

令和2年度第1回狭山市都市計画審議会（会議録）

- ◎開催日時 令和2年8月27日（木） 14時00分から16時00分まで
- ◎開催場所 入曽地域交流センター 1階大ホール
- ◎出席委員 大凶委員、角田委員、木村委員、田口委員、鳥山委員、増永委員、西塚委員、土方委員、笹本委員、齋藤委員、大沢委員、大島委員、田端委員
- ◎欠席委員 2名
- ◎事務局 小谷野市長、田中都市建設部長（幹事）、増田上下水道部長（幹事）、池内都市建設部次長（管理課長兼務）、都市計画課：伊藤課長、板倉主幹、牛窪主幹、平山主任、長岡主事、丸山技師補
- ◎傍聴者 1名
- ◎公開・非公開の別 公開
- ◎議題 ○諮問案件
議題1 川越増形地区産業団地整備事業に係る都市計画変更について
・狭山都市計画防火地域及び準防火地域の変更
・狭山都市計画地区計画の変更
○報告案件
議題2 第2次狭山市都市計画マスタープランについて
- ◎議事録
議題1 川越増形地区産業団地整備事業に係る都市計画変更について、事務局から説明をした。
- 【質疑応答】
- 委員 資料の7ページにある、「区域の整備・開発及び保全の方針」に「地区施設の整備の方針」と「建築物等の整備の方針」があり、建築物の制限等が書かれているが、いずれ建物が建築される予定なのか。
- 事務局 川越増形地区産業団地整備事業の完了後、建物が建築される予定がある場所である。
- 委員 川越市の意向により大きく左右されると思うが、当該地区はいずれ市街化区域へ編入する可能性はあるのか。
- 事務局 市街化区域への編入は行わない。
- 委員 当該地区は飛び地にあるため、基本的に川越市や県が主に計画していると思うが、当該地区はずっと飛び地のままにしておくのか。準防火地域に指定するのは当然だと考えているが、一般的な印象としては、都市計画の指

定をした以上、指導責任が生じてくると思う。消防等の指導は、狭山市の権限で行うのか。それとも、今後、土地の権利や管理は川越市や県に移譲するものなのか。

事務局 狭山市が準防火地域や、地区計画の指定を行う。しかし、増形地区は大部分が川越市域にあり、川越市も準防火指定と地区計画の指定を行っている。例えば、狭山市の区域に建築物を建てた場合、最低敷地面積の制限により、川越市にもまたがるように建築物が建つため、川越市と狭山市、両市の開発指導が必要になる。それについて、違反等の対応が必要になった場合、両市が指導していく。

委員 市域を統一する可能性はないのか。市の権限は及ばないと思うが、県と協定を結んで管理等を移譲するのか、あるいは、土地を県に取得してもらうなどの可能性はないのか。

事務局 区域内の維持管理や大枠の考え方については、川越市や県と覚書を取り交わして当事業を進めており、今後進める開発や都市計画の手続きの進め方についても覚書の中に記載している。地区の売買等については、行政界の問題に係るため、すぐに対応できる案件ではない。今後、狭山市内にある川越市の飛び地との調整については、そのような話が出たときに、交換や行政界の変更手続きを踏んで進む可能性はあるが、現段階では、覚書を取り交わし、両市が対応できる形をとっている。

委員 当事業は、一般的には工業地域の用途地域に対して行う事業だと思うが、なぜ、市街化調整区域に準防火地域や地区計画の指定を行ったのか。

事務局 当地区については、市街化区域に編入する要件を満たしていないため、市街化区域に編入せず、用途地域の指定も行わないものである。

委員 市街化調整区域という都市計画的な定めが無い場所に準防火地域と地区計画の指定をして、具体的に建物の構造や用途について、制限をしているという考え方だと思うがこの解釈は正しいか。

事務局 その通りである。

委員 8ページの「その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針」に環境負荷低減のために緑化に努めると記載されているが、これ以外に環境負荷を低減するために求めていることはあるか。

事務局 地区計画については、県の田園都市産業ゾーン基本方針に基づいて、工業団地を誘致する際の手法に準じて定めている。緑化を図るという書き方をしているが、具体的には、12ページの図面にあるとおり、地区の北側道路に植樹の緩衝帯として、10メートル程度の緩衝帯を設置している。方針としてこのような書き方をしているが、緩衝緑地帯を設けることにより、

近隣への配慮を行っている。

- 委員 緑化以外に環境負荷の低減目標はあるのか。
- 事務局 地区計画では緑化のみ記載している。
- 委員 防火地域と準防火地域の違いは。また、なぜ準防火地域の指定をするのか。
- 事務局 準防火地域を定める理由としては、産業団地の整備にあたり、防火機能の向上を図り、災害に強いまちづくりを進めるため、準防火地域の指定をするものである。準防火地域に指定されている場所では、主要構造を防火構造とする規制がある。
- 委員 防火地域と準防火地域の違いとしては、建築基準法で細かく定められているため、細かい説明は難しいと思うが、簡潔に説明するとどのような違いがあるのか。
- 事務局 防火地域と準防火地域の違いについては、細かい説明はできないが、防火地域は準防火地域に対して、更に火災に対応する部材の規制等がされた地域であり、市街化区域内でも商業地域等に指定する。準防火地域とは、防火地域より規制は緩いが、工業団地等については準防火地域の指定をしている。
- 委員 企業誘致を目的とした事業だと思うが、当地区に企業を誘致する際、どのような手法を考えているのか。また、企業誘致は川越市が主導して行うのか。
- 事務局 企業誘致については、県と川越市が具体的な計画を立てているが、県の企業局が主体となって、企業を募集すると話を聞いている。よって、企業誘致は県が主導して行うものである。
- 委員 市街化調整区域のまま準防火地域の指定を行うことになるが、川越市も市街化調整区域のまま準防火地域を指定しているのか。また、産業系の誘致を行っても、物流倉庫が立地する可能性が高いが、アクセス道路は大丈夫なのか。これも県の企業局が対応しているのか。最後に、川越市は既に準防火地域の指定を行っていると思うが、建築基準法上の建築制限条例は設けているのか。それとも1ヘクタールという制限があるため、企業が守ることを前提に条例は設けていないのか。
- 事務局 アクセス道路については、北側にある県道川越越生線から接道を取り、幅員12メートルの道路を既に川越市が整備した。狭山市側からアクセスする予定はない。また、川越市は建築制限に伴う条例化を平成30年12月にしている
- 委員 狭山市も川越市同様に条例を定めるのか。
- 事務局 以前も説明したとおり、川越市が建築制限条例を定めており、最低敷地面

積の制限により、狭山市の飛び地に建築物を建てても、大部分は川越市に建つことになるため、川越市の開発等の手続きを踏んでから狭山市の地区計画や開発の許可を出す流れとなり、建築確認は川越市が処分するので、川越市の条例が適用されるため、地区計画に対する違反行為があった場合は、川越市の条例に基づいて、川越市が処分することになる。当市の所管課にも確認を行ったが、狭山市は条例を定める必要はないと判断した。

- 委員
事務局
- アクセス道路はどの位置にあるのか。
- 12ページの図面、南から東に向かう広い道路があり、その色の境目に斜めに向かって歩道が付いた道路がある。これが新たに整備した道路であり、八瀬大橋の交差点に繋がっている。
- 委員
事務局
- 航空写真を見ると既に造成工事されているように見えるが、今回の都市計画の変更と、造成工事が進むスケジュールは異なるのか。開発許可との整合は取れているのか。
- 造成工事はまだ着手していない。おそらく、以前、建材会社が所有しており、砂利の採鉱を行っていたため、造成工事を行っているように見えるのではないかと。スケジュールとしては、令和2年10月頃に着手し、令和3年度末に工事完了予定だと話を聞いている。

【質疑終了】

- 答申
- 次の2件の案件について、会長から市長に答申をした。
- ・狭山都市計画防火地域及び準防火地域の変更
 - ・狭山都市計画地区計画の変更

- 議題2
- 第2次狭山市都市計画マスタープランについて、事務局から説明をした。

【質疑応答】

- 委員
- 市民と作成した現行の計画があるが、今回は他計画との整合性を取る必要があるため、市が主導して作成している印象がある。また、地区別構想を見ても、一般論しか書かれていない印象がある。現在は新型コロナウイルスの影響もあり、様々な見直しが必要とされている。学校も現在の体制で良いのか、少人数学級が必要となる可能性を考えると学校の統廃合を進めて良いのか。公共交通でも密になる状態を回避できるよう環境を整える等、様々な見直しが必要なのではないだろうか。このような考えはパブリックコメントとして提出したいと考えている。また、事前に配布された資料には市の全体の大きな課題である公共交通の分野が重点的に期待できる書き方をされていたが、本日、修正版として配布された資料には、「公

公共交通空白地域における新たな公共交通手段の導入検討」という項目が削除されていた。なぜ削除したのか。

事務局 公共交通については、地区別構想に内容を記載していたが、45ページにある方針2の1、「利用しやすい公共交通網の確立」の主な取り組みとして同様の内容があった。市全域に適用するため、地区別構想からは削除した。

委員 全体で考えるのは良いことだし、他と比較しても公共交通は重点的に記載されているという印象は受けたが、地区別構想から削除しなくても良かったのではないか。地区別構想にも記載されていた地域は特に公共交通が課題であり、市民の関心も高い項目だと思う。議会に提出されている資料でも新しい交付金等を使って、地域を限定した実証実験を準備していくという報告もあったため、まずはこの地域からという意味では削除しなくても良かったのではないか。全体として公共交通を考えるのはとても大事だとは思いますが、特に公共交通を必要としている地域もあったと思う。あえて削除した理由は何か。

事務局 公共交通については、新たに公共交通担当課長が設置され、今後、様々な検討が進められると所管課から聞いている。地域の声を反映して、当初は地区別構想に記載していたが、公共交通については、地域に限定した問題ではないと所管部から意見があった。市全体で検討し、それぞれ必要な部分については今後検討していく内容ではないかと。このような意見があったことから、あえて全体構想としてまとめて記載した。

委員 105ページに都市計画道路の見直しについて記載があり、24ページには都市計画道路の設置状況が記載されているが、この21路線から、都市計画道路を見直す、外す等の検討を行うのか。

事務局 県からも都市計画道路の廃止等を踏まえた見直しを行うよう指示がある。廃止しない路線については、都市計画道路の整備計画の中で、優先順位を決めて整備を行うものである。

委員 82ページにある市民アンケートの結果に、柏原地区は全地区の中でも圧倒的に買い物や交通などの生活利便性確保が課題とされている。一方で河川や緑地などの自然環境が豊かであるとの結果が出ている。都市計画マスタープランとは地域の独自性など、各自治体で課題出しをしていくことが重要だと思う。この内容を見ると課題解決に繋がる施策としては、重点改善項目であるにも関わらず少し弱いのではないか。柏原地区を例えとして出したが、全体的に課題解決へのアプローチが一般的な議論に注視している印象を受ける。市民が見たときに改善されるポイントが分かるように、

もう少し手厚く、説明するような計画であってほしい。続いて、107ページで持続可能な開発アジェンダについて言及されているが、都市計画マスタープランに関連する第4次狭山市総合計画でもSDGsのゴールを紐づけていく意味合いもあるが、なぜ、SDGsのゴールがこのタイミングで出てきたのか。

事務局 第4次総合計画と並行して改訂を行う中で、SDGsに対する取り組みは都市計画マスタープランについてもゴールを定める必要があるのではないかと議論があり、最終的な形ではあるが、都市計画マスタープランに記載した。

委員 説明いただいたとおり、例えばクラスター型の産業集積や住宅集中などの促進というような都市モデルを目指すこと示されているが、SDGsのゴールにはターゲットとKPIがあり、それがなんとなくの方向性で目標にしているように思える。このSDGsのゴールを達成するために、どのような取り組みが必要で、そのために指標となるべき数字が何年間で上昇するのかが明記されていないと、流行りものだから入れておこうという印象を受けてしまう。例えば、「ゴール11 住み続けられるまちづくりを」にある社会インフラについては、例えば富山県富山市では、公共交通において、各地域にある商業施設や公共施設に利便性があるアクセス手段を利用可能な人口比率が34パーセントであるのを5年間で38パーセントにするという具体的な数値を指標としている。このように、ある程度具体的な指標を用いて、数年後に達成できたかどうか検証できるよう、可能な範囲で付記していただきたい。

委員 市民アンケートの回答者の年齢分布を教えてください。希望する将来像を見てみると、年齢層が高い方の意見に偏っているように見える。

事務局 狭山市の年齢分布や男女比率に合わせてアンケートを送付したため、年代による偏りがあるわけではない。

委員 高齢者が多いということか。

事務局 その通りである。

委員 交通空白地域については、先ほどの質疑応答で承知した。45ページにある「利用しやすい公共交通網の確立の主な取り組み」に「鉄道輸送及びバス輸送の強化、利便性の向上に向けた関係機関への要請」とあるが、市として望む輸送の強化や利便性の向上に向けた施策についてどのような考えでいるのか。

事務局 具体的に鉄道事業者やバス事業者にヒアリングを行うという施策の方向はまだ決定していない。記載している主な取り組みについても、各所管課か

- ら意見を吸い上げたものであり、これに対して、施策の状況や取り組みについて、取りまとめた形の回答であり、具体的な施策については、都市計画マスタープランの取り組みとして挙げた後に具体化していくものである。
- 委員 関係機関との検討や要請はこの後の話であり、それぞれ個々に検討するというので承知した。また、稲荷山公園駅について、58ページに「稲荷山公園駅周辺のうおいある都市機能の向上」と示されているが、稲荷山公園駅は本市唯一の西武池袋線の駅である。西武池袋線は当初池袋までしか繋がっていなかったが、渋谷区や横浜市に繋がり、非常に可能性がある路線だと思う。この路線が当市にあることは大きなメリットだと考えているが、一方で、稲荷山公園駅は入間基地が周辺にあり、土地利用に制限がある。基地関連の土地多く、駅だけがある状態で、駐車場がないため車で行くのも不便である。この問題の改善なくして、都市機能の向上は不可能だと思うが、市としてどのように改善していく考えているのか。
- 事務局 現行の都市計画マスタープランにおいて、稲荷山公園駅は地域拠点として位置付けがなかった。第2次都市計画マスタープランについては、第4次総合計画と整合を図る意味合いもあるが、稲荷山公園駅をあえて地域拠点の一部に位置付けた。地域拠点の大きな方向性としては、交通拠点としての考えも当然ある。具体的な記述はないが、「駅周辺の交通結節点としての機能強化」という項目が61ページにあるが、このような大きな枠の中で検討していくと考えていただきたい。
- 委員 45ページに「鉄道及びバス輸送の強化、利便性の向上に向けた関係機関への要請」と記載されているが、来月からバスが減便される。強化と逆に進んでいるが、これに対して市はどのような対策を取るのか。バス事業者と交渉を行うのか。
- 事務局 都市計画マスタープランは基盤整備の大枠という考えであり、具体的な施策については、各所管課が取り組むことになる。都市計画マスタープランに強化と記載しておかないと、強化に向けた施策も打てない。公共交通の強化についてはネットワークを形成する上でも、都市計画マスタープランには必要な項目であり、これを踏まえて所管課に施策等を検討してもらいたい。
- 委員 目標を立てた場合、相手の協力も必要になるが、市としてどのように考えているのか。
- 事務局 バスが減便されている状況は申し訳ないが認知していなかった。今後の都市計画を考える場合、公共交通に頼るネットワークの構築は外せないと考えている。このような中で、このような記述を入れて、公共交通強化に向

けて所管課に検討を進めてもらう。公共交通強化については、都市計画マスタープランから削除することができない必要な項目である。

委員 次年度、東京狭山線の有料区間が無料になることから、周辺の交通事情が大きく変化することが懸念される。また、全体的な都市計画等の変更によって、常々地域の交通事情は変化するという事は連続的に発生する。このような問題に対して、県への要望や、地域の交通事情の聴き取りを行なった結果はどの辺りに反映されているのか。

幹事 東京狭山線の有料区間が無料になると、交通の流れが変わることは市としても想定している。県と協議も進めており、無料後のシミュレーション等を県に行っていた。まだ結果は出ていないため、本日報告することはできないが、そのような取り組みは県と行っている。その結果をもって、安全対策強化や道路の拡幅等の要望、地域の対策も考えていきたい。現時点では結果が出ていないため、方向性としてご理解いただきたい。

委員 国道16号線と東京狭山線の交差点について、入間市方面への左折レーンを1車線から2車線化が、関係者の尽力により実現した。これについて、ある程度交通量の増加が予想される中で、2車線の実現に相応の時間を要してしまったということが事実である。ある程度未来を予見して、先に布石を打っておくべきだと考える。都市計画マスタープランで交通環境の改善を図るのであれば、中長期の交通事情の変化を提示し、そのような変化を強固に想定し、その上で対応についてもあらかじめ検討していただきたい。この辺りについては具体的な方策を示していただきたい。

委員 行なっている自治体は少ないと思うが、地域からの声等を冊子にして配ると良いと思う。49ページにある「災害に備えた安全な住環境整備」について、この内容で充分だとは思いますが、洪水について気になっている。数年前に洪水があった不老川は河川改修等も進めているが、近年は想像を超えるような降雨になることが多いため、深刻な状況になっているのではないかと。当市周辺は長期間降雨が続くことが少なかったが、今年の台風では堤防近くまで水が押し寄せていた。入間川と繋がっている様々な水路も危険な状態になったと話を聞き、今までの水害に対するイメージが根底から覆されるような印象を受けている。このような背景を一言加え、対策してこうという記述をしても良いのではないかと。地域防災計画やハザードマップの見直しは既に取り組んでいるのかもしれないが、この都市計画マスタープランにもそのような背景を滲み出せないのかと思う。例えば入間川は一級河川であるため、県が対応するというのではなく、市も一緒になって取り組んで行かなければならないのではないかと。「災害に備えた安全な住

環境整備」の主な取り組みには個人住宅に関する事項が一番上に記載されているが、大規模の入間川等をまず国や県と協力しながら、水災害防止に努めていくのが前提で、最後に市民と協力して、個人住宅の対策を進めるという順序でないといけないのではないかと。是非、市が主体的に県や国に働きかけていくという方向が滲み出るような内容にしていきたい。

事務局 指摘がある通り、個人住宅に関する取り組みが一番上に記載するのは順番的に違和感を覚える。下に入間川や不老川等の河川の関係が記載されているため、順番は入れ替える。上手い方法があれば記述についても検討する。

委員 入間川周辺のハザードマップは既に公表されていて、それを基に方が一の時に冠水する地域も明らかになっている。そのような場所に対して、啓発等のソフト面の対策も記載すれば先ほど意見があった内容も網羅されるのではないかと。ハード整備は多額を要するが、ソフト面の対応は金銭も期間も要さない。ソフト面の記述を行うのも良いのではないかと。

【質疑終了】

<審議会終了>