

## 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

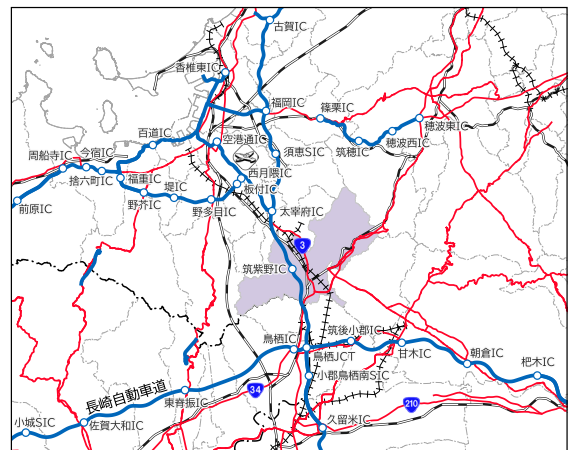
本市は、九州最大の都市である福岡市から南に約15km、福岡県の中部に位置し、福岡市を中心とする日常生活圏の一部を構成しています。福岡市と近接する地理的優位性により、市内各地において大規模な開発や区画整理事業による宅地造成によって、本市は、良質な住宅環境を有する都市として発展してきました。



▲ 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、流通の拠点としての立地条件を備えています。

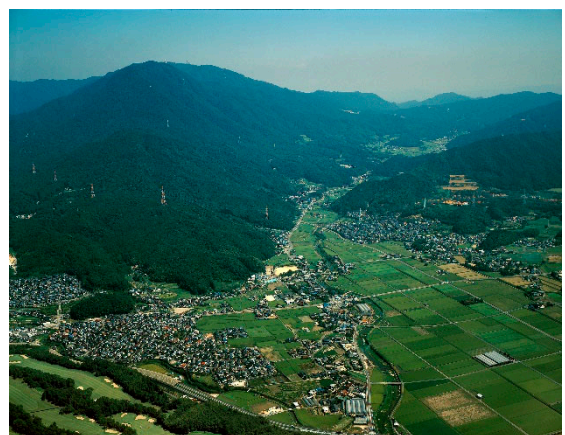


▲ 広域道路網

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」、国特別史跡「基肆(きい)城跡」、国史跡「宝満山」、「阿志岐山城跡」、「前畑遺跡」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

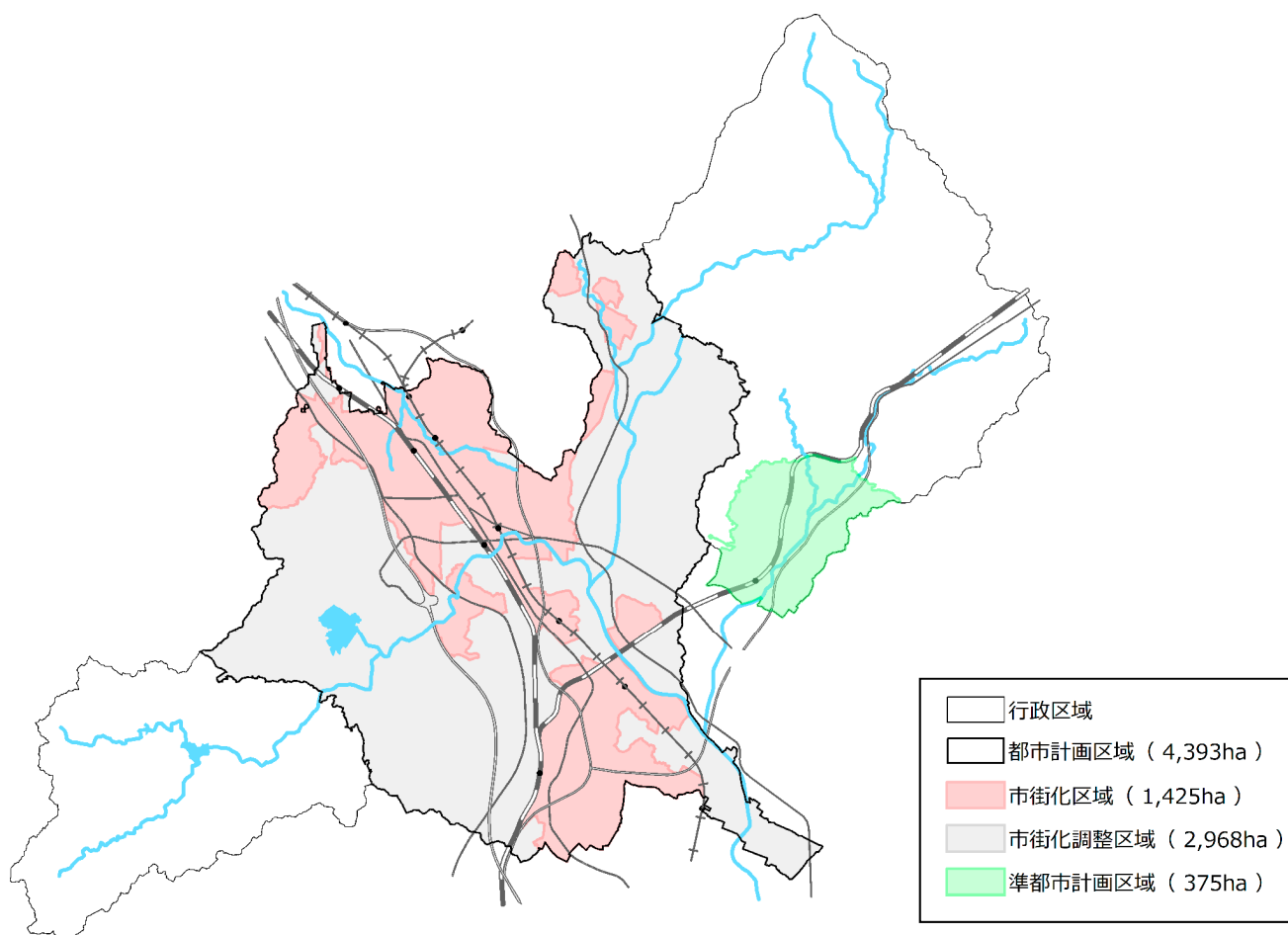
### 課題1:市街地の活力向上と適切な土地利用の誘導

#### 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みると、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1,425ha、市街化調整区域は2,968ha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、住宅用地や商業用地などの都市的土地利用は、市域中央部の北側の二日市地域、二日市東地域と、南側の筑紫地域、筑紫南地域に集中しています。また、都市計画区域内は、都市的土地利用と、農地や山林などの自然的土地利用が概ね半分ずつとなっており、都市と自然のバランスが取れている状況と言えます。

住宅用地の状況をみると筑紫地域や筑紫南地域においては、計画的に形成された住宅用地が整備されていますが、二日市地域や二日市東地域の既成市街地においては、一部空き家や低未利用地がみられます。また、市街化調整区域においても、昭和40年代から進んだ宅地化の影響等により、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。

商業用地の状況をみると、JR二日市駅、西鉄二日市駅周辺には小規模な店舗が立地し、西鉄朝倉街道駅やJR天拝山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。ドラッグストアやホームセンター、飲食店などの店舗は、幹線道路沿いを中心に、二日市地域、二日市東地域、筑紫地域、筑紫南地域に立地しています。

工業用地の状況をみると、主要幹線道路沿道や筑紫野インターチェンジ周辺で工場や流通業務施設の立地がみられますが、市内全域をみると点在している状況と言えます。近年では、二日市東地域や筑紫地域の準工業地域において、中高層マンションや店舗が立地されており、工業用地から住宅用地、商業用地への転換がみられます。

自然的土地利用の状況をみると、市街化区域では農地転用を伴った新たな住宅地の形成がみられるほか、市街化調整区域でも駐車場や資材置き場への転換がみられ、自然的土地利用は減少している状況です。



▲市街地の低未利用地

序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

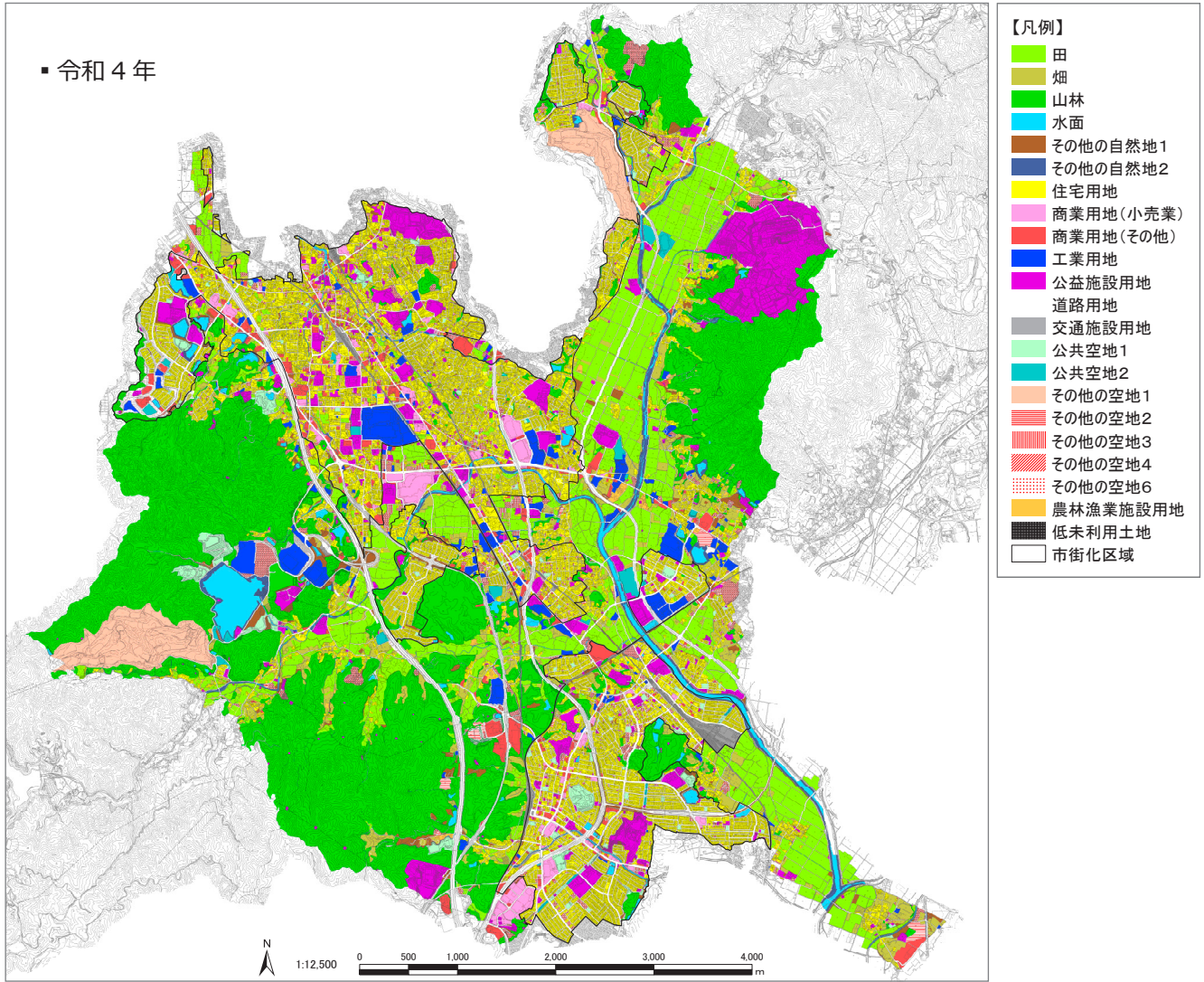
筑紫

筑紫南

第五章

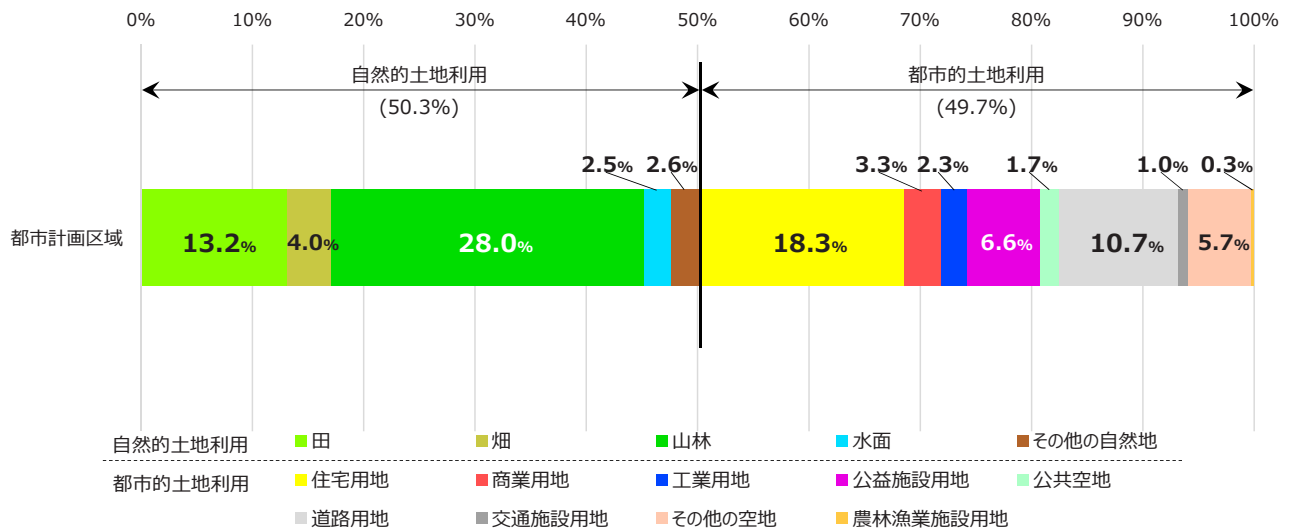
参考資料

▼土地利用現況



資料) 令和 4 年筑紫野市都市計画基礎調査

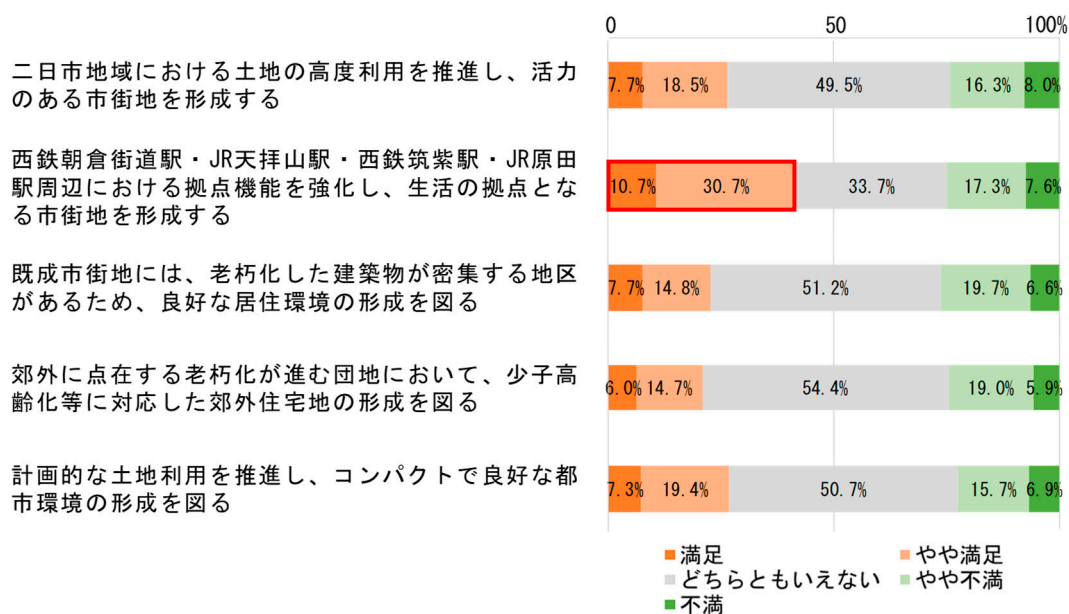
▼土地利用面積比率



資料) 令和 4 年筑紫野市都市計画基礎調査

無作為抽出した18歳以上の市民3,000人(回収数1,261通)を対象に令和5年度に実施した「将来のまちづくりに関するアンケート」(以下、市民アンケート調査)における目標の達成状況に関する満足度では、「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」について、満足、やや満足との回答が約41%と比較的高くなっています。

[目標の達成状況に関する満足度について]



序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

筑紫南

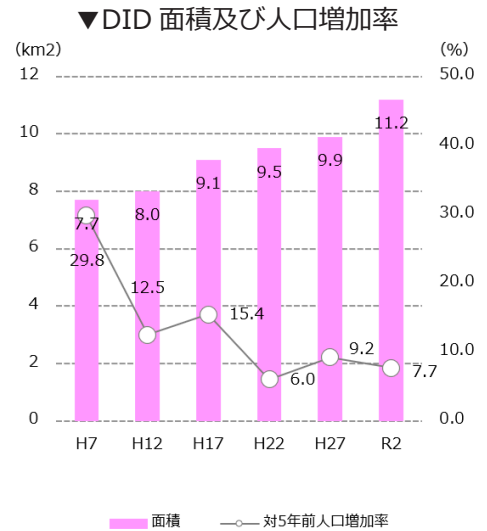
第五章

参考資料

### (3)人口集中地区(DID)の分布状況

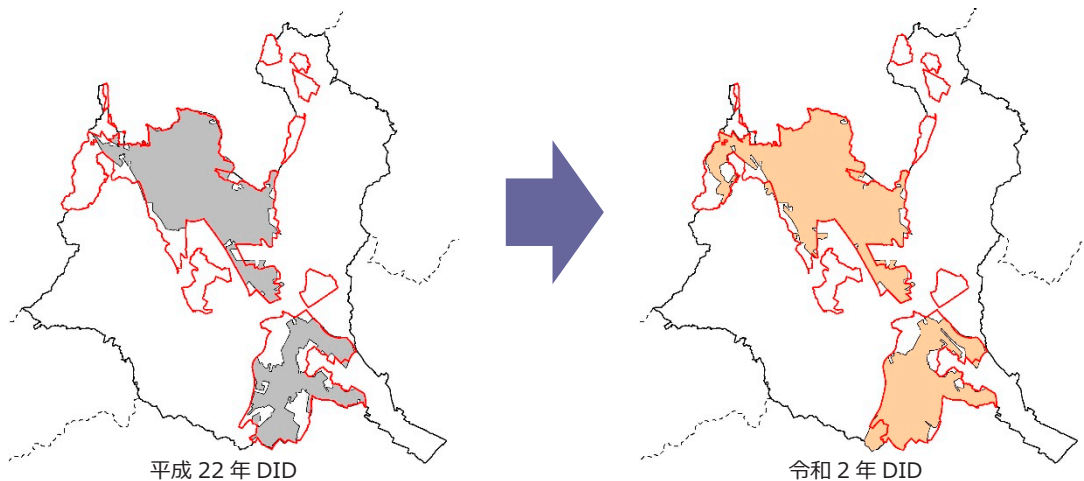
本市の人口集中地区(DID)の状況を見ると、対5年前人口増加率は緩やかになっているものの、DID面積は平成22年から令和2年にかけておよそ1.2倍に増加しており、二日市地域、二日市東地域の市街地を中心として人口が集中しています。また、筑紫南地域の住宅地区においてDIDの拡大が顕著に表れています。

※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



資料) 筑紫野市統計書 令和6年版(国勢調査)

#### ▼人口集中地区(DID)の比較



行政界 都市計画区域 市街化区域 DID(H22) DID(R2) 資料) 庁内資料

### 1-2. 都市づくりにおける課題

本市の都市的土地利用は、市域中央部の市街化区域に集中していますが、市街化区域が南北に分断されており、連続した土地利用が行われていない区域があります。また、既成市街地では、空き家や低未利用地が存在し、市街化調整区域においても、一部無秩序な土地利用が行われています。

市街地の活力向上と適切な土地利用の誘導に向けて、市域中央部の鉄道駅周辺やそれらを結ぶ幹線道路等の沿道において、都市機能を集約したコンパクトで活力のある市街地を形成するとともに、人口が集中する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、生活利便施設の立地を促進し、活気ある日常生活拠点を形成していく必要があります。

- ① 都市機能が集約したコンパクトで活力ある市街地の形成
- ② 快適な市民生活を支える日常生活拠点の形成

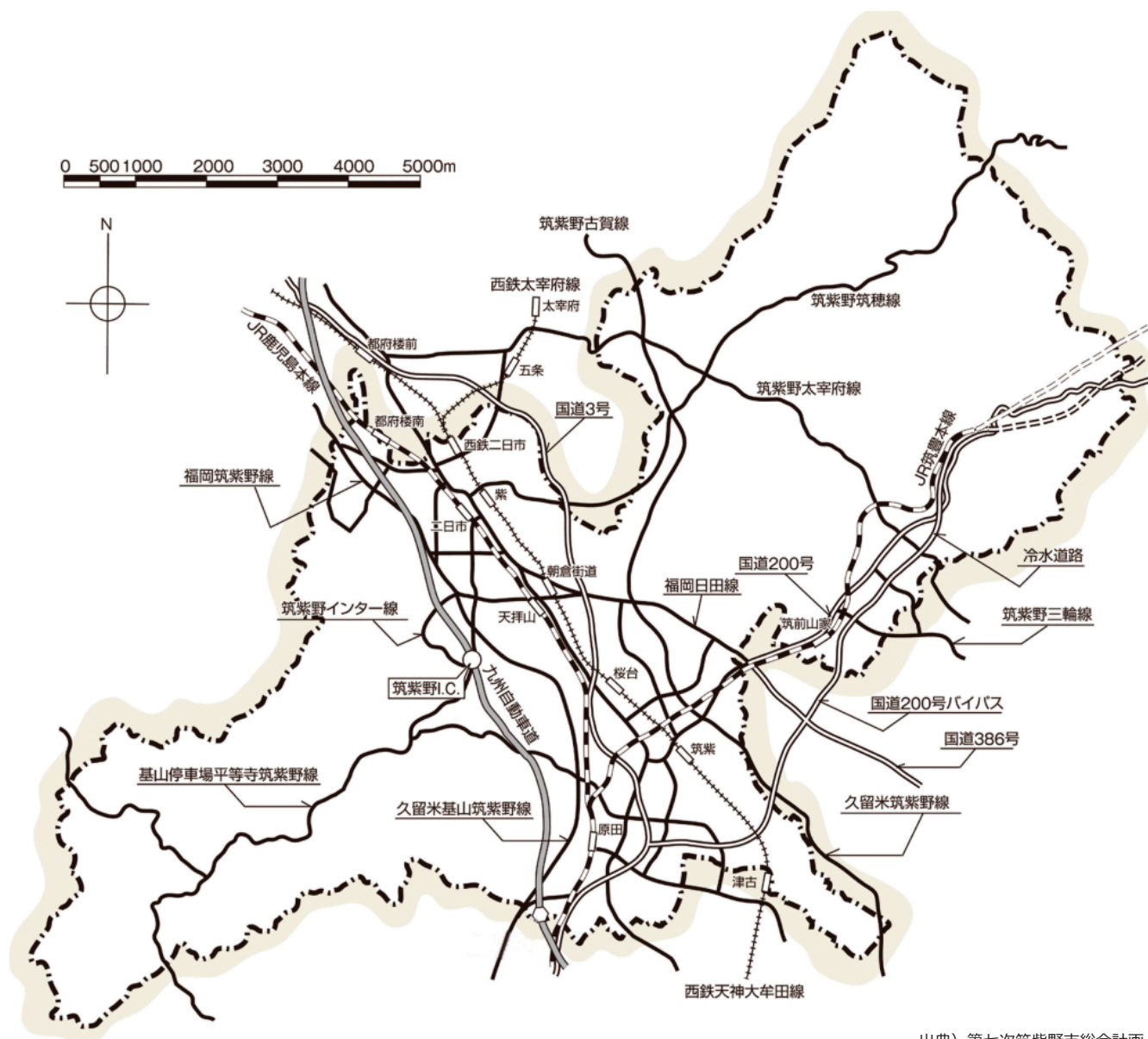
## 課題2:安全・便利・円滑な交通体系の確立

### 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本の鉄道や、九州自動車道、国道3号等の主要な幹線道路など、南北方向の交通体系が充実しており、更に、平成10年筑紫野インターチェンジ開通、平成22年3月西鉄紫駅新設、令和4年12月JR二日市駅西側乗降口開設など、交通利便性も向上しています。しかしながら、東西方向の交通については、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るとは言えない状況にあります。

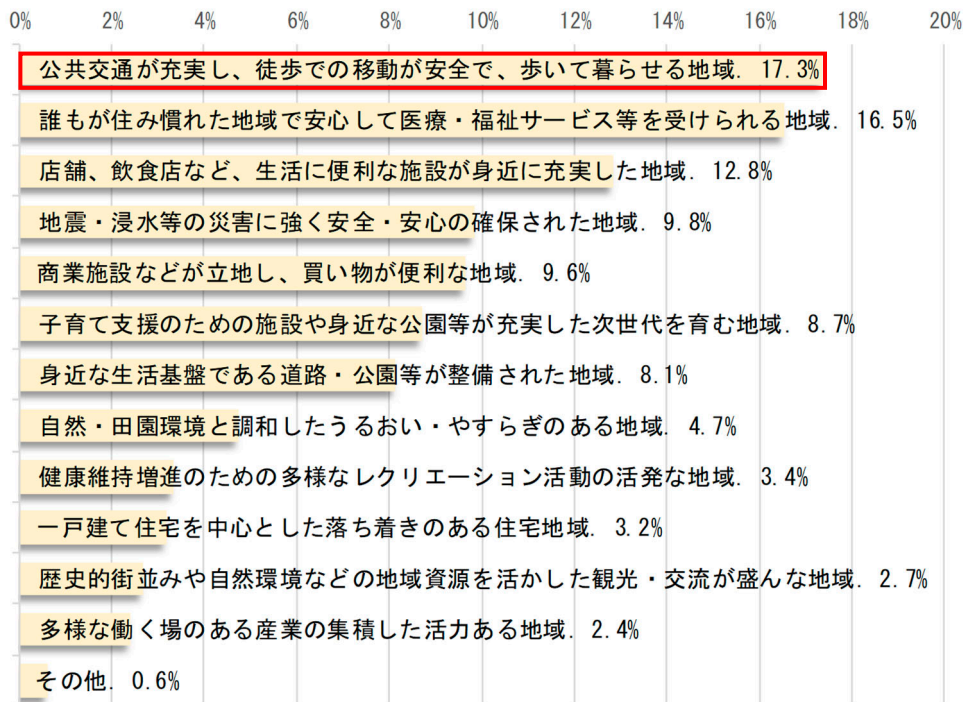
▼交通網の状況



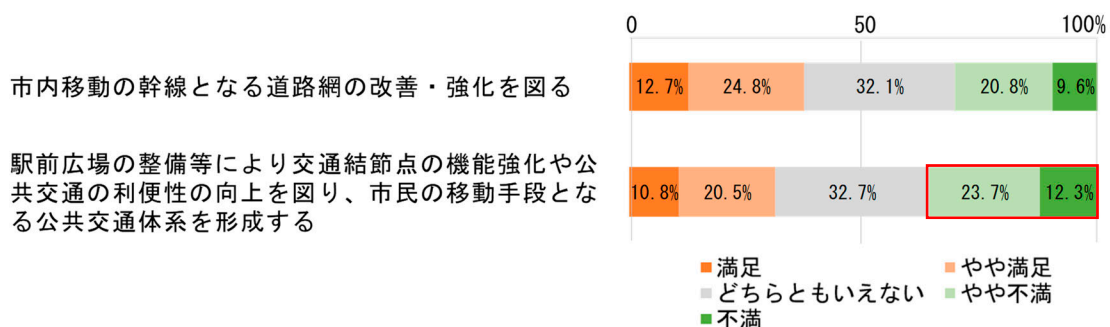
出典) 第七次筑紫野市総合計画

市民アンケート調査におけるお住まいの地域の理想の将来像についての設問では、「公共交通が充実し、徒歩での移動が安全で、歩いて暮らせる地域」が最も多い回答となっています。また、目標の達成状況に関する満足度では、「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」について、不満、やや不満が約36%と満足、やや満足の約31%よりも高くなっています。

[お住まいの地域の理想の将来像について]



[目標の達成状況に関する満足度について]



## (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、44路線、総延長およそ56kmが都市計画決定されており、次田大門線（JR二日市駅～主要地方道筑紫野インター線間）、筑紫原田線などの供用開始により、令和5年度末時点で、整備率は71.2%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。

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における生活基盤整備の満足度では、「歩行者が歩きやすい歩道の整備」について、不満、やや不満との回答が約50%と高くなっています。また、目標の達成状況に関する満足度では、「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」についても、不満、やや不満との回答が約48%と高くなっています。

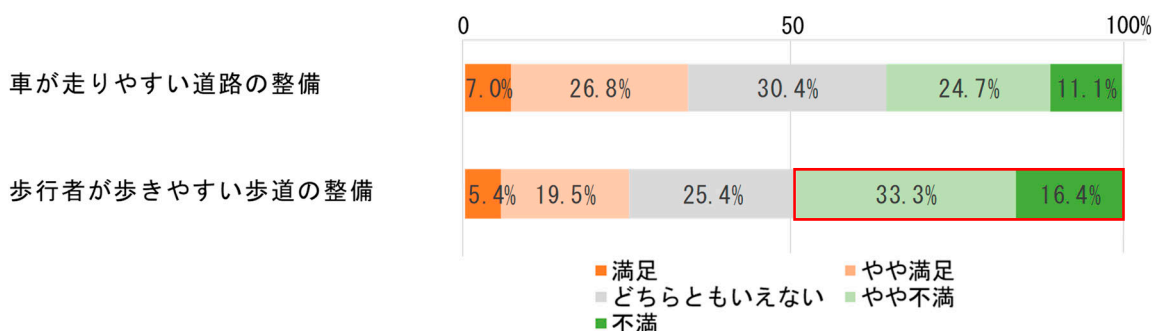


▲交通量が多い針摺交差点付近

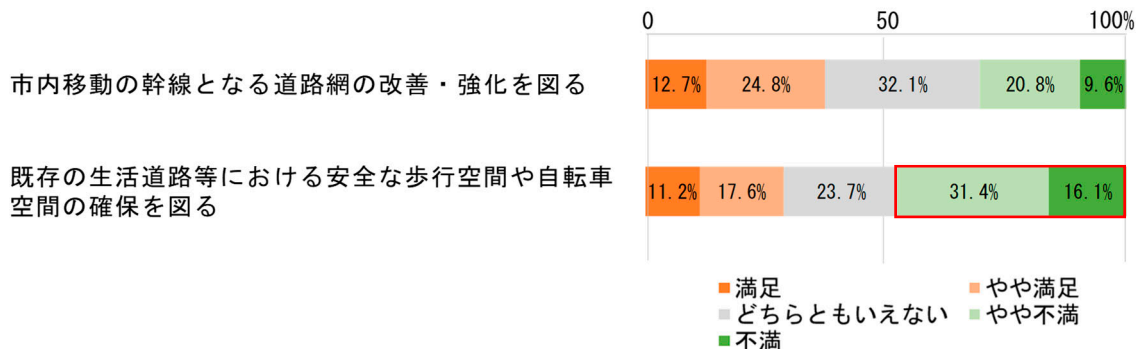


▲西鉄朝倉街道駅周辺の歩行空間

[生活基盤整備の満足度について]



[目標の達成状況に関する満足度について]



序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

筑紫南

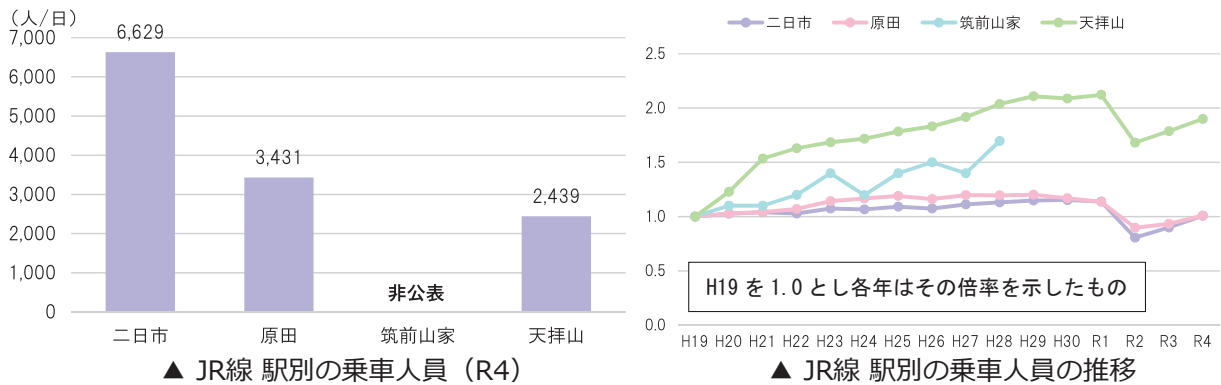
第五章

参考資料

### (3)鉄道

本市のJR駅の1日あたりの乗車人員は、JR二日市駅が約6,600人と最も多く、次いでJR原田駅が約3,400人となっています。

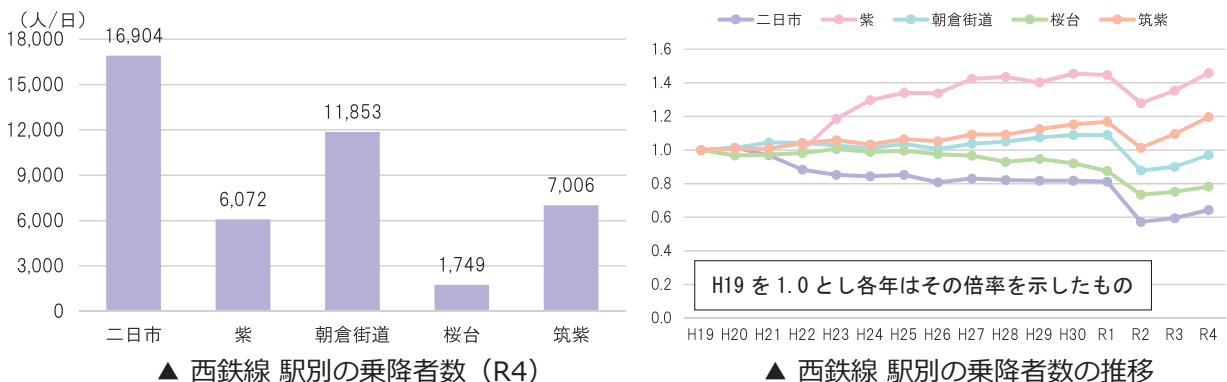
また、駅別の乗車人員の推移をみると、JR天拝山駅は令和元年まで増加傾向にありました。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、各駅の乗車人員は減少しましたが、令和3年度以降回復傾向にあります。



資料) 筑紫野市地域公共交通計画

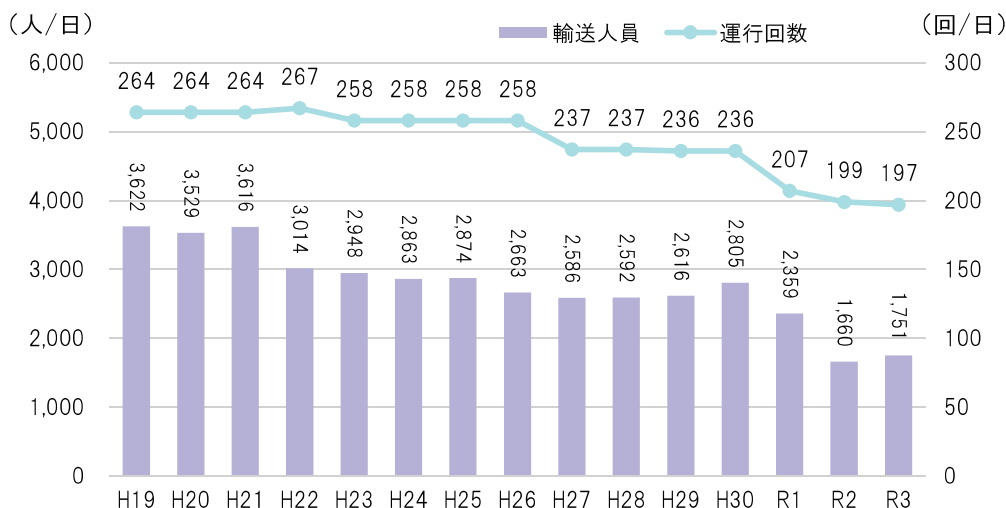
西鉄駅の1日あたりの乗降者数は、西鉄二日市駅が約17,000人と最も多く、次いで西鉄朝倉街道駅が約12,000人となっています。

また、駅別の乗降者数の推移をみると、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、各駅の乗降者数は減少しましたが、令和3年度以降回復傾向にあり、西鉄紫駅と西鉄筑紫駅はコロナ禍前より増加しています。



### (4)市内バス

本市の路線バス1日あたりの輸送人員は年々減少しており、令和3年度においては約1,800人となっています。同様に、利用者数の減少に伴い運行回数も減少しており、令和3年度においては197回となっています。

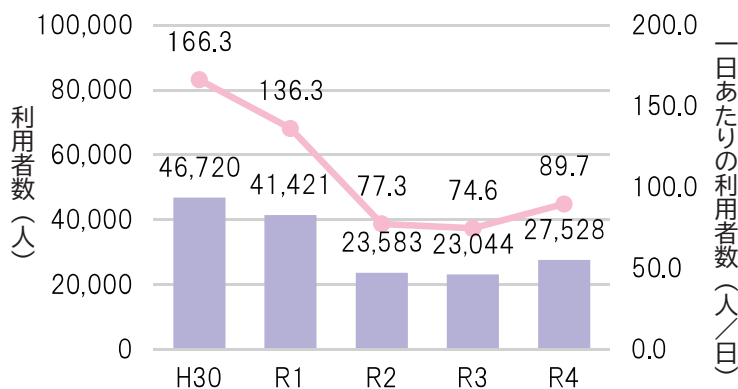


▲ 路線バスの輸送人員及び運行回数の推移

※輸送人員は「二日市線・上西山線」の合計値  
 ※運行回数は、西鉄二日市バス発着所のバス発車回数  
 資料) 筑紫野市地域公共交通計画

カミーリヤバスの年間利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約23,000人まで減少したまま、コロナ禍前の水準まで戻っていない状況です。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で約90人となっており、コロナ禍前の約6割に減少しています。



▲ カミーリヤバス(全体)の利用者数の推移

※H30は御笠ルートを含む  
 資料) 筑紫野市地域公共交通計画

序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

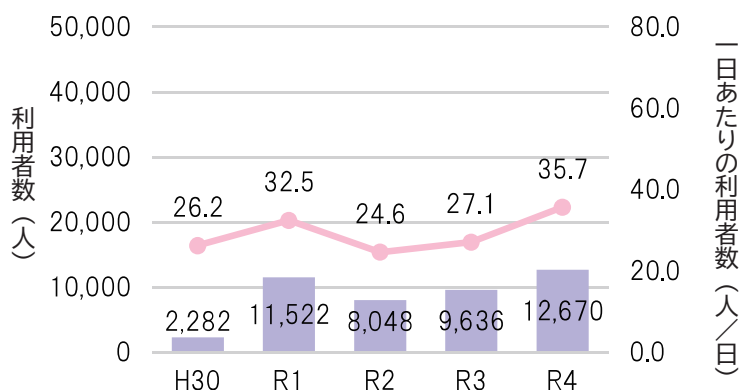
筑紫南

第五章

参考資料

平成31年1月から運行開始した御笠自治会バスの年間利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約8,000人まで減少しましたが、令和4年度にはコロナ禍前より増加しています。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で約36人で、運行開始後、最も多くなっています。



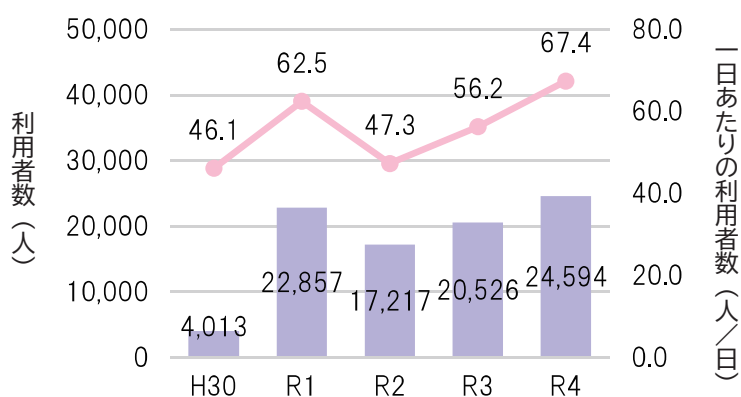
▲ 御笠自治会バス(全体)の利用者数の推移

※御笠自治会バスは、H31.1月から運行開始

資料) 筑紫野市地域公共交通計画

平成31年1月から運行開始したコミュニティバスの年間利用者数は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が約17,000人まで減少しましたが、令和4年度にはコロナ禍前より増加しています。

1日あたりの利用者数は、令和4年度時点で約67人で、運行開始後、最も多くなっています。



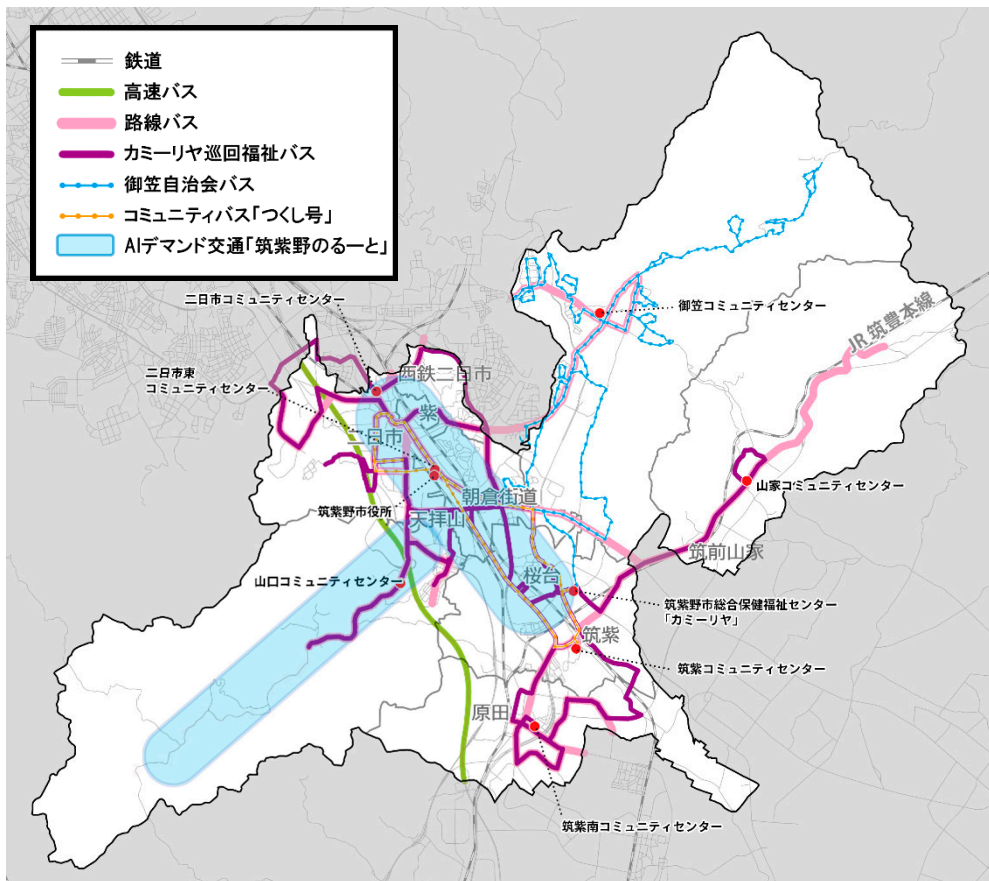
▲ コミュニティバスの利用者数の推移

※コミュニティバス「つくし号」は、H31.1月から運行開始

資料) 筑紫野市地域公共交通計画

本市では令和6年3月に筑紫野市地域公共交通計画を策定し、地域の課題に応じた地域公共交通の形成を目指しています。令和7年1月には、AIデマンド交通「筑紫野のるーと」の実証運行を開始しました。

▼市内バス路線エリア図（令和7年12月時点）



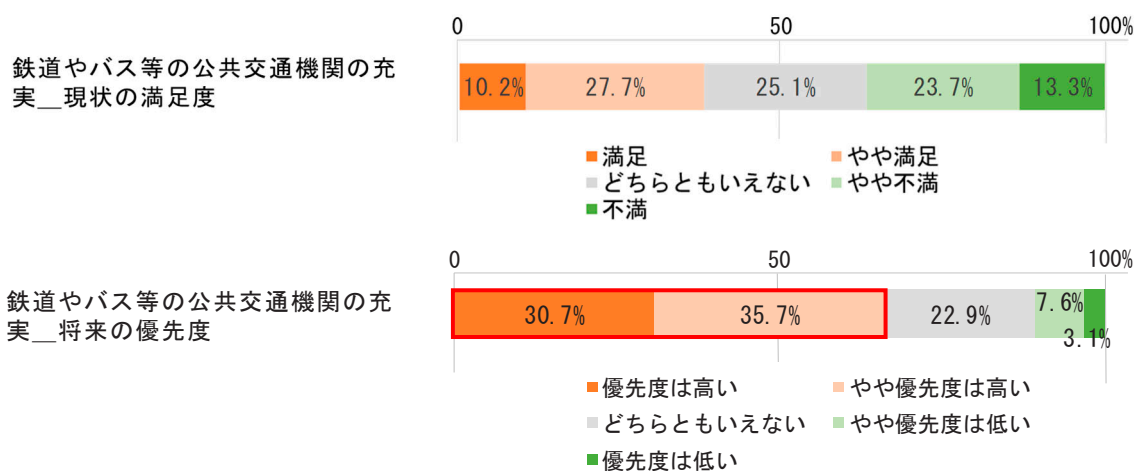
※AI デマンド交通「筑紫野のるーと」については、大まかな運行エリアを示しています。

資料) 庁内資料

市民アンケート調査における生活基盤整備の将来の優先度では、「鉄道やバス等の公共交通機関の充実」について、優先度は高い、やや優先度は高いとの回答が約66%と高くなっています。

路線バスの利用者の減少によるさらなる減便や路線廃止の懸念、少子高齢化が深刻化するなかで、利用者のニーズに対応した移動手手段の確保・充実など、地域における公共交通のあり方が課題となっています。

[生活基盤整備の満足度・将来の優先度について]



序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

筑紫南

第五章

参考資料

## 2-2. 都市づくりにおける課題

国道3号、主要地方道福岡筑紫野線、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。

本市における路線バスの輸送人員はコロナ禍以降も減少しており、それに伴い運行回数も減少しています。少子高齢化が深刻化していくなかで、既存の公共交通体系の維持を図るとともに、筑紫野市地域公共交通計画と連携し、新たな地域公共交通システムを含め多様な移動手段を活用し、効率的で持続可能な交通網を形成していく必要があります。

- 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・形成



## 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

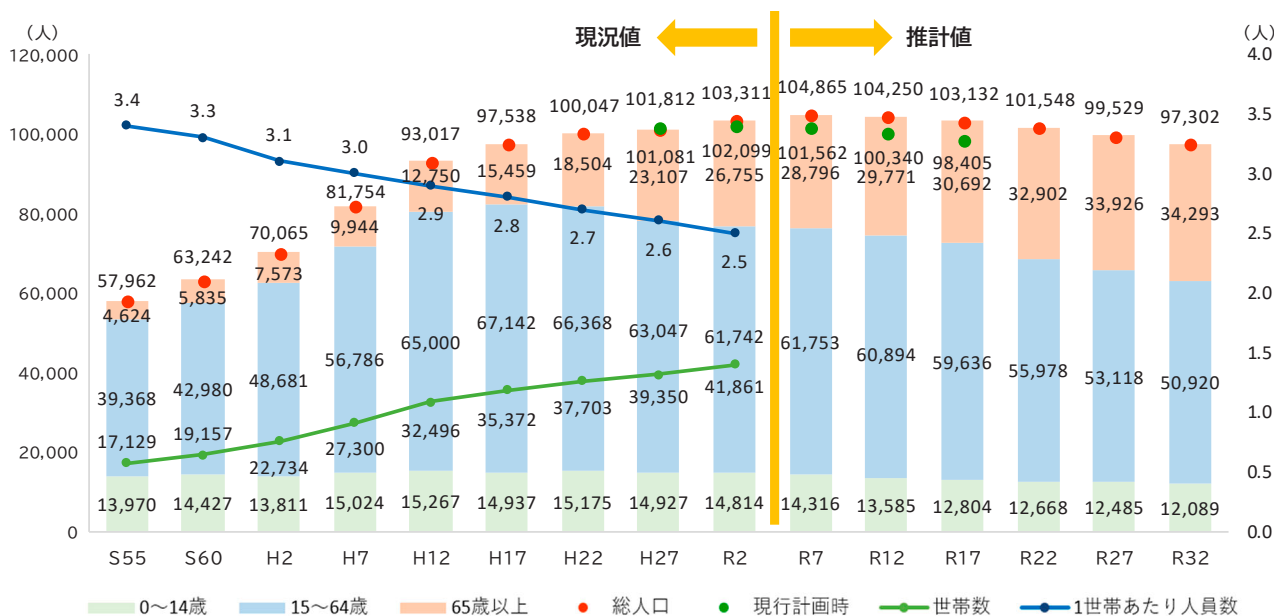
#### (1)人口及び世帯数

本市の人口は、昭和55年以降増加傾向であり、令和2年には、103,311人となりました。国立社会保障・人口問題研究所が令和5年に公表した推計値によると、令和7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55年以降増加傾向であり、令和2年時点で41,861世帯となっています。

1世帯当たりの人員数は、昭和55年の3.4人から令和2年時点には2.5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。

▼人口の推移及び将来推計

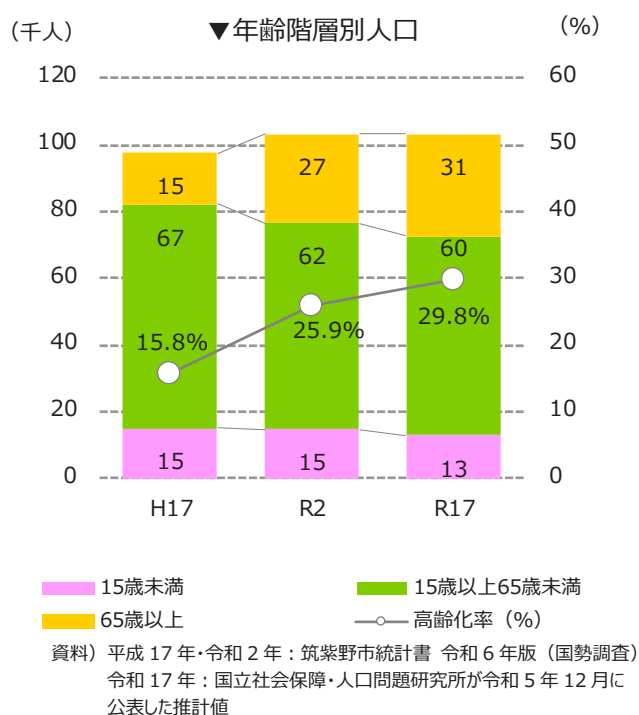


出典：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）』

## (2)年齢階層別人口

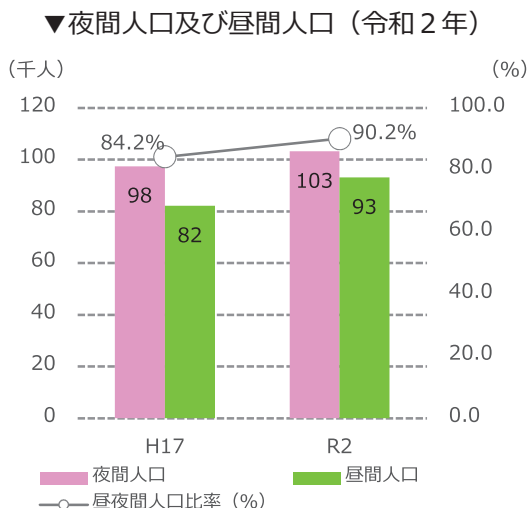
本市の年齢階層別人口のうち、年少人口(15歳未満)は平成17年から令和2年にかけては横ばいで推移していますが、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、令和17年にかけて緩やかに減少傾向となる見込みとなっています。

生産年齢人口(15歳以上65歳未満)は減少傾向で令和2年から令和17年までに2,000人程度減少する見込みですが、一方で、高齢者人口は増加傾向が続く見込みです。



### (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、令和2年では約90%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、10,000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。



▼15歳以上の就業者・通学者の流入・流出人口

年次	区分	筑紫野市で従業者及び通学者		筑紫野市に常住する就学者及び通学者		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	うち他市町村からの流入者	うち他市町村への流出者	
R2年	総数	40,537	19,807	50,542	29,812	10,005
	就業者	35,420	16,397	45,641	26,618	10,221
	通学者	5,117	3,410	4,901	3,194	△216

資料) 筑紫野市統計書 令和6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28年以降、東町地区、筑紫駅桜並木通り地区、筑紫駅西口地区において整備が完了しています。



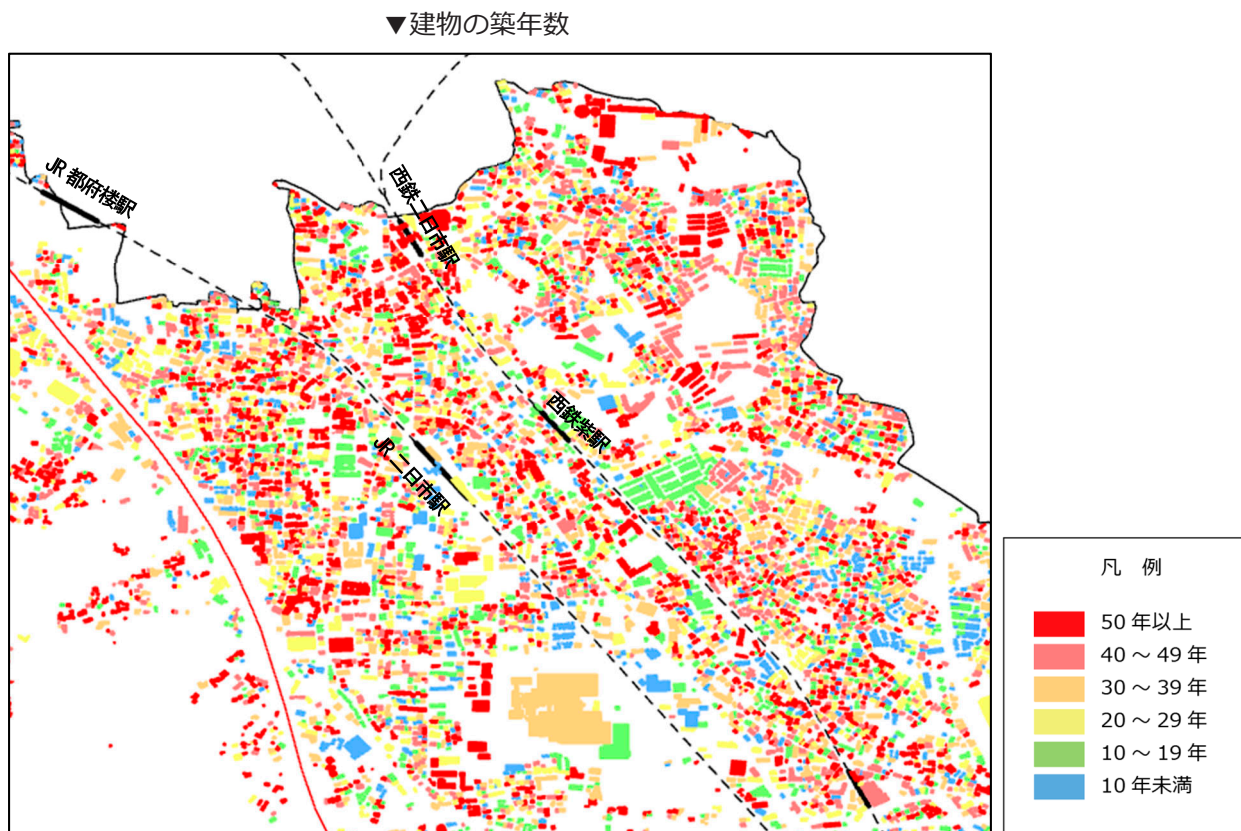
▲昭和期後半までに形成された住宅地

#### ▼宅地開発事業一覧

市街地開発事業名称	事業主体	事業面積 (ha)	換地処分の公告年度	主な土地利用
筑紫駅前土地区画整理事業	組合	22.3	昭和63年度	住宅
原田土地区画整理事業	組合	144.3	平成4年度	住宅
隈・西小田土地区画整理事業	組合	53.1	平成4年度	住宅
塔原・杉塚土地区画整理事業	住宅都市公団	81.6	平成8年度	住宅
下見第1土地区画整理事業	組合	6.1	平成8年度	住宅
下見第2土地区画整理事業	組合	1.6	平成8年度	住宅
岡田土地区画整理事業	組合	39.6	平成10年度	住宅・事業用地
原田駅前土地区画整理事業	筑紫野市	44.1	平成13年度	住宅
永岡土地区画整理事業	組合	6.9	平成14年度	住宅
東町土地区画整理事業	組合	1.3	令和元年度	住宅
筑紫駅桜並木通り土地区画整理事業	個人	3.4	令和元年度	住宅・事業用地
筑紫駅西口土地区画整理事業	筑紫野市	32.5	令和6年度	住宅

資料) 庁内資料

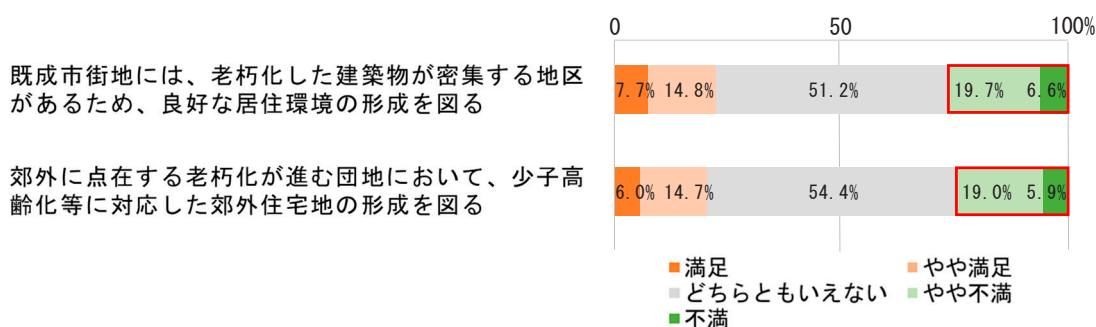
一方で、駅周辺などの既成市街地では、建築年数が50年以上経過した建物が密集している地区があり、都市防災上の課題となっています。また、昭和期後半までに形成された宮の森団地、みかさ台団地、むさしヶ丘団地などは、住民の高齢化が進んでおり、団地の老朽化も懸念されます。



資料) 令和4年筑紫野市都市計画基礎調査

市民アンケート調査における目標の達成状況に関する満足度では、「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」について、満足、やや満足が約23%で不満、やや不満が約26%となっています。また、「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」では、満足、やや満足が約21%で不満、やや不満が約25%となっており、ともに不満、やや不満の割合が高くなっています。

[目標の達成状況に関する満足度について]



序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

筑紫南

第五章

参考資料

### 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改善が課題となります。

さらに、令和7年をピークに本市の人口は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ともに、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、高齢者や障がいのある人、子どもや子育て世帯などの誰もが住みやすい良好な住環境の形成を図っていく必要があります。

- ① 都市防災上の課題に対応した住環境の改善
- ② 少子高齢化や団地の老朽化を踏まえた郊外住宅地の改善
- ③ 誰もが住みやすい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

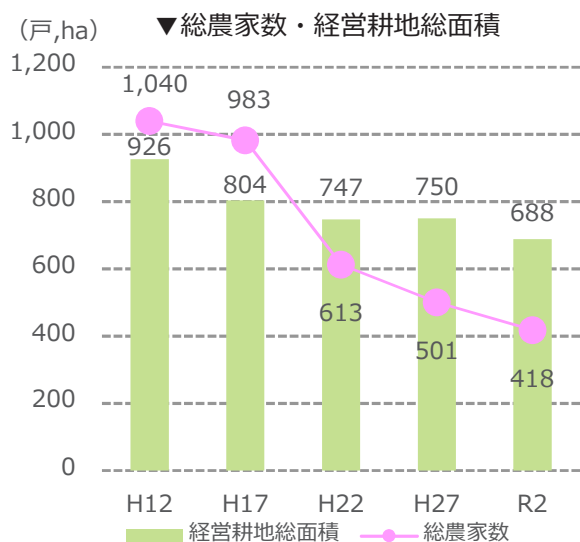
### 4-1. 現状と問題点

#### (1) 農業

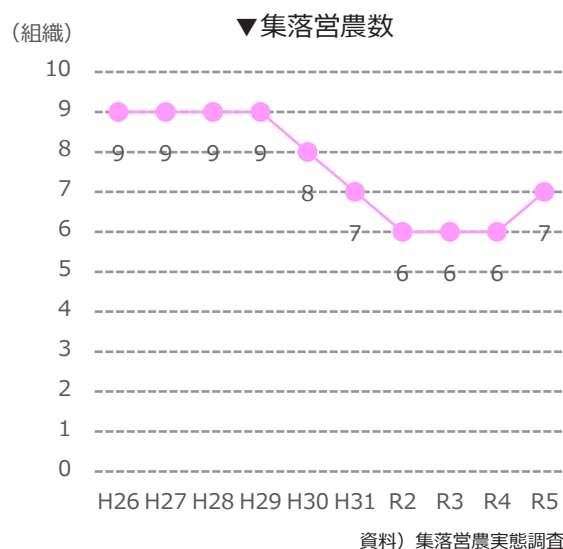
本市の総農家数は減少傾向にあり、令和2年時点で418戸となっています。また、経営耕地総面積も減少傾向にあり、令和2年時点で688haとなっています。将来的にも、農家数や経営耕地面積は減少していくものと予想されています。



▲市内の優良農地



資料) 筑紫野市統計書 令和6年版

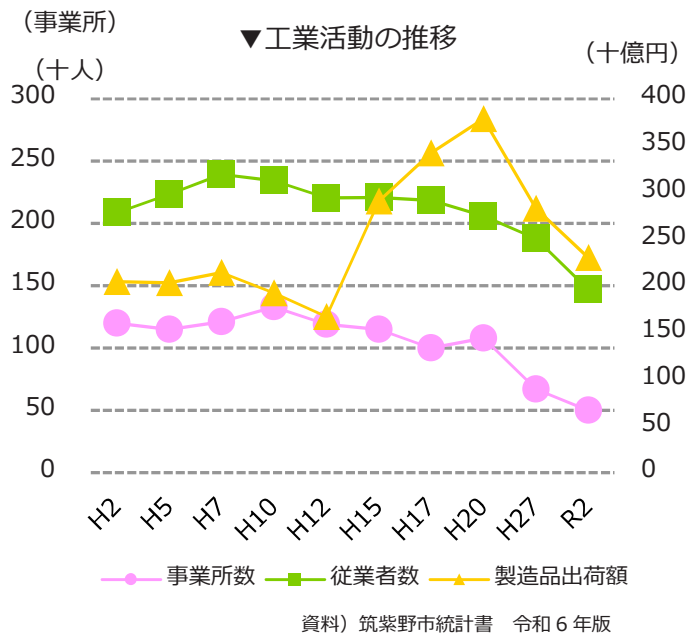


資料) 集落営農実態調査

## (2)工業

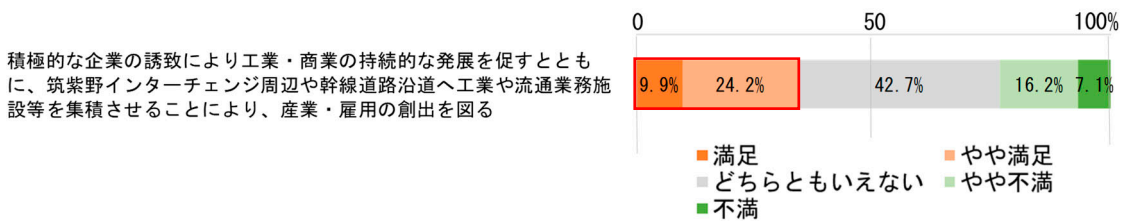
本市の工業活動の推移をみると、製造品出荷額は、平成12年から増加傾向でしたが、平成20年以降は減少傾向にあり、事業所数も減少しています。また、従業員数は、平成7年以降減少傾向が続いています。

令和4年にはJT九州工場が閉鎖されるなど、本市の工業を取り巻く状況は変化しています。

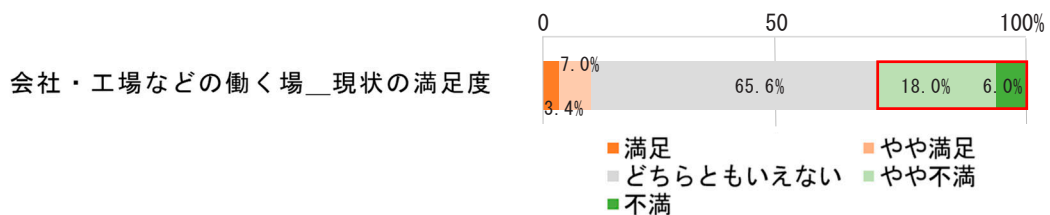


市民アンケート調査における目標の達成状況に関する満足度では、「積極的な企業の誘致により工業・商業の持続的な発展を促すとともに、筑紫野インターチェンジ周辺や幹線道路沿道へ工業や流通業務施設等を集積させることにより、産業・雇用の創出を図る」について、満足、やや満足との回答が約34%と比較的高いものの、生活基盤整備の満足度では「会社・工場などの働く場」について、不満、やや不満との回答が約24%であり、満足、やや満足の約10%よりも高くなっています。

[目標の達成状況に関する満足度について]



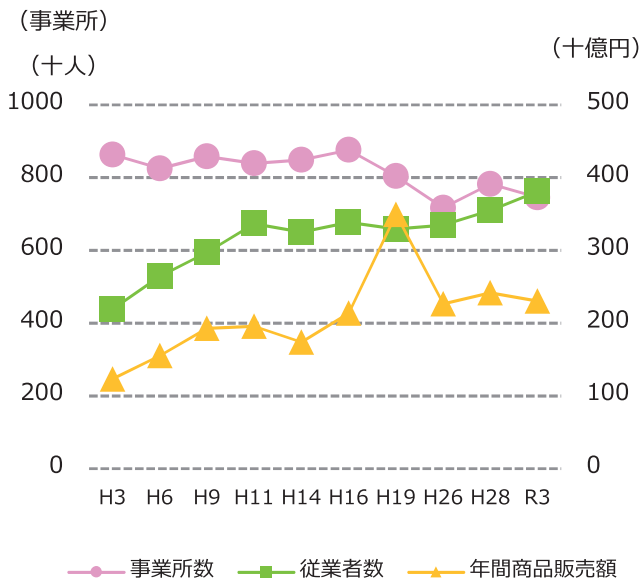
[生活基盤整備の満足度について]



### (3)商業

本市の商業活動の推移をみると、平成16年以降、事業所数は減少傾向ですが、従業者数は増加傾向にあります。年間商品販売額についても堅調な傾向を維持しています。

▼商業活動の推移



資料) 筑紫野市統計書 令和6年版

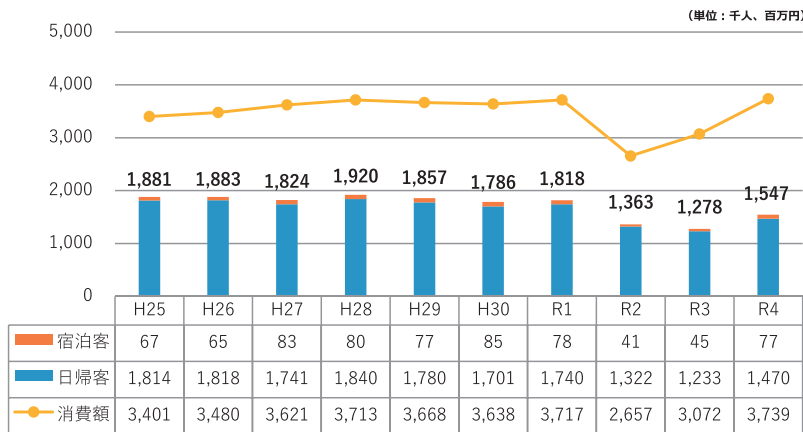


▲市内の大型商業施設

## (4)観光

本市への観光入込客数及び消費額の推移をみると、横ばい傾向にありましたが、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したものの、令和3年以降は回復傾向にあります。

▼観光入込客数及び消費額



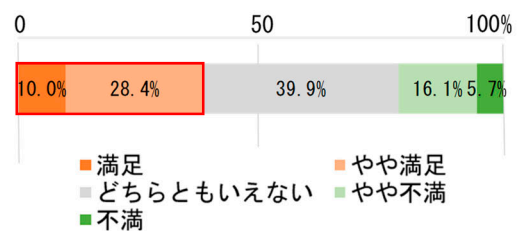
▲武蔵寺

資料) 第七次筑紫野市総合計画

市民アンケート調査における目標の達成状況に関する満足度では、「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」について、満足、やや満足との回答が約38%と高くなっています。

[目標の達成状況に関する満足度について]

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



## 4-2. 都市づくりにおける課題

本市の地域産業の活性化のためには、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、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及び消費額の推移をみると、横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、その後、回復傾向にあります。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、国史跡に指定されている「宝満山」や「阿志岐山城跡」、「前畑遺跡」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。

地域経済の好循環を生み出すため、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創出
- 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

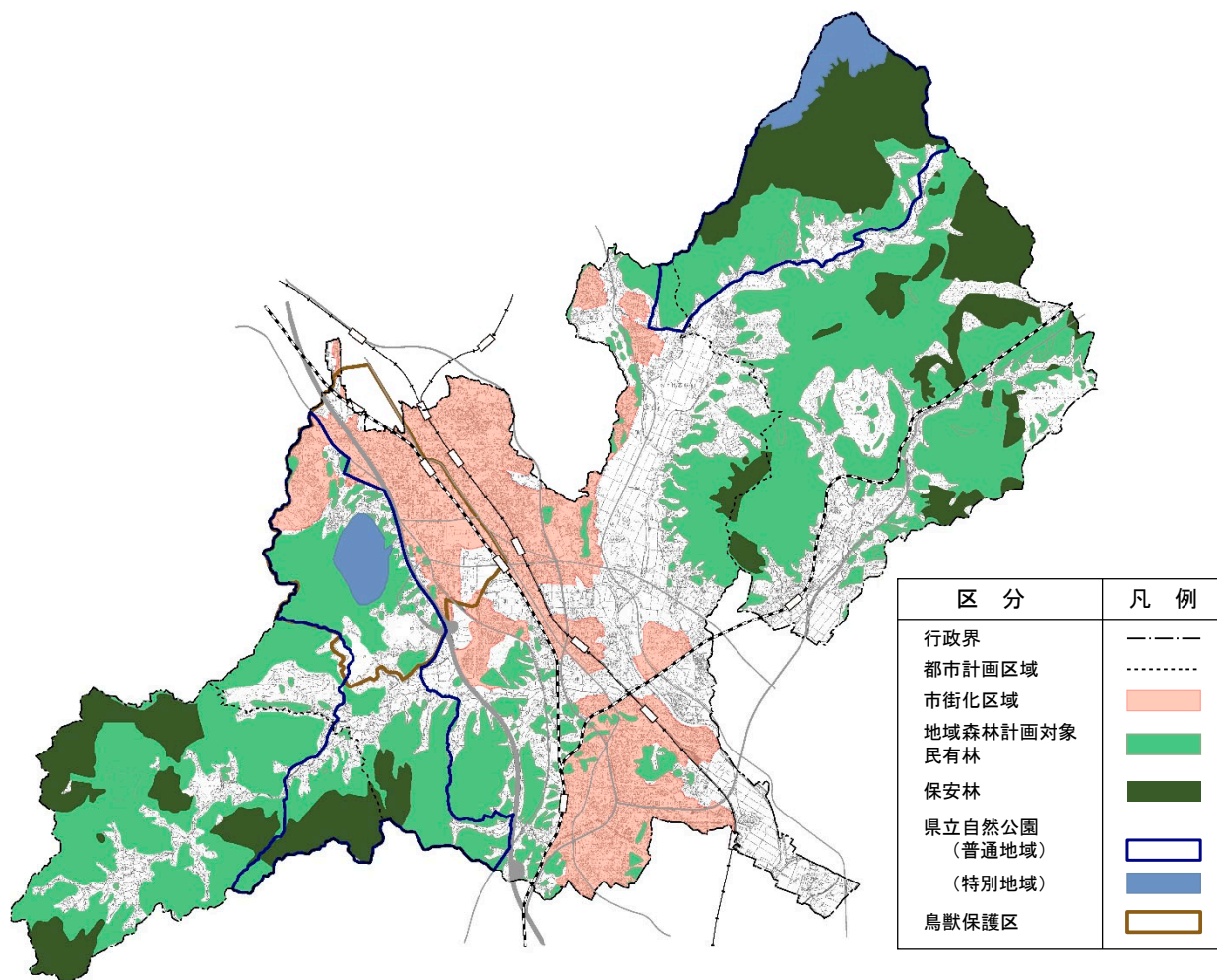
### 5-1. 現状と問題点

#### (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。

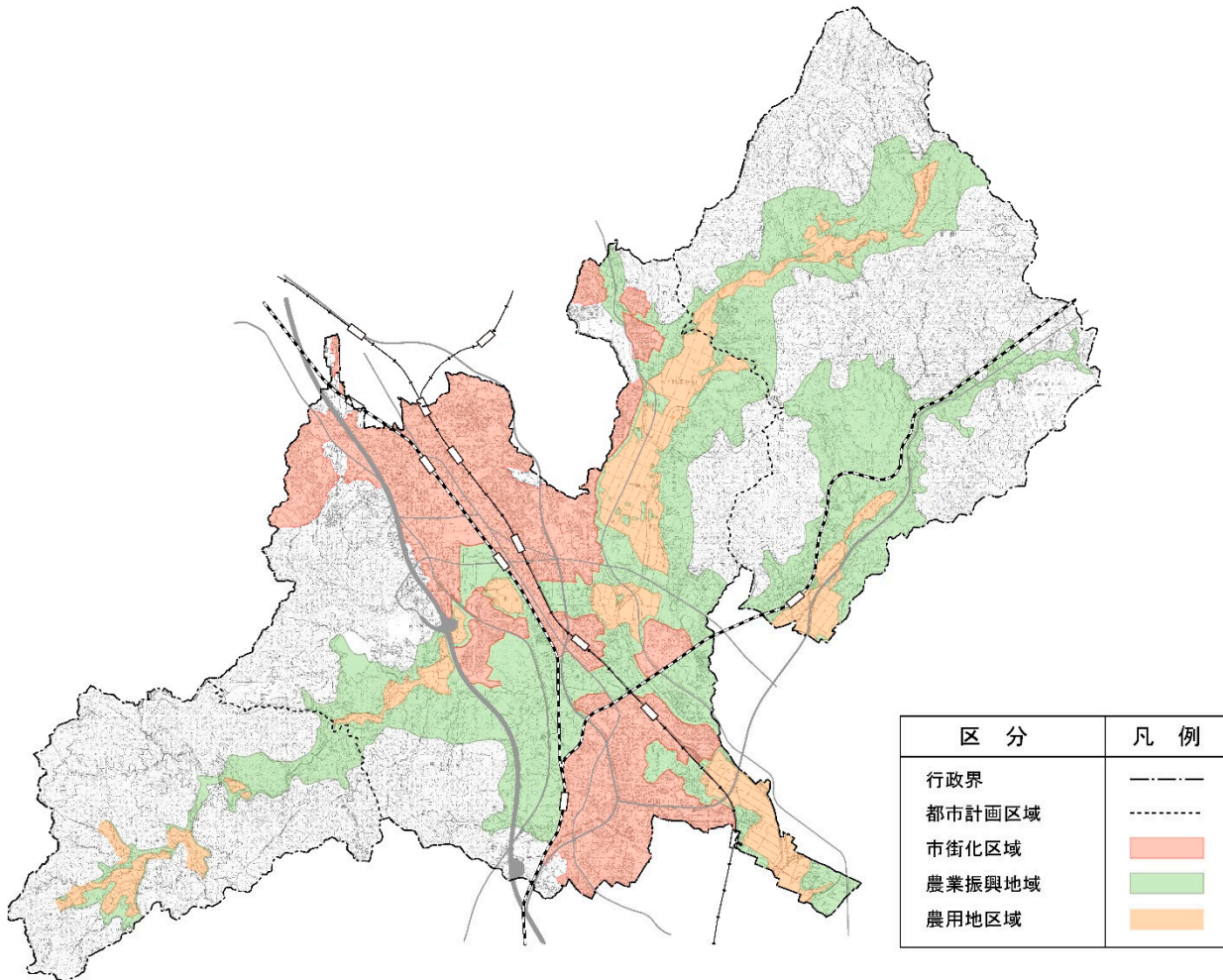
▼自然環境の状況



資料) 第四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) 第四次筑紫野市国土利用計画



▲御笠地域の優良農地



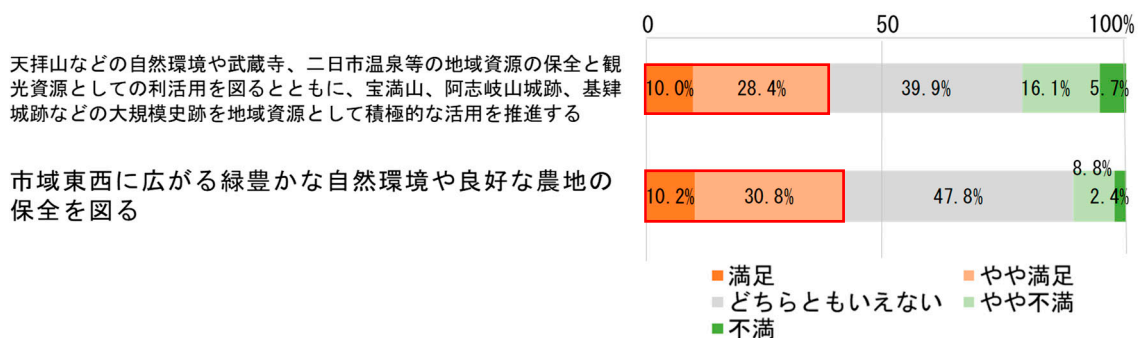
さらに、古代の山城跡である阿志岐山城跡や九州を代表する霊山である宝満山、古代大宰府に深く関わる遺跡である前畑遺跡など、本市は豊かな自然に多くの文化財を有しており、歴史資源の宝庫となっています。



▲阿志岐山城跡 第3水門

市民アンケート調査における目標の達成状況に関する満足度では、「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」について、満足、やや満足との回答が約38%、「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」では満足、やや満足との回答が約41%と高くなっており、引き続き、自然環境、農地を保全しつつ、地域資源の積極的な活用が望まれていることがうかがえます。

[目標の達成状況に関する満足度について]



序章

第一章

第二章

第三章

第四章

二日市

二日市東

山口

御笠

山家

筑紫

筑紫南

第五章

参考資料

## (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、令和6年3月時点で202箇所、供用面積1,022,031㎡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10.2㎡であり、筑紫野市公園条例で定める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における生活基盤整備の将来の優先度では、「利用しやすい公園や緑地の整備」について、優先度は高い、やや優先度は高いの割合が約44%と高くなっています。

### ▼都市公園整備状況

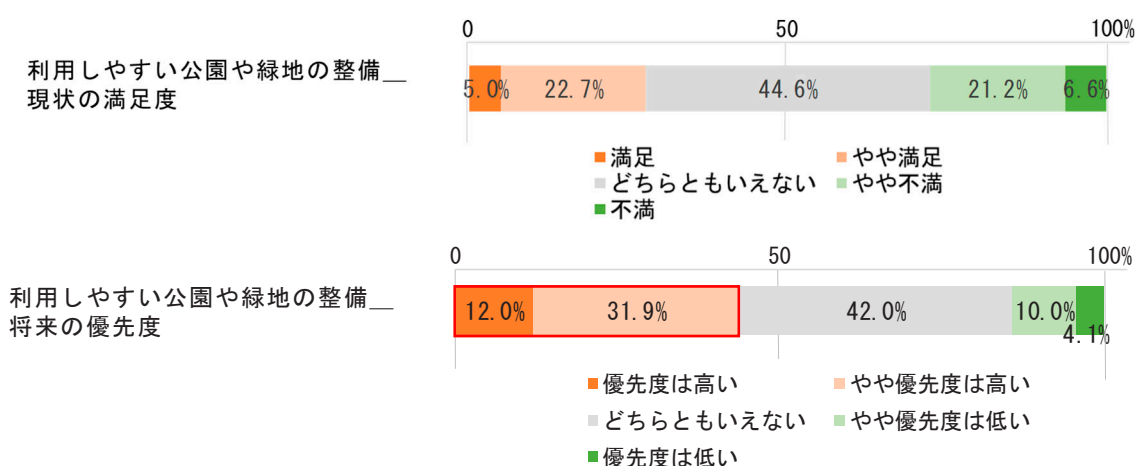
区域種別	供用数	① 供用面積	② 区域内人口
都市計画区域	202 箇所	1,022,031 ㎡	100,629 人
内)市街化区域	171 箇所	371,471 ㎡	92,818 人

資料)公園:公園台帳(R6.3 時点)、人口:令和4年筑紫野市都市計画基礎調査(住基区域人口)

### ▼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)	一人当たりの公園面積の標準(標準面積)
都市計画区域	10.2 ㎡	10.0 ㎡以上
内)市街化区域	4.0 ㎡	5.0 ㎡以上

### [生活基盤整備の満足度・将来の優先度について]



## 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、安全に楽しくスポーツやレクリエーション活動ができる空間の整備・充実が求められます。また、河川を安らぎの場として利用することができるスペースの整備も求められます。

- ① 市内の良好な緑地や農地の保全・活用
- ② 憩いと安らぎスペース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。

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います。また、水防上重要と考えられる重要水防箇所として、県水防計画では5箇所、市水防計画では7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防ぎょ困難地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、筑紫野市ハザードマップを作成し、市内の全世帯へ配布、デジタルマップでの配信を行いました。また、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。



▲水害（護岸崩壊）

#### ▼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
平成30年7月	豪雨	24	47
令和元年7月	大雨	1	2
令和5年7月	大雨	14	5

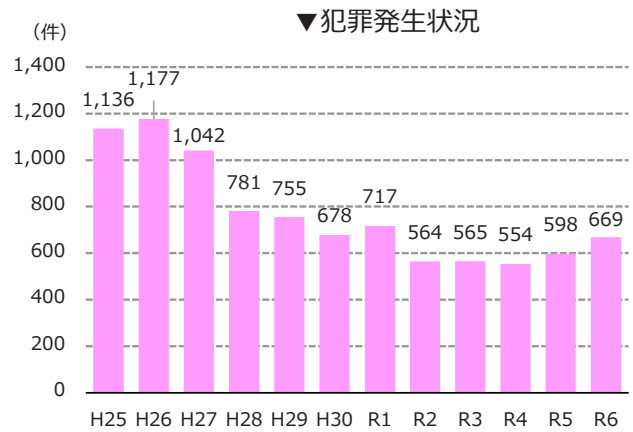
大雨：大雨注意報基準以上の雨

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) 庁内資料

## (2) 犯罪発生状況

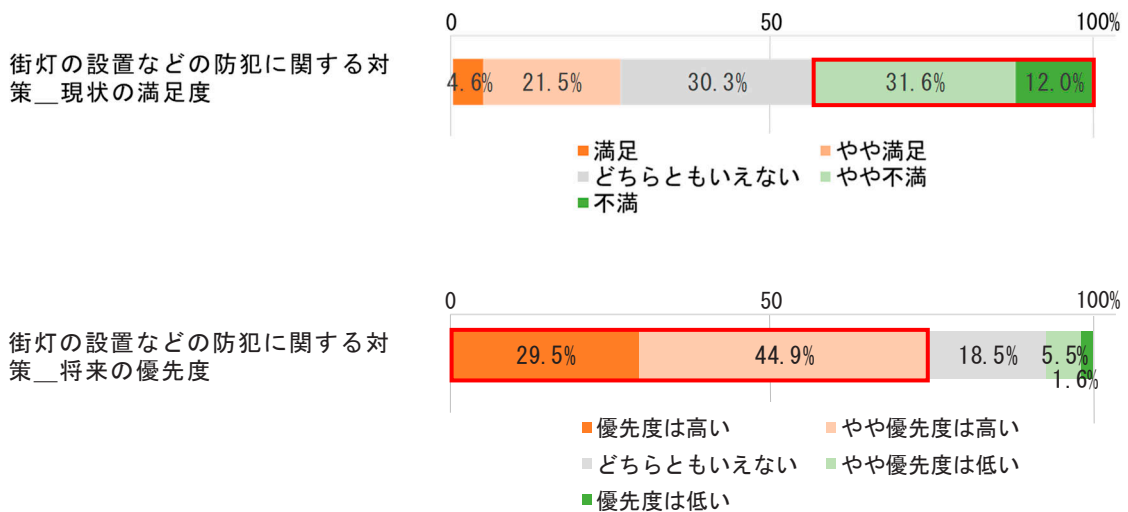
本市の刑法犯発生状況は、令和6年時点で669件で、平成25年と比べると6割程度となっています。今後も、市民の防犯に対する意識の向上、防犯カメラの普及、防犯灯の設置及び地域住民による防犯パトロール等の活動を継続的に取り組んでいく必要があります。



資料) 筑紫野市統計書 令和6年版

市民アンケート調査における生活基盤整備に関する設問では、「街灯の設置などの防犯に関する対策」の満足度について、不満、やや不満の割合が約44%と高く、「街灯の設置などの防犯に関する対策」の将来の優先度については、優先度は高い、やや優先度は高いの割合が約74%と高くなっています。

[生活基盤整備の満足度・将来の優先度について]



## (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26年3月末時点で90.6%でしたが、令和6年3月末時点で95.3%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40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、老朽化に伴う下水道施設の更新や耐震化などの対応が必要となっています。

## 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、広域避難場所ともなるオープンスペースの確保、老朽化が進んだ上下水道管路の更新及び耐震化などの維持管理を行うとともに、バリアフリー・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や土砂災害が発生している地域については、被害発生状況を調査し分析するとともに、河川改修・治水事業により災害時の安全性を高める必要があります。また、危険箇所の確認やハザードマップの活用など、平常時における防災への取り組みが必要です。

地域コミュニティの形成と維持を推進し、地域の目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。

- 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への備え
- ③ 安全・安心を支える防犯環境の整備

