

第4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8年8月24日（月）午後2時00分から4時00分

2 場所：大田区役所本庁舎11階 第4委員会室

3 出席者

委員長：中西正彦氏 横浜市立大学大学院教授

委員：谷口守氏 筑波大学名誉教授

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 副会長

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 直前委員長

事務局：まちづくり推進部長、産業経済部長、都市計画課長、公共交通・臨海部担当課長、防災まちづくり課長、拠点整備第一担当課長、産業経済課長、産業振興担当課長、あきない振興担当課長、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）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、傍聴申込は7名であった。委員長が開会を宣言した。

（4）傍聴者入室

（5）情報共有

事務局から「参考資料1 第3回大田区立地適正化計画策定協議会 主な意見と対応」について説明を行った。

（6）議題

事務局から「資料1 誘導区域等の検討」「資料2 防災指針（骨子）の検討」について説明を行った。

（7）質疑応答

【委員】委員各々の関心のあるところを中心に発言いただきたい。論点としては、都市構造、大田区ならではの誘導区域の設定、誘導施設・誘導施策の考え方が挙げられる。

【委員】 前回の協議会に比べて大田区らしさの解像度が上がっていると感じる。資料について 3 点、考えを聞きたい。

1 点目は居住誘導区域と防災指針との関係である。居住誘導区域から防災上の視点で除外する区域は土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域のみであるか。防災指針は洪水・浸水の内容が多い印象であるが、浸水想定区域であることを理由に居住誘導区域から除外する区域はない、という理解でよいのか。

2 点目は交通不便地域に関連する事項である。立地適正化計画における公共交通の考え方として、都市機能誘導、居住誘導、地域公共交通計画の 3 点をセットで検討することがセオリーである。資料 1 p. 31 において地域公共交通計画のように交通空白が生じている区域を示しているが、地域公共交通計画は策定しないのか。

3 点目は、産業に関する事項である。産業に関して充実した内容となっておりよかった。資料 1 p. 11「目指すべき骨格的な都市構造図」において拠点を記載しているが、すべてにおいて「点」と捉えているのか。駅周辺が点として拠点到設定されている場合が多いが、「大森南、東糀谷、羽田旭町一帯」についても拠点到記載されている。ただ、この地域は点ではなく面的な広がりを持っている。拠点到せずとも都市機能誘導区域を設定することは可能であることから、このような地域は拠点到しない方がよいのではないかと考える。

【事務局】 1 点目について、浸水想定区域には既に多くの人が居住している実態があること、令和 6 年度に策定した「大田区高台まちづくり基本方針」において垂直避難や高規格堤防等の様々な施策を推進していることを踏まえ、浸水想定区域を居住誘導区域から除外するのではなく、対策を講じながら住み続けていくという方向で考えている。

2 点目について、交通政策基本計画は策定済みであるが、地域公共交通計画は策定に向けて庁内で準備・検討を進めているところである。交通不便地域への具体的な対策や取組については、地域公共交通計画の中で記載を検討している。大田区交通政策基本計画の目標年次が令和 10 年であるため、それまでに策定したいと考えている。

3 点目について、点ではなく面で捉えようという意識を持っている一方で、拠点到として位置づけないと都市機能誘導区域を設定することができないと思い込んでいた部分がかったため、資料ではそのような表現になっている。委員の指摘のとおり、点として捉えなくてもよいのであれば、より柔軟に捉えていきたい。例えば大森駅であれば、大森駅周辺はもちろん、大森海岸へのつながりや、平和の森公園、臨海部方面へのアクセスもあるため、このような広域的な視点で見していきたい。

【委員】 1 点目は、資料 1 p. 11「目指すべき骨格的な都市構造図」についてである。下丸子駅周辺が拠点到となっている点に違和感がある。拠点到は都市計画マスタープランにおいて既に位置づけられているため、委員の指摘を踏まえ、下丸子駅や新空港線（蒲蒲線）を含めた軸上に産業や商業等を誘導するという新しい考え方があってもよいのではないか。つまり、拠点到として設定しなくとも、軸上であれば都市機能誘導区域に設定するという方法もあり得るということである。地方においては人口密度が高い地域を拠点到として集約するという考え方はあってもよいと思うが、大田区のように区内全域で市街地が形成されているような自治体では、軸を作り、それがつながること大田区全体の利便性や生活のしやすさにつながる、というストーリーがあってもよいのではないか。

2 点目は、資料 1 p. 31「移動利便性向上施策重点化エリア」についてである。図において、1 日あたりのバス便数が 30 本以上のバス停を赤い点で、30 本未満のバス停を青い点で示しているが、これらがエリア設定において同一に扱われているように見える。例えば、多摩川沿いの不便地域の周辺には、青い点のバス停が集中している。このようなエリアを含めてまとめたエリアとして捉えた方がよいのではないか。地域公共交通計画に関する部分にはなるが、今後ライドシェアやデマンド交通により面的に対応していく可能性も考えられるため、空白の地域に対して一

律に対応していくのではなく、多摩川沿いのように面的に集まっている地域を中心に対応することが考えられるのではないかと。これは考え方の一つであるため、整理して検討してもらいたい。その他の政策テーマ別の誘導施策重点化エリアについては、大田区らしい設定となっており、区民にも分かりやすいと感じ、なるほどな、と思った。

3点目は、今後課題になると思われる誘導施設・誘導施策についてである。資料1 p. 77「誘導施設一覧」の池上駅周辺地区以下については、「区独自指定」の誘導施設が記載されている。これらの施設は区域外に設置する際に届出を必要とするのか。区域外に設置する場合はすべて届出が必要というのが立地適正化計画制度であると認識しているが、例えば空き店舗・空き施設を活用した物販・飲食施設は、洗足池駅周辺地区以外では届出が必要ということか。

【事務局】誘導施設について、基本的には届出が必要となるという認識である。その際、大規模商業施設の1万㎡以上などといった基準については、区として意思表示しながらも、届出が増加し職員の負担が過度とならないように設定できているか、などの課題はあり、事務局としても議論が十分でない点がある。議論の土台として資料に記載しているところであり、様々な部局の課題を踏まえて検討が必要な点である。

【委員】「区独自指定」の誘導施設については、まちづくりの政策として実施すればよく、立地適正化計画制度に紐づける必要はないのではないかと。区役所、大学、大規模商業施設、病院については重要な施設と考える。特に病院は人が集まる施設であり、病院周辺はバス便が維持・充実されることがあり、拠点性のある軸上に立地することで鉄道やバスの利用促進にもつながる。このような地域にとって必須の施設については、都市機能誘導施設として立地適正化計画制度に位置づけ、政策テーマ別についてはまちづくりの誘導施策として対応する方がよいのではないかと、というのが意見である。

【事務局】「区独自指定」の誘導施設については、委員の指摘のとおり、届出の対象外、すなわち届出制度とは異なる形で位置づけてはどうかと考えている。立地適正化計画のみで扱えるものに限定して記載すると、歴史・文化や公共施設等が誘導対象外となってしまう、誘導区域を設定する意義がなくなることを懸念した。「区独自指定」という概念を用いることで現行制度にも適合する記載とした。

【委員】資料1 p. 78「【新規】地区計画制度等の活用による敷地の細分化の抑制」は、地区ごとの検討では合意形成が難航することが懸念されるため、都市計画的な手法を用いて区全域で最低面積を定めた方がよいのではないかと。大田区は特に敷地の細分化・建て詰まりが多いため、地区計画による対応は困難と考えられる。立地適正化計画で建て詰まり抑制区域を指定し誘導政策と連動させる方法も考えたが、一部区域にのみ負担を強いる形となり合意形成が難しくなることが想定される。区全域を対象として過度な細分化を抑制する方策を検討する必要があるのではないかと。

資料1 p. 78「空家の利活用促進」に関連し、区の「空家等地域貢献活動事業」は見直しが行われたと認識している。空き家施策との連携を踏まえた記載の見直しが必要と考える。

資料2 防災指針について、浸水対策として様々な取組・支援が記載されており良いと思うが、地下室・半地下の抑制についても検討すべきである。狭い敷地において地下・半地下を設けることで床面積を確保する住宅がみられるが、近年の局地的な大雨等を踏まえると浸水の危険性が高く、排水ポンプがあったとしても停電時には機能しなくなる。防災指針において地下・半地下への対応策を盛り込むことが、浸水対応型建築物の検討にもつながると考えるため、記載を検討いただきたい。

資料2 p. 25「浸水対応型建築物の普及方策の概要」に記載のある「浸水想定区域内の大規模集合住宅に対する『浸水対策』の協議項目化の検討」については、開発協議の中で電気設備を地下に設置しないことや、設置する場合は止水ドア等の対策を求める、という意味か。

【事務局】「敷地の細分化の抑制」について、「地区計画『等』」という表現に様々な意味合いを持たせていたところであるが、曖昧であるとの指摘と受け止めている。しっかりやろうとすると都市計画の用途に関する制度の中での検討になると考えられるが、課題も多いため、事務局として引き続き検討したい。

【事務局】事務局から委員に質問がある。誘導区域と拠点の関係については、通常の立地適正化計画が「拠点＝都市機能誘導区域」という前提で構成されるとの先入観があったため、大森南等も拠点として位置づけていた。この点は大田区ならではの誘導区域の設定という観点から改めて柔軟に検討したい。そこで、委員のご指摘にある「軸から拠点を発想する」という考え方について、確認させていただきたい。誘導区域の設定にあたっては、軸上の誘導区域と、地域特性を踏まえた面的なまちづくりを行う誘導区域の2つのタイプがあるとの理解でよいか。

【委員】そのとおりである。赤く示された大きな拠点は軸上に位置づけ、軸から外れる地域は「まちづくりの拠点（〇〇型）」といったイメージで捉えている。新空港線（蒲蒲線）を含め、軸をつくっていく方向性が強く出ているように感じるため、大森・蒲田・下丸子といった特定の駅に限定する必要はないのではないか。例えば近年、田園調布中央病院が移転したが、このような病院が老朽化により移転が必要になった場合、大きな拠点でなくとも軸上の駅周辺に来てもらえばよい、という発想で捉えることができる。地方でよく行われる拠点設定の考え方に囚われず、軸上にある駅は基本的にすべて拠点とし、軸から外れるがテーマ性のある地域は「拠点」という呼称にこだわらない、という整理でもよいのではないか。高密度に市街地が広がる東京23区版として、地方版とは異なる考え方があってもよいと考える。

【事務局】承知した。都市機能誘導区域について、地方都市のように駅を中心に一定の半径で設定するのではなく、軸を定めた上で軸上の商業用途的な機能を許容するエリアを設定する考え方もあり得る、ということだと理解した。頂戴した意見を踏まえ検討したい。

【委員】現在、羽田において開発が進められており、区としても熱心に取り組んでいただいている点については異論がない。一方、京急蒲田駅西口地区の再開発については1年ほど前から話は出ており、また蒲田駅東口地下自転車駐車場についても工事の遅延が見込まれると聞いているが、こうした情報が我々にほとんど共有されていない。可能であれば、連合会等で進捗を共有してほしい。

【事務局】京急蒲田駅西口の再開発については、昨年12月に都市計画審議会において事業の都市計画決定について審議があり、市街地再開発事業として都市計画決定したところである。現段階では事業の大枠が固まった段階であり、具体的な工期・費用等については、今後の事業認可の手続きに向けて地域主体の市街地再開発組合が整備していくものと承知している。事業認可に向けて情報は公開されていくため、現時点の都市計画決定時の資料を区のホームページ等でご確認いただくとともに、今後も適宜情報発信していきたい。蒲田駅東口の地下駐輪場については意見があった旨を所管課に共有する。現在は準備工事の段階であり、構造体の整備には至っていない。工期については若干の延伸が見込まれる旨、議会にも報告があったと承知している。

【委員】工期が2年程度延長するという話も聞くところである。総事業費への影響が懸念される。

【事務局】意見を所管課に共有する。

【委員】一昨日（8月22日）、都内で大雨があったが、区内で被害はあったか。

【事務局】被害は確認されていないと聞いている。

【委員】集合住宅において、地下に電気設備を設置した場合、浸水時に機能を失い、高層階の住民が階段を利用せざるを得なくなる。大規模建築物の建築時に、地下への電気設備設置を避けるよう指導することは可能か。

【事務局】現在まさにその点を検討している。建築基準法上、浸水対策として電気室を上層階に設置する場合、一定の要件の下で容積率を緩和できる措置はあるが、それのみでは促進が不十分であるため、区への申請時に指導できるよう条例に位置づけることや、浸水対応型建築物の具体的な条件を示すことが必要と考えている。

【委員】条例化は可能であるということか。

【事務局】条例を新設するというより、既存の条例に規定を追加する形を想定している。

【委員】福島第一原子力発電所の事故では、地下階に設置されていた電源設備が浸水したことが事故進展の一因になったと理解している。気候変動を踏まえ、区内のいわゆるゼロメートル地帯を含む海拔の低い地域については、特に指針を明確に示す必要がある。また、資料 1 p. 11「目指すべき骨格的な都市構造図」に関連し、下丸子駅周辺を拠点とすることについて、具体的にどのような計画を想定しているか。

【事務局】具体的な内容は今後の検討になるが、当地区は踏切の解消のため東急多摩川線の地下化又は高架化のいずれかが必要な地域であり、線路の立体化と併せてまちづくりを一体的に検討する必要があることから、拠点として位置づけている。

【委員】踏切がネックになるということが分かった。洗足池駅周辺は歴史・文化資源はあるものの、区の大きな公共施設の整備がなされておらず、周辺の大岡山エリアも含め、施設面での手当てが少ないと感じる。土地の確保が難しいエリアではあるが、この点についても計画に反映していただきたい。

【委員】産業に関する記述が充実し非常にありがたい。資料 1 p. 11 で、住工共生型産業拠点として大森南等の地域が挙げられているが、大田区内には羽田から武蔵新田、下丸子、田園調布にかけての多摩川沿いや、呑川沿いをはじめ広く工場が点在しており、面的な視点で捉えてほしい。また、防災指針を通じてハザードマップの正確性を認識したところだ。

【事務局】資料 1 p. 35 の「大田区らしい職住近接施策重点化エリア」の範囲設定については、事務局内でも議論を重ねているところだ。工場は広範囲に分布しており、すべてを対象としたい一方、範囲を一定程度絞る必要があると考え現在の範囲となっている。範囲外の地域についても住工調和は重要であるため、意見を踏まえ柔軟に検討したい。

資料の補足説明であるが、資料 1 p. 21「施策イメージ」のポンチ絵にあるとおり、居住誘導区域内に工業地域・準工業地域が広く分布する中で、都市政策と産業政策を連携して展開するエリアとして「住工共生型産業拠点」を位置づけている。それ以外の工業・準工業地域についても、施策のレベル感に差はあるものの、操業環境を維持するという統一的な考え方にに基づき整理している。

【委員】住居誘導により住む場所のみ用意したとしても、働く場所や雇用が揃わないと職住近接は実現しないと考える。資料 1 に示された 1 万㎡規模の施設誘導についても、実際にそのような用地があるのか疑問であり、職住近接を実現するための土地の空白はないと思う。委員の指摘にあった面的・軸的な発想は興味深い。

【事務局】用地不足についての指摘は、委員の肌感覚のとおりだと認識している。一方で、蒲田駅周辺には震災復興の区画整理による街区が現存しており、今後の都市機能更新の中で、再開発に限らず街区再編を通じて1万㎡超の建物が建つ用地を確保できる可能性があると考えている。無秩序な機能更新とならないよう、本協議会の議論を踏まえたまちづくりを進めていきたい。

【委員】資料1 p. 32～35「大田区らしい職住近接施策重点化エリア」について、「大田区らしい」という点を踏まえ、産業と居住の間をつなごうという意味で興味深いテーマである。一方で、産業集積地と空き家発生見込み地域を重ね合わせる考え方は、職住がかなり近接した距離にあり、住んでいる場所のすぐ近くで働くということを想定していると思われるが、実際にそれが成立するかは分からないのではないかと。例えば、区内で戸建て住宅を持つのは都心に通勤する人が多いのではないかと、一方で産業拠点に通う人も二子玉川などに住んでいるのではないかと、などと感じる。同じ区内であれば職住近接と言えるのではないかと。同一地区内であることの意義、何のために職住近接をするのかについて問われるところだ。重要なテーマであるからこそ、もうひと工夫してほしい。

また、資料1 p. 80「多様な産業集積を生かした職住近接型のまちづくり」について、本日は産業系の部局も出席しているが、立地適正化計画に定める内容が施策として生きるよう、緊密に連携してほしい。重点化エリアの指定については、本日は広めに指定する方向の議論となっているが、最終的にどこかで線引きをする必要があり、指定したエリアについては手厚い手当をしなければ誘導にはつながらない。誘導的な施策を打つもの、打たないもの考えた上で、立地適正化計画と連携させることが必要だ。その中で、工場のリニューアル支援は難しい課題だと考えている。特に操業中の中小規模のものづくり事業者は、操業を止めると事業継続自体が難しくなるため、その場での建替えは困難であると以前聞いたことがある。そのため、適切な移転先の斡旋や、代替地の確保、操業を継続できる対策などの手当てが、誘導する地域においてより手厚く講じられ、工場のリニューアルにつながる、というような連動性があれば、立地適正化計画に産業を組み込む「大田区らしい」の意義がより明確になると考える。

このような点を含め、細やかな対応には限界があるとは思いますが、進め方や具体的な手当てについて、もう少し検討してほしいと感じた。各委員の意見に同感するところが多かったため、引き続き検討をお願いしたい。

【事務局】委員の意見は理解できる点が多く、心強く感じている。特に委員の「面」という視点は、まさにそのとおりだと考えている。例として資料1 p. 72の町丁目単位の事業所数の図を挙げる。色が濃い地域は、相対的に工場数が多い地域である。大森南、東糀谷、羽田旭町は工業専用地域を有するエリアであるが、それ以外にも、多摩川沿い、内川沿いのエリアにも工場が分布している。また、呑川と東海道新幹線に囲まれたエリアや、かつて東調布と呼ばれたエリアにも工場が分布している。民間の工場アパートを誘導するのであれば、これらの地域は誘導する地区としてふさわしいのではないかと考えている。

近年、民間デベロッパーから工場アパートを整備したいという問い合わせが寄せられている。しかし、適切な土地について我々が直接紹介できるわけではなく、機会を損失している部分がある。本日の議論のように、面的に工場アパートを誘導していくエリアが、この立地適正化計画の中で位置づけられれば、我々としても政策を誘導しやすくなると考えている。

【委員】この図を見ると、立地適正化計画は駅を中心に考えられているが、産業については必ずしも駅とは重ならず、少しずつような形で捉えてもよいのかもしれない。

【委員】鉄道を中心に見ているのではないかと。産業のクラスターをつなげるような、産業を促進するような軸をつくり、その集積地を誘導区域として面的・拠点的に扱うという考え方もあり得る。

【委員】地方都市の単純な構造を前提として考えられている枠組みに対し、大田区ならではの要素が出てくると、そうした制度の想定に合わない部分を調整することに苦労しているのだと思うが、産業はその最たるものであると考える。この点について、各部局でよく検討した上で、本日の議論も踏まえ、国に対しても意見を述べるくらいのつもりで検討してほしい。

【委員】令和島の話がなかったが、拠点としての発想はないのか。通常の港湾地区という位置づけでよいのか。東京都が何か方針を示している可能性もあるか。

【事務局】令和島地区については、主に東京都港湾局が用地を保有している。港湾機能の一部を令和島地区に移すという方針で、コンテナ埠頭が主な用途となっている。大田区としては、住民が居住していない地域であることから、先端技術の実証フィールド等としての活用を方針として定めているところである。

【委員】そのような意味でも産業の拠点であるので、産業軸の延長線上にここが位置づけられるのではないかと考えた。また議論してもらえればと思う。

道路関係について、拠点や誘導区域とはやや異なる話になるが、資料1 p. 80 ページで新たに「ウォークアブルな都市空間の形成」が示された。ご存じのとおり、9月から、生活道路における自動車の法定速度が時速60 kmから30 kmに引き下げられる。大田区内にもそのような道路が多くあると思われる。車を運転する人にとってはストレスになる一方、歩行者にとっては明らかに環境が改善する。これは商店街の活性化にもリンクし得る話ではないかと考えるため、法定速度の変更という観点からも、どの道路が適しているかといった議論があり得るのではないかと考える。

資料2 p. 3の浸水実績図について、これは基本的に内水氾濫だと理解しているが、p. 9「中高頻度で発生する降雨による想定浸水深」と一致していないのはなぜか。先日の千葉（令和8年8月千葉豪雨）のような豪雨が発生した場合、浸水実績図にあるような地域は同様にリスクが高いと理解してよいのか。千葉豪雨のような事象は外水氾濫よりも頻繁に発生する可能性があるのではないか。防災指針内の情報の整合性について気になったため、確認したい。

【事務局】資料2 p. 9「中高頻度で発生する降雨による想定侵水深」は外水のみを対象としている。一方、p. 16「中小河川氾濫・内水氾濫浸水深」は、想定最大規模の場合の浸水深である。

【委員】想定最大規模は区内のほぼ全域が浸水するような想定になってしまう。防災指針において使用する情報として適切なものが何かを考えて整理するとよい。P. 3程度の情報量でも良いのかもしれないが、この点を議論してもらいたい。

【委員】資料2 p. 10、11に家屋倒壊等氾濫想定区域が示されているが、多摩川沿いにそれなりの範囲で存在している。これらの地域は居住誘導区域に含めるということではどうか。委員が検討に携わった川越市の立地適正化計画では、危険な区域だとして区域外にしたと理解しているが、大田区の場合はよいのか。

【事務局】「大田区高台まちづくり基本方針」に示しているが、現状の木造戸建てのままではなく、鉄筋コンクリート造への建替えや、垂直避難を確実にできるようなにするなどの対策を講じることを前提に、一定の指定をした上で居住誘導していく、という考え方である。

【委員】大田区の場合はそれでよいと考える。川越市の事例は、全域が都市化していないために除外することが可能であった。本日の議論全体を通じて感じるのは、積極的に誘導したい地域と、既に居住者が多いため他の対策で対応せざるを得ない地域があるということであり、これは、これまで国土交通省が想定してきた一般的な地方都市の立地適正化計画とは異なる状態である。こ

の点については、国に対し、東京都向けのメニューとして新たな区分を設けてほしいと働きかけるべきではないか。積極的に居住誘導する区域と、既に居住者が多いため一応居住を認める区域とを段階的に整理して議論しないと、東京都内では難しい面があると思う。誘導施設の議論についても同様であると感じた。国の制度自体を見直した方がよいのではないかと考える。

【委員】区民の委員から、意見はあるか。

【委員】商業の立場から、現状について話したい。鉄道駅の近くの商店会は、近くに大型店があってもそれなりに繁栄しており、各店舗が頑張って商売をしている。一方で、近くをバスしか通らない商店会は、店を畳む人が多くなっており、商店街連合会加盟の商店会のうち13商店会はほとんど解散状態にある。こうした商店会がどのように元に戻っていきけるか、その方向性についても本計画に盛り込んでほしい。

【委員】要望として受け止める形かと思うが、事務局として考えていることはあるか。

【事務局】あきない振興担当課や都市計画課が連携しながら、商店街を今後どのように維持していくかについて検討を進めている。まちづくり条例や産業のまちづくり条例において、商店街の附置義務を努力義務として盛り込む等、さまざまな工夫を行っている。また、交通不便地域と商店街との関係も一つの課題であると考えており、しっかりと検討していきたい。

都市計画課としてはまちの景観について取り組んでいるが、その中で、昨年度に大岡山の商店街において、商店街の景観や看板に対する視線、通行者の属性等に関する調査を実施した。また、子育て世帯が利用しやすい商店街のあり方や不足する機能等についても、周辺保育園の保護者から情報を収集している。今後、あきない振興担当課と調査結果を共有し、にぎわいの創出につながる商店街のあり方を検討していく。立地適正化計画に直接位置づけるものではないが、関連する内容については適宜共有したい。

【委員】今後のスケジュールについて、説明願いたい。

【事務局】本日の議論を踏まえて改めてブラッシュアップを行い、その内容をもって国及び都と協議を行う予定である。それを踏まえた上で、10月21日（水）に第5回協議会を予定している。その後、事務的な手続きを経つつ、地域に説明を行い、12月にパブリックコメントを実施することを想定している。今後の議論の進捗にもよるが、パブリックコメントで頂戴した意見も踏まえて修正等を行い、第6回協議会を1月中旬頃に予定している。そこで内容を固め、1月に予定している都市計画審議会に諮りたいと考えている。最終的には今年度末の策定を目指して進めている。

【委員】何度も話題に上ったが、結局のところ、既存の制度が想定していない事柄を多く議論している。この点をしっかりと国に伝え、「国の制度の想定がこうだから」ということではなく、その想定と合わない部分について、どのように前向きに対応していくかをきちんと協議し、良い形で決着をつけてほしい。次回の協議会でその内容を聞きたいと考えているので、ぜひよろしくお願いたい。関連に意見が挙がったため、事務局には作業の負担が大きいと思うが、ぜひ本日の内容を盛り込んで良いものにしてほしい。

（８）連絡事項

【事務局】第5回の策定協議会は令和8年10月21日（水）を予定している。具体的な日時・場所は決定し次第お知らせする。

（９）閉会