

「立地適正化計画」の策定に向けたあり方検討特別委員会 第1回 議事概要

1. 開催日時 2023年8月10日(木) 午前10時00～午後0時20分

2. 開催場所 町田市庁舎 8-2 会議室、WEB

3. 出席者

<委員>

野澤 康委員長、市古 太郎委員、岡村 敏之委員

<事務局>

都市づくり部長、都市政策課

4. 傍聴者 なし

5. 次第

(1) 目的・前提条件について【資料3・4】

(2) 論点と課題について【資料3・4】

6. 内容

(1) 目的・前提条件について【資料3・4】

●「高度化」という表現について

(野澤委員長)

- ・「高度化」というのは何かというところが引っかけ。市古委員、岡村委員は何かアイデアはあるか。また事務局としての考えはあるか。

(事務局)

- ・都市づくりのマスタープランの中で方針編を具体化したものがコンテンツ編という表現をしていたため、「具体化」という言葉は使わず、「高度化」という国が説明する言葉を用いたが、ご指摘された通り分かりにくいと考えている。都市づくりのマスタープランで掲げた方針に基づき、より具体的な内容を定めていくという点で、都市づくりのマスタープランのコンテンツ編に位置づけても馴染むと考えているがどうか。

(岡村委員)

- ・完全に腑に落ちたわけではないが、今の説明でないとしっくりこないというのが率直な印象である。

(市古委員)

- ・例えばモノレール延伸は方針編に位置づけられつつ、コンテンツ編にも入っており、かつ今後事業の検討が詳細になっていくと、都市づくりのマスタープランをバージョンアップさせていくという構成であるか。

(事務局)

- ・今時点でモノレールの具体的な中身が位置づいている計画はないが、今後モノレール沿線のまちづくりが具体化すればコンテンツ編に位置づいていくと思う。モノレールについては、ビジョン編や方針編の上位にも都市構造の大前提として位置づいている。

(市古委員)

- ・そのような仕分けを受けての高度化版という表現は残しておいてもいいのではないかと思う。

●コンパクト・プラス・ネットワークについて

(野澤委員長)

- ・「都市の縮退を前提としない」については、町田市の特徴を見れば良いと思うが、国が推進している「コンパクト・プラス・ネットワーク」とどう擦り合わせて説明していくのか考えているか。

(事務局)

- ・町田市は居住誘導区域の中の都市機能誘導区域を中心としたコンパクトなまちづくりという考え方のもと、居住誘導区域内の都市機能誘導区域をネットワークで繋ぐことによる「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が馴染むのではないかと考えている。

(野澤委員長)

- ・都市機能誘導区域の「コンパクト・プラス・ネットワーク」が議論の中心になるのではないかという解釈で良いか。

(事務局)

- ・そのように考えている。

(2) 論点と課題について【資料3・4】

●モノレール開通後の公共交通について

(野澤委員長)

- ・モノレール駅の利用圏やモノレールが開通することによるバス路線の減少などは考えなくても良いのか。交通機関が1つ増えると何かが無くなるということが普通であると思う。
- ・そこが地域の人にとって大きな問題である。駅間はバス停の間隔よりも相当長いため、バス交通がモノレールに代替されてしまうと、遠くなってしまう人が出てくる。

(岡村委員)

- ・概ね基本的な考え方は良いが、モノレールができた後のバスの再編もある程度想定したものにするかというのも、議論の前提として整理をしておく必要があると思う。

(事務局)

- ・資料4の14ページを作成した意図として、モノレールができた後の再編の姿をどこまで描くのか一定程度は今回の立地適正化計画の中で考え方を示していく必要はあると考えている。その考え方を示すために重要な論点や視点になるのが、交通サービスのサービス水準であるが、何を以て測るのかということが大事な視点だと考えている。
- ・旧計画の便利なバス計画で示した、交通空白地域を可能な限り減らしていくことがサービス水準の考え方として相応しいかというところのご意見をいただきたい。意見をいただいた上で、そこで設定したサービス水準をいかに落とさずにバス網を効率化していくことを検討し、考え方を示したい。

(岡村委員)

- ・地域公共交通会議等で整理することかもしれないが、交通の目標のところに戻ると、例えば概ね70歳以下の普通に歩いて電車やバスにも乗れる方は、電車やバスの本数が多いことが重要であり、70～75歳くらいの方では本数よりもバス停が近くにあることが重要である。便利なバス計画で設定したのはその観点で交通空白地域を埋めるという考え方であった。
- ・立地適正化計画の拠点性や拠点をネットワークで結ぶという考え方においては、一定のサービス水準以上であることが大事で、人が住み続ける条件になる。活動的な現役世代にとっての公共交通に求められるサービス水準と、地域の中の生活圏で暮らしている高齢の世代にとって安心して住み続けられ

るという2つがセットになる考え方もありなのではないか。

●都市機能誘導区域の位置づけについて

(市古委員)

- 資料4の2ページに「都市機能誘導区域とは」とあるが、東京都の区域マスタープランをどのように考えていくか。現状東京都の区域マスタープランが示す拠点として、町田市は中核的な拠点の町田駅と地域の拠点としての鶴川・南町田のみである。今後これらの格上げや追加提案をしていくような長期的な思いや方向性を持ち、都市機能誘導区域の議論を組み立てていくのか。

(事務局)

- 資料4の2ページに示している通り、町田市においては段階的な都市機能誘導区域を設定していくのが良いのではと考えている。「広域都市拠点」や「にぎわいとみどりの都市拠点」のような高次の都市拠点については、区域マスタープランの中での位置づけ等も今後検討していく。身近な生活拠点は区域マスタープランのような広域的な位置づけというより、あくまで市の中での生活のための拠点に位置づけ、レベル感を分けて設定したいと考えている。

(市古委員)

- 「こういうことを目指して、町田市のまちづくりビジョンに位置づけている」という整理・表現をするとよい。

(事務局)

- 都市づくりのマスタープランでにぎわいとみどりの都市拠点に位置づけた忠生周辺について、今後モノレールが延伸され、駅が整備されれば新たに拠点形成していきたいという意思で位置づけているが、立地適正化計画の中ではどのように位置づけるべきかアドバイスをいただきたい。

(野澤委員長)

- 基本的には新たな拠点ができたときを想定して、そこにどう誘導するかという筋道を示せば良いと思う。無いことを前提とするのではなく、できたときを前提に考えるということが普通であると思う。
- 一方で何年に開業するかということが決まらなければ民間は動きようがないと思う。立地適正化計画ができてすぐ拠点に誘導するのではなく、少し猶予期間を持たせるような書き方を検討した方が良いのかもしれない。

(事務局)

- 誘導施策としても、立地適正化計画を定めたときから始める施策と、ある一定の条件を満たされたときから始める施策という段階的に設定する考え方もあると考えている。

(野澤委員長)

- 都市機能誘導区域を多層構造にする説明があったと思うが、そのような理解で良いか。

(事務局)

- 都市づくりのマスタープランで示した「広域都市拠点」「にぎわいとみどりの都市拠点」「生活拠点」「暮らしのかなめ」の4段階くらいの設定があるとよいのではと考えているがどうか。また、これらの拠点の性格に応じて誘導施設を別々に設定してはどうかと考えている。

(野澤委員長)

- 都市づくりのマスタープランで示した拠点の種類によって、誘導施設の考え方が違ってくるのは当たり前であるため、そこを上手く書き分けることで、1つの都市機能誘導区域ではないというあり方が求められていることは納得できる。

●誘導施設について

(事務局)

- ・誘導施設についても助言をいただきたいポイントがある。町田駅や成瀬駅はかなり集積しており、かつ拠点の位置づけとも一致しているが、多摩境駅や忠生のように拠点の位置づけの高さに比べて集積が進んでいないところもある。そのような中で、網羅的にある程度のものを誘導施設として設定するべきか、もしくは限定的に設定するべきか、お考えがあれば伺いたい。

(市古委員)

- ・前段の議論で野澤委員長から、都市機能誘導区域でも町田のプランニングを踏まえればそこに4段階の階層性を設けられるという話であったと思うが、その階層性を町田の立地適正化計画として活用・デザインしていくことはよい。市民感覚的にもそのようなまちの都市構造が腑に落ちる、共感してもらえる面が多いというように感じる。
- ・どの施設を誘導施設として位置づけるかというときに、市民感覚的に徒歩圏内にほしい施設や車で行ける範囲であれば良い施設ということ把握できる市民意向調査結果や参照できそうなデータはあるか。

(事務局)

- ・市民意識調査や統計的な調査の中で活用できるものがあるかもしれないので、調べたいと思う。

(市古委員)

- ・適切なものが現状でなければ、市政調査や意識調査そのものへ反映していくなど、そのようなことも含めて検討していただきたい。

(野澤委員長)

- ・市民の意識から迫るといふことと、何でも身近にあれば便利というのは分かるが、1年に1回行くか行かないかくらいの施設もあるだろう。種類によって分けていく必要がある。
- ・拠点ごとに誘導施設の特徴を出していく方向性は良いと思う。

(事務局)

- ・全国的な統計等からある用途の施設の一般的な利用者の圏域などを集めてみたいと思う。

(野澤委員長)

- ・利用者の世代によっても違うため、その辺りがうまく整理できた方がよい。

(市古委員)

- ・もう1点補足で、生活視点から見ると商業施設の位置づけが相当大きい。商業施設については少し踏み込んでデータを取ってみると良いと思う。

●ハザードエリアの居住誘導について

(市古委員)

- ・資料4の6ページの他都市の事例について、八王子市で洪水浸水想定区域の0.5m以上は居住誘導区域から外すとあるが、市役所が外れているということになる。どのように運用しているか確認していただきたい。

(野澤委員長)

- ・「グリーンインフラとして活用」と書かれているが、グリーンインフラは定義が広いように解釈してい

た。グリーンインフラの意味は単なるみどりのネットワークという意味で使っているのか。

(事務局)

- ・ここでのグリーンインフラは、みどりのネットワークというより人の生活に対して何らかの便益を享受してくれるような、もしくは防災面で一定の効果を発揮するものを意識して表現している。

(野澤委員長)

- ・文章だと具体的に何なのかがよく分からなく抽象的すぎるため、もう少しイメージを共有できるようにしていく方が良い。グリーンインフラと居住の考え方がどのように結び付くかが具体的に書ければ良いと思う。

(事務局)

- ・市古委員にお聞きしたい。一定程度居住誘導区域には一般的にハザードと言われているようなエリアはレッドゾーンを除いて、恐らく入れていかなければいけないと感じているが、その辺りのお考えを聞かせていただきたい。

(市古委員)

- ・各都市・各自治体でハザードに対してどのように外すのか外さないのかというところと、何を根拠としてそのようになっているのかという試行錯誤が続いている状況である。土砂災害のレッドゾーンは他市の状況を見ても基本的には外さなければならない。土砂災害のイエローゾーンについては、周辺の状況も含めて丁寧に議論した方が良い。八王子市、藤沢市辺りはイエローゾーンも外しているという傾向であり、これを前提としつつ進めた方が良い。
- ・恐らく立地適正化計画の策定段階で、内水対策や雨水対策と完璧な形で整合性を取るの難しいと思うため、内水被害 0.5m以上を市として把握しつつ、雨水対策として抑えていくこととセットで浸水想定区域を外すか外さないのかという議論を前向きにしていく方針を取っていく必要がある。
- ・内水で 0.5m をかけたとしても雨水施設の投資によって 0.5m 以下に下げることが出来るため、そのようなこととセットで検討していく方針を下水道部と共有しながら進めていく必要がある。

(事務局)

- ・浸水に関しては、想定最大規模を前提として議論されていることが多いと思うが、何十年に1度かはあり得る程度の計画規模の想定を前提にした方が現実的ではないかと思うが、お考えはあるか。

(市古委員)

- ・河川施設整備として基本的には計画降雨への対応であり、計画降雨を超える想定最大は溢れて当然という考え方である。計画降雨で設定するか想定最大で設定するかについては、立地適正化計画の土地利用を考える場合、他自治体で運用されている閾値 0.5m は議論をした方がよいが、降雨規模が最も小さい内水の想定積浸水深を閾値変数として、設定した閾値浸水深を上回るエリアを外すという考え方はあると思う。内水浸水想定は、おそらく 10 年確率程度であろう。10 年確率で 0.5m ということは、計画降雨または想定最大ではそれ以上の浸水深予想がされていると思われる。他都市の状況や河川管理者との情報を整理しながら議論する必要がある。

●居住誘導区域内の公共交通について

(岡村委員)

- ・藤沢市以外は基本的に公共交通が不便なところは居住誘導から外しているが、藤沢市は全くしていない。町田市としてどのように考えているか。

(事務局)

・事務局として基本的には、町田市の市街化区域内は居住誘導区域から除く必要はないと考えている。町田市の中では交通空白地域という表現を使っているが、住むのに足りない水準ではないと思う。

(岡村委員)

・モノレールができたとしても現状より不便になることはあっても、明らかに便利にできるところや新たにバスを通せるところはほぼ無いと思う。道路が無いなどの公共交通が便利にできないようなエリア、現状でも空白になっているようなエリアは居住誘導区域から外していくという考え方は他都市の事例を見て考えられると思う。

・便利なバス計画の考え方をある程度踏襲し、バスの本数によって、何か階層付けをするといった考え方をしていくのは良いと思う。

・空白エリアをどのように設定するかということが、居住誘導と公共交通を関連づけて設定するのであれば重要になると思う。

(野澤委員長)

・岡村委員に伺いたい。立地適正化計画を検討する際、普通のバス路線を大前提として考えなければいけないのか、デマンド型の地域内循環交通のようなものも踏まえても良いのか。

(岡村委員)

・感覚的に言うと、高齢者や移動が難しい人を想定したようなデマンド等は人口密度に関係なく、ある程度手当はしなければいけないため、居住誘導とは関係なく行うべきである。デマンドが入れられるから居住誘導ということはあまり考えなくて良いと思う。

・通勤通学で公共交通を利用するのはなかなか厳しいというところを居住誘導にあえてすることは無いと思うが、町田でそのような場所はないのではないかと。15分歩けばバスが1時間に3~4本あるところがほとんどだと思う。藤沢市ではあえて公共交通を考えなくても良いとしているので、それでも良いと思う。

(事務局)

・他都市の居住誘導区域の設定はバス網や交通網から考えて、ある一定の水準以下のところは外すか入れるかのような議論になると思うが、町田市は居住誘導区域を段階的に設定するという考え方を持つことによって、公共交通の位置付けを示していければと考えている。

●プロジェクト全体について

(野澤委員長)

・立地適正化計画の中でどのように位置づけられそうか。

(事務局)

・誘導施策の中で全市的なものとは切り離して、特別に扱っていけるような方向が良いのではないかと。

(野澤委員長)

・より具体性を持たせるイメージか。

(事務局)

・その通りである。単に区域や施設を設定するだけでなく、より具体的な施策を示していきたい。

●町田駅周辺について

(野澤委員長)

- ・町田駅周辺について資料 3・4 どちらも平面的なゾーニングにしか見えない。都市づくりのマスタープランで議論した、町田駅周辺の特徴的な立体的な土地利用のあり方を立地適正化計画でも反映させる必要がある。

(事務局)

- ・町田駅周辺について1つ論点としてお考えをお聞きしたい。住宅導入の考え方について、再開発を考えていく上で一定程度住宅の導入は避けられないと思うが、住宅を導入するに当たっての誘導の考え方があれば、お聞かせいただきたい。

(野澤委員長)

- ・分譲で事業者が売り逃げすることは許してはいけない。少なくとも何十年という期間で管理するというようなことが伴わないと、分譲マンションは良くないと思う。何か先手を打った方が良いのではないかと思う。

(事務局)

- ・事例的なことでも良いが、何か先手を打っているような内容をご存知か。

(岡村委員)

- ・よくあるのは駅前再開発とタワーマンションであると思う。低層をどうするかということや分譲や形態をどうするかということより、住宅をボーナスのように扱わないという事例はあるのではないか。

(市古委員)

- ・江東区では、タワーマンションを許容する考え方を持っており、防災面に関しては非常用発電機を上階にあげるなどの対策の検討をしつつ、基本的には集合住宅を建てることそのものは全く悪くないという方針があった。町田駅に住宅を誘導するときには、何が問題かということの論点を明確にしておく必要がある。

(事務局)

- ・今いただいたご意見で、立地適正化計画の中でボリューム感や管理不全にならないような対策などを踏まえ、町田市として望ましい誘導の姿を示していきたい。

●木曾山崎団地周辺について

(事務局)

- ・木曾山崎団地は大規模な団地であり、今後適正なボリュームを考えていく場合に、適正なボリューム感を掴むための考え方としてどのようなものがあるか。空き室がずっと続いているような場所についてはどのように考えれば良いのか。

(野澤委員長)

- ・木曾山崎・小山田桜台どちらもモノレールが通ればまちが変わる可能性がある。その議論は、モノレールが通らなかった場合の話であると思う。

(事務局)

- ・その通りだが、資料 4 の 18 ページの図の通り、山崎団地が面的に広すぎるため、駅前と言えるような場所は団地の中の圏域で言うと半分くらいだと思う。それ以外のところはモノレールにアクセスするというより、最寄りのバス停にアクセスした方が良い。住戸数という数の議論だけでなく、面積的な意味でも適正なボリューム感を UR や JKK と一緒に見定めていかなければいけないと考えている。

(野澤委員長)

- ・団地を考えるとときに、今は町田駅に出るためにはバスで 20 分かかるという話から入るが、通勤する

人口の比率が高くなかったときに、そのような尺度で考え続けて良いのかと思う。別の利便性の考え方は出てこないのか。

(事務局)

- ・年齢的な意味では、町田駅に高頻度で出る人はかなり減ってきていると思う。

(野澤委員長)

- ・相変わらず町田駅までバスで20分ということに縛られている気がする。それは違うのだろうか。

(事務局)

- ・近い考えを持っている部分もある。山崎団地のモノレールがきっかけで開発が行われるのであれば、山崎団地内でほとんどのことが完結できるようになり、時代に合った生き方になってくると思う。

(野澤委員長)

- ・ライフスタイルの想定の仕事が今までと大分変わってきている。

(市古委員)

- ・資料4の11ページの人口密度の目安がある中で、木曽山崎での小中学校の統廃合の課題がある中で、福祉施設のニーズも高まっていると思う。教育と福祉に関してはシビルミニマムとして、生活していく上での必要な教育と福祉サービスの話と商業施設については、切り分けて整理をしておくと良い。

(岡村委員)

- ・山崎団地をモノレールを起爆剤に都市機能強化するというような考え方であれば、現状の住宅用地を都市機能施設に転換することで、駅近に住宅が減ることがあるとすると、そのような観点から住宅のボリュームを考えなければならない。

- ・一方でバスを残していかなければいけないということである。バスが一定程度の利便性があり、かつバスに乗ってもらえるようにするためには、特に遠方にどれだけの人が住んでいるべきか、ある程度ボリューム感を持っておくべき。

●次回開催について

- ・第2回特別委員会は、10月13日（金）午後1時半～午後3時半まで町田市庁舎、WEBで開催する。

以上