

## 3 都市づくりの方針

### 3-1 集約型の都市づくりの方針

- (1) 便利で魅力ある拠点の形成
- (2) 生活の質を高める公共交通軸の設定
- (3) 拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応
- (4) 広域的な枠組みによる都市づくり
- (5) 都市情報一元化による戦略的な施策展開

### 3-2 土地利用に関する方針

- (1) 都市計画区域等の指定方針
- (2) 区域区分の決定方針
- (3) 土地利用の方針

### 3-3 都市施設・市街地整備に関する方針

- (1) 市街地整備の方針
- (2) 交通網整備の方針
- (3) 自然環境や緑の整備・保全の方針

### 3-4 安全で個性ある都市づくりに関する方針

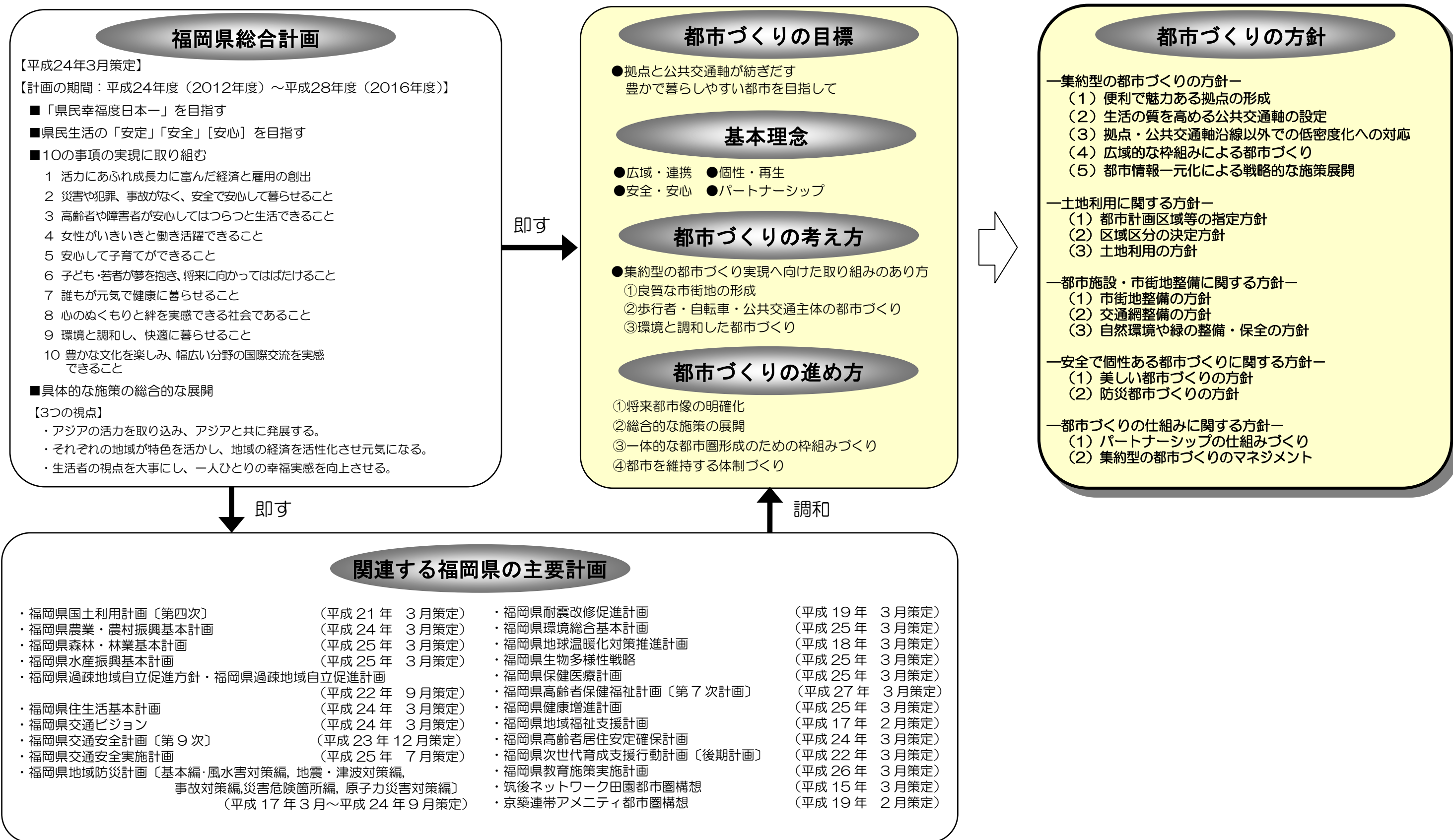
- (1) 美しい都市づくりの方針
- (2) 防災都市づくりの方針

### 3-5 都市づくりの仕組みに関する方針

- (1) パートナーシップの仕組みづくり
- (2) 集約型の都市づくりのマネジメント



ここでの都市づくりの方針は、「福岡県総合計画」を踏まえ、関連する本県の主要計画と整合を図りながら、前述の都市づくりの目標や都市圏構造を実現するための都市計画の視点に立ち、広域的な観点から土地利用、都市施設・市街地整備等についての方向性を示すものです。





## 3-1 集約型の都市づくりの方針

### 〔超高齢化と人口減少に対応した新たな誘導方策〕

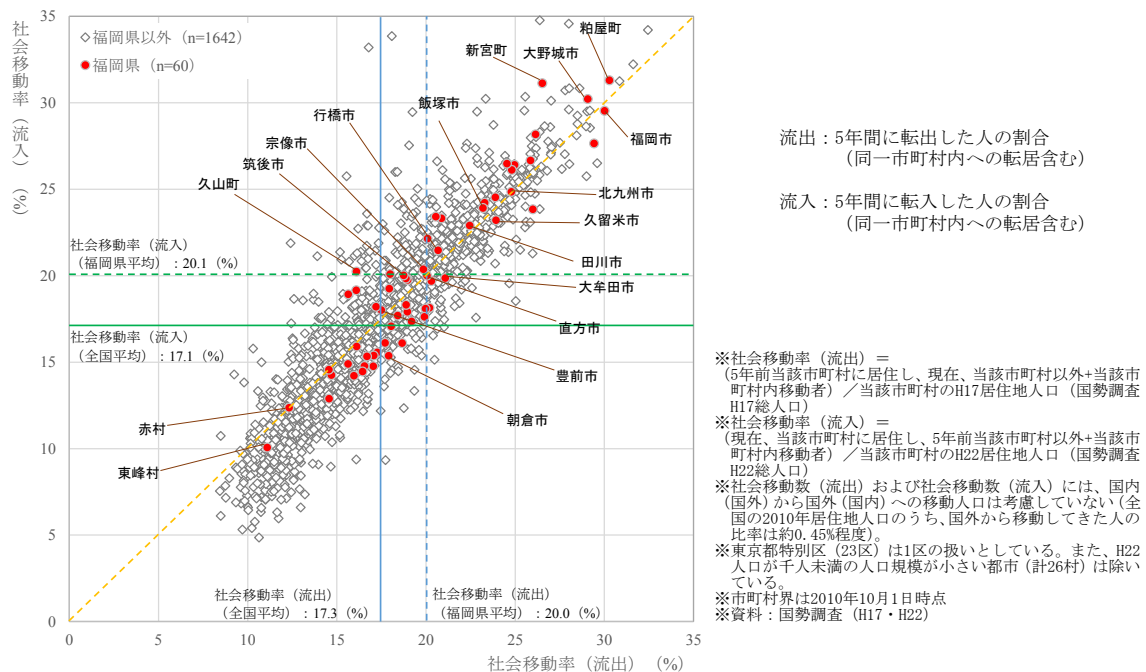
人口が増加し開発圧力が高い時代においては、区域区分制度により市街地の範囲（市街化区域）を定め、市街地外（市街化調整区域）での開発を規制し、増加する人口への対応として、必要に応じて市街地を拡大させながら、現在の市街地を形成してきました。

しかし、今後の人口減少時代においては、既存の市街地の人口も減少し、人口密度の低下により、空き地・空き家の増加、生活利便施設\*の撤退、公共交通の減便や廃止、コミュニティの維持が困難になるなど、様々な問題が各所で発生することが予想されます。

このような人口減少による諸問題を回避するために、拡大した市街地を縮小させることでの対応も考えられますが、厳しい制限は現実的には困難であるため、人口減少下では区域区分制度だけでなく、新たな方策も加えた都市づくりが必要となっています。

### 〔活発な人口流動を生かした集約型の都市づくり〕

本県では人口減少が進みつつも、多くの市町村において人口の流動（同一市町村内での転居も含む。）が活発な状況にあり、これを生かして市町村内外からの流入者を拠点や公共交通が便利な場所に誘導（P.78参照）していくことで、計画的に人口や都市機能の集約を促進させることが可能であるといえます。



■市町村別の5年間の社会移動率(全国における県内市町村の状況)(再掲)

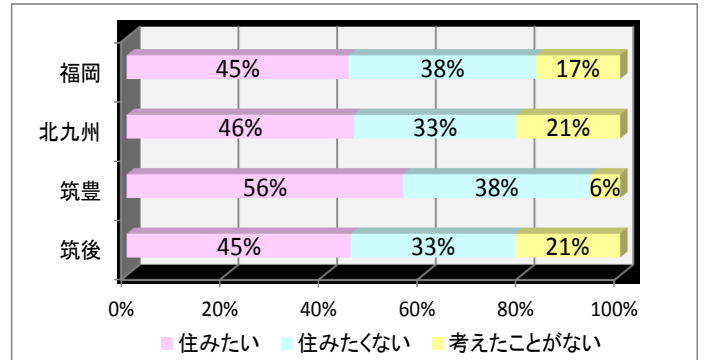
### 〔拠点と公共交通軸沿線への誘導による質の高い都市づくり〕

本県では前述のような状況のなか、都市内居住者だけでなく他都市居住者もアクセスしやすく、一定の都市機能の集積がある街なかを拠点として定め、都市機能や居住機能の集約を図ることで、人口減少下における都市の活力と住民の利便性の確保を目指してきました。

平成24年7月の県政モニターアンケートでは、便利な街なかへの居留意向が5割程度存在していますが、拠点内の居住者数は現状で1割程度であり、居住ニーズを拠点内のみで受け入れていくことが難しい状況となっています。また、商業・業務施設などは拠点内にまとまった事業用地の確保が難しい状況にあります。

他方、公共交通については、少子・高齢化の進行に伴う人口減少やモータリゼーションの進展、郊外部道路沿道の店舗集積による都市機能分散、居住地拡散等により、利用者の分散・減少が進んでいる状況にあります。

このような状況を踏まえ、今後は、これまでの拠点形成の考え方に加え、各拠点を効率的に接続する公共交通軸を設定し、同軸沿線の一部にも都市機能や居住機能の誘導を行うことにより、これまでの“拠点を中心とした都市づくり”から、“拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり”へと拡充を図り、便利な場所で暮らせる集約型の都市づくりを進めていきます。



■ 県政モニターアンケートによる街なかでの居留意向  
出典:平成24年7月 県政モニターアンケート

【市街地の低密度化への対応】

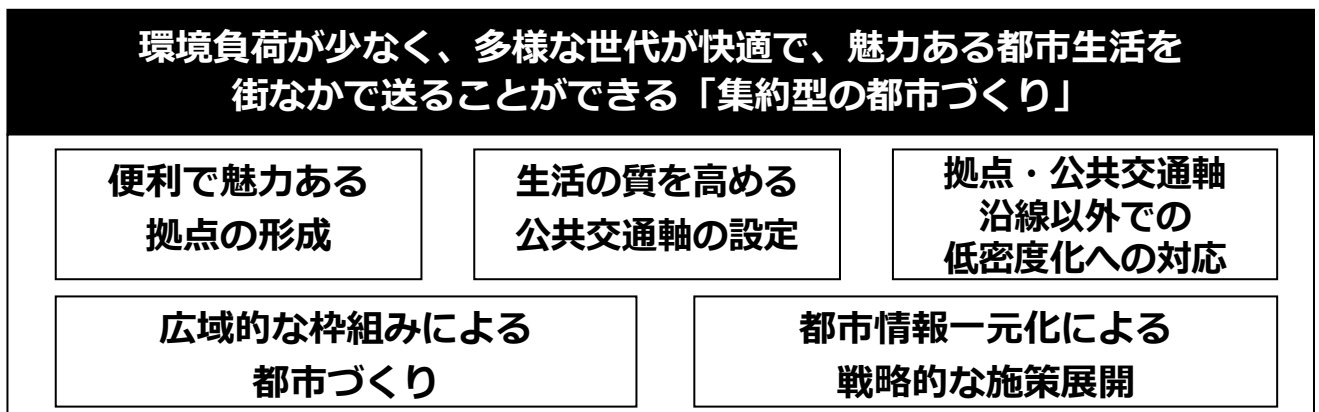
集約型の都市づくりを進めていく場合、拠点や公共交通軸周辺での人口集約を進めていく一方、人口や生活利便施設の減少に伴い市街地の低密度化が進行する地区の発生が予想されます。

このため、拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりを進めるに際しては、集約化の側面だけでなく、低密度化への対応も併せて行っていきます。

【生活圏の広がりに対応した都市構造形成】

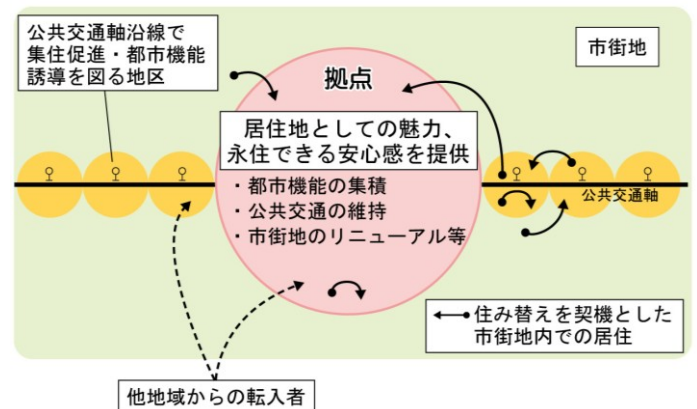
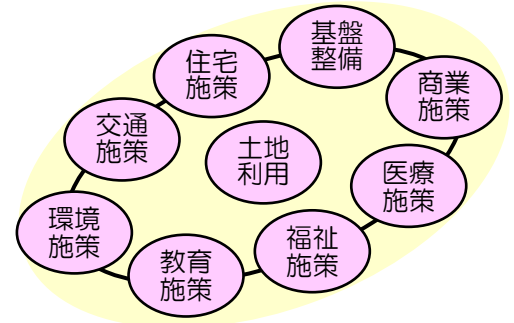
拠点は、市町村単位ではなく他市町村からのアクセスも考慮して設定しており、拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりを進めることで、日常生活や産業活動など様々な活動の充実、市町村間で不足する都市機能の相互補完を促進させていくことも可能となります。

そのため、市町村を超え、広域化した生活圏での枠組みで集約型の都市づくりを進める仕組みの構築を図ります。



## (1) 便利で魅力ある拠点の形成

- 都市整備を積極的に展開していく区域として、都市機能の集約を図る拠点や集住を促進していく地区を明らかにしていきます。
- 市街地整備や民間活力の活用により、都市機能や居住機能の集約を図り便利で魅力ある拠点を形成していきます。
- 実施に際しては、基盤整備や住宅施策、交通施策、商業施策、医療施策、福祉施策、教育施策、環境施策等の施策間の連携により、施策を展開していきます。
- これらの便利で魅力ある市街地づくりを前提としつつ、居住者の住み替え発起を契機として、暮らしやすく、住み続けられる地区への居住を促進していきます。



## (2) 生活の質を高める公共交通軸の設定

- 公共交通軸沿線に居住や都市機能を誘導し、多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市の持続可能性を高めるための公共交通軸を設定していきます。
- 公共交通軸を明確化することで拠点と公共交通軸による、実効性のある集約型の都市づくりを進めていきます。
- 公共交通軸沿線の一部における各種事業や定住に対する補助等の検討の根拠とします。
- 集約を促進させる地区を明示することで、民間投資を誘導します。
- 拠点や都市間での都市機能の相互補完により、財政制約下においても効率的な行政サービスの提供が可能な都市づくりを展開していきます。

### (3) 拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応

- 拠点や公共交通軸沿線以外における人口や生活利便施設の減少に伴う市街地の低密度化への対応をどのように進めていくかの判断が必要となります。
- 災害の危険性が高い地区や地形条件から居住地として利用可能性が低い地区、市街地として維持を図る必要性が低いと判断された地区においては、自然的環境への回帰もしくは公園、市民農園、共同駐車場など土地の多面的な活用を進めていきます。

#### (参考) 具体的な低密度化への対応イメージ

##### ◇地形条件から今後の土地の利用可能性が低い地区(斜面住宅地等)での対応イメージ

- ・若年層世代が流出し、高齢化が進行
- ・狭隘な道路や階段等により、高齢者にとって外出が困難
- ・土砂災害の危険性のほか、火災に対する防災性も弱い。

対応イメージ

- ・自然的環境への回帰
- ・公園、展望スペース、コミュニティスペース、法面安定化のための対策用地等としての活用
- ・高齢者の外出・介護の支援
- ・街なかへの住み替え促進
- ・条例による建築行為の規制や  
防災・防犯上問題を有する空き家除去の促進
- ・防災情報の啓発 など



##### ◇都市基盤が未整備である市街地地区での対応イメージ

- ・安い宅地価格を背景に、街なかからの人口流入により拡大した住宅地
- ・周辺的生活利便施設や都市基盤などが不十分な場合が多い。
- ・人口減少により住宅の量的なニーズが縮小するなかで、新たな居住者が見つからず、空き家・空き地となる可能性が高い。

対応イメージ

- ・公園、市民農園、共同駐車場、コミュニティスペース等としての活用
- ・街なかへの住み替え促進
- ・条例による防災・防犯上問題を有する  
空き家除去の促進 など





○拡大する住宅需要に答えるため高度経済成長期に整備された郊外型の住宅団地では、同時期に同世代が入居し年齢層に偏りがあることに起因して、高齢化や空き家の発生等の問題を有しています。このため、存続が必要な団地においては居住環境等の再構築などを行いながら住宅団地としての維持・向上を図ります。

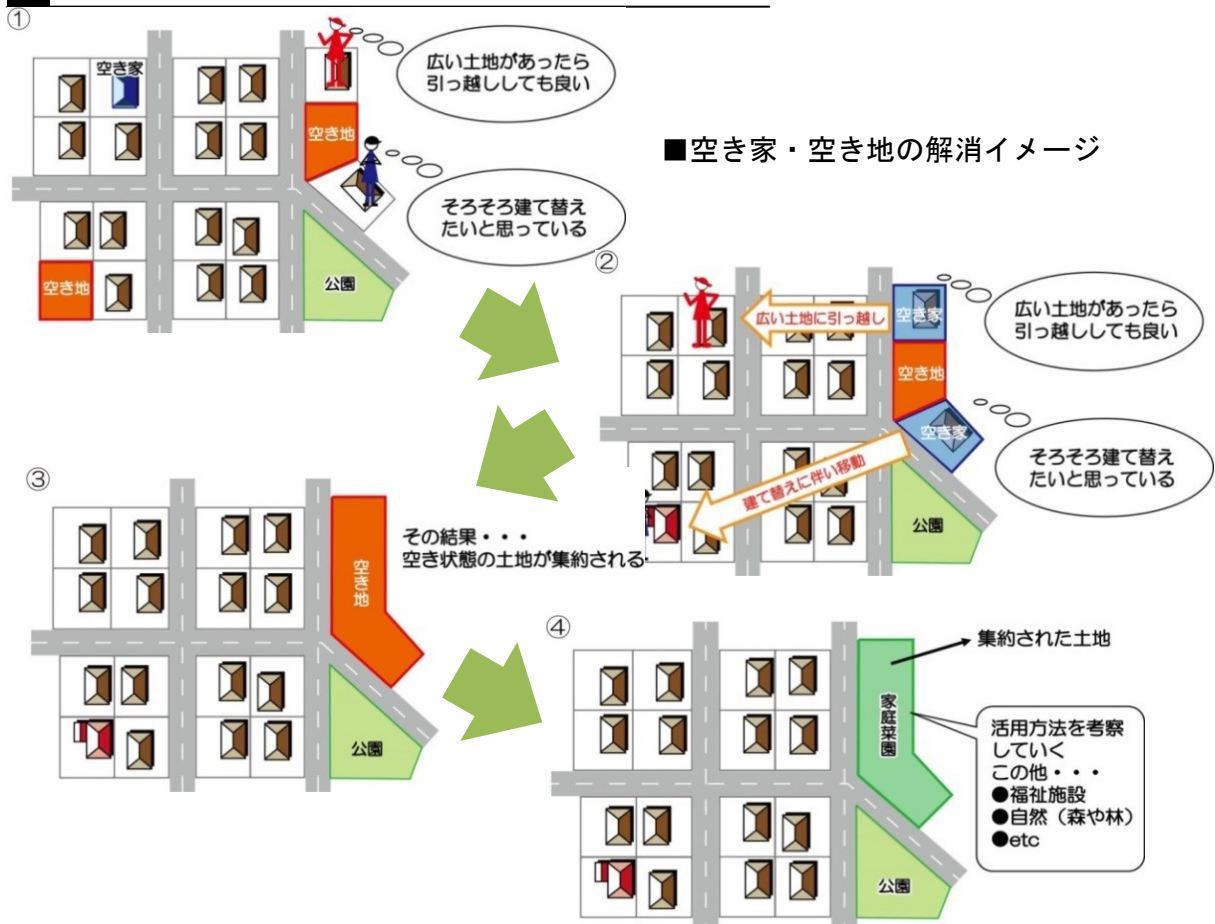
(参考)具体的な低密度化への対応イメージ

◇高度経済成長期に整備された郊外型の住宅団地での対応イメージ

- ・拡大する住宅ニーズに答えるため、計画的に整備され、道路や公園など都市基盤が整っている住宅団地
- ・核家族化による子ども世代の流出に伴い、人口減少や高齢化が進行し、空き家や空き地も発生

対応イメージ

- ・都市基盤を生かした再生(リニューアル)により魅力ある住宅団地に向けた用途規制の変更やミクストユースの促進
- ・良好な環境を求めるファミリー層や緑豊かな生活を求めるニーズ等の受け入れ
- ・二世世代居住等の居住者ニーズへの対応
- ・敷地の拡大による質の高いゆとりある住宅整備
- ・リノベーションによる不動産流通の促進 など

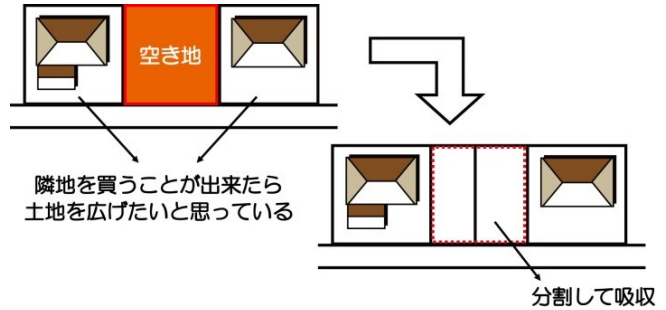


出典：東京工業大学 中井検裕氏による「人口減少下における都市計画のあり方(平成25年度福岡県都市計画協会専門研修会資料)」

(参考) 具体的な低密度化への対応イメージ

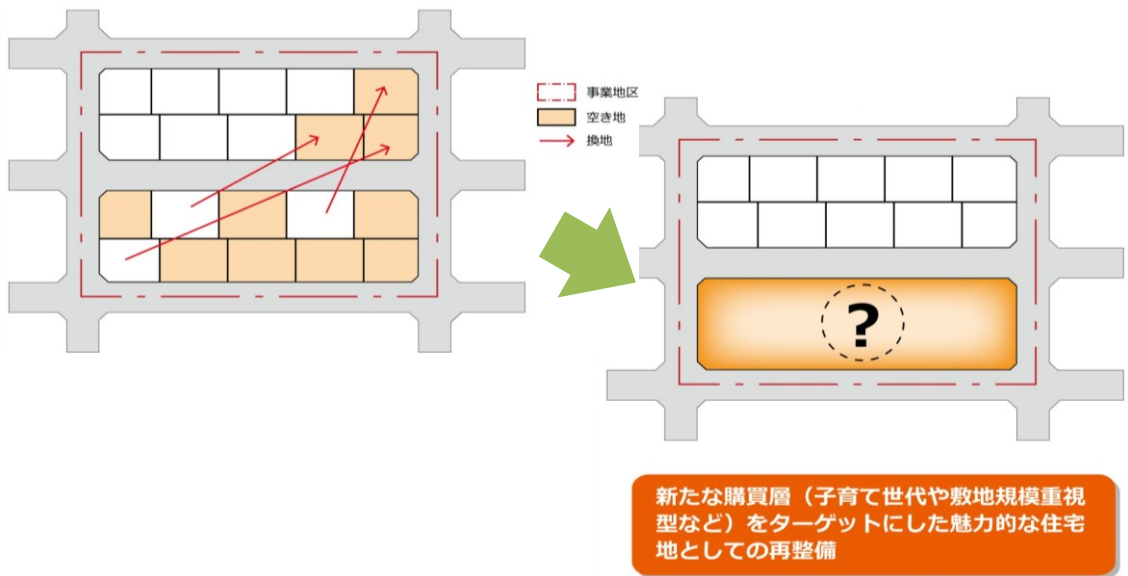
■ 余剰地へのニーズによる空き地・空き家の解消イメージ

空き家・空き地を活用し、既存の居住者のうち、現在よりも広く住みたいというニーズに対応するケース



■ 街区単位での集約化による住宅地の再整備イメージ

空き地となった宅地を集約し、新たな購買層（子育て世代や敷地規模重視など）の需要に対応した土地利用が可能となる街区を創出し、魅力的な住宅地として再整備するケース



#### (4) 広域的な枠組みによる都市づくり

- 都市における生活や産業といった様々な活動は、1つの市町村内のみに留まらず様々な都市との連携により行われるとともに、特に人口減少が進む小都市において都市機能の相互補完など、連携がより重要となります。
- 地方分権の進展により、都市づくりの裁量が市町村に移譲されるなか、計画対象範囲の違いから市町村境界部における計画齟齬の発生や、他都市への影響を考慮しない開発政策の推進などによるトラブルの発生も懸念されます。
- このため、都市圏ごとでの都市計画区域マスタープランの決定等、広域的な枠組みによる都市づくりを推進していきます。

#### (5) 都市情報一元化による戦略的な施策展開

- 各地域で様々な主体が戦略的に施策を展開できるよう、人口、医療、福祉、商業、交通等に関する地理空間情報による都市構造の「可視化」を推進していきます。
- これにより、街なか、公共交通軸沿線における現状・課題（人口の低密化、商業販売額の相対的低下など）が即地的に視覚化され、認識の共有化が図れます。また、県や市町村における施策や対象地域の選定について戦略的な判断を行うことが容易となります。

## ■拠点設定の方針

拠点設定については、集約型の都市づくりの観点から以下の事項を満たす場所とします。

### ○多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所であること

(都市機能の集積)

拠点においては、商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能が集積することにより、利便性が向上したり、賑わいが増すなど、集積のメリットが発揮されます。このため、拠点は多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所であることが求められます。

### ○多くの人が公共交通等により到達可能な場所であること（公共交通等でのアクセス性）

拠点は都市生活の核となる場所であることから、学生や高齢者を含めた誰もが到達可能な場所にあることが求められます。特に今後の少子高齢化の傾向を考慮すると、ユニバーサルデザインのまちづくりの観点から、公共交通や徒歩、自転車等で誰もが到達できる場所であることが求められます。

### ○環境に対する負荷が高くない場所であること

拠点は市街地周辺の身近な自然環境を保全するとともに、過度に自動車に依存しエネルギー消費の多い都市にならないような場所であることが求められます。

### ○既存の都市基盤施設ストックが生かせる場所であること（都市基盤施設のストック）

人口減少社会を迎え、市町村をはじめとした行政の財政状況は、今後、一層厳しくなると考えられます。このため拠点には、これまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であることが求められます。（集積する都市機能を支える都市基盤ストックがある場所）

### ○拠点の持続性が見込まれること（持続性）

拠点は様々な都市活動が行われる場所であり、拠点としての機能が消滅してしまうと、都市活動に支障をきたし、住民が都市的なサービスを楽しむことが困難になります。

その場合において住民が享受できる都市的なサービスの水準を維持するためには、新たに拠点形成が必要となり、都市構造を大きく変えて、新たに都市基盤施設の整備等が必要になるとともに、環境への負荷が大きくなること等が懸念されます。

このため拠点としての機能を保ち都市活動が持続可能であることが求められます。

## ■広域拠点の設定方針

拠点のうち、より広域的で多様な都市機能が集積し、広域から多くの人が集まり、公共交通によるアクセスが確保されているものを【広域拠点】として設定する。

## ■拠点の見直し

都市計画区域マスタープランに位置付けられる広域拠点・拠点については、設定時の考え方を基本としながら、都市計画基礎調査等の基礎指標の更新や交通施設整備、市街地整備の状況等を考慮し、必要に応じて見直しを実施していきます。

## ■公共交通軸設定の方針

公共交通軸については、集約型の都市づくりの観点から以下の事項を満たす軸とし、地域特性を踏まえながら設定します。

### ○多様な都市機能が集積した場所、もしくは集積が見込まれる場所と接続すること

(都市機能集積の支援、機能の相互補完)

公共交通軸は、拠点における商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能の集積及び補完を促進する軸であることが求められます。

### ○質の高い公共交通であること（公共交通サービスの質）

誰もが容易に移動が可能であるとともに、過度に自家用車に依存せず公共交通も選択可能な暮らしを実現していくため、沿線において一定の都市機能の集積があることが求められます。

### ○沿線における既存の都市基盤施設ストックが活かせること（都市基盤施設のストック）

人口減少社会を迎え、市町村をはじめとした行政の財政状況は、今後、一層厳しくなると考えられることから、公共交通軸沿線における誘導はこれまで公共投資が行われ形成されてきた既存の都市基盤ストックを活用できる場所であることが求められます。（集積する都市機能を支える都市基盤ストックがある場所）

### ○公共交通の持続性が見込まれること（持続性）

公共交通軸沿線も拠点と同様に様々な都市活動が行われる場所であり、公共交通軸が消滅してしまうと、都市活動に支障をきたし、住民が都市的なサービスを楽しむことが困難になります。

このため、公共交通軸沿線において公共交通の潜在需要が存在していることが必要であり、新駅設置等による計画的な誘導が行われる場合を除き、人口集積や都市機能の立地があり、公共交通の接続性が高いことが求められます。

なお、集約型の都市形成に至る過程での一時的な対応である生活支援交通については、公共交通軸としての位置づけは基本的に行わないものとします。

## ■基幹公共交通軸<sup>\*</sup>の設定方針

公共交通軸のうち、特に質が高いものについては【基幹公共交通軸】として設定します。

## ■公共交通軸の見直し

都市計画区域マスタープランに位置付けられる公共交通軸については、設定時の考え方を基本としながら、都市計画基礎調査における都市機能の集積状況等を考慮し、必要に応じて見直しを実施していきます。

また、都市再生特別措置法における立地適正化計画と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における地域公共交通網形成計画などを踏まえた市町村からの申し出については、公共交通軸の設定方針との適合性などを踏まえながら、都市計画区域マスタープランの変更を検討します。

### 便利で魅力ある拠点の形成

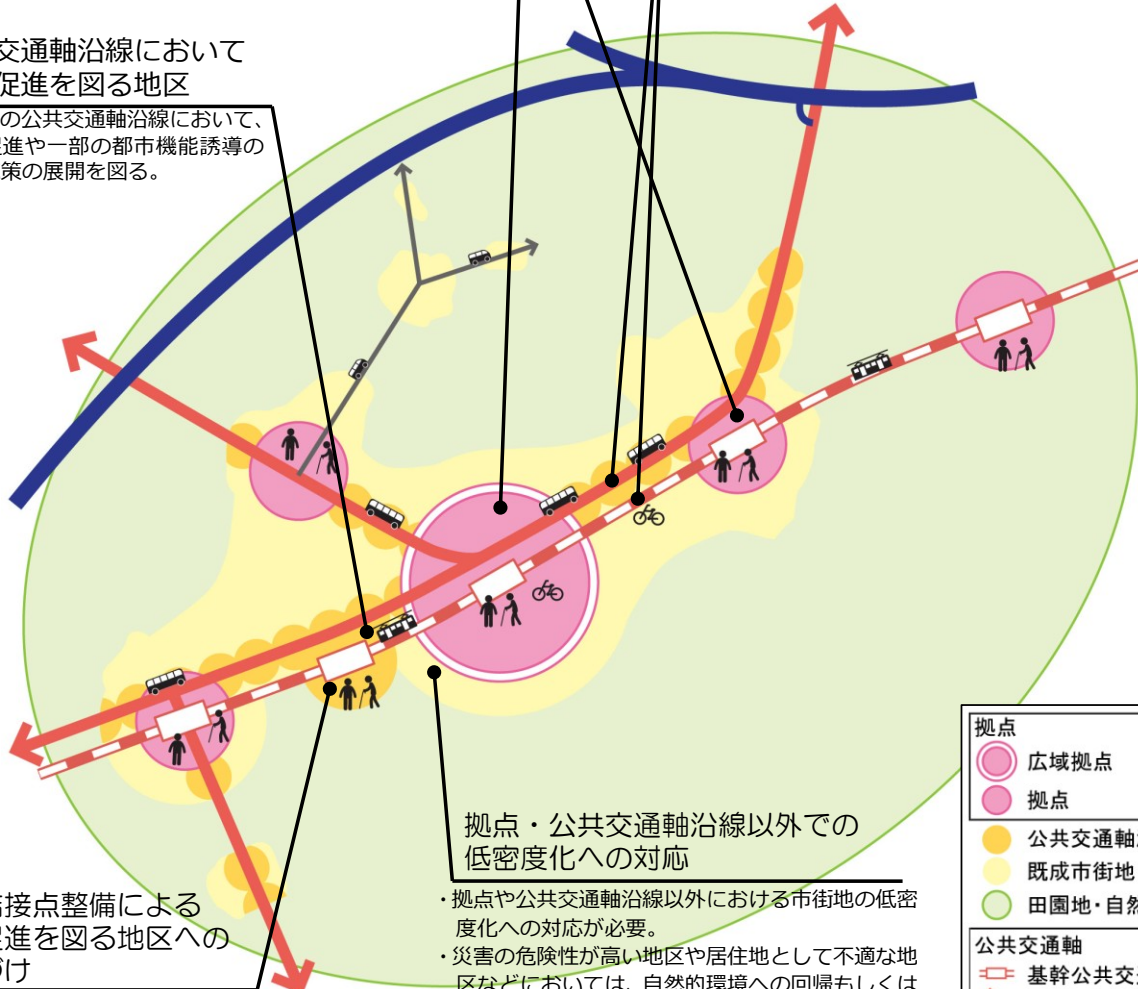
- ・都市整備を積極的に展開していく区域として、都市機能の集約を図る拠点（街なか）を明示。
- ・優遇施策の適用によるまちなか民間活力の活用などの柔軟な施策展開により、都市機能の集約、良質な空間づくりをすすめ、便利で魅力ある街なかを形成。

### 公共交通軸沿線において集住促進を図る地区

- ・拠点以外の公共交通軸沿線において、集住の促進や一部の都市機能誘導のための施策の展開を図る。

### 生活の質を高める公共交通軸の設定

- ・便利で質の高い日常生活が可能となる公共交通軸を設定。
- ・公共交通軸沿線において居住や都市機能の集約を進め、拠点間の交流や交通需要を創出しながら公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段が確保された都市づくりを展開。
- ・拠点や都市間での都市機能の相互補完により、財政制約下においても効率的な行政サービスの提供が可能な都市づくりを展開。



### 交通結节点整備による集住促進を図る地区への位置づけ

- ・新駅の設定など、新しい交通結节点整備が行われた場合にも集住促進を図る地区として位置づける。

### 拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応

- ・拠点や公共交通軸沿線以外における市街地の低密度化への対応が必要。
- ・災害の危険性が高い地区や居住地として不適な地区などにおいては、自然的環境への回帰もしくは公園など多面的な活用を図る。
- ・住宅団地においては居住環境等の再構築などを行いながら、質の向上を図る。

拠点	
	広域拠点
	拠点
公共交通軸	
	基幹公共交通軸
	公共交通軸
	生活支援路線
	高速道路

## ■集約型の都市づくりのイメージ

## ■都市再生特別措置法等の一部改正との関係について

我が国において、地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者が急増すると見込まれています。このため、公共交通なども含め都市全体の構造を見渡しながら、居住者の生活を支えるコンパクトなまちづくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ化）を推進していくことが、都市再生特別措置法の一部改正に伴いまちづくりの方向性として明記されました。

このまちづくりの方向性を実現していくため、市町村において住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができるようになりました。同計画においては、拠点や公共交通沿線を中心として居住誘導区域（居住を誘導する区域）や都市機能誘導区域（居住誘導区域内において、医療・福祉・商業等の都市機能の立地を誘導する区域）を具体的に定めることにより、各種の誘導方策が適用できるようになっています。また、市街化調整区域を除く居住誘導区域外では、開発許可制度を用いて居住の抑制を図る居住調整地域なども定めることが可能となっています。

さらに、都市再生特別措置法の改正とあわせ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律も改正され、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域交通ネットワーク、サービスの形成の重要性が示されています。

この法改正を踏まえ、今後市町村において立地適正化計画や地域公共交通網形成計画の立案等の取組がなされていくこととなります。

県としては、今後市町村が策定する立地適正化計画や地域公共交通網形成計画と都市計画区域マスタープランが連動し、集約型の都市づくりが行われるよう、取組を行っていきます。

## ■都市計画において公共交通軸を明示する効果

集約型の都市づくりに向けて公共交通軸を定めることによる行政としての効果は、以下のようになります。

- ・ **土地利用が描きやすくなる。**  
集約型の都市構造に向けた土地利用が描きやすくなる。
- ・ **軸沿線で行われる施策の根拠となる。**  
各種事業等を展開させていくための根拠となる。 例：図書館の移転など  
定住に対する補助等を実施する地区の根拠となる。 例：富山市
- ・ **民間投資を誘導する。**  
集約を促進させていく地区を明示することで民間投資を誘導する。

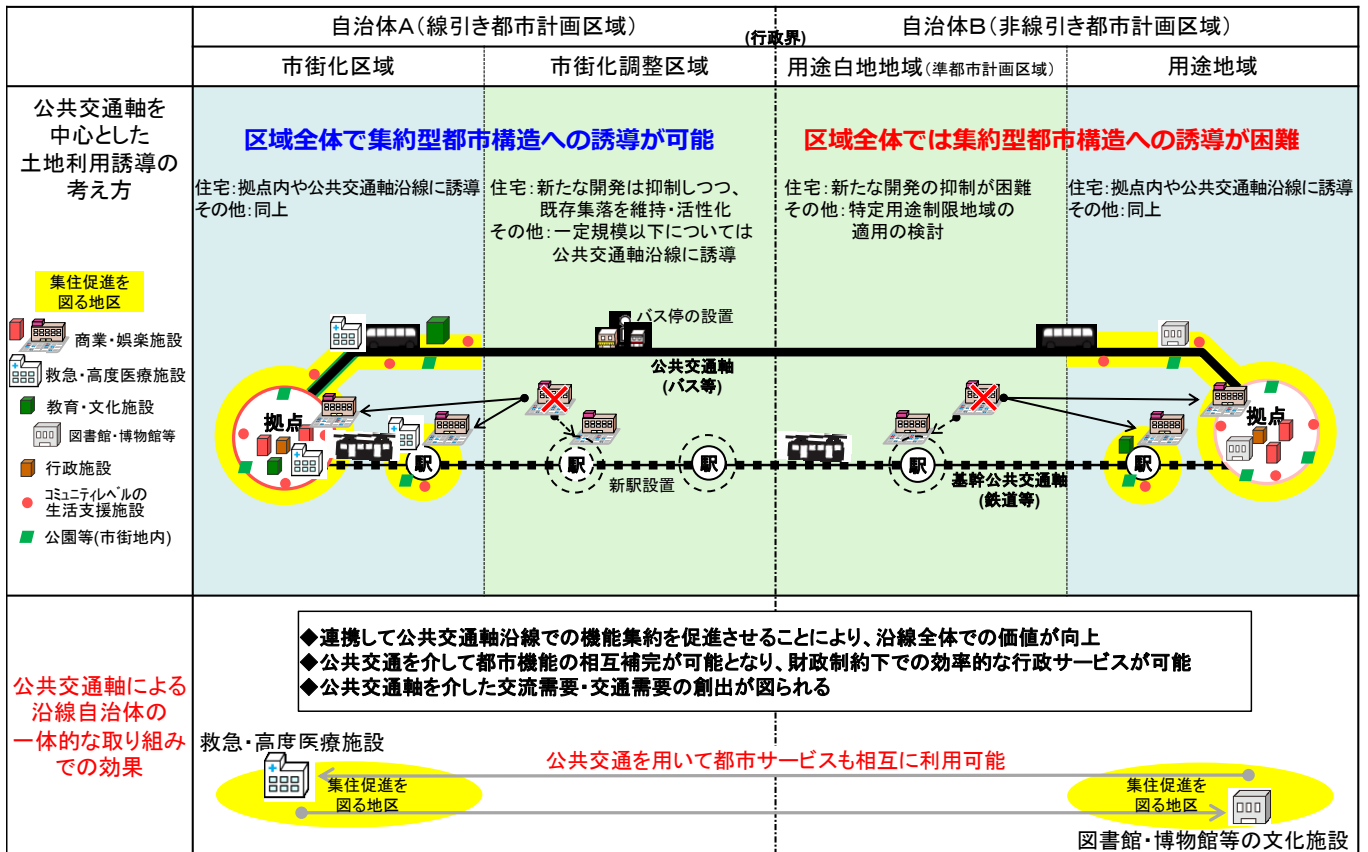
公共交通軸については、都市機能の集約の支援や都市機能の相互補完に資すること、公共交通サービスの質・持続性などを考慮し、今後、都市計画区域マスタープランにおいて設定していきます。

## ■公共交通軸を中心とした土地利用誘導の考え方

公共交通軸沿線における土地利用誘導に際しては、

- ・バスは停留所が密に配置され連続性がある“軸”としてとらえることが出来るのに対し、鉄軌道は駅間距離が長いことから駅周辺を“点”としてとらえるため、交通機関別に考えることが必要です。
- ・土地利用誘導方策を考える場合には、素地となる土地利用規制状況(用途地域内外、区域区分の有無)により誘導方策が異なることから、土地利用規制状況別にとらえる必要があります。交通機関別(バス、鉄軌道)かつ土地利用規制状況別で考えていきます。

なお、公共交通軸沿線において集約を促進していく具体的な範囲については、都市圏ごとの状況を踏まえながら、設定を行っていきます。

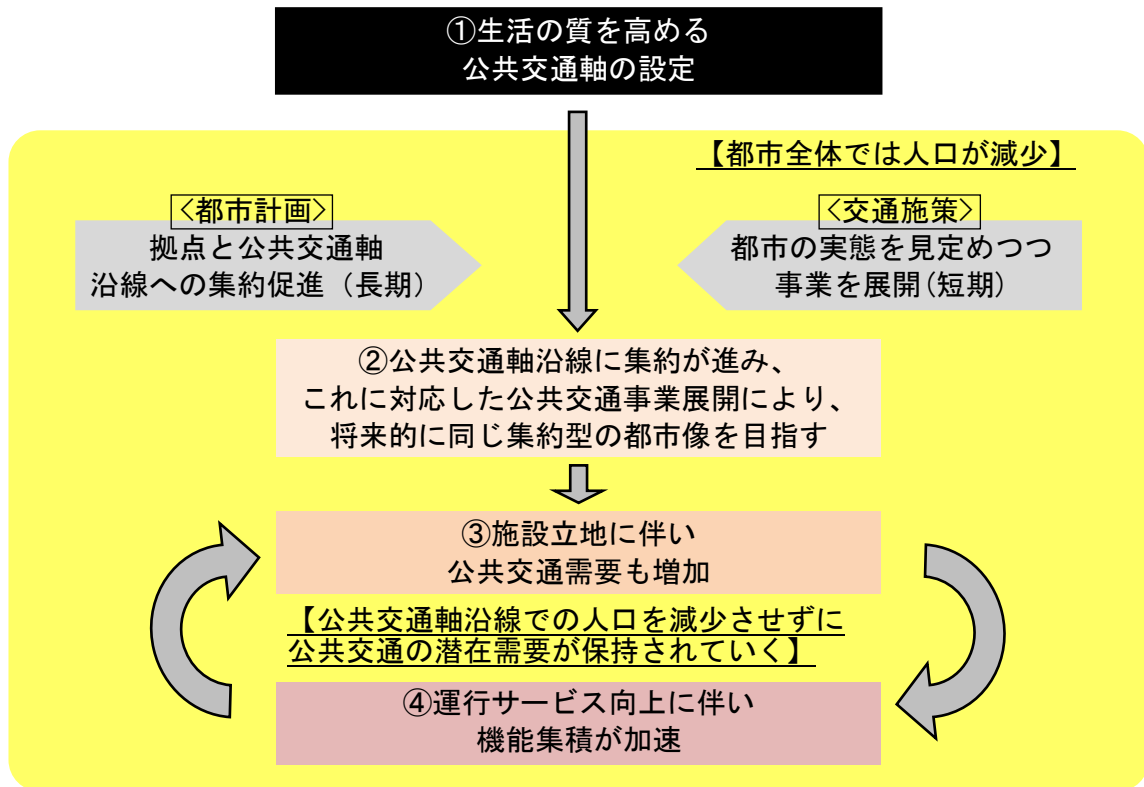


## ■公共交通軸を中心とした土地利用誘導の考え方



## ■都市計画と交通施策との関係

都市計画（長期[20年]）と交通施策（短期[単年～数年]）では、時間軸（計画スパン）が異なることから、独立して施策を展開しつつも、相互に影響しながら好循環を目指し、持続可能な都市の形成を目指していきます。



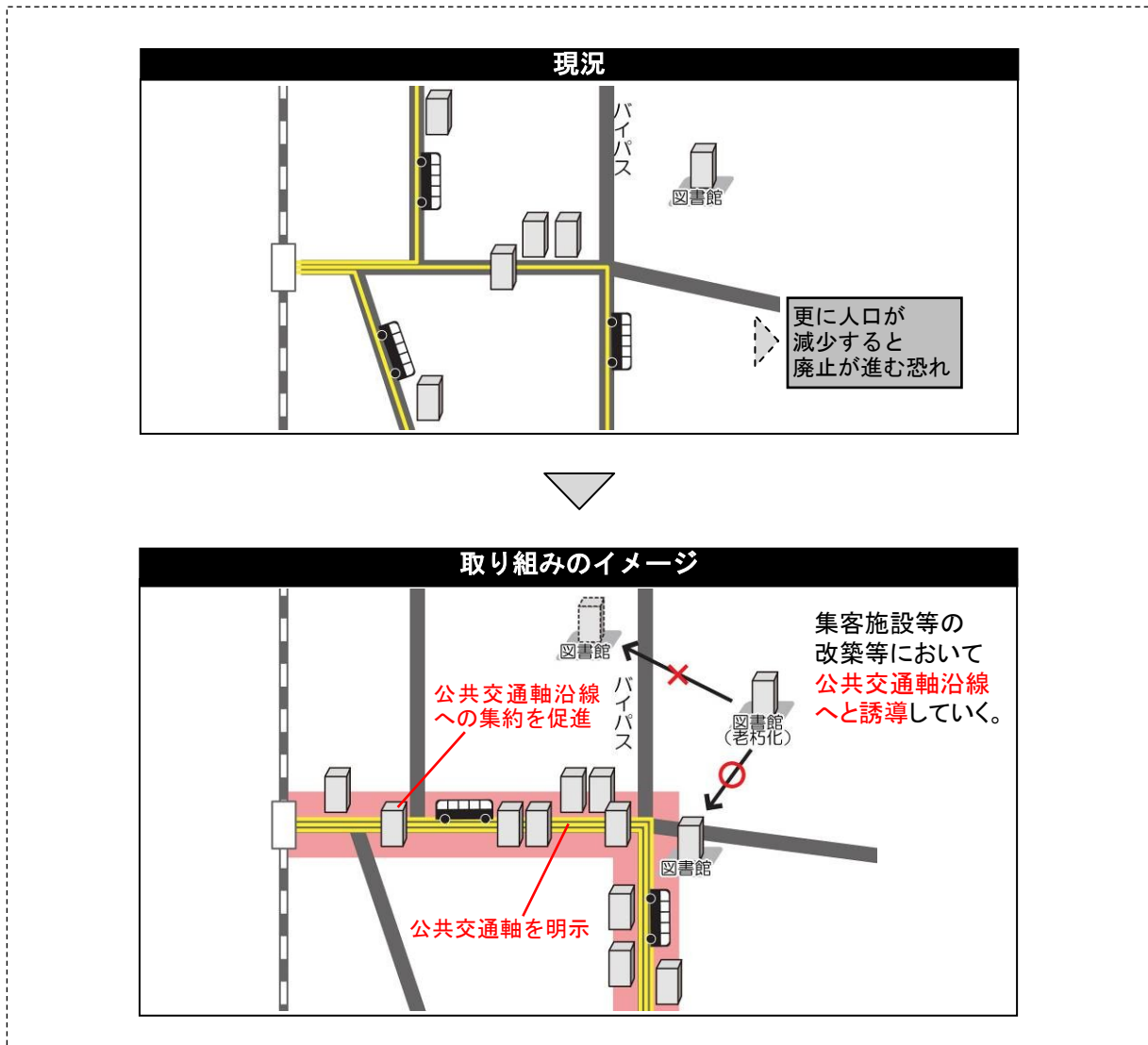
### [公共交通軸設定により好循環を創造する考え方]

- ①公共交通サービスの向上を目指す公共交通軸を明確化し、住民や事業者等に対して将来都市像を事前明示
- ②沿線での居住や都市機能の集約の促進
- ③沿線での立地が進むことから公共交通需要も増加し、運行本数の増加等の公共交通サービス向上
- ④公共交通サービスの向上により、沿線では更なる立地が促進され、更なる公共交通サービス向上が図られます。  
(以降は③～④の段階が繰り返され、“公共交通利用促進”と“集約”の好循環が続く。)

### ■公共交通軸沿線への都市機能集約を進めていく取組

今後の人口減少の進行等によるバス路線の減便や廃止が進む可能性を踏まえ、現在の道路網などを前提としながら公共交通軸を明確化し、同軸沿線の一部での機能集約を進めていきます。

#### 【都市機能集約の取組のイメージ】

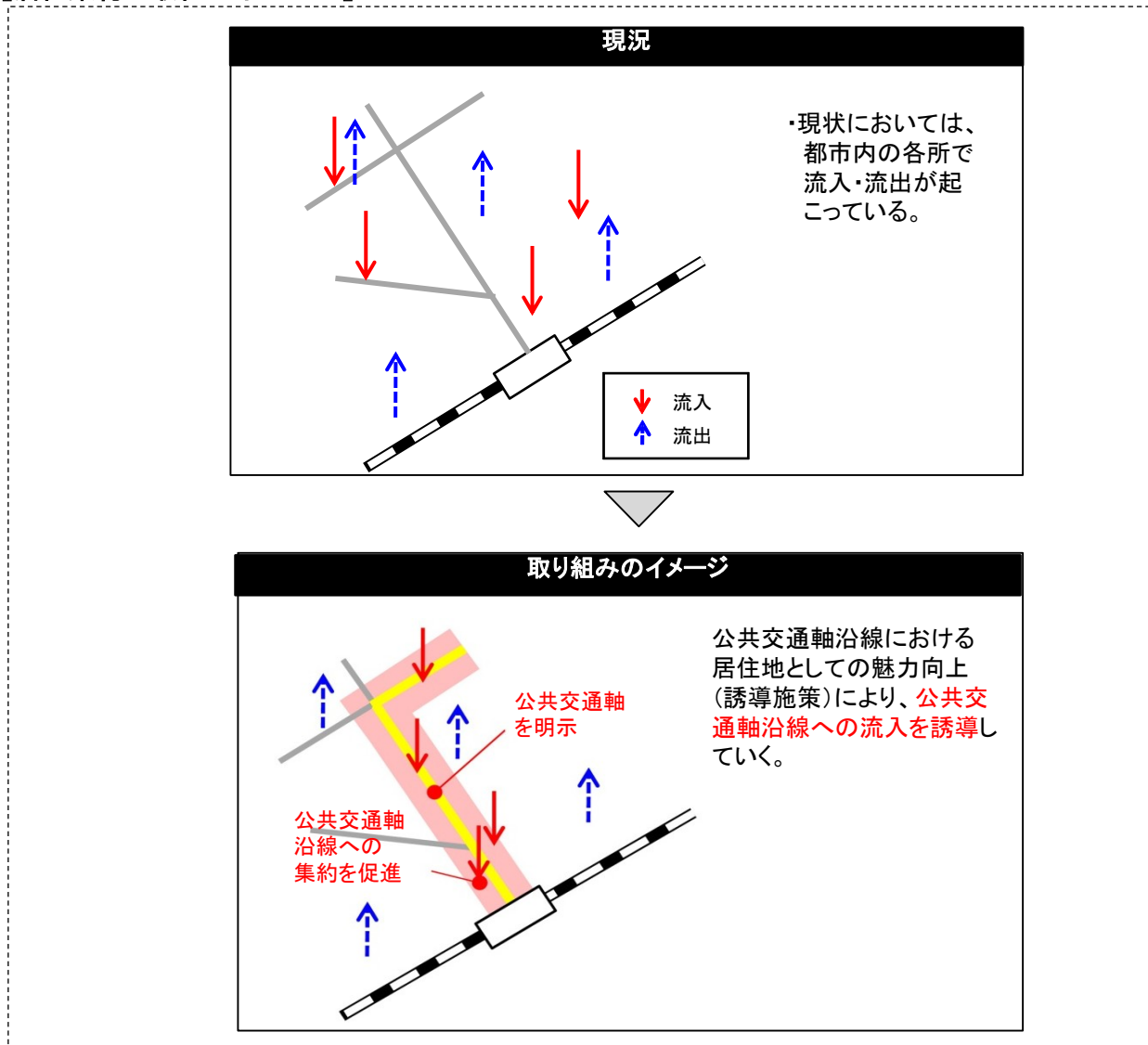


## ■公共交通軸沿線への集住を進めていく取組

現況においては、都市内の各所にて同一市町村内での転居も含む流入・流出が行われており、受け皿としての郊外開発や市街地内での空き家の発生などが生じている状況にあります。

都市内でおこる流入・流出に対して、サービス向上を目指す公共交通軸を明確化することと軸沿線の一部での都市機能集約を促進することで、軸沿線における居住地としての魅力を高め、各種施策も適用しながら、公共交通軸沿線への流入の誘導を進めていきます。

### 【居住集約の取組のイメージ】



## ■集約型の都市づくりによる効果

これまでの需要追従型の施策運用ではなく、集約を誘導するビジョン先行型の都市づくりを目指し、拠点と公共交通軸の設定による集約型の都市づくりを行っていきます。

公共交通軸を新たに設定することにより、商業、医療、文化などをはじめとした生活サービスなどの都市機能を、公共交通が使いやすい沿線に呼び戻していきます。また、公共交通軸沿線における交通および生活サービスの確保・充実により、高齢者世帯や子育て世代も安心して暮らせる質の高い居住環境が整うことから、鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏における居住人口の回復を図ることが可能となります。

### ○公共交通軸設定による集約と公共交通利用促進の相乗効果

都市全体で人口が減少するなか、そのままでは公共交通需要も相対して減少し、都市全体での公共交通のサービス低下が生じることが想定されます。

公共交通軸を設定し、都市計画と交通事業が将来を見据えた取組を実施していくことにより、“公共交通利用促進”と“集約”の好循環を創造し、公共交通軸沿線では公共交通の潜在需要が保持され、人口減少にも対応できる質の高い都市づくりが可能です。

福岡都市圏では今後しばらくは人口増加傾向にあると予測されていますが、将来的な人口減少や高齢者の大幅な増加を見据え早期の取組を行うことにより、より質の高い都市づくりが可能になります。

### ○行政コストの効果的な運用

道路や下水道などの都市基盤の老朽化が進むなか、橋梁の部材破断や下水道管路損傷による道路陥没などの問題が生じており、今後大幅に老朽施設が増加するなかで大きな問題となっています。

都市基盤の老朽化に対して、これまでは多くの場合個々の施設ごとの老朽化の状況に応じて順次改築を実施してきましたが、改築事業量がそれほど大きくない時には一定の予算制約の範囲内で改築事業の実施が可能でしたが、老朽化施設が急速に増加している中においては、改築を前提とした対応は困難であると言えます。

このような状況のなかで、将来にわたり都市基盤を適切に維持管理・改築・修繕していくため、ストックマネジメントによる予防保全型の施設管理の取組が進められています。具体的には、取組の当初は施設全体の点検等により費用が掛かるものの、各種施設全体を俯瞰して将来にわたる改築需要を把握し、維持管理・改築・修繕の一体的な最適化を図ることによる計画的な改築（更新・長寿命化対策）を実施し、持続的な機能保持を図るための取組が進められています。これにより、都市基盤施設に関わる年度別の発生費用が平準化出来るとともに、総費用の減少も可能となります。

また、人口減少に伴い今後も歳入は減少が予想されるとともに、歳出は高齢化の進行による医療・介護費や既存の都市基盤施設の維持管理費等が増加し、公共施設の建設や用地購入などの投資的経費は限られていくことが予想されます。

前述したような都市基盤の維持管理における予防保全型の考え方を、公共交通に着目した集約型の都市づくりに適用したイメージは次頁のとおりであり、今後の都市問題の発生要因に対し、予防措置としての施策に公共投資を重点化することにより、行政コストの効率的な運用が可能となります。

公共交通の利用が減少(バス交通の場合)	
公共交通軸を設定しない場合	公共交通軸を設定する場合
今後の傾向 /取組	<p>[今後の傾向]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤字路線が拡大し、補填額も増加</li> <li>→赤字路線の廃止、コミュニティバス等の代替措置が増加</li> <li>→公共交通の維持にかかるコストは一貫して増加し、改善する見込みは薄い</li> </ul>
公共交通としての 将来	<p>[取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸を設定し沿線の一部での集住・機能集約を促進</li> <li>→沿線での居住者、都市機能の集約により公共交通需要が増加</li> <li>→公共交通の採算が改善し、赤字補填が縮小</li> </ul>
動向イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">赤字補填等による公共交通の維持</p> <p style="text-align: center;">行政として、最低限の公共交通サービスも提供できなくなる恐れ</p> <p style="text-align: center;">沿線でのまちづくりを精力的に展開</p> <p style="text-align: center;">行政コストを効果的に消費</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">維持施策からまちづくり施策へのシフト</p> <p style="text-align: center;">公共交通軸沿線でのまちづくりへ重点投資</p> <p style="text-align: center;">沿線における需要増加により赤字額が徐々に縮小</p> <p style="text-align: center;">廃止路線も減少</p> <p style="text-align: center;">持続可能な公共交通の運行</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>公共交通維持コスト — [ 路線バス存続のための赤字補填額 (pink), 廃止代替手段の運行費(コミュニティバス等) (yellow), 公共交通軸沿線における投資額 (green) ]</p> <p>沿線でのまちづくりコスト — [ 公共交通維持に対する行政としての支援可能額 (purple), 公共交通の維持コスト (red) ]</p> </div>
付加的な 効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の減便・廃止が進行し公共交通空白地が増加</li> <li>自家用車も公共交通も利用できない高齢者等が増加し、都市機能の分散配置など福祉コストが増大するおそれ</li> <li>人口密度の低下によるコミュニティ維持が困難</li> </ul>
付加的な 効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>軸沿線での人口密度の維持によるコミュニティの確保</li> <li>公共交通利用により高齢者の移動が増加し、健康増進が図られ、医療や福祉コストが減少</li> <li>公共交通利用促進による環境負荷の軽減</li> <li>人口密度に応じた都市基盤の維持による維持管理費の減少</li> <li>地域経済の活性化や地価上昇等による経済波及効果が発生</li> </ul>

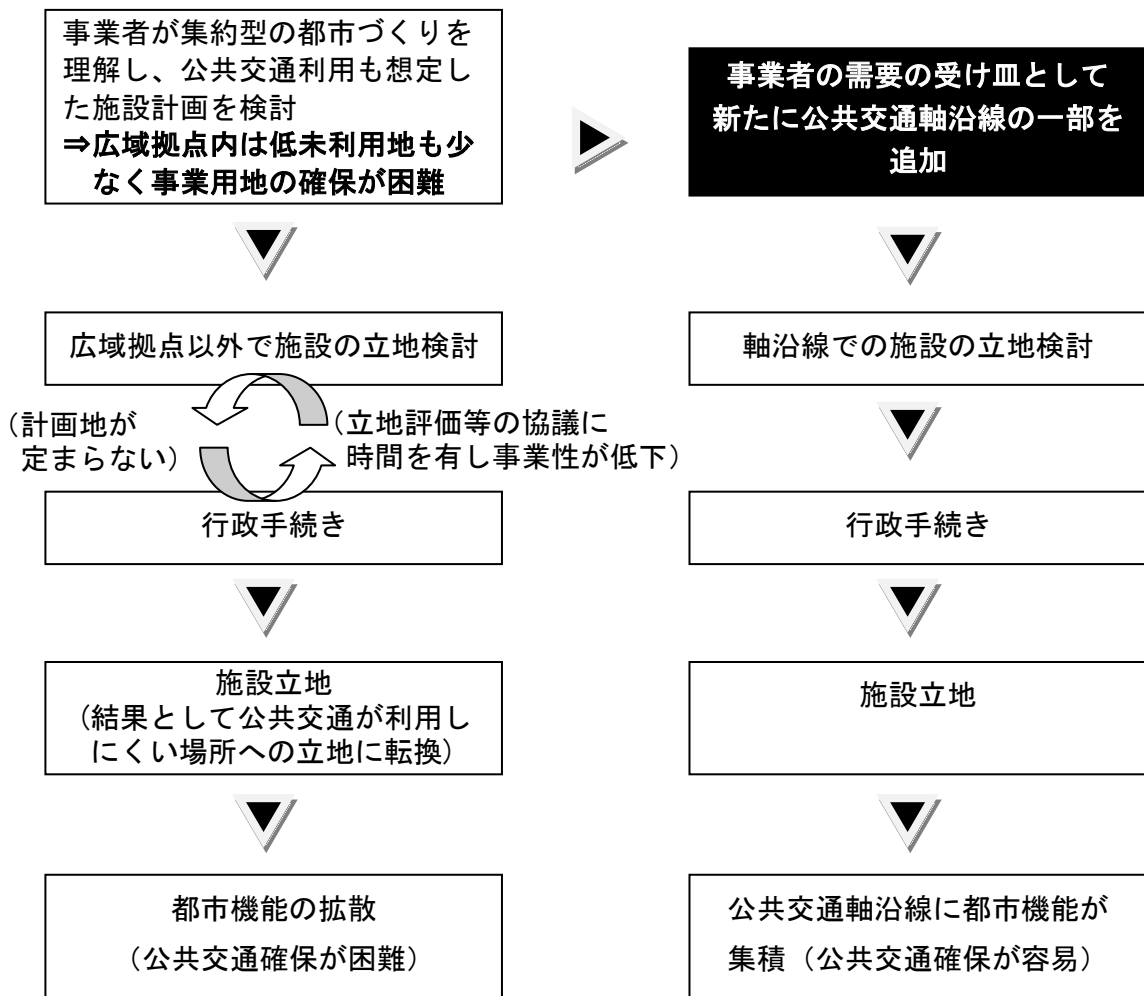
■ 「公共コストの賢い使い方」例(バス路線の維持・充実の側面)

※本例示は、都市計画上の視点で、公共交通軸設定による都市づくりの有無と行政コストの関係をイメージしたものです

○公共交通軸も含めて大規模集客施設を立地誘導することによる変化

大規模集客施設の立地誘導においては、事業者が街なかで交通利便性が高い広域拠点で施設計画を行いたくても、広域拠点内にまとまった適地が少ない状況にあるため、計画地の変更が必要となるとともに、公共交通の便利が良い場所においても立地評価の手続きが必要など多くの時間を要する状況でした。このような状況から事業者にとっては事業計画を立てにくい面があり、結果として公共交通での利用が困難な場所への立地なども見受けられ、都市機能の散在化に歯止めがかかっていない状況にあります。

新たに公共交通軸を位置づけ、広域拠点以外で大規模集客施設が立地可能な場所を事前明示することにより、事業者が将来の都市構造や地域特性等に配慮した上で計画的な市街地整備を図ることも可能とし、そのことが公共交通軸沿線への立地誘導に繋がり、集約型の都市づくりが促進されます。



○住民・行政・事業者での視座による効果

拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりに関して、居住者をはじめ都市に関係する主体ごとでの視座に立った場合、誘導方策や集約型の都市づくりにより実現する暮らし、メリット等は次のように挙げられます。

■住民の視座に基づく誘導方策や集約型の都市づくりにより実現する暮らし(その1)

<p><b>現状</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・価格が安い郊外部での住宅購入等により、自家用車を主体とした生活様式</li> <li>・高度経済成長期に建設された郊外の大規模住宅団地においては、世代交代が進まず高齢化の進行や空き地・空き家の増加のおそれ</li> <li>・公共交通志向の潜在ニーズは約5割（県政モニターアンケート(平成24年7月)から）</li> </ul>
<p><b>課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車を利用できない状況（飲酒、ケガ・病気など）で公共交通が利用できないため不便な暮らしを強いられ、交流人口も減少しひいては街のにぎわいも低下</li> <li>・人口減少により見守り、助け合いが減少するなかで、コミュニティの維持が困難になる。</li> <li>・空き地・空き家の発生により、防犯や防災の面で不安要素が増える。</li> <li>・周辺の建て替えに伴う住環境の悪化に対応できない。</li> <li>・便利な場所に住みたくても、金銭問題、住みたい場所に土地や空き家がない等の様々な事情により実現できない。</li> </ul>
<p><b>誘導のための方策</b></p>	<p>[土地利用施策の活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点や公共交通軸沿線における用途地域の変更や地区計画の策定等</li> <li>・用途地域内かつ集住促進を図る地区外におけるダウンゾーニング*（地区ごとの特性に応じた容積率*低減など）</li> <li>・市街化調整区域における開発許可制度および地区計画の運用による立地コントロール</li> </ul> <p>[補助施策の活用例]</p> <p>下記のような既往施策や新たな優遇施策について、拠点や公共交通軸沿線で重点的に展開することを検討</p> <p>（考えられる施策例）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策</li> <li>・地域優良賃貸住宅、長期優良住宅など良質な住宅の普及制度</li> <li>・サービス付き高齢者向け住宅など高齢者向けの住宅の普及制度                                 など</li> </ul> <p>[税施策の活用例]</p> <p>下記のような既往税制や新たな優遇税制について、拠点や公共交通軸沿線で重点的に展開することを検討</p> <p>（考えられる施策例）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点や公共交通軸沿線に集客施設等が移転する際の特例</li> <li>・集客施設等を誘導する事業を促進するための特例</li> <li>・長期優良住宅建設に係る固定資産税の減免   など</li> </ul> <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暮らし方に関する啓発</li> <li>・街なか居住体験に対する支援(空き住宅の斡旋等)</li> </ul>

■住民の視座に基づく誘導方策や集約型の都市づくりにより実現する暮らし(その2)

<p><b>実現する暮らし</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集住促進を図る地区に住むことにより、公共交通の利用が容易となり、車を運転しなくても私用を済ませることが容易となる。特に高齢者の外出行動を誘発し、各種コミュニティへの参加や健康増進が図られる。</li> <li>・地域コミュニティが維持され、見守り、助け合いの中で暮らすことができる。</li> <li>・通院やデイサービスが身近な場所で受けられ、家族の負荷や通院のための費用負担が軽減する。</li> <li>・拠点や公共交通軸沿線の人口の維持が図られるため、これまでの都市的サービスを変わずに享受できる。</li> <li>・都市機能や居住の集約により公共交通のサービス水準が上がり利用が促進されることで好循環が期待できる。</li> <li>・自家用車から、徒歩・自転車・公共交通への転換がすすむことで、自家用車の利用が減少し、交通安全が図られる。</li> <li>・育児施設が便利な場所に確保されるなど、共働き世帯での、安心してゆとりを持った暮らしが行える。</li> <li>・街なかや公共交通利便性の良い場所に、働き口が確保されやすくなる。</li> <li>・拠点や公共交通軸周辺には多様な機能が集積するとともに、公共交通手段も確保されることから、土地資産の価値の維持等にも寄与する。(持家の場合。)</li> <li>・軸外における居住者についても、都市機能が集まった軸上まで行けば、私用を済ませることがこれまでより容易になる。</li> <li>・市街地がコンパクトになり、都市空間を整備・保全していくための行政コストが縮小することから、住民の税負担が軽減される。</li> <li>・拠点や公共交通軸周辺への重点投資により、公共施設等の質の向上が図られる。</li> </ul>
-----------------------	---



■行政の視座に基づく誘導方策や集約型の都市づくりによる効果と影響

<p><b>現状</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模集客施設の郊外立地等により都市機能が分散</li> <li>・市街地の拡散に応じて、都市基盤を順次整備してきた経緯から、維持管理すべき基盤施設が増加</li> <li>・公共サービス施設も各所に整備</li> <li>・人口減少に伴い過疎化が進む。</li> <li>・都市基盤施設や公共サービス施設が老朽化し維持管理費が増加</li> <li>・財政余力が減少するなか、都市経営の視点からのマネジメントが求められている。</li> <li>・社会的ニーズとしての環境負荷の軽減</li> </ul>	
<p><b>課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基盤施設や公共サービス施設の維持管理費増大と新たな投資に対する制限下での都市の維持</li> <li>・環境負荷の少ない都市 ⇒集約型の都市づくりが必要</li> <li>・集約型の都市づくりの必要性が理解されつつあるが、共通したイメージを持てるまでには至っていない。 ⇒集約型の都市づくりの必要性について、第一に行政組織内での意思統一が必要</li> <li>・郊外居住者に対し、自家用車を自由に利用出来なくなった時点での生活の困難化など、行政としても事前明示をしていく必要がある。</li> </ul>	
<p><b>集約型都市づくりによる効果と影響</b></p>	<p><b>県における効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏としての土地利用が描きやすくなる。 (公共交通軸が明確化することで都市圏としての集約型の都市構造が描きやすくなる。)</li> <li>・公共交通軸を介し、拠点や都市間で不足する都市機能の相互補完が可能となる。(拠点や都市間での交流や交通需要を創出)</li> </ul>
	<p><b>県・市町村両方における効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同軸沿線で行われる施策のガイドラインとなる。 (上位計画として各種事業等を展開させていくためのガイドラインとなる例：図書館等公共施設の移転など)</li> <li>・都市基盤を効率的に整備することにより、これらの維持費も削減できる。</li> <li>・自動車利用率が下がり、CO<sub>2</sub>削減や交通エネルギーの削減につながる。</li> </ul>
	<p><b>市町村における効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用が描きやすくなる。 (公共交通軸が明確化することで集約型の都市構造が描きやすくなる。)</li> <li>・民間投資を誘導しやすくなる。 (集約を促進させていく地区を明示するガイド的役割を担う。)</li> <li>・質が高く暮らしやすい空間が形成される。 (同軸沿線の一部における集住・都市機能集約施策と併せ、緑化やセットバック等の環境的価値を高める施策を併せて展開することにより、質が高く暮らしやすい空間が形成される。)</li> <li>・市街地の拡散に対応するための郊外部での新たな基盤整備が少なくなる。 (コストの選択と集中が可能：拠点や軸沿線整備、維持管理)</li> <li>・高齢者の外出行動が誘発され、健康が増進する。(医療福祉コストの減少)</li> <li>・地域経済の活性化や地域の利便性が高い地区(固定資産評価が高い地区)に高密度に人や物が集まることで、地域経済の活性化や地域の魅力向上が図られ、地価上昇等による経済波及効果が見込まれる。</li> </ul>
	<p><b>過渡期における影響</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約をうながすことでより人口密度が低下する郊外などで、生活支援を継続するため、一時的に対応が必要(一時的な行政コストの増加)となることも考えられるが、集住が進めば将来的にはその解消が図られる。</li> </ul>

■事業者の視座に基づく誘導方策やメリット(その1)

<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外における自家用車利用を前提とした場所や、災害危険性をあまり考慮しない場所などでの低質な住宅供給が継続</li> <li>・公共交通利用を考慮しない集客施設の立地</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市場ニーズを拠点や公共交通軸沿線の一部へ転換 ⇒居住ニーズ等を拠点や公共交通軸沿線へ向けさせる取組</li> <li>・拠点や公共交通軸沿線の一部における様々な居住ニーズに応じた住宅供給(低所得者、高齢者等)</li> <li>・拠点や公共交通軸沿線における投資リスクの軽減</li> <li>・拠点や公共交通軸沿線など集住促進を図る地区内で成り立つビジネスモデルの強化</li> </ul>
<p>誘導のための方策</p>	<p>※都市計画マスタープラン等上位計画での位置づけを踏まえた上で、下記のような施策の活用が考えられる。</p> <p>[土地利用施策の活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点や公共交通軸沿線での大規模集客施設の立地誘導</li> <li>・拠点や軸沿いで容積率が不足する地区における容積率インセンティブの適用</li> <li>・市街化調整区域における都市計画制度運用による公共交通軸沿線への立地誘導</li> <li>・用途地域内かつ都市機能の集約を促進する地区外におけるダウンゾーニング(過剰な商業系及び準工業系用途地域の変更)</li> <li>・工場跡大規模空閑地での適切な土地活用をうながすための仕組みづくり</li> <li>・非線引き用途白地地域内において、新規バイパス沿線など土地需要が高い区域における特定用途制限地域の適用</li> </ul> <p>[都市計画事業の活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能の集約、魅力的な市街地空間づくりに向けた施策の実施(市街地開発事業、バリアフリーやユニバーサルデザインなどを重視した市街地整備)</li> <li>・拠点や公共交通軸沿線において不足する都市基盤施設の整備(歩行空間や自転車走行空間等の整備、公園や広場等の整備)</li> <li>・駅からのアクセス性向上など、駅設置の支援も含めた交通結節点の整備・充実</li> <li>・拠点への人々の流入促進に向けた施策の展開</li> </ul> <p>[補助施策の活用例]</p> <p>下記のような既往施策や新たな優遇施策について、拠点や公共交通軸沿線で重点的に展開することを検討 (考えられる施策例)</p> <p>ー集住ニーズを受け入れるための住宅確保ー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策</li> <li>・地域優良賃貸住宅、長期優良住宅など良質な住宅の普及制度</li> <li>・サービス付き高齢者向け住宅など高齢者向けの住宅の普及制度</li> </ul> <p>ー中古住宅の个性的で魅力的なリノベーションー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リノベーションに関わる情報提供</li> <li>・リノベーション推進事業</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>

■事業者の視座に基づく誘導方策やメリット(その2)

<p><b>誘導のための方策</b></p>	<p>—目的施設の集積を進める方策—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策 など</li> </ul> <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなマンションを建設・分譲しつつながら収益を確保するフロー型のビジネスモデルから、ストックを基盤としたビジネスモデルへの転換に際しての支援 (エリアマネジメント※の取組への支援等)</li> </ul>
<p><b>事業者にとってのメリット</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来性（住宅・商業）がある地区を事前に把握することにより投資先が明確となり、積極的な投資が可能となる。（多様な機能が集積することで投資効率が向上する。）</li> </ul>

## 3-2 土地利用に関する方針

生活圏の広がりに対応し、都市計画を行う枠組みや土地利用規制を見直すことにより、集約型の都市づくりを進めていく必要があります。

### (1) 都市計画区域等の指定方針

都市計画においては、県と市町村が連携して広域的・一体的な運用を図っていくことが必要となっており、都市計画区域においても生活圏の広がりに対応した一体的な区域設定による新たな枠組みづくりが必要です。

**指定要件を踏まえ、地域の実態を把握したうえで、都市計画区域や準都市計画区域の統合・追加・拡大を検討する。**

都市計画区域については、県全域の都市圏構造を念頭に置き、改めて指定することとし、指定にあたっては、迅速な諸手続きが可能となるような仕組みについても検討します。

都市計画区域の指定要件を満たす都市計画区域未指定町村については、周辺市町村の都市計画の状況や将来プロジェクトの有無などを考慮しながら都市計画区域の指定を検討します。

また、都市計画区域指定要件を満たさない町村においても、環境の悪化が懸念される場合には、地域の実態を把握したうえで、既存都市計画区域との統合を踏まえた都市計画区域の拡大や準都市計画区域の指定を検討します。

都市計画区域外での開発や環境の悪化という問題に対しては、都市計画区域の拡大や、準都市計画区域の指定により土地利用の整序を図ります。

なお、都市計画区域マスタープランについては、都市圏ごとに決定します。

**基本的に都市計画区域や準都市計画区域の廃止は行わない。**

都市化圧力の多少にかかわらず、良好な生活環境や自然環境の形成、維持、保全の面から都市計画区域や準都市計画区域の必要性は高いことから、基本的に廃止は行わないこととします。

## (2) 区域区分の決定方針

人口減少、少子高齢化、中心市街地の空洞化が進行するとともに、自然環境の保全が重要視されるなかで、県内の各都市においても市街地の無秩序な拡大を防止する必要性は増加しています。そのためには、秩序ある枠組みを明確にするとともに、中心市街地の良質化と自然環境の保全を行うことにより、持続可能な都市づくりを進めるための集約型の都市づくりが重要です。

したがって、既存線引き都市計画区域においては、市街地として積極的に整備する区域の明確化および拠点部等における市街地の良質化を行うため、基本的に区域区分を継続し、集約型の都市づくりに向けて市街化区域の適切な見直しや市街化調整区域における地区計画等の適切な運用を進めます。

また、既存非線引き都市計画区域においては、集約型の都市づくりにおける区域区分制度の有効性を踏まえ、区域区分の導入を検討していきます。

### ①線引き都市計画区域における区域区分の決定方針

基本的に区域区分を継続する。

線引き都市計画区域においては、

- ・開発許可制度や地区計画制度により、市街化調整区域での居住も含めた一定の立地誘導も行える状況
- ・拠点・公共交通軸周辺以外に対しての各種立地抑制施策が機能し易い状況

にあり、区域区分制度は集約型の都市づくりのための有効な手法の1つであることから、基本的に区域区分を継続していきます。

また、市街化調整区域内における開発行為については、公共交通軸を活用した開発基準の策定や地区計画<sup>\*</sup>での規制誘導方策により、区域区分制度の意義を損なうことなく、きめ細かな制度運用を図ります。なお、区域区分の廃止可能性の検討に際しては、再度の区域区分の決定は事実上不可能と考えられることから詳細な分析・検討が必要であり、区域区分の廃止により影響を受けると考えられる周辺市町村の状況についても十分に配慮する必要があります。

都市動向を把握しながら市街化区域の見直しを行う。

市街化区域の規模については、人口密度の現状や、おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域の有無、残すべき農地・自然環境等の状況などを総合的に判断し、必要に応じて逆線引きの適用なども含め、見直しを行っていきます。

## ②非線引き都市計画区域における区域区分の導入方針

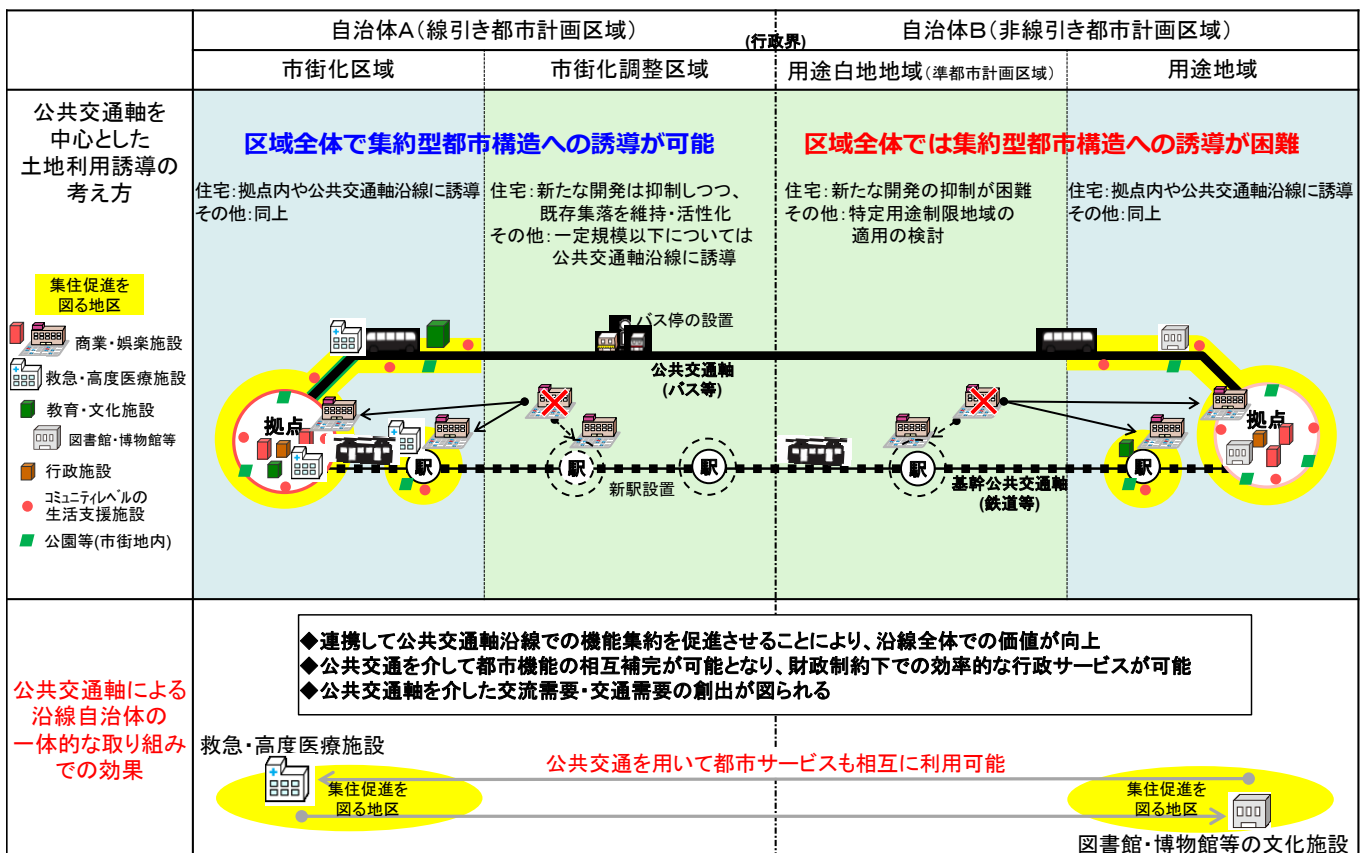
集約型の都市づくりへの有効性を踏まえ、区域区分の導入を検討する。

集約型の都市づくりを進めていく上での都市計画の手法としては、一般に規制により立地誘導手法を図りますが、都市化圧力が小さい地方都市においては規制による誘導の効用は小さいと考えられます。しかし、本県では人口減少が進みつつも、多くの都市において市町村間や市町村内での人口移動は依然として多く、これをとらえた集約型の都市づくりを進めていくことが必要です。

非線引き都市計画区域内においては、用途白地地域内において、大規模集客施設の立地規制など特定施設の立地抑制は可能ですが、居住機能その他の都市機能については、規制による誘導が出来ない状況にあります。また、用途地域内の拠点や公共交通軸周辺以外に規制をかけた場合、逆に規制が弱い用途白地地域への立地を誘発するおそれもあります。

このように非線引き都市計画区域では、線引き都市計画区域に比べ、特定施設以外は立地誘導策が機能しにくい状況にあり、現行の都市計画制度において、拠点と公共交通軸による集約型の都市構造を目指していく場合、非線引き都市計画区域よりも線引き都市計画区域の方が有効と考えられます。

このため、既存非線引き都市計画区域においても、集約型の都市づくりのための実効性を高めていくため、区域区分の導入について検討していきます。



■公共交通軸を中心とした土地利用誘導の考え方 (再掲)

### (3) 土地利用の方針

都市と農山漁村という空間が相互に連続性をもって位置付けられることを再確認し、高密度市街地～一般市街地～既存集落地～田園地～自然地と、既成市街地から郊外部へ向けて多様な土地利用が互いに調和しながら段階的に行われるなかで、実際の土地利用に即した多様な都市計画メニューの活用が必要です。

集約型の都市づくりを進めていくために、中心市街地での拠点形成や活性化、周辺市街地での生活機能の確保、さらに郊外部での適正な市街化抑制など、都市構造上の位置付けに応じて効果的な土地利用施策の適用が必要です。また、地域固有の歴史・文化を継承し個性を伸ばすことにより都市の自立を図るため、美しく、個性的で活力のある都市空間形成が必要です。

住民にとって自らが暮らす都市のあり方について関心が高まっており、土地利用計画に関する知識の普及や土地利用計画の情報の提供に努めるとともに、都市計画に関する住民参加を促進し、住民などによる都市計画提案やその提案に対する柔軟な対応の仕組みの構築が必要です。

高密度市街地～一般市街地～既存集落地～田園地～自然地といった段階的土地利用の形成を行っていくうえで、田園地、自然地の保全に際し、他法令による保全が難しい場合には、都市計画法による各種規制施策を活用していく必要があります。

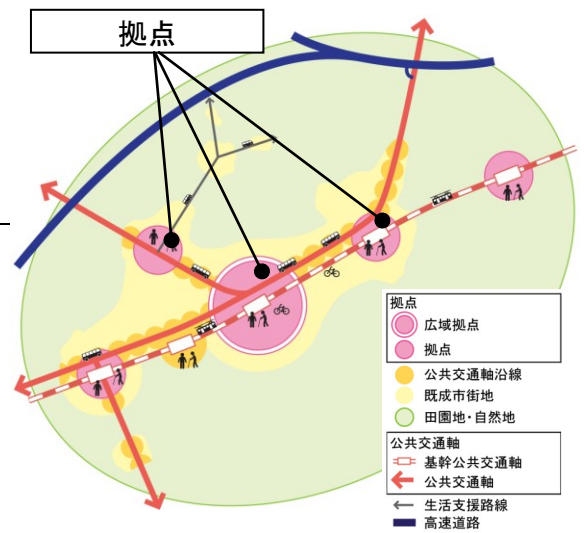
市街地内の貴重な緑地などは先行的な規制施策により積極的に保全していく必要があります。さらに、市街地内に残る歴史的街並みで市街地の拡大等により、存続が危惧されているところでは、このような歴史的市街地環境を保全する取組が必要と考えられます。

### ①拠点における土地利用の方針

中心市街地等を有する拠点においては、集約型の都市づくりにおいて核となることから、公共交通の利用促進も見据えた利便性が高く、多機能な都市空間の形成を目指します。

#### ■多様な都市計画メニューの活用

中心市街地や駅周辺地区等の拠点として都市機能の集約を図るべき地区においては、市街地の状況、公共施設の整備の状況を考慮しつつ、ミクスユースや土地の有効・高度利用を促進することを目的として、用途地域の種類その他、容積率、建ぺい率<sup>\*</sup>などを適切に選択するとともに、特別用途地区、高度利用地区、高度地区などの地域地区や地区計画の活用により、用途地域を補完することが必要です。



#### ■良質な都市空間の形成に向けた地区計画等の活用

拠点として魅力的な市街地空間づくりを図るうえで、人々が住み、働き、憩うことに魅力を感じ、うるおいとにぎわいがあり続ける、良質な都市空間の形成が必要です。

そのため、後世に残しうる良質な街並み景観・イメージの形成や良好な相隣関係の保持を図る、よりきめ細かな地区計画や特別用途地区を、中心市街地においても積極的に活用していきます。



## ②拠点以外の市街地における土地利用の方針

拠点以外の市街地においては、それぞれのゾーニング※に応じた土地利用を推進することで、良好な都市環境の維持・改善を図ります。

### ■低層住環境の保全

低層住居以外の用途地域に建設された低層住宅地においては、実情に応じた地域地区や地区計画等の活用により、低層住宅地としての住環境の保全を行います。

### ■公共交通軸沿線における適正で合理的な土地利用の促進

公共交通軸沿線においては、拠点における多様な都市機能の集積及び補完を促進させていくため、交通利便性を生かした都市機能立地を誘導していきます。

なお、公共交通軸沿線以外で都市機能の拡散立地が発生または懸念される場合には、特別用途地区などによる抑制策を必要に応じ併用していくことも考えられます。

### ■低密度化する市街地への対応

計画的に対応を進めていくべき低密度化が進行する地区においては、地区の特性や現在の地区・住区の状況を踏まえて、自然的環境への回帰もしくは公園、市民農園、共同駐車場など多面的な活用を進めます。

なお、拠点や公共交通軸沿線以外では小世帯化する地区の発生も想定されることから、地元意向も踏まえながら、継続居住や移住に関する支援を検討していく必要があります。

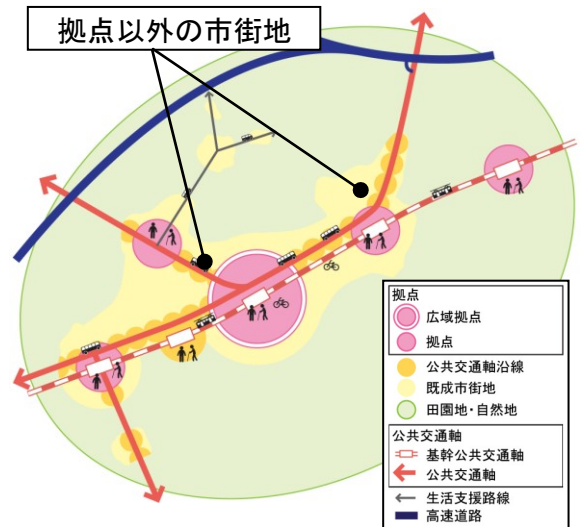
### ■工場跡地を有効に活用していくための仕組みづくり

工場跡地の転用についてはショッピングセンター等大規模集客施設への転用が全国的にも多くみられ、福岡県においても同様の事例が見受けられます。

工場跡地の転用にあたっては、都市環境への影響を検証した上で行われるべきものですが、用途地域がその立地を許容する場合、必要な検証が行われず転用が行われ、都市構造に大きな影響を与えている場合があります。

このため工場跡地については、土地の有効活用という本来の観点から新たな工業系の事業用地としての積極的な転用を基本としつつ、他の用途への転用が必要となる場合においても周囲の都市環境の影響を検証し、外部不経済（渋滞や事故の増加）を抑えていく必要があります。

具体的には、用途地域が許容する場合であっても都市の将来像から望ましくない転用が行われないよう、既存の工業地に特別用途地区を活用するなどの取組を行っていきます。更には迅速かつ適正な活用が行われるよう跡地利用に関する部局の相互調整を行う体制づくりも行います。



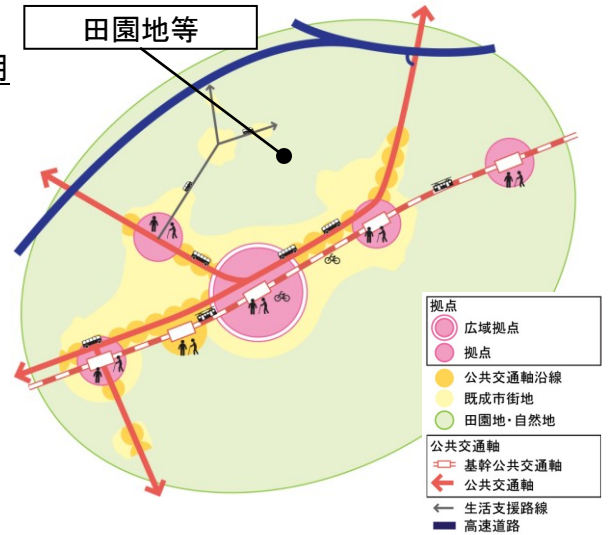
### ③田園地等における土地利用の方針

田園地等においては、無秩序な市街化を抑制しつつ、自然環境の保全と既存集落の活力増進を図ります。

#### ■市街化調整区域におけるきめ細かな都市計画制度の運用

市街化調整区域は、「市街化を抑制すべき区域」という位置付けであることから、開発行為が厳しく規制されています。

しかしながら、一律的な規制であるため、当該地域の既存集落では人口減少の一因となって、集落自体の活力低下が生じている場合もあります。これらの既存集落の維持、活力増進を図る上で、自然環境、営農環境と調和し、地域の実情に応じたきめ細かな都市計画制度の運用を行います。



#### ■非線引き用途白地地域における土地利用の整序化を目的とした都市計画制度の活用

道路網の整備を背景としたモータリゼーションの進展等に伴い、広域道路沿線などに種々の建物が混在し、市街地の拡散が進行している地域がみられます。

このような地域を含む都市計画区域においては、他法令による土地利用規制状況を十分に勘案した上で、区域区分制度への移行、用途地域の拡充及び特定用途制限地域や地区計画を活用し、土地利用の整序化を行います。

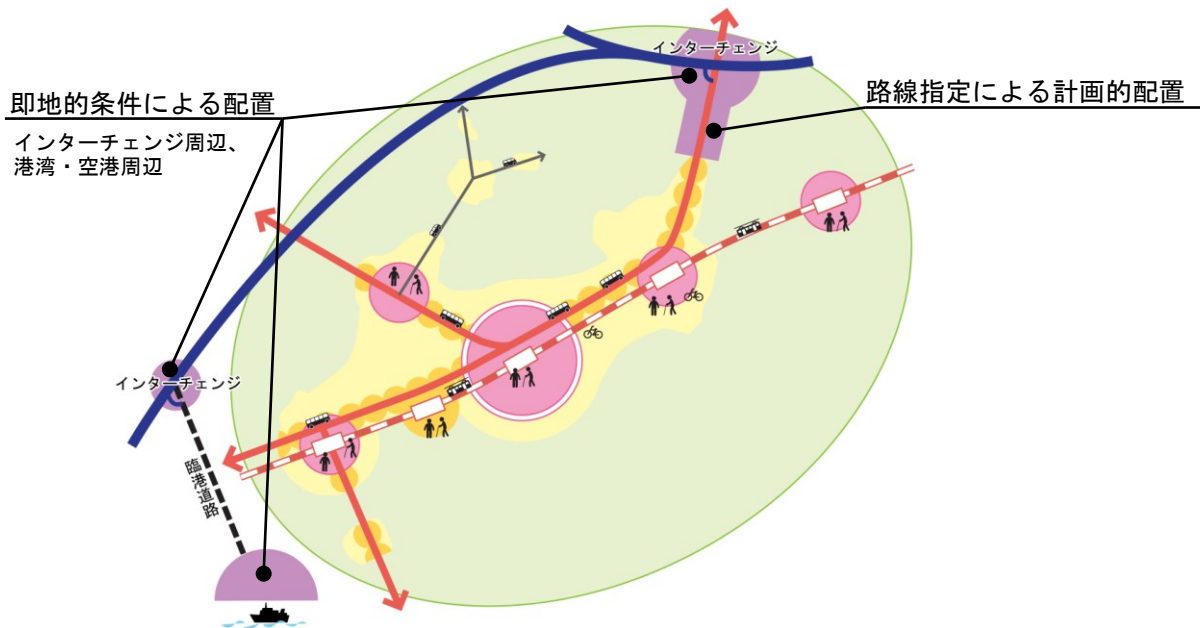
#### ■公共交通軸沿線への都市機能の集約

用途白地地域内においても、公共交通軸沿線以外で都市機能の拡散立地が発生または懸念される場合には、抑制策を必要に応じ併用することで公共交通軸沿線における駅やバス停と一体となった集約を行います。

この集約を図るため、他法令による土地利用規制状況を十分に勘案した上で、区域区分や用途地域、特定用途制限地域、地区計画の活用、開発許可基準の見直し検討を行います。

### ■計画的な産業用地の配置

都市の活力維持に寄与する新たな産業用地の確保については、インターチェンジ周辺や港湾・空港周辺といった即地的な配置のほか、インターチェンジから市街地部へ向かう路線指定による配置など、都市構造面への影響にも留意しつつ、計画的に配置していきます。



**※新規産業用地立地の際しての都市構造面での留意点**  
 ・従業員世帯の居住環境や通勤環境（公共交通等でのアクセス性）、既存インフラの活用（道路、排水、用水、電力、通信）、災害のリスク、土地利用の外部不経済の発生、実現性（ニーズ、財政余力の状況） など

### ■産業用地（工場、物流）配置に関わるイメージ

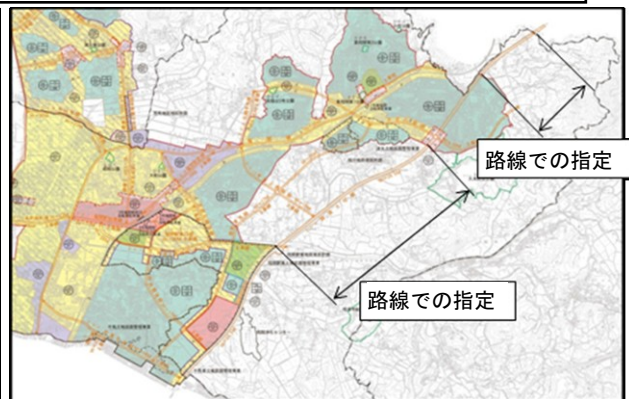
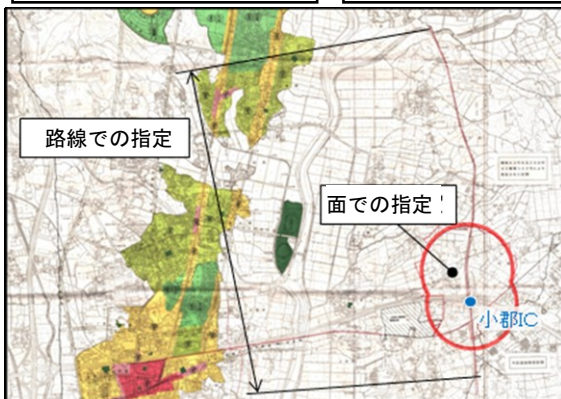
（参考）開発許可基準による大規模な流通業務施設の指定区域（既指定） ～法34条～ （平成26年時点）

#### ■面での指定

- 小郡市
  - ・筑後小郡I.C周辺
- 粕屋町
  - ・福岡I.C周辺

#### ■路線での指定

- 小郡市
  - ・（県）久留米筑紫野BP沿道
- 筑紫野市
  - ・国道3号筑紫野BP沿道
  - ・（県）福岡筑紫野線沿道
  - ・（県）筑紫野古賀BP沿道
  - ・（県）久留米筑紫野線沿道
- 福津市
  - ・国道3号沿道
- 新宮町
  - ・国道3号沿道
- 久山町
  - ・（県）筑紫野古賀線沿道
  - ・（県）福岡直方線沿道
- 篠栗町
  - ・国道201号沿道



#### ④都市圏別の土地利用の方針

福岡、北九州、筑豊、筑後の各都市圏における土地利用の方針を整理すると以下ようになります。

##### ア 福岡都市圏

###### ■広域化する都市化圧力への対応

福岡都市圏においては、今後しばらくは継続する人口増加への対応として、市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、市街化調整区域の自然環境や農地を保全するとともに、既成市街地や現在の計画的開発区域を中心に、人口や必要な都市機能の受け入れを図ります。また、将来的な人口減少や高齢者の大幅な増加も見据え、公共交通軸に沿った拠点形成による集約型の都市づくりを図る必要があります。多岐にわたる都市計画の複合的な制度運用を行っていく必要があります。

具体的な方法としては、公共交通軸における戦略的な市街化区域の拡大などの区域区分の運用や大規模集客施設等の適正立地の誘導、郊外部における建築物に関する形態・用途規制の強化、自然・田園環境保全に資する特定用途制限地域などが考えられます。

###### ■計画的な拠点の形成

集約型の都市づくりを進めるにあたって、市街地間の網形成のみならず、都市機能の集積する拠点を計画的に育成していくことが必要です。

そのため、各市街地の持つ特性、広域的な役割等を明確にししながら、土地利用施策としては、各種都市活動の利便性・効率性を高め、良質な都市空間を形成するため、地域地区や地区計画などを活用し、広域拠点や拠点における拠点性向上を図っていく必要があります。

##### イ 北九州都市圏

###### ■都市再生に向けた対応

北九州都市圏においては、高い都市集積はあるものの人口減少が進み、中心部でのにぎわい喪失など中心市街地空洞化が進行しています。基幹産業としての基礎素材型産業等の低迷により臨海部工場跡地等の低未利用地化が進行していましたが、環境関連産業や自動車産業の育成により、産業は活性化しつつあります。

今後は、東九州自動車道、その他の広域交通プロジェクトの実施や、学術研究都市やエコタウン\*事業などの大型プロジェクト等による都市再生を契機として、これまでの市街地拡大基調から誰もが暮らしやすく環境に配慮した集約型の都市づくりへの転換が必要です。

そのために、線引き都市計画区域での区域区分の見直しや、中心部等での低未利用地の活用等を図りつつ、公共交通網の機能強化と軸形成に対応した拠点形成を進めていく必要があります。

###### ■景観の形成に向けた対応

河川等を含めた自然軸の形成を図るとともに、地域の共有財産である魅力的な景観を一体的に保全・活用することを目的とした「京築広域景観計画」等に基づく広域的な景観形成を進める必要があります。

## ウ 筑豊都市圏

### ■多様な交流・連携への対応

筑豊都市圏においては、産炭地域振興対策などの実施により、産業基盤や生活基盤の整備が図られてきましたが、都市機能の集積はいまだ十分ではなく、都市活力の低下、人口減少が進行しています。しかしながら、県土の中央部に位置する優位性、福岡・北九州両都市圏への近接性を生かし、新たな地域浮揚に向けて、多様な交流・連携を促進する必要があります。

そのためには、都市圏内で中心性が高い飯塚市、田川市、直方市において拠点部における魅力的な市街地空間づくりにより拠点性を向上するとともに、福岡・北九州両都市圏等との連携の強化、市街地の拡散を抑制しながらも居住環境等の基盤整備や新産業の展開を支える土地利用施策が必要と考えられます。

### ■流域文化圏の形成に向けた対応

緑の自然軸に囲まれ、遠賀川沿いの独自の流域文化を持っているという特徴を生かして、豊かな自然環境や美しい街並み、景観の保全、創出とその積極的な活用を図って、流域文化圏を形成することが望まれます。このため、田園地、自然地の保全に際し、景観法などの他法令も含めて規制施策を活用していく必要があります。

## エ 筑後都市圏

### ■都市活力維持への対応

筑後都市圏においては、圏域内最大の久留米市でも人口が減少に転じ、中心市街地の空洞化がみられます。また、大牟田市においても同様に、産業構造の変化に起因する活力減少等の影響による中心市街地の空洞化が進行しており、都市的サービスを継続して提供することによる都市活動の維持を行っていくことが必要です。

筑後川・矢部川流域に広がる田園地帯をはじめとする豊かな自然環境や、長年培われた伝統的産業・歴史・文化資源などの地域特性を有効に活用していくとともに、より効率的な市街地整備を進めるため、中心市街地などにおける基盤整備に対して、公共施設や建築物等への民間投資が協調・連動するための誘導施策が必要と考えられます

新たな広域交通軸としての九州新幹線の駅周辺部では計画的な市街地形成等により公共交通軸に沿った都市拠点形成を進めていくことが必要です。

### ■豊かな自然に囲まれたゆとりと安らぎのある田園都市の形成

筑後川・矢部川流域に広がる田園地、自然地の保全に際し、他法令による各種施策と連携しながら、都市計画法による風致地区などの各種施策を活用し、豊かな自然に囲まれたゆとりと安らぎのある田園都市を形成していく必要があります。また、伝統的産業・歴史・文化資源などの地域特性を維持増進するとともに、地域の共有財産である魅力的な景観を一体的に保全・活用することを目的とした「流域景観計画」等に基づく流域の広域的な景観形成を進めていく必要があります。

### ■農林水産業経営環境の維持増進

田園地や自然地に点在する集落は、田園や自然地等の維持を図るために必要不可欠であるとともに、都市圏の個性や魅力を司るものであり、拠点部との連絡強化を図りながら、生産環境の維持増進や良好な農村集落環境の形成を進めていきます。

## 3-3 都市施設・市街地整備に関する方針

---

### (1) 市街地整備の方針

集約型の都市づくりを進めていくために、中心市街地や駅周辺地区等の拠点性を高める市街地整備が必要です。併せて、密集市街地\*などの既成市街地の再生や有効利用等に向けた施策運用も必要です。

また、犯罪の防止や児童等の安全確保のため、福岡県防犯環境指針に基づいた都市づくりを促進していきます。

#### ■土地区画整理事業について

---

土地区画整理事業は、土地の有効利用を図るうえで最も有効な事業施策であり、道路、公園、下水道等の公共施設が整備されていない旧市街地や、これから市街化が予想される新市街地\*において適用されます。

少子高齢化の進行等に伴う都市化圧力の沈静化が進む今後は、集約化された質の高い都市サービスを楽しむ市街地形成をめざし、既成市街地内における事業の適用を地域の実情に応じて進めていく必要があります。

また、都市部の中心市街地においても青空駐車場や空き地等の低未利用地が「ごま塩」状に発生し、中心市街地の空洞化を招いています。このような中心市街地の再生事業として、土地区画整理事業の手法を活用しながら、ごま塩状に分散した敷地を一体的に集約整序する「ごま塩市街地整備手法\*」等の適用も検討していきます。

#### ■市街地再開発事業について

---

良好な市街地形成に有効な事業としての市街地再開発事業は、これまで商業主体で進められてきましたが、今後は、地域の交通環境や商業集積の状況などから、住宅主体型、福祉施設主体型、娯楽施設などの複合型といった、多様な地域ニーズにあった施設整備を行う再開発事業として、拠点形成に活用することが必要です。

### ①魅力ある拠点や中心市街地等の整備

中心市街地や駅周辺地区等においては、拠点として都市機能の集約や魅力的な市街地空間づくりを進めるため、土地区画整理事業や市街地再開発事業などによる都市基盤整備を進め、中心市街地の活力維持、活性化を図るとともに、商業・業務・住宅・福祉・文化などのミクスْتُユース（複合的な土地利用）による職住近接、多様な世代によるコミュニティ形成等を促進します。

また、拠点への集住を進めるため、既存の住宅市街地を再整備しながら、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を送ることのできる良質な住宅ストックの形成、居住環境の再生、土地の有効・高度利用を促進します。密集市街地については、地域のまちづくり組織のもと、地区基盤の整備や建物の不燃化、共同建替えを進めていきます。

また、市街地整備を進めるにあたっては、ユニバーサルデザインによる誰もが暮らしやすい市街地の形成を図ります。

### ■ 中心市街地の整備

広域拠点や拠点などの中心市街地においては、商業、業務、文化の諸機能を複合的にあわせ持つ総合的な市街地として、市街地開発事業を促進し、市街地としての魅力の維持・充実に図ります。

都市機能の拡散等により人通りの減少と商業活力の低下が進行している中心市街地では、交通基盤の改善や都市機能の集約、複合的な土地利用を行うことにより、街なかを再構築していくことが必要です。

また、鉄道駅等の交通結節点周辺での集客施設立地に際しては、公共交通を用いた施設利用が容易となるように、駅前広場への隣接立地や自由通路による駅と直結した整備などを誘導していきます。

---

### ■密集市街地の再整備

本県においても大都市部や旧産炭都市の中心部等において密集市街地が形成されています。

これらの密集住宅地は、道路や公園などの都市基盤が未整備であり、建替えも困難であることから防災上危険な市街地となっています。

この密集住宅地の整備については、NPO・ボランティア団体、住民や行政の協働によるまちづくり組織のもと、区画道路\*や公園といった都市基盤整備、建物の不燃化や共同建替え、防災拠点機能の設置などの総合的な街区整備が必要です。

整備の方法としては、都市基盤整備を目的とした土地区画整理事業等のほかに、土地の高度利用を図ることを目的として、建物の不燃化や共同建替えを行うことや、市街地再開発事業も地域の実情に応じ、あわせて行うことが考えられます。

### ■ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの促進

高齢者や障害者をはじめ、すべての住民が、社会、文化、経済等、あらゆる分野の活動に自らの意思で参加できる、いきいきとした地域社会を築くためには、生活環境を安全かつ快適に利用できるものにする必要があります。このため、行政、民間事業者、住民が一体となってバリア（障壁）を取り除いていくことが重要です。

現時点では、街なかには多くのバリアがあり、まずはバリアフリーの対応を促進することが重要ですが、可能なものは、障害者専用のものでできるだけ少なくし、できるだけ多くの人が利用できるユニバーサルデザインの考え方を取り入れまちづくりを進めることが考えられます。例えば、「歩行者動線を複雑にせず単純明快なものにする」、「絵文字による案内システム」、「できるだけ平坦で滑りにくい舗装」、「車いすの人でも利用しやすい、十分な幅のゆとりをもち、滑りにくいよう配慮したスロープ」などユニバーサルデザインの考えに基づいた施策により、都市計画道路や交通結節点、都市計画公園等の整備を進めます。



## ②個性的で愛着のある住宅地等の整備

拠点以外の市街地においては、適切な土地利用規制や市街地整備事業等により、都市基盤が整った個性的で愛着のあるまちづくりを進めていきます。

### ■土地区画整理事業等や地区計画の適用による住宅市街地の整備

拠点以外の市街地では、これまでの都市化圧力により外延化した宅地が多く、都市基盤が整っていない市街地が形成されています。

今後も宅地化が行われる可能性が高い区域においては、土地区画整理事業等により区画道路や公園、緑地、広場等の創出を図るとともに、地区計画を積極的に活用した建物の形態制限による景観形成などを行い、個性的で愛着のあるまちづくりを進めていきます。

すでに、都市基盤が形成されている区域においては、良質な住宅供給の推進を図っていきます。

### ■交通結節点における市街地の整備

県内では、九州新幹線や東九州自動車道などの広域交通施設の整備に伴って、交通の結節点となる駅やインターチェンジ周辺における市街地整備が検討されています。

広域高速交通網の骨格をなす九州新幹線鹿児島ルートの特急開業により、高速での移動が可能となり、広域的移動の拡大等に伴う効果が生じつつあります。

新幹線新駅周辺については、新たな玄関口としてまちづくりが行われつつあり、単なる交通結節点整備ではなく、周辺へも効果が及ぶよう、一体的なまちづくりを図っていきます。

また、その他の鉄軌道においても新駅設置と一体となったまちづくりを促進し、公共交通の持続性の確保による、公共交通も利用可能な暮らしづくりを目指します。

新しく設置されるインターチェンジ周辺については、基本的には工業や流通業務に関する施設立地が考えられますが、住宅や商業施設の混在の可能性もあることから、都市づくりの将来像に基づき用途地域、特定用途制限地域などの土地利用規制を行うことで、無秩序な市街地の拡散を防ぎます。

### ■早期に整備された大型住宅団地の再生

拡大する住宅需要に答えるため高度経済成長期に整備された郊外型の住宅団地では、一定の都市基盤は整備されているものの、核家族化による子ども世代の流出に伴い、人口減少・高齢化が進んでおり、空き地や空き家が発生し、治安の悪化等も懸念されている状況にあります。

今後、少子化対策の観点からも住宅団地としての存続が必要な団地においては、市街地開発事業等の活用や生活サービス施設の誘致のための土地利用制度の活用、二世帯居住や良好な子育て環境を求めるファミリー世帯、緑豊かな生活を求めるニーズへの対応、不動産流通の促進などを行い、都市基盤を生かした再生（リニューアル）を進めていきます。

### ③優良農地の保全と集落の活力増進

田園地等においては、農家数や農家人口の減少する地域もありますが、安全な食を供給する農業の役割を明確にし、身近に多くの消費人口を有するというメリットを生かしながら、地産・地消など地域特性に応じた農業の展開を図ることが必要です。

このためには、農業地域や非農業地域の計画的・合理的な土地利用により、集落の活力増進を図るとともに、無秩序な市街化から優良農地を守る規制・誘導を行います。また、耕作放棄地については、農業的な土地利用を積極的に進めることを基本とし、それが困難な場合も自然環境の整備保全を優先しつつ地域特性に応じた土地利用を検討します。

### ④ 空き家問題への対応

空き屋の実態を把握しつつ、将来的な土地利用の方向性を示しながら、活用や除却などに関する施策を促進していきます。

#### ■市街地として維持を図る地区における空き家の活用

市街地として今後とも維持を図る地区内においては、「空家等対策の推進に関する特別措置法」による空家対策や、中古住宅としての流通を促進するための住宅診断やリフォーム、情報提供や相談体制の構築、交流施設等他用途の転換などを促進していきます。

また、防災やバリアフリーの面からのリフォームだけでなく、中古住宅に新たな魅力を付与するリノベーションについても、物件の所有者や購入者、デザイナーやプランナーの視点からの支援を図り、集住促進を図る地区内での居住促進や魅力的な住環境形成を進めていきます。

#### ■低密度化への対応として土地の多面的活用を図る地区における空き家への対応

低密度化への対応として土地の多面的活用を図る地区内においては、円滑に除却が進められる方策や土地利用転換に関わる事業との連動などを検討していきます。

## (2) 交通網整備の方針

都市圏内の各都市間を連絡する交通網の形成を図るとともに、都市における基幹的な公共交通網の維持・充実を進めます。

### ①交流連携を支える基幹交通網の形成

#### ア 骨格道路網の整備

骨格道路網については、高規格幹線道路と一体的に機能する国道、県道、街路網整備を推進することにより、都市間の道路網の形成・強化を行い、集約型の都市づくりを支える道路網の形成を図ります。また、都市部での交通混雑を緩和し、都市環境の改善を図るため、自動車専用道路や環状道路、立体交差等の整備を推進していきます。

#### イ 公共交通軸の設定と土地利用等との結合強化

自由に移動できる自家用車に比べ、公共交通の利用圏は駅やバス停から限られた範囲と狭く、都市に不可欠な機能の一部として、公共交通軸を都市計画において明確化させていくことが必要です。

このため、都市計画区域マスタープランにおいて公共交通軸を位置づけ、土地利用制度等と連動し、同軸沿線の一部にも機能の集約を促進させることにより、公共交通を含め多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市を形成するとともに、公共交通事業の経営安定と更なるサービス向上を進めていきます。

#### ウ 公共交通軸での必要な交通施策の展開

人口減少下においては、多くの公共交通軸沿線では人口密度等が更に高まる状況ではなく、維持していくことが目標となります。

しかしながら、集約により局所的には交通渋滞等の発生が懸念されるとともに、安全で快適な歩行空間整備や、公共交通の環境整備が求められることから、公共交通軸沿線においては必要な交通施策の適用を進めていく必要があります。

- ・公共交通軸上での交通環境整備に関わる施策：交通処理・安全な移動空間、公共交通環境
- ・都市計画道路の整備
- ・交差点改良(右折レーン設置等)
- ・歩行者・自転車の通行空間の確保
- ・交通結節点整備(駅前広場整備や自由通路の整備など)
- ・バスベイ・カット\*の設置
- ・パークアンドライド\*\*等の機能充実
- ・バス専用レーンの設置や公共車両優先システム(P T P S)の整備等

など

なお、交通渋滞の発生は、主役型の都市づくりにおける過渡期としての課題と捉えられ、長期的には、公共交通の利用促進による自家用車からの転換や、人口減少等に伴う将来の自動車交通量の総量減等により将来的には緩和されていくものと考えられます。

## エ 新幹線、空港の整備

全線開通した九州新幹線鹿児島ルートを活用を推進するとともに、西九州ルート of 早期整備を推進し、新幹線新駅周辺部でのアクセス強化を図っていきます。

一方、社会・経済活動のグローバル化の進展に伴って航空需要は年々増加傾向にあります。福岡及び北九州空港においては、各々の空港の特色を活かせるような路線誘致、アクセスの向上、施設の整備を進めていきます。

また、増加する外国人観光客や国内観光客などの交流人口の増加に向け、観光地等への2次交通の確保・充実を進めるとともに、交通結節点における乗り継ぎ案内の充実や、ゆとりある歩道やレンタサイクル、企画乗車券等の整備による回遊性の向上などを進めていきます。

## オ 港湾の整備

港湾については、臨港道路や岸壁・物揚場等の整備による港湾機能の強化を行うとともに、海岸を防護し、国土を保全する海岸整備等を行います。

また、緊急時の輸送・交通拠点、クルーズ船の受け入れ環境整備、憩い親しまれるウォーターフロント空間の創造など、港湾に求められるニーズに応えた機能拡充を行っていく必要があります。

港湾法により国際拠点港湾として位置付けられた北九州港・博多港においては、国際複合一貫輸送の促進に向けて、重要港湾である苅田港・三池港においては、地域の物流拠点として、臨港道路等の道路網の拡充や岸壁・係留施設や交通結節機能等の整備による港湾機能の強化が必要です。

## ②都市内交通網の整備

### ア 都市圏の中心都市の交通網整備

#### ■総合的な都市交通円滑化施策の推進

都市圏の中心都市においては、低炭素まちづくり等の観点から自動車交通だけに頼ることのない総合的な交通体系の整備が必要です。特に、集約型の都市づくりの観点からは、学生や高齢者等の移動手段確保に向けて、拠点形成と連動した基幹的な公共交通網（鉄道網や基幹的なバス網等）の維持・充実が必要となります。

このため、集約型の都市づくりの基軸となる基幹的な公共交通網を都市計画に位置付け、バス専用道等の整備、駅前広場の整備や鉄道駅・バス停におけるパークアンドライド等のTDM（交通需要マネジメント施策）\*の実施、モビリティマネジメント\*\*等、それらの維持・利用促進に向けた施策に積極的に取り組みます。

あわせて、中心市街地における道路交通混雑についてもその緩和を図るため、放射・環状道路等の整備が必要です。

#### ■立体的都市計画制度の活用

中心市街地においては、依然として公共施設用地の確保が困難な状況にあり、面的整備を伴わない場合、事業として進捗しない状況もみられます。

このような状況のなか、平成12年5月の都市計画法改正に伴い、都市施設の立体都市計画が新たに位置付けられました。これらの都市の中心市街地において、必要に応じて各種交通関連施設の立体都市計画を行うことにより、建築の自由度を高めつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進を図ることも検討します。

### イ 拠点を有する都市での生活交通確保

モータリゼーションの進展及びこれに伴う道路交通混雑・定時性低下等によるバス利用者減少により、今後路線の減便・廃止が進めば、地域全体での生活交通確保にも影響を及ぼすこととなります。

このような都市においては、多様な移動手段確保の住民ニーズに的確に対応したバス交通サービスの提供、特定の路線への道路交通の集中を分散させる環状道路等の形成を行うとともに、TDM施策を適用していくことが必要です。

また、周辺市街地や郊外部等においては、バス路線維持のための支援とあわせて、コミュニティバスの広域的な運行やデマンド交通\*といった新たな運行形態の導入等の多様な観点からの生活交通確保の取組が必要です。

## ウ その他の都市の交通網整備

自動車への依存が極めて高いことから、都市内を広くカバーする身近な公共交通手段として機能しているバスについても、利用者が減少し、サービスレベルの低下や路線の廃止といった状況が発生しています。また、拠点をもつ都市と同様に、中心市街地の衰退もみられます。

このような場合においても、基本的に自動車利用を前提とした交通施策を推進することのみならず、誰もが利用しやすい交通体系の整備を考えることが重要です。そのために、中心市街地部へのアクセス道路整備や駐車場等の交通施設の整備を行い、中心市街地部の活性化を図るとともに、高齢者・障害者等が利用しやすい移動手段であるバス交通サービスの維持・向上を図る必要があります。

しかしながら、今後の人口減少傾向等を踏まえると、路線バスの需要は限られ、民間交通事業者による持続的なサービス提供も難しくなることが見込まれることから、今後路線バスが廃止・減便となる地域においては、コミュニティバスの運行やデマンド交通といった新たな運行形態の導入等の多様な観点からの生活交通確保の取組を行うとともに、高齢者・障害者等が中心市街地で安心して快適に暮らせるような土地利用・住宅・福祉施策を行っていくことが必要です。

## エ 歩行者優先の空間づくりと歩行者・自転車交通網の形成

すべての人が快適かつ安心して通行するためにバリアフリー化や必要幅員の確保を図り、移動に制約のない連続した歩道空間を提供していくことが必要です。

また、歩行者が集中する都心部においては、公共交通サービスと歩行者空間の共有を行うトランジットモール<sup>※</sup>化などを推進するとともに、住宅地や商店街においては、コミュニティゾーン等による地区の位置付けを積極的に行うことにより、ハンプ<sup>※</sup>設置や交通規制などによる交通静穏化を推進し、歩行者を優先する都市づくりが必要です。

一方、自転車は通勤、通学や買い物などの短距離移動に関して高い利便性をもっており、環境に優しく健康的な移動手段として多く利用されていますが、歩行者との接触事故が増加している状況を踏まえ、改めて路肩走行が基本であることが道路交通法において再確認されました。このため、自転車利用環境に関する計画も検討しながら、路肩において安全な自転車の走行が可能な自転車レーンの整備を進めていくことが必要です。また、広幅員の自転車歩行者道が確保された区間では、歩行者と自転車の区分などについても検討を進め、安全な歩行空間づくりを進めていくことも必要です。

また、路上駐輪の増加に対しては、附置義務条例など自転車需要に応じ駐輪場の設置を誘導する施策の展開を図ります。

さらに、放置自転車の集中する駅周辺においては、鉄道事業者の協力により駐輪場の整備を推進するとともに、条例の制定等を促進し、放置自転車の整理・撤去等の推進を図っていきます。

## オ 自然環境と調和した道づくり

都市計画道路等の街路樹・植栽の整備と沿道緑化を推進します。

また、降った雨水を間隙が多い舗装材で地中に浸透させる透水性舗装等、リサイクル材・天然材料・季節感を与える材料の活用などにより、自然環境と調和する道づくりにも取り組んでいきます。

## カ 交通結節点における交流機能の充実

都市、特に中心市街地の再生を図るためには、都市における移動しやすさを高め、高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律に基づく交通結節点における高齢者・障害者等のバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した施設整備、快適性・効率性に配慮した都市づくりをめざし、都市内公共交通機関の整備を進めるとともに、駅前広場などの人が集まる交通結節点における交流機能の強化が必要です。

このため、各交通手段相互の快適で効率的な交流に配慮した計画づくりを行い、必要に応じて駅前広場や自由通路、ペDESTリアンデッキ<sup>\*</sup>、トランジットモールなどの整備を推進していくことが必要です。

また、立体都市計画制度の活用による民間活力の導入など、効率的・効果的な交通結節点の整備・管理を促進します。

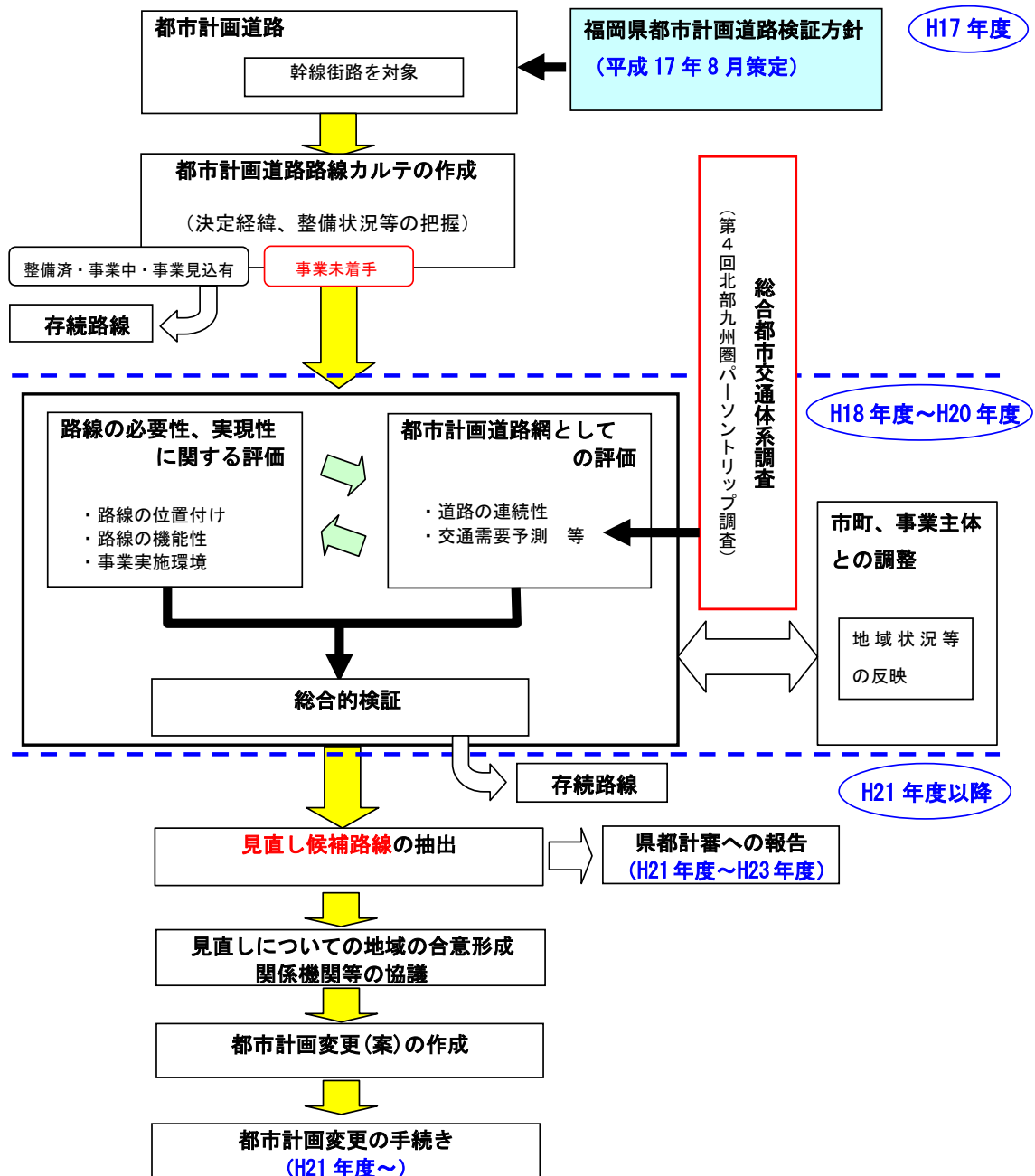
### キ 都市計画道路網の検証と整備プログラムによる効率的な事業促進

都市計画道路については、社会経済情勢の変化や都市政策の転換、将来都市像の変化等によって、その必要性に変化が生じていることや、長期にわたり事業が行われていない路線が多く存在することを踏まえ、本県では「福岡県都市計画道路検証方針」(平成17年8月)を策定し、現計画の妥当性を検証する作業を進めてきました。

その結果、今後廃止や変更といった見直しが必要と考えられる路線を抽出し、地域調整等を踏まえたうえで廃止や変更することが妥当であると結論が得られたものについて順次、都市計画変更の手続きを実施しており、今後も本検証方針に基づいて都市計画道路の更なる検証を実施し、必要に応じ適切な見直しを図ります。

また、その必要性が改めて確認された都市計画道路については、整備プログラムを策定し、効率的な事業化を図ることが必要です。

#### 【都市計画道路網検証の取り組み】





### (3) 自然環境や緑の整備・保全の方針

本県の森林は、主に海岸や山地沿に広がりを見せ、貴重な野生の動植物が多く生息し、守るべき優れた自然景観があり、その一部は自然公園や自然環境保全地域などに指定されています。森林においては、平成20年の生物多様性基本法制定を受け、本県でも平成25年に自然環境に関するマスタープランとして福岡県生物多様性戦略を策定するとともに、個別規制法による土地利用規制や治山事業・砂防事業等により、自然環境や緑の整備・保全がなされています。

一方、都市づくりにおいても、人と自然が共生できる自然環境を整備・保全する必要性が高まっています。既存法である都市緑地法に加え、地球温暖化問題やエネルギー制約に対応して「都市の低炭素化の促進に関する法律」（エコまち法）も平成24年12月から施行され、都市における緑地の保全及び緑化の推進が重要な課題となっています。このため、すべての都市計画区域において自然環境の整備または保全に配慮し、風致地区、緑地保全地区等の地域地区や公園・緑地の都市施設を都市計画決定し、その整備・保全を民間による都市緑化とあわせて推進していくことが重要です。

県内の流域圏ごとに自然とのつながりや圏域の個性を重視して、緑の自然軸・海の自然軸との連続性をもった水と緑のネットワークや、水やエネルギーを有効利用する循環型都市システムの形成を推進し、地球規模の環境問題への対応を図ることが必要です。

#### ①広域的な緑の整備・保全・活用

公園・緑地の整備および保全にあたっては、市町村の「緑の基本計画」等で長期的な目標や配置方針を定め、積極的に都市計画決定し、整備することを促進します。

#### ■「緑の基本計画」等の配置方針に基づいた主要な緑地の配置

緑地の配置にあたっては、地域特性に応じ、環境保全系統、レクリエーション系統、防災系統、景観構成系統などの視点により緑地の機能を系統別に評価し、「緑の基本計画」等の緑地系統の広域的な配置の方針に基づいて、都市計画決定することが望まれます。

#### ■地域らしさを構成する森林・河川の緑の保全と活用

郷土景観や地域らしさを構成する山地・丘陵地等の森林や、風の道ともなる河川など、県土の骨格となる緑の保全・活用を図っていきます。特に、平地と山地、海と平地、川と平地等の境界部分の緑については重点的に保全を図ります。このなかでも、市街地部の背景となる山地や幹線交通施設から望む緑、都市部を流れる河川等の緑地は、適切な保全を行っていきます。さらに、高密度市街地が連坦する地域については、市街地内と市街地の間に位置する大規模な緑を保全することで、市街地内における潤いや防災性の確保を図ります。

### ■水と緑のネットワークの形成

水と緑のネットワークとなる公園・緑地や地域制緑地<sup>\*</sup>、河川・海岸・湖沼・干潟等を利用して、魅力ある水辺空間や優れた自然環境・景観を構成する豊かな空間といった、公共空間などの整備保全を図ります。そして、県全域の都市圏構造で示す緑の自然軸、海の自然軸との連続性を確保して、生物の移動・分散に寄与し、豊かな水と緑にふれあいながら緑の拠点や観光・歴史・文化などの拠点を回遊できる広がりをもった、水と緑のネットワーク形成を図ります。

また、都市内における公園・緑地や、河川沿いにおける川の治水機能も考慮した緑地帯等を計画的に整備するとともに、自然環境や田園、山林などが都市と共存しながら貴重な水や緑として保全されるよう、農林業、環境などの幅広い視点や関係市町村の協力を得た維持管理なども含め、保全のための施策を検討します。

### ■レクリエーション機能のための公園・緑地の整備

広域的なレクリエーション拠点となる公園・緑地等については、地域特性や地域の歴史文化資源・自然資源を生かした個性ある広域公園の整備や、豊かな自然環境を生かした自然とふれあい拠点の整備を図っていきます。

また、多様なレクリエーション需要に対応するため、地域の活動拠点となる都市基幹公園、身近な活動空間となる歩いていける住区基幹公園、地域の歴史資源・自然資源を活用した公園、農林業等の振興と連携した緑地といった様々な種類の公園・緑地等の整備を推進します。

### ■自然災害・都市災害の防止・緩和のための公園・緑地の整備

災害発生時の安全性を確保するうえで重要な防災公園や緑地の整備により、防災対応の都市づくりを図ります。

災害危険区域や活断層の上に位置する緑地等においては、自然災害を軽減するための緑地として保全します。

市街地などの都市化が進んだ地域においては、災害時の指定緊急避難場所となる公園（防災公園・広域公園等）を計画的に整備します。さらに、都市部を流れる河川や市街地内の広幅員道路の緑化を推進することにより、災害時の避難路・焼け止まり線の確保を図ります。

### ■地域を特色づける歴史的環境の保全と活用

県内に数多く残る歴史的建造物、遺跡等と一体となった重要な緑地、あるいは伝統的または文化的に重要な意義を有する緑地は、特別緑地保全地区または風致地区に指定することにより良質な緑地の保全を進め、地域らしさを形成する歴史的環境の保全・活用を図ります。

### ■住民・企業・行政の連携による緑化推進

住民・企業・行政の役割分担・相互連携により、市街地の大部分を占めている住宅や店舗などの民有地や道路・河川や公園・緑地などの公共空間の緑化に努め、生活に密着した、誇りや愛着のある緑の増加を図ります。

また、住民参加による公園・緑地の整備・管理・運営等のあり方を検討することや、ボランティア等による自主的な公園・緑地の運営管理や、土地利用に応じた民有地の緑化を推進することに取り組みます。

## ②都市の緑化

都市内での緑の保全とあわせて空閑地等の緑地化、さらに拠点等における公園緑地の整備や屋上緑化等の民有地の緑化など、総合的な都市緑化に取り組む必要があります。

### ■都市計画マスタープラン等での位置付けと都市計画に基づく緑化の推進

景観、防災、レクリエーション等の観点とともに、集約型の都市づくりの観点からの緑地とオープンスペース\*機能を考慮して策定された緑の基本計画を都市計画マスタープラン等に反映を図っていきます。これにより、風致地区、緑地保全地域等の地域制緑地指定による開発抑制や里山保全を促進し、公園・緑地等の施設性緑地の決定と整備・保全を進め、公共空間による都市の緑化を促進します。

また、今後の人口減少に伴って発生が予想される空閑地については、都市内の緑地空間形成の一環として、その緑地化を進めていくことも重要です。

### ■公共施設の緑化の促進

道路・河川敷や公的な建物、施設についての公共用の空間を有効に活用し、都市の緑化と防災機能を高め、公共施設の緑化を促進します。

下水処理場および幹線道路の緑化、河川においては治水上の安全を高めつつも良好な水循環の復元が可能となる多自然川づくり、ダム湖・ため池等、水辺とその周辺部の緑化を促進します。

緑化にあたっては、自然状態で生育や繁茂する植生に配慮した植樹、景観に配慮した街路樹の選定を促進します。

### ■民間建築物における緑化等の啓発

集約型の都市づくりを進めていくうえで市街地内における緑の空間確保を図るため、必要に応じて、一定規模以上の建築物の新築や増築を行う場合に敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づける緑化地域制度\*なども活用していくことが必要です。

中高層建物が密集する拠点の市街地等では、屋上や壁面の緑化は気温上昇の緩和に効果的です。建物内の室温の変化を抑える効果もあり、屋上や壁面の緑化が多く建物で行われることで、都市全体のエネルギー消費を抑えることができます。

また、ゆとりある歩行者空間として前面道路に接している部分などの緑化を、関係者の協力による緑化協定\*等で促進します。

## ③自然環境保全のための方策

都市公園や自然公園等と連続・一体となった風致地区、緑地保全地域等指定による自然公園等の景観や環境の配慮や、水源地となる森林や、里山の整備・保全・活用が必要です。

### ■都市公園や自然公園等と連続・一体となった風致地区等の指定の促進

風致地区、緑地保全地区、生産緑地地区は、都市計画法8条により指定される地域地区で、地域制緑地に分類されます。

これら地域地区の指定にあたっては、都市公園や自然公園、自然環境保全地域等と重複し、相互に効用を高め合うよう総合的に計画し、これに即した都市計画決定を進めることが重要です。特に、自然軸に配置するものについては、その指定を促進します。

### ■自然公園等の景観や環境への配慮

良好な自然景観および自然環境を備える地域については、自然公園および自然環境保全地域に指定されており、これらの景観や環境に配慮した土地利用計画や都市施設の計画を図ります。

また、瀬戸内海沿岸の自然海浜保全地区やその他の自然海浜においては、残された美しい自然海岸、海のもつ生態系などの生物多様性や沿岸海域の水質の保全を推進するとともに、下水道の整備等の水質汚濁防止対策を促進します。

### ■水資源対策の一環としての森林の保全

森林に降った雨は、保水能力の高い森林土壌に吸収され、ゆっくり地中に浸透していきます。これにより森林は、降水の流出量を調節し、かつ土砂の流出を防ぐとともに、水を浄化する機能も果たしています。

風致地区等の指定などにより、水を安定的に供給する水資源対策の一環として、水源地域の森林の保全を図ります。

### ■生活を支える緑の保全と活用

食を支え豊かな景観を生み出す水田等の緑や、地域産業を特色づける茶畑・果樹園等の緑の保全・活用を図っていきます。都市部の緑のなかで都市計画において保全するものとして区分する市街化区域内農地や、低密度化に伴い自然的環境への変更を図る区域等については、生産緑地地区の指定を行うほか、市街化調整区域への編入や市民農園としての活用等を図ります。

### ■里山の整備・保全・活用

里山は、都市や集落に近い山すそで農業や果樹園芸、あるいは林業など多様な土地利用が行われ、複雑で多様な自然環境が維持されてきた空間です。しかし、過疎化と近代農業の発展で、里山を取り巻く環境は大きく変わりました。里山の自然や暮らしを継承するため、風致地区、景観地区、緑地保全地域、市民緑地等に指定することなどで里山の整備・保全・活用の促進を図ります。

### ■民間緑地の保全への市民活動の促進

土地所有者等の合意によって緑地の保全や緑化に関する協定を締結する緑地協定制度<sup>\*</sup>や、土地所有者や、人工地盤・建築物などの所有者と地方公共団体などが契約を締結し、緑地や緑化施設を公開する市民緑地制度<sup>\*\*</sup>などにより、市民活動による民間緑地の保全や地域の人々も利用できる緑地の確保を促進していきます。

#### ④環境保全のための処理施設等の整備

水質の保全のための排水処理施設の整備・保全を図るとともに、都市に必要な廃棄物処理施設については適正配置を進めていきます。

##### ■水質の保全・良好な水環境創出のための下水道等の整備

快適で安全な生活環境の確保や都市防災への対応のため、公共下水道未整備区域における整備を推進するとともに、整備済み区域においては、施設の維持保全を図ります。

また、県下全域で効率的な汚水処理を推進するために、下水道、農業集落排水、浄化槽等の各種汚水処理施設について、人口減少や財政等の状況も踏まえ地域の実情にあった事業範囲の見直しや整備手法の選択を行いながら、整備の推進を図っていきます。

##### ■廃棄物処理施設の適正配置

廃棄物処理施設は、都市化の進展による適地の減少、廃棄物処理施設は迷惑施設として受け止められ、設置に対し住民の理解が得がたいことなど、立地場所の確保が困難となっており、必要に応じて周辺市町村と広域的に連携し、適正配置を図ります。

なお、廃棄物処理にあたっては、福岡県廃棄物処理計画（平成24年3月）に基づき、県内の各自治体や事業者等の連携・協力により、3R（排出抑制・再使用・再生利用）の推進、廃棄物の適正な処理を基本とします。

老朽化を迎えたごみ処理施設については、複数市町村による集約化や広域処理、焼却施設のストックマネジメントによる長寿命化・延命化も進めていきます。

#### ⑤新たなエネルギー社会の実現に向けた取組

低炭素都市づくりに向けて、新たなエネルギー社会の実現に向けた以下のような取組を進めていきます。

##### ■エネルギーを無駄なく最大限効率的に利用する社会の実現に向けた取組

エネルギー使用の合理化を最大限進めるため、事業者等における省エネルギー対策の促進、IT技術を活用したエネルギー利用の効率化、エネルギーの面的利用などの取組を進めます。

##### ■環境にも配慮したエネルギーが安価かつ安定的に供給される社会の実現に向けた取組

特定の電源や燃料源に過度に依存しないバランスのとれたエネルギー構成を実現していくため、分散型エネルギーシステム（再生可能エネルギー、コージェネレーション等）の普及促進などの取組を進めます。

##### ■水素を本格的に利活用する水素エネルギー社会の実現に向けた取組

水素エネルギーは、電気、熱と並び、将来の二次エネルギー<sup>\*</sup>の中心的役割を担うことが期待されています。

水素エネルギーの利活用を日常生活や産業活動において拡大し、将来的にCO<sub>2</sub>を排出しない方法で製造された水素を利活用する本格的な水素エネルギー社会が実現されれば、エネルギー需給構造が抜本的に変革される可能性があることから、産学官連携の下、その実現を目指した取組を進めます。

## 3-4 安全で個性ある都市づくりに関する方針

### (1) 美しい都市づくりの方針

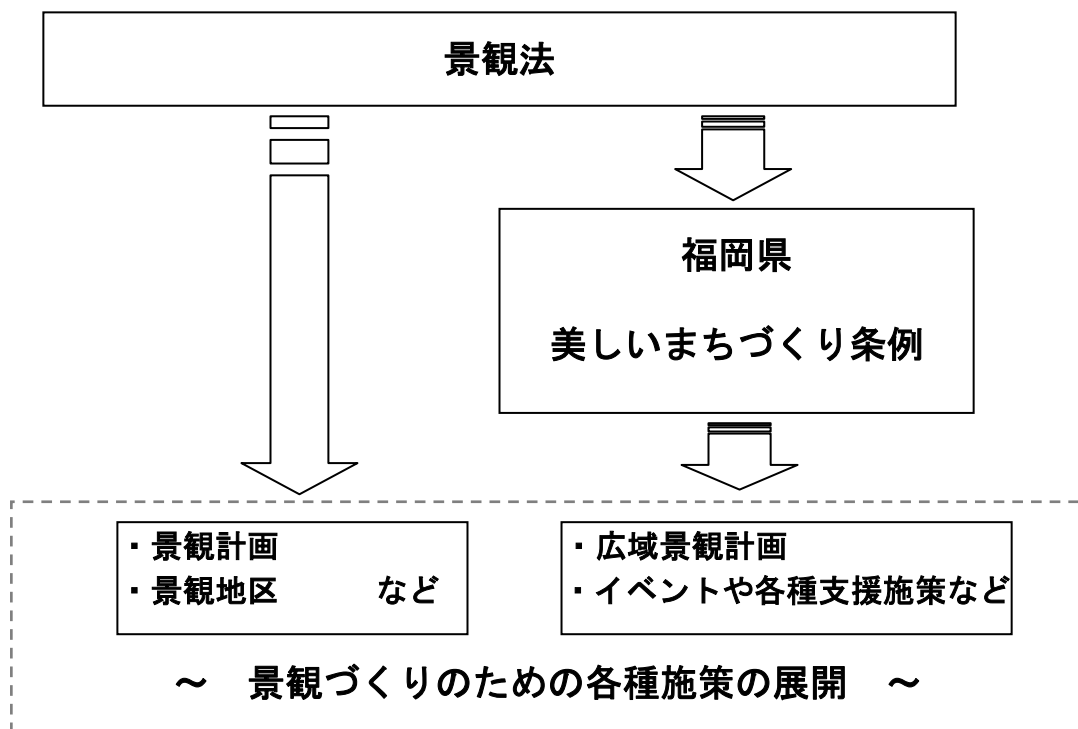
平成16年に景観法が施行され、福岡市、北九州市、久留米市をはじめ多くの市町村が景観行政団体として、景観法に基づく良好な景観形成に取り組んでいます。以下においては、景観行政団体である福岡県の取組の方針を示します。

本県は、三方を海に囲まれ、大小の河川や山並み、田園などの豊かな自然に恵まれるとともに、古くからアジアの国々や地域との交流の結節地域（クロスロード）として独自の文化、伝統を築いてきました。

また、県土には、百万都市、中小の都市群、農山漁村といった様々な規模と特色を有する地域があり、それぞれの地域において、歴史と風土に根ざした多彩な経済・社会・文化などの諸活動が営まれています。生活をよりゆとりと潤いのあるものとするためには、これらの歴史・自然および社会活動等を地域の有する景観資源として再認識するとともに、効果的に活用し、個性ある景観を持った美しいまちを形成していくための取組を各地で展開していくことが必要です。

一方、平成16年に景観法が施行され、本県においても、筑後川流域景観計画での取組のように、市町村の枠組みを超えた広域景観や、文化的な価値づけによる広域の文化的景観を、関係市町村と連携を図りつつ、総合的に形成・保全する仕組みも必要とされています。

さらに、県、市町村及び県民等のパートナーシップによる良好な景観の形成・保全と、美しい都市づくりを推進していくため、県民等が発意し自ら参加していくことが望まれます。



■福岡県における景観づくりの枠組み

## ①「景観法」に基づく良好な景観形成

### ■景観法に基づく景観計画策定の推進

既に一部の市町村では、景観法に基づく景観計画を策定していますが、良好な景観の保全・形成に向けて、さらに多くの市町村での計画策定が必要です。このため、各市町村における既存の景観関連の自主条例や「福岡県美しいまちづくり基本方針」を踏まえつつ、今後も景観法に基づく景観計画の策定を推進していくことが重要です。

### ■土地利用規制等との連携による実効性の強化

景観計画は、良好な景観の形成を図るため、その区域の良好な景観の形成に関する基本的な方針、行為の制限に関する事項等を定める計画です。

景観計画の策定にあたっては、関連法規における規制等との連携を図りつつ総合的な景観保全・形成を推進していきます。

### ■特色のある地区における、地域住民主導による積極的な景観誘導の推進

地域特性に応じた魅力ある景観形成のためには、景観的に特色のある地域や景観まちづくりの活動が活発な地区において、その特色を際立たせるより積極的な景観形成が必要です。

そのためには、土地利用や建築規制等、地域の景観形成の向上に対して、地域住民及び関係者等の十分な理解・協力が必要となります。

したがって、これらの地区においては、地域住民をはじめとした関係者との十分な協議の上、景観地区または景観重点地区等の設定により、地域特有の魅力ある景観保全・形成を推進していきます。

## ②福岡県美しいまちづくり条例に基づく取組

### ■県、市町村、県民のパートナーシップによる美しい都市づくりの推進

福岡県美しいまちづくり条例では、県、市町村および県民等（県民・NPO・ボランティア団体・企業等。）の新しい関係のあり方としてパートナーシップ（適切な役割分担）の関係がふさわしいとし、良好な景観の保全・形成及びまちづくりという共通の課題に、それぞれのパートナーが連携・協力して取り組むこととします。

---

### ■美しい都市づくりに関する県民意識の醸成と全県的な活動の推進

美しい都市づくりを進めていくためには、そのための情報提供や情報交流等の活動を通して、県民意識の醸成を図っていく必要があります。

美しい都市づくり活動への多くの県民の参加を推進するため、県、市町村及びNPO・ボランティア団体で組織する福岡県美しいまちづくり協議会において、ホームページを開設し、県内の美しいまちづくりに関する取組等の情報発信を行うとともに、学校教育における取組の展開や表彰、美しいまちづくりシンポジウム、美しいまちづくりセミナーや景観ツアーの開催、福岡県景観文化展（絵画の募集・表彰）・福岡県美しい景観選（写真の募集・表彰）等、県民の美しいまちづくりに対する意識の醸成を図るための取組を実施しています。

### ■専門家の派遣による美しい都市づくり活動支援体制の整備

本県では、「福岡県まちづくり専門家派遣制度」を整備し、県ホームページにおいて、美しい都市づくりに関する専門的な知識、技術または経験を有する方をまちづくり専門家として紹介しています。これは、良好な景観を持つ街並みの形成やまちづくり等を行おうとする地域住民団体等に対して、条例に基づき登録されたまちづくり専門家を派遣し、手法・事例等に関する適切なアドバイスを行うことにより、県民の自主的なまちづくりへの取組を支援し、まちづくり意識の高揚を図るとともに、潤いのある生活空間の整備を図ろうというものです。

### ■まちづくり団体の交流促進

まちづくり団体は、まちづくりの実践的活動の中核的担い手であり、各団体の交流による情報・経験の共有化と連携は、美しいまちづくりに関する活動を活性化し、県民参加を促進するうえで重要です。したがって、まちづくり団体相互間の自主的な交流、情報交換を促進するよう努めるものとします。

### ■市町村の美しい都市づくり施策に対する支援の推進

市町村が行う、美しい都市づくりに関する住民等からの提案の奨励や、まちづくり協定の締結と支援等に関して、まちづくり専門家の派遣や技術的助言等を行い、市町村の美しいまちづくりに関する施策への支援の推進を図ります。

特に、条例に基づき登録されたまちづくり専門家の派遣は、良好な景観を持つ街並みの形成やまちづくり等を行おうとする地域住民団体等に対して行い、手法・事例等に関する適切なアドバイスにより、県民の自主的なまちづくりへの取組支援、まちづくり意識の高揚を図ります。

### ■景観形成による美しい都市づくりの推進

道路、河川、橋梁、公共建築物等各種の公共施設が周辺の景観に与える影響は大きいと考えられることから、県は、公共施設の整備・管理において、安全性、機能性、効率性や環境への配慮に留意するだけでなく、パートナーシップに基づいて、自然、歴史、伝統等地域の個性を生かした良好な景観形成に配慮するよう努めます。



### ③広域景観の形成

#### ■県、市町村の協働による広域景観計画の策定

景観は、必ずしも市町村単位で完結するものではなく、河川流域や山並み、丘陵、田園といった連続した広域的な景観を形成しており、市町村の枠組みを超えた広域景観については、市町村独自の景観の特性や個性を生かしつつ、広域景観全体での景観形成が必要です。

そのため、県と関係市町村との協働により、広域景観全体での目指すべき景観像や景観形成の方向性、および一体性や連続性に配慮するとともに市町村独自の特性や個性を生かした景観計画の策定を推進していきます。市町村の枠組みを超えたこれらの広域景観については、これまでに筑後川流域景観計画、矢部川流域景観計画、京築広域景観計画の策定を行い、広域的な連続性に配慮した景観づくりに取り組んでいます。

#### ■広域景観の関連市町村と県から成る景観連絡会議の設置

広域景観の一体性や連続性を守り・育てていくためには、広域景観計画の策定と併せて、これを継続的に推進していく体制の構築も必要です。

そのため、広域景観ごとに関係市町村と県、まちづくり団体等による景観協議会を設置し、大規模プロジェクト等、市町村の枠組みを超えて広域景観に影響を及ぼすおそれのある事項について、広域景観計画を踏まえつつ、関係市町村相互の調整・連携を図ることにより、広域景観の一体性や連続性を守り・育てていきます。

#### ④地域の自然や歴史・文化、世界遺産などの個性を生かした景観整備

本県は特徴のある多様な地域から構成されており、それぞれの自然・歴史・文化や世界遺産などの個性を生かした景観づくりを進めることによって、まちの総合的な魅力を高めます。

#### ア 拠点における景観整備

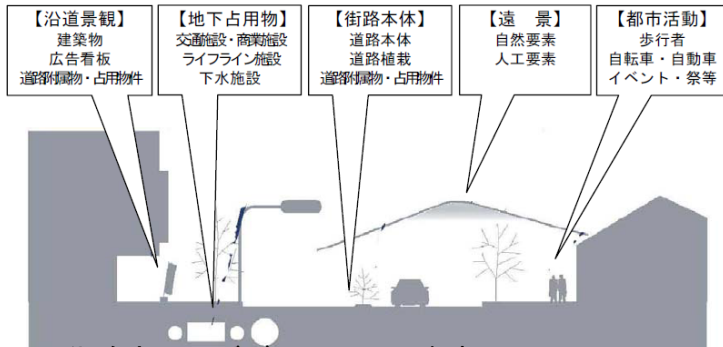
商店街や大規模公共施設、新たに整備を行う都市計画道路の沿道等については、良好な景観形成を先導する役割を担う地区・施設として、景観整備を進めます。

また、通りの魅力を引き出す街路樹の選定、シンボルロードの整備や建築物のファサードの統一等、多くの人々が集い交流できる魅力とにぎわいのあるまちの顔づくりを促進します。

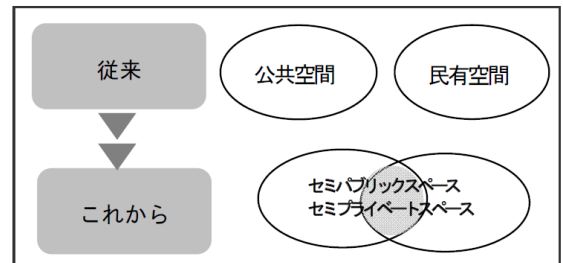
特に、商業・業務施設の集まる地区では、地区計画等による壁面の位置の制限などにより、ゆとりある歩行者空間の確保等を行い、外部空間と内部空間が一体となるようなにぎわいのある開放的な環境づくりを進めます。

なお、その際、容積率の最高限度、建ぺい率の最高限度および建築物等の高さの最高限度は、当該区域の土地利用の適正な増進にも配慮しつつ、良好な環境の各街区が形成され、または保持されるように定めることに留意します。

また、建築物等の形態または意匠の制限は、建築物等の屋根・外壁その他戸外から望見される部分の形状（スカイラインの統一等）、材料、色彩等について、建築物等が当該地区の特性にふさわしい形態または意匠を備えたものとなるように定めることが望ましいと考えられます。



■街路空間のデザインへの配慮事項  
「景観形成ガイドライン」「都市整備に関する事業」



■多様な都市活動等へ配慮した街路の景観設計  
「景観形成ガイドライン」「都市整備に関する事業」

## イ 拠点以外の市街地における景観整備

周辺市街地においては、地域の自然・歴史資源を有効に取り入れながら、条例制定による街並みの統一や屋外広告物の規制を行うなど、うるおいと落ち着きのある良好な市街地・集落景観の形成を推進します。

特に、住宅地では、地区計画や建築協定の活用により、壁面後退距離や屋根勾配、色彩等に一定のルールを定めるなど調和のとれた街並みづくりを促進します。

また、道路沿道や民有空間の緑化を推進するため、生け垣・庭木を連続させるなど緑化協定の締結の活用を促進します。さらに、住民主体の花づくり活動など様々な自主的活動の促進を図り、景観形成活動の誘導を行います。

## ウ 田園地等における景観整備

田畑、ため池、せせらぎ、里山などの郊外部の農山漁村の景観は、長い歴史のなかで培われた文化を含んで現在に伝えられています。水田や農業水路等により構成される田園風景や屋敷林、里山は、自然豊かなふるさとの景観として、引き続きその保全を図る必要があります。特に、住民に親しまれている風景を構成する場所では、その良さを生かすような配慮を行います。

農山漁村集落においては、集落地を取り巻く美しい自然との調和を図り、うきは市(旧浮羽町)・東峰村(旧宝珠山村)・八女市(旧星野村)の棚田など各集落が持つ伝統的空間を保全することにより、より良い景観の形成を促進します。

## エ 歴史的市街地の景観整備

本県には、太宰府天満宮をはじめとする寺社、長崎街道の宿場等の街並みや、吉井町・八女市の白壁土蔵の街並みにみられるような歴史的建造物群、明治以降の日本の近代化を支えた北九州市の製鉄をはじめとした産業関連の施設、三池や筑豊地域の石炭産業施設や、大牟田市三池港や北九州市門司港の港湾施設、宗像・沖ノ島と関連遺産群など、様々な時代・建築様式の建物が多く残されています。

すでにある魅力的な景観は、これを継承・発展させていくことにより、風格と味わいのある都市空間が醸成されていくことから、このような歴史的景観資源の保全を図るとともに、周辺環境も含めた修景整備を進め、地域の個性として積極的な活用を促進します。

歴史的市街地においては、都市機能の更新との整合性を図りつつ、地区計画や建築協定、伝統的建造物群保存地区等の活用により、景観資源と調和する歴史的な統一感の感じられる地域景観の形成を誘導します。

## オ その他の景観整備

景観に関するまちづくり協定を活用することにより、周辺の街並みや自然の色彩に対して違和感のない色彩を用いることや、耐久性があり、年月とともに味わいが出る建築材料を用いることなどを促進します。

また、無秩序に設置される屋外広告物は、美しい街並みや風景を混乱させ、さらに破壊するおそれもあることから、地域特性を踏まえた創意あるデザインにより、周辺環境と調和を図ることが望まれます。

本県では、一定の規格の広告物以外は屋外広告物の掲示を禁止する「禁止地域」と、屋外広告物を出す際には知事の許可を必要とする「許可地域」とを設定し、屋外広告物の規制を推進しています。

## (2) 防災都市づくりの方針

災害時の被害を最小化する「減災」の考え方を基本とし、ハード整備による防災対策と併せて、災害の危険性の高い区域の明示や災害の危険性の高い区域における計画的な低密度化への誘導、情報収集・伝達体制と避難体制の強化などのソフト施策にも取り組む防災都市づくりを推進する必要があります。

また、想定を超える災害も増加しており、災害後の復旧・復興のためにも、平時のまちづくり活動を通じた、互助・共助の組織的活動による人間関係づくりも重要です。

### ①災害危険性の周知とこれを踏まえた土地利用方針の再検討

県内における活断層の所在や、津波・洪水・高潮等の災害に関する情報、各種災害時における避難路などについて、災害情報パンフレットの配布、インターネット上への公開等により情報提供し、地域への周知徹底を図ります。

これにより、自ら住む地域の災害に関する危険性を地域住民が十分に把握し、居住地選択の際の判断材料とするとともに、未然の防災対策の強化を促進します。

また、災害に強い都市づくりのためには、「津波防災地域づくりに関する法律」に基づく「津波浸水想定」や、浸水被害が想定される区域、土砂災害が想定される区域等について、土地利用方針の再検討が必要です。

このような災害の危険性が高い区域については、当該区域の産業特性や社会特性に配慮しながら、自然的環境への回帰もしくは公園、市民農園、共同駐車場といった多面的な活用を図るなど縮退<sup>\*</sup>を検討します。

### ②事前復興まちづくり計画の策定

大規模災害の被害想定により大きな被害が想定される市町村においては、被災後のまちの復興像や、土地利用、都市施設、公共公益施設の整備方針、応急的に必要な用地確保の方針、復興体制などの考え方を事前復興まちづくり計画として準備することにより、被災後の迅速かつ効果的な復興対策および当計画を元にした災害情報の伝達や避難体制の強化などによる被害の軽減を図ります。

## 3-5 都市づくりの仕組みに関する方針

### (1) パートナーシップの仕組みづくり

県民のニーズに応え、行政サービスを向上させ、広い視点が必要な行政課題に的確に取り組むためには、多様な主体が連携した都市計画が重要となっています。

また、住民自身が都市づくりについて考え、都市の将来像を描き、決めていくというニーズが高まっています。

このような動きを踏まえ、行政の財政制約下のなかで、都市づくりを効果的に進める対応として、多様な主体がそれぞれの役割と責任を分担しながら、相互に連携し、協働して都市づくりを進めるためのパートナーシップの仕組みづくりに取り組みます。

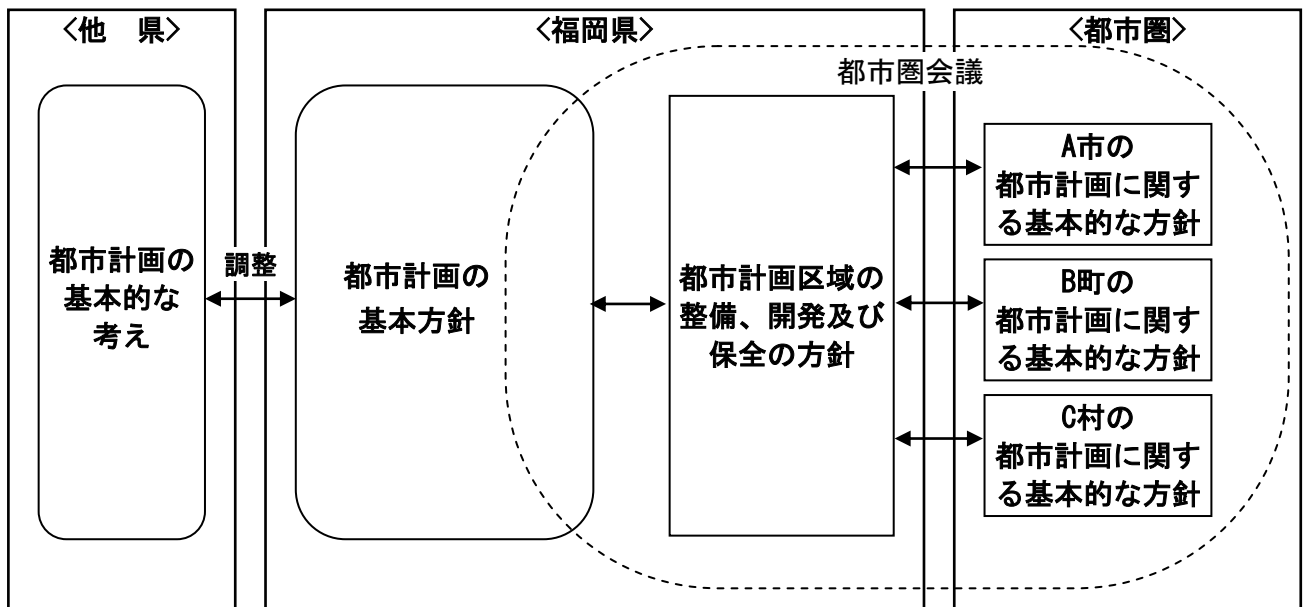
#### ① 県と市町村の新たな連携体制づくり

##### ア 市町村間の広域的な調整を図る仕組みづくり

複数の市町村に関わる広域的な都市計画について、県や関係市町村等との意見調整および合意形成を円滑に行うための仕組みとして、今後、都市圏会議の設置を検討します。

都市圏会議を都市圏ごとに設置し、都市計画の目標の実現に向けて、県と市町村および市町村間の連携の場として活用しようとするものです。この会議に参加する市町村は、都市計画区域や準都市計画区域の指定がされている市町村を想定しています。それ以外の市町村は、隣接部分の調整が必要となった場合や、将来において都市計画区域または準都市計画区域を指定することを検討している場合など、必要に応じての参加が考えられます。

また、県境で隣接する都市計画区域等において、他県との都市計画に関わる調整も図っていきます。



##### イ 市町村の都市計画への支援

市町村が主体となり地域に密着した都市づくりを進めるために、県は、技術的基準等の提示を行うとともに、職員研修会の開催等を通じて、市町村による都市づくりの推進を支援します。

## ②住民参加の仕組みづくり

### ア 都市計画における住民参加の方向性

住民と行政が協働して都市計画を進めていくためには、それぞれがお互いの役割を認識し、実践していくことが求められています。

都市づくりの方法としては、道路・公園等のハード整備や、街並み・自然景観等のルールづくり、イベントや地域活動の展開等、様々なものがありますが、その計画づくり、事業の実施、維持や管理の各段階においては、下表に示すような役割分担のあり方が考えられます。

各段階を通じてNPO・ボランティア団体・住民や行政がそれぞれに得られた知識や経験を生かし、協働による「計画づくり」、「事業の実施」、「管理・運営」を繰り返しながら継続的に都市づくりに取組、都市の望ましい姿をつくりあげていくことが求められます。

	NPO・ボランティア団体 ・住民	行政
計画づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画づくりへの参加</li> <li>・計画案に対する意見</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民意見の把握</li> <li>・各種調査の実施</li> <li>・計画内容等の情報公開</li> </ul>
事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域リーダーとして参加</li> <li>・地域リーダーとの協働</li> <li>・事業の実施に対する協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の計画的な実施</li> <li>・進捗状況等の情報公開</li> <li>・地域リーダーの育成</li> <li>・NPO・ボランティア団体・住民を主体とした取組への支援</li> </ul>
管理・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自主的な管理、運営体制づくり</li> <li>・改善に向けた協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実行後の評価</li> <li>・管理、運営や改善のための支援</li> </ul>

#### ■まちづくりにおける住民と行政の役割

---

## イ 都市計画に関する知識の普及・情報の提供

都市計画制度について住民の理解を促進し、都市づくりへの住民の参加をうながすため、県および市町村は、住民に対して都市計画に関する知識の普及、情報の提供を行います。

### ■インターネットを活用した情報提供の充実

パソコン、スマートフォン等の普及や通信網の整備により、インターネットの利用が定着しています。

すでに、都市づくりにおいても情報提供だけでなく意見募集の手段としてインターネットを幅広く活用していますが、今後とも、都市計画に関する説明において、ホームページ画面の活用等の工夫をするなどインターネットを活用した情報提供の充実を図ります。

### ■都市づくりに関するシンポジウムやイベント等の開催

インターネットの利用者は限られることから、広報誌やパンフレットを充実させるとともに、都市づくりに関する様々なシンポジウムやイベント等の開催を通じて、都市計画に関する情報をできるだけわかりやすく広く提供するとともに、意見交換を行いながら都市づくりに対する意識を高めることに努めます。

### ■まちづくりに関わるボランティア団体の民間団体のネットワークづくりの支援

県では「福岡県NPO・ボランティアセンター」において、NPO・ボランティア団体の活動支援や情報誌・ホームページ等による各種情報の発信を行っています。現在、多くのNPO・ボランティア団体がまちづくりに関わる活動を行っています。県では、今後もこれらのNPO・ボランティア団体の活動に対する県民の理解を深め、関心を高めることに努めます。

また、地域づくり団体間の情報交換や交流等を支援する「地域づくりネットワーク福岡県協議会」を通じて、各種研修や交流会をはじめ、様々な情報提供を実施します。

## ウ 住民参加型会議の開催

### ■住民参加型ワークショップ・まちづくり協議会の開催

ワークショップは、行政と住民とのパートナーシップを生み出す方法として最近よく取り入れられています。これは、身近なまちづくりに住民自らが主体的に参加しようとする意識の変化、まちづくりの計画立案にまちをよく知っている住民の意見を聞きたいとする行政の意識の変化によるもので、県としても、地域に密着した市町村が中心となって進められるように、今後も支援するものとします。

また、住民代表者、行政、地権者、専門家などが加わったまちづくり協議会も行政と住民とのパートナーシップを生み出す方法として、引き続き取り組むものとします。



## エ 都市づくりを支援する人材の確保・育成・活用

住民参加の都市づくりに実効性を加えるため、住民参加型の都市づくりをリードしていく人材を育成し、活用することを促進します。

### ■住民参加型の都市づくりをリードしていく人材の確保

NPO・ボランティア団体や住民参加型ワークショップ等の活動を通じて、都市づくりに関する地域リーダーとして、継続的に参加してもらう人材を確保することに取り組むことが考えられます。

### ■まちづくり専門家派遣制度

本県では、まちづくり活動を支援するために、平成5年に「福岡県街なみアドバイザー派遣制度」を創設しました。その後「福岡県まちづくりアドバイザー制度」と平成12年に「福岡県美しいまちづくり条例」が制定されたのを受け、平成13年に「まちづくり専門家派遣制度」を策定しました。

「まちづくり専門家派遣制度」は、良好な街並みの形成やまちづくりを行おうとする自主的な地域住民団体等に対して、各地域で抱えているまちづくりに関する諸問題・課題に応じて、県に登録している各専門分野の“まちづくり専門家”を派遣する制度です。

## ③計画策定段階におけるパートナーシップの推進

具体の都市計画は、都市の将来像を実現するためのものですが、その決定および事業の実施に対する住民の理解を得るためには、都市の将来像が望ましいものであること、その実現のために総合的、一体的に都市計画を進める必要があること、具体の都市計画の目的、内容等が適切であることについて住民が理解することが必要です。

県は都市計画区域マスタープランの策定にあたって、住民意見を反映した市町村の都市計画マスタープランとの連携・調整に努め、県と市町村や、市町村間の広域的な調整や密接な連携を図りつつ、計画づくりに取り組みます。

#### ④集約型の都市づくりへの理解を深めるための普及啓発

集約型の都市づくりの実現に向け、住民や行政、事業者の理解を深めていくための啓発も行っていくことが必要です。各々の視座に応じた啓発を行いながら理解を深めていくことが、最終的には集約型の都市づくりが住民のマナーや事業者のモラルとなり、集約型の都市構造形成を加速させていくこととなります。

##### ■住民の視座による集約型の都市づくりのメリット（再掲）

- ・集住促進を図る地区に住むことにより、公共交通の利用が容易となり、車を運転しなくても私用を済ませることが容易となる。特に高齢者の外出行動を誘発し、各種コミュニティへの参加や健康増進が図られる。
- ・地域コミュニティが維持され、見守り、助け合いの中で暮らすことができる。
- ・通院やデイサービスが身近な場所で受けられ、家族の負荷や通院のための費用負担が軽減する。
- ・拠点や公共交通軸沿線の人口の維持が図られるため、これまでの都市的サービスを変わずに享受できる。
- ・都市機能や居住の集約により公共交通のサービス水準が上がり利用が促進されることで好循環が期待できる。
- ・自家用車から、徒歩・自転車・公共交通への転換がすすむことで、自家用車の利用が減少し、交通安全が図られる。
- ・育児施設が便利な場所に確保されるなど、共働き世帯での、安心してゆとりを持った暮らしが行える。
- ・街なかや公共交通利便性の良い場所に、働き口が確保されやすくなる。
- ・拠点や公共交通軸周辺には多様な機能が集積するとともに、公共交通手段も確保されることから、土地資産の価値の維持等にも寄与する。（持家の場合）
- ・軸外における居住者についても、都市機能が集まった軸上まで行けば、私用を済ませることがこれまでより容易になる。
- ・拠点や公共交通軸周辺への重点投資により、公共施設等の質の向上が図られる。

##### ■行政の視座による集約型の都市づくりのメリット（再掲）

[県における効果]

- ・都市圏としての土地利用が描きやすくなる。  
（公共交通軸が明確化することで都市圏としての集約型の都市構造が描きやすくなる。）
- ・公共交通軸を介し、拠点や都市間で不足する都市機能の相互補完が可能となる。  
（拠点や都市間での交流や交通需要を創出）

[県・市町村両方における効果]

- ・同軸沿線で行われる施策のガイドラインとなる。（上位計画として各種事業等を展開させていくためのガイドラインとなる例：図書館等公共施設の移転など）
- ・都市基盤を効率的に整備することにより、これらの維持費も削減できる。
- ・自動車利用率が下がり、CO<sub>2</sub>削減や交通エネルギーの削減につながる。

[市町村における効果]

- ・土地利用が描きやすくなる。  
(公共交通軸が明確化することで集約型の都市構造が描きやすくなる。)
- ・民間投資を誘導しやすくなる。(集約を促進させていく地区を明示するガイド的役割を担う。)
- ・質が高く暮らしやすい空間が形成される。  
(同軸沿線の一部における集住・都市機能集約施策と併せ、緑化やセットバック等の環境的価値を高める施策を併せて展開することにより、質が高く暮らしやすい空間が形成される。)
- ・市街地の拡散に対応するための郊外部での新たな基盤整備が少なくなる。  
(コストの選択と集中が可能：拠点や軸沿線整備、維持管理)
- ・高齢者の外出行動が誘発され、健康が増進する。(医療福祉コストの減少)
- ・地域経済の活性化や地域の利便性が高い地区(固定資産評価が高い地区)に高密度に人や物が集まることで、地域経済の活性化や地域の魅力向上が図られ、地価上昇等による経済波及効果が見込まれる。

■事業者の視座による集約型の都市づくりのメリット (再掲)

- ・将来性(住宅・商業)がある地区を事前に把握することにより投資先が明確となり、積極的な投資が可能となる。(多様な機能が集積することで投資効率が向上する。)

■住民の目線に近づいた啓発資料の作成

【環境にやさしい暮らし方として「集住」の啓発】

都市計画の必要性や役割を改めて啓発し、環境にやさしい暮らし方として「集住(集住促進を図る地区内での居住)」を紹介する方法があります。

○都市整備の基本的考え方である集約型の都市づくり

⇒行政が住民や企業に強制するのではなく、住民活動や経済活動における選択性を確保したなかで、時間をかけてその自由な選択の結果として実現されるものです。

⇒住民や企業による主体的取り組みを促していく必要があります。

○そのために改めて都市計画自体の必要性や役割を住民や企業に示しながら、環境にやさしい暮らし方として「集住」をわかりやすく提案していく必要があります。

【説明資料の構成例】

- ・本市(町)で何が起きているのか

←各市町の特性に応じて記述

- ・このままいくと...

←評価指標を用いた趨勢の将来像を提示  
(移動、買い物、通院、経営の危惧)

- ・みなさんの暮らしと都市計画

←都市計画の必要性と役割を改めて提示

- ・共に助けあっていくための暮らし方

←集住の説明、集住スタイルの提案(学生、高齢者、ファミリー世帯、若者、企業等といった都市関係者カテゴリーごと)など。

### 【コンパクトなまちづくりと公共交通沿線居住に関する住民啓発資料の事例】

#### ～「富山市公共交通沿線居住推進事業パンフレット」より～

富山市においては、公共交通沿線居住推進事業の事業内容説明パンフレットの冒頭において、団子と串によるコンパクトなまちづくりの必要性や、公共交通沿線での取り組みや沿線における新しい暮らし方について、市民目線での解説を加えながら、沿線居住の啓発を行っています。

誰にでも便利、  
コンパクトな  
まちづくり。

富山市がめざす、コンパクトなまちづくり。それは、あくまでも生活者の視点を第一に、自動車に依存することなく、日常生活に必要な機能を楽しむことができる生活環境のことです。

現在、富山市は、低密な市街地が拡散した状況にあり、自動車を自由に使えない市民にとっては、極めて生活しにくい環境となっています。そこで、公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化などの都市の機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のまちづくりを実現します。

「まちと公共交通」の関係は、例えるなら「お団子と串」のようなもの。日常の足として使える公共交通サービスの水準を確保することで、「まち」（お団子）を「公共交通」（串）でしっかりと結ぶのです。

富山型コンパクトなまちづくりは、都心部（インナー）、住居エリア（ミッド）、開発抑制（アウトター）へと同心円状に形成された都市構造ではなく、クラスター型（ぶどうの房状）に発展する拠点集中型の都市構造をめざすものです。

公共交通がつなぐ、  
快適なくらし。

「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」が実現すると、そこにはどんな暮らしが待っているのでしょうか。

まず、鉄道駅やバス停を中心とした既成市街地などの徒歩間において、居住人口の回復を図り、公共交通の利用者を増やします。その結果、商業、娯楽、文化施設のほか、医療をはじめとした生活サービスなどの都市機能を沿線に呼び戻すことができます。都市機能が集約して立地することにより、徒歩圏内で複数のサービスが利用できるようになり、高齢者世帯や子育て世代にも安全・安心なまちづくりが実現するでしょう。

次に、都心よりも地価が安く、市街地密度にゆとりがある地域でも、自動車を利用せずに利便性の高い生活を享受できることで、立地選びの選択肢はぐっと広がります。さらに、都心以外の公共交通の沿線でも、アーケードや歩道など、駅へのアクセス道路の充実を図ることで、より快適で安全な歩行者空間が形成されるでしょう。

現在、富山市では、公共交通沿線居住推進地区での住宅立地に対して、さまざまな支援を行っています。市内における新しい暮らし方として、公共交通沿線への居住をお考えになってはいかがでしょうか。

### 【交通計画への住民参加啓発資料における公共交通の重要性の啓発事例】

#### ～交通の歯車を動かす「住民参加の手引き」(カリフォルニア州)より～

カリフォルニア州においては、交通計画の手順のなかで必ず地域社会の住民を組み込んでおくべきという考え方を持っており、州議会の支援のもと、同手引きが作成されています。

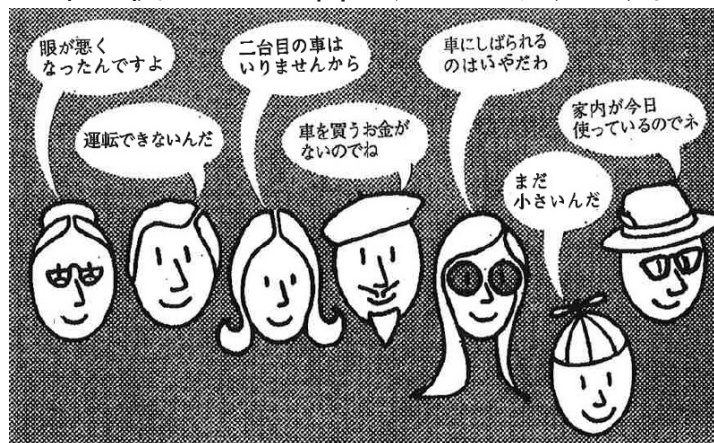
同手引きのなかでは、図表をふんだんに使用しながら、練習問題形式による“自分自身への問いかけ”や“交通弱者の日常生活における苦勞の理解”のしかけを組み込むなど、日常生活目線で読者が多様な交通問題を考えることが出来る資料づくりが行われています。

#### ■資料の章構成

1. 自動車を使えない人々
2. 自動車交通
3. 自転車走行と歩行
4. 総合対策-土地利用と交通-
5. 案内

#### ■「自動車を使えない人々」における啓発内容

車を使えない理由は、色々あります。



・練習問題形式による交通弱者の立場を理解させるためのしかけ  
～車のない人の身になって考えてください(練習問題)～

高齢者の身になってみてー

- ・ 病院へはどうやって行くのですか。
- ・ 手荷物はどうやって運ぶのですか。
- ・ 友達を訪ねるときはどうやって行くのですか。
- ・ 利用できるような地域バスが走っていますか。
- ・ 高齢者用の運賃制度になっていますか。
- ・ タクシーは、割引で利用できますか。

高齢者に話しかけてみて、外出する必要があるとき、高齢者がどういう風にし、またどういうことができないでいるのか調べてみて下さい。

12才の子供の身になってみてー

身体障害者の身になってみてー

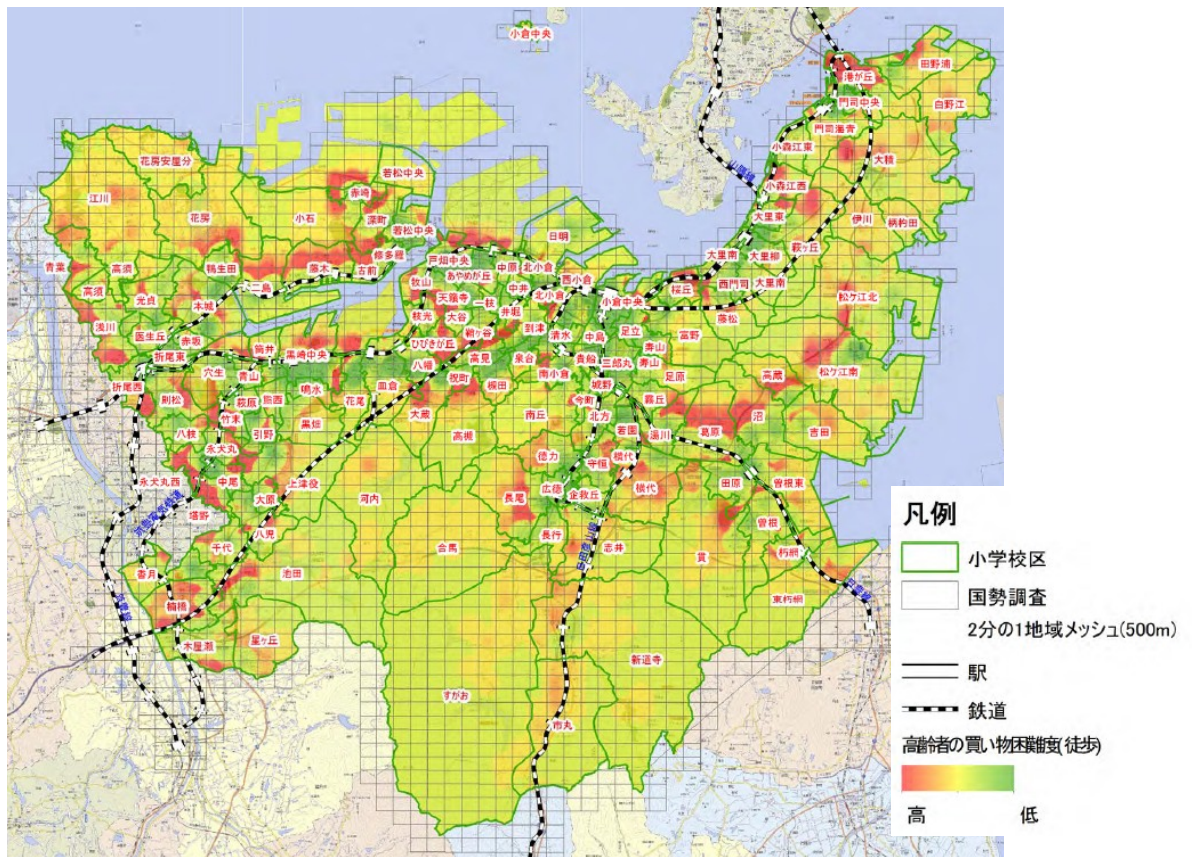
貧しい人や失業者の身になってみてー

上にあげたのは、車を使えない人々が経験する事柄のうちほんのわずかの例にすぎません。あなたの住んでいる地域社会では、車を使えない人にどんな手助けをし、また、代替交通手段を提供するためどういうことを行なっていますか。

■積極的な情報提供等を通じた間接的な居住誘導

住みやすさや暮らしやすさなど情報発信等により、集住促進を図る地区内への居住を間接的に誘導する方法もあります。

- 集住促進を図る地区内への移住を促進させていくために、集住促進を図る地区内での暮らしやすさ(例：住みたいまちマップ[属性カテゴリーごとに居住しやすさを表現])に関わる情報発信を積極的に展開することにより、間接的に集住促進を図る地区内への居住の誘導を図ることも考えられます。
- また利便性の高い場所での居住経験がない高齢者等に対する空き家を活用した街なか居住体験など、様々なソフト施策も積極的に併用しながら、住民や企業の移転を促進させていくことも必要です。



「北九州市買い物環境マップ(北九州市保健福祉局総務部総務課, H25. 8公表)」

\* ) 高齢者の人口分布と生鮮食品を取り扱う店舗の分布を地図上で重ね合わせ、高齢者の徒歩での買い物の困難度をイメージ化したものです。高齢者が歩いて行ける範囲に店舗のない場所を赤く色付けしています。

■ (参考) 高齢者の買い物困難度 提示事例

## (2) 集約型の都市づくりのマネジメント

目指すべき都市像を実現するためには、相当程度の期間を要することから、都市づくりの計画は継続性と安定性が求められます。このため、集約型の都市づくりを進めていくためのマネジメントの手法として、都市構造の評価を踏まえたPDCAを活用していきます。

なお、都市計画区域マスタープランについては、基本方針に沿ったものであれば、部分的改定を機動的に行っていきます。

### ■都市圏における都市構造の技術的な評価

集約型の都市づくりのPDCAによる管理のため、都市圏単位で都市構造の技術的な評価を行うことを目指していきます。

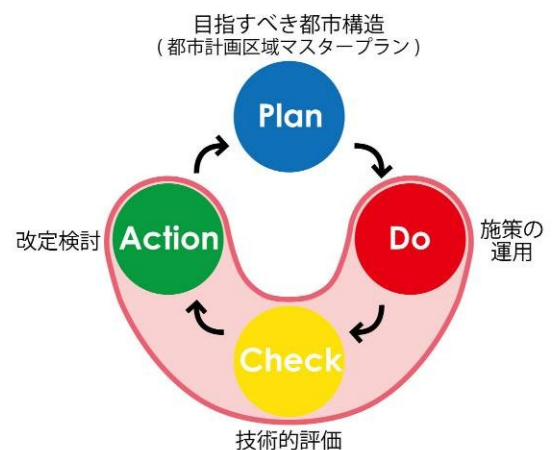
このため、都市圏での都市構造評価を行い、広域への影響を確認するため、都市圏構造の技術的な評価手法についても検討します。

### ■PDCAによる集約型の都市づくりの実践

都市計画区域マスタープランについては、5年を目途に見直しを行っていますが、集約型の都市づくりの実現に向けて、今後は都市構造の評価を基にPDCAによるマネジメントを実施していきます。

市町村の申し出に基づき変更した都市計画区域マスタープランの見直しを行った事項、施策の実施状況や効果の検証もPDCAの中で行い、必要に応じて市町村への働きかけを行います。

また、市町村の都市計画マスタープランが当初策定から相当期間見直しが行われていない場合についても、定期的な検証を促していきます。

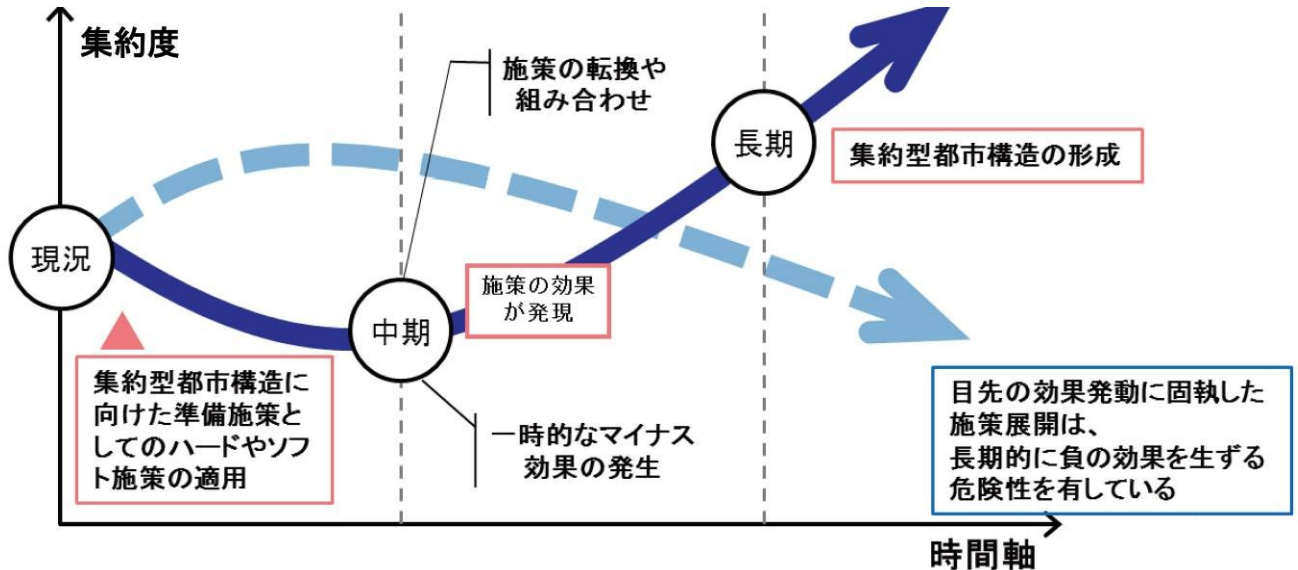


	現況 ・ 居住人口：H22 ・ 大規模小売店舗商業床面積：H24 ・ 発生集中量：H17	トレンド	目標値
集住促進を図る地区内での居住割合	49%	55%	60%
都市機能の誘導を図る地区内での大規模小売店舗の商業床面積割合	68%	64%	70%
拠点、公共交通軸沿線での発生集中量の割合	73%	75%	80%

### ■集約型の都市づくりによる指標の例

### ■長期を見据えた評価のあり方

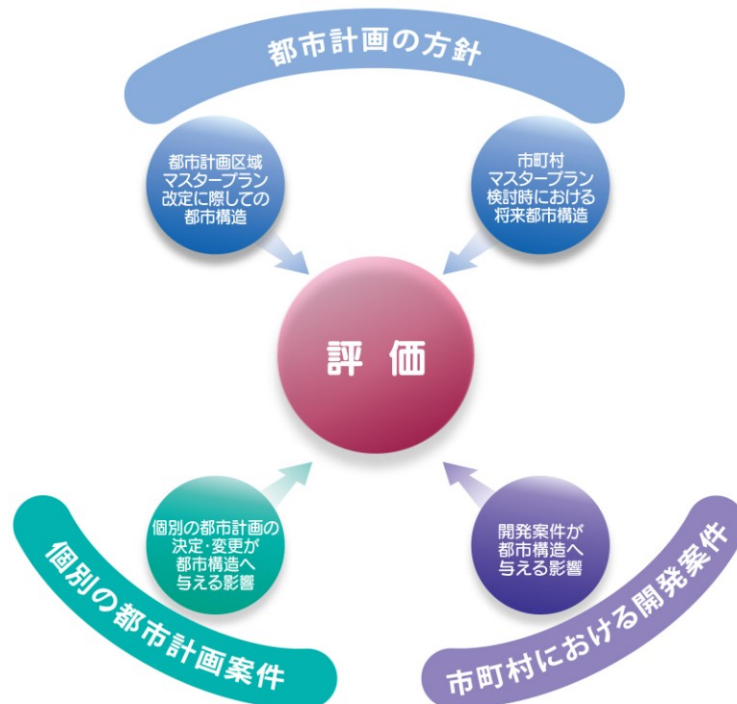
施策によっては効果が一時的にマイナスに働くものもあることを想定し、短期的な結果のみで判断するのではなく、長期を見据えた上で中間地点として状況を考慮しながら、施策展開を実施していきます。



■長期を見据えた施策展開の概念図

### ■集約型の都市づくりの推進体制の検討

都市圏における都市構造の課題把握や都市計画の変更が都市構造へ及ぼす影響などを評価することにより、集約型の都市づくりを推進させるオーソリティ（県・市町・専門家等の多様な主体により構成された専門家会議）の設置も検討します。



■専門家会議設置による取り組みイメージ