

令和5年度 第2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10月4日

会 議 録

会 議 の 名 称	令和5年度 第2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10月4日(水) 午後1時30分から午後3時30分まで
開 催 場 所	所沢市役所 7階研修室
出 席 者 の 氏 名	会議録別表1のとおり
欠 席 者 の 氏 名	会議録別表1のとおり
議 題	(1) 前回からの変更について (2) 誘導方針・誘導施策(案)について (3) 防災指針(案)について (4) 目標指数・目標値(案)について (5) その他
会 議 資 料	・ 次第 ・ 資料1 所沢市立地適正化計画・骨子案 ・ 参考資料1 防災指針(水害ほか) ・ 参考資料2 防災指針(火災)
担 当 部 課 名	(街づくり計画部) 埜澤街づくり計画部長 高野街づくり計画部次長 塩崎街づくり計画担当参事 (都市計画課) 会沢主幹 小暮副主幹 秋葉主査 大野主査 大河原主査 神尾主査 富田技師 (事務局) 街づくり計画部 都市計画課 電話04-2998-9192

(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	欠	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"> <li>・ 埜澤街づくり計画部長挨拶</li> <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>・ 会議の公開・非公開の決定（公開に決定）</li> </ul> <p>2 前回からの変更について</p> <p>3 誘導方針・誘導施策（案）について</p> <p>4 防災指針（案）について</p> <p>5 目標指数・目標値（案）について</p> <p>6 その他</p> <p>7 閉会</p> <p style="text-align: center;">～ 審議・質疑応答 ～</p> <p>2 前回からの変更について</p>
委員	<p>1 頁目の温暖化対策と気候変動について、緩和策と適応策があり、「都市が抱える課題」の「②温暖化対策の取組」には、温室効果ガスの削減に向けた取組が必要との記載があり、これは脱炭素としての緩和策だと思うが、適応策の記載がない。適応策については、災害リスクでもあるため、災害リスクの部分に記載しても良いのではないかと。緩和策と適応策を明確にすると良い。</p> <p>街づくり方針の「災害に強く、安全・安心に暮らすことができる都市（防災・減災）」の「○気候変動への対応」については、環境負荷を低減した生活による脱炭素の推進ということだと思うが、ここでは災害リスクについて書くべきである。日本の場合は、地震や水害が多く、水害については、近年の気候変動により激甚化している状況もある。また、気候変動を専門とする身としては、災害の一つとして暑熱について記載してほしい。</p>
事務局	<p>温暖化対策については、適応策を追加する。あわせて街づくり方針の災害についても内容を整理する。また、温暖化については、他の委員からも指摘があり、防災指針にどのように記載するか検討し、少なくとも本市においても課題であるため、街づくり方針にも記載する。</p>

<p>委員</p>	<p>居住誘導区域の設定については、都市農地が多く残っているところはエリアで居住誘導区域から除外する、災害リスクが相対的に高いところはもっと厳しくして良いのではないかなどを指摘したが、市の考え方を聞き理解した。これを前提に、1頁目の街づくり方針の「脱炭素社会の実現を目指すゼロカーボンシティ（脱炭素）」の「都市機能」を鉄道駅周辺に立地させる記載があるが、居住については、どのような考え方で脱炭素に貢献するかの記載がない。もし、居住誘導区域を狭く設定すると、都市機能及び居住機能が集約されるので、車にあまり頼らずとも歩いて暮らせる街ができ、戸建住宅主体から集合住宅になることでエネルギー効率が上がり、脱炭素が実現すると説明できる。しかし、所沢市の場合は、居住誘導区域を集約しない方針のため、駅周辺に都市機能を集約することにより、駅周辺以外の都市機能が相対的に低下し、車で駅周辺に来ることになる。都市機能及び居住機能の両方を集約すれば、脱炭素に貢献するといえるが、都市機能のみの集約では、車による二酸化炭素の排出量が増えるのではないか。</p> <p>誘導方針については、「人口を9割以上維持できることから居住誘導区域はおおむね市街化区域とする」とあるが、それが何故、居住誘導区域を狭くしない理由になるのかの説明が必要となる。市街化調整区域の人口増加の方が多く、開発圧力が強いので、市街化調整区域よりも市街化区域に誘導するということなのか。脱炭素や居心地よく歩きたくなる都市とか、防災・減災を達成するために、何故、居住誘導区域を狭くしないのかが理解できない。</p>
<p>事務局</p>	<p>1点目については、「脱炭素」の「都市機能」、「居住誘導」の考え方を整理する。</p> <p>2点目については、人口が9割以上維持できることに加え、居住誘導区域に設定を考えているエリアの人口密度が114/haとなり、20年後も高い人口密度を維持できるというところから、市街化区域はおおむね居住誘導区域に含めている。</p>
<p>委員</p>	<p>例えば人口6割などとなってしまう市街地がなく、所沢市では人口が1割程度しか減らないため、市街化区域を狭くせずに、基本的に現状維持とする考え方を理解した。</p> <p>居住の配置をほとんど変えないのであれば、都市機能の配置もあまり変えない方が、移動が少なくて済むのではないか。それは、公共交通を利用するという考え方なのか整理がつかない。</p>
<p>委員</p>	<p>都市が抱える課題の「①人口減少・高齢化の進行」、「③市街化調整区域の生活環境の維持」、「④持続的な都市経営」が街づくり方針に対応して</p>

	<p>いない。これらは街づくり方針「人とのつながりがあり、居心地よく歩きたくなる都市（人を中心にしたマチづくり）」に関連すると思うが、「交流」や「回遊性」などは、おそらく都市機能誘導区域を想定し、記載したのではないか。居住誘導区域の大半を占める所沢の特徴ともいえる戸建住宅地をどうするかの記載がない。そこで高齢化がどのように進んでいくか、市街化調整区域においてどのように生活が維持されるか、持続性がどうなのかなどの記載がない。「人とのつながりがあり、居心地よく歩きたくなる都市（人を中心にしたマチづくり）」の内容は大雑把すぎるため、細分化すると良い。また、都市機能誘導区域に係るものと印象を受ける。</p> <p>公共交通については、所沢市地域公共交通計画と連携するしか記載がない。どのように公共交通が便利になるのか、鉄道から遠い地域の支え方など、持続可能との記載しかないため、もう少し踏み込んで書くと良い。右図の路線バスについては、青色の線は現況、黄色の矢印にバス路線が将来となり、計画としては将来の路線を1つの線で示し、それを基にバス会社と調整したものを記載したほうが良い。所沢市地域公共交通計画と調整待ちかもしれないが、もう少し整理したものでないと、どのような街になるか分からない。</p> <p>誘導方針の「居住誘導区域の基本的な方針」の内容が弱い。人口が9割になると、1割分空くので、今よりも少しゆったりとした街にしますとか、駅前のタワー型マンションの良し悪しをどのように捉えるのか、戸建住宅、集合住宅、タワー型マンションなど、どのような住宅地にするかのイメージをしっかりと記載すると良い。</p> <p>事務局</p> <p>都市が抱える課題の「①人口減少・高齢化の進行」については、取組が必要だと考えているので、表現を工夫する。</p> <p>公共交通については、一括りに所沢市地域公共交通計画と連携を図るとの表現としたが、具体的に記載する。</p> <p>将来都市構造図の黄色の矢印については、所沢市地域公共交通計画でも示しているが、三ヶ島、富岡、柳瀬は、公共交通空白地帯が多く、現状ところワゴンが運行し、それぞれの駅と地域をつないでいることを示した。</p> <p>委員</p> <p>1頁目の将来都市構造図の「路線バス」と「公共交通により都市機能へのアクセスを確保」は、矢印の質が異なり、計画と実態を示しているように見える。どちらも実態ならば分かり易く示す必要がある。今回は立地適正化計画であり、実態ではなく将来の計画を示すと良い。バス事業者が撤退したいというときに、計画に記載があるので困ると言えるほうが良いため、実態をなぞらなくても良い。</p> <p>2頁目の誘導施設の候補では、結果として分散が多くなっているが、</p>
--	--

	<p>都市計画に関連していないというように見える。例えば、「保育園・認定こども園」の真横にドラッグストアがあると、子育て中のお母さん方にはすごく便利ということもあるので、分散のさせ方を考えたほうが良い。主要な施設は駅前に集約しつつも、居住誘導区域の中に通所型施設ができるのならば、その脇に病院・診療所があるということなど、良い分散をしっかりと定義し記載すると良い。分散と記載のある施設は都市機能誘導区域であれば、どこに立地しても良いのか、居住誘導区域の中にどのように分散してほしいかを表3に入れると良い。居住誘導区域外に、保育園・認定こども園ができるとき、どこまで分散して良いのかを計画に記載しておくが良い。</p> <p>都市機能が一つのエリアに集中していても仕方ないので、分散する場合はどの程度離すという「分散」の距離を示すと良い。また、「ドラッグストアの横の保育園」といった立地については、分散の中での集約がありそうである。居住誘導区域内外での誘導方法を記載すると良い。</p>
事務局	計画書内に記載することを考えている。
委員	独自区域については、都市機能誘導区域に準じた扱いになるのであれば、2頁目の表3に「文化複合区域」を追加したほうが良い。
事務局	表現も含め今後検討していく。
委員	都市計画マスタープランの拠点で都市機能誘導区域になっているところはるか。
事務局	都市拠点としているところはすべて都市機能誘導区域になっている。拠点としていないところは、市街化調整区域にある観光資源として、西武球場などの交流拠点となる。
委員	日常生活拠点は、下山口駅以外にもあるのか。
事務局	日常生活拠点は下山口駅の1箇所だけである。
委員	下山口駅の北側の椿峰ニュータウンに、路線バスの終着駅があるが、何かの拠点であるので、計画図に描き拠点同士を公共交通でつながっていることなどを示せば、分かり易くなると思う。
委員	前回、街づくり方針で先頭に公共交通があったが、今後を見通す状況を考えると厳しいという判断をしたと理解した。目標値を見ても、市民の7割くらいしか公共交通を享受できないことになるので、どう位置づけ

	<p>が難しいテーマである。現段階では、所沢市地域公共交通計画と連動して解決していくというのが、現実的な解だと思う。</p> <p>そのうえで、将来都市構造の図では現在の路線バスと、市街化調整区域の不便地域をどう維持していくかが表現されているが、市街化区域内の公共交通が表現されていない。西武バスの路線図を描くのならば、ところバスの路線図も必要ではないか。それを描くと、市街化区域の中でも不便なところが分かったうえで、所沢市地域公共交通計画に力を入れると伝えるのが良い。</p> <p>また、街づくり方針の上部に示されている「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」は、上位の位置づけなのか。</p>
事務局	<p>1日30本以上走っている主要な路線を青色の矢印で示している。西武バスとところバスの路線とすると、広い範囲で網羅される。1日30本以下の路線についても、線の太さで量を可視化できるように表現を変えて明記する。</p> <p>「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」は、立地適正化計画の中での街づくりの目標として位置づけている。本市では、「脱炭素」、「人を中心にしたマチづくり」の施策として、歩いて暮らせる街、健幸長寿の街の取組をしており、最終的な街づくり方針として掲げた。</p>
委員	<p>「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」については、街づくり方針を統合しているということなのか。「歩いて暮らせる」とあるので、「人を中心にしたマチづくり」のみにしか対応していないと感じる。</p>
事務局	<p>「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」については、健康ということだけではなく、心の幸せも含まれている。</p>
委員	<p>「歩いて暮らせる健幸」というといわゆるスマート・ウェルネス・シティで2番目の「人とのつながりがあり、居心地よく歩きたくなる都市（人を中心にしたマチづくり）」のイメージしかない。</p>
委員	<p>「歩いて暮らせる」はなくても良いと思う。今後の高齢化などを考えると、車も一部使用しながら公共交通を利用し、歩かなくても暮らせる街が必要となる。「健幸」は良いが、「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」については、「人とのつながりがあり、居心地よく歩きたくなる都市（人を中心にしたマチづくり）」にしか言及できていない。</p>
委員	<p>「歩いて暮らせる」はなくても言いたいことは伝わる。「健幸」の言葉を使いたいならば、ちりばめれば良いと思うが、どれが大事なのか分かりにくくなると思う。</p>



事務局	街づくりの方針は、計画上掲げなければならぬため、3つの方針については再検討する。
委員	3つの方針があってそれを束ねるキャッチフレーズはなくても良いと思うが、上位計画に従っているのか。
事務局	いくつかの上位計画があり、基本的には「脱炭素」、「人を中心にしたマチづくり」があり、歩いて暮らせる街などから方針を定めている。
委員	都市計画マスタープランなどの上位計画と整合性が図れていれば良い。
事務局	総合計画の将来都市像として、絆、自然、文化、元気あふれる「よきふるさと所沢」を掲げ、リーディングプロジェクトは、「絆を紡ぐまちづくり」、「元気でいきいき“健幸（けんこう）長寿のまち”の実現」、「人と自然が共生するまち“エコタウン所沢”の実現」、「所沢ブランドの推進とまちの活性化」を示している。その中に「脱炭素社会の実現」と「人を中心にしたマチづくり」については、歩きたくなる街なか、パブリックスペースの活用、みどりの景観づくり、豊かな自然環境としての農地の保全やみどりの創出、ストレスレスな移動環境としての公共交通の充実などから、「歩いて暮らせる『健幸な街の実現』」を方針とした。
委員	街づくりの方針を組み替えているので、パブリックコメントの前に修正したものを確認したい。
事務局	修正した資料を送付させていただき、Webミーティングなどでご意見を伺いたい。
委員	誘導方針について、本来、居住誘導区域を市街化区域の9割にするという点について、こういう住宅地にしていくということは大雑把でもいいので方針を示すと良い。 立地適正化計画では、中心市街地などにある大規模マンションは今後、どのように取り扱っていくのか。例えば、市全体としては人口を9割以上維持できても、大規模開発があるとそこに人口が集約され、それ以外のところの人口が減っていく。市外からの転入もあるが、首都圏全体で人口の奪い合いがあり期待できない。居住誘導区域に設定しているが、駅前にタワー型マンションが建設されることにより、駅から遠いところの人口は減っていくことになるが、市の計画では居住誘導区域に設定しているため、人口はある程度維持され、公共サービスも維持されていく。

事務局	<p>タワー型マンションをある程度抑制しなければ、居住誘導区域の人口を維持していくことはできないのではないかと。マンション建設を誘導するならば、その周辺の人口を減らすなど矛盾がないようにしなければならない。</p> <p>タワー型マンションについては、まだ議論されていない。市としては、マンションを誘導していないが、制限もしていないため、結果として建設されている。用途地域を変えて制限することが最終手段だが、現状、すでにマンションが建設され、所有者の権利もあるため、新たに制限を付すことは難しい。</p>
委員	<p>公共交通について、都市機能誘導区域には必ず鉄道駅とバスターミナルがあり便利である、居住誘導区域内には適度にバス停が散らばっているなどを記載すると良い。都市機能と交通機がそれぞれの拠点にあるとうことを整理しておく、市民が計画を見たときに安心すると思う。</p>
事務局	<p>計画策定時には、ご指摘の箇所を修正し、文章を整理する。</p> <p>3 誘導施設・誘導区域等（案）について  4 防災指針（案）について  5 目標指数・目標値（案）について</p>
委員	<p>5つの誘導方針については、街づくり方針と対応するものに明確にラベリングすると良い。そのうえで、居住誘導区域に関する施策について、「交流が生まれ、回遊できる街なかの創出」と「身近にみどりが感じられる空間の創出」の2本柱のみで良いのか。</p> <p>居住誘導区域の設定についてモニタリング評価するならば、居住誘導区域、市街化区域、市街化調整区域を含めた全体の人口のバランスや、居住誘導区域の各地区の人口密度がどのように変化したのか、居住誘導区域全体としては人口密度が、目標値の110人/haが維持されるかもしれないが、中心市街地の密度が急激に上がり、その結果あるところでは、人口が減ってしまうことであれば、居住誘導区域を広く設定し居住環境を整備するという方針に対して、現実はそのようになっていないということになる。地区ごとの居住人口密度を求めて、モニタリングをしていかないと、この計画を評価したことにはならない。</p> <p>パブリックスペースの活用やみどりの保全については、他部署が他計画において進めることであり、立地適正化計画の指標としてはふさわしくない。その代わりに、総合的な目標として記載があるが、居住誘導区域の各地区の人口密度や、居住誘導区域外の人口密度、本市全体の人口密度のバランスがどうなるのかという指標を居住誘導のところで入れたほう</p>

	<p>が良い。</p>
事務局	<p>各地区、中心部と縁辺部では人口密度に差が出るので、それぞれモニタリングしていくことを考えている。</p>
委員	<p>それをパブリックコメントの案に入れなければならない。</p>
委員	<p>戸建住宅地が新陳代謝する過程で、必ず空き家・空き地は出てくるので、人が入れ替わりながら今よりも人口密度が減り、居住に充てられいた空間が余り、ゆったりとした住宅地をめざしていくことなどの方針を立地適正化計画書で記載しておくが良い。</p> <p>誘導施策の「交流が生まれ、回遊できる街なかの創出」の「3) 空き家・空き店舗などを活用した交流の場の創出」については、全ての方針に関係すると思う。空き家・空き店舗・空き地を活用し、交流のためにはどうするのか、身近なみどりをどう整備するか、避難所など災害に強い空間をどう整備するのか、小さな土地を公共交通の利便性向上にどうするのかなど、小さな土地で分散しており、活用のしにくさもあるが、人口減少時代に出てくるこれらをどのように活用していくか、都市計画としてできることを記載しておくが良い。</p>
委員	<p>現状は誘導方針と誘導施策が1対1となっているが、本来、誘導施策は複数の方針に対応する場合は、矢印がたくさん出ているイメージとなる。</p>
事務局	<p>誘導方針に対して誘導施策が、1対1になっているが、3対1であるようなイメージとなるよう計画書では工夫する。</p>
委員	<p>都市農地の保全などはすでに実施していることなので、記載しなくても良い。人口減少時代の中で起きる課題に対して、空き家・空き地を活用し、都市計画として何ができるか記載すると良い。</p>
事務局	<p>検討する。</p>
委員	<p>生産緑地については、削除することもないと思う。</p>
委員	<p>昔は街なかに全く生産緑地がない状態があり、緑地を増やそうとしていたが、これからは空き地が増えていくので、生産緑地を増やすというよりも、空き地に植樹するなど発想を変えると良い。</p> <p>誘導施策について、適正な都市計画の指定ということで、用途地域や地区計画等の指定・変更とあるが、去年の都市計画学会での情報による</p>

	<p>と、立地適正化計画に合わせて用途地域の指定を変えた事例は、3、4都市ほどある。いずれも都市機能誘導区域の設定に合わせて容積率の緩和ができるよう用途地域を指定している。本来、それに合わせて外側の容積率を絞らなければならないが、そうしていないため、より建設しやすい街になってしまっている。都市機能誘導区域では総容積が上がることもあるので、駅前を上げるのであれば、その他の区域は、土地が空いてくるので制限していく。制限するのは容積率ではなく建蔽率でも良く、ゆったりとした住宅地、広い敷地に点々と住宅があるような田園生活を目指していくのも良いのではないか。所沢は今後も建物が建て替わるため、しっかりゾーニングしていくべきである。</p>
<p>委員</p>	<p>公共交通の人口割合について、今年夏に発行された地域公共交通計画の23頁では、1日30本以上の路線を利用できる人口割合が「令和2年77.9%」、「令和12年75.2%」となっているが、本資料の70.5%はどこから出てきたのか。</p> <p>この目標はかなり厳しいと思う。バス停があっても、1日30本以上なければとカウントされない。所沢市地域公共交通計画の23頁では、1日1本以上のバスを含めると91%と示されている。人口の3割が公共交通を使えないという厳しい数字を示さなくても良いのではないか。1日30本以上と30本未満の両方を示すと良い。また、さいたま市では市街化区域のみの割合を算出している。立地適正化計画の中での議論をしていくとなると、市街化区域での割合も示すと良いのではないか。</p> <p>公共交通の主な施策①で、「定時運行性の確保」とあるが、多くの都市ではデマンド型のシェアリングサービスがトレンドとなっている。所沢市でもデマンド型も検討するとなっているため、定時運行性の確保だけを強調すると、デマンド型の話が消えてしまうので、将来、自動運転なども出てくるが、そういうものも見通せるような書き方に工夫すると良い。</p> <p>自転車ネットワークの記載があるが、まだ国のガイドラインに則った自転車ネットワークなく、施策とするならば目標としてネットワーク計画を作るということもあるではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>立地適正化計画は、地域公共交通計画と両輪で進めるべきだと思っている。今後バスの本数が減便していく中で、30本以上となると難しいので、見せ方についても考えていきたい。市街化区域については、改めて検討する。</p>
<p>委員</p>	<p>水害に対して、建築レベルの対策についての記載がない。耐水建築など開発が進んでいるため、建築物の耐水化の推進などの記載があると良い。所沢市は他の自治体と比べ、人命を失うような激甚な災害のリスクは低い。行政の取組としては、河川整備や危機管理の対策がメインだが、</p>

	<p>床を上げるなど資産価値が守られるような施策があると良い。行政が実施するような書きぶりで統一されているのは良いが、行政側の実施のみを記載しているということで良いか。実際は協働のまちづくりとして、市民や事業者が実施することもある。</p> <p>また、独自区域で河川沿川区域を設定したことについて異論はないが、取組については防災指針に記載すると良い。</p>
事務局	<p>水害については耐水建築を盛り込んだ記載を検討する。ハードについては行政が取組むが、ソフトについては、住民の意識も高め、自助できるよう明確に示したい。自主防災組織自体は民間の組織であるため、行政としては育成支援をしていく。</p> <p>河川沿川区域については、3頁下部で「住民に水平避難を促すことを注意喚起する」と簡易的な表現としているが、防災指針には取組についてしっかり記載する。</p>
委員	<p>河川沿川区域については、河岸浸食のリスクがあるため、垂直避難より水平避難を促すということか。</p>
事務局	<p>基本は垂直避難だが、この区域では水平避難を促す。</p>
委員	<p>浸水の深さがそれ程ではないため、河川沿川区域以外については、垂直避難が良い。平屋ではなく2階建てとするなどの指定は、都市計画でできることである。</p> <p>立地適正化計画の届出制度についての記載はないのか。パブリックコメントでは示す必要があるのではないか。</p>
事務局	<p>届出制度については国のマニュアル通りのため、今回の資料には示していないが、パブリックコメントでは届出制度があることを周知する。</p>
委員	<p>6頁の指標について、居住誘導区域内の人口密度について地区別にモニタリングをしたほうが良いと言ったが、誘導施設も同様に市全体で55施設以上あれば良いとのことではなく、各都市機能誘導区域にそれぞれ誘導施設がどの程度あり、どのくらい維持するのを目指すのかを記載しないと、全体としては維持できているが所沢駅周辺に集中していたということでは困る。集中と分散の議論の中で、分散についてもある程度まとまった分散がモニタリングできる指標があると良い。定量的に数値で示すものと、地図上でプロットして示すものという視点が大事である。</p>
事務局	<p>8つの都市機能誘導区域については、区域ごとには定量的に示せるが、分散について定量的に示すのは難しい。目標値としてではなく、方針と</p>

	して文章で示すことを考えていく。
委員	数理的な分析に必要以上に時間をかける意味はないので、大事な事柄についてはチェックリストで方針が実現しているか分かると良い。
事務局	気候変動の緩和策と適応策の部分で、「災害に強い街づくりの促進」の1) 気候変動の適応について、「①建築物の低炭素化の促進、再生可能エネルギーを利用した創エネ機器の導入促進」が緩和策で、「②橋梁、上下水道などの耐震化、治水施設の整備、狭隘道路の拡幅やオープンスペースの創出、防火・準防火地域の指定」が適応策ということで良いか。
委員	「①建築物の低炭素化の促進、再生可能エネルギーを利用した創エネ機器の導入促進」については、気候変動への適応ではなく、災害に強い街づくりではないため、記載を削除し、水害と暑熱を入れるべきだと思う。
委員	低炭素などはかなり上位にあるが、数値目標はどこに記載されているのか。目標値としては、二酸化炭素の排出量を掲げることもある。
事務局	環境基本計画で二酸化炭素の排出量削減の目標値を掲げているが、街づくり分野として脱炭素についての目標値を示すことは難しいと感じている。
委員	目標値については、街づくり方針と対応している必要がある。
委員	都市構造と関係なくできる脱炭素の取組はあるが、立地適正化計画の範疇ではない。立地適正化計画では、都市構造をエネルギー効率の高いものに変えていくことが唯一できると思うが、本計画がそのような計画になっていないので、これでは評価できない。脱炭素を掲げている割には、居住誘導も変わっておらず、都市構造を脱炭素化するには見えないので、立地適正化計画として目標に掲げることは難しいと思う。
委員	都市機能誘導施設の分散などを設定すれば、歩く人が増えてるかもしれない、車で保育園に送り、ドラックストアで買い物して帰るのであれば脱炭素に少し貢献するかもしれないが、ダイナミックな変化は起きないかもしれない。
委員	少しずつ都市機能誘導区域や拠点の立地が変わり、人々の行動が変容することで、結果的に車の利用が減るかもしれない。
委員	市民意識調査などで、どの程度車に乗るかなど、調査しておくが良い。

委員

また、暑さ対策については、街中のクールスポットを増やすなどがあると思う。

暑さ対策については、日本ではまだあまり議論されていないが、風の通りやすい構造にすることもある。また、土が被覆されていると暑くなるので、ある程度の緑地が残っているほうが良い。また、エアコンを使用する必要があるため、省エネ化が大きいと思う。熱中症対策としては、木陰があると良く、街なかに木陰が増えれば歩きやすくなるので、街路樹の植樹も考えられる。

以上で議事を終了する。

## 6 その他

本日の専門部会での意見を踏まえ素案を作成し、11月にパブリックコメントを実施する予定である。パブリックコメント前に、委員の皆様には資料の内容を確認することとします。次回の専門部会は、令和6年1月に実施予定である。内容としては、パブリックコメントを踏まえ、計画の最終案を提示する。

## 7 閉会

(以上)