

令和4年度 第2回
立地適正化計画策定に係る都市計画
審議会専門部会

会 議 録

令和4年11月21日

会 議 録

会 議 の 名 称	令和4年度 第2回 立地適正化計画策定に係る都市計画審議会専門部会
開 催 日 時	令和4年11月21日(月)午後2時から午後4時まで
開 催 場 所	所沢市役所 第5委員会室
出席者の氏名	別表1のとおり
欠席者の氏名	なし
議 題	(1)街づくりの方針(ターゲット)について (2)区域設定の基本的な考え方について
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・資料1 街づくりの方針(ターゲット)について ・資料2 街づくり方針と都市構造との対応の検討 ・資料3 区域設定の基本的な考え方(案) ・参考資料1 市政リーフレット(R4.11) ・参考資料2 都市計画道路整備状況図 ・参考資料3 生産緑地指定状況図 ・参考資料4 下水道(汚水)整備区域図 ・参考資料5 第1回部会資料「分析資料」抜粋版 ・参考資料6 地区防災カルテ ・参考資料7 社会移動・人口推計 ・参考資料8 目指す都市の姿の導出
担 当 部 課 名	<p>(街づくり計画部)</p> <p>埜澤街づくり計画部長 畑中街づくり計画部次長 塩崎街づくり計画担当参事</p> <p>(都市計画課)</p> <p>高野課長 増子主幹 小暮副主幹 秋葉主査 大野主査 利根川主査 大河原主査 神尾主査 最上主任 鶴田主任 富田技師</p> <p>(事務局)</p> <p>街づくり計画部 都市計画課 電話04-2998-9192</p>

(会議録別表 1)

立地適正化計画策定に係る都市計画審議会専門部会委員名簿

(敬称略)

所 属	氏 名	出欠席	備 考
芝浦工業大学	中 村 仁	出	部会長
東京都立大学	饗 庭 伸	出	委員
埼玉大学大学院	久 保 田 尚	出	委員
早稲田大学	藤 本 浩 志	出	委員
東京大学大学院	村 山 顕 人	出	委員

部会長については、委員の中から選挙により、芝浦工業大学中村仁教授に決定した。

発 言 者	審議の内容（審議経過・決定事項等）
	<p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 埜澤街づくり計画部長挨拶 ・ 配布資料の確認 ・ 会議成立の報告（出席委員 5 名） ・ 会議の公開・非公開の決定（公開に決定、傍聴者 3 名） <p>2 街づくりの方針（ターゲット）について 資料 1 をもとに説明</p> <p>3 区域設定の基本的な考え方について 資料 2、資料 3 をもとに説明</p> <p style="text-align: center;">～ 審議・質疑応答 ～</p> <p>2 街づくりの方針（ターゲット）について</p>
委員	<p>本市のターゲットの中に 公共交通施策、健康・医療・福祉（全世代）、防災（防災指針）までであるが、防災（防災指針）の部分が点線になっているが、特別扱いになっているのか。</p>
事務局	<p>庁内検討会議において、公共交通施策、健康・医療・福祉（全世代）が議論として持ち上がり、防災（防災指針）については、今般、豪雨等の被害も多発しており、立地適正化計画の中で防災指針の位置づけがあるため、十分に検討するべきものとしてターゲットに据えた。</p>
委員	<p>庁内検討会議の議論に事務局で、防災（防災指針）を追加したということか。</p>
事務局	<p>追加したということではなく、公共交通施策、健康・医療・福祉（全世代）、防災（防災指針）は、並列で考えており、庁内検討会議での必要な議論と、立地適正化計画において必要な事項という認識である。</p>
委員	<p>ターゲットを絞ることで、議論されなくなる事項はあるのか。また、このターゲットは、立地適正化計画の策定に係る方針なのか、それとも政策の実現手段なのか。ターゲットという言葉の持つ意味は何か。</p>
事務局	<p>3 項目のターゲットを挙げた理由としては、本市の特性から何を目標に立地適正化計画を策定していくかという中で、特に重点とすべきものとして、「人を中心にしたマチづくり(参考資料 1)」のパンフレットにもある、本市で力を入れ取り組んでいる公共交通政策、それにあわせて、歩</p>

	<p>いて暮らせるまちという中で、健康街づくりの両面に取り組んでいくべきものとしてターゲットに据えた。</p>
委員	<p>住宅政策は重要視しないのか。</p>
事務局	<p>先ほど挙げたターゲット以外は重要でないということではなく、ターゲットとした3項目を特に力を入れていくということである。もちろん、住宅政策や公共施設マネジメントについて全く検討をしないということではない。</p>
委員	<p>既往の計画や調査が多数あり、分野により取組方針に関して結論が出ているものもあると思う。今回の立地適正化計画の策定は、約2年という時間をかけるため、現在までに具体的に検討できていない分野を議論するものだと考えていた。公共交通政策は、これまで蓄積されてない、健康・医療・福祉、防災は検討されてないため、重点的に議論したいということか。</p>
事務局	<p>公共交通政策については、今年度、地域公共交通計画を策定しているところである。そのほか、特に重点にすべきものとして、健康・医療・福祉（健康街づくり）については、健康街づくりとして、立地適正化計画とあわせて、どのようにより実現を図っていくかということで今回ターゲットに据えた。</p> <p>全般的には市政全体で考えていくが、特に2つの政策に力を入れ、実現できるように取り組んでいくという内容を、立地適正化計画の中に記載したいと考えている。</p>
委員	<p>健康・医療・福祉については、市内でどのように施設を配置するかが論点となり、立地適正化計画の内容と馴染まないのではないか。市内に均等に施設を配置するという考え方の一方で、古い市街地ではあまり配置したくないが、高齢者が多数いるため配置しなければならないという考え方がある。30～50年かけて実施していく都市計画と、3～5年で検討しなければならない健康・医療・福祉では、ズレが生じるが、それでよいのか。</p>
事務局	<p>健康・医療・福祉については、高齢者も含めて、健康に過ごせる環境を都市計画としてどう実現していくかを検討していきたい。</p>
委員	<p>そうなると、居住誘導区域を絞ることが難しくなる。健康・医療・福祉の観点では、施設を要所に配置することが大切であるが、都市機能誘導区域は小さくして配置することが理想であるが、区域を絞ることができ</p>

事務局	<p>なくなるが、それでよいのか。</p> <p>将来的な人口減少によって人口密度が低下し、医療サービスの提供が困難になる地域は当然あると考える。そうした地域に健康医療の施設等を配置していくことは厳しいため、公共交通政策とあわせて、交通ネットワークを活用して誘導できればよいと考えている。</p>
委員	<p>ターゲットを設定し、絞る意味がよくわからない。立地適正化計画は、土地利用と都市施設の計画であり、本市が目指したいことを実現するためのハードウェアをきちんと作ることがその役割である。公共交通をサポートする土地利用や都市施設、あるいは健康・医療・福祉の政策を行いやすい都市の姿を検討し、土地利用や都市施設に落とし込んでいくのが立地適正化計画なのではないか。ターゲットも絞ったのか、ターゲットに「環境」が抜けていることが気になる。環境以外をまとめると、公共交通政策、健康・医療・福祉、防災になるので、大見出しとして、記載しているのか。個別の基本計画で目指していることと、立地適正化計画との関係を整理したほうがよい。</p>
事務局	<p>街づくりの方針(ターゲット)については、国土交通省が掲載している立地適正化計画策定マニュアルにおいて、ターゲットを定めるべきと規定されており、今回3つのターゲットを検討した。</p> <p>立地適正化計画の策定においては、誰を対象に何を実現していくのかといった、計画の対象と目的を明確化して検討することが重要とされている。立地適正化計画によって、何を変えて何を実現していくのか、説得力を持って説明するためにも、明確なターゲットの設定をすべきと記載されている。それらに基づき、本市でも立地適正化計画を策定する中で、特に力を入れていきたいこと、また本市全体の土地利用を検討するうえで、公共交通政策や健康街づくりを実現するための計画にしたいということで、ターゲットに据えることにした。</p>
委員	<p>本市ではゼロカーボンシティの実現を目指しており、公共交通政策はそれを実現する際の1つの重要な要素であるが、建物におけるエネルギーも考慮すべきである。例えば、超高層マンションではエレベーターの上下によるエネルギー消費量が高いため、高密度の土地利用をしすぎることはよくないという話がある。また、気候変動への適応では、身近なところにみどりや都市農地を含めたグリーンインフラがあり、夏の暑さの中でも人々が健康で快適に住めるような環境を作っていかなければならない。そういう意味では、ターゲットには「環境」という観点を入れなければならないと思う。</p>

委員	資料1において、ゼロカーボンシティが唐突に掲載されているように見え、ターゲットとのつながりが分からなかった。
事務局	ゼロカーボンシティに関して、公共交通政策において自家用車から公共交通への転換や、住宅やその他から排出される温室効果ガスもあるため、それらもあわせて温室効果ガスの排出削減を目指す都市構造に変えることを検討していきたい。
委員	公共交通政策を1番目のターゲットに据えていることが気になる。公共交通政策というワードは、昭和のころによく使われていたが、対象となるのが鉄道・バス・タクシーのみでかなり狭義である。自家用車から人にやさしい公共交通への転換をする総合交通政策を進めるということなのであれば、対象範囲を狭めないほうがよい。また、立地適正化計画は、第1に土地利用や都市施設に関して検討するものである。土地利用をコンパクトにしていった結果、それぞれの拠点を結ぶ必要が出てきて、そのために交通機関を整備するという話であり、これがコンパクト・アンド・ネットワークの考え方である。ネットワークである公共交通が、1番目のターゲットであることには違和感がある。さらに、近年利用され始めているシェアサイクルなどの新たな乗り物もあるため、これらも含む場合には、やはり公共交通政策というネーミングを異なる表現にした方がよいと思う。
事務局	都市計画の中での立地適正化計画となるため、土地利用政策が一番重要だと認識している。今回、公共交通政策をターゲットの1番目に記載したが、その前提には土地利用政策があるということを念頭に計画を策定していきたい。
委員	本日の専門部会では、ターゲットを決めなければならないということか。慌てなくてよいのならもう少し議論を詰めてからターゲットを決めてはどうか。
事務局	本市のターゲットの前提として土地利用政策があり、そのうえで今回上げた3つの項目がある。また、本専門部会での議論により、公共交通政策を総合交通政策とすることや、「環境」をターゲットに加えて検討していく。
委員	本市では住宅政策が重要だと思う。環境と暮らしという視点があり、それらをサポートする手段として公共交通と医療・福祉があるという考え方をしてほしい。また、本市では住宅政策に関する計画はないのか。

事務局	本市には住生活基本計画がある。県の住生活基本計画が昨年度改定されたため、今後それを踏まえて本市の計画も見直していく。
委員	本市の住生活基本計画の改定作業を、立地適正化計画の策定作業にフィードバックできるとよいと思う。また、空き家対策の計画はないのか。
事務局	空き家対策の計画は作っていない。
委員	今後作る予定もないのか。
事務局	現在、空き家対策は施策の検討を行っている段階である。
委員	資料1にある「人を中心にしたまちづくり」という指針が、歩いて暮らせるまちとか公共交通の充実に合致すると思う。
事務局	環境政策と住宅政策をベースとし、そのうえで公共交通政策や健康街づくりを行うという方針で検討していきたい。ターゲットは、市としてどこに重点を置いて取り組んでいくのかを示す方針であるため、最終的に計画がある程度形になった際に優先的に行う取り組みという意味で考えてもらいたい。
	3 区域設定の基本的な考え方について
委員	今回の専門部会では区域設定そのものではなく、区域設定に関する基本的な考え方を議論すればよいのか。
事務局	その通りです。
委員	資料1の本市のターゲットと資料2の関係性がよくわからない。また、本市のターゲットに「環境」という視点を入れるという話であったため、各生活圏の環境面について、項目を追加してほしい。
委員	環境といっても様々な意味合いがあるが、例えばゼロカーボンに関することか、それとも別のことか。
委員	事務局の考え次第である。資料2では「その他(災害/みどり)」に「環境」が含まれており、あまりにも補足的である。環境政策を打ち出したいというのであれば、もう少ししっかりと分析をして、資料2の中で整理をしてほしい。また、資料2の中に「仕事」に関する項目が全くない。本市に居住する人は東京で働いているということが前提にあるため、項目

事務局	<p>がないのだと思う。市民における生活とは、自宅での暮らしだけではなく、「仕事」も含んでいるので、もし近年の潮流で在宅勤務等大きな変化があるのであれば、検討する必要がある。各生活圏での「仕事」や、工業団地における地元暮らしを記載するとよい。なお、本市は郊外都市であるため、「仕事」について検討しないのであればそれでよい。</p> <p>「環境」は、住居とみどりが密接にかかわってくるものであると考えている。これに関して、参考資料3で生産緑地指定状況を示しており、住宅街に生産緑地が多く分布していることを把握している。今後、みどり・環境・住居という視点についてしっかりと分析したい。また、各生活圏での「仕事」については、例えば国勢調査の地域別の結果を使用して、固定客や地域から出ていく住民を地域ごとに捉えたい。市内で仕事をしている住民はどのエリアでこういった特徴があるのかを分析し、各地域での誘導施設等を検討する必要がある。</p>
委員	<p>ゼロカーボンシティに取り組むことに関して、各生活圏に自家用車が何台あり、どの位ガソリンを使っているのか、エネルギー効率が悪い老朽化した建築物はいくつあるのかといった分析をしてほしい。都市計画でコントロールできるのは建物、自動車などの交通だと思うので、これらのエネルギー消費量の実態などがわかるとよい。</p>
委員	<p>「環境」について、エネルギー消費量のデータは集めにくいと思うが、定性的でもよいので、建物の老朽化の度合いや市民の自家用車への依存など環境負荷に関するデータを資料2で生活圏ごとに整理してほしい。</p> <p>また、資料3の4ページ目にて、一定規模以上の生産緑地は、居住誘導区域から外すとしている。生産緑地は農家の都合で解除することが多々あるため、立地適正化計画のような長期計画の中で、生産緑地をスポット的に居住誘導区域から除外するのはよくない。都市農地が多く残っている市街地エリアでは、農地と宅地がうまく混在し、身近なところに農地があることで生活の質が上がるといった意味で環境性能がよいと再評価されている。そのエリアを居住誘導区域に指定すると、生産緑地を潰して住宅地の開発をする流れが起き、「緑農住まちづくり」に反することになる。そのため、そうしたエリアを居住誘導区域から除外する必要があると思う。論点としては、生産緑地単体を居住誘導区域からの除外することはよくないので、都市緑地が多く残る市街地エリアとして検討することはできないか。それを居住誘導区域に含めるか否かを含め、今後議論が必要である。</p> <p>さらに、資料3の4ページ目の の良好な居住環境維持に向けた独自区域の検討で「市街化区域内で居住誘導区域から外れた区域」とある。これは、高齢化の進行が著しい地区又は人口密度の減少が著しい地区を居</p>

	<p>住誘導区域から除外すると、インフラがきちん整備されたニュータウンも除外することになるため、こうした措置を検討しているのだと思う。これについては、独自の区域を指定せずに、インフラがきちん整備された住宅地を積極的に居住誘導区域に含めるという方針を掲げればよいのではないかと。資料3では、居住誘導区域からこういったエリアを除外するかという議論がなされており、それは必要であるが、積極的に誘導区域に含めるべきエリアはどこであるかを考えることも重要である。例えば、公共交通が便利なエリアやインフラがきちん整備された住宅地は、多少駅から遠くとも居住を誘導するという考え方もあると思う。市街化区域の中のエリアで、わざわざ独自区域を設定しなくてもよいのではないかと。</p>
事務局	<p>将来的に人口密度が著しく低下する地区の中には、区画整理やある程度の都市基盤が整っているところもある。都市基盤が整っているところは、居住環境がよいと思うので、居住を誘導していければと考えている。また、人口密度が低下する地区を公共交通機関で結ぶことで、人口密度の低下を抑制したい。都市基盤が整っているところについては、基本的には居住誘導区域に含めることを考えている。</p> <p>生産緑地については、本市内には348地区あり、比較的均等に分布しているため、まとまったエリアで誘導区域に含めるかどうかを検討する際のエリアの設定が難しい。これについて助言をいただきたい。</p>
委員	<p>本市内の全ての生産緑地を残すとなると、満遍なく居住誘導区域から除外しないといけないと思うが、市街化の動向との関係を見てほしい。これから区画整理が予定されているエリアなどは市街化や宅地化が進むため、農地を保全するのは難しいのかもしれない。一方、今後大幅な人口増加は見込みづらいため、区画整理を実施する地域でも農地区画があるような街を目指した方がよいかもしれない。そのため、新たに人が居住することを歓迎しつつ、都市農地を保全するエリアとしてもよいかもしれない。鉄道駅から遠く、宅地化の見込みが少ないエリアでは、積極的に生産緑地を残すべきとしてもよいと思う。都市農地を居住誘導区域から除外するかどうかは、都市農地があるエリアごとの都市基盤の状況、これからの人口増加や宅地化の見込みなどから個別に判断することがよい。</p>
委員	<p>資料3の3ページで、公共交通の利便性が高い地域は都市機能誘導区域とし、4ページで公共交通不便地域は居住誘導区域から除外することとなると、資料1にある本市のターゲットの公共交通政策は不要なのではないかと。現状で公共交通が便利な地域に都市機能を集積し、不便な地域では居住を誘導しないということであれば、現在の公共交通のままで</p>

	<p>よいという結論になる。現状で人口密度が高いものの、公共交通が不便な地域はないかといった確認を行うべきである。また、公共交通が不便だが、今後、居住を誘導しなければならない地域では、公共交通政策を重点的に行うなど、政策的な議論が必要である。すでに、現状の人口密度と公共交通不便地域を突き合わせて、すべての公共交通不便地域の人口密度は低いといったことが検討されているのであれば理解できるが、今後の議論の中で一度は検討を行い、公共交通不便地域に居住誘導をする必要はないという根拠を示してほしい。さらに、将来を見据えて公共交通が便利になる場所、新しく鉄道を通す可能性がある場所などで都市機能誘導や居住誘導をどうするのかという議論もするべきである。</p>
事務局	<p>公共交通不便地域の中で、今後も人口密度が高いことが見込まれるエリアは把握できている。一方、公共交通機関はあるが、人口密度が低下する見込みのある地域も把握している。現在策定中の地域公共交通計画とあわせて、立地適正化計画において、公共交通不便地域と将来的な人口密度や都市機能の配置状況等を総合的に判断し、検討していきたい。</p>
委員	<p>全体として、会議資料はかなり充実しているが、読みこなすのが大変である。例えば、資料2はかなり整理されているが、これに対応する内容は図面化しているのか。</p>
事務局	<p>資料2に対応する図は、現段階では用意できていない。</p>
委員	<p>資料2の部分的な内容は別の資料で図示されていたが、内容を一括で図示すると分かりやすいと思う。</p> <p>防災については、基本的に洪水・火災・土砂災害のリスクがある。参考資料6の地区防災カルテで、消防活動困難地域がグレーで指定されているが、これはどのような基準で指定しているのか。</p>
事務局	<p>幅員6m以上の道路から140m以外の地域を消防活動困難地域とした。</p>
委員	<p>消防活動困難地域では、消火ホースが届きにくく、消防活動が困難な地域であると理解したが、その説明を記述する必要があると思う。避難所からの距離なども地区防災カルテに掲載しておくとういと思う。本市の各地区で避難所の位置が偏っている認識があり、人が多く住んで建物がたくさんある地区で避難所が遠くに位置していることも多い印象である。これに関しては、庁内の危機管理室の管轄だと思うが、立地適正化計画の策定においても、資料として検討すべきではないかと思う。</p> <p>また、資料3で居住誘導区域から現在の公共交通不便地域や高齢化が</p>

	<p>進む地域を除くということは、現在のトレンドで検討すべきでないと思う。一方、災害に関しては、現状で災害リスクのある場所を誘導区域から除外することでよいと思うが、災害リスクにもレベルがあり、どのレベルであれば誘導区域に含めるのか、含めないのかというところが議論のポイントになる。例えば洪水リスクでは、本市内で3mを超えて浸水をするエリアはないが、埼玉県その他の自治体ではそうしたエリアは多く、3m以上の浸水が見込まれるエリアを居住誘導区域から除外することとしている。本市においては、50cm以上の床上浸水のエリアを誘導区域に含めるかどうか議論の余地があると思う。立地適正化計画では防災指針を作るため、たとえ災害リスクがあるエリアを居住誘導区域に含めても、防災指針に従い、建物の工夫をすれば構わないという考え方もあると思うし、そもそも居住誘導区域に含めないという考え方もある。</p> <p>さらに今回、区域設定の考え方について議論しているが、そもそも居住誘導区域や都市機能誘導区域に含まれるエリアとそうでないエリアで規制誘導が変わるのかを検討する必要があると思う。誘導区域に含まれていない地域でも建築物を普通に建てられるのでは、あまり意味がないと思う。規制誘導の相違については、本専門部会で議論しないのか。</p>
事務局	<p>避難所は庁内の危機管理室で指定している。地区によって、避難所の分布に偏りがあることがあり、消防活動困難区域の中に避難所があることや、浸水想定リスクがあるエリアを通らないと避難所にいけないところもある。これについては、今後危機管理室と十分に協議をし、安全な街づくりを検討する必要がある。</p> <p>本市の市街化区域内では、浸水想定0.5～3m未満が被害として一番大きいエリアである。基本的には浸水が3mである場合、2階建てであれば垂直避難をすることで、基本的に命の危険はないと考えている。ただし、場所により複数の災害リスクが想定される場所もあるので、そうした場所を誘導区域から除外すべきなのか、将来的な人口密度に応じて除外することを検討する必要があると考えている。</p>
委員	<p>誘導区域内外の規制誘導の内容についてはどうか。</p>
事務局	<p>現段階では、誘導区域内外の規制誘導の内容について検討していない。今後、どのエリアを誘導区域から除外するかしないかという議論を行う中で、あわせて整理していきたいと考えている。</p>
委員	<p>立地適正化計画を策定した他自治体は多数あるので、そうした自治体の計画を事例として参考にしてほしい。誘導区域内が助成金の要件になっているのか等のレベルで規制誘導していることが多いと思うが、事例調査をすると今後議論がしやすいと思う。</p>

委員	<p>先ほど生産緑地のことでの確に発言できなかつたため、もう一度発言する。参考資料3の生産緑地指定状況と参考資料7の社会移動・人口推計の11ページに着目してみた。先ほど生産緑地が残っているエリアを居住誘導区域に指定すると、宅地化し農地がなくなると発言したが、必ずしもそうではないと思う。参考資料7の11ページにある2022年から2050年の全年齢人口の変化率の分布図を見ると、多くのところで30%以上人口が減る見込みであり、そうした地域での生産緑地の保全は重要である。人口が現在より30%以上減る地域では、今以上に空き地ができ、荒れ地が増えるところであり、人口減少をなるべく抑えるために居住誘導区域に指定するのではないか。コンパクトシティのイメージでは、便利な地域に人が集まると思いがちだが、現状のままでは将来的に人口が減るので、どこの地域の人口減少を抑制するのかという観点で、誘導区域の指定を議論しなければならない。成長時代の生産緑地と、これからの生産緑地は全く違う。どこの生産緑地も残すべきであるが、多くの生産緑地が特定生産緑地に移行されているため別物として扱い、居住誘導区域として今後減少する人口をどのように維持するのかという観点で議論しなければならないと思う。</p>
事務局	<p>居住誘導区域を検討するうえで、委員にご指摘していただいた点も念頭に置いて検討していく。</p>
委員	<p>資料2の「移動環境」では、道路の混雑について記載されている。バスが通っている場所でも道路が混雑していて、所要時間が長いところがあると思う。参考資料5の5ページに公共交通の利用環境の分析として、各地点における駅までの所要時間が示されているが、この所要時間はどのように測定したのか。</p>
事務局	<p>交通混雑による所要時間への影響は考慮しておらず、目的地までの距離などで測定した。</p>
委員	<p>参考資料5の5ページにある所要時間は、市民の持つイメージとは異なる可能性がある。交通混雑を加味した所要時間の算出方法は難しいが、ネットサービスでは簡単に算出できている。そうしたものをを用いて、各地区から商業施設に向かうときにバスを使った際の所要時間などのデータを用意できるとよい。例えば、家からバスで移動することは道路が渋滞して時間がかかる場合、同じ渋滞にはまったとしてもバスの中で立つて待つよりも、自家用車内で座っている方がよいと思い、自家用車で移動している市民がいる可能性がある。自家用車から公共交通への移行を考える際には、本市の場合、交通混雑の問題が大きく、今後整備する都市</p>

事務局	<p>計画道路によって所要時間がどの程度短縮されるかなどを示し、必要な道路整備を速やかに行うと、市民は幸せになると思う。</p>
委員	<p>参考資料5にあるシミュレーションは、交通混雑が起きていない場合のものである。市内の交通状況については把握しているので、今後検討していきたい。</p>
事務局	<p>資料3の4ページの居住誘導区域を設定する目的とは何か。本市内には斑模様の農地や住宅地がある。居住誘導区域は、指定した区域に人を集め、住まいとして確保するために設定するのか。市でインフラを維持することに際し、これ以上人口が減ると維持できなくなることを防ぐべきエリアとして、居住誘導区域を定めるという理解でよいか。そうした場合、居住誘導区域に指定しない場所は、市として人口が減少してもやむなしということか。農地しかない広大なエリアなどは農作業の時だけ人が来られるようにしていればよいのか。そうすると、市として本市の地域はどのような状態が望ましいのか。こういう状態が望ましいというものがあつた上で、本専門部会で方針を決め、望ましい姿に向かって仕分けを行っているということか。</p>
委員	<p>基本的に本市の人口が減少していくなかで、商業店舗などの経営を成り立たせるために必要最低限の人口があると思う。人口減少を放っておくと、商業機能などもなくなり、共倒れになる可能性があるため、それを防ぐために、特定の地域では人口を保ち、市民生活サービスを確実に担保していくために設定するのが居住誘導区域である。当然、誘導区域に指定しない地域もあるが、これまでの市民の財産や居住してきた歴史などもあり、居住しないでほしいというのはなかなか難しい。そうした地域の住民でも、居住誘導区域内の住民と同様の市民生活サービスを受けられるように、公共交通サービスを展開していく。</p>
委員	<p>参考資料8は目指すべき都市の姿の導出ということで、それぞれの地区ごとにどのような姿がよいのかをまとめてある。その中で、居住誘導区域に入らないところを切り捨てずに、移動環境を便利にすることも記載されている。</p>
委員	<p>最低限守るべき地域を守りたいが故にバイアスをかけて誘導していくということだと理解した。</p>
委員	<p>1点目として、本市には新築がまだあるので、一方的には人口は減らないと思う。先日フラワーヒルなどを視察したが、2,000万円位の値がついた中古ストックが出回っていたので、もう一世代くらいあるので</p>

はないか。生産緑地も今後どんどん売れて、区画整理がどのタイミングでできるかは把握していないが、人口に関してはあまり苦労しないのではないか。恐らく他の委員も同じ認識をしていると思う。一方的に人口減少が進んでいく地方都市とは異なり、本市はよい状況である。

ただ計画の中では、ダイエットで例えると、痩せるところは痩せて筋肉をつけて太らない体にする、増やしながらか減らすといったさじ加減が大事になってくると思う。ただただ増えることが一番よくないので、増えるところに対してもしっかりコントロールをしていき、減らすべきところは減らすとするのがよいのではないか。拡大の話もここを増やしたい、ここが増えそうというのをあわせて出した方が議論しやすくなるのではないか。

2点目として、人口ではなく世帯数の将来推計を示してほしい。建物をコントロールするのが都市計画であり、1建物=1世帯である。世帯数で予測した方が正確であり、参考資料7のように将来的に全市で激減するようなことにはならないと思う。現状では本市の世帯数は増えている状態だと思う。今本市に35歳くらいの人たちがいたとすると、人口については子どもが減るため減少するが、その世帯は50年間減らない。それを見据えながら計画を作らなければ、悲観的なシナリオに傾きすぎてしまうのではないかと思う。

3点目として、資料3に係るところで、市の南西部を斜めに走る国道463号バイパスがあり、その沿道が都市機能の集積エリアになっていると思いき、それを使わない手はない。駅前の建物は小さく、商業者にとって魅力的ではないところに無理矢理ドラッグストアなどの商業店舗を持っていくことは難しい。幹線道路沿いの広々としたところにドラッグストアなどを作り、駐車場を作ることがよいと思う。幹線道路の位置づけを検討するとよく、沿道に都市機能誘導区域のようなものを設定するのかどうかということである。小手指駅周辺では北側にしか商業地域がなく、南側には近隣商業地域や住居系の用途地域しかないため、商業集積があまりないのではないか。西武池袋線から西側の丘陵地の住民は、恐らく日常の買い物で国道463号バイパスにきて、晩御飯を食べることや買い物をしていると思う。もう少ししっかり買い物をしようと思ったら、所沢駅に行かなければならず、そのためには開かずの踏切を通る必要があり、それで道路が混雑するのだと思う。そうすると、国道463号バイパスにすべての都市機能を誘導した方が、踏切を自家用車で越える必要がなくなるため、道路混雑を緩和できるのではないか。鉄道駅の周辺ばかりに都市機能を集積することにこだわりすぎないほうがよいと思う。

事務局

1点目について、鍛えるところは鍛えるというような考え方で、今後区域の設定を検討していく。2点目について、世帯の将来推計は次回ま

	<p>で示すようにする。3点目について、国道463号バイパスの位置づけは、都市計画マスタープランとの整合を図り、今後検討していきたい。</p>
委員	<p>後期高齢者率(75歳以上)の将来推計も示してほしい。喫緊の福祉ニーズを把握するために、短期的な推計が大事である。</p>
委員	<p>資料3の4ページの で、居住誘導区域に含めない地域で独自区域を設定したいという記載があるが、これについては今後どのように議論を進めていくのか。データを元に考えるというよりも政策的に検討することだと思う。</p>
事務局	<p>資料3の5ページで、旧宅地造成法等による住宅地と集落介在地域お状況を示しており、この辺りは昔から居住している人たちがいる地域である。所沢市が出来る前の村であった頃から中心地となっていた場所であり、先祖代々暮らしてきたところであるため、今後も生活が成り立つように独自区域を設定したい。</p>
委員	<p>居住誘導はしないが、人口を維持したいということか。</p>
事務局	<p>市街化調整区域内のため、人口を増やすことは難しい。人口が減少する中で、最低限の生活レベルの機能は確保できるように次回以降で示していきたい。</p>
委員	<p>今回の専門部会ではなく、今後検討すべきことだと思う。また、三ヶ島地区の狭山湖北側に集落介在地域が広く存在しているが、この全体を同列に扱うことがよいのか。</p>
事務局	<p>集落介在地域は昔からの住宅がある範囲を示しているが、この地域全体を独自区域と設定することは現実的に難しい。そのため、昔の村の中心地であった場所やコミュニティの重要な拠点の周辺を、独自区域として位置づけたいと考えている。</p>
委員	<p>幹線道路の沿道利用について、すでに国道463号の西側では進んでおり、有名な鮮魚店などがあるが、休日に自家用車で向かうと、渋滞が大変である。沿道利用を今後さらに進めると、渋滞がより悪化する恐れがある。原則、公共交通で買い物等の移動をしてもらえるように鉄道だけでなく、バス等の拠点をうまく配置し、高齢者も安心して買い物に行けることが理想的な姿だと思う。あまりにも道路が混んでいるため、近場の沿道の商業施設で買い物を済ませた方がよいという意見だったと思うが、道路の交通機能をより高めて、公共交通をスムーズに走らせるよう</p>

	<p>にすることが、将来の目標として必要である。</p>
委員	<p>国道463号バイパスに公共交通をより導入していくという考え方はあるのか。沿道の商業施設へ自家用車で行くのではなく、買い物バスのようなものを走らせると効果的ということはないか。</p>
委員	<p>現状の道路はあまりにも混雑していて、バスを導入してもまったく動かないと思う。もう少し道路を整備する必要がある。</p>
事務局	<p>平日昼間の渋滞はどうか動ける程度であるが、夕方や雨の日、特に土日夕方はどこでも渋滞していることが実情であり、本市の課題である。すぐに解決できるかという、難しいため、今後検討していく。</p>
委員	<p>地域公共交通計画には、渋滞の解消について記載していないのか。</p>
事務局	<p>地域公共交通計画では、現在事業化している都市計画道路の早期な開通を目指すという表現にとどめている。渋滞を解決するためには、まだまだ道路が足りないという意見は多数あるが、他の都市計画道路の整備について、具体的な表現は地域公共交通計画ではしていない。</p>
委員	<p>1点目に、どの位先を見据えるかによって、街づくりの戦略がだいぶ変わると思う。2050年の人口推計結果を見て悲観的なシナリオを発言したが、団塊の世代が生きている2035年までの話、つまりそれまで後期高齢者の暮らしをどう支えるかという話と、その後の年代の話はかなり異なると思う。土地を持っているが実際には使わない人も多くいる可能性があり、そうしたことからかなり悲観的に発言したが、現在の宅地化の状況や幹線道路沿道の機能集積を鑑みると、部分的に成長しているように見える中での土地利用戦略と、その後の土地利用戦略とはかなり変わってくると思う。今回策定する立地適正化計画をどの程度先の将来を見込んで検討するのか、2035年頃をターゲットとしつつもその先のことも見据えながら検討するのかなど、時間軸を踏まえた議論する必要がある。</p> <p>2点目に、参考資料7の図8で、現在の趨勢でいくと、所沢駅周辺の人口がすごく増える見込みである。本市の中心部では、高密度にマンションが建っていて、本当に住環境としてよいのかは疑問である。所沢駅への集積をある程度抑えないと、他の駅での集積が出来ないという見方もできる。拠点と位置付けるところの将来の市街地のイメージを持ち、単純に人口が集まればよいという話ではないと思う。人口が集まり過ぎて高密度になり、商業地域で容積率400%以上のマンションばかりがある環境を作ることによりよいのか。立地適正化計画において、実際に出来</p>

<p>事務局</p>	<p>上がる市街地のイメージを議論する必要があるのではないか。</p> <p>計画の時間軸は、最終的に20年以上先まで見据えているため、目標年次は2035年というより、2050年である。2035年というと、12～13年先の話であり、その段階で人口のピークを越えているだろうが、人口減少はそれほど進んでいないことが将来推計結果で分かっている。人口減少が深刻になってくるのは2050年頃だと考えている。</p> <p>所沢駅周辺については、商店街であった場所は経営が成り立たず、マンションとして建て替えた経緯がある。また、土地の形状から細長いマンションが建つことや共同化をして大きいマンションが建つことが多い。現在土地利用が進んでいる中で、今から規制するのは厳しい。住宅地域に建つマンションと商業地域に建つ高層マンションとで住環境が異なると思うので、今後、所沢駅周辺の商業地域でのマンション建設のあり方について議論していく必要があると考える。</p>
<p>委員</p>	<p>居住誘導区域と都市機能誘導区域の2つだけでなく、居住誘導区域の中で地域の暮らしの拠点となる場所に名前をつけることは他自治体の立地適正化計画で行っているが、そうしたことは検討しないのか。居住誘導区域や都市機能誘導区域だけで歩いて暮らせる街にはならないと思う。もう少し身近な場所に、暮らしの拠点のような場所が必要だと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>今後検討を進める中で、議論できれば良いと考えている。</p>
<p>委員</p>	<p>現段階で団塊の世代がどう動くかはわからない。2020年の国勢調査のデータを分析してみたが、団塊の世代にはまだ何の動きもみられない。そのため、今後の動きに対応できるように、見直しができる仕組みを持つておくことが大事である。本市内に色々なセンサーを設置するイメージで、このセンサーがこう反応したらこういう風に土地利用の規制を変えるなど、細かい動きを察知して、それを政策に繋げていけるようなサイクルを、立地適正化計画を策定しながら、確立することが必要である。データのモニタリングに使えるような地図を決めておき、動向を評価しながら都市計画に反映していく仕組みを作るとよい。</p> <p>土地利用規制と都市施設に対して、どういう関係を作っておくかを検討する必要がある。立地適正化計画でこのように決まったので、用途地域をこのように変えていく、線引きを変更するなどの対応関係を検討しておくべきである。立地適正化計画で作った様々な地域と用途地域が全く対応しておらず、市として何がしたいかがわからないということになりかねない。立地適正化計画の良いところは、策定や変更に際して都市計画決定しなくてよいところだと思う。立地適正化計画や都市マスタープランは、ある程度自由に未来のことを検討し、それに対する市民や市</p>

事務局	<p>場の反応をみるのがよい。未来の街について仮説を出すのが立地適正化計画であり、それを踏まえて用途地域や都市施設を変えていくのが都市計画の役割だと思う。用途地域と線引きについては、これまでの運用実績があると思うので、それに対して立地適正化計画をどう反映させるのかを考えてほしい。</p> <p>都市施設については、現状の道路では足りないという話があるため、粛々と整備すると同時に、立地適正化計画で、都市機能誘導区域として特に重要な場所に重点的に都市施設を作ることも検討してほしい。</p> <p>今から将来の街づくりを検討する中で、時代に応じて変化していくことは当然あると思う。実際に、人口の規模に関しても2017年頃から減少するという見込みであったが、現在でもまだ横ばいで推移しており、5年前と現在との想定で数千人という単位でズレが生じているため、当然土地利用も変わってくる。今回立地適正化計画を策定した上で、5年や10年といったスパンで定期的に修正することは当然必要であると考えている。土地利用についても、誘導区域等などを設定したとしても、最終的に土地利用できるのは都市計画決定や用途地域であるため、それについても市としてどう考えていくかということだが、変えていくべきところは変えていく必要があると思う。</p>
事務局	<p>4 その他</p> <p>第3回専門部会は、令和5年1月23日(月)の午後3時からの開催を予定している。また、立地適正化計画と連携を図る地域公共交通計画については、現在パブリックコメントを実施している。公共交通政策を立地適正化計画の街づくりのターゲットの一つに捉えており、会議終了後に地域公共交通計画の計画書のデータを委員に送付するため、意見をいただきたい。</p>
委員	<p>以上で議事を終了する。</p> <p>令和4年度 第2回 立地適正化計画策定に係る都市計画審議会専門部会を終了する。</p> <p>5 閉会</p> <p style="text-align: right;">(以上)</p>