

第４回稲沢市立地適正化計画策定委員会

＜議事要旨＞

●開催概要

日	時	2026 年 7 月 28 日（火）13：40～16：05
場	所	稲沢市役所 本庁舎 2 階 政策審議室
出席者 （敬称略）	委員：松本 幸正、鶴田 佳子、小池 玉置、杉山 茂和、臼井 雅宏、 水谷 年秀、横井 聡美、小田 眞理子、五井 直輝（代理）、 山田 純司 オブザーバー：中部地方整備局都市整備課（藤田 剛） 事務局：まちづくり部長 松永 隆、まちづくり部次長兼都市計画課長 大野 優樹、 まちづくり部調整監 佐藤 琢磨、都市計画課統括主幹 菱川 友隆、 主幹 新見 巧、主任 南谷 将宏、主事 大野 麟 日本エ管都市空間㈱：北野、浅井	
次第	1 あいさつ 2 第3回策定委員会の意見対応について 3 議題 （1）居住や都市機能を誘導するための施策について （2）届出制度の運用について （3）施策達成状況に関する評価手法及び目標値について 4 その他	

●議事結果

- 1 あいさつ

- 2 第3回策定委員会の意見対応について
 意見対応表に基づき事務局より説明を行った。
 質疑応答なし。

3 議題（１）「居住や都市機能を誘導するための施策について」

事務局より説明し、質疑応答・協議を実施した。質疑応答の内容は以下の通り。

A 委員	P97 の重点事業「稲沢公園の再整備」について、稲沢市には、子育て世代が子どもを連れて長時間安全に遊べる公園が少ないとの声がある。稲沢公園の再整備では、樹木の伐採による見通しの改善、イベントの開催、フードトラックの導入、荻須記念美術館との連携などが計画されており、子育て世代にとって魅力ある公園となることを期待している。一方で、利用者が来訪する際には駐車場の不足が課題になると考えられるため、周辺施設の状況も踏まえ、駐車場の確保やアクセス手段についても検討してもらいたい。
事務局	稲沢公園の再整備については、今後、設計や工事の段階に入る予定である。駐車場の確保やアクセス手段に関する意見については、所管部署へ共有する。貴重な意見として受け止め、今後の検討に活かしていきたい。
副委員長	P99 の定住維持区域に対する施策について、開発事業者が行う雨水調整池の整備費に対して補助を実施するとあるが、定住維持区域の設定に当たって、居住誘導区域と同様に災害リスクを考慮しているのか確認したい。 特に、市街化調整区域における開発については、都市計画法第 34 条第 11 号・第 12 号との関係もあり、災害リスクのある区域での開発の扱いを整理する必要があると考える。 また、地区計画の運用指針において、雨水調整池など雨水貯留施設の整備に関する基準が位置づけられているのか、確認したい。
事務局	地区計画を定める際には、レッドゾーンは除外することとしている。また、イエローゾーンについては、災害ハザードを考慮するよう通達が出ており、垂直避難が可能となる建築制限や、周辺避難所への避難経路、地区計画により新たに居住する人が安全に避難できる方法などについての説明資料が求められる。そのため、地区計画の決定に当たっては、災害リスクを考慮した上で検討することになる。 雨水調整池については、運用指針に明記しているものではないが、宅地開発を行う場合には整備が求められるため、開発に当たっては必ず設置する必要がある。
副委員長	定住維持区域における雨水調整池の整備費補助について、当該補助は市街化調整区域内で地区計画により開発を行う場合の雨水調整池を対象とするものであり、開発許可制度に基づき必要となる雨水関係施設の整備に対して、通常は補助対象とならない部分について支援を検討するものか確認したい。
事務局	雨水調整池の整備費補助については、市街化調整区域内において地区計画により開発を行う場合の雨水調整池を対象とするものである。 現在も地区計画に関する調整池整備費の補助制度を運用しており、市街化編入を目指す場合でも補助対象となる制度設計となっている。
副委員長	定住維持区域の設定について、災害の観点から、居住誘導区域と同様の基

	準で設定されているのか確認したい。特に、浸水深 3m 以上の区域など、居住誘導区域では除外している災害リスクの高い区域について、定住維持区域においても同様に考慮されているのか確認したい。
事務局	定住維持区域については、区域内に浸水深 3m 以上の区域が一部含まれる可能性はあるものの、地区計画を定める際に災害リスクへの対応を確認することとしている。具体的には、想定浸水深を踏まえた地盤面や床面の高さの設定、垂直避難が可能となる建築計画、避難施設や避難経路の確保などを地区計画の運用において求めることにより、災害リスクの回避・低減を図る考えてある。 そのため、定住維持区域の設定段階で居住誘導区域と同様に災害ハザードによる区域除外を一律に行うものではないが、実際に地区計画を策定する際には、災害リスクへの対応が確保されるよう確認し、現実的に対応が困難な区域については開発が難しくなるものと考えている。
副委員長	定住維持区域については、法に基づかない任意の区域であるからこそ、居住誘導区域と同程度に災害リスクの回避・低減が図られることが分かるよう、計画内に記載した方がよい。
委員長	P91 の「特に」以降の記載で、定住維持区域で地区計画を定める場合には、浸水深を踏まえた敷地地盤や床面の高さの最低限度を地区計画に定めることや、地区内の全ての人が使用できる避難施設及び避難方法を確保することが必須となっているため、地区計画の運用において災害リスクの回避・低減を図ることとしており、定住維持区域の設定段階では、災害ハザードによる区域除外までは行っていないということでしょうか。
事務局	その通りである。 定住維持区域は、支所や鉄道駅からおおむね 800m 圏を示すものであり、区域を明確に線引きして開発を認めるものではない。そのため、定住維持区域内に浸水深 3m 以上の区域が一部含まれる可能性はあるが、実際に地区計画を定める際には、災害リスクへの対応を確認することとなる。
副委員長	定住維持区域における地区計画については、災害リスクへの対応を含めた考え方が今後も適切に引き継がれるよう、地区計画の運用指針等に明確に位置づけておくことが望ましい。
委員長	運用指針への対応についてはご検討いただきたい。
B 委員	定住維持区域における運用基準について、明文化されたものがあるとよい。概要で構わないため、地区計画を活用する際の基準や確認事項が分かる資料を作成し、市民や事業者がどこで詳しい説明を受けられるのか分かるようにしてもらいたい。 また、地域公共交通計画について、現在のコミュニティバス、コミュニティバス接続便、お出かけタクシーに限らず、高齢者や障害者など移動に課題を抱える人の実態を踏まえた新たな公共交通のあり方を検討してもらいた

	い。コンパクト・プラス・ネットワークを実現するためには、地域資源や福祉輸送等も含め、将来の人口動向を見据えながら、移動手段を確保する計画的な検討が必要かと思う。地域公共交通計画は令和8年から策定していくか。
事務局	定住維持区域における運用基準の明文化については、市民に分かりやすく伝わる表現や周知方法を検討する。 地域公共交通計画については、地域公共交通会議は今後も継続するが、令和8年度から直ちに計画を策定する予定ではない。今後、高齢者や障害者など移動に課題を抱える人の状況などを踏まえつつ、公共交通のあり方や計画策定について検討していく。
委員長	P98の記載をみると、「必要に応じて」とやや逃げ腰に見える。どこでも必要なのだと思う。せめて「必要に応じて」という記載は消したらどうか。
事務局	地域公共交通計画については、本計画とあわせて必要なものと認識しているが、策定期間や表現については関係部署と調整の上、検討する。
C 委員	地域公共交通計画については、立地適正化計画と一体的に考える必要があり、「必要に応じて」ではなく、段階的な計画策定も含めて検討すべきである。特に、定住維持区域も公共交通ネットワークの検討対象として位置づける必要があるのではないか。
委員長	その通りかと思う。定住維持区域及び新市街地想定区域についても、公共交通の整備方針と一体的に検討する必要がある。自動車利用を前提とするだけでなく、公共交通により駅や拠点へアクセスできる環境を整えることで、居住の選択肢を広げられると考える。 また、定住維持区域については、市独自の区域であるため、地区計画の運用指針等を別途整理し、市民にも分かりやすく示すことを検討してほしい。
D 委員	P98について、公共交通ネットワークの形成は、コミュニティバスを中心に記載されているが、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の各交通手段をフラットに捉え、それぞれの役割分担を踏まえて検討する必要がある。 また、駅前広場の整備については、どのように交通結節機能が強化されるのかが分かるよう、表現を工夫してもらいたい。
事務局	公共交通ネットワークの形成については、コミュニティバスに限らず、鉄道や路線バスも含め、各交通手段の役割を踏まえた表現となるよう検討する。 駅前広場の整備については、渋滞緩和や鉄道への乗り継ぎ利便性の向上など、交通結節機能の強化につながる内容が分かりやすくなるよう表現を検討する。
委員長	公共交通については、本来、路線バスの維持が重要であり、コミュニティバスの充実だけでなく、路線バスを含めた公共交通全体のあり方を考える必要がある。駅前整備を契機に路線バスの充実につながることを望ましいが、運転手不足など現実的な課題もあるため、公共交通担当部署と意見交換・情報共有しながら、公共交通ネットワークの方向性が計画に反映されるよう検

	討してもらいたい。
E 委員	P97 の名鉄国府宮駅周辺の再整備について、将来のありたい姿を示すイメージであるなら、オフィス機能を誘導施設からあえて除外する必要はないのではないか。居住者に直接的なメリットがない施設を誘導施設から外すという考え方は理解できるが、駅周辺には既にオフィスも立地しており、民間による土地の共同化や施設整備の中で、オフィス機能も検討できるというメッセージを示してもよいと考える。 コミュニティバスやお出かけタクシーについては、タクシー事業者の廃業や運転手の高齢化・不足により、今後の維持が難しくなることが懸念される。将来を見据えた計画であるなら、既存の交通手段に限らず、国の補助制度を活用した自動運転の実証など、新たな公共交通の可能性も含めて、もう少し広い視点で検討してもよいのではないか。
事務局	オフィス機能については、他計画との整合も踏まえる必要があるため、現時点で本計画に位置づけることは難しい。ただし、将来的な需要も考えられることから、今後の計画見直しの中で検討していく。 また、自動運転や新型モビリティについては、地域公共交通計画の策定も視野に入れながら、長期的な視点と実現性の両面を踏まえ、可能な範囲で計画への反映を検討する。
委員長	オフィス機能を誘導施設としなかった理由を改めて教えていただきたい。駅前再整備に伴い、事務所系施設が立地する可能性があるため、誘導施設に位置づければ優遇措置等を活用できるのではないかと。一方で、誘導施設に指定しなくても市内で一定の立地ニーズがあるのであれば、あえて指定しない考え方もあるため、オフィス機能を積極的に誘導する意向があるのか確認したい。
事務局	オフィス機能については、計画策定時点では制度上の位置づけや具体的な需要が明確でなかったため、現行計画では誘導施設として設定していない。今後、国府宮駅周辺等の再整備が進む中で、オフィス需要や誘致可能性が明確になった段階で、5 年ごとの計画見直しにおいて位置づけを検討していく。
委員長	行政計画としてはそれがふさわしいかもしれない。5 年ごとに見直しが可能であるため、当面は状況を見ながら、必要に応じて位置づけを検討していただければと思う。
E 委員	JR 稲沢駅周辺では、豊田合成記念体育館（エントリオ）での試合時に多くの来訪者があるものの、来訪者は駅と施設の往復にとどまり、周辺への波及が十分に生まれていない。今後の見直しでは、宿泊施設の誘致など、来訪者を地域経済につなげる視点も検討してもらいたい。
委員長	民間事業者が宿泊施設等の立地可能性を見出した場合には、土地探しや行政への相談が行われると考えられる。今後、民間の動向を見ながら、必要に応じて誘導施設への位置づけを検討していただければと思う。

議題（２）「届出制度の運用について」

意見対応表に基づき事務局より説明を行った。質疑応答なし。

議題（３）「施策達成状況に関する評価手法及び目標値について」

事務局より説明し、質疑応答・協議を実施した。質疑応答の内容は以下の通り。

F 委員	PI08 の目標値について、施設ごとに「現状維持」と「基準値以上」が設定されているが、その理由や考え方を補足した方がよい。特に図書館については、P96 で集約化を検討すると記載されているため、「基準値以上」とする考え方との整合が分かるようにしてもらいたい。 また、PI10 の維持管理費について、老朽化により費用増加が見込まれる中で、基準値以下に抑えるための具体的な方策を確認したい。
事務局	誘導施設の目標値については、新規整備を前提とするものではなく、既存施設を都市機能誘導区域内へ誘導することで数値の維持・向上を目指すものである。図書館についても同様であり、意図が分かりやすくなるよう記載を工夫する。 維持管理費については、公共施設の集約化や複合化、効率的な管理により抑制を図るものであり、物価上昇については上昇率を加味することでカバーできるかと考えている。
委員長	維持補修費を基準値以下に抑えるという目標は、インフラの老朽化対応や災害時の緊急点検・修繕などにより費用が増加する場合、必要な対応の足かせにならないか懸念がある。集約化により将来的に維持管理費を抑制する趣旨は理解できるが、短期的な目標値として妥当か確認したい。
事務局	維持補修費に関する指標については、年度ごとのばらつきを考慮し、令和２年度から６年度までの５年間平均を基準としている。基準値以下に抑えることが難しい可能性もあるため、より適切な指標がないか検討し、必要に応じて修正したい。
委員長	そもそも財政に関する指標は必須だったか。
事務局	計画策定に対する補助の要件となっており、必須である。
委員長	引き続き検討いただきたい。
副委員長	（２）の指標については「基準値以上」ではなく「基準値を超える」とした方が適切ではないか。 財政指標は、公共施設等総合管理計画の試算を活用することで、より説得力のある数値設定ができると考える。 また、人口が減少する中で公共交通が現状以上とする目標値の妥当性を再確認してもらいたい。

事務局	財政指標については、公共施設等総合管理計画の数値活用も含めて検討したが、物価高騰前に作成された計画であり、現状では実現が難しい面もあるため、改めて検討する。 ご指摘を踏まえ、修正できるものは修正していきたい。
委員長	居住誘導区域内の人口密度について、推計上、54.9 人/ha となる人口を 60.0 人/ha に上積みするにはメッシュごとにどのくらい人口を積まないといけないか試算されているか。
事務局	人口で換算すれば、3,000 人以上の上積みが必要だが、メッシュごとには試算していない。
委員長	どのような世代の居住を想定するのかを整理した上で、鉄道分担率との整合を確認する必要がある。想定される分担率が過大でないか、目標値の妥当性を検証してもらいたい。

4 その他

事務局より、次回の委員会は 10 月下旬から 11 月上旬に予定している旨を説明した。