

会 議 録

① 会 議 の 名 称 : 古賀市都市計画審議会

② 日 時 ・ 場 所 : 平成 26 年 10 月 10 日(金) 15 時 00 分～17 時 15 分
市役所第 1 庁舎 4 階第 3 委員会室

③ 傍 聴 者 数 : 0 名

④ 出 席 委 員 : 10 名

日高圭一郎委員、三輪朋之委員、森山衛委員（赤星健太郎委員代理）、
八尋英則委員、中野敦子委員、倉掛小竹委員、高原伸二委員、西尾耕治委員、
結城弘明委員、松永千晶委員

⑤ 出 席 職 員 : 6 名

建設産業部長 長崎功一

建設産業部 都市計画課

課長 栗田耕一郎、都市計画係長 石倉明、開発指導係長 村山隆一、
割石明日香業務主査、吉武真宏主任主事

⑦ 審 議 の 内 容 :

1. 開会

2. 建設産業部長挨拶

3. 審議会の成立報告

4. 会長挨拶

5. 議事録署名委員の指名

6. 概要説明及び議事

(1) 諮問第 1 号 : 古賀都市計画道路の変更 (福岡県決定)

(2) 諮問第 2 号 : 古賀都市計画道路の変更 (古賀市決定)

(3) 諮問第 3 号 : 古賀都市計画地区計画の決定 (古賀市決定)

7. 閉会

発言者	議 事
<p>日高会長</p> <p>石倉都市計画係長</p>	<p>諮問第1号古賀都市計画道路の変更（福岡県決定）</p> <p>諮問第1号について、事務局より説明を願う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問書朗読 ・ 本議案は福岡県決定案件であり、決定権者は福岡県となる。県の都市計画審議会が開催されることに先立ち、福岡県より本案件に対する意見を求められていることから、古賀市都市計画審議会の意見を伺うものである。 ・ 今回の変更対象路線のうち、実際の区域の変更を伴うものは、3・5・3号花見浜線、3・4・7号浜藤津田線、3・4・8号屋敷五楽線、3・4・17号今一大塚線であり、その他3路線は名称等の変更のみで、区域の変更はない。 ・ まず、中川熊鶴線について。平成10年の都市計画法等の改正において、都市計画を定める事項として「車線の数」が追加されたことから、車線数を2車線に定めるとともに、住居表示の導入等による起終点の名称の変更を行うものであり、実質的な計画区域の変更等はない。 ・ 次に、古賀停車場線について。こちらも2車線の明示と起終点の名称変更を行うものであり、実質的な計画区域の変更はない。 ・ 次に、後牟田大池線について。こちらも2車線の明示と起終点の名称変更、路線番号の変更を行うものであり、実質的な計画区域の変更はない。 ・ 次に、屋敷五楽線について。こちらは昭和38年に都市計画決定された路線であり、決定当初と比べて現在では、花見浜線から後牟田大池線の間については、県道清滝古賀線が代替機能を果たしているため、この区間を廃止するもの。 また、廃止区間においては、現道がほとんどなく、既存の建物が多く集まるエリアを通過しているため、整備の実現性が低い区間となっている。 なお、後牟田大池線から終点までは、現状交通量も多く、歩道がない箇所もあるため、廃止せずに2車線の明示及び終点の名称変更のみを行うもの。 ・ 次に、浜藤津田線と今一大塚線について。こちらは昭和47年に都市計画決定された路線であり、決定当初と比べて現在では、京田馬渡線から筑紫野古賀線の間について、市道「京田馬渡線」や県道「米多比谷山古賀線」及び県道「町川原福岡線」が整備されたことにより、当区間の代替が可能であると考えられることから、今回当区間の廃止を行うもの。 また、廃止区間においては、現道が存在せず、農振農用地や既存集落を計画道路が通っており、整備には費用と時間がかかることから、整備の実現性が低い区間となっている。 なお、今一大塚線の起点となる筑紫野古賀線との交差点部分については、整備済みの現道に合わせる形で、区域の変更を行うもの。 ・ 次に、花見浜線について。花見浜線の終点付近には浜大塚線が接続しており、現在浜大塚線の拡幅工事が行われている。浜大塚線の交通量が増えることに伴い、花見浜線の交差点部分に右折レーンを新たに設ける必要があるため、交差点付近

<p>日高会長</p>	<p>の計画復員の変更を行うもの。</p> <p>交差点部分については、計画幅員を16mから17mに変更し、交差点より福津市側については、12mから17mへ変更を行う。</p> <p>花見浜線についても、起終点の名称の変更と車線数の明示を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の変更に伴う手続きについて。これまで、地元行政区で計3回の説明会を開催し、合計29名の方が参加された。その後2週間原案の閲覧を行い、公聴会の公述申出書の提出が1件あったが、公聴会当日公述申出者が事情により出席できなかったため、公聴会を中止し、書面で意見の受付を行った。9月には2週間案の縦覧を行ったが、縦覧期間中に意見書の提出はなかった。今回の古賀市都市計画審議会において、審議会の意見を伺った後に、11月に開催予定の県の都市計画審議会の議を経て、その後決定告示が行われる予定になっている。 本議案は福岡県決定案件であり、この度、福岡県知事より古賀市長に対して、本議案に対する意見照会があっている。古賀市長として、福岡県知事に対し、意見照会の回答を行うにあたって、本都市計画審議会の意見を求められているものとなっている。 ご質問やご意見のある方は挙手をもって発言をお願いしたい。
<p>結城委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 浜大塚線の廃止部分については、整備に費用もかかり、代替路線ができたので整備の必要性がなくなってきたとのことだったが、決定から40年以上経過しており、なぜ古賀市はこれまで何もしてこなかったのか。都市計画マスタープランでは東西線を充実させるとの記載もある。 浜大塚線の廃止部分については、代替路線で交通量をさばけるのか。
<p>石倉都市計画係長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 古賀市の長期未着手の都市計画道路は、計画決定当初から40年50年が経過しており、それとともに社会情勢も変化し、決定当初と比べて、都市計画道路が果たす役割も変化してきた。古賀市では平成24年から平成25年にかけて、長期未着手の都市計画道路について、交通量調査等を踏まえ、周辺への影響等も検証した上で、廃止や変更の手続きを進めている。
<p>結城委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランには、東西線の整備について記載があるが、それとの整合性はどうか考えるのか。 県が浜大塚の一部を廃止すると、この計画路線が再び復活することはないだろう。住民の意見がなかったから廃止でいいという問題ではない。福津市や新宮町からの利便性や、過疎地の問題を解消することを考えると、県に対して、軽々しく廃止しても良いと言うべきではない。
<p>日高会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランとの関係はどうなっているのか。

長崎建設産業部長	<ul style="list-style-type: none"> 市の東西線の充実には、都市計画道路の整備や、既存路線の拡幅や改良等の手法が考えられる。この区間については、不要と言うより、代替路線でその機能を果たすことができるということで、廃止で提案させていただいた。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> 京田馬渡線が整備されたことにより、浜大塚線の一部を廃止するという考え方でよいか。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> 新たに都市計画道路の設定をするということではない、京田馬渡線も元から都市計画道路である。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> この浜大塚線の廃止区間は、筑紫野古賀線と国道3号を結ぶ古賀市の中心となる場所であり、古賀インターチェンジから工業団地につながる幹線道路となる道路である。古賀インターチェンジでは、ETCレーンの増設が行われており、今後古賀市に入ってくる車も増えるだろう。また、新宮町や福津市が発展している中では、通過交通の車も増えてくる。工業団地の企業が、渋滞に巻き込まれるのを嫌がって、市外にでていく可能性だってある。将来性を考えると、この浜大塚線の廃止区間は、都市計画道路としての計画は残しておいた方が良い。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> 廃止しない方がいいということか。
三輪会長	<ul style="list-style-type: none"> 大事なものだから、廃止しない方がいい。
結城委員	<ul style="list-style-type: none"> 廃止するのは簡単である。40年もかかってできないのは、古賀市がやる気がないだけである。代替路線と言っても、曲がった迂回道路であり、直進できるようになると工業団地が近くなる。一部は住宅地にかかるが、2/3以上は、田を通過し、比較的整備しやすいと思う。都市計画マスタープランでは東西道路網の充実をかかげているのに、一部の人が廃止に納得したからと言って、簡単に廃止すべきではない。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は市内に22路線、総延長約46,000mある。一度に整備はできないので、順次整備が進められている。浜大塚線の廃止区間においては、優先順位が後の方になっている。
結城委員	<ul style="list-style-type: none"> 整備の声が上がらないから、優先順位が後の方になっているのだろう。だからと言って、古賀市全体が活性化していく都市づくりを考える中で、廃止をしていいものなのか。一度廃止ということで、福岡県で手続きが行われれば、また新たにこの路線を復活させることは困難であろう。
長崎建設産業部長	<ul style="list-style-type: none"> 古賀市が全体で活性化していかなければならないという考え方はごもっともなご

	<p>意見である。当初の都市計画決定がなされてから、古賀市の社会情勢も年々変化しており、状況の変化に応じて、道路整備の優先順位をつけて対応させていただいてきた。無関心だったというわけではない。浜大塚線の廃止区間は、代替路線が整備されたという周辺環境の変化が起きたことにより、今回この区間を廃止するというのが事務方の説明の趣旨である。</p>
結城委員	<ul style="list-style-type: none"> ・優先順位をつけるのは理解できる。しかし、廃止するということになるとう優先順位どころの話でなくなる。東西線の充実を都市計画マスタープランに記載している以上、廃止するのはおかしい。
栗田都市計画課長	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでは、将来的にも交通量が増えていこうという予測をもとに、道路の計画が行われてきた。しかし、今後は日本の人口が減少し、交通量も減少していくという状況の中で道路の計画も考えていかないといけない。古賀市でも、平成24年度から都市計画道路の検証を行っている。ある程度将来交通量がないと、B/Cも出てこないの、整備の予算をつぎ込むこと自体が適正なのかという議論になるだろう。しかも、この区間は代替路線があるので、今ある道路を有効活用していくのも選択肢の一つではないかと考え、今回の廃止の案を提案させていただいている。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量は減っていくという話だが、古賀インターの料金所を通過する車が、今どれくらいあるか理解しているか。イケアやイオンができる前でも1日8,000台あった。イケアやイオンができた後は、10,000台超に増加している。また、今後も増加すると思われる。 ・古賀には工業団地があり、災害が発生したときには、この大きな道路あれば、非常に役に立つ。50年、100年先のことを考えて、研究した結果廃止をするというのならまだ分かるが、ただ廃止しますというだけでは納得できない。今のうちに作っておいたほうがいいのか。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今2人の委員から意見がでてい。浜大塚線の廃止区間について、三輪委員は交通量が増える見込みがあるので、廃止しない方がいいという意見。結城委員は、都市計画マスタープランの中で、東西線の強化について記載があるので、簡単に廃止すべきでないという意見。他に意見がある方はいるだろうか。
結城委員	<ul style="list-style-type: none"> ・これは、古賀市の将来作りのために慎重に行わなければならない。市長がどの辺まで認識しているのか問いただしてみたい。車が少なくなっていくはずがない。車が少なくなるということは、街づくりとして失敗したということである。 ・古賀市の市道であれば、計画をやめたとしても、また再度計画をするというのはできるだろうが、これは、県の都市計画審議会を通過するものだから、廃止した後で、また復活するということは簡単にできないだろう。

日高会長

- ・今回はこの審議会で決定するというのではない。あくまで福岡県が決めることに意見を言うか言わないかを審議している状況である。結城委員と三輪委員から意見が出ているが、他にご意見ある方いるだろうか。
- ・では、古賀市都市計画審議会として、意見をつけて答申すべきか、意見なしで答申すべきか採決をとりたいと思う。よろしいか。

『異議を申し出る者なし』

- ・諮問第1号「古賀都市計画道路の変更（福岡県決定）」について、特に意見をつける必要がないという方は、挙手を願いたい。

『挙手3名』

- ・では、意見をつける必要があるという方は、挙手を願いたい。

『挙手6名』

- ・採決の結果、挙手6名で諮問第1号については、意見をつけるべきということとなった。
- ・ここで10分間休憩をとる。

『10分間休憩』

- ・再開する。現在、浜大塚線の一部については、廃止すべきでないという意見がでていますが、今回の諮問は浜大塚線だけではなく、残りの6路線についても意見を求められている。浜大塚線以外の路線については、意見はないということによろしいか。

『異議を申し出る者なし』

- ・浜大塚線の一部については、廃止すべきでないとの意見をつけて市長へ答申したいと思う。市長への答申書の作成については、私に一任してもらってよろしいか。

『異議を申し出る者なし』

- ・それでは答申書作成の上、市長へ提出する。

諮問第2号古賀都市計画道路の変更（古賀市決定）	
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問第2号について事務局より説明願う。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問書朗読 ・ 諮問第2号は決定権者が古賀市となる。対象路線は、7・6・2号古賀駅前田線となっている。 ・ 古賀駅前田線とは、古賀駅西口を起点とし、屋敷五楽線との交差部分を終点とする延長350m、代表幅員9mの区画街路である。昭和38年の都市計画決定から50年以上経過しており、決定当初と比べて花見浜線や花見栗原線が整備され、JR古賀駅周辺の南北の交通機能を代替することが可能となったため、今回廃止を行うものである。 ・ 古賀駅前田線の計画区域には、17件の建築物が存在し、計画道路の整備には多大なコストと時間がかかり、整備の実現性が低い路線となっている。 ・ 古賀駅前でもあり、高度な土地利用が行われる可能性があるため、都市計画道路としての位置づけをはずし、建築制限は解除される必要があると考えられることから廃止を行うものである。 ・ 平成26年4月23日に地元行政区を対象とした説明会を開催し、6名の方が参加された。7月1日から7月15日までの2週間、原案の閲覧を行った結果、閲覧者0名で公述申出書の提出がなかったため、その後の公聴会は中止となっている。また、9月5日から9月19日までの2週間、案の縦覧を行い、その間意見書の提出はなかった。本日の都市計画審議会では本案が議決されれば、変更の告示を本年度の12月以降に行う予定となっている。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 諮問第2号は古賀市が決定する案件になっている。質問や意見のある方は挙手を持ってお願いしたい。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商工会としては、古賀駅周辺を再開発して欲しいという要望を以前から出していたが、ようやく今年調査が行われていると聞いている。 ・ 古賀駅周辺を再開発していくにあたって、古賀駅前田線が今のままあった方がいいのか、それとも廃止した方が、新しい街づくりをしやすいのか。説明を聞くと、新しい街づくりを行っていくためには、廃止した方がやりやすいように感じた。
栗田都市計画課長	<ul style="list-style-type: none"> ・ おっしゃるとおりだと思う。古賀駅の東側についても、再開発の計画が検討されている。それに伴い、西側についても、将来的な像がないと街が活性化しないのではないかと考えている。この道路が再開発の支障となるのであれば、一旦廃止して、新しい計画ができた後に、新たに都市計画道路を決定すべきでないかという考え方もある。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 再開発がスムーズに行く方法で行っていただきたいと考えている。

高原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局の説明では、都市計画道路上に建築物が多く存在し、整備が困難であると言っている。再開発をするとすると影響を受ける地権者は古賀駅前田線を整備するより、もっと多くなる。古賀駅前田線の整備ができないのに、再開発をするために廃止した方が良いという考え方はいかなものかと思う。 ・古賀駅前田線は、通学路になっているのか。
栗田都市計画課長	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路になっている。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路になっているかどうかは確認させていただく。
高原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・古賀駅前田線は、道路交通上危険であり、都市計画道路としての位置づけを廃止したはいいが、子供たちにとっての安全性はどのように考えているのか。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> ・今の状態が危険であるというのは認識している。今回は都市計画道路としての位置づけをはずすと言うことで、今後道路の整備を行わないというわけではない。いつ整備できるか不確定な状況なので、敷地にかかっている建築制限をはずすというのが大きな目的でもある。 ・確認したところ、古賀駅前田線は通学路ではない。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・建築規制がなくなることによって、既存の建築物の建替えはしやすくなり、それによる賑わいが生まれることも考えられる。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・建替えの後はセットバックがでてくるだろう。
高原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・道が広ければ建替えも考えられるが、狭い道では建替えは考えにくい。
結城委員	<ul style="list-style-type: none"> ・古賀駅前田線を廃止したはいいが、古賀駅周辺の再開発もできないでは、このままの状態が半世紀くらい続くのではないか。朝夕は一方通行であり、それ以外の時間帯は、離合するのも怖い。廃止するかどうかもっとよく考えた方がいいのではないか。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・以前古賀駅前田線を拡幅するという計画で、地元説明会が開催されたが、ほとんど賛成される方はいなかった。市の方からも地元にお問い合わせにきていたが、地元は賛同しなかったという経緯もある。新しい街づくりをするという意味では、廃止をして新しいものを作っていた方が、夢があるのではないか。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今の話は、実際古賀駅前田線の事業をするにあたって、地元説明に行った時に、事業化に対する反対があったということか。実際、意見書もでていないことを考

栗田都市計画課長	<p>えると、地元としては、古賀駅前田線の都市計画道路としての位置づけを廃止することに対して、強い反対意見はないということなのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以前、古賀駅前田線の計画幅員の拡大の説明会をさせていただいた時に、地元の反対があって、変更できなかったという過去の経緯はある。
吉武主任主事	<ul style="list-style-type: none"> ・10年以上前に、現在の計画幅員の9mを12mに、線路と反対側に3m拡大したいということで、計画幅員の変更で地元の方に説明させていただいた経緯があり、その際に地元としては難色を示され、計画幅員の変更ができなかったと言う経緯がある。
西尾委員	<ul style="list-style-type: none"> ・やはり、新しい街づくりの観点で考えると、一旦見直しをして、新しい街づくりの自由度を増すべきだろうと考える。これは、採決をとるのか。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・そうである。 ・他に意見はないか。意見がないようであれば、採決をとりたいと思う。 ・諮問第2号「古賀都市計画道路の変更（古賀市決定）」について、賛成される方は挙手を願いたい。 <p style="text-align: center;">『挙手7名』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・採決の結果挙手7名で、諮問第2号について賛成することに決定した。 ・市長への答申書の作成については、私に一任してもらってよろしいか。 <p style="text-align: center;">『異議を申し出る者なし』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それでは答申書作成の上、市長へ提出する。
日高会長	<p style="text-align: center;">諮問第3号古賀都市計画地区計画の決定（古賀市決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・諮問第3号について事務局より説明願う。
石倉都市計画係長	<ul style="list-style-type: none"> ・諮問書朗読
村山開発指導係長	<ul style="list-style-type: none"> ・それでは、高田地区地区計画の決定について説明させていただく。 ・市の第4次総合振興計画及び都市計画マスタープランにおいて、現在市街化調整区域である当地区については、土地区画整理事業などの面的整備を実施し、優良な住宅地・商業地の供給を図るべき土地とされている。今回地区計画を定めることにより、周辺住環境に悪影響が出ないよう配慮した形で、市街化調整区域の建築規制を緩和していくこととなる。

- ・当地区は平成27年度より、「高田地区土地区画整理事業」が予定されており、組合設立準備作業と並行して、地区計画の県協議等を進めてきた。
- ・地区計画予定地は、国道3号と筑紫野古賀線が交差する流交差点の北西に位置し、計画図の赤線で囲まれた区域が、当該地区計画の範囲となっている。北側からA地区0.7ha、B地区4.3ha、C地区3.9haと地区分けしており、A・C地区については住居系、B地区は商業系の建築用途を予定しているところである。
- ・土地区画整理事業についてだが、事業認可は平成26年度末から平成27年度当初を見込んでおり、事業計画面積は約4.5haとなっている。計画図のB地区は、商業施設を整備するエリアになっており、ホームセンターや小売店等の生活利便施設の建設が見込まれる。また、C地区については、住宅用地を整備するエリアになっており、戸建て住宅を配置する計画となっている。A地区については、周辺の中高層住宅の流れを汲んだ土地であり、区画整理事業の区域に入っておらず、民間による宅地開発を見込んでいる。
- ・高田地区地区計画についてだが、計画面積は約8.9haあり、地区の目標は「本地区の特性に応じた土地利用と建築物等に関するルールを定め、土地区画整理事業を実施し、良好な市街地環境の形成を図ること。」となっている。土地利用の方針は、「周辺状況と調和を図りつつ、住宅地と商業・業務サービス等の施設を適切に配置する。また地区内に必要な公共・公益施設を適切な位置に配置する。」としている。建築物等の整備方針は、「周辺状況と調和を図りつつ、町の活気と快適な街並空間の創出を誘導するとともに、建築物の用途等の制限を行う。なお、B地区について誘導する商業施設・生活利便施設等に供する部分の床面積は、10,000㎡以下とする。」としている。
- ・地区整備計画の具体的な内容について説明させていただく。A地区及びC地区で建築できる建物は、第1種住居地域で許容される用途を基本としているが、周辺住環境に配慮し、それからさらに用途を絞ったものとなっている。店舗等及び事務所については、床面積500㎡以下、遊戯施設・風俗施設については建築不可、公共施設については、大学高専・自動車教習所等を規制している。また、工場・倉庫等については、単独車庫が300㎡以下かつ2階建て以下となっており、倉庫業倉庫は建築不可としている。
- ・B地区の地区整備計画についてだが、基本的に近隣商業地域並みの用途を基本としているが、周辺住環境に配慮しそれからさらに用途を絞ったものとなっている。店舗等・事務所については、床面積10,000㎡以下を許容している。この部分は、郊外の大規模な商業施設等の立地を抑制する県の「大規模集客施設立地ビジョン」の協議対象となっており、原則「拠点」以外は床面積3,000㎡以下という制限を受けることになる。しかし、当地区は国道3号沿線であり、福津市から舞の里に続く国道3号沿線の商業地の流れを汲んでいることから、市としてもある程度大きな規模の商業施設の立地を許容したいと考え、県協議を踏まえた上で10,000㎡以下の床面積を許容する内容としている。また、国道3号沿いの美明付近に位置する播摩地区地区計画においても同様の県協議を行った上で、床面

	<p>積10,000㎡以下を許容する地区計画を設定した経緯もある。続いて、カラオケボックス、パチンコ屋については建築不可であり、工場・倉庫等においては、倉庫業を営む倉庫が建築不可、工場はパン屋等の50㎡以下のもの、または、危険性や環境を悪化させる恐れが非常に少ない工場は建築が可能となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・容積率については、3地区とも200%であり、建ぺい率はAC地区が60%、B地区が80%となっている。最低敷地面積はAC地区で165㎡と設定されており、高さ制限はC地区で既存の住宅に配慮し、10mと設定しているところである。 ・地区計画の設定理由は、「当該土地は有効な土地利用がなされていないことから、土地区画整理事業により良好な市街地を形成し商業施設、生活利便施設、住宅等の立地を適切に誘導するため本案を決定するものである。」となっている。 ・地区計画を設定する際に生じる不適格建築物についてだが、C地区内に5件発生することとなる。5件とも全てが、最低敷地面積が165㎡となることによって発生するものであり、この5件については、建築基準法の適用除外にあたることとなる。よって、現状の土地利用においては問題ない。 ・地区計画決定の手続きにおいて、8月の最終案の縦覧で2件の意見書の提出がされており、内容は2件ともに、現在舞の里地区で建築が予定されている民間保育所の建設計画を、高田土地区画整理事業計画地内に変更できないかというものであった。この意見への対応であるが、今回の地区計画案の内容には直接関係がない内容であることから、本計画には反映していない。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・それでは審議に入る。諮問3号も古賀市が決定する案件となっている。質問や意見のある方は挙手を持って願いたい。
八尋委員	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模商業施設の郊外立地が進み、町の中心の空洞化が問題となってきたことを受け、平成15年か平成16年に都市計画法と大店立地法と中心市街地活性化法のまちづくり三法が改正された。福岡県ではそれを受け、「大規模集客施設の立地ビジョン」を平成19年に策定している。それをもとに都市計画区域マスタープランに土地利用の計画を変更する基準が明示されている。3,000㎡を超える集客施設が大規模集客施設と定義されており、10,000㎡を超えるものは、「広域拠点」へ、3,000㎡から10,000㎡の間のは「拠点」に立地するようになっている。古賀市においては、古賀駅の西側が「広域拠点」となっており、「拠点」の指定は受けていない。都市計画の変更や決定を行う場合においては、都市計画区域マスタープランに即したものでなければならない。今回の地区計画は都市計画区域マスタープランに即したものでないが、市としては、どのようにその辺の考え方を整理しているのか、また、福岡県はどのように整理しているのかお聞きしたい。
村山開発指導係長	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模集客施設の立地ビジョンについては福岡県と、「高田地区が『拠点』に位置

づけられる条件にあるのか」と言う観点と、「今の『広域拠点』に影響がないか」と言う観点を中心に協議を行ってきた。

- ・大規模集客施設立地ビジョンの中で、拠点の定義として5点条件が記載されている。まず1つ目は、「多様な都市機能が集積した場所であること」とある。これは、高田地区については、既存の住宅地が広がった土地でもあり、福岡東医療センターや千鳥ヶ池公園、店舗などが集積し、また、JR駅も当該区域から0.9kmに位置しており、都市機能が集積した場所と言える。2つ目は、「多くの人が公共交通等により到達可能な場所であること」とある。高田地区は国道3号の沿線でもあり、国道3号を走る路線バスも公共交通機関として利用可能となっている。高田地区の付近にはバス停が2つあり、公共交通により到達可能な場所と言える。3つ目は、「環境に対する負荷が高くない場所であること」とある。これは、高田地区は自家用車を使わずとも、公共交通により到達可能な場所であるため、環境に対する負荷は高くない場所と言える。4つ目は、「既存の都市基盤施設ストックが活かせる場所であること」とある。土地区画整理事業に伴う道路の新設や、新たなインフラ整備は、住宅街の中のみであり、アクセス道路は既存の道路を使用するため、基盤ストックを十分に活かしていると言える。5つ目は、「都市の持続性が見込まれること」とある。これは、古賀駅周辺の「広域拠点」が空洞化しないかということを書いており、古賀駅周辺はJR駅を中心とした商圈が形成されており、高田地区においては国道3号からのアクセスを目的とした商圈が形成されることとなり、互いの商圈が影響を与えることは少ないと考えられるため、都市機能の持続性が見込まれると言える。以上のことにより高田地区は「拠点」の条件に合致していると言える。
- ・大規模集客施設の立地ビジョンの運用としては、都市計画区域マスタープランに記載されるまでは、市の裁量が認められたケースがあったが、今後は法改正も行われ、国が進めるコンパクトシティの意向が強くなるため、福岡県としては大規模集客施設の立地ビジョンの審査も厳しく行っていく予定であると言われている。今回は、運用を厳しくしていく前段階のものでもあり、結果として福岡県と協議の上合意に至っている。
- ・自分は大規模集客施設立地ビジョンを策定した時に、県の都市計画課に在籍していた。先ほど言われた「拠点」の条件に一致する箇所は無数に存在する。大規模集客施設の立地ビジョンが、あいまいな運用がされないように都市計画区域マスタープランで場所が明確化してある。本来であれば、都市計画区域マスタープランを変更してから地区計画を決定するのが原則であり、このままであれば、上位計画に即していない都市計画の決定であると言わざるをえない。県は大規模集客施設立地ビジョンの運用を変えていくのかと感じる。また、他の事業者も大規模集客施設立地ビジョンがあることにより、計画を断念してきたケースもあり、これが認められるとなると情報が錯綜してしまうかもしれない。
- ・播磨地区地区計画については、大規模集客施設立地ビジョンができる前から、計

八尋委員

村山開発指導係長	<p>画があり、福津市にあるイオン等も含め、福岡県では既に調整済みの土地として立地を認めたケースになる。今回の高田のケースは播摩地区地区計画のケースとは違う。厳格に運用されてきた大規模集客施設立地ビジョンの間口を広げることについては、県では了承済みなのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> • これまでは、10,000㎡以下の大規模集客施設については、立地に際し、厳格でない面があったが、今後は厳格化していくという話を県の方からは伺っている。
八尋委員	<ul style="list-style-type: none"> • 既に大規模集客施設立地ビジョンの運用が始まって4年5年たつが、これがあることによって、開発を断念した業者が数多くいる。運用が緩くなったら、これまで断念してきた業者は一体何だったのだろうかという話になってくる。この案件は、慎重に扱うべきであり、業者から相談を受けた入口の時点で対応すべき案件だったと考える。これを認めると、古賀市において類似のケースはフリーに認められることになってしまう。
栗田課長	<ul style="list-style-type: none"> • 大規模集客施設立地ビジョンの3,000㎡から10,000㎡の間の運用については、これまでグレーゾーンであり、ある程度市の裁量に委ねるという指導を受けてきた中で、協議を進めてきた。コンパクトシティの絡みもあり、県としては、3,000㎡から10,000㎡の間の運用についても厳格化していくと方針が変わってきた。今回はその境目でもあり、県の方にはある程度ご了解いただいたと認識している。よって、今後は厳格にみられることもあり、乱立することはないと考えられる。
八尋委員	<ul style="list-style-type: none"> • 本来であれば、都市計画区域マスタープランの変更を先にやるべきである。
倉掛委員	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画区域マスタープランと都市計画マスタープランとはどう違うのか。
八尋委員	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画区域マスタープランは、県が決定するものであり、広域的観点から古賀市の将来的な土地利用の方針を定めたものである。都市計画マスタープランは、市町村が作成するものであり、市町村の街づくりの方針を市町村の個性を出して定めたものである。
倉掛委員	<ul style="list-style-type: none"> • この図面を見るまでは、地域の人が買い物する程度の規模の商業系の施設が立地されると思っていたが、思っていたよりも大規模なものであると感じた。近くに舞の里のイオンもあり、どのような商業系をイメージされているのか。
村山開発指導係長	<ul style="list-style-type: none"> • 区画整理事業では、ホームセンターや小売店舗が2店舗程度計画されているようである。市としても、国道3号の沿線にあたるので、周辺住民の利用のみならず、国道3号の沿道施設としての利用も考えている。

倉掛委員	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理区域内には新宮町に最近出店したホームセンターがくるという話も聞いた。舞の里にはグッデイもあり、商圈の取り合いになり、できたと同時に撤退するという心配もでてくる。そうなると、区画整理地自体のイメージも悪くなるので、もう少し慎重に検討し、イメージを明確にしておいた方がよい。
村山開発指導係長	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理事業を計画している地権者により、専門のコンサルタントの判断を仰ぎながら、30年先も十分持続できるような出店業者を選定しているところである。福津市は、住民一人あたりの商業地面積が8.9㎡ある。それに対し、古賀市は、住民一人あたりの商業地面積は、5.8㎡となっている。もちろん、「広域拠点」に大規模集客施設を集めるのは大前提であるが、現状としては、「広域拠点」はすでに土地利用がなされており、大規模集客施設を立地するのは困難な状態である。古賀市を発展させるためにも、商業施設の立地は必要であり、高田地区は最適な地域だと考えている。
三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> 店舗が撤退することを恐れて、店を作らせないとすると、その店舗は別の市町村に店舗を構えることとなる。他の市町村に店舗が増えるばかりで、古賀市に現在店を構えている既存の店舗まで賑わいを失っていく。新しい店舗が立地することによって、既存の店舗にも与える相乗効果もある。「広域拠点」に一箇所集中するのではなく、複数の「拠点」を作らないと古賀市の賑わいは持続していかない。商工会としては、古賀市にメリットのある企業を誘致していただきたい。絶対撤退しない補償のある企業なんてそもそもありえない。今回計画されている店舗については、ぜひ作って欲しいと考えている。
中野委員	<ul style="list-style-type: none"> 三輪委員と同じ意見である。新宮町や福津市に大きな施設ができ、古賀市もどうかにならないかという意見をよく耳にする。せっかく今回このような計画をたていただいているので、古賀市もこれを期にさらに発展するようにがんばっていただきたい。
八尋委員	<ul style="list-style-type: none"> 今回のケースを認めるということになると、他の国道3号や筑紫野古賀線沿線沿いにも、類似の店舗の立地ができることとなり、店舗間の競争が激化し、店舗が撤退する確立も高くなる。だからこそ、まちづくり三法の改正があったわけである。
西尾委員	<ul style="list-style-type: none"> 議会でもメリハリをつけた開発という方針があり、開発対象地区に高田地区もはいっているので、本議案に対しては賛成である。しかし、県土整備事務所の委員が意見されているのを見ると、市のほうにもそれぞれの委員にもっと理解していただけるような形で審議会を進めていってもらいたいと考える。

三輪委員	<ul style="list-style-type: none"> ・青柳や小竹に住んでいる人は、新宮町へ買い物へ、舞の里に住んでいる人は福津市へ買い物に行っている。魅力ある街づくりをしないと、市外へ人がでていってしまう。若い人が集まるような魅力ある明るい町づくりをやってほしい。高田地区は国立病院の近くでもあるので、ぜひ商業施設を作ってもらって、古賀の魅力を出していただければ、商工会としても助かる。
日高会長	<ul style="list-style-type: none"> ・他に意見はないか。意見がないようであれば、採決をとりたいと思う。 ・諮問第3号「古賀都市計画地区計画の決定（古賀市決定）」について、賛成される方は挙手を願いたい。 <p style="text-align: center;">『挙手7名』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・採決の結果挙手7名で諮問第3号について賛成することに決定した。 ・市長への答申書の作成については、私に一任してもらってよろしいか。 <p style="text-align: center;">『異議を申し出る者なし』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それでは答申書作成の上、市長へ提出する。 ・以上を持って本日の全ての審議を終了する。 <p style="text-align: right;">(以上)</p>