

平成28年度第2回

一宮市都市計画審議会  
議事録

一宮市都市計画審議会

次の議案を審議するため、一宮市都市計画審議会が平成29年2月14日午前10時00分、本庁舎11階1102会議室に招集された。

## 記

### 1. 諮問事項

議案第1号 一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定について

### 2. 報告事項

報告第1号 市街化調整区域内地区計画の運用指針について

報告第2号 用途地域(容積率)の変更について

### 3. 出席委員 15名

牛田 幸夫、櫻木 耕史、高岡 幸郎、宮本 由紀、島津 秀典、  
鵜飼 和司、彦坂 和子、谷 祝夫、浅井 俊彦、平松 邦江、  
市川 和邦(代理出席：杉浦 政晴)、寺倉 利彦(代理出席：加藤 政治)、  
津田 新太(代理出席：伊藤 晃一)、富山 弘美、森 律子

### 3. 欠席委員 2名

高取 千佳、秀島 栄三

### [事務局]

まちづくり部長 加藤 重明	まちづくり部次長 坪内 将広
都市計画課長 松川 貴広	同主監 竹内 誠
同都市計画・庶務G課長補佐 田内 誠一	同G主査 牛田 貴史

開 会  
会 議 顛 末  
午前10時00分

(開会のことば)

事 務 局  
お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまより、平成28年度第2回一宮市都市計画審議会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しいところ、当審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまの出席委員は15名でございます。一宮市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、過半数の委員の出席がございますので、会議は成立しておりますことをお知らせいたします。

なお、本日は、秀島委員さん、高取委員さんのご都合が悪く、欠席されております。

また、市川委員さん及び津田委員さんは本日ご都合が悪く、欠席されておりますが、一宮都市計画審議会運営規則第5条に基づき代理が認められておりますので、愛知県一宮建設事務所 企画調整官の杉浦様、愛知県尾張農林水産事務所一宮支所建設課課長補佐の伊藤様に代理出席いただいております。

本日は、秀島会長が欠席されておりますので、平成28年第1回都市計画審議会において、秀島会長より会長の職務代理者に指名いただいております、櫻木委員さんに、ごあいさつと、その後の議事の進行をよろしく願いいたします。

(会長あいさつ)

会 長  
(職務代理者)  
改めまして、おはようございます。今日は、会長不在とのことで私の方で議事進行させていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日は「一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定について」の1議案が諮問されております。また、報告事項として「市街化調整区域内地区計画の運用指針について」と「用途地域(容積率)の変更について」の2案件がございますので、よろしくお願いいたします。

(新委員紹介)

会 長  
(職務代理者)  
早速でございますが、異動により新たに委員になられた方をご紹介します。愛知県一宮警察署長の寺倉利彦委員さんです。寺倉委員さんは本日ご都合が悪く、欠席されておりますが、一宮都市計画審議会運営規則第5条に基づき代理が認められておりますので、愛知県一宮警察署交通課長の加藤様に代理出席いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、本日の議事録署名者を決めさせていただきます。

議事録署名者は、議席順にお願いしておりますので、名簿で3番目になられます高岡委員さんと5番目になられます宮本委員さんをお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(議案の審議)

それでは、本日の議案の審議に入らせていただきます。

議案第1号「一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定について」をご審議賜りたいと思います。事務局の方から、議案の内容についてのご説明をお願いします。

事務局 はい、会長。

会長  
(職務代理者) はい、お願いします。

事務局 議案第1号「一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定」について、ご説明いたします。着座にて失礼いたします。

昨年、11月10日に開催されました、第1回の都市計画審議会でもご説明させていただきましたが、改めて都市計画マスタープランの部分改定の経緯をご説明させていただきます。

一宮市都市計画に関する基本的な方針、いわゆる一宮市都市計画マスタープランは、平成21年6月に策定されております。その後、本市では、深刻化する人口減少と少子高齢化やこれによる地域経済の縮小という負のスパイラルに立ち向かうため、一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略を、平成28年2月に策定しました。この総合戦略において、今後における人口減少の克服と地域の活性化のため、木曾川の豊かな自然と、大都市・名古屋から10分という環境の中で、安心して子どもを産み育て、働くことができるまちづくりを目指すこととしております。

つきましては、この総合戦略に掲げる、良好な住宅地の供給や一宮駅周辺の土地の高度利用を図りながら、さらなる本市の発展に向け、社会情勢の変化に適切に対応すべく、第1回の都市計画審議会に引き続き、パブリックコメントの結果などを踏まえまして、ご審議いただくものでございます。

前回の都市計画審議会においては、一宮市という都市としての構造評価を行い、現在このまちが抱える課題を見つけ出し、これに対応すべき土地利用の方針をご説明させていただきました。また、これにあわせて、都市計画マスタープランの部分改定もご説明させていただきました。主なものといたしましては、将来都市構造図に(仮称)西尾張インターチェンジ周辺を工業・物流拠点に新規に位置付け、一宮インターチェンジ東側の工業・物流拠点を拡張しております。

リニアインパクトや駅前ビルなど整備効果を生かした空間開発の促進をすべく、高密度な土地利用の促進のため、容積率の見直しや、高度利用地区の指定などを進める旨を追記いたしております。

今後の人口減少社会において、市街化調整区域においても鉄道駅など、利便性の高い地区に人が集まるよう、地区計画制度の活用についても追記しております。

また、前回の都市計画審議会での説明に対し、ご意見といたしまして、都市構造評価及び土地利用方針(骨子)、A3で2枚になっておりますものでございま

すが、こちらの3ページ目、住宅地の配置方針に記載されております、市街化区域内の低未利用地を活用した新市街地整備、市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い低未利用地の活用という表現について、言葉の定義がわかりにくく、誤解を招くというご指摘を頂きました。後ほど、ご説明させていただきますが、表現の修正を行っております。

また、市街化調整区域においても、需要がある場合は、新規住宅地を形成するのかといったご質問については、過大な規模とせず、鉄道駅周辺など、公共公益施設等の既存ストックを活用できる利便性の高い地区において、集約できるような都市構造を目指していくとお答えさせていただきました。

なお、立地要件などは、後ほど報告第1号でご説明いたします、市街化調整区域内地区計画運用指針で別途定めてまいります。

次に、パブリックコメントの結果についてご説明いたします。

第1回の都市計画審議会でご審議いただいた後、昨年12月1日から、本年1月5日にかけて、この部分改定（素案）に対して、パブリックコメントを実施しております。その結果といたしましては、7人の方から、10件のご意見を頂戴いたしました。

いただいたご意見及びそれに対する市の考え方をとりまとめたものが、議案第1号—参考資料1の一宮市都市計画に関する基本的な方針部分改定（素案）への意見に対する市の考え方（案）の資料となります。

では、そちらをご覧になりながら、掻い摘んでご説明をさせていただきたいと思っております。

まず番号1のことにつきましては、計画性をもった道路整備と適正な維持管理を求める内容と判断いたしました。この意見に対しまして、市の考え方といたしましては、幹線道路につきましては、新市建設計画に基づき整備を進めており、国、県に対しても、整備促進を働きかけていきます。また、道路の点検についてのご意見は担当課へ伝えるという考えでございます。

2点目のご意見についてでございます。こちらにつきましては、企業誘致の必要性と、これにかかる土地利用の見直しの必要性を求める内容と判断いたしました。これに対しまして、市の考え方といたしましては、当市の広域高速交通等の恵まれたアクセス性を活かし、製造業等の企業誘致を進めるため、今回の部分改定では、工業・物流拠点について、東海北陸自動車道の（仮称）西尾張インターチェンジ周辺に新たに位置づけ、また、一宮インターチェンジ東側の拠点を拡張しております。企業誘致に係る開発手法は、条例による地区指定や市街化調整区域の地区計画により、民間主導の開発を想定していきたいという考えでございます。

3つ目のご意見につきましては、名岐道路や国道22号の沿線への道の駅の整備による観光客の増大や他の観光資源の発掘の調整を求める内容と判断いたしました。これに対しまして、市の意見でございますが、今後、名岐道路の整備によるストック効果として、リニアとの連携により、地域資源を活かした観光・交流による地域の活性化も課題と考えていくという考えでございます。

4点目、鉄道整備に着目した公共交通軸の充実を求める内容と判断いたしまし

た。これに対しまして、市の意見でございますが、少子高齢社会を迎える中で、今後のまちづくりにおいては、公共交通機関の充実とともに歩いて暮らせる地域づくりの視点が重要であると考えているという考え方でございます。

5から7のご意見につきましては、一宮駅周辺や中心市街地の活性化、土地利用、iーバス路線の整備を求める内容と判断いたしました。これに対しまして、市の意見でございますが、一宮駅周辺では、土地利用の高度化により、多様な都市施設と居住空間の複合化等を推進し、賑わいの創出を図っていく。そして、中心市街地が行きたくなる街、住みたくなる街としての魅力を高めるようなまちづくりを誘導していくという考え方でございます。

8つ目になります、こちらの意見は名神高速道路尾張一宮パーキングエリアの利用向上のための周辺整備と島畑の保全を求める内容と判断いたしました。これに対する、市の考え方でございますが、尾張一宮パーキングエリア周辺を含め、一宮インターチェンジの利便性を活かし、新たな工業・物流拠点の形成を図り、島畑については、特徴ある農業環境として共存を図りつつ、貴重な景観資源、観光資源等として考えていくという考え方でございます。

最後に、9、10の意見につきまして、今後の人口減少社会に対応するため、市街化調整区域において、地区計画により住宅宅地の供給を図るべきである内容と判断いたしました。これに対する、市の考え方といたしましては、当市は、コンパクト+ネットワークのまちづくりを推進するため、市街化調整区域においても、利便性の高い鉄道駅周辺の土地利用や、コミュニティの維持の視点から、地域拠点づくりが必要と考えており、市街化調整区域における適切な土地利用誘導を図るため、別途、市街化調整区域内地区計画運用指針を定めるという考え方でございます。

以上が、ご意見に対する市の考え方でございます。いずれも貴重なご意見ではございますが、部分改定に係る修正はないものとさせていただいております。

それでは、前回の都市計画審議会から修正を加えさせていただきました部分について、ご説明いたします。

まず始めに、今回の「一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定」の検討資料となる、A3カラー刷りの都市構造評価及び土地利用方針（骨子）をご覧ください。また、議案第1号ー参考資料2の新旧対照表もあわせてご覧ください。新旧対照表につきましては、左の列から、ページ数、修正した新たな記述、修正前の記述となっております。

主なものについて、ご説明させていただきます。

まず、1ページ目につきましては、現状の都市構造の評価のうち、評価7の語尾の修正を行っております。そして、右上の図となります将来都市構造の検討の平成22年及び平成52年の人口密度の図の凡例の階層を左右、統一いたしました。また、右下の30年後の人口動向の枠内にございます一文を、市街化区域は、平均50人／ha以上という表現に修正しております。

次に、3ページをお願いいたします。土地利用の方針のうち、住宅地の配置方針の要点の2つ目となります、「市街化区域内の拠点における面的未整備地区の都市基盤整備」と、3つ目の「市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い地区の

活用」という表現がございますが、いずれも、低未利用地という表現を含んでおりましたが、前回の都市計画審議会において、言葉の定義が分かりにくく、誤解を招く表現とのご指摘ございましたので、それぞれ、「市街化区域内の拠点における面的未整備地区の都市基盤整備」及び「市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い地区の活用」と改めさせていただきました。

最後に4ページの図でございますが、一宮ジャンクションの南に位置する（仮称）西尾張インターチェンジに、ICマークを追加しております。

以上が、骨子の修正箇所となります。

なお、都市構造評価及び土地利用方針の本編にあたります検討資料につきましても、同様な部分を中心に修正をしております。

続きまして、一宮市都市計画に関する基本的な方針部分改定の修正箇所をご説明いたします。

議案第1号の一宮市都市計画に関する基本的な方針部分改定（案）と、対応いたします、議案第1号—参考資料3の新旧対照表をご覧ください。まずはじめに、全体の図を通してでございますが、一宮ジャンクションの南に位置する（仮称）西尾張インターチェンジに、ICマークを追加しております。

次に、6ページをご覧ください。リニアインパクトや新駅前ビルの整備効果を活かした民間開発の促進の記述につきましては、8行目からの「名古屋駅と約10分で結ばれる一宮駅周辺においても」から始まる文章となりますが、要旨の変更はございませんが、より分かりやすい文章構成に組替えをしております。

また、①集落地のコミュニティ維持の項目につきましても、文章の組替え、及び7ページの上から5行目、「したがって、今後は市街化調整区域としての環境を維持しつつ」のあとに、「公共公益施設等の既存ストックを活用できる利便性の高い地区周辺においては」という文章を追加してさせていただきました。これは、集落地のコミュニティ維持につきましても、市街化調整区域のいたるところで図るものではなく、市の出張所や小中学校、一日の運行本数の多いバス停などの利便性の高い地区周辺への誘導を図る意図を示すものでございます。以上が、主な修正点となります。

以上で議案第1号の説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

会 長  
(職務代理者)

趣旨説明が終わりましたので、この案件のご審議をお願いしたいと思います。ご意見ございます方はお願いいたします。

委 員

先ほど、容積率の説明が少しありましたけども、これはどこの部分を指しているのですか。

事 務 局

この案件につきましては、報告第2号の方で詳細をご説明させていただきたいと思いますが、基本的には一宮駅周辺のことを指してお話をさせていただいております。

委員 パブリックコメントの9番、10番の市の考え方で、当市はコンパクト+ネットワークなまちづくりを推進するためとありますが、私が認識不足なのか分かりませんが、一般の市民の方にはオーソライズされた言葉なのですか。こういった定義なのですか。

事務局 冒頭でも触れましたように、わが国が人口減少という時代に入っていきますが、その中で、いかに都市を効率よく経営していくかというのが今後の課題になっていきます。当市は特に、市街化区域だけでなく市街化調整区域にもたくさんの方がお住まいになっています。市街化調整区域の中でも1haあたり40人おきまして、当市におきましても、人口減少の中でいかにお住まいの方を集約化して都市経営をうまく回していくということが重要となります。その施策としまして、鉄道駅周辺や地域生活拠点にお住まいになっていただくように少しずつ仕向けていくというのが我々都市計画サイドの考え方でございます。そして、その拠点を公共交通機関によりネットワークで結び、利便性の高いまちづくりをしていくということで、コンパクト+ネットワークなまちづくりと定義させていただいております。これは一宮市だけではなく、国全体の考え方が今このようになっていきます。これまでの拡散してきた都市をより効率的にまとめていくことがこれからの一宮市だけでなく国全体における捉え方でございます。

会長  
(職務代理者) 今回のマスタープランの部分改定の3ページにこの用語が載っていますが、都市計画の中ではおそらくポイントとなるものと思います。

事務局 今回の骨子の中でコンパクト+ネットワークと同じ意味で使わせていただいております、骨子の3ページ目左側の一番下段に黄色の文字で書いてございますが、多拠点ネットワーク型都市は同じ意味を示すものでございます。都市の中にたくさんの拠点がある、これを公共交通機関で結んで、利便性を高めてまちづくりをしていこうという考え方で当市の土地利用方針といたしまして多拠点をネットワークで結んで都市をつくっていくということで掲げさせていただいております。

委員 一宮パーキングエリアの北側、島畑は文化財に指定しているのですか。

事務局 指定はしておりません。

委員 島畑は何箇所ありますか、転々としたところを開発する場合、島畑があれば残すということですか。

事務局 土地の地主の方、市民の方のご意見を伺いながら、観光資源として残していく必要性があれば、今後も土地利用とあわせて考えていきます。

委員 島畑として残してほしいという地元全体からの要望はありますか。



事務局 一部の方からそのようなご意見はありますが、そこまでの要望はございません。今回ご意見を寄せていただいたのは、お地元にならざるお住まいになって、島畑を保全していこうというご意見の方です。

委員 開発したい企業が出てくると思うのですが、島畑の保全について、市のほうで考えをしっかりとまとめてもらわないといけません。何年前に大型商業施設の開発の相談あったのですが、農業を続けたい人、開発で整備していただきたい人と意見が分かれています。島畑の保全という文言があると、企業が来たいというような話があれば問題になると思います。大手企業やディベロッパーからのお尋ねがあっても答えようがありません。そのあたりを整理しておかないといけません。

事務局 島畑の景観というのも評価されていることだとは思いますが、残す部分と開発する部分を今後決めていかななくてはならないということです。開発するためには、都市計画法第34条12号で規定する条例で区域を定め、地区計画で開発するという方法もあります。実際の開発できる区域というのは、もうしばらく時間をいただいて区域を決めていきたいというように考えています。

委員 どこまで考えていますか。

事務局 当然地元の考えもございませぬので、私どもだけで考えるというわけにはなかなかいきませぬ。まず、都市計画ではここを工業物流拠点として位置付けましたので、今後具体的な計画についてはお地元の方と相談しながら進めさせていただきます。

委員 民間企業に任せるような開発と受け止めていますが、市がきちんと整理しておかないと、せつかく民間企業が来てくれようとしても、相談に乗りにくいと思えますのでよろしくお願いします。

会長 (職務代理者) マスタープランで工業・物流拠点に位置付けることについてはご異論ございませぬか。

委員 島畑とかそういうものは大事にしたいということまで書いてありますので、数箇所ある島畑を保護して観光部局の意見を尊重するとか、もしくは、島畑は無視して開発していこうとかをしっかりと考えておいて頂きたい。

会長 (職務代理者) 前段として位置づけないと、こういう工業系のものはもってこられないというのが都市計画のプロセスになっているので、そちらにはご異論がないということよろしいですか。

委員 はい、ないです。

会 長 (職務代理者) その島畑を今の景観としてどう残すのか、どこで切り分けるのかを課題として、市の方で考えてくださいということですね。

委 員 はい。

委 員 議案第1号の参考資料3の裏面に修正箇所として6、7ページ中段のところに市街化調整区域地区計画を活用するものとするということで書いてありますが、市街化調整区域地区計画というのが一つの名称なのですか。市街化調整区域内の地区計画ではありませんか。ここも修正したほうが良いと思います。

事 務 局 一つの単語ではございません。修正の件、承知しました。

委 員 骨子の2ページの右側の表にあります、方向性4の公共交通ネットワークの維持・拡充が必要ということは、公共交通は担当の部局でこれから進めていくということで、ここには方向性が定められているということですか。

また、議案第1号の部分改定の11から12ページが葉栗、北方、木曾川町の地域のことについて細かく書かれていますが、もう少し分かりやすく説明をしていただきたいです。

事 務 局 まず、骨子の件ですが、個別の公共交通計画につきましては、公共交通部局が担当窓口になりますので、今回のマスタープランの中では方向性の部分のみ記述しております。

部分改定の12ページにつきましては、基本的に載せさせていただいたのは、一宮木曾川インターチェンジのまわりを工業・物流拠点として青破線で囲ってございますが、こちらは現行の都市計画マスタープランの中で少し形がおかしい表現になっておりましたので、修正させていただいております。そのほかの記述については現行の都市計画マスタープランから特に変更はございません。

委 員 議案1号の新旧対照表、参考資料2の3ページで、131ページのところで③の診療所が立地していない連区とありますが、診療所というのは、ベッド数のくくりで大きい診療所がないという意味なのかがわかりません。

事 務 局 診療所や病院の定義がありまして、ベッド数が20床未満のものが確か診療所とされておりまして、それ以上のものが病院と定義されています。地域生活拠点なので、奥町出張所から500mの円を書いた中で診療所がないということを示しています。

委 員 出張所から500m以内ということは連区全体ではなくて、ということですか。わかりました。

会 長 (職務代理者)	<p>他にご意見はございませんか。それでは、採決をさせていただきます。</p> <p>議案第1号「一宮市都市計画に関する基本的な方針の部分改定について」について、原案のとおり「可」とする旨、答申することにご異議ございませんか。</p>
各 委 員	<p>異議なし。</p>
会 長 (職務代理者)	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご異議ございませんので、原案を「可」とする旨、答申することに決定をいたします。</p> <p>なお、貴重なご意見をいただいておりますので、そちらについては、事務局の方で検討の方を引き続きお願いしたいと思います。それでは、答申（案）をまとめますのでよろしくお願いいたします。</p>
事 務 局	<p>はい、会長。</p>
会 長 (職務代理者)	<p>はい。</p>
事 務 局	<p>では、答申（案）を読ませていただきます。</p> <p style="text-align: center;">（ 朗 読 ）</p>
会 長 (職務代理者)	<p>答申（案）は、ただいま事務局より朗読がありましたとおりでございますが、本答申（案）どおり決定をさせていただくことにご異議ございませんか。</p>
各 委 員	<p>異議なし。</p>
会 長 (職務代理者)	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご異議ないようでございますので、そのような形で答申いたします。</p>
会 長 (職務代理者)	<p>以上をもちまして諮問事項の審議は終了したいと存じますが、報告案件が2件ございます。</p> <p>まず、報告第1号「市街化調整区域内地区計画の運用指針について」の説明を事務局よりお願いします。</p>
事 務 局	<p>はい、会長。</p>
会 長 (職務代理者)	<p>はい。お願いします。</p>
事 務 局	<p>報告第1号「市街化調整区域内の地区計画運用指針について」をご説明させてい</p>

たきます。着座にて失礼いたします。

議案第1号でご審議いただきましたとおり、今回の都市計画マスタープランの部分改定により、市街化調整区域であっても、鉄道駅や地域生活拠点を中心とした、公共公益施設等の既存ストック周辺の利便性が高い地区につきましては、市街化調整区域内の地区計画を活用して、新規の宅地を供給していくこととしております。

また、工業・物流拠点として都市計画マスタープランに位置づけられました地区について、工業系の開発・誘導を促進すべく、地区計画などの活用により、企業誘致を進めていくこととしています。

今回、ご報告させていただきます市街化調整区域内地区計画運用指針(案)は、地区計画を都市計画決定する上での基本的な要件を定めることで、市街化調整区域内における地区計画の活用を促すとともに、適正な運用を図っていくことを目的とするものでございます。

まず、運用指針についてご報告する前に、地区計画について少しご説明させていただきます。お手元のA4の資料、報告第1号-資料1をご覧ください。

地区計画とは、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事項を定める地区レベルの都市計画でございます。

地区計画では、地区の目標将来像を示す地区計画の方針と、道路・公園といった地区施設の配置、建てられる建築物の用途、建ぺい率、容積率、建築物の高さ等の建築物の建て方のルール等を具体的に定める地区整備計画で構成され、住民等のご意見を反映して、その地区独自のまちづくりのルールをきめ細かく定めていくものでございます。定められたルールはその地区計画の区域内にのみ適用されることとなります。

地区計画の効果といたしましては、届出制度・勧告制度により地区計画の内容に適合しない場合は市長が設計の変更等を勧告できることとなっております。また、加えて、建築物の制限を条例化することにより、制限に適合しない場合は建築物を建築できないようにすることが可能となります。そして、新たな建築物だけでなく既存の建築物にもルールが適用され、建て替え等が進むにつれて、地区全体として統一されたまちなみが形成されることとなります。

では、ここで市街化調整区域における地区計画の意義についてご説明させていただきます。

ご存知のとおり、市街化調整区域では、原則、開発を制限してありまして、市街化区域ではできないもの、あるいは、市街化調整区域内でどうしても必要があるもの、そういった許可されるものが都市計画法に規定されております。よって、規定にない場合は、市街調整区域内においては開発ができないものとなっております。

この都市計画法第34条第10号では、地区計画の区域内で、当該地区計画に定められた内容に適合する開発行為であれば、開発が許可できるものとされております。つまり、地区計画を都市計画決定することで、本来は開発できないような区域であっても開発が可能となることから、市街化調整区域の土地利用に大きな影響を及ぼす制度でございます。

なお、一宮市においては、市街化調整区域において地区計画を1箇所都市計画決定しておりますが、これは、萩原工業団地という既存の工業団地の工業環境の保全を目的としているものでありまして、新たな開発を目的とする地区計画を都市計画決定した事例はございません。

ご説明いたしましたとおり、市街化調整区域は、本来市街化を抑制する区域がありますが、地区計画を活用することで、無秩序な開発が進まないよう、計画的にまちづくりを行っていくことが必要と考えております。

具体的には、地区計画に係る都市計画の提案が市民の方、あるいは民間業者などから発意された場合に、これを都市計画決定するかどうかの判断基準とするべく、この運用指針を策定するものでございます。

それでは、今回策定を予定しております市街化調整区域内地区計画運用指針(案)の概要についてご説明いたします。

お手元のA3の資料、報告第1号-資料2をご覧ください。本指針では住居系と工業系の2つに大別してございます。

まず、資料左側に記載されております住居系地区計画についてご説明いたします。類型別概要における対象地区の条件欄の上段にございますように、まず、地区計画を都市計画決定しようとする地区が都市計画マスタープランに位置付けられていることが大前提となります。今回の都市計画マスタープランの部分改定を受け、住居系では、鉄道駅や地域生活拠点を中心とした、公共公益施設等の既存ストックを活用できる利便性の高い地区について、市街化調整区域であっても住居として土地利用を図るべき地区と位置付けております。

次に、資料の上段のイメージ図をご覧ください。本指針では、市街化調整区域において地区計画を活用することができる地区をイメージ化してみました。

1つ目に鉄道駅周辺型として、鉄道駅から半径約500mの円内の区域でございます。2つ目に、地域拠点地区型として、市庁舎や出張所から半径約500mの円内の区域でございます。これら2つの類型は、既存ストックを活用し計画的に開発を行うものでございます。3つ目は、既存集落保全型として、小中学校や一日の運行本数が多いバス停留所等から半径約500mの円内の区域でございます。こちらの類型は、一定の建物集積があり、人口減少や高齢化の進展により地域活力が低下又は低下の見込みがある区域で、地域コミュニティを維持する必要がある場合に活用ができるものでございます。尚、対象となる地区につきましては、1ha以上20ha未満としております。

次に、類型別概要の下段、建築物等の制限欄をご覧ください。地区計画の類型ごとに、建築できる建築物を示しております。住居系では、良好な新規住宅地の供給を目的とするため、住宅、共同住宅等が建てられるようになります。また、地区計画区域やその周辺に居住している方が利用するための公共公益施設や、日常生活に必要な物品を購入するための店舗などが建てられるようになります。具体的には鉄道駅周辺型においては第一種中高層住居専用地域において建築することができる建築物に準じた建築物で、建ぺい率60%以下、容積率200%以下、高さ制限12m以下の建築物を建築できるものとしております。

また、地域拠点地区型及び既存集落保全型では第二種低層住居専用地域におい

て建築することができる建築物に準じた建築物で、建ぺい率50%以下、容積率100%以下、高さ制限10m以下の建築物を建築できるものとしております。

例えば店舗では、地域拠点地区型や既存集落保全型では床面積150㎡、およそ45坪までの日用品販売店舗、喫茶店、理髪店等の建築が認められ、鉄道駅周辺型ではさらに物品販売店や飲食店、銀行の支店等が認められ、床面積も500㎡まで可能としております。店舗の床面積の上限については、地区計画区域の面積や、道路付きの状況に応じまして、緩和規定を設けることとしております。

続きまして、右側に記載されております工業系地区計画についてご説明させていただきます。まず、都市計画マスタープランに明示されている区域でございますが、広域交通ネットワークの既存ストックが活用可能な、名神高速道路の一宮インターチェンジ周辺、東海北陸自動車道の一宮木曾川インターチェンジ周辺及び（仮称）西尾張インターチェンジ周辺の3地区、また、既存の工業地であります、明地地区の工業専用地域周辺及び萩原工業団地周辺の2地区の計5地区について、工業・物流拠点として位置付けております。

この位置づけされました拠点における地区計画として、1つ目にインターチェンジ型としてインターチェンジから半径約1kmの円内の区域及び半径約2kmの円内の区域で整備済み都市計画道路の沿道区域、2つ目に既存工業地隣接型として1ha以上の既存工場敷地に隣接する区域、3つ目に幹線道路沿道型として2車線以上の国道又は4車線以上の道路に面する区域、4つ目に跡地利用型として工場跡地等の既存の宅地、の4つの類型で工業系地区計画を活用できるものとしております。

また、面積につきましては、5ha以上としておりまして、建築可能な建物といたしましては、建ぺい率60%以下、容積率200%以下の建築物で、製造業の工場及びそれに関連する研究施設又は物流施設としております。

以上が、市街化調整区域内地区計画運用指針(案)の概要となりますが、このほかの要件といたしまして、災害のおそれがない区域、農用地区域を含まない区域、あるいは、商業系の開発を目的とするものではないこと等がございます。

つまり、市街化調整区域における地区計画は、どこでも可能というものではなく、本来、市街化を抑制すべき区域であるという区域区分の趣旨を踏まえた上で、運用指針において、定めることができる地区の基準を示していくこととさせていただきます。

では、引き続きまして、報告1号-資料3をお願いいたします。市街化調整区域内地区計画運用指針(案)の詳細の内容は割愛させていただきますが、本指針の構成について説明させていただきます。

一枚はねていただきまして、1ページ目でございますが、本指針の策定の背景・目的を記載しております。

続きまして、2ページ目をお願いいたします。Ⅱの共通事項としましては、地区計画を作成する上での方針、基本的な考え方等を記載しております。運用指針1基本事項でございますが、こちらは、先ほどもご説明させていただきました、地区計画を定めようとする場合、都市計画マスタープランに明示してある区域等に限るという大前提を記載してございます。

続きまして、3ページ目、運用指針2でございますが、対象地区の要件に関する事項が記載してございます。

続きまして、4ページ目、運用指針3でございます。対象地区の制限に関する事項としまして、地区計画を定めることが出来ない区域等を記載しております。

続きまして、5ページ目、運用指針4、地区計画の策定内容に関する事項としまして、計画書に記載する事項等を記載しております。

続きまして、6ページ目、運用指針5でございますが、地区施設等に関する事項について記載してございます。

7から8ページにつきましては、先ほど概要をご説明させていただきましたが、具体的な類型別運用基準を記載しております。

以上が、本指針の構成となっております。

なお、今後の予定でございますが、本指針につきましては、愛知県と調整済みでございます。今後内容の大幅な変更はないものと考えております。

今後のスケジュールといたしましては、議案第1号で答申をいただきました、都市計画マスタープランの部分改定とあわせまして、平成29年4月に公表という流れで考えております。

簡単ではございますが、以上で報告第1号の説明を終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

会 長  
(職務代理者)

趣旨説明が終わりました。

ただいまのご報告についてご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

委 員

調整区域でも、極端なことを言えば、小学校中学校から500m以内なら開発ができるということですか。

事 務 局

おっしゃる通りでございます。

委 員

既存宅地の見直しはないですね。

事 務 局

既存宅地の見直しはないです。地区計画のお話だけです。

事 務 局

小学校中学校から500m以内の中で、個別に開発ができるわけではなく、500m以内であって、最低1haですので、10000㎡ぐらいの区域で地区のみなさんの合意が取れたところについては、道路や公園を新たに計画して、開発ができるようになるということです。

委 員

今核家族時代だから、昭和45年以前から住んでいないと既存宅地にならないという問題は解決できないのですか。

事 務 局

それは、これでは解決できません。

委員 解決できるような方向性は見出せないのですか。調整区域の見直しについて、何十年経っても見直しされていないのはなぜですか。

事務局 都市計画法で、市街化調整区域は開発を抑制する区域だと定められています。その第34条で、市街化調整区域でも開発できるものが列記されております。その中の地区計画というのは、開発する一つの手法です。それについては、今まで明確に定めておりませんでしたので、今回明確に位置づけて、市街化調整区域でも、地区計画をつくっていただければ開発できるようになるということを検討させていただいているということです。

委員 線引きは何年ごとにやるだとか決まりはなかったですか。

事務局 10年ごとに見直しをかけますが、線引き自体は県が決定する都市計画でありまして、県さんのお考えで線引きを変えるというお考えはないということです。

委員 それは市からアタックできないのですか。

事務局 アタックしてもなかなか厳しいです。

委員 委員が言われているのは、調整区域に早く色を塗ってほしい、半径500mのところをいっそのこと色をつけたらどうですかというようなことだと思います。その500mというのは、どこから500mなのかよく分からなく、広大な小学校の土地があって、中心からなのか端からなのか、また、開発エリアがどれだけかかっているのか、少しでもかかっているのか、全体がかかっているか、かかっていければいいのか、少しでもかかっているか、全体がかかっているか、かかっていなければいけないのか、明確にイラストからも判断できないのですが。

事務局 基本的には500mの範囲内に収まっていることが条件です。あと、中心のとり方ですが、敷地の真ん中あたりとしています。

委員 今回の関連で、地区計画とは具体的にそれぞれの地域の方々が中心になってつくっていく方向なのですか。

事務局 地域の方の同意がないと物事は進みませんので、地域みなさんがこんなまちづくりがしたいというようなことがあれば、ぜひ都市計画課の方にご相談いただければ、市の方も計画等一緒に取り組んでまいります。

委員 住宅系地区計画のイメージを見ますと、鉄道駅周辺と出張所周辺と学校やバス停の周辺だと、いろいろ候補があると思います。その中で駅だと候補に当たるものはいくつありますか。

事務局 市街化調整区域にある鉄道駅は全てです。



委員 例えば、それを地区計画にはめるかどうかの協議はどのような場所でされるのですか。

事務局 2つありまして、開発業者さん、ディベロッパーが地区計画を計画する場合と、そこに住んでいるみなさんが自分たちの住環境を良くしたいということで地区計画を計画する場合と2つに分かれています。開発業者さんが行う場合は、開発業者さんが市に相談して進めます。地域の方が行う場合は、地域の方が地区計画を定めるということはなかなか難しいと思いますので、その時は市の方がお手伝いをして一緒に進めてまいります。

委員 地域の方は市と地域のどういう方と連携を取り合うのですか。運用の中のどこに定めてありますか。ディベロッパーの方はプロなので読み通せますけども、地域の方は、ディベロッパーの方の意見に押されてしまいます。地域の方の声やいままでの既存の考え方とか、住み慣れた環境とか、それをどう組み上げていくのかどこに定めているのかいまいち分かりません。

事務局 こういう制度が出来たということを市民のみなさんに広くお知らせしなくてはいけないので、広報やウェブサイトなどいろんな機会でご案内をしていきたいと思っています。ディベロッパーの方には協会の方にこういう制度ができましたということをお知らせをいたします。ディベロッパーが行う場合、ディベロッパーは、地域の方に説明をしないと進みませんので、市はあまり入らなくてもよいのかなと思っています。繰り返しになりますが、地域のみなさんが住環境を良くしたいというところで行う地区計画については、市も積極的にみなさんと計画づくりを進めていきたいと考えています。

委員 このことを広報されるときに、市民のみなさんに分かりやすいように、地域の責任者の方たちが、よく理解できるような言葉を選んでいただきたいと思います。具体的にここを変えろというのはわたしも読み取れませんが、市の格差がある発展ではなくて、みなさんが公平の情報の元でディベロッパーの方と協議をしていただきたいと思いました。

委員 まちづくりについては、最近、各連区で自分たちのまちをきちんと良くしていかうとよく言われていますが、そういった中で立ち上がってきた意見に対して、都市計画の方で、そのことだけには専念できないでしょうが、きちんと窓口として立っていただいて、ディベロッパーと市民側との交渉のコメンテーターやコーディネーターとしての立場の人が誰かいてくださると分かりやすくなり、発展しやすくなると思います。1年2年の問題ではなく、5年6年とかかることだと思いますが、そういったことも考えていただきたいです。

市民側は大体、自分たちの住みやすくなる場所をつくりたいので、よいと思いますが、工業系とか中心部にビルとか建てて建物の内容もしっかり審議すると

なっていますが、もしそれに違反した場合、都市計画の次の段階の建築の方になると思いますが、計画変更ということで勝手に概観がそぐわないものになってしまったとしても中断できる法律とか、それに対して中止できる権限とか、訴えることができるとか、そのようなことは盛り込まなくても大丈夫なのでしょうか。

事務局 今おっしゃった不安な点につきましては、建築基準法上は行政側が指導したり、建築を差し止めたりとか、法律に書いてありますので、それに対して行政がどこまで対応していくかというような話になるかと思えます。

委員 市街化調整区域では公共交通のネットワークの拡充が必要だということもありましたので、ぜひ都市計画、公共交通の担当の部署が連携を取りながら、今後都市計画を推進するということで、市民にもいろんな情報が分かるように提供していただければ、まちづくりの協議も進むのではないのでしょうか。よろしく願います。

委員 表記の問題ですけど、資料2の一番下の建築等の制限で建築できるもの、巡査派出所という書き方がされていますけれども、この言い方は昔の話で、交番という表記にしていいただければと思います。

それから、運用指針の方の4ページでございます、(a)の浸水実績のある区域として、平成12年から23年の区域を書いていますけれども、23年から資料をつくられたこの28年くらいまでに他に豪雨はなかったのでしょうか。去年も警察の方には、いろいろなところを浸水で走り回った憶えがあります。23年の降雨までしか実績として捉えていないのはなにかあるのでしょうか。23年から28年までなにもなかったという理解でいいのでしょうか。

事務局 運用指針の上段のほうに一宮市洪水ハザードマップにおける浸水想定区域という項目もございます。当市の治水課のほうで作成しておりますハザードマップについては随時更新しておりますのが、4つの豪雨以外についても確認いたします。

委員 わかりました。

会長  
(職務代理者) 地区計画と都市計画審議会との関わりを少しご説明していただけますか。この地区計画のガイドラインが出来上がって、今度私たち委員がどのように関わっていくかというところをご説明願います。

事務局 都市計画マスタープランの部分改定の7ページの一番下段のところに市街化調整区域内地区計画運用指針というのがコメントしてありますので、都市計画審議会のみなさんに一度目を通していただき、ご意見をいただいて、指針を定めていきたいという趣旨で今日は報告という形なのですが、ご意見をお聞きしたいということでございます。

会 長  
(職務代理者) 具体的に地区計画を定める時には、市の都市計画審議会がありますので、また、みなさんにご審議いただきます。その土台となる指針になりますので、ご意見がございましたら、ぜひこの機会にご発言していただきたいと思います。

新しく改革するということが不安な面もあるという意見もいただいております。こういうことも含めて市の窓口もどのように取っていくかということも含めて、市の方には趣旨を汲み取っていただいて、仕組みを考えていただければと思います。

会 長  
(職務代理者) 他にご意見はございませんでしょうか。ご意見ないようですので、本報告事項につきましては、修正事項は反映していただいて、進めていただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

会 長  
(職務代理者) 続きまして、報告第2号「用途地域（容積率）の変更について」の説明を事務局よりお願いします。

事 務 局 はい、会長。

会 長  
(職務代理者) はい、お願いします。

事 務 局 報告第2号「用途地域（容積率）の変更について」について、ご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

近年、一宮駅周辺では平成24年に駅前ビルが整備され、ビル内に整備されました図書館の多くの利用者が駅構内の商業施設を利用し、駅前のにぎわいがあふれました。また、平成39年に開業が予定されております、リニア中央新幹線の実現により、企業の生産活動や世帯所得消費活動への影響は必然でございます。

名古屋を中心といたしました中京大都市圏への経済効果も大いに期待されているところでございます。名古屋駅と概ね10分で結ばれます一宮駅周辺につきましても、これを契機といたしまして、商業機能や都市型居住機能といった都市機能の立地が促されるよう潜在性を高めていかなければなりません。

議案第1号でご審議いただきましたとおり、都市計画のマスタープランの部分改定を行い、一宮駅周辺における都市拠点形成を目指し、来年度、一宮駅周辺の用途地域の内、容積率の変更を行っていきたいと考えております。

では、お手元資料、報告第2号—資料1の一宮駅周辺の用途地域(容積率)の変更についてをご覧ください。上の図は、都市構造評価及び土地利用方針でお示した、都市拠点であります一宮駅周辺の土地利用方針でございます。図中の緑色の破線を、複合居住軸としており、その沿道の黄土色の部分を、商業・業務機能と高密度居住機能が複合したエリアとしております。今回、この黄土色の部分について、具体的な区域を定め、容積率の変更にかかる手続きを進めていきたいと考えております。

次に、下の図をご覧ください。一宮駅周辺の黄色で着色している区域は、用途地

域が商業地域であり、建ぺい率は80%、容積率は400%の指定をしております。また、中央の茶色の区域については、建ぺい率は同様に80%ですが、容積率については、600%の指定をしております。

今回、容積率の変更を進めるにあたり、愛知県の用途地域の決定又は変更に関するガイドラインにおいて、600%の容積率にすることができる区域は、各街区が4車線以上の道路に面する区域とされていることから、この要件に合致します区域を、赤色で着色しております。

今後、この区域をたたき台といたしまして、愛知県や当市と隣接する市と協議を重ね、また、住民の方々への説明会や案の縦覧を介しまして、今年秋ごろに開催予定の都市計画審議会においてご審議いただきたいと考えております。

以上で簡単ではございますが、報告第2号の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

会 長  
(職務代理者)

それでは、趣旨説明が終わりましたので、ただいまのご報告についてご質問、ご意見等ございましたらお願いたします。

委 員

この容積率を400%から600%にするという根拠はなんですか。800%とかにはならないのですか。

また、赤色に着色してあるところだけということですが、どうしてここだけなのですか。ロータリーから役所へ行く道もなぜならないのですか。

事 務 局

現在、茶色で塗った部分を600%と指定してございますが、こちらの開発状況、利用状況なども踏まえまして、これまで県と協議を重ねてきた中で、当市では800%や1000%というのは難しいという中で600%と指定しております。

冒頭の説明でも申し上げましたし、図面の中ほどにも書いてございますが、愛知県の容積率の決定または変更に関するガイドラインで、商業地域の600%を定める場合については、4車線以上の道路に面する区域に限定してございますので、これを当市の駅前で図面化したものがこのような形になります。

委 員

これはロータリーの周りは該当しないのですか。

事 務 局

こちらの道路は4車線以上の道路になっておりません。駅前で4車線以上の道路に面する区域に色が塗ってあります。

委 員

上の図で見ると入っているように見えます。下の図でみると範囲に入っていない。

事 務 局

既存の600%の指定区域でございまして、今回変更しようとしている区域ではございません。今回左上に一部かかっているところは過去に定めた600%の区域でございますので、今回の容積率変更の区域には入っておりません。

委員 駅西の方はなぜいけないのですか。

事務局 駅西のほうも、グレーで塗ってある部分が4車線以上でございまして、それより西については車線が狭くなってしまいますので、あくまでガイドラインにもたれました4車線以上の道路に面する街区ということで駅西についてはこの部分ということです。

事務局 基本的には、建築基準法がありまして、道路斜線という制限が加わります。600%の容積率をフルに使おうとすると敷地から道路まで25m以上あれば斜線制限は解除されますが、前面道路が広くないと基本的には600%も使えません。なので、4車線以上の道路に面したところでやりましょうという考えです。先ほどおっしゃった800%という話につきましても前面道路の幅が関係ありますので800%にしようとする敷地から相当後退しないと建てられないのもっと街区で大きな再開発などをしていただければ容積は個別にボーナスを受けられるという制度もございまして。

委員 緑色の破線から内部を全部、容積率600%やら800%に変更すればいいと思います。そうすれば、これからリニア開業により、いろんな大きな企業や事務所が来てくれれば、生産の場等をつくってくれる一番いいチャンスだと思います。道路は基本になるかもしれませんが、そういうことを考えるともっと広い範囲の容積率を上げたほうが良いと思いますが、その方法はなぜ考えないのですか。

事務局 繰り返しになりますが、一律600%に上げるところを今回はお示ししているのですが、個別具体の開発の計画があれば、計画によって容積にボーナスを乗せられる制度もありますので、ご相談ください。

事務局 一つの例は、総合設計制度という制度を使うことがあります。

事務局 道路に挟まれた街区にいろんな細分化された土地があります。それをまとめていただいて、大きな開発をしたいということであれば、再開発等促進区というような制度もあります。そして、容積のボーナスもあります。

委員 それは道路から道路までやらないとだめだとかそういう問題は起きないのですか。

事務局 隣に敷地があれば、隣地斜線というのがあって、31mからは斜線が入ってしまいます。ですので、道路から道路まで1街区で、再開発といいます、そういうものがあれば活用できる制度がございまして、ぜひ一宮でもそのようなものをしていただきたいと思いますので、ご紹介いただければと思います。

委員 都市計画決定と書いてあって、たたき台と書いてありますが、これはまだ、たたき台であって、いくらでも変更できるということなのではないでしょうか。これは市民に発表していくのですか。

事務局 発表をする予定は今のところございません。

委員 いつ決まりますか。

事務局 平成29年度の都市計画審議会を経て決定していきたいと思っておりますので、その前に説明会をさせていただき予定でございます。

委員 今日はあくまでもこういう案がありますよということですか。

委員 400%から600%にするということですが、600%は600%のままですか。600%を800%にしてもいいのではないですか。

事務局 600%のままです。

委員 真清田神社の前が入っていませんがどういう理由ですか。

事務局 真清田神社の前は4車線ではなく、西行きが1車線、東行きが2車線の3車線道路ですので対象には入りません。

委員 ガイドラインはどこまで縛るのですか。県が出しているのが絶対なのですか。あくまで基準ということで、あとはこちら側のほうで決めてもいいものではないのですか。

事務局 商業地域の容積率等を変更するときなどは、愛知県は近隣の市町に照会をかけます。一宮市はこれだけ容積を上げようとしているがどう思うかといったように、広域に影響があるという案件ですので、愛知県は当然ガイドラインに沿った判断をしますので、ガイドラインを外れたものと同意は難しいと思います。

委員 たたき台をおつくりいただくときには、赤い部分は何㎡とか、黄色はどこまでの道路が一応目途になっているとか、もう少し記載されたほうが良いと思います。

事務局 黄色の範囲の商業地域は、北側にもまだございますし、南側や東側にも若干ございます。事前に用途地域図などお配りすればよろしかったかと思っております。  
また、該当する赤く塗ってあるところの面積については、申し訳ございませんが調べてございません。

委員 600%とか800%の数字がでていますが、はっきりとどういうことが変わ

るのか、よく分からないのです。400%が600%に変わるときに建物の高さ広さとかいうことを少し説明していただくとありがたいです。

事務局 容積率の概念と申しますと敷地に対する建物の利用ということでありまして。敷地が一つあり、それをまんべんなく全て使うのは100%です。600%と単純に言うと、同じ敷地が6コ上に積めるということですが、ただ、同時に建ぺい率というのが定めてございます。商業地域では80%ですので、敷地の8割までしか建てられません。ですから、その8割との兼ね合いの中で建物を積んでいくということです。

事務局 単純に言えば4階建てが6階建てになるということです。

委員 駅周辺の4車線以上の道路に面する区域ということですが、例えば住民の方がなにか同意が必要とかそういうようなことはないのですか。住民の同意はなくても建てられるということですか。

会長  
(職務代理者) 都市計画図の中に建ぺい率、容積率と全部書き込んであります。その数値を変えたいというのが市の意向です。同意とかいうことではなく、建物を計画するときにはどれだけの建物なら建ててよいとあらかじめ都市計画図の中に書き込んであります。今回、ここに書き込んである数字を現行400%になっているところを600%に変えるという手続きを進めたいのですがいかがでしょうかというのが今回の報告事項になりますので、これはあくまで都市計画として定めたことです。同意とかまちづくりということよりも法律の規制を少し緩和したいというイメージになると思います。

委員 鉄道はすごく広いですが、4車線扱いにはならないのですか。

事務局 沢山の方が働いたり住んだりしますので、それに必要な上下水道やいろいろな施設、また、交通量も増えますので、それなりの道路が必要ですよというようにご理解いただければと思います。800%というご意見もありましたけども、愛知県のガイドラインには、700%から1000%は名古屋市内とする明記されておりますので、一宮市で800%というのは今のところ難しいというところでご理解をお願いします。

委員 基本的には活性化させようと思ったら容積率を上げないと損だと思います。

委員 駅前再開発が先決です。

事務局 補足説明をさせていただきます。今日はたたき台ということで報告事項という形でさせていただきました。今後、正式な案として都市計画審議会に付議するまでの間に住民に対する説明会、案に対する縦覧、それらの市民からの意見を踏ま

えまして、次回都市計画審議会というところで市が今度は案という形で出させていただきましてご審議いただくという形になりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

会 長  
(職務代理者)

他にご意見はございせんか。

今回各委員さんから様々な意見がございましたので、反映できるところは反映していただき、進めていただきたいと思ひますのでよろしくお願ひいたします。

それでは、報告事項のほうは以上でございますので、事務局のほうに進行をお返しします。

事 務 局

会長どうもありがとうございました。

(閉会のことば)

事 務 局

それでは、本日は大変お忙しいところ、長時間にわたりご審議頂きありがとうございました。これをもちまして、平成28年度 第2回 一宮市都市計画審議会を終わらせていただきます。ありがとうございました。

閉 会

午前11時50分