

第 5 回

一宮市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定委員会

【開催日時】

令和元年 7 月 5 日（金曜日） 14 時 00 分～15 時 30 分

【開催場所】

一宮市役所本庁舎 6 階 特別会議室

【出席者名簿】

別紙参照

【傍聴人】

0 名

【議事内容】

1. 開催挨拶（まちづくり部長）

2. 都市計画に関する基本的な方針（地域別構想）について

○2 点ある。

まず、P7 の本庁地域の土地利用・市街地整備の方針のところ、3 行目の指定容積率の見直しとあるが、緩和の方向なのか。具体的にどこか想定している場所があれば伺いたい。また、市街化調整区域の地域生活拠点については、基本的には出張所周辺の都市機能を維持していくということを考えているのか。

⇒まず指定容積率について、昨年度、実際に駅前の 4 車線道路沿いで 400%から 600%になった地区がある。今後もその動向を見ながらさらにその周辺についても見直しの必要性を検討していきたいと考えている。現時点で具体的に新たな場所を想定しているわけではない。市街化調整区域については、ご指摘の通り、基本的には現状のコミュニティの維持ということを考えている。

○P7 で公共交通のところ、自転車ネットワークとあるが、この計画の詳細が分からない。

今も本町通りを通ってきたが、駐輪禁止の看板は立っているし、停めてある自転車は見あたらない。これは一宮全域における道路を対象としているのか。

⇒自転車ネットワークとしては、一宮市全域を検討していく必要があるが、今回計画として定めたのは中心市街地周辺である。東が国道 22 号、西は東海北陸自動車道、南は一宮春日井線、北は一宮木曾川インターの手前あたりまでの区域の中で、安全で安心な自転車の利用環境を整えるという計画である。具体的には、路線を決めて、その路線で自転車の通行帯を作っていくことを検討しており、駐輪スペースについては触れていない。

○一宮市は自転車人口も事故も多いので改善されると良い。138 タワー周辺においてはきれいなサイクリングロードが整備されたと感じている。以前は狭くて通りづらかったが、今はよく流れるようになった。ただし、歩行者でマナーが悪い人がある。また、サイクリングロードの入口には自転車のマークの看板があるが、途中にはマークがほとんどない。もう少し歩行者等にも分かりやすいよう看板を増やしてはどうか。

⇒担当部署と調整し、特に危険個所にはピクトグラムなど注意看板を設置していきたい。

○一宮の特徴として自転車利用が多いとすれば、駐輪場も必要であり、歩行者とのバランスを考えていく必要がある。

⇒現在、一宮駅周辺には1万台の駐輪場がある。ただ、駐輪場を利用せずに周辺に停めてしまう人もいるため、啓蒙活動等でルール徹底を図りたい。

○名古屋の知人から、「一宮市は緑が少ない」と言われた。私自身も確かに緑が少ないように感じる。公園をどうにかすることはできるのか。

⇒公園や街路樹等により緑を増やすことができる場所はまちなかでは非常に限られてしまう。量を増やすのは難しいが、質の向上を目指すことで、四季を感じられ、みなさんに満足していただけるような緑を醸していきたい。

⇒昨年度から本年度末にかけて「緑の基本計画」という緑に関するマスタープランを策定しており、本計画と連動して検討できればと考えている。

○都市の緑化はなかなか難しい。公園や道路などの公共空間のみならず、民間の空間や住宅、工場などでも緑を増やす方法はあると思う。

○中心部の緑は少ないが、少し郊外に行くと緑の多い地域もある。他都市の人にも実感してもらえると良い。

○多くの人が集まるようなところに緑があった方が良い。そういう意味では中心部にも緑が増えると良い。

○以前、駅前には立派な木があったが、ムクドリの糞と鳴き声で苦情が多く出たため、伐採された。街路樹がハナミズキに変わってしまったのが残念だったが、それで被害は少なくなっただけ。銀座通りのホテルの宿泊客からもクレームが来るほどだったという事情があるので、駅前には大きな木は植えられないということがあると思う。

○今、緑の基本計画が策定中とのことだが、現時点で何か方向性が決まっていれば教えて頂きたい。P7の中でも緑の方針について書かれている。先ほどの委員と同様に、私も一宮市は幹線道路の緑が少ないと感じる。名古屋や東京と比べてみても、木の大きさや緑の量も少なく見える。木陰もないし、そのあたりが残念。民間も努力はするが、緑化事業は先に行政に頼る部分も多い。

⇒緑の基本計画の策定委員会が7月22日に開かれることになっており、そこで基本方針を議論することになっており、現時点でははっきりした方向性が定まっていない。大きな流れとしては、緑を増やしていくことは大事ではあるが、それに加えて質の向上を図りたい。街中の緑化はなかなか難しいので、民地も活用した緑化なども考えている。次回の会議では報告できると思う。

○P24の中ごろに、「島畑の保全・活用を図る」とあり、歴史的価値・貴重な景観資源として保全・活用するとしているが、その地区は、まさに一宮インターチェンジ東周辺地区であり、最初のところで農業環境に配慮した産業施設等の立地誘導を図ると書いてある。しかし、島畑があることによって開発が非常に難航している。あのあたりの田んぼの所有者は、道路が整備されていないため、奥の田んぼから順番に田起こしや田植えをやらないと田んぼがやれないため、やり手がいないという難しい現実がある。「農業環境に配慮した産業施設の誘導」とあるが、本当に出来るのか。もう何十年の課題となっている。今までずっと議論してきたが、未だにまとまらない中で、方針の中に明記するのはいかなものか。

⇒おっしゃる通り、長年の課題である。ただ、市としてはできるだけ産業施設の誘導を図っていききたい。その中であくまで例えばの話となるが、一部を農業公園等として整備して、島畑自体をシンボルチックなものとして保全するという手法もあると考えている。

○あくまで島畑は残すということか。

⇒全部残すことは難しいので、一部をシンボルチックなものとして残したい。島畑は、ある程度の規模として残っているのが、京都と本市の2か所しかないと聞いており、例えば尾張一宮パーキングエリアから見える部分を残すといったことも検討していきたい。

○高速道路からみても、あまりいい環境ではないとも思える。

⇒現在の都市計画マスタープラン上、工業物流拠点として位置付けられているので、基本的にはインター周辺地区ということで、産業の振興を中心に考えていきたい。その上で、歴史的な価値があるということも認識しているので、全てを工業物流拠点にしてしまうのではなくて、ここに島畑があったということは何らかの形で残していきたい。

○開発と同時に保全・保存する場合、公園というのは、ひとつの都市計画の保存の手法で

ある。何もしないと残らないかもしれない。

○島畑というのは名前も初めて聞くが、土地がないから田んぼの中に畑を作ったというのではないのか。

⇒そういう話も聞くが、田んぼを作るときにあまった土を一つのところにおいて、それで畑を作ったという謂れもある。

○緑・景観・環境の方針の中で、幹線道路における緑の再生と併せて、大江川等の河川・水路の環境とか、ミズベリング 138 による木曾川の水辺環境の活用といった方向性が示されているが、水辺における市民の憩いの場という面では、京都や倉敷のようにお金をかけずに人を集める手法があると思う。何かそのような工夫は検討されているか。

⇒都市河川については、今のところ大江川などで緑道が整備されている。木曾川ではミズベリング 138 事業で、行政・民間が集まって河川周辺を活性化しまちづくりをしようという活動に繋がっている。その中でいろいろな企業が参画しており、例えば東海シクロクロスがオフロードの自転車レースを開催したり、キャンプクニックというキャンプを主としたイベントも民間の方によって開催されている。市としては場を提供し、資金や運営は民間が主体となっている。

○イベントで短期的に人を集める以外にも定常的に人が憩える場所、カフェなどおしゃれな場所ができると良い。

⇒現在、富田山公園の整備の中で、民間の P F I 事業を検討しているが、まだ成功するかどうかは不透明である。手をあげてくれている企業は今のところはない。

⇒昨年、富田山公園の再整備に向けて、民間の活力を導入し、飲食店やサイクリングロード等を活用して何かできないかということでサウンディング調査を行った。しかし、集客性の面で難色を示されている。反面、ある程度の施設を整えば、ぜひやりたいという業者もいたので、条件整理をしている。やはり全て民間というのはなかなか厳しいため、市がやれること、河川は国も関係するので、国がやれることなどを整理し再整備に向けて検討している。

○緑・景観・環境の方針で書かれているような緑化や水辺環境の整備は住民にとって非日常のように感じる。例えば木曾川町のアンケート結果を見ると身近な緑に関する評価が低いのに、日常的な住環境に関する緑の方針についての記載がまちづくり方針に無いように思う。やはり居住誘導区域に設定している地域においては、そういうところに魅力がないとなかなか人が移住しにくいように思うため、住環境における緑化の方針をどこかに記載すべきではないか。

⇒基本的に公園というのは、面的整備をしたところに作るという方針であり、新たに用地

を買って公園を整備することはしていない。そのような中で、今後面的整備をする機会があればそれに伴って整備していくことになる。現在の方針として、既存公園の施設の更新を行う場合に限り、レクリエーション機能の向上を図る。

⇒木曾川町については、合併前から面的整備が行われず、まとまった土地がないことから公園整備の問題があった。そこで、用水路の上に遊歩道を整備して身近な緑を感じていただけるよう整備した経緯がある。

○都市緑地法の改定により、都市緑地の定義が大きく変わり公園用地は必ずしも行政の土地でなく、民間の土地でも活用できるとしている。柔軟に対応できるよう工夫してほしい。

○各地域の土地利用・市街地整備の方針で、商業機能や子育て支援機能等の多様な都市機能の集積を図ると記載があり、さらに立地適正化計画の中でも子育て機能の利便性向上を図るとの記載がある。すでに行われている部分も含め、具体的にどういった子育て支援計画があるのか、今後考えていることがあれば伺いたい。

⇒前回までの策定委員会の中で、立地適正化計画における都市機能誘導区域の設定と併せて誘導する施設について検討いただいた。本市の立地適正化計画におけるターゲットとしては、子育て世代と高齢者としており、現状として保育園や幼稚園は市全体でまだまだ不足している地域があることから、都市機能誘導施設としては認定こども園を設定している。子育て施策は庁内検討会議においても、意見が出ており、子育て支援センターなどの施設は充実してきているが、現時点ではどこかに集約することにはなっていない。今後の人口減少の動向なども見ながら検討していきたい。

○幹線道路の緑化について、木の高いものを入れると電線にひっかかる、低いものを入れると枝が広がって大型車の走行の妨げになるから車線を跨いだ走行がみられる。曲線部は大型車と並走して車が通れない。そのため街路樹の剪定など、運営側で全体のバランスを鑑みて対応する必要がある。緑化といっても樹木や芝生など様々な形態がある。例えば、ガードレールやガードパイプの代わりとなっている低木は年に数回メンテナンスが必要となり、春から夏にかけて植生がすすみ車道先方の視認性が悪くなる。また、都市防災で挙げられた落葉樹は、下水の排水柵に落葉が詰まり都市型浸水の原因となる。木を植えることはいいが、植える種類などを考えて運営してほしい。

また、歩行者が歩きやすい歩道づくりについて、インターロッキングを採用したところがあるが、車いすだと走りにくく車道を走らざるを得ない。車道を走行するにしても、車道の端はL型側溝とアスファルト舗装の境目でがたがたになっている。つまり、1つ1つで物事をみるのではなく全体像を意識して検討していただきたい。

○P41の市民、行政、事業者による協働のまちづくりとして取組んでいけるのではないかと。

○歩車を分離した道路整備をお願いしたい。バスを利用するにあたり、安全な歩道の整備や、車いすのお客様にも安心して利用いただける環境整備をお願いしたい。マスタープランでもいくつかの地域にバス路線の位置づけがあり、弊社としても日除けやベンチ等の整備を行政と進めているが、道路整備と併せて歩道環境も改善していくことが公共交通の維持に必要ではないかと思う。

○一宮市の特徴として、ゆとりある空間と古くからの狭い道路が共存している。バスも人がいる場所を通したいが、狭い道路があり通せないというジレンマに陥っているかもしれない。道路状況は急激に変わらないが、少しずつ変わっていくと良い。

○地域別構想を見たところ、市街化調整区域内での出張所等の地域生活拠点は地区計画で維持保全を図っていく方針だと考える。先ほど意見にもあったように、地区計画制度の活用による公園の位置付けも整備費の都合上厳しいかもしれないが、検討できるのではないかと。出張所周辺以外においても、人口集中地域と呼ばれる DID 地区が市街地調整区域を含めて市全域に広がっているため、今後の人口減少等の社会情勢も含めて検討していただきたい。

3. 立地適正化計画（居住誘導区域）について

○目標値の設定について、居住誘導区域への誘導が実現可能かどうか P.12 の誘導施策が重要となる。61人/haの人口密度維持を目標としているが、居住誘導区域においては約1万人が令和22年までに減少すると推計しており人口密度を維持するために5つの誘導施策によって居住誘導区域に1万人を誘導して目標を実現するというのか。また、インセンティブや補助も加味して図られるのか。

⇒まずは届出制度の活用による動向調査を行うのが第一である。今後の動向を図りながらインセンティブを具体的に検討していく。他都市だと家の改修補助や家賃補助等を取り入れているところもあり、居住誘導がうまくいかない場合、そういったものを検討し、なるべく居住誘導区域内に誘導できるような施策を練っていこうと考えている。

○動向を把握する期間はどのくらいと考えているか。

⇒概ね5年程度を考えている。

○目標人口密度の 61 人/ha が想像しにくいいため、どのようなまちを想定するのか。一戸建てが並ぶようなまちなのか、マンションが立ち並ぶまちなのか。

⇒基本的には現状維持を図っていく。人口が減少する中、居住誘導区域の中は現状を維持できるようにする。駅前マンション、郊外は一戸建てが並ぶような状態を想定している。

○空き家への入居や市内での住み替えは市全域で行われることである。一方で、立地適正化計画で届け出が必要な場合の多くは新たに土地を購入し家を建てる場合となる。一般の方にご理解を得るためには、インセンティブを含めてわかりやすい説明が必要である。

○生活に便利なところにみんなと一緒に住んだほうが良いという雰囲気はどう伝えるかが重要である。

○住むところも大事だが、公共交通や保育施設、商業施設が周りにあるようなまちを実現できるような施策もあるとよい。

○生活環境が市内で完結する計画が必要だが、一宮市の立地面からみると名古屋への利便性も魅力的である等、PRしていくことも重要である。

○P. 10 に示す地形地物による区域界の設定について、地形地物を考慮した詳細な区切りは、これから示していくのか。

⇒詳細図としては今後提示する。データとしては作成しているが、現時点では提示できる形にはまとまっていない。地元説明会の際には提示できる予定である。

○人口密度 61 人/ha とは、公共用地が 3 割程度を占めるとすると 7,000m² に約 60 人が居住するということになり、1 人あたり 100m² 程度のゆとりある環境となる。P. 11 の令和 22 年度人口密度をみると、丹陽町のように人口密度が低い地域が居住誘導区域となっている一方で、尾西北部地域では 60~80 人/ha と人口密度が高い地域が居住誘導区域外となっている。このようなどころの施策をどのように考えていくか、住民に対しても説明できるようにしておくことが重要ではないか。

⇒居住誘導区域の設定にあたり地域を機械的に抽出しており、公共交通の利便性を主軸として設定している旨を説明できるようにしておきたい。なお、バスは 1 日 30 本以上のバス交通があるバス停を考慮したものとしている。

○居住誘導区域は市境にも見られるが、稲沢市等周辺市町との調整は行われているのか。
⇒現時点では周辺市町で立地適正化計画が策定されていないため、調整していない。

○今後のことも踏まえ、周辺市町の動向は把握しておいた方が良いでしょう。

4. 次回策定委員会について

閉会

⇒：事務局回答