

<p>(2) 筑後都市圏の課題</p> <p>1) 県に共通する課題</p> <p>○広域化する生活圏への対応</p> <p>広域交通体系やモータリゼーションの進展により、市町村の区域を越えて生活圏が広域化しています。これら生活圏の一体性等を考慮しつつ、実態に即した都市計画区域の運用が必要となっています。</p> <p>○人口減少への対応</p> <p>本県の人口については、近い将来、人口減少に転じることが予測されています。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、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。</p> <p>○都市化圧力への対応</p> <p>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の開発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。</p> <p>○交流・連携を支える都市基盤整備への対応</p> <p>九州新幹線や高速自動車道などの広域交通体系の整備は進んだものの、広域の交流・連携を支える都市基盤はまだ十分とはいえません。この状況を踏まえ、地域を支える都市基盤の更なる充実が求められています。</p> <p>○個性を生かした都市づくりへの対応</p> <p>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り組みを進めています。また、「明治日本の産業革命遺産」に関する取り組みなど、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。</p> <p>○少子・高齢社会への対応</p> <p>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を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つながり、地域の活力へ大きく影響を与えることとなるため、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かなければなりません。</p>	<p>(2) 筑後都市圏の課題</p> <p>1) 県に共通する課題</p> <p>○広域化する生活圏への対応</p> <p>広域交通体系やモータリゼーションの進展により、市町村の区域を越えて生活圏が広域化しています。これら生活圏の一体性等を考慮しつつ、実態に即した都市計画区域の運用が必要となっています。</p> <p>○人口減少への対応</p> <p>本県の人口については、近い将来、人口減少に転じることが予測されています。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、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。</p> <p>○都市化圧力への対応</p> <p>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の開発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。</p> <p>○交流・連携を支える都市基盤整備への対応</p> <p>九州新幹線や高速自動車道などの広域交通体系の整備は進んだものの、広域の交流・連携を支える都市基盤はまだ十分とはいえません。この状況を踏まえ、地域を支える都市基盤の更なる充実が求められています。</p> <p>○個性を生かした都市づくりへの対応</p> <p>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り組みを進めています。また、「明治日本の産業革命遺産」に関する取り組みなど、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。</p> <p>○少子・高齢社会への対応</p> <p>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を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つながり、地域の活力へ大きく影響を与えることとなるため、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かなければなりません。</p>
--	--

<p><b>○公共交通施策への対応</b> 人口減少社会の到来を前に、公共交通沿線での人口減少や公共交通を利用できない地域への都市機能の分散が見られます。 今後は新たな事業用地の確保が困難な拠点だけでなく、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。</p> <p><b>○自然環境保全、エネルギー問題への対応</b> 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り組みが求められています。</p> <p><b>○防災性の向上への対応</b> 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。</p> <p><b>2) 筑後都市圏特有の課題</b> <b>○都市と農山漁村の特性を活かした新たな“筑後ネットワーク田園都市圏”の形成</b> 筑後都市圏は、豊かな自然と文化・歴史に恵まれ、多様な産業が展開し、個性ある都市が存在する魅力に満ちた地域です。 本圏域では、今後とも、都市と農山漁村の特性を活かした特色ある地域づくりを進め、県民のニーズに対応した、自然を活かした文化圏を形成することにより、地域の未来を拓く先駆的な取組として筑後ネットワーク田園都市圏の形成が必要とされています。</p> <p><b>○九州新幹線沿線や交通・物流網の整備促進及び都市機能の高度化・拠点性強化の推進</b> 本圏域の産業、経済の活性化に大きく寄与する九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、アークセス道路などの駅周辺の整備とともに、沿線地域の整備の促進が必要とされています。併せて、有明海沿岸道路や国道3号をはじめとした幹線道路、三池港など交通・物流網の整備を促進するとともに、学術研究機能、都市機能の高度化と拠点性の向上が求められています。</p>	<p><b>○公共交通施策への対応</b> 人口減少社会の到来を前に、公共交通沿線での人口減少や公共交通を利用できない地域への都市機能の分散が見られます。 今後は新たな事業用地の確保が困難な拠点だけでなく、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。</p> <p><b>○自然環境保全、エネルギー問題への対応</b> 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り組みが求められています。</p> <p><b>○防災性の向上への対応</b> 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。</p> <p><b>2) 筑後都市圏特有の課題</b> <b>○都市と農山漁村の特性を活かした新たな“筑後ネットワーク田園都市圏”の形成</b> 筑後都市圏は、豊かな自然と文化・歴史に恵まれ、多様な産業が展開し、個性ある都市が存在する魅力に満ちた地域です。 本圏域では、今後とも、都市と農山漁村の特性を活かした特色ある地域づくりを進め、県民のニーズに対応した、自然を活かした文化圏を形成することにより、地域の未来を拓く先駆的な取組として筑後ネットワーク田園都市圏の形成が必要とされています。</p> <p><b>○九州新幹線沿線や交通・物流網の整備促進及び都市機能の高度化・拠点性強化の推進</b> 本圏域の産業、経済の活性化に大きく寄与する九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、アークセス道路などの駅周辺の整備とともに、沿線地域の整備の促進が必要とされています。併せて、有明海沿岸道路や国道3号をはじめとした幹線道路、三池港など交通・物流網の整備を促進するとともに、学術研究機能、都市機能の高度化と拠点性の向上が求められています。</p>
---	---

<p>○美しくゆとりがある安全・安心な地域づくりの推進</p> <p>筑後景観憲章に基づき、矢部川流域景観テーマ協定及び筑後川流域景観テーマ協定による広域的な景観の保全・整備のルールづくりや景観モデル地区の形成を促進するとともに、筑後川水系における河川改修による治水安全度の向上や既設ダムへの導水による適切な水管理の促進、筑後広域公園の整備、有明海の環境保全・水質改善を図るなど、美しくゆとりがあり、安全・安心な地域づくりが求められています。</p> <p>加えて、大牟田エコタウン「ゼロエミッション（ごみゼロ）構想」に基づき、先進的な環境調和型のまちづくりの推進が求められています。</p> <p>○生産基盤整備及び定住環境の充実による農林業支援の推進</p> <p>県下最大の食料供給基地として、競争力のある産地づくり、消費者が求める農産物づくりを進めるために、低コストで高品質な農産物生産を実現する新技術や省力栽培技術を導入し、意欲的で産地をリードする農業者への支援や生産基盤の整備を積極的に行う必要があります。また、県下でも有数の林業地帯である本圏域の林業振興のため、生産基盤と定住環境の一層の充実を図る必要があります。</p> <p>○先端成長産業の育成・集積及び工業団地の新規開発促進</p> <p>久留米アジアバイオ特区などを活用し、アジアにおけるバイオ産業拠点の形成や新たに研究開発拠点が設置される等、自動車関連産業を含む先端成長産業の育成と集積を図る必要があります。また、県南地域における産業用地が不足している状況を踏まえ、市町村と連携し、工業団地の新規開発を促進することが求められています。</p>	<p>○美しくゆとりがある安全・安心な地域づくりの推進</p> <p>筑後景観憲章に基づき、矢部川流域景観テーマ協定及び筑後川流域景観テーマ協定による広域的な景観の保全・整備のルールづくりや景観モデル地区の形成を促進するとともに、筑後川水系における河川改修による治水安全度の向上や既設ダムへの導水による適切な水管理の促進、筑後広域公園の整備、有明海の環境保全・水質改善を図るなど、美しくゆとりがあり、安全・安心な地域づくりが求められています。</p> <p>加えて、大牟田エコタウン「ゼロエミッション（ごみゼロ）構想」に基づき、先進的な環境調和型のまちづくりの推進が求められています。</p> <p>○生産基盤整備及び定住環境の充実による農林業支援の推進</p> <p>県下最大の食料供給基地として、競争力のある産地づくり、消費者が求める農産物づくりを進めるために、低コストで高品質な農産物生産を実現する新技術や省力栽培技術を導入し、意欲的で産地をリードする農業者への支援や生産基盤の整備を積極的に行う必要があります。また、県下でも有数の林業地帯である本圏域の林業振興のため、生産基盤と定住環境の一層の充実を図る必要があります。</p> <p>○先端成長産業の育成・集積及び工業団地の新規開発促進</p> <p>久留米アジアバイオ特区などを活用し、アジアにおけるバイオ産業拠点の形成や新たに研究開発拠点が設置される等、自動車関連産業を含む先端成長産業の育成と集積を図る必要があります。また、県南地域における産業用地が不足している状況を踏まえ、市町村と連携し、工業団地の新規開発を促進することが求められています。</p>
---	---

<p><b>2. 都市計画の目標</b></p> <p>(1) <b>都市づくりの基本理念</b></p> <p>豊かな自然環境を保全・創造して、活力と住みやすさが共存した環境共生型の新たな都市圏構造を実現するに当たって、本圏域は、筑後川・矢部川沿川で交流・連携する日常生活圏の中心的役割を担う区域等として機能し、その役割を果たすことが求められています。</p> <p>このため、筑後川・矢部川沿川をはじめとする恵まれた自然環境や、社会的、歴史的な特徴を大切に活かしながら、本圏域内すべての住民が、安全、快適、豊かで、しかも活力ある都市生活を享受しつつ、人口減少・高齢社会、国際化、情報化、地球環境に配慮した暮らしを実現し、住民の価値観の多様化、都市再生や地方分権の流れなど、様々な社会・経済の変化に対応する必要があります。今後は、これらの要請に応えるため、次の5つを本圏域の都市づくりの基本理念として定めるものとします。</p> <p>1) <b>持続可能な、快適で魅力ある都市生活を支える集約型の都市づくり</b></p> <p>都市部における持続可能な社会を構築する上での種々の課題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のできる「集約型の都市づくり」への転換を目指します。</p> <p>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づけ、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。</p> <p>あわせて、拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進していく軸（以下「公共交通軸」という。）を新たに設定し、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、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ります。</p> <p>また、市街地の緑地や農地、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。</p> <p>2) <b>誇りがもてる美しい都市づくり</b></p> <p>都市づくりの視点を、これまでの量の充足、効率性の追求から質の充足、美の追求に転換し、世代を受け継ぎながら、歴史の中で熟成されていく、誇りがもてる美しい都市づくりを進めます。</p> <p>そのため、美しい水と緑を生活空間に取りこみ、季節感あふれる彩り豊かで潤いのある都市づくりを進めます。また、すべての住民が安全に安心して生活できる土台をしっかりと築きあげるとともに、暮らす人たちが、訪れる人たちが美しいと感じる街並みの形成を図ります。</p> <p>3) <b>地力のある都市づくり</b></p> <p>活力ある持続的発展の源泉となる「地力」を生み出すため、既存産業の一層の高度化、多角化を進めることにより活性化を図り、創造的な活動を行う新規産業の振興を促進するなど、活力ある産業の構築を進めます。</p> <p>また、多様な人と情報が集散するにぎわいのある空間づくりのため、都心部商業や地域商業など広域的に魅力ある商業の振興を図るとともに、観光などによる交流を進めます。</p>	<p><b>2. 都市計画の目標</b></p> <p>(1) <b>都市づくりの基本理念</b></p> <p>豊かな自然環境を保全・創造して、活力と住みやすさが共存した環境共生型の新たな都市圏構造を実現するに当たって、本圏域は、筑後川・矢部川沿川で交流・連携する日常生活圏の中心的役割を担う区域等として機能し、その役割を果たすことが求められています。</p> <p>このため、筑後川・矢部川沿川をはじめとする恵まれた自然環境や、社会的、歴史的な特徴を大切に活かしながら、本圏域内すべての住民が、安全、快適、豊かで、しかも活力ある都市生活を享受しつつ、人口減少・高齢社会、国際化、情報化、地球環境に配慮した暮らしを実現し、住民の価値観の多様化、都市再生や地方分権の流れなど、様々な社会・経済の変化に対応する必要があります。今後は、これらの要請に応えるため、次の5つを本圏域の都市づくりの基本理念として定めるものとします。</p> <p>1) <b>持続可能な、快適で魅力ある都市生活を支える集約型の都市づくり</b></p> <p>都市部における持続可能な社会を構築する上での種々の課題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のできる「集約型の都市づくり」への転換を目指します。</p> <p>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づけ、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。</p> <p>あわせて、拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進していく軸（以下「公共交通軸」という。）を新たに設定し、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、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ります。</p> <p>また、市街地の緑地や農地、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。</p> <p>2) <b>誇りがもてる美しい都市づくり</b></p> <p>都市づくりの視点を、これまでの量の充足、効率性の追求から質の充足、美の追求に転換し、世代を受け継ぎながら、歴史の中で熟成されていく、誇りがもてる美しい都市づくりを進めます。</p> <p>そのため、美しい水と緑を生活空間に取りこみ、季節感あふれる彩り豊かで潤いのある都市づくりを進めます。また、すべての住民が安全に安心して生活できる土台をしっかりと築きあげるとともに、暮らす人たちが、訪れる人たちが美しいと感じる街並みの形成を図ります。</p> <p>3) <b>地力のある都市づくり</b></p> <p>活力ある持続的発展の源泉となる「地力」を生み出すため、既存産業の一層の高度化、多角化を進めることにより活性化を図り、創造的な活動を行う新規産業の振興を促進するなど、活力ある産業の構築を進めます。</p> <p>また、多様な人と情報が集散するにぎわいのある空間づくりのため、都心部商業や地域商業など広域的に魅力ある商業の振興を図るとともに、観光などによる交流を進めます。</p>
--	--

<p>4) 自然の保護や都市ストックの活用により、環境にやさしいまちづくりを進める</p> <p>豊かな自然環境の保全に配慮しながら、都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進めるとともに、環境負荷をおさえた省エネルギー・省資源型のまちづくりを進めることにより、国際的にアピールできる環境都市づくりを目指します。</p> <p>5) 住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める</p> <p>住民が支えあいが生活できるまちづくりや、住民の主体的な参加に基づきまちづくり、民間の力を活用したまちづくりを目指します。</p>	<p>4) 自然の保護や都市ストックの活用により、環境にやさしいまちづくりを進める</p> <p>豊かな自然環境の保全に配慮しながら、都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進めるとともに、環境負荷をおさえた省エネルギー・省資源型のまちづくりを進めることにより、国際的にアピールできる環境都市づくりを目指します。</p> <p>5) 住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める</p> <p>住民が支えあいが生活できるまちづくりや、住民の主体的な参加に基づきまちづくり、民間の力を活用したまちづくりを目指します。</p>
---	---

### 生活の質を高める公共交通軸の設定

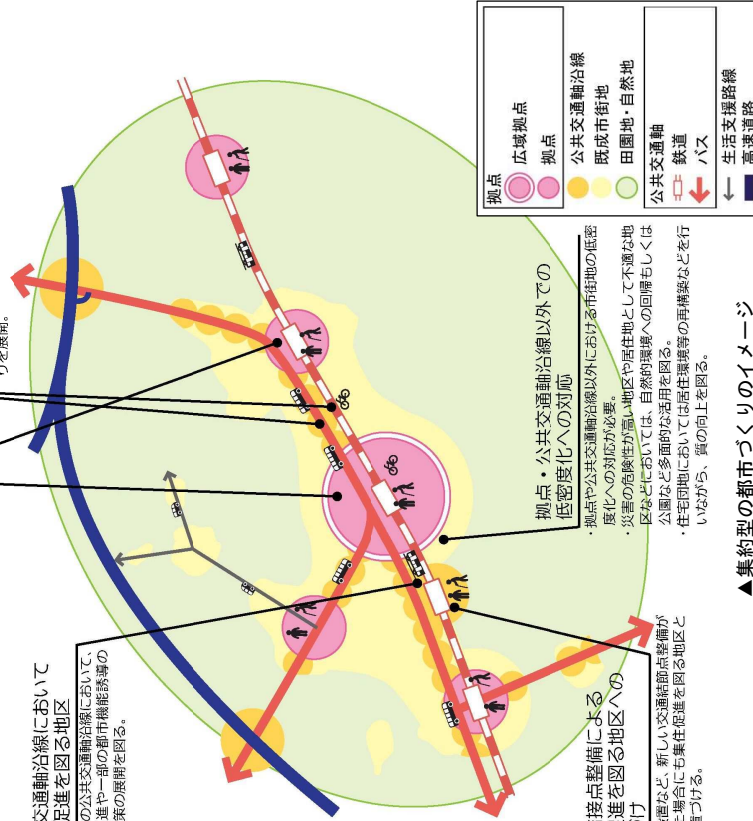
- ・便利で質の高い日常生活が可能となる公共交通軸を設定。
- ・公共交通軸沿線において居住や都市機能の集約を進め、拠点間の交流や交通需要を創出しながら公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段が確保された都市づくりを展開。
- ・拠点や都市間での都市機能の相互補完により、財政制約下においても効率的な行政サービスの実現が可能な都市づくりを展開。

### 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る、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。



### 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。
- ・在宅回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。

### 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

- ・駅前の設置など、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。

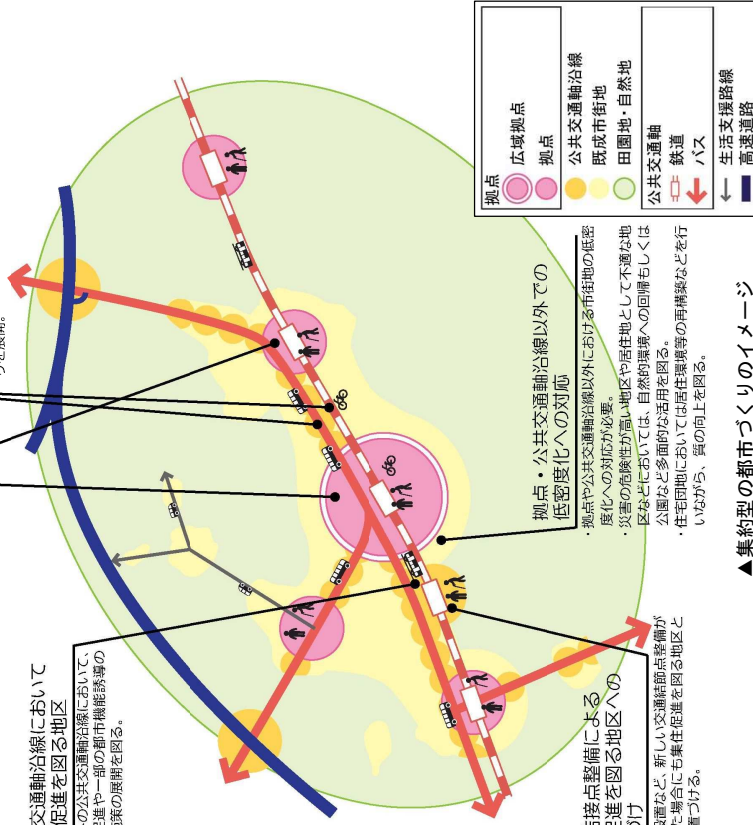
### ▲集約型の都市づくりのイメージ

### 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る、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。



### 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。
- ・在宅回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。

### 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

- ・駅前の設置など、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。

### ▲集約型の都市づくりのイメージ

(2) 都市づくりの目標

「地域特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な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する「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」の形成を目指します。

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。

※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、多くの自立都市圏のイメージを指す。

※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。

※自立都市圏：経済や社会、文化的に自立した都市圏のこと。

※地域コア：県全域を見据えた圏域構造において、福岡市・北九州市の都心部と連携する周辺都市を指す。

(3) 基本的事項

1) 目標年次

本計画は、おおむね20年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を平成42年とします。(但し、区域区分は10年後、都市施設及び市街地開発事業については、おおむね10年以内を想定します。)

2) 範囲

筑後都市圏を構成する5つの都市計画区域における名称及び範囲は、以下の通りです。

都市計画区域	範囲
久留米小郡都市計画区域	久留米市の一部、小郡市
大牟田都市計画区域	大牟田市、みやま市の一部
北野大刀洗都市計画区域	久留米市の一部、大刀洗町
筑後中央広域都市計画区域	久留米市の一部、八女市の一部、筑後市、柳川市、大川市、みやま市の一部、広川町
田主丸都市計画区域	久留米市の一部
合計	8市2町

(2) 都市づくりの目標

「地域特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な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する「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」の形成を目指します。

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。

※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、多くの自立都市圏のイメージを指す。

※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。

※自立都市圏：経済や社会、文化的に自立した都市圏のこと。

※地域コア：県全域を見据えた圏域構造において、福岡市・北九州市の都心部と連携する周辺都市を指す。

(3) 基本的事項

1) 目標年次

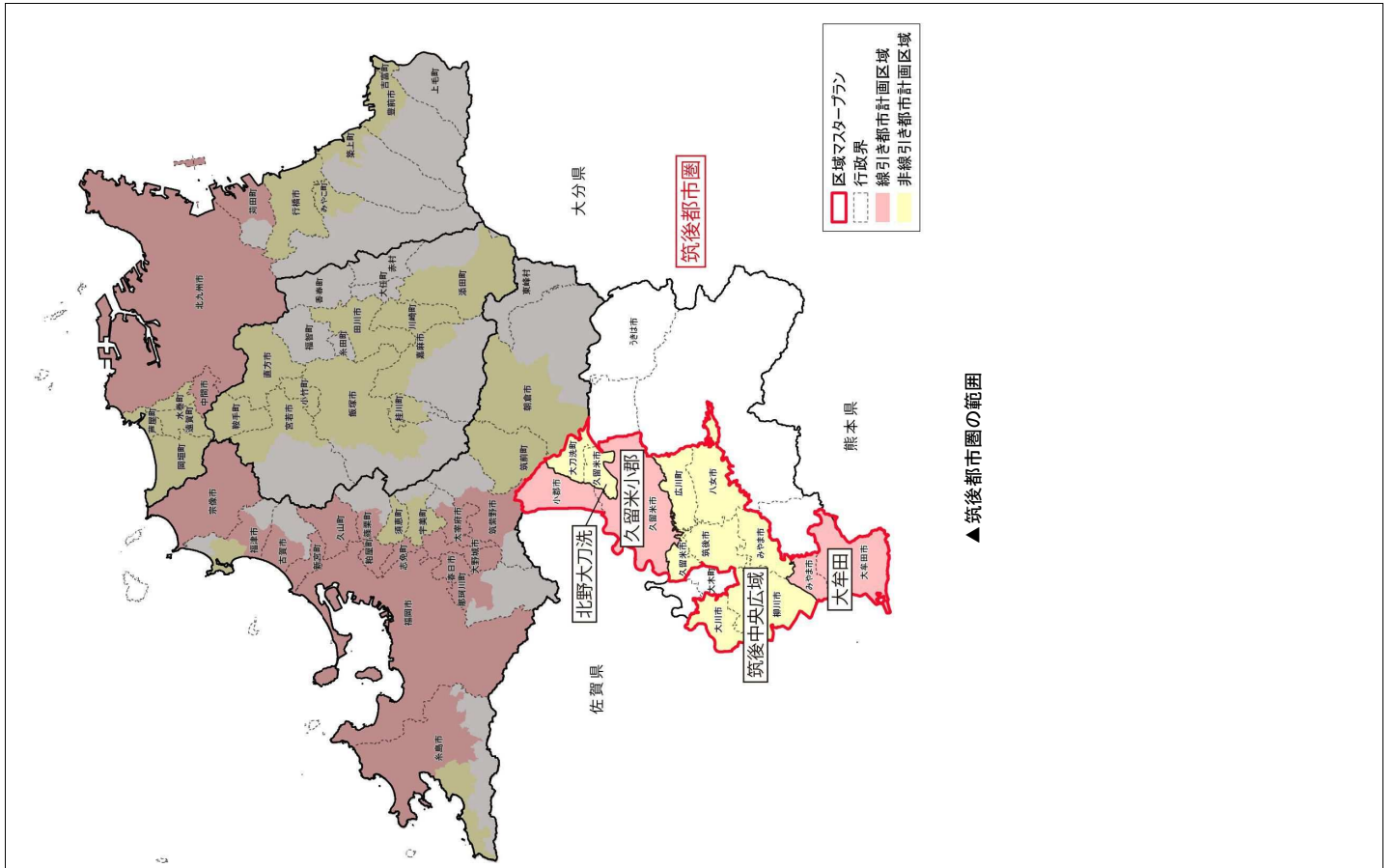
本計画は、おおむね20年後の都市の姿を展望するものとし、目標年次を平成42年とします。(但し、区域区分は10年後、都市施設及び市街地開発事業については、おおむね10年以内を想定します。)

2) 範囲

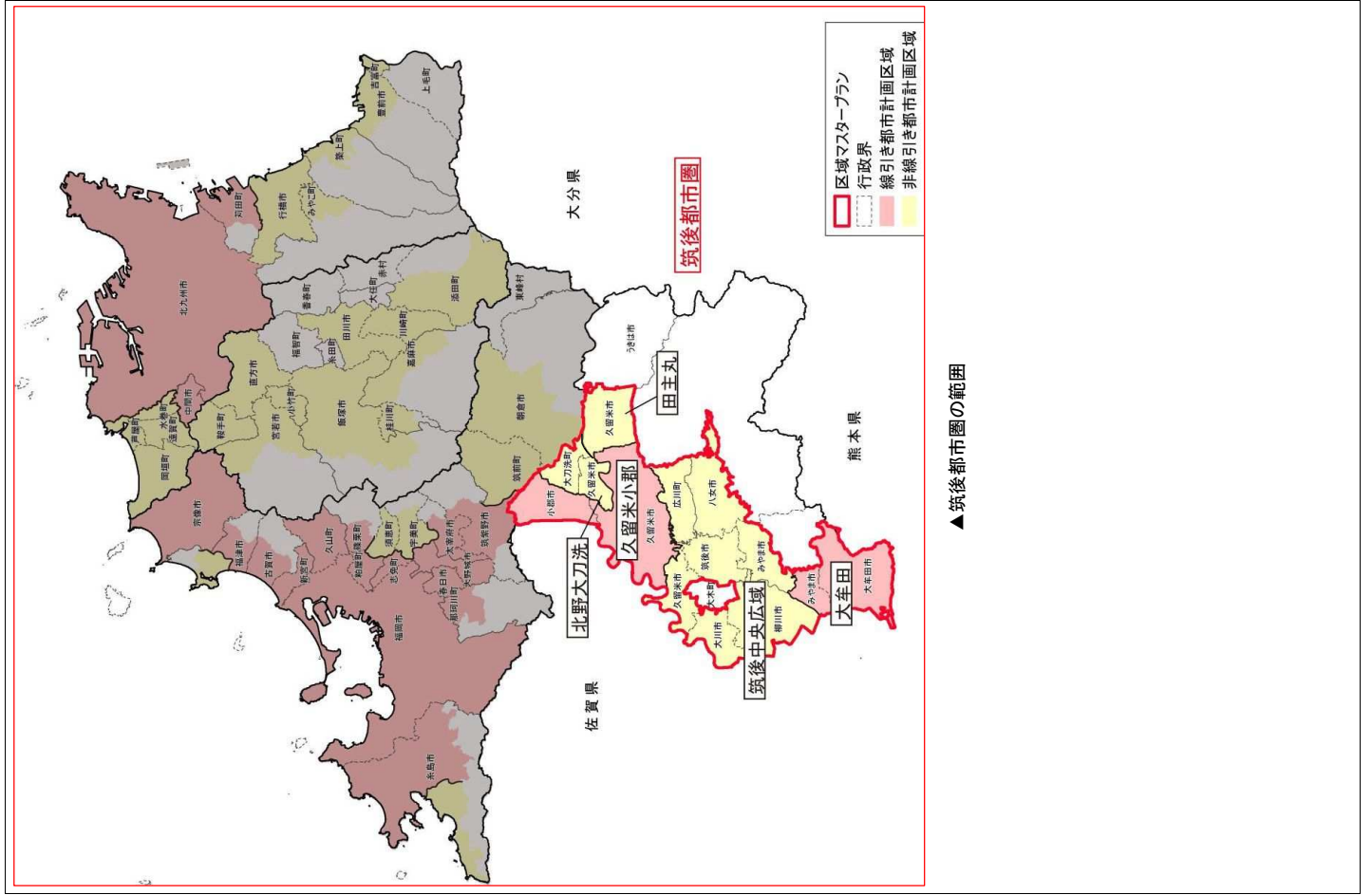
筑後都市圏を構成する4つの都市計画区域における名称及び範囲は、以下の通りです。

都市計画区域	範囲
久留米小郡都市計画区域	久留米市の一部、小郡市
大牟田都市計画区域	大牟田市、みやま市の一部
北野大刀洗都市計画区域	久留米市の一部、大刀洗町
筑後中央広域都市計画区域	久留米市の一部、八女市の一部、筑後市、柳川市、大川市、みやま市の一部、広川町
合計	8市2町





▲筑後都市圏の範囲



▲筑後都市圏の範囲





### 3. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

#### (1) 区域区分の有無

本圏域の各都市計画区域の区域区分は、久留米小郡都市計画区域及び大牟田都市計画区域に区域区分を定めます。その他の3都市計画区域は、区域区分を定めません。

都市計画区域	区域区分の有無の根拠
久留米小郡 都市計画区域	本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域の久留米市は交通の要衝に位置する本県第3位の人口規模を持つ都市であり、県南の中核都市と位置づけられる。久留米市に近接する小郡市、久留米市への通勤・通学が多い。また、筑後都市圏の経済、学術研究、高度医療の中核拠点として人口ダム機能を担う区域であり、人口が横ばい傾向にある。産業等の動向は増加傾向を示しており、今後もこの傾向は続くものと予想され、市街地の拡大の可能性が高く、区域区分による土地利用需要に対するコントロールの必要性が高いものと判断する。
大牟田都市計画区域	本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域においては、往年のエネルギー革命や産業構造の変化により活力が停滞しているが、都市の持つ潜在力は高く、今後は復調するものと考えられる。このような状況を踏まえ、多様な市民ニーズや社会情勢の変化に対応するコンパクトなまちづくりや計画的な市街地形成と、農地や自然環境の保全を図る上において区域区分を設定し、環境負荷の少ない社会への転換や都市内における公共投資の効率化を図り、活力ある都市づくりを進めていく必要がある。
北野大刀洗 都市計画区域	また、広域交通結節点となる九州新幹線新大牟田駅や有明海沿岸道路の整備等により都市活力が向上する要因もあることから、市街地として積極的に整備を行う区域の明確化と自然環境の保全を図るため、区域区分を定める。
筑後中央広域 都市計画区域	本区域は、これまで区域区分制度の適用がなされていない区域である。都市計画区域内人口は一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を下回っており、都市規模から判断される区域区分の必要性は低い。また、人口集中地区(DID)の指定はなく、市街化区域として指定すべき市街地の連担性・集積度は低い。
田主丸都市計画区域	本区域は、これまで区域区分制度の適用がなされていない区域である。都市計画区域内人口は一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を上回っており都市規模は大きい。一部地域で人口集中地区(DID)の指定がなされているが、人口、産業等の動向は停滞傾向を示しており、今後、急激かつ無秩序な市街化が拡大する可能性は低い。

### 3. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

#### (1) 区域区分の有無

本圏域の各都市計画区域の区域区分は、久留米小郡都市計画区域及び大牟田都市計画区域に区域区分を定めます。その他の2都市計画区域は、区域区分を定めません。

都市計画区域	区域区分の有無の根拠
久留米小郡 都市計画区域	本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域の久留米市は交通の要衝に位置する本県第3位の人口規模を持つ都市であり、県南の中核都市と位置づけられる。久留米市に近接する小郡市、久留米市への通勤・通学が多い。また、筑後都市圏の経済、学術研究、高度医療の中核拠点として人口ダム機能を担う区域であり、人口が横ばい傾向にある。産業等の動向は増加傾向を示しており、今後もこの傾向は続くものと予想され、市街地の拡大の可能性が高く、区域区分による土地利用需要に対するコントロールの必要性が高いものと判断する。
大牟田都市計画区域	本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域においては、往年のエネルギー革命や産業構造の変化により活力が停滞しているが、都市の持つ潜在力は高く、今後は復調するものと考えられる。このような状況を踏まえ、多様な市民ニーズや社会情勢の変化に対応するコンパクトなまちづくりや計画的な市街地形成と、農地や自然環境の保全を図る上において区域区分を設定し、環境負荷の少ない社会への転換や都市内における公共投資の効率化を図り、活力ある都市づくりを進めていく必要がある。
北野大刀洗 都市計画区域	また、広域交通結節点となる九州新幹線新大牟田駅や有明海沿岸道路の整備等により都市活力が向上する要因もあることから、市街地として積極的に整備を行う区域の明確化と自然環境の保全を図るため、区域区分を定める。
筑後中央広域 都市計画区域	本区域は、これまで区域区分制度の適用がなされていない区域である。都市計画区域内人口は一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を下回っており、都市規模から判断される区域区分の必要性は低い。また、人口集中地区(DID)の指定はなく、市街化区域として指定すべき市街地の連担性・集積度は低い。

(2) 区域区分の方針

1) 将来におけるおおむねの人口

本圏域における区域及び市街地内の人口を次のように想定します。

都市計画 区域	都市計画区域内人口		市街地内人口	
	平成22年	平成32年	平成22年	平成32年
久留米小郡都市計画区域	295 千人	291 千人	244 千人	244 千人
大牟田市計画区域	133 千人	121 千人	119 千人	113 千人

※平成32年の市街地内人口には、保留人口を含む。

2) 将来における産業の規模

本圏域における区域ごとの産業の規模を次のように想定します。

都市計画 区域	生産規模		就業構造	
	平成22年	平成32年	平成22年	平成32年
久留米小郡都市計画区域				
工業出荷額	3,255億円	3,360億円	第1次産業 9.0千人 (5.7%)	6.6千人 (4.4%)
卸売販売額	6,048億円	6,771億円	第2次産業 30.5千人 (19.2%)	22.1千人 (14.9%)
小売販売額	4,243億円	5,334億円	第3次産業 119.0千人 (75.1%)	119.7千人 (80.7%)
大牟田市計画区域				
工業出荷額	2,763億円	2,895億円	第1次産業 4.1千人 (6.2%)	2.2千人 (4.2%)
卸売販売額	1,271億円	1,423億円	第2次産業 17.0千人 (25.8%)	10.8千人 (20.4%)
小売販売額	1,472億円	1,367億円	第3次産業 44.8千人 (68.0%)	40.0千人 (75.4%)

3) 市街化区域のおおむねの規模

本圏域における区域ごとの人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案して、市街地の規模を次のように想定します。

都市計画区域	市街地の面積		備考
	平成22年	平成32年	
久留米小郡都市計画区域	4,411ha	おおむね 4,411ha	平成22DID 約3,592ha
大牟田市計画区域	4,055ha	おおむね 4,055ha	平成22DID 約3,076ha

※平成32年の市街地の面積には、保留人口フロアームに相当する面積を含まない。

(2) 区域区分の方針

1) 将来におけるおおむねの人口

本圏域における区域及び市街地内の人口を次のように想定します。

都市計画 区域	都市計画区域内人口		市街地内人口	
	平成22年	平成32年	平成22年	平成32年
久留米小郡都市計画区域	295 千人	291 千人	244 千人	244 千人
大牟田市計画区域	133 千人	121 千人	119 千人	113 千人

※平成32年の市街地内人口には、保留人口を含む。

2) 将来における産業の規模

本圏域における区域ごとの産業の規模を次のように想定します。

都市計画 区域	生産規模		就業構造	
	平成22年	平成32年	平成22年	平成32年
久留米小郡都市計画区域				
工業出荷額	3,255億円	3,360億円	第1次産業 9.0千人 (5.7%)	6.6千人 (4.4%)
卸売販売額	6,048億円	6,771億円	第2次産業 30.5千人 (19.2%)	22.1千人 (14.9%)
小売販売額	4,243億円	5,334億円	第3次産業 119.0千人 (75.1%)	119.7千人 (80.7%)
大牟田市計画区域				
工業出荷額	2,763億円	2,895億円	第1次産業 4.1千人 (6.2%)	2.2千人 (4.2%)
卸売販売額	1,271億円	1,423億円	第2次産業 17.0千人 (25.8%)	10.8千人 (20.4%)
小売販売額	1,472億円	1,367億円	第3次産業 44.8千人 (68.0%)	40.0千人 (75.4%)

3) 市街化区域のおおむねの規模

本圏域における区域ごとの人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案して、市街地の規模を次のように想定します。

都市計画区域	市街地の面積		備考
	平成22年	平成32年	
久留米小郡都市計画区域	4,411ha	おおむね 4,411ha	平成22DID 約3,592ha
大牟田市計画区域	4,055ha	おおむね 4,055ha	平成22DID 約3,076ha

※平成32年の市街地の面積には、保留人口フロアームに相当する面積を含まない。

#### 4. 主要な都市計画の決定等の方針

##### (1) 都市構造の形成方針

###### 1) 基本方針

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。福岡県では、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あり、誰もが暮らしやすい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環境や歴史・文化、景観特性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、将来の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、人口減少・高齢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。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。

筑後都市圏における、具体的な拠点・公共交通軸については以下の通りです。

※「参考図2 都市構造の形成方針図」参照

広域拠点/拠点	拠点名称	市町名
広域拠点	J R・西鉄久留米駅周辺	久留米市
	西鉄・甘木鉄道小郡駅周辺	小郡市
	J R羽犬塚駅周辺	筑後市
	八女市役所周辺	八女市
	J R・西鉄大牟田駅/西鉄新栄町駅周辺	大牟田市
	西鉄柳川駅周辺	柳川市
	西鉄大塚駅周辺	久留米市
	西鉄北野駅周辺	久留米市
	J R田主丸駅周辺	久留米市
	久留米市役所城島総合支所周辺	久留米市
拠点	西鉄大塚駅周辺	大刀洗町
	J Rうきは駅周辺	うきは市
	J R吉井駅周辺	うきは市
	西鉄八丁牟田駅周辺	大木町
	大川市役所周辺	大川市
	八女市役所立花支所周辺	八女市
	広川町役場周辺	広川町
	八女市黒木地域交流センター「ふじの里」周辺	八女市
	J R瀬高駅周辺	みやま市
	J R渡瀬駅周辺	みやま市

#### 4. 主要な都市計画の決定等の方針

##### (1) 都市構造の形成方針

###### 1) 基本方針

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。福岡県では、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あり、誰もが暮らしやすい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環境や歴史・文化、景観特性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、将来の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、人口減少・高齢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。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。

筑後都市圏における、具体的な拠点・公共交通軸については以下の通りです。

※「参考図2 都市構造の形成方針図」参照

広域拠点/拠点	拠点名称	市町名
広域拠点	J R・西鉄久留米駅周辺	久留米市
	西鉄・甘木鉄道小郡駅周辺	小郡市
	J R羽犬塚駅周辺	筑後市
	八女市役所周辺	八女市
	J R・西鉄大牟田駅/西鉄新栄町駅周辺	大牟田市
	西鉄柳川駅周辺	柳川市
	西鉄大塚駅周辺	久留米市
	西鉄北野駅周辺	久留米市
	J R田主丸駅周辺	久留米市
	久留米市役所城島総合支所周辺	久留米市
拠点	西鉄大塚駅周辺	大刀洗町
	J Rうきは駅周辺	うきは市
	J R吉井駅周辺	うきは市
	西鉄八丁牟田駅周辺	大木町
	大川市役所周辺	大川市
	八女市役所立花支所周辺	八女市
	広川町役場周辺	広川町
	八女市黒木地域交流センター「ふじの里」周辺	八女市
	J R瀬高駅周辺	みやま市
	J R渡瀬駅周辺	みやま市

基幹公共交通軸 /公共交通軸	路線名称/起終点名称	市町名
基幹公共交通軸	J R九州新幹線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
	J R鹿児島本線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
	J R久大本線	久留米市/うきは市
公共交通軸	西鉄天神大牟田線	久留米市/小郡市/大牟田市/みやま市/柳川市/大木町
	西鉄甘木線	久留米市/大刀洗町
	甘木鉄道甘木線	小郡市/大刀洗町
	八女市役所周辺 - J R羽犬塚駅	八女市/筑後市
	八女市役所周辺 - 広川町役所周辺	八女市/広川町
	八女市役所周辺 - 八女市黒木地域交流センター「ふじの里」周 辺	八女市
	八女市役所周辺 - 八女市役所立花支所周 辺	八女市
	久留米市役所城島総合支所周 辺 - 西鉄大善寺駅	久留米市
	大川市役所周辺 - 西鉄柳川駅	大川市/柳川市
	広川町役所周辺 - 西鉄久留米駅	久留米市/広川町

基幹公共交通軸 /公共交通軸	路線名称/起終点名称	市町名
基幹公共交通軸	J R九州新幹線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
	J R鹿児島本線	久留米市/大牟田市/みやま市/筑後市
	J R久大本線	久留米市/うきは市
公共交通軸	西鉄天神大牟田線	久留米市/小郡市/大牟田市/みやま市/柳川市/大木町
	西鉄甘木線	久留米市/大刀洗町
	甘木鉄道甘木線	小郡市/大刀洗町
	八女市役所周辺 - J R羽犬塚駅	八女市/筑後市
	八女市役所周辺 - 広川町役所周辺	八女市/広川町
	八女市役所周辺 - 八女市黒木地域交流センター「ふじの里」周 辺	八女市
	八女市役所周辺 - 八女市役所立花支所周 辺	八女市
	久留米市役所城島総合支所周 辺 - 西鉄大善寺駅	久留米市
	大川市役所周辺 - 西鉄柳川駅	大川市/柳川市
	広川町役所周辺 - 西鉄久留米駅	久留米市/広川町

※拠点及び公共交通軸の新たな設定に当たっては、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。

※拠点及び公共交通軸の新たな設定に当たっては、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。

## 2) 将来における都市構造

本圏域における都市構造を次のように想定します。※1

筑後都市圏	現況※2	H42
人口指標	0.88	0.98以上
商業指標	1.67	2.32以上
交通指標	0.85	1.01以上

※1: 指標の計算は、(軸・拠点の値) ÷ (軸・拠点以外の値) で算出しています。

軸・拠点は、広域拠点及び拠点、基幹公共交通軸の駅周辺半径500m内及び公共交通軸の周辺300m内を意味します。

※2: 軸・拠点は500mメッシュを用いて集計しています。なお、人口指標は国勢調査(H22)の夜間人口のデータ、商業指標は商業統計調査(H19)の小売業売場面積のデータを用い、交通指標はパーソントリップ調査(H17)の発生集中量のデータを500mメッシュ人口分布(H17国調)により按分した推計値を用いています。

## 3) 集約型都市づくりによる効果

集約型都市づくりを目指し、拠点に加えて、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及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が高い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。

以下に、新たに公共交通軸を加えた集約型の都市づくりにより期待される効果を示します。

- ①公共交通軸設定による居住機能及び都市機能の集約と公共交通利用促進の相乗効果
- ②インフラの維持管理コストの削減等、行政コストの効果的な運用
- ③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集約型の都市づくりの促進
- ④歩いて暮らせる安全・安心・快適なスマートウェルネスシティの実現
- ⑤公共投資の効果的集約による質が高く暮らしやすい空間の形成の推進
- ⑥将来性のある地区の事前把握による、民間事業者の投資促進、投資効果の向上
- ⑦環境負荷の低減による低炭素型都市づくりの推進
- ⑧市街地集約による自然地の保全

## 2) 将来における都市構造

本圏域における都市構造を次のように想定します。※1

筑後都市圏	現況※2	H42
人口指標	0.88	0.98以上
商業指標	1.67	2.32以上
交通指標	0.85	1.01以上

※1: 指標の計算は、(軸・拠点の値) ÷ (軸・拠点以外の値) で算出しています。

軸・拠点は、広域拠点及び拠点、基幹公共交通軸の駅周辺半径500m内及び公共交通軸の周辺300m内を意味します。

※2: 軸・拠点は500mメッシュを用いて集計しています。なお、人口指標は国勢調査(H22)の夜間人口のデータ、商業指標は商業統計調査(H19)の小売業売場面積のデータを用い、交通指標はパーソントリップ調査(H17)の発生集中量のデータを500mメッシュ人口分布(H17国調)により按分した推計値を用いています。

## 3) 集約型都市づくりによる効果

集約型都市づくりを目指し、拠点に加えて、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及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が高い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。

以下に、新たに公共交通軸を加えた集約型の都市づくりにより期待される効果を示します。

- ①公共交通軸設定による居住機能及び都市機能の集約と公共交通利用促進の相乗効果
- ②インフラの維持管理コストの削減等、行政コストの効果的な運用
- ③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集約型の都市づくりの促進
- ④歩いて暮らせる安全・安心・快適なスマートウェルネスシティの実現
- ⑤公共投資の効果的集約による質が高く暮らしやすい空間の形成の推進
- ⑥将来性のある地区の事前把握による、民間事業者の投資促進、投資効果の向上
- ⑦環境負荷の低減による低炭素型都市づくりの推進
- ⑧市街地集約による自然地の保全



<p><b>4) 公共交通軸沿線まちづくりの促進</b></p> <p>拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりを進める一つの方策として、高齢者や環境に優しい公共交通軸の沿線に居住を誘導し、居住者が医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを利用できるようにすることが必要です。そのためには、公共交通軸の沿線の自治体間で、これらの生活サービスを利用できるよう相互に補完する沿線都市群の形成を目指します。</p> <p><b>5) 各圏域間及び隣接県の連携</b></p> <p>本県の都市構造は、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づけています。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形で捉えています。都市構造を考える上では、圏域内だけでなく、各拠点間を結ぶ公共交通軸を活かすことなどにより、圏域を越えて互いにつながりを持ち、連携した都市づくりを進めることが必要です。また、より広域的な観点から、隣接する県と都市づくりを連携して取り組むことも必要です。</p> <p><b>6) 市町村の定める都市計画の協議・同意の判断基準等について</b></p> <p>都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。</p>	<p><b>4) 公共交通軸沿線まちづくりの促進</b></p> <p>拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりを進める一つの方策として、高齢者や環境に優しい公共交通軸の沿線に居住を誘導し、居住者が医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを利用できるようにすることが必要です。そのためには、公共交通軸の沿線の自治体間で、これらの生活サービスを利用できるよう相互に補完する沿線都市群の形成を目指します。</p> <p><b>5) 各圏域間及び隣接県の連携</b></p> <p>本県の都市構造は、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づけています。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形で捉えています。都市構造を考える上では、圏域内だけでなく、各拠点間を結ぶ公共交通軸を活かすことなどにより、圏域を越えて互いにつながりを持ち、連携した都市づくりを進めることが必要です。また、より広域的な観点から、隣接する県と都市づくりを連携して取り組むことも必要です。</p> <p><b>6) 市町村の定める都市計画の協議・同意の判断基準等について</b></p> <p>都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。</p>
---	---

<p>(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 基本方針</p> <p>人口構造の変化など、さまざまな社会経済情勢の変化に的確に対応し、多様な都市生活・都市活動を支え、暮らしにゆとりと安心感を与え、自然環境が保全された持続的で揺るぎない地域の発展を可能とするために、環境にも配慮した効果的・効率的な土地利用の規制・誘導を進めます。</p> <p>具体的には、久留米市の都心部や各拠点とする多心ネットワーク型都市構造の「集約型の都市づくり」の実現に向けて、メリハリのある効率的かつ効果的な土地利用の誘導を図ります。</p> <p>これに当たり、圏域内の市町村は、広域的連携を図りつつ、「集約型都市づくり」に寄与する都市計画を定める必要があります。</p> <p>また、筑後都市圏においては、特に以下の点に重点的に取り組んでいきます。</p>	<p>(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 基本方針</p> <p>人口構造の変化など、さまざまな社会経済情勢の変化に的確に対応し、多様な都市生活・都市活動を支え、暮らしにゆとりと安心感を与え、自然環境が保全された持続的で揺るぎない地域の発展を可能とするために、環境にも配慮した効果的・効率的な土地利用の規制・誘導を進めます。</p> <p>具体的には、久留米市の都心部や各拠点とする多心ネットワーク型都市構造の「集約型の都市づくり」の実現に向けて、メリハリのある効率的かつ効果的な土地利用の誘導を図ります。</p> <p>これに当たり、圏域内の市町村は、広域的連携を図りつつ、「集約型都市づくり」に寄与する都市計画を定める必要があります。</p> <p>また、筑後都市圏においては、特に以下の点に重点的に取り組んでいきます。</p>
<p>○都市活力維持への対応</p> <p>筑後都市圏においては、圏域内最大の久留米市でも今後人口減少が予測されます。また、大牟田市は、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。</p> <p>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・運動するための誘導施策が必要と考えられます</p> <p>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。</p>	<p>○都市活力維持への対応</p> <p>筑後都市圏においては、圏域内最大の久留米市でも今後人口減少が予測されます。また、大牟田市は、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。</p> <p>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・運動するための誘導施策が必要と考えられます</p> <p>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。</p>
<p>○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</p> <p>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」等に基づき流域の広域的な景観形成を進めていく必要があります。</p>	<p>○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</p> <p>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」等に基づき流域の広域的な景観形成を進めていく必要があります。</p>
<p>○農林水産業経営環境の維持増進</p> <p>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。</p>	<p>○農林水産業経営環境の維持増進</p> <p>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。</p>

<p><b>2) 市街地の土地利用方針</b></p> <p><b>①主要用途の配置の方針</b></p> <p>(ア) 商業業務地</p> <p>久留米市の都心部には、圏域の中心となるような商業業務地を配置します。これに当り、中心市街地としての魅力を高めるためにも、周辺の高次文化地区やスポーツ・レクリエーション地区との有機的な連携を図ります。また、鉄道駅周辺等の他の拠点については商業業務地を配置するとともに、地域生活の中心としての商業地を適切に配置し、必要に応じて住宅と商業・業務施設が融合した複合系の施設などを積極的に配置します。併せて、公共交通軸をはじめとした主な幹線道路沿線については、周辺の住宅地等に配慮しつつ、交通の利便性を活かした商業機能やサービス機能等の誘導を図ります。</p> <p>観光地としての魅力を有する地区については、観光サービス施設の機能充実や修景整備など観光客にも対応した商業地の形成を図ります。さらに、これら以外の市街化進行地域、新市街地の適切な位置に、市街地における商業の規模を考慮した上で近隣商業地を配置し、日常購買需要に対処します。</p> <p>今後の都市整備に当たっては、都心部ではコンパクトで効率的な土地利用を図り、都市施設をはじめとした都市基盤の整備を推進するとともに、オーブンスペースの確保や良好な都市景観の創出により、魅力ある都市空間の形成を図ります。</p> <p>また、都市機能の更新などにより、商業業務機能や地区サービス機能の一層の充実を図るとともに、住民に密着した市庁舎、町役場、出先機関等については、それぞれ住民の利用に至便な地区中心地や公共交通軸への配置を図ります。</p> <p>(イ) 工業地</p> <p>本圏域の工業地は、臨海部や内陸部の既存工業地のほか、幹線道路沿道に立地しており、今後もこれらの地区を中心に、公害の防止等に留意しつつ工業地を配置していきます。新たな工場の受け入れは、これら工業地への集積を誘導することとします。</p> <p>また、地域に密着し職住共存する工業に対処するため、市街地における工業の規模を考慮した上で、周辺市街地との調和に留意しつつ、適切な位置に工業地の配置を図ります。</p> <p>(ウ) 流通業務地</p> <p>幹線道路や鉄道等による交通の要衝地や、港湾との連携が可能な臨海地において、流通業務地の配置を図ります。</p> <p>(エ) 住宅地</p> <p>既に都市機能や人口が集積している拠点やその周辺の公共交通利便性の高い既成市街地においては、比較的高密度の住宅地を配置し、都市空間の有効利用を図る一方、職住近接を基本とした良好な住環境の実現を図るとともに、オーブンスペースの確保や防災性の向上を促進します。</p> <p>また、周辺市街地では中密度あるいは低密度の住宅地を適切に配置し、計画的な市街地整備や規制・誘導により、住環境の整備・保全を図ります。</p> <p>さらに、郊外の新市街地等においては、土地区画整理事業などの計画的な開発により、緑と適正な空間が確保された住宅地を配置し、良好な住環境の維持・保全を図ります。</p>	<p><b>2) 市街地の土地利用方針</b></p> <p><b>①主要用途の配置の方針</b></p> <p>(ア) 商業業務地</p> <p>久留米市の都心部には、圏域の中心となるような商業業務地を配置します。これに当り、中心市街地としての魅力を高めるためにも、周辺の高次文化地区やスポーツ・レクリエーション地区との有機的な連携を図ります。また、鉄道駅周辺等の他の拠点については商業業務地を配置するとともに、地域生活の中心としての商業地を適切に配置し、必要に応じて住宅と商業・業務施設が融合した複合系の施設などを積極的に配置します。併せて、公共交通軸をはじめとした主な幹線道路沿線については、周辺の住宅地等に配慮しつつ、交通の利便性を活かした商業機能やサービス機能等の誘導を図ります。</p> <p>観光地としての魅力を有する地区については、観光サービス施設の機能充実や修景整備など観光客にも対応した商業地の形成を図ります。さらに、これら以外の市街化進行地域、新市街地の適切な位置に、市街地における商業の規模を考慮した上で近隣商業地を配置し、日常購買需要に対処します。</p> <p>今後の都市整備に当たっては、都心部ではコンパクトで効率的な土地利用を図り、都市施設をはじめとした都市基盤の整備を推進するとともに、オーブンスペースの確保や良好な都市景観の創出により、魅力ある都市空間の形成を図ります。</p> <p>また、都市機能の更新などにより、商業業務機能や地区サービス機能の一層の充実を図るとともに、住民に密着した市庁舎、町役場、出先機関等については、それぞれ住民の利用に至便な地区中心地や公共交通軸への配置を図ります。</p> <p>(イ) 工業地</p> <p>本圏域の工業地は、臨海部や内陸部の既存工業地のほか、幹線道路沿道に立地しており、今後もこれらの地区を中心に、公害の防止等に留意しつつ工業地を配置していきます。新たな工場の受け入れは、これら工業地への集積を誘導することとします。</p> <p>また、地域に密着し職住共存する工業に対処するため、市街地における工業の規模を考慮した上で、周辺市街地との調和に留意しつつ、適切な位置に工業地の配置を図ります。</p> <p>(ウ) 流通業務地</p> <p>幹線道路や鉄道等による交通の要衝地や、港湾との連携が可能な臨海地において、流通業務地の配置を図ります。</p> <p>(エ) 住宅地</p> <p>既に都市機能や人口が集積している拠点やその周辺の公共交通利便性の高い既成市街地においては、比較的高密度の住宅地を配置し、都市空間の有効利用を図る一方、職住近接を基本とした良好な住環境の実現を図るとともに、オーブンスペースの確保や防災性の向上を促進します。</p> <p>また、周辺市街地では中密度あるいは低密度の住宅地を適切に配置し、計画的な市街地整備や規制・誘導により、住環境の整備・保全を図ります。</p> <p>さらに、郊外の新市街地等においては、土地区画整理事業などの計画的な開発により、緑と適正な空間が確保された住宅地を配置し、良好な住環境の維持・保全を図ります。</p>
---	---

<p><b>②市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針</b></p> <p>(ア) <b>土地の高度な利用に関する方針</b></p> <p>都心部や拠点、鉄道駅周辺や主要なバス路線沿線をはじめとした公共交通軸沿線などにおいては、行政・文化・医療・福祉・交通・商業及び都市型住宅などの機能集積を図るとともに、都市施設の充実を目指した土地の有効かつ高度な利用を促進します。</p> <p>(イ) <b>用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針</b></p> <p>工業地及び流通業務地は、必要に応じて住環境への配慮を行いつつ、業務特性等に応じた集約的な配置を行い、用途の純化を図ります。また、近年住居系用途への土地利用の転換が進む地区については、住環境の保全を図るため、住居系用途地域への土地利用転換を図ります。</p> <p>住宅地は、良好な住環境を保全・誘導するため、用途の純化・専用化を基本としつつ、都市構造や地域特性に応じて、日常生活に必要な一定の施設の立地誘導を図ります。住宅と工場の混在が見られる上、公害等の発生により環境の悪化が生じるおそれがある場合は、その公害の低減に努め、工場の適地への移転・集約化を図るなど、住宅地としての環境保全を図ります。</p> <p>また、都心部や拠点を中心に、都市生活の利便性向上、商業や産業の活性化や多様な世代によるコミュニティの形成などを目指し、居住・教育・文化・医療・福祉といった複合的な土地利用を促進します。</p> <p>さらに、公共交通軸沿線においては、周辺の住宅地等に配慮しつつ、公共交通軸沿線に適した施設誘導を図り、都市的利便性の向上を図ります。</p> <p>(ウ) <b>住環境の改善又は維持に関する方針</b></p> <p>木造密集市街地等の住環境整備が特に必要な地区については、都市基盤の整備はもとより、建物の不燃化や共同建て替え、防災拠点機能の設置など総合的な整備により、防災性及び住環境の向上を図ります。あわせて地域の特性に応じて、地区計画、建築協定及びまちづくり協定等を活用し、良好な住環境の形成を推進します。</p> <p>(エ) <b>市街地の低密度化への対応に関する方針</b></p> <p>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・駐車場などの都市的ながらも低密度な土地の活用を図ります。</p>	<p><b>②市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針</b></p> <p>(ア) <b>土地の高度な利用に関する方針</b></p> <p>都心部や拠点、鉄道駅周辺や主要なバス路線沿線をはじめとした公共交通軸沿線などにおいては、行政・文化・医療・福祉・交通・商業及び都市型住宅などの機能集積を図るとともに、都市施設の充実を目指した土地の有効かつ高度な利用を促進します。</p> <p>(イ) <b>用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針</b></p> <p>工業地及び流通業務地は、必要に応じて住環境への配慮を行いつつ、業務特性等に応じた集約的な配置を行い、用途の純化を図ります。また、近年住居系用途への土地利用の転換が進む地区については、住環境の保全を図るため、住居系用途地域への土地利用転換を図ります。</p> <p>住宅地は、良好な住環境を保全・誘導するため、用途の純化・専用化を基本としつつ、都市構造や地域特性に応じて、日常生活に必要な一定の施設の立地誘導を図ります。住宅と工場の混在が見られる上、公害等の発生により環境の悪化が生じるおそれがある場合は、その公害の低減に努め、工場の適地への移転・集約化を図るなど、住宅地としての環境保全を図ります。</p> <p>また、都心部や拠点を中心に、都市生活の利便性向上、商業や産業の活性化や多様な世代によるコミュニティの形成などを目指し、居住・教育・文化・医療・福祉といった複合的な土地利用を促進します。</p> <p>さらに、公共交通軸沿線においては、周辺の住宅地等に配慮しつつ、公共交通軸沿線に適した施設誘導を図り、都市的利便性の向上を図ります。</p> <p>(ウ) <b>住環境の改善又は維持に関する方針</b></p> <p>木造密集市街地等の住環境整備が特に必要な地区については、都市基盤の整備はもとより、建物の不燃化や共同建て替え、防災拠点機能の設置など総合的な整備により、防災性及び住環境の向上を図ります。あわせて地域の特性に応じて、地区計画、建築協定及びまちづくり協定等を活用し、良好な住環境の形成を推進します。</p> <p>(エ) <b>市街地の低密度化への対応に関する方針</b></p> <p>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・駐車場などの都市的ながらも低密度な土地の活用を図ります。</p>
---	---

<p><b>(オ) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針</b></p> <p>都心部ならびに主要鉄道駅周辺等の中心市街地を形成している地区及び拠点、さらにはこれらをつなぐ公共交通軸の沿道などにおいては、都市機能の適正な維持増進と限られた土地の合理的利用に資するため、高次都市機能を担う地区として高密度もしくは中密度な土地利用を図ります。また、これらの地区周辺において、日常購買需要に対処すべき地区と位置づけられる場合は、近隣の低密度な住宅地との調和を図りつつ、適切な密度構成を図ります。</p> <p>工業地及び流通業務地については、周辺の住宅地や環境との調和を図るべく比較的低密度の構成を維持しますが、集積した立地を図る地区については、新規企業の導入などにより中密度もしくは高密度な構成を図ります。</p> <p>既成市街地等で土地の有効利用を促進すべき地区及び鉄道駅の周辺や幹線道路の沿道で高度な利用を図るべき地区等については、隣接する区域への配慮をしつつ、住宅地としての比較的高い密度構成を図ります。</p> <p>また、その他良好な住居の環境を保護すべき地区については、計画的な開発により低層住宅を主体とした住宅地の形成を図ります。</p> <p><b>(カ) 市街地における住宅建設の方針</b></p> <p>社会・経済の変化や高齢社会の急速な進展、環境や防災などに関する意識の高まりなどに対応するため、良質なストック形成の観点から質の向上を重視し、基礎的な居住水準の向上はもとより、人口減少化・高齢社会への対応、環境との共生、安全性や防災・防犯性の向上などを図るとともに、周辺環境との調和やまちづくりへの貢献などに配慮し、良好な住環境の形成を図ります。</p> <p><b>(キ) 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針</b></p> <p>市街地内における貴重な緑やオープンスペース、市街地周辺の身近な緑地や農地、自然地などの維持・保全・創造をあわせて行うことにより、自然と調和した市街地の形成を図ります。</p> <p>市街地内のゆとりある居住空間の形成を図るため、現存の公園、緑地の保全を図るとともに市街地における公園の計画的な配置を促進します。</p> <p>市街地内の樹林地や水辺と市街地を取り巻く里山などの緑は、生態系の保全、水資源のかん養など、環境保全機能の高い貴重な資源であるため、風致地区・緑地保全地区・保存樹林の指定、市民緑地制度の適用などにより緑の保全を図ります。</p> <p>公園緑化や道路沿道緑化、河川沿いの遊歩道等の整備を推進し、遺跡やレクリエーション拠点等の連結による水と緑のネットワークの形成を図ります。</p>	<p><b>(オ) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針</b></p> <p>都心部ならびに主要鉄道駅周辺等の中心市街地を形成している地区及び拠点、さらにはこれらをつなぐ公共交通軸の沿道などにおいては、都市機能の適正な維持増進と限られた土地の合理的利用に資するため、高次都市機能を担う地区として高密度もしくは中密度な土地利用を図ります。また、これらの地区周辺において、日常購買需要に対処すべき地区と位置づけられる場合は、近隣の低密度な住宅地との調和を図りつつ、適切な密度構成を図ります。</p> <p>工業地及び流通業務地については、周辺の住宅地や環境との調和を図るべく比較的低密度の構成を維持しますが、集積した立地を図る地区については、新規企業の導入などにより中密度もしくは高密度な構成を図ります。</p> <p>既成市街地等で土地の有効利用を促進すべき地区及び鉄道駅の周辺や幹線道路の沿道で高度な利用を図るべき地区等については、隣接する区域への配慮をしつつ、住宅地としての比較的高い密度構成を図ります。</p> <p>また、その他良好な住居の環境を保護すべき地区については、計画的な開発により低層住宅を主体とした住宅地の形成を図ります。</p> <p><b>(カ) 市街地における住宅建設の方針</b></p> <p>社会・経済の変化や高齢社会の急速な進展、環境や防災などに関する意識の高まりなどに対応するため、良質なストック形成の観点から質の向上を重視し、基礎的な居住水準の向上はもとより、人口減少化・高齢社会への対応、環境との共生、安全性や防災・防犯性の向上などを図るとともに、周辺環境との調和やまちづくりへの貢献などに配慮し、良好な住環境の形成を図ります。</p> <p><b>(キ) 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針</b></p> <p>市街地内における貴重な緑やオープンスペース、市街地周辺の身近な緑地や農地、自然地などの維持・保全・創造をあわせて行うことにより、自然と調和した市街地の形成を図ります。</p> <p>市街地内のゆとりある居住空間の形成を図るため、現存の公園、緑地の保全を図るとともに市街地における公園の計画的な配置を促進します。</p> <p>市街地内の樹林地や水辺と市街地を取り巻く里山などの緑は、生態系の保全、水資源のかん養など、環境保全機能の高い貴重な資源であるため、風致地区・緑地保全地区・保存樹林の指定、市民緑地制度の適用などにより緑の保全を図ります。</p> <p>公園緑化や道路沿道緑化、河川沿いの遊歩道等の整備を推進し、遺跡やレクリエーション拠点等の連結による水と緑のネットワークの形成を図ります。</p>
--	--

<p><b>3) 市街化調整区域の土地利用方針</b> 人口減少・高齢社会の到来を控え、集約型都市を実現するためには、市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、将来の逆線引きの適用等も見据える必要があります。その上で地域の特性にあった住環境の改善・誘導やコミュニティ機能の維持、地域の活性化を目的とし、良好な自然環境や農地の保全などに資する計画の対応を図ります。特に、山裾の緑地や水辺空間については保全を図ります。 なお、工業、流通業務施設などの土地利用計画については、都市及び地域における必要性、位置的特性、種類、規模等を総合的に勘案し、農林漁業との調整を行いながら進めます。</p> <p><b>①優良な農地との健全な調和に関する方針</b> 農用地区域を含む優良な農地については、農業生産の場としてその生産性の向上を図るよう、保全を図ります。</p> <p><b>②災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針</b> 市街地周辺部の山地等で、災害発生等の危険が予想される急傾斜地については、森林の持つ土砂流出防備機能及び水源かん養機能等を維持する観点から、林地としての保全を図ります。また、丘陵部における山頂・尾根筋及び急傾斜地については、土砂流出防止、環境保全等の観点から土地利用を抑制します。 さらに、災害防止上、重要な役割を果たすこれらの山林・森林については、大気・水質浄化など様々な公益的機能を有することから保全を図ります。また、土石流、地すべりやがけ崩れなど災害の発生のおそれのある土地の区域については、市街化を抑制します。</p> <p><b>③自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針</b> 市街化調整区域内の山林・森林は、水源かん養や国土保全はもとより、景観形成・災害防止・良好な生活環境の提供等、多様な公益的機能を発揮している重要な存在であることから、全般的な保全整備を図ります。特に必要な箇所については、公園・緑地・風致地区等を定め、整備・保全を図ります。</p> <p><b>④秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針</b> 市街化調整区域とされている区域の一部において、土地区画整理事業などによる計画的な市街地整備を検討する場合は、当該地区の農林漁業との調整を図りつつ、市街地整備の見通しが明らかになった段階で、計画的に市街化区域に編入を行うものとし、 その中でも、鉄道及びインターチェンジに近接する交通至便な地区については、利便性と良好な環境を備えた住宅地や工業・流通機能を有する地域の計画的な市街化を検討します。 市街化調整区域の集落地区は、集落の活力の維持・向上を図るため、水質の汚濁防止や営農に支障のないよう配慮しつつ、地区計画などを活用した計画的な整備が考えられます。</p>	<p><b>3) 市街化調整区域の土地利用方針</b> 人口減少・高齢社会の到来を控え、集約型都市を実現するためには、市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、将来の逆線引きの適用等も見据える必要があります。その上で地域の特性にあった住環境の改善・誘導やコミュニティ機能の維持、地域の活性化を目的とし、良好な自然環境や農地の保全などに資する計画の対応を図ります。特に、山裾の緑地や水辺空間については保全を図ります。 なお、工業、流通業務施設などの土地利用計画については、都市及び地域における必要性、位置的特性、種類、規模等を総合的に勘案し、農林漁業との調整を行いながら進めます。</p> <p><b>①優良な農地との健全な調和に関する方針</b> 農用地区域を含む優良な農地については、農業生産の場としてその生産性の向上を図るよう、保全を図ります。</p> <p><b>②災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針</b> 市街地周辺部の山地等で、災害発生等の危険が予想される急傾斜地については、森林の持つ土砂流出防備機能及び水源かん養機能等を維持する観点から、林地としての保全を図ります。また、丘陵部における山頂・尾根筋及び急傾斜地については、土砂流出防止、環境保全等の観点から土地利用を抑制します。 さらに、災害防止上、重要な役割を果たすこれらの山林・森林については、大気・水質浄化など様々な公益的機能を有することから保全を図ります。また、土石流、地すべりやがけ崩れなど災害の発生のおそれのある土地の区域については、市街化を抑制します。</p> <p><b>③自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針</b> 市街化調整区域内の山林・森林は、水源かん養や国土保全はもとより、景観形成・災害防止・良好な生活環境の提供等、多様な公益的機能を発揮している重要な存在であることから、全般的な保全整備を図ります。特に必要な箇所については、公園・緑地・風致地区等を定め、整備・保全を図ります。</p> <p><b>④秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針</b> 市街化調整区域とされている区域の一部において、土地区画整理事業などによる計画的な市街地整備を検討する場合は、当該地区の農林漁業との調整を図りつつ、市街地整備の見通しが明らかになった段階で、計画的に市街化区域に編入を行うものとし、 その中でも、鉄道及びインターチェンジに近接する交通至便な地区については、利便性と良好な環境を備えた住宅地や工業・流通機能を有する地域の計画的な市街化を検討します。 市街化調整区域の集落地区は、集落の活力の維持・向上を図るため、水質の汚濁防止や営農に支障のないよう配慮しつつ、地区計画などを活用した計画的な整備が考えられます。</p>
--	--





大規模集客施設の種類の種類		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・娯楽系	商業施設 スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000㎡ <sup>※3</sup> を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000㎡ <sup>※2</sup> を超えるもの
公共・公益系	公共施設(国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館) 病院 福祉施設 大学等	国・地方公共団体が整備する公共施設 病床数200床 <sup>※3</sup> ・ <sup>※4</sup> を超えるもの 収容人数200人 <sup>※3</sup> を超えるもの 学生数が500名 <sup>※3</sup> を超えるもの	国・県が整備する公共施設 3次医療圏規模のもの (立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない)
<p>※1 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計。          ※2 立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。          ※3 立地の影響が街区の単位(徒歩圏)等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。          ※4 病床数には、療養、精神等を除く。          ※5 立地する大規模集客施設の規模等に於いて、近接の広域拠点もしくは拠点において用地の確保が困難な場合をいう。          ※6 駅やバス停から直接接続する施設に至るまでの経路等において、利用者が自動車動線との平面交差がなく、安全で快適に移動できること等が担保されたものをいう。          ※7 公共交通軸沿線であって、かつ広域交通(例：高速バス)とも直結したものであるなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。</p>			
<p>6) 市町村の定める都市計画の協議・同意の判断基準等について          都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。          その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。</p>			

大規模集客施設の種類の種類		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・娯楽系	商業施設 スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000㎡ <sup>※3</sup> を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000㎡ <sup>※2</sup> を超えるもの
公共・公益系	公共施設(国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館) 病院 福祉施設 大学等	国・地方公共団体が整備する公共施設 病床数200床 <sup>※3</sup> ・ <sup>※4</sup> を超えるもの 収容人数200人 <sup>※3</sup> を超えるもの 学生数が500名 <sup>※3</sup> を超えるもの	国・県が整備する公共施設 3次医療圏規模のもの (立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない)
<p>※1 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計。          ※2 立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。          ※3 立地の影響が街区の単位(徒歩圏)等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。          ※4 病床数には、療養、精神等を除く。          ※5 立地する大規模集客施設の規模等に於いて、近接の広域拠点もしくは拠点において用地の確保が困難な場合をいう。          ※6 駅やバス停から直接接続する施設に至るまでの経路等において、利用者が自動車動線との平面交差がなく、安全で快適に移動できること等が担保されたものをいう。          ※7 公共交通軸沿線であって、かつ広域交通(例：高速バス)とも直結したものであるなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。</p>			
<p>6) 市町村の定める都市計画の協議・同意の判断基準等について          都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。          その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。</p>			

<p>(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>①基本方針</p> <p>(ア) 交通体系の整備の方針</p> <p>交通施策の実施に当たっては、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と充実を進めます。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と強化を図り、集約型の都市づくりを支える道路網の形成を促進します。</p> <p>また、人口減少・高齢社会の到来に伴い、誰もが利用しやすい交通体系の整備や新たな運行形態導入等の生活交通確保の取り組みが必要となります。安全で円滑な移動を確保するため、各交通手段相互の快適で効率的な交流促進に配慮した計画づくりを行い、駅前広場の整備や自由通路などの整備を推進し、交通結節点の機能強化を促進します。このように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせ利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。これらの機能強化、充実に当たってはバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。誰もが自由に移動することができ持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障害者等が利用しやすい移動手段である公共交通サービスの支援や、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など生活交通確保の取り組みを促進します。</p> <p>重要港湾である三池港においては、地域の物流拠点として機能強化を図るとともに、緊急時の輸送や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促進します。</p> <p>(イ) 整備水準の目標</p> <p>将来の都市構造や土地利用を踏まえ、効果の高い都市施設の整備を推進し、広域交通体系の強化、交通手段の連携、安全で快適な交通環境の実現を目指す。</p>	<p>(3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p>①基本方針</p> <p>(ア) 交通体系の整備の方針</p> <p>交通施策の実施に当たっては、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と充実を進めます。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と強化を図り、集約型の都市づくりを支える道路網の形成を促進します。</p> <p>また、人口減少・高齢社会の到来に伴い、誰もが利用しやすい交通体系の整備や新たな運行形態導入等の生活交通確保の取り組みが必要となります。安全で円滑な移動を確保するため、各交通手段相互の快適で効率的な交流促進に配慮した計画づくりを行い、駅前広場の整備や自由通路などの整備を推進し、交通結節点の機能強化を促進します。このように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせ利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。これらの機能強化、充実に当たってはバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。誰もが自由に移動することができ持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障害者等が利用しやすい移動手段である公共交通サービスの支援や、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など生活交通確保の取り組みを促進します。</p> <p>重要港湾である三池港においては、地域の物流拠点として機能強化を図るとともに、緊急時の輸送や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促進します。</p> <p>(イ) 整備水準の目標</p> <p>将来の都市構造や土地利用を踏まえ、効果の高い都市施設の整備を推進し、広域交通体系の強化、交通手段の連携、安全で快適な交通環境の実現を目指す。</p>
---	---