



都市構造可視化サイトの活用

～コンパクトな都市づくりに向けた、
駅周辺の活性化と土地利用～

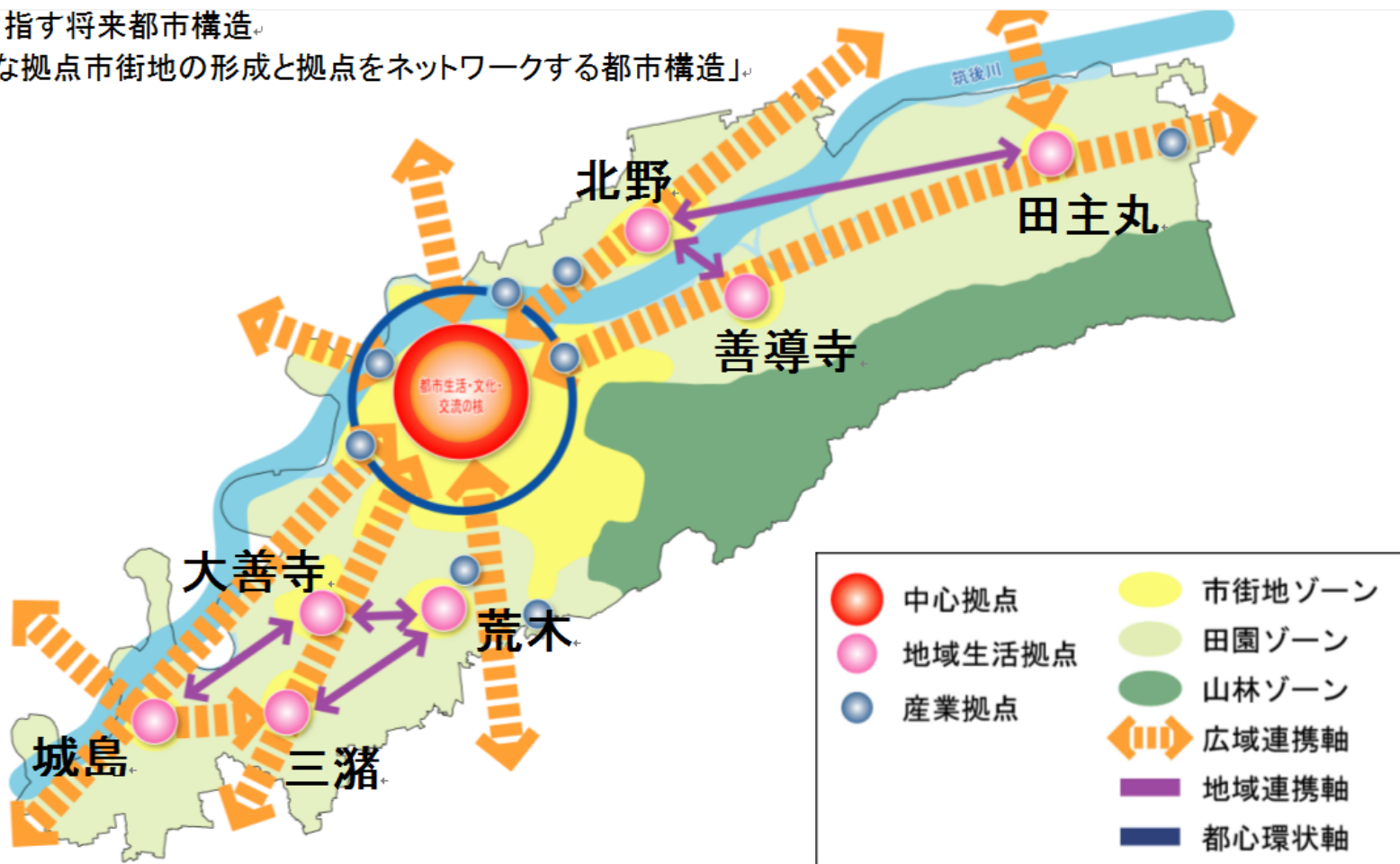
福岡県久留米市
都市建設部都市計画課

1. 久留米市が目指す都市構造

久留米市都市計画マスタープラン(H24. 12)

■本市が目指す将来都市構造

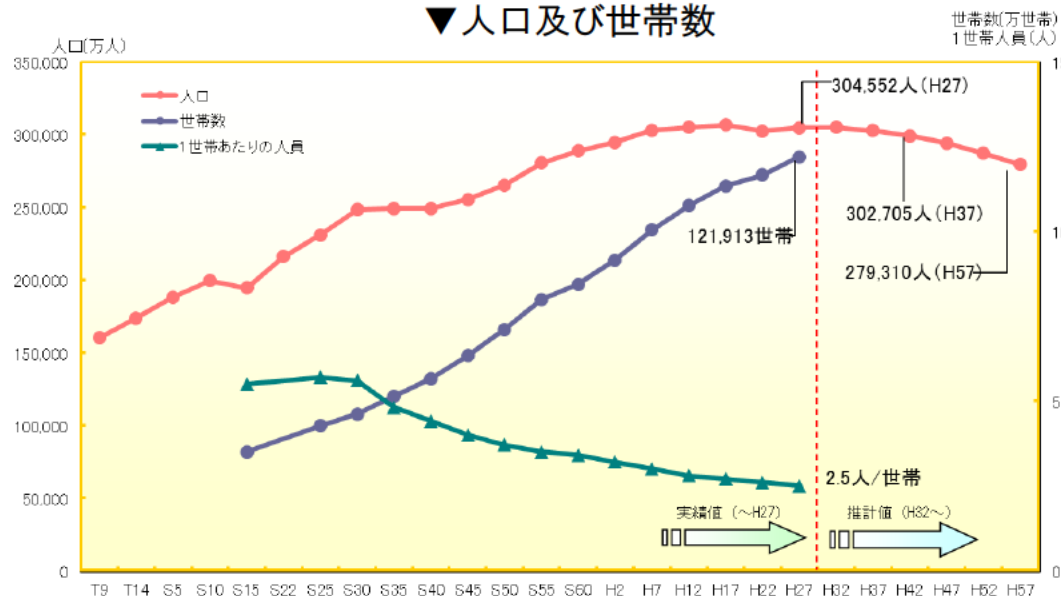
「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」



2. 久留米市の現状

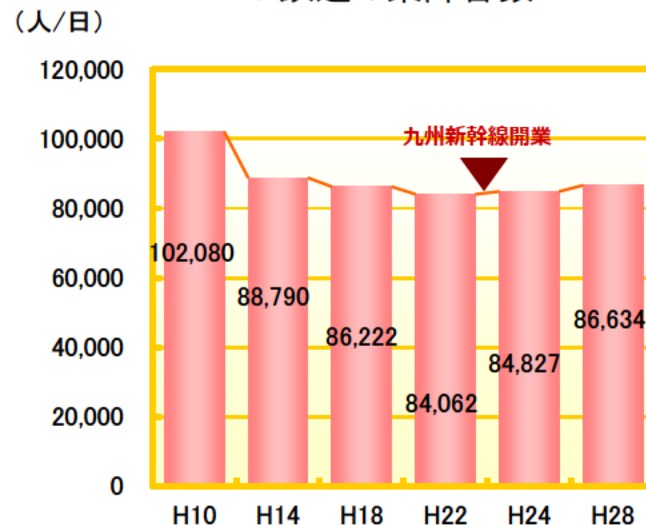
人口推計・公共交通利用者数

▼人口及び世帯数



- ・平成17年をピークに、ほぼ横ばいの現状。今後は減少に転じる予測。
- ・世帯数は、依然として増加傾向。1世帯の世帯人員はピーク時(昭和25年:5.7人/世帯)の半数以下(平成27年2.5人/世帯)。
- ・核家族化、一人暮らしの進展。

▼鉄道の乗降客数



- ・九州新幹線の開業により鉄道全体の状況客数は微増。
- ・通勤、通学等の日常利用は減少傾向。

3. 久留米市における取り組みの視点

目指すべき都市構造を実現するため、空間構成の基礎となる土地利用について総合的・戦略的に整理し、適切な土地利用を誘導するため方針策定に着手

①4町合併後の久留米市の都市計画のあり方

将来の久留米市の工業・商業・農業、防災また、居住などといった多様な視点から、地域の特性を活かした都市づくりを進めるため、久留米市全域の都市計画のあり方について検討



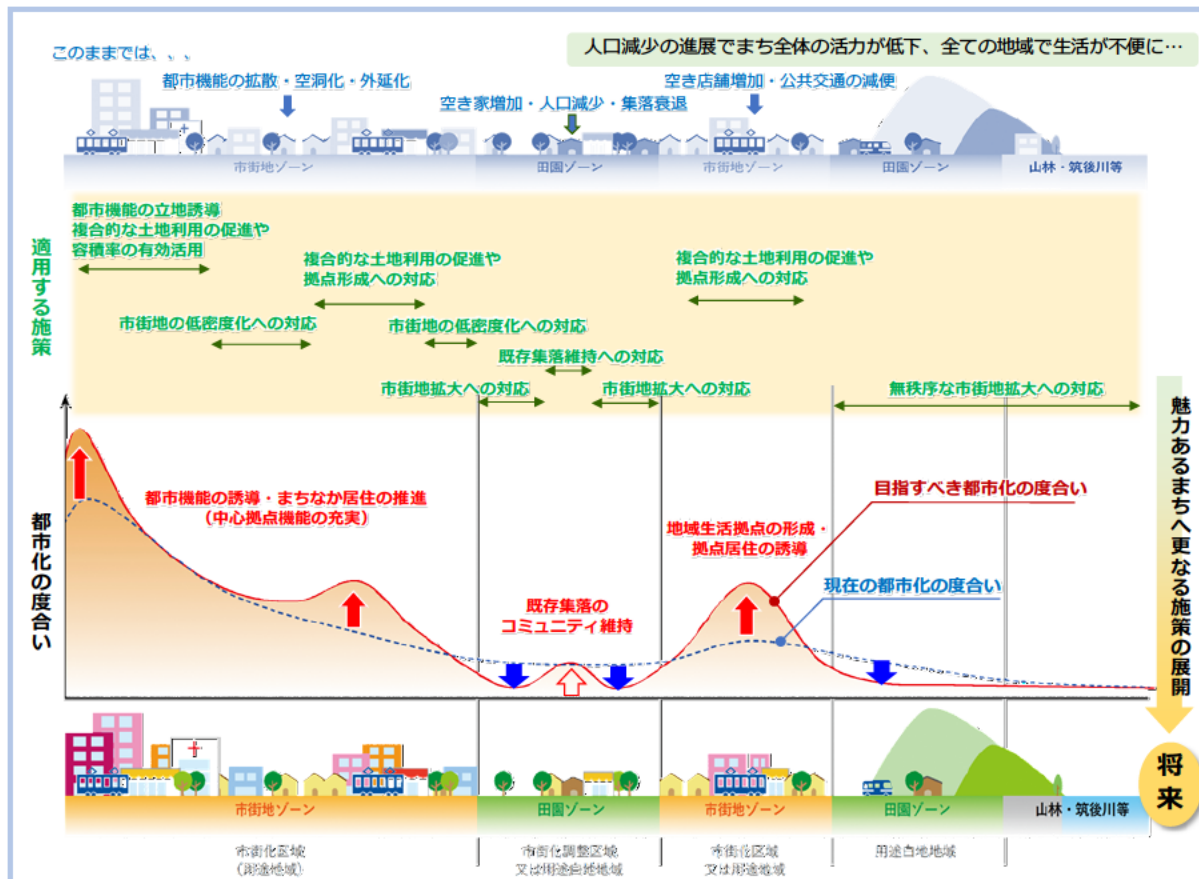
②鉄道駅周辺の活性化

地域の生活を支える拠点形成の役割、福岡都市圏や久留米市中心部への通勤者への定住の受け皿整備のため、鉄道駅周辺の利便性を活かした土地利用について検討



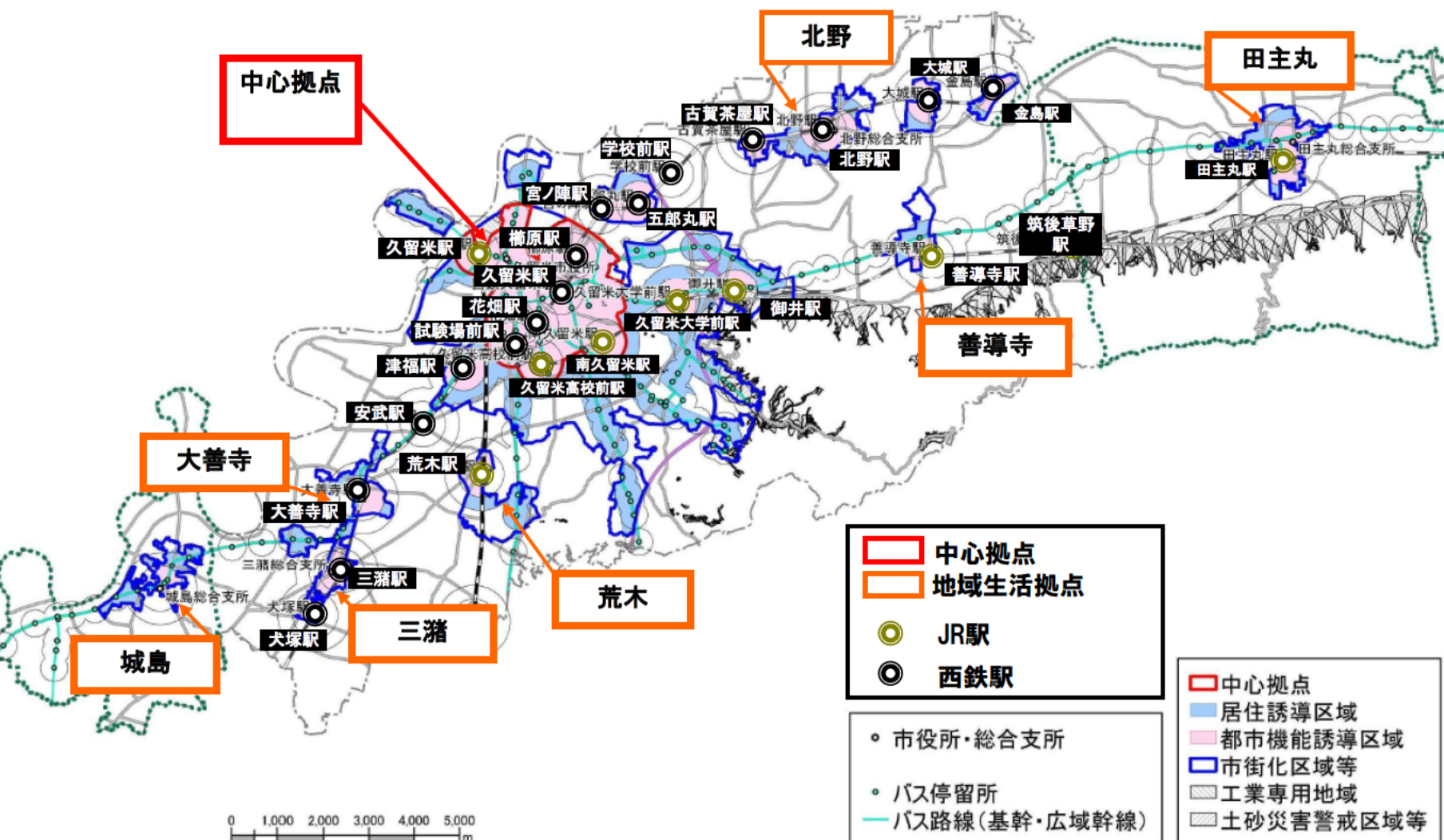
③既存集落のコミュニティの維持

人口減少や高齢社会の中で、既に一定の人口や都市機能が集約されている集落において、環境やコミュニティ維持の観点から将来における土地利用のあり方について検討



4. 鉄道駅周辺の活性化

特に、公共交通の維持と鉄道駅周辺への人口の集約を目的に、鉄道駅周辺の活性化について具体策の検討を開始

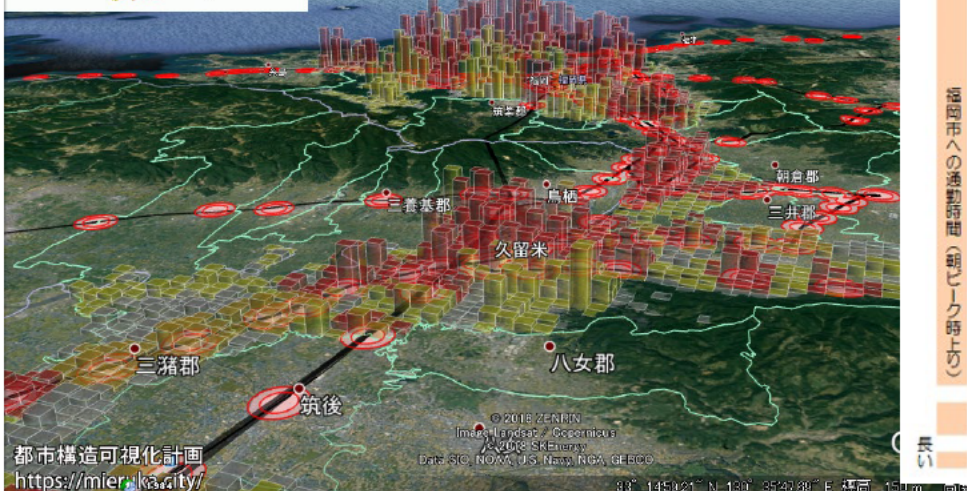
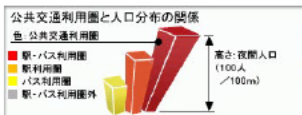


5. 交通事業者との意見交換会

久留米市の①公共交通 ②駅周辺土地利用 の現状を説明するための意見交換ツールとして、可視化サイトを活用。



6. 交通事業者との意見交換会における可視化サイトの活用効果



公共交通利用圏と人口（鉄道駅沿線）

福岡都市圏までの所要時間 (鉄道上り【朝ピーク時】)	中心拠点	地域生活拠点	その他
30分以上～40分未満	西鉄久留米駅（33分） JR久留米駅（33分） 花畑駅（35分）	荒木駅（39分）	
40分以上～50分未満	試験場前駅（41分） 久留米高校前駅（47分） 櫛原駅（48分）	大善寺駅（40分） 三瀬駅（48分）	宮ノ陣駅（40分） 津福駅（43分） 五郎丸駅（45分） 安武駅（46分） 学校前駅（47分）
50分以上	南久留米駅（51分） 赤：西鉄天神大牟田線 青：JR鹿児島本線 紫：JR久大本線 緑：西鉄甘木線	大塚駅（50分） 北野駅（55分） 善導寺駅（61分） 田主丸駅（74分）	古賀茶屋駅（51分） 久留米大学前駅（53分） 御井駅（56分） 大城駅（59分） 金島駅（61分） 筑後草野駅（65分）

表：福岡市（西鉄天神・JR博多駅）までの時間と駅周辺地区の位置づけ

【可視化サイト活用の効果】

- ・他の駅や都市との比較が視覚的に確認
- ・都市の現状を示すことで、関係機関との共通の課題認識
- ・俯瞰的、局所的に多様な視点でのタイムリーな議論

課題認識や計画検討、災害対応時など即地的なツールとして有効



久留米市イメージキャラクター「くるっば」

福岡県久留米市 都市建設部都市計画課