

第 280 回 都市懇サロン レポート	「都市行政の最近の話題」		
講 師	国土交通省都市局 都市計画課 施設計画調整官 角田 陽介 氏	開 催 日	令和 6 年 5 月 14 日 (火) 18 : 00 ~ 20 : 00
講 師 プロフィール	平成 8 年 4 月 建設省 (現・国土交通省) 入省。 都市局、国土計画局 (当時)、道路局等に加え、 地方整備局、独立行政法人都市再生機構、復 興庁などで都市行政等に従事。 平成 24 年 4 月から大船渡市副市長。令和 3 年 4 月から国土交通省都市局街路交通施設課 街路事業調整官、令和 5 年 7 月より現職。	 <p>角田陽介 (国土交通省)</p> <p>国土交通省 角田陽介氏</p>	
お話の概要	<p>①能登半島地震を始めとした全国様々な災害への国土交通省の対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生から 3 日後には現地には人を張り付けた。しかし未だ解体作業もあまり進んでおらず長期化が見込まれる。 ・液状化災害や面的倒壊・津波被害の復興対応として、コンサルタントと地区担当、UR からの技術支援を受けながら復興街づくりを支援していく。 <p>②「コンパクト・プラス・ネットワーク」「まちづくり GX」「ウォーカブル、自動運転」といったこれからの都市計画の方向性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画の作成が進んできている。多様な関係者、複数市町村による作成も望ましい。立地適正化計画策定の支援としてコンパクトシティ形成支援事業を活用して頂きたい。立地適正化計画を作るべき都市はどこか、どういった支援・改善が必要か、効果に対する評価基準はなにか、等を踏まえて検討を進めている。 ・国主導によって戦略的に都市緑地を確保する。また緑を確保するうえでの民間投資について支援・補助が必要である。 ・ウォーカブル=歩いてそのまちに行きたくなる、滞在したくなるということ。 ・自動運転の普及は都市にも大きな影響がある。問題意識に対する議論が必要である。都市における自動運転を導入するうえでも、都市の骨格となる公共交通の確保やウォーカブル空間の創出へ繋げていきたい。 <p>③まちづくりに欠かせない災害・安全と、まちづくり・都市計画の関係性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流域治水を踏まえ、ハード面も考えた安全なまちづくりを行う。災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転促進、立地適正化計画の強化へ取り組んでいる。 <p>④盛土災害についての取り組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する法制度が必要である。令和 7 年 5 月までに約 9 割の自治体が盛土規制法に基づく区域指定を予定している。 <p>⑤まちづくり DX の取り組みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3D 都市モデルについて国だけではなく、各自治体や民間が主体となり各々のイニシアティブで取り組みを進めることを目指す。 <p>⑥令和 6 年度の都市局関係の予算概要の資料の説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5 つの基幹的取組を踏まえ、「まちづくり GX」「地方都市再生」「こどもまんなかまちづくり」の 3 つの重点課題に取り組む。 		
意見交換 の概要	次頁に記載		
記録者の ひとこと	流動的な都市の動きの方向性を誘導する立地適正化計画の最適解を見定めることは簡単なことではないですが、この計画の重要性と今後どう強化促進するのかについて再考するフェーズにあると感じた。《都市懇サロン運営部会 委員 林光太郎》		

【意見交換の概要】

Q 1	盛土対策は急ぐ必要はあるのか、区域の指定状況について9割目指すと話があったが実態的にはどうなのか？
A 1	目指して進めていくという方針であり、目標に向けて各自治体で取り組んでもらう。

Q 2	社会資本整備総合交付金について令和6・7年度がかなりインパクトがあるように思う。内容は予算との兼ね合いで検討していくのか？
A 2	立地適正化計画で集約型まちづくりを促す、これと関係ないインフラ整備は対象としない。今年度検討を進める。令和7年度に立地適正化計画がなければ重点配分の対象から除外される。

Q 3	立地適正化計画の目標値は？具体的な目標値はどう設定しているのか？
A 3	各目標値は分かり兼ねる。コンパクトプラスネットワークの推進から維持管理コストの削減、各自治体の目標に合わせて策定する。どういうところに財政効果があるのか一概には分からないため、各自治体が財政部局と連携して検討する必要がある。

Q 4	駅前広場の検討や自動運転など将来が見えない状況で、今後行政側からヒントになるようなものが示されるのか？
A 4	自動運転はどうなるのか不明である。今後の技術進歩の仕方とマーケットの動向、サービスの展開による。将来予測をして駅前広場がこうあるべきとは一概に言えないが、各自治体の将来への思いと連動して検討していくべきだと考える。

Q 5	まちづくりGXについて、緑地整備がメインとなると思うが、評価の仕方や目標値の設定はあるのか？
A 5	全国的な目標の設定はない。まずは民間投資や東京大阪のまちなかでも緑を増やす、民間・官民連携して緑を増やすなど、緑地充実度を上げていくことが大事である。

Q 6	緑比率の考え方として、都市では壁面・街路樹を含めてもいいのか？
A 6	緑の概念は様々であり、CO2削減だけが目的ではない。目的により何がみどりに含まれるのか考えることが必要だと思う。

立地適正化計画や災害イエローゾーンにおける土地利用について、ポテンシャルの高い
Q 7 エリアに規制をかけるともったいないと考える。防災の主流化、防災上の取り組みを踏まえて土地利用を考えるべきでは？

レッドゾーンは危険なので建物は建てないようにしていく。イエローゾーンは濃淡があり、レッドゾーンに近い危ないエリアと普段は災害の起きないと予測されるエリア、この濃淡の差を丁寧に整理する必要があるが、整理しきれていない状況である。
A 7 立地適正化計画の居住誘導エリアにも危険度の高いところも含まれる場合がある。防災指針を作成し避難路の確保、居住誘導のエリアにはイエローゾーンを入れたとしても、当面は安全対策で良いかもしれない。しかし、長期的な居住地とするのは難しいなど、頻度と程度を考慮する必要がある。