

令和4年度 第1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4年8月8日

会 議 録

会 議 の 名 称	令和4年度 第1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4年8月8日(月)午後2時から午後4時まで
開 催 場 所	所沢市役所 第5委員会室
出席者の氏名	別表1のとおり
欠席者の氏名	なし
議 題	(1) 専門部会について (2) 本市の施策について (3) 検討の方向性
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第</li> <li>・ 委員名簿</li> <li>・ 資料1 立地適正化計画策定に係る都市計画審議会専門部会について</li> <li>・ 資料2 本市の施策について</li> <li>・ 資料3 市街化区域編入予定エリア</li> <li>・ 資料4 所沢市立地適正化計画の検討の方向性</li> <li>・ 資料5 分析資料</li> <li>・ 資料6 レーダーチャート</li> <li>・ 資料7 集落介在地域図</li> <li>・ 資料8 立地適正化計画の策定について(諮問)写し</li> </ul>
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	出	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

部会長については、委員の中から選挙により、芝浦工業大学中村仁教授に決定した。

発 言 者	審議の内容（審議経過・決定事項等）
委員	<p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・委嘱状の交付</li> <li>・藤本市長の挨拶</li> </ul> <p>2 委員紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配布資料の確認</li> <li>・会議成立の報告（出席委員 5 名）</li> <li>・部会長の選出</li> <li>・会議の公開・非公開の決定（公開に決定、傍聴者 2 名）</li> </ul> <p>3 専門部会について 資料 1 をもとに説明</p> <p>4 本市の施策について 資料 2 及び資料 3 をもとに説明</p> <p>5 検討の方向性について 資料 4、資料 5、資料 6 及び資料 7 をもとに説明</p> <p style="text-align: center;">～ 審議・質疑応答 ～</p> <p>資料 4 の検討の方向性について、郊外の住宅地では高齢化への進行の対応として、公共交通を中心に街を再構成していき、「歩いて暮らせる街づくり」をしていくということに異論はないが、郊外の住宅地に住む高齢者が、自動車中心の生活をしている場合、「歩いて暮らせる街づくり」を進めることは難しく、便利な街中に居住誘導することも難しいと思う。</p> <p>そのため、多くの高齢者が住む地域に小さな拠点を整備することや、現在、自動車を運転してスーパーマーケットなどに行っている市民が、運転できなくなった際の移動の足を確保する、あるいは、人が移動するのではなく、モノが移動してくる移動販売車で買い物ができるようにするほか、医療サービスなどを考えていくことが重要となる。</p> <p>「歩いて暮らせる街づくり」として、市民を街中に誘導するだけではなく、今ある郊外住宅地での生活の維持、交通や物流の手段を新しく考えることで著しい高齢化の対応ができるのではないかと。著しく高齢化の進んでいる地域や、今申し上げたことの検討の余地があるか教えてほしい。</p>
事務局	郊外の住宅地について、高齢化が進んでいる状況にある。

委員	<p>資料5の22ページの市街地の整備履歴をご参照いただきたい。本市の北部の市街化調整区域は、区域区分を設定する前の昭和45年頃に造成された住宅地、所沢ネオポリスと新所沢フラワーヒルがあり、路線バスが運行しているが、一部、運行していないところもある。</p> <p>そのため、現在、策定中の地域公共交通計画において、郊外市街地における公共交通機関の整備の方向性を示したい。これらの地域には現在も多数の市民が住んでおり、空き家が少なく、市民生活が継続できるよう必要な取組を検討していく。また市民を街中に誘導するだけでなく、自動販売車などのモノが移動してくるという取組も検討していきたい。</p> <p>市街化調整区域内の住宅地における市民の生活環境を維持していく対策が必要である。一方で、市街化区域内の住宅地では、鉄道駅の周りに比較的住宅地が広がっているため、現状では高齢者が車を運転できなくなったからといって、急に生活に困るといった状況はないということでしょうか。</p>
事務局	<p>現状では、困ることはないものと思われる。市街化区域の多くの地域は、公共交通利便圏域内にある。公共交通利便圏域内にはない地域もあるが、市民は自転車等で鉄道駅に向かうことが多い。現在は自転車等で移動できていても、高齢化により将来的には困難になることが考えられるため、今後、交通対策が必要になってくるものと考えている。</p>
委員	<p>市街化区域内は分析上、バスがあるので問題ないということだと思うが、実際のライフスタイルを考えると、バスの本数やバスを利用すること自体に煩わしさを感じている市民もいると思うので、多様なニーズに応えるため、バスに限らずバラエティに富んだ移動手段の検討を行えばと思う。</p>
事務局	<p>市の地形は、東側は平坦であるが、西側は丘陵地で高低差がある。例えば、昭和50年代に開発が行われた椿峰ニュータウンは丘陵地にあり、小手指駅から路線バスが運行しているが、高齢になると生活が不自由になると思う。都市計画マスタープラン策定時の市民アンケートでは、山口地区で特に生活に関する満足度が他の地区と比べると低く、住環境としては緑が多くてよいが、地形的な面で不自由を感じている部分もある。</p>
委員	<p>立地適正化計画を策定後、実効性を持たせるためには、現在の都市計画を変えていく必要がある。立地適正化計画には実効性がなく、居住誘導区域に住んでくださいと市民にお願いする程度のものとなる。都市施設やゾーニングなどの都市計画を、立地適正化計画の策定・改定に連動して見直すサイクルを持つことが重要である。</p>

本市では区域区分を慎重に設定しているが、常に区域区分と立地適正化計画とを合わせて検討する癖をつけなければならない。可能であれば、専門部会の議論の中で、立地適正化計画に基づき、現在の都市計画を修正・変更の方向性について検討できるとよい。都市計画をどう変えるかを意識することが重要で、議論の焦点が絞られると思う。

市全体で高齢化が進んでいるといっても、住宅地ごとに高齢化率の違いがあると思う。住宅地ごとに分析し、積み上げ型で立地適正化計画を考えてほしい。高齢化率は際限なく上がっていくものではない。

昭和30年代、40年代、50年代、60年代、平成に建てられた住宅は、初期入居世代が特定の年代に固まっている。また、昭和30～40年代に供給された住宅地の初期入居者は抜け始めてきている。代りに新規入居者が増えてきているような地域が市内にないか探してほしい。

本市で高齢者が抜けた後に、しっかり若い世代に入れ替わっていることを見極めることが重要である。地方都市ではそのような新陳代謝が起きないくらい人口減少が進行しているという問題がある。一方で、本市は、高齢者が抜けたところに若い世代が入ってきているのではないのか。かつてほどまとまった動きではないので目立たないとは思いますが、確実に若い世代が入ってきていると思うので分析してほしい。

初期入居者が高齢化により亡くなってしまうのは仕方がないことであり、高齢化してほしくないから60歳過ぎたら転居してほしいという話ができない。1940年代生まれが集中している地域は、今後10年間で一気に人口が減少すると思うので注意してほしい。そうした地域で「歩いて暮らせる街づくり」を進めることは難しいので、集中的に空き店舗を使って福祉施設を増設していくなど、積極的な対策をしていくとよいと思う。

中古住宅で不動産取引価格が1千万円以上である地域は、住民の新陳代謝が起きており、存続することはできると思う。1千万円を下回る地域は、不動産会社も利益を得られず、手を放してしまうような地域であるため、今後注意が必要である。そうしたところはこれ以上価格を落とさないように、公園の整備やバスなど公共交通機関を充実させることが重要である。不動産取引価格を見てもらったらよいと思う。

委員

高齢者などの社会的弱者が、現在あるいは将来において、本市でどれだけうまく生活の質を高くして暮らすことができるか、そのための環境づくりの視点はどのようなものかに関心がある。本市で暮らし、通勤しているといっても、都市部や都市部ではないところでは、家族構成や年齢構成が異なるはずである。それぞれ市民が個々で住んでよかったと思った時の満足度の指標・ベクトルは異なるはずであり、最大多数の幸福

感や満足感のターゲットをどこに定めればよいのかがわからない。これについては、是非専門の先生方にいろいろと教えていただきながら考えたいと思う。

高齢者になると、「歩いて暮らせる街づくり」ができていたとしても、駅などの公共交通機関に行くまでが辛いと思う。自分自身が15年や20年先を考えたときに、どのような暮らしぶりになっているかが不安である。

ただ、公共交通機関の充実は重要であり、市ではところバスやところワゴンがダウンサイジングであるけどもむしろ細かいところに届くような工夫をされていてよいと思う。しかし、これまで自家用車で好きなタイミングで、自由に外出できていたものが、免許を返納した途端に動けなくなるのは想像するにも明らかである。このような状況では自分の生活の質は低下し、暗澹たる気持ちになることが想像できる。そうしないためには、例えば、個々人のニーズに沿って運行するオンデマンドのような交通機関で8合目まで頑張るとしても、バスよりもむしろ、タクシーの補助を行うことでトータルコストが下がるかもしれない。ただそれはデータに基づかないと政策判断ができないと思うが、今後も30万人の人口規模を維持するとしたときに、様々な属性の市民がどのようなニーズを持っているのかを把握して、市役所として最大公約数的なニーズと個別のニーズに対応し、幸福感や満足感を得られるような対応策を検討できたらよい。

委員

都市マスを最初に作ったのは平成10年であり、そのころから、本市は、都会的な部分と自然豊かな部分が混在した街として、都市と自然とのせめぎ合いが常に議論の対象になってきた。所沢駅から東京方面に非常に行きやすいので、東京に通勤する市民が居住し、東京的な街のつくりや、所沢駅周辺に多く市民が住む一方で、トトロの森や柳沢吉保の新田があるといったせめぎあいの歴史がある。本市の都市計画図は、他の市にないようなものになっている。例えば埼玉県方式の逆線引き制度を活用して、整序ある街をつくろうと多大な努力をして今日に至っている。市街化区域と市街化調整区域の境の作り方や、市街化調整区域の扱い方など、相当工夫している。

今回の立地適正化計画では、市街化区域をさらに色分けするものであるが、そのためには観点、例えば防災など、明確にして、これまでの議論にかみ合うようなアウトプットを出していけたらよい。

市外転入者からすると、本市には高層ビル群があり、東京への交通の便もよく、公共交通機関も発達しているため、すでにコンパクト＆ネットワークの街づくりが成立しつつあるという印象を抱くと思う。駅前に超高層ビル群があり、そこに住み、鉄道で行き来するというライフスタ

	<p>イルはすでにできつつあると思う。やはり問題は、市郊外の昭和40年代にできた住宅地であり、今後どのようにその地域住民の生活を守っていくかが重要で、本市にとってこれから非常に大きなテーマであると思う。</p> <p>先ほど駅へのアクセシビリティの話が出たが、違う印象を持っている。距離で測るとそれなりに公共交通機関へのアクセスは良いが、本市の交通を捉える上で、実は大きなファクターがある。それは渋滞である。駅から近いところにある住宅地の住民もバスではたどり着かないので、バスは使わないと言っている。渋滞問題が解決しない限り、コンパクト&amp;ネットワークの街づくりは完成しないと思う。立地適正化計画としては独特の視点とはなるが、円滑な公共交通の運行のためにも、道路整備などの対策が必要である。是非渋滞という問題も、ネットワーク問題の一つとして議論していきたい。</p>
委員	<p>防災に関して、根拠となる資料を確認したい。面的な都市整備が未整備のまま市街化した地区とあるが、市内の火災延焼リスクが高い地域は把握できているか。</p>
事務局	<p>資料5の134ページをご覧ください。埼玉県の記事から抜粋したものであるが延焼クラスター分布がある。冬の風速8mの場合の延焼クラスターの可能性を示している。立川断層が起因する地震で所沢において震度5強程度の地震が起きた場合の焼失棟数予測結果を把握している。</p>
委員	<p>このデータは埼玉県全体で、所沢市だけのものがあれば共有してほしい。</p>
事務局	<p>資料5の136ページに延焼のリスクということで不燃領域率が40%未満の地域や137ページに不燃領域率の分布、138ページに不燃領域率と戸建て住宅密度との関係、139ページに戸建て住宅密度の分布を掲載している。不燃領域率が低いところとして、狭山ヶ丘駅の南側、小手指地区の南側、所沢駅の北側が挙げられる。139ページと合わせてみると、狭山ヶ丘では不燃領域率が低く、かつ住宅密度が高いため、延焼リスクが高いと思う。</p>
委員	<p>今後、様々な指標を重ね合わせて、課題がある地区を抽出することが必要である。その際、火災延焼リスクの把握は防災上重要であり、高齢化率などと絡めながら、地区を分類するとよい。</p> <p>洪水ハザードマップは、今年、最新版が出ているが、柳瀬川、東川沿い以外では、洪水リスクが低いという認識でよいか。洪水リスクが高い箇</p>



	<p>所が分かっているので、土地利用の観点で対策をとることは検討しやすいと思う。市全体が危険だと対策しにくいと思うが、このようにリスクが高い箇所がはっきりしていると、将来を見据え土地利用の観点から、市民や施設の誘導がしやすく、立地適正化計画に対策を反映できれば良いと思う。また、土砂災害について、急傾斜地も多いので、潜在的にいろいろあると思う。市街化区域内でリスクが高い地域があれば教えてほしい。</p>
事務局	<p>市内で洪水リスクがあるのは、東川、柳瀬川、不老川の3つの大きな河川沿いとなる。不老川は数年前に洪水が起きたため、沿川の浸水想定区域を広めに設定している。東川や柳瀬川では、浸水深が0.5～3m未満で範囲を広めに設定しているが、これまでの実績から1階が全て浸かることはなく、床上浸水までであるので、2階建ての建物であれば垂直避難で対策できると考えている。</p>
	<p>土砂災害や急傾斜地については、資料5の128～129ページをご覧ください。先ほどご説明した段丘崖に沿った形で災害リスクの高い箇所があり、その多くが狭山湖周辺の山口地区東側の市街化調整区域内に点在している。市街化区域内では、山口地区のほか、松井地区でも災害リスクの高い場所がある。立地適正化計画において、どのような対策をするべきかを検討していきたい。</p>
委員	<p>災害に関する様々なデータが、異なるスケールの地図に表示されている。単一スケールの地図にすると分かり易くなると思う。</p>
事務局	<p>都市災害に関してより詳しい資料は、防災ガイド・避難所マップを参考にしてもらおうとよいと思う。例えば、山口地区に関しては66ページにある。黄色の四角が土砂災害警戒区域である。区域がある程度広い範囲になっていれば、大規模な対策が取れると思うが、小規模な区域が点在しているため、対策が難しい。</p>
委員	<p>防災ガイド・避難所マップはわかりやすいので、土砂災害だけでなく、洪水ハザードマップや延焼リスクなどの情報も合せられるとよい。</p>
委員	<p>道路ネットワークについて、都市計画マスタープランの将来道路体系図で、2つの環状線を作ることが書かれている。市内の通過道路を環状線にすることで、渋滞等を解消することが整備のメリットではあるが、これで渋滞問題を解決できる見込みはあるのか。つまり、街中で市民が自動車で快適に動くことができ、通過交通に煩わされることなく市内の生活交通が分離されるという理解でよいのか。また、外環状線が市北東</p>

	<p>部の市街化調整区域を通っているが、この地域に環状線を通す必要はあるのか。これを整備することと土地利用との関係が分からない。道路を整備するとともに、その周辺に市街地が発展することで、整備費用を回収することが都市計画の基本にあると思うが、環状線の北東側の街のイメージはどのように考えているのか。</p>
事務局	<p>北東部には既決定の都市計画道路東京狭山線が該当し、これを用いて外環状道を構成することを考えていた。一部、中富南で整備に関連する市街地はあるが、これは飛び地で市街地整備を行ったものであるため、基本的に市街化調整区域を通るバイパスを担う県道の位置づけとなるため、沿道での市街地形成の考えはない。</p>
委員	<p>北東部の環状線整備は、市街地内の通過交通を排除するものだという事は理解した。市南部の外環状線（構想道路）と、今、街中を通っている他の3方向の外環状線（飯能所沢線など）とでは使用用途や整備意図が異なるのか。</p>
事務局	<p>都市計画道路の飯能所沢線（国道463号バイパス）は広域的な幹線道路で、東京への交通を図るものである。外環状線の一部として活用するという点では、東京狭山線と同じである。</p>
委員	<p>本市の市民も使用する道路であるのか。</p>
事務局	<p>市外の車を都内に流しつつ、市民も使用する道路である。</p>
委員	<p>ドラッグストアや病院などの生活利便施設について、幹線道路沿いの線的な集積について着目していくことが重要であると考えている。例えば下山口駅前生活利便施設を集積させるというよりも、幹線道路沿道に生活利便施設を誘導し、市役所の出張所などを設定することが考えられる。市南部の外環状線は、市民の生活拠点を作り、市民の生活を支えるという方向性で整備を進めるということでのよいのか。</p>
事務局	<p>飯能所沢線、東京狭山線とも、通過交通をよりスムーズにするために整備すべき道路であると認識している。沿道を市民の生活拠点として生活利便施設の集約を進めるという施策は現在のところない。</p>
委員	<p>このようなことを議論したほうがいい。先ほど話に挙げた樺峰ニュータウンなどは、沿道までに出てくれば生活サービスを享受できることになる。沿道に来れば、生活利便施設が集積しており、福祉施設の事業者もいて、お互いが連携しながら支えていることもありえるのではないかと</p>

	<p>ということである。</p>
事務局	<p>幹線道路沿いに生活利便施設を誘導するという発想が、今までなかった。参考にさせていただく。</p>
委員	<p>都市計画マスタープランでは、東京狭山線や飯能所沢線が沿道ゾーンとされ、「充実した沿道環境の形成を図る」と書かれていたので、生活利便施設の誘導を考えているのかと思った。議論として非常に大事だと思う。</p> <p>道路沿いは民間企業が出店しやすい。例えば市北部の所沢ネオポリスなどの市街化調整区域内にある住宅地を支えるために、南部の環状線沿道に生活利便施設を集約させておくことも一案としてあると思う。</p> <p>また、現在整備中の道路と完成した道路を示す図面をいただければ、それを基に生活利便施設をどこに作れるかなどをアドバイスできると思う。</p>
事務局	<p>整備中道路と完成道路の図面は次回までに用意しておく。</p>
委員	<p>市南部の外環状線の構想道路は、事業化に至っていないという認識でよいのか。</p>
事務局	<p>市南部の構想道路は、初期の都市計画マスタープランにあたる、平成10年頃に策定したまちづくり計画基本方針に位置付けた路線であり、都市計画決定まで至っていない。</p>
委員	<p>すぐに整備されるものではないということか。事業化が検討されていないという状態という認識でよろしいか。</p>
事務局	<p>その通りである。都市計画決定されたものではない。</p>
委員	<p>街なかの都市計画道路がうまくつながっていないが、何か意図があるのか。現在の道路ネットワークを変える検討はしていないのか。</p>
事務局	<p>今の時点では、特に検討はしていない。</p>
委員	<p>将来道路ネットワークの計画の意図や、幹線道路が途中から補助幹線道路になるなど、分からない点が多い。</p>

事務局	<p>渋滞が多く発生してしまう道路網となってしまった経緯としては、ベッドタウン化で急速に市街地が拡大する中で、人口増に対応した公共施設整備を優先し、道路整備が後手に回ってしまったことがあげられる。</p>
委員	<p>未整備・整備済の道路や、今後の事業化予定など、道路整備進捗に関する情報があればまた共有をお願いしたい。</p>
事務局	<p>承知した。</p>
委員	<p>東京から川越方面に向かう際に、関越自動車道を降りて国道463号や東京狭山線を使うが、国道463号は、沿道の集積が増えており、自動車が混雑していることが多いという印象を受ける。郊外の住宅地に住む市民がアクセスしやすい道路沿いに生活利便施設を集約する案はよいと思う。また、東京狭山線沿道については沿道の集積があまりなく、通行しやすい。今後も、集積せずに、通過道路として活用することでよいと思う。</p> <p>本市の都会側の状況と農地などの状況が、せめぎあいにあるという話を踏まえると、立地適正化計画を策定するにあたり、いくつかの視点を設定して議論する必要があると感じた。一般的には駅や施設へのアクセス性や都市基盤の状況、防災・減災が主要な視点であるが、本市ならではの視点として、宅地と農地の混在状況のグラデーションの視点があると思う。市街化区域の中に農地が多くあり、生産緑地に指定されているものとそうでないものがあると思う。市街化区域をメインで取り上げることになるので、宅地と農地が混在したエリアがどこにどれだけあるのかを調査してはどうか。市街化区域内で都市農地が残っていて、比較的、市街化調整区域の土地利用に近い市街化区域と、宅地化がほぼ100%進んでいて、これからも居住の場所として維持するような場所が分かれてくると思う。</p> <p>近年、宅地と農地が混在したスプロール市街地が広がっている西東京市では、住宅地の中に農地があることの価値をポジティブに捉え、「緑農住まちづくり」を実施しようとしている。立地適正化計画を策定予定であるが、その中で、都市農地が残っているところを居住誘導区域にしまうと、宅地化が進み、住環境が悪化して、最悪の場合、密集市街地化のおそれがある。それを抑制するためには居住誘導区域から外したほうがよいという議論がある。本市においても、農地が比較的多く残っている地域の住環境をどう描くのかをまず確認する必要があるのではないかと。そこが宅地転用の抑制が望まれる地区であれば、居住誘導区域から外すことが考えられる。このような検討を行う上で、現在の市街化区域内の都市農地の状況や意向を教えてほしい。</p>

事務局	<p>市街化区域内の都市農地などの緑地は極力残していきたいという意向はある。生産緑地では、後継者がいない場合、宅地化していく手続きの中で、何とか緑地として地主に継続してもらえないか、あるいは買い取りをすることはできないかなどをお願いしているが難しい状況である。</p> <p>市としては市街化区域内の緑地を残していきたいという意向があり、庁内の関係部署で連携し緑地を残すための方策を検討している。また、生産緑地から特定生産緑地に移行したものは約80%にのぼる。</p>
委員	<p>逆に約20%の農地は、宅地になってしまう可能性があるので注意が必要である。</p>
委員	<p>生産緑地などの緑地のデータを後日提供してほしい。また様々なデータが、一つの図面で重ね合わせて見ることができるとよい。</p>
委員	<p>市街化調整区域内にある集合的に建てられた住宅団地に対する扱いを教えてほしい。立地適正化計画の策定に係る議論の対象は、基本的に市街化区域内に限定されるが、市街化調整区域内にある住宅地についても議論したほうがよいのか。市街化調整区域内で住宅地が形成された経緯と、その地域の立地適正化計画以外の都市計画での扱いを教えてほしい。</p>
事務局	<p>市の成り立ちからニュータウン以外にも昔からの集落があり、約3万人の市民が市街化調整区域に住んでおり、ニュータウンの造成と同時に転入してきた住民などがいる。市街化調整区域だからといって、立地適正化計画は関係ないとするのではなく、居住誘導区域に設定することができないにしても、何かしらの位置づけをしていきたいと考えている。</p> <p>現在、所沢ネオポリスでは市の街づくり条例に基づいた街づくり協定を定めている。新所沢フラワーヒルでは建築協定があるが、地区計画に移行することを検討している。両地区については、良好な住宅地を維持していけると考えている。市街地から少し離れているが、敷地が広くゆとりがあり、引続き住宅地としての需要があると思うので、何かしらの位置づけをしたい。</p>
委員	<p>居住誘導区域としてよいかという議論をしている。郊外の市街地には上下水道などのインフラは整備されているのか。都市計画を実施したところであるのか。</p>
事務局	<p>インフラは整備されている。</p>
委員	<p>既存不適格になっているところも多いのか。</p>

事務局	旧住宅地造成事業法により、区域区分の設定以前に造成したところが多い。既存不適格の箇所は、基本的に少ない。概ね当時の状態を保っている。
委員	建替えや新規に入居できる宅地はあるのか。
事務局	建替えは起きているが、新規に入居できる宅地は少ない状況にある。建築協定に含まれていない敷地などで分割されるという例が出始めている。地区によって状況が異なるということである。
委員	地区外からの入居はできるということか。
事務局	その通りである。
委員	普通の住宅地ということに理解した。そうした地域を居住誘導区域にするか否かの見解を出すのか。議論するならばしたほうがよいと思う。
事務局	あくまで市街化調整区域内であるので、居住誘導区域を設定できないが、それに準ずる位置づけができるとうよいと考えている。
委員	承知した。
委員	資料4の検討の方向性の中で、2番目に市街化調整区域の生活環境の維持向上が掲げられている。立地適正化計画の中で、これが2番目に来ることに違和感はあるが、意識して議論したほうがよいと思う。
事務局	2番目の方向性は、市街化調整区域内の大規模な開発区域に加え、旧集落部分について言及している。ニュータウンをはじめ、集落地区に住む市民の生活の維持と向上が、農地の確保につながるものと考えており、大規模な宅地開発及び旧集落部分の2つをイメージして、2番目の方向性は、記述している。
委員	資料7はそのためにあるということか。
事務局	そうである。
委員	資料7の集落介在地域における住環境の確保も議論の対象にすることなので、必要な資料を用意してもらい、議論していきたい。 以上で議事を終了する。

事務局

6 その他

第2回専門部会は、11月21日(月)の午後2時からの開催を予定している。

7 閉会

(以上)