

平成 2 8 年度第 2 回宗像市都市計画審議会

＜第 3 号議案＞

宗像都市計画区域の変更

（福岡県指定）

平成 2 8 年 8 月 2 日（火）

宗像市役所 第 2 委員会室

福岡都市計画区域、古賀都市計画区域、新宮都市計画区域、久山都市計画区域、篠栗都市計画区域、筑紫野都市計画区域、太宰府都市計画区域、那珂川都市計画区域、福岡都市計画区域、宗像都市計画区域、前原都市計画区域及び志摩都市計画区域の変更

福岡都市計画区域、古賀都市計画区域、新宮都市計画区域、久山都市計画区域、篠栗都市計画区域、筑紫野都市計画区域、太宰府都市計画区域、那珂川都市計画区域、福岡都市計画区域、宗像都市計画区域、前原都市計画区域及び志摩都市計画区域を一つの都市計画区域とし、次のように変更する。

1 都市計画の名称

福岡広域都市計画区域

2 都市計画区域に含まれる土地の区域

現行の福岡都市計画区域、古賀都市計画区域、新宮都市計画区域、久山都市計画区域、篠栗都市計画区域、筑紫野都市計画区域、太宰府都市計画区域、那珂川都市計画区域、福岡都市計画区域、宗像都市計画区域、前原都市計画区域及び志摩都市計画区域

(1) 新たに都市計画区域に含まれる土地の区域

なし

(2) 都市計画から除外される土地の区域

なし

3 変更の理由

別紙のとおり

変更の理由

1 区域統合の背景

福岡県では、平成15年に「都市型社会」に対応した都市づくりを効率良く戦略的に推進していくための方針として、福岡県都市計画基本方針（以下「基本方針」という。）を策定した。

これまで、その基本方針を基に県内55都市計画区域の都市計画区域マスタープランを策定するなど、都市計画行政の基本的な方向性を示す論拠として活用していた。

しかしながら、基本方針の策定から12年が経過し、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」を効果的に進めることを目的に平成27年10月に基本方針を改定した。

新たな基本方針の中では、都市計画区域において生活圏の広がりに対応した一体的な区域設定による新たな枠組みづくりを行うこととしており、今回、その実現に向けて都市計画区域の統合を行うものである。

2 区域統合の理由

福岡都心を有する福岡都市計画区域（以下、「福岡区域」という。）と古賀市、新宮町、久山町、篠栗町、筑紫野市、太宰府市、那珂川町、福津市、宗像市及び糸島市の市街部を有する古賀都市計画区域、新宮都市計画区域、久山都市計画区域、篠栗都市計画区域、筑紫野都市計画区域、太宰府都市計画区域、那珂川都市計画区域、福岡都市計画区域、宗像都市計画区域、前原都市計画区域及び志摩都市計画区域（以下、「その他区域」という。）は、北の玄界灘、西の背振山地及び東の三郡山地に囲まれた福岡平野、宗像平野及び糸島平野に位置しており、地形等の自然的条件から、本来の行政区域界や都市計画区域界には関係なく、連続した一体的な土地利用が図られている。

また、福岡区域とその他区域（以下「両区域」という。）における通勤、通学、買物等の日常生活圏は、福岡都市計画区域を中心に広域化しており、一体性が見られる。

次に、福岡空港及び博多港を有する両区域は、交通施設の状況として、高規格幹線道路の九州縦貫自動車道、西九州自動車道、地域高規格道路の福岡都市高速道路並びに一般国道の国道3号、国道201号、国道202号、国道385号、国道495号及び国道497号により、地域の広域幹線道路網が形成され、また、鉄道網としても、JR鹿児島本線、JR篠栗線、西鉄天神大牟田線、JR筑肥線、福岡市営地下鉄空港線及び貝塚線並びに西鉄貝塚線で結ばれ、交通配置の状況においても一体性が見られる。

一方、両区域内の一部は、今後も人口の増加が見込まれることから著しい都市の成長性を有しており、それぞれの地域拠点以外でも無秩序な開発圧力が高まることが懸念されるため、一体として適切な土地利用規制を図る必要性がある。

そのほか、福岡区域とその他の都市計画区域との関連性は以下のとおりである。

① 古賀都市計画区域

隣接する新宮都市計画区域と同様にＪＲ鹿児島本線、国道３号及び国道４９５号の沿線を軸に、住宅や商業及び工業の福岡区域から連続した土地利用がなされている区域である。特に、古賀駅及びししぶ駅と博多駅との間は、朝夕の通勤・通学の利用者が多く、日常生活圏としてのつながりが強い。

また、平成２１年のししぶ駅の開業と合わせて土地区画整理事業による住宅地の開発が進められており、今後も福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

② 新宮都市計画区域

福岡区域の東部に隣接し、ＪＲ鹿児島本線、西鉄貝塚線、国道３号及び国道４９５号の沿線を軸に、それぞれ住宅や商業及び工業系の福岡区域から連続した土地利用がなされている。特に、新宮中央駅と博多駅との間は、朝夕の通勤・通学の利用者が多く、日常生活圏としてのつながりが強い。

また、平成２２年の新宮中央駅の開業と合わせて土地区画整理事業による住宅や商業系のまちづくりが進められ、全国的な人口減少の動向の中、平成３２年においても人口の増加が予測されている。産業分野でも工業が増加傾向にある等、今後も著しい都市の成長性を有しており、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

③ 久山都市計画区域

福岡区域の市街化調整区域と連続して都市計画区域の大部分を市街化調整区域とし、福岡区域に接する地域の開発圧力を抑制している地域である。特に、九州縦貫自動車道の福岡インターチェンジに近く、行政界を越えて一体の土地利用がなされていることから、今後も福岡区域と一体となった土地利用の規制が必要である。

④ 篠栗都市計画区域

福岡区域とつながる交通基盤として国道２０１号があり、沿道の九州縦貫自動車道の福岡インターチェンジや博多港の香椎パークポートにアクセスが良く、流通系の土地利用の可能性のある地域の一つである。

また、平成１３年にＪＲ篠栗線が電化されて以降、福岡区域中心部との交通利便性が向上し、沿線開発が進む可能性がある地域であり、既にＤＩＤ人口密度が福岡区域の市町並みに高く、一体となった土地利用の運用が必要である。

⑤ 筑紫野都市計画区域

隣接する太宰府都市計画区域と同様に、ＪＲ鹿児島本線、西鉄福岡大牟田線及び国道３号の沿線を軸に、住宅や商業系の福岡区域から連続した土地利用がなされている区域である。福岡区域の中心部へ１時間以内で移動可能であり、福岡を到着地とする通勤・

通学の利用は本区域までの区間が多く、利便性ある区域で福岡区域と生活圏としてのつながりがある。民間の住宅開発などにより人口も平成２２年までの１０年間に約７千人増加している。今後も著しい都市の成長性を有していることから、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑥ 太宰府都市計画区域

福岡区域の南部の大野城市に隣接し、本区域内から福岡区域の中心部へ御笠川が流下している。過去には大雨による被害も発生し、両区域をまたぎ河川改修や雨水貯留施設の整備が行われており、福岡区域との間で地形のつながり及び地域社会の一体性がある。

また、ＪＲ鹿児島本線、西鉄福岡大牟田線及び国道３号の交通沿線を軸に、福岡区域と連続した市街地が形成されている。さらに、九州縦貫自動車道の太宰府インターチェンジもあり、福岡区域への玄関口としての役割を果たしている。全国的にも有名な太宰府天満宮への来訪者も多く、福岡区域の中心部と併せて観光地を形成するなど、地域の社会・経済の一体性がある。人口も、平成２２年までの１０年間に約４千人増加しており、今後も著しい都市の成長性を有していることから、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑦ 那珂川都市計画区域

福岡区域の南部に隣接し、本区域内から福岡区域の中心部へ那珂川が流下しており、地形のつながりがあるほか、上流部で両区域に受益ある治水、利水など多目的の五ヶ山ダムが整備中であり、福岡区域と地域社会の一体性がある。さらに、ＪＲ九州新幹線博多南線の博多南駅周辺及び国道３８５号の沿線を軸に、市街地が形成されている。特に、博多南駅と博多駅との間は、朝夕の通勤・通学の利用者が多く、福岡区域中心部のベッドタウンとして、日常生活圏としてのつながりが強い。人口も、平成２２年までの１０年間に約４千人増加しており、今後も著しい都市の成長性を有していることから、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑧ 福岡都市計画区域

隣接する古賀都市計画区域と同様に、ＪＲ鹿児島本線、国道３号及び国道４９５号の沿線を軸に、住宅や商業の福岡区域から連なる土地利用がなされている区域である。特に、福岡駅と博多駅との間は、朝夕の通勤・通学の利用者が多く、日常生活圏としてのつながりが強い。

また、ＪＲ福岡駅周辺で土地区画整理事業による住宅地の開発が進められており、今後も著しい都市の成長性を有していることから、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑨ 宗像都市計画区域

隣接する福岡都市計画区域と同様に、ＪＲ鹿児島本線及び国道３号の沿線を軸に、住宅の土地利用がなされている区域である。福岡区域から本区域までの間が、福岡を到着地とする通勤・通学の利用が多い区間であり、そのうち本区域内では、ＪＲ東郷駅周辺の通勤・通学が多く、福岡区域の中心部へ１時間圏内で移動可能な利便性がある区域で、福岡区域と生活圏としてのつながりがある。今後も福岡区域と相互に影響を与える地域であり、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑩ 前原都市計画区域

福岡区域の西部に隣接し、ＪＲ筑肥線及び国道２０２号の沿線を軸に、市街地が形成されている。特に、ＪＲ筑肥線は、福岡区域の福岡市営地下鉄空港線へ相互乗り入れを行っており、本区域内の西九州自動車道は、福岡区域の福岡都市高速道路に接続するなど交通基盤が整っており、福岡区域との間において通勤、通学等の人の動きが多い。

また、人口も、平成２２年までの１０年間に約５千人増加し、現在も土地区画整理事業等による住宅地の開発が進められている。本区域の北部では、九州大学学術研究都市構想に基づき、福岡区域と志摩都市計画区域とをまたぐ位置で同大学の整備が進められており、引き続き、大学関連の施設開発等が見込まれる。このようなことから、今後も著しい都市の成長性を有しており、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

⑪ 志摩都市計画区域

九州大学学術研究都市構想に基づき、福岡区域と前原都市計画区域とをまたぐ位置で同大学の整備が進められており、引き続き、大学関連の施設開発等が見込まれることから、福岡区域と一体となった土地利用の運用が必要である。

また、近年の観光客数が増加傾向にあり、福岡区域の中心部と併せて観光地を形成するなど、地域の社会・経済の一体性がある。

以上のことから、今回、福岡区域及びその他区域を一体の都市として整備、開発及び保全を図って行く必要があることから、両区域を統合し、福岡広域都市計画区域とするものである。

なお、都市計画の制度上、線引き都市計画区域の区域区分は、各種都市計画を策定していく上で根幹をなすもので、区域区分を前提として他の都市計画の内容が連動する性格を有している。

また、市街化調整区域における無秩序な市街化を抑制するため、あらゆる開発行為について立地基準による規制が用いられるなど、非線引き都市計画区域と大きく異なる。

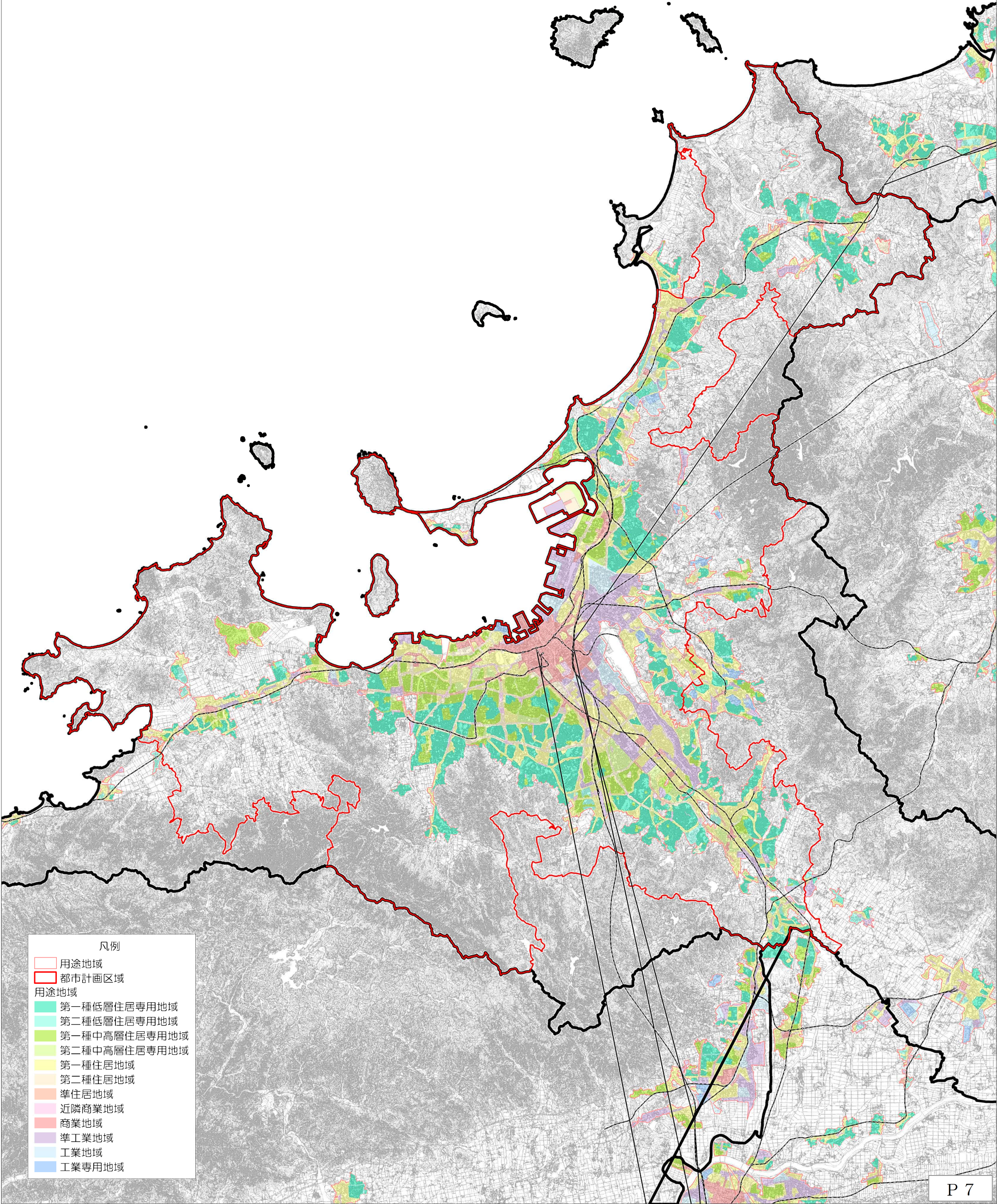
現在の福岡都市計画区域、古賀都市計画区域、新宮都市計画区域、久山都市計画区

域、篠栗都市計画区域、筑紫野都市計画区域、太宰府都市計画区域、那珂川都市計画区域、福岡都市計画区域、宗像都市計画区域、前原都市計画区域及び志摩都市計画区域は、線引き都市計画区域として、同じ土地利用コントロールを有するものである。

福岡広域都市計画区域図



宗像市都市計画審議会
委員用図面
第3号議案



- 凡例
- 用途地域
 - 都市計画区域
 - 用途地域
 - 第一種低層住居専用地域
 - 第二種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第二種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準住居地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業地域
 - 工業専用地域