

都市計画実務相談窓口

No3	
■ 質問内容	
質問の件名	立地適正化計画 都市機能誘導区域の指定について
質問内容	<p>・市境に駅があり市街化が進展、市中央部は調整区域である。市役所は市街化区域に隣接する市中央の調整区域に立地し、周辺には公共施設等が集積している。</p> <p>・市役所の移転は考えておらず、拠点として維持充実を図るため、例えば市役所から徒歩圏 800mに入る市街化区域に都市機能誘導区域を設定することは可能か、また、妥当性はあるのかお教えてください。</p>
回 答	
	<p>回答者の専門分野：都市・地域経営 イニシャル：Y. I.</p> <p>【解説】</p> <p>結論的には、都市機能誘導区域の指定は望ましくないと判断します。都市機能誘導区域の指定の考え方として、市域の中心部であることは要件にはありません。都市機能誘導区域は基本的には、市街化区域の中で、駅やバス停などの公共交通機関の結節点となって、市民が移動し集まりやすいところに指定するもので、場合によっては市域の端になることもありえます。</p> <p>市役所などの公共施設が集積地は、市民が集まりやすい場所ではありますが、市街化調整区域内にあるということは、市の意思としてこの周辺を市街化する方向には無いことを明示しているわけで、ここを中心として（市街化区域内であっても）、都市機能誘導区域を指定する根拠はないと言えます。</p> <p>市役所周辺地域を市街化区域に変更し、かつ、バス停などの公共交通機関の拠点を近くに設けるなどの都市計画変更を加えるのであれば、将来的に都市機能誘導区域の指定の対象にはなると思います。</p> <p>【参考事例等】</p> <p>あまり例はないのではないのでしょうか。</p> <p>駅周辺から、バイパス沿いに市役所を移転している例はありますが、その近くに都市機能誘導区域を張ろうとした事例は知りません。</p> <p>車社会である地方都市の場合は、大きな駐車場の確保できるバイパス沿いや、地価の安い調整区域に市役所を移転する例は、これまでたくさんありましたが、今後の超高齢社会における立地適正化計画の考え方には、沿わない考え方と言わざるを得ないと思います。</p>
1	
	<p>回答者の専門分野：市街地整備計画 イニシャル：M. T.</p> <p>【解説】</p> <p>○立地適正化計画とは、持続可能なまちづくりを進めるため、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を基に将来に向けた都市構造を示すものです。</p> <p>○市役所を中心とした新たな拠点形成のための都市計画変更を行わない場合、市街化区域と公共施設の立地状況の関係性にもよりますが、市の考えとして、現状の公共施設を同じ場所で将来的にも維持・更新</p>
2	

	<p>を図っていくという明確な方針があれば、都市機能誘導区域に設定する考え方もなくはないと思われます。(この場合、都市機能誘導区域に設定するエリアの人口密度、公共交通との関係等を十分に考慮する必要があります)</p> <p>○しかしながら、都市機能誘導区域の基本的な考え方は、医療・福祉・商業などの都市機能を駅などを含む拠点エリア等に誘導し集約することでサービスの効率化を図ることであるため、市街化調整区域周辺部に島地上に都市機能誘導区域を設定することは、市街地の拡散につながり本来の主旨にそぐわないと考えられます。</p> <p>○このため、都市機能誘導区域の指定は望ましくないと考えます。</p> <p>【参考事例等】</p> <p>○具体的な例は残念ながら把握していません。</p> <p>○本件とは主旨が異なりますが、津波等による防災対策で市役所を高台に移転している事例(和歌山県海南市、高知県須崎市等)で、移転先の市役所周辺は、いずれも都市機能誘導区域に設定されておられません。</p> <p>○都市機能誘導区域は、将来のまちの都市構造の根幹を成すものであるため、機能集積や公共交通との関係性を十分に踏まえた上で設定するものと考えます。</p>
3	<p>回答者の専門分野：総合計画 イニシャル： </p> <p>【解説】</p> <p>対象となる都市の構造が分からないため、一概に言えませんが、指定しようとしている市街化区域内にターミナル的なバス停が存在すれば、基本的にはバス勢圏 500m 範囲程度の小規模な都市機能誘導区域の指定は可能と考えます。</p> <p>都市機能誘導区域を設定する目的は、周辺の居住者が来易い場所(鉄道駅周辺等の移動利便性が高い地域)に生活利便施設を集積させることと認識しています。そのため、誘導施設についても、市役所をはじめとした周辺の公共施設等の立地状況を鑑み、誘導が必要な施設を位置づけることが望ましいと考えます。</p> <p>ただ、やはり基本は鉄道駅周辺等の移動利便性が高い地域の周辺に都市機能誘導区域を設定するほうがセオリーを考えられるので、設定しようとする都市機能誘導区域の拠点となるバス停はある程度運行本数が確保されているほか、誘導する施設の目処があるなど、戦略的な区域の設定が必要となると考えられます。</p>
4	<p>回答者の専門分野：市街地整備計画 イニシャル： T.O.</p> <p>【解説】</p> <p>市役所から徒歩圏 800m に入る市街化区域に都市機能誘導区域を設定することは可能。ただし、速やかに市役所がある市街化調整区域を市街化区域に編入し、既区域に連担して都市機能誘導区域を拡大設定することが望ましい。</p> <p>なぜなら、都市機能誘導区域は、本来、都市全体を見渡し、土地利用の実態や公共施設の配置を踏まえ、都市機能が一定程度充実している区域など、都市の拠点となるべき区域を対象として定めるものであり、市</p>

役所がある地域は、明らかに当市の「中心拠点」に相応しい地域だからである。つまり、「中心拠点」を早急に形成させるため、市街化区域であり既に都市機能誘導区域設定要件を満たす当該市街化区域を、先行して定めるべきと考える。

具体的には、段階的に、①当該市街化区域のみを対象に都市機能誘導区域に設定した立地適正化計画を作成。②次に、市役所がある地域を市街化区域に編入し、立地適正化計画を変更する。仮に、市街化区域への編入が難しい場合、都市計画区域マスタープランとの整合性を図り、区域区分（線引き）を廃止することも考えられる。

【参考事例等】

熊本県荒尾市は、平成16年7月、区域区分（線引き）を廃止し、用途白地地域全域に特定用途制限地域を定めた。その後、平成29年3月、立地適正化計画を作成。