

第3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】

平成30年11月14日（水曜日） 14時00分～15時30分

【開催場所】

一宮市役所本庁舎11階 1101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. 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画策定についての説明

①都市計画マスタープラン全体構想編（素案）について

○用語解説が付き分かりやすく、資料もカラーで見やすくなったと思う。

○計画フレームにおいて、今後の住宅地需要や工業地需要に対して、市街化調整区域では市街化調整区域内地区計画にて対応し、市街化区域への編入は行わないとしているが、無秩序な開発を防止するため市街化調整区域の中でも開発を許容する区域を限定する方が良いのではないか。

⇒開発を許容する区域は、「市街化調整区域内地区計画運用指針」に基づき、鉄道駅や出張所周辺などに限定している。

○都市計画マスタープランにおける人口フレームでは市が独自に算出している推計値を採用しているが、立地適正化計画の中では国立社会保障・人口問題研究所の推計値で分析がなされている。関連する二つの計画で違った値を用いるのであれば説明がつくよう整理しておく必要があるのではないか。

⇒都市計画マスタープランの人口フレームでは、「一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における、市が実施する施策による人口増を見込んだ値を目標値としている。一方で、立地適正化計画では、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を用い、現状のまま推移した場合に都市構造がどうなるかを検証することで、課題を整理し、その解決のための施策を検討している。

○土地利用の方針における産業拠点の記述のうち、第六次産業を意識していると推測される「農商工が連携した施設」について、具体的に書くことが望ましい。

⇒指摘を踏まえ、記載方法を検討する。

○土地利用の方針における地域生活拠点の方針で、丹陽町出張所周辺のみ記述があるが、他の地域生活拠点と違いがあるのか。

⇒丹陽町出張所周辺については、今後実施予定の一宮外崎土地区画整理事業に合わせた都市機能の充実等により拠点性を高めていく必要がある地域として位置づけしている。

○土地利用の方針における沿道複合地について、土地利用の誘導に向けた具体的な手法は明記できないか。

⇒指摘を踏まえ、記載方法を検討する。

○沿道複合地としてどのように取組んでいくことが想定されるか。市街化区域内であればやり方はあるだろうが、市街化調整区域となると難しいのではないか。

⇒沿道複合地は市街化区域内の土地利用方針であり、市街化調整区域は対象としていない。

○P17 の理論上最大モデルにおける液状化危険度の図の下の空欄が目立つ。工夫できないか。

⇒指摘を踏まえ、検討する。

○P37 の緑の多い空間（尾西南部の田畑）とあるが、写真には田んぼや雑木林だけで畑はない。表現を改めた方が良いのではないか。

⇒指摘をふまえ、修正する。

○広域幹線道路の方針として挙げている「名岐道路の延伸」については、早期実現による渋滞解消や災害につよいまちづくりに取り組んでいただきたい。

○高齢化が進む中で「利便性の高い公共交通ネットワークの形成」は非常に重要になると思うが、今後新たに拠点間を結ぶようなネットワークの充実を図る予定のある地域はあるか。

⇒現時点で新規路線の検討が行われている地域はないが、丹陽町出張所周辺については、現行バス路線が少ないため、地域バスの活用も含めてネットワークの充実を図る必要があると考えている。

○公共交通ネットワークの形成方針として挙げている「ネットワークの補完・充実のための新たな移動手段の検討を行う」について具体的に検討していることがあれば教えてほしい。

⇒新たな移動手段とは自動運転等の次世代交通をイメージしており、そういった交通の技術的進展に合わせて、一宮市においても新たな移動手段の導入も視野に入れた公共交通ネットワークの検討が必要であると考えている。

○鉄道・バスとも民間での運行が多く、採算が合わなければ路線廃止を考えざるを得ない。富山市や宇都宮市などでは行政が主体となったLRT等の導入や補助金制度により環境に配慮した交通手段の導入を進めている自治体もあり、財政的な制約はあるだろうが、一宮市においても検討しても良いのではないかと思う。

○市で公共交通に関する計画は策定しているか。

⇒市民協働課交通政策室において一宮市公共交通計画を策定しており、それに基づいて交通政策を検討している。

○その計画に基づき、維持すべき路線に対する位置付けや、路線に対する市の方針等をどこまで書き込むか検討することが望ましい。

○民間会社による公共交通の運行にあたっては、どうしても採算性を考慮する必要があり、利用者が減ってしまうと路線を維持することも難しくなる。やむを得ず運行本数を減らすこともあるが、行政の支援や地域住民の方々の協力のもと路線を維持できるよう工夫する必要がある。

○現在、習い事に自動車に通っている高齢者が、免許を返納すると通えなくなるのではないかと心配している。自分自身も含め、あまり普段からバスを利用する機会が少ないが、バスを利用できる地域は多いのか。

○名鉄バスでは、一宮駅から尾西方面や江南駅、岩倉駅、川島、宮田方面に向かうバス路線が運行しているほか、一宮市がiバスというコミュニティバスを運行しており、民間のバスが運行していない地域を補完している。

○少子高齢化が進む中で、バス利用者の減少はやむを得ない部分があると思う。先ほど自動運転に関する話題もあったが、アメリカではすでに自動運転による事故が発生しており、必ずしも安心とは言えない部分もあるのではないかと。

○自動運転の技術開発、普及促進が進められている背景としては、大量輸送は鉄道、中量輸送をバスが担っている中で、複数人を輸送できる輸送機関として自動運転での対応が検討されている。また、人手不足が課題で路線の充実を図れないといったケースも多いことから、課題解決に繋がるのではないかと考えられている。

○自動運転等の普及で交通体系が大きく変わる可能性もあり、都市としてどのように活用できるかを考えなければならない。交通利便性の低い地域における一助になるといい。

○産業拠点については市街化調整区域の箇所もあるが、現時点で工業立地等は進んでいるのか。

⇒一宮木曾川 IC 周辺は都市計画法第 34 条第 12 号に基づく区域を条例で指定しており、工場等を立て易くしているため、工場が点在して立地している。

丹陽町重吉では東西にはしる都市計画道路整備が進むと促進されるのではないかと考

えている。また、一宮 JCT 周辺についても、西尾張 IC の整備が進むことで立地が増える
と想定している。

その他の萩原地区、明地地区については既存の工業団地がある。

○産業拠点への位置づけを行っている地域が将来的にも市街化区域に編入されることはあ
り得ないのか。市街化調整区域内地区計画にて対応するということか。

⇒愛知県が示す市街化区域への編入要件となっている 20ha を超えるような工業団地にな
る場合は考えられる。

○計画論の本筋からすると市街化区域への編入が基本で、市街化調整区域内地区計画での
対応が例外的にあるべきではないか。

⇒仰るとおりなので、記載の仕方について検討する。

○どのくらいのスパンで市街化区域への編入の可能性が生じるのかも含め整理していく必
要がある。

②立地適正化計画について

○全ての都市機能が拠点に集積することが理想ではあるが、難しいのではないかと思う。
都市機能誘導施設は、都市機能誘導区域全てに立地するわけではなく、それぞれの特性に
応じて検討を行い設定されている。

○立地適正化計画と都市計画マスタープランのそれぞれの都市将来像がどのように関連し
ているかわかりづらい。立地適正化計画については子育て世代や高齢者をターゲットと
して、施策が検討されているのが分かるが、都市計画マスタープランの将来都市像がど
のような施策に繋がっているのかが分かりにくく、具体的なイメージがわからない。また、
「都市の利便性と田舎の豊かさ」という表現は、名古屋市等でも言えることではないか。
一宮市らしい都市の利便性とは、交通利便性が高いことを指しているのか。

⇒まず、立地適正化計画については、対象区域は市域全域であるが、市街化区域を主眼に
おいた都市機能や人口の誘導方針という位置づけにある一方、都市計画マスタープラン
は市全域を範囲とした一宮市のまちづくりの方針を示している。「都市の利便性と田舎
の豊かさ」という表現については、都市が市街化区域、田舎が市街化調整区域をイメー
ジした表現としており、一宮市は広い地域で人が住んでいるということもあり、市全体
で住みやすいまちを目指している。その中で、先ほどご意見としてもあった交通等、
各種計画との整合を図りながらまちづくりを進めていくという意味合いで整理をして
いる。

○総合計画が上位計画としてあり、都市計画マスタープランはそれに即した計画であることから、都市計画に関連する方針を抜粋したようなイメージのもので、都市計画以外の部分も含めて総合的にみた計画ではない。また、都市の利便性としては、名古屋市へのアクセスがいいという利便性も含まれるだろうという印象を受ける。そのような一宮市の特色を活かした都市のあり方を総合計画と都市計画マスタープランで示している。それに対して立地適正化計画については、市内に住む人のための計画であり、市民のために何が必要かを検討した上で将来都市像や誘導施設を示している。次回以降は居住誘導区域の議論が始まるが、それを踏まえて検討しなければならない。

また、今後市民に対して説明する際に混乱がないよう配慮する必要がある。

○丹陽町出張所は、市役所本庁舎よりも人が少なく、地域に住む人にとっては非常に便利な施設となっている。また、一宮 IC にも近く、付近に立地しているコンビニエンスストアの駐車場では、ある時間帯になると大型トラックが多く駐車し、休憩等に利用されている。それに特化したような整備が進むと良いのではないか。

⇒一宮 IC 西側では土地区画整理等により住宅需要に対応する予定である。また、東側については、産業拠点として倉庫や物流施設等の立地が進むと市としてもいいと考える。

○丹陽町周辺は大雨になると氾濫しやすい地域であるが、改善される予定はあるか。

⇒河川改修の促進を図っている。

○木曾川駅周辺でもトラックは多いが、商業施設で買い物をしてくれる顧客としても認識されており、苦情は少ない。地域によってはそういったところもある。

○P46 に誘導施策が挙げられているが、これらの施策で本当に誘導が可能なのか。丹陽出張所周辺は外崎土地区画整理事業による効果は想定できるが、その他の都市機能誘導区域では、既に建物が密集して立地している地域も多く、新たな施設が立地できるのか。

○次回以降の検討議題になるが、立地適正化計画のうち居住誘導区域の目標として、人口密度をどの程度維持するといった目標を掲げている自治体がある。居住誘導については、今後増加が見込まれる空き家・空き地の活用や市街地再開発事業等により取り組んでいくことになるのではないかと考えられる。

○P46 の誘導施策について、国が行う施策と市が独自に行う施策の各施策の活用イメージが参考資料としてあると良い。具体的内容についての実効性の検証が計画策定には必要である。

⇒実際に動いている事業としては、2 つ以上の敷地を 500 m²以上に集約し、その土地で建物を建てる際に補助を行う優良建築物等整備事業があり、一宮駅周辺地区計画の区域のみとしているが、今後動向を見て他の拠点への展開を検討していく。また、一宮外崎土

地区画整理事業が都市計画決定している。その他の施策については、ご指摘の通り、参考となるようなものを整理する。

⇒優良建築物等整備事業については、9/25に定例会見で記者発表しており、議会の承認は得ていないが、要綱の原案の作成にまで至っている。また、補助の条件として考えているのが、1階部分の半分以上を商業系の施設とすることとしている。また、国が定める施策の中で、都市機能誘導施設と認められたものについては固定資産税の優遇を受けることができるというものがあり、市でも適用できるよう準備をしている。

○P37、38にある誘導施設について、商業機能として生鮮食料品を取扱う施設とあるが、それだけでにぎわいの創出につながるのか。市が検討する中で他に商業機能としての充実を図るべきものだと候補に挙げた施設はないか。また、オブザーバーから他都市の事例について伺いたい。

⇒立地適正化計画においては、人口減少下における人口密度維持のため、生活利便施設の維持を目的としている。策定委員会のほか、庁内検討会議等を通して必要な機能を議論してきたが、都市機能誘導区域の周辺において、住宅の立地は進んでいるが、スーパーのような商業施設は少なく、スーパーのような生鮮食料品を取り扱う商業施設の集積を図ることで利便性を確保していきたいと考え誘導施設の設定を行った。そのため、その他の施設は候補として挙がっていない。

○都市機能誘導区域内においての新たな商業施設の立地は道路の混雑にも繋がるため、道路整備等も合わせて検討することが望ましい。

○都市機能誘導施設の届出は動向把握の面もあると事務局から話があったが、いつまでに行う必要があるのか。

⇒原則、着手の30日前となっている。

○30日前では土地の購入等も済んでいる時期で、調整がつかない。事前に協議できるような仕組みをつくり、立地適正化計画の情報提供など調整できる機会を設けるべきだと考える。

○本日いただいた意見等を踏まえた修正については、委員長に一任とさせていただきたい。

③今後の予定について

3. 次回策定委員会について

閉会

⇒：事務局回答