

# 建設経済常任委員会記録

令和4年8月26日（金）

場所：鳥栖市議会 第3委員会室



令和4年8月26日 日程

日次	月日	摘要
第1日	8月26日(金)	所管事務調査 JR無人駅(田代駅・肥前旭駅・肥前麓駅)トイレについて 地区計画運用基準の策定の状況について 新産業集積エリア整備事業について 〔説明、質疑〕

## 1 出席委員氏名

委員長 久保山日出男

副委員長 西依義規

委員 小石弘和

委員 齊藤正治

委員 江副康成

委員 池田利幸

委員 野下泰弘

## 2 欠席委員氏名

なし

## 3 説明のため出席した者の職氏名

経済部長兼上下水道局長 宮原信

経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長 古沢修

商工振興課企業立地係長兼新産業集積エリア事業推進室新産業集積エリア  
事業推進担当係長 香月啓介

商工振興課新産業集積エリア事業推進室長補佐兼新産業集積エリア  
事業推進係長 能富繁和

建設部長 福原茂

都市計画課長 槇浩喜

都市計画課参事兼課長補佐兼公園緑地係長 本田一也

都市計画課長補佐兼庶務係長 三橋秀成

都市計画課計画係長兼鳥栖駅周辺整備推進室長兼整備推進係長 木原智範

国道・交通対策課長 森山信二

国道・交通対策課道路・交通政策係長 舟越健策

## 4 出席した議会事務局職員の職氏名

議事調査係主事 赤司和広

## 5 日程

所管事務調査

J R無人駅（田代駅・肥前旭駅・肥前麓駅）トイレについて

地区計画運用基準の策定の状況について

新産業集積エリア整備事業について

〔説明、質疑〕

## 6 傍聴者

なし

## 7 その他

なし

**午前10時開会**

**久保山日出男委員長**

建設経済常任委員会を開会いたします。

〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

**久保山日出男委員長**

本日の日程につきましては、御手元のほうにお配りしております。

J R無人駅トイレ関連、それから地区計画の運用基準の策定状況、それから新産業集積エリア整備事業について。

3項目でございますが、この順番で進めてまいりますようございますでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

それでは、日程につきましては、以上のように決定いたしました。

〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰〰

**所管事務調査**

**J R無人駅（田代駅・肥前旭駅・肥前麓駅）トイレについて**

**久保山日出男委員長**

それでは、所管事務調査を行います。

まず、J R無人駅（田代駅・肥前旭駅・肥前麓駅）トイレについて、執行部の説明をお願いいたします。

**福原茂建設部長**

皆さん、おはようございます。

まずは、駅トイレについて報告させていただきます。

田代駅、肥前旭駅、肥前麓駅のトイレの閉鎖につきまして、市議会に対し、鳥栖市内J R無人駅（田代駅・肥前旭駅・肥前麓駅）トイレの閉鎖の早期解消に関する請願が区長連合会から出されるなど、大変お騒がせいたしましたこと、並びに、閉鎖から再開まで5か月という期間を要したことににつきまして、まずはおわび申し上げます。

これまでに文書等で御報告いたしましたとおり、JR九州との協議等が調いましたので、肥前麓駅につきましては、8月12日、田代駅、肥前旭駅につきましては、8月19日にトイレの再開をいたしております。

駅は鉄道やバス、タクシー等の交通結節点であることから、駅周辺の利便性を確保し、鉄道の利用促進を図ることで公共交通の維持につなげるため、鉄道利用者や送迎などの駅利用も想定されることから、駅トイレの維持管理を行うことといたしております。

今後は、市が清掃、消耗品、上下水道料を担うことで駅トイレの維持管理を行ってまいりたいと考えております。

以上、報告とさせていただきます。

#### **久保山日出男委員長**

執行部の説明が終わりました。

この件に関して、御質問をお受けしたいと思いますが、質問のある方、挙手を。

#### **小石弘和委員**

先ほど部長から、市が全面的に見るといようなことで、これは委託するわけですか、どこかに。便所掃除関係。

#### **森山信二国道・交通対策課長**

委託は、今後状況を見ながらということで考えております。

今現在は、市の職員のほうで直営でやらせていただいております。

#### **小石弘和委員**

国道・交通対策課で全てを結局見ていくと。

ほかに別に委託をしないで、何年かずっとするわけですか。

#### **森山信二国道・交通対策課長**

期間につきましては、状況をまず把握した上で、今後検討していきたいというふうに考えております。

#### **小石弘和委員**

田代駅、肥前麓駅、それから肥前旭駅、これは週何回ずつ清掃していくわけですか。

#### **森山信二国道・交通対策課長**

以前の管理をJRのほうが言われてるのは、週に2回ということでお話を聞いておりますので、今現在も週2回の清掃という形でやっております。

#### **小石弘和委員**

担当課でやるというふうなことは、結局、今の人員を増やさないで現況で行うという形で理解していいんですか。

### 森山信二 国道・交通対策課長

人員につきましては、課長含めて国道・交通対策課は5名でございます。

非常に業務に支障は出ておりますけれども、できる限りやっていきたいというふうには考えております。

### 久保山日出男 委員長

ほかに。

### 池田利幸 委員

まず、今までずっと協議してる中で、公共性っちゃうか結構ハードルが高い部分って言われてた部分が、どういうふうな解決で今回に結びついたのかっていうことがまず1点。

もう一点が、この中でもいろいろ出てました、駅の改札を通して使われる方だけができるのか、それとも周りの方も入れるようになったのか。

その辺はJRとの協議の中でどういうふうな整理になったのかなっていうのを教えていただけますか。

### 舟越健策 国道・交通対策課道路・交通政策係長

まず、JRとの協議、ハードルの解決ということなんですけれども。

基本的には、鉄道利用者のためのトイレなんですけれども、駅というのは鉄道やバス・タクシーの交通結節でもあることから、駅周辺の利便性を確保して、鉄道利用の促進を図るといことで、公共交通の維持管理につなげるという観点で、今回、維持管理をします。

その分については、鉄道利用者だけでなく、送迎とかそういったことでの駅利用も想定されるということで、駅トイレの維持管理をするというふうに整理をしております。

あと先ほど、2点目にお尋ねのありました、駅を使わない人のトイレの利用のことなんですけれども、先ほど申し上げたとおり、基本的には鉄道利用者のみが利用するトイレではあるんですけれども、例えば、有人駅とか、人がいる駅とかでもそうなんですけれども、急に催したときとか、そういったときっていうのは、お尋ねがあればトイレを使っていいというふうな判断等もなされておりますので、急な利用とかの場合には、そういった鉄道利用者以外の利用も想定されるっていうことで考えております。

以上です。

### 池田利幸 委員

ハードルが高いっていうのは、JRとの協議っていうよりも、内部で結構整理がつかないとか、公共施設としてみなすのかとか、そういう部分でずっとハードルが高いって言われてた部分の、内部としてどうクリアしたのかっていうことを教えてください。

### 舟越健策 国道・交通対策課道路・交通政策係長



内部というか整理のところなんですけど、公共性というところのことをおっしゃっていると  
思うんですけど、鉄道利用者のみが使う部分ではないというところを、そういった急な場合  
というのは、鉄道利用者以外の利用も想定されるということであり、やはり、一定公共性が  
あるトイレということで、判断した次第です。

以上です。

**久保山日出男委員長**

よろしいですか。

ほかに。

**齊藤正治委員**

一応、JRについては解決の方向に向かっているということなんですけど。

もともと、旭地区から出ているJR駅の問題と、それと公共トイレがないからトイレを造  
ってくださいというやつが2つ出ておったと思うんですけども。

多分問題は、その肝腎の公共トイレが少ないから、公共トイレを造ってくれっていうこと  
については、どのように検討されておるのかを。

**森山信二国道・交通対策課長**

今の御質問は、庁内のほうでも新設のトイレ等を検討したわけではございません。

まずは、要望にございましたように、現トイレを、まずは早期に再開をしてくれという方  
向で要望がありましたので、それに向かって私どもも対策を、何らかの形で早期に解決した  
いという思いで今回の経緯に至っております。

**齊藤正治委員**

それはそれでいいんですけども。

だから、全然まだ検討されてないのか、それとも今後どういうふうな検討をされていくの  
かちゅうのをお尋ねしています。

**森山信二国道・交通対策課長**

現在では、細かく検討したわけではございません。

**齊藤正治委員**

ということは、今後いつ検討されるかも分からないということですかね。

**森山信二国道・交通対策課長**

私が答えていいのかわかりませんが、鳥栖市の考え方っていう部分に入っ  
てるのかなというふうに考えておりますし、担当課といたしましては、今の駅トイレを再開  
することが先決だというふうに考えております。

以上でございます。

## 齊藤正治委員

各地区の公共トイレが、どこにどれだけその地区にあるのかというのをきちんと調べた上で、そういうことを、少ないところはやっぱり新しく造っていくとか、そういうことも必要だと思うんですね。

多分、この間の議論の中でお願いしておりましたけれども、要するに、どの地区に、どこにどういうトイレがあるのかっていうのを把握してもらわないと、今のJR肥前旭駅のトイレは改札の外にありますけれども、男と女の区別もないようなトイレなんですよ。男、女とは書いてありますけれども、隣同士がそう。

だから、そういったところを、果たしてどういうふうに扱っていく、公共トイレとして扱っていいのかどうかというの、やっぱり検討せにゃいかん話だろうと思うんですね。

だからこの問題は、どこが——例えば、今たまたま国道・交通対策課がやってるけれども、国道・交通対策課がしていくのか。

佐賀競馬場の南側にグラウンドが出来てますけれども、あそこは教育委員会が造ってるんだよね。

だから、いつの間にかああいったところに造るわけですけども、だから、そういうふうにして、簡単にできようと思えば、簡単にできる話じゃあるわけですよ。

だから、極端な話いうと、あそこの駅のところに、今のトイレの外側に、あれ市有地ですから、そこに造りさえすれば、簡単にできる話じゃあるんですね。

だから、そういったことも含めて、やっぱり検討をしていただきたいと思いますけれども。

## 森山信二 国道・交通対策課長

私がお答えができるような質問ではございませんで、今後駅トイレの、例えば、設備がもう使えなくなったとかいうような状況がございましたら、当然ながら御不便かけますので、そういうところでまた市のほうで、公共施設のトイレの在り方等を検討していくべきかなというふうには考えております。

## 齊藤正治委員

国道・交通対策課がこれを担っていくのか担っていかないのかというのは分かりません。

ただ、地元から出てる要望に対して、どこが窓口になってどういうふうに応えていくのかっていう、そこはきちんとしてないと、今のような状況でうやむやになって、いつになるか分からんと、だけど現実的に肥前旭駅のトイレを見て、御覧のとおりで、御存じだと思いますけれども、今の答弁ではなかなか納得いくようなお話じゃないと思うんですね。

だからそこら辺は、どうなんですか。

どこが窓口になるのか、その要望書ほったらかし？部長、どうなんですか。

### 福原茂建設部長

まずは、今の駅トイレを再開させていただいた状況を見た上で、必要性等について、また庁内で関係するところを含めて取り組まなければいけないかなと思っておりますけれども。

まずは、駅トイレ利用の状況を踏まえて判断すべきことかなというふうに思ってます。

### 齊藤正治委員

旭地区から出てるのは、状況を見た上で、それで新設のトイレが必要ですよということを、要望として出てるわけですね。

だから、それを知らないっていうのは、全然精査されてないっていうことなのかなどうか知りませんが。

やっぱり、もうちょっと前向きな答弁をしていただかないと、うやむやになってしまって、じゃあどこが窓口になるかっていうのは、今後どういうふうになるのか分からんということになりませんか。

みんな、いやうちじゃない、うちじゃないって、みんなここを通らなきゃ、どういうふうな形で精査してきたのか分からんっちゃうことでしょう。

### 福原茂建設部長

齊藤議員の御意見のとおり、市全体の中で公共トイレがどこにどういったふうにあるのか、本当にどこに必要かっていう議論の中で、肥前旭駅については、駅トイレが、現状としては駅利用者以外も使えるっていう状況の中で、そういったどこに必要かっていうところの整理も必要になってきますので、そこら辺を受け持つところが国道・交通対策課ではないかなというふうに思ってますけれども、そういった全体的な検討は必要かなと思ってます。

ただ、建設部でやるかっていうのは、明確に答えられませんので、そこは庁内で関係するところと話をした上で、必要であればそういったところに検討してもらおうということが必要になるのではないかと考えております。

### 齊藤正治委員

議員の質問をたらい回しにせずに真摯に受け止めて、きちんとやっぱり、それはどこが担当されていきますよということで回答をしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

### 江副康成委員

齊藤委員のお話とかぶるっていいですか、同じような話になってしまうんですけども。

今回のトイレの件で、今まで委員会のほうで話したときに一貫して私が言ってることでもあるんですけども。

まず、トイレが5か月かかったとしても、1回決定されたやつを再度精査し直して、撤回

されて、再開にこぎ着けられたということは、もう本当に敬意を表したいと思います。

本当、ありがとうございます。

その上でなんですけれども、1回、JR九州さんが維持できないと言ったやつを、鳥栖市が引き受けてやると。

そういうことをずっと続けていくわけにもいなくて、結局、駅利用者もはじめ、鉄道の利用状況、そこに富が集まれば、おのずと投資できるんやけれども。

ここ、今回トイレを維持されたことで、一応、3つの駅に対して歯止めができたんじゃないかなと、私は思うところなんですよね。

もうこれを機会に、もともと、駅というのは人と人の出会いっていうか、そこをターミナルに、駅から鉄道からバス、車あるいは歩き、いろんなところに乗り換えて、人が集まるところなんですよね。

本当にそういうまちづくりが、今3つの駅周辺ができていくかというところに、思いをはせていただきたいんですよ。

たまたま今回、後ろのほうに都市計画課の方々がいらっしゃいますけれども、都市計画、お隣の久留米市でも、これ西鉄駅の周辺なんですけれども、駅前に、皆さんがもうちょっと利用できるように、駅前広場を造りたいとか、区域区分の色を変えとか、いろんな工夫をして、鉄道を皆さんが利用する、利用しやすいようなまちづくりを目指してやられてるわけですよ。

やっぱり鳥栖市も、そういった先例に倣って、ぜひこれを機に、こういうことを考えなくていいようなレベルに、ぜひ引き上げていただきたいと、私はずっと一貫してお願いしていたんですけれども。

今回のこの今のお話の中で、トイレだけに集中して話したいから、その答弁は庁内的な合意はないにしても、ここのメンバーを率られる福原部長に対しては、今後のこととして、恐らく中心となる所管をお持ちの部長さんですから、どういうふう引っ張っていかれるのかなというところをお聞きしたいんですけれども。

#### **福原茂建設部長**

今回、駅トイレをどうするかというところで、いろいろと庁内含めて議論をさせていただきました。

ただ、全国的に駅というか鉄道の運営というものが厳しい中で、かなりローカル線とかは縮小、廃止、移管、いろんなうわさがありますし、そういう方向に向かうのかなとは思っています。

ただ、佐賀県も含めて、やはり鉄道IC、そういったものを県も進めているというところ

で、市民を含め県民としても、鉄道っていうのは、やっぱり生活の一部であるし、維持していかないといけないというところで、行政の関わり方も、今後やっぱり考えていかないといけないかなというふうに思っています。

そういった中で、駅を介してそういった交流の場であったり、それを活用できるような方策を、地域も含めてどういうふうにそこを活用していくのかとか、そういったのもやはりこれからは考えていかないといけないかなというふうに思っています。

今回を通して、やはり駅に対する地域の方の思い入れというのが、十分伝わってますので、そういった中でいろんなアイデアを頂きながら、そういった取組が何かできればというふうに考えているところです。

#### **江副康成委員**

御答弁ありがとうございました。

この間、山口知事の講演会といいますか、ちょっとお話を聞くことがございまして。

鳥栖市が佐賀県でよかったなというふうに言われて、プラス、結局さっきの佐賀県の中では、鳥栖市というのは都市部に相当するという事なんですよ。

だからこの都市部と田舎の違いというのは、やっぱり公共交通機関がいかに充実してるかというところ、手軽に移動も楽しめるところがやっぱり都会だと思うし。

福岡市に比べるとそれは田舎ですけども、せつかくそこに隣接してるし、都市的な、利便的な生活を楽しめる、あるいは、苦勞しないでいい、そういうまちづくりに、ぜひ駅を重要視しながら、まちづくりを進めていっていただきたいなと思います。

以上です。

#### **久保山日出男委員長**

ほかに。

#### **野下泰弘委員**

今後の話にはなると思うんですけど、肥前旭駅に関しては、もうアサヒビールが来るということで、利用者の増加っていうのが、恐らくもう見込まれていると思うんですが、今後、トイレをJRが見ていただく、または有人駅になるっていう基準というのは、もう示されるんですかね、JRは。

#### **森山信二国道・交通対策課長**

具体的に、閉鎖された現在では、どれぐらい増えたらまた再開するかっていうのは示されておりませんが、今後、言われるようにJRのほうでまた再開と——市のほうで今現在やっておりますが、JRのほうも乗客数が増えればとかいうようなものもあるようですので、今後期待はしております。

### 野下泰弘委員

その点、もう令和8年にアサヒビールが開業されるということなので、しっかりお願いしたいと思います。

よろしくをお願いします。

### 久保山日出男委員長

ほかに。

### 西依義規委員

本年度は職員さんたちで対応されると思うんですけど、1回、3月頃に駅を維持するためにはこれぐらいかかりますという金額がありましたよね。

1駅95万4,000円、3駅で285万円っていう試算をされてるんですけど、現実的にはそれを来年度は予算要求していくっていうことでいいんですか。

### 森山信二国道・交通対策課長

具体的に、委託につきましては、状況を見ながらということで考えておりますし、上下水道料、それから消耗品のトイレトーパー代等は当然かかりますので、その分は補正が今後必要なのかなというふうには考えております。

### 西依義規委員

委託しても職員さんがしても——職員さんの人件費って下手したらもっと高いですよ。

委託が外出しで別料金みたいにおっしゃってますけど、これももちろん庁内でしっかり必要性を訴えて、先ほど江副委員がおっしゃったように、延々とずっと見るっていうのも、私も現実的じゃないと思うんで、新しい公共トイレも視野に入れながら、取りあえず2年か3年はやっぱりしっかり予算要求していかんと、来年もう職員さん誰もその課に行きたくないって言いますよ。

しっかりそこは頑張っていたいただきたいと思います。

あと、我々の決議文を思い出していただきたいんですけど、全議員が決議した分で、先ほど齊藤委員がおっしゃったような、「市におかれては、鉄道利用者以外も使える公共施設としての駅トイレ及び駅周辺トイレ整備の検討を始めることを求めるとともに」という文をつけておりますんで、これ、2つを要求して、下段の、当分の間、現在の駅トイレを維持してください、はもうもちろん、しっかりしていただいているんでありがたいと思うんですけど。

我々は2つのことを要求してますんで、もちろん、まだ50%は達成されてますけど、あと50%、まず検討を始めることを始めていただきたい。

やるかやらんかはもちろん、検討した結果、やっぱりここにトイレは必要ありませんっていうばそれでもいいんですけど、検討を始めていただいて、もちろん、全市的なトイレの配置



それでは、鳥栖市市街化調整区域における地区計画の運用基準について、資料に沿って説明いたします。

本日は、地区計画制度の概要や地区計画運用基準の素案の考え方について、御説明しました後に、去る7月25日に開催をいたしておりますけれども、都市計画審議会にて頂きました御意見と、それに対する都市計画課の整理等を御報告をさせていただきたいと考えております。

資料の3ページをお願いいたします。

地区計画制度の概要を御覧ください。

まず、都市計画マスタープランでの位置づけについてでございます。

令和2年3月に策定しました都市計画マスタープランでの土地利用の課題として、現在は人口が増加しておりますが、減少に転じる恐れがあるということで、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ということ。

一方で、住宅地の確保や産業用地の確保が必要であるということ。

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ということ掲げております。

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、引き続き線引きを実施すること。

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、地区計画制度を運用して、都市的土地利用の転換を図るということを掲げてございます。

続きまして、4ページをお願いいたします。

地区計画制度とはどのようなものか、でございます。

地区計画とは、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、都市という単位よりも、もっと細かな地区の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。

地区計画の特徴としましては、市で手続規定に関する条例を定めることで、地域住民の方や民間事業者の方が地区計画の案を申し出ることが可能である点や、開発が自由に行えない市街化調整区域においても、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、開発が可能となる点が挙げられます。

今までは都市計画マスタープランが策定されておらず、都市計画の方針が示されていなかったこと等から、地区計画は行政指導のものしか運用しておりませんでした。マスタープランを作成したことを受け、土地利用の課題解決を目的として、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の運用をするものでございます。

ただ、現状は詳細な運用方法までは定めておりませんので、適正な土地利用の誘導を図るために運用基準を定めまして、これに合致した申出のみを受け付けることといたします。

続きまして5ページ、運用基準の素案でございます。

地区計画制度は、当ページにあります各項目内容に即し、3つの類型による運用を行っていきます。

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。

6ページをお願いいたします。

先ほどの素案の概要の基本的な考え方ということで、6ページ以降は示しております。

地区計画は、都市計画マスタープランに即して運用する必要がございますので、拠点性があると位置づけました、インターチェンジ周辺、新幹線駅周辺、小中学校周辺のみで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ますとともに、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。

農振農用地や、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はできませんが、地区計画の決定までに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いたします。

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、必要な安全対策を講じた場合であれば、区域に含んでいることというふうにしたいと思っております。

地区計画には、基本方針のほか、建物の用途や高さ、壁面の位置、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、設置に当たっては、後ほど御説明いたします市の独自基準と、既存の県の基準でそれぞれ調整池の設計をしていただき、どちらか大きいほうを設置していただきます。

続きまして、7ページをお願いいたします。

3つの類型についての考え方でございます。

まず、新幹線駅周辺型は、範囲については、駅舎を起点に直線距離で1キロメートルとしまして、原則として、この範囲に全ての土地が含まれるということといたします。

ただし、残地や袋地が生じてしまう場合等におきましては、1キロメートルを超えても、必要最小限度は認めることとしたいと考えております。

この範囲は、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ができる市街地を、整備可能な範囲を念頭に、徒歩限界とされており、分速50メートルで20分の移動距離として、1キロメートルを設定しております。

また、新鳥栖駅周辺から国道34号線まで、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でも設定をしております。

面積につきましては、調整池の設置が必須となる1ヘクタールを下限といたしております。

許容する建物の用途は、駅周辺については、高層住宅や中大規模の商業施設、オフィス等が立地可能な商業系。川久保線沿線は、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いたしております。

9ページをお願いいたします。

インターチェンジ周辺型につきましては、範囲を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1キロメートルといたしております。

こちらは、工業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、スマートインターの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域を補完できるような範囲で設定をいたしております。

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の開発は、原則として5ヘクタールを下限とするとされており、そちらで設定をしております。

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、5ヘクタール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ので、やむを得ない場合に限りましては、5ヘクタール未満も認めることといたしますけれども、最低は1ヘクタールとし、極力5ヘクタールに近い面積を確保していただきます。

許容する建物の用途は、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づけられておりますため、工場や物流施設等の工業系といたしております。

続きまして、11ページをお願いいたします。

小中学校周辺型でございます。

範囲としましては、校舎を起点に直線距離で0.3キロメートルといたしております。

他の類型と比べ範囲が狭くなっておりますが、これは、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設定しているためでございます。

根拠としましては、日常生活の拠点であることを念頭に、ほとんどの人が抵抗を感じない

徒歩距離とされており、0.3キロメートルを採用いたしております。

面積につきましては、調整池の設置が必須となる1ヘクタールを下限としております。

許容する建物の用途としましては、住宅、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。

なお、300メートルの範囲に市街化調整区域を含む小中学校としましては、ここに示しているもの以外にも旭小学校と鳥栖西中学校がございますけれども、50戸連たん区域や他の類型と重複していることや、1ヘクタールの面積を確保することが困難であることから、運用が想定されづらいというふうに考えております。

続きまして、13ページをお願いいたします。

区域界についてでございます。

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ならないというふうにしたいと考えております。

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、やむを得ず1キロメートルや0.3キロメートル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。

次の合意形成につきましては、区域内の土地の権利者全員の合意を必要としますとともに、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上で地区計画の素案を策定していただきます。

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しまして、適合しているものに限り都市計画決定の手続に移ります。

従来の都市計画決定の手続と同様、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、御承認いただいた場合にのみ、地区計画を決定いたしまして開発が可能ということになります。

続きまして14ページ、調整池についてでございます。

調整池につきましては、近年の豪雨災害等を踏まえ、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、どちらか大きいほうを設置することといたします。

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一つ一つが、耕作面にあぜの高さを掛けた量の雨水を貯留できる調整機能を有していたと仮定しまして、開発区域内の農地がためることのできた雨水総量を単純計算し、同容量の調整池を整備するというものでございます。

14ページの計算例でございますと、土地3以外の土地1、2、4が田んぼになっておりますので、これらについて、面積にあぜの高さを掛けた分の水位をためていたと仮定し、総雨水貯留量を単純計算します。

これと同容量の調整池を設置することを考えております。

おおむね県の基準による調整池より大きなものとなることが予想されますが、主に畦畔の高さに左右されますので、雑種地や宅地を多く含む場合は、県の基準のほうが大きくなるということになります。

次に15ページ、今後のスケジュールでございます。

今後につきましては、7月25日の都市計画審議会で頂戴いたしました御意見、御指摘を踏まえまして、10月頃に案を都市計画審議会に諮らせていただきたいというふうに予定しております。

年度内に条例改正を実施しまして、令和5年度より運用を開始したいというふうに考えてございます。

続きまして、16ページをお願いいたします。

以降は、都市計画審議会で頂きました御意見と、それに対する都市計画課の現状の整理でございます。

まず、1点目でございます浸水想定区域等の必要な対策について、その対策が適切かどうかはどのように判断するのかという御意見でございました。

整理としましては、必要な対策とその効果につきましては、市のほうでの分析は大変難しいでございますので、それこそコンサル等の民間会社等に分析シミュレーションをお願いする必要がありますというふうに考えております。でございますので、まず事業者側でしっかりと検討、分析シミュレーションをしていただきまして、その結果を住民説明会や都市計画課への素案の申出、都市計画決定の手続の中でお示しいただく方法を考えております。

その際に、市民の方や都市計画課、学識経験者を有する都市計画審議会にて御判断いただくことになろうかと考えております。

次に、②の大規模な開発により、既存道路への車の流入が増え、渋滞等の影響を及ぼすのではないかとの御意見でございます。

こちらにつきましては、開発道路を行き止まりではなく通り抜け可能な計画とすると、出入りする車を分散させることで、僅かでも既存道路への負担を減らせるような計画を条件とすることを検討したいと考えております。

続きまして3つ目、朝日山の観光資源化を目的として、地域資源活用型の地区計画を運用するべきとの御意見でございました。

地区計画は拠点性のある地点で、その特性に応じた運用をするものでございますので、観光資源化における具体的な施策がない現状におきましては、朝日山での資源活用型の地区計画の運用は想定し難いというふうに考えております。

ただし、運用基準は永久に変わらないというものではございませんで、社会情勢や都市構造の変化に応じて見直しを行っていくものでございます。

したがって、朝日山の観光資源化が具体性を帯びた際には、改めて運用の可否を検討していくものというふうに考えております。

続きまして、④山浦スマートインターチェンジが事業化した際には地区計画の対象になるのか、また、どのような建物用途とするのかとの御意見、御質問でございます。

高速道路インターチェンジ周辺型っていうのが今ございますので、当然、これも対象になるというふうに考えております。

しかし、当該地は現状マスタープランでも拠点としておらず、土地利用の方向性が不明確でありますので、建物の予定については未定でございます。

こちらにつきましては、事業化された際に改めて検討していくものというふうに考えております。

次に、⑤開発による人口が増えることで、保育施設や学校施設が不足するのではないかの御意見を頂いております。

現状は、どの地区に何名の児童が増えるかというのを想定するのは困難でございますが、地区計画の決定から開発許可まで2年から3年程度の期間を要すると考えております。

運用基準策定後、具体的な開発計画の相談がありました段階で、速やかに担当課へ情報提供しまして、協議、調整をしていきたいと考えております。

続きまして、17ページでございます。

⑥小中学校周辺型の範囲300メートルは、ほかの類型に比べ狭いのではないかの御意見を頂いております。

特に住居につきましては、人口減少に転じた際にも、持続可能な都市を構築するためにも、コンパクトで高密度な市街地を形成する必要があるとございます。

また、将来的には市街化区域編入をしたいと考えておりますので、市街化区域に隣接した地点での開発を誘導する必要があり、このような範囲としております。

仮に範囲を広く取り過ぎてしまいますと、虫食い状の開発によって、小さな市街地が中心地から離れた地点にぽつぽつと点在してしまいまして、低密度な市街地の拡大と中心市街地の衰退を招いてしまいます。

また、他の類型との範囲の重複により、住工が混在した市街地となるのを防ぐ狙いや、対外的な分かりやすさの観点から地形地物で区切ることのできる範囲界、例えば田代小学校周辺ですと、国道34号までを設定している面もございます。

市街地を広げるに当たっては、中心に近いほうからとの考え方により、まずは300メートル

の範囲で開発を誘導するもので、以降は一切拡大を認めないということではございません。

続きまして、⑦農振農用地との兼ね合いについてでございます。

農振農用地であっても、除外が確実な場合であれば区域に含めることができるとしておりますが、これは、近隣市町でも農振農用地を除外した上で、地区計画の決定を行った事例がありますとともに、必要性を整理した上で基準に合致していれば、ハードルこそあるものの農振農用地の除外は可能であると聞き及んでいるためでございます。

当然、農林関係の調整や手続につきましては、多くのハードルがあり、簡単にはいかないという認識でございますが、土地利用の課題解決に必要なことでございますので、そこは開発者と都市計画課で協力しながら進めていきたいというふうに考えております。

最後に、調整池の設置について、行政側で1つ大きなものを設置したほうが、機能面からいいのではないかと御意見を頂いております。

こちらにつきましては、新たなインフラ整備を伴わないというのが、この地区計画の中の条件ということがございます。

近年の気候変動による水災害の激甚化、頻発化により、行政による堤防の整備や河川の改修のみでは災害発生の防止が困難な現状や、流域治水の考え方を踏まえますとともに、地区計画による開発によって、市街化調整区域の田園が有する保水機能が失われる側面もございますから、開発者にも調整池の設置について、治水についての一定の御理解、御協力をいただきたいものと考えている次第でございます。

以上、御説明、御報告を終わらせていただきます。

#### **久保山日出男委員長**

以上で説明が終わりましたので、この件についての質問のある方はお願いいたします。

#### **齊藤正治委員**

肝腎な既存集落の活性化についてはどうのお考えですか。

#### **榎浩喜都市計画課長**

既存集落につきましては、マスタープランの中にも記載がございますけれども、50戸連たん制度のほうで推進していきたいということをうたっております。

そういうことで、地区計画では現状は考えていないと、50戸連たんのほうを推進したいというふうに考えております。

以上でございます。

#### **齊藤正治委員**

50戸連たん制度を推進したいということやけど、推進されてないとよね。

それがあるとはすけれども、もともと50戸連たん制度は住居しか建てられないわけですよ。

地区計画になると、だからその用途を例えばもうちょっと広げて、50戸連たんそのものを  
ですよ。

用途を広げて、やっぱり活性化していかないことには、これには、人口減少へ2030年度に  
転じてるって言うけど、これ50戸連たんは、もう昭和48年の線引きからずっと減少してるわ  
けですよ、既存集落は。

で、現在までその約半数ぐらいの人間になって、要するに、限界集落になろうとしてるわ  
けじゃないですか。

だから、その地区計画そのものの考え方っていうのは、別に悪いとは思いませんけれども、  
一番大事なところは、既存集落は鳥栖市の原動力だったんですよ、もともとが。

ただ、それを見捨てていくような政策はやっぱり取るべきじゃない。

それは地区計画じゃないけど、50戸連たん制度をもうちょっと弾力的な幅広い用途区域を  
活用しやすいようにするとかですね。

そして、やっぱりもうちょっと推進していく体制をきちんとしておかないといけないとい  
うことだと思うんですけども、そういった点についてはどのようにお考えですか。

#### **榎浩喜都市計画課長**

現状は50戸連たん、県の制度に乗った条例で、住居と住宅というところでの開発というこ  
とで進めているわけでございます。

それで、現状ではその方向で進めていっているわけでございます。

今後、いろんな社会情勢の変化というのもございますけれども、そういったことを踏まえ  
ながら、考えていくべき問題じゃないかというふうには考えております。

都市計画課内での推進体制ということであれば、当然、前回、6月の議会、委員会でも地  
元のほうにまず説明に上がりたいというところで、可能な限り速やかにというところで進め  
ていきたいということを申し上げておりましたけれども、それを引き続き行っていきたいと  
いうふうなことを考えております。

以上です。

#### **齊藤正治委員**

考えてもらわないかんことは、要するに地区計画制度っていうのは、人口を増やしなが  
らにその地域を活性化させていくかという、そういうことでしょう。

だからじゃあ、今現在人口が減ってるるところはどうやって増やしていくかという、ず  
っと線引きの問題があるわけですよ。だから家が建てられない建てられないと言ってきてて。

で、50戸連たんでようやく建てられるようになったけれども、その中の規制をもうちょ  
つと緩めていくような体制を条例の中で決めていかないと、やっぱりそれも同時に並行してい

かないと、なかなかその規制、地区計画だけで運用するってしても、やっぱり片方ではそっ  
ちが減っていくという、そういうことにほかならない。

せっかく調整区域をこうやって地区計画をされるということであれば、そういうことだと思  
うんですけど、だから肝腎の議論が私は抜けてるんじゃないかなろうかというように思ってお  
りますけれども。

#### 榎浩喜都市計画課長

先ほど齊藤委員がおっしゃられました御意見等も踏まえまして、これは県の条例でもござ  
いますので、当然、私どもで決定できるものでもございませぬけれども、必要に応じて県と  
も協議をしながら、考えていきたいというふうに思っております。

以上です。

#### 久保山日出男委員長

ほかに。

#### 池田利幸委員

17ページ、一番最後の質問の8番、調整池の話です。

私も都計審に出てたんで、話は聞いているんですけども、これ、調整池、開発業者、全部  
1ヘクタール以上ということで、義務づけになると。

その後に、まずは市で造ってくれたほうがいいんじゃないかっていう話があったのと一緒  
に、会議の途中なのか終わった後なのか私も忘れたんですけども、調整池、要は義務づけ  
されてるんで造りました。

で、もう分譲全部終わりましたって、その後何十年もその開発業者が管理はできないし、  
その開発業者もなくなる可能性があるってことで、引き受けてもらう、造るのは民間で造っ  
て、市に調整池をもらってもらうとかはできるのかっていうような話が出たんですよ。

やっぱりそこの管理が、もう民間としてはかなり難しい。

で、今まで、民間開発、弥生が丘や青葉台とか虹が丘とかも全部やってきてると思うん  
ですけど、その調整池の民間開発がやった後の経緯、引き取った経緯があるのかとか、全部民  
間がやってるのか。

で、この地区計画を打っていくことによって、その調整池の出来上がった後の管理はどう  
考えてるのかっていうのと、今回のプランの中に組み込んでいくのかどうなのかっていうの  
だけ、教えてもらえますか。

#### 久保山日出男委員長

分かるもんからでもいいよ。

#### 榎浩喜都市計画課長



開発行為が行われて調整池を造る必要があると。

その中で今後の維持管理っていうのはどういうふうに市で受け取ることができるのかというような御質問だったかと思えますけれども。

過去、実際、大規模な開発がありまして、それを市のほうで受け取ったっていうのは、事例がすぐに思いつかなくて申し訳ございませんけれども、基本的には開発業者の維持管理っていうのが、一般的だと思います。

ただし、当然、その状況というか、維持管理ができないって言ったら、もうそれこそ大変な問題になりますので、その場合は、当然、市のほうでも管理をしていくというふうなことも考えるべき問題であるというふうには考えております。

現状、今、この農地計画運用基準の中では、調整池を造ってくださいというところで基準を設けたいというところだとどめておりますけれども。

以上でございます。

#### **池田利幸委員**

ありがとうございます。

1回、過去の分調べてみていただきたいなど。

話聞くところでは受け取っている部分もあるのは間違いないと思いますんで。

ただ、そのときに受け取る基準って、どういう場合に受け取って——もう最初から受け取るとかはできないと思うんで、開発すればするほど市の負担が増えるってことになるんで。

じゃなくて受け取るときの基準、過去、どういう経緯で受け取った部分があるのかとかいう部分も、一旦そこは調べておいていただいたほうがいいのかと思いますんで、よろしくをお願いします。

#### **榎浩喜都市計画課長**

実際、地区計画が実現というか、現実に関がされる場合には、そういった協議も必要なことになってくると思いますので、その点は十分調べて対応できるようにしたいというふうに考えております。

ありがとうございます。

#### **西依義規委員**

何点かありまして、まず、マスタープランと整合することとありまして、マスタープランではJR駅周辺っていうふうに拠点を書いてあるんですよ。

ただ、今回で言ったのは新幹線駅と勝手に名前を変えられて、ほかのJR各駅の拠点性をちょっと排除されたのはなぜかなっていう点についてはいかがですか。

#### **榎浩喜都市計画課長**

確かに駅というところで書いている部分、それを具体的に地区計画を運用するというところで、新鳥栖駅周辺というところで記載をしておりますので、この駅っていうのは新鳥栖駅周辺を表しているというふうに考えています。

#### 西依義規委員

いやいや、マスタープランでは駅って書いておきましょう。

それが何で新鳥栖駅だけになるわけ。

#### 槇浩喜都市計画課長

今、西依委員がおっしゃってるのは土地利用の方針という中で、鉄道駅やインターチェンジ周辺についてっていうところで、地区計画の運用をしていきたいというふうに考えるという記載がございますよね。

今回、駅っていうところにつきましても、市街化調整区域を中心に考えて、なおかつ新鳥栖駅周辺というのは、特に開発、本来なら市街化区域的な都市的土地利用をすべき土地だと、地域だというふうに考えておりますので、特にその新鳥栖駅周辺、こちらを区域にしたというところでございます。

#### 西依義規委員

多分、肥前麓駅の裏側も調整区域ですよ。

弥生が丘のこっちは調整区域ですし、300メートルで徒歩圏で業者さんが魅力があって開発しようと思えば、別にできんこともないんですよ。

多分、肥前旭駅のこっちは側も一部調整区域じゃないですかね、300メートル以内に多分どこでもあると思うんですよ。300メートル、で、それはないんですかね。

その排除した……、マスタープランをじゃあ変えてくださいよ、新幹線駅って最初から。期待するじゃないですか、駅周辺って書いて。

いやいや、出来たら指針は新幹線駅でしたって。

#### 槇浩喜都市計画課長

土地利用の方針の中では鉄道駅というふうに確かに書いております。

それで、中の具体的な構想、地区別構想等の中では、各地区ございますけれども、マスタープランの中で地区別構想の中でお示しさせていただいてるのは、新幹線駅周辺というふうなことになっておりますので、矛盾するところはないのかなと。

今回の運用基準とこのマスタープランと違いはないのかなというふうに考えております。

#### 西依義規委員

違いがない、要は、皆さんが6駅あったものをイメージしとったのの1駅しか出してこんのに、もちろんこの枠から外れとらんけど、それ違うものですよ、絶対。



なんで鳥栖はジャンクションから1キロメートル以内ですか。

ジャンクション乗れんでしょう、クローバーとか。

そっちにしたほうが有利な……、右側に寄るけん有利なんですか、そのインターチェンジよりも。

#### 榎浩喜都市計画課長

鳥栖ジャンクションのほうは、中心地っていうふうにしております。

料金所というふうな考え方もあるかと思いますがけれども、料金所にすると市街化区域が主になってくるというところもございますので、というところで、中心地というところではございます。

料金所の半分が、それこそ市街化区域になってるかと思っておりますので、より広い範囲を、調整区域を取るためには、ジャンクション中心地というふうなのが適切だというふうに考えて設定しております。

#### 西依義規委員

分かりますよ。

図を見れば、白い図はそっちにしたほうが多いんで、そっちが効果的と思うんですけど。

例えばインターチェンジまで、田代のほうまで戻すと、ちょっと歯抜けてる調整区域がまだあるんですよ。田代、柚比、神辺。

そういうところでも、もちろんこの5ヘクタールはないですよ、多分。

けど、地形であれば1ヘクタールもいって書いてあるんで、もう何とかそういうところを起爆に、地域の活性化を図りたいちゅうエリアもあるんですよ。

そういったところをまた排除して、大規模な、もちろんこっちのほうが5ヘクタールが取れるんでいいでしょうけど。

多分、そういう意見は絶対出てくると思うんで、説得力がないんですよね。

駅やったら乗るまでに――さっきおっしゃったじゃないですか、小学校なら歩くのが何分。

けど、このジャンクションの論法には説得力がなくて、トラックが乗るまでの距離じゃないやないですか、これ。

高速に乗るまでやったら、料金所でしょう、どう考えても。ジャンクションじゃないと思うんで、それも整理をお願いします。

それと、もう一つ、小学校のやつ。

1ヘクタール以上で、1ヘクタール未満は一切受け付けない？

#### 榎浩喜都市計画課長

1ヘクタール以上の開発についてのみ認めるというふうに考えております。

## 西依義規委員

そうした理由は何でしょうか。

## 榎浩喜都市計画課長

ある程度小さい範囲で開発が進みますと、虫食い状になってよろしくないというのがありますし、当然、ある程度大きな開発が必要になってくるということでもあります、やはりそういう調整池が必要だというふうに我々も考えておりますので、調整池の設置が義務化されております1ヘクタール以上。

こちらを求めるといふことにしております。

## 西依義規委員

基山町は、佐賀県がそういった1ヘクタールという基準があったにもかかわらず、例えばもう、そのヘクタールっていう基準を設けず、全て担当者が話して、じゃあ0.5ヘクタールでもその場所ならいいですよとか、0.7ヘクタールでもいいですよとかされてるんですよ。

で、結局1ヘクタールって縛ってしまうと、例えば鳥栖市の民間の会社の方々、不動産屋さんとか建設さんが、1ヘクタールをまずがばっと、土地を交渉してっていうよりも、小学校の土地に地権者が2人ぐらいいらっしゃるって、そこ売ってもいいよと言って2つまとめて、じゃあ家が10軒、15軒建ちますと。

それでもいいじゃないですか。

それを虫食いだ、排除の何のという。

虫食いになるはずないでしょう、僕は300メートル以上せろとは言いよらん。300メートルの中でも1ヘクタールは厳し過ぎるって言いよる。

どこを見てからこの規定をつくっとるか分からんとですよ。

鳥栖市をどんなまちにしたいのか、せっかく小学校といいポテンシャルがあるのに、調整区域がある。

家を建てたいという保護者もいっぱいおるんで、そこは建てられるようにしましょう、でしょう。

違いますか、これ。

それじゃないんですか、その目的じゃないんですか。

## 榎浩喜都市計画課長

この地区計画は、おっしゃるように、鳥栖は線引きをしてまして、当然、コンパクトなシティっていうのも目指すべきところでもありますけれども、現状の課題として住宅用地が不足しているところを、市街化調整区域に求める際の一つの手法として、この地区計画というふうに位置づけて、今進めようとしてるわけでございます。

我々は、さっき申しましたけれども、やはり、すごく小さな範囲でぼんぼんと出来てしまうと、中の、例えば、農業が逆に営農状況が悪くなったりとかっていうことを考えると、ある1団の大きな開発が望ましいというふうに考えて、この1ヘクタールというふうにしていくところでございます。

#### 西依義規委員

今、その地図を開いてもらって、その市街化区域がおっしゃるとおりきれいになってるなら分かりますよ。

なってないじゃないですか。

弥生が丘で地区計画つくって、こっちでしてって、空いた調整区域があるでしょう、田代本町みたいな。

だから、要はニーズと線が合っていないですよ。

それを地区計画というちょっとイレギュラーな手法でやりよるとやけん、それはやっぱりニーズを考えてもうちょっと柔軟に、1ヘクタールで調整池まで絶対必要とか、あり得んですよ。

これ多分、鳥栖市の業者も、そんな別に緩和してもこがんと使えん使えん、で終わったら意味がないでしょう。

僕は、がちがちに決めるじゃなし、こっちはじゃあ5ヘクタール以上のときは何で書いてあるんですか。こうやって、地形によりやむを得ないと市が認める場合に限りって。

こっちも書けばいいじゃないですか、市が認める場合に限りって。1ヘクタール未満も認めますって。

で、後はそっちが判断すればいいでしょう、そぎゃんとはあんまりっち。

違いますか。

#### 久保山日出男委員長

休憩しますか。

#### 西依義規委員

いやいや、ちゃんと議論をしたいんだからちゃんと答えをください。

#### 榎浩喜都市計画課長

ここで変えますということは言えませんが、御意見として伺いながら一つ検討材料というか、そういうふうにして協議をしたいと思っております。

#### 久保山日出男委員長

ほかにありますか、時間もあれですが、いいですか。

#### 江副康成委員

すいません、審議会のほうに出ささせていただいて、そこでいろんなことを話させてもらって、それに対するこういった回答もいただいて、ありがたいなと思うんですけども。

審議会の最後のときに、この場に農林課がないのはおかしいんじゃないかというふうに、会長さんから御指摘されました。

実は、久留米市——鳥栖市よりも大きいまちなんですけれども、鳥栖市みたいな調整区域の地区計画ができないと。なぜかという人口減少してるからということはこの間、皆さんで聞いたところなんですよ。

で、鳥栖市は若干なりとも人口が伸びてるから、こういう手法が取れるから、ということで、私は、着実に人口を増やしながらか進めていかんというときに、慎重に、確実にやられてるということかなと思って、執行部の方針は支持してるんですけども。

その中で、今、西依委員から言われたところは、恐らく基山のところでも市街化区域に囲まれて調整区域が少し残ってて、ここはどうしても市街化すべきというような、そういうところもあると。

そういうところもちゃんと見てくれという話なんだろうと思うけれども。

そういったところは、今言われたように柔軟に対応していただきたいんですけども。

農林調整するときには、市街化区域内の農地の現存というか、市街化区域に農地があるんだから、まずそれからでしょうということまで言われるんですけども。

その辺りは、今現状としてどういう消化状況にあるのか、まず御答弁してもらってよろしいですか。

#### **榎浩喜都市計画課長**

先ほどおっしゃられた市街化区域内の残存農地なんですけれども、当然、市街化区域を例えば拡大するとかっていうときに、農林調整の中で、やはりその残存農地がどのぐらいあるかっていうふうなお話が出てくるかと思います。

現状、令和4年の4月現在で市街化区域内の残存農地、これが市街化区域内の約5.3%残っているというのが現状でございます。

これは毎年徐々に減ってきております。

例えば、平成25年の4月では、8.4%程度であったのが、今、5.3%というような形で、面積でいうと156ヘクタールあったのが、99ヘクタールまで少なくなっているという現状でございます。

#### **江副康成委員**

順調に消化しているということを確認できたということだと思いますけれども、それを受けてあと1つ、私も審議会の中で300メートルはなぜかと、かなりきつく言った部分がありま

して、その回答は今日頂いたということで、一応納得は……、そういう意味で着実に、きちんと人口を増やしながらか進めていくということを守るために、加速度的に増やすための一つの手法かなと思うんですけれども。

そのときに小中学校のところで、蔵上、麓の話もしました。

そのときに、蔵上から麓小学校区の半分の生徒さんが来てます。

大体、麓小から蔵上って1キロ超えるところも多々あるぐらいのところにあるということで、300メートルの合理性というのはいいかどうかと思うときに、1キロ、1キロというふうにしよとやった場合に、鳥栖市内の小中学校を全部やると、今言われた田代本町を含めて、おおよそ、今不整形になってるやつが、大きな長方形というか台形的な形になるわけですね、コンパクトなシティにですね。

だからそういうところの将来の目標、そこに向かって着実にきちんと進めていく、そういうったときに、この人口フレームというか、総合計画から都市計画マスタープランもあるかもしれないけど、7万7,000人とか……、今7万5,000人弱ですよ。

そのぐらいの、今のやろうとしてることとか考えると、人口はそれをはるかに――それは自然減もありますよ。

でも社会増も含めてやるときには、だから、総合計画も含め、そういうところの人口も、どういう見通しになるという目標を立てながら、あとは人口がどのくらいになっていく、必ず増やしていく、そういうことを着実に考えながらやっていただきたいと思っておりますけれども、そういうところも視野に入れてやられてるんだろうと思っておりますけれども、御答弁をお願いします。

#### **榎浩喜都市計画課長**

おっしゃいますように、人口減少時代に入っておりますので、そういった意味では、そのままであれば、どんどん減っていく可能性もあるという中で、なるべく人口を増やす、あるいは維持できるようなことを考えながら進めていくべきだというふうに考えております。

以上です。

#### **江副康成委員**

西依委員の御指摘、非常に共鳴する部分が多々あるんですけれども、特に駅、今回の地区計画ということで、入らない、それでやりにくいとか多々あったと思うんですけれども、新鳥栖駅は再開発っていうか、調整区域だからこの方法でしようけれども。

既存の駅で古くからの駅は、当然、鳥栖駅と同様に、再開発ということも考えてもらわないといけないところだと思うんですよ。

だから、地区計画の漏れたところから再開発も含めて、やっぱり駅利用者も便利な活気の



あるまちの中核にさせていただきたいなということの要望だけで終わります。

**久保山日出男委員長**

答えはいいですね。

要望ですね。

**江副康成委員**

要望です。

**槇浩喜都市計画課長**

大変申し訳ございません、ここで時間を少し頂きまして、大規模盛土造成地についての報告をさせていただければと思っておりますけど、よろしいでしょうか。

**久保山日出男委員長**

皆さんには小さい資料があるかと思いますが、大きくしたものを、今配付しております。

〔資料配付〕

**木原智範都市計画課計画係長兼鳥栖駅周辺整備推進室長兼整備推進係長**

そうしたら、大規模盛土造成地調査事業の状況報告をさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

この事業は、昨年度の1月補正で予算承認をいただいた事業でございます。

大規模な地滑りが生じるおそれがないかの安全性を把握する調査を行うものでございます。プロポーザル方式で業者を選定しまして、今年の6月から業務委託を開始しているところでございます。

このたび、来週の8月29日から10月にかけて現地調査を行うようになりましたので、御報告をさせていただきます。

今回の周知の方法としましては、目視による調査を行いますので、通行規制等を伴わないということと、また、不要な不安を招かないようにという、慎重に行うように考えておりました。1枚目の概要についてはホームページで公表いたしまして、2ページでお示ししている資料を、実際立ち入る必要があるお宅の方に事前にポスティングをした上で、御説明をさせていただいて、調査をさせていただくということを考えております。

対象地区の区長さんには、事前に御説明をさせていただきながら進めていくようにしているところでございますので、現在の状況について御報告をさせていただきます。

以上でございます。

**久保山日出男委員長**

この際ですので、質問がある方は。

説明だけでよろしいですか。



こちら執行部の説明の体制といたしましては、当日、市長、部長、課長、以下で対応を行ったものでございます。

それでは、資料をめくっていただきまして、1ページ目、新産業集積エリアの開発計画についてのページでございますけれども、開発の用地面積は、以前から申し上げますとおり、約27ヘクタールでございますけれども、工業用地はそのうちの約21ヘクタールとなっております。

開発地の周囲には、緩衝緑地帯を、幅20メートルで設ける予定としております。

それと赤い部分につきましては、幅員4メートルの管理用道路を整備することといたしております。

それから、先ほども申し上げました緩衝緑地帯の一部に、公園を2か所整備することといたしております。

遊具等の設置、ベンチやトイレについても計画をしているところでございます。

開発地の南東側に調整池を整備いたしまして、雨水の排水を調整いたします。

広さ、貯留の深さについては、御覧のとおりとなっております。

次、ページめくっていただきまして、これは3月の委員会だったと思っておりますけれども、この建設経済常任委員会からの要望等もございまして、8月豪雨を基に検証を行ったものでございます。

委員会で御説明したものをそのまま使っておりますので、説明がダブりますけれども、よろしく願いいたします。

鳥栖市におけます、観測史上上位10位、これ、佐賀地方気象台の鳥栖観測所のデータでございまして。

1日当たりの降水量、その日の夜の12時から次の日というか、午前0時までっていう24時間で、去年の8月13日、これが観測史上1位の数字となっております。332.5ミリ。

次のページに行きまして、どういった雨の降り方かということで、10分間の雨量を記載しておりますけれども、午前0時から24時間の10分前となっておりますが、特に、午前0時から明け方まで非常に多く雨が降っており、その後も断続的に雨が降っているという状況でございます。

次、ページめくっていただきまして、4ページ。

実際、この雨が新産業集積エリアの調整池の整備後に降ったというふうに仮定した場合の、調整池の状況をグラフで表したものでございます。

緑のラインで示しておるところが、調整池の計画貯留容量1万6,400トン、立米で直すと1万6,400立米余りでございますけれども、そこまでが貯留可能となっておりますけれども。

同じ雨が降ったと仮定した場合に、青い実線で示しているところが調整池にたまる貯留量、点線が流入してくる量ということでございまして、令和3年8月豪雨、特に観測史上1位の雨量を記録した日を当てはめてみますと、調整池から雨水があふれることはなく、計画どおり調整して、排水されることを確認しております。

次のページ、5ページでございますが、土砂搬入工事と造成工事についてでございます。

工事名といたしまして、土砂搬入工事。

工期につきましては、これは地元説明会后ということで説明をしております、令和5年の2月までと。

請負業者につきましては、儀徳町にございます龍建設が指名競争入札で契約をしたものでございます。

土砂の搬入工事、具体的にどういうものかと申し上げますと、以前、朝倉からの土砂を頂けるっていうことの話をしたかと思いますが、朝倉からの土砂、河川事務所からの土砂につきまして、今、弥生が丘にありますシンクロトン光の横に県有地がございますが、そちらに搬入を、先方の費用で行ってもらっております。

河川事務所の費用で搬入を行ってもらっております。1万4,000立米当たり頂けております。で、その土砂をエリアのほうまで搬入をしていただく搬入工事となります。

これにつきましては、先ほど申し上げたとおり指名競争入札によりまして、龍建設さんが7,700万円余りで落札をされたところでございます。

こちら、1日当たりのダンプトラックが40台ほどの出入りを予定しております。

その右隣に造成工事と書いておりますけれども、これ、昨日勉強会で御説明をいたしました造成工事の仮契約のこととございまして、市議会の議決後、令和6年6月までを予定しております。

請負業者につきましては、アサヒビールが選定した業者と市のほうで契約して施工いたしますけれども、昨日御説明をいたしましたとおり、市内の業者を含めたJVとなっておりますが、説明会の時点ではまだ判明しておりませんでしたので、こういう書き方になっております。

議決後でございますけれども、準備工、仮設工、地盤対策造成工等を行ってまいりますけれども、あくまでも昨日も申し上げたとおり、下準備的な工事とございまして、本格的なオーダーメイド仕様によります造成工事につきましては、その後、変更契約を行ってからの開発許可の変更を受けてからの造成工事となっております。

ただし、1日当たりのダンプトラックにつきましては、日々増減がございますけれども、40台から200台程度の出入りを予定しているところでございます。

それと、それらの工事用の車両のルートでございますけれども、バイパスの真木町交差点、今、資さんうどんがあるところですね。

そちらのほうから、鳥南橋を使用して進入してエリアに搬入、それで、同じルートで退出をしていくということになっております。

なお、工事用車両の通行時間は、通勤時間帯を外しております。午前9時から午後4時30分までといたしたいと思っております。

なお、補足でございますが、昨日、8月25日、鳥南橋が架け替わっておりまして、新しい鳥南橋が暫定で開通をしております。

ですので、今までは10トントラックで、旧鳥南橋は離合ができませんでしたけれども、そこで離合ができずに待って、渋滞が発生するっていうような状況もございましたけれども、そういったストレスなく、待ち合わせすることなく、スムーズに離合が可能となっております。

暫定での開橋ではございますが、新しい橋梁を通して搬入、搬出を行ってまいります。

次のページでございますけれども、実際の工事用車両の搬入ルート、黄色い実線で示しておりますけれども、真木町交差点から入って、新しい架け替わった鳥南橋を通りましてエリアに搬入、そして退出も同じルートで退出をしております。

住宅地側に影響のないように行ってまいります。

次のページ、7ページ、8ページは、これはアサヒビール株式会社への分譲の際に、全員協議会で説明させていただいた資料と全く重複をしておりますので、省かせていただきます。

それと、9ページ目になりますけれども、説明会開催の前に、私と納富のほうで現地に行きまして、写真を撮ったものでございます。

8月9日火曜日でございますけれども、午前7時の状況でございます。

写真の上部の左手の部分ですけれども、鳥南橋から東側、真木町交差点、資さんうどん側を望む写真になります、浄化センター側となっております。

それから、その右隣が鳥南橋から西、あさひ新町側、下野交差点側を望んだところの写真となっております。

それと堤防道路が合わさってる合流部の写真が下の部分となっております。

午前7時では、この日はそれほど混んでいない状況でございました。

次のページ、10ページでございますが、午前7時30分になりますと打って変わって、鳥南橋から東側、資さんうどん側、渋滞をしておりました。

それから、鳥南橋から西でございますけれども、こちらも渋滞をしておりました。

堤防道路との合流部につきましても渋滞をしておりますが、信号はないにもかかわらず、

ちょっと感心したのは、譲り合いの精神といたしますか。

そういったことで、うまい具合に譲り合って、通行されているなというふうに感じたところでございます。

ただ、こういった混み具合になっておりまして、周辺に抜ける車もあるんだろうというふうに想定をしております。

次、11ページが午前8時の状況でございます。

同じく、まだ混んでおります。

ただ、堤防道路は若干少なくなっております。

次のページは8時半の状況でございますけれども、浄化センター側は若干混んでおりますが、あさひ新町側堤防道路においては、この日はすいておりました。

そして、午前9時でございますが、ほぼ3方向ともすいているという状況を確認をしたところでございます。

当日、先ほど50名程度の参加があったということで申し上げましたけれども、主な御意見といたしましては、やはり、周辺道路の混み具合、工事中はもちろんです、工事中につきましては、混んでる時間帯を外しますということを説明を申し上げておりますが、実際、工場が稼働してどうなるのかと。

もし、ビール園が来たらどうなるのかというような御心配。

それから、排水に対しまして、御心配ということでございまして、先ほど、1日当たりの降水量を申し上げましたけれども、これ1日の降水量、最高のところを切り取りますと、午前0時からの24時間で切り取っておりますけれども、332.5ミリほどって申し上げましたが、これ、8月豪雨のときに、ずっとどこが24時間の一番降水量があるかということ、8月13日の昼の12時から8月14日、日をまたいで昼の12時まででっていうところを切り取りますと、408ミリという記録が残っております。

私どもも当日、ちょっとそこの勉強不足でございまして、逆にあさひ新町の区長さんのほうから御意見を頂いて、そこの検証については再検証したいなというふうに思っております。

以上、説明を終わります。

#### **久保山日出男委員長**

説明が終わりましたが、この件に対しての御質問のおありの方、お願いいたします。

#### **小石弘和委員**

この8月9日は何曜日かな。

#### **古沢修経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長**

火曜日でございます。

## 江副康成委員

出席された方からちょっとお話聞いたんですけども、あさひ新町との間の道路だとか、あるいは踏切に行ける道路だとか、その道路の整備を強く要望されたというか、道路の話が結構多かったというふうにお聞きしましたが、その話は担当部署のほうにはもうおつなぎされてるのでしょうか。

## 古沢修経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長

当然、翌日にすぐお知らせをして、御報告をして、建設部と経済部で合同で造成工事着手前の8月30日に交通量調査を、午前7時から夜の7時まで、自前で、50人体制でやるようにしております。

## 江副康成委員

その前のページのところの絵を見ますと、ちょうど公園になつとるんですね。

公園のところ、今回区画整理とかぶるところなんですけれども、公園のところ。

あさひ新町のところは公園になつとるでしょう。

そこが、道路をもし広げるとすると、そこになってくるんですけども、この今の計画の中で、そこをもし道路を広げるとかそういうことは、対応できるような話なんですか。

## 古沢修経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長

開発許可っていうのがあるんですけど——もちろん御存じかと思うんですが。

その中で、整備すべき公園の面積、緑地の面積が決まっております、それを道路で減少させるっていうことは、開発許可が下りないことになってまいります。

ただ、ここの部分につきましては、一部水路の付け替え等が発生する部分がありまして、一部は拡幅する予定としております。

## 久保山日出男委員長

よろしいですか。

## 江副康成委員

ぜひ、地元の要望がかなうような形で、まずはこの事業の開発許可申請されるところの担当部署でしょうから。

そういうところもにらみながら、将来の可能性を現状のような形で調整できるのであれば、調整していただきたいなど。

よろしくをお願いします。

それと、造成の土砂の話、シンクロトロン横のところ、今置いてますという話を受けましたけれども。

その後、それで全て賄う量ってわけじゃないんですね。

**古沢修経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長**

全て賄い切れる量ではございません。

**江副康成委員**

ぜひ、何回も言っておりますけれども、近場で、今からもし調達せんといかんというところであれば、協力的なところも、当然、もう既に渡してるところもありますし、そこだけに限らずですよ。

なるべく、環境に優しいような造成工事をやっていただきたいなと思います。

以上です。

**久保山日出男委員長**

ほかにありませんか。

**西依義規委員**

昨日の勉強会で、中川原議員が地元は納得いってないというお話だったんですけど、その意味がよく分からなくて、何を納得いってないんですか。

**古沢修経済部次長兼商工振興課長兼新産業集積エリア事業推進室長**

先ほど申し上げたとおり、私どもの勉強不足であった、24時間を切り取ったときに408ミリという数字を申し上げたんですけれども、その部分について、その場で検証するのかわからないのかというような、即答を求められたものですから、そこについては検討しますというふうにお答えしましたが、なかなか承諾いただけず、必ずやると言えというようなところとか。

あと道路、先ほど江副議員のほうからも言われましたけれども、道路については、整備するところで明言しろというようなことを求められまして、いや、そういったことについては、計画があつてのことですので、担当課と調整して協議してまいりますというお答えをしましたが、いや、この場で答えてくれというようなお答え。

それから、ビール園が出来るのか出来ないのかもはっきりさせてくれというような答えに對しまして、未定と伺っておりますという答えでは満足されずに、出来るのか出来ないのか、ここで答えろということをおっしゃられて、そこでやり取りがあつたもので、そこについては、もちろん御本人さんの納得いけるようなお答えは差し上げていないという状況でございます。

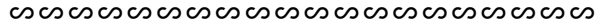
**久保山日出男委員長**

よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

じゃあこの件についての質問を終わります。





**久保山日出男委員長**

それでは、以上で本日の日程は終了いたしました。

これをもちまして、建設経済常任委員会を閉会いたします。

**午前11時55分散会**

鳥栖市議会委員会条例第29条の規定によりここに押印する。

鳥栖市議会建設経済常任委員長      久保山      日出男

