

令和4年度 第3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5年1月23日

会 議 録

会 議 の 名 称	令和4年度 第3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5年1月23日（月）午後3時から午後5時まで
開 催 場 所	所沢市役所 8階大会議室
出 席 者 の 氏 名	別表1のとおり
欠 席 者 の 氏 名	別表1のとおり
議 題	（1）誘導方針・誘導区域の検討について
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 資料1 誘導区域等の設定に係る市の考え方 ・ 資料2 都市機能誘導区域候補図 ・ 資料3 - 1 居住誘導区域除外候補図 ・ 資料3 - 2 居住誘導区域除外候補図（詳細版） ・ 資料4 各種情報重ね図（テーブル図） ・ 参考資料 所沢市情報公開条例（一部抜粋）
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	欠	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

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4名） ・ 会議の公開・非公開の決定（非公開に決定） <p>2 誘導区域等の設定に係る市の考え方 資料1をもとに説明</p> <p>3 誘導区域等の検討について 資料2、資料3-1、資料3-2をもとに説明</p> <p>4 閉会</p> <p style="text-align: center;">～ 審議・質疑応答 ～</p> <p>2 誘導区域等の設定に係る市の考え方</p>
委員	<p>都市機能誘導区域を駅周辺に位置付けることは理解できるが、多くの駅に位置付けるべきなのか。他の自治体では、ある程度絞っているのではないか。ほかの委員のご意見を伺いたい。</p>
委員	<p>都市構造によるが、地方都市では都市機能誘導区域の指定を1～2箇所ぐらいに絞ることが多いが、首都圏郊外だと、複数あってもよいと思う。各拠点によって機能が異なり、例えば航空公園では、商業もあり大学病院があるなど、主にどういう都市機能を維持するのかを明記する必要がある。また、地方都市では、市民生活の軸が幹線道路、ロードサイドとなっているところでは、駅から遠くても都市機能誘導区域を設定しているケースもある。</p>
委員	<p>都市機能誘導区域に、何を都市機能として誘導したいかの議論はしているか。</p>
事務局	<p>所沢駅周辺は、再開発事業を行っており、現在都市機能の立地が進んでいる。将来的にも立地を推進しつつ、集積した機能が他の地域に移転しないようにしたい。新所沢駅や小手指駅は、乗降者数が市内で2～3番目に多い駅であるが、以前より駅前の活気がなくなっており、もう一度活性化させたいと考えている。東所沢駅は、市内では唯一、JRの鉄道駅となっている。近隣にとろざわサクラタウンができ、地下鉄12号線（都営大江戸線）の延伸の話があることから、これから都市機能の立地</p>

	<p>を図っていききたい場所である。狭山ヶ丘駅は、入間市と接しているが、市内で見ると飛び地の市街化区域となっている。駅周辺は、三ヶ島地区となるが、都市計画マスタープラン策定時の住民アンケートでは、住民が狭山ヶ丘駅周辺を生活拠点にしていることが分かったため、生活に必要な拠点を駅周辺に確保したいと考えている。</p>
委員	<p>病院なのか、教育施設なのか具体的に誘導したい機能は何か。</p>
事務局	<p>具体的にはまだ検討していない。基本的には現在の都市機能の配置を踏まえ、不足しているものや、今後必要な都市機能を誘導していくことを考えている。</p>
委員	<p>狭山ヶ丘駅は飛び地であるが、市民は所沢市、入間市のどこで買い物をするのかをあまり気にしていないと思う。積極的に近隣の入間市と連携して暮らしやすさを確保するアプローチもあってもよいのではないか。</p>
事務局	<p>アンケートでは、入間市よりも狭山ヶ丘駅周辺でよく買い物をしているという結果であった。この結果に基づいて、狭山ヶ丘駅周辺を都市機能誘導地域に設定すべきであると考えている。</p>
委員	<p>都市計画マスタープランに掲載している全ての拠点で、都市機能誘導区域を設定するのか。</p>
事務局	<p>都市計画マスタープランでは14拠点を位置付けており、そのうち鉄道駅周辺については、①広域中心拠点（所沢駅周辺）、②広域生活拠点（新所沢駅周辺・小手指駅周辺・東所沢駅周辺）、③地域生活拠点（狭山ヶ丘駅周辺・西所沢駅周辺・航空公園駅前周辺）、④日常生活拠点（下山口駅周辺）の4段階に区分している。まずは、広域中心拠点となる所沢駅、広域生活拠点となる新所沢駅、小手指駅、東所沢駅の4駅、これらに加え、地域生活拠点のうち、生活拠点が形成されている狭山ヶ丘駅、市役所などの行政拠点が集積している航空公園駅の東側を、都市マスタープランの中から都市機能誘導区域に設定したいものとして選定している。基本的には4段階の区分のうち、上から2番目までの①広域中心拠点、②広域生活拠点は都市機能誘導区域の設定を考えており、③地域生活拠点となる西所沢駅及び航空公園駅、④日常生活拠点の下山口駅は除外を考えている。</p> <p>なお、西所沢駅は都市機能誘導区域に設定しないと説明したが、所沢駅から商業地域の用途のつながりがあるとして、西所沢駅東側については都市機能誘導区域に含められないかを検討したい。</p>

委員	商業系、医療系、福祉系など全てのジャンルの施設を誘導したいのか。また、行政拠点を都市機能誘導区域にする必要があるのか。
事務局	所沢駅周辺では、全てのジャンルの施設を誘導したい。現在ある施設を維持しつつ、新しい施設、商業のみならず医療関係も誘導したい。新所沢駅や小手指駅周辺では、活気を再興させるために、都市機能誘導区域に設定し、地域の活性化につながる施設を誘導したい。
委員	都市計画マスタープランで拠点を位置付けているので、立地適正化計画で同様に、都市機能誘導区域を設定しなくてよいのではないのか。ほかの委員のご意見を伺いたい。
委員	資料2では、駅周辺を円で囲んでいるが、実際には、商業地域や近隣商業地域の用途地域や道路で区切り設定する必要がある。そう考えると、所沢駅と西所沢駅は2つの丸ではなく、様々な都市機能が集積した一体的なエリアとして考えていく必要がある。他の候補地では、都市機能誘導区域を小さくて、その中にどういう都市機能を誘導すれば、生活圏としてよくなるかという議論をしていかなければならない。
事務局	基本的には、商業系用途とその周辺を含める程度の範囲になり、今回の案では目立つように大きく円で囲んでいるが、実際にはもう少し狭い範囲の設定になると考えている。
委員	都市機能誘導区域を設定したら、誘導施設を設定するので、何を誘導施設としたいのか、立地適正化計画の制度や国の補助金で整備する施設があれば、誘導施設に設定すべきである。民間の商業施設は、国からの補助金が基本的にないため、設定しなくてもよいと思う。公共系で必要となる施設が第一で、それをどこに誘導するかという議論が重要である。民間施設は、誘導しなくても商業地域に立地すると思う。現在、市として大規模な公共施設を新しく建てる計画はあるのか。
事務局	今のところ、駅周辺に市として公共施設を建設する構想はない。駅周辺には商業機能や診療所などの医療機能を誘導したいため、これらを誘導施設に設定しておき、移転などの動向を把握したい。
委員	市内で新たに出店の計画があった場合、都市機能誘導区域になるべく誘導していきたいということか。
事務局	そうである。

委員	<p>ところざわサクラタウンは、東所沢駅に近いが駅周辺を都市機能誘導区域に含めるのか。</p>
事務局	<p>ところざわサクラタウンは、現在の土地利用の状況から都市機能誘導区域に含めないことを考えている。株式会社KADOKAWAが事業展開しており、居住を誘導することは難しい状況である。また、用途地域も工業系であるため、居住誘導区域から除外する代わりに、例えば文化拠点といった独自区域を設定できないかと考えている。</p>
委員	<p>東所沢駅まで地下鉄12号線は、延伸するのか。それは何年後ぐらいか。</p>
事務局	<p>構想としてはあるが、実現の時期は未定である。</p>
委員	<p>東所沢駅周辺は、これから開発の余地があると思う。現在、工場が建っている場所も、今後はマンション化していくなど伸びしろがある。現時点での判断は難しいが、住宅地化するか混在のままていくのかを見極めて、住宅地化するのであれば、駅前を近隣商業地域から商業地域へ用途地域を変更するなど検討すべきである。また、駅前には商業施設が少ないイメージがあったが、暮らしを支えるドラッグストアなどができれば、住宅地としての価値が向上すると思う。東所沢駅周辺では戦略的に都市機能誘導区域を設定することが考えられる。住宅地として考えると、4～5階程度のマンションが建ち並ぶイメージである。</p>
事務局	<p>東所沢駅前は近隣商業地域であるが、JR武蔵野線の一駅ということで他の西武沿線駅前と趣が異なる。周辺では、ところざわサクラタウンが開業し、コロナ禍にもかかわらず、2020年には約100万人が来訪する観光地となっている。また、ところざわサクラタウンの北側に私立の小中高一貫校が開校、地下鉄12号線の延伸ほか土地利用の構想などもある。他の市内の駅前がほとんど開発し尽くされている中で、東所沢駅周辺は、まだ開発の余地があり、発展する要素があると考えている。まさに都市機能を誘導する区域としてのイメージを持っている。</p>
委員	<p>東所沢駅周辺の市街化調整区域内の崖線から上の地域で土地利用するのか。</p>
事務局	<p>都市計画マスタープランでは、土地利用検討エリアとなっており、将来的には土地利用を優先的に検討する区域である。地下鉄12号線の開通を見据えてとなるが、現段階で住居系か産業系の土地利用とするかは未定である。</p>

委員	都市計画道路の和田本郷線は整備されるのか。
事務局	暫定的に途中まで整備している。残りは新たな土地利用をする際に、土地区画整理事業などにより整備していくものと考えている。
委員	この道路は県道か。
事務局	市道である。
委員	市道であれば、市役所がイニシアティブを持っているということになる。ここは、どのように整備していくかの未来が描けそうな場所である。都市機能誘導区域の設定は地域により異なり、全てを縮小する必要はない。
事務局	この場所は、商業地域にする・しないの話が何度かあり、都市機能誘導区域に設定すれば、商業地域にする一つのきっかけになると考えている。 土地所有者は、株式会社KADOKAWAの動向を見定めた後、土地利用に対する考えが固まってくるのではと思う。
委員	東所沢駅周辺は都市機能誘導区域として良い候補地であるのか。
委員	都市機能誘導区域に設定しても、何も変わらないので地元が変えようといったときに、商業地域に変えるという、地元の機運を高めるきっかけになるとよい。土地利用が変化していくか試しながら進めていくのもよい。
委員	市街化調整区域に私立の小中高一貫校を新設される予定とのことだが、その場所は今後市街化区域に編入する予定はないのか。
事務局	編入する予定はない。
委員	立地適正化計画は、市街化区域を対象としているが、編入予定がなくても、小中高一貫校が新設されることは、街の開発としてかなり大きい ため、本計画に記載しておく必要があるのではないかと。3000人程度の学生が東所沢駅を使用するであれば、通りを歩きやすくする道路整備など積極的にインフラ整備に投資することになるのではないかと。
事務局	市街化調整区域内であるため、表記の仕方を検討していく。

委員	愛知県豊田市では、市街化調整区域を市街化して、さらに開発する場所については、独自の名称にしていた。
事務局	本市でも、元々市街化区域であったが、逆線引き制度で市街化調整区域になった地域がある。現在、市街化編入の手続を進めており、11月には編入を予定しており、ここは居住誘導区域にしたい。また、現時点では市街化調整区域であるが市街化区域に編入する意向があり、地元の組合が設立された区域は、居住誘導準備区域などの名称にしたいと考えている。
委員	東所沢駅周辺の地元住民と話し合うことはできるのか。地元住民と相談しながら区域の設定をしたほうがよい。立地適正化計画を策定するという名目で、地権者と話し合い開発していく意欲があるのであれば、都市機能誘導区域に設定して用途地域変更を検討してもよいと思う。
事務局	地元住民への対応は慎重に進めたいと考えている。
委員	地元住民と控えめに話してはどうか。
事務局	地元住民の意見は、議員を通して示されている。一部の住民から商業地域を大きくできないかという話が出ている。
委員	議員の意見に準じてもよいが、独自ルートで住民の意見を聞きたいのであれば、別の形で住民と接触すべきである。
事務局	東所沢駅周辺には開発ポテンシャルがあり、将来的に商業地域に転換することも検討していく。転換することは、地下鉄12号線を誘致することにも有効であると考えます。
委員	航空公園駅周辺は都市機能誘導区域に設定したいということか。
事務局	病院や行政施設を含めた現在の施設を維持するために都市機能誘導区域に設定したい。移転などが起こらないようにしたい。
委員	都市機能誘導区域に設定する場所が多いので、市内が都市機能誘導区域だらけになってしまうのではないかと。
事務局	大きく円で囲んでいるが、現在の想定では、都市機能誘導区域に設定する面積は、市域面積の10%程度である。
委員	都市機能誘導区域といっても区域により方針が異なると思う。名称を

	<p>変えるかどうかは別として、各区域で行うべきことをはっきりとしたほうがよい。</p>
委員	<p>それぞれの区域の方針を示していくことが大事である。</p>
委員	<p>椿峰地区周辺の居住者は、実際には市の南側の商業地域で買い物していると思われるが、小手指駅の北側まで出向かせる方針にすることはどうかと思う。スーパーが道路沿いにないため、所沢駅方面まで自動車で行かうとなると、交通渋滞が悪化してしまう。国道463号バイパス沿道で買い物ができるようにしてはどうか。</p>
事務局	<p>椿峰地区周辺には第一種住居地域があり、下山口駅周辺などにスーパーも立地している。住民全員が駅に行かなくても、生活が成り立つぐらいの密度で店舗が立地している。</p>
委員	<p>そうだとすると、小手指駅周辺に都市機能誘導区域を設定しなくてもよいと思う。今後大きい店舗が立地する余地がなく、小さく戸割れした店舗しかないため、スーパーが立地できない。昔は文房具屋があったりしたが、今はそうではない。逆に言えば、駅前には住宅地化して、自動車でロードサイドに買い物に行くか、電車に乗り所沢駅まで買い物に行かせるようにしたほうがよいのではないか。</p>
事務局	<p>今回、駅周辺を拠点として都市機能誘導区域を設定する案を示しているが、実態として利用者数も多く、店舗も立地しているため、そこを追認するような形で今後も継続したいという意向である。委員から、敢えてもっと施設を集積させる意図がない地域では、設定する意味があるのかという意見については、設定する基準を検討する必要がある。</p>
委員	<p>下山口駅周辺に所沢武蔵村山立川線が通っており、ロードサイドに商業施設を集積させ、ここに都市機能誘導区域を設定してもよいのではないか。また、所沢青梅線沿道も考えられるのではないか。都市計画マスタープランではどのような位置付けになっているか。</p>
事務局	<p>下山口駅周辺は、都市計画マスタープランでは日常生活拠点として位置付けている。駅自体は小さいが、駅周辺にはそれなりに都市機能が集積している。</p>
委員	<p>小手指駅も北側には都市機能が比較的多く集積している。</p>
事務局	<p>新所沢駅でも都市機能が集積しているが、パルコが来年2月に撤退した</p>

	<p>後、どうなるかが懸念事項である。</p> <p>3 誘導区域等の検討について</p>
事務局	<p>基本的に工業地域と準工業地域は、居住誘導区域から除外を考えている。準工業地域の中でも、ほぼ住居系として土地利用が進んでいる場所は、居住誘導区域に設定しようと考えている。資料3-1で、居住誘導区域に設定するかどうかの場所として、東所沢駅の東側の松郷地区がある。ここは、周辺の道路が狭く、工場が一つだけあり、それ以外はほぼ住居系の土地利用がされている。工場が撤退すると、最終的に全て住宅になると想定され、用途地域は準工業地域であるが、居住誘導区域に設定してもよいと考えている。</p>
委員	<p>用途地域を変更してもよいと思う。</p>
事務局	<p>工場が撤退してから、変更したいと考えている。</p>
委員	<p>土地の売買前に用途地域を変更すべきである。準工業地域のままではマンションが建ち、容積率が大きいため、大規模なものが建ってしまうおそれがある。</p>
事務局	<p>現状は準工業地域で建蔽率60%、容積率200%であり、周辺が第一種中高層住居専用地域であるため、それに合わせて変更すると思う。所沢市街づくり条例では、準工業地域は25mの高さ制限があり、第一種中高層住居専用地域は高さ制限がなくなるため、現在の用途地域の方が規制は厳しくなっている。</p>
委員	<p>対象地をどういう土地利用・都市形態にしたいかを検討し、地区計画等を考えるべきである。現在は工業系の用途地域であるが、実際には住居用途が多い場所は他にあるのか。</p>
事務局	<p>小手指駅南側に（株）マスダック（食品製造機械製造）の工場がある。</p>
委員	<p>そこには小さな工場が数件立地しているが、市に何らかの形で将来的に寄与することはないか。</p>
事務局	<p>現在、この工場は、第二工場や作業場として使用していると聞いている。工場は県道沿いにあり、大型車の進入があるため、工場だけを除いて居住誘導区域に設定できるとよい。</p> <p>また、新所沢駅の北側にはパイオニアの工場や西武バスの跡地がある。</p>

	<p>現在、西武バスの跡地はヤオコーに変わり、パイオニアの工場は戸建て住宅などになっている。数件工場は残っているものの、それ以外はほとんどが住宅になっているため、居住誘導区域に設定したいと考えている。これら以外の準工業地域と工業地域は、工場が多く残っているため、居住誘導区域から除外することを考えている。</p> <p>資料3-2で、緑色の部分は航空公園などの公園や都市緑地の比較的規模が大きいもの、黄色の部分は、小学校・中学校・高校や体育館であり、避難所となっていること、また、新所沢駅と航空公園駅の間にある環境省の環境調査研修所も居住誘導区域から除外したいと考えている。</p>
委員	<p>ピンポイントで居住誘導区域から除外することでよいのか。</p>
事務局	<p>居住誘導区域から除外する場所を探すと、どうしてもピンポイントになってしまう。</p>
委員	<p>居住誘導区域を市街化区域からなるべく減らしたいという発想からピンポイントになっているということか。</p>
事務局	<p>そうである。また、航空公園の横にある国土交通省の東京航空交通管制部、秩父学園、日本大学の跡地（中富南）も居住誘導区域から除外したいと考えている。</p>
委員	<p>他の自治体ではピンポイントで除外しているところは少なかったと思う。</p>
委員	<p>工業地域や工業専用地域を一律で外すところは多かったと思う。</p>
委員	<p>それはよいが、学校や避難所など地域の拠点になっているところを敢えて外す意味があるのかは疑問である。</p>
事務局	<p>他市の事例で、公共施設や一定規模の公園などを除外していることがあり、それを参考として今回の案を作成した。</p> <p>また、浸水リスクがある地域を除外するかどうかを検討しているが、自治体により基準に大幅な差がある。例えば、戸田市では、全域がほぼ浸水区域になっているが、除外せずに居住誘導区域としている。また、熊谷市では浸水深が3.0m以上になる場所は、居住誘導区域から除外している。本市では、市街化区域内には浸水深が3.0m以上になる場所は少なく、他市の事例を参考にすると浸水リスクにより除外する地域がない。一方で、危険な場所も一部あり、市として居住を誘導せず災害リスクを示す意味でも、居住誘導区域から除外すべきかを検討している。</p>

	<p>具体的な場所の第一候補として、下安松地域がある。除外を検討する理由として、北側がレッドゾーンを含む崖地になっており、氾濫流もある。さらに南側には河川があり、河川が溢れると住民は南北どちらにも避難できない状況にある。次に第二候補として、南側に空堀川、北側に柳瀬川の2本に河川に挟まれ、橋が2本しかない地域があり、河川が氾濫した場合に避難困難となるため、ここも居住誘導区域から除外を検討したい。</p>
委員	<p>桂木公園周辺を除外しない理由はあるのか。</p>
事務局	<p>河川に囲まれておらず、北側に避難することができ、さらに浸水深が0.5～3.0mであることから垂直避難で対応できるためである。</p>
委員	<p>先ほどの場所が相対的に危険なのは理解できるが、ここでも3.0m程度の浸水の可能性がある。ここに居住してはいけないという訳ではなく、戸建て住宅は普通に建てられる。大規模な開発の際に指導できるメリットがあるため、居住誘導区域から除外し、3.0mの浸水があっても、耐えられる建物にすることを指導するのがよいのではないか。</p>
事務局	<p>秋津駅の西側では、河川の湾曲により河岸浸食が予想されるところに住宅が密集しており、ここは居住誘導区域から除外を検討したい。</p> <p>先ほど居住誘導区域から除外しない理由として北側に逃げられるということ挙げたが、東川沿川でも街なか浸水深が0.5～3.0mの地域が所々にあり、柳瀬川沿川では除外したにもかかわらず、街なかでは除外しないということは説明が難しいと考えている。</p>
委員	<p>浸水深0.5～3.0mの地域でも、そこに建設をしてはいけないという訳ではないので、居住誘導区域から除外せず、防災指針でしっかりと指導したほうがよいと思う。</p>
委員	<p>荒川や利根川流域の氾濫とは異なるので、浸水深3.0mという基準にあまりこだわらなくてもよいと思う。浸水深0.5～3.0mだとレンジが広すぎるため、細かなデータで分析したほうがよいと思う。</p>
事務局	<p>床上浸水がある箇所も少ないため、基本的には水害は小さいと思う。</p>
委員	<p>浸水深0.5～3.0mというレンジをより細かくして分析をすることで、除外する基準をきっちりと定義することができるかもしれない。</p>
委員	<p>何mであれば、除外の基準とすべきであるのか。</p>

委員	一概には言えないが、浸水深3.0mは建物2階部分の床に達する高さで分かりやすい。何か除外する基準として統一したものがなければ、不公平感を生じさせるため、浸水深1.0mや2.0mなどの基準が必要であると思う。
事務局	現状では、浸水想定区域を全て居住誘導区域から除外することは難しく、複合的な要因で避難が困難な場所を除外すべきであると考えている。
委員	浸水想定区域を全て居住誘導区域から除外するという考え方もあるが、除外せずに、防災指針で規定して建築を指導することがよいかもかもしれない。
委員	その場合でも建築指導をする対象地域を定める必要はあると思う。
事務局	所沢駅から西所沢駅にかけて地域を都市機能誘導区域にするという考えを示したが、もし災害リスクを理由に居住誘導区域から除外すると、都市機能誘導区域に設定することが難しくなる。実際に都市機能がかなり立地しているので、防災指針の中で規定し、建築を指導していくことがよいかもかもしれない。
委員	防災指針で、必ず2階以上にする、3.0m以上にする、床を上げるなど建築を指導するルールを作ることがよい。
事務局	浸水リスクがある事例として、熊谷市や戸田市を例に挙げたが、これらの市と比較すると本市の水害リスクは低い。例えば、戸田市では浸水リスクの高い地域を居住誘導区域から除外していないのに、本市で除外してしまうと、本市が水害の危険性が高いとみられてしまうのではないか。一方で、本市としては、浸水リスクがあるところは居住を誘導しないことをきっちりと示しておきたいと考えている。
委員	本市では、浸水リスクの高いところは居住を誘導しないことをはっきり示してほしい。他の自治体では、示したくても、示せていないかもしれない。本市のように水害による被害が少ない地域は、全国的にも珍しい。アピールしてほしいと思う。
事務局	浸水深0.5m未満は、膝下なので居住誘導区域から除外しなくてもよいと思うが、浸水深0.5～3.0mのレンジでは、1m、2m、3mで、被害もかなり差があると思うので、除外するかどうかを検討したい。
委員	現在、想定最大規模L2で除外基準を検討しているが、国土交通省でリ

事務局	<p>スクマップが公表されており、それを参考にして、50年に1度の降雨を想定したときに浸水するおそれのある場所は、居住誘導区域から除外するという考えがよいかもしいない。</p>
事務局	<p>埼玉県では、計画最大規模（L1）と想定最大規模（L2）の調査を行っているという。本市では最大浸水時間が1日以上浸水するところがほとんどない。それに対応する防災指針として、水位をモニタリングし、危険であれば、周辺住民に知らせることぐらいしか現実的な防災対策はないと思う。</p>
委員	<p>人的被害は少ないかもしれないが、床上になると建物や自動車の被害はあると思う。居住誘導区域に設定し、災害時に建物等へ被害が出たときに、行政の責任が問われるかもしれない。浸水継続時間はあまり気にしなくてもよいと思うが、被害は少なからずある。過去にも東川などで被害は出ているのか。</p>
事務局	<p>床下・床上浸水が多少あった程度である。</p>
委員	<p>屋内が泥だらけになり、家財道具に被害があったのではないか。</p>
事務局	<p>そこまではなかったと思う。店先に入ったぐらいである。</p>
委員	<p>浸水被害はいつ頃の話であるのか。気候変動で雨の降り方が変わってきており、大昔と現在ではかなり異なり、将来的に激甚化する。</p>
事務局	<p>ごく最近ではないが、10年以内ではあると思う。</p>
委員	<p>30～40年前より被害の頻度は増えているのか。</p>
事務局	<p>その頃は治水がうまくできていなかったため、現在よりも被害が多かった。現在は、東川が二重河川となっているので、治水ができています。近年、被害があった際は、二重河川がうまく機能しなかったことが原因である。</p>
委員	<p>街なかで浸水リスクの高いところは、相対的に土地が低いので、どの程度の被害があるかを想定しておくことが重要である。</p>
事務局	<p>下山口駅周辺には浸水深0.5～3.0mの部分もあり、居住誘導区域から除外する場合、スーパーなどが立地している場所を都市機能誘導区域に設定することができなくなると思う。</p>

委員	<p>これは制度上の問題で、居住は誘導したくないが、商業などの都市機能を誘導したい地域もあると思う。制度上どう対応するかを考える必要があるが、市として都市機能は誘導するが、居住は水害対策を行わなければ住宅は建設できないなど、考え方を整理したほうがよい。結果として居住誘導区域に含めなければ、都市機能誘導区域を設定できないのであれば、居住誘導区域に含めながら、その対策について別の手段で考えていけばよいと思う。</p>
事務局	<p>基本的に市街化区域の中で、居住誘導区域から除外した場合は防災対策区域や災害注意区域などの名称を付けて設定することを検討している。</p>
委員	<p>防災という名称を付けてしまうとネガティブになってしまうので、ポジティブな印象を与える名称としたほうがよい。</p> <p>また、火災の延焼リスクがある地域においては、居住誘導区域にしてもよいが、防災指針で準防火地域などに設定したほうがよい。</p>
事務局	<p>狭山ヶ丘駅の南側では延焼リスクに加え、内水リスクも高いエリアがある。</p>
委員	<p>内水のリスクが高いとは、下水道の整備がよくないのか。</p>
事務局	<p>土地が低く、窪地のように becoming くるので雨水が集まりやすい。</p>
委員	<p>ある程度インフラで対策できることを行い、それ以上行うのであれば、建物側で対策をするしかないと思う。</p>
事務局	<p>周辺に住宅が多いため、大きな対策はできない。この地域は昔開発された土地であり、公道が少なく、市で雨水対策をしたくても、私道のためできないことがある。スプロールで開発が進んでおり、まとまった雨水浸透施設がなく、個人一軒ごとの雨水枡で対応している。それで処理しきれない降雨になると、内水が発生する。</p>
委員	<p>個人宅の雨水処理能力を高めるということも防災指針に記載したほうがよい。透水性の枡を入れることを地区計画の要件にしている自治体もある。</p>
委員	<p>この地域は道路が細く、居住誘導するメリットがない。火災の延焼リスクも高く、グリーンインフラを入れようと思っても道路が細いため導</p>

	入できない。今後は空き地を増やし、空き地でグリーンインフラを入れて内水に対応できる低密度化のデザインをしたほうがよいかもしれない。そういう方針で街づくりをしていくのであれば、居住誘導区域から除外してもよいと思う。
事務局	所沢入間バイパスより南側は、駅から遠く、浸水も多く、延焼リスクもあるので、居住誘導区域から除外してもよいかもしれない。
委員	居住誘導区域から除外したとしても戸建て住宅を建ててはいけないという訳ではない。大きな開発に対して、防災指針で水害対策を行うことを指導したほうがよい。
事務局	ロードサイドは、住宅地しかなくその中に道路が整備され、防災対策する土地自体がないため、居住誘導区域から除外してもよいと考えている。
委員	居住誘導区域から除外して、別の名称で区域を設定することがよいかもしれない。
委員	次に、介在集落地域について検討進めたい。
委員	介在集落地域とは市街化調整区域の中にある地域であるか。
事務局	そうである。基本的には、柳瀬地区と富岡地区と三ヶ島地区に集落がある。かなり住宅が広がって分布しているので、面や道路で区切り設定するのは難しいため、ある程度の範囲を円で囲み独自区域に設定したいと考えている。
委員	設定する意味は何か。
事務局	市街化調整区域内ではあるが、地域の拠点となっているコミュニティ施設が点在しており、それらを維持するためである。
委員	集落地域に立地を誘導することや規制する考えはあるのか。
事務局	基本的に市街化調整区域のため立地を規制している。公民館などの公共施設があり、コミュニティバスのハブとしたい。
委員	公民館やバス停、小学校などが集積しているのであれば、小さな拠点として位置付けることでもよいかもしれない。宇都宮市では、市街化調

	<p>整区域の公共施設を拠点に、立地適正化計画と合わせて集落周辺を保全している。</p>
事務局	<p>三ヶ島地区では公民館などを拠点として、コミュニティバスが運行している。今後、他の地区でもコミュニティワゴンを運行する予定である。そうしたところは、公共交通のハブ拠点として位置付けたい。</p>
委員	<p>都市計画マスタープランでは、どう位置付けているのか。</p>
事務局	<p>特に位置付けていないが、地区ごとの街づくりがあり、その中で記載している。</p>
委員	<p>今回、立地適正化計画で位置付けるのであれば、次の都市計画マスタープランでもう少ししっかりと拠点とすることを明記すべきである。</p>
委員	<p>特に市街化調整区域の拠点に何か新しい機能を誘導する、居住をまとめるということではないということか。</p>
事務局	<p>そうである。</p>
委員	<p>市街化調整区域の集落の他に、下富地域には計画的に造成された住宅地があるが位置付けはどうするのか。</p>
事務局	<p>市街化調整区域内であるが、市街化区域の基盤が整っていない地域よりも、基盤が整っている地域であり、街づくり協定や建築協定もあるので、住環境向上地域など独自区域を設定したいと思っている。また、居住誘導区域から除外したい地域として、下山口駅の北側の墓地と規模の大きい生産緑地がある。以前の会議で生産緑地を除外するか否かの議論があったが、全部を除外しないにしても、ある程度まとまった面積のある農地は残していきたいという市の意向があるため、除外してもよいと考えている。</p>
委員	<p>都市農地を当面残していきたい意向があることはわかった。農業がされなくなると宅地化され、小さな開発が起こるが、そのときには届出をしてもらい、市が指導し、農地や菜園を含むような新しいタイプの住宅を検討してもらうことがよいと思う。</p>
事務局	<p>この地域は基本的に傾斜地であるため、居住に向いている土地ではないと思う。</p>

委員	そこを無理やり開発すると、市としてあまりよいストックにはならない。土砂災害警戒区域も含んでいるのではないか。
事務局	土砂災害警戒区域の指定はないが、近隣で崖崩れが起きたことがある。そのため、この地域一帯は、崖崩れが起きやすいところである。 また、市街化調整区域に近いところにも生産緑地がある。ある程度まとまった面積の生産緑地は、居住誘導区域から除外したい。特定生産緑地に移行した農地が9割あり、当分の間営農意欲があるということで、将来的には相続等で宅地化されるかもしれないが、市として農地保全する意向があることをアピールしたい。居住誘導区域から除外する農地は、どれくらいの規模であるのが適切なのか。また、除外する生産緑地を図示せず、生産緑地を居住誘導区域から除外するという文言を記載することも考えている。
委員	今回の案では居住誘導区域から除外したが、何らかの位置付けをしたいという区域はどこか。
事務局	ところざわサクラタウンなどである。
委員	それはどういう位置付けにするのか。現状を容認するためか。
事務局	市の政策上、COOL JAPAN FOREST構想などで位置付けているので、何も設定しないのは考えにくい。 また、明らかに人口自体は減少するが、人口密度40人/haを維持できる地域もある。それ以下になる地域や、人口密度40人/haを維持しつつも、極端な例であるが、100人/haから50人/haへと密度が減少していく地域については、居住誘導区域からの除外を検討する必要があると考えている。
委員	具体的にはどこがあるのか。
委員	2035年に松が丘は人口密度が40人/ha以下になるが、インフラが整備されており、今後世代の入れ替わりが起き、問題ないと思う。
事務局	バスも運行しており、ブランド力があるため問題ないと考えている。2050年になるとエステシティ所沢周辺の人口減少が目立ってくる。
委員	エステシティは中古でまだ売れているのか。
事務局	売れている。基盤整備もされているので、そこまで問題はないと思う。東所沢駅の南側、柳瀬川沿いの崖の下あたりの人口が減少している。

委員	そこは災害リスクがあるので、人口が減っても良いと思う。
委員	今の世代の住民がいなくなったときに、今後、こういった土地利用をするのが重要である。
事務局	東所沢駅周辺は今後市街化が進むので、人口が増えていくと思う。 本日頂いた意見を基に、都市機能誘導区域と居住誘導区域の案を事務局で検討する。それに対して改めてご意見をいただきたい。
委員	特にバスなど、市内の公共交通について議論しなくてよいのか。
事務局	資料4で、西武バスが1日30本以上運行しているバス停から300m圏と鉄道駅から800m圏以外の地域を紫で示し、公共交通不便地域としている。令和5年1月12日に開催した地域公共交通協議会で所沢市地域公共交通計画の最終案を示し、協議会より答申をいただいた。本計画では、現状の路線バスを維持していくことを基本としており、具体的な施策は示していない。基本的に現状維持で、西武バスとコミュニティバスを連携していくこと、利用者の減少を食い止めることを掲げている。また、介在集落地域での交通ネットワークを維持することをはっきりと謳っている。30本/日未満の路線をコミュニティバスでフォローしていくというのが、地域公共交通計画の趣旨である。
委員	ネオポリス周辺には多くの人住んでいるにもかかわらず、公共交通不便地域になっているのが気になる。
事務局	ネオポリスは、西武が元々造成した住宅地であり、県道沿いを西武バスが走っている。路線の都合もあり、ネオポリス周辺を通っていないのだと思う。また、西武バスとしても、乗降者数が減少しているため、運行本数を減らしていきたいという意図があると思う。
委員	乗客となり得る住民が多くいるところを走らせたほうがよいと思う。
事務局	住宅地の中は、30本/日という頻度ではなく、本数は少ないがコミュニティバスは運行している。新所沢駅から本川越駅行の便があるため、それが主力路線となっているのだと思う。
委員	今後、拠点化を検討しているのでバスを運行してほしいなど、市で検討している情報を西武バスに伝えたほうがよいと思う。

委員	今後のスケジュールを説明してほしい。
事務局	<p>今回は、来年度の7月に専門部会を開催したいと考えている。その間に事務局で区域設定だけでなく、防災指針の検討も行う。委員の皆様にはメール等で相談させてもらいたい。7月の専門部会では、区域設定、誘導施設、防災指針を合わせて示したい。</p>
委員	都市計画審議会での報告はいつになるのか。
事務局	<p>明日(1/24)に報告する。どのような検討をしているかについて報告する。都市計画審議会は、来年度の5月、6月に開催する予定がある。</p>
委員	ある程度、都市機能誘導区域や居住誘導区域等の考え方が、固まった段階で、都市計画審議会に報告するということか。
事務局	可能であれば、5月に専門部会を開催したい。
委員	<p>都市機能として何を誘導したいのかが決まっていないので、本日の議論はあまり成果がなかったかもしれない。市として誘導したいものがないという印象はある。また、商業施設の誘導は意図して誘導しなくてもよいのではないか。</p>
事務局	<p>既存の生活圏を残していくために、都市機能誘導区域を位置付けたほうがよいと考えていたが、特に何か誘導したいものがないのであれば、除外するというのを今後検討していきたいと思う。</p> <p>本日の議論を踏まえ、事務局で誘導区域等の素案を作成し、委員の皆様のご意見を伺いたい。次回の専門部会は、7月頃に開催を予定しており、防災指針や頂きましたご意見を踏まえた誘導区域などについて、議論していただきたいと考えている。また、現在、策定している地域公共交通計画は、令和5年1月12日に協議会を開催し計画案の答申があった旨をご報告させていただく。正式に計画書が出来たら、送付する。</p>
委員	<p>以上で議事を終了する。</p> <p>令和4年度 第3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>4 閉会</p> <p style="text-align: right;">(以上)</p>