

第96回 鳥栖市都市計画審議会

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について」



令和4年7月25日

- 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. 地区計画運用基準の考え方について
4. 今後のスケジュール

1 鳥栖市都市計画マスタープランでの位置づけ

概ね20年後を見据えて都市の将来像を設定し、その実現に向けて市の土地利用、道路、公園、下水道などの都市計画に関する基本的な方針を示す「鳥栖市都市計画マスタープラン（令和2年3月）」において、土地利用の課題及びその解決方針を次のように整理。

課題

- ✓ 2030年をピークに人口減少へ転じると予測されることから、人口増加が続く今後約10年間のなかで持続可能な都市構造への転換が必要
- ✓ 今後の人口増加に対応した住宅地の確保が必要。また、多くの企業から産業用地の引き合いがあり、その需要に応えるための新たな産業用地の受け皿確保が必要
- ✓ 新鳥栖駅周辺は都市的な土地利用が進んでおらず、広域性を活かした都市機能の誘導が必要

方針

- ➔ コンパクトで効率的な市街地の形成に向けて、引き続き区域区分（線引き）を維持
- ➔ 市街化調整区域は原則として市街化を抑制するが、拠点性の高い一定の区域については都市的土地利用への転換を図るため地区計画制度の運用を検討

地区計画運用基準の策定は、将来を見据えた土地利用の施策として非常に重要

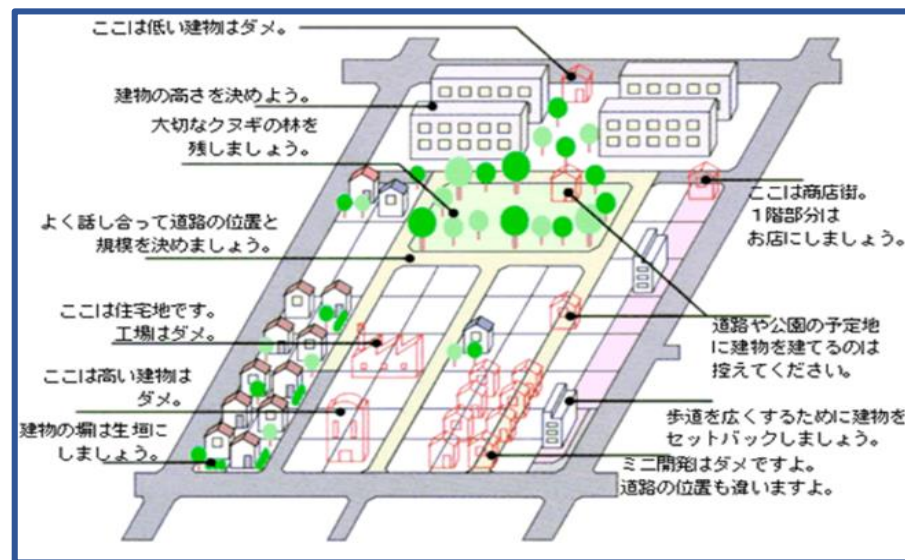
1 地区計画制度の概要について

2 地区計画制度の概要

地区計画は、既存の都市計画（区域区分や用途地域）を前提に、「都市」より細かな「地区」を対象として、地域実情に合ったきめ細かな規制を行う制度で、指定された区域の都市計画を強化または緩和することができる。

地区計画には基本方針や公共施設の配置・規模、建物の用途や壁面の位置、色彩等について定める必要があり、都市計画決定を行うことで効力を発揮する。

また、市で条例を定めること等により、住民や民間事業者の発意による地区計画を定めることができるほか、市街化調整区域であっても、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可能で、その区域内においては開発許可を受けることが可能となる。



3 地区計画申出制度の導入及び運用基準の策定

都市計画マスタープランに掲げた課題の解決を目的として、地区計画申出制度を導入。住民や民間事業者の発意による地区計画の手続き規定を条例で定め、民間主導の地区計画を運用する。

なお、民間主導の地区計画を運用するにあたっては、適正な土地利用の誘導を図るために運用基準を策定し、これに合致した申出のみを受付けることとする。

目次

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. 地区計画運用基準の考え方について

4. 今後のスケジュール

2 地区計画運用基準の素案について

項目（条項）	内容			
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市計画法及び都市計画マスタープランと整合すること ✓ 周辺の用途地域と調整が図られていること ✓ 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 			
対象区域の制限	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 農振農用地、農転不許可地、災害危険区域等を原則として区域に含むことができない ✓ 計画決定までにこれらの区域が除外されるまたは必要な対策が行われる場合は区域に含むことができる 			
地区計画で定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地区計画の方針 ✓ 地区施設の位置及び規模 ✓ 建築用途の制限 ✓ 建蔽率、容積率 ✓ 敷地面積、壁面の位置、建築高さ、垣さくの制限 ✓ 雨水流出抑制に関する事項（独自基準による調整池の上乗せ） 			
地区計画の類型及び要件	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都計法12条の5第1項第2号に適合のうえ、地区計画類型を以下のとおり分類、計画の内容を規定 			
	類型名	新幹線駅周辺型	高速道路 I C 周辺型	小中学校周辺型
	目的	新幹線駅周辺（新鳥栖駅）の拠点性を活かした市街地形成を目的とする	インターチェンジの近接性を活かし、雇用の創出につながる産業団地整備を目的とする	小中学校の周辺において住宅系開発を誘導し、ゆとりある住環境の形成を目的とする
	範囲	新幹線駅を起点に直線で1 km以内	JCTまたはSICを起点に直線で1 km以内	小中学校を起点に直線で0.3km以内
	面積	1ha以上	5ha以上 ※地形状況等によりやむを得ないと市が認める場合に限り5ha未満も認める（下限は1ha）	1ha以上
建物用途	<ul style="list-style-type: none"> ❖ <u>新鳥栖駅、県道川久保線沿道</u> 住居系、商業系 （住宅、医療・福祉施設、事務所、店舗等） ❖ <u>国道34号・新鳥栖停車場線沿道</u> 商業系、工業系 （事務所、店舗、工場、倉庫等） 	<ul style="list-style-type: none"> 工業系 （工場、倉庫、研究施設、付随する日用品店舗等） 	<ul style="list-style-type: none"> 住居系 （住宅、日用品店舗、医療・福祉施設等） 	
区域界	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地区計画の区域は道路・河川等の恒久的な地形地物により区分され、整形な形状で構成されていること ✓ 地区計画の決定により、利用不能な残地・袋地が生じないこと 			
素案の作成主体 住民の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 土地所有者等の事業者（申出者）が、住民説明・意見聴取を経て素案を作成 ✓ 申出にあたっては、地区計画区域内の利害関係人の全員の同意を必要とする 			
関係機関との協議	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 素案の検討段階から、市の関係部署との協議・調整を要する 			

目次

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. 地区計画運用基準の考え方について**
4. 今後のスケジュール

1. 基本方針についての考え方

- ❖ 地区計画を運用する地点（類型）は、都市計画法や都市計画マスタープランに準じる
 - ➔ 都市計画マスタープランにおいて位置付けた、IC周辺、新鳥栖駅周辺、学校周辺に限って運用する
- ❖ 地区計画により許容する建築物の用途は、都市計画マスタープラン及び周辺の用途地域に準じる
- ❖ 公共インフラが既に整備されているか、整備されることが確実な地点でのみ運用する
 - ➔ 新たな整備が必要な場合は、通常の開発と同様に開発者の負担となる

2. 対象区域についての考え方

- ❖ 農振農用地や農転不許可地（甲種農地、1種農地）、災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域等）は原則として区域に含めない
 - ➔ 農振農用地からの除外や、農地転用の許可が確実に見込まれる場合は区域に含むことができる。災害レッドゾーンについても区域の解除が確実である場合は区域に含むことが可能
- ❖ 災害イエローゾーン（土砂災害警戒区域、浸水想定区域等）については、必要な対策を講じた場合は区域に含むことができる
 - ➔ 国の方針として災害リスクの高い地点における居住系の開発は促進すべきでないとされているが、既存集落の維持・活性化のために市街化調整区域で面的な住居開発を可能にする50戸連たん制度において、社会経済活動の継続が困難になるなど、地域実情に照らしやむを得ない場合であれば、避難上、安全上の対策を講じたうえで区域に含んでもよいとされているため、これに準じた運用を行う

3. 地区計画で定める事項についての考え方

- ❖ 地区計画の基本方針の他、建築物の用途や構造についての制限を定める
 - ➔ 居室や地盤面の高さについても制限を定めることができる
- ❖ 雨水流出抑制に関する事項を定め、原則として調整池の設置を求める
 - ➔ 市で調整地に関する独自基準※1を定め、現行の県による基準と比較し、どちらか大きい方の設置を求める

※1 農地を簡易な調整池に見立てて、貯留可能だった雨水の量を単純計算。開発により造成される農地が貯留可能だった雨水の総容量を求め、それと同等の調整池を求める

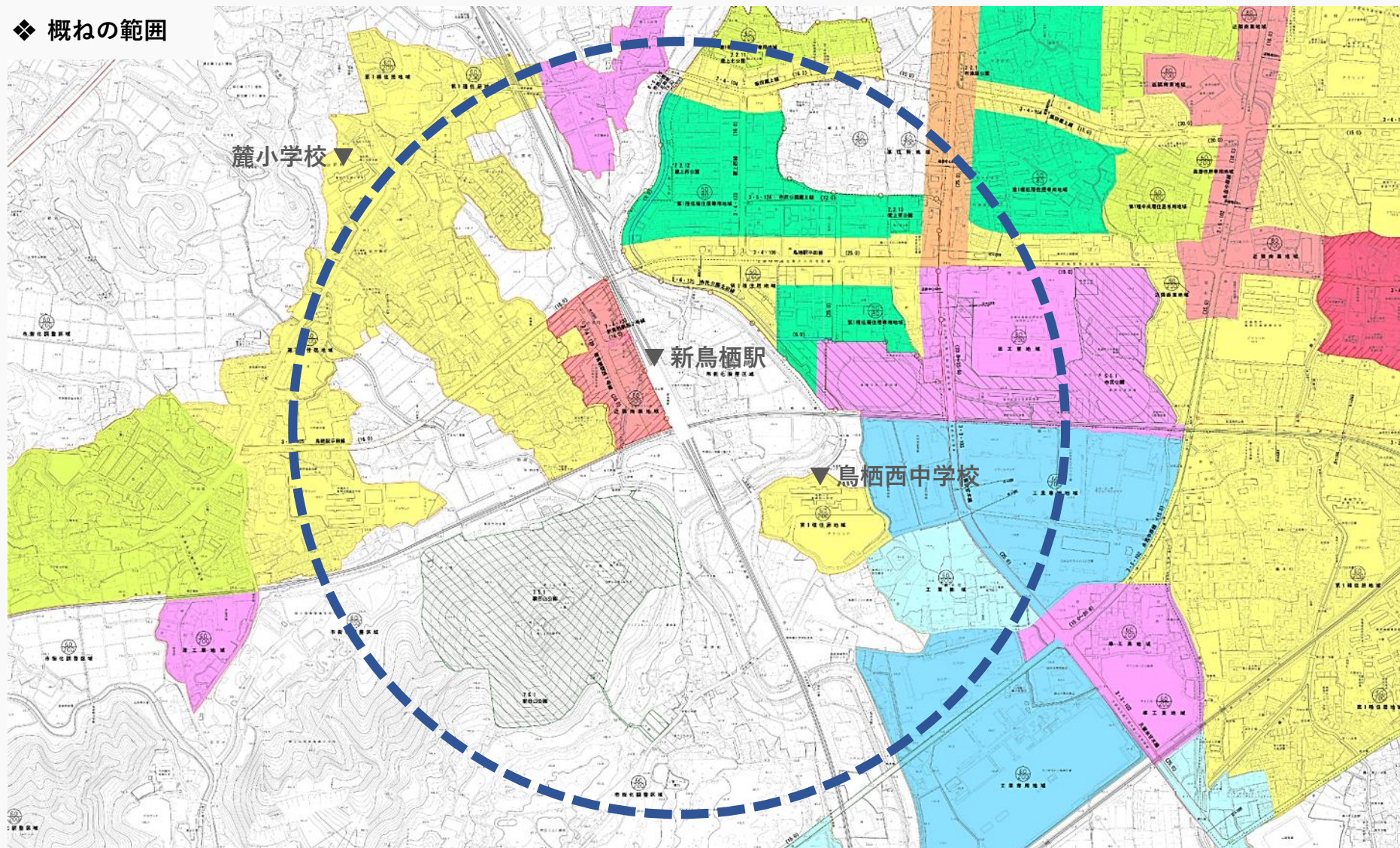
4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

❖ 新幹線駅周辺型について

拠点とする理由	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新幹線駅は観光やビジネスを目的とした多くの人の行き交いがあることから、都市計画マスタープランにおいて広域交流拠点に位置付けているが、駅周辺の都市的土地利用が進んでいないため、地区計画により民間開発を許容し拠点性を活かした市街地の形成を図る
範囲の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 範囲は駅舎を起点に直線距離で1 km以内とする <ul style="list-style-type: none"> → 原則として1 km以内にすべての土地が含まれること ただし、地形状況や土地利用計画上、やむを得ず範囲を超える場合は最小限のみ認める ✓ 広域交流拠点としての機能を発揮できる市街地形成を目的として、一体的なまちづくりが可能な面積を確保できる範囲としている <ul style="list-style-type: none"> → 単純な日常生活を営むだけでなく、ショッピング等の周遊ができる拠点形成を念頭に、「アクセシビリティ指標活用の手引き（国交省）」にて徒歩限界とされている直線距離1 km（徒歩20分）を参考とした → 駅舎から国道34号及び麓小学校までの直線距離であり、一体的なまちづくりが可能
面積の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 浸水想定区域が一部含まれることから、周辺に影響を及ぼさないよう「佐賀県大規模開発における調整池の設置基準（案）（佐賀県河川砂防課）」により調整池の設置が義務となる1 haを下限とする
建物用途の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 広域交流拠点であることを前提に、周辺の用途地域や土地利用を踏まえ、商業系（駅周辺）・住居系（川久保線沿線）・工業系（国道34号付近）の建物用途とする

4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

◆ 概ねの範囲



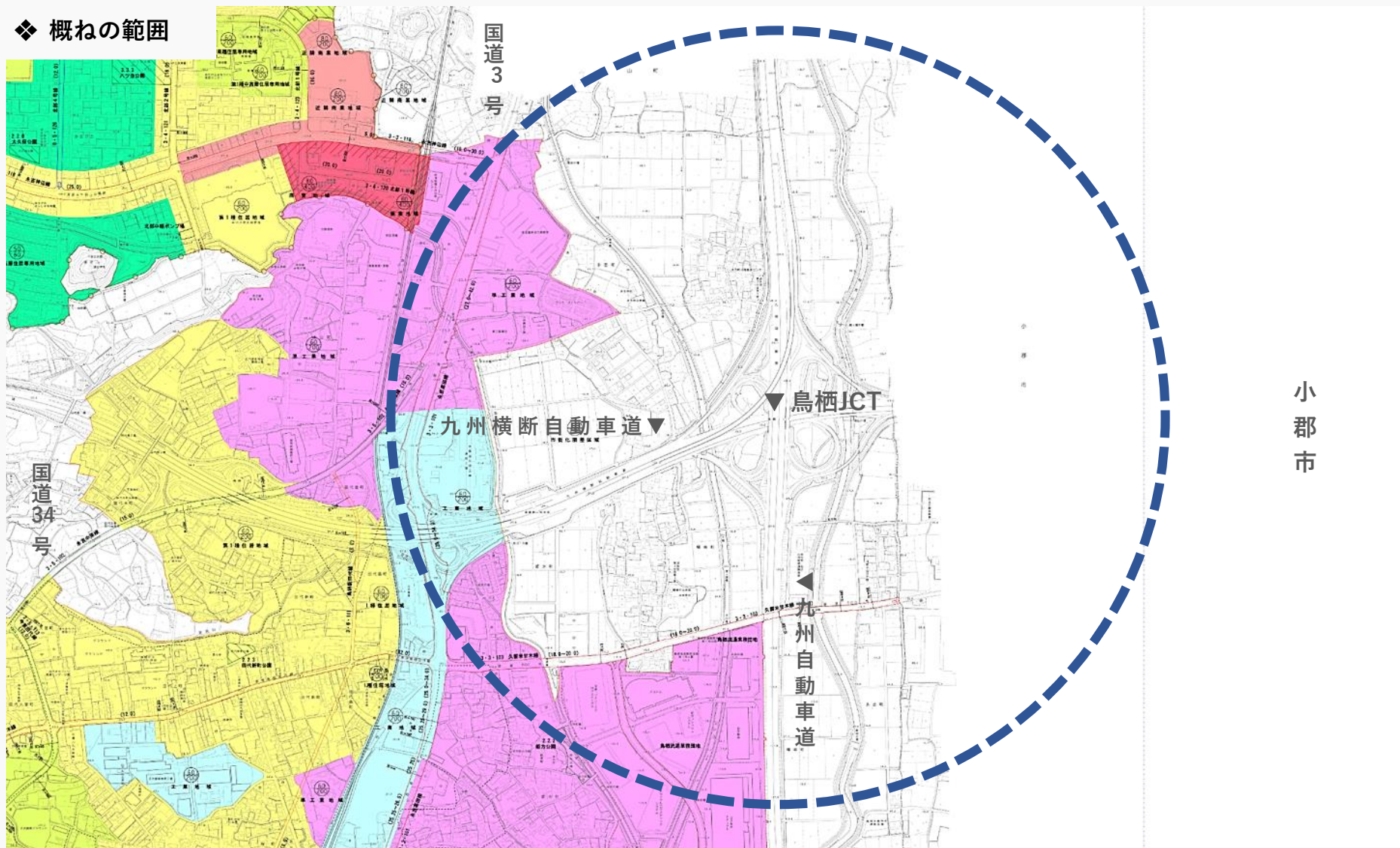
4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

❖ 高速道路IC周辺型について

拠点とする理由	<ul style="list-style-type: none"> ✓ インターチェンジは市の玄関口であり、物流の効率化やアクセス性の向上に寄与するものであるため、都市計画マスタープランにおいて周辺を工業・流通業務拠点に位置付けているが、周辺の都市的土地利用が進んでいないため、地区計画により民間開発を許容し拠点性を活かした市街地の形成を図る
範囲の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 範囲はジャンクション（クロスポイント）またはスマートインター（料金所）を起点に直線距離で1 km圏内とする <ul style="list-style-type: none"> ➔ 原則として1 km以内にすべての土地が含まれること ただし、地形状況や土地利用計画上、やむを得ず範囲を超える場合は最小限のみ認める ✓ 工業・流通業務拠点としての機能を活かした工業団地の形成を図るため、一体的な開発が可能な面積を確保できる範囲としている <ul style="list-style-type: none"> ➔ 味坂SICアクセス道路（県道）の延長（約1,020m）及び、鳥栖JCTの中心から国道3号までの直線距離を参考とした
面積の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市計画運用指針及び佐賀県の地区計画協議指針において、産業等の振興に寄与する大規模な開発は5 ha以上とされているため、下限を5 haとする <ul style="list-style-type: none"> ➔ ただし、地形状況や土地利用計画上やむを得ないと市が認める場合に限り5 ha未満も認めるが、下限は1 haとする ➔ 上記のただし書きは原則として鳥栖JCT周辺で運用。味坂SIC周辺については、開発が進み、5 ha未満の残地が生じた場合の運用を想定している
建物用途の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 工業・流通業務拠点であることを前提に、周辺の用途地域や土地利用を踏まえ、工業系の建物用途とする

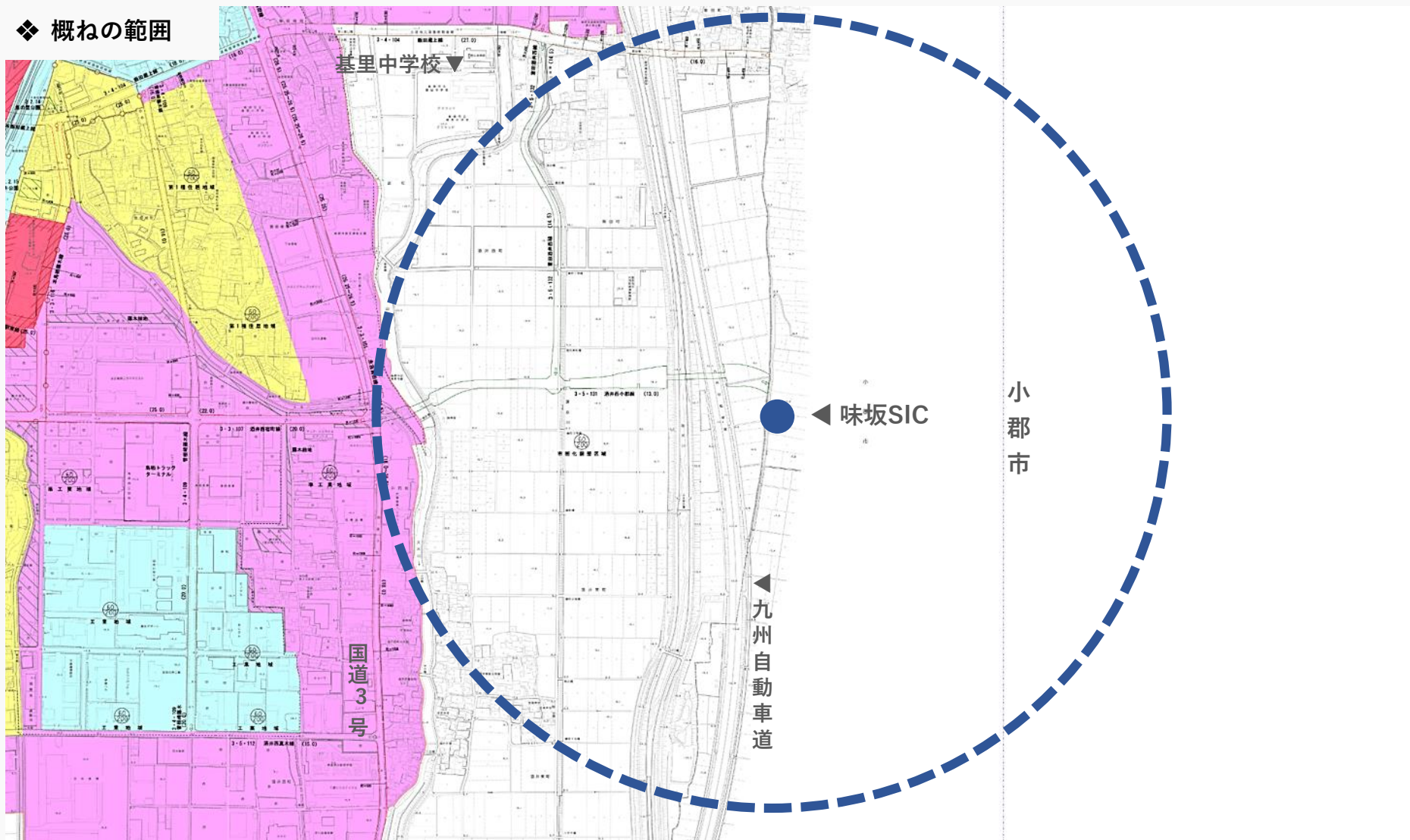
4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

◆ 概ねの範囲



4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

◆ 概ねの範囲



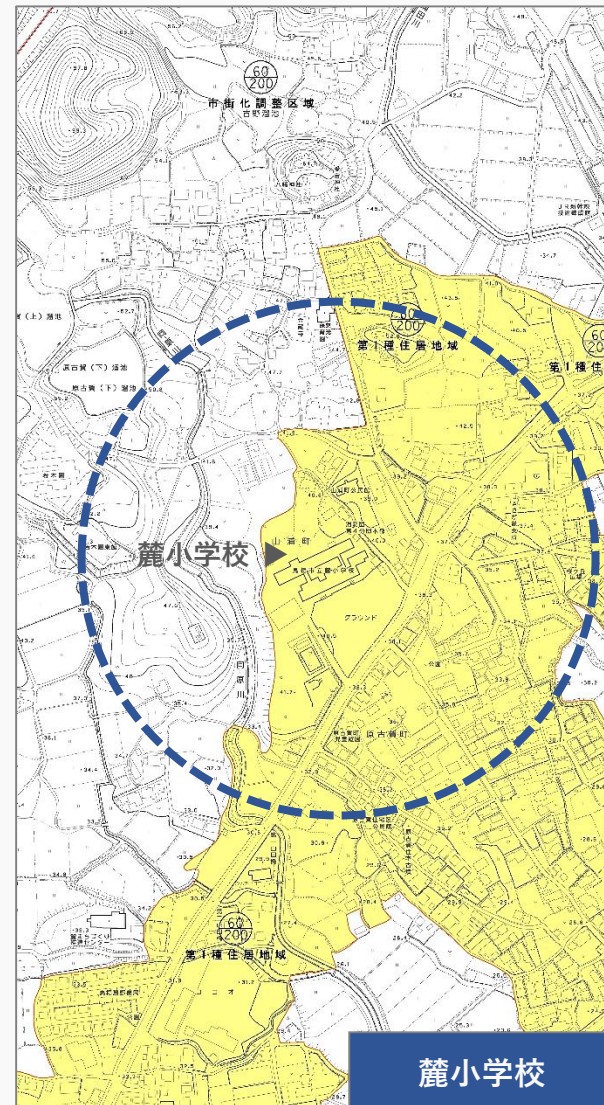
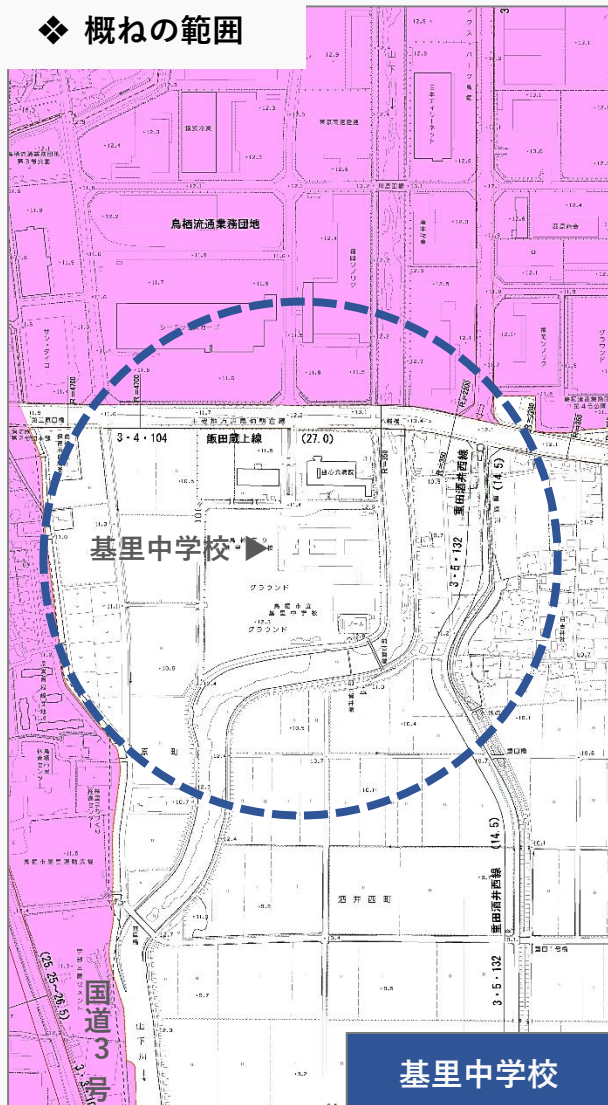
4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

❖ 小中学校周辺型について

拠点とする理由	<ul style="list-style-type: none">✓ 都市計画マスタープランにおいて、小学校区を地区別構想の単位とし日常生活の拠点としていることから、学校周辺で都市的土地利用が進んでいない地区については、地区計画により民間開発を許容し拠点性を活かした住宅市街地の形成を図る
範囲の考え方	<ul style="list-style-type: none">✓ 範囲は校舎を起点に直線距離で0.3 km以内とする<ul style="list-style-type: none">→ 原則として0.3 km以内にすべての土地が含まれることただし、地形状況や土地利用計画上、やむを得ず範囲を超える場合は最小限のみ認める✓ コンパクトで質の高い住宅市街地の形成を図るため、立地適正化計画において住居や生活サービス施設を集中させ、都市機能や地域コミュニティが持続的に確保されるよう誘導する区域である居住誘導区域を踏まえた範囲としている<ul style="list-style-type: none">→ 日常生活を営む拠点を整備することを考慮し、「バスサービスハンドブック（土木学会）」において90%の人が抵抗を感じない徒歩距離とされている300mを参考とした
面積の考え方	<ul style="list-style-type: none">✓ 浸水想定区域が一部含まれることから、周辺に影響を及ぼさないよう「佐賀県大規模開発における調整池の設置基準（案）（佐賀県河川砂防課）」により調整池の設置が義務となる1 haを下限とする
建物用途の考え方	<ul style="list-style-type: none">✓ 日常生活の拠点であることを前提に、周辺の用途地域や土地利用を踏まえ、住居系の建物用途とする

4. 地区計画の類型及び要件についての考え方

◆ 概ねの範囲



5. 区域界についての考え方

- ❖ 地区計画の区域は、道路や河川等で区切られた整形な形状で構成されるとともに、利用不能な残地や袋地を生じてはならない
 - ➔ 残地や袋地の発生を防ぐために範囲要件を超える場合は、やむを得ないとして認める

6. 住民の合意形成についての考え方

- ❖ 地区計画区域内の利害関係人の全員の同意を必要とする
 - ➔ 所有権者だけでなく、永小作権、地上権、借地権、抵当権等を有する者も対象
 - ➔ 市による都市計画決定を行うため、決定手続き後、迅速に事業を実施できるよう全員同意を条件とする

7 調整池の設置基準（案）

田んぼダムの考え方（雨水を水田に一時的に貯め、ゆっくりと流す）を参考に、開発によって造成される農地が簡易な調整池機能を有していたと仮定。区域内の農地が貯留可能だった総雨水量を単純計算し、同容量の調整池を設計する。佐賀県大規模開発における調整池の設計基準（案）で設計される調整池と比較し、どちらか大きい方を設置する。

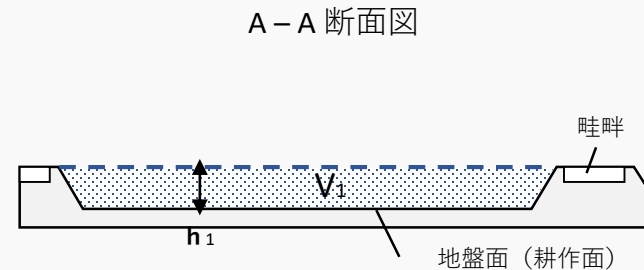
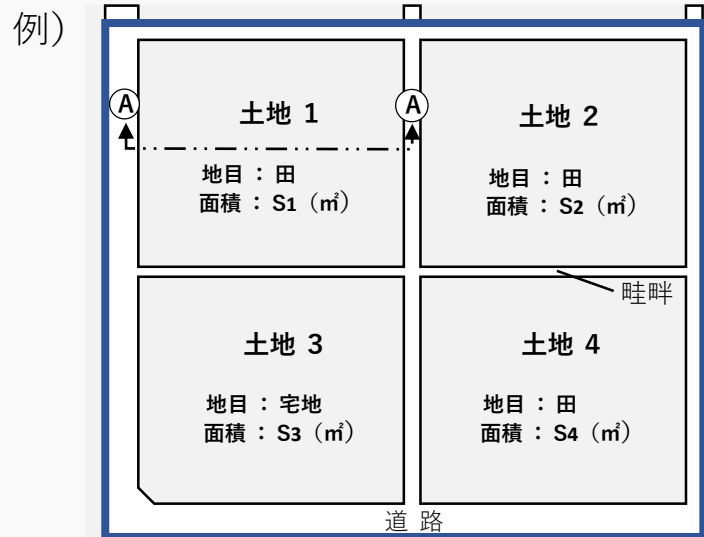
7-1. 調整池容量の計算方法

- ❖ 調整池の容量については、次のような考え方により単純計算をして求める。
 - ① 区域内の農地一枚（筆ではない）について、面積 $S1(m^2)$ 及び地盤面（耕作面）から畦畔までの高さ $h1(m)$ を求める。
 - ② 当該農地は地盤面（耕作面）から畦畔の高さまでの雨水量 $\{V1(m^3) = S1(m^2) \times h1(m)\}$ を貯留可能だったと仮定する。
 - ③ 同様の手順で、区域内にあるすべての農地について、貯留可能だった雨水量（ $V2, V3, V4, \dots, Vx$ ）を算出する。
 - ④ 開発区域内の農地で貯留可能だった雨水の総容量（ $V(m^3) = V1 + V2 + V3 + V4 + \dots + Vx$ ）と同量の調整池を整備するよう求める。

7-2. 調整池容量の計算例

❖ 計算例としては次のとおり。

- ❖ 土地1について貯留可能だった雨水量 $V_1 (m^3) = S_1 (m^2) \times h_1 (m)$ を計算
- ❖ 土地2、土地4も同様に V_2 、 $V_4 (m^3)$ を計算
- ❖ 開発区域内は $V (m^3) = V_1 + V_2 + V_4$ を貯留可能とし、 $V (m^3)$ の容量を持った調整池の整備を求める



※注意事項※

- ❖ 田については水が張っていない状態の畦畔高を用いる。また、農地の浸透性は考慮しない。
- ❖ 有効な土地利用の観点から、駐車場や開発公園・緑地に調整池機能を持たせても良い。
- ❖ 地区計画は市による都市計画決定が必要であるため、地区計画の運用基準及び調整池の設置基準に合致することを条件に都市計画決定を行うとして、調整池の設置を担保する。

目次

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. 地区計画運用基準の考え方について
- 4. 今後のスケジュールについて**

1 今後のスケジュール

今後のスケジュールについては次のとおり。

都市計画審議会でのご審議（計3回を想定）や、パブリックコメントを実施したうえで、令和4年度中に条例改正の手続きを行い、令和5年度からの運用開始を目指す。

