飯塚駅周辺地区整備基本計画

令和４年３月

飯塚市

目　次

第 1 章　飯塚駅周辺地区整備基本計画の概要 1

1.1 計画の背景と目的 1
1.2 計画の位置づけ 1
1.3 策定の流れ 2

第 2 章　飯塚市および飯塚駅周辺地区の現況と課題 3

2.1 飯塚市の現況 3
2.2 飯塚駅および周辺地区の現況 5
2.3 飯塚駅跨線橋・駅舎の施設概要 10
2.4 飯塚駅周辺地区の課題 11

第 3 章　上位関連計画 14

3.1 第 2 次飯塚市総合計画(平成 29 年 4 月) 15
3.2 飯塚市都市計画マスタープラン　改訂版（令和 4 年 2 月) 16
3.3 飯塚市立地適正化計画(平成 29 年 1 月) 18
3.4 飯塚市移動等円滑化促進方針(令和 2 年 4 月) 19
3.5 第 2 次飯塚市地域公共交通網形成計画(平成 30 年 3 月) 21
3.6 菰田・堀池地区活性化基本方針(平成 30 年 12 月) 22

第 4 章　飯塚駅周辺地区整備に向けて 24

4.1 飯塚駅周辺地区整備基本計画のコンセプト 24
4.2 まちづくりの目標と整備構想 25

第 5 章　飯塚駅周辺地区整備計画 26

5.1 飯塚駅周辺地区整備計画の事業展開 26
5.2 飯塚駅周辺地区整備計画の対象範囲設定 27
5.3 道路事業 28
5.4 公園事業 30
5.5 駅前広場整備事業(自由通路・駅舎を含む) 33
5.6 概算事業費 53
5.7 事業の実現に向けて 53

第 6 章　事業の進め方 55

参考資料 1

飯塚市都市計画審議会委員 1
用語の解説 2
平成 30 年 12 月策定『菰田・堀池地区 活性化基本方針』 3

第 1 章　飯塚駅周辺地区整備基本計画の概要

1.1 計画の背景と目的

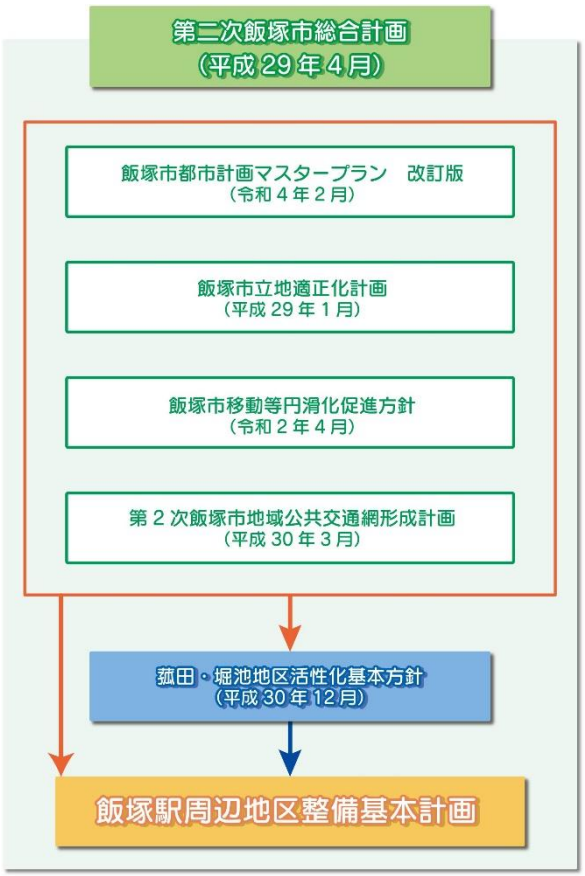
飯塚市では、「拠点連携型の都市」を将来における都市づくりの基本的な考え方としており、中心拠点と地域拠点に必要な機能を集約し、拠点間を公共交通機関で結ぶことにより相互に補完することで生活の利便性を高めていくことを目指しています。

飯塚市の中心拠点の一つとしてふさわしいまちづくりを進めるにあたって、今後の菰田・堀池地区のまちづくりの指標となる基本的な考え方を「菰田・堀池地区活性化基本方針」として平成 30 年 12 月に策定しました。菰田・堀池地区活性化基本方針では「交通ネットワークを活かした賑わいのある拠点づくり」をまちづくりのコンセプトとして定めています。

この「菰田・堀池地区活性化基本方針」に沿い、更に方向性の実現に向けた計画として、「飯塚駅周辺地区整備基本計画」を策定しました。本計画では、飯塚駅舎を含む自由通路及び飯塚駅東西駅前広場、飯塚駅周辺地区内の道路、公園について整備内容を定めており、本計画に沿って、飯塚駅周辺地区の活性化を図る整備を推進します。

1.2 計画の位置づけ

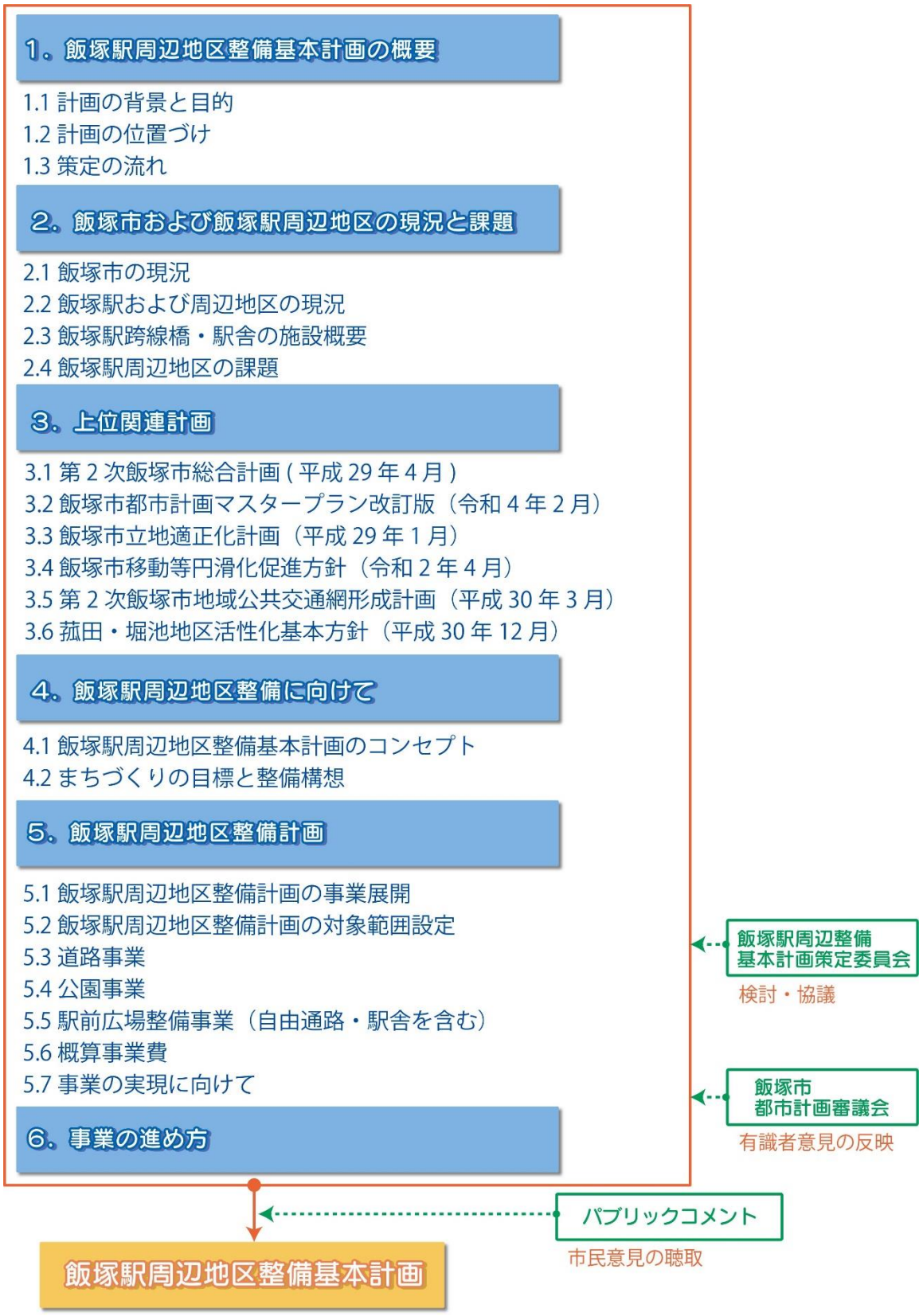
飯塚駅周辺地区整備基本計画は、総合的な指針である第二次飯塚市総合計画をはじめ、飯塚市都市計画マスタープラン、飯塚市立地適正化計画、飯塚市移動等円滑化促進方針、第 2 次飯塚市地域公共交通網形成計画などの上位・関連計画との一体性を確保した計画として策定します。



図－ 1.1　飯塚駅周辺地区整備基本計画の位置づけ

1.3 策定の流れ

計画の策定は、市庁内に設置している「飯塚駅周辺地区整備基本計画策定委員会」における検討・議論を経て、飯塚市都市計画審議会に諮り、パブリックコメントで市民意見を聴取しました。



図－ 1.2 飯塚駅周辺地区整備基本計画策定の流れ

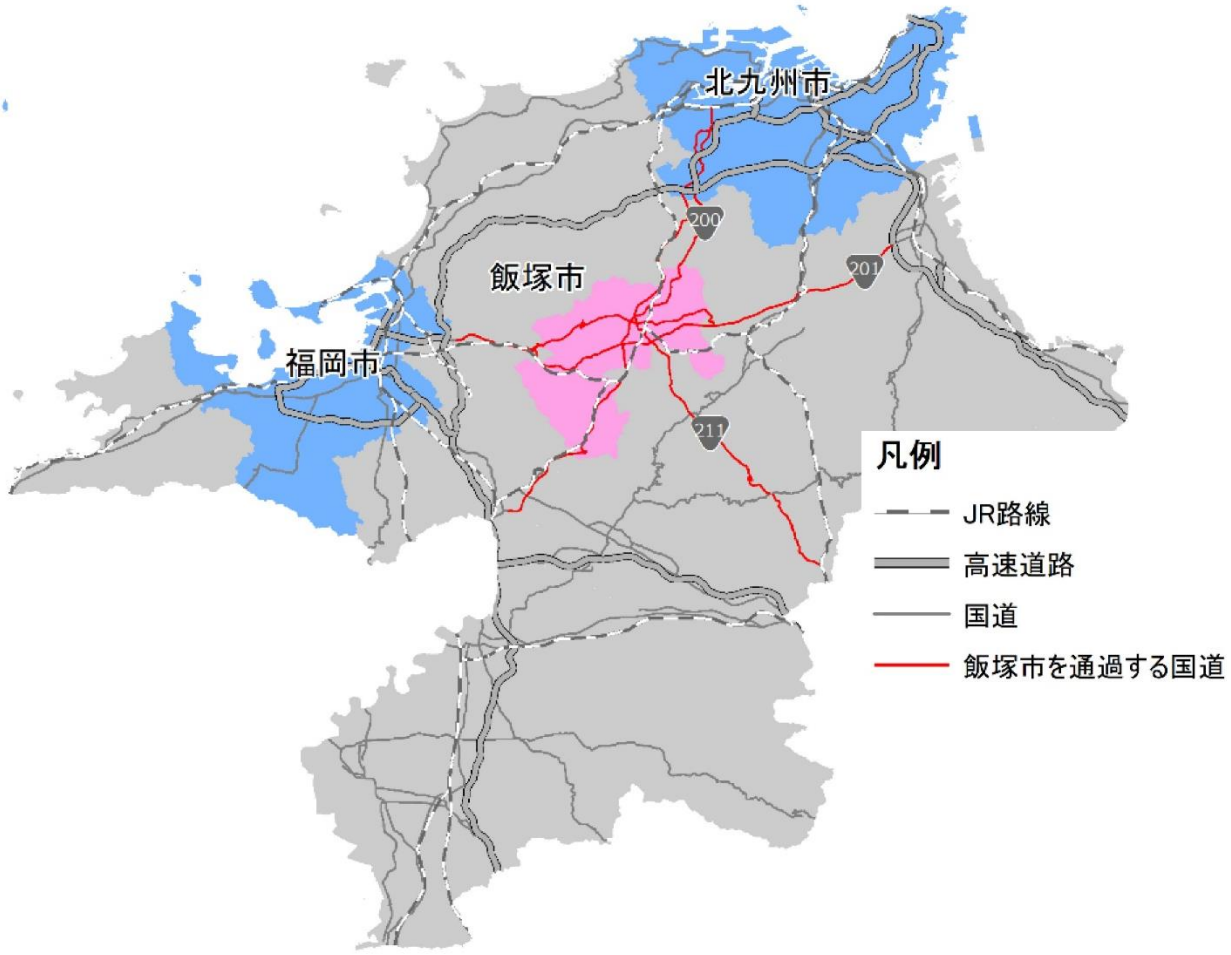
第 2 章　飯塚市および飯塚駅周辺地区の現況と課題

2.1 飯塚市の現況

2.1.1 位置

飯塚市は、面積 213.96 平方キロメートル(令和 3 年(2021 年)12 月現在)、福岡県のほぼ中央に位置し、東は田川市を中心とする田川圏域に、西は福岡市を中心とする福岡都市圏に、南は嘉麻市に、北は直方市を中心とする直方・鞍手圏域にそれぞれ接しています。

西は福岡市から北は北九州市からそれぞれ約30kmに位置し、本市は両政令指定都市への通勤・通学圏になっています。

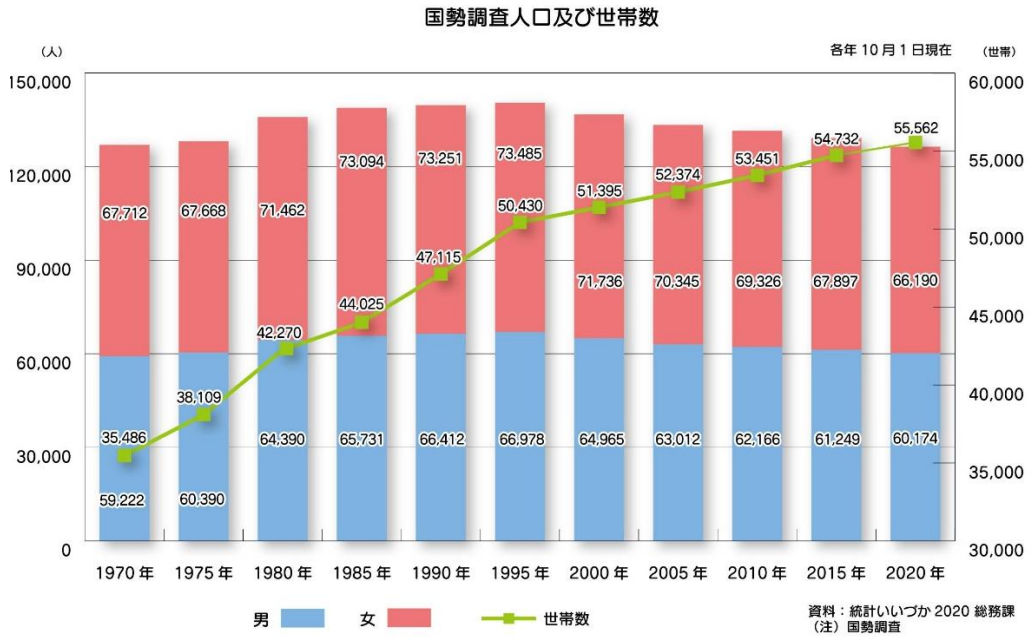


図－ 2.1　飯塚市の位置

2.1.2 人口

(1)国勢調査人口及び世帯数

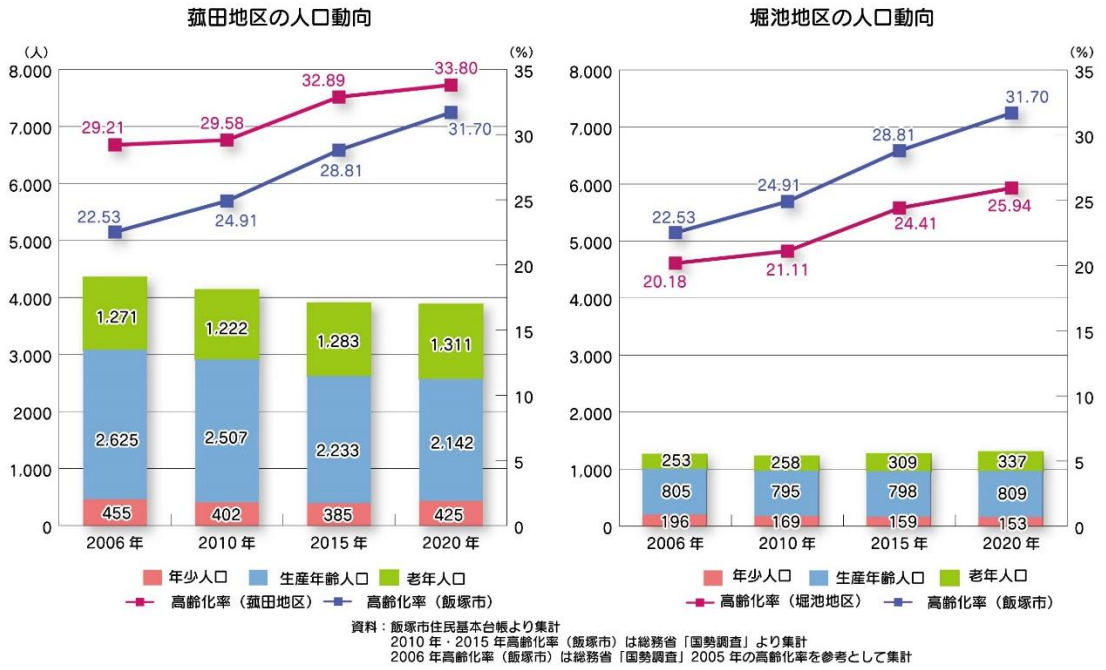
本市の人口は 126,364 人です(2020 年国勢調査)。国勢調査人口は平成 7 年(1995 年)以降減少傾向にありますが、世帯数は増加を続けています。



図ー 2.2 国勢調査人口及び世帯数

(2)菰田・堀池地区の人口

菰田・堀池地区の人口は減少傾向にあり、飯塚市全体の高齢化率に対し、菰田地区はやや高い傾向にあります。



図ー 2.3 菰田・堀池地区の人口動向

2.2 飯塚駅および周辺地区の現況

2.2.1 飯塚駅周辺地区の現況

飯塚駅周辺地区のエリア分布は、西側のエリアに商店が立地し、大規模集客施設が立地予定で、また炭都ビル跡地、旧菰田保育所跡地など未利用の市有地があります。一方、東側のエリアには住宅地が中心となっており、駅の徒歩圏内に近畿大学九州短期大学が立地しています。

飯塚駅周辺地区は、拠点連携型の都市の実現を目指し、飯塚市の顔として中枢的な都市機能（広域的な都市機能、主要交通結節点）が集積する飯塚市の中心拠点の一つに定めていますが、高齢化や人口減少等によりかつての賑わいが失われつつあります。また、空き店舗や空き地等の発生により市街地の低密度化が進んでいます。

また、飯塚駅周辺地区はバリアフリー化が進んでおらず、拠点連携型のまちづくりを進めるため、持続安定的な公共交通ネットワーク及び交通結節点としての機能の確保・維持、バリアフリー化の推進など、歩行者にやさしい空間の創出が求められています。

図－ 2.4 飯塚駅周辺地区

2.2.2 飯塚駅周辺地区の道路

飯塚駅周辺地区の道路は、地区の西側を西町天道線が南北に走り、飯塚停車場線が東西に伸びて飯塚駅と西町天道線を繋いでいます。

福岡県策定の「筑豊都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和3年4月30日告示）では、飯塚駅周辺地区は、筑豊都市圏を構成する筑豊広域都市計画区域内に位置しており、また嘉麻市役所周辺と飯塚駅を結ぶ飯塚駅周辺地区内の道路の一部は、筑豊地域の各拠点を効率的に接続する公共交通軸に設定されています。

しかし、飯塚駅周辺地区の南側を走る国道 201 号飯塚庄内田川バイパスと西町天道線が交わる堀池交差点では、慢性的な渋滞が発生していて、国道 201 号八木山バイパスの 4 車線化や大規模集客施設の立地により、更に交通量が増加することが予想されます。

加えて、市道卸売市場 2 号線及び 3 号線は、歩道が未整備のため、歩行者にとって危険な状況となっています。

図－ 2.5 飯塚駅周辺地区の道路

2.2.3 飯塚駅周辺地区の公共交通

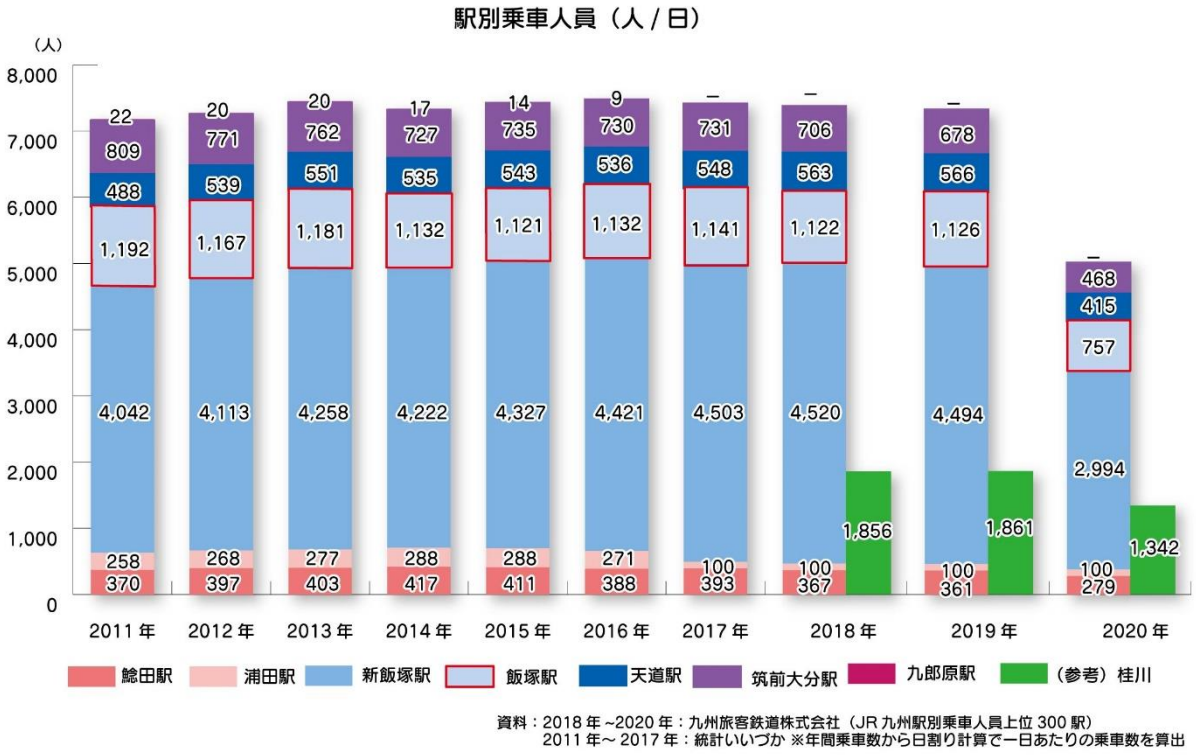
飯塚駅周辺地区の公共交通は、鉄道(JR 福北ゆたか線)と、駅の近くを通る民間路線バス(西鉄バス)と市のコミュニティバスです。コミュニティバスは、民間路線バスを補完することを目的として運行しているもので、飯塚駅周辺地区を通るのは庄内・飯塚線です。現在は民間路線バス、コミュニティバス共に、飯塚駅の駅前広場内への乗り入れはありません。

なお、本市のコミュニティバスは、民間路線バスとの競合などの課題があるため、令和 4 年度より民間公共交通機関への利用転換と、運行の効果・効率性の向上を目的に、路線の廃止・統合による再編が実施されます。

図－ 2.6 飯塚駅周辺地区の公共交通

(1)飯塚駅(鉄道)の利用者数

鉄道利用者数は 2017 年以降、2019 年まではほぼ横ばいでしたが、2020 年には新型コロナウイルス感染症の流行により、新飯塚駅や飯塚駅、桂川駅(参考)など、これまで利用者数が比較的安定していた駅でも、大幅な利用者数減となりました。



資料：2018 年 ~2020 年：九州旅客鉄道株式会社（JR 九州駅別乗車人員上位 300 駅）
2011 年～ 2017 年：統計いいづか ※年間乗車数から日割り計算で一日あたりの乗車数を算出

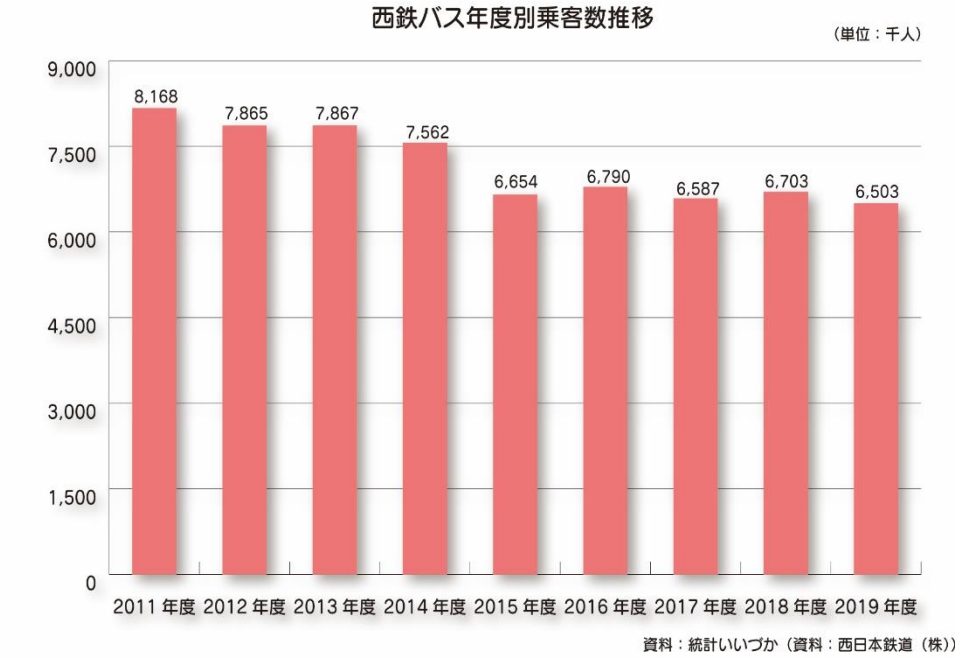
図－ 2.7 駅別乗車人員の推移

(2)バス利用者数

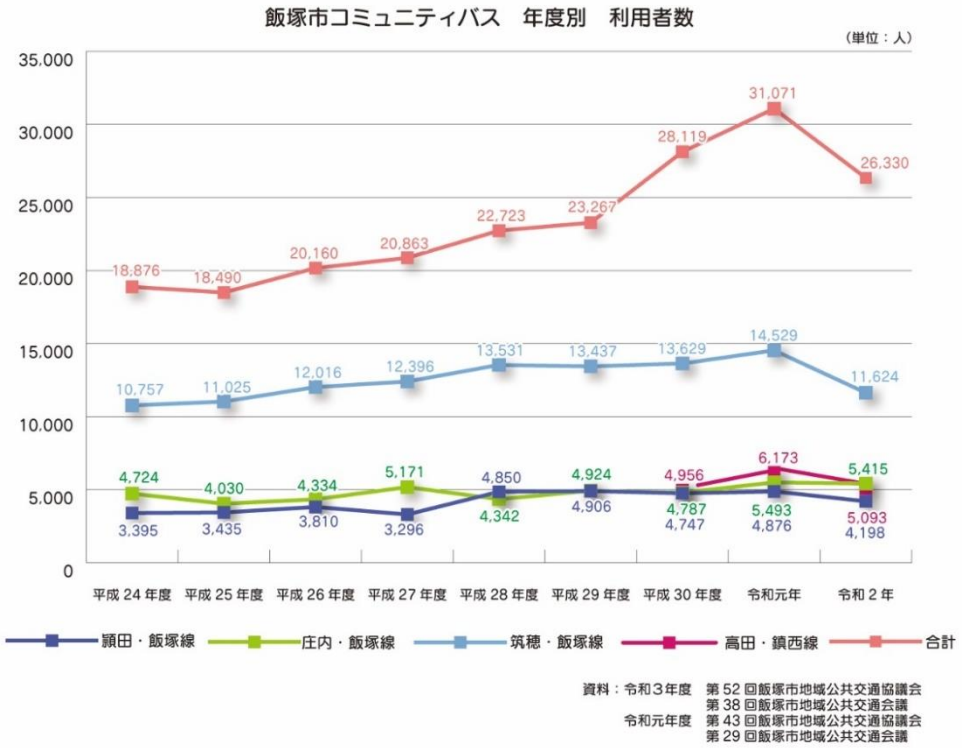
飯塚駅周辺を運行するバス路線としては、西鉄バス小竹・天道線及び碓井線、並びにコミュニティバス庄内・飯塚線(令和3年度現在)があります。

西鉄バスの乗客数については、新型コロナウイルス感染拡大前の 2019 年度(平成 31・令和元年度)まで、ほぼ横ばいとなっています(西鉄バス筑豊㈱管内の総計)。

コミュニティバス全体の利用者数は令和元年度まで増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度は減少に転じています。



図－ 2.8　西鉄バス年度別乗客数推移



図－ 2.9　飯塚市コミュニティバス利用者数推移

2.3 飯塚駅跨線橋･駅舎の施設概要

飯塚駅の東西を繋ぐ現在の跨線橋は昭和 49 年(1974 年)の築造で、橋桁部の長さは 67.5m、幅員は 1.9m(有効幅員 1.5m)で屋根や壁はありません。現況の飯塚駅の駅舎は昭和 45 年(1970 年)に建設された地平駅で、現在は 2 面 3 線の利用です。駅舎までのアクセスは階段のみとなっており、スロープは設置されていません。また跨線橋および駅構内通路にはエレベーターの設置がなく、東西の行き来には階段を利用する必要があり、跨線橋及び駅舎を含む駅全体がバリアフリー化されていない状況です。駅西側の広場は一般車とタクシーの乗り入れがありますが、大型バスの乗り入れには駅前広場の形状が対応していないため、大型バスが出入りできない状況です。駅東側は公園となっており、一般車乗降場など交通機能の配置はありません。

図－ 2.10 飯塚駅現況位置図(跨線橋･駅舎)

表- 2.1 飯塚駅の施設概要

飯塚駅（現況）	跨線橋（現況）
建造年月：昭和 45 年（1970 年） 駅 構 造：地平駅 ホーム：2 面 3 線	建造年月：昭和 49 年（1974 年） 長　　さ：67.5m（橋桁部） 幅　　員：1.9m（有効幅員 1.5m） そ の 他：鋼単柱式橋脚φ800

2.4 飯塚駅周辺地区の課題

飯塚駅周辺地区の現況と上位・関連計画の内容から、飯塚駅周辺地区の主な課題を整理すると、以下が挙げられます。

(1)中心拠点の地区にふさわしい交通基盤の充実

飯塚駅周辺地区では、中心拠点にふさわしい交通基盤の充実が期待されていますが、一部の都市計画道路では交通渋滞が発生しており、その解消が必要な状況です。地域内への大規模集客施設の進出による道路状況の変化に対応する道路整備や、新たな施設と共に既存の商店街を結ぶための道路整備も必要となっています。主要な交通の一つである鉄道については、路面の不陸が激しくなっている踏切もあり、安全な横断のための整備が必要です。

(2)飯塚駅の交通結節点としての機能強化

飯塚駅前ではタクシーが列車の到着に合わせて待機しており、駅を出てすぐにタクシーを利用できる状態になっています。一方、バスについては、駅前広場へのバスの乗り入れはできず、電車とバスの乗り換えには、少し離れたバス停との間を移動する必要があります。自家用車の利用は通勤・通学時の送迎が多く、朝のピーク時には駅正面に停車できない車が見られる時間帯もあります。大型バスの駅前広場への乗り入れを可能とし、駅東西に自家用車の乗降場を設けて送迎を円滑にするなど、駅前広場の整備による交通結節機能の強化が課題となっています。

また歩行者・自転車の駅までのアクセスについては、駅舎まで何度も道路を横断する必要があります。駅前では通過交通もあり、スピードを落とさずに通過する車も見られる状況です。人と車の動線を分離して、歩行者も自動車も安全に通行できる駅前広場の整備が必要です。

(3)飯塚駅東西の分断の解消や地域の拠点として賑わい空間の創出

飯塚駅周辺地区では、飯塚市都市計画マスタープランのまちなかゾーンとして、賑わいと魅力あるまちづくりを行うことが期待されています。その実現に向けて、現況未利用となっている土地の有効活用や、長期未整備となっている計画の見直しなどを進めて、都市機能をより充実させることが課題となっています。具体的には旧飯塚市地方卸売市場跡地の利活用検討、旧菰田保育所敷地の活用検討、飯塚駅前に位置する炭都ビル跡地の利活用検討、長期未整備となっている飯塚駅周辺地区内の都市公園の計画見直し等に加え、飯塚駅近隣の近畿大学九州短期大学では移転が検討されており、移転した場合の民間投資が挙げられます。

飯塚駅前については、電車の到着時前後の時間帯は人の往来がありますが、それ以外の時間帯には人通りが少なくなっています。炭都ビル跡地も含む駅前のエリアについては、賑わい拠点としての地元の期待も大きいことから、駅舎及び駅前広場の整備による賑わい空間の創出が課題です。

更に飯塚駅周辺地区は、JR 福北ゆたか線の線路で東西に分断されています。2つの地域を繋ぐのは線路を跨ぐ跨線橋と駅から少し離れた場所にある踏切となっています。現況の跨線橋は幅が狭い上、階段のみの利用しかできず、壁や屋根もない施設であり、バリアフリーに対応した新たな自由通路の整備によって、飯塚駅東西を繋いで回遊性を向上させ、駅の東西の一体的な賑わいの創出を図ることが必要となっています。

(4)共生のまちづくり実現に向けたバリアフリー化

本市は、飯塚市移動等円滑化促進方針の中で目指すべき将来像を「人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住みつづけたいまち　～誰もが安心して移動できる共生のまちづくり～」と設定し、バリアフリー化に取り組んでいます。令和元年 11 月に行われた飯塚市移動等円滑化促進方針策定に係るまち歩き点検では、飯塚駅について「スロープがない」「時刻表がわかりにくい」「車いすでトイレに入れない」との指摘がありました(表-2.2)。飯塚駅周辺地区は移動等円滑化促進地区となっていますが、歩道の老朽化が著しく、路面の不陸が見られるなど、誰もが利用しやすいエリアとはなっていません。また、駅前広場や駅舎、JR 福北ゆたか線で分断された東西地域を繋ぐ跨線橋は、段差や階段を通らなければ利用できない構造になっています。飯塚駅周辺地区は本市の中心拠点でバリアフリー化が最も遅れている地区であり、自由通路や駅舎も含む地区全体のバリアフリー化が課題となっています。

表- 2.2 まち歩き点検　飯塚駅ルートの点検結果

対　象		チェックポイント	点 検 結 果
交通施設	飯塚駅	出入口間での移動	●駅入り口にスロープがないため車いすで入れない
		電車時刻案内	●時刻表が小さくわかりにくい（待合室から見えない）
			●列車遅れなどの緊急時、文字表示もしてほしい
		トイレ	●車いすでトイレに入れない
経路等	道路構造		●歩道（緑色）と道路（黒）の色分けがわかりやすい ●歩道に雑草がのびて歩きにくい ●沿道駐車場に出入りする車で、歩道上に砂利が多い ●歩道と車道の段差が大きい、特に飯塚駅前の停車場線 ●飯塚駅前の歩道は凹凸が多く歩きにくい ●カラーブロック舗装の箇所は歩きにくい ●グレーチングの溝が大きい
	道路空間		●歩道に電柱があり危険 ●電柱のワイヤーがむき出しで見えにくい ●歩道上に障害物が多い（電柱、看板、店舗のひさし）
	案内情報		●新しく舗装された道には、最新の点字ブロックが設置されており見やすい ●歩道にある点字ブロック（古いタイプ）の劣化 ●点字ブロックと舗装の色が同じで見にくい

●良い点　●悪い点

出典：「飯塚市移動等円滑化促進方針策定に係るまち歩き点検結果 報告書 令和元年 11 月（飯塚駅周辺地区に係る内容を抜粋）

(5)交通ネットワークを活かした賑わいのある拠点づくりにおける民間活力の活用

飯塚市立地適正化計画では、飯塚駅から半径約 800m の範囲内の商業地域を中心拠点型都市機能誘導地域として設定しています。

都市機能誘導区域に、都市機能誘導施設の立地を誘導するために講ずべき施策の1つとして、「都市機能の誘導と一体となった居住の誘導」を挙げており、その中で「特に、主要鉄道駅周辺については、都市機能および定住促進に係る民間投資が同時に起こり得る可能性が高いため、付近に比較的規模の大きな市有地が存在する、飯塚駅周辺地区の再生を進め、都市機能の維持・誘導と定住の促進を図る」としています。まちづくりの方針に合致する民間の活動との連携を深め、都市機能および定住促進に係る民間投資に繋がる飯塚駅周辺地区の再生を図ることが求められています。

図- 2.11　飯塚駅及び周辺の現況と課題

第３章　上位関連計画

飯塚駅周辺地区整備基本計画の策定に当たり、表－3 .1 の上位関連計画を整理しました。

表－ 3.1　上位関連計画

計画名	策定年	目標年次
第二次飯塚市総合計画	平成 29 年 4 月	令和 8（2026）年
飯塚市都市計画マスタープラン 改訂版	令和 4 年 2 月	令和 13（2031）年
飯塚市立地適正化計画	平成 29 年 1 月	令和 9（2027）年
飯塚市移動等円滑化促進方針	令和 2 年 4 月	令和 6（2024）年
第 2 次飯塚市地域公共交通網形成計画	平成 30 年 3 月	令和 4（2022）年
菰田・堀池地区活性化基本方針	平成 30 年 12 月	－

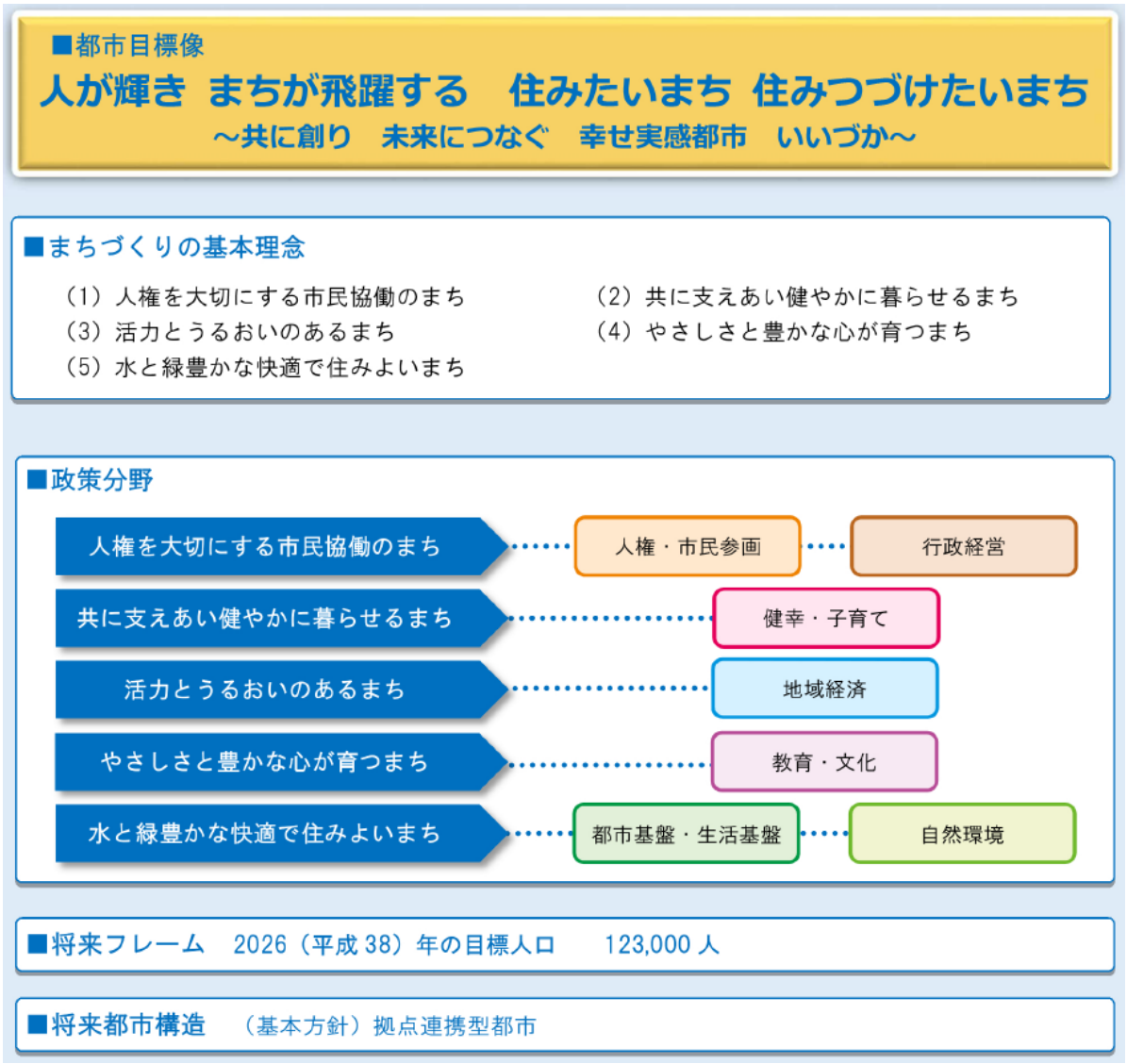
3.1 第 2 次飯塚市総合計画(平成 29 年 4 月)

「第 2 次飯塚市総合計画」は、飯塚市の今後 10 年間のまちづくりの方向性を示すために策定されたものです。飯塚市では社会経済情勢の変化に伴い、多様化する行政ニーズや新たな課題への柔軟かつ適切な対応が求められています。本計画は「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」で構成し、住民の福祉の増進を基本に総合的かつ計画的な市政の運営を図ります。

3.1.1 基本理念

市民が主役となって生き生きと暮らす、活気に満ちた住みよいまちづくりが求められることから、第 1 次飯塚市総合基本計画の都市目標像である「人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住み続けたいまち」を第 2 次飯塚市総合計画においても都市目標像として継承します。さらに市民、各種団体、NPO、事業者等と行政が協力・連携しながら、主体的な参画のもと、すべての人の人権が尊重され、夢や希望を持てる愛されるまちを築き上げ、次の世代に引き継ぐため、「共に作り　未来につなぐ　幸せ実感都市　いいづか」を副題として位置づけます。

また都市目標像を実現するために、5 つのまちづくり基本理念を定め、令和 8 年(2026 年)の目標人口を 123,000 人とし、「拠点連携型の都市」を目指します。



図－ 3.1 第 2 次飯塚市総合計画の基本構想

3.2 飯塚市都市計画マスタープラン 改訂版（令和 4 年 2 月）

飯塚市都市計画マスタープラン改訂版は平成 22 年(2010 年)4 月の飯塚市都市計画マスタープランの策定から 10 年が経過し、社会情勢の変化や、関係法令の改正、都市の状況、まちづくりにおける最上位計画である「第 2 次飯塚市総合計画」の策定や「飯塚市立地適正化計画」の策定、持続可能な開発目標への貢献など、本市を取り巻く状況が変化していることから、こうした状況に的確に対応した内容とするため、改訂を行ったものです。本計画は、10 年後の令和 13 年(2031 年)を目標年次としています。

3.2.1 まちづくりの理念と基本目標

まちづくりの基本目標は、まちづくりの理念と第 2 次飯塚市総合計画におけるまちづくりの基本理念を勘案し、「共生」、「活力」、「魅力」をキーワードとして「基本目標①誰もが安心して暮らせる共生のまち」、「基本目標②未来を創る活力あるまち」、「基本目標③住みたくなる住み続けたくなる魅力あるまち」の3つの基本目標を定めています。

3.2.2 ゾーン別まちづくり構想：まちなかゾーン

飯塚駅周辺地区はまちづくりのゾーニングの中では、まちなかゾーンに位置しています。まちなかゾーンの将来像は、「筑豊圏域の顔にふさわしい賑わいと活力のある共生のまちづくり」で、3つの目標それぞれに、まちづくりの方針を示しています(以下一部抜粋)。

(1)目標1：多様な都市機能の集積を活かし、にぎわいと魅力あるまちづくり

方針1：まちなか居住の誘導と都市機能の充実

中心拠点として、都市計画誘導手法の活用、都市機能誘導施設のインセンティブ方策の検討などにより、都市機能誘導施設の立地促進を進めます。

特に、中心拠点に位置づけられている新飯塚駅、飯塚駅及び飯塚バスターミナルとその周辺にかけては、交流人口の増大を図るため、立地適正化計画に基づき、広域性の高い高次都市機能を有する施設の維持・誘導を進めます。加えて、更なるにぎわいや魅力を高めるため、日常的な生活利便施設や住宅を中心とする土地の有効活用を促進し、まちなか居住の誘導を図ります。

また、多世代が暮らせるゾーンとして、健康増進、地域コミュニティ、子育てなどに関する都市機能の充実を図ります。

なお、市街地の更新にあたっては、民間活力を活かした市街地開発を推進していきます。

取組の内容

◇市場跡地の有効活用とコンパクトシティの推進に向けた、市内に点在する商業系用途地域の集約によるにぎわいの創出及び地域の活性化
◇菰田・堀池地区において、既存商店街と連携し相乗効果の高い適正な都市機能の誘導を図るため、大規模集客施設の誘致及びアクセス道路の整備

方針2：中心拠点にふさわしい交通基盤の充実

飯塚駅などの交通拠点について、拠点としての機能と利便性を向上させるための施設整備を行います。また、新飯塚駅周辺から飯塚駅周辺の回遊性や滞在性を高めるため、まちなかを歩きたくなるような歩行者空間の改善を進めます。

更に、中心拠点にふさわしい交通基盤の充実を図るため、広域交通の拠点として道路網の整備を行い、交通ネットワークの強化を図ります。

取組の内容

◇飯塚駅の自由通路、駅前広場の整備
◇都市計画道路新飯塚潤野線の整備
◇国道 201 号バイパスの４車線化に伴う、適切な沿道開発の誘導
◇立岩交流センターや飯塚第 1・第 2 体育館の移転に伴う跡地利用について、地域活性化に寄与する土地利用の誘導

(2)目標2:すべての人が安心して暮らせるまちづくり

方針1:共生のまちづくりの推進

主要交通結節点は、地域間移動の拠点であり、バリアフリー法において、多くの人々が利用する生活関連施設と位置づけられていることから、その生活関連施設相互を結ぶ経路(生活関連経路)とあわせて共生のまちづくりを推進するため、福岡県福祉のまちづくり条例及び移動等円滑化基準等に基づく適切なバリアフリー化に努めます。

また、子どもや高齢者の身近な憩いの場の確保、地域コミュニティの醸成等を図るため、地域意向を踏まえ、公園の整備・集約・再編及び更新に努めます。加えて、都市環境の観点から、低未利用地を活用した身近なオープンスペースの確保に努めます。

これらの身近な公園・オープンスペースは、誰もが利用しやすいバリアフリーの視点等による整備・管理を図ります。

取組の内容

◇公園等ストック再編計画の推進
◇長期未着手公園の再配置

方針2:安心・安全なまちづくり

市街地の安全性や交通利便性を高めるため、生活道路の計画的な改善や狭あい道路対策を図るとともに、狭小で危険な踏切の改良を検討します。

(3)目標3:多様な交流が生まれ、良好な景観を創出するまちづくり

方針1:多様な連携によるにぎわいや交流の場づくり

まちなかにおいては、空き家や空き地等の散在・増加が進んでおり、地域の魅力を高めるため、地元関係者が主体的にまちづくりに取り組み、空き家や空き地等の地域資源を活用し、行政と連携した公民連携型の都市経営を推進します。

更に、飯塚緑道や商店街等を活用し、マルシェ、特産品販売など、消費者と生産者との交流の場としての活用を促進します。

また、地域コミュニティや多様な連携を育むため、交流センターの有効活用を図るとともに、駅前広場、公園、拠点施設等を活用した交流の場づくりに努めます。

その他、遠賀川河川敷広場は、市民と協働で利活用を協議・検討し、市民のやすらぎの場となるように整備を行います。特に、河川敷の管理方法を検討するなど、効果的な土地の利活用を図ります。

取組の内容

◇民間主導でのリノベーションまちづくり事業の推進

方針2:　良好なまちなか景観の創出

新飯塚駅、飯塚駅及び飯塚バスターミナルとその周辺では、市の玄関口にふさわしい良好な都市景観の創出に努めます。

また、嘉穂劇場などの歴史的建造物が立地する周辺では、歴史的なまち並みに配慮した景観を創出するため、景観整備の検討を行います。

3.3 飯塚市立地適正化計画(平成 29 年 1 月)

飯塚市立地適正化計画は、拠点連携型都市づくりを実現し、都市の魅力を高め、誰もが「住みたいまち　住みつづけたいまち」を目指すための都市計画の基本方針の一部として策定した計画です。

拡散型の都市構造から拠点連携型の都市構造への転換を具体化し、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいの身近に存在する、あるいは、公共交通により容易にアクセスできる持続可能な都市の構築を目指しています。目標年次は、2027 年(令和 9 年)です。

3.3.1 目指す都市像

目指すべき都市像は、「人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住み続けたいまち　～地域のつながりと豊かなコミュニティをはぐくむまちづくり～」と設定されています。

人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住みつづけたいまち
～地域のつながりと豊かなコミュニティをはぐくむまちづくり～

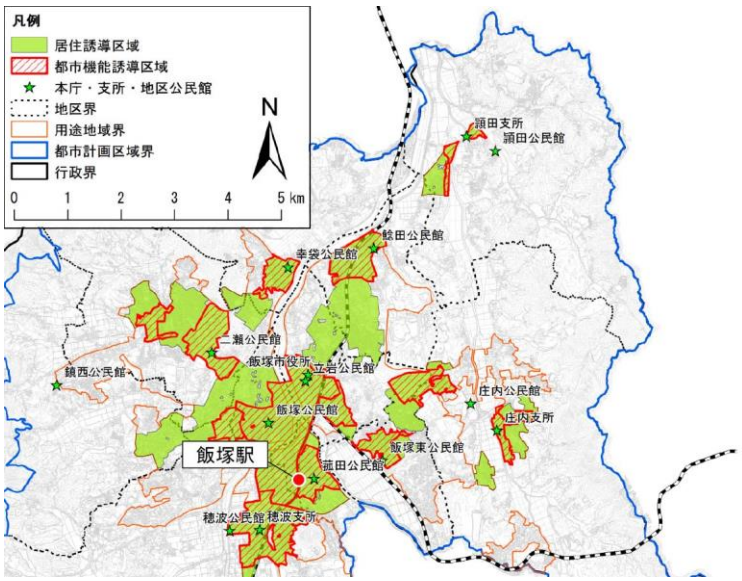
3.3.2 都市機能誘導区域の設定と都市機能誘導施設を誘導するために講ずべき施策

都市機能誘導区域の設定において、飯塚駅から半径約 800m の範囲内の商業地域は中心拠点型都市機能誘導地域として設定しています。都市機能誘導区域に都市機能誘導施設の立地を誘導するために飯塚市が講ずべき施策は下記のとおりです。

(1)民間活力の活用による都市機能の誘導
(2)都市機能の誘導と一体となった居住の誘導
(3)地域の魅力を高める拠点形成と拠点間連携の促進
(4)都市的土地利用の促進

3.3.3 居住誘導区域の設定

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域で、飯塚駅周辺地区は居住誘導区域にも設定されています。



図－ 3.2　居住誘導区域と都市機能誘導区域

3.4 飯塚市移動等円滑化促進方針(令和２年４月)

本市では共生社会の実現に向けて心のバリアフリー、ユニバーサルデザインのまちづくりへの取組みを推進しており、本方針は高齢者、障がい者等の移動上及び施設の利用上の利便性や安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に寄与することを目的としています。目標年次は令和６年(2024 年)です。

3.4.1 移動等円滑化（バリアフリー化）の基本理念

「人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住みつづけたいまち　～誰もが安心して移動できる共生のまちづくり～」を目指すべき将来像として設定しています。

目指す将来像

人が輝き　まちが飛躍する　住みたいまち　住みつづけたいまち

～誰もが安心して移動できる共生のまちづくり～

基本理念 1　障がいのある人もない人も生活しやすいバリアフリー化の推進

「障がい者にとって住みよいまちは、すべての人にとって住みよいまちである」という認識にたち、改正バリアフリー法に基づく基準を踏まえ、各施設を利用するにあたってのバリア、市内を移動するにあたってのバリアを解消するまちづくりに取り組みます。

基本理念 2　計画的なバリアフリー化の推進

市全域のバリアフリー化には、多大な時間と費用が必要になります。限られた予算を効果的に活用するため、高齢者や障がい者を含む多くの方が利用する施設や道路、また整備が可能な範囲から優先的にバリアフリー化を進めます。

基本理念 3　心のバリアフリーの促進

高齢者や障がい者を含むすべての人が不自由のない日常生活を送るためには、物理的なバリアの解消とともに、心理的なバリアの解消が必要不可欠です。

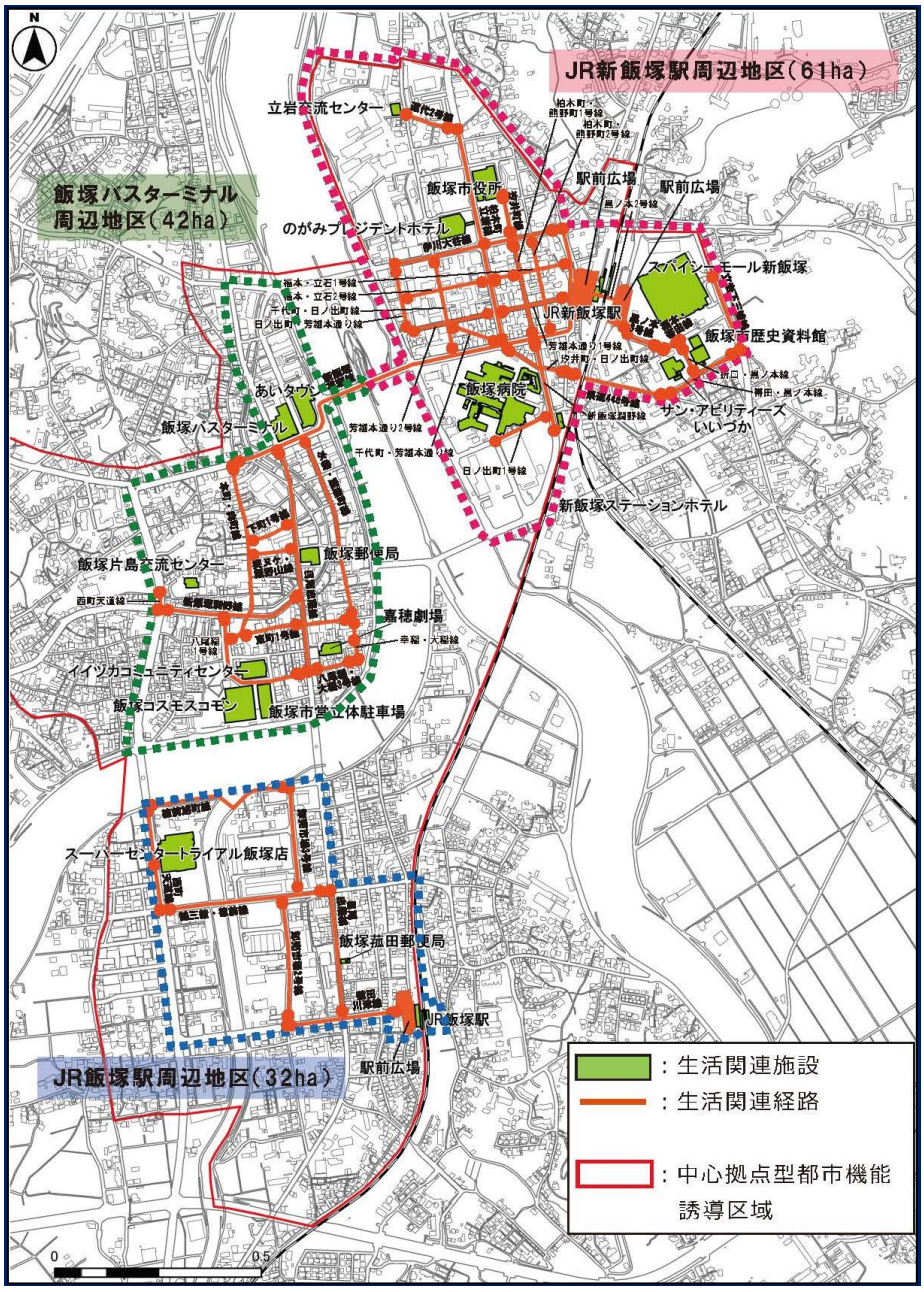
そのため、バリアフリーのまちづくりに対する市民の理解を深めるため、心のバリアフリーの促進に取り組みます。

図－ 3.3　基本理念

3.4.2　移動等円滑化促進地区の設定

「飯塚市都市計画マスタープラン」では、「筑豊地域の拠点都市にふさわしい中心拠点の形成」を図るための事業としてバリアフリー化が挙げられていることから、飯塚市では、『中心拠点』におけるバリアフリー化を優先的に実施していく必要性が高いといえます。

また、『中心拠点』は「飯塚市立地適正化計画」において、医療、福祉、商業等の都市機能を誘導する『中心拠点型都市機能誘導区域』に位置づけられていることから、移動等円滑化促進地区は、『中心拠点型都市機能誘導区域』内に位置づけることとし、生活関連施設及び生活関連経路を設定して、本地区を含む３地区を、移動等円滑化促進地域に位置づけました。



図－ 3.4 移動等円滑化促進地区

3.4.3 飯塚駅周辺地区の概要

１）地区の特性

○飯塚駅の乗降客数は市内で 2 番目に多く、約 2,300 人(H28 年度)です。飯塚駅周辺では「菰田・堀池地区活性化基本方針」が策定されており、飯塚駅の交通結節機能の強化を図るとともに、卸売市場移転後の敷地を活用したまちづくりを進めることとしています。また、飯塚駅周辺には、飯塚菰田郵便局、スーパーセンタートライアル飯塚店が立地しています。

○バリアフリー化の状況については、飯塚駅は未対応であり、スロープ、エレベーターが設置されていないため、高齢者や障がい者の利用が難しくなっています。歩道については、整備後時間が経過しているため、老朽化が著しく、路面の不陸等、障がい者にとっては利用しにくい路線となっています。中心拠点内で、バリアフリー化が最も遅れている地区といえます。

２）地区の課題と移動等円滑化促進方針

○生活関連施設である飯塚駅は、バリアフリー未対応であるため、交通結節機能の強化を図る上でもバリアフリー化が必要不可欠です。将来、大規模改修などを行う際は、移動等円滑化基準及び福岡県福祉のまちづくり条例に沿った整備を行うこととします。

○その他の生活関連施設については、高齢者や障がい者が利用しやすいよう可能な範囲でバリアフリー化に努めます。

○生活関連経路については、歩道の老朽化が著しく、路面の不陸等、障がい者にとって利用しにくい状況にあるため、障がい者が安心して移動することが出来るよう改善に努めていきます。

3.5 第２次飯塚市地域公共交通網形成計画(平成 30 年３月)

「第 2 次飯塚市地域公共交通網形成計画(2018 年度～2022 年度)」は、市政運営における総合的な指針である「第 2 次飯塚市総合計画(2017 年度～2026 年度)」をはじめ、「飯塚市都市計画マスタープラン(2010 年度～2026 年度)」「飯塚市立地適正化計画(2017 年度～2026 年度)」「飯塚市まち・ひと・しごと創成総合戦略(2015 年度～2019 年度)」などの上位関連計画との一体性を確保した、公共交通のマスタープランとして策定しています。

3.5.1 飯塚市公共交通の課題

飯塚市の公共交通に対する課題を以下のとおり整理しています。

(1)利用者の減少による民間バス赤字路線の増加
(2)コミュニティ交通の利用者の伸び
(3)コミュニティ交通の運行・運営の効率化
(4)民間交通とコミュニティ交通の効果的・効率的な連携
(5)利用者ニーズへの対応

3.5.2 計画の基本方針

継続可能で効果的・効率的な公共交通を目指し、第 1 次計画を踏まえて基本方針を以下のとおり設定しています。

(1)拠点連携型のまちづくりと公共交通の一体的な公共交通体系の構築
(2)適切な役割分担に基づく持続可能な公共交通網の形成
(3)多様な交通機関の有機的な連携による効果的・効率的な公共交通体系の構築
(4)地域のニーズに合った公共交通の構築

3.5.3 計画の目標

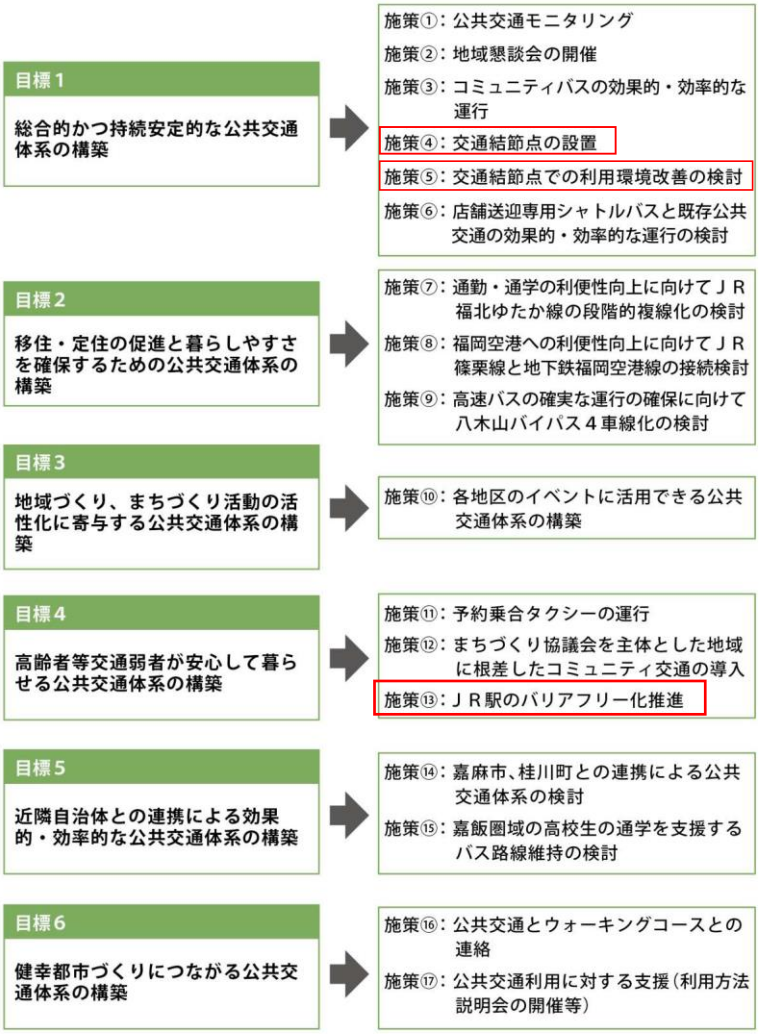
計画の基本方針に基づく目標を以下の通り設定しています。

(1)総合的かつ持続安定的な公共交通体系の構築
(2)移住・定住の促進と暮らしやすさを確保するための公共交通体系の構築
(3)地域づくり、まちづくり活動の活性化に寄与する公共交通体系の構築
(4)高齢者等交通弱者が安心して暮らせる公共交通体系の構築
(5)近隣自治体との連携による効果的、効率的な公共交通体系の構築
(6)健幸都市づくりにつながる公共交通体系の構築

3.5.4 目標達成に向けた施策

計画の目標を達成するための施策を次のとおり実施することとし、飯塚駅周辺地区整備基本計画に関連する

施策として、施策④交通結節点の設置、施策⑤交通結節点での利用環境改善の検討、施策⑬駅のバリアフリー化推進等が掲げられています。



図－ 3.5　計画の目標とそれを達成するための施策

3.6 菰田･堀池地区活性化基本方針(平成 30 年 12 月)

菰田･堀池地区は、飯塚駅を中心とした、本市の中心拠点の一つですが、近年人口減少や高齢化が進んでおり、定住促進や公共交通機能の強化等が必要とされています。

本市の中心拠点の一つとしてふさわしいまちづくりを進めるにあたって、今後の菰田･堀池地区のまちづくりの指標となる基本的な考え方を基本方針として策定しています。

3.6.1 課題

(1)JR 福北ゆたか線による東西市街地の分断
(2)飯塚駅の交通結節機能の不足
(3)都市計画公園の長期未整備
(4)活用検討市有地の存在

3.6.2 まちづくりの方針

菰田･堀池地区の活性化を実現するため、子育て世代から高齢者世代まで多くの人々が集い、新たな活力が育まれるまちを目指します。また、この地域が将来にわたって飯塚市の中心拠点の一翼を担い続けられるよ

う、多様な都市機能の誘導を図り、賑わいと潤いが生まれ、快適な生活を営む場を創出します。

3.6.3 コンセプト

交通ネットワークを活かした賑わいのある拠点づくり

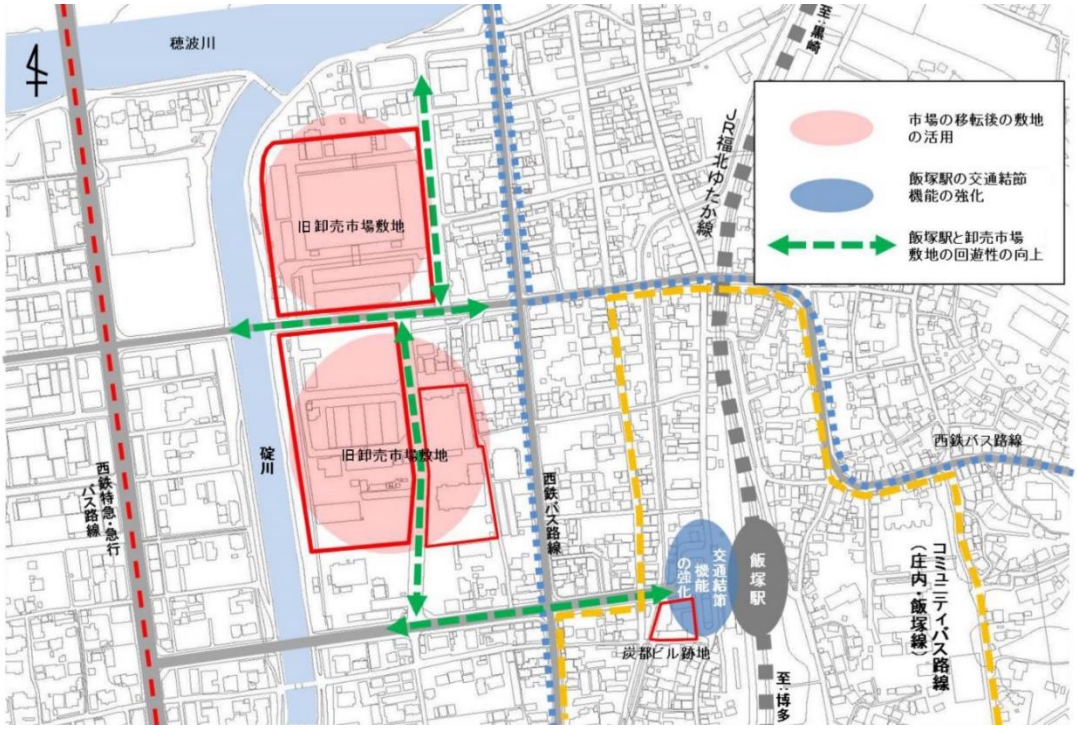
◆地域の利便性向上につながる賑わいの場
◆みんなに開かれた潤いの場
◆新しい暮らしが生まれる集いの場

3.6.4 配慮事項

◆飯塚駅の交通結節機能の強化
◆飯塚市地方卸売市場の移転後の敷地を活用したまちづくり
◆長期未整備となっている都市計画公園の再配置
◆飯塚駅と飯塚市地方卸売市場敷地間の回遊性向上
◆恵まれた広域公共交通軸を活かした都市連携の拠点づくり
◆民間活力の積極的な活用

3.6.5 活性化の実現に向けて

◆飯塚駅周辺の再生を進め、近隣市町や他の拠点との連携を図りながら、都市機能の維持・誘導と合わせて定住の促進を図る。
◆飯塚市地方卸売市場敷地は、整形でほぼ平坦、かつ大規模な敷地条件を効果的に活用して、飯塚市の中心拠点としてふさわしい都市機能の誘導を図る。
◆まちづくりにあたっては、良好な景観や環境となるよう工夫し、飯塚市地方卸売市場敷地のみならず周辺地域の魅力の向上に取り組む。
◆都市機能の整備・誘導にあたっては、民間活力の積極的な活用を図る。



図－ 3.6 イメージ