

平成 28 年（2016 年）6 月 29 日

広島市都市計画審議会
立地適正化計画専門部会（第 2 回）
会 議 要 旨

事 務 局

都市整備局都市計画課

広島市都市計画審議会立地適正化計画専門部会（第2回） 会議要旨

1 開催日時

平成28年（2016年）6月29日 午後5時00分

2 開催場所

広島市役所14階第7会議室

3 出席委員

渡邊部会長、塚井委員、福田委員、茗荷委員

4 傍聴人

一般 3名

報道関係 1社

5 閉会

午後7時00分

1 都市機能誘導区域について

【区域の設定方針】

(福田委員)

- 駅やバス停からの距離だけで都市機能誘導区域を設定するのではなく、人口密度や年齢別人口を考慮して区域を設定しないのか。

交通結節点という理由だけで、人があまり住んでいない人口密度の低い場所に都市機能誘導区域を設定しても意味がなく、逆に人が多く住む人口密度の高い場所に設定する方が意味はあると思う。人口推計の結果と都市構造分析を重ねて都市機能誘導区域を説明する必要があるのではないか。

- 都市で重要とされる場所が、洪水等の氾濫で危ない場所になっているようでは困る。都市機能誘導区域設定の際には水害も考慮して欲しい。
- 砂防ダム等が整備されることで、災害区域等が変更になることもあると思うが、変更に合わせて都市機能誘導区域の区域線も変更するのか。

(茗荷委員)

- 駅等からの距離のみで区域を設定しているが、土地の勾配も考慮する必要があるのではないか。

(塚井委員)

- 業務とか高次都市機能を考える場合、夜間人口よりも、むしろ昼間人口の方が重要である。アルパーク、可部等の拠点地区については、業務機能を確認、予測して都市機能誘導区域を設定する必要があるのではないか。携帯電話の契約地ベースでのODデータもあるので活用してみてもどうか。

【区域設定に関して追加する情報】

(福田委員)

- 施設単体での更新が難しい場所等については、街区に問題を抱えているような場所として示すことで情報を共有できるのではないか。
- 都心だけでなく、全体の区域設定にも言えることだが、駅からの距離や時間だけで区域を決めたように感じられる。

「15分で行ける範囲が都心です。」と説明されるよりも、他の指標等も活用し、根拠に基づいた説明をされる方が、理解しやすいのではないか。

(塚井委員)

- 民間事業者による開発等が必要な場所を示すために、立地適正化計画においてバスセンターなど建物のヴィンテージ（建物の年齢）情報を示さないのか。

(渡邊部会長)

- 都市機能誘導区域の傍証データというか、都心であったら、どこにどのような施設があるのか、人口がどう重なるのか、といったデータを追加することで区域案に迫力が出る。

可能であれば、都市計画基礎調査の個別建築年次を抑えてみることで、より具体的なものが見えるのではないか。

【住宅団地の活性化との関係】

(福田委員)

- 市において、住宅団地の活性化に向けた方針や施策を既に取りまとめられたと思うが、住宅団地には、色々な機能を備えた団地もあれば、そうでもない団地、交通結節点に近い団地もあれば、遠い団地もあり、今後も住み続けられる団地になるか否かに差が出る。

立地適正化計画において設定する都市機能誘導区域等については、住宅団地の活性化に向けた方針や施策とどのようにリンクさせる考えなのか。

2 誘導施設について

【誘導施設】

(茗荷委員)

- 地域密着型サービス事業所を誘導施設として挙げているが、地域密着型サービス事業所は「送迎」が多く場面で行われているため、立地場所はあまり重要ではなく、また、地域密着型サービス事業所のうち、「小規模多機能型居宅介護事業所」や「看護小規模多機能型居宅介護事業所」については、1つの事業所で「通い」、「訪問」、「宿泊」等の複数のサービスに対応しなければならないため、コストパフォーマンスにおいて非常に厳しい問題がある。

(塚井委員)

- 今は、オーバーストアだと言われる時代。1万㎡超の大規模商業施設を誘導施設に設定するよう考えているが、誘導するのであれば、現在の立地状況を把握しておくべき。

【交通機能】

(塚井委員)

- パーキングコントロールは考えないのか。
立地適正化を考えた場合、施設までの移動が問題になるはずで、郊外であればパーク&ライド、都心であれば都心への車の流入の制御をしなければいけない。

総量の駐車容量は、立地適正化の中だけで議論できないと思うが、市場需要に任せているだけではいけないのではないか。

- 高速道路のインターチェンジを交通結節点として考慮していないが、「物流」といった都市機能を考える場合、なくてはならない都市機能だと思う。都市機能誘導区域を考える際に、駅等と同様に、交通結節点として考慮しても良いのではないか。

(渡邊部会長)

- 誘導施設として設定することの可否も含め、バスセンター、鉄道駅、駐車場等の交通関連施設については、立地適正化計画の中でどのように扱うのか検討すること。

【既存ストックの活用】

(福田委員)

- 空きビル、空き家、空き地など空いている場所を活用して別の機能にする場合、どこに「空き」があるのかという情報が必要になるため、そのようなデータを整理し、どこにポテンシャルがあるのか抑えておかなければならないのではないか。

(茗荷委員)

- 少子化が進展して小学校の教室に余裕ができた場合、半分は小学校の教室として使いつつも、半分はデイサービス、デイケア、認知症の人達のカフェ等といった高齢者向けの福祉施設として活用することが考えられる。

小学校区単位で、5年、10年後に子どもの人数がどれだけ減るのか調べておき、少子化の進展にあわせて、小学校に小学校以外の機能を追加していくことは、施設の有効活用になるのではないか。

(塚井委員)

- 立地の適正化を図るためには、新しい場所に新しい機能を誘導するという考えだけでなく、既存施設を転換して新しい機能を誘導するという考えも必要ではないか。転換の種になるような既存施設としては、学校施設が考えられる。

3 西風新都について

(福田委員)

- 西風新都には、西風新都としてのコンセプトに基づいた別の指標等があると思う。その理屈で区域を設定しなければならないのではないか。

(塚井委員)

- 西風新都などのように、計画的・政策的に開発するところなどについては、駅やバス停周辺などの基本エリア設定のルールに関わらず、例外的に都市機能誘導区域に入れても問題ないと思うが、西風新都を何とかしたいのであれば、自動車交通の交通容量を考慮する必要があるのではないか。

(渡邊部会長)

- 新しいインター周り、開発の進捗が早い、意欲が高い、といったような場所なので、都市計画マスタープランの方針に戻って立地適正化計画を考える必要がある。

都市機能誘導区域の塗り方のような小手先の話ではなく、都市計画マスタープランの位置付けに戻り、そもそもどうなのかということを議論すべきだと思う。