

平成 26 年度 第 4 回 都市計画サロン 報告

日時：平成 27 年 2 月 6 日（金）

演題：「都市計画に関する国の動向と福岡県の取組み」

講師：福岡県都市計画課課長 赤星 健太郎 氏

聴講者：20 名(講師除く)

講演内容：

本格的な人口減少社会や巨大災害の切迫を背景として、国は地方都市が連携するコンパクト+ネットワークをキーワードとした「国土のグランドデザイン」を取りまとめています。都市計画に関するこうした国の動向と、福岡県における都市計画の基本方針について、ご紹介いただきました。

まず国による都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要について、立地適正化計画制度を中心に解説いただきました。立地特性化計画は市町村が作成するもので、①都市機能誘導区域、②居住誘導区域で人口密度をコントロールし、③公共交通と都市計画を一体化する、という 3 つの方策によりコンパクトシティを推進しており、この意義や役割、財政・金融上の支援制度等について丁寧にご紹介いただきました。

福岡県では平成 15 年 2 月に策定された福岡県都市計画基本方針に対し、平成 24 年 11 月から改定作業を行っており、平成 26 年 12 月～平成 27 年 1 月にはパブリックコメントを実施しています。今回はこの新たな基本方針について、実例も交えて詳しくご紹介いただきました。福岡県ではもともと小規模な都市計画区域が多く、区域の数が非常に多いとの特徴を有しているとのことです。平成の大合併により、見直しの必要が生じたため、4 つの都市圏を設定して再編されました。都市計画区域マスタープランの運用は、近年、広域調整の中で、線引き非線引きをまたいだ区域を 1 つのマスタープランにして良いという変更がありました。これを受けて、福岡県では 4 冊の都市計画区域マスタープランを作成しているとのことです。

続いて福岡県における集約型都市づくりの方針

について、解説いただきました。この方針とは拠点を軸でつなぐもので、軸を明示して誘導していくものです。集約化、縮退部における対応、根拠の抑制を具体的に進め、集約型都市づくりを進めるイメージです。福岡県の場合は 5 年ほど前に広域拠点の設定が終わっているとのことで、今回はそれを軸でつないでいく作業、あくまでも拠点を補完するという位置付けで方策が示されています。都市計画において公共交通軸を明示することにより、①土地利用が描きやすくなる、②軸沿線で行われる施策の根拠となる、③民間投資を誘導する、といった行政的な効果を見込んでいるとのことでした。公共交通軸の考え方における都市計画と交通施策の関係や、土地利用の誘導等についても詳しくご説明いただきました。

意見交換：

以上のご講演をもとに、会場参加者からの質疑と意見交換が行われました。都市再生特別措置法に関するインセンティブに関する質問に対しては、買替特例や、今回大緩和となった出資の対象化について説明がありました。また都市計画外、田舎の地域構造については、道の駅を対象とした小さな拠点の考え方が、これまでのデッドロックをブレークスルーするきっかけとなっている点が紹介されました。さらに公共交通、とりわけバス事業と交通軸の関係について、用途緩和や土地利用の誘導、採算性、地方部の交通事情など、あらゆる観点から議論が活発に行われました。

(文責：永村景子)



第 4 回都市計画サロン会場風景

【質疑応答メモ】

- 都市再生特別措置法について、都市機能誘導区域や居住区域の設定は良いが、何らかのインセンティブを与えないと集まらないのではないか。(堤先生)
- たとえば都市機能誘導区域では、不動産の買い替え(外から内(まちなか)に引っ越した人)は取得税を差額分しか払わなくて良い(買替特例)。出資の対象化はこれまで三大都市圏でしか使えなかったのが大緩和となっている。
- 公共交通がセットで必ず出てくるが、必ず公共交通が成立するとは限らないため、その手当や援助はあるのか。(堤先生)
- 特措法改正と同時に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」で交通を手当てすることになっている。地方公共団体が中心となってまちづくりと連携して面的な公共交通網を再構築するのを国が支援する枠組み。市町村が計画を作って、それに対する事業者支援のメニューを付けている。この予算制度であれば、計画の策定を支援する調査費の支援、バスを地方公共団体が購入して民間に貸し付ける初期投資を抑える補助、駅広やバスのターミナルについて補助を受けやすくなる、など交通は交通でパッケージを準備している。ただし、これが1本の法律にはならなかった。交通を保障して都市計画を誘導するのが、どこまで赤字でも保障するのがやはりできず、切り離して別々の法律となった。
- 交通対策基本法もある、入れ替えと移動権の確保が合致しないのではないかと。(堤先生)
- 移動権については交通分野からは問題視されている。
- 国土構造と都市構造は少し話が違ふと思う。国土のグランドデザイン、国土経済計画、21全総、5全総の国土軸を作って均衡ある国土の発展を目指すという方針があったが、消えた。災害対応などで国土軸が復活するかと思

っていたが日本海側と太平洋側を結ぶのもわかるが、縦軸型の国土軸は復活しないのか。太平洋国土軸や西日本国土軸が復活しそうにない。昨年の全国知事会が、国に対して国土軸の整備を要望したが、その姿はいつまでも見えないのが気になっている。また都市構造の面で、大分県は都市計画区域が非常に小さいため、いわゆる都市計画外、田舎の地域の地域構造(都市構造)はどう進めたらよいか、福岡では考えていることがあるか。(佐藤先生)

- 国土軸については、期待感もあるのはわかるが、ややタブー視されている雰囲気がある。イ
- 都市計画区域外の考え方は、小さな拠点に示している。道の駅を地夕診に役場庁舎を活かしながら歩いて暮らせるイメージである。これに限らず、全国的に普及した道の駅の活用が注目されている。コンパクトシティは切り捨てのような議論があって進まないが、小さな拠点の話は、デッドロックをブレークスルーするきっかけになっている。
- 公共交通として鉄道でカバーできる範囲はあまりない。鉄道が無い箇所のバスは同じように考えてコンパクトシティに出来るのか、どう考えればよいか。鉄道とバスは信頼感が全く異なる。鉄道と違って、バスの路線に人が集まるかどうか怪しい。また田舎ではバスの便数が少ないため、自動車のみで生活しなければならない場所では、コンパクトシティは推進出来ないのか、別問題なのか。道の駅に人が小さな拠点となるというのはにわかには信じがたい。(外井先生)
- バスの信頼性が無い点を、用途を緩和するなどして、都市計画で定めてみようと考えている。人や施設を貼り付けられれば、必然的にバスが走るようになるのではないかと、という考え。あくまでもまだ、構想・試行段階である。

- 事業者は路線を指定してこう走れというには、外国でもそうだが、赤字補填が必要となるのではないか。(外井先生)
- 福岡県の現状では、軸上を走っているバス事業者もいれば、旧道を走っているバス事業者もいる。そういった動向をとらえながら検討している。
- 見方を変えると軸上を走るバス事業者は、人が多い所しか走らせておらず、それ以外は走らせていない。それでよいかどうかは疑問である。交通軸を保障するには、最終的にはバスを指定管理にしたり、某バス会社の株を行政が持つなど、そこまでしなければならないような気がする。(吉武先生)
- →まずは現行法の中で出来る余地があるという考え方であり、用途を変えることで交通を保障しなくてよい、というわけではない。駅前にもかかわらず市街化調整区域であるために赤字補填をしなければならない、といった矛盾した状況を改善しようとしている。
- 逆に郊外型なのに駅・バスがあるからこれから開発していいよ、という場所も出てくる可能性があるか。(吉武先生)
- 出てくる可能性はある。
- 税制優遇の部分は土地が値上がりしたら意味がないように思うが、メリットは何か。(天本先生)
- 特措法の買替特例について、差額分を対象としているため、移動を伴わないとメリットもない。三大都市圏のまちなかに誘導する税制があって、それを全国で使えるようにしている。実は範囲も同じ市内のみ限らないため、他の市から住み替えて税制優遇を受ける、という点はまだあまり気づかれていない。早い者勝ちの制度であり早めに制度を作ると、その市にみんながどういうわけか住みたがる、ということになるかもしれない。
- 基本的には人口減少などが背景だろう。大きなエリアではなく地域の中ではどう考えてい

るか。(天本先生)

- グランドデザインのアンケートでは、なぜ地方に行かないのかという問いに対して、都市機能への不安があるが、これはネットワークで解消したい。車でなければ生活できないという不安がある。

以上