

第96回鳥栖市都市計画審議会会議録

- 1 開催年月日 令和4年7月25日(月)
- 2 開催時間 午前9時58分から午前11時5分まで
- 3 開催場所 鳥栖市役所 3階大会議室
- 4 出席委員 向門慶人委員 権藤結城委員
能富素江委員(※高尾氏代理出席)
小石弘和委員 中村直人委員
江副康成委員 池田利幸委員
牧瀬昭子委員 沓掛孝委員
宮崎厚志委員 藤邦広委員
鈴木登美子委員
- 5 その他出席 鳥栖市 橋本市長
事務局 鳥栖市建設部 福原部長
都市計画課 榎課長 三橋課長補佐兼係長 井上主事 北原主事
- 6 傍聴者 1人
- 7 審議会次第 (1) 都市計画審議会委員の紹介
(2) 市長挨拶
(3) 会長挨拶
(4) 議題の審議
1 諮問案件の審議
諮問第110号 鳥栖市市街化調整区域における地区計画運用基準の策定について
(5) 建設部長挨拶
- 8 審議の概要 別紙のとおり

(別紙)

審議の概要

発言者	発言内容
開会【9：58】	
事務局	ご案内の時間より早くはございますが、皆様お揃いですので、ただいまより、第96回鳥栖市都市計画審議会を開催いたします。 ○配布物の確認 ○傍聴者の報告 ○都市計画審議会委員の紹介 本日の出席委員は12名でございますので、2分の1以上の出席要件を満たしており、鳥栖市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、本日の審議会が成立していることをご報告いたします。 ここで、市長よりご挨拶を申し上げます。
市長	○あいさつ
事務局	市長におきましては、別の公務のため、ここで退席させていただきます。
市長退席	
事務局	次に、会長挨拶に移ります。向門会長、よろしくお願いいたします。
向門会長	○あいさつ
事務局	ありがとうございました。 次に、議長の選出について、鳥栖市都市計画審議会条例第6条第1項の規定により、『会長が会議の議長となる』とされておりますので、会長に議長をお願いしたいと思います。 会長、前の議長席へご移動をお願いいたします。
会長、議長席に移動	
事務局	これより先は、議事進行を会長にお願いいたします。
議長	議事に入ります前に、委員の皆様には円滑な議事進行にご協力をよろしくお願いいたします。 はじめに、鳥栖市都市計画審議会条例第7条の規定により、会議録署名者を権藤委員と小石委員にお願いをいたします。 それでは、諮問第110号「鳥栖市市街化調整区域における地区計画運用基準の策定について」事務局から説明をお願いします。
事務局	それでは、説明いたします。 本日は、1.地区計画制度の概要について、2.地区計画運用基準の素案について、3.地区計画運用基準素案の考え方について、4.今後のスケジュールの4項目に分けて説明させていただきます。 では早速ですが、資料の4ページ、地区計画制度の概要をご覧ください。 まず、都市計画マスタープランでの位置付けについてです。 令和2年3月に策定しました都市計画マスタープランにおきまして、土地利用

事務局	<p>の課題として、現在は人口が増加しておりますが、2030年頃に減少に転じるため、今後10年の中で持続可能な都市構造への転換が必要であること。一方で、増加する人口に対応した住宅地の確保や、企業からの引き合いに応えるための産業用地の確保が必要であること。また、新鳥栖駅周辺のポテンシャルを生かした都市機能の誘導が必要であることを掲げております。</p> <p>それに対する方針としまして、コンパクトで効率的な市街地の形成に向け、引き続き線引きを維持すること。市街化調整区域は原則として自然環境を保全いたしますが、拠点性の高い区域につきましては、今回ご審議いただきます地区計画制度を運用いたしまして、都市的土地利用の転換を図ることを掲げております。</p> <p>よって本運用基準は、鳥栖市の将来を見据えた土地利用の施策として、非常に重要なものとなっております。</p> <p>次に5ページ、地区計画制度とはどのようなものかでございます。</p> <p>地区計画とは、既存の都市計画、つまり線引きや用途地域等を前提に、その規制を強化または緩和するものでございまして、都市より細かな地区ごとに、地域実情に応じたきめ細かなまちづくりを行うことのできる制度でございます。他の都市計画同様、都市計画決定を行うことで定め、効力を発揮いたします。</p> <p>この地区計画の特徴としましては、地域住民の方や民間事業者の方であっても、市で手続規定に関する条例を定めますことで、地区計画の案を申し出ることが可能である点や、本来、開発や建築が自由に行えない市街化調整区域においても、都市計画法や都市計画マスタープランに合致している場合は地区計画を定めることができ、地区計画で定めた用途の建築や開発が可能となる点が挙げられます。</p> <p>この市街化調整区域における地区計画制度は、今までは、都市計画マスタープランが策定をされておらず、都市計画の基本的な運用方針が示されていなかったことや、虫食い状の乱開発を招きかねないことから、鳥栖市においては行政主導のものしか運用しておりませんでした。</p> <p>しかし、令和2年に都市計画マスタープランを策定しましたことから、土地利用の課題解決を目的としまして、地区計画の申出における手続規定を条例で定め、民間主導の地区計画を運用するものでございます。</p> <p>ただ、都市計画マスタープランにおいては詳細な運用方法までは定めておりませんので、地区計画による適正な土地利用の誘導を図るため、運用基準を定めまして、これに合致した地区計画の申出のみを受付けることといたします。</p> <p>続きまして7ページ、運用基準の素案でございます。</p> <p>市街化調整区域における地区計画制度は、この7ページにまとめております素案の各項目内容に即した運用を行ってまいります。</p> <p>具体的には、都市計画マスタープランで拠点性が高く、ポテンシャルを有すると位置づけました地点で、三つの類型による運用を考えております。</p> <p>また、類型ごとに適用される範囲や面積、建物用途を定めまして、現状の市街地と調和のとれた効率的な土地利用を誘導することといたします。</p> <p>では、次のページより運用基準の素案について、項目毎に事務局の考え方を示</p>
-----	--

事務局

しいたします。

9 ページ、運用基準の考え方の基本方針についてでございます。

地区計画は、都市計画法は勿論、都市計画マスタープランに即して運用する必要がありますので、都市計画マスタープランにおいて拠点性があると位置付けましたインターチェンジ周辺、新幹線駅周辺、小中学校周辺でのみ運用することといたします。

また、地区計画で許容する建物は、周辺の用途地域に準じたものにしますと共に、公共インフラが既に整備されているか、整備が確実な地点でのみ運用することといたします。

2 の対象区域について、農振農用地、いわゆる青地と呼ばれます農地や、甲種農地、1 種農地等の農地転用が原則不許可である農地、土砂災害特別警戒区域等の特に危険な箇所につきましては、原則として区域に含めることができませんが、地区計画の決定までに、これらの区域の除外や解除が確実である場合は区域に含むことができるとしております。

また、土砂災害警戒区域や浸水想定区域等につきましても、原則は区域に含まないこととしますが、市街化調整区域において面的な住居開発を許容します50戸連たん制度が、地域実情に照らしやむを得ない場合で、必要な対策を講じたうえであればこれらの区域を含んでよいとされておりますことから、これに準じまして、必要な安全対策を講じた場合であれば区域に含んで良いことといたします。

3 番、地区計画においては、基本方針の他、建築物の用途や高さ、壁面の位置を定めることにしますと共に、雨水流出抑制に関する事項を定めることとしまして、調整池の設置を求めます。

なお、設置にあたっては、後程ご説明いたします市の独自基準と、既存の県の基準とでそれぞれ調整池を設計していただきまして、どちらか大きい方を設置していただくことといたします。

続きまして10 ページ、4 番、3 つの類型についての考え方です。

まずは新幹線駅周辺型でございます。

新幹線駅周辺型は、その範囲について駅舎を起点に直線距離で1 km としまして、原則としてこの範囲に全ての土地が含まれることといたします。

ただし、範囲を厳格に守った際に、残地や袋地が生じてしまう場合等におきましては、1 km を超えても必要最小限度は認めることといたします。

この1 km という範囲は、新鳥栖駅が都市計画マスタープラン上の広域交流拠点であることを踏まえまして、ビジネスやショッピング等で歩いて回ることでできる市街地を整備可能な範囲というのを念頭に、徒歩限界とされております分速50 m で20 分の移動距離として1 km を採用しております。

また、新鳥栖駅周辺から国道34号まで、市街化区域が欠けているような区域を補完できるような範囲として設定しております。

面積につきましては調整池の設置が必須となります1 ha を下限としまして、許容する建物の用途としましては、駅周辺につきましては高層住宅や中大規模の

事務局	<p>商業施設、オフィス等が立地可能な商業系、主要地方道佐賀川久保鳥栖線沿線は住宅や医療・福祉施設、中小規模の店舗が可能な住居系、国道34号周辺は物流施設や工場等が可能な工場系としております。</p> <p>続きまして、インターチェンジ周辺型です。</p> <p>インターチェンジ周辺型の範囲としましては、鳥栖ジャンクションまたは味坂スマートインターチェンジを起点に直線距離で1kmとしております。</p> <p>範囲につきましては、工場団地形成のために一団の土地が確保可能な規模を念頭に、アクセス道路の延長とほぼ同じ長さであり、また、準工業地域が欠けている区間を補完できるような範囲で設定しております。</p> <p>面積について、都市計画運用指針等で産業の振興に寄与する大規模な開発は原則として5haを下限とするとされておりますため、そちらを採用しております。</p> <p>ただし、鳥栖ジャンクション周辺におきましては、道路や河川等で区切られた不整形な土地が多く、5ha以上の区域を確保することが難しい場合も想定されますため、やむを得ないと認める場合に限りましては、5ha未満も認めることとしますが、最低は1haとしますと共に、極力5haに近い面積を確保していただきます。</p> <p>許容する建物の用途としましては、都市計画マスタープラン上、インターチェンジ周辺、味坂スマートインターチェンジ周辺が工業・流通業務拠点に位置付けられておりますことから、工場や物流施設等の工業系としております。</p> <p>続きまして16ページ、小中学校周辺型でございます。</p> <p>小中学校周辺型の範囲としましては、校舎を起点に直線距離で0.3kmとしております。</p> <p>特に住居系につきましては、小さな集落が外に向かって点在してしまい、拡散した市街地が形成されてしまうことを防ぎ、将来を見据えたコンパクトで質の高い市街地が形成できるよう、他の類型より範囲を絞った運用として考えております。</p> <p>距離の根拠としましては、日常生活の拠点であることを念頭に、殆どの方が抵抗を感じない徒歩距離とされております0.3kmを採用しております。</p> <p>面積につきましては、調整池の設置が必須となります1haを下限としておりまして、許容する建物の用途としましては、住宅や医療・福祉施設、中小規模の店舗が可能な住居系としております。</p> <p>なお、300mの範囲に市街化調整区域を含む小中学校としましては、基里中学校、田代小学校、麓小学校の他に、旭小学校と鳥栖西中学校がございますが、旭小学校は江島町の50戸連たん区域と重複していることや、1haの面積を確保することが困難であること、鳥栖西中学校周辺は範囲と用途がより広い新幹線駅周辺型と範囲が重複することから、運用を想定しておりません。</p> <p>また、いずれも市街化区域の欠けている箇所を補完するような範囲で設定しております。</p> <p>続きまして18ページ、5番、区域界についてです。</p> <p>区域界は、地形地物で区切られた整形な形状としまして、残地や袋地が生じては</p>
-----	--

事務局	<p>ならないといたします。</p> <p>なお、整形な形状とするためや、残地や袋地を生じさせないために、やむを得ず1 kmや0.3 kmの範囲を超えてしまう場合は、最小限度のみ認めることといたします。</p> <p>6番の合意形成について、区域内の土地の権利者全員の同意を必要としますと共に、事前に住民説明会等を実施していただき、住民意見を反映したうえで地区計画の素案を策定していただきます。</p> <p>制度の運用開始後、実際に地区計画の申出がなされた際は、こうした内容について審査をいたしまして、適合していると認めたものに限り都市計画決定の手続きに移ります。従来の都市計画決定の手続きと同様、素案の縦覧や公聴会等を実施した後、都市計画審議会にお諮りいたしまして、ご承認いただいた場合にのみ地区計画を決定することといたします。</p> <p>次に7番、調整池についてです。</p> <p>調整池につきましては、近年の豪雨災害や流域治水の考え方を踏まえ、市の独自基準を定めまして、県による既存の基準と比較し、どちらか大きい方を設置することといたします。</p> <p>市の独自基準の考え方としましては、開発によって造成される農地ひとつひとつが耕作面に畦の高さを掛けた量の雨水を貯留できる調整池機能を有していたと仮定しまして、開発区域内の農地が貯めることのできた雨水総量を単純計算し、それと同容量の調整池を整備するというものでございます。</p> <p>19ページに載せております計算例ですと、土地の3以外の土地1、土地2、土地4が田になっておりますので、これらについて面積に畦の高さを掛けた分の雨水を貯めていたと仮定し、総雨水貯留量を単純計算。これと同容量の調整池を設置することと考えております。</p> <p>最後に21ページ、今後のスケジュールでございます。</p> <p>都市計画審議会では、本日を含め3回のご審議をお願いしております。</p> <p>本日はお示しいたしました素案についてご審議をいただき、ご意見、ご指摘を踏まえまして案を策定いたします。秋頃に案をご審議いただいた後、パブリック・コメントを実施。年が明けましたらパブリック・コメントを反映したものを再度ご審議いただき、承認いただいた後に条例改正を実施し、令和5年より運用を開始したいと考えております。</p> <p>以上、事務局からの説明とし、ご審議いただきますようお願いいたします。</p>
議長	<p>ただいま事務局より説明を受けました。</p> <p>質疑、ご意見等ございます委員におかれましては挙手をお願いいたします。</p>
委員	<p>地区計画の類型及び要件についてです。</p> <p>基里中学校周辺は、高速道路インターチェンジ周辺型と小中学校周辺型が被ってくる所もあるんじゃないかと思えます。</p> <p>もし、基里中学校周辺に住宅を造りますという計画が出て、インターチェンジ周辺型で工場を造りますという計画が出た場合、住宅と工場が隣接してしまうこと</p>

委員	を許可することになるんですか。
事務局	<p>インターチェンジ周辺型の味坂、それから小中学校周辺型の基里中の範囲が被り、住居と工場が混在するのではないかと考えてございますが、現状は被らない地点での設定をしたいと考えております。</p> <p>範囲は被らないものの、結果的に工場や流通業務施設と住宅地が隣接する箇所が出てくる事にはなろうかと思っておりますが、こちらについては致し方ない面もあると考えております。</p>
委員	<p>この辺りは土地利用構想で、産業団地と住宅が隣接してはいけないので間に緑地公園を挟むという構想があったと思います。</p> <p>また、この基里中学校裏の部分で言えば、浸水対策や流域治水計画の中で、住宅を建てられないような網かけがされた土地になると思っておりますが、地区計画運用基準にあっては対策が取れるのであれば許可ができるとなっております。</p> <p>この対策というものについて、業者が出してくるものが安全なのかという審議、確認は誰が行って、最終的に良いと判断するのか。この流れについてどう考えられているのかを教えてくださいませんか。</p>
事務局	<p>まず、この基里中学校周辺は浸水想定区域となっておりますので、そういった意味で、住居系を許容するかどうかは市の内部でも重ねて議論をしたところでございます。</p> <p>都市計画法の50戸連たん制度が令和4年4月から改正されており、浸水想定区域の浸水深3m以上が原則除外となったのですが、社会経済上やむを得ない場合には、地域の実情に応じて必要な対策をとれば認めるという形になっております。これに合わせて、基里中学校周辺等の浸水想定区域を含む場合であっても、必要な対策を講じれば認める考えですが、それをどのように判断をするのかというご質問だったと思います。</p> <p>基本的に、事業者にご検討いただくというのがまず1番でございます。その後都市計画課、それから地区計画を打つときに、市民の方にも都市計画の決定の手続きの中で対策の内容を確認していただきます。</p> <p>そして最終的には都市計画審議会でも確認し、判断することになっていくと考えております。</p> <p>どのような対策が必要かというのは、場所によって様々変わってくると思っておりますし、こういう対策であればよいと決めてしまうことは難しいと考えておりました。客観的に十分な対策が取れていると分かるような資料を求めて、その中で判断をしていくことを考えております。</p>
委員	その対策が正しいのか、これを判断するにあたっては専門家の方に確認するんですか。それとも、そうしたところには確認せず、上がってきたものを市で大丈夫だと判断したら、審議会にすぐ持ってくるというお話になるんですか。
事務局	<p>安全かどうかの検討は、まず専門知識を持つコンサルや、民間会社から上げていただくところでございます。</p> <p>開発行為であり、最終的に県の許可ということになりますので、県のご意見も聞</p>

事務局	<p>きながら、都市計画課、それから都市計画審議会で地区計画の決定を打つわけですので、そこで最終的に判断をしていただくということになると思います。</p>
委員	<p>ありがとうございます。最後の質問です。</p> <p>資料の7ページ、基本方針のところに、道路、上下水道等公共インフラが整備されている、または整備されることが確実であり、新たな整備が不要であることと書かれていまして、基本的に新たなインフラ整備はやらないことを前提にこの地区計画を運用していくということですが、特に道路に関すると、既存道路にすべて流入していくことになるかと思えます。</p> <p>現時点で既存道路の交通渋滞が結構ある中で、更にその周辺が工業団地になれば、トラックや大型車が増えてきますので、例えインフラ整備をしないとしても、車の出入り口を一つにすると渋滞が悪化するの間違いはないですので、区域内で分散させて車を出していくというのを義務けることができないのでしょうか。</p> <p>私自身は渋滞が起こるのを避けて欲しいですので、こうした事があったほうが良いと思うんですけども。</p>
事務局	<p>まず大前提として、新たなインフラ整備は行わないとしておりますけれども、委員の仰いますとおり、開発が進むと渋滞が起こる恐れがあるということも認識しているところではございます。</p> <p>ご意見ございましたように、開発区域の内部で通り抜けができるような道路計画を求める等、その周辺の交通渋滞、交通体系にも配慮した計画を条件としたいと考えております。</p>
委員	<p>まず、都市計画マスタープランですが、数多くの住民の方も参加いただいて策定され、それに基づいて、実際に実現するという意味で、こういった地区計画運用基準が作られたことは本当に良かったなと思っております。</p> <p>この素案を見まして、実際に使ったときに出てくるであろう疑問を幾つかピックアップしながら、1つずつ質問させていただきます。</p> <p>新鳥栖駅周辺型は、観光やビジネスを目的とした多くの人々が行き交うという理由がございまして、以前から議会の中でもよく出ているのですが、新鳥栖駅の賑わいを出すために、例えば目の前にある朝日山の展望台の賑やかさを醸し出すこと、極端なことを言うとモノレールをつくる等、そういった事までこの地区計画で実現することはできるのでしょうか。</p>
事務局	<p>今回の地区計画ですが、こちらは市街化調整区域でも開発をして、建築物を建てることのできるというものでございますので、朝日山の整備・観光資源化という目的では、この地区計画の運用には沿わないものと考えております。</p>
委員	<p>私は少し納得出来ない部分がございます。というのも、京都の亀岡市に視察へ行って参りました際に、地域資源活用型ということで、観光地の売店だとか、休憩場だとか、或いは滞在型のホテルとかを含め、それに基づいた地区計画を立てるという手法もございまして。</p> <p>そういったところを考えると、課長がお話ししたことがベースとしてあるとし</p>

委員	<p>ても、今後の発展形として、そうした深みをもう少し追求するという事は可能なんじゃないかと思います。</p> <p>現状は考えていないという事と、今後、考えるかということは別の話ですので、そういうところも踏まえてご答弁いただけますか。</p>
事務局	<p>先ほど、地域資源活用型の地区計画ということでご紹介いただきました亀岡市さんは、保津川の川下り周辺や、トロッコ列車の駅周辺を、地区計画で観光としての用途の建築物を認めていこうというものだと思います。</p> <p>鳥栖市として同じようなことをするのであれば、まずは商工振興課も含めながら、朝日山を観光スポットにするという構想が必要だと思いますし、都市計画マスタープラン上にもそういった記載は現状ございませんので、現時点では、やはり考えることはできません。</p> <p>ただ、今後につきましては、委員の仰ることも、考え方としては1つあると考えております。</p>
委員	<p>次に、高速道路インターチェンジ周辺型ということで、間もなく開通するであろう味坂スマートインターがございますけれども、待ち望んでおります山浦スマートインターが、今後、目処が立って事業化となった場合には、この高速道路インター周辺型の中に含まれるのかどうかをお聞きしたいです。</p>
事務局	<p>現状、山浦スマートインターは事業化していないわけですが、仮に事業化された場合には、当然、そこも含めたところで土地利用について考えていかなければならないと考えております。</p>
委員	<p>今の高速道路インター周辺型の建物用途は工業系、つまり工場、倉庫、研究施設、附属する日用品店舗等ということですが、これはグリーンロジスティックパークの隣ということで予定されているんだと思います。</p> <p>ただ、山浦のスマートインターチェンジができた場合には、新鳥栖駅とのアクセス性の良さに他に、例えば四阿屋だとか、勝尾城の史跡だとか、観光型のそういったところが1つの売りになると思うのですが、そういった地域の地区計画では、建物用途はそれに合わせて設定されると思ってよろしいのでしょうか。</p>
事務局	<p>都市計画マスタープランに基づいて地区計画の運用基準を定めておりますが、当然、今後、大きな動きがあったときには、その都度、土地利用をどうしていくかを考えていかななくてはなりません。</p> <p>今回ご審議いただく基準が基本的にはずっとあるわけですが、それが全然変わらない、変えられないものというわけではなく、必要に応じて、その都度ご審議いただいて、変えるべきものは変えていくという形をとるものと考えております。</p>
委員	<p>私も同感です。</p> <p>今回、令和5年度から運用基準を開始するスケジュールとされていますが、このスケジュールは守ってもらいたいなと、それが一番重要だと思っております。</p> <p>しかし、現時点で今後の見通しもある程度分かっておかないと、この案で全て終わり、変わらないということであれば、また別の話になるので発言させていただ</p>

委員	<p>ております。</p> <p>最後の質問です。小中学校周辺型の学校を起点に直線で0.3km以内という範囲が、私からすると狭いなと思います。</p> <p>バスサービスハンドブックにおいて90%の人が抵抗を感じない距離とされている300mとなさっておりますが、新幹線駅周辺型からすると、徒歩限界とされている直線距離1kmというところで、このような距離の基準は色々ありますので、何を持ってくるかが非常に重要だと思うんです。</p> <p>例えば、鳥栖西中学校は南北に長く、歩いて学校に来られているお子さんと、自転車で通学されているお子さんとございまして、大体は直線距離2kmで区切られてらっしゃいます。</p> <p>そこまで広い範囲を求めているわけではございませんけれども、この都市計画マスタープランの上位には住みたいまち鳥栖ということで総合計画もございまして、また学校もコミュニティスクールという形で、コミュニティの中の学校との位置付けがあることからすると、インターチェンジ周辺が1km、新幹線駅周辺が1kmときて、小中学校周辺が0.3kmと来ているもので、私は1km、1km、1kmでも十分良いんじゃないかと思ってしまう。</p> <p>実際、麓小学校の半分は蔵上から歩いて来られていますけれども、直線距離で1kmを超えているところもございまして、お子さんが歩いて来られるところに人に住んでいただいた方が、基本的にコミュニティは持続するわけです。</p> <p>そういったところも念頭に考えていただきたいと思うんですけれども、そういった見直しは今後、考えられるのかどうかをお聞きしたいです。</p>
事務局	<p>今回、小中学校型は300mということで検討しております。</p> <p>これは説明にもありましたように、90%の人が抵抗を感じない距離ということで、これが十分な範囲だと考えております。</p> <p>コンパクトシティを前提としており、あまり広くすると虫食い上に小集落ができてしまうことが心配されます。そうすると、残された農地の営農にも支障が出てくることもあると思いますので、現状この範囲が適切ではないかと考えております。</p>
委員	<p>300mは、ミニバスのときに出てきたもので、お爺さんお婆さんが歩いてでも耐え得るという距離であって、普通の老若男女が住む場所を提供するという話のときに、その基準を持ってくるのはどうかと私は思います。</p> <p>おまけに、鳥栖市の市街化区域は非常に歪な形をしてございまして、1kmとすると、恐らく1つの大きなコンパクトシティになってくると思います。</p> <p>一遍にそこまで行かなくても、将来的には大きなコンパクトシティを目指すというところも念頭に置いて、弾力的な運用をやっていただきたいと申し上げて私の質問と意見は終わります。以上です。</p>
委員	<p>小中学校周辺型について、16ページから質問させていただきたいと思っております。</p> <p>先程もありましたが、範囲を0.3km以内で考えているということですが、</p>

委員	<p>全体を通して、人口を増やしていこうという流れが勿論あると思います。</p> <p>工業地帯を増やすということで職場を増やす、住居を増やすということになるとやはり人口を増やすことがメインになってくると思うんですが、0.3km以内に住宅を増やすことによって、どのぐらいの人口を見越して、どのぐらいの世帯数を増やすという計画になっているのかはご検討されていますでしょうか。</p>
事務局	<p>この範囲内の具体的な人口想定は、現在できておりません。</p>
委員	<p>といいますのが、全体像として世帯を増やすということは、お子さん達を連れて家族で住んでいただきたいというところが想定としてあると思います。</p> <p>現在でも保育園、幼稚園が足りない、学童も足りない、クラスの数も足りないと学校現場が言っている中で、人口が増えるということは、そのあたりのサービスも並行して充実させないといけないと思います。そこも踏まえて運用の範囲ですとか、人口の動態や全体を見ていかないといけないのではないかと思います、そのあたりのお考えはいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>委員が仰いますように、人口が増えると、それに付随して様々な公共施設が必要になってくると思いますので、基本的には現状の学校等に近いところを割り振っております。</p> <p>現状、想定までは出来ていないのですが、この地区計画というのは、民間の事業者から開発の申請があって、初めて現実のものとなりますので、公共施設等については地区計画が現実的になってから具体的に考えていくことになるかと考えております。</p>
委員	<p>まずは民間さん主導というところはあると思うんですけれども、そうなるが一番良い所といいますか、子ども達にとその地域にとってバランスの良いところを先に取りられてしまうという可能性もあるので、それによってその地域全体のサービスが低下してしまわないかということがあると思います。</p> <p>例えばですが、保育園、幼稚園も同じですが、学童保育もやっぱり学校に近いほうがいいけれども、その周辺に民家が建てられてしまうと、学童保育も遠くなってしまうということがあると思いますので、民間さんと話し合われるときに、そのあたりも踏まえて、ぜひ計画の中で取り上げていただきたいということを要望として申し上げておきたいと思います。以上です。</p>
議長	<p>他にご意見等ありませんか。</p> <p>他に意見等無いようですので、私の方から質問をいいですか。</p> <p>運用基準において、農振農用地と農転不許可地は原則として含まないが、条件が整い除外が確実に認められれば含めて良いと書いてあります。</p> <p>ただ、土地利用の計画図を見ると、小学校の地域も含め、殆ど農振地域、農用地なんです。その殆どのところを変えないといけないのに、原則としてそこを含ではいけないとなれば、地区計画運用基準で開発する土地がないように思うんですが、その辺は農林課も含めて、今日は都市計画課しか来ていないですけど、農用地、農業振興地域については、どう考えているんですか。</p>
事務局	<p>仰るように、市街化調整区域の開発をする際に支障となるのは、都市計画法上</p>

事務局	<p>の規制と農地転用の農地法の規制があると思います。</p> <p>今回、地区計画を打つからといって、農転が必ず出来るというものではないわけですが、2つある規制の内、まず都市計画の方からハードルを下げて行きたいということで今回、地区計画の運用基準を検討しております。</p> <p>ただ、インターチェンジや学校周辺等については、状況によっては農転が可能だということも聞き及んでおりますので、最終的には、農業委員会と農林課との話の中でクリアしていくべきところではないかと考えております。</p>
議長	<p>聞いているのは、都市計画課で地区計画運用基準を見直しましたが、農業委員会としては農地転用ができませんとなったときに、開発は民間が主導するわけですから、民間は運用基準が見直されたので手続きを踏んだのに、この運用基準自体は一体何のために作ったのかという話になりませんかということです。</p> <p>そこを農業委員会なり農林課なりと既に話が出来ているのか、出来ていないのかを確認したいです。</p>
事務局	<p>農林調整というのは、現状は出来ていないわけですが、実際に農地転用の手続きに移る場合については、まずは具体的な開発計画というのが必要だと認識しておりますので、計画が具体的になった段階でその調整、協議に入るといった流れになると認識しております。</p>
議長	<p>民間からすると、絵を書いてお金を投資して、実際の手続きに入ってからやっぱり駄目でしたっていうのは、今までのことは何だったのという話にしかならないと思うんです。</p> <p>そんなことだったら、民間としては開発はやめておこうとなりはしないかと思うんですけど、どうなんですか。</p>
委員	<p>民間企業としてですけれども、本当に鳥栖はこれだけのポテンシャルを持っていますので、実際に問合せがとても多いです。とにかく鳥栖に出てきたいというような話をいただきますので、早く運用開始をしていただきたいというのが本音でございます。</p> <p>それと同時に、先ほど議長が言われたように、地区計画を申出して、まだ協議中ですよということではなく、この手続きを踏んだときには、そういう横の繋がりがある程度クリアになっているというのが1番望ましいですので、そうしたところで地区計画の範囲を指定していただければと思います。</p> <p>それと同時に、調整池についても、個別にちょこちょこ作るというような計画ではなくて、全体を網羅した大きさの調整池とか、そういったものを市や県が先導してやらないと良い開発は出来ないと思います。</p> <p>だから、調整池についても全体をしっかりと見ながら計画を立てていく。でないと、調整池を個別に作り、それを未来永劫に開発者が管理していかなくちゃいけないのかということまで含めると、やはり、市や県が先導して、民間と一緒にタイアップしながらやって行かざるを得ないのではないかと思います。</p>
事務局	<p>まず農林調整の件ですけれども、都市計画サイドから農転や農振除外ということは、中々申し上げることが出来ないという部分をご理解いただきたいと思って</p>

事務局	<p>おります。</p> <p>それから調整池の話ですけれども、確かに、1つ大きなものを作りそれを利用してということも考えられると思っております。</p> <p>そこにつきましては、考えも及んでいなかった部分ではございますけれども、そうしたご意見としていただきたいと思っております。</p>
委員	<p>まず、農業委員会との関連をしっかりと話していただいて地区計画をここに結びつけないと、ここで計画を立てて、都市計画は良いですが、農業委員会や農林課がまだ青地ですからここからまた1年、2年掛かります。それでも出来るか出来ないか分かりませんということではなく、やはりそれを県なり市に主導していただいて、そして民間が運用していくということが1番良いのかなと思います。</p>
議長	<p>私から言いますと、農林課、農業委員会をここに連れてこない。都市計画ですから、都市計画課しかいないのでご理解くださいでは話は進まないと思います。そこはご理解くださいという話ではなく、きっちりと答えを出さないと。</p> <p>都市計画審議会委員の方も仰るようなことを、ご理解くださいでなあなあで終わらせようとしてはいけないと思います。</p> <p>先程の300mも、何で300mかという事をきっちりと根拠を示さないと、今度は僕らが何で300mにしたんですかと聞かれたときに、いやいやと濁すようなことは言えないですよ。500mとか1kmとかに土地を持っている方もいらっしゃるわけで、何故、300mは出来て310m先を開発出来なかったのかと言われたときに、ぴしっと答えが出せるようにしておかないといけない。そこがまだ足りないと思います。</p> <p>しっかりと、次回までに説明ができるように。我々に説明するのではなくて、我々が市民の方に説明できるように、その資料をお願いしたいと思います。</p> <p>今日、初めて聞いたことが沢山だと思いますので、他に質問や意見があれば、その際はまっすぐ事務局にお尋ねでも良いですし、或いは私を通じてでも結構です。</p> <p>先程言ったように、まだ足りないところがいっぱいあり、後戻り出来ないところが沢山あるので、しっかりと議論していきたいと思っております。</p> <p>継続審議になりますが、他にご意見等がなければ今日はこれで終わりたいと思っております。</p>
事務局	<p>向門会長、ありがとうございました。</p> <p>本日予定しておりました議事が全て終了いたしましたので、最後に鳥栖市建設部長の福原より、お礼のご挨拶を申し上げます。</p>
建設部長	○あいさつ
事務局	<p>これもちまして、第96回鳥栖市都市計画審議会を終了いたします。</p> <p>ありがとうございました。</p>
終了【11:05】	