

一宮市立地適正化計画（素案）への意見に対する市の考え方

番号	意見（概要）	市の考え方
1	保健所が都市機能誘導区域から区域外に移転するのは、立地適正化計画の理念に反するのではないか。	本計画においては、保健所を誘導施設に設定しておりません。また、現在の保健所は都市機能誘導区域外にあります。 しかしながら、保健所も行政機能として集積すべき都市機能であることから、新たに整備する保健所は、都市機能誘導区域外ではありますが、区域に隣接し、医師会館や市民病院、市役所にも近い中心部で選定されております。
2	出張所や公民館は普通に生活している人は使わない。一部のヘビーユーザーが使うだけなので、拠点ではない。既に商業施設が集積している場所に既に人が集まっているのだから、そういった区域を地域生活拠点及び都市機能誘導区域に位置づけて賑わいを持続させるべきではないか。	立地適正化計画においては、出張所や公民館などの行政機能も必要な都市機能のひとつであると考えております。 また、既に一定の公共交通ネットワークが形成されているこれらの施設を中心として拠点を設定し、商業施設などの誘導施設の集積を図ることで、各種サービスの効率的な提供を図ります。
3	一宮駅周辺は、商店を潰してマンションを建てているが、桑名市のように商店街にマンションを建てる場合は低層階に商業施設を入れるような施策を講じてはどうか。	本市において、マンション建築に際した商業用途における特別用途地区の検討はしておりませんが、本計画において一宮駅周辺地区は、商業施設などの都市機能の集積および維持向上を図る方針としております。当地区の容積率600%の区域において、土地の合理的利用により賑わい創出を図るため、共同化に対する優良建築物等整備事業補助による公的支援の素案をまとめており、誘導施策としております。
4	市の取組みを見ていると現状制度の延長で、小手先だけの施策だけと感じる。 中核市の権限を活かし、国や県に働きかけ抜本的な制度の変更を実施すべきであり、特に街づくりや開発は、民間開発任せにせず、しっかり予算もつけ、市が主体的に対応する事を望む。30年後も尾張一の一宮市として、発展させる覚悟で取り組むべき。	誘導施策については、将来的な人口減少による人口密度の低下や、高齢化の進展による様々な影響が懸念される状況を踏まえ、より適切で効果的な施策を検討していく必要があると考えております。 概ね5年ごとに効果検証を行い、誘導施策についても必要に応じた見直しをしてまいります。

番号	意見（概要）	市の考え方
5	せんい団地の周辺は人口が集中するのに基幹的公共交通が無いのは、コンパクト・プラス・ネットワークのうちネットワークが弱いのではないか。	一宮市公共交通計画の方針に基づく交通ネットワークの再構築として、名鉄バス丹陽線のルート改善（JR 稲沢駅への接続）に向けて交通事業者と協議を進めております。 また、一宮市総合交通戦略においても、公共交通に関する基本方針として、「便利で持続可能な公共交通体系の構築」と定め、公共交通が日常の選択肢となり得るよう、施策を推進します。
6	まちなかは、ガチャマン時代の好景気で発展した街の特徴で一筆の土地が小さいので、200m² 未満の小規模宅地の減税を享受して固定資産税は低額、解体するにも費用が掛かる、テナント貸すにも、貸すことで起きるかもしれないテナントとの揉め事などの心配事の方が賃料のメリットより勝るため老朽化したまま、放置されている。解体したとしても、時間貸し駐車場ばかりである。地価の上昇を誘導すれば活性化するのではないか。 容積 200%以上の近隣商業地域や準工業地域は、日影規制を無くせば投資を呼び込み活性化し地価は上昇するのではないか。	都市機能誘導区域においては、誘導施設を設定し、施設を誘導する施策により段階的な都市機能の集積を図る方針です。都市機能の誘導による利便性の向上に伴い地価の上昇も期待されることから、効果指標として、都市機能誘導区域内の平均地価を設定しております。 日影規制に関しては、建築基準法及び県条例にて定められております。
7	地下駐車場と地上部の一体整備によるまちなかの賑わい創出に向けた利活用の検討として、地下駐車場の建設当時に比べ、駅周辺の土地利用や時間貸し駐車場の整備状況が進んだことにより、地下駐車場の認識が薄くなっている。認知のため、道路上に電光案内情報表示をするなどの工夫が必要ではないか。 また、尾張一宮駅前ビル（i-ビル）立体駐車場は、駅ロータリーと入り口が重複しており、信号待ちによるロータリーの混雑が影響し、入出庫が思い通りにできない。出庫の順番待ちで混雑し、20 分では利用できないため、利用しようと思えない。無料時間を 40 分位にするか、駅ロータリーと駐車場入り口の重複を直ちにやめるべきではないか。	いただいたご意見につきましては、誘導施策検討の参考とさせていただきます。 一宮駅東口ロータリーの混雑緩和のため、2024 年 4 月から尾張一宮駅前ビル（i-ビル）立体駐車場と尾張一宮駅前自家用車整理場の 20 分まで無料を廃止し、市営地下駐車場で 20 分まで無料を実施しており、一定の効果が確認されています。

番号	意見（概要）	市の考え方
8	一宮駅東口ロータリーの入り口が駅の正面にあり、道路混雑の原因になっている。乗降のロータリーは南側へ移動させ、現在の正面ロータリーは、i-ビル駐車場若しくはタクシー乗り場とする又は北側道路からの出入りに変更してどうか。	一宮駅周辺地区のまちづくりにつきましては、現在、ウォークアブル空間デザインプロジェクトにおいて、検討を進めているところです。 いただいたご意見につきましては、誘導施策検討の参考とさせていただきます。
9	土地利用に関して、本来宅地開発が厳しい市街化調整区域で宅地化が進行しているのは、許可を取ってでも住みたい、活用したいニーズがある証拠である。エリアを決めて市街化区域に変更するべきではないか。人口が増えればバスの利用が増え、採算性が向上し、市民の満足度も増すと思う。 市の事業で実施せず、民間開発任せで個別の許可を下ろすので、危険な道路や公園が不十分なエリアが散見される。田んぼの区画割の延長の町並みとなり、道路は4mやそれ未満が多く、個別開発による位置指定道路ばかりである。開発を自由にやらせすぎではないか。	一宮市都市計画マスタープランにおいて、市街地調整区域の農用地につきましては、積極的な維持・保全を図り、無秩序な開発の抑制を図る方針としております。 また、集落地については、鉄道駅周辺などの利便性の高いエリアにおいて、市街化区域への編入や地区計画制度を活用し、地域コミュニティの維持及び日常的な利便性の確保を図るとしております。 いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。
10	用途地域の見直しをした方が健全な街の開発につながるのではないか。用途地域は、50年前の都市計画法改正で用途地域が制定されて以来変わっておらず、工業系用途が多いのに企業誘致が進んでいないのは、道が狭かったり、通り抜けられないなど、企業にとって有利ではないからと考える。市街化調整区域で開発が進んで、物流企業が進出しているのはその証拠であり、民間でインフラ整備を行うのは負担させ過ぎではないか。 市内の駅周辺 1.2 キロメートルや東海北陸自動車道下部の道路沿線は市街化区域に指定をすれば必ず人口は増える。 また、街区を計画的に整備し道路を計画的に整備すれば必ず発展する。	本市では、工場跡地に住宅が建ち住宅地として形成されている地域がみられます。 一宮市都市計画マスタープランにおいて、工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区や地区計画制度の活用を検討する方針としております。 また、既存工業団地や高速道路インターチェンジなどの既存ストックを活用できる場所については、産業拠点と位置づけ、工業・物流施設などの充実・集積を図る方針としております。