

平成28年度第1回（第165回） 福岡市都市計画審議会 議案参考資料

（ 頁 ）

1. 福岡都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更
（福岡県決定） （参－1）
2. 福岡都市計画道路の変更（福岡市決定） （参－7）
3. 福岡都市計画公園の変更（福岡市決定） （参－13）
4. 福岡都市計画市場の変更（福岡市決定） （参－18）
5. 福岡都市計画地区計画の変更（福岡市決定） （参－24）

平成28年8月10日（水）

博多エクセルホテル東急（ソレイユ）

(1) 福岡都市計画 都市計画区域の整備、 開発及び保全の方針の変更（福岡県決定）

- ・ 福岡県においては、都市を取り巻く環境の変化を踏まえ、喫緊の課題である「集約型の都市づくり」を効果的に進めるため、平成27年10月に福岡県都市計画基本方針を改定しました。
- ・ 今回、新たな福岡県都市計画基本方針の実現に向け、複数の都市計画区域を包括した広域的な都市計画のマスタープランとして枠組みづくりを行うとともに、「広域拠点」や「拠点」を効率的に接続する「基幹公共交通軸」と「公共交通軸」が位置づけられます。
- ・ 以上の理由により、「福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が変更されます。

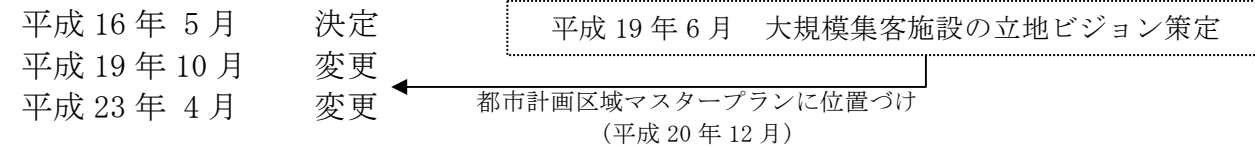
福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

1. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（県決定）の変更経緯及び予定

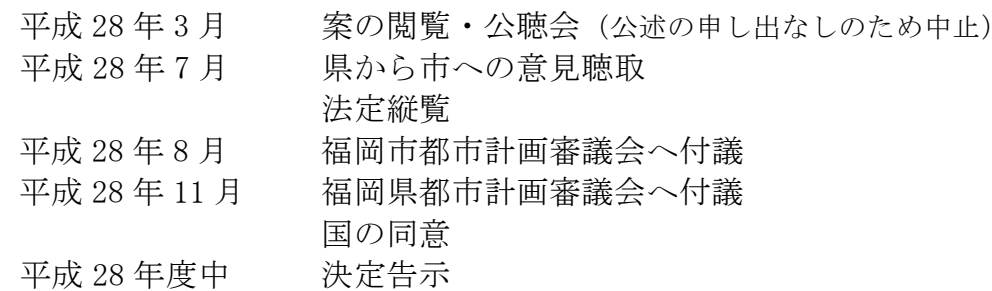
「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下：都市計画区域マスタープラン）」とは、都道府県が一市町村を超える広域的な見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定める法定の計画であり、これまで定期的に見直しを行ってきました。

今回の変更は、少子高齢化のさらなる進展や人口減少社会への対応など都市計画に対する社会的要請の変化を踏まえ、喫緊の課題となった集約型の都市づくりを効果的に進めるため、平成 27 年 10 月に県が策定した「福岡県都市計画基本方針」を反映した内容となっています。

●これまでの変更経緯

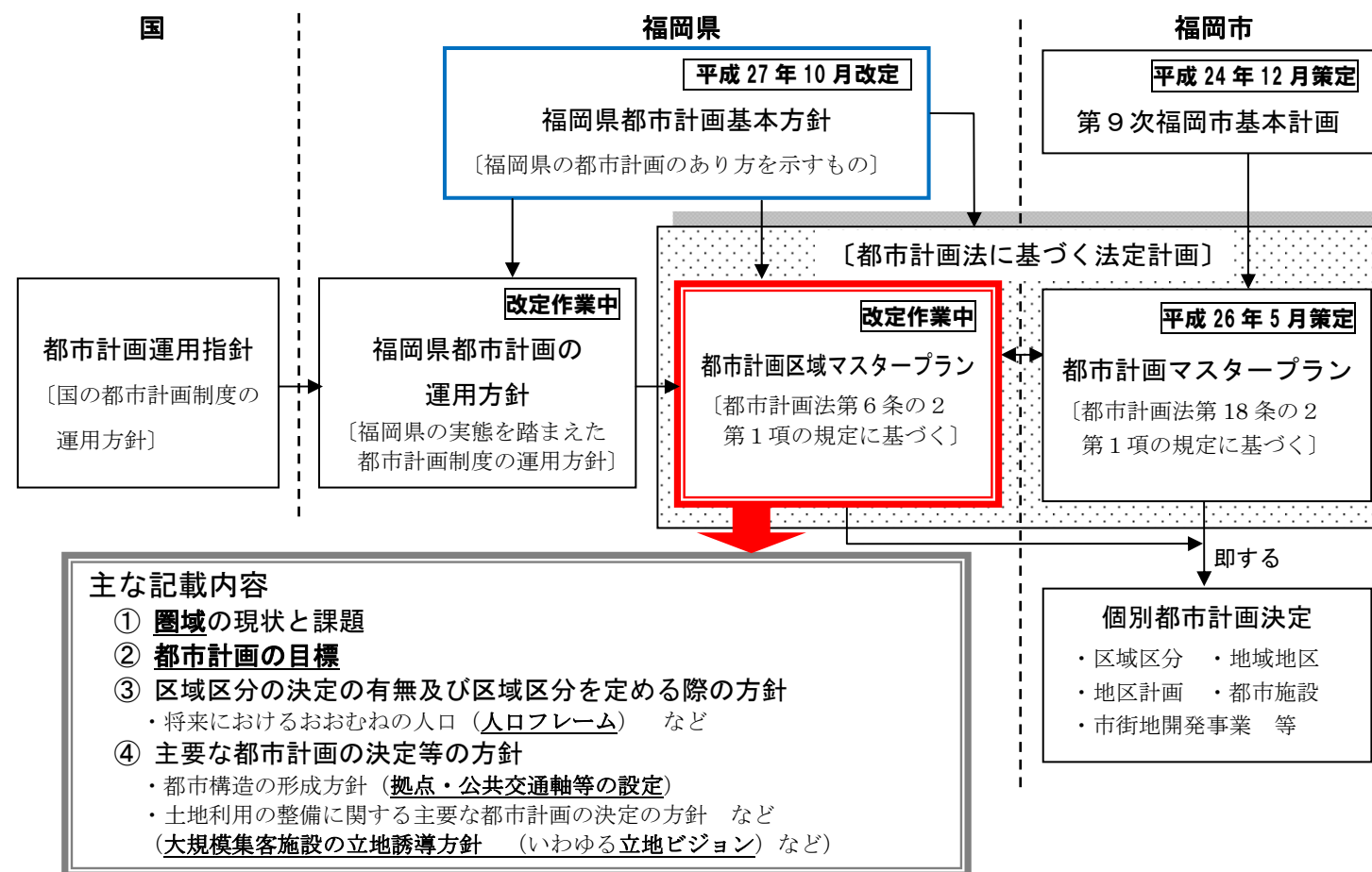


●スケジュール（予定）



2. 当計画の位置付け および 記載内容

都市計画区域マスタープランは以下のような位置づけとなっています。



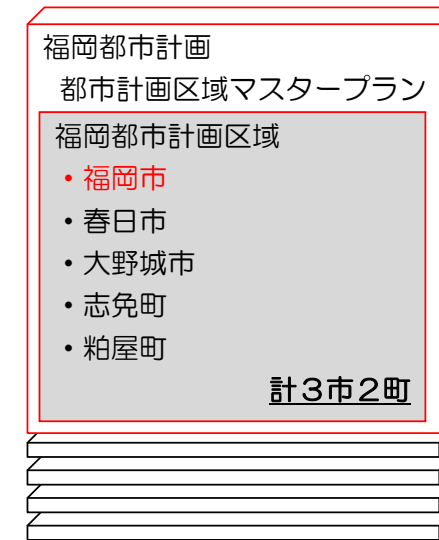
3. 主な変更内容

① 都市計画区域の統合

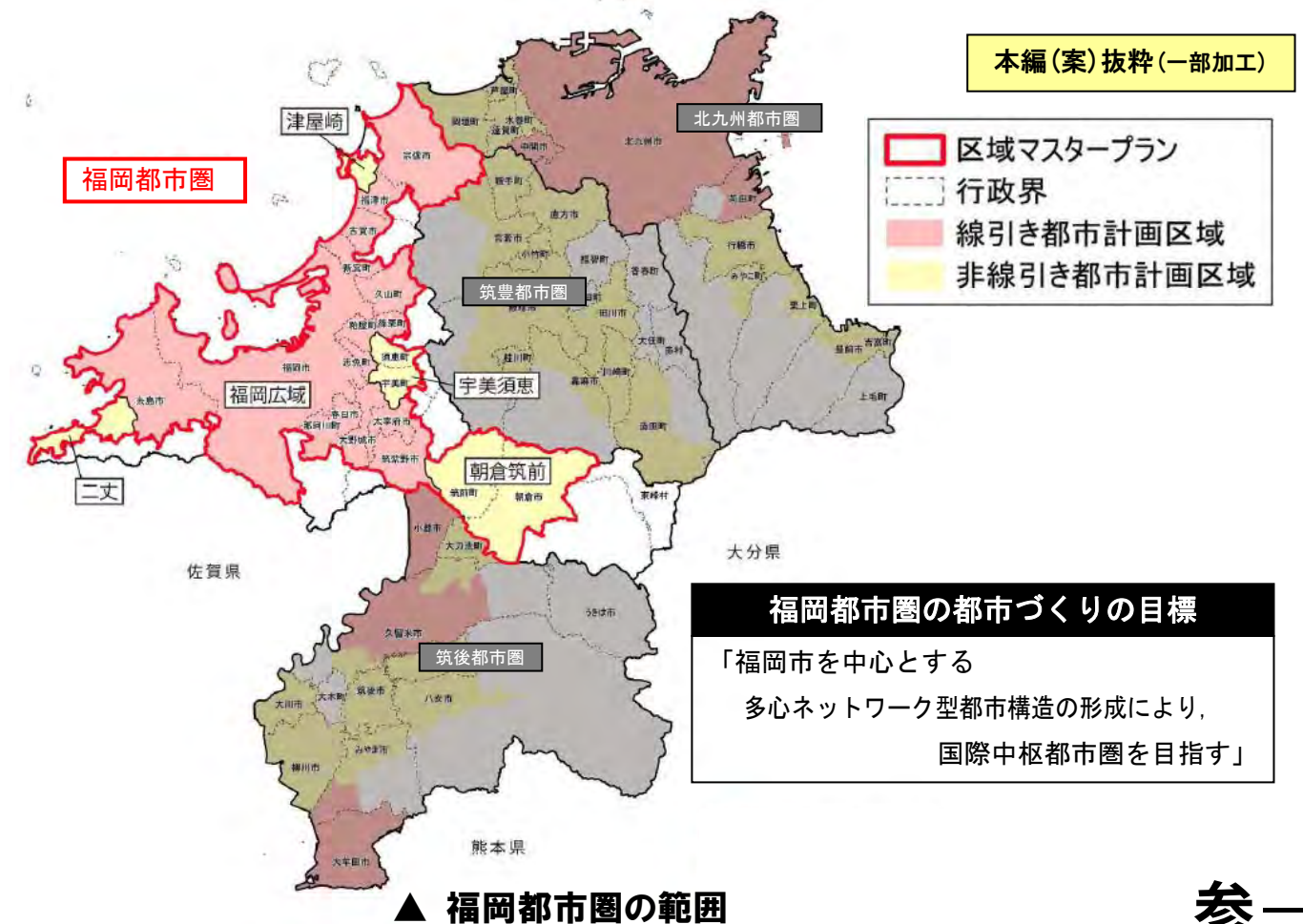
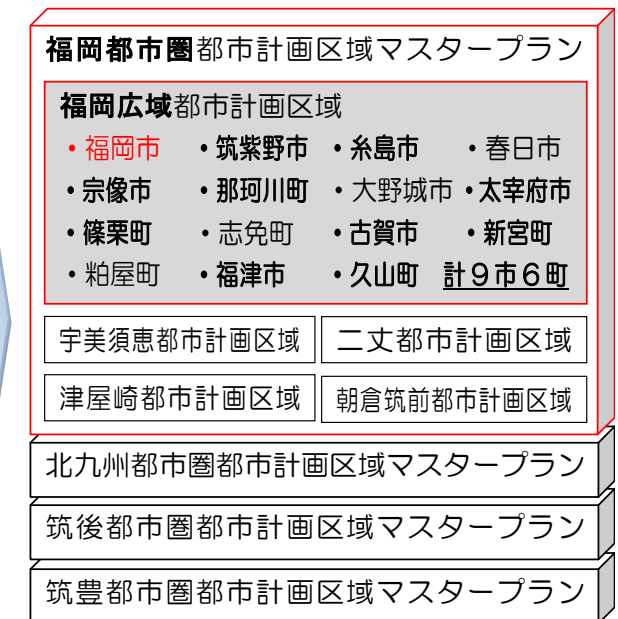
都市計画区域マスタープランについては、交通基盤の進展による生活圏の広がりへの対応や都市間連携の強化などに向け、より広域的な圏域で一体的な都市計画を推進していくため、県内を 4 つの都市圏として位置づけ、都市圏毎に策定がなされます。

都市計画区域については、福岡都市圏の中で区域区分（いわゆる線引き）を行っている市町の都市計画区域を統合し、9 市 6 町で構成される「福岡広域都市計画区域」となります。

県内 55 の都市計画区域マスタープラン



県内 4 の都市計画区域マスタープラン



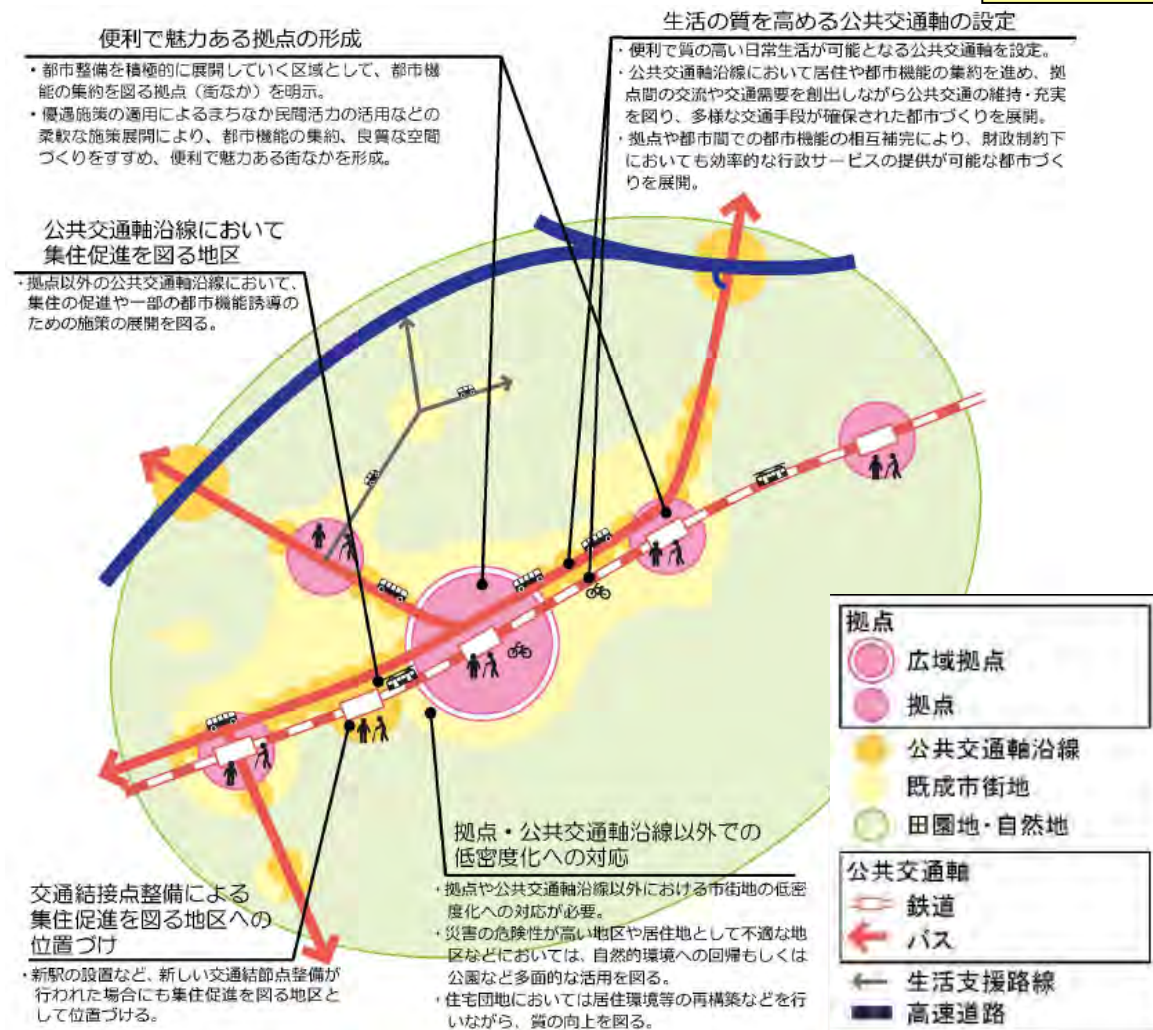
福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

② 都市計画の目標

本圏域では、人口減少・高齢社会、国際化、情報化、地球環境の変化など、様々な社会・経済の変化に対応するため、以下の5つの都市づくりの基本理念が定められます。

- 1) 持続可能な、快適で魅力ある都市生活を支える集約型都市づくり（下図参照）
- 2) 安全で快適な生活を支える都市づくり
- 3) 自然環境に囲まれ、環境と共生する都市づくり
- 4) 活気にあふれた個性が輝く都市づくり
- 5) 住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める

本編(案)抜粋



▲ 集約型の都市づくりのイメージ

③ 人口フレームの変更

将来の市街地規模の最も重要な算定指標の一つである「人口フレーム」に関して、直近の国勢調査年である平成22年を基準年とし、10年後となる平成32年の将来人口等の想定が都市計画区域単位で設定されます。

＜将来におけるおおむねの人口＞

本編(案)抜粋(一部加筆)

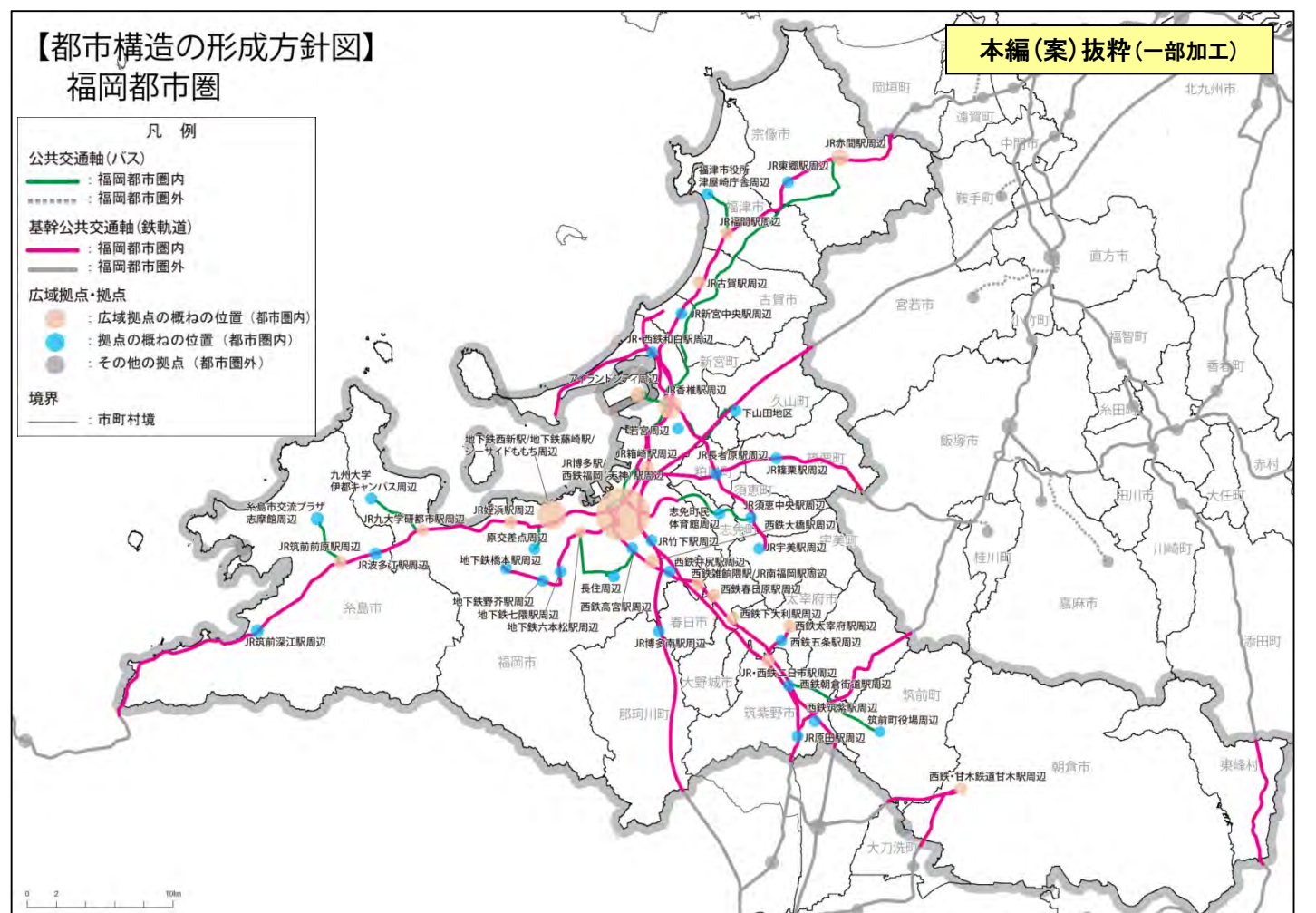
都市計画区域	都市計画区域内人口			市街地内人口		
	平成22年	平成32年	増減	平成22年	平成32年	増減
福岡広域都市計画区域						
	2,291千人	おおむね2,410千人	おおむね+119千人	2,169千人	おおむね2,291千人	おおむね+122千人

④ 大規模集客施設の立地誘導方針（以下、立地ビジョン）の変更

都市構造に影響を及ぼす大規模集客施設の立地誘導については、これまでの「拠点」と「広域拠点」に加え、各拠点を効率的に接続する軸において、公共交通サービスの質や都市基盤施設のストック、公共交通の将来の持続性などを踏まえ、鉄軌道など特に質が高い「**基幹公共交通軸**」とバス路線などの「**公共交通軸**」が新たに設定されます。

これら公共交通軸等の沿線においては、拠点内での立地が難しい場合に、**駅やバス停から利用者が安全で快適に移動できること**等が担保された施設であれば立地が可能となります。

また、本方針を用途地域や地区計画などの**都市計画変更**にかかる**県の同意基準**とすることにより、**適正立地の実現**が図られます。（政令市決定の都市計画は**県協議**）



▲ 都市構造の形成方針図

新規追加	広域拠点 福岡市10地区	J R博多駅／西鉄天神駅周辺、J R姪浜駅周辺、J R香椎駅周辺、地下鉄西新駅／地下鉄藤崎駅周辺／シーサイドももち周辺、西鉄大橋駅周辺、西鉄雑餉隈駅・J R南福岡駅周辺、J R箱崎駅周辺、アイランドシティ周辺、地下鉄六本松駅周辺、J R九大学研都市駅周辺
	拠点 福岡市11地区	西鉄高宮駅周辺、J R竹下駅周辺、西鉄井尻駅周辺、若宮周辺、九州大学伊都キャンパス周辺、地下鉄野芥駅周辺、J R・西鉄和白駅周辺、地下鉄橋本駅周辺、原交差点周辺、地下鉄七隈駅周辺、長住周辺
	基幹公共交通軸 福岡市12路線	J R香椎線、J R鹿児島本線、J R篠栗線、J R山陽新幹線、J R九州新幹線、J R博多南線、J R筑肥線、西鉄貝塚線、西鉄天神大牟田線、地下鉄箱崎線、地下鉄空港線、地下鉄七隈線
	公共交通軸 福岡市7路線	アイランドシティ周辺ーJ R香椎駅、下山田地区周辺ーJ R舞松原駅、長住周辺ー地下鉄六本松駅、原交差点ー地下鉄藤崎線、長住周辺ー西鉄高宮駅、九州大学伊都キャンパス周辺ーJ R九大学研都市駅周辺、J R赤間駅周辺ーJ R博多駅／西鉄福岡（天神）駅周辺

「大規模集客施設の立地誘導方針（以下、立地ビジョン）」の概要

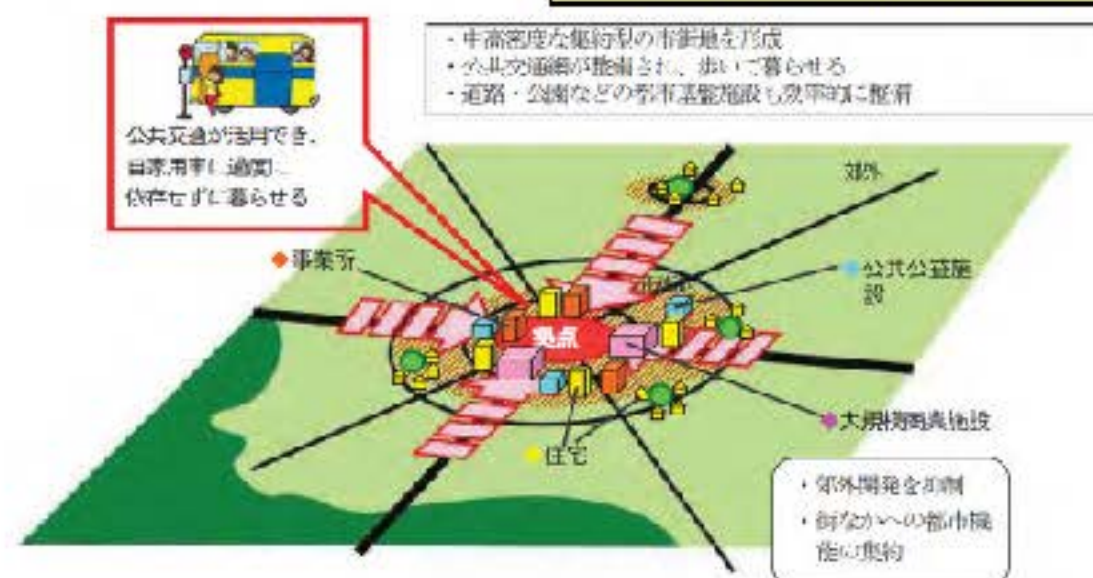
●立地ビジョン策定の背景

立地ビジョンとは、中心市街地の空洞化や、少子高齢化社会の到来が深刻化している地方都市が増加してきたことを背景に、市街地の郊外への拡散を抑制しつつ、まちの機能を中心市街地へ集積させるコンパクトシティの考え方から、福岡県が平成19年に都市計画区域マスタープランの一部として策定したものです。

●立地ビジョンの基本的な考え方

商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の都市機能が拠点に集約する集約型都市構造への転換を図るため、都市構造に影響のある大規模集客施設の立地を、拠点等に誘導・集約し、同時に拠点地域以外での立地を抑制するものです。

平成19年 大規模集客施設の立地ビジョン(本編) 抜粋



▲ 集約型都市構造のイメージ

●大規模集客施設の種類

対象となる大規模集客施設の種類の、以下のとおりです。

本編(案)抜粋

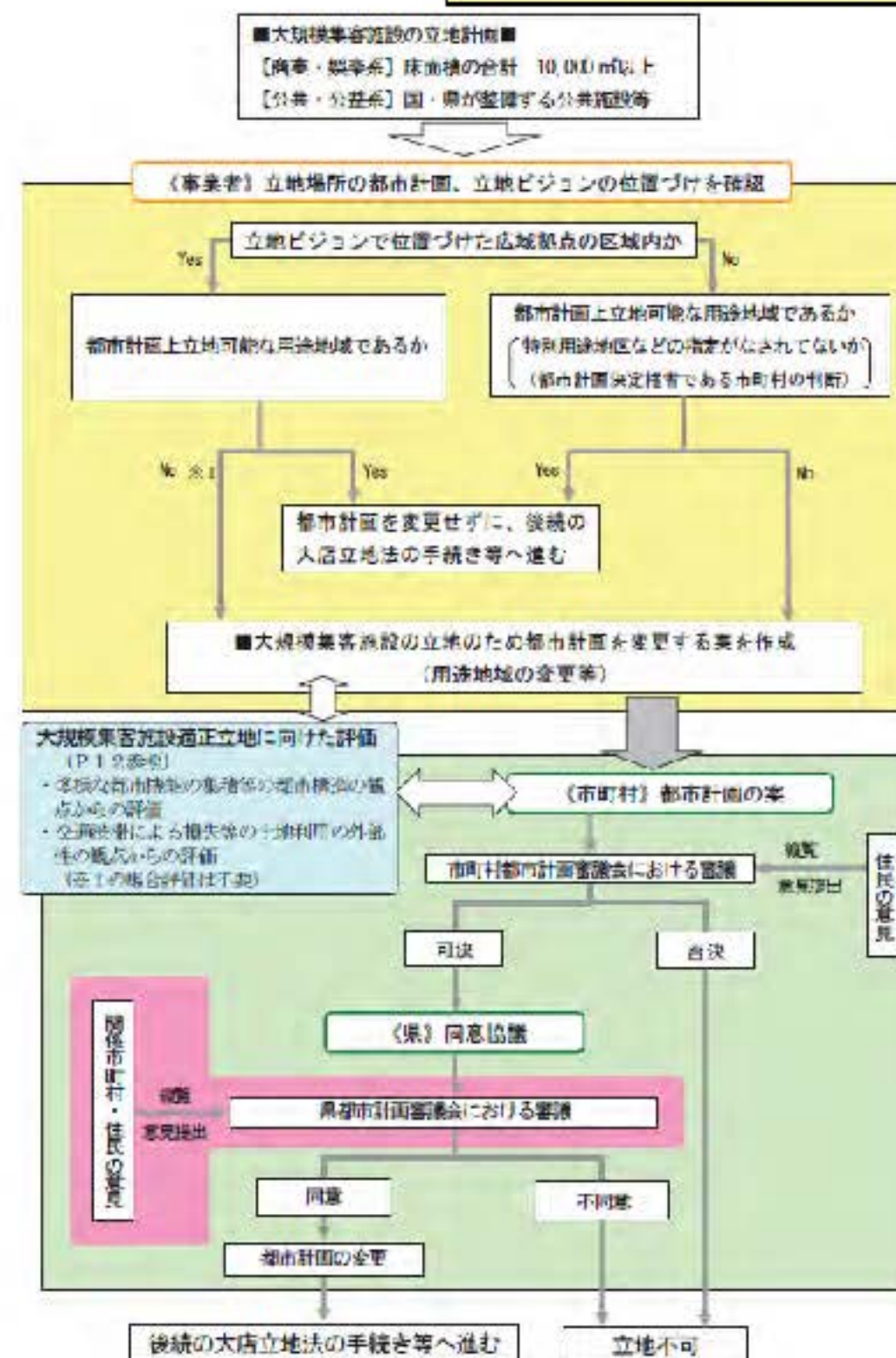
大規模集客施設の種類の	大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・娯楽系	商業施設 スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000㎡ ^{※1} を超えるもの
公共・公益系	公共施設（国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館） 病院 福祉施設 大学等	国・地方公共団体が整備する公共施設 病床数200床 ^{※2} を超えるもの 収容人数200人 ^{※3} を超えるもの 学生数が500名 ^{※4} を超えるもの

- ※1 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計。
 ※2 立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。
 ※3 立地の影響が市町村の範囲（徒歩圏）等を越える程度の規模は都市圏等の実情による。なお、福岡市域の拠点における商業・娯楽系施設については、10,000㎡とする。
 ※4 病床数には、療養、精神等を除く。

●立地ビジョンにおける手続き フロー

現在の立地ビジョンの手続きは以下のフロー（平成19年策定）となっており、都市計画変更における県の同意の基準（政令市の都市計画は県協議）とすることにより、大規模集客施設の適正立地を図ります。

平成19年 大規模集客施設の立地ビジョン(本編) 抜粋



▲ 立地ビジョンの手続きフロー

福岡県都市計画基本方針の概要について

はじめに

(1) 策定の背景

- ・ 現行の基本方針は、平成15年におおむね20年後の都市の姿を展望した上で策定
- ・ 近年の都市を取り巻く環境の変化に対応するため、新たに策定するもの

都市を取り巻く環境の変化

- 少子高齢化の更なる進展と人口減少社会への対応
- 環境負荷の小さな都市づくりへの対応
- 地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりへの要請
- 世界遺産を目指した取組などの個性ある景観づくりへの要請 など

(2) 基本方針の位置づけと役割

- ・ 今後の都市づくりにおける県や市町村の施策の方向性を示すもの

(3) 目標年次

- ・ 平成27年度からおおむね20年後の都市の姿を展望した上で定める。

福岡県総合計画と主要関連計画

福岡県総合計画	(平成24年 3月策定)
■「県民幸福度日本一」を目指す	
■県民生活の「安定」「安全」「安心」を目指す	
■10の事項の実現に取り組む	
・ 福岡県国土利用計画〔第四次〕	(平成21年 3月策定)
・ 福岡県農業・農村振興基本計画	(平成24年 3月策定)
・ 福岡県森林・林業基本計画	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県水産振興基本計画	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県過疎地域自立促進方針・福岡県過疎地域自立促進計画	(平成22年 9月策定)
・ 福岡県住生活基本計画	(平成24年 3月策定)
・ 福岡県交通ビジョン	(平成24年 3月策定)
・ 福岡県交通安全計画〔第9次〕	(平成23年12月策定)
・ 福岡県交通安全実施計画	(平成25年 7月策定)
・ 福岡県地域防災計画〔基本編・風水害対策編, 地震・津波対策編, 事故対策編, 災害危険箇所編, 原子力災害対策編〕	(平成17年3月～平成24年9月策定)
・ 福岡県耐震改修促進計画	(平成19年 3月策定)
・ 福岡県環境総合基本計画	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県地球温暖化対策推進計画	(平成18年 3月策定)
・ 福岡県生物多様性戦略	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県保健医療計画	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県高齢者保健福祉計画〔第7次計画〕	(平成27年 3月策定)
・ 福岡県健康増進計画	(平成25年 3月策定)
・ 福岡県地域福祉支援計画	(平成17年 2月策定)
・ 福岡県高齢者居住安定確保計画	(平成24年 3月策定)
・ 福岡県次世代育成支援行動計画〔後期計画〕	(平成22年 3月策定)
・ 福岡県教育施策実施計画	(平成26年 3月策定)
・ 筑後ネットワーク田園都市圏構想	(平成15年 3月策定)
・ 京築連帯アメニティ都市圏構想	(平成19年 2月策定)

1 都市計画の現状・課題と目指すべき方向性

都市計画の現状・課題

- 広域化する生活圏への対応
 - ・ 市町村の区域を越えて生活圏が広域化している。
- 人口減少への対応
 - ・ 人口減少の進行により、市町村によっては日常生活に関わる様々な問題の発生が懸念される。
- 都市化圧力への対応
 - ・ 市街地縁辺部においては依然として都市化圧力が高い地域がある。
- 交流・連携を支える都市基盤整備への対応
 - ・ アジアの玄関口や九州・山口ブロックの中心にふさわしい都市基盤の更なる充実が求められている。
- 個性を生かした都市づくりへの対応
 - ・ 景観・世界遺産など個性を生かした都市づくりが求められている。
- 少子・高齢社会への対応
 - ・ 自動車から他の移動手段への移行が必要となる高齢者が増加している。
 - ・ 高齢者や子育て世帯が暮らしやすいまちづくりが求められている。
- 公共交通施策への対応
 - ・ 沿線人口の減少と公共交通を利用できない場所への都市機能の分散による公共交通の衰退が懸念される。
- 水資源確保・自然環境保全、エネルギー問題への対応
 - ・ 安定した水資源の確保への取り組みが引き続き求められている。
 - ・ 人と自然が共生できる都市づくりが求められている。
 - ・ 多様なエネルギーをこれまで以上に効率的に利用する取り組みが求められている。
- 防災性の向上への対応
 - ・ 地震や豪雨など自然災害に強い防災都市づくりが求められている。

目指すべき方向性

- 広域的な都市の連携
 - ・ 基幹的な交通網及び情報網の整備
 - ・ 広域的で多様な交流・連携による活力の増進
- 土地利用の適正な誘導
 - ・ 個々の都市特性に応じた集約型の都市づくり
 - ・ 拠点や公共交通が便利な場所への都市機能の集約
- 広域的な交通流動に対応した都市計画の適用
 - ・ 交通施設整備に伴う広域的な交通流動の変化に対応した土地利用の誘導
- 個性を生かした都市づくり
 - ・ 自然や歴史・文化、景観、世界遺産などの個性を生かした都市づくり
- 地域住民の意見を都市づくりに反映
 - ・ 住民がまちづくりに参画できる都市づくり
- 多世代が暮らしやすい都市づくり
 - ・ ユニバーサルデザインのまちづくり
 - ・ 高齢者が自立的に活動でき、子育て世帯が安心して暮らせる居住環境づくり
- 公共交通軸を生かした都市づくり
 - ・ 公共交通を含め多様な交通手段が確保された豊かで暮らしやすい都市づくり
- 都市・田園・自然の調和
 - ・ 緑地空間の整備、緑の保全など総合的な都市緑化、多様なエネルギーを効率的に利用する低炭素都市づくり
- 安全・安心な都市づくりへの取り組み
 - ・ 防災・減災に対応した土地利用誘導や市街地整備など防災都市づくりの推進

2・3 これからの都市計画の基本的な考え方と都市づくりの方針

都市計画の基本的考え方

○都市づくりの目標

拠点と公共交通軸が紡ぎだす豊かで暮らしやすい都市を目指して

○基本理念

「広域・連携」「個性・再生」「安全・安心」「パートナーシップ」

都市づくりの方針

■集約型の都市づくりの方針

○便利で魅力ある拠点の形成

・市街地整備や民間活力の活用により、都市機能や居住機能の集約を図り便利で魅力ある拠点を形成

○生活の質を高める公共交通軸の設定

・多様な交通手段が確保された、豊かで暮らしやすい都市の持続可能性を高めるための公共交通軸の設定

○拠点・公共交通軸沿線以外での低密度化への対応

・拠点・公共交通軸沿線以外で低密度化する市街地においては、自然的環境への回帰や居住環境の再構築など多面的な活用を推進

○広域的な枠組みによる都市づくり

・都市圏ごとの都市計画区域マスタープランの決定等、広域的な枠組みによる都市づくりを推進

○都市情報一元化による戦略的な施策展開

・各地域で分野横断的な施策を展開できるよう、人口、医療、福祉、商業、交通等に関する地理空間情報等を活用し、都市構造の可視化を推進

■土地利用に関する方針

○良質な都市空間の形成に向けた地区計画等の活用

○計画的な産業用地の配置 等

■都市施設・市街地整備に関する方針

○魅力ある拠点や中心市街地等の整備

○広域的な緑の整備・保全・活用 等

■安全で個性ある都市づくりに関する方針

○地域の自然や歴史・文化、世界遺産などの個性を生かした景観整備

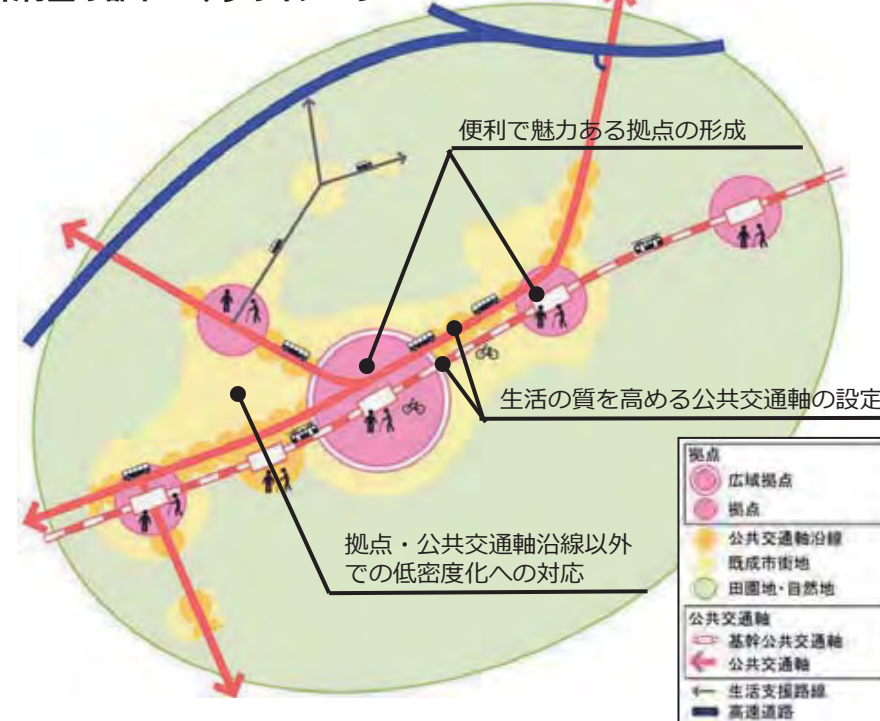
○防災都市づくり 等

■都市づくりの仕組みに関する方針

○県と市町村の連携体制の強化

○PDCAによる集約型の都市づくりの実践 等

集約型の都市づくりのイメージ



▶都市計画において公共交通軸を明示する効果

・土地利用が描きやすくなる。

集約型の都市構造に向けた土地利用が描きやすくなる。

・軸沿線で行われる施策の根拠となる。

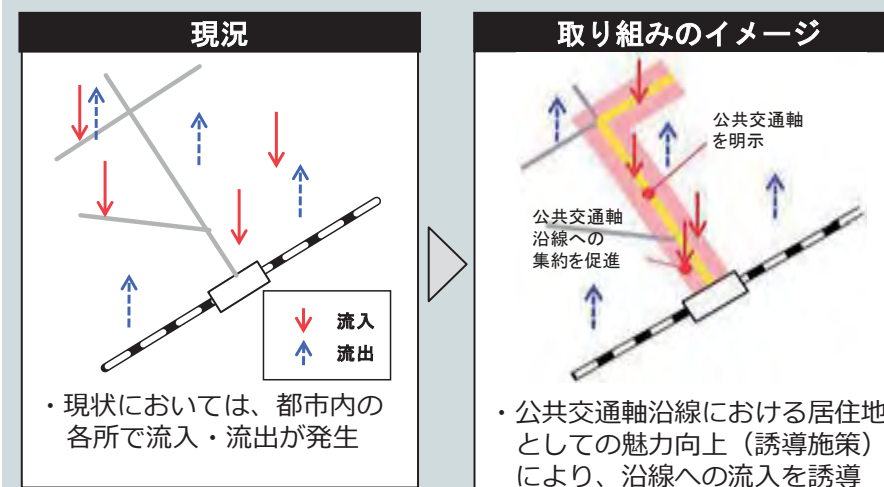
各種事業等を展開させていくための根拠となる。

・民間投資を誘導する。

集約を促進させていく地区を明示することで民間投資を誘導する。

▶居住集約の取り組みのイメージ

・公共交通軸沿線において都市機能の集約を促進するなど、居住地としての魅力を高めつつ、時間をかけて沿線への流入を誘導する。



4 基本方針の実現に向けた施策の展開

1 都市計画施策の展開

①都市計画基礎調査の拡充

②開発許可基準の改定

③用途地域等の決定運用基準の改定

④都市圏ごとの区域マスタープランの決定

⑤都市計画運用方針の改定

⑥都市構造の可視化の推進

⑦都市構造に関する専門家会議の設置



2 分野横断的な施策の展開

①街なか再生の取り組み

②公共交通軸沿線への都市機能の誘導

③公共交通軸の質の向上

④低密度化する市街地の多面的な活用

⑤防災都市づくりの展開

⑥環境共生の都市づくりの展開

⑦美しい都市づくりの展開

（２）福岡都市計画道路の変更（福岡市決定）

都市計画道路中，１・４・８号自動車専用道路アイランドシティ線ほか２路線を次のように変更する。

注）朱書き・下線は新，（ ）は旧を示す

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
自動車専用道路	1・4・8	自動車専用道路アイランドシティ線	福岡市東区香椎浜一丁目	福岡市東区みなと香椎一丁目	福岡市東区香椎浜二丁目	約 2, 500m	嵩上式	4 車線	19m	幹線街路と平面交差 1 箇所	福岡市東区みなと香椎一丁目で臨港道路アイランドシティ 1 号線に接続
道路	詳細設計を行った結果，橋脚の位置・形状が明確になったため，都市計画区域を変更するもの										
幹線街路	3・3・78	堅粕箱崎線	福岡市博多区堅粕一丁目	福岡市東区箱崎六丁目	福岡市博多区吉塚本町	約3, 860m	地表式	4車線	25m	JR貨物博多臨港線と立体交差西鉄宮地岳線と立体交差自動車専用道路と立体交差幹線街路箱崎ふ頭粕屋線と立体交差幹線街路と平面交差 11箇所	福岡都市高速鉄道2号線と立体交差幹線街路と平面交差 13箇所
国道 3 号線との接続部である終点の位置を変更し，原田箱崎線から箱崎七丁目までの区域を廃止するとともに，原田箱崎線から箱崎六丁目の区域を追加するもの											

幹線街路	3・4・159	原田箱崎線	福岡市東区原田三丁目	福岡市東区箱崎六丁目	福岡市東区松島一丁目	約1, 230m	約1, 960m	地表式	2車線	16m	JR九州鹿児島本線と立体交差幹線街路と平面交差 3箇所
終点位置を変更し，堅粕箱崎線から箱崎阿恵線までの区域を追加するもの											

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

（１・４・８号自動車専用道路アイランドシティ線）

１・４・８号自動車専用道路アイランドシティ線は，本市東部地域全体の交通課題である海の中道方面への交通需要に加え，アイランドシティ整備事業の進捗や港湾物流の増加に伴い発生する新たな交通需要に適切に対応し，さらに，幹線道路のネットワーク化による交通の円滑化を図るための道路である。

当該道路は高架構造であるが，詳細設計を行った結果，橋脚の位置・形状が明確になったため，都市計画区域の変更を行うものである。

（３・３・７８号堅粕箱崎線，３・４・１５９号原田箱崎線）

箱崎キャンパス跡地を含む周辺地域については，九州大学の移転を契機として，周辺地域と調和した良好な市街地の形成および新たな都市機能の導入を目指し，まちづくりを進めているところである。

このまちづくりに併せ，堅粕箱崎線及び原田箱崎線の変更を行い，幹線道路ネットワークを強化し，あわせて地域の骨格を形成し，当該地域周辺の交通円滑化を図るものである。

また，原田箱崎線においては，平成 1 0 年の都市計画法の政令及び省令の改正において，都市計画に定める事項として「車線の数」が追加されたことに伴い，車線数の明示を行うものである。

【参 考】

総 括 表

区 分	福 岡 都 市 計 画 道 路		う ち 、 自 動 車 専 用 道 路	
	本 数	延 長	箇所数	延 長
計 画 決 定 済	2 6 3 本	5 0 4 , 8 2 0 m	8 本	6 1 , 5 3 0 m
今 回 変 更 分	3 本	8 , 3 2 0 m	1 本	2 , 5 0 0 m
計	2 6 3 本	5 0 4 , 6 8 0 m	8 本	6 1 , 5 3 0 m

福岡都市計画道路（自動車専用道路アイランドシティ線）位置図

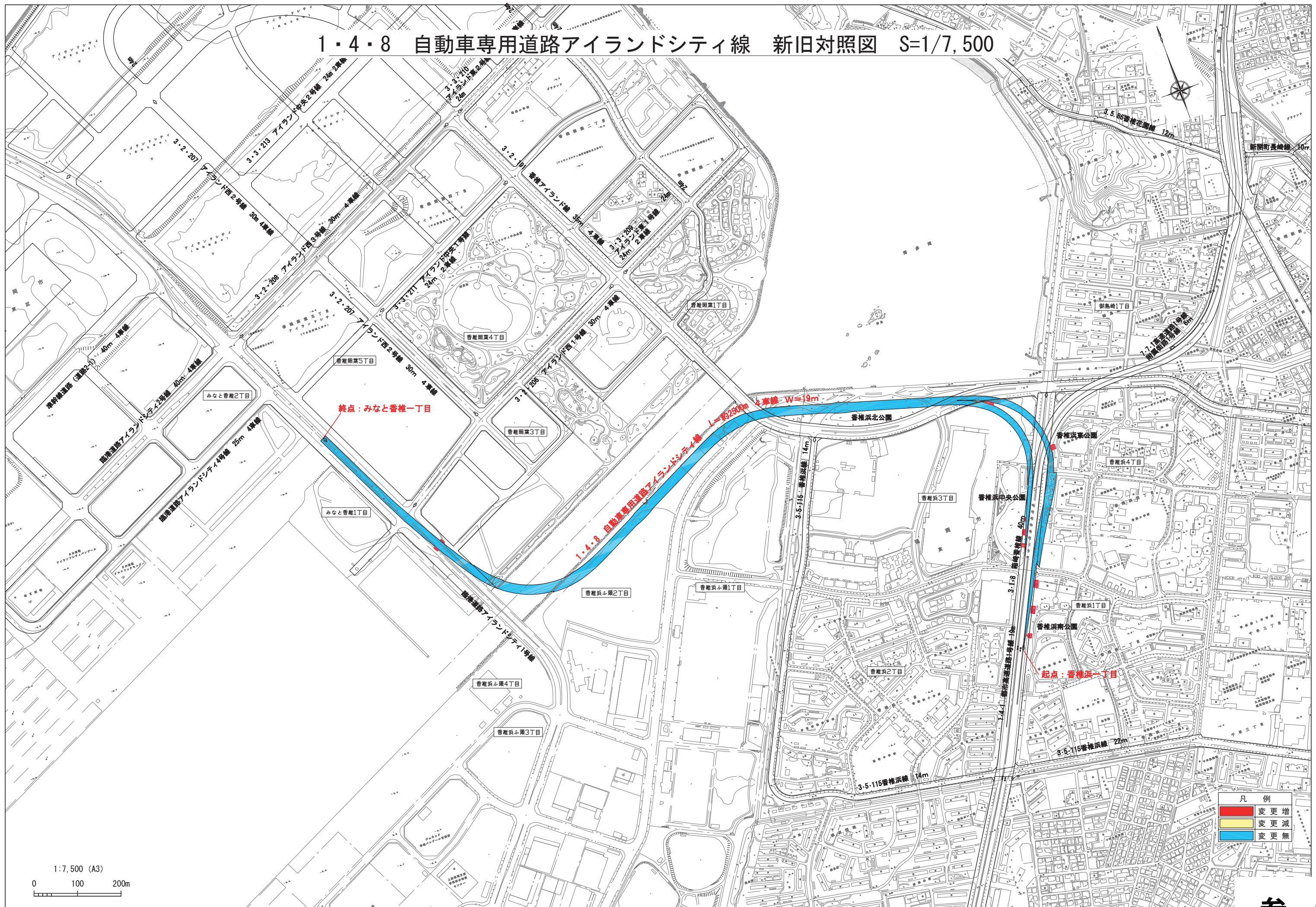
City Planning Map of fukuoka

1:125,000

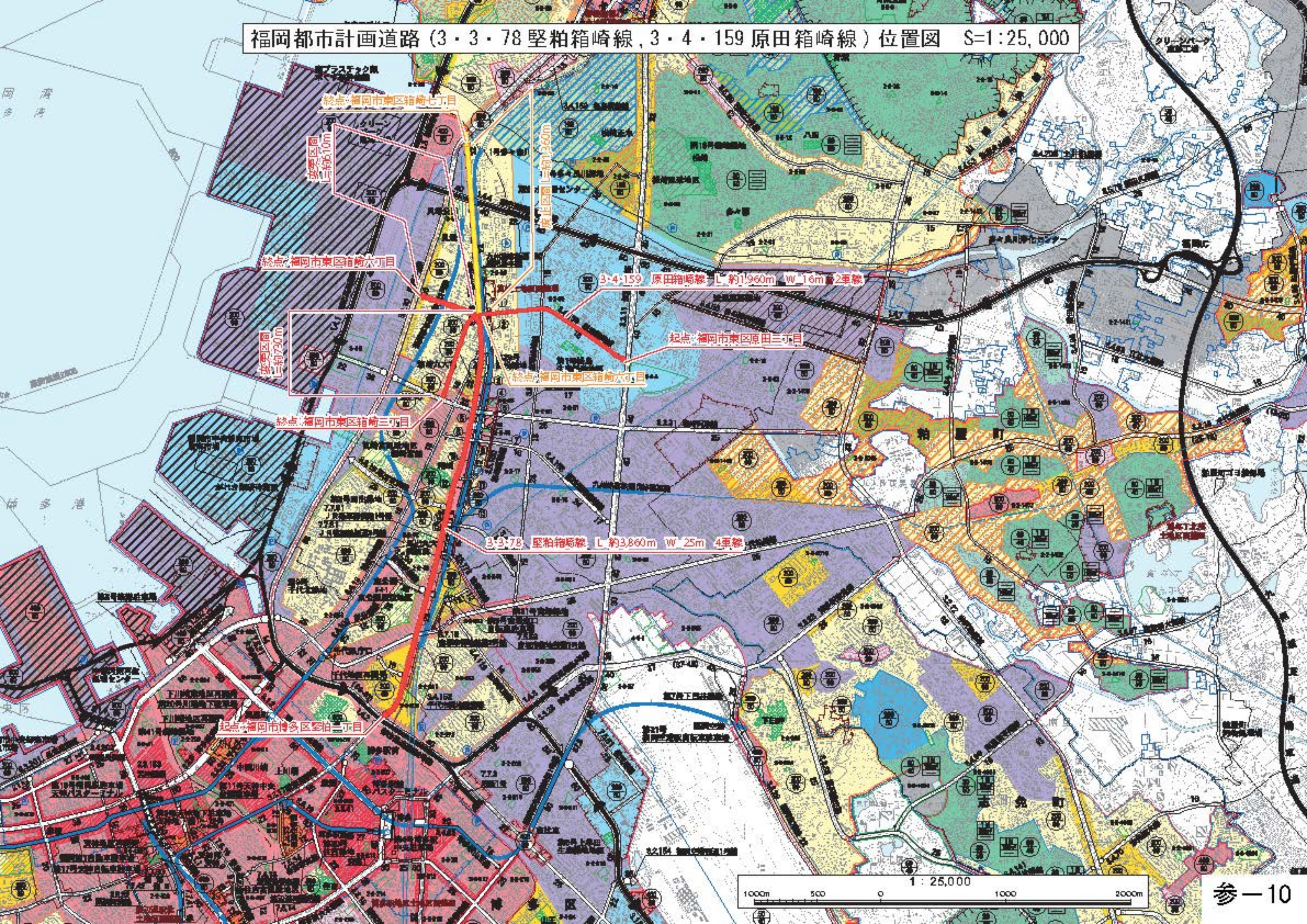
1000m 500m 0 1000m 2000m



1・4・8 自動車専用道路アイランドシティ線 新旧対照図 S=1/7,500

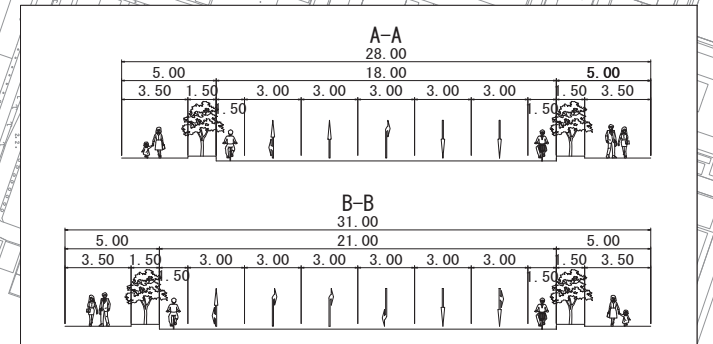


福岡都市計画道路(3・3・78 堅粕箱崎線, 3・4・159 原田箱崎線)位置図 S=1:25,000

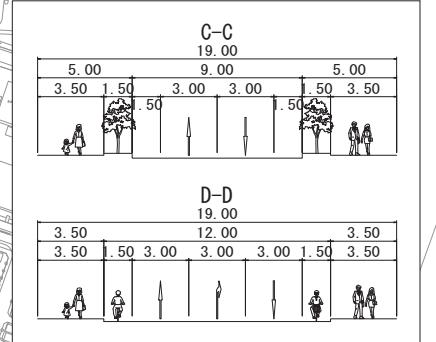


福岡都市計画道路（3・3・78 堅粕箱崎線, 3・4・159 原田箱崎線）新旧対照図（参考図） S=1/7,500

3・3・78 堅粕箱崎線 横断面



3・4・159 原田箱崎線 横断面



凡 例	
	変 更 増
	変 更 減
	変 更 無

1/7,500
0 50 100 250 500m

■九州大学箱崎キャンパス跡地における都市計画道路の変更について

- 九州大学箱崎キャンパス跡地は、第9次福岡市基本計画において、機能を充実・転換する地区として、市街地内の貴重な大規模活用可能地として、大学の移転進捗を踏まえ、新たな都市機能の導入などを検討する地区に位置付けられています。
- 跡地利用に関しては、学識経験者や地域の代表などで構成される箱崎キャンパス跡地利用協議会での協議を経て、平成27年3月に市と九州大学が跡地利用計画を策定し、まちづくりの方針、交通基盤の整備方針などを定めています。
- 交通基盤の整備方針において、箱崎キャンパス跡地内の東西・南北道路により、福岡市の骨格を担う道路ネットワークの機能補完・強化を図るとともに、箱崎キャンパスや鉄道による東西既成市街地の分断の解消、南側既成市街地との連携、アクセス性の向上を図ることとしています。
- 九州大学が平成30年度を目指している移転完了にあわせて、計画的なまちづくりの誘導を図るため、まちの骨格を形成する幹線道路を都市計画道路に位置づける手続きを進めたいと考えています。

1. 九州大学箱崎キャンパス跡地利用計画(平成27年3月)

交通基盤の整備方針【地区内道路(街区)の形成方針】抜粋

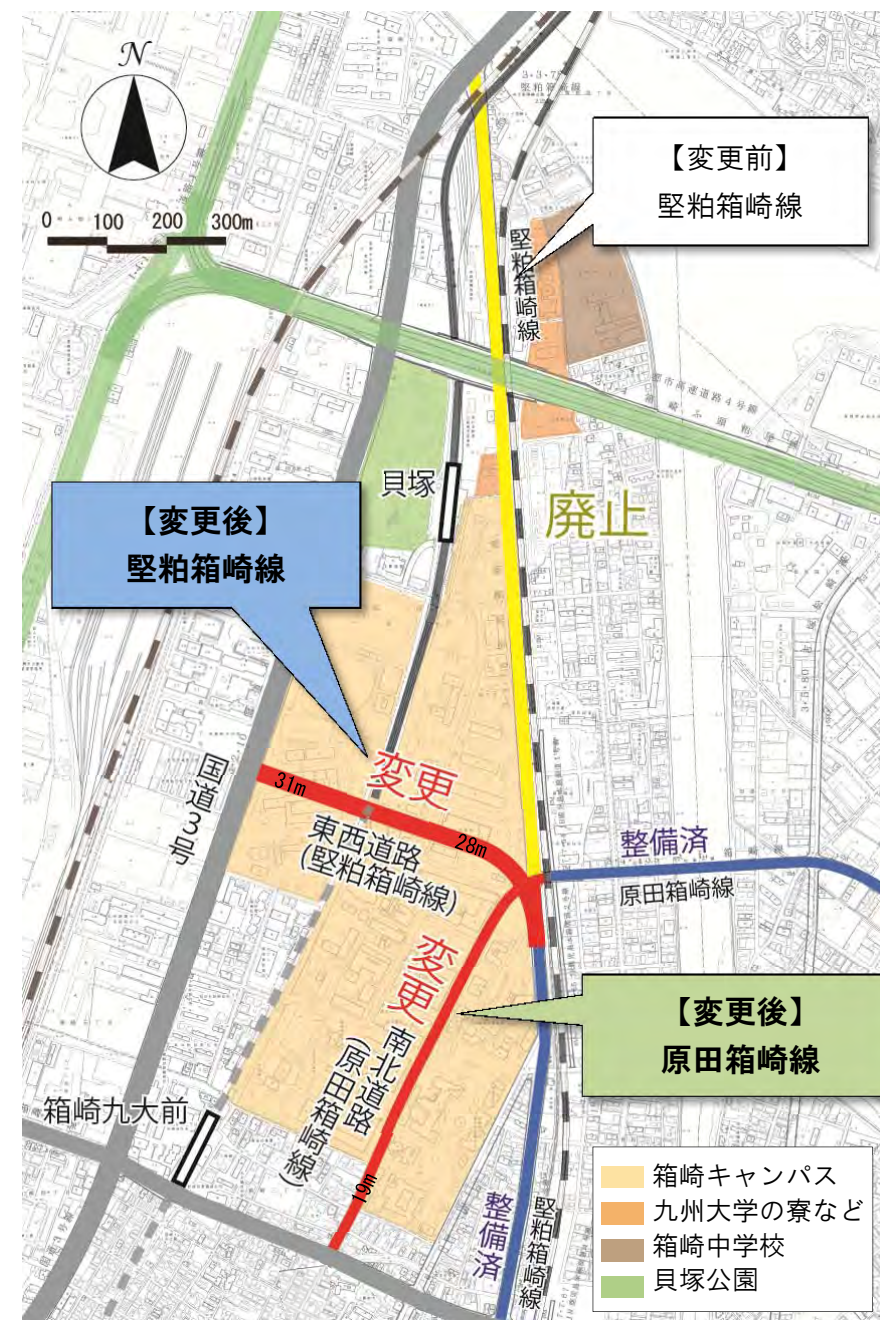


《幹線道路(東西・南北道路)の整備》

東西既成市街地の分断の解消、南側既成市街地との連携、アクセス性の向上を図るため、まちの骨格を形成する東西・南北道路を整備

※ 「区画道路」等の位置は決定されたものではなく、今後の土地利用計画とあわせて検討していきます。

2. 都市計画道路の変更



《東西道路(堅粕箱崎線)》

◆都市計画道路の変更 (ルートの変更, 廃止)

- ・都市計画道路「堅粕箱崎線」のルートを変更
- ・キャンパス跡地の東西の幹線道路としての機能をもたせる4車線の道路として計画

《南北道路(原田箱崎線)》

◆都市計画道路の変更 (ルートの延伸)

- ・都市計画道路「原田箱崎線」のルートを延伸
- ・キャンパス跡地の南北の幹線道路としての機能をもたせる2車線の道路として計画

3. 手続きスケジュール(予定)

- 平成28年7月 都市計画案縦覧
- 平成28年8月 都市計画審議会付議
- 平成28年9月 都市計画決定