

立地適正化計画策定に係るヒアリング

7月28日(木) pm3:40~pm4:40

【出席者】

国土交通省都市局都市計画課 : 企画専門官、企画係長、

近畿地方整備局都市整備課 : 企画調査第一係長

滋賀県都市計画課 : 4名

湖南省都市政策課 : 4名

(株)サンワコン : 1名

(国の企画専門官は熊本市で立地適正化計画を担当)

【以下 国土交通省都市局都市計画課 専門官意見】

・市街化区域の人口はあまり減少しないが高齢化が進むという将来予測に対して、現在の市街地規模を維持し、高齢化に対応したまちづくりを進めるというストーリーは問題ない。住んでいる人が将来も住みやすいように考える必要がある。ただ、都市計画区域マスタープラン等との整合は必要。

・災害リスクの取り扱いは、用途地域とは趣旨が異なる。例えば土砂災害警戒区域を居住の場所として市がオススめできるのか？それを説明できれば居住誘導区域に災害リスクの箇所を含めるのは良いが、実務的には抜くべきではないか。

・居住誘導区域は、あくまでも行政が勧める居住地であって、区域外での居住を禁止するものではない。市街化調整区域に住んではいけないわけではない。居住を抑制する居住調整区域をどうするのかといったような議論になってしまうとハードルが高くなる。

・市人口の約2割が居住する市街化調整区域については、都市計画法第34条第11号を適用しているのであれば、市民に対しては「市街化区域内では居住誘導区域に、調整区域では11号区域に住宅等の立地を誘導する」という説明が可能。

・バス利便性について、10本/日以上と未滿とで塗り分けているが、昼間1本/hr、朝夕2本/hrでも10本/日を超える。その基準に意味を持たせられるのであれば居住誘導区域の設定根拠として使えるが、使わないのであれば特に塗り分ける必要はない(有無だけの評価でよい)。

・アクセシビリティについては、国総研でも研究報告がある。参考に。

・熊本市では、75本/日を幹線路線として設定し（昼間4本/hr、ピーク時6本/hrで換算）、そのサービス圏（300m）を居住誘導区域としている。

・都市機能誘導区域を7つ設定しているが、合併都市としてのバランスだけを考慮してのことなら、少ない方がよい。将来を見据えて、どこにどんな機能があるべきか、既存インフラ（都市基盤、学校等の施設）の有効活用も勘案しながら設定すべき。例えば7つの拠点の内3つの拠点については都市機能誘導区域を設定するが、後の4つの拠点については法律の位置付けは無いが「生活拠点のためのエリア」等独自に設定することは可能。誘導区域や誘導施設を定めると届出の対象となるため、そのあたりの考え方をしっかりしておく方がよい。

・熊本市では、合併により市街化調整区域にある支所周辺の扱いについて、そこを都市機能誘導区域にしないのかと議会から横やりが入った例がある。高度化事業等で調整区域での商業開発を認めていた経緯もあり、生活拠点として取り上げることで対処。生活拠点の都市機能については市としても確保に努めることを記載した。

・居住誘導のインセンティブについては、熊本市では、最初の段階から住宅取得等への直接的な支援はしない前提で計画を策定。交通利便性の高いエリアを居住誘導区域とすること、その中に都市機能誘導区域を設定して計画的に都市機能の立地誘導を図ること、そのことがインセンティブになるとの見解。

・市街化区域の人口が30年後もそれほど減らないということだが、それぞれの市街地が人口密度的にコンパクトであるというよりも、そこに住みやすいそれなりの集約があるからであり、機能誘導をしっかり維持していくことが居住誘導になると言えるのではないか。