

尾張旭市立地適正化計画（素案）に対する御意見と市の考え方

- 1 意見募集期間
令和3年12月6日（月）から令和4年1月4日（火）まで
- 2 意見の数
6名（32件）
- 3 意見の内容と市の考え方

	御意見	市の考え方
1	<p>7-3-3. 南北を結ぶ公共交通ネットワークの連携強化 現在の名古屋市営バスで志段味～藤が丘方面を南北に運行している路線の内、駅に乗り入れていない路線を駅ロータリーまで引き込むべき。これによって南北のアクセスが劇的に改善し、市内中心部から藤が丘方面へのルートが印場経由で完成する。かつての森林公園ゴルフ場～藤が丘駅の名鉄バスルートを復活できる形になる。 瀬戸市コミュニティバスのこうはん線西山町バス停から若干迂回させて、新たな三郷駅ロータリーまで乗り入れてもらえば便利になる。 晴丘バス停は南北と東西の結節点となっている。現状ではバス停が分散されているが、バスターミナルとまではいかななくても、屋根付きの総合的な乗り場を整備し、シームレスな乗り継ぎを促進するようにすることもよいかと思う。</p>	<p>公共交通相互の連携強化や円滑な乗り継ぎ環境の向上を図ることは、本計画がめざす「歩いて出かけたくなるまちづくり」の実現につながるものと考えております。 いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。</p>
2	<p>7-3-5. 持続可能な地域公共交通サービスの確保 あさび一号の継続的な利用のためには、運行経費の増大を防ぐ必要かつ、気軽に乗れる仕組みが必要。 収入確保のためには100円均一である必要はなく、100～200円程度の対距離制の運賃へのシフトも課題であり、乗り継ぎ割引等の利便性向上も兼ねてICカード導入も将来的な課題であろう。名古屋高速と同じ発想で、対距離運賃はICカードのみで、現金は200円均一で。 回数券をポイント還元に変更、定期券販売に対するコストや用紙の削減による環境対策や、80歳以上の無料利用等への不正利用対策のためにも、ICカードへの収れんは費用以上の効果があると推察される。 労災病院や東部市民センター等、市内の公共施設へのアクセス確保のため、オンデマンド形式でのあさび一号の導入も検討課題であり、既存の枠に捕らわれないアイデアも必要。雨天時は尾張旭駅～文化会館 北・名古屋産業大学・晴丘（長久手高校）等の短距離利用も決して無視できない。</p>	<p>将来にわたり移動ニーズにきめ細やかに対応した地域公共交通サービスを提供するためには、収入確保につながる取組、時代に応じたサービス形態の提供等の継続が重要と考えております。 いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。</p>

	御意見	市の考え方
3	<p>「尾張旭市人口ビジョン」では、「3 めざすべき将来の方向 これまでの分析から、尾張旭市のめざすべき将来の方向を示します。(1) 将来の人口の目安 p. 63 の 2060 年までの人口推計におけるケース4 (出生率 2.07 までの回復及び転入 数の維持) の人口 (約 79,000 人) が実現されることで、人口規模の維持だけでなく、生産年齢人口の維持及び高齢化率の低下につながるため、これを本市においていきいきとした社会が実現されるための人口の目安とし、様々な施策を実施します。」(同ビジョン p 68)と述べている。つまり、人口ビジョンは社人研に準拠した「ケース1」ではなく、独自に「ケース4」を選んでいる。これを受けて第2期総合戦略では、以下の記述がある。</p> <p>「尾張旭市人口ビジョンは、総合戦略の実現に向けた施策の企画立案の際に、基礎的な情報を提供するものです。また、人口の動向を分析することによって、本市の現状や特性、課題について把握し、それらを踏まえて、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示すものです。本市では、第1期市総合戦略と同様、平成28(2016)年3月に策定し、国の長期ビジョンの期間と同様の令和42(2060)年までを対象期間としており、国立社会保障・人口問題研究所の推計期間である令和22年(2040)を中間点として位置付けています。」(第2期尾張旭市総合戦略 p 1)</p> <p>ところが、素案は社人研データが基になっている。素案 p 5 では、「将来推計」として、「・国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、本市の人口は令和27年度には約15%減少すると想定されています。・令和27年度の年齢3区分別人口割合を見ると、生産年齢人口は約50%(平成27年度比:約0.7倍)、年少人口は約11%(平成27年度比:約0.7倍)、老年人口が約39%(平成27年度比:約1.3倍)になると想定されています。」人口の将来推計の記述はこれのみで、「第3章 立地適正化計画の基本的な方針」の記述に進んでいる。</p> <p>素案はなぜ、社人研の人口推計を基にするのか。本市の総合戦略は上述のとおり、人口ビジョンから施策の方向を出しているのに、整合性がないのではないのか。国の指示によるものか?</p>	<p>都市計画運用指針により、立地適正化計画においては、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口の値を採用すべきとされております。</p>
4	<p>住民基本台帳上の本市の人口は84,084人、36,407世帯である(2021年11月)。これは第5次総合計画の平成35年度(2023年度)84000人とした計画人口をすでに突破していることになる。ところが、素案 p 5 の図「人口・世帯数の推移及び将来推計」には、令和2年度79,998人、33,109世帯となっている。約4千人のズレがあるのだが、この将来の人口推計の差はどう見ればよいのか。先に見た人口ビジョンのケース4に比べて、素案では社人研予測を採用することにより人口減少が大きく見えてしまい、対策が適切でないもの、過大なものになりかねない。総合戦略と立地適正化計画とで、計画の基本となる人口予測が異なっており、市はこれで整合性のあるまちづくりができるというのだろうか。</p>	

	御意見	市の考え方
5	大雑把に言って、本市はもともとコンパクトであり、改めて「都市施設の集約」や「居住の誘導」は必要ない。公共交通についても、素案は、「市内の多くの地域が徒歩や自転車等でアクセスしやすい」状況と述べている。居住誘導区域を「土砂災害特別警戒区域及び工業地域を除く市街化区域の全域」としたことは、妥当と思う。人口減少率が約15%とp5のグラフにあるが、この程度の減少ならば「コンパクト化」は必要ない。p36の全体図における、市街化区域に対する居住誘導区域の割合は何%なのか。	本市の居住誘導区域は、市街化区域のほぼ全域である約93%としております。
6	都市機能誘導区域の拠点設定は名鉄瀬戸線4駅である。本地ヶ原町など矢田川以南には、「拠点となる核」がないのであるが良しとする。	御意見をいただいた当該地域については、引き続き、地域の生活利便性の向上を図るとともに、公共交通の利用促進とサービス水準の維持・向上に資する取組を進めてまいります。
7	居住誘導区域、都市機能誘導区域それぞれに、誘導措置として予算措置や金融措置があると聞くが具体的にはどのようなか。運用はいつから行うのか。三郷駅前再開発などの既存の開発計画にはどのように作用するのか。	本計画の策定により、自治体や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する各取組に対し、国の財政・金融等の支援の活用が可能となります。 本市の都市基盤整備事業においても、必要に応じて各種支援事業の活用を検討してまいります。
8	p45、「交流拠点機能」について、本市独自の機能として設定することだが、具体的にはどのような施設のことを言うのか。中央公民館や地域の公民館？	地域住民相互のつながりや絆を深め、地域活動を支える中心的な場の存在が必要であると考え、多くの市民が集い、様々な活動や交流ができるような空間に資する施設を幅広く「交流拠点施設」として想定しております。
9	p46、「拠点ごとの都市機能誘導の考え方」において、本市が図書館や体育館などの公共施設を重点的に維持・確保していくとあるが、連携中枢都市など他市町との連携のなかで廃止することはないということか。	誘導施設として位置付けた公共施設は、公共施設の再編整理の方向性と整合を図りながら、都市機能誘導区域内での維持・確保に向けた取組を進めてまいります。

	御意見	市の考え方
10	都市機能誘導については、公共施設等総合管理計画における施設面積の削減目標との関係はどうか。	上記のとおり、誘導施設として位置付けた公共施設は、公共施設の再編整理の方向性と整合を図ってまいります。
11	本素案には市街化区域および市街化調整区域の見直しや変更等についての記述がありません。「市街化区域の見直しをするのかしないのか」等々、このことについての明解な記述を求めます。	本計画は、居住や都市機能の緩やかな誘導による立地の適正化を図るための方針を定めたものであり、御意見をいただいた事項について記載する予定はありません。
12	本素案36頁の「図 居住誘導区域全体図」では、各戸（軒）別に区域内か区域外なのかの判別が出来ません。明確に判別できる詳細な図面の掲載を求めます。	本計画における居住誘導区域は、土砂災害特別警戒区域及び工業地域を除く市街化区域の全域となります。 なお、詳細な図面については、別途作成し、周知を図ってまいります。
13	p52、安全で快適な歩行ということでは、文化会館と第2駐車場を結ぶ前田橋に歩道部分がないので、橋の拡幅による歩道設置または東側に人道橋を設置すべきである。	いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。
14	居住誘導区域外からの移住促進を図るべく、区域外の現住居地と、区域内の換地（土地交換）について方策を提示しては如何。	
15	本素案では名古屋市保育短大跡地「平子町北地内市有地」について言及されていません。この市有地に関する立地適正化計画における（扱い）見解を求めます。	都市再生特別措置法により、居住誘導区域及び都市機能誘導区域には市街化調整区域を含めないこととされており、平子町北地内市有地は、市街化調整区域に位置することから、本計画では言及しておりません。

	御意見	市の考え方
16	<p>立地の適正化は、居住誘導区域と都市機能誘導区域を如何に調整・指定するかという計画だと思いますが、私、75歳になれば免許証を返納しその後の健康寿命を長く保ちたいと考えている高齢者として、その立場でコメントさせていただきます。</p> <p>この両区域・地域を上手く調整、連携させる為には、その地域間を密に結ぶ交通が重要になると思います。</p> <p>地域指定が先かそれらを結ぶ交通が先にありきかは、ニワトリが先か卵が先かの議論ではありますが、「結ぶ交通手段」としては素案の3-3に書かれていますように基幹公共交通としての名鉄瀬戸線と国道363号系のバス路線が先ずあると思います。この交通手段は幅広い市民の通勤・通学の足、及び生活交通となっていますのでこれらの交通手段があった上でその周辺に地域を指定展開するのか、それとも地域指定した上で新たにそこに鉄道又はバス路線を引くのかは別途議論して貰えば構いませんが、私たち高齢者にとってより頼りたいものは、ここでも謳われている「補完的な公共交通サービス」である市営の「あさび一号」なのです。私たち高齢者は「補完的」ではなく「基幹交通」として捉えています。そして都合のよいことに「あさび一号」は、地域指定の前に存在しなくとも、地域指定後にその計画、開発の進捗状況に合わせて柔軟な輸送網をそれら指定された地域に後追いで敷くことが出来る交通道具です。</p> <p>第3章の初め3-1解決すべき課題■交通ネットワークの視点 公共交通の維持に書かれていること①と、3-2立地適正化計画におけるまちづくりの方針の基本指針3：交通ネットワークの視点 ②では「歩いて出かけたくなるまちづくり」として書かれていること③は正に私の期待しているところであります。しかし①の記載は、現在の公共交通サービスを「将来にわたって維持」するだけと読み取られかねませんので、「将来にわたって維持・発展」とし、交通サービスの現状維持だけではなく、更なる便利性の向上も目指す表記にして欲しいです。</p> <p>また、③につきましても、文章の締めくくりが「利便性を堅持します。」となっていますが、「堅持する」とは現状を頑なに守ると解釈されますので「発展」させるような表記にされることを望みます。</p> <p>と言いますのは、高齢者にとっての「あさび一号」は、居住誘導区域と都市機能誘導区域を交通連携させる基幹公共交通的な存在です。鉄道とか国道363号系バス路線のような土地利用に先んずるものではないですが、補完的であっても土地利用の後追いで融通の効く交通手段であります。</p> <p>ただ現状は2ルート両回りのみで、多くの住居区域、拠点を経由して都市機能区域と結ばれていますが所要時間が各1運行1時間半と長く不便な面があります。これをもっと利用しやすく、つまり少ない住居区域と拠点、都市機能区域を短系統、短時間で循環する新たな系統を将来プラスして欲しいのです。それを望んでいますので、「あさび一号」の現状維持で足りるような書きっぷりでは困るのです。</p>	<p>第3章の立地適正化計画の基本的な方針では、市営バス「あさび一号」をはじめ、名鉄瀬戸線、国道363号のバス路線など公共交通サービス全体に対する解決すべき課題とまちづくりの方針について記載をしております。</p> <p>市営バス「あさび一号」については、「7-3-4. 誰ひとり取り残さないための移動手段の確保・充実」に記載のとおり、市民のニーズを把握しながら、利用実態に即した運行内容の充実化に向けた取組を進めることとしております。</p>

	御意見	市の考え方
17	第7章にある交通ネットワークに関する施策、更には7-3-3南北を結ぶ公共交通ネットワークの連携強化にいたっては何を指しておられるのかさっぱり判りません。まだ3章の書きっぷりの方がましです。7章には、「(市営補完)路線を更に充実する」とか「尾張旭市交通基本計画とも整合性を図りつつ居住誘導区域と都市機能誘導区域を短時間で結ぶ利用しやすい路線(交通ネットワーク)をも検討の上充実する」といったことを書かれたら如何でしょうか。	生活利便性の高い都市を将来にわたって維持していくには、基幹的な公共交通軸(名鉄瀬戸線・国道363号のバス路線)の維持・確保だけではなく、これらを南北に結ぶ公共交通ネットワークの更なる強化や安全で快適な道路環境の整備も併せて必要であると考えております。いただいた御意見を踏まえ、「7-3-3. 南北を結ぶ公共交通ネットワークの連携強化」の冒頭に上記の旨を追記します。
18	「検討会議」の構成員が少なすぎます。尾張旭のことをよく知っている人(たとえば自治会長など)や市民を構成員に加え、市民目線での意見が出される会議にすべきだと思います。	本計画(素案)の作成に当たっては、関係施策との連携を図りながら総合的に検討するため、土地利用、商業、福祉、子育て、交通等の各種関係団体の方々に策定検討会議の構成員として参加いただいております。また、専門的な見地に加え、市民としての御意見についても併せていただいております。
19	「検討会議」の議事録を拝見しましたが構成員の発言は各回8、9回です。全く議論になっていません。これでは結局、事務局が作成した(案)を認めるだけの会議になってしまっている感があります。	本計画(素案)の作成に当たっては、策定検討会議の構成員の皆様から様々な観点での御意見をいただきながら検討を重ねてまいりました。
20	この「計画」は市の計画としては上位に位置するものです。「案」ができてからパブコメを集めるだけではなく、できれば中学校区単位で住民に意見を聞く場を持つくらいしてもいいのではないかと。	本計画(素案)の作成に当たり、策定検討会議の構成員の皆様からは、専門的な見地に加え、市民としての御意見をいただいたほか、パブリックコメントを通じて市民の皆様からの御意見をいただいております。
21	将来推計人口(人口減少、高齢化)に対応できる「計画」にすること。これまでの計画は成長を前提にした計画ではなかったのでしょうか。この点についての徹底した総括を加えるべきだと思います。具体的な計画は市民から要望を聞くべきです。	人口減少等が進行する中、効率的な行政サービスを提供していくには、一定の都市機能を集約する都市のコンパクト化が必要であると考え、その旨を本計画策定の目的に記載しております。また、市民の皆様からの御意見については、パブリックコメントを通じていただいております。

	御意見	市の考え方
22	名鉄の駅を中心にした「開発計画」（まちづくり）は考え直す必要があります。駅付近まで出かけてこなくてもいいまちづくりはできないでしょうか。	本計画において駅周辺を拠点として設定していることは、上位計画である尾張旭市第五次総合計画と整合が図られております。 なお、本計画では、居住地から利用しやすい場所に立地していることが好ましい施設については、引き続き、地域全体で維持・確保を図っていくこととしております。
23	駅中心のまちづくりをすすめるならば、駅までの交通をもっと便利にすべきです。	いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。
24	緑豊かな街をめざしているなら、これ以上農地を減らさないようにすべきです。	森林や田畑等の農地、河川やため池といった水辺等の自然資源は、本市の大きな魅力であると考えております。 今後も居住環境の維持・向上を図るため、秩序ある市街地の整備や、緑や水辺の保全を進めてまいります。
25	本地地域のまちづくりをどうしたらいいのかを検討する必要があります。新池ふらっとに市役所的機能を持たせてそこに副都心をつくるようなイメージはいかがでしょうか。	本計画において、行政機能は他の基幹的施設との連携の上、都市の中核機能を果たしていく必要があることから、都市機能誘導区域内で維持・確保していくものと考えております。
26	三郷地域のまちづくりについては、現在進めている開発計画を一時ストップして持った広範囲でのまちづくりが進めていけないでしょうか。今の開発計画はそれこそひと昔前に発想された計画ではないですか！いまの時代に合った開発計画だとは思えません。	三郷駅周辺の整備は、尾張旭市第五次総合計画や都市計画マスタープランの位置付けの下、事業化に向けた取組が進められており、本計画においても整合を図り、記載しております。

	御意見	市の考え方
27	緩やかな誘導で、どれだけの効果があるのか理解できません。	立地適正化計画による誘導（届出制度の運用等）と従来の土地利用規制等を融合した新しいまちづくりの下、長期にわたる計画期間内で緩やかに誘導を図りながら、おおむね5年ごとに効果の検証や計画の見直しを行うこととしております。
28	7-1-6にある、届出制度とすることで、どれだけの効果があるのでしょうか。	
29	6-2-2において、誘導施設の設定があります。通所系介護施設や保育所を、誘導施設に設定しないのは良いと思いますが、高齢者が通所系介護施設に近在すること、子育て世帯が保育所に近在することは、社会的な効率を考えると有利となるため、高齢者向け市営住宅やグループホーム、子育て世帯向け市営住宅などを施設周辺に配置すると良いと思います。	通所系介護施設や保育所は、住み慣れた地域や住まいで安心して暮らし続けられるよう、居住地から利用しやすい場所に立地していることが好ましい施設として、地域全体で維持・確保していくものと考えております。
30	3-3-2に、公共交通ネットワークの記述があり、名鉄瀬戸線と国道363号が大きな軸と、捉えています。瀬戸線については、各駅を中心とした検討内容が示されていますが、国道363号にはありません。駅を交通結節点と捉えた上で、国道363号には、それが無いのか？と考えると、そうではなく、四軒家交差点、晴丘交差点が該当するように思えます。四軒家交差点は名古屋市との境界になりますが、名古屋市とも協力し、これら2つの交差点の周辺環境整備を推進することも必要です。	国道363号沿線は、引き続き、地域の生活利便性の向上を図るとともに、公共交通の利用促進とサービス水準の維持・向上に資する取組を進めてまいります。 いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。
31	健康づくりという尾張旭市の特徴を伸ばすために、ウォーキングなどの軽い運動を、無意識に取り入れて生活するよう誘導する、都市構造を検討して欲しいです。 具体的には、通勤・通学・買物などで日常的に使う道が、遊歩道やサイクリングコースのようになっていると良いです。	いただいた御意見については、今後の具体的な取組の検討において、参考とさせていただきます。
32	（上段意見31の補強になりますが）今後、地球温暖化対策のためにも、移動手段を、自家用車から公共交通へ大きく誘導していく必要があると考えます。そのために、歩行者が歩きたくなる広い遊歩道を、駅などを起点に整備することや、通勤・通学・買物に、普段使いする自転車道の整備なども必要です。	