

## 鳥栖市都市計画マスタープラン 全体構想（案）

## 分野別の基本的な方針

都市づくりの4つの目指すべき方向性(基本方針)を踏まえ、「土地利用」「市街地整備」「交通体系」「自然環境」「都市施設」「防災・防犯」の各分野における基本的な方針を整理します。

なお、4つの目指すべき方向性及びそれに基づく取組みの基本方針と、各分野の基本的な方針との主な関連性は、以下のようになります。

「目指すべき方向性」と「取組みの基本方針」	土地 利用	市 街 地 整 備	交 通 体 系	自 然 環 境	都 市 施 設	防 災 ・ 防 犯
<b>将来都市像「都市と自然が調和し、人が輝く快適なまち」</b>						
<b>目指すべき方向性 1 便利で快適なまち</b>						
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を形成する	●			●		
道路・公共交通ネットワークを強化し、市内外の移動を円滑化する			●			
生活基盤整備や空き家等の利活用により、快適な居住環境を整える	●		●		●	●
<b>目指すべき方向性 2 活力と賑わいのあるまち</b>						
鳥栖駅・新鳥栖駅を中心とした賑わい拠点を形成する	●	●	●			
新たな産業団地の整備と企業誘致により、働く場を確保する	●		●			
市街地や観光資源等との回遊性を高め、人の交流を活発化する		●	●	●		
<b>目指すべき方向性 3 自然と共生するまち</b>						
農地や山林等の自然環境を適切に保全し、自然と調和した生活や生産機能を維持する	●			●		
自然・歴史・文化など地域資源の魅力を高め、広域的な観光交流を促進する				●		
豊かな緑の空間と水辺環境をつなぐ、水と緑のネットワークを形成する				●	●	
<b>目指すべき方向性 4 人にやさしいまち</b>						
市民の生活と財産を守る災害に強い都市基盤を整備する		●		●	●	●
安全で安心して暮らせる事故や犯罪のない環境を整える		●	●		●	●
文化活動やスポーツに親しむ環境を整える		●			●	

# 1 土地利用の方針

---

都市機能と自然環境が調和した持続可能な都市形成のため、土地利用の方針を以下に示します。

## ＜基本的な考え方＞

本市は隣接する基山町とともに、佐賀県において「鳥栖基山都市計画区域」に指定されており、市内全域が計画的に市街化を図る「市街化区域」と市街化を抑制する「市街化調整区域」に区分されています。また、都市の環境を良好に保ち、住宅地・商業地・工業地等を適正に配置するために、本市では10種類の用途地域を設定しています。

今後も、社会経済情勢の動向に応じて、適正な市街地の規模・用途による土地利用を行っていくことが必要です。

このことから、無秩序な市街地の拡大を抑制しつつ、市街地内における都市機能の適正な配置とまちなか居住の誘導によるコンパクトで効率的な市街地の形成を図ります。

## (1)土地利用規制・誘導に関する方針

コンパクトで効率的な市街地の形成に向けて、引き続き区域区分(線引き)を維持し、適切な用途地域による計画的かつ健全な土地利用を進めます。

市街化区域は、低・未利用地の有効活用や空き家等及び跡地の活用促進に取り組むとともに、都市機能の適正な配置や建築物等の適切な誘導により、市街地の居住密度の維持・向上、生活サービスの維持・確保、地域特性に応じた快適な居住環境の形成を図ります。

市街化調整区域は、農地や山林等の自然環境を適切に保全し、原則として市街化を抑制しますが、鉄道駅やインターチェンジ周辺、学校周辺等の拠点性が高い一定の区域については、必要に応じて都市的土地利用への転換を図るため、拠点性を考慮した地区計画制度の運用や既存集落の維持・活性化を目的とした開発許可制度の運用を検討します。

## (2)土地利用に関する方針

将来都市構造におけるゾーン及び土地利用方針における用途ごとの土地利用の方針を以下に示します。

将来都市構造におけるゾーン	土地利用方針における用途	方針
市街地ゾーン	商業・業務地	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 鳥栖駅周辺をにぎわい中心拠点と位置づけ、市民の多様なニーズに対応した都市機能を有する魅力ある市街地の形成に努めます。</li> <li>▪ 新鳥栖駅周辺を広域交流拠点と位置づけ、観光やビジネス等の広域的な交流を促進するため、拠点性を活かした市街地の形成に努めます。</li> <li>▪ 郊外への大型商業施設の立地を抑制し、魅力ある中心商業地の形成を図ります。</li> <li>▪ 国道等の主要幹線道路沿道は、住宅との共存に留意しながら、適正な沿道サービスを中心とする商業・業務機能の充実に努めます。</li> <li>▪ 弥生が丘地区の鳥栖プレミアム・アウトレット周辺を観光交流拠点と位置づけ、商業施設の集客力を活かした交流拠点の形成を図り、中心市街地や観光資源等への波及効果を高めます。</li> </ul>
	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 地域特性に応じた住宅地等の誘導を図るとともに、用途地域による建築物の適切な誘導等により、良好な居住環境の形成や日常生活圏における生活サービスの維持・確保を図ります。</li> <li>▪ 定住人口を維持・向上させるため、低・未利用地の有効活用とともに、空き家等及び跡地の活用促進に取り組めます。</li> <li>▪ 都市基盤の整備を進めるとともに、地区計画制度等による良好で快適な居住環境を形成します。</li> </ul>
	工業・流通業務地	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 市内の産業団地を工業・流通業務拠点と位置づけ、産業集積を活かした工業・流通業務機能の充実に努めるとともに、企業活動を持続的かつ円滑に行えるよう、立地企業へのフォローアップを行います。</li> <li>▪ 国道等の主要幹線道路沿道は、住宅との共存に留意しながら、交通の利便性を活かした工業・流通業務機能の維持・向上を図ります。</li> </ul>
森林ゾーン	山林・集落	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 河内防災ダム、御手洗の滝、四阿屋等の水辺環境を抱く九千部山や、市街地近郊の貴重な緑地である朝日山をはじめとした自然環境の保全に努めるとともに、レクリエーションの場としての活用を図ります。</li> <li>▪ 景観、災害防止、水源涵養など山林がもつ多様な公益的機能を維持・向上するため、森林の保全に努めます。</li> <li>▪ 急傾斜地など、土砂災害の発生する恐れがある箇所については、市街化を抑制します。</li> <li>▪ 開発許可制度の運用等により、空き家等の既存建築物の利活用を促進し、観光振興や集落機能の維持・活性化を図ります。</li> </ul>

<p>田園 ゾーン</p>	<p>農地・集 落</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 優良農地は、生産の場としての機能を維持するとともに、環境空間としての観点から保全に努めます。</li> <li>▪ 50 戸連たん制度等の開発許可制度を運用することにより、集落機能の維持・活性化を図ります。</li> <li>▪ 鉄道駅やインターチェンジ周辺、学校周辺等拠点性の高い区域については、周辺環境等を十分に勘案したうえで、必要に応じて都市的土地利用への転換を図ります。このため、地区計画制度の運用等を検討します。</li> <li>▪ 住宅と工場等が混在しない、周辺環境と調和した企業の受け皿を確保し、新産業等の集積を図ります。</li> </ul>
-------------------	-------------------	---



## 2 市街地整備の方針

賑わいと活力にあふれた市街地を形成するため、市街地整備の方針を以下に示します。

### <基本的な考え方>

市内には6つの鉄道駅があり、駅を中心としたコンパクトな市街地を形成する好条件にあります。なかでも福岡市や佐賀市、久留米市等の近隣自治体への結節拠点である鳥栖駅と、東京や大阪につながる広域交流の拠点である新鳥栖駅が二核構造を成しており、鳥栖駅と新鳥栖駅を結ぶ都心軸に沿って都市機能を集中的に配置することで、人・モノ・情報が活発に行き交う市街地の形成を図ります。

鳥栖駅周辺は、商業・業務機能をはじめとする都市機能の誘導とあわせて、駅周辺に点在する施設間の回遊性を高めることによって、市の中心地として賑わいある拠点の形成を目指します。

また、鳥栖駅を中心に広がる低層住宅と中高層住宅が複合する市街地について、良好な住宅地の維持や密集市街地の改善により、安全・安心で快適な市街地の形成を目指します。

新鳥栖駅周辺は、九州全域を視野に入れた本市の玄関口であり、九州各地はもとより関西方面からも多くの人が集まる観光・交流拠点として、地域特性を活かした魅力ある拠点の形成を目指します。

\*長年の懸案事項である東西市街地の連携強化については、鉄道高架連続立体交差化事業の白紙撤回及び橋上駅と自由通路による鳥栖駅周辺整備事業の断念を踏まえ、実現可能な方策の検討が必要です。

### (1) 中心市街地(鳥栖駅周辺)に関する方針

#### ① 中心市街地の賑わい創出

- 中心市街地内の低・未利用地の有効活用や空き家等及び跡地の利活用に取組みます。
- 鳥栖駅周辺に点在する施設間の繋がりを意識した歩行空間の確保や沿道景観の形成に努めます。
- 鳥栖駅周辺において、ゲート機能(案内、公共交通、飲食物販など)の強化に努めます。
- 東西市街地の連携強化や鳥栖駅周辺の利便性の向上などの課題解決を目指します。

#### ② まちなか回遊軸の形成

- 鳥栖プレミアム・アウトレットや鳥栖スタジアム(駅前不動産スタジアム)など広域的な集客施設への来訪者を中心市街地に誘導するため、まちなかへのアクセスの充実や回遊軸の形成に努めます。
- 市内に点在する観光スポットを見てまわる「まち歩き」や滞在を楽しむことができるプログラムを充実させ、「まちなか」を核とした観光・集客に努めます。

#### ③ 密集市街地の良好な居住環境の形成

- 密集市街地は、防災性の向上と良好な生活環境の形成を目指して、都市基盤の整備等、良好な居住環境の形成に努めます。

### (2) 新鳥栖駅周辺に関する方針

#### ① 新鳥栖駅周辺の開発誘導による活性化

- 新鳥栖駅周辺は、市街化調整区域を含め、地区計画制度の運用等により広域性を活かした開発の誘導を図ります。
- 新鳥栖駅周辺において、ゲート機能(案内、公共交通、飲食物販など)の強化に努めます。

### 3 交通体系の方針

円滑な道路ネットワークの形成や公共交通ネットワークの充実を図るため、交通体系の方針を以下に示します。

#### <基本的な考え方>

本市の交通体系は、九州横断自動車道や九州縦貫自動車道をはじめ、国道3号・34号等の国道及び県道等、九州新幹線、JR鹿児島本線、JR長崎本線等により骨格となる道路・公共交通ネットワークが形成されています。このような本市の恵まれた広域的な道路・公共交通ネットワークを活かして、様々な交通手段が有機的に連携した総合的かつ効率的な交通体系の確立を目指します。

幹線道路は、九州における広域交通結節点、広域物流拠点という広域的な役割を更に高めるため、周辺都市との生活面、産業面、観光面にわたる多様な連携・交流を進めるとともに、市内各地区や主要拠点等を結ぶ道路ネットワークの連携強化を図ります。

公共交通は、交通利便性の向上や高齢者等の移動手段確保のため、鉄道やバス等の総合的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

#### (1) 幹線道路に関する方針

将来都市構造の「軸」形成の役割を担う幹線道路について、「高速道路」、都市間を結び広域的な道路ネットワークを形成する「主要幹線道路」、主要幹線道路と市内各地区や市内の主要な拠点を結ぶ「幹線道路」、住宅地と幹線道路を結ぶ「補助幹線道路」に機能分担し、その役割に応じた幹線道路の方針を以下に示します。

将来都市構造における軸	交通体系方針における道路	方針
広域連携軸	高速道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪九州縦貫自動車道の「味坂スマートインターチェンジ(仮称)」は、周辺整備や新たな発生集中交通処理を検討しつつ、事業に取組みます。</li> <li>▪長崎自動車道の山浦PAを活用した「山浦PAスマートインターチェンジ(仮称)」は、関係機関との調整や幹線道路網の整備状況、まちづくりの方向性を踏まえ検討します。</li> </ul>
産業軸	主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪広域連携軸(国道3号、国道34号、主要地方道久留米基山筑紫野線等)は、佐賀方面及び県外(福岡方面、久留米方面、小郡方面等)との生活面、産業面、観光面における連携を強化します。</li> <li>▪産業軸(国道3号、国道34号等)は、道路ネットワークを強化し、工業拠点、流通業務拠点等の相互連携を図ります。</li> <li>▪国道3号、34号等は、広域的な幹線道路として通過交通・発着交通の整流化を図り、交通混雑の緩和や交通事故の防止等に関係機関と連携して取組みます。</li> <li>▪広域的な幹線機能を有する骨格道路の整備に向けて、関係機関との調整を図りながら検討します。</li> </ul>

	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業軸(一般県道中原鳥栖線、一般県道九千部山公園線等)は、主要幹線道路との連携を強化し、工業拠点、流通業務拠点の機能向上を図ります。</li> </ul>
都心軸、都市内連携軸など		<ul style="list-style-type: none"> <li>都心軸(一般県道鳥栖停車場線等)は、商業・業務・行政・文化・スポーツを中心とした都市機能の集積を図るとともに、だれもが安全で安心して通行できる歩行空間の整備に努めます。</li> <li>都市内連携軸(市道今泉・田代大官町線等)は、市内の拠点等との連携を強化し、観光交流拠点である弥生が丘地区の大型商業施設(鳥栖プレミアム・アウトレット)周辺からの回遊性の向上、都市的利便性の向上を図ります。</li> <li>長期未着手の都市計画道路は、適宜見直し検討を行いながら、計画的な整備に努めます。</li> </ul>
	補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地内における円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成等に向けて、適切な配置を考慮し、計画的な整備・維持管理に努めます。</li> </ul>

## (2)公共交通に関する方針

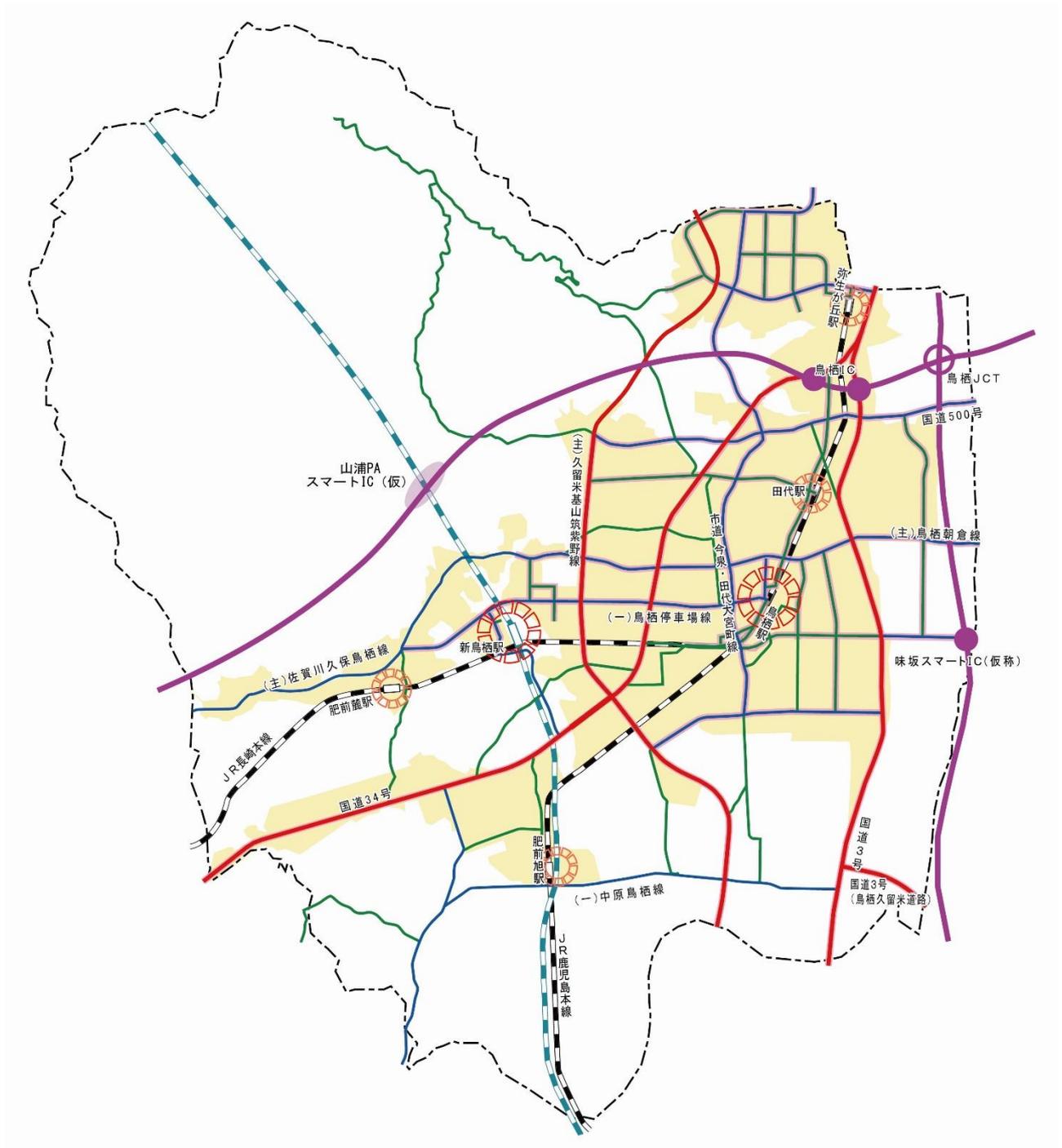
### ①交通結節機能の向上

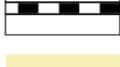
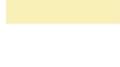
- 鳥栖駅周辺及び新鳥栖駅周辺を主要交通結節点、その他駅周辺を交通結節点と位置づけ、交通結節機能の維持・向上とともに、鉄道やバス等の利便性に配慮した公共交通の充実を図ります。

### ②公共交通の充実

- 路線バス・ミニバスは、利用者ニーズを踏まえた運行ルートの設定やダイヤの改善等により利用促進・効率化を図ります。
- だれもが不自由なく移動できる公共交通手段の構築を検討し、交通弱者の移動手段の確保に努めます。
- 路線バス・ミニバスの再編など、日常生活を支える地域公共交通のあり方について検討します。

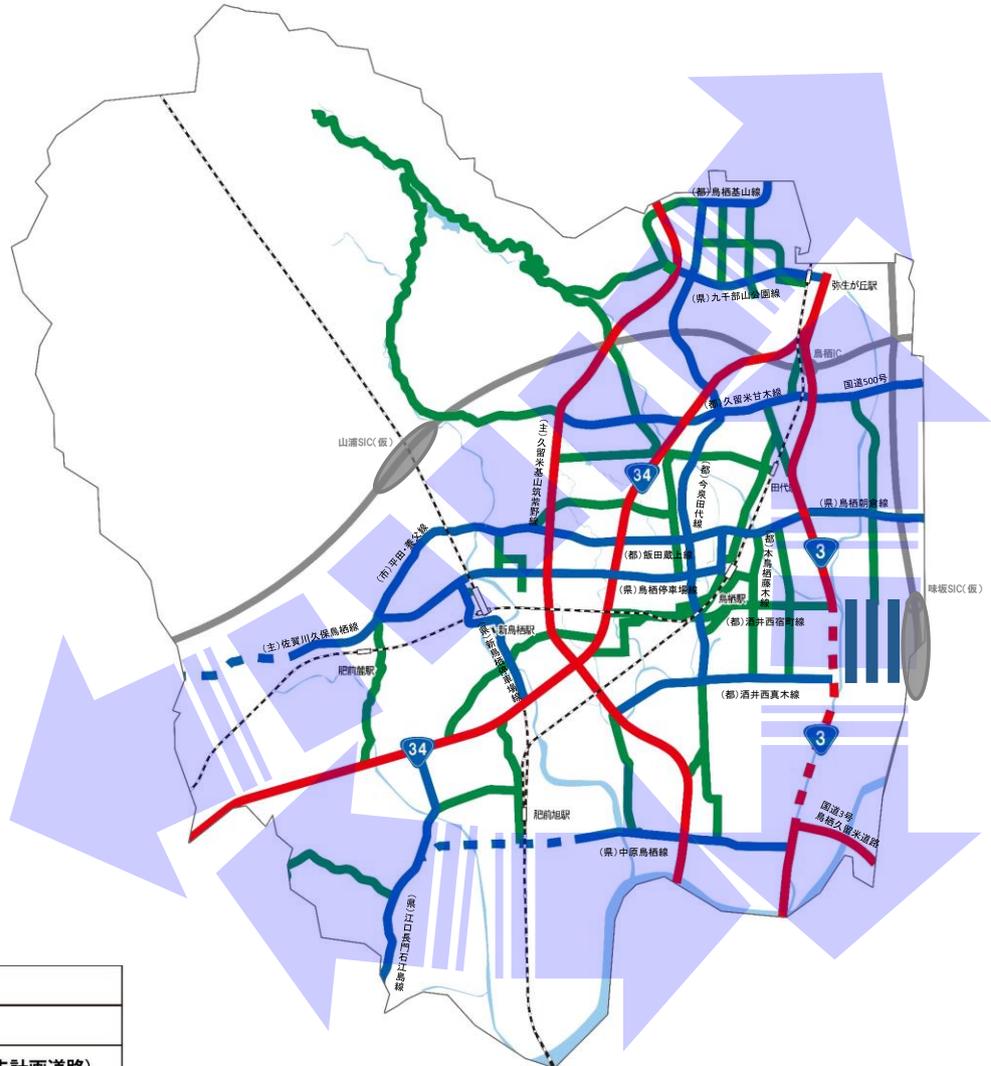
# 交通体系の方針図



- |   |       |   |        |  |         |
|---|-------|---|--------|--|---------|
|  | 行政区域界 |  | 高速道路   |  | 主要交通結節点 |
|  | 九州新幹線 |  | 主要幹線道路 |  | 交通結節点   |
|  | J R 線 |  | 幹線道路   |  |         |
|  | 市街地   |  | 補助幹線道路 |  |         |
|   |       |  | 都市計画道路 |  |         |

【参考図：将来道路網の方針(案)】

本計画の目標年次である2039年までの交通体系の方針は前記(P9)のとおりですが、それ以降、本市が目指す将来道路網のあるべき姿を以下に示します。



凡 例	
	主要幹線道路
	主要幹線道路(未計画道路)
	都市幹線道路
	都市幹線道路(未計画道路)
	補助幹線道路(その他道路)
	広域的な幹線機能

※広域的な幹線機能の実現に向けては、関係機関との十分な調整を図っていくこととします。

参考図 将来道路網の方針(案)

出典：平成 29 年度鳥栖市将来道路網方針検討業務

## 4 自然環境の方針

山林、田園、水辺環境の保全や地域資源の活用を図るため、自然環境の方針を以下に示します。

### <基本的な考え方>

本市の北に広がる九千部山の雄大な山並み、南には悠然と流れる筑後川があり、多様な自然景観、史跡や文化財等の魅力的な地域資源が市内各地に分布しています。

このことから、市街化に伴う生活利便性の向上や産業活動の活性化とのバランスを図りつつ、市街地を取り囲む本市の特徴ある貴重な自然環境の保全・活用を図るとともに、自然景観や史跡・文化財等の地域資源を活用し、自然や歴史、伝統文化を身近に感じる市街地の形成を図ります。

### (1)環境保全に関する方針

#### ①豊かな山林・田園環境の保全

- 九千部山、石谷山等の山林、四阿屋周辺や山麓部に広がる段丘状の山林、朝日山をはじめとした市街地周辺の緑地など、良好な自然環境の保全に努めます。
- 平野部のまとまりのある田園環境を保全し、無秩序な開発を抑制することを基本とする一方で、拠点性や都市基盤整備の状況等を考慮したうえで、適地については必要に応じて都市的土地利用への転換を図ります。
- 地区内において、不法投棄防止パトロール等による不法投棄防止対策を進めます。

#### ②豊かで清らかな水辺環境の整備

- 環境に配慮した多自然型の川づくりを基本として、生態系の保全に努めるとともに、住民が自然に親しめる環境を整えます。
- 森林等の自然環境やレクリエーションの拠点、市街地内外の河川環境等を活かし、都市と自然をつなぐ水と緑のネットワークの形成を図ります。

### (2)自然・レクリエーションに関する方針

#### ①自然・レクリエーション拠点の機能充実

- 九州自然歩道、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)、河内防災ダム、御手洗の滝、四阿屋等の自然環境を活用したレクリエーション機能の充実を図り、豊かな自然に親しめる環境を整えます。

#### ②史跡・文化財の整備・活用

- 勝尾城筑紫氏遺跡をはじめとする史跡・文化財の整備・保全に努めるとともに、他の観光資源と結びつけることで回遊性の向上を図ります。

### (3)景観形成に関する方針

#### ①自然資源を活用した景観形成

- 九千部山や朝日山等の良好な自然景観を確保するとともに、市のまちなみを見渡すことができる視点場としての環境維持に努めます。
- 周囲の山並みやまとまった農地、河川等の自然環境を活かし、水と緑のネットワークによる連続性を意識した景観の形成を図ります。

## 5 都市施設の方針

充実した市民生活に必要な不可欠な都市施設の方針を以下に示します。

### <基本的な考え方>

都市施設は、交通施設・公共空地・供給施設・処理施設・教育文化施設・医療施設・住宅施設など、私たちの都市生活と機能的な都市活動に欠かせない公共施設です。

本市が有する都市施設は、その多くが 1960 年代から 1990 年代にかけて建設されており、今後、大量に更新時期を迎えることになります。

このことから、既存の都市施設を維持・改修しながら持続可能な都市経営を図るとともに、長期的な視点に立った施設の最適な配置を検討します。

生活道路は、低炭素社会の実現と超高齢社会に対応するため、歩行者・自転車・自動車が安全で安心して通行できる道路環境の整備・改善を図ります。

都市公園等は、だれもが利用しやすい公園・緑地の整備、適正配置、バリアフリー化等により、全ての人や自然にやさしい緑の環境づくりに取り組みます。

河川は、災害から市民の生命、財産を守るため、流域全体を視野に入れた総合的な治水対策に取り組みます。

上下水道施設は、市民生活を支えるライフラインとして、安全な飲用水を市民に安定して供給するとともに、生活排水を適正に処理するため、上下水道施設の計画的な整備・更新を行い、安定的かつ効率的な上下水道サービスを提供します。

市庁舎は、防災拠点施設としての機能を備えた新たな施設の整備を進めます。

次期ごみ処理施設は、資源循環型社会の形成に資する、安全かつ安定性に優れた施設の整備を進めます。

小・中学校、公営住宅その他の主要な公共施設は、適正に維持管理・修繕・更新を実施し、将来にわたって持続可能な施設運営を目指します。

### (1)生活道路に関する方針

#### ①生活道路の整備と安全確保

- 道路幅員が狭い住宅地が存在していることから、生活道路の幅員確保など、歩行者・自転車に配慮した道路の整備に努めます。
- 小・中学校の通学路において、歩行者・自転車通行帯の確保をはじめとした交通安全対策に取組み、児童・生徒の安全確保に努めます。
- 歩行者・自転車・自動車が安全で安心して通行できるようにするため、適切な補修を行い、効率的で効果的な維持管理に努めます。

### (2)都市公園等に関する方針

#### ①公園・緑地等の機能充実

- 環境保全、防災、景観、レクリエーション活動及び野外活動の場など多様なニーズに対応した公園・緑地等の機能充実を図ります。
- 適切な維持・管理により安全性を確保し、だれもが快適に利用でき、ゆとりやうるおいを感じることのできる環境を整えます。

#### ②都市内緑化の推進

- 老朽化した不良住宅の除却後、防災空地やポケットパークとしての活用を検討します。

- 周辺環境に配慮した都市空間を形成するため、公共施設等の整備に伴う緑化を進めるとともに、地区計画制度等による民有地の緑化に努めます。

### (3)河川・水路に関する方針

#### ①河川・水路の計画的な整備・改修

- 河川や水路の適正な管理とともに、計画的かつ効率的な整備・改修に関係機関と連携して取組み、流域が本来有している保水機能の保全に努めます。
- 大規模開発において、下流河川等の流下能力との調整を図り、調整池等による流出量の抑制を図ります。

### (4)上下水道施設に関する方針

#### ①上下水道施設の更新・耐震化

- 安全で良質な水道水を安定して供給するため、浄水・配水施設等の更新・耐震化など適正管理に努めます。
- 生活排水の適正処理を継続的に行えるよう、予防保全的な維持管理を実現するため、長寿命化や耐震化など下水道施設の強化を図ります。
- 汚水を排除・処理する一過性のシステムから、汚泥や処理水等を資源・エネルギーとして活用・再生する循環型システムの構築に努めます。

#### ②雨水排水施設の維持・整備

- 河川・水路等の施設と連携を図り、雨水排水施設の維持・整備に努めます。

### (5)その他の主要な公共施設に関する方針

#### ①公共施設の計画的な整備・更新

- 公共施設の効率的な管理運営を検討するとともに、大規模改修・更新時期を機に統廃合等を含めた施設のあり方を検討します。
- 建設後 50 年を経過し、耐震性能の不足や老朽化が進んでいる市庁舎について、市民の暮らしと安全・安心を支える拠点として新庁舎を整備します。
- 資源循環型社会の形成に資するため、鳥栖市、神埼市、吉野ヶ里町、上峰町及びみやき町の2市3町による次期ごみ処理施設の計画的な整備を進めます。
- 良好な教育環境を維持するため、児童生徒数及び通学区域等を考慮して、小・中学校の計画的な修繕・更新・改修を進めます。
- 社会構造の変化や施設の老朽化等に対応した公営住宅の適正配置、計画的な修繕・更新・改修を進めるとともに、民間ストックの活用など今後の公営住宅のあり方について検討します。
- 地区における住民交流・生涯学習・高齢者福祉の拠点として、まちづくり推進センターの機能充実、利用促進を図ります。

#### ②文化・スポーツ施設の整備・機能充実

- 文化・スポーツ施設については、適正な維持・管理を行うとともに、計画的な整備・更新に努め、機能充実に努めます。

#### ③ユニバーサルデザイン・バリアフリーの推進

- 超高齢社会への対応や国内外からの交流人口の拡大を踏まえ、充実した市民生活サービスを提供し、だれもが安心して快適に利用できる施設となるよう、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに配慮した施設の整備・改善に努めます。

## 6 防災・防犯の方針

市民が安全で安心して生活できる環境を確保するため、防災・防犯の方針を以下に示します。

### <基本的な考え方>

近年、局地的・記録的な豪雨による浸水、土砂災害、地震など想定を超えた自然災害が多発しています。

このことから、市民の防災意識の向上とともに、自然災害等の発生が懸念される危険箇所の解消など、災害を未然に防ぐ都市基盤の整備に取り組み、災害発生時には被害を最小限に抑え、迅速な救助活動や災害支援活動ができる災害に強い都市づくりを目指します。

また、災害と同様に市民の生命と財産を犯罪から守り、安心して日々の暮らしを送ることができるよう、警察等の関係機関や地域と連携し、防犯意識の啓発や子どもの安全を見守る活動に取り組むとともに、犯罪の発生を抑制する都市空間の形成を図り、犯罪の起きにくい都市づくりを目指します。

### (1) 防災に関する方針

#### ① 避難地や避難路の確保

- 災害時の避難、救助活動、物資等の輸送を円滑に実施できるよう、幹線道路網の整備を進めるとともに、緊急車両の通行や災害時に安全に避難ができる道路の整備に努めます。
- 災害時の一時避難所としての役割を担う公園等を計画的に配置・整備し、避難地や救援物資の集配所等の救援活動拠点となる公共施設等のオープンスペースの確保に努めます。

#### ② 土砂災害危険箇所における宅地化の抑制

- 土砂災害を未然に防止するため、山林の保水機能を維持するとともに、土砂崩れ等の恐れがある区域では、むやみな宅地化等の開発を抑制します。

#### ③ 水害のおそれのある箇所の河川・水路整備

- 豪雨災害に対応するため、農業用ため池の保全に努めるとともに、かんがい用途のなくなった農業用ため池の治水池への転換など雨水貯留施設の整備・改修を図ります。
- 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浸水が想定される区域の河川の浚渫、水路の整備等に関係機関と連携して取り組みます。

#### ④ 防災拠点施設の整備・充実

- 避難所となる公共施設の機能向上に努めるとともに、避難生活に必要な物資の備蓄等に努めます。
- 防災拠点施設となる市庁舎は、耐震安全性を確保しつつ、災害応急対策活動の中核施設として整備します。

### (2) 防犯に関する方針

#### ① 防犯対策の充実

- 空き家等の除却や利活用に取り組み、犯罪の発生を抑制する都市空間の形成に努めます。
- 植栽の適正管理等による見通しの良い空間の確保や防犯灯の設置など、防犯に寄与する施設の整備に努めます。