

第162回川口市都市計画審議会 会議録

日 時 令和8年2月5日(木) 開 会 午後2時00分
閉 会 午後3時30分

会 場 川口市役所第一本庁舎8階 議会第4委員会室

出席者 委 員 ○吉田 英司 樋野 公宏 宇於崎 勝也
柳田 つとむ 松本 進 松本 幸恵
最上 祐次 佐藤 義晴 寺山 樹生
木本 伸治 増井 真也
○副会長

事務局 技監兼都市計画部長 佐藤 貴彦
都市計画部次長兼都市計画課長 鈴木 巧
都市計画課主幹兼まちづくり政策係長 小泉 尚久
都市計画課施設計画係長 川合 翔二
東部土地区画整理事務所長 鈴木 章
東部土地区画整理事務所所長補佐兼換地係長 小野寺 裕司
都市交通対策室長 島川 和憲
都市交通対策室長補佐 丹下 弘一

- 1 開 会
- 2 副会長あいさつ
- 3 会議録署名委員の指名
(川口市都市計画審議会規則第7条第2項により会議録に署名する委員に
樋野委員、増井委員の2名を副会長が指名)
- 4 議 事
報告事項
(1) 川口都市計画道路の変更について
「末広新郷線ほか13路線」
(2) 川口都市計画基本方針の改定について

川口市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会議の成立を宣言し、川口市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により副会長が会議の議長となり審議を開始する。

(以下要約)

・議長

報告事項(1)川口都市計画道路(末広新郷線ほか13路線)の変更について、事務局に説明を求める。

・事務局

それでは、報告事項(1)川口都市計画道路の変更(末広新郷線ほか13路線)について、説明させていただきます。

右上に資料1と書かれたペーパーをご覧ください。

当該案件は、都市計画で定めている道路について、主に幅員の縮小に向けて変更の手続きを進めているものでございますが、過去の住民説明会や都市計画審議会での報告を含めたこれまでの経緯と今後のスケジュールの大きく2つについて、ご説明させていただきたいと存じます。

まず、「1 これまでの経緯」について、「1-1 住民説明会の実施状況」でございしますが、これまでに、令和5年10月14日から21日にかけて、計3回住民説明会を実施いたしました。この説明会では、対象区域付近の関係地権者や住民の方々に対して、主に計画幅員の変更や一部計画の廃止などについて説明を行いました。

次に、「1-2 都市計画審議会での報告」でございしますが、過去に2度、都市計画審議会でご報告させていただきました。

1度目は、令和5年11月に、主な内容としては計画幅員の変更および住民説明会の実施概要について

2度目は、令和7年2月に、主な内容としては令和5年度の都市計画審議会での報告後、道路線形等の変更が生じた部分について
ご説明させていただきました。

具体的内容について、改めて説明させていただきたいと存じます。

「資料2」をご覧ください。

資料左側「1 都市計画変更する路線の概要と主な理由」、「見直し路線」、「□1 末広新郷線」でございしますが、4車線15mから27mの現在の計画から、2車線12mから16mの計画への幅員の縮小を予定しており、図は、代表的な幅員構成案を示したものでございます。具体的な区間としては、資料右側

「2 都市計画変更する路線の位置図および変更の概要」における「都市計画変更路線の位置図」の中央部、「□1」十二月田交差点から峯交差点までの区間でございます。先ほど、計画幅員を12から16mに変更する旨をお伝えいたしましたが、左下の十二月田交差点からあずま橋の区間を12m、あずま橋から新郷蓮沼交差点の区間を15m、新郷蓮沼交差点から峯交差点までの区間を16mに変更を予定しております。

変更する主な理由としましては、交通量推計の結果から4車線で整備する必要が必ずしもないこと、交差点の改良やバス停車スペースの設置など実現可能で効率的な整備を行うことにより、交通の円滑化を図ることができるためでございます。

続きまして、資料左側、「□2 峯東通り線」でございますが、車線数の変更はないものの、計画幅員22mから16mへの幅員の縮小を予定しており、図は、代表的な幅員構成案を示したものです。具体的な区間としては、資料右側「都市計画変更路線の位置図」の右上「□2」峯交差点から横道交差点までの区間でございます。

変更する主な理由としましては、末広新郷線と同じく、交差点の改良やバス停車スペースの設置など実現可能で効率的な整備を行うことにより、交通の円滑化を図ることができるためでございます。

資料左側、「□3 本蓮通り線」でございますが、車線数の変更はないものの、計画幅員14mから19mへの幅員の拡張を予定しており、図は、代表的な幅員構成案を示したものです。具体的な区間としては、資料右側「都市計画変更路線の位置図」の中央部「□3」辰井橋交差点から新郷蓮沼交差点までの区間でございます。

変更する主な理由としましては、辰井橋交差点および新郷蓮沼交差点での交通をより円滑にするため、新たな右折レーンの設置による交差点改良に伴い、幅員を14mから19mへ拡幅するためでございます。なお、辰井橋交差点と新郷蓮沼交差点が近接しており、それぞれの交差点を交差点改良により右折レーンを新たに設けるため拡幅するものです。

資料左側、「廃止路線」、「□4 峯中通り線」でございますが、計画幅員27mの道路を廃止する予定でございます。具体的な区間としては、資料右側「都市計画変更路線の位置図」の右上、「□4」峯交差点からその北側にある蕨流山線との交差点までの区間でございます。

廃止とする主な理由としましては、接続する「□1 末広新郷線」の計画幅員縮小に併せ廃止するものです。

お手元の「資料1」に戻り説明させていただきます。

次に、「1-3 埼玉県との協議状況」についてご説明いたします。

1つ目、令和5年から埼玉県警と交差点の設計や技術的事項に関して下協議を

進め、令和6年12月に必要な書類を提出し、協議が完了いたしました。

2つ目、令和7年7月に埼玉県道路街路課へ交通量推計結果を提示し協議を完了いたしました。

3つ目、埼玉県都市計画課からの指摘事項を受け、現在内容の精査を行っております。

4つ目、当初予定では都市計画道路の変更告示後に関連する土地区画整理事業の事業計画変更手続きを行う予定でしたが、埼玉県都市計画課からの指摘事項を踏まえ、都市計画道路の変更に伴う、土地区画整理事業の事業計画変更を同時期に実施する方針へ変更しました。

最後に、「2 今後のスケジュール（予定）」についてご説明いたします。

ただいまご説明いたしました、都市計画道路の変更と土地区画整理事業の変更を同時期とした場合のスケジュールを示したものでございます。

まず、都市計画道路に関するスケジュールについてご説明いたします。

埼玉県都市計画課から指摘を受けている内容の精査を進め、令和8年3月中までに埼玉県との下協議を完了させたいと考えております。

都市計画道路の線形修正および用途地域の変更に関する内容を住民の皆様にお伝えするため、令和8年6月末ごろに再度住民説明会の実施をしたいと考えております。

その後、7月ごろに川口市都市計画審議会にて、この内容について正式に報告をさせていただき、9月中までに、作成した都市計画の案をもとに、法第23条に基づき、都市計画施設の将来管理者と協議を行う予定です。その後、市決定路線については法第19条に基づき、15日間埼玉県知事との協議を行う予定です。

10月ごろに、都市計画案について、法第17条第1項に基づき、15日間の案の縦覧を埼玉県都市計画課・川口市都市計画課・さいたま県土整備事務所の3箇所で開催いたします。これにより、広く市民の皆様にご確認いただける機会を予定しております。

11月ごろには、市の都市計画審議会にて諮問を行い、審議会でご意見をいただいた場合、翌年の令和9年2月に予定している、県都市計画審議会でご意見をいただくスケジュールでございます。

次に、下段の新郷東部第2土地区画整理事業の事業計画変更のスケジュールについてご説明いたします。

令和8年3月まで、地権者へ個別説明を実施し、併せていただいたご意見や要望について調整を行います。

10月頃までに埼玉県知事との協議を行い、その後、事業計画の縦覧を実施いたします。縦覧期間中、市民や関係する地権者の皆様には意見書を提出していただくことが可能です。

ここで、意見書が提出されなかった場合、令和9年2月に予定されている埼玉

県都市計画審議会には諮問を行う必要はなく、令和9年3月に都市計画の決定と事業認可の告示を同時に行う予定でございます。

ただいまご説明しました下段中央部の、事業計画の縦覧期間中に意見書が提出され、県都市計画審議会で諮問の結果、意見書が採択されることになった場合は、その内容を計画に反映することとなります。この場合は、都市計画道路の変更と土地区画整理事業の事業計画変更の整合を図ったうえで、再度市都市計画審議会に諮問を行う可能性がございます。

なお、事前に会長へご説明させていただきましたところ、都市計画道路の変更にかかるスケジュールに余裕はあまりないとみられるため、関係機関と細かく調整した上で、適切に手続きを進めるよう、ご意見をいただいたところでございます。

説明は、以上でございます。

- ・議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・委員

資料2、□1末広新郷線は、4車線での整備の必要性がなくなったことから、計画を2車線に縮小するとあるが、そもそも4車線で整備するための要件とは具体的にどのようなものか。

- ・事務局

末広新郷線は道路構造令に基づき第4種第2級に区分される道路である。この区分における道路は、片側1車線あたりの設計基準交通量が1日1万台と定められており、この基準を超える場合は片側2車線の整備が必要とされる。令和6年度に実施した将来交通量推計では、末広新郷線が路線全体で1日あたりの交通量が1万台を下回ることを確認された。このため、4車線への整備は不要と判断し、計画幅員を縮小する方針となった。

- ・委員

1万台以下ということであるが、現在は何台か。

- ・事務局

現在の交通量については、具体的な数値を提示することは難しいが、将来交通量推計の結果をもとに、路線全体の1日あたりの交通量が1万台を下回る結果を埼玉県に提示し、この内容について承認を得ている。

- ・委員

資料2、□3に記載の本蓮通り線に関して、右折帯の設置に伴い計画幅員の拡幅が予定されているが、右折信号の設置などについて所管の警察署との協議は行われているのか。

- ・事務局

埼玉県都市計画課との協議を進める一方で、所管の警察署とは本蓮通り線を含む事項について下協議をすでに完了している。

- ・事務局

右折帯を設置したとしても、右折信号がなければ効果がないため、今後も警察署とは連携を図って計画を進めてもらいたい。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切る。

- ・議長

報告事項（2）川口都市計画基本方針の改定について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

報告事項2 川口市都市計画基本方針の改定について、ご説明いたします。
右上に資料と記載のあるA3版横の資料をご覧ください。

1 ページ目 まず、川口市都市計画基本方針とは

（1）川口市都市計画基本方針の位置付けについてご説明いたします。

- ・川口市都市計画基本方針は、都市計画法18条の2に基づいて『市町村の都市計画に関する基本的な方針』として、下の表にもありますが、「第6次川口市総合計画」や埼玉県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、川口市が策定する方針となっております。
- ・本市では、本基本方針を平成9年5月に初めて策定し、その後、旧鳩ヶ谷市との合併や総合計画の見直しなどにより、平成23年・29年に改定を行ってまいりました。
- ・今回は、この3月に公表予定の第6次川口市総合計画の改定や本基本方針が改定後約10年経過したことによる社会経済状況の変化、また、近年の少子高齢化、人口減少社会を見据えた、国が推奨する立地適正化計画（いわゆる、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）の策定など、「立地適正化計画」を含めた一体的な計画として本基本方針を改定して行く予定です。
- ・改定にあたっては、パブリックコメントなどによる市民意向の把握や表の右に

あります、関連する各部門計画の内容との整合を図りながら検討を進め、今後、実施される都市計画の決定・変更、個別計画の推進は、本基本方針に基づき、実施することとなります。

- ・続いて（２）都市計画基本方針の役割です。
- ・役割として、３つ挙げており、「川口市全体の将来都市像および地域別の将来像」、また、「都市づくりを進めていく基本的な考え方を示す」とともに、これら「将来像を市民と行政が共有し、協働によるまちづくりを進める際の指針」としての役割を有しております。
- ・続いて右ページに移りまして、（３）都市計画基本方針の計画期間について説明します。下の図にもありますが、下段の川口市都市計画基本方針は平成２９年度に改定を行っており、目標年次は概ね２０年後の令和１８年度となっています。
- ・上段の第６次川口市総合計画も令和８年度よりスタートし、目標年次は１０年後の令和１８年度となっております。よって、川口市都市計画基本方針も令和９年３月改定予定ですが、目標年次は第６次川口市総合計画と合わせて、引き続き、令和１８年度として考えていく予定です。
- ・続いて（４）都市計画基本方針の基本構成です。
- ・下の図に示すとおり、現行の都市計画基本方針については、全体構想、地域別まちづくり方針、実現化方策の３つの項目で構成しており、それぞれ内容の充実を図るとともに、今回新たに立地適正化計画を追加し、大きく４項目の構成を予定しています。
- ・続いて、ページをめくっていただき、２ページ（５）改定の目的についてご説明します。
- ・改定の目的として３つあり、１つ目は「①第６次川口市総合計画における都市計画分野の実現に向けた取組みの推進」であります。
- ・改定予定の第６次総合計画における都市計画分野の施策の実現に向けて、川口市の都市づくりの基本的な方針を定める「川口市都市計画基本方針」を作成する必要があります。
- ・２つ目は「②立地適正化計画を新たな要素として包含する計画として策定」していきます。下の図に示すとおり、本市は、２０５０年をピークに人口減少局面に入る見込みであり、頻発化・激甚化する災害や公共交通の持続可能性の確保等の観点からも、立地適正化計画を作成する必要があると考えております。
- ・３つ目は「③川口市を取り巻く社会情勢や市民意向を捉えた実効性の高い計画として策定」していきます。現行の「川口市都市計画基本方針」の策定からおおむね１０年が経過しており、その間、下の四角の中に示すような様々な社会情勢や市民意向なども変化しており、総合計画による市民意識調査では、中段、「買い物しやすいまち」や「差別のない相互理解のまち」などが今後、さらに

力を入れてほしいものとして平成29年度から比率が上がり、下段、「都市農業が行われるまち」、「豊かな水と緑に親しめるまち」などが、満足度の比率が下がっております。これら、川口市の現状や課題を明確にし、時代に則した実効性の高い「川口市都市計画基本方針」への改定が求められます。

- ・ ページをめくっていただき、続きまして、立地適正化計画の概要についてご説明いたします。
- ・ まずは（１）役割です。立地適正化計画は法に基づき、
- ・ 市民が医療、福祉、商業、子育て施設などの生活利便施設などに容易にアクセスできるよう、交通体系も含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを目指すための計画となっております。
- ・ 続いて（２）制度創設の背景ですが、今後のまちづくりは、
- ・ 急激な人口減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、また、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすること、（ニュースでも消滅都市として話題になった都市もありますが、）このような、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するための立地適正化計画が制度化されました。
- ・ 下の図の中ほどにもありますが、生活サービス機能と居住を集約誘導し、人口を集積する、コンパクトシティと、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を図る、ネットワークをプラスすることで、右側のオレンジの、生活利便性の維持向上や地域経済の活性化、行政コストの削減など、様々な効果に寄与することが期待されております。

続いて、右側に移っていただきまして、計画に位置づける内容ですが、法的に以下の１．立地適正化計画の区域 ２．居住誘導区域 ３．都市機能誘導区域 ４．誘導施設 ５．防災指針 ６．誘導施策 ７．目標値の設定・評価方法以上、7つの項目を、計画に位置づけることとなっております。

続いて、（４）立地適正化計画に基づく国の支援事業です。立地適正化計画を策定するメリットとして、都市機能誘導区域や居住誘導区域内での誘導施設の誘導等に対して、下の表に示す、各種補助事業について国から支援措置を受けることが可能となります。

次のページをご覧ください。ここからは今年度実施している本市の基礎的な調査の内容の一部についてご紹介します。

まず、（１）位置・地勢ですが、皆様ご承知のとおり、

- ・ 本市は、埼玉県の南端に位置し、都心から10～20km圏内にあり、近年、都心部に通勤する人々のベッドタウンとして発展してきております。
- ・ 一番右側の標高としては、市域東部は高台で、西部や南部に向かって、標高が低くなっております。

続いて、下段、（２）人口・世帯数、将来人口ですが、

- ・図１として、本市の人口、世帯数は令和７年まで右肩上がりです。上昇し、世帯当たりの人口は年々減少しています。
- ・図３の将来人口の推移では、本市の総人口のピークは令和３２年で約６１．０万人と推計され、それ以降は微減に転じる見込みです。なお、先程述べました、本基本方針の目標年次である令和１８年度においても、現在の人口とほぼ同様の水準となっております。

次のページをご覧ください。

続いて、人口密度ですが、平成２２年から令和１７年までの変化を図で示していますが、平成２２年から令和１７年にかけて大きな変化はなく、市街化区域のほとんどが４０人/ha以上で、駅周辺においては８０人/ha以上のエリアが多く存在します。

続いて、高齢化率ですが、

- ・６５歳以上の高齢化率についても同様に、平成２２年から将来の令和１７年までの変化を図で示しておりますが、全域で２０～３０％の町丁目が多く存在し、将来にかけてほぼ全域で２０％以上となり増加傾向にあることが分かります。

次のページをご覧ください。

産業については、農業、工業、商業別で調査しており、市内居住者の就業人口は約２７．０万人であり、

- ・農業については図２のグラフにより、平成２７年と令和２年の比較で、農家数は８６０戸から６４０戸と約２６％の減少、耕地面積も年々減少しております。
- ・また、工業については図３のグラフにより、平成２８年と令和３年の比較で、青色の事業所数は１５１３から１１３９と約２４．７％の減少、従業者数や製造品出荷額も減少しております。
- ・商業については図４のグラフにより、平成２８年と令和３年の比較で、事業所数は３３８８から２９２４と約１３．７％の減少、従業者数や、年間商品販売額もやはり減少となっております。
- ・右の図の商業施設分布状況図ですが、国が示す、８００ｍ徒歩圏でスーパーなどの商業施設などの施設に行くことができる圏域の人口としては市域の約９３％をカバーする結果となっております。

ページをめくっていただき、

- ・続きまして、市内の交通の状況ですが、ご存じのように、市内には、JR２路線（京浜東北線・武蔵野線）とSR（埼玉高速鉄道）があり、９駅（JR３駅、SR６駅）が設置され、全ての駅において乗車人員は増加傾向にあります。
- ・右側の図は、公共交通分布図で、鉄道駅から半径１km・バス停から半径３００mの徒歩圏を示しています。
- ・この徒歩圏内の人口カバー率は９３．９％で、市内のほとんどが駅またはバス

停から一定距離以内にある利便性の高い環境となっております。

ページをめくっていただき、

(7) 生活サービス施設ですが、

- ・ここでは、生活サービス施設として、高齢者福祉施設・子育て施設・医療施設などの6種類の施設分布図をのせています。
- ・「高齢者福祉施設」「子育て施設」、「医療施設」の徒歩圏人口カバー率はほぼ100%、「商業施設（スーパー）」の徒歩圏人口カバー率は約92.5%となっております。

ページをめくっていただき、

(8) 浸水想定区域ですが、

- ・着色されている箇所は浸水が想定される範囲で、赤色が濃いほど浸水する深さが深い箇所になっています。
- ・下の表で、浸水被害が想定される区域は、市域面積の約6割を占めており、右側の市内の全建物数のうち約3割の建物が、浸水深3m以上となる見込みです。

続いて、(9) 浸水継続時間ですが、

- ・右側の図、着色されている箇所が浸水が想定される範囲で、オレンジ色で示されている箇所は浸水時間が長い箇所になっています。
- ・オレンジ色の箇所は、72時間以上浸水が継続する想定で危険性が高くなっております。
- ・下段の表で、市内の全建物数のうち浸水継続時間が72時間（3日）以上となる建物が、約3割存在することになります。
- ・このように本市の特徴として、浸水リスクの高い市城南側の地域は同時に人口密度も高い地域であることから、このような特徴に留意しながら計画の策定を行っていく必要があります。

次のページをご覧ください。

先ほど、3ページでもご説明しましたが、立地適正化計画を策定する上で、都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定しなければなりません。下の表は国が示す、望ましい区域設定の考え方となっております。

まず、都市機能誘導区域は、「都市機能が一定程度充実している区域」「都市の拠点となるべき区域」に設定するのが望ましいとされ、

- ・誘導施設としては、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るという観点から、医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、商業施設などの施設の設定が望ましいとされております。

次に下段、居住誘導区域ですが、

- ・「生活利便性が確保される区域」として、公共交通に容易にアクセスできる区域や「生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域」「災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域」に設定するのが望ま

しいとされています。

- ・除外を検討する区域としては、市街化調整区域や、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域等（いわゆるレッドゾーンなど）は除外する区域となります。

次に右側の5. 計画改定の体制と今後の流れについてご説明します。

- ・計画改定の体制は、下の図に示すとおり、関係各課などとの意見交換を経ながら、川口市都市計画審議会や川口市議会への報告を行い、ご意見をいただきながら、計画の改定に取り組みます。
 - ・また、市民意向の収集として、「既往アンケート調査」の分析や「パブリックコメント」の実施、また、各地域の課題を拾い上げるため、地域に身近な各支所へのヒアリングなども適宜実施し、計画の改定に取り組みます。
 - ・今後の流れですが、本日の都計審では市の現況や将来見通しについて、基礎的な調査の報告を行いました。今後は、都市づくりの方針や立地適正化計画における都市機能誘導区域や居住誘導区域、また、防災指針の検討などを行い、来年度、計画素案が固まったのち、パブリックコメントの実施などを経て、令和9年3月を目途に都市計画基本方針と一体となった立地適正化計画を策定していく予定であります。なお、繰り返しにはなりますが、改定にあたっては、適宜、都市計画審議会等に報告し、ご意見等を伺いながら検討を進めて参りたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。説明は以上となります。
- ・議長
事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・委員

芝地区の住民が利用する蕨駅は、乗降客数が約12万人いるが、蕨駅東口の駅前の状況については、ロータリーが狭小であることや、朝の通勤通学の時間帯では、バス停が駅から離れていることから駅利用者が道路を乱横断するなど、危険な状況である。蕨駅は蕨市に立地しているが、東口を利用する川口市民にとっては重要な駅であり、芝地区にとっても玄関口である。そこで、本市として、蕨市と連携した積極的な事業展開等をどのように図っていくのか。

- ・事務局

現行の都市計画基本方針では芝地域のまちづくり方針の中で蕨駅周辺のまちづくりとして、駅周辺の交通環境の改善により安全で利便性の高い賑わいある駅周辺環境の形成を図るとしており、これに基づき蕨市の担当者とは定期的に駅東口の開発等について意見交換を行っている。残念ながら未だ進展は見られず、駅西口の再開発のみ進展している状況である。なお、令和3年に策定した蕨市の立地

適正化計画を確認すると、蕨駅周辺は最も重要な都市機能拠点に位置付け、蕨市の中心としての役割を担う拠点として、土地の高度利用を促しながら、多様な世代のニーズに応え、市民の生活を支える拠点を誘導するとされている。このことから、今後、本市の立地適正化計画において蕨駅東口周辺に都市機能誘導区域を位置付けることになった場合は、駅東口周辺の安全な交通環境の改善はもとより、賑わいのある駅前空間の形成に向けて、今まで以上に蕨市と連携して取り組んでいきたい。

- ・委員

蕨市市境にある蕨駅の整備は大きな課題であるため、今後とも蕨市と連携を図って、まちづくりを進めてもらいたい。

- ・委員

立地適正化計画の必要性の説明もあったが、川口市は既に全域がコンパクトに形成されており、公共交通や生活に必要な施設も全域的にカバーをされているものと説明を聞いて感じた。その上でも、立地適正化計画によりどこかに施設等を集中させていくような計画とするのか。川口市としての必要性について、説明していただきたい。

- ・事務局

本日は基礎的なデータを抜粋して紹介させていただいたが、平成29年に策定した現行の都市計画基本方針を検討する際のデータと今回のデータは概ね同様な結果となり、便利でコンパクトなまちということが言える状況である。ただし、人口については2050年までは微増するものの、その後は右肩下がりになるため、そのための備えとして計画策定は必要である。また、災害時の洪水浸水が人口密度の高い川口駅周辺でも3m以上と想定されているため、非常にリスクが高い状況である。誘導区域を定めるだけでなく、防災指針において、リスクの回避・低減の施策を検討して示すことは有効であると考えている。これから更なる検討が必要であるが、それらが川口市でのポイントの一つと考えている。

- ・委員

資料10ページにある居住誘導区域から除外する区域として浸水想定区域などがあるが、川口市の南西部は広く想定されており、そのエリアは人口も多く、重要な拠点となっている市の公共施設等も立地しているため、防災指針の中で色々と検討するにしても難しいのではないかと印象として思っている。計画策定の有無に関係なく、今後の都市計画を考える上では重要な視点であるため、防災面を十分に検討してもらいたい。

また、資料 8 ページにおいて、教育・文化施設の立地を整理した図があるが、現在、小中学校の適正規模・適正配置基本方針の見直しが進められており、それら市全体に関係する公共施設の方向性も踏まえながら検討してほしい。

・事務局

現在の教育・文化施設のカバー率は 70 川口都市計画基本方針の改定について弱を示しているが、ご指摘のとおり、施設の統廃合や人口減少社会においてはカバー率が減少することも想定される。今回の計画検討では、都市計画課だけでなく、庁内の関係部署に対しても説明会や個別ヒアリングを行っている。教育関係の部署についても、各施設の将来的な考え方や計画について、立地適正化計画でどのように位置付けるかを一緒に考えてもらっており、今後も引き続き他部署と連携して進めていく。

・委員

資料 7 ページの交通について、鉄道駅 1 日当たりの乗車人員が掲載されているが、コロナ禍以降、都内の企業での時間差通勤や、JR でも割引定期券によるオフピーク通勤の推奨をしている。また、多くの大学が月の半分程度を遠隔授業としており、朝のラッシュに影響があるものと推察されるが、それらはこれからの調査で反映されていくという認識でよいか。

・事務局

現在の掲載データは令和 6 年までの実績であるが、今後の社会情勢の変化など、様々な状況を加味しながら検討していきたい。また、計画検討においては、都市機能誘導区域として都市機能を誘導するエリアを設定する必要がある。他都市事例では、概ね駅周辺での設定となっているが、ご指摘のとおり、働き方が変化していくことも想定されるため、例えば、市内でそれらも想定した身近な働く場としての拠点設定なども必要に応じて幅広く検討していきたい。

・委員

それらは今後期待したい。また、最近においては、JR が運転を見合わせることも多くなっているが、幸いにも川口市は市域の中心を縦断する形で埼玉高速鉄道が運行している。今後、川口駅周辺のまちづくり事業の中でも川口駅と川口元郷駅との接続に対して様々な取組が進められると聞いている。また、令和 9 年にはSKIPシティにNHKの放送施設が完成する予定でもあることから、南鳩ヶ谷駅、西川口駅、蕨駅等との横軸も踏まえて検討を進めてほしい。

・委員

都市計画マスタープランの中に立地適正化計画を含めていくことは意欲的であると思っているが、立地適正化計画は目標値を定めて評価をしなければいけない一方で、都市計画マスタープランのように将来の大まかな目標を定める計画の中に立地適正化計画を入れ込んでしまうと、後で齟齬が出ないか心配になる。そのため、一体的に策定すること自体を否定はしないが、今後、意欲的にまとめていただければと思う。

また、コンパクトシティ・プラス・ネットワークという言葉が出てくるが、立地適正化計画自体はエリア指定を行いながら、コンパクトシティを実現するものであり、ネットワークについては、関連計画である地域公共交通計画で実現するものであるため、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの言葉の使い方は吟味して使った方が望ましい。

・事務局

コンパクトシティ・プラス・ネットワークの定義について改めて認識させていただいた。資料10ページの計画改定の流れの中でも、地域公共交通ネットワーク等との連携及び調整としており、立地適正化計画での区域検討においては、区域内のネットワークを公共交通等のような手段で繋げていくかを併せて考えることにより目標が達成できるものと考えており、そのネットワークの部分については、委員ご指摘のとおり、現在、他部署においても地域公共交通計画の策定に向けて検討中であるため、一緒に連携し役割分担しながら進めていきたい。

・委員

資料1ページの本計画の位置付けにおいては、川口駅周辺まちづくりビジョンも関係するものと思われる。あえて入れていないのであればその理由も教えてほしい。

また、徒歩利用圏を800mで整理しており、恐らく、国土交通省の手引き等を参考としているものと思うが、川口市民は800mを歩いてスーパーマーケットにはいかないのではないかと思っている。川口市の実情に合った徒歩圏を設定することが望ましく、例えば、15分都市の考え方であればもう少し距離は短くなり、また、高齢者徒歩圏の考え方等もあるかと思う。我々が圏域を考える際はグラフを作成するが、横軸に距離、縦軸に徒歩圏に含まれる人口割合を整理し、右肩上がりに増えていくグラフとなるが、その中で、400m圏や600m圏が川口市ではどの程度のカバー率となるのか確かめると良い。各施設で行う必要はないが、日々使うスーパーマーケットや学校等は検討してもらいたい。そうでないと、他の委員の方からも発言があったが、結局は全箇所が誘導区域に含まれるものとなり、何のために立地適正化計画を作成するのかという話になりかねない。

・事務局

800m圏については、まずは国の考え方をもとに整理を行ったところであるが、ご指摘のとおり、高齢者であれば15分程度かかる道のりである。コンサルタントより500m圏などで検討している都市もあると聞いているので、それらも加味してカバー率を検討していきたい。また、川口市では特に北部においては、第一種低層住居専用地域の指定が広がっており、スーパーマーケットも立地できないエリアとなっているため、カバー率だけに依存せず、それらエリアの買い物難民等に対してどのような施設が誘導できるのかも含めて検討していきたい。

また、1つ目のご質問については、掲載漏れのため今後は含めて検討を進めていく。

・委員

関連部門別計画よりは近い計画と理解している。ウォークブル区域の検討等では関連計画として無視できない必要なビジョンであるため、資料上の表現の仕方は考える必要があると思うが掲載はした方がよい。

・事務局

ご指摘のとおりであり、今後、必要な方針として含めながら検討していきたい。

・事務局

補足として、アクセス圏の考え方については、協定バスを見直す際に、自宅からスーパーマーケットや大型店舗まで何分で辿り着けるかといった逆の視点からの分析も進めているところである。それらとも連携を図りながら検討を進めていきたい。

・委員

商業のマーケット分析においては、数字は定かではないが、半径300m程度は立地が被らないようにする等、民間企業における考え方を持っているので、それらも参考にしてもらえればと思う。

・事務局

立地適正化計画での一般的な考え方だけでなく、実際の商業立地の考え方等、様々な視点も踏まえて検討していきたい。

・事務局

最後となるが、会長に都市計画基本方針の改定に関する事前説明を行った際に頂いたご助言について、紹介させていただく。

- ① 資料2ページ、「近年の社会情勢の主な変化」について、将来に向けては「ジェンダー主流化」や、「ウェルビーイング」等の視点を取り入れたほうがよい。
- ② 資料5ページ、(4) 高齢化率について、高齢人口65歳以上の分析のほか、近年、健康寿命が伸びていることを踏まえ、75歳以上を対象とした分析をすることで、より具体的な課題や対策が明確になると考えられる。
- ③ 資料6ページ、(5) 産業における「商業施設分布状況図」で、都市機能が不足していて不便な地域では、交通を強化するべきである。また、ユーザー目線で不便な状況・地域を捉えることも大切である。
- ④ 資料9ページ、(8) 浸水想定区域について、標高が低く水害が想定される区域には、今後人口が増えないような施策を検討した方がよいのではないかと。

以上のとおり、報告事項2の都市計画基本方針の改定に関し、会長よりご助言をいただきました。主管課といたしましては、いただいたご助言を参考にしながら、今後の検討に活かしてまいりたいと考えております。

・議長

会長からのご意見を踏まえ、各委員からも何かあるか。
他に意見等がないようであれば、質疑を打ち切る。

署 名

署 名