

審 議 内 容 の 記 録

開会

- 1 会長挨拶
- 2 部長あいさつ
- 3 事務局職員自己紹介及び業務委託業者紹介

議題

志木市立地適正化計画策定に係る居住誘導区域の設定について

<説明員>

参考資料1の概要版「都市機能誘導区域に係る志木市立地適正化計画」により

昨年度の検討内容を説明

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法に基づく計画であり、今後人口減少や高齢化の進行が見込まれる中、様々な課題に対応するため公共施設や医療福祉施設などを集約化することでコンパクトシティの実現を目指すことを目的に、本市では昨年度都市機能誘導区域を設定した。

志木市立地適正化計画案（居住誘導区域等）により説明

居住誘導区域を設定するための基礎データ（過去から現在の事業所数と従業員数、同じく過去から現在までの埼玉県と志木市の財政の比較、同じく要支援・要介護の認定者数の推移、公共施設の維持管理に要する費用の推移など）をもとに将来の経済、財政、人口推定値の視点からコンパクトシティの必要性と具体的設定条件により、設定区域を説明した。

<質疑応答>

委 員）居住誘導区域図で行政界の学校等を外すのは理解できるが、柏町1丁目や2丁目及び上宗岡1丁目の一部区域をどのような理由で外したのか。

説明員）当該地域は川で分断されているため、上下水道などの新たなインフラ整備等を行うためには河川横断が必要になり、今後の財政状況を踏まえると費用に課題が生じるためです。

委 員）現在、水道などのインフラ整備状況はどうなっているのか。

説明員）上水道管は袋橋に共架する方法と市役所の脇の県道に配管し、供給しております。下水道管は地域内の整備は本市で行っているが、その先は富士見市の下水道管を利用している状況である。

委 員）両地域とも富士見市と接しているが、富士見市とすり合わせを行っているのか。

説明員) 現在、富士見市では立地適正化計画がないため、本市独自の計画である。

今後、富士見市が立地適正化計画を立てて、接する区域が居住誘導区域になれば、当該地域が居住誘導区域になる可能性はある。

委員) 今の説明で、市街化区域内に人々がすでに居住しているのにも関わらず、居住誘導区域から外すというのは、いかがなものか。

説明員) どこの都市でも居住誘導区域を設定する場合、必ずこの問題が生じる。

本市としても市街化区域全域を設定したいと考えたが、国との協議結果として将来人口の減少、高齢社会を考えると区域の縮小は、やむを得ないと考える。

委員) 都市機能誘導区域図で商業業務の拠点が駅前の商業地域になるのは理解するが、中央通りではマンションや駐車場が建設され、商業施設が減少して夜になると人通りも少ない。駅南口の新座市側では、夜8時ごろまで通りは賑やかである。商業業務の拠点とするならば、行政として賑わいのある街づくりを行うにはどのような活性化対策が考えられるのか問いたい。

説明員) 商業施設が減少しているのは確かであるが、今回の都市機能誘導区域の設定に当たっては店舗面積1,000㎡以上の商業施設の誘導となっており、今後は小規模店舗の誘導も検討する必要があると考える。

協和コン) 立地適正化は緩やかな誘導対策であり、駅前の活性化であれば中心市街地活性化計画などの制度を活用することが考えられる。

本計画は、東口の活性化という具体の計画ではなく、土地に対して住みよい空間を創るという計画である。

委員) 駅前通りが広くなると商業は衰退してしまう。志木市に限らずどこの都市でも同じである。駅前通りのもう1本東側の通りは人で賑わっている。道路の幅員が影響している。

また、外向きの利便性と内向きの利便性が考えられる。関西方面に行く夜行バスが志木から出ているが、東口駅前広場の空いているスペースをバスターミナルとして利用するなど、集客力を高めることも必要ではないか。

委員) 信号処理の見直しを検討していただきたい。

委員) 中央通りは車道に自転車レーンを設置したが、危険を感じるので何らかの対策が必要と思われる。

説明員) 両意見とも警察署の対応になる。

埼玉県として路肩走行を推奨しているが、路上駐車があると危険性が増すことは理解できるので、機会を捉えて警察に伝えていきたい。

委員) 居住誘導区域の設定に当たって、人々が居住している地域を外す考え方はいかがなものかと思うところがあるが、説明を聞いて納得せざるを得ない面もある。

委員) 母親が小さなお子さんを自転車に乗せて走行している機会を見かけるが、危険と覚えることがあるので、対策が必要であるとする。そうすれば、居住誘導区域設定にも生活のしやすさという部分が生きてくるのではないか。

委員) 保育園等が最近増えているが、人口減少の将来を見据えて跡地利用も考えていただければと思う。

委員) 宗岡地区は254バイパスの築造に伴って、行止まりになる市道が多くなるように覚えるので、幹線道路の役割と地域の利便性とどちらを優先してまちづくりを考えているのか。住民のための住民の道路を造って頂きたい。

委員) 254バイパスとさいたま東村山線の交差が将来交通量の減少により平面になるとの説明が以前あったが、疑問に思ふところがある。

また、宗岡の方々の通勤などはバス利用者が多い。残念ながら市場坂上から駅までの通りは歩かない。商店にも責任はあるが、歩いて頂けるような賑やかな街になればと覚える。それから、本町通り昭和新道交差点の通勤、通学時間帯における渋滞解消なども課題になると覚える。

委員) 柳瀬川駅前のペアモールは空き店舗が多くシャッター街になって、人がいない。少し気になった。

説明員) 都市機能誘導区域は志木駅周辺を対象に設定させていただいた。柳瀬川駅前については商業・業務の誘導区域としては考えていない。

委員) 概要版によると本町3丁目の将来の人口密度が減少となっているが、どうしてか。

協和コン) まず、平成17年と平成22年の国の人口データの差をもとに将来人口密度推定値は、極端に差が出るように計算されている。当該地区はすでに建築物が連立され高齢化が進んでいるために、推定として将来人口の減少と高齢化によりこのような結果が出ている。

説明員) 当市は東京から近く住みやすい街ということからも、現在人口が増加しておりますが、将来は日本全体として人口減少に転じるという推定値が出ている。

委員) 今の関連で、本町2丁目、3丁目に富士前田子山土地区画整理事業の計画があったが、今はどうなのか。

説明員) 現在でも当該事業は都市計画決定されたままであるが、埼玉県と協議しながら最善策を模索している状況である。

委員) 先ほどから、当市は将来人口減少に転じるとの話が出ているが、シンクタンクによっては人口が減少しないという統計もある。推定方法も地域にあった方法を採用した方が良いのではないか。

説明員) 将来人口については様々な推定値があるが、今後全市町村で立地適正化計画を策定すべきという中で、国土交通省では本計画を策定するに当たっては、ある一定の

統一されたデータを使用させている。

委員) この計画は、数年に1回の割合で見直しを行うのか。

説明員) 特に見直しの定めはないが、およそ20年先を目標とした計画となっているので、他の様々な計画が策定された場合には、見直さざるを得ない場合がでると考える。

委員) 資料1 ページ目の右上に都市計画マスタープランとは異なる全く新しい仕組みと記述してあるが、マスタープランとどのように異なるのか、良くわからない。

説明員) 都市計画マスタープランは市街化区域の中で、区域ごとのまちづくり方針を決め、その方針に基づき、具体の計画を策定して事業を実施するが、立地適正化計画は将来人口が減少する中でコンパクトな街にするというのが基本的な考え方である。

委員) 都市計画マスタープランでは、用途地域として例えば住居系の区域を設定しておいて、立地適正化計画では住居系区域から外すといった場合、その整合性は取れるのか。

説明員) 用途地域内で居住誘導区域外になった場合、将来はその区域に人々が居住しなくなれば市街化調整区域になる可能性もある。特に地方都市では市街化区域を市街化調整区域に変更する作業が出てくると考えられる。

委員) 事務局より今後のスケジュールについて、説明を願います。

説明員) 来年2月にパブリックコメントを実施し、その後都市計画審議会にお諮りして、計画を公表する予定である。(資料1 3ページのスケジュール表により)

