

第25回下関市都市計画審議会議事概要	
日 時	令和元年11月21日(木) 10時00分～11時15分
場 所	カラトピア 5階ホール
議 案	議案第1号 下関都市計画風致地区(壇之浦風致地区)の変更について 議案第2号 下関都市計画道路(南之浜惣社町線)の変更について 意見聴取 下関市立地適正化計画(案)について
出席者	
	○委員 20名中11名出席 ○傍聴者 0名

### 議事概要

#### ■議案第1号 下関都市計画風致地区(壇之浦風致地区)の変更について

#### ○委員

先ほど説明された中で編入区域に公園が入っているということだが、具体的に公園担当と何か調整されることはあるか。公園区域と重複する部分があるため、規制等について調整が必要であるのか教えていただきたい。

#### ⇒事務局(都市計画課)

今回編入する区域には、未整備の都市計画公園にかかっているため、そのような場所で建築物を建てる際には、別途都市計画法第53条の許可申請手続きが必要となる。また、今回変更される区域における各地権者や建物管理者については、規制内容等について個別に説明を行い、同意をいただいているところである。

#### ○委員

長年そのままになっていた状況で何故今変更を行うのか。上位計画等が変更されたわけでもないのに、きっかけを教えていただきたい。

#### ⇒事務局(都市計画課)

火の山ユースホステルなどの建築物がこの数年で建て替えが行われていることや今後風致地区内及び門司側からの景観を考えたときに、建物更新の可能性があるエリアについては見直しをかけたところである。

市内全域の話でいくと、平成23年に当時7地区あった風致地区について、社会情勢の変化を鑑みて見直しの必要がある地区の抽出を行った。そして、平成27年度に武久海岸風致地区を廃止したという経緯がある。

※ 議案第1号について適当であると答申された。

■議案第2号 下関都市計画道路（南之浜惣社町線）の変更について

○委員

今回の見直し内容については理解できた。残る見直し検討路線についてはどのような結果になったのか。

⇒事務局（都市計画課）

見直し検討路線は10路線あり、今回の変更により6路線は見直しが完了するため、残りは4路線となる。各事業の状況を考慮するため、残りを見直すと状況ではない。例えば三百日本町線については、現在国道9号の北側斜面地における住環境の改善を進めている中で、道路の必要性についても検討するため、廃止するかどうかは保留としている。松原長府駅前線については、地元自治会から拡幅要望が提出されており、今後通学路対策の検討と合わせて見直しについても検討していくよう考えている。江の浦塩浜線については、下関北九州道路の計画と合わせて検討が必要と考えているため保留としている。勝山安岡線については、周辺の幡生綾羅木線等の整備の計画があるため、将来道路網の検討と合わせて、県とも調整を図っていく必要がある、保留としている。今後時間がかかるとは思うが、関係機関との調整を図りながら手続きを順次進めていきたいと考えている。

○委員

本路線の混雑状況及び周辺の産業企業等からの声を聞いたか教えていただきたい。

⇒事務局（都市計画課）

混雑度については、将来交通推計を計り、整備しない状況と整備した状況を比較したところ、本路線の許容量にたいしての混雑度が0.4となっており、仮に整備しなくても周辺道路を含めて影響は出ていないという結果が出ている。

地権者の方々に自治会を含めて説明をした中では、整備をしてほしいという要望はなく、今のままの幅員で残してほしいという声が多かった。

物流関係でいくと、本路線は生活道路であり、周辺の幹線道路を通行いただくことが望ましいと考えている。また、物流業者からの拡幅の要望は何っていない。

※ 議案第2号について適当であると答申された。

■意見聴取 下関市立地適正化計画（案）について

○委員

臨港地区が都市機能誘導区域から外れたという経緯に納得はしたが、計画の中でどのように連携を担保していくのかお聞きしたい。また、横浜市など他の都市でこのようなウォータースタットの扱いがどうなっているのか教えていただきたい。

⇒事務局（都市計画課）

下関港長期構想の中でも、この度都市機能誘導区域から除外するエリアも交流レクリエーションゾーンとして位置づけられている。まちづくりの方向性としてまちの賑わい

等も、港湾サイドで周辺の都市の状況を見ながら港湾機能を中心とした取り組みがなされていくというものである。

他市の事例は様々であり、臨港地区を除外しているところもあれば含んでいるところもある。臨港地区という概念からすれば、今のところ積極的に区域設定する必要はないと判断した。

#### ○委員

臨港地区を考える時に、今のところ居住機能や都市機能と一体的に高める状況ではないということで一定の理解はするが、将来、臨港地区に都市機能や居住機能を含めたものが進出してきた場合にどのように考えるのか。立地適正化計画との整合性はどのようなになるのか。

#### ⇒事務局（都市計画課）

臨港地区は港湾法に基づく分区で土地利用をコントロールしており、都市機能誘導区域の設定はしないという状況であるが、立地適正化計画は概ね5年を目安に進捗状況等の精査を行いながら見直しを行うことにしている。その際、都市機能誘導区域の見直し検討に併せ、必要に応じて臨港地区の変更も検討するものと考えている。

#### ○委員

この立地適正化計画が市全体としての考え方を示すということであれば、あるかぼーとや岬之町の関係もあることから、見直しの段階では一体的な考え方を検討してもらいたいので、意見として申し上げる。

#### ○委員

ウォーターフロントのあるかぼーとや岬之町の件について、都市機能誘導区域は商業・医療・福祉等の日常生活を送る上で必要となる都市機能というふうに定義され、あるかぼーと等のウォーターフロントエリアというのは、下関市の魅力的な地域で、海からのアプローチがあって、港湾計画に位置付けられているのは港湾を利用した国内外の交流とかレクリエーションに活用するとされた地域である。若干、機能が被るところもあるとは思いますが日常生活を送る場所ではない。今後のまちづくりの中で、貴重なウォーターフロントエリアという下関市の魅力的な地域を、まちづくりという観点を活かしてどう開発していくのかというのは、海からのアプローチという視点も忘れずに議論をしていただきたい。

#### ○委員

現実的に、開発で人口が増えている地域というのは小月と長府の間くらいと思う。居住誘導区域の中であっても人口が減っているという状態の中で、この計画と民間の開発等との関連を教えてほしい。実際にどんな効果があるのか。市の関与とかがあれば教えてほしい。

#### ⇒事務局（都市計画課）

この計画は方向性を示すものとして捉えていただきたい。長府から小月にかけて国道491号線辺りの沿線などで開発が進んでいるのは認識しており、郊外型の開発については、スプロール対策として抑制も考えていかなければならない。居住誘導区域の設定

根拠は、公共交通を活かしたエリア設定ということで、主要なバス停から300m等の規準により設定している。今後、庁内関係部局がこのエリアを見ながらインセンティブを与える等の取り組みを行い、同じ方向を向いて進めていきたい。各部局が施策を展開する中で、開発業者との関連も出てくると考える。

#### ○委員

パブリックコメントの意見で計画対象とならない地域の懸念の声に対し、対象外なので別の計画で地域づくりを行うと整理されていたが、計画対象となる地域でも居住誘導区域を設定することで、居住誘導区域外の今住んでいる地域が住みづらくなるのではないかと声を聞いている。その辺りはどう考えているのか。このまま住み続けたいという人達が住みにくくなるのかという懸念についてどう考えるのか教えていただきたい。

#### ⇒事務局（都市計画課）

基本的に土地利用というのは用途地域でコントロールしている。今回の立地適正化計画で位置づける居住誘導区域は、それに加えてゾーンを示すことで、メリハリをつけるものである。現在住んでいる方々を全員居住誘導区域内に集めようというものではない。それぞれの生活サービス施設についても用途地域に従いマーケティングしていただくことになる。したがって住んでいる方々を否定するものではないが、人口減少や少子高齢化を受け、将来的に公共共通を使いながら歩いて暮らせるまちづくりのためのゾーン設定をしており、一定の利便性のあるエリアを示すものである。

#### ○委員

居住誘導区域の説明をみると、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保される区域とあるが、逆に人口密度が維持されない地域は生活サービスやコミュニティが確保されないのではないかと考えてしまう。居住誘導区域外の地域は住みづらくなるのではないかと懸念があるがどう考えるか。

#### ⇒事務局（都市計画課）

居住誘導区域はあくまでも公共交通を中心に設定している。地域性の強弱はあると思う。ただし、区域外だからといって住んでいる方を否定するものではないということと丁寧な説明していくしかない。

#### ○委員

半月ほど前に都市計画学会があったが、これまでの用途地域と違って緩やかなコントロールしていくということで、どこの市町村もまだ手探りで運用されている。居住誘導区域の設定において、厳しい自治体では市街化区域の2割くらいのところもあるが、中国地方だと78%くらいらしい。本市は50%を切っているということで、人口が減っている市町村ほど小さめに居住誘導区域を設定しているということもあり、これは行政側の危機感の表れだと解釈している。

居住誘導区域から外れる区域に住んでいる方が不安に思うのは当然のことであるので、運用しながら適切に見直していく必要がある。

#### ○委員

豊田町、豊北町については、鉄道800m圏域、主要バス停から300m圏域といっ

たことを当てはめることが難しいから、違う施策で対応していこうという方向性なのか。コミュニティバス等の他の施策で対応していくという位置づけなのか。

⇒事務局（都市計画課）

行き着く先はそういう考え方になると思う。立地適正化計画自体が市街化区域の土地利用にメリハリを付けていこうという役割を担っている計画であるので、都市計画区域外が計画対象となっていない。都市計画区域外については別の計画に従い地域づくりを行う。都市計画区域外において、公共交通の考え方が適用できないことはないと思うが、地域の特性に合わせた検討が必要である。

○委員

居住誘導区域、都市機能誘導区域について、それぞれ議論していただいた。都市機能誘導区域については臨港地区を外すということについては理解できるけれども、あるかぼーと等のウォーターフロント開発は地域の皆様方にとって大変関心が高いものであるのでフォローする必要がある、計画の中で都市計画と港湾がどのように連携を図るのか整理する必要はあると思う。

ただ、都市機能誘導区域について臨港地区を外す修正案でいくということに対しては皆さん異論ないと。その一方、計画本文には臨港地区周辺のウォーターフロント開発を進めるという文言が都市機能誘導区域のところに残っている等、微修正が必要な箇所があるので事務局の対応をお願いします。

以上