

## 第2回多摩市立地適正化計画検討懇談会

(令和7年11月10日)

### 議事日程

- 第1 署名委員の指名について
- 第2 策定スケジュール及び第1回検討懇談会の意見と対応方針について
- 第3 多摩市立地適正化計画の骨子（案）について

都市整備部長 定刻前ではございますが、皆様おそろいということと、資料の準備が整いましたので、始めさせていただければと思います。

こんにちは。多摩市の都市整備部長の小柳と申します。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

今日が第2回目の多摩市立地適正化計画検討懇談会となります。

本日の議事でございますけれども、案件につきましては次第に記載させていただいたおりとなってございまして、多摩市立地適正化計画検討懇談会設置要綱の第6条第4項に基づきまして、非公開とさせていただきたい案件がございます。

資料を御準備いただけたと思ひますので、ここからの進行は中林会長にお願いしたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

中林会長 おはようございます。本日もよろしくお願ひいたします。

それでは、早速なんですけれども、本日は後半の案件が非公開ということで先ほど部長からございましたが、多摩市立地適正化計画検討懇談会設置要綱第6条第4項の規定に基づき、案件により公開と非公開ということにしたいと思ひますが、よろしいでしょうか。

(全員異議なし)

中林会長 ありがとうございます。それでは、後半の案件につきましては非公開とさせていただきます。傍聴者については、会場の都合によって決めているんですが、本日は先着5名以内とさせていただいております。本日傍聴希望の方はおられますでしょうか。

事務局 ございません。

中林会長 本日はおられないということですので、このまま進めていきたいと思います。

それでは、ただいまより会議に入ります。ただいまの出席委員数は5名であります。委員総数5名でありますので、全員出席ということで定足数を満たしております。

これより第2回多摩市立地適正化計画検討懇談会を開会いたします。

それでは、本日の日程第1「署名委員の指名について」ですが、多摩市立地適正化計画検討懇談会設置要綱第6条第5項の規定に基づき、会

議録を作成することとなっております。会議録については作成後、実は要綱上の規定はないんですけれども、確認して署名をするということとし、署名は会長であります中林と他の委員1名を指名させていただきたいと思います。本日は3番の清水哲夫委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

清水委員 はい。よろしくお願ひします。

中林会長 議事録が整いましたら御連絡申し上げますので、よろしくお願ひいたします。それでは、本日の議事録署名人は清水哲夫委員にお願いしました。

それでは、日程第2「策定スケジュール及び第1回検討懇談会の意見と対応方針について」に入りたいと思います。

では、事務局より資料説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、日程第2「策定スケジュール及び第1回検討懇談会の意見と対応方針について」御説明させていただきます。

初めに、資料1-1を御覧いただきたいと思います。前回の第1回検討懇談会を8月8日に開催しまして、その後、記載している作業手順のとおり、9月に計画骨子（案）として計画全体の基本的な方向性を整理した中間取りまとめを作成してございます。その後、より詳細な内容として、都市機能誘導区域や区域の中に位置づける誘導施設、そして居住誘導区域の検討を進めてございます。

今後の流れとしましては、12月以降、本日の御意見を踏まえまして、計画骨子から素案の取りまとめを行います。また、2月下旬頃に計画骨子を基に市民の皆さんへの周知としてオープンハウスの実施を予定してございます。

来年度はオープンハウス等での周知・意見聴取を経まして、素案を計画案として整理・修正し、パブリックコメントや住民説明会を行いながら、令和8年度末の計画策定・公表を目指すスケジュールとなってございます。

それでは、次に資料1-2を御覧いただきたいと思います。こちらにつきましては、第1回検討懇談会でいただいた主な意見と対応方針を整

理したものでございます。

本日はこの中から、特に計画の内容に関わる部分を中心に御説明させていただきます。

その他の意見と対応につきましては、資料2以降にて関連する内容や意見が出てきた際に御説明させていただきます。

事務局 左側にNo. 1、2、3という形で番号を振っていまして、まず、No. 2のところを御覧いただきたいと思います。前回、立地適正化計画の基本的な方針について皆さんと意見交換をした際に出た意見として、尾根幹線沿道については、法令に基づかない多摩市独自の誘導区域として位置づけて土地利用の方針を示していくことが必要なんじゃないかというような御意見でございました。特に都市計画マスタープランでも尾根幹線沿道については軸という位置づけがあるといった方針を示していくということについて、対応方針を事務局で検討した結果、都市計画マスタープランの都市の骨格構造に尾根幹線沿道は広域型複合地と位置づけられておりますが、立地適正化計画では軸ではなく、「広域型複合拠点」として位置づけております。

また、都市機能の誘導方針として、尾根幹線沿道を都市機能誘導区域に準ずる、「(仮称) 準都市機能誘導区域」に位置づけ、土地利用の方針や誘導する施設を記載していきたいと考えてございます。

続いて、No. 3に移りまして、こちらも拠点の話となります。前回、4駅を中心に都市機能の現況調査などを行っておりましたが、他の拠点についてもしっかり調査し、各拠点（都市拠点、地域拠点、コミュニティ拠点）の役割と配置が望ましい都市機能について、将来人口の見通しも踏まえて整理する必要があるという御意見をいただいておりました。また、地域の拠点ではコンビニなどの立地も重要という御意見もいただきました。

意見の対応方針としましては、今回の資料2以降でも整理しておりますが、各拠点の都市機能の立地状況なども調査した上で、各拠点の役割、維持・誘導すべき都市機能を整理してございます。また、都市機能の立地と周辺人口の関係性などについては、参考になる基準もございますの

で、整理した上で、望ましい都市機能の立地可能性を将来人口の見通しから検証することで対応させていただいてございます。

続きまして、2ページを御覧いただきたいと思います。No. 6を御覧ください。こちらは誘導施策に関する御意見でございまして、2つ目が今回特に御説明したい部分でございます。ニュータウン区域では近隣センターを今後どのようにリノベーションしていくのか、既成市街地のコミュニティ施設を今後どう維持していくのかという地域拠点に関する今後の課題について御指摘をいただいたところでございました。

そのようなことも踏まえまして、今回、地域拠点の位置づけを、ニュータウン区域の近隣センターと既成市街地にあるコミュニティ施設の2つの種類に分類をし、それぞれ課題や施策の方向性が異なりますので、立地適正化計画の中では拠点の性格・役割に応じた都市機能誘導区域の施策を今後整理していくことで対応していくことを考えてございます。

以上のように、前回いただいた意見を踏まえまして、拠点の役割の整理や、今後それに対してどのような施策で対応していくのかといったところを参考にさせていただいて、今後の計画に反映していくことを考えてございます。

以上が意見と対応方針の説明になります。

中林会長 ありがとうございます。それでは、資料1-1のスケジュールについては確認ということでよろしいでしょうか。何か御質問はありますか。

本日が11月10日、第2回検討懇談会ということで、今月末に都市計画審議会がありますが、中間報告というよりも2回の審議の結果を骨子案として報告するということになろうかと思います。年度内に素案を作成して、オープンハウスを年度末にやるというような予定ですので、今回とそれから次回1月23日というのが、検討懇談会としては大事な2回かなと思っています。

それでは、資料1-1は確認しましたということです。資料1-2ですが、主な意見と対応ということで、No. 2と3と6を説明していただいたかと思うんですが、何か御質問あるいは御意見等はありますか。

私のほうで、後でも出てくる議論かもしれないんですが、ちょっと確

認しておきたいんですけど、2のところで、「(仮称) 準都市機能誘導区域」という、これは法律上はないものなんだろうと思うんですけど、「準」とついている内容等を大きく規定するのは、多摩市で立地適正化計画に関する条例か何かをつくって、都市機能誘導区域と準都市機能誘導区域でこういう違いがあるんですというような内容を規定するような作業というのは必要なんでしょうか。もしコンサルさんのほうで、法律に書いていないことをゾーニングしたりしたときに、他の自治体の事例等々ご存じでしたら教えていただけませんか。

事務局

まだその辺の中身の調整ができていないのですが、基本的に条例化までは想定していないです。もし建築の規制など、独自のものが発生するのであれば条例が必要になってくるのですが、今回、何か新しい規制といったものは考えていないので、条例化までは考えていません。

中林会長

規制というよりは、誘導するので引っ張ってくるという話ではあるんですが、それは計画の中で違いを明らかにしておいて、それ以外のものが来ても、拒否する特別の理由がなければ拒否しないわけだし、場合によったら、それ以外のものも、「など」とつけておいて、引っ張ってきたりするようなこともあると思うのです。それぐらいの緩やかなイメージでということですね。

事務局

そうですね。

中林会長

分かりました。策定段階で条例等で規定する予定はないということでおろしいでしょうか。

それでは、資料1－1、1－2につきましては以上とさせていただきます。

それでは、日程第3「多摩市立地適正化計画の骨子（案）について」に入りたいと思います。

では、事務局より説明をお願いいたします。

事務局

日程第3「多摩市立地適正化計画の骨子（案）について」ご説明いたします。資料2を御覧ください。立地適正化計画の骨子（案）ということで、前回の懇談会でいただいたご意見を踏まえ、今後予定しているオープンハウスの資料として方針を取りまとめたものでございます。

初めに、目次をご覧ください。骨子（案）につきましては8章立てで整理をしております。実際に立地適正化計画の計画書を作るときにはこの章立てになるということで見ていただきたいなと思っておりまして、それぞれの章に対して方針を整理している形となっております。

1ページをご覧ください。第1章「立地適正化計画について」ということで、導入部になります。計画の背景と目的、計画の位置づけ、目標年次と対象区域を記載しております。背景と目的につきましては、皆さん既に御存じかと思います。計画の位置づけにつきましては、立地適正化計画は、昨年度策定した都市計画マスタープランで目指すまちづくりの実効性を高める計画と位置づけております。都市計画マスタープランの実行計画としての性格がありますよというところを強調して整理してございます。また、計画の目標年次につきましては、都市計画マスタープランと同じ、概ね20年後の2040年代としてございます。その中で5年ごとに計画の評価・検証を行い、都市機能誘導区域の見直しなどを行っていくサイクルとしております。

続きまして、2ページを御覧ください。第2章「都市の現状と課題」でございます。第3章の方針につながる部分を中心に整理をしております。前回の懇談会でもお示ししている資料がございますので、少し割愛しながら説明しますけれども、まず、人口動向につきましては、全市的には将来的に緩やかに減少していく見込みですが、地域別に見ると、駅周辺で人口が増加、ニュータウン区域の郊外部で減少と、地域の差が出てきている点が特徴となっております。また、立地適正化計画で特に重要な人口密度という観点では、市街化区域の中では、現況も将来も概ね70人／ha程度の人口密度は維持できる見込みということで、生活サービスが成り立たないと言われる40人／haを下回るようなことはないですよということを、こちらで確認できるようにしてございます。

続いて、3ページをご覧ください。都市機能について記載しております。上の図を見ていただくと分かるのですが、やはり駅周辺でいろいろな機能が集積しています。特に日常生活に関わる施設が駅周辺に集積しているということ、それらを商業、医療、高齢者福祉、子育て支援とい

う形で分けてみると、概ね市街化区域の中でも住宅がまとまっているようなところは、大体徒歩圏にこのような施設が利用できる環境が整っているということで、これも多摩市の特徴ということで整理をさせていただいております。

続きまして、4ページをご覧ください。4ページからは公共交通と災害についてでございます。公共交通について、現時点のネットワークにつきましては、サービス水準の高い路線バスが南北方向に走っていて、それを多摩市のミニバスが東西方向で補完しております。市全域のほとんどが、公共交通を徒歩で利用できる環境が整っているということで、充実した公共交通ネットワークが形成されております。その下の災害につきましては、聖蹟桜ヶ丘駅周辺の洪水浸水想定区域が面的に分布しているということ、土砂災害警戒区域が特に高低差があるようなところで全市的に分布していることについて整理をしてございます。

続きまして、5ページをご覧ください。公共施設・都市インフラということで、前回の懇談会の際にもお話が出たとおり、公共施設に限らず、都市インフラにつきましても老朽化が進行しており、更新や維持管理に充てられる自主財源は限られているということで課題の1つとして入れてございます。

このような内容を踏まえまして、課題の整理ということで、都市機能、居住、公共交通、防災の4つの分野で整理をしております。

都市機能に関する課題としましては、駅周辺に都市機能が集積している一方で、商業・業務機能の撤退、施設の老朽化、機能の低下が顕在化しており、今後は各駅周辺の特性・課題、役割に応じた計画的な土地利用、機能更新の誘導を図っていくことが必要であると考えております。

次に、居住について、今後も人口密度は一定程度維持できる見込みですが、地域により、人口減少や少子高齢化が進んでいる地域もございますので、そのような動向を踏まえ、人口密度の低下を抑制していく施策を開拓していくことが必要であると考えております。

次に、公共交通について、充実した公共交通のネットワークがある一方で、将来的に人口が減っていくと、公共交通の利用者も減っていきま

す。また、運転手の不足などにより利便性の低下が懸念されておりますので、バス路線沿線に人口を集積していくことや、公共交通分野との施策を連携していくことが必要であると考えております。

最後に、防災について、先ほどお伝えしたような様々なリスクに対応できるような対策をしっかりと進めていく必要があると考えております。

立地適正化計画に重点的に書き込む内容の課題、4つの分野について触れているところでございます。以上が現状と課題でございます。

続いて6ページをご覧ください。第3章「立地適正化計画の基本的な方針」でございます。初めに、都市づくりの方針でございます。立地適正化計画は、都市計画マスタープランで目指す、まちづくりの実効性を高める計画という位置づけでございます。都市づくりの方針につきましては、都市計画マスタープランで掲げている「都市づくりの将来像」を継承する形に整理しております。

次に、都市の骨格構造でございます。拠点の設定につきましては、都市計画マスタープランの拠点や軸を基本に設定しております。拠点の特性や役割を見て、拠点・軸を分類・再定義し、よりメリハリをつけた拠点形成を目指します。

一番下の表をご覧ください。左側の「拠点の位置づけ」で都市マスと立地適正化計画を、横並びで整理しておりますが、都市マスの都市拠点につきましては立地適正化計画でも広域的に利用され、市内を代表する拠点として、3つの都市拠点を引き継いでいく形としております。その下の地域拠点につきましては、立地適正化計画では3種類の拠点に再分類をしてございます。1つ目が鉄道駅ということで、唐木田駅でございます。こちらはほかの地域拠点よりも拠点性が高く、交通利便性も高いところを鑑み、駅利用者や駅勢圏における住民の日常生活を支える拠点ということで再定義をしております。2つ目、地域拠点（近隣センター）につきましては、ニュータウンの近隣住区を中心とした、身近な生活圏の拠点という形で定義をしております。もともとニュータウン開発で計画的に整備された近隣センターが中心となります。3つ目の、地域拠点（コミュニティ施設）につきましては、既成市街地のコミュニティエリ

ア（小・中学校区）を中心とした身近な生活圏で市民の交流・活動を支える拠点ということで再定義をしております。立地適正化計画では、地域拠点を3種類に再定義しているため、施策の展開などが少し変わってくると認識していただければと思っております。

最後に、都市マスの南多摩尾根幹線軸について、立地適正化計画では「広域型複合拠点」という今後特に土地利用転換を図っていくところを拠点とし、ここでしっかりと土地利用の方針や、施策を独自に立地適正化計画に位置づけていこうということで、再定義をしております。

7ページをご覧ください。下段に、立地適正化計画における都市の骨格構造ということで、先ほどご説明させていただいた5種類の拠点について、それぞれ色分けして整理しております。上が都市計画マスタープランの将来都市構造でございますが、都市計画マスタープランのオレンジ色の地域拠点が、立地適正化計画ではオレンジと青と緑に細分化されたということ、紫色の新しい広域型複合拠点を位置づけた形になっております。その他、下の地図ではオレンジの点線と水色の点線が書いてありますが、オレンジが今後の延伸も含んだ鉄道とモノレールといった広域の公共交通、水色が、現時点で1日60本以上のサービス水準を有するバス路線を拠点の連携として示しております。

続いて、8ページを御覧ください。誘導方針ということで、具体的に都市機能や居住といったものをどのように誘導していくのかという大きな方針を整理させていただいておりまして、こちらも4つの分類で整理しております。

まず、都市機能につきましては、拠点の役割を踏まえた戦略的な都市機能の誘導ということで、今回再分類した拠点の役割に応じて、メリハリある拠点の形成を図ることを大きな方針としております。説明文の2つ目以降、個別の内容を書いておりますが、都市拠点や地域拠点（鉄道駅）の4つの駅につきましては駅周辺のまちづくりと連動し、多様な都市機能の誘導・集積を図ることを方針としております。そのほかの地域拠点、近隣センターとコミュニティ施設につきましては、ニュータウン区域と既成市街地という地域性を踏まえ、多世代が生活できる地域の日

常生活を支える機能の維持・誘導を図る方針としております。広域型複合拠点につきましては、段階的なまちづくりを進めながら、本市の魅力を高め、新たな付加価値を創造する場として、次世代を見据えた商業・業務機能の誘導・集積を図るということで、都市計画マスタープランの方針を踏襲している形となっております。最後の戦略的にという部分につきましては、立地適正化計画の策定により活用可能となる制度の活用や、公共施設の再編など、公共交通分野などの関連分野との連携による取組を戦略的に推進していくこととしております。

次に、居住について、でございます。人口減少や、人口動向の地域間格差を踏まえながら、住宅ストックの形成、住宅団地の再生、子育て世代にも魅力を感じてもらえる住環境の形成といった居住誘導の施策を開発することにより、市街地の人口密度を今後もしっかりと維持し、今、いろいろな施設が立地していますので、それらをきちんと維持し、多世代が住み続けられる生活利便性の持続的な確保を図るとしております。

次に、交通について、でございます。既存の公共交通ネットワークを維持していくこと、公共交通沿線への居住誘導を図っていくこと、都市の骨格構造に位置付けた公共交通軸につきましては、現在策定を進めている多摩市交通マスタープランの施策と連携を図りながら、重点的に維持していく方針としております。

最後に、防災について、でございます。今後の防災指針の中で書き込む内容となりますが、災害リスクのあるところにつきましては、リスクの回避・低減に向けた防災・減災対策に取り組むこととしております。

続きまして、9ページをご覧ください。都市機能誘導区域及び誘導施設でございます。下段の部分で都市機能誘導区域の設定方針について触れております。前回の懇談会でもお示しさせていただいた部分ではございますが、都市機能誘導区域を設定する拠点につきましては、都市拠点の3拠点と地域拠点のうちの鉄道駅である唐木田駅とする方針でございます。広域型複合拠点につきましては、資料1－2の説明でもありましたように多摩市独自の誘導区域とする「(仮称) 準都市機能誘導区域」と設定し、今後、直近ですと5年後に見直しがあるので、その際に、まち

づくりの状況なども踏まえ、法定の都市機能誘導区域への設定を検討する方針としております。

続きまして、10ページを御覧ください。都市機能誘導区域の設定範囲を示しております。オープンハウスの際はおおむねの範囲をお示しする予定です。基本的には駅を中心とした徒歩圏を中心とし、用途地域ですと商業系の用途地域のところ、また、市役所建替等施策が見込まれるようなところを都市機能誘導区域に含めていくこととしております。広域型複合拠点につきましては、下図が今、都市計画マスターplanの土地利用方針図となっておりますが、薄い紫色の広域型複合地と位置づけているところを中心に設定することとしております。

続きまして、11ページを御覧ください。誘導施設の設定方針でございます。都市機能誘導区域にどのような誘導施設を設定していくのかという方針を整理しております。(1)は国で示されている誘導施設の例示となっておりまして、多摩市では(2)に方針を示しております。拠点の役割に応じた誘導施設の設定をしていきたいと考えておりますので、2つ目に記載しておりますように、都市拠点につきましては、広域的かつ高次な都市機能を誘導施設の候補とし、地域拠点(鉄道駅)につきましては、日常生活に係る拠点的な都市機能を誘導施設の候補としております。右下にフローを記載しておりますが、具体的にどのようなものを誘導施設に位置づけていくのか、考え方としましては、拠点施設と書いているフローの左側、駅周辺に配置されることが望ましい施設や、拠点形成につながる都市機能といったものを法定で届出が必要となる誘導施設に位置づけ、誘導を図ることとしております。

続いて、12ページをご覧ください。第5章「居住誘導区域」でございます。(2)に設定方針を記載しておりますが、現状と課題でも触れたとおり、市街化区域の人口密度は70人/h aを維持していく見込みとなっております。高い人口密度を背景にいろいろな施設が成り立っているための人口密度をしっかりと維持していくということで、市街化区域を中心に居住誘導区域に設定していく方針としております。ただし、下の表のとおり、災害レッドゾーンにつきましては法令上含めることができます。

ないため除外していくこと、地区計画で住宅立地を制限しているような地区である居住制限エリアや、人が住んでいない産業・業務系土地利用の部分である一団の非可住地といったところも土地利用の観点から除外していく方針としております。また、主に洪水浸水想定区域の部分になりますが、イエローゾーンにつきましては、防災・減災対策による災害リスクの低減を図ることを前提に居住誘導区域に含める方針としております。公園・緑地につきましては、「今後検討（慎重に判断）」とお示しております。前回の検討懇談会で居住誘導区域から外してもいいのではないかという御意見がありましたが、現状として一部の公園区域に住宅が立地しているということもあり、こちらにつきましては慎重に判断という形で整理しております。

続いて、14ページをご覧ください。誘導施策でございます。今後詳細を検討していく内容となりますので、骨子の段階では、基本的な考え方とし、立地適正化計画の策定により、どのような制度が活用できるのかをお示ししております。主にハード事業の部分である「都市構造再編集中支援事業」、特定の誘導施設について容積率等の緩和ができる「特定用途誘導地区」、都市計画税の活用の部分である「老朽化した都市インフラの計画的改修」、居住系の用途地域で生活利便施設の立地を支援できるような「居住環境向上用途誘導地区」といったものを記載しております。また、誘導施策の1つになる届出制度につきましても、計画策定後に運用していくということで、都市機能誘導区域と居住誘導区域に係る届出制度の内容を整理しております。

続きまして、15ページをご覧ください。こちらにつきましても今後の検討事項となりますが、防災指針について、このように検討を進めていくことを示しており、特に居住誘導区域の災害リスクがある部分の防災対策をしっかりと位置づけていく整理としております。

第8章「計画の進捗管理」につきましては、冒頭にも少し説明させていただいたように、5年を1つのサイクルとしていくことの説明を入れております。今後評価・検証していくための評価指標を検討していくことを整理しております。

すみません、少し説明が長くなりましたが、このような形で中間取りまとめを整理しております。

以上です。

中林会長 オープンハウスは基本的には骨子でやるということでしょうか。一応全体像ですよね。

事務局 オープンハウスは骨子で行います。

中林会長 骨子でやると。分かりました。ということは、骨子にしっかりと漏れなく重要事項が入っているかということが大事かなと思います。

それでは、今、説明いただきましたが、御質問を含め、御意見等を伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

会長だけど、一委員として発言しますが、1ページの図、これは国が作っている地方の都市のコンパクトシティ化のモデル図で、それはそれでいいんですが、大都市はどこでもそうですけど、多摩市というのはほぼ全域に人が住んでいるようなところです。そこで居住誘導区域の捉え方なんだけど、地方だと、サービスできるところに集まってきてください。遠くへのサービスのデリバリーは費用も高くつくからできませんという意味でのコンパクト化なんだと思うんですが、骨子案に書いてあるのは、逆で、サービスを維持・確保するために居住を誘導するという、国が言っているコンパクトと逆の発想になるんだけど、そういう方向でいくんですか。というのは、事務局に聞くのか、コンサルに聞いたほうがいいのか分からぬんですが、この書き方だと、生活サービス機能が持続的に確保されるよう居住を誘導しますということで、空き家化するところに若い世代を入れるというパターンで書いてあるんだと思うんですけども、多摩市の立地適正化計画は基本的にそういう方向で行くんですかという辺りを確認しておきたいと思うんですが。

はい、意見があれば。

○○委員 人口密度についての御説明があって、駅から離れた地域では減っているという現状をおっしゃっていました。今後人口密度はそれほど下がらないということではあったんですけど、地域によっては下がってきますよね。そのことを前提として、今、会長がおっしゃったような形で、人

口密度が下がらないようにしていくという前提でサービスを維持していくのか。駅から離れた地域はやっぱり無理だよねということで居住誘導を進めるのか。地域によるメリハリが出てきつつあるので、そこをどう考えるのか。それによっていろんなものが変わってくる気がするんですが、あまりどうするということがないままに話が進んでいるのがちょっと気になって聞いていました。居住誘導区域の設定もこれでいいんだろうと思うんですけど、拠点も、いつまでにどこまでやっていくのかということが、10年とか20年だといいのかもしれないけど、都市計画マスターplanの実施計画ということだとすると、もっと長期に見なきゃいけない中で、どの辺まで考えてやっていくのかなというのがちょっと気になります。

○○委員

よろしいですか。例えばニュータウン区域の場合、地方と違って、戸建てが空き家になっていくということではなくて、団地の4人暮らしが、2人になって、1人になって、その人が亡くなれば、またそこに2人か1人が入るというのが現実だと思うんです。だから、賃貸に関しては空き家化していくというよりは、1世帯あたりの人数が減っていきます。分譲に関しては分からんのですが、多摩市のニュータウン区域の場合、高齢者が亡くなると、そこに中高年単身者が入ったりというような形が結構あるし、若年が入る場合もあります。その辺の人口の見方がいわゆる普通のパターンとちょっと違うだろうという辺りを考えていくと、昔4人住んでいたところが2人か1人になっていくというのが、恐らく2040年とか50年くらいまでは現実問題として起こりそうな感じかなと思います。

今の75歳以上の人ロボリュームと、その次の30年ぐらいの75歳以上の人口ボリュームはそんなに変わらなくて、今の中高年単身者がそのまま高齢単身者になるというようなことが起こっていくと想定されます。逆に言うと、今の40代以下になると人口規模が小さくなっているので、必要な世帯数も減るという想定がある中で、駅から離れた地域の人口減少をどう捉えるかというのが結構、方針として大事かなということを思いました。

西浦副会長

よろしいですか。今の〇〇委員のお話を聞いていると、世帯数というのも見ておかないといけないということですね。住戸でいうと世帯単位なので、人数で決まるわけじゃなくて、世帯がどれぐらい減っていくのか、増えているのか、維持しているのか。恐らく今の段階は人口は減っているけど世帯数は維持していて、場合によってはちょっと増えているかもしれません。地方に比べたら減少スピードは全然遅くて、大都市の中でも割と遅いほうだと思います。人口減少のインパクトが薄いのが多摩市の特徴というか、ニュータウン効果と言えるかもしれませんが、将来、本当に人口が減りだと世帯数も激減するかもしれません。同世代が一挙に入居したので、一挙に高齢化するということで高齢化率だけは激変しているわけですよね。ニュータウン区域がオールドタウンになってしまっているので、世帯に着目して居住誘導を見計らっておく必要はあるかなと思います。

前回、前期高齢者はまだ若くて、今の高齢社会の中では働き盛りみたいなところがあるんだけど、後期高齢者になるとさすがにサービスの対象人口という話になるので、後期高齢者がどこにいるかで地域拠点のサービスの内容等々も変わってくるのではないかと、そんな議論をしていましたような気がします。

〇〇委員

一言だけよろしいですか。多摩市は一斉に入居したので、今まで85歳以上の後期高齢者は実は都心なんかに比べると少なかったんです。だけど、これからは80歳以上とか、本当にケアが必要な高齢者がどっと増えていくというのが、まさに2040年にかけての状況だと思います。

中林会長

その上で、居住誘導区域の設定方針は資料2の12ページに記載のとおりとしておりまして、ほぼ全域居住誘導区域としております。今後の多摩市の都市構造的に言うと、都市機能誘導区域に、準都市機能誘導区域を含めて、尾根幹線沿線は産業・業務・商業等の土地利用に転換していこうという立地適正化計画を図ろうとしている中で、どういうふうにこの居住誘導区域の位置づけをしていくのか。居住誘導区域と準居住誘導区域に分けるということも、安易に考えるとあり得るんだけども、そういうことでお茶を濁す話にならないのかなという辺りがちょっと気に

なるところです。また、多摩市全体で見るとそういうことなんだけど、もうちょっとコンパクトに生活圏レベルとかコミュニティレベルで見ると、生活拠点は近隣センターとコミュニティ施設となっています。ニュータウン区域で言うとなるべく歩いて行ける近隣センターの近くへ、ということで建て替えも、どっちかというと近隣センター側に集めて、建物の高さは少し高くなりますが土地を空けて新たな立地を図るという動きがあるので、その辺りを立地適正化計画でどう書くのか。人口密度を維持して生活サービスの持続性を担保しようというのは、日常生活を支える拠点周辺で目指すとコンパクトになりますが、少し離れたところはどうするかということを少し議論しておかないといけない、あるいは事務局側で考えておいていただかないといけない課題かなと思っていました。

あんまり私ばっかりしゃべっちゃいけないんだけど、5ページの課題の整理の「居住」というところの2行目に「ニュータウンの郊外部」という言葉が出ているんだけど、これはどこを指しているのでしょうか。尾根幹線沿道のエリアが言わわれているんですかね。ニュータウンの郊外部ってどこですか。

事務局 駅から1キロ圏外くらいのイメージです。

この表現ですと、皆さん何をイメージするのか、ばらばらになってしまいますが。

中林会長 ニュータウン区域の人も何かびっくりするんじゃないかという気がする。「郊外」という言い方はあまりよろしくはないかと思います。

○○委員 駅から遠いところでいいですよね。そういうふうに言っていただけると分かる。

中林会長 方角などでいうとニュータウン区域の南部、中部、北部みたいな話なんだけど、あるいは尾根幹線という言葉を出したほうがいいのか。

○○委員 でも、愛宕とかもあるので。

中林会長 そっちも若干ありますね。谷を越えて山を上がらないといけないからね。少なくともニュータウン区域に郊外部があつたら、既成市街地にも郊外部があるのかという話になっちゃうので。とりあえず概念は分かる

のだけど、もうちょっといい説明にしたほうがいいかなということです。

事務局 分かりました。少し表現を工夫します。

中林会長 それからぜひ、高齢者の割合も大事なんだけども、人口密度も年齢別に出しておいていただいて、本当に高齢者的人口密度の高いところがまさに先進して高齢社会化しているということだと思うので、そちらもデータとして見えるようにしておいて、そこは都市機能をどういうふうに誘導するかという話の基礎もあるし、サービスを守るためにどういう人口が必要なのかということにもなると思います。

○○委員 ちょっとよろしいですか。最近、高齢者向けマンションとか、そういうものが何となく多摩市とか八王子市周辺でも結構できているような印象を持っているんですけど、実態が分かってないので、いわゆる高齢者向け賃貸とか高齢者向け分譲とか、そういうものの把握はできていらっしゃるのでしょうか。

中林会長 ニュータウン区域の中には出てきていないよね。

○○委員 ニュータウン通り沿いとかにないでしょうか。

中林会長 区画整理区域の中ね。新住宅市街地開発事業の範囲内はないと思うんだけど。

○○委員 いわゆるシニアマンションとか。あんまりないですか。

西浦副会長 それはどうやって調べたら分かるの？

○○委員 わかりませんが、多摩市で把握していらっしゃるかなと思いまして。

中林会長 福祉系の部署で押さえておられるかどうか。

○○委員 そういうものが立地すると、結構、数十人単位で人口が変わりますよね。最近あちこちで増え始めているけど、ニュータウン区域なんかはどうなんでしょう。

○○委員 他の地域で見ると、通常のマンションで売ったんでしょうけど、結局売れないで、高齢者向けに直して売っているという感じのものが多いです。

○○委員 ちょこちょこ増え始めているような感じで世田谷区でも結構ありますよね。

○○委員 すごく多いです。どうしてこんなところで高齢者率が高いんだろうと

思って見ると、大抵それですよね。

○○委員 多摩市はまだそういう感じではないということですか。

都市計画課長 最近、諏訪のブリリア横にできたURさんの賃貸でも、ファミリー世帯向けではなく、1LDKや2LDKといったこれから家族が増えていく方や、高齢者の方が入る少人数世帯向けの建て替えが進んでいるような感じはします。

中林会長 まさに少子化も含めて、昔みたいな大きい家は要らないということでですね。

都市計画課長 賃貸のほうは、流動性が出るようにということで部屋を狭めにつくつていこうという動きが、特に駅近なんかはあるような感じはします。

○○委員 ありがとうございます。すみません、私あまり把握していなかつたので。

○○委員 よろしいですか。私、実は初めて立地適正化計画の策定に参加をするのですが、この立地適正化計画は住宅の開発とか、それから交通の事業者とか、そういう立場から見たときにどういうふうに受け止めるのかということを確認したいんです。特に、私、多摩都市モノレールの延伸に今、関わっていますので、立地適正化計画の中でまだ事業化されていないというものに対してどういうふうに対応するんだろうと思いながら聞いていたんです。

それとともに、モノレールだけを切り出すと、やっぱりある程度、沿線には人口密度を高めていってもらいたいと思います。特に駅を想定するところは、駅ができたらもうちょっと何とかしてほしいというような気持ちもあったりもしますし、それから、私、今、実は55歳なので、2040年になると私が70歳ということで高齢者になるということを考えると、全国的に見ても私から三、四年ぐらいが多分一番、人口が多いので2040年を語ると、意外とまだ私くらいの人を相手にしなきやいけないということだと理解したものの、やっぱりもうちょっと若者向けの話にしないと、なかなか都市の魅力も向上しない中で、私が気になっているのは、多摩市は大学がたくさんある中で、特に地方から来て、一旦就職してどこか会社の寮に入るんだけども、その人たちが世帯を持

ったときに、また多摩市に戻ってきているのかどうかがすごく気になるんです。そういう方々に適切な住居空間は提供できるのかと。要するに特に駅近の部分で少人数用に住宅のロットがそういうふうに、変わってきてしまうと、そういう世帯を受け入れる余地がなく、郊外に行けということになってしまって、結局、自動車依存の街になってしまいます。一方で、2040年は多分モビリティの世界でいうと、もうちょっと自動化が進んでいるかもしれないし、もうちょっと言ったら空を飛んでいるかもしれないから、立地適正化計画の目標年次の頃にはモビリティをめぐる都市のつくり方みたいなのも随分と変わってくるということもあるので、そう考えたときに、立地適正化計画が策定されたときに、これを基にURとかJJKの事業を縛れるのかどうか。先ほどの表現をどうするかですけどニュータウン区域の郊外部などというのを見て、URとかJJKとかが駅から遠い区画はもうやめてしまうというようなことは、こういう計画で主導権を取って誘導できるものなのか、事業者の判断としてやるのか。要するに立地適正化計画はそういう事業者に対してどういうインパクトを持つかを前提として理解したいです。

中林会長

ありがとうございました。どうぞ、事務局のほう。

事務局

1つは、多摩市の場合はまず駅周辺の都市拠点に対して機能を強化していきたいという点を示すという意味では、事業者に対しては魅力が高まると思います。今、駅周辺に若い世帯が集積してきておりまして、さらにそこに機能を集約させていくということで、魅力的な都市の活力を維持するエリアになると思います。

また、駅周辺以外の特に高齢化が進んでいる地域はどうなのかということですが、多摩市の場合は、地域拠点の近隣センターとコミュニティ施設について位置づけをしっかりとしているので、都市機能誘導区域にはなりませんが、地域の日常生活を支える生活サービスを維持していくこうという意味の拠点になっているので、居住誘導区域は市街化区域全体にかけてもいいのではないかなと思います。結構ニュータウン型の立地適正化計画になってくると思いますが、地域拠点の位置づけをしっかりとし、施策をどうするかというのはニュータウン再生を含めて考えてい

く必要がありますが、立地適正化計画には出てきません。なので、立地適正化計画だけでなく、地域拠点の維持につきましても考えていいかないといけないと思います。

○○委員 そうですね。地域拠点がこれだけ広域に点在しているということで、そこにモビリティハブを置くなり、交通の接続をしてあげないといけないという中で、バスネットワークの本数とかを見ると、ちょっと心もとないと思いました。幹線道路をたくさん通っていますが、幹線道路のところは多分人口密度は低いので、もうちょっと人が住んでいる奥のところまで行こうとすると、幹線道路からバス路線が外れていかないといけないと思うので、そこの手だてをどうするのかというのは、これだけ地域拠点というものを置くと、ちょっと考えなきゃいけないですよね。

中林会長 7ページの水色の点線が今、1日60本以上のサービス水準を有するバスの路線ですよね。

事務局 そうですね。

中林会長 この路線をこのまま維持することが生活サービスの維持ではなくて、やっぱりもうちょっと住みやすい、生活しやすい場所に人がいて、それをもう少しきめ細かくサービスしてあげる。車を持たないで済む都市にしていくというような誘導をしなきゃいけなくて、現状をいかに守るかの誘導ではないというところでいうと、やっぱり基本的にどういう居住誘導を図るか、それに合わせてどういう都市機能を配置していくのかというのをスコープとして持った上で、現状からいきなりそうならないから、どういうステップで誘導して目指すべきゴールにたどり着けるかという課題ですよね。それが計画の実現に向けてのP D C Aでステップ的にちゃんと施策展開しているか、対応しているかというのを確認しながらいくようになると思うんですよね。

それからもう1つ、今のお話も含めて思ったのは、ニュータウンと言で言っているけれど、多摩ニュータウンが高度経済成長の時代を経て60年生き続けた最大の理由は、区画整理事業を駅近から主要道路沿いに入れて、新住宅市街地開発事業の固定的な土地利用というのを高台に展開したので生き延びているんですよね。新住宅市街地開発事業の規制

は大分緩和されたけど、当時は厳しかったから、最初の計画以外のこと  
はほとんどできませんという話だったのを、その時代に必要なサービス  
を全部この区画整理事業を入れたおかげで対応してこられたというのは、  
多分千里ニュータウンとか、関西のニュータウンとは全然違うところだ  
と思うんです。

そういう意味で見ると、既成市街地と区画整理事業エリアというのが、  
土地利用的に民が自由にやれる市街地で、新住宅市街地再開発事業だつ  
た団地の部分というのは、住宅の建て替えはあり得るけれども、あまり  
自由にやれる土地がないので、だからこそ近隣センターを時代に合わせ  
てもう一度機能を取り戻せるかどうかということに関わるし、ここでい  
うと近隣センター的なものは、区画整理事業の地域にはあんまりありません。  
でも2つぐらいあるのかな、乞田・貝取コミュニティセンターは  
新住宅市街地開発事業の中ですか。近隣センターも2つぐらいあるのか  
もしれない。

事務局 乞田・貝取コミュニティセンターは区画整理事業区域です。その他は  
新住宅市街地開発事業の近隣住区の中の近隣センターです。

中林会長 その土地を見たときにどういう誘導をするのかということかなと思う  
んですよね。区画整理していると基盤はある。区画整理されていないと  
基盤が整っていないので、あんまりどこにでもバスルートを引っ張って  
いけませんというのが既成市街地のほうだと思うんだけども。だから既  
成市街地はどこででもお店が建つわけではないということですね。

事務局 そうですね。既成市街地のコミュニティ施設のほうは、用途地域的に  
結構厳しい縛りがあります。そういう意味での立地のしづらさはあります。

中林会長 でも、今、用途地域は、多摩市が決定権を持ったよね。ずっと東京都  
が握っていたんだけども。

事務局 はい。持っています。

○○委員 ちょっと質問よろしいですか。ちょっと○○委員の御発言とも絡むん  
ですけれども、ニュータウン区域に関して言うと、やっぱり近隣センター  
はこれからすごく大事なところで、交通計画などとも連携していくと

いう話が書いてありましたけど、やっぱり高齢者を考えたときに、出歩きやすさってすごく大事なんんですけど、ラストワンマイルじゃないですが、非常に高低差もあるので、モビリティハブみたいな話というのは出ているんですか。そこら辺を教えていただけたらと思います。

事務局

一旦、事務局からです。おそらく、最初に会長がおっしゃっていた居住誘導区域と都市機能誘導区域の考え方について、市の一旦のスタンスはというところからのお話かなと思います。今回多摩市として初めて立地適正化計画をつくる中なので、まずは都市機能誘導区域、駅拠点の強化というところを優先として考えていきたいので、居住誘導区域につきましては、次の改定の際には本日いただいた部分の検討はしていくんですけども、今回につきましては、一旦は、最低限の都市機能誘導区域から考えたいと整理しております。

その上で、骨子の構成と内容はこちらでいかがかというところが、本日の議事日程第3としている部分になります。今、ご意見いただいているような視点がないと伝わりづらいのではないかというところはあるかと思いますので、市としてどこを強化して立地適正化計画をつくるかということや、骨子の中で目指したいところにつきましては記載を工夫していきたいと思っております。

中林会長

それでは、今やってきたような議論を含めて、5ページの課題の整理というところをもう一度見直して、本当にこれだけの課題なのか、もうちょっと課題があるのか。その辺を骨子なので文章化しないまでも、こんな課題があるんですという形で、文章にしてしまうと、なかなか入り切らないところもあるかと思うので、今、議論したようなことを少し課題出しで、忘れてはいけないポイントということで出しておいていただけたらと思います。

それから、5ページの上の公共施設の供用年数30年以上が8割というのが平均的なのか、ニュータウンで一気に造っている分だけ多いのか。何となくニュータウンで一気に造った部分が一斉に年期を迎えるのかと思います。改修とか長期化を図るんだけど、いずれ大幅な改修だとか、あるいは造り替えとか、そういうときに立地適正化計画の都市機能誘導

区域に入れておくことで、補助金をもらうことが可能となるので、その辺はしっかりと位置づけておくということで、今お話をあった都市機能誘導区域を1回目としては一生懸命やりたいというのは、多分そういうことに絡んでいるのかなと思いました。

だから、もうちょっとその辺が分かるようにしておいてあげたほうがいいのかもしれません。立地適正化計画で、施設の管理をするんですけどいう位置づけをして、自主財源が限られている中でやっていきましょうということだと思います。

あとはよろしいでしょうか。

都市整備部長 1点よろしいですか。○○委員と○○委員がおっしゃった交通や、モビリティハブの関係なんですけれども、道路交通課のほうで昨年度と今年度で交通マスタープランの策定を進めております。そちらのほうには、鉄道と南北を結ぶバス路線、それをさらに細かくするためのモビリティハブを置いて、レンタサイクルやキックボードといった小型の電動モビリティを含めて、ラストワンマイルに対応できるようにということは書き込みをさせていただいています。なので、交通マスタープランで検討しているよということが読み取れるような記述の工夫をしていければと思います。

中林会長 9ページの下に、都市機能誘導区域を設定する拠点と、交通網の記載があります。鉄道・モノレールは1色にしてしまっているけど、場合によってはモノレールは別の色にしておいたほうがはっきりするかなと思います。また、尾根幹線とクロスする形で新しいモノレールの駅がつくられると、それが広域複合拠点の特に貝取・豊ヶ丘はモノレール駅ができると結構、鉄道サービスのレベルが上がるというようなことも含めて、やっぱりちょっとそれは触れておく。ただ、本当に駅をつくるのが地元負担割合が高くなるとしたら、どれぐらいできるかは置いておいて、とりあえずポテンシャルが上がるんですというようなことは示しておくということかなと思いましたので、この辺りもちょっとニュアンスを示しておいていただくほうがいいかなと思います。

それから、他に気になったのは、11ページの表の拠点ごとに想定さ

れる誘導施設の一番上の行政機能というものの、中心拠点というのは実は本庁舎1か所ではなくて表では支所、福祉事務所等としていますが、出張所がある聖蹟桜ヶ丘駅と永山駅と多摩センター駅の3つですよね。本庁舎というのは駅勢圏にありますが永山駅からちょっと遠いので、むしろ支所とか福祉事務所等のほうが多摩市にとっては中心拠点にあって、市を3つに区分したときに駅近に行けば、本庁舎もあるけれど支所、福祉事務所等の行政の窓口機能がありますというような位置づけなので、立地適正化計画の書き方で地方都市へ行くところなんですが、多摩市の場合には駅近の出張所で、基本的に窓口サービスに対応する方向で本庁の建て替えを進めるという基本計画ですから、支所なども中心拠点のほうに入れておくべきかなと思うんです。その他細かな点もあるんですが、例えば窓口の本当の末端は恐らくこれから全部コンビニが担うようになっていってしまうんじゃないかなと思います。そういう意味では、商業機能の書き方も、スーパーというよりも、コンビニというのがすごく大事なポイントになっていくんじゃないかなと思います。

西浦副会長 そうですね。いいですか、1個だけ。10ページのところ、準都市誘導区域として、広域型複合拠点を2つ同列に設定されていますけど、ニュータウン再生推進会議の中でやっぱり優先順位があって、まず、諏訪・永山のところはほとんど動いているんですけど、もう1つの豊ヶ丘のほうはちょっとまだ保留というか、そんなに優先順位も高くありません。ただ、方向性としては整備するということになっているので、何か同列に置くというのがどうなのかなというのありますね。

あと、落合・鶴牧近隣センターを地域拠点（近隣センター）に設定されています。立地適正化計画はいろいろモニタリングして、5年ごとに見直し作業があるということですが、拠点として設定はしたんだけど、向こう10年も15年も同じような状況で拠点に設定をするのは微妙なのかなというのがあって、そういうことも考えて、やっぱり特に広域型複合拠点を同列にしているというのがどうもちょっと違和感があります。

中林会長 ということで、とりあえずオープンハウスの前に、もう1回あるので、今日の議論も含めて少し骨子の整理をしていただくということをお願い

したいと思います。

これをもちまして、多摩市立地適正化計画検討懇談会を終了します。

ありがとうございました。

—— 閉会 ——