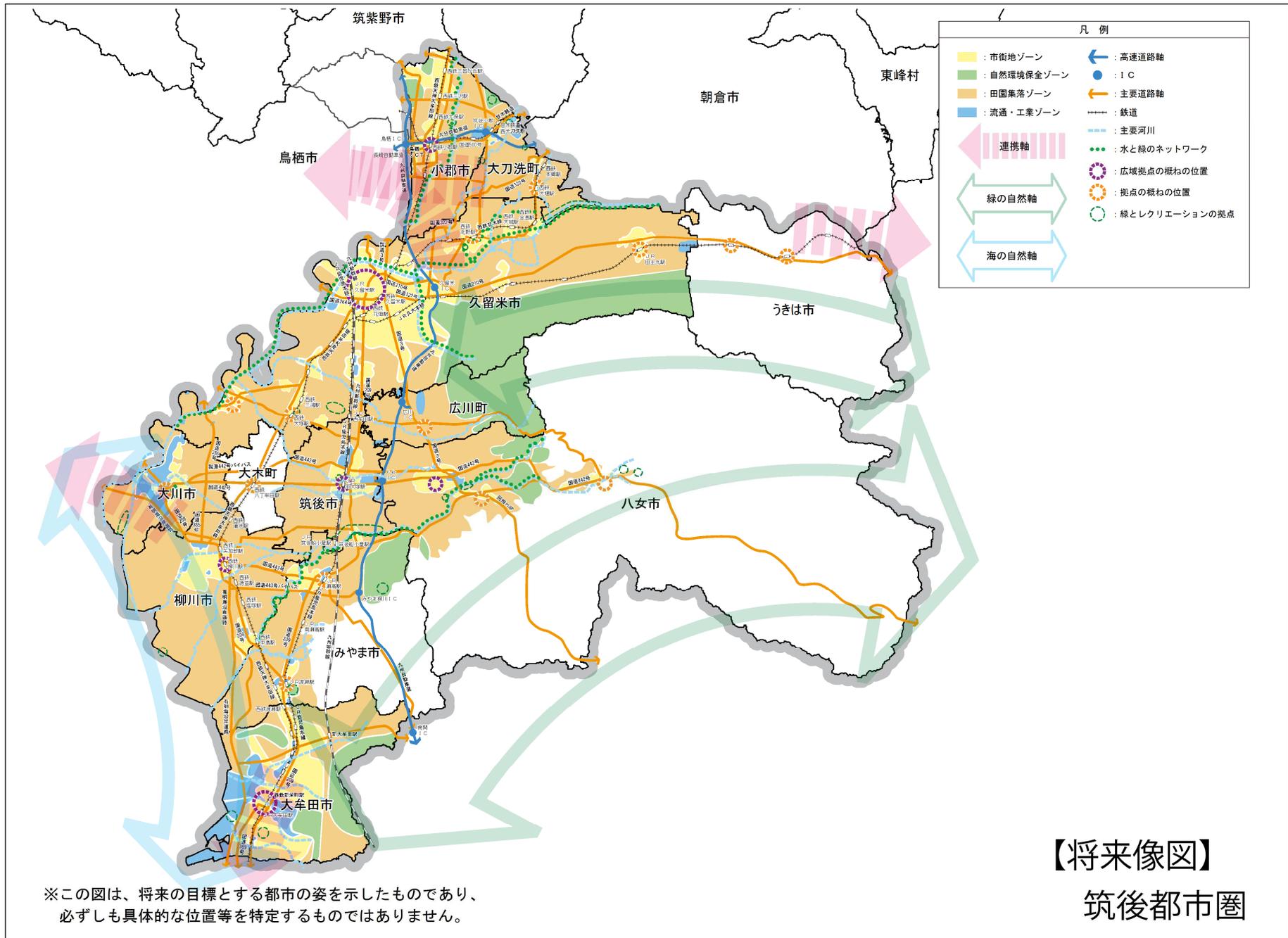


▲筑後都市圏の範囲



3. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の有無

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

都市計画区域	区域区分の有無の根拠
久留米小郡 都市計画区域	<p>本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域の久留米市は交通の要衝に位置する本県第3位の人口規模を持つ都市であり、県南の中核都市と位置づけられる。久留米市に近接する小郡市は、久留米市への通勤・通学が多い。また、筑後都市圏の経済、学術研究、高度医療の中核拠点として人口ダム機能を担う区域であり、人口が横ばい傾向にある。産業等の動向は増加傾向を示しており、今後もこの傾向は続くものと予想され、市街地の拡大の可能性が高く、区域区分による土地利用需要に対するコントロールの必要性が高いものと判断する。</p>
大牟田都市計画区域	<p>本区域は、昭和46年に区域区分制度の適用がなされた区域である。本区域においては、往年のエネルギー革命や産業構造の変化により活力が停滞しているが、都市の持つ潜在力は高く、今後は復調するものと考えられる。このような状況を踏まえ、多様な市民ニーズや社会情勢の変化に対応するコンパクトなまちづくりや計画的な市街地形成と、農地や自然環境の保全を図る上において区域区分を設定し、環境負荷の少ない社会への転換や都市内における公共投資の効率化を図り、活力ある都市づくりを進めていく必要がある。</p> <p>また、広域交通結節点となる九州新幹線新大牟田駅や有明海沿岸道路の整備等により都市活力が向上する要因もあることから、市街地として積極的に整備を行う区域の明確化と自然環境の保全を図るため、区域区分を定める。</p>
北野大刀洗 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(DID)の指定はなく、市街化区域として指定すべき市街地の連担性・集積度は低い。</p>
筑後中央広域 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(DID)の指定がなされているが、人口、産業等の動向は停滞傾向を示しており、今後、急激かつ無秩序な市街化が拡大する可能性は低い。</p>
田主丸都市計画区域	<p>本区域は、都市計画区域内人口が一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を下回っており、都市規模から判断される区域区分の必要性は低い。また、人口集中地区(DID)の指定はなく、市街化区域として指定すべき市街地の連担性・集積度は低い。</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22年	平成32年	平成22年	平成32年
久留米小郡都市計画区域				
	295 千人	おおむね 291 千人	244 千人	おおむね 244 千人
大牟田都市計画区域				
	133 千人	おおむね 121 千人	119 千人	おおむね 113 千人

※平成32年の市街地内人口には、保留人口を含む。

2) 将来における産業の規模

本圏域における区域ごとの産業の規模を次のように想定します。

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

3) 市街化区域のおおむねの規模

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

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

※平成32年の市街地の面積には、保留人口フ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ことが必要です。さらに、将来の人口動向を考慮して、地域間の交流人口を増やしていくことも必要です。

このため、人口減少・高齢社会の到来に対応する都市づくりにおいては、広域的な都市連携を進めるとともに、個々の都市特性に応じた集約型の都市形成が重要になります。今後は、これまでの拠点形成の考え方に加え、各拠点を効率的に接続する公共交通軸を設定し、同軸沿線の一部にも都市機能や居住機能の誘導を行うことにより、これまでの“拠点を中心とした都市づくり”から、“拠点と公共交通軸による集約型の都市づくり”へと拡充を図り、便利な場所で暮らせる集約型の都市づくりを進めていきます。

筑後都市圏における、具体的な拠点・公共交通軸については以下の通りです。

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

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

※拠点及び公共交通軸の新たな設定に当たっては、設定時の考え方を基本としながら、都市計画基礎調査における都市機能の集積状況等を考慮し、必要に応じて見直しを実施していきます。

2) 将来における都市構造

本圏域における都市構造を次のように想定します。 ※1

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

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

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

3) 集約型都市づくりによる効果

集約型都市づくりを目指し、拠点に加えて、公共交通軸を新たに設定することにより、商業、医療、文化などをはじめとした生活サービスなどの都市機能を、公共交通が使いやすい沿線に呼び戻していきます。また、公共交通軸沿線における交通及び生活サービスの確保・充実により、高齢者世帯や子育て世代も安心して暮らせる質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、新たに公共交通軸を加えた集約型の都市づくりにより期待される効果を示します。

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

4) 公共交通軸沿線まちづくりの促進

拠点と公共交通軸による集約型の都市づくりを進める一つの方策として、高齢者や環境に優しい公共交通軸の沿線に居住を誘導し、居住者が医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを利用できるようにすることが必要です。そのためには、公共交通軸の沿線の自治体間で、これらの生活サービスを利用できるよう相互に補完する沿線都市群の形成を目指します。

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・同意の判断基準等について

都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。

その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。

(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、久留米市の都心部や各拠点を中核とする多心ネットワーク型都市構造の「集約型の都市づくり」の実現に向けて、メリハリのある効率的かつ効果的な土地利用の誘導を図ります。

これに当たり、圏域内の市町村は、広域的連携を図りつつ、「集約型都市づくり」に寄与する都市計画を定める必要があります。

また、筑後都市圏においては、特に以下の点に重点的に取り組んでいきます。

○都市活力維持への対応

筑後都市圏においては、圏域内最大の久留米市でも今後人口減少が予測されます。また、大牟田市は、産業構造の変化に起因する活力減少等の影響による中心市街地の空洞化が進行しており、都市的サービスを継続して提供することによる都市活動の維持を行っていくことが必要です。

筑後川・矢部川流域に広がる田園地帯をはじめとする豊かな自然環境や、長年培われた伝統的産業・歴史・文化資源などの地域特性を有効に活用していくとともに、より効率的な市街地整備を進めるため、中心市街地などにおける基盤整備に対して、公共施設や建築物等への民間投資が協調・連動するための誘導施策が必要と考えられます

新たな広域交通軸としての九州新幹線の駅周辺部では計画的な市街地形成等により公共交通軸に沿った都市拠点形成を進めていくことが必要です。

○豊かな自然に囲まれたゆとりと安らぎのある田園都市の形成

筑後川・矢部川流域に広がる田園地、自然地の保全に際し、他法令による各種施策と連携しながら、都市計画法による風致地区などの各種施策を活用し、豊かな自然に囲まれたゆとりと安らぎのある田園都市を形成していく必要があります。また、伝統的産業・歴史・文化資源などの地域特性を維持増進するとともに、地域の共有財産である魅力的な景観を一体的に保全・活用することを目的とした「流域景観計画」等に基づく流域の広域的な景観形成を進めていく必要があります。

○農林水産業経営環境の維持増進

田園地や自然地に点在する集落は、田園や自然地等の維持を図るために必要不可欠であるとともに、都市圏の個性や魅力を司るものであり、拠点との連絡強化を図りながら、生産環境の維持増進や良好な農村集落環境の形成を進めていきます。

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

久留米市の都心部には、圏域の中心となるような商業業務地を配置します。これに当り、中心市街地としての魅力を高めるためにも、周辺の高次文化地区やスポーツ・レクリエーション地区との有機的な連携を図ります。また、鉄道駅周辺等の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、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。

(イ) 工業地

本圏域の工業地は、臨海部や内陸部の既存工業地のほか、幹線道路沿道に立地しており、今後これら地区を中心に、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つつ、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

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、人口減少化・高齢社会への対応、環境との共生、安全性や防災・防犯性の向上などを図るとともに、周辺環境との調和やまちづくりへの貢献などに配慮し、良好な住環境の形成を図ります。

(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・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、集約型都市を実現するためには、市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、将来の逆線引きの適用等も見据える必要があります。その上で地域の特性にあった住環境の改善・誘導やコミュニティ機能の維持、地域の活性化を目的とし、良好な自然環境や農地の保全などに資する計画の対応を図ります。特に、山裾の緑地や水辺空間については保全を図ります。

なお、工業、流通業務施設などの土地利用計画については、都市及び地域における必要性、位置的特性、種類、規模等を総合的に勘案し、農林漁業との調整を行いながら進めます。

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10,000 m²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3,000m ² ^{※3} を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000m ² ^{※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。

※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）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・同意の判断基準等について

都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」（平成27年10月）の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。

その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。

(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、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・高齢社会の到来に伴い、誰もが利用しやすい交通体系の整備や新たな運行形態導入等の生活交通確保の取り組みが必要となります。安全で円滑な移動を確保するため、各交通手段相互の快適で効率的な交流促進に配慮した計画づくりを行い、駅前広場の整備や自由通路などの整備を推進し、交通結節点の機能強化を促進します。このように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせ利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。これらの機能強化、充実に当たってはバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。誰もが自由に移動することができる持続可能な交通体系の構築を図るため、高齢者・障害者等が利用しやすい移動手段である公共交通サービスの支援や、コミュニティバスの運行やデマンド交通といった新たな運行形態の導入など生活交通確保の取り組みを促進します。

重要港湾である三池港においては、地域の物流拠点として機能強化を図るとともに、緊急時の輸送やウォーターフロント空間の創造など港湾に求められるニーズに応えた機能拡充を促進します。

(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。

筑後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、有明海沿岸道路、その他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などの事業を推進し、都市交通の円滑化と沿道市街地の一体的整備や新駅設置等、交通結節点の整備を図ります。

(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

三池港は外貨コンテナ航路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。

(ア) 道路

都市計画区域	市町名	都市計画道路名
久留米小郡都市計画区域	久留米市	東合川赤川線
		久留米駅南町線
		山川野口町北野町今山線
	小郡市	原田駅東福童線
		二森西福童線
大牟田都市計画区域	みやま市	江浦原線
北野大刀洗都市計画区域	—	—
筑後中央広域都市計画区域	柳川市	大牟田大川線
	八女市	本分陣ノ内線
	大川市	大牟田大川線
		堤上野線
		大橋三丸線
		大野島インター線
	みやま市	吉井八幡町線
筑後市	尾島常用線	
田主丸都市計画区域	—	—

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、有明海の海域は、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。

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、水縄断層による地震、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、筑後川及び矢部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、宝満川、筑後川中流右岸、矢部川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、関係市町村においては、管渠及びポンプ場等の整備を図ります。

(イ) 河川

筑後川、矢部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
久留米小郡都市計画区域	宝満川流域下水道
	筑後川中流右岸流域下水道
北野大刀洗都市計画区域	筑後川中流右岸流域下水道
筑後中央広域都市計画区域	矢部川流域下水道

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

市場の立地については、「福岡県卸売市場整備計画」に基づき、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・同意の判断基準等について

都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」（平成27年10月）の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。

その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。

(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

集約型の都市づくりを進めていくために、中心市街地や駅周辺地区等の拠点性を高める市街地整備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。一方で、中心市街地においては青空駐車場や空き地等の低未利用地がごま塩状に点在するなど、市街地の空洞化を招いています。このような中心市街地の再生を図るため、市街地を一体的に集約整序する「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) 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。

(イ) 一般の市街地

筑後都市圏内で、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。

(ウ) 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。

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・同意の判断基準等について

都市計画に関する市町村の申し出のうち、集約型の都市づくり等の「福岡県都市計画基本方針」(平成27年10月)の趣旨に沿った都市計画に関しては、本計画に準ずるものとして取り扱いを検討します。

その際、関係市町村と協議の上、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等の各種関連計画における位置づけや、都市計画基礎調査に基づく都市構造の分析などにより、総合的に判断し、本計画の見直しを検討していきます。