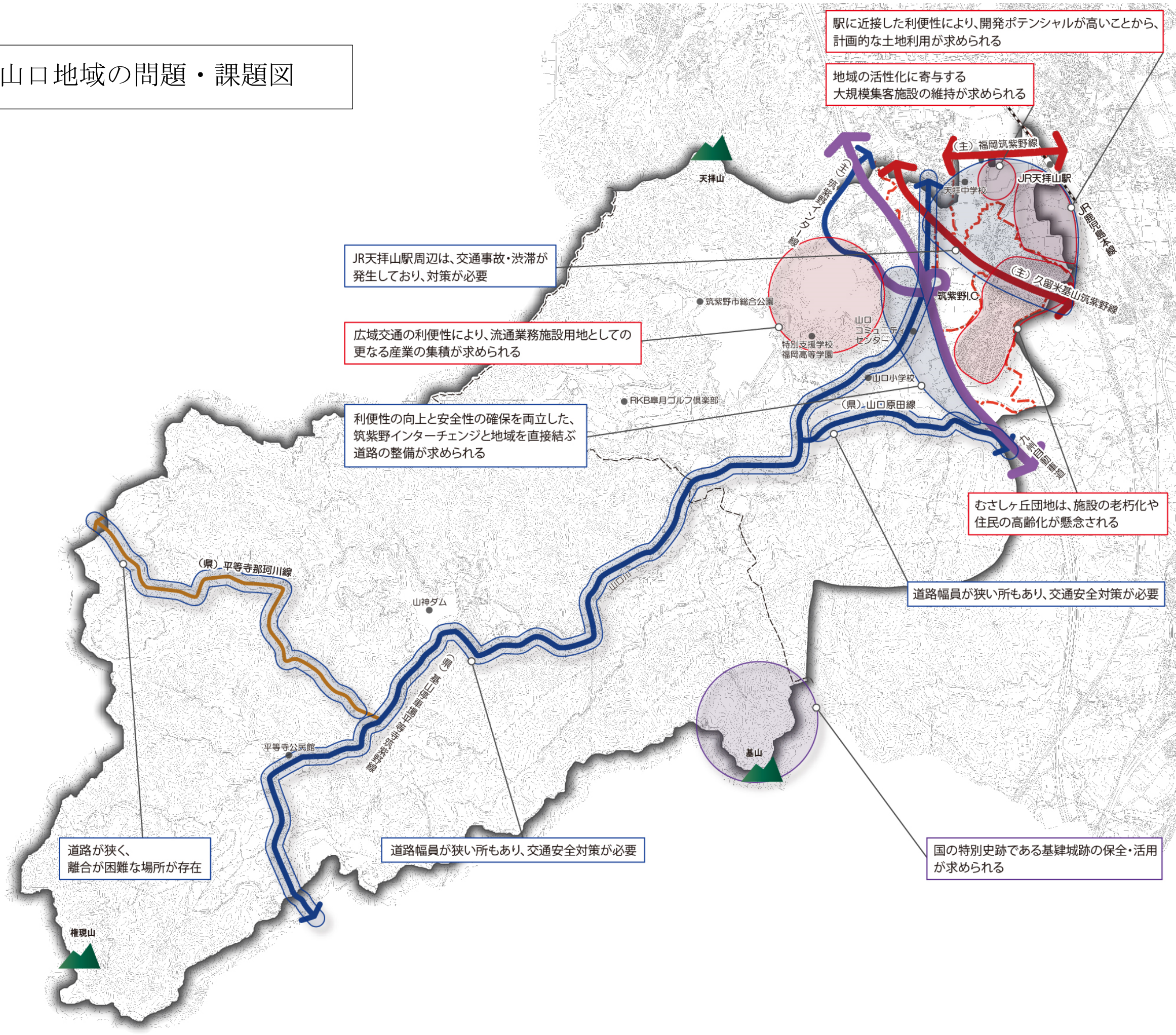
- 国の特別史跡である基肄（きい）城跡の保全・活用が求められます。
- 地域内の公園の充実が求められます。

⑤安全・安心なまちづくり

- 山口川周辺では、大雨等による水害、山間部では土砂災害が懸念されるため、防災対策が必要です。



山口地域の問題・課題図



凡 例	
○ (Red)	土地利用に関する問題・課題
○ (Blue)	交通に関する問題・課題
○ (Green)	環境・景観に関する問題・課題
○ (Purple)	都市施設に関する問題・課題
○ (Light Blue)	防災・福祉に関する問題・課題
⇄ (Purple)	高速道路
⇄ (Yellow)	有料道路
⇄ (Red)	主要幹線道路
⇄ (Dashed Red)	主要幹線道路未整備区間
⇄ (Blue)	幹線道路
⇄ (Dashed Blue)	幹線道路未整備区間
⇄ (Yellow)	補助幹線道路
⇄ (Dashed Yellow)	補助幹線道路未整備区間
--- (Black)	鉄道 (J R)
++++ (Black)	鉄道 (西鉄)
- - - - (Red)	市街化区域界
- - - - (Black)	都市計画区域界
- - - - (Grey)	地域区分界



(3) まちづくりのテーマ

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、山口地域のまちづくりのテーマを以下のように設定します。

まちづくりのテーマ

インターチェンジの利便性と自然環境が調和し、
モノと人が行き交うまちづくり

まちづくりの方向性

①広域道路網を活かした産業活動が活発な地域

広域道路網の玄関口である筑紫野インターチェンジのポテンシャルを活かし、インターチェンジ周辺を中心とした産業活動が活発な地域を目指します。

②豊かな自然環境のなかで暮らしが営まれる地域

山林や田畑などの自然環境の適切な保全、生活利便性の向上を図ることにより、豊かな自然環境のなかで暮らしが営まれる地域を目指します。

(4) 地域のまちづくり方針

①土地利用

- ・ 筑紫野インターチェンジを活用し、大規模な流通業務施設用地として、周辺自然環境に配慮した土地利用を推進します。また、必要に応じ、公共公益施設の整備を検討します。
- ・ JR 天拝山駅周辺の市街化調整区域については、農業施策等との調整を図りつつ、駅の交通利便性を活かした市街地の形成を検討します。
- ・ 九州自動車道西側の農業集落対策の推進と既存優良農地の積極的な保全を図ります。
- ・ 今後の高齢化を見据えた計画的な住宅地の形成を検討します。
- ・ 地域の西部の集落周辺には、商業施設が少ないため、買い物弱者対策を検討します。

②交通体系

- ・ 一般県道基山停車場平等寺筑紫野線の道路幅員が狭い所については、道路拡幅、歩行空間の整備等の交通安全対策を促進します。
- ・ 一般県道山口原田線は、歩行者の安全確保及び筑紫地域との関連強化路線として拡幅整備等を促進します。
- ・ 一般県道平等寺那珂川線は、現道の部分的な拡幅整備や離合場所の整備を促進します。
- ・ 筑紫野インターチェンジと地域を直接結ぶ道路は、交通安全に配慮した整備を推進します。
- ・ JR 天拝山駅周辺の交通事故・渋滞対策を検討します。

- 天拝山へ快適に散策できる歩行空間の維持管理と利用促進を図ります。
- 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。
- 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 植物や生物の生態系にも配慮した自然環境の保全を推進します。

④その他の都市施設整備

- 基肆（きい）城跡の保全・活用を検討します。
- 住民がより快適に過ごすことのできる公園づくりを検討します。

⑤安全・安心なまちづくり

- 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。

山口地域のまちづくり方針図

現道の部分的な拡幅整備や
離合場所の整備を促進

JR天拝山駅周辺の交通事故・渋滞対策を検討

筑紫野インターチェンジと地域を直接結ぶ
道路については、交通安全に配慮した
整備を推進

筑紫野インターチェンジを活用し、
大規模な流通業務施設用地として、
周辺自然環境に配慮した土地利用を推進
必要に応じ、公共公益施設の整備を検討

道路幅員が狭い所については、
道路拡幅、歩行空間の整備等の交通安全対策を促進

JR天拝山駅周辺は、地域の活性化に寄与する
大規模商業施設の維持及び機能拡充を図る
農業施策等との調整を図りつつ、
JR天拝山駅の交通利便性を活かした市街地の形成を検討

二日市地域参照

筑紫地域参照

今後の高齢化を見据えた
計画的な住宅地の形成を検討

歩行者の安全確保及び筑紫地域との
関連強化路線として拡幅整備等を促進

基肄城跡の保全・活用を検討

凡例	
	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



2-4. 御笠地域

(1) 地域の特徴

御笠地域は、本市の北東部に位置し、地域の西側半分が都市計画区域、東側半分が都市計画区域外となっています。市街化区域が飛び地的に設定されており、それ以外は市街化調整区域となっています。

土地利用の状況を見ると、地域の大部分を森林や農地が占めており、宝満山山頂から三郡山一帯は太宰府県立自然公園の特別地域に指定されるなど、豊かな自然景観を有しています。また、地域の中央を流れる宝満川沿いにはまとまりのある優良農地が広がっており、福岡県農林業総合試験場などの農業関連施設が立地しています。市街化区域では住宅団地が開発され、住宅地として利用されています。

交通体系をみると、主要地方道筑紫野古賀線及び主要地方道筑紫野筑穂線が南北方向を、主要地方道筑紫野太宰府線及び一般県道福岡日田線が東西方向を結んでいます。

地域資源をみると、国指定史跡である宝満山や阿志岐山城跡などの歴史や文化、屋外教育活動施設である竜岩自然の家などの資源が点在しています。

平成17年及び平成22年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれもわずかに増加しています。また、高齢化率は約5%増加しており、市全体の高齢化率より約5%高い値（市全体の平成22年の高齢化率は18.5%）となっています。

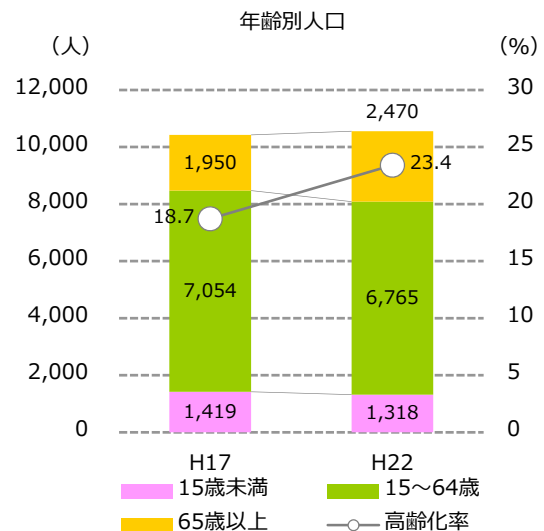
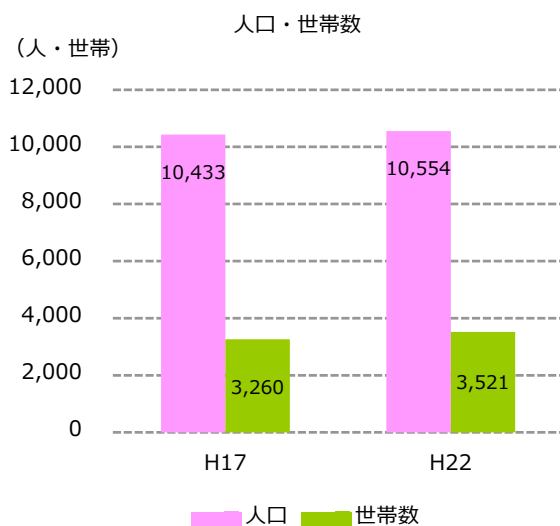
【参考】住民基本台帳に基づく平成27年9月末時点の本地域の高齢化率は30.0%



▲美しい棚田景観



▲竜岩自然の家

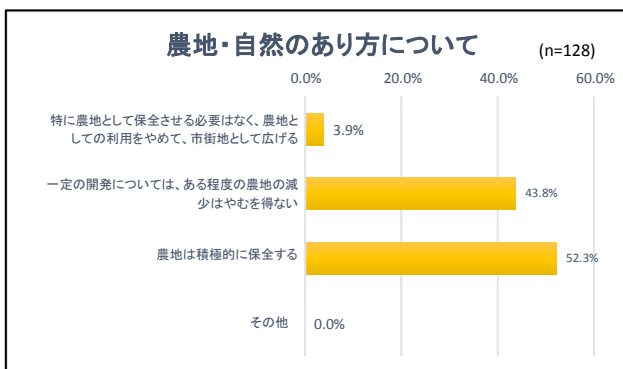


資料) 国勢調査

(2) 地域の課題

① 土地利用

- ・ 筑紫野市陸上競技場跡地は、農地に囲まれた場所であるとともに、市民の通行が多い場所であるため、賑わい拠点としての土地利用が求められます。また、周辺に存在する史跡と連携した施設等の整備が求められます。
- ・ 主要地方道筑紫野古賀線や主要地方道筑紫野太宰府線、一般県道福岡日田線は、広域幹線道路であり、その沿道では土地の有効利用が求められます。
- ・ 原地区や天山地区は、主要地方道筑紫野古賀線や一般県道福岡日田線に近接しており、広域交通の利便性が高いことから、沿道を利用した土地利用が求められます。
- ・ 宮の森団地、みかさ台団地、ゴルフ場団地等は、施設の老朽化や住民の高齢化に伴う空き家の増加が懸念されます。
- ・ ほ場整備された優良農地は積極的な保全を図る必要があります。
- ・ 柚須原、大石、香園、本道寺地区等の山間部には、手入れが行き届かず荒れている土地が点在しています。
- ・ 主要地方道筑紫野筑穂線では、道路幅員が十分でない所があり、歩行者の安全確保が求められます。また、交通量も多くバス停車時に渋滞が発生することから、バスカット設置などの対策が求められます。
- ・ 幹線道路や生活道路は、歩道の整備が十分でないところがあるため、通勤・通学等の安全確保が求められます。
- ・ 宝満川沿いの道路は幅員が狭いところがあるため、安全対策が求められます。
- ・ 宝満川に架かる下河原橋は、車1台分の幅員しかないため、対向車との離合に支障が生じています。
- ・ 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- ・ 地域内に点在する史跡などを散策するルートとして宝満川沿いの遊歩道や自転車道などの整備が求められます。
- ・ 集落内の道路は幅員が狭い所があり、事故や緊急時に対応できないことが懸念されます。



▲市民アンケート結果(御笠地域回答)

② 交通体系

- ・ 一般県道福岡日田線は交通量が多いものの、車線数が十分でない場所や幅員が狭いところがあり、安全対策や渋滞対策が求められます。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 宝満川と触れ合うことができる親水空間の整備が望まれます。
- 竹林の拡大、主要道路沿道へのごみの不法投棄等による自然環境の悪化や、イノシシ等による農作物への被害が発生するなど、良好な自然環境の保全に向けた対策が求められます。

④その他の都市施設整備

- 竜岩自然の家等の自然体験のできる施設を中心として、レクリエーション機能の拡充が望まれます。
- 大きな公園が無く、地域内の公園の充実が求められます。



▲ 竜岩自然の家



⑤安全・安心なまちづくり

- 大雨等による水害や山間部での土砂災害が懸念されるため、防災対策が必要です。

御笠地域の問題・課題図

大石、本道寺地区等の山間部には、荒廃地が点在

道路幅員が十分でない所があり、歩行者の安全確保が求められる
 交通量も多くバス停車時に渋滞が発生することから、バスカット設置などの対策が求められる

原地区は、広域交通の利便性が高く、沿道を利用した土地利用が求められる

宮の森団地、みかさ台団地、ゴルフ場団地等は、施設の老朽化や住民の高齢化に伴う空き家の増加が懸念される

広域幹線道路であり、その沿道では土地の有効利用が求められる

交通量が多いものの、車線数が十分でない場所や幅員が狭いところがあり、安全対策や渋滞対策が求められる

広域幹線道路であり、その沿道では土地の有効利用が求められる

宝満山

三郡山

柚須原、香園地区等の山間部には、荒廃地が点在

竜岩自然の家等の自然体験のできる施設を中心として、レクリエーション機能の拡充が望まれる

広域幹線道路であり、その沿道では土地の有効利用が求められる

筑紫野市陸上競技場跡地は、賑わい拠点としての土地利用が求められる
 周辺に存在する史跡と連携した施設等の整備が求められる

宝満川沿いの道路は幅員が狭いところがあるため、安全対策が求められる

宝満川と触れ合うことができる親水空間の整備が求められる

宝満川に架かる下河原橋は、車1台分の幅員しかないため、対向車との離合に支障が生じている

天山地区は、広域交通の利便性が高く、沿道を利用した土地利用が求められる

凡 例	
○	土地利用に関する問題・課題
●	交通に関する問題・課題
○	環境・景観に関する問題・課題
○	都市施設に関する問題・課題
○	防災・福祉に関する問題・課題
⇄	高速道路
⇄	有料道路
⇄	主要幹線道路
⇄	主要幹線道路未整備区間
⇄	幹線道路
⇄	幹線道路未整備区間
⇄	補助幹線道路
⇄	補助幹線道路未整備区間
----	鉄道（JR）
++++	鉄道（西鉄）
- - - -	市街化区域界
- - - -	都市計画区域界
—	地域区分界



(3) まちづくりのテーマ

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、御笠地域のまちづくりのテーマを以下のように設定します。

まちづくりのテーマ

御笠の豊かな自然の恵みを享受し、
次世代に継承される住みよいまちづくり

まちづくりの方向性

①豊かな自然環境が保全・活用される地域

宝満川などの河川環境や地域の大部分を占める森林等の自然環境、良好な営農環境が保全され、それらを活かした交流が育まれる地域を目指します。

②自然環境と調和した住宅地や集落が維持される地域

自然環境との調和に配慮しつつ、生活利便性の向上が図られ、住宅地や集落が維持される地域を目指します。

(4) 地域のまちづくり方針

①土地利用

- ・ 筑紫野市陸上競技場跡地は、周辺環境との調和を図り、農業生産者と消費者の交流拠点として、良好な土地利用を図ります。また、周辺地域には国の指定を受けた史跡等が点在しており、それらと連携した施設等の整備を検討します。
- ・ 主要地方道筑紫野古賀線や主要地方道筑紫野太宰府線、一般県道福岡日田線沿道は、沿道サービス業等の立地を促進します。
- ・ 原地区は、幹線道路沿道に生活利便施設の充実を推進するとともに、必要な施設の誘導を促進します。
- ・ 天山地区は、既存集落の住環境の再整備及び、地域活性化に繋がる幹線道路沿道の土地利用を検討します。

- ・ 老朽化が進む郊外住宅地については、地域特性に配慮した居住環境の改善により良好な住宅地の形成を検討します。
- ・ ほ場整備が行われた優良農地については積極的な保全を図ります。
- ・ 手入れが行き届かず荒れている土地の解消を図ります。

②交通体系

- ・ 一般県道福岡日田線については、車線数の拡充や幅員拡張等により、安全な道路環境の整備を促進します。
- ・ 主要地方道筑紫野筑穂線は、歩道整備やバスカット設置等による機能強化を促進します。

- ・ 幹線道路や生活道路は、通勤・通学等の安全確保のため、歩道の整備等を検討します。
- ・ 宝満川沿いの道路は、現道の部分的な拡幅整備等により安全な道路環境の整備を検討します。
- ・ 下河原橋は、交通利便性の向上に向けた整備等を検討します。
- ・ 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。
- ・ 地域に点在する史跡などを散策するルートとして、宝満川沿いの遊歩道、自転車道などの整備を検討します。
- ・ 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- ・ 宝満川の良い河川環境の保全及び親水空間等の整備による自然資源の活用を検討します。
- ・ 森林の継続的な維持管理やごみの不法投棄防止等により、動植物の生態系にも配慮した自然環境・景観の保全を推進します。

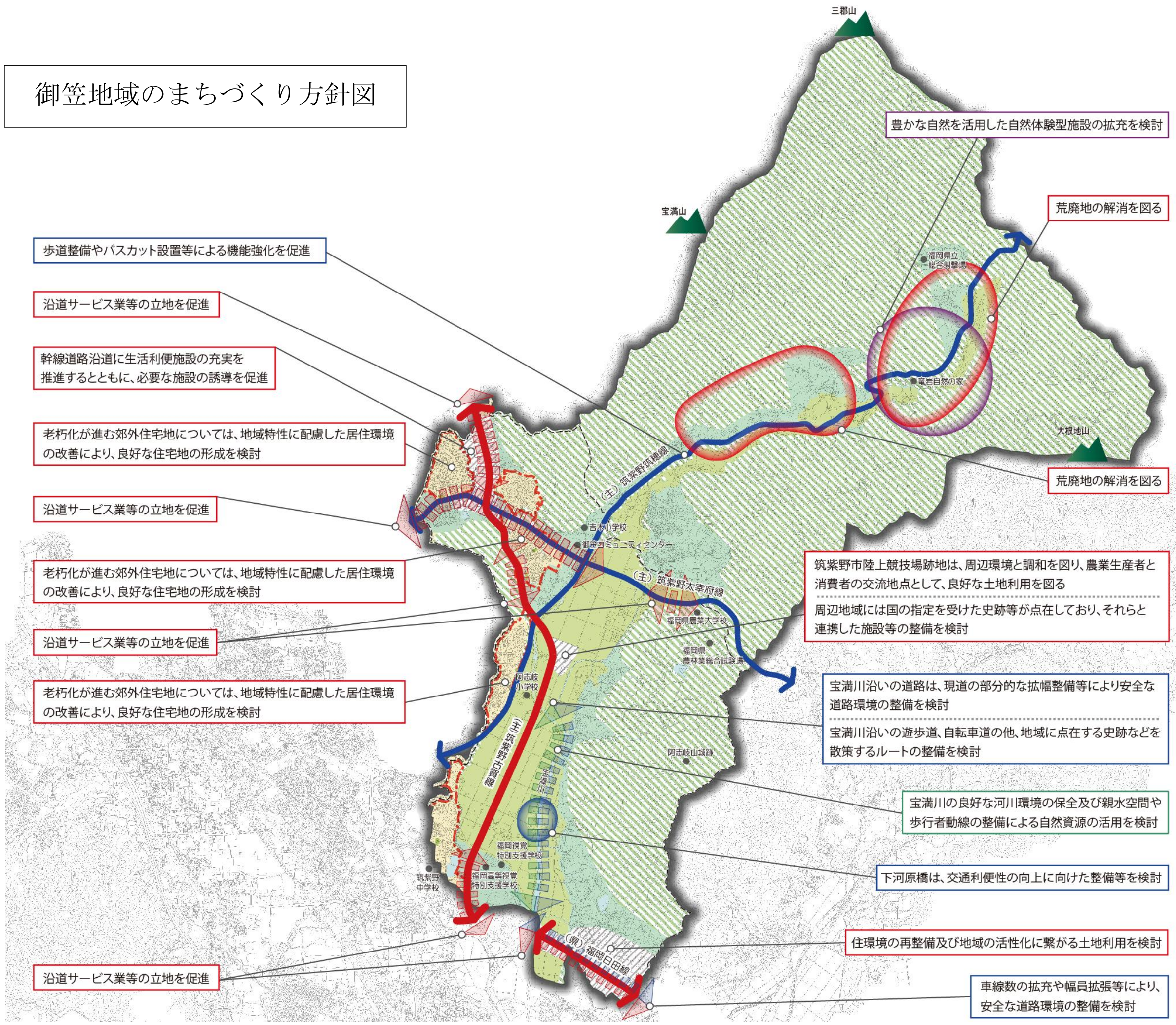
④その他の都市施設整備

- ・ レクリエーション施設については、豊かな自然を活用した自然体験型施設の拡充を検討します。
- ・ 総合運動公園等の整備の必要性を検討し、既存公園については、適正な維持管理を図ります。

⑤安全・安心なまちづくり

- ・ 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。

御笠地域のまちづくり方針図



歩道整備やバスケット設置等による機能強化を促進

沿道サービス業等の立地を促進

幹線道路沿道に生活利便施設の充実を推進するとともに、必要な施設の誘導を促進

老朽化が進む郊外住宅地については、地域特性に配慮した居住環境の改善により、良好な住宅地の形成を検討

沿道サービス業等の立地を促進

老朽化が進む郊外住宅地については、地域特性に配慮した居住環境の改善により、良好な住宅地の形成を検討

沿道サービス業等の立地を促進

老朽化が進む郊外住宅地については、地域特性に配慮した居住環境の改善により、良好な住宅地の形成を検討

沿道サービス業等の立地を促進

豊かな自然を活用した自然体験型施設の拡充を検討

荒廃地の解消を図る

荒廃地の解消を図る

筑紫野市陸上競技場跡地は、周辺環境と調和を図り、農業生産者と消費者の交流地点として、良好な土地利用を図る
周辺地域には国の指定を受けた史跡等が点在しており、それらと連携した施設等の整備を検討

宝満川沿いの道路は、現道の部分的な拡幅整備等により安全な道路環境の整備を検討
宝満川沿いの遊歩道、自転車道その他、地域に点在する史跡などを散策するルートの整備を検討

宝満川の良好な河川環境の保全及び親水空間や歩行者動線の整備による自然資源の活用を検討

下河原橋は、交通利便性の向上に向けた整備等を検討

住環境の再整備及び地域の活性化に繋がる土地利用を検討

車線数の拡充や幅員拡張等により、安全な道路環境の整備を検討

凡例

	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



2-5. 山家地域

(1) 地域の特徴

山家地域は、本市の東部に位置し、全域が都市計画区域外となっていますが、無秩序な土地利用を防ぐため、地域の一部に準都市計画区域を指定しています。

土地利用の状況を見ると、森林と農地が大半を占めるとともに、良好な水資源を有しています。また、国道200号沿道に集落が形成されています。

交通体系を見ると、冷水有料道路、国道200号、主要地方道筑紫野太宰府線及び主要地方道筑紫野三輪線等の広域幹線道路網が形成されています。また、本市と筑豊地域を結ぶJR筑豊本線が通っています。

地域資源を見ると、長崎街道や宿場町の歴史的資源が残っています。

平成17年及び平成22年の国勢調査の人口および世帯数の推移を見ると、人口は減少しており、世帯数は横ばいとなっています。また、高齢化率は約3%増加しており、市全体の高齢化率より約6%高い値（市全体の平成22年の高齢化率は18.5%）となっています。

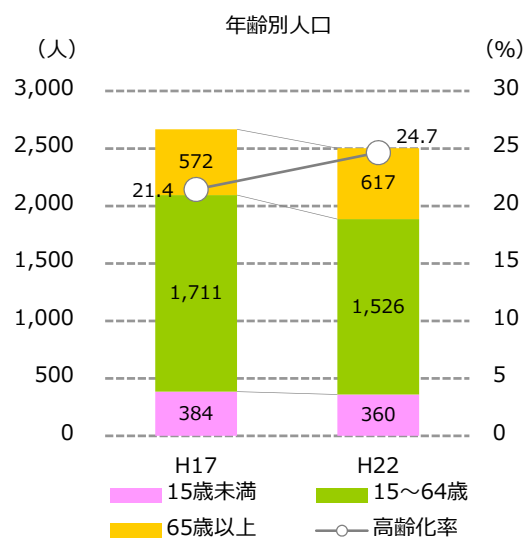
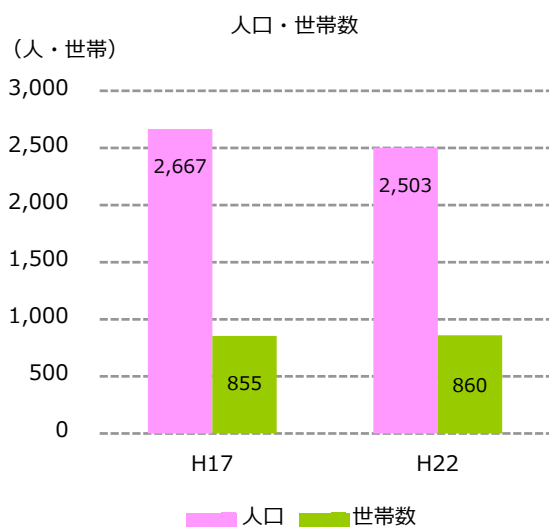
【参考】住民基本台帳に基づく平成27年9月末時点の本地域の高齢化率は30.5%



▲地域内の農地



▲山家宿



資料) 国勢調査

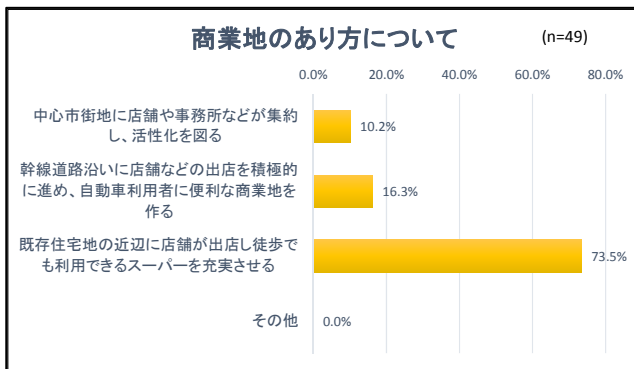
(2) 地域の課題

① 土地利用

- 主要地方道筑紫野太宰府線から筑紫野三輪線は、隣接する都市との連携・交流を担う道路であることから、沿道の有効利用が求められます。
- 地域内には、日常必需品の買物施設が不足しており、商業機能の充実が必要です。
- 地域内には働く場が少なく、雇用の場が求められます。
- 無秩序な開発等が懸念されるため、計画的な土地利用が求められます。
- 地域内に空き家や未利用地が点在しており、その対策が求められます。



▲地域内の狭い歩行空間



▲市民アンケート結果(山家地域回答)

② 交通体系

- 主要地方道筑紫野三輪線をはじめとする、筑前町へ連絡する道路は、一部幅員が狭いため、整備が求められます。
- 冷水有料道路と新たに整備された主要地方道筑紫野三輪線（平成 27 年 6 月開通）は、更なる交通利便性向上のため、道路の接続が求められます。
- 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- 国道 200 号は、道路幅員が狭いところや歩道が無いところもあるため、安全な歩行空間が求められます。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 旧宿場町の町並みや史跡、約 400 年前に創設された山家宿などの保全や地域資源としての活用が求められます。
- 地域東部の山間部には良質な水資源が存在しており、生活用水として利用されています。また、地域内には蛍が生息しており、持続的な生息空間の確保が求められます。
- 竹林の拡大やイノシシ等による農作物の被害、主要道路沿道や河川でのごみの不法投棄が懸念されます。
- 地域内には工場、産業廃棄物処理施設等が他の地域に比べ多く存在します。
- 九州自然歩道の適正な維持管理が求められます。



▲山家宿郡屋跡

④その他の都市施設整備

- 上水道が未整備な地域が存在するため、安全で安心な水道水の供給が求められます。
- 医療施設や福祉施設が少なく、高齢化対策が懸念されます。
- 子どもの遊び場としての身近な公園の整備が求められます。

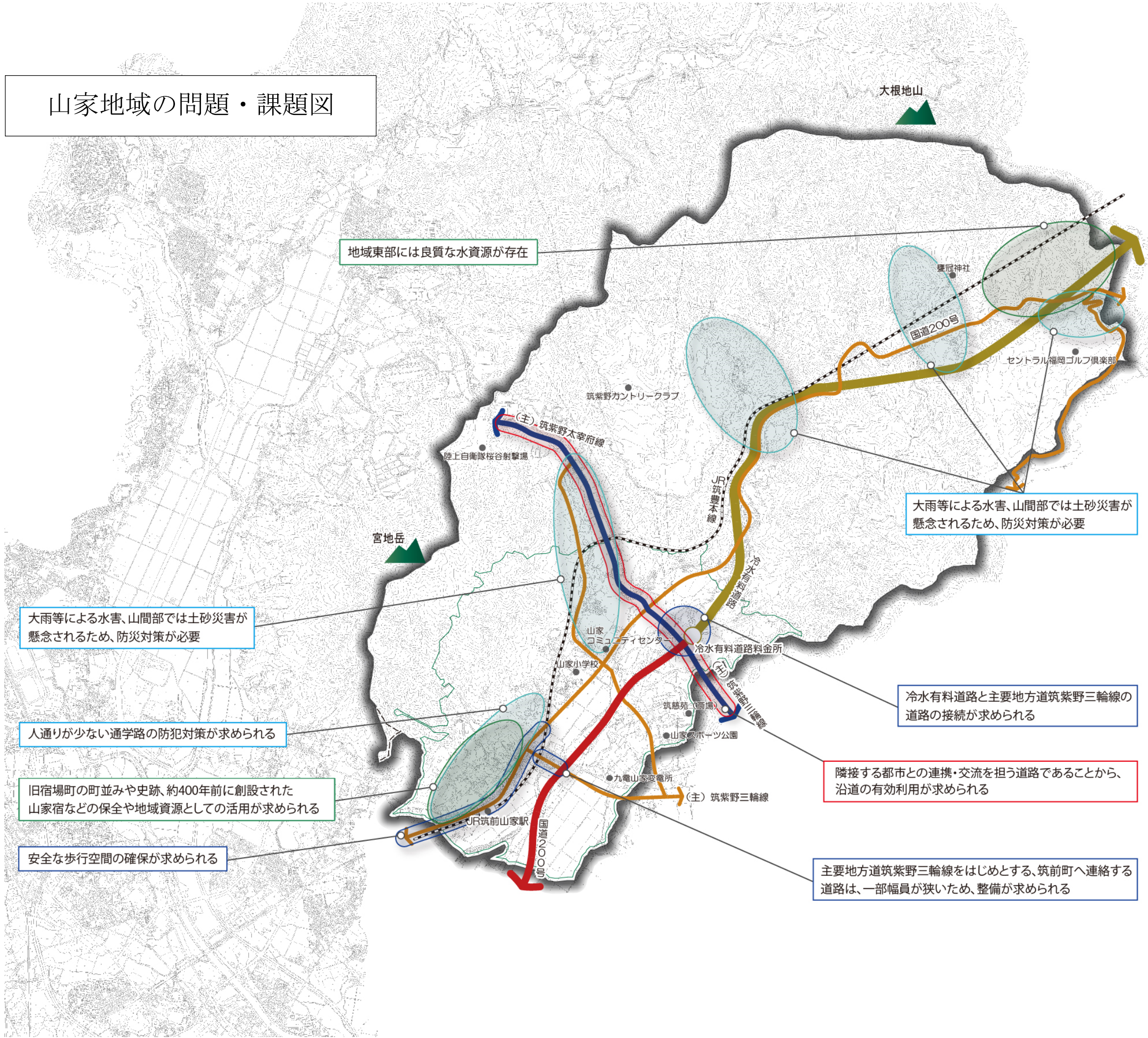
⑤安全・安心なまちづくり

- 大雨等による水害、山間部では土砂災害が懸念されるため、防災対策が必要です。
- 旧宿場町西側の道が通学路になっており、人通りが少ないため、防犯対策が求められます。



山家地域の問題・課題図

凡例	
○	土地利用に関する問題・課題
○	交通に関する問題・課題
○	環境・景観に関する問題・課題
○	都市施設に関する問題・課題
○	防災・福祉に関する問題・課題
⇄	高速道路
⇄	有料道路
⇄	主要幹線道路
⇄	主要幹線道路未整備区間
⇄	幹線道路
⇄	幹線道路未整備区間
⇄	補助幹線道路
⇄	補助幹線道路未整備区間
—+—+—	鉄道（JR）
—+—+—	鉄道（西鉄）
- - -	市街化区域界
- - -	都市計画区域界
- - -	準都市計画区域界
—	地域区分界



地域東部には良質な水資源が存在

大雨等による水害、山間部では土砂災害が懸念されるため、防災対策が必要

大雨等による水害、山間部では土砂災害が懸念されるため、防災対策が必要

人通りが少ない通学路の防犯対策が求められる

旧宿場町の町並みや史跡、約400年前に創設された山家宿などの保全や地域資源としての活用が求められる

安全な歩行空間の確保が求められる

冷水有料道路と主要地方道筑紫野三輪線の道路の接続が求められる

隣接する都市との連携・交流を担う道路であることから、沿道の有効利用が求められる

主要地方道筑紫野三輪線をはじめとする、筑前町へ連絡する道路は、一部幅員が狭いため、整備が求められる



（3）まちづくりのテーマ

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、山家地域のまちづくりのテーマを以下のように設定します。

まちづくりのテーマ

豊かな自然環境を守り、
山家宿の町並みを活かした交流のあるまちづくり

まちづくりの方向性

①豊かな自然環境のなかで安心して暮らせる地域

地域の大部分を占める森林等の自然環境が保全され、自然災害による被害がなく、安心して暮らせる地域を目指します。

②自然環境や山家宿などの地域資源を活かした交流が盛んな地域

地域内の集落が維持されるとともに、自然環境や長崎街道などの地域資源を活かした交流が盛んな魅力ある地域を目指します。

（4）地域のまちづくり方針

①土地利用

- 主要地方道筑紫野太宰府線から筑紫野三輪線沿線地区は、環境に配慮した道路沿道の有効利用を図ります。
- 日常必需品の買物が出来る買物施設の誘導や移動販売等の導入を検討します。
- 雇用創出に繋がる、商業・工業系優良企業の誘致を検討します。
- 無秩序な開発などが懸念される遊休農地等は土地の有効利用を検討し、良好な住環境に配慮した、計画的な土地利用を推進します。
- 地域内に点在する空き家や未利用地については、その対策を検討します。

②交通体系

- 筑前町へ連絡する幅員が狭い道路については、安全な道路環境の整備を促進します。
- 冷水有料道路と主要地方道筑紫野三輪線の円滑な道路接続を促進します。
- 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。
- 国道 200 号については、歩行空間の確保や歩道の整備を促進します。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 旧宿場町等の魅力向上とともに、資源間の交通連携や歩行者動線（観光ルート）の整備、PRの強化などを進め、観光客の増加に繋がる取り組みを検討します。
- 植物や生物の生態系にも配慮した自然環境の保全を推進します。
- 地域内には工場、産業廃棄物処理施設等が立地していることや地域内の河川などでごみの不法投棄が懸念されることから、関係機関と連携しながら生活環境の保全に努めます。
- 九州自然歩道は散策が楽しめる安全な歩行空間の整備を検討します。

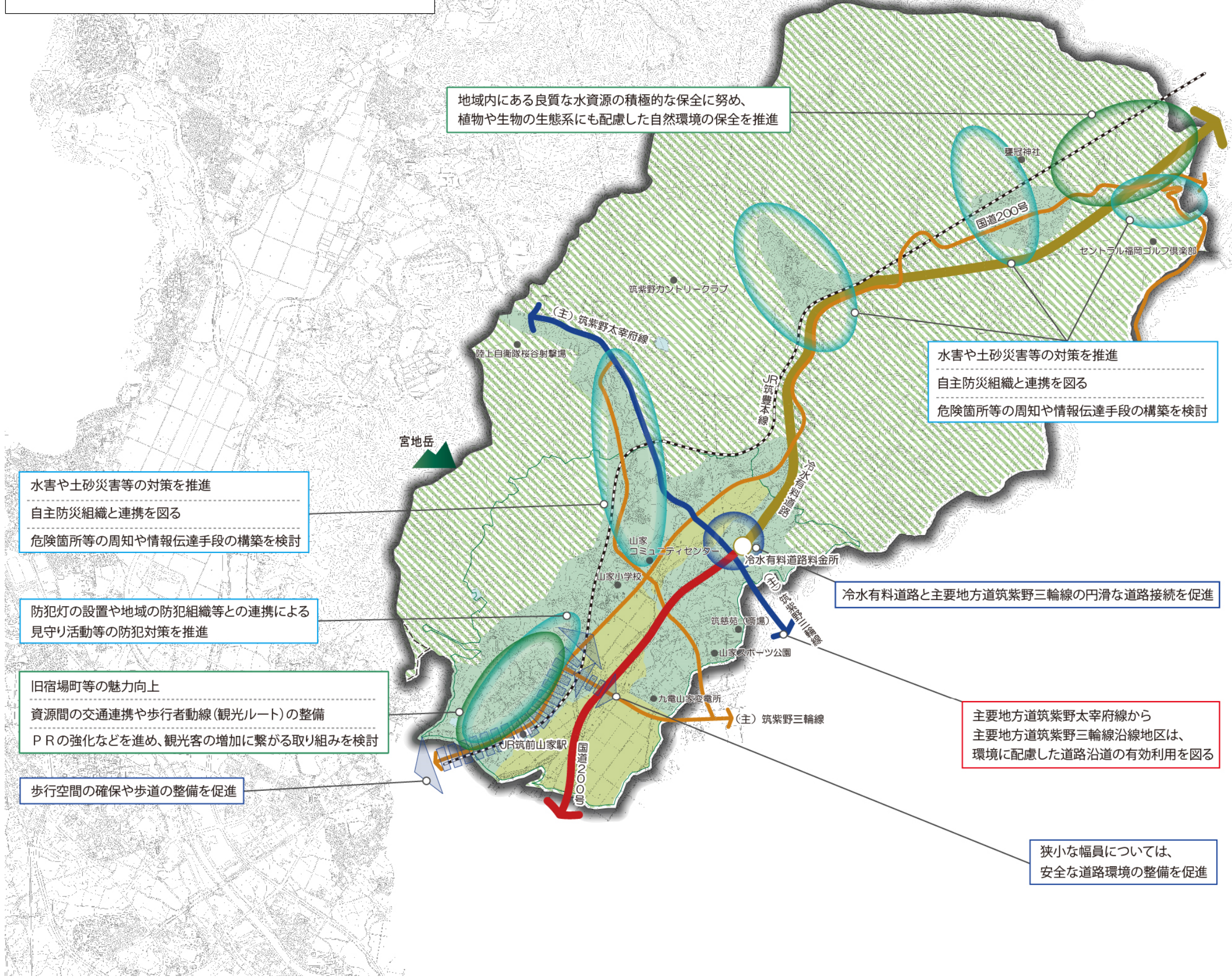
④その他の都市施設整備

- 安全な水道水を供給する上水道の整備を検討します。
- 診療所・福祉施設の配置や移動診療車等の導入を検討します。
- 地域内の公園配置を考慮しながら公園の整備を検討します。

⑤安全・安心なまちづくり

- 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。
- 防犯灯の設置や地域の防犯組織等との連携による見守り活動等の防犯対策を推進します。

山家地域のまちづくり方針図



凡例

	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	準都市計画区域界
	地域区分界



2-6. 筑紫地域

(1) 地域の特徴

筑紫地域は、本市の中央に位置し、全域が都市計画区域となっていますが、市街化区域と市街化調整区域が複雑に入り組んでいます。

土地利用の状況を見ると、主要地方道久留米基山筑紫野線の西側は森林及び農地が広がっていますが、一部は商業用地として利用されており、広域交通の利便性がよいため開発圧力が高まっています。また、北部から南部にかけて流れる宝満川沿いには優良農地が広がっています。駅周辺では土地区画整理事業等によって市街地が形成され、周辺部には集落が点在し、総合保健福祉センター「カミーリヤ」や農業者トレーニングセンター等の公共施設も立地しています。このように、本地域では多様な土地利用がなされています。

交通体系をみると、九州自動車道、国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線、主要地方道久留米筑紫野線、主要地方道筑紫野三輪線、一般県道福岡日田線が南北方向を結んでいます。また、JR鹿兒島本線及び西鉄天神大牟田線が南北を縦断し、JR筑豊本線が東西を横断しています。

平成17年及び平成22年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれもわずかに増加しています。また、高齢化率は約2%増加しており、市全体の高齢化率と同程度の値（市全体の平成22年の高齢化率は18.5%）となっています。

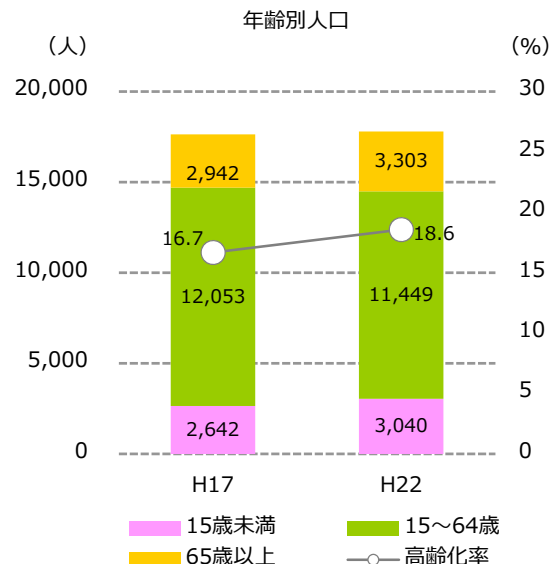
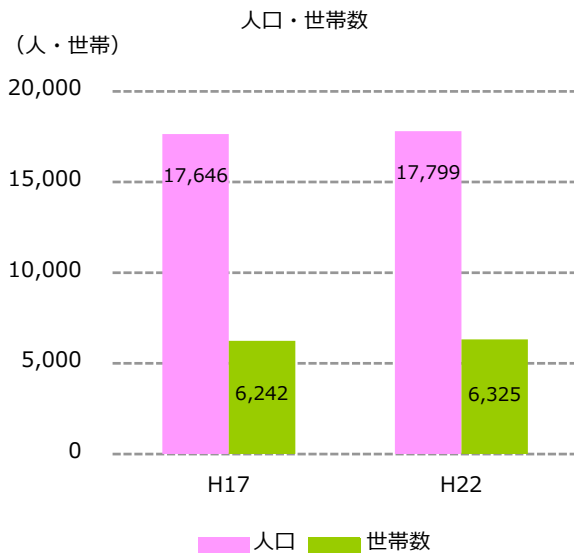
【参考】 住民基本台帳に基づく平成27年9月末時点の本地域の高齢化率は22.0%



▲西鉄筑紫駅



▲筑紫駅西口土地区画整理事業



(2) 地域の課題

①土地利用

- 西鉄筑紫駅周辺は、駅に近接した利便性により、開発ポテンシャルが高いことから、土地の有効利用を推進する必要があります。
- 国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線及び主要地方道久留米筑紫野線の広域幹線道路は、交通の利便性が高く、隣接する都市との連携・交流を担う道路であることから、沿道の土地の有効利用が求められます。
- 地域内の市街化調整区域は、無秩序な開発等が懸念されるため、計画的な土地利用が求められます。
- 宝満川沿いに広がる優良農地の積極的な保全が求められます。

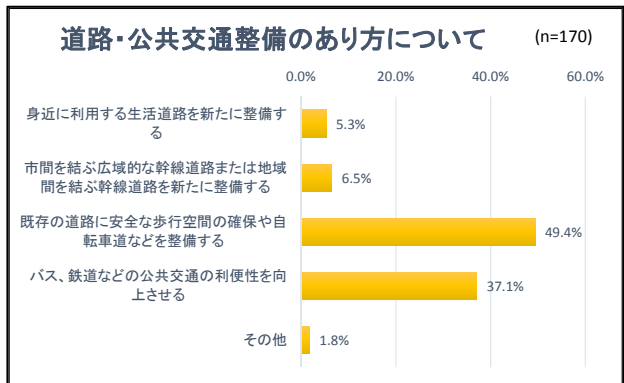


▲宝満川沿いに広がる優良農地

- 地域内において手入れが行き届かず荒れている土地の増加が懸念されています。
- 地域内には、空き家や未利用地が点在しており、その対策が求められます。

②交通体系

- 一般県道山口原田線は道路幅員が狭いところがあり、地域間を連絡する道路としての機能強化のために、拡幅整備等が必要です。
- 一般県道福岡日田線は交通量が多く、交通渋滞が発生しており、整備が必要です。
- 地域内を横断する道路が少ないため、一般県道福岡日田線から岡田地区の幹線道路を通して、国道3号へと接続する道路整備が求められます。
- 西鉄筑紫駅西側の都市計画道路の一部が未整備であり、筑紫南地域との連携を図るため早期整備が求められます。
- 桜台団地北側の市道は、住宅街にもかかわらず抜け道となっているため、道路整備等の安全対策が求められます。
- 鉄道が交差するJR筑豊本線下の踏切が狭く、通学路であるため安全な通行に支障があることから、対策が求められます。
- 地域内の幹線道路や生活道路は、歩道の整備が十分ではないところがあるため、通勤・通学路等の安全確保が求められます。
- 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- 集落内には車が離合できない狭い道路があるため、道路幅員の確保などの対策が求められます。



▲市民アンケート結果(筑紫地域回答)

③都市及び自然環境形成、景観形成

- ・ 岡田地区にある池は、自然環境の保全が求められます。
- ・ 宝満川や山口川沿いではごみ等の不法投棄が懸念されており、その対策が必要です。



▲宝満川カヌー大会

- ・ 市街地内の良好な緑地の保全が求められます。

④その他の都市施設整備

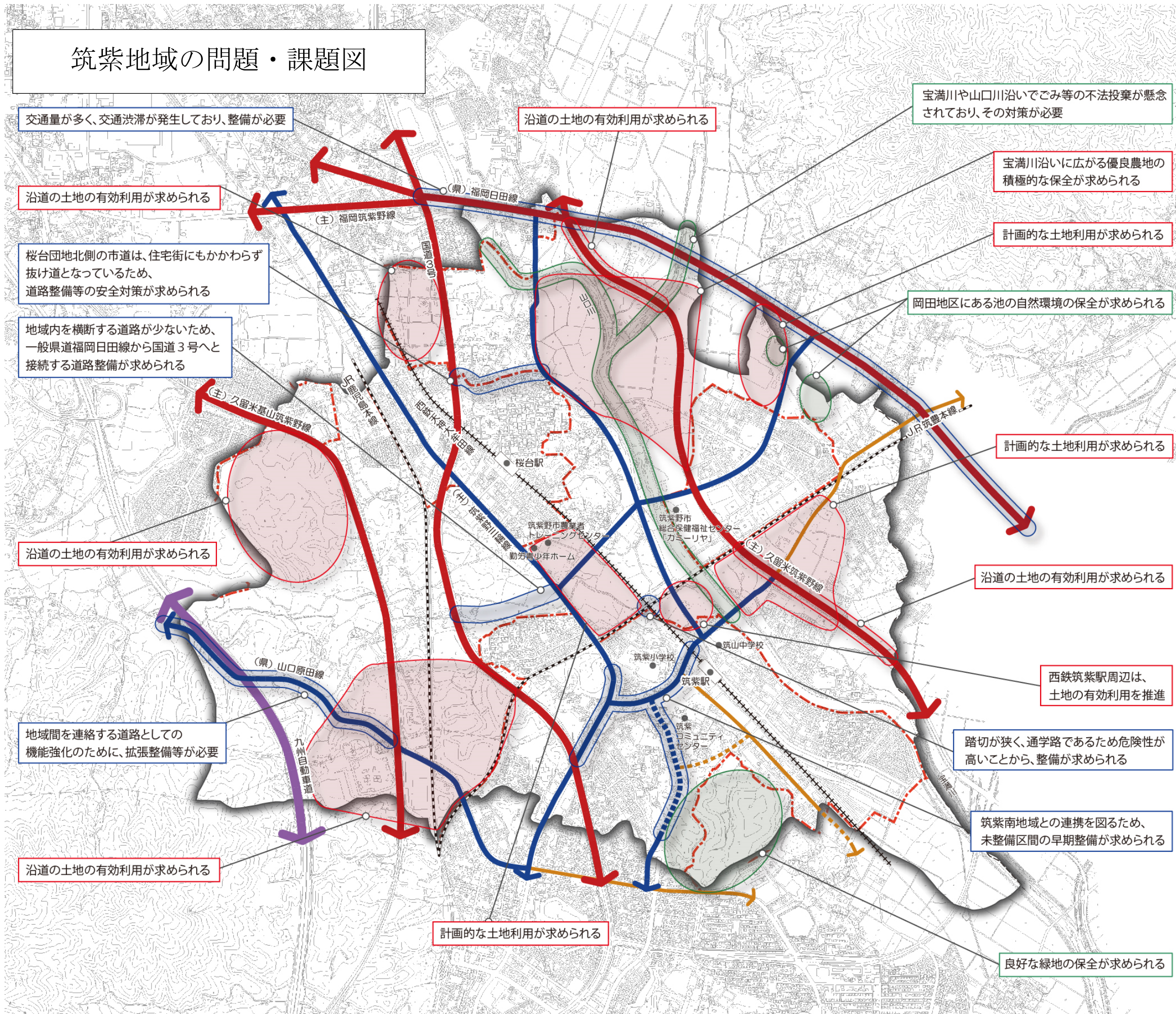
- ・ 団地内の公園は老朽化が進んでおり、その対策が必要です。

⑤安全・安心なまちづくり

- ・ 地域内での自然災害が懸念されます。



筑紫地域の問題・課題図



凡例

○	土地利用に関する問題・課題
○	交通に関する問題・課題
○	環境・景観に関する問題・課題
○	都市施設に関する問題・課題
○	防災・福祉に関する問題・課題
⇄	高速道路
⇄	有料道路
⇄	主要幹線道路
- - -	主要幹線道路未整備区間
⇄	幹線道路
- - -	幹線道路未整備区間
⇄	補助幹線道路
- - -	補助幹線道路未整備区間
- - - -	鉄道（JR）
+++++	鉄道（西鉄）
- - - -	市街化区域界
- - - -	都市計画区域界
———	地域区分界

交通量が多く、交通渋滞が発生しており、整備が必要

沿道の土地の有効利用が求められる

宝満川や山口川沿いでごみ等の不法投棄が懸念されており、その対策が必要

沿道の土地の有効利用が求められる

宝満川沿いに広がる優良農地の積極的な保全が求められる

桜台団地北側の市道は、住宅街にもかかわらず抜け道となっているため、道路整備等の安全対策が求められる

計画的な土地利用が求められる

地域内を横断する道路が少ないため、一般県道福岡日田線から国道3号へと接続する道路整備が求められる

岡田地区にある池の自然環境の保全が求められる

沿道の土地の有効利用が求められる

計画的な土地利用が求められる

地域間を連絡する道路としての機能強化のために、拡張整備等が必要

沿道の土地の有効利用が求められる

西鉄筑紫駅周辺は、土地の有効利用を推進

沿道の土地の有効利用が求められる

踏切が狭く、通学路であるため危険性が高いことから、整備が求められる

計画的な土地利用が求められる

筑紫南地域との連携を図るため、未整備区間の早期整備が求められる

良好な緑地の保全が求められる



● (3) まちづくりのテーマ ●

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、筑紫地域のまちづくりのテーマを以下のように設定します。

まちづくりのテーマ

宝満川の自然環境と調和し、
住環境と産業集積が共生する活気あるまちづくり

まちづくりの方向性

①土地を計画的に活用し、住・商・工が共存するまとまりのある地域

自然環境に配慮しつつ、広域幹線道路沿道等の土地を計画的に活用することにより、住・商・工が共存し、まとまりのある生活しやすい地域を目指します。

②宝満川などの良好な自然環境と調和する地域

宝満川や緑地、田畑などの自然環境と市街地が調和し、暮らしのなかで自然環境の豊かさが感じられる地域を目指します。

● (4) 地域のまちづくり方針 ●

①土地利用

- ・ 西鉄筑紫駅西口の土地区画整理事業が進む地区では、市街地の形成を推進します。
- ・ 西鉄筑紫駅周辺の交通利便性を活かした良好な住環境を備えた、市街地の形成を促進します。
- ・ 国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線等の幹線道路沿道は、周辺環境に配慮しつつ工業用地及び流通業用地等を主とする土地利用を検討します。
- ・ 国道3号、主要地方道久留米筑紫野線、一般県道福岡日田線沿線地区では、沿道サービス業等の立地を促進します。
- ・ 岡田地区に隣接する市街化調整区域については、岡田土地区画整理事業と調和した市街地の形成を促進します。
- ・ 地域内の幹線道路及び市街化区域に隣接する市街化調整区域については、良好な市街地の形成を検討します。
- ・ 宝満川沿いに広がる優良農地は、積極的な保全を図ります。
- ・ 手入れが行き届かず荒れている土地等については土地の有効活用を検討します。
- ・ 地域内に点在する空き家や未利用地については、その対策を検討します。

②交通体系

- 一般県道山口原田線は、山口地域との関連強化路線として拡幅整備等を促進します。
- 一般県道福岡日田線の渋滞対策として、交差点改良を促進します。
- 一般県道福岡日田線～岡田地区～国道3号へ接続する道路整備の強化を検討します。
- 西鉄筑紫駅西側の都市計画道路の未整備区間は、筑紫駅西口土地区画整理事業等の推進により整備を図ります。
- 桜台団地北側の市道は、拡幅及び交差点改良等の交通安全対策を検討します。
- 鉄道が交差する JR 筑豊本線下の踏切は、安全対策を検討します。
- 幹線道路や生活道路は、通勤・通学等の安全確保のため、歩道の整備等を検討します。
- 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。
- 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 岡田地区にある池の自然環境保全を図ります。
- ごみの不法投棄対策に加え、宝満川沿いの遊歩道整備の拡充を検討します。
- 良好な緑地の保全を推進します。

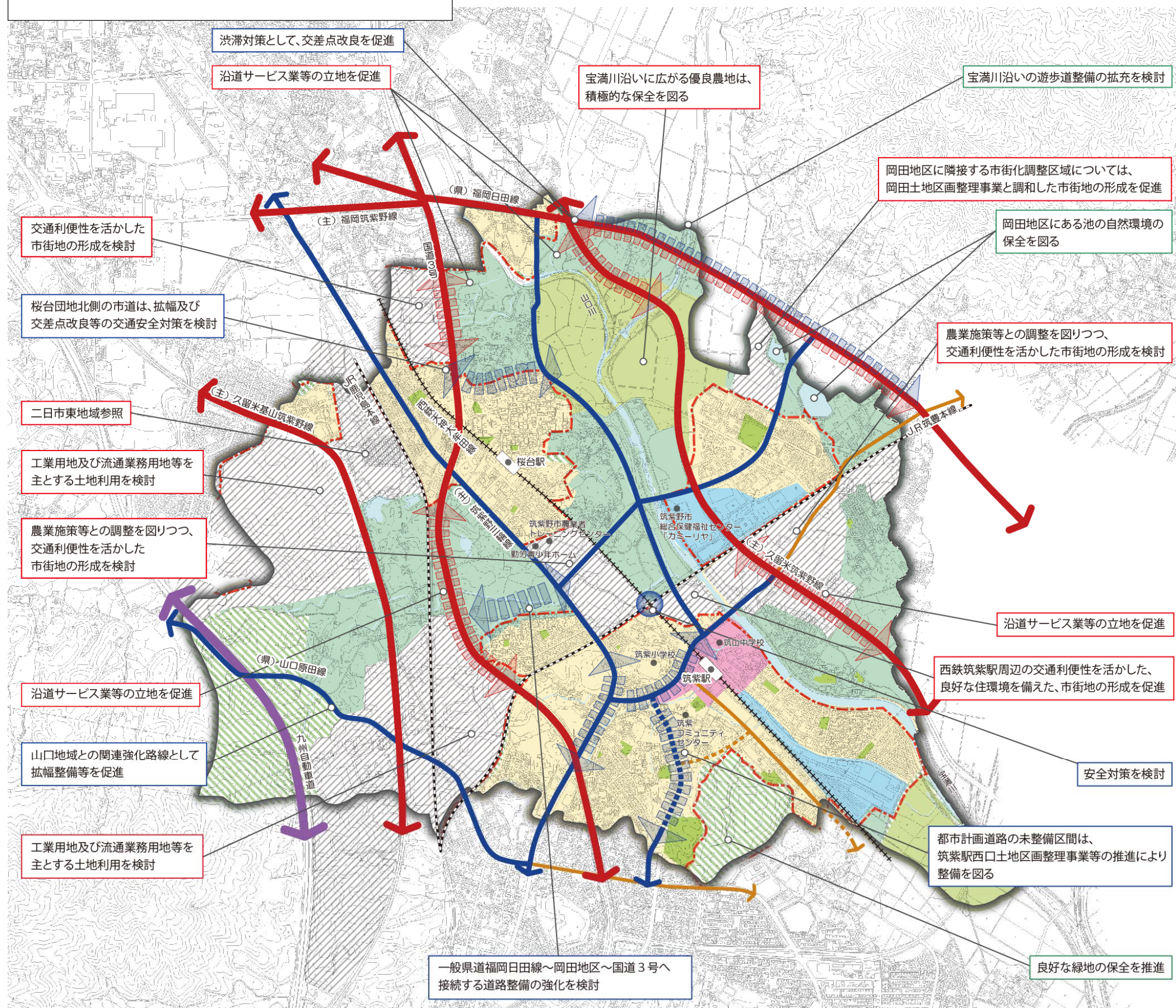
④その他の都市施設整備

- 団地内の公園施設の適切な維持管理を図ります。

⑤安全・安心なまちづくり

- 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。

筑紫地域のまちづくり方針図



凡例

	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



2-7. 筑紫南地域

(1) 地域の特徴

筑紫南地域は、本市の南部に位置し、全域が都市計画区域となっています。

土地利用状況をみると、JR 鹿児島本線東側から西鉄天神大牟田線の西側にかけては、計画的な住宅地開発により閑静な住宅街が形成されています。また、主要地方道久留米基山筑紫野線より西側には緑豊かな森林が広がり、西鉄天神大牟田線より東側では宝満川が流れ、農地が広がり、集落が点在しています。さらに、幹線道路沿道には商業施設が立地しています。

交通体系をみると、九州自動車道、国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線、主要地方道久留米筑紫野線が南北方向を、国道200号が東西方向を結んでいます。また、JR 鹿児島本線及び西鉄天神大牟田線が南北を縦断しています。

地域資源をみると、長崎街道や原田宿、筑紫神社、五郎山古墳などの歴史資源が点在しています。

平成17年及び平成22年の国勢調査の人口および世帯数の推移をみると、いずれもわずかに増加しています。また、高齢化率は約2%増加しているものの、市全体の高齢化率より約7%低い値（市全体の平成22年の高齢化率は18.5%）となっています。

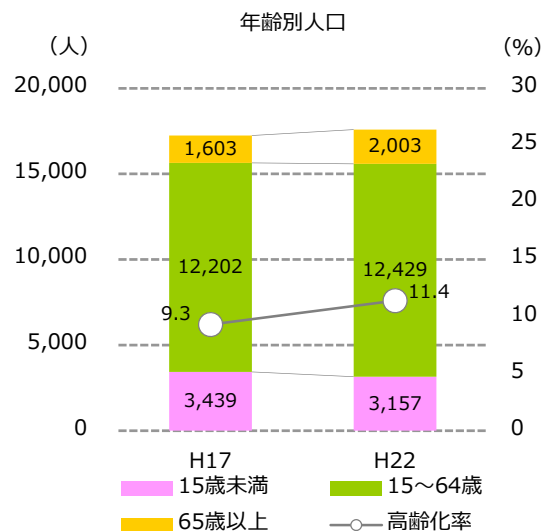
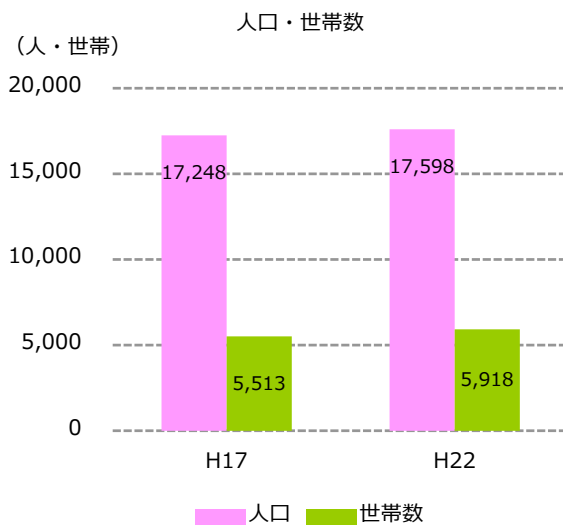
【参考】住民基本台帳に基づく平成27年9月末時点の本地域の高齢化率は14.5%



▲JR原田駅



▲美しが丘団地



資料) 国勢調査

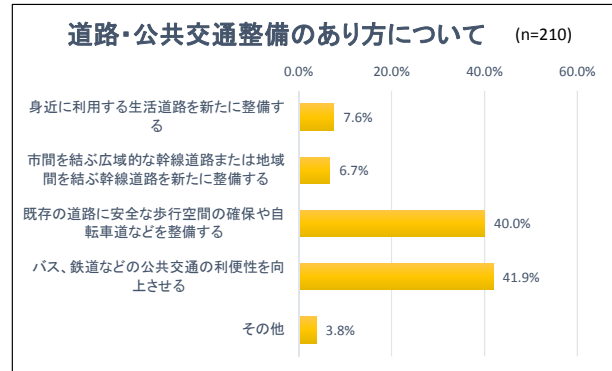
(2) 地域の課題

① 土地利用

- JR 原田駅西側は駅に近接した利便性により、開発ポテンシャルが高いことから、計画的な土地利用が必要です。
- JR 原田駅前には、商業施設が集積しており、市民の日常生活を支える拠点となっていることから、商業施設の維持や更なる利便性の向上が求められます。
- 国道3号、主要地方道久留米基山筑紫野線は、広域交通の利便性が高いことから、沿道を利用した土地利用が求められます。
- 馬市地区の主要地方道久留米筑紫野線沿道では、交通利便性を活かした土地の有効利用が求められます。
- 宝満川沿いに広がる優良農地の積極的な保全が求められます。
- 空き家や未利用地が点在しており、その対策が求められます。



▲JR原田駅前の商業施設



▲市民アンケート結果(筑紫南地域回答)

③ 都市及び自然環境形成、景観形成

- 地域には、筑紫神社や五郎山古墳などの豊富な歴史資源が存在するため、これらの有効活用が求められます。
- 九州自動車道や主要地方道久留米基山筑紫野線沿道では、ごみの不法投棄が見られ、自然環境への影響が懸念されるため、その対策が必要です。



▲筑紫神社

② 交通体系

- 主要地方道久留米筑紫野線の幅員が狭く、機能強化のための整備が求められます。
- 高齢者の買物や通院等をはじめとした日常生活の交通利便性の向上が求められます。
- 地域内の集落は、道路幅員が狭く車が離合できない場所などがあり、事故や緊急時に対応できないことが懸念されます。



④その他の都市施設整備

- 宝満川を身近な交流の場として活用するため、遊歩道などの整備が求められます。
- 上水道が未整備な地域が存在するため、安全な水道水の供給が求められます。
- 西小田地区には子どもの遊び場としての身近な公園整備が求められます。

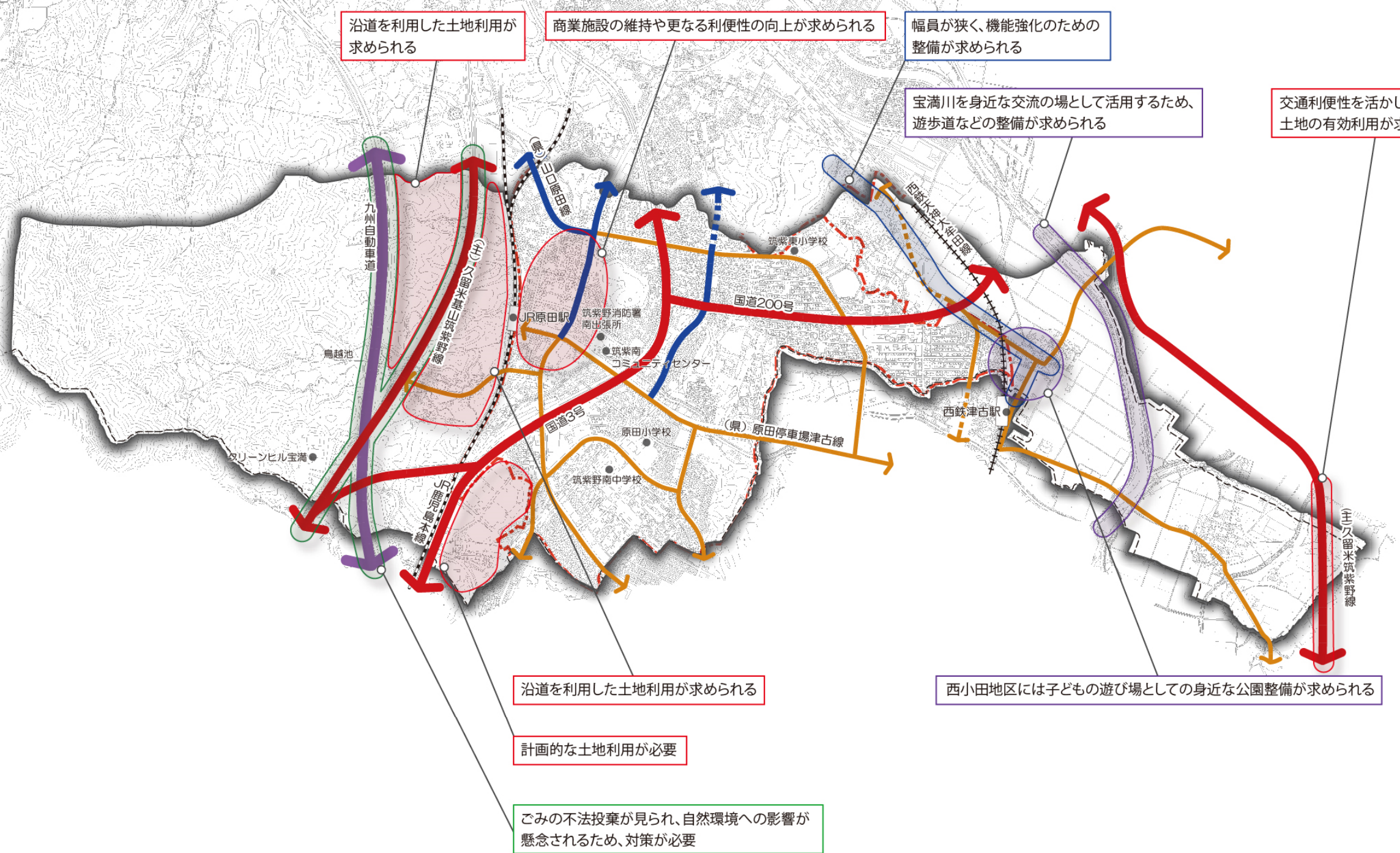
⑤安全・安心なまちづくり

- 地域内での自然災害が懸念されます。

筑紫南地域の問題・課題図

凡例

○	土地利用に関する問題・課題
○	交通に関する問題・課題
○	環境・景観に関する問題・課題
○	都市施設に関する問題・課題
○	防災・福祉に関する問題・課題
⇄	高速道路
⇄	有料道路
⇄	主要幹線道路
⇄	主要幹線道路未整備区間
⇄	幹線道路
⇄	幹線道路未整備区間
⇄	補助幹線道路
⇄	補助幹線道路未整備区間
—+—+—+—	鉄道（JR）
—+—+—+—	鉄道（西鉄）
- - - -	市街化区域界
- - - -	都市計画区域界
—	地域区分界



沿道を利用した土地利用が求められる

商業施設の維持や更なる利便性の向上が求められる

幅員が狭く、機能強化のための整備が求められる

宝満川を身近な交流の場として活用するため、遊歩道などの整備が求められる

交通利便性を活かした土地の有効利用が求められる

沿道を利用した土地利用が求められる

計画的な土地利用が必要

ごみの不法投棄が見られ、自然環境への影響が懸念されるため、対策が必要

西小田地区には子どもの遊び場としての身近な公園整備が求められる



(3) まちづくりのテーマ

地域の特性や現況、地域別懇談会の意見などを勘案し、筑紫南地域のまちづくりのテーマを以下のよう
に設定します。

まちづくりのテーマ

歴史と自然に生まれ、
落ち着いたある暮らしやすいまちづくり

まちづくりの方向性

① 落ち着いたある暮らしが営まれる地域

新しく形成された市街地と優良農地に点在する集落が共存するとともに、商業施設や鉄道、道路
の利便性を活かした暮らしやすい地域を目指します。

② 長崎街道などの地域資源を活かした魅力ある地域

筑紫神社や長崎街道、原田宿、五郎山古墳などの歴史的資源をはじめとした地域資源を活か
し、歴史や文化を守り育む、魅力ある地域を目指します。

(4) 地域のまちづくり方針

① 土地利用

- JR 原田駅西側は交通利便性を活かした市街地の形成を促進します。
- JR 原田駅前には、商業施設の維持や利便性の向上を促進します。
- 国道 3 号沿道の商業施設では、周辺の住環境に配慮した市街地の形成を推進します。
- 主要地方道久留米基山筑紫野線沿道は、周辺環境に配慮しつつ工業用地及び流通業務用地として検討します。
- 国道 3 号、主要地方道久留米筑紫野線は、沿道サービス業等の立地を促進します。
- 宝満川沿いに広がる優良農地は、積極的な保全を図ります。
- 地域内に点在する空き家や未利用地については、その対策を検討します。

② 交通体系

- 主要地方道久留米筑紫野線の機能強化を促進します。
- 公共交通機関の利用を促進し、集落と病院や買物施設等を結ぶコミュニティバス等を含む新たな交通手段の必要性を検討します。
- 道路幅員が狭い地区については、建築主等の協力による道路用地の確保、地域によるまちづくりのルールづくりを促進し、必要な道路幅員の確保を図ります。

③都市及び自然環境形成、景観形成

- 地域には、筑紫神社や五郎山古墳などの豊富な歴史資源が点在するため、資源間の回遊性をもたせたルートの設定など、有効活用を検討します。
- 九州自動車道や主要地方道久留米基山筑紫野線沿道では、ごみの不法投棄防止等により、自然環境の保全を図ります。

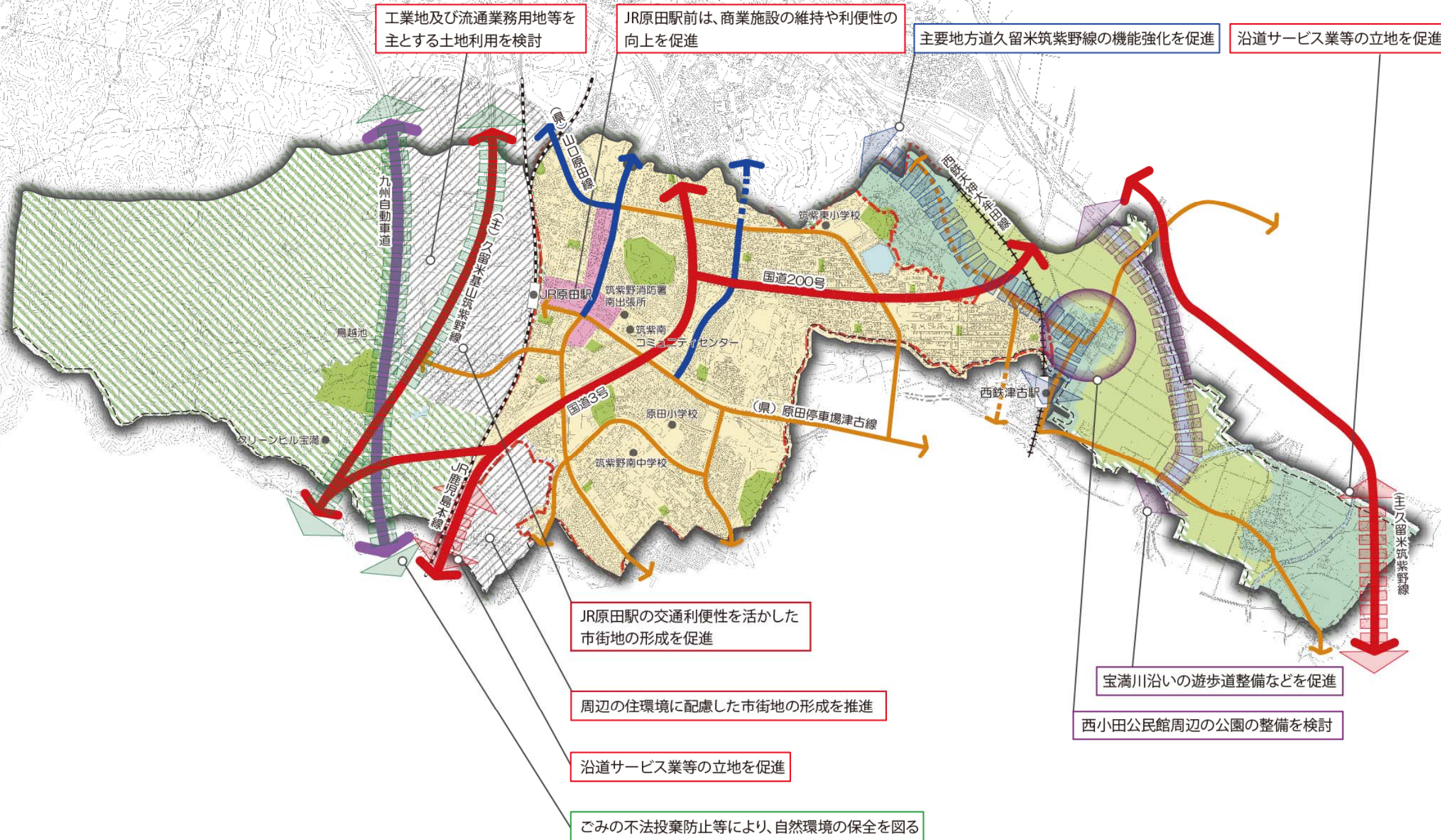
④その他の都市施設整備

- 隣接する市、町との連携を図りつつ、宝満川沿いの遊歩道整備などを促進します。
- 安全な水道水の供給を図るため、上水道の整備を検討します。
- 西小田公民館周辺の公園の整備を検討します。

⑤安全・安心なまちづくり

- 水害や土砂災害等の対策を推進し、自主防災組織と連携を図り、危険箇所等の周知や情報伝達手段の構築を検討します。

筑紫南地域のまちづくり方針図



凡例

	土地利用に関する方針
	交通に関する方針
	環境・景観に関する方針
	都市施設に関する方針
	防災・福祉に関する方針
	住宅地
	商業地
	沿道商業サービス地
	工業・業務地
	農村集落地
	農地
	緑地
	河川・池・沼等
	都市公園
	計画的な土地利用を推進する区域
	高速道路
	有料道路
	主要幹線道路
	主要幹線道路未整備区間
	幹線道路
	幹線道路未整備区間
	補助幹線道路
	補助幹線道路未整備区間
	鉄道（JR）
	鉄道（西鉄）
	市街化区域界
	都市計画区域界
	地域区分界



1. 基本的な考え方

本市は、平成 11 年 3 月に筑紫野市都市計画マスタープランを策定してから、市街化の計画的な整備や交通網の強化、新駅の設置、総合公園の整備、流通業務施設の誘致、大型商業施設の立地など、住みやすい都市とするための様々な都市づくりを進めてきました。

今後は、これらの機能拡充を図りつつ、新たな魅力、活力を見だし、安全で調和のとれた暮らしやすい都市をつくるために、本市の将来都市像である「自然と街との共生都市 ひかり輝くふるさと ちくしの」の実現に向けて、全体構想で分野横断型重点的なまちづくり方針として掲げる中心市街地の活性化、産業の誘致、地域資源の活用、公共施設の再整備、災害に強いまちづくりを主軸とした都市づくりを進めていきます。

以上のことから、今後の都市づくりの推進に向けて、次のことに取り組んでいきます。

- ① 協働による都市づくりの推進
- ② 制度やルールづくりなどの取り組み
- ③ 都市計画マスタープランの運用と管理

2. 都市づくりの推進に向けて

2-1. 協働による都市づくりの推進

近年、少子高齢化による地域経済や地域活力の低下に伴い、都市に存在する多様な主体の都市づくりへの参画・連携・協働が求められています。

そこで、今後の具体的な取り組みを進める際には、市民をはじめ、事業者（地域コミュニティ組織・ボランティア団体・NPO・民間企業・市民団体・大学など）、行政といった様々な主体が、連携・協働して都市づくりを進めていくものとします。

(1) 役割分担

都市づくりの推進にあたっては、市民、事業者、行政が役割分担を明確にした上で、それぞれの立場から主体的に都市づくりに参画していくこととします。

市民	<ul style="list-style-type: none">● まちの主役は市民であり、市民一人ひとりが都市づくりに対して関心を持つ必要があります。● 地域コミュニティでの活動など、自分たちのできることから都市づくりに参画することが求められます。
事業者	<ul style="list-style-type: none">● 事業活動を通して、市や地域の活性化に貢献するとともに、都市づくりの主体の一員であることを理解し、決められた都市づくりのルールに基づいて事業活動を行う必要があります。● 市民と同様に、地域活動や都市づくりへの積極的な参画が求められます。
行政	<ul style="list-style-type: none">● アンケートやワークショップなどによって市民のニーズを的確に捉え、効率的・効果的に都市づくりを進める必要があります。● 市民や事業者の都市づくり活動の支援を図るとともに、市民へ適切に都市づくりに関する情報の提供を行う必要があります。● 公共施設については、ファシリティマネジメントの観点から、持続可能な公共サービスの提供に向けて、経営的視点をもって公共施設を一元的に管理していく必要があります。

(2) 協働による都市づくりに向けた取り組み

協働による都市づくりに向けて、次のことに取り組んでいきます。

都市づくりに関する情報の共有化
<ul style="list-style-type: none">● 市民・事業者・行政など、すべての主体が都市計画マスタープランを共有するため、ホームページへの掲載や広報誌などでの周知を図ります。● 都市づくりに対する認識や関心を高めるため、都市づくりに関する啓発活動などを実施し、市民への情報発信を行います。
都市づくり活動の支援・育成
<ul style="list-style-type: none">● 市民のニーズに合わせ、個性を活かしたまちづくりを行っていく基盤は、市民一人ひとりが参画するまちづくりにあります。本市では、将来都市像の実現を目指し、地域のまちづくり活動を担う主体の連携及び人材の発掘・育成を行っていきます。● 都市づくりの知識を深めるために、地域住民による学習会にアドバイザーの派遣等を行い、都市づくり制度の説明、解説などを行うことにより、地域住民によるまちづくり活動を支援します。
地域特性に応じた都市づくりの推進
<ul style="list-style-type: none">● 地域ごとに住民の合意形成を図り、各地域の将来方向をしっかりと見据えた都市づくりの推進を図るため住民主体のまちづくり活動への支援を行います。● 建築協定等を締結した一定のまとまりのある地区については、運営組織の支援を行い、地域の創意工夫を反映した都市づくりを推進します。

2-2. 制度やルールづくりなどの取り組み

地区計画や都市計画提案制度など、市民が主体となった都市づくりについて、仕組みや取り組み方法の周知に努め、各種制度の活用を図ります。

(1) 地区計画

地区の特徴にふさわしい良好な環境の形成を図るために、市民の皆さんの身近な視点から、地区の課題や将来について話し合い、地域の実情に合わせた建築物等のきめ細かな規制誘導や道路・公園等の確保などのルールを定める制度です。

(2) 都市計画提案制度

都市計画提案制度は、土地所有者やまちづくり NPO 法人などが、一定の面積以上の一団の土地について、土地所有者の同意を得て、市で都市計画決定する地区計画や都市施設等について提案を行うことができる制度です。提案は、関係機関等の意見を聞いたうえで、規定基準を満たすものであれば、最終的に、筑紫野市都市計画審議会において審議されます。この制度を運用することにより、市民の皆さんが主体的なまちづくりを実施することができます。

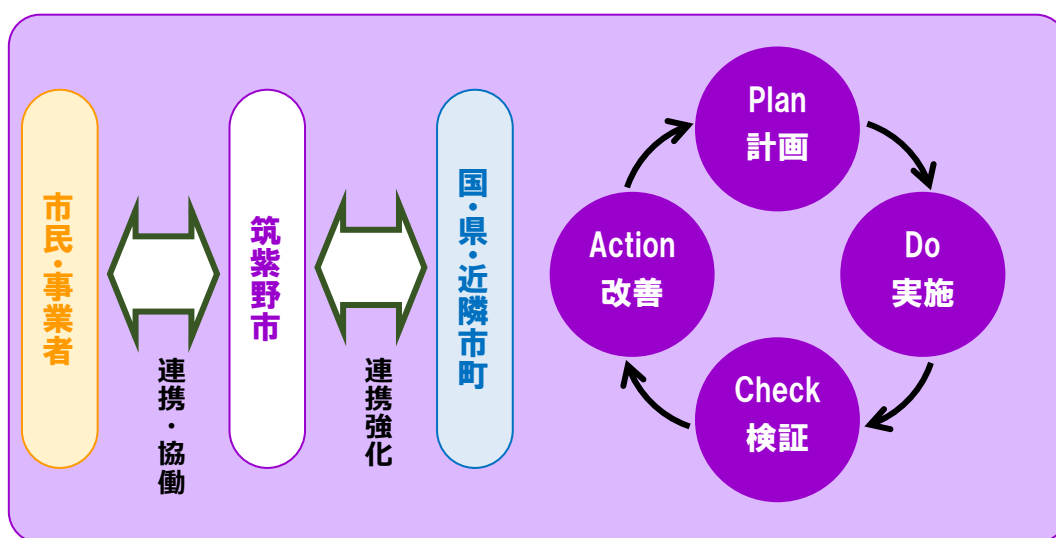
2-3. 都市計画マスタープランの運用と管理

本計画の実現に向けては、農政、商工、観光、環境、教育、福祉、防災、医療など、様々な分野の関連計画と整合性を図りながら都市づくりを進めていきます。市民、事業者との連携・協働はもとより、国・県・近隣市町との連携も重要なことから、更なる連携強化を図ります。

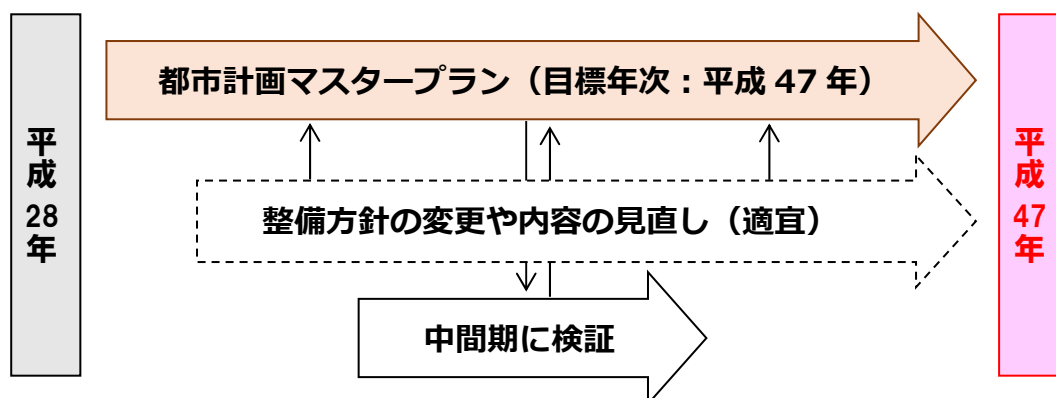
良好な住環境の整備、保全のため、土地利用の誘導に伴う都市計画の決定・変更を適宜行い、本市があらゆる時代にも適応できる都市として、効果的な都市づくりを推進します。

重点的まちづくり方針については、緊急性や費用対効果を総合的に勘案しながら都市整備を推進するとともに、進捗状況を注視し、整備の性質上、期間を要する事業については、定期的に市民、事業者、行政が情報の収集・提供を相互に行いながら整備推進を図ります。

本計画は目標年次を平成 47 年とする長期的な方針であることから、都市づくりの推進に際しては、中間期であるおおむね 10 年後に検証を行い、社会情勢の変化、上位関連計画の見直し、新たな市民ニーズに対応した取り組みが必要なものについては、適宜整備方針の変更や内容の見直しを図ります。



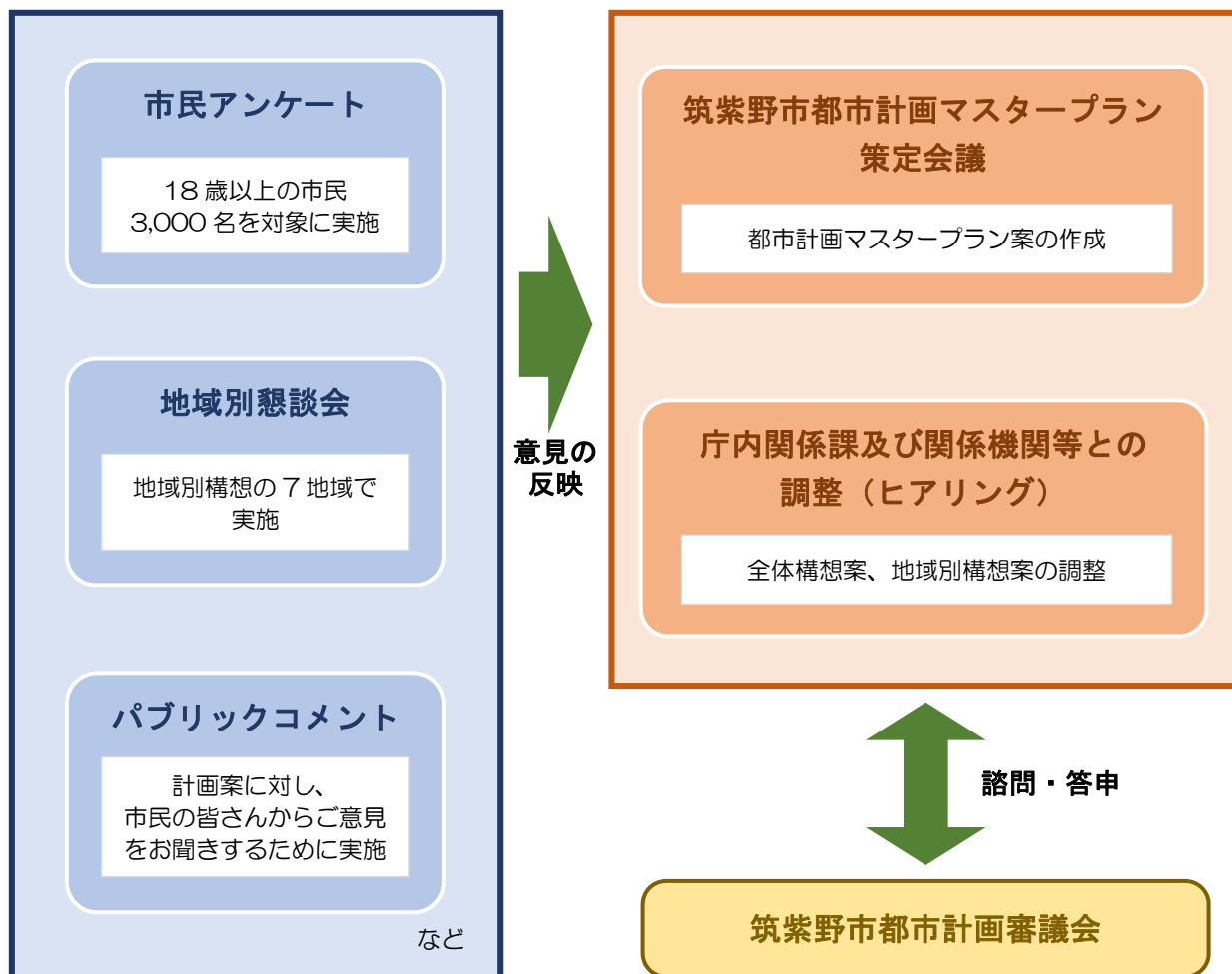
▲都市計画マスタープランの運用と管理の概念図



▲都市計画マスタープランの検証・見直しの概念図

參考資料編

1. 策定体制



2. 筑紫野市都市計画マスタープラン策定会議

■開催経緯と検討内容

会 議 名	開催年月日	開催場所
	検討内容	
第 1 回 策定会議	平成 26 年 3 月 28 日	筑紫野市生涯学習センター3階 学習室 5
	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画マスタープラン策定会議について ○筑紫野市の現状について 	
第 2 回 策定会議	平成 27 年 6 月 9 日	筑紫野市歴史博物館 2 階 研修室
	<ul style="list-style-type: none"> ○現行都市計画マスタープラン進捗検証について ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定状況について ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン全体構想について 	
第 3 回 策定会議	平成 27 年 8 月 28 日	筑紫野市歴史博物館 2 階 研修室
	<ul style="list-style-type: none"> ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン全体構想について ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン地域別構想について 	
第 4 回 策定会議	平成 27 年 10 月 2 日	筑紫野市歴史博物館 2 階 研修室
	<ul style="list-style-type: none"> ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン地域別構想について 	
第 5 回 策定会議	平成 27 年 11 月 30 日	筑紫野市生涯学習センター3階 学習室 5
	<ul style="list-style-type: none"> ○第二次筑紫野市都市計画マスタープラン（案）について 	

■設置要綱

○筑紫野市都市計画マスタープラン策定会議の設置に関する要綱

(平成 26 年 1 月 30 日要綱第 3 号)

(設置)

第 1 条 都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号。以下「法」という。)第 18 条の 2 第 1 項に規定する都市計画に関する基本的な方針(以下「都市計画マスタープラン」という。)の策定に関し、その案を作成するため筑紫野市都市計画マスタープラン策定会議(以下「策定会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 策定会議は、都市計画マスタープランの案を作成するため、意見を交換し、及び内容を検討するものとする。

(組織)

第 3 条 策定会議は、20 人以内で組織する。

2 策定会議の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者で構成する。

- (1) 関係行政機関から推薦を受けた者
- (2) 市内に存する関係団体から推薦を受けた者
- (3) 筑紫野市区長会から推薦を受けた者
- (4) 市長が指名した市職員
- (5) その他市長が必要と認める者

(策定会議の座長等)

第 4 条 策定会議に座長を置く。

2 座長は、前条第 2 項第 4 号の委員の中から互選により定める。

3 座長は、会務を総理し、策定会議を代表する。

4 座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、座長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(策定会議の会議)

第 5 条 策定会議の会議(以下「会議」という。)は、座長が必要に応じて招集する。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

(部会)

第 6 条 策定会議に部会を置くことができる。

2 部会において必要な事項は、別に定める。

(意見の聴取)

第 7 条 座長が必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(謝金)

第 8 条 市長は、会議に出席した委員に対し、予算の範囲内で謝金を支給することができる。

(実費弁償)

第 9 条 第 7 条の規定による委員以外の者には、証人等の実費弁償に関する条例(平成 3 年筑紫野市条例第 29 号)で定めるところにより実費弁償を支給する。

[第 7 条] [証人等の実費弁償に関する条例(平成 3 年筑紫野市条例第 29 号)]

(庶務)

第 10 条 策定会議の庶務は、建設部都市計画課において処理する。

(補則)

第 11 条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、座長が会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

■委員名簿

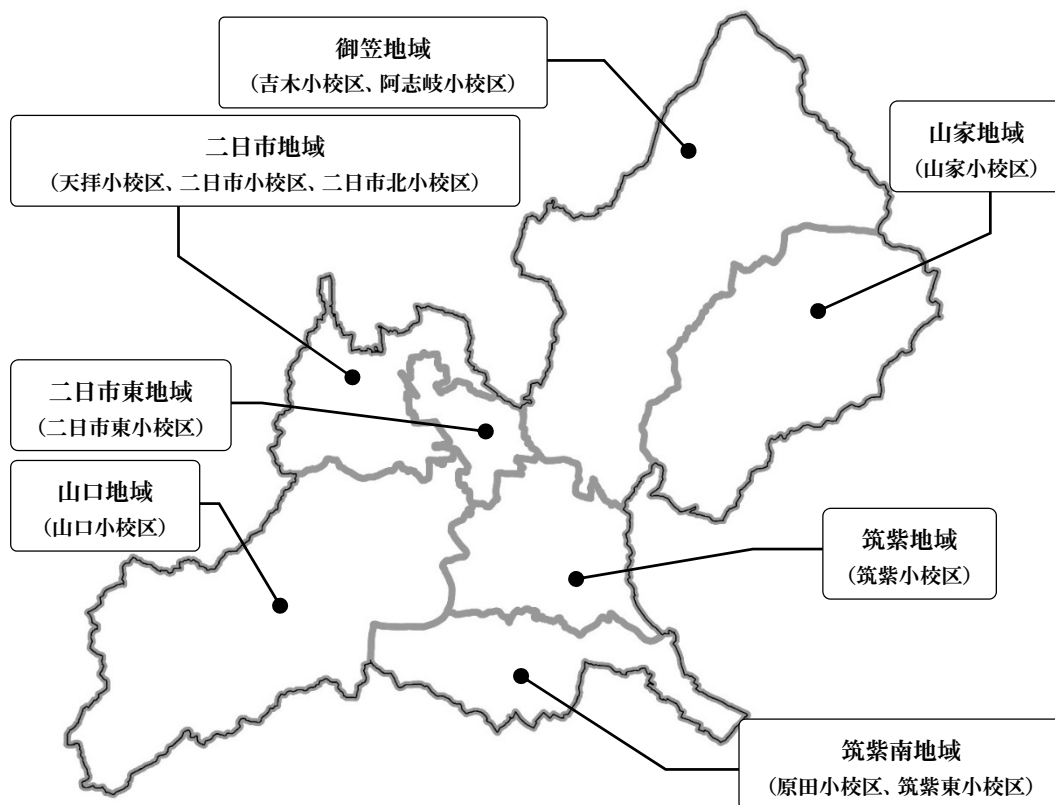
所 属	氏 名	委嘱期間
那珂県土整備事務所	江藤 展之	平成 26 年 3 月～平成 26 年 6 月
	原口 和也	平成 26 年 7 月～平成 28 年 3 月
福岡県広域森林組合	石橋 義朗	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
筑紫野市商工会 女性部	下田 幸子	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
筑紫野市身体障害者福祉協会	田部 義明	平成 26 年 3 月～平成 26 年 6 月
	永田 隆	平成 26 年 7 月～平成 27 年 6 月
	田中 るみこ	平成 27 年 7 月～平成 28 年 3 月
筑紫野市農業青年会	平山 朋之	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
福岡県宅地建物取引業協会 筑紫支部	南 博文	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
筑紫野市観光協会	山田 新治	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
代表区長	森田 陽子	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
環境経済部 上下水道工務課 →建設部 維持管理課	江口 紗佳	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
教育部 生涯学習課 →健康福祉部 子育て支援課	亀井 美和	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
健康福祉部 高齢者支援課	河本 多恵子	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
企画政策部 戦略企画課	中尾 泰明	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
建設部 区画整理課	野田 清仁	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
総務部 安全安心課	八尋 優一	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
山家コミュニティ運営協議会	斉田 成人	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月
九州大学大学院芸術工学研究院	藤田 直子	平成 26 年 3 月～平成 28 年 3 月

3. 地域別懇談会

■開催概要

- ・地域別構想の策定にあたり、地域の方々のまちづくりに対する関心を高めるとともに、都市計画に対する理解を深め、課題や取り組みについて多くの意見をいただくことを目的として開催しました。
- ・意見を聴取しやすいワークショップ方式で開催し、いただいた意見については庁内で調整しながら地域別構想に反映しました。

地域	開催年月日	開催場所
山家地域	平成 27 年 2 月 4 日	山家コミュニティセンター 学習室 1・2
御笠地域	平成 27 年 2 月 10 日	御笠コミュニティセンター 大研修室
山口地域	平成 27 年 2 月 17 日	山口コミュニティセンター 学習室 1・2
筑紫地域	平成 27 年 2 月 19 日	筑紫コミュニティセンター 学習室 1・2
筑紫南地域	平成 27 年 2 月 24 日	筑紫南コミュニティセンター 研修室 1・2
二日市地域	平成 27 年 2 月 26 日	生涯学習センター 学習室 6
二日市東地域	平成 27 年 3 月 3 日	生涯学習センター 学習室 5



▲地域区分図

■参加者名簿（順不同・敬称略）

【二日市地域】

北田 忠	天拝坂区	原田 和彦	宮田町区	山元 光長	次田区
栗原 秀峰	天拝坂区	堀之内 良一	宮田町区	吉木 勝利	大坪区
大田 正男	都府楼団地区	小田 スエ子	京町区	木村 誠一	大門区
萩尾 土郎	杉塚区	大西 みどり	京町区	大庭 浩二	大門区
上野 良直	杉塚区	森部 一隆	曙町区	古澤 勝	鳥居区
萩尾 義彦	塔原区	原田 忠継	曙町区	森田 陽子	湯町区
道永 英知	塔原区	田原 すま子	中央区	三村 敏明	湯町区
中嶋 清	六反区	花田 幸雄	中央区	畑添 和敏	武蔵区
中谷 英雄	六反区	宮澤 喜久男	栄町区	石内 壽	武蔵区
椎葉 眞弓	本町区	田代 龍海	栄町区	萩尾 紘一	上古賀区
永田 正	本町区	福地 宗一	昭和区	平馬 和仁	上古賀区
松浦 良直	入舟区	廣瀬 征一	昭和区		

【二日市東地域】

永松 厚子	紫区	溝田 喜彦	紫ヶ丘区	青木 直次	中原団地区
有上 俊治	紫区	井上 國次	東町区	山口 博	中原団地区
井上 章	天神区	梶原 梶之助	東町区	服部 治	針摺区
長藤 忠	天神区	水野 正春	針摺東区	中村 義典	針摺区
田代 邦夫	旭町区	井上 興治	石崎区	萩尾 勝	俗明院区
林田 正義	東新町区	井上 東次	石崎区	阿部 南志郎	俗明院区
水田 あや子	東新町区	中島 妃佐子	若葉団地区	宮川 公孝	朝倉街道団地区
宮崎 武	紫ヶ丘区	上野 隆則	若葉団地区	佐々木 勝則	朝倉街道団地区

【山口地域】

井上 孝一	むさしヶ丘区	松下 文夫	山口区	佐伯 尚美	古賀区
中川 壽朗	むさしヶ丘区	真鍋 豊	萩原区	吉村 善行	立明寺区
坂本 英生	むさしヶ丘区	三角 輝夫	萩原区	石橋 秀孝	立明寺区
中川 慎一	平等寺区	尾中 健一	萩原区	森 純夫	立明寺区
坪内 善一	山口区	本田 重幸	古賀区		

【御笠地域】

長谷 裕之	柚須原区	藤木 和啓	原区	平島 昌子	上阿志岐西区
日永田 美月	香園区	森木 優元	原区	八尋 一男	下阿志岐区
平嶋 正一	本道寺区	横山 勢司	原区	小川 豊	下阿志岐区
平嶋 敏雄	本道寺区	齊藤 奉文	宮の森区	井上 修	下阿志岐区
市川 隆利	大石区	三原 瑞栄	宮の森区	帆足 俊一	下阿志岐区
靱井 廣海	大石区	竹本 やよい	宮の森区	伊藤 利之	下阿志岐区
桑山 節男	西吉木区	新田 覚二郎	ゴルフ場団地区	井上 元生	天山区
鬼木 岩土	西吉木区	堀内 みどり	ゴルフ場団地区	鬼木 勝幸	天山区
鬼木 克躬	西吉木区	小井出 義麿	みかさ台区	井上 知義	天山区
鬼木 秀實	西吉木区	池本 多恵子	みかさ台区	外山 陽一郎	牛島区
新原 英敏	東吉木区	平山 健児	上阿志岐東区	八尋 雄二	牛島区
臼井 徹男	東吉木区	和田 清志	上阿志岐東区	亀原 光章	牛島区
松田 幸夫	東吉木区	中路 幸信	上阿志岐西区		

【山家地域】

宮原 高利	山家1区	小山田 義之	山家9区
齋田 憲二	山家1区	平山 良治	山家9区
主税 保徳	山家2区	安武 恵	山家コミュニティ運営協議会
主税 光一	山家2区	木村 賢治	山家コミュニティ運営協議会
勝山 眞二	山家3区	古賀 成光	山家コミュニティ運営協議会
山内 耕輔	山家6区	神崎 光成	山家コミュニティ運営協議会
加藤 國男	山家7区	原田 日出男	山家コミュニティ運営協議会
藤井 信義	山家8区		

【筑紫地域】

柴田 耕輝	城山区	吉村 純一	美咲区	長瀬 敏昭	永岡区
大石 英樹	筑紫区	富岡 稔	岡田区	波多江 祐介	永岡区
松本 健一	筑紫区	松村 正秋	諸田区	川上 弘道	桜台区
森 民夫	若江区	木村 茂	諸田区	佐々木 享宏	桜台区
松村 正和	若江区	三宅 貞行	常松区	金丸 正憲	筑紫駅前通区
大村 茂	下見一区	永吉 孝廣	常松区	鳥越 美昭	筑紫駅前通区

【筑紫南地域】

古川 仁敬	原田区	澤田 重信	西小田区	小林 朗子	光が丘区
山崎 淳一	原田区	澤田 政輝	西小田区	内野 優	美しが丘北区
大久保 暢夫	原田区	秋山 敏廣	西小田区	安達 光義	美しが丘北区
田中 邦雄	隈区	小坪 和則	馬市区	角田 和馬	美しが丘北区
田中 俊太	隈区	中山 雄夫	光が丘区	松永 達始郎	美しが丘南区
田中 春喜	隈区	森山 五男	光が丘区	記名辞退者 1名	

4. 都市計画審議会

■開催経緯（都市計画マスタープランに関するものを抜粋）

会議名	開催年月日	開催場所
	内容	
平成25年度 第3回会議	平成26年1月24日	筑紫野市歴史博物館2階 研修室
	【報告案件】 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定状況について	
平成26年度 第2回会議	平成26年11月27日	筑紫野市歴史博物館2階 研修室
	【報告案件】 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定状況について	
平成27年度 第1回会議	平成27年5月21日	筑紫野市歴史博物館2階 研修室
	【報告案件】 第二次筑紫野市都市計画マスタープランの策定状況について	
平成27年度 第2回会議	平成27年11月20日	筑紫野市役所 本館2階 第2・3委員会室
	【報告案件】 第二次筑紫野市都市計画マスタープランの策定状況について	
平成27年度 第3回会議	平成28年2月8日	生涯学習センター3階 学習室5
	【審議案件】 議案第69号 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定について	

■ 諮問書

27 筑 都 第 90 号
平成 28 年 1 月 28 日

筑紫野市都市計画審議会
会 長 坂 井 猛 様

筑紫野市長 藤田 陽三

筑紫野市都市計画審議会への諮問について

筑紫野市都市計画審議会条例（平成 12 年 3 月 29 日条例第 20 号）第 2 条の規定により、下記のとおり諮問します。

記

議案第 69 号 第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定について

■答申書

27 筑都審第 5 号

平成 28 年 3 月 3 日

筑紫野市長 藤田 陽三 様

筑紫野市都市計画審議会

会 長 坂 井 猛

筑紫野市都市計画審議会への審議事案について(答申)

平成 28 年 2 月 8 日に開催しました筑紫野市都市計画審議会平成 27 年度第 3 回会議において、27 筑都第 90 号で諮問のあった議案について、下記のとおり答申します。

記

今回、諮問された第二次筑紫野市都市計画マスタープラン案は、今後 20 年間の筑紫野市のまちづくりの指針として評価でき、概ね妥当であると判断いたします。

なお、本計画の具現化にあたっては、土地利用に関する諸計画書との整合性を図りながら、広く市民の理解と協力を求め施策の重点的、計画的な推進に努められるとともに、経済・社会状況の著しい変化等により本計画と実態に乖離が予測される場合は、すみやかに必要な見直しをされるよう要望します。

■設置要綱

○筑紫野市都市計画審議会条例

(平成 12 年 3 月 29 日条例第 20 号)

改正 平成 13 年 12 月 25 日条例第 45 号

平成 18 年 1 月 4 日条例第 8 号

平成 21 年 7 月 9 日条例第 22 号

平成 22 年 12 月 27 日条例第 39 号

平成 24 年 12 月 28 日条例第 20 号

筑紫野市都市計画審議会条例(昭和 44 年筑紫野町条例第 30 号)の全部を改正する。

(設置)

第 1 条 都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)第 77 条の 2 第 1 項の規定に基づき筑紫野市都市計画審議会(以下「審議会」という。)を置く。

(所掌事務)

第 2 条 審議会は、市長の諮問に応じ、次に掲げる事項について審議する。

- (1) 本市が定める都市計画に関すること。
- (2) 都市計画について、本市が提出する意見に関すること。
- (3) その他市長が都市計画上必要と認める事項に関すること。

(組織)

第 3 条 審議会は、15 人以内の委員をもって組織する。

(委員)

第 4 条 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験がある者 4 人以内
- (2) 市議会議員 4 人以内
- (3) 関係行政機関の職員 3 人以内
- (4) 市の住民 4 人以内

(任期)

第 5 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、任期中であってもその本来の職を離れたときは、委員の職を失うものとする。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(会長)

第 6 条 審議会の会長(以下「会長」という。)は、都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令(昭和 44 年政令第 11 号)第 4 条の規定によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(臨時委員)

第 7 条 審議会に特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

- 2 臨時委員は、市長が委嘱又は任命する。
- 3 臨時委員は、当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

(専門委員)

第8条 審議会に専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員若干人を置くことができる。

- 2 専門委員は、市長が委嘱又は任命する。
- 3 専門委員は、当該専門の事項に関する調査が終了したときは、解任されるものとする。

(会議)

第9条 審議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員及び議事に関係ある臨時委員の2分の1以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 会議は、委員及び議事に関係ある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 議長は、会議に関係職員を出席させ、発言させることができる。

(報酬及び費用弁償)

第10条 委員には、筑紫野市特別職の職員の給与等に関する条例(昭和30年筑紫野町条例第22号)で定めるところにより報酬を支給する。

[筑紫野市特別職の職員の給与等に関する条例(昭和30年筑紫野町条例第22号)]

- 2 委員には、筑紫野市職員等の旅費に関する条例(平成3年筑紫野市条例第37号)で定めるところにより費用弁償を支給する。

[筑紫野市職員等の旅費に関する条例(平成3年筑紫野市条例第37号)]

(庶務)

第11条 審議会の庶務は、建設部都市計画課において処理する。

(委任)

第12条 この条例に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この条例は、平成12年5月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 改正前の筑紫野市都市計画審議会条例第3条第1項第1号の規定により委嘱された委員については、当該委嘱された任期が満了するまでの間は、改正後の筑紫野市都市計画審議会条例第4条第2号の規定により委嘱されたものとみなす。

附 則(平成13年12月25日条例第45号)

この条例は、平成14年4月1日から施行する。

附 則(平成18年1月4日条例第8号)

この条例は、平成18年4月1日から施行する。

附 則(平成21年7月9日条例第22号)

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の規定による委員の委嘱に関する準備行為は、施行前においても行うことができる。

附 則(平成 22 年 12 月 27 日条例第 39 号)

この条例は、平成 23 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成 24 年 12 月 28 日条例第 20 号)

この条例は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。

■委員名簿

職名	氏名	委嘱期間
九州大学大学院人間環境学府・ 新キャンパス計画推進室教授	坂井 猛	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
佐賀大学大学院 工学系研究科都市工学専攻教授	有馬 隆文	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
九州大学大学院 芸術工学研究院准教授	曾我部 春香	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫女学園大学 人間科学部准教授	安恒 万記	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫野市議会議員	森田 健二	平成25年6月～平成27年5月
筑紫野市議会議員	横尾 秋洋	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫野市議会議員	辻本 美恵子	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫野市議会議員	岡部 征紘	平成25年6月～平成27年5月
筑紫野市議会議員	佐藤 政志	平成27年6月～
筑紫野市議会議員	鹿島 康生	平成27年6月～
福岡県建築都市部 都市計画課長	赤星 健太郎	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
太宰府市建設経済部 都市計画課長	今村 巧児	平成25年6月～平成27年3月
	木村 昌春	平成27年5月～
筑紫野警察署交通管理官	前田 章浩	平成25年6月～平成26年3月
筑紫野警察署交通課長	竹下 祐次	平成26年4月～平成27年3月
	永田 孝男	平成27年5月～
筑紫野市区長会会長	林田 正義	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫野市農業委員会会長	原野 忠俊	平成25年6月～平成27年5月、 平成27年6月～
筑紫野市商工会女性部代表	松尾 淑子	平成25年6月～平成27年5月
	堀 智子	平成27年6月～
筑紫野市地域婦人会代表	安井 照美	平成25年6月～平成27年5月
	福地 紀子	平成27年6月～

5. 都市計画マスタープラン（平成 11 年 3 月）策定後の主な取り組み事例

①土地利用

- (1) インターチェンジを活かした流通業務施設の誘致
- (2) 計画的な市街地整備（筑紫駅西口土地区画整理事業等）
- (3) 郊外型商業施設の適切な誘導
- (4) 優良農地の保全 等



(1) 市内の流通業務施設



(2) 西鉄筑紫駅



(3) 市内の大型商業施設



(4) 市内優良農地

②交通体系

- (1) 主要地方道福岡筑紫野線の拡幅整備、主要地方道筑紫野古賀線等の整備促進
- (2) 都市計画道路の整備
- (3) 西鉄二日市駅の両側改札口の開設
- (4) 新駅の設置（平成 22 年 3 月、西鉄紫駅完成） 等



(1) (主) 福岡筑紫野線



(2) (都) 柿ノ子町口線



(3) 西鉄二日市駅東口



(4) 西鉄紫駅

③都市及び自然環境形成・景観形成

- (1) 良好な河川環境整備
- (2) 緑豊かな住宅地づくり（建築協定による緑の保全）
- (3) 旧宿場町の歴史的な街並み形成 等



(1) 山口川の親水空間



(2) 美しが丘団地



(3) 旧宿場町

④その他都市施設整備

- (1) 小・中学校の適正な規模の施設の整備及び適切な維持・管理
- (2) 生涯学習センターの整備
- (3) コミュニティセンターの整備
- (4) 都市公園整備 等



(1) 天拝小学校



(2) 生涯学習センター



(3) 筑紫コミュニティセンター



(4) 上原田公園

6. 市民アンケート調査

■調査概要

- ・第二次筑紫野市都市計画マスタープランの策定にあたり、まちづくりに対する市民の声をマスタープランに反映させるためにアンケートを実施しました。

調査対象	市内に居住する 18 歳以上の市民のうち、無作為に抽出した 3,000 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	平成 25 年 7 月 8 日～平成 25 年 8 月 23 日
調査結果	有効回答数 1,302 票（有効回答率 43.4%）

■結果要約

- ・本市が目指すべき 20 年後の姿について、福祉、医療、教育、防災などの社会基盤が充実した、安全で安心な生活を送ることができるまちが望まれています。
- ・本市のまちづくりに関する取り組みについて、JR 天拝山駅、西鉄朝倉街道駅、JR 原田駅周辺の市街地活性化については実感している市民が多い一方で、JR・西鉄二日市駅周辺の市街地の活性化については変わらないという意見が多くなっています。また、東西・南北方向の交通機能の強化については 2～3 割の人が「変わらない」と回答しています。さらに、駅前広場や駅前の駐車場・駐輪場の整備については変わらないとする市民が多くなっています。
- ・分野別の土地利用のあり方について、老朽化した住宅の建替え並びに共同住宅の建設などによる身近な住環境の改善、徒歩でも利用できるスーパーの立地、周辺と調和した工業地の形成、快適な歩行空間の整備、散策に適した公園の整備など、身近な生活環境の改善が望まれています。また、農地・自然については、営農環境や自然環境に配慮した積極的な保全を基本としながらも、農地の開発に対する一定の理解もなされています。さらに、太陽光や水力などの再生可能エネルギーの活用を望む声が大きくなっています。
- ・本市の活性化のためには、歴史及び観光資源の活用、商店街の活性化、交通網及び公共交通の充実、企業の誘致など、多分野にわたる取り組みが望まれています。年齢別にみると、高齢者は徒歩で利用できるスーパー、散策に適した公園の整備、社会福祉施設の設置などを望む意見が多くなっています。

7. 絵画コンクール

■実施概要

・第二次筑紫野市都市計画マスタープランの策定にあたり、未来を担う子どもたちに、これからのまちづくりに関心を持ってもらうため、「未来のちくしの」絵画コンクールを実施しました。

実施時期	平成 27 年 8 月 3 日（月）から平成 27 年 9 月 11 日（金）まで
応募作品数	筑紫野市内の小学 6 年生が描いた絵画 633 点
受賞件数	最優秀賞 1 点、優秀賞 2 点、佳作 11 点

■受賞者・作品

【最優秀賞】

タイトル「100年後のちくしのし」 二日市小学校6年 前田 滯奈 さん



【優秀賞】

タイトル「友達たくさん大きなちくしの」 山家小学校6年 田中 晃介 さん



【優秀賞】

タイトル「みんなが笑顔 筑紫野市」 二日市北小学校6年 兼松 ころろ さん



【佳作】

タイトル「未来の駅やタワー」 二日市小学校6年 村岡 宏太 さん



【佳作】

タイトル「グリーン筑紫野」 二日市東小学校6年 木村 千尋 さん



【佳作】

タイトル「自然あふれる未来」 吉木小学校6年 中嶋 陽花 さん



【佳作】

タイトル「森の遊園地」 阿志岐小学校6年 松尾 綾 さん



【佳作】

タイトル「広々とした街」 山家小学校6年 小江 美月 さん



【佳作】

タイトル「自然がふえた宝満川のカヌー大会」 筑紫小学校6年 有馬 実佑 さん



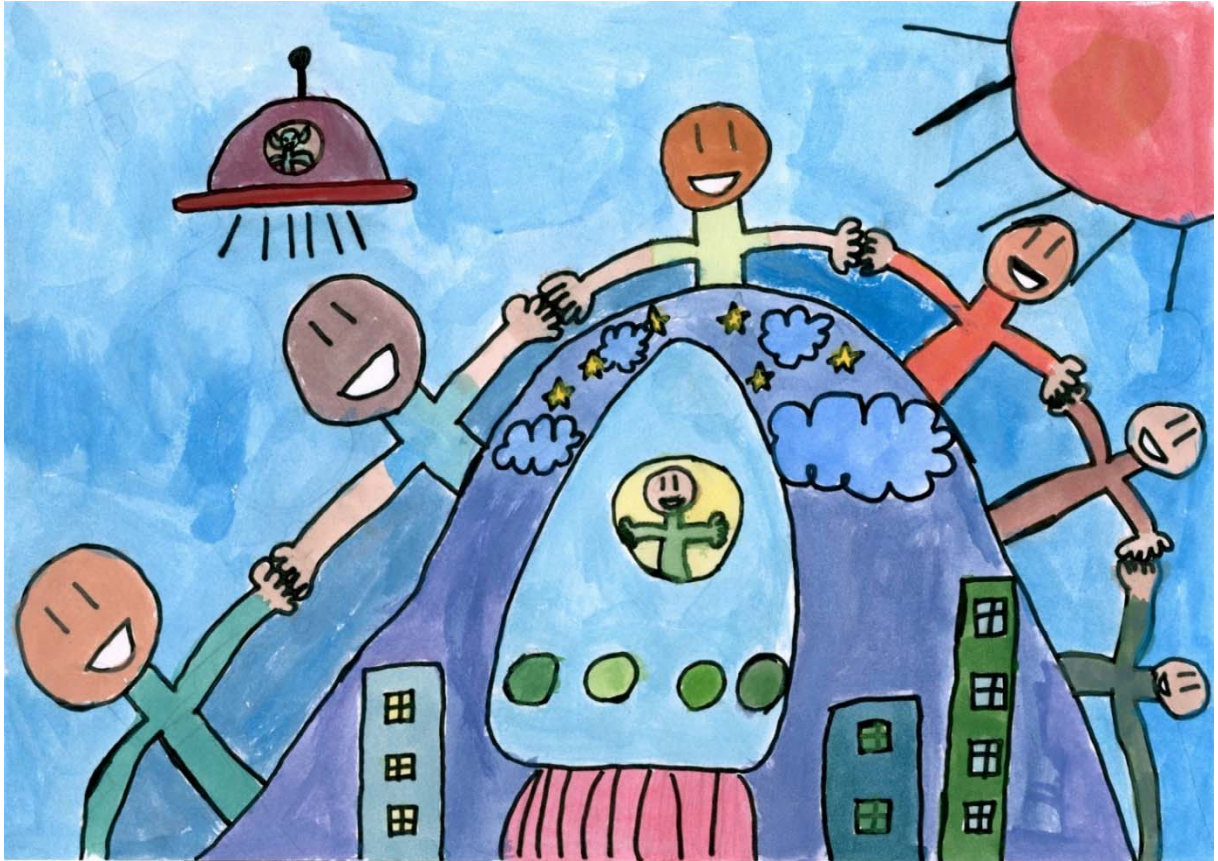
【佳作】

タイトル「エコヘルパーロボ」 山口小学校6年 内村 颯杜 さん



【佳作】

タイトル「みんなが仲よしの筑紫野市」 二日市北小学校6年 松尾 洸星 さん



【佳作】

タイトル「ゴミ0」 原田小学校6年 児玉 美羽 さん



【佳作】

タイトル「自然あふれる筑紫野市」 筑紫東小学校6年 稲富 恵衣 さん



【佳作】

タイトル「温泉の町、筑紫野市。」 天拝小学校6年 阿部 俊 さん



8. 用語解説

	用語	解説
あ	エヒメアヤメ	アヤメ科の小さな花で、本州の中国地方、四国の瀬戸内海沿岸域、九州の山地草原、朝鮮・中国に分布しています。
	延焼遮断帯	市街地火災の延焼を阻止する機能を有する道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びそれらと近接する耐火建築物によって構成させる帯状の不燃空間のことです。
	オープンスペース	公園、道路、河川、学校グラウンド、立ち入りが可能な空地等のことです。
か	合併処理浄化槽	生活排水及びし尿を併せて処理できる浄化層のことです。
	既成市街地	建物や道路などが集積し、既に市街地が形成されている地域のことです。
	共助	自主防災組織や高齢者の見守りなど地域住民が協力し合って助け合うことです。
	建築協定	地域の皆さんが自らの手で建築物に関するルールを定め、お互いに守りあっていくことを約束する制度のことです。
	広域幹線道路	高規格幹線道路、一般国道、主要地方道で構成される道路のことです。
	公共下水道区域内雨水幹線	公共下水道区域内における、雨水を排除し洪水を防ぐ水路のことです。
	公共公益施設	道路、公園、広場、河川などの公共施設及び教育施設、医療施設、行政サービス施設、鉄道施設などの公益施設のことです。
	公助	自治体や警察、消防による救助活動や介護・医療など市民共通の福祉サービスなどの公的支援のことです。
	交通結節点	異なる交通手段を相互に連絡する施設（鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など）のことです。
	国勢調査	統計法に基づき、日本国内に住むすべての人と世帯を対象に、5年に一度実施される統計調査のことです。
	コミュニティバス	公共交通の空白地域、不便地域の地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運営するバスのことです。
	コンパクトシティ	市街地の無秩序な拡大を防ぎ、行政、商業、医療、住宅などの都市機能を中心市街地に集約した、歩いて暮らせるまちづくりのことです。

	用語	解説
さ	市街化区域	都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域および今後優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことで
	市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のことで
	市街地再開発事業	市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行う事業のことで
	自主防災組織	地域住民によって自主的に結成する任意の防災組織のことで
	自助	災害に備えたり、健康管理など、自分で自分を守り、自分でできることは自分ですること
	集約型都市づくり	環境負荷が少なく、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を身近なまちなかで送れる都市を形成するための取り組みのことで
	住民基本台帳	氏名、生年月日、性別、住所などが記載されている住民票を編成したもので
	準都市計画区域	都市計画区域外における無秩序な開発を抑制し、必要な土地利用の整序を行うために指定する区域のことで
	親水スペース	水や川に対する親しみを深めることを目的に、水や川に触れることのできる空間のことで
	生活利便施設	スーパー、コンビニ、病院、金融機関、学校、福祉施設など、日常生活において必要となる施設のことで
た	地区計画	住民の生活に身近な地区を単位として、道路や公園などの施設の配置や建築物の建て方などについて、地区の特性に応じてきめ細かなルールを定めるまちづくりの計画のことで
	治水事業	災害、土砂災害の被害を軽減するために、堤防やダム・放水路、砂防えん堤、下水道などを整備する事業のことで
	低炭素化 低炭素都市づくり	地球温暖化の主因とされる温室効果ガスの一つである二酸化炭素の排出が少ない産業・社会システムを構築した社会（都市づくり）のことで
	特別用途地区	用途地域内の一定の地区において、地区の特性にふさわしい土地利用の増進など特別な目的のため、用途地域を補完する形で指定するもので
	都市計画区域	自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況から、都市の発展を見通し、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域のことで

	用語	解説
た	都市計画道路	都市計画において定められる都市施設の中の道路のことです。
	都市公園	都市計画区域内に設置されている、都市公園法に定められる公園または緑地のことです。
	都市洪水	局地的豪雨による都市特有の洪水のことです。
	土地区画整備事業	都市施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用増進を図る事業のことです。
	土地の高度利用	空き家や未利用地、低層建物密集地などの土地において、その土地の潜在需要を引き出し、都市機能の向上を図ることです。
な	日常生活圏	日常生活を営むために行動する範囲・地域のことです。
は	ハザードマップ	災害に備えて、市民の皆さんに防災に関する情報を提供する図書のことです。
	バスカット	路線バスなどがバス停留所に一時停車する際に、一般車両の通行を妨げないように設置されるスペースのことです。
	バリアフリー	道路や建物、各種設備等の構造、仕様、操作性などを改善、改良し、社会生活における様々な障壁・障害を無くしていくことです。
	ファシリティマネジメント	企業や団体などが効率的に活動するために必要な施設や環境（ファシリティ）を管理し活用する経営手法のことです。
	ベッドタウン	都市圏の中核となる大都市の近郊にあり、大都市へ通勤・通学する者の居住地となっている住宅地域のことです。
	ほ場整備	耕地区画の整備や、耕地の集団化を実施する事業のことです。
や	優良農地	生産性が向上した農地など良好な営農条件を備えた農地のことです。
	ユニバーサルデザイン	計画設計から全ての人が共通して利用できるようにデザインする考え方のことです。
	用途地域	無秩序な土地利用を防ぐため、建築物の用途・容積率・建ぺい率等について制限を行うものです。住居系・商業系・工業系など12種類に区分されます。
わ	ワークショップ	参加体験型の学習の場の中で、住民が中心となって話し合い、地域社会の課題を解決するための計画づくりや取り組みを実施することです。



第二次筑紫野市都市計画マスタープラン

平成 28 年 3 月

編集・発行 筑紫野市建設部都市計画課

福岡県筑紫野市二日市西一丁目 1 番 1 号

電話（代表）092-923-1111



福岡県

筑紫野市