



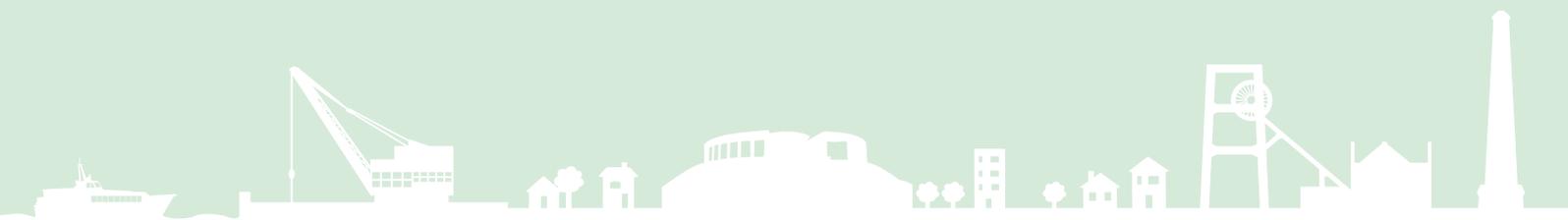
大牟田市
都市計画
マスタープラン



Omuta City Master Plan

現況特性の整理

- 1 自然的特性
- 2 歴史的特性
- 3 社会的特性
- 4 市民意向の把握
- 5 現都市計画マスタープランの取組み状況





©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャー坊」

第1章 現況特性の整理

1. 自然的特性

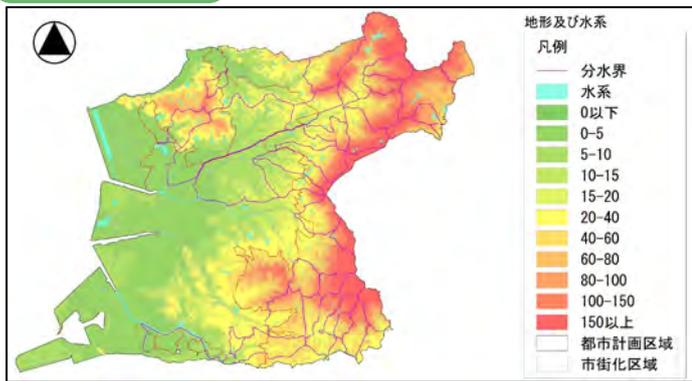
本市は、福岡県の南端に位置し、福岡市と熊本市の間に位置しています。東部の大間山や三池山等の丘陵地から西部の有明海に開けた広がりのある地形であり、海沿いには干潟がみられます。丘陵地から大牟田川をはじめとする河川が市街地を流れ、有明海に注いでいます。

気象概況については、風向は北よりの風が多く、気温が年平均で15~16℃前後と比較的に温暖で、降水量は年平均で1,800mm~2,400mm前後となっています。

■ 広域的位置



■ 地形条件



2. 歴史的特性

（石炭とともに歩んだまちの発展）

室町時代に発見されたと伝わる大牟田の石炭は、江戸時代には瀬戸内地方の塩田の製塩用燃料となり、また幕末には反射炉用の燃料として幕府からの発注を受け、今の大牟田一体は活況を呈しました。

明治になり、炭鉱は一旦国有化され官営三池炭鉱が誕生しました。後に三井組へ払い下げられ三池炭鉱社が設立されました。日清・日露戦争を背景とする富国強兵策の中で発展し、大正期、第一次世界大戦を契機として化学工業が起こり、昭和の初めにかけて鉱山関連事業所が相次いで設立され、石炭を軸とする化学コンビナートとしての特色を強めました。太平洋戦争により、工場が攻撃を受けましたが、戦後の経済復興計画や朝鮮戦争を背景として発展し、昭和30年代半ばには、人口が20万人を突破するに至りました。

朝鮮戦争の終結後の不況を契機に石炭から石油へのエネルギー革命の影響が顕在化し、三井鉱山をはじめとして大幅な合理化を余儀なくされ、昭和34年をピークに人口は、減少の一途をたどりました。昭和60年代初頭の円高不況を契機とした重厚長大・素材型産業の国際競争力低下、また加工組立型産業への転換により、大牟田の基幹産業は縮小、合理化を余儀なくされ、平成9年に三池炭鉱が閉山したことにより、石炭産業という基幹産業を失うこととなりました。

（炭鉱閉山後の新たなまちづくりへの取り組み）

炭鉱閉山後は、大牟田テクノパークや大牟田エコタウンへの企業誘致、地場産業の振興を推進するとともに、「有明海沿岸道路」、「九州新幹線」、「三池港」の整備を重点地域振興対策として取り組んできました。

現在は、これらの都市基盤を活かしながら地域振興を推進するとともに、世界文化遺産をはじめとする近代化産業遺産やおおむた「大蛇山」まつりなどの地域資源を有効活用し、新たなまちづくりに取り組んでいます。

3. 社会的特性

(1) 人口特性

①人口推移と将来見通し

1) 人口推移

<人口・世帯数の推移>

本市の人口は、平成 27 年国勢調査では 117,360 人であり、昭和 34 年の 208,887 人（国勢調査推計人口）をピークに減少を続けています。

世帯数は、平成 12 年の 50,980 世帯をピークに減少に転じています。核家族化の進展や単身世帯の増加による世帯増が収束したとは考えにくく、これらの世帯増の要因を上回る世帯数の減少が進んでいると考えられます。

この世帯数の減少は、本市の住宅戸数の減少にも影響しており、空家の発生要因となっています。

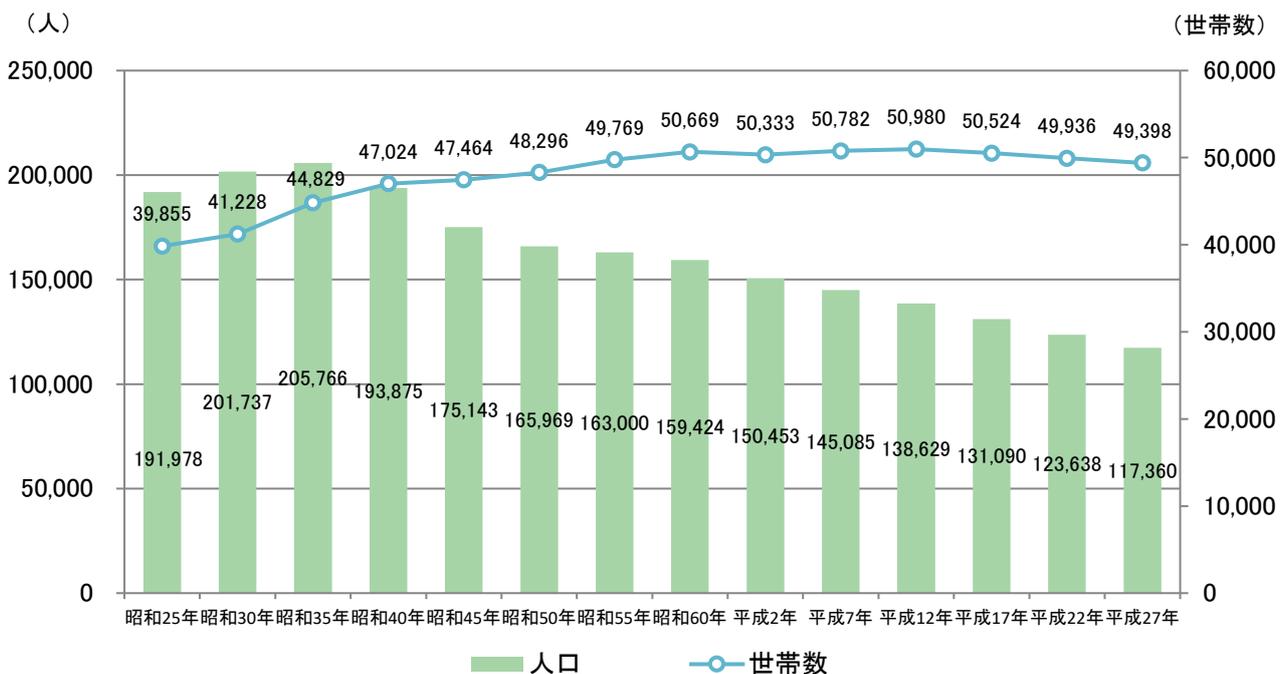
■人口・世帯数の推移

	昭和 25 年	昭和 30 年	昭和 35 年	昭和 40 年	昭和 45 年	昭和 50 年	昭和 55 年	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年
人口	191,978	201,737	205,766	193,875	175,143	165,969	163,000	159,424	150,453	145,085	138,629	131,090	123,638	117,360
世帯数	39,855	41,228	44,829	47,024	47,464	48,296	49,769	50,669	50,333	50,782	50,980	50,524	49,936	49,398

	S25~S30	S30~S35	S35~S40	S40~S45	S45~S50	S50~S55	S55~S60	S60~H2	H2~H7	H7~H12	H12~H17	H17~H22	H22~H27
人口増減率	5.1%	2.0%	-5.8%	-9.7%	-5.2%	-1.8%	-2.2%	-5.6%	-3.6%	-4.4%	-5.4%	-5.7%	-5.1%
世帯増減率	3.4%	8.7%	4.9%	0.9%	1.8%	3.0%	1.8%	-0.7%	0.9%	0.4%	-0.9%	-1.2%	-1.1%

出典：国勢調査

■人口・世帯数の推移



<年齢区分別人口の推移>

本市の年齢区分別人口では、15～65歳未満の生産年齢人口の減少が顕著で平成27年には53.9%と約半数にまで落ち込んでいます。

0～14歳の年少人口は、減少率は徐々に弱まっているものの、減少傾向が続いています。

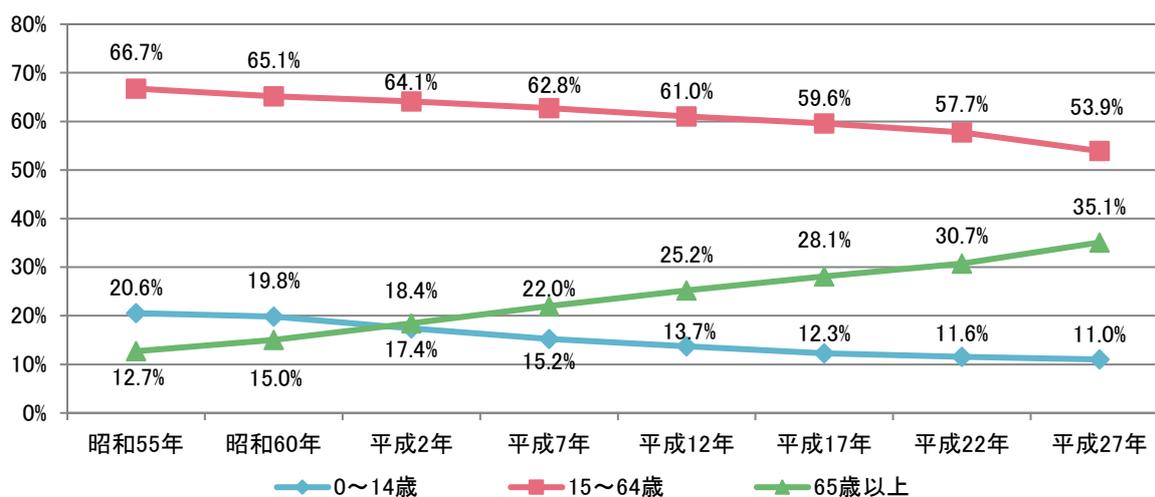
65歳以上の高齢化率は、平成27年には35.1%と全国及び県平均に比べて大きく上回っており、3人に1人が高齢者となっています。

■年齢区分別人口の推移

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
0～14歳	33,494	31,633	26,173	22,112	19,029	16,041	14,235	12,726
15～64歳	108,766	103,843	96,363	91,015	84,555	77,851	71,030	62,270
65歳以上	20,702	23,917	27,716	31,887	34,922	36,752	37,816	40,542
年齢不詳	38	31	201	71	123	446	557	1,822
総人口	163,000	159,424	150,453	145,085	138,629	131,090	123,638	117,360

出典：国勢調査

■年齢階層別人口割合



※年齢階層別人口割合は、総人口から不詳人口を除いた値を分母として算出

■高齢化率の推移

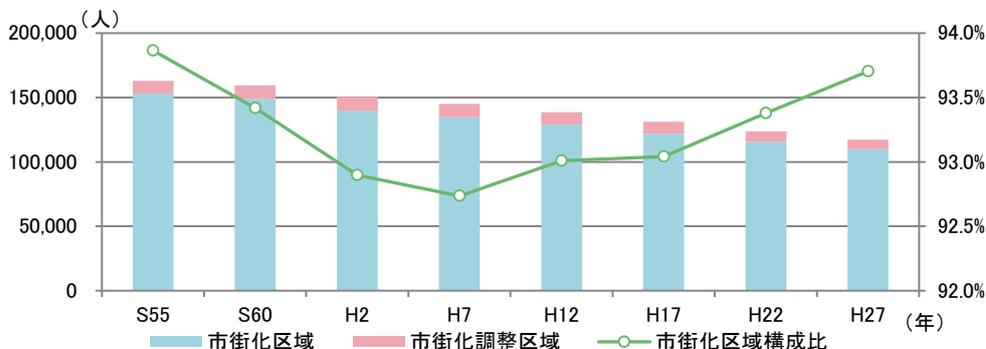
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
全国	9.1	10.3	12.1	14.6	17.4	20.2	23.0	26.6
福岡県	9.4	10.6	12.5	14.8	17.4	19.9	22.3	25.9
大牟田市	12.7	15.0	18.4	22.0	25.2	28.1	30.7	35.1
高齢化率の増減	1.0	2.3	3.4	3.5	3.2	2.9	2.6	4.4

出典：国勢調査

<区域区分別の人口推移>

区域区分別の人口を見ると、市街化区域内人口は昭和55年から一貫して減少していますが、平成12年以降、総人口に対する割合は増加しています。市街化調整区域内人口は、平成2年までは増加していましたが、それ以降は減少しています。

■区域区分別の人口推移



区域	昭和55年		昭和60年		平成2年		平成7年		平成12年		平成17年		平成22年		平成27年	
	人口	構成比														
行政区域	163,000	100.0%	159,424	100.0%	150,453	100.0%	145,085	100.0%	138,629	100.0%	131,090	100.0%	123,638	100.0%	117,360	100.0%
都市計画区域	163,000	100.0%	159,424	100.0%	150,453	100.0%	145,085	100.0%	138,629	100.0%	131,090	100.0%	123,638	100.0%	117,360	100.0%
市街化区域	153,000	93.9%	148,932	93.4%	139,769	92.9%	134,545	92.7%	128,939	93.0%	121,969	93.0%	115,453	93.4%	109,970	93.7%
市街化調整区域	10,000	6.1%	10,492	6.6%	10,684	7.1%	10,540	7.3%	9,690	7.0%	9,121	7.0%	8,185	6.6%	7,390	6.3%

出典：都市計画基礎調査

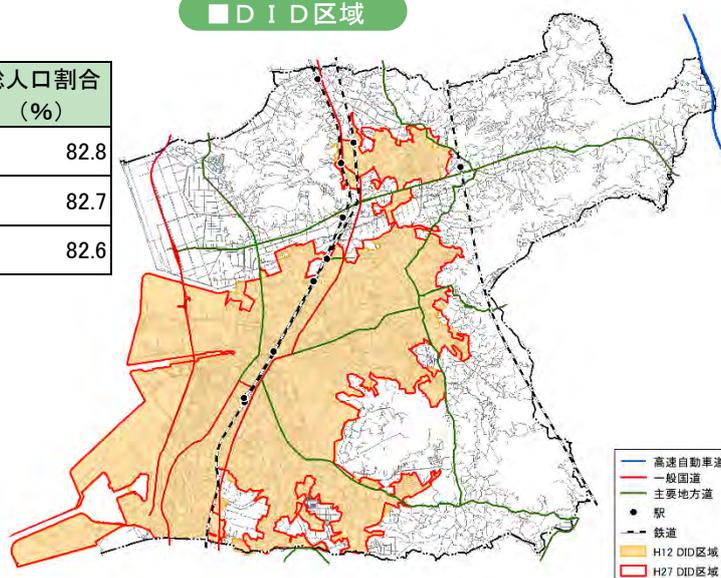
<DID変遷>

DID区域(人口集中地区)内の人口は、平成27年国勢調査では96,981人(82.6%:3,144人/km²)となっています。平成12年と比較するとDID人口、人口密度、総人口に対する割合は減少しています。

■DID区域の変遷

年度	DID人口(人)	DID面積(km ²)	人口密度(人/km ²)	総人口割合(%)
H12	114,794	31.3	3,669.9	82.8
H22	102,308	31.1	3,286.5	82.7
H27	96,981	30.8	3,144.6	82.6

■DID区域

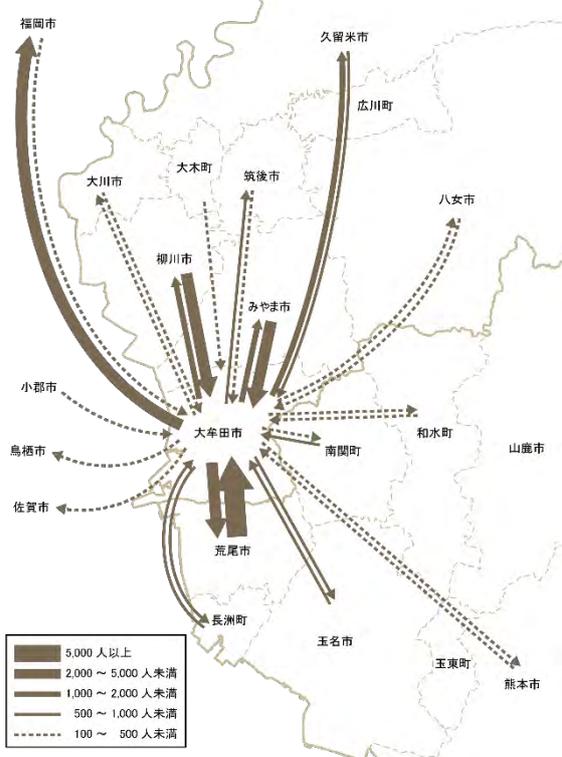


出典：国勢調査

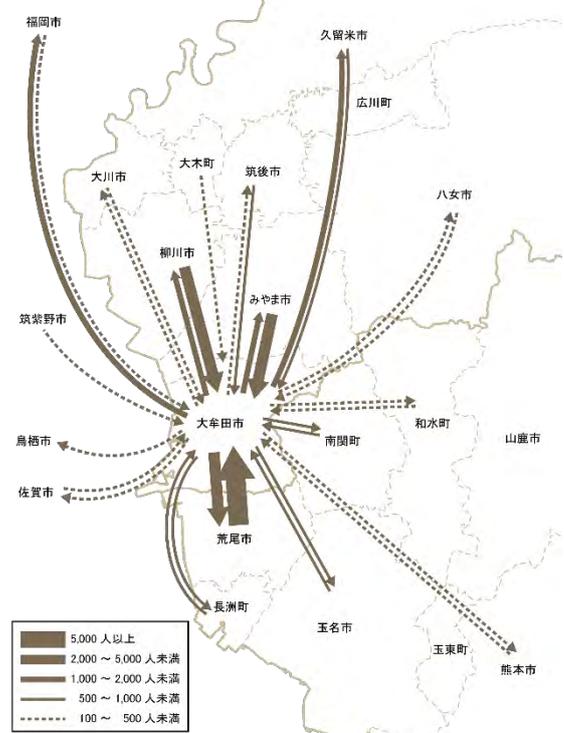
<通勤・通学の流入人口の変化>

平成12年と平成27年国勢調査より本市の流入・流出人口を比較すると、依然として荒尾市やみやま市、柳川市との結びつきが強い傾向にあります。

■ 流入・流出別人口 (H12)



■ 流入・流出別人口 (H27)



出典：国勢調査

2) 人口の将来見通し

本市人口は、昭和34年の208,887人(国勢調査推計人口)をピークに一貫して減少しています。

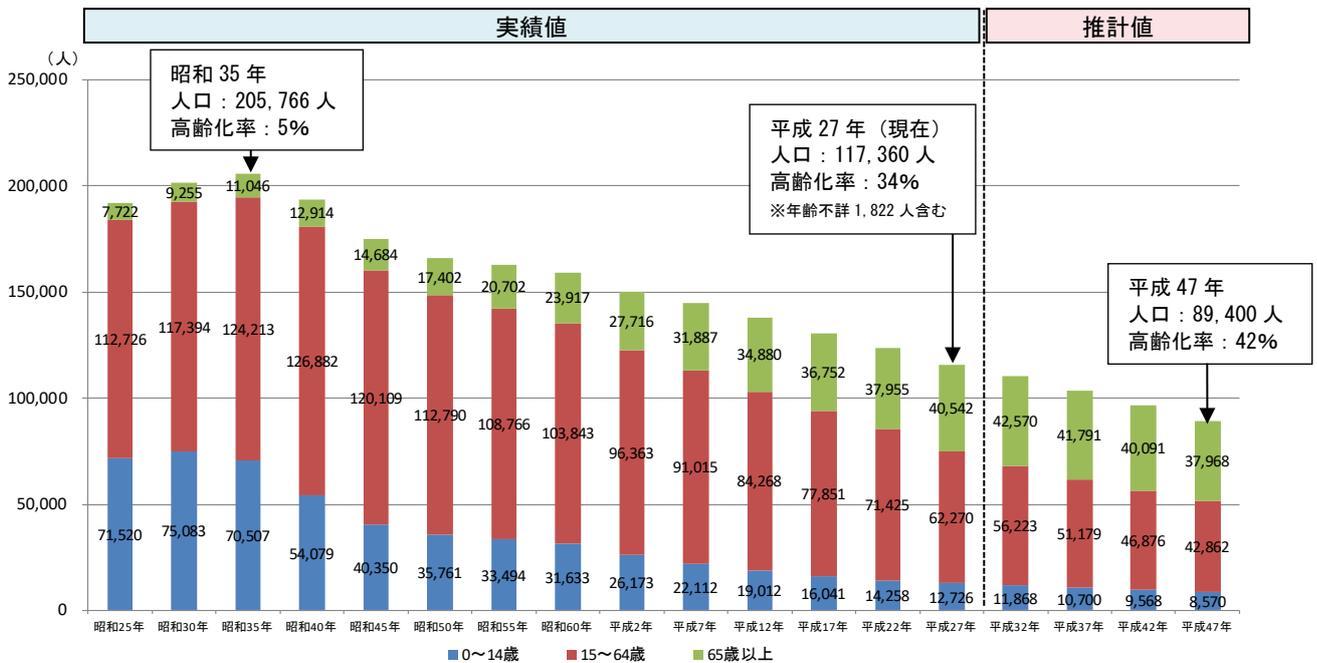
平成27年の国勢調査の人口は117,360人となっており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成47年には、89,400人まで減少することが予測されています。

15歳未満人口は昭和30年から、15～65歳未満人口は昭和40年から減少し続けています。65歳以上人口は平成32年まで増加し続け、それ以降は減少に転じると予測されています。

昭和35年時点で5%であった高齢化率は、平成27年までに34%まで増加し、その後の推計においても増加し続け、平成47年には約42%になることが予測されています。

- ◆大牟田市の総人口は、過去55年間で約8万8千人減少。
- ◆約20年後の平成47年には、人口は約8万9千人にまで減少し、生産年齢人口においては昭和40年時の34%まで減少する見通し。
- ◆平成47年時の高齢化率は40%を超過する見込み。

■大牟田市の将来人口予測



出典：国勢調査 (S55～H27)、国立社会保障・人口問題研究所資料 (H32～H47)

※推計値は、平成30(2018)年3月30日公表資料を用いており、大牟田市立地適正化計画の推計値とは異なる。

②地域別・校区別の人口特性

1) 小地域別人口の推移

小地域別の人口変化をみると、中心市街地周辺では人口が1%以上増加している地域が見られますが、その他のほとんどの地域では、人口が減少しています。

■小地域別人口の推移（平成12年～平成27年）



※小地域とは、国勢調査においてすべての調査票を用いて町丁・字等別に基本的な事項の結果について総務省統計局が集計したもの

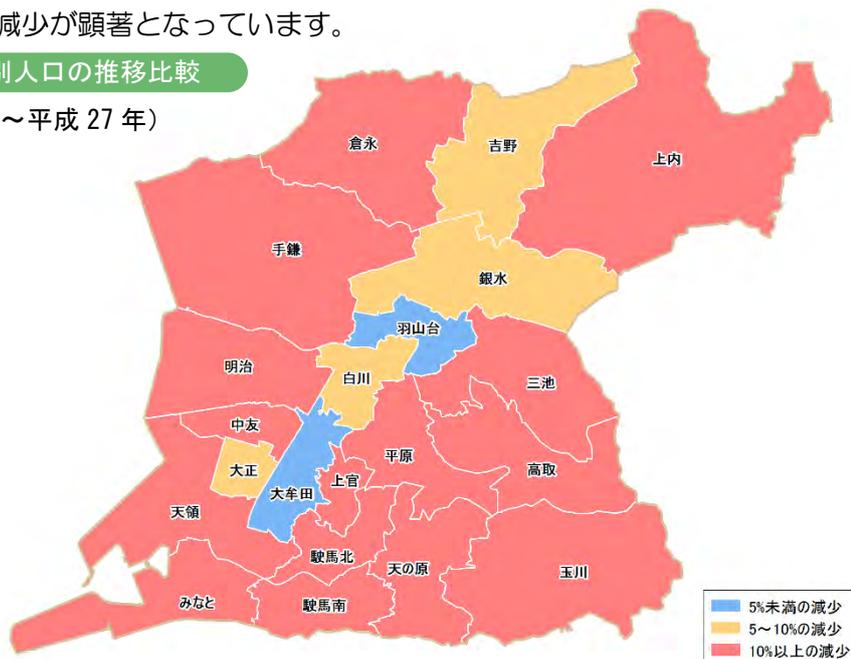
出典：国勢調査

2) 小学校区別人口の推移

小学校区別の人口の推移では、平成12年以降はすべての校区が減少傾向となっており、南側の校区での人口減少が顕著となっています。

■小学校区別人口の推移比較

(平成12年～平成27年)



出典：大牟田市統計年鑑

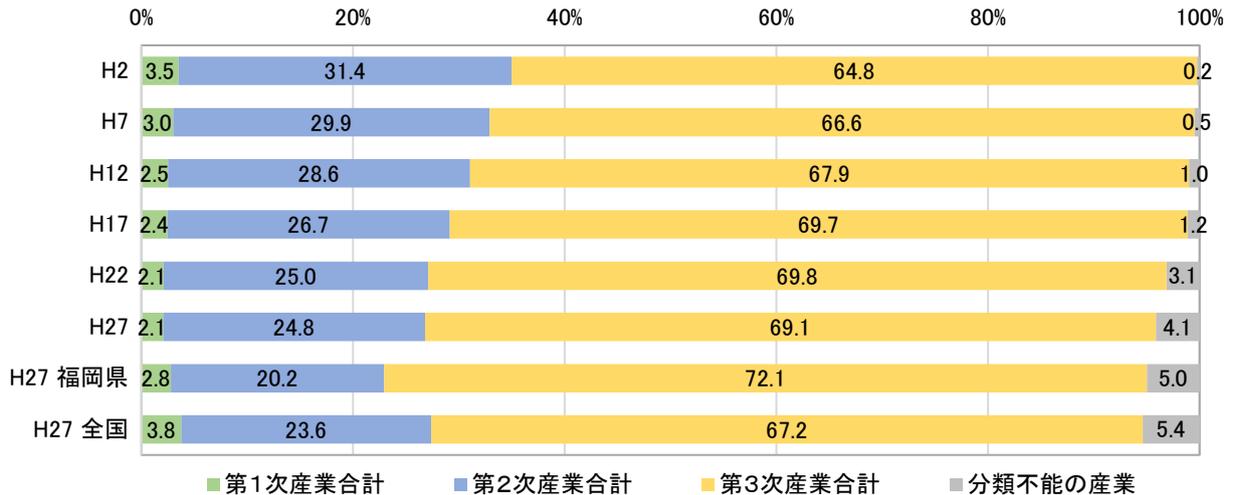
(2) 産業特性

① 産業分類別人口

本市の産業分類別従業者割合では、第3次産業は依然として増加傾向にあり、第1次及び第2次産業は減少しています。

また、福岡県、全国と比較すると、第2次産業の占める割合が高いことが本市の特徴として挙げられていましたが、近年は全国平均と同等の構成比になっています。

■ 産業分類別従業者割合の推移



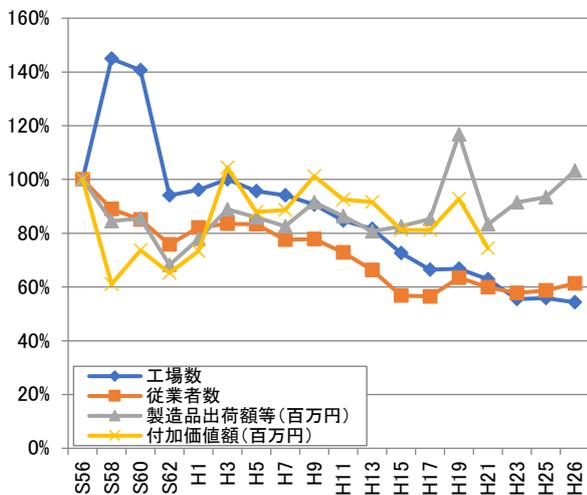
出典：国勢調査

② 産業の推移

工業の推移をみると、工場数は一貫して減少していますが、平成21年より製造品出荷額等は増加傾向にあります。

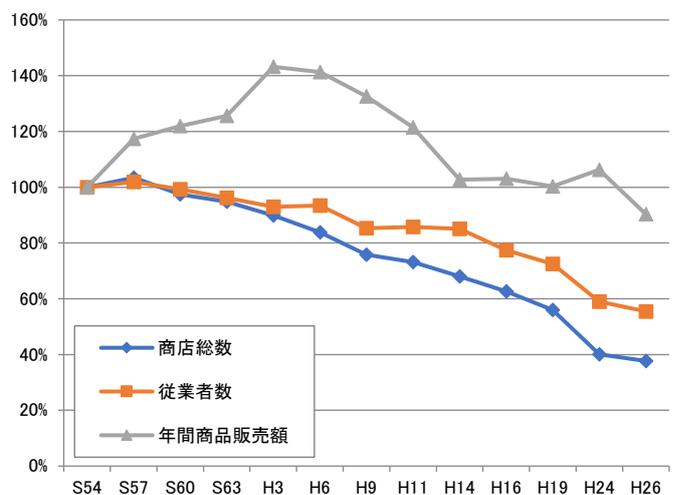
商業の推移をみると、商店数と従業者数は一貫して減少していますが、年間商品販売額は平成14年より横ばいで推移しています。

■ 工業の推移 (S56=100%)



※付加価値額は H23 年以降、出典元に非掲載のためデータなし

■ 商業の推移 (S54=100%)



出典：大牟田市統計年鑑

(3) 土地利用特性

① 土地利用の変化

1) 現況土地利用

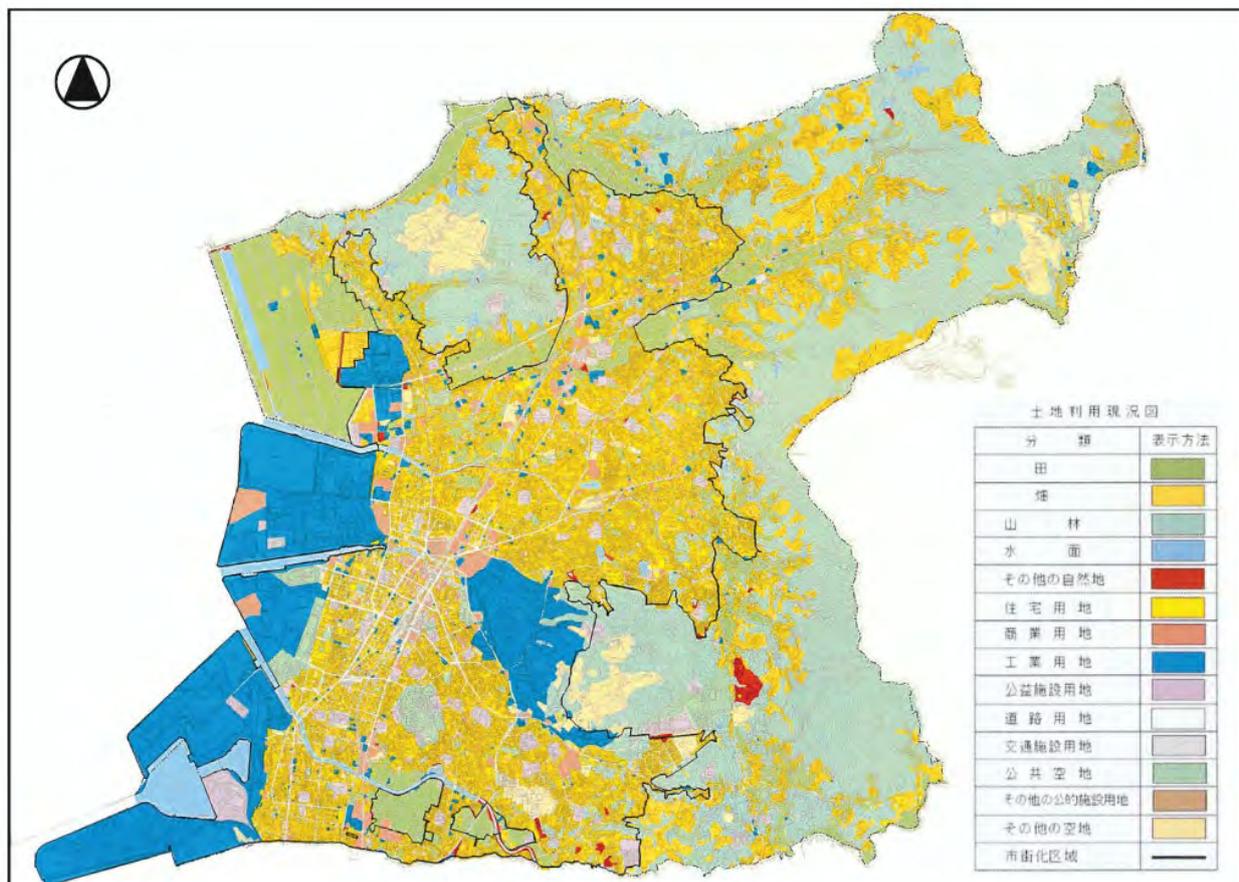
本市の土地利用の状況は、平成14年時点では市街化区域が47.4%（3,868ha）、市街化調整区域が52.6%（4,287ha）となっています。市街化区域内の9割を都市的土地利用が占めており、このうち宅地では、6割が住宅用地、3割が工業用地となっています。市街化区域内の自然的土地利用は、1割ではありますが、農地と山林を含めると約8%の可住地が未宅地のまま残っています。

■ 土地利用の状況 (H14)

		自然的土地利用					都市的土地利用							合計	構成比
		農地	山林	水面	その他 自然地	小計	宅地	公共・ 公益用地	道路用地	交通施設 用地	その他 公的施設 用地	その他 の空地	小計		
市街化区域	面積	248.0	51.0	71.7	16.9	387.6	2,701.8	313.9	333.9	18.0	0.2	112.6	3,480.4	3,868.0	47.4%
	構成比	6.4%	1.3%	1.9%	0.4%	10.0%	69.9%	8.1%	8.6%	0.5%	0.0%	2.9%	90.0%	100.0%	
市街化調整区域	面積	1,442.7	1,859.2	171.1	27.9	3,500.9	233.0	134.5	261.4	4.4	0.0	152.8	786.1	4,287.0	52.6%
	構成比	33.7%	43.4%	4.0%	0.7%	81.7%	5.4%	3.1%	6.1%	0.1%	0.0%	3.6%	18.3%	100.0%	
合計	面積	1,690.7	1,910.2	242.8	44.8	3,888.5	2,934.8	448.4	595.3	22.4	0.2	265.4	4,266.5	8,155.0	100.0%
	構成比	20.7%	23.4%	3.0%	0.5%	47.7%	36.0%	5.5%	7.3%	0.3%	0.0%	3.3%	52.3%	100.0%	

出典：都市計画基礎調査

■ 土地利用現況図 (H14)



出典：都市計画基礎調査

平成 29 年の土地利用の状況は、市街化区域の割合はほとんど変化がないものの、自然的土地利用の割合が増加しており、特にその他自然地が増加しています。

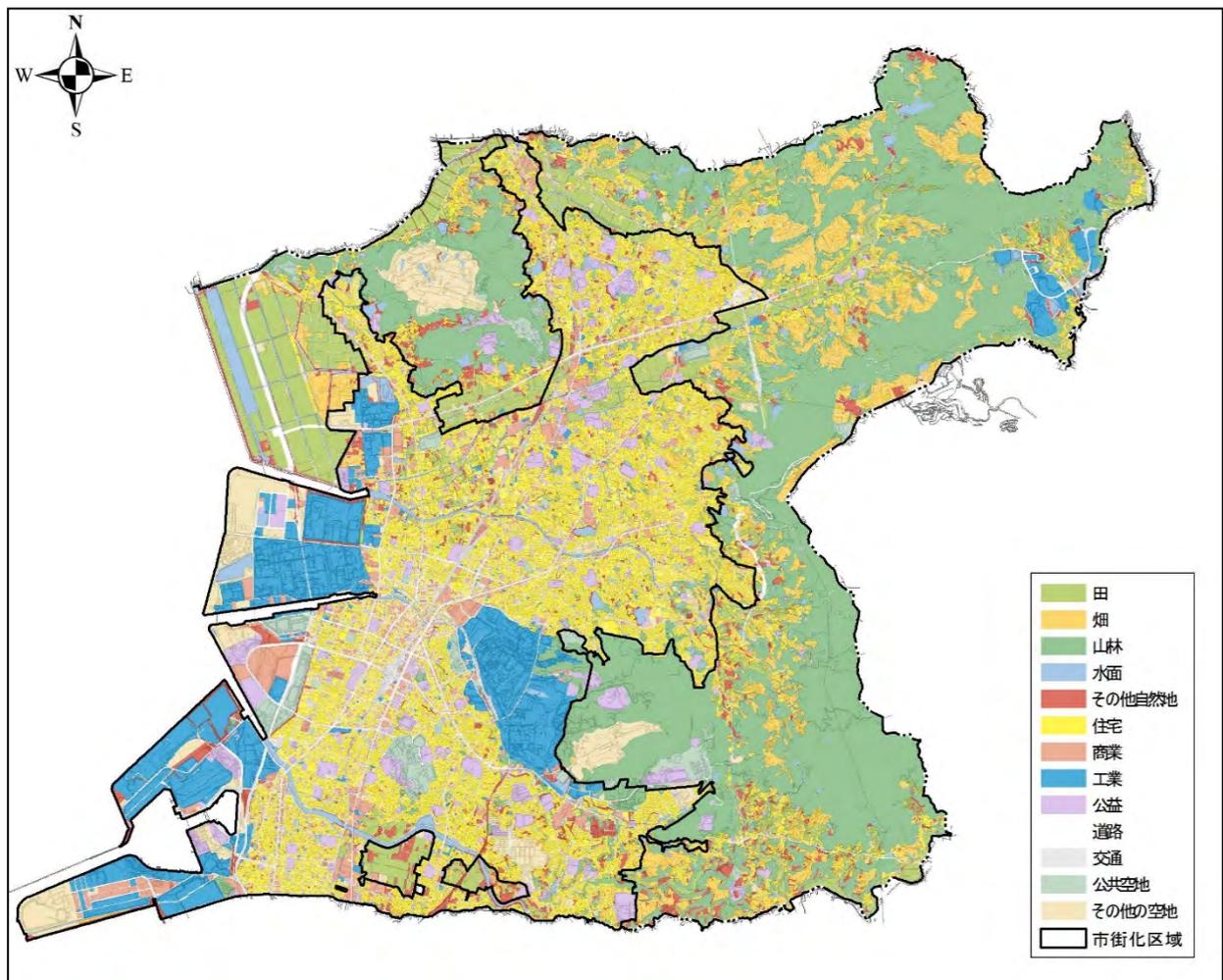
市街化調整区域内においては、農地が減少しています。

■土地利用の状況 (H29)

		自然的土地利用					都市的土地利用							合計	構成比
		農地	山林	水面	その他自然地	小計	宅地	公共・公益用地	道路用地	交通施設用地	その他の公的施設用地	その他の空地	小計		
市街化区域	面積	240.9	119.2	133.9	142.0	636.0	1,972.5	387.6	499.6	44.0	0.0	334.3	3,238.0	3,874.0	47.6%
	構成比	6.2%	3.1%	3.5%	3.7%	16.4%	50.9%	10.0%	12.9%	1.1%	0.0%	8.6%	83.6%	100.0%	
市街化調整区域	面積	1,177.0	2,040.0	141.8	165.9	3,524.7	242.5	131.2	203.5	8.5	0.0	160.6	746.3	4,271.0	52.4%
	構成比	27.6%	47.8%	3.3%	3.9%	82.5%	5.7%	3.1%	4.8%	0.2%	0.0%	3.8%	17.5%	100.0%	
合計	面積	1,417.9	2,159.2	275.7	307.9	4,160.7	2,215.0	518.8	703.1	52.5	0.0	494.9	3,984.3	8,145.0	100.0%
	構成比	17.4%	26.5%	3.4%	3.8%	51.1%	27.2%	6.4%	8.6%	0.6%	0.0%	6.1%	48.9%	100.0%	

出典: 都市計画基礎調査

■土地利用現況図(H29)

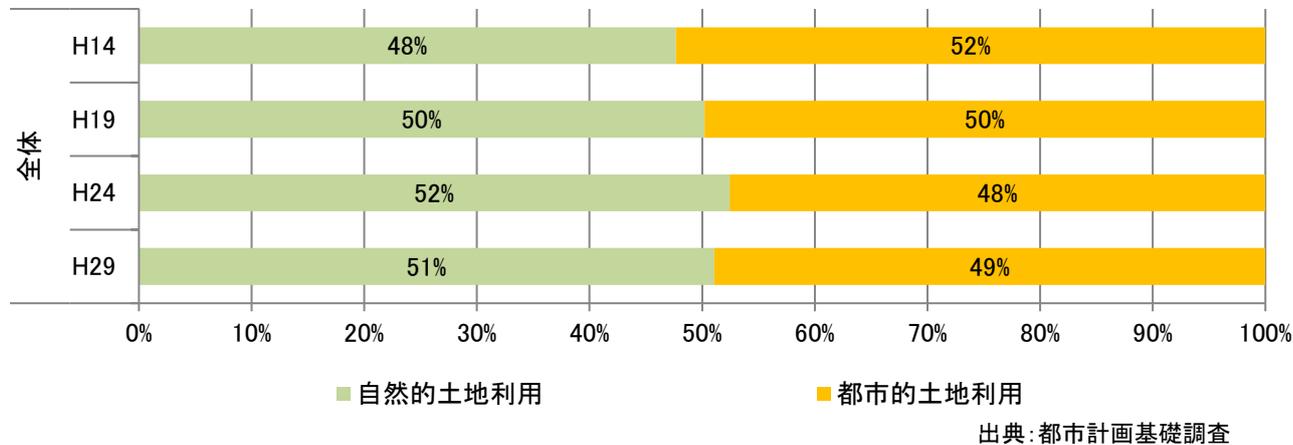


出典: 都市計画基礎調査

2) 土地利用の変化

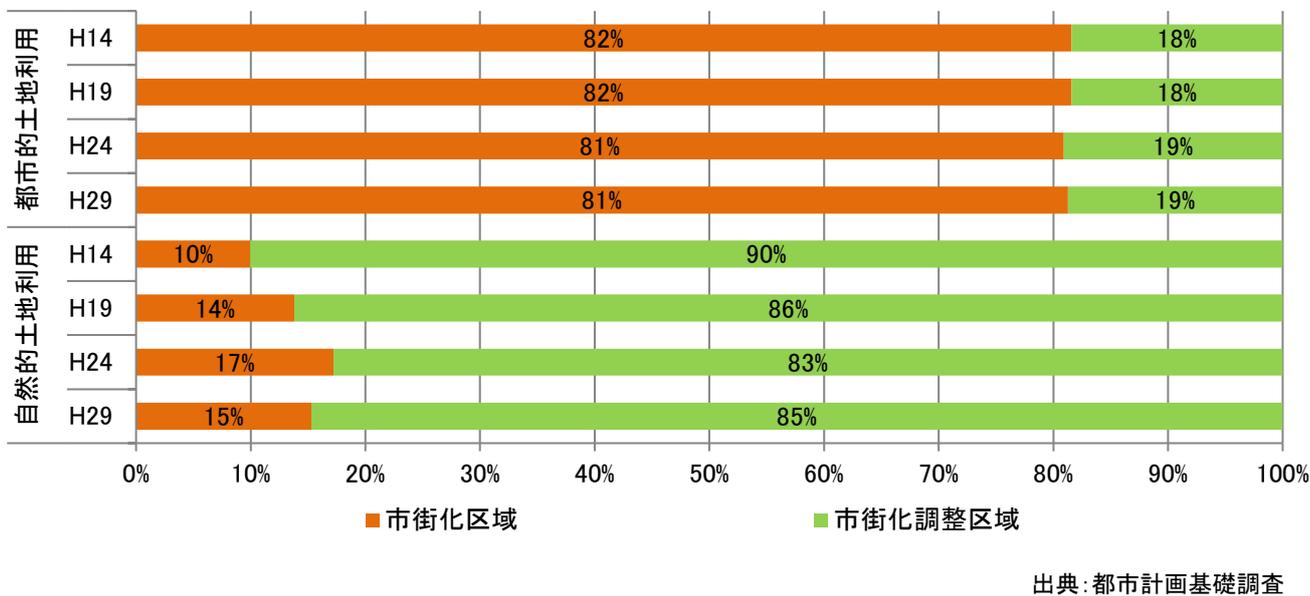
平成14年と平成29年の土地利用を比較すると、自然的土地利用と都市的土地利用の割合がほぼ半分であり、大きな変化はありませんが、自然的土地利用面積割合が若干増加しています。

■土地利用区分別の面積比較



都市的土地利用は区域区分別の割合が平成14年からほぼ同等の比率で推移していますが、自然的土地利用は市街化区域での割合が増加しており、都市的な利用がなされていない土地が増加していることが伺えます。

■土地利用区分別、市街地区分別、の面積比較



3) 未利用地の状況

未利用地は、市街化区域内を中心に分布し、臨海部では、一部大規模な未利用地が点在しています。

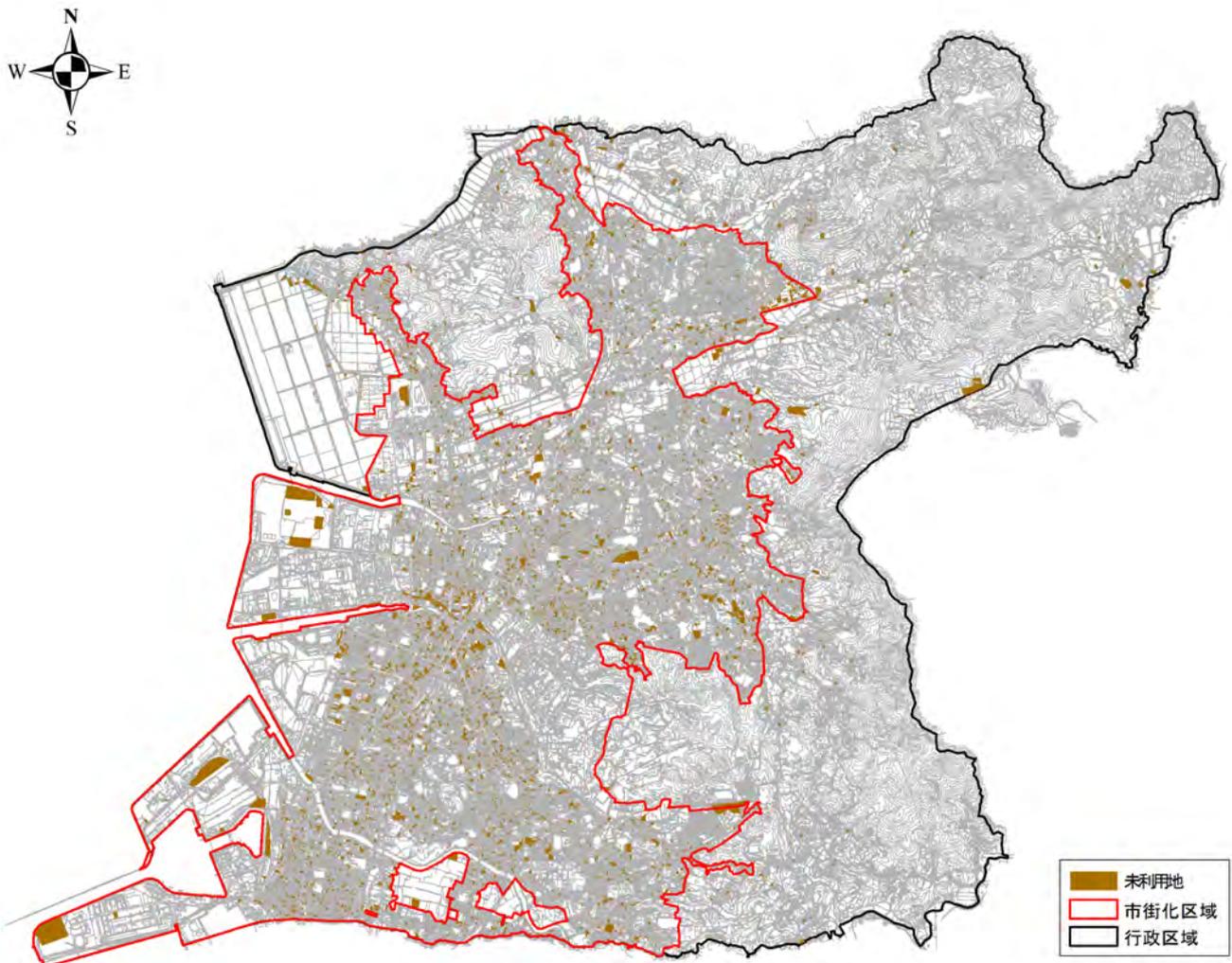
■ 未利用地の推移

		未利用地 (ha)
平成 24 年度	市街化区域	224.6
	市街化調整区域	33.9
平成 29 年度	市街化区域	196.7
	市街化調整区域	35.9

出典：都市計画基礎調査

※未利用地は、建物跡地などの都市的状況の未利用地と平面駐車場とする。

■ 未利用地の分布図 (H29)



出典：都市計画基礎調査

4) 都市内農地の状況

田や畑は、市街化調整区域を中心に分布していますが、市街化区域内では、吉野地域、三池地域、手鎌地域に多く点在しています。

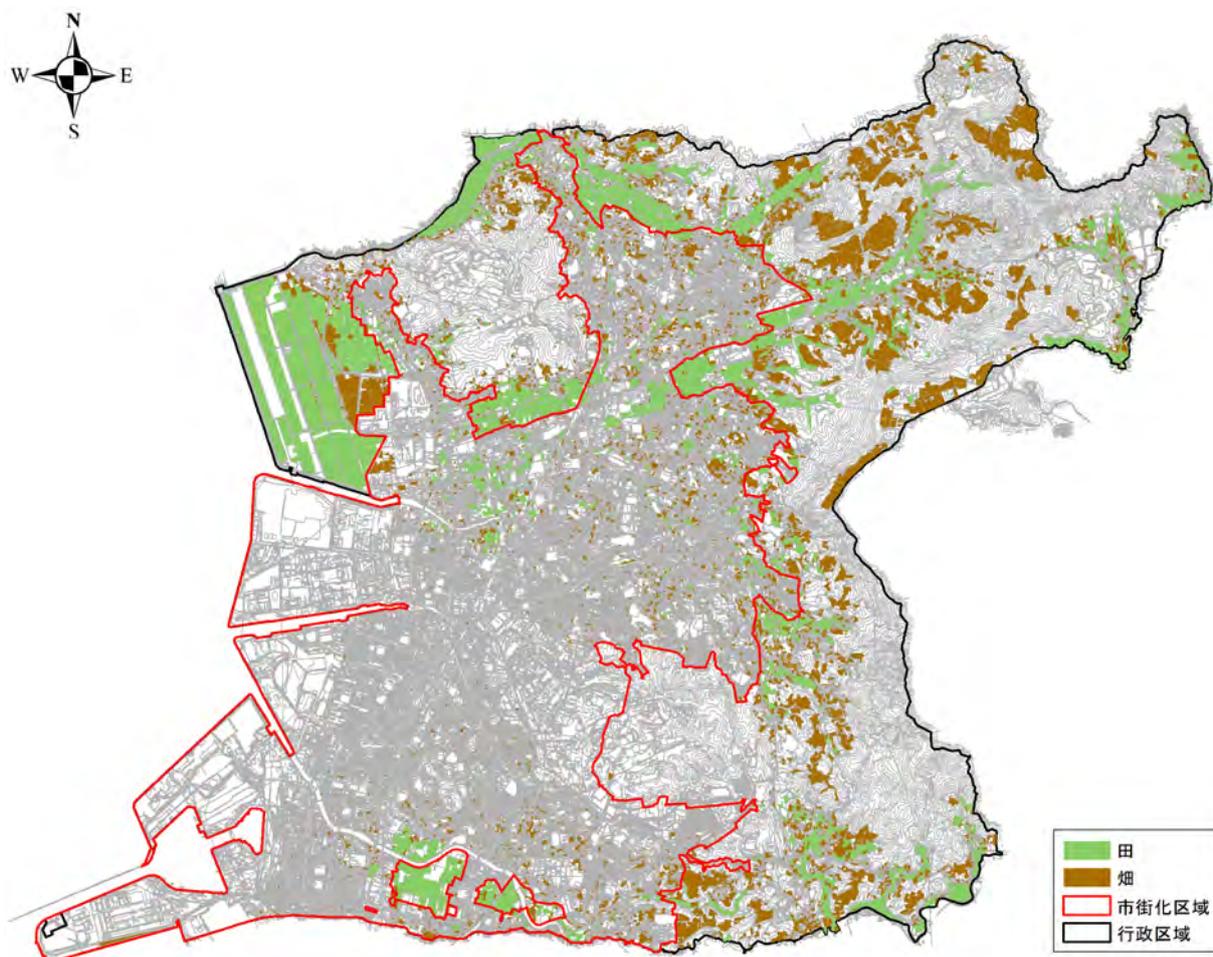
田畑の面積の推移をみると、市街化区域と市街化調整区域ともに、減少が続いています。

■都市内農地の推移

		田 (ha)	畑 (ha)	計 (ha)
平成 14 年度	市街化区域	176.5	71.5	248.0
	市街化調整区域	815.2	627.5	1,442.7
平成 19 年度	市街化区域	136.6	191.6	328.2
	市街化調整区域	675.8	717.5	1393.4
平成 24 年度	市街化区域	100.5	149.5	250.0
	市街化調整区域	621.3	561.7	1183.0
平成 29 年度	市街化区域	95.5	145.4	240.9
	市街化調整区域	618.9	558.1	1177.0

出典：都市計画基礎調査

■都市内農地分布図 (H29)



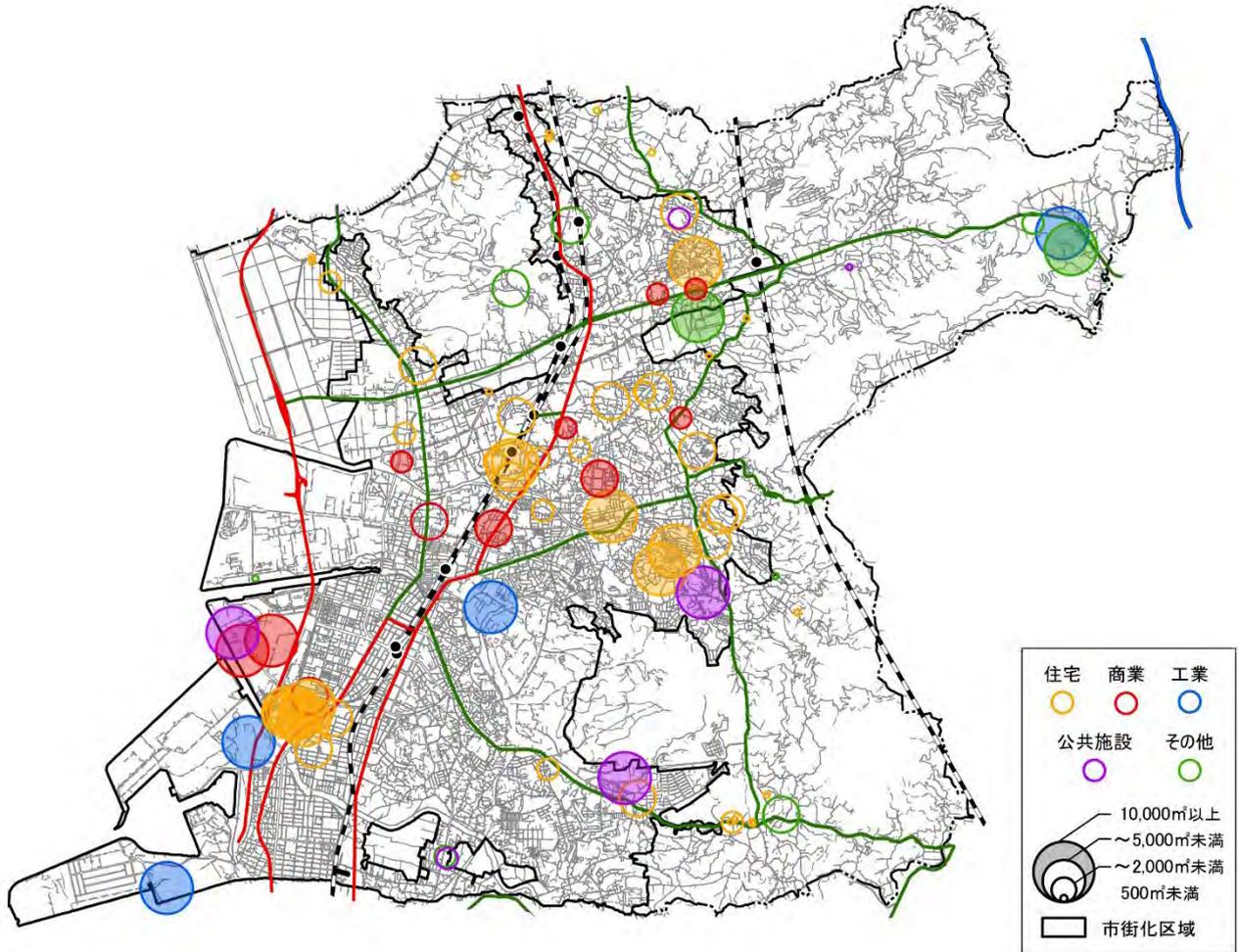
出典：都市計画基礎調査

(4) 開発・新築動向

① 開発動向の推移

本市の平成19年～平成28年の開発許可による開発行為（以下、開発という）をみると、72件、総面積761,650㎡の開発が行われており、件数では住宅が、面積では商業が一番多く行われています。

■ 開発位置図（H19～H28）



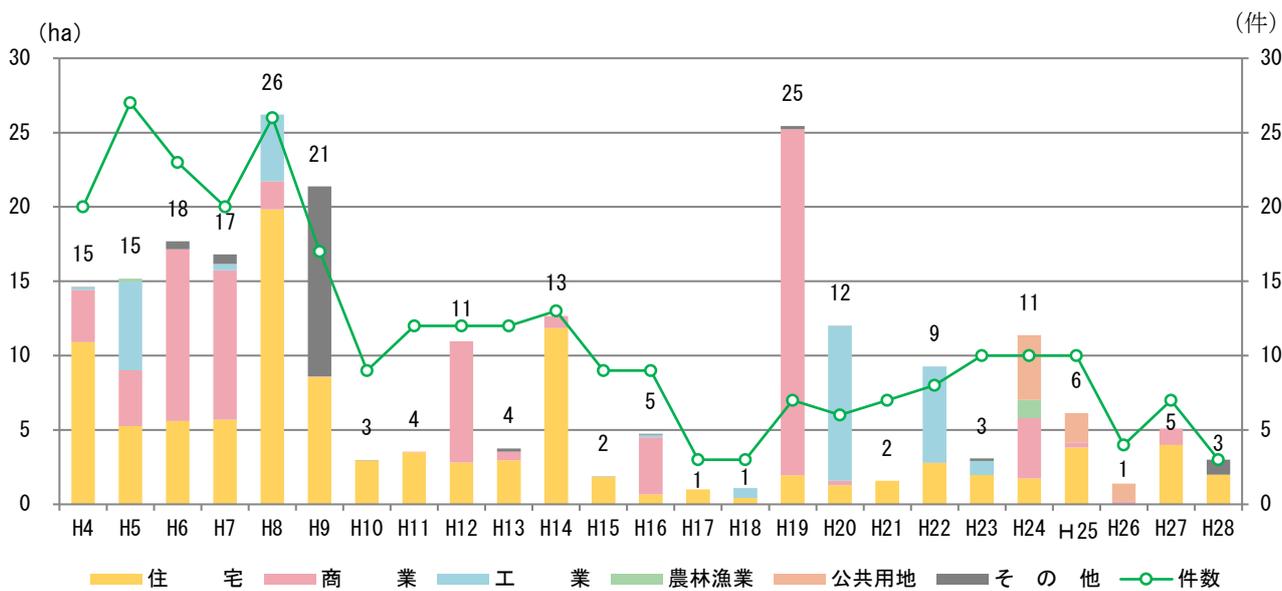
用途	面積(㎡) 件数	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H19～H28
		住宅	面積	19,565	12,917	15,937	27,982	19,785	17,410	38,186	343	
	件数	4	3	7	7	8	5	7	1	4	2	48
商業	面積	232,742	2,936	0	0	0	40,640	3,381	1,741	11,048	0	292,488
	件数	2	1	0	0	0	3	1	1	3	0	11
工業	面積	0	103,980	0	64,858	9,375	0	0	0	0	0	178,212
	件数	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3
農林漁業	面積	0	0	0	0	0	12,096	0	0	0	0	12,096
	件数	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
公共用地	面積	0	0	0	0	0	43,668	19,792	11,953	0	0	75,413
	件数	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	5
その他	面積	2,106	255	0	0	1,638	0	0	0	0	3,884	7,882
	件数	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	4
合計	面積	254,412	120,087	15,937	92,840	30,798	113,814	61,358	14,037	50,914	7,453	761,650
	件数	7	6	7	8	10	10	10	4	7	3	72

出典：都市計画基礎調査

平成4年からの開発動向をみると、平成9年以降、年度ごとに開発面積にバラつきがみられるようになり、大規模な開発がある年以外は5ha以下で推移しています。開発件数は、平成9年から減少していましたが、平成18年を境に増加傾向に転じ、平成23年からは横ばいとなり、平成26年に減少しています。

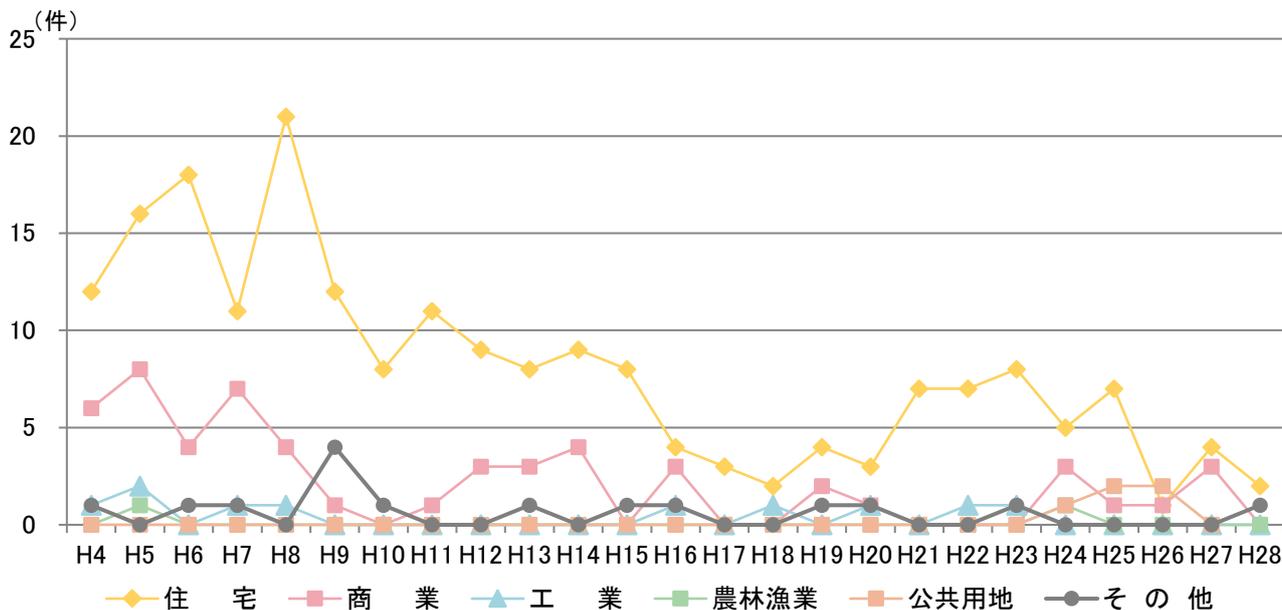
用途別にみると、住宅の開発は、平成9年までは毎年5ha以上行われていましたが、それ以降はおおむね5ha以下で推移しています。商業の開発は、平成9年から開発が行われない年がみられるようになり、平成19年のイオンによる開発等、大規模な開発が行われる年以外は開発動向が停滞している状況にあります。

■ 開発面積、件数の推移



出典：都市計画基礎調査

■ 用途別開発件数の推移

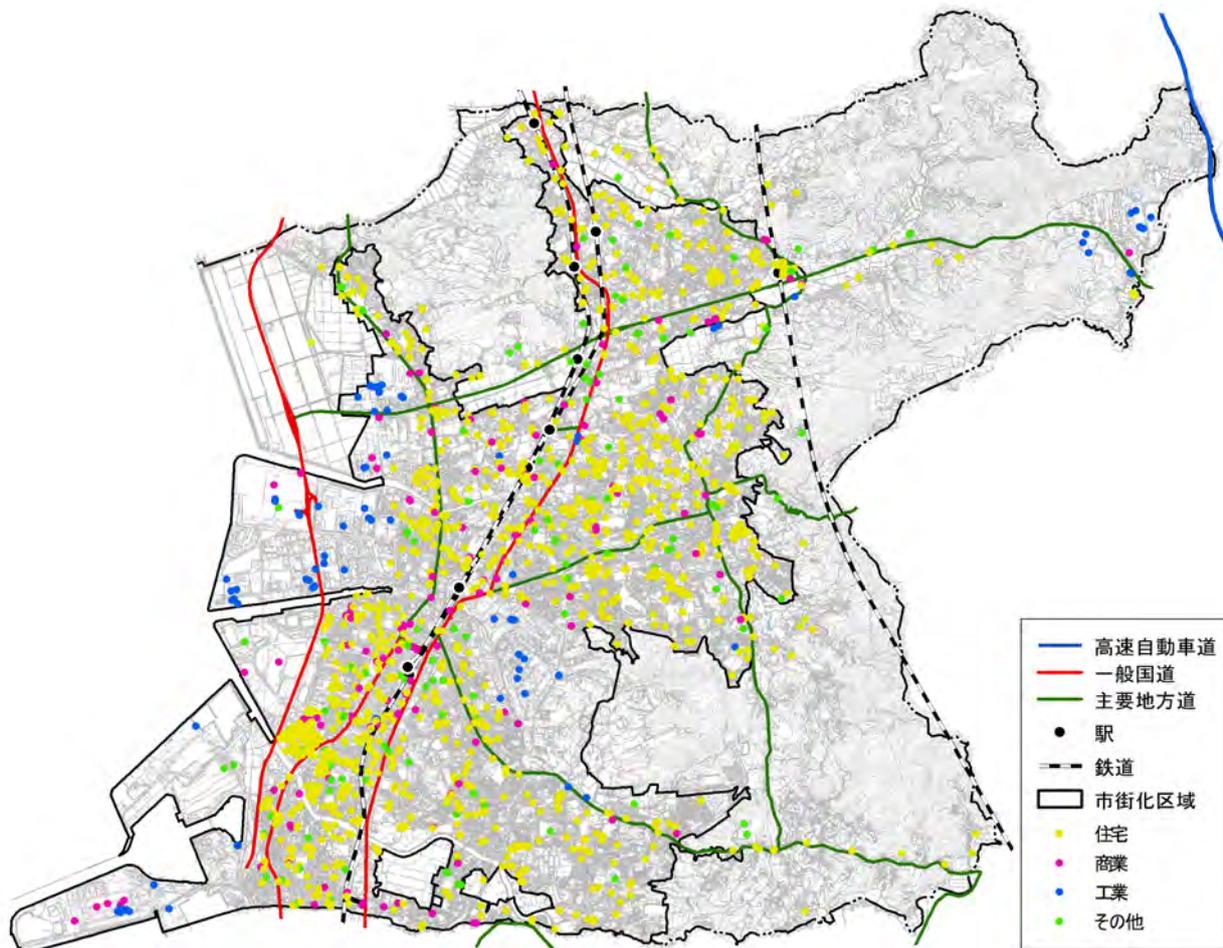


出典：都市計画基礎調査

②新築の推移

本市の平成 24 年～平成 28 年の新築をみると、1,892 件の新築が建設されており、住宅の件数が一番多くなっています。

■新築位置図（H24～H28）



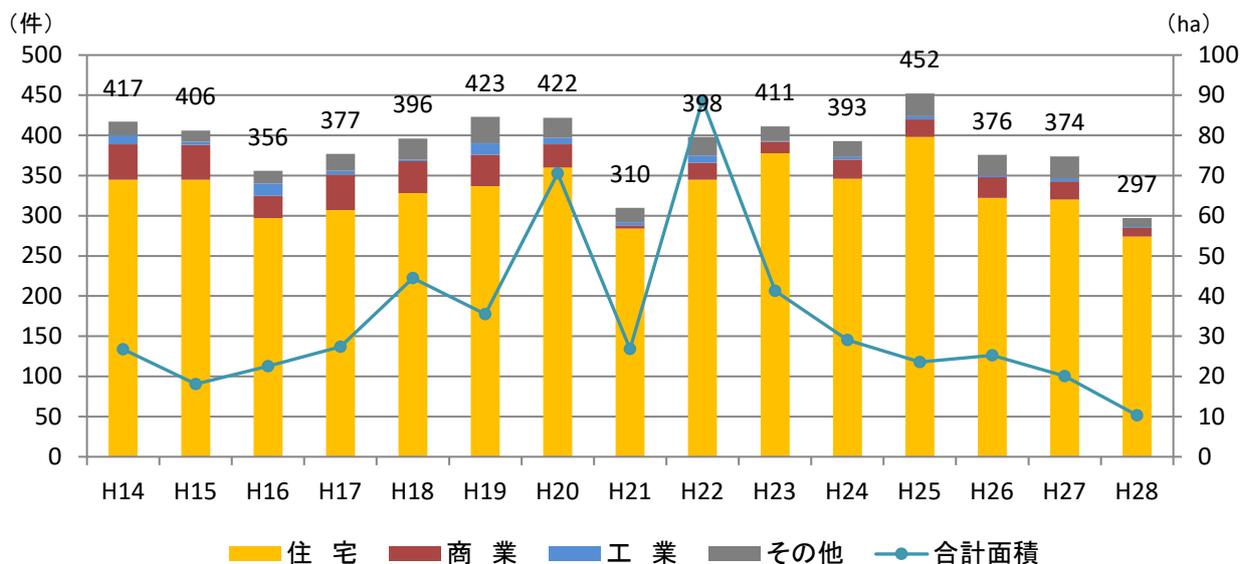
用途	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	H24～H28
住宅	346	398	322	320	274	1,660
商業	24	22	26	23	11	106
工業	3	4	2	4	1	14
その他	20	28	26	27	11	112
合計件数	393	452	376	374	297	1,892
延床面積(m ²)	145,105	89,822	79,407	66,822	48,224	429,381
敷地面積(m ²)	290,613	236,158	252,709	200,971	102,995	1,083,447

出典：都市計画基礎調査

平成14年からの新築をみると、新築件数は平成16年以降増加しているものの、平成21年に減少に転じています。その後、平成25年まで増加し、平成26年からは減少しています。用途別にみると、毎年件数の8割以上を住宅が占めています。

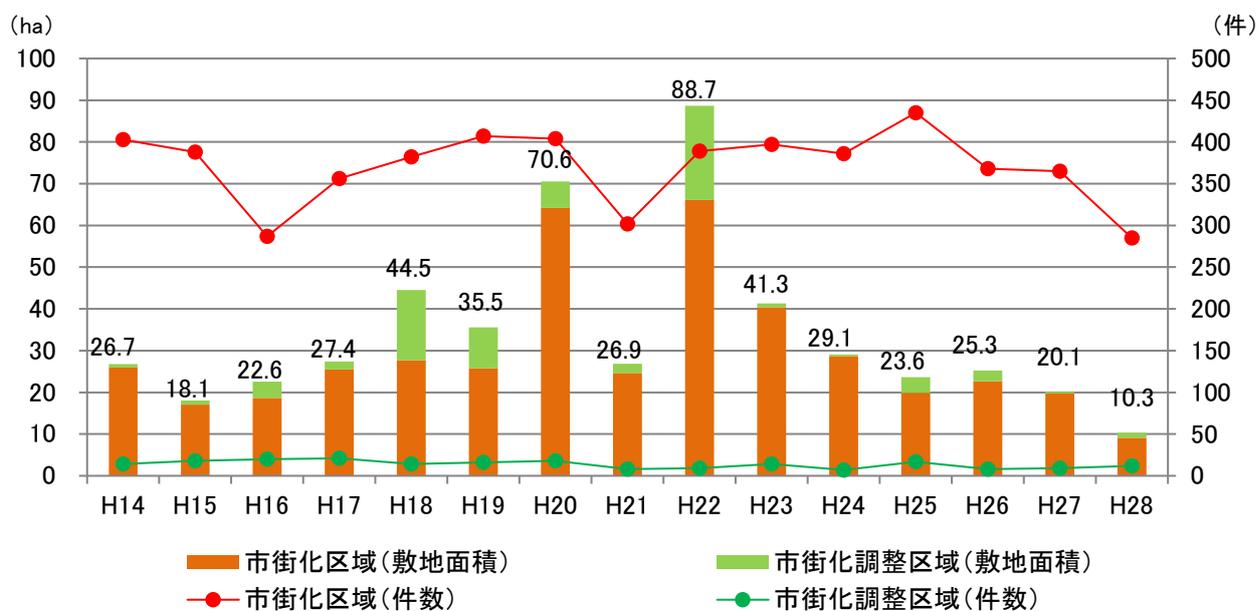
区域区分別にみると、平成25年以降、新築件数は、市街化区域と市街化調整区域ともに、減少しています。

■用途別新築件数、敷地面積の推移



出典：都市計画基礎調査

■区域区分別新築敷地面積、件数の推移



出典：都市計画基礎調査

(5) 交通

公共交通（鉄道・路線バス・高速船）の利用者数は、昭和40年ごろをピークとし、以降は減少を続けています。

鉄道利用者数はピーク時の約半数以下、路線バス利用者数はピーク時の約10分の1以下ですが、現在は横ばいの状況です。

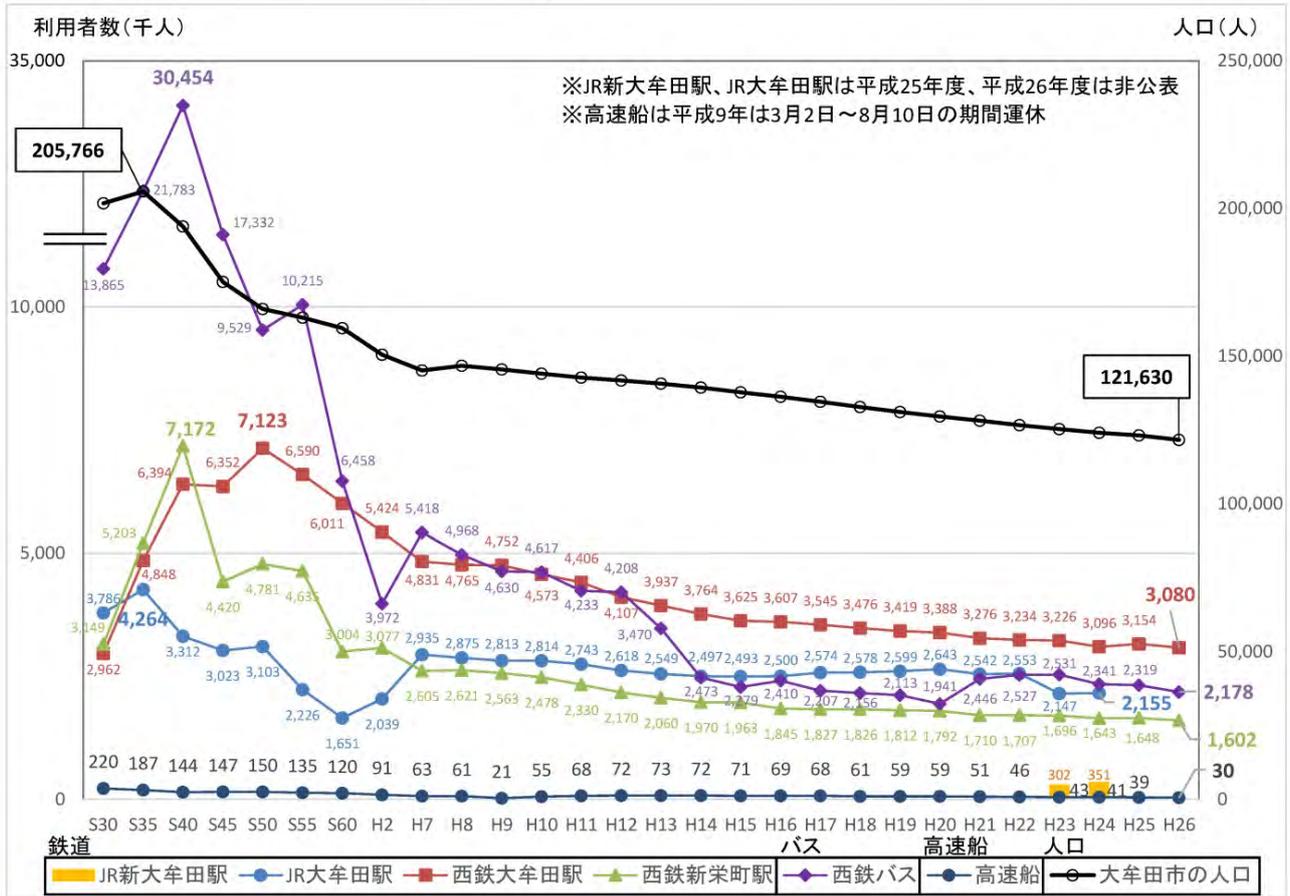


図 28 鉄道、路線バス、高速船の利用者数、大牟田市の人口の推移

(出典：大牟田市統計年鑑)

交通機関分担率（常住地による利用交通手段(16区分)別15歳以上自宅外就業者・通学者数)

	I 利用交通手段が1種類									II 利用交通手段が2種類	III 利用交通手段が3種類以上	不詳	合計
	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他				
平成2年	9%	4%	5%	1%	43%	0%	11%	18%	1%	8%	1%	0%	100%
	91%												
平成12年	7%	4%	2%	0%	55%	0%	6%	15%	2%	8%	1%	1%	100%
	90%												
平成22年	6%	4%	2%	1%	61%	0%	5%	12%	1%	6%	1%	2%	100%
	91%												

出典：国勢調査

(6) 都市施設の整備状況

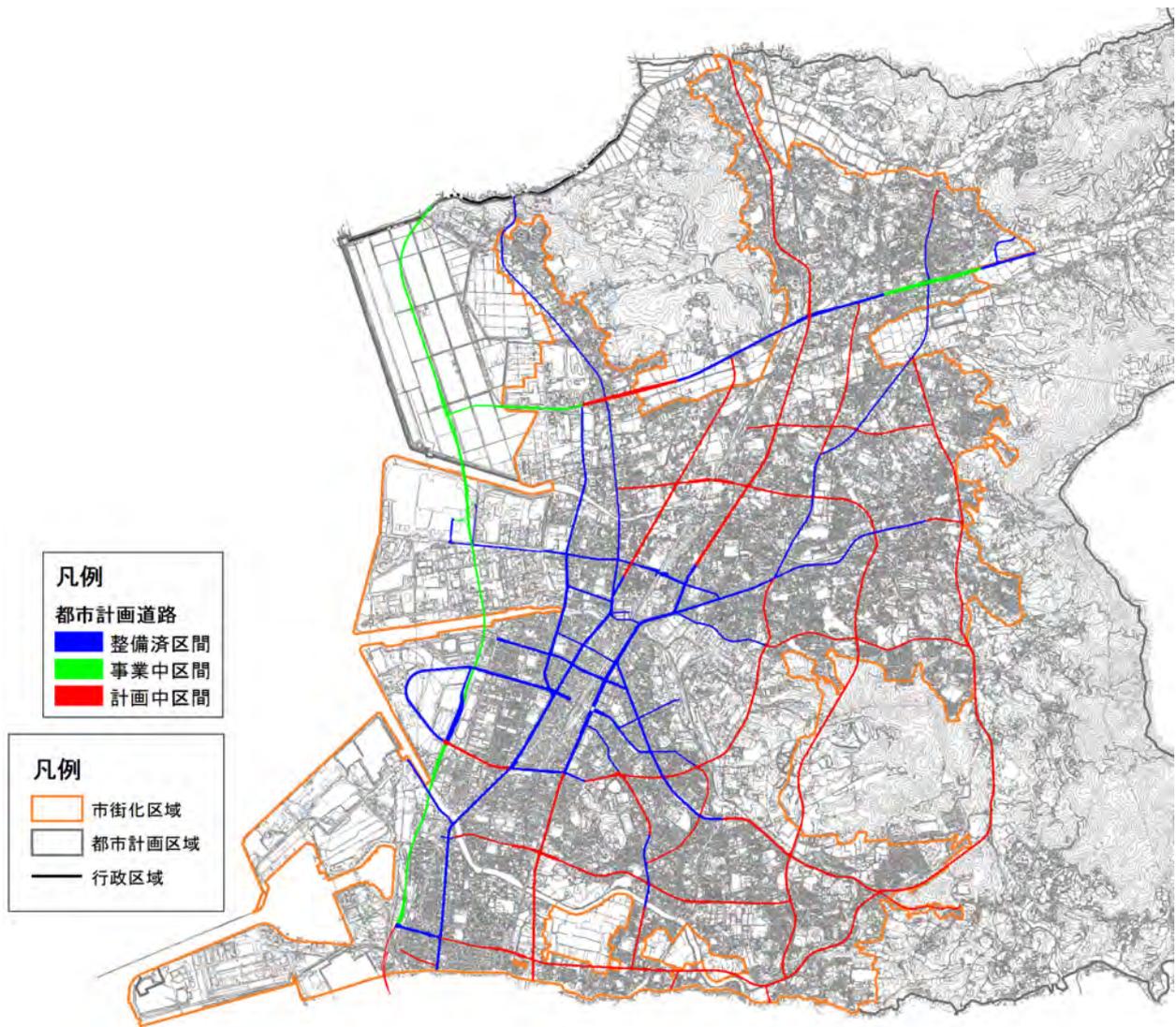
① 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、平成 15 年時点では 40 路線（延長 103.88km）が都市計画決定され、整備率は 35.0% でした。その後、新たに 2 路線追加され、平成 29 年には 42 路線（延長 102.28km）になり整備率も 41.1% と増加しています。

時期	路線数	延長 (km)	整備率
平成 15 年	40	103.88	35.0%
平成 29 年	42	102.28	41.1%

出典：都市計画基礎調査

■ 都市計画道路整備状況図

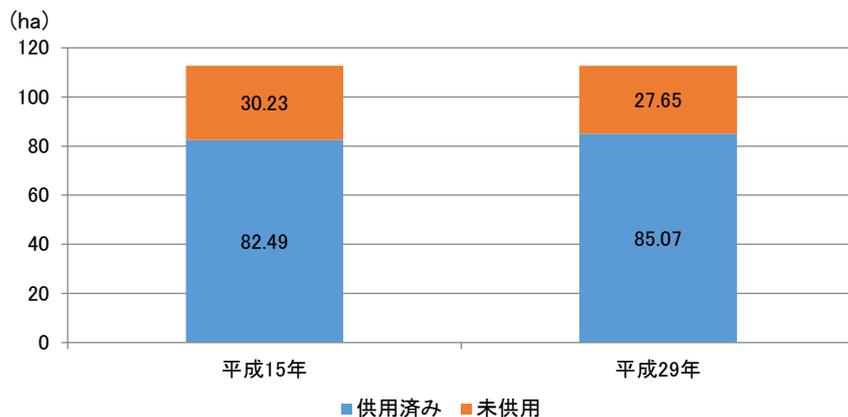


出典：都市計画基礎調査

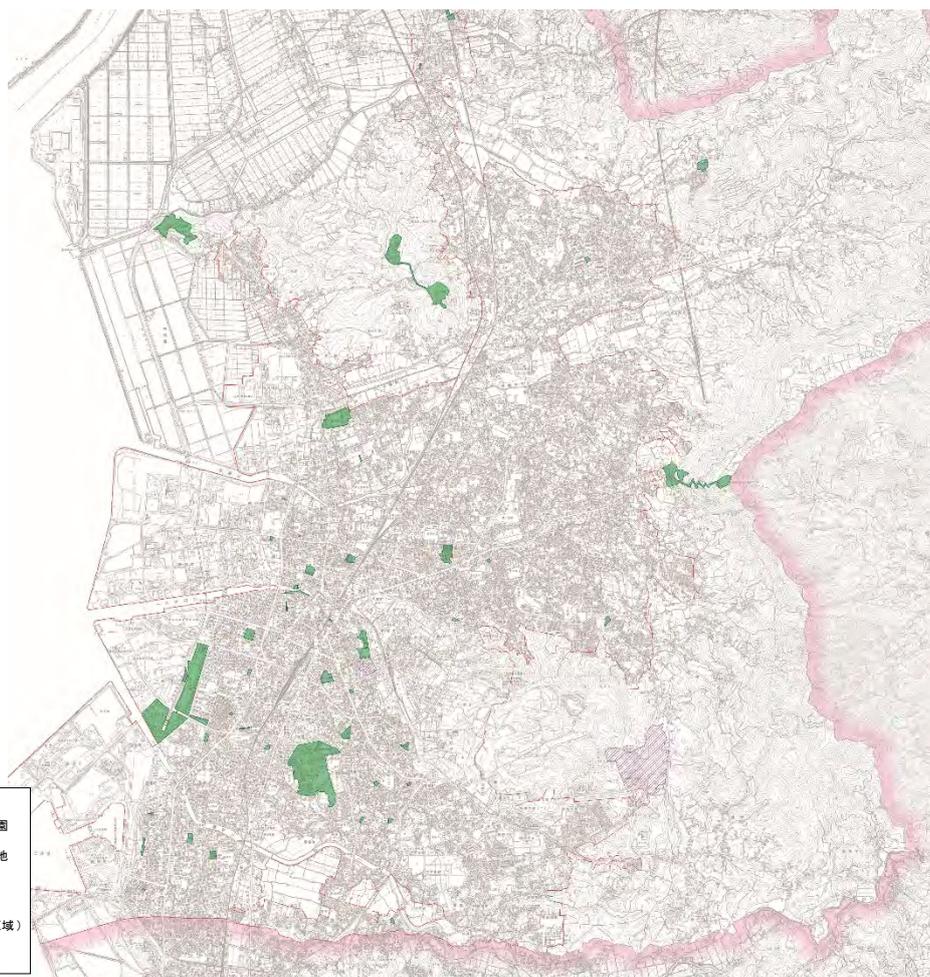
②都市公園の整備状況

都市公園のうち、都市計画決定している都市計画公園は、街区公園（31箇所）、近隣公園（5箇所）、地区公園（1箇所）、総合公園（2箇所）、風致公園（4箇所）、緑地（1箇所）、墓園（2箇所）の46箇所（112.72ha）となっています。平成15年3月時点ではそのうち82.49haの約7割を供用していましたが、平成29年3月時点では85.07haの約8割を供用しています。

■都市公園の整備状況



出典：都市計画基礎調査



出典：都市計画基礎調査

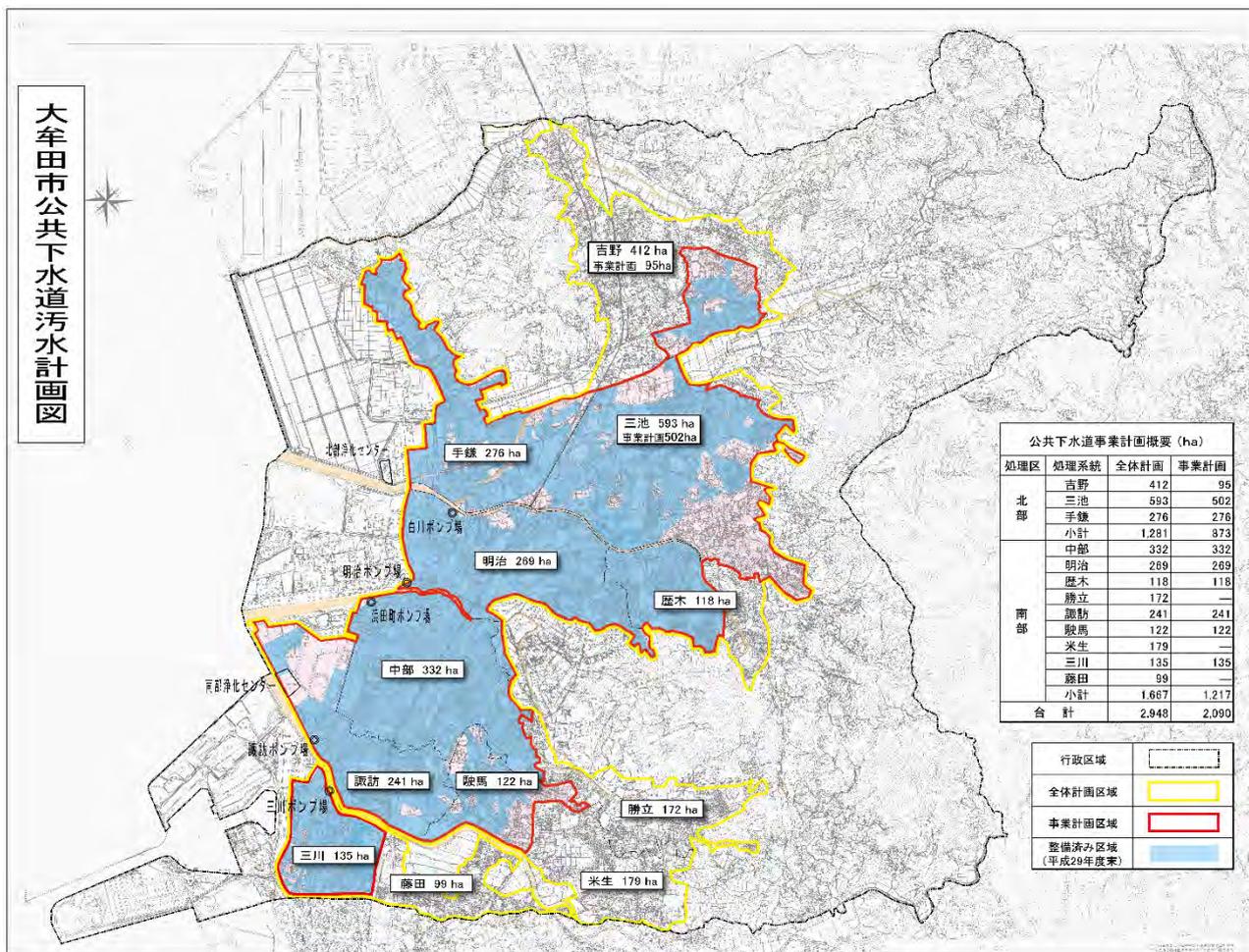
③ 下水道の整備状況

下水道事業は、昭和32年に事業認可を受け、平成5年に全体計画区域を2,853ha、事業計画区域を1,060haに変更し、平成24年10月には全体計画区域を2,948ha、事業計画区域を2,090haに拡大しました。

平成29年度末時点で、全体計画区域に対する整備済み区域は57.0%となっています。

また、平成32年までの工事予定を下図に示す通り計画しており、下水道普及率の向上が見込まれています。

■ 公共下水道事業計画区域



出典: 大牟田市公共下水道事業計画書

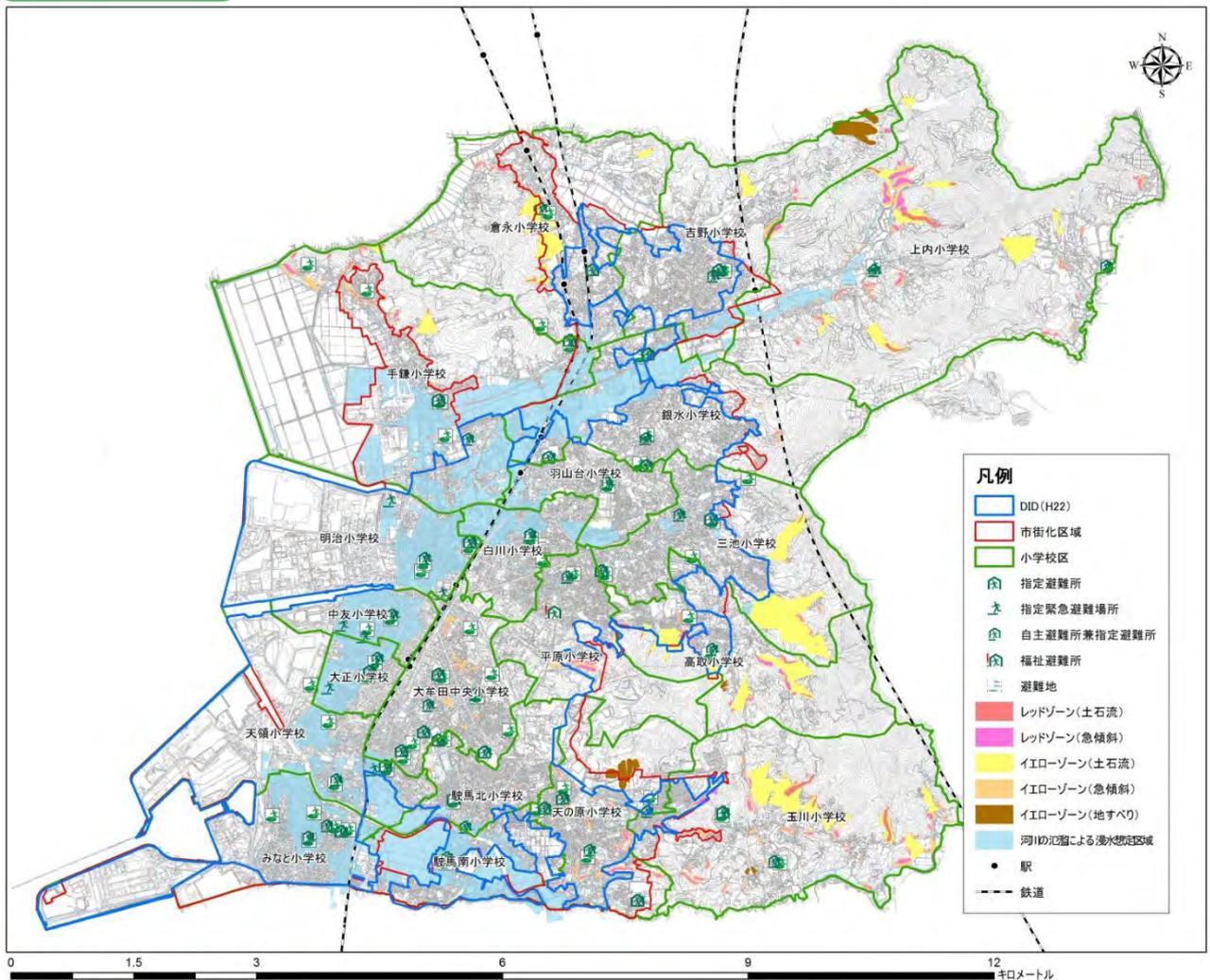
(7) 災害警戒区域の分布

本市の災害警戒区域は、市域東部の山間地に土石流・急傾斜地の特別警戒区域（レッドゾーン）と警戒区域（イエローゾーン）が多く分布し、倉永駅西側の甘木山山麓も指定されています。

市街化区域内においては、天の原、平原、高取、手鎌、倉永に点在しており、特に天の原小校区に多く分布しています。

浸水想定区域については、隈川河口から堂面川河口にかけて、浸水域が広がっています。

■ 災害危険区域

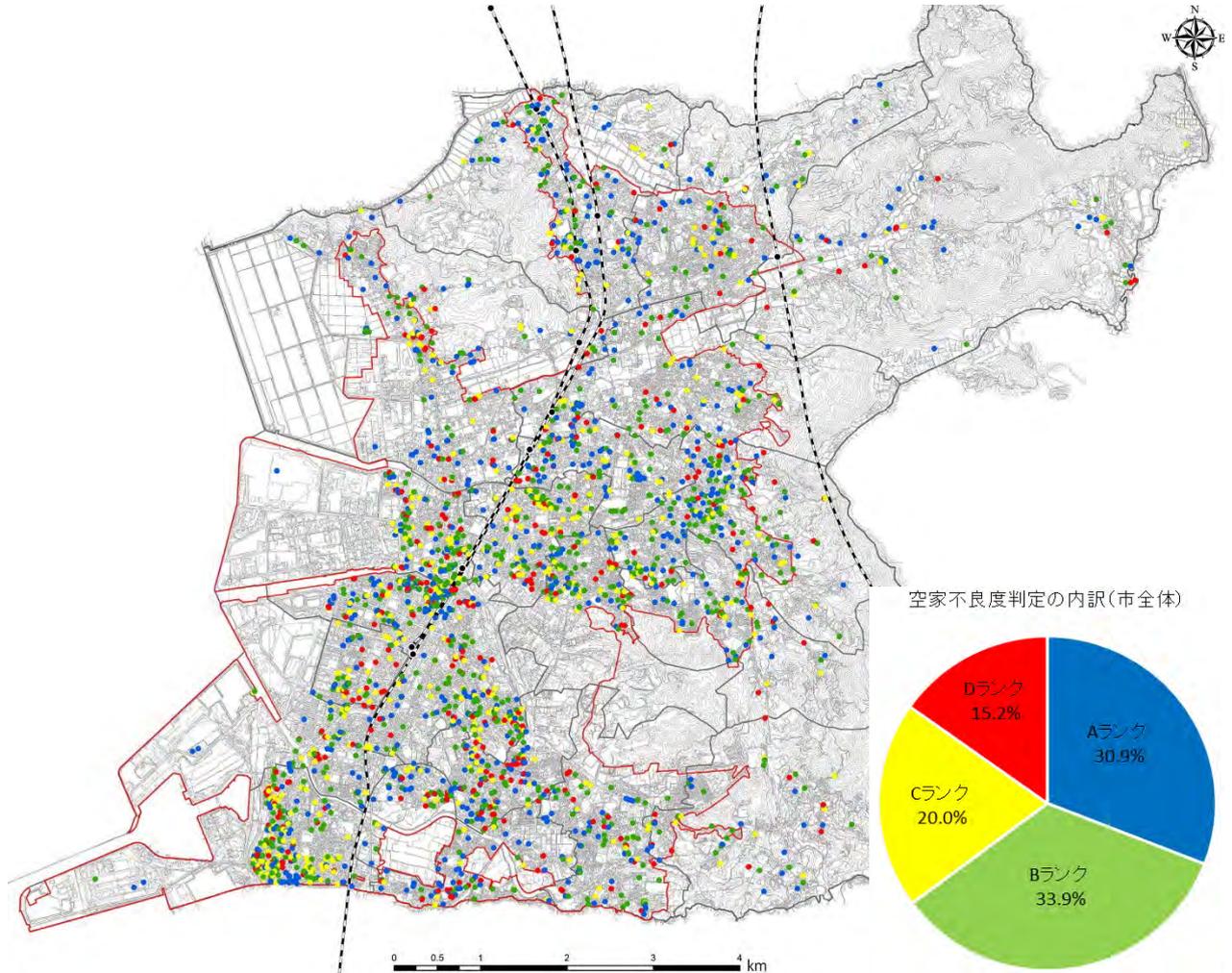


(8) 空家の状況

本市の空家数は、平成28年「大牟田市空家等実態調査」で2,662件となっています。

空家は、市内全域に広がっており、以前から存在する歴史の古い市街地では特に分布数が多くなっています。

■空家の分布状況



凡例

<空家の不良度判定>

- Aランク: 管理に特段問題がなく、現況のまま利用可能
- Bランク: 管理が行き届いていないが、比較的小規模な修繕で利用可能
- Cランク: 倒壊の可能性はないが、現況のままの利用は困難
- Dランク: 倒壊の可能性があるので、現況のままの利用は不可能

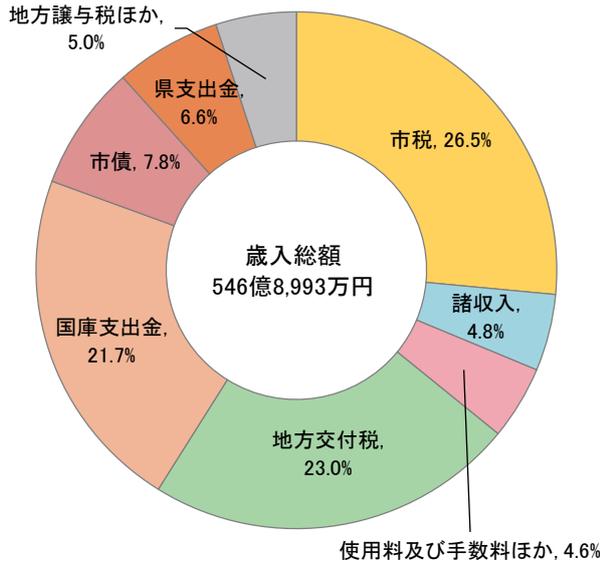
- 小学校区
- 市街化区域
- 行政界

(9) 財政状況

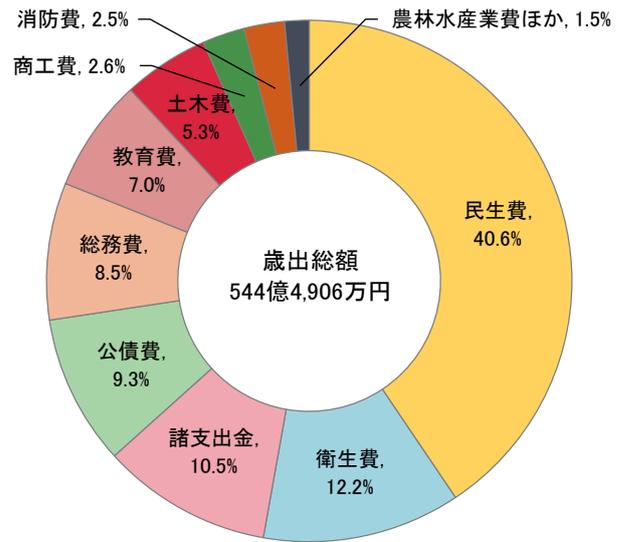
①市の財政

本市の歳入は、多くは地方交付税や国庫支出金などの依存財源で賄われており、自主財源である市税は26.5%と低い状況にあります。歳出では、民生費が突出して高く、衛生費や教育費の割合も高くなっています。また、公債費の割合も9.3%と高い数値となっています。

■平成29年度決算額（歳入）



■平成29年度決算額（歳出）

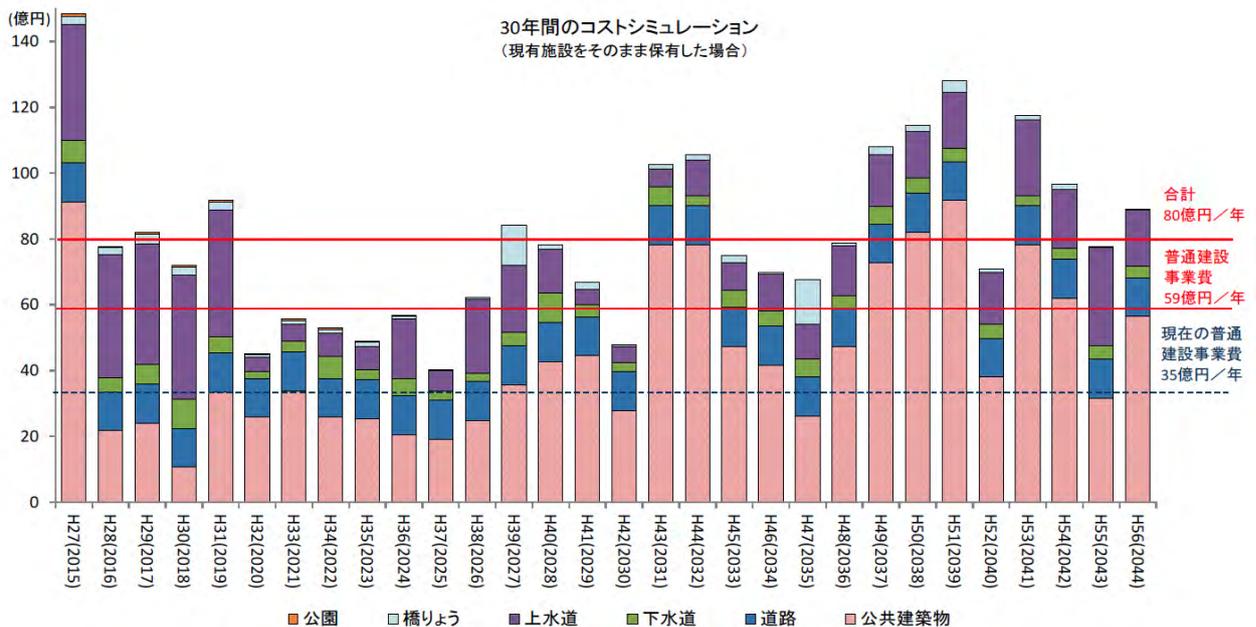


出典：大牟田市の財政

②公共施設の維持管理

公共施設の維持管理費は、施設の老朽化によって増加していく傾向にあります。

建築物は、公共施設の再配置や統合等により、施設総量の縮減を進め、道路、橋梁、下水道等のインフラは施設の更新時に可能な限り規模を縮小するなど、財政負担の平準化を図る必要があります。



出典：大牟田市公共施設維持管理計画

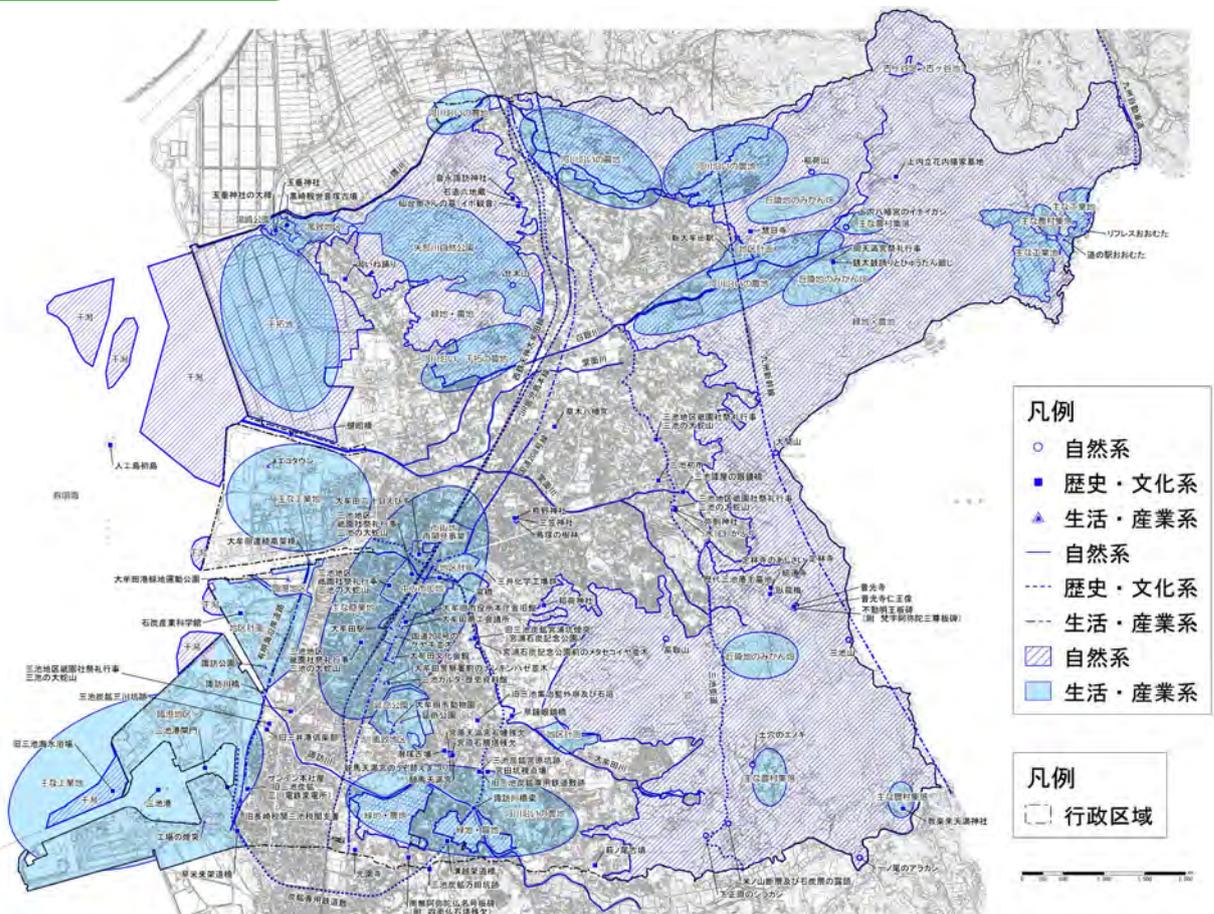
(10) 景観・歴史資源等

本市の景観・歴史資源は、115箇所分布しており、内訳は自然系 18箇所、歴史文化系 60箇所、生活産業系 37箇所となっています。

■ 区別景観・歴史資源の分布状況

区分	箇所数	資源例
自然系	18箇所	臥龍梅、土穴のエノキ、米ノ山断層及び石炭層の露頭、上内八幡宮のイチイガシ、玉垂神社の大樟、定林寺のあじさい、鳥塚の樹林、下正原のシラカシノ尾のアラカシ、隈川、白銀川、堂面川、大牟田川、諏訪川、吉ヶ谷堤(吉ヶ谷池)、緑地・農地、干潟、有明海
歴史文化系	60箇所	旧長崎税関三池税関支署、旧三池炭鉱宮浦坑煙突(宮浦石炭記念公園)、サンデン本社屋(旧三池炭鉱三川電鉄変電所)、潜塚古墳、萩ノ尾古墳、早鐘眼鏡橋、三井石炭鉱業株式会社三池炭鉱宮原坑施設、旧三池炭鉱専用鉄道敷跡、三池炭鉱宮原坑跡、大牟田市役所本庁舎旧館、炭鉱専用鉄道敷 など
生活産業系	37箇所	大牟田エコタウン、大牟田港緑地運動公園、諏訪公園、諏訪川橋、大牟田警察署前のナンキンハゼ並木、国道 208 号のケヤキ並木、延命公園、大牟田市動物園、三井化学工場群、道の駅おおむた、リフレスおおむた、宮浦石炭記念公園前のメタセコイヤ並木、大牟田テクノパーク、矢部川自然公園、延命公園、黒崎公園 など

■ 景観・歴史資源の分布



出典：都市計画基礎調査

(11) その他の動向

①市内の主要プロジェクト

1) 有明海沿岸道路

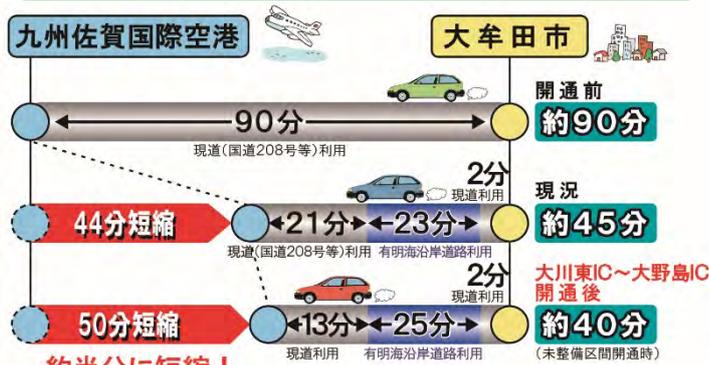
有明海沿岸道路は、「無料の自動車専用道路区間」と一般道区間を含めた総延長 25.7km が連続して通行可能になり、大牟田市～大川市間のネットワークが強化されました。

将来的には、九州横断自動車道路などと連結し、九州広域交通ネットワークの一翼を担う地域高規格道路として機能することとなります。

また、有明海沿岸道路は、沿線都市間の交流促進や三池港等の広域交通拠点へのアクセス性向上によって「地域の発展」を支援し、更には、一般道路の混雑緩和や安全性向上によって「生活の利便性向上」にも寄与する道路です。

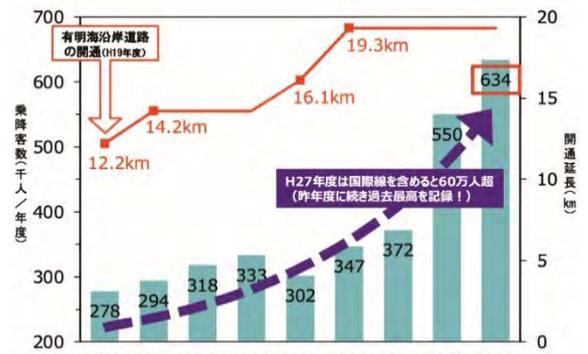
- 高田 IC～大牟田 IC
L=9.8km 平成 20 年 3 月 29 日開通
- 大牟田 IC～三池港 IC
L=1.9km 平成 24 年 1 月 29 日開通

■大牟田市から九州佐賀国際空港までの所要時間の変化



出典：有明海沿岸道路事業パンフレット
(国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所)

■九州佐賀国際空港の乗降客数



出典：国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所
(平成 29 年 1 月 20 日時点)



出典：有明海沿岸道路事業パンフレット
(国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所)

2) 九州新幹線

・平成23年3月12日 博多～新八代間(151.3km) 開業



平成23年3月12日 博多～新八代間
(151.3km) 開業

営業キロ 博多～鹿児島中央間 288.9km

軌間 1,435mm
 駅数 11(新鳥栖、久留米、筑後船小屋、
 新大牟田、新玉名、熊本、新八代、
 新水俣、出水、川内、鹿児島中央)

トンネル数 66ヶ所
 橋りょう数 1,059ヶ所

動力 AC25,000V

最高速度 260km/h

資料) 九州運輸要覧 平成23年度版

出典: 国土交通省 HP

3) 新大牟田駅周辺地区整備事業

◆新大牟田駅周辺土地地区画整理事業

◇目的

『大牟田市の新しい玄関口として、九州新幹線新大牟田駅を
 中心とした公共交通結節点にふさわしい機能的な空間づくり』

○既成市街地、近隣市町とのアクセス機能向上、健全な土地利用の創出

○幹線道路、駅前広場等の公共施設の整備

◇概要

1. 施行面積：約8.7ha
2. 施行期間：平成19年度～平成24年度
3. 事業費：約20億円
4. 主な整備内容
 - 新大牟田駅前線 ○宅地造成
 - 駅前広場：西口駅前広場、東口駅前広場、2号街区公園
 - 公共駐車場：新大牟田駅駐車場
 - 調整池：掘込式1箇所、地下式2箇所
 - 河川付替、下流河川改修



4) 三池港

(実施中の事業)

	全体事業費	進捗状況	
		H29 年度末までの累積事業費	進捗率
直轄事業	185 億円	約 169 億円	約 91.4%
県事業	202 億円	約 108.4 億円	約 53.7%
合計	387 億円	約 277.4 億円	約 71.6%

直轄事業：博多港湾・空港整備事務所より

県事業：福岡県港湾課より

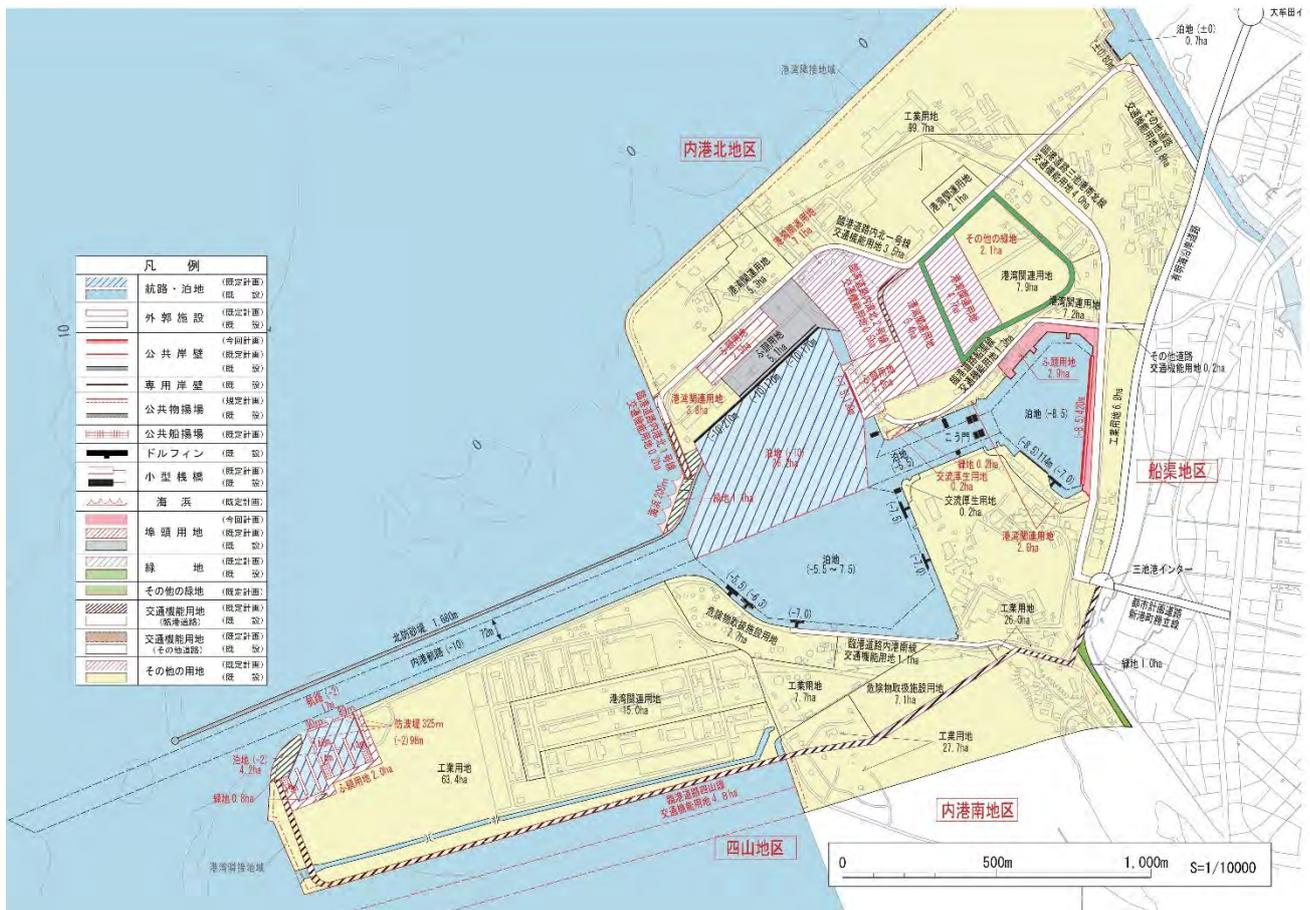
(直轄事業の進捗状況)

平成 26 年度より航路の地盤改良工事に着手しており、平成 32 年度の完成を予定

(県事業の進捗状況)

内港泊地浚渫については平成 29 年度完成。現在整備中の内港泊地、臨港道路及び北防砂堤改良に加え、平成 28 年度からはふ頭用地拡張（7 番背後）に着手。このふ頭用地拡張については平成 30 年度一部完成を予定

H29 年度	H30 年度
<ul style="list-style-type: none"> ふ頭用地拡張 内港泊地の浚渫 臨港道路四山線の整備 北防砂堤の改良 	<ul style="list-style-type: none"> ふ頭用地拡張 内港泊地の浚渫 臨港道路四山線の整備 北防砂堤の改良 臨港道路内港北 1 号線の補修・改良



5) 「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産 三池炭鉱関連資産

「明治日本の産業革命遺産」は、日本が西洋以外で初めて、かつ極めて短期間のうちに近代工業化を果たし、飛躍的な発展を遂げたことを示す遺産群です。その中で、三池炭鉱関連資産は、積極的な洋式採炭技術の導入により石炭の増産体制を確立し、日本の近代工業化をエネルギー面で支えました。

三池炭鉱関連施設は、「坑口」「鉄道」「港湾」といった一連の石炭産業景観が良好な状態で残っています。

本市では、2015（平成27）年7月5日に以下の資産が世界文化遺産に登録されました。

宮原坑【国指定重要文化財・国指定史跡】

1898（明治31）年に開坑し、第二豎坑櫓は我が国で現存する最古の鋼鉄櫓（明治34年築）です。当時、世界最大級のイギリス製デビーポンプを備え、湧水に対処しました。



三池炭鉱専用鉄道敷跡【国指定史跡】

石炭や炭鉱資材、炭鉱従業者などを運んでいました。1900（明治33）年に七浦坑～宮原坑～万田坑間が開通。1905（明治38）年、三池港まで全線開通しました。最盛期には総延長150kmにもおよびました。



三池港

日本で唯一の閘門式の港。三池港の築港により、直接、三池港から海外へ石炭の輸出が可能となりました。三池港は遠浅で干満の差が激しい有明海でドック内の水位を一定に保つため、閘門式水門を有しており、港全形がハミングバード（ハチドリ）に似た形をしています。



②市民のまちづくり活動

1) 大牟田市協働のまちづくり推進条例（平成28年4月1日施行）

（協働のまちづくり推進条例とは）

大牟田市協働のまちづくり推進条例は、市民と市との協働のまちづくりを推進するため、協働のまちづくりの理念（あるべき姿）や協働の担い手となる市民と市などの役割、協働のまちづくりを推進するための仕組みなどの基本となるルールを定めたものです。

大牟田市 協働のまちづくり推進条例

平成28年4月1日施行

みんなで力を合わせまちづくりを推進しましょう！



まちづくりの主役は市民の皆さんです！

「協働のまちづくり推進条例」って何？

大牟田市協働のまちづくり推進条例は、市民の皆さんと市との協働のまちづくりを推進するため、協働のまちづくりの理念（あるべき姿）や協働の担い手となる市民と市などの役割、協働のまちづくりを推進するための仕組みなどの基本となるルールを定めたものです。

「協働のまちづくり」って何？

「協働のまちづくり」とは、市民にとって住み良いまちを創り上げるために、市民や地域コミュニティ組織、市民活動団体、事業者、市といった様々なまちづくりの主体が、それぞれに責任と役割を分担しながら、互いの不足するところを補いあって、「自助」、「共助」、「公助」の取組みを進めることです。

地域の様々な課題を解決しようとしても、公的な行政サービスだけで地域の全ての課題を解決することは出来ません。また、市民の皆さんだけでできることも限られてきます。そこで、市民の皆さんや様々なまちづくりの主体が責任と役割を分担し、連携・協力してまちづくりに取り組むことによって、みんなで力を合わせ地域課題の解決を図ることができます。

大牟田市

出典：大牟田市 HP

4. 市民意向の把握

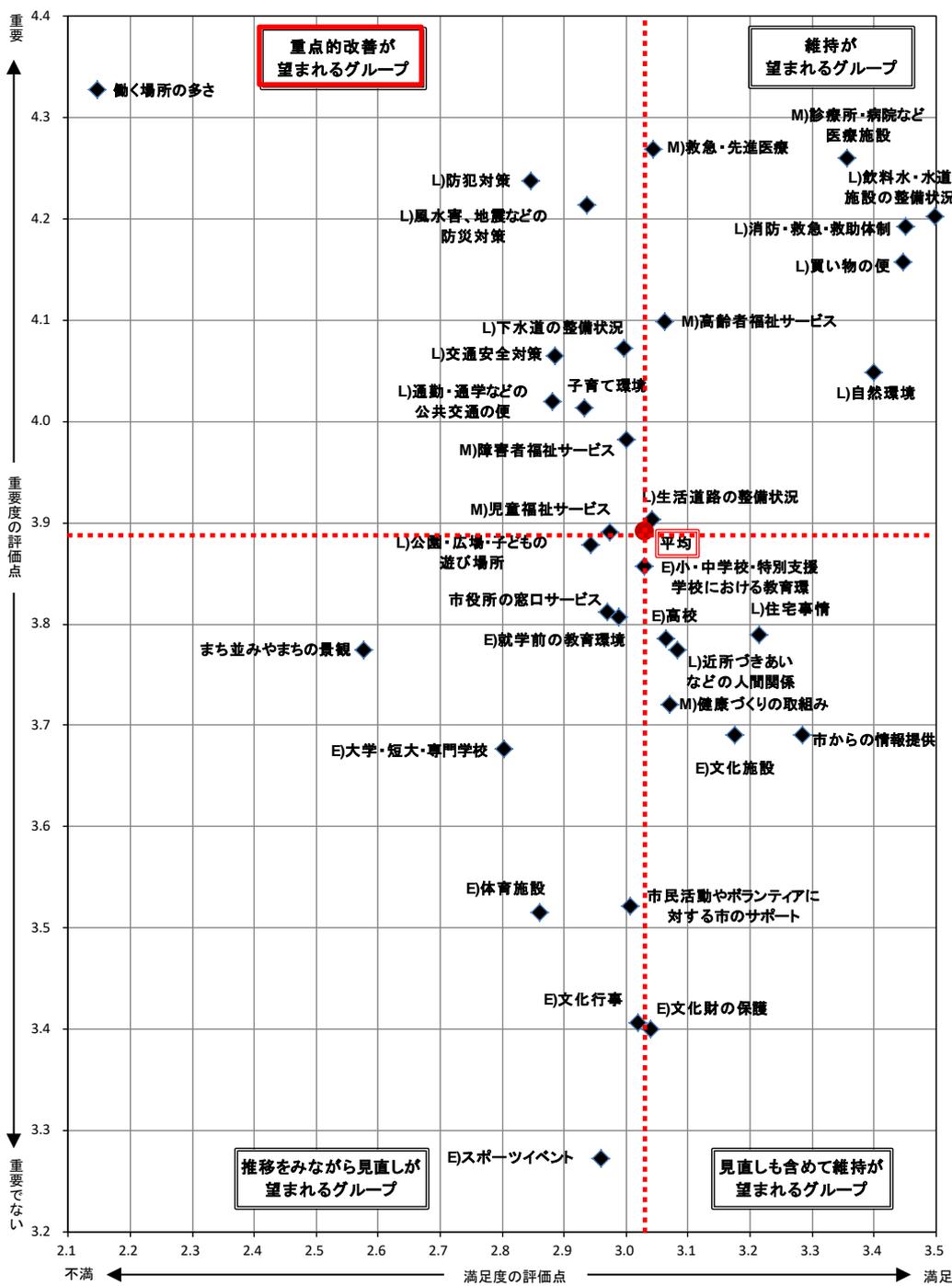
(1) 大牟田市総合計画の策定に伴う「市民意識調査」(平成26年5月)

① 満足度と重要度からみる生活環境の評価

不満傾向にあって重要度の高いものが、重点的な改善が望まれるものと言えます。
これに該当するのは次の8項目です。

働く場所の多さ	交通安全対策
防犯対策	通勤・通学などの公共交通の便
風水害、地震などの防災対策	子育て環境
下水道の整備状況	障害者福祉サービス

■ 調査における満足度・重要度散布図



(注) カテゴリーの最初のアルファベット
L)生活・環境・安全分野 E)教育文化分野 M)医療・福祉 無印はその他

②項目別の現状と課題

項目	現状と課題
働く場所の多さ	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田・柳川・みやま地区の雇用環境は、求人倍率はここ数年改善の方向にあるが、求人と求職のマッチングが進んでいない 高卒者の求人率は上向いているが、労働者と雇用のギャップを埋める必要があり、特に技術者の雇用に対するミスマッチの問題が課題 大牟田・柳川・みやま地区の特徴は、介護・福祉関連事業者が多いが、一般的に介護・福祉関連職種は専門的・技術的職業の求人平均月額賃金 205 千円に対し、164 千円と低めの賃金が設定 高校卒の人材が就職したいと思う魅力的な企業が大牟田市にない、あるいは知られておらず、高校で学んだ高度な製造技術が活かさない状況
防犯対策	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の刑法犯認知件数（凶悪犯、窃盗犯等）は、ここ 5 年間では、平成 23 年度に一旦減少したが、その後、増加となり、平成 25 年では 1,500 件で、前年比 178 件（13.5%）の増加となった 平成 20 年 10 月に「大牟田市安心安全まちづくり推進協議会」を設立し、防犯、防災、交通安全に関する地域安全活動を促進 平成 22 年 6 月に制定した「大牟田市暴力団排除条例」に基づき、市の事務事業をはじめ大牟田市からの暴力団排除を推進
風水害、地震などの防災対策	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市においては、平成 26 年 2 月、過去の災害や地理的条件等も踏まえ、「減災」の観点を加えた、新たな「大牟田市地域防災計画」を策定 大規模災害の教訓から、行政や防災機関による「公助」と併せ、自らの身の安全は自ら守るといった「自助」、自分たちの地域は自分たちで守るといった「共助」の取組みを促進することが重要
下水道の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市では、年間 2 ポイント以上の下水道普及率向上を目指し整備推進に努め、平成 28 年度末の下水道普及率は約 6 割 大牟田市の下水道は、昭和 32 年の事業着手から既に 50 年以上を経過。標準耐用年数を超えた管路が多く、ポンプ場、処理場の老朽化が顕著
交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の交通事故発生件数・死者数は、減少傾向で推移。年齢別では、若年層が大きく減少したため、結果的に高齢者が占める比率が上昇。 市道の供用延長約 592km のうち、歩道の総延長は 105.6km で整備率は 17.8%。そのほか、ガードレール約 83km、カーブミラー約 1,400 本、区画線やカラー舗装、転落防止柵、視線誘導標などの整備を実施
通勤・通学などの公共交通の便	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線鹿児島ルートは、平成 23 年 3 月、全線で営業運転を開始。博多・鹿児島中央間の所要時間は約 1 時間 20 分 九州新幹線は、大牟田市の公共交通を支える新しい広域交通ネットワークとして定着。新大牟田駅の乗降客数は年々増加している 新大牟田駅へは、高速バスの乗り入れも平成 25 年 10 月より開始され、新幹線の時刻に合わせた運行になっているが、乗降客数は少ない 公共交通の維持活用に向けた取組みが必要 三池地域の公共交通空白地域の解消に向けた取組みが必要 大牟田駅や新大牟田駅の鉄道とバスの接続改善が必要 平成 30 年 3 月に大牟田市は JR と連携し、新幹線高架下に駐車場を整備
子育て環境	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田市の合計特殊出生率は、全国や福岡県の平均値を上回る 平成 24 年 8 月に子ども・子育て関連 3 法が成立し、一人ひとりの子どもが健やかに成長していく社会を目指して新たな子ども・子育て支援に関する制度が創設 新制度では、特定教育・保育施設を希望する場合、保育の必要性の有無により利用する施設を選択可能で、新しい料金体系が定められる。この料金体系に基づく利用者負担は、保護者の経済的負担が軽減される 大牟田市では、幼児期の学校教育・保育の提供や地域の子育て支援の実施、施設整備を含む予算や保育士等の人材・事業者等の確保が課題 今後、大牟田市が子育てしやすいまちになるには、大牟田市子ども・子育て支援事業計画に基づく事業の実施と、「経済的負担軽減」や「子ども医療制度の充実」等の子育て世帯のニーズが高い取組みの充実が必要
障害者福祉サービス	<ul style="list-style-type: none"> 障害者制度は、平成 24 年 4 月に「障害者等の地域生活を支援するための関係法律の整備に関する法律（整備法）」の施行に続き、平成 24 年 6 月に「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（障害者総合支援法）」が成立 大牟田市は、障害福祉サービス、障害者手当、医療費助成等の支援の他、社会参加支援や地域生活支援等、障害者の方が地域で生活する上で必要な様々な支援を実施 障害者が自立した生活を実現し活動の範囲を広げるためには、自宅、職場、施設等で、障害者のニーズやライフステージに応じた生活支援サービスの充実が必要

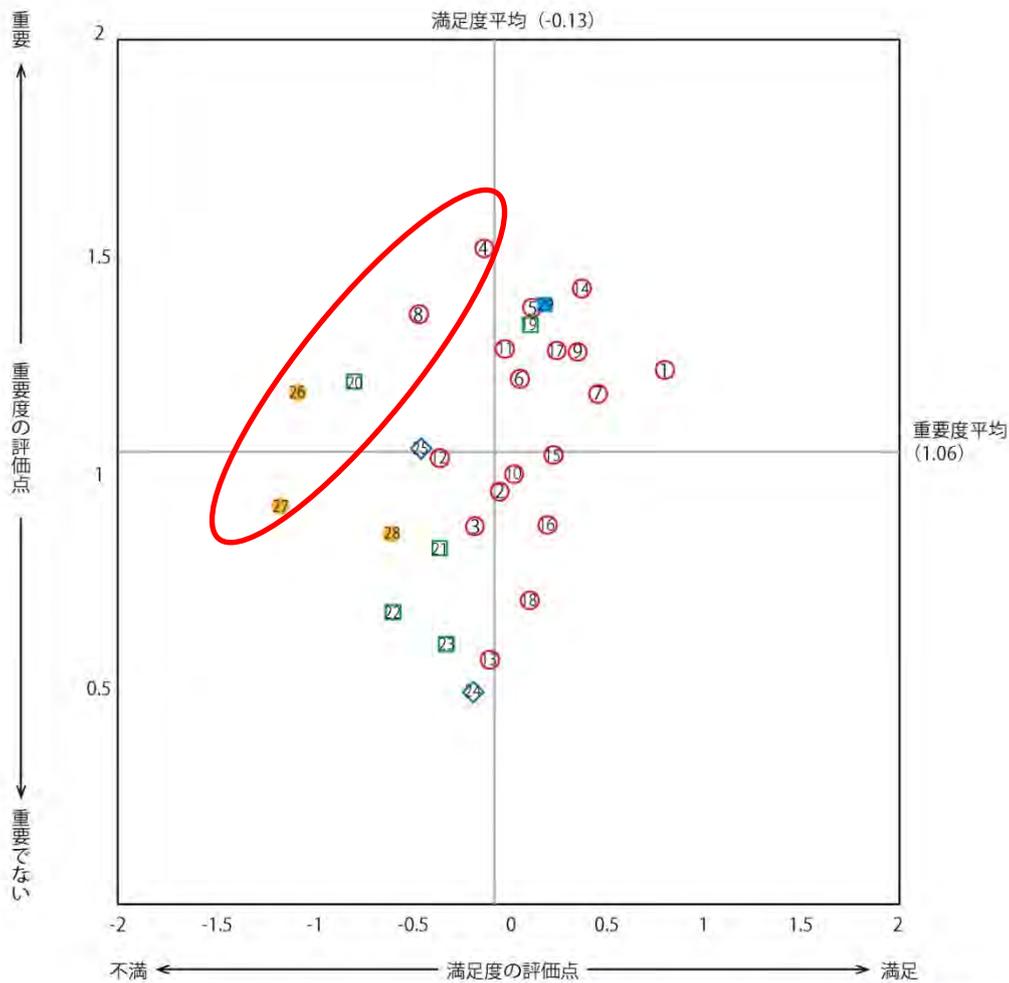
(2)大牟田市都市計画マスタープランの見直しに伴う「市民意向調査」(平成 28 年 10 月)

①満足度と重要度からみる生活環境の評価

市民意向調査では、現在のお住まいの場所における生活環境の満足度と重要度を調査しています。以下のグラフは、横軸を満足度、縦軸を重要度に分類した結果となり、満足度が低く重要度が高い赤枠の部分が市民意向として重要視しなければならない項目となります。

赤枠に該当する項目は、以下の5つの項目です。

- 「4 地震や火災・洪水などの災害に対する安心感」
- 「8 歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ」
- 「20 働き場所の多さ」
- 「26 中心市街地の活性化・賑わい」
- 「27 新大牟田駅周辺の活性化・賑やかさ」



凡例			
○ 住みやすさ	1 自宅周辺での緑の豊かさや日当たり、静かさ	□ 賑やかさ	19 商店の充実など買物の便利さ
	2 身近に遊べる小さな公園や広場の利用しやすさ	◇ 豊かさ	20 働き場所の多さ
	3 街路樹や生け垣、建物などの街並みの美しさ	● まちづくり	21 スポーツなどができる公園の利用しやすさ
	4 地震や火災・洪水などの災害に対する安心感	■ 総合評価	22 娯楽やレジャーをする場所・施設の多さ
	5 大気汚染や水質汚濁、騒音などの公害に対する安心感		23 イベントなどの人や情報が交流する機会の多さ
	6 自宅周辺の身近な道路の走りやすさ		24 社寺や史跡などの歴史的資源の親しみやすさ
	7 国道などの幹線道路での車の走りやすさ		25 海や山、川などの自然の豊かさ、きれいさ
	8 歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ		26 中心市街地の活性化・賑わい
	9 上・下水道や生活排水施設の整備状況		27 新大牟田駅周辺の活性化・賑やかさ
	10 駐車場や駐輪場の利用しやすさ		28 世界遺産を活かしたまちづくり(観光、PRなど)
	11 電車・バスなどの公共交通機関の利用しやすさ		
	12 新幹線駅や高速道路へのアクセスのしやすさ		
	13 公営住宅の整備状況・入居しやすさ		
	14 病院などの福祉・保健・医療施設の利用しやすさ		
	15 子育て施設の利用しやすさ(保育所、幼稚園、学童など)		
	16 図書館や公民館などの文化施設の利用しやすさ		
	17 地域の見守り体制などの治安、防犯に対する安心感		
	18 自治会活動など、地域住民との交流しやすさ		

②市民意向調査結果による課題の概要

項目		市民ニーズ	市民意向に基づく課題
①現在の生活環境の満足度		<ul style="list-style-type: none"> 自然の豊かさや車の走りやすさ、医療施設や買い物のしやすさなどで満足が高い。 中心市街地・新大牟田駅周辺のにぎわいが無いことや働き場所がないことに不満が高い。 全体的な暮らしやすさの評価は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設の利用や都市基盤の整備への満足度は高いが、今後は人口減少に伴った適正配置が必要と考えられる。 市民の暮らしやすさの満足度は高いが定住促進につながっていない。
②将来のまちづくりに向けた重要度		<ul style="list-style-type: none"> 歩道・車いす・自転車の通行や医療施設・子育て施設の利用しやすさなど、日常的に利用する施設の充実を求める意見が多い。 自然災害や防犯など、生活の安全性を求める意見が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 超高齢社会を見据えた歩いて生活できる市街地環境を求める意見が多く、集約型都市構造の実現が求められている。 自然災害に対応できる都市づくりの推進が必要とされている。
③日常生活における施設の利用状況	利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 週1回以上は食料品・大型店、月2～3回は飲食店・銀行・クリニックを利用。 高齢者福祉施設・公共施設の利用頻度は総じて少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設は市内にほぼ充足しているが、大半が車による利用で、公共交通機関や徒歩による利用が少ない状況にあり、車中心の生活スタイルとなっている。
	利用場所	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設や公共公益施設等の利用は9割以上が市内。 	
	移動手段	<ul style="list-style-type: none"> 利用頻度の高い食料品や銀行でも車利用が4分の3。 利用頻度の低い施設は約9割が車による利用。 	
④なくなると困る施設	市内	<ul style="list-style-type: none"> スーパー・コンビニ・大規模商業、郵便局・銀行、総合病院・クリニック・診療所が突出。 	<ul style="list-style-type: none"> なくなると困る施設としては、商業施設と金融機関、医療機関が突出しているが、そのうち徒歩圏内にある欲しい施設は利用頻度の高い生活利便施設であり、生活利便施設の維持が必要である。
	徒歩圏	<ul style="list-style-type: none"> スーパー・コンビニ、郵便局・銀行、クリニック・診療所が突出。 	
⑤施設利用の交通手段	公共交通を利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> 最も多いのは運行便数が少ないこと、目的地まで時間がかかること、運行時間が合わないが上位。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の減少による運行本数・運行路線の削減が利用者の満足度の低下になる悪循環となっている。 バス網がない公共交通空白地域では公共交通の利用者増として、デマンドバスなどの地域住民に身近な新たな交通の導入が必要である。
	公共交通を利用するために必要な対策	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用するためには、運行本数の増加と運行時間帯の利便性向上を求める意見が多い。 	
⑥人口減少・少子高齢化の進行で予想される影響		<ul style="list-style-type: none"> 店舗等の生活利便施設の減少や医療費の増加、公共交通サービスの低下が最も懸念されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・少子高齢化を見据えた人口規模に適した都市づくりの対策が必要である。
⑦コンパクトシティ+ネットワークのまちづくりの必要性		<ul style="list-style-type: none"> コンパクトシティ+ネットワークの取組みは、「分からない」と答えた方を除くと、大半の方が必要と回答。 	<ul style="list-style-type: none"> 集約型都市構造の「コンパクトシティ+ネットワーク」の取組みが必要とされている。
⑧将来どのような場所に住むことが望ましいか		<ul style="list-style-type: none"> 将来の居住地には、中心市街地や一定の生活利便施設が集まる郊外の地域、安全性の高い地域が望ましいと回答。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便性の高い場所での居住や安全性の高い場所での居住が将来の居住地に必要とされている。
⑨生活利便施設や住宅開発などを建てられる場所を誘導するルールづくりの必要性		<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設や住宅開発の誘導については、「分からない」と答えた方を除くと、約9割の方がルールが必要と回答。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来のまちづくりに向けた生活利便施設や住宅開発を誘導するための対策が必要とされている。
⑩生活利便施設や居住の誘導	生活利便施設の誘導	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設の誘導は、不足している施設への積極的な支援を求める意見が過半数を超えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設や共同住宅の誘導に関しては、規制による誘導よりも支援による誘導を求める意見が多くなっており、規制と支援の両面からの誘導が必要とされる。 10年以上の方を含め、現在の場所から住み替えたい方が約2割程度居られる。
	居住の誘導	<ul style="list-style-type: none"> 住宅開発・共同住宅に対しては、便利な場所に建つ場合に支援を行うという方が過半数を超えている。 	
	10年後の住まい	<ul style="list-style-type: none"> 住宅の取得を考えている方は13%、うち戸建は8%。 現状のまま・10年以内の住み替えがない方は74%。 	

項目	市民ニーズ	市民意向に基づく課題
⑪転居する場合の場所	<ul style="list-style-type: none"> 転居を考えられている方の転居先は、現在住んでいる地域が72%で市内他地域が14%、他都市は8%。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の居住先では、86%の方が市内に止まりたいと考えており、地域に愛着を持たれている方は多い。
⑫他の場所に転居したいと思う最大の理由	<ul style="list-style-type: none"> 転居の理由では、日常の買物施設が不足、医療・福祉施設の不足、交通利便性の悪さが多い。その他で傾向なし。 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地の判断としては、日常の買物施設や医療・福祉施設などの生活利便施設、公共交通機関の利便性が最も大きい判断基準となっており、これらの条件の良い場所への居住を推進する必要がある。
⑬現在の地域に住み続けたい最大の理由	<ul style="list-style-type: none"> 住み続けたい理由は、買物施設の充実、交通利便性が上位。その他は、住み慣れた場所、先祖代々の土地が上位。 	
⑭市街化調整区域に必要な取組み	<ul style="list-style-type: none"> 地域の活性化や住民が必要とする建物は設置すべき、荒れた農地・山林の再生、豊かな自然の活用が上位。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街化調整区域を維持するため、地域に必要な施設を許容する必要があることや、日用品・医療施設などの生活利便施設の維持が必要とされている。
⑮市街化調整区域に必要な施設	<ul style="list-style-type: none"> 地域の活力を維持するための施設としては、日常利用する生活利便、農産物の販売施設、医療施設などが上位。 	<ul style="list-style-type: none"> 農地、山林を活かした土地活用を進め、自然環境を活かした土地の再生が必要とされている。
⑯まちづくり活動への参加意識	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり活動に参加したいと考えている方は47%であるが、このうち時間がない方が30%、参加方法が分からない方が9%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり活動に関心がない方は16%と少なく、関心はある方が非常に多い状況にあるが、参加する方法や機会がなく参加していない方が多い。
⑰まちづくり活動を活発にするための対策	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり活動を活発にするには、活動に必要なまちづくり情報や参加する機会の提供、活動のための経済的支援が意見の大半を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり活動に必要な情報提供や機会の提供を積極的に行う必要がある。

5. 現都市計画マスタープランの取組み状況

(1) 大牟田市都市計画マスタープラン（平成 16 年 3 月策定）の概要

本市では、笑顔と元気にあふれ「住み」「働き」「にぎわう」、市民や環境に配慮したやさしいまちの実現を、市民・企業・行政等がお互いの役割を認識しながら協働で創り出し、本市の新しいイメージ、「快適環境都市」の実現を目指すため、平成 16 年 3 月に大牟田市都市計画マスタープランを策定しました。

■現都市計画マスタープランの概要

大牟田市のこれまでの都市計画マスタープラン

都市の将来像

みんなでつくる 笑顔と元気があふれる ひとにやさしいまち
 ～市民・企業・行政等がつくる住み・働き・にぎわう 快適環境都市～

将来の都市空間 のイメージ

《産業拠点：エコタウン》

広域的な環境保全を目指す環境・リサイクル産業施設の集積地

《交流拠点：岬町地区》

海に開かれた立地と恵まれた交通アクセスを活かした多くの人が訪れる場所

《交流拠点：延命公園地区》

市街地内の憩いとレクリエーション活動の中心の公園

《交流拠点：三池港周辺地区》

恵まれた交通アクセス・港湾機能と自然・歴史資源を活かした人と物が交流する港

《中心拠点》

多様な機能が集積して都市生活の利便性が高い、誰もが安心して暮らせる緑豊かな中心市街地

《交流拠点：新幹線新駅周辺地区》

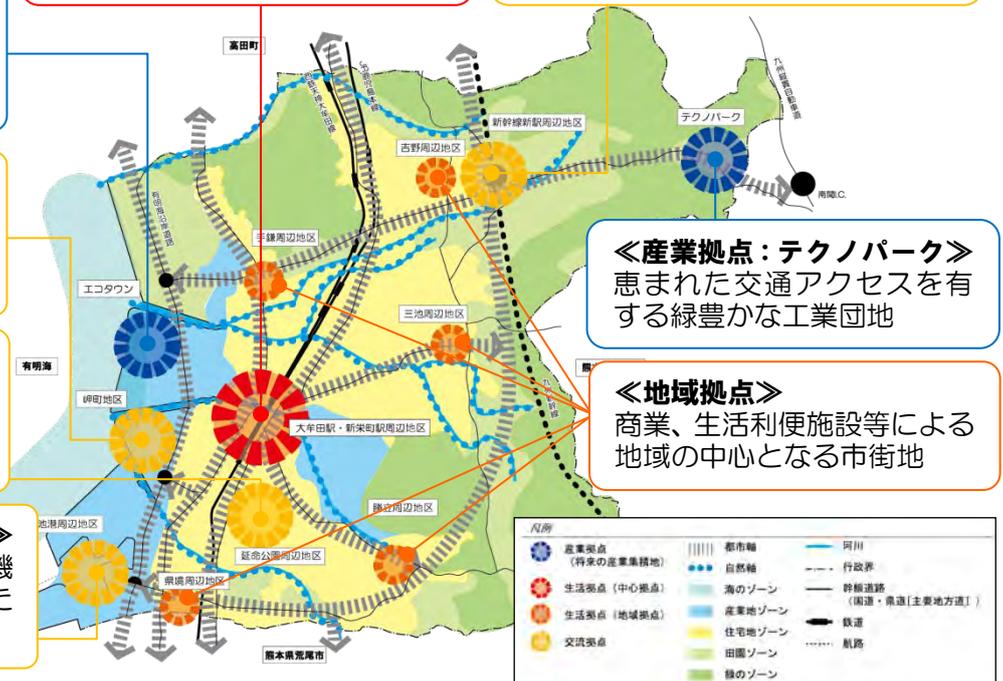
新幹線新駅を中心とした緑豊かな交通結節点

《産業拠点：テクノパーク》

恵まれた交通アクセスを有する緑豊かな工業団地

《地域拠点》

商業、生活利便施設等による地域の中心となる市街地



(2) 取組み状況

平成16年3月に策定した大牟田市都市計画マスタープランの取組み状況について、部門別方針に掲げる方針や取組みの達成状況、新たに発生した課題を以下に整理します。

① 快適で魅力ある都市生活を送るまちづくりの方針：土地利用

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
(1) 区域区分の継続によるコンパクトで計画的な市街地形成と農地や自然環境の保全		
<ul style="list-style-type: none"> 区域区分の継続によるコンパクトで計画的な都市づくり 快適で利便性の高い適正規模の市街地形成 	<ul style="list-style-type: none"> 区域区分の継続 	<ul style="list-style-type: none"> 無秩序な市街化を防止し、コンパクトな都市づくりを進めている 市街化調整区域における自然環境の荒廃、人口減少による既存集落の活力低下が顕著
(2) 計画的・効率的な市街地を図る市街化区域の土地利用		
① 土地利用の適正化の誘導		
1) 生活拠点		
中心拠点 <ul style="list-style-type: none"> 広域的な公共サービス機能、教育・文化・医療・福祉・生活利便・居住機能等の中心にふさわしい複合的な機能の誘導、街なか居住の推進 銀座地区、新栄町地区、旭町・東新町地区の各商業拠点の連携と空き店舗対策、商業機能の強化 大牟田駅や西鉄新栄町駅等の交通結節機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 複合的土地利用の誘導 居住機能の導入 商業機能の強化 交通アクセスの向上 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模集客施設の立地も影響し、中心商業地では空き店舗が更に増加 都市機能の集積に大きな進展なし 新栄町駅前地区では、多目的交流施設設えるやマンションが立地、今後再開発事業による市街地再生が予定
地域拠点 <ul style="list-style-type: none"> 吉野周辺地区、手鎌周辺地区、三池周辺地区、勝立周辺地区、県境周辺地区における地域住民の日常生活の利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 複合的土地利用の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な都市機能の誘導方策がなく、複合的な土地利用の誘導の進展なし
2) 産業拠点		
テクノパーク <ul style="list-style-type: none"> 恵まれた交通アクセスを活かした高付加価値型産業等をはじめとする産業の集積立地 周辺の自然環境との調和と工場周辺の緑化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 緑豊かな工業団地の形成 産業立地の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年12月に完売 緑地率10%以上を確保
エコタウン <ul style="list-style-type: none"> 既存のRDF発電所やRDF化施設、リサイクルプラザ、エコサクセンター等を核として、環境・リサイクル関連産業を集積立地 	<ul style="list-style-type: none"> 環境・リサイクル関連産業の集積立地 	<ul style="list-style-type: none"> 全28区画のうち44%が分譲済み 有明海沿岸道路IC設置で立地ポテンシャルが増進
3) 交流拠点		
新幹線新駅周辺地区 <ul style="list-style-type: none"> 駅を中心に駅前広場や公共駐車場・駐輪場、住宅・商業施設等を配置 周辺は、緑豊かで潤いある都市空間を創出 	<ul style="list-style-type: none"> 計画的な土地利用の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> H19新大牟田駅周辺の市街化区域編入 新大牟田駅周辺土地区画整理事業H25換地処分 交流拠点としての都市機能集積が不十分 駅周辺の土地利用が進まない
岬町地区 <ul style="list-style-type: none"> ネイブルランド跡地や低・未利用地の有効活用 立地条件を活かしたにぎわいや活力の創出 多くの人が訪れる交流機能の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画の見直し 交流拠点の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模集客施設がH23に開業 ネイブルランド跡地には帝京大学や太陽光発電に有効活用
延命公園周辺地区 <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の憩いとスポーツ・レクリエーション活動の中心 交流機能を持った緑豊かな都市空間として活用 公園周辺の風致地区は緑豊かな居住環境を保全 	<ul style="list-style-type: none"> 緑豊かな都市空間 良好な市街地環境の維持 良好な住環境の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 良好な市街地環境・住環境を保全する取組みは進捗なし 動物園の入園者数が増加、交流拡大

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
三池港周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が港や海に親しむにぎわいと潤いのある空間の形成 ターミナル機能の強化、臨港道路整備、親水空間の確保 多様な機能が調和し連携する質の高い港湾空間 	<ul style="list-style-type: none"> 公共心頭の拡張と臨海道路を整備中 高速船旅客航路の利用者減少 親水空間としての緑地を整備中
4) 低層住宅地		
<ul style="list-style-type: none"> 吉野、久福木、新勝立等の低層のまち並みが形成された地区や団地開発等によって形成された低層住宅地は、建物用途の混在防止、良好な居住環境を保全 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画、建築協定等の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 低層住宅地における建物用途の悪化は見られないため、地域において建築協定等の検討の動きも見られない
5) 一般住宅地		
<ul style="list-style-type: none"> 中低層の住宅や店舗、事務所等が立地する地区では、住宅地の環境との調和に配慮し、複合的な土地利用を共存 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地と調和する複合的土地利用の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 一般住宅地における土地利用の大きな動向は見られない
6) 流通・工業地		
<ul style="list-style-type: none"> 工業専用地域は工業機能の維持、増進を推進 臨海部の工業専用地域は流通業務機能の拡充を促進 良好な自然環境や地域資源がある場所の土地の有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> 工業機能の維持・増進 流通業務機能の拡充 地区計画等の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 工業地の商業地(太陽光発電含)への転換が進行 有明海沿岸道路で流通業務のポテンシャルが向上 太陽光発電による利用が増加
7) 沿道市街地		
<ul style="list-style-type: none"> 国道 208 号、国道 389・501 号、築町勝立線等の幹線道路沿いの良好な沿道市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 商業業務機能や居住機能の計画的な誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画等の指定により、沿道の土地利用の更新を推進
②野添・臼井社宅跡地等、低・未利用地の活用		
<ul style="list-style-type: none"> 定住人口を確保するための良好な居住環境を創出するための土地活用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅系用途を基本とした社宅跡地等の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 一部で戸建住宅が立地 暫定的な土地利用としてメガソーラーが立地
(3) 自然環境の保全、農業等との調和を図る市街化調整区域の土地利用		
①有明海や干潟、丘陵地等の自然環境の保全		
<ul style="list-style-type: none"> 有明海や干潟、市街地を取り囲む甘木山や三池山等の丘陵地などの自然環境の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 干潟の保全 法的規制による緑地保全 	<ul style="list-style-type: none"> 景観計画の策定によって一定の規制を実施 毎年実施する自然環境調査で生物の生息状況を確認
②優良農地の保全と既存の集落の活力の維持		
<ul style="list-style-type: none"> 優良農地の保全と特徴的な景観の保全 既存の集落の活力維持のための土地利用の規制・誘導の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 優良農地の保全 地区計画等の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 市街化調整区域での人口減少・高齢化が顕著 既存集落の活力の低下が著しい

土地利用に関連する施策の動向
<ul style="list-style-type: none"> 決定権者の福岡県は、基本的に区域区分は継続する考え H19.6に県は大規模集客施設の立地ビジョンを策定 H26.4に大規模集客施設を規制する特別用途地区を指定 三池港湾計画が進められているが、世界遺産登録で交流拠点化が必要 中心市街地活性化基本計画が国に認定される 新大牟田駅周辺の都市機能の集約・土地活用の促進が必要 拠点への都市機能を誘導する方策が必要 空家等対策法施行（H27.5）、H29.4から市も取り組む 農業経営基盤の強化、農産物直売所の設置、6次産業化の推進

市民意向調査による市民ニーズ
<ul style="list-style-type: none"> 満足度では、全体的な住みやすさの評価は高く、自然の豊かさや車の走りやすさ、医療施設や買い物のしやすさなどで満足が高い。一方、中心市街地・新大牟田駅周辺の賑わいがないことや働き場がないことに不満が高い 将来のまちづくりの重要度では、歩道・車いす・自転車の通行や医療施設・子育て施設の利用しやすさなど、日常的に利用する施設の充実を求める意見が多く、自然災害や防犯など、生活の安全性を求める意見も多い コンパクトシティ+ネットワークの取組みは、「分からない」と答えた方を除くと、大半の方が必要と回答 将来の居住地には、中心市街地や一定の生活利便施設が集まる郊外の地域、安全性の高い地域が望ましいと回答 生活利便施設や住宅開発の誘導については、「分からない」と答えた方を除くと、約9割の方がルールが必要と回答

②にぎわい・活力にあふれるまちづくりの方針：市街地整備

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）中心市街地の活性化の推進		
<ul style="list-style-type: none"> 人々が住み、働く場の創出 「憩い」「安らぐ」といった空間等の整備や商業機能をはじめとする様々な機能の導入 銀座地区、新栄町地区、旭町・東新町地区等を中心とした商業機能の強化・育成・充実 都心の利便性を活かした居住機能の導入を推進 ユニバーサルデザインの考え方による誰もが訪れやすい市街地形成 	<ul style="list-style-type: none"> 緑豊かな潤いあるまちづくりの推進 活気と賑わいのあるまちづくりの推進 コミュニティが生まれるまちづくりの推進 バリアフリー化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 旧基本計画の事業は資金・事業実施主体など推進体制が構築できなかったことなどにより、十分な効果は出なかった 来街者の減少が続き、空き店舗が増加 商業・サービス機能との連携や文化・交流機能の強化、新たな人材育成が課題 文化発信拠点の機能強化・市民の交流空間としての再生・居住人口の確保 新たな中心市街地活性化基本計画の国の認定 新栄町駅前地区の再開発事業を推進
（２）新幹線新駅周辺地区の新しい市街地の形成		
<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通結節点として、駅前広場や公共駐車場・駐輪場等の基盤整備 （主）南関大牟田北線や（主）大牟田高田線等の幹線道路の整備促進や地区内道路整備を推進 ユニバーサルデザインによる計画的な面整備事業を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画や建築協定等の活用 計画的な面整備事業の推進 	<ul style="list-style-type: none"> H19 新大牟田駅周辺の市街化区域編入 交通結節点として駅前広場や公共駐車場・駐輪場等の基盤整備が完成 H23.3九州新幹線全線開通 H25.3に土地区画整理区域内の道路や駅前広場等基盤整備を含む周辺整備が完了 利用者数は当初の想定を下回るが、若干増加傾向
（３）密集市街地の居住環境の改善		
<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地における道路や公園等の都市基盤整備、建物の不燃化、共同建替えなどの総合的な視点から市街地の再生を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地の都市基盤整備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 既存市街地の再生に多大な資金が必要のため再生に向けた検討は進んでいない 権利者の理解が必要のため現状での事業化は難しい 密集市街地の空家更新が進まず老朽化が進行

市街地整備に関連する施策の動向

<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業、高度利用地区、都市計画道路について H28 年度に都市計画決定 新栄町駅前地区市街地再開発事業は、平成 29 年度に事業計画認可・組合設立、H30 年度に権利変換計画認可、H31 年度から工事着工し、H33 年度で工事完了を予定 新大牟田駅周辺では、土地区画整理事業等を行い宅地整備を行ったが、特に駅西側において土地利用が進まず交流拠点にふさわしい市街地が形成されていないため、住居系以外の土地利用促進についても検討が必要 密集市街地は、抜本的な市街地整備は難しく、災害時の避難対策や自助・共助による人命確保、空家除却などへの取組みが必要

市民意向調査による市民ニーズ

<ul style="list-style-type: none"> 「中心市街地の活性化・賑わい」に対する満足度は、75%の方が不満・やや不満と回答しており、満足・やや満足は13%と低い 「中心市街地の活性化・賑わい」の重要度は、84%の方が重要・やや重要と回答しており、不要・やや不要の方は8%であった 「新大牟田駅周辺の活性化・賑やかさ」に対する満足度は、中心市街地同様に75%の方が不満・やや不満となっており、満足・やや満足は6%と非常に低い 「新大牟田駅周辺の活性化・賑やかさ」の重要度は、73%の方が重要・やや重要と回答しており、不要・やや不要の方は14%であった
--

③交流・連携を活発にするまちづくりの方針：道路・交通体系

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）周辺都市との交流を促進する広域幹線道路の整備		
<ul style="list-style-type: none"> 都市間を結び、広域的な道路ネットワークを形成する有明海沿岸道路や国道208号、（主）南関大牟田北線等の広域幹線道路の整備を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路、国道208号、（主）南関大牟田北線等の広域幹線道路の整備促進 	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路はH20.3に高田ICから大牟田IC、H24.1に大牟田ICから三池港ICが開通 （主）南関大牟田北線はH23.3に元村交差点から岩本交差点が4車線で開通。岩本交差点から四箇地区までのバイパスを事業中
（２）市内の円滑な移動を確保する幹線道路の整備		
<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路と市内各地区、市内の主要な拠点間を結ぶ都市計画道路等の整備を推進 安全で円滑な移動を確保し、業務活動や日常生活における市民生活の利便性を向上 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備推進 大牟田高田線バイパスの整備促進 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は、10年前から道路整備が進み、整備率は40%を超えた 大牟田高田線の岩本地区については、現在も整備中
（３）住宅地内の安全で円滑な移動を確保する区画道路の整備		
<ul style="list-style-type: none"> 住宅地と幹線道路を結ぶ区画道路は、狭隘箇所の解消等の道路改良を進め、移動の円滑化を図るとともに、安全に歩ける道路整備の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 狭隘道路の解消 適正な幅員確保のためのセットバックの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 既成市街地の再生と同様に狭隘道路の解消には膨大な事業費が必要であり進捗なし 建替え時のセットバックにより狭隘道路が局所的に解消
（４）人にやさしい安全な歩行空間ネットワーク形成		
<ul style="list-style-type: none"> 多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることができる歩いて暮らせるまちづくりを推進 歩行者や自転車利用者が安全で円滑に移動できる歩行空間のネットワーク化 	<ul style="list-style-type: none"> 安全安心な歩行者ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 市道延長592.6kmの内歩道有106.3km 過去4年の歩道整備は914m 過去6年でカラー舗装16.3km 道路幅員は用地確保が難しく、カラー舗装で対応
（５）交通結節点としての機能向上		
<ul style="list-style-type: none"> 大牟田駅、西鉄新栄町駅へのアクセスや乗り換え等の利便性向上 新幹線新駅へのアクセス道路及び駅前広場や公共駐車場・駐輪場等の基盤整備を推進 三池港の既存施設を活かした内外貿易ターミナル機能の強化及び旅客ターミナル施設強化 	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田駅、西鉄新栄町駅の交通結節機能の向上 新幹線新駅の交通広場等の整備 三池港整備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線との乗り継ぎについては、適宜ダイヤ改正等を行い利便性を確保 新大牟田駅への道路、駅前広場、駐車場等基盤整備をH23.3に完了 有明海沿岸道路は大牟田ICから三池港ICがH24.1に開通 高速船旅客航路は年々利用者が減少、島原市との観光協定で利用を促進する
（６）公共交通機関の活用・充実		
<ul style="list-style-type: none"> 市民が利用しやすいバス停の整備や公共交通事業者が運行しやすい道路、交通結節点等の基盤整備を推進 公共交通事業者に対し、新幹線新駅など市内各拠点を結ぶバス路線の充実を働きかけ、各地区からのニーズにあった交通手段を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性向上のための基盤整備の推進 公共交通機関の活用と利便性向上の働きかけ 各地区からのニーズにあった交通手段の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 既存バス路線の3路線で運行補助 利用者は減少し続けており、将来に向け持続可能な公共交通の維持・確保が必要 新大牟田駅へのアクセスについては、既存の路線バス及び高速バスが乗り入れることにより利便性を確保

道路・交通体系に関連する施策の動向

- 広域幹線道路の整備を活かした市内道路網のネットワーク強化
- 狭隘道路は、セットバックによる必要幅員分の土地の譲渡を受け、拡幅整備を推進
- 新栄町駅前地区市街地再開発事業と併せて交通結節機能の強化を図る見込み
- 有明海沿岸道路などの整備により、港と道路が連携し、広域物流が可能となるため、流通関連企業の誘致が必要
- 高速船旅客航路は年々利用者が減少、島原市地域との観光協定で利用促進を図る
- 「地域公共交通網形成計画」で、公共交通の維持確保及びそれに伴う機能向上や利便性確保等に取組む

市民意向調査による市民ニーズ

- 「国道などの幹線道路での車の走りやすさ」に対する満足度は、64%の方が満足・やや満足と回答しており、不満・やや不満は30%と低い
- 「自宅周辺の身近な自動車の走りやすさ」に対する満足度は、53%の方が満足・やや満足と回答しており、幹線道路に劣るが満足度は高い
- 「歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ」に対する満足度は、60%の方が不満・やや不満となっており、満足度は低い
- 重要度においては、「歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ」が91%と、「国道などの幹線道路での車の走りやすさ」86%、「自宅周辺の身近な自動車の走りやすさ」87%を上回っている。
- 「電車・バスなどの公共交通機関の利用しやすさ」に対する満足度は、49%の方が満足・やや満足、46%が不満・やや不満となっている

④豊かな自然にふれあうまちづくりの方針：公園・緑地

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）市街地を取り囲む緑の保全・活用		
<ul style="list-style-type: none"> 甘木山周辺や高取山周辺の良好な緑地等は、良好な自然的環境を保全・維持するための制度を活用 甘木山や三池山からは、自然を身近に親しめるレクリエーションの場として活用 	<ul style="list-style-type: none"> 緑地保全地区による樹林地の保全・確保 甘木山周辺、高取山周辺の風致地区の指定 甘木山、三池山のレクリエーションの活用 	<ul style="list-style-type: none"> 地元のボランティア団体が県等の補助事業を活用し、遊歩道の維持管理や植樹を実施 三池山市有林は県の生活環境保全林に指定、遊歩道等が整備、甘木公園は花見等のレクリエーションで活用 甘木山周辺や高取山周辺は、開発等の圧力もなく緑地が維持
（２）海と市街地と丘陵地をつなぐ水と緑のネットワーク形成		
<ul style="list-style-type: none"> 有明海や隈川、堂面川、白銀川、大牟田川、諏訪川等の水辺を保全するとともに、街路樹のある道路や公園、神社、農地、近代化遺産や地域の歴史資源等をつなぎ、水と緑を身近に感じられる空間としての活用 	<ul style="list-style-type: none"> 海や河川等、水辺の保全・活用 	<ul style="list-style-type: none"> 河川改修にあわせ、水と緑を身近に感じられる空間整備がなされている反面、管理不足による景観の悪化が見られる
（３）緑豊かな市街地の形成		
<ul style="list-style-type: none"> 道路、河川、臨海地区、公共施設等の公有地の緑化を推進 大牟田駅・中心市街地周辺及び新幹線新駅周辺地区は、公園の整備や道路の緑化、面的整備事業にあわせて緑化を重点的に推進 市街地の大半を占める民有地の緑化を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路、河川沿い、官公庁施設等の公有地の緑化の推進 住宅地、工業地、商業地等の民有地の緑化推進 大牟田駅・中心市街地周辺及び新幹線新駅周辺地区の重点的な緑化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 大牟田駅・中心市街地周辺及び新幹線新駅周辺地区においては、おおむね緑化整備は完了しているが、中心市街地の再開発事業区域内の緑地の確保が必要 開発行為や緑化条例に基づき、民有地の緑化を実施 緑地の適切な維持管理を行い、緑の維持保全を行う必要がある
（４）憩いの空間としての公園の整備		
①身近な公園の適正配置		
<ul style="list-style-type: none"> 街区公園及び近隣公園は、市民が憩える空間としてバランスよく配置 徒歩距離圏における運動、休養等のレクリエーションのための地区公園を南部地区に整備 	<ul style="list-style-type: none"> バランスの良い街区公園、近隣公園、地区公園の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> 南部・東部地区は、近隣公園・地区公園等が整備されていない 公園が不足している地区などでは、学校再編などによる学校跡地を利用した公園等の配置を検討
②市民のニーズに対応した公園の再整備		
<ul style="list-style-type: none"> 既存の街区公園、近隣公園については、身近なレクリエーション空間、地域の運動・休息を目的としたコミュニティ空間として、地域住民のニーズに対応した再整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 市民参加による公園の整備及び再整備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 街区公園、近隣公園の再整備については一定終了 住民参加による公園づくりに取組み、地域ニーズに応じた公園整備を推進
③大規模な公園の整備・充実		
<ul style="list-style-type: none"> 環境保全、レクリエーション、防災、景観の観点で緑の拠点となる大規模な公園を配置 延命公園、諏訪公園は、再整備による交流機能の充実や未供用部分の整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模な公園等の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> 諏訪公園文化交流ゾーン内に自然生態園を整備 延命公園、諏訪公園の再整備は、公園施設長寿命化計画に基づき公園施設の更新等を推進

公園・緑地に関連する施策の動向

- ・大牟田市景観計画に基づき、有明海や三池山、甘木山等の魅力ある自然景観を守り、創り、育てる取組みを推進
- ・学校再編による、学校跡地の活用等を図ることにより、適切な公園等の配置を検討
- ・H27 から H36 までは、公園施設長寿命化計画に基づき、延命公園、諏訪公園、手鎌北町公園について、公園施設の更新等を実施。その他の公園は、事後保全型の維持管理で対応
- ・既存公園緑地等の身近な緑に対し、適切な維持管理を行う市民ボランティア施策の推進
- ・人口減少を見据えた、既存公園の機能的再編成等を行うため、パークマネジメント施策の検討が必要

市民意向調査による市民ニーズ

- ・「自宅周辺での緑の豊かさや日当たり、静かさ」に対する満足度は、75%の方が満足・やや満足と回答しており、満足度は高い
- ・「身近に遊べる小さな公園や広場の利用しやすさ」に対する満足度は、44%の方が満足・やや満足と回答しており、不満・やや不満の方は 44%で同数であった
- ・重要度では、「自宅周辺での緑の豊かさや日当たり、静かさ」が 86%、「身近に遊べる小さな公園や広場の利用しやすさ」が 79%と何れも高い数値となっている

⑤健康で快適に暮らすまちづくりの方針：その他都市施設

都市計画マスタープラン（H16.3 策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）下水道の整備推進		
<ul style="list-style-type: none"> ・河川や海域などの公共用水域の汚濁防止による水質の保全や市街地の雨水を排除による浸水等の対策 ・清潔で衛生的な生活環境の確保と浸水に強い市街地形成を図るため、公共下水道の整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・水質の向上と浸水対策等に対応した公共下水道の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・H28 年度末の下水道人口普及率は約 6 割 ・現在、人口密度の高い区域を中心に下水道人口普及率年間 2 ポイント以上を目標に整備を推進 ・市街地での雨水施設整備で浸水の緩和
（２）上水道の安定供給		
<ul style="list-style-type: none"> ・新たな水源の確保に努め、老朽化した配水施設の計画的な更新や浄水場などの水道施設の整備を推進 ・市水と社水の一元化を推進し、安定供給及び安全性の高い上水道施設整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・安定供給のため水源確保と施設整備 ・上水道の安定供給のための一元化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年に第 9 次拡張事業の国の認可を取得。新たな水源の確保とありあげ浄水場を建設 ・人口の減少などで給水収益の減少が見込まれる一方、老朽化した施設への投資費用が増加
（３）公的住宅の居住環境の向上		
<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが健康で文化的な生活を営むことができる良好な居住環境の創出 ・各団地について建替え事業、改善事業、維持保全及び用途廃止等の適切な手法を選択し、既存ストックの活用を推進 ・安全・安心で快適な高齢社会に対応した、誰もが暮らしやすい良好な居住環境の創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅ストック総合活用計画による事業推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・東部地区の建替え事業に着手。現在、高泉市営住宅を建設中 ・既存ストックについても、耐震改修や外壁改修を行い、安全・安心な住環境を創出
（４）最終処分場の確保		
<ul style="list-style-type: none"> ・循環型社会の形成とエコタウンを中心とする資源化施設との連携を図り、最終処分場第三大浦谷埋立地の延命化、新処分施設の検討を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・最終処分場の確保（施設の延命化、新処分施設の検討） 	<ul style="list-style-type: none"> ・第三大浦谷埋立地は、中間処理施設の建設等で処分量が大きく減少し、平成 43 年まで埋立が可能。平成 29 年度から補修工事を実施

その他都市施設に関連する施策の動向

- ・人口減少など社会情勢の変化を踏まえ、持続可能な事業運営を行うための下水道整備区域を検討
- ・雨水施設の能力を見極め、必要に応じて施設増設等を検討
- ・白川排水区の浸水防止のためポンプ場及び雨水幹線を整備
- ・延命配水池や老朽管路の更新は、国の交付金制度を活用し、他事業と連携を図りながら計画的かつ効率的に実施
- ・配水池の地震に対する耐震性能の不備で、防災対策の観点からも耐震化が急務
- ・老朽化した公営住宅が数多く存在するため、公営住宅等長寿命化計画に基づき建替えや既設改善により住環境の向上を推進

市民意向調査による市民ニーズ

- ・「上・下水道や生活排水使節の整備状況」に対する満足度は、59%の方が満足・やや満足と回答しており、整備率と均衡している
- ・「公営住宅の整備状況・入居しやすさ」に対する満足度は、分からないと回答した方が 69%を占め、それを除くと満足と不満におおむね二分される
- ・重要度では、「上・下水道や生活排水使節の整備状況」が 86%と高く、「公営住宅の整備状況・入居しやすさ」は 48%であった

⑥安全・安心して暮らすまちづくりの方針：都市防災

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）災害が発生しにくい都市空間の確保		
<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地では、建物の防火性能の向上や不燃化の促進、区画道路や公園等の公共空き地の確保を推進 浸水被害の解消、計画的な河川改修や下水道事業による水害に強い市街地整備を推進 河川改修にあたっては、防災機能を確保し、多自然型工法による環境への配慮を検討 土砂災害関連危険箇所として把握されている場所や隣接する緑地は、自然災害の防止・緩和を図るため、防災施設の整備や緑地の保全を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地における建物の防火性能の向上、不燃化の促進、公共空間の確保 河川改修や排水路の整備、下水道事業の推進 自然災害の防止・緩和に資する緑地の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地の改善は進んでいない 密集市街地の空家の更新が進まず、老朽化が進行 過去に浸水した区域は、雨水施設の整備が完了し、浸水緩和が図られている 自然災害に備え地域防災力の向上と自助共助の意識啓発が必要 土砂災害防止法告示（H25.3）
（２）災害を拡大させない都市空間の確保		
<ul style="list-style-type: none"> 火災時における延焼遮断空間、緊急輸送路確保するため、道路や公園等の整備を推進 延焼緩和作用を有する街路樹等のネットワーク化を図り、災害を拡大させない都市空間を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 延焼遮断機能を有する道路、公園等の整備 街路樹等による緑のネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 密集市街地の改善が進んでいないのと同様に、用地買収を伴う整備は行っていない 公共施設の緑化の推進は行っているが、緑のネットワーク形成までは至っていない
（３）避難地等の維持、確保		
<ul style="list-style-type: none"> 避難地等の維持、確保のために、公立小・中学校等や公園等の指定避難地を、身近な防災機能を持つ空間として配置 避難地等へアクセスする主要な道路を避難経路として、街路樹植栽や沿道施設の防火性能の向上、高齢者や障害者等が安全で円滑に避難できる経路の維持と安全性の確保 地区公園等の拠点的な役割を持つ公園等は防災機能を備えた公園として整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 公立小・中学校等や公園等の指定避難地等の配置 避難経路の維持、確保のため、道路の防災性能の向上 防災機能を備えた地区公園等の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 避難地等へアクセスする主要な道路については特に不燃化や避難経路の整備は行っていない 防災機能を備えた公園整備は、特に行っていない 福祉施設等を活用した福祉避難所の指定を実施

都市防災に関連する施策の動向

- 雨水施設の能力を見極め、必要に応じて施設増設等を検討
- 要配慮者が避難できる福祉避難所の適切な運営

市民意向調査による市民ニーズ

- 「地震や課題・洪水などの災害に対する安心感」に対する満足度は、42%の方が満足・やや満足、46%が不満・やや不満と不満が上回っている
- 「地震や課題・洪水などの災害に対する安心感」の重要度は、89%の方が重要・やや重要と回答しており、防災対策に対する市民意識の高さが伺える

⑦大牟田らしさを誇れるまちづくりの方針：都市環境

都市計画マスタープラン（H16.3策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）公害の解消及び環境の改善		
<ul style="list-style-type: none"> 公害や新たな環境問題に対応し、環境汚染をなくすため、公害防止計画を推進 水質大気汚染の監視・測定の実施及び意識啓発 公共下水道の整備、合併処理浄化槽の普及を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 公害や大気汚染の監視・測定の実施及び市民・企業等への啓発 生活排水対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 32 年度を目標とする公害防止計画に基づき河川の水質汚濁対策等を実施 生活排水により、河川の環境基準達成率が低い
（２）循環型社会の形成による「快適環境都市」の実現		
<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物の排出抑制及び廃棄物の適正な処理を推進 RDF 発電所、RDF 化施設、リサイクルプラザ等、広域的な廃棄物資源化体系の拠点形成 環境・リサイクル産業の育成を進め、環境への負荷の少ない「快適環境都市」の実現 	<ul style="list-style-type: none"> 「エコ行動」の推進 広域的な廃棄物資源化体系を確立する環境・リサイクル関連施設の誘致推進 	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物資源化体系の拠点（市の処理施設関係）は整備済 地域資源回収や施設整備により、リサイクル意識が定着
（３）美しい都市景観の形成		
<ul style="list-style-type: none"> 大規模な建築物の景観誘導、屋外広告物の規制・誘導や空き地・遊休地等の適正管理などにより美しい都市景観の形成を推進 駅周辺等の都市の玄関となる場所では、緑化や屋外広告物の規制・誘導、電線類の地中化を推進 幹線道路沿いの緑化や屋外広告物の規制・誘導、沿道建築物の景観誘導など沿道景観の形成を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 都市の顔となる場所の都市景観形成の推進（建築物等の景観誘導、屋外広告物の規制・誘導、緑化推進） 	<ul style="list-style-type: none"> 景観計画に基づき、良好な景観資源を守り育てる取組みを実施 道路沿いの簡易広告物の設置違反が目立つため、国、県、民間企業と合同で除却を実施
（４）近代化産業遺産など地域の歴史的文化的資源の保存と活用		
<ul style="list-style-type: none"> 地域資源を活かした個性あるまちづくりを進めるため、市内に点在する近代化産業遺産の保存・活用を図り、歴史・文化資源の周辺整備を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的文化的資源の周辺整備による地域資源の保存・活用 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの方々に来訪いただき、資産の歴史や価値を理解していただくための活動を継続 世界文化遺産の活用と土地利用との整合

都市環境に関連する施策の動向

- 汲み取り便槽・単独処理浄化槽の戸別訪問による合併浄化槽の啓発、浄化槽切り替え工事費の個人負担軽減を検討
- 環境基本計画及び一般廃棄物処理基本計画に基づき、啓発活動の実施や情報提供などに努める
- 良好な都市景観の形成や、公衆に対する危害防止を図るために、違法広告物について撤去指導を行う
- 近代化産業遺産の各活用計画に基づく、資産の保存・活用を推進
- 世界文化遺産に関しては、資産の確実な保全と来街者の理解増進に向け、修復整備活用計画を H29 年度策定

市民意向調査による市民ニーズ

- 「大気汚染や水質汚濁、騒音などの公害に対する安心感」に対する満足度は、52%の方が満足・やや満足であるが、不満・やや不満も 39%と高い
- 「社寺や資源などの歴史的資源の親しみやすさ」に対する満足度は、25%の方が満足・やや満足と満足度は低く、不満・やや不満が 36%と高い
- 「世界遺産を活かしたまちづくり（観光、PR など）」に対する満足度は、満足・やや満足が 18%と低く、不満・やや不満が 55%に達する
- 重要度では、「大気汚染や水質汚濁、騒音などの公害に対する安心感」が 88%、「社寺や資源などの歴史的資源の親しみやすさ」は 57%、「世界遺産を活かしたまちづくり（観光、PR など）」は 70%となった

⑧誰もが安心して暮らすまちづくりの方針：人にやさしいまちづくり

都市計画マスタープラン（H16.3 策定）当初		現在
主な方針	取組み（方策）	主な変化・新たな課題
（１）ユニバーサルデザインのまちづくりの推進		
<ul style="list-style-type: none"> 障害の有無や年齢、性別、国籍等にかかわらず一人でも多くの方が、利用・使用できるよう、全ての方が安全・安心で快適に生活できるまちづくりを推進 	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくりの普及・啓発 	<ul style="list-style-type: none"> 交通バリアフリー基本構想に基づき、取組みを推進
（２）都市施設等のバリアフリー化の推進		
<ul style="list-style-type: none"> 道路や公園、公共性の高い建築物等の都市施設や多くの方が訪れる拠点となる場所では、全ての方が利用しやすい安全・安心で快適に利用できる施設の整備・改善を推進 特に中心市街地は、大牟田駅や西鉄新栄町駅周辺、商店街の歩行空間のバリアフリー化やタウンモビリティの向上を推進 公共交通事業者と連携して大牟田駅、西鉄新栄町駅のバリアフリー化を推進 民間の住宅についてもバリアフリー化を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの方が訪れる拠点となる場所でのバリアフリー化の推進 既存の道路、公共施設等のバリアフリー化の推進 交通バリアフリー基本構想の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 交通バリアフリー法、福岡県福祉のまちづくり条例、大牟田市交通バリアフリー基本構想により、都市施設・公共交通機関の更新時にバリアフリー化を実施 特定道路のバリアフリー化が進んでいない 交通バリアフリー基本構想の未整備 1 km 区間の整備は難しい

人にやさしいまちづくりに関連する施策の動向

- 大牟田市交通バリアフリー基本構想の“誰にとってもやさしく住みよいまちづくりの推進”の取組みを推進
- バリアフリー基本構想に基づき、引き続き交通施設のバリアフリー化を推進
- 公営住宅においては、公営住宅等整備基準に基づき、バリアフリー化を推進

市民意向調査による市民ニーズ

- 「歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ」に対する満足度は、60%の方が不満・やや不満と回答しており、満足度は低い
- 重要度においては、「歩道の歩きやすさ、自転車や車いすなどの利用しやすさ」が91%と非常に高い関心を示している



©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャ-坊」