

福岡都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(案)

福岡広域都市計画区域

宇美須恵都市計画区域

津屋崎都市計画区域

二丈都市計画区域

朝倉筑前都市計画区域

令和 年 月 日告示

福 岡 県

【目 次】

はじめに.....	1
1. 圏域の現状と課題.....	4
(1) 福岡都市圏の現状.....	4
(2) 福岡都市圏の課題.....	5
2. 都市計画の目標.....	8
(1) 都市づくりの基本理念.....	8
(2) 都市づくりの目標.....	11
(3) 基本的事項.....	11
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.....	14
(1) 区域区分の有無.....	14
(2) 区域区分の方針.....	15
4. 主要な都市計画の決定等の方針.....	16
(1) 都市構造の形成方針.....	16
(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	20
(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.....	27
(4) 市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針.....	34
(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針.....	36
(6) 防災に関する都市計画の決定の方針.....	39
(7) 景観に関する都市計画の決定の方針.....	40
(8) 環境都市づくりに関する都市計画の決定の方針.....	41
参考附图 1 主要な都市計画の決定の方針図	
参考附图 2 都市構造の形成方針図	
参考附图 3 都市構造の形成方針図（広域拠点・拠点の個別詳細図）	
参考附图 4 都市構造の形成方針図（公共交通軸の個別詳細図）	

はじめに

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画区域を対象とした長期的な都市づくりの方向性を示すものです。

福岡県では、都市の拡散や都市政策課題の広域化など都市計画区域を越えた広域的な課題の増加を背景に、各都市計画区域マスタープランの上位計画として、「福岡県都市計画基本方針（平成27年10月）」を策定することにより、県内の各都市における市街地の機能分担、連携のあり方、広域に効果がおよぶ道路などの都市基盤の計画等長期的な視点に立った都市の将来像を都市計画区域外を含む県全域で示したところです。

本都市計画区域マスタープランは、この「福岡県都市計画基本方針」に即し、広域的な視点から福岡都市圏域の都市計画に関する基本的な方向性と主要な都市計画の決定の方針を示しています。

これに対し、住民に身近な市街地環境に関するような市町村内において概ね完結する地域に密着した都市計画の詳細な方針等に関しては、市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）において、本都市計画区域マスタープランの内容を踏まえつつ、これに即して市町村ごとに定めることとなります。

また、福岡平野周辺には5つの都市計画区域（以下「本5区域」という。）があり、線引き都市計画区域である福岡広域都市計画区域とその周辺の宇美須恵、津屋崎、二丈及び朝倉筑前都市計画区域の4つの非線引き都市計画区域で構成しています。

本5区域のうち朝倉筑前都市計画区域を除く4区域は、自然的条件として水系が同一であるとともに、市街地は地形的にもまとまりのある福岡平野周辺に収まっています。また、近年の転入・転出等の人口移動及び通勤・通学、買物等の日常生活圏は、上記4区域に加えて、歴史的背景や国土利用計画等でつながりの深い朝倉筑前都市計画区域を含む5区域全体にわたり広域化しています。

このような状況を踏まえ、都市としての一体性を広域的な観点において総合的に判断すると、本5区域は一体の都市圏として整備、開発及び保全する必要があると考えます。

そのため、本5区域を都市圏を形成していく圏域として捉え、複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープランを策定することとしました。



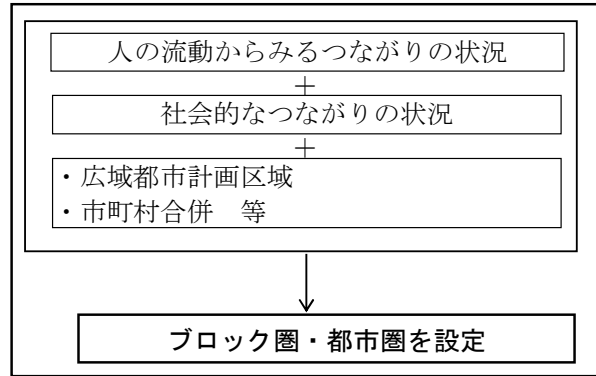
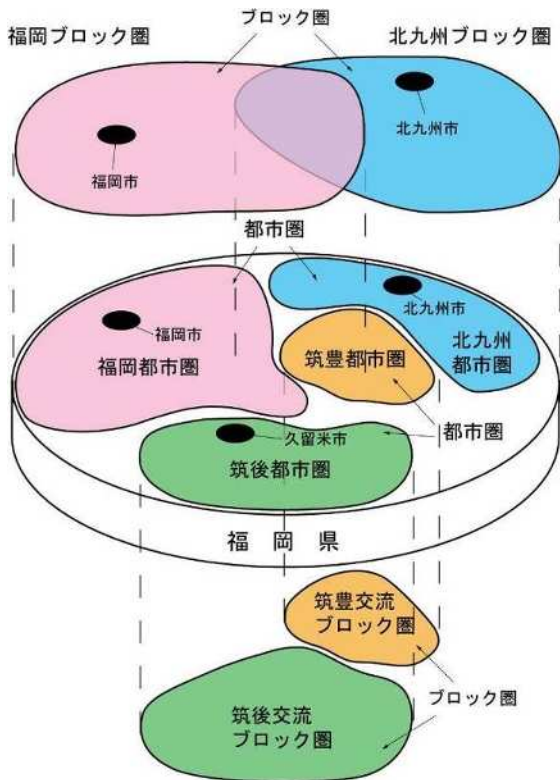
▲「都市計画区域マスタープラン」と「市町村マスタープラン」の役割分担イメージ

参考：圏域レベルでの一体的な都市計画の必要性

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います。これに伴い、生活圏としてまとまりのある地域は、都市計画区域より広いものとなっており、広域的見地からの枠組みが求められています。

また、高次の中核機能を持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のとなっています。

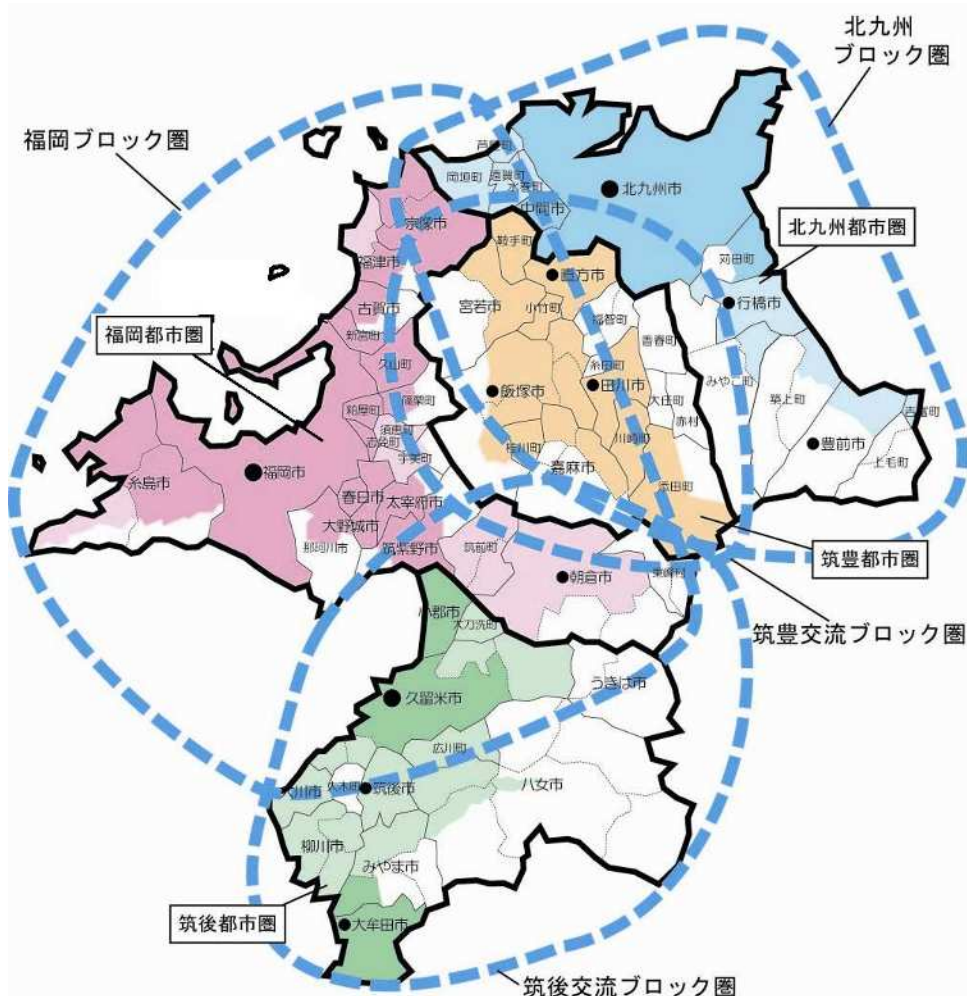
したがって、本県の圏域構造の実態を把握し効果的な都市計画を進めていくためには、福岡県全体を広域的・重層的に捉えた圏域レベルで都市計画を推進していくことが必要です。



〈基本的な圏域の捉え方〉

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

▲圏域構造の捉え方



凡例

	線引き 都市計画区域	非線引き 都市計画区域
福岡		
北九州		
筑豊		
筑後		

ブロック圏
 都市圏
 コアとなる都市

▲4 圏域の構造

1. 圏域の現状と課題

(1) 福岡都市圏の現状

1) 人口

福岡都市圏は、全国的な人口減少が始まっている中で、現在も人口が増加している地域です。

国立社会保障・人口問題研究所の市区町村別将来人口推計（平成30年3月）によると、本計画の目標年次である令和17年の福岡都市圏の人口は、約271万人で、今後も人口の増加が見込まれています。（※現在の福岡都市圏人口 約259万人[平成27年国勢調査]）

2) 地域特性

本圏域は、面積約1,536km²、九州の北部に位置し、海を隔て、朝鮮半島、中国大陸に臨んでいます。釜山、広島、鹿児島とは約200km圏、上海や大連、東京都は約1,000km圏と、我が国で最も海外に近い位置にあります。

地形は、北に玄界灘、南は福岡平野を囲むように脊振山地、三郡山地があり、東に宗像平野、西に糸島平野が広がっています。

圏域内の山々はなだらかで、多くが1,000m以下の高さであり、玄界灘や博多湾に注ぐ中小の河川があります。

また、古代より大陸との交流の場としての歴史を持ち、九州における政治、経済、情報、文化の中枢となってきました。本圏域は、福岡市を中心にこれまで九州の中枢都市として、政治、経済、情報、文化等の機能を集積しながら牽引的な役割を果たしつつ、アジアの交流拠点都市をめざして発展を続けてきました。その過程の中で圏域の都市活動が活発化し、結果として人口の集積、増大を生み、様々な影響を相互におよぼしあう社会生活圏は拡大してきました。

3) 広域的位置づけ

本圏域は、福岡市とこれを取り巻く近隣の筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、古賀市、福津市、糸島市、朝倉市、那珂川市、糟屋郡、朝倉郡の日常生活圏により構成されており、広域的には、北九州、久留米、飯塚等と放射環状型の連携軸でネットワークを形成しています。

また、地理的な位置づけや都市機能の集積等から、福岡県全体の中で広域的な交流圏における中心的役割を担う圏域として、アジアとの交流のゲートウェイ（玄関口）として位置づけられます。

地形的には、北の玄界灘及び博多湾、南の脊振山地、東の三郡山地に囲まれる地域のほぼ中央部にあり、これらとつながりを持った市街地内の緑など豊かな自然環境を保全・創造する区域と位置づけられます。

(2) 福岡都市圏の課題

1) 県に共通する課題

○広域化する生活圏への対応

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。

○人口減少への対応

本県の人口については、近い将来、減少に転じることが予測されており、地域ごとでは、既に人口減少が始まっている地域が多く見られます。

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、都市の中心部においても、小さな敷地単位で空き店舗や空き地等が散発的に発生する「都市のスポンジ化」が進行し、必要な生活サービス施設が失われるなど、生活利便性の低下や、日常的な管理が行われていない土地・建物が増えることによる治安・景観の悪化などが懸念されます。

○都市化圧力への対応

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。

○交流・連携を支える都市基盤整備への対応

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。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ます。

○個性を生かした都市づくりへの対応

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、世界遺産に登録された「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」の活用など、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。

○少子・高齢社会への対応

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かなければなりません。

○公共交通施策への対応

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。

○自然環境保全、エネルギー問題への対応

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。

○防災性の向上への対応

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) 福岡都市圏特有の課題

○アジアの交流拠点としての活気あふれる都市づくりの推進

福岡都市圏は、商業・サービス産業を中心とした第三次産業が集積するとともに、アジア圏を中心とした外国人観光客の増加や多くのMICEが開催されるなど、アジアとの交流の玄関口として国際交流・連携が進んでおり、今後も、アジアの交流拠点としての役割を果たしていくことが求められています。

本圏域では、業務・商業機能をはじめ、交通・物流機能、知的・学術・文化機能、情報発信機能などの中枢的都市機能をさらに充実させるため、九州新幹線鹿児島ルートの変更活用促進に向けた業務・商業施設が集積する天神地区や博多駅周辺地区などの機能更新を図るほか、福岡空港や博多港の機能強化、九州大学学術研究都市構想の促進、各拠点施設へのアクセス道路の整備などを進め、活気あふれる都市形成を図ることが求められています。

併せて、九州大学の移転に伴う伊都キャンパスや箱崎、六本松キャンパス跡地、原町農場跡地などの周辺地域では、地域活力の向上に繋がる土地利用の検討が必要とされています。

○都市交通の円滑化の推進

急激な都市機能の集積によって発生した交通渋滞を緩和し、安全で快適な道路交通環境を確保するため、都市交通の円滑化の推進が求められています。

○利水・治水の促進及び低未利用地の有効活用等による安全で快適な都市空間の整備推進

安定的な水供給のための水源整備や広域利水の促進、台風などによる豪雨災害に対する総合的な治水対策を行うとともに、環境や防災面に十分配慮しつつ、都市部の低未利用地を有効活用するなど、安全で快適な都市空間の整備推進が求められています。

○先端成長産業の育成・集積及び市町村と連携した工業団地の新規開発促進

水素エネルギーやロボット、システムL S Iなどの先端成長産業の育成ならびに集積を図るとともに、自動車関連産業を集積させるために、市町村と連携し、工業団地の新規開発の促進が求められています。

○都市近郊型農林業の振興及びこれらの活用による地域交流の促進

大消費地である福岡市を有する地理的条件を活かし、都市近郊型農業の振興を図るとともに、市民農園などを活用し都市との交流を図ることが求められています。

都市近郊の森林は、良好な生活環境を確保するため、レクリエーションなどの場として整備を図るほか、その適切な維持・管理が求められています。

2. 都市計画の目標

(1) 都市づくりの基本理念

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、北九州都市圏とともに広域的な中枢機能を発揮し、牽引的な役割を果たすことが求められます。

このため、社会的、歴史的、自然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。

1) 持続可能な、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都市づくり

人口減少社会や高齢社会において、必要な都市機能や公共交通が維持され、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「持続可能な都市づくり」を進めるため、拠点と公共交通軸沿線への都市機能の集積を目指します。

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。

特に都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」に指定されている「福岡都心地域（特定都市再生緊急整備地域を含む）」、「福岡香椎・臨海東地域」では、ゆとりとにぎわいのある街並みの形成に資する都市開発事業等を促進することにより、国際中枢都市の形成を目指します。

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。

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。

2) 安全で快適な生活を支える都市づくり

地形的に水資源に恵まれない本圏域では、安定した水資源の確保とともに節水型都市づくりに取り組み、風水害や地震などの大規模な自然災害、都市化の発展に伴う高層建築物や地下空間などにおける都市型災害にも対応できる基盤整備と防災・危機管理体制を強化し、安全・安心の都市づくりを目指します。

また、大気環境や水環境・騒音・振動などへの対策を進めるとともに、バリアフリー化やスマートウェルネスシティ化の推進など高齢者や障害者をはじめ誰もが安心して活動できるまちづくりを進め、快適で安らぎのある生活を実感できる都市づくりを目指します。

3) 自然環境に囲まれ、環境と共生する都市づくり

本圏域を取り巻く脊振・三郡山系など山並みの緑や、博多湾・玄界灘の海岸線など豊かな自然の保全を図るとともに、生物多様性に配慮して、公園の整備、緑地の創造や、河川等水辺の整備を進め、自然とふれあえる都市づくりを目指します。

地球環境問題やヒートアイランド現象などに対応し、資源・エネルギーを大切に使用するとともに、ごみの発生抑制・リサイクル・熱回収など循環型社会の構築を進め、環境と共生する都市づくりを目指します。

4) 活気にあふれた個性が輝く都市づくり

地域の持つ個性的な資源を活用して、後世に残しうる良質な都市空間の形成、美しく魅力ある景観形成、歴史・文化・自然等を活かした都市づくりを進めるとともに、多彩な人々の交流と活動を支えることにより、活気にあふれ個性が輝く都市づくりを目指します。

5) 多様な主体が参画するまちづくり

多様化・複雑化する地域課題に対応しつつ、地域の特性に応じたまちの賑わいや、都市の魅力の向上等を図るためには、行政が中心となった取組みだけでは限界が生じているため、地域住民をはじめ、NPO、企業、大学、地域金融機関等の多様な主体が積極的に参画するまちづくりを目指します。

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、都市機能の誘導を図る拠点（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、都市機能の誘導、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。

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誘導を進め、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。

公共交通軸沿線において集住促進を図る地区

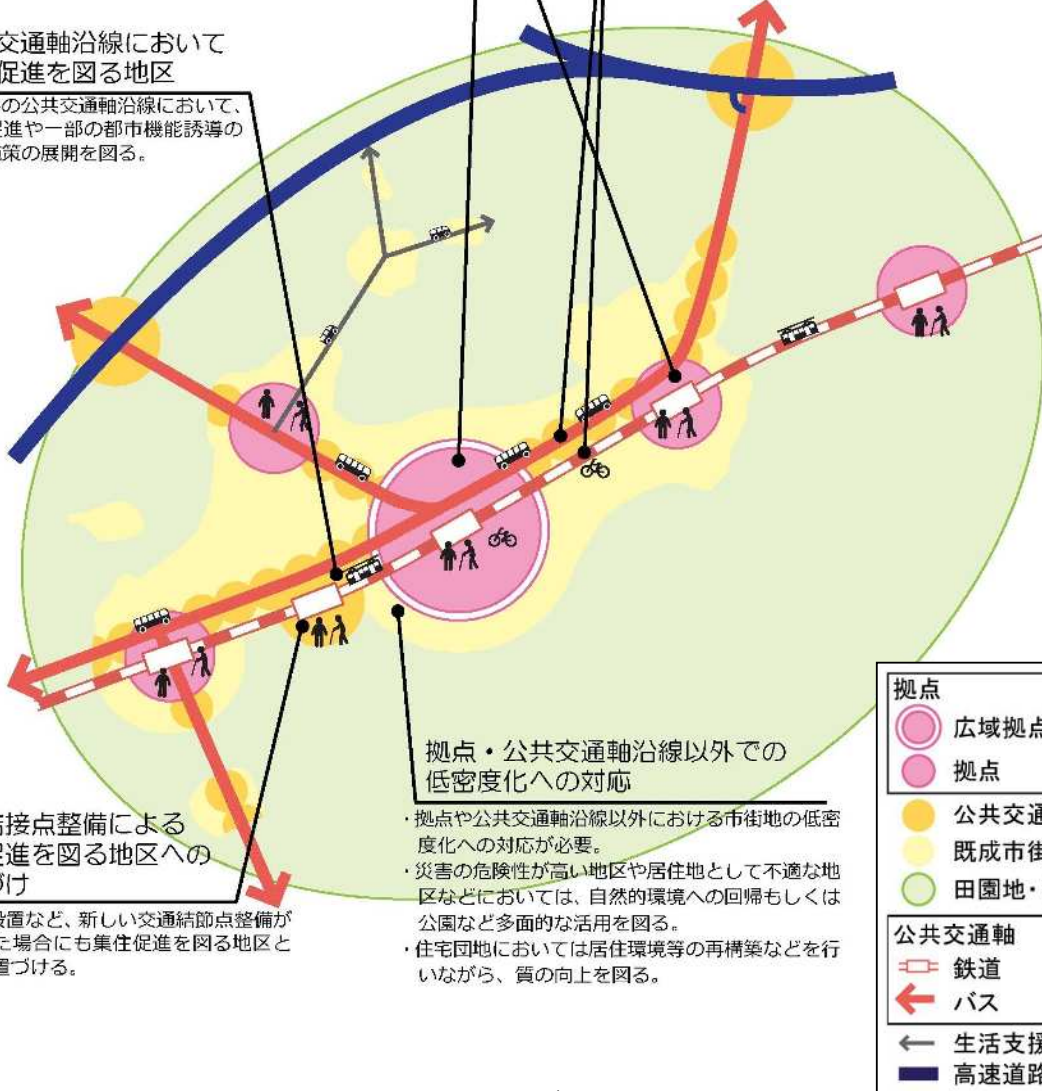
- ・拠点以外の公共交通軸沿線において、集住の促進や一部の都市機能誘導のための施策の展開を図る。

交通結接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、新しい交通結節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
	公共交通軸沿線
	既成市街地
	田園地・自然地
公共交通軸	
	鉄道
	バス
	生活支援路線
	高速道路

▲持続可能な都市づくりのイメージ

(2) 都市づくりの目標

「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*を目指す 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目指します。

本圏域においては、鉄道及びバスにより高い公共交通サービスが提供されており、サービスの維持及び利便性の向上によるコア間の更なる連携強化を進めていきます。

※国際中枢都市圏：国際情報発信機能や学術研究機能、国際交流・物流機能が集積して、国際的な交流の中心となる都市圏のこと。

※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します。

※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

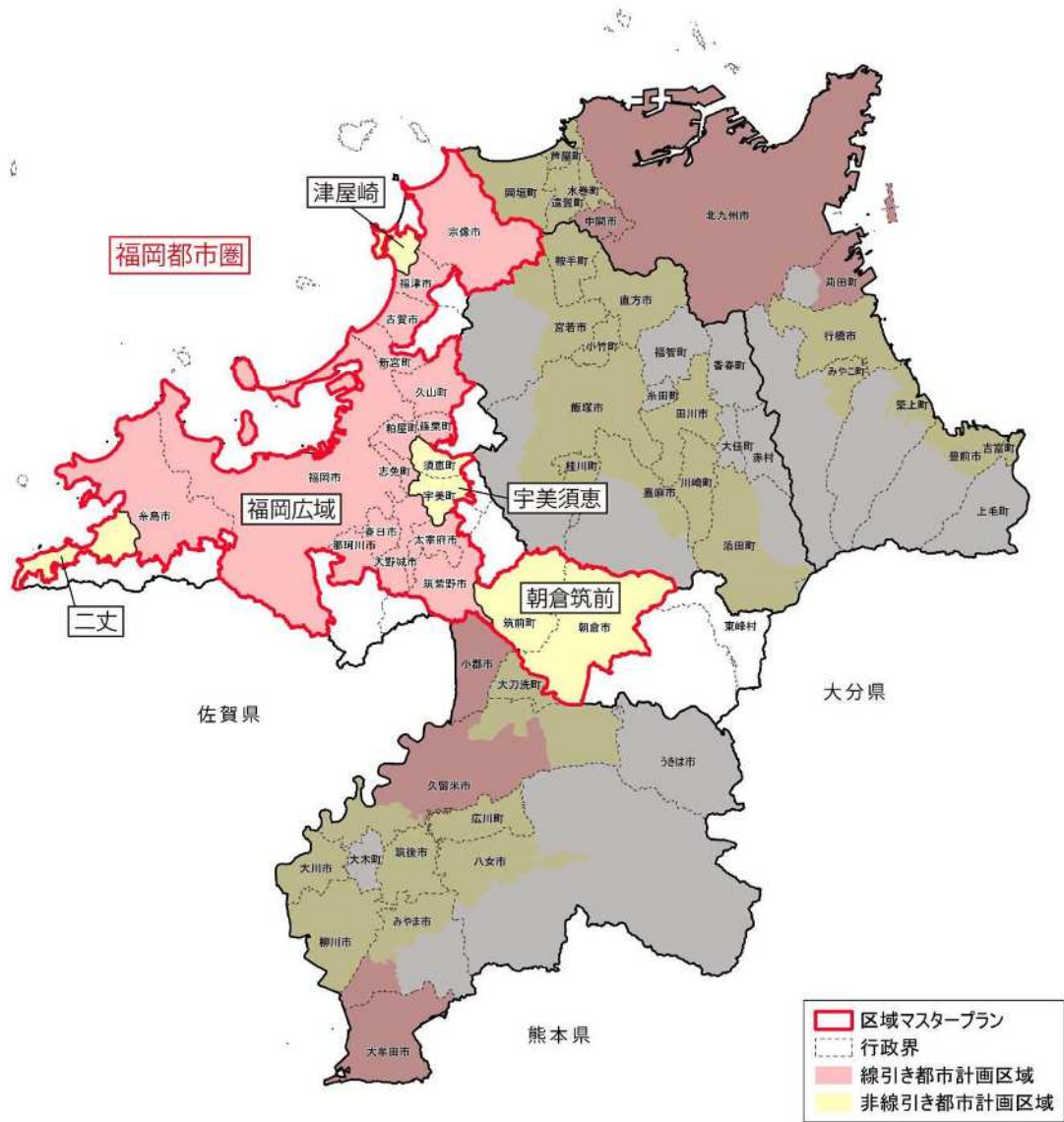
1) 目標年次

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、目標年次を令和17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

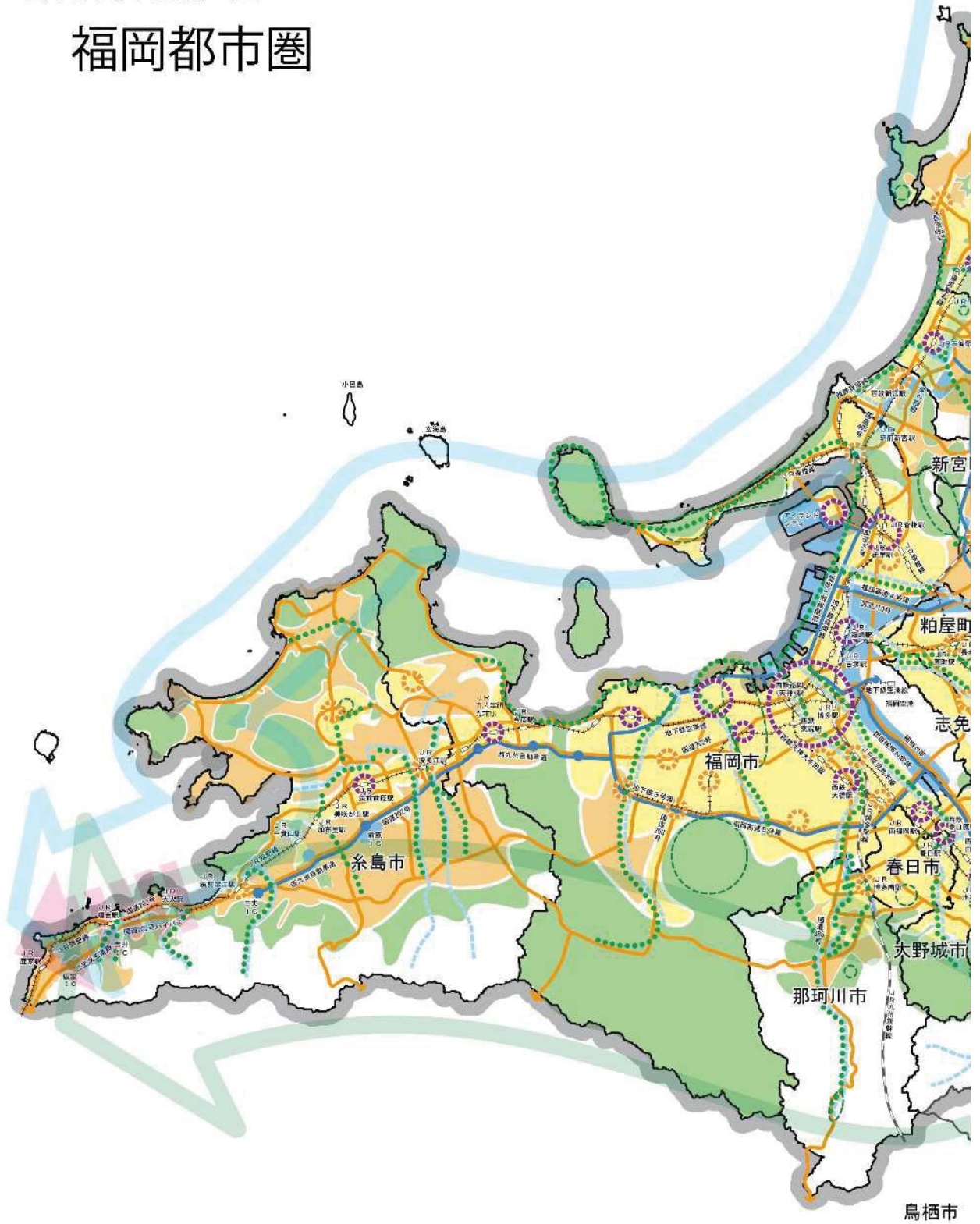
福岡都市圏を構成する5つの都市計画区域における名称及び範囲は、以下の通りである。

都市計画区域	範囲
福岡広域都市計画区域	福岡市の一部、筑紫野市の一部、春日市、大野城市、宗像市の一部、太宰府市の一部、古賀市の一部、福津市の一部、糸島市の一部、那珂川市の一部、篠栗町の一部、志免町、新宮町の一部、久山町、粕屋町
宇美須恵都市計画区域	宇美町の一部、須恵町
津屋崎都市計画区域	福津市の一部
二丈都市計画区域	糸島市の一部
朝倉筑前都市計画区域	朝倉市の一部、筑前町
合計	11市8町

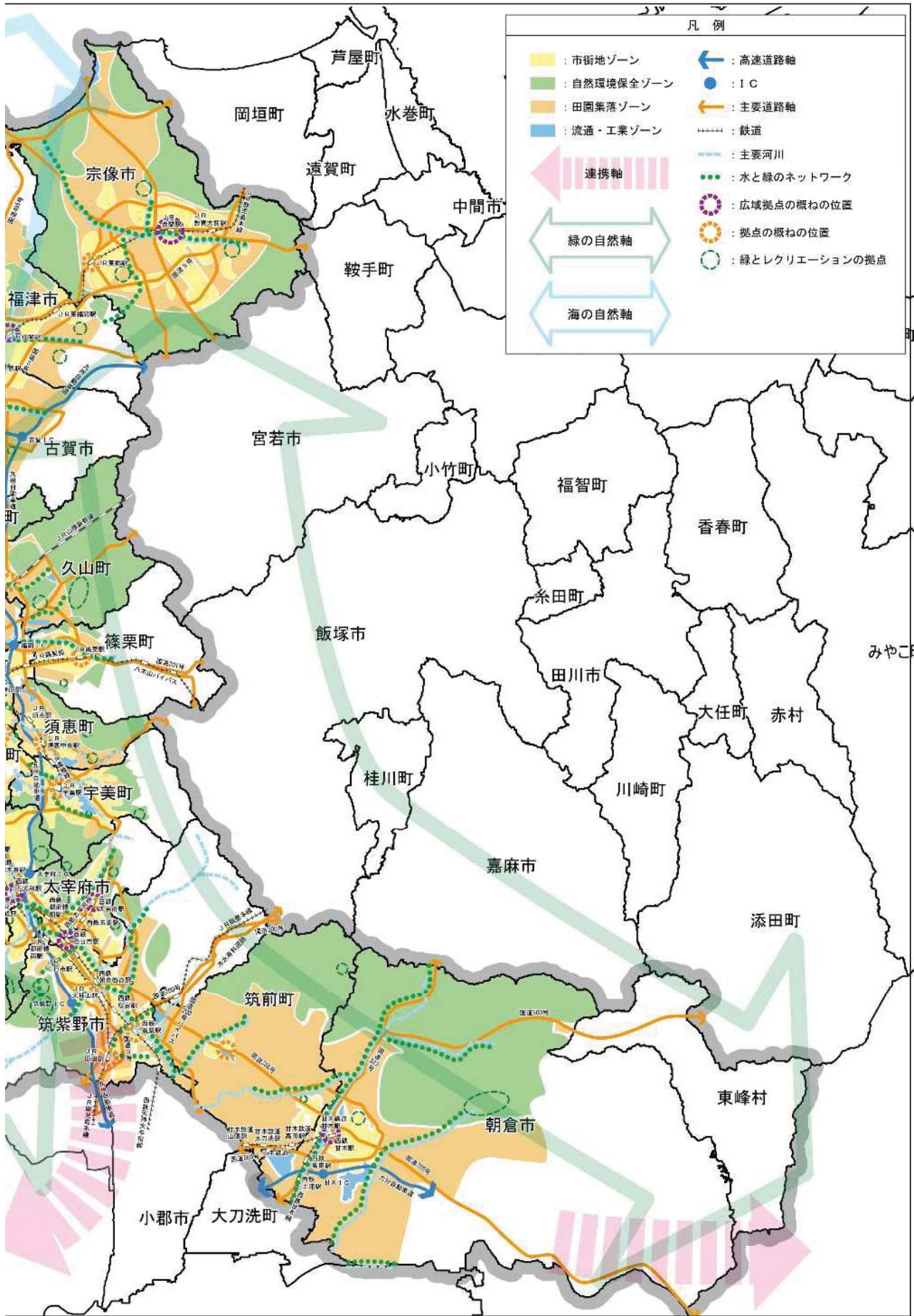


▲福岡都市圏の範囲

【将来像図】 福岡都市圏



※この図は、将来の目標とする都市の姿を示したものであり、必ずしも具体的な位置等を特定するものではありません。



(福岡都市圏)

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、福岡広域都市計画区域に区域区分を定めます。その他の4都市計画区域は、区域区分を定めませんとします。

都市計画区域	区域区分の有無の根拠
福岡広域都市計画区域	<p>本区域は、昭和45年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域の福岡市は、地方自治法第252条の19に基づく指定都市であることから、都市計画法第7条第1項第2号の規定に基づき区域区分を定める。</p> <p>この他、本区域の市町は、福岡市を中心とした日常生活圏に含まれ、福岡市への通勤率も高い。福岡市を中心とした都市圏における成長（人口・産業等）は今後もしばらくは続くものと予想される。</p> <p>このようなことから、市街地の拡大の可能性が高く、土地利用需要に対して区域区分によるコントロールの必要性が高いものと判断する。</p>
宇美須恵都市計画区域	<p>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。人口集中地区（D I D）の指定がなされ、福岡市の影響により、産業等の動向は増加傾向を示しているが、地形的条件により無秩序に市街地が拡大する可能性は低い。</p>
津屋崎都市計画区域	<p>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。一部地域で人口集中地区（D I D）の指定がなされているが、産業等の動向は横ばい傾向を示しており、今後、急激かつ無秩序に市街地が拡大する可能性は低い。</p>
二丈都市計画区域	<p>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（D I D）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。</p>
朝倉筑前都市計画区域	<p>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。一部地域で人口集中地区（D I D）の指定がなされているが、産業等の動向は横ばい傾向を示しており、今後、急激かつ無秩序に市街地が拡大する可能性は低い。</p>

(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27年	令和7年	平成27年	令和7年
福岡広域都市計画区域				
	2,393 千人	おおむね 2,540 千人	2,272 千人	おおむね 2,419 千人

※令和7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27年	令和7年		平成27年	令和7年
福岡広域都市計画区域					
工業出荷額	16,536億円	18,314億円	第1次産業	13.5千人 (1.3%)	12.6千人 (1.3%)
卸売販売額	116,649億円	139,952億円	第2次産業	171千人 (16.9%)	163.4千人 (16.4%)
小売販売額	28,889億円	36,152億円	第3次産業	828.5千人 (81.8%)	821.5千人 (82.4%)

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27年	令和7年	
福岡広域都市計画区域	29,043ha	おおむね 29,337ha	平成 27DID 約 24,072ha

※令和7年の市街地の面積には、保留人口フレ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必要があります。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都市づくり”へと拡充を図り、多様な世代が便利な場所で暮らせる質の高い都市づくりを進めていきます。

福岡都市圏における、具体的な拠点・公共交通軸については以下の通りです。

※「参考附図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博多駅/西鉄福岡(天神)駅周辺	福岡市
	J R姪浜駅周辺	福岡市
	J R香椎駅周辺	福岡市
	地下鉄西新駅/地下鉄藤崎駅/シーサイドももち周辺	福岡市
	西鉄大橋駅周辺	福岡市
	西鉄雑餉隈駅/J R南福岡駅周辺	福岡市
	J R箱崎駅周辺	福岡市
	アイランドシティ周辺	福岡市
	地下鉄六本松駅周辺	福岡市
	J R九大学研都市駅周辺	福岡市
	西鉄春日原駅周辺	春日市/大野城市
	西鉄下大利駅周辺	大野城市
	J R赤間駅周辺	宗像市
	J R福間駅周辺	福津市
	J R古賀駅周辺	古賀市
	西鉄太宰府駅周辺	太宰府市
	J R・西鉄二日市駅周辺	筑紫野市
	J R筑前前原駅周辺	糸島市
	西鉄・甘木鉄道甘木駅周辺	朝倉市
拠点	西鉄高宮駅周辺	福岡市
	J R竹下駅周辺	福岡市
	西鉄井尻駅周辺	福岡市
	若宮周辺	福岡市
	九州大学伊都キャンパス周辺	福岡市/糸島市
	地下鉄野芥駅周辺	福岡市
	J R・西鉄和白駅周辺	福岡市
	地下鉄橋本駅周辺	福岡市
	原交差点周辺	福岡市
	地下鉄七隈駅周辺	福岡市
	長住周辺	福岡市
	J R長者原駅周辺	粕屋町
	J R東郷駅周辺	宗像市

広域拠点/拠点	拠点名称	市町名
拠点	福津市複合文化センター周辺	福津市
	西鉄五条駅周辺	太宰府市
	西鉄朝倉街道駅周辺	筑紫野市
	西鉄筑紫駅周辺	筑紫野市
	J R 原田駅周辺	筑紫野市
	J R 波多江駅周辺	糸島市
	J R 新宮中央駅周辺	新宮町
	J R 篠栗駅周辺	篠栗町
	J R 須恵中央駅周辺	須恵町
	J R 宇美駅周辺	宇美町
	J R 博多南駅周辺	春日市/那珂川市
	J R 筑前深江駅周辺	糸島市
	下山田地区	久山町
	糸島市交流プラザ志摩館周辺	糸島市
	志免町民体育館周辺	志免町
筑前町役場周辺	筑前町	

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 山陽新幹線	福岡市/久山町
	J R 九州新幹線	福岡市/春日市/那珂川市
	J R 鹿児島本線	福岡市/太宰府市/古賀市/ 筑紫野市/春日市/大野城市 /宗像市/福津市/新宮町
	J R 筑肥線	福岡市/糸島市
	J R 博多南線	福岡市/春日市
	J R 香椎線	福岡市/粕屋町/宇美町/須 恵町
	J R 篠栗線	福岡市/篠栗町/粕屋町
	J R 筑豊本線	筑紫野市/筑前町
	西鉄天神大牟田線	福岡市/太宰府市/筑紫野市 /春日市/大野城市
	西鉄太宰府線	太宰府市/筑紫野市
	西鉄貝塚線	福岡市/新宮町
	西鉄甘木線	朝倉市
	地下鉄空港線	福岡市
	地下鉄箱崎線	福岡市
	地下鉄七隈線	福岡市
	甘木鉄道甘木線	朝倉市/筑前町
	公共交通軸	J R 赤間駅周辺 - J R 博多駅/西鉄福岡(天神)駅周辺
アイランドシティ周辺 - 西鉄香椎駅		福岡市
九州大学伊都キャンパス周辺 - J R 九大学研都市駅周辺		福岡市/糸島市
原交差点周辺 - 地下鉄藤崎駅		福岡市
長住周辺 - 地下鉄六本松駅		福岡市
長住周辺 - 西鉄高宮駅		福岡市
福津市複合文化センター周辺 - J R 福間駅		福津市
下山田地区周辺 - J R 舞松原駅		久山町/福岡市
糸島市交流プラザ志摩館周辺 - J R 筑前前原駅		糸島市
志免町民体育館周辺 - 地下鉄福岡空港駅		福岡市/志免町
志免町民体育館周辺 - J R 須恵中央駅		志免町/須恵町
筑前町役場周辺 - 西鉄朝倉街道駅		筑紫野市/筑前町

※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。

※都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域については、広域拠点と同等の取り扱いとします。

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

福岡都市圏	現況※2	R17
人口指標	1. 8 3	2 以上
商業指標	3. 3 3	3. 3 8 以上
交通指標	2. 1 6	2. 2 3 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・拠点とは、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・拠点の値は 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 (H27) の夜間人口のデータ、商業指標は商業統計調査 (H26) 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 (H27 国調) により按分した推計値を用いています。

3) 都市機能が拠点と公共交通軸沿線に集積する都市づくりの効果

拠点と公共交通軸を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、都市機能が拠点と公共交通軸沿線に集積する都市づくりにより期待される効果を示します。

- ① 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持続可能な都市づくりの促進
- 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

4) 公共交通軸沿線まちづくりの促進

高齢者や環境に優しい都市づくりに向けて、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。

5) 各圏域間及び隣接県の連携

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。

6) 市町村の定める都市計画の協議の判断基準等について

都市計画に関する市町村から県に対する協議のうち、「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、必要に応じて本計画の見直しを検討していきます。

(2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 基本方針

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るとともに、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。

具体的には、福岡市の都心部や各拠点の中核とする多心ネットワーク型都市構造の形成に向けて、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。

これに当たり、圏域内の市町村は、広域的連携を図りつつ、都市機能が拠点と公共交通軸沿線に集積する都市づくりに向けた都市計画を定める必要があります。

また、福岡都市圏においては、特に以下の点に重点的に取り組んでいきます。

○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、多様な世代が便利な場所で暮らせる質の高い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

持続可能な都市づくりを進めるに当たって、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都市機能の集積性向上を図っていく必要があります。

2) 市街地の土地利用方針

①主要用途の配置の方針

(ア) 商業業務地

福岡市の都心部やその周辺には、広域的な商圈の中心となるような商業業務地を配置します。また、鉄道駅周辺等のそ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。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。

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、オープ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。

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、区役所、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。特に、福岡香椎・臨海東地域、福岡都心地域の2地域については、都市の再生の拠点として、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促進します。

(イ) 工業地

本圏域の工業地は、臨海部や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。

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、適切な位置に工業地の配置を図ります。

(ウ) 流通業務地

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。

(エ) 住宅地

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、オープンスペースの確保や防災性の向上を促進します。

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。

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。

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

(ア) 土地の高度な利用に関する方針

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。

(イ) 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

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。

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。

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。

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。

(ウ) 住環境の改善又は維持に関する方針

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。

(エ) 市街地の低密度化への対応に関する方針

拠点として都市機能や居住を誘導すべき市街地においても、人口減少等を背景に、小さな敷地単位で低未利用地が散発的に発生する「都市のスポンジ化」が進行している地域においては、従来の規制的な土地利用コントロールに加えて、低未利用地の利用促進や発生抑制等に向けた適切な対応を図ります。

また、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。

(オ) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

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。

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。

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。

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。

(カ) 市街地における住宅建設の方針

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・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。

(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

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・創造をあわせて行っていくことにより、自然と調和した市街地の形成を図ります。

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。

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・特別緑地保全地区・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。

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。

3) 市街化調整区域の土地利用方針

人口減少・高齢社会の到来を控え、持続可能な都市づくり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。

①優良な農地との健全な調和に関する方針

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。

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

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。

③自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

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。

④秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

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ます。

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。

4) 非線引き都市計画区域の用途地域の指定のない区域の土地利用方針

非線引き都市計画区域のうち、計画的な土地利用が必要な地区においては、農林漁業との調整を図りつつ、用途地域の指定等、適正な誘導を図ります。また、特定用途制限地域の指定等、既存の都市計画制度の活用や立地適正化計画制度の居住調整区域の指定等による土地利用の適正な誘導についても、併せて検討を図ることが望まれます。

5) 大規模集客施設の立地誘導方針

都市構造に影響をおよぼす大規模集客施設の立地誘導方針については、以下によることとします。

①「広域拠点」における土地利用の方針

広域拠点は、広域的で多様な都市機能の集積を図るため、大規模集客施設の立地を誘導します。

広域拠点においては、原則として床面積等の規模上限なく大規模集客施設が立地できるものとし、商業地域等の用途地域あるいは地区計画等により、その実現を図ります。

②「拠点」における土地利用の方針

拠点は、身近な地域において都市機能の集積を図るものとし、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の大規模集客施設の立地を誘導します。

拠点においては、原則として床面積^{*1}10,000m²^{*2}以下の商業施設等の大規模集客施設が立地できるものとし、用途地域、地区計画、特別用途地区等により、その実現を図ります。

なお、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ります。

③「拠点以外の地域」における土地利用の方針

拠点以外の地域は、大規模集客施設の立地を抑制します。この地域においては、都市圏等の必要性に応じて、用途地域、地区計画、特別用途地区等により、その実現を図ります。

なお、大規模集客施設の規模は立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模とし、都市圏等の実情によります。

ただし、上記にかかわらず公共交通軸の沿線における土地利用の方針は以下のとおりとします。

〔公共交通軸の沿線における土地利用の方針〕

広域拠点または拠点の都市機能を補完^{*5}する目的で、公共交通軸の沿線において駅やバス停に接軸^{*6}する大規模集客施設について、その立地を許容します。

なお、基幹公共交通軸以外の公共交通軸の沿線において許容する施設は、原則として^{*7}床面積10,000m²以下の商業施設等の大規模集客施設とします。

大規模集客施設の種類		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㎡ ^{※3} を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000㎡ ^{※2} 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）	国・地方公共団体が整備する公共施設	国・県が整備する公共施設
	病院	病床数200床 ^{※3} ・ ^{※4} を超えるもの	3次医療圏規模のもの
	福祉施設	収容人数200人 ^{※3} を超えるもの	（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）
	大学等	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの

- ※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。なお、福岡市域の拠点における商業・娯楽系施設については、10,000㎡とする。
- ※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応じて、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・空路）とも直結したものなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。

6) 市町村の定める都市計画の協議の判断基準等について

都市計画に関する市町村から県に対する協議のうち、「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、必要に応じて本計画の見直しを検討していきます。

(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

1) 交通施設の都市計画の決定の方針

①基本方針

(ア) 交通体系の整備の方針

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、持続可能な都市づくりを支える道路網の形成を促進します。

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組が必要となります。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る持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障がい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など生活に身近な生活交通確保の取組を促進します。

福岡空港においては、利用者の利便性の向上を図るため、路線誘致やアクセスの向上、施設整備を促進します。

国際拠点港湾として位置づけられた博多港については、国際複合一貫輸送の促進に向けて臨港道路等の道路網拡充や岸壁・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を図ります。また、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。

(イ) 整備水準の目標

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します。

②主要な施設の配置の方針

(ア) 道路

都市内交通の円滑化と都市機能の維持増進を図るため、都市構造の骨格を形成する道路として、自動車専用道路や国道等の主要幹線道路及び区域内の広域拠点、拠点間を結ぶ公共交通軸などの幹線道路を適切に配置した道路ネットワークの形成を目指します。

福岡都市圏域の内外を結ぶ広域的な交通網として、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道、西九州自動車道、福岡都市高速道路、その他の有料道路等の高規格幹線道路や、広域的な社会交流を支え地域の連携を促す道路で高規格道路と一体的に機能する国道及び県道等の充実を図るとともに、圏域に流入・流出する大量の自動車交通の分散化のため、広域的な交通網に接続する幹線道路の充実を図ります。

また、各所に発生している交通混雑の緩和を図る必要がある区間や、市街地開発計画が進められる地区等の主要施設へのアクセス路においては、その交通需要に対処するため、適切な道路の配置を図ります。鉄道やバス等の公共交通機関相互の連携を図るため、主要駅において駅前広場や街路を整備し交通結節機能の強化を図ります。

なお、都市計画道路については、社会経済情勢の変化や都市施策の転換、将来都市像の変化等によって、その必要性に変化が生じ代替路線が別途確保されるなど、廃止や変更することが妥当と結論が得られるものについて必要に応じ適切な見直しを図ります。

(イ) 鉄道

持続可能な都市の実現に向けた中心的な役割を担う鉄道について、路線バスなど他の公共交通や自動車交通との連携強化を促進し、利用者の利便性向上、交通混雑の解消、環境の保全、都市空間の効率的な利用を図ります。また、地域鉄道である甘木鉄道の維持・確保に努めます。

加えて、本圏域では道路と鉄道の平面交差を立体交差化する事業（西鉄天神大牟田線など）を推進し、都市交通の円滑化と沿道市街地の一体的整備を図ります。

全線開通した九州新幹線（鹿児島ルート）の活用を図るとともに、九州新幹線（西九州（長崎）ルート）の建設を促進します。

福岡市地下鉄七隈線の延伸など鉄道の機能強化を図り、利用を促進します。

(ウ) 駐車場

駐車場・駐輪場は、公共交通機関の結節機能強化及び利便性向上を図るとともに、適正な規模・配置を考慮した整備を図ります。

特に、中心市街地においては、道路交通の円滑化及び都市機能の維持増進を図るため、公共交通機関や道路の整備状況に応じた路外駐車場の整備を促すとともに、公共交通機関との結節機能の強化により、市街地における駐車需要の適正化を図ります。

また、荷さばきや福祉対応など駐車需要の多様化に対応した駐車施設の整備や、既存駐車施設も含めた施設の有効活用などの質的向上を図ります。

さらに、増加する自転車、バイク交通需要に対処するため、鉄道駅周辺等に自転車駐車を確保し、秩序ある自転車等の利用の促進と自転車等の放置を防止することにより、歩行者空間等の良好な環境の保全を図ります。

(エ) 港湾・空港

福岡市の博多港は、九州・西日本地域の経済活動などを支える国際拠点港湾であることから、物流面で国際コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を図り、人流面ではクルーズ船の受入機能の強化を図るなど、港湾機能の強化に取り組むとともに、背後圏域との広域交通ネットワークの形成を促進します。

また、福岡空港は、九州、西日本地域の拠点空港として重要な役割を果たしており、将来需要に適切に対応するとともに、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮し得るよう、滑走路増設事業を推進します。

③主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に事業の実施（施工中を含む）を予定する主な都市計画（県決定※）施設は次のとおりです。

※都市計画法第87条の2による福岡市決定を含む。

(ア) 道路

都市計画区域	市町名	都市計画道路名
福岡広域都市計画区域	福岡市	粕屋久山線
		博多箱崎線
		国道3号線
		老司片江線
		清水上牟田線
		別府香椎線
		周船寺駅前線
		長尾橋本線
		野間屋形原線
		長浜太宰府線
		学園通線
		博多姪浜線
		鳥飼梅林線
		博多駅六本松線
		博多駅前線
		都市高速道路3号線延伸
		堅粕箱崎線
	原田箱崎線	
	春日市	那珂川宇美線
		長浜太宰府線
	大野城市	現人橋乙金線
		那珂川宇美線
	宗像市	宗像福間線
	古賀市	中川熊鶴線
		新宮古賀線
	福津市	福間駅前線
		福間駅松原線
	糸島市	池田東線
北新地新田線		
波多江泊線		
那珂川市	現人橋乙金線	
	大橋那珂川線	

都市計画区域	市町名	都市計画道路名
	粕屋町	粕屋久山線
		井尻粕屋線
		粕屋宇美線
	志免町	志免宇美線
	新宮町	久山新宮線
宇美須恵都市計画区域	宇美町	志免宇美線
		大野城長谷線
		粕屋宇美線
	須恵町	粕屋宇美線
二丈都市計画区域	糸島市	武吉井線
朝倉筑前都市計画区域	朝倉市	小池鳩胸線

(イ) 都市高速鉄道

都市計画区域	路線名	区間
福岡広域都市計画区域	西鉄天神大牟田線	雑餉隈駅付近 春日原～下大利
	福岡都市高速鉄道3号線	天神南～博多

2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

①基本方針

(ア) 下水道

下水道は都市の健全な発展、公衆衛生の向上のほか、顕在化してきた地球温暖化への対応や持続可能な循環型社会の構築を図るための健全な水循環及び資源循環など、安全で快適な生活を営む上で、必要不可欠な社会基盤施設です。本県の下水道の整備水準は全国平均並みの状況にありますが、博多湾、唐津湾の海域は、閉鎖性の強い海域であり、富栄養化が進行しやすい状況にあります。また、県内の中小河川はその多くが水道水源として利用されていることから、河川の水質改善及び保全是重要です。

本圏域において快適で安全な生活環境の構築に対応するため、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、計画的な施設の維持保全を図ります。また、効率的な汚水処理を推進するために、「福岡県汚水処理構想」による下水道、農業集落排水、浄化槽等の各種汚水処理施設について、人口減少や財政等の状況も踏まえ地域の実情にあった事業範囲の見直しや整備手法の選択を行いながら、整備の推進を図っていきます。

この他、近年では、都市化の進展による雨水流出量の増大、局地的な集中豪雨などによる都市型水害の発生、警固断層や日向峠-小笠木峠断層、宇美断層等による地震、地球温暖化の防止や循環型社会への対応が必要です。

このため、雨水の流出抑制を考慮した貯留浸透施設などの設置、雨水を河川などに放流する公共下水道及び都市下水路の整備、地震対策となる下水道施設の耐震化、汚泥の有効利用や処理水の利活用などによる循環型システムの構築を図ります。

(イ) 河川

都市化の進展による河川流域の開発は、流域が有する保水能力や遊水機能の低下をもたらしています。都市部においては、台風や局地的な集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、今後とも発生する恐れがあります。こうした浸水被害を防止するため、河川の改修を推進します。

市街地に近接する丘陵地や山地を中心に、土石流、がけ崩れなどによる土砂災害を防止するため、土砂災害対策を推進します。

地域の暮らしや歴史・文化との調和に配慮しながら、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境や多様な河川景観の保全や創出を図る多自然川づくりを進めます。こうした取り組みなどにより、多々良川、那珂川、樋井川、瑞梅寺川などをいかした良好な水辺空間の形成を図ります。

②整備水準の目標

(ア) 下水道

「福岡県汚水処理構想」に基づいた施設整備を図り、本圏域の都市環境の質の向上を推進します。

(イ) 河川

中小河川については、河川の重要度に応じて河川整備計画などの河川改修計画に基づいた改修を推進します。

③主要な施設の配置の方針

(ア) 下水道

本区域においては、御笠川那珂川、多々良川、宝満川、宝満川上流、筑後川中流右岸の流域下水道と関連する市町村の公共下水道や市町村の単独公共下水道があり、快適な水環境を創造するため整備を進めます。

公共下水道は、事業計画に基づき整備を図るものとしますが、計画区域周辺の市街化を考慮し、計画の見直しなどの検討をします。

なお、安全・安心なまちづくりのための雨水対策として、関係市町村は管渠及びポンプ場等の整備を図ります。

(イ) 河川

多々良川、那珂川、樋井川など多くの河川が市街地を流下しています。市街地の治水安全度を高めるため、河川整備計画などの河川改修計画に基づいた河川の改修を進めます。河川の計画規模や河川施設の整備水準を超える規模の洪水が発生した場合の被害を最小限にとどめるため、河川の改修と併せて、災害時の避難行動や水防活動が適切に実施できるよう、浸水想定区域の公表や水位・雨量情報などの提供を行います。

土砂災害が発生した場合に住民等の生命、身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域において、砂防堰堤の整備など土砂災害対策を進めます。土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく土砂災害警戒区域などの指定と、大雨による土砂災害に対する警戒や避難を支援する土砂災害警戒情報の提供を行います。

④主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に事業の実施（施工中を含む）を予定する主な都市計画（県決定）施設は次のとおりです。

(ア) 下水道

都市計画区域	名称
福岡広域都市計画区域	御笠川那珂川流域下水道
	多々良川流域下水道
	宝満川流域下水道
	宝満川上流流域下水道
宇美須恵都市計画区域	多々良川流域下水道
朝倉筑前都市計画区域	宝満川上流流域下水道
	筑後川中流右岸流域下水道

(イ) 河川

都市計画区域	名称
福岡広域都市計画区域	多々良川

3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

①基本方針

市場、と畜場、火葬場、汚物処理場、廃棄物処理場などの供給処理施設は、都市生活を営む上で大切な施設であり、特に周辺の環境との調和を図る必要があります。これらの都市施設は、地域住民や関係者間の合意形成のもと、社会的費用の負担や環境負荷の低減に配慮し、土地利用計画や交通施設計画などの都市計画と整合のとれた適切な配置を促進します。

②主要な施設の配置の方針

市場の立地については、周辺の土地利用や交通等との整合性を図り、適切な立地を図ります。

廃棄物については、その発生抑制を基本とし、福岡県廃棄物処理計画及び市町村が定める廃棄物処理に関する計画に基づき、発生量及びその質に即して適切に処理できる施設や体制を整備することが必要です。

一般廃棄物処理施設は、他の市町村との施設の集約化など市町村の区域を越えた広域的な連携も視野に入れ、周辺施設への影響や輸送効率などを考え合わせ施設の整備・充実を促進します。

最終処分場は、一般廃棄物の3R（排出抑制・再使用・再生利用）の推進により、最終処分量の一層の削減を図り、最終処分場の延命化を図ります。その上で、長期的に安定した処分が続けられるよう次期埋立場の検討に取り組む必要があります。

4) 市町村の定める都市計画の協議の判断基準等について

都市計画に関する市町村から県に対する協議のうち、「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、必要に応じて本計画の見直しを検討していきます。

(4) 市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

広域的な交流拠点として機能強化を図るとともに、持続可能な都市づくりを進めていくために、都心部及び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を重点的に進めることが必要であり、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。一方、新市街地においては、地域の実情に応じた土地利用を見据えた都市基盤の整備が必要です。

人口減少・高齢社会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目指し、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が、一方で、中心市街地においては空き店舗や空き地等の低未利用地が小さな敷地単位で散発的に発生する「都市のスポンジ化」の現象が見受けられます。このような中心市街地の再生を図るため、相互に入り組んだ少数の敷地の整除を図る「敷地整序型土地区画整理事業」など多様で柔軟な市街地整備手法の適用も検討していきます。

今後、多様な地域ニーズにあった都市機能の更新・増進、密集市街地の改善など防災性を確保するための都市基盤の整備など、健全で効果的な市街地の形成を図り、魅力的で活力あふれる持続可能な都市づくりを目指します。

このため、民間活力を有効的に活用しながら、適切に市街地開発事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業等）を推進します。

2) 主要な市街地開発事業の決定の方針

①都市再開発に関する方針

(ア) 都心部

特に都市再生緊急整備地域など広域的な拠点となる区域や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併せ持つ総合的な市街地として整備を図るとともに、魅力ある市街地への維持・充実を図ります。

(イ) 中心市街地

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、市街地開発事業などによる都市基盤整備の推進の支援を通じ、中心市街地の活力維持、活性化を図ります。

(ウ) 一般の市街地

福岡都市圏内で、今後も宅地化が行われる可能性が高い区域などにおいては、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促進します。

(エ) 密集市街地

密集市街地は、道路や公園などの都市基盤が未整備であり、建て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。

この密集市街地の整備については、地域住民や行政の協働のもと、区画道路や公園といった都市基盤の整備、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街区整備を図ります。

(オ) 団地の再生

拡大する住宅需要に応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などでは、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・高齢社会が進んでいる状況にあります。

今後、住宅団地としての存続が必要な団地においては、市街地開発事業等を活用して都市基盤を生かした再生を促進します。

②防災再開発促進地区に関する方針

密集市街地の区域内で、防災街区としての整備を図るため、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区において、老朽木造住宅密集、道路狭隘、公共施設未整備等の解消によって延焼防止等防災安全性の向上を図り、良好な市街地環境を形成するため、住環境の整備、改善を促進します。

3) 市町村の定める都市計画の協議の判断基準等について

都市計画に関する市町村から県に対する協議のうち、「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、必要に応じて本計画の見直しを検討していきます。

(5) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

本圏域の都市を取り巻く自然環境は、玄界灘及び海の中道と糸島半島が抱く博多湾、脊振山地や三郡山地・古処山地など豊かな自然に恵まれ、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、その一部は玄海国定公園や脊振雷山県立自然公園・太宰府県立自然公園などに指定されています。こうした自然環境が身近にある本圏域の都市計画区域における都市づくりは、自然環境の整備または保全に配慮し、景観、防災、レクリエーション等の観点が必要です。

このため、都市公園をはじめ、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、風の道となる河川など、県土の骨格となる緑の保全・活用を図ります。特に水と緑のネットワークとなる公園・緑地等、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持った、水と緑のネットワーク形成を図ります。

2) 主要な緑地の配置の方針

①環境保全系統

市街地部の背景となる脊振雷山県立自然公園の脊振山麓樹林地や太宰府県立自然公園の四王寺山樹林地、沿岸部に位置する玄海国定公園区域のクロマツ林地、幹線交通施設から望む緑、都市部を流れる里山からの河川など、河川等の緑地の適切な保全を図ります。都市内における公園・緑地等は、生き物に配慮した施設等を配置します。

また、玄海灘沿岸の玄海国定公園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、海の持つ生態系などの生物多様性や沿岸海域の水質の保全を促進します。

②レクリエーション系統

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的なレクリエーション拠点となる国営海の中道海浜公園や、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県営大濠公園や県営春日公園などの都市基幹公園を配置します。また、身近な活動空間となる住区基幹公園、地域の歴史資源・自然資源を活用した公園、農林漁業等の振興と連携した緑地といった様々な種類の公園・緑地等の整備を促進します。

③防災系統

災害発生時の安全性を確保する上で重要な防災公園や緑地など、地域防災計画における位置づけに応じた防災施設の配置により、防災に対応する都市づくりを図ります。

土砂流出などの自然災害の防止を図るため、保全すべき市街地周辺の樹林地を適切に配置します。

④景観構成系統

良好な自然景観及び自然環境を備える地域については、脊振雷山県立自然公園及び太宰府県立自然公園が指定されており、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。

3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

都市公園などの施設緑地や風致地区、特別緑地保全地区、生産緑地地区などの地域性緑地を都市計画に位置づけ、その整備または保全を促進します。

①公園緑地などの整備目標及び配置方針

(ア) 住区基幹公園

生活に密着した街区公園、近隣公園については、子供から高齢者まですべての人が安心して快適に過ごすために必要な身近な都市施設として、適正規模、適正配置を図ります。

また、地区公園については、公園から徒歩距離圏内に居住する者の運動、休養等のレクリエーションの場を確保するため、周辺の近隣公園と都市基幹公園の配置状況も踏まえて配置し、整備を促進します。

(イ) 都市基幹公園

県営大濠公園や県営春日公園、東平尾公園、舞鶴公園をはじめとする総合公園・運動公園を配置しています。今後は、これらの公園の機能充実を図り適切な配置を促進します。特に、県営大濠公園と舞鶴公園については、両公園の一体的な活用を目指すセントラルパーク構想の実現を図ります。

(ウ) 特殊公園

県営西公園など主として風致を享受することを目的とした眺望の良い樹林地等に風致公園を配置します。また、史跡・名勝・天然記念物等の文化財を広く一般に公開することを目的とした文化財の立地に応じて歴史公園を配置します。今後も、野外レクリエーション機能の強化や都市個性を主張する特殊公園の配置を図ります。

(エ) 広域公園

広域レクリエーション需要を充足することを目的として、国営海の中道海浜公園が配置されています。今後も、この公園の整備の促進を図ります。

(オ) 緑地・緑道

都市環境の保全、創出、防災機能の強化を図るため、適切な配置を促進します。

②その他緑地の指定目標及び指定方針

(ア) 特別緑地保全地区等

動植物の生息地または生育地として保存するものについて、特別緑地保全地区等を指定し、適正な保全を図ります。今後も引き続き緑のネットワーク形成を図るため、保全の緊急性の高いものから指定を図ります。

(イ) 風致地区

良好な自然環境を守り、都市の風致を維持するため、適切な風致地区の指定を図ります。

(ウ) その他

農業との調整を図りつつ、良好な都市環境の形成を図るため、市街化区域内において、生産緑地地区等の指定を促進します。また、自然公園、農用地区域、地域森林計画対象民有林、保安林など都市における環境保全に有効な緑地は保全を図ります。

4) 主要な緑地の確保目標

おおむね10年以内に事業の実施（施工中を含む）を予定する主な都市計画（県決定※）施設は次のとおりです。

※都市計画法第87条の2による福岡市決定を含む。

①主要な公園緑地等

都市計画区域	種別	名称
福岡広域都市計画区域	広域公園	国営 海の中道海浜公園
	特殊公園	県営 西公園
	総合公園	県営 大濠公園

5) 市町村の定める都市計画の協議の判断基準等について

都市計画に関する市町村から県に対する協議のうち、「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、緑の基本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、必要に応じて本計画の見直しを検討していきます。

(6) 防災に関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

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。

①災害情報の周知

県内における活断層の所在や、土砂災害・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場所などについて、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、地域の災害に関する危険性を地域住民が十分に把握し、未然の防災対策の強化を促進します。

②災害危険性を踏まえた土地利用方針の再検討

災害に強い都市づくりのためには、災害の発生のおそれのある土地の区域について、土地利用方針の再検討が必要です。

このような区域については、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や、発生が予想される災害の種類に応じ、公園、市民農園、共同駐車場といった多面的な活用を検討することが考えられます。

③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及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。

2) 都市防災のための施策の概要

人口及び建築物の密集している市街地については、再開発等の推進を図り、緩衝帯、避難広場を確保するとともに、道路幅員の拡幅及び電線類の地中化を推進するなど、消防活動に必要な防災空間の確保を促進します。

また、土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域に指定された区域など、土砂災害のおそれのある区域については、新たな市街地を含めないなど、防災に関する各種施策との整合に留意した土地利用対策を図るとともに、災害時に避難路や代替路として機能する主要な道路の整備を図ります。

(7) 景観に関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

県土には、百万都市、中小の都市群、農山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・文化、自然及び社会活動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り組みを各地で展開していくことが必要です。

本圏域は、福岡平野を中心とした自然地形、河川、玄界灘、緑などの多様な自然的な景観に加え、歴史的建造物や土木遺産等の人工的な景観要素を有しています。また、太宰府や「宗像・沖ノ島と関連遺産群」、朝倉市の伝統的建造物群保存地区をはじめとした、歴史的・文化的景観や、糸島地区、小石原地区など地域の観光資源となっている景観要素も多く存在します。

こうした本圏域らしさを醸成している良好な自然景観や調和のとれた良好な街並み景観及び歴史・文化的な景観の保全・育成を図ります。

一方、平成16年に景観法が施行され、市町村単位での景観計画の策定が進んでいますが、今後も関連法規における規制等との連携を図りつつ景観計画の策定を推進していくことが必要です。また、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。

2) 景観に関する施策の概要

①「景観法」や条例に基づく良好な景観形成

良好な景観の保全・形成に向けて、多くの市町村が景観行政団体に移行するとともに、景観計画を策定し、実効性の高い景観誘導を推進していくことが必要です。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、「福岡県美しいまちづくり条例」に基づく各種施策を推進していきます。

②県、市町村の協働による景観計画の策定

河川流域や山並み、田園といった自然景観や、国道、鉄道などの主要な交通軸周辺では、市町村独自の景観特性や個性を生かしつつ、市町村の枠組みを超えた広域景観形成が必要です。

このため、県は、市町村が景観計画を策定する際は必要な技術助言を行い、また広域景観の形成が必要な場合は、目指すべき景観像や景観形成の方向性及び一体性や連続性に配慮した景観計画の策定を推進していきます。

(8) 環境都市づくりに関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

一般に都市においては、人口や都市活動の集中に十分な都市基盤の整備が遅れたこと、社会経済状況の変化に対し、環境との共生への配慮が不十分だったことなど、都市活動による環境への負荷が過大となっています。その結果、ヒートアイランド現象や局所的な集中豪雨の発生などの都市環境の悪化が懸念されています。

また、暮らしから排出されるごみや、都市機能の更新に伴う産業廃棄物等が大量に発生しており、処分場の残余年数が逼迫していることも懸念されるなど、実行を伴ったライフスタイルの見直しと併せ、省エネルギー、省資源に徹した地域循環型のまちづくりが求められています。

そのため、大気汚染、水環境問題対策の一層の強化充実を図り、環境改善に向けた施策を引き続き進めていくとともに、地球環境や九州圏全体の環境へ視野を広げ、環境と共生する都市の実現を目指して、環境負荷の少ない都市構造の形成、循環型都市づくり、環境改善策などを図ります。

2) 環境都市づくりに関する施策の概要

①環境負荷の少ない都市構造

都市基盤の整備状況や環境に配慮した上で、土地の高度な利用などを行い、都心居住の推進による職住近接の実現や、多機能集約型の複合市街地の形成などにより、人や物の移動に伴う環境負荷が少ない集約型の都市づくりを目指します。

併せて、道路ネットワークの構築による市街地への流入交通量の抑制や、渋滞の原因となっている道路区間の解消、交通需要マネジメント施策の推進などにより、自動車交通による環境負荷の低減を図ります。

地表の雨水浸透率向上などにより、下水道などへのピーク時の流入雨水を平準化し、河川などへの負荷軽減を図ります。また、ヒートアイランド現象を緩和するため、大規模な緑地、堀など、まとまりのある自然的環境(緑や水面)を、街路の緑化、緑地の確保などによってネットワーク化するとともに、既存建物における屋上緑化、歩道植樹帯の設置、保水機能の高い舗装などの整備を図ります。

②循環型都市づくり

汚物処理場やごみ焼却場などの公的で恒久的かつ広域的な処理を行う施設については、周辺環境への影響、安全性に配慮しつつ都市計画に位置づけることにより計画的な整備を図ります。

③圏域内の環境改善・良好な環境の創出

騒音、振動、水質汚濁、大気汚染等の発生源となりえる施設について、地域の実情に応じて集約化や緩衝帯の設置等による周辺環境の改善を図ります。

自動車交通による騒音、振動、大気汚染等を防止・緩和するため、道路構造の改善、幹線道路沿道の緑化、環境施設帯の設置等の対策を状況に応じて総合的に推進します。

④新たなエネルギー社会の実現に向けた取り組み

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を見据えた以下の取り組みを進めていきます。

○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り組み

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り組みを図ります。

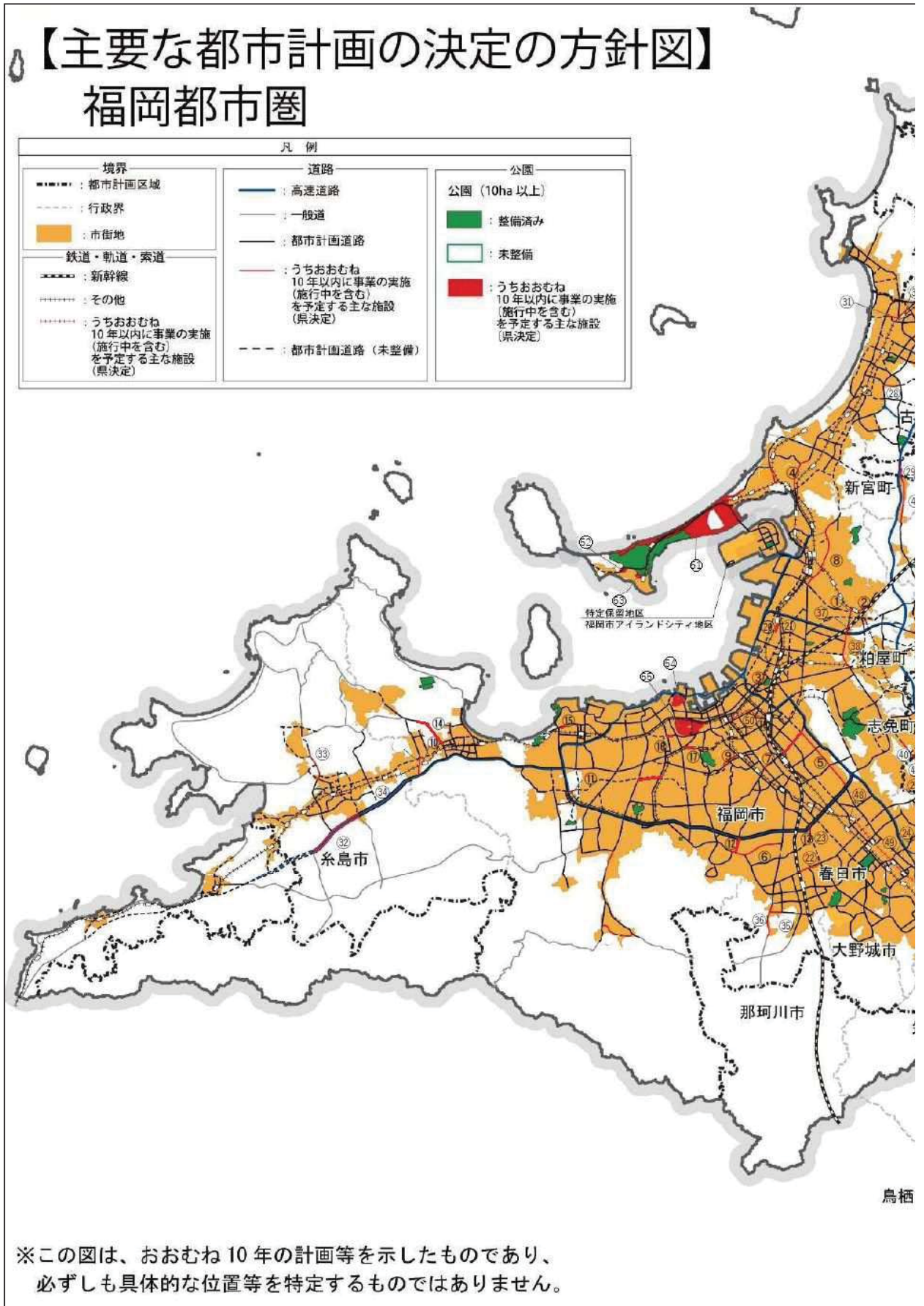
○環境にも配慮したエネルギーが安価かつ安定的に供給される社会の実現に向けた取り組み

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り組みを促進します。

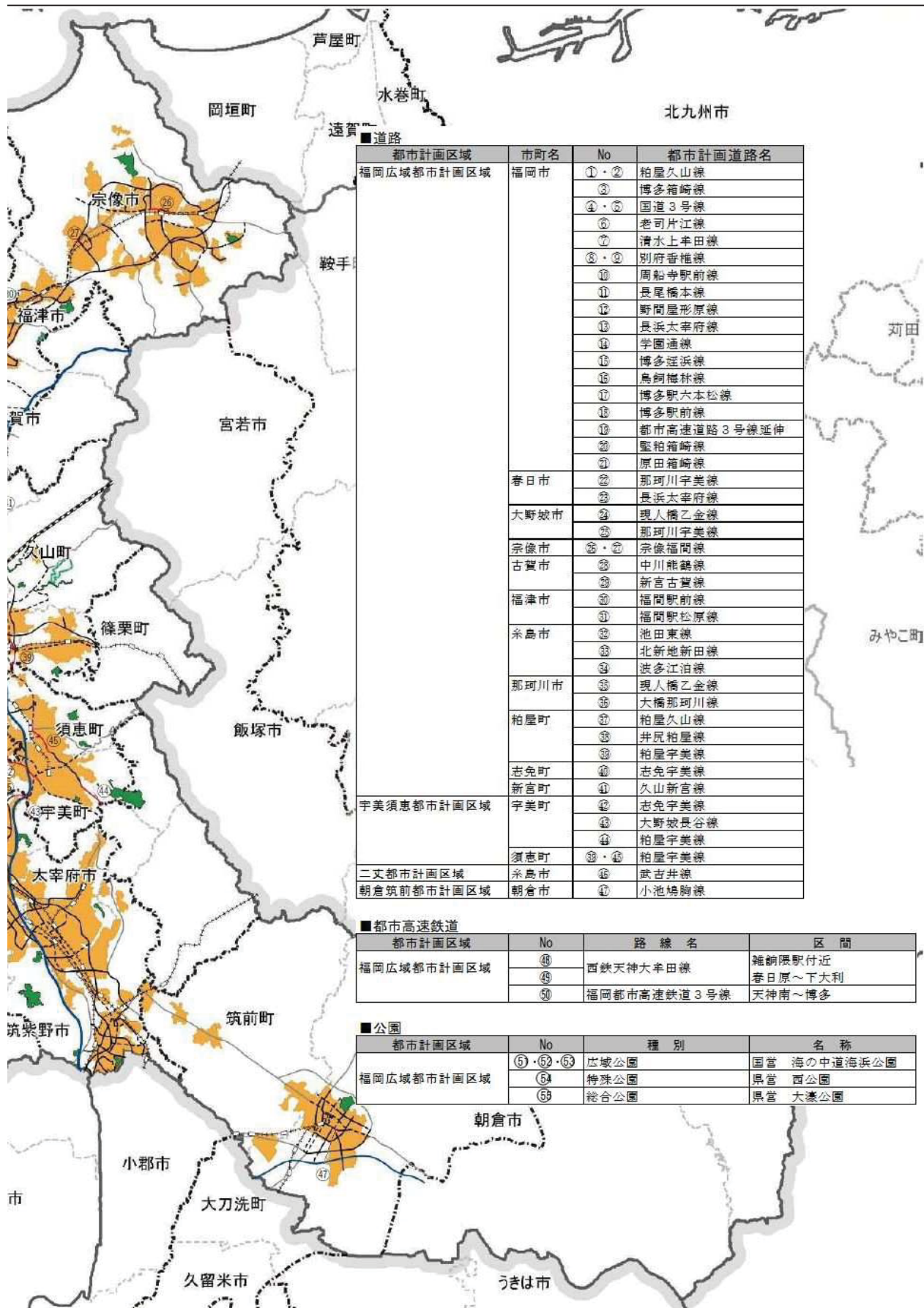
○水素を本格的に利活用する水素エネルギー社会の実現に向けた取り組み

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る水素エネルギーの利活用に向けて、CO₂を排出しない水素の製造と、日常生活や産業活動への本格的な水素エネルギー社会の拡大を図ることで、エネルギー需給構造が抜本的に変革される可能性があります。その実現を目指し、産学官連携のもと取り組みを促進します。

参考附図 1 主要な都市計画の決定の方針図



▲主要な都市計画



の決定の方針図

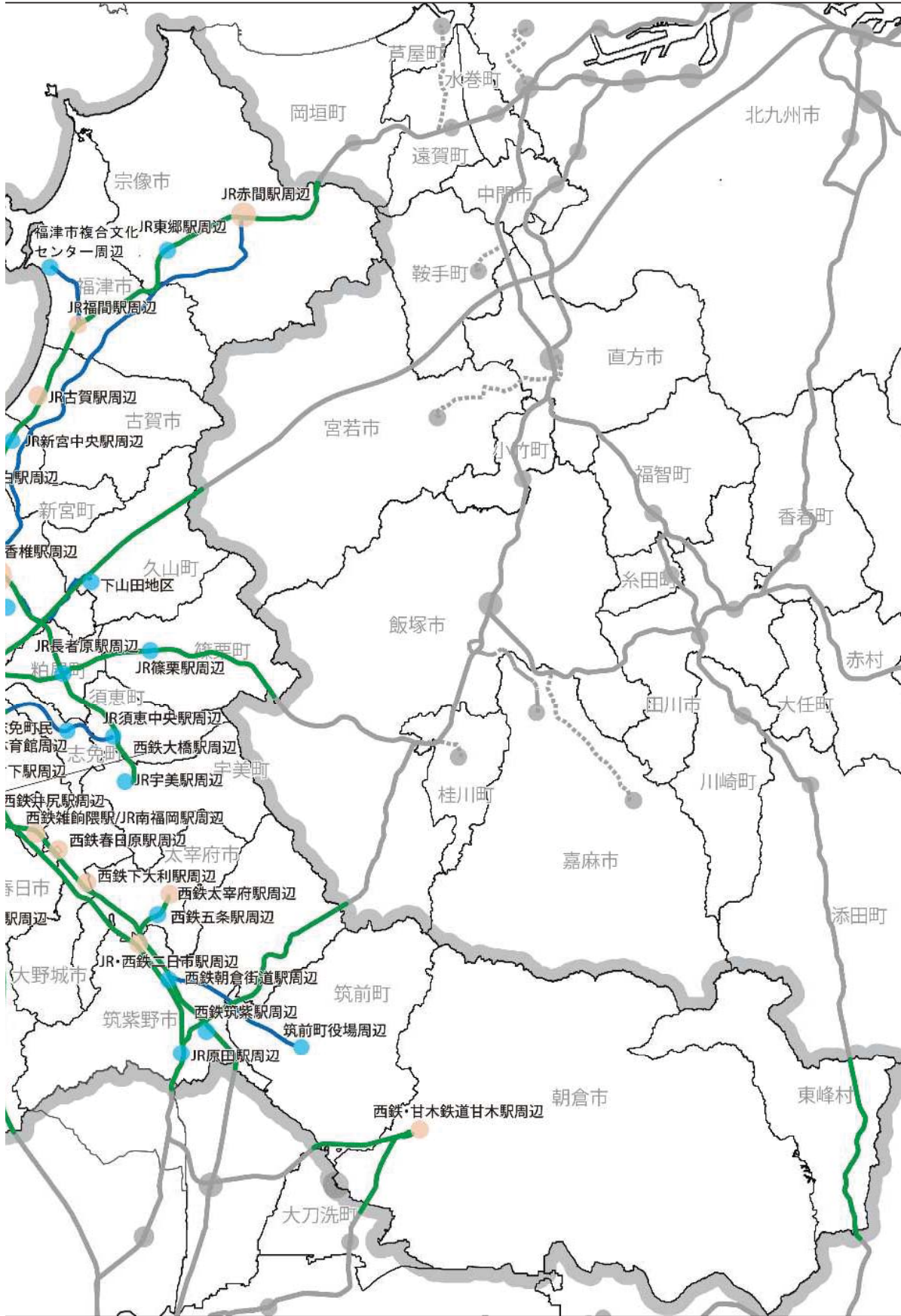
【都市構造の形成方針図】 福岡都市圏



▲都市構造の

※詳細（広域拠点、区域の決定している拠点、基幹公共交通軸以外の公共交通軸）については、「参考附図3 都市構造の形成方針図」及び「参考附図4 都市構造の形成方針図」参照

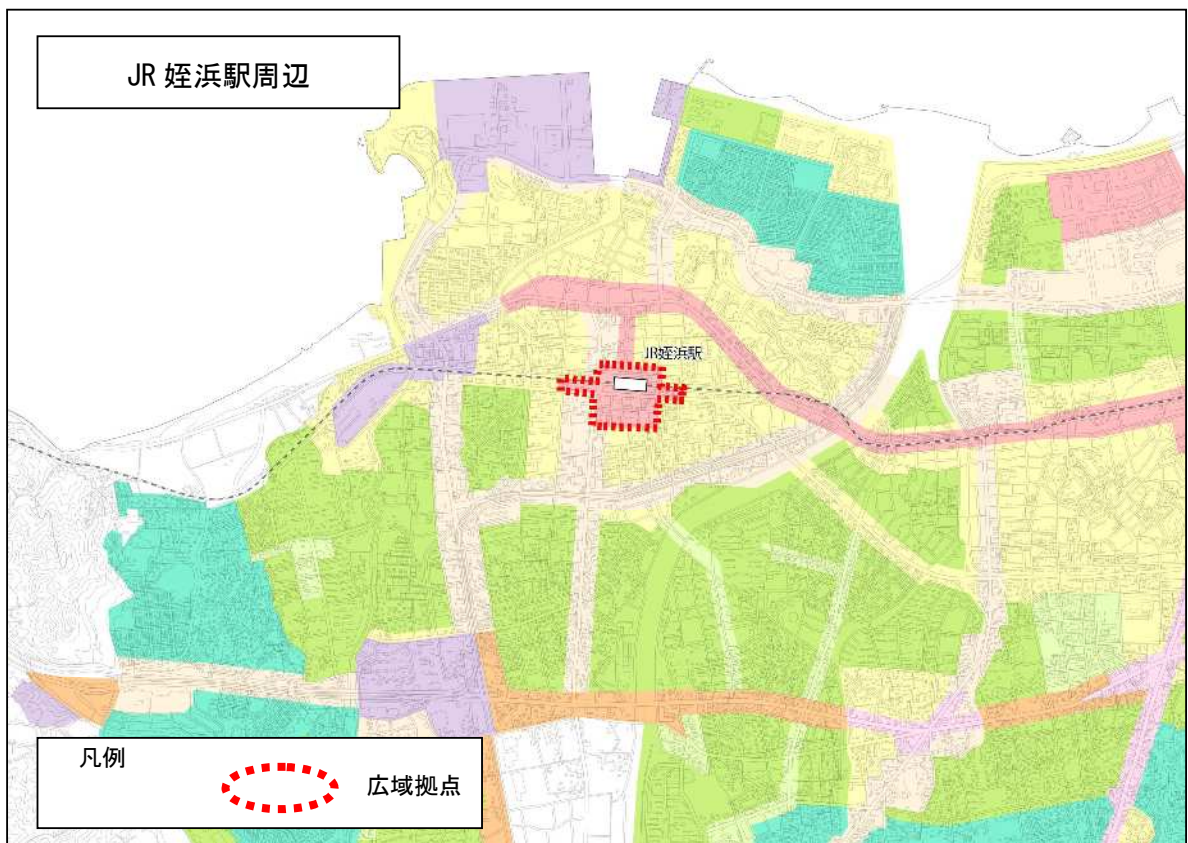
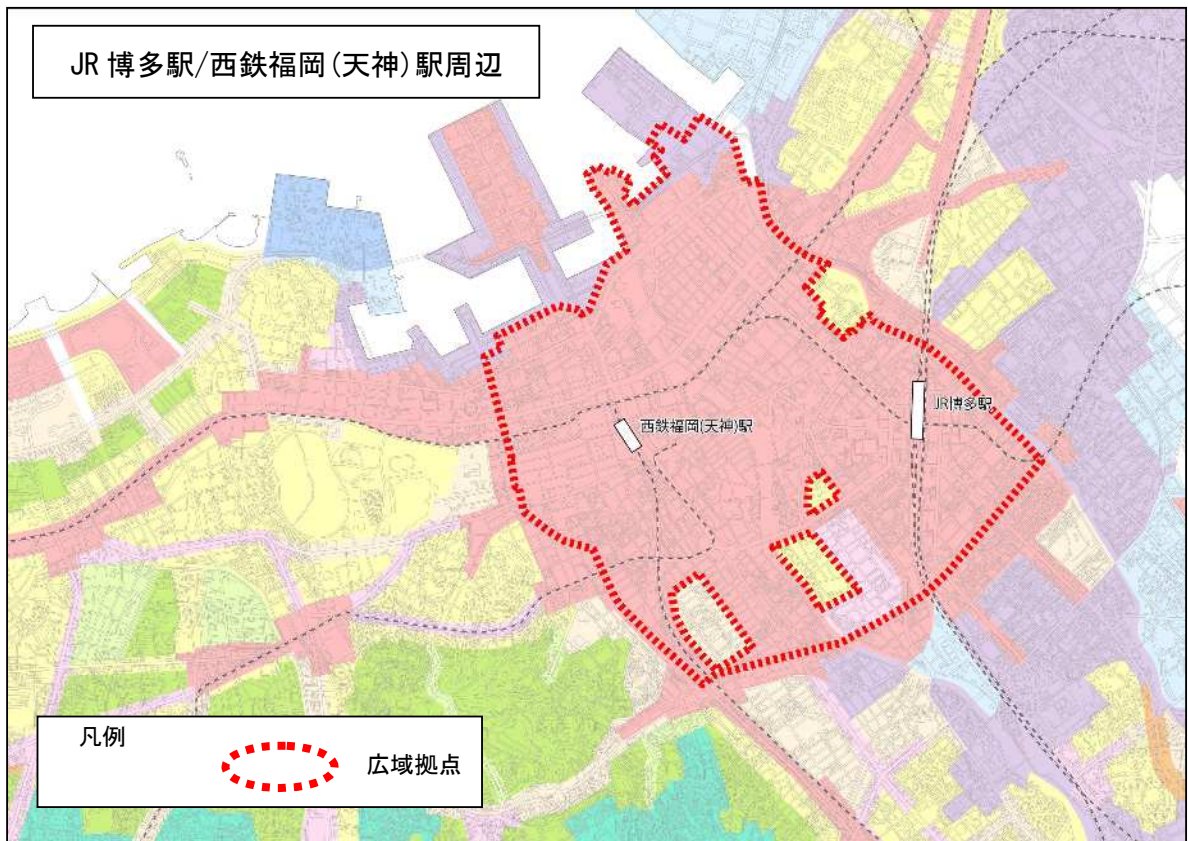
※上図で示す基幹公共交通軸及び公共交通軸の区分については、現在の交通手段が鉄軌道であるかバスであるかを基準の配置を一義的に分類するものではありません。



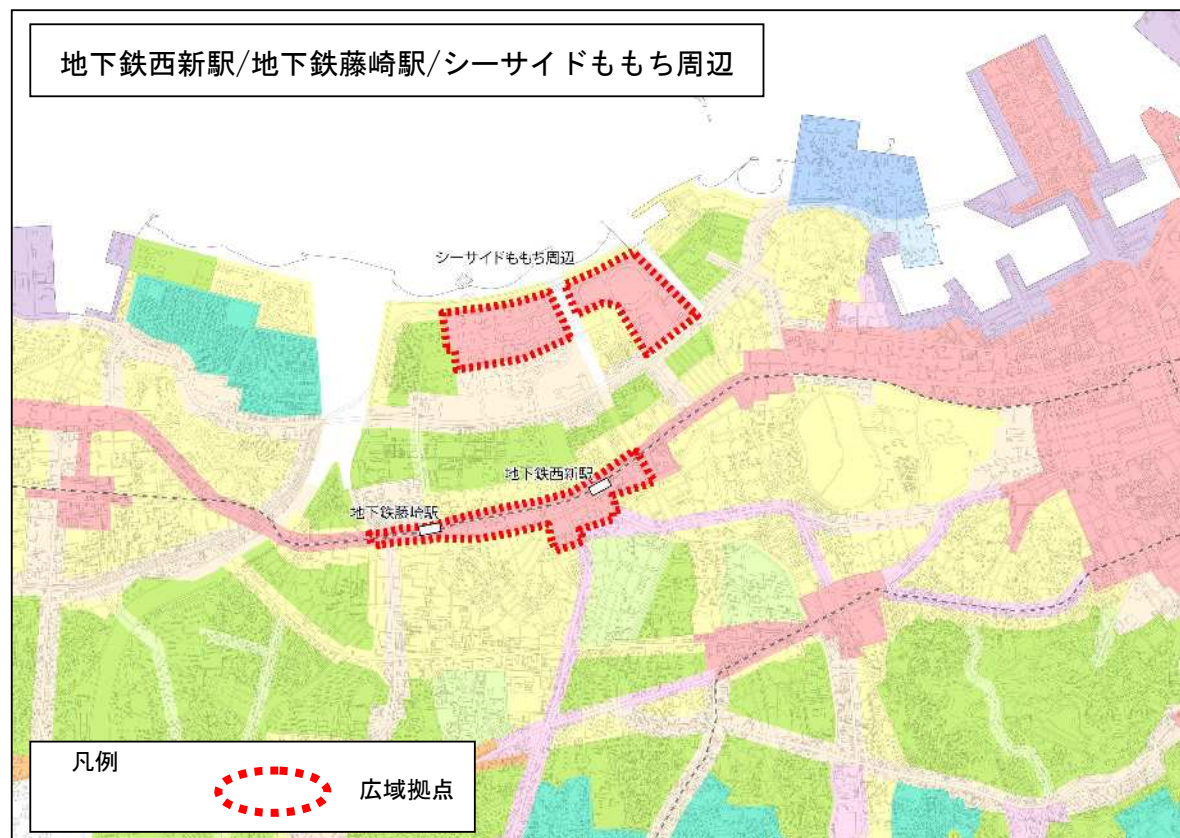
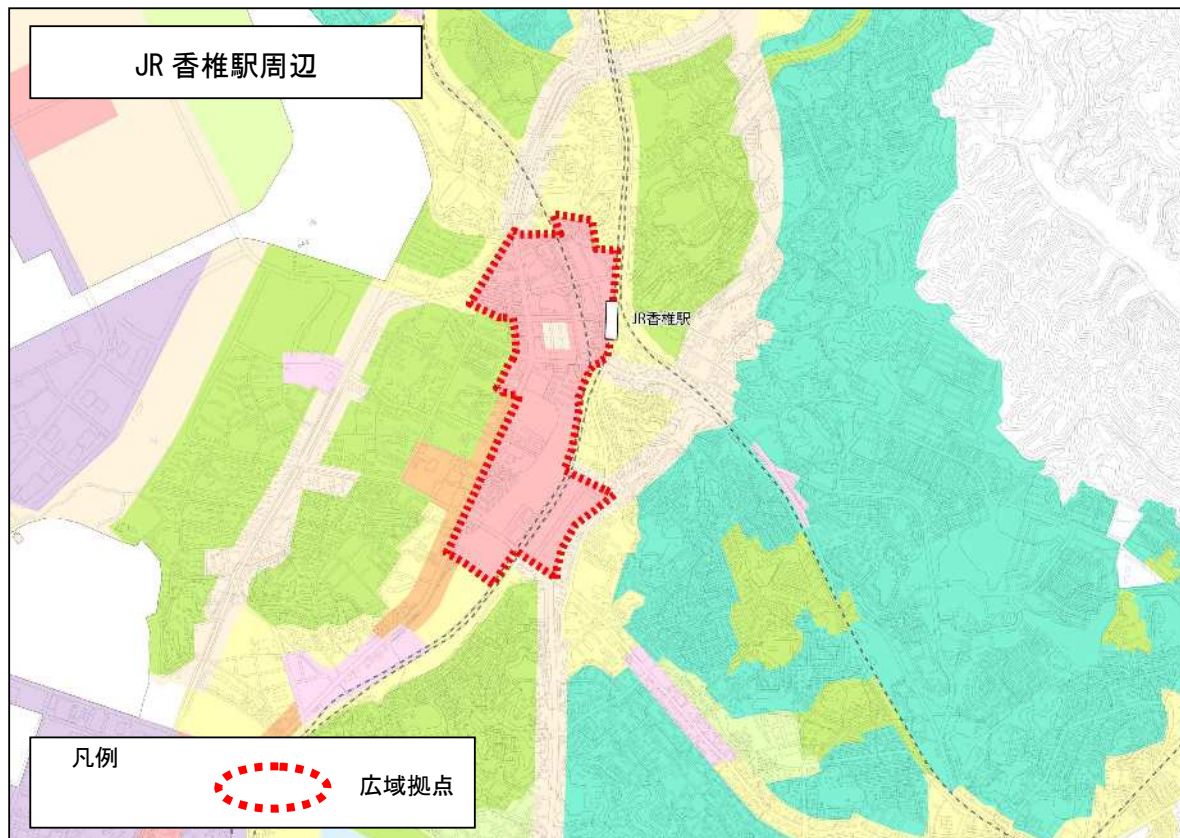
形成方針図

に便宜的に設定しているものであり、これらの交通軸沿線への集住や都市機能

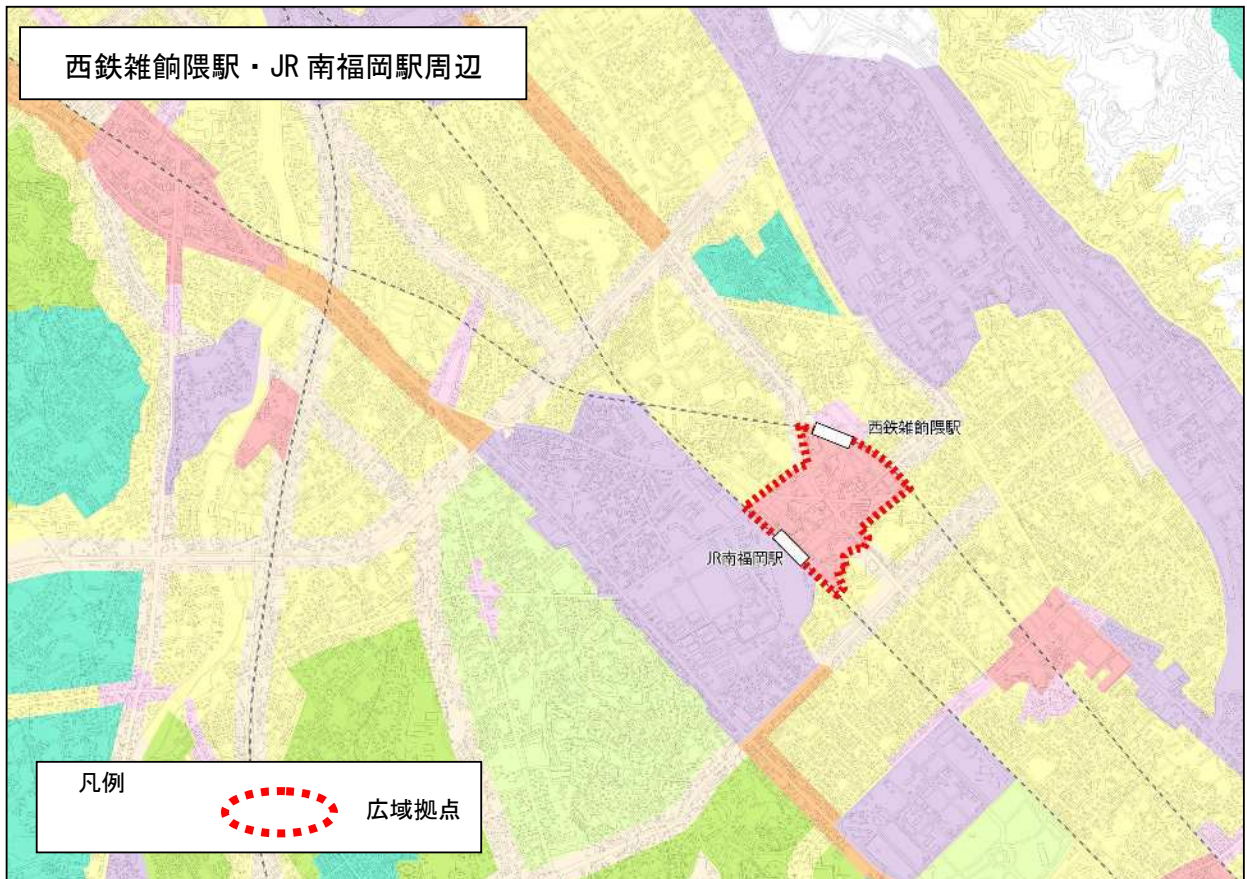
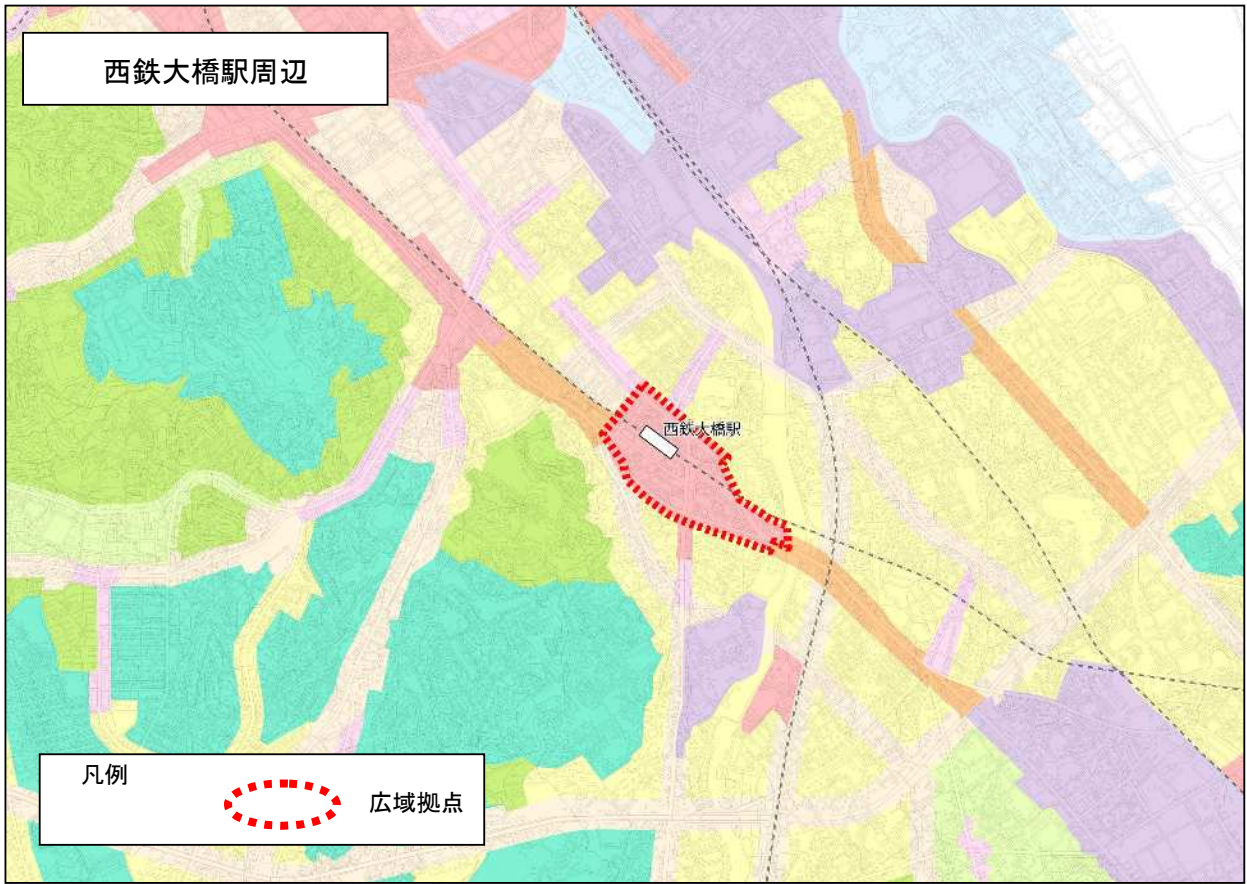
参考附図3 都市構造の形成方針図（広域拠点・拠点の個別詳細図）



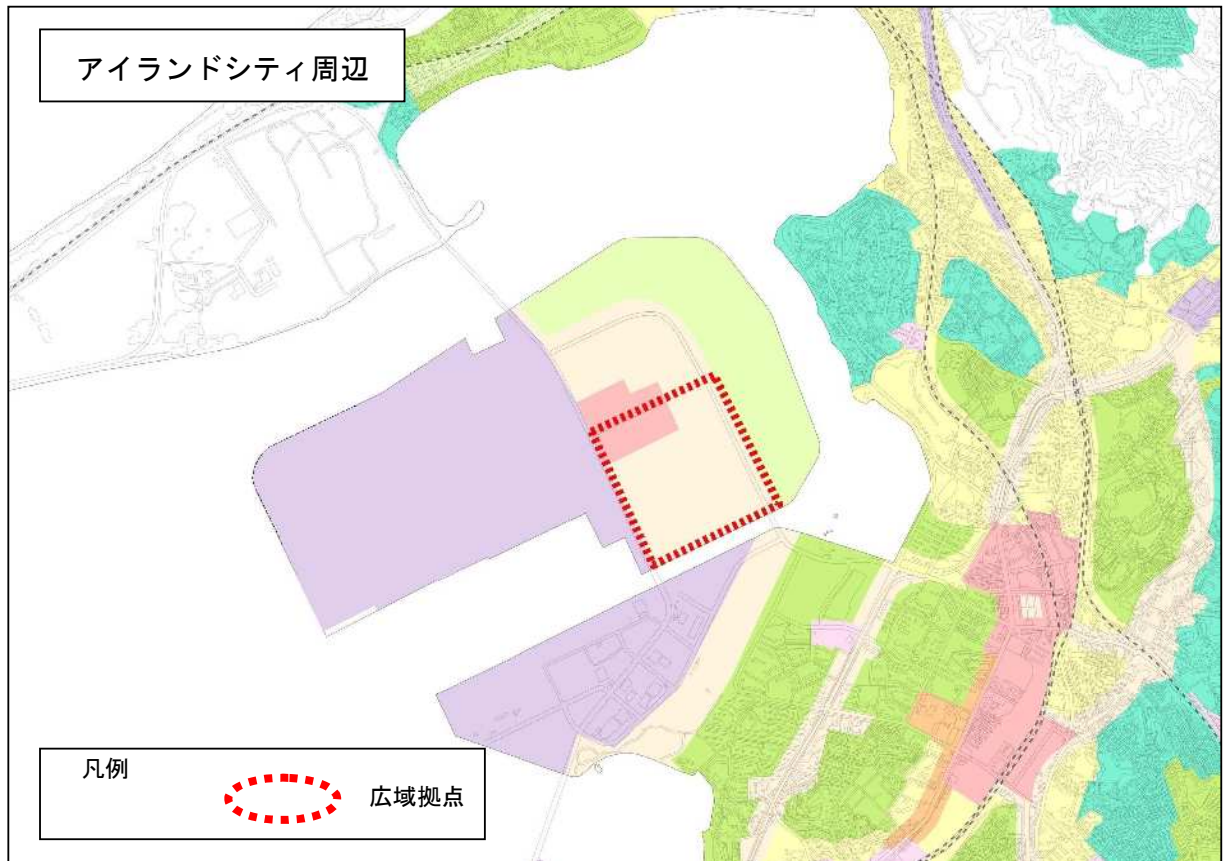
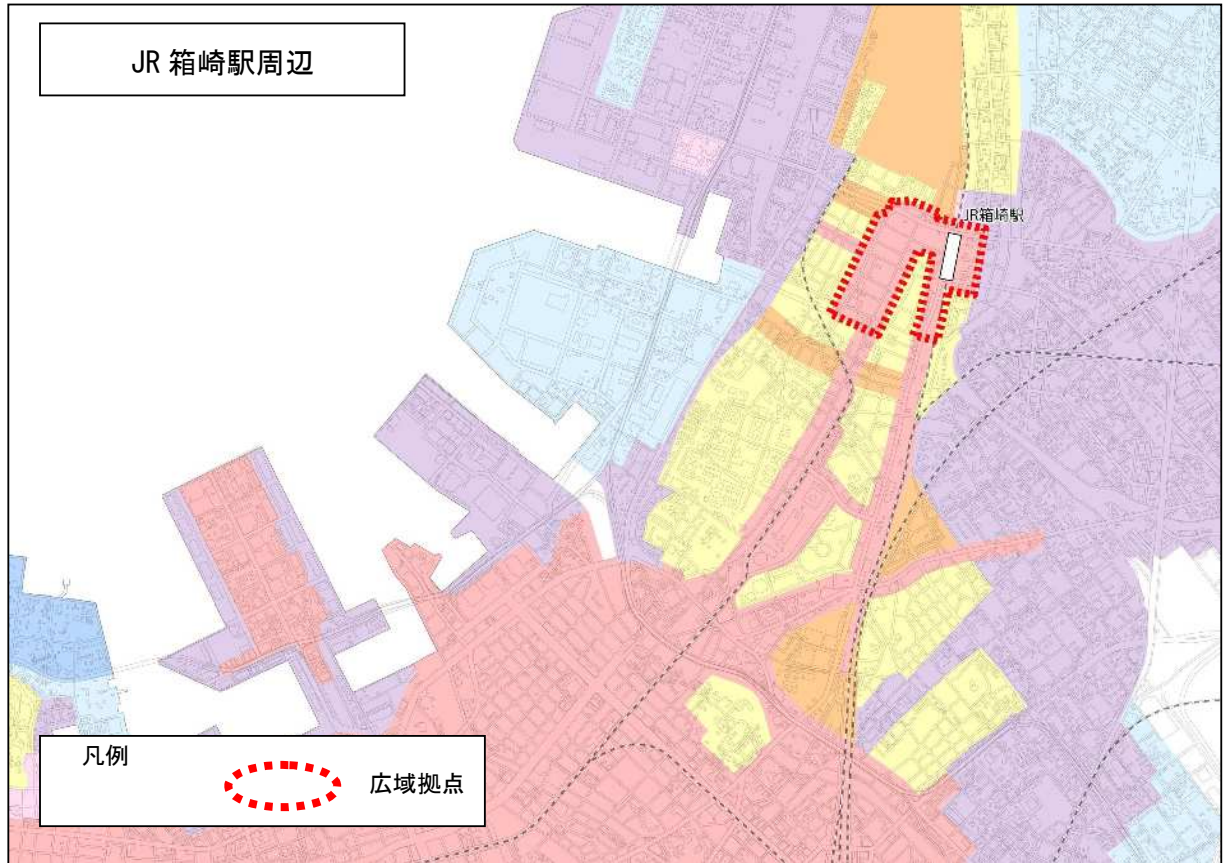
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



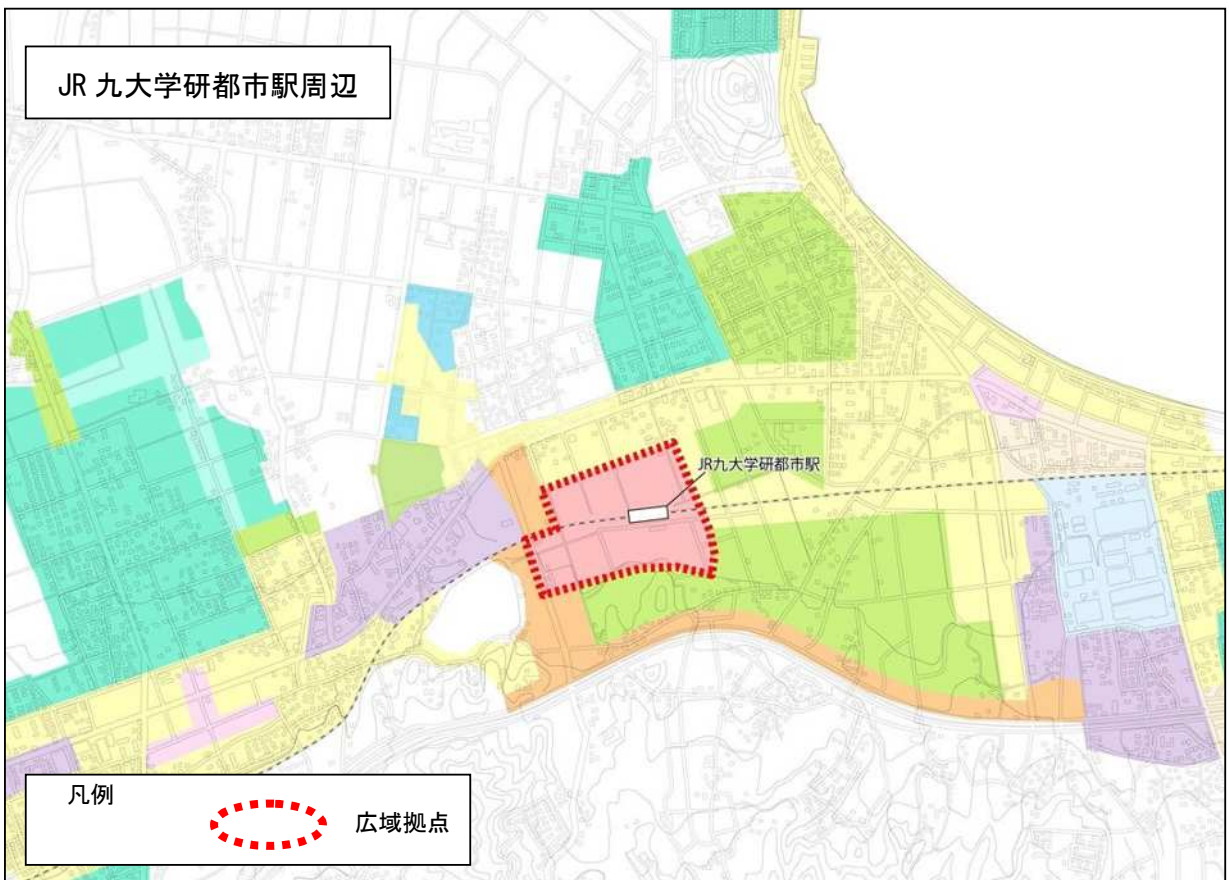
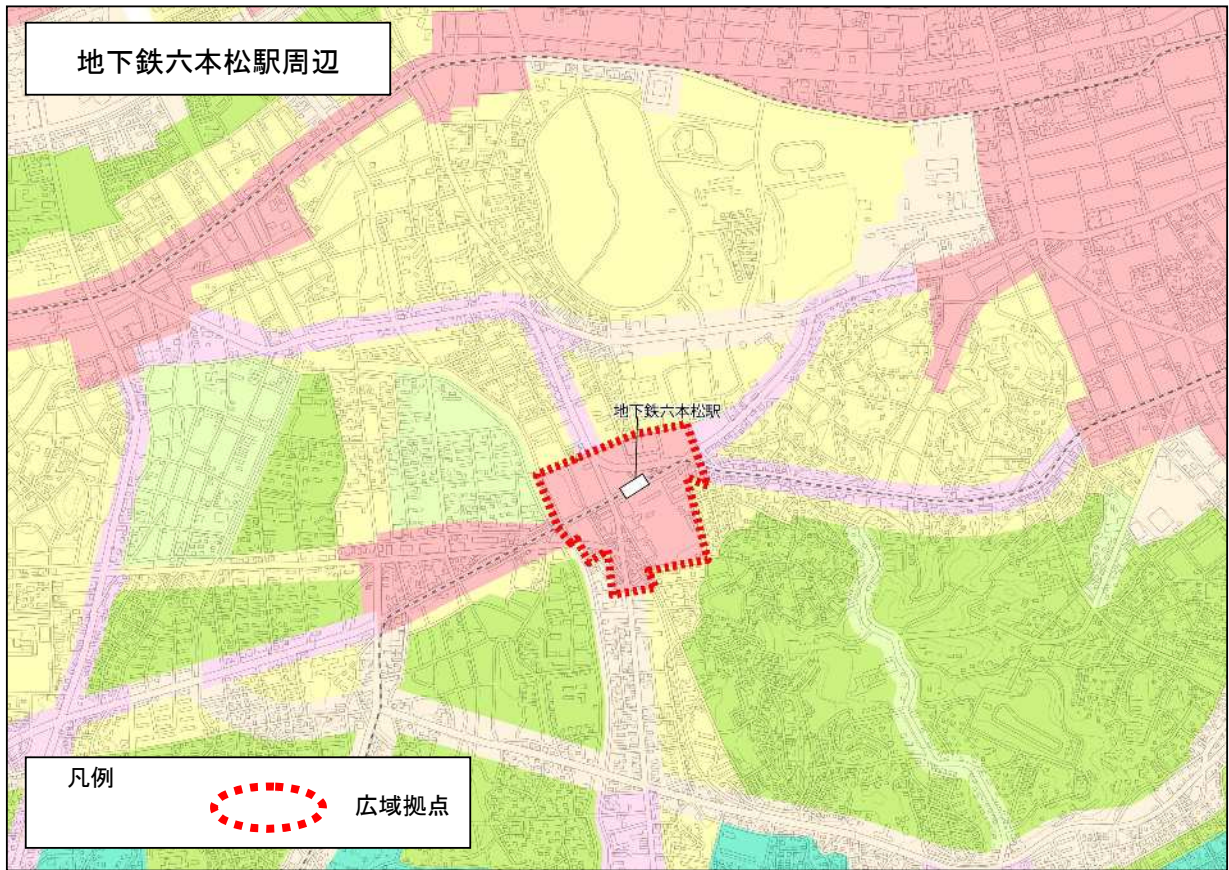
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



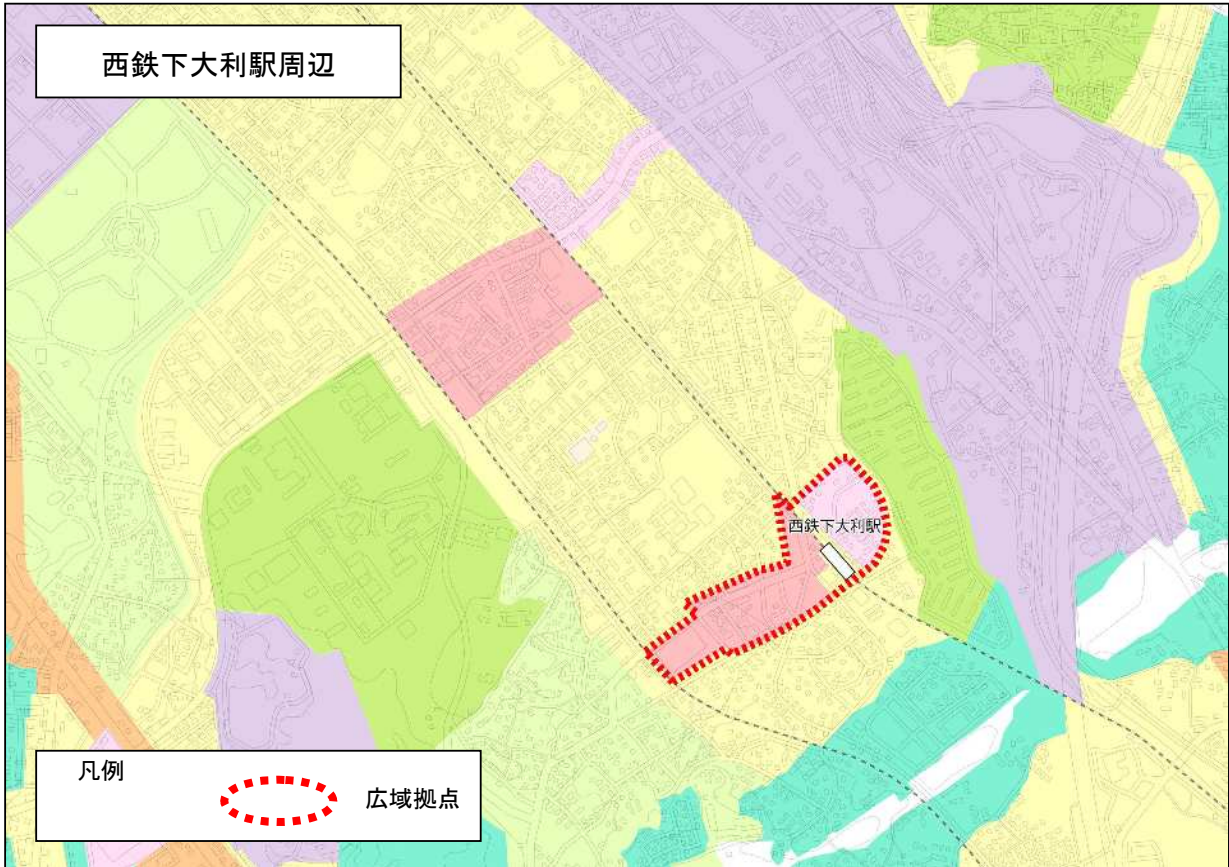
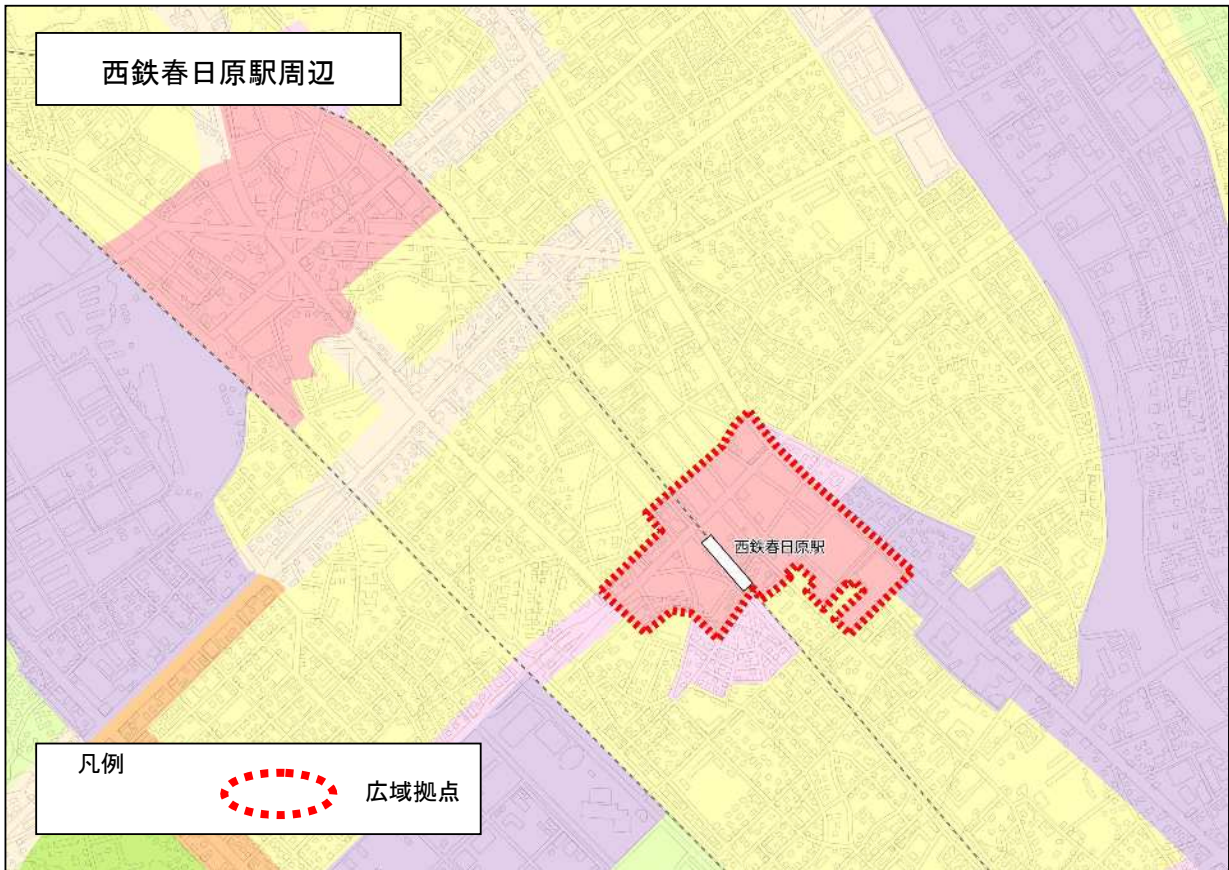
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



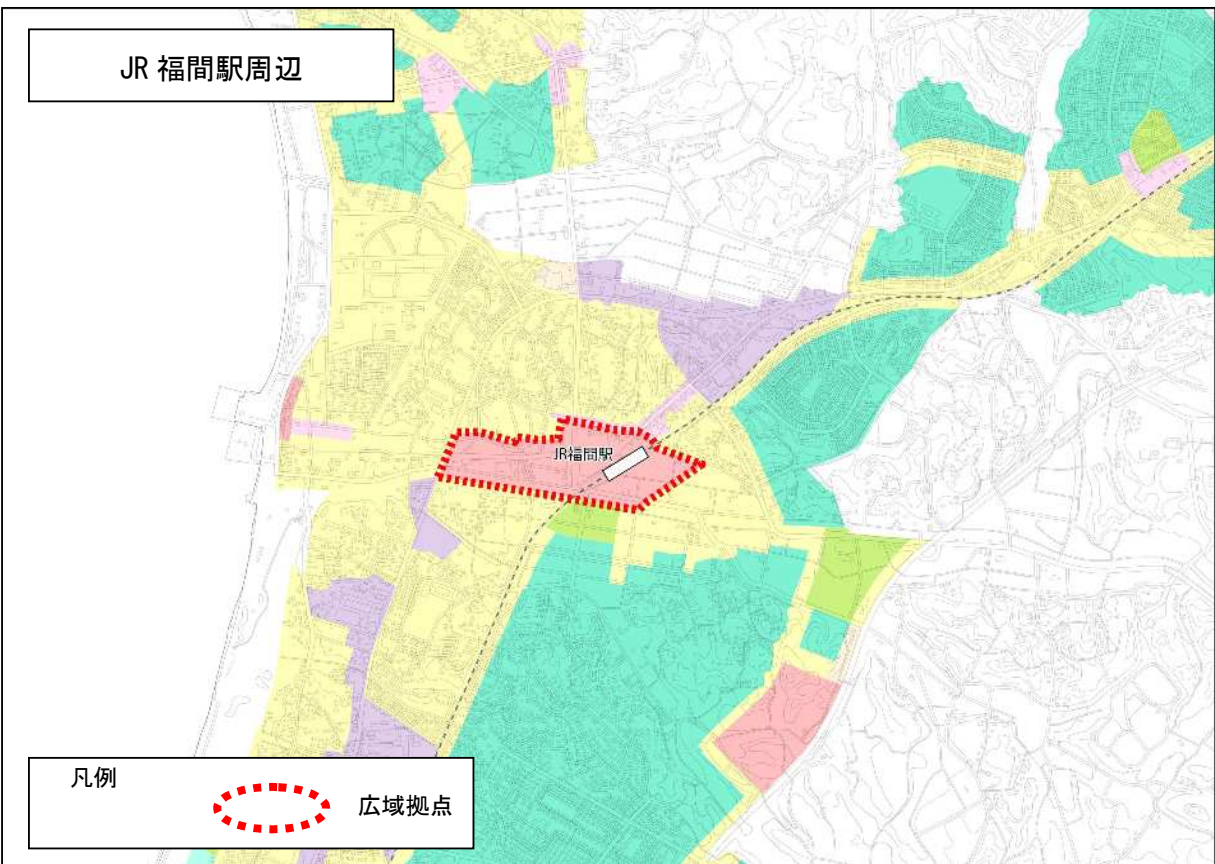
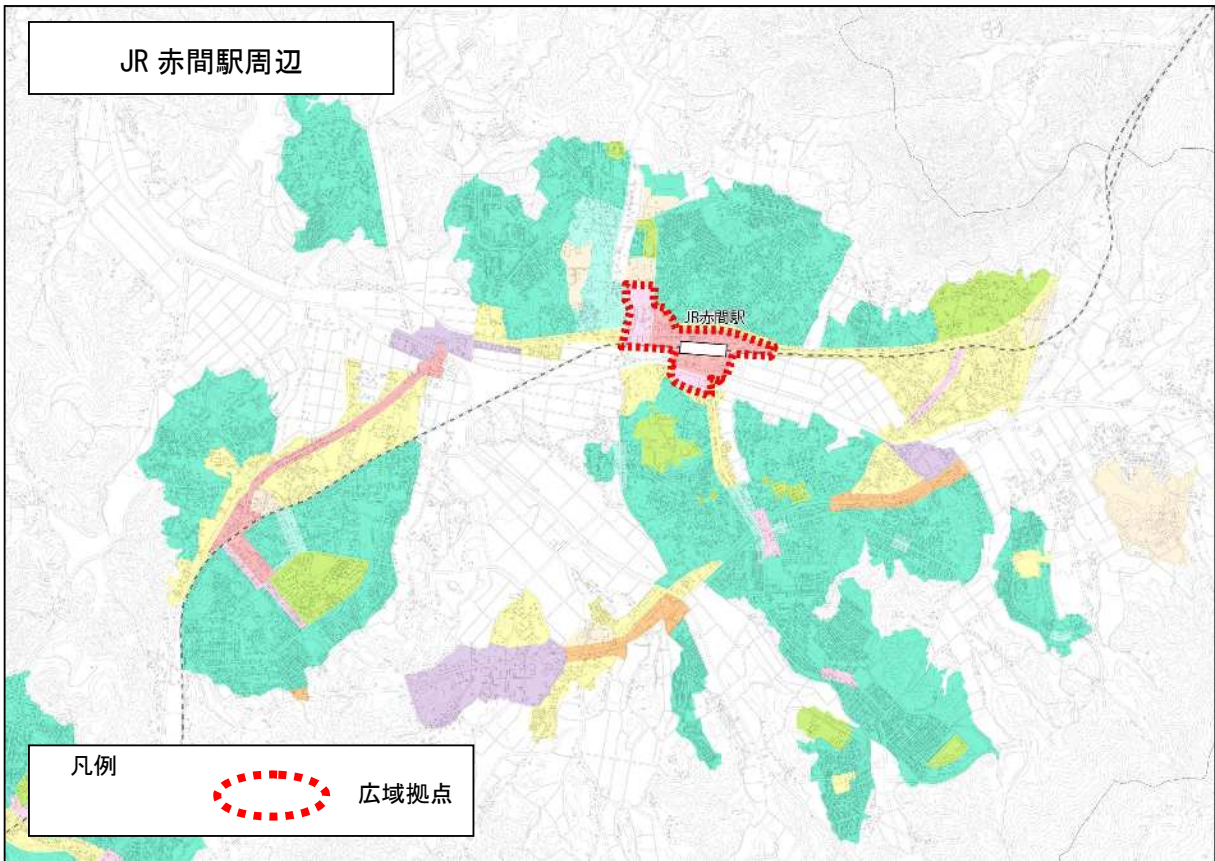
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



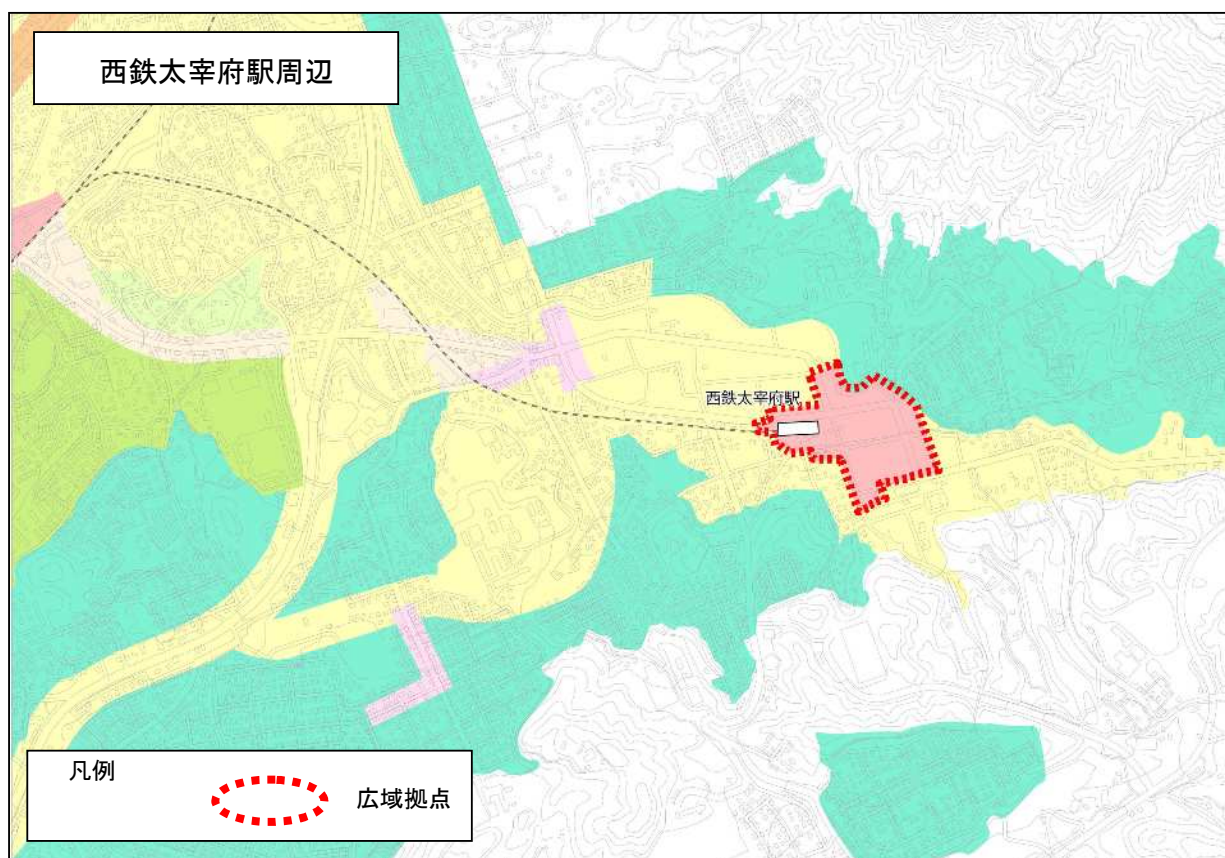
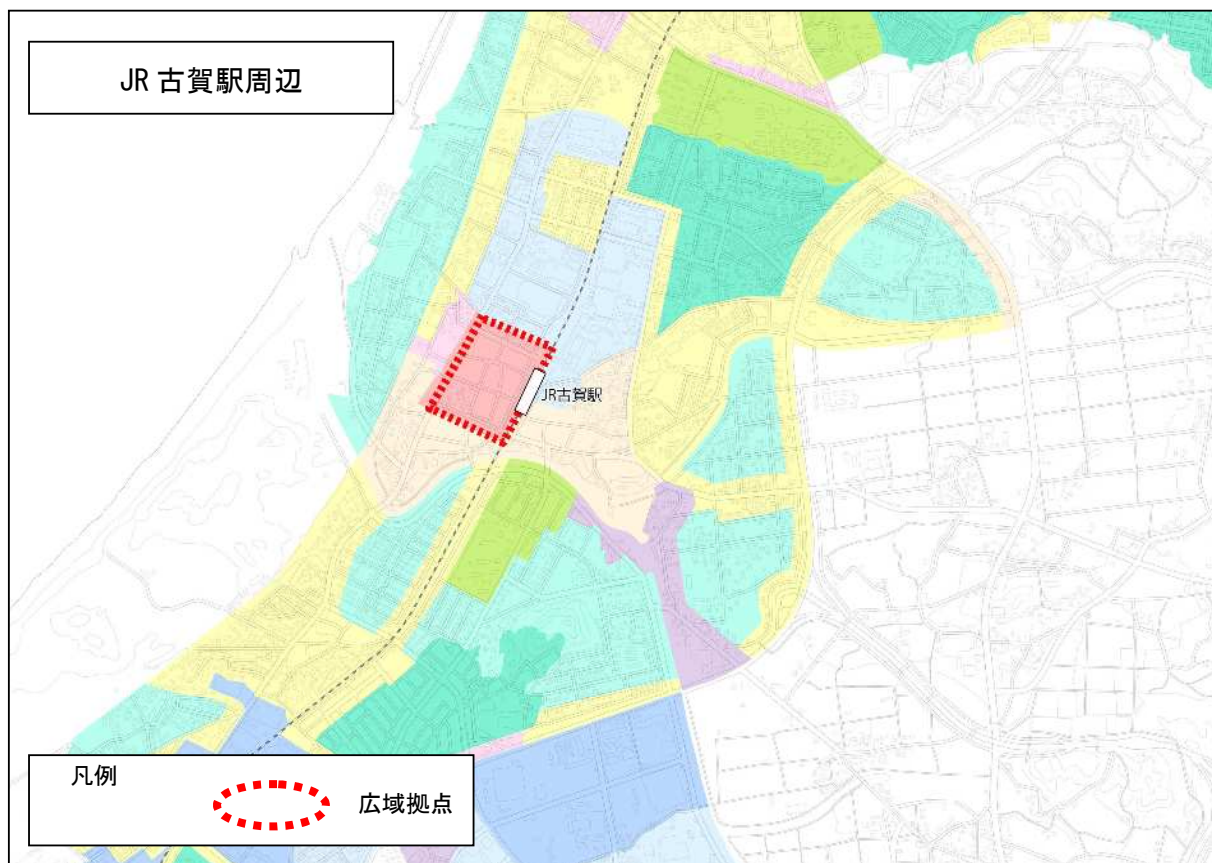
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



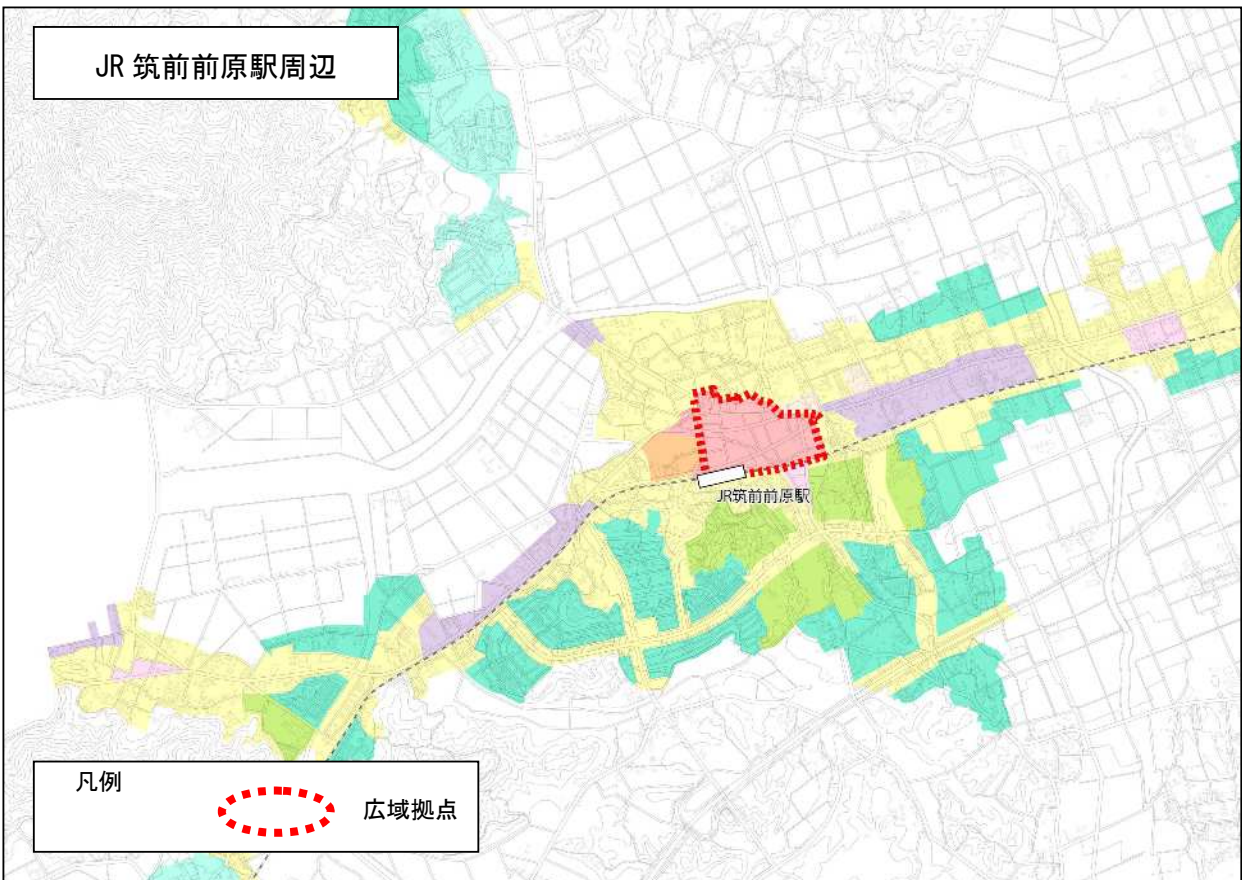
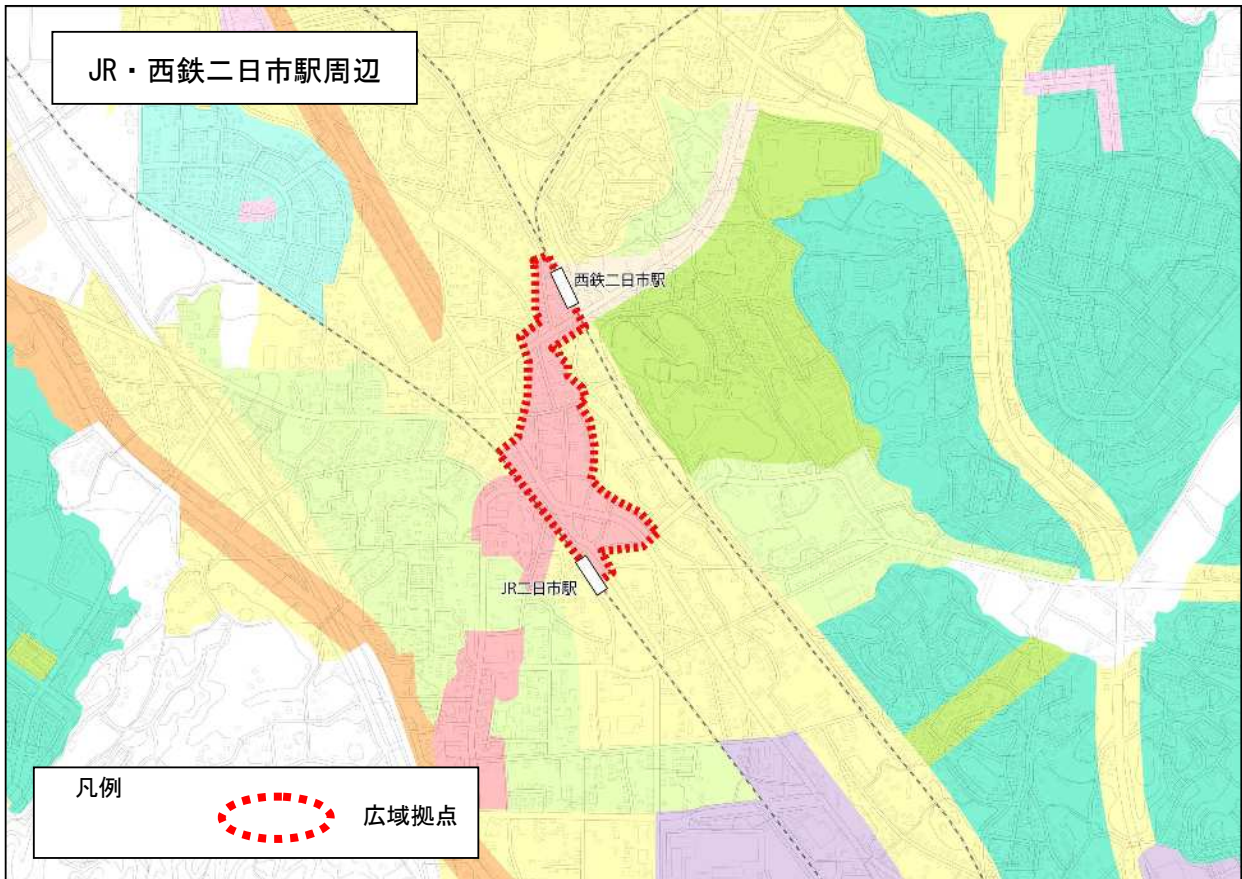
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表すもので、用途地域を特定するものではありません。



※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。

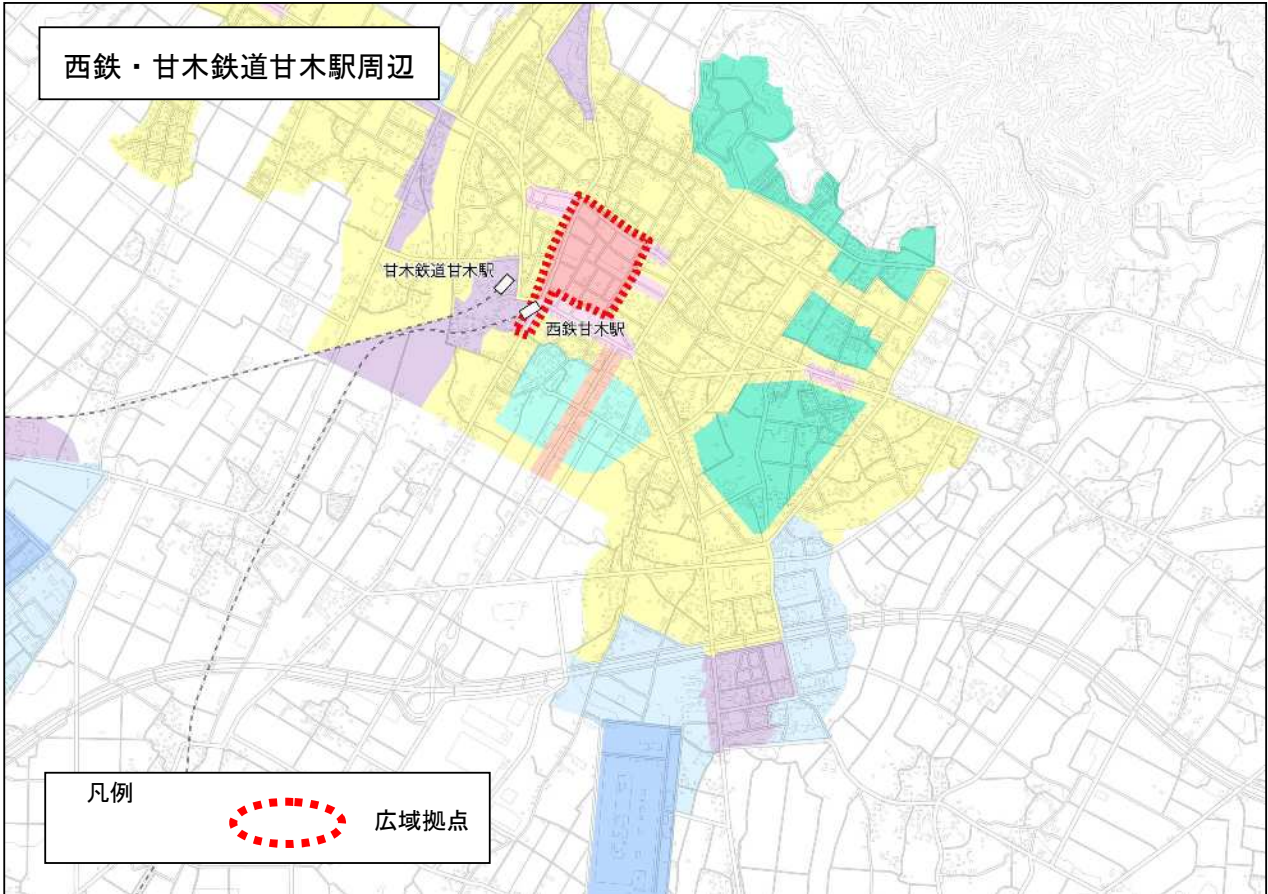


※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。

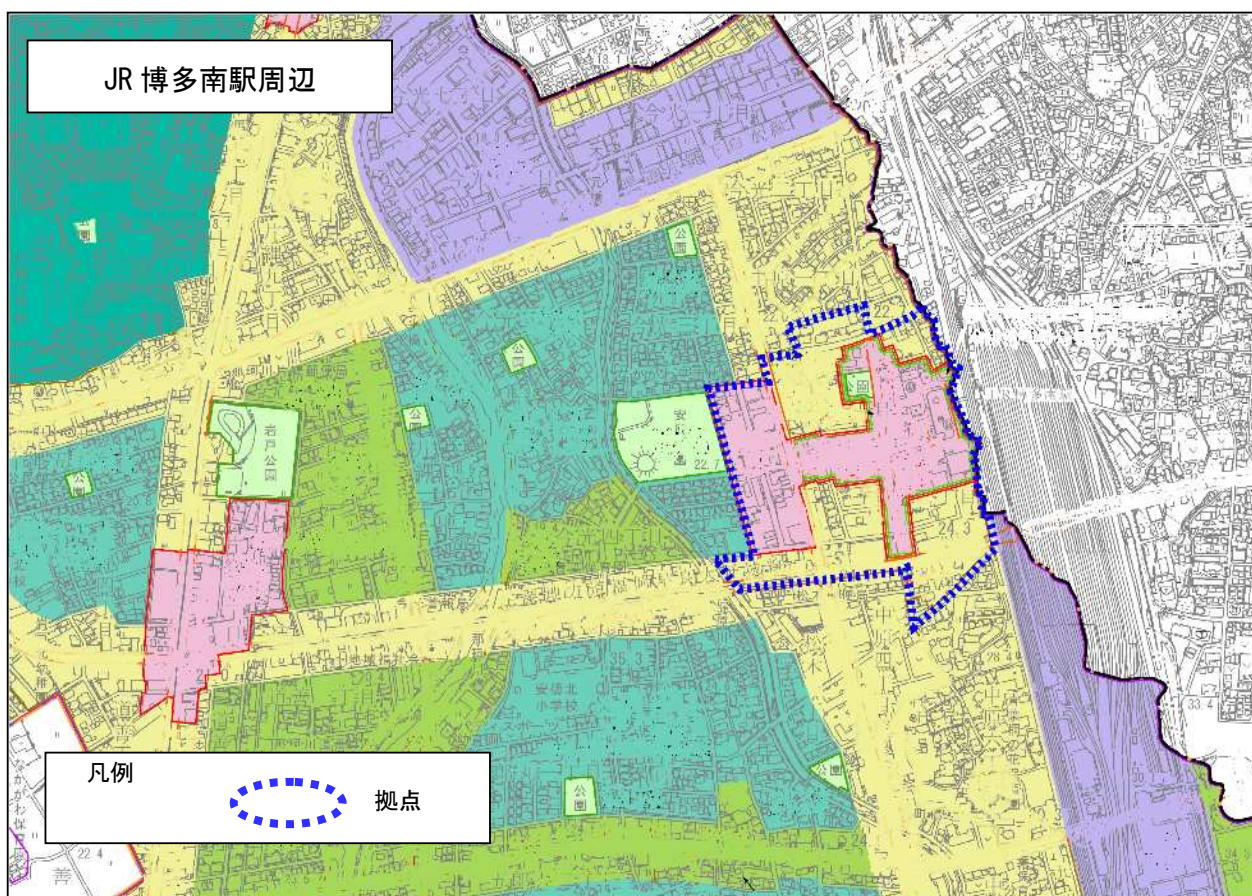
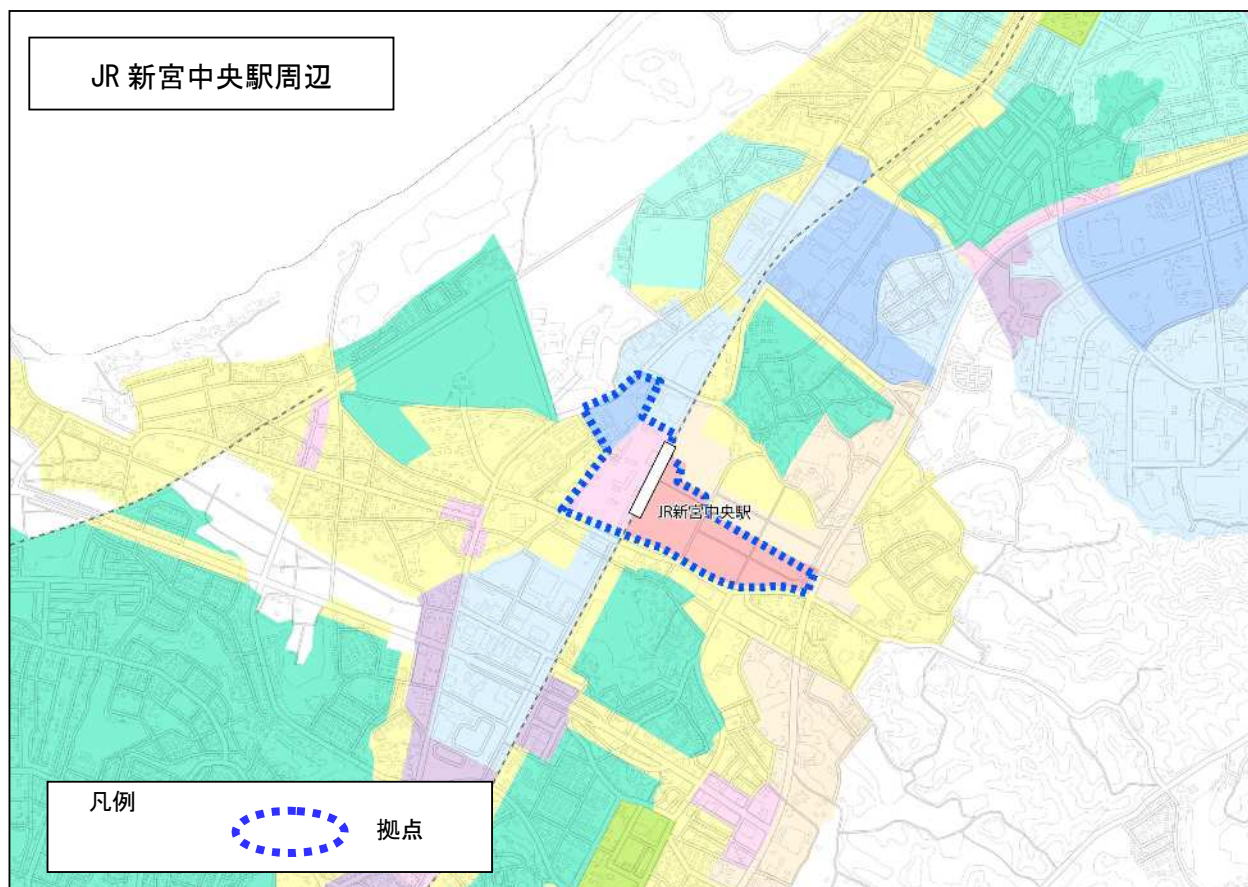


※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。

西鉄・甘木鉄道甘木駅周辺



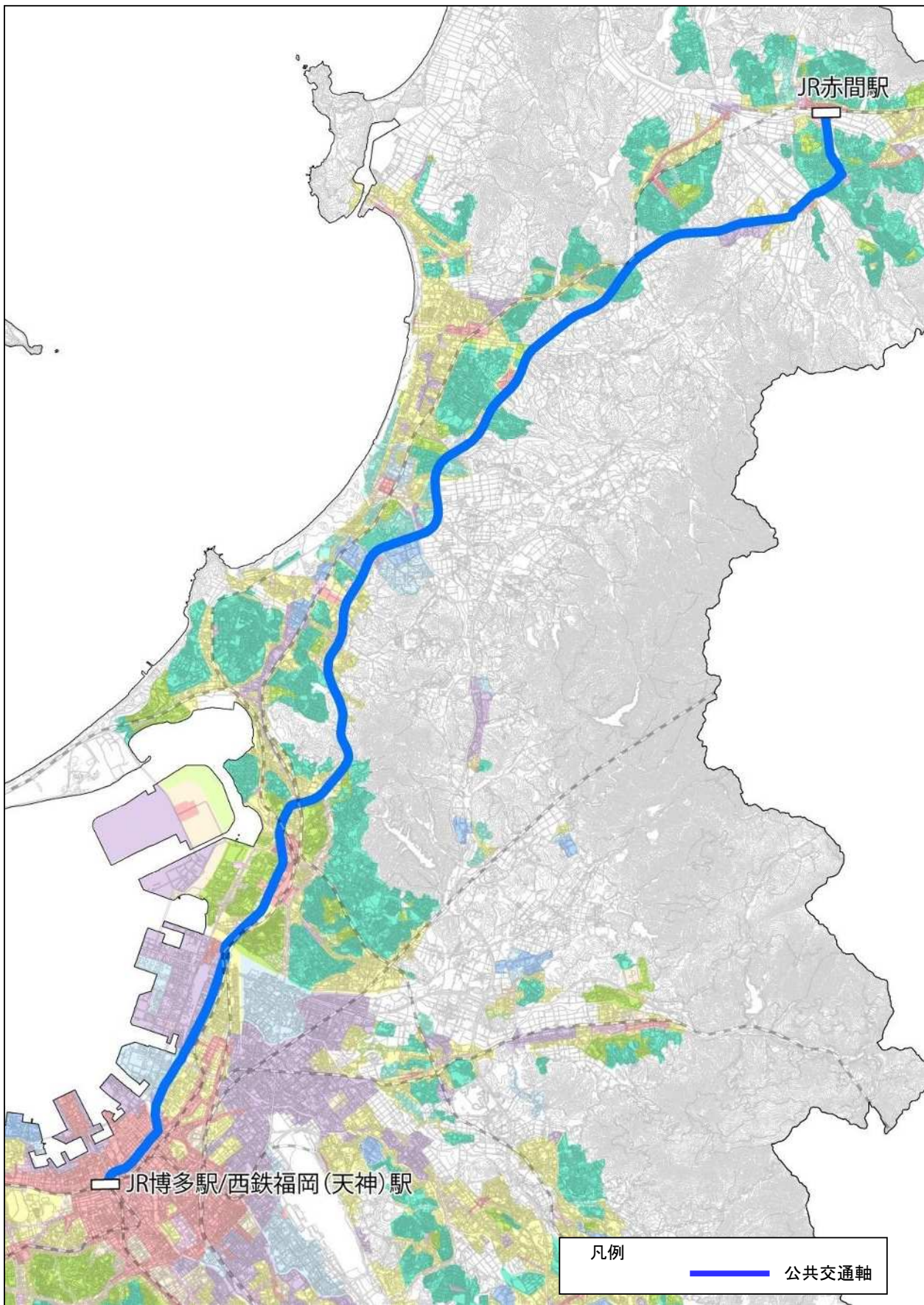
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。

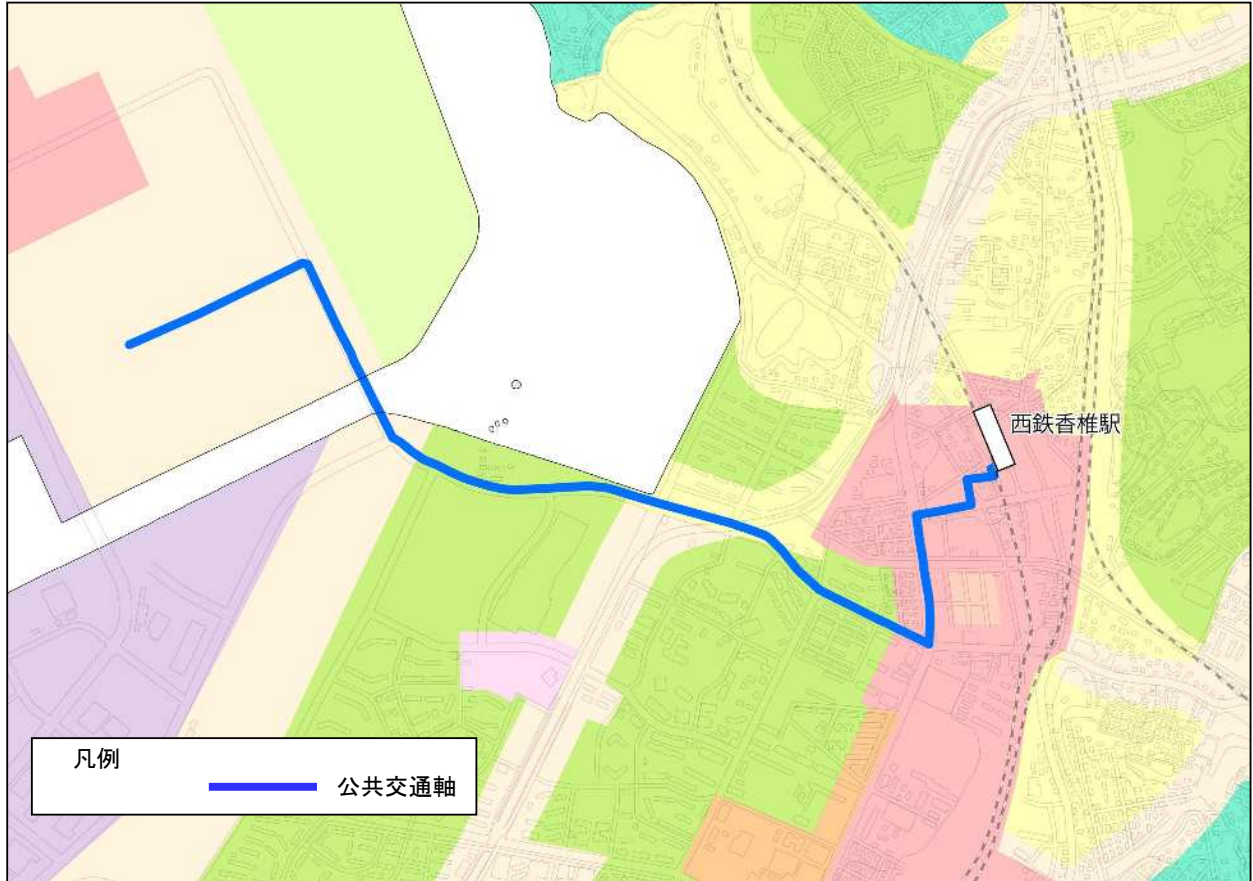
参考附図4 都市構造の形成方針図（公共交通軸の個別詳細図）

（JR赤間駅周辺～JR博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺）

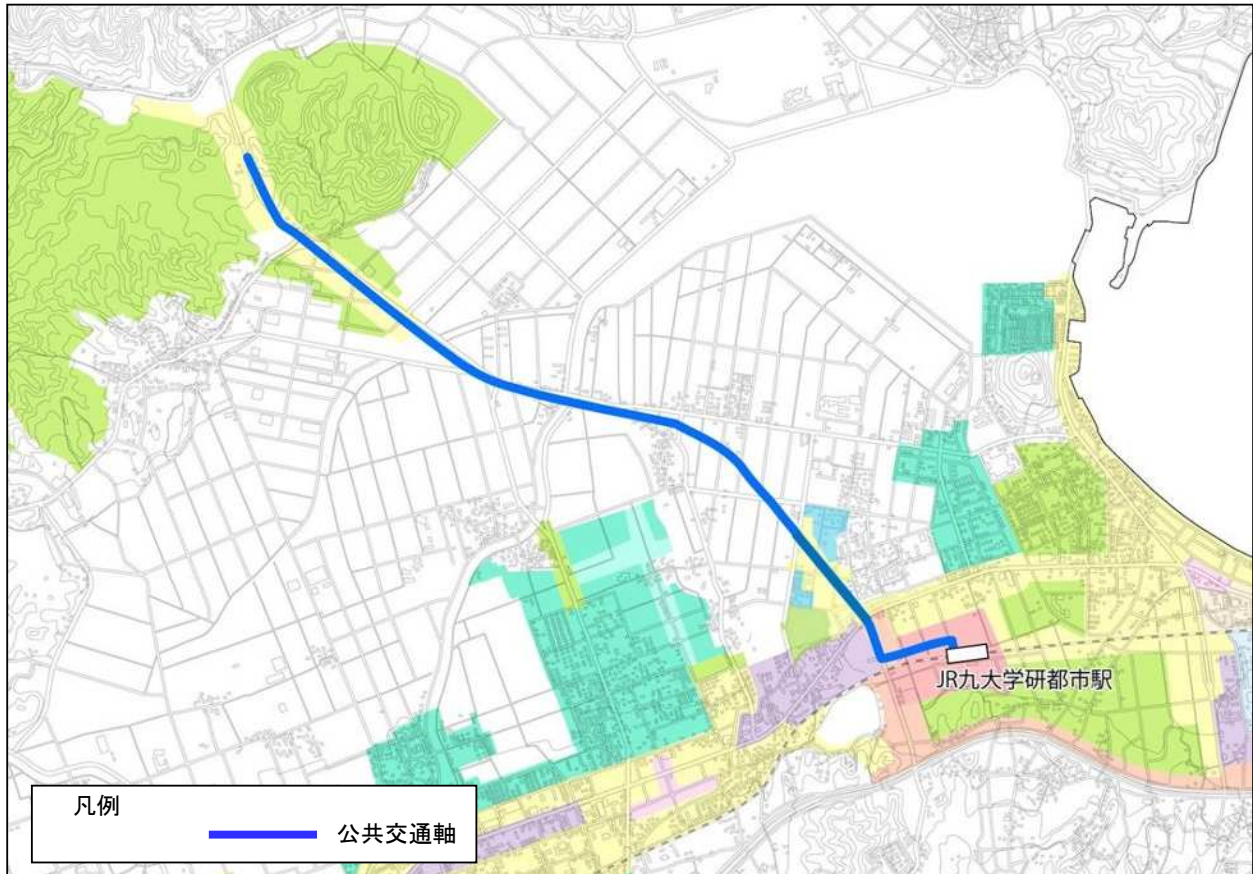


※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(アイランドシティ周辺～西鉄香椎駅)



(九州大学伊都キャンパス周辺～JR九大学研都市駅周辺)



※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(原交差点周辺～地下鉄藤崎駅)



(長住周辺～地下鉄六本松駅)

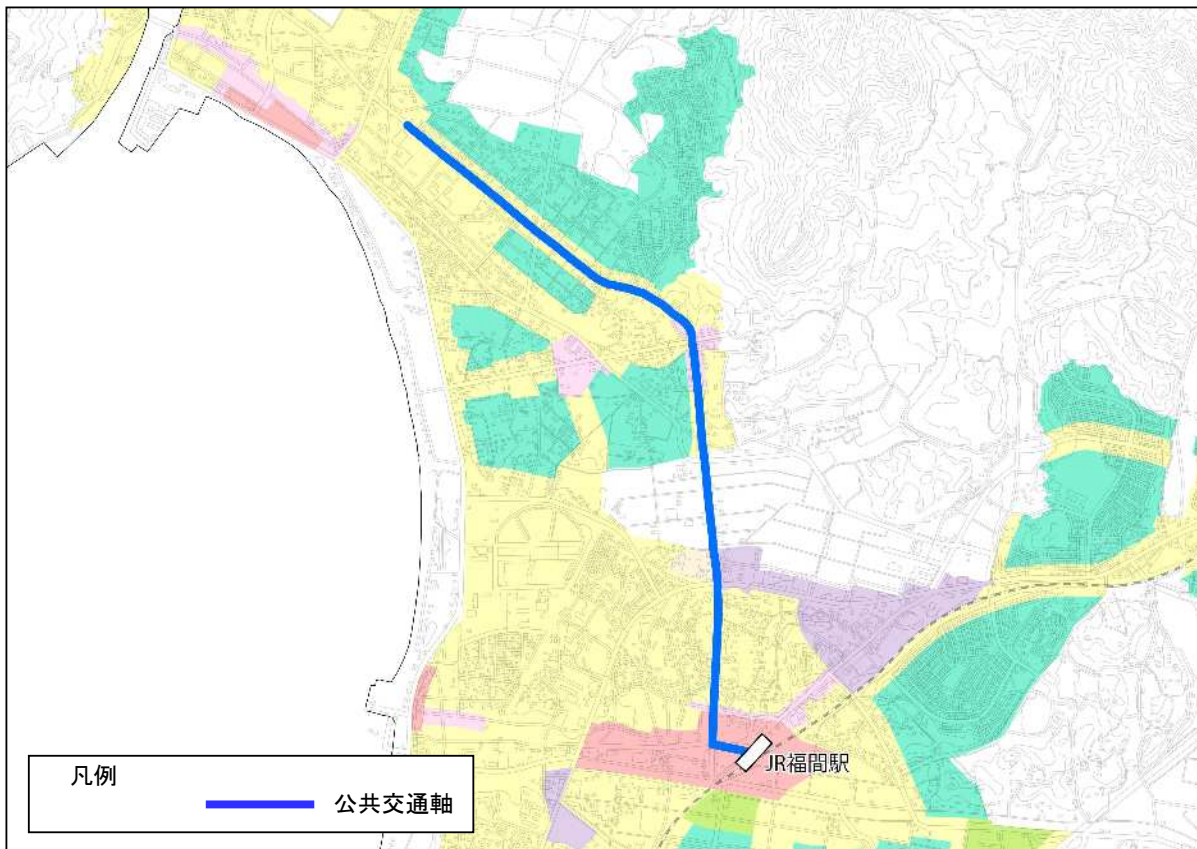


※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(長住周辺～西鉄高宮駅)

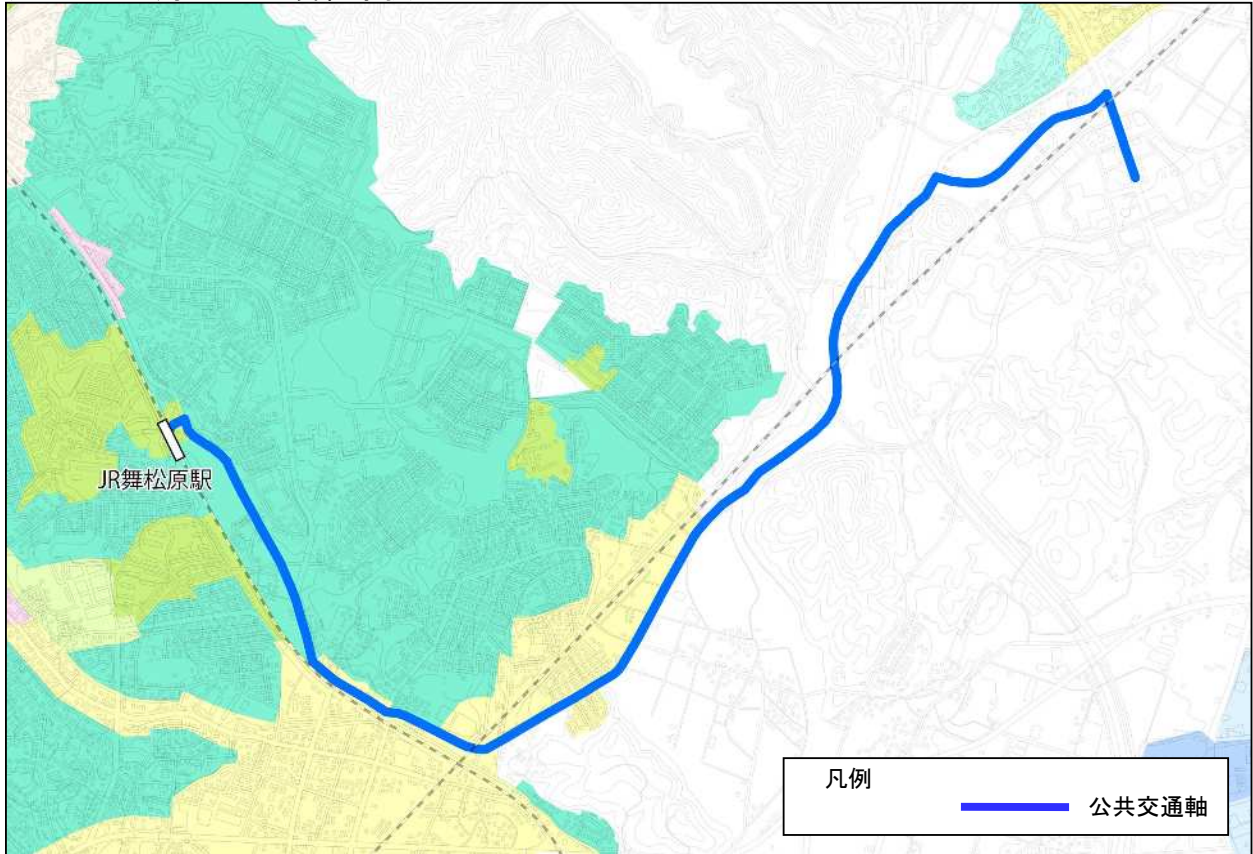


(福津市複合文化センター周辺～JR福岡駅)

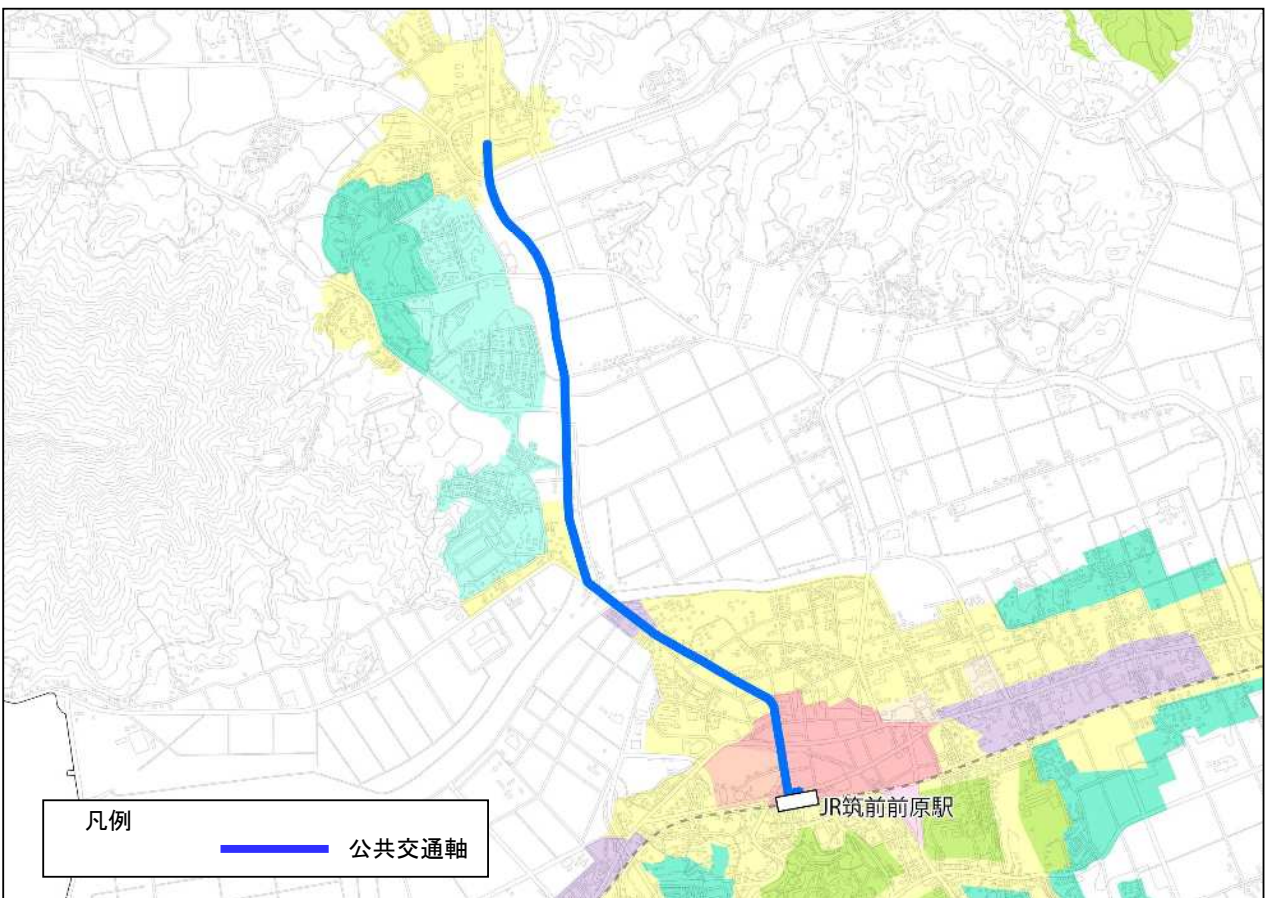


※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(下山田地区周辺～J R舞松原駅)



(糸島市交流プラザ志摩館周辺～J R筑前前原駅)

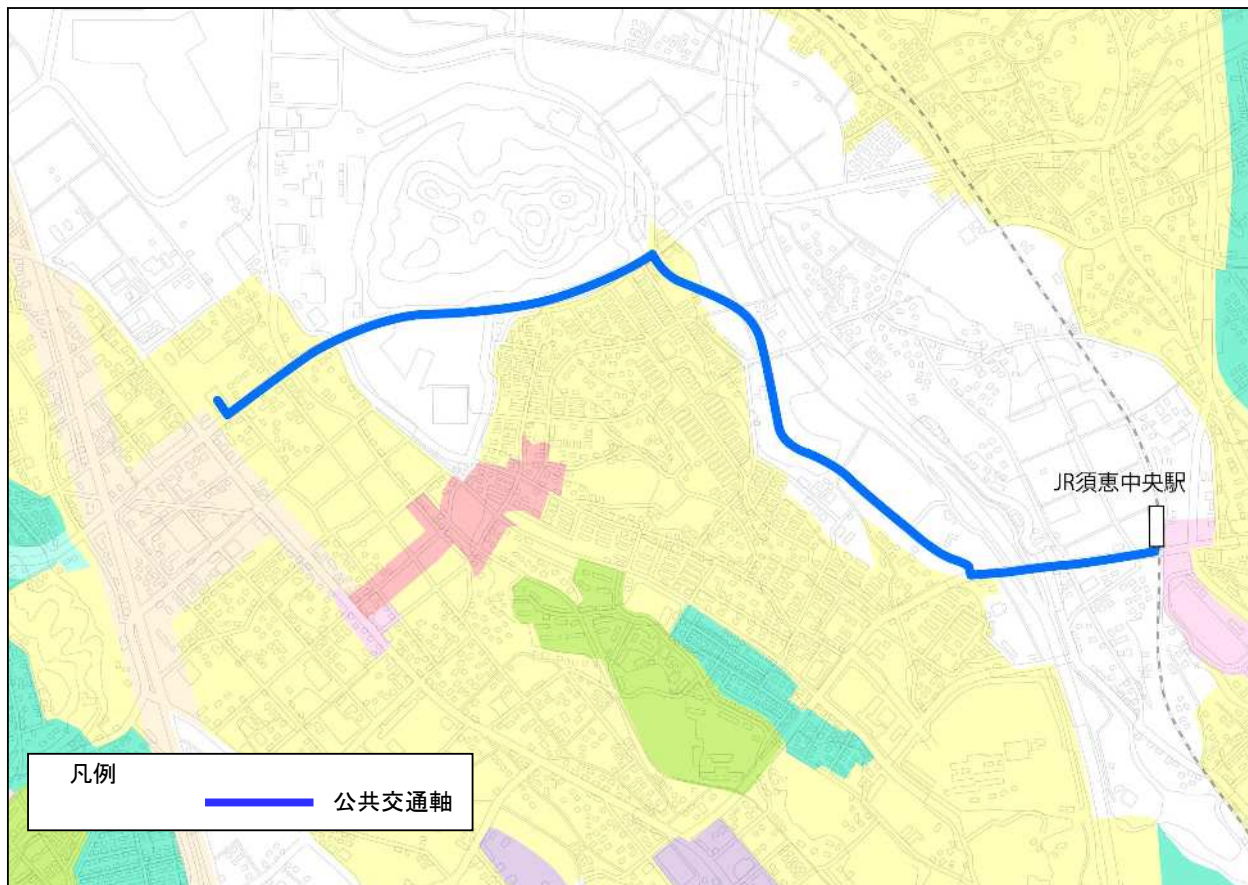


※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(志免町民体育館周辺～地下鉄福岡空港駅)

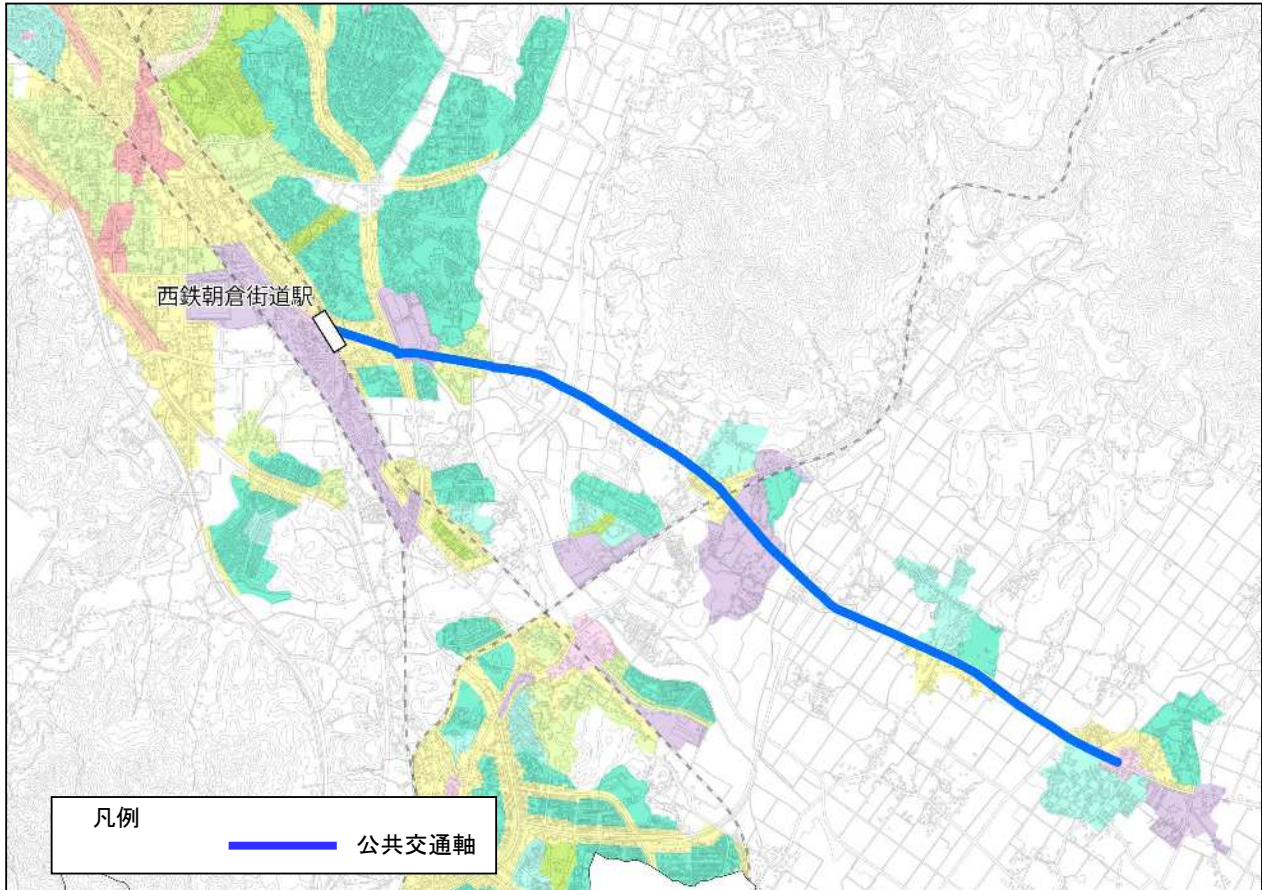


(志免町民体育館周辺～JR 須恵中央駅)



※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(筑前町役場周辺～西鉄朝倉街道駅)



※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

理 由 書

今回の見直しは、平成27年に実施された国勢調査及び平成29年に実施した都市計画に関する基礎調査や社会状況の変化を踏まえ、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、令和7年における人口、産業の規模、市街地の面積及び時点修正による文言等を見直します。

