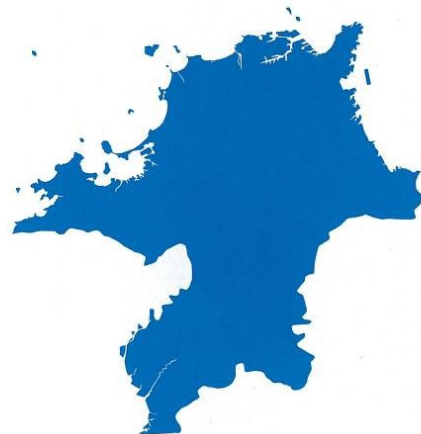


福岡県都市計画基本方針

拠点と公共交通軸が紡ぎだす
豊かで暮らしやすい
都市を目指して



目次

はじめに	1
1 都市計画の現状・課題と目指すべき方向性	7
1-1 福岡県における都市計画の現状	9
(1) 都市の動向	9
(2) 県内の都市計画指定状況と都市施設整備の状況	23
1-2 福岡県における都市計画の課題と目指すべき方向性	31
(1) 都市計画の課題	31
(2) 目指すべき方向性	36
2 都市計画の基本的考え方	39
2-1 都市づくりの目標と考え方	41
(1) 都市づくりの目標	41
(2) 基本理念	42
(3) 都市づくりの考え方	46
(4) 都市づくりの進め方	52
2-2 都市圏構造	54
(1) 広域的・重層的な圏域の考え方	54
(2) 都市づくりと保全の基本的考え方	57
(3) 都市圏別の都市構造	61
3 都市づくりの方針	65
3-1 集約型の都市づくりの方針	69
(1) 便利で魅力ある拠点の形成	71
(2) 生活の質を高める公共交通軸の設定	71
(3) 拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応	72
(4) 広域的な枠組みによる都市づくり	75
(5) 都市情報一元化による戦略的な施策展開	75
3-2 土地利用に関する方針	92
(1) 都市計画区域等の指定方針	92
(2) 区域区分の決定方針	93
(3) 土地利用の方針	95
3-3 都市施設・市街地整備に関する方針	102
(1) 市街地整備の方針	102
(2) 交通網整備の方針	107
(3) 自然環境や緑の整備・保全の方針	113
3-4 安全で個性ある都市づくりに関する方針	118
(1) 美しい都市づくりの方針	118
(2) 防災都市づくりの方針	125
3-5 都市づくりの仕組みに関する方針	126
(1) パートナーシップの仕組みづくり	126
(2) 集約型の都市づくりのマネジメント	135

4	基本方針の実現に向けた施策の展開	137
4-1	施策展開の考え方	139
4-2	展開方針	141
	(1) 都市計画施策の展開	145
	(2) 分野横断的な施策の展開	155
	(3) 市町村との連携強化	164

参考

用語集

はじめに

福岡県都市計画基本方針策定の趣旨

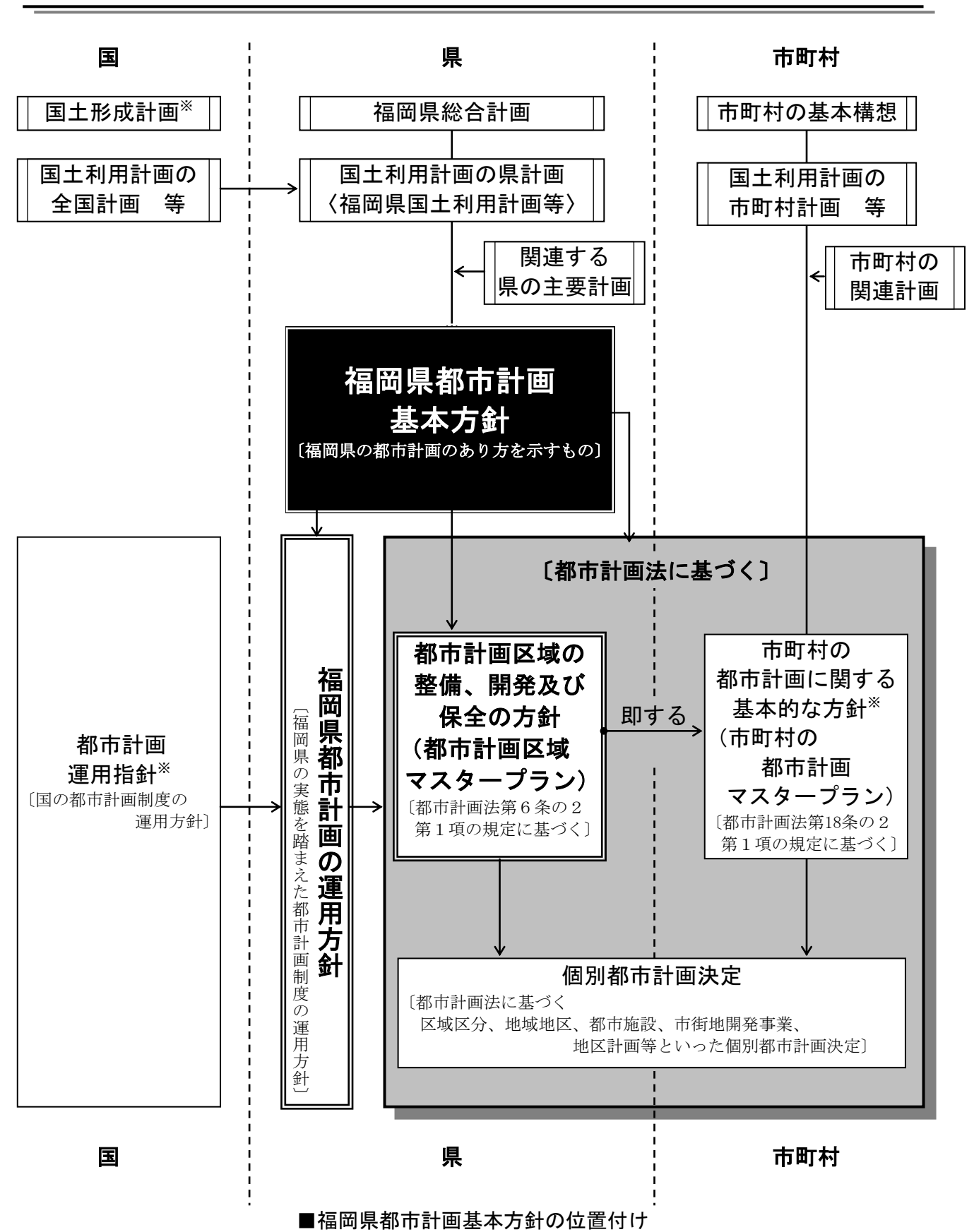
- 我が国の社会構造が、それまでの人口・産業が都市へ集中する「都市化社会[※]」から、成熟した「都市型社会[※]」へと転換したことに対応して、平成12年（2000年）に都市計画法の改正が行われました。
- 福岡県都市計画基本方針は、この都市計画法の改正に伴って、本県における「都市型社会」に対応した都市づくりを効率良く戦略的に推進していくための方針として、平成15年（2003年）に策定しました。
- これまでの基本方針では、「暮らしやすく活力のある環境共生の都市づくり」を目標として掲げ、県内55都市計画区域[※]の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成16年度策定）[※]」（都市計画区域マスタープラン[※]）における都市づくりの目標を示すとともに、その後の広域的な都市計画行政の基本的な方向性を示す論拠として活用して参りました。
- しかしながら、近年、以下に示すように都市を取り巻く環境が大きく変化しています。
 - ・少子高齢化の更なる進展とその結果としての人口減少への移行
 - ・人口減少に伴う空き家・空き地の増加などに起因する防犯面などの生活環境の悪化
 - ・地球環境保全の観点からの低炭素都市づくり[※]への要請
 - ・福岡県西方沖地震や東日本大震災発生に端を発する防災・減災[※]都市づくりへの要請の高まり
 - ・景観法の整備や世界遺産を目指した取組など個性ある都市づくりへの要請の高まり
 - ・人口減少、高齢社会への対応としての都市計画法ならびに都市再生特別措置法の改正や、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等からの地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正など都市計画制度面での新たな動き など
- このような社会変化や都市計画に対する社会的要請の変化を踏まえながら、喫緊の課題となった集約型の都市づくり[※]を、本県の広域的な県土構造形成と調和させながら効果的に進めることを目的として、新たな福岡県都市計画基本方針を策定しました。

注）文中の※印の用語は、用語集で解説しています。

福岡県都市計画基本方針の役割

- 福岡県都市計画基本方針は、次のような役割を果たします。

- ① 本県における都市づくりの基本的な方針を示します。
- ② 県が決定する都市計画区域マスタープラン[※]に対しての基本的な考え方を示します。
- ③ 広域的な見地から市町村の都市計画マスタープラン[※]や個別の都市計画に対する方向性を示します。
- ④ 県や市町村が取り組むべき施策や体制づくりの考え方を示します。



福岡県都市計画基本方針の概要について

はじめに

(1) 策定の背景

- ・ 現行の基本方針は、平成15年におおむね20年後の都市の姿を展望した上で策定
- ・ 近年の都市を取り巻く環境の変化に対応するため、新たに策定するもの

都市を取り巻く環境の変化

- 少子高齢化の更なる進展と人口減少社会への対応
- 環境負荷の小さな都市づくりへの対応
- 地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりへの要請
- 世界遺産を目指した取組などの個性ある景観づくりへの要請 など

(2) 基本方針の位置づけと役割

- ・ 今後の都市づくりにおける県や市町村の施策の方向性を示すもの

(3) 目標年次

- ・ 平成27年度からおおむね20年後の都市の姿を展望した上で定める。

福岡県総合計画と主要関連計画

福岡県総合計画	(平成24年 3月策定)
<ul style="list-style-type: none"> ■ 「県民幸福度日本一」を目指す ■ 県民生活の「安定」「安全」「安心」を目指す ■ 10の事項の実現に取り組む 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡県国土利用計画〔第四次〕 ・ 福岡県農業・農村振興基本計画 ・ 福岡県森林・林業基本計画 ・ 福岡県水産振興基本計画 ・ 福岡県過疎地域自立促進方針・福岡県過疎地域自立促進計画 ・ 福岡県住生活基本計画 ・ 福岡県交通ビジョン ・ 福岡県交通安全計画〔第9次〕 ・ 福岡県交通安全実施計画 ・ 福岡県地域防災計画〔基本編・風水害対策編, 地震・津波対策編, 事故対策編, 災害危険箇所編, 原子力災害対策編〕 ・ 福岡県耐震改修促進計画 ・ 福岡県環境総合基本計画 ・ 福岡県地球温暖化対策推進計画 ・ 福岡県生物多様性戦略 ・ 福岡県保健医療計画 ・ 福岡県高齢者保健福祉計画〔第7次計画〕 ・ 福岡県健康増進計画 ・ 福岡県地域福祉支援計画 ・ 福岡県高齢者居住安定確保計画 ・ 福岡県次世代育成支援行動計画〔後期計画〕 ・ 福岡県教育施策実施計画 ・ 筑後ネットワーク田園都市圏構想 ・ 京築連帯アメニティ都市圏構想 	<ul style="list-style-type: none"> (平成21年 3月策定) (平成24年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成22年 9月策定) (平成24年 3月策定) (平成24年 3月策定) (平成23年12月策定) (平成25年 7月策定) (平成17年3月～平成24年9月策定) (平成19年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成18年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成27年 3月策定) (平成25年 3月策定) (平成17年 2月策定) (平成24年 3月策定) (平成22年 3月策定) (平成26年 3月策定) (平成15年 3月策定) (平成19年 2月策定)

1 都市計画の現状・課題と目指すべき方向性

都市計画の現状・課題

- 広域化する生活圏への対応
 - ・ 市町村の区域を越えて生活圏が広域化している。
- 人口減少への対応
 - ・ 人口減少の進行により、市町村によっては日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念される。
- 都市化圧力への対応
 - ・ 市街地縁辺部においては依然として都市化圧力が高い地域がある。
- 交流・連携を支える都市基盤整備への対応
 - ・ アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしい都市基盤の更なる充実が求められている。
- 個性を生かした都市づくりへの対応
 - ・ 景観・世界遺産など個性を生かした都市づくりが求められている。
- 少子・高齢社会への対応
 - ・ 自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者が増加している。
 - ・ 高齢者や子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが求められている。
- 公共交通施策への対応
 - ・ 沿線人口の減少と公共交通を利用できない場所への都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。
- 水資源確保・自然環境保全、エネルギー問題への対応
 - ・ 安定した水資源の確保への取り組みが引き続き求められている。
 - ・ 人と自然が共生できる都市づくりが求められている。
 - ・ 多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取り組みが求められている。
- 防災性の向上への対応
 - ・ 地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりが求められている。

目指すべき方向性

- 広域的な都市の連携
 - ・ 基幹的な交通網及び情報網の整備
 - ・ 広域的で多様な交流・連携による活力の増進
- 土地利用の適正な誘導
 - ・ 個々の都市特性に応じた集約型の都市づくり
 - ・ 拠点や公共交通が便利な場所への都市機能の集約
- 広域的な交通流動に対応した都市計画の適用
 - ・ 交通施設整備に伴う広域的な交通流動の変化に対応した土地利用の誘導
- 個性を生かした都市づくり
 - ・ 自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの個性を生かした都市づくり
- 地域住民の意見を都市づくりに反映
 - ・ 住民がまちづくりに参画できる都市づくり
- 多世代が暮らしやすい都市づくり
 - ・ ユニバーサルデザインのまちづくり
 - ・ 高齢者が自立的に活動でき、子育て世帯が安心して暮らせる居住環境づくり
- 公共交通軸を生かした都市づくり
 - ・ 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づくり
- 都市・田園・自然の調和
 - ・ 緑地空間の整備、緑の保全など総合的な都市緑化、多様なエネルギーを効率的に利用する低炭素都市づくり
- 安全・安心な都市づくりへの取り組み
 - ・ 防災・減災に対応した土地利用誘導や市街地整備など防災都市づくりの推進

2・3 これからの都市計画の基本的な考え方と都市づくりの方針

都市計画の基本的考え方

○都市づくりの目標

拠点と公共交通軸が紡ぎだす豊かで暮らしやすい都市を目指して

○基本理念

「広域・連携」「個性・再生」「安全・安心」「パートナーシップ」

都市づくりの方針

■集約型の都市づくりの方針

○便利で魅力ある拠点の形成

・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

○生活の質を高める公共交通軸の設定

・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の設定

○拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応

・拠点・公共交通軸沿線以外で低密度化する市街地においては、自然的環境への回帰や居住環境の再構築など多面的な活用を推進

○広域的な枠組みによる都市づくり

・都市圏ごと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

○都市情報一元化による戦略的な施策展開

・各地域で分野横断的な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等を活用し、都市構造の可視化を推進

■土地利用に関する方針

○良質な都市空間の形成に向けた地区計画等の活用

○計画的な産業用地の配置 等

■都市施設・市街地整備に関する方針

○魅力ある拠点や中心市街地等の整備

○広域的な緑の整備・保全・活用 等

■安全で個性ある都市づくりに関する方針

○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

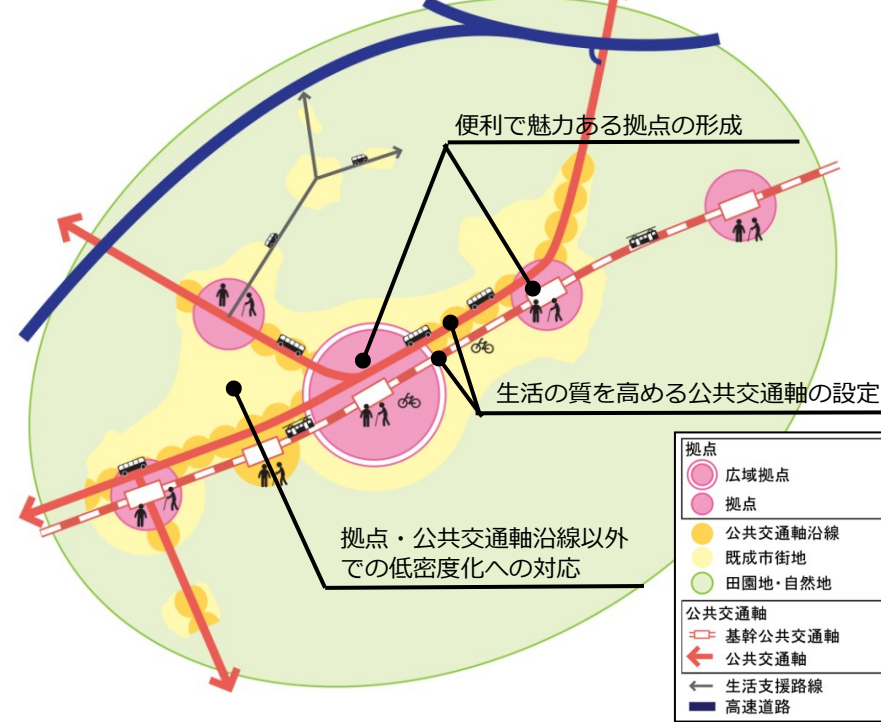
○防災都市づくり 等

■都市づくりの仕組みに関する方針

○県と市町村の連携体制の強化

○PDCAによる集約型の都市づくりの実践 等

集約型の都市づくりのイメージ

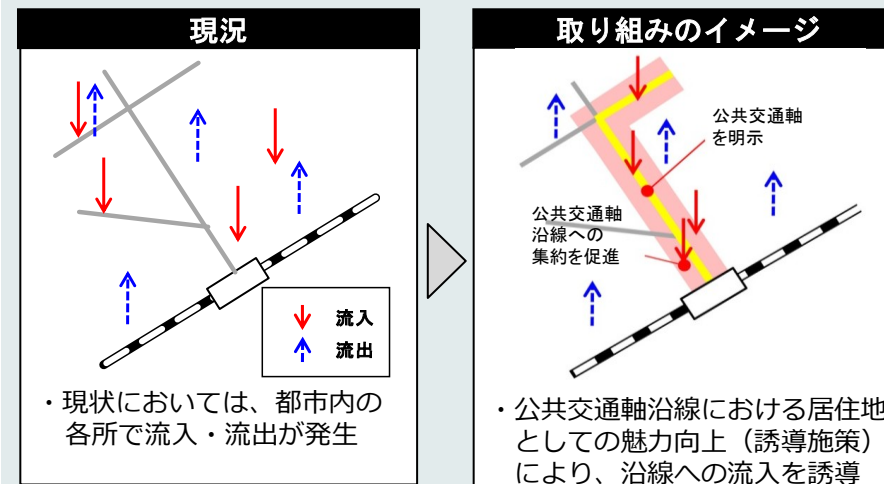


▶都市計画において公共交通軸を明示する効果

- ・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。
- ・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。

▶居住集約の取り組みのイメージ

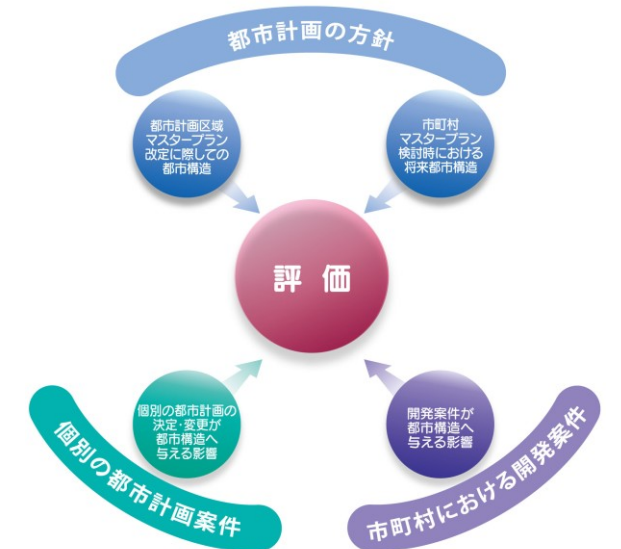
- ・公共交通軸沿線において都市機能の集約を促進するなど、居住地としての魅力を高めつつ、時間をかけて沿線への流入を誘導する。



4 基本方針の実現に向けた施策の展開

1 都市計画施策の展開

- ①都市計画基礎調査の拡充
- ②開発許可基準の改定
- ③用途地域等の決定運用基準の改定
- ④都市圏ごとの区域マスタープランの決定
- ⑤都市計画運用方針の改定
- ⑥都市構造の可視化の推進
- ⑦都市構造に関する専門家会議の設置



2 分野横断的な施策の展開

- ①街なか再生の取り組み
- ②公共交通軸沿線への都市機能の誘導
- ③公共交通軸の質の向上
- ④低密度化する市街地の多面的な活用
- ⑤防災都市づくりの展開
- ⑥環境共生の都市づくりの展開
- ⑦美しい都市づくりの展開

福岡県都市計画基本方針の対象地域と目標年次

- 福岡県都市計画基本方針の対象地域は、県全域とします。
- 福岡県都市計画基本方針では、個別の都市計画区域マスタープランを策定するにあたり、県全域の都市計画の基本的な考え方および広域的な都市づくりの方針を示します。
- 福岡県都市計画基本方針は、おおむね20年後の都市の姿を展望したうえで定めることとします。
- なお、この基本方針は、今後社会経済情勢や法制度等に大きな変化が生じた場合において、適宜見直しを行います。

福岡県都市計画基本方針の構成

■第1章 都市計画の現状・課題と目指すべき方向性

1-1 福岡県における都市計画の現状	本県における近年の都市の動向や都市計画に関する特性を示しています。
1-2 福岡県における都市計画の課題と目指すべき方向性	本県における都市計画の現状を踏まえた、都市計画の課題と目指すべき方向性を示しています。

■第2章 都市計画の基本的考え方

2-1 都市づくりの目標と考え方	都市計画の基本的な考え方として、都市づくりの目標と基本理念、考え方、進め方を示しています。
2-2 都市圏構造	本県における都市圏構造を示しています。

■第3章 都市づくりの方針

3-1 集約型の都市づくりの方針	都市計画の基本的な考え方を踏まえた、都市づくりに関する具体的な方針を示しています。
3-2 土地利用に関する方針	
3-3 都市施設・市街地整備に関する方針	
3-4 安全で個性ある都市づくりに関する方針	
3-5 都市づくりの仕組みに関する方針	

■第4章 基本方針の実現に向けた施策の展開

4-1 施策展開の考え方	目標年次までの県の主要施策の進め方を示しています。
4-2 展開方針	県が進める具体的な施策を示しています。

1

都市計画の現状・課題と目指すべき方向性

1-1 福岡県における都市計画の現状

(1) 都市の動向

(2) 県内の都市計画指定状況と都市施設整備の状況

1-2 福岡県における都市計画の課題と 目指すべき方向性

(1) 都市計画の課題

(2) 目指すべき方向性

1-1 福岡県における都市計画の現状

(1) 都市の動向

①九州・山口ブロックの中心

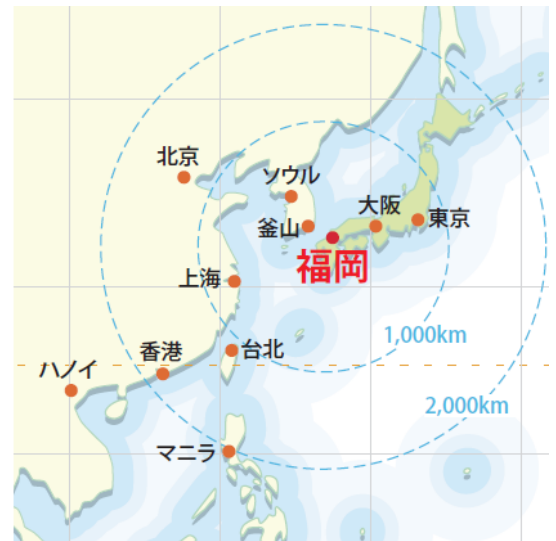
本県は九州の北部に位置し、九州と本州を結ぶ交通の要衝にあり、明治以降は四大工業地帯のひとつとして、また近年はアジアを主体とする国際戦略を展開する九州・山口地方の中心として機能しています。

■アジアの玄関口（ゲートウェイ）としての発展を続ける福岡県

九州と本州を結ぶ交通の要衝となっている本県は、アジアへの玄関口としての都市の発展を続け、1,605万人（平成22年 国勢調査）を有する九州・山口地方の中心として成長しています。

九州・山口地方の他県が人口減少にあるなか、本県の人口はこれまで増加を続けており、県全体で約507万人（平成22年 国勢調査）と九州・山口全域の約32%を占めています。しかしながら、本県の人口も今後は減少傾向に転じていくことが予測されています。

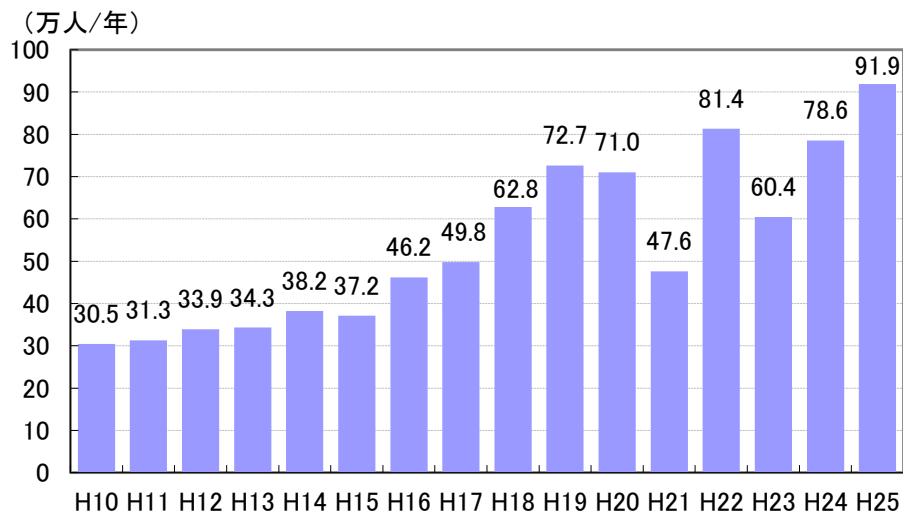
また、商業集積においても、県全体の販売額は36.7兆円（平成24年 経済センサス、年間販売額）となっており、九州・山口全域の51%を占める大商圏を形成しています。



■アジアを主体とするグローバル戦略の展開

本県の将来の姿を描いた「福岡県総合計画」のなかでは、県づくりのイメージを「アジアの発展エネルギーを積極的に取り込み、アジアから世界に向けて展開し、アジアとともに発展するビジネス拠点」とし、活力にあふれ、成長力に富んだ経済雇用の創出を目指しています。

本県への入国外国人数は、平成25年（2013年）には90万人を上回っており、今後もアジアをはじめとした外国からの観光客を受け入れ、その活力を地域の発展に生かす必要があります。



■外国人入国者数の推移

出典：出入国管理統計（法務省入国管理局）

②成長を続ける福岡を中心とした都市圏*

本県は福岡市、北九州市の2つの政令指定都市を有し、約507万人となっています。特に福岡市を中心とした都市圏は、北部九州の中核都市として成長を続けています。

■北部九州の中核都市形成

福岡市を中心とする都市圏は、九州の経済、行政、文化等の中核機能の集積が進み、北部九州の中核都市として成長を続けています。

■広域交通基盤整備等に支えられ、成長を続ける福岡市を中心とした都市圏

本県では、空港、高速道路、新幹線等の広域交通基盤や都市基盤*の整備が進み、特に人口が増加している福岡市を中心とした都市圏をみると、広域交通基盤整備が都市活動の発展、居住人口や従業人口の増加に結びついていることがうかがえます。

③都市活力の低迷と都市再生への取組

昭和30年代以降の産業構造転換*のなかで都市活力が低迷している都市があり、経済および社会の持続的な発展に視点をおいた都市型社会への転換が望まれています。

■産業構造転換に伴い、活力が低下している都市

かつて、石炭・鉄鋼等の工業生産は、本県の主要産業でしたが、エネルギー革命により石炭産業が衰退し、特に筑豊地域は深刻な打撃を受けました。その後、2度のオイルショック以降の社会経済情勢の変化のなかで、活力が低下している都市が発生しています。

■都市再生にいち早く取り組んでいる北九州市を中心とした都市圏

北九州市は高い工業集積・技術集積がありますが、社会経済情勢の変化に合わせた産業構造の転換が進まなかった等により、地域経済の低迷や人口流出がみられました。

しかし、この克服をめざして、交通・物流施設をはじめとする都市基盤の整備や、都心・副都心、学術研究都市*の整備、環境産業の形成など、経済および社会の持続的な発展に視点をおいた都市づくりに、いち早く取り組んでいます。

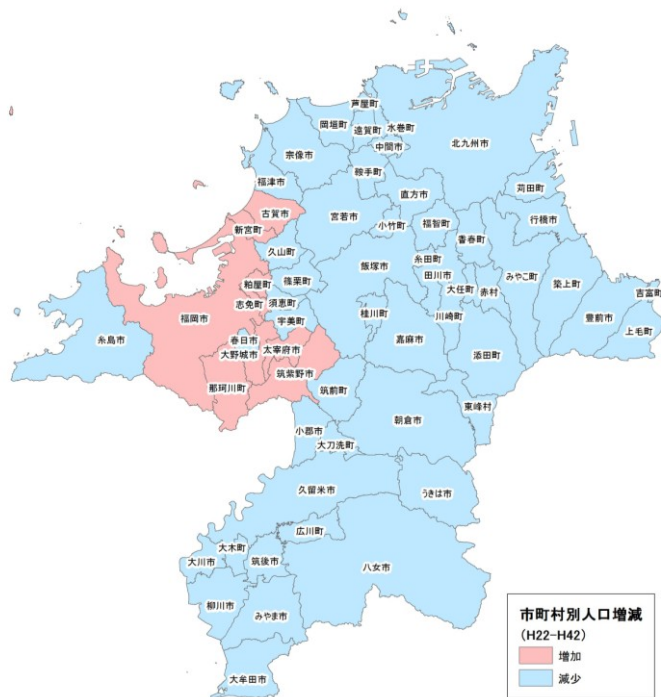
④県内の人口動向と高齢化の進行

県内の人口は、福岡地域において大きく増加した一方で、他の地域では人口減少が続き、県全体で高齢化が進行しています。

■県内地域間で、人口動向に格差

本県の人口は増加を続けており、この30年間で約52万人の増加となっています。特に、福岡市を中心とする地域の人口は約250万人に達し、今後もしばらく増加傾向が続くと予想されます。一方でその他の地域では人口減少が進行しています。

県内では人口減少が進む都市も見受けられるものの、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い状況にあります。



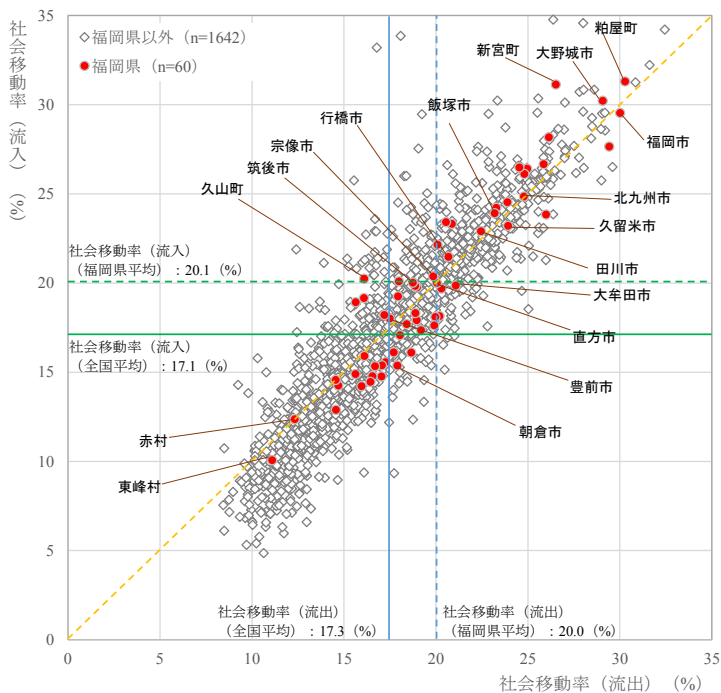
■市町村別人口の増減 (H22-H42)

出典 H22:国勢調査
H42:国立社会保障・人口問題研究所推計値
(平成25年3月推計)

■福岡県の人口の推移

	県人口 (千人)	10年間の 伸び率
昭和55年	4,553	5.7%
平成2年	4,811	
平成12年	5,016	4.3%
平成22年	5,072	1.1%

出典：国勢調査



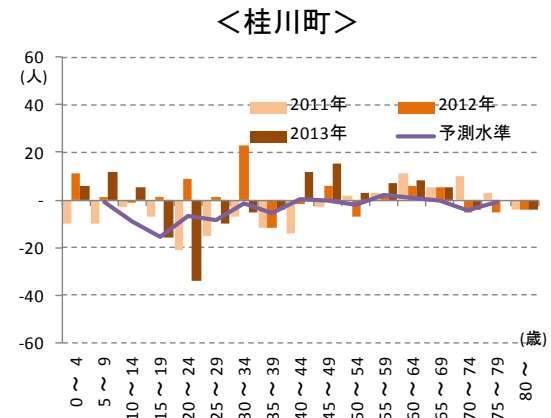
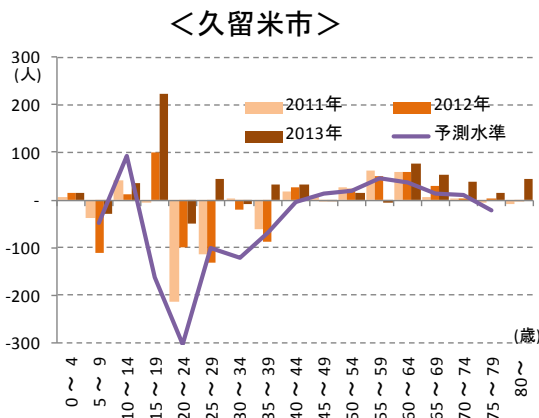
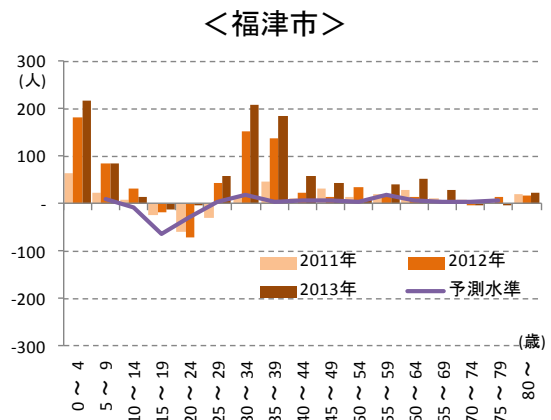
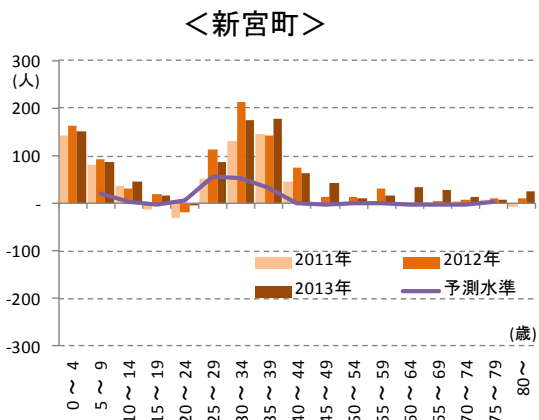
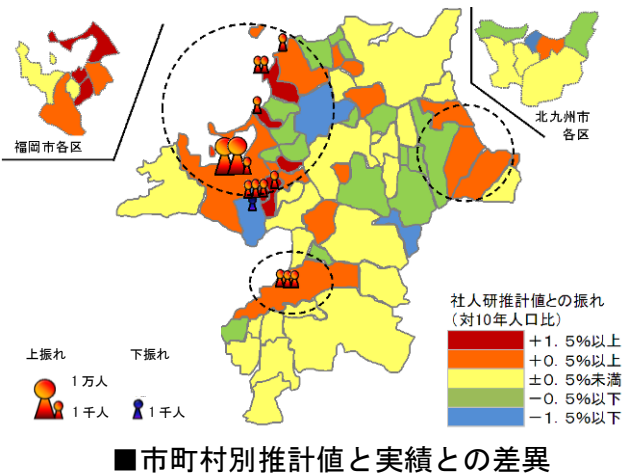
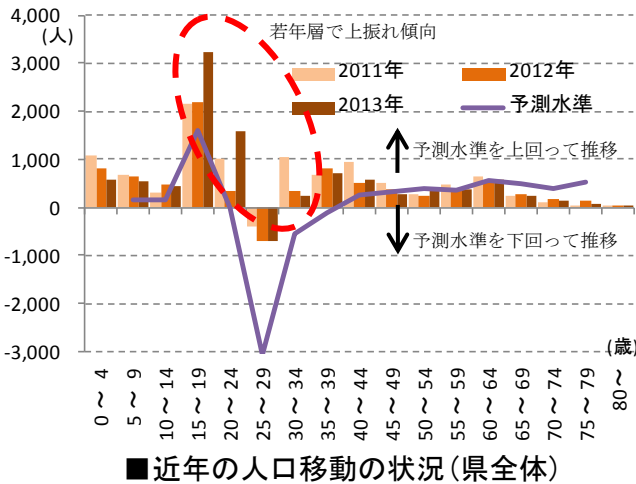
流出：5年間に転出した人の割合
(同一市町村内への転居含む)
流入：5年間に転入した人の割合
(同一市町村内への転居含む)

■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)

※社会移動率(流出) = (5年前当該市町村に居住し、現在、当該市町村以外+当該市町村内移動者) / 当該市町村のH17居住人口 (国勢調査H17総人口)
 ※社会移動率(流入) = (現在、当該市町村に居住し、5年前当該市町村以外+当該市町村内移動者) / 当該市町村のH22居住人口 (国勢調査H22総人口)
 ※社会移動数(流出)および社会移動数(流入)には、国内(国外)から国外(国内)への移動人口は考慮していない(全国の2010年居住人口のうち、国外から移動してきた人の比率は約0.45%程度)
 ※東京都特別区(23区)は1区の扱いとしている。また、H22人口が千人未満の人口規模が小さい都市(計26村)は除いている。
 ※市町村界は2010年10月1日時点

直近の動向(平成22年～平成25年)として、予測値に対して若年層での転入超過傾向にあるとともに、福岡市周辺などにおいて推計結果より実績人口が多い状況にあります。

市町村ごとに見た場合には、駅周辺において市街地開発事業を展開する新宮町や福津市、街なか活性化施策により駅周辺でのマンション立地が進む久留米市、駅周辺での住宅整備、環境整備を進めている桂川町などで推計結果より実績人口が多い状況にあり、駅を中心とした都市づくりによる効果が見受けられます。



近年の人口移動の状況(主要都市)

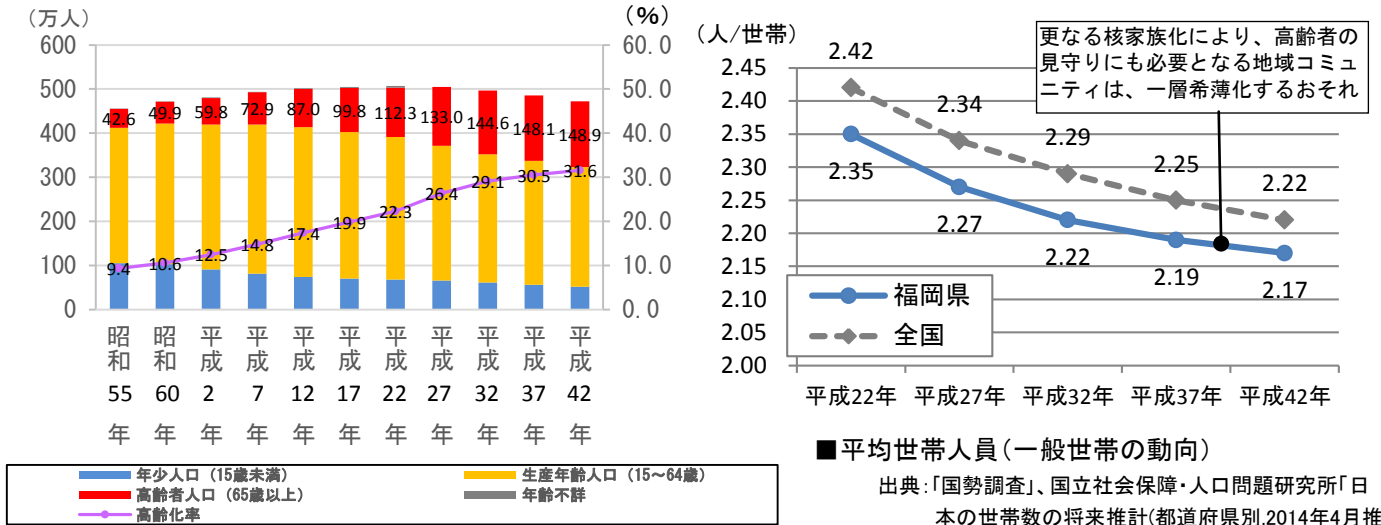
出典：実績値は「国勢調査」「住民基本台帳」、推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」をもとに作成

■急速な高齢化の進行

本県の65歳以上の人口は、昭和55年の42.6万人から平成22年の112.3万人と約70万人増加しています。

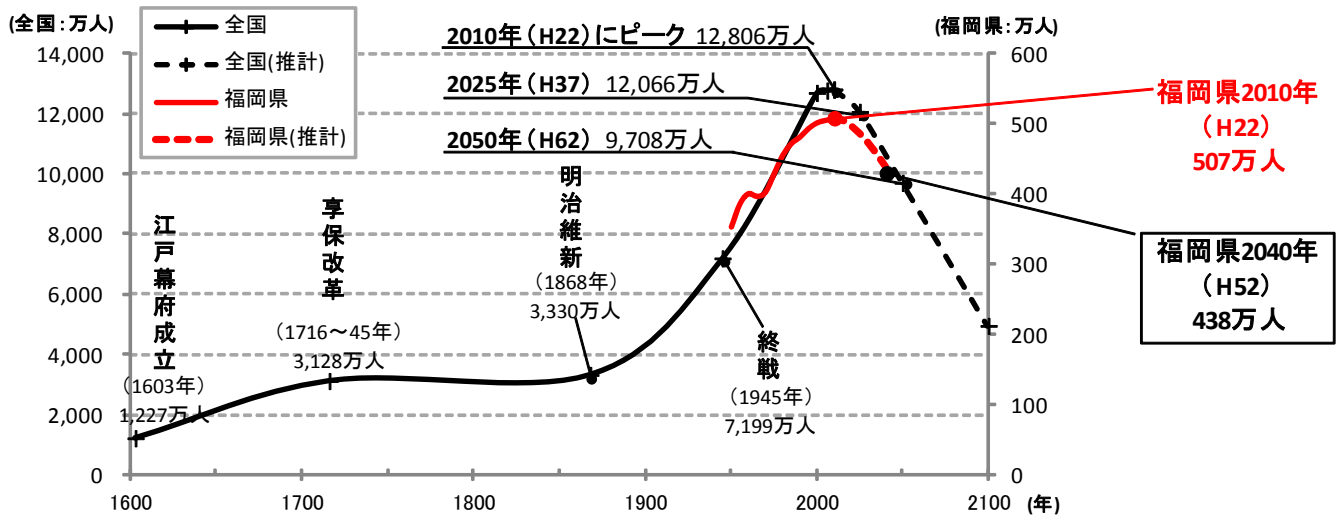
高齢化率は、昭和55年の9.4%から平成22年の22.3%（全国値23.0%）へ推移し、約13ポイント上昇しており、急速な高齢化がうかがえます。

将来的には、人口減少が更に進む一方で、高齢化率は上昇し、平成42年(2030)頃には約32%程度に達するものと予測されています。



■年齢構成別人口の推移

出典：国勢調査報告、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」



■人口の将来動向

全国値：「現行国土計画の点検と国土利用のあり方に関する今後の課題(国土交通省)」をもとに、推計人口を国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)-出生・死亡ともに中位」にて変更

福岡県：実績値は「国勢調査報告」、「福岡県の人口と世帯年報」。推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」

⑤水資源の確保や環境に対する県民意識の高まり

本県においても地球環境問題を踏まえ、エネルギーや資源の効率的な利用、環境への負担が少ない都市への移行といった環境保全に対する県民意識が高まっています。

■水資源の安定的な供給

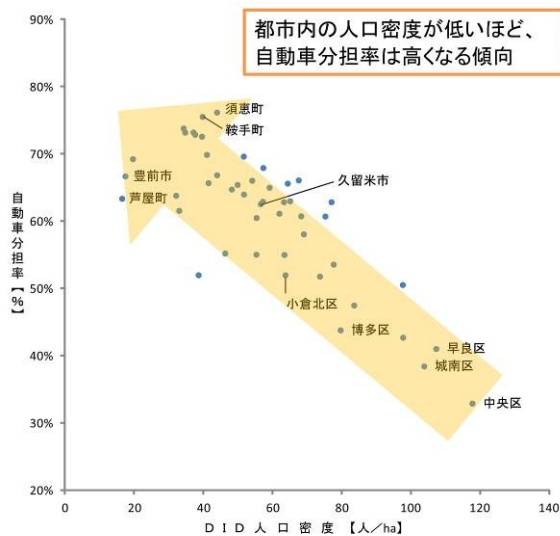
本県は、山が浅く、大きな河川も少なく、狭い県土に比して人口が多いため、水資源については厳しい状況にあります。そのため、ダムや海水淡水化施設の建設、広域的な水利用の促進等を進めてきました。

今後も、生活水準の向上、生活様式の多様化、産業活動の拡大等により需要の増大が見込まれることから、安定した水資源の確保と水の安定的供給体制の整備が求められています。

■環境・エネルギー問題への意識の高まり

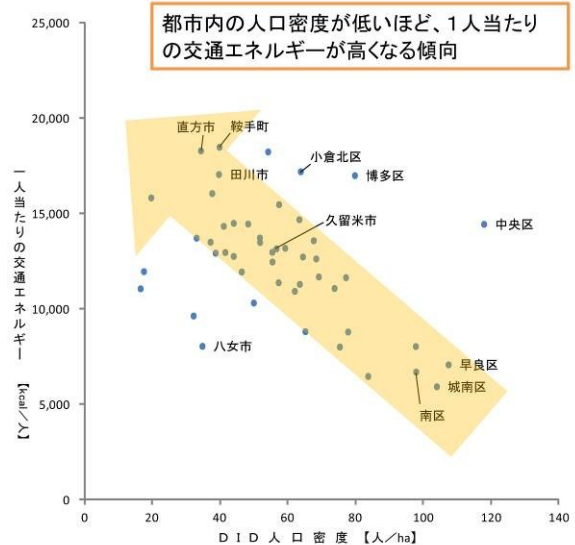
都市化の進展に伴い、県内に残された良好な自然環境を保全していこうとする県民意識は高まっています。

自然環境資源は限りがあることを認識して、資源の有効活用やリサイクルの促進、周辺環境に配慮した廃棄物処理施設の整備などを通じ、循環型社会[※]づくりを進めるとともに、エネルギーの効率的利用、再生可能エネルギー[※]の導入等により温室効果ガスの排出削減を図るなど、環境負荷の軽減が求められています。



■人口密度と自動車分担率[※]

出典:「第4回PT調査検討資料、国勢調査」をもとに作成



■人口密度と一人当たりの交通エネルギー[※]

出典:「第4回PT調査検討資料、国土交通省、国勢調査」をもとに作成

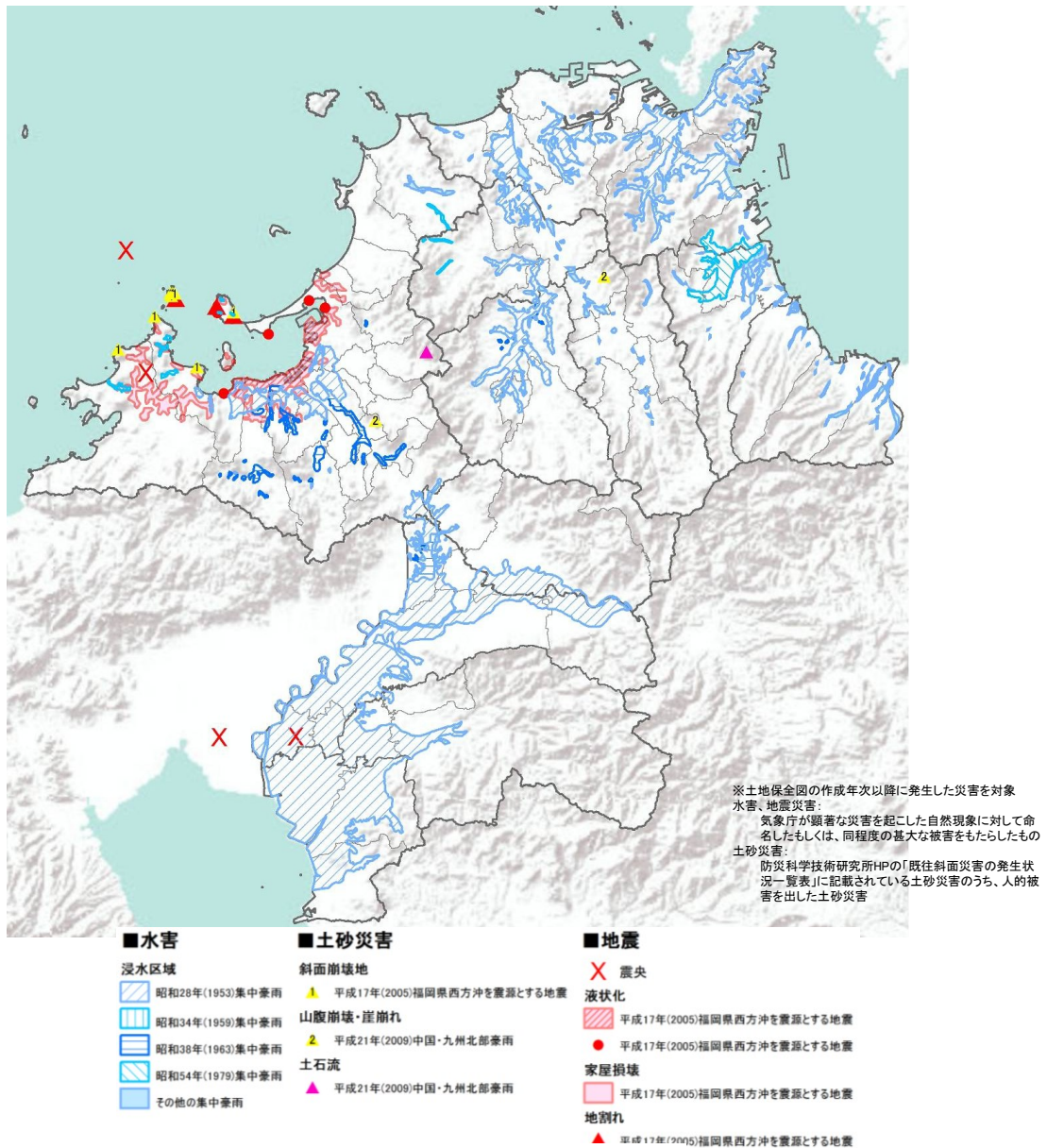
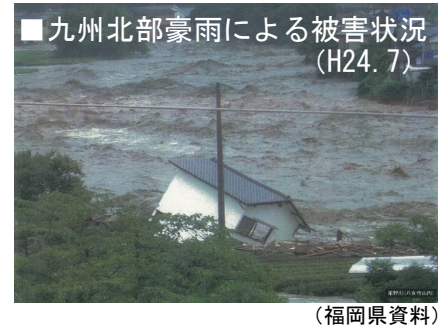
⑥防災に対する意識の高まり

防災に対する意識が高まっており、災害に対して生命や暮らしが守られた都市づくりが求められています。

■防災・減災の都市づくり

我が国は、その位置、地形、地質、気象などの自然的条件に起因し、地震、津波、豪雨などによる災害が発生しやすい国土となっており、加えて四季の様々な気象現象として現れる梅雨前線による降雨、台風などにより、時に甚大な被害をもたらすことがあります。

本県においても、九州北部豪雨災害や福岡西方沖地震などの大災害により、甚大な被害を受けており、土砂災害、津波災害等に対応する防災・減災の都市づくりが求められています。



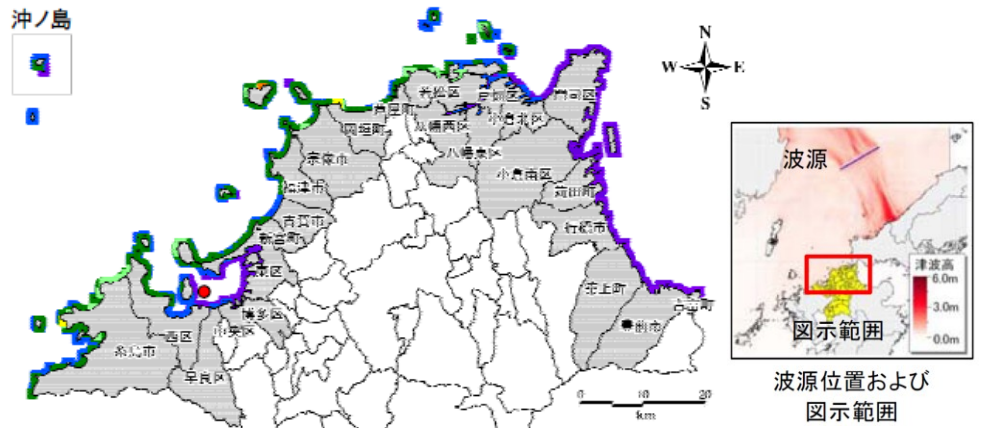
■災害履歴状況

出典：「土地分類調査(20万分の1シームレス土地保全図)」

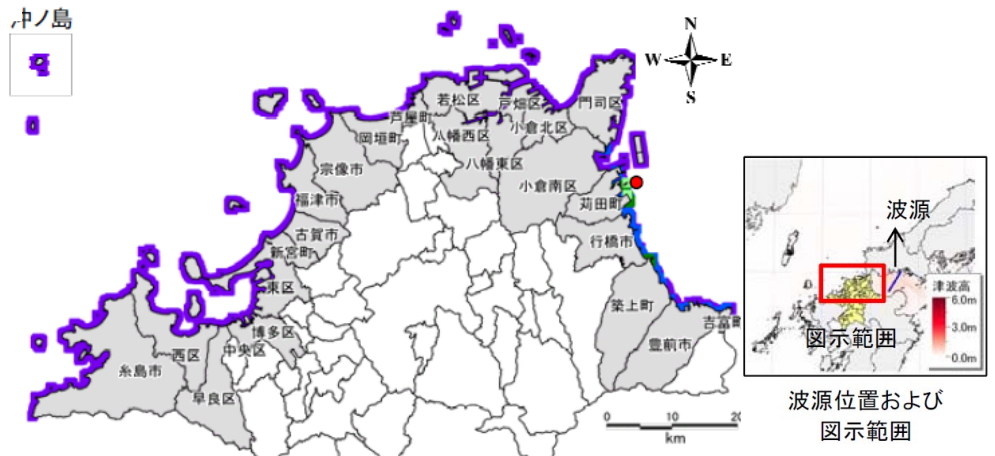
また、東日本大震災における大津波による被害を教訓に、津波防災地域づくり法の制定や、「福岡県地域防災計画」の改定が行われています。

さらに、国民の生命、身体及び財産の保護や災害による影響を最小にするための「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が成立し、本県においてもこれに基づいた施策展開が必要となります。

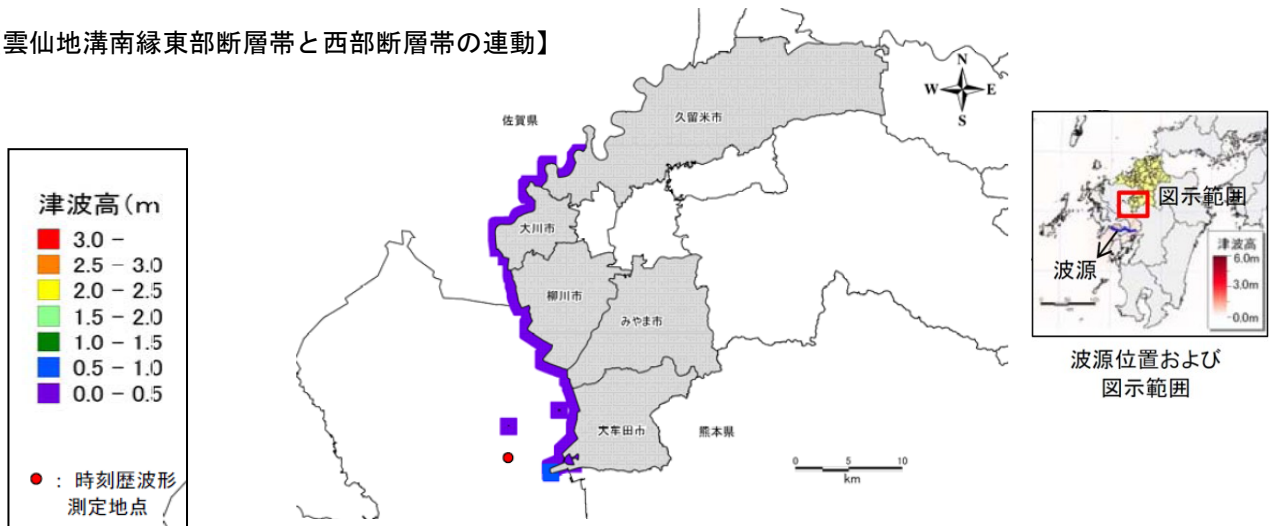
【対馬海峡東の断層】



【周防灘断層群主部】



【雲仙地溝南縁東部断層帯と西部断層帯の連動】



■津波被害想定波高分布図

出典:「津波に関する防災アセスメント調査報告書(H24.3)」

⑦都市圏・都市行政の広域化

広域交通基盤整備等により人、物、情報等の交流圏が拡大しており、下水道・ゴミ処理等での広域行政も行われています。さらには、地域住民の都市づくりへの参加の機会が増えて、参加意識が高まっています。

■広域交通体系の進展

近年の県内の広域交通体系の変化として、九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業、高速道路の延伸や新たなICの開設などがあげられます。

これらの広域交通体系の進展に伴って、全県的な都市圏域構成の変化や都市内交通網の再編が進み、また新駅やスマートIC*等の整備に伴い、周辺部の土地利用に変化が生じています。



九州新幹線

東九州自動車道



■九州における広域交通体系

交通基盤整備に伴う日常生活圏の拡大

これまでの交通基盤整備により、日常生活圏が拡大してきました。

市町村間の通勤依存率※5%以上の圏域（H22）をみると、福岡市への通勤依存率5%以上の圏域は、飯塚市、久留米市などを含む広域的な圏域となっています。

また、北九州市への通勤依存率5%以上の圏域においても同様に、宗像市や田川郡の一部などを含む広域的な圏域となっています。

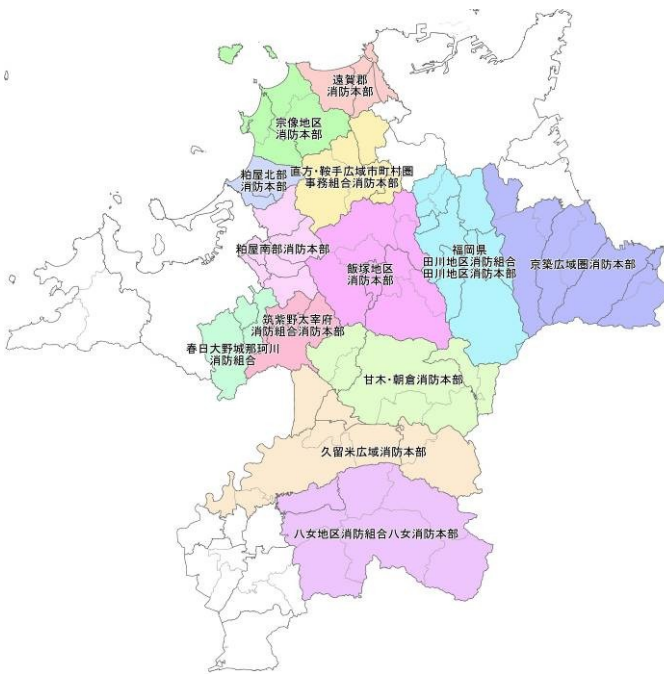


主要都市への通勤依存率5%以上圏域（H22）

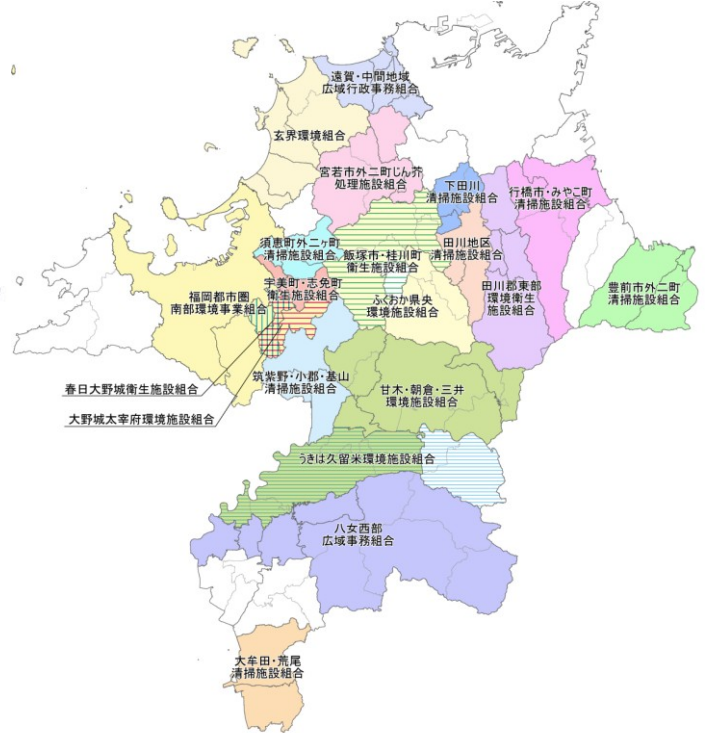
出典：「国勢調査」

■広域行政や地域連携の展開

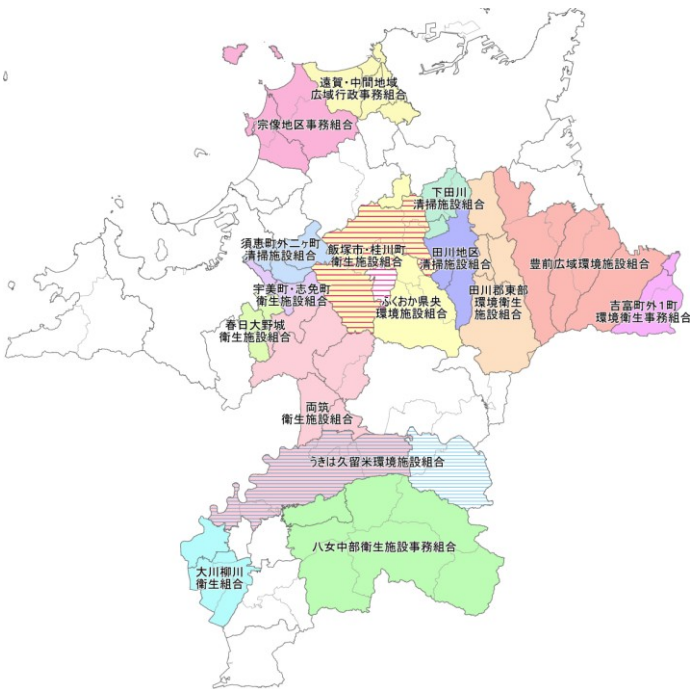
一部事務組合※等による事務の共同処理等による市町村の枠を超えた広域行政においても、地域連携の展開がみられます。また、市町村の枠を超えた計画づくりによる広域行政の展開もみられます。



■消防・救急



■ごみ処理



■し尿処理



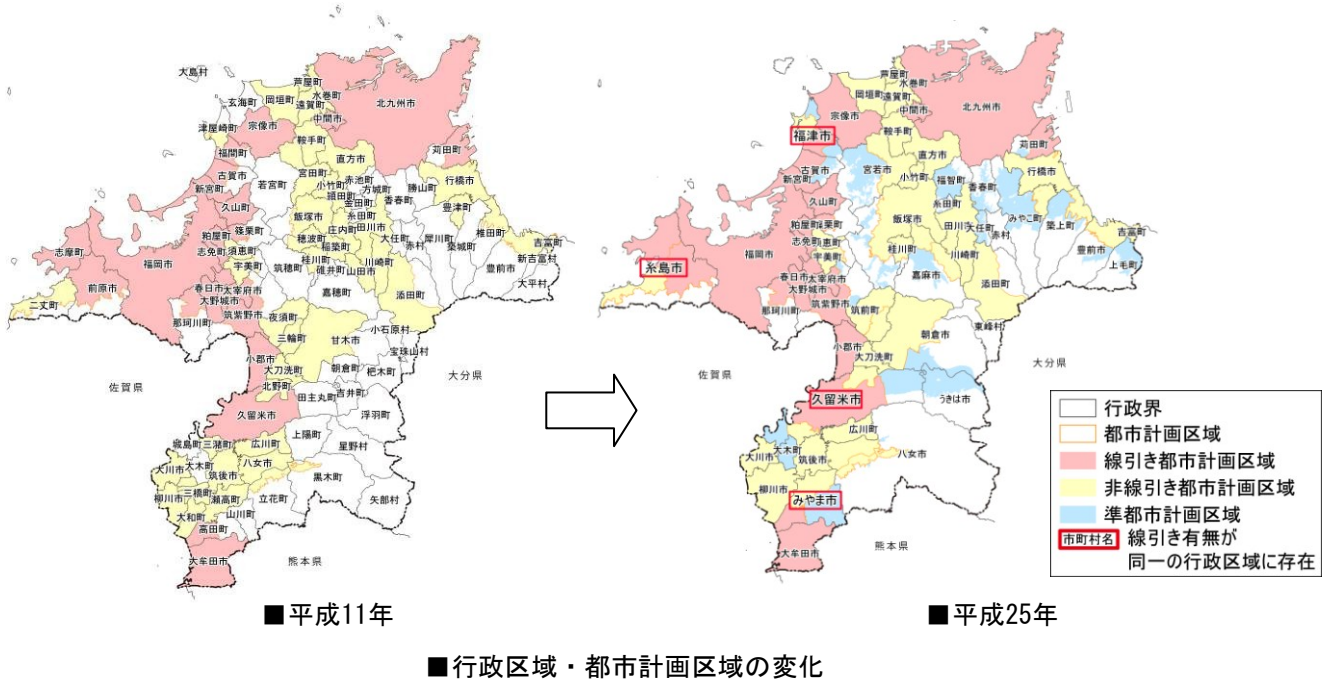
■福岡県国土利用計画(第四次)

— 行政界(H2)
— 行政界(H1)

■市町村合併の進展

平成の市町村合併が終了して県内の97市町村(H11.3末)が60市町村(H22.3末)に統合されました。

この合併による基礎自治体の行政区域拡大に対して、一つの行政区域内に複数の都市計画区域を有する等の新たな課題が発生しています。



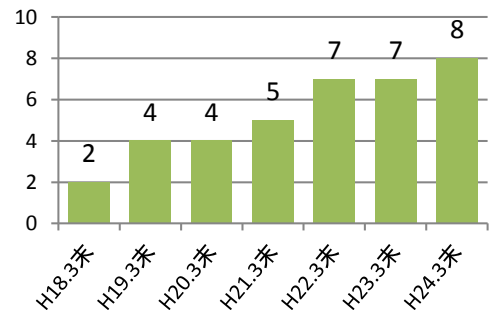
■地域住民の都市づくりへの参加意識の高まり

地域住民と行政が互いに役割と責任を認識しながら行う、地域住民と行政の協働^{*}による都市づくりが、都市計画や景観、防災などをテーマとして県内各地で進められ、これに対する参加意識が高まっています。

都市計画が円滑かつ的確に決定され、その内容が実現されるためには、決定された都市計画が、まちづくりのルールとして住民に共有されることが必要であり、身近なまちづくりについて主体的に参画しようとする動きが広がるなかで、これまで以上に都市計画への住民参加を、実効性のあるものとするのが求められています。

このため、地域住民に対して、都市計画制度についての理解を深めると同時に、まちづくりに参画しやすい環境の整備に資するよう、都市計画に関する知識の普及、情報や住民参加の場の提供などに努めることが重要となっています。

(地区数)



■福岡県における都市計画提案制度提案地区数の推移
出典：都市計画年報

⑧住民の移動を支える公共交通

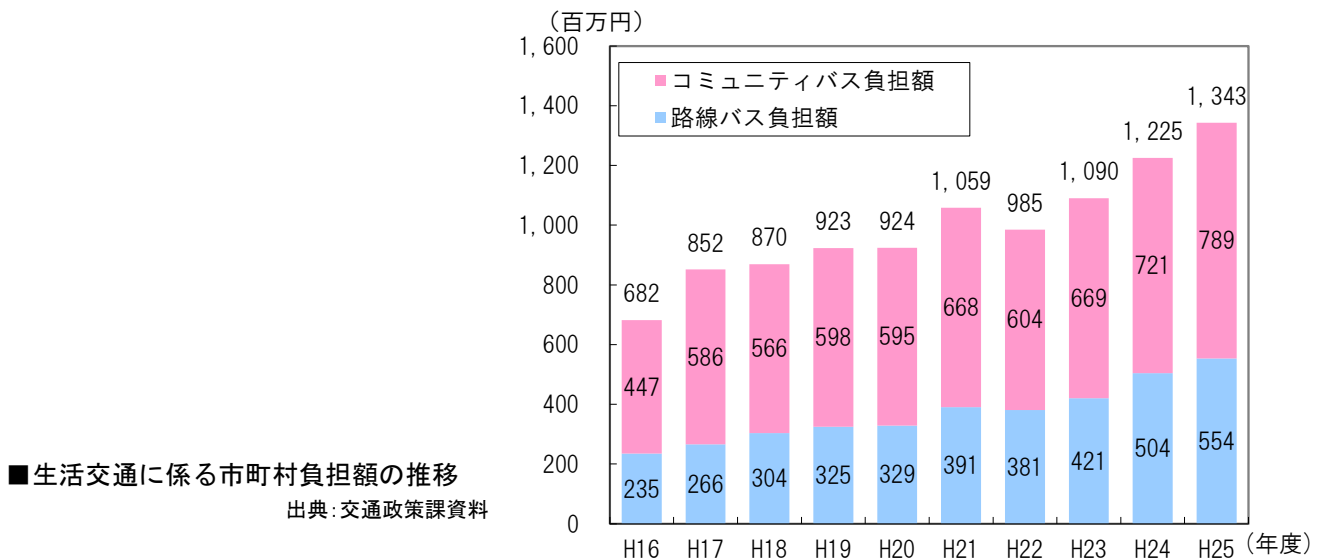
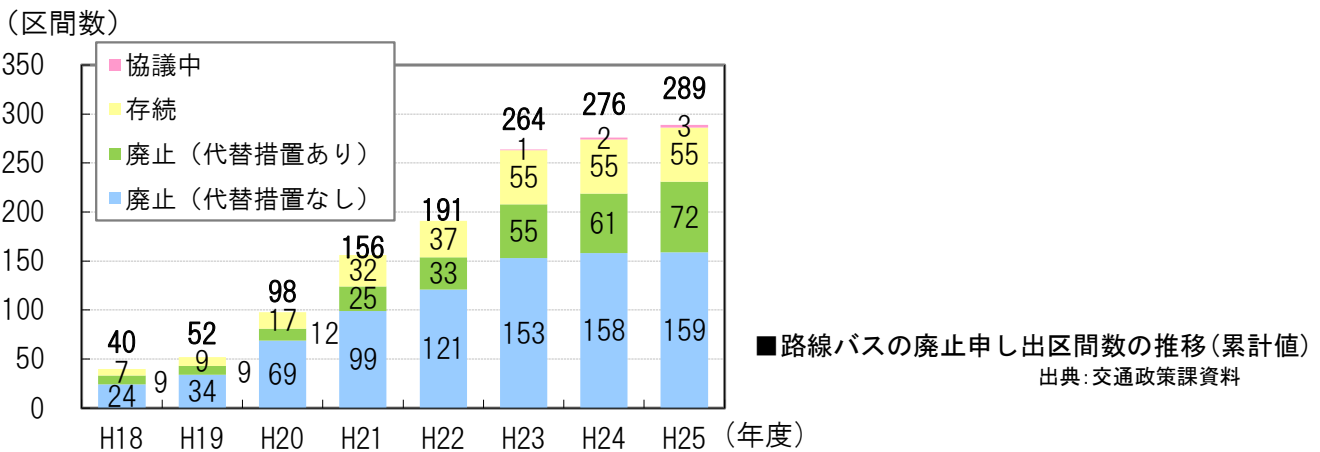
少子高齢化に伴う人口減少や、モータリゼーションの進展等に伴い、バス路線の廃止・減便が進んでいます。

■少子高齢化、モータリゼーション進展等に伴う利用者減少

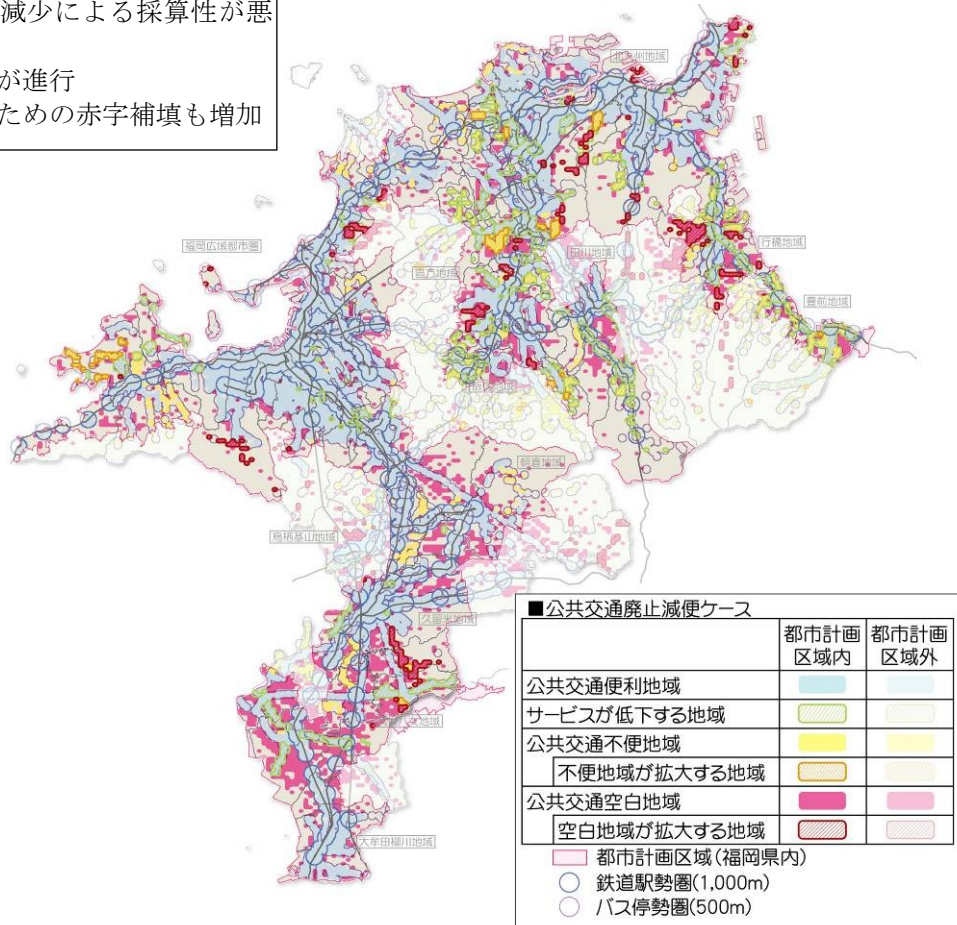
日常生活を営む上で、通勤・通学、買い物、通院等のための移動は必要不可欠ですが、本県においても、特に地方部において、少子高齢化の進行に伴う人口減少やモータリゼーションの進展、郊外部道路沿道の店舗集積による都市機能*分散、居住地拡散等により、公共交通の利用者が減少し、これに伴う自家用車利用の増加や公共交通の廃止や減便が進んでいます。

例として、路線バスに関する最近5ヵ年（H21～H25）の状況を見ると、38区間は補助金等により存続、60区間はコミュニティバス*等による廃止後の代替措置が講じられる一方、90区間は代替措置なく廃止に至っています。このため、今後も、更なる路線の廃止や路線維持のための負担増が懸念されます。

このような状況が続けば、自家用車を自由に使えない住民には、大変生活しにくい環境となるおそれがあることから、生活交通の維持確保は、本県においても大きな課題の一つとなっています。



・主に市街地の外縁部などにおいて、公共交通の利用者減少による採算性が悪化
→公共交通の廃止が進行
→公共交通存続のための赤字補填も増加



■公共交通不便・空白地域の将来動向(平成37年,公共交通の廃止・減便が進むと想定した試算ケース)

出典:「第4回北部九州圏パーソントリップ調査検討資料」

		バス		
		15本(片道)/日以上 のバス停圏内	15(片道)本/日未満の バス停圏内	バス停圏外
鉄 道	駅勢圏内	公共交通便利地域		
	駅勢圏外	公共交通不便地域		公共交通空白地域

※バスの運行本数15本(片道)/日については、第4回北部九州圏パーソントリップ調査において「おおむね1時間に1本」を水準として設定したものであり、現時点で、これを望ましいサービス水準として明確化したものではない。

■ 公共交通利用環境による地域区分

(2) 県内の都市計画指定状況と都市施設整備の状況

①都市計画区域

ア 都市計画区域の役割

都市計画区域は、市または政令要件に該当する町村を対象として、中心の市街地を含みかつ自然的・社会的な現況動向を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発し、保全する必要がある区域に指定されます。

この都市計画区域の指定により、開発・建築行為などの規制を通じて、土地利用を誘導することが可能となります。また、面的な市街地開発事業^{*}や都市施設の整備などを行うことにより、良質な都市空間形成を図ることが可能です。

〈政令要件、都市計画法施行令第2条〉

- ①人口1万人以上、かつ、商工業等都市的従業者の割合が50%以上
- ②おおむね10年以内に①に該当する見込みがある。
- ③中心の市街地を形成している区域内の人口が3千人以上
- ④温泉等の観光資源があり多数人が集中するため、特に都市環境の形成を図る必要がある。
- ⑤災害等により市街地を形成する相当数の建物が滅失

〈都市計画区域の効果〉

- ①開発行為^{*}の制限
(3,000㎡以上のものは許可制)
- ②建築規制の適用
(建築主事の確認が必要)
- ③土地取引の届出
(5,000㎡以上が届出対象)

注) 都市計画区域外では開発区域の面積が1ha以上(10,000㎡以上)は開発許可が必要
ただし準都市計画区域^{*}内では3,000㎡以上は開発許可が必要

イ 都市計画区域の指定状況

本県の都市計画区域は、現在55都市計画区域、27市24町で指定され、準都市計画区域は、26区域、13市11町で指定しています。

■都市計画区域には県人口の9割以上が居住

本県の都市計画区域の指定状況は、市街化区域^{*}と市街化調整区域^{*}の区域区分^{*}を行っている線引き^{*}都市計画区域が15市7町(18区域)、用途地域^{*}が指定されている非線引き^{*}都市計画区域が15市12町(30区域)、用途地域が指定されていない非線引き都市計画区域が1市5町(7区域)となっており、重複を除いて27市24町(55区域)で指定され、県全域面積の約61%を占め、同地域には県人口の約95%が居住しています。

成長を続けている福岡市を中心とする地域の大半が線引き都市計画区域に指定されており、北は宗像市、西は糸島市、南は久留米市までの広がりをみせています。

この他では、北九州市およびその周辺、大牟田市とみやま市が線引き都市計画区域に指定されています。

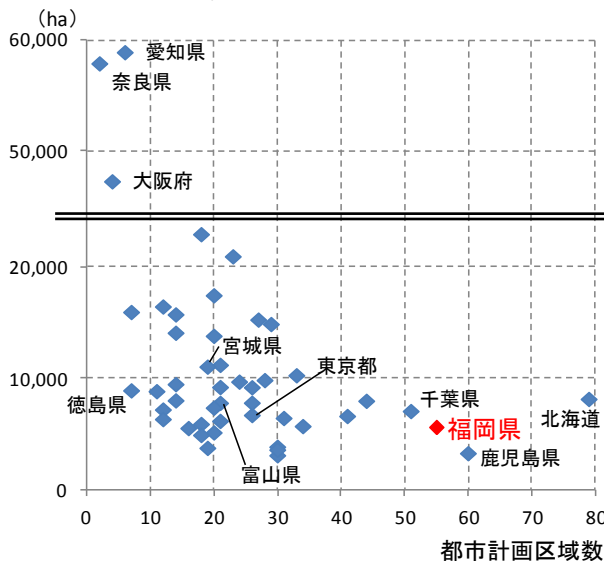
指標出典: 区域数、該当市町村数、面積等については福岡県資料(平成26年3月31日現在)
人口については、平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計

■小規模な都市計画区域

都市計画区域とは“一体の都市として総合的に整備、開発し、保全する必要がある区域”として指定を行います。本県の都市計画区域は、指定当初より行政区域単位での区域指定が多くなっていましたが、市町村合併後は行政区域と都市計画区域の範囲に差異が生じるケースが発生しています。

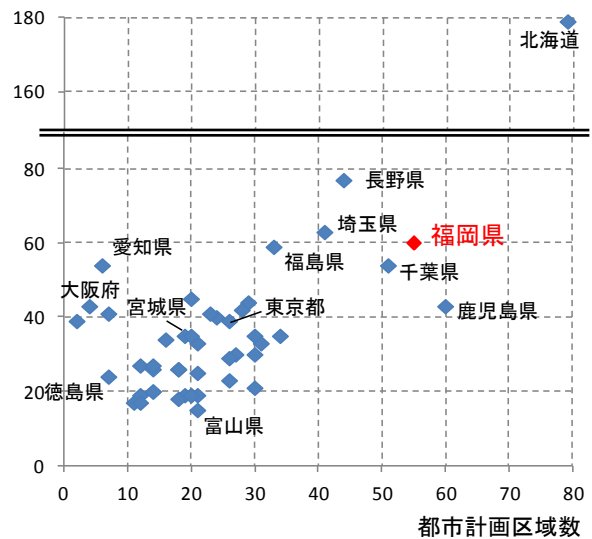
また、市町村合併後の都市計画区域の指定状況を他県と比較した場合、小規模な都市計画区域が多い状況となっています。このような状況下では、隣接し、一体的な都市を形成しているにもかかわらず、別個の都市計画区域となっていることも多く、将来ビジョンなどの不整合から、計画的・効率的な都市計画を進めていくうえで障害となることも考えられます。

都市計画区域の平均規模



■都市計画区域の平均規模

市町村数



■市町村数と都市計画区域数

出典：都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)、総務省資料(市町村数)を基に集計

■過疎化の進行

全国的な人口減少を前に中山間地域においては、人口流出による過疎化が進行しており、すでに都市計画区域としての要件を満たさないところもみられます。

■準都市計画区域の指定

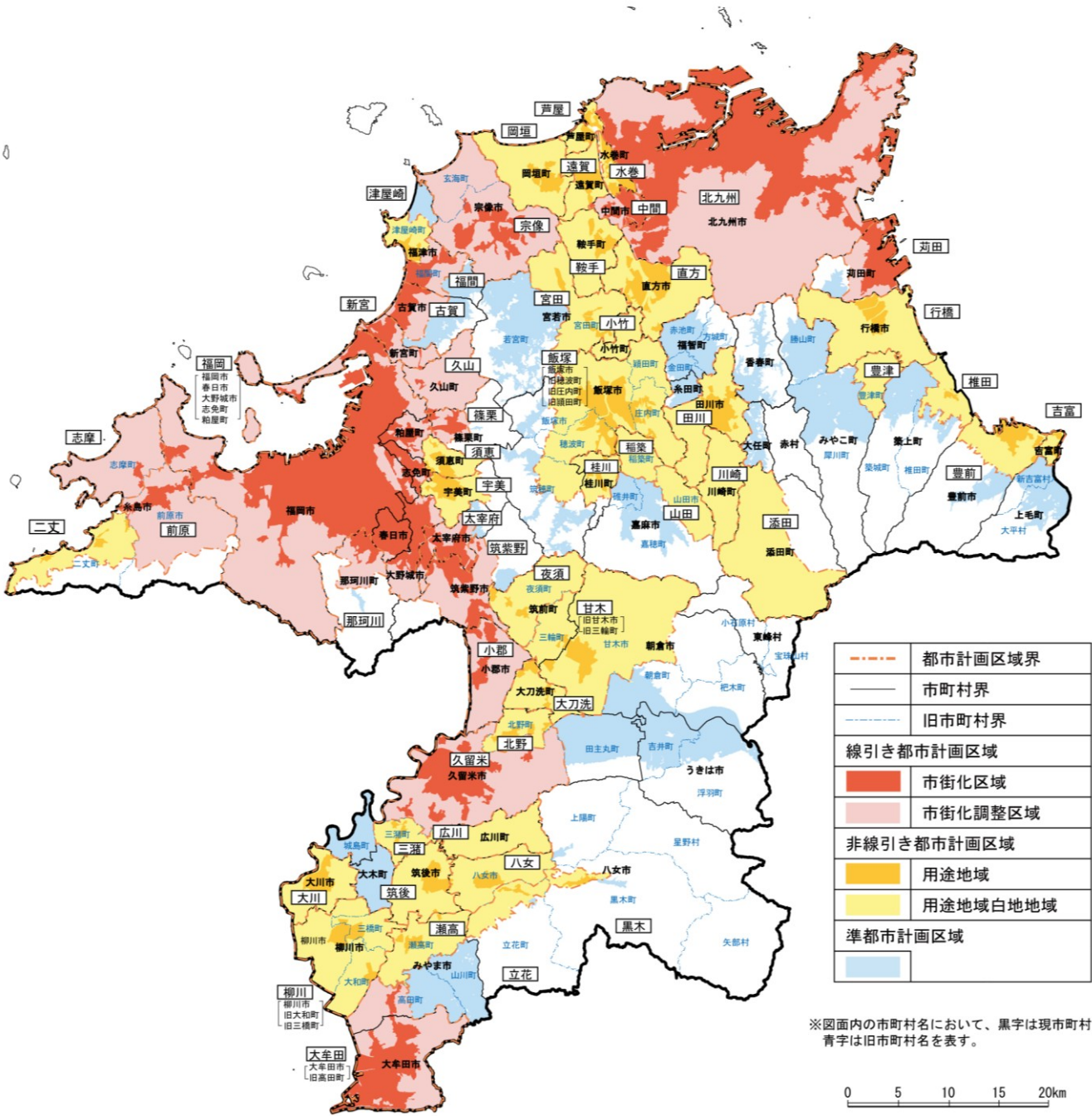
都市計画区域外において、土地利用を整序し、又は環境を保全するための措置を講ずることなく放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがあると認められる一定の区域について、都市計画法第5条の2の規定に基づき、県が指定することになっています。本県においては大規模集客施設*の立地抑制のため、平成20年3月に準都市計画区域を広域に指定しました。

準都市計画区域は13市11町(26区域)で指定され、県全域面積の約11%を占め、同地域には県人口の約5%が居住しています。

なお、準都市計画区域は土地利用の整序や環境の保全を目的としていることから、都市計画区域とは異なり都市施設や市街地開発事業の都市計画決定は行えません。

指標出典：区域数、該当市町村数、面積等については福岡県資料(平成26年3月31日現在)

人口については、平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計



■ 都市計画区域指定状況（平成26年4月現在）

②区域区分制度

ア 県土整備における区域区分の役割

区域区分(線引き)は、無秩序な市街化を防止し、計画的・効率的な市街化を図るとともに、自然環境の保全、農林漁業との調和を図るため、都市計画区域を“市街化区域”と“市街化調整区域”の2つに区分し、都市の健全な発展をめざすために定められるものです。

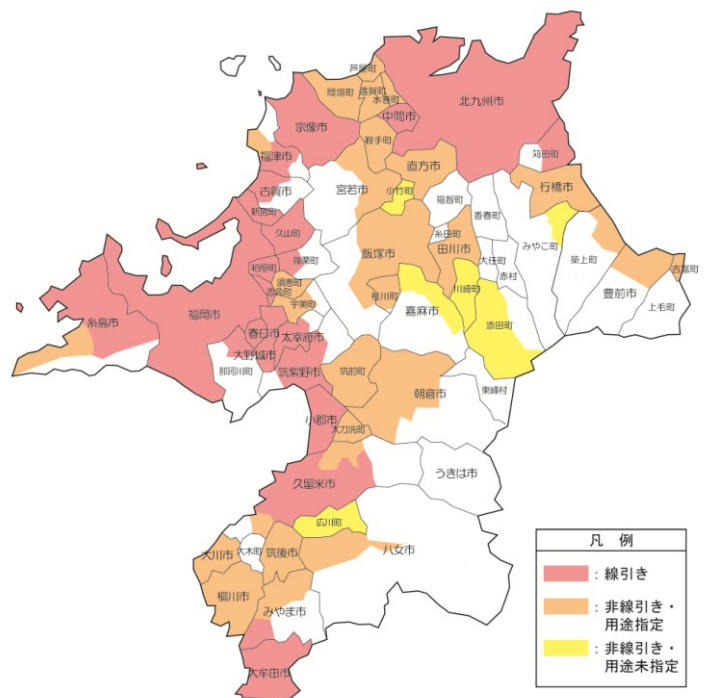
本県においては、1,600万人を有する九州・山口ブロック中心圏として増加を続ける人口や開発圧力をコントロールするため、都市計画区域の大半の地域で区域区分の決定を行ってきました。

これにより、市街化区域内においては、人口を集積させ、社会基盤の整備を進めるとともに、市街化調整区域内における自然環境や営農環境などの保全を行ってきました。

イ 区域区分の決定状況

本県においては55の都市計画区域のうち18の都市計画区域で区域区分が行われています。区域区分がなされた都市計画区域の面積は約16万haで、都市計画区域全体のおおむね54%を占めています。

また、市街化区域内の人口は約354万人に達しており、市街化区域内の人口密度はおおむね58人/ha(グロス*)となっています。

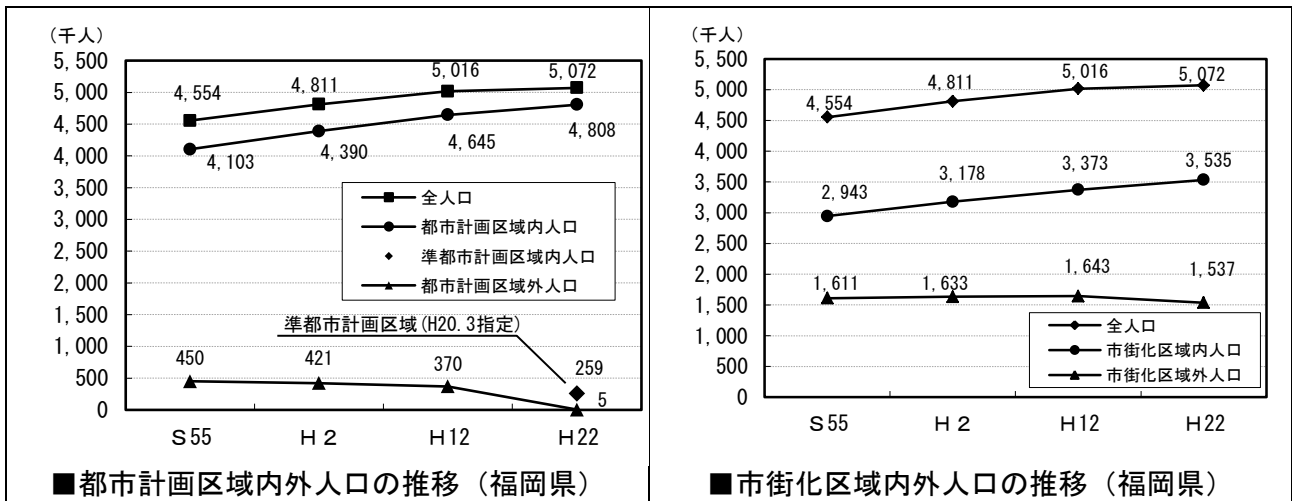


■一定の効果がみられる線引き制度の運用

本県の都市計画区域内人口の推移をみると増加傾向(昭和55年の410.3万人から平成22年の480.8万人で70.5万人の増加(約17%増加))にありますが、都市計画区域外の人口は減少(昭和55年の45.0万人から平成22年の26.4万人(準都市計画区域内を含む)で18.6万人減少(約41%減少))となっています。

また、市街化区域内人口は増加傾向、市街化区域外人口は横ばい傾向で、市街化区域の人口密度(グロス)は約58人/ha(H22)となっており、線引き制度運用による人口集積、人口密度のコントロールには一定の効果がみられます。

指標出典:平成22年国勢調査及び都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)を基に集計



出典：国勢調査（各年）及び都市計画年報・都市計画現況調査（各年、平成22年は平成24年3月31日現在）を基に集計

■当面人口増加基調にある福岡都市圏の適正な市街地形成

福岡都市圏は九州全域の中核都市として発展を続けてきており、近年の広域的な交通基盤等の充実により人口増加及び都市化圧力の拡大が進展しています。

今後もこの都市化圧力が当面は続くことが予想されることから、市街地縁辺部や広域道路の沿道部、郊外駅の縁辺部におけるスプロールの開発やミニ開発^{*}の発生、さらには開発に伴う自然環境・田園環境の減少等が懸念されます。

現在の区域区分の決定状況を見ると、福岡都市圏の大半の都市計画区域で区域区分が決定されていますが、一部、区域区分が決定されていないところもあり、非線引き用途白地地域^{*}が存在します。このような地域における都市化圧力の拡大によるスプロールの開発やミニ開発に対しては、区域区分制度が有効であり、導入の検討が必要です。

■都市活力減少基調にある都市の適正な市街地形成

都市化圧力が沈静化し都市活力が減少基調にある都市においては、スプロール^{*}の抑制施策としての区域区分の必要性は少なくなっているといえます。

しかしながら、少子高齢社会への対応、市街地の良質化、厳しい財政状況等を勘案すると、既成市街地^{*}への公共投資の集中の必要性は、ますます高くなってきています。

そのため、今後とも区域区分を継続することにより、効率的な都市基盤の整備、自然環境および身近な緑を保全し、都市の質的向上を図っていく必要があります。

■都市内における自然環境・営農環境の保全

安定・成熟した都市型社会においては、既成市街地の再整備と並んで、市街地や郊外部に残された緑地等の貴重な自然環境や田園景観、美しい街並みなどの保全・創出を図り、質の高い都市環境を確保することが重要な課題となります。質の高い都市環境を維持していくうえで区域区分は依然として有効な手段であり、区域区分の保持が必要と考えられます。

■集約型の都市づくりに向けた土地利用誘導

非線引き都市計画区域の白地地域においては、開発や建築に対する規制が十分でないことから、集約型の都市づくりに向けた土地利用誘導施策が機能しにくい状況にあり、各種施策の効果を高めるうえで区域区分制度は有効であるため、導入の検討が必要と考えられます。

③大規模集客施設の立地ビジョンの策定

大規模集客施設の適正立地を進めるため、「大規模集客施設の立地ビジョン」を策定し、「都市計画区域マスタープラン」に位置づけました。

本県では、中心市街地再生検討委員会の提言（平成18年4月）を受けて、「街なか居住の推進」、「街なか集客力の向上」、「大規模集客施設の適正立地」の3つの施策を柱として、街なか再生を進めています。

大規模集客施設の適正立地を進めるに当たっては、その基本的な考え方を明らかにし、用途地域の変更や地区計画*の策定等、都市計画の手続きと併せて進めることが効果的であることから平成19年6月に「大規模集客施設の立地ビジョン」として全国に先駆けて策定しました。

また、この立地ビジョンについては、都市づくりの基本となる「都市計画区域マスタープラン」に盛り込み、平成20年12月に法定計画として位置づけました。

大規模集客施設が広域拠点*外での立地に伴う都市計画の変更の際には、「大規模集客施設の立地に係る都市計画変更案に対する評価ガイドライン」により都市構造ならびに土地利用の外部性からの観点から、広域的な影響に対して立地評価を行っています。

都市計画区域マスタープランにより広域拠点への大規模集客施設の立地誘導を進めています。課題としては、既成市街地である広域拠点にはまとまった低未利用地が少なく、事業用地を確保することが困難である場合が多いことが挙げられます。

■福岡県中心市街地再生検討委員会提言(平成18年4月)



「街なか居住の推進」、「街なか集客力の向上」、「大規模集客施設の適正立地」の3つを施策の柱として、街なか再生を進めることを提言。

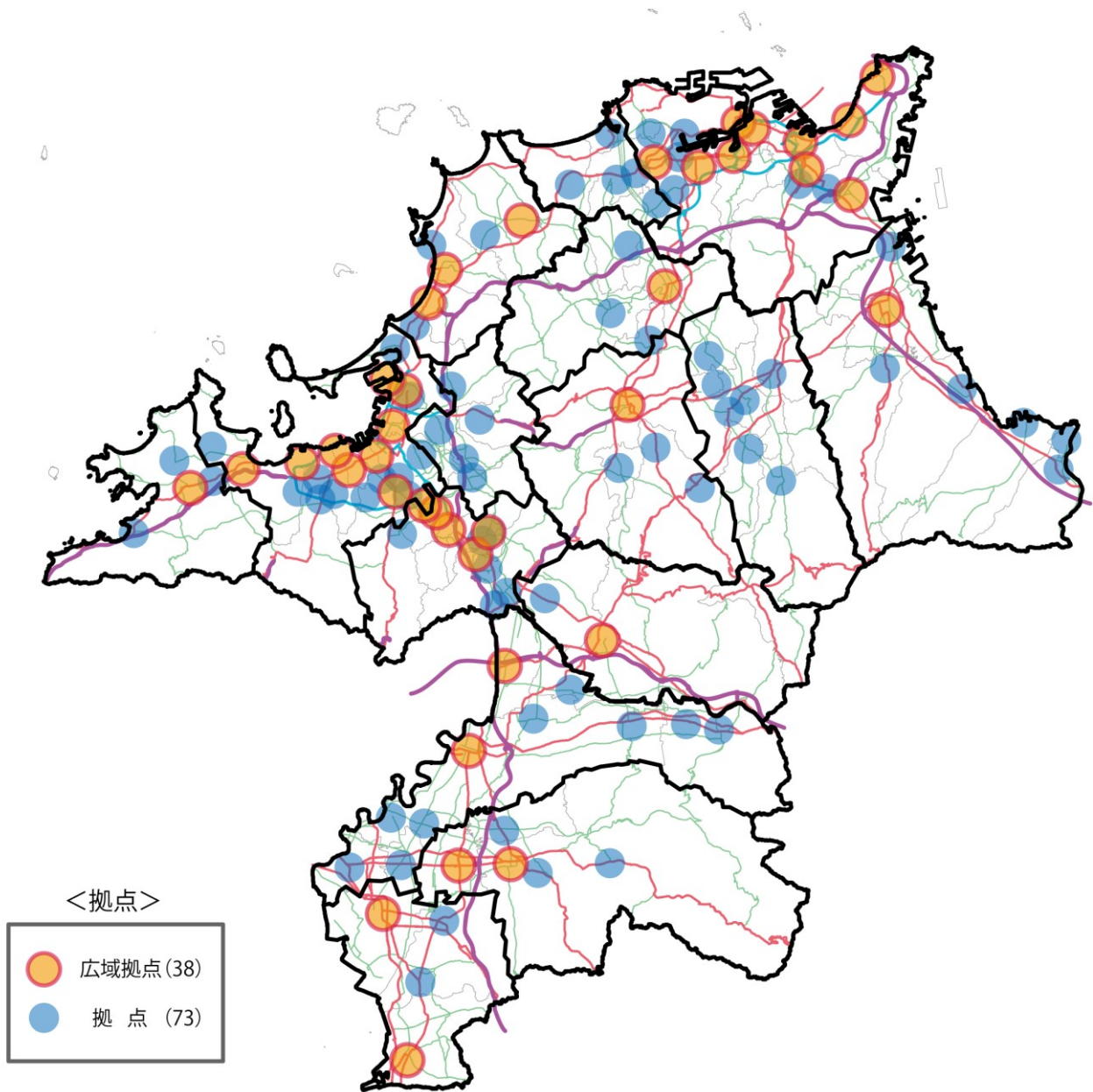
■大規模集客施設の立地ビジョン策定(平成19年6月)



床面積10,000㎡を超える商業・娯楽系施設など広域的な影響が考えられる施設については、設定された広域拠点内のみ立地を許容。

■法定計画化(平成20年12月)

都市計画法第6条の2に基づく「都市計画区域マスタープラン」に盛り込み、法定計画としての位置づけ。



■都市計画区域マスタープランにおける拠点等の設定図

④都市施設整備の状況

都市施設[※]および市街地開発事業等の都市基盤の整備においても、着実な整備がなされてきました。また、未着手であるものについては必要性の再検証にも着手しています。

■都市施設整備は着実に進捗

都市計画施設の整備状況をみると、都市計画公園の供用率（福岡県71.1%、全国68.0%（いずれもH24.3.31現在））、ならびに下水道処理人口普及率（福岡県78.2%、全国76.3%（いずれもH25.3.31現在））は、全国平均を上回る水準となっています。

都市計画道路は、用途地域内での配置密度が2.4km/k㎡で、改良率[※]（福岡県60.9%（H24.3.31現在））は全国（65.5%（H24.3.31現在））に比べて若干低いものの、着実に進捗してきました。

また、土地区画整理事業[※]および市街地再開発事業[※]の施行面積は、全国値並に着実に拡大しています。

指標出典：都市計画道路、都市計画公園は「都市計画現況調査(平成24年3月31日現在)」
下水道処理人口普及率は国土交通省資料

■未着手の都市計画道路について社会経済情勢の変化を踏まえた必要性を再検証

これまで未着手となっている都市計画道路については、人口減少等の社会経済情勢の変化を踏まえた必要性の再検証を各市町村で実施し、見直しが必要と考えられる路線については都市計画変更の手続きを進めています。

⑤個性を育む都市づくりの状況

景観法の施行を契機とした河川流域等における広域的な景観計画の策定や、市町村での景観計画の策定、歴史や文化的な景観資源を保全・活用していく取組なども進んでいます。

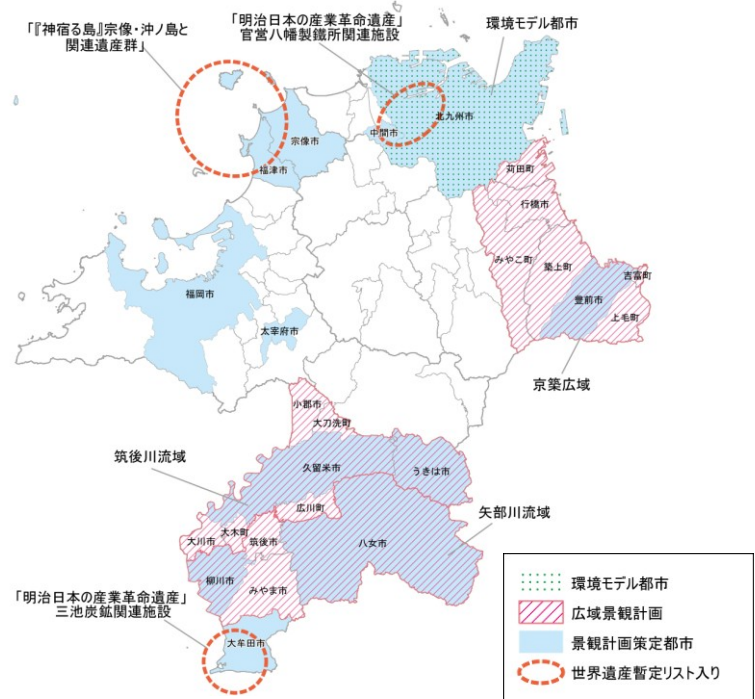
■景観法に基づく景観誘導の取組

平成16年の景観法施行を契機として、筑後川流域景観計画、矢部川流域景観計画、京築広域景観計画など、市町村の枠組みを超え、連続性に配慮した計画づくりと運用を進めています。

また、多くの市町村においても、景観計画の策定が進んでおり、良好な景観誘導の取組がなされています。

■個性を生かした地域づくりの進展

歴史や文化的な資源を生かした地域づくりの取組として、世界遺産を生かした取組や、伝統的建造物群保存地区による歴史的な街並み保存の取組、環境首都を目指す北九州市の取組などが進んでいます。



■特色ある地域づくりの状況(一部)

(平成26年10月1日現在)

1-2 福岡県における都市計画の課題と目指すべき方向性

(1) 都市計画の課題

今後の都市計画の課題は以下のようにまとめられます。

① 広域化する生活圏への対応

- ・市町村の区域を越えて生活圏が広域化している。

本県の都市計画区域は市町村単位を基本としており、広域都市計画区域^{*}は3区域のみとなっています。今後は市町村単位だけでなく、広域交通体系やモータリゼーションの進展により広域化した生活圏や社会的、経済的な区域の一体性等を考慮し、実態に即した都市計画区域の見直しや広域的な都市計画区域マスタープランの策定が必要となっています。

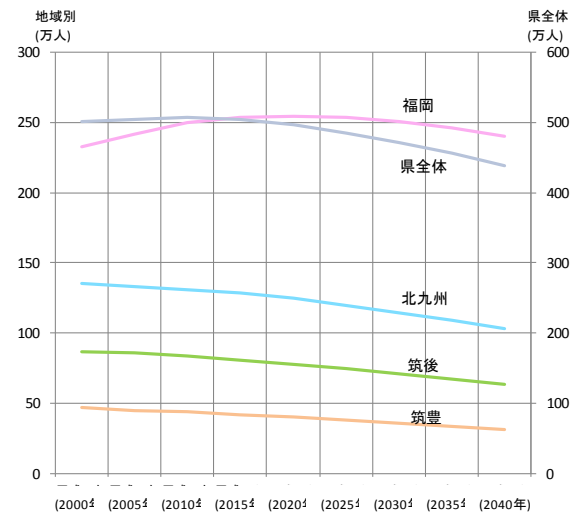
② 人口減少への対応

- ・人口減少の進行により、市町村によっては日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念される。

本県の人口については、平成22年を境に人口減少に転じることが予測されています。

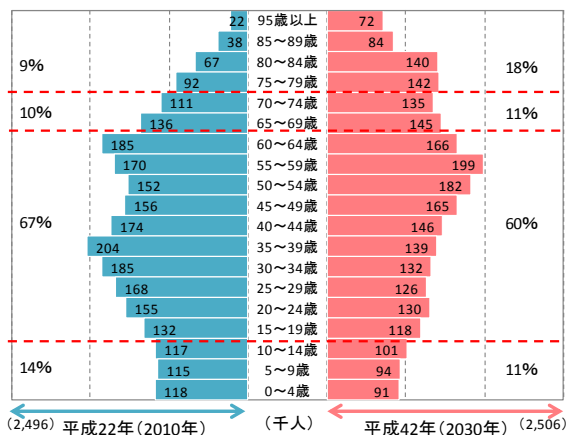
地域別では北九州地域、筑豊地域、筑後地域は既に人口減少社会を迎えています。これまで人口増加を続けている福岡地域については、平成32年頃までは人口増加が継続すると予測されています。

年齢構成については、県内の各地域とも少子高齢化が更に進展し、平成42年頃には北九州、筑豊、筑後の各地域の65歳以上人口の割合は35%程度に達し、3人に1人が高齢者となる社会となることが予測されています。

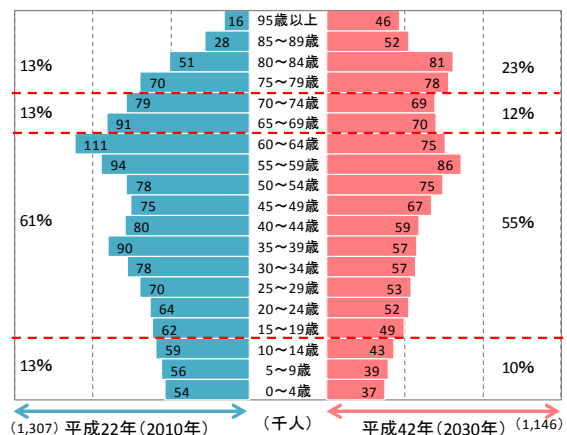


■ 地域別の人口推移

<福岡地域>

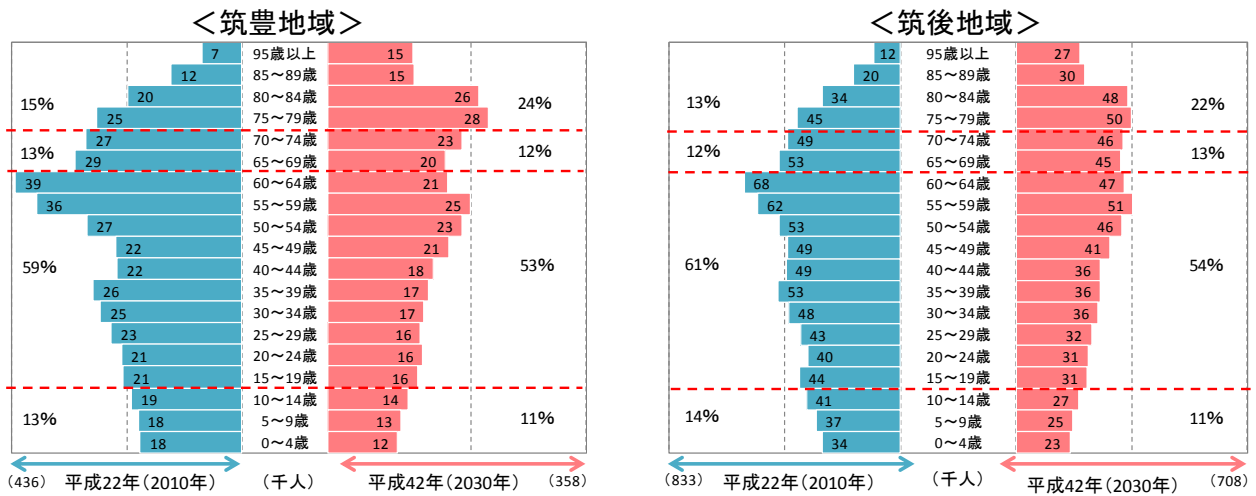


<北九州地域>



■ 人口構成の変化 (県内4地域別)

出典：実績値は「国勢調査」、推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」をもとに作成



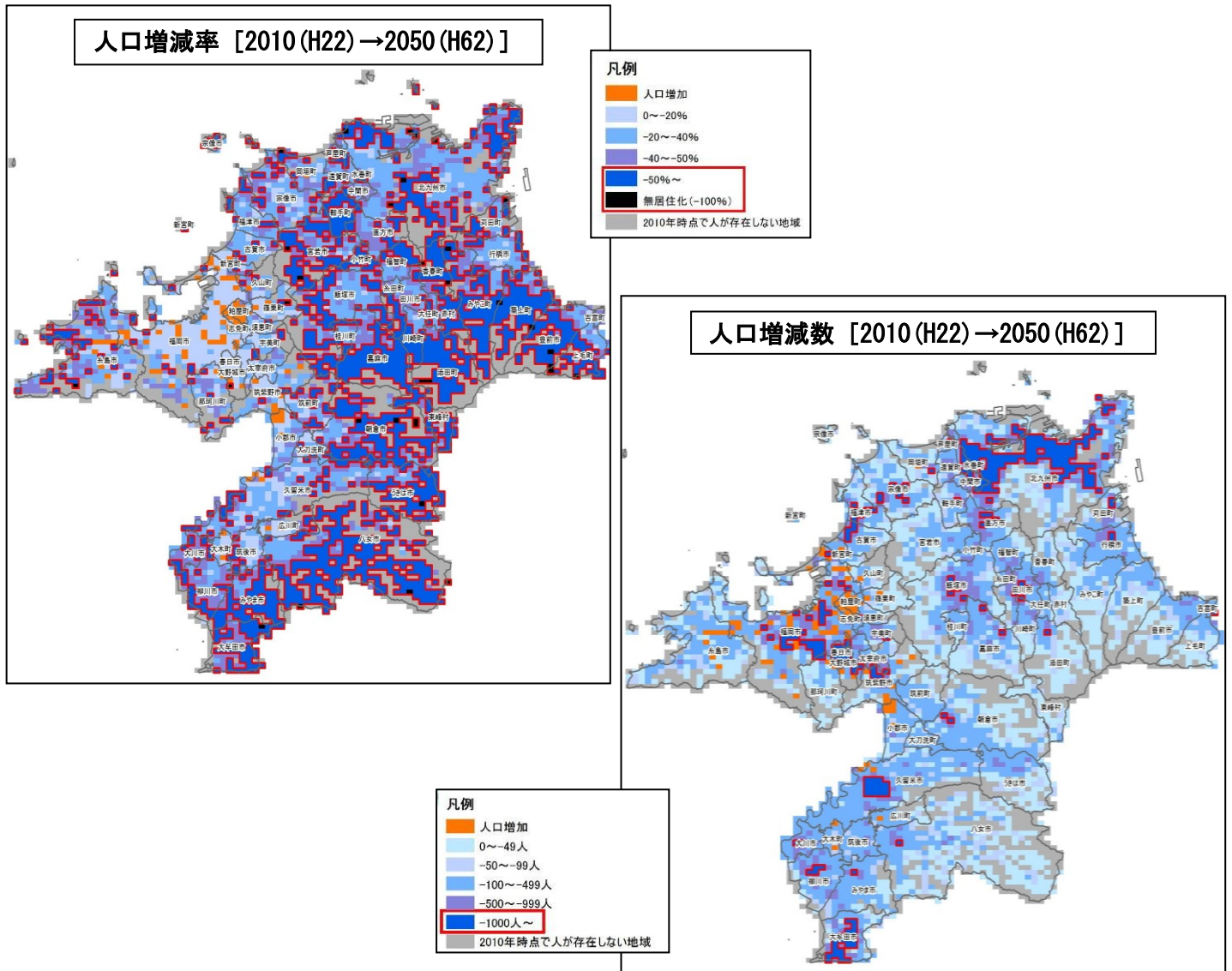
出典：実績値は「国勢調査」、推計人口は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」をもとに作成

更に地区ごとに詳細に見た場合には、人口が増加する1km四方メッシュは福岡市近郊の一部に限られ、その他の区域では人口が減少し、特に、市街地の郊外部や中山間地においては、2050年には2010年の半数以下に人口減少が進むものと予測されています。これにより、郊外部では空き家・空き地の増加による防犯性や市街地環境の悪化、公共交通や生活利便施設の撤退、学校の統廃合などが進み、生活環境が大きく悪化していくことが懸念されます。

また、現況で高齢者数が多い都市の中心部においても、1km四方の範囲内で1,000人以上が減少する状況が予測され、身近な店舗等が急速に減少するなど、日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念されます。

【人口減少や少子高齢化の進展に伴い発生が懸念される問題】

- ・ 空き家・空き地の増加による防犯性や市街地環境の悪化
 - ・ 消費マーケットの縮小に伴う身近な生活利便施設の閉鎖や、中心市街地の更なる衰退
 - ・ 人口減少・経済縮小による税収入の減少
 - ・ 人口減少下における高齢者割合の増加による社会保障費負担の増大
 - ・ 道路等の基盤施設の一人当たりの維持管理費の増加
 - ・ 公共交通需要の減少による減便や路線の廃止
 - ・ 労働力人口の減少
 - ・ 地域コミュニティの希薄化
 - ・ 限界集落の増加
- など



■将来人口の動向(1kmメッシュ)

出典:「環境GIS 地域内人口分布シナリオ:偏在化シナリオ」
(国立環境研究所運営HP)を用いて作成)

■施設の利用人口と都市規模の関係

周辺人口規模



<医療>	地区診療所	診療所	地区病院	中央病院
<福祉>	高齢者向け住宅 訪問サービス	デイサービスセンター 地域包括支援センター 老健・特養		有料老人ホーム
<買い物>	コンビニエンスストア	食品スーパー	商店街・百貨店等	

※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典:都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションをもとに国土交通省作成資料

③都市化圧力への対応

- ・市街地縁辺部においては依然として都市化圧力が高い地域がある。

市街地の縁辺部において都市化圧力の拡大によるスプロール^{*}的开发やミニ開発^{*}が生じている地域が発生しています。これらの地域の都市計画上の対応を、広域的な視点で考えなければなりません。

④交流・連携を支える都市基盤整備への対応

- ・アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしい都市基盤の更なる充実が求められている。

本県は、文化、産業経済、観光、学術など様々な分野において、アジアを主体とする国際交流をはじめ、九州・山口ブロックなどの様々な地域との多様な交流・連携を支える都市づくりを進めています。しかし、これを支える都市基盤は、九州新幹線（鹿児島ルート）や高速自動車道の延伸など広域交通体系の整備は進んだもののまだ十分とはいえず、これまでのストックを生かしながら、アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしいものとして、さらに充実させなければなりません。

⑤個性を生かした都市づくりへの対応

- ・景観・世界遺産など個性を生かした都市づくりが求められている。

景観法の施行を契機として、多くの市町村が景観行政団体として景観誘導の取組を進めています。また、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」や『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」などの世界遺産を生かした取組など、地域の個性を生かした都市づくりを進めていくことが求められています。

⑥少子・高齢社会への対応

- ・自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者が増加している。
- ・高齢者や子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが求められている。

本県においても、高齢化が進行しており、県全体の人口に占める65歳以上の高齢者の割合は、22.3%（H22年）となっています。超高齢社会^{*}の到来に伴い、自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者の増加への対応など、都市計画においても、高齢者が暮らしやすいまちづくりをさらに進めていかなければなりません。また、このようなまちづくりを進めていくことにより、高齢者をはじめ多様な世代がまちで交流し、歩くことを通じて健康増進につながるスマートウェルネスシティ^{*}が形成され、医療・福祉などに対する社会的な費用も抑制していくことも可能となります。

さらに、少子化の進行は将来的な人口減少にも繋がり、地域の活力へ大きく影響を与えることになるため、子育て世代にとっても暮らしやすいまちづくりを進めていくことが求められています。

⑦公共交通施策への対応

- ・沿線人口の減少と公共交通を利用できない場所への都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。

都市全体での人口減少により公共交通沿線での人口も減少するとともに、公共交通を利用できない場所への都市機能の分散も見られ、学生や高齢者等の移動を支えている鉄道・バスといった公共交通については利用者の減少傾向が続いており、特にバス交通については路線の廃止や減便が進んでいます。

今後は新たな事業用地の確保が困難な拠点*部だけではなく、公共交通沿線への都市機能の誘導を進めることにより公共交通需要の集約を図るなど、鉄軌道*も含めた公共交通の維持・充実に関して都市計画としても対応していくことが求められています。

⑧水資源確保・自然環境保全、エネルギー問題への対応

- ・安定した水資源の確保への取組が引き続き求められている。
- ・人と自然が共生できる都市づくりが求められている。
- ・多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取組が求められている。

安定した水資源の確保に向け、ダムの建設等が進められるとともに、節水型社会の形成、広域的な水利用の促進が図られているところですが、引き続きこれらに取り組むとともに、森林の持つ水源涵養機能の向上に努めなければなりません。

一方、県民の自然環境保全に対する意識の高まりに応え、人と自然が共生できる都市づくりが求められています。

また、地球環境問題やエネルギー制約への対応として、多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取組が求められています。

⑨防災性の向上への対応

- ・地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりが求められている。

本県における九州北部豪雨災害や東日本大震災などにより、改めて災害への対応のあり方が問われるなか、都市計画においても安全な暮らしを確保するため、このような自然災害に強い防災都市づくりが求められています。

(2) 目指すべき方向性

本県の都市計画の課題を踏まえ、目指すべき方向性を以下に示します。

①広域的な都市の連携

- ・基幹的な交通網及び情報網の整備
- ・広域的で多様な交流・連携による活力の増進

福岡市、北九州市の両政令指定都市は、戦後の産業経済活動において本県の牽引役を果たしてきました。さらに国による国土形成計画や九州圏広域地方計画*などにおいて、両市を含む北部九州圏は東アジアとの交流拡大に向けた重要な拠点として位置付けられています。

高次・広域的な中枢都市機能は、両市を中心に集積しており、将来的にもこの集積を十分活用するとともに、都市の潜在力を向上させることが望まれます。

また、両市を中心とした基幹的な交通網および情報網の整備を進め、筑豊地域、筑後地域も含めた広域的な連携により都市の一体性を高め、多様な交流・連携による県内各都市の活力増進を図ることが必要です。

さらに、今後ますます厳しくなる都市間競争に対応するためにも、都市間連携の強化を図り、多様な人々の知的交流が行われる、アジアの大都市による交流・連携の拠点の形成へとつなげていくことが必要です。

②土地利用の適正な誘導

- ・個々の都市特性に応じた集約型の都市づくり
- ・拠点や公共交通が便利な場所への都市機能の集約

超高齢社会・人口減少社会の到来に対応する都市づくりにおいては、広域的な都市連携を進めるとともに、個々の都市特性に応じた集約型の都市形成が重要になります。

その対応として線引き制度などを基本的な土地利用制度として位置付けつつ、社会動向に応じ逆線引き*等の適用を検討するとともに、無秩序な都市拡大を抑制しつつ、都市機能の拠点や公共交通が便利な場所への集約など、土地利用の適正な誘導が必要です。

③広域的な交通流動に対応した都市計画の適用

- ・交通施設整備に伴う広域的な交通流動の変化に対応した土地利用の誘導

近年の新幹線鉄道建設等に伴う地域の社会経済の広域化に関連する都市計画課題としては、①九州新幹線駅周辺における都市拠点地区形成、②北九州空港に関連する交通・物流拠点機能への対応、③東九州自動車道、西九州自動車道などの高規格幹線道路等に関連する街路整備や産業展開への対応等があげられ、各課題に対応した適切な都市計画の適用が必要です。

④個性を生かした都市づくり

・自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの個性を生かした都市づくり

都市は、人、物、情報が集積することによって、その活力が維持・増進していきます。

本県では、人口の9割以上が都市で生活しているという状況を十分に生かすことが重要です。誰もが暮らしやすく快適な都市活動を営むことができ、地域ごとの恵まれた自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの地域の個性を生かした都市づくりを進めることが必要です。

さらに、将来人口動向を考慮して、地域間の交流人口を増やしていくことも必要です。

このため、公共投資による道路・公園・下水道等の都市基盤の維持・更新・整備と、民間投資による建築物等の維持・更新・整備が、今後の社会構造や都市景観形成等に対応する明確な将来像（ビジョン）のもとに連携して行われることが重要です。

⑤地域住民の意見を都市づくりに反映

・住民がまちづくりに参画できる都市づくり

都市計画行政は、これまでも計画案の縦覧を行うなど、住民の意見が反映される制度となっていますが、まちづくりに関して、地域住民の参加機会が少なく、行政から地域住民への情報が十分とはいえません。

今後、より一層、多くの住民の積極的な参加や計画段階から住民が参加でき、地域住民の意見を反映する都市づくりを推進することが必要です。

また、これまで県と市町村の役割分担を図りながら都市計画を進めてきましたが、都市計画法の改正なども背景に、県と市町村の連携の強化することが必要です。

⑥多世代が暮らしやすい都市づくり

・ユニバーサルデザインのまちづくり

・高齢者が自立的に活動でき、子育て世帯が安心して暮らせる居住環境づくり

多様な移動手段確保の観点からの公共交通の維持・充実のほか、ゆとりのある歩道や段差の解消、身近な公園の整備などユニバーサルデザイン[※]のまちづくりにより、高齢者や障害者等が地域社会のなかで自立的に活動できる交通環境や施設整備を進めることが必要です。また、本県でも少子化が進行しており、若年人口の減少による将来的な生産人口減少は、地域の活力へ大きく影響を与えることから、安心して子育てが可能なまちづくりを進めることが必要です。

このため、医療・介護施設や子育て支援施設等の拠点等への立地を誘導し、多世代が住みやすく、住み続けることのできる居住環境づくりを進めることが必要です。

⑦公共交通軸を生かした都市づくり

・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づくり

高齢者をはじめとして自家用車を自由に利用できない人にとっては、日常生活における買い物や通院等において公共交通が主要な移動手段となりますが、駅やバス停から離れた施設の利用は難しい状況にあります。

一方で、自家用車利用の増加により、公共交通の廃止や減便が続き公共交通での利用が可能な施設が制約される悪循環が生じている状況にあります。

公共交通の利用圏が駅やバス停から一定の距離に限られるため、自家用車を自由に利用できない高齢者も増加するなか、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づくりを進めていくことが必要です。

⑧都市・田園・自然の調和

・緑地空間の整備、緑の保全など総合的な都市緑化、多様なエネルギーを効率的に利用する低炭素都市づくり

非日常的かつ広域的なレクリエーションに対応する公園等は、広域的な交流・連携を支える施設として、都市計画区域を超える観点から配置を計画することが望まれます。

地球環境を守る視点から、CO₂削減のための集約型の都市づくりと併行して、再生可能エネルギーの導入拡大、建築物の省エネルギー化、市街地内における緑地空間の積極的な整備とともに、開発抑制による緑の保全や空閑地緑化・屋上緑化等の総合的な都市緑化を推進することにより、田園・自然と調和した低炭素都市づくりを進めることが必要です。

また、都市計画区域外の農地や森林について、無秩序な開発が懸念される場合においては、都市計画としての対応も必要です。

⑨安全・安心な都市づくりへの取組

・防災・減災に対応した土地利用誘導や市街地整備など防災都市づくりの推進

平成17年に発生した福岡県西方沖地震は、本県における地震災害に対応した都市づくりの必要性を再認識させ、さらに平成24年の九州北部豪雨災害も、都市づくりにおける多面的な防災・減災への対応の必要性を浮かび上がらせました。このため都市づくりにおいて、防災・減災に対応した土地利用や市街地整備など、総合的な防災都市づくりの推進が強く求められています。

また、安全で安心して暮らせるためには、防災性の向上や買い物・通院などのための多様な移動手段確保などのほか、犯罪を起こさせないことも重要であることから、犯罪の起きにくい社会の実現に向けて、互いに支えあう地域社会の形成や犯罪の防止に配慮した環境整備などが求められています。

2 都市計画の基本的考え方

2-1 都市づくりの目標と考え方

(1) 都市づくりの目標

(2) 基本理念

(3) 都市づくりの考え方

(4) 都市づくりの進め方

2-2 都市圏構造

(1) 広域的・重層的な圏域の考え方

(2) 都市づくりと保全の基本的考え方

(3) 都市圏別の都市構造

2-1 都市づくりの目標と考え方

(1) 都市づくりの目標

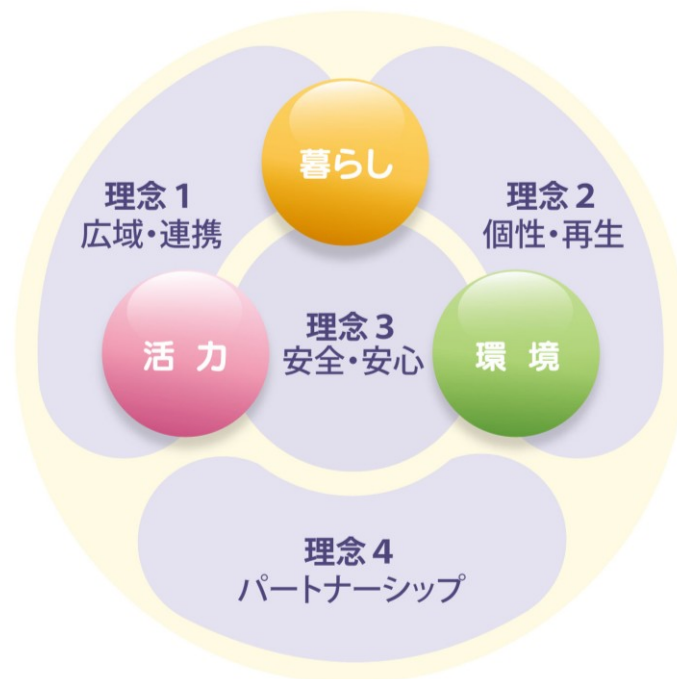
本県においても人口減少と高齢化が進行するなか、中心市街地や地域公共交通の衰退、空き地・空き家の増加などによる都市の衰退が懸念されており、都市活力の維持や居住環境の向上はより一層求められる状況にあります。また、環境への配慮や協働による取組は都市づくりを進めるうえで欠かせない要素となっています。

さらに、平成23年3月に発生し国民全体に改めて災害への対応のあり方を問いかけた東日本大震災、県内にも甚大なる被害をもたらした平成24年7月の九州北部豪雨など、大規模災害の顕著化に伴い、安全な居住地選択などに対する関心の高まりも欠かせない要素となっています。

このような本県を取り巻く社会経済情勢を認識しながら、県内の各都市が今後とも環境と調和しながら都市活力のある社会経済活動の場として機能し、また、県民が居住地を適切に選択し、快適で幸せを感じながら安心して暮らしていくことができる都市づくりが求められています。

これらの背景を踏まえ、暮らし、活力、環境の観点からの都市づくりを進め、県民が幸せで安心して暮らせる将来を展望できるよう、都市づくりの目標を次のように定めます。

都市づくりの目標
拠点と公共交通が紡ぎだす豊かで暮らしやすい都市を目指して



(2) 基本理念

① 広域・連携

都市と農山漁村[※]との調和を基調として、 都市間連携による広域的な都市づくりを展開します。

本県においても人口・産業が都市に集中する「都市化社会」から「都市型社会」への移行を前提として、都市計画の適用の枠組みを見直す必要が生じてきています。

既成市街地から郊外部へと多様な土地利用が行われているなかで、生活圏としてのつながりや自然環境保全等を考えながら各種法制度の位置付けを再検討し、広域的、一体的な都市整備を行うことが必要です。

また、福岡市・北九州市を中心とした都市圏を北部九州圏におけるアジア産業交流拠点[※]として位置付け、国際中枢機能の維持・強化および適切な市街地の誘導を図ります。また、県内第3の都市を有する筑後地域、両都市圏の活力を取り込める筑豊地域を含め、県内全域でネットワーク型[※]都市構造を形成し、活力の増進を図ります。

都市づくりの基本理念である「広域・連携」を実現するため、次のことに取り組みます。

都市および農山漁村と自然環境の調和を基調として、都市計画を広域的な観点から運用し適切な市街地形成の誘導を図ります。

本県においては、“都市部”と“農山漁村部”といった対立関係ではなく、地域の実状と将来像に対応しながら、都市計画区域、準都市計画区域、区域区分等の各種都市計画制度を適切に運用し、高密度市街地～一般市街地～既存集落地～田園地～自然地といった実際の土地利用構造を生かした都市形成を行っていきます。

福岡市・北九州市の国際中枢機能を高めながら、本県における新たな活力圏として期待される筑後地域や筑豊地域を含め県内全域でネットワーク型都市構造を形成し、都市の活力増進を図ります。

福岡市を中心とした都市圏は、経済、行政等の中枢機能の集積が進むとともに特定都市再生緊急整備地域[※]にも指定されています。また、アジアに向けた国際交流拠点としての機能を持ちつつあり、今後とも国際中枢機能の維持・強化および生活環境の整備を図っていきます。

北九州市を中心とした都市圏は、環境首都[※]としての環境や情報による新たな産業形成、国際的な物流拠点としての機能強化による都市再生が進んでおり、高い工業・技術集積を持った中心的な都市圏として、高度な産業情報基盤や国際物流機能の充実および生活環境の整備を図っていきます。

福岡市・北九州市の間に位置する筑豊地域は、両都市圏との連携軸の強化や新産業の展開、生活環境の整備を図っていきます。

県内第3の都市を有する筑後地域は、地場産業の振興や、観光や農産品など多様な地域の資源を生かした産業の展開、生活環境の整備により、田園都市圏の形成を図っていきます。

このような各地域での活力増進を図るため、広域交通網を構築し、個々の都市が自立しながら互いに交流・連携していく県土構造を形成していきます。

②個性・再生

都市の個性を生かしながら、活力の再生を図り、 新しい時代に適応する都市づくりを展開します。

都市の個性や文化遺産などの地域固有の資源を生かし、個性を伸ばす都市づくりを進めるとともに、選択性のある定住環境づくりや、交流を促し観光などにも寄与する各都市の魅力づくりが求められます。

本県の都市状況をみると、福岡市・北九州市を中心とした都市圏等では、公共交通網の形成とあわせて一定の高密度市街地が形成され、市街地のまとまりがあると判断される一方、中小都市等においては人口減少、少子高齢化が進行するとともに、中心市街地の空洞化が進んでいます。

また、市街地内や周辺部での自然環境の保全が重要視されつつあり、これら都市の個性に対応した都市づくりが必要です。

都市づくりの基本理念である「個性・再生」を実現するため、次のことに取り組みます。

都市の個性や地域固有の資源を生かし、都市の質を高める都市づくりを進めます。

県内には太宰府、博多をはじめとして、藩政時代の門前町や商業地として形成された歴史的な都市や、北九州市など近代以降の国内産業をリードしてきた鉄鋼業都市、柳川市など地域資源を活かした観光都市など、個々に固有の風土、産業を有する都市が数多く分布しています。また、三方を海に囲まれ、山地、河川、平野などの自然や景観に恵まれており、9つの自然公園*が指定されています。

今後、都市間競争が増々厳しくなることが予想されるなか、都市の自立と連携を図るためには、これら地域固有の文化・歴史・自然・風土・景観・生活・産業・生産などを生かし、個性を伸ばすことが重要です。

中心市街地に活力があり、街なかで暮らしやすく、環境と調和した集約型の都市づくりを進めます。

都市への人口集中の沈静化および少子高齢化の進行が予想されるなか、各都市の規模や特性に応じて、独自の判断のもとに、環境保全への対応、防災性の向上、高齢社会への対応、地区コミュニティの維持等の観点から「集約型の都市づくり」に取り組む必要があります。

集約型の都市づくりに関するおおむねの方針を示すと以下のとおりです。

- ・多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完のため、公共交通の維持・充実を図ります。
- ・拠点や集住促進を図る地区等を適切に見定めながら、都市機能、人口、投資などの集約や、魅力的な市街地空間づくりを図ります。
- ・低密度化が進行する地区においても生活の維持、空き地・空き家対策等の低密度化に伴う環境悪化対策を進めながら、土地の多面的な活用を図ります。
- ・これらの取組については、広域的な枠組みの中で連携・調整を図りながら進めていきます。
- ・集約型の都市づくりを進めることにより、郊外部での開発の抑制を図りつつ、自然的環境の積極的な保全・復元・創出を行いながら、環境と調和した都市づくりを進めます。

③安全・安心

災害被害の軽減、日常生活における安全が守られた、安全・安心の都市づくりを展開します。

頻発する大規模かつ多様な自然災害に対して、ハード整備による防災対策の限界も認識される中で、必要な防災対策のみならず、都市計画やまちづくりを通じた減災対策を進めることにより、ハード・ソフトを組み合わせた安全な都市づくりを図っていきます。

また、交通安全など日常生活における安全が確保されるとともに、人口減少による低密度化が進行する中での生活不安を和らげ、買い物や医療、移動など日常生活を営むための基本条件が備えられた安心な都市づくりを目指します。

都市づくりの基本理念である「安全・安心」を実現するため、次のことに取り組みます。

防災対策と都市計画、まちづくりを通じた減災対策による都市づくりを進めます。

平成23年3月に発生した東日本大震災、本県内にも甚大なる被害をもたらした平成24年7月の九州北部豪雨など、大規模災害の発生リスクが増加している中で、津波防災地域づくり法の制定や地域防災計画^{*}の改定が行われてきています。

県土を構成する4つの環境流域圏^{*}内の市町村連携の強化を通して、各種災害に対するハザード情報と都市計画に関する情報を併せて情報提供していくことにより、災害に対する居住のあり方を啓発し安全な場所への居住を誘導するとともに、必要に応じて環境流域圏ごとで居住を抑制する区域を設定することも検討していきます。

また、災害発生時における救援・救護に際しては地域コミュニティによる事前対策が特に重要です。地域における防災活動とまちづくり活動を相互に連動させるなど、地域コミュニティを維持・強化していく取組を進めていきます。

日常生活における安全・安心が守られた都市づくりを進めます。

社会経済情勢等の変化を踏まえ見直しを行った都市計画道路について、整備プログラムを明確にしながらか整備を進め、幹線道路における安全な交通環境づくりを図ります。また、通学路等身近な道路についても地域ごとの状況を見定めながら、適切・迅速な交通安全対策を進めていきます。

犯罪の防止や児童等の安全確保のため、防犯にも配慮した都市づくりを促進していきます。

低密度化が進行する地区においては、人口減少による防犯面も含めた生活環境の悪化が想定されることから、空き地・空き家発生に対する対策を図るとともに、郊外部などにおいては日常的なサービスが身近で享受できる既存集落の維持を図りながら、通勤・通学、買い物、通院といった日常生活のための移手段の確保など生活環境の急激な変化への対応を進めていきます。

④パートナーシップ

多様な主体の協働による都市づくりを展開します。

県と市町村が連携して広域的・一体的な都市計画の運用を図っていくために、広域的な視点も踏まえて集約型の都市づくりを進めていくための仕組みづくりの検討が必要となっています。

また、都市計画にかかわる情報公開を進めるとともに、都市計画決定の手続きにおける住民参加の機会を増やしていく必要があります。さらに、都市計画決定の手続きにおいて、新たな都市計画の提案や、現行都市計画の見直しに対しても柔軟に対応するための体制づくりが必要です。

都市づくりの基本理念である「パートナーシップ」を実現するため、次のことに取り組みます。

集約型の都市づくりを支援する都市計画運用の仕組みづくりを進めます。

市町村が定める都市計画に対しては、県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」との整合性等、広域的な観点からの県の考え方を示し、市町村主体の都市計画運用を支援するとともに、都市計画の変更が都市構造へ及ぼす影響について評価する仕組みの構築を目指します。

情報公開を進めながら、都市計画における住民やNPO・ボランティア団体※、民間企業など多様な主体の参加の都市づくりを進めます。

都市計画に対する住民等の合意形成の円滑化や、都市計画の実現を確実なものとしていくために、住民等に対して都市計画に関する知識の普及や情報の提供に努めます。

また、住民等の主体的な参加によるまちづくりを進めるためには、都市計画に関する情報提供等とあわせて、まちづくり活動への支援、住民からの意見募集、ワークショップの開催などを積み重ねて、合意形成を図っていくことが重要です。市町村都市計画マスタープラン等の策定作業の中で、市町村が主体となってこのような住民参加の試みも進められてきています。

今後とも住民参加による都市づくりを推進していくために、市町村における執行体制の充実を支援するとともに、専門家を活用したまちづくりの支援についても更なる充実を図っていきます。

(3) 都市づくりの考え方

①都市づくりの基本的考え方

- 都市部における持続可能な社会を構築するうえでの種々の課題に的確に対応していくために、環境負荷が少なく、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を身近な街なかで送ることができる「集約型の都市づくり」への転換をめざします。
- そのために、中心市街地や鉄道駅周辺等で既存の集積のある地区、もしくは新たな交通結節機能整備と連動したまちづくりが計画される地区を拠点として位置付け、土地の有効利用や魅力的な市街地空間づくりを促進し、多様な機能を備えた市街地の形成を図ります。
- あわせて、拠点間を結び都市の連携を促進させる軸（以下「公共交通軸[※]」という。）を新たに設定し、拠点とあわせ沿線の一部にも機能を集約させることにより、公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ります。
- 市街地内外において、緑地や農地、自然地等の保全・復元・創出を図ることにより、市街地と自然環境が調和・共存するメリハリのある土地利用の形成を図ります。

②集約型の都市づくりへの転換

本県の都市の状況を見ると、北九州・福岡両市などを中心とした都市圏では、公共交通網の形成とあわせて一定の高密度な市街地が形成され、ある程度市街地がまとまっているものの、少子化による人口減少などにより、人口の集中にも変化が生じてきています。

一方、中小都市等においても人口減少、少子高齢化が進行するとともに、拡散型の都市構造による中心市街地の空洞化が進んでいます。

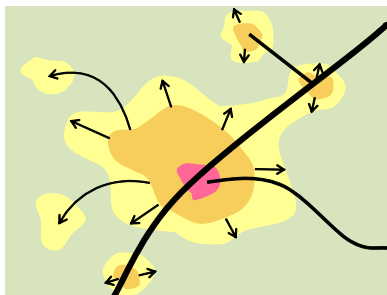
このような人口動向も踏まえ、これまでの拡散型の都市構造から、都市や拠点となる市街地の連携に必要な公共交通軸により、拠点や同軸沿線の一部への都市機能の配置を進め、便利な場所で暮らせる質の高い「集約型の都市づくり」への転換をめざします。

[時間軸]

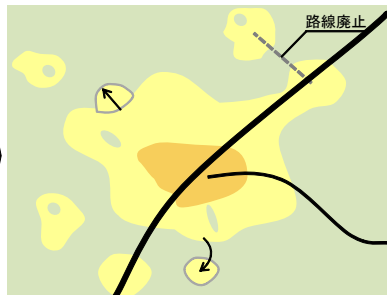
人口減少局面へ

- ◆人口増加
- ◆市街地の拡大圧力が高い

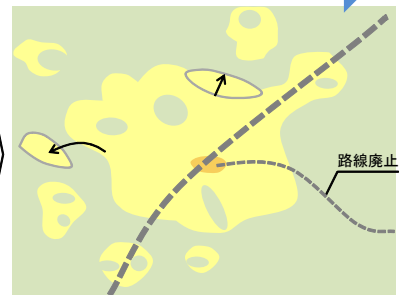
- ◆人口減少、高齢化に伴う人口減少
- ◆人口減少により市街地の低密度化が進行



○人口増加に伴う都市化圧力により、市街地の拡大、郊外の大規模開発等が飛躍的に進行。



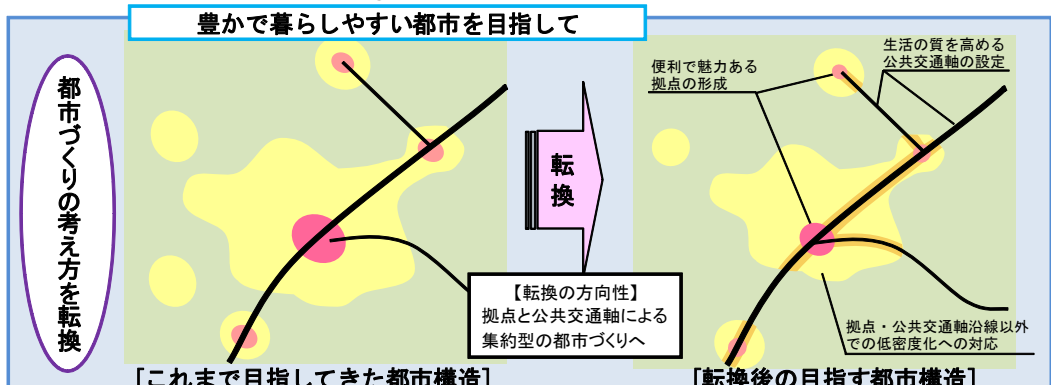
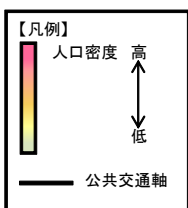
○中心市街地の活力が低下。既成市街地における少子高齢化等による低密度化、空洞化が発生。市街地縁辺部、郊外への部分的拡散が進行。



○中心市街地の機能の更なる低下。人口減少に伴う既成市街地の低密度化、空洞化が進行する一方で、都市の部分的拡散も更に進行。

計画的に誘導

豊かで暮らしやすい都市を目指して



③集約型の都市づくりに向けた段階的土地利用のあり方

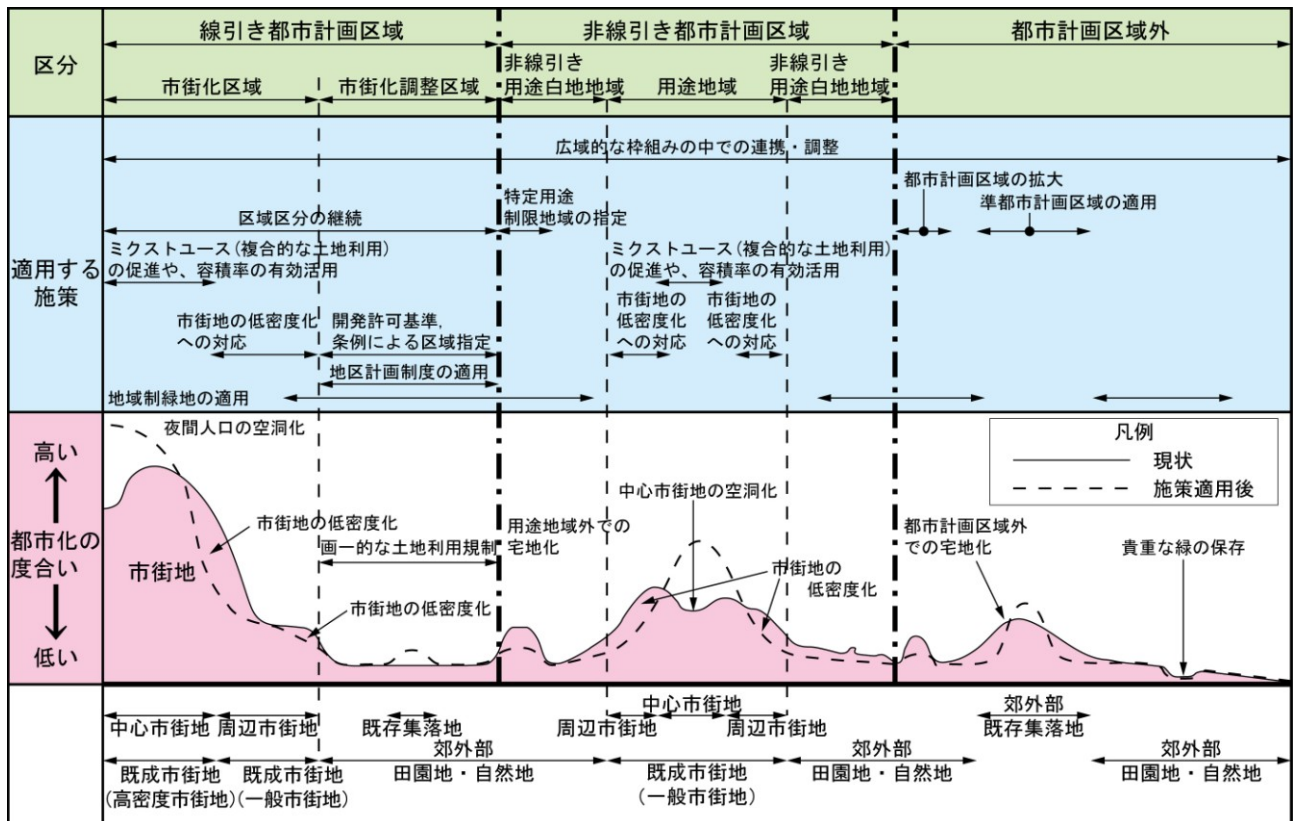
集約型の都市づくりのため、既成市街地において土地の有効利用、魅力的な市街地空間づくりやミクストユース[※]の促進を図ります。また、周辺部においては開発許可[※]制度や地区計画の活用などにより、地域の実情に応じた施策運用による“市街地と田園、自然環境と調和のとれた土地利用の形成”を進めていきます。

これまでの土地利用に関する都市計画制度は、規制内容や区域指定等について画一的な傾向がありました。このため、“非線引き用途白地地域”や“都市計画区域外”といった土地利用規制の弱い区域では、都市計画上望ましくない開発がなされるといった問題が発生していました。

しかし、平成12年5月の都市計画法改正により、区域区分の適用が選択制となったことに加えて、準都市計画区域や特定用途制限地域[※]などの新たなメニューが追加されたことにより、地域の実情にあった、よりきめ細かな都市計画制度の運用ができるようになりました。

従来は、「都市」と「農山漁村・自然」という二極的なとらえ方が行われていた土地利用についても、今後は、都市と農山漁村との調和を基調として考えていきます。

具体的には、地域の実情と将来像を把握し、各種法制度を適切に運用しながら、高密度市街地～一般市街地～既存集落地～田園地～自然地と、段階的に行われる土地利用を図ります。



■現在の土地利用に対する施策適用イメージ

④都市圏の状況に応じた集約型の都市づくり

ア 中枢機能をもつ核となる都市が存在する都市圏

広域的な中枢機能をもつ、核となる都市が存在する都市圏では、人口などの集中に変化が見えはじめていることや、自然環境保全や環境に与える負荷の軽減等を総合的に判断すると、必要となる都市機能や居住機能*を適切に配置、質の高い都市づくりを進める必要があります。

〔広域的視点に基づいた都市づくり〕

- ・生活圏の実態的な広がりや、人口減少なども考慮しつつ、広域的かつ持続可能な視点に基づいた都市づくり（市街地の集約や交通網構築、緑地の保全など）を進めていきます。

〔中心市街地や交通結節点*周辺等を中心とした複数の拠点の形成とメリハリのある市街地の形成〕

市街地の形成

- ・中心市街地や鉄道駅周辺など都市機能の集積がある複数の地区を拠点として位置付け、公共交通軸沿線の一部も含め、多様な機能の集約を進めていきます。
- ・拠点においては大規模な事業用地の確保が困難な面もあることから、公共交通でも車でも利用可能な場所への集客施設の立地も誘導していきます。

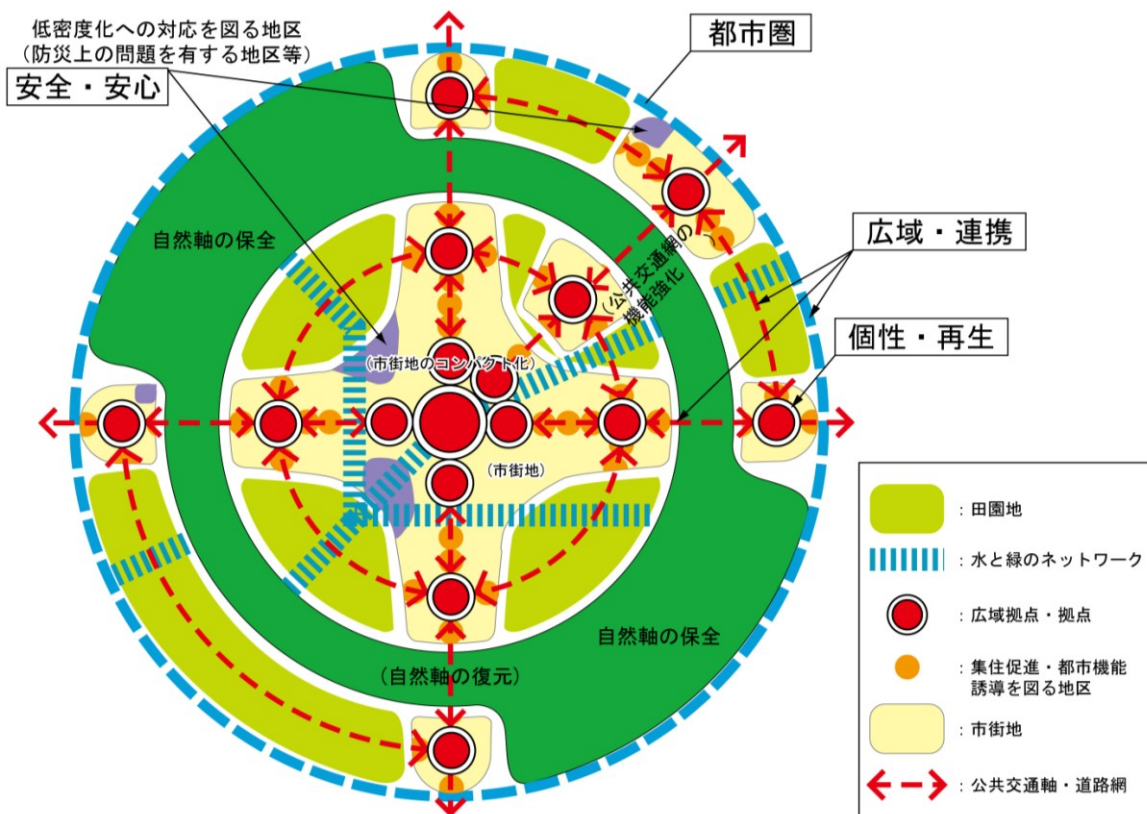
〔拠点間ネットワークの形成〕

- ・公共交通軸や道路網により、人や物の交流や都市機能の相互補完など、拠点間の連携を促進します。

〔市街地の低密度化への対応〕

- ・人口減少下においては厳しい財政運用が迫られるとともに、多くの公共施設が今後更新期を迎えようとしており、従来と同等の公的サービスの提供を続けていくことが困難となる場合も想定されます。このため、計画的な拠点及び公共交通軸設定、公共施設のマネジメントと併せ、低密度化が進行する地区の多面的な活用を図ります。

〔目指していく都市構造：中枢となる都市を生かした都市構造〕



イ 中小都市等により構成された都市圏

中小都市等により構成された都市圏では、都市の機能集積や中心性がさほど高くなく、郊外部において農地や緑地の消失を招く住宅団地等のスプロールの開発やミニ開発、大型小売店舗の進出等に伴う中心市街地の空洞化が進行しており、拡散型の都市構造が形成されています。これらの都市圏においては、様々な都市問題を解決し、多様な世代が暮らしやすく、かつ環境負荷の少ない都市構造を形成していく必要があります。

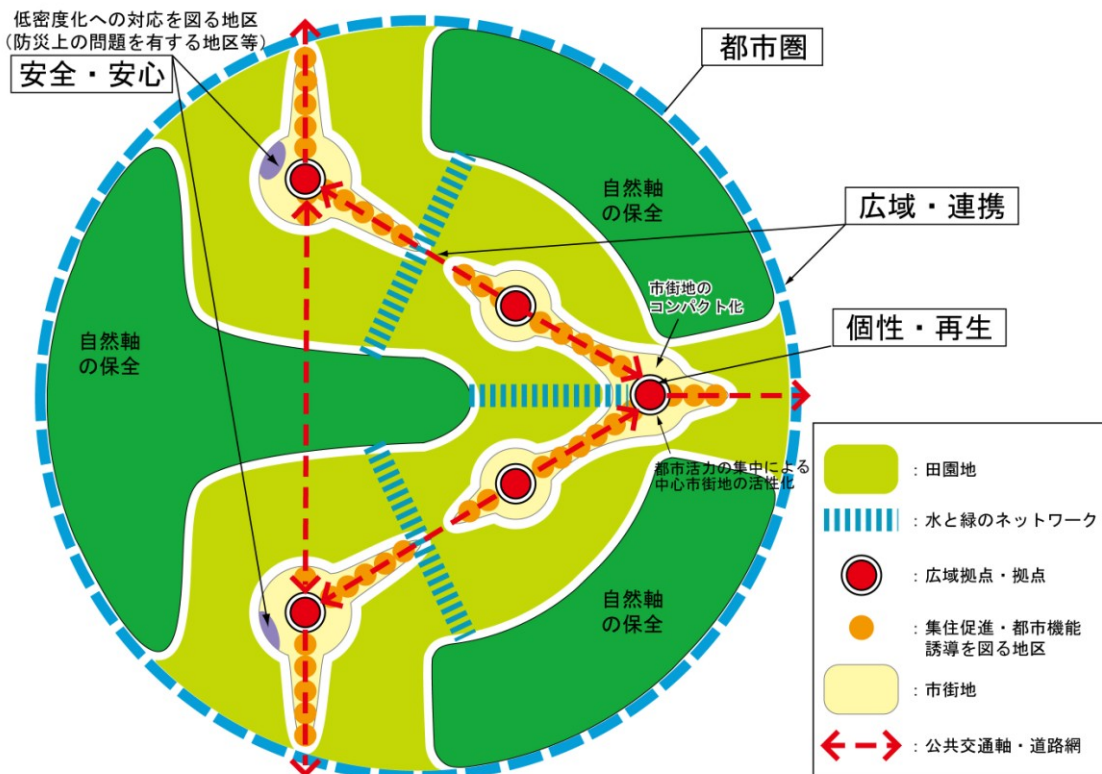
〔市街地拡散*を抑制し、環境と調和した活力ある都市構造への転換〕

- ・市街地周辺での無秩序なスプロールの開発やミニ開発、大規模集客施設の進出等を抑えることにより、市街地が必要以上に拡散することを抑制します。
- ・中心市街地部や駅周辺を拠点と位置付け、公共交通軸沿線の一部も含めた土地の有効利用やミクストユースの促進等を進めることにより、公共交通需要を集中させ、市街地の活性化（都心居住、職住近接*、産業の活性化、多様な世代によるコミュニティ形成）と公共交通の維持・充実を図ります。
- ・防災機能、レクリエーション機能等を有する田園地や自然地を保全し、環境と調和した都市構造への転換を図ります。

〔都市機能の相互補完のための公共交通軸・道路網の形成〕

- ・中小都市等においては、一つの都市で必要とされるすべての機能やサービスを提供していくには限界があるため、生活圏としてつながりをもった地域の複数の都市が連携し、都市機能の一部を分担しあう、より広域的な都市圏の形成を図ります。
- ・公共交通軸や道路網により、より広い地域内における都市間の交流・連携の活性化と不足する都市機能の相互補完を図ります。

〔目指していく都市構造：都市間の連携に基づく都市構造〕



⑤集約型の都市づくり実現へ向けた取組のあり方

都市整備の基本的考え方である集約型の都市づくりは、行政が住民や企業に過度な規制を行うものではなく、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ことが必要であり、住民や企業が主体となることが重要です。このため、行政としては、個性的で利便性が高く、活力にあふれる市街地の形成や、効率的な交通網形成、環境との調和を行うための総合的な施策を展開していきます。

【良質な市街地の形成】

これまでの拡散型の市街地形成を脱却し、良質な市街地形成を進めていきます。

中心市街地においては土地の有効・高度利用^{*}やミクストユースによる良質化を促進することにより、“街なかに住みたい人が住むことができる”環境の形成による居住選択性の向上や、高齢者や子育て世帯も含めた多様な世代によるコミュニティ形成を行い、街なかの再生を図ります。

また、周辺市街地においては、良好な低層住環境の形成・保全を図るとともに、幹線道路沿道部における適正な土地利用の促進、貴重な地域資源（地域の宝物）の保存などにより、いつまでも住み続けたいと思える魅力的な市街地形成を進めていきます。

そのための具体的な方策としては、以下のようなものがあげられます。

- ・市街地の拡散の防止
（線引き制度、郊外部における建築形態規制の見直し、準都市計画区域など）
- ・市街地の低密度化への対応
（自然的環境への回帰、低密度化が進行する地区の多面的な活用など）
- ・拠点における土地の有効・高度利用の促進
（土地区画整理事業・市街地開発事業等の適用と事業実施に向けた民間活力の活用、密集市街地^{*}における柔軟な手法適用による環境改善、建物形態規制の柔軟な運用（高度利用地区等の指定、誘導容積制度^{*}の適用）など）
- ・土地のミクストユースの促進
（用途地域や地区計画の柔軟な運用、ミクストユースを促進させる公益施設整備、都心居住の推進など）
- ・居住環境、生産環境の維持保全（地域地区^{*}、地区計画、建築協定^{*}など）
- ・安全、安心な環境整備
（市街地や周辺部における防災対策の推進、犯罪に強いまちづくりなど）
- ・美しいまちづくりの推進
（地域の歴史、文化、生活、産業を生かした景観形成、地域資源をまちづくりのための文化財として保存・活用するなど）

など

【歩行者・自転車・公共交通主体の都市づくり】

拠点における良質な市街地形成による職住近接や複合的な土地利用の促進とあわせて、拠点と連携した公共交通軸による歩行者・自転車での移動が容易な都市づくりを進めていきます。

出発地（自宅など）と目的地（勤め先や学校、商業施設、病院など）の近接による移動の短縮化や公共交通の利用促進により、学生、高齢者、障害者等にとって移動手段が確保された都市づくりを進めていきます。

また、公共交通軸沿線に人が集まることにより、局所的な渋滞の発生への対応や歩行者や自転車のための空間形成が求められる場合には、道路整備や歩道整備、公共交通円滑化方策など、新たな基盤整備も必要となります。

そのための具体的な方策としては、以下のようなものがあげられます。

- ・公共交通の維持・充実
- ・公共交通結節点の整備・機能強化（駅前広場や、バスターミナルの整備など）
- ・公共交通結節点周辺の施設整備（公共サービス施設や託児施設整備の推進など）
- ・ユニバーサルデザインに配慮した施設整備の推進

（新規に整備する施設のユニバーサルデザインへの配慮、歩道等既存施設のバリアフリー化など）

など

[環境と調和した都市づくり]

公共交通に着目した都市づくりを進めることで、自動車利用からの転換を促進するとともに、多様なエネルギーを無駄なく最大限効率的に利用する新たなエネルギー社会の実現に向けた取組を進めることにより、環境負荷の軽減を図ります。

また、無秩序な市街地の拡散を防ぐとともに、市街地内に残る農地や自然環境の消失の抑制、緑地の創造などにより、身近で豊かな農地・自然環境の保全や調和を図っていきます。

さらに、農地や自然環境を支える農林漁業環境の維持や、人口減少に伴い今後増加すると思われる郊外部の低未利用地については、農地や緑地への再生についても考える必要があります。

災害に関わる危険性や地形等の条件、地域における基盤整備状況などにより低密度化が想定される地区においては、その対応を進めていきます。

そのための具体的な方策としては、以下のようなものがあげられます。

- ・市街地の拡散の防止(再掲)
（線引き制度、郊外における建築形態規制の見直し、準都市計画区域など）
- ・市街地の低密度化への対応(再掲)
（自然的環境への回帰、低密度化が進行する地区の多面的な活用など）
- ・市街地内の農地、緑地の保全・復元・創出
（生産緑地地区^{*}や緑地保全^{*}地区の指定、都市施設（公園）としての整備など）
- ・水、緑、海岸線、風致地区^{*}の骨格軸形成
（自然が豊かで快適な美しい河川空間の形成やため池の保全、道路の緑化や緑道の整備、自然海岸線の保全など）
- ・農地や自然環境を支える農林漁業環境の維持
（集落地区計画制度^{*}の適用、集落内の基盤施設^{*}整備、農業集落排水事業^{*}の推進など）
- ・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^{*}など）の普及促進、建築物の省エネ改修の促進、水素エネルギー^{*}の利活用拡大、廃棄物エネルギー・廃熱利用の拡大

など

(4) 都市づくりの進め方

現在までの拡散型の都市構造においては、都市活力の維持や高齢化への対応、環境の保全などの多くの課題があり、その解決には長い期間が必要であると考えられます。

しかしながら、これらの課題に対応し、目標を実現していくためには集約型の都市づくりが不可欠と考えられます。

このため、本県ではその目標実現に向けた以下のような施策を展開することで着実な一歩を踏み出していきます。

①将来都市像の明確化

集約型の都市づくりを実現していくためには、地域の特性を踏まえたうえで、都市および都市圏の将来像を明確にしながら都市づくりに取り組んでいく必要があります。

②総合的な施策の展開

集約型の都市づくりを進めていくとともに田園や自然環境を保全し、緑あふれる都市づくりを進めるためには、都市計画だけでなく農林水産業、環境など、幅広い視点で総合的に取り組むことが不可欠です。また、市街地の良質化を図り、個性を生かして活力を生み出していくためには、商工業や地域づくりの視点からの取組も必要です。

また、本県においては美しいまちづくり、福祉のまちづくりといった視点でのまちづくりも推進しています。

今後は幅広い視点での都市づくりが必要であり、各分野を超えた総合的かつ戦略的な施策展開を進めていきます。

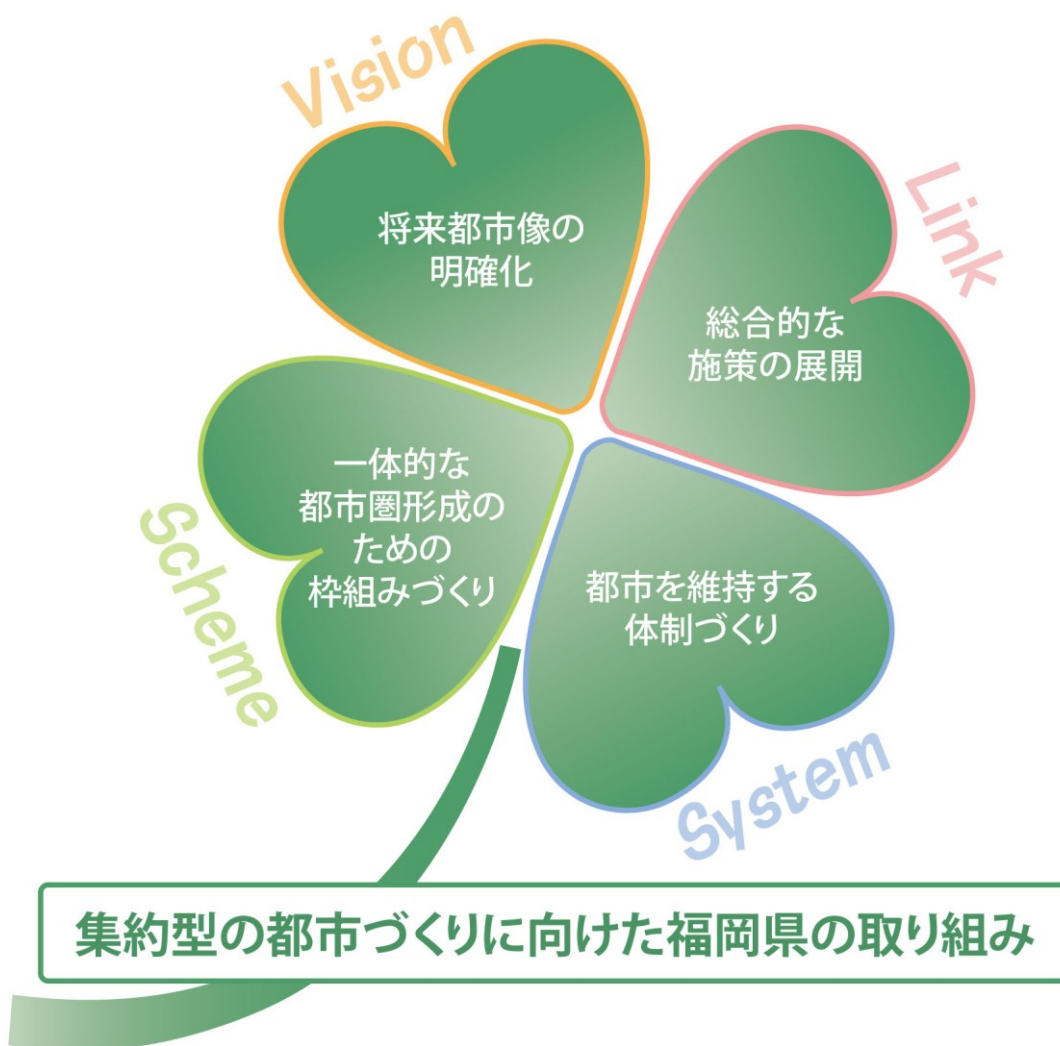
③一体的な都市圏形成のための枠組みづくり

都市における生活や産業といった様々な活動は、1つの市町村内のみならず様々な都市との連携により行われています。都市における様々な活動を支える都市機能を維持するためには一定の人口規模が必要ですが、人口減少により都市機能を維持することが出来ない都市の発生も見込まれます。このため、都市機能へのアクセス性を維持することにより、都市圏の持続性を確保していくことが必要です。

また、都市圏の広がりの中における集約型の都市づくりの実現に向けて、都市構造を技術的に評価し管理していくことも重要です。そのため、多様な主体の参加による一体的な都市圏づくりに向けた枠組みづくりを進めていきます。

④都市を維持する体制づくり

集約型の都市づくりは、良質な市街地が形成され、市街地間の連携が図られた時点で完成するのではなく、その都市構造を維持していくことも考えていかなければなりません。市街地や集落、公園や農地、自然地の魅力を創出し、安全で安心して暮らせることができる都市を維持しつづけることが重要です。そのためには、公的機関による取組に加え、住民や企業の地域活動による植栽管理や清掃、迷惑駐車への対応、イベントの開催、広報活動などの地域づくり活動も重要であることから、その推進方策についての検討を進めていきます。



2-2 都市圏構造

(1) 広域的・重層的な圏域の考え方

①広域的・重層的な圏域構造

交通基盤整備やモータリゼーションの進展により、県民の通勤などの生活行動が広域化しており、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ています。

人口減少が進む小都市においては、都市機能の相互補完など、連携がより重要になることから、広域的な枠組みを定めながら、連携を行っていくための仕組みづくりを進めていく必要があります。

なお、高次の中核機能をもつ都市を中心とした交流の圏域は、境界が明確なものではなく、人の流動や社会的なつながりの一部が重複するようなかたちのもとなっており、本県の圏域構造の実態を把握するには、広域的・重層的にとらえることが必要です。

②圏域構造のとらえ方

本県の圏域構造の実態を踏まえて、「都市圏」により県全域をとらえます。

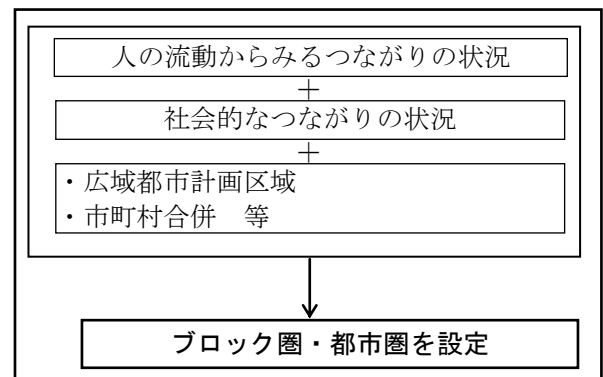
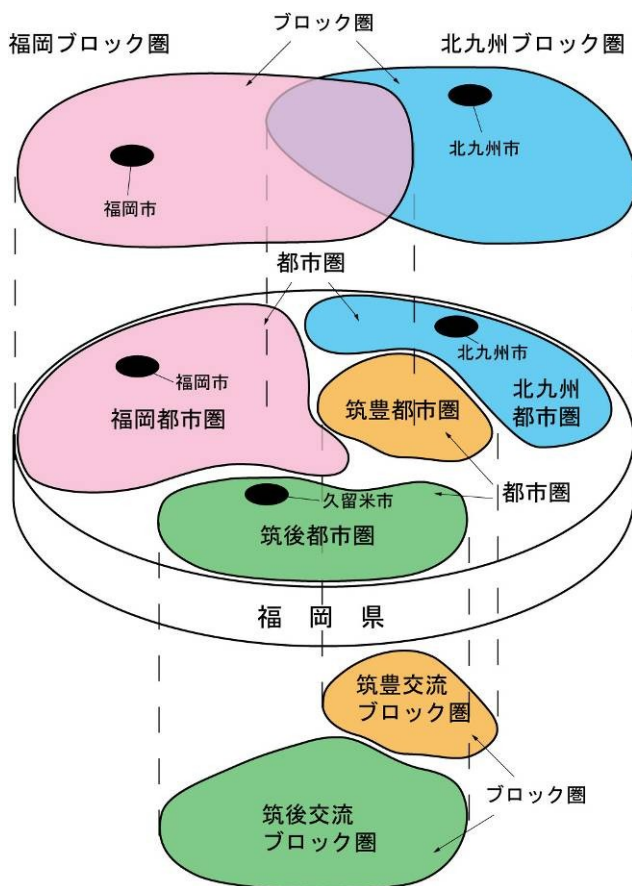
■4つの「ブロック圏」

政令指定都市を中心とした広域的な交流を図る圏域として「福岡ブロック圏」、「北九州ブロック圏」の2つと、独自性を持ちつつ他都市との広域的交流を図る圏域として「筑豊交流ブロック圏」、「筑後交流ブロック圏」の2つを「ブロック圏」と位置付けます。

これら、4つの「ブロック圏」は、境界が明確なものではなく、人の流動や社会的なつながりの一部が重複するようなかたちでとらえられます。

■4つの「都市圏」

政令指定都市、中核市を中心とした広域的な交流を図る圏域として4つのブロック圏を基本としつつ、都市計画の運用を念頭に置き、境界部を明確化させた圏域として、「福岡都市圏」、「北九州都市圏」、「筑豊都市圏」、「筑後都市圏」の4つを「都市圏」と位置付けます。



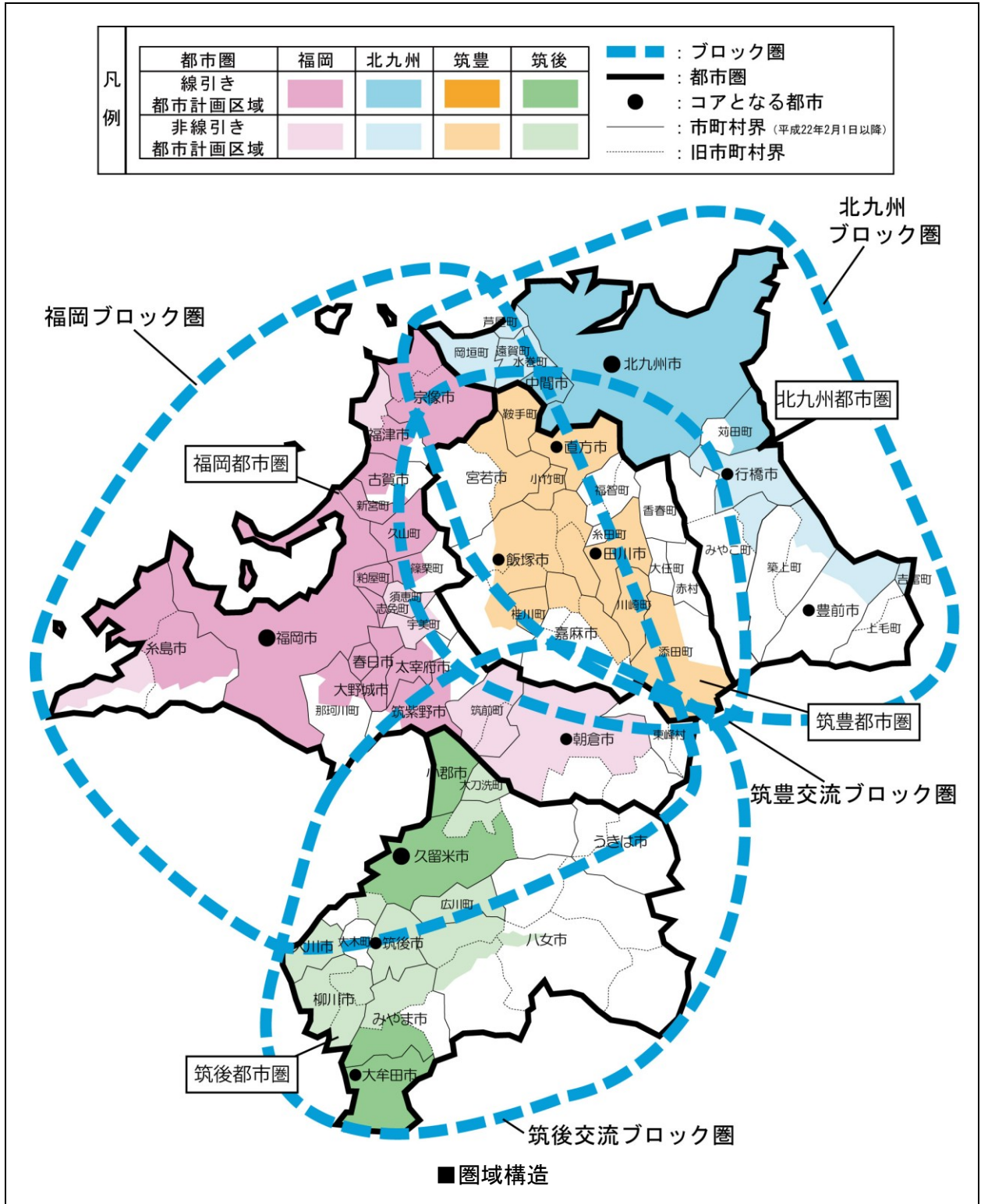
〈基本的な圏域のとらえ方〉

ブロック圏	広域的・重層的な交流の圏域
都市圏	ブロック圏を基本としつつ、都市計画の運用を念頭に置き、境界部を明確化させた圏域

■圏域構造のとらえ方

③圏域構造

4つのブロック圏と4つの都市圏でとらえた圏域構造は、下図のとおりです。



(2) 都市づくりと保全の基本的考え方

今後20年間を見すえ、都市づくりの基本理念である「広域・連携」、「個性・再生」、「安全・安心」、「パートナーシップ」を、都市づくりの空間概念として整理すると、「都市の質的向上のための都市間の交流と連携を促進するネットワークの形成」と「自然環境を保全・創造し、都市と農山漁村が調和する環境流域圏の形成」の2つになります。

都市の質的向上のための都市間の交流と連携を促進するネットワークの形成

- 県内の都市活力を維持していくために、
- 福岡、北九州、筑豊、筑後の4つの都市圏を設定し、
- 広域交通網に対応する9つの都市連携軸を形成することによる相互の連携を図ります。

自然環境を保全・創造し、都市と農山漁村が調和する環境流域圏の形成

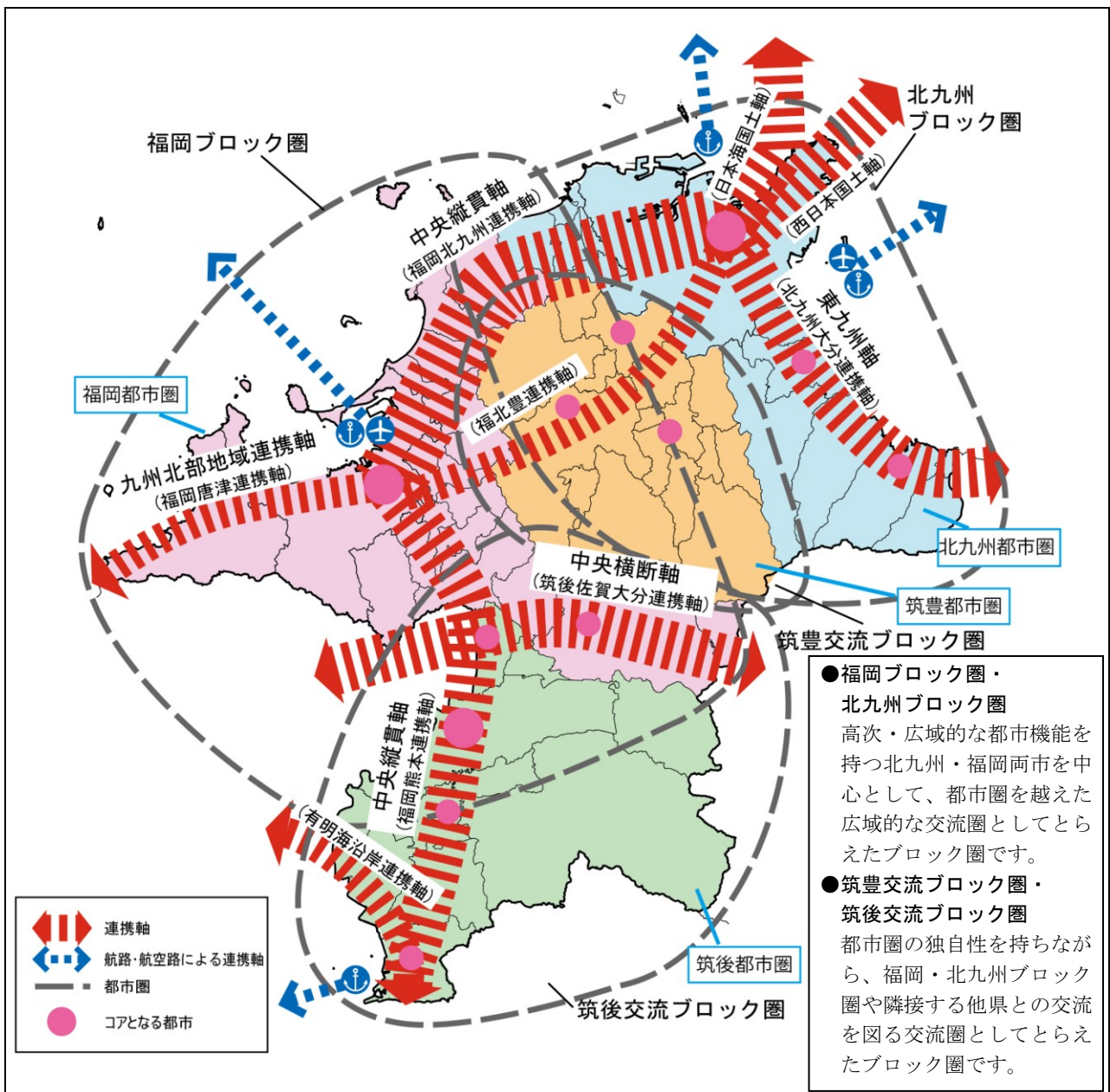
- 山地や海岸の自然軸で区切られる流域圏を基本に、
- 4つの環境流域圏として設定し、
- 圏域内の一体的、調和的な自然環境保全や環境と調和した都市づくりを進めます。

①都市圏の交流・連携の枠組み

都市の質的向上のための都市間の交流と連携を促進するネットワークの形成

広域交通・情報基盤で構成される9つの連携軸*の整備・強化により、都市相互の結びつきを強め、交流や機能連携を促進するとともに、一体性の強化を図ります。

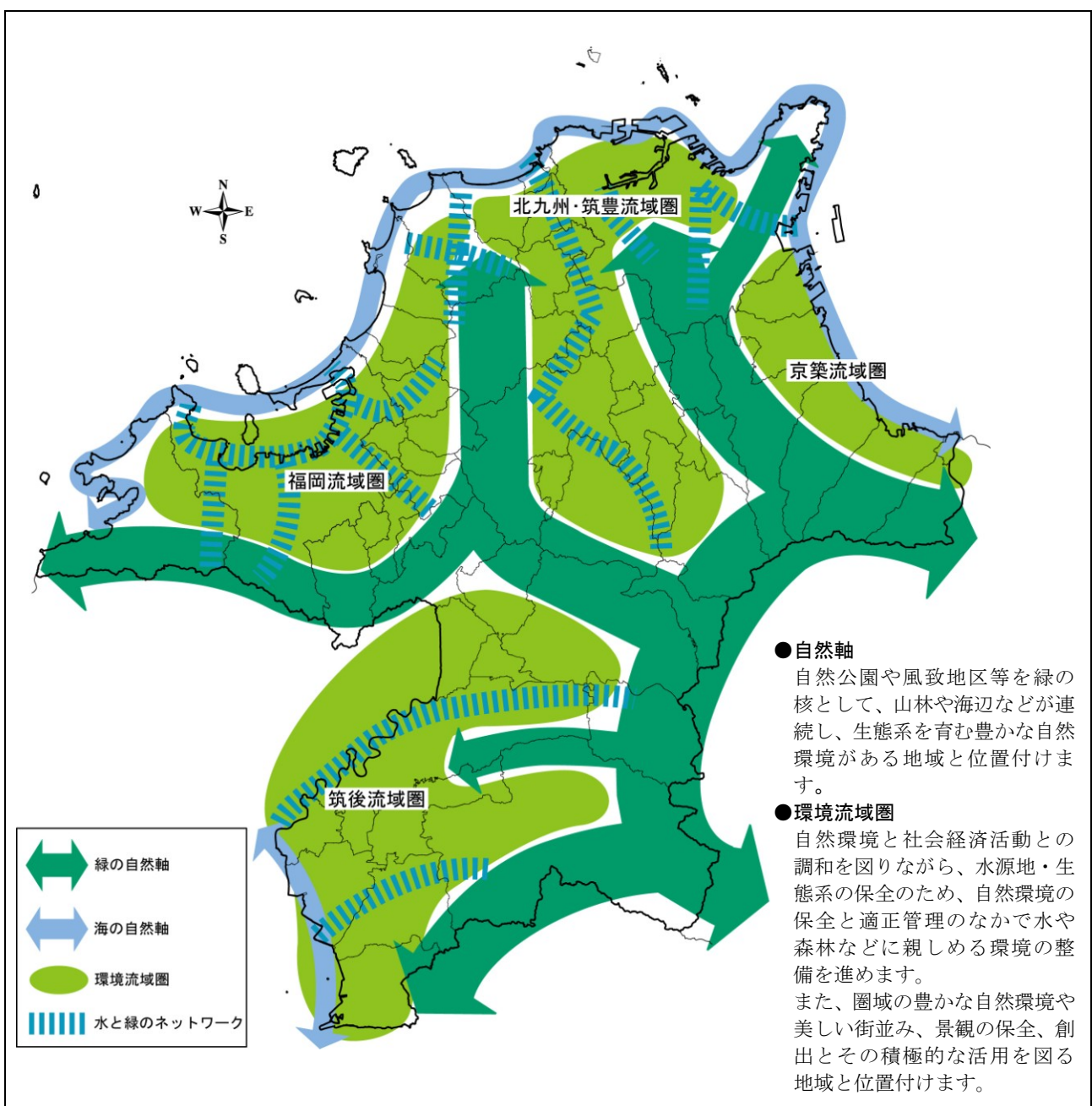
そして、これらにより、国際中枢機能や産業・経済・文化等の高次都市機能をもつ都市ネットワークを構築し、県内各都市の活力を増進させ、学術研究・文化などの情報発信や多様な人々の知的交流などが行われる、アジアの交流拠点の形成を図ります。



②自然環境と都市との調和の枠組み

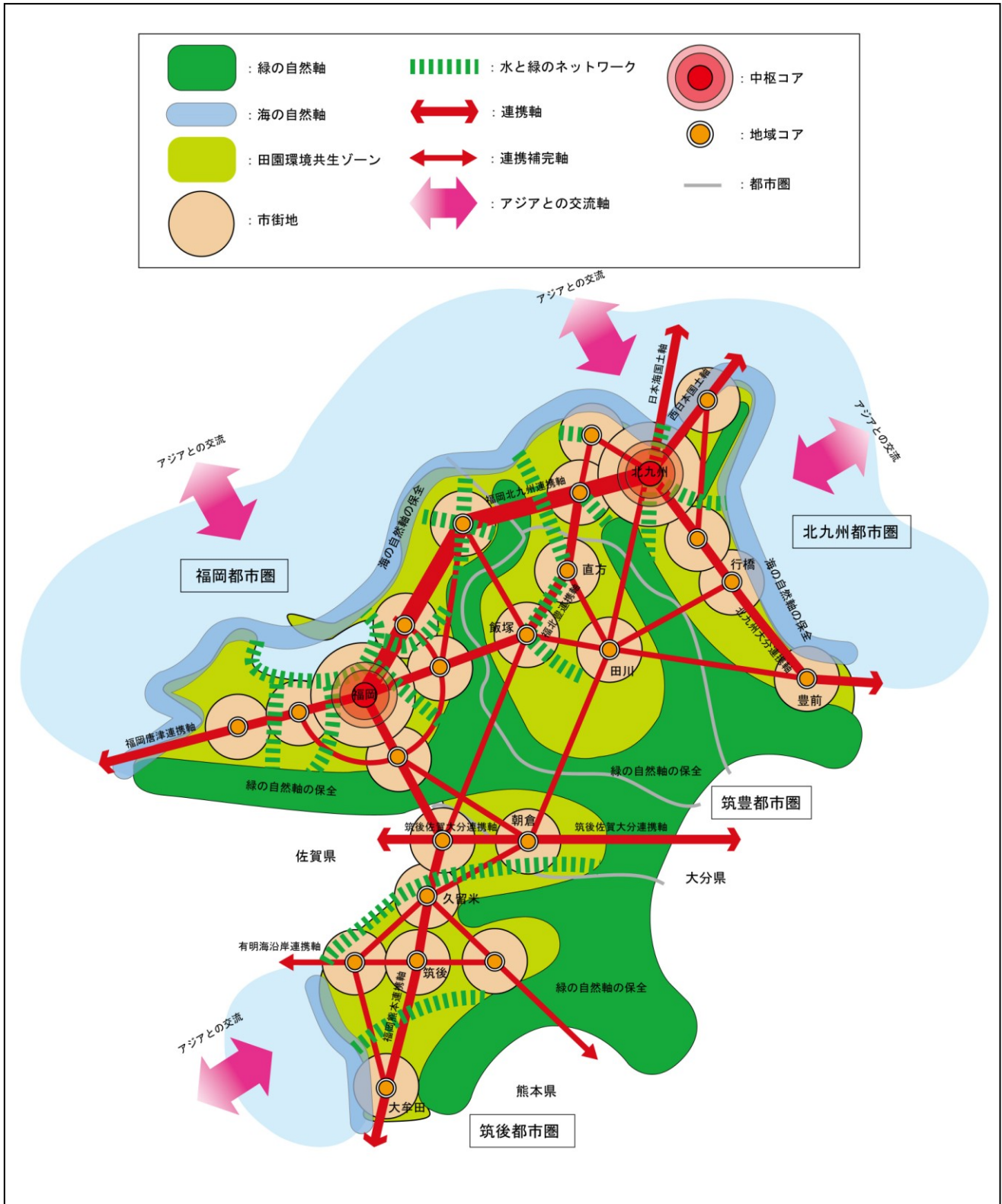
自然環境を保全・創造し、都市と農山漁村が調和する環境流域圏の形成

県土の背骨となる山地の自然軸および海辺の自然軸を、本県の豊かな自然環境ベルトとして保全します。また、これらの自然軸で区分され、福岡県生物多様性戦略における流域圏に基づいて4つの環境流域圏を設定します。この圏域ごとに自然とのつながりや圏域の個性を重視して、水と緑のネットワーク*や循環型都市*の形成を推進して地球規模の環境問題への対応を図るとともに、上流域と下流域が一体となった防災性の向上、流域でのまちづくり*を行っていきます。



③ 全域での圏域構造

「都市圏の交流・連携の枠組み」と「自然環境と都市との調和の枠組み」を重ね合わせながら、都市計画法の枠組みや拠点、住民の連携軸を加えた県全域の圏域構造図は以下のようになります。



■ 全域での圏域構造図

(3) 都市圏別の都市構造

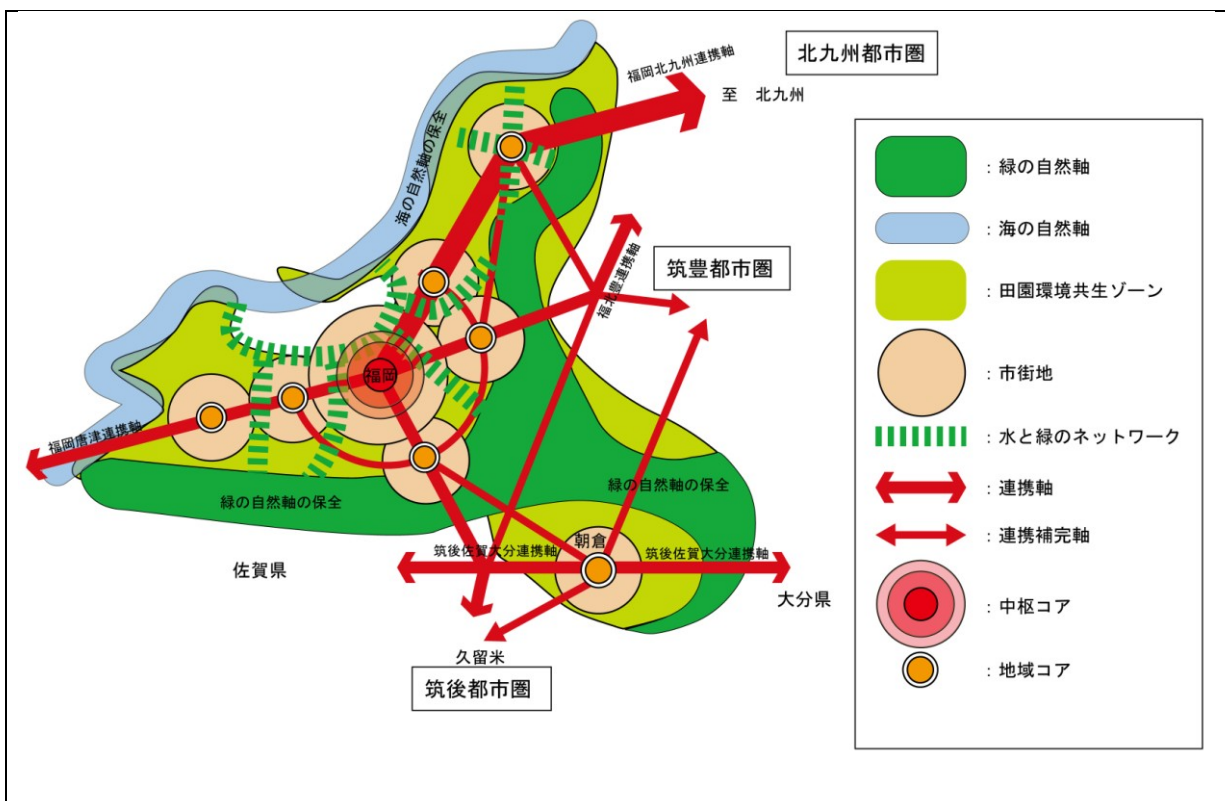
①福岡都市圏

福岡市を中心とする多心ネットワーク型都市構造の形成により、
国際中枢都市圏をめざす
福岡都市圏

福岡市中心部の中枢コア※からの連携だけではなく、地域コア※間を放射環状型の連携軸でネットワークします。

また、国際交流・物流機能の強化、学術研究機能の集積などを通じて、北九州都市圏と連携しながら国際中枢都市圏の形成をめざします。

本圏域においては、鉄道およびバスにより高い公共交通サービスが提供されており、サービスの維持・充実によるコア間の更なる連携強化を進めていきます。



■都市圏構造図（福岡都市圏）

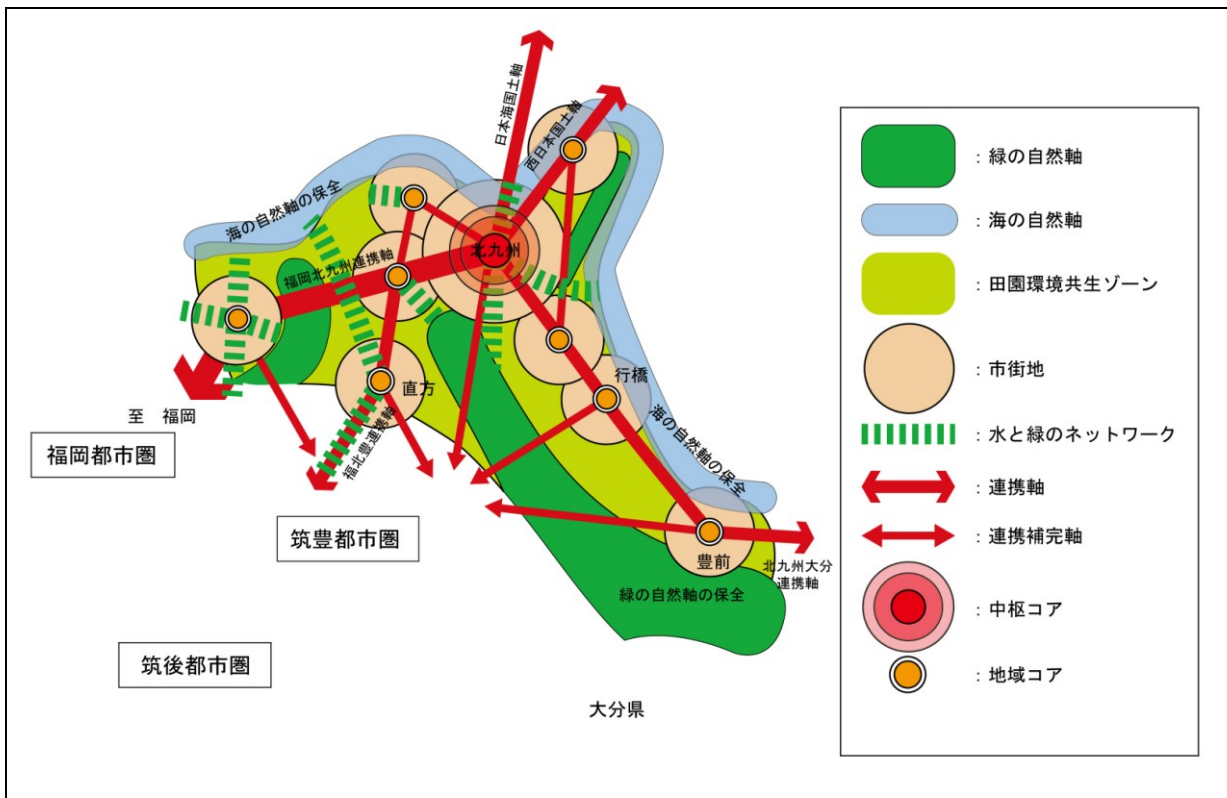
②北九州都市圏

北九州市を中心とする多心ネットワーク型都市構造の形成により、
国際的な技術集積都市圏をめざす
北九州都市圏

政令指定都市間の連携を図る福岡北九州連携軸、本州に至る国土軸、周防灘沿線都市を連帯し大分県に至る北九州大分連携軸を骨格とし、地域コア間を連携軸でネットワークします。

また、高度な産業技術・環境技術の集積や物流機能をさらに高め、多様な産業を展開して、国際的な学術・技術交流機能の強化など、福岡都市圏と連携しながら、国際的な技術集積都市圏の形成をめざします。

福岡北九州連携軸および北九州大分連携軸においては鉄道を主体とした比較的高い公共交通サービスが提供されており、サービスの維持・充実によるコア間の更なる連携強化を進めていきます。



■都市圏構造図（北九州都市圏）

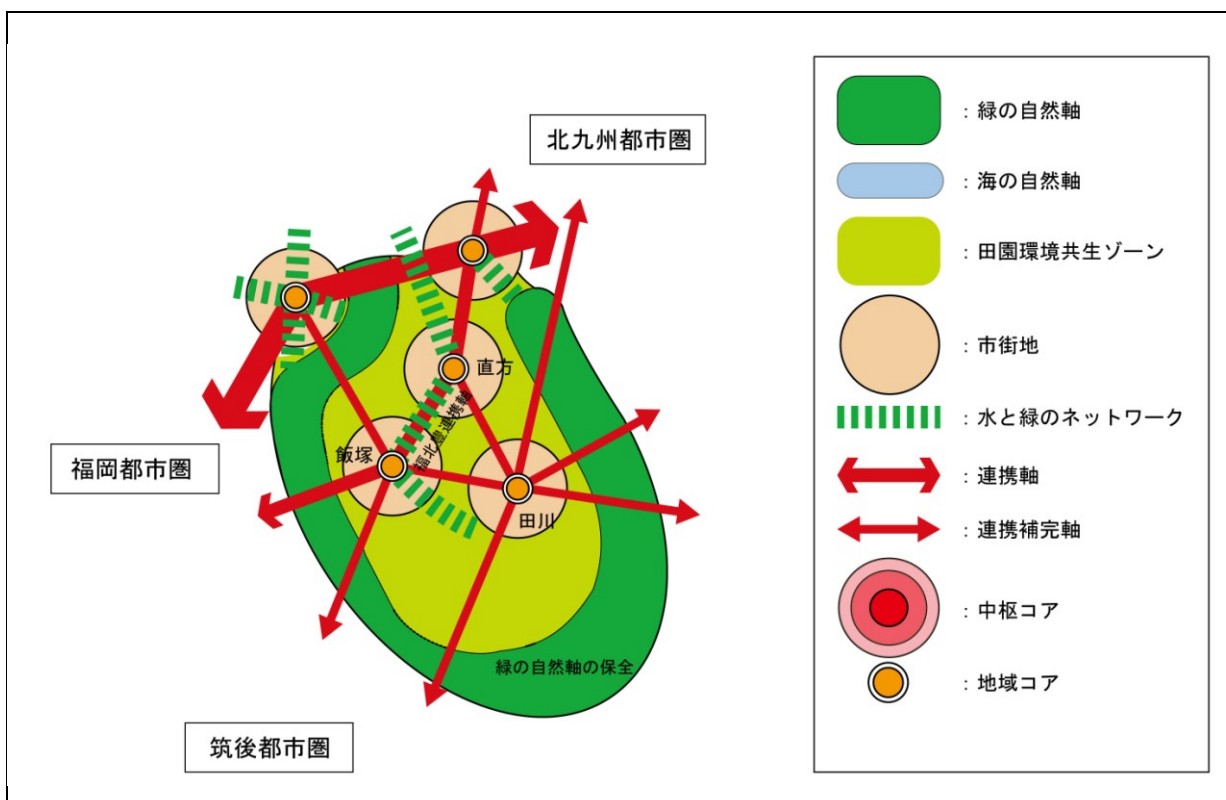
③筑豊都市圏

県土の中央部に位置する優位性を生かした新産業の展開と 流域文化圏の形成をめざす 筑豊都市圏

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、地域コア間をネットワークすることにより、多様な交流連携を促進する流域文化圏の形成をめざします。

そのため、両都市圏との連携軸の強化や居住環境等の基盤整備および新産業の展開などを通じて、地域色を生かした都市圏の形成をめざします。

さらに、公共交通サービスの低下も懸念されることから、サービスの維持・充実を図りながら、交流強化を進めていきます。



■都市圏構造図（筑豊都市圏）

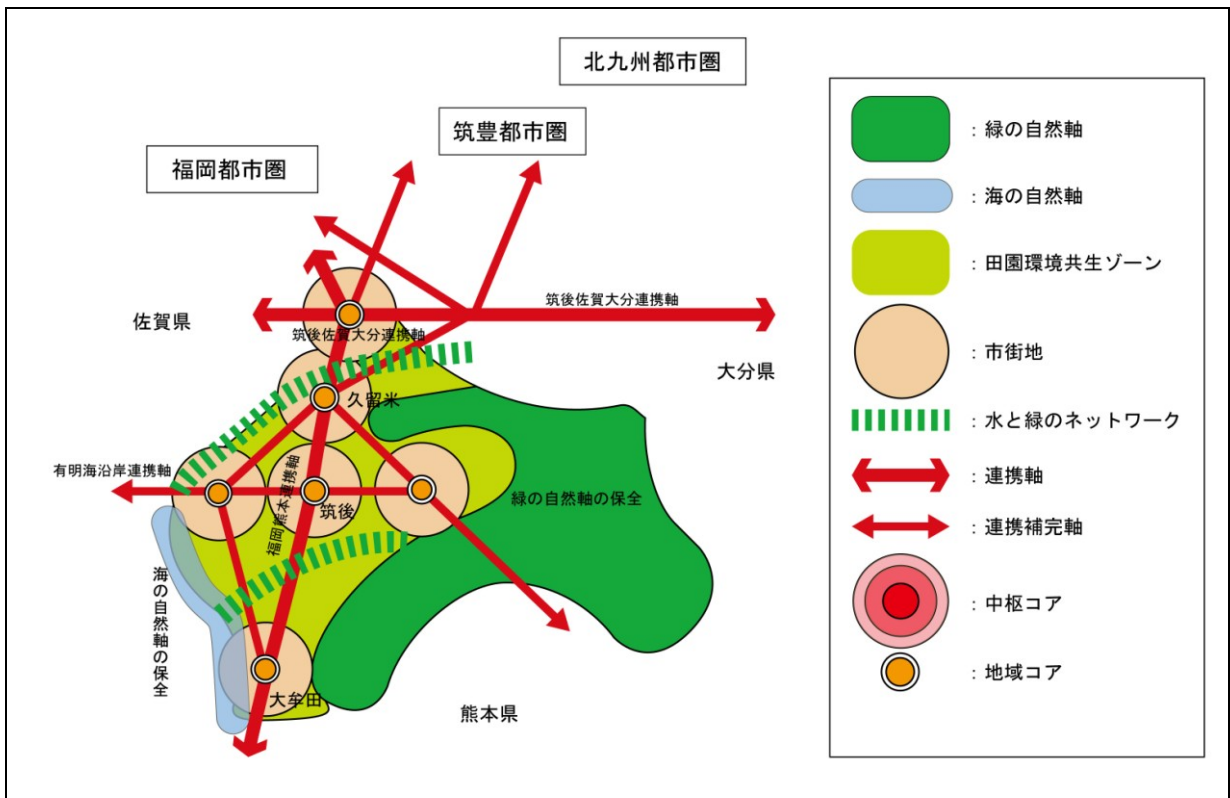
④筑後都市圏

地域色を生かした文化と産業を育む
田園都市圏[※]の形成をめざす
筑後都市圏

筑後都市圏は全体が多様で豊かな自然を内包する広大な「公園」であり、「公園」の中に分散的に都市や集落が立地している「ネットワーク田園都市圏[※]」として捉えられます。「公園」の景観を保全・再生しながら、その中にコンパクトで持続可能な都市を再生し、都市をつなぐネットワークを構築することで、相互に補完して機能を高める自立都市圏[※]としての「ネットワーク田園都市圏」の形成をめざします。

また、新たなニーズに対応した伝統工芸などの地場産業の振興や、観光や農産品など多様な地域の資源を生かした産業の展開などを通じて、各地域の価値を高め、個性あるまちづくりを推進していきます。

当圏域においては、3つの鉄道軸により南北方向は高い公共交通サービスが形成されるものの、東西方面においては公共交通サービスの低下も懸念されることから、サービスの維持・充実を図りながら、各地域コアの交流強化を進めていきます。



■都市圏構造図（筑後都市圏）

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

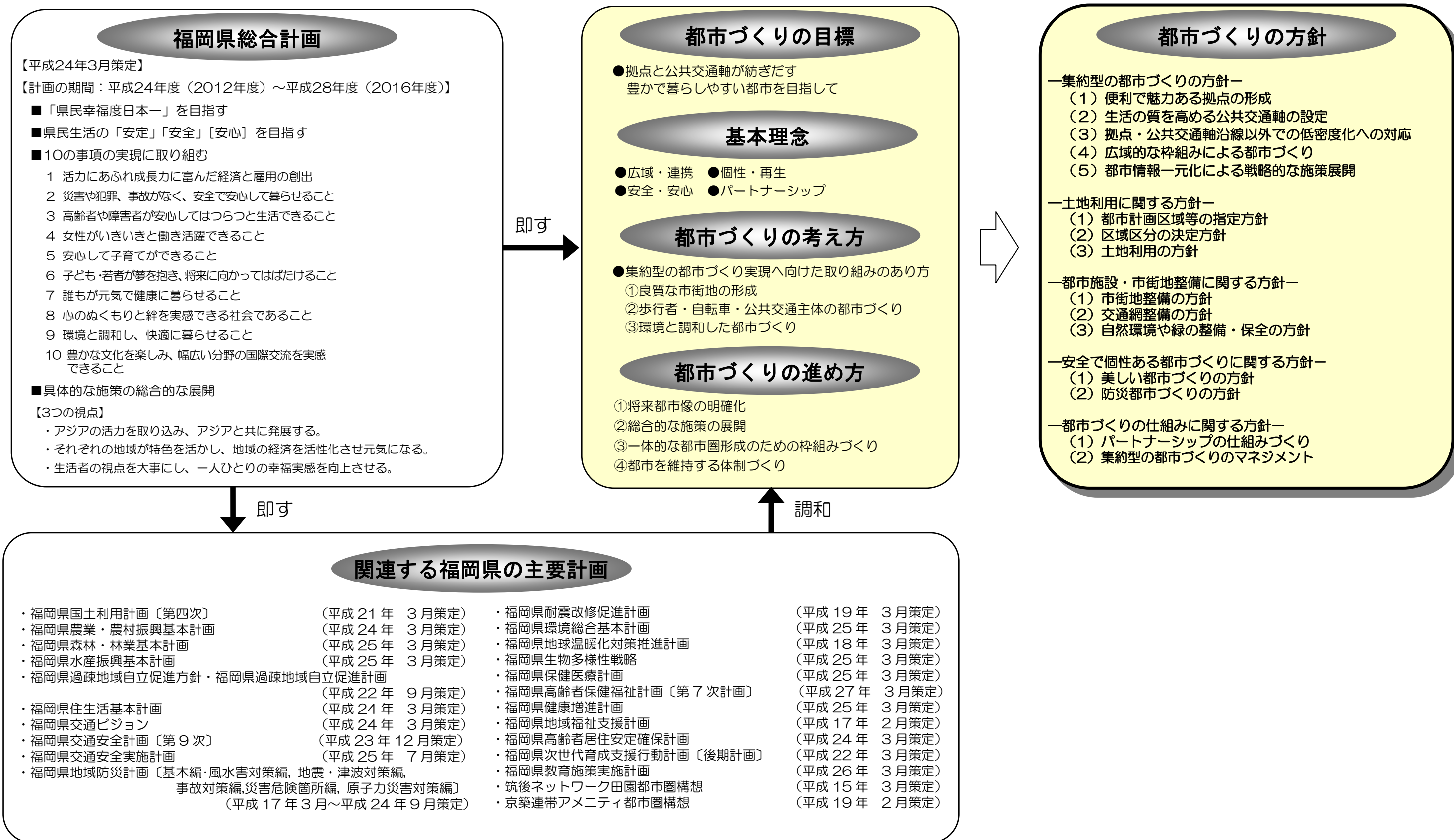
3-4 安全で個性ある都市づくりに関する方針

- (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〕

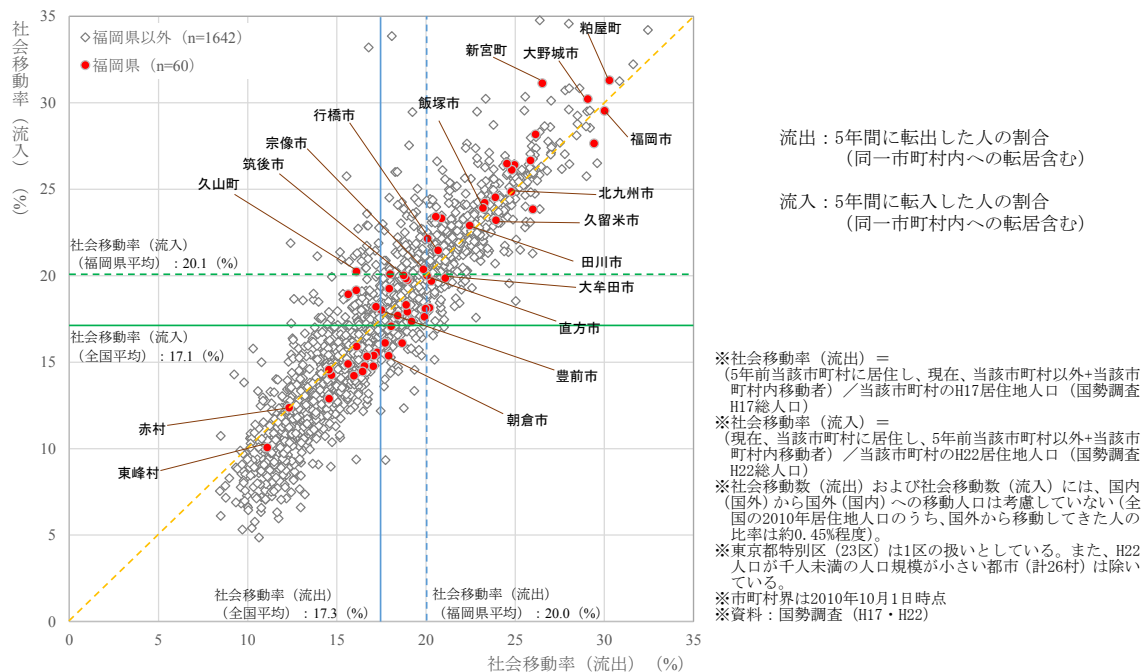
人口が増加し開発圧力が高い時代においては、区域区分制度により市街地の範囲（市街化区域）を定め、市街地外（市街化調整区域）での開発を規制し、増加する人口への対応として、必要に応じて市街地を拡大させながら、現在の市街地を形成してきました。

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。

【市街地の低密度化への対応】

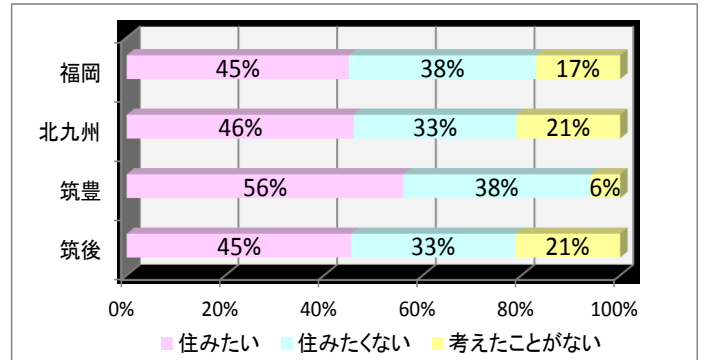
集約型の都市づくりを進めていく場合、拠点や公共交通軸周辺での人口集約を進めていく一方、人口や生活利便施設の減少に伴い市街地の低密度化が進行する地区の発生が予想されます。

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。

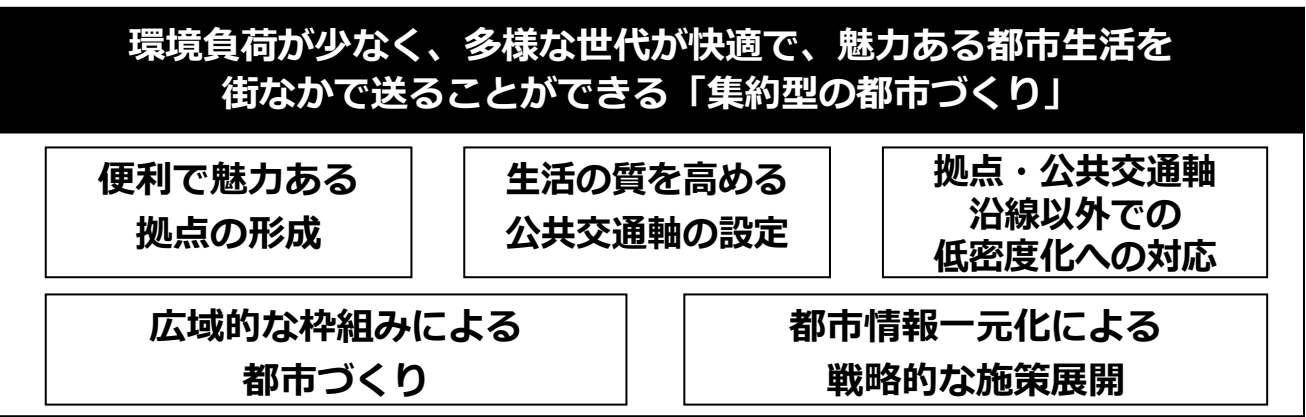
【生活圏の広がりに対応した都市構造形成】

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。

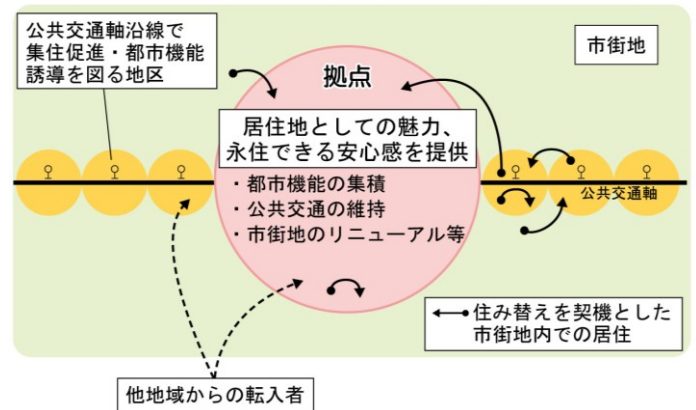
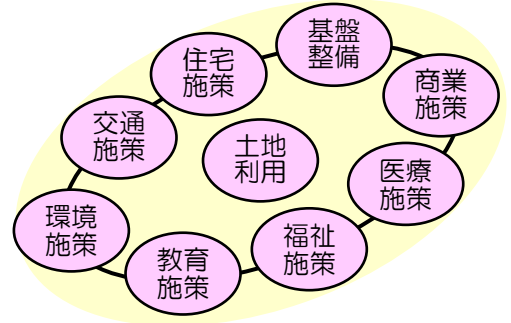


■ 県政モニターアンケートによる街なかでの居留意向
出典:平成24年7月 県政モニターアンケート



(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。

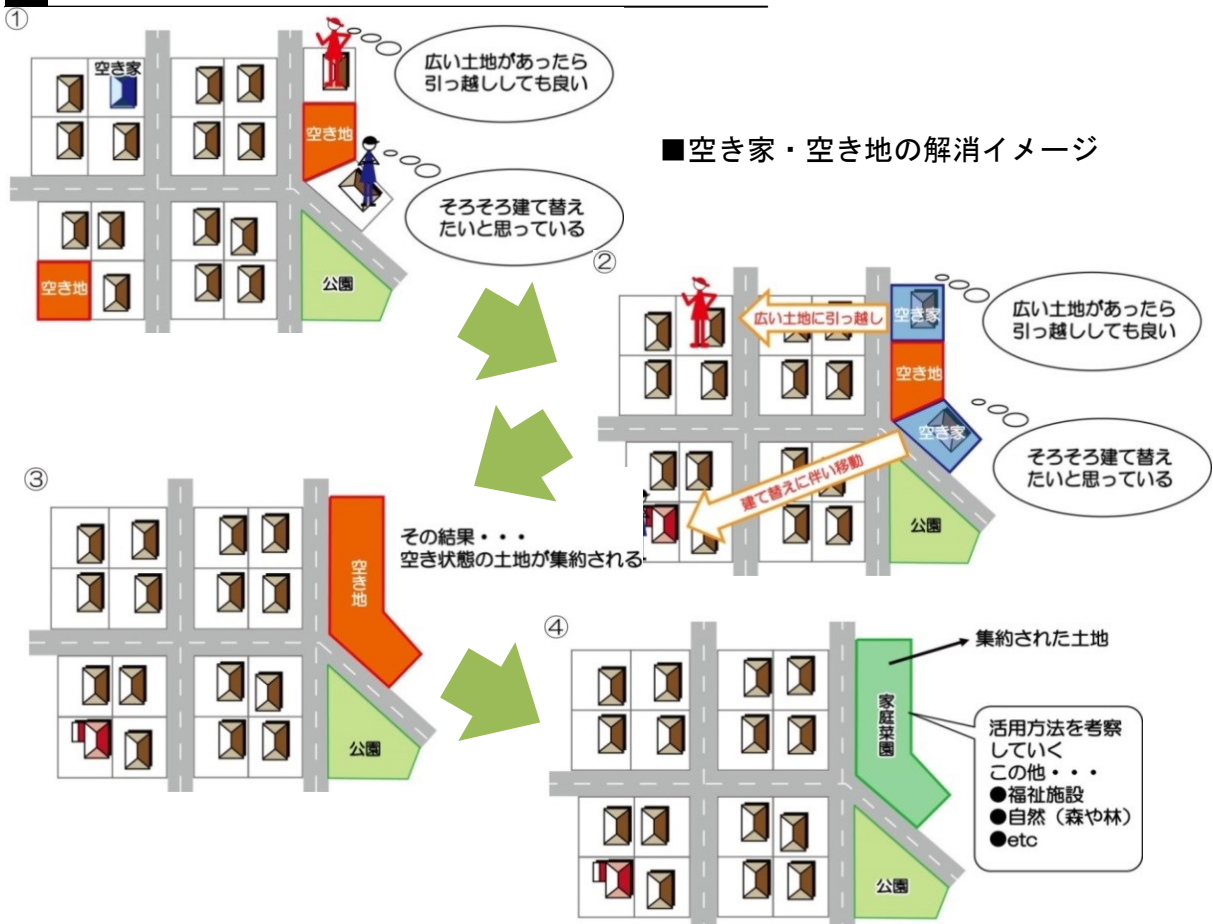
(参考)具体的な低密度化への対応イメージ

◇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
- ・二世帯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

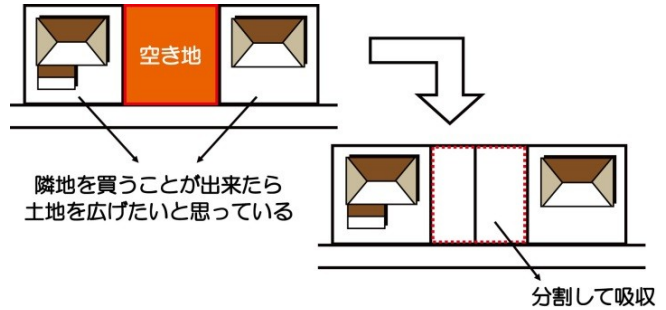


出典：東京工業大学 中井検裕氏による「人口減少下における都市計画のあり方
(平成25年度福岡県都市計画協会専門研修会資料)」

(参考) 具体的な低密度化への対応イメージ

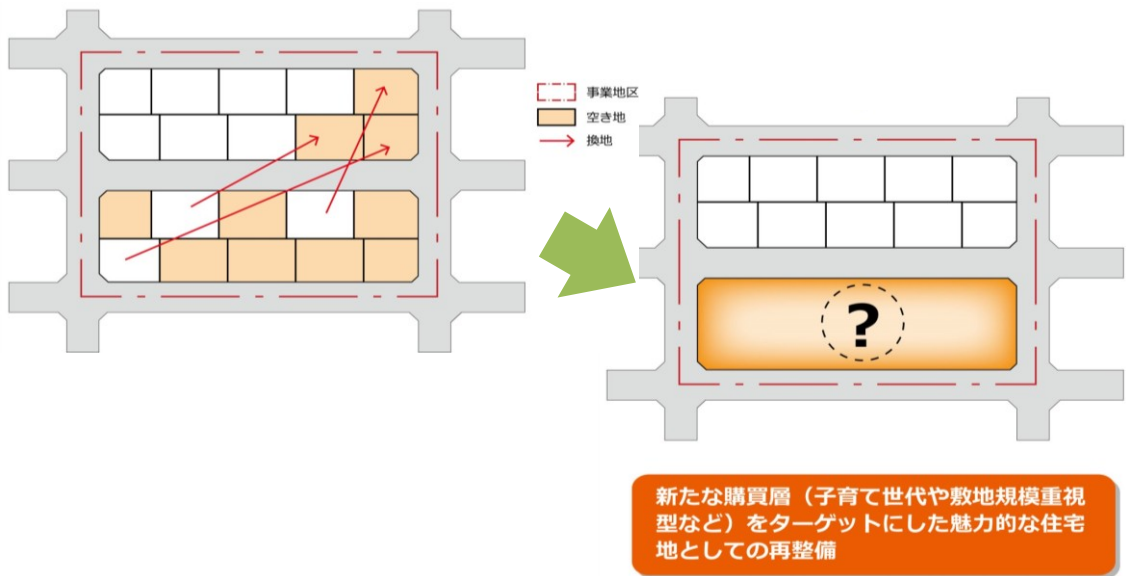
■ 余剰地へのニーズによる空き地・空き家の解消イメージ

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享受する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^{*}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

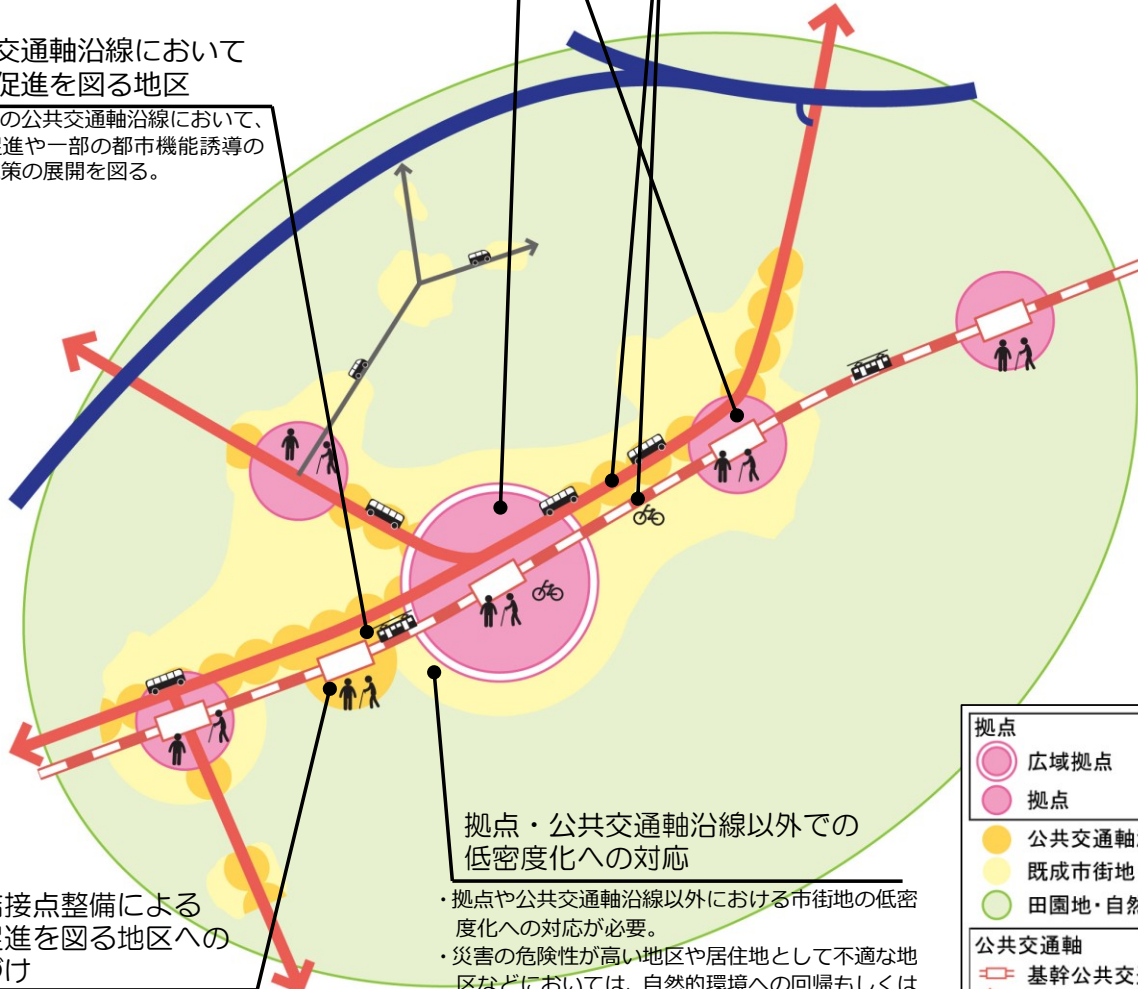
- ・都市整備を積極的に展開していく区域として、都市機能の集約を図る拠点（街なか）を明示。
- ・優遇施策の適用によるまちなか民間活力の活用などの柔軟な施策展開により、都市機能の集約、良質な空間づくりをすすめ、便利で魅力ある街なかを形成。

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か、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。

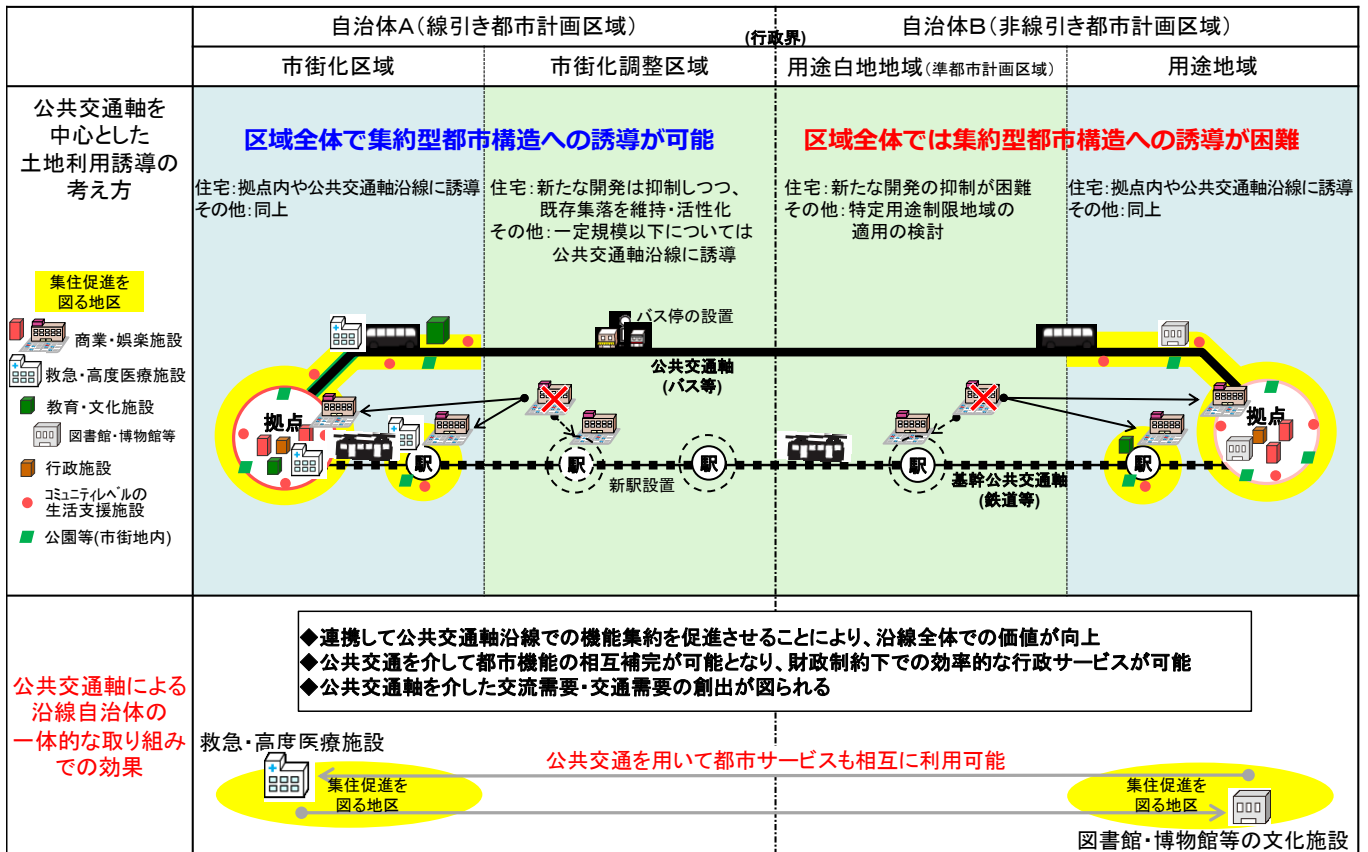
公共交通軸については、都市機能の集約の支援や都市機能の相互補完に資すること、公共交通サービスの質・持続性などを考慮し、今後、都市計画区域マスタープランにおいて設定していきます。

■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、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。

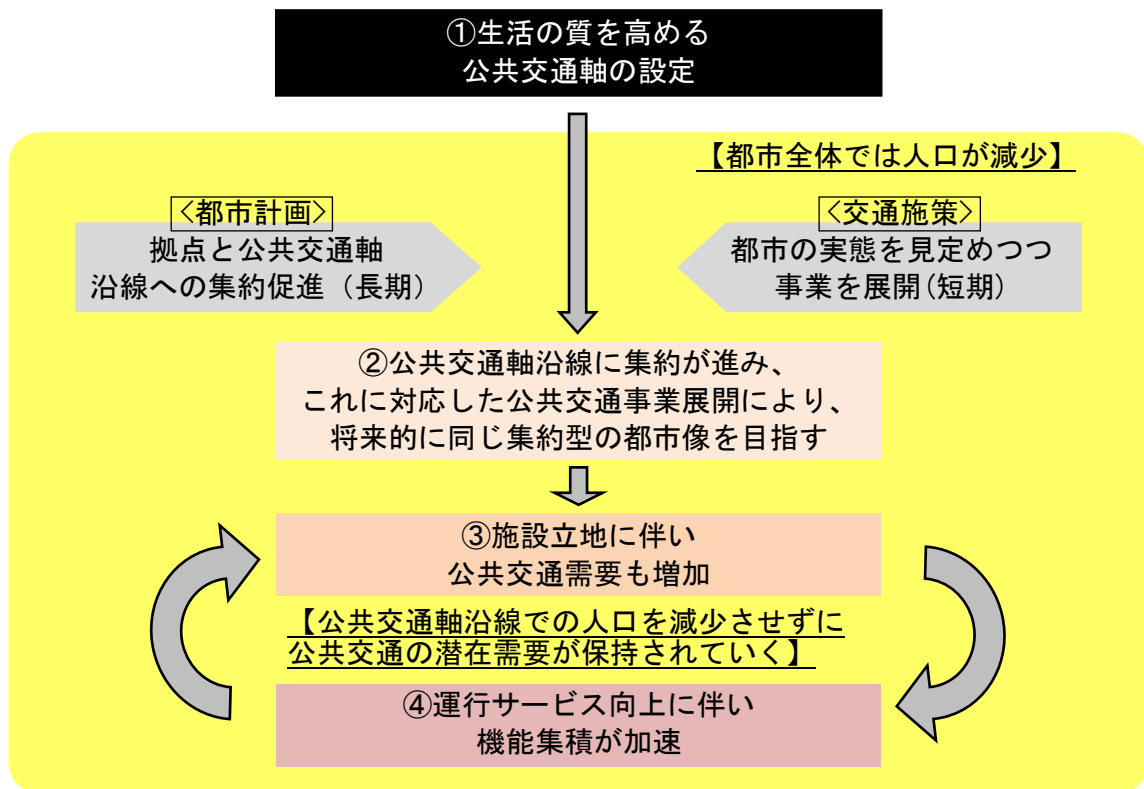
なお、公共交通軸沿線において集約を促進していく具体的な範囲については、都市圏ごとの状況を踏まえながら、設定を行っていきます。



■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。



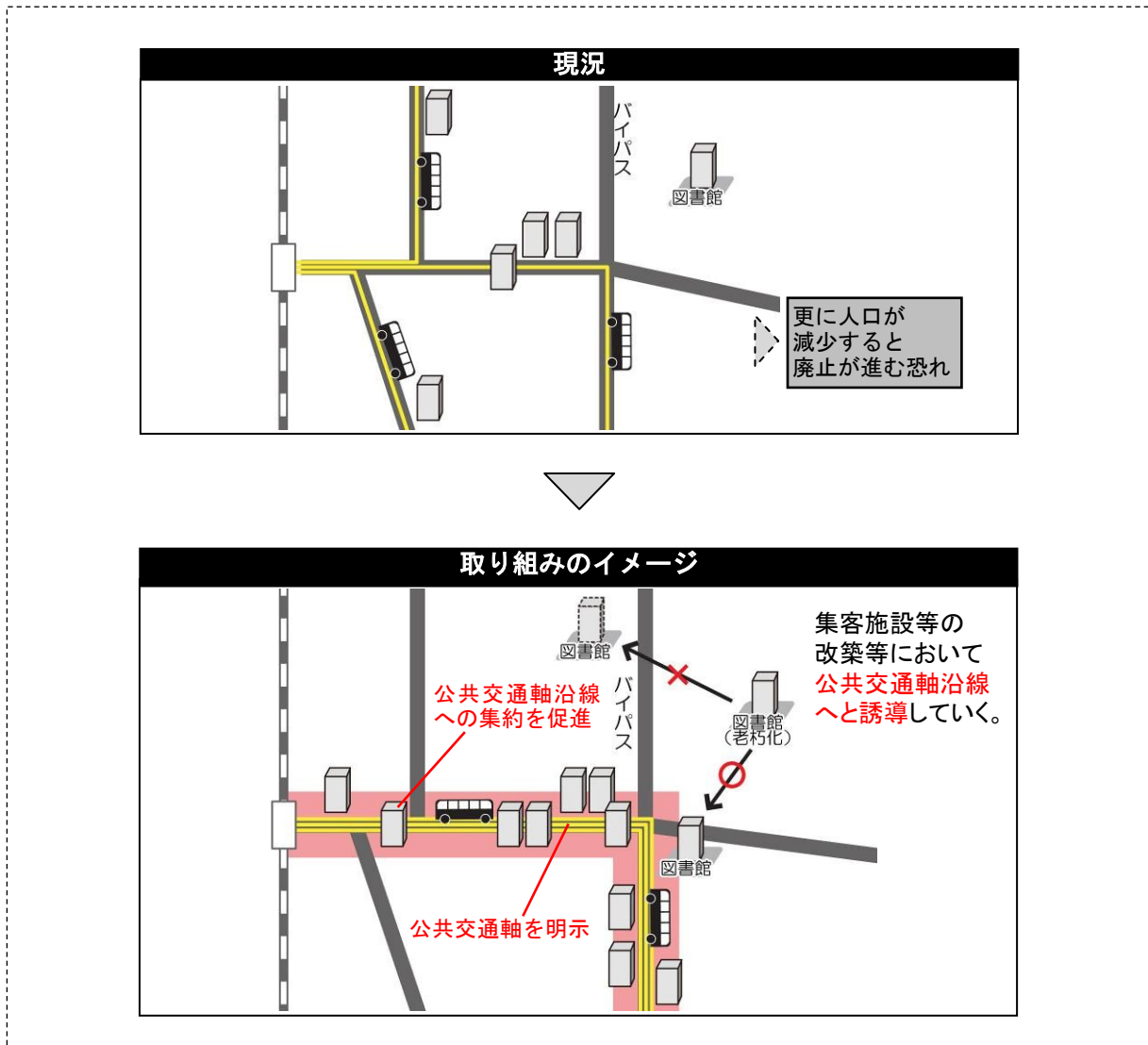
[公共交通軸設定により好循環を創造する考え方]

- 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】

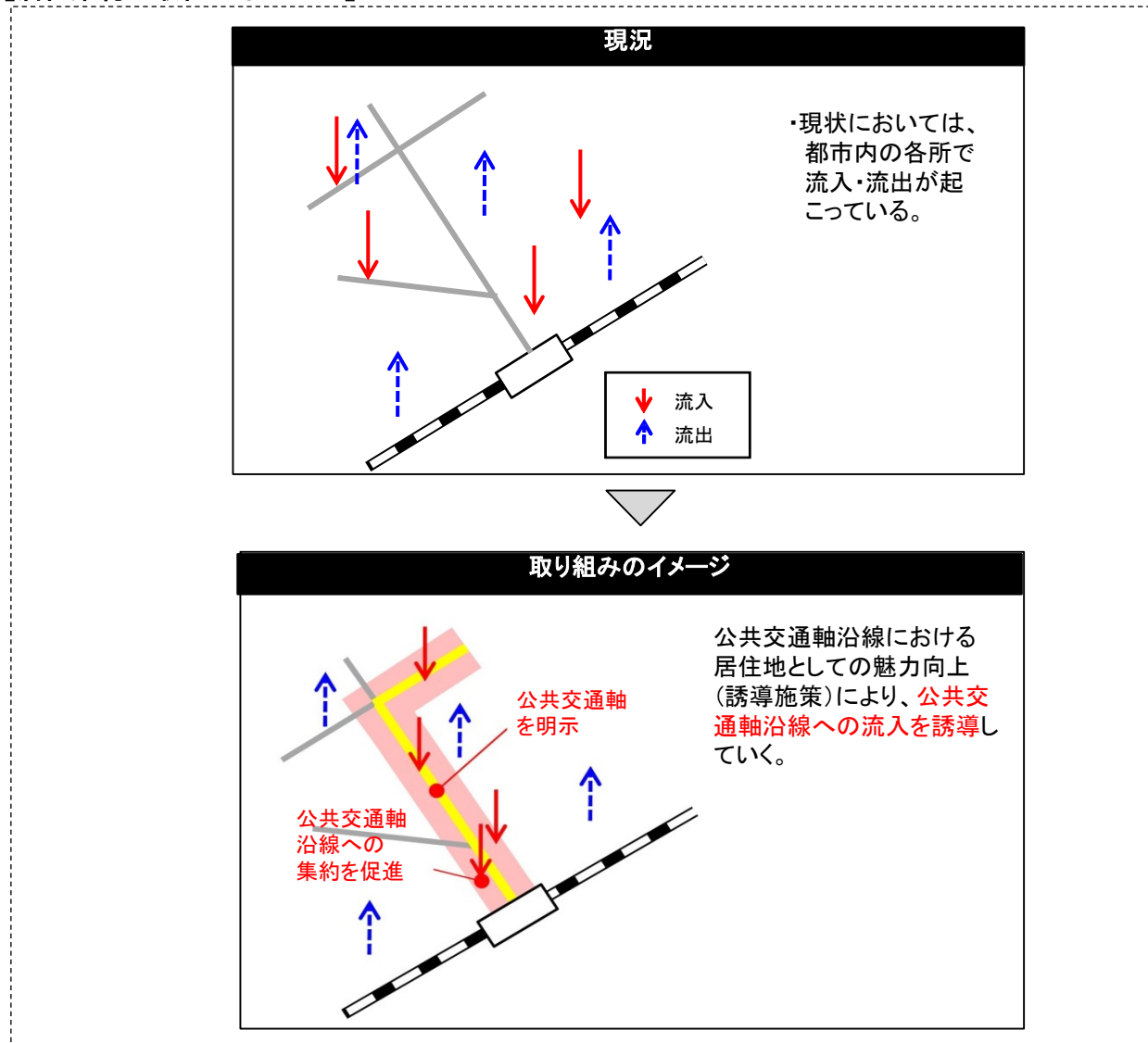


■公共交通軸沿線への集住を進めていく取組

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"> 赤字路線が拡大し、補填額も増加 →赤字路線の廃止、コミュニティバス等の代替措置が増加 →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
公共交通としての 将来	<p>[取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 →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 →公共交通の採算が改善し、赤字補填が縮小
動向イメージ	<p>赤字補填等による公共交通の維持</p> <p>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>沿線でのまちづくりを精力的に展開</p> <p>行政コストを効果的に消費</p> <p>維持施策からまちづくり施策へのシフト</p> <p>公共交通軸沿線でのまちづくりへ重点投資</p> <p>沿線における需要増加により赤字額が徐々に縮小</p> <p>廃止路線も減少</p> <p>持続可能な公共交通の運行</p> <p>公共交通維持に対する行政としての支援可能額</p> <p>公共交通維持コスト</p> <p>路線バス存続のための赤字補填額</p> <p>廃止代替手段の運行費(コミュニティバス等)</p> <p>沿線でのまちづくりコスト</p> <p>公共交通軸沿線における投資額</p> <p>公共交通維持コスト</p> <p>行政としての支援の限界(人口減少、扶助費の増加により、スタミナは年々減少)</p> <p>(時間軸)</p>
付加的な 効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の減便・廃止が進行し公共交通空白地が増加 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 人口密度の低下によるコミュニティ維持が困難

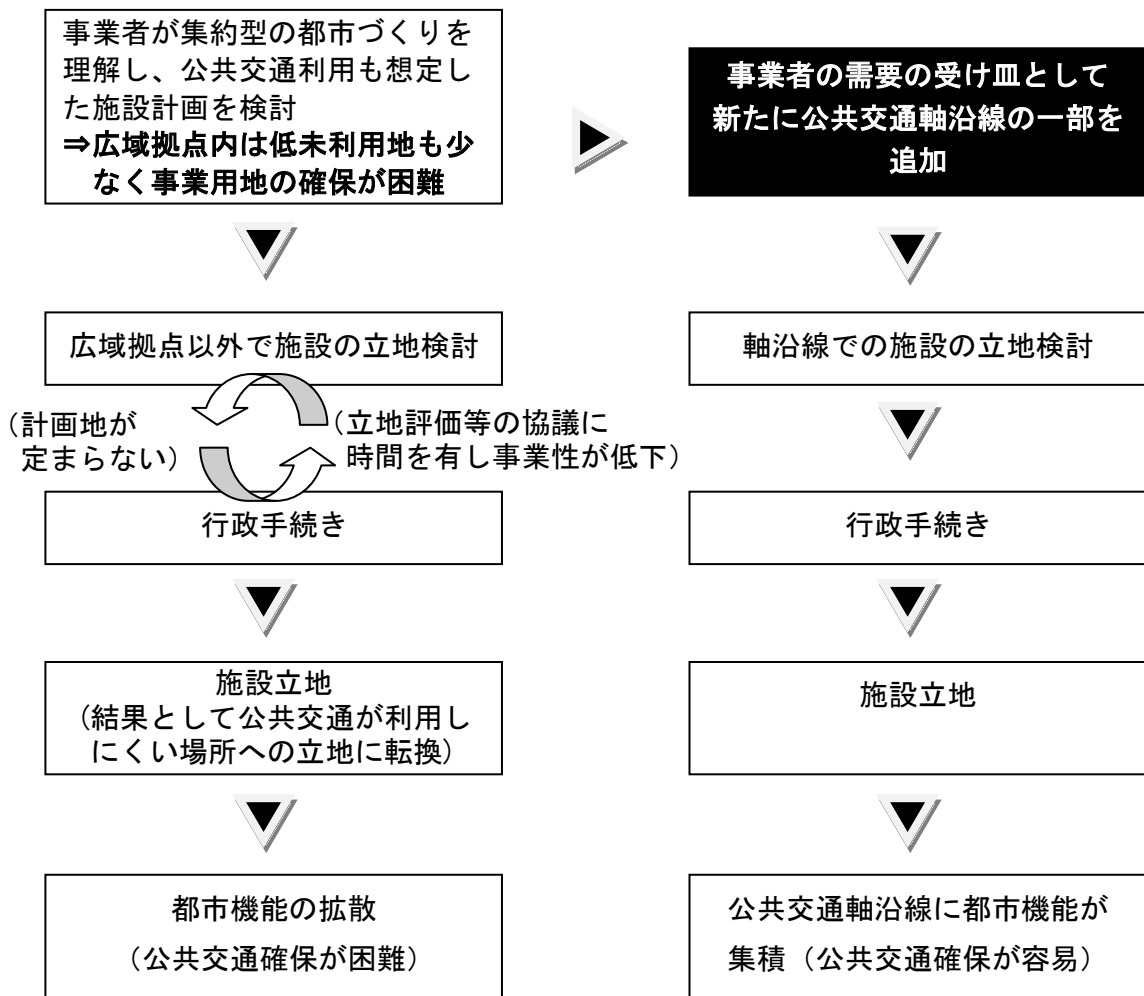
■「公共コストの賢い使い方」例(バス路線の維持・充実の側面)

※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)

現状	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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）
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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。 ・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。 ・周辺の建て替えに伴う住環境の悪化に対応できない。 ・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。
誘導のための方策	<p>[土地利用施策の活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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） ・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 <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"> ・都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策 ・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 ・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 <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"> ・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 ・集客施設等を誘導する事業を促進するための特例 ・長期優良住宅建設に係る固定資産税の減免 など <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暮らし方に関する啓発 ・街なか居住体験に対する支援(空き住宅の斡旋等)

■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>実現する暮らし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模集客施設の郊外立地等により都市機能が分散 ・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 ・公共サービス施設も各所に整備 ・人口減少に伴い過疎化が進む。 ・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 ・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。 ・社会的ニーズとしての環境負荷の軽減 	
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・環境負荷の少ない都市 ⇒集約型の都市づくりが必要 ・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 ・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。 	
<p>集約型都市づくりによる効果と影響</p>	<p>県における効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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)
	<p>県・市町村両方における効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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、CO₂削減や交通エネルギーの削減につながる。
	<p>市町村における効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>過渡期における影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

■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"> ・ 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 ・ 公共交通利用を考慮しない集客施設の立地
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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) ・ 拠点や公共交通軸沿線における投資リスクの軽減 ・ 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
<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"> ・ 拠点や公共交通軸沿線での大規模集客施設の立地誘導 ・ 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 ・ 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 ・ 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) ・ 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 ・ 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 <p>[都市計画事業の活用例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ 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) ・ 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 ・ 拠点への人々の流入促進に向けた施策の展開 <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"> ・ 都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策 ・ 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 ・ 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 <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"> ・ リノベーションに関わる情報提供 ・ リノベーション推進事業 など

■事業者の視座に基づく誘導方策やメリット(その2)

<p>誘導のための方策</p>	<p>—目的施設の集積を進める方策—</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)
<p>事業者にとってのメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。）

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^{*}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

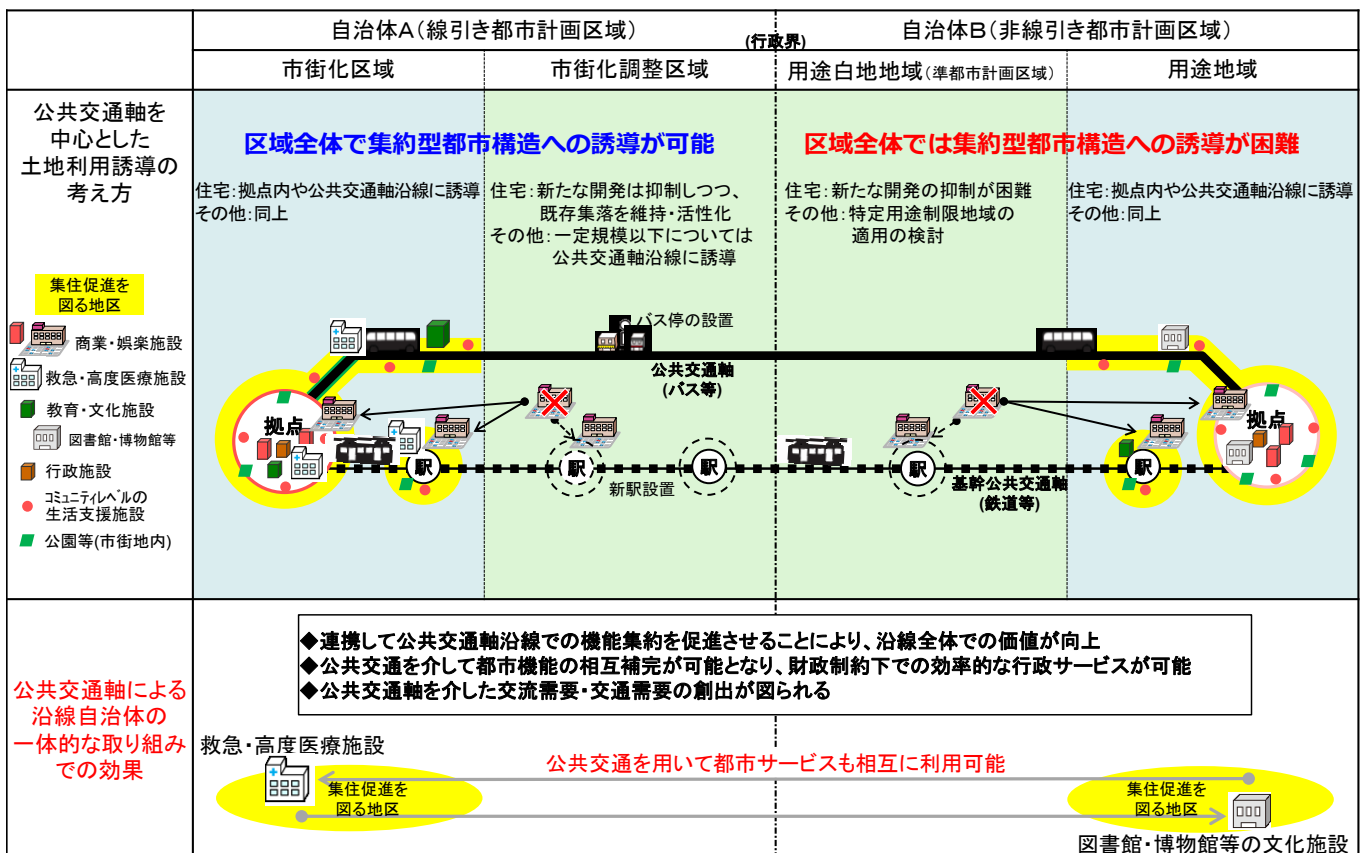
集約型の都市づくりへの有効性を踏まえ、区域区分の導入を検討する。

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。

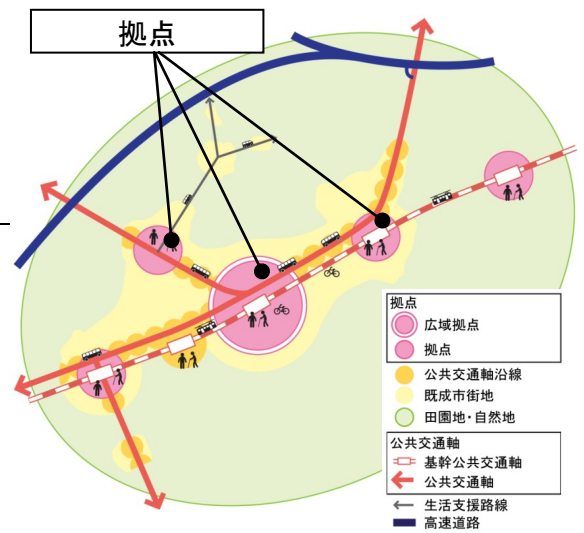
市街地内の貴重な緑地などは先行的な規制施策により積極的に保全していく必要があります。さらに、市街地内に残る歴史的街並みで市街地の拡大等により、存続が危惧されているところでは、このような歴史的市街地環境を保全する取組が必要と考えられます。

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^{*}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。

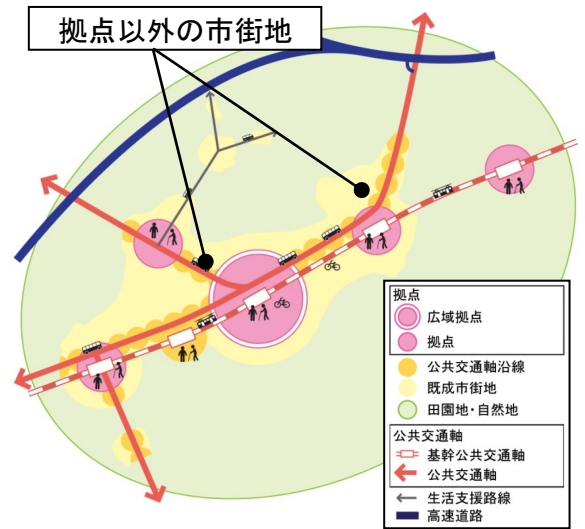
■工場跡地を有効に活用していくための仕組みづくり

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。



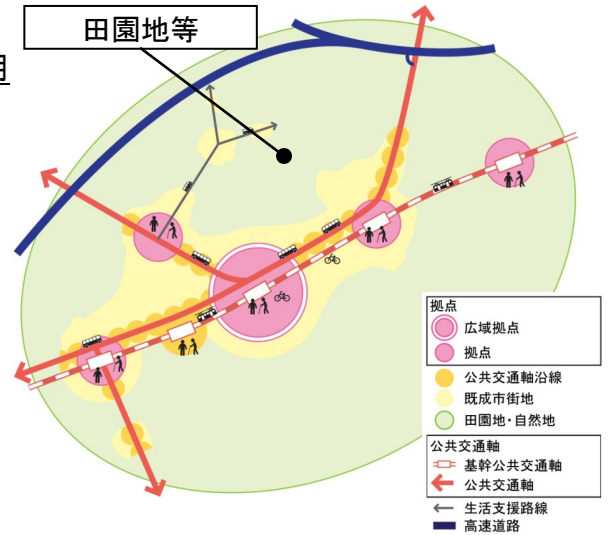
③田園地等における土地利用の方針

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。

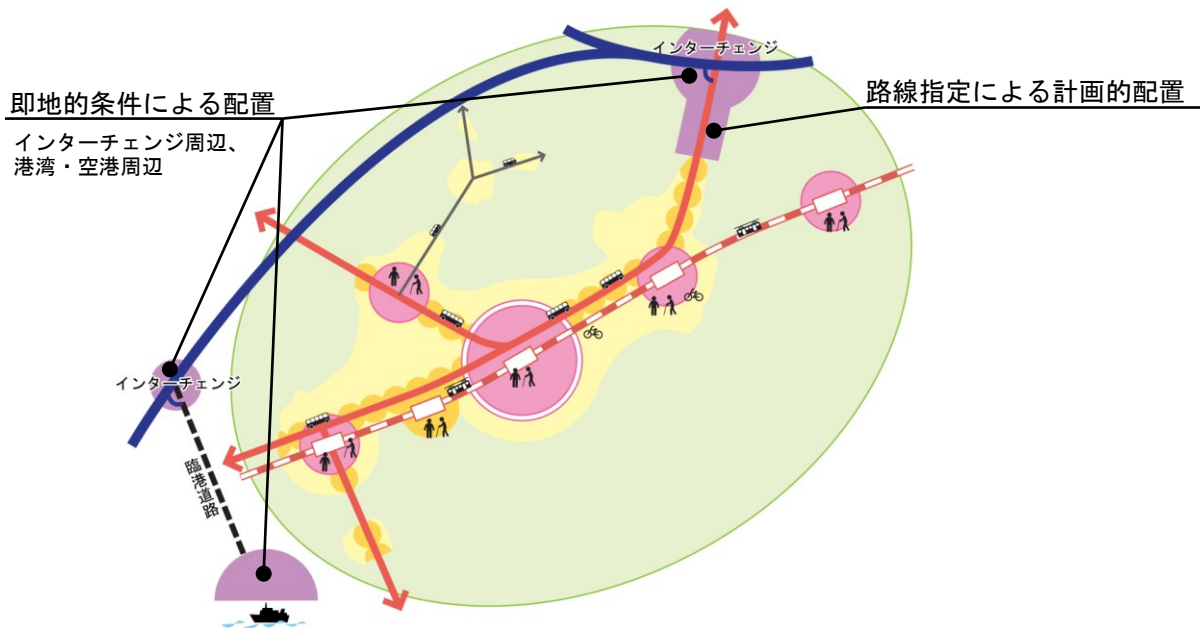
■公共交通軸沿線への都市機能の集約

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

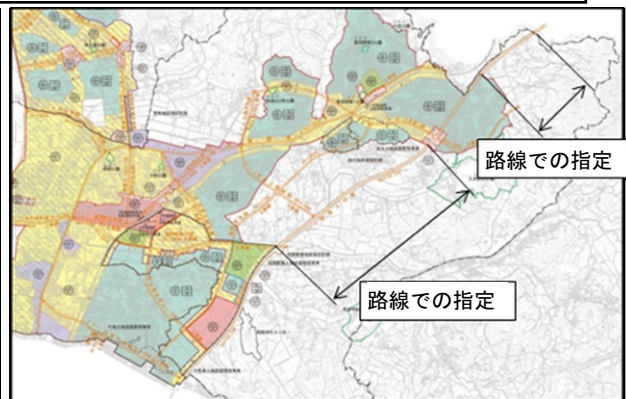
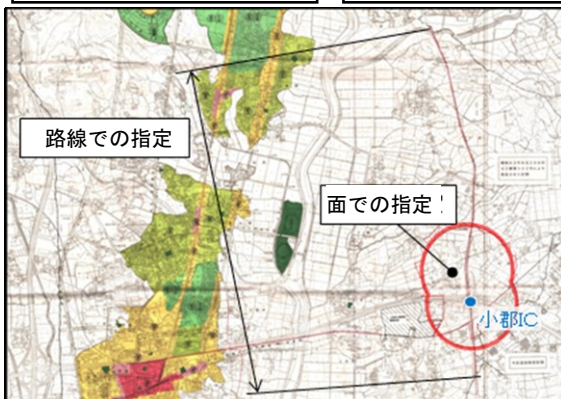
（参考）開発許可基準による大規模な流通業務施設の指定区域（既指定） ～法34条～ （平成26年時点）

■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のようになります。

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めます。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・充実を図ります。

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[※]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[※]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^{*}、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。

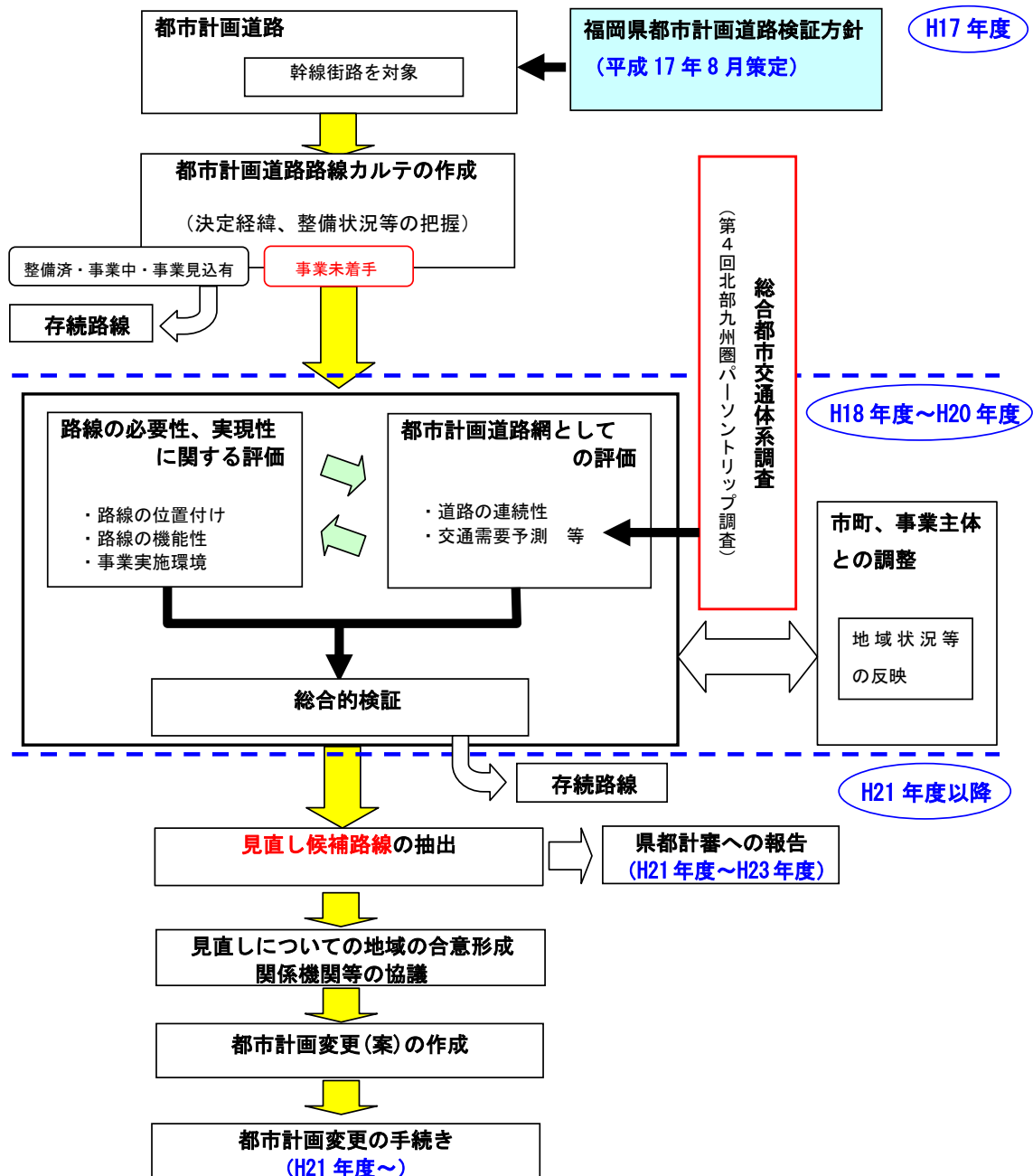
キ 都市計画道路網の検証と整備プログラムによる効率的な事業促進

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^{*}、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の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^{*}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^{**}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实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^{*}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CO₂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

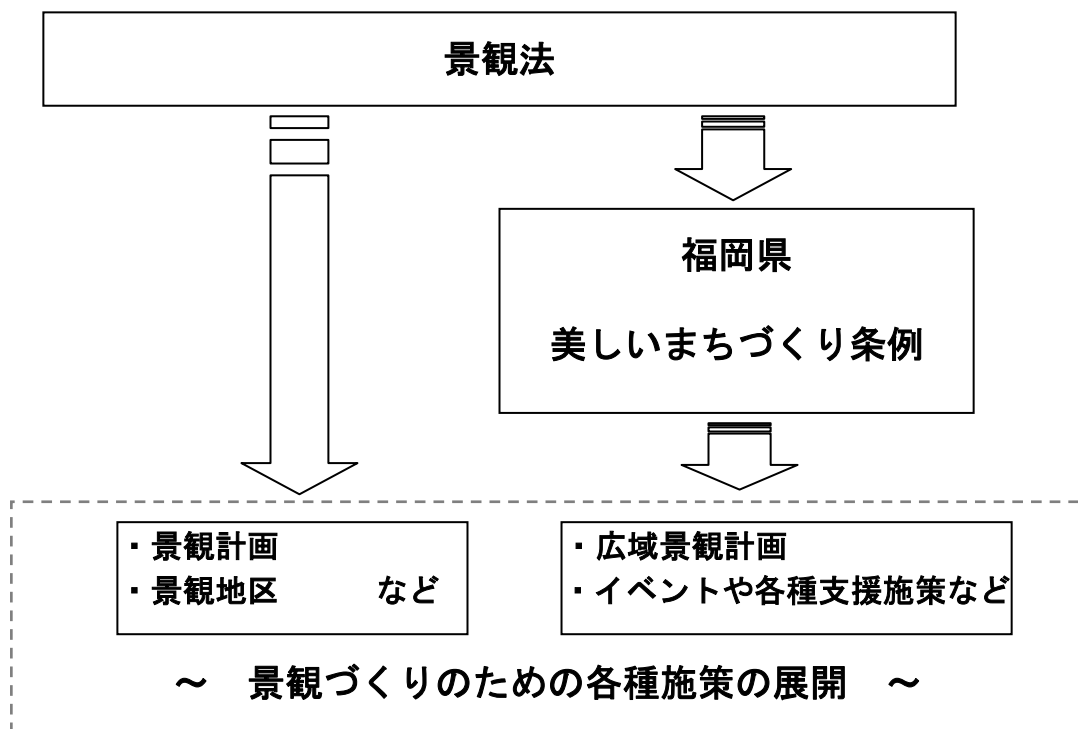
平成16年に景観法が施行され、福岡市、北九州市、久留米市をはじめ多くの市町村が景観行政団体として、景観法に基づく良好な景観形成に取り組んでいます。以下においては、景観行政団体である福岡県の取組の方針を示します。

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

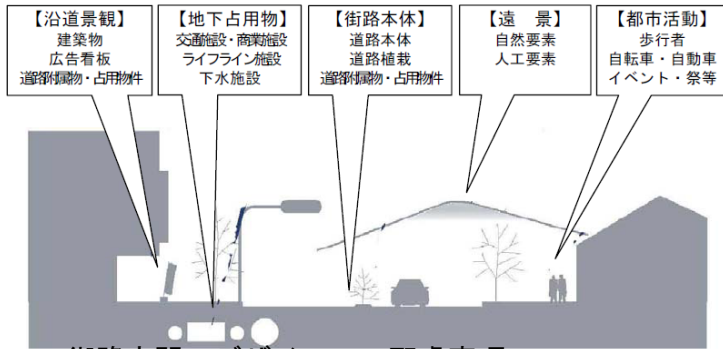
商店街や大規模公共施設、新たに整備を行う都市計画道路の沿道等については、良好な景観形成を先導する役割を担う地区・施設として、景観整備を進めます。

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。

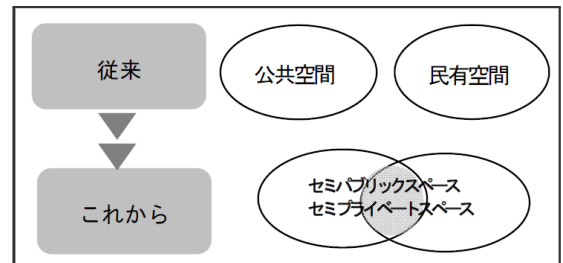
特に、商業・業務施設の集まる地区では、地区計画等による壁面の位置の制限などにより、ゆとりある歩行者空間の確保等を行い、外部空間と内部空間が一体となるようなにぎわいのある開放的な環境づくりを進めます。

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^{*}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。

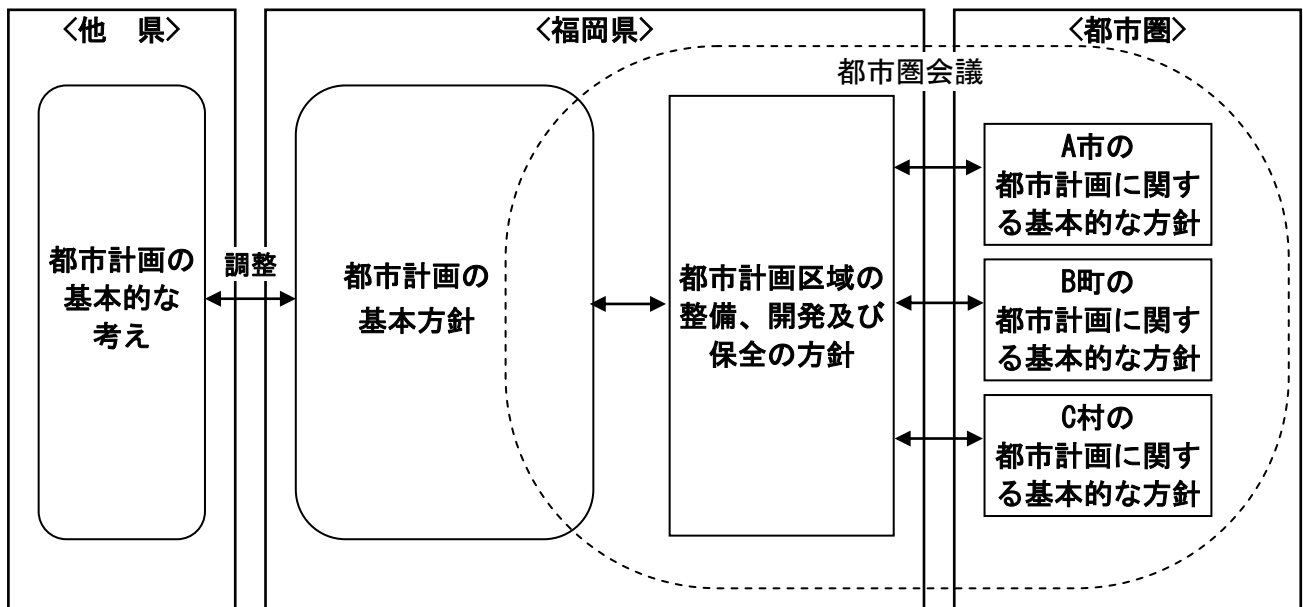
① 県と市町村の新たな連携体制づくり

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

■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、CO₂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。

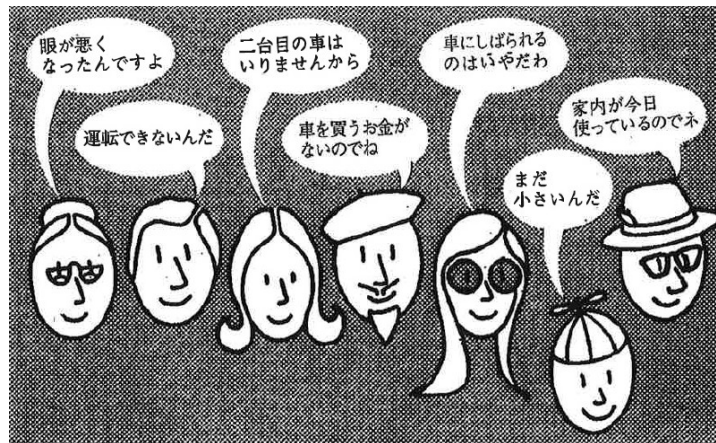
同手引きのなかでは、図表をふんだんに使用しながら、練習問題形式による“自分自身への問いかけ”や“交通弱者の日常生活における苦勞の理解”のしかけを組み込むなど、日常生活目線で読者が多様な交通問題を考えることが出来る資料づくりが行われています。

■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

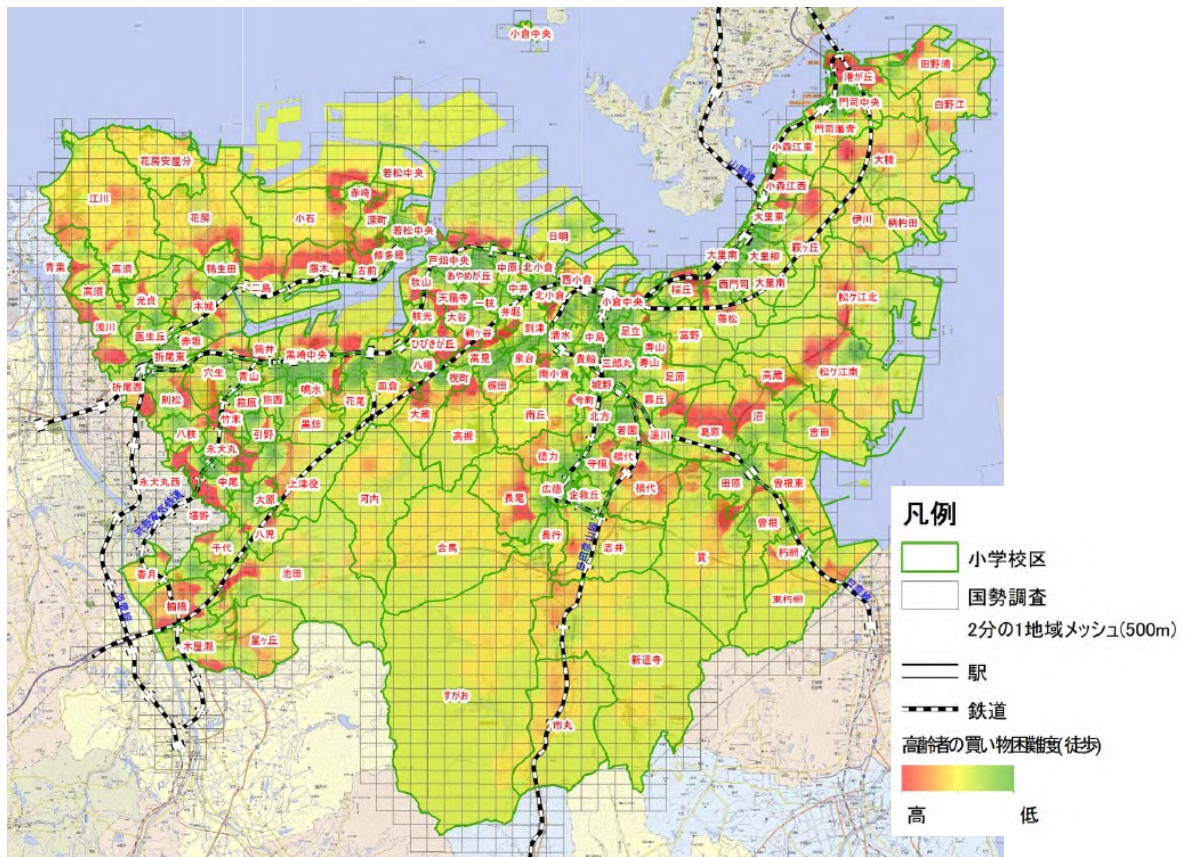
貧しい人や失業者の身になってみてー

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。

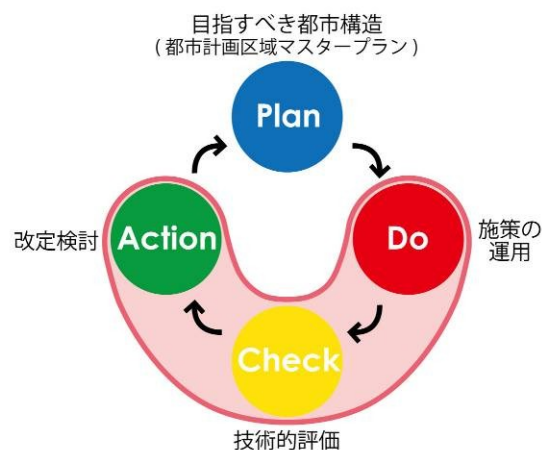
このため、都市圏での都市構造評価を行い、広域への影響を確認するため、都市圏構造の技術的な評価手法についても検討します。

■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。

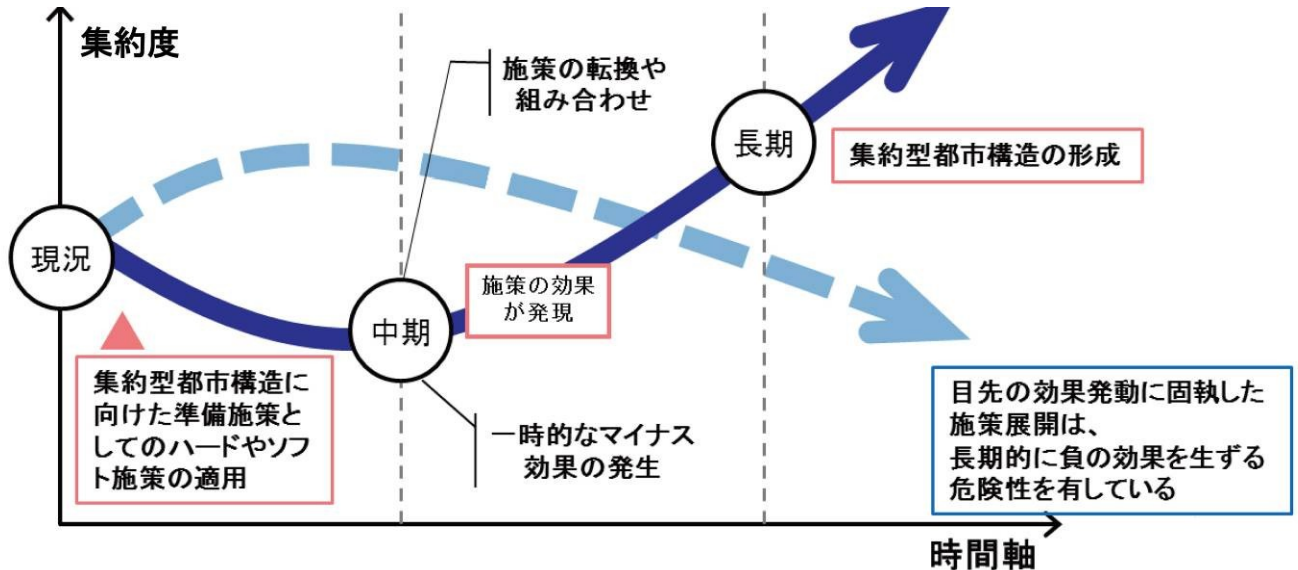


	現況 ・ 居住人口：H22 ・ 大規模小売店舗商業床面積：H24 ・ 発生集中量：H17	トレンド	目標値
集住促進を図る地区内での居住割合	49%	55%	60%
都市機能の誘導を図る地区内での大規模小売店舗の商業床面積割合	68%	64%	70%
拠点、公共交通軸沿線での発生集中量の割合	73%	75%	80%

■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

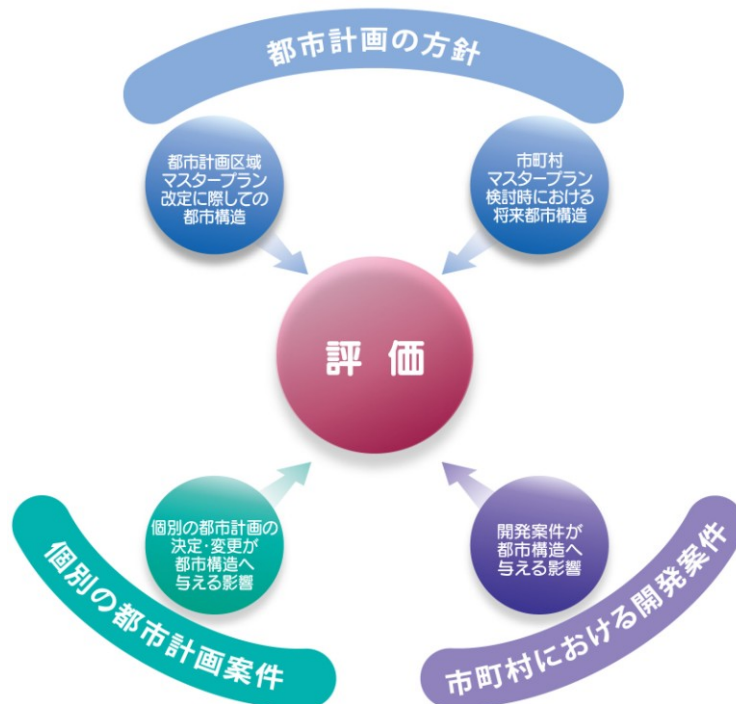
施策によっては効果が一時的にマイナスに働くものもあることを想定し、短期的な結果のみで判断するのではなく、長期を見据えた上で中間地点として状況を考慮しながら、施策展開を実施していきます。



■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

4

基本方針の実現に向けた施策の展開

4-1 施策展開の考え方

4-2 展開方針

(1) 都市計画施策の展開

(2) 分野横断的な施策の展開

(3) 市町村との連携強化

4-1 施策展開の考え方

県内市町村の多くが人口減少局面を迎え、基本方針の目標年次であるおおむね20年後を見据えた場合には現在人口増加局面にある市町村でも人口減少局面を迎えることが予測されます。また人口減少や高齢化の進行に伴い、空き地・空き家の増加、コミュニティの希薄化など様々な面での都市環境の悪化が懸念されます。

このような課題を解消するため、前章までに掲げた集約型の都市づくりの考え方・方針のもと、多様な取組を進めていくこととなりますが、主要な施策の展開については、戦略的な展開を図ることにより、集約型の都市づくりを目指していきます。

目標年次であるおおむね20年後を見据えた具体の施策の展開の考え方は以下のとおりです。

都市計画施策の展開

- ・ 都市計画基礎調査の拡充
- ・ 開発許可基準の改定
- ・ 用途地域等の決定運用基準の改定
- ・ 都市圏ごとの区域マスタープランの決定
- ・ 都市計画運用方針の改定
- ・ 都市構造の可視化の推進
- ・ 都市構造に関する専門家会議の設置

分野横断的な施策の展開

- ・ 街なか再生の取り組み
- ・ 公共交通軸沿線への都市機能の誘導
- ・ 公共交通軸の質の向上
- ・ 低密度化する市街地の多面的な活用
- ・ 防災都市づくりの展開
- ・ 環境共生の都市づくりの展開
- ・ 美しい都市づくりの展開

市町村との連携強化

- ・ 市町村の集約型の都市づくりへの支援

■ 施策展開の考え方

4-2 展開方針

目標年次であるおおむね20年後を見据え、短中期における具体的な施策展開の計画は以下のとおりです。各施策については、進捗状況を確認しつつ、都市動向等を踏まえ必要に応じて修正を行っていきます。

集約型の都市づくりにおける 県の実施策	今後の取組例	展開計画											3章との対応					誘導の 視座				
		H26以前	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36 以降	①集約型の 都市づくり	②土地 利用	③都市 施設・ 市街地 整備	④安全で個性あ る都市づく り	⑤都市づく りの 仕組 み	住民 向け	事業 者 向け			
福岡県都市計画基本方針	・都市計画に関する基本的な考え方の提示と同方針に基づく都市計画の運用	H15策定 →	改定												○	○	○	○	○			
都市計画 施策の 展開	①都市計画基礎調査の拡充	・国の都市計画基礎調査要綱改定との整合 ・集約型の都市づくりに必要となる情報の管理	● →	改定											○	○	○					
	②開発許可基準の改定	・開発許可基準の改定と運用	● →	改定											○	○						
	③用途地域等の決定運用基準の改定	・集住や都市機能集約を促進する際の地域地区運用の考え方 ・ダウンゾーニングを図る際の地域地区運用の考え方 ・新規バイパス路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 ・工場跡地の有効活用 ・基準からガイドラインへ	H11策定 H16改定 →	改定											○	○						
	④都市圏ごとの区域マスタープランの決定	・都市圏単位での都市計画区域マスタープランを策定 ・拠点・公共交通軸を位置づけ ・集約型の都市づくりの目標値の設定と運用	H16策定 H20拠点等 位置づけ →	策定												○	○	○	○			
	⑤都市計画運用方針の改定	・公共交通軸沿線における土地利用制度を用いた誘導 ・公共交通軸沿線における大規模集客施設立地の立地誘導 ・拠点や公共交通軸沿線における用途地域等変更の支援 ・市街化調整区域における開発許可制度の運用および地区計画の運用 ・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の支援		改定											○	○						
	⑥都市構造の可視化の推進	・都市圏構造を評価するための評価手法の開発と運用 ・都市構造の可視化 ・都市構造の評価と必要に応じた施策展開の見直し ・過渡期において一時的に発生する問題への対応														○	○				○	
	⑦都市構造に関する専門家会議の設置	・都市圏における都市構造の技術的評価を行うオーソリティ（専門家会議）の適切な運用																			○	

集約型の都市づくりにおける 県の具体策	今後の取組例	展開計画											3章との対応					誘導の 視座		
		H26以前	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36 以降	①集約型の 都市づくり	②土地 利用	③都市 施設・ 市街地 整備	④安全 で個性 ある 都市 づくり	⑤都市 づくり の 仕 組 み	住民 向け	事業 者 向 け	
分野横断 的な施策 の展開	①街なか再生の取組	<ul style="list-style-type: none"> 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 不足する都市基盤施設の整備 駅設置の支援 拠点への流入促進に向けた施策を展開 	●	→												○		○	○	
	②公共交通軸沿線への 都市機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> 拠点や公共交通軸沿線の一部への居住に対する支援 		●	→											○	○		○	
		<ul style="list-style-type: none"> —集住ニーズを受け入れるための住宅確保— 公共交通軸沿線での住宅施策に対する支援 			●	→										○	○		○	
	③公共交通軸の質の向上	<ul style="list-style-type: none"> 拠点・公共交通軸沿線の集積性を高める取組 路線の再編、ダイヤの見直し促進 			●	→										○		○	○	
	④低密度化する市街地の 多面的な活用	<ul style="list-style-type: none"> 計画的に低密度化を進める地区の選定 計画的に低密度化を進める地区における多面的活用施策の実施(事業・土地利用施策) 			●	→										○	○		○	
	⑤防災都市づくりの展開	<ul style="list-style-type: none"> ハード整備とソフト施策による防災都市づくりの展開 リスク情報等の提示 事前復興まちづくり計画の策定支援 	●	→														○		
	⑥環境共生の都市づくりの 展開	<ul style="list-style-type: none"> 集約型の都市づくりと併行した継続的な低炭素都市づくりの取組 住み続けていけるための都市緑化の促進 	●	→												○		○		
⑦美しい都市づくりの展開	<ul style="list-style-type: none"> 地域の価値を高めるための美しい都市づくり 広域景観計画の策定と運用 	●	→														○			
市町村と の連携強 化	市町村における集約型の都 市づくりの実践に対する支 援	<ul style="list-style-type: none"> 集約型の都市づくりに向けた各種計画づくりの支援 外部評価組織による都市構造評価の支援 立地適正化計画策定等都市再生特別措置法改正に連動した取組の支援 都市計画区域の再編、区域区分の適用等の要請への対応 	●	→												○	○	○	○	○

(1) 都市計画施策の展開

①都市計画基礎調査の拡充

取組内容	○都市計画基礎調査の実施要綱改定と実施
実施時期	平成27年度改定
実施主体	福岡県、市町村
具体内容	<p>[国実施要綱改定との整合]</p> <p>都市計画基礎調査実施要綱(昭和62年 建設省)について、近年の都市を取り巻く状況への対応及び行財政の効率的な執行の面から、平成25年6月に改定されています。</p> <p>上記を踏まえ、福岡県都市計画基礎調査実施要領について改定</p> <p>[集約型の都市づくりに必要となる情報の管理]</p> <p>国実施要綱改定の内容に加え、集約型の都市づくりの状況把握に必要な情報(拠点や軸上での転出入の状況や、空き地・空き家の状況など)について、都市計画基礎調査において把握・管理</p>

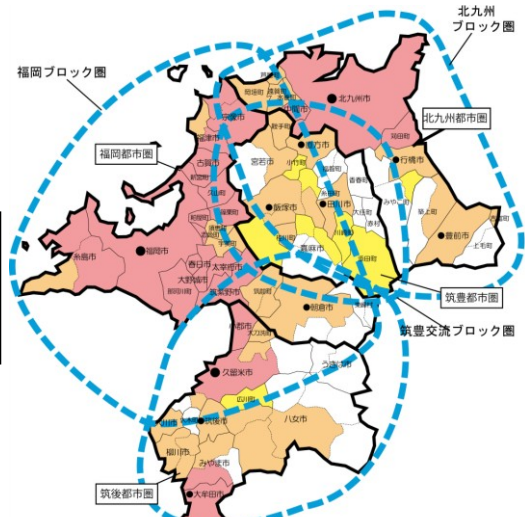
②開発許可基準の改定

取組内容	○市街化調整区域内における小規模な集客施設の立地誘導
実施時期	平成27年度改定
実施主体	福岡県、市町村
具体内容	<p>[開発許可基準の改定と運用]</p> <p>市街化調整区域においても立地が想定される集客施設(市街化調整区域内居住者へのサービスや道路利用者へのサービス施設、10,000㎡未満)について、公共交通軸沿線へ立地誘導するための開発許可基準の改定</p>

③用途地域等の決定運用基準の改定

取組内容	<p>○集住や市機能集約を促進する地域地区運用の考え方の提示 ○ダウンゾーニングを図る際の地域地区運用の考え方の提示</p>
実施時期	平成27年度改定
実施主体	福岡県、市町村
<p>具体内容</p>	<p>[集住や都市機能集約を促進する際の地域地区運用の考え方] 集住、都市機能集約を図る地区内での集約促進のための用途変更、容積率緩和、特別用途地区等を決定・運用していくための具体的な事例や考え方の提示</p> <p>[ダウンゾーニングを図る際の地域地区運用の考え方] 集住、都市機能集約を図る地区外において、地域の実情を踏まえつつ、用途変更、特別用途地区、特定用途制限地域、容積率低減等を決定・運用していくための事例や考え方の提示</p> <p>[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] 非線引き用途白地地域内の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などの市町村の取組への支援</p> <p>[工場跡地の有効活用] 市街地内における工場跡地について、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方策についての事例や考え方の提示</p> <p>[基準からガイドラインへ] 「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」に伴う、都市計画の決定権限移譲や協議・調整における県の関わりの変化を踏まえ、ガイドラインとして改定</p>

④都市圏ごとの区域マスタープランの決定

取組内容	○広域的な都市計画区域マスタープランの策定、運用
実施時期	平成27年度策定
実施主体	福岡県、市町村
<p>具体内容 (その1)</p>	<p>[都市圏単位の都市計画区域マスタープランの策定、運用]</p> <p>現在の県土の状況や都市計画区域等の状況を踏まえ、重層的な生活圏の広がりやを考慮しつつ、都市計画区域マスタープランにおいて広域的・共通的事項を明らかにするため、従前の55の都市計画区域マスタープランを集約し、4つの都市圏単位の都市計画区域マスタープランを策定、運用</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">本県における 都市計画区域等の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの行政区域、都市計画区域が存在するなかで、生活圏の広がりやと乖離 ・集約型の都市構造を目指していくためには、生活圏の広がりやと対応させた枠組みでの取り組みが必要 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">都市計画運用指針※における 近年の改定内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村マスタープランとの役割分担も含め、広域的・根幹的であることを重視 ・複数の都市計画区域にわたる広域的・共通的事項を明らかにするため、都市計画区域マスタープランの柔軟な策定も可能に </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">県土の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的かつ重層的なつながりを持つ圏域 ・旧来からの4区分を基本とした4つの都市圏 </div> <div style="margin-top: 10px; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">◆複数の都市計画区域を包括したマスタープラン策定 (一体で作成することで広域的・重層的なつながりを考慮した計画へ)</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>従前: 55の都市計画区域マスタープラン</p> </div> <div style="text-align: center;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p>都市圏を対象として都市計画区域マスタープランを策定し、4つに集約する</p> </div> </div>  </div>

[拠点・公共交通軸を都市計画に位置づけ]

拠点と公共交通軸による新しい集約型の都市づくりを進めていくにあたり、都市計画区域マスタープランにおいて記述されている拠点と同様に、公共交通軸についても都市計画区域マスタープランにおいて記述し、都市計画として位置づけ

[集約型の都市づくりの目標値の設定と運用]

集約型の都市づくりの実現性を高めていくため、都市計画区域マスタープランにおいて、各種誘導施策の対象である住民や事業者に係る目標値を設定、運用

■集約型の都市づくりによる目標値(率)(例)

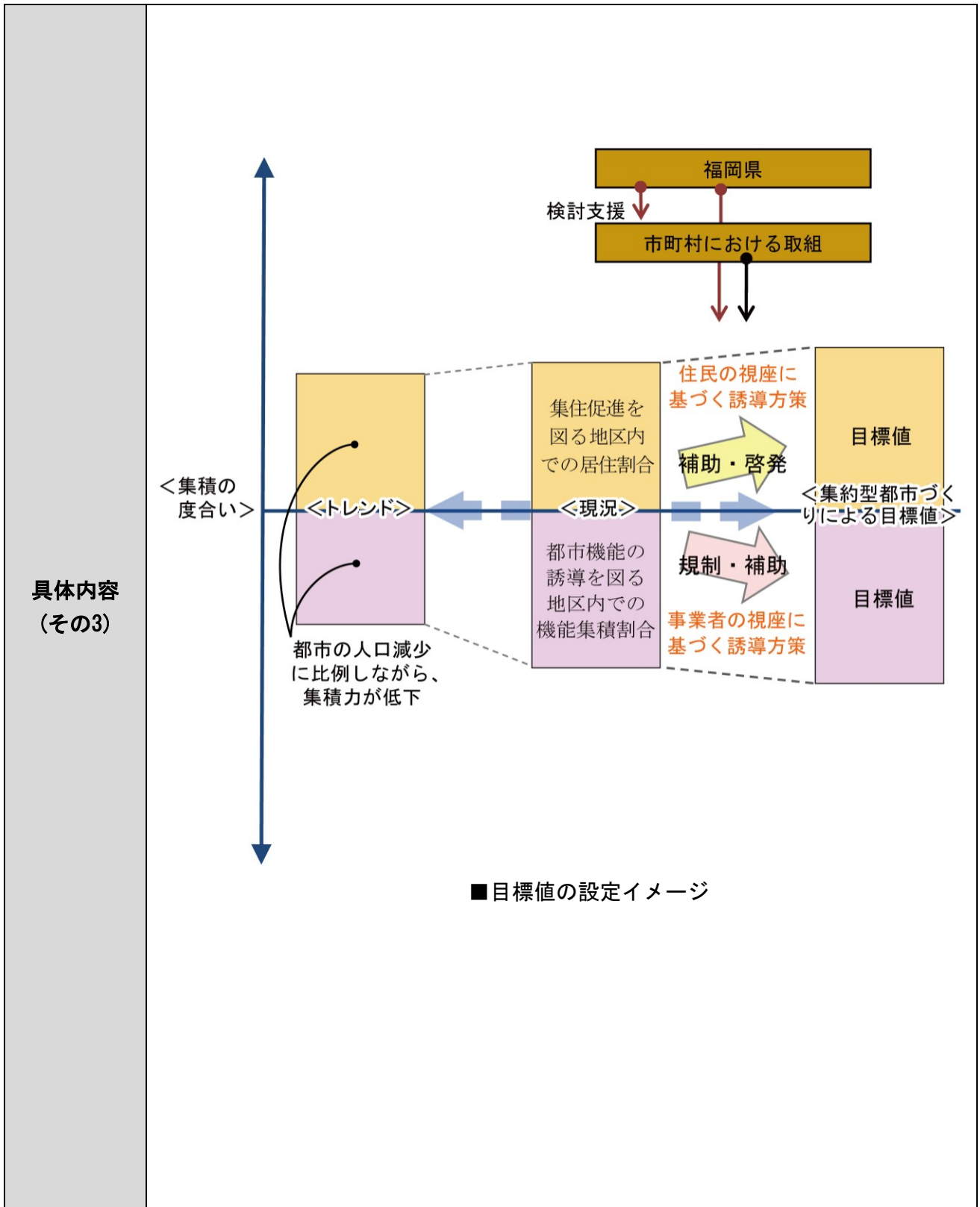
		現況		トレンド (H42)	目標値 ・目標値の試算結果を 考慮して設定	目標値の考え方
		・居住人口：H22 ・大規模小売店舗商業床面積：H24 ・発生集中量：H17				
集住促進を図る地区内での 居住割合	拠点部		9%	12%	60%	拠点部及び公共交通軸沿線 ¹⁾ における人口は増加傾向にあるが、集住施策の展開によりさらに居住が加速するものとして設定
	公共交通軸		40%	43%		
	拠点部+公共交通軸		49%	55%		
	累計		100%	100%		
都市機能の誘導を図る 地区内での大規模小売店舗 (商業床1,000㎡以上を対象) 商業床面積割合	拠点部		42%	44%	70%	県内の大規模小売店舗面積が増加傾向にあるなか、拠点部及び公共交通軸沿線における現状割合を維持するものとして設定
	公共交通軸		26%	20%		
	拠点部+公共交通軸		68%	64%		
	累計		100%	100%		
拠点、公共交通軸 沿線での 発生集中量 (ある地域を出発した人 及び到着した人の量) 割合	拠点部		31%	75%	80%	県内、拠点部及び軸沿線上の人口及び大規模小売店舗商業床面積の変化を考慮し、発生集中量を試算し、その伸び率を用いて設定
	公共交通軸		42%			
	拠点部+公共交通軸		73%			
	北部九州圏計 (鳥栖市・基山町を除く)		100%			

具体内容
(その2)

■集約型の都市づくりによる目標値の試算(実数)(例)

		現況		トレンド (H42)		目標値の試算	
		・居住人口：H22 ・大規模小売店舗商業床面積：H24 ・発生集中量：H17		実数	率	実数	率
集住促進を図る 地区内での 居住人口	拠点部		477,809 (人)	9%	573,296 (人)	12%	55%⇒60% (2,830,892人)
	公共交通軸		2,003,489 (人)	40%	2,007,755 (人)	43%	
	拠点部+公共交通軸		2,481,298 (人)	49%	2,581,051 (人) ²⁾	55%	
	累計		5,071,968 (人)	100%	4,718,154 (人)	100%	
都市機能の誘導を 図る地区内での 大規模小売店舗 商業床面積割合	拠点部		1,855,841 (㎡)	42%	2,554,601 (㎡)	44%	68%⇒70% (4,085,264㎡) (現状の割合を維持)
	公共交通軸		1,172,699 (㎡)	26%	1,186,140 (㎡)	20%	
	拠点部+公共交通軸		3,028,540 (㎡)	68%	3,740,741 (㎡) ³⁾	64%	
	累計		4,453,472 (㎡)	100%	5,836,091 (㎡)	100%	
拠点、公共交通軸 沿線での 発生集中量	拠点部		6,892,692 (T.E)	31%	75%	80%	19,877,237 (T.E) ⁵⁾
	公共交通軸		9,169,462 (T.E)	42%			
	拠点部+公共交通軸		16,062,154 (T.E)	73%			
	北部九州圏計 (鳥栖市・基山町を除く)		21,888,819 (T.E)	100%			

- 1) 拠点部及び公共交通軸沿線：富山市での設定を基に試算（鉄軌道駅周辺半径500m、バス停周辺半径300m、バスは60本（片道）／日以上）。実際の公共交通軸の設定については地域の実情を考慮した上で都市計画区域マスタープランに位置付け。
- 2) 居住人口のトレンド値の試算：500mメッシュごとに過去（H17～H22）の人口増減の傾向が将来（H42）まで続くことと仮定し、H42の人口を試算。その際、国立社会保障・人口問題研究所のH42の県内総人口と合うよう補正を実施。
- 3) 大規模小売店舗面積のトレンド値の試算：過去（H17～H24）の県内の大規模小売店舗面積の増減の傾向が将来（H42）まで続くことと仮定し、H42の大規模小売店舗面積を試算。
- 4) 発生集中量のトレンド値の試算：居住人口および大規模小売店舗面積の変化の伸び（H17～H42）1.15倍を考慮。
- 5) 発生集中量の目標値の試算：居住人口の目標（60%）、大規模小売店舗面積の目標（70%）による伸び1.24倍を考慮。



⑤都市計画運用方針の改定

取組内容	○都市計画運用方針の改定				
実施時期	平成27年度改定				
実施主体	福岡県				
<p>具体内容 (その1)</p>	<p>新たに設定を行う公共交通軸沿線の一部において検討を行う土地利用誘導施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>また公有地については、公共交通軸沿線における公共施設用地としての積極的な活用や、公共交通軸沿線外(拠点内は除く。)での宅地以外への用途転換による保全などが考えられます。</p> <p style="text-align: center;">■公共交通軸沿線における土地利用制度を用いた誘導施策(例)</p>				
	公共交通軸沿線	<p>基幹公共交通軸</p>	<p>市街化区域(用途地域)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺において土地のミックスユースを促進させる用途地域の変更や地区計画の策定等 	<p>市街化調整区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発許可制度および地区計画の運用による住宅立地をコントロール(現況運用と同じ) 	<p>非線引き白地地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況運用と同じ
		大規模集客施設の立地	<p>・“広域拠点”と同様の運用(商業施設であれば10,000㎡以上も立地可能) ※駅への直結した立地を想定</p>		
		公共交通軸	<p>沿線において土地のミックスユースを促進させる用途地域の変更や地区計画の策定等</p>	<p>開発許可基準による既存バス停や新設バス停周辺への集客施設の立地誘導(公共交通軸に接し3,000㎡未満)</p> <p>開発許可制度および地区計画の運用による住宅立地をコントロール(現況運用と同じ)</p>	<p>現況運用と同じ</p>
		大規模集客施設の立地	<p>・“拠点”と同様の運用(商業施設であれば10,000㎡未満の立地が可能) ※公共交通軸に接した立地を想定</p>	<p>現況運用と同じ</p>	
	軸沿線外	<p>・ダウンゾーニング施策の適用</p> <p>・過剰な商業系及び準工業系用途の変更</p> <p>・住居系用途地域における容積率低減などの導入</p> <p>・工場跡などの大規模空地における用途地域の変更など</p>	<p>開発許可制度および地区計画の運用による立地をコントロール(現況運用と同じ)</p>	<p>新規バイパスなど、立地需要が高い区域における特定用途制限地域の適用</p>	
	土地利用誘導を図る範囲について	<p>・都市圏ごとでの状況に応じて設定</p>	<p>[鉄軌道：点]</p> <p>・駅から半径300m圏(農地転用許可との整合)</p>		
		<p>※工業専用地域や臨港地区等は除く。</p>			

具体内容
(その2)

[公共交通軸沿線における大規模集客施設立地の立地誘導]

広域拠点外で、拠点や基幹公共交通軸沿線など大規模集客施設の誘導を図る地区内での大規模集客施設の立地に際して必要となる都市計画制限の変更手続きの簡略化

[拠点や公共交通軸沿線における用途地域等変更の支援]

集住促進を図る地区内において、居住地としての魅力を高めるための土地のミクストユースを促進するための用途地域をはじめとした市町村における地域地区制度の変更に際しての支援

[市街化調整区域における開発許可制度の運用および地区計画の運用]

市街化調整区域での、引き続き開発許可制度や地区計画制度を運用した住宅の立地コントロール

[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の支援]

用途地域内かつ集住促進を図る地区外において、将来像や現状との乖離、高層マンション等立地による近隣紛争の問題発生回避などのため市町村において行われる用途地域の変更、特別用途地区や地区計画の指定、容積率の低減などの導入などについての支援

また、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

■公共交通軸沿線の公有地の積極的な活用事例

(サイトピア：福岡市西部地域交流センター

福岡市西区、JR学研都市駅南口に隣接)

福岡市西部地区のコミュニティ機能を補完する施設として、福岡市総合図書館の分館である「西部図書館」、行政機関である福岡市西区役所の「西部出張所」を併せた複合施設



出典：「サイトピアホームページ」

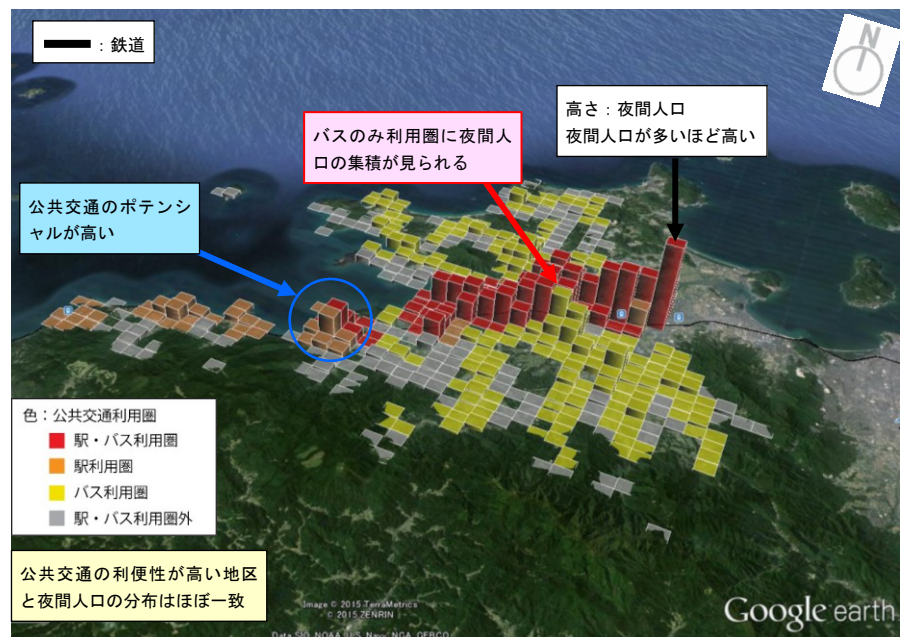
⑥都市構造の可視化の推進

取組内容	○都市圏構造の技術的評価を行うための評価手法の開発と運用																
実施時期	平成27年度から順次検討																
実施主体	福岡県、市町村、外部評価組織																
<p>具体内容 (その1)</p>	<p>[都市圏での都市構造の技術的評価を行うための評価手法の開発と運用] 都市圏単位での都市構造を評価するための評価手法については、今後検討し実用化と運用を目指していきます。</p>																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="410 759 488 846"></th> <th data-bbox="494 759 831 846">将来の動向</th> <th data-bbox="837 759 1114 846">取り組むべきこと</th> <th data-bbox="1120 759 1396 846">主な評価指標(例)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="410 855 488 1256">社会的側面</td> <td data-bbox="494 855 831 1256"> <ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会（三人に一人が高齢者） ・空き地・空き家が大幅に増加 ・公共交通不便・空白地域はさらに拡大 ・人口減少や核家族化の進行による地域コミュニティの一層の希薄化 ・大規模自然災害のリスクが向上 </td> <td data-bbox="837 855 1114 1256"> <ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせる環境づくり ・郊外部での一定の生活水準の確保 ・赤字補填の縮小と交通代替性の確保 ・一定の人口集積と多様な世代構成による居住 ・災害リスクの高い地域における居住の抑制 </td> <td data-bbox="1120 855 1396 1256"> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通圏内人口 ・拠点内商業集積の集客性 ・集住を促進する区域内への流入者数 ・災害危険区域の居住人口 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="410 1265 488 1442">環境的側面</td> <td data-bbox="494 1265 831 1442"> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡散を放置した場合には、環境負荷をかけることになる </td> <td data-bbox="837 1265 1114 1442"> <ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した都市 </td> <td data-bbox="1120 1265 1396 1442"> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂の排出量 ・交通エネルギー消費量 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="410 1451 488 1630">経済的側面</td> <td data-bbox="494 1451 831 1630"> <ul style="list-style-type: none"> ・社会資本の老朽化に伴い、維持管理に関わるコストが増加 ・人口減少に伴い財政状況はさらに厳しさを増す </td> <td data-bbox="837 1451 1114 1630"> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な行政サービスの提供 ・民間投資の誘導 </td> <td data-bbox="1120 1451 1396 1630"> <ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスコスト（道路維持管理費等） </td> </tr> </tbody> </table>		将来の動向	取り組むべきこと	主な評価指標(例)	社会的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会（三人に一人が高齢者） ・空き地・空き家が大幅に増加 ・公共交通不便・空白地域はさらに拡大 ・人口減少や核家族化の進行による地域コミュニティの一層の希薄化 ・大規模自然災害のリスクが向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせる環境づくり ・郊外部での一定の生活水準の確保 ・赤字補填の縮小と交通代替性の確保 ・一定の人口集積と多様な世代構成による居住 ・災害リスクの高い地域における居住の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通圏内人口 ・拠点内商業集積の集客性 ・集住を促進する区域内への流入者数 ・災害危険区域の居住人口 	環境的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡散を放置した場合には、環境負荷をかけることになる 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂の排出量 ・交通エネルギー消費量 	経済的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本の老朽化に伴い、維持管理に関わるコストが増加 ・人口減少に伴い財政状況はさらに厳しさを増す 	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な行政サービスの提供 ・民間投資の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスコスト（道路維持管理費等）
		将来の動向	取り組むべきこと	主な評価指標(例)													
	社会的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会（三人に一人が高齢者） ・空き地・空き家が大幅に増加 ・公共交通不便・空白地域はさらに拡大 ・人口減少や核家族化の進行による地域コミュニティの一層の希薄化 ・大規模自然災害のリスクが向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせる環境づくり ・郊外部での一定の生活水準の確保 ・赤字補填の縮小と交通代替性の確保 ・一定の人口集積と多様な世代構成による居住 ・災害リスクの高い地域における居住の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通圏内人口 ・拠点内商業集積の集客性 ・集住を促進する区域内への流入者数 ・災害危険区域の居住人口 													
	環境的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡散を放置した場合には、環境負荷をかけることになる 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂の排出量 ・交通エネルギー消費量 													
経済的側面	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本の老朽化に伴い、維持管理に関わるコストが増加 ・人口減少に伴い財政状況はさらに厳しさを増す 	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な行政サービスの提供 ・民間投資の誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスコスト（道路維持管理費等） 														
<p>■主な評価指標の例</p>																	

具体内容
(その2)

[都市構造の可視化]

都市構造の評価手法の検討とあわせ、都市構造の可視化手法についても検討を行います。これにより、集約型の都市づくり施策実施前後でのデータ比較で施策の実施効果が明らかとなり、県や市町村における当該施策の効果検証や新たな施策立案がより具体的、効率的に行えるようになります。



■都市構造の可視化イメージ

[都市構造の評価と必要に応じた施策展開の見直し]

都市圏における都市構造について、P D C Aにより評価指標を用いて定期的な評価を行い効用を見定めた、施策展開の柔軟な見直し

[過渡期において一時的に発生する問題への対応]

施策によっては評価指標が一時的にマイナスに働くものもあることが想定されることから、定期的評価の結果、特に買い物や通院などにおいて大きな影響が発生もしくは発生懸念が高い地区における、問題軽減のための一時的な対応施策の検討

⑦都市構造に関する専門家会議の設置

取組内容	○都市圏における都市構造の技術的評価を行うオーソリティ(専門家会議)の適切な運用								
実施時期	平成27年度から順次検討								
実施主体	福岡県、市町村								
具体内容	<p>[都市圏における都市構造の技術的評価を行うオーソリティ(専門家会議)の設置検討]</p> <p>人口減少下において集約型の都市構造を目指していくためには、1市町村単位ではなく広がりを持った枠組みとしての都市圏の中での取組が必要となります。また、都市圏の広がり集約型の都市づくりを円滑に実現させていくためには、PDCAによる都市づくりのマネジメントが必要となり、その適正な運営を支える外部評価組織づくりが必要となります。</p> <p>集約型の都市づくりのPDCAサイクルによる管理において、都市圏単位で都市構造評価を行うとともに、自治体等が行う都市計画の変更が都市圏における都市構造へ及ぼす影響について技術的に評価するための専門的な外部評価組織の運用を目指していきます。</p> <p>この外部評価組織(福岡県都市圏オーソリティ)は、都市圏ごとに集約型の都市づくりに向けた各種都市政策に関し、迅速かつ専門的に助言・評価を行うシンクタンク的な機能、及び、都市圏内住民に対して集約型の都市づくりに関する啓発・情報発信を行う機能を併せ持つ、第三者機関としての位置付けを目指します。</p> <table border="1" data-bbox="459 1236 1444 2092"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="459 1236 1444 1283">福岡県都市圏オーソリティ(イメージ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="459 1292 625 1440">組織の設立趣旨</td> <td data-bbox="632 1292 1444 1440"> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏レベルの集約型の都市づくりに向けた都市政策に関する助言・支援組織 都市圏レベルの広域調整に関する助言組織 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="459 1449 625 1675">組織の構成</td> <td data-bbox="632 1449 1444 1675"> <p>【研究機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大学(都市計画・建築・環境・地域政策・社会・福祉等) 行政研究機関/民間シンクタンク <p>【民間組織】 ・経済団体</p> <p>【事務局】 ・福岡県都市計画課</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="459 1684 625 2092">組織の権限・役割</td> <td data-bbox="632 1684 1444 2092"> <p>【都市計画施策の評価・提案⇒シンクタンク機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏における広域調整matterに関する計画提案→都市計画区域等再編/立地ビジョン改正(拠点見直し)等 都市計画区域マスタープラン原案の計画提案 都市計画区域マスタープランの進捗管理の評価・提言 市町村レベルの都市計画審議会*やオーソリティ活動支援 <p>【都市計画施策の啓発・情報発信⇒情報発信機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 集約型の都市づくりに関する啓発及び情報発信活動 </td> </tr> </tbody> </table>	福岡県都市圏オーソリティ(イメージ)		組織の設立趣旨	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏レベルの集約型の都市づくりに向けた都市政策に関する助言・支援組織 都市圏レベルの広域調整に関する助言組織 	組織の構成	<p>【研究機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大学(都市計画・建築・環境・地域政策・社会・福祉等) 行政研究機関/民間シンクタンク <p>【民間組織】 ・経済団体</p> <p>【事務局】 ・福岡県都市計画課</p>	組織の権限・役割	<p>【都市計画施策の評価・提案⇒シンクタンク機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏における広域調整matterに関する計画提案→都市計画区域等再編/立地ビジョン改正(拠点見直し)等 都市計画区域マスタープラン原案の計画提案 都市計画区域マスタープランの進捗管理の評価・提言 市町村レベルの都市計画審議会*やオーソリティ活動支援 <p>【都市計画施策の啓発・情報発信⇒情報発信機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 集約型の都市づくりに関する啓発及び情報発信活動
	福岡県都市圏オーソリティ(イメージ)								
	組織の設立趣旨	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏レベルの集約型の都市づくりに向けた都市政策に関する助言・支援組織 都市圏レベルの広域調整に関する助言組織 							
	組織の構成	<p>【研究機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大学(都市計画・建築・環境・地域政策・社会・福祉等) 行政研究機関/民間シンクタンク <p>【民間組織】 ・経済団体</p> <p>【事務局】 ・福岡県都市計画課</p>							
組織の権限・役割	<p>【都市計画施策の評価・提案⇒シンクタンク機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市圏における広域調整matterに関する計画提案→都市計画区域等再編/立地ビジョン改正(拠点見直し)等 都市計画区域マスタープラン原案の計画提案 都市計画区域マスタープランの進捗管理の評価・提言 市町村レベルの都市計画審議会*やオーソリティ活動支援 <p>【都市計画施策の啓発・情報発信⇒情報発信機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> 集約型の都市づくりに関する啓発及び情報発信活動 								

(2) 分野横断的な施策の展開

① 街なか再生の取組

取組内容	○街なか再生施策の実施
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村
具体内容 (その1)	<p>検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>[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]</p> <p>拠点の形成に際しては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地活性化基本計画の認定に向けた取組への支援の継続と、街なかへの施設誘導が進んでいないことや、街なかの居住人口は増加しつつも賑わいに反映していないといった現状を踏まえた ・ 様々な優遇施策の適用による民間活力の活用や柔軟な施策展開 ・ 機動的で小回りの効く土地区画整理手法の導入等によるまとまった用地の確保 ・ 交通結節機能の強化や回遊性の向上のための施策展開などによる都市機能の集約、魅力的な市街地空間づくり

[事業例：ごま塩市街地再生事業]



具体内容
(その2)

[不足する都市基盤施設の整備]

集住促進を図る地区、都市機能の集約を促進する地区内において、市街地としての快適性や魅力向上のため、歩道、駅における駅前広場や連絡通路、公園、下水道等の不足する都市機能の整備

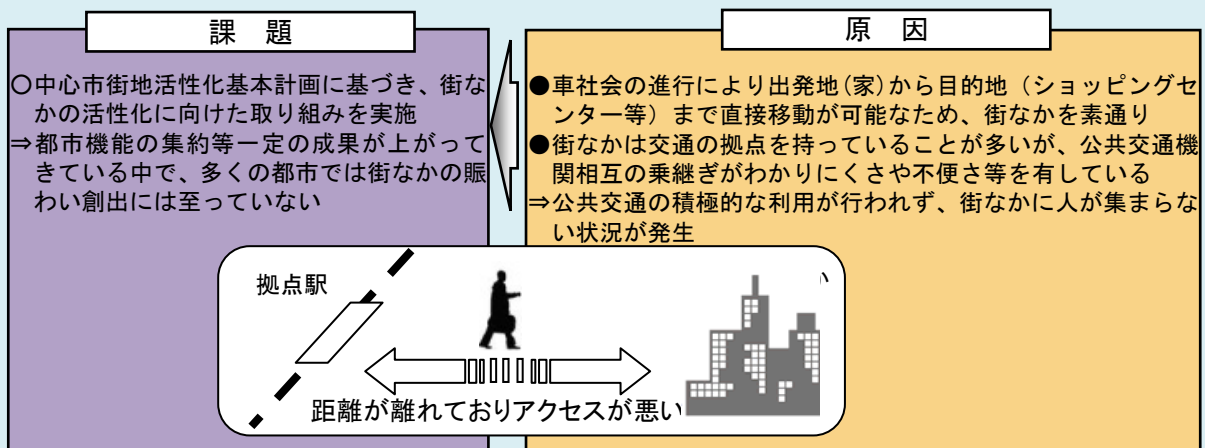
[駅設置の支援]

鉄軌道等における駅は、周辺における集住や都市機能の集約を促進する上で有効な施策であるため、新たな駅設置の取組に対する計画策定等を支援

[拠点への流入促進に向けた施策を展開]

- 中心市街地活性化に向けた取組を積極的に行っている市町村を対象に、
- ・公共交通機関の利便性向上に伴い見込まれる需要の調査等を実施
 - ・街なかへの流入を促進させる交通施策を促進

[事業例：流入促進事業]



活性化に向けた方向性

- 街なかの魅力を高めるだけでなく、一市町村区域のみならず広域的な観点から人を呼び込む交通施策にも取り組むことが必要

流入促進事業の展開

- 中心市街地活性化に向けた取組を積極的に行っている市町村を対象に、公共交通機関の利便性向上に伴い見込まれる需要の調査等を実施し、人々の街なかへの流入を促進させる交通施策を促進する



②公共交通軸沿線への都市機能の誘導

取組内容	○拠点や公共交通軸沿線の一部での居住、施設立地に対する補助施策の運用																																																	
実施時期	随時																																																	
実施主体	福岡県、市町村																																																	
<p style="text-align: center;">具体内容</p>	<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"> ・都市機能立地支援事業等都市再生特別措置法の支援策 ・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 ・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 <p>(参考)富山市におけるコンパクトシティ施策事例</p>																																																	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">■まちなか居住促進のための住宅施策</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">○まちなか居住促進事業</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">市民向け</td> <td>まちなか住宅取得支援事業</td> <td>一戸建ての又は分譲型住宅を建設・購入、取得する場合に補助</td> </tr> <tr> <td>まちなか住宅家賃補助事業</td> <td>まちなか以外からまちなかの賃貸住宅へ転居される世帯に、家賃を助成</td> </tr> <tr> <td>まちなかりフォーム補助事業</td> <td>対象地区内における中古住宅のリフォームについて、工事費の一部を補助</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">事業者向け</td> <td>まちなか共同住宅建設促進事業</td> <td>指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助</td> </tr> <tr> <td>まちなか住宅転用支援事業</td> <td>遊休化した業務・商業ビルなどを改修し、指針に適合する共同住宅に転用する場合に補助</td> </tr> <tr> <td>まちなか住宅併設店舗等整備支援事業</td> <td>指針に適合する共同住宅を建設する際に、低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設して建設する場合に補助</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">・指針：まちなか住宅・居住環境指針</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">○公共交通沿線居住推進事業</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">市民向け</td> <td>公共交通沿線住宅取得支援事業</td> <td>対象地区内において、指針に適合する一戸建て住宅を建設又は分譲型共同住宅を取得する場合に補助</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">事業者向け</td> <td>公共交通沿線共同住宅建設促進事業</td> <td>対象地区内において、指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">・指針：公共交通沿線住宅・居住環境指針</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">■まちなか(中心市街地、市民病院)を目的地とした移動に対する運賃割引(往復)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">○お出かけ定期券(65歳以上)</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="padding-left: 20px;">日中の利用は各交通手段とも100円</td> </tr> <tr> <td colspan="3">○おでかけバス、電車：100円</td> </tr> <tr> <td colspan="3">○路面電車、ライトレールについては日中の利用は100円 (※額は1乗車当り)</td> </tr> </table>	■まちなか居住促進のための住宅施策			○まちなか居住促進事業			市民向け	まちなか住宅取得支援事業	一戸建ての又は分譲型住宅を建設・購入、取得する場合に補助	まちなか住宅家賃補助事業	まちなか以外からまちなかの賃貸住宅へ転居される世帯に、家賃を助成	まちなかりフォーム補助事業	対象地区内における中古住宅のリフォームについて、工事費の一部を補助	事業者向け	まちなか共同住宅建設促進事業	指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助	まちなか住宅転用支援事業	遊休化した業務・商業ビルなどを改修し、指針に適合する共同住宅に転用する場合に補助	まちなか住宅併設店舗等整備支援事業	指針に適合する共同住宅を建設する際に、低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設して建設する場合に補助	・指針：まちなか住宅・居住環境指針			○公共交通沿線居住推進事業			市民向け	公共交通沿線住宅取得支援事業	対象地区内において、指針に適合する一戸建て住宅を建設又は分譲型共同住宅を取得する場合に補助	事業者向け	公共交通沿線共同住宅建設促進事業	対象地区内において、指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助	・指針：公共交通沿線住宅・居住環境指針			■まちなか(中心市街地、市民病院)を目的地とした移動に対する運賃割引(往復)			○お出かけ定期券(65歳以上)			日中の利用は各交通手段とも100円			○おでかけバス、電車：100円			○路面電車、ライトレールについては日中の利用は100円 (※額は1乗車当り)	
■まちなか居住促進のための住宅施策																																																		
○まちなか居住促進事業																																																		
市民向け	まちなか住宅取得支援事業	一戸建ての又は分譲型住宅を建設・購入、取得する場合に補助																																																
	まちなか住宅家賃補助事業	まちなか以外からまちなかの賃貸住宅へ転居される世帯に、家賃を助成																																																
	まちなかりフォーム補助事業	対象地区内における中古住宅のリフォームについて、工事費の一部を補助																																																
事業者向け	まちなか共同住宅建設促進事業	指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助																																																
	まちなか住宅転用支援事業	遊休化した業務・商業ビルなどを改修し、指針に適合する共同住宅に転用する場合に補助																																																
	まちなか住宅併設店舗等整備支援事業	指針に適合する共同住宅を建設する際に、低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設して建設する場合に補助																																																
・指針：まちなか住宅・居住環境指針																																																		
○公共交通沿線居住推進事業																																																		
市民向け	公共交通沿線住宅取得支援事業	対象地区内において、指針に適合する一戸建て住宅を建設又は分譲型共同住宅を取得する場合に補助																																																
事業者向け	公共交通沿線共同住宅建設促進事業	対象地区内において、指針に適合する共同住宅を建設する場合に補助																																																
・指針：公共交通沿線住宅・居住環境指針																																																		
■まちなか(中心市街地、市民病院)を目的地とした移動に対する運賃割引(往復)																																																		
○お出かけ定期券(65歳以上)																																																		
日中の利用は各交通手段とも100円																																																		
○おでかけバス、電車：100円																																																		
○路面電車、ライトレールについては日中の利用は100円 (※額は1乗車当り)																																																		

③公共交通軸の質の向上

取組内容	○拠点・公共交通軸沿線の集積性増加と連動した公共交通軸の質の向上
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村、交通事業者、民間開発事業者
<p style="text-align: center;">具体内容</p>	<p>検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>[拠点・公共交通軸沿線の集積性を高める取組]</p> <p>公共交通の利便性向上及び利用促進を図るための、駅における駅前広場やパークアンドライド駐車場等の乗継施設、駐輪場、連絡通路などの整備充実や、バリアフリー化やサインの充実等</p> <p>またバス交通に対する、路線相互や鉄軌道との結節点におけるバス停の設置（バスターミナルや、定時性を確保するためのバスベイ・カットの設置）など</p> <p>この他、新駅設置及びバス停新設は、公共交通軸沿線における集住や都市機能の集約を大きく促進させる契機となるため、需要対応及び集約促進双方の視点から、必要性を検討の上での、設置促進</p> <p>また、新駅設置に際しての、簡易的な構造による低コストでの設置など、柔軟な整備の検討</p> <div style="text-align: center;">  <p>■簡易構造による駅設置事例 （樽見鉄道—樽見線 モレラ岐阜駅） 大規模集客施設の設置に際し、同施設管理会社が一部費用を負担し設置された駅</p> </div> <p>[路線の再編、ダイヤの見直し促進]</p> <p>改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の趣旨等を踏まえた、地域公共交通ネットワークを再構築するためのバス路線の再編、鉄道ダイヤの見直し等の促進</p>

④低密度化する市街地の多面的な活用

取組内容	○計画的に低密度化を進める地区の選定と施策の実施
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村

検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。

[計画的に低密度化を進める地区の選定]

計画的に低密度化を進める地区の選定に関して、関係機関との調整や客観的な選定手法等の情報提供などについての支援

(参考) 客観的手法により計画的に低密度化を進める候補地を抽出する参考手法

国土交通省国土技術政策総合研究所において、土地適性(対象地がどのような土地利用に適しているか、どのような土地利用には適していないか)を評価する手法の検討が行われており、対住民に対して客観的に説明するための分析手法として、参考になります。

プロセス全体のイメージ

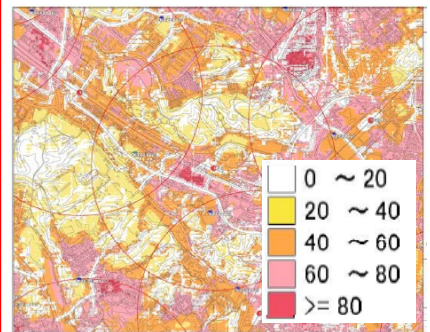


具体内容
(その1)

機能別の不適格条件

	不適格条件
居住機能	傾斜度 > 10% 災害ハザード地域内 広域幹線道路に面する土地 産業・物流用途の隣接地
集客機能	傾斜度 > 5% 災害ハザード地域内 幅員5.5m以上の道路に接しない 周辺の幅員5.5m以上道路密度が低い 鉄道駅が1km以内でない 集客用途と隣接していない
産業・物流機能	傾斜度 > 5% 幅員13m以上の道路に接しない 周辺の幅員13m以上道路密度が低い 小学校が300m以内にある 居住用途に隣接している

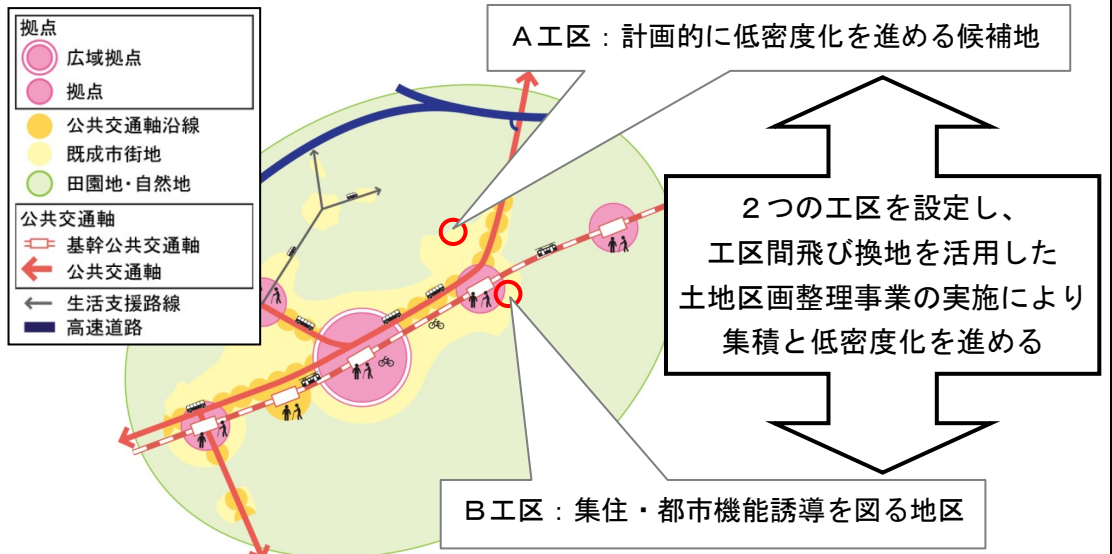
【試算例】：総合点
(Suitability Grade)
-居住機能-



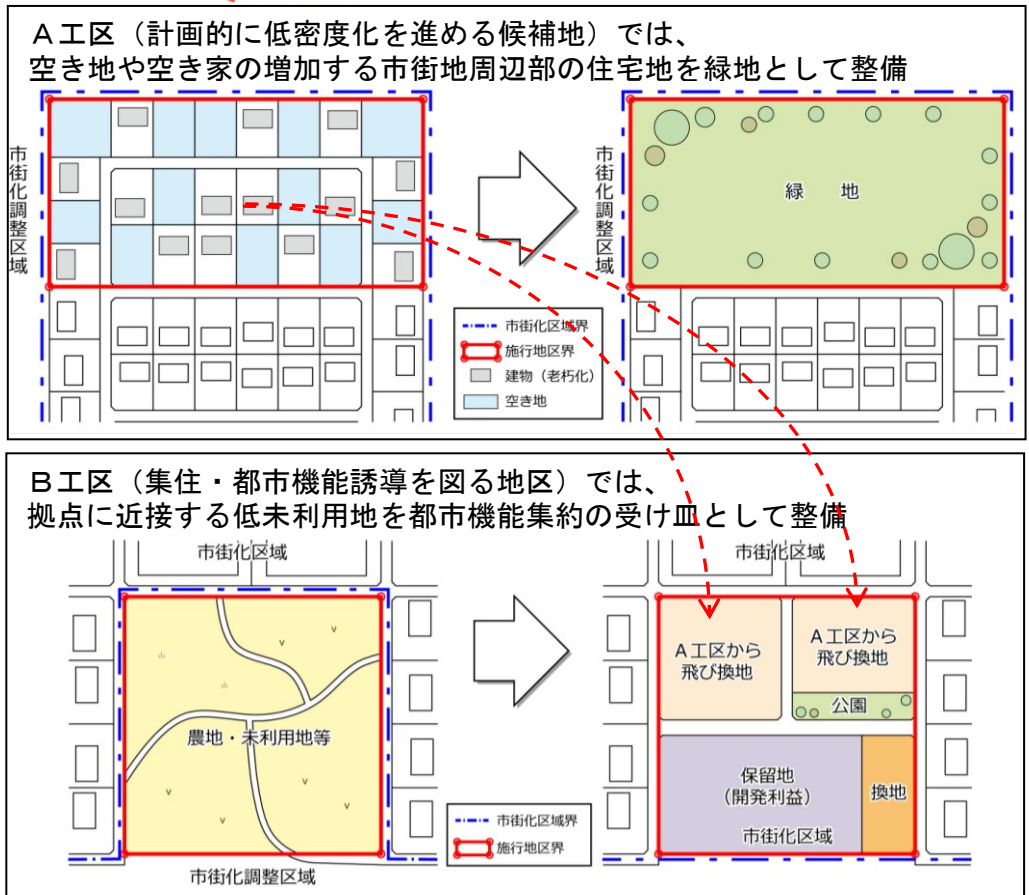
〔計画的に低密度化を進める地区における多面的活用施策の実施イメージ（事業・土地利用施策）〕

（例示）集約推進へ向けた土地区画整理事業

計画的に低密度化を図る郊外市街地と拠点を対象とした市街地整備を包括的に行うことにより、計画的に低密度化を図る郊外市街地内の都市的土地利用を適切に拠点へ誘導し、集約型の都市づくりを図る。



具体内容
（その2）



⑤防災都市づくりの展開

取組内容	○防災都市づくりに係る施策展開
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村
<p style="text-align: center;">具体内容</p>	<p>検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>[ハード整備とソフト施策による防災都市づくりの展開]</p> <p>本県における防災都市づくりは、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方を基本として、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における低密度化への誘導や、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重点的に取り組む防災都市づくりの推進</p> <p>災害発生時の自助・共助・公助の活動を実体的なものとするためのソフト施策についての検討</p> <p>[リスク情報等の提示]</p> <p>大規模災害による被害想定等のリスク情報に関する情報提示のひとつとして、都市計画区域マスタープランにおいて、ハザード情報及びその対応としての防災対策方針等に関する記載</p> <p>[事前復興まちづくり計画の策定支援]</p> <p>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が有効であり、市町村によるこのような事前復興まちづくり計画の策定に対する支援</p>

⑥環境共生の都市づくりの展開

取組内容	○環境共生の都市づくりの展開
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村
<p style="text-align: center;">具体内容</p>	<p>検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>[集約型の都市づくりと併行した継続的な低炭素都市づくりの取組]</p> <p>本県における環境共生の都市づくりは、県民が、郷土の美しさ・快適さなどを誇りとしながら住み続けていくために、都市と農山漁村の共生や都市個性を生かした都市活力再生などの多面的・総合的な都市づくりを進めていくことを目標としています。</p> <p>この環境共生の都市づくりのため、平成24年12月に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」(エコまち法)も踏まえながら、集約型の都市づくりと併行して、新たなエネルギー社会の実現に向けた取組、都市緑化の促進など低炭素型の都市づくりを図ります。</p> <p>[自然と共生し、持続可能な都市を目指すための都市緑化の促進]</p> <p>都市づくりにおいて、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。平成24年12月に、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)が施行され、あらためて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位置づけられました。</p> <p>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。</p> <p>市町村の緑の基本計画の策定による緑地とオープンスペース機能等の緑の将来像を、都市計画区域マスタープラン等に反映した、公共空間による都市の緑化促進</p>

⑦美しい都市づくりの展開

取組内容	○美しい都市づくりの展開
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村
<p>具体内容</p>	<p>検討を行う施策例としては以下のような施策が考えられます。</p> <p>[地域の価値を高めるための美しい都市づくり]</p> <p>本県が、ますます住みよい、心が豊かになっていく県をめざすためには、それぞれの自然条件・歴史・文化や都市機能に応じた美しい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ていくことが必要です。</p> <p>「景観法」及び「福岡県美しいまちづくり条例」に基づき、美しいまちづくりを推進するために、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継続</p> <p>また、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による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</p> <p>[広域景観計画の策定と運用]</p> <p>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います。本県では、市町村の枠組みを超えたこれらの広域景観については、広域景観計画の策定により広域的な連続性に配慮した景観づくりに取り組んできました。</p> <p>さらに、これらの広域景観の一体性や連続性を守り・育てていくために、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た関係市町村相互の調整・連携</p> <p>また、県、市町村、まちづくり団体との協働による広域的な景観の形成・保全や、これらを踏まえた市町村独自の景観計画の策定の推進</p>

(3) 市町村との連携強化

・市町村の集約型の都市づくりへの支援

取組内容	○市町村における集約型の都市づくりの実践に対する支援の実施
実施時期	随時
実施主体	福岡県、市町村
<p>具体内容</p>	<p>[集約型の都市づくりに向けた各種計画づくりの支援] 市町村における集約型の都市づくりの実践に際して、国・県の新しい制度や、全国・県内での先行事例など、市町村への積極的な情報提供を行っていきます。また、公共交通軸沿線の自治体が連携して公共交通軸沿線での機能集約を促進させることにより、沿線全体での価値が向上し、財政制約下での効率的な行政サービスの展開や公共交通軸を介した交流機能・鉄道需要の創出が可能となることから、沿線自治体の連携に際して調整等が求められる場合には、広域的視点からの支援を図ります。</p> <p>[外部評価組織による都市構造評価の支援] 都市圏における都市構造を技術的に評価する評価組織において、市町村における将来都市構造の計画づくりに際して、現在の都市構造の課題把握や集約型の都市づくりの効果・影響の把握が求められる場合に、都市構造評価を実施していきます。</p> <p>[立地適正化計画の策定等都市再生特別措置法改正に連動した取組の支援] 都市再生特別措置法改正に伴う立地適正化計画の策定と運用に取り組む市町村に対して、計画づくりのための情報提供や技術的助言を行うとともに、当該計画を踏まえた具体事業の展開に際しての支援も行っていきます。</p> <p>[都市計画区域の再編、区域区分の適用等の要請への対応] 集約型の都市づくりを進めていくに際して、市町村から都市計画区域の再編や見直し、区域区分の適用等、県が定める都市計画に対する変更の要請がある場合には、その実施について積極的に対応していきます。</p>

参 考

福岡県都市計画基本方針の策定までの経過

新たな福岡県都市計画基本方針については、検討委員会による検討を重ね、福岡県都市計画審議会への諮問・答申、県議会での骨子の議決を経て、策定いたしました。

平成24年	11月26日	第1回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
平成25年	3月19日	第2回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
	7月29日	第3回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
	11月14日	第4回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
平成26年	2月28日	第5回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
	5月19日	第6回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
	7月7日		福岡県都市計画審議会にマスタープラン等検討専門委員会の設置
	8月25日	第7回	福岡県都市計画基本方針検討委員会開催
	12月19日	第1回	福岡県都市計画審議会マスタープラン等検討専門委員会
	12月19日～		福岡県都市計画基本方針改定（原案）に関する県民意見の募集
平成27年	1月9日		
	2月27日		福岡県都市計画審議会に諮問
	3月10日	第2回	福岡県都市計画審議会マスタープラン等検討専門委員会
	6月5日		福岡県都市計画審議会から答申
	10月9日		福岡県議会において福岡県都市計画基本方針（骨子）を議決

福岡県都市計画基本方針検討委員会委員名簿

(50音順)

	氏 名	役 職 名
委 員	朝廣 和夫	九州大学芸術工学研究院環境デザイン部門准教授
委 員	伊藤 解子	北九州市立大学都市政策研究所教授 (H25年度まで現職)
委 員	大森 洋子	久留米工業大学建築・設備工学科教授
委 員	片山 礼二郎	公益財団法人九州経済調査協会調査研究部次長
委 員	辰巳 浩	福岡大学工学部社会デザイン工学科教授
委 員	谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域教授
委員長	出口 敦	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
委 員	萩島 理	九州大学大学院総合理工学研究院准教授
委 員	長谷川 洋	国土技術政策総合研究所住宅研究部住宅性能研究官

オブザーバー	中村 英夫	国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室長
--------	-------	-----------------------

福岡県都市計画審議会マスタープラン等検討専門委員会委員名簿

(50音順)

	氏 名	役 職 名
委 員	井上 明	九州農政局長
委 員	大森 洋子	久留米工業大学建築・設備工学科教授
委 員	金尾 健司	九州地方整備局長
委員長	坂井 猛	九州大学大学院人間環境学府・工学部建築学科教授
委 員	辰巳 浩	福岡大学工学部社会デザイン工学科教授
委 員	谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域教授
副委員長	出口 敦	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
委 員	吉武 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授

福岡県都市計画審議会委員名簿

(平成27年2月27日)

	番号	氏名	役職名
1号委員	1	寺町 賢一	九州工業大学大学院工学研究院准教授
	2	藤井 重登	福岡県農業会議会長
	3	山田 真知子	福岡女子大学国際文理学部教授
	4	原田 恵美子	弁護士
	5	◎ 武居 一正	福岡大学法学部教授
	6	平井 彰	(一社)九州経済連合会理事・事務局長
	7	吉武 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授
	8	○ 坂井 猛	九州大学大学院人間環境学府・工学部建築学科教授
2号委員	9	長谷川 靖	福岡財務支局長
	10	井上 明	九州農政局長
	11	岸本 吉生	九州経済産業局長
	12	竹田 浩三	九州運輸局長
	13	金尾 健司	九州地方整備局長
	14	吉田 尚正	福岡県警察本部長
3号委員	15	高島 宗一郎	福岡市長
	16	北橋 健治	北九州市長
	17	高木 典雄	うきは市長
	18	南里 辰己	志免町長
4号委員	19	武藤 英治	福岡県議会議員 (自民党県議団)
	20	貞末 利光	〃 (〃)
	21	十中 大雅	〃 (〃)
	22	伊豆 美沙子	〃 (〃)
	23	香原 勝司	〃 (〃)
	24	守谷 正人	〃 (民主・県政県議団)
	25	野村 陽一	〃 (〃)
	26	新開 昌彦	〃 (公明党)
5号委員	27	森 英鷹	福岡市議会議員 (福岡県市議会議員会会長)
	28	中ノ森 慎一	大木町議会議員 (福岡県町村議長会会長)

(注)

◎ 会長

○ 会長職務代理

1号委員 学識経験のある者

2号委員 関係行政機関の職員

3号委員 市町村の長を代表する者

4号委員 県議会の議員

5号委員 市町村の議会の議長を代表する者

用語集

用語集

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
あ行		
あ	アジア産業交流拠点	国の都市再生プロジェクト（第四次決定）において認定された「北部九州圏におけるアジア産業交流拠点の形成」に基づく。 我が国の国際競争力強化のため、アジアとの近接性と歴史的つながりを持ち、アジアとの交流や関係企業等の活動が活発化する北部九州圏において、人・もの・情報のゲートウェイ機能を活用しつつ、取組を推進することにより、アジアにおける新しい産業交流拠点を図ろうとするもの。
い	一部事務組合	普通地方公共団体（県、市町村）がその事務（ごみ処理、し尿処理など）の一部を共同して処理するために、協議により規約を定め設ける団体のこと。
え	LRT	低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。 道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として着目されている。 【LRT= Light Rail Transit】
え	NPO・ボランティア団体	不特定かつ多数のものの利益の増進のため、自発的に社会貢献活動を行う、営利を目的としない民間団体 【NPO=Non Profit Organization】
え	エコタウン	すべての廃棄物を新たに他の産業分野の原料として活用し、あらゆる廃棄物をゼロにするゼロ・エミッション構想の実現をめざし、資源循環型経済社会の構築を図るまちづくりを指す。
え	エリアマネジメント	住民・事業主・地権者等による自主的な地区づくりの取組 例えば、住宅地では、建築協定を活用した良好な街並み景観の形成・維持や、広場や集会所等を共有する方々による管理組合の組織と、管理行為を手掛りとした良好なコミュニティづくりなど。業務・商業地では、市街地開発と連動した街並み景観の誘導、地域美化やイベントの開催・広報等の地域プロモーションの展開といった取組など
お	オープンスペース	公園・広場・河川・農地など、建物によって覆われていない土地あるいは敷地内の空地を総称していう。
か行		
か	開発許可	都市計画法第29条第1項及び第2項に掲げる許可のことをいう。 都市計画区域内外において、都市計画法第29条に定める許可を必要とする開発行為をしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事等の許可を受けなければならない。 開発許可制度は当初、市街化区域及び市街化調整区域の制度を担保することを目的とし創設されたが、現在では一定規模以上の開発行為に対して所定の水準を確保させるため、都市計画区域内外において適用されている。 開発許可の基準は、開発区域に一定の技術的水準を保たせるもの（技術基準）と、市街化調整区域内において開発行為を例外的に認容するためのもの（立地基準）の二つに大別され、市街化調整区域以外では、技術基準のみが適用される。（同法第33条・34条）
か	開発行為	都市計画法第4条第12項に定める、主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう。区画形質の変更とは下記による。 区画の変更：開発区域内における道路、里道、水路等の公共施設の新設・改廃を伴う敷地区画の変更をいう。 形の変更：所定の高さの変更を伴う盛土又は切土の面積が、所定の規模以上となる造成行為による土地の形状の変更をいう。 質の変更：農地等宅地以外の土地から宅地への変更をいう。

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
か	改良率	道路等について、計画された延長や面積に対する、実際に整備・改良された延長や面積の割合のこと。
か	学術研究都市	地域における学術研究機関等を充実・強化し、相互の有機的なネットワーク形成を進める学術研究を中核とした都市のこと。
か	環境首都	ドイツにおいて、環境保全に対して優れた取組をしている自治体に与えられる称号のこと。基本方針においては、北九州市における市民が真の豊かさを実感し「ずっとここで暮らしたい」と心から思える「世界の環境首都」にするための取組のことを指している。
か	環境負荷	人の活動により環境に加えられる影響であって、環境保全上の支障の原因となるおそれのあるもの。(環境基本法第2条)
か	環境流域圏	自然環境と社会経済活動との調和を図りながら、水源地・生態系の保全のため、自然環境の保全と適正管理のなかで水や森林などに親しめる環境の整備を進めるとともに、圏域の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る地域のこと。 本方針においては、福岡県生物多様性戦略における流域圏に基づき区域を設定
き	基幹公共交通軸	公共交通軸のうち、特に質が高いものについて、駅周辺などにおいて集住や都市機能の集約を促進させていく軸
き	既成市街地	都市において道路が整備され建物が連坦するなど、すでに市街地が形成されている地域をいう。 一般には、人口密度が1haあたり40人以上の地区が連坦して3,000人以上となっている地域とこれに接続する市街地をいう。 また、市街化区域を設定する際の考えのひとつとなる。
き	基盤施設	道路や公園、下水道など都市活動や生活の基盤となる施設のこと。
き	逆線引き	線引き(区域区分)がなされた都市計画区域内において、市街化区域の一部を市街化調整区域とすること。
き	九州圏 広域地方計画	全国計画である国土形成計画を受け、全国8区域別で計画される「広域地方計画」の九州区域版
き	協働	NPO・ボランティア団体、行政、企業のそれぞれの主体性・自発性のもと、互いの特性を認識・尊重しながら、対等な立場で、共通の目的を達成するため協力・協調すること。
き	居住機能	都市活動や都市機能の一部であって、住宅地など居住に関する機能のこと。
き	拠点	都市機能(商業、業務、居住、文化、福祉、行政等)が集積しており、多くの人が集まる場所であり、徒歩・公共交通等により、多くの人が到達可能な場所のこと。
く	区域区分 (線引き)制度	都市計画法において、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、必要があるときは都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができる、とされている。 これを「区域区分」といい、いわゆる「線引き」と呼ばれる。 (同法第7条第1項)
く	区画道路	街区を区画する道路 建築敷地は通常これに接している。
く	グロス	総体、全部 本方針においては、グロスの人口密度のことで、人口を道路や公園等を含む全面積で除したものを意味する。
け	減災	災害による被害を出来るだけ小さくする取組のこと。

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
け	建築協定	住宅地としての環境や商店街としての利便を高度に維持増進することなどを目的として、土地所有者等同士が建築物の基準に関する一種の協定を締結し、公的主体（県や市など）の認可により、建築の際の条件を付与する制度のこと。
け	建ぺい率	建築物の敷地面積に対する建築面積の割合
こ	コージェネレーション	天然ガスや石油、LPガス等を燃料として発電を行い、その際に生じる廃熱も回収し、有効利用するシステム（熱と電気を同時に作り出すシステム）エネルギー効率が高く、省エネ・省CO ₂ なシステムとして、その普及が期待されている。
こ	広域拠点	一つの市町村を超える広域的で、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拠点のこと。
こ	広域都市計画区域	複数の都市計画区域にまたがり設定された都市計画区域のこと。
こ	公共交通軸	拠点間を結び都市の連携を促進させる軸。基幹公共交通軸を含む。
こ	交通エネルギー	移動に際して必要となるエネルギーのこと。自動車やバス、鉄道などの交通機関ごとで移動のために必要なエネルギー量は異なる。
こ	交通結節点	鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やその他交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設や鉄道とバスなどの乗り換えが行われる駅前広場等
こ	高度利用	都市空間をその場に要請されている機能に応じて集積させ、高い建築物立地による建築的な土地の効率的活用はもちろんのこと、社会的・経済的にも土地を効率的に活用すること。
こ	国土形成計画	国土形成計画法に基づき、おおむね10ヶ年間ににおける国土づくりの方向性を示す計画（全国計画）。同計画を全国8区域にわけ、区域ごとの考え方を示したものを「広域地方計画」という。
こ	ごま塩市街地整備手法	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、中心市街地の低密度化を招いており、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手法のこと。
こ	コミュニティバス	一般に、公共交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が交通事業者者に委託して運送を行なう乗合バス（乗合タクシーを含む）や、市町村自らが交通事業者として行なう有償運送を行うこと。
さ行		
さ	再生可能エネルギー	自然の中で繰り返し起こる現象から抽出でき、一度利用しても比較的短期間に再生が可能な、資源が枯渇しないエネルギー資源のこと。太陽光、地熱、風力、水力など
さ	産業構造転換	市町村などにおける主たる産業が変化すること。例として製造業主体からサービス業への変化など
し	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域（既成市街地）及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域（新市街地）をいう。（同法第7条第2項） 市街化区域においては、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとされている。（同法第13条）
し	市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。（同法第7条第3項）市街化調整区域内では、原則として用途地域は定めないものとする。（同法第13条第7号）

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
し	市街地開発事業	地域が抱える課題を解消するため、一定の区域を定め、地域の状況に応じた整備手法を用い、良好な市街地を形成する事業。都市計画法第12条第1項各号に掲げる事業をいう。 具体的には、土地区画整理事業や市街地再開発事業などがあげられる。
し	市街地拡散	低密度な市街地が無秩序に広がること。
し	市街地再開発事業	昭和44年に制定された都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、建築物及び建築敷地の整備と併せて公共施設等の整備を行う事業（都市再開発法第2条第1号） 権利変換方式の違いによって第一種市街地再開発事業（権利変換方式）と第二種市街地再開発事業（管理処分方式）とに区分される。市街地再開発事業、住宅地区改良事業等法律に基づいて行われる再開発を「法定再開発」といい、優良建築物等整備事業、特定民間再開発事業等法律に基づかない再開発を「任意再開発」という。
し	自然公園	優れた自然の風景地の保護とその利用の増進を図ること等を目的として、自然公園法及び福岡県立自然公園条例に基づき指定される、国立公園、国定公園、県立自然公園のこと。
し	市町村の都市計画マスタープラン （市町村の都市計画に関する基本的な方針）	都市計画法において、「市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めるものとする」、とされている。ここでいう「市町村の都市計画に関する基本的な方針」は、通常「市町村マスタープラン」あるいは「都市計画マスタープラン」と称される。 （同法第18条の2第1項）
し	自動車分担率	移動に際しての鉄道やバス、自動車、徒歩、自転車といった移動手段総数に占める、自動車利用の移動数の割合のこと。
し	市民緑地制度	都市緑地法第55条に基づき、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又は緑地管理機構が契約を締結し、緑地や緑化施設を公開する制度
し	集約型の都市づくり （コンパクトシティ）	本方針では、環境負荷が少なく、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を身近なまちなかで送れる都市を形成するための取組としている。
し	集落地区計画制度	都市計画法上の地区計画等の一部で、良好な営農条件および居住環境の確保を図ることが必要であると認められる集落地域について、農業の生産条件と都市環境との調和のとれた集落の整備を計画的に推進するための制度のこと。
し	縮退	人口減少等により市街地が縮小すること。
し	循環型社会	廃棄物等の発生抑制、資源の循環的な利用及び適正な処分が確保されることによって、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷が低減される社会のこと。
し	循環型都市	循環型社会が営まれる都市のこと。
し	準都市計画区域	都市計画法において、「都道府県は、都市計画区域外の区域のうち、相当数の住居その他の建築物の建築又はその敷地の造成が現に行われ、又は行われると見込まれる一定の区域で、当該区域の自然的及び社会的条件並びに農業振興地域の整備に関する法律（昭和四十四年法律第五十八号）その他の法令による土地利用の規制の条件を勘案して、そのまま土地利用を整理することなく放置すれば、将来における都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがあると認められる区域を、準都市計画区域として指定することができる」。同法第5条の二） 準都市計画区域を指定すれば、土地利用の整理を図るために必要な都市計画区域として、用途地域、特別用途地域、特定用途制限地域、高度地域、美観地区、風致地区および伝統的建造物群保存地区を決定することができることとなるほか、都市計画区域と同様、開発制限制度や建築基準法の集団規定が適用となる。

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
し	職住近接	働く場と住まいが近いこと。
し	自立都市圏	経済や社会、文化的に自立した都市圏のこと。
し	白地地域	都市計画区域もしくは準都市計画区域内において、用途地域が指定されていない区域のこと。
し	新市街地	市街化区域および用途地域指定区域内において、土地区画整理事業等の計画的な面整備を行った区域
す	水素エネルギー	無尽蔵に存在する水や多様な一次エネルギー源から様々な方法で製造可能なエネルギー源で、その利用段階でCO ₂ を排出しない。 電気、熱と並び、将来の二次エネルギーの中心的役割を担うことが期待されている。燃料電池車などで活用
す	スプロール	市街地が無計画に拡大し、虫食い状の無秩序な市街地を形成すること。 「アーバン・スプロール」ともいう。スプロールの弊害は、 ①道路や下水道等の都市施設が整備されないまま低質な市街地が形成され、防災上、環境上の問題を生じる。 ②市街地が開発不適地まで拡散し、公共投資の非効率化を招く。 ③形成された低質な市街地をその後良好な環境に改変するには社会的に困難が伴うだけでなく膨大な経費を要する。 などがあげられる。
す	スマートIC	スマートインターチェンジ。高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのこと。
す	スマートウェルネスシティ	高齢化・人口減少が進んでも、身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活を送れる、健幸（＝健やかで幸せに暮らせる）な都市
せ	生活支援交通	自家用車を自由に使えない住民の生活基盤としてのバスや移送サービスといった公共交通のこと。
せ	生活便利施設	日常生活を行うにあたって必要となる店舗や病院・医院などの施設のこと。
せ	生産緑地地区	市街化区域内にある農地の緑地機能を活かし、計画的、永続的に保全することによって、公害や災害の防止に役立てるとともに、豊かな都市環境を形成しようとする都市計画上の制度を指す。
せ	線引き	都市計画法において、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、必要があるときは都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができる、とされている。これを「区域区分」といい、いわゆる「線引き」と呼ばれる。（同法第7条第11項）
そ	ゾーニング	土地利用に関する計画づくりに際して、建物の利用状況などの特性により区域を区分すること。
た行		
た	大規模集客施設	都市構造に大きな影響がある大規模小売店舗、病院、社会福祉施設、大学、自治体の公共施設（役場やコミュニティセンター等）などの公共公益施設のこと。
た	ダウンゾーニング	市街地の規模を管理していくため、一定の地区を対象として容積率の低下などの規制を強化すること。
た	端末トリップ	自宅や会社、学校から、駅やバス停までの移動のこと。
ち	地域コア	県全域を見据えた圏域構造において、中枢コアと連携する、副都心や周辺都市などを指す。

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
ち	地域制緑地	地域制緑地とは、生活において重要な役割を担う緑や、様々な生物の生息空間となっている緑を守るため、法や条例による指定を行い、良好な自然環境等の保全を図ることを目的とした制度の総称である。 具体的には、風致地区、緑地保全地区、生産緑地地区、自然公園、自然環境保全地域等を一定の土地の区域に対して指定し、その土地利用を規制するもの。このうち、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区である。
ち	地域地区	都市計画法に基づく都市計画の種類のひとつ（都市計画法第8条第1項） 都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を課すことにより、地域または地区を単位として一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。 地域地区は、①用途および容積率制限に係るもの②用途地域と連動して建築物の形態や構造に係る規制を行うもの③地区の個別的な位置付け、目的に応じた規制を行うものに大別することができる。 用途地域は建築物の用途、建ぺい率、容積率を規制するもので、地域地区のなかの根幹をなす制度である。 特別用途地区、高層住宅誘導地区は用途地域を補完しながら、地区の特性に応じた用途や容積率等のコントロールを行う。 高度地区、高度利用地区、特定街区、防火地域・準防火地域、美観地区は建築基準法を、また風致地区は都市計画法を根拠としながら、建築物の形態や構造等を具体的にコントロールする。 駐車場整備地区、臨港地区、緑地保全地区、流通業務地区、生産緑地地区等のその他の地域地区では、個別法の規定に基づきそれぞれの目的に応じた地区の規制が行われる。
ち	地域防災計画	災害対策基本法第42条の規定に基づき、市民の生命、財産を災害から守るための対策を実施することを目的とし、災害に係わる事務又は業務に関し、関係機関及び他の地方公共団体の協力を得て、総合的かつ計画的な対策を定めた計画。都道府県あるいは市町村長を会長とする地方防災会議で決定される。
ち	地区計画	地区計画は、一体的に整備、開発及び保全を図るべき地区について、道路・公園等の地区施設の配置および規模に関する事項、建築物の形態・用途・敷地等に関する事項を総合的かつ一体的にひとつの計画として定めた都市計画である。 地区計画の決定後は、その地区計画に沿って開発行為・建築行為等を規制・誘導することができ、地区の特性にふさわしい態様を備えた良好な市街地の整備及び保全を図ることが可能となる。（都市計画法第12条の4第1項第1号）
ち	地区防災計画制度	平成25年の災害対策基本法の改正により創設された、市町村の一定の地区内の居住者及び事業者（地区居住者等）による自発的な防災活動に関する計画づくりのための制度のこと。
ち	中枢コア	県全域を見据えた圏域構造において、中枢となるコア(核)のことで、福岡市、北九州市の都心部を指す。
ち	超高齢社会	総人口に対して65歳以上の高齢者人口が占める割合が21%を超える社会のこと。
つ	通勤依存率	特定市町村への通勤者の割合 特定市町村への通勤者/当該市町村の就業者数×100で表す。
て	低炭素都市づくり	社会経済活動その他の活動に伴って発生する温室効果ガスの相当部分が都市において発生していることを踏まえ、都市の構造の見直しなども含め温室効果ガスの排出量を抑える都市を形成していく取組のこと。

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
て	TDM施策	【Transportation Demand Management】 道路交通円滑化の施策として、車の利用の仕方や生活の工夫によって自動車交通量を削減する道路の交通需要に関する管理のことで、交通マネジメントともいう。 具体的には、車の相乗りや効率的な物流システムの構築による自動車交通量の削減、時差通勤による交通需要の平準化などを指す。
て	鉄軌道	鉄道や地下鉄、モノレール、路面電車など軌道上を走行し、人や物を大量・高速に、かつ定時に輸送できる交通
て	デマンド交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通(バスやタクシー)のこと。
て	田園都市圏	「筑後ネットワーク田園都市圏構想」において定義された筑後都市圏のイメージであり、多くの自然・田園地帯に個性的な都市が分散立地した都市圏のことを指す。
と	特定都市再生緊急整備地域	都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として指定された地域のこと。本県内においては「福岡都心地域」が指定されている。
と	特定用途制限地域	非線引き白地地域において、パチンコ屋、風俗関係施設等の建築物が立地し、当該区域の良好な環境の形成、保持に支障が生じている事例がみられる。 これに対応して、非線引き白地地域において良好な環境の形成または保全を図る観点から特定の用途の建築物その他の工作物の立地のみを規制する制度のこと。
と	都市化圧力	人口や産業が集中することにより、農地や山林等が市街地に転換されたり、すでに市街地である場所については、より高密度な市街地が形成されようとする度合い
と	都市化社会	これまでの全国的な人口増加動向にあつて人口産業等が都市に集中することを基調とする社会を表現する概念である。
と	都市型社会	「都市化社会」との対比的な概念として、都市計画中央審議会の答申において用いられた言葉である。 この「都市型社会」は国民の大多数が都市住民となり、産業・文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した社会を表現する概念を指す。
と	都市機能	商業、業務、居住、文化、福祉、行政など都市における活動において必要な機能のこと。
と	都市基盤	道路や河川、下水道などに代表され、都市活動（生活や産業活動など）を支える基幹的な施設のこと。
と	都市計画運用指針	国として今後、都市政策を進めていくうえで、都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているか、また、その具体的な運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方（技術的な助言）を示したもの。（初版：平成12年12月策定、最新は第7版：平成26年）

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
と	都市計画区域	<p>市又は一定の要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を都市計画区域として都道府県知事が指定する。(都市計画法第5条第1項)</p> <p>都市計画区域を指定すれば、1ha未満の開発行為も開発許可の取得が義務付けられ、建築物等への建築基準法による集団規定の適用等がなされる。</p> <p>また、都市の将来像を示すマスタープランに基づき、各種都市計画の決定や都市施設の整備が行われ、市街地開発事業の実施も可能となる。</p>
と	都市計画区域マスタープラン	<p>都市計画法に定められている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、通常「都市計画区域マスタープラン」と称される。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法において、次のように定められている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。 <ul style="list-style-type: none"> ①都市計画の目標 ②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 ③前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。
と	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	<p>通称「都市計画区域マスタープラン」という。 (解説は「都市計画区域マスタープラン」を参照)</p>
と	都市計画審議会	<p>都市計画に関する事項を調査審議するため設置された付属機関の総称で、都道府県都市計画審議会、市町村都市計画審議会の2種がある。</p> <p>都道府県都市計画審議会は、都市計画法第77条の規定に基づき都道府県に設置することが義務づけられている。</p> <p>都道府県都市計画審議会の果たすべき役割は、「都道府県知事の諮問に応じ、都市計画に関する事項を調査審議すること」などである。</p> <p>市町村都市計画審議会は、都道府県都市計画審議会のように設置義務があるものではなく「市町村に、市町村都市計画審議会を置くことができる(都計法第77条の2第1項)」とされていることから、その設置は任意である。</p> <p>したがって、市町村に都市計画審議会を置かない場合には、その業務は「当該市町村の存する都道府県の都道府県都市計画審議会」が行うこととなる。</p> <p>市町村都市計画審議会の果たすべき役割は、「市町村長の諮問に応じ、都市計画に関する事項を調査審議すること」などである。</p> <p>なお、国には社会資本整備審議会があり、国土交通大臣の諮問に応じ、都市計画に関する重要事項を調査審議したり、都市計画に関する重要事項について、関係行政機関に建議することができる。(都市計画法第76条)</p>
と	都市圏	<p>県内における通勤などの生活行動の繋がりを踏まえ、人の流動(動き)や社会的な繋がり(市町村での連携など)から、本方針において設定する圏域。福岡、北九州、筑豊、筑後の4つの都市圏を設定</p>

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
と	都市施設	道路、公園等、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称で、都市計画法では次の施設を都市施設としている。(都市計画法第11条第1項各号、都計令5) (1) 道路、都市高速鉄道、駐車場などの交通施設 (2) 公園、緑地などの公共空地 (3) 水道、下水道、ごみ焼却場などの供給施設・処理施設 (4) 河川、運河などの水路 (5) 学校、図書館、研究施設などの教育文化施設 (6) 病院、保育所などの医療施設、社会福祉施設 (7) 市場、と畜場、火葬場 (8) 一団地の住宅施設 (9) 一団地の官公庁施設 (10) 流通業務団地 (11) 電気通信施設、防風・防火・防水・除雪・防砂・防潮施設 これらの都市施設は、土地利用、交通などの現状、将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めることとされている。 (都市計画法第13条第1項第6号)
と	土地区画整理事業	土地区画整理事業とは、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、換地手法による土地の区画形質の変更と、道路、公園、広場などの公共施設の整備を行う事業である。
と	トランジットモール	自動車の流入を制限し、公共交通と歩行者のみで構成される商店街等のこと。
な行		
に	二次エネルギー	自然から直接得られる原油・石炭・天然ガス等(化石エネルギー)、水力・太陽光等(自然エネルギー)、ウラン等(原子力エネルギー)を一次エネルギーというのに対し、これらを用途に合わせ使いやすく変換加工したものを二次エネルギーという。ガソリン、都市ガス、電気、熱、水素エネルギーなどが該当する。
ね	ネットワーク型都市構造	都市のコア(核)や拠点などが、道路や公共交通によりネットワークされる都市構造のこと。
ね	ネットワーク田園都市圏	田園都市圏の都市間が交通軸や情報などでネットワークされ、連携が図られた都市圏像のこと。(田園都市圏については「田園都市圏」参照)
の	農業集落排水事業	農業集落においてし尿、生活雑排水などの汚水等を処理する施設の整備を行う事業のこと。
の	農山漁村	ここでいう農山漁村とは、農村、漁村や山間部、離島などを含めた総称であり、主に農林漁業にかかわる生産活動が行われる地域を指す。
は行		
は	パークアンドライド	交通混雑を緩和するために、車を都市郊外の駐車場に止めて公共交通機関に乗り換え、都心部あるいは特定地域に入る方法
は	パーソントリップ調査	調査対象地域内において「人の動き」(パーソントリップ)について、移動の目的や利用した手段などを把握するための調査のこと。
は	バスベイ・カット	バスの停留所において、歩道に切り込みを入れるなどにより、バス停でのバス停車に伴う交通渋滞の発生を軽減するために設置されるもの。
は	ハンブ	車路に凸部を設けて、車のスピードを減速させ、徐行をうながすもの。
ひ	BRT	従来型の鉄道とバスとの中間の輸送力を持つバス高速輸送システムで、バス専用道路や常設の専用バスレーンを設け、交通渋滞に影響されずに運行し、定時性を確保することが可能
ひ	非線引き	都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する制度を適用しない場合をいう。(「線引き」参照)

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
ひ	非線引き用途 白地地域	区域区分を行っていない都市計画区域で用途地域が指定されていない地域
ふ	ファサード	正面玄関のある面の立面のこと。 主に道路側から見て建築物正面の顔にあたる部位を指す。
ふ	風致地区	都市における良好な自然環境の維持、保全を目的として定めるもので、条例により、建築物の建築や宅地の造成、木材の伐採、土砂の採取・堆積などの行為を規制する地区
へ	ペDESTリアン デッキ	高架歩道というべき、歩行者専用通路のこと。 駅前広場等に設置される歩行者のための高架構造物をいい、歩行者と自動車の動線が分離されることにより、歩行者の利便性向上と自動車交通の効率化を図ることができる。
ま行		
み	ミクストユース	商業・業務・住宅・福祉・文化などによる複合的な土地利用 市街地部におけるこれまでの土地利用計画のあり方は、生活環境の保全や業務の利便性を主眼として土地利用を「純化」させることを目的としてきた。 これに対し、まちなかにおいて調和可能な用途相互による土地の積極的な「多目的（複合的）利用」を許容することにより、都市生活の利便性向上、産業の活性化、多様な世代によるコミュニティ形成、にぎわい創出を図ろうとする考え方
み	水と緑の ネットワーク	水と緑のネットワークは、水や緑の連続した空間や拠点などからなる骨格軸のことで、それらを基盤とした面的な広がりを形成することにより、水や緑の持つ機能を複合的・効果的に発揮するもの。
み	密集市街地	老朽木造建築物が相当含まれ、かつ道路などの公共施設の整備水準が低く、防災機能が確保されていない市街地のこと。
み	ミニ開発	市街地内で開発許可の対象にならない宅地を細分化して建て売り住宅を建て、開発を進めること。 そのほとんどが、数戸単位の小さな分譲宅地であり、幅員4mほどの狭い道路でしか取り付けがなく、袋小路となっているものもあるため、住環境や防災面の問題がみられるケースがある。
も	モビリティ マネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを自発的に促す交通政策のこと。
や行		
ゆ	誘導容積制度	道路などの公共施設の整備が不十分な地区における地区計画において、容積率を2段階で定めながら、道路などができた段階で高い方の容積率を適用することにより、土地の有効利用を誘導する制度
ゆ	ユニバーサル デザイン	年齢、性別、身体、言語など、人々が持つ様々な特性や違いを超えて、はじめから、できるだけすべての人が利用しやすいように配慮した環境、建物、製品等のデザインをしていこうという考え方
よ	容積率	建築物の敷地面積に対する延床面積の割合
よ	用途地域	都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率および各種の高さについて定める。地域地区の一つ

■福岡県 都市計画基本方針用語集

頭文字	用語	解説
ら行		
り	流域まちづくり	河川流域において線としての一体性を持ったまちづくりのこと。
り	緑化協定	都市緑地保全法第14条に基づき、一団の土地又は道路・河川などに隣接する土地の所有者などが市街地の良好な環境を確保するために結ぶ緑地の保全又は緑化に関する協定
り	緑化地域制度	都市緑地法に第34条に基づき、緑が不足している市街地などにおいて、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制度
り	緑地協定制度	都市緑地法第45条、第54条に基づき、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制度
り	緑地保全地区	緑地保全地区は、良好な自然環境を形成する樹林地、草地、水辺地等で、公害または災害の防止等のため必要な遮断地帯、緩衝地帯としての適切な位置、規模および形態を有する地区を保全するために定めるもの。地域地区の一つ。この地区内では、建築物の建築や宅地造成、木竹の伐採等が規制される。
れ	連携軸	県全域を見据えた圏域構造において、コア(核)となる都市間を連携する軸

