小郡鳥栖南スマートインターチェンジ周辺地域のまちづくり方針

検討区域における地域の自然環境や住環境を守りながら、将来的に予想される人口減少・少子高齢化への対応、激甚・頻発化している自然災害への対応、営農環境の維持等の課題解決に向けて、市と地域とが協働でまちづくりに取り組んでいくため、土地利用構想の検討、作成を行った。

作成にあたっては、土地利用構想作成の背景、目的を整理した上で、上位・関連計画における検討区域の位置づけ、検討区域の現状や課題、地域の持つポテンシャル等を踏まえ、まちづくりの基本的方向を設定し、土地利用構想を作成した。

(1)　検討区域の位置・範囲

検討区域は、小郡鳥栖南 SIC 東側に隣接して位置し、西側を南北に走る九州自動車道と東側を南北に流れる宝満川に挟まれた区域である。

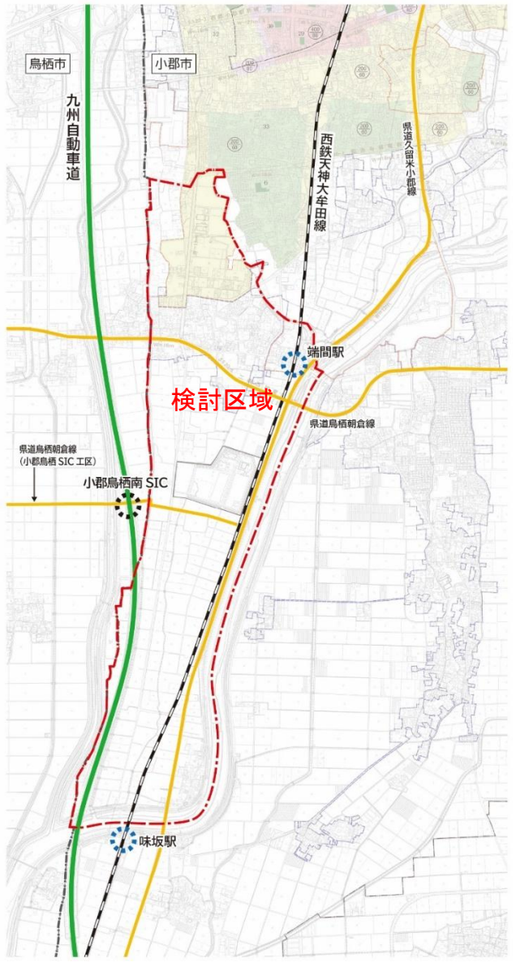
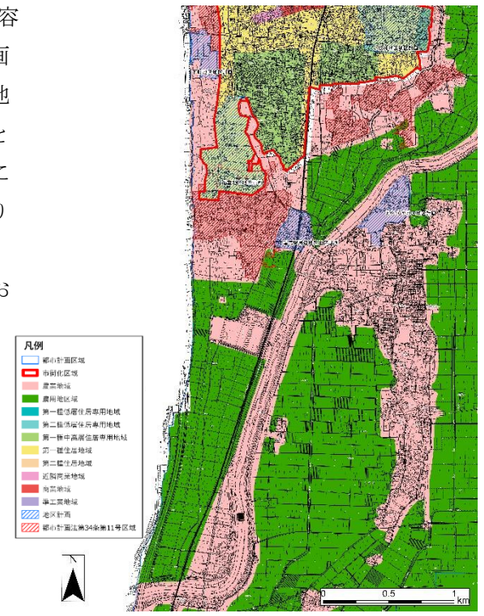


図 1　検討区域位置図

(2)　検討区域の基本情報・特性

検討に先立ち、検討区域の土地利用現況や土地利用規制等の基本情報を整理した。

表 1　検討区域の基本情報・特性

	項目	内容
1	位置・地形・土地利用現況	• 小郡市の南西部に位置し、佐賀県鳥栖市と隣接した地域 • 地形は概ね平坦 • 本地域の北側は旧来からの市街地であり、小郡市の中心拠点として行政・業務機能を配し、本地域の南側は田園地帯
2	面積	• 約 250ha
3	道路・交通	• 検討区域の西側を南北に九州自動車道が縦断しており、小郡鳥栖南 SIC が存在 • 主要幹線道路は、主要地方道鳥栖朝倉線（県道 14 号）、主要地方道久留米小郡線（県道 88 号）、下町・西福童 16 号線（都市計画道路三沢西福童線） • 公共交通は、検討区域内の東側を西鉄天神大牟田線が南北方向に走っていて、区域内の北東に西鉄端間駅が存在
4	公共施設	• 小郡中学校、小郡地域運動広場　等
5	土地利用に係る規制及び都市基盤整備・市街地整備の状況	• 広範囲が市街化調整区域で農振農用地の指定あり • 市街化区域と隣接する検討区域内の北側から、南側の既存集落の一部に及ぶ区域を令和 3 年に市街化区域に編入し、新たな住宅地及び地域に不足している生活利便施設の誘導を推進 • 平成 23 年に既存集落を中心に都市計画法第 34 条第 11 号の区域指定を行い、一戸建て専用住宅の建築は許容 • 久留米地方拠点都市地域基本計画において「小郡リバーパーク拠点地区」に指定され、西鉄端間駅周辺と市道下町・西福童 16 号線沿道部において、地区計画によるまちづくりを推進 • 宝満川地区は、小郡市景観計画において「景観形成重点地区」に指定 

(3) 上位・関連計画における位置づけ等を踏まえた留意事項

上位・関連計画の整理結果を踏まえ、検討区域におけるまちの課題やまちづくりの方向性等を検討するうえで留意すべき観点を以下の 4 点に整理した。

留意すべき観点１　持続可能な集約型のまちづくりの推進

- 本市の都市づくりの方向性として掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、現状市街化調整区域である検討区域においても、今後の土地利用規制の見直しの可能性を念頭に、鉄道駅等の拠点を中心とした都市機能の集積とその周辺の良好な居住地の形成、アクセス道路の整備等による持続可能なまちづくりを検討する。

留意すべき観点２　小郡鳥栖南 SIC 周辺での適切な土地利用

- 隣接する鳥栖市の動向を踏まえつつ、産業拠点に位置づけた小郡鳥栖南ＳＩＣ周辺における広域交流連携のポテンシャルを生かすような産業の立地誘導により雇用の場を創出することを検討する。

留意すべき観点３　農業や自然環境との調和に配慮した地域資源の活用による既存集落の活力の再生

- 市街化調整区域である検討区域では、地区計画制度を活用した土地利用のコントロールによる住環境の整備とともに、生活サービスや雇用の場を創出する都市機能を誘導するための基盤整備等の方向性を検討する。
- 宝満川とその周辺に位置づけられている景観形成重点地区においては、建築物等の制限に留意した土地利用や親水空間の創出を検討する。

留意すべき観点４　土地利用を踏まえた水害対策

- 近年、激甚化・頻発化する自然災害に備えるため、宝満川の想定最大規模の降雨による洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深（最大 5.0~10.0m 未満）を踏まえ、流域治水の考えのもと、土地利用に応じたハード・ソフト両面からの水害対策について検討する。

(4) まちづくりの課題

検討区域の現状、上位・関連計画における位置づけ等を踏まえ、まちづくりの課題を整理した。

まちづくりの課題１　将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりへの転換が必要

- 市全体の人口減少の傾向に対し、検討区域内の人口は 2010（平成 22）年以降、高齢化は進んでいるものの、30～40 歳代を中心とした世帯の流入が進み、人口は増加傾向にある。しかし、当該区域においても将来的には人口減少が予想されるため、人口増加傾向にある今のうちから、西鉄端間駅を中心とした生活利便性の高い持続可能なまちづくりを推進することが必要である。また、当該区域は商業施設が不足しているため、鉄道駅周辺や幹線道路沿道等のアクセス性の高い場所への商業機能の確保が必要である。

まちづくりの課題２　小郡鳥栖南 SIC 周辺の交通利便性を生かす適切な土地利用に向けた土台づくりが必要

- 小郡鳥栖南 SIC 周辺は、広域からの交通利便性が向上することから、特に倉庫・物流関連企業等の産業立地のポテンシャルを有している。しかし、現状は農地が大部分を占め、水害リスクが存在するほか、市街化調整区域に該当するなど産業立地に向けて必要な条件が整備されていないため、産業の誘致を促進するための土台となる基盤整備や都市計画上の規制の見直し等が必要である。

まちづくりの課題３　営農環境・自然環境と調和した土地利用が必要

- 検討区域には、現状農地が広がっているが、営農者の高齢化、後継者不足により、今後空き地や耕作放棄地が生じる可能性がある。そのため、地域特性や営農状況、流域治水の観点に基づく必要性等に応じて、営農環境を保全する箇所と産業用地等への転換を図る箇所を整理し、計画的に土地利用を誘導することが必要である。
- 宝満川とその周辺の自然環境の保全、親水空間の創出が必要である。

まちづくりの課題４　既存集落における住環境の維持が必要

- 検討区域の南に位置し西鉄味坂駅に近接している今朝丸地区の既存集落は、県道久留米小郡線の沿道という交通利便性の高い地域である。本市がコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進していく中で、鉄道駅に近接している当該地域の特性を踏まえ、地域活力の維持につながるような取組みを推進することが必要である。

まちづくりの課題５　水害が日常生活や都市活動に及ぼす被害の低減が必要

- 検討区域は、宝満川の洪水浸水想定区域に含まれ、豪雨による浸水被害が発生している。そのため、新たな土地利用の検討状況や既存集落における安全・安心な住環境の確保の観点を踏まえながら、流域治水の考えに基づき、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策を進めることが必要である。

(5)　まちづくりの基本的方向

本市では、市内の鉄道駅 12 駅及び幹線道路沿道を中心に都市的土地利用を進めていて、今後は、進行する高齢化や人口減少、激甚化・頻発化している自然災害等、本区域を取り巻く社会情勢や各種環境の変化に対応したまちづくりを計画的に進めることが求められている。そのため、持続可能なまちの実現に向けて、鉄道駅周辺への都市機能の維持・集約による生活利便性の維持・向上、鉄道駅へのアクセス性の向上、豊かな自然環境や農地とバランスのとれた土地利用を図り、**住み続けられるまちづくり**を進める。

さらに、小郡鳥栖南 SIC がもたらす交通利便性の高まりを生かした産業誘致を進め、住み続けられるだけでなく、**働き続けられるまちづくり**を進める。

また、検討区域は洪水浸水想定区域が広がっていることから、流域治水の考えに基づく治水対策と組み合わせた土地利用を促進することにより、**安全・安心なまちづくり**を進める。

基本的方向①　端間駅を中心とした利便性が高いまちづくりの推進

- 「小郡リバーパーク拠点地区」に含まれる西鉄端間駅周辺やアクセス性の高い幹線道路沿道に生活を支える機能の集積を図り、市街化区域に編入した福童地区等を含めた周辺地域においても計画的に市街地を形成することにより、西鉄端間駅を中心とした生活利便性が高く持続可能なまちづくりを推進する。
- 小郡鳥栖南 SIC の整備にともない、流入交通量の増加が想定される。増加する交通量に適切に対応するとともに、本地域周辺一体の定住促進に向けてアクセス道路を整備し、交通利便性や交通安全性の向上を図る。

基本的方向②　小郡鳥栖南 SIC を生かした企業誘致・雇用の場の創出

- 小郡鳥栖南 SIC の整備に合わせ、鳥栖市の産業団地検討の動向や本市側の検討区域に係る土地利用のニーズ、水害リスク等を踏まえながら、周辺環境に十分配慮した適切な土地利用を計画的に誘導することにより、企業の立地促進・雇用の場の創出を図る。

基本的方向③　農地や自然環境と調和した土地利用の促進

- 小郡鳥栖南 SIC の整備により企業の進出意欲が高まることが想定される地域は、都市計画手法の活用により無秩序な農地転用を抑制し、農業と調和した計画的な土地利用を進める。
- 鉄道駅に近接し、幹線道路沿道に位置する既存集落では、交通利便性や自然環境等の地域特性を生かし、良好な住環境の形成を推進することにより、既存集落における活力の維持を図る。

基本的方向④　治水対策と組み合わせた計画的な都市的土地利用の促進

- 大部分が洪水浸水想定区域に含まれる検討区域の防災・減災対策として、新たな土地利用計画と合わせて調整池を確保するなど、区域内の貯水・排水機能の強化を図るとともに、流域治水の考え方のもと、市内全域で雨水の浸透・貯留機能の保全・強化に取り組むなど、豪雨災害に備えた土地利用を促進する。

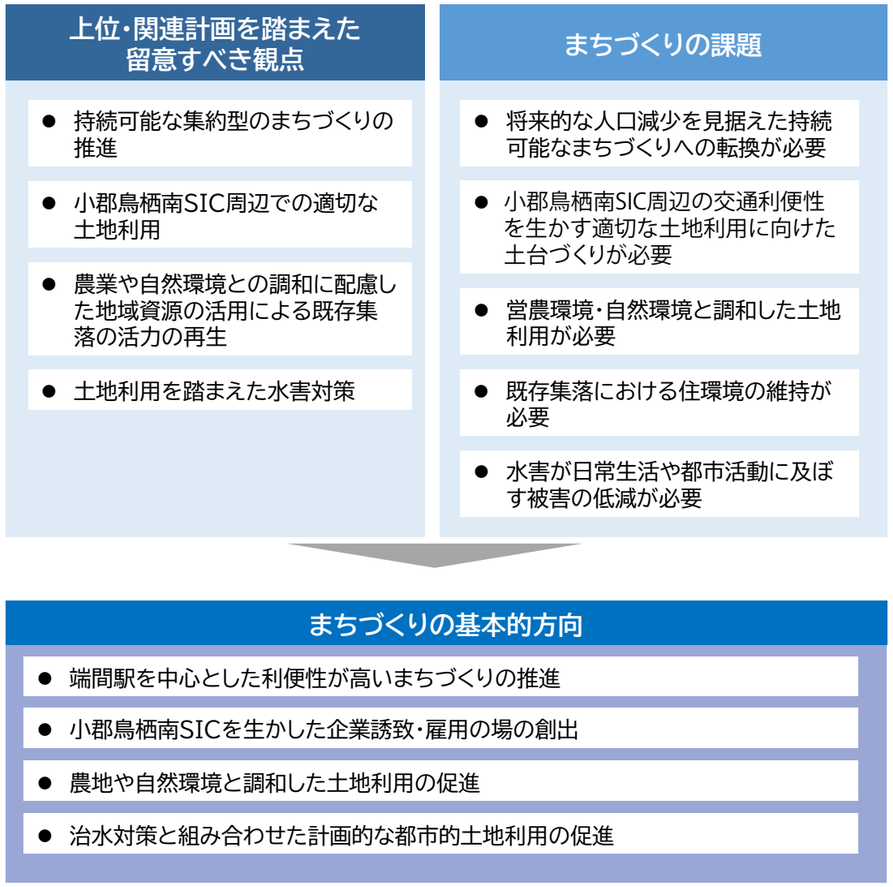


図 2　留意すべき観点と課題を踏まえたまちづくりの基本的方向

(6)　土地利用構想

上位・関連計画や、まちづくりの基本的方向、課題を踏まえ、検討区域における土地利用構想を検討した。

1)　ゾーン形成方針

①　端間駅周辺における生活利便性の維持・向上と定住環境づくり（駅中心のまちづくりゾーン）

第２次小郡市都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」に位置づけている西鉄端間駅は駅前広場を整備することにより、駅そのものの利便性や交通安全性の向上を図るとともに、駅周辺に商業、公共公益施設、金融・医療施設等の生活利便施設の誘導を図る。

西鉄端間駅東口は策定済みの地区整備計画を運用し、西鉄端間駅西側の地区計画区域においても地区整備計画を策定することにより、地域の特性を生かした土地利用を図る。西鉄端間駅から都市計画道路三沢西福童線との交差点に渡る地域では、都市計画法第 34 条第 11 号区域指定による一戸建て専用住宅を許容する制度を運用し、良好な住環境の形成を図りつつ、地区計画の策定による土地利用のコントロールや市街化区域への編入を検討する。

第２次小郡市都市計画マスタープランにおいて「地域交通幹線道路」に位置づけている県道鳥栖朝倉線、都市計画道路二森西福童線の整備を促進し、県道鳥栖朝倉線は、整備促進に合わせ、交差点改良、歩道整備等、道路機能の拡充を図る。

景観形成重点地区に指定されている宝満川とその周辺は、建築物等の制限に留意し、自然に触れ合える親水空間の整備や河川敷の維持・管理を進める。

②　既存の住宅地・公共施設を生かした定住環境づくり（商業・住宅ゾーン）

市街化区域に編入した福童地区は、策定済みの地区計画を運用し、都市計画道路三沢西福童線沿道に生活利便施設等を誘導するとともに、既存の住宅地や公共施設、運動広場を生かしながら、自然環境と調和した良好な住環境の形成を図り、必要に応じて用途地域の見直しを検討する。

第２次小郡市都市計画マスタープランにおいて「地域交通幹線道路」に位置づけている都市計画道路三沢西福童線の整備を促進する。

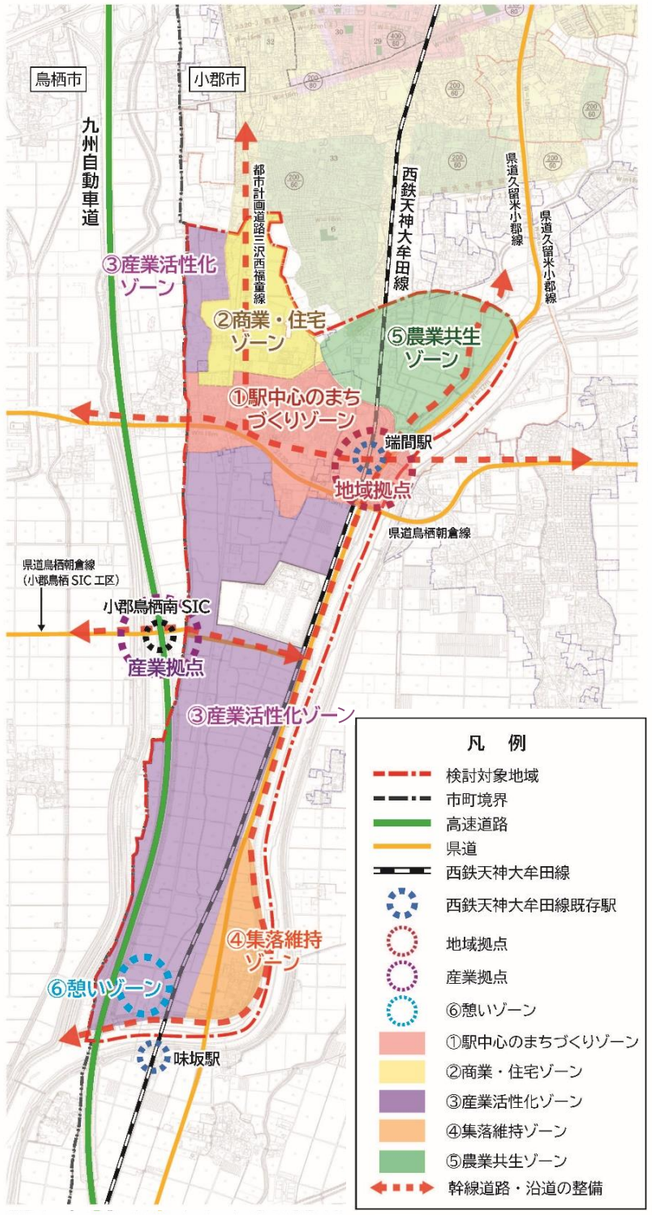


図３　構想図

③　新 SIC 周辺における広域交通の利便性を生かした産業活性化につながる環境づくり（産業活性化ゾーン）

第２次小郡市都市計画マスタープランにおいて「産業拠点」に位置づけている小郡鳥栖南 SIC の整備により広域からの交通利便性を向上する地域では、進出意欲の高まりが想定される産業系企業等の立地を促進するため、事業者ニーズや水害リスクに配慮しつつ、土地区画整理事業による基盤整備や地区計画の策定による土地利用のコントロールを図る。

市街化調整区域や農業振興地域の農用地区域については、周辺の住環境や営農環境等に配慮しつつ、必要に応じて関係機関と協議の上、適切な土地利用を図るとともに、農用地区域の見直しについて検討する。

景観形成重点地区に指定されている宝満川とその周辺は、建築物等の制限に留意し、自然に触れ合える親水空間の整備や河川敷の維持・管理を進める。

④　既存集落の活力維持・増進に向けたまちづくり（集落維持ゾーン）

西鉄味坂駅に近接し、第２次小郡市都市計画マスタープランにおいて「地域交通幹線軸」に位置づけられている県道久留米小郡線の沿道に住宅等が立地している地域では、新たに地区計画を策定することにより、水害対策を踏まえながら、交通利便性や河川沿いの豊かな自然環境等の地域特性を生かした土地利用を推進し、農業環境と調和した集落活力の維持・増進を図る。

⑤　農業共生のまちづくり（農業共生ゾーン）

検討区域に一部が該当する一団の既存農家集落では、営農促進策等による適切な維持管理施策を通じて、優良農地の保全を図るほか、流域治水の考えに基づき、雨水貯留機能を確保する観点からも、農地の保全を図る。

⑥　治水対策を地域交流の場の創出に生かすまちづくり（憩いゾーン）

検討区域の下流域には、水害リスクに対する雨水貯留機能として調整池等を整備し、平時には地域住民が運動や健康づくりに係る活動で活用することにより、交流促進や健康増進の場の創出を図る。

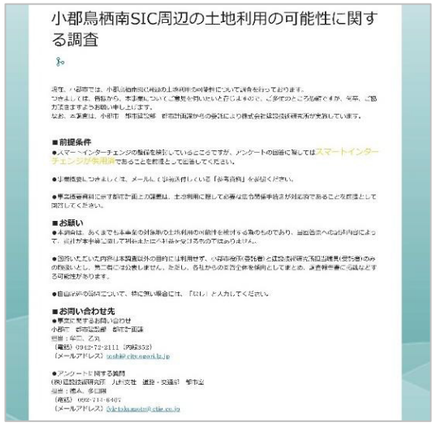
（参考資料）対象地区への進出・開発可能性企業ニーズアンケート

アンケートの計画・実施

(1)　調査概要

調査概要は下表のとおりである。

表 2　調査概要

項目	内容
目的	• 対象地区への進出・開発の可能性について、事業者の意欲や要望等を把握し、企業ニーズ及び対象地区のポテンシャルを整理すること
対象地区	• 対象地区は、下図の敷地 A、敷地 B 
配布対象	• 調査目的及び過年度の調査結果を踏まえ、以下の条件で抽出した 50 の事業者 ①過年度調査を踏まえ、より具体・最新の意向を聴取することが必要 →過年度調査対象事業者（総合建設業事業者）のうち、回答を回収できており、検討区域における事業展開の可能性が低いと回答していない事業者 ②過年度調査結果より、対象地への誘致可能性の高い業種が「物流倉庫」であることを確認済み →倉庫・物流関連事業者のうち、九州に事業所を有し、資本金上位の事業者 ③一団の物流拠点として整備する可能性あり →ディベロッパー等、テナント型物流施設や物流センターの整備を展開している事業者
依頼方法	• 過年度調査対象企業については過年度調査資料より、その他事業者は代表電話や HP 等より、担当者の連絡先を確認し、電話連絡で同意を得られた事業者にのみ配布資料をメール送付後、回答方法等説明の電話連絡
配布資料	• 依頼文：目的、回答方法、回答用 URL・QR コード、回答締切日等 • 事業概要：検討区域の位置、周辺状況、敷地条件等
回答方法	• Microsoft forms を用いた web 形式  
配布・回収数	• 計 50 事業者から同意を得てアンケートを配布し、33 事業者から回答を回収 • 回答率は 66.0% **配布数 / 回収数 / 回収率** 総合建設業　36　30　83.3% 物流・倉庫関連事業者　12　3　25.0% ディベロッパー等　2　0　0.0% 合計　50　33　66.0%

(2)　調査内容

物流・倉庫としての土地利用可能性について、下表に示す項目及び回答方式の設問を設定した。

なお、1-1～1-6 は敷地 A、敷地 B のそれぞれについて聴取した。

表 3　調査内容

設問項目		回答方式・選択肢
物流・倉庫としての土地利用可能性	1-1. 土地利用可能性の有無	≪選択肢≫単数回答 • 土地利用の可能性はある • 条件次第で検討余地はある • 地域を知らないのでよく分からない • 土地利用の可能性は無い
	1-2. 土地利用可能性が無い理由	➢ 具体的な理由を自由回答
物流・倉庫として土地利用する場合の具体の方法・条件等	1-3. 誘致可能性のある物流倉庫の種別	≪選択肢≫単数回答 • １～３類　普通倉庫 • 野積倉庫 • 貯蔵槽倉庫 • 危険品倉庫 • トランクルーム • 冷蔵倉庫 • その他（自由記述）
	1-4. 敷地規模・建物規模の条件	➢ 土地利用するに当たっての敷地面積を自由回答。 ※「●●ha 以上」の形式で、最低限度の数値のみ
		➢ 土地利用するに当たっての建築物の延床面積を自由回答。 ※「●●㎡程度」の形式で、数値のみ
	1-5. 立地するための前提条件	≪選択肢≫複数回答 • 地元調整が済んでいる • 市の方で先行用地買収が済んでいる • アクセス道路の整備が済んでいる • 排水対策が済んでいる • 区画整理等の基盤整備が済んでいる • その他（自由記述）
	1-6. 土地の権利関係の要望【要確認】	≪選択肢≫単数回答 • 地権者から民間事業者への売却 • 地権者から民間事業者への定期借地権契約による貸付
		➢ 【「売却」を希望した方】想定売買単価を自由回答。 ※「●●円/㎡程度」の形式で、目安となる数値のみ
物流・倉庫として土地利用する場合の具体の方法・条件等		➢ 【「定期借地権契約により貸付」を希望した方】想定貸付期間を選択 ≪選択肢≫単数回答 • 20 年 • 30 年 • 40 年 • 50 年 • 50 年以上
		➢ 【「定期借地権契約により貸付」を希望した方】想定賃料単価を自由回答。 ※「月額●●円/㎡程度」の形式で、目安となる数値のみ
		➢ 土地の権利関係の回答の理由を具合的に自由回答
その他	1-7. 事業に関する意見・要望	➢ 事業についての意見・要望等を自由回答
➢ 基本情報		➢ 社名、担当部署名、担当者名、連絡先等を自由回答

1.2.4　アンケート回答結果の整理

(1)　土地利用の可能性の有無

「土地利用の可能性はある」「条件次第で検討予知はある」の回答を合計すると、敷地 A は 72.7%、敷地 B は 66.6%であり、いずれも過半数となっていることから、倉庫・物流としての土地利用のニーズは一定程度あるものとみられる。敷地 A（北側）の方が敷地 B（南側）よりもニーズが高く、代表的な理由は敷地 B の南北に縦長な敷地形状と浸水リスクが挙げられている。

1)　敷地 A

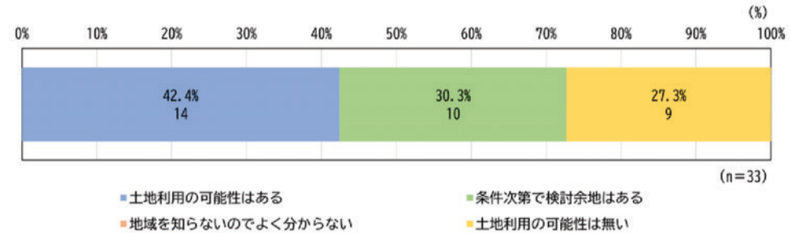


図 4　敷地 A の物流倉庫としての土地利用の可能性

2)　敷地 B

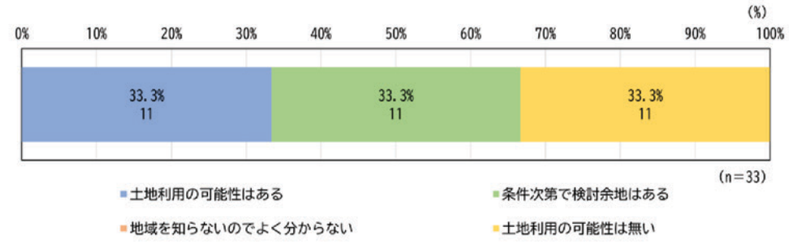


図 5　敷地 B の物流倉庫としての土地利用の可能性

(2)　敷地面積

敷地 A で最低限必要な敷地面積の合計は 62.8ha（敷地 A は 36.9ha）、敷地 B で最低限必要な敷地面積の合計は 78.3ha（敷地 B は 73.3ha）であり、回答者の重複を考慮すると、アンケート結果としては、約 78.3ha を用意すればニーズには概ね対応可能である（敷地全域を指す回答は除外）。

1)　敷地 A

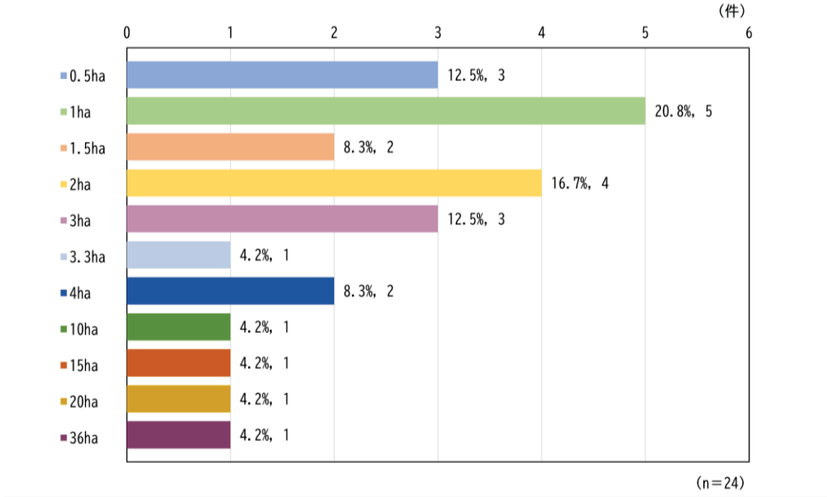


図 6　敷地 A で想定する敷地面積

2)　敷地 B

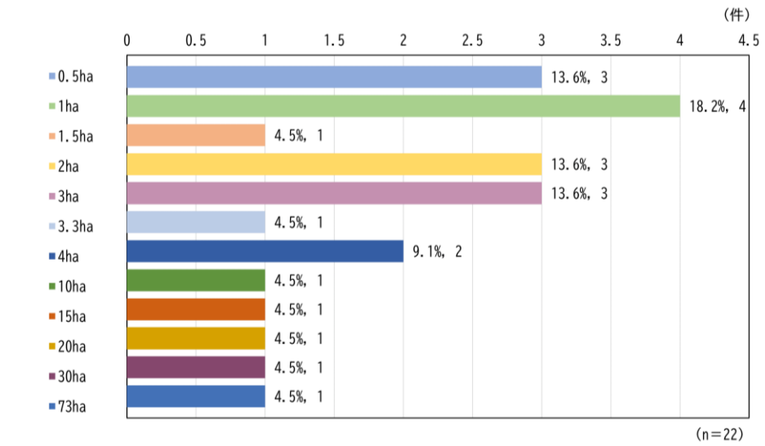


図 7　敷地 B で想定する敷地面積

(3)　土地利用にあたっての条件

敷地 A、敷地 B のいずれも、物流倉庫として土地利用をするにあたって主に求められている条件は、アクセス道路整備、地元調整、排水のための盛土造成工事が済んでいることである。

1)　敷地 A

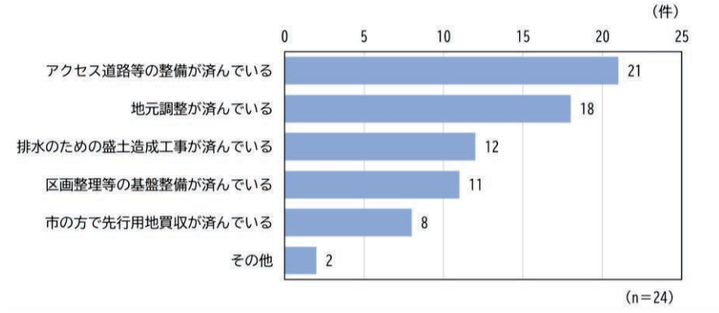


図 8　敷地 A の土地利用にあたっての条件

2)　敷地 B

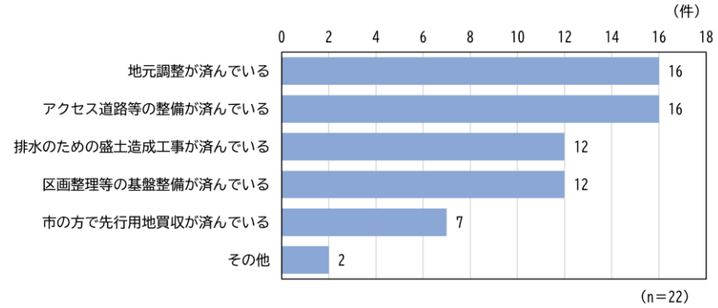


図 9　敷地 B の土地利用にあたっての条件

(4)　その他個別意見等

1)　土地利用可能性全般

- 物流用地としてはかなりの好立地、事業性は問題なし
- 鳥栖市の計画もあるため、供給過多になる可能性
- 地権者の総意が得られていなければ事業者は興味を持てない、調整済みであれば事業も迅速に進展
- 浸水対策が講じられれば進出企業立地が促進

2)　事業者が求める情報

- 工程・事業スケジュール（事業化スケジュールが遅れればニーズに影響）
- 護岸整備等の行政による浸水対策、国・県・市の考え（市・地権者・民間企業いずれかに過度な負担とならないよう、国、県等も巻き込んで取り組むべきではないか）