

新幹線駅周辺の土地利用・規制 ～ 開発期待と規制、「調和ある発展」は～

前回(令和5年7月No.532)の北陸新幹線新高岡駅訪問を踏まえ、駅周辺の開発・土地利用や規制を巡る問題について考察したい。

1 高岡市の都市計画の現状

「新高岡駅周辺は市街化調整区域ですから」。高岡市役所を訪問した際、市職員から出た言葉。

頁右下図に高岡市の都市計画の概要を示す。高岡市には、まず「富山高岡広域都市計画区域」の指定がある。「広域」というのは、高岡市から射水市、富山市までの市域を跨った都市計画となっているため。右下概要図では、この都市計画区域が更に東へ富山市まで続いている。これに加え、高岡市内には旧福岡町(平成17年合併)区域内に「福岡都市計画区域」が指定されている。合併により「同一の都市計画区域に含まれるよう指定を行い、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を行うことが望ましいが」(都市計画運用指針)「合併前の市町村をめぐる社会的、経済的状況等地域特性」「地理的条件等」(同)により「複数の都市計画に含めて指定することも考えられる」(同)とされているものである。

旧福岡町区域を除く高岡市内はほぼ全域が都市計画区域に指定され、高岡駅周辺など中心市街地を始め各所に市街化区域が、それ以外の区域は市街化調整区域に指定されている(都市計画法第7条・区域区分の定め)。

一方、旧福岡町区域内は、都市計画区域と都市計画区域外に分かれ、都市計画区域内には用途地域が定められた区域(法第8条・地域地区の定め)と、用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)がある。後述するが、当飯田市では、市内に都市計画区域と都市計画区域外とがあり、都市計画区域内に用途地域が定められた区域と用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)が指定されていて、この旧福岡町区域と同様となっている。

2 新幹線駅周辺の開発と市街化調整区域

「市街化調整区域」であるが、都市計画法で「市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする」(法第7条3)とされ、当該区域においては「①周辺居住者の生活に必要な建物(診療所、保育所、食料品店等)、②鉱物資源、観光資源の利用に必要な建物(生コン工場、観光展望台等)、③農林水産業及び関連産業用の建物(貯蔵倉庫、缶詰工場等)、④危険物の貯蔵・処理用の建物(火薬庫等)、⑤道路交通に必要な建物(ガソリンスタンド)、⑥地区計画に適合する建物等」が開発できるものとして例示されている(法第34条、「都市計画における土地利用規制について」国交省HP)。これから得られるイメージは、①はともかく、②～⑤は農地が広がる中に一部山林原野も見られる、もしくは都市化の中で居住や事業活動にそぐわないものを置く区域、と言えようか。

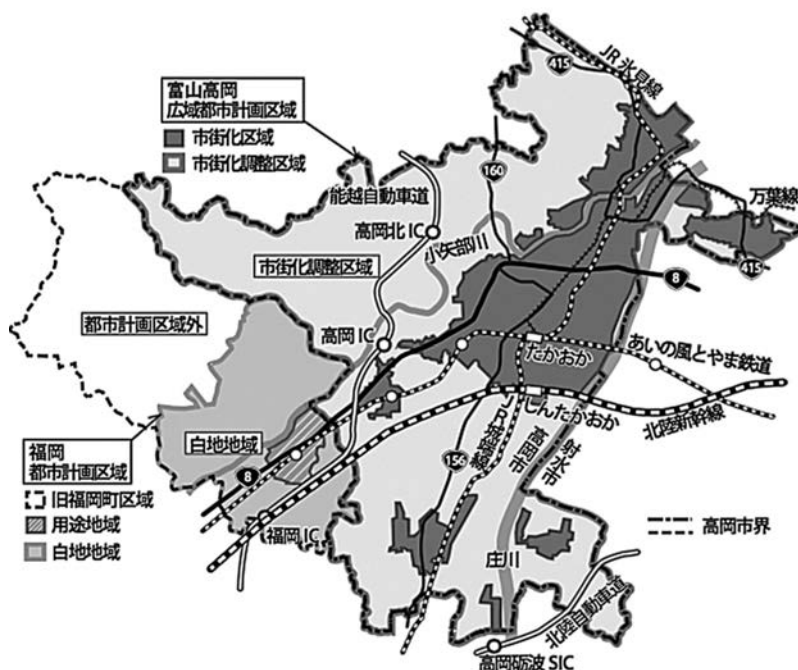


建設中の北陸線幹線新高岡駅(平成26年)



新高岡駅の周辺は田圃が広がる

高岡市都市計画の概要



高岡市においては、新高岡駅周辺を始め市街化調整区域、非線引き白地地域を「田園環境エリア」として「無秩序な開発の抑制とともに田園環境の保全を図る」（高岡市都市計画マスタープラン 平成30年度）としている。一方で新高岡駅の場所そのものは「計画・開発促進地区」における「商業系」で「都心エリア」に位置付けられており、当然のことながら、広域・拠点間交通ネットワークにおける一拠点ともされている。現状、新幹線駅と隣接するイオンモールは既にその機能を担っているといえる。その周辺の市街化調整区域において開発需要は起きてこないか、そうなったときの対応はどうなるのかは今後考えられる問題ではと考える。その辺の見通しについては、高岡市役所訪問時のヒヤリングでは明確な見解は伺えなかった。

3 飯田市リニア長野駅周辺の土地利用規制

当地域のリニア駅付近の都市計画の概要は下図の通り。前述の通り、当市は区域区分を定めず、地域地区を定めている。リニア本線とリニア駅が置かれる上郷・座光寺地区のいわゆる下段は、都市計画区域内であるが、多くの部分が白地地域（容積率100、建蔽率60）で、用途地域が定められているのは主に飯沼区の国道153号と県道市場桜町線に挟まれた地域であることが判る。

リニア計画の進展に対応して一部変更された用途地域の状況を見ると、リニア駅周辺（いわゆる6.5ha）は近隣商業地域（容積率300、建蔽率80。住宅、店舗、小規模工場など）で、「（リニアの）駅前広場や交通結節点に相応しい用途を誘導するため」（市説明資料）指定されている。国道153号沿いと県道市場桜町線沿いの一部に準工業地域（200/60、大規模工場など一部を除き規制なし）が指定されている。その準工業地域から段丘崖に向かっては、第一種および第二種住居地域（共に200/60）で「住居の環境を保護するため」（法第9条5・6）の地域として、一定の制限のもとに事業所等を置くことができる。

上記に加え、地区計画の策定及び特定用途制限地域の指定が取り組まれている。まず上郷地区の特定用途制限地域（右図点線部）は、国道153号沿いの、従来からの飲食店や各種事業所が引き続き土地利用を可能にするためとして設けられた。これは「用途地域が定められていない土地（市街化調整区域を除く）内において、その良好な環境の形成または保全のため（略）制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域」（法第9条15）とされ、現状一部に農振農用地を含む白地地域で「用途地域を定められないため」（市の説明）地区計画と建築条例により規制をかけるとした。これにより準工業地域と同様の建築が可能になるとともに、建築物の高さ制限（15m）を設定、「（駅方面からの）山並みの眺望を確保する」としている。

地区計画は、「それぞれの区域に相応しい様態を備えた良好な環境の街区を整備し、開発し、及び保全するための計画」であり、「用途地域が定められていない土地」で市街地開発や建築物もしくはその敷地整備が行われ、それらが無秩序に行われることが見込まれる、あるいは不良な環境が形成される恐れがある場合などに適用が想定されている（法第12条五）。

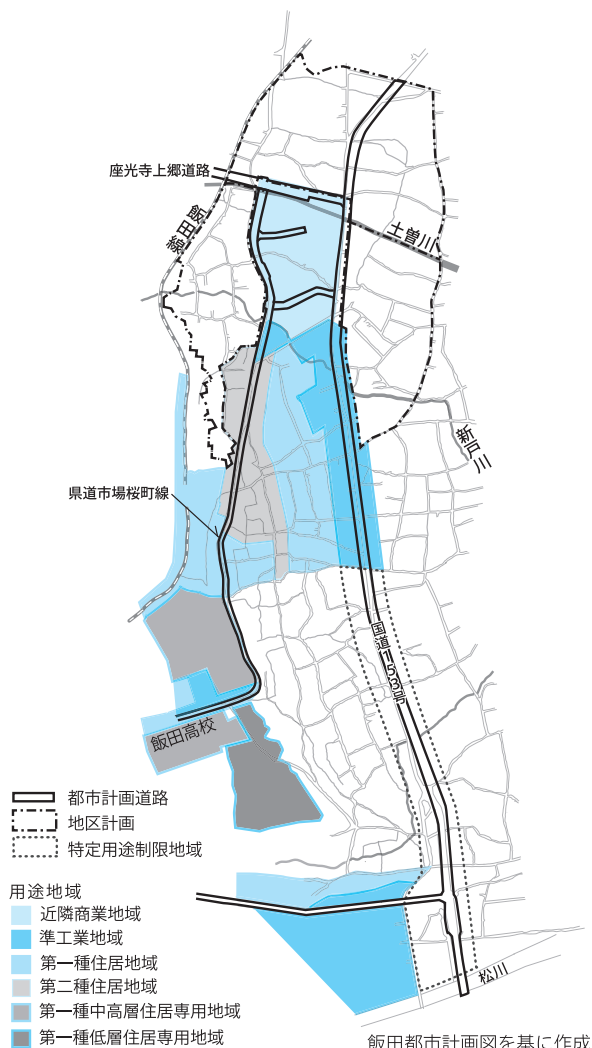
上郷地区と座光寺地区において検討が行われてそれぞれ範囲が確定した（右図一点鎖線の範囲）。上郷地区から座光寺地区にかけて国道沿いに商工業エリア（50m幅）、リニア本線沿いの沿線エリア、その周りの居住エリアに区分する。容積率・建蔽率は白地地域の一般的なもの、最低敷地面積などの他、商工業エリアで15m 沿線・居住エリアで12mの高さ制限を設けている。

4 今後の駅周辺の開発動向は

新幹線駅周辺は、多くは様々な開発期待が募るところとなっているようだ。以上見てきたように、リニア長野県駅周辺の周辺、上郷・座光寺地区は、これまで国道沿いは事業所の集積、その周りは田園地帯の中に住居が点在という様相を呈し、現状の駅周辺の土地利用計画もその延長上にあり、地域住民の度重なる協議・検討の上に形成されたものといえる。

その中で、建築高さ制限などは今後も議論になると思われる。また、駅周辺にモザイク状に広がる農振農用地を踏まえた土地利用の在り方も検討材料となろう。

リニア長野駅周辺都市計画の状況



飯田都市計画図を基に作成

（飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）