

# 平成29年度第5回政策会議

日時 平成30年2月6日（火） 10:00～10:25

会場 市長会議室

参集者 工藤市長 中林副市長 片岡副市長 川越企業局長 辻教育長  
種田企画部長 小野総務部長 入江財務部長

## 1 函館市立地適正化計画（素案）について

◎対応 内藤都市建設部長 大久保都市建設部次長 神都市計画課長

### ◆ 議題の趣旨 ◆

函館市立地適正化計画（素案）について協議しました。

### ◆ 協議の結果 ◆

原案のとおり、本件の内容は了承されました。

### ◆ おもな発言 ◆

#### ■ 神都市計画課長

第1章「計画策定の必要性等」についてであるが、本計画は、今後の人口減少や少子高齢化が進んでも持続可能なまちをつくりあげていくために策定するものであり、計画の対象区域は、都市再生特別措置法の定めにより都市計画区域内としている。計画期間は、2018年から2030年までの13年間としており、終期については、既に策定している都市計画マスタープランの目標年次と整合を図る必要があることから、2030年とした。

第2章「都市構造の現状と課題」についてであるが、2040年には、人口は、2010年と比較して37%減の17万5千人、市街化区域内の高齢化率は、27%から41%に上昇し、2.5人に1人が65歳以上になると見込まれている。また、市街化区域内の人口密度については、2010年では1ヘクタール当たり52人であるが、2040年には1ヘクタール当たり32人まで低下し、低密度化していくことが見込まれている。公共施設等の更新経費については、2010年から5年間の平均である年間155億円の支出額に対し、今後は1.5倍の年間227億円の支出額が見込まれている。公共交通の利用者数については、自家用車の普及等により、30年間で市電は48%、バスは71%も減少している状況にある。このような都市構造の現状から、今後のまちづくりの主な課題を、「人口密度と生活サービス機能の維持・充実」、「行政コストの低減」、「公共交通の維持・確保」の3点とした。

第3章「市民のまちづくりに関する意識」についてであるが、本計画の策定にあたり、市民意見を反映したものとするため、アンケート調査を行った。調査の結果、回答者1,512人の約7割の方が、「交通利便性の高いエリアに施設を集約して住みやすい環境を整備すべき」としており、まちの集約化に対する意見が多いものとなっている。

第4章「立地適正化計画」についてであるが、本市の都市構造の現状と課題、市民の今後のまちづくりに対する意識等を踏まえ、立地の適正化に関する基本的な方針として、目指す都市像を「将来にわたって豊かで快適な「歩いて暮らせるコンパクトなまち」とし、その実現に向けた今後のまちづくりの方向性として、各種都市機能が集積しているものの人口密度の低下が懸念される「産業道路沿道から南側の区域」に居住機能と都市機能の集約化を進めていくこととした。具体的に取り組む施策の方向性については、今後のまちづくりの主な課題に対応する形で、「効率的で持続可能なまちづくりの推進」、「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進」、「将来にわたって持続可能な公共交通網の構築」の3つとした。

居住誘導区域と都市機能誘導区域のそれぞれの区域設定についてであるが、居住誘導区域については、都市計画マスタープランの土地利用方針に位置付けられている産業道路の沿道から南側の市街化区域内の住宅地を基本に設定し、現在の市街化区域の56%のエリアを対象としている。この区域で講ずる施策は、函館山麓地域における住宅市街地の再生のほか、公的不動産の有効活用や空き家の利活用等、6つの施策としている。

都市機能誘導区域については、中心市街地地区と十字街地区、美原地区、湯川地区の4地区を設定し、居住誘導区域の約24%のエリアを対象としている。誘導施設については、一定規模の病院や大型商業施設等の「高次の都市機能増進施設」を設定することとしている。各地区ごとの誘導施設の立地は概ね充足している状況にあるため、今後は、これらの施設を維持していくことが基本になる。一方、現在、立地していない施設については、今後、立地を促進していくこととなる。この区域で講ずる施策は、民間事業者による整備への支援のほか、公共施設の統合等による誘導施設の整備や公的不動産の有効活用による誘導施設の整備促進等、6つの施策としている。

また、歩いて暮らせるコンパクトなまちに欠かせない公共交通ネットワークに関しては、地域公共交通網形成計画に基づく各種取組を推進していくこととしている。

第5章「計画の評価」についてであるが、概ね5年ごとに目標値の達成状況を検証することとしている。評価指標は、「居住誘導区域の人口密度を1ヘクタール当たり56人を2030年には45人」、「都市機能誘導区域内での誘導施設の立地割合を現在の88.6%から100%」、公共交通に関しては、「公共交通網形成計画に基づく7つの指標と目標値」としている。

#### ■内藤都市建設部長

本計画は、今後、人口減少が進んでも日常生活に必要なサービスの低下をできる限り抑制し、市民生活の利便性を維持して、持続可能なまちを形成することが目的である。そのために必要とされる都市機能や居住を集約していくエリアのほか、その機能を誘導していくために講じる施策をとりまとめたものである。

今後は、本会議での了承後、パブリックコメントを実施し、最終案を改めて都市計画審議会にかけ、今年度中の成案化をめざしている。

#### ■工藤市長

居住誘導区域外での住宅建設を規制できないとのことであるが、その場合、これまでのように、土地の値段が安い区域外での住宅建設の流れを逆流させ、効果的に産業道路の南側に集約するためには、区域内の空家・空地対策も重要になると思うが、なにが有効な手段となるのか。

■内藤都市建設部長

家賃補助やリフォーム補助等の居住誘導に引き続き取り組むことに加え、市街地の更新を進めていくことが必要と考えている。

■工藤市長

企業の立地に関しては固定資産税の減免を行っているが、居住に対してもそのような取組が将来的には必要になるのではないかと。

■内藤都市建設部長

空家を壊すと、税が軽減される住宅用地特例が解除されてしまうので、壊さずに放置しているケースも多い。壊しても固定資産税が上がらないような手立ても必要なかもしれない。

■工藤市長

居住誘導区域内に新たに土地と建物を購入する際の税の減免制度が必要ではないか。若い世代は、交通の便が多少悪くても車があれば良いと考えるので、子どもの学校の問題を考慮することはあっても、郊外に住むことに抵抗はない。

土地を更地にすることと居住を誘導することの2つを連動させて取り組む必要がある。

■種田企画部長

他に意見がないようなので、原案のとおり了承とさせていただきます。