

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	第3回武蔵村山市立地適正化計画策定委員会
開 催 日 時	令和6年6月6日(木) 15時～16時45分
開 催 場 所	401大集会室
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、諸星委員、今泉委員 事務局：都市計画課長、同課沿線まちづくり担当課長、同課計画係長、同課計画係主事 欠席者：栗原委員
報 告 事 項	なし
議 題	(1) 居住誘導区域について (2) 都市機能誘導について
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。)	・居住誘導区域については適切と認める。 ・都市機能誘導については意見を踏まえ、引き続き検討を行う。
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	【議題(1) 居住誘導区域について】 ● 資料1、2、参考資料1に基づき説明。 ○ 公共交通利便性が高いとされている区域であっても、今後公共交通事業者の課題である赤字路線の見直しや運転手の担い手不足等により、運行本数が維持できなくなり、人口密度にも変化が生じる可能性がある。運行本数を落とさずに利便性を確保していくためにはどう対応するのか。 ● 地域公共交通計画を今年度から令和7年度にかけて2か年で策定する。当該計画においては公共交通に係る課題を検討する予定である。特に、モノレール延伸を見据えつつ、バス等の公共交通の在り方について検討する予定である。 立地適正化計画においては、既存のデータを基に、将来のまちの状況を見据えながら、居住誘導区域を設定している。 ◎ 将来的に60本/日の基準に満たなくなった場合は、居住誘導区域から外すという考えになるのか。それとも、そうならないよう、市民に公共交通を利用してもらうような施策にするのか。 ● 市民に公共交通を利用してもらえるような状況を行政がいかにつくるかが重要であると考え。快適に目的地にたどり着けるよう、道路等の基盤整備や、公共交通に乗りたいたいと思ってもらえるようなまちづくりを進めたいと考えている。 ◎ 将来的にバスの運行本数が減少したとしても、むやみに区域を狭くする必要はないが、その際の対応は考えておく必要がある。 また、地域公共交通計画は、東大和市、瑞穂町と連携した計画になるのか。 ● 市単独での策定になるが、内容面での連携は図る予定である。 ◎ モノレール延伸までの公共交通の考え方と、モノレール延伸後の公共交通の考え方は異なる。2つに分けて施策を検討する必要があると思う。モノレール延伸まではバス路線を維持することが

大事と考える。

- モノレール延伸後には立川駅に向かうバス路線に影響があると考える。地域公共交通計画において、数値的なシミュレーションを十分に行う必要がある。
立地適正化計画においては、モノレール駅が立地することでどの程度土地利用の変化が起こるのか、データを入れて複数案示せると良い。
- モノレール駅立地後の交通や人流の変化のシミュレーションは現状行っていない。
- ◎ 複数のシナリオを考えておき、状況に応じて随時計画を見直してほしい。
また、災害リスクの分析だが、河川氾濫のリスクは評価しているが、内水についてはどうか。内水氾濫よりも河川氾濫のリスクの方が高いのか。
- データはないが、外水に比べて内水氾濫のリスクは低いと考える。
- ◎ 浸水リスクはすべて示したうえで、リスクが最も高いのは洪水浸水リスクだと言えた方が良い。
また、洪水浸水について、今は想定最大規模のみを示しているが、計画規模の浸水想定図はないのか。
- 東京都に確認したところ、当該データはないとのことである。
- 防災指針を策定する際に、内水浸水リスクにも触れる必要はある。下水環境にも関わるため、市側がどこまでシミュレーションを行うかに委ねられる部分もある。立地適正化計画の策定をきっかけに分析を行っている自治体もある。過去30年程度の内水による浸水履歴を資料として示せると良い。
- ◎ 防災指針では、全面的なリスク評価を行うことが求められる。
- 内水による浸水想定は作成中であり、現段階ではまだ示すことができない。所見としては、本市は北西が高く南東が低いという地理条件であり、極端な盆地形状の地域はないため、河川氾濫と比較すると内水による浸水リスクは低いと考える。
- ◎ ハザードマップがまだ策定中であれば、内水の実績をもって分析を進められると良い。

- 運行本数やバス停からの距離で利便性の指標としているが、新しいサービスとしてデマンド交通も普及し始めている。デマンド交通は本数にかかわらず、バス停にも拘束されないことから、そのような新しいサービスも評価できるような指標を作っても良いのではないかと。
- デマンド交通は本市でも導入しており、市の西部では主流な公共交通になっている。しかし、新しいサービスを見据えた評価を行い、居住誘導区域の検討に盛り込むことは難しいと思う。今後、新しい公共交通サービスを含めた公共交通網のあり方については地域公共交通計画では検討すると思う。
- ◎ 他市では、公共交通空白地域という概念があり、それを解消しようとする動きがあるが、それは実際難しいことだと考えている。とはいえ、地域公共交通計画で検討している空白地域と立地適正化計画における公共交通利便区域を重ねてみる必要があると思う。現在市の施策として、公共交通空白地域をなくすような考えはあるのか。
- モノレール、路線バス、MMシャトルがそれぞれどのような役割を担うのかを踏まえて検討する必要がある。これだけで空白地域をカバーすることは難しいと考える。モノレールの時間や距

離、運賃が出てからシミュレーションをしてみたい。

- ◎ 居住誘導区域については、客観的な根拠に基づいて適切な区域に設定されているので、事務局案のとおりでよろしいか。
- 異議なし。

【議題(2) 都市機能誘導について】

- 資料3、参考資料2～4に基づき説明。
- 資料3のP5、スポーツ施設がNo.3、No.4駅の誘導施設に位置付けられているが、何をイメージしているのか。
- No.3駅には現在もサッカー場があり、それをイメージしている。No.4駅はサイクリング拠点の整備を都市計画マスタープランにも位置付けているため、そのような施設を誘導したいと考えている。
- 利便性を考えれば中央図書館が駅周辺にあると便利だが、スポーツ施設と複合的な施設をつくるのは難しいと思う。
福祉の観点では、高齢者の社会活動を促すための居場所づくりが大切になってきている。公共施設の集約化が求められると思うが、人口が増えていくのであれば分散立地している建物を有効活用していくのが良いのではないか。
- 令和8年度に公共施設等総合管理計画の改定を予定している。今回は公共施設等総合管理計画との連携を図るという記載にとどめ、立地適正化計画改定の際に、公共施設等総合管理計画の内容を反映したいと考える。
- 商業の観点からすると賑わいづくりが求められており、賛成するところである。公共交通の観点では、大型商業施設の立地は自家用車の増加と渋滞対策が気になるところである。立地適正化計画で対応できるか分からないが、大型商業施設やドライブスルー型店舗があることで週末に渋滞が生じ、公共交通の運行に影響が及ぶことがある。
- ◎ 公共交通と自動車の役割分担、上手い使い方を考えていくことも必要である。
- 参考資料4について、1点目、イメージパスではすべての駅が新青梅街道から車を引き込んでいないようだが、それで良いか。
2点目、どの駅の将来イメージも公園や広場が描かれている。市民意見に基づくと公園・広場が求められている施設ということと思われる。公園・広場は商業施設と一体的に、小さなPark-PFIのようなものが求められていると思う。立地適正化計画においても誘導施設として位置付けても良い。具体的な事業手法を含めて検討が必要になる。
また、中高生の学習塾や自習室、またテレワークができる施設の需要が高まっており、そのような機能が備わった公共図書館が求められているのではないかと想像した。
- 渋滞回避の観点から、駅へは新青梅街道から車を引き込まないようにイメージパスを作っている。
公園・広場は市民からの要望が強く、モノレールを待つ空間や交流の空間として求められていることから、イメージパスに反映している。なお、立地適正化計画でどのような誘導施策を図るかはこれから検討する。

学習塾・自習室については、確かに需要がある。現状では、図書館における机等のスペースは、図書館の本を読むスペースであり、自習はできない。今後そういった機能のあり方について検討したい。

- ◎ 立地適正化計画の手引きでは、公園・広場は誘導施設ではないが、武蔵村山市独自の誘導施設として、箱物だけではなく、空間を位置付けても良いと思う。

学習塾や自習室は中高生の居場所ともなり、将来的に人口のUターンにもつながると思う。流山市が成功している要因は、子育て環境の充実や中高生への支援などがある。今から準備しておくことが必要である。

- 地域公共交通計画の中での議論にはなると思うが、バスが駅前広場に入るまでの動線で渋滞にはまらないよう検討してほしい。

- ◎ 大規模小売店の立地により、来客は自動車からモノレールへの転換が考えられる。自動車台数が減ることを前提としていることを明示した方が良い。

- 無料の電源がある公共施設であれば、若者やビジネスマンなど自然と人が集まるのではないか。

- ◎ 災害時も利用できる電源スポットは重要である。

- 都庁にあるようなWi-Fiスポットも入れられると良いと思う。また、コンビニエンスストアとAEDの設置協定を結んでいる他自治体の事例もあるので、誘導施設としては、単にコンビニエンスストアではなく、複合的な施設として考えられると良い。

公園・広場についても、駅前広場をつくるだけでなく、賑わいの空間をつくるという視点で表現を検討してほしい。

- コンビニエンスストアを誘導施設として位置付けるかどうかについては庁内検討委員会でも議論しているところである。コンビニエンスストアを誘導すると、広い駐車場を有する店舗が立地することも想定されるため、駅前の将来イメージと相違する懸念がある。

また、機能が複合した公園・広場については、電源、Wi-Fiなどの機能が付くとまちのにぎわいにつながると思うが、現状としてそれを実現するような土地は不足している。上手く事業者を誘引できるような施策の表現を検討していきたい。

- ◎ モノレール延伸を契機に、大きな転換期が武蔵村山市にもたらされているともいえるので、ぜひ特徴のある立地適正化計画を策定してほしい。すべての駅では難しければ、No. 3駅周辺だけでも武蔵村山市らしさを出してほしい。

また、単一の機能だとあまり効果がないため、機能の複合化により利便性の向上や、機能の相乗効果も期待できるので、ぜひ検討してほしい。

- 賑わいを生み出すには、エリアマネジメントのような組織が必要となり、No. 3駅周辺なら可能性としてあり得ると考える。地域の商業者を中心に誘導し、方向性に関して適切なサポートをすれば上手くいくと思う。

資料3のP5、公共施設等総合管理計画との連携について、もう少し詳細に説明してほしい。

- 本計画の策定と公共施設等総合管理計画の改定時期が異なるため、現時点で具体的な連携について記載することが難しく、本計画の改定を見据えて連携を図っていくような表現に改めたい。

エリアマネジメントについて、本市で実施している土地区画整

	<p>理事業は道路や広場を整備し、中心市街地にふさわしい基盤整備を行うものであるため、他市のように土地区画整理事業の実施に併せエリアマネジメントを図っていくことは難しい。しかし、近年、市民のまちづくりへの参画の機運が高まっており、その機運に応えられるように、事業者とも連携し、エリアマネジメントの可能性を検討していきたい。</p> <p>○ 近年、駅前再開発において、ウォークブルや賑わいの空間を多く提唱している中、目に見える指標として駅前広場に緑や歩道を広く設定することが多く、その結果、バスの乗降場や待機場のスペースが狭くなっている。武蔵村山市の場合、モノレール駅の立地と駅前広場の整備は同時進行だが、ぜひそうならないように注意してほしい。</p> <p>○ 複合施設について、九州では図書館とカフェが連携し、賑わいを生み出した事例はある。そういった事例を調べながら、誘導施設を検討するとよい。</p> <p>○ 武蔵村山市は東京都の市部では診療所の数が最も少なく、新規開院数も最も少ない。また、新青梅街道沿いでは、病院や診療は立地しておらず、多くは新青梅街道から離れた地域に立地している。そのような状況で、各駅に診療所を立地させることは困難だと思うため、市内に立地している診療所の移転に対する支援を検討してはどうか。</p> <p>また、No.3駅付近にある保健相談センターを誘導施設として検討してはどうか。</p> <p>◎ 誘導施設の設定について、No.3駅は市の中心であり、その中心性をもう少し高めてよいと思う。また、5つの駅は横でつないでいることは本市では特徴的なもので、すべての駅ですべての機能が必要というわけではなく、駅ごとに役割分担を考えるとよい。施設の分散立地だけを記述すると、市内に無計画的な立地と誤解されかねないため、公共交通との関係性などをより詳しく説明できると良い。</p> <p>公園・広場は、人々の活動が見えるような形容詞を付けた誘導施設を検討してみても良い。</p> <p>【その他】</p> <p>● 次回委員会は7月19日（金）に予定している。</p>
--	--

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

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

庶務担当課	都市整備部 都市計画課 (内線：272)
-------	----------------------

(日本工業規格A列4番)