

第1章 現況・課題の整理

1 鳥栖市の特性	8
1-1 鳥栖市の特性	8
1-2 鳥栖市の都市計画.....	10
2 都市づくりの問題点・課題	12
2-1 人口に関する問題点・課題	12
2-2 土地利用に関する問題点・課題	13
2-3 市街地整備に関する問題点・課題.....	16
2-4 交通体系に関する問題点・課題	17
2-5 自然環境に関する問題点・課題	19
2-6 都市施設（道路・公園等） に関する問題点・課題.....	21
2-7 防災・防犯に関する問題点・課題.....	23

1 鳥栖市の特性

1-1 鳥栖市の特性

鳥栖市の概要

本市は、九州の北部、佐賀県の東部に位置しており、北は基山町、福岡県筑紫野市及び那珂川市と接し、南は福岡県久留米市、東は福岡県小郡市、西はみやき町と接しています。

市域は東西 8.2 キロメートル、南北 9.0 キロメートル、面積は 71.72 平方キロメートル、人口は 73,869 人（令和 2 年 1 月末現在）を有する都市です。

▼鳥栖市の位置



(出典) 国土地理院

鳥栖市の特性

市内には、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道のクロスポイントである鳥栖ジャンクションを有し、国道3号・34号等の主要幹線道路や鉄道の九州新幹線・在来線の分岐点となっていることから、九州の陸路交通の要衝として優れた立地特性を有しています。

この立地特性を活かして、昭和30年代以降に積極的な企業誘致を行い、九州有数の内陸工業都市として発展してきました。

また、北部には九千部山の雄大な山並み、南部には悠然と流れる筑後川があり、その間に市街地のあるなだらかな丘陵地帯と田園地帯が広がっています。九千部山の麓には、鳥栖市民の森（コカ・コーラ ボトラーズジャパン鳥栖市民の森）^(注)、河内防災ダム、四阿屋や御手洗の滝等があり、水と緑に恵まれた豊かな自然環境、特色ある地域資源を有しています。

一方で、鳥栖プレミアム・アウトレットやJリーグサガン鳥栖のホームスタジアムである鳥栖スタジアム（駅前不動産スタジアム）^(注)など、広域的な集客施設が立地し、九州内外から多くの人を訪れています。



鳥栖市街



九千部山と河内防災ダム



鳥栖スタジアム（駅前不動産スタジアム）

(注) 鳥栖市では以下の公共施設にネーミングライツ（施設命名権）を導入しています。（令和2年3月現在）
鳥栖市民の森：コカ・コーラ ボトラーズジャパン鳥栖市民の森 鳥栖スタジアム：駅前不動産スタジアム

1-2 鳥栖市の都市計画

鳥栖市の都市計画

本市は、昭和29年4月の市制施行と同時に全域が都市計画区域[※]に指定され、同48年11月には、隣接する基山町全域と併せて鳥栖基山都市計画区域に指定されています。昭和38年12月に用途地域[※]の指定、同48年12月には区域区分[※]を実施、その後は土地区画整理事業[※]等の実施による市街地の形成に併せて、用途地域や区域区分の見直しを行うと共に、準防火地域[※]等の地域地区[※]や道路、公園、下水道等の都市施設[※]について、適宜、都市計画決定及び変更を行ってきました。

この都市計画[※]の運用により、土地利用や建築物の規制と誘導、インフラ整備を行い、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的かつ効率的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の良好な農地との健全な調和を図ってきました。

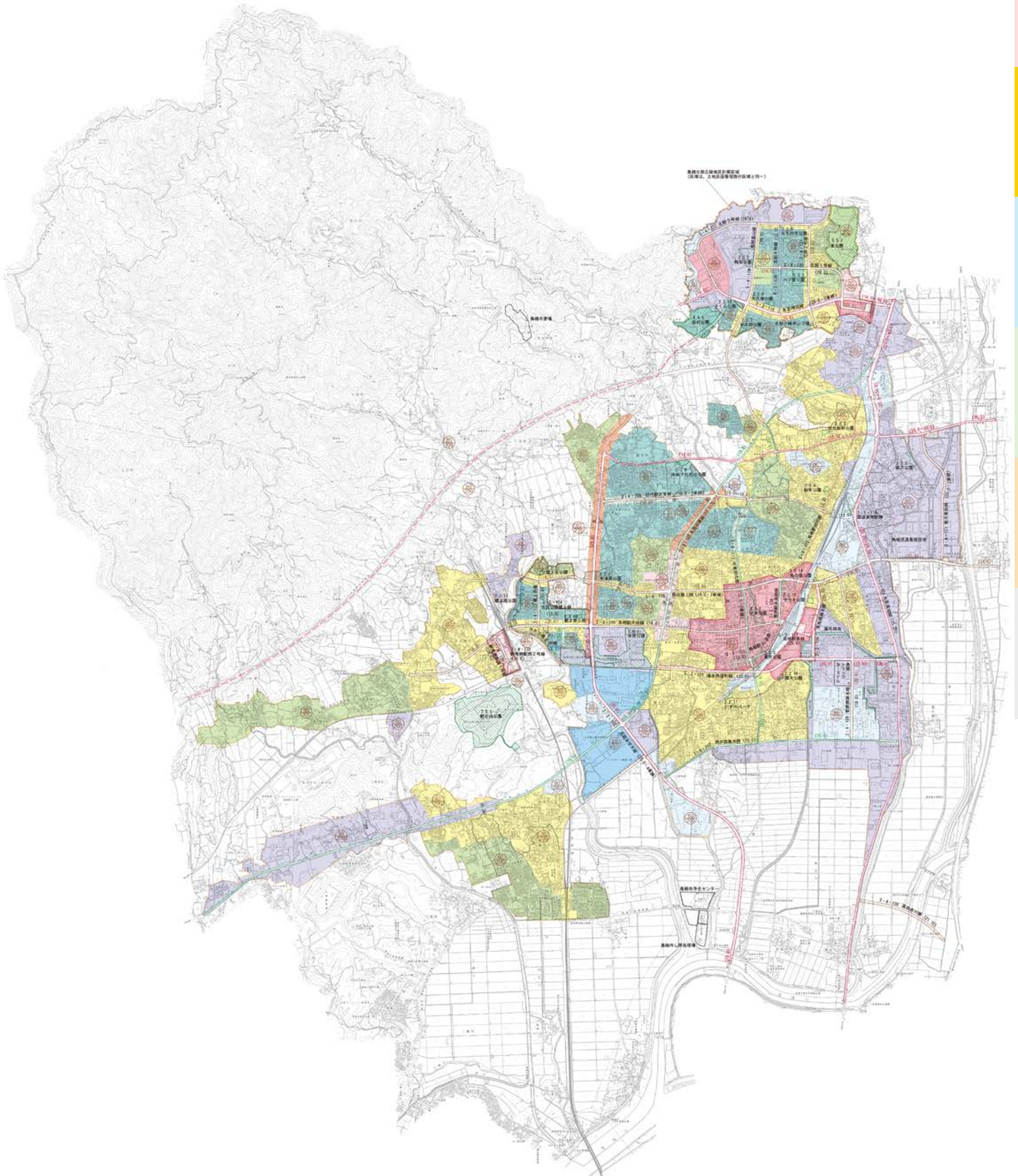
用途地域	種別	建ぺい率	容積率	壁面後退距離	高さ制限	面積 (ha)	
用途地域	第一種低層住居専用地域	50%	80%	1.0m	10m	約203	
	第二種低層住居専用地域	50%	80%	1.0m	10m	約9.0	
	第一種中高層住居専用地域	60%	200%			約249	
	第一種住居地域	60%	200%			約552	
	準住居地域	60%	200%			約34	
	近隣商業地域	80%	200%			約31	
	商業地域	80% 80%	400% 200%			約85 約15	
	準工業地域	60%	200%			約492	
	工業地域	60%	200%			約144	
	工業専用地域	60%	200%			約60	
	準防火地域					約91.5	
		市街化調整区域内建築形態制限	60% 60%	100% 200%			

	市街化区域〔建築基準法第22条区域、(準防火区域は除く)〕
	流通業務地区区域(流通業務団地区域)
	土地区画整理事業区域
	都市計画公園・緑地
	都市計画道路
	幹線街路 代表幅員22m以上
	幹線街路 " 16m以上22m未満
	幹線街路 " 12m以上16m未満
	幹線街路 " 12m未満
	区画街路
	特殊街路
	その他の都市施設
	平成27年人口集中地区(D.I.D.地区)
	建ぺい率/容積率

都市計画道路						都市計画公園			
種別	道路番号	路線名	代表幅員 (m)	代表車線数	延長 (m)	種別	公園番号	公園名称	計画面積 (ha)
幹線街路	3-3-101	永吉高田線	25	25	4	6,860	2-2-1	布津原公園	0.11
	3-3-103	久留米甘木線	25	4	9,600	2-2-2	郷方公園	0.33	
	3-3-107	酒井西宿町線	25	4	2,390	2-2-3	田代新町公園	0.25	
	3-3-116	本鳥栖藤木線	25	4	750	2-2-4	桜町公園	0.20	
	3-3-117	鳥栖駅東線	25	4	90	2-2-5	東町公園	0.08	
	3-3-118	永吉神辺線	25	2	2,240	2-2-6	池田下ため池公園	0.49	
	3-4-104	飯田殿上線	16	2	4,940	2-2-7	安永田公園	0.25	
	3-4-105	鳥栖駅平田線	16	2	3,810	2-2-8	大久保公園	0.25	
	3-4-108	田代駅古賀線	16	2	2,330	2-2-9	もちの木公園	0.25	
	3-4-109	曾根崎藤木線	16	2	1,680	2-2-10	さくら公園	0.43	
	3-4-119	鳥栖基山線	16	2	(3,080) 2,950	2-2-11	蔵上北公園	0.15	
	3-4-120	北部1号線	16	2	1,440	2-2-12	蔵上西公園	0.29	
	3-4-121	北部2号線	16	2	1,040	2-2-13	蔵上東公園	0.15	
	3-4-122	北部3号線	16	2	1,150	2-2-14	鳥の里公園	0.09	
	3-4-123	蔵上西線	16	2	420	2-2-15	サツキ公園	0.25	
	3-4-127	郷方東田線	20	2	1,340	2-2-16	藤木公園	0.16	
	3-4-128	高田赤川線	21.75	4	970	2-2-17	いずみパーク	0.35	
	3-4-129	新鳥栖駅西1号線	20	2	300	3-3-1	中央公園	1.80	
	3-5-102	永吉中原線	15	-	9,450	3-3-2	梅坂公園	2.00	
	3-5-106	鳥栖駅本鳥栖線	15	2	390	3-3-3	ハツ並公園	2.50	
	3-5-112	酒井西真木線	15	2	2,410	地区公園	4-4-1	田代公園	7.20
	3-5-113	今泉田代線	12	2	3,320	総合公園	5-5-1	市民公園	16.90
	3-5-114	国道貨物駅線	12	2	90	総合公園	5-5-2	東公園	16.50
	3-5-115	鳥栖基山道線	12	2	730	風致公園	7-5-1	朝日山公園	25.40
3-5-124	市民公園蔵上線	12	2	580	緩衝緑地	---	藤木緑地	5.80	
3-6-111	鳥栖駅田代線	8	-	2,480	合計		25箇所	82.18	
区画街路	7-4-130	新鳥栖駅西2号線	16	2	60				
特殊街路	8-5-126	北部4号線	12	-	870				
特殊街路	8-6-125	市民公園北田線	9	-	1,090				
合計		29路線			65,770				

種別	施設名称	計画面積 (ha)	種別	地区名称	計画面積 (ha)
下水道処理施設	鳥栖市浄化センター	7.1	土地区画整理事業	鳥栖駅東	28.1
下水道ポンプ施設	北部中継ポンプ場	0.077		鳥栖北部丘陵新都市	185.3
トラックターミナル	鳥栖トラックターミナル	4.1		蔵上	45.2
汚物処理場	鳥栖市し尿処理場	1.6		新鳥栖駅西	6.8
火葬場	鳥栖市斎場	3.3			
流通業務団地	鳥栖流通業務団地	67.6			

▼鳥栖市都市計画図



(出典) 鳥栖市都市計画図 (H30.6現在)

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

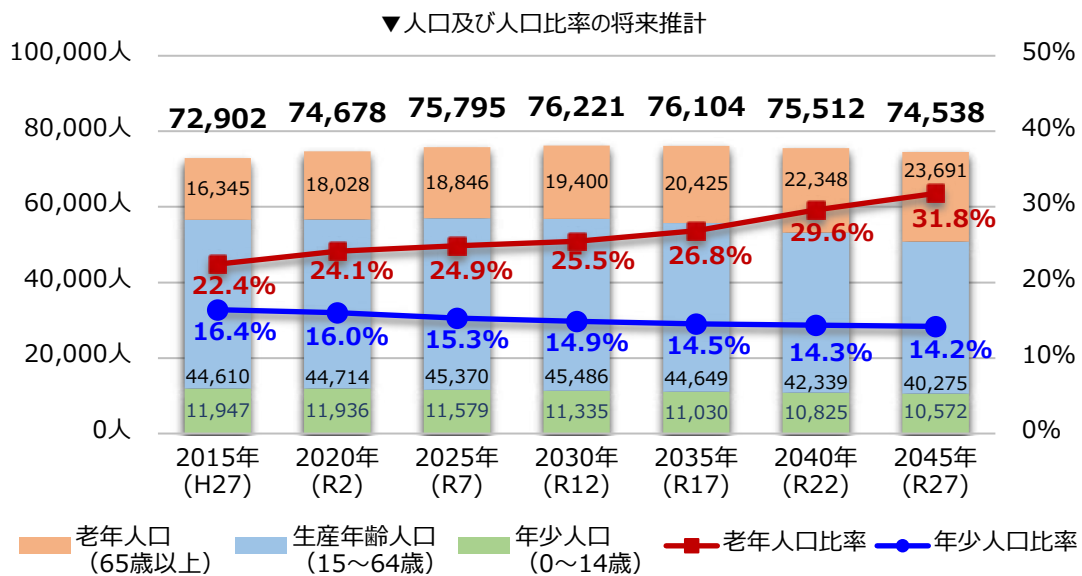
2 都市づくりの問題点・課題

2-1 人口に関する問題点・課題

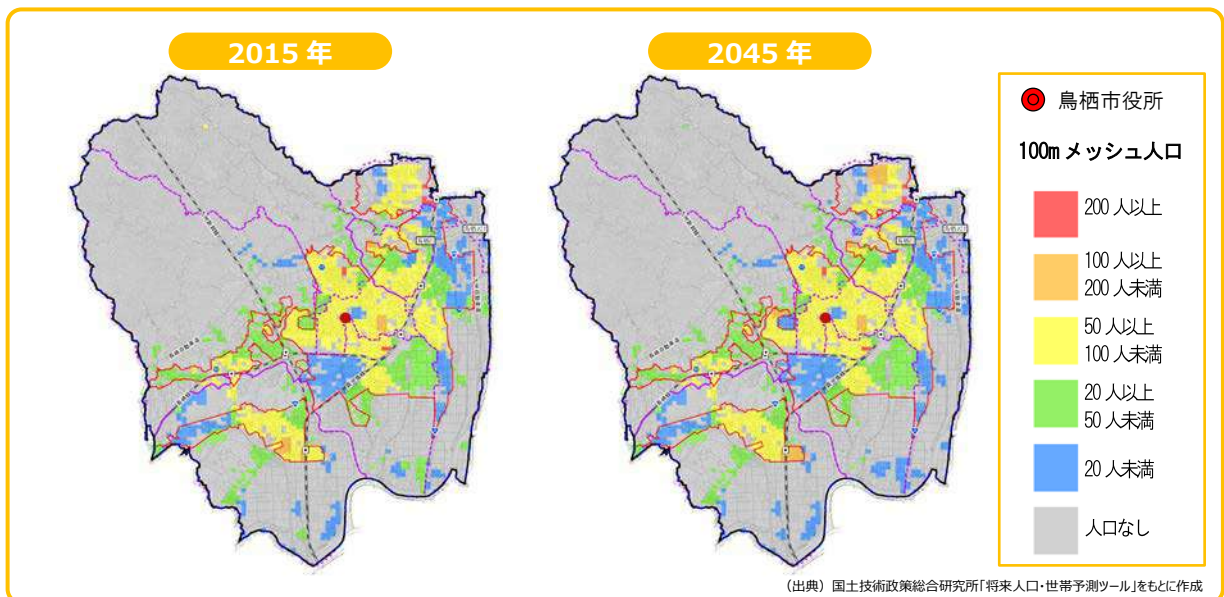
人口減少・超高齢社会への対応

本市は、昭和29年の市制施行以来、一貫して人口が増加してきましたが、将来推計によると、2030年をピークに減少へ転じると予測されています。

全国的に人口減少・超高齢化社会への対応が課題となっており、本市においても同様の対応が予想されることから、人口増加が続く今後約10年間のなかで、持続可能な都市構造への転換が必要です。



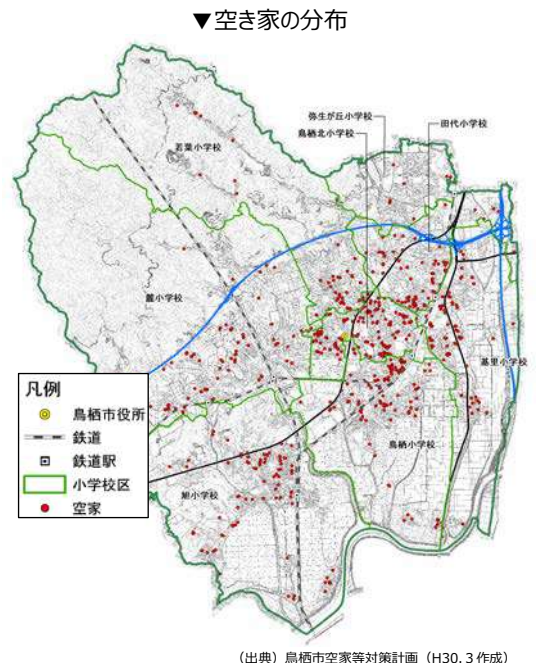
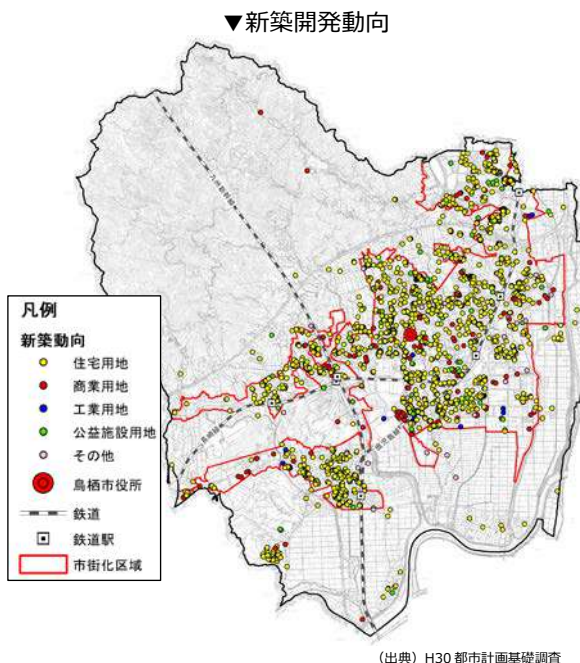
▼人口分布 (100mメッシュ人口) の比較



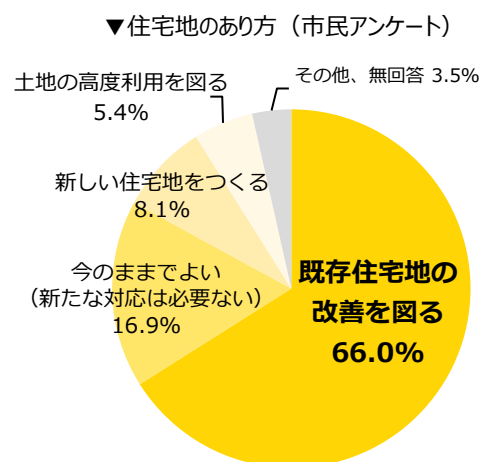
2-2 土地利用に関する問題点・課題

良好な住環境の形成

市内の住宅地では、人口増加、世帯数の増加に伴い、市街化区域[※]全体で住宅の新築が見られます。しかし、市内の空き家数、空き家率は増加傾向にあり、特に中心市街地に空き家が多く分布しています。また、市街化調整区域[※]内の既存集落等では、若年層の流出や高齢化が進んでいます。



このようなことから、今後の人口増加に対応した住宅地の確保が必要である反面、その後の人口減少を見据え、低・未利用地の有効活用や空き家等及び跡地の活用促進が必要です。また、日常生活圏において、各地域の特性に応じた住環境の向上や集落機能を維持していくことが必要です。



(出典) H29.10 市民アンケート調査

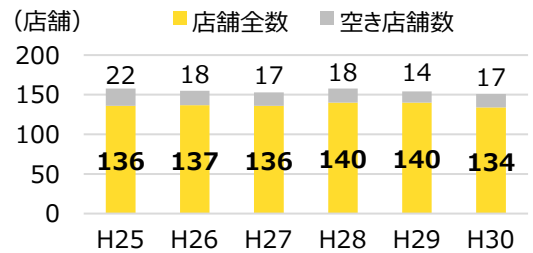
※市民アンケートの回答構成比の合計は、四捨五入の関係上、100.0%にならない場合があります。

商業機能の適正配置

本市では、国道34号や県道17号（久留米基山筑紫野線）などの幹線道路沿いに商業施設が多く分布しています。

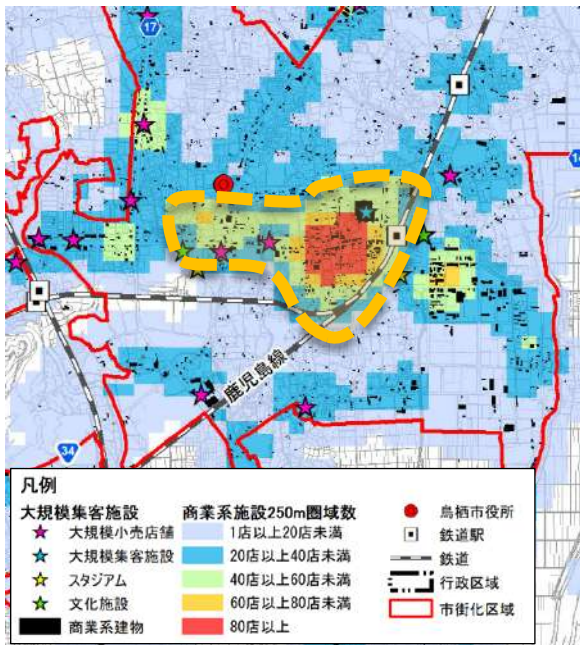
また、駅前商店街周辺に約130店舗が集積し、空き店舗比率も県内平均より低いなど、生活環境が充実しています。

▼中心商店街の店舗数の推移



※店舗数は、鳥栖本通筋商店街、大正町商店街、東町商店街の合計
(出典) 鳥栖商工会議所・鳥栖市調査

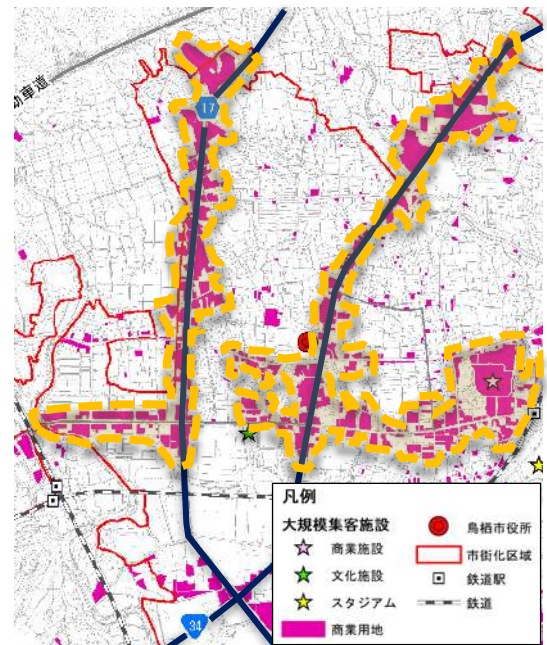
▼商業系土地利用の利用圏域



↑商業施設の利用圏域（商業施設から半径250m圏内）は中心部に集積している。

(出典) H30都市計画基礎調査をもとに作成

▼商業用地の分布

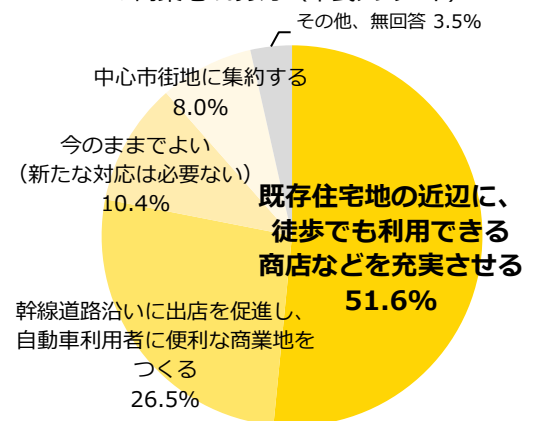


↑商業用地は、幹線道路沿いに分布

(出典) H30都市計画基礎調査をもとに作成

一方で、市民アンケートでは、商業地のあり方について、「既存住宅地の近辺に、徒歩でも利用できる商店などを充実させる」という回答が最も多くなっています。このことから郊外への大規模商業施設の立地を抑制し、中心商業地の活性化を図るなど、日常生活圏における、地域住民の生活利便性向上が必要です。

▼商業地のあり方（市民アンケート）



(出典) H29.10市民アンケート調査

新たな産業の受け皿確保

本市には、九州のクロスポイントとしての恵まれた広域交通利便性を活かし、昭和38年の轟木工業団地の分譲から現在まで6つの工業団地が整備され、製造業、卸売・小売業、運輸業など多くの企業が進出しています。しかしながら、直近では多くの企業から産業用地の引き合いがあるものの、その需要に応える用地が不足しています。

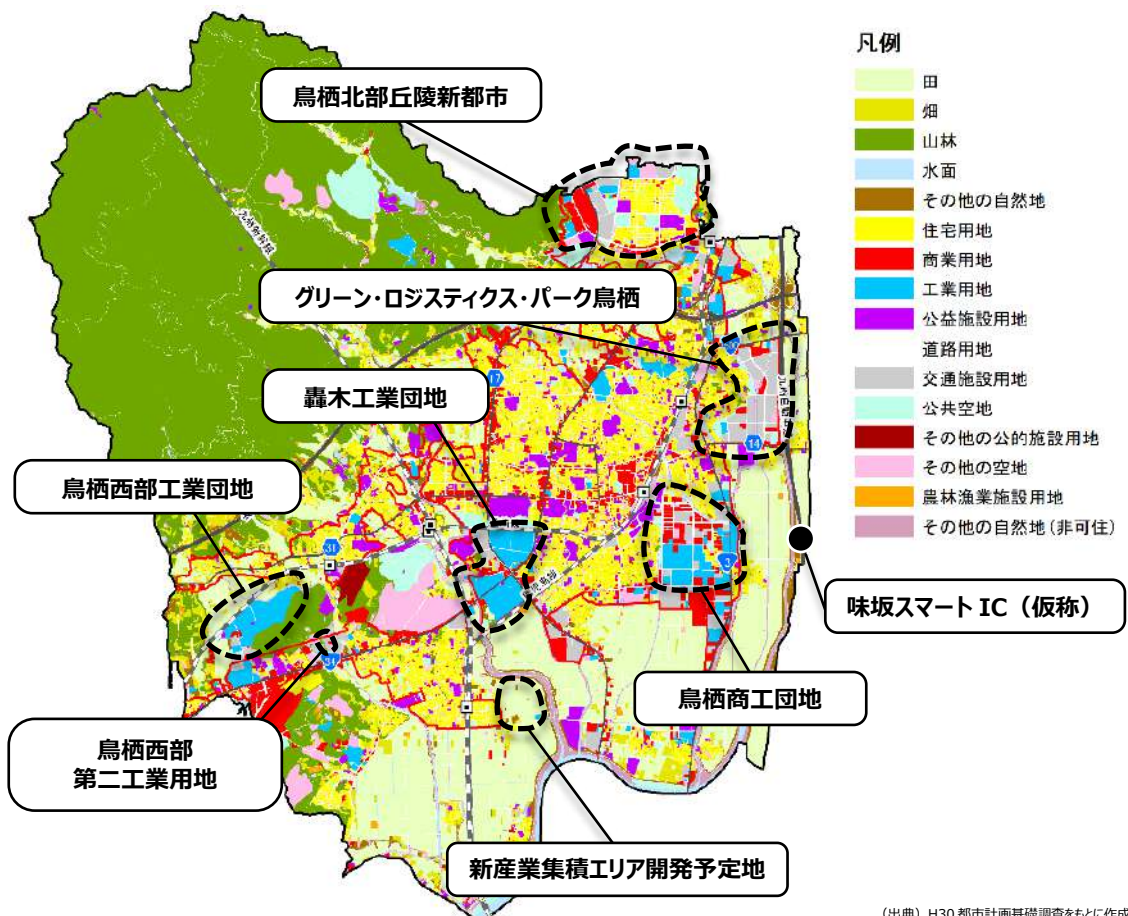
現在、新たな産業団地として新産業集積エリア整備事業を進めていますが、九州縦貫自動車道味坂スマートインターチェンジ※（仮称）の整備も進められており、今後もさらなる開発需要の高まりが予想されることから、新たな産業の受け皿確保が必要です。

▼鳥栖市における企業の引き合い状況（単位：件、㎡）

		H28	H29	H30	合計
製造系	件数	17	18	11	46
	面積	421,000	787,100	164,695	1,372,795
流通系	件数	17	10	10	37
	面積	284,000	138,600	228,700	651,300
その他	件数	9	2	6	17
	面積	102,000	5,950	18,530	126,480
合計	件数	43	30	27	100
	面積	807,000	931,650	411,925	2,150,575

（出典）鳥栖市資料

▼土地利用現況図



（出典）H30 都市計画基礎調査をもとに作成

2-3 市街地整備に関する問題点・課題

市街地の拠点性向上

鳥栖駅は乗降客数が増加傾向にあり、駅周辺には大型商業施設や鳥栖スタジアム（駅前不動産スタジアム）などの集客施設が立地しているなど、中心市街地としての機能を有しています。一方で東西市街地の連続性が高いとはいえ、市民の日常的な東西交流は限定的となっています。

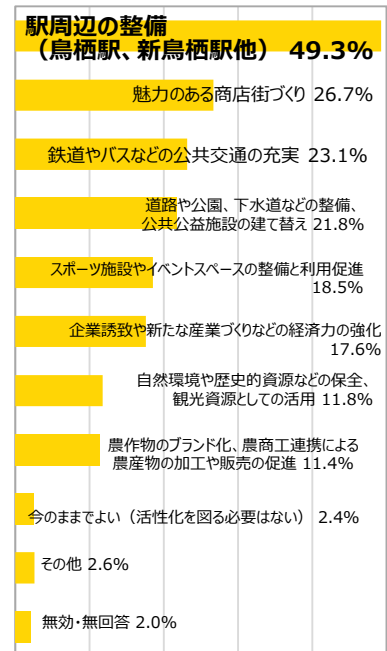
（過去に、鉄道高架連続立体交差事業の白紙撤回及び橋上駅・自由通路による鳥栖駅周辺整備事業を断念した経緯があります。）

新鳥栖駅周辺も乗降客数は増加傾向にありますが、駅周辺の都市的土地利用が進んでおらず、九州新幹線の広域性を活かす機能誘導が必要です。

市民アンケートでは、鳥栖市の活性化を図るために重点的に取り組んで欲しいものとして、「駅周辺の整備（鳥栖駅、新鳥栖駅他）」という回答が最も多くなっており、駅を拠点とした都市づくりが求められています。

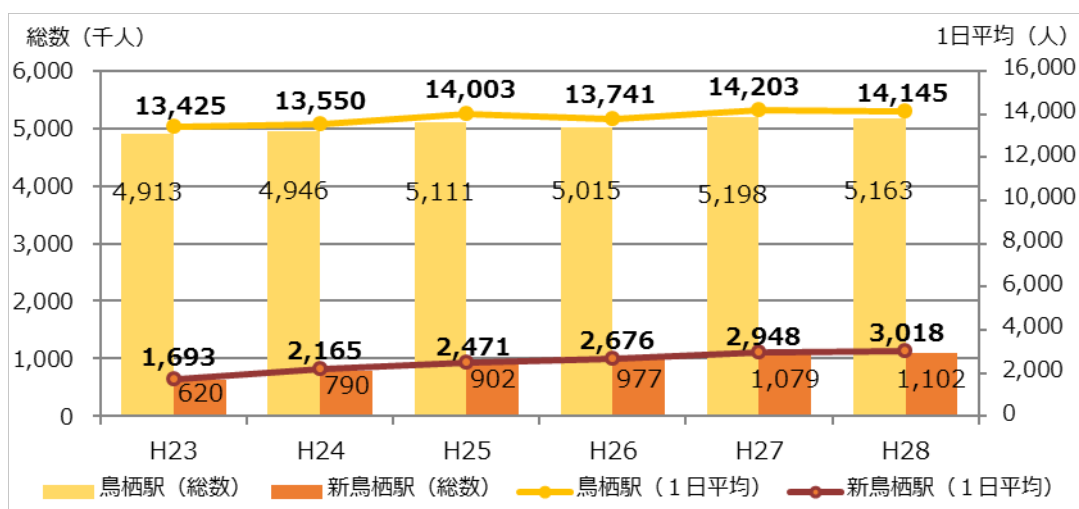
▼鳥栖市の活性化を図るために重点的に取り組んで欲しいもの（市民アンケート）

0% 10% 20% 30% 40% 50%



（出典）H29.10 市民アンケート調査

▼鳥栖駅、新鳥栖駅乗降客数



（出典）鳥栖市統計書

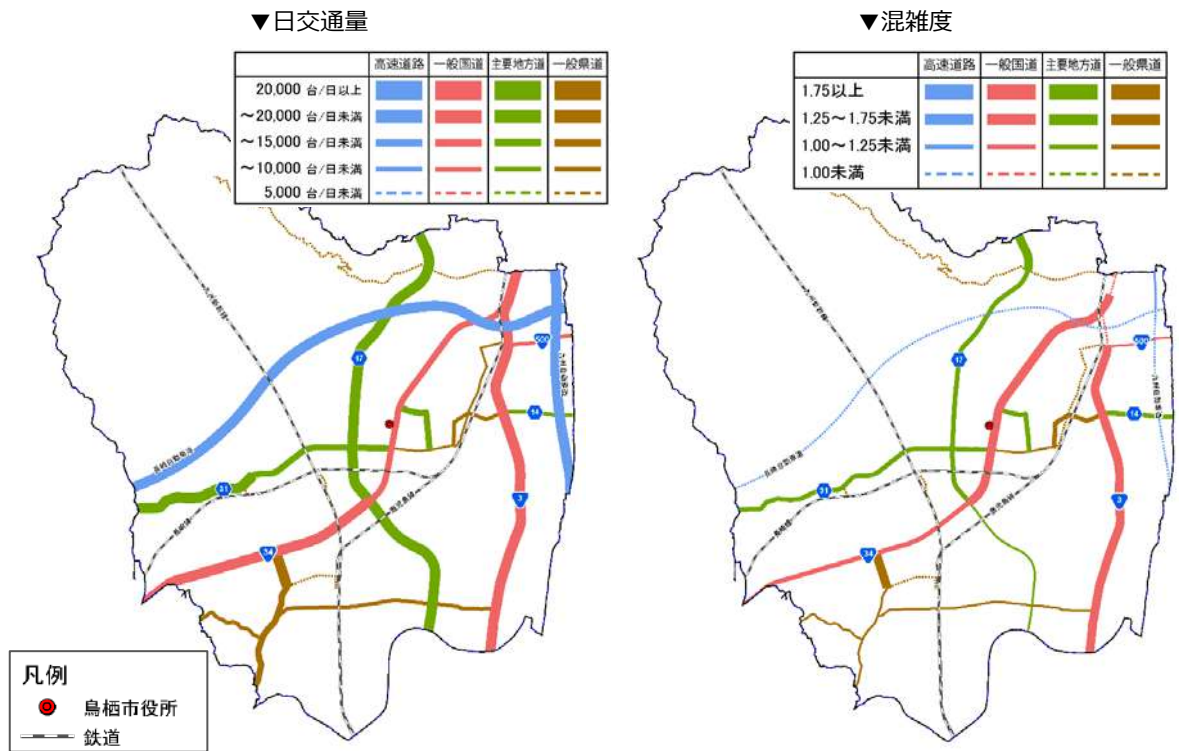
2-4 交通体系に関する問題点・課題

円滑な道路ネットワークの形成

本市の国道3号、国道34号等の広域的な幹線道路は、慢性的な交通混雑が発生しています。

また、市街地内道路も交通混雑が発生している状況を踏まえ、通過交通・発着交通の整流化による市街地内道路の交通混雑緩和に向けた対策が必要です。

国道3号、国道34号、県道17号（久留米基山筑紫野線）を連絡する市街地内の東西交通路線は、都市計画道路*の未整備区間があり、市民生活や産業活動を支えるネットワークの不連続性が見られることから、長期未着手都市計画道路の見直しを踏まえた計画的な都市計画道路の整備が必要です。



(出典) H27 全国道路・街路交通情勢調査

混雑度 ^(注)	交通状況の推定
1.75 以上	慢性的な混雑状態を呈する。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。

(出典) 「道路の交通容量」社団法人日本道路協会

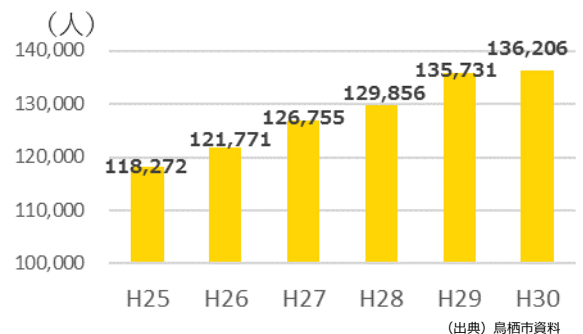
(注) 混雑度 道路の混雑の度合いを示す数値。佐賀県長期未着手都市計画道路見直しガイドラインでは、混雑度 1.25 未満を適正値としている。

公共交通ネットワークの充実

本市の公共交通は、JR、路線バス・ミニバス*が通っており、市内路線バス・ミニバスの利用者数は増加傾向にあります。しかし、公共交通利用圏の人口カバー率は、市街化区域で約84%、市街化調整区域で約58%となっており、公共交通でカバーできない地域が存在します。

市民の移動手段は自家用車が多くを占めていますが、高齢者等の移動手段として公共交通の需要は高まることが予想されており、環境負荷の低減や超高齢社会*の進展を視野に入れた市民生活に必要な移動手段を確保していくことが必要です。また、公共交通の利用促進とともに路線バス・ミニバスの運行形態の効率化が必要です。

▼市内路線バス・ミニバス利用者数

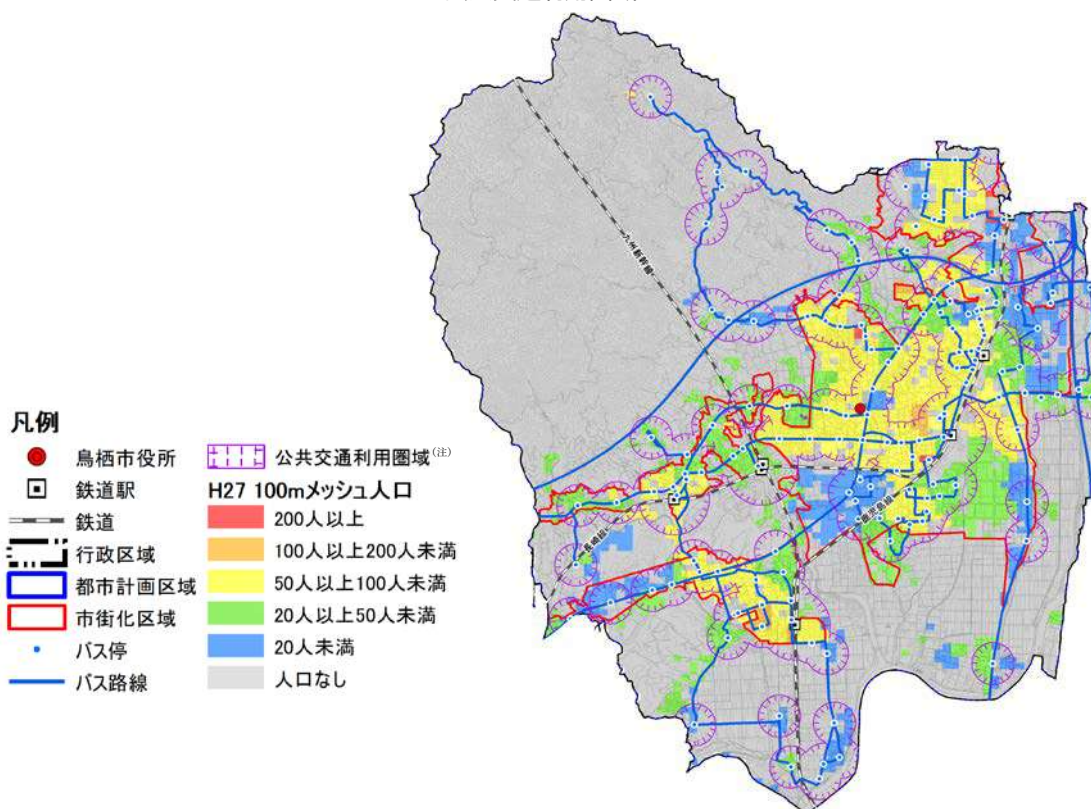


▼公共交通利用圏の人口カバー率

分類	市全域		カバー圏内		カバー圏外	
	H27人口	人口	率	人口	率	
市街化区域	65,841	55,114	83.7%	10,727	16.3%	
市街化調整区域	7,061	4,107	58.2%	2,954	41.8%	
市全域	72,902	59,221	81.2%	13,681	18.8%	

(出典) H30 都市計画基礎調査

▼公共交通利用圏域



(出典) 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」、H30 都市計画基礎調査をもとに作成

(注) 公共交通利用圏域 バス停から半径300m圏内、鉄道駅から半径800m圏内

2-5 自然環境に関する問題点・課題

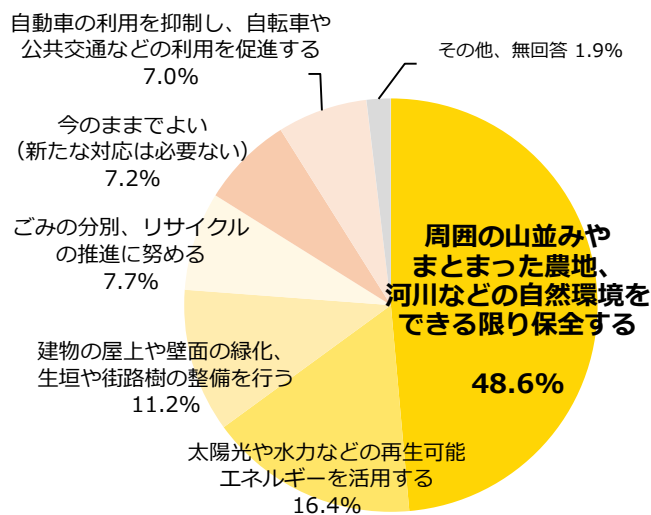
自然環境の保全と地域資源の活用

本市の自然環境は、北には九千部山の雄大な山並み、南には悠々と流れる筑後川があり、その間に市街地のあるなだらかな丘陵地帯と田園地帯が広がっています。また、多様な自然景観、史跡や文化財などの地域資源が市内各地に分布しているなど、豊かな自然環境に恵まれています。

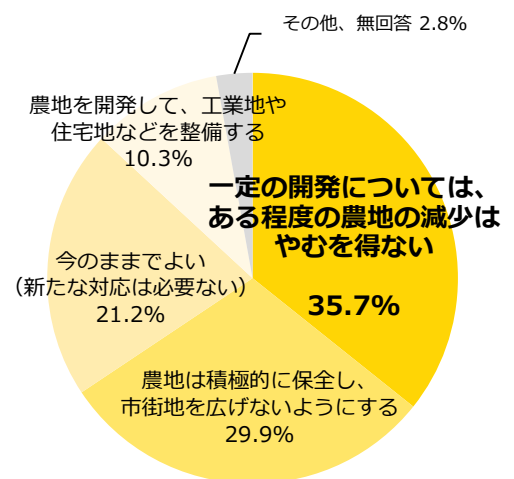
このようなことから、市域に広がる農地や山林などの貴重な自然環境を適切に保全するとともに、史跡や文化財などの地域資源の活用や市民が自然に親しめるよう、レクリエーション機能の充実が必要です。

なお、市民アンケートでは、環境のあり方について、「周囲の山並みやまとまった農地、河川などの自然環境をできる限り保全する」という回答が最も多い一方で、農地のあり方については、「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」という回答が最も多くなっています。

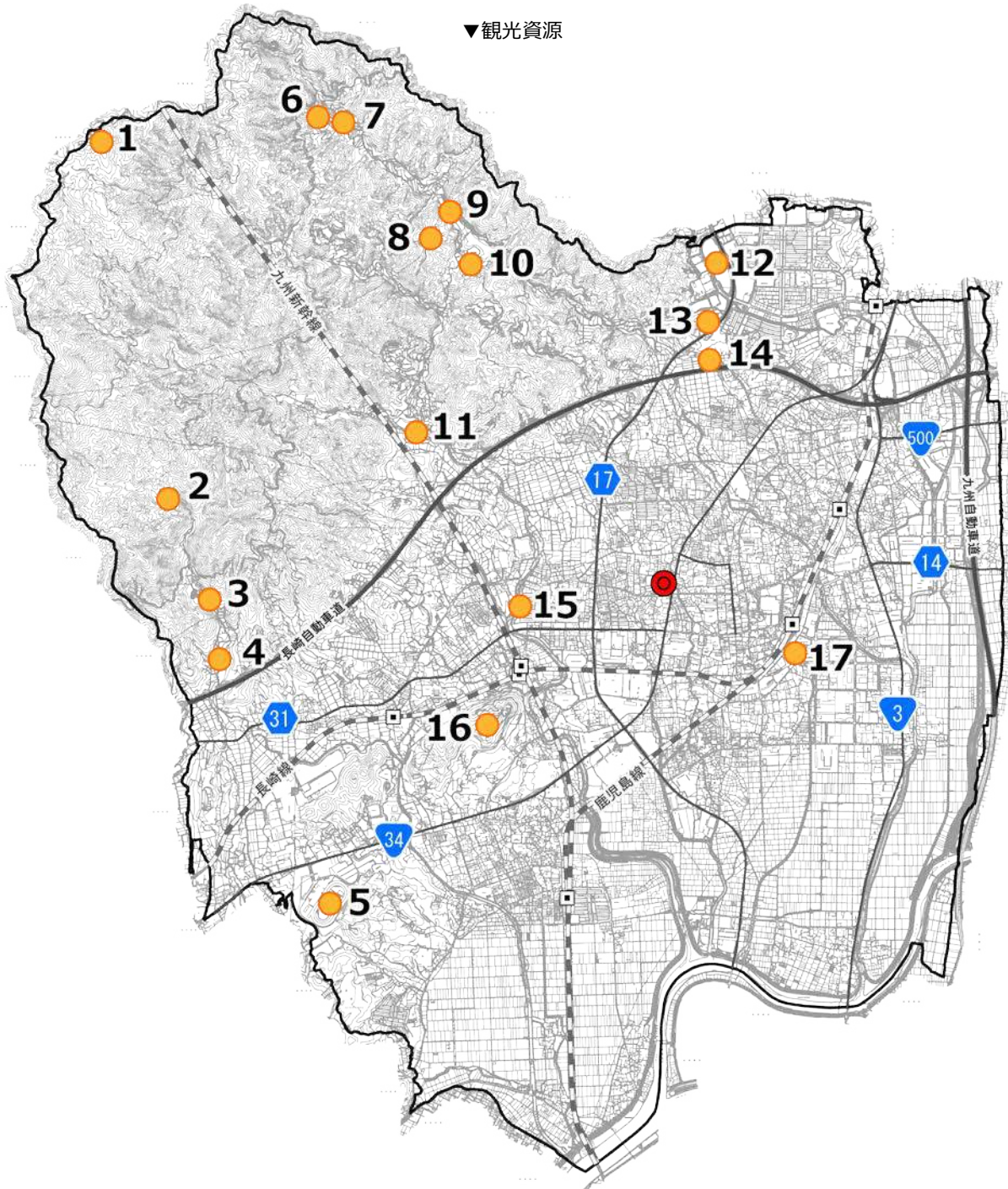
▼環境のあり方（市民アンケート）



▼農地のあり方（市民アンケート）



（出典）H29.10 市民アンケート調査



No.	名称	No.	名称	No.	名称
1	九千部山			13	田代公園
2	御手洗の滝	8	鳥栖市民の森 (コカ・コーラ ボトラーズジャパン 鳥栖市民の森)	14	中富記念くすり博物館
3	沼川河川プール	9	河内河川プール	15	コスモスロード
4	魚蓮坊窯	10	とりごえ温泉栖の宿	16	朝日山公園
5	佐賀競馬場	11	四阿屋遊泳場	17	鳥栖スタジアム (駅前不動産スタジアム)
6	萬歳寺	12	鳥栖プレミアム・アウトレット		
7	大山祇神社				

(出典) H30 都市計画基礎調査をもとに作成

2-6 都市施設（道路・公園等）に関する問題点・課題

安全で快適な生活道路の整備

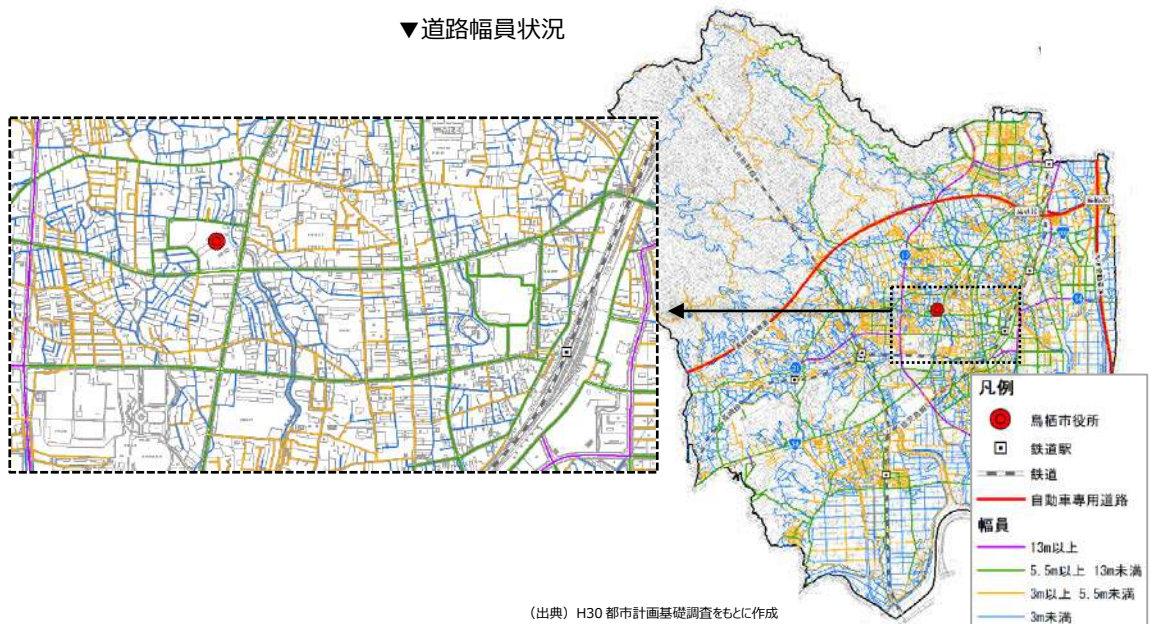
市内には道路幅員が狭い生活道路が存在しています。また、本市の交通事故死傷者の割合（人口1万人当たりの死傷者数）は、佐賀県平均を上回っています。

▼平成30年交通事故発生件数・死傷者数

	発生件数	死者数	負傷者数	人口1万人当たりの死傷者数
佐賀県	5,725	30	7,542	92.4
鳥栖市	535	0	716	96.6

（出典）H30.10 佐賀県警本部「市町別交通事故発生状況」

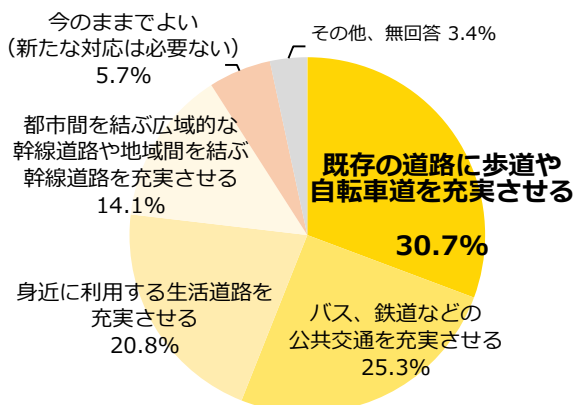
▼道路幅員状況



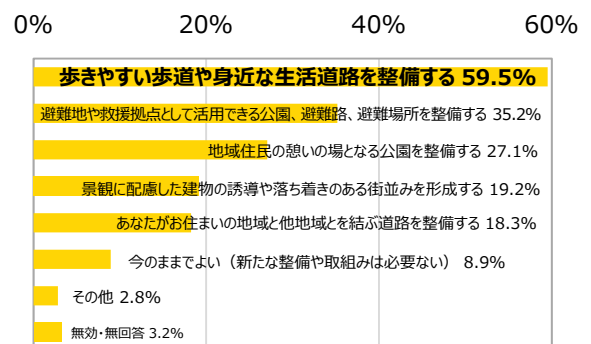
（出典）H30 都市計画基礎調査をもとに作成

市民アンケートでは、道路・公共交通整備のあり方について、「既存の道路に歩道や自転車道を充実させる」という回答が最も多くなっていることや、地域における今後の道路や公園などの生活環境のあり方について、「歩きやすい歩道や身近な生活道路を整備する」という回答が最も多くなっていることから、安全で快適な生活道路の整備、歩行者空間の形成が必要です。

▼道路・公共交通整備のあり方（市民アンケート）



▼地域における今後の道路や公園などの生活環境のあり方（市民アンケート）



（出典）H29.10 市民アンケート調査

公園・緑地の機能充実

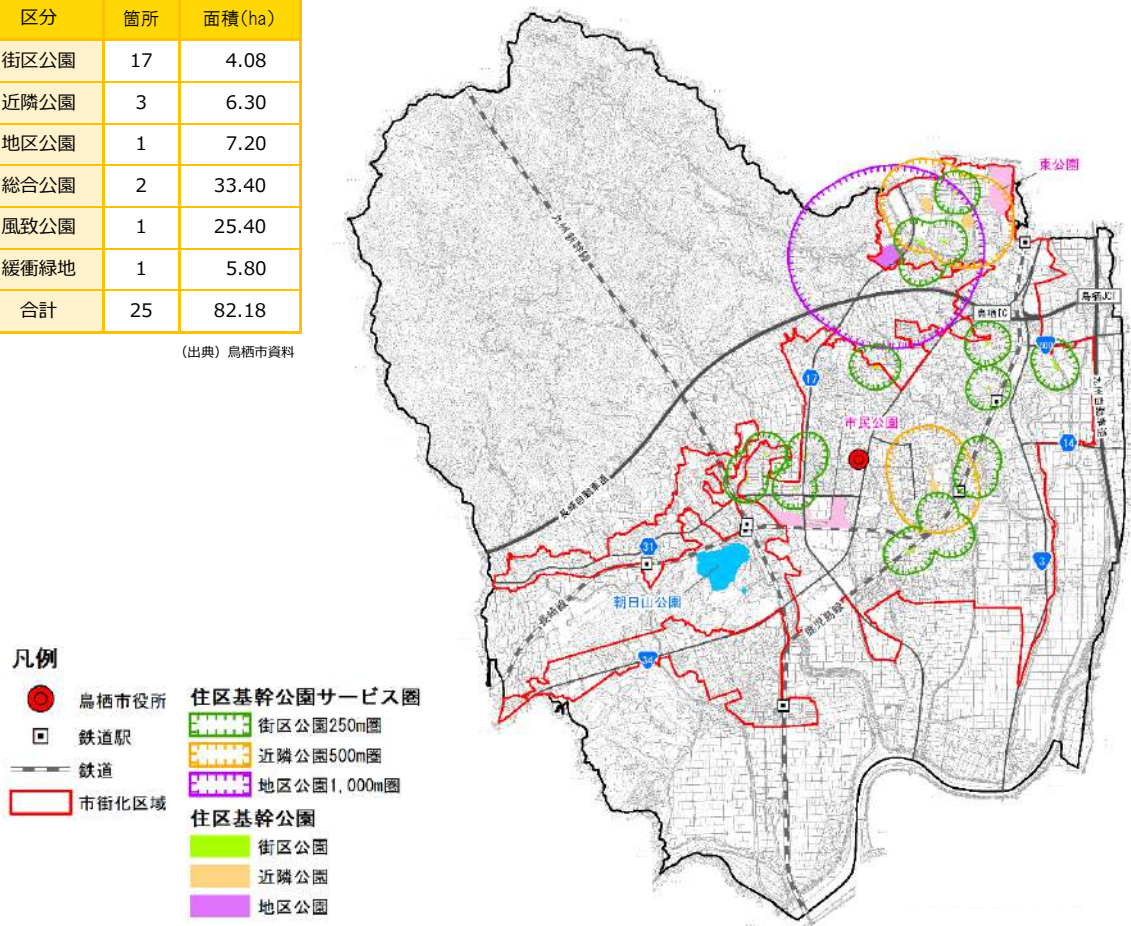
市内には25か所、82.18ヘクタールの都市公園^{*}・緑地が配置されています。

▼都市公園の整備状況

区分	箇所	面積(ha)
街区公園	17	4.08
近隣公園	3	6.30
地区公園	1	7.20
総合公園	2	33.40
風致公園	1	25.40
緩衝緑地	1	5.80
合計	25	82.18

(出典) 鳥栖市資料

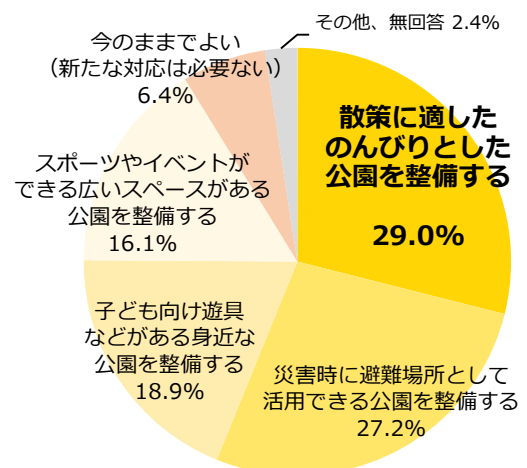
▼公園の配置と利用圏域



(出典) H30 都市計画基礎調査をもとに作成

市民アンケートでは、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」という回答が最も多く、市民の憩いの場としての公園の機能向上、都市内緑化の推進が必要です。

▼公園整備のあり方（市民アンケート）



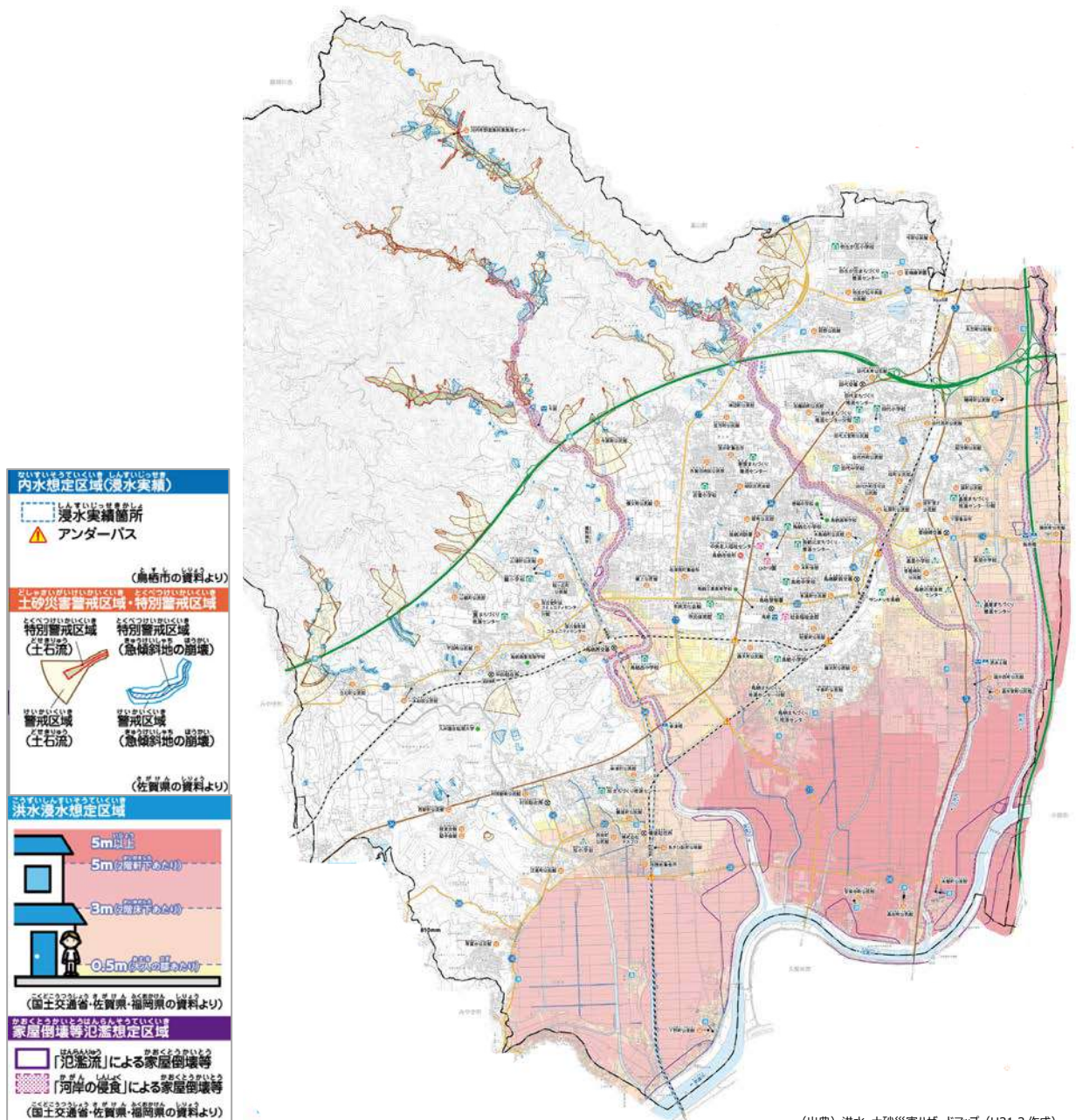
(出典) H29.10 市民アンケート調査

2-7 防災・防犯に関する問題点・課題

災害に強い都市基盤の整備

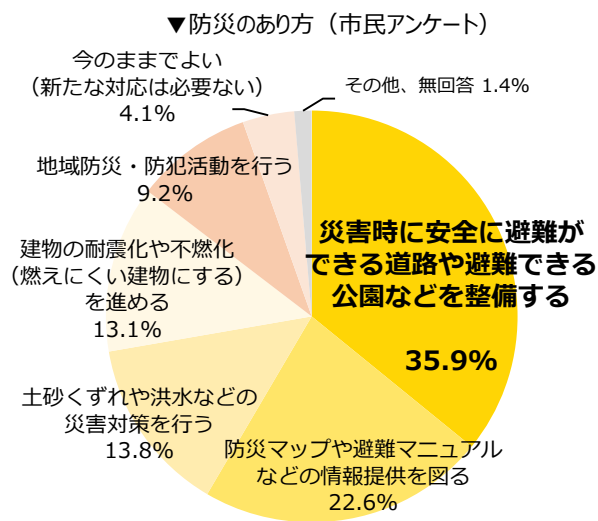
近年の大規模豪雨では、市内各所において水害や土砂災害等が発生しています。本市の東部から南部に広がる田園地帯は、大雨による堤防の決壊・越水時の浸水が想定され、周辺の公共施設や町区公民館が避難場所となっています。また、市街地周辺部や丘陵地には、土砂災害警戒区域[※]・特別警戒区域[※]が点在しています。

▼洪水・土砂災害ハザードマップ



(出典) 洪水・土砂災害ハザードマップ (H31.3 作成)

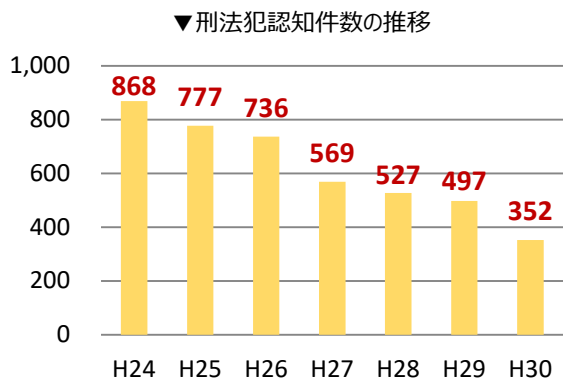
このようなことから、災害危険箇所等の周知や警戒避難体制の整備に努めるとともに、危険箇所における災害対策や、土砂災害危険箇所における宅地化等の開発抑制が必要です。また、市内には道路幅員が狭い住宅地が存在しており、緊急車両の通行に支障がある箇所があります。災害時の避難地※・避難路※としての公園・道路等の整備を行うとともに、災害時の拠点となる施設等の整備が必要です。



（出典）H29.10 市民アンケート調査

防犯対策の推進

本市の犯罪発生件数は減少傾向にあります。しかし、犯罪率（人口10万人当たりの認知件数）は、佐賀県平均を上回っているため、防犯意識の向上とともに、犯罪の発生を抑制する都市空間の形成が必要です。



（出典）鳥栖市統計書

▼平成30年刑法犯認知件数・犯罪率

	認知件数（件）	犯罪率（件）
佐賀県	3,581	437.2
鳥栖市	352	474.8

（出典）佐賀県警本部「県内市町別刑法犯認知件数及び犯罪率」