

第102回鳥栖市都市計画審議会会議録

- 1 開催年月日 令和7年10月17日（金）
- 2 開催時間 10時00分から11時45分まで
- 3 開催場所 鳥栖市役所 2階特別会議室
- 4 出席委員
中村圭一委員
坂井猛委員 天本純子委員
森山林委員 中村直人委員
藤田昌隆委員 江副康成委員
成富牧男委員 牧瀬昭子委員
片渕宏一郎委員 松尾淳也委員
古賀光治委員
- 5 その他出席
鳥栖市 市長
事務局 鳥栖市建設部 沼野部長
都市整備課 樋本課長 有馬課長補佐兼係長
古澤主任 河野主事 中村主事
総務課 田中課長 前田係長
- 6 傍聴者 0人
- 7 審議会次第
(1) 付議案件の審議
諮問第115号 鳥栖市立地適正化計画について（継続審議）
- 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【10:00】	
事務局 (〇〇)	皆様、おはようございます。お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。本日は第102回目の審議会となります。昨年度から数多くの御審議をいただいております鳥栖市立地適正化計画の案について、引き続き御審議をお願いいたします。 ※以下の確認を行った。 <ul style="list-style-type: none">・配布物の確認・傍聴者の報告 それでは、市長からご挨拶を申し上げます。
○市長あいさつ	
事務局 (〇〇)	市長におきましては、別の公務のため、誠に恐れ入りますが、ここで退席させていただきます。
市長退席	
事務局 (〇〇)	引き続きになりますが、会長からご挨拶をいただきます。
○会長挨拶	
事務局 (〇〇)	ありがとうございました。会長におかれましては、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、会長に議事進行をお願いしたいと思います。
会長	議事に入ります前に、委員の皆様方には円滑な議事進行にご協力をお願い申し上げます。 はじめに、鳥栖市都市計画審議会条例第7条の規定による会議録への署名人は、江副委員と片渕委員をお願いいたします。 それでは、次第の2(1)諮問案件の審議、諮問第115号「諮問第115号 鳥栖市立地適正化計画について(継続審議)」、担当課からご説明をお願い申し上げます。
事務局 (〇〇)	それでは、諮問第115号について説明します。 立地適正化計画は、市町村がおおむね20年後の姿を展望し、効果検証を行いながら作成する計画です。本計画は都市再生特別措置法第81条に基づき、国土交通省が制度を創設しています。 (1)都市機能誘導区域の設定について(変更) 前回の都市計画審議会では、すべての鉄道駅周辺を都市機能誘導区域として設定する案を提示しました。しかし、国や県との協議及び庁内会議において、定量的な視点から評価し、地域実情に即した位置づけを行うべきとの指摘を受けました。

<p>事務局 (〇〇)</p>	<p>この指摘を踏まえ、商業地域の有無、駅利用者数、発着本数等の定量的評価及び市民ニーズの反映という視点から見直しを行いました。</p> <p>昨年 12 月実施の市民アンケート調査では、都市機能誘導区域以外でも必要とされる施設が多数存在することが判明しました。具体的には、コンビニ、スーパー、診療所、銀行 ATM 等の小規模施設です。</p> <p>そこで、都市機能誘導区域を絞り込み、限定的な誘導施設を設定することで地域実情に即した区域設定を行うこととしました。</p> <p>変更後の都市機能誘導区域は、鳥栖駅周辺（にぎわい中心拠点）、新鳥栖駅周辺（広域交流拠点）、弥生が丘駅周辺（交通結節点）、肥前旭駅周辺（交通結節点）の 4 箇所です。</p> <p>(2) 都市機能誘導区域における誘導施設及び誘導施策について</p> <p>誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものです。</p> <p>本市では複数の都市機能誘導区域を設定しており、区域ごとに土地利用の状況、都市機能の充足状況、市民ニーズ等が異なります。そのため、すべての区域に同一の誘導施設を設定することは望ましくないと判断しました。</p> <p>誘導施設設定の 3 つの視点は、第一に拠点の役割、第二に都市機能ごとの役割・利用圏、第三に市民ニーズです。</p> <p>各拠点の役割について説明します。にぎわい中心拠点である鳥栖駅周辺は、市内全域を対象とした基幹的サービスを提供する施設を誘導します。広域交流拠点である新鳥栖駅周辺は、観光やビジネス等の広域交流を促進する施設を誘導します。交通結節点である弥生が丘駅周辺及び肥前旭駅周辺は、地域住民に必要な生活サービスを提供する施設を誘導します。</p> <p>対象とする都市機能は、「立地適正化計画作成の手引き」に示される 7 種に「業務機能」を追加した全 8 種としました。具体的には、行政機能、介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能、教育・文化機能、業務機能です。</p> <p>市民アンケート調査の結果、各地区で概ねクリニックや小規模の病院等の医療機関、コンビニ・レストラン等の飲食店、ATM や小規模な金融機関等が高い割合を示しました。</p> <p>以上を踏まえ、誘導施設を以下のとおり設定しました。行政機能は市役所、商業機能は店舗面積 3,000 m²以上の大規模小売店、医療機能は一般病床数 50 床以上の病院、金融機能は窓口機能を有する銀行・信用金庫等の支店、教育・文化機能は図書館、文化ホール等及び大規模運動施設、業務機能はシェアオフィス、インキュベーション施設等です。</p> <p>クリニックや小規模の病院は身近にあってほしいという市民ニーズがあったため、小規模な医療機能は誘導施設に設定しませんでした。商業機能及</p>
---------------------	--

事務局
(〇〇)

び金融機能も同様の考え方です。

また、これらのニーズに対応するため、2種の地域地区を活用します。特定用途誘導地区（都市計画法第8条第1項第2号）は、都市機能誘導区域内で誘導施設を有する建築物に対して容積率の緩和が可能となります。

居住環境向上用途誘導地区（都市計画法第8条第1項第3号）は、居住誘導区域内で病院、店舗等の日常生活に必要な施設に対して容積率・用途制限の緩和が可能となります。今後、都市機能誘導区域を有していない若葉地区での積極活用を検討しています。

業務機能については、国との協議でシェアオフィスやインキュベーション施設を積極的に位置づけることが望ましいとの意見があり、本市でも誘致実績があるため設定しました。

誘導施設に設定しないものは、介護福祉機能、子育て機能、小規模な小売店、診療所、まちづくり推進センターや身近な公園等です。

次に鳥栖駅東短期施策整備事業との連携について説明します。改札口が西側の1か所にしかないことから、駅東側からの利便性向上及び東西市街地の連携強化が課題となっています。連絡跨線橋やバス待ち環境施設等を整備し、駅周辺の利便性や回遊性を高めることで、魅力ある市街地の形成を目指します。

続いて新鳥栖駅周辺の拠点性向上推進区域の設定について説明します。新鳥栖駅周辺の市街化調整区域を本市独自の法定外区域として「拠点性向上推進区域」と定めます。

対象エリアは、新鳥栖駅から概ね500m～1km圏かつ市街化調整区域です。観光やビジネス等の広域交流を促進する拠点として、ゲート機能、業務機能の強化及び良好な居住環境の形成に努めます。市街化区域への編入及び都市機能誘導区域の指定に向けた調査・検討を行います。

これらは国と協議済みで、制度上問題ないことを確認しています。

(3) 立地適正化計画における定量的な目標（KPI）について

立地適正化計画を策定した場合は、おおむね5年ごとに見直しを行わなければなりません（都市再生特別措置法第81条第10項）。定量的な数値をもって見直しを行うことが求められています。

本計画では、施策・誘導方針ごとに指標及び目標値を設定し、適切な進捗管理を行います。

まちづくり方針は、都市機能誘導（多世代のライフスタイルに合わせた都市機能の集積による利便性の高い拠点の形成）、居住誘導・防災（適切な居住誘導と都市基盤整備による安全で快適な居住環境の形成）、公共交通（市民のニーズに合わせた公共交通ネットワークの最適化）です。

都市機能誘導の目標値は以下のとおりです。

指標1：都市誘導区域内の新規立地件数（目標値：令和27年度に5件、中

<p>事務局 (〇〇)</p>	<p>間目標：令和 12 年に 2 件)</p> <p>指標 2：中心商店街の空き店舗比率（現況値：令和 6 年度 9.7%、目標値：令和 12 年度 8.0%）</p> <p>指標 3：都市機能誘導区域内地価変動率（目標値：令和 27 年度に市内平均を上回る変動率）</p> <p>目標達成により期待される効果は、バス利用者 1 人当たり公的資金投入額の維持・削減、市民 1 人当たりの CO₂排出量の減少、平均自立期間（要介護 2 以上）の延伸です。</p> <p>(4) 防災指針及びその目標値について</p> <p>防災指針は、都市のコンパクト化と併せて災害に強い安全なまちづくりを推進するため、災害リスクを踏まえた誘導区域を設定し、居住誘導区域内の災害ハザードエリアに対する防災・減災対策に取り組むための指針です。鳥栖市における主な災害ハザードとして、洪水浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域、高潮浸水想定区域、ため池浸水想定区域、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、大規模盛土造成地、浸水実績があります。</p> <p>居住誘導区域の検討では、土砂災害警戒区域等は既に除外しています。しかし、浸水に関しては多くのエリアが残っている状況です。</p> <p>本市における防災・減災対策の 6 つの取組方針は、リスク回避（災害リスクが高いエリアからの移住・移転の促進）、リスク低減（流域治水対策等の推進、避難所等の防災機能の強化、避難体制の強化・充実、地域防災力の強化、情報発信手段の強化・多様化）です。</p> <p>防災指針に係る目標値は以下のとおりです。</p> <p>指標 1：浸水実績箇所における対応箇所数（現況値：令和 6 年度 12 箇所、目標値：令和 12 年度 17 箇所）</p> <p>指標 2：自主防災組織の組織率（現況値：令和 6 年度 80.0%、目標値：令和 27 年度 100%）</p> <p>指標 3：地域防災リーダー養成講座受講者の防災士資格取得数（累計）（現況値：令和 7 年度 93 人、目標値：令和 27 年度 213 人）</p> <p>指標 4：民間施設等における避難者の受入れ体制の構築件数（現況値：令和 7 年度 6 件、目標値：令和 27 年度 14 件）</p> <p>指標 4 は、「居住誘導区域内で一定の災害リスクが見込まれるエリア」における防災・減災対策の指標です。</p> <p>基里地区、鳥栖地区の一部（詳細：資料）において、洪水浸水想定区域（計画規模）で想定浸水深が 3.0m 以上、かつ指定避難所から直線距離で 500m 以上離れているエリアがあります。このエリアでは一定の災害リスクが見込まれます。国との協議（令和 7 年 7 月 28 日）でも指摘があり、対応を求められました。</p>
---------------------	--

<p>事務局 (〇〇)</p>	<p>本市としては、このエリアを居住誘導区域から除外せず、500m 以内にハザードマップ上、安全が確認された民間事業所等との避難所受け入れ体制を構築することで、居住誘導区域に含めたいと考えています。</p> <p>(5) 届出義務について</p> <p>立地適正化計画を公表すると、都市再生特別措置法第 88 条及び第 108 条に基づき、届出義務が発生します。本市の公表は 3 月 31 日を予定しており、次回の都市計画審議会（2 月 6 日予定）で決定後、速やかに周知期間に入ります。</p> <p>居住誘導区域外において一定規模以上の住宅開発を行う場合、都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の建築行為等を行う場合、都市機能誘導区域内で誘導施設を休止または廃止する場合には、市長への事前届出が必要です。</p> <p>これら届出義務については、あくまでも届出義務であり、建築できないという意味でない点に留意して下さい。以上で説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>ただいま、諮問第 115 号について説明をいただきました。このことについて質疑、ご意見等ございます委員におかれましては、ページ数を例示の上ご質問をお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>説明ありがとうございます。大変コンパクトに説明いただきましたが、2 つの駅（田代駅、肥前麓駅）を都市機能誘導区域から除外するということです。反対という意味ではありませんが詳しく知りたいです。</p>
<p>事務局 (〇〇)</p>	<p>ご質問ありがとうございます。</p> <p>詳しい分析の中で、田代駅周辺及び肥前麓駅周辺は商業地域の指定がなく、駅利用者及び運行本数が相対的に少ないため除外することとしました。</p>
<p>委員</p>	<p>わかりました。ありがとうございます。</p>
<p>委員</p>	<p>よく練られた計画だと思います。</p> <p>私は、鳥栖駅の高架や新鳥栖駅の新幹線に関する問題について色々と議論している立場です。現在、新幹線問題については佐賀県の財政負担の軽減を図る方法など幅広い議論がなされています。</p> <p>そのような中で、新鳥栖駅については状況が刻々と変わる情勢にあります。本計画は先ほど 5 年ごとに見直しがあるという説明でしたが、状況が変われば柔軟に対応できるのでしょうか。</p>
<p>事務局 (〇〇)</p>	<p>はい。当然、5 年ごとに見直しを行いますので状況が変われば適宜対応してまいります。必要に応じて市街化区域編入が叶えば、都市機能誘導区域等への設定も考えられます。</p> <p>新鳥栖駅周辺につきましては、全国的に見てもかなりまれな取組として市街化調整区域ではあるものの例外的に本計画で位置づけており、今回かなり思い切った記載を行っております。</p>
<p>会長</p>	<p>委員から5年を待たずとも計画変更できるかという問いについてはいか</p>

	がでしょうか。
事務局 (〇〇)	立地適正化計画の見直しは、概ね5年ということになっています。 九州新幹線西九州ルート整備方針が決定し、鳥栖市において分岐することなどになれば、市としても大きなこととなります。そうした際には、立地適正化計画のみならず都市計画マスタープランを含めて5年刻みにこだわらず、適宜見直しを行うことになろうかと思えます。
委員	鳥栖駅、新鳥栖駅のみならず、それ以外の地域においても開発などあれば全体的な見直しを行う余地があるという理解でよろしいでしょうか。
事務局 (〇〇)	答弁が重複する部分もありますが、計画される内容の重要度に比例した対応になります。適宜、全体的もしくは一部の計画の見直しを行います。
委員	浸水想定区域などを加味して立地適正化計画を策定されたということで大変良かったと思っています。 それに関連して質問になりますが、昨年度プラトーに基づいて 3D 都市モデルを作成したと思います。将来的に民間が利用できるようオープンデータ化することが考えられると思います。平面図で示すよりも立体的に可視化されたものの方がわかりやすいと思います。 地権者などにも協力してもらい 3D を作成し、作りたい街像についても作成してはどうでしょうか。
事務局 (〇〇)	プラトーは、国土交通省が設けているもので自治体横断的に 3D 都市モデルが閲覧できるものです。 本市においてもデータは作成済みであり、国のサイトにおいて掲載されています。今年度も内水ハザードマップを本市で作成しています。幅広く活用してほしいという思いで提供しております。 他にも本市では WEB マップとして用途などを公開しております。 今後もこのような視覚的にわかる地図作成の取り組みを進めてまいります。
委員	コンパクトシティプラスネットワークとしていますが、誘導区域から外れるような主に市街化調整区域はどうなるのでしょうか。ミニバスも乗客が少ないようです。 ほかにも弥生が丘駅についてです。ここは快速停車駅ではありません。 弥生が丘地区の人は、快速を利用したければ基山駅で乗り換えている実態があります。アンケート調査したということですが、幅を広げたアンケートをすべきでした。デマンド交通との関係性もきちんと決めたもので運用すべきです。 立地適正化計画も 3 月 31 日に公表としていますがなぜそんなに急ぐのでしょうか。 誘導区域から除外された住民をどのようにカバーするのか時間をかけて検討すべきではないでしょうか。5 年ごとに見直しも可能とありますが計画がうまくいかないと思います。急ぐ理由とデマンド交通の関係性を教えて

	<p>ください。</p>
事務局 (〇〇)	<p>立地適正化計画については、アンケート調査を含めて昨年度から策定作業を行っています。各地区にどのような機能が必要か調査した上で計画に落とし込む作業を図ってきました。</p> <p>鳥栖市は人口が増加しており、今後の増加も見込まれる状況があります。しかし、将来的な人口減少は一定程度起きると考えております。そういった考え方の中で2年間かけて策定してきました。</p> <p>公共交通機関については、来月から予約型乗合タクシー「ちょいそこ鳥栖」の実証運行が始まります。</p> <p>使いやすい公共交通の実証実験を始めますので、委員の皆様の周知ご協力をお願いできればと思っております。</p>
委員	<p>今言われた実証実験を含めて承知しております。</p> <p>きちんと実証実験の結果がわからないうちに、コンパクトシティを標榜するのは違うと思います。なぜ急ぐのでしょうか。</p> <p>実際にデマンド交通の記事を見ても一般市民が理解できると思いますか。</p> <p>周囲の人間に記事を見せて理解できるか問うたら理解できないと口をそろえて言っていました。</p> <p>利用者の大部分は高齢者だろうと思いますが、高齢者が理解できないような制度を開始しても利用が進むのか疑問があります。</p> <p>実証実験を終えた上で実績を作った上で制度整備を図った上で、立地適正化計画を施行すべきであると考えます。</p>
会長	<p>ご意見としてよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>はい。</p>
委員	<p>29 ページ（都市機能誘導区域の KPI）の誘導施設新規立地件数 5 件ですが、数字の根拠を教えてください。</p> <p>撤退したような場所に誘導することについて民間事業者にとっては経営上のリスクがあると思います。誘導するメリットは本当にあるのでしょうか。</p>
事務局 (〇〇)	<p>件数については、近隣自治体でも採用されている数値であり、それらの数値より高い目標として 20 年で 5 件としました。具体的には、5～10 年に 1 件としている同規模自治体がありましたので、その 2 倍程度の高い目標としております。ただし、件数については延べ数で計算することを見込んでおりますので、撤退と誘導が連鎖すると回数が増える部分はあります。その点は留意が必要です。</p> <p>後半のご質問の真意としては、誘導した施設が立地後に廃業となったときに誘導施設として引き続き設定し続けることに合理性がないという意味でしょうか。恐れ入りますが教えてください。</p>

委員	<p>民間事業者からすると行政が誘導区域に誘導されることは、経営リスクが考慮されておらず不安があると思います。市としては、計画上市民のために誘導していても経営者のリスクは存在したままになると思います。</p>
事務局 (〇〇)	<p>大前提として立地適正化計画は強制ではありません。この計画に強制力があり誘導区域以外において店舗立地が不可能になるようなものであれば、委員ご指摘の事象があり得るかと思えます。しかし、本計画ではそのような強制力を有しておりませんので、ご指摘には当たらないと考えております。そのため、市として誘導施設の採算性まで考慮すべき項目とは考えておりません。</p>
会長	<p>立地適正化計画の誘導については、事務局説明にもあったようにあくまで誘導でありそれ以上もそれ以下もないということですね。</p>
事務局 (〇〇)	<p>立地適正化計画については、強制ではないことを今一度ご理解いただきたいと思えます。</p> <p>制度趣旨、目的に繋がりますが、全国的な人口減少の傾向の中で多くの自治体が財政運営に支障が出てきます。その対策としてヒト・モノ・カネをできる限りまとめていきたいと思いますという考え方があります。現実的には1箇所にする事ができないので、これらをネットワークでつなぐということになります。</p> <p>これらの理解を前提として市としてコンパクトなまちを目指すので、大規模な施設などについて出店するのであれば都市機能誘導区域にという趣旨です。その点をご理解ください。</p>
委員	<p>計画期間が20年であるという説明がありましたが、現実的に誘導された小売店舗などが20年間も経営するのは実態として困難ではないでしょうか。</p> <p>行政側としてもそういうことを認識すべきです。誘導するための補助金などでメリットを与えないといけないと思えます。これは意見として申し上げます。</p> <p>次の質問ですが、立地適正化計画に基づき開発が進んだときに下流域の水害が増えるのではないかと懸念しています。</p> <p>この計画では、浸水にあった後どうするかという記載はありますが、浸水をしないようにする計画になっていないとも思えます。集団移転についても位置づけがありますが何をしていくのでしょうか。</p> <p>より多くの方が浸水被害を受けるようになると思えますが、どの程度の規模を見込んでいるのか詳しく聞きたいです。</p>
事務局 (〇〇)	<p>答弁順序が前後し恐縮ですが、立地適正化計画を推進することで、浸水被害が増加するという考え方はありません。38ページにもありますとおり、浸水被害の低減策の検討、流域治水対策室における更なる対策の検討など減災策の検討や実施を見込んでおります。軽減に対して考えていないということではありませんのでご理解いただきたいです。</p>

	移住移転促進については、担当課からお答えします。
総務課 (〇〇)	居住誘導区域への移住を将来的かつ緩やかに誘導していく、またはソフト対策を進めていくということでこの計画について位置付けております。具体的な内容は今後検討していくこととなります。
委員	<p>わかりました。どちらにせよ、コンクリートで覆う場所が増えるということは気候変動も相まって災害が増えていくと思います。</p> <p>最後に一点お願いします。KPI についてです。</p> <p>平均自立期間に関する数値目標ですが、現在歩く人が減る理由に日陰がないという課題があると思います。木もどんどん切られている状況にあります。更に草が繁茂して歩きにくい、ベンチもなく休憩できないなどの声があります。高齢者の方々は目的地に行くことができず、高額なタクシーか外出を諦めるという事態になっていると思います。</p> <p>平均自立期間を延ばすことを目指す一方で、街路樹伐採をしている実態を含めてどう考えているのでしょうか。</p>
会長	立地適正化計画に関連する範囲でお答えできますか。
事務局 (〇〇)	<p>平均自立期間に関することの側面の一つとして歩行空間、街路に関するご指摘をいただいたと思います。</p> <p>プラスネットワークという側面でお話しすると公共交通機関の利用促進という点があります。この部分は決して市の思いつきではなく、国も同様の側面を指摘しております。例えば、佐賀県でも健康増進の部局において楽しみながら歩ける「SAGATOCO」というアプリの利用促進をしたり、「歩こうさが」ということでバスの割引などを実施され、県民に歩行を促進する取り組みをされたりしております。</p> <p>街路事業については、立地適正化計画事業に確かに関連しますが別に担当があります。本日はご意見として賜り担当課への情報共有をさせていただく形で取らせていただきたいと思います。いかがでしょうか。</p>
委員	わかりました。ありがとうございます。
委員	<p>〇〇委員からも話がありましたが、乗合タクシーの件です。</p> <p>視点は私も似ていて、高齢者が多く利用するのではないかと考えています。使いやすくないといけないということは私も同じことを考えております。</p> <p>また、国道交通政策課の所管とは思いますが、11月1日から始まります。エリアによって利用できる曜日が指定されているようです。</p> <p>例えば、火曜日にしか利用できない施設があった時にあるエリアは乗合タクシーで行くことができないという状況が予想されます。</p> <p>来年度については、曜日の制約がないようにしてほしいです。</p> <p>他にも決済手段としてPayPayをよく利用しておりますが、過去には普及するために100億円プレゼントなどのキャンペーンも実施されていきました。市もこれらに倣って、乗合タクシーについてもインセンティブをしっかりと</p>

	<p>与えてはどうでしょうか。例えば、周知期間中は無料なども考えられるでしょう。</p> <p>まずは使ってもらおうということが必要であり、コンパクトシティプラスネットワーク推進の動きにも合うはずです。普及するよう改善点を洗い出しながら努力すべきであると思います。</p>
会長	<p>しっかりと担当課へお繋ぎ頂きたいと思います。今言えることはありますか。</p>
事務局 (〇〇)	<p>建設部の国道交通政策課でまさに検討しております。11月から実証運行を開始します。</p> <p>乗合タクシーの検討にあたっては、ミニバスの運行日と重複することがないように配慮しなければならないという課題があります。</p> <p>また、無料運行という考え方は確かにあると思いますが、民間のタクシー業者への委託がある中でタクシー事業へのバッティングにならないよう慎重に検討しなければなりません。いろいろなバランスを考えておりますので、実証運行しながら調査していきたいと思います。</p> <p>引き続きご指導いただければと思います。</p> <p>公共交通機関の在り方については、利便増進計画の検討も現在行っておりますので計画策定の結果も踏まえて検討してまいります。</p>
会長	<p>諮問に関連する質問をされるようお願い申し上げます。</p>
委員	<p>先ほどの答弁で、タクシー事業者の負担のような趣旨がありました。乗合タクシーはタクシー事業の経営にプラスと置いておりました。そうではないということなのでしょうか。</p>
事務局 (〇〇)	<p>それを含めて実証実験させていただいております。</p>
委員	<p>コンパクトシティプラスネットワークという言葉についてです。</p> <p>このネットワークが「ちょいプラス」にならないようお願いしたいと思っております。これは意見として申し上げておきます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p>
委員	<p>24 ページの居住環境向上用途誘導地区における緩和が考えられる施設の500㎡という面積の根拠を教えてください。また、この面積は敷地面積でしょうか、店舗面積でしょうか。</p>
事務局 (〇〇)	<p>説明資料に不明瞭な点があり申し訳ありません。店舗面積で考えております。</p> <p>面積の根拠については、都市計画法第34条第1号の店舗を参考にしております。</p> <p>この規定は市街化調整区域で500m以内に100戸以上住宅がある場合に建設可能な日用品店舗の規模として敷地面積500㎡以下のものです。</p> <p>この制度は、厳密に言うと本計画においては店舗面積でありますので、これよりも少し大きな施設が立地可能ということになります。これを参考に</p>

	<p>設定いたしました。</p> <p>近隣で同じ面積の設定をしている自治体もあり、この面積設定自体は適切な規模と考えております。少なくとも市街化調整区域でも建築可能な水準は緩和可能ではないかと考えております。</p> <p>この制度の活用にあたっては都市計画決定が必要であり、国や県との協議が必要である点には留意してください。また、この計画の公表までには500㎡以下か未満かなどの細かな表現については今後修正する可能性がありますのでその点をご留意ください。</p>
委員	<p>敷地面積では狭すぎるという意見があるので敷地面積ではなく店舗面積であるということで安心しました。最高面積が小さいことで出店を控えるケースも知っているの、更なる緩和も将来的には考えてもらいたいです。</p>
事務局 (〇〇)	<p>進捗状況も鑑みながら、面積拡大についても調査研究していきたいと思っております。</p>
委員	<p>都市機能誘導区域について、田代駅及び肥前麓駅は除外されるということです。誘導という言葉を考えて今後都市化させますという意味にならないでしょうか。今後、駅の対象も増やしていくのかなと推測はしています。住居を増やしていくと目標があれば、このような動きを取るという理解でよいでしょうか。</p>
会長	<p>ご意見とご質問が合わさった形になりますがいかがでしょうか。</p>
事務局 (〇〇)	<p>都市機能誘導区域はご指摘のとおり認識です。説明資料の22ページに誘導施設の定義を設けております。これらを誘導していく地域を都市機能誘導区域としております。</p> <p>現実問題、田代駅及び肥前麓駅に一定規模以上の病院や商業施設を誘導すると考えたときに将来的にあり得るのかどうか。これは難しいのではないかと考えています。庁内でも多くの議論がありましたが現実的な計画という視点から今回提案しているところです。</p>
会長	<p>その他ご意見ございませんでしょうか。</p> <p>ご質問ございませんでしょうか。(※一同頷く)</p> <p>なければ、ここで諮問第115号の質疑を終わり、お諮りをさせていただきたいと思っております。諮問第115号「鳥栖市立地適正化計画についての意見聴取について(継続審議)」は、原案どおり議決し、市長に答申してよいでしょうか。</p>
(一同、異議なしの声)	
会長	<p>ご異議なしと認めます。よって諮問第115号「鳥栖市立地適正化計画についての意見聴取について(継続審議)」は、原案どおり議決し、市長に答申することといたします。</p> <p>以上をもちまして、本日の都市計画審議会を終了いたします。円滑な審議をいただき、誠にありがとうございました。</p>
終会(時間11:45)	

令和7年10月17日

鳥栖市都市計画審議会

会議録署名者

会 長 _____

委 員 _____

委 員 _____