

# 「立地適正化計画」の策定に向けたあり方検討委員会 第2回 議事概要

1. 開催日時 2023年10月13日（金）午後1時30分～午後3時30分

2. 開催場所 町田市庁舎 入札室、WEB 併用

3. 出席者

＜委員＞

野澤 康委員長、市古 太郎委員、岡村 敏之委員（WEB）

＜事務局＞

都市づくり部長、都市政策課

4. 傍聴者 0名

5. 次第

(1) 第1回の振り返りについて【資料1・2】

(2) 策定の方向性（素案）について【資料3】

6. 議事内容

(1) 第1回の振り返りについて【資料2】

＜第1回の振り返りについて【資料2】事務局から説明＞

## ●八王子市の居住誘導区域設定 状況確認結果について

（市古委員）

- ・八王子市が居住誘導区域から除外する洪水浸水想定区域を0.5m以上としていることについて、確認をお願いしたが、厳しめの設定にしても除外される既存宅地が多くないなど、市民への影響が大きくなかったということか。一般的に0.5mの浸水であれば、居住誘導区域から除外しなくても、各宅地や各施設で対策を取れば十分クリアできる基準であるため、町田市で誘導区域を設定する際には、既存宅地への影響含め慎重に設定すべき。

（事務局）

- ・市全体を0.5m以上で設定したとしても、該当箇所は市街化区域内の4～5%程度であるため、居住誘導区域を指定しやすかったと聞いている。除外する区域を増やすと届出の対象が多くなり、特に民間事業者に対して負荷をかけてしまう懸念があり、慎重に検討したい。

（野澤委員長）

- ・前回の委員会で八王子市の都市機能誘導区域を設定する基準に半径700mとしたと説明があったが、中心はどこで、半径700mは何を意味しているのか。

（事務局）

- ・駅などの交通結節点を中心に半径700mを設定しており、それに加え、用途地域やまちづくりのエリアを勘案しながら設定していると思われる。

（野澤委員長）

- ・700mの根拠は何か。

（事務局）

- ・計画書には「鉄道駅700mを徒歩圏とする」としか書いておらず、その根拠について本編では触れて

いない。

(野澤委員長)

- ・徒歩圏域の設定は重要な論点なので確認した。

## (2) 策定の方向性(素案)について【資料3】

<策定の方向性(素案)について【資料3・1~3章】事務局から説明>

### ●町田市の現況と課題 都市機能について

(野澤委員長)

- ・P16で都市機能の整理をしているが、今後計画を進めていくうえで、すべての都市機能を重ねた一枚の図だけで良いのか。これをレイヤーで分けておく必要はないのか。

(事務局)

- ・レイヤーを分ける必要があると思う。例えば商業施設と医療施設を重ねたところで関連はないと思われるため、前回の特別委員会で議論があったように、週に2、3回程度訪れる施設、月に1回程度訪れる施設、年に1回程度訪れる施設という「頻度」でカテゴリズすることが良いのか。

(野澤委員長)

- ・要するに将来像を描くときに必要な図として、どのような分け方をしたら良いかという点で考えていただければ良いと思う。

(事務局)

- ・都市機能誘導区域を段階設定しようとした際に、高次の拠点には年に1回程度しか訪れない施設もあったほうが良いという議論につながると思うので、頻度と圏域でカテゴリズし、レイヤー分けして示していこうと思う。

(野澤委員長)

- ・例えば医療施設でもクリニックと病院が一括りにならないように、施設のレベル感もしっかり見た方が議論しやすいと思う。

(事務局)

- ・都市機能をレイヤー分けするとしたら、例えば町田市内の生活圏域は、都市機能が一定程度集積しているため、特段再編の必要はなく、現状維持をしていけば問題なく暮らしていけるという観点から分析すれば良いか。

(野澤委員長)

- ・商業施設は民間事業であり、公共が投資するものではないため、計画論だけで「維持する」と示すのは難しいと思う。民間が商業施設を営業したくなる魅力を拠点に維持しなければいけないということではないと思う。

(事務局)

- ・行政の役割として、交通サービスと施設はセットで維持していかなければならない。しかし、商業施設のニーズの変化は行政が関与できるものではないため、市場原理や社会潮流に任せていくということも計画から読み取れるような工夫をしたい。

(野澤委員長)

- ・購買行動も随分変わってきている。商業施設が成立しなくなるスピードは今までより速いと思う。人口は維持されていても成り立たない商業施設が出てくるため、それをどうするかは悩ましいとこ

るかもしれない。

(市古委員)

- 今の議論に賛成である。民間事業者に任せておくことで、撤退・参入も含めて適切なリバランスが働くだらうと思う。一方、都市機能の誘導における拠点形成に関しては、公的な投資を誘導することになる。そのときに、拠点に必要な施設あるいは都市機能拠点の段階構成を分かりやすくするための、施設の区分や頻度などの変数が必要になる。
- P22の「にぎわい・集客機能」を有しているか否かなど、「にぎわいへの貢献度」の視点から、拠点に誘導すべき都市機能を考え、見える化できるような整理ができれば良いのではないかと。交通結節点か否かという変数も組み込むとうまく整理ができると思う。
- また前半の説明で、市民が圧倒的に望むのは医療施設という話があった。医療・福祉の部門などと意見交換していただくと、相手方の論理や考え方を相互理解でき、医療施設の段階構成なども分かるかもしれない。

(事務局)

- 医療施設は、徒歩圏内の有無とは別に、町田市の保健所や福祉系の部署の意見も聞きながら、施設が足りているのか否かを検討したい。
- 「にぎわい・集客機能」というと映画館やホールなどが挙げられるが、町田市ぐらいの規模の場合だとどのような機能やレベル感なのか。

(市古委員)

- 立地適正化計画でレベル感を示し、あとは拠点ごとのグランドデザインやビジョンで「にぎわい」などを説明していく段取りの方が良いと考える。

(野澤委員長)

- 町田駅周辺を見ると、箱物ではない魅力があつて人々が集まっているような気がする。またホールとよく言うが、時間的に限られている施設であり、あまり賑わいにはならないため、短絡的に施設を結び付けない方が良いと思う。

(事務局)

- 以前のように大きな商業施設を建てておけば必ず人が集まるという時代ではないため、集客機能として決め打ちができない。まさにそのあたりも市場原理に従うしかない。

(市古委員)

- 高校生が感じる町田市の魅力も年代によってかなり変化しているという気がする。民間事業者との連携が必要だが、公共投資をするのであれば、自習室系のニーズは高まっていく可能性がある。

## ●移動の着眼点について

(岡村委員)

- 移動以外の着眼点では「このような立地にしていきたい」という方向性であるが、移動の着眼点では「交通をこうしたい」という内容になっている。地域公共交通計画であればこれで良く、交通の立場から言えば全く違和感はない。しかし、立地適正化計画として相応しい表現なのか。本当に人がいないところの交通サービスは、場合によっては不要ということも全く無いわけではないと思う。
- P24の最後の3~4行に違和感がある。「公共交通の利用圏内の人口密度を維持するよう、居住をコントロールする」とあるが、市域のほとんどが公共交通の利用圏域であるため、何も言っていない

## ように見える。

(事務局)

- ・おっしゃる通り人のために公共交通を計画するのであって、公共交通の需要のために人口を維持していくという表現は適切でないと思う。公共交通は今までのように、どこでも一定のサービスが受けられるという考え方は無理があり、場所ごとに応じたサービス水準の考え方が必要であるため、表現を改めたいと思う。

(野澤委員長)

- ・以前、帯広の十勝バスの社長と話す機会があった。伊豆では観光に MaaS を使うが、生活 MaaS という考え方も大事ではないかという話があり、帯広にも寂れている郊外団地があるため、その人たちを支援するために十勝バスを使い、色々なことをしているという話であった。岡村委員に伺いたいが、MaaS の考え方はこのあたりに取り込む可能性はあるか。

(岡村委員)

- ・交通としてこのようなサービスがあるべきという意味では重要だが、立地適正化計画にまで落とし込んでいく時に、MaaS の役割はあまりないと考えている。
- ・比較的中・低密度の人口密度を維持していくという場合は、MaaS 等の新しい交通サービスについて、素案に書いていること以上に踏み込んだものが必要であるかもしれない。しかし、町田市はまだそこまで人口密度が低くない。基本的には現行のバスなどを維持していき、どうしても維持が出来ないところでは、ピンポイントで居住地域として求められるサービスを確保していくというイメージを持っている。

(事務局)

- ・高齢者にとっては、運行本数よりもバス停が近くにあるということが大事であり、逆に通勤・通学する方にとっては、ある程度歩くとしても運行頻度が高いことが大事であるという 2 軸を「居住地域やライフスタイルなどに応じた公共交通のサービス水準」といった表現で示している。これについて一般市民に公表した際に、意味が伝わるのか。

(岡村委員)

- ・難しいかもしれない。基本的には今話があったようなこともあるが、とにかく鉄道駅まで早く出られ、電車に乗って早く市外へ出られるということが通勤・通学のポイントである。ただ、高齢者と通勤・通学する方の両方にとってのバス停が家の近くにあったとしても、行き先が市外ではなくなる場合があるため、そういう意味でもサービス水準が変わってくる。あくまでも交通に関しては客観的なことを書くことが良いと考える。

## ●災害の着眼点について

(事務局)

- ・P24 の 6 行目以降の文章の、「これまで一定の災害リスクと共存するまちづくりを進めてきたが、これからは考え方を少し変えていく」という表現について、おそらく間違った表現ではないが、地勢に合わせたまちづくりの結果としてそうなっているという側面もあり、このような表現で正しいか。

(市古委員)

- ・この表現しかないと思う。昭和初期の戦争前からお住いの市民にとっては、水との関係を意識せざるを得なかったと思う。一定の災害リスクを直視しながら、いざというときには命だけは守ってお

こうという面も含めて、災害リスクと共存した暮らし方は必要であり、提唱されているため、この表現については良いと思う。

- ・一方で、一定の災害リスクとは何かということをもう少し記載したほうが良いと思う。一定の災害リスクに関していちばん分かりやすいのは2019年の台風19号であり、「2019年はこのような被害があった」という書き方にしたほうが伝わりやすいと考える。また、P14に内水実績を示していくことで、一定の災害リスクと共存という視点と結びつきやすいのではないかと考える。

(事務局)

- ・町田市に限らず、市街地をつくるのに適した低地は川沿いに広がっており、水害のリスクと隣り合わせにありながらも、開発のしやすさや利便性の良さを優先してきた部分がある。それを「共存」という表現にしているが、そのあたりの表現は適当なのか。

(市古委員)

- ・書いた方が伝わりやすい。P24の最後の段落の表現について、この計画策定だけですべてのリスクを検証し終えたということではなく、雨の規模や雨の降り方は頻繁にアップデートされていくと思うため、常に検証していくというスタンスを表現したほうが良い。

<策定の方向性（素案）について【資料3・4章】事務局から説明>

## ●居住誘導区域について

(市古委員)

- ・団地や住宅の建て替えをすると高齢化率は下がると思っているが、そういった表現をあまりされていない印象がある。
- ・P35で「住宅団地の最適なボリューム・配置等を検討する」のシナリオについて、モノレールというファクターはあるにせよ分かりづらいため、表現を改めたほうが良い。

(事務局)

- ・団地の建て替えや更新が進めばファミリー層が増え、若返りが進むということは事実としてあると思うが、高齢者にとっても住みやすい団地にしていくための最適なボリューム・配置という意味があるので、表現を工夫したい。
- ・「住宅団地の最適なボリューム・配置等」について、基本的には、モノレール駅からの徒歩圏域等の範囲の中にコンパクトに住んでもらうことがこれからの大規模団地のあり方であり、そのイメージをP29のイラストでも表現しているが、分かりにくいと感じている。また、団地事業者も団地を再生していきたいという想いはあり、今回目標にしている「市街地は縮めず、同じ範囲の中で密度をコントロールしてメリハリを付けていく」という1番のポイントにもなってくるため、表現を分かりやすくしていきたい。

(野澤委員長)

- ・素案は立地適正化計画のドキュメントではなく、あくまでも計画をつくるための方針である。ただ、これは受け継がれていくものであるため工夫はしたほうが良い。

## ●公共交通について

(岡村委員)

- ・P30の図に「公共交通不便地域の高齢者の外出機会減少」とあるが、町田市にここまで広い公共交通

不便地域はなく、都市づくりのマスタープランの絵と雰囲気が違う印象がある。高齢者の外出機会が減少しているのは、公共交通までの距離が遠いからではなく、町田駅周辺まではあえて出ないことや高齢者にとっては団地内の移動がしにくいということが、都市づくりのマスタープランの中で議論したことだと思う。また鶴川団地で取り組んでいるような、団地内でのバス巡回といったようなことが「ライフスタイルや年齢層、居住地域等に応じて求められるサービス水準を確保していく考え方」だと思う。そのためバス路線の縮小により、別の公共交通がその代わりになることを町田市は想定しておらず、したくないと思う。そのため、この絵は再考が必要である。

(野澤委員長)

- ・4章の居住誘導区域の設定の方向性で、交通の内容が出てくる。岡村委員はこのあたりで何かご意見あるか。

(岡村委員)

- ・団地に関する留意点について、現状はこれで良いと思う。しかし、「ライフスタイルや年齢層、居住地域等に応じて求められるサービス水準を確保していく考え方」の表現が変わると自動的に留意点も変わるため、その時は検討していただくと良い。

(事務局)

- ・P29で方針を3つ掲げているが、違和感はないか。

(野澤委員長)

- ・全て包含しているような気はする。

(事務局)

- ・「効率的で持続可能な交通ネットワークの形成」という表現について、このような表現は他の箇所でも言っていないと思うが、この部分について違和感ないか。

(岡村委員)

- ・着眼点のところで「効率的」という言葉は出ていないが、「持続可能」という言葉は書いてあるので、そのような観点では整合しているかと思う。

(事務局)

- ・「効率的」というのは、モノレールの延伸に伴うネットワーク体系のことを表現している。括弧書きの箇所も、これ一つだけで良いのか。

(野澤委員長)

- ・書きすぎても良くないと思う。

(事務局)

- ・岡村委員がおっしゃっていた、団地内の移動の利便性を上げるなどの域内交通の話について、絵も含めて直しながら反映させられる部分は反映させていきたいと思う。

(岡村委員)

- ・大きなスケールでの再編と、小さいスケールで体系の再構築というイメージである。

(事務局)

- ・絵など含めて再考し、個別に岡村先生にご相談させていただく。

## ●拠点の着眼点について

(市古委員)

- ・先程から議論になっている拠点形成について、「拠点の階層性」という言葉は入れたほうが伝わりや

すい。

(野澤委員長)

- ・拠点によって役割が違うことは書いてある。町田駅周辺は他の拠点とは違うということは着眼点である。

(事務局)

- ・そういった意味でいうと、その間の拠点についてはあまり書かれていない。

(野澤委員長)

- ・拠点の階層が多いかと言われると実はそうでもない。町田駅周辺、その他の主要駅周辺、生活拠点の3つくらいである。

(事務局)

- ・拠点の表現として、日常生活において身近であることと、広域から人を集めるということがあるが、それらの中間の役割は何か。
- ・拠点の着眼点として、身近なところは現状維持をしていき、高次の拠点や大規模な拠点については、これからも人を集めていくために一定の整備やまちづくりが必要ということである。高次の拠点を、町田駅周辺に限定しないような書き方に変えていく必要があるかもしれない。

(野澤委員長)

- ・ただ、高次の拠点を色々なところで作るのが疑問である。南町田は高次の拠点と呼べると思うが、他にはあるのか。

(事務局)

- ・鶴川が今整備を行っているところである。バランスを考えると、多摩境は町田市西側の高次の拠点に位置付くと思うが、すでに完成されているため、手を入れていく計画は今のところない。

(野澤委員長)

- ・維持はこれから必要になってくると思う。町田駅周辺が頭ひとつ抜けていて、その次が南町田、鶴川、多摩境という位置付けになると思う。

(事務局)

- ・鶴川は整備を進めているが、立地適正化計画策定によって新たな取り組みを行う計画はない。南町田や多摩境も新たにまちづくりをする必要性は少ない。そのため、やはり町田駅周辺に特化して書いていく方が分かり易いとする。

(野澤委員長)

- ・「維持」や「適切なマネジメント」を入れていくことが必要だと思う。

## ●次回開催について

- ・第3回特別委員会は1月26日金曜日の午前10時から午後0時で開催を予定している。場所については後日ご連絡させていただく。

以上