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

平成　　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）　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 8
（１）　都市づくりの基本理念 8
（２）　都市づくりの目標 10
（３）　基本的事項 10

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 13
（１）　区域区分の有無 13
（２）　区域区分の方針 14

４．　主要な都市計画の決定等の方針 15
（１）　都市構造の形成方針 15
（２）　土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 19
（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 26
（４）　市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針 32
（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 34
（６）　防災に関する都市計画の決定の方針 37
（７）　景観に関する都市計画の決定の方針 38
（８）　環境都市づくりに関する都市計画の決定の方針 39

参考附図１　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
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）
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）

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、広域的な視点から北九州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。

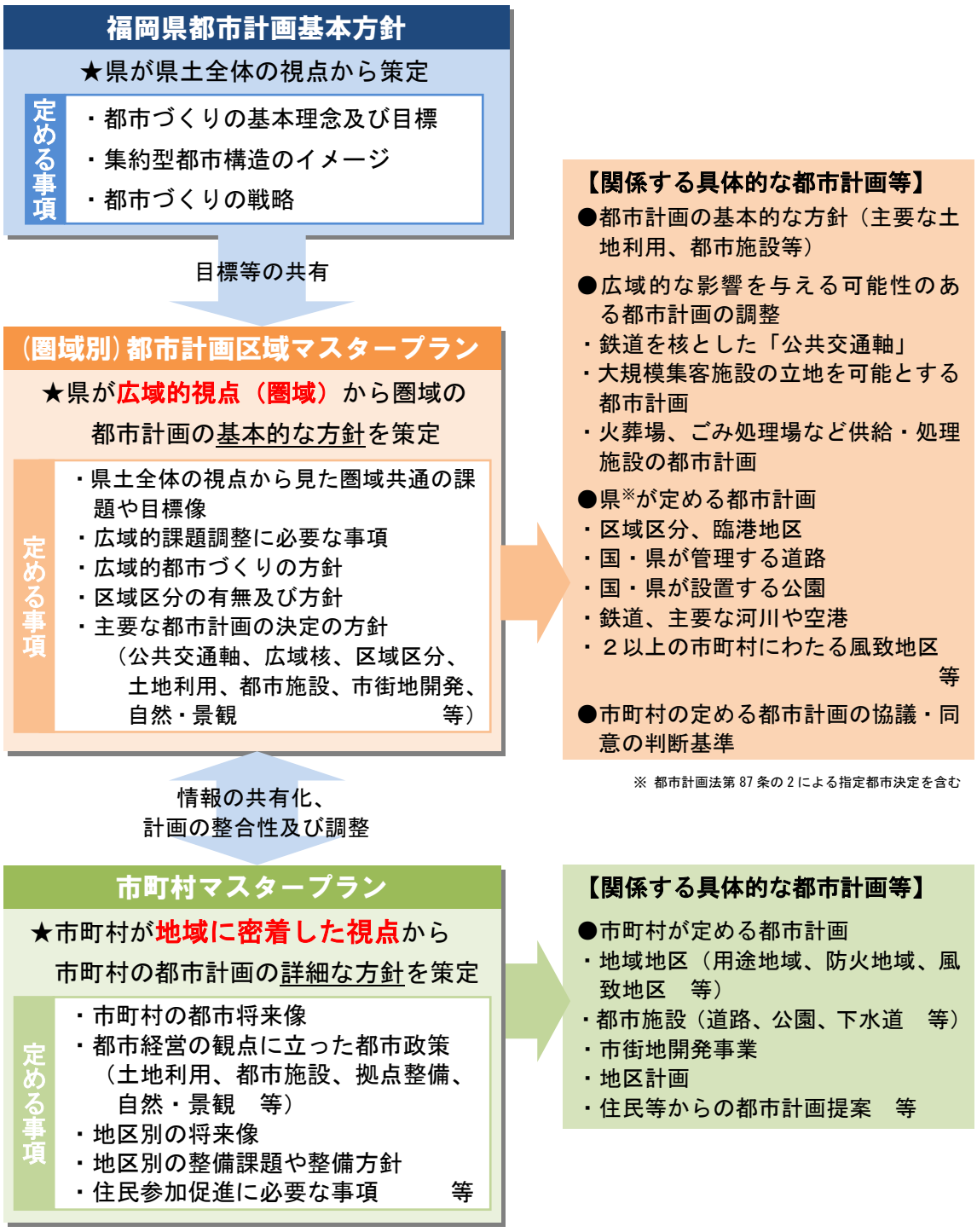
これに対し、住民に身近な市街地環境に関するような市町村内において概ね完結する地域に密着した都市計画の詳細な方針等に関しては、市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）において、本都市計画区域マスタープランの内容を踏まえつつ、これに即して市町村ごとに定めることになります。

また、北九州都市圏には３つの都市計画区域（以下「本３区域」という。）があり、線引き都市計画区域である北九州広域都市計画区域とその周辺の遠賀広域都市計画区域及び京築広域都市計画区域の２つの非線引き都市計画区域で構成しています。

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、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、本３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３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３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。



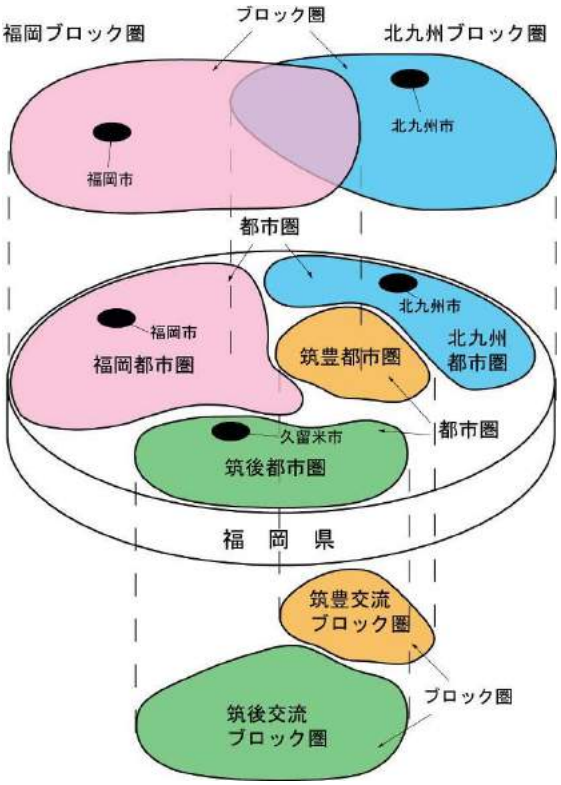
▲「都市計画区域マスタープラン」と「市町村マスタープラン」の役割分担イメージ

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、高次の中枢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。



人の流動からみるつながりの状況
＋
社会的なつながりの状況
＋
・広域都市計画区域
・市町村合併　等

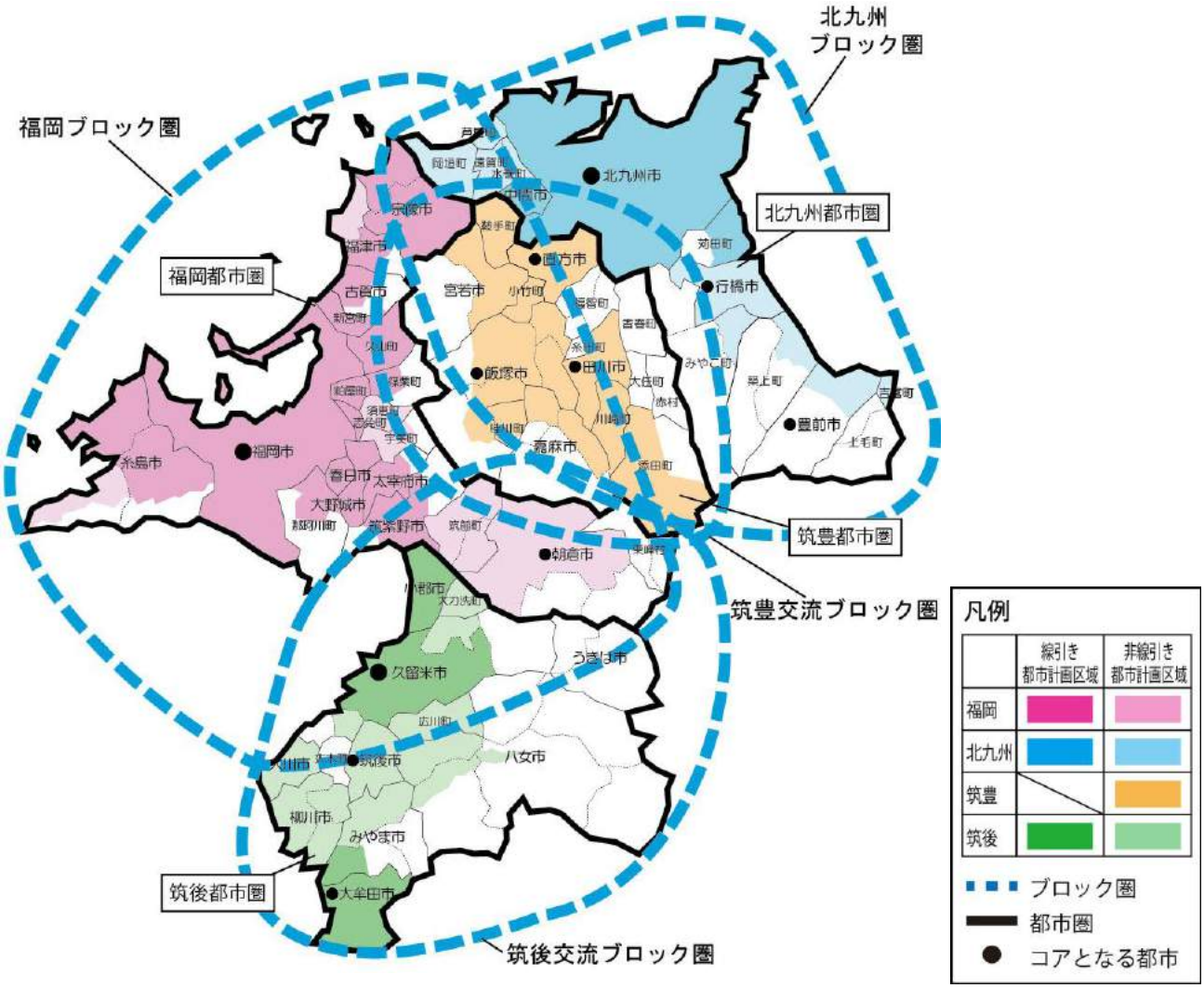
↓

ブロック圏・都市圏を設定

〈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



▲４圏域の構造

１．圏域の現状と課題

（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（平成24年１月）によると、本計画の目標年次である平成42年の北九州都市圏の人口は、約115万人で、現在より約12%の減少が予想されています。（※現在の北九州都市圏人口　約131万人[平成22年国勢調査]）

２）地域特性

本圏域は、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1,163k㎡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圏域は、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）広域的位置づけ

本圏域は、北九州市とこれを取り巻く近隣の中間市、行橋市、豊前市、水巻町、芦屋町、遠賀町、岡垣町、苅田町、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づけられます。

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・創造する区域として位置づけられます。

（２）北九州都市圏の課題

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、人口減少に転じることが予測されています。

これにより、郊外部では空き家・空き地の増加による防犯性や市街地環境の悪化、公共交通や生活利便施設の撤退などが進み、生活環境が大きく悪化していくことが懸念されます。

また、現況で高齢者数が多い都市の中心部においても、身近な店舗等が急速に減少するなど、日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念されます。

○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

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り組みを進めており、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。

〇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。

〇自然環境保全、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。

〇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）北九州都市圏特有の課題

〇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きています。

また、アジア圏を中心とした外国人観光客の増加や多くのＭＩＣＥ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、小倉駅周辺地域などの整備を進めるほか、北九州空港や響灘臨海部の機能強化、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。

〇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悪化した交通渋滞を解消し、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。

〇利水・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。

〇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。

〇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・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、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支える集約型の都市づくり

都市部における持続可能な社会を構築する上での種々の課題に的確に対応していくために、環境負荷が少なく、多様な世代が快適で魅力ある都市生活を身近な街なかで送ることのできる「集約型の都市づくり」への転換を目指します。

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「小倉駅周辺地域」「黒崎駅南地域」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、拠点間を結び、集住や都市機能の集約を促進していく軸（以下「公共交通軸」という。）を新たに設定し、拠点間の交流や交通需要を創出しながら、公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ります。

さらに、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）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、街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

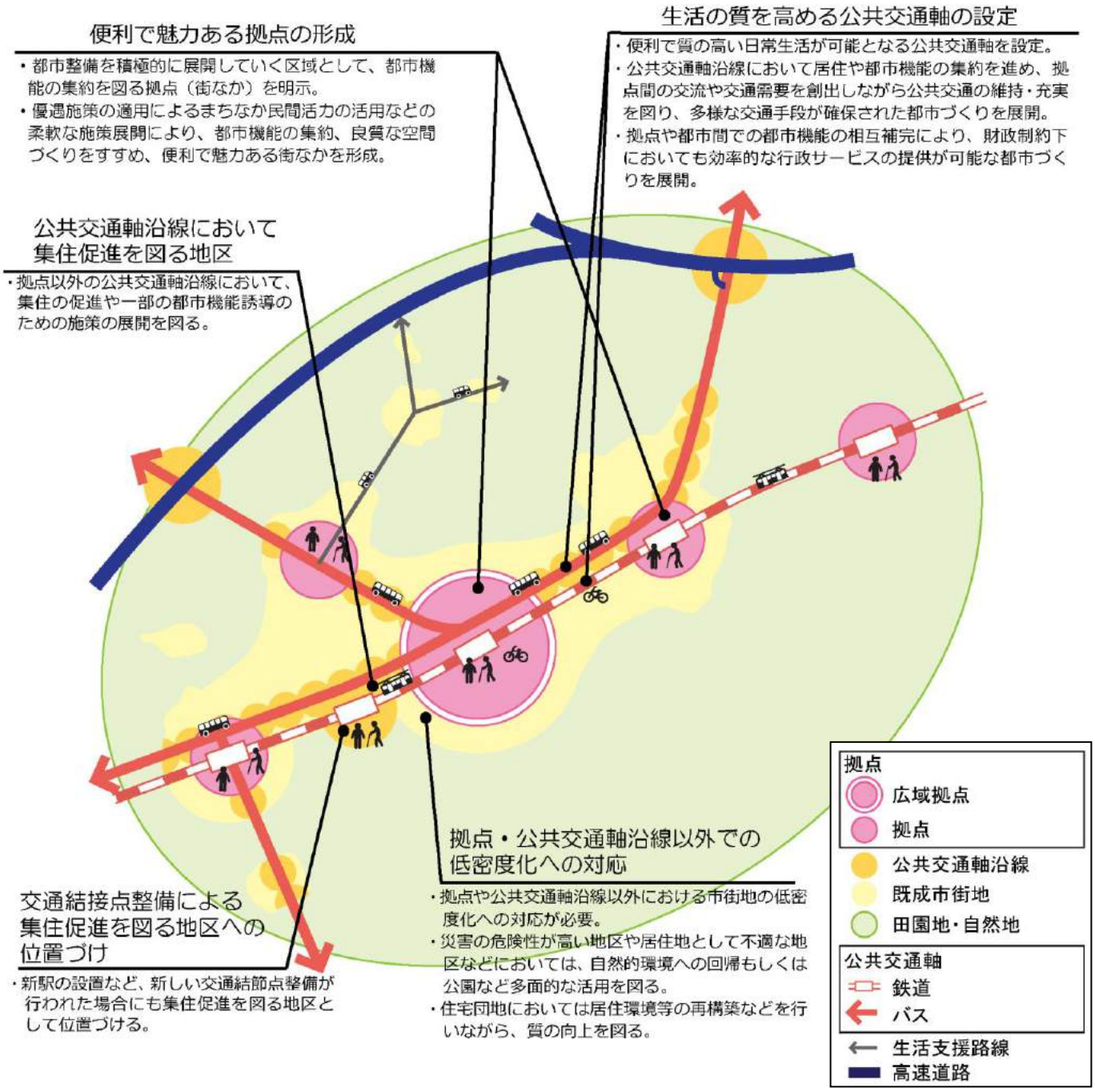
豊かな自然環境の保全に配慮しながら、都市ストックを活用した効率的なまちづくりを進めるとともに、環境負荷をおさえた省エネルギー・省資源型のまちづくりを進めることにより、国際的にアピールできる環境都市づくりを目指します。

４）住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める

住民が支えあいながら生活できるまちづくりや、住民の主体的な参加に基づくまちづくり、民間の力を活用したまちづくりを目指します。

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。



▲集約型の都市づくりのイメージ

（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、地域コア※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めざします。

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・充実によるコア間の更なる連携強化を進めていきます。

※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

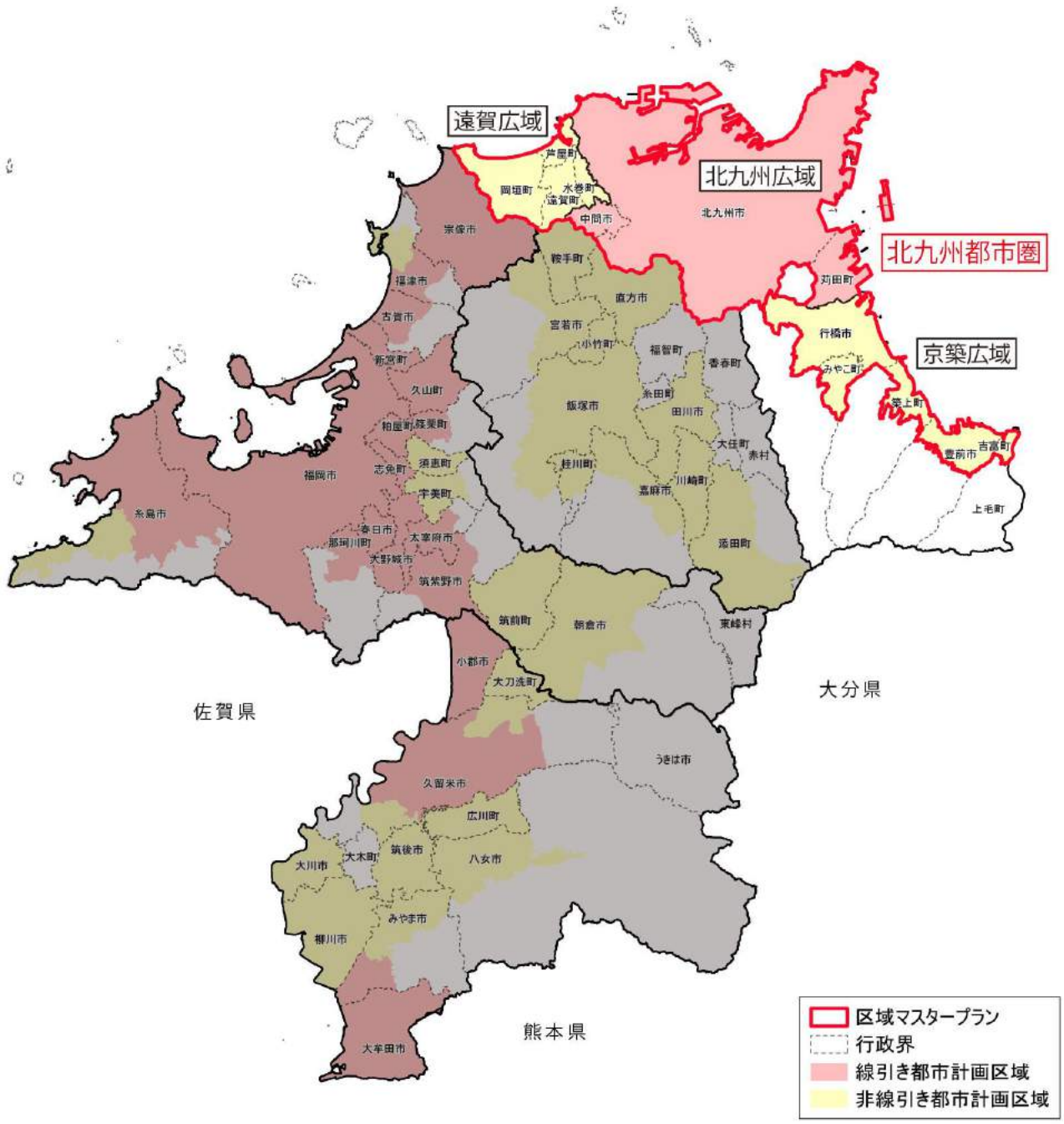
１）目標年次

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、目標年次を平成42年とします。（但し、区域区分は10年後、都市施設及び市街地開発事業については、おおむね10年以内を想定します。）

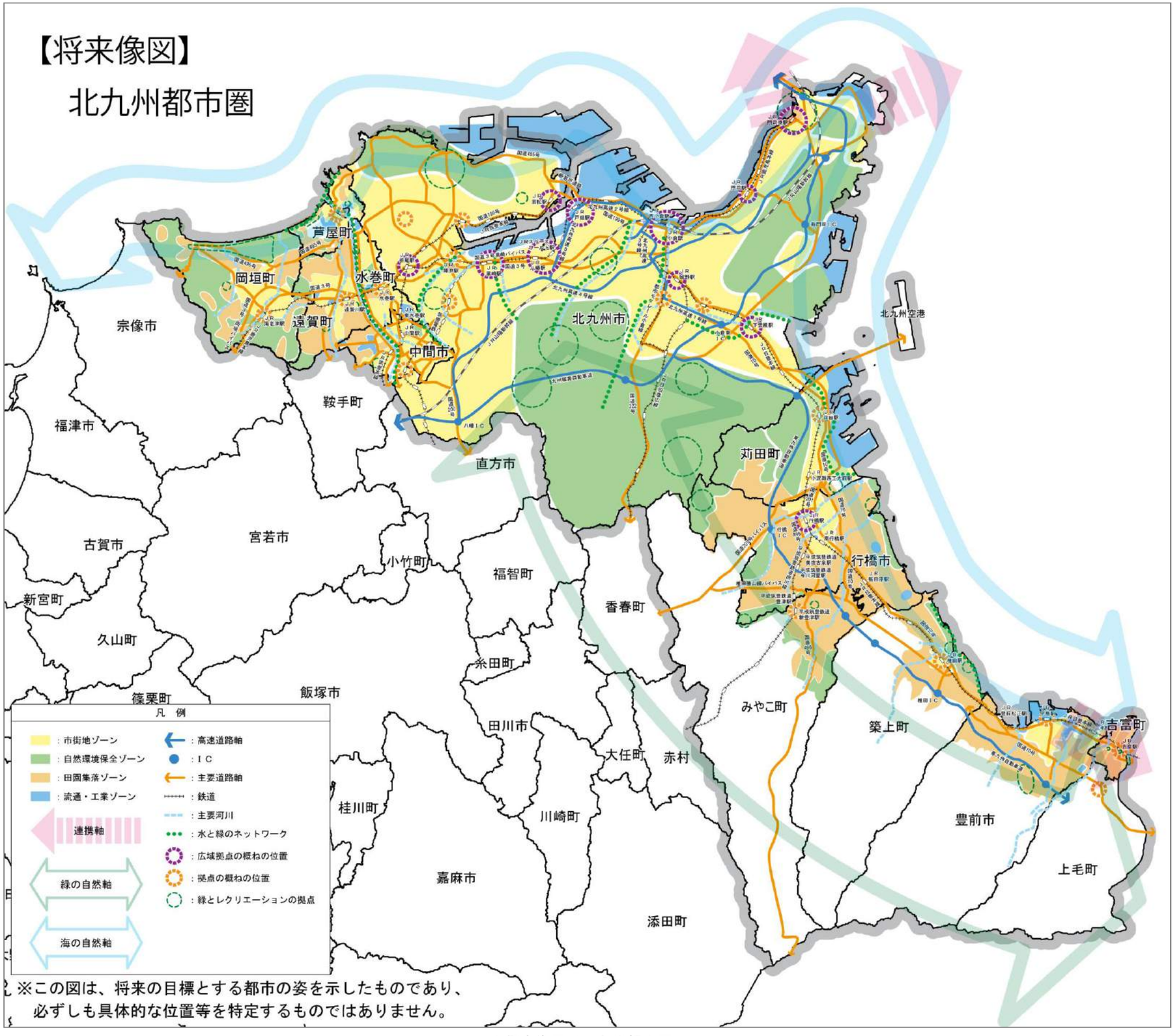
２）範囲

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**


遠賀広域
北九州広域
北九州都市圏
京築広域
芦屋町
岡垣町
水巻町
遠賀町
中間市
北九州市
宗像市
鞍手町
福津市
苅田町
直方市
古賀市
宮若市
行橋市
小竹町
福智町
香春町
新宮町
みやこ町
糸田町
久山町
飯塚市
田川市
築上町
粕屋町
篠栗町
大任町
赤村
吉富町
須恵町
桂川町
豊前市
福岡市
志免町
嘉麻市
川崎町
宇美町
糸島市
上毛町
春日市
那珂川町
太宰府市
添田町
大野城市
筑紫野市
筑前町
朝倉市
東峰村
小郡市
大刀洗町
佐賀県
大分県
うきは市
久留米市
広川町
筑後市
大木町
八女市
大川市
みやま市
柳川市
熊本県
大牟田市
区域マスタープラン
行政界
線引き都市計画区域
非線引き都市計画区域

▲北九州都市圏の範囲


【将来像図】
北九州都市圏
芦屋町
岡垣町
水巻町
遠賀町
宗像市
中間市
北九州市
北九州空港
鞍手町
福津市
直方市
苅田町
古賀市
宮若市
小竹町
福智町
行橋市
香春町
新宮町
久山町
糸田町
篠栗町
飯塚市
みやこ町
築上町
吉富町
田川市
大任町
赤村
桂川町
川崎町
豊前市
嘉麻市
上毛町
添田町
凡 例
：市街地ゾーン
：自然環境保全ゾーン
：田園集落ゾーン
：流通・工業ゾーン
連携軸
緑の自然軸
海の自然軸
：高速道路軸
：ＩＣ
：主要道路軸
：鉄道
：主要河川
：水と緑のネットワーク
：広域拠点の概ねの位置
：拠点の概ねの位置
：緑とレクリエーションの拠点
※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。

▲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

本圏域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、区域区分を定めないこととします。

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	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。 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予想される。 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。
遠賀広域都市計画区域	本区域は、これまで区域区分制度の適用がなされていない区域である。都市計画区域内人口は一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を下回っており、都市規模から判断される区域区分の必要性は低い。また、一部地域で人口集中地区（ＤＩＤ）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な市街化が拡大する可能性は低いと判断する。
京築広域都市計画区域	本区域は、これまで区域区分制度の適用がなされていない区域である。都市計画区域内人口は一体の都市として一定規模の潜在能力を持つ目安である10万人を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、産業等の動向は横ばい傾向を示しており、今後、急激かつ無秩序な市街化が拡大する可能性は低いと判断する。

（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
北九州広域都市計画区域				
	1,054 千人	おおむね 1,029 千人	1,002 千人	おおむね 1,001 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
北九州広域都市計画区域						
	工業出荷額	34,286億円	35,858億円	第１次産業	3.6千人 (0.8%)	2.8千人 (0.7%)
	卸売販売額	21,189億円	23,722億円	第２次産業	111.4千人 (25.6%)	88.1千人 (22.2%)
	小売販売額	12,086億円	12,925億円	第３次産業	319.7千人 (73.6%)	306.2千人 (77.1%)

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。

地域・都市計画区域	市街地の面積		備　考
	平成22年	平成32年	
北九州広域都市計画区域	23,515ha	おおむね 23,518ha	平成 22DID　約 16,706ha

※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。

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	ＪＲ・北九州モノレール小倉駅周辺	北九州市
	ＪＲ黒崎駅周辺	北九州市
	ＪＲ戸畑駅周辺	北九州市
	ＪＲ折尾駅周辺	北九州市
	ＪＲ門司港駅周辺	北九州市
	ＪＲ門司駅周辺	北九州市
	ＪＲ下曽根駅周辺	北九州市
	ＪＲ城野駅周辺	北九州市
	ＪＲ若松駅周辺	北九州市
	ＪＲ八幡駅周辺	北九州市
	ＪＲ･平成筑豊鉄道行橋駅周辺	行橋市
拠点	ＪＲ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/ＪＲ中間駅間周辺	中間市
	正門町通り商店街周辺	芦屋町
	ＪＲ水巻駅周辺	水巻町
	ＪＲ遠賀川駅周辺	遠賀町
	ＪＲ海老津駅周辺	岡垣町
	ＪＲ苅田駅周辺	苅田町
	みやこ町役場豊津支所周辺	みやこ町
	ＪＲ宇島駅周辺	豊前市
	ＪＲ吉富駅周辺	吉富町
	ＪＲ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	ＪＲ山陽新幹線	北九州市
	ＪＲ山陽本線	北九州市
	ＪＲ鹿児島本線	北九州市/水巻町/岡垣町/遠賀町
	ＪＲ日豊本線	北九州市/苅田町/行橋市/豊前市/吉富町/築上町
	ＪＲ日田彦山線	北九州市
	ＪＲ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	ＪＲ黒崎駅周辺 － ＪＲ・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 － ＪＲ折尾駅	北九州市
	正門通り商店街周辺－ＪＲ遠賀川駅	芦屋町/遠賀町
	みやこ町役場豊津支所周辺 －ＪＲ・平成筑豊鉄道行橋駅	行橋市/みやこ町
	上毛町役場周辺－ＪＲ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

本圏域における都市構造を次のように想定します。※1

北九州都市圏	現況※2	H42
人口指標	１.０５	１.０５以上
商業指標	３.１９	４.０２以上
交通指標	１.２７	１.２７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が高い住環境が整うことから、鉄道駅やバス停を中心とした徒歩圏における居住人口の回復を図ることが可能となります。

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

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

４）公共交通軸沿線まちづくりの促進

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、北九州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、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。

〇都市再生に向けた対応

北九州都市圏においては、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す。基幹産業としての基礎素材型産業等の低迷により臨海部工場跡地等の低未利用地化が進行していましたが、環境関連産業や自動車産業の育成により、産業は活性化しつつあります。

今後は、東九州自動車道、その他の広域交通プロジェクトの実施や、公共施設マネジメントやリノベーションまちづくりなどの都市再生を進めるなど、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集約型の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。

〇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）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

北九州市の都心部やその周辺には、広域的な商圏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、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、小倉駅周辺地域、黒崎駅南地域の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、インターチェンジ周辺に立地しており、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

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ます。また、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・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 10,000㎡※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 ㎡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、北九州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・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。

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づけられた北九州港については、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、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、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幹線道路と一体的に機能する北九州都市高速道路等の地域高規格道路や、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、地域鉄道である平成筑豊鉄道、筑豊電気鉄道の維持・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（折尾駅周辺など）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。

（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時間の利用が可能であり、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、物流面については港湾の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と連携し、背後圏との広域交通ネットワークの形成を図ります。

苅田港は自動車産業・セメント産業の後背地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。

（ア）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
		12号線
		６号線
		城野駅北口線
		７号線
		９号線
		黒原飛行場線
		11号線
		室町大門線
		３号線
		飛行場南線
		城山西線
		曽根行橋線
		香月線
		竹並芦屋線
		戸畑枝光線
	中間市	仮家大膳橋線
		中間水巻線
	苅田町	曽根行橋線
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
		三反間岩瀬線
京築広域都市計画区域	行橋市	行橋停車場線

（イ）鉄道

都市計画区域	路　線　名	区　間
北九州広域都市計画区域	ＪＲ鹿児島本線・筑豊本線	折尾駅周辺

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。

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、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、江川や遠賀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、遠賀川下流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、砂防えん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
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

広域的な交流拠点として機能強化を図るとともに、集約型の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、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）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・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。

（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、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として、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、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

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、市街化区域内の農地を生産緑地地区として指定を促進します。

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、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、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、本圏域の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、新たな市街地に含めないなど、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、自然及び社会活動等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、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、自然景観も豊富です。

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、京築広域景観計画での取り組みのように、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。

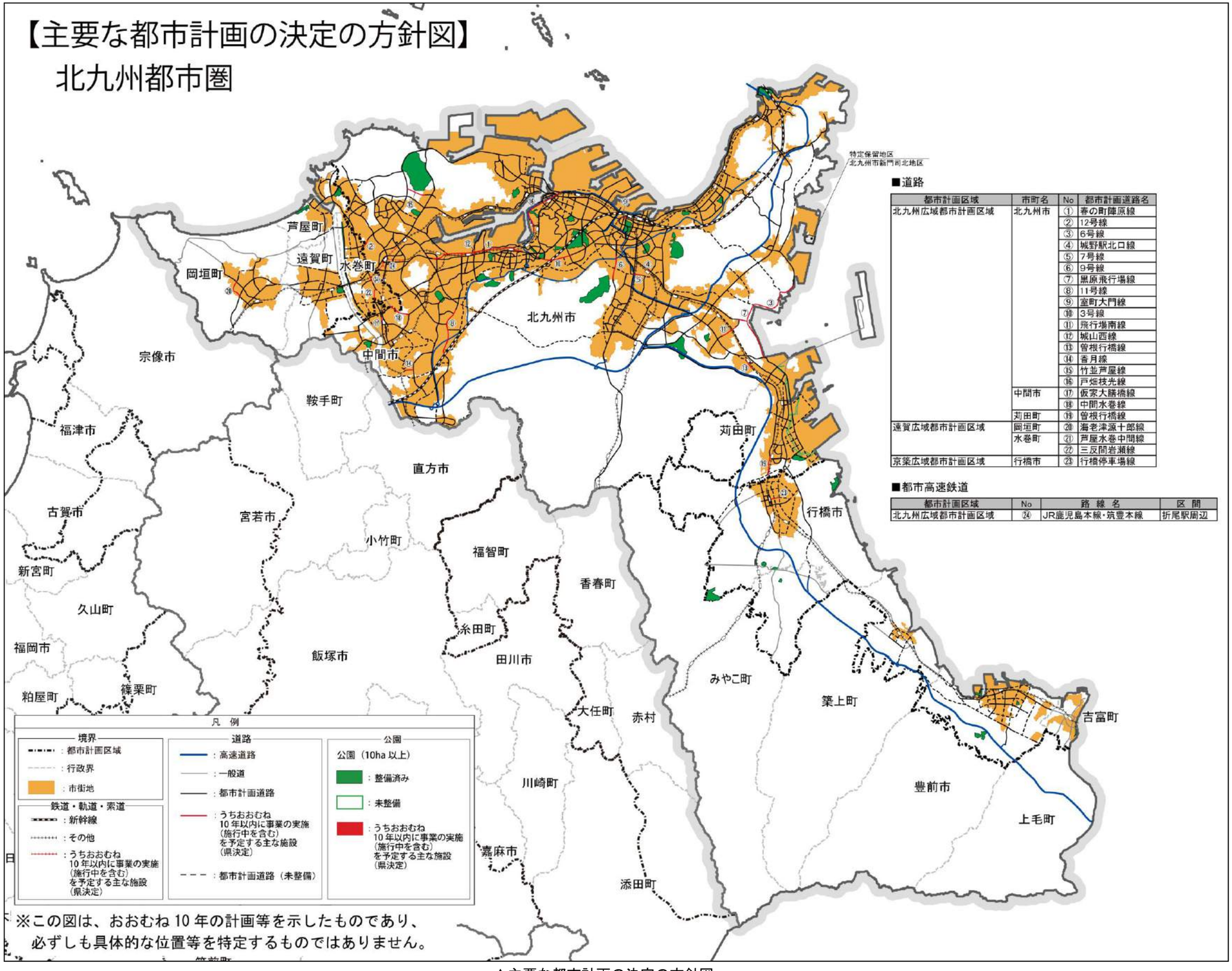
○環境にも配慮したエネルギーが安価かつ安定的に供給される社会の実現に向けた取り組み

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、CO_2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



■道路

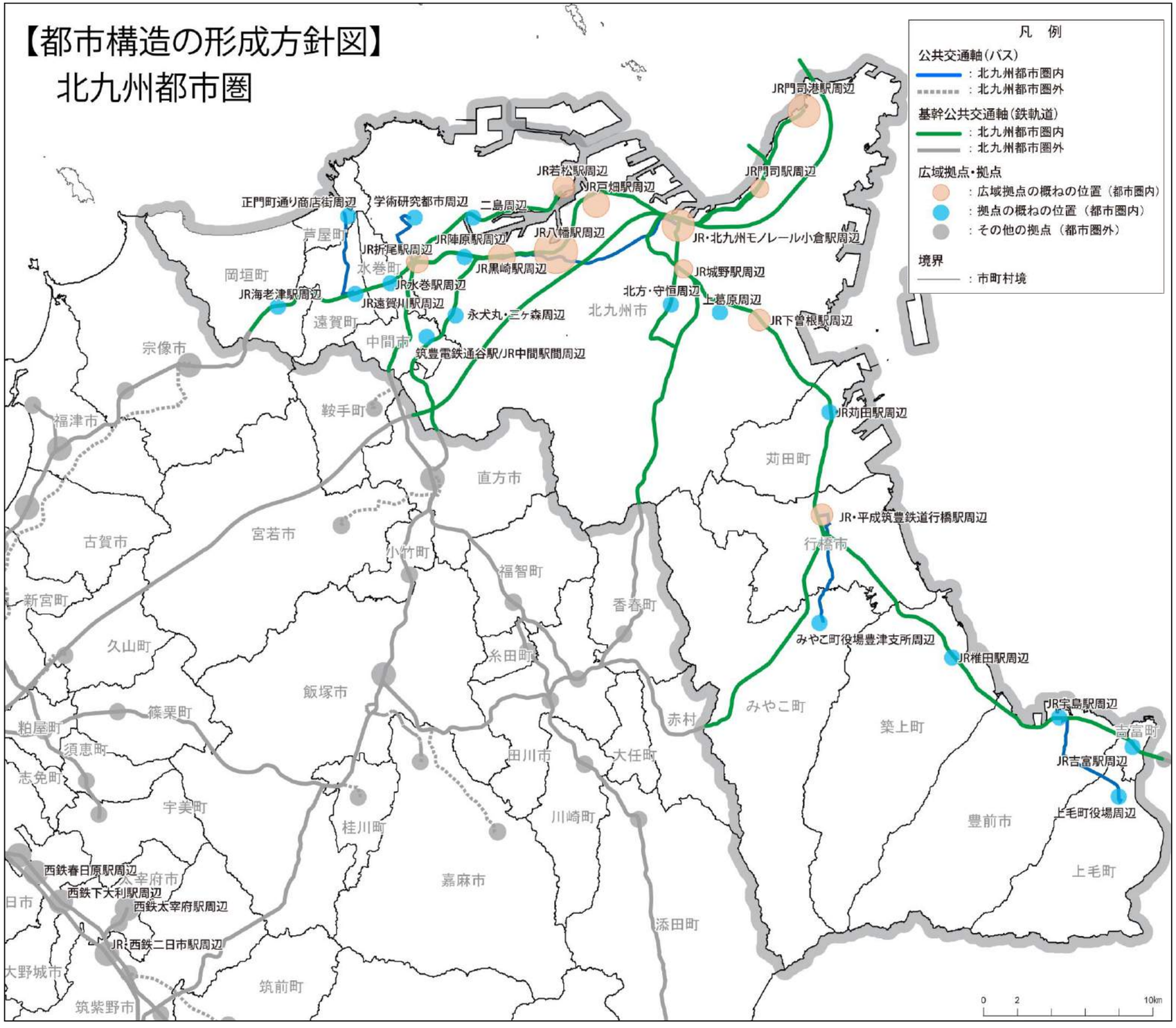
都市計画区域	市町名	No	都市計画道路名
北九州広域都市計画区域	北九州市	①	春の町陣原線
		②	12号線
		③	6号線
		④	城野駅北口線
		⑤	7号線
		⑥	9号線
		⑦	黒原飛行場線
		⑧	11号線
		⑨	室町大門線
		⑩	3号線
		⑪	飛行場南線
		⑫	城山西線
		⑬	曽根行橋線
		⑭	香月線
		⑮	竹並芦屋線
		⑯	戸畑枝光線
	中間市	⑰	仮家大膳橋線
		⑱	中間水巻線
	苅田町	⑲	曽根行橋線
遠賀広域都市計画区域	岡垣町	⑳	海老津源十郎線
	水巻町	㉑	芦屋水巻中間線
		㉒	三反間岩瀬線
京築広域都市計画区域	行橋市	㉓	行橋停車場線

■都市高速鉄道

都市計画区域	No	路線名	区間
北九州広域都市計画区域	㉔	JR鹿児島本線・筑豊本線	折尾駅周辺

▲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

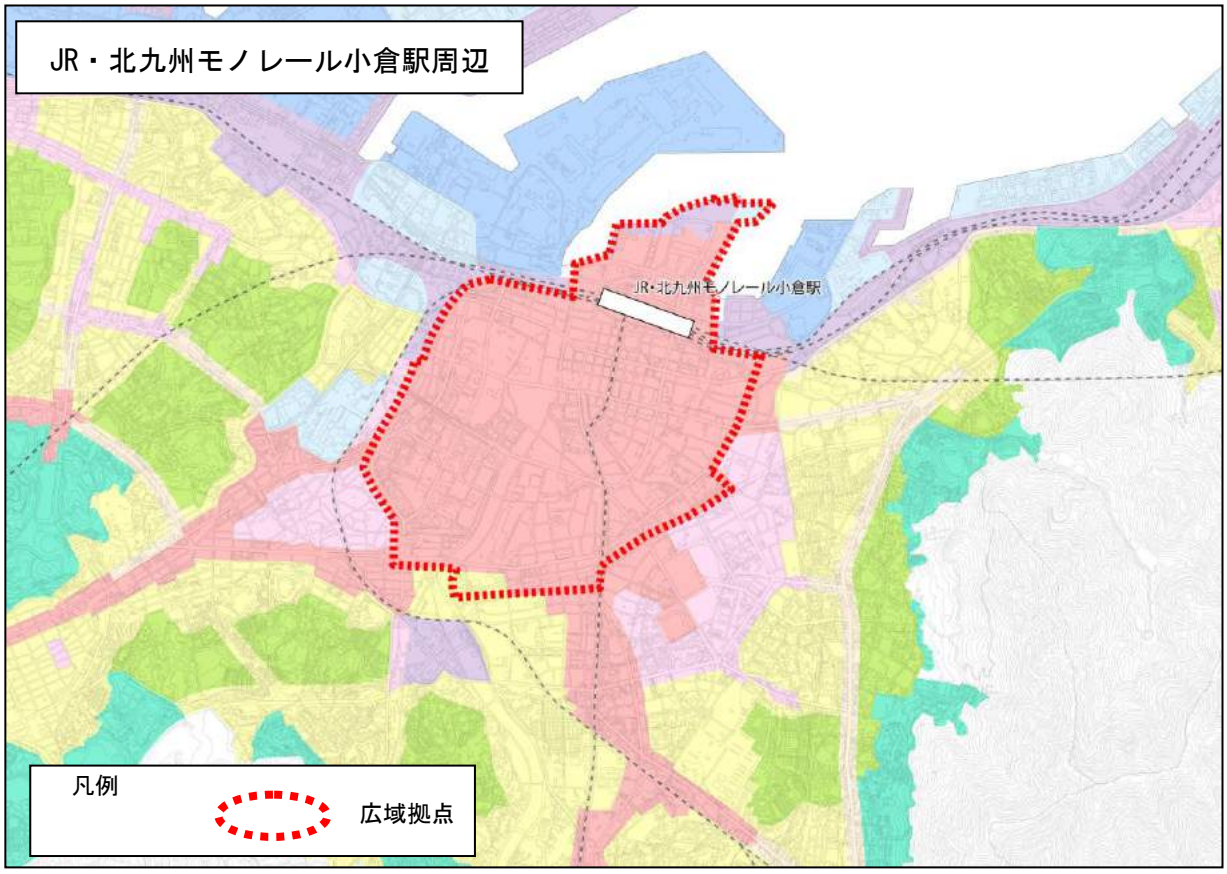


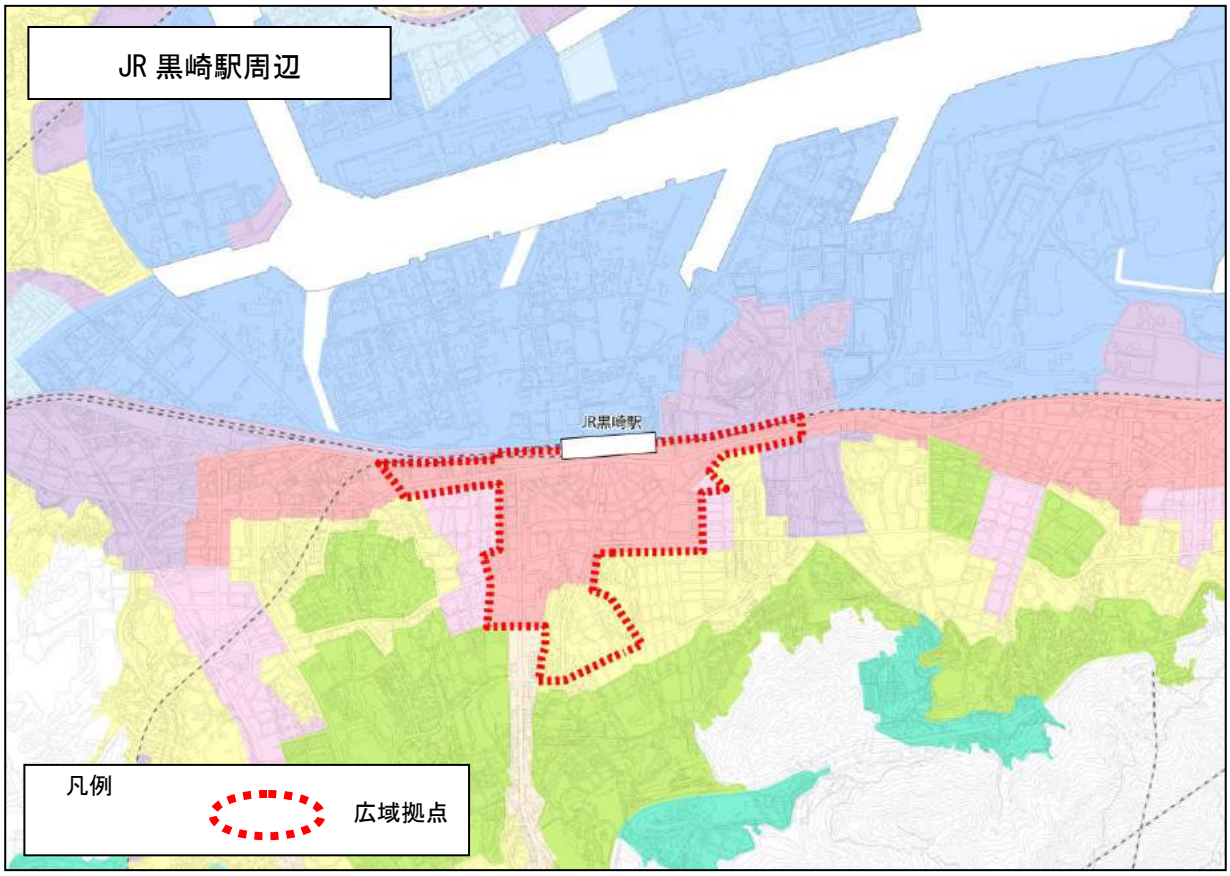
▲都市構造の形成方針図

※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

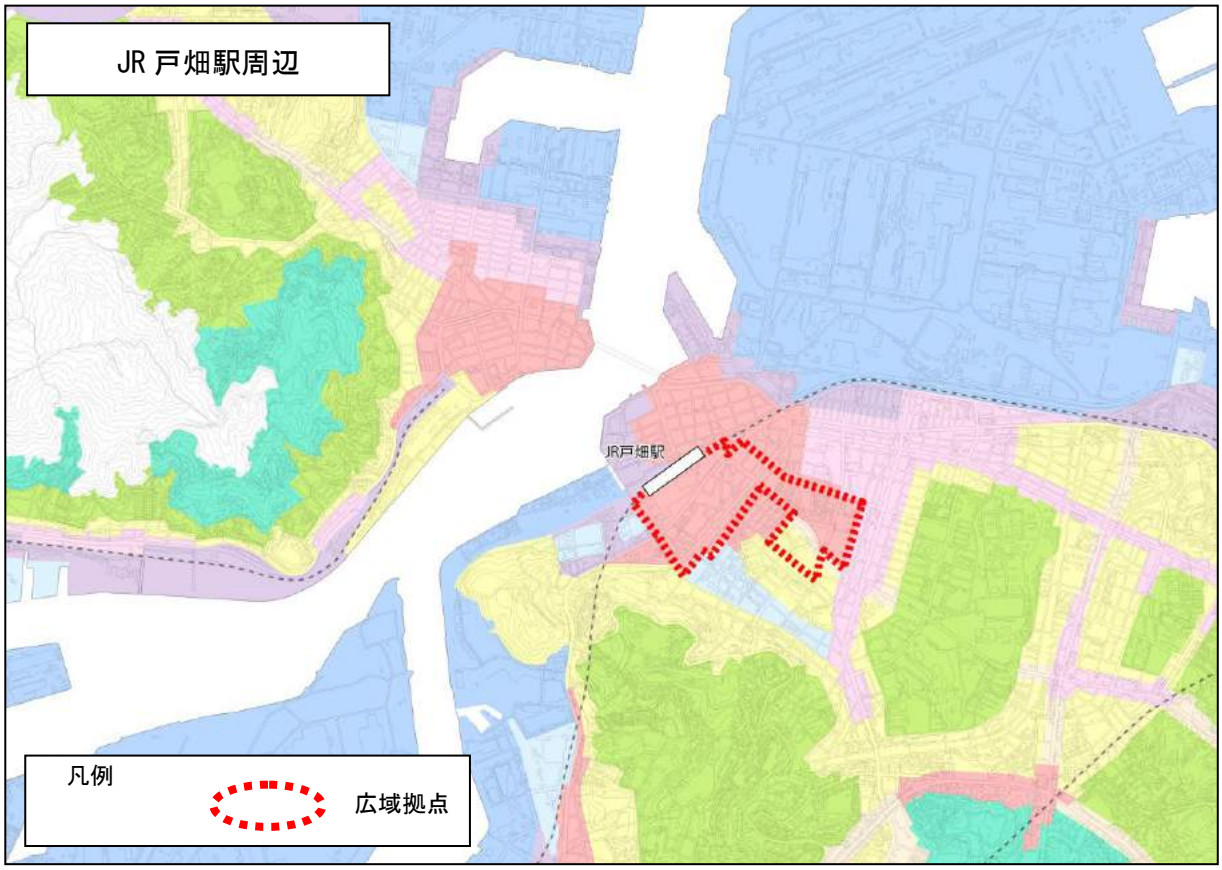
※上図で示す基幹公共交通軸及び公共交通軸の区分については、現在の交通手段が鉄軌道であるかバスであるかを基準に便宜的に設定しているものであり、これらの交通軸沿線への集住や都市機能の配置を一義的に分類するものではありません。

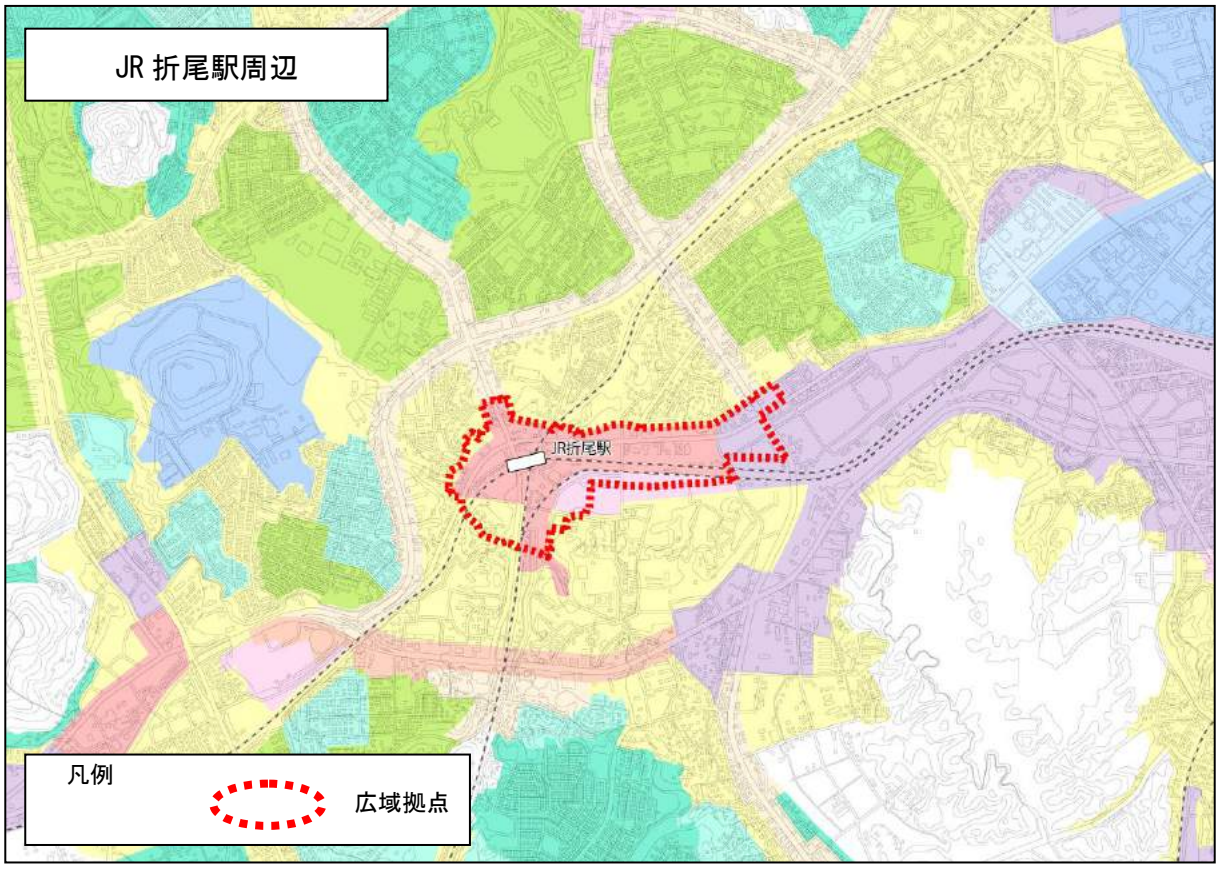
参考附図３　都市構造の形成方針図（広域拠点・拠点の個別詳細図）



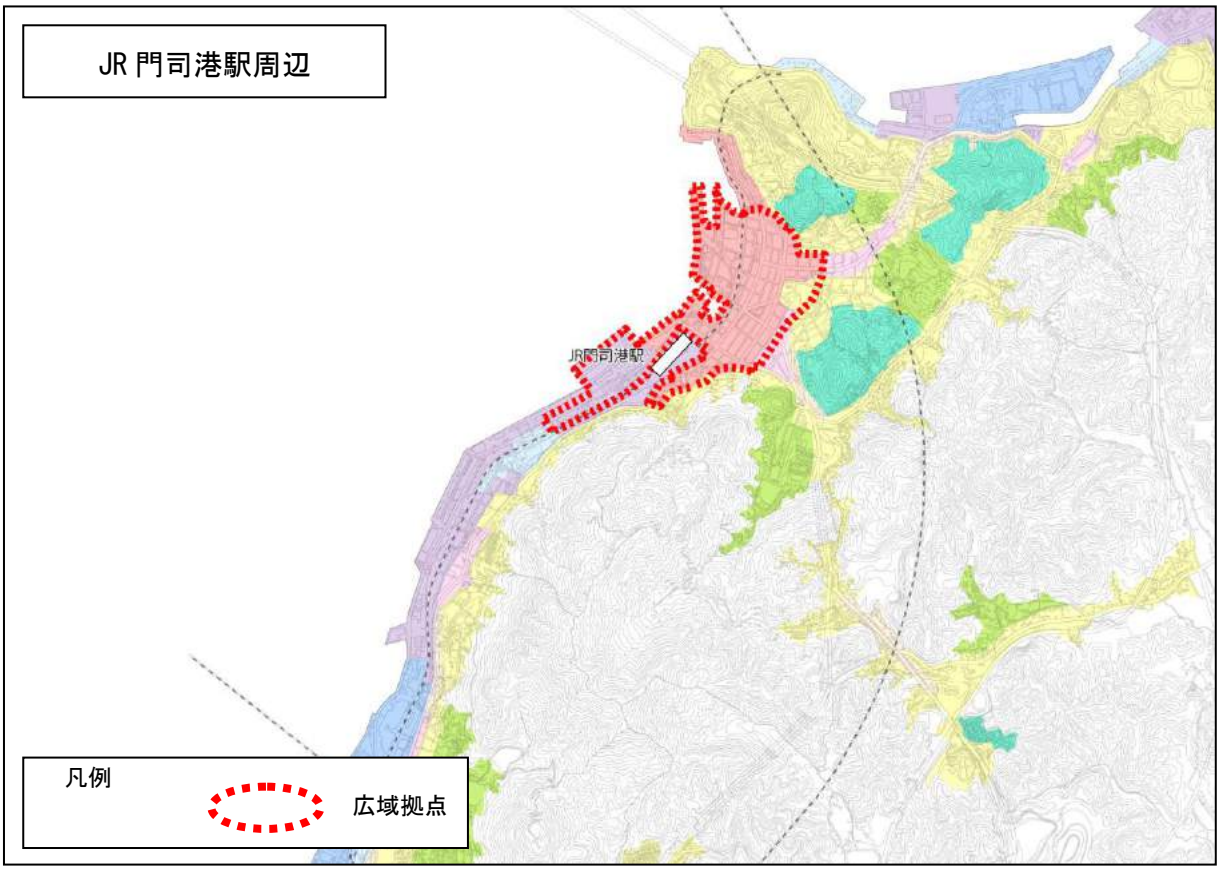


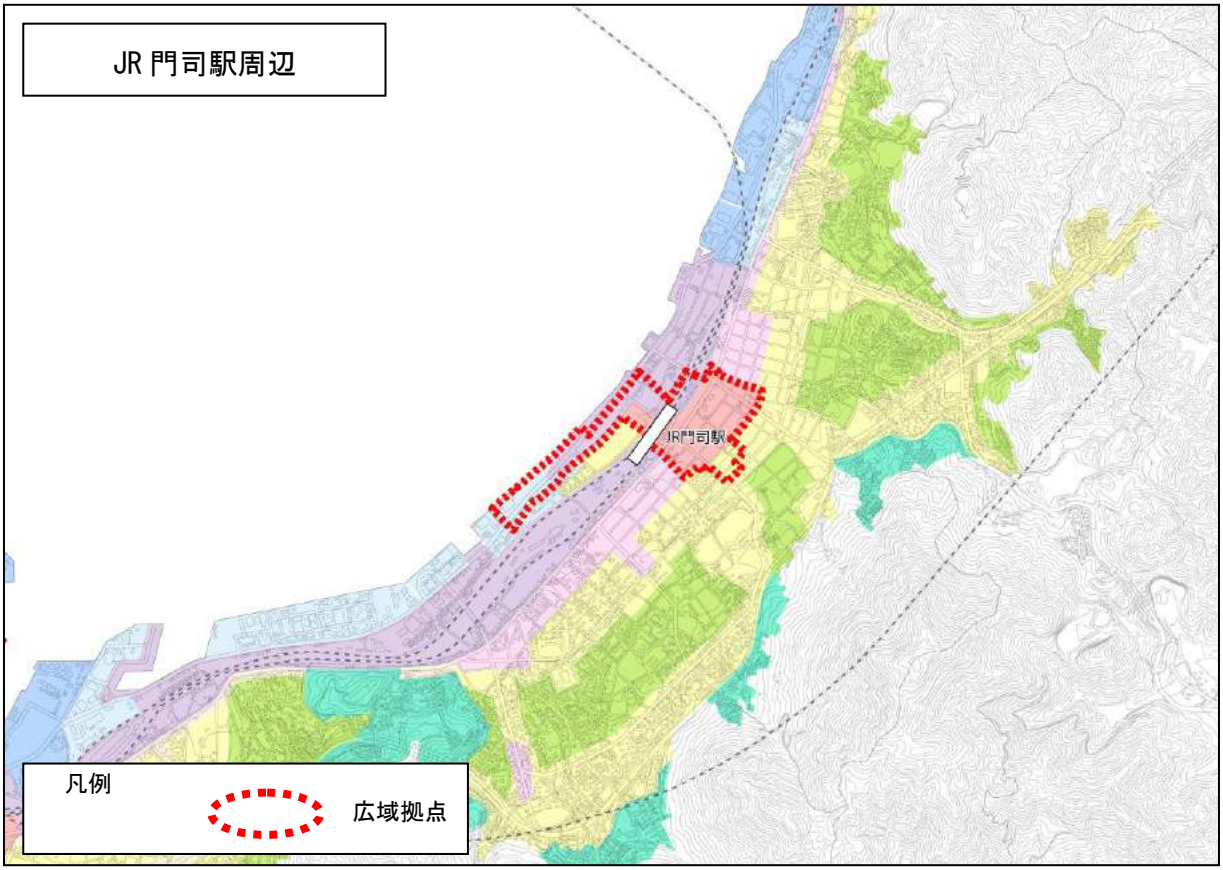
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



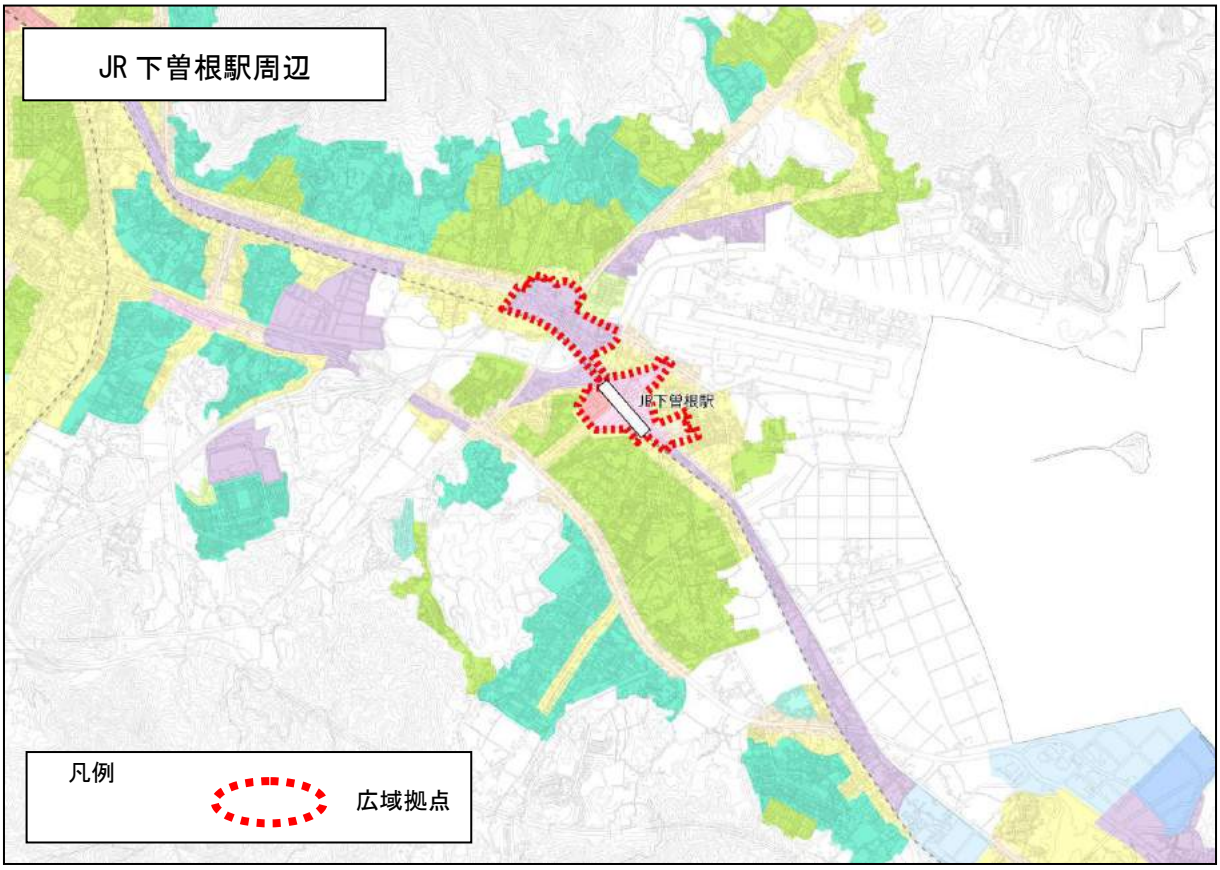


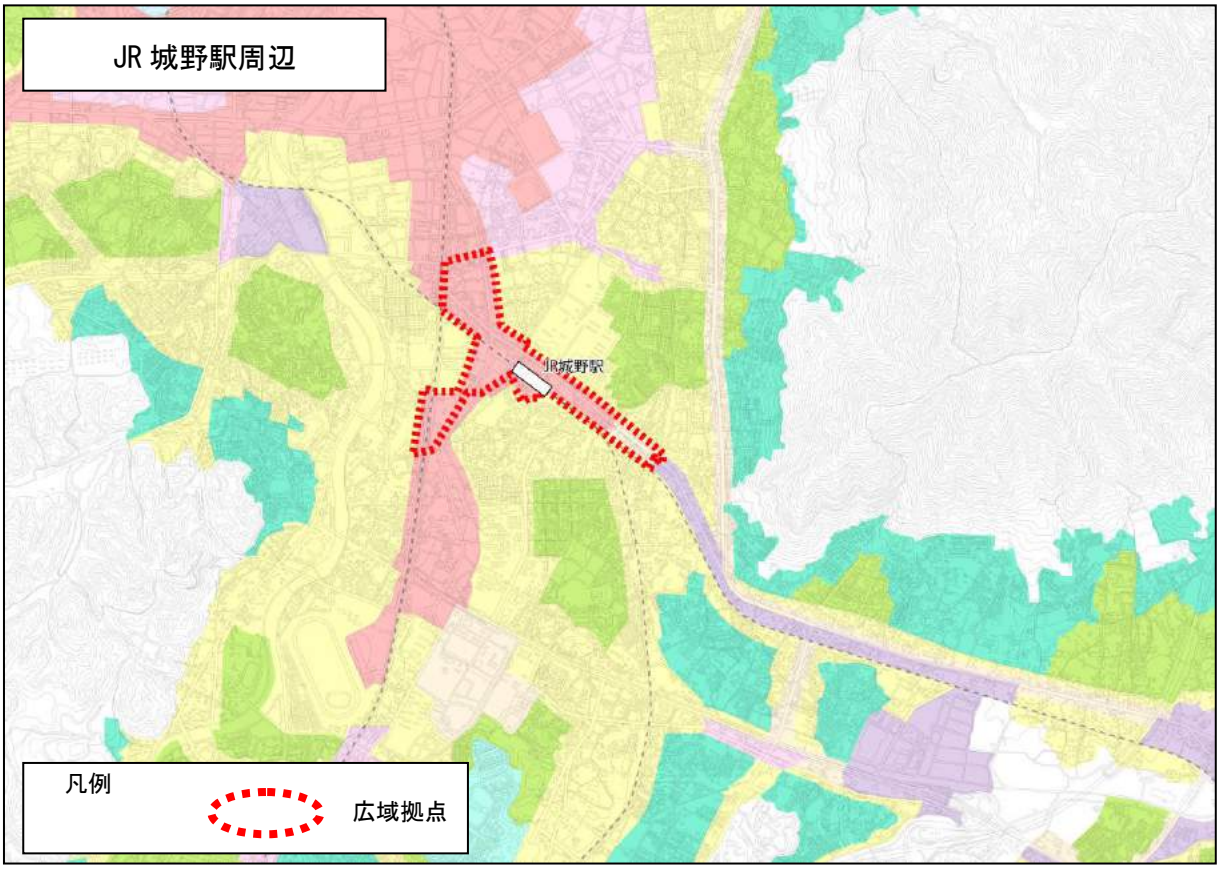
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



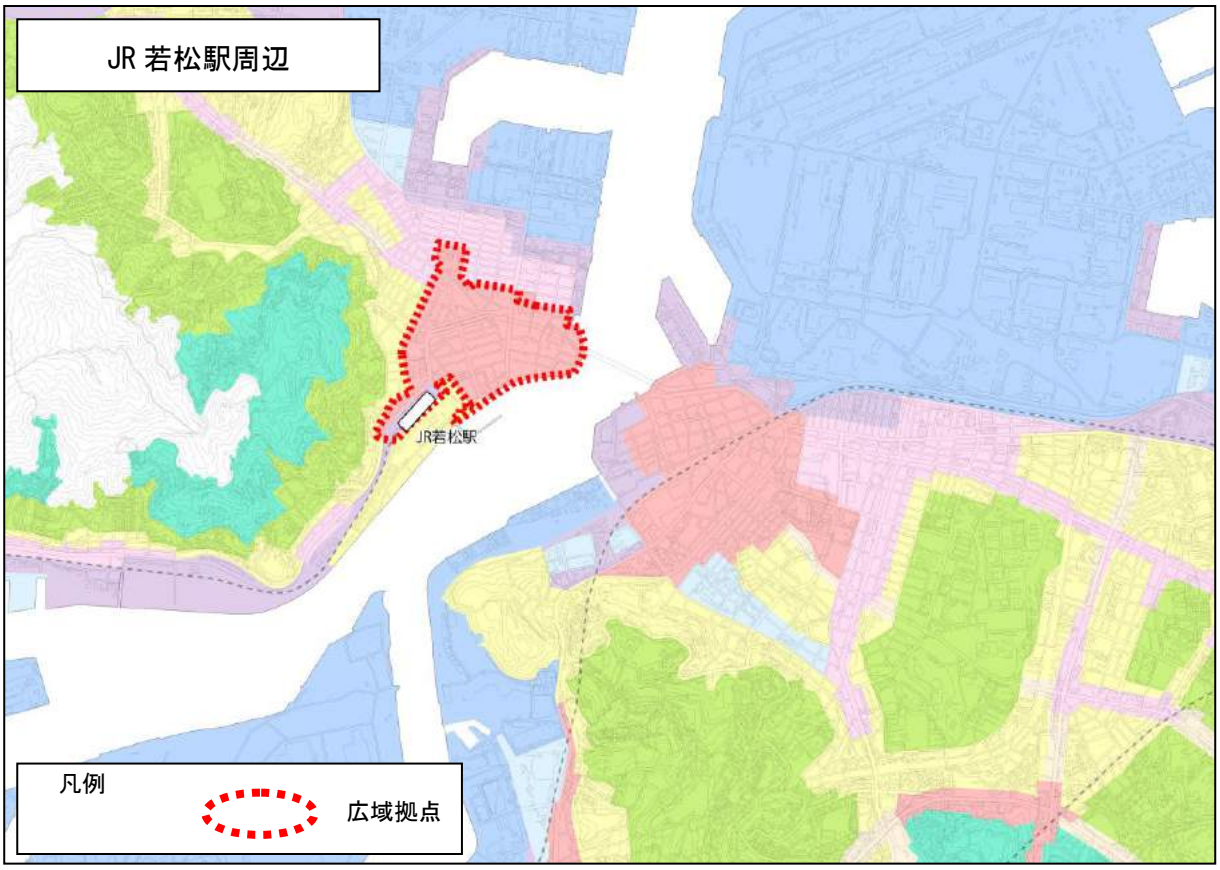


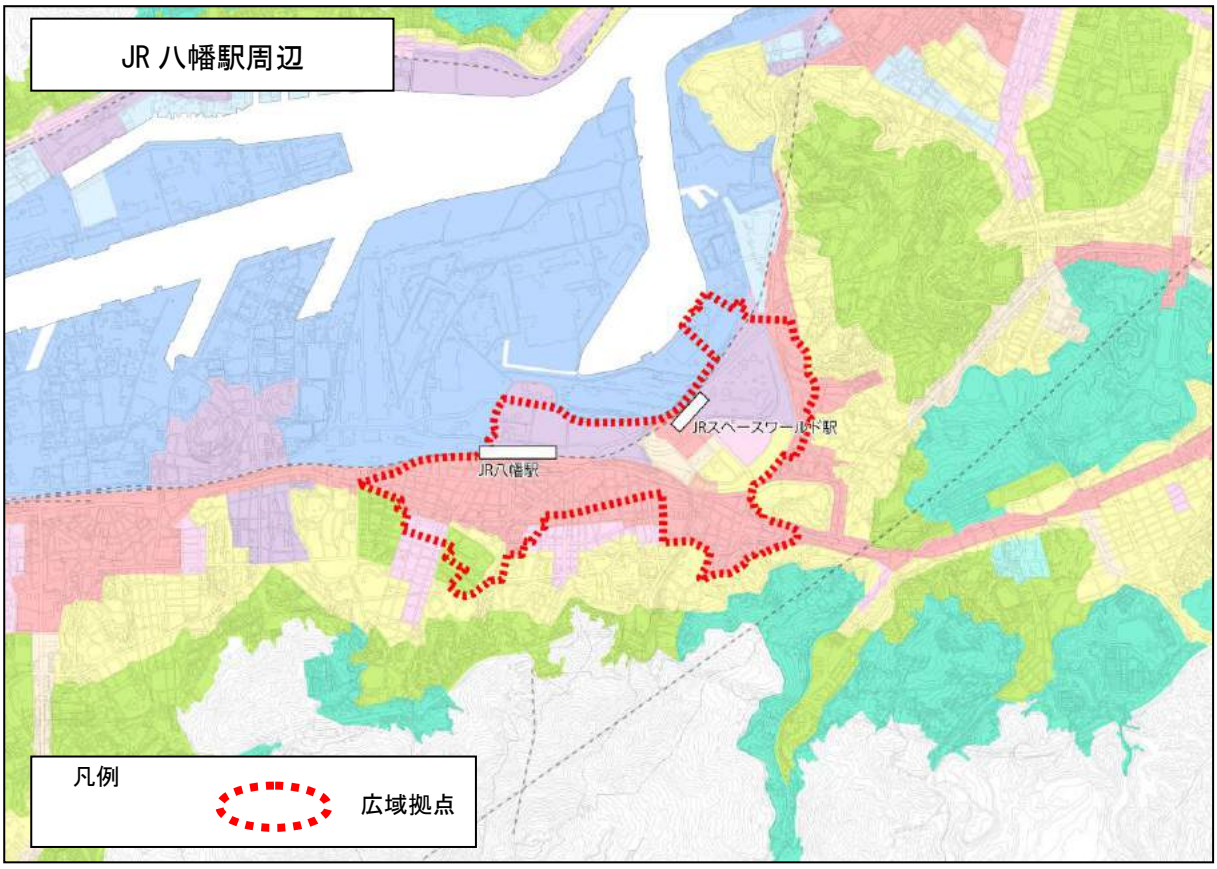
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



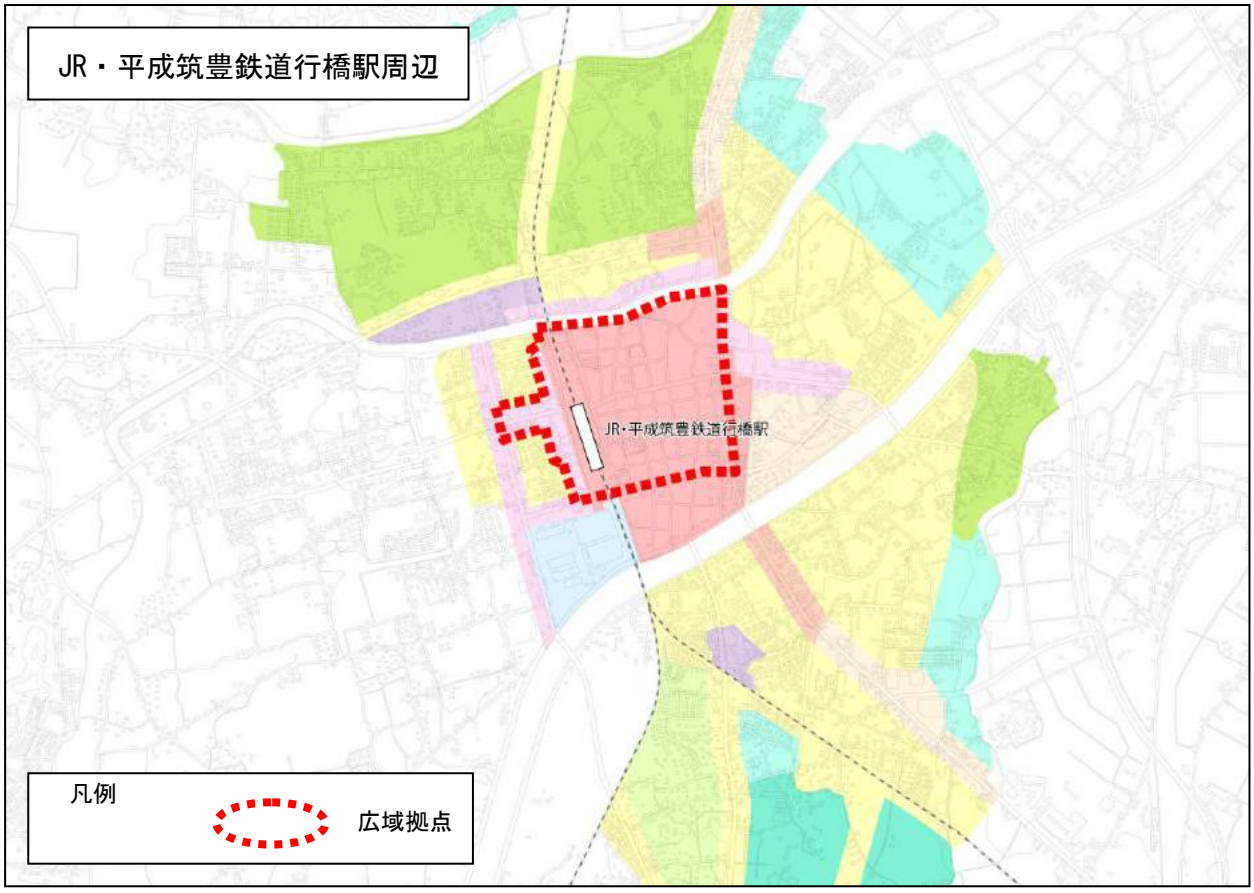


※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。

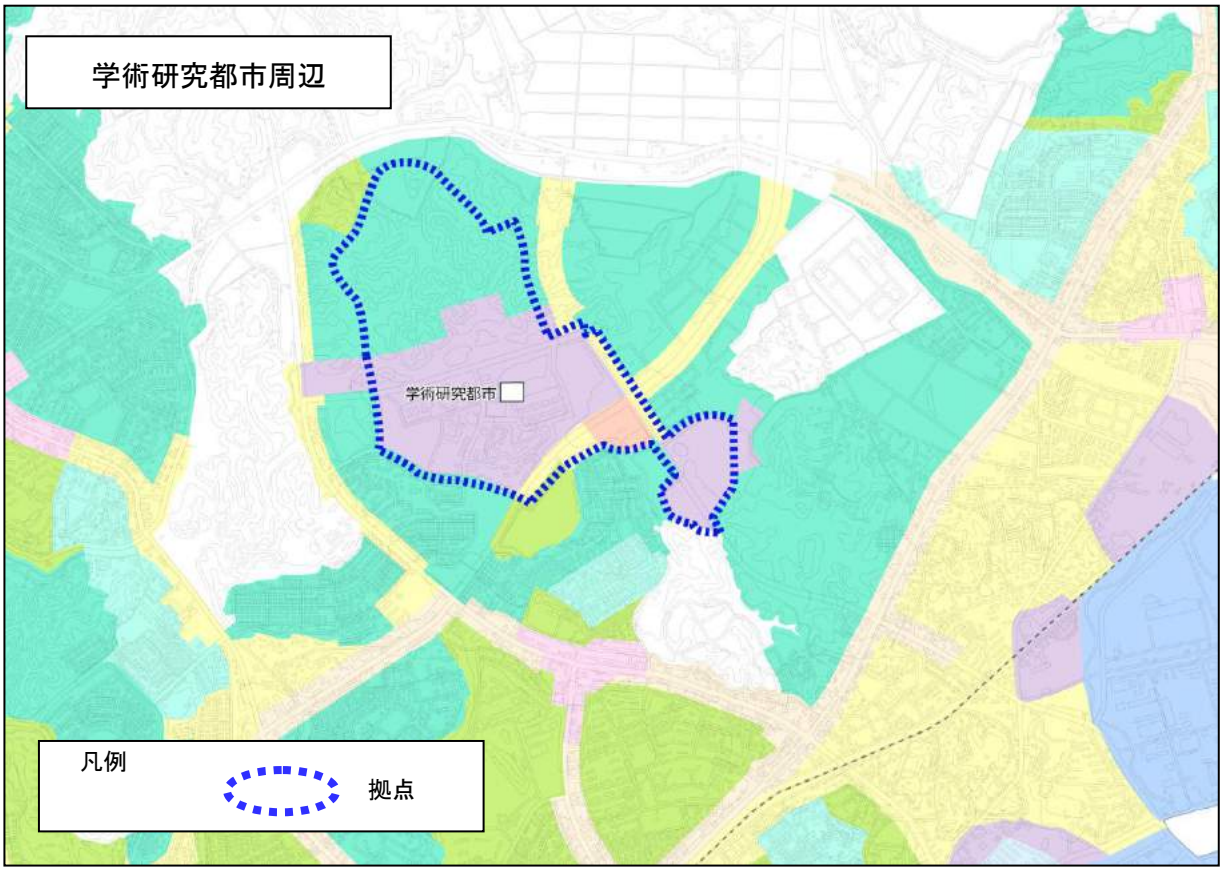




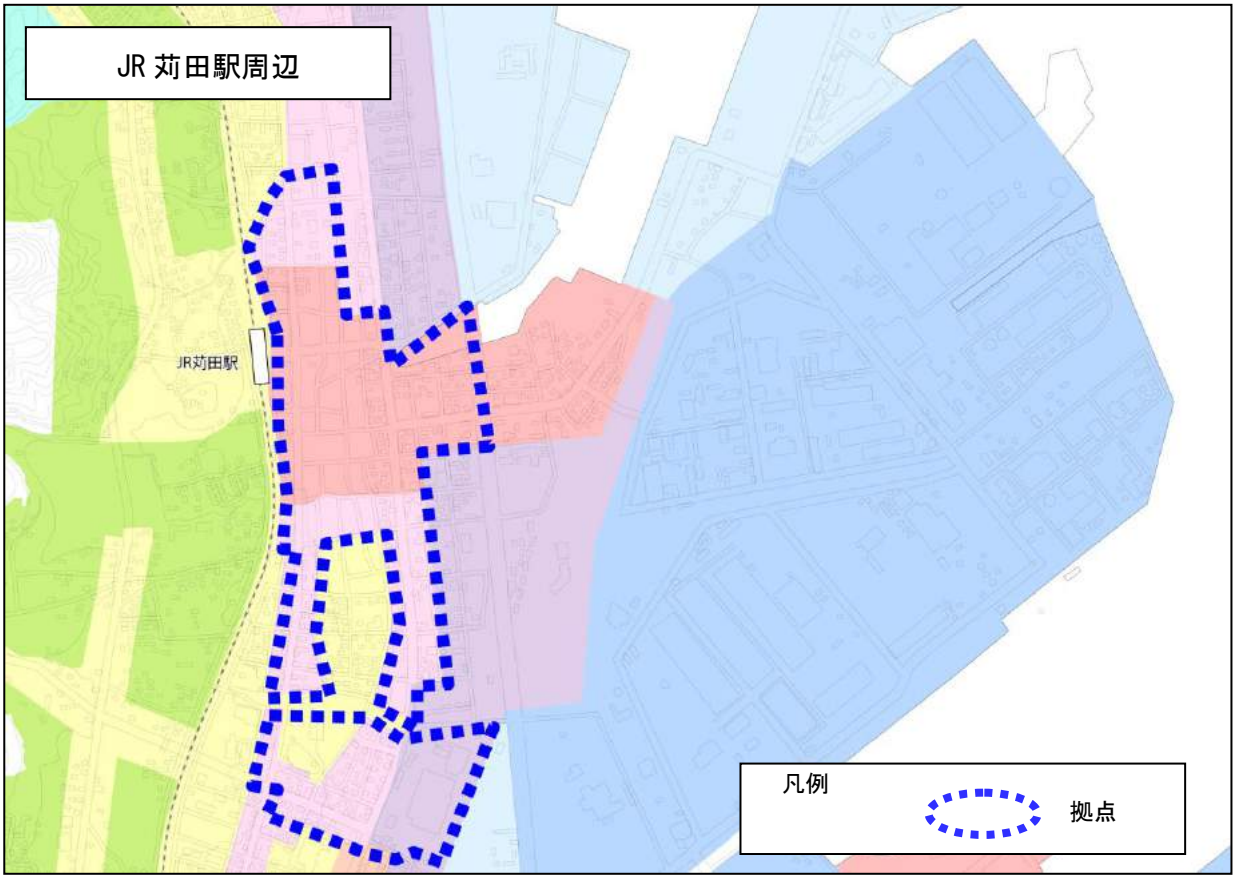
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



※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。



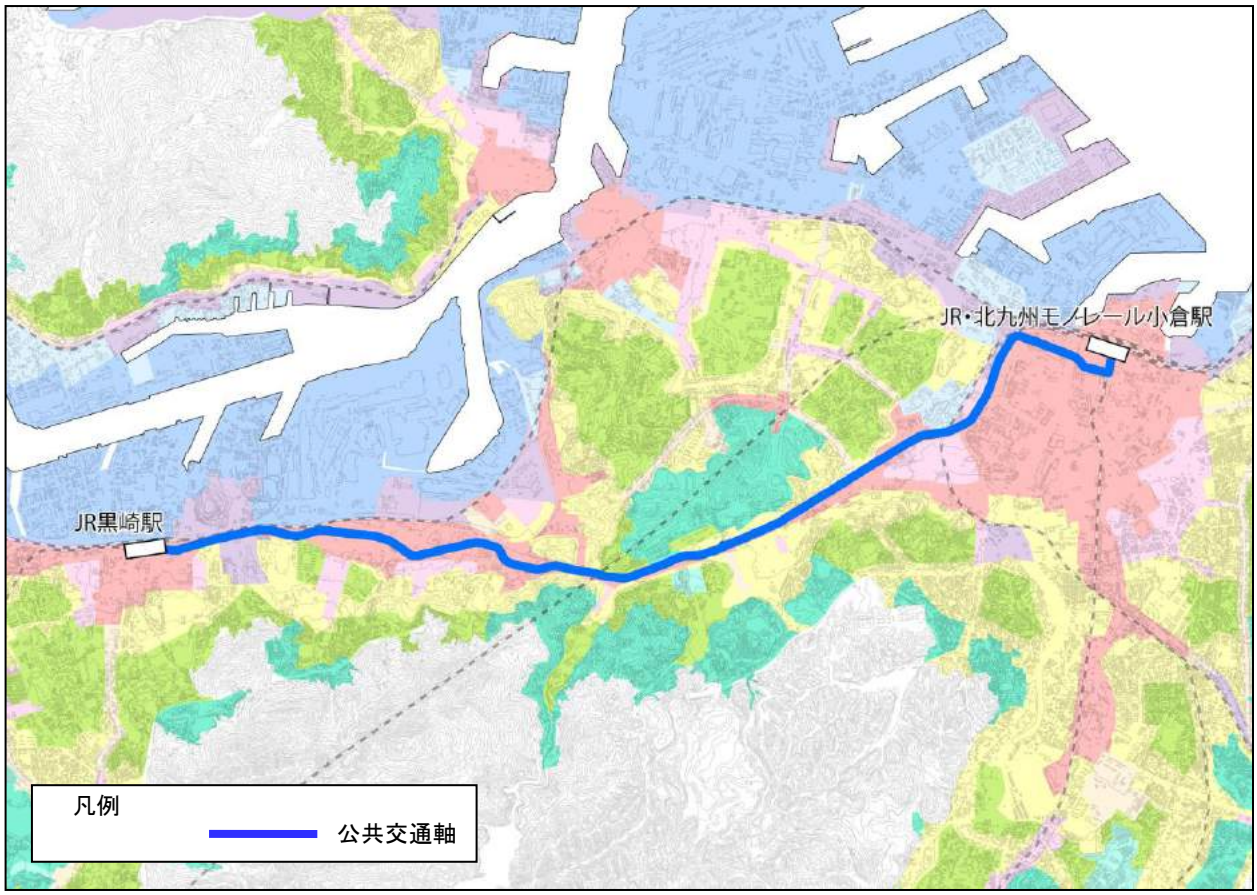
※この図は、広域拠点及び拠点の区域を表わすもので、用途地域を特定するものではありません。



※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。

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）

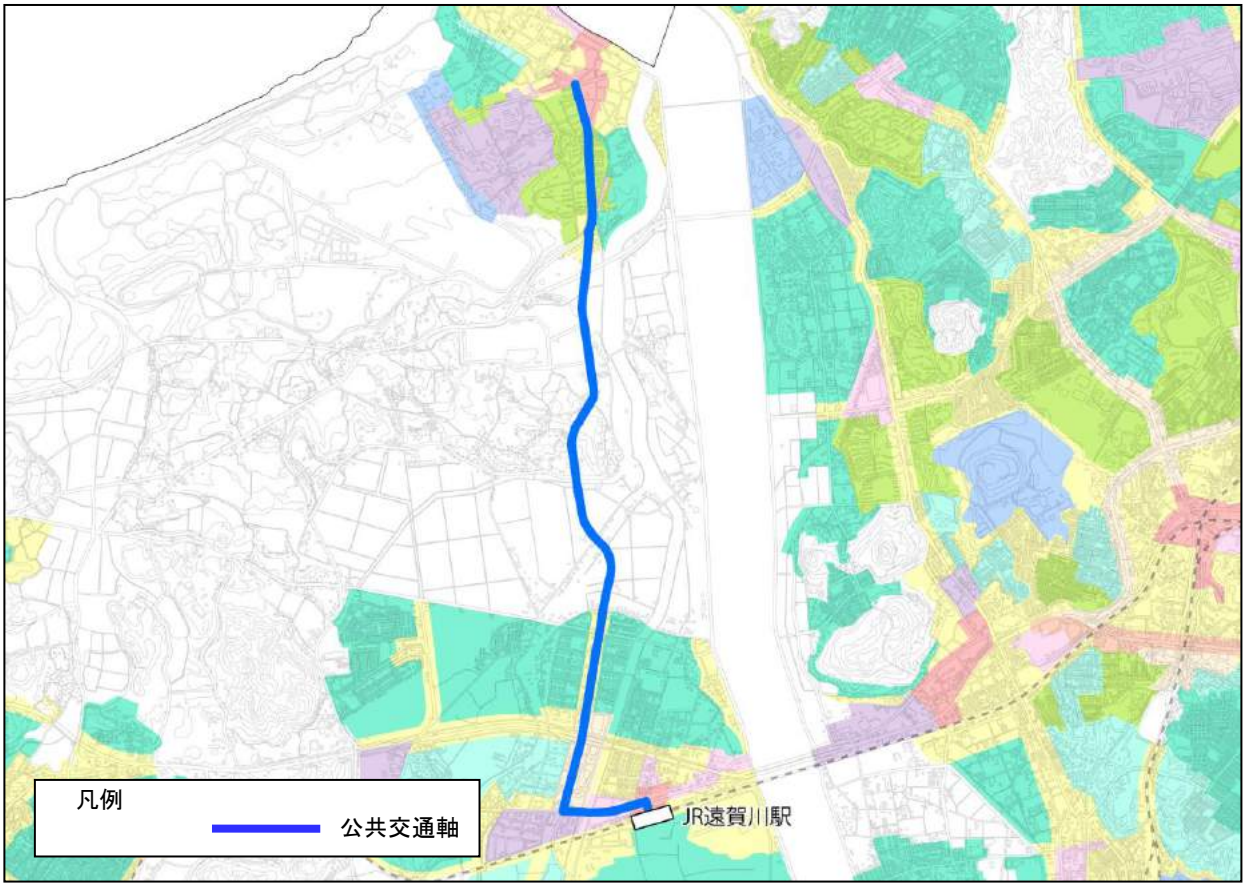
（ＪＲ黒崎駅周辺～ＪＲ・北九州モノレール小倉駅周辺）



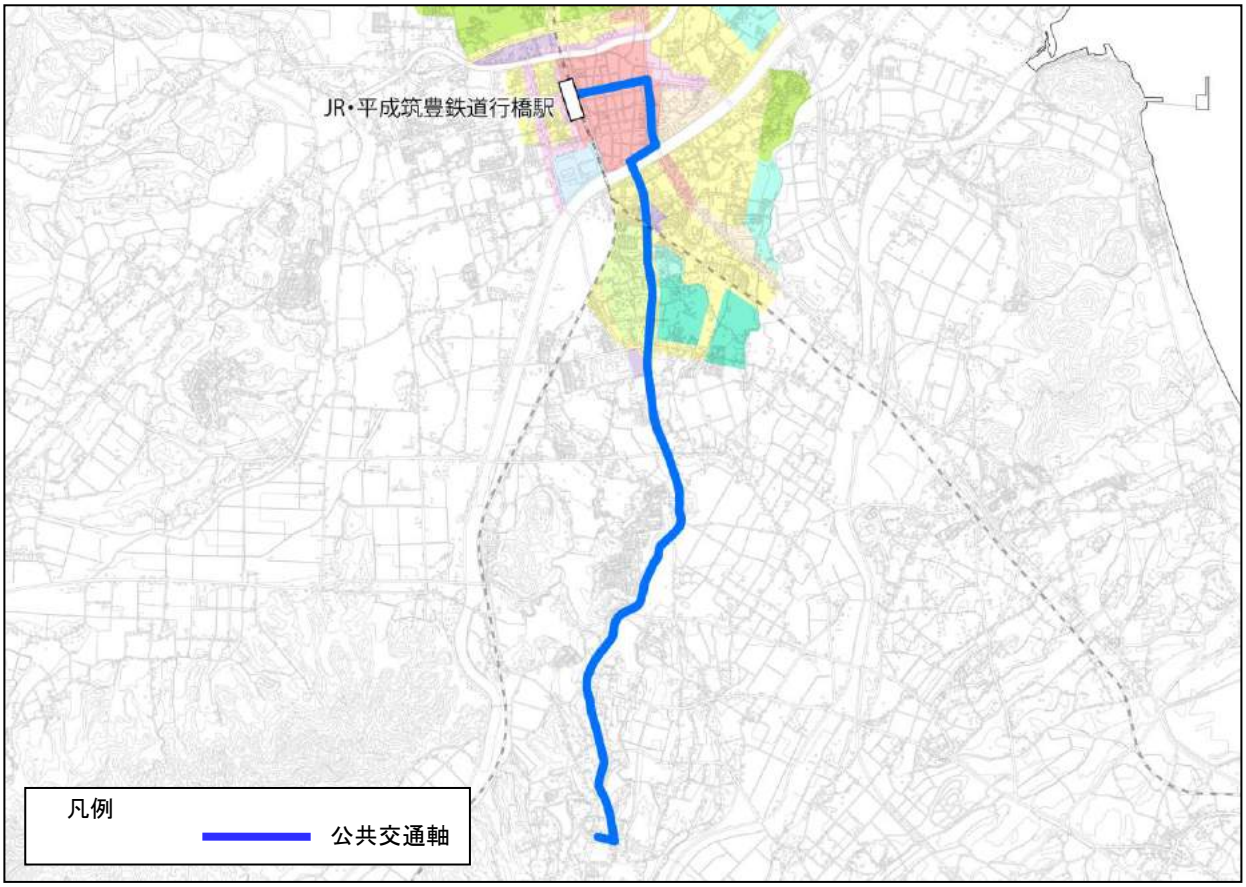
（学術研究都市周辺～ＪＲ折尾駅）

※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）

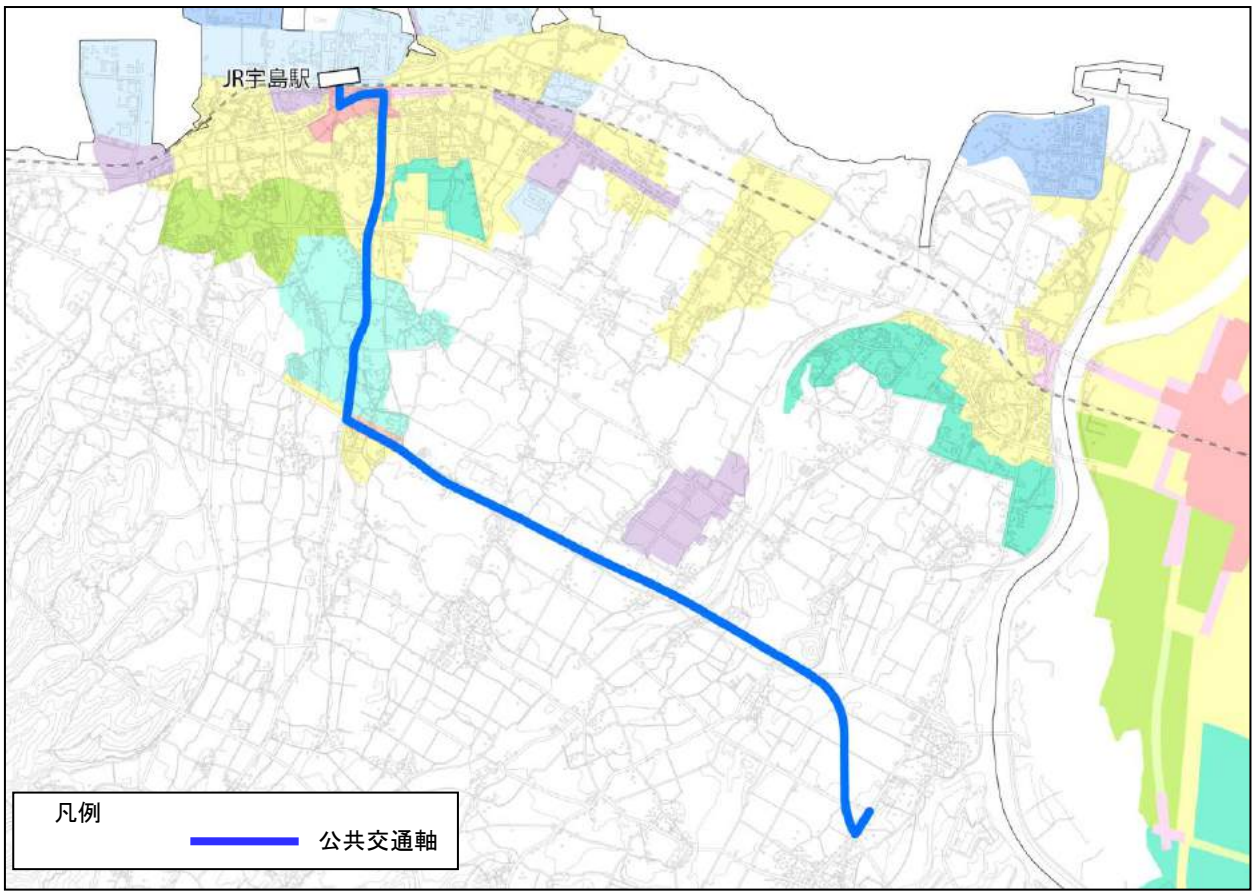


（みやこ町役場豊津支所周辺～ＪＲ・平成筑豊鉄道行橋駅）



※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

福岡県では、都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、喫緊の課題である「集約型の都市づくり」を効果的に進めるため、平成２７年１０月に福岡県都市計画基本方針を改定しました。

今回、新たな福岡県都市計画基本方針の実現に向け、複数の都市計画区域を包括した広域的な都市計画のマスタープランとして枠組みづくりを行うとともに、「広域拠点」や「拠点」を効率的に接続する「基幹公共交通軸」と「公共交通軸」を位置づけることとしました。

以上の理由により、「北九州都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を変更します。

なお、県内の他の都市圏についても、同様に変更することとしています。