

令和6年度 第1回委員会の意見について

通番	委員	意見等(要旨)	対応方針・考え方
(1)都市計画マスタープランの改定について			
①中間評価、評価指標について			
1	生田委員	中間評価について、現在の表は進捗状況の確認であり、計画の評価をしているわけではない。指標の確認後、計画の評価をしたうえで、課題の見直し、都市づくり目標の方向性について検討すると良い。(P.63)	都市づくりの目標ごとに指標の実績をふまえて検討いたしました。(資料1参照)
2	増田委員	必要に応じ、適宜計画の見直しを検討すると記載がある。計画の目標年度は2030年だが、中間目標の設定や評価を行い、PDCAサイクルを回しながら、計画の見直しを検討すると良い。(P.151)	見直しのタイミングについて、おおむね5年単位で中間見直しを行う予定であるため、その旨を記載します。
3	生田委員	まちづくり推進計画から抜粋している指標のうち、こまくるの一日平均利用者数について、平成30年度と令和4年度の数値が全く一緒のため、確認いただきたい。(P.152)	確認し、修正しました。
4	磯部委員	『「生活道路の整備率」・「狭隘道路の整備率」』や『「交差点改良の実施箇所数」・「渋滞対策の実施箇所数(累計)」』はまちづくり推進計画で、指標が変更となっているかと思う。表ではそれが読み取れないため、丁寧に説明したほうが良い。(P.153)	まちづくり推進計画 第1次基本計画の指標は2章の中間評価のページ(P.63)に実績値とともに記載し、第2次基本計画の指標を新しい指標として7章(P.151)に分けて記載しました。
②地域別構想について			
5	三宅委員	地域別構想の東部地域について、まちづくり方針に、今後の桃花台線旧車両基地用地利活用推進会議での検討と記載があるが、現在、会議は開催されているのか。具体の検討が進んでいるのであれば、まちづくり方針の図面では、「車両基地跡地」となっている凡例をまちづくり検討地区等にすれば、他の凡例と馴染んで分かりやすくなると思う。(P.148, 150)	現在開催されている会議であり、利用方針等について検討中であります。方針が定まった後、必要に応じて都市計画の手続きを進めていきます。また、表現につきましてはこれまでの経緯も含め「車両基地跡地」といたします。
③まちづくりの方針について			
6	大塚委員	道路整備の方針のうち、スマートインターチェンジの整備促進について、地域振興の拡大を目指すという記載がふさわしいかは悩ましい。記載箇所や表現は今後の検討課題である。(P.81)	民間開発によるものとなったため、道路整備の方針からは削除し、地域別構想の東部地域の中で、地域振興の観点から記載しています。
7	増田委員	現在の社会潮流としては、グリーンインフラは不可欠とした扱いであることを踏まえて、みどりの方針には記載すると良い。(P.85)	追記しました。
8	瀬藤委員	みどりの方針のうち、農地の保全についてはJAとしても課題ではあるものの、具体的な方策が難しいと考えているが、市として何か具体策はあるか。また、営農者の意向は個別に聞くわけではないため、表現方法は工夫すると良い。(P.85)	近年の農政の流れも踏まえて、表現方法を修正しました。ここには大きな方向性のみを記載させていただきますが、具体策については農政課と連携を図りながら推進していきます。
9	増田委員	都市農業振興基本計画が策定され、国の方針としても市街化区域の農地の原則保全がうたわれていることを踏まえて、みどりの方針は生産緑地の記述等を加えると良い。市街化調整区域においても営農意向を地図上にプロットして、保全の方向性を検討することが考えられる。(P.85)	みどり(公園・緑地等)の方針に、生産緑地に関する方針、都市農業に関する方針を修正・追記しました。

通番	委員	意見等(要旨)	対応方針・考え方
④その他			
10	秦野委員	都市機能の徒歩圏500mについて、根拠となっている国交省の資料はいつ時点のものか。これから高齢化が進むにつれ、高齢者の徒歩圏はもっと狭くなるのではないかと。新たな考え方も検討する必要がある。(P.38等)	平成26年(2014年)策定の国土交通省資料「都市構造の評価に関するハンドブック」のものです。徒歩圏の考え方については今後も引き続き検討していきますが、今回の計画内では都市機能分布の立地状況を把握するため図示したものであります。都市機能をすべての方の徒歩圏内に立地させることは困難であると考えており、徒歩圏内に入らない場所については、鉄道や民間・巡回バスといった公共交通でのアクセス面でカバーできるよう検討していきます。
11	増田委員	都市計画マスタープラン素案に目次が無いが、計画書の構成の把握のため、あるとよかった。	PDFデータでページ数がずれてしまうため、会議資料としては目次を省いていました。次回以降は表示します。
(2) 立地適正化計画の改定について			
①評価指標について			
12	磯部委員	評価指標のうち、公共交通の利用者数について、コロナによる利用者減少後、テレワークが進み、利用者数が戻りきっていないため、目標値をどう設定するか悩ましい。(P.279)	現在、地域公共交通計画も策定作業中であり、指標設定が検討課題となっています。名鉄小牧線はコロナ前と比べて、在宅勤務の普及等により、利用者数が9割しか戻っていません。一方、コミュニティバスの利用者数はコロナ前より伸びているため、そういった現状を鑑みて指標設定を検討していきます。
13	大塚委員	評価指標のうち居住誘導区域の人口密度について、策定当時の現状値は平成22年、28年のどちらの数値か、分かりづらい。また目標値も令和3年の数値が何を意味するのか教えていただきたい。(P.278)	平成28年の策定当時は平成27年国勢調査データが未公表だったため、平成22年の人口データを記載していました。今回の中間評価にあたり、平成27年の国勢調査データが公表されているため、数値を修正しました。
②防災指針について			
14	増田委員	近年、短時間の異常降雨が頻発しており、内水氾濫の対策が課題となっている。総合治水の考え方に基づき、雨水貯留施設の設置等の取組をしていく必要があるが、防災指針では内水氾濫対策について、どのように位置付けているか。	内水は浸水深が0.5m未満であることを踏まえて、地域ごとの分析は行わないことを記載していますが(p259)、具体的な取組として整理している「下水道施設の老朽化対策」、「雨水貯留施設の整備」等により、対応していくこととします。(P.275)
15	磯部委員	具体的な取組のスケジュールについて短期、中期、長期は何を意味するのか。ソフト対策についても短期で取り組んだ後、長期的に継続していく必要があるため、それが分かるよう表現を工夫すると良い。	ソフト施策については、短期(5年)で実施したうえで、中期(10年)、長期(20年)で取組を検証・継続を表す矢印を追加しました。(P.275)
16	磯部委員	小牧は広域的な交通拠点であり、小牧空港が防災拠点であることや、高速道路等も防災道路となる。そういったことも意識した防災指針の記載は検討できないか。	広域連携に関する具体的な取組として、「浸水リスクを踏まえた広域避難、救助・救急、緊急輸送等に対応する関係機関と連携したタイムラインの策定」、「多数の避難者を受け入れるための県・近隣市町村等の関係機関の施設の相互利用や、民間施設等の利用の可否について検討」を記載しています。(P.275)
(3) その他			
17	増田委員	パブコメに向けて、概要版を作成することになるかと思う。	パブリックコメントに向けて概要版を作成します。