

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

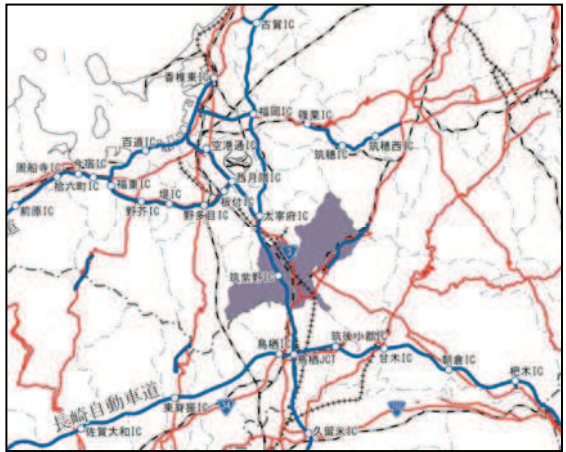
本市は、九州最大の都市である福岡市から南に約15km、福岡県の中部に位置し、福岡市を中心とする日常生活圏の一部を構成しています。福岡市と近接する地理的優位性により、市内各地において大規模な開発や区画整理事業による宅地造成によって、本市は、良質な住宅環境を有する都市として発展してきました。



▲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

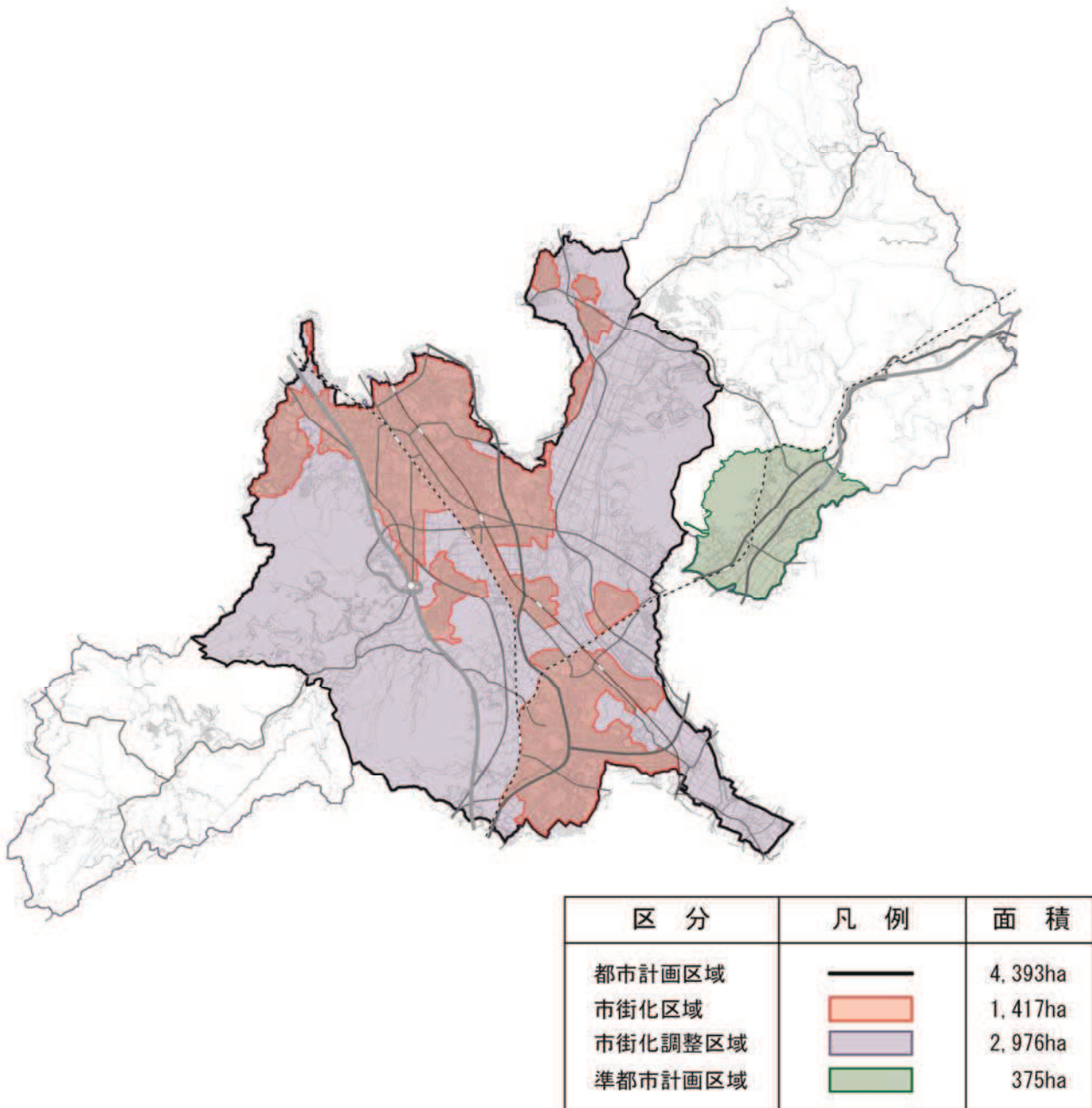
### 課題 1 : 市街地の活力向上と無秩序な土地利用の抑制

#### 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。



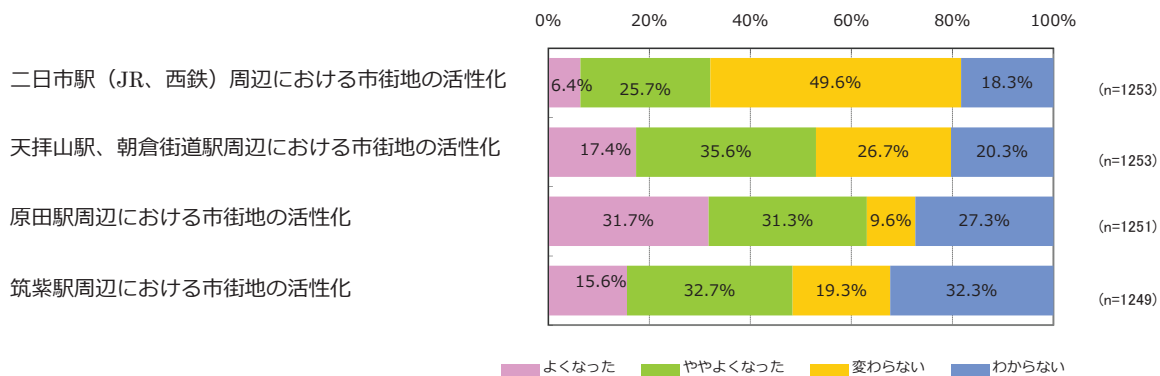
▲市街地の未利用地

本市の商業用地の状況を見ると、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。

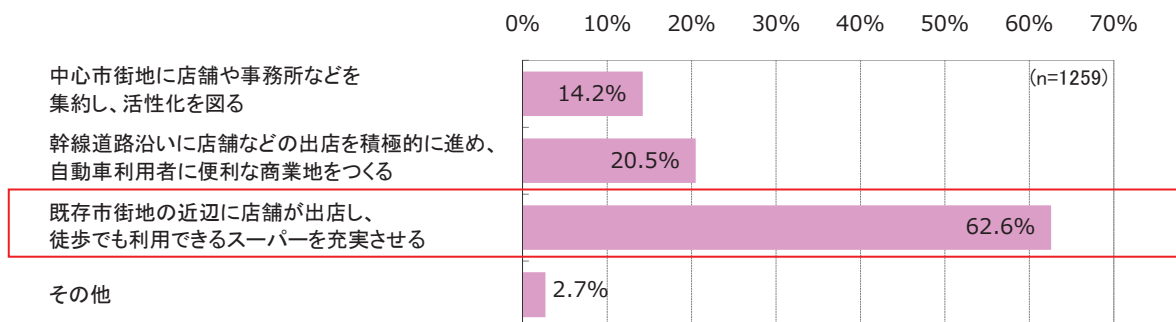
無作為抽出した18歳以上の市民3,000人（回収数1,302通）を対象に平成25年度に実施した「第二次筑紫野市都市計画マスタープラン策定に向けた市民アンケート調査」（以下、市民アンケート調査）では、JR・西鉄二日市駅周辺の活性化については、20年前に比べて「変わらない」との回答がおよそ50%となっており、他の駅周辺と比べて活性化が進んでいないことがうかがえます。また、商業地のあり方については、「既存市街地の近辺に店舗が出店し、徒歩でも利用できるスーパーを充実させる」との回答が60%以上となっています。

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。

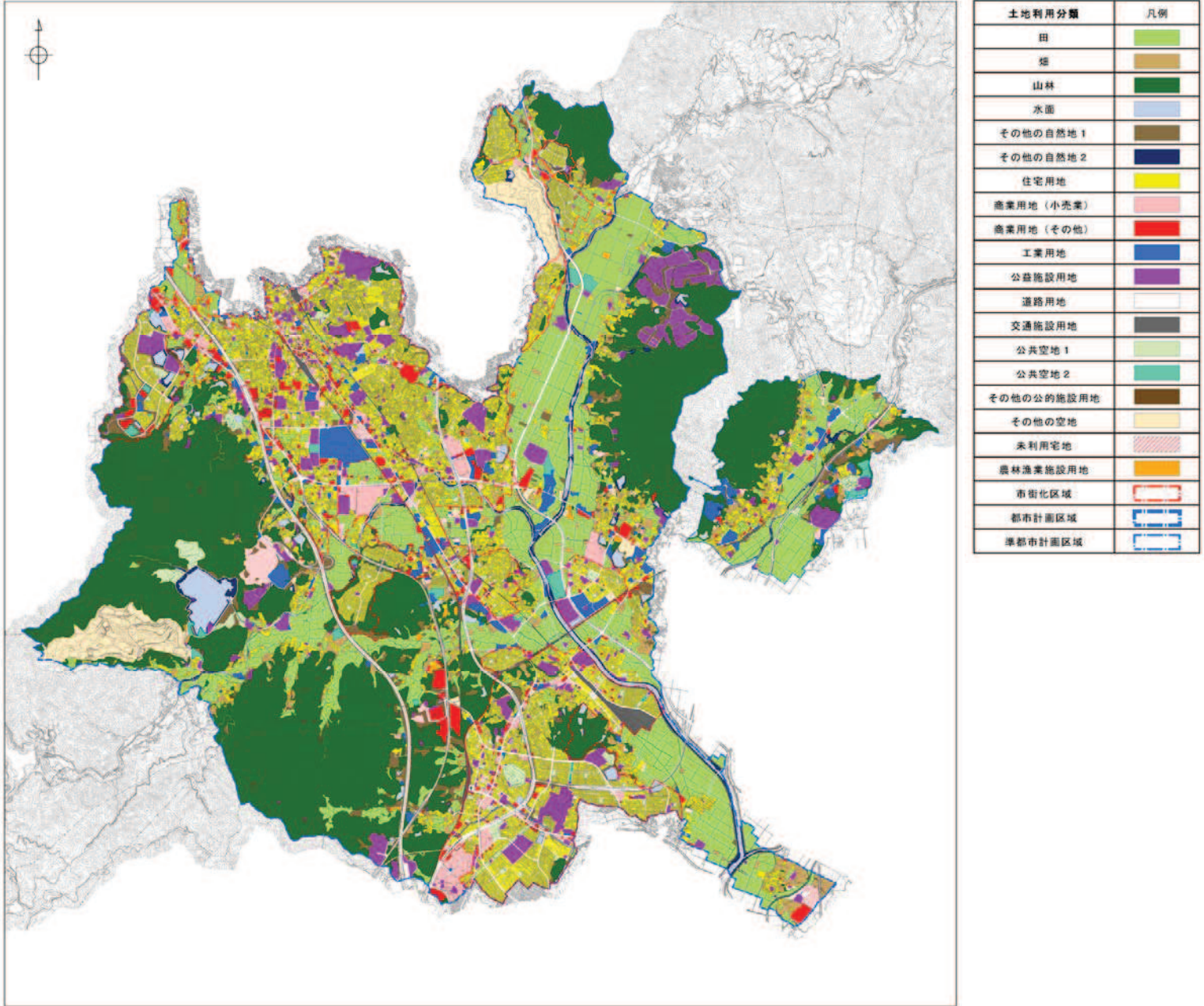
[各駅の活性化について]



[商業地のあり方について]



▼土地利用現況

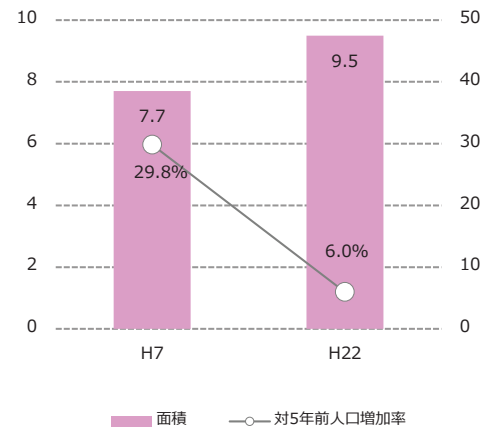


資料) 平成 24 年度筑紫野市都市計画基礎調査

### (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



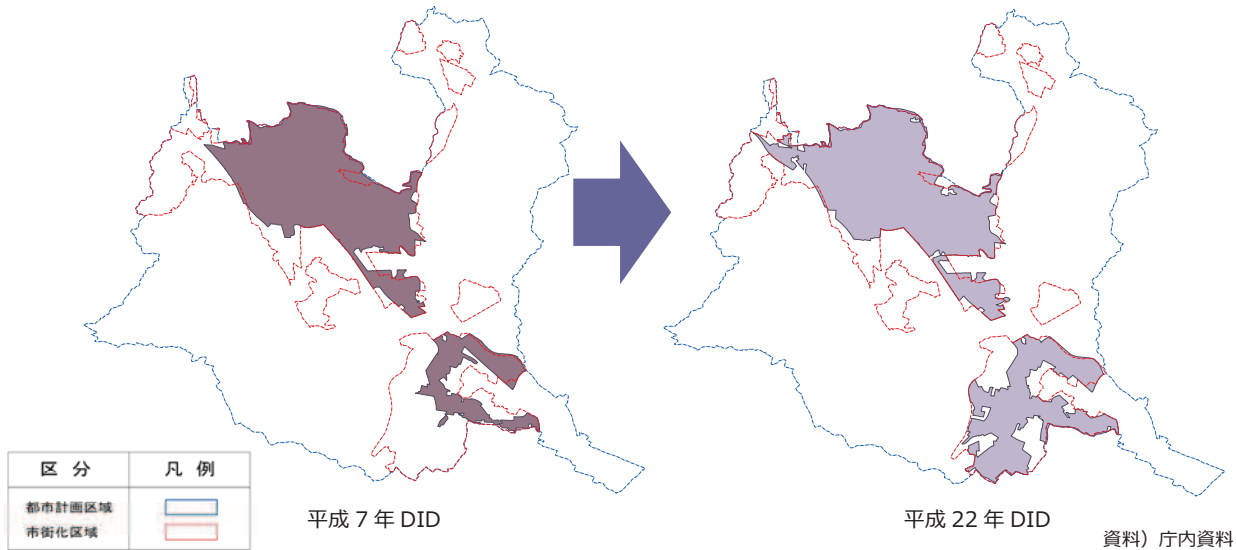
資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版

※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

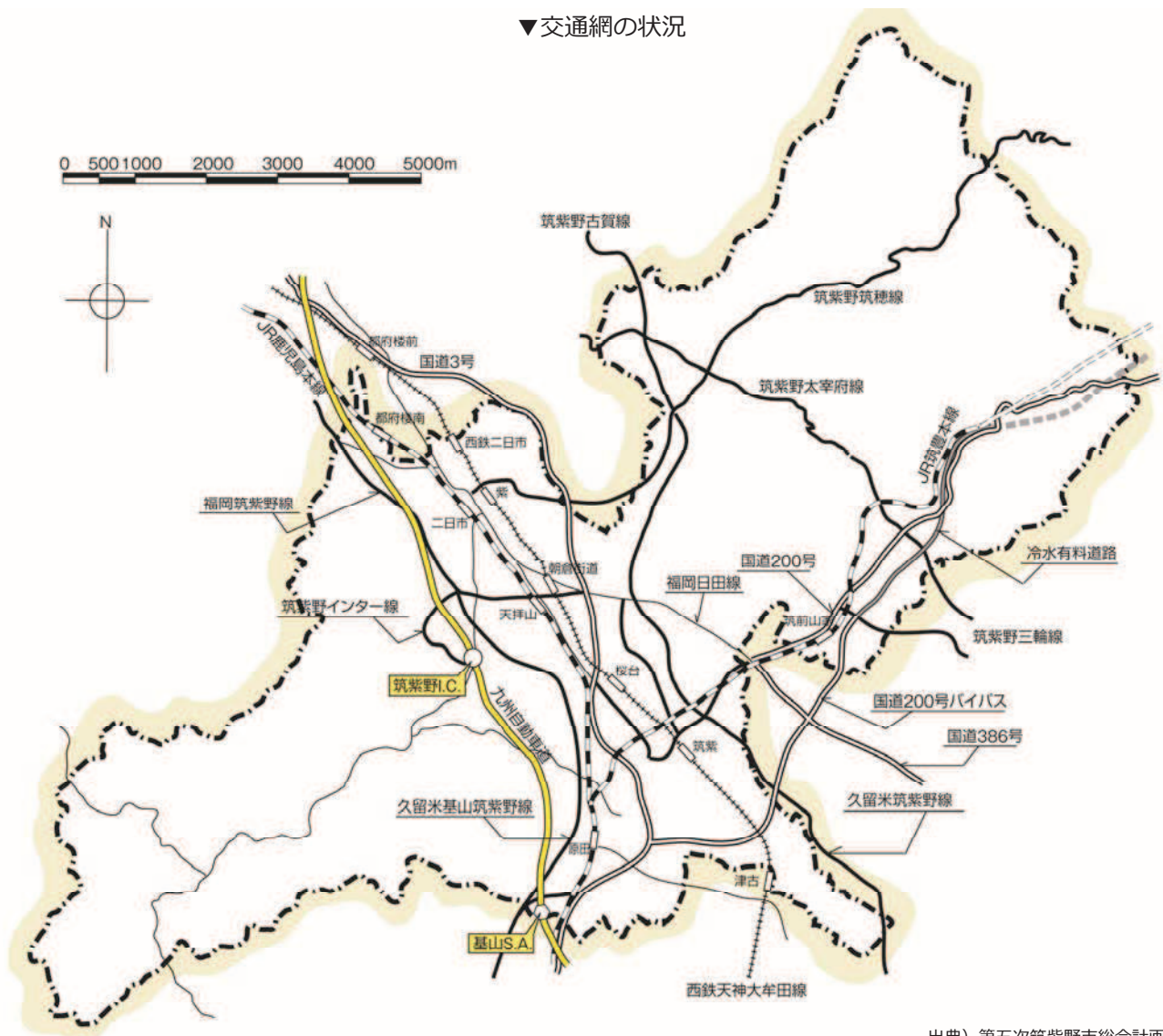
## 課題2：安全・便利・円滑な交通体系の確立

### 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。

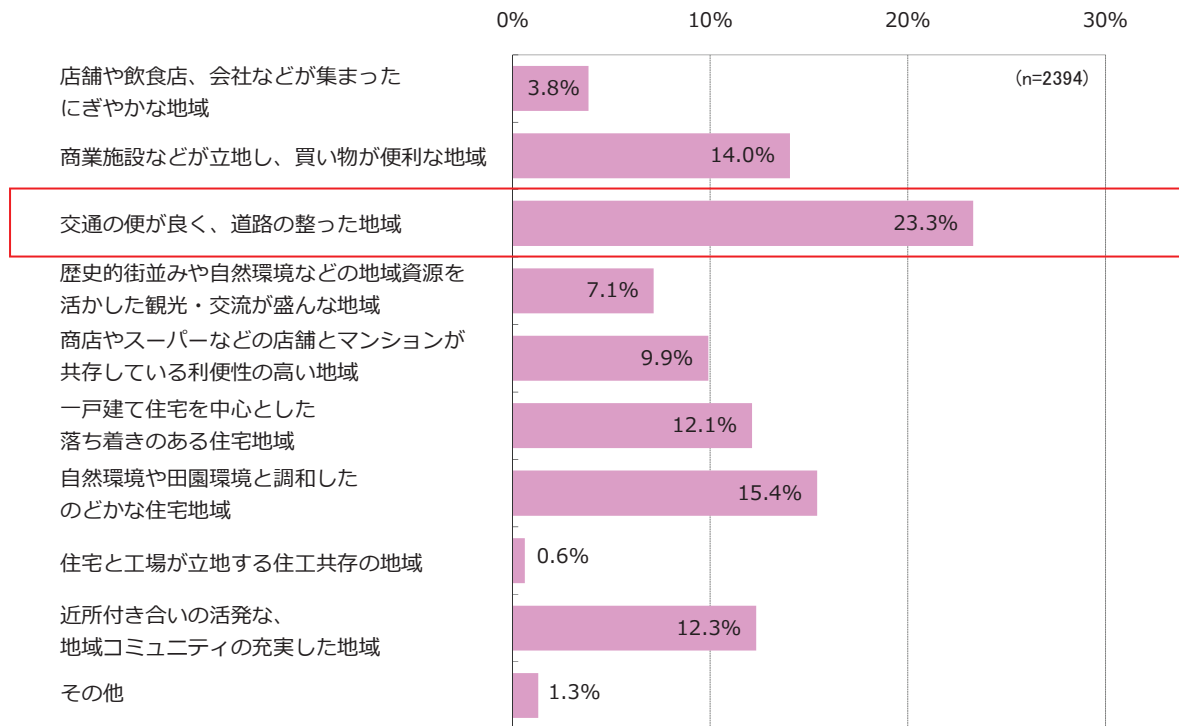
▼交通網の状況



出典) 第五次筑紫野市総合計画

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

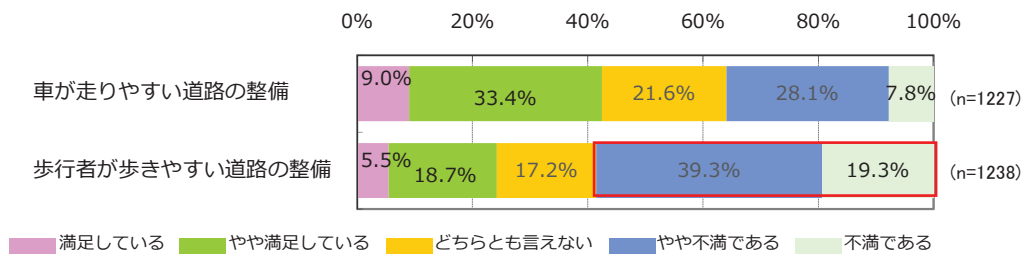
生活道路については、十分な歩行空間が確保されていない道路が多く存在しています。

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。

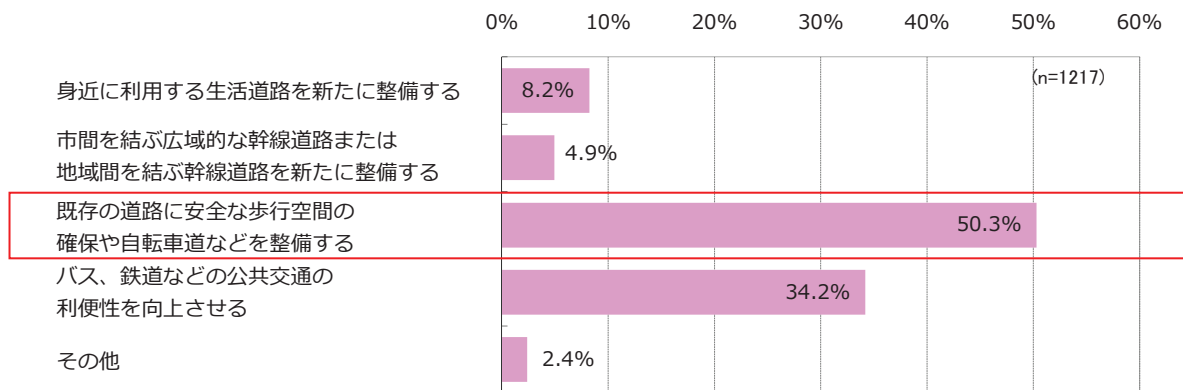


▲西鉄朝倉街道駅周辺の歩行空間

[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]



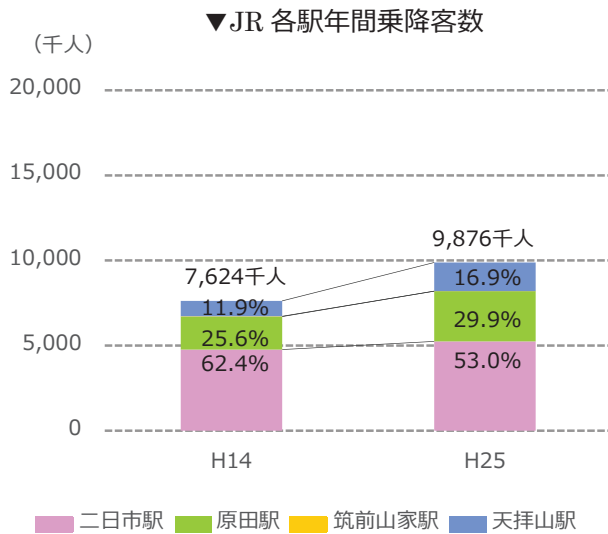


### (3) 鉄道

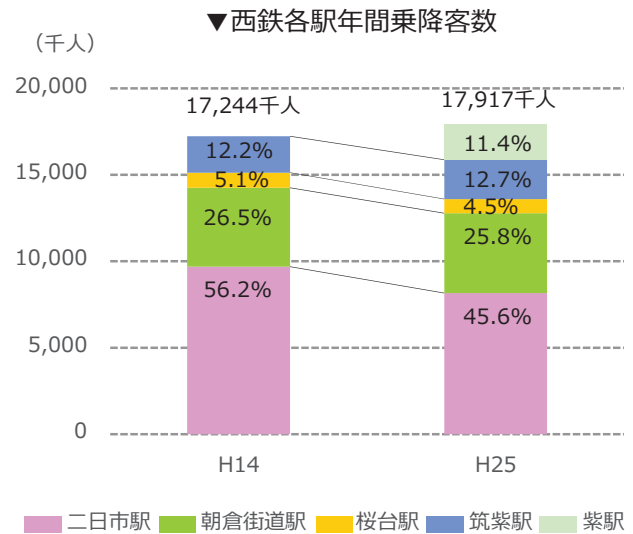
本市の鉄道駅における乗降客数をみると、平成 25 年度の年間乗降客数は JR でおよそ 990 万人、西鉄でおよそ 1,800 万人となっています。

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。



資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版



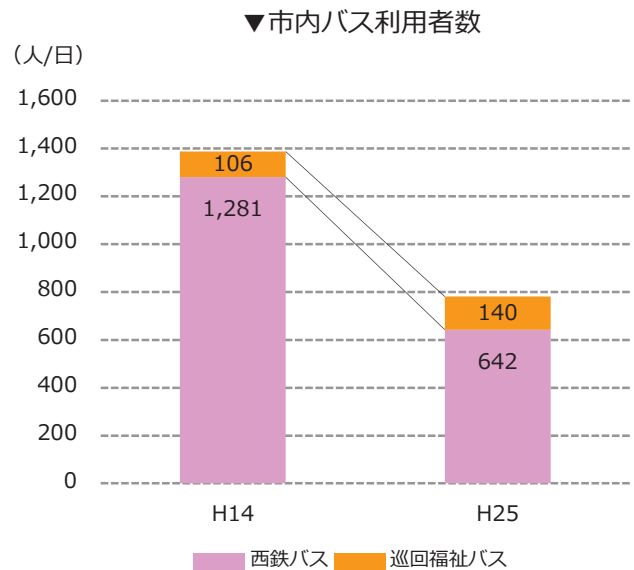
資料) 筑紫野市統計書 平成 26 年版

### (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)。

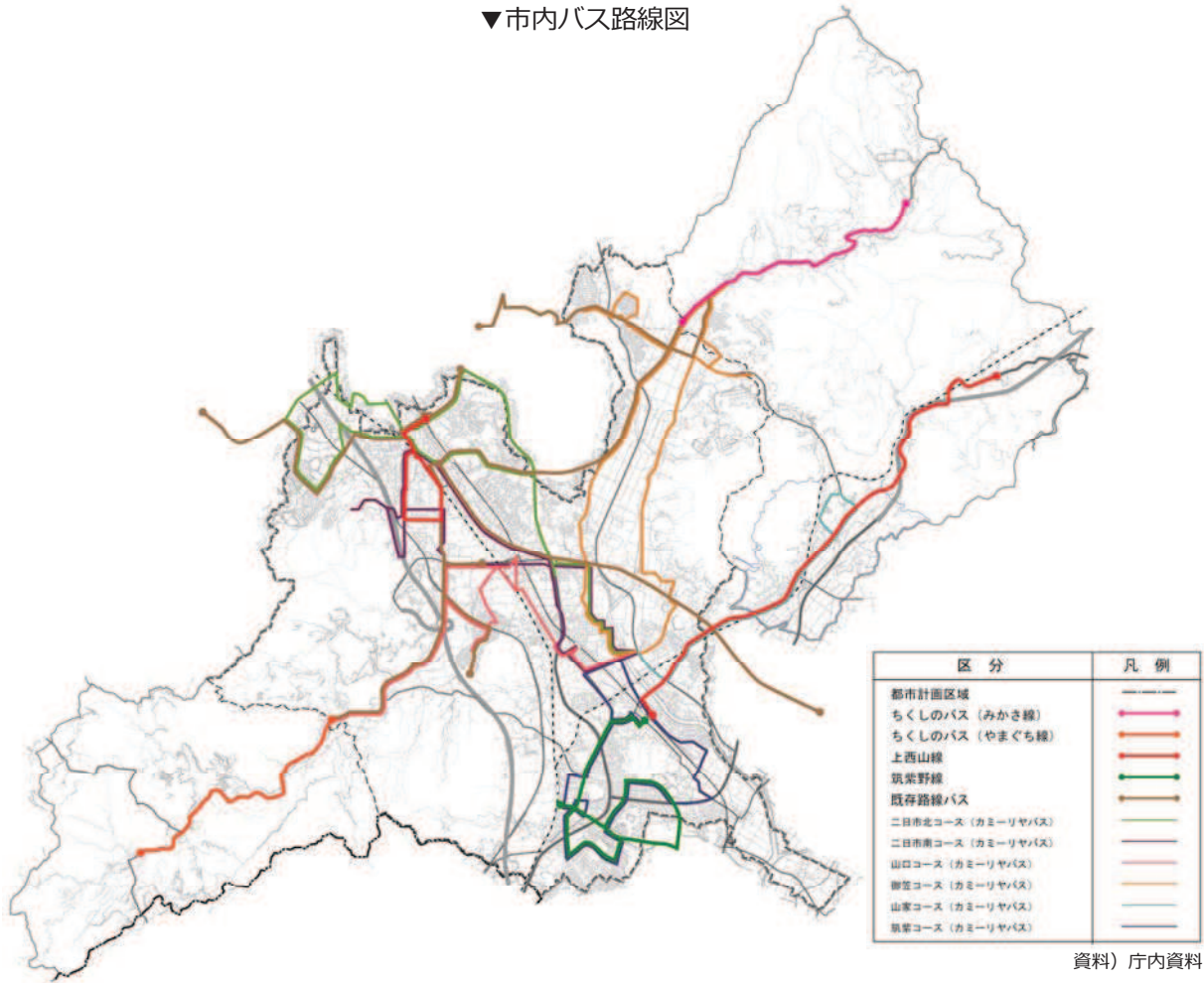
バスの利用者が減少し、バスの減便や路線廃止が懸念されますが、市民アンケート調査の回答からも分かるように公共交通の利便性向上が求められています。少子高齢化が深刻化していく中で、地域における公共交通のあり方が課題となっています。



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。

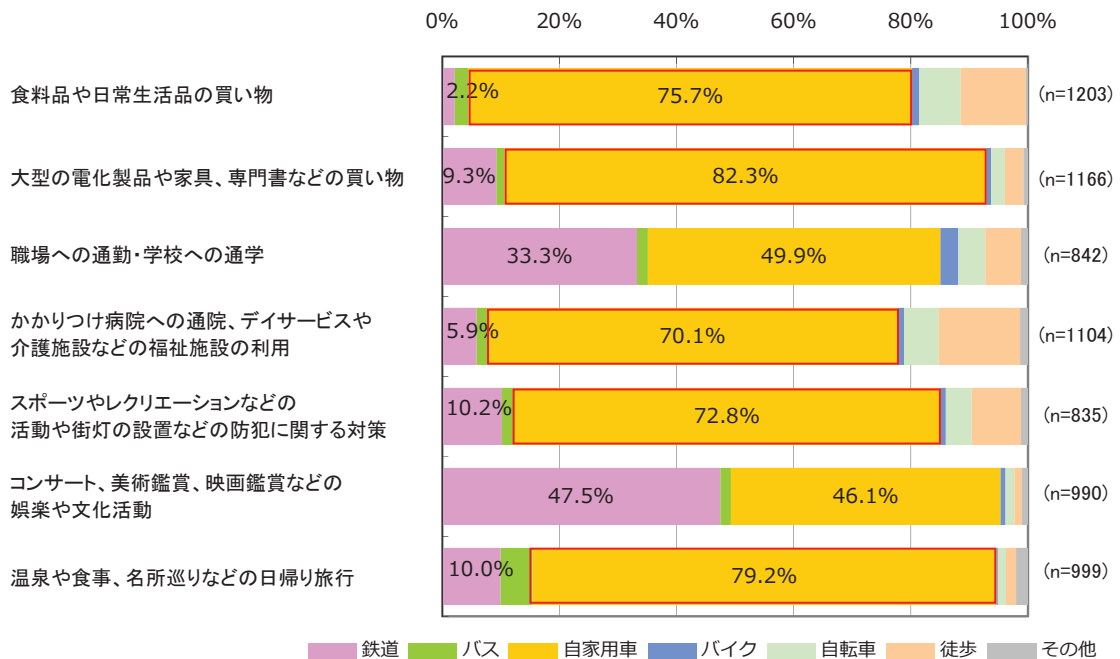
資料) 庁内資料

▼市内バス路線図



また、市民アンケート調査では、日常生活における主な交通手段として、「職場への通勤・学校への通学」「コンサート、美術鑑賞、映画鑑賞などの娯楽や文化活動」を除いては、70%以上が自家用車を利用しており、自家用車に依存していることがうかがえます。

[日常生活における主な交通手段]



## 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

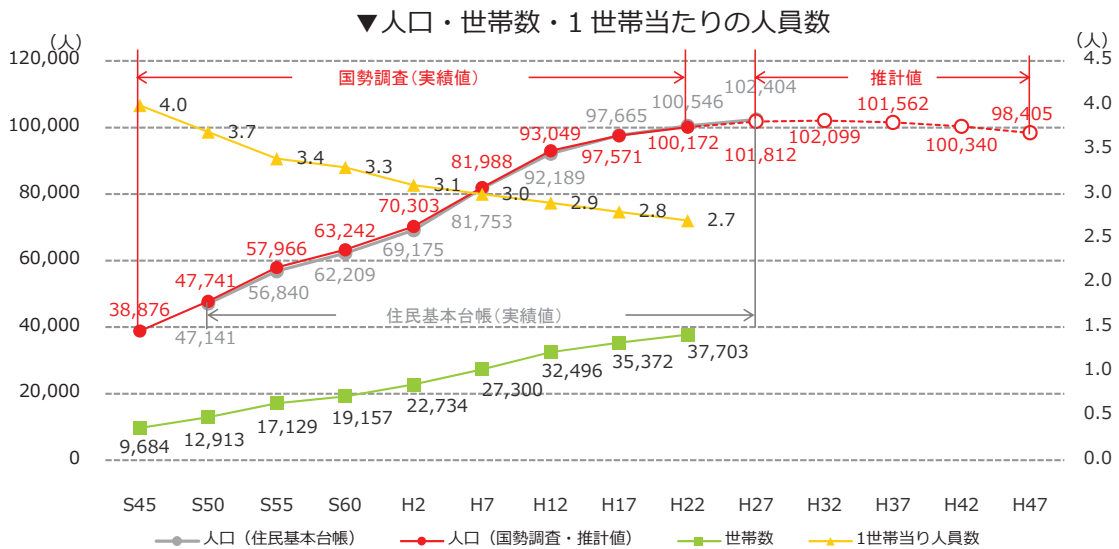
### 3-1. 現状と問題点

#### (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。



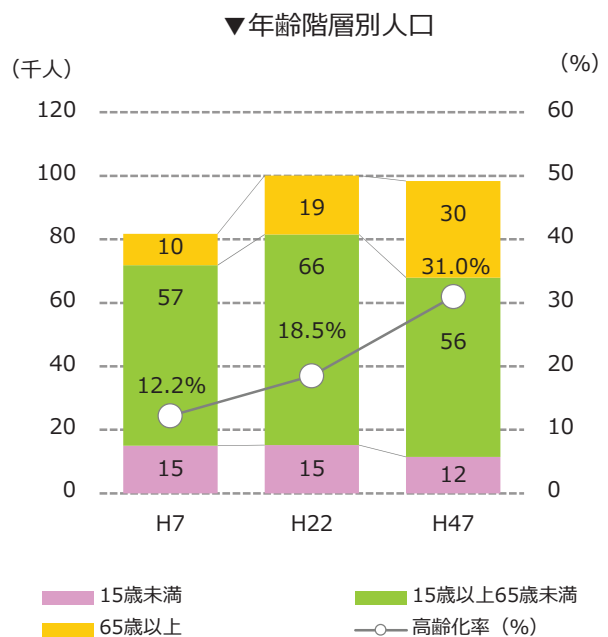
資料) 昭和45年～平成22年(国勢調査): 筑紫野市統計書 平成26年版  
 平成27年～(推計値): 国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月に公表した推計値  
 昭和50年～平成27年(住民基本台帳): 筑紫野市住民基本台帳(各年9月末時点)

#### 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1万人減少の見込みとなっています。

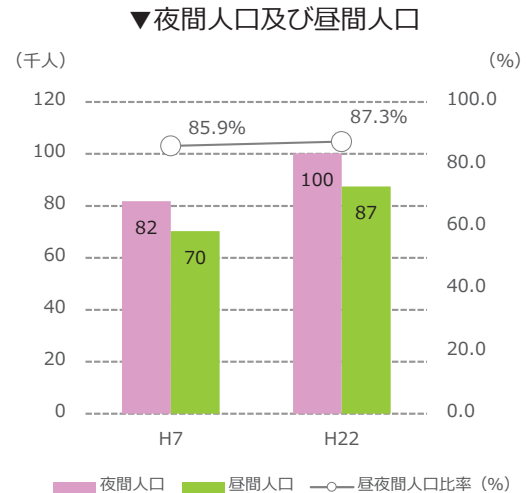
一方で、高齢者人口(65歳以上)は平成7年から増加し、平成7年時点において12.2%であった高齢化率は、平成22年時点で18.5%となっています。しかし、この高齢化の傾向は今後も続き、平成47年時点における高齢化率はおよそ31.0%に達する見込みとなっています。



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

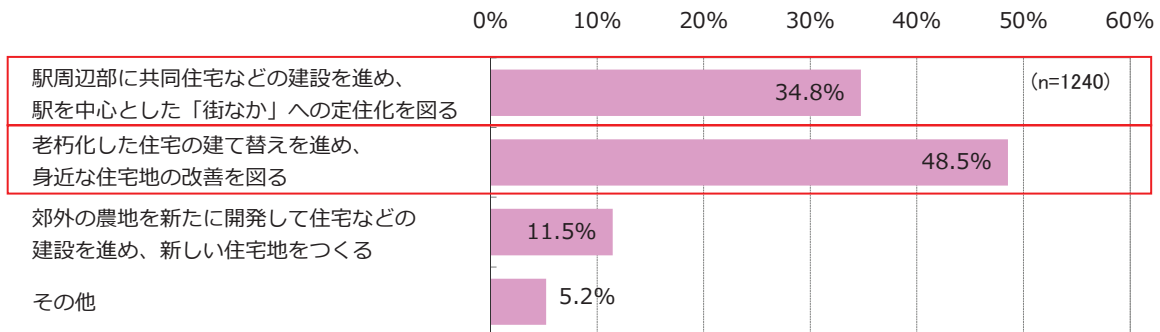
▼宅地開発事業一覧

	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

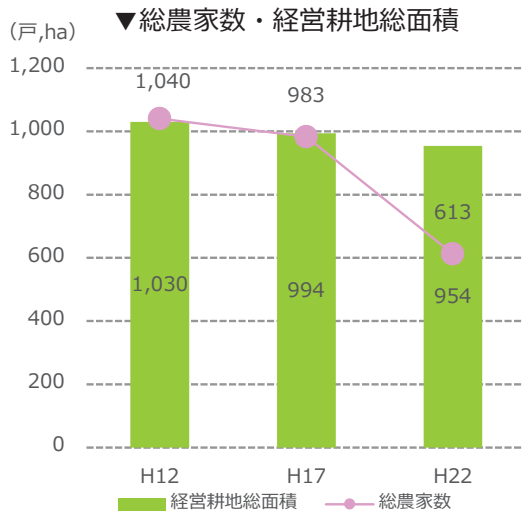
### 4-1. 現状と問題点

#### (1) 農業

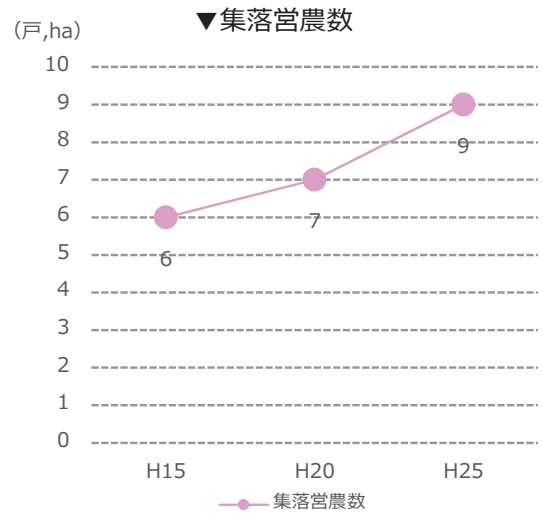
本市の総農家数は減少傾向にあり、平成 22 年時点で 613 戸となっています。また、経営耕地総面積も減少傾向にあり、平成 22 年時点で 954ha となっています。将来的にも、農家数や経営耕地面積は減少していくものと予想されています。



▲市内優良農地



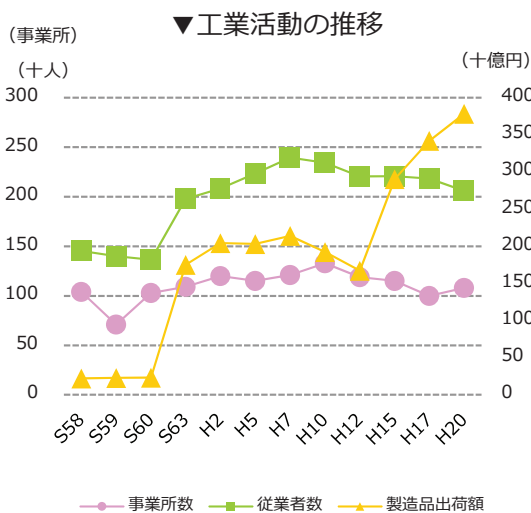
資料) 農林業センサス



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

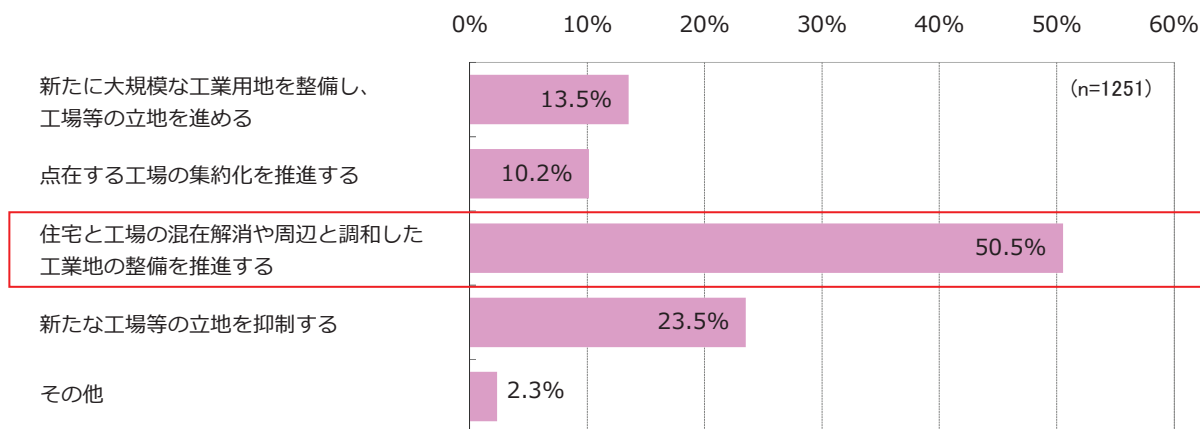


▲市内工場



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。

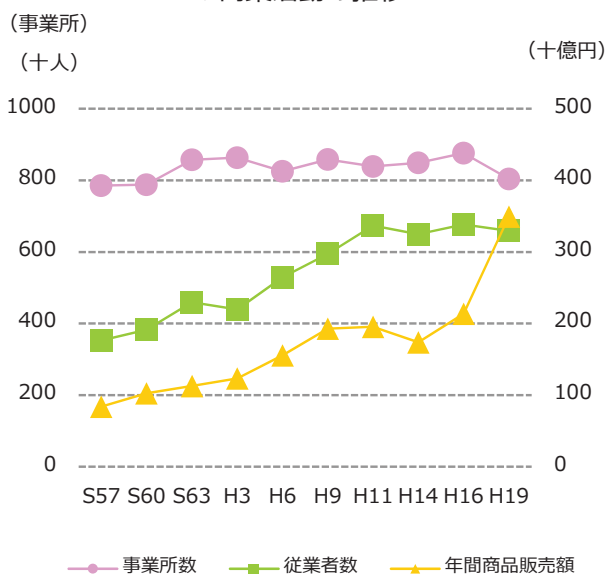
[工業地のあり方について]



### (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

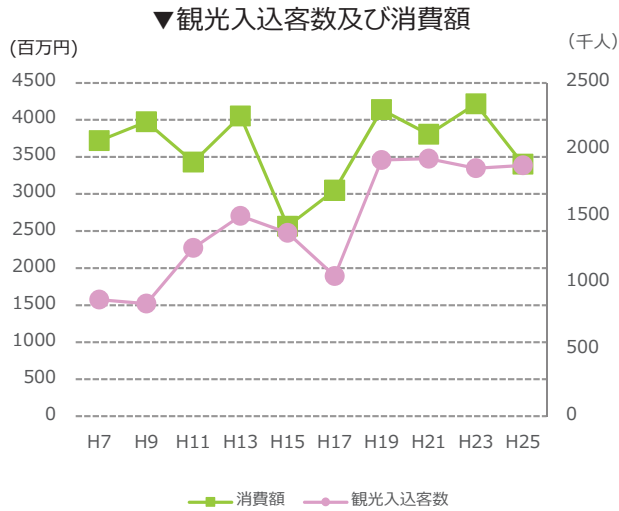


▲ 市内大型商業施設

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。



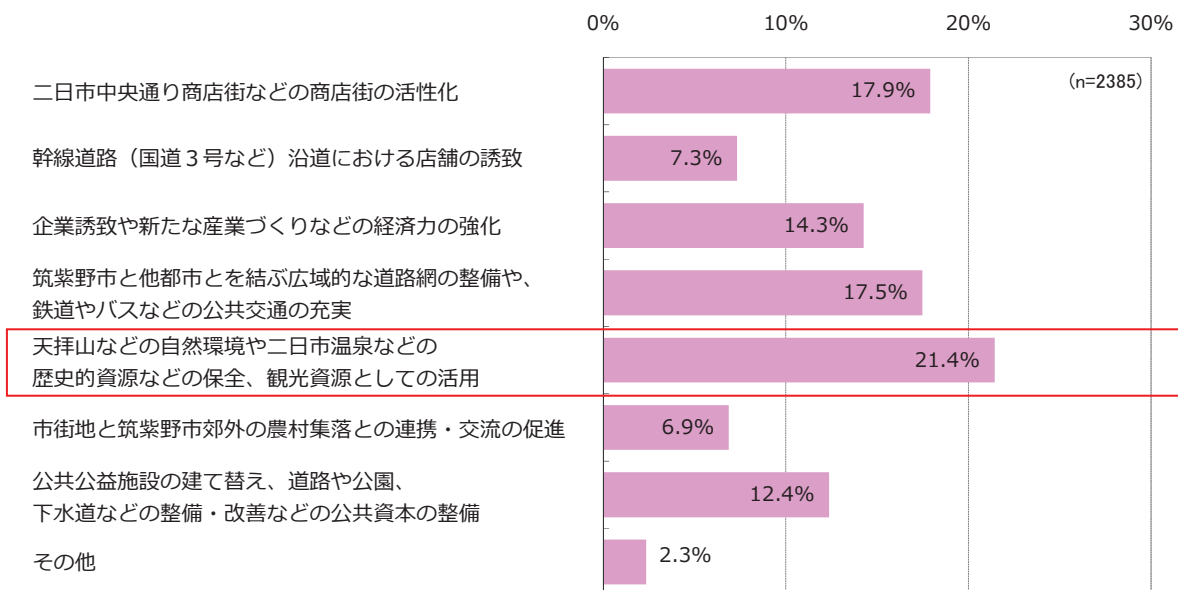
▲武蔵寺



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

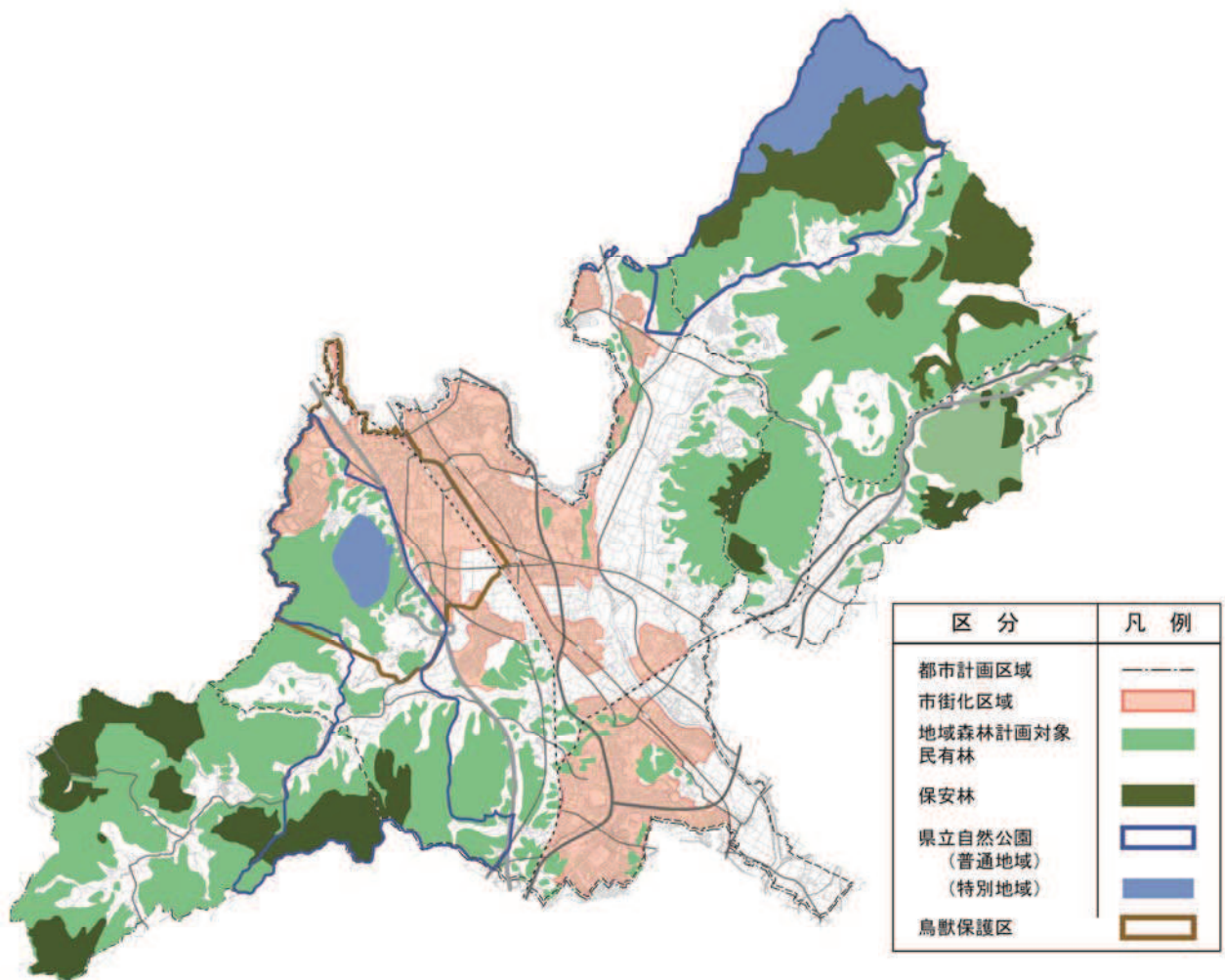
### 5-1. 現状と問題点

#### (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。

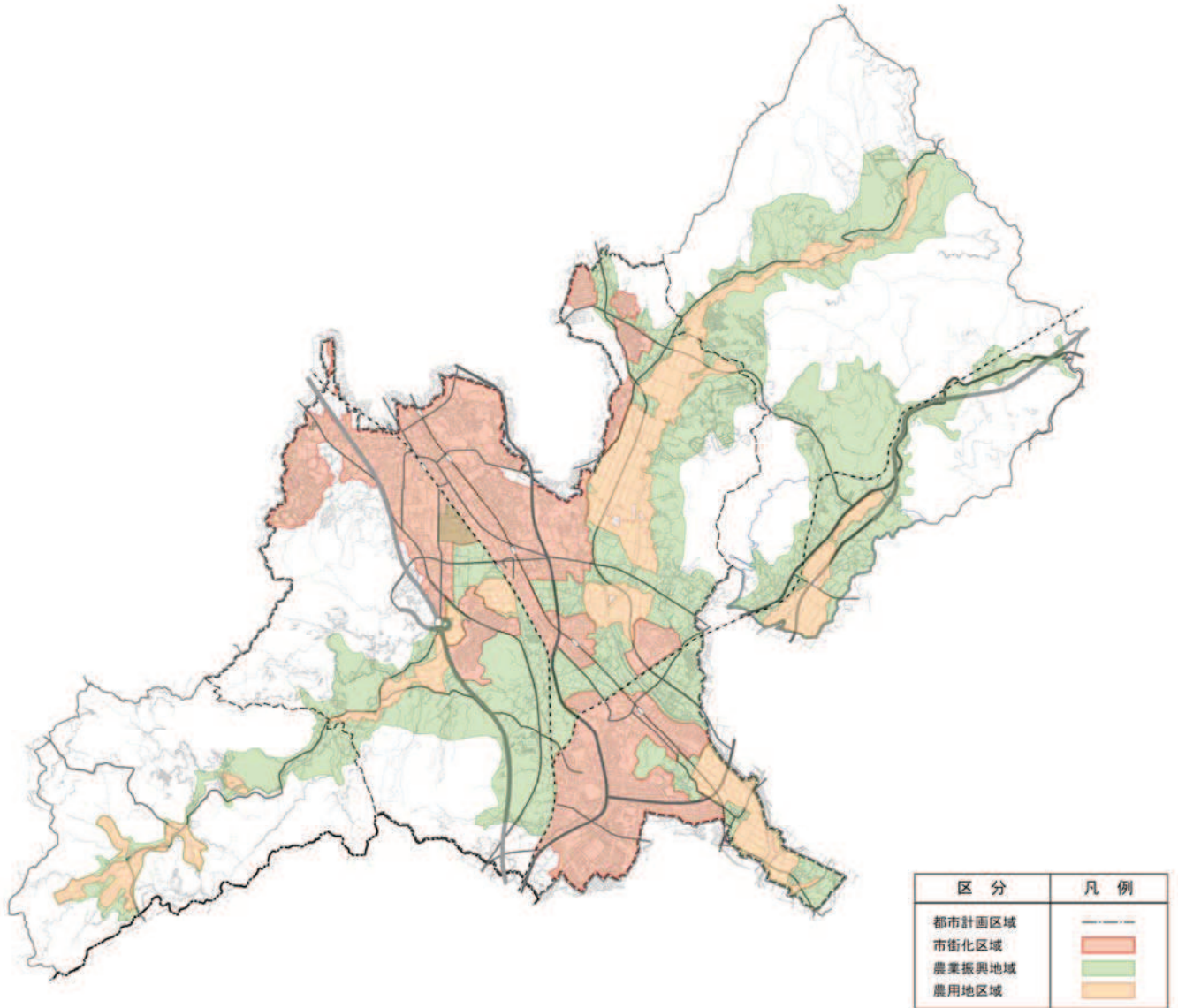
#### ▼自然環境の状況



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



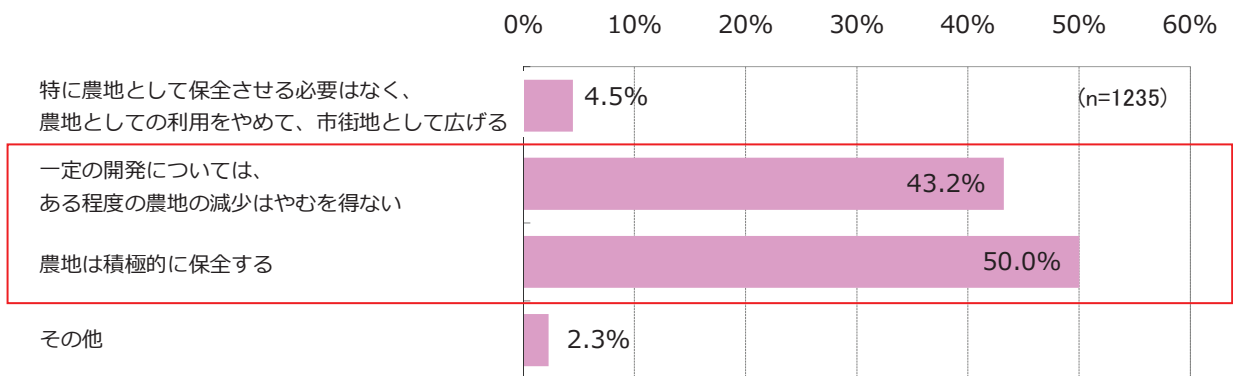
さらに、古代の山城跡である阿志岐山城跡が平成 23 年に、九州を代表する霊山である宝満山が平成 25 年にそれぞれ国の史跡に指定されるなど、本市は豊かな自然に多くの文化財を有しており、歴史資源の宝庫となっています。

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。

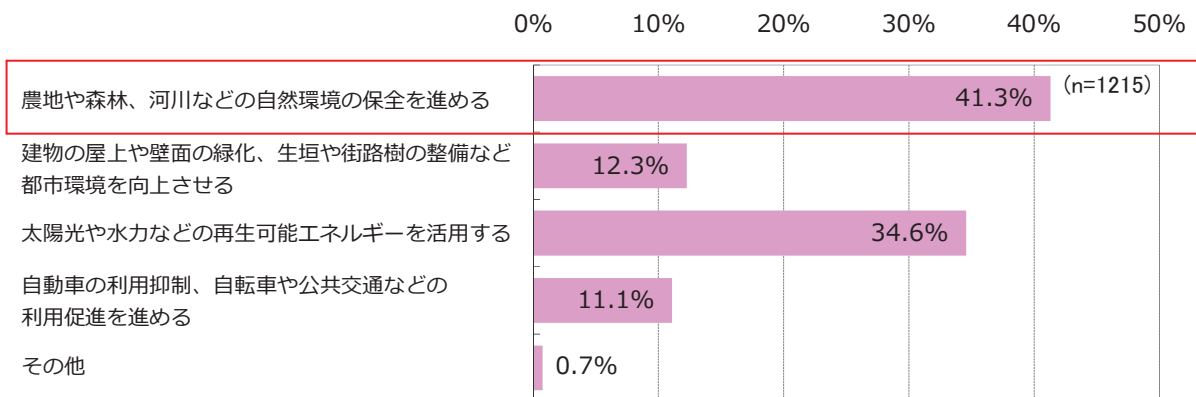


▲阿志岐山城跡 第3水門

[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㎡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10.1㎡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4.0㎡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。

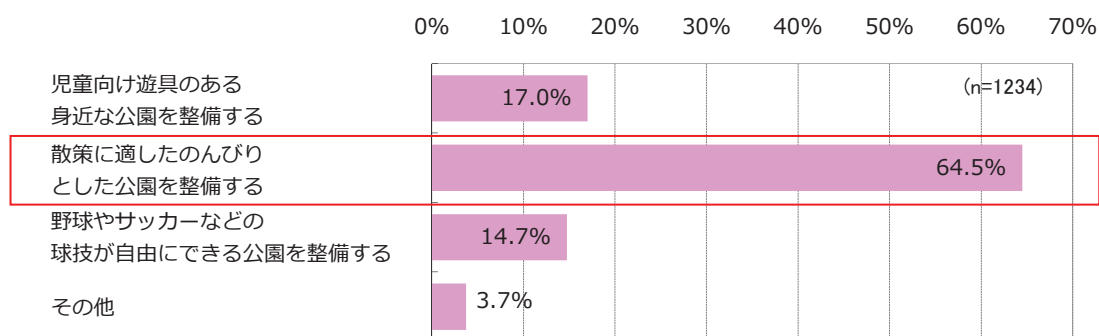
### ▼都市公園整備状況

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 ㎡	96,100 人
内) 市街化区域	148 箇所	355,728 ㎡	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 ㎡	10㎡ 以上
内) 市街化区域	4.0 ㎡	5㎡ 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"> <li>① 市内の良好な緑地や農地の保全・活用</li> <li>② 憩いと安らぎのある豊かな市民生活の実現</li> </ul> |
|--|

## 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

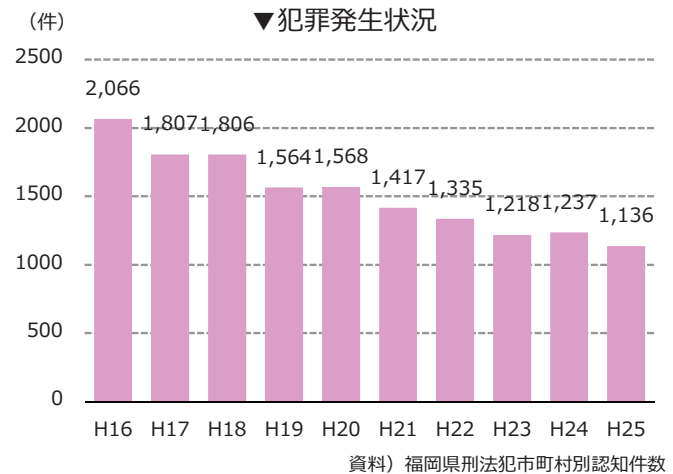
豪雨：1 時間又は 3 時間の少なくとも一方が大雨警報基準を超え、かつ 24 時間以内に 100mm 以上となる大雨（気象庁 予報作業指針）

資料) 水害統計調査



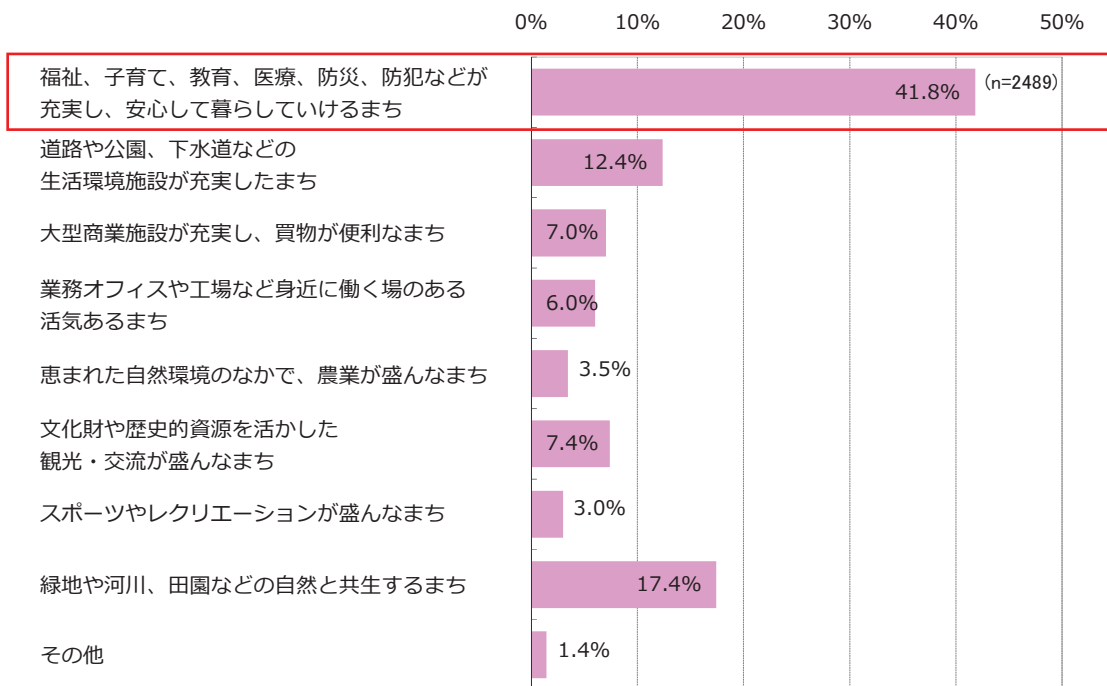
## (2) 犯罪発生状況

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。

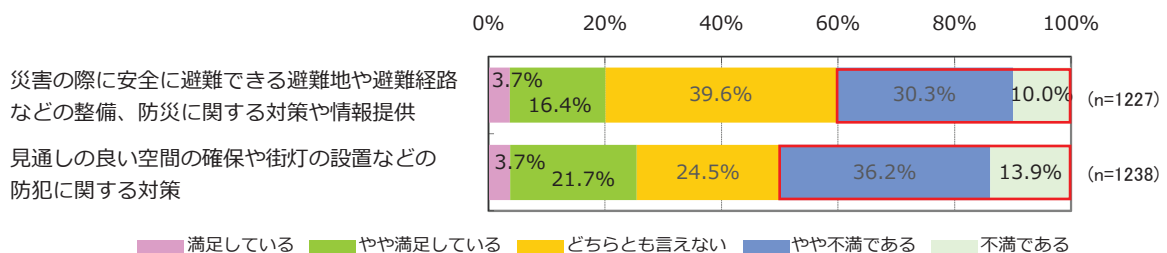


市民アンケート調査では、20 年後の筑紫野市について、「福祉、子育て、教育、医療、防災、防犯などが充実し、安心して暮らしていけるまち」との回答がおよそ 40%となっています。また、生活基盤の満足度について、防災・防犯対策に対する満足度が低くなっています。

[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。

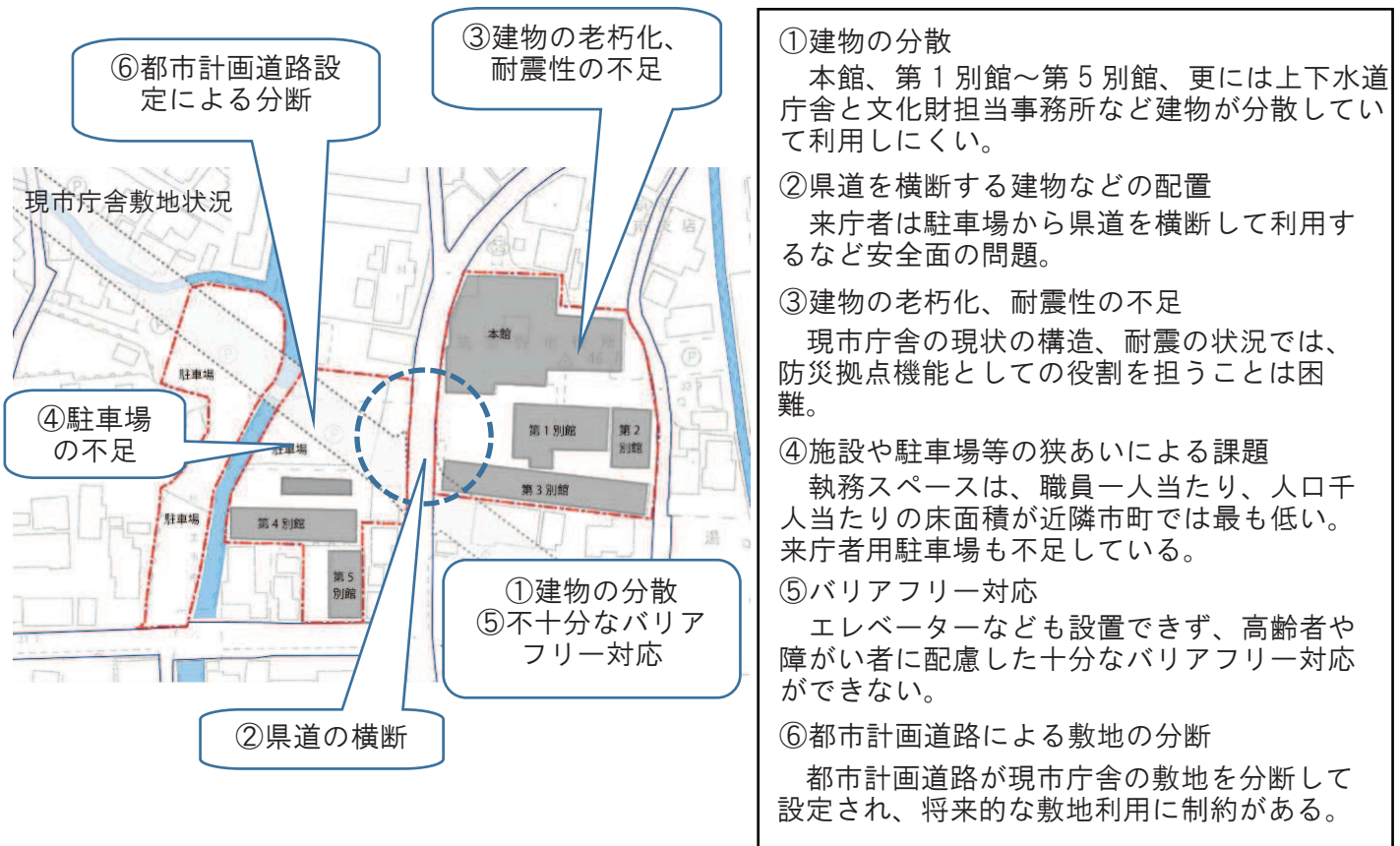
### (4) 市庁舎の現状

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。

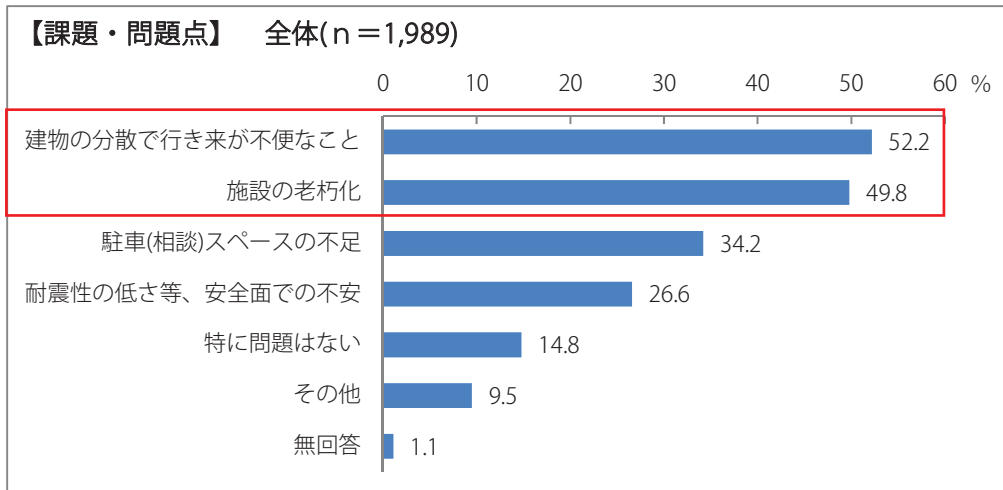
このような現在の市庁舎が抱える多くの課題に対し、市民の利便性の確保や市民サービスの向上、防災拠点としての機能を果たすためにも、早期の解決が求められます。

#### ▼庁舎の現状と利用動向による課題

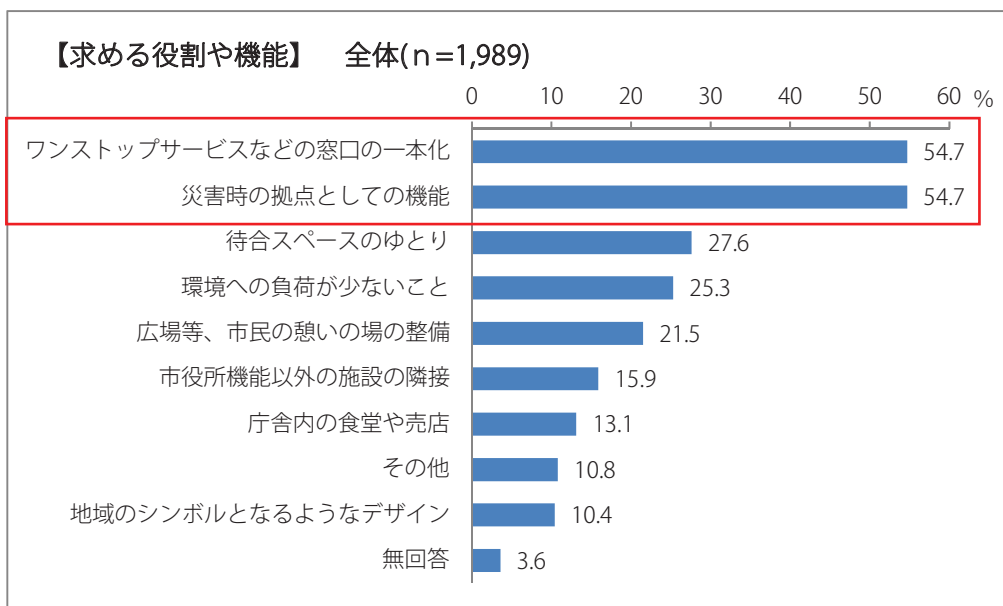


平成 23 年に実施した市庁舎に関するアンケート調査結果では、現在の市庁舎の課題・問題点としては、「建物の分散で行き来が不便なこと」(52.2%)が最も多く、次いで「施設の老朽化」(49.8%)となっています。

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

