

那珂川市都市計画審議会 第3回立地適正化計画検討部会

■会議概要

日 時	平成31年3月18日(月) 19:00 ~ 20:30
場 所	第2別館2階 大会議室
会 議 次 第	1 開会 2 議事 (1)まちづくりの方針(案)について (2)目指すべき都市の骨格構造について (3)来年度の検討内容について 3 その他 4 閉会
配 付 資 料	・資料1 課題や強みからみたまちづくりの方針(案) ・資料2 将来都市構造(案) ・資料3 将来都市構造の検討
出 席 者	立地適正化計画検討部会委員:全員出席(名簿参照) 事務局:那珂川市地域整備部都市計画課 その他:玉野総合コンサルタント株式会社

■議事録

1. 開会

事務局: <開会のあいさつ>

2. 議事

事務局: <今回会議の主目的について説明。>

(1) まちづくりの方針(案)について

事務局: <まちづくりの方針(案)について説明>

委 員: 高密度な土地利用の誘導とは具体的にどういうことか。

事務局: 土地の高度利用ということで高い建物を建てたり、博多南駅周辺等の空いている土地にうまく誘導していくというような主旨である。

委 員: 新たな市街地の創出について、市役所の周り、山田交差点は市街化調整区域だと思うが、そこを新たに市街化していくということになるのか。

事務局: 4つの地域は都市計画マスタープランで新市街地の創出を検討する区域となっている。営業所西側の調整区域、ミリカ周辺の調整区域、市役所北側の調整区域、山田交差点周辺がその対象地区である。山田交差点周辺は一帯が調整区域だが、交通の要所であり地域の要となっているため、何らかの市街地整備を行うという方針が以前からある。全てを市街化区域にするという想定ではない。特に山田交差点周辺は現実的に市街化区域に編入するのは難しいが、何かしらの拠点的整備手法を検討している。

委 員: 新たな市街地や拠点創出と書くことに違和感がある。市街化調整区域を市街

化するようにはしかみえない。立地適正化計画を策定するという方針の中ではいかがなものか。

事務局：立地適正化計画はどちらかというと集約を図るもので、市街地の創出という方針はそぐわない部分もあるかもしれないが、新市街地の創出というのは、市としては以前からの課題であり、今後のまちづくりの方針として立地適正化計画の中にも何らかの位置づけをしていかないといけないと考えている。

委員：確かに立地適正化計画の中でまちのあり方や方針を示すことが最初に必要ではあるが、本来立地適正化計画は、調整区域は含めないものであるのに、その上段となる方針の中に市街地の創出と書いてあるのは立地適正化計画の趣旨とは違いうだろうと言わざるを得ない。

事務局：市としては、立地適正化計画を検討しながらも計画的に市街地創出を検討したいと考えている。記載の仕方については県及び国と相談しながら考えたい。ただ、新市街地創出の検討地区、特に市街化区域編入を予定する地区については、何らかの位置づけを立地適正化計画の中でもしていきたい。来年度の検討の中でもまちづくりの方針を修正することは考えている。

委員：「高密度な土地利用の誘導」の誘導元は市内と市外のどちらを想定しているか。前回の文脈からは市内だと感じた。那珂川市は市街地が広がっているため、それをある程度集約させるという考えであれば拠点はいくつが必要である。市外から来た人をどこかに集約するのであれば、拠点多すぎるのは問題だが、市内の人を誘導するという話なら複数の拠点が必要であるということとはよく分かる。

事務局：人の誘導は市内の住民が対象になる。市内の方の生活の利便性を今後も確保していくものである。

部会長：法律の主旨としては、基本的に調整区域への誘導は考えられないが、市としては「拠点創出をはじめるところを検討する」といった書きぶりになるのではないか。

委員：新市街地創出の検討は都市計画マスタープランに明記されており、それとの整合もある。

委員：現実的には新市街地の話も分かるが、立地適正化計画の主旨に反するため、書き方の問題だと思う。

委員：この後に立地適正化計画の誘導区域設定をしたときに、都市構造上で拠点とされていて、調整区域は拠点とはなり得ない。

部会長：修正の方向性の一つとして、4つの地区を同列で書いていることも問題と思う。今の指摘を踏まえ、書きぶりを検討すること。

委員：立地適正化計画の中では、調整区域が拠点にはなり得ないという話だが、実際に施策を実施していくときにどのような影響があるのか。予算がおりないなどあるのか。

委員：基本的に立地適正化計画の居住誘導区域や都市機能誘導区域に調整区域は入れられない。都市再生特別措置法による支援措置の中では立地適正化計画の区域内に対象が絞られている。

委員：方針なので、市街地とか拠点というものは概念的なものとして捉えておいて良いと思う。

事務局：市としては、都市計画マスタープランとの整合もあり、新市街地創出の検討

は位置づけておきたい。書きぶりは県・国と相談しながら進めたい。

(2) 目指すべき都市の骨格構造(案)について

事務局：〈目指すべき都市の骨格構造(案)について説明〉

委員：市民アンケートによる都市機能の利用状況では、小学校区域ごとの分析がされてあるが、理解しにくい。今後、拠点ごとにみるなど考えられるのか。

事務局：区域分けとしては小学校区域が妥当だろうということで設定している。

委員：広域交流軸の設定は福岡市内のみで春日市のフォレストシティには線が伸びていないが、そういった軸の設定は考えられないのか。

委員：新幹線の本数が少ないので、春日原駅や春日駅を利用することがある。

事務局：広域交流軸は、JR博多南線は博多駅、西鉄バスは大橋方面ということで、福岡市内へのアクセスのみとしている。

委員：買回り品の利用は市外が多いが、割合としては春日市のフォレストシティが多いのではないか。

事務局：フォレストシティが多い。そこまでは多くの方が自家用車で行かれている。

委員：交通ネットワークは春日市まで伸ばした方が良い。春日市の都市計画審議会でも、フォレストシティまでの渋滞が問題としてあげられる。横のネットワークは強化していく検討が必要である。

委員：住んでいると、特に土日は車で幹線道路に出られないほどフォレストシティまでの渋滞がひどい。

委員：南部の自然環境の方針の中で、南部地域の生活やコミュニティの拠点等の意義付けがあるが、実際にそういった施設があるのか。例えば南畑だと小学校があったり、山田であれば周辺に住んでいる人が利用する病院やガソリンスタンドなどそういったことを指すのか。また、そういう施設を維持するというのは、そもそも民間の施設であり、行政が言えることではない。アクセス拠点としてバス停をつくるなど以外に何かができるのか。実際市街化調整区域で何も出来ないのでは、ただ書いてるだけで中身がないように思う。

事務局：山田については並行して動いている案件がある。地域の活性化という意味で、交差点周辺で何かできないか検討中である。交差点の周辺で開発ができるように都市計画の手続きをしようとしている。考えられるのが店舗などの沿道利便施設とバスの乗り継ぎ拠点を一緒に整備しようという考えがある。交差点周辺には飲食店や病院、ガソリンスタンドがあり、それら既存施設と併せて、地域の拠点性を高めていきたい。

南畑小周辺も施設が既に集積している。既存施設の維持に対して行政としてできることをやっていきたい。

委員：まちの中心に人口誘導するという事だと思うが、山田や南畑など南部の住民も今後中心の方に誘導させる考えであるのに、そこに残る住民のために集落の拠点整備を行うのか。

事務局：人口の誘導と、元からある集落の維持は別問題としてあると考えている。そちらも同時に図っていく必要があるので、地域集落の維持のための施策が必要と考えている。

委員：集落の維持も必要だと思うが、一方で誘導し、もう一方では維持というのは分かりづらい。私は基本的には今あるコミュニティは大切だと思うが、その

あたりを整理しないといけないと感じる。具体的に誘導するのはどういった人で、どういう人たちのために新たな拠点が必要なのかなど、最初に描いておかないと無駄になる恐れがある。

事務局：誘導施策については、来年度具体的に検討する予定である。

委員：北部市街地の中に市役所が入っているが市街地として考えるのか。バスのネットワークで考えると博多南駅と那珂川営業所とミリカローデンできれいなトライアングルができています。一方、那珂川市役所が南側にあることで何本かに一回市役所につなぐ必要がある。路線ネットワークの構築の上で、中心市街地という意味合いでの集積と考えると、商業と行政は分かれているより、両方揃っていたほうが良い。バスのネットワークという意味合いからいうと、今後人口も減少するし、運転手不足もあるので、極力限られたエリアである程度の運行密度を維持するということがこれからのやり方だと思う。北部市街地の中の域内交通と、JR博多南線という役割分担を今後する必要があるが、あまり広げると公共交通を担っていくことが難しくなる。

事務局：市役所は市街化区域内ではある。また、南北の連携軸上にある。南北連携軸は今後も維持すべき路線と考えており、市街化区域内の路線は市街地拠点連携軸として捉えている。

委員：他地域のコミュニティバスは市役所での乗り継ぎなどをされている。山田よりも、市役所前にロータリーをつくり乗り継ぎ拠点とする方が良いような気がする。

委員：市役所は年配者も利用するためバス路線が必要であると思うが、個人的には営業所・ミリカの線をなくし市役所も含めた4点で巡回するのが良いかと思う。

委員：市役所から営業所の沿道には店舗等は何もなく、お客様の乗り降りもあまりない。

事務局：営業所一市役所間は国道の拡幅工事中である。それが完了したら沿道の土地利用も進むのではないかと考えている。

委員：地域公共交通網形成計画は策定しているか。また、それとの整合はとれているか。

事務局：策定しており、資料3で確認している。公共交通のほうも同時に見直しを行うため、整合を図りながら検討していく。

委員：立地適正化計画を策定する上で郊外の地域のコミュニティの維持は非常に重要な観点でそれも位置付けていけないといけない。ただ、立地適正化計画の本体の中に入れていけないものではないので、都市計画区域外や市街化調整区域外における施策は、別資料として立地適正化計画に添付するというやり方は、マニュアルの中にも示されている。そのような方法で、周辺地域のコミュニティの維持も考えているということを示しておく必要がある。単に立地適正化計画ですべて博多南駅周辺など北部市街地に集中するというように捉えられないように工夫していくべきかと思う。

事務局：都市計画区域の中だけの話ととらえられないように、今回のように都市全体で都市構造を考えており、南部の方々にも理解を得られるように示していきたい。

部会長：各委員のご意見は大変ごもっともである。この検討は2年間で考えていくも

のであるため、先ほど意見の出た春日市との関係性で広域交流軸があった方が良いのかということや、南部の山田周辺や市役所周辺の方針など、来年度に具体的な誘導施策を考えていくにあたって、また方針や都市構造の修正に立ち戻るイメージを持っている。例えば、現状春日との関連性があるので広域交流軸を設定するというのも大事なポイントだが、もしかすると立地適正化計画を考えて行く上では、逆に設定しない方が良いのではないかとか、そういった議論も来年度具体的に誘導策を考える上で出てくると思う。それが出てきた時点で現在の都市構造案等も修正していくイメージで進めていきたい。

そのため、来年度の一回目には今年度の留意点をおさらいする時間を取りたい。それを念頭に置きながら誘導施策等を考えていきたい。

委員：まちの核として営業所やミリカローデン周辺をあげられると違和感がある。ここの書き方はうまく表現できないか。将来構造として出すのはいいのかもしれないが、当然市街化区域に編入しないと誘導区域に設定はできない。

事務局：区域設定にあたっては、新市街地の地区については、都市機能誘導区域に準じた位置づけをしていきたいと考えている。将来的に都市機能誘導区域にするということを位置づけたい。

委員：都市機能誘導に向けて、市街化区域への編入を検討する、といった書きぶりにならないか。

事務局：ここではそういった市街化区域編入など具体的なことを書くのは文言としてどうかと思ったので、大きな方針として都市機能誘導を図るとして記載している。

委員：今の議論は立地適正化計画としての整合性だけでなく、今後どの拠点にどのような心づもりでいくかということにも関わってくる重要なところである。都市構造の広域交流軸は仕事に係る軸で、市街地拠点連携軸などは住む・暮らすに係る軸、南北連携軸は遊びに係る軸。視点として立地適正化計画ではどこに主眼をおいて考えて行くのか重点だけでもわかると議論がしやすい。その上で整合性をとってもらった方が良い。

委員：南部の自然環境の方針について、豊かな自然環境の活用とそれを「支える」という書き方はしない方が良い。このエリアは自然環境の活用をするという方針を支える集落の環境では必ずしもなく、別に考えた方が良い。どちらかというとな自然環境の活用を考えて行く上では集落環境との摩擦のほうが心配である。

部会長：今日のご指摘を受けて、修正する・しないも含めて来年度に継続して検討を行うこと。

委員：調整区域のエリアは誘導区域に入れられないため、2年間検討していざ立地適正化計画を策定した時に、都市機能誘導を図ると書いているのにミリカローデン周辺が都市機能誘導区域に入っていないではないか、といった疑問を抱かれかねない。将来像としては今の案で良いと思うが、立地適正化計画を作る中では文言についても検討が必要である。

部会長：方針案について都市構造のプランについてはおおむねご理解いただいている。ただ、具体的な手続き上の課題や、誘導策が戦略的かどうかということについては、来年度に持越しの検討を行い、それによっては今後も都市構造案も

含めて修正していくということで良いか。

事務局：大きくは文言の書きぶりの修正と認識している。大まかな将来構造としてはご理解いただいているということで良いか。

一 同：良い。

(3) 来年度の検討内容について

事務局：誘導方針、誘導施設・誘導区域の設定、誘導施策等を検討していく。

課題解決に向けた施策・誘導方針においては、各拠点における課題やその解決策を整理するイメージ。

立適では、北部市街地がメインの対象となることから、市街地内の各拠点の課題（誘導すべき施設等）等を整理していく。

南部については、関連計画による施策が基本となるが、立適においても南部地域からみた北部市街地に求める機能、といった視点を考慮したい。

都市機能誘導区域は、中心拠点や行政福祉拠点を想定している。居住誘導区域は市街化区域内一帯を想定している。まちの核に隣接する市街化調整区域においては、将来の動向に応じ、将来的に誘導区域に設定することを検討する区域のような形で位置づけたいと考えている。

委員：他の自治体で先行して作成しているところもあると思うが、そういう事例は参考にならないのか。

委員：第一回検討部会の際に成功したところというイメージがあるのかという質問をさせて頂いた。成功イメージがあまりないので、そういう例をあげていただくと考えやすい。

委員：成功という事例を出すのは難しいのではないか。

部会長：福岡県下で立地適正化計画に取り組み中なのはまだ7市町のみ。法制度ができたのも平成26年度で、作り出したばかりで成果がまだ出ていない。

委員：問題点としては、新市街地として整備した住宅地が誘導区域から外れた事例などもある。

事務局：各地域において、人口や市街地の規模なども違う。区域の設定の考え方などは、事務局で他自体の事例も参考にしたいとは考えている。

部会長：来年度の当初に参考情報として事例紹介をしてもらいたい。

委員：五ヶ山クロスは将来バスの乗り入れは考えられるのか。

事務局：生活交通としては住民がいないため考えられない。観光の意味でも現在のところ考えていない。

委員：五ヶ山クロスは駐車場も少なくイベント時など来場者が駐車できないといったことを聞いた。車を持っていて関心がある人だけしか行かないのではないのか。近くに住んでいるリピーターをつくることの方が大事ではないか。

委員：おそらく五ヶ山クロスはそういった客層を考えていない。そういう場所も必要である。今後の動向を見守りたい。

コミュニティバスをどう捉えるのか聞きたい。ある程度公共のお金をいれてニーズが低いかもしれないが必要なところに運行させるものとして捉えるのか、それとも普通の採算を考えたバス路線と捉えた方が良いのか。

委員：コミュニティバスは最初に北部から始まったものは福祉バスだったが、南部

とつないだ時に生活の足になった。その二つの要素が入り混じっている。

委員：採算を考えるのであれば、大橋方面などの路線の運行本数を増やすといった考え方になる。そうさせないために運輸局では免許制になっている。那珂川市の場合は福祉バスという当初の考えからは変わって、通勤の時に使いたいといったニーズに応じて細かく走るようになっている。予算には限界があるので、その中で効率の良い走り方を見つけていかないといけないと思う。

3. その他

部会長：その他何かあるか。

事務局：なし。

4. 閉会

部会長：〈閉会のあいさつ〉