

第1回大田区立地適正化計画策定協議会 議事要旨

1 日時：令和7年12月25日（木）午後2時00分から4時00分

2 場所：大田区役所本庁舎2階 202会議室

3 出席者

委員：中西正彦氏 横浜市立大学大学院教授
谷口守氏 筑波大学大学院教授
野澤千絵氏 明治大学教授
神山忠行氏 大田区自治会連合会 会長
相川英昭氏 大田区商店街連合会 会長
峯 滋氏 一般社団法人大田工業連合会 副会長
宮本大志氏 公益社団法人東京青年会議所 大田区委員会 委員長

事務局：まちづくり推進部長、都市計画課、株式会社オリエンタルコンサルタンツ

4 議事

(1) 開会

(2) 挨拶

(3) 委員長の選出

大田区立地適正化計画策定協議会設置要綱第5条1項に基づき、委員の互選により委員長を定めた。

【委員】委員長に中西委員を推薦する。推選理由は、大田区都市計画審議会委員や同会長、大田区都市計画マスタープラン改定推進委員、大田区住宅マスタープラン有識者検討委員会の委員長等を務め、大田区のまちづくり行政に精通しているからである。

他の委員が承認したため、中西委員が委員長に選出された。また、委員長の職務代理は、委員長より谷口委員が指名され、谷口委員が承諾した。

(4) 開会宣言

委員7名全員出席であり、定足数に達していることから、本協議会は成立した。また、傍聴申込1名であった。委員長が開会を宣言した。

(5) 傍聴者入室

(6) 情報共有

事務局から「資料1 大田区都市計画マスタープラン」「資料2 立地適正化制度を巡る国の検討状況」「資料3 立地適正化計画関係施策一覧」について説明を行った。

(7) 議題

事務局から「資料 4 大田区立地適正化計画策定の考え方」「資料 5 データ集」について説明を行った。

(8) 質疑応答

【委員】資料 4 の記述について確認したい。本計画を「『大田区都市計画マスタープラン』の一部（高度化版）」としているが、立地適正化計画が都市計画マスタープランの高度化版である論拠はあるか。また、立地適正化計画は「地方都市を主眼に設計された制度」としているが、そのような説明がされている国土交通省等の公表資料はあるか。

【事務局】「高度化版」については、国土交通省の公表資料に記載がされており、参考としている。「地方都市～」については、国土交通省の資料には記載はない。他の策定済自治体と大田区とは異なる視点や課題があることを示すために事務局が独自で記述した。

【委員】「高度化版」は国土交通省が認識を誤っていると考えられる。都市計画マスタープランは法的拘束力が弱く、自治体が「夢」を書くようになったため、立地適正化計画で「秩序」を書く必要が生じたことが制度創設の背景である。両者は異質なものであり延長線上にはない。立地適正化計画が「アクションプラン」という考え方はあると思うが「高度化版」ではない。また、「地方都市～」の記述は不要と考えられる。地方都市に限らず、スプロールが発生していなければ立地適正化計画は本来不要であるが、歳出削減の観点から国土交通省が多く自治体で作成していることをアピールするために作成を求められていると推察される。今回の機会を活用して立地適正化計画を策定することは問題ないが、マスタープランの高度化版とは異なるものとして戦略的に作成する必要がある。議論の入り口として、都市構造上の秩序をきちんと考える必要がある。

【委員】計画を絵に描いた餅で終わらせるのではなく、実現手段とリンクさせることが重要との意見である。実現手段とのリンクをどのように制度的に担保するのかは難しい面もあるが、本日の協議会の場では、立地適正化計画を多方面に波及させるという本来の趣旨を重視し、委員自身との関連を踏まえて自由に意見を出していただきたい。

【委員】資料 2 において、現行制度における誘導施設について「宿泊施設、オフィス、ものづくりに関連する施設等は、誘導施設として想定されていません」とあるが、今後の制度改正で誘導施設に含んでいく方向性であると認識してよいか。また、資料 5 のデータによると、製造業が産業別では最も事業所数・従業者数とも減少していることから、その原因についても今後議論する必要があると考える。

【事務局】大田区としては、製造業は非常に重要であると認識している。現行制度では製造業関連の施設は誘導施設ではないが、資料 3 の p.3 に、視点の 1 つとして「産業振興」を加えている。委員の意見を含め、しっかり検討したい。

【委員】大田区は特別区かつ人口増加も見込まれる自治体であり、「なぜ立地適正化計画を策定するのか」を明確にしないと議論が進展しないと懸念される。

資料 4 の「立地適正化計画検討の視点」の視点 4 の中に「駐車場の配置の在り方も検討」とあるが、どのようなイメージか。附置義務駐車場の台数緩和等を想定しているか。

資料 5 「公共交通不便地域」は 1 日の発着本数が僅かなバス停も含めているか。今後自動運転が本格化するフェーズに入ることを踏まえ、本計画では地域公共交通の記述が必要であると考えている。子育て層から高齢者層まで幅広く利便性を向上させるためにも、バスのような 2 次交通的な移

動手段の拡充が必要と考えている。一方で 1 日に数本のバス路線があるなどバスの利便性が悪化しており、そのようなバス停の周辺は交通不便地域になるのではないかと。交通不便地域を把握するにはサービス水準も考慮する必要がある。

防災指針を検討する際に避難所のキャパシティの視点が重要であると考えているが、どのように考えているか。内水氾濫は重要であるが、外水氾濫、特に多摩川が氾濫した際に浸水深よりも高いところに避難者を収容できる施設規模があるか、そのような施設をどのように確保するかという点も非常に重要であると考えている。

【事務局】なぜ大田区で立地適正化計画を策定するか、という点は、国から令和 8 年度末までの指針策定の指示があるなかで、蒲田駅東口及び西口、大森駅西口、下丸子駅周辺等でまちづくりを動かしていこうという動きを踏まえ、本計画の必要性を検討したことが発端である。一方で、国から求められたから策定を行うのではなく、既成市街地の再生に向けた国土交通省の動きや、定住人口を増やし子育て世帯を増加させたいという大田区長の方針を踏まえ、大田区のまちづくりを具体的にどのように進めていくべきか検討する機会となると考えている。

資料 4 で提示した 4 つの視点は協議用として暫定的に設定している。駐車場配置の在り方については、現在蒲田駅周辺で駐車場配置の在り方を検討していること等を踏まえ記載した。蒲田駅周辺では、附置義務台数の緩和や駐車場の集約化・隔地駐車場の配置について、公共交通やタクシーの動線、バリアフリーの観点も含めて検討している。視点 4 に記載した理由は、今後のまちの在り方のなかで自家用車についての議論が必要と考えたためであるが、委員の疑問はその通りであると受け止めている。

公共交通不便地域の算出には発着が 1 日数本のバス停が含まれているため、指摘を踏まえ扱いを検討したい。公共交通不便地域の算出にあたっては、従来は一律の距離を用いていたが、年齢・体力差による歩行距離の差や道路勾配を考慮すると、不便地域は従来よりも広く考える必要があると考えた。また、臨海部は自転車や徒歩では、道が分かりにくいなど地域特有の課題もある。区全体を俯瞰して検討する。

高台（高い建物を含む）への避難については、本年 3 月に「大田区高台まちづくり基本方針」を策定している。同方針に記載のように、「ゲリラ豪雨」等による短時間での災害発生に備え、垂直避難できるよう高台を整備する必要がある。一方、本年 9 月に区内で発生した内水氾濫を踏まえ、高台まちづくりだけでなく、宅地のかさ上げ等の必要性についても議論したいと考えている。

【委員】附置義務駐車場の緩和を立地適正化計画に記載する必要はあるか。事務局から説明があったように、各エリアでまちづくり協議会に類する組織がマネジメントを行えている場合は、コンパクトプラスネットワークの中に位置付ける必要はないのではないかと。また、高台まちづくりについては、想定の高水深が高い地域を都市機能誘導地域に指定して誘導施設を設置することで高層階に逃げられるような発想もあるのではないかと。

【事務局】委員指摘のとおりである。現在検討している計画では、マネジメント体制や維持管理についても整理している。そのため、本計画では、各エリアの取組との関連性を表現できればよいと考えている。高台まちづくりについては、垂直避難の必要性や避難できる人数を考慮した際に、どのように施設を誘導するか、住宅の建替時にできる取組はないか等を含め検討したい。

【委員】京急蒲田駅から羽田空港にかけての京急空港線沿線は拠点開発が進んでいるが、穴守稲荷駅は駅ホームの幅が狭く、車いす利用者が線路に転落する事故も発生している。ホームの拡幅が必要であると考えている。区と地元が協力して駅を中心とした開発が必要だと考える。特に蒲田駅周辺は川崎と比較しても 10 年以上開発が遅れており、新空港線（蒲蒲線）が整備されても、鉄道利用者は蒲田を通過してしまうのではないかと。現状でも一部列車が京急蒲田駅を通過していることもあり、憂慮している。

高台まちづくりについては、盛土よりもマンション等の中高層建物を活用する方が現実的であるが、マンションは水害時の避難の受入れに難色を示すことが多い。区が交渉して避難を受け入れてもらえるようにすることが最も早い対処になるのではないか。

【事務局】区としても穴守稲荷駅の改良は課題だと認識している。羽田クロノゲートや三井不動産インダストリアルパーク羽田が開業し、利用者が増えており危険性は認識している。京急電鉄が改善に動き出しているため、期待している。一方、駅前には魅力ある商店街がある一方で、道は狭く、バスやタクシーが乗り付けられる場所がない、また、トラックが往来しているといった点の改善も課題だと認識している。

高台まちづくりについては、建築確認申請時に避難に関する協力要請ができるよう「地域力を生かした大田区まちづくり条例」を改正する予定である。強制力はないが、区としてもしっかり取り組んでいる。

【委員】大田区商店街連合会は京急電鉄とはつながりがあるため、整備の協力は申し伝えておきたい。東急沿線の商店街は比較的交通網が整っており立地が良いが、公共交通がバスしかないような商店街も多い。そのような立地の商店街は店舗が減少するなど疲弊している。店舗からオフィスや住宅になると商店街の機能は失われ、まちのにぎわいの喪失や治安の悪化につながる。そのため、店舗の維持のために高齢者等の来訪手段の確保は重要であり、東急バス、京急バス等のバス事業者に対しバスの増便を要望してほしい。バスを小型化する等の経費削減策と絡めた検討はできないか。

また、資料5の「多摩川氾濫による被害想定」は、どの程度の降雨を想定しているか。

【事務局】大田区ハザードマップと同一の想定「多摩川の全流域で48時間に588mmの降雨があった場合」である。

【委員】浸水想定区域には小中学校があるが、避難場所となっても対応できるようになっているか。

【事務局】大田区ハザードマップ p.46～47 に、避難場所として指定している階を記載している。また、水害時は指定避難場所とならない小中学校も定めている。

【委員】避難場所については、土地が低い場合、かさ上げを考える必要があると思う。

【事務局】バス事業者にはバスの増便を区から要請している。今後も区として声を上げていきたい。京急バスは減便が多いが、東急バスは減便が少ないと思われる。

また、商店街等で小規模店舗からマンションに建て替わった際、「地域力を生かした大田区まちづくり条例」の規定により所定台数の駐車場設置が必要となる。間口の狭いマンションでは1階部分が建物出入口と駐車場だけになり、テナントを誘致できず商店街のにぎわいに悪影響を及ぼすケースがある。このため、駐車場の隔地や荷捌きスペースの簡略化によりテナントが誘致できるように条例の改正作業を進めている。

【委員】できるだけ早く条例が審議されることを望む。

【委員】事業者や店舗が減少していると感じる。自分自身は雪谷出身で、町工場が多い地域で育った。多摩川沿い、呑川沿い、海老取川沿いには町工場が多く所在し、区内や近隣にはアサヒビールやいすゞ自動車等の大きな工場もあった。大小さまざまな工場や、それに付随して運送会社、倉庫会社も多くあったが、大きな工場が閉鎖になり、それに付随した事業者もなくなってしまっている。商店街に関しても、例えば馬込銀座は馬込温泉の閉業以後は寂れている。拠点になるようなところを整備すればにぎわいが戻るだろうが、大きな事業所の誘致は難しく、その手法は議論しなければならないと感じている。また、事業所が減ったことで、青少年対策委員になる若い人がおらず、高齢

化している。企業からの寄付額も減少し、地域のお祭りの開催が難しくなり、まちの魅力を伝えることが難しくなっている。こうした状況の中、子どもたちが成人すると、区を出て行ってしまわないか、定住しないのではないか、という危惧がある。町工場のオヤジさん達が元気に蒲田で飲み歩いているような地域から住宅街に変化したが、地域に定着してもらえるのかという懸念がある。

【事務局】 本協議会は予定調和の会ではないので、立地適正化計画というキーワードを足掛かりに様々な議論をしたいと思っている。区では現在、大人になっても住みたい魅力的なまちづくりを進めるにあたり、「大田区歴史的風致維持向上計画」の策定に取り組んでおり、令和8年1月5日までパブリックコメントを募集している。今回の策定はいわば創刊号で、区民からの資料や情報提供により今後拡充したいと考えている。拡充することで、地元への興味関心を持ってまちを歩き、魅力を知ってほしい。小学3年生から中学3年生にアンケートを実施する予定にしており、幅広い世代に意見を貰いながら計画をまとめたいと考えている。具体的な計画の内容としては、池上本門寺と御会式の広がり、参拝客を輸送した東急池上線の企業活動、洗足池公園、大森貝塚、海苔のふるさと、馬込文士村等が歴史的風致に位置付けられる見込みとなっている。また、区立小学校独自の探求教科「おおたの未来づくり」において、都市計画課の職員が景観まちづくりや歴史的風致についての出前授業を行い、まちの魅力について児童に調べてもらうことを計画している。このように、あの手この手で定住に向けた地域理解の促進やシビックプライドの醸成に取り組んでいる。

【委員】 資料5の、p.6の事業所数の増減分布とp.8の製造業事業所の増減分布において、全体としては減少しているが増えている地域もある。どのような理由か。また、立地適正化計画は産業の発展にどれだけ寄与できるのか。産業構造が改善した事例があれば教えてほしい。

【事務局】 資料5のデータ集については、基礎的な調査をしている段階であるため全体の傾向しか捉えられていない。業種の内訳等を追跡することで分析し、次回に報告したい。

また、産業構造の改善事例に関する質問については、従来、立地適正化計画で産業関連の施設を誘導の対象としていなかったこともあり、真正面から産業を立地適正化計画で扱った事例は見当たらないと思われる。一方、国では産業関連の施設を誘導施設に定めることができるよう制度改正の方向で検討されている。大田区の場合は産業の集積地と市街地が近接している場合もあり、委員の意見を伺いながらどのように取り組むか検討したい。

【委員】 大田区は羽田空港という大きな玄関口を有し、国際的にも開けた都市として発展する余地がある素晴らしい場所だと思う。大田区がリードして作っていくという姿勢はとても良いと思うので、（固定観念に）囚われずに進めてほしい。福岡空港と近接している福岡市中心部が発展し、企業誘致が進んでいるという事例もあるので参考になるのではないかと。一方、関東近郊は様々な国籍の人が流入していることが取り沙汰されている。東京青年会議所大田区委員会では、管理されたナイトタイムエコノミーの実現に向け、お祭り企画に取り組んでいる。海外から来訪する人々にどのようにルールを遵守してもらおうかという観点も、本計画に関連すると思う。

資料3のp.1に様々なカテゴリが挙げられているが、子育て世代の私としては「子育て」に注目している。現状について誤解を恐れずに正直に言うと、「大田区では子どもを育てたくない」と思っている。エリアによるが、大田区を離れたほうがよいのではと感じるくらい、治安や子どもの学力に思うところがある。この現状にメスを入れられるような計画になると良い。

「魅力」という言葉は千差万別で、人により捉え方が異なる。エリアによっても、文化的なエリアがあったり、夜の産業が発展しているエリアがあったりする。それぞれの魅力があると思うので、エリア別など、広く意見を求めてもよいのではないかと。目指したい理想像や夢、秩序はエリアごとに異なるのではないかと。思う。

【事務局】大田区は多様なまちだと認識している。例えば、区内には田園住居地域を除くすべての用途地域が指定されている。委員の意見にストレートに回答できないが、今後一緒に考えていきたい。

【委員】立地適正化計画の効果についての議論があったが、比較的新しい制度であることと、カンフル剤ではなく体質改善策であることから、効果の出現には時間がかかるものである。また、大きな成長が見込まれる都市ではあまり作成されておらず、民間の施設は、誘導の主な対象にはされてこなかった。病院を誘導したい土地があった場合に、病院を誘導施設にして誘致するといった使い方がされる場合がある一方、計画策定後に福祉施設が増えたが、それが立地適正化計画の効果かどうかは不明といった例もある。先ほど指摘があったように、これまでの計画に囚われず、大田区らしいが秩序のある計画となるのがよいと考えている。他自治体の失敗事例としては、市内の駅のほとんどに都市機能誘導区域の円を描いた計画があるが、これは思考停止である。夢を語るマスタープランにならないように、このようなことは避けるべきだ。また、他の委員の発言にあったように、大田区の特徴は商店街にあり、寂れていると言われていたが、区外から見るとにぎわっているように感じる。産業についても、羽田地区のインキュベーションセンター等には個性のある事業者がたくさんおり、日本の中でも強みになる点だ。このような特徴が出た計画として策定し、生かしてもらえるとよいと思っている。

【委員】様々な分野について事務局がすべて回答しており、各分野で既に施策が行われていると感じた。そのため、「なぜ立地適正化計画が必要なのか」という問いに戻ってしまう。区としての様々な事情はあるにせよ、区民に対してなぜやるのかの納得感が得られる回答が必要だ。本計画は、例えばバス事業者に増便をお願いする際に、「このエリアは居住をもっと促進したい、あるいは世代交代を進めたいエリアだ」とか「町工場やオフィスがどんどん建ち、そこの就業者の方が公共施設に通ってもらいたいエリアにしたい」といった理由にできるよう、そのゾーニングをするのが趣旨であると思う。交通や業務の話題についても、まさにこのような場合に使えるように本計画を策定するわけだが、それは都市計画マスタープランでもよいのではないか、という疑問にも戻ってきてしまう。なぜ大田区が立地適正化計画を策定するのかは、悩み抜いて明確な論理を出していただきたい。

【委員】各委員の意見に賛同する。一方で、何でもありとなると良く分からなくなってしまうという面がある。既存の立地適正化計画の使われ方からどこをどのように変えるのかという考え方も大事になってくると思う。特に居住誘導区域については、地方都市では区域設定が重要になっているが、大田区は居住誘導区域を小さく設定するのは現実的ではないため、区域の中に様々な拠点を、メリハリをつけて設定したり、場合によっては拠点に種別を設けたりして、都市機能誘導区域と一言で括れない設定をすることが必要になるかもしれない。居住誘導区域の中でもゾーニングをして、立地適正化計画や都市計画マスタープランの内容を推し進め、地域柄や地域カラーを打ち出し、そこに適した施策を打てる下地を作ることが必要だ。このような立地適正化計画を策定することで、国の検討では考えられていなかったような、大田区ならではの踏み込んだ考え方を導入することができれば意味がある。今後議論できれば良いと思う。

立地適正化計画のそもそもの趣旨として、他の部門と連携して策定する必要がある。連携せずに策定して綺麗な図を描いただけになってしまいがちであるが、例えば産業を誘致すると書いたら産業部門は頑張らないといけない。大田区に限った話ではないが、庁内のつながり作りを、計画策定とセットで頑張ってもらいたい。

【事務局】貴重な意見や質問をありがとうございました。策定に向け、非常に困難な課題があると改めて認識した。今回の議論の内容は、事務局として次回に答える必要があるが、協議会で議論したことで、良い計画が策定でき、良いまちになればよいと思う。しっかり頑張りたい。次回以降も忌憚のない意見をお願いしたい。

(4) 連絡事項

【事務局】第2回の策定協議会は令和8年3月ごろを予定している。具体的な日時、場所等の詳細は決まり次第お知らせする。

(5) 閉会