

平成30年度第1回 小郡市都市計画審議会

一 議 事 録

■日時：平成30年5月29日（火）

■場所：小郡市役所 本館3階大会議室

■委員：

出席委員：春田千秋委員、天本徳浩委員、後藤感二委員、山下和幸委員、富崎高志委員、後藤理恵委員、大場美紀委員、高木良郎委員、野上和孝委員（代理）、篠田博邦委員、徳永光則委員、内野千夏委員、森田由美子委員、荒尾信子委員

■事務局

○小郡市：宮田課長、松延係長、片山

議 事

小郡市都市計画マスタープランの変更（市決定）

■事務局

～議案第1号：「小郡市都市計画マスタープランの変更（市決定）」を説明～

■委員

新旧対照表の1ページについて、5行目の『近年においても、小郡・筑紫野ニュータウン等の大規模な宅地開発に伴い』となっているが開発から随分時間がたっているのに「近年」という表現でいいのか。人口のグラフデータは新しくなっているが文章の文言は変わっていない。都市計画マスタープラン策定当初の文言のままでもいいのか、最新のデータに文言を合わせるのか。

■事務局

『近年においても』という表現については、都市計画マスタープラン策定時の平成16年の段階での表現となる。

しかし、現在においてもニュータウンの開発として三国が丘駅の西地区について『あすみ地区』という名で平成27年から380戸の団地造成がされている。一定程度開発をされた希みが丘地区、美鈴が丘地区については人口が徐々に減っているが相対的にいけばまだ社会増の傾向は表れている。この校区の小学校に関しては、県内で児童数が1、2位のところもあるため、あすみについてはニュータウン地区内の小学校に小学校の学区を変更し一定程度で対応してもらっている状況となっている。この地区に関しては人口が伸びているため近年という表現を引き続き使っている。

■委員

同じく4ページの『三国地域の人口が急激に増加』となっているが、データをみると近年の人口増加は停滞しているように思える。これについても文言は変えないのか。

■事務局

三沢駅の周辺に関しても、現在130戸の戸建て専用住宅が造成されているため、三国地区についても一定程度の人口の増加が見受けられる。三国地区の文言に関しては「急激」という言葉が現在の状況と合わないと思われるので修正しておく。

■委員

また、4 ページ 3 行目の『進行市街化』とはどういう意味か。

■事務局

進行市街化ではなく、進行市街地である。修正しておく。

■委員

21 ページの図について既存集落が他の区域と重なっているため、色が判断しにくく戸惑うのではないか。

■事務局

凡例と色が合わない箇所については、修正しておく。

■委員

都市計画マスタープランについて、目標年度 32 年度となっているが、あと 2 年でこれらすべてを見直すのか。当初設定した目標人口が 69000 人から 61000 人に下がっているが人口減少する現状のなかマスタープランとしてはどうあるべきかを具体的ご説明していただきたい。

■事務局

今回変更する大部分に関しては平成 32 年度には動き出すものとして、見直しをしている。主に土地利用の位置づけについての変更が中心となり、平成 32 年度に福岡県が第 8 回の定期線引きの見直しを予定しているため、その時の為の位置づけの資料として今回変更をおこなったものである。

幹線道路の整備に伴う土地利用、既存集落の維持、小郡駅周辺の土地利用、産業系土地利用、味坂 SIC 周辺の位置づけと土地利用、津古駅周辺の土地利用の 5 つとなる。

幹線道路の整備に伴う土地利用について、市内の三沢西福童線（16 号線）周辺の土地利用に関しては変更をしていこうと考えている。

既存集落の維持について、現在立石地域等については既存集落の位置づけをし、第 3 者でも土地を購入して建物が建てられるようになる制度の調査委託を昨年度から行っております。それも含めて今回位置づけを行っている。

小郡駅周辺の土地利用について、一昨年度から小郡駅周辺の整備計画方針ということで医療関係者、商工会、甘木鉄道、西鉄と勉強会をしている。いつから動けるか不明だが、位置づけをすることによって動きやすい体制をとっている。

産業系土地利用については、西部地区（鳥栖 IC 周辺）では 3 箇所、東部地区（筑後小郡 IC 周辺）では 2 箇所産業系土地利用の話が上がっている。地区計画等を定める際に上位計画の整合性が必要となるため位置づけている。

津古駅周辺の土地利用について、津古地区はそのほとんどが市街化区域だが駅の東側だけが市街化調整区域となっている。また津古駅東側については、小郡市と筑紫野市が複雑に入り組んでいる。地元から市街化区域編入の要望もあるが、小郡市側だけで編入するのか、筑紫野市と一緒に

に市街化区域編入するののかという課題もある。市としては一定程度の既成市街地という位置づけをしており、平成 32 年度までの内容になるが今回位置づけをしている。

味坂 SIC 周辺の土地利用について、小郡市の上位計画では産業系土地利用の位置づけをしている。今後、味坂 SIC の建設等が始まるので、期間は長くなると考えている。

全体を通して平成 32 年度に福岡県が第 8 回の定期線引きの見直しを予定しているため、その位置づけの資料として今回変更をおこなったものである。

また、平成 32 年の目標人口が 69000 人から 61000 人に減っているということだが、小郡市の第 5 次総合振興計画（後期基本計画）で 61000 人となっている。整理をしているため都市計画マスタープランとしても上位計画の総合振興課計画と整合をはかるためにも 61000 人としている。

■委員

福岡県がというより、小郡市が魅力のある地域で、将来発展性のあるという前提でいろいろな計画を立てられているのだと思う。県の指示や県の見直しがあるということではなく、小郡市として今見直すという立場で進めて行ってほしい

■事務局

あくまでも小郡がこういう都市構造にしていこうということですからすすめていく。上位計画として必要な位置づけがないと市街化区域の編入や地区計画の制定等ができない。小郡市が土地利用を進めて行くためにどういう上位計画に位置づけがあるかということで位置づけている。

■委員

中学生の方がパブリックコメントで貴重な意見をいただいていたが、既存施設の具体的な要望、日頃の生活に密着にした県への意見ですので、マスタープランの変更の意見というより私どもへの率直な意見とっております。パブリックコメントに対する意見を小郡市としてはどうするのか。

■事務局

中学生のパブリックコメントの回答としては、県道・市道部分に関しては中学生の意見を参考にしながら整備をしていくということで担当課と整理をしている。

■委員

希みが丘校区に関してそれはコンパクトシティと整合がつかないのでは。コンパクトシティを目指すのであれば、何故大規模開発を誘導したのか。

■事務局

希みが丘校区がコンパクトシティと整合しないという点について、北側も含めたところで集約的な都市づくりを目指していこうと考えている。

その中でも要因として、希みが丘校区は小郡筑紫野ニュータウンの中でも良好な住環境が備えられている地域である。低層低密度な福岡県内でも優良な住宅地であり、一定程度の集約的なまちづくりをしていく必要性があると考えます。

コンパクトシティとしては概ね1 kmという考え方がある。ここは1 km以上離れているが公共交通軸ということで自治会バスが走っており、コミュニティバスも一定程度走っているの、駅と公共交通をむすんで1 km以上離れているが、ここについては優良な集約型のまちづくりを進める上でかかせない箇所ということで今後も外すつもりはない。

■委員

要望だが、都市計画マスタープランの全体を通して人口を維持したいと解釈したが、小郡駅から南側は電車の本数が減るので人口増は限られるのではと考える。小郡市には人口に関して南北問題があるといわれているが、それを考えると小郡市の南北問題は解決しないのではと考える。この点をもう一度検討してほしい。

■事務局

南側の分については15分に1本くらい西鉄が通っている。端間駅でも普通しか停まらない現在、利便性を高めるためにいろいろなことを考えている。例えば、小郡駅を終点として停まる電車があるが端間にしたらどうかという意見もある。西鉄のダイヤ上難しいということがあるので、端間駅周辺の既存集落についても公共交通を見直す中で小郡のなかで循環させるなど利便性を高めるなど、一定程度の人口の維持、増加を図っていきたいと考える。

また、南北問題とおっしゃっていたが、市としては北部、中央、南部、そして東側の調整区域とひとまとまりの4地区と考えている。今後も4地区それぞれの課題を人口問題をはじめとして解決に努める。

■委員

そうしますと、南（端間周辺）の方々の生活を考えたとき、久留米の方に働きに行く人たちを呼びこもうという考えなのか。

■事務局

現況をみると、久留米だけではなく、鳥栖市、北の福岡都市圏に行かれています方もいる。ただし、宝城団地やあすてらすの住宅をみると鳥栖市に働きに行かれています方が多いと聞いている。近いところで仕事をされている方が小郡市に住宅を建てるパターンが多いのではと考えている。

■委員

事故を防ぐという点を都市計画マスタープランに活かさないのか。特に西鉄沿線に並行して走る久留米小郡線について、踏切の交差点で多く事故が見受けられる。事故を防止するためのまちづくりを都市計画マスタープランに取り入れることができないのか。

■事務局

西鉄沿線に平行して走るところについてはかなりの踏切がある。一番良いのは高架だが、それにするための東西の各道路の交通量が少ない状況になっている。

都市計画道路については津古と三国が丘の間の原田駅東福童線、三沢と大保の間の本郷基山線が高架になっている。大きな都市計画道路については高架になっているが線路に平行して走る生活道路については踏切で対応している状況である。三沢駅の北側にある荊又線については希みが丘、美鈴が丘に行く道については対流帯を設けて車を1、2台待機させて踏切を渡っている現状がある。そういった道路形状が各踏切にあれば事故の防止になると思うが、それも用地の問題として難しいものがある。

■委員

東西の主要な道路として国道500号線があげられる。国道500号線を円滑に流すのかというのが一つの課題だと思います。交通を円滑にすることによって小郡駅周辺も活性化にもつながっていくのではと考えているので、その点について確認したい。

■事務局

国道500号線に関しては、交通量が12000台ほどあり、道路沿いには住宅、病院等が張り付いている。国道500号は都市計画道路としては、西鉄沿線を高架で超える計画がある。小郡市の都市計画道路としても優先順位は高いが、現況をみると地権者との合意形成が図れるのかという問題もある。また、もう一つの課題としては高架にしてしまうと、道路沿いに一定程度張り付いている店舗等がなくなってしまう、側道と側道に面した部分も個人住宅のみになり商業の面が衰退をしてしまう可能性がある。

都市計画道路にも指定されているので、将来的には改善すべき路線として位置づけをしているが、現状ではなかなか難しい面がある。

■委員

それに関連して、マスタープランの74ページ交通施設について七夕通り、そして500号線かなり混んでいるのが最近良く感じる。マスタープランの黒丸の3番目に一般国道500号線の踏み切遮断時間を削減しと記載されているが、具体的に遮断時間は把握されてるのか。そして、削減しとは具体的にどう考えてあるか。渋滞緩和を図るために、やはりすぐ取れる対策としてはこの辺だと思いますので、具体的に考えているのであれば教えていただきたい。

■事務局

やはり踏切の遮断時間に関しては、西鉄との遮断の時間の協議が必要となります。あとは西日本シティ銀行の前の信号機が連動しているので、それは警察の方との協議になります。朝でも最大4~5本踏切が閉まっているときもあるので、できる限り削減をするという方向で検討をしているとは思いますが、関係機関と協議というのが整っていない状況があるため、今後とも関係機関と協議をしていきたい。

■委員

そうしましたら、マスタープランにはあがっているが、主にこういうことで方向性としてやっていこうという事で、今現在具体的な話とかはまだされていないということか。

■事務局

はい。

■委員

マスタープランの 33 ページ購買力について、購買力が他の市町村に流れているということは納得するけれども、購買力があるのは家族の人数が多いところだと思う。

その人たちは何故遠方まで出かけるのかというのはどうせ車をだすなら、品揃えがいい方に行きたいと考えるため。南方面に行くよりも北方面、例えば筑紫野市とかに行ったほうが、品揃えがあるから。なので、駅前の方に誘導したいという考えがあるのであれば、まず駐車場の整備、駐車場がないと行かないと思う。駅前の方に購買力を誘導したいという考えなのか、地域密着の小郡市小郡周辺の人たちを対象にとういう風に考えているのか。

■事務局

小郡の場合は、南部の方については久留米の駅前や東合川の商業施設、東部の方については朝倉、小郡中央いわゆる駅周辺より西側の方については鳥栖市に行く。北部の方については筑紫野市の方に行く。その傾向から、小郡市というのは東西南北に車で 15 分～20 分行けば買い物ができるところがあるというところで、そういう面では利便性が高いと言える。

今回この商業に係わる機能配置の考え方というのは、平成 19 年に変更したときに、小郡市に大型商業施設を誘致しようというところで、33 ページの表を使って購買力を 1 に近づけていきたいというところで購買力指数の地別の割合をまず出した経過がある。その中で実際平成 26 年に調査した段階ではまだ解決していなかったため、現状ではどうなっているのかというのはまったくわからない状況である。ただし、当初の商業施設が立地した分については 0.61 ということになり、もう少し上の方にいく可能性は十分ある。そういう形でこの購買力指数というのは上げさせていただいた経過がございます。

小郡駅周辺は前回のマスタープランの中でも地域密着型というところで、この周辺にお住まいの方が主体的に買い物をして頂くような個別固定の店舗が集約するような所を目指していこうという風に考えている。大保地区周辺については大型商業施設が 1 件あり、あとはそれをどこまで目指すのかというのが今後の課題になってくる。特にこの商業施設の周辺はホームセンター等いろいろな話があるが、大規模集客施設の立地ビジョンという形でいくと難しい部分がある。また、小郡駅前に大規模集客施設を持つてくるというのは現実土地がないので無理だと考える。考え方としては、小郡駅は地域密着の方・大保は遠方の車で来られてもいい方を集客するようなところ、その各々については、公共交通で結んでこれが 1 つのまとめりというようなところで今後も考えていく。なので、小郡については周辺の方々が買い回りをしていただくところ、大保については東西南北から来ていただくところと位置づけをしている。

■委員

文章の中で高齢者の方について記載しているが、それは具体的にどういうことですか。コミュニティバスとかですか。

■事務局

コミュニティバスや将来的にはデマンドタクシーという考えがある。昔、駅前にマルシェというスーパーがあり、そこは1階が生鮮・雑貨、2階は日用品・衣料品、3階は100均となっていた。500㎡ぐらいの規模で買い回りができるところが一番いいといわれる方がいらっしゃる。

その頃西鉄ストア、現在のレガネットには高齢者の方は来られてなくて、ほとんどそちらのスーパーで買い回りをしているという状況だった。肉・魚・野菜・雑貨等がありながら一定程度の広さのスーパーがあるような形のまちづくり、駅前としてどうかと言われる可能性もありますけれど、それが駅前周辺に必要なものかなという風に考えている。駅前周辺は市街化区域で1万人近くの人々が住んでいるので、その方々に日常生活の買い回りをしていただく、子育て世代から高齢者の方々まで買い物に来ていただけるような仕組みづくりが必要なのかと思っている。

■委員

質問というか意見だが、今のこのマスタープランについては、防災や減災という視点があまり入っていない。福岡県のハザードマップが新しく見直されて発表されて、浸水の範囲も広がっている。宝満川流域もどの程度かは分からないが、被害を受ける可能性がある。そういう地域については予め開発を抑制するなどの考えが必要になってくるのではと思うので、次の段階になったら大胆な見直しを行う必要があるのではないかな。

■委員

新旧対照表の20・39ページに『開発圧力』とあるが、開発圧力というのは普通につかわれるものなのか。表現的に良い印象がない。それと、もし同じ意味で使われてるのであれば、味坂SICと三沢南東の農地のことについて同じ開発圧力というのは意味が違う気がする。また、今回『コントロール』という表現がいくつかあるけれど、これもそれぞれのページで使い方が違うのではないかと思います。

■事務局

圧力というとあまり良い印象では捉えられないため、修正しておく。味坂の開発圧力と三沢南東の農地の開発圧力と意味合いが若干違うと思うため、それについては文言を修正する。文言の意味合いの違いについては、見直しを行う。