

2-4 公共交通軸沿線における用途見直し方針

(1) 目的

福岡県では、「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」を都市づくりの目標として、便利な場所で暮らせる質の高い「集約型の都市づくり」への転換を目指しています。

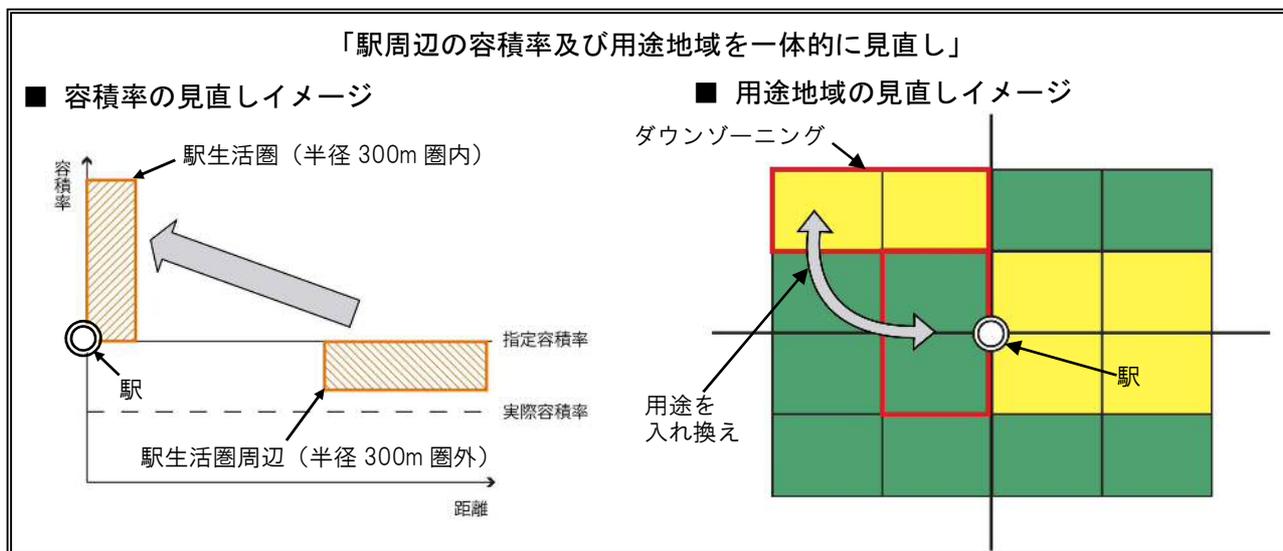
福岡県都市計画基本方針に基づき、「公共交通軸沿線への集住の促進」を実現することを目的として、「駅周辺における用途見直しガイドライン」を作成し、市町村が主体的に駅周辺における用途の見直しを実施することを推奨します。

(2) 考え方

基本的な考え方としては、基幹公共交通軸沿線（駅周辺）を「駅生活圏（半径300m圏内）」と「駅生活圏周辺（半径300m圏外）」に分類し、駅生活圏における用途地域の見直しや容積率を緩和しつつ、駅生活圏周辺においてはダウンゾーニングを検討して、集約型の都市構造を目指していきます。都市全体でみた場合の望ましい駅周辺の用途地域及び容積率を検討していきます（下図参照）。

その際、駅生活圏周辺の考え方については、市町村により異なることが想定されるため、駅生活圏周辺の定義は、市町村で独自に設定することとします。

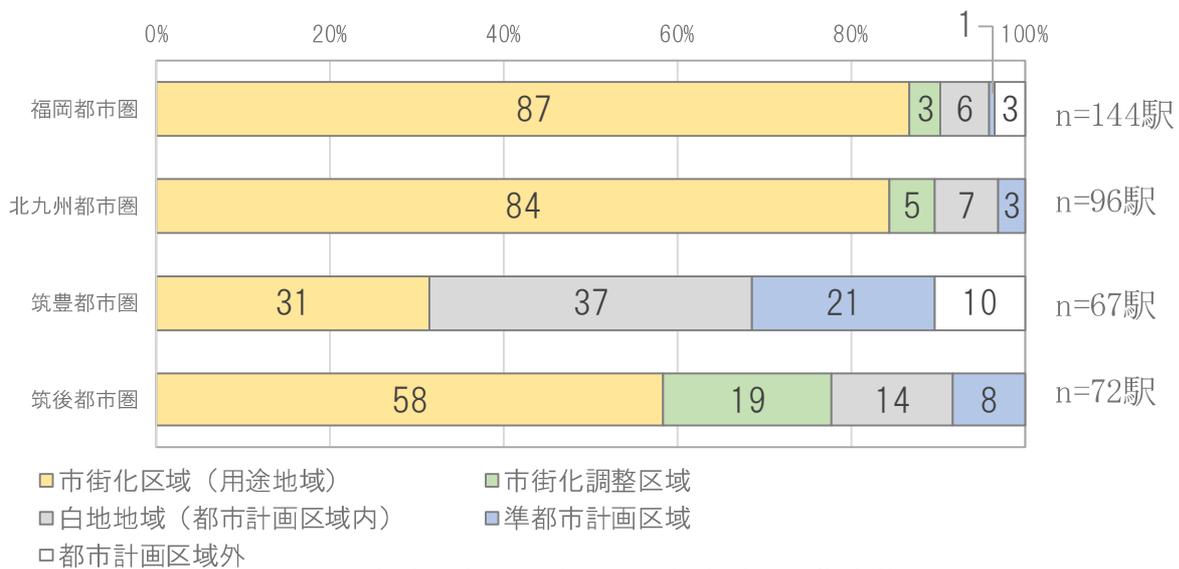
ただし、大規模集客施設を許容する用途へ見直しを行う場合（商業系用途への変更など）には、2-3 福岡県大規模集客施設の立地基準についても合わせて検討を行う必要があります。



(3) 駅周辺用途を見直す必要性

都市圏毎に駅生活圏（半径300m圏内）の都市計画の指定状況を見ると、福岡都市圏及び北九州都市圏では市街化区域（用途地域）内に立地する駅が8割を超えており、筑後都市圏では6割程度となります。一方で、線引き都市計画区域が存在しない筑豊都市圏では、白地地域（都市計画区域内）に立地する駅が約4割存在しており、駅の利便性を活かしきれていないことがうかがえます。

市街化区域内に立地する駅に着目すると、第1・2種低層住居専用地域に立地する駅は38駅存在する。こうした駅生活圏では、駅の利便性を活かした用途地域の見直しが望まれます。



都市圏毎の駅生活圏の都市計画の指定状況



■ 都市圏毎の駅生活圏の都市計画の指定状況（市街化区域（用途地域）内に立地する駅が対象）
 ※駅生活圏半径300m圏内に占める最大面積の用途を当該駅生活圏の都市計画の指定状況として定義

(4) 駅周辺用途の見直しガイドライン

1) 全体の流れ



2) STEP1 駅別カルテの作成

市町村は駅周辺用途見直しの検証に先立ち、各市町村内の全ての駅についてカルテを作成します。駅別カルテにおいて整理する項目は以下のとおりです。

□ 駅別カルテの記入項目（案）

- ・ 鉄道路線名、駅名
- ・ 駅の概要（歴史的変遷等）
- ・ 上位計画における位置づけ
- ・ 駅周辺の現況
(駅生活圏の現況 : 駅の状況／集住の持続性／土地利用の規制状況／集住の可能性／安全性)
(駅生活圏周辺の現況 : 縮退の可能性、土地利用の規制状況、安全性)
- ・ 駅周辺用途見直し駅候補
- ・ 駅周辺の見直し方針
(駅生活圏 : 上位計画における方向性／集住を促す属性の検討／土地利用の検討／空きの空間活用の活用／交通施設やその周辺の整備方針検討)
(駅生活圏周辺 : 上位計画における方向性／縮退の検討／土地利用の規制状況／空きの空間活用の活用)

3) STEP2 駅周辺の見直しの検証

駅別カルテを作成した全ての駅を対象に見直しの必要性に関する評価を実施します。評価は「上位計画の位置付け」・「駅周辺の現況」の2つの観点から行います。その際、「駅周辺の現況」は駅生活圏（半径300m）、駅生活圏周辺（半径300m～）ごとに区域を分類し、評価を実施します。

各観点からの評価を総合的に加味し、駅周辺用途見直し駅候補を抽出します。

評価指標は以下のとおりです。

■ 上位計画の位置付け

○上位計画において、駅周辺がどのように位置付けられているかを検証します。

▼ 評価指標案

評価指標	評価内容
福岡県都市計画区域マスタープラン	福岡県都市計画区域マスタープランの位置付けがあるか否か
市町村マスタープラン	市町村マスタープランの位置付けがあるか否か
その他の関連計画	その他関連計画の位置付けがあるか否か

■ 駅生活圏の現況

○駅生活圏について、以下の項目を検証します。

・対象駅の状況

対象駅における集客力の潜在性を検証します。駅の集客力が高い程、駅生活圏の集住のポテンシャルは高いと判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
乗降客数	商業系用途が主の駅や住居系用途が主の駅の乗降客数を参考（基準値は市町村が独自に設定）
運行本数	商業系用途が主の駅や住居系用途が主の駅の運行本数を参考（基準値は市町村が独自に設定）
列車種別	各駅停車以外の列車が停車するか否か

・集住の持続性

現在の人口や商業施設の集積状況から持続的に集住が見込めるか否かを検証します。これらの集積が高い程、駅生活圏におけるポテンシャルは高いと判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
人口密度	市町村が独自に基準値を設定
人口の増減	
商業施設の分布 (250㎡以上)	

・土地利用の規制状況

駅生活圏内において現在の主な土地利用と指定されている用途地域の乖離がないかを検証します。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
建物用途の検証	駅生活圏内の建物の主な用途が指定されている用途地域と乖離していないかを評価

・集住の可能性

駅生活圏内における低未利用地や空地・空き家の分布状況から、新たに集住が見込める空間があるか否かを検証します。駅生活圏に空き空間が多い程、集住の可能性が高いと判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
低未利用地の分布	市町村が独自に基準値を設定
空き家件数	

・安全性

駅生活圏が、津波や土砂等の災害危険性が高いか否かを検証します。指定区域に属している程、駅生活圏のポテンシャルは低いと判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
津波警戒区域	駅生活圏が津波警戒区域に含まれるか否かで評価
土砂災害警戒区域	駅生活圏が土砂災害警戒区域に含まれるか否かで評価
宅地造成工事規制区域	駅生活圏が宅地造成工事規制区域に含まれるか否かで評価

■ 駅生活圏周辺の現況

○駅生活圏周辺について、以下の項目を検証します。

・縮退の可能性

駅生活圏周辺における人口集積や人口増減から縮退すべきか否かを検証します。人口密度が低く、人口減少が多い地域ほど、縮退すべき地域と判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
人口密度	市町村が独自に基準値を設定
人口の増減	

・土地利用の規制状況

駅生活圏周辺において、現在の主な土地利用と指定されている用途地域の乖離がないかを検証します。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
建物用途の検証	駅生活圏周辺の建物の主な用途が指定されている用途地域と乖離していないかを評価

・安全性

駅生活圏周辺が、津波や土砂等の災害危険性が高いか否かを検証します。指定区域に属しているほど、縮退すべき地域と判断できます。

▼評価指標案

評価指標	評価内容
津波警戒区域	駅生活圏周辺が津波警戒区域に含まれるか否かで評価
土砂災害警戒区域	駅生活圏周辺が土砂災害警戒区域に含まれるか否かで評価
宅地造成工事規制区域	駅生活圏周辺が宅地造成工事規制区域に含まれるか否かで評価

4) STEP3 駅周辺の見直し方針の検討

STEP2において抽出された駅周辺の見直し駅候補は、駅生活圏における規制を緩和し、集住を促進していきます。

駅周辺の見直し方針では、駅周辺に「どのような属性を誘導するか」・「どのような土地利用を誘導するか」・「空きの空間をどのように活用するか」・「核となる交通施設をどのように整備するか」について検討を行います。

その際、駅周辺の見直し方針は駅生活圏と駅生活圏周辺の区域ごとに検討します。

検討項目は以下のとおりです。

■ 駅生活圏の見直し方針の検討

○駅生活圏について、以下の項目を検証します。

・上位計画における方向性

上位計画において、駅生活圏の将来像がどのように描かれているかを整理します。

▼検討項目案

検討項目	検討内容
福岡県都市計画区域マスタープラン	駅生活圏の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし
市町村マスタープラン	駅生活圏の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし
その他の関連計画	駅生活圏の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし

・集住を促す属性の検討

駅生活圏が持続的に発展していくためには、地域で偏りのない年齢別人口構成を有することが必要です。よって、人口に偏りがある場合は少ない年代をターゲットとします。

▼検討項目案

検討項目	検討内容
年齢別人口構成（3分類）	福岡県の人口構成比率から著しく減少している世代をターゲットとする

・土地利用の検討

上位計画における方向性や既存の土地利用等からどのような土地利用を誘導していくかを検討します。

▼検討項目案

検討項目	検討内容
主な建物用途	主な建物用途、上位計画の方向性から、現状や将来像に見合った用途地域の種類を検討する。
上位計画の方向性	

・ 空き空間活用の検討

低未利用地や空き家の分布状況等から、どこの空き空間にどのような機能を誘導していくかを検討します。

・ 交通施設やその周辺の整備検討

駅生活圏の年齢別人口構成等の地域住民の属性の特徴から、交通施設やその周辺の整備方針を検討します。

■ 駅生活圏周辺の見直し方針の検討

○ 駅生活圏周辺について、以下の項目を検証します。

・ 上位計画における方向性

上位計画において、駅生活圏周辺の将来像がどのように描かれているかを整理します。

▼ 検討項目案

検討項目	検討内容
福岡県都市計画区域マスタープラン	駅生活圏周辺の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし
市町村マスタープラン	駅生活圏周辺の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし
その他の関連計画	駅生活圏周辺の将来像が 都市機能集積／集住促進／その他／なし

・ 縮退の検討

現在の人口密度、高齢化率、既存不適格建築物の戸数等から、縮退を促すべきか否かを検討します。

▼ 検討項目案

検討項目	検討内容
人口密度	市町村が独自に基準値を設定
高齢化率	

・ 空き空間活用の検討

低未利用地や空き家の分布状況等から、空き空間にどのように活用していくかを検討します。

参考：駅別カルテの作成イメージ

駅名		○○○○○駅		始発時間	5:30	駅周辺の概要	当該駅周辺は商業地域に指定されている地域もあるため、比較的乗降客数も多く、駅としてのポテンシャルは高い。	
路線		都市圏		終電時間	23:30			
○○○○○線		○○○都市圏		運行本数	平均4(本/時)			
		○○市		列車種別	快速停車駅			
駅生活圏の概要		<ul style="list-style-type: none"> 当該駅生活圏周辺(半径300m内)は、商業地域、工業地域、第2種住居地域が指定されており、複合的な土地利用を形成している。 近年では、駅生活圏内に位置する工場の移転が計画されているため、その跡地活用の方向性を検討する必要がある。 					駅の主な歴史	
駅生活圏周辺の概要		<ul style="list-style-type: none"> 当該駅生活圏周辺は、古い団地等を包括するかたちで定義する(半径300m~半径1,000m)。 生活圏周辺の団地は、ほぼ同時期に一斉に供給したため、同世代の居住者が集中しており、近年ではそうした影響から高齢化率が高い傾向にある。 					年度	内容
							明治23年	博多駅-○○駅間の開通に伴い、開業された駅
							大正8年	駅周辺への工場の進出に伴い、引込線を敷設
							平成13年	一度は快速停車駅から普通列車のみの停車駅に格下げされたものの、平成13年に再び快速列車停車駅に格上げ
		<駅周辺の見直しの検証>					評価	
上位計画の位置付け	都市計画区域マスタープランにおける位置付け(H28)	駅生活圏は都市計画区域マスタープランにおいて拠点に位置付けられている。					--	
	都市マスタープランにおける位置付け(H29)	駅生活圏は都市マスタープランにおいて居住誘導区域及び都市機能誘導区域に位置付けられている。					--	
	中心市街地活性化計画における位置付け(H15)	駅生活圏は中心市街地活性化計画において中心市街地活性化エリアに位置付けられている。					--	
駅周辺の見直しの検証	駅生活圏の現況	駅の状態	当該駅は郊外に位置して各駅停車であるものの、一定程度の乗降客数が見込める。				○	
		集住の持続性	人口密度は40人/ha以上を上回っており、社会増減及び自然増減ともに増加しているため、将来的に集住の持続性は見込まれる。				○	
		都市計画の指定状況	用途地域は、商業地域、工業地域、第2種住居地域が指定されており、複合的な土地利用を形成している。				○	
		集住の可能性	現状では空き家や低未利用地は少ないものの、将来的には工場の移転計画があるため、新たな集住が見込める空間の確保が可能となる。				○	
		安全性	津波警戒区域等のハザード区域に指定されていないため、将来的にも安全性は確保されている。				○	
	駅生活圏周辺の現況	撤退の可能性	人口密度は40人/haを下回っており、社会増減及び自然増減ともに減少しているため、将来的に集住の持続性は見込めないため、低密度化を図る区域として位置付ける必要がある。				×	
		都市計画の指定状況	住宅の供給を目的として整備が進められてきた区域であるため、主として第1種住居地域に指定されているものの、近年では住宅が売れ残っている団地も多く存在するため、都市計画の指定を変更する必要性は高い。				×	
		安全性	津波警戒区域等のハザード区域に指定されていないものの、当該駅生活圏周辺は斜面地が多い上に、宅地造成工事規制区域に指定されているため、安全性は低い。				○	
	候補の抽出		当該駅は乗降客数が多くポテンシャルを有している駅であり、新たな集住が見込める空間(工場の跡地等)も存在するため、用途変更等により、さらに駅生活圏の人口密度を高めることが可能である。一方で、駅生活圏周辺では、居住地としての適正が低く、集住等の持続性が見込めないため、低密度化を図る区域として見直していく必要がある。				○	
	<駅周辺の見直し方針の検討>							
駅生活圏の見直し方針	上位計画における方向性	都市計画区域マスタープラン及び都市マスタープランにおいては、都市機能の集積や集住促進を図る区域として位置付けている。また、まちのにぎわいと活力のある中心市街地の形成を図っていくこととしている。						
	集住を促す属性の検討	駅生活圏周辺に居住する高齢者を対象として利便性の高い駅生活圏への誘導を検討する。同時に、偏った人口構成とならないように若いファミリー層の誘導も検討する。						
	土地利用の検討	商業地域に隣接する工業地域内であっても、一定程度の規模の商業施設が立地している等、商業としてのポテンシャルを有している。また、上位計画においても、にぎわいと活力のある中心市街地の形成等が方針として挙げられており、商業系用途への見直しの機運が高まっている。						
	空き空間活用の検討	駅から近い場所において工場の移転計画があるため、その跡地の有効活用を検討する。検討に際しては、県のジョイントディベロップメントの考え方を参考とし、居住機能を有した複合型商業施設の誘導を検討する。						
	交通施設やその周辺の整備方針の検討	駅自体の魅力が高めるために、2つある出口を結ぶ連絡路を設置し、駅周辺の歩行者の回遊性を高めていく。駐輪場や駐車場を整備し、自転車や自動車にアクセスし易い環境づくりを検討していく。						
	駅生活圏周辺の現況	ほとんどの区域が居住誘導区域外に位置するものの、居住調整区域は設定されており、特段の位置付けはない。						
駅生活圏周辺の見直し方針	縮退の検討	人口密度は40人/haを下回っており、高齢化率が高い団地が存在することから、低密度化を図る区域として検討していく。検討に際しては、既存不適格建築物が発生しない状況を確認し、ダウンゾーニングを実施・検討していく。						
	空き空間活用の検討	人口減少に伴い、空き家が発生しているため、多面的な活用を検討していく。						
	駅生活圏の見直し方針<まとめ>		<ul style="list-style-type: none"> 上位計画における方向性を考慮しつつ、工場の跡地を商業地域に変更することを検討する。誘致施設に関しては、居住機能を主とした複合型施設を検討しつつ、駅と直結した環境づくりをおこなっていく。 また、駅生活圏においては、容積率を高めつつ、人口密度を高めていくことを方針とする。 同時に、駅自体の魅力が高めるために、複数出口を結ぶ連絡路を設置する等の整備を実施する。 					
駅生活圏周辺の見直し方針<まとめ>		人口密度の低下等に伴い、将来的に集住の持続性が見込めないため、用途地域のダウンゾーニングの実施を検討する。						
		<p>■ 駅周辺(駅生活圏+駅生活圏周辺)の状況(用途地域)</p> <p>基本的指標 ◇駅生活圏 ※人口動向・施設の立地状況(機能ごと)等の基本的指標を整理</p> <p>◇駅生活圏周辺 ※人口動向・施設の立地状況(機能ごと)等の基本的指標を整理</p>					<p><※参考：駅生活圏の容積率を高めるための考え方></p> <p>〔全体の考え方〕 ・駅から距離が離れるほど、指定容積率と比較して実際容積率は低い傾向にあるため、その余剰分を駅生活圏に移すイメージ。</p> <p>〔駅生活圏の考え方〕 ・駅直結を考慮して、容積率を高める。</p> <p>〔駅生活圏周辺の考え方〕 ・既存不適格建築物が発生しないように、容積率を実際容積率周辺まで下げる。</p>	
		<p>新たな集住が見込める空間(工場の跡地等)が存在する駅生活圏については、居住機能を有した複合型商業施設等の誘導を検討し、容積率をさらに高めていくことを検討する。</p> <p>一方で、駅から離れており、高齢化が進んでいる駅生活圏周辺については、将来的に集住の持続性が見込めないため、既存不適格建築物が発生しないことを前提とし、ダウンゾーニングの実施を検討する。</p> <p>また、駐輪場や駐車場を整備し、駅自体の魅力を高めていき、駅としてのポテンシャルを維持していく。</p>					駅生活圏周辺の見直し方針	駅生活圏の見直し方針
							ダウンゾーニングを実施	工業地域の一部を変更