

会議の要旨（議事録）

会議の名称	第86回 鳥栖市都市計画審議会		
開催日時	平成29年7月31日	開催場所	市役所2階第2会議室
出席者数	16名	傍聴人数	2名
議題	(1)産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について (2)鳥栖市都市計画マスタープランの策定について		
配布資料	1 議案 2 議案説明資料		
所管課	(課名) まちづくり推進課 (電話番号) 85-3601		

第86回鳥栖市都市計画審議会会議録

- 1 開催年月日 平成29年7月31日（月）
- 2 開催時間 午前10時00分から午前11時30分まで
- 3 開催場所 鳥栖市役所 2階第2会議室
- 4 出席委員 向 門 慶 人 委員 柴 田 久 委員
江 崎 勝 芳 委員 権 藤 結 城 委員
古 藤 敏 子 委員 能 富 素 江 委員
小 石 弘 和 委員 内 川 隆 則 委員
成 富 牧 男 委員 久保山 日出男 委員
古 賀 和 仁 委員 西 依 義 規 委員
杉 野 朗 委員 江里口 博 委員
鈴 木 登美子 委員 山 田 隆 則 委員 ※清時義雄氏代理出席
- 5 その他出席 鳥栖市 橋本市長
事務局 【企画政策部】石丸部長
(まちづくり推進課)
藤川課長 古澤係長、斉藤主査、安永主査
- 6 傍聴者 2人
- 7 審議会次第 (1) 委員の紹介
(2) 市長あいさつ
(3) 会長あいさつ
(4) 議題の審議
①諮問案件の審議
諮問第101号 産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市
計画上の支障の有無について
諮問第102号 鳥栖市都市計画マスタープランの策定について
(5) 企画政策部長のあいさつ
- 8 審議の結果 ・ 諮問第101号について、諮問事項どおり議決した。
・ 諮問第102号について、継続審議とした。
- 9 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	ご案内の時間になりましたので、ただ今より第86回鳥栖市都市計画審議会を開催いたします。 ○傍聴者の報告(2名) ○都市計画審議会委員の紹介 鳥栖市長よりごあいさつを申し上げます。
市長	○あいさつ
事務局	次に会長あいさつに移ります。向門会長、よろしくお願いいたします。
会長	○あいさつ
事務局	ありがとうございました。 それではこの後は議事に入りますが、市長は、この後別の公務のため、ここで退席させていただきます。
市長退席	
事務局	次に議長の選出についてでございますが、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、向門会長に議長をお願いしたいと思っております。 向門会長、前の議長席へ移動をお願いいたします。
会長、議長席へ移動	
議長	議長を仰せつかりました向門です。よろしくお願いいたします。 議事に入ります前に委員の皆さまにおかれましては、円滑な議事の進行にご協力をお願いします。 まず始めに、鳥栖市都市計画審議会条例第7条の規定により会議録への署名には権藤委員と西依委員をお願いいたします。 次に、本日の審議につきまして、諮問第101号産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について、設置者である吉川金属株式会社、また、諮問第102号鳥栖市都市計画マスタープランの策定について運営支援を行うパシフィックコンサルタンツ株式会社が、事務局の補佐として本日同席していただいておりますので予めご了承をお願いいたします。 それでは諮問第101号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」事務局からご説明をお願いします。

事務局	<p>おはようございます。</p> <p>それでは諮問第101号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」ご説明いたします。お手元の議案をご覧ください。本件につきましては、現在酒井西町に立地しております、使用済み自動車の中間処理業者から産業廃棄物処理施設の設置許可申請がありましたことから、その施設の位置について支障の有無をご審議いただくものでございます。</p> <p>先ず、「1. 設置者」は、株式会社吉川金属商事、代表者、代表取締役吉川茂でございます。本社は長崎県諫早市に所在しております。</p> <p>続いて「2. 敷地の位置」は、鳥栖市酒井西町661番1他、現在鳥栖工場として稼働しているところでございます。</p> <p>用途地域は準工業地域、敷地面積は1万8,310.15平方メートルとなっております。</p> <p>続いて「3. 施設計画の概要」は、現在の鳥栖工場内に産業廃棄物処理施設を設置するものでございます。表に示しておりますとおり、破碎施設を設置いたしまして、使用済み自動車から発生する廃プラスチック、金属くず、ガラスくずなどを処理するものでございます。処理能力は①②③のとおりとなっております。</p> <p>ページが変わりまして「4. 申請理由」でございますが、当地におきましてはこれまでも使用済み自動車の再資源化を行っておりますが、今回新たに破碎施設を設置することにより、使用済み自動車の受け入れから資源物の出荷まで一括した管理を行って、さらに再資源化を進めることを目的としております。</p> <p>続きまして、議案の詳細について説明をさせていただきますので、冊子資料「議案説明資料」をご覧ください。説明資料の1ページをご覧ください。</p> <p>先ず、本件の都市計画審議会へのそもそもの付議理由についてご説明いたします。</p> <p>①建築基準法におきまして、廃棄物処理施設はその位置を都市計画決定しているものでなければ建築できないと定められております。</p> <p>②ただし、都市計画決定されていない場合は、佐賀県が都市計画審議会でその位置を都市計画上支障ないものと認め、許可した場合は、新築・増築することが可能となります。いわゆる建築基準法第51条のただし書き許可といわれるものでございます。</p> <p>今回、申請者から佐賀県に対し産業廃棄物処理施設の設置許可申請が出されまして、建築基準法第51条ただし書き許可に該当することになり、佐賀県から鳥栖市へ意見照会がありました。これを受けまして本日の都市計画審議会でご審議いただくこととなったものでございます。</p> <p>次に2ページをご覧ください。</p> <p>廃棄物処理施設の法令上の位置づけを記載したものでございます。</p> <p>一番下の黄色の枠に書いておりますとおり、今回設置されます破碎機という処理機械がございまして、処理能力が1日5トン以上ありますので産業廃棄物処理施設として建築基準法第51条但し書き許可を得る必要がございます。</p>
-----	---

事務局	<p>3 ページ、4 ページをご覧ください。</p> <p>位置図及び都市計画上の用途地域を示したものでございます。鳥栖工場は、酒井西町の国道3号の西側に位置しており用途地域は準工業地域、建ぺい率60%、容積率200%となっております。</p> <p>一般的にこの準工業地域につきましては、主に環境悪化の恐れのない工業の利便を図る地域となっております、危険性や環境悪化が大きい工場以外は、ほとんどの建築物が建築可能となる地域でございます。</p> <p>続きまして5ページをご覧ください。</p> <p>敷地全体の航空写真と現在の施設の配置状況を示しております。使用済み自動車の受け入れから、車両を保管し、解体作業するまで工程毎に建物が配置されまして、作業の大半が建物の中での作業となっております。</p> <p>続きまして8ページでございますが、今回の事業計画の概要を示しております。</p> <p>冒頭述べましたとおり、従来廃油ですとか、フロンガスの回収、エンジン等の有価金属の回収を行ってまいりましたが、今回赤く書いております部分に新たに破碎施設を設置することによりまして、再資源化を一括して行うものでございます。</p> <p>次に9ページ～12ページまで見開きをご覧ください。</p> <p>こちらは現在と破碎機設置後のリサイクルの処理過程、フローを対比したものでございます。左側のページの青い枠が増設前の現在の状況、右側ページの赤い枠の部分が今回増設する破碎機とその関連工程となります。</p> <p>12ページをご覧くださいと、「シュレッダー」と記載しているものが破碎機でございまして、自動車を細かく細断しまして、鉄とかアルミニウム、電子基板、電線などを選別しまして、資源物として出荷することが可能となります。</p> <p>破碎機自体は騒音とか振動が発生しますので、新たに建物を建築しまして、その中に配置することにしております。建物の壁面は防音加工を施しまして、破碎機自体も直接地面に設置するというのではなく、振動を吸収する台座の上に配置しまして、環境への影響が生じないよう対応しております。</p> <p>次に13ページをご覧ください。</p> <p>現在の事業地周辺の状況、あと周辺住民のみなさまへの説明について示したものでございます。準工業地域に位置しており、周辺にも現在事業所がございまして、付近に病院、住宅、公園等の施設はございません。</p> <p>あと、直近の一般の住宅は13ページの黄色の枠の中にはございません。東北東に約120m離れたところ、国道3号の東側に位置しております。</p> <p>周辺住民等への説明につきましては、吉川金属商事が本年5月に工場が位置する酒井西町、隣接する藤木町へ伺いまして、環境保全協定を締結しております。</p> <p>次に14ページをご覧ください。</p> <p>車両の通行ルートについてお示しております。車両の通行ルートと通行時間は現状と変更ございません。まず、国道3号から北側の幅員8.5mあります前面道路を通行するルートで、通行時間は基本的に午前8時30分から午後5時までとなっております。</p>
-----	---

事務局	<p>車両の通行量も、現在とほぼ変わりません。付近の道路交通に与える影響は少ないと考えられます。</p> <p>次に15ページをご覧ください。</p> <p>こちらが今回の産業廃棄物処理施設を設置するにあたりまして、廃棄物処理法に基づき実施しました環境影響調査の結果を示したものでございます。</p> <p>表に記載しておりますが、振動、騒音、水質について測定を行いまして、規制基準と同程度もしくは下回る結果となっており、環境に対する影響はほぼないものとなっております。</p> <p>それと、最後のページになりますが16ページには、環境配慮に関する計画を示しております。この図の赤い丸で示しております3箇所に新たに油水分離槽を設置します。</p> <p>こちらは、施設内から若干漏れ出します油を、水と油に分ける装置になっておりまして、法令に基づき油水分離層を新たに設置するものでございます。</p> <p>使用済み自動車は基本的に破碎する前に油は全て抜き取ります。その油も再利用することとなっておりますが、破碎処理によって万が一油が出る場合に、分離層を設置して水と油を分けて、きれいな状態で河川に自然放流するということとなっております。</p> <p>あと、敷地周辺にはフェンスとか植栽など配置することとなっております。</p> <p>以上が事業内容の詳細につきましてご説明いたしました。</p> <p>最後に、再び議案をご覧ください。</p> <p>議案の最後になります、「5. 法第51条許可における妥当性の評価」についてでございます。</p> <p>これまで説明いたしましたとおり、都市計画上の支障の有無につきまして、事務局としまして以下の5点にまとめております。</p> <p>①準工業地域に位置しており、周辺には様々な事業所が現在立地している。</p> <p>②近隣に住宅がなく、学校・病院・公園等の公共施設がない。</p> <p>③搬出、搬入車両の増加がほとんどなく、道路交通に与える影響が少ない。</p> <p>④破碎施設は振動及び騒音を低減するための施工、排水等の油水分離等、環境保全への対策を行う計画である。</p> <p>⑤「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、廃棄物処理法でございます、これに基づく生活環境影響調査が実施され、その結果周辺環境に及ぼす影響が少ない。</p> <p>また、地元との公害防止協定が締結されているという状況でございます。</p> <p>以上のことから、本施設の位置につきまして、都市計画上支障がなく、妥当と判断されるものとして、鳥栖市都市計画審議会の皆様の審議を賜りたいと思っております。</p> <p>議案につきましての説明は以上でございます。</p>
議長	<p>はい、ただ今、諮問第101号について説明を受けました。</p> <p>この諮問第101号産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について、質疑あるいはご意見等がございます委員におかれましては挙</p>

	<p>手にてお願いいたします。</p>
委員	<p>ちょっと教えていただきたいのですが、議案の1ページ施設概要のところ、今回対象となるものを記載されています。①から③までございますが、今回の審議対象は※印の廃プラスチックだけという意味なのでしょうか。</p> <p>それから②、③は増設する施設なのか教えていただきたい。あと説明資料の中の14ページに交通量にほとんど影響ないと判断されたということですが、私もほとんど影響ないということはなんとなくわかるのですが、資料にある搬入車両、搬出車両が括弧書きで1日あたりの交通量が書かれていますが、これは工場の稼働日の関係で最大最小の交通量の幅があるのではないかと思います。ここをどのように考えているか、よろしければ参考に教えていただければと思います。</p>
事務局	<p>まず、議案に書いております廃プラスチック類の審議対象についてでございますが、今回ご審議いただきますのが、この廃プラスチック類の破碎施設ということで1日5トン以上の処理能力を有する場合は、建築基準法第51条、今回の審議対象ということになり、計画では37トンという処理能力でございますので、今回の審議対象としましては廃プラスチック類のみということでございます。</p> <p>ただ、自動車にはプラスチックですとか金属、フロントガラスとかそのようなものを含んでおりますので、性能としては金属も破碎することもできるものでございます。</p> <p>また、交通量に関するご質問ですが、ここに書いておりますのは平均で1日15台、搬出については1日0.5台、2日で1台と、この通行量に関しましては、先ほど言われました最大、最小値はなく、この通行量に大きな変動はないということでご理解をお願いいたします。</p>
委員	<p>確認ですが、議案の先ほどの説明では①廃プラスチック類があくまでも5トン以上の処理能力ということで審議の対象となり、②③というのは車関係で併せて発生する物という意味ですか？</p>
事務局	<p>その通りでございます。</p>
委員	<p>議案の③コンクリートくず及び陶磁器くずもそういう意味でよろしいのですか。</p>
事務局	<p>コンクリートくず及び陶磁器くずにつきましては、実質自動車から排出されるものではないでございます。廃棄物処理法の産廃の定義においてガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くずと3点セットで定義されていることから、このような記載になっており、実質廃プラスチック、金属くず、ガラスくずの複合体が使用済み自動車であるということでございます。</p>
委員	<p>議案の②③は今回の審議対象外と理解していいってことですか。</p>
事務局	<p>はい、そのようなご理解で結構です。</p>
委員	<p>対象外ということであればわかりました。</p>

委員	<p>説明資料の15ページの環境調査結果についてでございます。</p> <p>先ほどの説明では、シュレッダー施設については、壁は防音施設を、台座については免振装置をつけるのお話がありました。そういう装置を設置してもなおかつ、予測値としては騒音振動については上がるという予測値が出ているということですね。</p>
事務局	<p>そうですね。当然今回新しく導入する部分については、特に南側につきましては、振動、騒音ともに数値は上がるという予想にはなっております。ただし、先ほど説明をさせていただきましたとおり、周辺の人家のある北側を見ていただきますと予測値につきましては現状と変わらない、数値的には同じということで周辺の環境に与える影響はさほどない、当然周りの事業所につきましても、申請者から周辺の事業所に対して説明をしてご了解をされておりますのでその点は問題ないと考えております。</p>
委員	<p>私こういうのを詳しいわけではないんですけども、施設の建屋に防音施設、免振施設をつけても観測数値が上がるっていうのは、何の為にそういう施設を造るのかなと感じます。</p>
事務局	<p>当然防音と振動の対策をやりますけど、そういった形でも音が出るというのは多少やむを得ないこともあると思います。</p> <p>ただ、説明していただいたとおり、ここは準工業地域になっておりますし、規制基準値というのも国の方で定められた基準でございますが、それ以下の数値になるということで、対策は行われていると考えております。</p>
委員	<p>廃プラスチック類の処理能力37トンの設備を増設するということですが、具体的に車でいうと何台ぐらいになるのか。それから、現在、処理するために置いてある車のストック場所に増設されるということですが、破砕機増設後はそのストック場所は確保できるのか、それから先ほども言われたとおり、金属くず、ガラスくず等においては、今回は審議の対象ではないとのことなんですが、これらはどこが、管理とか調査されるのかお尋ねします。</p>
事務局	<p>まず、廃プラスチック類37トンがどのような量かと申しますと、車の台数でいきますと1日あたり約60台程度を標準的な処理量となっており、37トンの処理能力といいますと、約180台の最大処理能力がございます。</p> <p>実際の処理量から考えますと、約60台の処理ということ、重量では約10トン程度の量となっております。</p> <p>それと、現在車両を保管している部分に破砕機を増設することについて、今の廃車のストック場所をどこにするのかということに関しましては、東側の国道3号沿いに今空いている土地がありますので、借地をされて、新たな廃車ストック場所にされるということでございます。</p> <p>それともう一つ、産業廃棄物の定義といいますか、範囲でございますが、今回が廃プラスチック類を5トン以上処理するということが審議対象になると申し上げました。</p> <p>それ以外の金属などにつきましては、廃棄物処理法で5トン以上ですとか、そ</p>

	<p>のような規定がありませんので廃プラスチック類の処理能力が5トン以上に該当するため、廃プラスチック類の処理施設としての許可を取られることとなります。従いまして、それ以外の金属くず、ガラスくずについては規制値以下の取り扱いとなっておりますので審議の対象外ということでございます。</p>
委員	<p>保管施設ということで今お答えいただいたんですけど、この地図、事業地周辺の状況ということで、だいたいどのあたりを保管施設として考えられているのかについてお願いします。</p>
事務局	<p>5ページの事業地航空写真がございますが、今回、株式会社吉川金属の敷地を赤で囲んでいる部分の外に③④と記載している所に広い土地があります。こちらをお借りされて、車を保管する場所を増やすということでお伺いしております。</p>
委員	<p>すいません1点だけ、保管施設というのは許可はいらないのでしょうか。</p>
事務局	<p>届出でございます。許可ではありません。</p>
委員	<p>廃車ストックですけど、これ何台ぐらい常時廃車ストックされるか、そしてどのような囲いをされるのかと。許可制の施設ですが、いろんな問題があると思うんですね。結局自然発火ですとか、火付けとか、いろんなことが出てきますので、どんな囲いをされて、何台ぐらい常時置かれるのかということをちょっとお伺いします。</p>
事務局	<p>廃車スペースに置かれる台数につきましては、常時約350台となっております。保管期間は最長でひと月、ものによっては即日処理をされておりまして、1日約60台程度が入ってきて、常時350台程度ストックされているということでございます。</p> <p>あと囲いにつきましては、全て敷地周辺にフェンスを設置し、侵入を防ぐための対応をされていると聞いております。</p>
委員	<p>関連してですが、もし自然発火とかあれば、この近くに消火栓とかそういった配置があるんですか。</p>
事務局	<p>消火栓、消防水利のはっきりした位置までは把握はしてないんですが、消防法で消防水利の基準というのが設けれておりますので、そのなかで120mにつき1つは必ず付けなければならないという規定がございます。現状鳥栖市内においては、そういったところを全て網羅するような形で設置していると聞き及んでおりますので、直近になんらかの消防施設はもう設置されていると思われま。また、西側には河川等もございますので、自然水利も利用し消火することも可能かと考えております。以上です。</p>
委員	<p>再度確認します。先ほどの議案②③の金くずその他の物ですが、実際、株式会社吉川商事はこの事業をされるんですか、それとも廃棄物処理法の分類上ここに書いているだけなんですか？</p>
事務局	<p>使用済み自動車は、廃プラスチック類、金属類、ガラスくずの混合体ということになっておりますので、破碎処理施設の処理能力として、廃プラスチック類の他に金属くず、ガラスくずも処理可能ということで記載をさせていただいております。</p>

	実際に金属くず、ガラスくずも一緒に解体処理することになります。
委員	わかりました。そうすると、この審議会では、この②③も併せて、そういう状況を把握したうえで、例えばこれは位置については問題なしということになれば、そういう理解になるんですかね
事務局	法的には廃プラスチック類が5トンを超えるため審議の対象となっておりますので、その分が審議の対象でございます。 ここの金属くず、ガラスくずっていうのを書いておりますのは、その前段で処理する過程において発生する物、かつ今回の破砕、導入する破砕施設においても処理が可能だと、対象品目として処理可能だということで記載をさせていただいております。
委員	わかりました。
議長	委員の皆さん、他にはございますか。
(委員よりなしの声)	
議長	ほかに意見、質疑等がないようですので、ここで諮問第101号の審議を終わり、採決に入りたいと思います。 諮問第101号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」は、原案どおり可決することよろしいでしょうか。
(委員より異議なしの声)	
議長	ご異議なしと認めます。 よって、諮問第101号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」は、諮問事項通り議決いたしました。 続きまして、諮問第102号「鳥栖市都市計画マスタープランの策定について」事務局からご説明をお願いします。
事務局	それでは諮問第102号「鳥栖市都市計画マスタープランの策定について」ご説明いたします。お手元の議案説明資料をご覧ください。 本日は、1.都市計画マスタープランとはどういうものかについてご説明し、2.鳥栖市における都市計画マスタープランの意義、3.都市計画マスタープランの位置付け、4.都市計画マスタープランの構成、5.策定スケジュールという流れでご説明いたします。 まず、都市計画マスタープランとは、まちの将来像を長期的な視点で明確にし、その実現に向けて方向性を明らかにするものです。 もう少し詳しく申し上げますと、住民の意見を反映させながら、例えば、土地利用、道路・公園・上下水道などの都市施設の整備など、まちづくりに関する基本的な方針を定めます。 先ほど長期的な視点と申し上げましたが、概ね20年後を見据えて都市の将来像を設定し、今後10年間の整備方針について記載します。 続きまして3ページ目、この図は、平成27年8月に策定いたしました「鳥栖市人口ビジョン」の人口の推移と将来推計を掲載しております。

事務局	<p>本市はこれまで一貫して人口増が続いておりまして、2017年現在の人口は約73,000人でございます。社人研の人口推計によりますと、2035年に本市の人口はピークを迎えると推計されております。本市の総合戦略におきましても、75,000人を目標としております。都市計画マスタープランが、概ね20年後を見据えて考えていくことに鑑みますと、人口のピークである2035年を過ぎて、緩やかに減少していく段階となります。</p> <p>また、本市は若年層や子育て世代を中心とした社会増が特徴であり、人口に占める65歳以上の割合は、2010年時点で約20%、2017年現在で約22.5%となっておりますが、2040年は約29%になると推計されております。</p> <p>このようなことから、人口減少、高齢化を見据えたところで、都市計画マスタープランを検討していく必要があります。</p> <p>続きまして、都市計画マスタープランの意義でございます。</p> <p>本市は、これまで都市計画マスタープランを策定しておりません。その理由としましては、昭和62年に鉄道高架による市街地整備構想が策定され、その後、平成9年に鉄道高架化事業の先送り、平成18年に連続立体交差化事業の白紙撤回と、市街地整備の方向性が定まらなかったことから、マスタープランを策定することができませんでした。</p> <p>これまでは、社会情勢の変化に対して、個別の施策・事業が必要度や緊急度に応じて実施されてまいりました。</p> <p>しかし、限られた財源のなか、人口減少や様々な行政課題に対して、短期的な時間軸で、事業実施の可否を判断していくことには限界があり、今後、長期的な視点に立って、効率的・効果的に事業を実施していく必要があります。</p> <p>現在、鳥栖駅周辺整備、市庁舎整備など、大きなプロジェクトが進められている中、まちづくりの‘指針’となる都市計画マスタープランを策定することによって、個々の施策・事業を体系的、計画的に実施していくことが重要であると認識しております。</p> <p>続きまして、都市計画マスタープランの位置付けでございます。</p> <p>都市計画マスタープランは、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものでございまして、上位計画である「鳥栖市総合計画」、佐賀県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即した内容とする必要があります。</p> <p>この都市計画マスタープランは、総合戦略や公共施設等総合管理計画など市の関連計画と整合を図るとともに、用途や都市施設など個別の都市計画は、都市計画マスタープランに即したものとする必要があります。</p> <p>続きまして6ページ目、ここでは、市町村が策定する都市計画マスタープランと、都道府県が策定する都市計画区域マスタープランの対比をお示ししています。</p> <p>都市計画区域マスタープランは、市町村域を超える広域的な見地から、区域区分、いわゆる線引きをはじめとした都市計画の基本的な方針を定めるものでございまして、本市の場合、基山町を含む鳥栖基山都市計画区域が対象区域となります。</p>
-----	---

事務局	<p>一方、市町村が定める都市計画マスタープランは、住民に最も近い立場にある市町村が、住民の意見を反映し、地域の実情に応じた都市計画の基本的な方針を定めることとなります。</p> <p>続きまして、都市計画マスタープランの構成でございます。</p> <p>都市計画マスタープランは、大きく4つのカテゴリで構成することとなります。</p> <p>1つめの「鳥栖市の概況、主要課題の整理」は、人口の推移、産業の動向、土地利用の状況といった本市の概況や、都市計画上の主要課題を整理するものです。</p> <p>2つめの「全体構想」は、市全体でのまちの将来像、土地利用、道路・交通、公園・緑地といった各分野におけるまちづくりの方針を定めるものです。</p> <p>3つめの「地域別構想」は、市町村マスタープランの特徴でもございますが、地域をいくつかの区域に分けて、それぞれ地域毎の将来像や整備方針を定めるものです。</p> <p>4つめの「実現に向けた取り組み」は、推進体制や市民・事業者・行政の役割分担などを取りまとめるものです。</p> <p>続きまして、策定スケジュールでございますが、今年度から3ヶ年をかけて策定する予定です。</p> <p>今年度は、2千人を対象に市民アンケート調査を行うこととしており、8月下旬の実施に向けて現在準備を進めているところでございます。この市民アンケート調査を踏まえ、課題の整理などを行ってまいります。</p> <p>平成30年度に、全体構想素案、地域毎のワークショップを経て、地域別構想素案の作成などを行います。</p> <p>平成31年度に、全体構想案、地域別構想案の取りまとめ、実現に向けた取り組み案を作成し、パブリックコメントを経てマスタープランの完成を目指します。</p> <p>策定に当たりましては、適宜、本審議会にお諮りしながら進めてまいりたいと考えております。</p> <p>最後に、現在並行して進めております「土地利用構想調査業務」、「将来道路網方針検討業務」との連携でございます。</p> <p>「土地利用構想調査業務」は、本市総合政策課において、グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖、新産業集積エリアに続く企業誘致や住宅地等の受け皿を検討するものでございまして、今年度内を目途に取りまとめることといたしております。</p> <p>「将来道路網方針検討業務」は、本市建設課において、国道3号、34号の渋滞解消に向けた広域幹線網のあり方などを国・県と協議しながら検討するものでございまして、同じく今年度内を目途に方針を取りまとめることといたしております。</p> <p>これら2業務につきましては、市全体の将来都市構造にも影響いたしますので、相互に調整しながら進めるとともに、成果については次年度以降の作業に織り込んでいきたいと考えております。</p>
-----	---

事務局	<p>お手元の資料には添付していませんが、参考として久留米市都市計画マスタープランが公表されておりますので、前の画面で見たいと思います。</p> <p>久留米市は平成17年に1市4町が合併し、平成24年に都市計画マスタープランを策定されております。</p> <p>まず、課題の整理、まちづくりの目標をお示しし、次に全体構想として、中心拠点、産業拠点、それらを結ぶ軸、山林や市街地といったゾーニングなどを示した将来都市構造図を掲載しております。本市においてもこのような将来都市構造図を作っていくこととなります。次に地域別構想として、久留米市では日常の生活圈や交通ネットワークをもとに、市内を5地域に区分しております。地域毎にこのような方針図を作られています。</p> <p>最後に、平成16年4月に都市計画決定され、現在見直し作業を行っております、鳥栖基山都市計画区域マスタープランの方針図をお示ししております。鳥栖駅前の中心拠点、産業拠点、これらを軸で結んでおります。当然、区域マスタープランに即した形で、鳥栖市都市計画マスタープランを策定することとなりますので、この方針図にも即した形で、将来都市構造図を作っていくこととなります。</p> <p>以上で、鳥栖市都市計画マスタープラン策定についてご説明を終わらせていただきます。</p> <p>よろしくご審議を賜りますようお願いいたします。</p>
議長	<p>はい、ただ今、諮問第102号について説明を受けました。</p> <p>この諮問第102号鳥栖市都市計画マスタープランの策定について、質疑あるいはご意見等がございます委員におかれましては挙手にてお願いいたします。</p>
委員	<p>2つ質疑をさせていただきます。</p> <p>1点目、資料3ページの都市計画マスタープランの意義につきまして、2035年に人口が74,714人となる一方で、鳥栖市の目標は75,000人ということですが、そもそもこの75,000人という目標の根拠は何でしょうか。</p> <p>2点目、都市計画マスタープランは全体構想と地域別構想がありますが、地域別構想では、鳥栖市はどのような地域区分を想定されているのでしょうか。</p>
事務局	<p>1点目につきまして、75,000人の目標は、鳥栖市人口ビジョンからの数値です。本市の合計特殊出生率は現在1.63%であり、それを国が示す2%に高めていくということを考えますと、社人研の推計では74,714人がピークでございますが、本市としましては、2060年に75,000～77,000人を目指して施策を展開していくという戦略を掲げております。</p> <p>全国的に人口減少が進むなか、本市周辺からの流入を今後見込むことは厳しくなります。弥生が丘地区等で主に子育て世代が流入してきたことから、人口が増加しておりますが、今は鈍化傾向にあります。このままいきますと2035年に約74,000人ということになりますが、総合戦略などによる対策を行っていった上で、75,000人という目標に近づけていくということを示されています。</p> <p>2点目について、地域別構想の地域の区分は基本的に日常の生活圈など、まとまりで区分することとなります。</p>

	<p>他の自治体では、中学校区単位といった大きな区域や、それとは別に区域を設定することもございます。鳥栖市では現在、小学校区単位でまちづくり推進協議会が立ち上がっており、地区毎にまちづくり推進計画が策定されております。具体的な区分はまだ決まっておりませんが、現在、8小学校区で分けた場合のメリット、デメリットを検討しているところでございます。</p>
委員	<p>市民アンケートの実施ということですが、2,000人では少ないのではないかと思いますので、もう少し増やしても良いのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>ひとつは、総合計画をはじめ、市が実施している市民アンケート調査において、2,000人を対象としておりますのでそれに合わせています。</p> <p>統計的に言えば、数が多ければ多いほど精度が高まり良いというわけではなく、人口規模に応じたサンプル数として、本市の場合は2,000人で十分な成果が得られると考えています。</p>
委員	<p>都市計画マスタープランと国家戦略特区は矛盾しないのでしょうか。</p> <p>6ページに「地域（市町村）の視点からの都市計画の方針」、7ページに「地域毎のまちづくりの方針」という文言があります。国家戦略特区は鳥栖市が提案しておりますが、それを国が認定するかは別問題だと思います。最終的に計画を認定するのは総理大臣であり、それと都市計画マスタープランは矛盾することになるのではないかと懸念しております。国家戦略特区について、今回の説明で全く触れられていなかったことに違和感を覚えました。</p> <p>結論を申しますと、国家戦略特区の提案は早く取り下げるべきであると思っています。先日の新聞記事で、新たな地域の意向を反映した形での土地利用等、国による規制緩和の動きもあると書かれていました。早く特区構想は取り下げて、記事に書いてあるような形で計画を進めたらどうでしょうか。</p>
事務局	<p>特区申請を継続するか、取り下げるかはなかなか我々では決めかねます。</p> <p>国家戦略特区において国に依頼していたのは、IC周辺4km圏内の農地の規制緩和が主旨であると認識しております。仮に国家戦略特区が認められたとして、4km圏内全域を市街化区域に入れるかという別問題であって、4km圏内の緩和がなされた中で、エリアを絞って具体的に土地利用を実施していくこととなります。そうなれば当然、線引きの見直しも必要になると思います。</p> <p>今回、国家戦略特区とは別に総合政策課で土地利用構想が策定されます。国家戦略特区で想定しているところと、土地利用構想の場所は似通ったところになると思います。</p> <p>まずは、総合政策課が策定する土地利用構想をマスタープランの大きな要素として取り込んでまいりたいと考えております。国家戦略特区の大きな動きに応じて、間に合えば取り込みますし、策定後、どうしても見直さなければならない時は見直す必要があると考えています。</p>
委員	<p>要は、国家戦略特区の特殊性ですよね。</p> <p>いつ国家戦略特区の申請が認められるのか分からないので、スケジュールが決められない。結論的には二度手間、仕切り直しになるのではないかと、遅ければ、</p>

	<p>やっと策定したのに直ぐに見直しが必要になるのではないかと心配しています。</p>
委員	<p>私からは質問ではなくコメントです。</p> <p>市町村マスタープランの特徴は、より地域に根ざして、細やかな住民参加のプロセスがあるということです。市民アンケートと地域毎のワークショップは、せっかくやるのでしたら、市が抱えている提案事項を意図的に聞いておくと、その後の資料的価値にも繋がると思いますので戦略的に考えていった方がいいと思います。</p> <p>また、地域別構想の素案を作成するときに、一般的には地域毎のワークショップを小学校区でやるのが多いんですが、出来る限り全体構想との兼ね合いや、隣の地域との違い、棲み分けを説明しながら意見を求めた方がよいと思います。「隣の地域にあるものを自分の地域でも欲しい」というような意見ばかり集中してしまうと良くないと思いますので、鳥栖市全体がどのような方向に向いて、各地域がどのような位置づけにあるかということ議論の前提にして意見を募ると良いと思います。</p> <p>最後に、市町村マスタープランは全国でも策定しているところが多いですが、その課題として、実現に向けた取組みまでなかなか具体的に書けていない自治体が殆どです。せっかくこの時期に鳥栖市がマスタープランを策定するのであれば、チャレンジとして、具体的に実現に向けた取組みを書けるようなマスタープランを策定して欲しいと思います。</p>
委員	<p>9ページの将来道路網方針検討業務について、その前提である都市計画道路との兼ね合いとして、軸をどこにするのか。縦軸は国道3号、34号、県道17号が通っていますが、横軸をどのようにするのか決まっておられません。</p> <p>道路を計画してから軸を作っていくのか、拠点があるからそこに道路を通していくのか、そこをどう考えられますか。</p>
事務局	<p>都市計画の拠点があれば、そこに向かう軸が出来ます。</p> <p>将来道路網方針については、都市計画道路の見直しをする中で出てきたものとして、具体的な都市計画道路の見直しを始める前に、幹線道路の渋滞解消を目的とした方針が必要であるということから協議が始まりましたが、これは都市計画マスタープランに落とし込んでいくような道路の軸になり得ると考えています。</p> <p>土地利用から来る軸の要素、道路の計画から来る軸の要素は両方あると思います。</p>
委員	<p>意見として、鉄道高架で3本の都市計画道路が計画されていますが、3本とも整備するのはどうかと思いますので、真ん中の（都）飯田蔵上線を東西軸として4車線で整備し、これを中心に絵を描くのはどうでしょうか。鳥栖市が主体的に道路の計画を決めた上で、県や国と調整をしていくべきではないでしょうか。鳥栖市の今後のまちづくりとして、真ん中の横軸を作るべきであると思います。</p> <p>また、区域区分はいろいろなパターンがあると思いますが、どのように見直すのでしょうか。</p>

事務局	<p>区域区分の見直しにつきまして、本市としましては、人口も産業も需要があるので、市街化区域を拡大すれば受け皿になります。全国的に人口が減少する中で、弥生が丘や蔵上のような大規模な市街地を新たに造成した場合、一時的にはその地区で人口増は期待出来るかもしれませんが、中心地の空洞化の懸念も予想されます。バランスを持った運用が大事であると考えています。</p> <p>そういったところから、まずは市街化区域に隣接した宅地化されているようなところを市街化区域に編入し、二段目としてマスタープランで織り込んだ内容に沿って、戦略的にどの辺りを絵にしていけるのかを視野に入れて、バランスを持った都市計画の運用を行っていきたいと考えています。</p>
委員	<p>意見ですが、鳥栖市は2町3村で合併しましたが、各町村の旧商店街は無くなっています。</p> <p>地域別構想で何らかのコミュニティの再生を考えるのならば、将来のまちの姿も見えるのではないかと思います。</p>
委員	<p>市民アンケートを実施するというのですが、それ以外に、業界団体の意見を聞く機会もぜひ設けていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>そういった意見も参考にさせていただきながら取り組んでまいりたいと考えています。</p>
委員	<p>線引きについて、青地の所は今後の開発を考えているのでしょうか。あくまで今の市街化区域の中で都市計画マスタープランを立てていくのでしょうか。青地の箇所の開発が将来的にあれば、土地改良区としても検討せざるを得ないと考えておりますので。</p>
事務局	<p>現時点で具体的にどこを開発するかということは決まっておりません。</p> <p>ただ、企業誘致や住宅地等の受け皿ということで、今年度、土地利用構想調査業務が行われます。場所にも寄りますが、結果的に青地部分も含むということもあり得ると思いますので、関連業務を踏まえて、マスタープランに落とし込んでまいりたいと考えています。</p>
委員	<p>線引きの見直しは考えていないということでしょうか。</p>
事務局	<p>マスタープランを基に、今後、線引きの見直しを行っていくことになります。</p> <p>昨年度、県と土地利用検討業務を行っておりまして、将来フレームを基に線引きの拡大を視野に入れております。ただ、具体的にどこかははっきりしていませんので、マスタープランの中で考え方を押さえた上で進めてまいりたいと考えています。</p>
委員	<p>平成31年度策定という目標は、どの程度固定的に考えているのでしょうか。</p> <p>国道3号や34号について、将来計画をお示しできず大変申し訳ないと思っております。地域の幹線道路をどうするかは簡単ではありません。加えて、縦貫道スマートICの準備段階調査に入るとお示ししております。九州全体からみた国道3号、国道34号を考えなければいけない。都市のマスタープランは地域毎の問題であると共に広域的な問題でもあります。平成31年度までに策定となると、かなりの汗をかかなくては非常に厳しい調整が必要になると考えておりますの</p>

	<p>で、やり方も工夫していただいて、目標までに策定出来るように進めていただきたいと思います。国道については我々も調整させていただきます。</p>
事務局	<p>基本は3ヶ年ということで想定しています。</p> <p>道路網方針検討業務において、国・県との協議を行いながら進めていくこととしております。進捗に合わせて動いていく必要があると考えており、結果的に3年をずれ込むということがあり得るかもしれませんが、現時点では3ヶ年での完成を想定しております。</p>
議長	<p>県内で、市町のマスタープランを作っている自治体、作っていない自治体はどこか教えていただけますか。</p>
事務局	<p>県内で策定されている自治体は佐賀市、多久市、神埼市、小城市、上峰町、基山町、みやき町、唐津市、鹿島市、嬉野市の7市3町。本市の周辺で言えば、久留米市、小郡市も作られています。本市に隣接する市町の中では鳥栖市以外はすべて策定されています。</p>
議長	<p>そういう状況ですので、本来なら遅きに失する。もっと早く作っておくべきだったと思っております。国家戦略特区を申請したのに今頃なぜ作るのかということは、市民の皆様は思っておられるのかなというのがひとつ。</p> <p>鳥栖駅前を含めた駅舎の改築、都市計画道路、味坂スマートICから接続する道路、山浦スマートICを含めて鳥栖市の都市計画全体をどうしていくのか、今動き始めたところかと思えます。本日たくさんのご意見が出たのは、委員の皆様がそれぞれ関心を持たれていて、鳥栖市のまちづくりへの思いがあるということだと思います。</p> <p>3年という限られた時間ですが、相当の積み上げの議論をしなければどこかで破綻をしていくと思えますので、事務局においては真摯に市民や関係機関の意見を聞いた上で、丁寧かつ慎重に作業を進めていただきたいと思います。</p> <p>あくまで、これは継続審議であり、今後進捗に応じて審議を行うこととなりますので、委員の皆様にはご理解頂きたいと思えます。</p> <p>以上をもちまして、本日の審議を終了いたします。</p> <p>慎重なご審議を頂きまして、誠にありがとうございました。これにて、議長を降壇させていただきます。</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、最後に鳥栖市企画政策部長がお礼のごあいさつを申し上げます。</p>
企画政策部長	<p>○あいさつ</p>
事務局	<p>これをもちまして、第86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>
<p>終了【11:30】</p>	