

北九州都市圏
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(案)

北九州広域都市計画区域

遠賀広域都市計画区域

京築広域都市計画区域

令和 年 月 日告示

福岡県

【目 次】

はじめに.....	1
1. 都市圏の現状と課題.....	4
(1) 北九州都市圏の現状.....	4
(2) 北九州都市圏の課題.....	5
2. 都市計画の目標.....	9
(1) 都市づくりの基本理念.....	9
(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.....	33
(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.....	35
(6) 災害に強い都市づくりの方針.....	37
(7) 景観に関する都市づくりの方針.....	41
(8) 脱炭素に関する都市づくりの方針.....	42

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

近年、全国規模の深刻な人口減少と少子高齢化、自然災害の激甚化・頻発化、新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化など、都市を取り巻く状況は一層大きく変化しています。

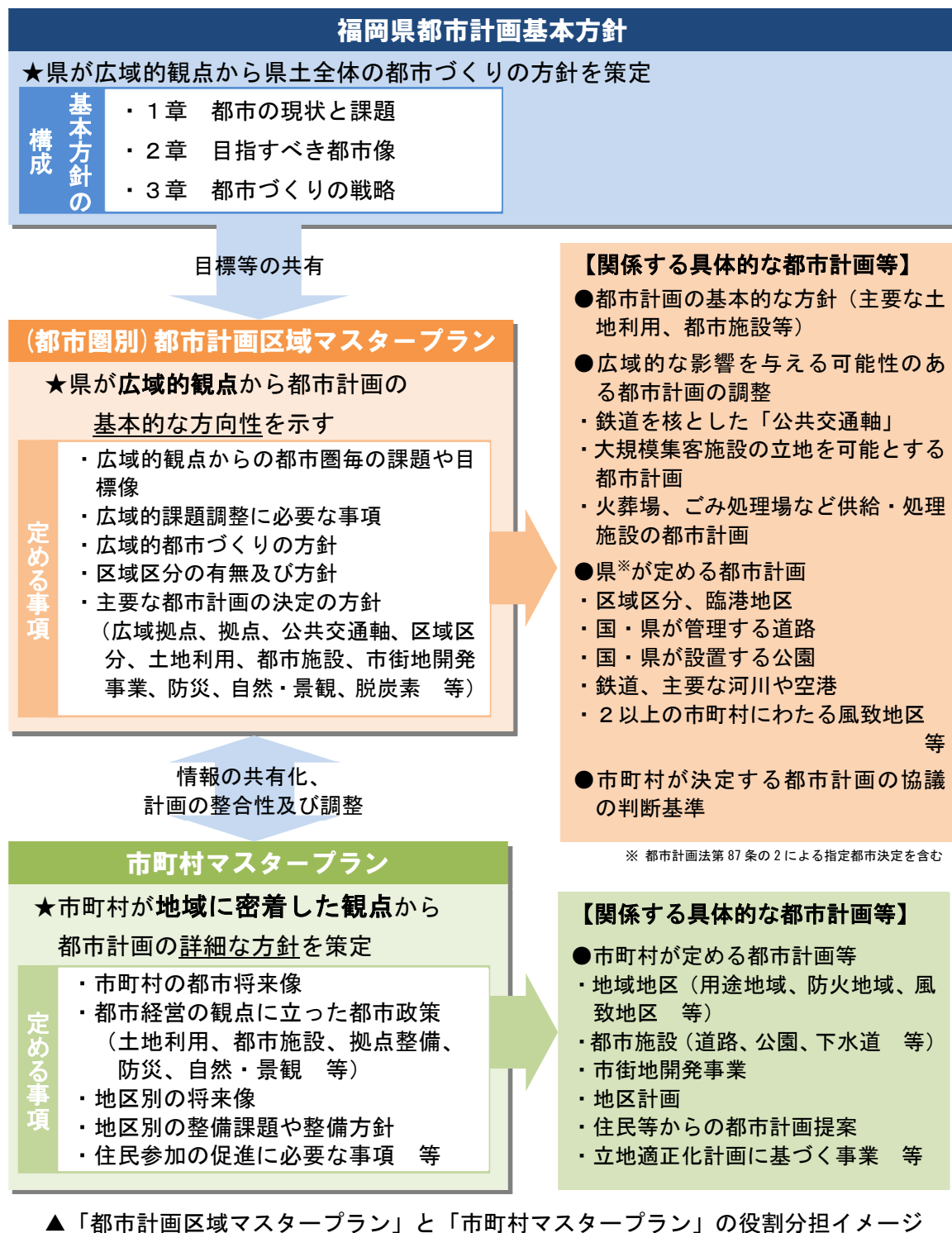
また、デジタル技術を活用した取組や脱炭素に向けた取組、共創、ワンヘルスなど、新たな都市づくりの動きが活発化しています。

これらの都市の課題や新たな動きを踏まえ、本県では、各都市がこれからも持続可能であり続けるために、県全域の方針として、「福岡県都市計画基本方針（令和7年10月）」を策定し、その中で4つの広域の都市圏（福岡、北九州、筑豊、筑後）を位置付けています。

北九州都市圏における『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、この「福岡県都市計画基本方針」に即し、本都市圏の都市計画の目標、広域的観点からの都市計画に関する基本的な方向性、主要な都市計画の決定の方針等を示すものです。

本都市圏は、3つの都市計画区域（以下「本3区域」という。）で構成されており、線引き都市計画区域である北九州広域都市計画区域、非線引き都市計画区域である遠賀広域都市計画区域及び京築広域都市計画区域となっています。

各都市計画区域間の特性として、本3区域は、自然的条件として、響灘及び周防灘沿岸の平地に位置しています。また、歴史的背景や近年の転入・転出等の人口移動及び通勤・通学、買物等の日常生活圏の形成において、3区域のつながりは強いものとなっています。

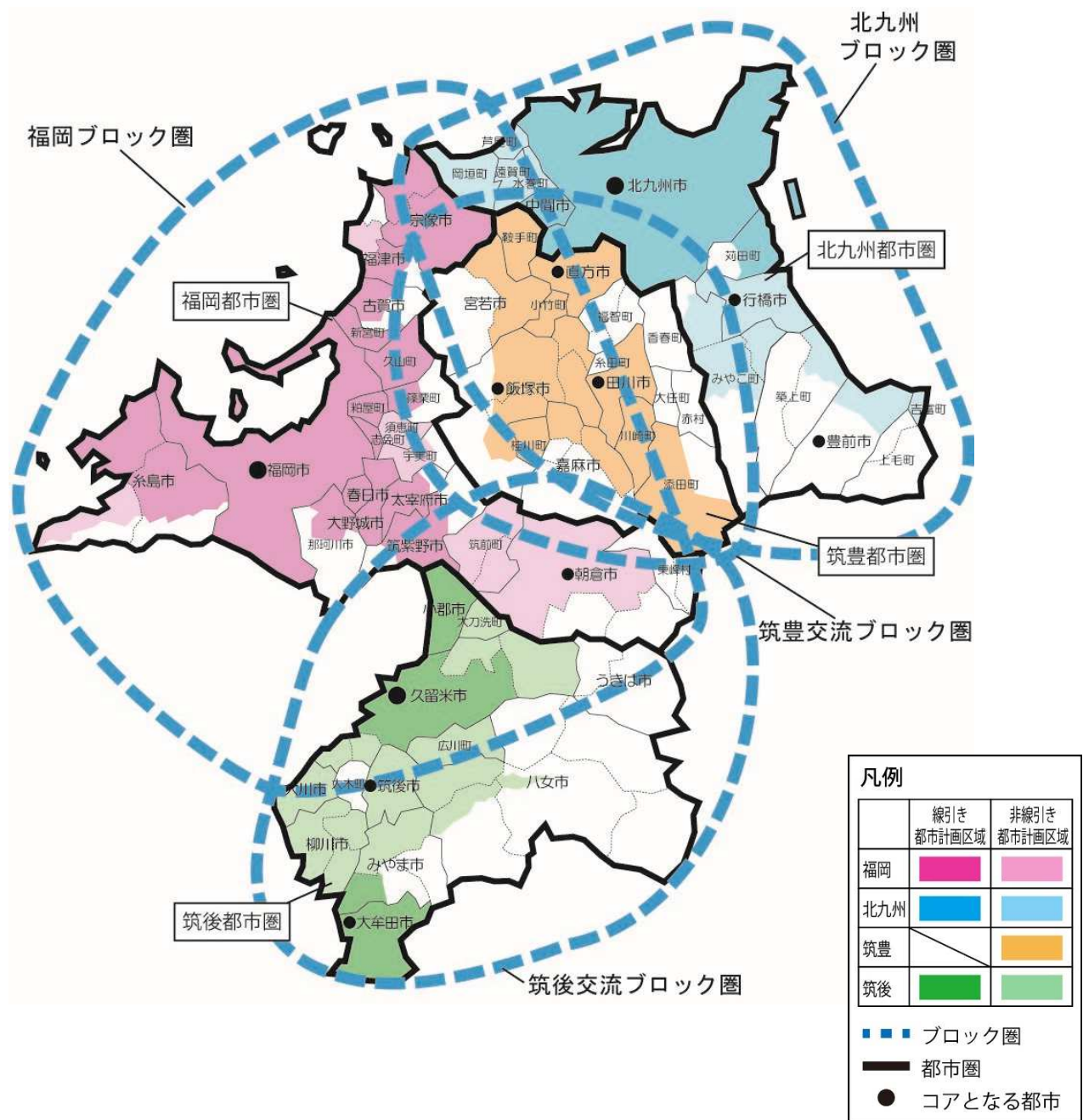


参考：圏域レベルでの一体的な都市計画の必要性

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、単独の都市計画区域を超え、より広域化しており、広域的観点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。



▲ 4 圏域の構造

1. 都市圏の現状と課題

(1) 北九州都市圏の現状

1) 人口

北九州都市圏は、全国的な人口減少と同様に、人口が減少している地域です。

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（令和5年12月）によると、本計画の目標年次である令和22年の北九州都市圏の人口は、約106万人で、現在より約15.2%の減少が予想されています。（※現在の北九州都市圏人口 約125万人[令和2年国勢調査]）

2) 地域特性

本都市圏は、本州と関門海峡を隔て、九州の北東部に位置し、東は周防灘、北は響灘に臨み、西には遠賀川、南には筑豊、京築の田園地帯が連なり、豊かな自然環境に恵まれた特色ある地域を形成しており、面積約1,163km²の地域となっています。

地形は、筑紫山地から企救山地、貫山地、福智山地、皿倉山地、石峰山地に至る広大な山地を有するなか、周防灘や響灘、遠賀川に囲まれることで、急峻な地形を有しています。

北九州市を中核とした本都市圏は、福岡都市圏とともに、これまで都市計画の分野はもとより産業経済分野において本県の牽引役を果たしてきており、高い工業技術集積や優れた都市基盤を有した県東部の中核的な圏域として機能してきました。現在においては、国際化の進展などによる産業構造の転換に対応して、環境や産業情報基盤、国際物流機能の充実及び生活環境の整備を図っています。

3) 広域的位置付け

本都市圏は、北九州市を中心とし、近隣の中間市、行橋市、豊前市、水巻町、芦屋町、遠賀町、岡垣町、荏田町、吉富町、築上町、みやこ町、上毛町との日常生活圏により構成されており、広域的には、直方、宮若、田川、鞍手等との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、県際交流圏の視点から、隣接する下関市を含む山口県や、中津市を含む大分県との県境を越えた連携を図る都市圏として位置付けられます。

地形的には、東側の周防灘、北側の響灘、西側は遠賀川に囲まれ、ほぼ中央に福智山地が間近に迫ります。さらに、紫川等の河川や洞海湾もあり、これらとつながりを持つ豊かな自然環境を保全・再生・創出する地域として位置付けられます。

(2) 北九州都市圏の課題

1) 県に共通する課題

○人口減少・少子高齢化への対応

本県の人口については、令和2年を境に人口減少に転じています。福岡都市圏の一部、北九州都市圏、筑豊都市圏、筑後都市圏は既に人口減少社会を迎えています。

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、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。

○生活圈等の広域化への対応

広域交通基盤や都市基盤の整備が進み、生活圈の広域化が進んでいます。また、今後の人口減少社会においては、自治体内で全ての都市サービスの提供が困難化することも容易に想像され、自治体間での都市機能連携も重要となってきます。生活圈や社会的、経済的な一体性を踏まえ、広域的視座に基づく都市計画の考え方として適切に運用を図り、自治体間の連携・調整を進めていくことが必要です。

○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。また、一部の大規模集客施設は、非線引き用途白地地域や市街化調整区域等の市街地縁辺部、隣接市町村境に新たに立地しており、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

本県は、文化、産業経済、観光、学術等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・山口ブロック等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。特に新型コロナウイルス感染症拡大や国際情勢の変化を背景に、企業が国内回帰、国内生産体制の強化を図る動きがみられ、国内事業拠点の需要が高まっています。東九州自動車道や西九州新幹線などの交流・連携を支える都市基盤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。平常時、災害時を問わず、安定的な人流・物流を確保するため、高規格道路の整備や、空港、港湾、インターチェンジなど交通拠点へのアクセス機能の強化が求められています。

○公共交通施策への対応

人口減少等により、公共交通を含めた生活サービスを十分な水準で維持していくことが難しくなる地域が生まれています。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軸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今なお進んでいます。引き続き新たな事業用地の確保が困難な「拠点」だけでなく、公共交通軸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等、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。

○激甚化・頻発化している災害への対応

近年、激甚化・頻発化する豪雨や、東日本大震災、熊本地震、能登半島地震等により改めて災害への対応のあり方が問われています。

都市計画においても安全・安心な暮らしを確保するため、グリーンインフラを取り入れた流域治水などの市町村の区域を越えた防災都市づくりや想定される災害に対する危険性の除去・軽減のための防災・減災対策とともに、災害の危険性の高い区域における適正な土地利用規制が求められています。

また、大規模災害時には人手や基礎データの不足又は喪失等により復興に影響が生じることが懸念されます。このため、被災後の復興のまちづくりの方針や事前に計画を定めておくことが重要です。

○個性を活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、ユネスコ世界文化遺産である「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、ユネスコ無形文化遺産である「山・鉾・屋台行事（博多祇園山笠行事、戸畑祇園大山笠行事）」等を活かした取組や、地域の歴史や文化等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。

○多様な働き方、暮らし方への対応

令和2年から始まった新型コロナウイルス感染症の感染拡大に対し、人々の生活様式は大きく変化し、これに伴って、「働き方」や「暮らし方」に対する人々の意識や価値観にも変化・多様化が生じています。今後の都市政策においては、ニューノーマルとこれがもたらした意識や価値観の変化・多様化に対応し、都市生活や都市活動をより便利・快適にするとともに、多様な選択肢を提供することが重要です。新たな都市における営みを創造していくため、人間中心・住民目線のまちづくりをさらに深化させ、住民のニーズに的確に応えて、これを迅速に実現していく機動的（アジャイル）なまちづくりが求められています。

○自然共生社会への対応

地球温暖化等の地球規模の環境変化は多くの生きものに大きな影響を及ぼす可能性があります。また、沿岸域の埋立や森林伐採等の開発は、様々な生きものにとって生息・生育環境の破壊や悪化をもたらします。自然環境や生物多様性を保全・再生・創出することは、人と動物の健康や人間と自然の共生の確保、自然災害の防止や軽減、地球温暖化による気候変動の影響への適応にもつながり、ワンヘルスの推進や持続可能な社会を実現する上で極めて重要であり、SDGsで目指す17のゴールや近年活発化しているESG投資にも配慮した都市づくりが求められています。

○脱炭素化への対応

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわちカーボンニュートラルを実現するため、再生可能エネルギーの導入やグリーンインフラの活用など、都市づくりにおいても脱

炭素化への対応が求められています。その一方で、再生可能エネルギーのひとつである大規模な太陽光発電設備が山間部や沿岸の埋立地に設置され、安全面や防災面、景観や環境への影響、将来の廃棄等に対する懸念が顕在化しており、地域社会との共生が課題となっています。

○多様化・複雑化する課題への対応

都市を巡る課題はますます多様化・複雑化しています。従来のまちづくりの手法にデジタル技術を取り入れるだけでは、これらの課題に対応し、都市の役割を果たしていくことは難しくなっているため、デジタル技術を活用したまちづくりの推進（まちづくりDX）が求められています。

また、5～10年程度の比較的長周期で取得される都市計画基礎調査やパーソントリップ調査等のような従来の都市活動データだけでなく、民間事業等の多様な調査に基づく人流や購買等の都市活動データを活用して計画（データ駆動型プランニング）することで、柔軟で多様な働き方や暮らし方に対応した機動的（アジャイル）なまちづくりが求められています。

2) 北九州都市圏特有の課題

○アジアの産業交流拠点としての活気あふれる都市づくりの推進

北九州都市圏は、これまで得意としてきたものづくり産業（＝製造業）に軸足を置きつつも、近年では商業・サービス産業を中心とした第三次産業の集積も進んでいます。

また、アジア圏を中心とした外国人観光客の増加やいくつものMICE（多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなど）が開催されるなど、アジアとの交流の窓口として国際交流・連携が進んでおり、今後、福岡都市圏と連携を図りつつ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。

本都市圏では、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、小倉駅周辺地域などの整備を進めるほか、北九州空港や北九州港の機能強化、北九州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。

○都市交通の円滑化の推進

都市機能の集積、生活圏の広域化など交流拡大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流域内での雨水貯留浸透施設の整備、道路の透水性舗装等のハード対策、浸水ハザード情報の提供等のソフト対策を行うことにより、あらゆる関係者が協働して、流域全体で水災害を軽減させる流域治水を推進するとともに、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

ロボットや環境関連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

大消費地である北九州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・再生・創出して、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、本都市圏は、福岡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、本都市圏内すべての県民が、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・少子高齢化、国際化、情報化・デジタル化、地球環境に配慮した暮らしを実現し、県民の価値観の多様化、働き方、暮らし方の多様化、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つを本都市圏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まちなかで送ることができる都市づくり

人口減少・少子高齢化社会において、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まち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「公共交通軸沿線」という。）への都市機能の集約を目指します。

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付け、土地の有効利用や沿道環境の形成による居心地が良く歩きたくなる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。

さらに、拠点及び公共交通軸沿線への居住を促すことで、都市機能や公共交通、活力あるコミュニティの維持を目指します。

あわせて、拠点間を結ぶ公共交通軸を設定し、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。

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「小倉駅周辺地域」では、都市開発事業等を促進することにより、豊かで快適な活力に満ちた都市の形成を目指します。

また、市街地の緑地や農地、自然地等の保全・再生・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) 産業の多様化、交流の活発化による、にぎわいと活力のあるまちをつくる

環境産業や情報産業などの次世代産業や、まちなかを活性化する産業など、多様な産業の振興とともに、多くの人々、産業、情報などの交流が集中する拠点地区や交通・情報のネットワークなどの交流機能の強化に向けた周辺地域と交流・連携を図るまちづくりを進めます。

3) 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

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。

4) 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にぎわいや、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官民連携による共創のまちづくりを目指します。

5) 自立し、共生し、連携しあう都市をつくる

地域独自の個性を有する自立した都市を目指すなかで、高齢社会や様々な社会情勢の時代を住民一体となって乗り越えていく、人と自然、人と人とがふれあい、支えあう共生の都市を育成するとともに、他都市との交流や連携しあう都市を目指します。

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既成市街地や既存集落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。
- ・郊外の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。

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

- ・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。

交通結節点整備による集住促進を図る地区への位置付け

- ・新駅の設置など、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付ける。

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(まちなか)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、便利で魅力あるまちなかを形成。

▲集約型の都市づくりの進め方イメージ



(2) 都市づくりの目標

「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、拠点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目指します。

福岡北九州連携軸及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・充実による公共交通軸の強化と拠点間の更なる連携強化を進めていきます。

(3) 基本的事項

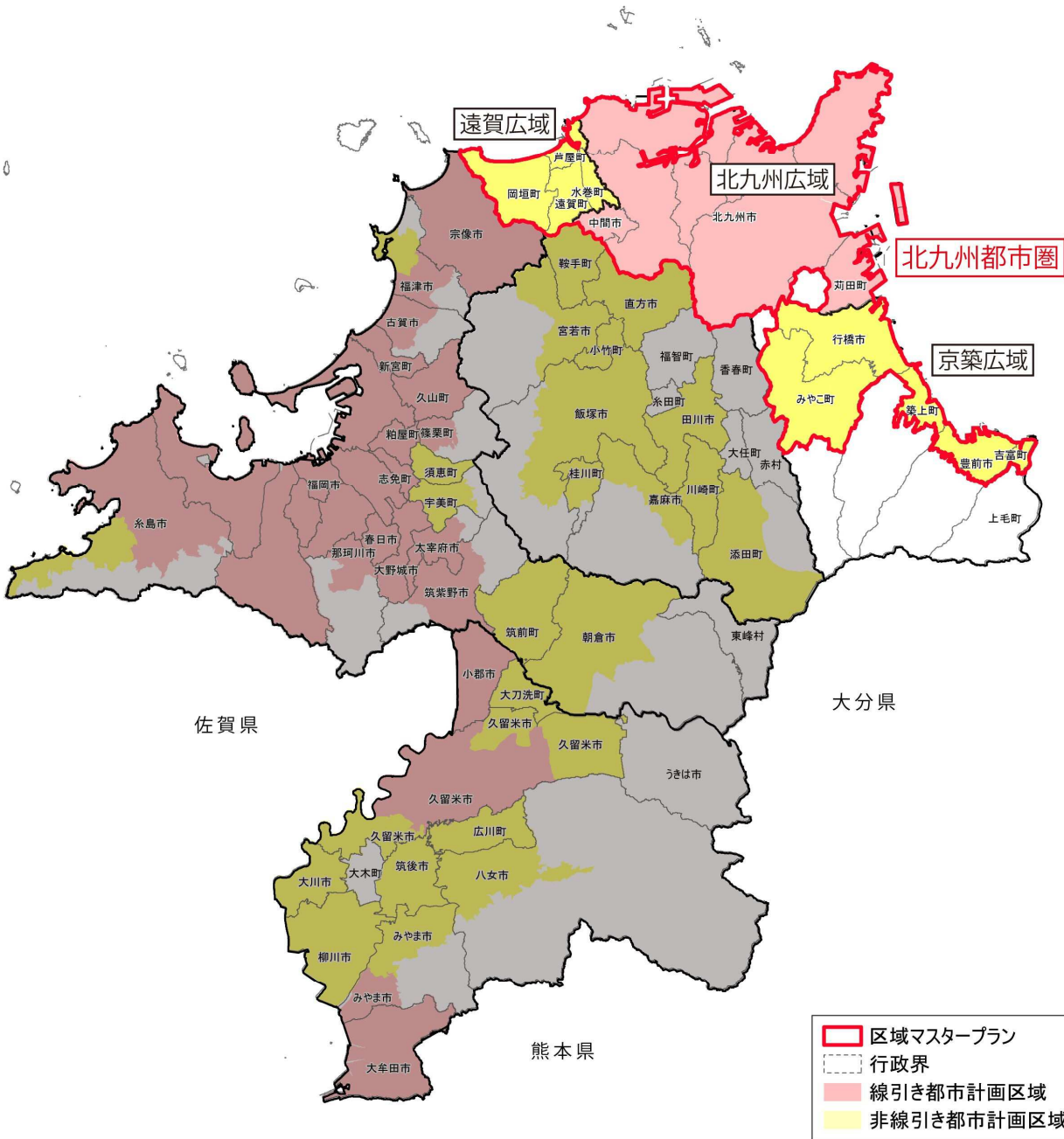
1) 目標年次

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22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

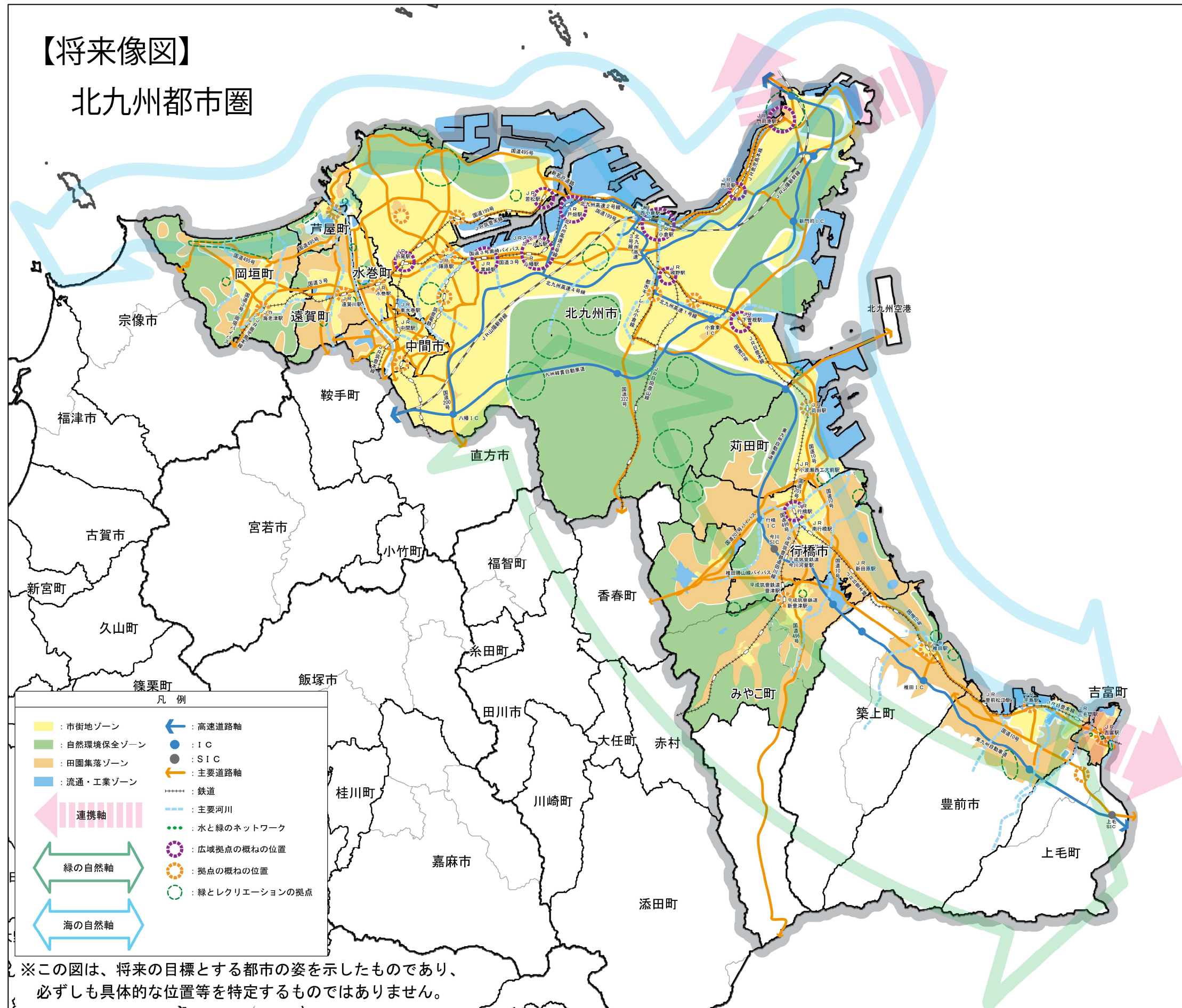
北九州都市圏を構成する3つの都市計画区域における名称及び範囲は、以下の通りである。

都市計画区域	範囲
北九州広域都市計画区域	北九州市の一部、中間市、苅田町の一部
遠賀広域都市計画区域	岡垣町、遠賀町、水巻町、芦屋町
京築広域都市計画区域	行橋市、豊前市の一部、吉富町、みやこ町の一部、築上町の一部
合計	4市8町



▲北九州都市圏の範囲

【将来像図】 北九州都市圏



▲将来像図（北九州都市圏）

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

本都市圏の各都市計画区域の区域区分は、北九州広域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
北九州広域都市計画区域	<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。本区域の北九州市は、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、本区域の中間市や苅田町は、北九州市と一体的な市街地形成がなされ、北九州市への通勤率も高く同市への日常生活圏に含まれている。自動車関連産業など高度な産業機能が集積しており、道路や港湾、空港などの物流機能が充実している北九州市を中心とした産業が集合する地域が形成され、順調な成長を続けており、産業の見通しは増加傾向を示すものと想定される。</p> <p>このようなことから、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>
遠賀広域都市計画区域	<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、一部地域で人口集中地区（D I D）の指定がなされており、産業等の動向は若干の増加傾向を示しているが、地理的条件により無秩序に市街地が拡大する可能性は低いと判断する。</p>
京築広域都市計画区域	<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（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と判断する。</p>

(2) 区域区分の方針

1) 将来におけるおおむねの人口

本都市圏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	
	令和2年	令和12年	令和2年	令和12年
北九州広域都市計画区域				
	1,015 千人	おおむね 950 千人	974 千人	おおむね 918 千人

※令和12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

本都市圏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			
	令和2年	令和12年		令和2年	令和12年	
北九州広域都市計画区域						
	工業出荷額	34,676億円	46,288億円	第1次産業	3.1千人 (0.7%)	2.8千人 (0.7%)
	卸売販売額	23,505億円	25,610億円	第2次産業	104.3千人 (25.0%)	100.2千人 (24.3%)
	小売販売額	10,931億円	11,919億円	第3次産業	310.1千人 (74.3%)	309.0千人 (75.0%)

3) 市街化区域のおおむねの規模

本都市圏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。

地域・都市計画区域	市街地の面積		備 考
	令和2年	令和12年	
北九州広域都市計画区域	23,682ha	おおむね 23,594ha	令和2DID 約18,084ha

※令和12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・モノ・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・少子高齢化の進行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。今後も、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。

北九州都市圏における、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・北九州モノレール小倉駅周辺	北九州市
	J R黒崎駅周辺	北九州市
	J R戸畑駅周辺	北九州市
	J R折尾駅周辺	北九州市
	J R門司港駅周辺	北九州市
	J R門司駅周辺	北九州市
	J R下曽根駅周辺	北九州市
	J R城野駅周辺	北九州市
	J R若松駅周辺	北九州市
	J R八幡駅周辺	北九州市
	J R・平成筑豊鉄道行橋駅周辺	行橋市
拠点	J R陣原駅周辺	北九州市
	学術研究都市周辺	北九州市
	上葛原周辺	北九州市
	北方・守恒周辺	北九州市
	二島周辺	北九州市
	永犬丸・三ヶ森周辺	北九州市
	筑豊電鉄通谷駅/J R中間駅間周辺	中間市
	正門町通り商店街周辺	芦屋町
	J R水巻駅周辺	水巻町
	J R遠賀川駅周辺	遠賀町
	J R海老津駅周辺	岡垣町
	J R荻田駅周辺	荻田町
	みやこ町役場豊津支所周辺	みやこ町
	J R宇島駅周辺	豊前市
	J R吉富駅周辺	吉富町
	J R椎田駅周辺	築上町
	上毛町役場	上毛町

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	北九州市
	J R 山陽本線	北九州市
	J R 鹿児島本線	北九州市/水巻町/岡垣町/ 遠賀町
	J R 日豊本線	北九州市/苅田町/行橋市/ 豊前市/吉富町/築上町
	J R 日田彦山線	北九州市
	J R 筑豊本線	北九州市/中間市/水巻町
	平成筑豊鉄道田川線	行橋市/みやこ町
	北九州高速鉄道小倉線	北九州市
	筑豊電気鉄道	北九州市/中間市
公共交通軸	J R 黒崎駅周辺 - J R・北九州モノレール小倉駅周辺	北九州市
	学術研究都市周辺 - J R 折尾駅	北九州市
	正門通り商店街周辺 - J R 遠賀川駅	芦屋町/遠賀町
	みやこ町役場豊津支所周辺 - J R・平成筑豊鉄道行橋駅	行橋市/みやこ町
	上毛町役場周辺 - J R 宇島駅	上毛町/豊前市

※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

本都市圏における将来都市構造を評価するため、以下3つの指標を設定します。

なお、指標の計算は、(軸・拠点※¹の値※²)÷(軸・拠点以外の値)で算出しています。

北九州都市圏	現況	R22
人口指標	1. 0 9	1. 0 9 以上
商業指標	2. 8 2	2. 8 3 以上
交通指標	1. 2 8	1. 2 8 以上

※1: 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内を示しています。

※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(R2)の夜間人口のデータ、商業指標は経済センサス(R3)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(R1)の発生集中量のデータを500mメッシュ人口分布(R2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約する都市づくりの効果

拠点と公共交通軸の設定により、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帯も安心して暮らせる質の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約する都市づくりにより期待される効果を示します。

○生活の質の向上

- ・公共交通でアクセスしやすい場所に都市機能が集約することで、どの地域に住んでいてもサービスが受けられる
- ・身近なエリアで買い物や医療等の日常的な暮らしが送れる
- ・自動車を運転しなくても外出できる
- ・公園や緑地、郊外部等で自然や生物に触れることができる

○安全・安心な暮らし

- ・災害に危険なエリアから安全なまちなか等へ移り住むことで災害時の安全性が向上する
- ・空き地や空き家等が適切に管理され、地域の防犯性が高まる
- ・地域コミュニティが維持され、共助の下で安心して暮らせる

○環境負荷の低減

- ・自家用車から公共交通や自転車、徒歩等に転換されることで環境負荷が軽減される
- ・都市機能や居住が集約することでエネルギー効率が高まる

○持続可能な都市経営

- ・まちなかに人が集まり、にぎわいや交流が生まれることで、新たな産業や雇用の機会が創出さ

れるなど地域活性化につながる

- ・社会基盤の維持管理コストが縮減でき、財政状況が改善される

など

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付けています。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) 市町村決定におけ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」（令和7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うえ、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付けや、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、様々な社会経済情勢の変化や激甚化・頻発化する自然災害に的確に対応し、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地域の持続的な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、北九州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。

このため、都市圏内の市町村は、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約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、北九州都市圏においては、特に以下の点に重点的に取り組んでいきます。

○都市再生に向けた対応

北九州都市圏においては、基幹産業としての基礎素材型産業等の低迷や製造業における人員削減、海外移転などにより、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した。

一方で、治安回復や北九州空港の滑走路延長、風力発電関連産業の総合拠点化等により、都市は活性化しつつあります。

今後は、広域交通プロジェクトの実施や人材育成、企業誘致等の取組を通じ「稼げるまち」を実現し、多様なライフスタイルやニーズに対応する「彩りあるまち」、公共施設マネジメントやリノベーションまちづくりを通じた安全・安心な「安らぐまち」となるため、市街地拡大を抑制し、誰もが暮らしやすく環境に配慮した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ことが必要です。

2) 主要用途の配置の方針

(ア) 商業業務地

北九州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医療・福祉施設等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、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、魅力ある沿道環境を整備するなど、居心地が良く歩きたくなる（ウォークアブル）まちなかづくりを図ります。

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、小倉駅周辺地域については、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

本都市圏の工業地は、臨海部や幹線道路に立地しており、今後、これらの地区に加え、交通の要衝地に、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

高速道路のインターチェンジ周辺や幹線道路・鉄道等による交通の要衝地、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。

3) 市街地の土地利用の方針

人口減少、少子高齢化が進行するとともに、激甚化・頻発化する自然災害についても、的確に対応し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、必要に応じて市街化区域から市街化調整区域への編入（逆線引き）の検討を行う必要があります。

(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の集約を図るとともに、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うえ、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の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・駐車場などへと都市的な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線などにおいては、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付けられる場合は、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、土地区画整理事業を柔軟に活用して再整備を進める「柔らかい区画整理」等も活用しながら、住宅地等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ます。また、基礎的な居住水準の向上はもとより、人口減少・少子高齢化への対応、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。

また、良質な空き家については、地域特性に応じて、都市アセットとして多面的な活用を図ります。

(キ) 市街地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、自然地などの保全・再生・創出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、土砂災害の防止など、環境保全や防災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・生産緑地地区・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を回遊できる水と緑のネットワークの形成を図ります。

4) 市街化調整区域の土地利用方針

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自然環境形成の観点から必要な緑地の保全に関する方針

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。

③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、当該事業の着手が確実となった段階で、計画的に市街化区域に編入を行うものとします。

そのなかでも、鉄道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商業・業務機能を有する地域の計画的な土地利用を検討します。

また、インターチェンジ周辺においては、工業・流通機能を有する地域の計画的な土地利用を検討します。

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、水質保全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望まれます。

5) 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、用途地域の指定のない白地地域においては、計画的な土地利用を推進するため、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、当面土地利用を誘導しない白地地域については、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地域の指定等による土地利用の制限についても、併せて検討を図ることが望まれます。

6) 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」における誘導方針

広域拠点は、広域的で多様な都市機能の集約を図るため、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」における誘導方針

拠点は、身近な地域において都市機能の集約を図るものとし、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※¹10,000m²※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」における誘導方針

拠点以外の地域は、大規模集客施設の立地を抑制します。原則として床面積※¹3,000m²※³以下の商業施設等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、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（政令指定都市においては、床面積※¹10,000m²※³以下の商業・娯楽系施設が立地可能）によります。

▼大規模集客施設の種類の種類及び規模等と立地区分

大規模集客施設				広域拠点		
種類		規模等※ ³			拠点※ ²	
					広域拠点、拠点以外	
商業・娯楽系	商業施設	政令市以外	施設の床面積の合計が3,000㎡を超えるもの	10,000㎡を超えるもの	3,000㎡を超え10,000㎡以下のもの	3,000㎡以下のもの
	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		政令市		施設の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの	10,000㎡以下のもの
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・県が整備する拠点施設	市町村が整備する拠点施設	国、地方公共団体の拠点施設以外のもの
	病院	病床数200床を超えるもの		3次医療圏規模（特定機能病院相当※ ⁴ ）のもの	2次医療圏規模（地域医療支援病院相当※ ⁴ ）のもの	病床数200床以下のもの
	福祉施設	収容人数200人を超えるもの		200人を超えるもの		200人以下のもの
	大学等	学生数が500名を超えるもの		500名を超えるもの	500名以下のもの	

※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。

※4 地域医療支援病院相当とは、病床数200床を目安とする。特定機能病院相当とは、病床数400床を目安とする。なお、病床数には、療養、精神等を除く。

④上記①～③にかかわらず公共交通軸の沿線における立地誘導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誘導方針〕

広域拠点又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10,000㎡以下の商業施設等の大規模集客施設とします。

※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）とも接軸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。

7) 市町村が決定す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」（令和7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うえ、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付けや、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。

また、人口減少・少子高齢化の進行に伴い、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。各自治体の特色に応じて、AIを活用したオンデマンド交通や自動運転、MaaS等の新たなモビリティの導入等の検討を行うことにより、運転手不足の解消や過疎地域等での移動手段の確保を図ります。また、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、駐車場・駐輪場などの整備を推進し、交通結節点の機能強化を図ります。このように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩など様々な交通手段を有効に組み合わせて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、コミュニティバスの運行、デマンド交通、グリーンスローモビリティなど生活に身近な生活交通確保の取組を促進します。

北九州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付けられた北九州港については、港湾機能の強化を図るため、岸壁・係留施設の整備や臨港道路等の道路網拡充等の交通結節機能の整備を促進します。

また、重要港湾である苅田港においては、地域の物流拠点として機能強化を図るとともに、北九州港も含め、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。

北九州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、東九州自動車道、下関北九州道路、その他の有料道路等及び広域的な社会交流を支え地域の連携を促す広域道路と一体的に機能する北九州高速道路等の高規格道路や、国道及び県道等の充実及び強化を図るとともに、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、平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道、北九州モノレールが担っている公共交通としての機能の維持・確保に努めます。

(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。なお、中心市街地における駐車場の整備においては、建物背面への配置や隔地・共同確保など、ウォークアブル空間の形成にも配慮しながら適正に配置します。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、キックボード等の新たなモビリティ等の交通需要に対処するため、鉄道駅周辺等に自転車等駐車場を確保し、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

北九州空港は、九州で唯一24時間離発着可能な空港で、企業・住民ニーズの高いビジネス・観光路線や早朝・深夜便を誘致するとともに、貨物拠点空港として発展することを目指します。

北九州港は、本州と九州の接点にあり、東アジアと我が国の主要港湾とを結ぶ国際航路上に位置するなど地理的条件に恵まれ、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、物流面については岸壁などの港湾施設の整備や臨海部物流拠点の形成と連携し、背後地域との広域交通ネットワークの形成を促進します。

苅田港は背後地域に自動車産業・セメント産業を有し地域物流の一大拠点として重要な役割を担っています。物流拠点として地域経済・産業の発展に対応できる港湾とするため北九州空港や東九州自動車道と連携した港湾機能の充実を図ります。

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による北九州市決定を含む。

道路

都市計画区域	市町名	都市計画道路名
北九州広域都市計画区域	北九州市	春の町陣原線
		6号線
		7号線
		9号線
		11号線
		戸畑枝光線
		砂津鍛冶町線
		大門木町線
		枝光大谷線
		南方朽網線
		日吉台光明線
		折尾青葉台線
	中間市	仮家大膳橋線
		中間水巻線
		塘ノ内砂山線
	苅田町	曾根行橋線
遠賀広域都市計画区域	岡垣町	海老津源十郎線
	水巻町	芦屋水巻中間線
		古屋伊左座線
	遠賀町	広渡老良線
京築広域都市計画区域	行橋市	行橋停車場線
	みやこ町	国道201号バイパス線

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、瀬戸内海の海域は、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は重要です。さらに、近年全国的な問題となっている下水道施設の老朽化への対応が求められます。

本都市圏において安全で快適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、整備済み区間においては、計画的な施設の維持保全を図ります。

また、効率的かつ適正な污水处理のため、最適な処理方法や整備エリアを定め、将来目指すべき污水处理の全体像を定めた「福岡県污水处理構想」に基づいて下水道事業を推進します。

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、福知山断層や小倉東断層による地震、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、河川の改修やグリーンインフラとしての活用を推進します。

住宅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。こうした取組などにより、江川や遠賀川などを活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

「福岡県污水处理構想」に基づいた施設整備を図り、本都市圏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、遠賀川下流流域下水道と関連する市町の公共下水道や市町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せんが、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、関係市町においては、管渠及びポンプ場等の整備を図ります。

(イ) 河川

江川、遠賀川、紫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・雨量情報などを用いたソフト対策の提供を行います。

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
北九州広域都市計画区域	遠賀川下流流域下水道
遠賀広域都市計画区域	遠賀川下流流域下水道

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

市場と畜場、火葬場などの立地については、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。そのうえで、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) 市町村が決定す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」（令和7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うえ、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付けや、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既存の住宅団地等の再生、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・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享受できる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、ウォークアブルなまちなか整備、密集市街地の改善、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

北九州都市圏内で、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）大規模低未利用地

市街地内にある大規模低未利用地は、地域の将来像をふまえた新たな都市機能を誘導する種地等として適切な土地利用を誘導します。また、周辺景観を阻害する施設の立地の恐れがある地域等においては、地区計画の指定等により周辺環境と調和した良好な景観形成の促進を図ります。

（カ）団地の再生

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・少子高齢化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）市町村が決定す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」（令和7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うえ、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付けや、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

本都市圏の都市を取り巻く自然環境は、企救山地から、貫山地、福智山地、皿倉山地、石峰山地に至る広大な山地や、青浜海岸から喜多久海岸、若松北海岸、芦屋海岸の緑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、その一部は瀬戸内海国立公園や北九州国定公園、筑豊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都市圏の都市計画区域における都市づくりは、自然環境の整備又は保全に配慮し、景観、防災、レクリエーション等の観点が必要です。また、こうした取組は人と動物の健康と環境の健全性是一つといった「ワンヘルス」の観点からも重要です。

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、公共的空間などの整備・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企救山地から、貫山地、福智山地、皿倉山地、石峰山地に至る広大な山地や、幹線交通施設から望む緑、都市部を流れる河川など、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、響灘沿岸、豊前海沿岸は、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

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中央公園などの都市基幹公園を配置しています。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付けに応じた防災施設の配置により、防災対応の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として企救山地から、貫山地、福智山地、皿倉山地、石峰山地に至る広大な山地を有し、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付け、その整備又は保全を促進します。

①公園緑地

(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、子ども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

県営中央公園、勝山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。

(ウ) 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

(ア) 特別緑地保全地区等

動植物の生息地又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

樹林地等を保全し、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) 市町村が決定す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」(令和7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うえ、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付けや、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) 災害に強い都市づくりの方針

1) 基本方針

近年の激甚化・頻発化する自然災害に対して、災害時の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災・レジリエンス※」の考え方を基本とし、人命が失われないことを最重視しつつ、経済的被害を最小限に抑える災害に強い都市づくりを推進します。

そのために、災害の危険性の除去や軽減のための砂防・土砂災害対策や治水対策、都市浸水対策等の施設整備に取り組みます。

また、災害に関する情報発信による避難体制の強化や各種避難計画策定、避難訓練の促進等により住民一人一人の防災意識向上を図ります。さらに、災害の危険性が高い区域における土地利用規制の推進や流域治水の取組等により関係各分野が連携し、総合的に災害に強い都市づくりを行います。

※レジリエンス (resilience) とは、「回復力」「復元力」「耐久力」「再起力」「弾力」などと訳される言葉で、「困難をしなやかに乗り越え回復する力 (精神的 回復力)」のこと。

2) 災害に強い都市づくりに関する取組

① 災害の危険性の除去や軽減のための施設整備等の取組

災害の危険性の除去や軽減のための対策として以下に示す防災減災対策等に取り組みます。

- 土砂災害の防止・軽減を図るため、保全対象となる人家、病院、公共施設等の状況や被災履歴等を勘案しながら、緊急性、重要性の高い箇所から砂防施設等の整備を推進します。
- 大雨による浸水被害の軽減を図るため、河道掘削、堤防整備・強化、調節池等の整備を推進します。
- これまでの治水対策に加え、流域全体のあらゆる関係者が協働して、水害を軽減させる「流域治水」を推進します。
- 浸水対策の強化を図るため、雨水排水施設の整備による都市浸水対策を促進します。
- 津波・高潮等による被害から背後地を守るため、優先度の高い箇所から、堤防や護岸などの海岸保全施設の整備を推進します。
- 木造建築物が密集し、地震による倒壊や火災の延焼リスクが高い既存市街地においては、市街地再開発事業等により、建築物の耐震化・不燃化への転換を図るとともに、災害に強い道路、公園、広場等のオープンスペースの整備を促進します。
- 災害時の電力・通信等のライフラインの確保、電柱の倒壊による道路の寸断防止のため、緊急輸送道路など防災上重要な道路から無電柱化や橋梁の耐震化等を促進します。
- なお比較的発生頻度の高い降雨等については施設整備による安全の確保を基本としますが、施設整備が完了するまでの間における災害や施設整備の目標の規模を超えるような降雨等に対しては、施設整備だけでは安全性の確保が困難であることから、行政と地域住民が連携した避難体制の強化に加え、地域単位、個人単位での防災・減災対策に取り組むことが必要です。

② 災害に関する情報の発信

県及び市町村は、災害発生に備えて災害の種類や規模、災害の危険性が高い区域、避難施設等が一目でわかる災害ハザードマップをホームページ等において公表するなど事前周知に努めま

す。

気候変動に伴う災害等が予想される場合については、住民への正確な情報提供と迅速な避難が行えるよう、防災行政無線、緊急速報メール、登録制メール、テレビ、ラジオ、インターネット等の各種媒体を有効に用いた効率的な情報伝達に努めます。

また、デジタル技術を活用した被災予測や、より迅速な避難を促すための情報発信手法など、防災DXの取組を促進します。

③ 災害時の支援体制の構築

大規模な災害が発生した際に、他市町村から被災地への人的支援が行えるよう、平時からの広域的な支援体制の構築と人材育成を促進します。

また、要配慮者等利用施設における避難確保計画や地区防災計画の作成、個人の防災行動計画（マイ・タイムライン）の作成、避難訓練の実施等による地域防災活動を促進します。

④ 災害ハザードが明示されていない区域に対しての防災減災対策

調査未実施等により災害ハザードが明示されていない区域については、ハザード区域の明示を推進します。

また調査が完了するまでの間も、県や市町村においては過去の災害実績を公表するなどし、安全確保に向けた対策に努めます。

3) 迅速な復旧・復興に向けた事前準備

大規模災害により甚大な被害が想定される市町村においては、被災後の迅速かつ的確な復興に向けた事前復興まちづくり計画の策定を促進します。

そのうえで複数の市町村によって広域的な生活圈や経済圏が形成されている場合は、市町村が連携して計画を策定することも考えられます。

4) 災害に強い都市づくりの実現にむけた都市計画の運用方針

① 都市計画の運用において配慮すべき対象となるハザードの種類について

本県における災害に強い都市づくりを推進していくために、都市計画の運用において配慮すべき対象となる災害ハザード（以下、「対象ハザード」という。）を都市計画法施行令第8条第1項第2号で定める土地の区域とそれ以外の区域の2種類に区分し、以下のとおりに設定します。

▼都市計画の運用において配慮すべき対象となるハザードの種類

都市計画法施行令第8条第1項第2号 で定める土地の区域	災害危険区域
	地すべり防止区域
	急傾斜地崩壊危険区域
	土砂災害特別警戒区域
	浸水被害防止区域 令和7年度時点で県内指定なし
	津波災害特別警戒区域 令和7年度時点で県内指定なし
上記以外の区域	浸水想定区域（洪水、雨水出水、高潮）※
	土砂災害警戒区域
	津波災害警戒区域
	津波浸水想定区域※
	家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）
	上記と同等の災害が想定される区域

※浸水想定区域については想定最大（L2）規模とする。

【参照】

- おおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域については、「溢水、湛水、津波、高潮等による災害の発生の恐れのある土地の区域」（都市計画法施行令第8条第1項第2号）は含まないこととされており、具体的には「土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、浸水被害防止区域（都市計画運用指針P.70-71）」と示されています。
- 非線引き都市計画区域のうち、現に宅地化されていない区域に用途地域を指定する場合（都市計画運用指針P.84）や市街化調整区域又は用途地域が定められていない区域のうち、現に宅地化していない区域に地区計画を定めようとする場合（都市計画運用指針P.186）には「土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、浸水被害防止区域」を含まないこととされています。

② 災害に強い都市づくりのための土地利用方針

(ア) 市街化区域へ編入する際の方針

原則、市街化区域の編入において、対象ハザードのうち都市計画法施行令第8条第1項第2号で定める土地の区域は含まないものとします。

また、対象ハザードのうち上記以外の区域を編入する際は、想定される災害に対する危険性の除去や軽減、避難体制の確保等の安全対策を講じる必要があります。

(イ) 既存の市街化区域、非線引き用途地域における土地利用方針

現在、市街化区域に存する土地の区域で、対象ハザードに指定されている区域について、今後、安全な土地利用や避難誘導等をおこなうことが困難と想定される場合等は、市街化調整区域への編入のほか、災害の種類・規模に応じ、今後の土地利用の方向性を踏まえたうえで、地域地区や地区計画等による土地利用規制等、地域の災害リスクに応じた適切な対応が求められます。

同様に、非線引き用途地域内においても、対象ハザードに指定されている区域における地域地区や地区計画等による土地利用規制の強化等について、地域の合意形成も踏まえた積極的な運用を行っていくことが求められます。

なお、土地利用を転換した跡地については、周囲の土地利用状況に応じ、多様な活用策を検討していくことが望まれます。

(ウ) 市街化調整区域、非線引き用途白地地域における土地利用方針

現在、市街化調整区域に存する土地の区域で、対象ハザードに指定されている区域については、周辺の既存集落や営農等の土地利用も考慮したうえで、現在の土地利用に応じた対策を検討していくことが求められます。

一方で、非線引き用途白地地域についても、対象ハザードに指定されている区域について地域地区や地区計画等の導入も含めて、災害に強い都市づくりに向けた積極的な都市計画手法を運用していくことが求められています。

③ 災害に強い都市づくりのための都市施設等の方針

道路や雨水排水施設等のインフラについては、計画に基づく整備に加え、既存のインフラについても防災能力の向上や老朽化に対する計画的な更新を進めます。

また災害の危険性の高い未利用地等においては公園等の緑地を配置することにより、災害に強い市街地づくりを進めます。

(7) 景観に関する都市づくりの方針

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組を各地で展開していくことが必要です。

本都市圏は、響灘・周防灘沿岸の平地を中心とした自然地形、河川、山林や田園地帯などの多様な自然景観に加え、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、八幡製鐵所関連施設をはじめとした、歴史的・文化的景観や、国の重要文化的景観に選定された豊前市求菩提の農村景観など、自然豊かな景観に恵まれています。

こうした本都市圏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まち並み景観及び歴史・文化的な景観の保全・育成を図ります。

一方、景観法に基づいて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、京築広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。

県、市町村及び県民等のパートナーシップによる取組に加え、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景観づくりが望まれます。

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ルールづくり

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。また、市町村の景観行政団体への移行や景観計画の策定に関して必要な助言を行います。

② 県、市町村の協働による広域景観計画の策定

複数の市町村から眺望できる山並みや河川流域、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のルールづくりが必要です。

このため、県は、市町村が景観計画を策定する際に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) 脱炭素に関する都市づくりの方針

1) 基本方針

近年の気候変動による地球温暖化は、台風や豪雨、干ばつなどの自然災害を激甚化・頻発化させる要因となっており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて都市づくりにおいてもまちづくりGXを進め、脱炭素化の実現に向けた取組を進めていくことが重要です。

このため、再生可能エネルギー（太陽光、風力、バイオマスなど）や未利用エネルギー（廃熱など）をはじめとした多様なエネルギーを、これまで以上効率的に利用することが求められています。

また、日々の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、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 脱炭素化に向けた都市構造

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、人やモノ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、まちなかでのウォークアブルな空間形成による車中心から人中心への転換により、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、壁面緑化、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付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組

都市の脱炭素化に向けて、新たなエネルギー社会の実現を見据えた以下の取組を進めていきます。

○再生可能エネルギーの普及に向けた取組

都市部の屋上太陽光パネルの設置や、下水汚泥由来のバイオマスエネルギーの活用等の再生可能エネルギーの普及を推進します。また、再生可能エネルギーで発電した電気及び製造した水素は、カーボンフリーなエネルギーとして活用可能です。このため、特に近年普及している電気自動車や今後期待される燃料電池自動車などの利用促進に向けて、公共施設等へのEV充電スタンドや水素ステーションの設置を促進していきます。

一方で、低未利用地等への設置が多くみられる大規模な太陽光発電設備は、良好な市街地景観への影響や反射光による住環境への影響が懸念されることから、適正な配置・維持管理を促進し、撤去後は周辺地域と調和した適切な土地利用への転換を促進します。

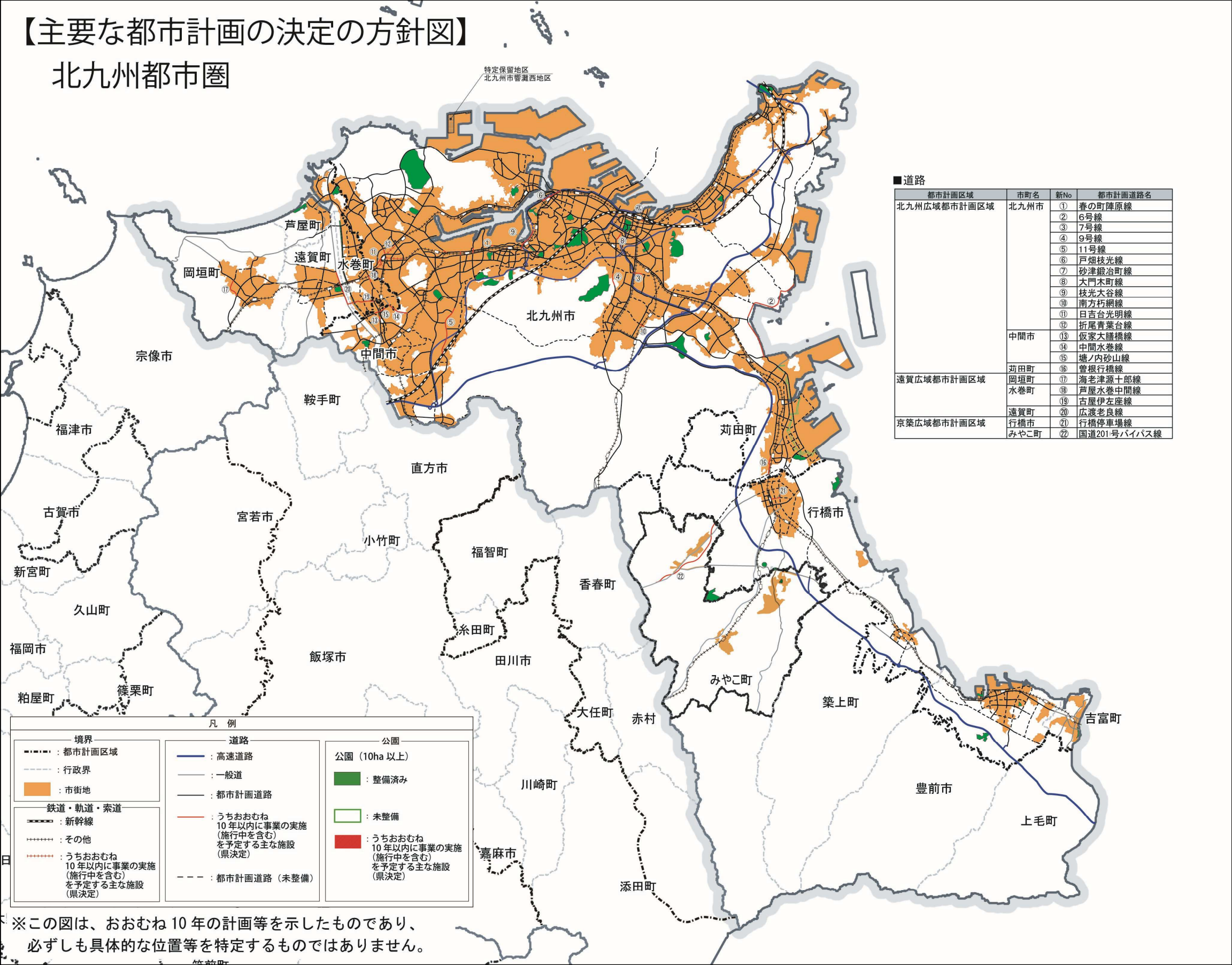
○未利用エネルギーの活用に向けた取組

都市部の屋上太陽光パネルの設置や、廃熱利用、下水汚泥由来のバイオマスエネルギー、河川や下水道の温度差エネルギー等の未利用エネルギーの活用に向けた都市基盤の整備等を推進します。

○グリーンインフラを活用した脱炭素化の促進

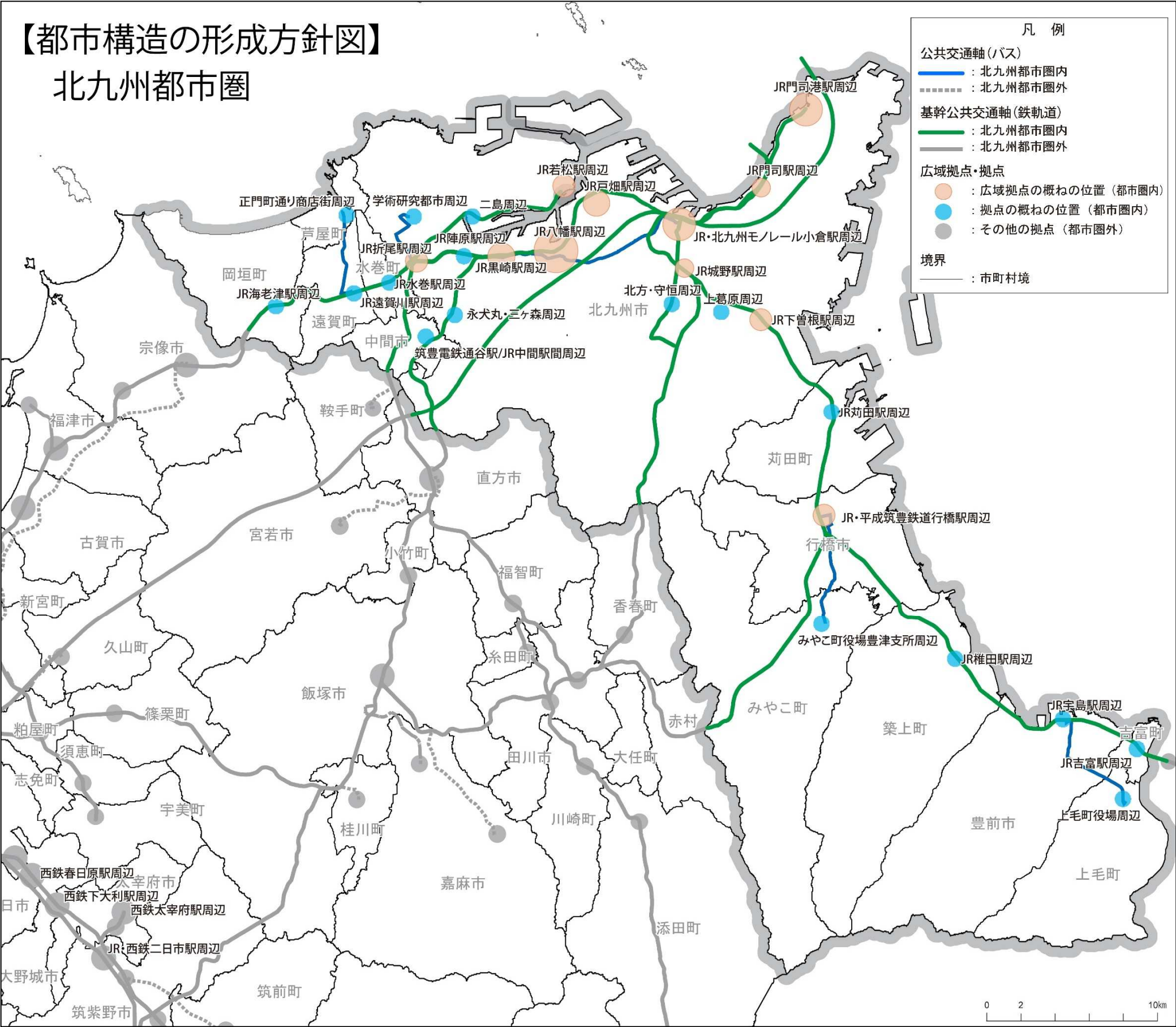
CO²吸収源となる森林及び沿岸部、河川等の自然や生態系の保全、河川改修等とあわせた自然回帰などを推進し、樹木や植物が持つ力による都市全体での脱炭素化を推進します。また、雨水貯留施設や道路の透水性舗装の整備等による雨水の有効利用などにより、水道や排水処理に係るCO²排出抑制を図ります。

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

参考附図2 都市構造の形成方針図

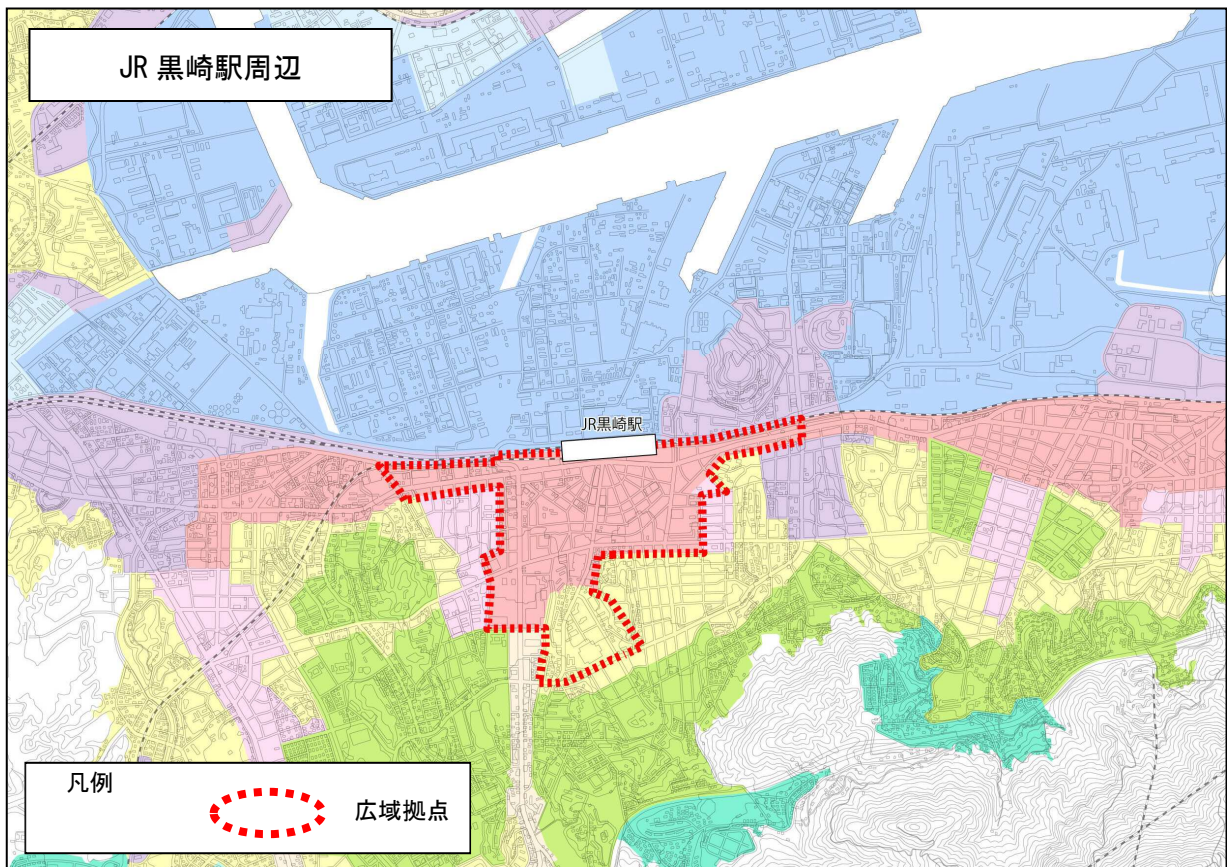
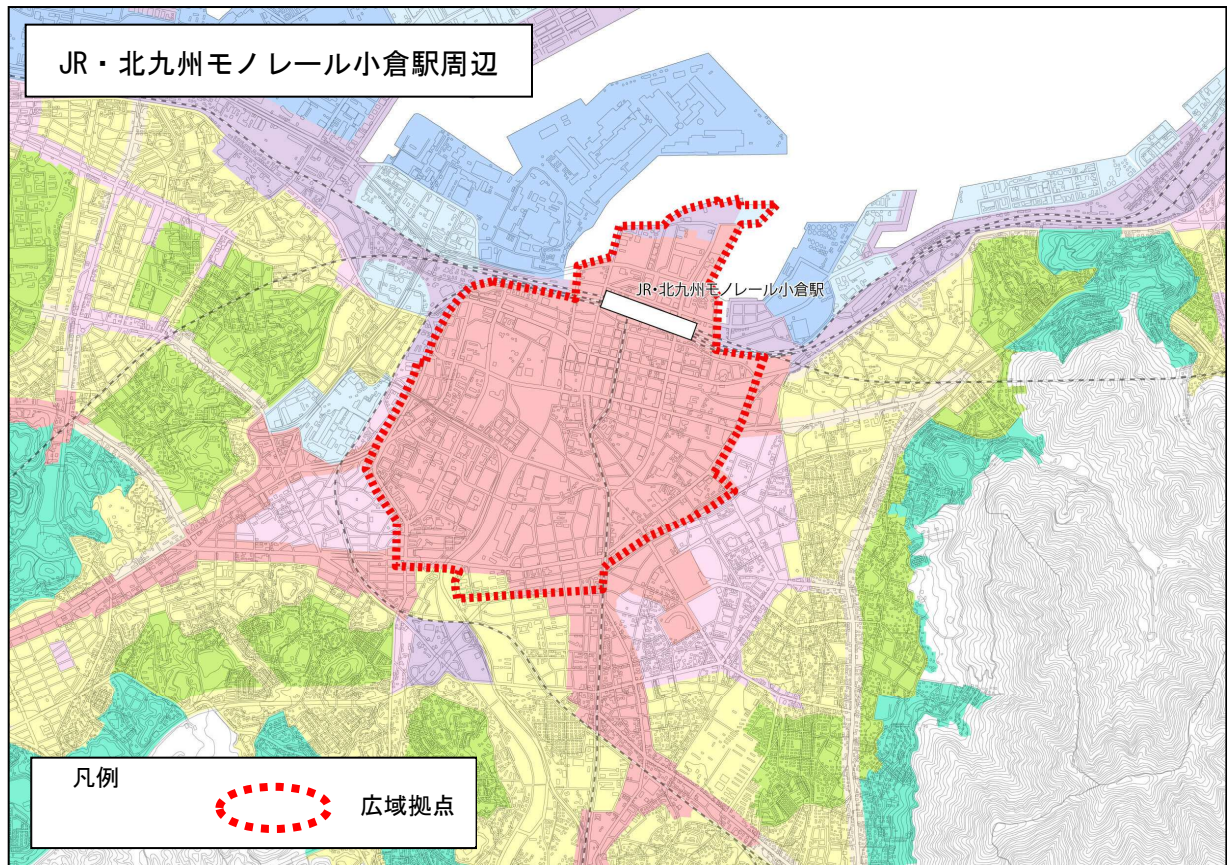


※詳細（広域拠点、区域の決定している拠点、基幹公共交通軸以外の公共交通軸）については、「参考附図3 都市構造の形成方針図」及び「参考附図4 都市構造の形成方針図」参照

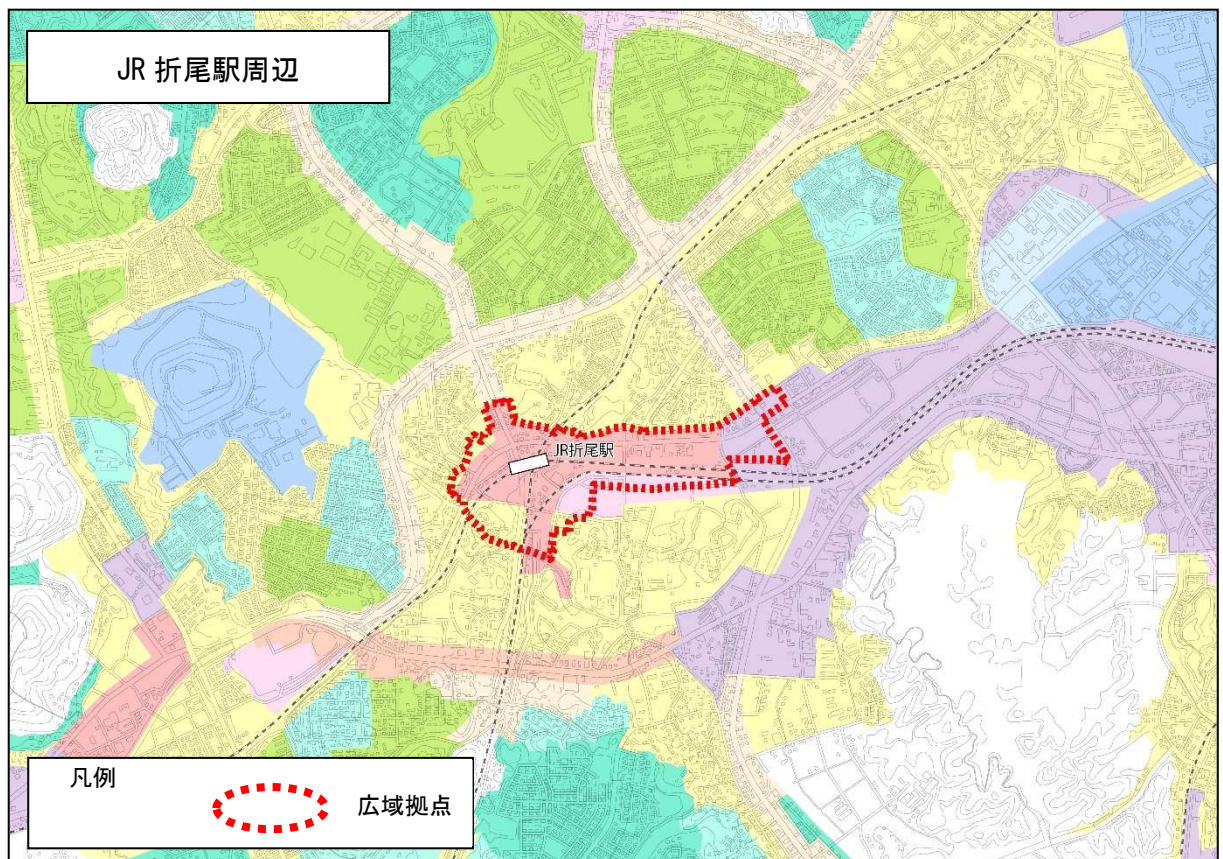
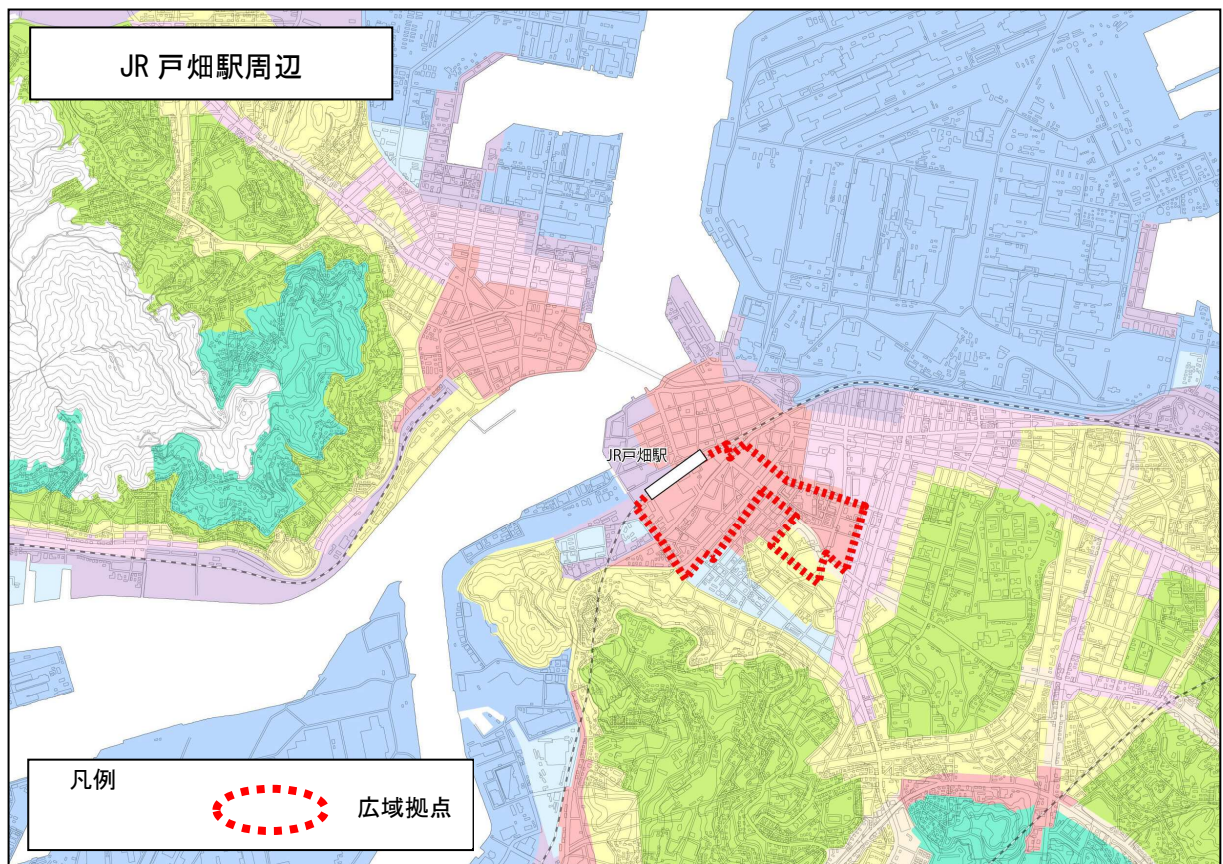
※上図で示す基幹公共交通軸及び公共交通軸の区分については、現在の交通手段が鉄軌道であるかバスであるかを基準に便宜的に設定しているものであり、これらの交通軸沿線への集住や都市機能の配置を一義的に分類するものではありません。

▲都市構造の形成方針

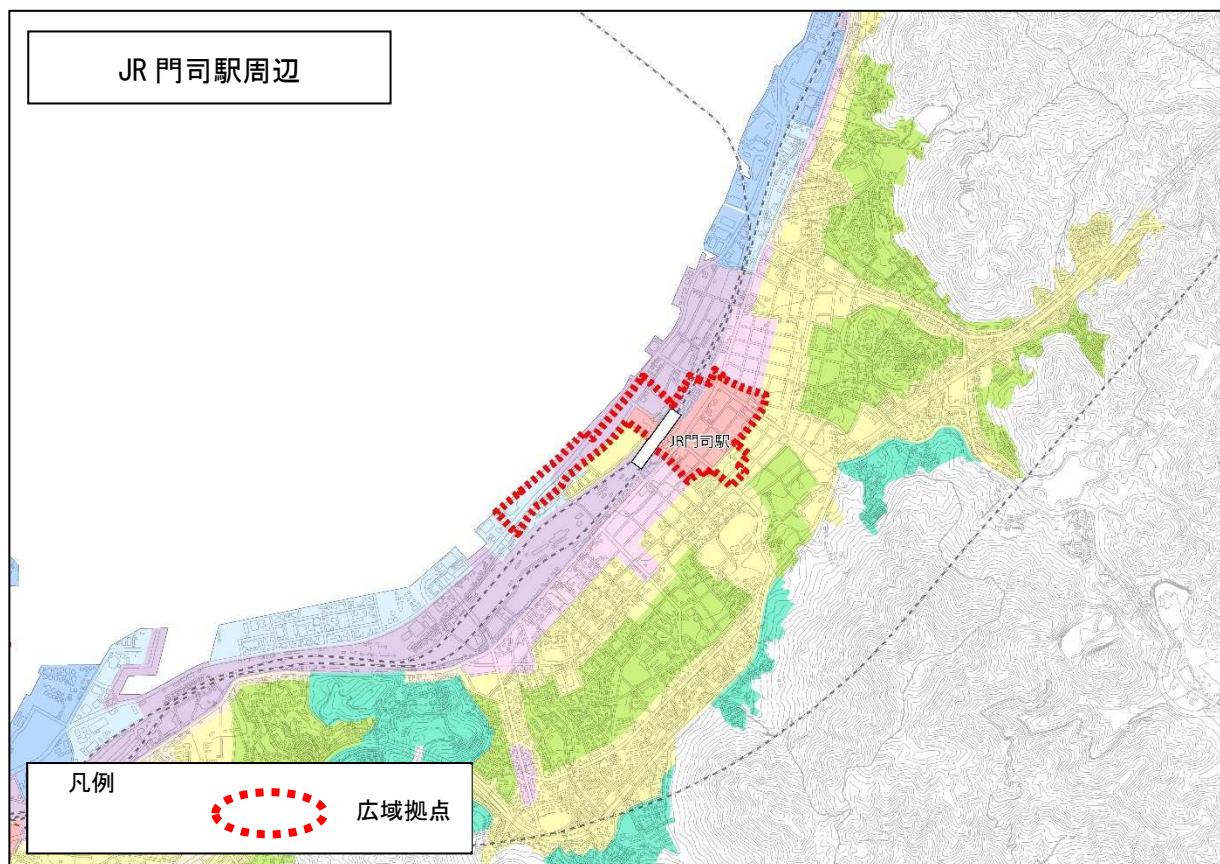
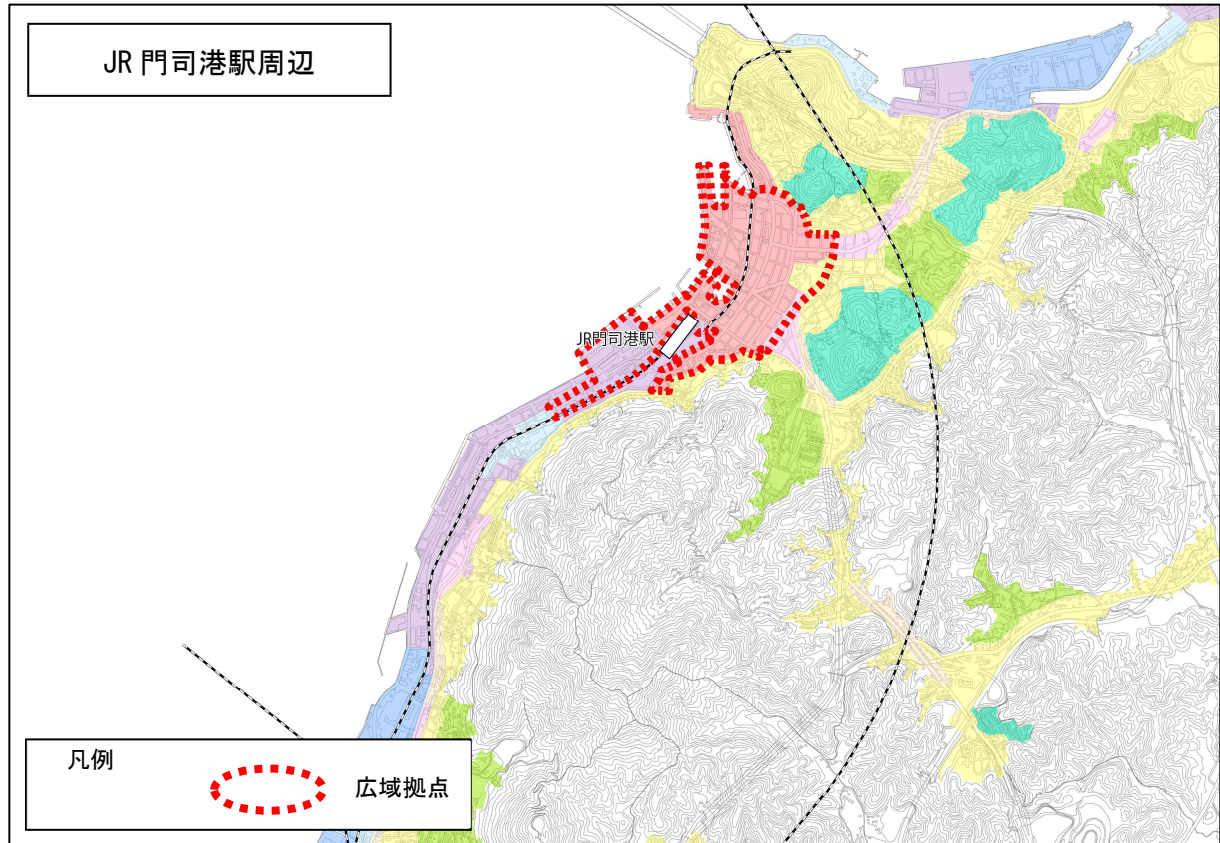
参考附図3 都市構造の形成方針図（広域拠点・拠点の個別詳細図）



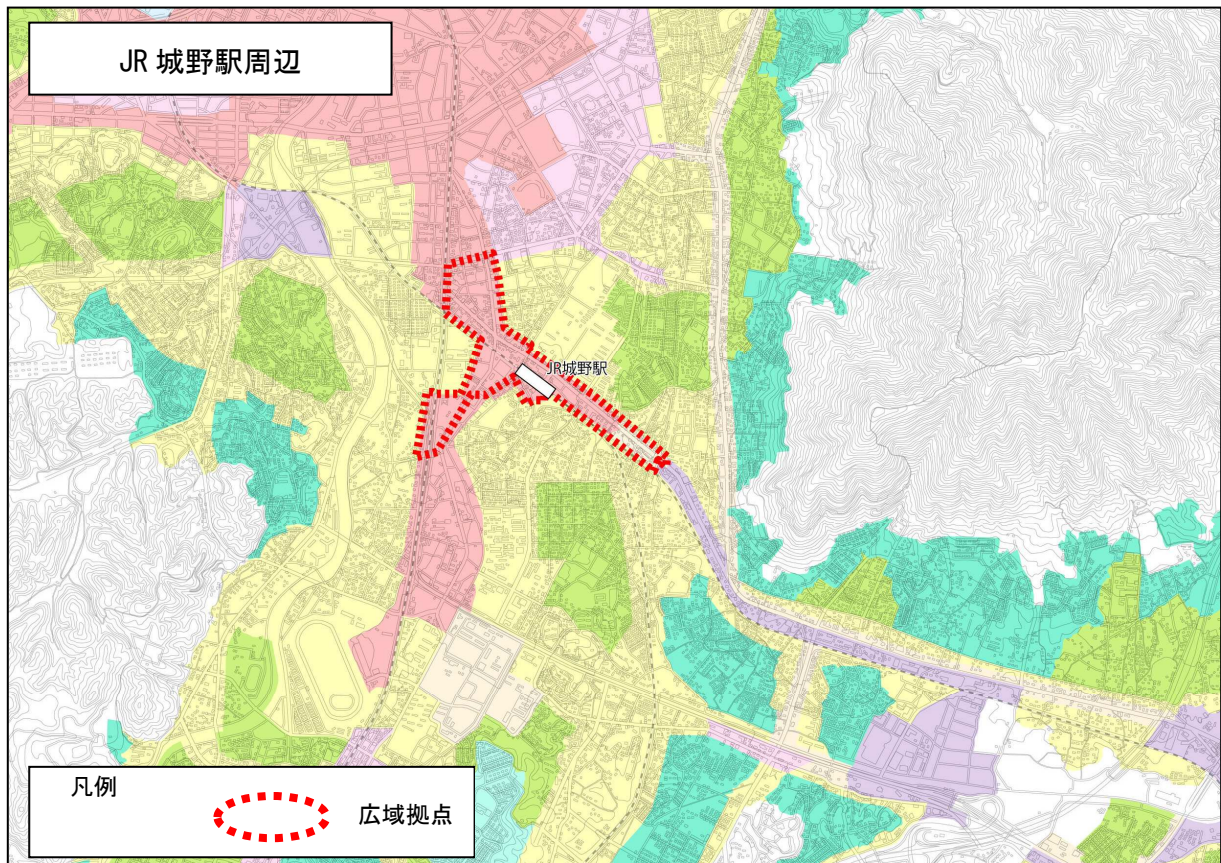
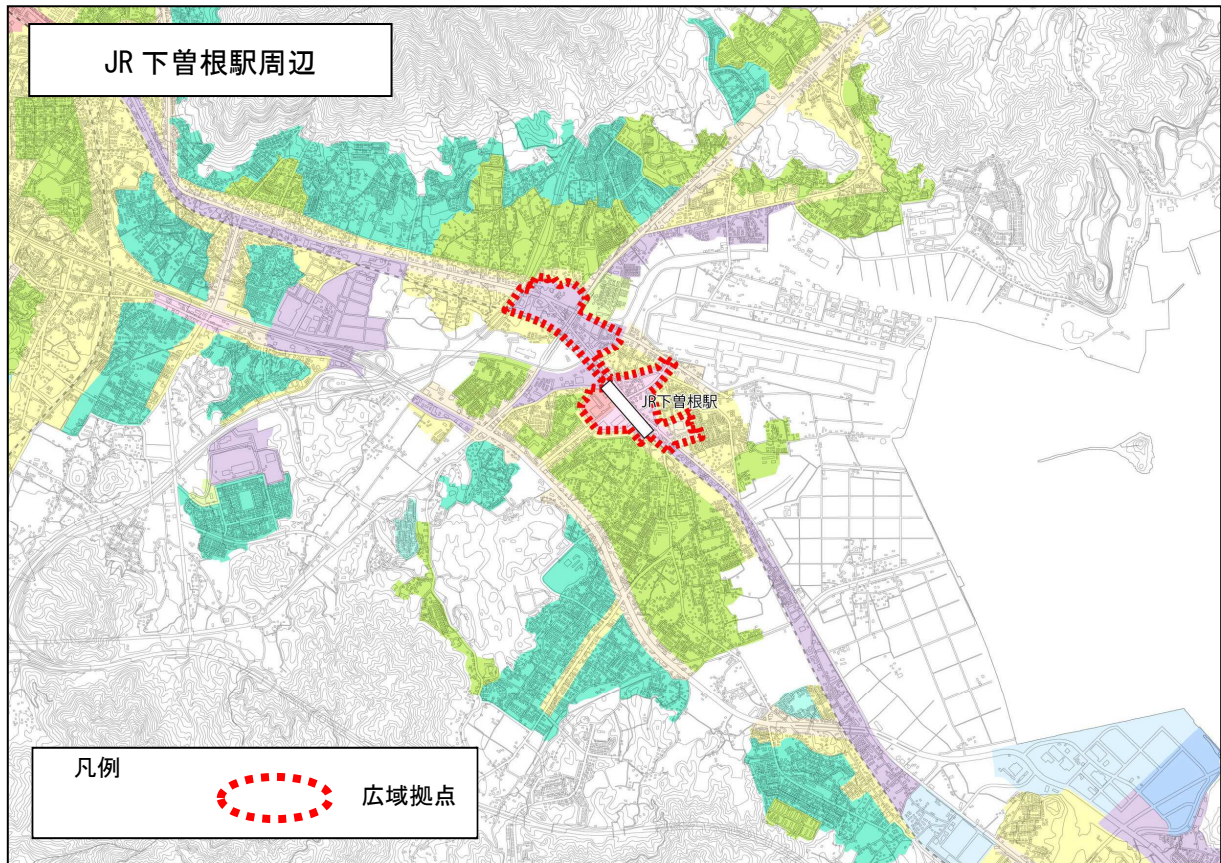
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



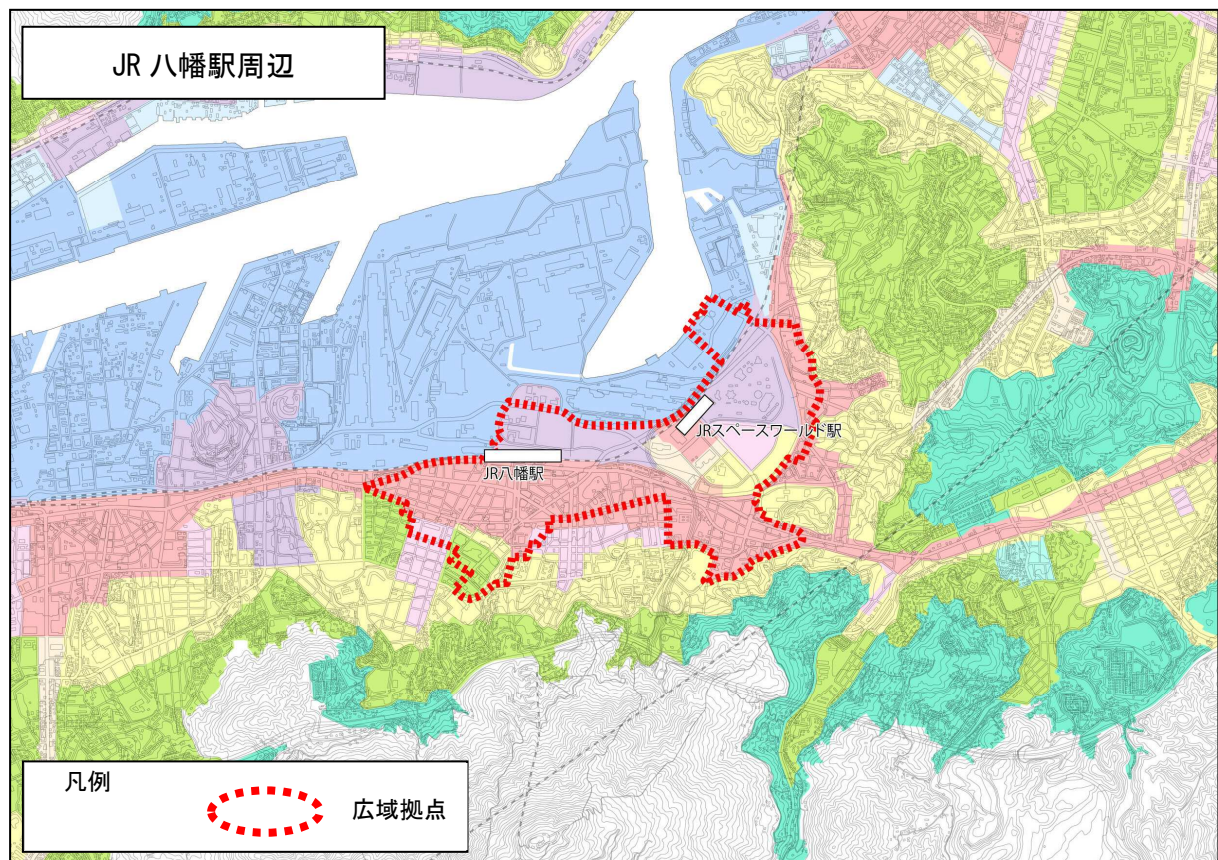
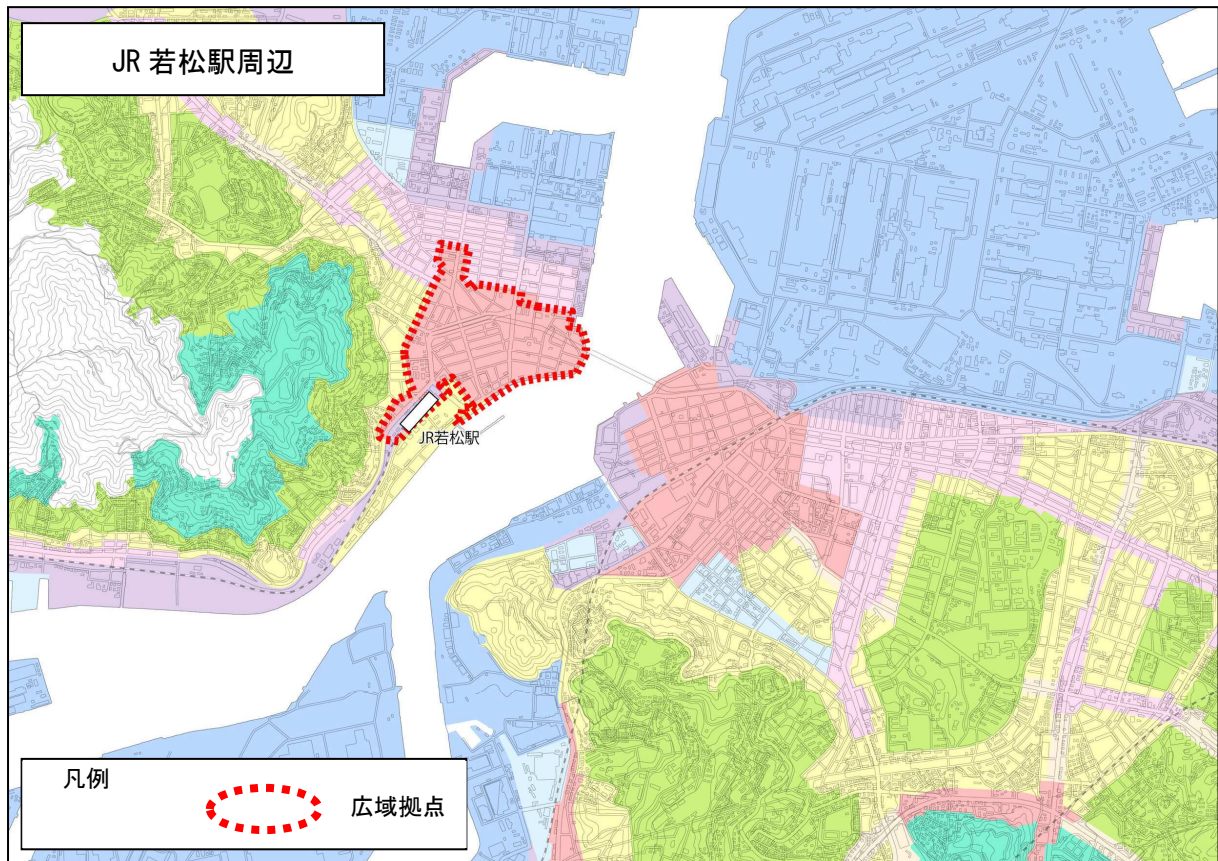
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



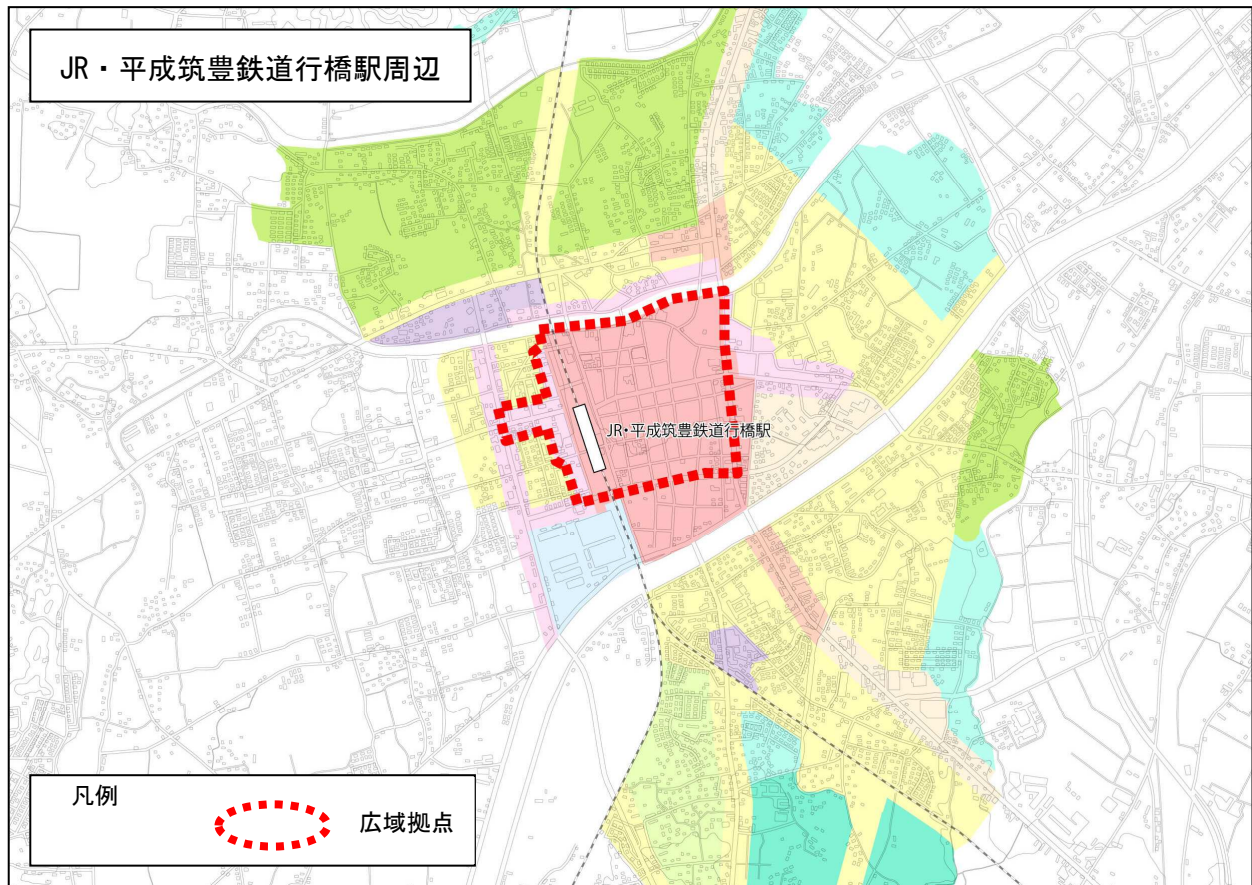
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



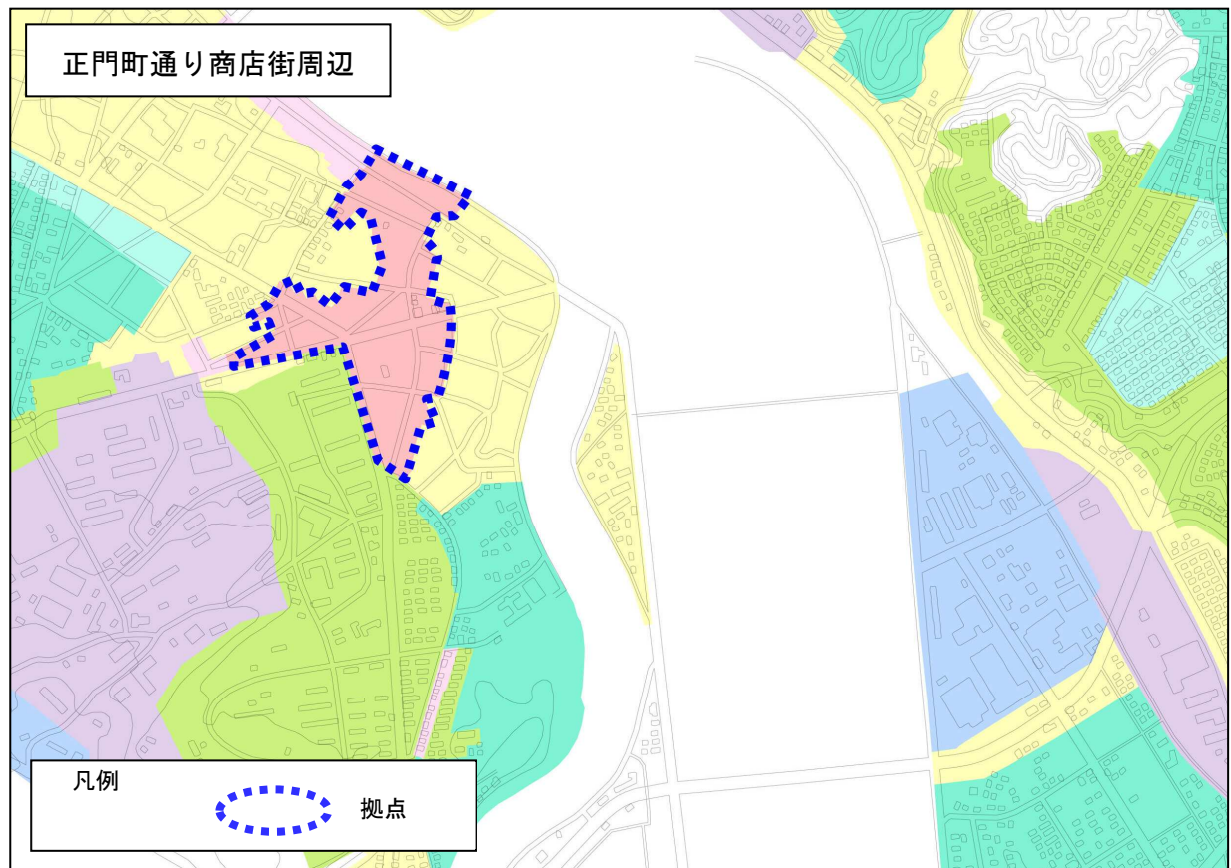
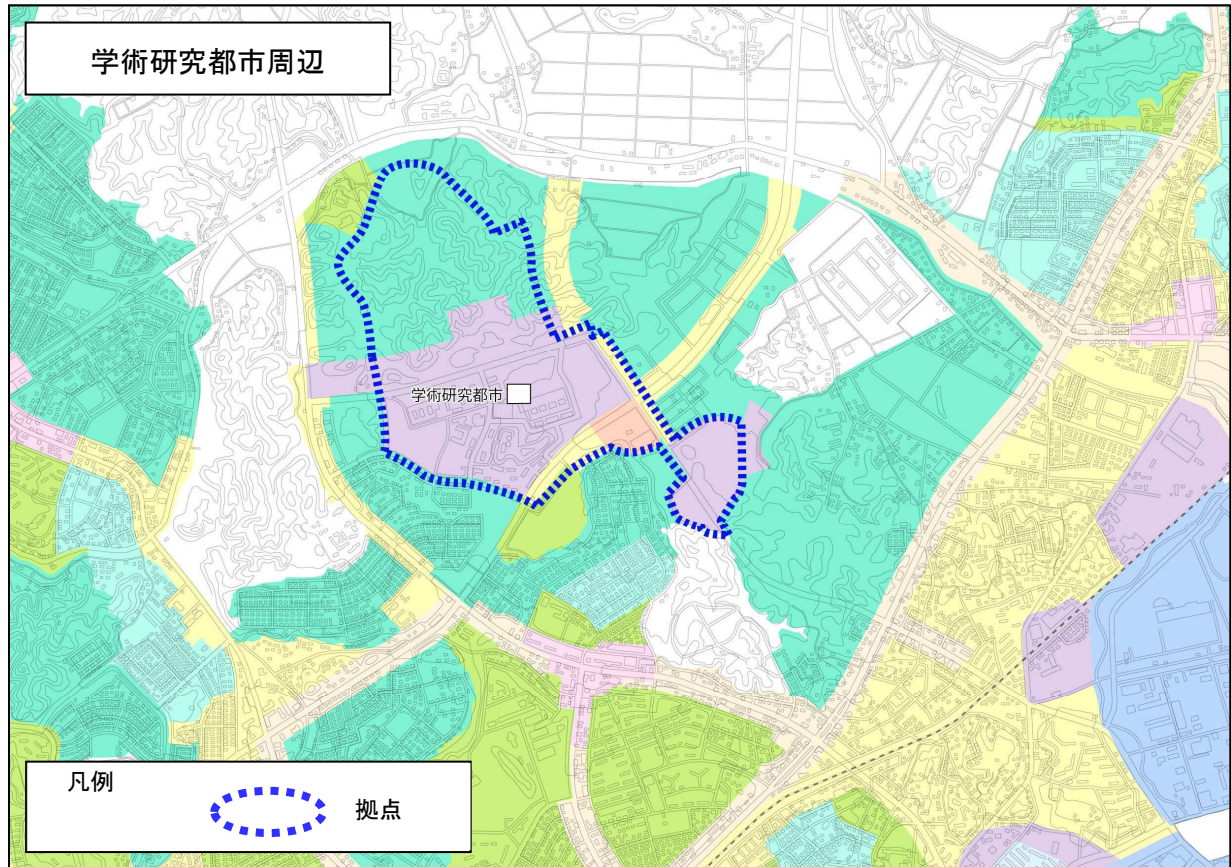
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



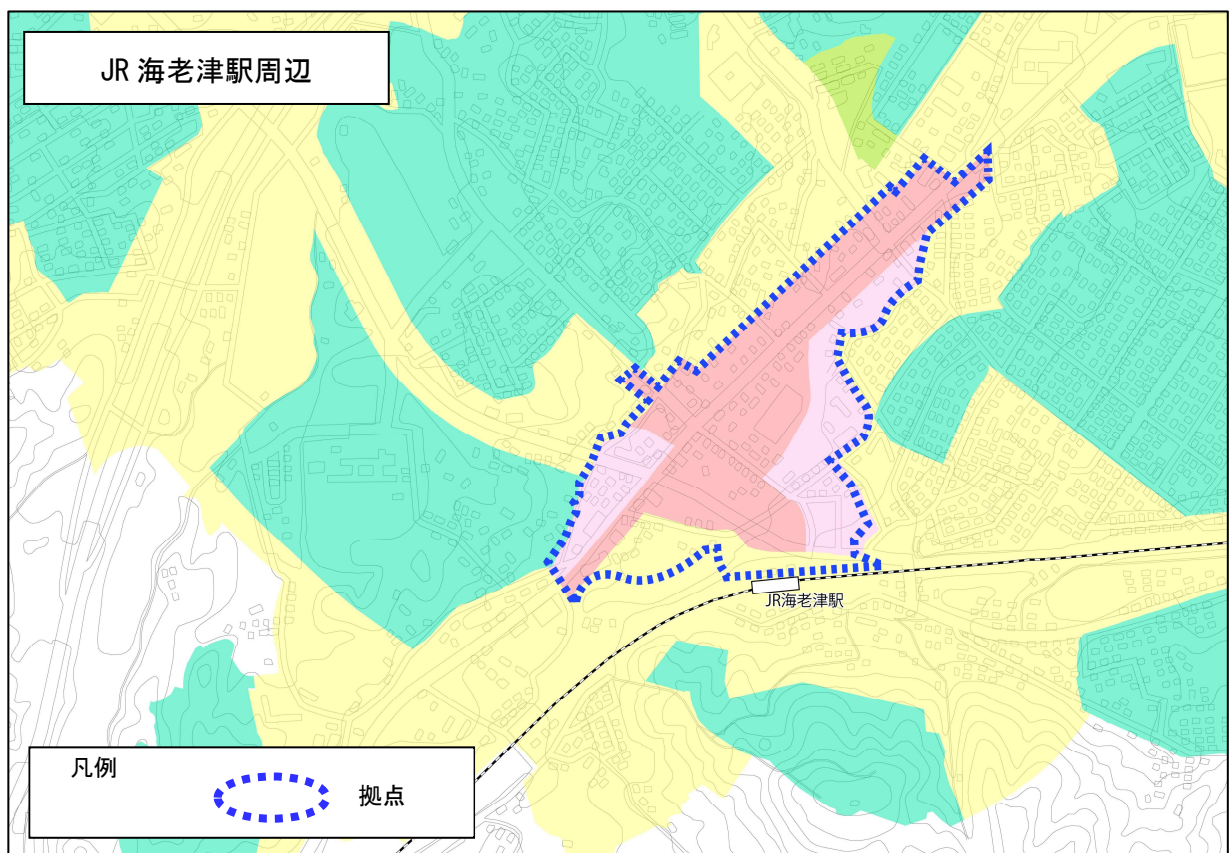
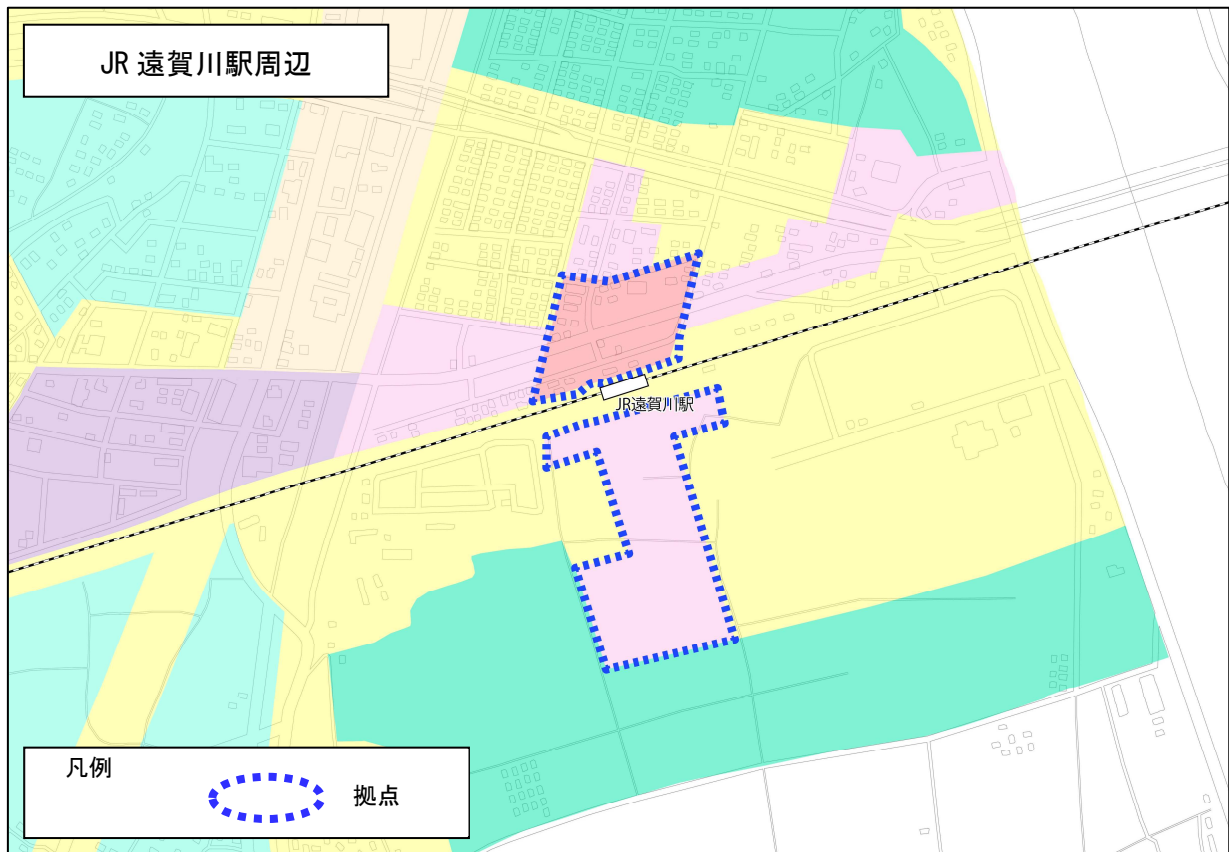
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



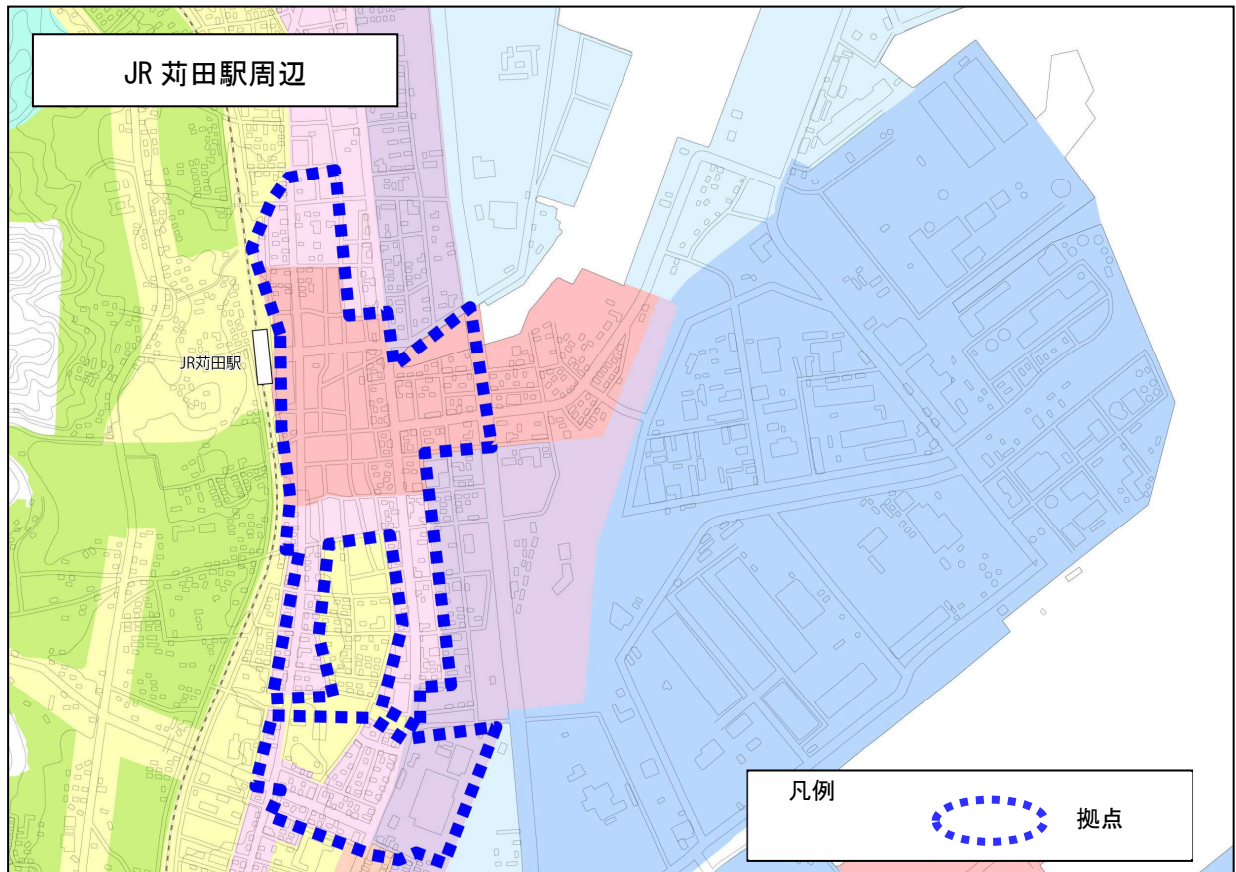
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



※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。



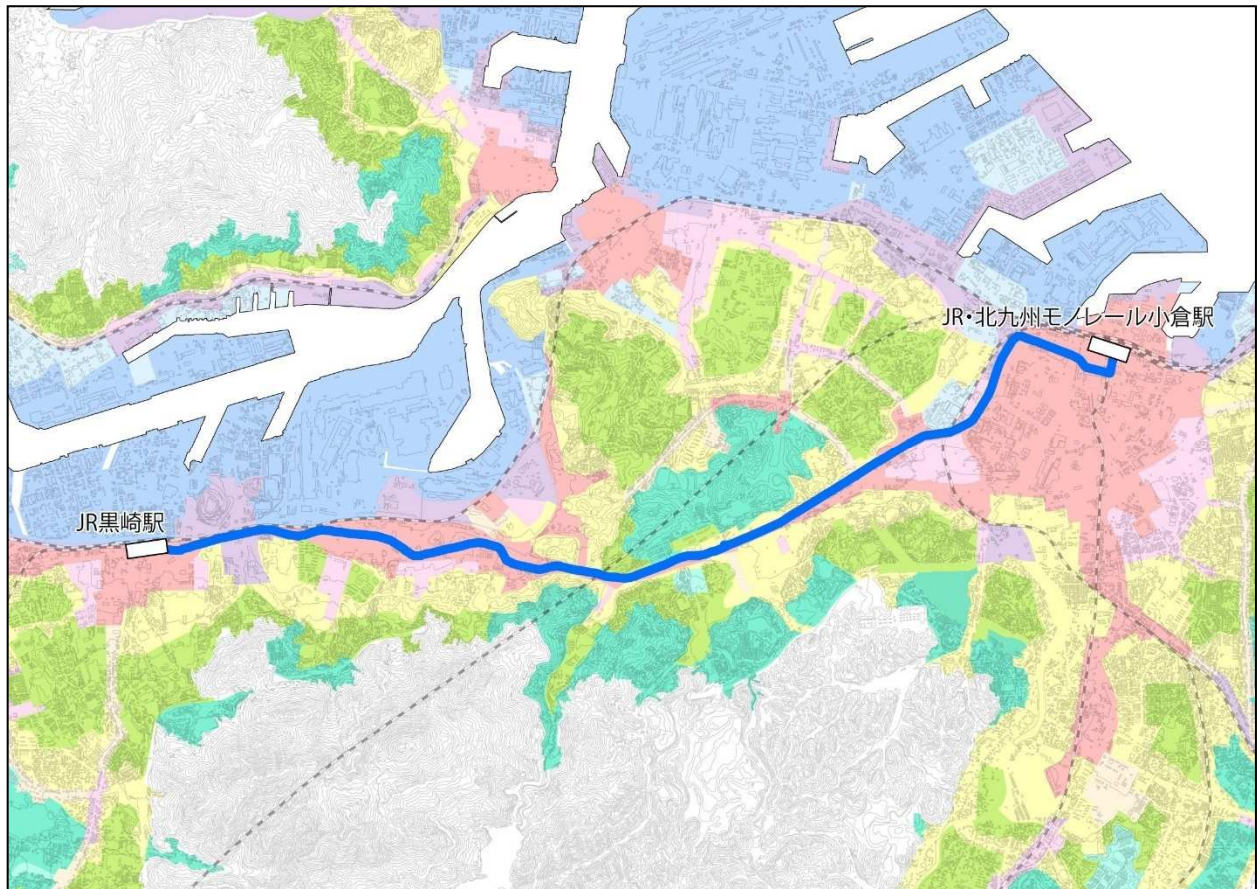
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



※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。

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黒崎駅周辺～ＪＲ・北九州モノレール小倉駅周辺）

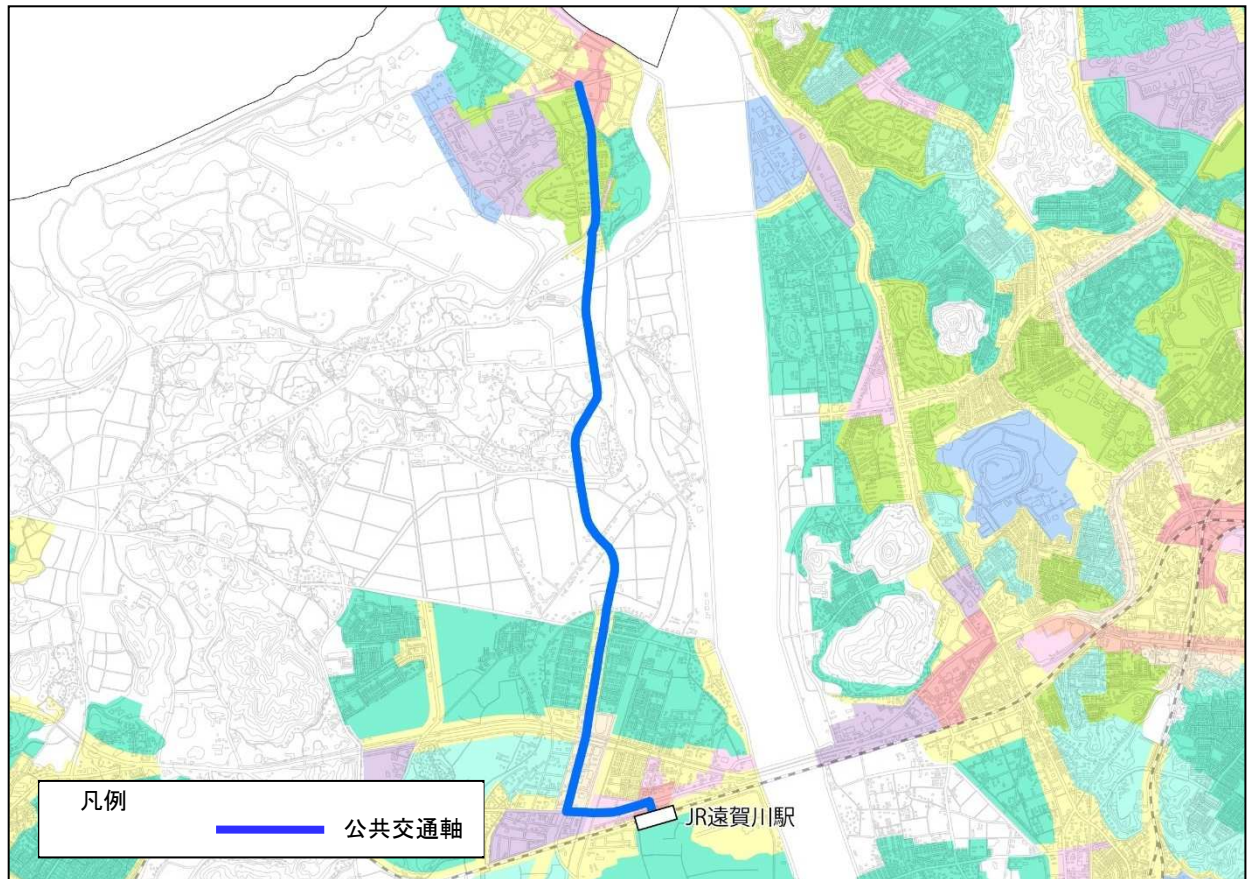


（学術研究都市周辺～ＪＲ折尾駅）

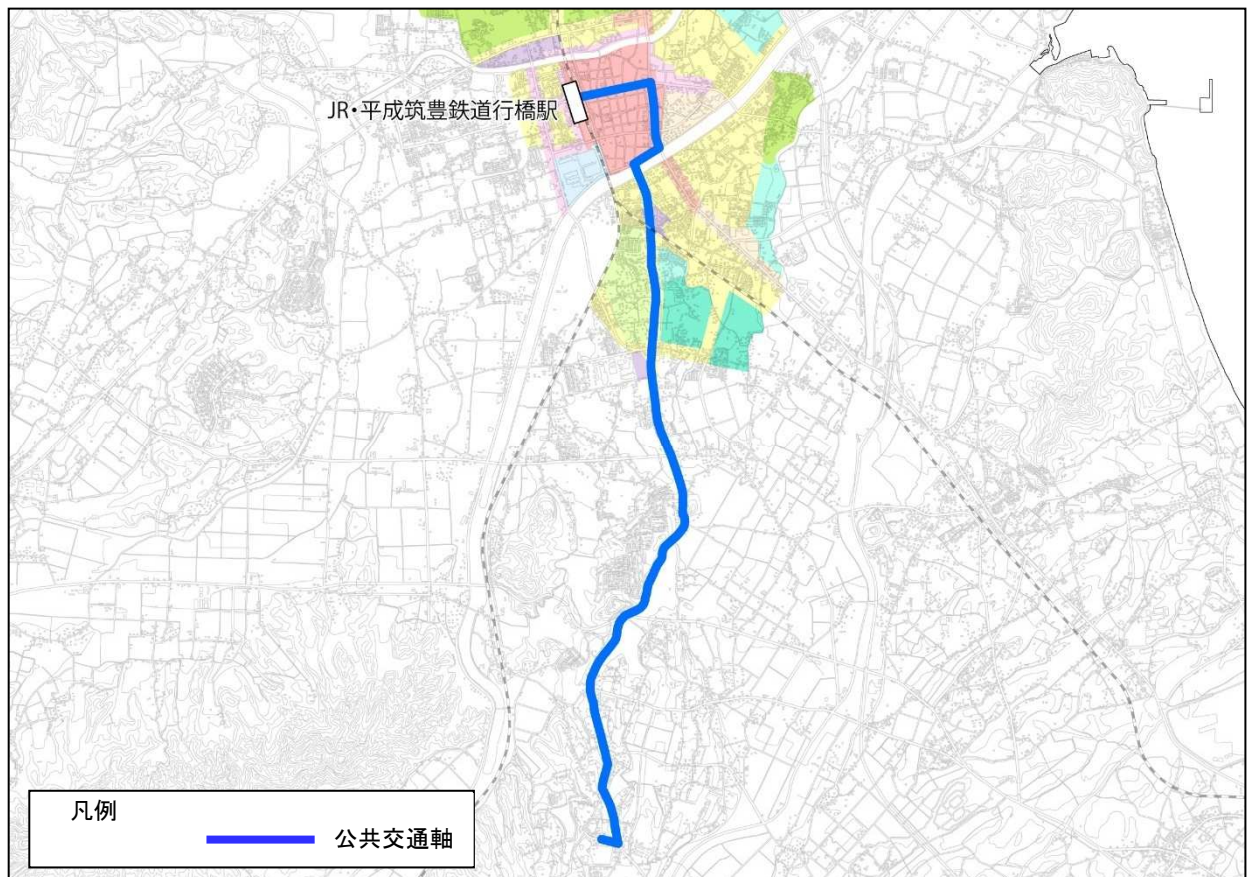


※この図は、公共交通軸を表すもので、用途地域を特定するものではありません。

(正門通り商店街周辺～ＪＲ遠賀川駅)

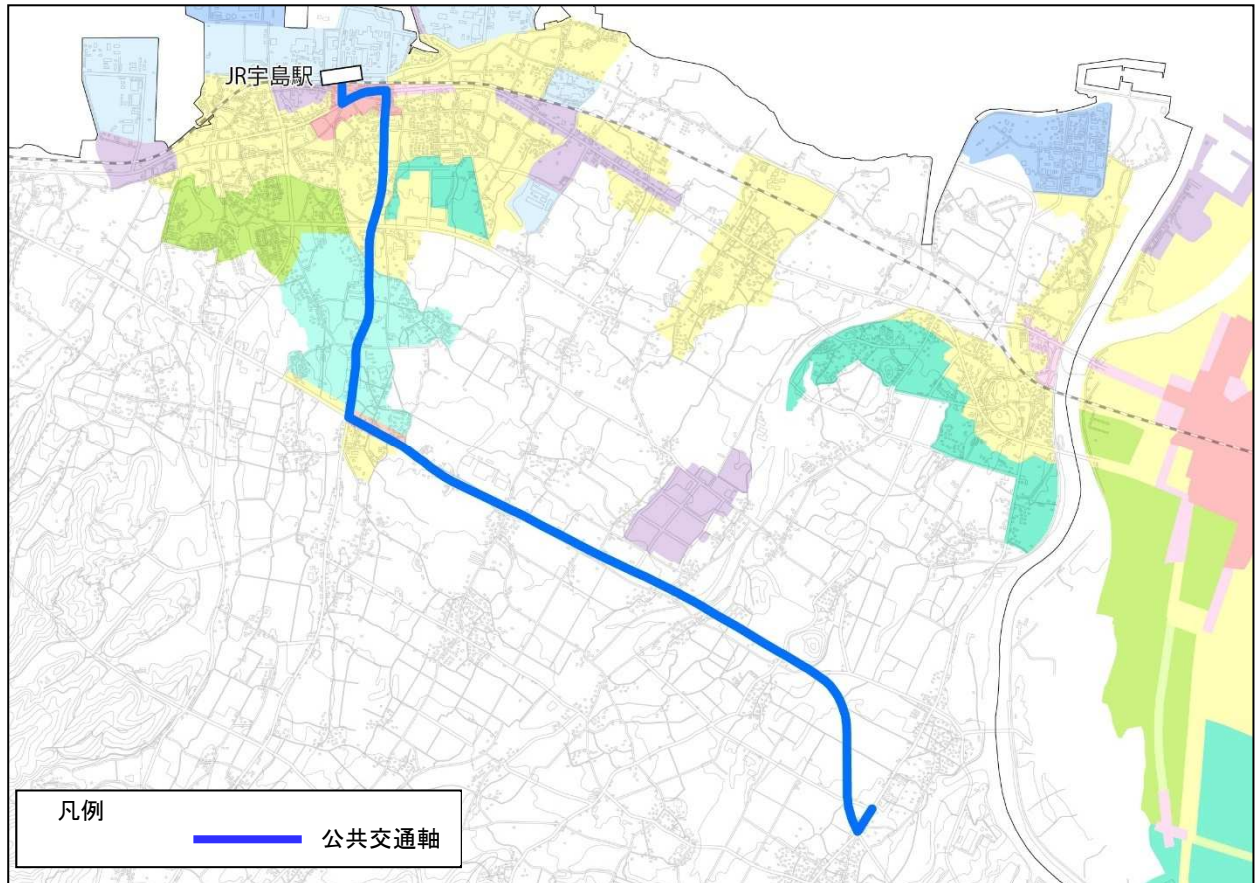


(みやこ町役場豊津支所周辺～ＪＲ・平成筑豊鉄道行橋駅)



※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。

(上毛町役場周辺～ＪＲ宇島駅)



※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、令和２年に実施された国勢調査及び令和４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１２年における人口、産業の規模、市街地の面積及び新たな福岡県都市計画基本方針の策定を踏まえ見直します。

