

マスタープラン・立地適正化計画の
必要性と検討開始予定について

●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

＜予算関連法律案＞

住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための市町村による立地適正化計画の作成について定めるとともに、立地適正化計画に記載された居住に関連する誘導すべき施設についての容積率及び用途規制の緩和等の所要の措置を講ずる。

背景

- ◆我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者が急増すると見込まれている。
- ◆都市全体の構造を見渡しなが、居住者の生活を支えるようコンパクトなまちづくりを推進（多極ネットワーク型コンパクトシティ化）していくことが必要。

法案の概要

■ 都市再生特別措置法の一部改正

○立地適正化計画の作成

- ・市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができる。
- ・立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - ・居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - ・都市機能誘導区域（居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域）及び市町村が講ずべき施策 等

都市機能誘導区域

- ①区域内に誘導すべき施設（「誘導施設」）について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和
- ②誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援
- ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等

居住誘導区域

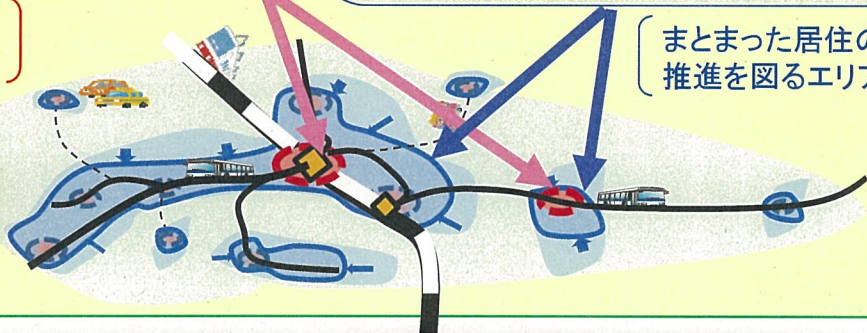
- ①住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入
- ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする
- ③区域外の一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

生活サービス機能の
計画的配置を図るエリア

公共交通

地域公共交通活性化再生法
改正との連携（調和規定）

まとまった居住の
推進を図るエリア



■ 建築基準法の一部改正

特定用途誘導地区内に誘導すべき施設について容積率及び用途の制限を緩和する。

■ 都市計画法の一部改正

特定用途誘導地区及び居住調整地域は、市町村が都市計画に定める。

『鳥取市都市計画マスタープランの見直し』

に関する方針（たたき台）

1 都市計画マスタープランの意義

都市計画の目的は、土地の利用についての制限を定め、道路や公園、緑地などを適正に配置することにより、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保しようとするものです。

都市計画マスタープランは、都市計画法（第 18 条第 2 項）に規定され、長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けた方針を明らかにするもので、社会経済動向を踏まえながら、都市づくりを進めていくための指針となるものです。

2 都市計画マスタープランの位置付け

本マスタープランは、本市のまちづくりの方針を示す「鳥取市総合計画」に係る基本構想に即すとともに、「地域公共交通総合連携計画」「中心市街地活性化基本計画」等の関連分野の諸計画等と連携しながら、都市計画の分野に関する事項の方針を示します。

3 都市計画マスタープランの対象範囲

都市計画法（第 5 条）において「一体的の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域」として都市計画区域が定められており、本マスタープランの見直しにおいても、下記の都市計画区域を対象範囲とします。

「鳥取都市計画区域」「国府都市計画区域」「福部都市計画区域」「八頭中央都市計画区域」「気高都市計画区域」「青谷都市計画区域」とする。

4 都市計画マスタープランの期間

平成 29 年度～平成 38 年度の概ね 10 年間（5 年毎に見直し）

5 関係法令、関係計画等との整合

- (1) 「都市計画法」に係る鳥取県都市計画マスタープランとの整合
- (2) 「都市再生特別措置法」に係る「立地適正化計画」を新たに定める
- (2) 「地域公共交通活性化再生法」に係る「鳥取市地域公共交通総合連携計画」との整合
- (3) 「第 10 次鳥取市総合計画」及び「鳥取市緑の基本計画」との整合

6 見直しの視点

- (1) 「鳥取市都市計画マスタープラン」（平成 18 年 5 月策定）で示す「多極型コンパクトシティ」を基本理念とし、各生活拠点の機能強化と公共交通体系の整備方針を明確化する。
- (2) 鳥取自動車道、山陰道、山陰近畿自動車道の供用開始等、道路、交通環境の変化を見据えた見直し。
- (3) 人口動向、土地利用、産業、都市機能、公共交通等の社会・経済等の現状、将来見通しを踏まえた見直し。
- (4) 「立地適正化計画」に位置づける「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」の適正な配置
- (5) 「鳥取市地域公共交通総合連携計画」に基づく公共交通ネットワークとの整合

- (6)「中心市街地活性化基本計画」など、本市が策定する他の計画・方針における都市計画分野との整合

6 方針の検討体制

【内部組織】

- 戦略幹部会（部長級）・・・見直し方針に関する幹部協議 ⇒ 庁内合意
総合計画等各種計画との整合確認

- 関係課連絡会議（課長級）・・・基礎データ収集・整理・見直し（案）作成

※構成：総務課

新地域振興監、企画調整課、中山間振興課

都市企画課、交通政策課、道路課、都市環境課、中心市街地整備課、建築指導課

農業振興課、農業委員会

経済・雇用戦略課、企業立地・支援課

【外部組織】

- 都市計画審議会・・・・・・・・最終決定機関
- 生活交通会議
- 各総合支所 地域審議会
- 有識者会議・・・・・・・・アドバイザー（鳥取大学ほか）

7 市民意識等の把握方法

- (1) 都市計画区域対象地域での説明会の開催による意見交換

- (2) 把握する主な手法：

- ①インターネットモニター（100人対象）
- ②無作為アンケート（3,000人対象）
- ③パブリックコメント（方針案に対する意見）
- ④出前座談会
- ⑤公開講演会（参加者アンケート等）
- ⑥市政提案箱
- ⑦ご意見募集メール（市公式ウェブサイト）
- ⑧その他、有効と考えられる手段

8 策定スケジュール（詳細：別紙）

- (1) 策定までの流れ

平成26年 7月 見直し方針の決定・・・確定・公表

8月 内部関係課連絡会議・・・基礎データ収集・整理・見直し（案）作成

※随時開催

平成27年 2月 中間報告

平成27年 9月 パブリックコメント

平成28年 3月 公表

※適宜、都市計画審議会等に報告

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

＜予算関連法律案＞

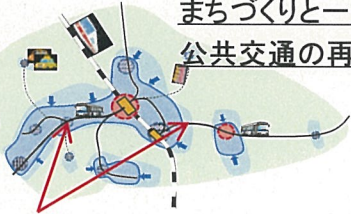
持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、

- ・市町村等による地域公共交通網形成計画の作成
- ・同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成
- ・同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定める。

背景

- ◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大
 - ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
 - ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
 - ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化等
- ◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

まちづくりと一体となった公共交通の再編



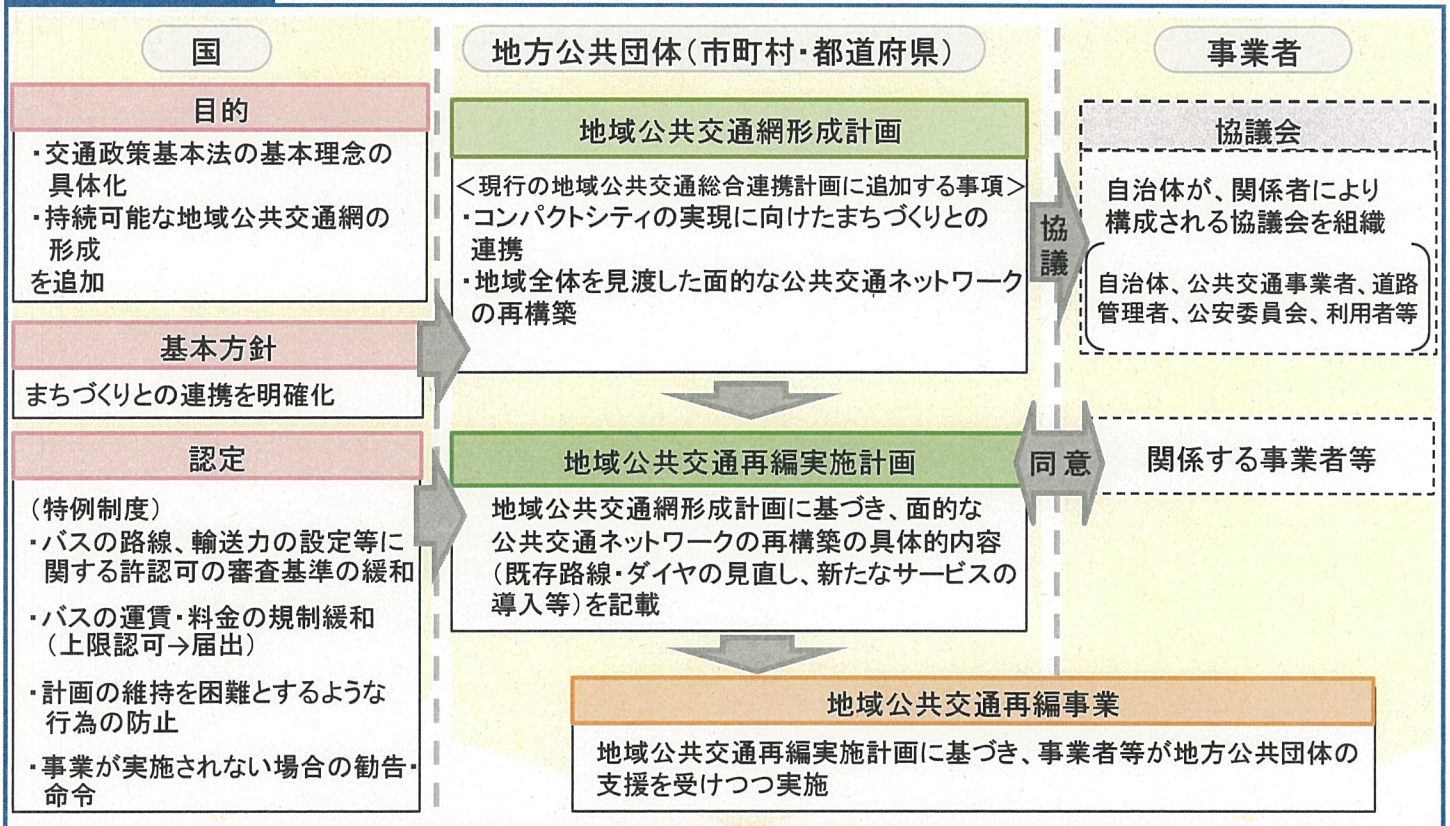
計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。

地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



法案の概要



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

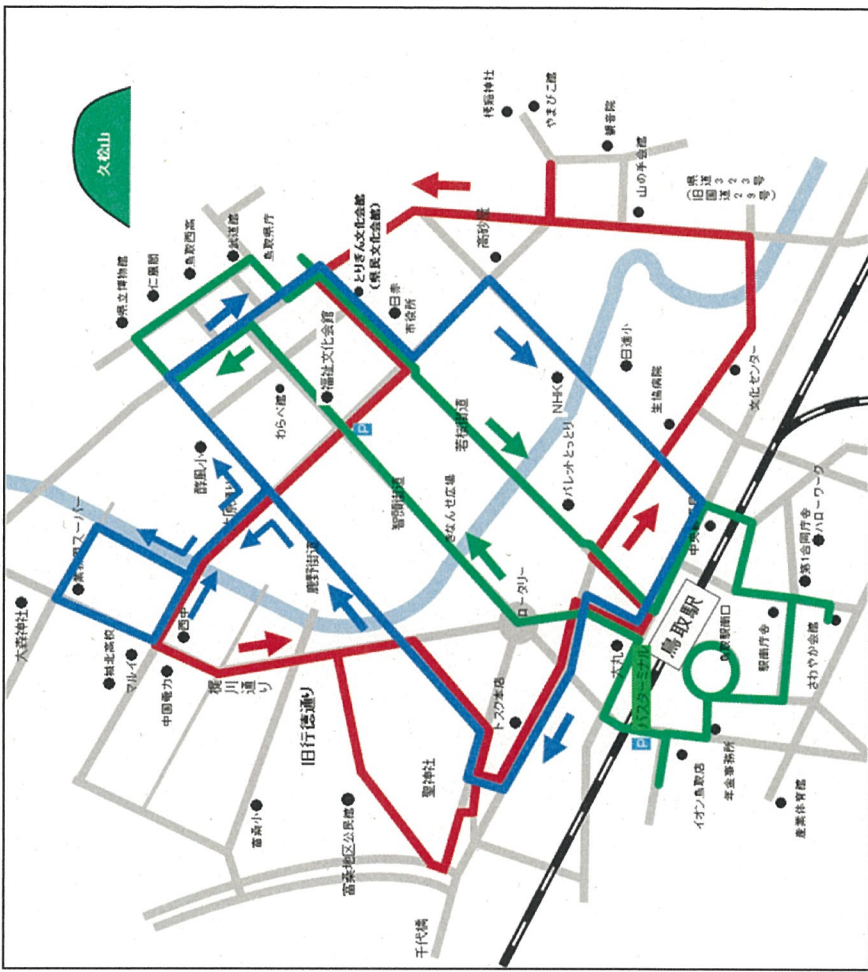
交通機能の検討のイメージ(1)

- 本市では、主に以下の3つのレイヤでバス交通を考えていく予定。
 - (1) 拠点同士の連結【着手済み】
南部について平成25年度に幹線と支線への再編を完了。平成26年度に東部、東南部について検討を継続中。
(注) 平成23年3月 鳥取市バス路線網再編実施計画
 - (2) 市街地内での軸となる交通【新規】
今後、以下の内容に取り組んでいく予定。
 - ① 既存のバス路線の中で軸となる路線の提示(平成26年度以降)
(及びその路線を活用した自家用車に頼らない生活スタイルの提案)
 - ② 市内の人の流動を分析し、①を精緻化(平成27年度以降)
(流動分析の結果、必要な場合には、環状の新たな路線案を提示)
 - ③ 交通軸の周辺に機能・居住を確保し、持続可能とするための立地政策等の検討(平成28年度以降)

交通機能の検討のイメージ(2)

(3) 街なか100円循環バス(くる梨)【完了】

- ・平成25年度までに3路線を設定。
- ・20分に1回の頻度で年間35万人の利用を確保。
- ・街なかの足として十分な成果を収めてはいるが、一方で、路線バスとして見た場合の持続性には疑問がある。
- ・これ以上同じタイプの路線を増やしていくことについては慎重であるべきか。



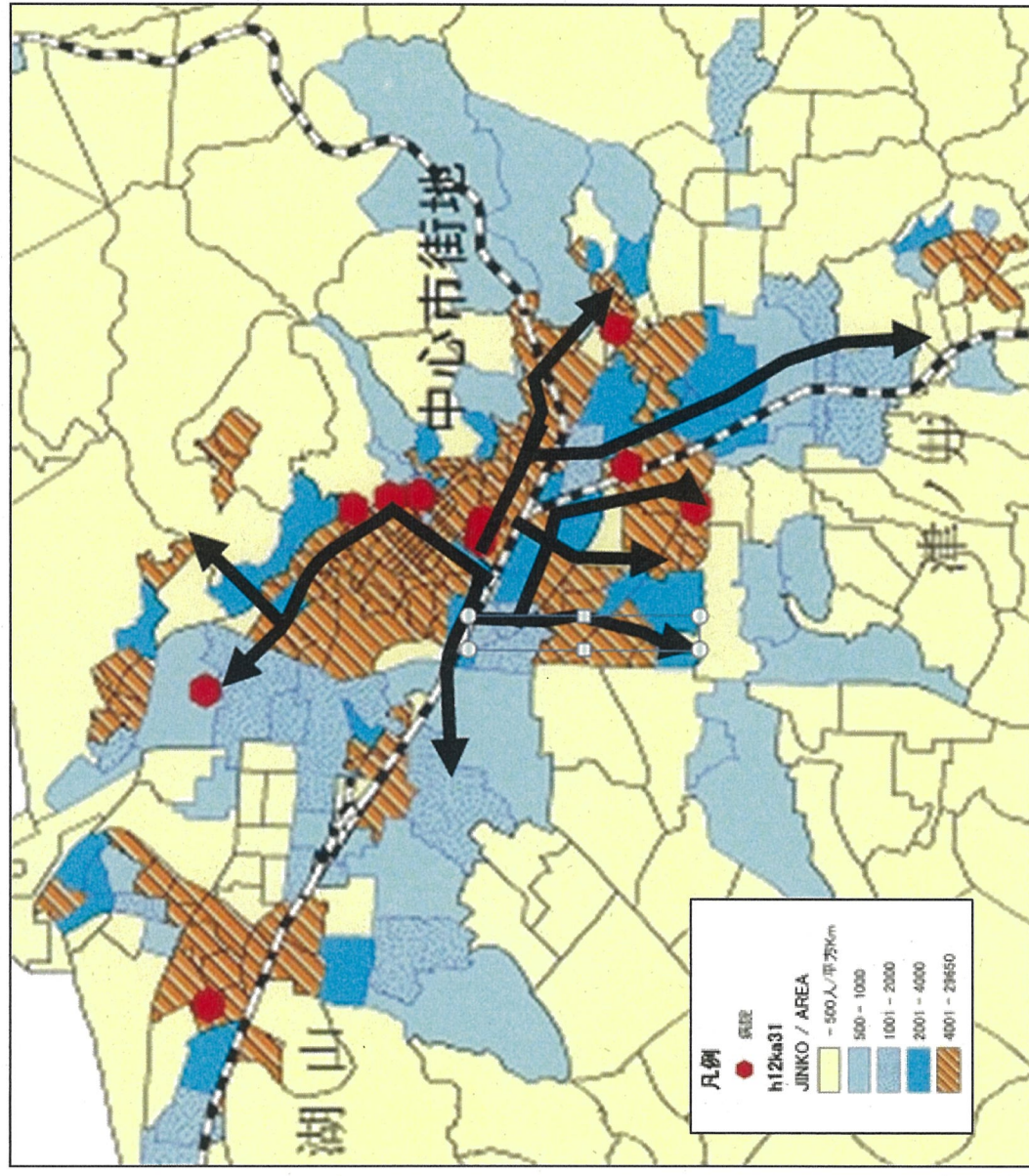
(注) 1周約7.4kmのコースを約40分で走行
 平成14年10月 赤・青コース運行開始
 平成25年 4月 緑コース運行開始

市街地内での軸となる交通(素案)

現在、以下について
平成26年秋以降の
実施に向けて準備
中

(1) 既存のバス路線
の中で軸となる路線
の提示

(2) その路線を活用
した自家用車に頼ら
ない生活スタイルの
提案



立地・交通計画策定の全体像(案)

- 目的(案)
- 人にやさしく活気のある、住みつづげられる都市
- 計画検討・策定の方針(案)
 - (1)市全域におけるバランスの考え方を常に示して理解を得つつ、
 - (2)段階を細かく分けて決められる内容から機敏に決めていくことで
 - (3)経済社会の変化に対応し、活力ある持続可能な都市を目指す。