

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	第1回武蔵村山市立地適正化計画策定委員会
開 催 日 時	令和5年8月17日(木) 午前10時 ～ 11時40分
開 催 場 所	さくらホール会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：大沢委員長、市古副委員長、若田委員、秦野委員、佐藤委員、平原委員、田村委員、樋渡委員 事務局：都市計画課長、交通企画・モノレール推進課長、都市計画課計画係長、同課沿線まちづくり係長、交通企画・モノレール推進課主任、都市計画課計画係主事 欠席者：栗原委員
報 告 事 項	(1)立地適正化計画とは (2)上位・関連計画の整理 (3)検討体制とスケジュール
議 題	(1)武蔵村山市の現況と課題の整理
結 論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	議題(1)について： 現況と課題についていただいた意見を踏まえて、検討・調整・修正した後に再報告する。
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。) 【凡例】 ◎委員長 ○委員 ●事務局	<p>【委員長・副委員長の選出】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「武蔵村山市立地適正化計画策定委員会設置要綱」第4条第1項の規定に基づき、委員長及び副委員長を委員の互選により選任する。 ○ 事務局一任。 ● 事務局案として、委員長を大沢委員に、副委員長を市古委員にお願いしたい。 ○ 異議なし。 ● 事務局案のとおり選任する。 <p>【会議の公開に関する取扱いについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「武蔵村山市附属機関等の会議及び会議録の公開に関する指針」に基づき、この策定委員会の公開の可否と、公開とする場合の公開の要領について決定したい。事務局案としては、会議を公開とし、公開の要領については、「武蔵村山市立地適正化計画策定委員会の会議の公開に関する運営要領(案)」のとおり決定したい。 ○ 異議なし。 ◎ 事務局案のとおり決定する。 <p>【報告事項(1)～(2)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料1～3に基づき報告 ◎ 本市に隣接している自治体の立地適正化計画や都市計画マスタープランの策定状況はどうなっているのか。

- 東大和市は来年度の公表に向けて都市計画マスタープランを策定中であり、瑞穂町は現在立地適正化計画を策定中という状況である。また、平成30年に2市1町で策定したモノレール沿線まちづくり構想を踏まえ、各市町独自でモノレール沿線まちづくり方針を策定している動きもある。
- ◎ 多摩地域の自治体は市域が狭いため、計画を策定する際に近隣市町の計画策定状況を確認し、整合を取る必要がある。場合によって、自治体間の連携・調整を図るべきと思う。地域公共交通計画も同様である。
- 立地適正化計画は都市計画マスタープランの高度化版と記述しているが、具体的にはどういうことなのか。
- まちづくり基本方針では抽象的な表現のみとなっており、戦略的かつ計画的にまちづくりを行うために、具体的な実施計画の位置付けで立地適正化計画を策定していく。

【報告事項(3)】

- 資料4に基づき報告
- ◎ 目標年次は都市計画マスタープランと同じにするのか。
- 目標年次は合わせるようにしたい。
- ◎ 地域公共交通計画も含め、できれば目標年次や見直しのタイミングは合わせていただきたい。
- 都市計画マスタープランの中に、住宅マスタープランも一体のものとして策定している自治体が都内では増えてきており、立地適正化計画を含めた空間計画に関しては、一体的に整合性を図るのが最近の流れである。
また、防災に関する空間計画は法律に基づいたものはないため、立地適正化計画の防災指針では、都市計画マスタープランとの整合が重要になってくる。

【議題(1)】

- 資料5～6に基づき報告。
- 高齢者福祉施設は歩いて利用する 경우가少ないことから、距離での利用圏域の分析は適さないのではないかと。
また、公共施設も多くの種類があるため、種別・機能に応じて視点を変えて立地を分析すべきではないかと。
- ここでは現状を把握する程度で資料を作成しているが、今後検討していく中で、より良い表現があれば使いたい。
公共施設についても同様であり、誘導施設を検討する際には、機能ごとに検討をしていきたい。
- ◎ 公共施設は種別によって分類し、分析をしても良いと思う。
高齢者福祉施設については、利用者の交通手段を踏まえた視点からの分析も検討していただきたい。
- バス事業者としては、歩行者、自転車、自動車の安全のための道路環境が改善されると非常にありがたい。最近、電動キックボード等の新たな交通手段の出現に伴いバス事業者を取り巻く環境が厳しくなっており、引き続き警察等と連携した道路安全について

て取り組んでほしい。

また、バス事業者はコロナ禍による利用者離れ、燃料の高騰、さらに改善基準告示の見直しなどにより、大変厳しい状況に直面している。そのため、今までのように黒字路線により赤字路線を補う運営方法が維持できなくなり、加えて乗務員の稼働時間の短縮により、やむを得ず減便せざるを得ない状況が予想される。さらにバス運転手の人材不足により、運行本数を維持したくても乗務員の確保ができない局面でもある。

バスはどうしても目的にはならず、移動手段になってしまうため、バスに乗った先にある目的を増やすことが、利用者の増加につながる。今後、他の協議会等でも議論を深めていければと思うが、自治体と連携、協力して施策を打ちながら、モノレールとバスが両立できるようになれば良い。

● モノレールとバスの両立は大きな課題であり、今後立地適正化計画や地域公共交通計画の検討においては整合性を図り検討を行っていききたい。その都度バス再編の依頼等があるかと思うが、ぜひご協力をいただきたい。

◎ モノレールとバスの両立は役割分担が考えられるのではないか。例えば、長距離の移動はモノレールで、短距離の移動はバスという考え方がある。また、目的地をつくるのが立地適正化計画の目的の一つであり、都市機能誘導区域まで行く動きを活性化させるなど、人の動きを計画の中に示せると良い。

さいたま市では子どもにバスの乗り方講座を実施している事例がある。バスに乗る意識がないとバス利用者を増加させることが難しいため、このようなソフト面の取組も検討するべきと思う。

○ バスに乗る施策として、駅と結節し、人が集まるような大きな交通広場の整備を検討していただくと大変ありがたい。

● モノレールの（仮称）No. 1 駅と（仮称）No. 3 駅には駅前広場の整備を検討しており、交通結節機能として期待される。特に（仮称）No. 3 駅は本市の中心市街地であり、目的づくりという側面からもまちづくりを検討していききたい。

また、普段自家用車で生活している市民が多いため、これから歩いて暮らせるまちにできるように検討していききたい。

◎ バスを楽しく待てる空間があれば、バス利用者の増加につながるかもしれない。さらに、その時間に人と人との新たな交流を生み出すことも期待されるため、ぜひ立地適正化計画ではそのような機能についても検討いただきたい。

○ 都営バスはモノレールと並行して運行しているため、モノレール駅に出入りするととなると、運行距離が長くなり、運行本数への影響は想定される。

モノレール延伸の影響はあるが、それに伴う人口増によりバス利用の増も期待したい。

◎ 人口を増やすにはいろいろなパターンがあると思う。夜間人口を増やすのは容易ではないため、交流人口を増やすことになる。そのための施策を考える必要がある。

○ 駅前広場を起終点、通過点どちらで想定しているのかによって、バスの運行形態が異なってくる。起終点として考えるなら、バスの待機スペースも必要になってくるため、今後協議をお願いしたい。

- ◎ まだ、今回はいい意味で白紙の状態、論議が出来るので是非、協議頂ければと思う。
- 既存のバス停の立地と都市機能の分布を重ねてみると、何か新たなアイデアが出てくるかもしれない。
P 1 6 の図についてはバス路線の運行系統も示されると分かりやすい。
モノレール既存区間が開通した際に、どのぐらいの住宅供給や人口流入があったのか、またインフラ整備の他に何か施策があったのか、実績を調べると良い。その上で本市でも本当に見込めるかどうかについて検証できるとよい。
- 次回までに調査する。
- ◎ 宇都宮の L R T で沿線都市開発がどう動いたか分析されているはずである。
また、今後 1 万人程度の人口増加に備え、どのような住宅供給を行うか真剣に考えないと、スプロール化を逆に誘導するおそれがある。
資料 5 の P 1 類型別世帯数の推移で、平成 2 2 年から令和 2 年にかけて単独世帯が急増しているが、データは間違っていないか。
- データは間違っていない。その要因の 1 つとして、都営村山団地の建替えに伴い、高齢単独世帯が増えていることが考えられるが、正しい要因は分析してみる。
- ◎ 資料 5 の P 1 0 で、商業施設だけは市外の施設が含まれているが、他の施設とは合わせなくて良いのか。
平坦な地形を生かした健康まちづくりの視点、医療施設を核とした地域包括ケアの視点はなくて良いのか。
P 2 3 で、洪水浸水想定区域はあるが、内水浸水想定区域の分析はしないのか。また、立川断層系の評価はしなくて良いか。
- 立川断層帯は発生確率が非常に低いことから、都内の多くの自治体で参考資料扱いにしている。断層付近を居住誘導区域から外すという判断はしていない。
都内で洪水浸水深が 0. 5 m 以上と想定されているエリアを居住誘導区域から外している事例がある。想定浸水深と居住誘導区域との関係はそれぞれの自治体の個性が出る部分である。
P 2 3 で掲載している洪水浸水想定区域図の想定最大規模降雨は、発生確率が千年に一度程度であるため、5 0 m m / 時程度の発生確率の高い降雨を想定した浸水想定も必要である。
- 将来人口について、長期総合計画の見直しで数値が変わった際にはどうするのか。
- 現在の長期総合計画の人口推計については基本的に変わることはないと思うが、万一、立地適正化計画の公表までに人口推計が更新されたら新しい数値で検討せざるを得ない。
- モノレールが延伸された際には運行本数は既存区間と同程度になるのか。
将来人口が 1 万人増加というが、モノレールが延伸された後、さらにその奥に本当に人が集まれるのか、何か目玉となるようなものがないと難しいように思う。

	<p>市内に新駅が5つ立地するが、駅ごとにまちづくりを計画していくことは現実的なのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● モノレールは途中で折り返しは想定されていないため、運行本数もそのまま延伸される予定である。 懸念されている課題について、そうならないようにまちづくりを進めていきたい。 ○ 東京都で多摩のまちづくり戦略を策定しており、その中で、多摩都市モノレール沿線まちづくりというプロジェクトが特出しされている。そちらと連携してまちづくりを進めていきたい。 また、多摩都市モノレールの需要創出につながるまちづくりを進めるよう東京都からも要望されており、それに応えるため、魅力あるまちづくりを進め、人口を増やしつつ、モノレール利用者の増加を目指していきたい。 ◎ 人口が増えると、公共施設の需要も増えることになる。施設が無秩序に拡大しないように今から適切にコントロールする必要がある。 また、上位計画で将来人口の推計値が変わった際には、速やかに立地適正化計画に反映すべきと思う。場合によっては、立地適正化計画の改定に合わせ、都市計画マスタープランの改定も必要となる。 ○ 都市計画マスタープランP37で、「重点テーマ1 多摩都市モノレール新駅を中心としたまちづくり」が挙げられている。新駅の中でも、特に（仮称）No.3駅が中心になると思うので、（仮称）No.3駅周辺のビジョンについては、計画の中で示していきたい。駅と既存の大型商業施設を結ぶ空間をいかに来たいと思える空間にできるのかが、本市のまちづくりの成否を握っているように思う。うまくつくりこめば人を呼び込めるポテンシャルはあると思うので、（仮称）No.3駅を中心に武蔵村山市の顔となるようなまちづくりを進める計画をきちんと考えていただきたい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 次回委員会の開催は10月下旬～11月上旬を想定しており、詳細については別途連絡させていただく。
--	---

<p>会議の公開・非公開の別</p>	<p>■公開 傍聴者： 1 人 <input type="checkbox"/>一部公開 <input type="checkbox"/>非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div> </p>
--------------------	---

<p>会議録の開示・非開示の別</p>	<p>■開示 <input type="checkbox"/>一部開示(根拠法令等：) <input type="checkbox"/>非開示(根拠法令等：)</p>
---------------------	---

<p>庶務担当課</p>	<p>都市整備部 都市計画課 (内線：274)</p>
--------------	-----------------------------

(日本工業規格A列4番)