

粕屋町都市計画マスタープラン（案）

令和2年4月

粕屋町

目次

第1章	都市計画マスタープランとは	1
第2章	まちの現況と都市整備の課題	3
1.	まちの現況	4
2.	粕屋町を取り巻く社会の動き	12
3.	まちづくりに関する住民の意識	13
4.	都市整備の課題	15
第3章	まちの将来像	19
1.	将来都市像	20
2.	目標人口	21
3.	都市整備の6つの方向性	22
4.	めざすまちの形 <将来都市構造>	24
第4章	将来像実現のための方針（全体構想）	26
序.	全体構想の体系	27
1.	土地利用	29
2.	交通体系	35
3.	安全・安心・快適	40
4.	緑と景観	43
第5章	各地区のまちづくり方針（地区別構想）	49
1.	大川地区	50
2.	仲原地区	56
3.	西地区	62
4.	中央地区	68
第6章	実現に向けて	75
1.	重点事業	76
2.	まちづくりの進め方	78

第1章 都市計画マスタープランとは

● 策定の目的

この計画は、粕屋町の将来のあるべき姿を示し、その実現に向けた都市整備を進めていくための指針として策定するものです。

● まちづくりに果たす役割

次の2つの役割を担います。

- ①まちの将来像を明らかにし、まちづくりの基本的な考え方をわかりやすく示します。

具体的には…

◇町の特性を踏まえ、住民の意見を反映させながら、都市整備の観点から、将来のあるべき姿やまちづくりの方針を示します。

◇まちの将来像をわかりやすく示すことにより、都市計画に対する住民の理解を深め、土地利用の規制・誘導や各種都市計画事業への協力や参加を促します。

- ②個別の都市計画の決定・変更の指針となります。

具体的には…

◇土地利用、都市施設などの個別の都市計画の根拠となります。また、各種の都市計画が決定・変更される際の指針としての役割を担います。

◇個別の都市計画相互の調整は、都市計画マスタープランのもとになされることとなります。従って、整合性のある都市整備をすすめることができます。

● 位置づけ

法体系や町の諸計画の中で、次のように位置づけられています。

- ①都市計画法第18条の2に基づいて策定します。

- ②「総合計画」、「国土利用計画」、「都市計画区域の整備、開発および保全の方針〔都市計画区域マスタープラン〕（県決定）」に即して策定されます。

地域地区などの土地利用、地区計画などの粕屋町が決定する都市計画は本計画に即したものとします。

● 対象地域

対象地域は粕屋町全域です。

● 目標年次

概ね20年後の2040年（令和22年）を目標とします。

ただし、中間年度で見直しを行うほか、社会や地域の情勢に大きな変化があった場合は必要に応じて見直しを行います。また、この目標年次は都市計画マスタープランを適用する概ねの期限を示すもので、目標年次までに完了するという性格のものではありません。

第2章 まちの現況と都市整備の課題

1. まちの現況

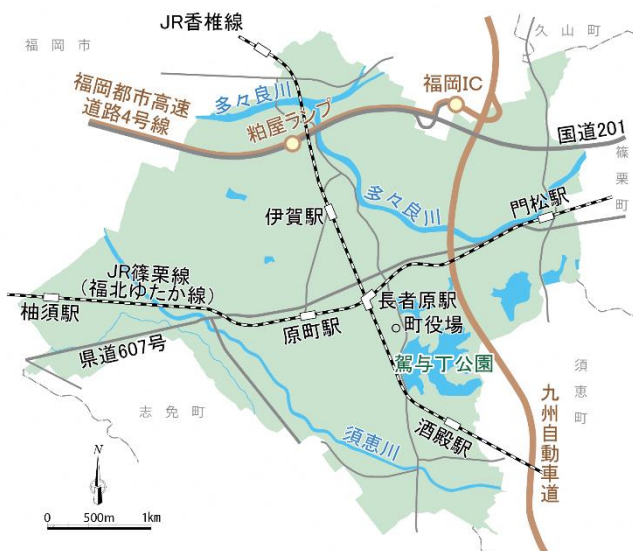
(1) 自然的特性

a. 位置、面積など

本町は、福岡県北西部に位置し、西に福岡市、北に久山町、東に篠栗町・須恵町、南に志免町と1市4町に隣接しています。また、JR篠栗線（福北ゆたか線）とJR香椎線、国道201号、福岡都市高速道路4号線、九州自動車道が走る交通利便性の高い町です。

九州最大の都市である福岡市とのアクセス性が良好で、JR長者原駅から県庁最寄り駅のJR吉塚駅まで約8分、JR博多駅まで約10分、福岡空港まで車で約15分、博多港まで車で約20分です。面積は14.13km²で、2019年現在、県内60市町村中55番目の大きさです。

■粕屋町の位置



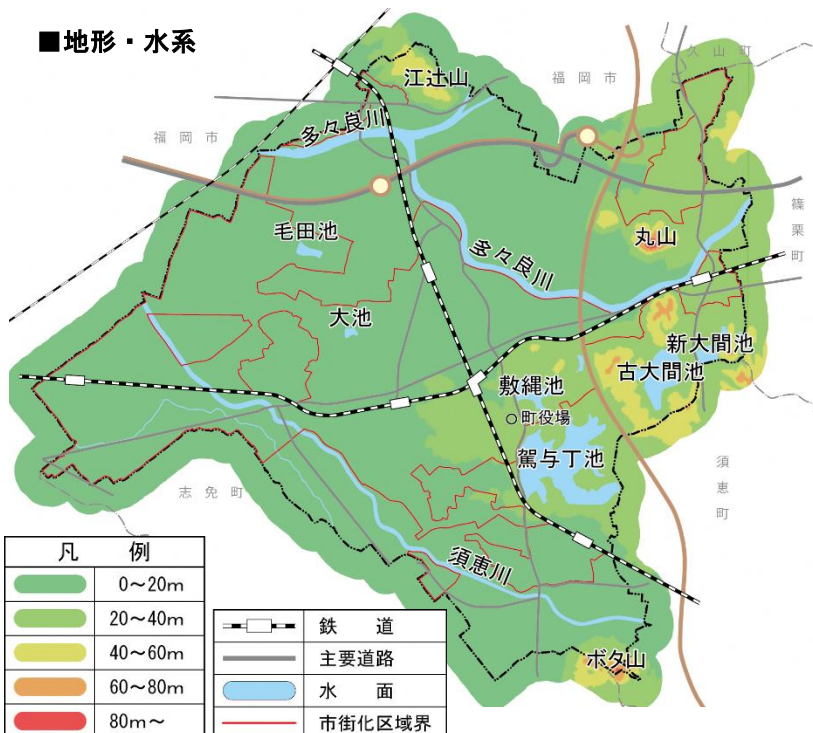
b. 地形・水系

平坦な地形であり、標高が高く傾斜が急な地域は、丸山、江辻山などごく一部です。

三郡山系を水源とする二級河川の多々良川、須恵川が、それぞれ町の北部と南部を東西に流れているほか、南東部には筑前三大大池[※]の一つである駕与丁池をはじめとする大小のため池が存在します。

(※筑前三大大池：粕屋町の駕与丁池、直方市の小野牟田池（感田池）、春日市の白水大池)

■地形・水系



c. 自然環境

町内の自然的な植生はごくわずかであり、古大間池と新大間池周辺、丸山、江辻山の一部にシイ・カシ萌芽林（二次林）などが見られるのみです。

(2) 社会的・経済的特性

a. 人口

●人口の将来推計

本町は福岡市のベッドタウンとして人口が増加し続けており、2020年3月末現在の総人口は47,938人、総世帯数は20,677戸です（住民基本台帳値）。

全国的には人口減少時代が始まりましたが、本町ではまだしばらくは人口増加が続くと予測されており、将来推計人口の増加率（2015年～2045年）は1.204倍で、全国トップクラスの高い伸び率となっています（国立社会保障・人口問題研究所2018年3月発表値）。

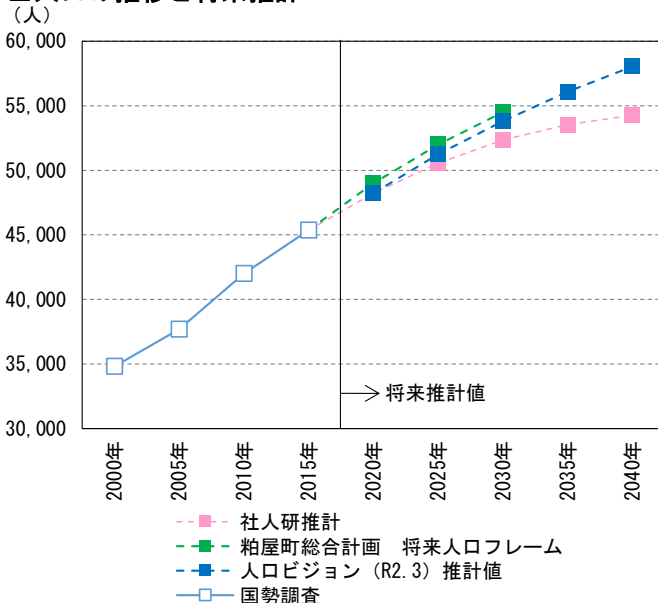
●年齢構成

20代後半～40代の子育て世代の人口が多く、2020年の年少人口（0歳～14歳）の割合は18.0%と、全国的に見ても非常に高い割合を占めています。一方、高齢化率（65歳以上の割合）は2020年で17.8%と全国的に見ても非常に低い割合となっていますが、高齢化は着実に進展しています（住民基本台帳値）。また、核家族化も近隣市町と比べ進行しています。

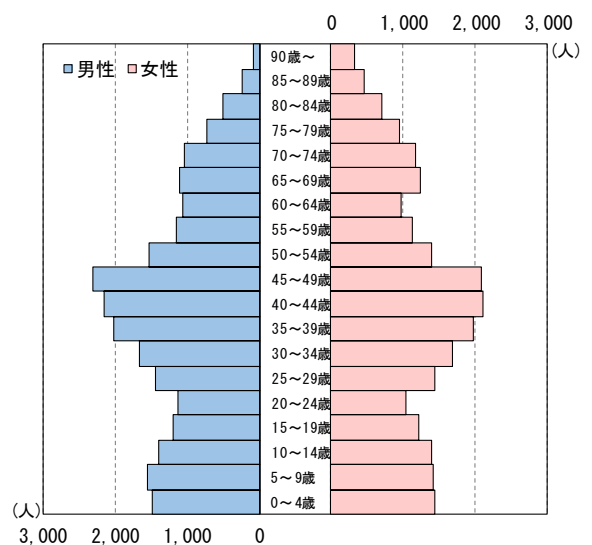
●人口集中地区

人口密度が高い地域を指す人口集中地区（4,000人/k㎡以上）は、1995年時点で3.0k㎡で、JR長者原駅、JR原町駅、JR伊賀駅などを中心とした町の中央部に広がっていました。2015年には5.5k㎡に拡大し、福岡市に面する町の西部、柚須駅を含む地域まで広がっています。

■人口の推移と将来推計



■人口ピラミッド (2020年)



[出典：住民基本台帳（令和2年3月末）]

[出典：2015年まで：国勢調査

2020年以降：国立社会保障・人口問題研究所資料（平成30年3月）

第5次粕屋町総合計画

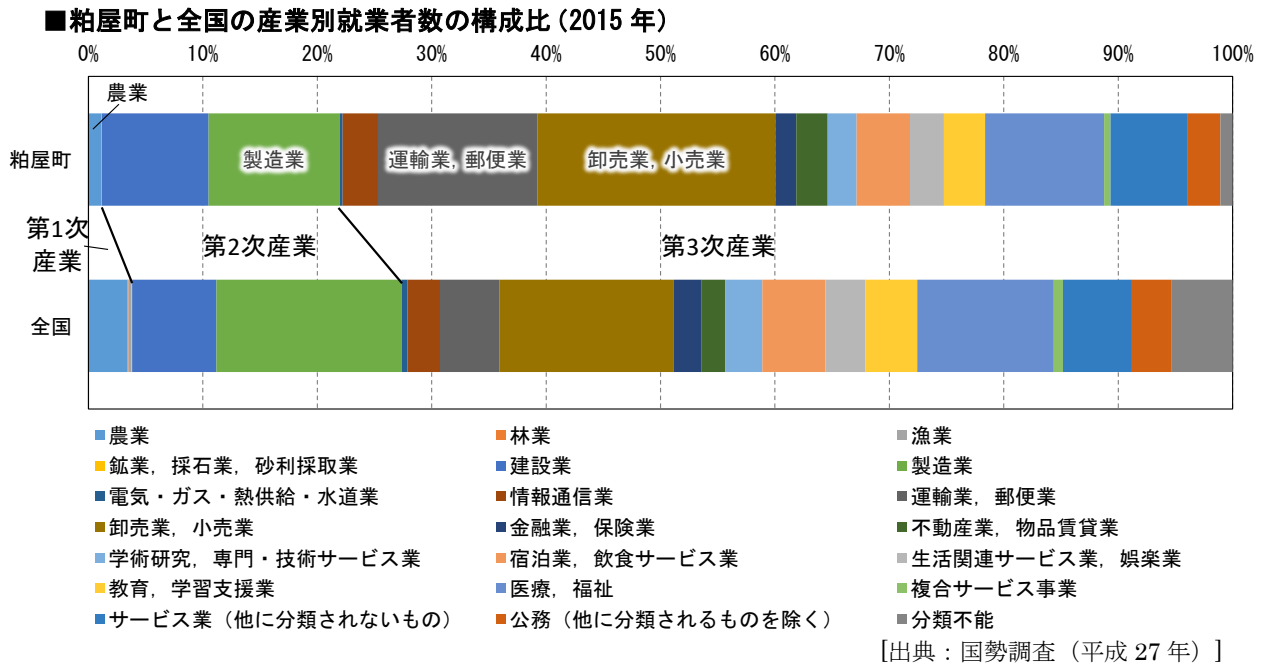
粕屋町人口ビジョン（令和2年3月）]

b. 産 業

●産業構造、就業構造

2015年の町の就業者数は22,245人であり、人口増加に伴い就業人口も増加が続いています。産業別に見ると、第3次産業就業者が多くなっています。

町の産業構造を全国平均と比べると、「運輸業、郵便業」「卸売業、小売業」の割合が高く、「農業」「製造業」の割合が低くなっています。



●農 業

福岡市などの大規模消費地を対象とした都市型農業が展開されていますが、担い手不足などにより、農家人口は減少傾向となっています。

●工 業

2005年以降、製造業事業所数は横ばい、従業員数と製造品出荷額は増加傾向にあります。1事業所あたりの製造品出荷額は増加しています。

●流通業

内橋から戸原の一部が九州最初の「流通業務地区」に、また、九州自動車道福岡インターチェンジ周辺が「大規模流通業務施設のための区域」に指定されており、町の北部に流通業施設が多く立地しています。

●商 業

1997年以降、年間商品販売額は増加傾向となっています。2007年に町の南部に大規模集客施設が開業し販売額が伸びています。2016年の小売り吸引力*は1.29であり、町外からも消費者を呼び込んでいます。

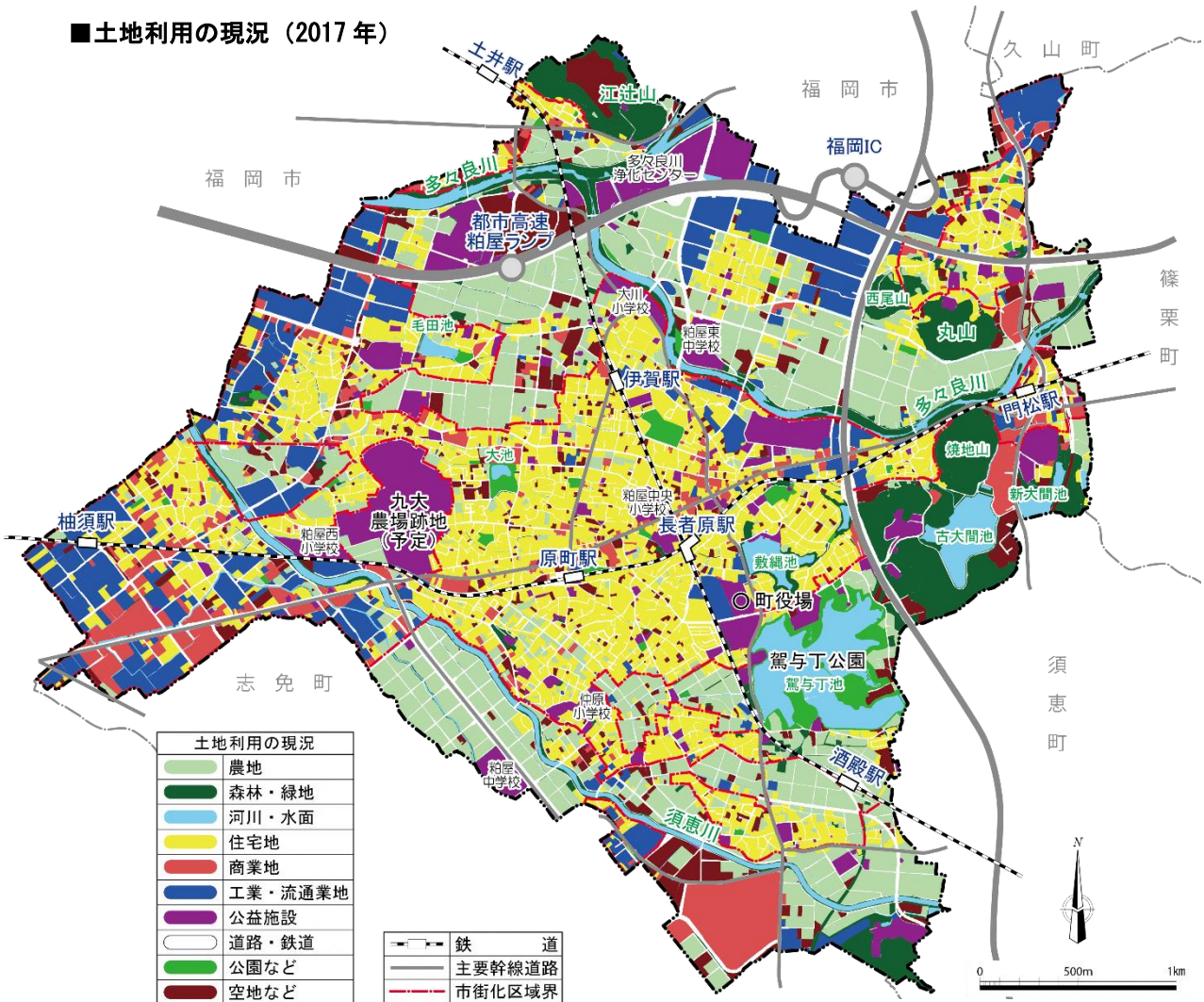
(※小売り吸引力：各市町村の人口1人当たりの年間販売額を県平均で割った数字。1以上だと他市町村からも消費者を吸引していると言える。)

c. 土地利用

福岡市のベッドタウンとして、住宅用地や商業用地が増加し、農地が減少しています。市街化調整区域にはまとまった優良農地がまだ多く残っています。

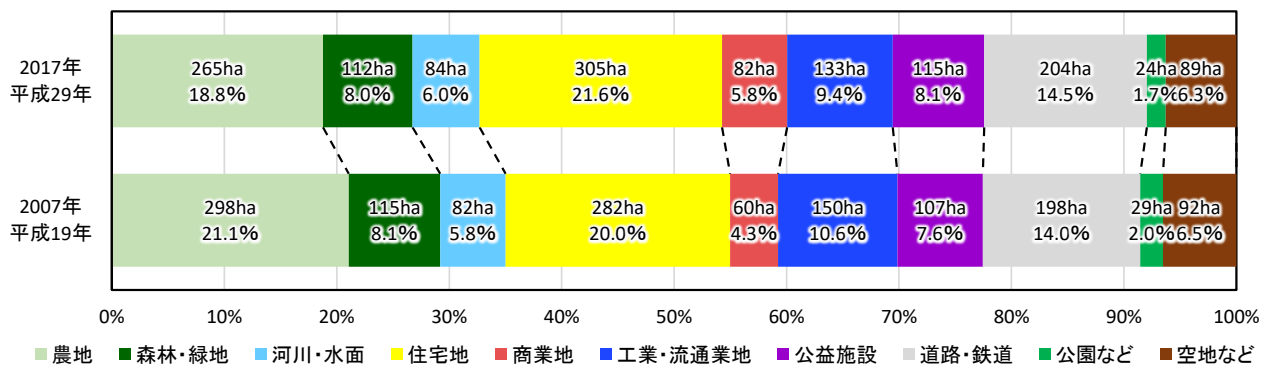
町の中心部に住宅地が広がり、北部と西部に流通業施設などの工業用地が立地しています。町の西部では工業用地と住宅用地・商業用地が混在しています。

■土地利用の現況（2017年）



[出典：都市計画基礎調査（平成29年）]

■土地利用面積の増減（2007年、2017年）



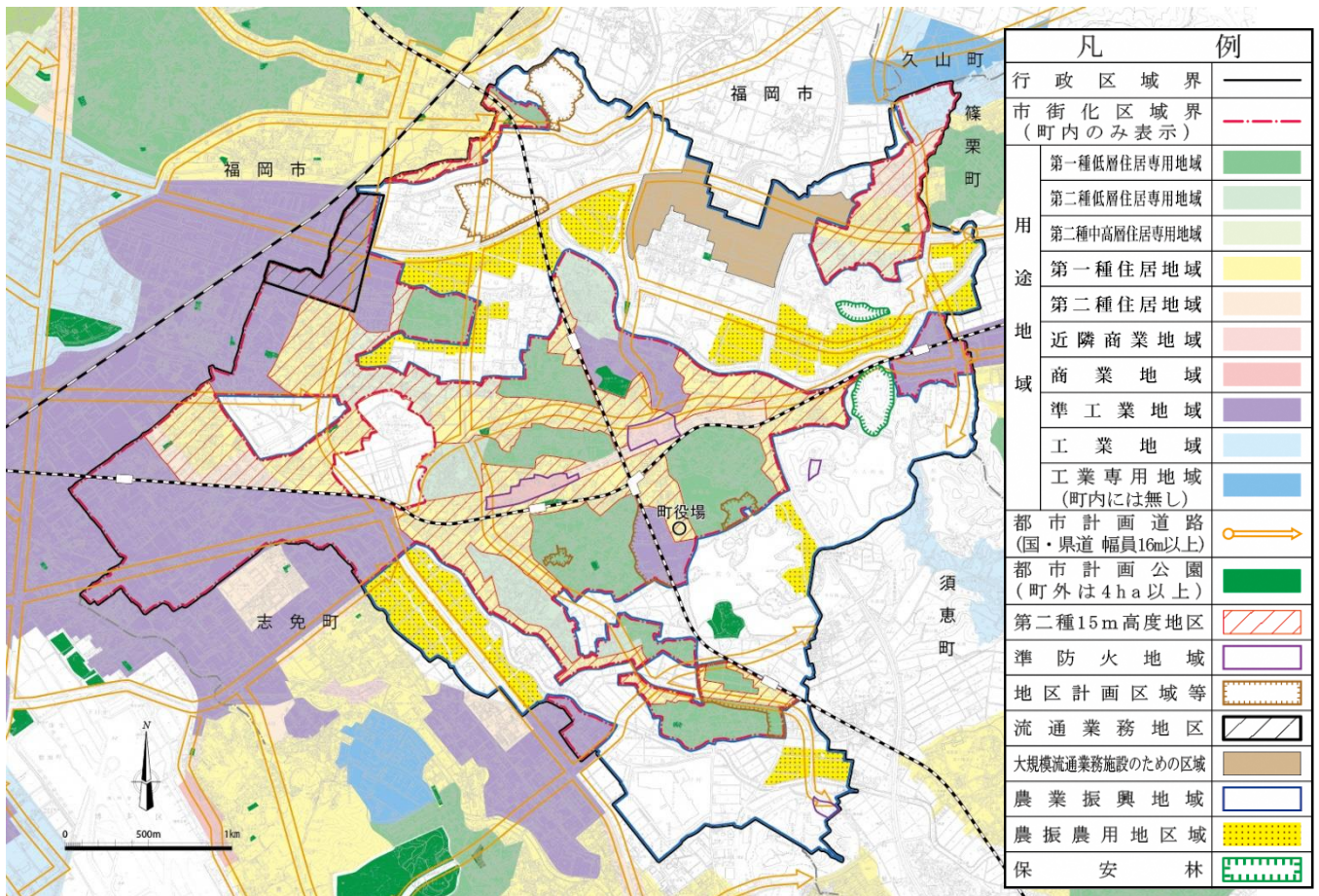
[出典：都市計画基礎調査（平成19年、平成29年）]

d. 都市計画区域など

町全域が「福岡広域都市計画区域（区域区分有り）※」となっており、町の西部から中央部などが市街化区域となっています。用途地域としては第一種住居専用地域が最も広く、準工業地域が次いで広がっています。また、町の北西部が「流通業務地区」に指定されています。

（※都市計画区域（区域区分有り）：都市計画区域とは、一体の都市として総合的に整備し、開発し、保全する必要がある区域として、都市計画法第5条に基づき県知事が指定する区域であり、区域内は都市計画法その他の法令の適用を受ける。区域区分が有る都市計画区域とは、市街化区域および市街化調整区域の区分が定められた都市計画区域。）

■都市計画区域など



■都市計画に関する法指定面積（2018年）

名称	面積	備考
都市計画区域	1,413ha	行政区域全域
市街化区域	675ha	
用途地域	675ha	
市街化調整区域	738ha	

〔出典：町資料〕

用途地域名称	面積
第1種低層住居専用地域	128.0 ha
第2種低層住居専用地域	44.0 ha
第2種中高層住居専用地域	31.0 ha
第1種住居地域	216.0 ha
第2種住居地域	34.0 ha
近隣商業地域	4.1 ha
商業地域	5.0 ha
準工業地域	204.0 ha
工業地域	8.5 ha

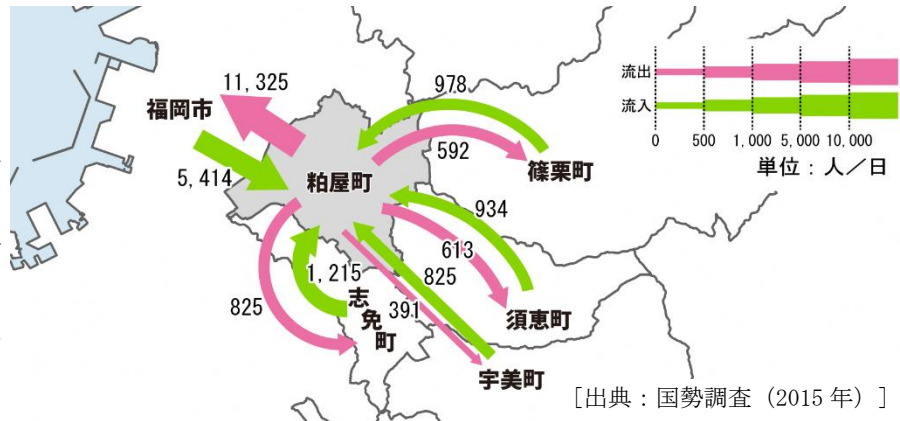
〔出典：町資料〕

e. 周辺市町とのつながり

2015年の流出人口[※]は16,532人(流出率[※]57.9%)、流入人口[※]は12,398人(流入率[※]50.8%)で、特に福岡市への流出人口が増加しています。

■流出・流入状況
(2015年)

(※流出、流入人口等：
流出人口は、粕屋町に住み、他の市町村へ通勤・通学する人口。
流入人口は、他の市町村に住み、粕屋町へ通勤・通学する人口。
流出率、流入率は、夜間人口に占める流出人口、流入人口の割合。)



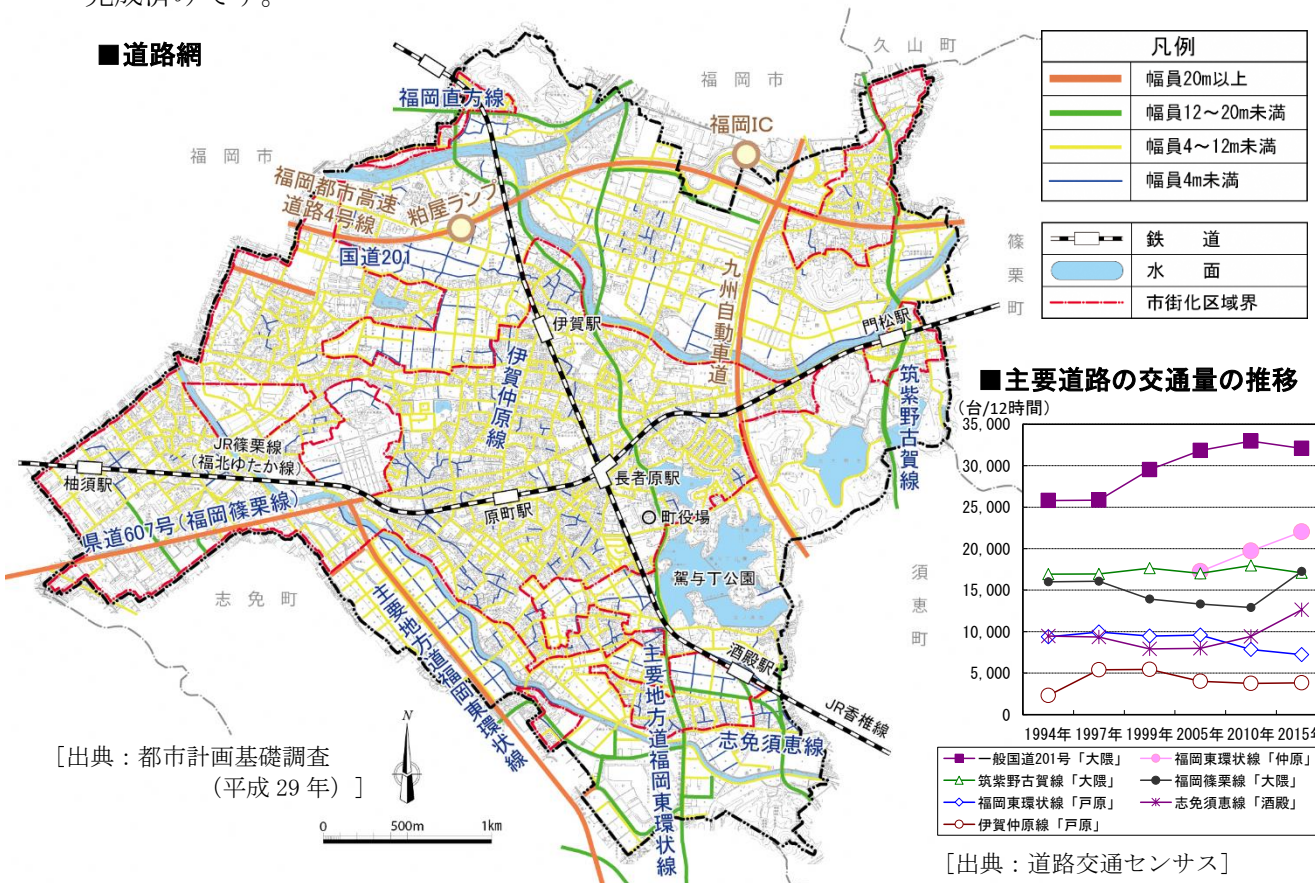
f. 交通

●道路網

国道201号のほか、主要地方道福岡東環状線、筑紫野古賀線、福岡直方線、県道607号線(福岡篠栗線)などが周辺市町と連絡しており、道路交通の利便性が高く、主要道路の自動車交通量は増加傾向にあります。また、九州自動車道福岡インターチェンジ、福岡都市高速道路4号線の粕屋ランプがあり、福岡都市圏の道路交通の要衝となっています。

町の中心部の市街化区域内などに幅員4m未満の狭小道路が多くあります。また、歩道等施設が整備されている道路延長の割合は27%にとどまっています。都市計画道路は、計画14路線の計画決定延長30,510mのうち整備済み延長は14,027mで、整備率46%であり、5路線が完成済みです。

■道路網



●公共交通

町内には、JR篠栗線（福北ゆたか線）とJR香椎線の2本の鉄道が通り、6つの駅があります。また、西鉄バス、JRバス及び町内巡回バス（福祉バス）が運行しています。

鉄道は博多駅に繋がるJR篠栗線が1日158回運行、バスは天神～粕屋町間で1日293回運行されており、福岡市への利便性が高くなっています。

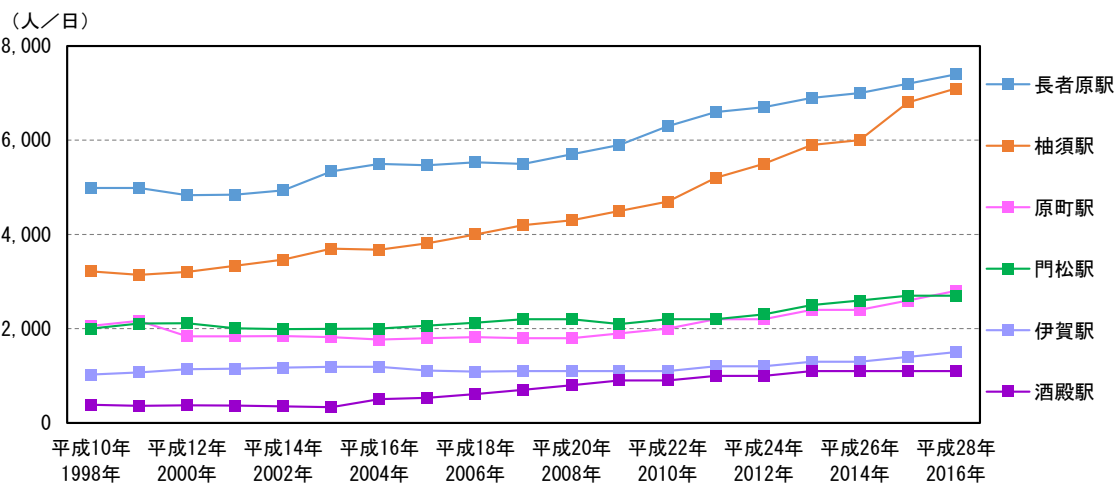
JR利用者数はいずれの駅も増加傾向にあり、その中でも長者原駅と柚須駅は利用者の増加が顕著です。

■公共交通網（鉄道、バス路線）



[出典：都市計画基礎調査（平成29年）]

■JR各駅別利用者数の推移



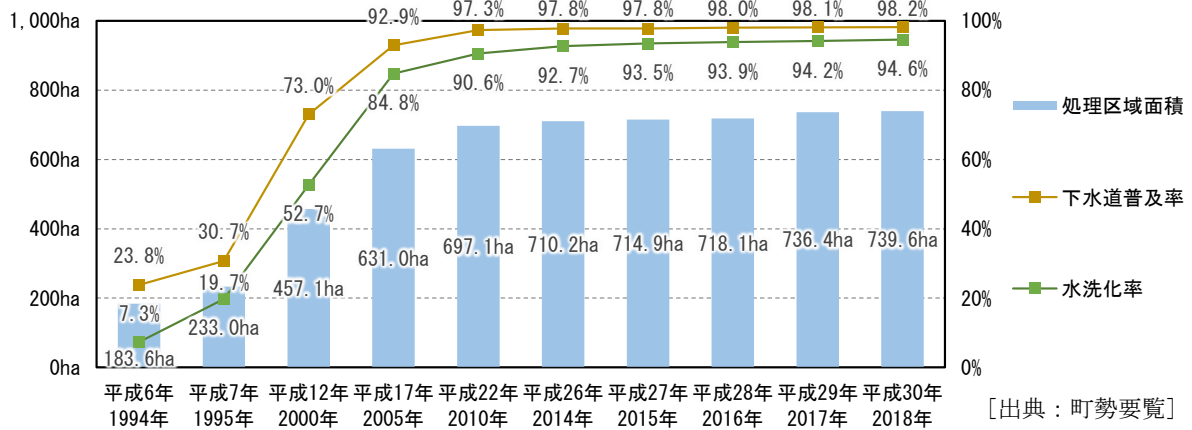
[出典：1998年～2006年 都市計画基礎調査、2007年～2016年 町勢要覧]

g. 都市施設など

●上下水道

上下水道は町内をほぼカバーしています。2018年の公共下水道整備面積は739.6ha、下水道普及率は98.2%、水洗化率は94.6%です。

■公共下水道普及率・水洗化率・処理区域面積の推移



●公共施設

町役場、福祉センター、健康センター、かすやドーム（総合体育館）、粕屋フォーラム（図書館・歴史資料館）、サンレイクかすや（生涯学習センター）などの主要な公共施設は、長者原駅周辺に集積しています。

h. 緑・水辺、景観、歴史・文化

●緑・水辺

町内の森林は江辻山・丸山・西尾山・焼地山などわずかしきありません。緑地面積としては水田が最も大きく、緑地面積の約半分を占めます。多々良川と須恵川があり、駕与丁池などのため池が多いことから、水面の占める割合も約15%と大きくなっています。

都市公園は町内に13箇所あり、その中でも町の中心部にある駕与丁公園は12.7haと規模が大きく、町のシンボルとなっています。

●景観

景観のベースとしては「田畑」と「水辺」があげられ、特徴ある景観要素としては「丸山」「ボタ山」の他、「志賀神社」「農業集落内の煉瓦の塀」「JR煉瓦アーチ橋」などもあげられます。

●歴史・文化

町内には多くの文化財や遺跡が残されており、国指定された「阿恵官衙遺跡」をはじめ、県指定文化財2件（史跡1、有形文化財1）、町指定文化財12件（史跡2、有形文化財4、天然記念物6）を指定しています。

注：P37 公園・緑地、指定文化財の分布状況、P80 トピック いこしえの粕屋町～粕屋町の歴史文化へもご参照下さい。

2. 粕屋町を取り巻く社会の動き

a. アジアに向けた福岡都市圏の発展

本町が含まれる福岡都市圏は今後も人口増加が予測され、近年ではアジア圏からの外国人観光客が増加し交流人口も急増しています。また、博多港などを玄関口としたアジアとの貿易も活発であり、本町に隣接した福岡空港の機能強化も進められています。

JR長者原駅周辺は福岡都市圏の拠点と位置づけられており、同都市圏の発展を支える役割を担っています。

b. 全国的には人口減少時代が到来

わが国の人口は平成22年をピークに減少へと転じ、着実に人口減少が進んでいます。「日本創成会議・人口減少問題検討分科会」が発表した将来推計人口によると、全国の約半数にあたる自治体が消滅する可能性があると言われるなど、人口減少に対する危機感はますます強まっています。

本町は、全国的にも数少ない、人口増加が今後20年以上続くと予想されるまちですが、その増加人口を着実に呼び込むための魅力あるまちづくりが、より重要になります。

c. 超高齢社会の到来

全国的に高齢化が急速に進み、平成27年には65歳以上の高齢化率が全国で26.6%、福岡県で25.9%となり、超高齢社会が到来しました。

本町の平成27年の高齢化率は16.9%と、全国や県の平均より低くなっていますが、高齢化は着実に進展しています。これからは、まちのあり方を、高齢者、障がい者などが暮らしやすいものに変えていくことが、より重要になります。

d. 町の投資余力の減少

人口の減少や高齢化の進展、低成長経済により、将来のまちづくりに向けての自治体の投資が減少すると予測されます。これからは、限られた財源の中で、まちづくりにおける真に重要な課題を見極め、計画的・重点的に取り組んでいく必要があります。

e. 災害に強いまちづくりの重要性

福岡西方沖地震や熊本地震、九州北部豪雨災害、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、自然災害に強い防災都市づくりが求められています。

f. 環境に配慮したまちづくりの重要性

まちづくりにおいて、地球温暖化対策、循環型社会の形成、自然環境保全、健全な水循環の構築などの環境問題への配慮がますます必要になってきています。

g. 住民と協働したまちづくりの重要性

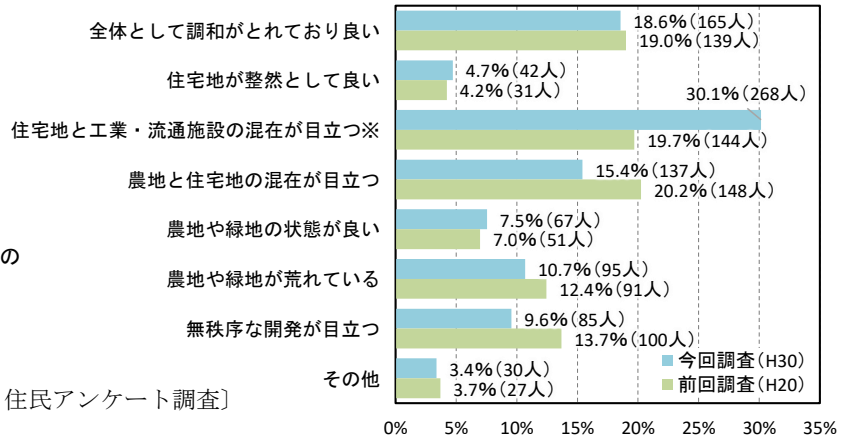
都市整備、まちづくりにおいても、住民と行政の協働をより重要視していく必要があります。

(3) 土地利用について

本町の土地利用について「住宅地と工業・流通施設の混在が目立つ」という意見が最も多く、前回調査から割合が約1.5倍に増加しています。

■現在の粕屋町の土地利用状況についてどう感じられますか。

回答者数：
 今回調査(H30)N=1,005
 前回調査(H20)N=810
 ※前回調査では「住宅地と流通施設の混在が目立つ」と表記しています。



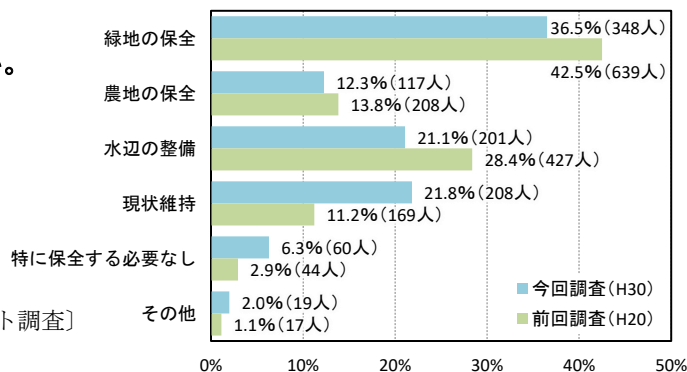
[資料：平成30年度 平成20年度 住民アンケート調査]

(4) 自然や景観について

今後必要な「自然環境の保全・整備」としては、「緑地の保全」が最も多く、「現状維持」と「特に保全する必要なし」を除くと、「水辺の整備」、「農地の保全」も多くあげられました。また、守るべき景観には「駕与丁公園」が特に数多くあげられました。

■粕屋町として、今後必要な“自然環境の保全・整備”はどれですか。

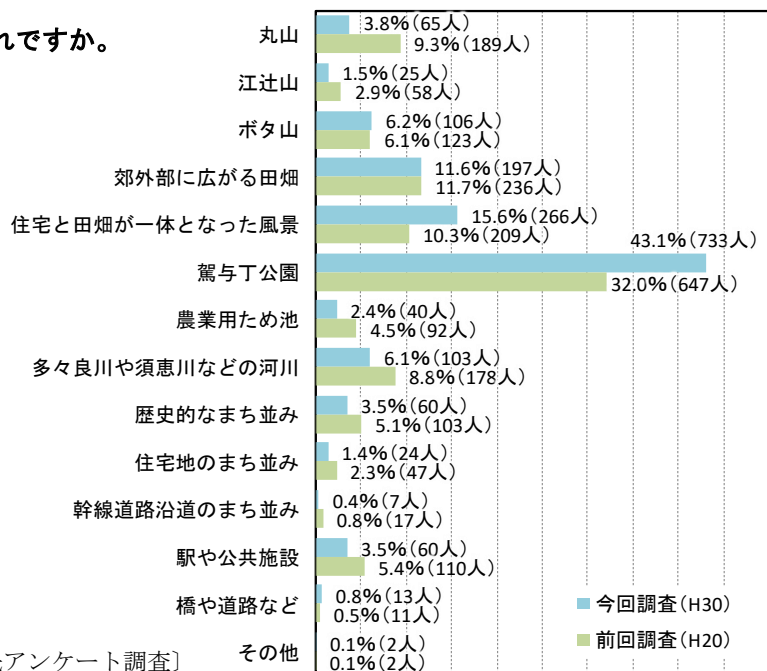
回答者数：
 今回調査(H30)N=1,005
 前回調査(H20)N=810



[資料：平成30年度 平成20年度 住民アンケート調査]

■粕屋町で“守るべき景観”はどれですか。

回答者数：
 今回調査(H30)N=1,005
 前回調査(H20)N=810



[資料：平成30年度 平成20年度 住民アンケート調査]

0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40% 45% 50%

4. 都市整備の課題

■各地域の拠点の充実が求められている■

a. 中心拠点の高度利用と現況のギャップ

本町では当面人口増加が続くと予測されているものの、高齢化が進んでおり、将来の人口減少や超高齢化に対応するため、あらかじめコンパクトなまちづくりを進めておくことが必要です。そのためには、町の核となる、にぎわい・魅力・利便性を併せ持つ中心拠点の充実が重要となります。

一方、町の中心地域と位置づけられる長者原や原町は、周辺に公共施設も多く、交通利便性の高い地域ですが、一定のにぎわいは維持しているものの商業施設の連続性に乏しいなど、面的・線的な拠点となってはいません。このような中心拠点への社会的要請と現況のギャップを踏まえたうえで、拠点の高度利用と魅力づくりが必要です。

b. JR駅を中心としたにぎわいとくらしの拠点形成の遅れ、駅の交通結節機能の不足

町内には6つのJR駅という恵まれた公共交通基盤があり、さらに九大農場跡地（予定）付近に新駅の設置が期待されています。また、各駅の交通結節点としての機能（バス停や道路との連結、時間をつぶせる場所の存在など）や、駅とその周辺の景観には向上の余地があるなど、駅という資源をより活用してにぎわいとくらしの拠点を形成していく取組が必要です。

■住宅地や都市機能の拡充が求められている■

c. 人口増加に対応した新たな住宅用地確保の必要性など

全国的には人口減少時代が始まっていますが、本町では、少なくとも2045年（令和27年）まで人口増加が続くと予測されています。この人口増加を受け入れるための住宅用地を計画的に確保していく必要があります。

また、新たに配置する住宅地（低層戸建て住宅地、中高層集合住宅など）については、既存コミュニティとの融和、景観形成に配慮したものにする必要があります。

d. 福岡都市圏の広域高規格道路網を活用する物流機能集積への期待

福岡都市圏は、アジアへの近さを背景に外国人観光客が急増し、博多港などを玄関口としたアジアとの人や物の結びつきをますます強めており、福岡空港の充実も構想されています。

幹線道路網や高速道路で福岡市や九州各県と連絡し、福岡空港にも近接している本町に対して、福岡都市圏のバックヤードとしての物流機能充実が今後ますます求められます。

■交通の要衝であり、自動車交通の多さから問題が生じている■

e. 生活空間における通過交通の多さ

複数の都市間幹線道路が町内を貫き、また物流施設も多く立地し、その中には生活空間に隣

接しているものもあることから、トラックをはじめとする通過交通が多く、生活道路への侵入も見られます。

一方、町道の歩道設置率は平成30年で26.6%にとどまり、多くの住民から、生活道路における通過交通による交通安全上の問題が指摘されています。

f. 渋滞の発生など

長者原交差点や門松交差点をはじめとする県道607号線（福岡篠栗線）と他の道路の交差点などで日常的に交通渋滞が発生しています。

■定住人口の持続的確保のため、イメージアップが求められている■

g. 田園風景保全の必要性

本町の魅力の一つとして、都市圏中心付近にありながら田園風景が残っていることがあげられます。

激しい都市間競争の中、本町で予測されている増加人口を着実に町内に呼び込み続け、持続的に発展するためには、必要な場所では農地を住宅地などとして活用しつつ、田園風景として骨格的な場所を保全する必要があります。

h. 「緑の資源」のまちづくりへの活用

本町には、駕与丁公園という町外にも広く知られる水と緑の資源があり、多くの住民にとってまちの重要なシンボルとなっています。駕与丁公園が有する緑の資源のポテンシャルを活かしていくためには、公園としての維持管理だけでなく、多様化する住民のニーズに対応し、魅力アップに努めていく必要があります。

i. 低・未利用地の「まちの顔」となるような利用への期待

本町は、高い利便性から住みやすいまちとしての評価が年々高まっていますが、一方で、特徴に乏しい「顔のないまち」とも捉えられがちでした。近年、駕与丁公園やかすやドームなどが整備され「まちの顔」となっていますが、このような場所を増やしていく必要があります。

「九大農場跡地（予定）」等の大規模な低・未利用地は、その位置や規模から、「まちの顔」となる可能性を秘めており、粕屋町らしさを発信する魅力ある土地利用を図ることが期待されます。

j. 景観の無秩序さ、幹線道路沿道の景観の魅力不足

本町の風景に対するイメージは、里地的な田園や駕与丁公園などの景観資源があるにもかかわらず必ずしも良好なものと思われてはいません。

この要因として、急速な都市化で土地利用が混在し景観が無秩序になっていることが考えられます。また、住民が「改善が必要」と考えている景観は「道路など」が第一位であることから分かるように、多くの人が頻繁に目にする幹線道路の景観の魅力不足も、町の風景イメージを引き下げる大きな要因となっています。

特に沿道に位置する商・工・流通業施設において、接道部の緑化などの景観配慮が足りない

ものが多く見られることが問題と言えます。

■住み続けたくなるまちづくりのための身近な住環境向上が重要■

k. 住工混在に起因する住環境の問題、マンション立地による住環境の変化

町の西部や門松駅周辺などの準工業地域では、工業・流通業が撤退した土地にマンションが多く立地し、住宅と工場・物流施設の混在が目立ちます。また、町の北部の田園地域に住宅街が形成されていますが、その周辺の農地の多くは物流施設にかわっています。これらの地域では、トラックの通行による交通事故の危険性や、まち並み景観やコミュニティが変化することへの不安があります。

l. 住民ニーズの変化に応じた安全・安心・快適な住環境づくりが重要

これまで都市基盤整備の最重要課題としてあげられていた「下水道の整備」や「スポーツ・レクリエーション施設、文化施設の整備」は大きく進展し、住民の満足度も向上しました。

現在では、「歩行者の安全性確保のための生活道路における歩道整備」や、「防犯・防災対策」、「社会福祉・医療施設の充実」などの住民意識が高まっています。このようなニーズの変化に対応した安全・安心・快適な住環境づくりが必要です。

m. 子育て世代のニーズや着実に進行する高齢化に対応したまちづくりが重要

本町は20代後半から40代の子育て世代人口が多いものの転入転出も多く、こうした世代が定住し、安心して子どもを産み育てることができるような子育て環境を充実していくことが必要です。また、高齢化率は低いものの高齢化は着実に進展しており、ユニバーサルデザインのまちづくりなどを求める声も聞かれます。

n. 災害に強い安全・安心のまちづくりが重要

福岡西方沖地震や熊本地震、九州北部豪雨の発生などを背景に、住民の災害対策への関心が高まっています。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。

■環境共生型のまちづくりが求められている■

o. 過度に自動車に依存しない都市構造や交通体系づくりが重要

地球温暖化抑制のため、自治体に対して、過度に自動車に依存しない都市構造や交通体系の形成が求められるようになってきました。

本町は、福岡市をはじめとする周辺市町との間の通勤・通学者が多いことから、環境に優しいエコ通勤・通学を実施するための公共交通機関の利用しやすさの向上などが特に求められます。

また、歩道や自転車道の整備も望まれています。

■住民・事業者と協働したまちづくりが求められている■

p. 緑と景観のまちづくり・防犯のまちづくり・中心市街地活性化等での協働の必要性

これからのまちづくりは、行政と住民・事業者が協働して、まちづくりのルールを考え、つくり、実施していくことが必要であると言われてしています。

中でも「民有地の緑や景観の向上」は住民・事業者の取組によらざるを得ず、また全国的に「公園・緑地の管理」において住民・事業者が果たす役割への期待が高まっているなど、緑づくり・景観づくりにおける住民・事業者の取組が特に重要です。

また、「防犯のまちづくり」も良好なコミュニティづくりからはじまるなど、住民・事業者の果たす役割が大きい分野です。

第3章 まちの将来像

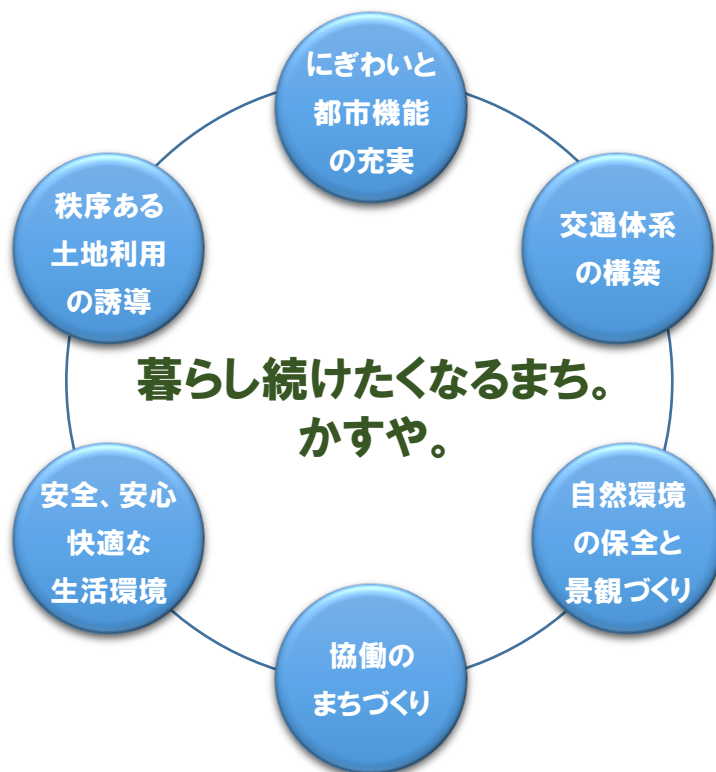
1. 将来都市像

将来都市像

暮らし続けたいくなるまち。かすや。

いにしえより受け継いだ交通基盤・都市機能を活かして、
住みたいくなる、暮らし続けたいくなるまちをめざします。

全国的に人口減少時代に突入したなか、粕屋町では依然人口増加が続き、アジアに向けて発展する福岡都市圏の一角を占めています。また、九州自動車道福岡インターチェンジに隣接し、多くの幹線や2本のJ R線が交差する交通の要衝でもあることから、居住・物流・交通など多様な機能を発揮してきました。これらの交通基盤や都市機能を活かして地域の活性化を図るとともに、より都市機能が充実した「暮らし続けたいくなるまち。かすや。」を目指します。



将来都市像を実現するための指針として、都市整備の6つの方向性を定めます。

都市整備の6つの方向性
① J R 駅などの交通拠点を中心に、 にぎわいと都市機能の充実 を図り、集約型のまちづくりをめざします。
② 人口増加や産業需要に適切に対応し、 秩序ある土地利用を誘導 します。
③ 交通の要衝としての役割を果たしながら、環境に優しい 交通体系の構築 をめざします。
④ 多世代が 安全・安心・快適 に暮らせる まちづくり をめざします。
⑤ 貴重な資源である 緑と水辺 を守り、まちのシンボルとなる 景観を育み ます。
⑥ 住民・事業者と行政の 協働 で まちづくり を行います。

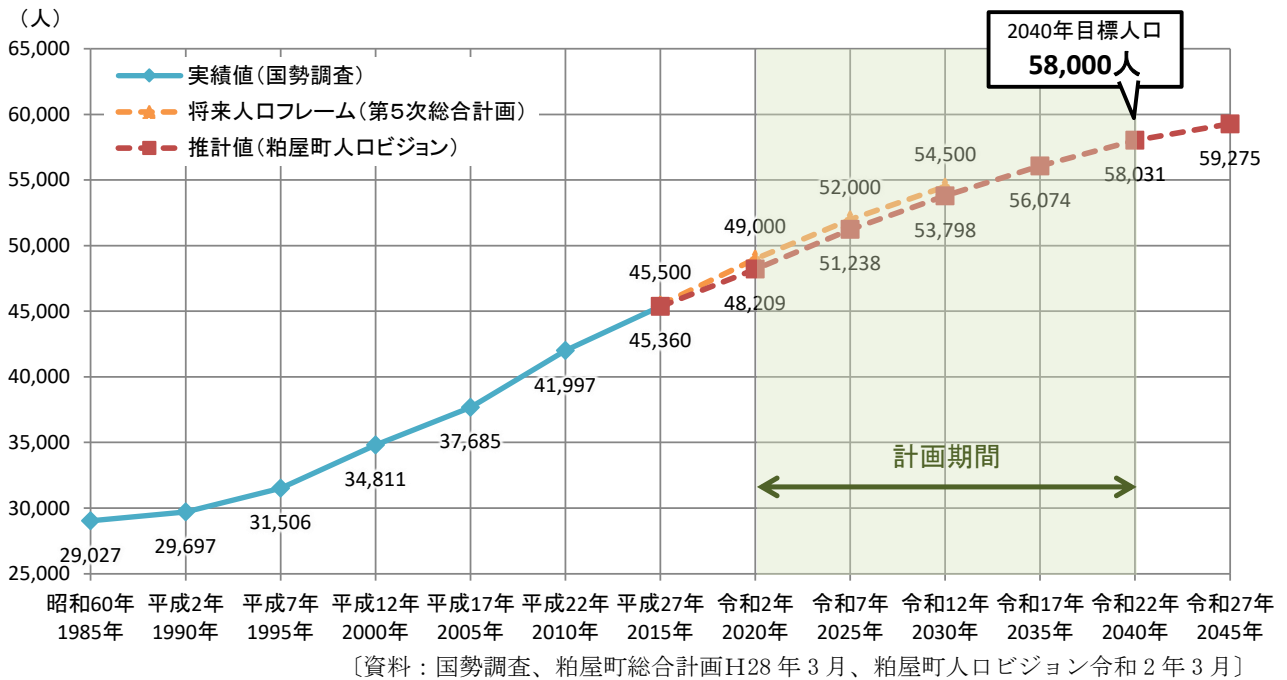
P22～P23 「3. 都市整備の6つの方向性」 参照

2. 目標人口

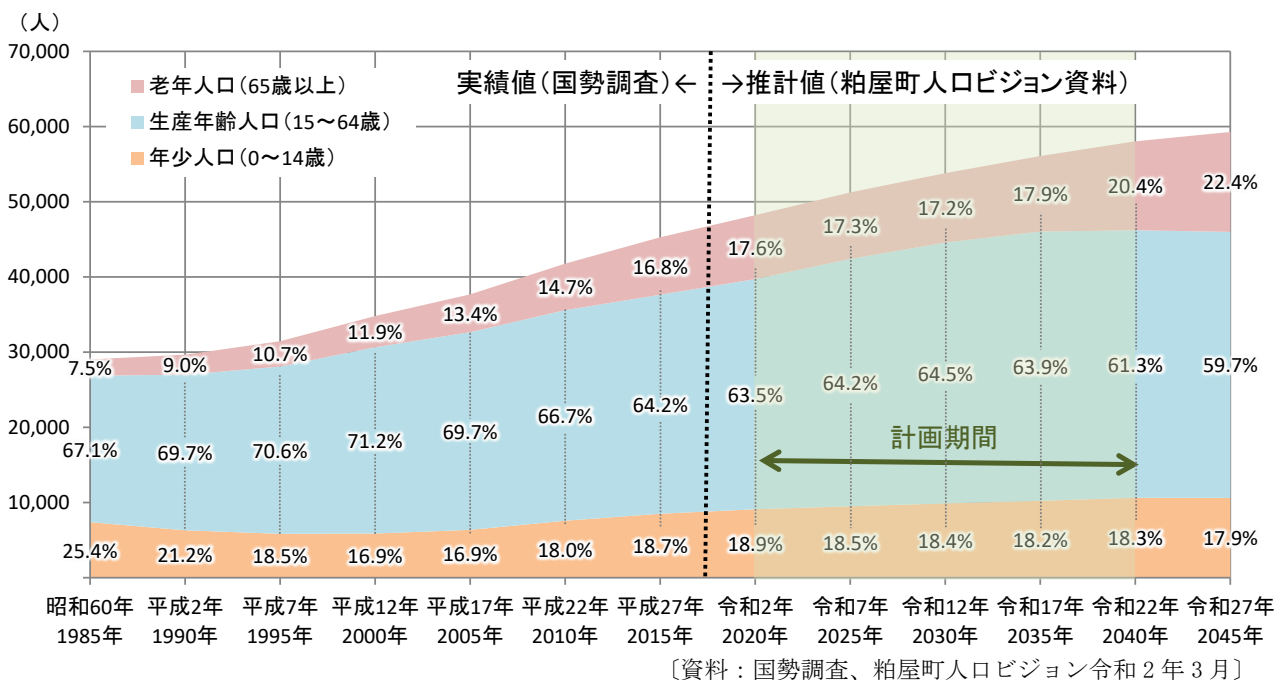
本町は14歳以下の年少人口の割合が高く、今後も人口の増加が想定されますが、高齢化も進むと予測されます。

目標年次である2040年（令和22年）における目標人口は、粕屋町人口ビジョン将来人口展望（推計値を基に設定）と同じく58,000人とします。

■人口の推移と将来推計



■年齢構成人口の推移と将来推計



3. 都市整備の6つの方向性

① JR駅などの交通拠点を中心に、にぎわいと都市機能の充実を図り、集約型のまちづくりをめざします。

公共交通の軸であるJR福北ゆたか線、香椎線を活かした集約型のまちづくりを行います。まちの中心拠点に位置する長者原駅、原町駅とその周辺では、利便施設・公園などを集約するとともに、市街地の高度利用や景観形成を誘導することで、本町の中心にふさわしいにぎわいのある拠点として充実を図ります。

また、JR福北ゆたか線柚須駅と門松駅、JR香椎線伊賀駅と酒殿駅、バス交通の要となっている町南部の大規模集客施設周辺は、身近な地域拠点として鉄道やバスへの乗り換え利便性の向上や生活利便施設の誘導等を図ります。

これら中心拠点と5つの地域拠点を核として公共交通網及び道路交通体系を構築するとともに、住宅用地を確保し利便施設の立地を誘導することで、拠点を中心に市街地がコンパクトにまとまり、誰もが歩いて暮らせ、環境にやさしいまち＝「集約型のまちづくり」をめざします。

② 人口増加や産業需要に適切に対応し、秩序ある土地利用を誘導します。

駅周辺の高度利用や市街化区域の農地や低・未利用地の活用とともに、田園地区の農地の秩序ある転用を行い、以下の用地の確保を図ります。

- 今後も増加が予測されている人口を受け入れるための住宅用地
- アジアに向けて発展する福岡都市圏のバックヤードとして今後とも需要の増大が予想される物流施設用地
- 福岡都市圏の東部拠点としての役割を果たすための商業・サービス業用地

農地から都市的土地利用への転換は、目的の用途にふさわしい地域で計画的に実施します。また、市街化区域編入の際には防災や環境、景観などへ配慮することで、人口増加や都市機能の集積がもたらしかねない負の側面（自然災害の発生、都市整備コストの増大、景観の混乱など）を防止し、人口や都市機能の量的な拡大が、まちの質的な充実にも繋がっていくことをめざします。

さらに、町西側の住工混在地域のうち柚須駅周辺について、生活環境向上のため住宅地や商業地への誘導を図ります。

③ 交通の要衝としての役割を果たしながら、環境に優しい交通体系の構築をめざします。

広域的な交通体系の要衝としての役割を担っているため、業務系交通や通過交通が生活交通と混在し、日常的な交通渋滞が発生しています。都市間幹線道路の整備を図り、良好な交通環境を確保します。

また、住民のニーズが大きな生活道路における安全性・快適性などを確保するため、歩行者・

自転車を含めた地域住民の利用が主となる補助幹線道路及び各住宅地に接続する生活道路の整備を図ります。

さらに、交通結節点となるJR長者原駅をはじめとした6つのJR駅を核として、公共交通・自転車・徒歩など環境に優しい交通手段を選択しやすい、地球温暖化防止に寄与するまち（低炭素型のまち）をめざします。

④多世代が安全・安心・快適に暮らせるまちづくりをめざします。

住民が重視する「歩行者・自転車が安心して通行できる道路の整備」や、「防犯のまちづくり」、「地震や水害などの災害に強いまちづくり」「医療・福祉サービスのまちづくり」など生活レベルの安全・安心・快適な住環境づくりを図ります。

また、子育て世代、高齢世代など多様な世代のニーズを捉えたまちづくりを行います。

⑤貴重な資源である水と緑を守り、まちのシンボルとなる景観を育みます。

多々良川と須恵川は町の豊かな土壌を育んできた貴重な水辺であり、古大間池付近の山林は水源を育む貴重な資源です。また、丸山等の山林は付近に広がる優良な農地とあいまって豊かな里山景観を提供しています。町の田園風景の骨格となっているこれらの河川・森林・農地を保全します。

さらに、中心拠点に隣接する駕与丁公園は住民の貴重な憩いやレクリエーションの場であるとともに、緑豊かな景観を形成しており、住民の多くが最も守るべき景観と考えています。駕与丁公園は本町のシンボルとして更なる魅力向上に努め、市街地の公園などの緑とともに、次世代に引き継ぐべき景観として演出し、育んでいきます。

また、九大農場跡地（予定）で発掘された阿恵官衙遺跡は、町の貴重な歴史資源であり、周辺地区とあわせて新たな顔として整備・活用を図ります。

⑥住民・事業者と行政の協働でまちづくりを行います。

「民有地の緑や景観の向上」、「公園・緑地の参加型管理」、「防犯のまちづくり」、「中心市街地の活性化」などを主要テーマとして、まちづくりにおける住民・事業者と粕屋町の協働のしくみづくりを進めます。

また、まちづくり活動団体の育成や支援によって、住民のまちづくりに対する意識を醸成するとともに、人のネットワークづくりを行います。

4. めざすまちの形 <将来都市構造>

「将来都市像」及び「都市整備の6つの方向性」に基づいた、めざすまちの姿を示します。

【1】拠点

■中心拠点 (JR長者原駅～原町駅、町役場を含むエリア)	: 多様な都市機能が集積している地域で、公共交通の利便性や都市基盤ストックを活かし、本町の中心拠点としての機能の充実を図っていくエリア。 : 本町を印象づける緑の拠点(駕与丁公園)とも隣接しており、まちの顔となるエリア。
■地域拠点 (JR柚須駅、門松駅、伊賀駅、酒殿駅、南部大規模集客施設を中心とするエリア)	: 中心拠点とつながる4つの鉄道駅を中心としたエリアと、町南部の大規模集客施設周辺でバスによる広域交通の要となるエリア。 : 公共交通の地域核として鉄道駅やバスへのアクセス性の向上と、日常的な生活の拠点として生活利便性の向上を図るエリア。

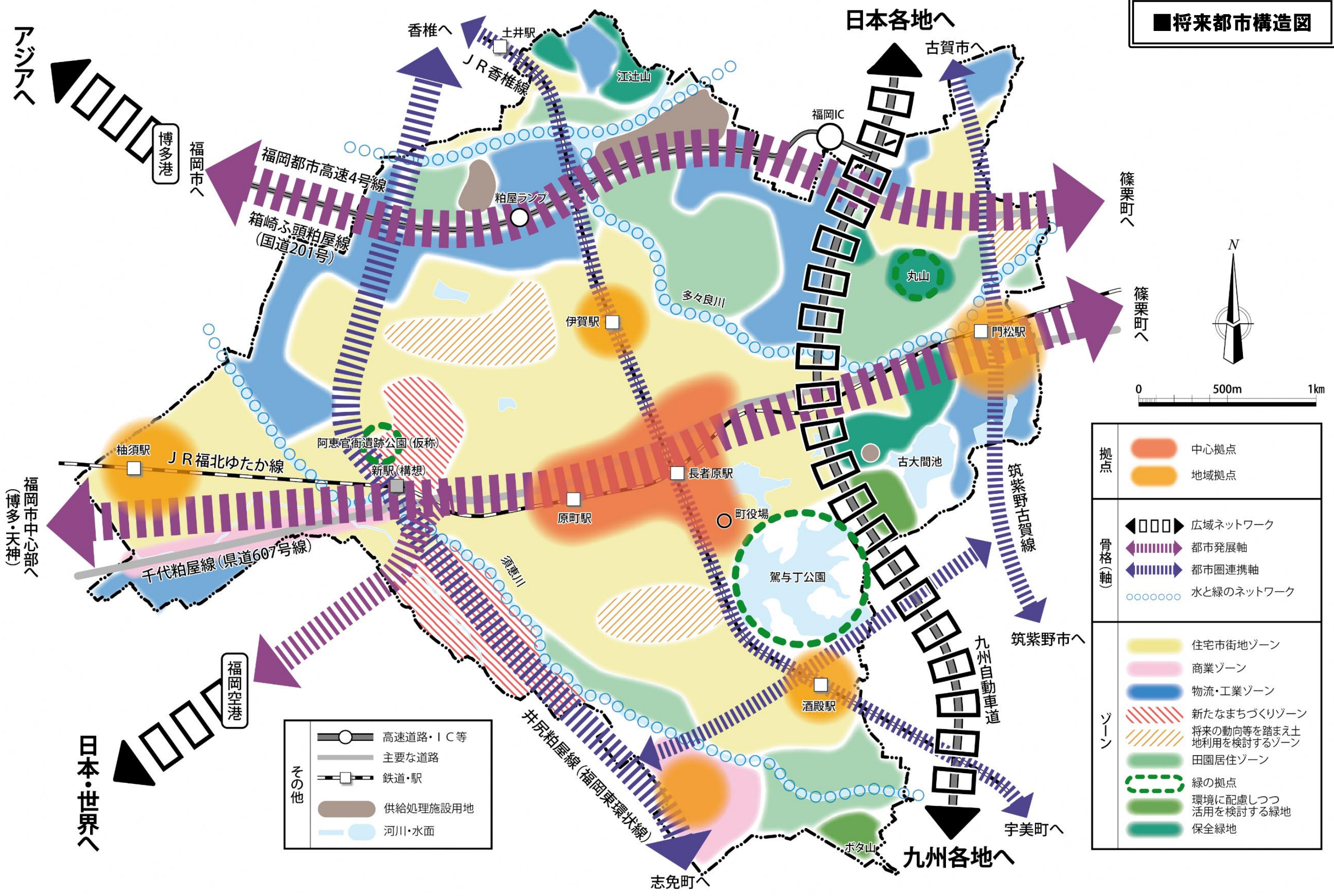
【2】骨格(軸)

■広域ネットワーク	: 九州自動車道は本町と九州各地、ひいては日本各地を結ぶ広域的な高速交通軸。
■都市発展軸	: JR福北ゆたか線及び国道201号、県道607号線とその沿線は、福岡市中心部と直結し、多くの人やものを運ぶなど、町の都市活動を支え、発展をめざす軸。
■都市圏連携軸	: JR香椎線及び福岡東環状線、筑紫野古賀線などは、本町と福岡都市圏の各地を結び、都市活動の連携を図る軸。
■水と緑のネットワーク	: 多々良川、須恵川は町の豊かな大地を形成してきた河川であり、町の水と緑をつなぐ軸。

【3】ゾーン

■住宅市街地ゾーン	: 住民それぞれの生活の基本となる区域であり、住環境の維持及び改善を図るゾーン。 : JR駅周辺など、交通利便性が比較的高いエリアは住宅市街地ゾーンとして優先的に活用を図る。
■商業ゾーン	: 沿線地域や交通結節点などに配置する商業集積地であり、福岡都市圏の東部サブ拠点としての商業サービス機能を発揮するゾーン。
■物流・工業ゾーン	: 北部の流通業務地区内及びそれに近接して配置する物流施設等の集積地であり、アジアに向けて発展する福岡都市圏のバックヤードとして、その物流・工業機能を背後から支えるゾーン。
■新たなまちづくりゾーン	: 福岡東環状線の整備に伴い、九大農場跡地(予定)などの大規模な低・未利用地を活用し新たなまちづくりを進めるゾーン。
■将来の動向等を踏まえ、土地利用を検討するゾーン	: 人口や産業等の長期的な需要や動向を踏まえつつ、必要に応じて土地利用を検討するゾーン。
■田園居住ゾーン	: 田園や集落の良好な環境や景観に配慮しながら、生活環境の改善を図り、地域コミュニティの維持と活力向上に努めるゾーン。
■緑の拠点	: 駕与丁公園、阿恵官衙遺跡、丸山は、町の特徴的、シンボリックな地区であり、緑あふれる住環境の中心、あるいは歴史を学び、触れあえる拠点として保全・活用を図る。
■環境に配慮しつつ活用を検討する緑地	: ボタ山や古大間池西側等の山林は、環境に配慮しつつ活用を図る。
■保全緑地	: 焼地山や丸山の保安林、西尾山、江辻山等の山林は、町の特徴的景観の借景となる緑として、今後とも維持・保全を図る。

■将来都市構造図



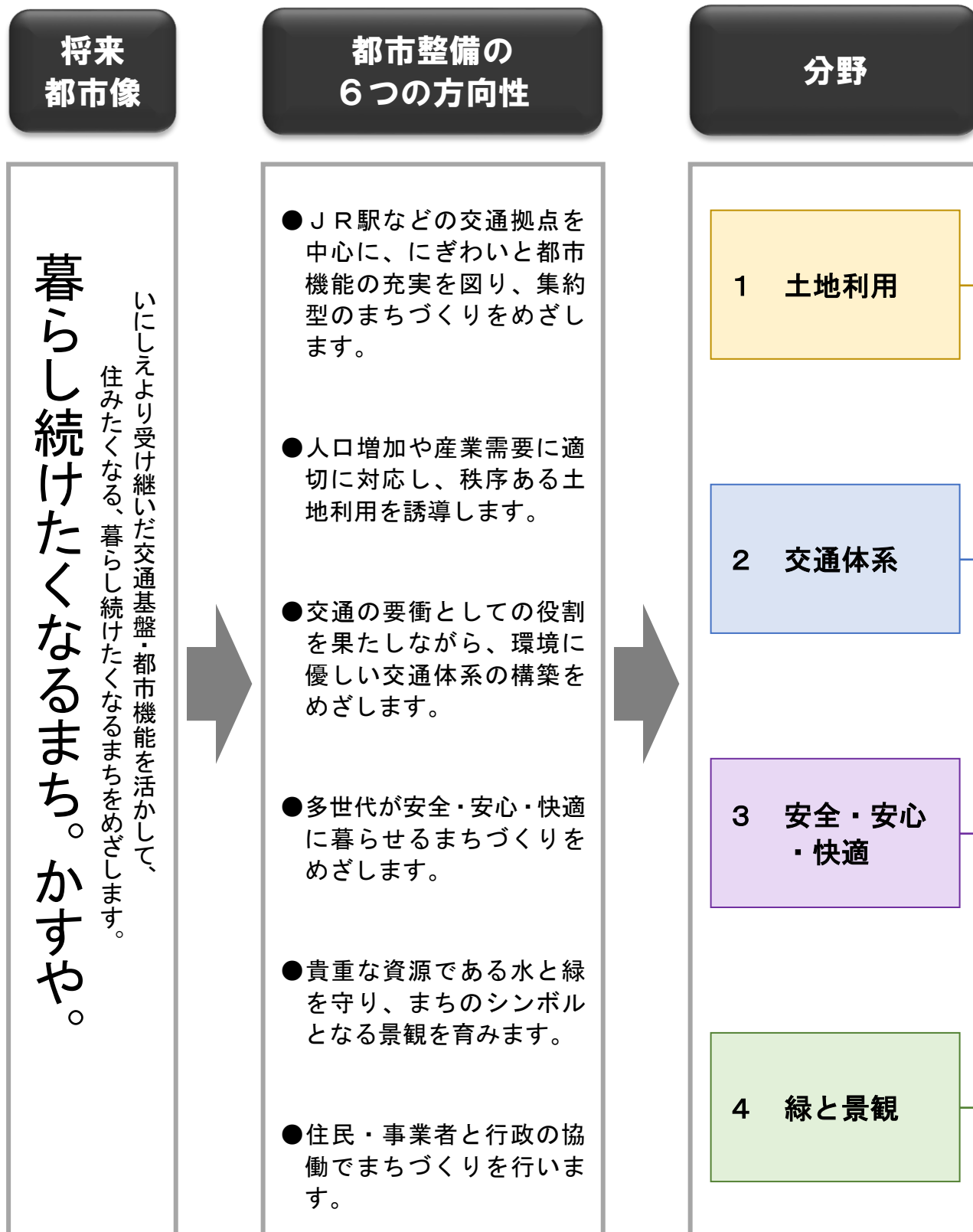
拠点		中心拠点
		地域拠点
骨格(軸)		広域ネットワーク
		都市発展軸
		都市圏連携軸
		水と緑のネットワーク
ゾーン		住宅市街地ゾーン
		商業ゾーン
		物流・工業ゾーン
		新たなまちづくりゾーン
		将来の動向等を踏まえ土地利用を検討するゾーン
		田園居住ゾーン
		緑の拠点
	環境に配慮しつつ活用を検討する緑地	
	保全緑地	

その他		高速道路・IC等
		主要な道路
		鉄道・駅
		供給処理施設用地
		河川・水面

第4章 将来像実現のための方針（全体構想）

序. 全体構想の体系

「将来都市像」、「将来都市構造」を実現するための全体構想として、「都市整備の6つの方向性」に基づいて、以下のとおり、分野毎に基本方針と施策の概要を示します。



基本方針

- 中心拠点と5つの地域拠点の充実
- 人口増加を受け止める質の高い居住空間の確保
- 広域的役割に応えるための物流拠点などの充実
- 既成市街地や市街地外集落地の維持・再生
- 田園風景の骨格となる農地・森林の保全

施策の概要

- a. 中心拠点と5つの地域拠点の充実
- b. 新たな市街地の整備
- c. 大規模な低・未利用地の市街地としての整備
- d. 長期的な都市的土地利用の検討
- e. 既成市街地の維持・再生
- f. 市街地外集落地の維持・住環境向上
- g. 骨格的な田園の保全、森林の保全と活用

- 幹線道路の整備
- 生活道路などの整備と安全性向上、歩行空間などの充実
- 歩いて楽しめる回遊路づくり
- 公共交通機関を使いやすいまちづくり

- a. 幹線道路の整備
- b. 補助幹線道路・生活道路の整備・改良
- c. 歩行空間などの確保、安全性の向上
- d. 物流車両の通行の制限による生活道路の安全確保
- e. 歩いて楽しめる回遊路づくり
- f. 公共交通の機能強化

- 防災・減災のまちづくり
- 防犯のまちづくり
- 快適な住環境づくり
- 環境共生型のまちづくり

- a. 防災・減災のまちづくり
- b. 防犯のまちづくり
- c. 公共施設の機能拡充と維持管理
- d. 上下水道の整備など
- e. ユニバーサルデザインのまちづくり
- f. 環境共生型のまちづくり

- 緑の拠点の保全・整備
- 田園風景の骨格となる農地・森林・河川の保全
- 身近な公園の確保と管理
- 良質なまちなみや景観づくり

- a. 町のシンボルとなる公園の充実
- b. 骨格的な田園、森林、河川の保全と活用
- c. 身近な公園や広場の整備・確保
- d. 既存公園の管理と再生
- e. 都市景観の形成
- f. 町内を見渡せるビューポイントの充実

1. 土地利用

（1）基本方針

都市と田園双方の魅力をもつ本町の土地利用においては、市街地整備と田園風景保全の両面が重要です。また、集約型都市形成の観点より「新旧市街地の核となる、にぎわいとくらしの拠点の配置・形成」も求められることから、次の5つを基本方針とします。

●中心拠点と5つの地域拠点の充実

- ・本町の地理的中心であり住民の多くが中心地域と認識している長者原駅や原町駅の周辺を「中心拠点」、その他4箇所のJR駅周辺地域とバス交通の要である南部の大規模集客施設周辺を「地域拠点」と位置づけ、地域の特徴にあった暮らしに関わる多様な機能の充実を図ります。

●人口増加を受け止める質の高い居住空間の確保

- ・「中心拠点」などの既成市街地の高密度化や田園地域の農地の秩序ある転用などにより、今後も増加が予測されている人口を受け入れるため、駅から近い範囲を中心に居住空間の確保を図ります。

●広域的役割に応えるための物流拠点などの充実

- ・今後とも需要の増大が予想される物流施設用地、福岡都市圏の東部拠点としての役割を果たすための商業・サービス業用地の確保を図ります。
- ・特に町北部の既存物流施設用地周辺や福岡東環状線沿線の低・未利用地等の活用を図ります。

●既成市街地や市街地外集落地の維持・再生

- ・既成市街地は、低層住宅地を中心とした現在の枠組を保ちながら、「住工混在」、「低層一中高層住宅の混在」、「中心市街地の活力低下」などへの対応を図り、活気とうるおいのある市街地環境の維持・再生を図ります。
- ・市街地外の既存集落は、田園や里山の景観を維持しつつ、良好な住環境の維持・向上などを図ります。

●田園風景の骨格となる農地・森林の保全

- ・丸山や多々良川等とともに里地的な景観を呈している郊外の大規模農地など、田園風景の骨格となる農地・森林を保全します。

（2）施策の概要

a. 中心拠点と5つの地域拠点の充実

- ・町内6つのJR駅とバス交通の要となっている南部の大規模集客施設周辺を中心拠点及び5箇所の地域拠点として位置づけ、以下のとおり設定します。

<中心拠点>

JR長者原駅から原町駅及び町役場を中心に住宅地・利便施設・公園などが複合的に配置され、交通結節機能やシンボリックな景観も備わった、豊かな暮らしとにぎわいを提供する拠点。

＜地域拠点＞

J R 柚須駅、門松駅、伊賀駅、酒殿駅を中心とするそれぞれの駅から概ね徒歩圏のエリアと町南部の大規模集客施設周辺は、中心拠点を補完する身近な生活の利便性を高める拠点。アクセス性向上のため、駅の利便性や快適性向上などを図る。

■中心拠点と5つの地域拠点

名称など		方向性
● 中心 拠点	長者原駅・原町駅 周辺地区	<p>町役場、粕屋フォーラム、サンレイクかすやなど、現に集積している既存の公共公益施設を使いやすくするため、徒歩・自転車でこれらの施設を利用するための基盤整備やバリアフリー化、駅とまちのつながりの強化などを図る。</p> <p>また、商業地としての活力と魅力を保つため、商業・業務施設の立地誘導、道路などの公共空間の景観整備、建築物のデザイン向上や民有地の緑化の促進を図る。</p> <p>さらに、J R 福北ゆたか線沿線を中心に土地の高度利用を誘導することで市街地の人口密度を高め、便利施設等の立地促進を図り、豊かな暮らしとにぎわいのある拠点形成をめざす。</p>
● 地域 拠点	柚須駅 周辺地区	福岡市やまちの中心地域との往来における利便性強化を図るため、駅前広場や駐輪場等の確保などを検討する。
	門松駅 周辺地区	駅の利便性を改善するとともに、徒歩圏内の土地利用を促進し、生活拠点化を図る。
	伊賀駅 周辺地区	駅から西側の徒歩圏内を中心に緑豊かな低層住宅地の形成を検討し、日常的な生活利便性を確保する。
	酒殿駅 周辺地区	土地区画整理事業区域内は、公園の整備を進めるとともに、日常的購買需要に対応する小規模な商業施設の立地を誘導するなど地域拠点としての機能向上及び魅力ある街並み景観の形成を図る。また、駕与丁公園や大規模集客施設との間の良好な歩行空間を確保するとともに、駕与丁公園に近接した環境を活かし、駅の北側及び西側等は、低層住宅地の形成を検討する。
	南部大規模集客施設 周辺地区	<p>町内だけでなく町外や福岡空港とのバス交通の要となっており、待合施設の拡充を図るとともに、町内巡回バスの乗り入れを進め、住民のバス交通網の利便性の向上を図る。</p> <p>また、酒殿駅やボタ山との間の良好な歩行空間を確保する。</p>

b. 新たな市街地の整備

① 駅周辺の新たな住宅地

- ・ 駅周辺に人口を集約し、にぎわいの創出や利便性の向上を図るため、J R 駅から概ね徒歩圏にある低・未利用地の宅地化を誘導します。
- ・ 新たに整備する住宅地では、良好な住環境と景観を形成し、維持するため、地区計画などにより緑や景観についてのルールづくりを進めます。

② 新たな物流施設用地

- ・物流施設用地は生活空間や生活道路と分離し、住み分けるため、既にこれらが集積している町北部の九州自動車道福岡インターチェンジ及び国道 201 号沿線などへの集約を図り、これらへの新規立地及び既成市街地から移転を誘導します。
- ・また、J R 門松駅南方の筑紫野古賀線沿道に工場や物流施設が立地しており、これらの地区と合わせ新規立地の環境整備を誘導します。
- ・工場や物流施設の新規立地を図る際には、生活環境保全対策（緩衝緑地帯など）の充実を誘導するとともに、周辺的生活道路や通学路へ大型の物流系車両が過剰に入り込まないよう、施設への運行ルートの検討を行い、安全確保に努めます。

c. 大規模な低・未利用地の市街地としての整備（福岡東環状線沿線）

- ・九大農場跡地（予定）は福岡都市圏東部をつなぐ福岡東環状線と、福岡市中心部とつながる県道 607 号線が交差する交通の要衝に位置しており、整備中の福岡東環状線の事業完了により、より効果的な土地利用が求められます。また、跡地利用とあわせて J R 新駅の設置が期待されているため、九州大学や鉄道事業者と連携しまちづくりについての基本方針等を検討します。
- ・九大農場跡地（予定）では阿恵官衙遺跡を活用した遺跡公園を整備し、幅広い世代にとって利便性が高い市街地を形成するとともに、活力のある社会経済活動の場として新たな雇用を創出する、地域と調和した魅力あるまちづくりを進めます。
- ・福岡東環状線沿線の市街化調整区域は、福岡東環状線の事業完了によりさらに交通利便性が向上し、開発ニーズが高まることが予想されます。地元地権者とともに商業や物流など幹線道路沿線にふさわしい土地利用の方針等を検討します。

d. 長期的な都市的土地利用の検討

① 将来の動向等を踏まえた土地利用の検討

- ・将来予測される人口増加の受け皿として、中心拠点の高度利用や駅から徒歩圏にある低・未利用地の宅地化を誘導しますが、さらに宅地が不足する場合には、市街化区域に囲まれた市街化調整区域の土地利用を検討します。

② その他の低・未利用地の活用

- ・古大間池西側の公有地周辺や粕屋中部消防署周辺は、防災・環境・景観の各面に配慮しながら、都市的な土地活用を誘導します。

e. 既成市街地の維持・再生

① 住宅地／主に住宅系用途地域

- ・低層住宅中心のゆとりある住環境を維持するため、建築物の高さの制限などを引き続き

行います。第一種低層住居専用地域の建ぺい率、容積率は、町内に2種類の規制があるため、地域の特性や公平性、将来の土地利用にあたっての柔軟性などに配慮し、規制の統一化を検討します。

- ・既成市街地における中高層住宅立地が、周辺の住環境と調和したものになるよう、地域ごとの状況に応じた方針を設定します。
- ・J R長者原駅から原町駅にかけてのJ R福北ゆたか線沿線では、人口密度を高めるため、用途変更や高度地区の一部撤廃など、土地の高度利用を誘導します。
- ・本町には食料品や日用品が購入できる商店や飲食店が少なく、徒歩圏内に商店等がないエリアも多くみられます。このような地域の生活利便性の向上を図るため、周辺の住宅地に影響が少ない小規模な商業施設の立地を許容できるような土地利用方策を検討します。

② 住工混在地域、工業地域／主に準工業地域

- ・柚須駅周辺においては、良好な住環境の形成を目的として、地域と協議しながら、住宅地及び商業地への誘導を図ります。
- ・工場撤退後の土地利用が、周辺の住環境と調和したものになるよう、工場移転・撤退後の土地利用ルールや手続きなどを検討します。
- ・町役場西側及び南側の地区、J R伊賀駅東側の地区、J R門松駅の周辺地区では、既に工業等の用途が減少し、将来的には住宅系の用途が中心となっていくものと予想されています。これらの地区では用途地域の見直しを検討するなど、適切な居住環境への誘導を図ります。

③ 商業・業務地域／主に商業系用途地域、準工業地域

- ・中心拠点（長者原駅・原町駅周辺等の既存商業集積地～町役場を中心とするエリア）では、まちの顔にふさわしいにぎわいと個性のあるまちへの再生のため、商業・業務施設の立地誘導、景観向上・緑化推進を図ります。また、土地の高度利用を図るため、土地利用規制のあり方を検討します。
- ・住民・事業者などによるエリアマネジメント*の取組を促進・支援します。

（※エリアマネジメント：地域（一定のエリア）における良好な環境や地域の価値を維持向上させるための、住民、事業者、地権者等による主体的な取り組み。特徴として、「つくること」だけでなく「そだてること」も対象とし、行政主導でなく、多くの住民、事業者、地権者等が関わり合いながら主体的に進めることがあげられる。）

④ 物流施設用地など／主に流通業務地区、大規模流通業務施設のための区域とその周辺

- ・流通センター周辺は住宅地が接近している場所があり、住宅地や集落の住環境を守るため緩衝帯の整備を誘導します。

f. 市街地外集落地の維持・住環境向上

- ・市街地外集落については良好な自然環境や集落景観を守りつつ、狭い道路の整備や公園の維持管理など生活環境の向上を図ります。
- ・既存集落内の開発許可制度等の活用を検討するなど、地域コミュニティの維持と活力向

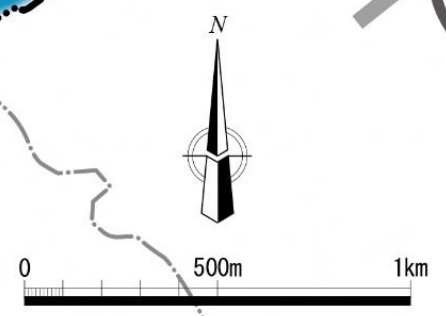
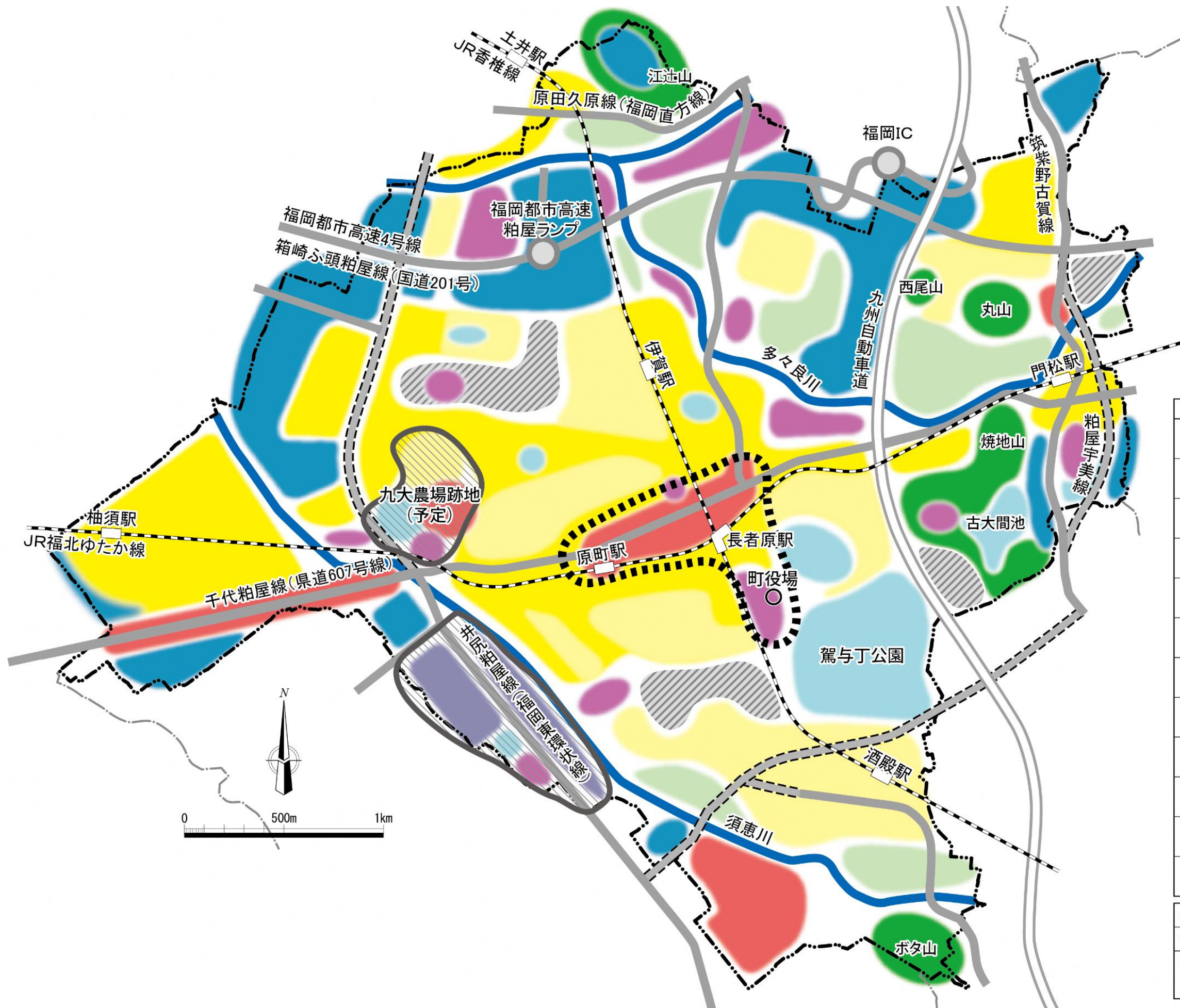
上や集落の魅力づくりに努めます。

- ・江辻などの物流施設用地が隣接している市街地外集落においては、住環境の維持・向上のため、緩衝空間確保として物流施設における緑地帯の整備、保全などを図ります。

g. 骨格的な田園の保全、森林の保全と活用

- ・丸山・焼地山・西尾山、丸山周辺の水田や多々良川河岸は、本町では少なくなった里地の原風景として、現況の土地利用を保全します。また、これらと一体的に緑の風景を形成する水田などで重要なものを保全します。
- ・江辻地区などで農地を活用して行われているコスモスなどの花畑づくりの活動や花畑の活用促進を支援します。

■土地利用の方針図



凡 例	
	中心拠点としての整備
	農地
	森林・緑地
	低層住宅地域
	中高層住宅地域
	商業・業務地域
	工業・流通業地域
	商業または流通業地域
	公益施設集積地、大規模公益施設
	大規模な公園やため池
	大規模な低・未利用地の市街地としての整備
	長期的な都市的土地利用を検討する地域
	河 川
	鉄 道
	主要幹線道路
	予定道路

2. 交通体系

（1）基本方針

J R 長者原駅付近は、福岡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中枢都市圏を目指す福岡都市圏の「拠点」のひとつに位置づけられています。本町の交通体系整備としては、広域的な流通業務系交通などを担う「都市間幹線道路の整備」、町の道路ネットワークの骨格形成のための「地域内幹線道路の整備」、住民から特に求められている「生活道路などの充実」のそれぞれが重要です。

さらに、うるおいある生活環境形成のため、住民や来訪者が思わず歩きたくなる魅力ある回遊路づくりをめざします。

また、高齢化や地球温暖化への対策として「公共交通機関や徒歩・自転車による移動の促進」も求められることから、次の4つを基本方針とします。

●幹線道路の整備

- ・広域的な流通業務系交通などを担い福岡都市圏全体の産業の大動脈を形成するとともに、通過交通を処理し生活空間におけるトラックなどの交通を排除する役割をもつ「都市間幹線道路」と、町内の道路ネットワークの骨格となる「地域内幹線道路」を、機能分担を図りながら、費用対効果や優先度を考慮して整備を進めます。

●生活道路などの整備と安全性向上、歩行空間などの充実

- ・住宅地と中心拠点又は地域拠点などをつなぎ住民の生活を支える「補助幹線道路」や「生活道路」の整備及び生活道路における交通安全対策や街灯の設置などの防犯対策を進めます。
- ・平坦な地形を活かして徒歩や自転車移動を促進し地球温暖化抑制に貢献するため、歩道整備や自転車走行空間の形成を進めます。

●歩いて楽しめる回遊路づくり

- ・中心拠点及び地域拠点や緑の資源、景観資源などをむすび、楽しく歩ける、美しく質の高い街路空間及び河川の水辺空間のネットワークをつくります。

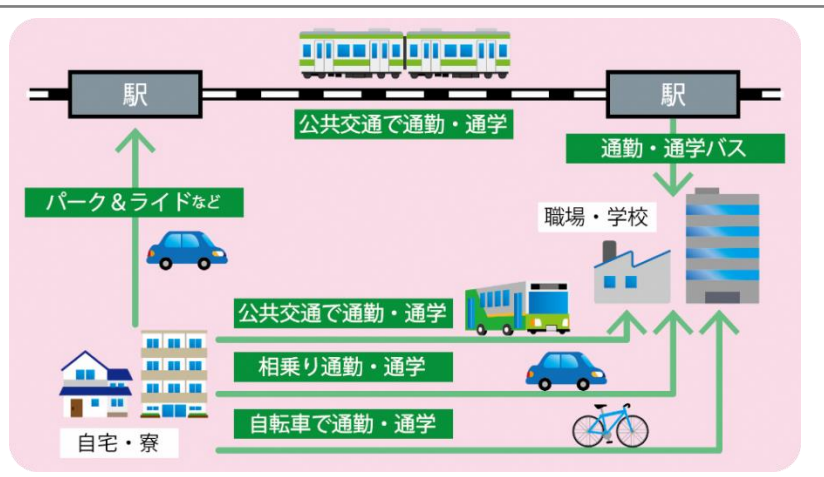
●公共交通機関を使いやすいまちづくり

- ・町内に6つのJ R 駅があるという恵まれた公共交通のインフラを活かした「公共交通が利用しやすいまち」、「エコ通勤・通学を進めるまち」、「低炭素型のまち」をめざし、J R 駅と周辺地域が連携した交通結節機能の充実、バス利用の利便性向上などを図ります。

参考

■エコ通勤・通学のイメージ

〔出典：国土交通省
エコ通勤リーフ
レットより作成〕



（2）施策の概要

a. 幹線道路の整備

① 南北軸の幹線道路の整備

- ・周辺都市と南北に連絡する都市間幹線道路網を形成するため、福岡東環状線を形成する都市計画道路 井尻粕屋線の扇橋以北の区間、都市計画道路 粕屋久山線の整備を図ります。
- ・門松交差点などで慢性的に渋滞が発生している県道 35 号線のパイパスとしての都市計画道路 粕屋宇美線の整備を図ります。

② 東西軸の幹線道路の整備

- ・主に福岡市方面と連絡する、都市計画道路 千代粕屋線は、福岡市境から都市計画道路 井尻粕屋線との結節点（扇橋）までの事業が完了しました。扇橋以東の都市計画道路 千代粕屋線の事業化までは県道 607 号線（福岡篠栗線）の交差点改良等により渋滞を緩和するなど主に東西方向の交通円滑化の方策を検討します。
- ・町の南部において、町内を東西に横断する都市間幹線道路として都市計画道路 南里新大間線の整備を検討します。

b. 補助幹線道路・生活道路の整備・改良

- ・住宅地と中心拠点又は地域拠点などをつなぐ補助幹線道路及び各住宅地に接続する生活道路などの整備を図ります。
- ・既設の補助幹線道路などで、交通渋滞が日常的に発生している場所について、右折レーン設置などの改良を図ります。

c. 歩行空間などの確保、安全性の向上

- ・幹線道路の整備の進捗による歩道整備、自転車走行空間の形成を図ります。
- ・危険な交差点や踏切では、交差点改良や踏切の安全対策などを検討します。
- ・歩行者の通行を優先すべき住宅団地内の生活道路を、通過車両がスピードを出して通ることを防止するため、ゾーン 30 の導入をすすめます。
- ・生活道路における防犯対策として街灯の設置を推進します。

参考

ゾーン 30 とは・・・。

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策のひとつです。

区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制します。

〔出典：警視庁ホームページ〕



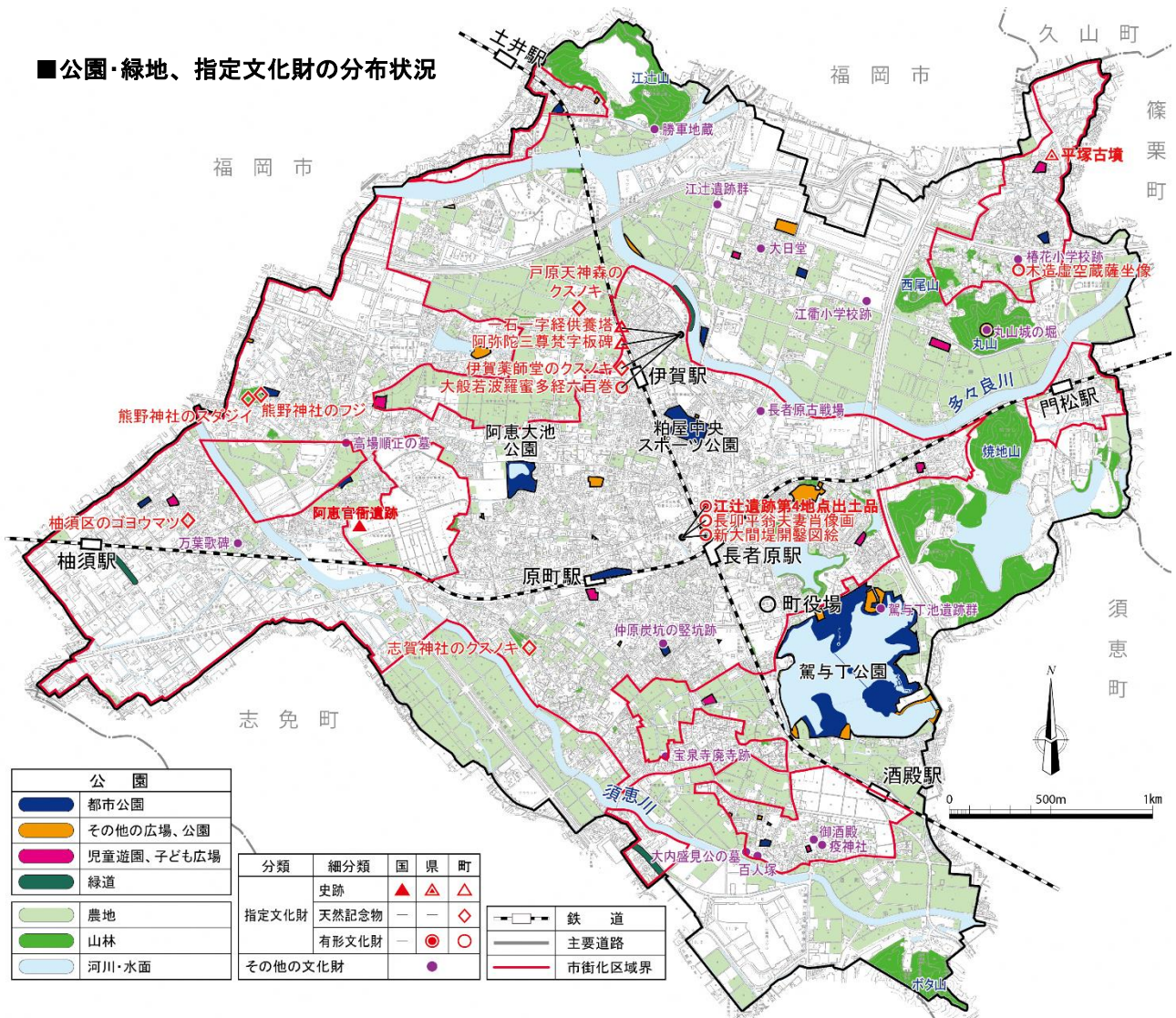
d. 物流車両の通行の制限による生活道路の安全確保

- ・生活道路へ物流車両が過剰に走り込まないように、幹線道路の充実を図るとともに、通学路をはじめとする生活道路への進入を抑制する新たな仕組みづくりを検討します。
- ・江辻物流倉庫周辺地区では、大型トラックは集落内の生活道路は通らないなどの協定を結び、一定の効果をあげています。新たな流通業務施設立地の際には、このような協定の締結を促進し、生活道路の安全確保に努めます。

e. 歩いて楽しめる回遊路づくり

- ・駅周辺と主要な地域資源間に位置する幹線道路の歩道整備などによるネットワーク化を進めます。
- ・駕与丁公園などのレクリエーション施設、阿恵官衙遺跡や平塚古墳などの文化財などを示す地域資源マップや散策ルート図づくり、案内板の設置を検討します。
- ・河川堤防（管理用道路）を活用するなど、多々良川・須恵川沿いの遊歩道化を推進し、川沿いの自然豊かな歩行者用道路の整備とネットワーク化を図ります。
- ・大規模なため池の周回路、山頂への散策路などの整備とネットワーク化を進めます。

■公園・緑地、指定文化財の分布状況



f. 公共交通の機能強化

① 公共交通のネットワーク化と高齢者など誰もが歩いて暮らせるまちづくり

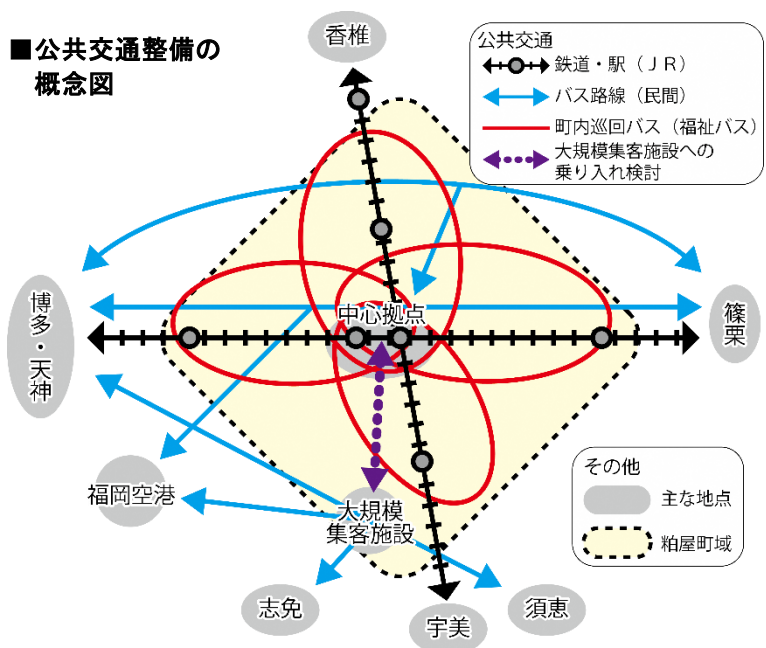
- ・ 交通事業者等と連携し、鉄道、路線バス等の多様な交通サービスが相互に利用しやすい一体的な公共交通体系の形成をめざし、効率的な公共交通のあり方を検討します。
- ・ 高齢者などの交通弱者が安心して生活できるよう、できるだけ公共交通空白地域の発生を防ぎ、地域公共交通の確保を図ります。
- ・ 九大農場跡地（予定）の活用と合わせた新駅の設置について鉄道事業者や開発事業者と協議します。
- ・ JR福北ゆたか線は単線で運行しており、複線化に向け引き続き鉄道事業者と協議します。

② JR駅とその周辺地域の交通結節点としての充実・一体化

- ・ 主要道路から駅へのアクセス性向上のため、駅と道路のつながりの明確化を図ります。また、駅につながる道路の歩行空間を確保し、安全性の向上と魅力づくりに努めます。
- ・ 交通結節点としての機能を高めるための駅周辺の基盤づくりとして、バス・自動車・自転車・歩行者それぞれが使いやすく、相互乗り換えやキスアンドライド※などもしやすい駅前広場・駐車場・駐輪場・一時駐車スペースなどの整備・再整備を図ります。
（※キスアンドライド：通勤者が、自宅から最寄り駅まで自家用車で家族に送られ、電車に乗って通い、また帰宅時に最寄り駅まで迎えに来てもらうという通勤形態。）
- ・ 駅そのものや周辺施設において、待ち時間情報などの情報提供機能、乗り換えの際の待ち時間の休憩サービス機能などの充実を図ります。
- ・ 主要駅やその周辺のユニバーサルデザイン化を図ります。

③ バスの利便性向上

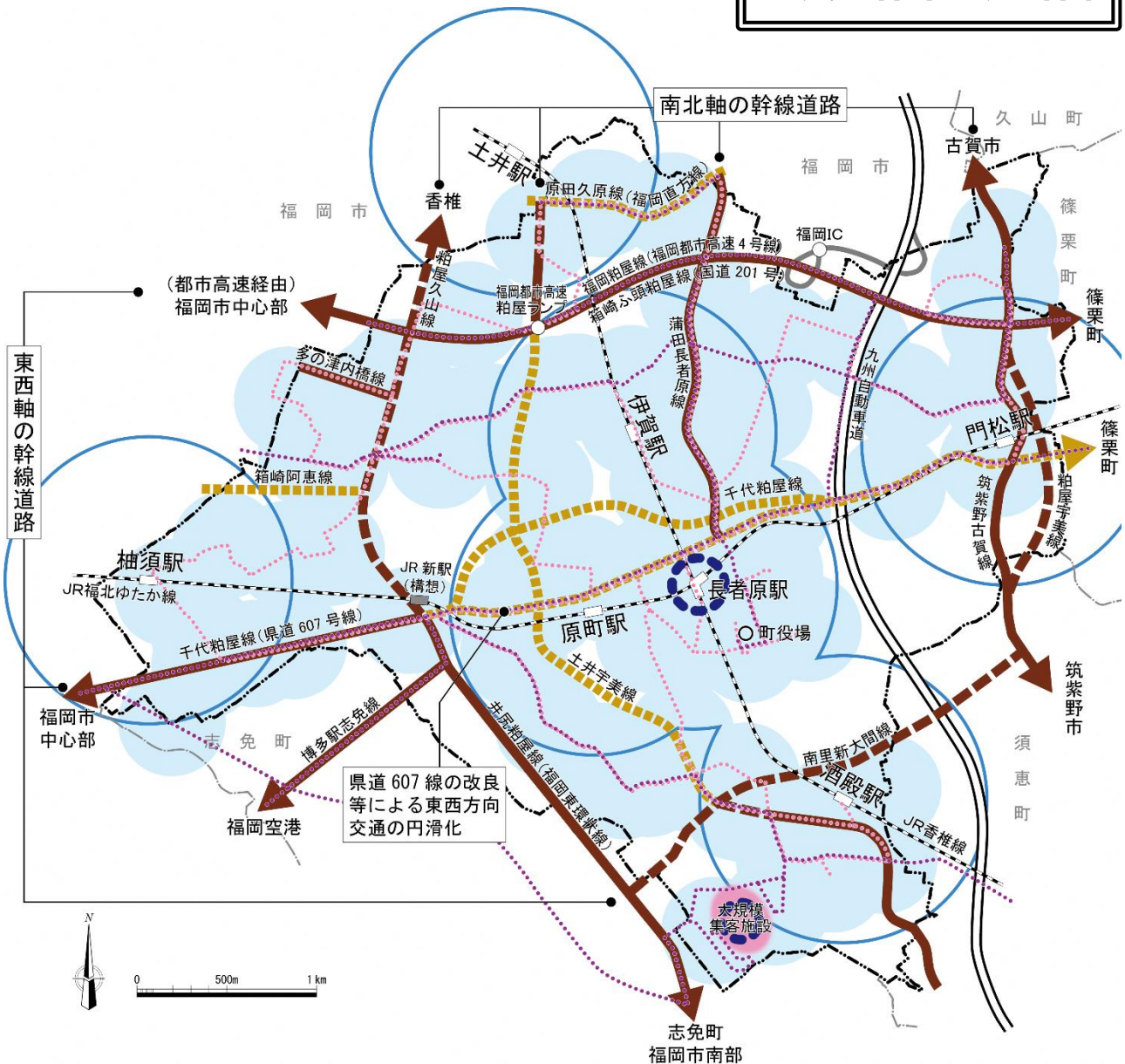
- ・ 町内巡回バスなどの運行により、住宅地とにぎわい・くらし拠点の間などをきめ細かく結ぶバス路線を維持・充実させます。
- ・ 町南部の大規模集客施設は、博多駅や天神等の福岡市中心部や福岡空港、志免町、須恵町などの周辺市町等をつなぐバス交通の拠点の一つとなっています。今後、町内巡回バスの乗り入れを進め住民の利便性向上を図るとともに、待合施設の拡充を図ります。
- ・ 高齢者や障がい者をはじめとする住民のバスの利用しやすさを増すため、ベンチやバス停上屋の整備などによるバス待ち環境の改善（風雨や夏の



暑さ・冬の寒さから守られ、快適にバスを待てる環境づくり）を図ります。

- ・バス停と周辺施設（公園、オープンガーデンなど）を組み合わせる魅力を高める「バス停のオアシス化」について検討します。

交通体系の方針図



幹線道路の整備		公共交通の機能強化		公共交通	
	整備済路線		交通結節点としての環境の整備		鉄道・駅（JR）
	（再）整備の緊急性が高い路線（整備中を含む）		新駅（構想）		バス路線（民間）
	整備が望まれる路線		JR 駅から 800m 以内の地域		町内巡回バス（福祉バス）
	九州自動車道		バス停から 300m 以内の地域		

【注】（ ）内の道路名称は、路線名

3. 安全・安心・快適

（1）基本方針

安全・安心で快適なまちづくりとして、「自然災害発生時の住民の安全の確保」、「防犯性の強化」、「身近な住環境の向上」、「環境と共生したまちづくり」をめざすものとし、次の4つを基本方針とします。

●防災・減災のまちづくり

- ・安全・安心な生活を営んでいくため、地震や水害などの自然災害に対して被害を最小限に食い止めるような都市整備を行います。

●防犯のまちづくり

- ・住民、地域、行政が協働し、犯罪のない安全で安心して暮らせるまちづくりに取り組みます。

●快適な住環境づくり

- ・公共施設の機能強化を図るとともに、適正配置と長寿命化に努めます。
- ・上下水道の整備を行い、快適に暮らせるまちづくりを行います。
- ・ユニバーサルデザインの導入などにより、誰もが快適に暮らせるまちづくりに取り組みます。

●環境共生型のまちづくり

- ・地球温暖化防止に貢献するため、主に交通分野において低炭素型のまちづくりに取り組みます。

（2）施策の概要

a. 防災・減災のまちづくり

- ・近年記録的な集中豪雨が多発するようになってきていることから、多々良川・宇美川・須恵川の「洪水浸水想定区域」等を示した「粕屋町防災マップ」を活用し、住民に浸水想定区域や避難場所等の周知徹底を図ります。
- ・浸水想定区域では、最大浸水深に応じた土地造成や建物の計画を呼びかけ、安全な都市空間の確保に努めます。また、大規模な開発を行う際には、地区計画の策定などにより調整池や排水施設を十分に整備するよう指導するとともに、雨水幹線の増強や雨水貯留浸透施設の整備による浸水対策を行います。
- ・大規模な都市公園は防災拠点として、身近な都市公園は一次避難地や応急対策基地として位置づけ、それぞれの機能を強化します。
- ・公共施設はそれぞれの役割だけでなく地域の防災拠点の役割を担うため、施設毎に国の耐震に関する基準や指針などに基づき耐震診断や、耐震性能の向上の実施に努めます。
- ・地震火災発生時の避難経路、応急物資輸送路として重要な役割を果たす都市計画道路（粕屋久山線、井尻粕屋線、粕屋宇美線）の整備を進めます。
- ・道路、鉄道、河川等の延焼遮断帯や防災活動空間として機能させるため、道路の新設拡幅時には沿道構築物の不燃化を促し、河川や緑地、鉄道敷きなどを防災空間として確保します。

b. 防犯のまちづくり

- ・住民、企業、行政の三者で協力し、見守り活動等により防犯に強いまちづくりを推進します。
- ・地域と協議しながら、街灯の整備充実を図ります。
- ・都市公園やオープンスペースでは見通しを確保し、都市施設の防犯環境設計^{*}に基づく整備促進を図ります。

（※防犯環境設計：犯罪が発生しにくい環境を創るために、人的な防犯活動（ソフト面）とあわせて、建物、道路、公園等の物理的な環境（ハード面）の整備、強化等を行い、犯罪の起きにくい環境を形成するという考え方）

c. 公共施設の機能充実と維持管理

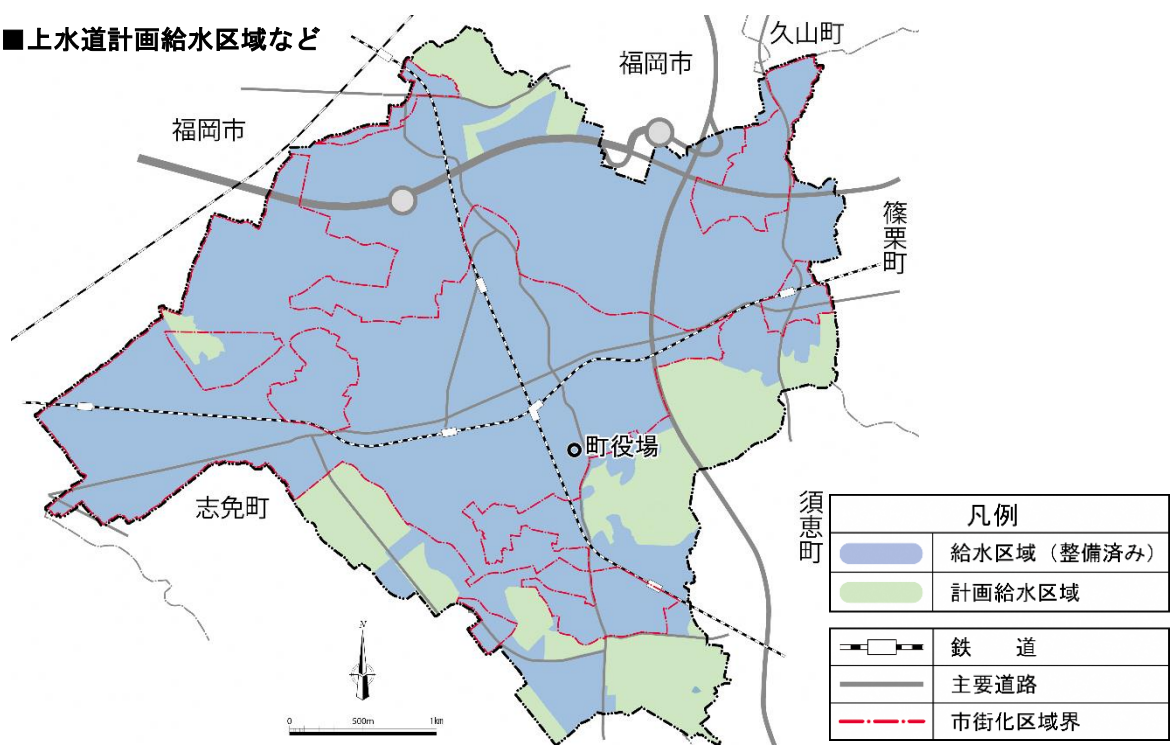
- ・本町の庁舎、教育施設、福祉施設、文化施設等の公共施設は中長期的な視点で計画的に管理し、適正配置と長寿命化を図ります。
- ・学校等の教育施設は、今後も児童・生徒数の増加が見込まれることから、校舎の増築や建て替えを含む施設拡充を検討します。
- ・図書館や体育館などの文化・レクリエーション施設は、近隣市町との広域利用の一層の推進を図ります。
- ・公営住宅については、施設や設備の点検を行い、予防保全型の管理を行うとともに、計画的な修繕に努め、居住性・安全性などの維持向上を図ります。

d. 上下水道の整備など

① 上水道

- ・老朽化した設備の更新を順次行い、安全で効率的な上水道網整備を継続していきます。
- ・住民の協力のもと年々使用量は低下傾向となっています。今後も引き続き、節水型のまちづくりを行います。

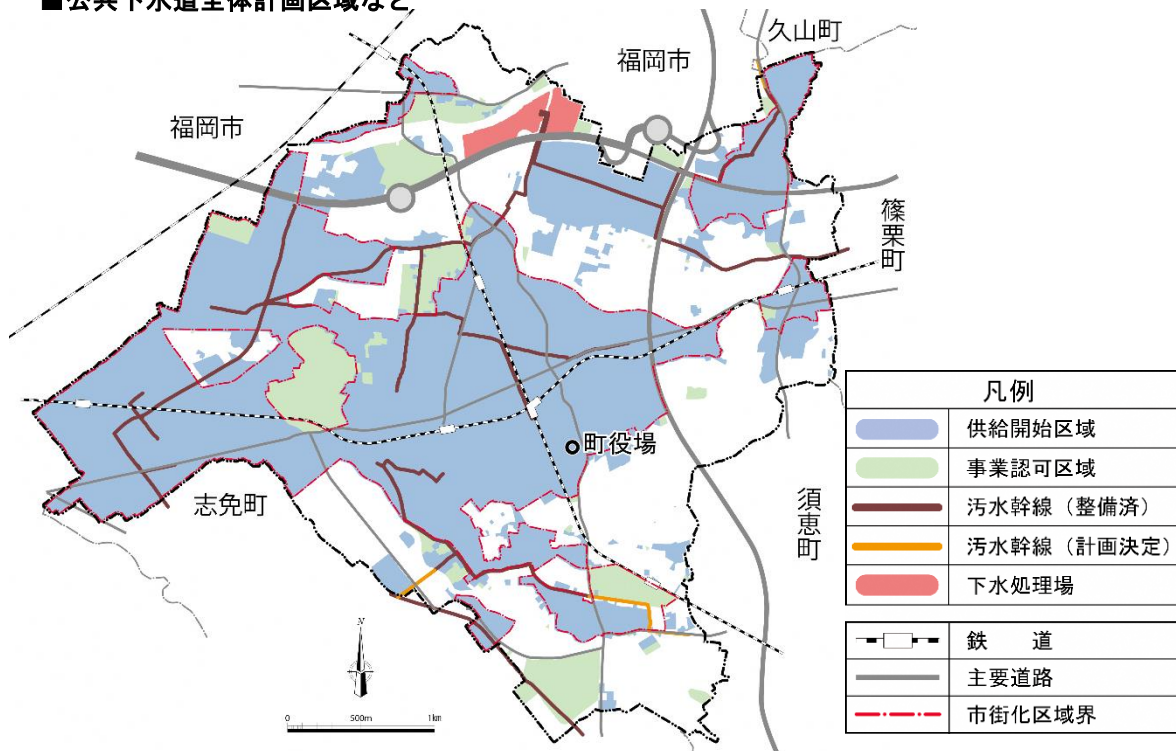
■上水道計画給水区域など



② 下水道

- ・下水道を積極的に整備し、生活雑排水の適切な処理やトイレの水洗化の促進等を行うことにより、生活環境の向上と河川等の水質保全を図ります。
- ・下水の高度処理による中水の活用を公共公益施設や大規模施設において進めます。
- ・雨水幹線や貯留施設の整備による浸水対策を行います。

■公共下水道全体計画区域など



e. ユニバーサルデザインのまちづくり

- ・中心拠点及び地域拠点などを中心として、高齢者、子ども、障がい者をはじめ誰もが安心して暮らせるまちづくりに努めます。
- ・年齢などにかかわらず拠点を訪れやすくするために、歩道拡幅、段差・勾配の改善などを検討し、整備します。
- ・住民や来訪者が町内を快適に移動できるよう、ドライバーや歩行者にわかりやすい公共施設等の案内サインの設置を進めます。また、外国語や絵文字を取り入れるなど、国際化に対応したサインづくりに努めます。

f. 環境共生型のまちづくり

- ・平坦な地形を活かして徒歩や自転車移動を促進し地球温暖化抑制に貢献するため、歩道整備や自転車走行空間の形成を進めます。
- ・町内に6つのJR駅があるという恵まれた公共交通のインフラを活かした「公共交通が利用しやすいまち」、「エコ通勤・通学を進めるまち」、「低炭素型のまち」をめざして、JR駅と周辺地域が連携した交通結節機能の充実、バス利用の利便性向上などを図ります。

4. 緑と景観

（1）基本方針

本町の緑の保全・整備においては、大小のため池、森林、田園、河川などの緑の資源を活用した「大きな緑の拠点づくり」、身近な都市公園の整備や再生による「小さな緑の拠点づくり」、及びこれらを活用した「景観づくり」に重点を置くものとし、次の4つを基本方針とします。

●緑の拠点の保全・整備

- ・多くの住民が守りたい緑としてあげており、まちのランドマークとなっている「駕与丁公園」をはじめ「阿恵官衙遺跡公園（仮称）」「丸山」を、「緑の拠点」として保全・整備します。

●田園風景の骨格となる農地・森林・河川の保全

- ・丸山や多々良川等と里地的な景観を呈している郊外の大規模農地など、田園風景の骨格となる農地・森林・河川を保全します。
- ・丸山、焼地山など小高い山林の緑は都市景観の借景となり、景観形成の重要な要素であることから、本町の特徴的な景観を構成する重要な緑として保全します。

●身近な公園の確保と管理

- ・身近な都市公園の整備、パークマネジメント[※]の考えに基づく既存公園の再生を進めます。
- ・公園・緑地の管理について、住民・事業者の参加を促進します。

（※パークマネジメント：新規の公園整備だけでなく、既存の公園の魅力や可能性を増したり、再生する視点から事業を実施するとともに、結果を評価して継続的に改善を行っていくこと。）

●良質なまちなみや景観づくり

- ・中心拠点や地域拠点あるいは主要な道路沿道を中心に、事業者との協議により良質な市街地景観の形成を誘導します。
- ・住宅や事業所、公共公益建築物の緑化を促進し、緑豊かな景観の形成を誘導します。

■駕与丁公園



■敷縄池



（2）施策の概要

＜大きな緑の拠点づくり＞

a. 町のシンボルとなる公園の充実

① 駕与丁公園のさらなる魅力向上

駕与丁公園とその周辺は、本町の魅力の中心となる緑の拠点として、次の方向でより一層の魅力向上を図ります。

- ・適正な維持管理・水質の維持保全に努めます。
- ・住民のみならず、町外からの来訪者も多く訪れるバラ園を充実させます。
- ・利用の促進を図るため、継続的にイベントを実施します。
- ・敷縄池の遊歩道整備による、より広がりを持った緑と水のエリアを形成します。
- ・公園利用者の利便の向上に資する飲食店、売店等の設置を図り、その際には、民間事業者を活用した公園施設の整備・改修・運営等を一体的に行う制度の導入を検討します。
- ・来訪者用の駐車場が不足しており、新たな駐車場の確保・整備をすすめます。
- ・古大間池西側の山林は、市街地や駕与丁公園内からみたときの借景となる重要な樹林地であるため同池西側の公有地及びその周辺は、環境や景観に配慮し、有効活用を図ります。

■ 駕与丁公園



■ 駕与丁公園 バラ園



② 九大農場跡地（予定）内の阿恵官衙遺跡を活用した公園整備

九大農場跡地（予定）で発掘された阿恵官衙遺跡や緑豊かな並木道は、貴重な歴史と緑の資源であり、今後本町の魅力を発信できる緑の拠点としての活用を検討します。

- ・阿恵官衙遺跡を保全・活用するため、遺跡公園として整備します。
- ・九大と活用方策を協議し、九大農場跡地（予定）の並木道を活用したプロムナードの整備を検討します。

■ 阿恵官衙遺跡



■ 九大農場跡地（予定）の並木道



b. 骨格的な田園、森林、河川の保全と活用

① 骨格的な田園、森林の保全

- ・丸山、焼地山などの保安林や江辻山、西尾山などの山林は、骨格的な緑であり、適切に維持・保全します。
- ・また、市街化調整区域内でこれらと一体的に緑の風景を形成する水田などで重要なものは、農業振興地域制度などに基づき保全します。

■ 田園風景



② 多々良川・須恵川の保全と親水空間づくり

- ・多々良川、須恵川は、町の緑の軸となる重要な自然環境であるため、自然環境の保全に努めるとともに、景観の維持に努めます。
- ・特に工業流通業地の整備など、川沿いで新たな事業を実施する際には、河川沿いの緑地保全に努めます。
- ・堤防（管理用道路）を活用するなど、川沿いの自然豊かな歩行者用道路の整備を図ります。
- ・河川改修の際などに、国の多自然川づくり基本指針に基づく自然豊かな空間の整備や親水空間整備を図り、水辺を訪れる楽しみを増やします。

■多々良川沿いの遊歩道



③ ボタ山の活用

- ・ボタ山は、二次林化して緑のランドマークとなっており、志免町にはボタ山と隣接して炭坑関連の近代化遺産が残されています。これらの活用をめざして、隣接する志免町、須恵町と検討していきます。

<小さな緑の拠点づくり>

c. 身近な公園や広場の整備・確保（各地域の緑の小拠点づくり）

- ・市街地の緑とオープンスペースの小拠点となる身近な公園や広場の整備・確保を図ります。特に、中心市街地などの公園が不足している地域[※]や、これから市街化する地域などにおいて優先的に取り組みます。

（※粕屋町の住民1人当たりの公園面積は11.02㎡<令和元年現在><駕与丁公園の全面積を算入した値>であり、県平均の9.5㎡前後に比べ大きくなっていますが、これは駕与丁公園に負うところが大きく、身近な公園がない地域もあります。）

- ・財政的に用地取得を伴う新規都市公園の整備が困難ななか、都市公園法による「借地公園制度」の活用、公有地の有効活用などにより、財政負担の少ない方法での公園用地確保を検討します。
- ・古大間池、敷縄池などでは、池の周回路など景観的に優れたため池としての整備を検討します。

d. 既存公園の管理と再生

- ・パークマネジメントの考え方にに基づき、既存公園について住民の満足度などを評価し、課題の多い公園については地域の声を聞きながら再整備を行うなど、多世代かつ多様な意見を持つ地域住民のニーズにあった公園への再生のしくみを作ります。
- ・公園管理への住民・事業者の参加を促進します。

参考

既存公園の再生の考え方

①景観向上と生物生息地としての機能確保

景観形成及び生物生息機能の向上のため、緑量増加、緑の質の向上、遊具の色・形態の

配慮を行います。例えば、植栽は郷土樹種を用いることなどを推進します。

②ユニバーサルデザインへの配慮

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）の理念に基づき、園路や主要施設などのバリアフリー化を進めます。例えば、既存公園で階段しかないものの把握やスロープの設置、車いすでも利用しやすい幅の広い入口や園路の設置などを推進します。

③防災機能の強化

密集市街地の避難場所となる公園などでは、外周部に耐火力の強い樹木の植栽を検討します。また、公園の防火水槽整備や防災用具の備蓄スペースの設置を検討します。

④防犯性の向上（防犯環境設計の実施）

公園整備の際は、国・県の指針に基づき見通しのよい施設や植栽の配置に努め、既存の公園では適切な植栽の剪定管理に努めるとともに、街灯の設置を推進します。

参考

<まちの景観づくり>

e. 都市景観の形成

① 中心拠点、地域拠点の緑化と景観づくり

- ・中心拠点においては、広場の確保や建物のセットバックにより、オープンスペースの充実に努めます。また、高度規制を緩和し高密度化を図る際には、一定量の緑を確保するなどの良好な景観形成を誘導します。
- ・各地域拠点それぞれの実情に合わせて、駅前広場や駐輪場などの整備を検討し駅の利便性向上と景観整備を行います。特に、酒殿駅の南側では土地区画整理事業を実施しており、街路樹の整備を実施するなど良好な住環境と景観を形成します。

② 道路沿線の緑化と景観形成

- ・福岡県屋外広告物条例に基づき、沿道の看板類の形状などを規制するとともに、地域や事業者の意向を把握しながら、極端な色彩や形状の建物や看板類を防ぐための制限を検討します。
- ・井尻粕屋線、粕屋久山線の扇橋以北の区間など整備中または今後整備される国・県道における街路樹の充実に努めるため、国・県と協議するとともに、沿線開発にあわせて地域と協議しながら景観についてのルールづくりを進めます。
- ・町道についても新設や拡幅を行う際には、管理面に配慮した樹種を選定し街路樹の植栽を行うとともに、適切な維持管理に努めます。

③ 公共公益建築物の緑の充実

- ・庁舎や文化施設などのさらなる緑化に努めます。その一環として、環境保全なども目的とした試験的な建物緑化などを検討します。

④ 民有地の緑化と景観誘導

- ・新たに整備する住宅地では、良好な住環境と景観を形成し、維持するため、地区計画などにより緑化や景観についてのルールづくりを進めます。
- ・物流施設用地の巨大壁面については、落ち着いた色彩や伝統的な意匠の使用、壁面緑化などうるおいのある景観づくりを誘導します。

f. 町内を見渡せるビューポイントの充実（ちょっとした景観資源を活かした風景づくり）

- ・丸山、御野立所、古大間池西側などにおいて、山頂や見晴らしのよい場所のビューポイントとしての充実を図ります。
- ・この取り組みを住民などの参加を得ながら行うとともに、住民が地域の風景に関心を持つ契機となるよう配慮します。

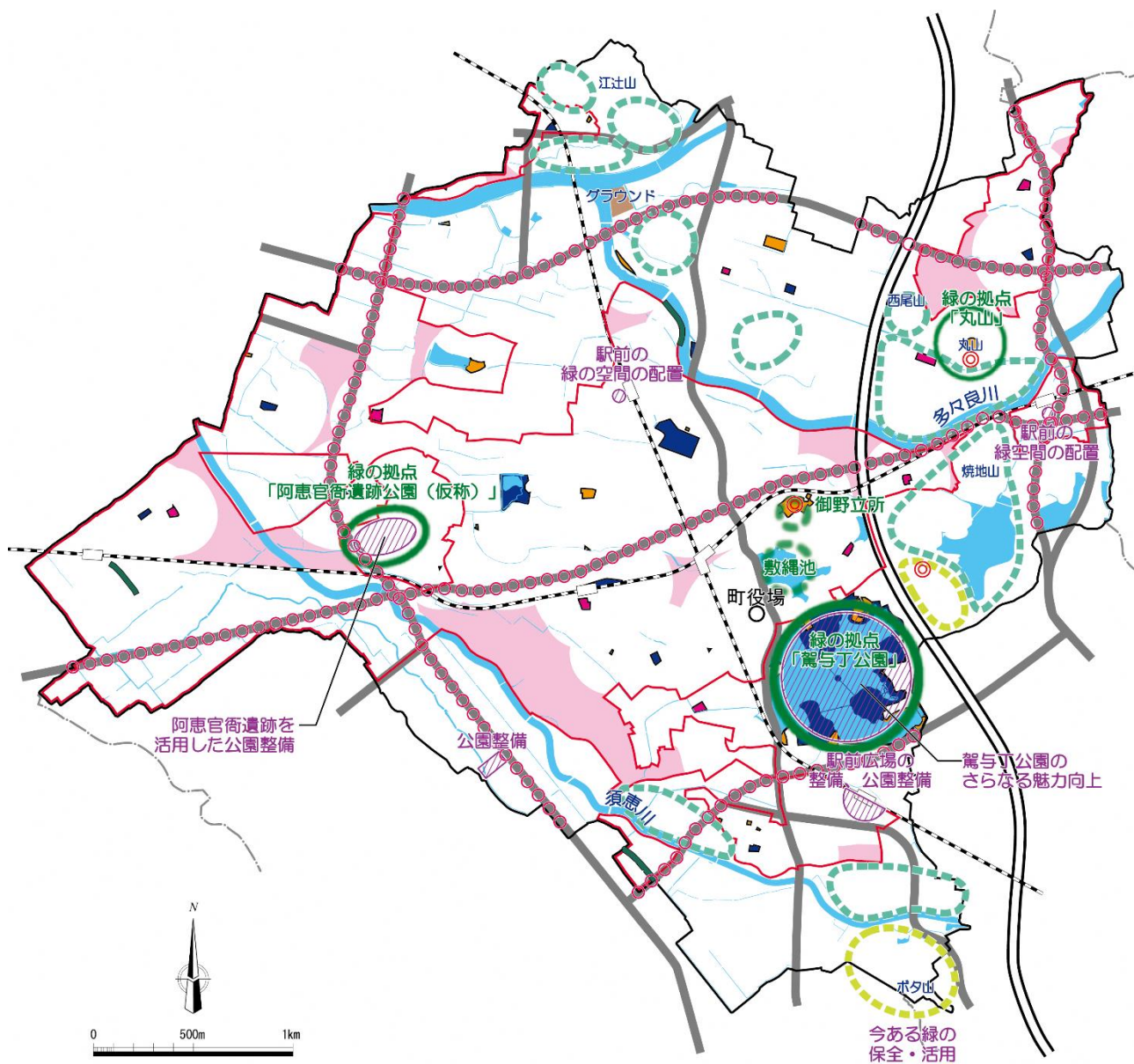
■ビューポイント
古大間池西側からの景色



■ビューポイント
丸山からの景色



■ 緑と景観の方針図



緑の拠点づくりの構想	
	緑の拠点の保全・整備 (緑の拠点に準じる緑の拠点)
	骨格的な田園、森林の保全
	環境や景観に配慮し 活用を検討する緑地
	主要な公園整備などの構想
	公園確保重点区域 =身近に公園がない住宅地※

既存の公園など	
	都市公園
	近隣公園
	街区公園
	その他の広場、公園
	児童遊園、子ども広場
	緑道

景観整備など	
	幹線道路や沿道の景観整備
	ビューポイントの整備・充実
その他	
	河川・水面
	鉄 道
	主要道路
	市街化区域界

※H31時点の住居系用途地域で近隣公園から500m以遠かつ街区公園などから250m以遠の地域

第5章 各地区のまちづくり方針（地区別構想）

1. 大川地区

a. 大川地区の現況

①概況

大川地区は町の北東部に位置します。

九州自動車道の福岡インターチェンジや福岡都市高速道路の粕屋ランプ、筑紫野古賀線があるなど、広域交通のネットワークが確立されており、工業・流通業務施設が多く集まっています。

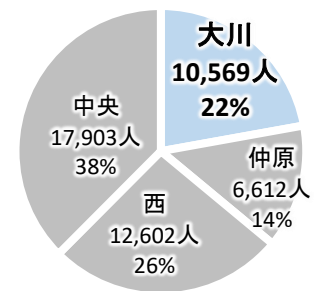
町内の山林の多くが大川地区にあり、農地も多く残る緑豊かな地区です。



②人口、世帯数

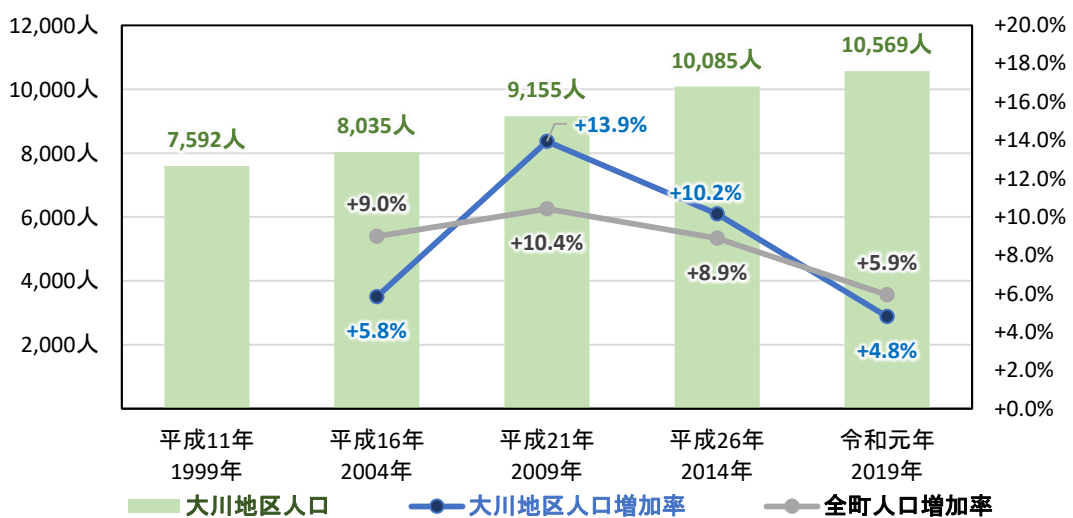
- ・人口は、令和元年現在 10,569 人で全町の約 22% を占めます。可住地の人口密度は 28.3 人/ha で、全町の 50.6 人/ha と比べ半分程度となっています。
- ・世帯数は、令和元年現在 4,470 世帯です。世帯あたり人員は 2.4 人で全町の 2.3 人よりやや多くなっています。
- ・人口推移は、平成 11 年以降増加を続けています。平成 16 年から平成 21 年の増加率 13.9% をピークとして、平成 26 年から令和元年の増加率は 5% と落ち着いています。平成 11 年から令和元年の 20 年間で人口が 2,977 人 (39.2%) 増加しています。

■大川地区の人口（令和元年）



[出典：住民基本台帳 令和元年5月末時点]

■大川地区と全町の人口増減

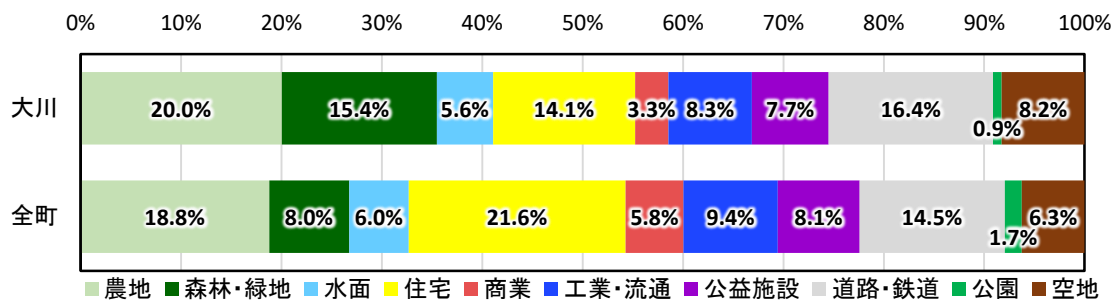


[出典：住民基本台帳 各年5月末時点]

③土地利用

- ・地区の面積は 573ha で、全町の約 41%と多くを占めます。
- ・土地利用区分別の面積割合を見ると、丸山などが位置することから森林が多く、一方で住宅や商業用地の割合は小さくなっています。
- ・地区の 75%が市街化調整区域、25%が市街化区域です。用途地域は第一種住居地域と準工業地域が多く、東端の一部に工業地域も指定されています。
- ・昭和 45 年に内橋から戸原の一部が九州最初の「流通業務地区」に指定され、また、福岡インターチェンジと隣接した江辻付近が「大規模流通業務施設のための区域」に指定され、流通業施設の立地が進みました。

■大川地区と全町の土地利用区分別面積割合（平成 29 年）



〔出典：平成 29 年都市計画基礎調査より集計〕

④交通

- ・九州自動車道と国道 201 号との交点に九州自動車道福岡インターチェンジが位置します。また福岡都市高速道路 4 号線粕屋ランプもあります。
- ・広域幹線道路としては、国道 201 号が地域を東西に横断しています。南北を結ぶ幹線としては筑紫野古賀線が縦断しており、都市計画道路粕屋久山線や粕屋宇美線の整備も進められています。
- ・JR 香椎線の伊賀駅、JR 福北ゆたか線の門松駅があります。
- ・電車やバスなどの公共交通の利便性についての満足度が町の平均より低くなっています。

⑤公共公益施設

- ・伊賀駅周辺に粕屋保健福祉事務所があり、国道 201 号と筑紫野古賀線の交差部に粕屋警察署、粕屋中部消防署があります。教育施設は地区の中心に配置されています。
- ・公園は、粕屋中央スポーツ公園などの都市公園 5 箇所のほか、毛田池公園や江辻運動公園などもあります。

⑥緑・水辺・景観

- ・町内の森林の多くがこの地区にあり、水田も多くあります。
- ・多々良川が地区の中心部を東西に流れ、古大間池や新大間池などの大規模なため池もあります。
- ・指定天然記念物として、戸原天神森のクスノキや伊賀薬師堂のクスノキがあり、県指定史跡に平塚古墳があります。(P37「■公園・緑地、指定文化財の分布状況」参照)

b. 大川地区のまちづくりの基本方針

福岡インターチェンジや粕屋ランプ、筑紫野古賀線があるなど、広域交通の利便性が非常に良いという立地条件のもと、工業・物流拠点としての広範的な役割と住民の生活を支える役割を十分に果たすため、工場や物流施設の集積を適切に誘導していきます。一方で、森林や田園風景が最も多い緑の拠点としての役割を果たすため、森林や骨格的な農地の保全を図ります。

また、市街地外集落地など住宅用地の生活利便性向上のため、伊賀駅、門松駅を地域拠点としての機能強化と、既存住宅地や集落の住環境向上を図ります。

c. 大川地区のまちづくりの主な取り組み

大川地区では主に以下の取り組みを推進します。緊急性・重要性などの観点から特に実施すべきと考えられるものを重点事業として位置づけ早期実現を目指します。

■国道 201 号



■江辻の田園景観



主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>福岡インターチェンジ周辺：工場や物流施設の立地誘導と集約化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域交通の利便性の良さを活かし、九州自動車道福岡インターチェンジ周辺に工場や物流施設の立地誘導と集約化を図ります。 ○新たな工場や物流施設を立地する際には、周辺の生活道路へ物流系車両が過剰に入り込まないように、施設への運行ルートを検討を行うとともに、緩衝緑地帯の設置などの生活環境保全策の充実を誘導します。 ○多々良川周辺で新たに工場や物流施設などを立地する際には、川沿いの遊歩道など緑地空間の整備と保全を図ります。 		<p>「土地利用」</p> <p>「交通体系」</p> <p>「緑と景観」</p>
<p>広域幹線道路周辺：工場や物流施設の立地誘導と集約化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域交通の利便性の良さを活かし、福岡都市高速道路粕屋ランプ周辺や筑紫野古賀線沿線に工場や物流施設の立地誘導と集約化を図ります。 ○新たな工場や物流施設を立地する際には、周辺の生活道路へ物流系車両が過剰に入り込まないように、施設への運行ルートを検討を行うとともに、緩衝緑地帯の設置などの生活環境保全策の充実を誘導します。 		<p>「土地利用」</p> <p>「交通体系」</p>
<p>伊賀駅周辺：地域拠点としての整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅へのアクセス性の向上や駅前の緑地や公共空間の充実を図り、駅の利便性を改善します。 ○駅から西側の徒歩圏内にある低・未利用地を中心に住宅地化を誘導し、緑豊かな低層住宅地の形成を図ります。 ○将来の人口動向を鑑みさらに住宅地が不足する場合は、必要に応じて市街化区域に囲まれた市街化調整区域の土地利用を検討します。 		<p>「土地利用」</p> <p>「交通体系」</p> <p>「緑と景観」</p>
<p>門松駅周辺：地域拠点としての整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅へのアクセス性の向上や駅前の緑地や公共空間の充実を図り、駅の利便性を改善します。 ○駅東側の準工業地域では、既に工業等の用途が減少し、将来的には住居系の用途が中心となっていくものと予想されることから、適切な居住環境の形成を誘導するため、土地利用のルールづくりなどを検討します。 		<p>「土地利用」</p> <p>「交通体系」</p>

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>古大間池西側の造成地：低・未利用地の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○古大間池西側の造成地において、防災・環境・景観の各面に配慮しながら、都市的な土地利用を誘導します。 ○古大間池西側の造成地は九州自動車道を挟んで駕与丁公園と隣接していることから、駕与丁公園と連携した活用を検討するとともに、見晴らしの良いビューポイントとしての充実を図ります。 		<p>「土地利用」 「緑と景観」</p>
<p>粕屋中部消防署周辺：低・未利用地の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○筑紫野古賀線沿線の大隈付近において、防災・環境・景観の各面に配慮しながら、都市的な土地利用を誘導します。 		<p>「土地利用」</p>
<p>粕屋宇美線、粕屋久山線、土井宇美線：幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○粕屋宇美線、粕屋久山線の道路整備の早期完了を図ることにより、これらの幹線道路が国道201号と連絡して物流系交通などを処理し、生活道路における通過交通の減少と交通渋滞の緩和を目指します。 ○多々良川以北の土井宇美線の道路整備の早期完了を図ります。 		<p>「交通体系」</p>
<p>多々良川：河川環境の保全と親水空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多々良川は本町の緑の軸となる重要な自然環境であるため、自然環境の保全に努めるとともに景観の維持に努めます。 ○多々良川沿いの堤防（管理用道路）を活用するなど、川沿いの自然豊かな歩行者用道路の整備とネットワーク化を図ります。 		<p>「緑と景観」</p>
<p>山林と周辺の田園：骨格的な緑として保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ○丸山、西尾山、焼地山は、丸山周辺の水田や多々良川と一体的に里地の原風景として保全します。 ○丸山山頂のビューポイントとしての充実を住民などの参加を得ながら図ります。 ○江辻山の斜面緑地部分の保全・再生を図ります。また、江辻の水田のうち風景の骨格となるものなどを保全します。 ○古大間池周辺の森林は水源を守る森として保全します。 		<p>「土地利用」 「緑と景観」</p>
<p>大川地区の住環境向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市街地外集落については良好な自然環境や集落景観を守りつつ、狭い道路の整備や公園の維持管理などの生活環境の向上を図ります。 ○既存集落内への開発許可制度等の活用を検討するなど、地域コミュニティの維持と活力向上や集落の魅力づくりに努めます。 ○街灯の整備充実を図るなど、地域と協議しながら防犯対策を強化します。 ○大規模な開発、特に浸水想定区域における開発に際しては、調整池や排水施設等の整備を誘導します。 ○高齢者などの交通弱者が安心して生活できるよう、できるだけ公共交通空白地域の発生を防ぎ、地域公共交通の確保を図ります。 		<p>「土地利用」 「交通体系」 「安全・安心・快適」 「緑と景観」</p>



<粕屋久山線> **重点事業**
道路整備の早期完了

<土井宇美線>
道路整備の早期完了

<江辻山>
斜面緑地を骨格的な
緑として維持・保全

<粕屋ランプ周辺>
・工場や物流施設の立地誘導と
集約化
・新たな工場や物流施設設置の際
には生活環境保全策充実を誘導

<戸原西地区>
人口・産業等の長期的な需要や動向を踏まえ、
必要に応じて土地利用を検討

<伊賀駅周辺>
・駅から徒歩圏にある
低・未利用地の住宅地化
を誘導
・駅の利便性改善

<多々良川>
・自然環境の保全
・自然豊かな遊歩道の整備

拠点整備	
	中心拠点としての整備
	地域拠点としての整備

土地利用の方針	
	農地
	森林・緑地
	低層住宅地域
	中高層住宅地域
	商業・業務地域
	工業・流通業地域
	商業または流通業地域
	公益施設集積地、 大規模公共公益施設
	大規模な公園やため池
	大規模な低・未利用地の 市街地としての整備
	長期的に都市的土地利用 を検討する地域

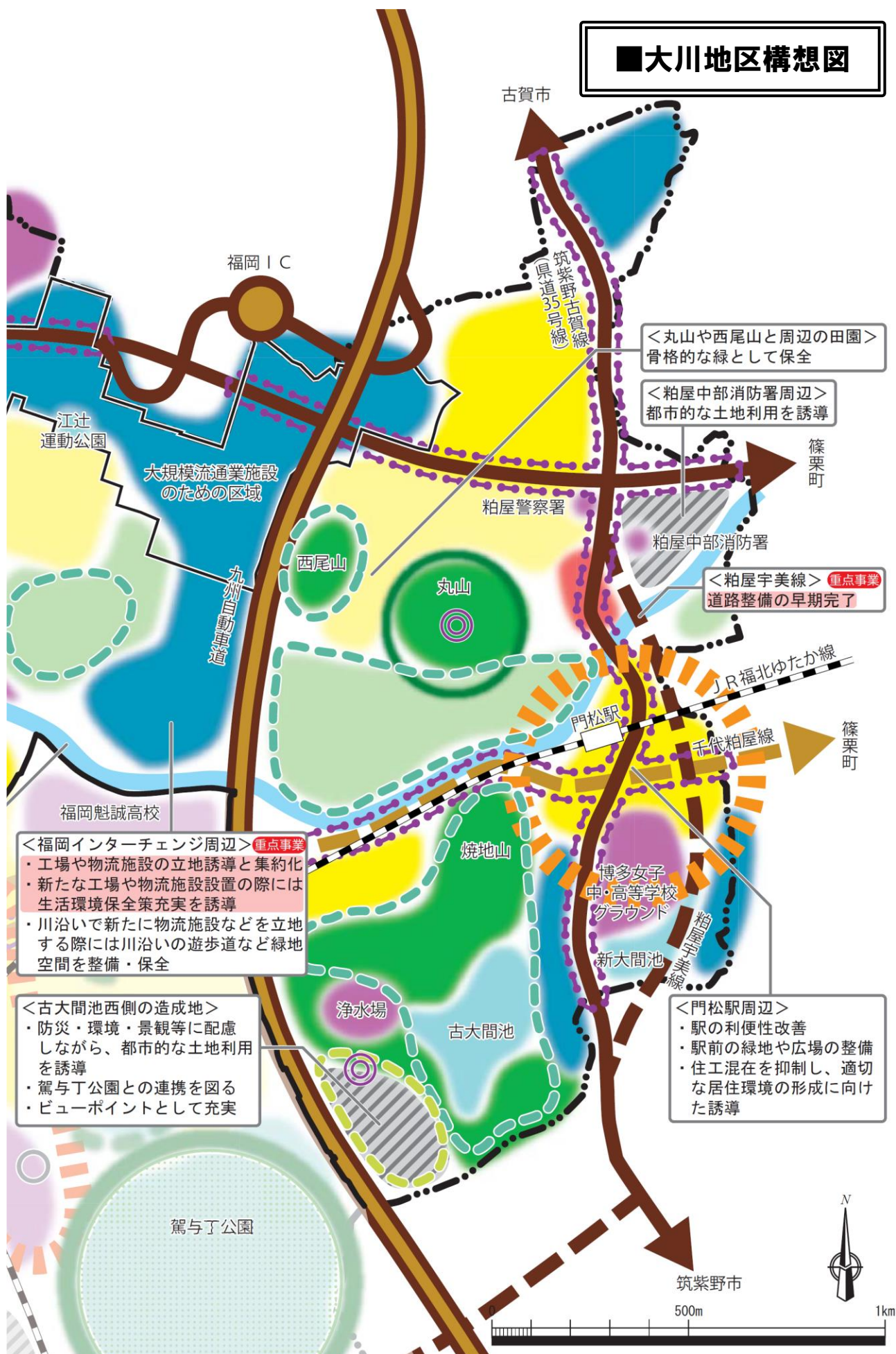
	町境界
	地区区分
	鉄道
	河川

幹線道路と交通結節点の整備	
	整備済路線
	(再) 整備の緊急性が 高い路線 (整備中を含む)
	整備が望まれる路線
	九州自動車道
	交通結節点としての 環境の整備

緑の拠点づくりと景観整備	
	緑の拠点の保全・整備 (緑の拠点に準じる緑の拠点)
	骨格的な田園、森林の保全
	環境下景観に配慮し 活用を検討する緑地
	主要な公園整備の構想
	幹線道路や沿道の景観整備
	ビューポイントの整備・充実

【注】()内の道路名称は、路線名

■大川地区構想図



2. 仲原地区

a. 仲原地区の現況

①概況

仲原地区は町の南部に位置しています。

まちのシンボルとなっている駕与丁公園が位置しており、大規模集客施設もあるため、町内外から多くの人々が訪れる地区です。

また、酒殿駅周辺では土地区画整理事業が行われるなど、計画的な宅地開発が進められています。

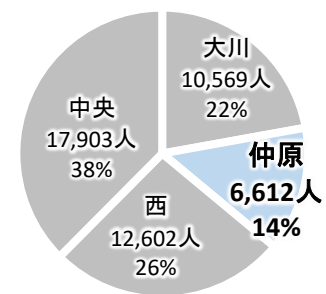
須恵川周辺などに農地が多く残っています。南部の志免町と須恵町との境には、ボタ山があり大きな緑地となっています。



②人口、世帯数

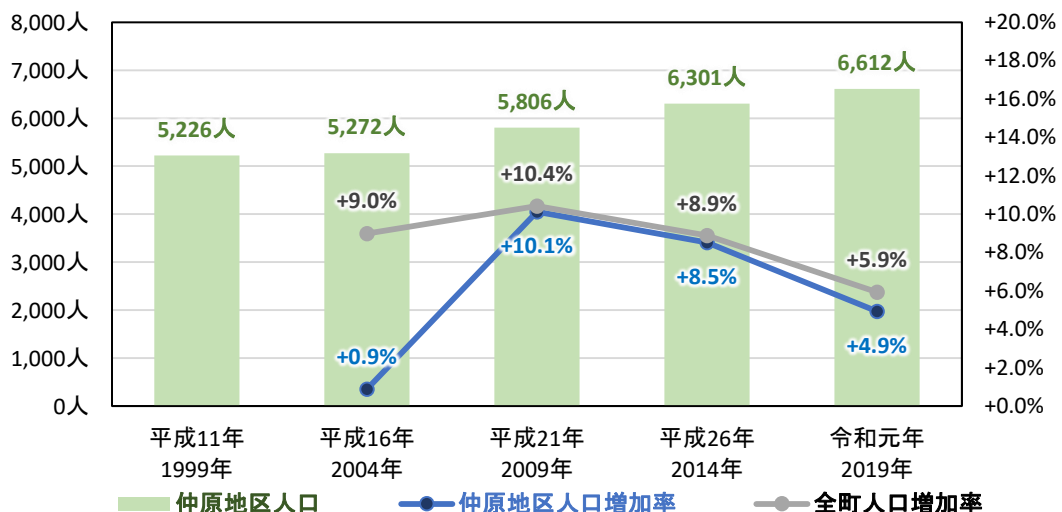
- ・人口は、令和元年現在 6,612 人で全町の約 14%を占めます。可住地の人口密度は 30.4 人/ha で、全町の 50.6 人/ha と比べ低くなっています。
- ・世帯数は、令和元年現在 2,754 世帯です。世帯あたり人員は 2.4 人で、全町の 2.3 人と比べやや多くなっています。
- ・人口推移は、平成 11 年から平成 16 年にかけてはほぼ横ばいですが、それ以降は増加を続けています。平成 11 年から令和元年の 20 年間で人口が 1,386 人（26.5%）増加しています。他の地区に比べ人口の増加は穏やかですが、今後、酒殿駅南側の土地区画整理事業により、人口の増加が予想されます。

■仲原地区の人口（令和元年）



[出典：住民基本台帳 令和元年5月末時点]

■仲原地区と全町の人口増減

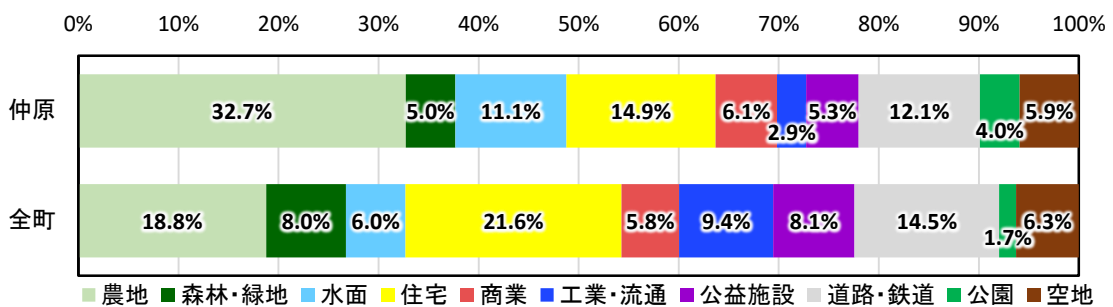


[出典：住民基本台帳 各年5月末時点]

③土地利用

- ・地区の面積は 334ha で、全町の約 24%を占めます。
- ・土地利用区分別の面積割合を見ると、農地の割合が多く、駕与丁公園が位置することから水面や公園の割合も全町より多くなっています。一方で、住宅や工業用地の割合は小さくなっています。
- ・地区の 74%が市街化調整区域、26%が市街化区域です。住居系用途地域がほとんどを占めますが、西側に準工業地域も指定されています。
- ・現在、酒殿駅前で土地区画整理事業が進められ新たな住宅街が整備されており、公共施設や公園の整備、商業施設の誘致も進められています。
- ・南部の志免町境に大規模集客施設が立地しており、町内外から多くの人に利用されています。

■仲原地区と全町の土地利用区分別面積割合（平成 29 年）



〔出典：平成 29 年都市計画基礎調査より集計〕

④交通

- ・広域幹線道路としては、地区の西側を井尻粕屋線（福岡東環状線）が南北に貫いています。
- ・J R 香椎線の酒殿駅があり駅前の整備が進められています。
- ・南部の大規模集客施設は、博多駅や天神等の福岡市中心部や福岡空港、志免町、須恵町などの周辺市町村等をつなぐバス交通の拠点となっています。

⑤公共公益施設

- ・教育施設は地区の西側にかたまって配置されています。
- ・公園は、駕与丁公園などの都市公園 2 箇所のほか、その他の広場・公園 3 箇所、児童遊園・子ども広場 2 箇所があります。地区の西側は身近な公園が少ない区域となっています。

⑥緑・水辺・景観

- ・駕与丁公園が北東部に、ボタ山（粕屋町、志免町、須恵町の 3 町共有）が南東部に位置するほか、須恵川が東西に流れ、緑と水が豊かな地区となっています。
- ・指定文化財として、志賀神社のクスノキがあり、その他にも歴史資源が多くあります。
(P37「■公園・緑地、指定文化財の分布状況」参照)
- ・駕与丁公園を守るべき景観と考える住民が町の平均より多くなっています。

b. 仲原地区のまちづくりの基本方針

駕与丁公園や大規模集客施設に近接し生活利便性が高いという立地条件を活かした、町のシンボルとなる質の高い住宅地の形成を誘導するなど、粕屋らしい住まいの場としての充実を図ります。また、駕与丁公園の魅力のさらなる向上、須恵川の水辺の活用などにより、うるおいあるまちづくりを図ります。

西部の井尻粕屋線（福岡東環状線）沿線などにおいて、都市間交通を活かし商業や流通業等を誘導し、にぎわいと雇用の場として充実を図ります。

■ 駕与丁公園



■ 大規模集客施設のバス停留所

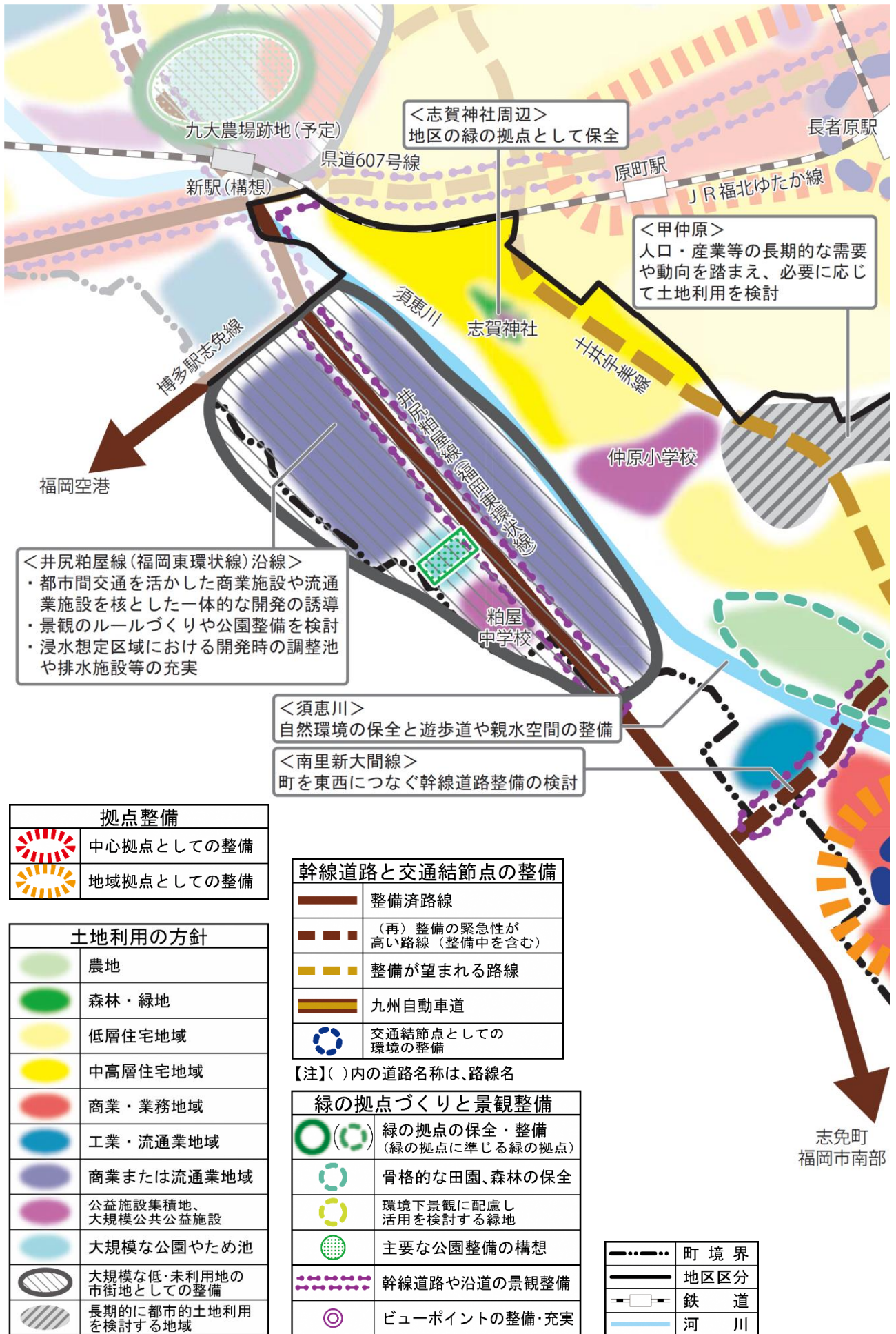


c. 仲原地区のまちづくりの主な取り組み

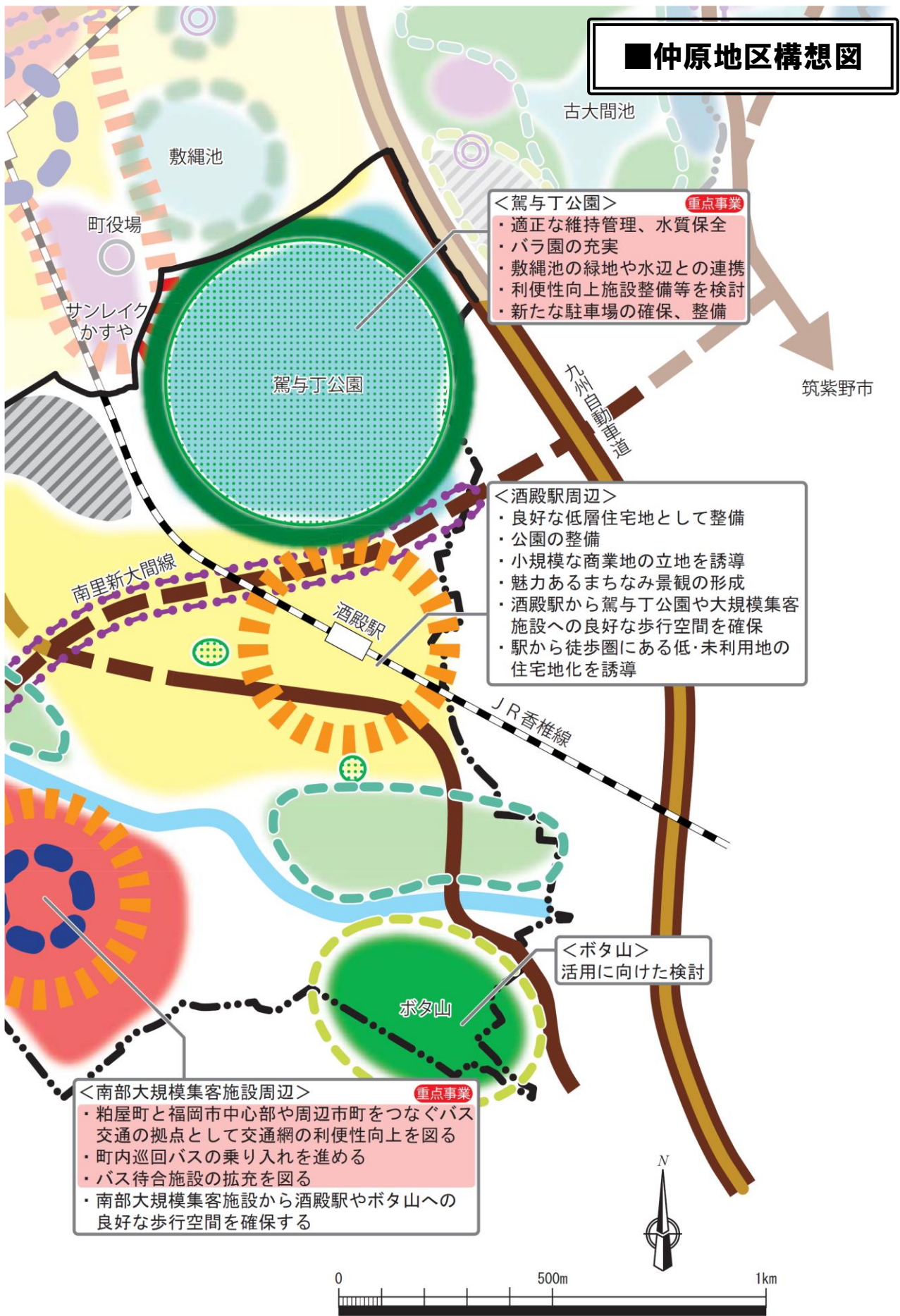
仲原地区では主に以下の取り組みを推進します。緊急性・重要性などの観点から特に実施すべきと考えられるものを重点事業として位置づけ早期実現を目指します。

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>駕与丁公園：公園のさらなる魅力向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○適正な維持管理・水質の維持保全に努めます。 ○町内外からの来訪者も多く訪れるバラ園を充実させます。 ○駕与丁公園と隣接する敷縄池（中央地区）の遊歩道整備等により、より広がりを持った緑と水のエリアを形成します。 ○公園利用者の利便の向上に資する飲食店、売店等の設置を図り、その際には、民間事業者を活用した公園施設の整備・改修・運営等を一体的に行う制度の導入を検討します。 ○新たな駐車場の確保・整備を進めます。 		「緑と景観」
<p>酒殿駅周辺：地域拠点としての整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○酒殿駅周辺において、低層住宅を中心とした良好な住宅地を整備します。 ○駅の南側の土地区画整理事業実施区域内は、公園の整備を進めるとともに、日常的購買需要に対応する小規模な商業施設の立地を誘導するなど、地域拠点としての機能向上を図ります。 ○土地区画整理事業実施区域内など新たに整備する住宅地では、街路樹の整備を進めるとともに、緑化や景観についてのルールづくりを検討し魅力あるまちなみ景観の形成を図ります。 ○酒殿駅から駕与丁公園や大規模集客施設への間の良好な歩行空間を確保します。 ○駅の北側や西側の徒歩圏内にある低・未利用地を中心に住宅地化を誘導し、緑豊かな低層住宅地の形成を図ります。 		「土地利用」 「交通体系」 「緑と景観」
<p>甲仲原周辺：低・未利用地の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本町では駅から徒歩圏内の低・未利用地を活用し、住宅地の整備を図っていますが、将来の人口動向によりそれでもさらに住宅地が不足する場合は、必要に応じて甲仲原などの市街化区域に囲まれた市街化調整区域の土地利用を検討します。 		「土地利用」

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>井尻粕屋線（福岡東環状線）沿線：新たな市街地の整備</p> <p>○井尻粕屋線（福岡東環状線）沿線では、都市間交通を活かし商業施設や流通業施設を核とした一体的な開発を誘導します。</p> <p>○新たな市街地の開発にあわせて、地域と協議しながら景観についてのルールづくりや公園整備を進めます。</p> <p>○井尻粕屋線（福岡東環状線）周辺の多くは洪水浸水想定区域に指定されているため、開発の際は調整池や排水施設等の整備を誘導します。</p>		<p>「土地利用」</p> <p>「安全・安心・快適」</p> <p>「緑と景観」</p>
<p>南部大規模集客施設：交通結節点としての環境整備</p> <p>○南部の大規模集客施設は本町と福岡市中心部や福岡空港、志免町、須恵町などの周辺市町等をつなぐバス交通の拠点の一つとなっています。町内巡回バスの乗り入れを進め住民の公共交通の利便性向上を図るとともに、バス待合施設の拡充を図ります。</p> <p>○南部の大規模集客施設から酒殿駅やボタ山への間の良好な歩行空間を確保します。</p>		<p>「交通体系」</p>
<p>南里新大間線：幹線道路の整備</p> <p>○町内を東西に結ぶ幹線道路の連絡が弱い状況にあり、通過交通による交通渋滞が慢性化しています。これを改善するため、町の南部で東西に横断する都市間幹線道路として南里新大間線の整備を検討します。</p>		<p>「交通体系」</p>
<p>須恵川：河川環境の保全と親水空間づくり</p> <p>○須恵川は本町の緑の軸となる重要な自然環境であるため、自然環境の保全に努めるとともに景観の維持に努めます。</p> <p>○須恵川沿いの堤防（管理用道路）を活用するなど、川沿いの自然豊かな歩行者用道路の整備とネットワーク化を図ります。</p>		<p>「緑と景観」</p>
<p>ボタ山、志賀神社の緑：緑地の保全と活用</p> <p>○ボタ山の活用を、隣接する志免町、須恵町と検討していきます。</p> <p>○志賀神社周辺の緑地について、地区の緑の拠点として保全・活用を図ります。</p>		<p>「土地利用」</p> <p>「緑と景観」</p>
<p>仲原地区の住環境向上</p> <p>○市街地外集落については良好な自然環境や集落景観を守りつつ、狭い道路の整備や公園の維持管理などの生活環境の向上を図ります。</p> <p>○街灯の整備充実を図るなど、地域と協議しながら防犯対策を強化します。</p> <p>○井尻粕屋線（福岡東環状線）沿線以外でも、大規模な開発、特に浸水想定区域における開発に際しては、調整池や排水施設等の整備を誘導します。</p> <p>○高齢者などの交通弱者が安心して生活できるよう、できるだけ公共交通空白地域の発生を防ぎ、地域公共交通の確保を図ります。</p>		<p>「交通体系」</p> <p>「安全・安心・快適」</p> <p>「緑と景観」</p>



■仲原地区構想図



3. 西地区

a. 西地区の現況

①概況

西地区は町の西部に位置し、隣接する福岡市への通勤者が多いなど同市との関連性が強い地区です。

地域の半分以上が準工業地域に指定されていますが、工業・流通業務施設が撤退した土地にマンションが多く建設され、宅地化が進んでいます。

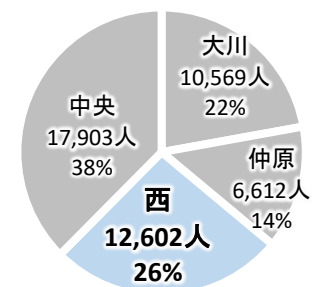
地区内には九大農場跡地（予定）があり、敷地内には阿恵官衙遺跡が出土し、重要な歴史資源としても注目を集めています。



②人口、世帯数

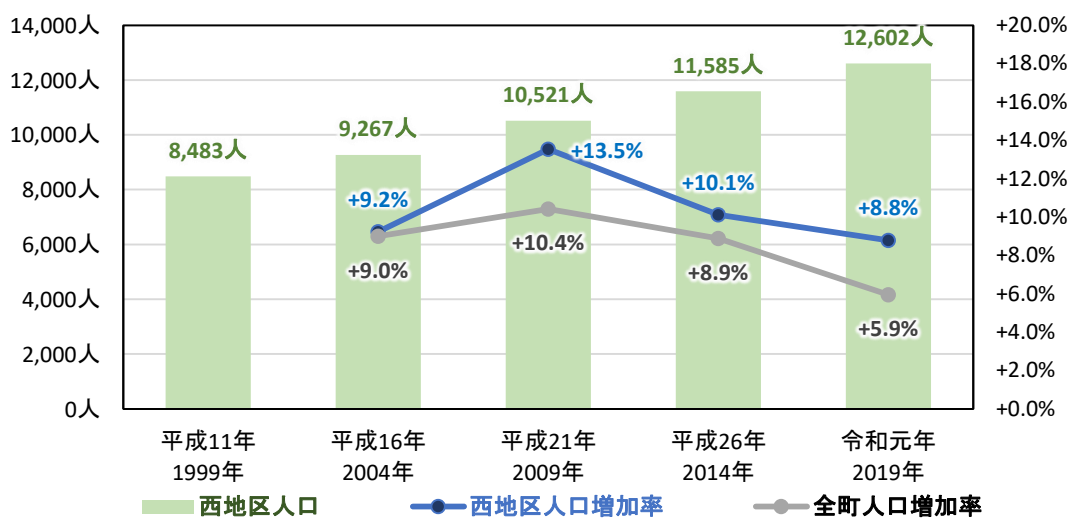
- ・人口は、令和元年現在 12,602 人で全町の約 26% を占めます。可住地の人口密度は 67.9 人/ha で、全町の 50.6 人/ha と比べ高くなっています。
- ・世帯数は、令和元年現在 5,571 世帯です。世帯あたり人員は 2.3 人で、全町の 2.3 人とほぼ同じです。
- ・人口推移は、福岡市に接するという立地条件の良さから着実に増加を続けており、5 年ごとの人口増加率は約 1 割増で推移しています。平成 11 年から令和元年の 20 年間で人口が 4,119 人（48.6%）増加し、町内

■西地区の人口（令和元年）



[出典：住民基本台帳 令和元年 5 月末時点]

■西地区と全町の人口増減

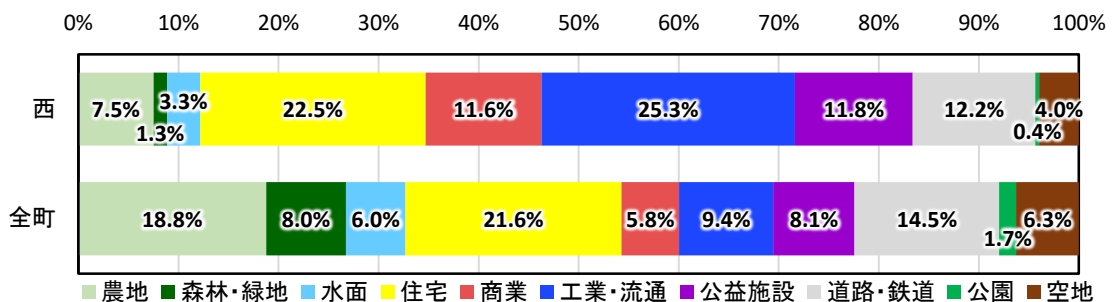


[出典：住民基本台帳 各年 5 月末時点]

③土地利用

- ・地区の面積は266haで、全町の約19%を占めます。
- ・土地利用区分別の面積割合を見ると、全町と比べて商業及び工業用地が特に多く、田畑と森林の割合はかなり小さくなっています。
- ・地区の83%が市街化区域で、用途地域は準工業地域が6割を占めます。市街化調整区域は、九大農場跡地（予定）など島状の2箇所があります。
- ・福岡市からの市街地拡大に伴い、準工業地域における工業用地と住宅商業地の混在が見られます。
- ・県道607号線（福岡篠栗線）の沿線には、商業施設が集積しています。

■西地区と全町の土地利用区分別面積割合（平成29年）



〔出典：平成29年都市計画基礎調査より集計〕

④交通

- ・広域幹線道路としては、地区の南部を県道607号線（福岡篠栗線）が東西に横断しています。
- ・通過交通及び物流系交通量の多さなどから、内橋交差点、扇橋交差点で渋滞が生じやすく、整備が進められている井尻粕屋線（福岡東環状線）の完了とこれに伴う緩和が期待されています。
- ・JR福北ゆたか線の柚須駅があります。また、JR福北ゆたか線では九大農場跡地（予定）の活用と合わせた新駅の設置が期待されています。

⑤公共公益施設

- ・教育施設などはJR福北ゆたか線沿線に集中しています。
- ・公園は、都市公園3箇所のほか、ミヨリ緑道やその他の広場・公園などがあります。

⑥緑・水辺・景観

- ・都市化が進行した地区であり緑は少なくなっていますが、緑と水の資源として、中央部を須恵川が貫いているほか、東部に九大農場跡地（予定）があります。
- ・九大農場跡地（予定）の敷地内に阿恵官衙遺跡が出土し、重要な歴史資源として活用が期待されます。
- ・天然記念物として、熊野神社のスダジイとフジ、柚須地区のゴヨウマツがあります。

（P37「■公園・緑地、指定文化財の分布状況」参照）

b. 西地区のまちづくりの基本方針

九大農場跡地（予定）は福岡都市圏をつなぐ福岡東環状線と福岡市中心部とつながる県道 607 号線が交差する交通の要衝に位置しており、また、敷地内には重要な歴史資源である阿恵官衙遺跡が出土しています。公共公益施設・商業・業務・住宅・公園緑地など複合的な要素を併せ持つ魅力ある新たな市街地を形成します。

福岡市方面と連絡する千代粕屋線は、福岡市境から扇橋までの整備が完了しており、さらに周辺都市と南北に連絡する都市間幹線道路網を形成するため、井尻粕屋線（福岡東環状線）の扇橋以北の区間道路の早期完了を目指します。

また、中高層住宅の新規立地などが進み、人口が増加していることに対応し、柚須駅周辺を中心とした住まいの場としての充実を図ります。

北部の流通業務地区を中心とした周辺地域については、井尻粕屋線（福岡東環状線）の開通を見据え、工場や物流施設の集積を適切に誘導します。

■九大農場



■柚須駅





c. 西地区のまちづくりの主な取り組み




西地区では主に以下の取り組みを推進します。緊急性・重要性などの観点から特に実施すべきと考えられるものを重点事業として位置づけ早期実現を目指します。

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>九大農場跡地（予定）：新たな市街地の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○九大農場跡地（予定）を活用し、公共公益施設・商業・業務・住宅など複合的な要素を併せ持つ魅力ある市街地を形成し、新たな雇用の場を創出します。 ○九大農場跡地（予定）で発掘された阿恵官衙遺跡は貴重な歴史資源であり、本町の魅力を発信できる緑の拠点として、遺跡公園の整備を進めます。 ○九大農場跡地（予定）における都市的土地利用に際しては、オープンスペースの充実を図るとともに、建築物や看板類などの形態意匠が周辺景観と調和するよう誘導します。 ○九大農場跡地（予定）の活用と合わせた新駅の設置について鉄道事業者や開発事業者と協議します。 		<p>「土地利用」 「交通体系」 「緑と景観」</p>
<p>柚須駅周辺：地域拠点としての整備と住環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○柚須駅を中心とした住工混在が著しい地域では、良好な住環境の形成を目的として、地域や地権者と協議しながら住宅地及び商業地への誘導を図ります。 ○工場撤退後の土地利用が、周辺の住環境と調和したものになるよう、工場移転・撤退後の土地利用ルールや手続きなどを検討します。 ○浸水想定区域では、最大浸水深に応じた土地造成や建物の計画を呼びかけ、安全な都市空間の確保に努めます。 ○駅前における広場や駐輪場などの空間の確保などを検討し駅の利便性向上を図るとともに、駅周辺における安全な歩行空間の確保をめざします。 		<p>「土地利用」 「交通体系」 「安全・安心・快適」</p>






主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>北部 工業・流通業地：工場や物流施設の立地誘導と集約化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○井尻粕屋線（福岡東環状線）の開通を見据え、流通業務地区を中心とした地区北部の準工業地域や周辺の低・未利用地に工場や物流施設の立地誘導と集約化を図ります。 ○新たな工場や物流施設を立地する際には、周辺の生活道路へ物流系車両が過剰に入り込まないように、施設への運行ルートを検討を行うとともに、緩衝緑地帯の設置などの生活環境保全策の充実を誘導します。 ○須恵川沿いで新たに工場や物流施設などを立地する際には、川沿いの遊歩道など緑地空間の整備と保全を図ります。 		<p>「土地利用」 「交通体系」</p>
<p>井尻粕屋線（福岡東環状線）：幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北に連絡する都市間幹線道路として、井尻粕屋線（福岡東環状線）の扇橋交差点以北の道路整備の早期完了を図り、生活道路における通過交通の減少と交通渋滞の緩和を目指します。 ○井尻粕屋線（福岡東環状線）沿道における街路樹の充実を図るため、国・県と協議するとともに、沿線開発にあわせて地域と協議しながら景観についてのルールづくりを検討します。 		<p>「交通体系」 「緑と景観」</p>
<p>須恵川：河川環境の保全と親水空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○須恵川は本町の緑の軸となる重要な自然環境であるため、自然環境の保全に努めるとともに景観の維持に努めます。 ○須恵川沿いの堤防（管理用道路）を活用するなど、川沿いの自然豊かな歩行者用道路の整備とネットワーク化を図ります。 		<p>「緑と景観」 「交通体系」</p>
<p>熊野神社の緑：緑地の保全と活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○熊野神社周辺の緑地について、地区の緑の拠点として保全・活用を図ります。 		<p>「緑と景観」</p>
<p>西地区の住環境向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○街灯の整備充実を図るなど、地域と協議しながら防犯対策を強化します。 ○大規模な開発、特に浸水想定区域における開発に際しては、調整池や排水施設等の整備を誘導します。 ○高齢者などの交通弱者が安心して生活できるよう、できるだけ公共交通空白地域の発生を防ぎ、地域公共交通の確保を図ります。 		<p>「交通体系」 「安全・安心・快適」</p>

第5章 各地区のまちづくり方針（地区別構想）







拠点整備	
	中心拠点としての整備
	地域拠点としての整備

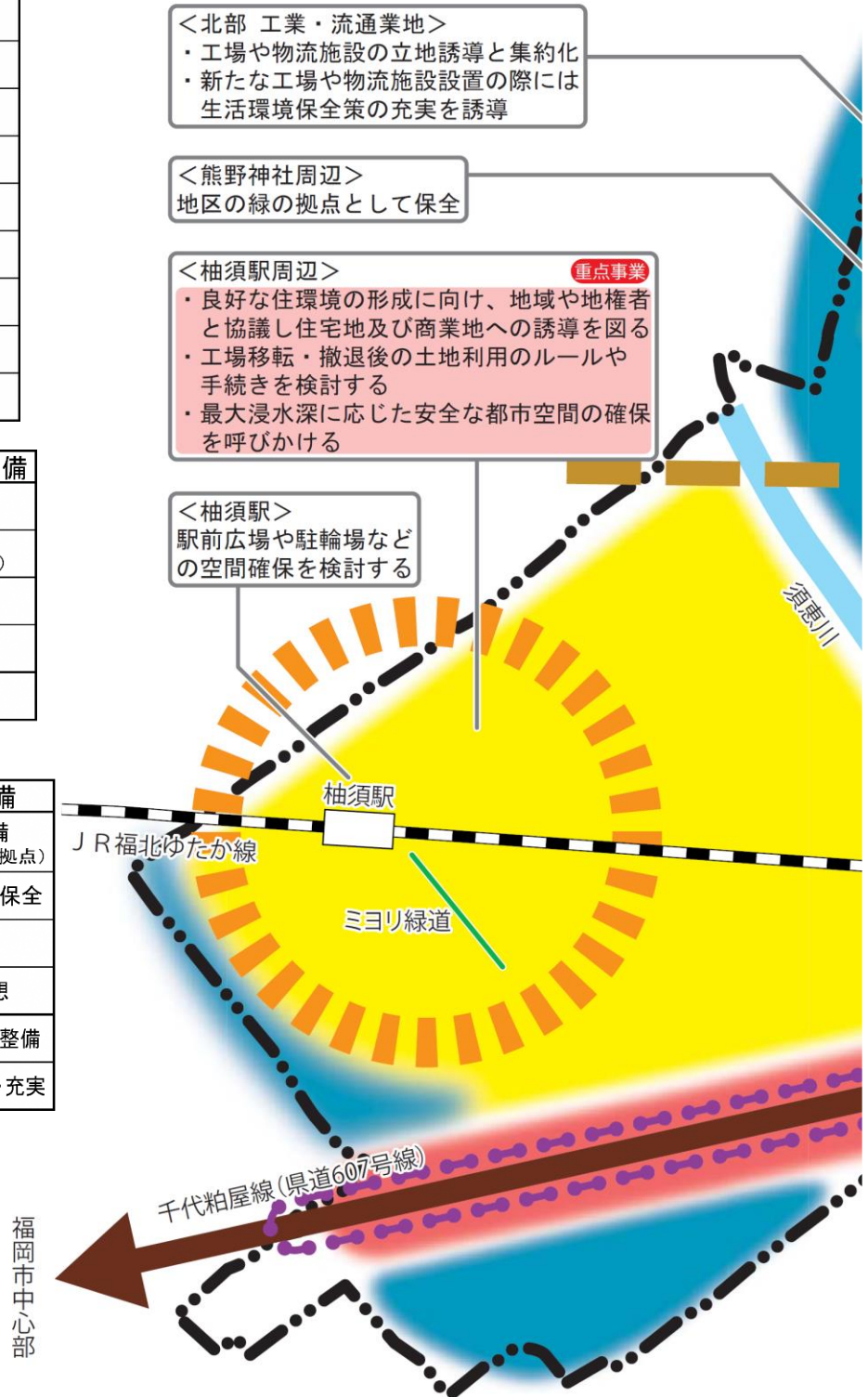
	町境界
	地区区分
	鉄 道
	河 川

土地利用の方針	
	農地
	森林・緑地
	低層住宅地域
	中高層住宅地域
	商業・業務地域
	工業・流通業地域
	商業または流通業地域
	公益施設集積地、 大規模公共施設
	大規模な公園やため池
	大規模な低・未利用地の 市街地としての整備
	長期的に都市的土地利用 を検討する地域

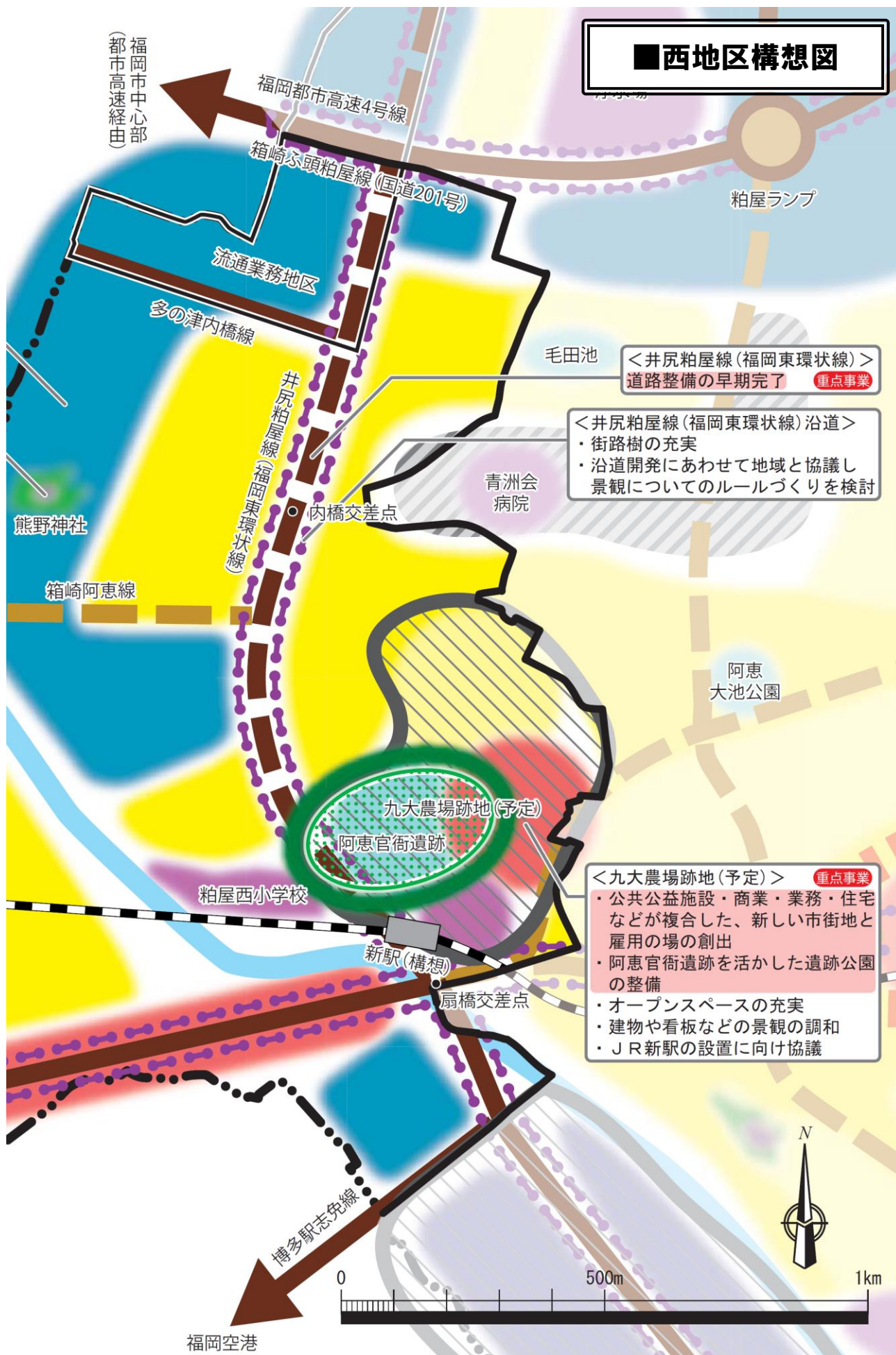
幹線道路と交通結節点の整備	
	整備済路線
	(再) 整備の緊急性が 高い路線（整備中を含む）
	整備が望まれる路線
	九州自動車道
	交通結節点としての 環境の整備

【注】()内の道路名称は、路線名

緑の拠点づくりと景観整備	
	緑の拠点の保全・整備 (緑の拠点に準じる緑の拠点)
	骨格的な田園、森林の保全
	環境下景観に配慮し 活用を検討する緑地
	主要な公園整備の構想
	幹線道路や沿道の景観整備
	ビューポイントの整備・充実



■西地区構想図



4. 中央地区

a. 中央地区の現況

①概況

中央地区は町の中央に位置します。

町役場をはじめとして、粕屋フォーラムやサンレイクかすやなど、多くの公共施設が本地区に集積しています。

J R 福北ゆたか線と J R 香椎線が交差する長者原駅があり、中心拠点を形成しています。

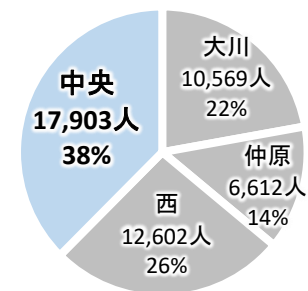
地区の 8 割が住居系用途地域に指定されており、古くからの市街地が広がっています。



②人口、世帯数

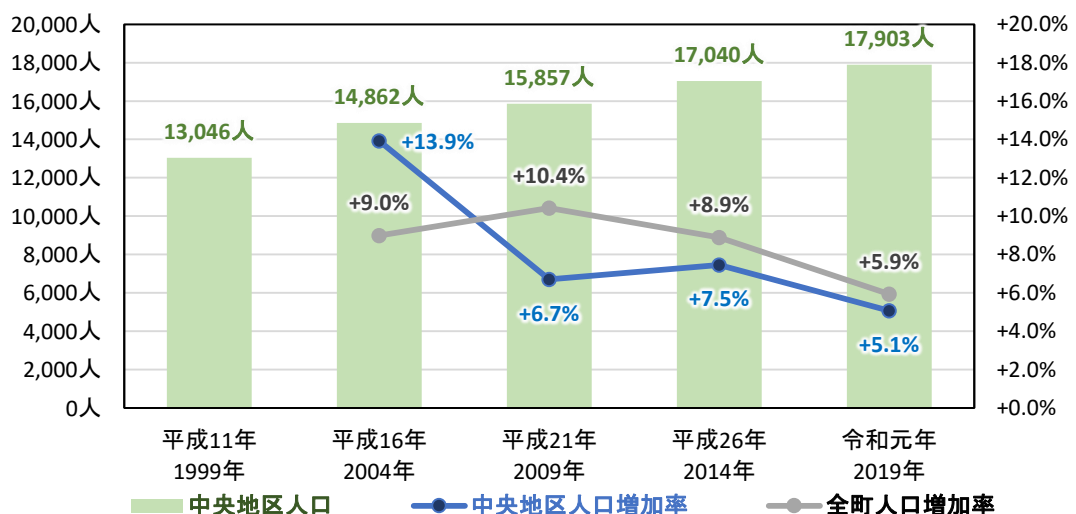
- ・人口は、令和元年現在 17,903 人で全町の約 38% と最も多くを占めます。可住地の人口密度は 108.3 人/ha で、全町の 50.6 人/ha と比べて 2 倍以上となっています。
- ・世帯数は、令和元年現在 7,572 世帯です。世帯あたり人員は 2.4 人で、全町の 2.3 人と比べやや多くなっています。
- ・人口推移は、着実に増加を続けていますが、平成 16 年以降、5 年毎の増加率は 5%～8% にとどまっており、全町の増加率よりは低くなっています。平成 11 年から令和元年の 20 年間で人口が 4,857 人（37.2%）増加しています。

■中央地区の人口（令和元年）



〔出典：住民基本台帳 令和元年 5 月末時点〕

■中央地区と全町の人口増減

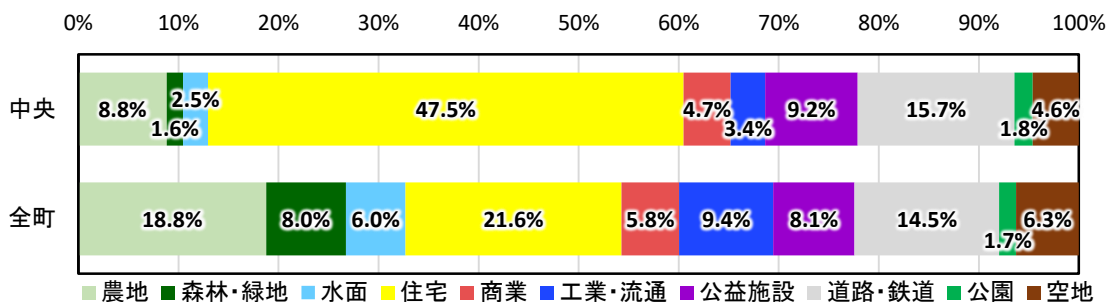


〔出典：住民基本台帳 各年 5 月末時点〕

③土地利用

- ・地区の面積は 240ha で 4 地区の中で最小であり、全町の約 17%となっています。
- ・土地利用区分別の面積割合を見ると、住宅用地が約半分を占め、全町と比べ多くなっています。農地は全町と比べ割合は小さく、減少傾向にあります。
- ・地区の 92%が市街化区域で、地区の 8 割以上が住居系用途地域に指定されています。町内では本地区のみに商業系の用途地域が指定されているほか、準工業地域もあります。
- ・県道 607 号線（福岡篠栗線）沿線には、店舗併用住宅を中心とした小規模店舗が見られますが、連続性に乏しくなっています。一方、長者原交差点付近への商業立地が見られます。

■中央地区と全町の土地利用区分別面積割合（平成 29 年）



〔出典：平成 29 年都市計画基礎調査より集計〕

④交通

- ・広域幹線道路としては、地区の中央部を県道 607 号線（福岡篠栗線）が東西に横断し、南北に走る蒲田長者原線などと交差しています。
- ・県道 607 号線（福岡篠栗線）と蒲田長者原線が交差する長者原交差点付近は交通渋滞が激しくなっています。
- ・J R 福北ゆたか線と J R 香椎線が交差する長者原駅と J R 福北ゆたか線の原町駅があります。

⑤公共公益施設

- ・教育施設、医療福祉施設をはじめ公共公益施設は本地区に集積しており、町役場、粕屋フォーラム（図書館・歴史資料館）、サンレイクかすや（生涯学習センター・まちづくり活動支援室）、かすやドーム（総合体育館）、かすやこども館（児童館・地域子育て支援センター）などがあります。
- ・公園は、阿恵大池公園など都市公園 3 箇所のほか、御野立所公園、なかのほら防災公園などがあります。

⑥緑・水辺・景観

- ・都市化が進行した地区ですが、北西部には阿恵大池や比較的大規模な農地などがあります。
- ・県指定文化財など様々な指定有形文化財が粕屋フォーラムで保管されています。

（P37「■公園・緑地、指定文化財の分布状況」参照）

b. 中央地区のまちづくりの基本方針

公共公益施設が集積した町内の公共サービス拠点として、公共公益施設を誰もがより訪れやすくするための環境整備を図ります。また、長者原駅から原町駅にかけては、まちの中心拠点として高度利用を誘導し、にぎわいの形成と高密度化を図るとともに、オープンスペースを確保するなど良好な景観や緑地の創出を図ります。

高密度の中高層住宅地とゆとりある低層住宅地が共存する、まちの中心的住宅市街地としての充実を図ります。

■長者原駅



■原町駅



c. 中央地区のまちづくりの主な取り組み

中央地区では主に以下の取り組みを推進します。緊急性・重要性などの観点から特に実施すべきと考えられるものを重点事業として位置づけ早期実現を目指します。

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>長者原駅から原町駅周辺：中心拠点としてにぎわいと都市空間の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○長者原駅から原町駅、町役場を含む周辺地域を中心拠点に位置づけ、町の「顔」にふさわしいまちづくりを進めるため、住民・事業者・行政が一体となって取り組める協議会などの体制づくりを進めます。 ○長者原駅から原町駅を結ぶ県道 607 号線沿線に、土地の高度利用を誘導することで市街地の人口密度を高め、商業・業務施設などの利便施設の立地促進を図り、にぎわいと活力ある拠点形成を目指します。 ○高密度化を図る際には、一定の緑やオープンスペースを確保するなど、道路などの公共空間の景観整備、建築物のデザイン向上や民有地の緑化促進を図ります。 ○町役場、粕屋フォーラム、サンレイクかすやなど、集積している公共公益施設を使いやすくするため、徒歩・自転車これらの施設を利用するための基盤整備やバリアフリー化を進め、駅とまちのつながり強化と歩きたくなる空間形成を目指します。 ○原町駅周辺では、駅前と公園を一体的に活用したコミュニティの場の形成と、利便性や魅力の向上により、にぎわいの創出を目指します。 ○町役場跡地を町の財産として活用するため有効活用を図ります。 		<p>「土地利用」 「安全・安心・快適」 「緑と景観」</p>

主な取り組み	重点事業	主な関連分野
<p>長者原駅：交通結節点としての機能充実</p> <p>○長者原駅の交通結節点として機能充実を図るため、駅へのアクセスの向上、駅前広場などの再整備、休憩サービス機能の充実、駅利用者にわかりやすい案内機能の強化などを推進し、バス、自動車、歩行者それぞれが使いやすい環境の整備を進めます。</p> <p>○長者原駅から駕与丁公園への良好な歩行空間の確保を図ります。</p>		<p>「交通体系」</p>
<p>青州会病院周辺：低・未利用地の活用</p> <p>○本町では駅から徒歩圏内の低・未利用地を活用し、住宅地の整備を図っていますが、将来の人口動向によりそれでもさらに住宅地が不足する場合は、必要に応じて青州会病院周辺などの市街化区域に囲まれた市街化調整区域の土地利用を検討します。</p>		<p>「土地利用」</p>
<p>福岡魁誠高校西部：住工混在の抑制と適切な住居環境の形成</p> <p>○福岡魁誠高校の西側の準工業地域では、既に工業等の用途が減少し、将来的には住居系の用途が中心となっていくものと予想されます。適切な居住環境の形成を誘導するため、土地利用のルールづくりなどを検討します。</p>		<p>「土地利用」</p>
<p>県道 607 号線：渋滞緩和と良好な景観形成</p> <p>○県道 607 号線（福岡篠栗線）の交差点改良などにより交通円滑化の方策を検討します。</p> <p>○県道 607 号線（福岡篠栗線）の沿道において、商業施設の看板類や建物の色彩などの制限の検討や、商業施設の接道部緑化の促進を行うなど、良好な沿道景観の形成を重点的に図ります。</p>		<p>「交通体系」 「緑と景観」</p>
<p>敷縄池、御野立所：緑地の保全と親水空間づくり</p> <p>○敷縄池の遊歩道整備を行い、駕与丁公園（仲原地区）に連続する緑と水のエリアの形成を図ります。</p> <p>○御野立所のビューポイントとしての充実を住民などの参加を得ながら図ります。</p>		<p>「緑と景観」</p>
<p>中央地区の住環境向上</p> <p>○徒歩圏に商店等がないエリアの生活利便性向上のため、周辺の住宅地に影響が少ない小規模な商業施設の立地に向けた土地利用方策を検討します。</p> <p>○街灯の整備充実を図るなど、地域と協議しながら防犯対策を強化します。</p>		<p>「土地利用」 「安全・安心 ・快適」</p>



	町境界
	地区区分
	鉄 道
	河 川

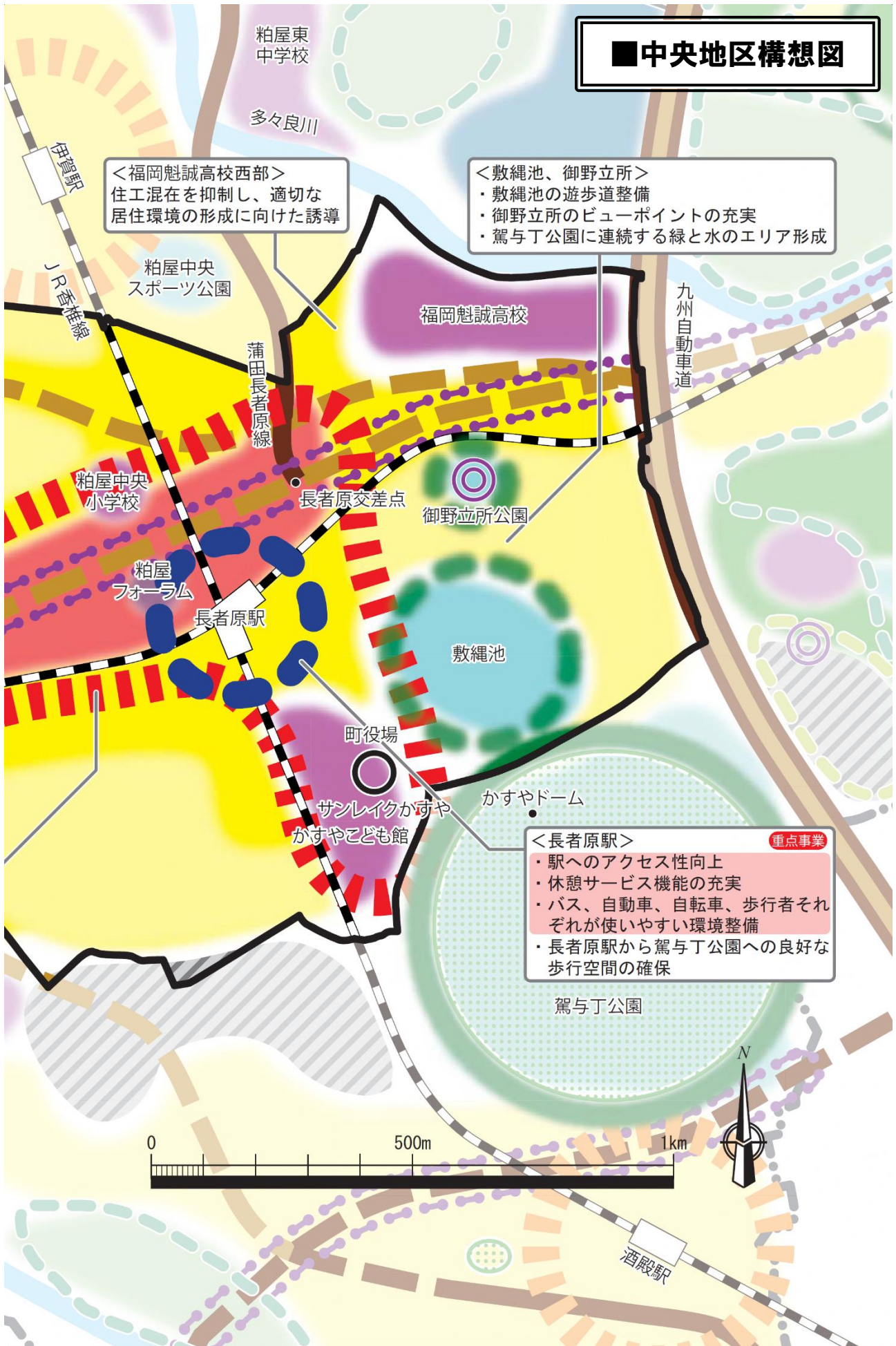
拠点整備	
	中心拠点としての整備
	地域拠点としての整備

土地利用の方針	
	農地
	森林・緑地
	低層住宅地域
	中高層住宅地域
	商業・業務地域
	工業・流通業地域
	商業または流通業地域
	公益施設集積地、大規模公共公益施設
	大規模な公園やため池
	大規模な低・未利用地の市街地としての整備
	長期的に都市的土地利用を検討する地域

幹線道路と交通結節点の整備	
	整備済路線
	(再) 整備の緊急性が高い路線 (整備中を含む)
	整備が望まれる路線
	九州自動車道
	交通結節点としての環境の整備

緑の拠点づくりと景観整備	
	緑の拠点の保全・整備 (緑の拠点に準じる緑の拠点)
	骨格的な田園、森林の保全
	環境下景観に配慮し活用を検討する緑地
	主要な公園整備の構想
	幹線道路や沿道の景観整備
	ビューポイントの整備・充実

【注】()内の道路名称は、路線名



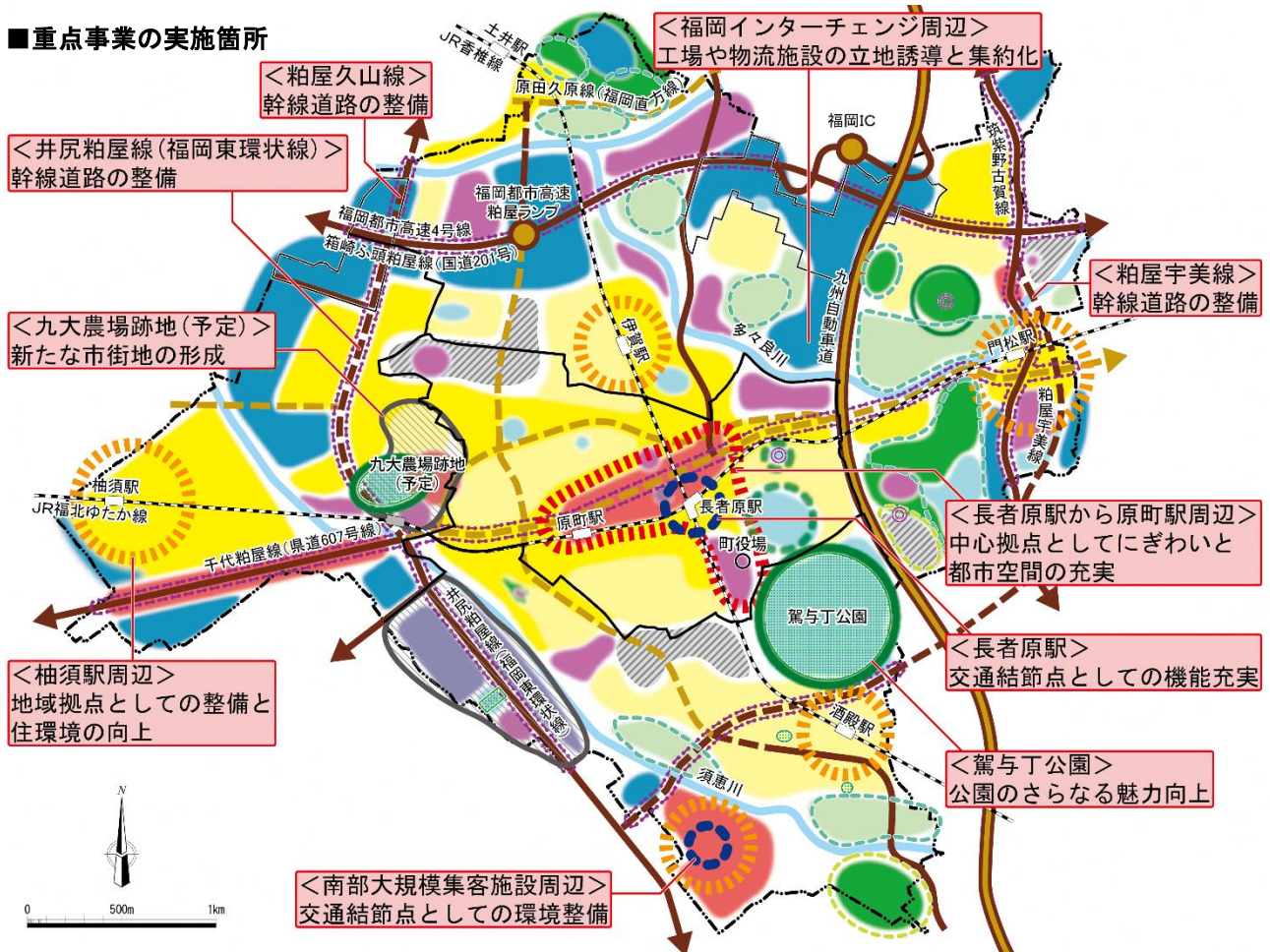
第6章 実現に向けて

1. 重点事業

都市計画マスタープランの「将来都市像」を着実に推進し、「都市整備の6つの方向性」を実現する重要な事業であり、かつ緊急性・重要性などの観点から特に実施すべきと考えられるものを、「第5章 各地区のまちづくり方針（地区別構想）」にも示した「重点事業」として位置づけ、本マスタープラン全体を牽引する取り組みとして早期実現を目指します。

重点事業の実施箇所と取り組み内容を以下に示します。

■重点事業の実施箇所



重点事業の取り組み内容	主な関連分野
<p>粕屋宇美線、井尻粕屋線（福岡東環状線）、粕屋久山線：幹線道路の整備</p> <p>○粕屋宇美線、井尻粕屋線（福岡東環状線）、粕屋久山線の道路整備の早期完了を図ることにより、これらの幹線道路が国道201号と連絡して物流系交通などを処理し、生活道路における通過交通の減少と交通渋滞の緩和を目指します。</p>	<p>「交通体系」</p>
<p>福岡インターチェンジ周辺：工場や物流施設の立地誘導と集約化</p> <p>○広域交通の利便性の良さを活かし、九州自動車道福岡インターチェンジ周辺に工場や物流施設の立地誘導と集約化を図ります。</p> <p>○新たな工場や物流施設を立地する際には、周辺的生活道路へ物流系車両が過剰に入り込まないように、施設への運行ルートを検討を行うとともに、緩衝緑地帯の設置などの生活環境保全策の充実を誘導します。</p>	<p>「土地利用」</p> <p>「交通体系」</p>

重点事業の取り組み内容	主な関連分野
<p>九大農場跡地（予定）：新たな市街地の形成</p> <p>○九大農場跡地（予定）を活用し、公共公益施設・商業・業務・住宅など複合的な要素を併せ持つ魅力ある市街地を形成し、新たな雇用の場を創出します。</p> <p>○九大農場跡地（予定）で発掘された阿恵官衙遺跡は貴重な歴史資源であり、本町の魅力を発信できる緑の拠点として、遺跡公園の整備を進めます。</p>	<p>「土地利用」 「緑と景観」</p>
<p>袖須駅周辺：地域拠点としての整備と住環境の向上</p> <p>○袖須駅を中心とした住工混在が著しい地域では、良好な住環境の形成を目的として、地域や地権者と協議しながら住宅地及び商業地への誘導を図ります。</p> <p>○工場撤退後の土地利用が、周辺の住環境と調和したものになるよう、工場移転・撤退後の土地利用ルールや手続きなどを検討します。</p> <p>○浸水想定区域では、最大浸水深に応じた土地造成や建物の計画を呼びかけ、安全な都市空間の確保に努めます。</p>	<p>「土地利用」 「安全・安心」 「快適」</p>
<p>長者原駅から原町駅周辺：中心拠点としてにぎわいと都市空間の充実</p> <p>○長者原駅から原町駅、町役場を含む周辺地域を中心拠点に位置づけ、町の「顔」にふさわしいまちづくりを進めるため、住民・事業者・行政が一体となって取り組める協議会などの体制づくりを進めます。</p> <p>○長者原駅から原町駅を結ぶ県道 607 号線沿線に、土地の高度利用を誘導することで市街地の人口密度を高め、商業・業務施設などの利便施設の立地促進を図り、にぎわいと活力ある拠点形成を目指します。</p> <p>○高密度化を図る際には、一定の緑やオープンスペースを確保するなど、道路などの公共空間の景観整備、建築物のデザイン向上や民有地の緑化促進を図ります。</p>	<p>「土地利用」 「緑と景観」</p>
<p>長者原駅：交通結節点としての機能充実</p> <p>○長者原駅の交通結節点として機能充実を図るため、駅へのアクセスの向上、駅前広場などの再整備、休憩サービス機能の充実、駅利用者にわかりやすい案内機能の強化などを推進し、バス、自動車、歩行者それぞれが使いやすい環境の整備を進めます。</p>	<p>「交通体系」</p>
<p>駕与丁公園：公園のさらなる魅力向上</p> <p>○適正な維持管理・水質の維持保全に努めます。</p> <p>○町内外からの来訪者も多く訪れるバラ園を充実させます。</p> <p>○駕与丁公園と隣接する敷縄池（中央地区）の遊歩道整備等により、より広がりを持った緑と水のエリアを形成します。</p> <p>○公園利用者の利便の向上に資する飲食店、売店等の設置を図り、その際には、民間事業者を活用した公園施設の整備・改修・運営等を一体的に行う制度の導入を検討します。</p> <p>○新たな駐車場の確保・整備を進めます。</p>	<p>「緑と景観」</p>
<p>南部大規模集客施設：交通結節点としての環境整備</p> <p>○南部の大規模集客施設は本町と福岡市中心部や福岡空港、志免町、須恵町などの周辺市町等をつなぐバス交通の拠点の一つとなっています。町内巡回バスの乗り入れを進め住民の公共交通の利便性向上を図るとともに、バス待合施設の拡充を図ります。</p>	<p>「交通体系」</p>

2. まちづくりの進め方

都市計画マスタープランを実現するため、行政だけでなく住民や事業者などとの協働によるまちづくりへの理解を深め、積極的にまちづくりに参加できる環境づくりに努めます。

また、まちづくりの推進に向け、庁内体制の強化を図りながら、国や県、周辺自治体、その他の関係機関と充分に協議・連携し進めていきます。



(1) 住民や事業者などとの協働によるまちづくり

まちづくりの主役は地域住民であり、また事業者もまちづくりの重要な担い手です。

これら住民と事業者、行政の適切な役割分担と相互の協働による取り組みを進め、参加型のまちづくりを進めていきます。

・まちづくりについての情報提供

町の広報誌やホームページ等を通じて都市計画マスタープランを公開するとともに、パンフレットの配布や住民への説明等による啓発を行います。

・住民参加の推進

住民にとって、より使いやすく、親しみのあるまちづくりを進めるため、公園や道路等の整備計画策定や、まちのルールづくりなどへの積極的な住民参画を推進します。

・産学官の連携

産学官の連携により、民間事業者の経営能力や技術力、大学など教育機関・研究機関の専門的知識を取り入れるなど、効率的かつ効果的なまちづくりを進めます。



■粕屋町ホームページ
都市計画やまちづくりのご案内 イメージ

(2) 庁内推進体制の強化

都市計画マスタープランの実現に向け、庁内推進体制の強化を図り、所管の都市計画課を中心に、関係課との連携を密にしながら総合的視点に立ったまちづくりを推進します。

また、町職員と地域住民がともに参加してまちづくりを進めていくためには、体制の強化を図るとともに、町職員の育成が必要です。先進地の視察やヒアリング、研修等の充実により、まちづくりに対する専門性の高い職員の育成を図ります。

(3) まちづくり財源の確保

施策や事業によっては大きな財源を必要とし、短期的に完了するものや長期的に続くものまで多種多様であるため、安定的な財源の確保に努めます。可能な限り施策に合致した国の補助金・交付金の導入を図ります。

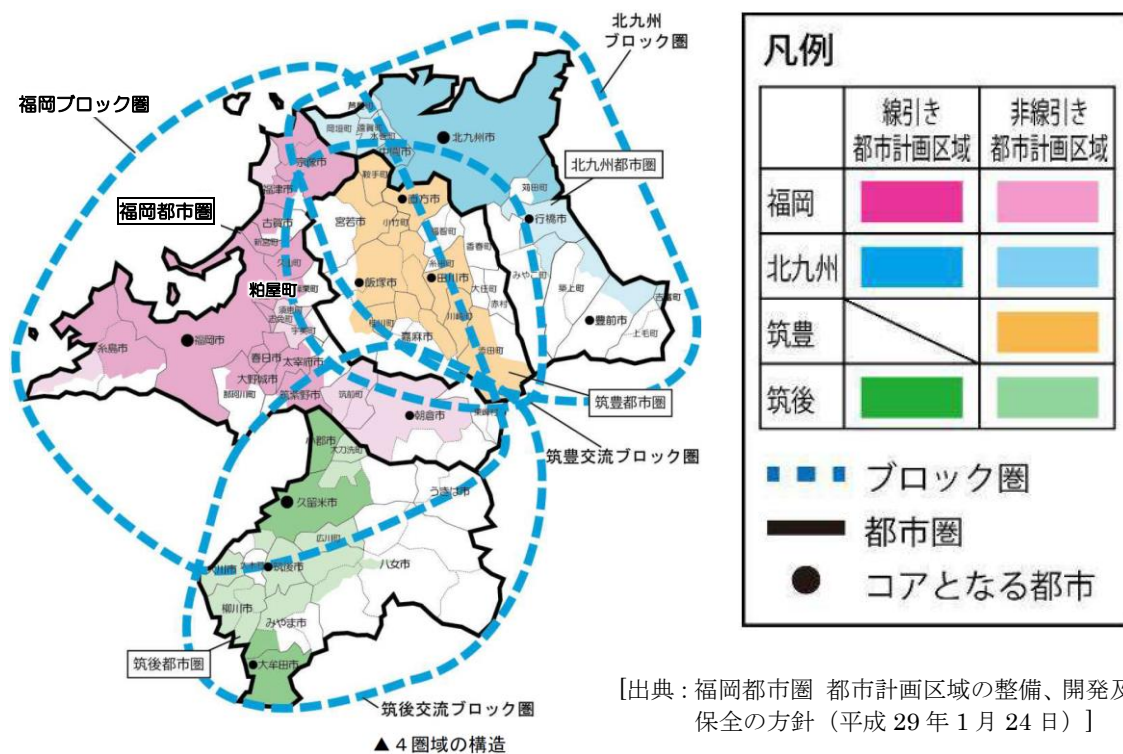
(4) 広域的連携

計画を実現していくには、本町単独では取り組みが困難なことや、周辺自治体と連携することで効果が増大するものなどがあります。特に、道路・交通対策、公共施設の連携利用、防災対策等の課題については広域的な連携が重要となります。連携内容や範囲、有効性を十分検討した上で、国・県・周辺自治体、その他の関係機関との連携を強化するとともに、本計画に示すまちづくりの基本的考え方について、理解と協力を求めていきます。

参考

福岡都市圏都市計画区域の整備、開発および保全の方針における圏域の捉え方

- 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



(5) 計画の見直し

本計画は、概ね 20 年後の令和 22 年を目標としていますが、福岡県の県都市計画区域の整備、開発および保全の方針（区域マスタープラン）や町の総合計画など、上位計画との整合を図り、また社会経済の動向・変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行います。

また、目標年次は都市計画マスタープランを適用する概ねの期限を示すもので、目標年次までに完了するという性格のものではありません。

トピック

いにしへの粕屋町 ～粕屋町の歴史文化～

粕屋町に所在する国史跡阿恵官衙遺跡^{あへかんが}※は、飛鳥時代から奈良時代（西暦 600 年代後半～700 年代後半）に、古代の糟屋郡の役所跡が発見された遺跡です。現在も使われている「郡」という行政単位は、701 年大宝律令によって定められたのが始まりで、阿恵官衙遺跡はまさに糟屋郡の始まりに位置付けられる遺跡です。

この阿恵官衙遺跡の横を、駅路と呼ばれる古代の道路が通っていました。駅路とは、都と地方を結ぶために全国に整備された交通網の一つで、道沿いの一定間隔ごとに駅家^{うまや}という施設が置かれていました。駅家は、移動に使う馬の管理のほか、飲食や宿泊施設としての役割があります。阿恵官衙遺跡の横を通る駅路は、大宰府と都を結んでいて、役人や外国使節などが往来する重要な経路でした。

阿恵官衙遺跡から駅路沿いに北へ約 1 km の地点に、夷守駅家^{ひなもりのうまや}の可能性が高い内橋坪見遺跡があります。当地で詠まれたとされる 2 首の歌が万葉集に残されていて、その詠み人は「令和」の語源となった梅花の宴にも参加していた山口若麻呂^{やまぐちのわかまろ}と大伴百代^{おおとものももよ}です。梅花の宴の主催者でもあり、大宰府の長官であった大伴旅人の部下にあたる人物です。梅花の宴から半年後、大伴旅人が重病に倒れたときのことで、奈良の都から親類を呼び寄せて遺言を伝える手はずを整えたところ、幸いにも一命を取り留めて旅人の病状は回復します。安堵した親類が都へ帰京するとき、先の大伴百代、山口若麻呂らが連れ立って夷守駅家まで見送りをし、別れの宴を開いています。このとき詠まれた歌が次の 2 首です。

周防なる磐国山を越えむ日は手向けよくせよ荒しその道（都へ帰る途中、周防の国の岩国山を越えるときは、険しい道なので、神にお供えをして気をつけてお帰りください）

い) 山口若麻呂

草枕旅行く君を愛しむ副ひてぞ来し志珂の浜辺を（都へ旅立っていくあなたと別れがたくて、志珂の浜辺まで一緒に来てしまいました）大伴百代

古代においても交通の要衝であったこの地域の歴史が、「令和」の元号とともに、1300 年の時を超えて現代の私たちに語りかけてくれます。

※ 阿恵官衙遺跡は令和 2 年 3 月 10 日に国の史跡に指定されました。

