

4 美しいまちづくりの推進

現状と課題

四季折々の表情を見せる水辺の景観や掘割、有明海、田園風景、まちのたたずまいなど豊かなふるさとの原風景は、先人たちが守り育ててきた歴史的・文化的な遺産です。また、北部の農村地域から旧城下町、南部の干拓地まで広がる水郷景観は、文化的景観として当地を開拓してきた人々の生活及び生業の歴史そのものであり、同時に優れた景観を形成しています。

現在、景観の保全に関して、柳川市建築指導条例や柳川市伝統美観保存条例、柳川市掘割を守り育てる条例（愛称「水の憲法」）を施行していますが、市内全域に景観整備の条件が整っていない状況です。

一方で、自然・歴史的な景観と都市景観が融和した良好な景観の保全と創出を図ることが求められます。このため、市街地や整備の進む道路沿線など、これから開発が予測される区域における景観づくりについても基本的な理念が求められます。

国においては、平成15年7月にわが国の原風景を保全するため、「美しい国づくり政策大綱」に基づく「景観緑三法」が制定されました。また、筑後ネットワーク田園都市構想に基づき、広域的な景観保全の取り組みについて検討を進めています。

これからの景観形成には、全市的な観点に立ち、地域特性や自然環境、歴史、文化と市民生活や経済活動との調和を図ることが不可欠です。このため、景観に関する調査を行い、守るべき景観や改善すべき景観、今後創り出していくべき景観などを明らかにする必要があります。そして、市民との協働により、歴史的景観やまちなみ、たたずまいの保護・保全を目的とした一体的かつ総合的な景観計画を策定し、計画に基づく景観条例などによる規制力の強化を図り、美しいまちづくりに努めていく必要があります。





施策の体系

(1) 魅力あふれる景観の形成

① 景観計画の策定

景観緑三法を活用したまちづくりを進めるため、景観行政団体※となり、市民の協力のもと良好な景観やまちなみ、たたずまい、伝統的な建築物などを保護・保全することを目的とする景観計画を策定します。

この景観計画には、有明海の干拓地や掘割・水路に囲まれた農地などの文化的景観*や重要文化的景観*保存地区を盛り込むなど文化的景観保護制度を活用してこれらの保存・活用を検討します。また、景観農業振興地域整備計画*の策定も検討します。

② 景観条例の制定

景観計画に基づき、景観条例を制定します。また、景観に関する現行の各種条例は、景観条例との整合性を図り、内容の見直しや廃止を検討します。

③ 市民との協働による景観形成

景観形成には市民生活や経済活動との調和が不可欠であるという認識のもと、市民と協働して美しいまちづくりを進めます。

(2) 水辺空間の保全と整備

景観計画や景観条例と整合した「水の憲法」を制定し、水辺景観を保全するとともに、水辺空間と調和した景観形成を進めます。

(3) 市街地景観の整備

道路や橋梁、歩道、公園、水辺空間などのデザイン面に配慮した整備や、電線類の地中化などに努め、市街地景観の向上を図ります。また、公共施設の整備においては、周辺地域の景観面への配慮に努めます。

まちの美観を損ね、交通障害となっている悪質で不法な屋外広告物などは、撤去するとともに、適切な指導に努めます。

※景観行政団体

景観法に基づく景観計画の策定や各種施策を独自に行うことができる行政団体で、景観行政を担う主体となるもの。政令指定都市・中核市は自動的に景観行政団体となるが、その他の市町村は都道府県知事と協議・同意が必要。景観法において新たな主体として創設された。

※文化的景観、重要文化的景観

地域の人々の生活や生業、その地域の風土により形成された景観地で、日本人の生活や生業の理解のため欠くことのできないもの。平成17年4月1日に施行された文化財保護法により新たに文化財として定義付けられた。また、特に重要なものを重要文化的景観として選定できる。

※景観農業振興地域整備計画

景観計画区域内の農業振興地域において、市町村が定めることができる計画。計画区域及び区域内における景観と調和のとれた土地の農業上の利用に関する事項を定めるもの。

5 癒しを提供する緑地空間づくり

現状と課題

公園・緑地は、都市の潤いを創出し、市民誰もが自然とふれあい、心癒い、レクリエーション活動を行うなど、健康で文化的な生活を送るうえで重要な役割を果たしています。また、良好な景観を形成し、災害時には避難場所や火災の延焼を防ぐ防火帯としての役割を果たすなど多様な機能をもっています。

本市には、都市計画公園として都市計画決定している公園が3か所ありますが、建設予定にあがっているだけであり、都市公園法による公園はありません。また、本市には2,000㎡以上の公園・緑地が13か所あります。

旧1市2町では、公園・緑地の系統的な整備の方向を定めた「緑のマスタープラン」に沿った調査は行いましたが、今後は「緑の基本計画」*を策定し、計画に基づいた体系的な整備を進める必要があります。

また、健康づくりやスポーツ、レクリエーションに対する市民の関心が高まっていることから水辺公園や児童公園、総合運動公園などの整備が必要になっています。

公園の管理について、現在、市が直接管理する公園、日常の管理を地元や団体などに委託している公園、原則として地元が管理する公園の3つの管理区分があります。また、公園内の遊具は、市が管理しています。今後は、地区ごとのバランスや地域ニーズに応じた適正な公園・緑地の配置と面積規模を確保するとともに、公園・緑地を市民との協働によって守り育てていく維持管理体制を確立させる必要があります。

緑あふれる快適な生活空間を創出するため、古木・大木や残された緑を保存する取り組みを進めながら、身近な緑を増やす取り組みも求められます。

※緑の基本計画

都市緑地保全法第2条の2に規定されている「市町村（特別区を含む。以下同じ）の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」のことであり、市町村が、その区域内における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する施策を総合的かつ計画的に実施するため、その目標と実現のための施策等を内容として策定する緑と広場の総合的計画。





基礎データ

主な公園・緑地（2,000㎡以上）

公園名称	面積（㎡）	設置年
むつごろうランド	95,084	昭和62年
立花いこいの森	29,890	平成12年
雲龍公園	16,371	平成5年
YOU・遊の森公園	15,700	平成8年
有明地域観光物産公園	11,151	昭和63年
三橋町高畑公園	7,232	平成6年
明野農村公園	4,750	平成14年
血垣地区コミュニティ広場	4,200	平成14～15年再整備
あめんぼ公園	3,897	平成3年
柳城公園	2,253	不明
白秋詩碑苑	2,250	不明
明古漁村広場	2,183	昭和63年
大和地区コミュニティ広場	2,000	昭和57年

資料：国土調査課

施策の体系

(1) 「緑の基本計画」の策定

景観緑三法の一つである都市緑地保全法の改正を踏まえ、公園・緑地の整備や緑化の推進に関する総合的かつ体系的な「緑の基本計画」を策定します。

(2) 公園・緑地の整備

①公園や緑地、水辺空間の整備

公園や緑地の配置計画をたてるとともに、都市計画決定に基づく都市計画公園整備を検討します。また、計画的で地元のニーズを反映させた公園や水辺空間の整備を推進します。

②安全で安心できる公園・緑地空間づくり

市民が安全で安心して使える公園の整備に努め、災害時における避難所としての機能の充実や管理上の防犯対策などの取り組みを進めます。

③緑地保全と植樹・緑化事業の推進

貴重な自然環境である古木や大木、樹木、花などを保全し、緑豊かなまちづくりを進めます。また、公共施設の緑化に努め、市民と協働して市域全体の緑化活動を推進します。

(3) 市民との協働による維持管理体制づくりの推進

市民との協働と役割分担のもと、公園や緑地の適正な維持管理を行う管理体制づくりを進めます。

6 利便性に優れた交通アクセスの整備

現状と課題

人や物の活発な流れを促し、広域的な都市間交流や地域間交流をスムーズにするため、計画的で効率的な道路網の整備が必要です。

有明海沿岸道路は、地域高規格道路として、有明佐賀空港や三池港などの重要交通拠点との連携機能を持つ本市の重要な骨格となる道路で、平成20年春に暫定供用開始予定です。

国道は、南北方向に熊本市から佐賀市に至る国道208号、柳川市から福岡市に至る国道385号、東西方向には大川市から熊本県氷川町に至る国道443号の3本があります。また、国道385号バイパスは、本市北部と佐賀・福岡方面を結ぶアクセス道路として整備が進んでいます。国道443号バイパスは、本市東部と九州縦貫自動車道瀬高（仮称）インターチェンジを結ぶとともに、有明海沿岸道路の徳益インターチェンジ付近に連結することになっており、南筑後における交通の要衝としての整備が進みつつあります。

国道を補完する主要地方道は、大牟田川副線、久留米柳川線、大和城島線、瀬高久留米線、八女瀬高線の5路線があり、久留米や大牟田、佐賀方面へのバイパス道路などの整備や計画が進みつつあります。

地域高規格道路や広域幹線道路に有機的に接続し、市民相互の交流を促進する地域間幹線道路として、一般県道は柳川城島線、柳川筑後線、高田柳川線、水田大川線、筑後柳川停車場線、鐘ヶ江酒見間線、橋本辻町線、本町新田大川線、新田西蒲池線、枝光今古賀線、谷垣徳益線、徳益蒲船津線、木元白鳥線の13路線があります。しかし、未整備の路線が多く残っているため、早期の整備が求められます。

市街地を中心に整備が進められている都市計画道路は20路線あります。総延長は、平成17年現在50.86km、そのうち整備済区間が16.34kmで整備率32.1%、未整備区間のうち、20.77kmが事業区間、13.75kmが未着手区間です。

市民の生活道路である市道の整備状況は、平成11年度に舗装済延長713,782m、舗装率74.0%であったものが、平成16年度にはそれぞれ764,812m、77.4%と舗装が着実に進められています。道路改良は、実延長988,228mに対して改良済延長が613,103mと改良率は62.0%ですが、91.7%が幅員5.5m未満の狭い道路で、特に市街地の中では自動車が離合できない道路も多く、緊急自動車の通行にも支障をきたしている状態で、安全面や防災面からも対策が必要です。また、建築物の敷地に一定以上の幅員の道路が接していない接道不良や日常生活に支障のある道路が多く残っているため、今後は市民の協力を得ながら整備を進める必要があります。市街地では慢性的な交通渋滞が発生しており、輸送効率面からも渋滞解消対策を講じる必要があります。



今後は、安全、防災、快適性、景観への配慮など多様な側面に配慮した道路整備が必要です。また、未改良区間の道路や交差点の整備、危険箇所の解消などに努めるとともに、子どもや高齢者、障害者など、すべての人の通行に配慮したユニバーサルデザインによる道路空間の整備を進めていくことも重要な課題です。

基礎データ

都市計画道路整備の状況

都市計画道路名	計画決定延長 (m) A = B + C + D	幅員 (m) B	整備済 区 間 (m) B	未 整 備 区 間				整備率 (%) B/A
				事業区間 計 (m) C	未 着 手 区 間			
					概成済 区 間* (m)	未改良 区 間 (m)	計 (m) D	
大牟田大川線	10,170	21	0	10,170	0	0	0	0.0
西鉄柳河通り線	150	25	150	0	0	0	0	100.0
東蒲池柳河線	350	27	0	350	0	0	0	0.0
三橋筑紫橋線	3,760	20	445	1,865	0	1,450	1,450	11.8
柳河両開線	3,380	18	3,380	0	0	0	0	100.0
晴天浜武線	2,970	18	2,840	0	0	130	130	95.6
柳河停車場線	100	18	0	0	0	100	100	0.0
下百町線	400	16	0	400	0	0	0	0.0
南徳益枝光線	4,910	16	730	0	0	4,180	4,180	14.9
西鉄中島駅前通り線	1,180	16	0	848	0	332	332	0.0
大和枝光線	5,620	17	0	5,390	0	230	230	0.0
矢加部柳河線	380	17	0	0	0	380	380	0.0
江越内伏木線	500	17	0	500	0	0	0	0.0
枝光徳益線	4,300	15	4,300	0	0	0	0	100.0
散田枝光線	2,240	15	0	0	0	2,240	2,240	0.0
三橋京町通り線	3,680	15	1,820	450	350	1,060	1,410	49.5
柳河奥州線	2,220	15	0	0	0	2,220	2,220	0.0
西鉄中島北浦線	450	12	0	0	0	450	450	0.0
外堀線	3,000	5	1,870	800	0	330	330	62.3
内堀線	1,100	3	800	0	0	300	300	72.7
計	50,860		16,335	20,773	350	13,402	13,752	32.1

平成17年3月31日現在

資料：観光まちづくり課

※概成済区間

改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（概ね計画幅員の2/3以上の幅員を要する道路）を有する区間のこと。

道路現況の推移（路面別）

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	
未舗装道路	250,849	247,742	242,584	238,996	234,497	223,416	
舗装済 道 路	セメント系	8,495	8,369	8,241	8,235	8,314	8,769
	高 級	28,168	17,165	17,427	15,764	17,086	18,308
	簡 易	677,119	681,070	707,100	715,266	721,283	737,735
	計	713,782	706,604	732,768	739,265	746,683	764,812
舗装率 (%)	74.0	74.0	75.1	75.6	76.1	77.4	

※舗装率は実延長による

資料：建設課

市道の状況

単位：m、%

実延長	988,228
-----	---------

道路改良率*	62.0
--------	------

改良済	車道19.5m以上	236
	車道13.3m以上	985
	車道5.5m以上	78,739
	車道5.5m未満	533,143
	計	613,103

未改良	車道5.5m以上	214
	車道3.5m以上	1,419
	車道3.5m未満	373,492
	うち通行不能	76,346
	計	375,125

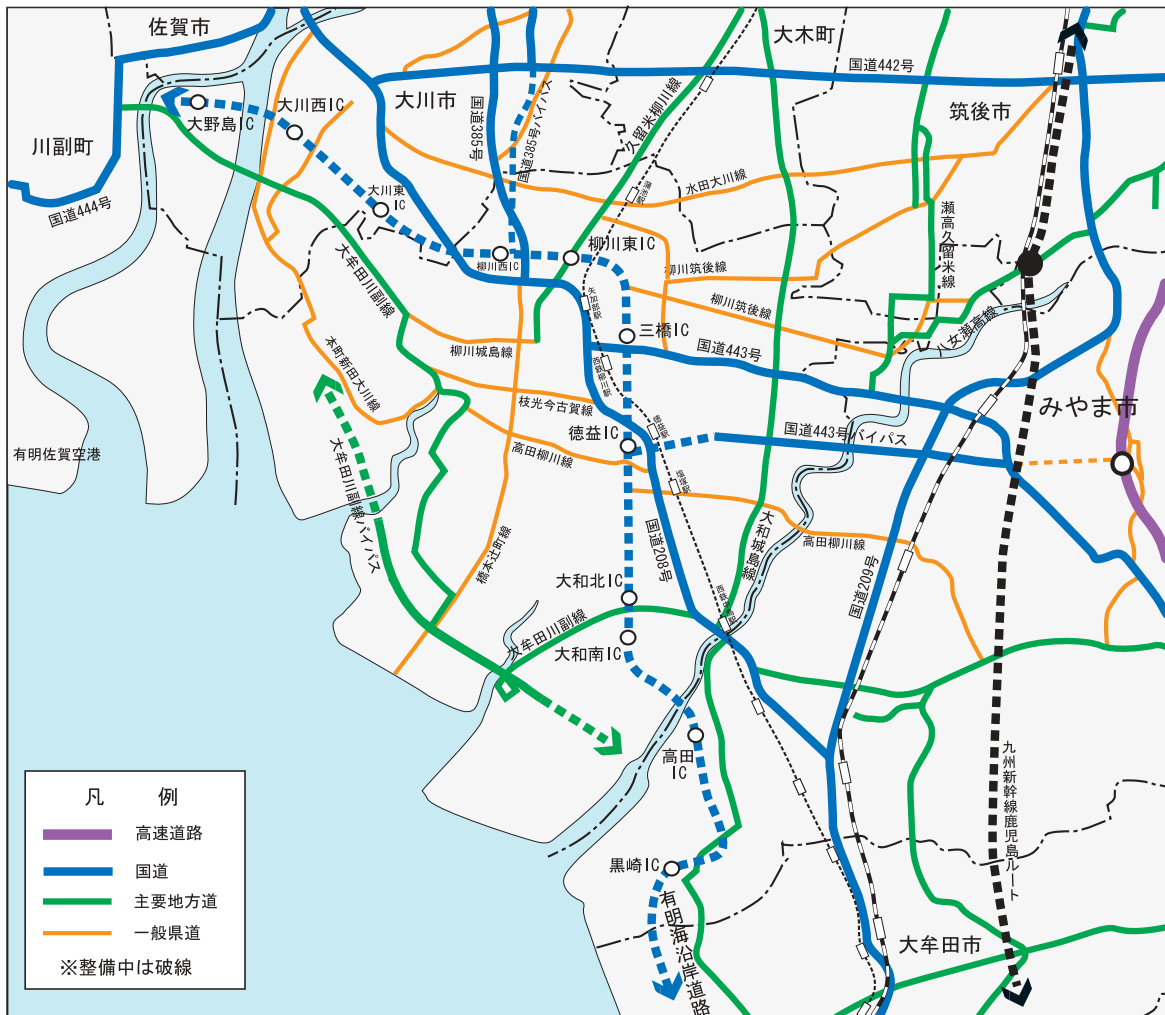
平成17年3月31日現在

資料：建設課

※道路改良率

道路実延長に対する、幅員4.0m以上で舗装済の道路の割合。

道路網図





施策の体系

(1) 道路交通網の体系的な整備

都市計画マスタープランなどを策定し、総合的かつ計画的な視点から道路交通網の体系的・機能的な整備を行います。

①地域高規格道路の整備

広域的な都市間交流の促進や有明佐賀空港、港湾などの重要交通拠点との連携機能をもつ有明海沿岸道路については、本市の道路交通網の中でも重要な柱として位置づけて整備を促進します。

②広域幹線道路の整備

国道や主要地方道などの広域幹線道路の整備を促進します。国道385号バイパス及び国道443号バイパスの整備や大牟田川副線バイパス、久留米柳川線バイパスなどの主要地方道の事業促進を国や県に働きかけます。

③地域間幹線道路の整備

一般県道の未整備区間の早期整備を促進し、交通安全環境の改善を図ります。また、国県道や主要駅などと有機的に連携する道路ネットワークの形成や、市街地の慢性的な交通渋滞を解消するための市街地外環状道路の整備を推進します。

④都市計画道路の見直しと整備

市街地の健全な発展や人と車の交通処理のため、都市計画道路の見直しや整備を推進します。また、県の将来交通需要予測や県総合交通マスタープランに伴う市交通マスタープラン*の策定を検討します。

⑤市道の整備

市道の改良や歩車道分離、歩道設置などを推進し、交通安全環境及び防災対策の向上を図ります。また、路面の補修や清掃など、適切な維持管理に努めるとともに、予防保全型の道路管理を検討します。

⑥道路環境の向上

ユニバーサルデザインによる人にやさしい道づくりを推進し、安全で安心できる道路整備を推進します。

また、未改良区間の道路や交差点の整備、周辺の空間と調和した道路の景観づくりに努め、来訪者にとって分かりやすい案内・誘導サインの整備にも努めます。

※交通マスタープラン

道路だけでなく、公共交通や自転車、歩行者などを含めた総合的な将来の都市交通の基本計画。

7 市民の移動手段としての公共交通機関の整備

現状と課題

本市には、福岡市と大牟田市を結ぶ西鉄天神大牟田線が通っていて、市内には蒲池駅、矢加部駅、柳川駅、徳益駅、塩塚駅、中島駅の6つの駅があります。その内、特急停車駅である柳川駅は、乗降客数が最も多く、平成16年度に約485万人が利用しています。柳川駅は、西鉄天神大牟田線管内での乗降客数が11番目に多い駅ですが、その数は年々減少しており、他の5駅の乗降客数も減少傾向で、特に、定期利用者の減少がより顕著です。現状では、一部区間が単線であるためこれ以上の時間短縮や増便が望めない状況です。交通利便性が高まれば、福岡や久留米近郊に住む人たちの本市への居住指向も強まることが予想されるため、全線複線化の早期実現は市の重要な発展要件です。

定住環境をつくる上でも、柳川駅周辺の土地区画整理事業による住宅地整備や他の5駅周辺の整備も重要な課題です。

平成23年春に開通予定の九州新幹線では、隣接する筑後市に船小屋駅が設置されることになっているため、アクセス道路や公共交通機関の整備などの検討が必要となります。

また、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称「交通バリアフリー法」）が施行されました。このため、公共交通機関を利用する高齢者や障害者などが移動する際の負担を軽減し、利便性や安全性を向上させるための環境整備を進める必要があります。

本市には、西鉄バス、西鉄バス久留米、堀川バスの3社が路線バスを運行し、市民の交通手段として重要な役割を果たしてきました。しかし、利用者の減少とともに路線の廃止や運行本数の削減が進み、利便性が損なわれつつあります。現在、路線バスが通っていない地域に福祉巡回バスを運行していますが、平成17年度の1日平均利用者数は約13.5人という状況です。バスは、高齢者の移動や通勤・通学など日常的に必要な交通手段であり、観光客にとっても重要な交通手段であるため、市内全域の交通体系を総合的に見直していく必要があります。



基礎データ

西鉄各駅年間乗降客数の推移

単位：人

		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
蒲池	普通	97,090	91,615	82,855	81,760	80,886	78,840
	定期	119,720	109,500	91,250	83,950	80,520	77,380
	計	216,810	201,115	174,105	165,710	161,406	156,220
矢加部	普通	21,170	19,345	19,345	18,615	17,934	17,520
	定期	26,280	24,090	23,360	21,900	19,764	18,980
	計	47,450	43,435	42,705	40,515	37,698	36,500
柳川	普通	2,491,125	2,411,555	2,468,130	2,384,910	2,324,100	2,261,905
	定期	3,373,330	3,119,290	2,898,100	2,735,310	2,594,940	2,584,930
	計	5,864,455	5,530,845	5,366,230	5,120,220	4,919,040	4,846,835
徳益	普通	31,025	29,565	29,200	28,105	28,182	28,105
	定期	92,710	84,680	75,920	69,350	69,540	68,620
	計	123,735	114,245	105,120	97,455	97,722	96,725
塩塚	普通	99,280	95,630	94,900	92,345	92,598	91,250
	定期	216,080	192,720	170,820	159,140	160,308	155,490
	計	315,360	288,350	265,720	251,485	252,906	246,740
中島	普通	229,950	212,430	194,910	185,785	181,536	175,200
	定期	333,610	292,000	282,510	270,100	252,540	245,280
	計	563,560	504,430	477,420	455,885	434,076	420,480
合計	普通	2,969,640	2,860,140	2,889,340	2,791,520	2,725,236	2,652,820
	定期	4,161,730	3,822,280	3,541,960	3,339,750	3,177,612	3,150,680
	計	7,131,370	6,682,420	6,431,300	6,131,270	5,902,848	5,803,500

資料：西日本鉄道

バス会社別乗降客数の推移

単位：人

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
西鉄バス	576,739	523,688	490,090	472,154	467,392	417,652	417,511
西鉄バス久留米	366,389	285,549	230,601	176,051	154,351	133,543	134,514
堀川バス	597,009	479,202	410,015	339,145	310,972	289,497	243,785
計	1,540,137	1,288,439	1,130,706	987,350	932,715	840,692	795,810

資料：西日本鉄道、西鉄バス久留米、堀川バス

福祉巡回バス利用者数の推移

年 度	利用者数	運行日数	1日平均利用者数
平成16年度	3,193	307	10.40
平成17年度	4,121	305	13.51

資料：福祉事務所

施策の体系

(1) 西鉄天神大牟田線の活性化

① 単線区間の複線化の促進

運行本数の増加や時間短縮のため、西鉄天神大牟田線の複線化など鉄道サービスの向上を関係機関に要望します。

② 駅周辺整備と定住人口の増加促進

駅周辺の土地区画整理事業の推進や住宅地整備を促進するなど、定住環境を創出します。また、バリアフリー化を含め、市街地整備と一体となった環境整備や駅機能の充実、利用者の利便性を高めるための駅前広場や駐車場の整備を促進します。

③ 利用増加の促進

事業のタイアップや合同イベントを開催するなど、市民や観光客などの利用増加を促進します。

(2) 交通手段の確保

市民、観光客などに対する路線バスの利用推進の啓発や路線バスの確保に努めるとともに、公共交通が整備されていない地域の交通体系整備を検討します。

(3) アクセス道路の整備

公共交通機関の主要駅へのアクセス道路の整備を進め、交通利便性の向上を図ります。





8 多様な交流を活発にする情報基盤の整備

現状と課題

政府は、2003年（平成15年）7月に策定した「e-Japan戦略II」をもとに、世界最先端のICT国家になることを目標に、ICT基盤の整備に取り組んできました。この間、高速ネットワーク基盤の整備と利用の広がり、テレビ電話や会議、高機能の携帯電話の普及、電子商取引の環境整備とその飛躍的拡大など日本は世界最先端を実現しつつあります。

この流れを受けて、情報関連産業はさらに成長すると見込まれ、情報関連産業の誘致を促進することは本市の産業振興を図るうえで重要となります。

本市においても、市民の行政への参画意識の醸成（議会中継）、学校現場における教育用ソフトの共有化、災害情報・各種行政情報の提供、あるいは観光情報の提供などを目的として平成17年度に地域イントラネット基盤施設整備事業を行い、庁舎間など公共施設の情報基盤の整備を進めています。今後さらに市民利便性向上のため、利用者重視の電子自治体の構築を図る必要があります。また、各種情報が位置情報と結びつくことにより飛躍的に利用価値が増大し、有用性が高まることになる地理情報システム（GIS）*の活用なども推進する必要があります。

その一方で、市民が利用する情報基盤整備は、民間通信事業者によってインターネットを利用できる基盤が整備されていますが、高速インターネット網については、まだ十分に進んでおらず、地理的条件等によって整備が未定である地域もあり、利便性を享受できない情報格差が生じています。

また、インターネットの普及で、情報は大量に流れており、違法・有害情報に起因する問題が相次いで発生するなど一人ひとりの情報活用能力が必要とされています。そのため、どの世代でも情報化社会に適応できるよう各種講座や技術習得のための学習会などの開催を促進することが重要です。特に次代を担う子どもたちにおいては、初等教育の段階からICTに触れ、情報内容を的確に判断できる能力養成や情報モラル教育など情報教育を行うことが求められています。

今後、さらに情報化社会が進展することが予想され、市民すべてが「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」使えるネットワーク社会に対応できるよう学校や地域で情報活用能力を向上させる環境の整備を、セキュリティ確保や個人情報保護等に十分留意しながら進める必要があります。

※地理情報システム（GIS）

Geographic Information Systemsの略称で、文字や数字、画像などを地図と結びつけて、コンピュータ上に再現し、位置や場所からさまざまな情報を統合したり、分析したり、分かりやすく地図表現したりすることができる仕組み

施策の体系

(1) 高速情報基盤の整備

①地域情報システムの整備

市内全域で高速通信できる環境を整備することは電子自治体の推進や地域の情報化を進めるため、きわめて重要な要素であり、高速通信回線の早期敷設を働きかけていきます。

②情報関連産業の誘致促進

快適な情報通信網の確立を促進し、雇用の確保や既存産業のICT化を図るため、積極的に誘致促進を図っていきます。

③学校教育や社会教育での情報化教育の推進

次代を担う子どもたちの的確な判断能力養成や情報モラル教育など情報教育を推進していきます。そのためにネットワーク環境の整備や教員のICT指導能力の向上なども同時に推進していきます。

また、どの世代でも情報化社会に適応できるよう技術習得のための学習会などの開催を促進します。

(2) 市民に密着した情報化の推進

①電子自治体の推進

市民に身近な分野からの情報化を進め、ICTを最大限に活用した電子自治体の推進を図ります。

また、業務の効率化や災害発生時に迅速な判断を可能にする地理情報システム(GIS)などを導入・活用します。

②インターネットを活用した市民サービスの向上

市民の利便性向上のため、インターネットを活用し、本市のホームページから各種行政手続きの申請や公共施設の予約などが行えるよう、市民に身近な分野から整備を図ります。

③情報セキュリティの確保の推進

ハッカー等システムへの外部からの進入を防ぐためのセキュリティシステムの向上を推進します。

④個人情報保護の推進

個人情報保護法の理念を踏まえ、行政内部の情報管理の徹底に努めます。