

第91回鳥栖市都市計画審議会会議録

- 1 開催年月日 令和元年7月30日(火)
- 2 開催時間 10時00分から12時15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 橋本静子委員
堤泰子委員 権藤結城委員
能富素江委員 小石弘和委員
成富牧男委員 藤田昌隆委員
久保山博幸委員 飛松妙子委員
小串俊幸委員 ※佐伯氏代理出席
杉野朗委員 中村義光委員
- 5 その他出席 鳥栖市 橋本市長
事務局 【鳥栖市建設部】松雪部長
(都市計画課)
藤川課長 古澤係長 木原係長 安永主査 井上主事
(建設課)
佐藤課長 三澄参事 杉本課長補佐 庄山補佐 江藤係長
【東部土木事務所】
(公務第一課)
江越課長 小寺係長 若林主査
- 6 傍聴者 3人
- 7 審議会次第 (1) 委員の紹介
(2) 市長挨拶
(3) 議題の審議
1. 都市計画審議会会長の選任
2. 諮問案件の審議
・ 諮問第106号 鳥栖基山都市計画道路の変更(佐賀県決定)
・ 諮問第107号 鳥栖基山都市計画道路の変更(鳥栖市決定)
・ 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
(継続審議)
(4) 建設部長のあいさつ
- 8 審議の結果 ・ 諮問第106号について、諮問事項どおり異議なしとした。
・ 諮問第107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	<p>定刻となりましたので、ただいまより第91回鳥栖市都市計画審議会を開催いたします。</p> <p>○傍聴者の報告(3名)</p> <p>○都市計画審議会委員の紹介</p> <p>鳥栖市長よりごあいさつを申し上げます。</p>
橋本市長	○あいさつ
事務局	<p>市長は別の公務のためここで退席とさせていただきます。</p> <p>それでは議事に入ります前に、本日は、現時点で全13名の委員のご出席をいただいておりますので、全委員の過半数の出席をいただいておりますので、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。</p> <p>それでは、本日の次第(3)であります議事へと進みます。</p> <p>まず、議題1及びその議事進行についてご説明申し上げます。</p> <p>鳥栖市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により、当審議会には会長を置くこととされており、会長は委員の互選により選任していただくこととなっていることから、本日は、都市計画審議会会長の選任についてご審議をお願いいたします。</p> <p>会長の選任につきましては、都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令第4条の規定により、学識委員の中から選任していただくこととなります。</p> <p>また、会長の選任につきましては、予め仮議長を選任いただき議事を進行していただくようお願い申し上げます。</p> <p>この仮議長の選任につきましては、事務局よりご提案を申し上げます。</p> <p>会長の選任の議事においては、学識委員以外の委員の中から、小石委員に仮議長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。</p>
委員より「異議なし」の声	
事務局	<p>それでは、小石委員、仮議長をお願いいたします。</p> <p>小石委員におかれましては、議長席より議事進行をお願いいたします。</p>
小石委員、議長席へ移動	
仮議長	<p>ただいま、仮議長を仰せつかりました小石でございます。</p> <p>委員の皆様におかれましては、会長の選任までの間、ご協力をお願いいたします。</p> <p>それでは、議事を進めます。</p> <p>鳥栖市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により、本審議会の会長を選任する必要がございますので、これより「都市計画審議会会長の選任」を議題といた</p>

	<p>します。</p> <p>先ほど、事務局から説明があった通り、会長は学識委員より選任することになりますが、初めてお顔を合わせる方もいらっしゃいますので、まず、事務局からのお考えをお聞きしたいと思います。皆様のご意見はいかがでしょうか。</p>
委員より「異議なし」の声	
仮議長	<p>異議なしと認めます。</p> <p>それでは、事務局案を事務局から提案してください。</p>
事務局	<p>それでは事務局よりご提案を申し上げます。</p> <p>学識委員の皆様の中から、会長には向門委員にご推薦したいと考えております。</p> <p>以上、よろしく願いいたします。</p>
仮議長	<p>ただいま事務局より、会長に向門委員を推薦いただきました。</p> <p>それでは、皆様にお諮りをいたします。</p> <p>会長に向門委員を選任することよろしいでしょうか。</p>
委員より「異議なし」の声	
仮議長	<p>異議なしと認めます。</p> <p>当都市計画審議会の会長には向門委員が選任されました。</p> <p>それでは、会長が選任されましたので、仮議長の役目を終えさせていただきます。</p> <p>皆様のご協力、誠にありがとうございました。</p>
事務局	<p>小石委員、仮議長をお引き受けいただきありがとうございました。</p> <p>それでは、向門会長におかれましては会長席へご移動をお願いいたします。</p>
向門会長移動	
事務局	<p>ここで向門会長よりご挨拶いただきますようお願いいたします。</p>
会長	<p>○あいさつ</p>
事務局	<p>向門会長ありがとうございました。</p> <p>次に、議長の選出についてですが、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います。</p> <p>これより先は、議事進行を向門会長をお願いいたします。</p>
議長	<p>それでは議事に入ります前に、本日の皆様方の活発なご意見と、円滑な議事進行にご協力をお願い申し上げます。</p> <p>始めに、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を、能富委員と成富委員にお願いしたいと思います。</p> <p>次に、本日の審議会につきまして、事務局の補助として、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同席いたしておりますので予めご了承をお願いいたします。</p> <p>それでは、諮問第106号、鳥栖基山都市計画道路の変更（佐賀県決定）につい</p>

	<p>て及び諮問第107号、鳥栖基山都市計画道路の変更（鳥栖市決定）については関連しますので、一括して事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>本日の説明につきましては、最初に味坂スマートインターチェンジ（仮称）の概要をご説明させていただき、次に、都市計画道路酒井西小郡線と重田酒井西線の概要を、その後、都市計画決定スケジュールをご説明させていただきます。最後に公聴会でいただいた公述意見の要旨と、市の考え方を説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>まず、今回の都市計画決定の理由でございますが、都市計画道路酒井西小郡線及び重田酒井西線が、味坂スマートインターチェンジ（仮称）を介して九州縦貫自動車道と接続することで、国道3号等の主要幹線道路とともに広域ネットワークを形成し、県内外の主要都市との交流連携の促進や、流通業務機能の強化、更には新たな広域物流拠点の形成を支援する路線となることから、整備を推進するために行うものでございます。</p> <p>それでは味坂スマートインターチェンジ（仮称）の概要についてご説明いたします。</p> <p>味坂スマートインターチェンジ（仮称）の位置でございますが、九州縦貫自動車道の鳥栖ジャンクションから南に約3.1km、久留米インターチェンジから北に約6.3kmの位置に設置を計画しております。この整備によりまして、高速道路利用者の交通分散による交通混雑緩和や、スマートインターチェンジ周辺の開発、また、災害時の支援強化などが期待されるところでございます。</p> <p>次に、味坂スマートインターチェンジ（仮称）のこれまでの取り組みについてご説明いたします。</p> <p>平成28年5月に、福岡県、佐賀県、小郡市、鳥栖市の2県2市で設置に関する検討会を発足し、国への設置要望を行って参りました。その結果、平成29年7月に、国の「準備段階調査箇所」に決定されております。これを受け、関係機関で具体的な検討を進めまして、平成30年4月の地区協議会で実施計画の承認をいただき、国への提出を経て、平成30年8月にスマートインターチェンジ本体の新規事業化を決定されました。</p> <p>その後、平成30年11月と平成31年3月に地元説明会を開催し、平成31年4月には都市計画変更の原案説明会を、また翌5月には公聴会を行っているところでございます。</p> <p>次に、味坂スマートインターチェンジ（仮称）の利用形態についてご説明いたします。</p> <p>今回設置されますインターチェンジは、都市計画道路酒井西小郡線から高速道路の本線に直接接続する本線直結型でございますが、福岡、久留米両方向から出入り可能なフルランプ形式が採用されております。インターチェンジはETCゲートによる簡易的な料金所が設置され、ETC車載器機を搭載した全車種を対象に、24時間の利用ができるようになっております。</p> <p>次に、味坂スマートインターチェンジ（仮称）の周辺事業をご説明いたします。</p>

九州縦貫自動車道に表記しております赤色の丸が、スマートインターチェンジ本体を表しており、NEXCO西本において整備をされる予定でございます。緑色の丸で示す路線が都市計画道路酒井西小郡線でございます。国道3号から県道久留米小郡線をつなぐアクセス道路として、佐賀県及び福岡県において整備をされる予定でございます。また、青色の四角で示している区間が都市計画道路重田酒井西線でございます。県道鳥栖朝倉線から都市計画道路酒井西小郡線を繋ぐアクセス道路として、鳥栖市にて整備を予定しているところでございます。

以上で、味坂スマートインターチェンジ(仮称)の概要について説明を終わらせていただきます。

続きまして、佐賀県が都市計画を決定いたします、都市計画道路酒井西小郡線の概要について御説明をいたします。

この路線につきましては、県道鳥栖朝倉線としての位置付けであることから、佐賀県において都市計画が決定されることとなります。この道路の起点といたしましては、国道3号の商工団地北入口交差点となっております。そこから東方向へ向かい、味坂スマートインターチェンジ(仮称)付近の福岡県境を終点とする、延長約1,020mの道路になります。

今回計画いたします1,020m区間の道路の規格、構造につきましては、道路構造令という道路法に基づく政令の定めに従い決定をしております。道路規格につきましては、地方部にある交通量が多い道路ということから、第3種第2級に分類されます。また、車線数につきましては片側1車線の2車線の道路となっております。

お示しました断面図は、酒井西小郡線の標準的な断面になります。道路の幅員構成につきましては、車道が片側3.25mの2車線、車道と歩道間の路肩幅が0.75m、道路の両側には2.5mの歩道を設け、路面の総幅員は13mとなります。この道路につきましては、経済性などの面から、河川や九州縦貫自動車道の上を越える区間を除いては、基本的に盛土構造としています。

都市計画決定の幅につきましては、路面の総幅員13mに盛土法面や道路の築造によって必要となる付替え水路を加えた幅となります。

今回の都市計画決定幅といたしましては、秋光川や九州縦貫自動車道付近の盛土部では最大で60m程度。また、山下川、蓮原川間の盛土区間では20m程度の幅となっております。

次に、計画ルートについてご説明いたします。

酒井西小郡線の都市計画決定区間は、国道3号商工団地北入口交差点から福岡県との県境までの1,020m区間となります。

道路の起点は国道3号の商工団地北入口交差点としておりまして、そこから東の方向へ大木川、山下川を越えて市決定の都市計画道路重田酒井西線と接続し、さらに東の方向へ蓮原川、秋光川、九州縦貫自動車道を越え、福岡県との県境までの区間となります。ルートの検討に当たりましては、交差点の形状や移転が難しい墓地、河川の堰、これらのものを回避することとしています。また、既設水路の北側

事務局

に沿ってルートを計画し、できる限り農地の分断が少なくなるような計画といたしております。

計画道路の高さにつきましては、山下川の東側付近で6 m程度の盛土になります。そこから東に向かって少しずつ下っていきまして、都市計画道路重田酒井西線の手前付近では、約1.5 mの盛土、更にそこから東の方向へ向かい道路は上って行きまして、九州縦貫自動車道の東側あたりは10 m程度の盛土となる計画となっております。

都市計画道路酒井西小郡線の説明につきましては、以上でございます。

続きまして、鳥栖市が都市計画を決定いたします、都市計画道路重田酒井西線の概要についてご説明いたします。

この路線の計画区間といたしましては、県道鳥栖朝倉線の飯田町交差点を起点に、佐賀県で都市計画決定をなされます、都市計画道路酒井西小郡線までの区間、延長約910 mの道路となります。道路の規格等につきましては、計画区間延長は約910 m、道路規格につきましては、第3種第3級となります。また、車線数につきましては、片側1車線の2車線の道路で計画をしております。

次に計画の断面についてご説明いたします。

一般部の計画道路幅員につきましては、3 mの車道を片側1車線の2車線、両側に0.75 mの路肩を設置いたしまして、道路の両側には3.5 mの自転車歩行道を設け、路面の総幅員は14.5 mとなります。拡幅いたします、田面側は、現在と同じく法面で計画をしております、そのため、道路拡幅に必要な幅は法の下までとなります。このことから、今回の都市計画決定幅といたしましては、現在の道路幅員と拡幅が必要な幅を合わせた合計の都市計画決定幅となります。また、表記はしていませんが交差点部につきましては、右折車線のレーンを設置する計画としておりますので、右折レーンの3.0 mを追加して、交差点部の総幅員は17.5 mとなります。

次に、路線ルートについてご説明いたします。

図面につきましては左側が北で、右側が南となりますのでご了承ください。

重田酒井西線の都市計画決定区間は、起点側の県道鳥栖朝倉線の飯田町交差点から、終点側の都市計画道路酒井西小郡線までの約910 mの区間となります。

現在の道路は、一級河川蓮原川に沿った線形となっておりますので、今回の道路計画も極力、現在の道路を活用しながら、道路の西側へ拡幅を計画しております。現在、重田地区の西側付近では、道路のカーブが急な区間がありますので、道路構造令に基づき、安全に通行できるよう、現在より緩やかなカーブで計画をしているところです。

計画道路の高さにつきましては、現在の道路と同じくらいの高さで計画をしているところです。

都市計画道路重田酒井西線の説明につきましては以上となります。

次に、都市計画決定のスケジュール及び都市計画原案に対する公聴会での公述意見、また、都市計画案へ対する意見書が提出されておりますので、その意見の要

旨及び考え方についてご説明をさせていただきます。

まず、都市計画決定のスケジュールでございます。

本年の4月17日、原案の説明会を基里まちづくり推進センターにて実施し、地権者等の皆さんを始め約50名の方にご参加をいただいております。次に、原案の縦覧ということで4月15日から5月7日までの2週間、原案の縦覧を行っており、公聴会で発言を希望される方の公述申出ができるようになっております。ここで、備考に記載しておりますとおり、県決定、市決定に対してそれぞれ1名の方から公述意見の申し出がございまして、5月14日に公聴会の開催をしたところでございます。こちらについての意見と考え方につきましては、後ほど説明をさせていただきます。それを踏まえ、5月22日に案の決定を行い、市の決定分である重田酒井西線につきましては、県との事前協議を行い、県の決定分の酒井西小郡線とともに案の公告縦覧ということで、本年の6月24日から7月8日まで2週間に渡り縦覧を行っております。ここでも、意見書の提出ということで、公聴会で公述申出をされた方が、市決定に対してのみ意見書を提出されております。そして本日、都市計画審議会を開催しているところでございます。

まず、県決定の分につきましては、今後、佐賀県の都市計画審議会で審議がなされ、最終的に決定がなされます。今回、県決定ということでございまして、県から市に対して、当都市計画に対しての意見照会がっておりますため、市は今回の都市計画審議会の意見を踏まえ、鳥栖市としての意見を県に提出します。最終的には、県の都市計画審議会でご審議いただいた後に決定をいただくという流れになっております。

市決定については鳥栖市の都市計画審議会にて議論をしていただきまして、その後に県との協議という法定協議がございまして、最終的には県決定の都市計画審議会を踏まえ、県決定、市決定共に同日で、9月の下旬を目途に決定告示を行いたいと考えております。

次に、都市計画原案への意見要旨、考え方についてですが、この分の説明につきましては、お手元に配付をさせていただきます資料1、「3・5・131号 酒井西小郡線 公聴会における公述意見に対する見解」という資料に沿ってご説明をさせていただきます。こちらの資料につきましては捲っていただきますと資料2、資料3、それから参考資料1、2、3が付いております。

では、それぞれの意見に対する内容及び見解についてご説明をさせていただきます。まず、資料1ですが、今回、県に決定をいただきます酒井西小郡線に対しての公聴会における、公述意見に対する見解です。公述申出書の原本の写しにつきましては、参考資料1として付しております。

まず、こういったことで公述意見を申されたかという意見の要旨でございます。要旨としまして、県決定の路線については盛土構造ということで計画がなされておりますが、道路構造を盛土方式より高架方式、又は吊り橋方式で設計変更を求めるとの内容になっております。理由としまして、一つ目は、周辺の農地は維持管理、環境保全活動の努力がなされている、二つ目は、田園は後世に残していく地区

の水と緑の自然遺産である。この二つの趣旨につきましては、盛土による通風阻害また、盛土植生による虫害等、農作物への影響を懸念されたものでございます。三つ目として、現計画では交差農道の重大な事故が懸念をされるということです。今回、県が道路整備をして既存の道路と交差点部を設けますと、既存の市道及び農道等が平面交差することとなり、既存の道路は周辺が優良な大規模農地で農耕車等が多く往来をしているとともに通学路に指定されていることから、事故が懸念をされるという内容でございます。また、河川氾濫による水没により、地区の緊急避難道路とはならないといったことで、盛土構造より高架方式を望まれているのご意見でございます。2ページ目の左側に、先ほど申し上げた公述意見の内容を、右側に公述意見に対する県の見解を書かせていただいております。まず、1点目及び2点目の盛土による農作物の影響の懸念でございますが、通風阻害やご心配されている虫害等による農作物の影響については、生産組合や営農者と協議をしながら対応していくということで見解を整理されております。また、3点目、現計画では交差農道の重大事故が懸念をされるのご意見でございますが、今回整備される、市道や既存の農道等と平面交差する部分につきましては、詳細設計段階で警察等と協議を行いながら、信号機設置その他の方法により安全対策を検討していくということで見解を整理されております。また、河川氾濫による水没で、地区の緊急避難道路にはならないのご意見に関しましては、150年に1回程度の大雨時に想定される浸水の深さが1m未満とされており、それに対し今回の道路計画高は1.5m以上となっている。また、想定しうる最大規模の降雨により河川が氾濫した場合、市が公表しておりますハザードマップでは3mから5mの浸水想定区域に該当しますけれども、仮にそうした事態になった場合は、この道路だけでなく、国道3号や小郡市側の道路等、周辺の幹線道路も冠水が想定されるということで整理されております。

県の見解といたしまして、公共交通ネットワークの形成、周辺開発地からのアクセス性、経済性等の観点から、計画高を低く抑え、市道と平面交差する盛土方式が最適と考えているということの見解で整理をされております。

続きまして、資料2をお願いいたします。

市決定分である重田酒井西線についての公述意見でございます。意見の内容としましては、重田酒井西線を整備することにより地元の交通安全が脅かされ、住民の生命や身体危険性が増大をする。また、近隣に代替となる幹線道路もあることから、建設計画の中止と撤回を求めるというものでございます。理由につきましては、一つ目として、今回、市が拡幅する道路の先にも既存の市道があり、水屋町方面まで繋がっております。この道路の使われ方として、鳥栖朝倉線並びに国道3号が非常に渋滞をしており、特に朝夕に渋滞が激しいということから、本道路を迂回路として使用し、酒井東町の集落内や更に南下して水屋町の集落を抜けて国道3号に合流するバイパス的な利用がされている。二つ目として、今回、道路を拡幅して整備をいたしますと、より抜け道として利用する車両が多くなり、集落の方の交通安全に対して懸念があるというご意見でございます。三つ目に代替としての路

線があるとのことですが、今回、整備する道路の起点側が飯田町の交差点になり、そこから東側の小郡市にある西福童という交差点から南に現道が走っております。西福童から南に走る現道を通っていけば、味坂スマートインターチェンジ（仮称）にアクセスができ、更に東に行き、西鉄端間駅付近に架かる大きな橋から道路へ抜けていきますと久留米インターまで経由していくことができます。こうした代替の路線があるため、新たな道路の整備は必要がないというご意見でございます。

この公述内容に対する市の見解については、次ページに記載をしております。

1点目、市道の飯田水屋線ほか2路線の交通特性につきましては、通過交通が多く、県道朝倉線、また国道3号を繋ぐルートということで迂回路として使われているというのは公述申出の方と同じ認識でございます。また、今回の整備後における南側の市道の部分につきましては、国道3号をはじめとする周辺幹線道路の交通混雑の影響を受ける可能性は極めて高い区間であると認識をしております。また、懸念をされております、市決定分の道路が整備されると、南側の車両侵入が増え酒井東町や水屋町あたりの車両がより多くなるという懸念につきましては、今回、東西に大きな幹線道路が整備されますので、交通が分散し、酒井東町の集落に関しては交通量が若干減ることが期待できると考えております。

2点目に懸念をされております交通安全対策につきましては、今後、地元また警察等の関係機関の協議を行いながら検討することとしております。先ほども述べましたとおり、周辺市道の交通量につきましては、周辺幹線道路の影響を受ける可能性が非常に高い区間ということを認識しておりますので、国道3号の拡幅の早期完成、また、鳥栖拡幅以南の早期計画策定についての要望を国に対して継続的に行っていきたいと考えております。

3ページ目、3点目の、近隣に代替となるルートが存在するため道路の建設の必要性がないという意見についての市の見解でございます。当然、この道路につきましては、味坂スマートインターチェンジ（仮称）にアクセスできるよう幹線道路のルートができますけれども、東側だけではなく、西側である商工団地入口へのルートもアクセス道路として想定をしているところでございます。また、ご承知のとおり、現在の市道につきましては、道路幅員が約6メートルということで非常に狭く、カーブも急であるため、将来的に増加すると考えられる大型車への対応が難しいと考えております。更に、北側にはG L P鳥栖という流通業務団地がございまして、ここからトラックで、鳥栖インターから九州各地に行かれております。この味坂スマートインターチェンジ（仮称）が供用されますと、南側の熊本・鹿児島方面につきましては、鳥栖インターではなく味坂スマートインターチェンジ（仮称）を介するということが想定されます。仮に現道がこのままの狭い状況でございますと、大型車の通行上この道路では厳しく、安全対策上課題があるといえます。そうした意味でも、この整備が必要であると認識をしております。

最後に、味坂スマートインターチェンジ（仮称）及び今回の都市計画道路の県決定・市決定、双方が整備されることにより以下の効果が期待できるということで4

点書いております。

一つ目として、新たな幹線道路が整備されることにより、高速道路や周辺幹線道路へのアクセス向上など、生活利便性が向上される。2点目として、既存の商工団地やGLP鳥栖等の物流拠点から高速インターへの所要時間短縮が図られ、物流の効率化につながる。3点目として高速道路利用者が鳥栖インターと味坂スマートインターチェンジ（仮称）へ分散することにより、現道の交通混雑の緩和が期待できる。最後に、将来的には味坂スマートインターチェンジ（仮称）周辺の開発、企業誘致も期待でき、鳥栖市東部地域の活性化にも繋がる等の効果が期待されると考えております。

最終的な市の見解として、交通ネットワークの形成、交通安全上また、整備効果等の観点からも建設の必要があると考えております。なお、ご指摘、ご心配いただいております地元の交通安全対策については、地元また関係機関と協議を行いながら検討を行いたいと考えております。

最後になりますけれども、資料3をご覧ください。

こちらにつきましては、市が決定する分の重田酒井西線の都市計画案の縦覧中に提出されたご意見の要旨でございます。

原本につきましては、参考資料3に記載をしております。こちらについては直接、本案件に関連するもののみ、意見の要旨と見解について説明をさせていただきます。

意見の要旨としましては、重田酒井西線の道路建設予算の締結を申し立てるというものです。理由につきましては、公聴会の公述申し出後、最重要点である132号共用後を含む沿道住民の交通安全対策について担当者である建設課と都市計画課と2回意見交換を行ったが、地区交対協任せの本末転倒、職務放棄の回答であったため、この点についても本計画は違憲であり、計画都市計画の理念に反するものであり、公金の支出は違法であるというご意見でございます。

次のページにそれに対する市の見解ということで、右側の欄に記載をさせていただきます。

まず、前提といたしまして今回の重田酒井西線の整備に係る交通安全対策については、市としても非常に重要な課題と認識をしております。ご意見のありました速度規制等の交通規制の実施や通過交通に対する住民喚起の看板等の交通安全対策につきましては、通行される方だけではなく、周辺にお住まいの方も同じような規制等を受けるということから、周辺住民の理解も必要であるため、交通関係団体にて構成されている地区交通対策協議会というものが各地区に設置をされております。

そういったところとも調整をさせていただく必要があり、市としても、地元や交対協とも調整を適切に行いながら対応していく必要があると考えております。市としてできることは対応していく、その代わり、地元とはしっかりと調整をしながらやっていくということで考えております。

ということで市におきましては、現在においても地元の区長さんや他の関係機

	<p>関との協議を進めておりまして、今後も、交通安全の向上につながる取り組みを引き続き検討していきたいというふうに考えております。</p> <p>以上をもちまして、諮問第106号及び第107号鳥栖基山都市計画道路の変更についての説明を終わらせていただきます。</p>
議長	<p>ただいま諮問第106号及び107号について説明を受けました。</p> <p>この諮問第106号及び107号について質疑、ご意見等ございます委員におかれましては挙手をお願いします。</p>
委員	<p>都市計画道路の酒井西小郡市線について、重田酒井西線との交差部から県境までどのくらい距離があるのか、そして、秋光川と九州縦貫自動車道を越える地点での上りの勾配率、それから県境までの下りの勾配率を教えてくださいと思います。</p>
事務局	<p>東部土木事務所工務一課の江越といたします。</p> <p>市道から県境までの道路の延長は約500mとなっております。また、橋に向かい上っていきます際の勾配が5%、下りの勾配が5%となっております。</p>
委員	<p>飯田酒井西線を整備することのメリットについて一つ付け加えさせていただくならば、国道3号線の曾根崎交差点を左折し久留米方面に行く車両は大型トラックが多く、曾根崎の交差点から重田方向、飯田方向に向かう路線は、日中も殆どというぐらい大型車両で渋滞してる。大型車両が今回整備される重田酒井西線から商工団地北入口へ迂回してくれるとなれば、現状の渋滞は緩和できるのかなと感じております。</p> <p>それからもう1点、今回の鳥栖の豪雨においては基里まちづくり推進センターあたりが基里地区で最も被害が大きく、かなり浸水しました。私の倉庫がある付近は胸まで水が来るほど一気に氾濫したのですが、今回、商工団地からスマートインターにかけて土盛りで整備をし、低いところにでも1.5mになるとすると、道路が堰のようになりアクセス道路から北に多くの水が集中し、道路が冠水しないにしても、周辺農地、住宅地の将来の冠水がひどくなるのではないかと懸念をしておるところでございます。</p> <p>アクセス道路を土盛りで造ることで浸水にどのような変化が想定されるのか。</p> <p>今回、豪雨が起きたばかりですので、シミュレーションはこれからしないといけないのかなと思うのですが、そのあたりについてどうお考えかお尋ねをいたします。</p>
事務局	<p>東部土木事務所の江越と申します。</p> <p>県の整備分については、河川が大木川、山下川、蓮原川、秋光川とございます。河川の断面につきましては今後、規定の南北断面を阻害しないような十分な断面をとり、南北の通水を確保していくということで、詳細な設計を計画していきたいと考えております。以上です。</p> <p>鳥栖市です。</p> <p>先日の豪雨においても、市道飯田水屋線付近においては通行止めに至っておりません。今後、重田酒井西線として既存道路の拡幅を予定しているところであり</p>

	<p>ますが、基本的に現在の道路からそのまま西側に拡幅を行うとともに、道路の高さについても現在の道路と同じ高さで構築することを考えております。水路等の横断については既存部分から広げるところもあり、またそれ以外についても、道路下にサイズを小さくすることなく構築していきたいと考えております。今回の豪雨での考え方については、基本的には現在の道路の状況と大きく変化はないものと考えているところでございます。</p>
委員	<p>もう1点、要望にもなりますが、現在の蓮原川沿い道路に何本も農道が交差しておりますが、道路際には雑草が年間を通して茂っており、農道側からは見通しが悪くまた、蓮原川沿いを走る車両はスピードを出すこともあり、地の農耕従事者がここを渡るのは危険な状況です。今回、整備される際には、視認性について留意していただきたいと意見要望を申し上げます。</p>
委員	<p>鳥栖の念願であった国道3号の4車線化ということで、ここ8年ばかり予算が9億から11億の間で付いております。実際、工事も曾根崎の交差点まではおおよそ土地の買収も終わり順調に進んでるかと思えます。これから先、商工団地北入口交差点のところまでは早く3号線を拡幅していただきたいのですが、この県道が整備されることで私がもっとも心配するのは、工事が重なるということです。国道3号の商工団地北入口までの拡幅が先に終わり、そして県道が後で接続するという形になれば問題はないと思うのですが、この国道と県道の工事のやり方次第では、工事が重なってしまい逆に、非常に混雑するのではないかと心配なのですが、その辺はどうお考えでしょうか。</p>
事務局	<p>国道3号の整備と、アクセス道路の県道の整備の進め方については、国と調整をし、同時期に開通できるように努めていきたいと考えております。</p>
委員	<p>同時期に開通とならないと、既存の道路が大渋滞を起こすという予測は十分にされますので、その点はよろしく願います。</p> <p>それとやはり予算についても、鳥栖市は将来的に久留米まで国道3号を拡幅したいという強い気持ちがございますので、是非、予算の方も頑張ってくださいますようよろしく願います。以上です。</p>
委員	<p>道路の幅についてお尋ねします。</p> <p>酒井西小郡線と重田酒井西線の車道、それから歩道の横幅が違うのは何故かを一点。もう一点、交差点になる部分で渋滞しないために、右折車両の専用道路ができるのかどうかを教えてください。</p>
事務局	<p>県道と市道の分と歩道の幅が違っており、南北の市で決定する分が、歩道が1m、広くなっております。これは、東西の県境に向かう道路については高速とか河川を越えるため高低差もあり、自転車や行者の通行量を考えますと、そんなに多くないのではないかということで幅については南北の市決定の分が広く、東西の県分が狭くなっております。</p> <p>鳥栖市です。</p> <p>補足をいたしますと、鳥栖市の南北の道路につきましては、現状でも、生活道路として多く利用されている道路でございます。近くに病院や学校もござい</p>

	<p>ので、そうした施設の利用者への対応、それから北側に流通業務団地からの導入等も考えられますことから、一定の交通安全の観点から配慮しなくてはならないということで、3.5mの幅員をとってるところでございます。また、右折レーンにつきましては、各交差点で右折レーンを設けるように計画をしているところでございます。</p>
委員	<p>いま歩道のご説明をいただきましたが、市の路線、県の路線どちらも大型車両が通る道路になると思います。歩道も大きくしていただきたいですし、車道もある程度大きくないと、10t、20tトレーラーが通ることを考えますと、危険を回避するためには車道が3.5mあったほうがいいのではないかなと。先ほどの土木事務所の方の答弁では「かな」という疑問符がついてましたので、できれば、「こうだからこうしました」と言えるのであれば納得できるんですが、明確な答えじゃなかったもので、できたら両方とも拡幅していただきたいなどの思いがありますが、今さら言っても厳しいのかなと思いますが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>車道の幅員につきましては、先ほどご説明をしたかと思いますが、道路が持つ特性である道路規格というものがございまして、その道路の交通量により道路の規格が決まっているところでございます。これは法令で決まっておりますが、東西の県道が第3種第2級、南北の重田酒井西線が第3種第3級となっております、その交通量が若干違っております。交通量が多い道路につきましては、幅員が3.25mの車道、少ない道路につきましては3mの車道なり、こちらについては法令の中で決まっているところでございますので、ご了承いただきたいと思っております。</p>
委員	<p>交通量を調べてのことだと思うのですが、ロジスティクスパークが今後、開拓されていくことを考えると、先のことを見通せば、拡幅は必要ではないかということだけ申し上げておきます。</p> <p>もう一つ、右折信号で渋滞がすることが考えられますので、信号機からの右折も含めて警察との渋滞緩和になるようお願いをしたいと思います。</p>
事務局	<p>右折レーンにつきましては計画の中で見込んでいるところでございますが、各交差点につけます信号機につきましては、まだ見通しが立っていないところでございますので、今後、必要な箇所について警察協議等進めながら、なるべくつけていただくように要望してまいりたいと思っております。</p>
委員	<p>蓮原川沿いの一部はやはり結構カーブが急です。拡幅により現状より良くなると思うのですが、このカーブ部分だけでも、道路の真中にゼブラ帯を設けるとかで、少し広めにしておかないと、大型トレーラーがこのカーブのセンターラインを跨いで通過するようでは、非常に危険かなと思うので、カーブの部分だけでも拡幅できるようなことは今から検討できないのかなと思いますがいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>重田酒井西線の蓮原川沿いのカーブについて御説明いたします。現在の道路は6m程度の幅員でカーブが急になっております。今度、新しく計画しております道路につきましては車道を3mで2車線確保した上に、現在は不十分な路肩につ</p>

	<p>いても新しく両側に0.75mを設けます。さらに、道路構造令という法令に基づき基準が定められておりますので、カーブの曲線のRや、曲線の速度に応じた直線部の拡幅というものも設定がなされております。そのため、基準を満たす形で、安全な道路を構築することと考えておりますので、よろしく願いいたします。</p>
委員	<p>酒井西小郡線について、お尋ねと要望をしたいと思います。</p> <p>お尋ねについては、先ほどの委員から農地に対する影響、それから農作物の栽培に関する影響等について危惧される点等お話があり、また、公述意見として通風阻害と虫害とかのご意見が出ています。農地においては、現状でも、道路のそばとか開発された土地の周辺で耕作されているような事例も見受けられるようになってきています。見解には生産組合などと協議をしながらと書いていただいておりますが、今、他の地区で盛土による通風阻害や雑草等による周辺農地への虫害について対応された事例があれば教えていただきたい。要望については、それをお尋ねしてからにいたしたいと思います。よろしく願いします。</p>
事務局	<p>県内に高い盛り土をしている道路等、他の事例を見ておりますが、今のところ通風での作物の影響等はあまり事例がないということです。防虫に関しては、草が生えたと、どうしても虫害等が生じるということで、盛土の法面の端にコンクリートを何mか張り、草が生えないようにするといった対策がとられている事例がございますので、生産組合等と今後調整して、草の対策等については検討していきたいと考えております。</p>
委員	<p>昨今は記録的な大雨もあり、予想されないような浸冠水の状況もあり、農家も大変困っておりますので、そうした点を含めて生産組合や営農の地区の方々と十分な協議をよろしく願いしておきたいと思います。</p>
委員	<p>基里の協乾の横に南に向かって農道が走っておりますが、農道と県決定の酒井西小郡線の交差するところは暗渠方式になるのかというのを確認します。</p> <p>また、ほかにも南北の農道がありますが、県決定の道路ができることによって、農家の皆様の交通に支障がないように十分な配慮をよろしく願いしたいというのが要望です。</p>
事務局	<p>ご指摘の農道と交差する部分につきましては盛土部分になりますため、その下をボックスで交差する立体交差の形を予定しています。</p> <p>他の路線につきましても、今後詳細に検討していくこととなりますが、市道との交差部と平面で交差する部分が出てきますので、警察と交通安全対策について協議を進めていきたいと考えております。</p>
議長	<p>他に意見、質疑がないようですので、これ諮問第106号及び107号の審議を終わり、お諮りいたしたいと思います。</p> <p>諮問第106号鳥栖基山都市計画道路の変更、佐賀県決定については当都市計画審議会として異議なしとし、諮問第107号鳥栖基山都市計画道路の変更、鳥栖市決定については原案どおり可決することによろしいでしょうか。</p>
委員より「異議なし」の声	

議長	<p>異議なしと認めます。</p> <p>よって諮問第106号、鳥栖基山都市計画道路の変更（佐賀県決定）については異議なしと認め、諮問第107号鳥栖基山都市計画道路の変更（鳥栖市決定）については、諮問事項どおり議決しました。</p> <p>それでは諮問第106号及び107号に関する事務局の関係者はここで退席となります。</p> <p>それでは続きまして諮問第102号、継続審議案件の鳥栖市都市計画マスタープランの策定について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>資料の1の2ページ目でございます。</p> <p>右下の表の策定スケジュールをご覧ください。</p> <p>マスタープランについては概ね20年後を見据えての鳥栖市の将来像や都市計画に関する方針として定めるものでございまして、県の区域マスタープラン、鳥栖市の総合計画など上位計画と整合を図った上で、策定する計画でございます。</p> <p>表に書いておりますが、平成29年度から策定に取り組んでおまして、これまで5回、都市計画審議会でご審議をいただいたところでございます。</p> <p>昨年度は、全体構想を示しますとともに、市内8地区のまちづくりの方針を示す地区別構想案の策定を進めてきたところでございまして、今回のご審議で前回に引き続きまして全体構想案の修正案と、新たに地区別構想案をご審議いただくということをお願いいたします。</p> <p>3ページ以降については鳥栖市の特性ですとか、都市づくりの問題・課題、将来像・基本方針など記載しておりますが、これまでご審議を経ておりますので、説明は省略させていただきます。</p> <p>続きまして、資料はまた別のもので資料の2でございます。</p> <p>都市計画マスタープランの全体構想案でございます。</p> <p>今回、ご審議いただく、全体構想の修正案についてご説明いたします。</p> <p>まず、1ページに表で示しておりますのが既にご審議いただいている部分で全体構想の将来都市像「都市と自然が調和した人が輝き快適なまち」というものを実現するために、都市計画の観点から6分野、土地利用ですとか市街地整備、交通体系、防災・防犯まで6分野について分けて記載したものでございます。</p> <p>今回、修正案としてお諮りする部分が6ページ目でございます。</p> <p>市街地整備の方針という部分、中段の部分、黄色に着色している部分でございまして、市街地の東西連携の強化とか、鳥栖駅周辺の利便性の向上に関する記載の部分でございます。</p> <p>この部分について、今回の修正箇所について前回までの審議の経過を示したものが資料3でございます。</p> <p>マスタープランの問題点・課題点の整理案、全体構想案の修正に係る新旧対照表というものでございます。</p> <p>1番右の縦の列が、平成30年9月に鳥栖駅周辺整備を断念する前のものでございます。真ん中の列が今年1月末に駅周辺整備の断念を受けて修正提示したも</p>

のでございます。1番左の縦の列でございますが、今回、修正案としてお出しするものでございます。

当初は平成30年9月において、鳥栖駅周辺の整備事業前提とした記載内容としておりましたが、昨年12月の鳥栖駅周辺整備の断念を受けまして、今年1月の審議会にて、真ん中の縦の列の部分でございますが、内容の修正を提示したところでございます。

中段部分の基本的な考え方の1番下の行でございます。

「鳥栖駅周辺整備事業の断念を踏まえて実現可能な方策を模索していく必要があります」と、記載しておりました、それと、2枚目の中段部分、赤枠で囲んでいる部分でございます。

「東西市街地の連携強化や利便性の向上を図るため、実現可能な方策を模索します」という御提示をしたところでございます。

その際、前回のご審議でいただきましたご意見として、実現可能な方策を模索するという表現ではマスタープラン、20年間の計画としては、やや具体性に乏しいのではないかと、鳥栖駅周辺の利便性向上というものは残すべきとか、東西連携や鳥栖駅周辺の整備、利便性向上については計画の重要な部分ではないか、というようなご意見を賜ったところでございます。

これを受けまして、私どもとしましても審議会でのご意見ということ、また、これまでマスタープランの問題点・課題の整理の項目でも示してきましたとおり、東西市街地の連携とか、鳥栖駅周辺の利便性向上というのは、課題であると認識しておりました、今回、修正案として、1番左の縦の列でございますが、1枚目の基本的な考え方の1番下の行の部分でございます。

「鳥栖駅周辺整備事業の断念を踏まえた上で、実現可能な方策の検討が必要です」と模索ではなく、検討に改めております。

続いて2枚目の中心市街地に関する方針でございます。

1番左の縦の列の赤い枠の中で囲んでいる部分でございます。

中心市街地に関する方針として「東西市街地の連携強化、鳥栖駅周辺の利便性の向上などの課題の解決を目指します」と、こちらも模索から課題の解決へという記載に改めて提示をさせていただきます。

以上が全体構想の鳥栖駅周辺整備に関する修正案についてのご説明でございます。

続きましてマスタープラン地区別構想のご説明に入らせていただきます。

資料の4が地区別構想の一覧というものでございます。

それと、ご説明に当たりまして資料5も見ていただいて、38ページの分厚いものでございます。地区別構想では地区毎の特性とか課題を整理しまして地区毎のまちづくりの方針を示したものでございます。地区の区分につきましては、身近な生活圏である小学校というのを単位に8つの地区に分けて策定しております。もちろん地区毎の生活圏を束縛するものではなく、地区ごとの特性とか資源を相互に活かしながら充実した生活圏を作っていくということを念頭に置いておりま

す。具体的な策定の方法としましては、住民の皆様の意見を聴く場としまして、各地区でワークショップ、まちづくり座談会と題しまして9回開催しまして、延べ141名のご参加をいただいたところでございます。

また、鳥栖市の建築士会においても鳥栖市の未来を担う若い世代である高校生を対象としたワークショップである「まちづくりカフェ」を昨年開催していただき、当時のまちづくり推進課の職員も参加いたしまして、本年の4月に「提言」として小冊子にまとめていただいたところでございます。こうしたワークショップを通じていただいたご意見につきましては、今後の課題解決に向けた施策を検討する際のヒントとなるようなご意見をいただいております。こうした貴重なご意見は、マスタープランに掲載をさせていただくことと考えております。

それでは、資料の5、マスタープラン地区別構想案をご説明いたします。8地区分の地区別構想がございまして、まず簡単に各地区の構成をご説明いたします。

2ページ、地区別構想の構成として、まず「地区の特性」を先頭に掲載し、次に「地区の主要課題」として整理しております。次のページに地区毎の「まちづくりの基本方針」を3点ほどあげており、まちづくりの方針を「まちづくりの方針図」として示しております。4ページ以降が、まちづくりの方針を土地利用や市街地整備等の6つの分野に分けて記載したものでございます。全ての地区がこのような構成となっております。

それでは2ページをご覧ください、まず鳥栖地区の地区別構想のご説明をさせていただきます。

まず、鳥栖地区の特性でございます。本地区は鳥栖市の中央部から南部にかけて位置し、鳥栖駅を中心に市街地が形成されているとともに、地区南部に広大な田園地帯が広がっているところでございます。

地区の主要課題として、鳥栖駅周辺の賑わいづくりや地区南部の田園環境の保全、人口減少等がみられるような既存集落でのコミュニティ維持、市街地の排水対策や地区南部にある浸水想定区域での防災対策が必要であるとしております。

3ページには地区のまちづくりの方針及びまちづくりの方針図を掲載しております。

4ページ以降に具体的なまちづくりの方針を記載しております。1点目、土地利用については鳥栖駅周辺をにぎわい中心拠点と位置づけ、魅力ある市街地の形成に努めることや、中心市街地において空き家や跡地等も増加しておりますので、そうした空き家等の利活用を促進するとしております。地区南部には優良農地が広がっておりますので、生産の場としても機能の維持を図りつつ、人口減少の見られるような既存集落の維持活性化のために、50戸連たん制度の運用を想定しております。続いて2点目、市街地整備でございます。全体構想でも述べました通り、東西市街地の連携強化や鳥栖駅周辺の利便性の向上といった課題解決を目指すとしております。3点目の交通体系でございます。鳥栖駅から新鳥栖駅までを都心軸としまして、その沿道に商業・業務・行政・文化・スポーツといった都市機能を集積するとしております。また、都市計画道路については鳥栖駅周辺の課題解決と併

せ、適宜見直し検討を行いながら最適な道路ネットワークの形成に努めることとしております。公共交通の充実につきましては、鳥栖駅周辺を主要な交通結節点として、複数の交通が集まる場所としての機能の維持・向上に努めるとともに、利便性に配慮した公共交通の充実を図ることとしております。4点目、自然環境については、地区南部の農地、河川等の自然環境の保全、不法投棄防止の対策等進めるとしてしております。5点目の都市施設でございます。こちらについては、道路の幅員確保による歩行者・自転車に配慮した道路の整備、小中学校周辺の通学路の安全確保、また、地区の河川や市街地の雨水排水対策を国や県などの関係機関と連携して取り組むこととしております。最後の項目、6点目の防災・防犯についてでございます。市民への防災・防犯に関する情報の情報提供や意識の向上を図ることや避難所への必要な物資の備蓄、また、大木川や安良川沿いなどに浸水想定区域がございますので、警戒態勢の整備や河川の浚渫、水路の整備等に関係機関と連携して取り組むこととしております。

続きまして、7ページ鳥栖北地区でございます。

地区の特性としまして、鳥栖北地区では、鳥栖地区同様に鳥栖駅を中心に商店街やマンション、戸建て住宅が建ち並ぶ地区でございます。市民公園や中央公園等の市街地の緑地も確保されているところでございます。

地区の課題としましては、鳥栖地区の課題に加えまして、市民公園や中央公園など、市民の憩いの場として、都市内の緑化空間としての機能充実も求められております。

次の8ページに基本方針と方針図を載せております。

9ページは鳥栖北地区のまちづくりの方針でございます。1点目の土地利用、2点目の市街地整備につきましては、鳥栖地区と共に鳥栖駅周辺の魅力ある市街地の形成や東西連携の強化、鳥栖駅周辺の利便性の向上など課題解決を目指すとしております。少々飛びますが、4点目の自然環境、5点目の都市施設でございます。先ほどの課題でも述べました通り、市民公園や中央公園等、市街地の市民の憩いの場として適切に維持管理を行い、ゆとりとうるおいを感じることができる環境を整えることとしております。

続きまして、12ページ田代地区でございます。

地区の特性としまして、国道3号、34号沿線に市街地が形成され、また高速道路インターチェンジがあることから自動車交通の利便性が高い地区でございます。また、弥生時代の田代太田古墳とか、旧長崎街道の宿場町であり歴史を感じることのできる地区でございます。

地区の主要課題としましては、こうした史跡、文化財が多数残っておりますので、これらを活かした観光交流の活性化が求められているとしております。

次に14ページ、まちづくりの方針でございます。1点目の土地利用について、国道3号沿線は工業・流通業務機能、国道34号線沿道は住宅、商業・業務機能を維持向上させることとしております。2点目の交通体系については国道3及び34号の交通混雑の緩和や事故防止について関係機関と連携して取り組むこととし

ております。また、都市計画道路久留米甘木線をはじめとする都市計画道路については適宜見直し検討を行いながら最適な道路ネットワークの形成に努めるとしてしております。3点目の自然環境については、良好な自然環境を保全するとともに地区内に点在する史跡、文化財の整備に加えまして、他の観光資源との回遊性を向上するとしてしております。5点目の防災・防犯について、大木川沿いや地区東部の山下川、本川川沿いに浸水想定区域が広がっておりますので、河川の浚渫や水路の整備等に関係機関と連携して取り組むとしております。

続きまして、16ページ弥生が丘地区でございます。

弥生が丘につきましては、区画整備事業により整備されておりますので、公園や住宅、産業、教育、医療・福祉施設が総合的に配置された街並みとなっております。また、プレミアム・アウトレットがあることから多くの人を訪れる地区となっております。地区の課題としましては、アウトレットの広域的な集客力を活かしての観光振興ですとか、中心市街地や周辺観光地への波及効果を高める取り組みが必要とされております。また、地区内には田代公園や東公園といった規模の大きな公園もございますので、誰もが安全で快適に利用できるような機能の充実が求められます。

17ページにはまちづくりの基本方針3つとまちづくりの方針図が掲載されております。

18ページ、まちづくりの方針でございます。1点目、土地利用につきましては、用途地域と地区計画制度の運用を図り、建物の適切な配置や誘導をするとともに、アウトレット周辺を観光交流拠点として市の中心市街地や他の観光資源への波及効果を高める取り組みを行うこととしております。4点目の都市施設でございますが、ワークショップでもご意見をいただいたところでもございますが、地区内に幹線道路の交通混雑が見られるところもございます。こうした部分につきましては関係機関と連携しまして、極力、生活道路への影響の緩和につとめるということで記載をしております。

続きまして、20ページ若葉地区でございます。

地区の特性としまして、九千部山の中腹に農地が広がっておりまして、また、地区の南部には低層の住宅街が形成されていることから、九千部の山並みを一望できる地区でございます。また、主要地方道久留米基山筑紫野線、いわゆる筑紫野バイパスや国道34号沿道には多くの商業店舗が立地している状況でございます。また、河内防災ダム周辺には河川プールや宿泊施設など自然環境を活かしたレクリエーション施設とか観光名所が位置しているという点を挙げております。

地区の課題としましては、河内防災ダム周辺などの魅力的な観光資源を利用したレクリエーション機能の充実ですとか、観光振興、地区外交流の活性化が求められているところでございます。また、地区の広範囲にわたり土砂災害警戒区域等がございます。昨年の豪雨災害では道路の寸断とか集落の孤立等、深刻な被害も生じておりましたので、土砂災害への備えが求められているところでございます。

続きまして21ページに基本方針、まちづくりの方針図を示しております。

22ページ、まちづくりの方針でございます。1点目の土地利用につきまして、国道34号や筑紫野バイパス沿線について、住宅との共存に留意しながら商業業務機能の充実に努めることや、地区南部の低層住宅のまち並みについて、用途地域による建築物の適切な誘導を図り、良好な居住環境を形成することとしております。

また、既存集落においては50戸連たん制度や開発許可制度の運用によりまして、観光振興とか集落の維持活性化を図るということで記載しております。

3点目の自然環境、5点目の防災・防犯の項目につきまして、冒頭述べました通り、河内防災ダム一帯の災害対策、山林の保水機能の維持管理、宅地化の開発の抑制などが必要ということで書いております。

続きまして24ページ、基里地区の説明でございます。

地区の特性としまして、国道3号沿道に市街地が、南部には広大な田園自然が広がっているところでございます。多くの流通関係企業が立地します、グリーンロジスティクスパーク鳥栖ですとか、鳥栖貨物ターミナル駅といった物流拠点となっている地区でございます。

また、先ほど議案でもございました。味坂スマートインターチェンジ（仮称）が建設される予定になっておりまして、味坂スマートインターチェンジ（仮称）周辺、もしくは鳥栖IC周辺を新たな産業用地の受け皿とすることで、地域経済の活性化を必要とされているところでございます。また、地区内には主要な河川、秋光川、山下川、大木川など多数が走っておりますので、浸水想定区域も広範囲にあることから防災対策が必要でございます。

1ページ飛ばしまして、26ページのまちづくりの方針についてご説明いたします。1点目の土地利用について、繰り返しになりますが味坂スマートインターチェンジ（仮称）周辺を工業流通業務拠点としまして、周辺の田園自然環境を十分勘察した上で、都市的な土地利用への転換を図ることとしております。具体的には市街化調整区域でございますので、地区計画制度という都市計画の手法がございます。こういった運用等の検討をしていきたいというふうに考えております。2点目の市街地整備については鳥栖地区、鳥栖北地区と同様でございます。東西市街地の連携強化、駅周辺の課題解決を目指すこととしております。3点目の交通体系については、味坂スマートインターチェンジ（仮称）へのアクセス道路の整備ですとか、国道3号線、姫方町から酒井西、ビアントスの信号の部分、そういった現在事業中の拡幅に加えまして、それ以南の久留米市方面への3号線拡幅整備について関係機関と連携し取り組むこととしております。5点目の都市施設、6点目の防災・防犯については、主要な河川が多数走っておりますので、河川整備の改修、そういったものを国県等関係機関と連携し取り組むこととしております。また、災害時の避難場所を救援活動の拠点、救援物資の集配施設など、まちづくり推進センターや公共施設を利用しまして、有効なオープンスペースを確保することとしております。

続きまして、29ページ麓地区でございます。

麓地区の特性としまして、県道川久保線沿いに市街地が広がり、九州新幹線と長崎本線の新鳥栖駅がありまして、地区を囲うように田園地帯や豊富な自然環境が広がっているところでございます。また、御手洗の滝のキャンプ場、四阿屋遊泳場など市内外から多くの方が訪れる場所となっております。

主要課題としまして、新鳥栖駅周辺において、駅の広域交通の利便性とか拠点性を生かした土地利用が進んでいないこと。また、勝尾城などの史跡、豊富な自然環境を生かした観光振興をまた地区内外との交流が求められているというところでございます。

それと31ページでございます。麓地区のまちづくりの方針でございます。1点目の土地利用につきまして、冒頭記載しておりますとおり新鳥栖駅を広域交流拠点と位置づけまして、観光・ビジネスなど人が集まるような、拠点性を生かした市街地の形成に努めることとしております。新鳥栖駅周辺については2点目の市街地整備でも触れておりますが、駅周辺の市街化調整区域も含めまして、地区計画制度の運用を図りまして開発の誘導を図っていきたいと考えております。4点目の自然環境については、御手洗の滝などの自然レクリエーション拠点の機能充実、勝尾城など周辺の四阿屋なども観光資源も含めまして、回遊性を高めることとしております。6点目の防災・防犯につきましては、安良川など浸水想定区域が広範囲に広がっておりますので、災害危険箇所の周知、警戒、避難体制の整備に努めるとともに、河川の整備を図っていききたいと記載しております。

続きまして、34ページ旭地区でございます。

旭地区の特性としまして、肥前旭駅から国道34号まで住宅地が広がるとともに、南部に広大な田園地帯が広がる地域でございます。

地区の主要な課題としまして、地区内の沼川、安良川沿いに浸水想定区域が広がっており、防災対策が求められていると記載しております。

36ページのまちづくりの方針でございます。1点目の土地利用につきましては、西部工業団地、新産業集積エリアを工業拠点として充実に努めること。既存集落の50戸連たん制度による維持活性化を図ることとしております。この50戸連たん制度につきましては、江島町は佐賀県で最初の適用地域として平成30年度から指定を受けまして、現在、周辺の住宅地の宅地整備の動きが検討されているところでございます。3点目、自然環境についてでございます。地区南部の田園地帯や、朝日山などの自然環境保全すること、朝日山については鳥栖市のまち並みを見渡すことのできる視点場、展望場などございます。そういった環境維持に努めることとしております。5点目の防災防犯につきましては、38ページの冒頭に書いております、地区内の水害対策として現在、佐賀県で事業中の西田川改修事業に合わせまして、さらに上流部分の市街地の水害対策として雨水排水施設の整備を関係機関とも連携して取り組む旨を記載しております。

以上、主要部分、全8地区の地区別構想の要点についての説明でございます。

続きまして最後に今後の業務のスケジュールの説明をさせていただきます。資料の6でございます。

	<p>本日のご審議を経まして次回の都市計画審議会につきましては、マスタープランを実現するための取り組みですとか、施策の方向性や取り組みの期間などを示した実現化方策の設定を予定しております。8月から10月にかけて着手をするということで記載しております。その後、パブリックコメントを12月に実施する予定にしておりまして、パブリックコメントへの意見の対応や修正案の審議を含めまして、来年の2月に最終的なマスタープランの策定の審議をいただくという予定しております。</p> <p>以上が業務スケジュールのご説明でございます。</p> <p>大変長くなりまして申しわけございませんが、以上事務局からマスタープランにつきましての説明とさせていただきます。</p> <p>ご審議賜りますようお願いいたします。以上です。</p>
議長	<p>ただいま諮問第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、ご意見がある委員におかれましては、挙手をお願いします。</p>
委員	<p>近年、豪雨災害があつておりまして、つい先日も豪雨被害があちこちで出ております。</p> <p>先程の全体計画の中でも東西市街地の連携強化で鳥栖駅周辺の利便性の向上等の課題解決を目指すということでございましたが、今回の水害の中で鳥栖駅前が冠水し、周辺の地域住民の方や店舗も多くが冠水し、今までにない被害がございました。また、JRが止まったということもお聞きいたしました。</p> <p>今回の豪雨は早朝でしたので、ある程度は人の外出をとめることができたのだと思うのですが、もし、日中に豪雨水害があつた際、JRや駅周辺の店舗にたくさん人がいた場合、どうやってその人たちを逃がすかといったときに、JRが機能しない、そしてバスも入れないとなれば、どのようにして自宅に帰っていただくのか。この水害対策を早急にすることが必要ではないかととても感じたのですが、このことについて、どのようにお考えかをまずお聞きしたいと思います。</p>
事務局	<p>マスタープランで個別の対策を考えるということはありません。ただ、委員からご指摘いただいた鳥栖駅周辺である京町近辺の冠水というのは先日だけでなく昨年の豪雨の際もあつております。本件を把握した上で、今回マスタープランでそういった懸念があるということをお示しし、今後、担当課で個別計画等を策定していく素地といたしたいと考えておりますのでご理解をお願いしたいと思います。</p>
事務局	<p>ご指摘ありがとうございます。私も昨年の豪雨及び今年の豪雨を経験いたしております。</p> <p>昨年が金曜日の夕方から最も豪雨が酷くございまして、帰宅の車も相重なり、現場に行くのに2時間、3時間かかるというような状況でございました。</p> <p>今年は幸い、日曜の午前中、朝から雨が降り始めまして、交通量が若干少なかったということもあり、現場にもスムーズに着くことができております。</p> <p>そうした点も踏まえ、豪雨対策につきましては我々の部の課題だと認識をいたしておりますので、鋭意検討を進めていきたいと考えております。</p>

委員	<p>ぜひともよろしく願いいたします。</p> <p>もう1点、高校生からの提言書も大変すばらしいものをいただいて、私もとても感動いたしております。たくさんの提言をいただいておりますので、是非この提言を実現していただきたいと思っております。今、何か実現に向けて考えていることがあればぜひ教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>今、実現に向けてということですと非常に答えに窮するのですが、この高校生の皆様に議論していただいたことも含め、各地域でのワークショップでいただいたご意見は、委員の皆様もご覧いただいたら「なるほど」と仰っていただけるようなご提案も多くございます。</p> <p>ただ、そうした詳細なご意見をマスタープランで包含するという事は非常に難しいと考えております。高校生の皆様やワークショップでいただいたご意見については、マスタープランの成果物の中で、今後、市が施策や事業を考えていく上でのヒントとさせていただくということで、冊子にそのまま掲載させていただきたいと思っております。現時点で提言の中のどれかを実施できないのかというご質問にはお答えできないのですが、いただいたご意見は市の糧にしていきたいと考えております。よろしく願いいたします。</p>
委員	<p>実現していくとなると、担当課へ移っていくものだと思いますが、高校生がこれだけ鳥栖市のことを思い提言していただいている。これからの鳥栖市を担っていくのはやはり高校生や子供たちだと思いますので、その子供たちの行動、声を聞いて活かすことができる。この子供たちが、自分達が大人になったときにどうやってこの鳥栖市をまた盛り上げていこうかというところにも繋がっていくと思いますので、ぜひ冊子を配って終わりではなくて、各担当課で何ができるかっていうところまで、検討するように指示を出していただきたいと思いますと思っておりますので、よろしく願いいたします。</p>
委員	<p>策定スケジュールを見ますと、市民アンケートを実施し、課題整理し、次は全体構想の素案作成となっておりますね。</p> <p>本来なら、課題整理までの間にもう1回、地区ごとのワークショップとか、それから高校生の問題とかをもう一つ前に、そうしなければ結局、地区別の構想素案作成っていいかもしれませんが、枠内での議論しかできないと思うんですね。その点は今さら無理な話ですけども、今後のいろいろな計画をつくられるときは、時間はかかっても、そうしなければ本来の本当の理想的な計画がつかれないんじゃないかと思いますがいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>マスタープランの策定する際、ワークショップどのタイミングで行おうかということは我々も考えておりました。</p> <p>最終的には、全体構想の素案とか、たたき台も持たずいきなり我々が地元に行っても、議論的がどこに絞られるかわからず迷走するんじゃないかということに至りまして、全体構想までは市民アンケートと課題整理でつくった上で、地区別構想をつくと段階でワークショップを始めたほうがいいのかということで、こうしたタイミングで策定をしたところでございます。</p> <p>いろいろ考え方はあると思いますが、我々はこのやり方を採用したということでご理解いただければと思います。</p>

<p>委員</p>	<p>要はもう1回フィードバックが必要ではないかということです。</p> <p>そうしないと、素案だからいろいろ考えていいよと言われても大枠ではもう既に決まっているわけで、そういう点を危惧してその点は改善すべきではないかと思います、これは要望です。</p> <p>もう一点いいですか。</p> <p>その他になりますが、基里地区に、もう一つのいわゆる新産業集積エリアに続く産業集積エリア100haです。そういう土地利用計画、土地利用がありますけど、優良農地を潰すということは、さきほどから話題になっている、水害において水田が果たす保水機能です。そういうことに関連で、そういうのを今まで検証されているのかどうかそこら辺も考えないといけないかなと思っております。</p> <p>最後に、これまでの説明が全然あっておりませんが、6月議会の一般質問で国家戦略特区について断念するという話が出ておりました。やはり、この場においても、公の場で、土地利用計画、土地利用に関係する事案でありますので、はっきりと、公式に特区についてどうなっているのかをお伺いしたいと思います。以上です。</p>
<p>事務局</p>	<p>今いただいた水田の保水能力についてでございます。</p> <p>昨年、今年と、こうした豪雨に見舞われ、水田が持つ保水能力の大切さは身にしみ感じております。当然、そうしたことも織り込んだ上で、開発されるべきだとも考えていますし、昨年、今年の豪雨を見て、今回のマスタープランでは、恐らく他の市町が策定した計画よりは防災、特に水害等に対する表現は強めに記載しております。今後も大規模な開発がある際は、水田の保水能力等も含めた上で考えていくべきだと思っております。</p> <p>もう一つ、国家戦略特区についてでございます。</p> <p>結論から言いますと、国家戦略特区をマスタープランには織り込んだつもりは全くございません。ただし、味坂スマートインターチェンジ（仮称）が、今回設置していただけるということ踏まえ、周辺の土地利用を高めるべきではないかということで、マスタープランのさらに上位計画であります鳥栖市総合計画において当該区域の土地利用計画が農業振興から開発地区に変更されました。</p> <p>そうしたことも含め、我々マスタープランでは味坂周辺を新たな拠点として位置付けたところでございます。国家戦略特区については、6月市議会で断念されましたので、断念ということで我々は捉えております。</p> <p>マスタープランに国家戦略特区を織り込むつもりは今後もございません。</p>
<p>委員</p>	<p>まず国家戦略特区についてですけれども、土地利用にかかわる問題ですので、そういう質問をいたしました。今の答弁で納得できました。</p> <p>それから、重箱の隅をつつくような言い方になりますが、浸水のことで表現が他にないかと思われるのが、強めに表現しておりますと言われましたけれども、浸水等が懸念される箇所とかいうのも、実際すでに浸水が起きているわけです。何か他にいい表現がないかどうか、今お答えは要りませんが、懸念されるとか想定されるとかの表現ではなく、ハザードマップとかかの表現によるところもあると思いますが、実際被害に遭っておられる方から見ると、何となく違和感があるのではなかと思います。もし答弁いただけるのであれば、言い換えを求めているわけでは</p>

	<p>ありませんがお願いします。</p>
議長	<p>浸水については都市計画マスタープランの中に直接的に書き込めるかといえ ば、そうではないと思います。確かに去年、今年と水害で床上浸水など多大なその 被害を受けてる方いらっしゃいますので、それは別として、浸水が今後どうい うふうに影響していくかというのをまた次回の審議があるときに（当局から担当の方 を呼んでいただいて、実際、浸水がどうなってるのか、計画をどうしているのかっ ていうのを説明いただいた上で、）また議論をしていただければと思います</p>
委員	<p>若葉地区と麓地区のまちづくりの土地利用のところに、全体構想で「開発許可制 度の運用等によりその空き家等の既存建築物の利活用を促進し、観光振興や集落 機能の維持活性化を図ります」という文言について、何か具体的な構想などあれば 教えていただければなと思います。</p>
事務局	<p>はい、委員のご質問にお答えをさせていただきます。</p> <p>麓地区と若葉地区につきまして先ほど御説明しましたとおり、「開発許可制度の 運用等により既存建築物の利活用を促進して観光振興、集落機能の維持活性を図 ります」という表現にしております。</p> <p>この件につきまして、ご承知のとおり開発許可制度、開発の許可権者というのは 佐賀県にございまして、国が開発許可制度の運用指針というものを定めて各許可 権者の方々がいろんな基準をつくっているという状況でございます。</p> <p>昨年度、国が開発許可制度の運用指針を改正されまして、全国的に空き家等の問 題があるということで、今まで市街化調整区域では空き家であってもその後の利 活用、例えば農業従事者住宅とか分家住宅のように人に権利がついたようなもの については用途変更できたとしても、かなりのハードルがあり、かつ、同じような 用途にしか、例えば戸建て住宅であれば戸建て住宅しか建てれないといった制限 がございました。</p> <p>これに対し、国が空き家対策も含めて、もっと柔軟に既存の建築物を利活用でき るようにするという方針を出されております。その改正を踏まえ、現在、県内に市 街化調整区域がある佐賀市、鳥栖市、基山町と佐賀県が連携し、協議を重ねており まして、どういったことが可能なのかということを検討しているところでござい ます。</p> <p>その中で一つ国から指針が示されているのが、観光のポテンシャルがある所に ついては観光振興に資するような施設への用途変更は認めます。というような内 容で、鳥栖市において観光の拠点となり得るところというのは長崎自動車道から 北側の山間部を想定しておりますため、既存建築物を観光用の店舗や、賃貸住宅に 用途変更できるように協議を重ねております。</p> <p>また、若葉地区、麓地区だけではなくて、市内全地区を対象に既存の家屋を対象 にグループホームや通所系の福祉施設への用途変更ができるような改正にもなっ ておりますので、全体を視野に入れて今回マスタープランに織り込んでいるとい うことでございます。</p> <p>以上よろしくお願いいいたします。</p>

委員	<p>要望になると思うのですが、25ページの基里地区のまちづくり方針図の中で、高橋のところ、鳥栖朝倉線が、緊急車両、消防車、救急車がこの前の水害の時も国道3号線が大渋滞でほとんど止まったままで、交差点から高橋方面、ここに車両が数珠繋ぎで、緊急車両も通れないような事態となり、やはり基里地区にとってはそこが一番の生命線で、20年後を見据えて道路を整備していく中で一番関心のあがる点だと思います。例えばこのまちづくり方針図の中に、今吹き出しの中に括弧書きで書いてありますけれども、ここを目指すべき方向として大きく書いていただければと思うので、高速道路の不法投棄防止対策よりも生命に関わることなので、よければそれを書くべきかと思います。</p>
事務局	<p>ご指摘の点について、鳥栖北地区のまちづくり方針図では、飯田蔵上線に「最適なネットワークの形成」という吹き出しで記載しておりますので基里地区でも同様に記載すべきだと思ったところでございます。ただ、県道ですので、佐賀県へご相談して記載する必要があると思いますので、また改めてご報告をさせていただきます。よろしくお願いたします。</p>
議長	<p>他になければ、これで諮問第102号の審議を終わります。 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は、継続審議として今後の進捗に応じて審議を行ってまいります。 以上をもちまして本日の議事を終了いたしました。 皆様との活発なご意見、円滑な議事進行にご協力をいただき、誠にありがとうございました。 これにて議長を降壇いたします。 ありがとうございました。</p>
事務局	<p>向門会長、ありがとうございました。 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がお礼のごあいさつを申し上げます。</p>
建設部長	<p>○あいさつ</p>
事務局	<p>これをもちまして、第91回鳥栖市都市計画審議会を終了いたします。 ありがとうございました。</p>
<p>終了【12:15】</p>	