

# 協 議 会 議 事 録

1 会 議 名	令和元年度第1回太宰府市都市計画審議会
2 開催日時	令和2年3月23日(月) 14:00~16:30
3 開催場所	太宰府市役所 3階庁議室
4 出席者名	大貝会長、稲積委員、近藤委員、笠利委員、木村委員、轟委員、小柳委員、松尾委員、宮原委員
5 次 第	<b>【議事】</b> 太宰府市立地適正化計画(案)について
6 開催状況	

## 7 審議内容

会長	それでは早速、議事に入ることとして、事務局から資料の内容について説明をお願いしたい。
事務局	(資料説明：関連計画の議論について【総合交通計画】)
委員	太宰府天満宮周辺における交通実態調査の中で、通過交通の割合も調査したとのことであるが、その結果を見てみると、平日でも休日でも6割から7割は太宰府市が目的地となっているという認識でよいか。
事務局	その通りである。
委員	広域ネットワークの話で出ていたが、広域ネットワークを考える際に隣接市との問題が出てくるが、その中でも特に筑紫野市との関係が重要であると考えている。本市だけで検討していてもなかなか議論が進まない。広域ネットワークの問題が解決出来れば本市の問題も解決するのではないかと。三号線等の南北の路線より、東西の路線に問題であるとのことであるが、本市だけではなかなか解決出来ない面もあり、近隣市とどのような協議を行っているのかお聞きしたい。
事務局	広域ネットワークについては都市計画道路の検討も必要であると考えているが、現在筑紫野市と連携しながら都市計画道路の見直し作業を行っており、今後も協議を進めていきたいと考えている。
委員	P12の個別対策の検討の所でボトルネックの箇所を示しているが、議会でも質問があった国分寺前交差点や坂本交差点、土井踏切など他にもボトルネックとなっている箇所があり、それらも盛り込むべきだと思うがいかがか。
事務局	ご指摘のとおり他にもボトルネック箇所があることは認識しており、今後検討していきたいと考えている。今回お示ししたものはあくまで現時点での案ということでご理解いただきたい。
委員	P13で筑紫野古賀線の交通量が伸び悩んでいるという記載があるが、本当に伸び悩んでいるのか。太宰府市の区間はほとんど整備が進んでいないが、隣接する宇美町や筑紫野市の区間はかなり整備が進んでおり、太宰府市の区間が未整備であることを分かっているため、通らない人もいるのではないかと。また太宰府市まで来てそこから出る際に詰まっているのではないかとということが考えられるが、いかがか。
事務局	確かに太宰府市の区間は整備が進んでおらず暫定2車線ということになっているが、混雑しているのは原交差点まででその先はスムーズに流れていることから、実感

	<p>として伸び悩んでいると感じている。完全に4車線化が完了していない現時点でも、原交差点から先は車がスムーズに流れているので、交通量の伸び悩みについて、太宰府市の未整備区間が原因となっているとは考えづらい。</p>
委員	<p>広域ネットワークの中で説明のあったエリアプライシングの実現について、そう難しくはないと思うが、その点についてはいかがか。</p>
事務局	<p>実現するためには法整備が課題と言われている。カメラやETCを使い、通過した車両に対し課金するという方法は実現出来そうであるが、課金するための法整備が必要であり、そこがまだ進んでいない。先行して実証実験を行っている鎌倉市にも視察に行ったが、やはり法整備が進んでいないため、なかなか実現出来ていないとのことであった。</p>
委員	<p>鎌倉市の実証実験というのは具体的にどういったことを行っているのか。</p>
事務局	<p>課金するという実験でなく、カメラやETC等の電子機器を使って、通過交通の量や通行ルートを調査しているということであった。</p>
会長	<p>相当難しそうであるが、国内での事例はないのか。</p>
事務局	<p>海外での事例のみで、国内での事例はまだない。</p>
委員	<p>P9、P10の基本方針や方向性の中にまちづくり一体となった交通体系との記載があるが、どのような議論があったか教えていただきたい。</p>
事務局	<p>五条交差点についての議論があった。ここの渋滞の原因の一つが五条入口交差点との距離の近さにあるため、五条駅周辺の市街地再開発等を行い、五条入口交差点を移設することが出来たら、五条交差点の渋滞も解決するのではないかという議論があった。他にも梅大路交差点や洗出交差点について、踏切をどうするのかという議論があった。</p>
委員	<p>特段にぎわいの創出や利便性の向上について議論がなされたということではないのか。</p>
事務局	<p>そういうことではないが、市街地再開発等を行うことで、結果的ににぎわいの創出に繋がっていくと考えている。</p>
事務局	<p>(資料説明：関連計画の議論について【公共交通網形成計画】)</p>
会長	<p>P27の五条交差点の渋滞長について、休日は渋滞長がかなり伸びているが、昼間の人が一番動くときに車も集中しているということか。</p>

事務局	その通りである。渋滞長は休日の方が平日よりも長くなっているが、交通量自体は平日の方が多い。
会長	五条交差点にコミュニティバスが入り込み、混雑を助長しているとのことであるが、コミバスの目的として市役所、いきいき情報センター等の公共施設を結ぶというのがあるため、ここは避けて通れないのでは。
事務局	確かにその通りであるが、五条駅方面に行く際に幅員の広い県道ではなく、細い市道を通るため、その点については検討が必要と考えている。
委員	コミュニティバス、路線バスが市民に一番身近な交通手段という考え方のもと、計画の検討を行っているとのことであるが、市民アンケート調査やまほろぼ号の年次報告を見てみると、推定人数のほかに平均乗車密度というものがあり、例えば都府楼回りは推定平均人数は約 3.2 人となっているが、平均乗車密度は約 1.57 人、北谷回りでも推定平均人数は約 21.9 人となっているが、平均乗車密度は約 3.9 人となっている。路線全体で考えれば乗っている人が多いかもしれないが、ある区間ではほとんど乗っていないこともあり、コミバスの限界だと思っている。公共交通網を考えるうえでまずは一番基礎となるコミバスの路線を整理することから始めた方がいいと思う。その上でバスの小型化やデマンド交通の検討など、交通モードの変更まで踏み込んだ計画にしないと現実的に厳しいと思うがその辺はいかがか。
事務局	地域公共交通網形成計画というのは、立地適正化計画で定めた拠点へのネットワークに対する考え方を示すものであり、具体的な路線の変更や交通モードの検討等については、その先の実施計画で定めることとなっている。
委員	極論ではあるが、今回の資料を読んでみてバス路線自体を廃止することも頭に入れて今度の検討を進めた方がいいのではないかと感じた。
委員	利用実態に応じた公共交通網の改善ということで、バスの利用者として住民と観光客が混在しており、優先度を付けるべきだと思うが、やはり住民目線で検討をお願いしたい。住民と観光客の両者が満足するような交通網が理想だとは思いますが、それは無理だと思う。
事務局	実際に秋の行楽シーズンの時に、地元の中学生在がコミバスに乗ろうとした際、観光客が一杯で乗れなかったという事態も発生しているため、改善が必要だと感じている。
事務局	(資料説明：立地適正化計画の議論の振り返り～拠点の配置について)
会長	P 4 4 の医療機能について、例えば福大筑紫病院や済生会二日市病院などの大きな病院は送迎バスを出していると思うが、その辺との調整は行っているのか。それによっ

	て病院へのアクセスの仕方等も変わってくると思うが。
事務局	調整は行っていないが、病院のほかにも商業施設で無料の送迎バスを出している所もある。まほろば号で病院や商業施設まで運ぶのか、それとも各施設が出している無料の送迎バス等を利用するのか検証は必要だと思う。
委員	事務局の説明の中で宰府圏域を太宰府駅周辺地域で支えていけるのかという話があったが、五条駅周辺までを含めて宰府圏域としたほうが、中学校区のこともありいいのではないと思う。五条駅から太宰府駅に関しては、さきの2つの計画でも出ていたが、交通の面で問題を抱えており、五条駅と太宰府駅の間に線を引くことは果たしていいのだろうかと思う。中心市街地の方に五条駅が含まれているが、宰府圏域の方に含めて検討してみてもいいのではないかと感じた。
事務局	五条駅は中心拠点、太宰府駅は交流拠点というように、拠点の性質が異なるため、自然と圏域を分けざるを得なかったが、五条駅については、中心拠点に加えて、宰府圏域の生活拠点にもしていきたいという方向性で考えている。
委員	宰府圏域には太宰府天満宮等があり、観光という特徴を持っているため、他の地域と同じベースで検討しなくてもいいのではないと思う。地域を分けたからといって、必ずしもその地域で生活をしないといけないというわけでもないし、太宰府駅周辺にショッピングセンターなどが出来てしまうと、観光という良さを消してしまう恐れがある。全ての地域で同じセットを用意するのではなく、宰府圏域については、観光という他の地域にはない要素を踏まえた検討が必要だと感じた。 それと立地適正化計画を策定し、コンパクトシティを目指していくということであれば、不便な地域を便利にするということではなく、不便な地域ならばそれをきちんと示したうえで、便利な地域とのネットワークを構築していかないと、将来的に都市機能や居住の適正化は図れない気がする。都市機能誘導区域案①を見てみると、隅々までサービスが行き届くような印象を受けるが、それでも誘導していくということであれば、コンパクトにという方向性を出していくべきじゃないかと思う。
事務局	都市機能誘導区域については、まだ決めかねている状況であり、今後も庁内委員会等を開催し、十分検討を重ねていきたいと考えている。
会長	先ほど他の委員が言われていたように、五条駅を宰府圏域に含むことについてはありえる話だと思うし、その辺の圏域を調整すれば上手くいく気がする。高雄地区の区画整理は進んでいるのか。
事務局	まだ準備組合の段階で、現在の同意率が約7割程度。今後9割を目指していくということを知っている。

会長	現在の高雄地区は第1種低層住居専用地域で、人口も少ないためスーパーやコンビニ等が進出してこないが、今後区画整理により用途地域の見直しや人口集積が進めば、スーパーやコンビニ等の進出も考えられるため、期待したい。
委員	生活圏域の分け方については、妥当なところだと思う。足りない機能については、別の圏域や隣接市で補えばいいが、隣接市との機能分担については、行政間でしっかりと連携を図ってほしい。あとは圏域ごとの都市機能をどのような形で誘導していくかが課題と考える。
委員	商業機能等を隣接市に頼るのはいいと思うが、今日の前半でも話のあった各拠点間を結ぶネットワークについて、道路の面で難しさを抱えており、バス路線等も真剣に考えていかないといけないという状況の中で、最低でも行政が持つ機能、例えば住民票等の発行を各圏域で出来るような体制を考えていかないといけないと強く感じた。
委員	医療の話になるが、大佐野地区に医療機能が集積し、フルセットで揃っている所がある。行政が誘導したわけではなく、自然発生的に集積しているのだが、当該地は区画整理地内で寄り付きやすいという側面もあった。現在区画整理の話が進んでいる高雄地区においても、大佐野と同じように自然発生的に医療機能が集積すればベストだが、何か手を打たないと住宅のみで終わってしまう可能性もある。また、近くにスーパー等がなく商業的に弱い地域でもあるので、身近な日用品を買える店や医療機能が集積すれば、素晴らしい街になると思う。
会長	まだまだ議論を深めていく必要があるが、時間的に厳しくなってきたので、本日の審議会は一旦終了し、来年度の早い段階で再度審議会を開催する方向でお願いしたいが、よろしいか。
事務局	承知した。
会長	それでは進行を事務局にお返しする。
事務局	本日は貴重なご意見をいただきありがとうございました。次回の審議会については、会長からもありましたように、来年度の早い段階で開催させていただければと存じます。これをもって本日は閉会とする。