


①都市構造の観点からの評価

評価のポイント	検討項目	判断基準	評価結果
(ア) 多様な都市機能が集積している、賑わいのある場所になり得ること	多様な都市機能の集積	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市を含め、既存の商業集積について影響を与えると考えられる範囲の人口を対象に評価した場合に、JR 博多南駅周辺の集中量が立地後の評価対象地区の集中量を上回っていること。 本市の人口のみを対象に評価した場合に、立地後の評価対象地区の集中量が、JR 博多南駅周辺の集中量と同等程度以上であること。また、立地後の評価対象地区が、拠点に必要な医療・商業・子育て機能・公共交通等の都市機能が集積した場所になること。 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市を含め、既存の商業集積について影響を与えられる範囲の人口を対象に評価した場合、JR 博多南駅周辺の集中量が立地後の評価対象地区の集中量を上回っていることから、JR 博多南駅周辺の都市機能の集積に影響がなく、福岡県都市計画区域マスタープランに示された都市構造が変化するものではないと考えられる。 本市の人口のみを対象に評価した場合、立地後の道善・恵子地区の集中量は JR 博多南駅周辺と同等程度以上である。また、立地後の道善・恵子地区は、土地利用計画のとおり、拠点に必要な都市機能が集積した場所になることから、本市において拠点としての役割を果たすことが見込まれる。  <p style="text-align: center;"><土地利用計画></p>
(イ) 多くの人が徒歩・自転車・公共交通機関を利用してアクセスできる場所であること	公共交通等でのアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> 評価対象地区のアクセス可能人口が、本市における既存の拠点である JR 博多南駅周辺のアクセス可能人口と同等程度以上であること。 	<p>道善・恵子地区のアクセス可能人口は、JR 博多南駅周辺のアクセス可能人口を上回っている。</p>
(ウ) 自動車交通に過度に依存せず、公共交通が活用できる都市構造に寄与すること	環境に対する負荷	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の立地により、本市の自動車分担率の増加が期待されること。 	<p>本地区は、那珂川市及び福岡都市圏における路線バスの発着拠点である西鉄バス那珂川営業所を含んでおり、那珂川市における公共交通の中心地となっている。</p> <p>そのため、すでに公共交通の利便性が高い本地区に、新たな大規模集客施設が立地することで、更なる利便性の向上が図られ、都市構造上も公共交通への誘導が実現しやすい構造となることから、将来的には公共交通の分担率の増加に繋がることが期待される。</p>
(エ) 商業機能の立地に伴い、都市基盤施設への追加投資が必要でないこと	都市基盤施設ストックの活用	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の立地により、都市基盤施設（道路及び下水道）への追加投資が生じないこと。 	<p>本地区は国道 385 号線の沿道地であり、現在の西鉄バス営業所は既に市街化区域として上下水道を含め都市基盤施設の整備が整っている。この営業所用地に後背の市街化調整区域農地を加えた土地について、大規模集客施設の立地を計画している。</p> <p>本地区は、組合施行の土地区画整理事業により、大規模集客施設と周辺の住宅地等を併せて整備されるため、大規模集客施設周辺の道路、下水道などは、当該事業により整備される。</p>
(オ) 周辺に一定の人口密度があり、都市計画マスタープラン等における方針と合致していること	都市の持続性	<ul style="list-style-type: none"> DID 地区に含まれている、または、今後 DID 区域に含まれる見込みがあること。 本市の都市計画マスタープランと整合していること。 	<ul style="list-style-type: none"> 本地区は、北側、南側、東側の三方が DID 区域（H27DID）に隣接しており、計画人口密度が 79 人/ha（計画人口：730 人÷計画区域 9.2ha）であるため、DID の基準となる 40 人/ha（4,000 人/k㎡）を満たすこととなる。 那珂川市都市計画マスタープランにおいて「土地区画整理事業等の市街地開発事業による宅地造成、商業施設及び医療・福祉施設等の誘導や住宅整備を検討していく」地区として位置付けられている。

②土地利用の外部性からの評価

評価のポイント	検討項目	判断基準	評価結果
(ア) 商業機能の立地により、著しい道路混雑が発生しないこと	交通渋滞による損失	・計画地周辺の主要な交差点について、立地後の交差点需要率が1.0を超えないこと。	・需要率が1.0を超える交差点はない。
(イ) 商業機能の立地により、周辺的生活道路の危険性が増加しないこと	交通事故の増加	・立地による交通が、計画地周辺的生活道路の安全性に重大な影響を及ぼさないこと。	・道路築造・交通規制等は土地区画整理事業と合わせて行うため、その他の新規生活道路が配置されることから、地域住民の安全性は現状以上に確保されていると考えられる。
(ウ) 良好な自然環境や自然景観を阻害する恐れがないこと	自然環境への悪影響	・大規模集客施設の立地により、都市計画マスタープラン等に保全対象として位置付けられた良好な自然環境がなくなること。	・マスタープランでの位置づけ等はなく市街地に隣接しているため、立地することによる自然環境への悪影響が発生するような状況には無いと考えられる。
(エ) 騒音・廃棄物の発生により、近隣の住環境を損なう恐れがないこと	騒音、廃棄物の発生	・大規模小売店舗立地法の基準に基づいて適切な対応がなされること。	・特に騒音を発するような施設、設備を予定していないが、近隣する住宅・保育所などの周辺地域に影響を極力落とすためにも低減化を図る。 ・廃棄物等の悪臭による周辺住宅地への影響を最小限にするために、必要保管施設面積を十分に確保するなど、後続の大規模小売店舗立地法における基準である「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（経済産業省）」に基づき周辺地域の生活環境の悪化防止のため配慮を行う。
(オ) 無秩序な周辺開発を誘引し、新たな道路や下水道の整備などの公共コストが著しく生じる恐れがないこと。	無秩序な周辺開発の誘引による公共コストの増加	・周辺開発の誘引により必要となる公共コストが著しく生じないこと。	・近接地の市街化区域には既に良好な住宅地が形成されており、また計画地の西側の土地は都市計画決定された運動公園用地であるため、開発を誘引する可能性はなく、都市計画マスタープランに記載のとおり土地区画整理事業と合わせての立地であるため、将来性のある良好なまちづくりを行うものである。