

議 事 概 要

1 会 議 名	令和 6 年度第 2 回太宰府市都市計画審議会
2 開 催 日 時	令和 6 年 1 1 月 2 0 日（水） 1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 3 0
3 開 催 場 所	太宰府市役所 3 階庁議室
4 出 席 者 名	青山委員、近藤委員、高尾委員（会長）、笠利委員、木村委員、 井手代理委員（西委員代理）、前島委員、柴田委員、松尾委員、宮原委員
5 議 題	【議事】 太宰府市立地適正化計画（案）について
6 内 容	
事務局	（開会挨拶）
楠田市長	（挨拶）
	（傍聴人入室）
事務局	議事に入ります。進行につきましては、太宰府市都市計画審議会条例第 8 条の規定により高尾会長にお願いいたします。 それでは、高尾会長よろしくをお願いいたします。
高尾会長	議題については、1 件となる。事務局から説明を受け委員皆様方で議論していく。 事務局は資料の説明をお願いします。
事務局	（資料説明）
高尾会長	これまで本審議会で検討を再開して 2 年ほどとなる。 前回の委員皆様方からのご意見等を反映した部分や修正・追加した点について説明があり、これまでの議論を踏まえた内容となっている。 ページ番号 3-14 がイメージとしてわかりやすいが、本市は特徴的な地形になっており、国のコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に完全に合致させるのは難しいかもしれない。

立地適正化計画では中心になる拠点を決めて、中心と周辺を地域公共交通で結んでいき、市内のどこに住んでいても日常生活に必要なサービスが必要最低限受けることができるよう、まちの構造をしっかりと決めて、まちづくりを進めていくこととなる。

もっと面積が大きければ、全体に分散して住んでいると住む方も大変となり、人口減少していく中で維持していく方も財政が厳しく大変となることから、できる限り集まって住んでいくことが大きな考え方。

また、これから車の運転ができない方も増えてくるため、公共交通を使って生活できるようなまちに変えていく必要もあり、本市は元々コンパクトであることから、今までの状況を変えることなく、国のコンパクト・プラス・ネットワークの方向性と整合を図って苦労しながら立地適正化計画の検討をしている。

西鉄二日市駅周辺を広域拠点、西鉄都府楼前駅周辺と西鉄五条駅周辺が中心拠点、西鉄太宰府駅周辺が交流拠点の4つを中心にしつつ、水城、大佐野、高雄を地域・生活拠点となり、住宅地とは公共交通で結んで生活しやすいまちにしていくことが大きな骨格となる。

それぞれの拠点において、住宅地になっているところを居住誘導区域として設定し、今後どのようなまちづくりをしていくか大まかな方向性を示している。具体的な内容となり過ぎてしまうと記載していないことが実施できないこともあり得ることや、今から20年後に何が起こるかわからないため、20年間使える計画として、一貫した方向性を記載している状況と考えている。

ページ番号4-5が詳細な内容となってくるが、広域拠点、中心拠点、交流拠点、地域・生活拠点それぞれにどのような都市機能が担保されているか、現状の機能と今後何かしらの手法でサービスの提供をしていく機能、隣接市と連携する機能が整理されている。

事務局からの説明でもあったが、デジタル化で買い物も店舗に行かなくてもよくなっており、医療サービスもオンラインで医師へ相談したりでき、海外ではAIが診断しているような時代になってきている。

20年後にどのような社会状況になっているか予測できないため、例えば行政サービスが必要というときに必ずしも市役所の支所を作らなくても、いろんな技術でどこに住んでいてもサービスを受けられることも増えてくると考えられる。

そのため、施設を造る必要がないかもしれないという部分を含めて、変化する社会情勢等を踏まえ、最適なサービスの提供を柔軟に検討すると整理され、できるだけコストパフォーマンスが良い方法を選んで効率よく市の全域にサービスが行き渡るよう検討していく方向が示されている。

その他、区域の設定の根拠や拠点到どういったサービスがあるべきか、防災面について細かく議論した結果を踏まえて記載されている。行政計画となり、計画を作って終わりではなく、推進・実行されているかチェックしていく責任があるため、第7章の進行管理の部分で目標値を設定して、きちんと守られるように市、市民、民間等で頑張っていく必要がある。

本日の審議会以降のスケジュールはどのようなになっているか。

事務局	スケジュールについては、本日賜ったご意見等を参考に適宜修正作業等を実施していく予定となる。 その後、福岡県において素案全体の確認作業をしていただくという流れを考えている。事前に県土整備事務所と協議を行っているが、福岡県本庁内の確認は約1ヶ月程度の期間を要することを確認している。 福岡県の確認作業後にパブリックコメントや関係団体等との意見交換の実施に向けた作業を進め、次回の本審議会においてパブリックコメント等の結果を踏まえた計画案を改めてお示しすることで、策定に向けた検討を進めていきたいと考えている。
高尾会長	次に本審議会で議論する内容は、関係機関と調整してパブリックコメントを実施した後の最終段階ということになる。 その頃になると、色々と調整をした後となり、修正が益々難しくなってくることから本日は修正の余地が比較的大きいため、細かいところまで忌憚のないご意見をいただきたい。
委員	ページ番号3-13と3-14についてとなる。 ページ番号3-13において「本計画で目指すべき本市の骨格構造」と非常に分かりやすい形で書いてあり、こちらをさらに市民向けにも分かりやすくしたものがページ番号3-14であると理解した。 この2つを見比べて気になったところとして、ページ番号3-13で水城が地域・生活拠点として記してあり、その斜め下に薄いピンク色で西鉄下大利駅が利便拠点として記してある。西鉄下大利駅は隣接市とも密接な連携として非常に重要な部分であるが、特に水城ヶ丘、水城台に住んでいる方はおそらく本市側より大野城市側に行くことが多く、ページ番号3-13は非常に良い表現だと思う。 一方で、ページ番号3-14はあくまで本市のイメージということで、西鉄下大利駅は描かれていない。同じ形で隣接市の結節点となる密接な形を表現した方が良い。また、同じくJR二日市駅が、ページ番号3-13では横のつながりで記してあるが、ページ番号3-14には記されていない。 イメージ図を用いて分かりやすくするというのは正解だと思うので、この部分はもう少し蔑ろにしない形で表現してほしい。
事務局	隣接市との連携に関して、説明でも申し上げたように防災についても連携していくことも想定している。ページ番号3-14が本市だけのイメージ図になっているため、大野城市や広域拠点として設定していく筑紫野市へ説明していきながら検討していきたい。
高尾会長	委員のご意見のとおり記しておいた方がわかりやすい。 ページ番号3-14は今後いろんなところへ説明されるような資料となるため追加していくほうがいい。

委員	ページ番号 7-3 の評価指標の設定についてとなる。 居住誘導に関する目標値については、居住誘導区域内の人口密度として、令和 4 年度 58 人/ha とあり、同じ形で現状維持をしたいということだが、令和 26 年度の推計人口を確認したい。 おそらく人口減少が進む中で、人口密度を確保したいということであれば、何かしら市内各所から人口を集中して人口密度を確保するか、もしくは本市は自立持続可能性都市と謳っているので、なんらかの方法で福岡都市圏から人口を移動させ、人口を増やすことで人口密度を確保するなど、こういった内容を想定しているのか。
事務局	資料編-3 に将来人口推計を記載しており、令和 27 年をもとに居住誘導区域内の人口密度の目標値 58 人/ha 以上とした。居住誘導区域内の人口密度を維持するため、将来的な人口減少の見込みに対し、都市機能、公共交通、地域コミュニティの維持や危機管理等の徹底強化等により、本市の魅力や安全性を高めることで、人口密度を維持していくこととしている。
委員	自立持続可能性都市と PR していることは評価されると思う。 移住・定住について、例えば関東では東京都の周辺の自治体が移住・定住という形で人口がかなり増えているところがある。本市の場合、市街化区域内に複合住居やマンションがまだまだ少なく、大野城市や春日市を見ているとかなり可能性があるのではないかと思う。 本市においても現状維持ではなく、もう少しチャレンジングな数字を載せても良いかもしれない。
事務局	本市の将来人口推計として、令和 27 年度は約 70,500 人と、全国的に比べるとあまり目立たない人口減少傾向となる。 立地適正化計画では、ある程度の人口密度を保ちながら生活水準を上げていくことが求められる。当然人口も減少しつつ、様々な事業において、建物の高層化等の検討が必要になってくる場合もある。 今後の人口動態も踏まえ、まずは現状以上に維持し、魅力的なまちづくりを進めつつ移住・定住を促進しながら検討していきたい。
委員	現状維持だけでもすごいことだと思う。しっかり頑張ってください。 ページ番号 7-5 公共交通に関する目標値について、居住誘導区域内における公共交通の徒歩利用圏の人口割合とあり、鉄道だと 800m、バスだと 300m ということで、これらの数字が使われているのは昔からである。 しかし、高齢化などが進んでいる中で鉄道を近くにもってくるのは難しいが、バスの 300m は果たして利便性があると言えるのか。郊外だと 300m はすごいという話になるかもしれないが、これだけ都市化が進んだ本市でありながら、300m で市民は満足するのか。 バス 300m という基準が一般的に使われる数字かと思うが、もう少し踏み込んで、本

	市では 150m にするならば、利便性の円がかなり小さくなるはず。逆にそれを目標値で考えると今はかなり厳しいが、ちょうどデマンド交通の実証実験を始めようとしている。そうすると路線バスというようなイメージではなくなると思う。 そう考えると目標値の令和 26 年度に向けて、鉄道 800m、バス 300m という数字が果たしてその時代に合っているのか心配するところ。
事務局	バス 300m という数字は都市構造のハンドブックなど、ある程度の基準をもとに設定したが、鉄道を 1000m としているような自治体もある。 一方で、委員のご意見のとおりデマンド交通など様々な交通手段も増えてきている中で、身近なところで公共交通を利用できるのではないかなというような貴重なご意見となる。 説明で申し上げたとおり、計画は 5 年毎に見直しを行う。現状ではカバー率といった形で設定し、公共交通を取り巻く環境に応じて評価・分析を行ったうえで見直しを検討していく。
委員	5 年毎に見直す段階で、その時の社会情勢や新しい交通手段を考える際に見直すことは非常に良いと思う。 続いて防災指針に関する目標値について、避難場所を知っている市民の割合だけで、目標を達成したか評価することは非常に難しいのではないかな。近隣市町でも評価指標とのことだが、避難所を知っているというだけで防災指針の評価となるのか。知っている人を増やすのであれば、広報することだけになってしまうため、定量的な目標値となるか少し心配である。
事務局	防災指針の計画的な目標を考える上で、まず自らの命を守る避難行動が最初であり、最も重要であると考えており、避難所を知らなければ避難はなかなか難しいため、知っている方の割合というところを最初かつ最重要な内容として評価しよう今回設定していくことで検討した。
委員	最後にページ番号 7-6 期待される効果の定量化について、生活に身近な範囲に必要な機能が揃い、暮らしやすいと感じる市民の割合とあり、太宰府まちづくり市民意識調査における質問項目の商店や学校、病院等が周辺にあり、生活するうえで便利と実感する市民の割合を用いるとある。 これだけで都市機能が揃って暮らしやすいというのは非常に漠然としている。 例えば、学校は近くにあるけども病院が遠いなど、そういう方はどういうふうに答えるか分からない。1 つ良ければ丸にしておこうという形で答える方もいると思う。 立地適正化計画にて設定する都市機能それぞれに質問し、逆に評価が低いところは都市機能を持ってこなければならぬというような結果にもなるため、この設問自体をもう少し細分化すれば、その結果がまちづくりに生かせるのではないかな。 現時点で評価指標として設定していくことをどう考えるか。

事務局	説明でも申し上げたが、ページ番号 4-5 のとおり現状立地している施設を誘導施設として設定している一方で、今後は公共交通等を利用して市内のどこに住んでいても生活に必要なサービスを適切に受けることができるような視点でも検討をしている。 この設問については、施設が周辺にあるかとなっているが、立地適正化計画に基づき機能を充実させていく形で、生活な身近な範囲と必要なサービスを受けられるというところで評価指標として検討した。
高尾会長	市民の方からの評価はもちろん大事だが、実態としてカバーできているのかというところも行政として検証していく必要がある。 ページ番号 7-4 都市機能に関する目標値において、各拠点に機能を付加していこうとされている。都市機能に関する目標値が実際に達成できているかがベースにあって、そのうえで市民がそれを実際に感じているのかどうかというところを評価するのがページ番号 7-6 期待される効果の定量化となるということではないか。 都市機能に関する評価の実態と期待される効果の定量化で市民からどう評価されているかをあわせて評価していくような考え方で説明していただけると分かりやすい。
委員	ページ番号 3-9 目指すべき骨格構造の検討に向けた基本的な考え方について、都市計画マスタープランの図面において、JR 太宰府駅構想がある区域に交通・商業・業務核とあるが、このページ以降に一切触れられていないことに理由はあるか。 理由があるとしても、都市計画マスタープランに記載してあるため、課題はあるが検討していくとか、そういう形で残していただきたい。 このままでは、立地適正化計画における記載が全くないことになる。 基本的な考えは残っているが、諸般の事情で今のところ実現はしていないというような、何らかの形で残していただきたい。 歴史と文化の太宰府天満宮があり、災害ハザードエリアがあって、本市内でまとまった土地はここしかない。 現在、福岡県保健環境研究所の移転問題があり、一体的に市の主導で開発していただけないのかということを踏まえてこの地域が今後どうなるのか、それを教えていただきたい。
事務局	本市の都市計画マスタープランにおける将来都市構造図に記している交通・商業・業務核について、現時点では市街化調整区域となっている。 都市再生特別措置法の規定において、立地適正化計画に関する区域は都市計画区域となっており、居住誘導区域を設定するにあたって市街化調整区域は含めてはならない区域となっていることから記載をしていない。 しかしながら、都市計画マスタープランに現状記載のあるものをないものとしていくことではない。 今後こういった形で記載できるか検討していき、都市計画マスタープランとの整合を図っていきたい。

委員	ページ番号 4-17 居住誘導区域のベースとなる範囲について、交通や機能など色々な該当する場所をオレンジで着色してあるところが居住誘導区域のベースである。 次のページ以降は、災害の危険性があるため除外するようになるところになる。 立地適正化計画には市街化調整区域は含めることができないと理解しているうえで説明してほしい。委員ご意見の佐野東地区は居住誘導区域のベースとなる範囲となっており、交通も都市機能も非常に便利なところを意味する。 それと高雄の市街化調整区域も同様となる。 この 2 つの市街化調整区域は便利な土地ではないのか。
事務局	ページ番号 4-17 において市街化調整区域も居住誘導区域のベースとなる範囲となっていることに関して、居住誘導区域の設定については、ページ番号 4-12 の居住誘導区域設定の流れで検討している。居住誘導区域に含めることが想定される箇所 1)、2)、3)、4) の内容を全て網羅した形がページ番号 4-17 になっている。
委員	つまり、すごく利便性があるという土地の区域の評価ということは間違いない。 しかし、市街化調整区域ということで法令上含めることができないだけという理解でいいか。
事務局	ご意見のとおり。
委員	本市の場合は丘陵地から開発が進んだため、この 2 つの市街化調整区域である佐野東地区と高雄地区は、優良な自然環境を守らなければいけないとか優良農地が広がっているとかいう一般的な市街化調整区域といった保護すべき土地とは少し異なり、最終的に農業として生産性が高いところが結果的に残ってしまったと思われる。 また、兼業農家など多くいらしかったため、ここは生活の糧となり基盤として残すべきところであったが、最終的に農家の担い手不足も重なって残ってしまった。 しかし、ここは決して使いにくいわけではなく、平坦で農業に適した場所でもありながら、都市施設・機能からして市街化区域となっても良いところである。 法律上、立地適正化計画に含めることができないというのは仕方ないが、本市の課題としてこの 2 つの市街化調整区域を立地適正化計画に宿題としてしっかり明記しておく必要がある。 ここは本市として課題があり、例えば将来的に 5 年、10 年見直す際にその段階で人口集積するところ、機能を集めるところとして非常に重要となる。立地適正化計画に載せずに例えば都市計画マスタープランでしっかりやるということであれば、委員の意見や本審議会で議論している意味がない。 立地適正化計画に何かしら記載してほしいということで、第 4 章 誘導施設・誘導区域に 4-4 その他を新たに作成し、法律に基づくものではない任意の事項として、将来的な課題として載せておくと、都市計画マスタープランと非常に整合性があると思う。 これは 20 年計画であるため、今載せておかないと、おそらく私たちはこの場に居な

	い。そのためにもしっかり載せておくことが意味のあることだと思う。
高尾会長	ぜひ検討いただければと思う。 市としては、都市計画マスタープランに記載していることをここでなくしたというのではなく、法律に基づいた範囲内で作成されたと思う。 本市としての重要な案件と捉えられていると思うので、それをどこか記載していただく方向で検討していただければと思う。
委員	都市計画マスタープランは、市街化調整区域も含めたものなのか。
高尾会長	都市計画マスタープランは全部含めている。立地適正化計画が誘導区域の設定に関して市街化区域のみということである。
委員	理解できた。
高尾会長	記載の仕方について検討をお願いします。
委員	市街化調整区域に関して、私も記載した方が良いと思う。 ページ番号 7-5 公共交通に関する目標値について、評価指標で居住誘導区域内と言葉として出てくるが、評価指標で想定している居住誘導区域内というのは、先ほどの説明からすると、例えばページ番号 4-17 の面積をベースに考えているのか、それとも都市計画区域内を面積として計算しているのか。 立地適正化計画は密度をどう捉えるかということが重要になってくるので、目標設定にあたってそこはしっかりと線を引いておいた方が良いと思う。
事務局	ページ番号 7-5 公共交通に関する目標値については居住誘導区域内の範囲として考えている。
高尾会長	ページ番号 4-20 が居住誘導区域の範囲となる。前のページは、ページ番号 4-20 を導き出す過程となり、全てを重ね合わせて条件をクリアしたものをページ番号 4-20 に居住誘導区域として記載している。
委員	理解した。 ページ番号 7-5 防災指針に関する目標値について、先ほど委員の意見のとおり避難場所を知っている市民の割合とある防災指針に関する評価指標の設定の仕方について、説明は理解するが例えばレッドゾーンやイエローゾーンに住んでいる人がどれだけ減ったのかということを評価指標として設定することが、市民意識レベルではなく実態の把握という点では結構大事ではないかと思う。
事務局	現状の災害リスクがある区域にお住まいの方については、ページ番号 6-15 防災指針

	の取組施策に記載しているとおり、リスクを回避する視点において、災害リスクが低いエリアへのゆるやかな立地誘導を施策として位置づけている。 既にお住まいの地域に関してコミュニティ等といった生活基盤があるにも関わらず、強制的に居住を誘導する点については、誤解を招かないような記載を検討するようこれまでの本審議会においてご意見いただいた。 本市としては、リスクの回避の視点以外に、リスクの低減等の視点も含めて取組施策を進めていくが、居住に関してはゆるやかなという視点を含めて今後検討していきたい。
委員	評価指標としては、設定しにくい領域にあるということは理解している。
高尾会長	ページ番号 4-18 において、居住誘導区域を導き出すにあたって災害リスクの高い区域はあらかじめ除外している。つまり、災害リスクが高いところにはもう住まない、新しく住ませないということにこの計画では定めている。 災害リスクの高い区域に住んでいる方こそ、避難地域や避難場所をよく知っていてほしいし、何か起こった際に速やかに行動していただく必要があり、防災意識の向上やそういったことを重点的にサポートする必要がある。 委員の意見のとおり。実際に住んでいる実態と市民の理解の部分の間で最もギャップが起きてはならないエリアは災害リスクが高い区域である。立地適正化計画にどこまで記載するか次第だが、災害リスクが高い地域に住んでおられる方に対する災害行動への理解や周知、そういったことを記載すると委員の意見も参考になるため検討いただきたい。
委員	ページ番号 7-5 防災指針の目標値について、評価指標を「避難場所を知っている市民の割合」というのは少し違和感がある。例えばハザードマップを理解しているか、危ない場所がどこかをしっかり把握しているかといった聞き方もあると思う。
事務局	今後検討していく。
高尾会長	災害リスクそのものをきちんと理解してもらった方がいいと思う。
委員	市街化調整区域を変更したいけど変更できないというのが現状であると思うが、そういったことをされる予定はあるか。 60 年前の話しだが、5 年毎に変更できるので、白地・農地でも良いという感じであった。しかし、その後一度もそれを変更するということがない。 建物を建てるということは市街化調整区域でも一定の面積であれば、1 つの団体で変更できるがそういうことも全くない。 それから JR 太宰府駅構想に関しても、正式なことは分からないが、あそこは農業振興地域といったことが関係しているのではないかと考えている。現にお住まいの方も住居地域など何かしらの用途地域に入れてもらいたいという人が結構多いのではない

	か。
事務局	5 年毎という件については、福岡県が作成している福岡都市圏都市計画区域の整備、開発保全の方針に基づき、区域区分が概ね 5 年毎に見直しが行われており、JR 太宰府駅構想と関連するが、市街化区域と市街化調整区域の方向性が検討されている。 立地適正化計画について、持続可能なまちづくりを進めていく中で、日常生活に必要なサービスを持続していくため、現状では市街化区域内において考えていくこととしている。 JR 太宰府駅構想のエリアについて、本市は農業振興地域の設定はない。市街化調整区域における基準があることとなる。
高尾会長	いずれにしても佐野東地区の JR 太宰府駅構想を含めた将来像については、宿題としてずっと残っている。法律に基づく立地適正化計画とは別の話になるが、本市の宿題として引き続き、できるだけ早く検討してほしいというメッセージだというように受け取ってほしい。
委員	委員の意見のとおり、市街化調整区域の取り扱いについて、立地適正化計画に含めることはできないかもしれないが、何かしら周囲の目にふれるようにしておくことは非常に必要なことだと思う。立地適正化計画とは別であるということを市としてはしっかりと記載しながら、将来的な課題として残しておいた方が良いのではないかな。 毎回同じような議論となっている。
委員	ページ番号 4-5 誘導施設の設定の表について、緑とピンクの色分けと塗りつぶしの丸、丸、三角とで分けてあるが非常に分かりにくい。欄外にある注記がピンクの字で書いてあるため、これだとそのピンクの部分の説明かと思う。 読み解くのに非常に困難を覚えたため、色使いや記号を変えるなど何かしらの工夫をしていただいた方が良い。
高尾会長	分かりにくいと思う。もう少し分かりやすい表記をお願いしたい。
委員	縦に並んでいる丸と横に丸・三角と塗りつぶしの丸があるが、それらの違いは何か。縦の丸は必要なのか。縦列は不要で枠の塗りつぶしを凡例に記載してはどうか。
事務局	再度検討して修正する。
高尾会長	本日の議論を振り返ると、ページ番号 3-13 に記載している西鉄下大利駅や JR 二日市駅をページ番号 3-14 の図にも整合を図って記載した方が分かりやすいといったご意見。 ページ番号 4-5 の誘導施設の表について、少々分かりにくく、非常に大事なことが記載されているため、もう少し分かりやすくしていただければというご意見。

事務局	第４章に４-４を追加し、本日議論した佐野東地区や高雄地区の市街化調整区域の位置づけについて宿題が残っており、法令に基づいた立地適正化計画から別の枠組みで何らかの記載を検討していただければというご意見。 ページ番号 7-5 公共交通に関する目標値について、デマンド交通やライドシェアなどこれから色々な新しい制度や新技術が出てくるかもしれない。公共交通以外でもその人の移動が確保されていればという部分もあるので、目標値の 97.1%以上に縛られて、逆に誰も乗らないようなバスを走らせるというのは無駄になるかもしれない。その時の状況に応じて、条件付きで強化が出来るように注釈を加えていた方が良いかもしれない。また、防災指針に関する目標値について、先ほど委員から提案があったハザードマップを理解しているかなど、もう少し違う書き方を考えていただきたい。 本日いただいた意見を含めて修正していただければと思う。 (閉会挨拶)
-----	--