

平成 28 年度第 2 回 愛知県都市計画審議会

平成 29 年 2 月 2 日（木）午後 2 時 00 分

愛知県庁本庁舎 6 階 正庁

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

それでは、定刻となりましたので、ただいまから平成 28 年度第 2 回愛知県都市計画審議会を開催いたします。

まず初めに、傍聴される方々をお願いいたします。本日配付いたしました傍聴券の裏面に記載のように、会議の開催中は静粛に傍聴していただきますようお願い申し上げます。

携帯電話は、電源を切るか、マナーモードにさせていただき、かばん等にしまってください。録画、録音等は禁止となっております。その他、会議の秩序を乱す行為、議事進行の妨げとなる行為はしないでください。

以上、注意事項を遵守して、審議会を傍聴していただきますようお願いいたします。

それでは、会議に先立ちまして、会長から御挨拶をお願いいたします。

【会長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

会長の中村でございます。一言御挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、平成 28 年度第 2 回愛知県都市計画審議会の開催にあたりまして、大変お忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

以前も申し上げたかと思いますが、今後の人口減少、それから本格的な超高齢化社会、また大規模自然災害への対応等が求められる中で、いかに地域を持続的な発展に導いていくかということが大きく問われているわけですが、そのような中で、この愛知県都市計画審議会は大変重要な役割を果たすことになると思います。

本日も、委員の皆様方には議事が円滑に進行しますよう御協力をお願いしまして、私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

ありがとうございました。

次に、当審議会の委員の方に異動がございましたので、御報告申し上げます。

お手元に委員名簿を配付させていただいておりますので、併せて御覧ください。

学識経験者として任命された委員のうち、田川委員につきましては、今年の 1 月 19 日をもって任期満了となりましたが、引き続き委員をお願いしております。

また、本日の上程議案のうち、第1号議案は区域区分、つまり市街化区域及び市街化調整区域に関する案件ですので、当該案件につきまして臨時委員の方々に御出席をお願いしております。

本日御出席の臨時委員の方々を御紹介申し上げます。

愛知県農業会議副会長の石川克則委員でございます。

愛知県土地改良事業団体連合会専務理事の青木章雄委員でございます。

【臨時委員（愛知県土地改良事業団体連合会専務理事 青木章雄）】

青木です。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

以上でございます。

なお、本日は2分の1以上の委員の方々に御出席いただいておりますので、会議は成立いたします。

当審議会の議長は、愛知県都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会長が務めることになっておりますので、よろしくお願いいたします。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ただいまお聞き及びのとおりでございますので、議長を務めさせていただきます。

それでは、会議を進めてまいります。

愛知県都市計画審議会運営規程第8条第1項の規定に基づきまして、議事録署名者として黒田達朗委員、島倉誠委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

それでは、これより審議に入ります。

本日御審議いただきますのは、議案書の目次に記載してございますように、第1号議案「名古屋都市計画区域区分の変更について」から、第4号議案「尾張都市計画日光川上流流域下水道の変更について」までの4議案でございます。

それでは、第1号議案「名古屋都市計画区域区分の変更について」を上程いたします。県当局の説明を求めます。お願いします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

都市計画課長の横山でございます。よろしくお願いいたします。

第1号議案「名古屋都市計画区域区分の変更について」、説明させていただきます。

議案書は1ページから5ページ、議案概要説明書は1ページ、図面は図面番号1及び2でございます。

なお、委員お二人につき 1 台用意いたしましたモニターにも図面を表示いたしますので、併せて御覧いただきたいと思ひます。

それでは、図面番号 1 の総括図を御覧ください。

この総括図は、図面右上に掲載しました愛知県全図のうち、赤色四角で表した名古屋市の北側に隣接いたします北名古屋市とその周辺地域を示すものでございます。

初めに、位置関係について説明させていただきます。

図面左側に国道 22 号線及び名古屋高速道路の名岐道路、図面の下側に高速名古屋環状道路 2 号線、通称名二環が位置しており、その交差する場所が清洲ジャンクションとなっております。また、図面中央やや右側に名鉄犬山線が通過しており、下段に地下鉄鶴舞線との相互乗り入れ駅となります上小田井駅を、図面やや上段に西春駅を示しており、西春駅の左側にオレンジ色で北名古屋市役所を表示しております。

今回御審議をお願いする案件は、図面中段やや左側、国道 22 号線の右側において、赤色斜線で示した沖村西部地区におきまして、市街化調整区域から市街化区域へと区域区分の変更を行うものでございます。

続きまして、図面番号 2 の計画図を御覧ください。

区域区分を変更しようとする沖村西部地区の区域を赤色実線で囲っております。

当該地区周辺には、国道 22 号線や名岐道路、県営名古屋空港へつながる都市計画道路春日井稲沢線が位置しており、北名古屋市都市計画マスタープランにおいても、土地利用のポテンシャルの高さを活かし、市の活力の維持・向上に寄与する産業集積を図るため、道路などの必要な都市基盤の整備を行うものと、まちづくり重点地区として位置づけられております。

北名古屋市では、土地区画整理事業による計画的な工業系市街地形成を図るため、これまで地域住民や関係機関との協議を進めてまいりましたが、このたび調整が整い、道路、公園、調整池等の都市基盤整備の確実性が確保されることから、北名古屋市決定の土地区画整理事業の都市計画決定に併せ、面積約 34.4ha の区域について市街化調整区域から市街化区域への区域区分の変更を行うものであります。

なお、土地区画整理事業は市施行を予定しております。

また、区域区分を変更しようとする区域の境界は、青色破線で示しております土地区画整理事業の区域とおおむね同一区域であります。区域の左側、河川部においては清須市との市境、区域の右側、県道春日小牧線部においては道路を含む区域としております。

なお、画面に表示の参考図のとおり、当該地区につきましては、計画的な工業系市街地の形成を目指しており、北名古屋市決定となります用途地域につきましては工業系の土地利用を予定していますが、土地区画整理事業による面的整備に備え、無秩序な開発行為を抑制するため、当面第一種低層住居専用地域として定めることとしています。

本案件につきまして、都市計画法第 17 条に基づき、平成 28 年 11 月 8 日から 11 月 22 日までの間、公衆の縦覧に供しましたところ、1 通 1 名の方から意見書の提出がございました。お手元に「意見書の要旨」並びに参考資料 1 として「意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解について」を配付させていただいております。

なお、説明につきましては、水色表紙の参考資料 1、「意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解について」でさせていただきますので、お手数ですが参考資料 1 を御覧ください。

表紙をめくっていただきますと、左側に意見書の要旨、右側に都市計画決定権者の見解を示しております。

意見につきましては 3 点でございます。

1 点目は、「北名古屋沖村西部土地区画整理事業の決定に至った縦覧の理由書には、当該区域の住民及び地権者の本件事業に係る権利等に対する意見の記述が不在である。」、2 点目は、「当該土地区画整理事業について、都市計画を定めるにつき都市計画法第 15 条第 1 項に規定されている、同法第 16 条第 1 項の規定の「住民及び地権者の権利である意見等の要望」が記述されていない。」、3 点目は、「当該土地区画整理事業は、北名古屋市沖村西部地区の住民及び地権者が事業者でなければならない。当該土地区画整理組合はいつ設立されるのか不明確である。」という御意見でございます。

これら意見に対する、区域区分を変更します県としての都市計画決定権者の見解といたしましては、いずれも「北名古屋市決定の北名古屋沖村西部土地区画整理事業に関する意見である。」と考えております。

なお、県に提出された意見と同一の内容の意見が、北名古屋市に対し、市決定の土地区画整理事業に関する意見書として提出されており、本年 1 月 13 日に開催されました北名古屋市都市計画審議会において、意見書の要旨を踏まえた上で、土地区画整理事業の都市計画決定について原案のとおり可決されております。

また、都市計画法第 18 条第 1 項に基づき、北名古屋市に意見照会しましたところ、異存ない旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いいたします。
お願いします。

【臨時委員（愛知県土地改良事業団体連合会専務理事 青木章雄）】

土地改良連合会の青木と申しますが。これは御承知のことだろうと思えますけれども、念のためということでお聞きいただきたいと思えますが。

現況の地目がはっきり記載されてないのであれですけど、現況の地目は恐らく農地が大半だろうと思えます。

この農地については、関係の土地改良区を私が調べたところ二つぐらいありまして、木津用水土地改良区と十五ヶ用水土地改良区。これは農業用水の土地改良区、管理をしておる土地改良区ですけど。これは、昭和45年時点でしたか、都市計画で市街化区域に編入するときには、農林関係施策との調整を図ることという通達が出ておりますが、それに基づいて、今申し上げた二つの土地改良区と事前協議をされるようお願いをしたいと思えます。

ここの土地は古い圃場整備等でやられておるものですから、私の調べたところ換地未済のところは恐らくないと思えますので、そういった難題はもろんなかろうかと思えますが、先程申し上げました二つの土地改良区の組合員である方が何人かおみえになる可能性が高いので、今後土地改良区の運営に関わるいわゆる転用決済ですね、それらの事務が関わってくると思えますので、この二つの土地改良区と事前協議をされるようお願いしたいと思えます。

以上でございます。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ただいまの件について、都市計画課長、お願いします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

この区域で、農地につきましては田が18.1ha、畑が2.9ha、農地全体で21haでございます。こういうことでございますので、東海農政局さん始め私ども県農林水産部、関係市さんのほうでも十分協議させていただいて現在に至っております。

御意見につきましては、市のほうにお伝えしていきたいと思っております。

以上でございます。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

よろしいでしょうか。

そのほか御意見、御質問ございますでしょうか。よろしいですか。

ほかに御意見、御質問ないようですので、採決いたします。

第1号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第1号議案につきましては原案のとおり可決いたしました。

ここで、区域区分に関する議案の審議が終了いたしましたので、臨時委員の石川委員及び青木委員には御退席いただきます。どうもありがとうございました。

(臨時委員 退室)

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

続きまして、第2号議案「尾張都市計画道路の変更について」を上程いたします。県当局の説明を求めます。よろしくお願ひします。

【都市計画課主幹 八田陽一】

都市計画課主幹の八田でございます。よろしくお願ひいたします。

第2号議案「尾張都市計画道路の変更について」、説明させていただきます。

議案書は7ページから10ページ、議案概要説明書は2ページ、図面は図面番号3及び4でございます。

引き続きモニターにも図面を表示しますので、併せて御覧ください。

それでは、お手数ですが図面番号3の総括図を御覧ください。お配りした図面は、横向きにさせていただいて、上側が北として御覧ください。

この総括図は、図面右下に掲載した愛知県全図の赤色で着色した部分を拡大したもので、愛知県の北西部に位置する一宮市の中心部から西側にかけての地域を示しており、図面左端は木曾川を挟んで岐阜県となります。

初めに、位置関係について説明させていただきます。

図面の右端に、名古屋と岐阜を結んでおります国道22号線及び名古屋高速道路の名岐道路が南北に通っております。また、図面下側には、東西に名神高速道路が通っており、中央の一宮ジャンクションから北に向かって東海北陸自動車道が通っております。そして、図面中央やや右側にはJR東海道本線と名鉄名古屋本線が南北に縦断しており、その中央に

は JR の尾張一宮駅と名鉄一宮駅がございます。

その一宮駅の右側には、オレンジ色の丸印で表示した一宮市役所がございます。また、図面のやや左側には、同じくオレンジ色丸印の旧尾西市役所となります一宮市役所尾西庁舎がございます。

今回御審議をお願いする案件は、一宮市内において、市街地の西側を南北に、そして市街地の北側を東西に連絡している赤色の実線及び点線で示しております都市計画道路 3・3・2号北尾張中央道でございます。そして、変更を予定している区間は、名神高速道路と交差する付近から北側へ、都市計画道路 3・4・39号富田一宮線までの赤色実線で表示した約 1.4 km の区間となります。

本路線の一宮市内の整備状況につきまして、モニターで説明いたします。

暫定整備も含めまして、オレンジ色の着色部分が整備済み若しくは事業中の区間であり、その他の区間は未整備となっております。また、北尾張中央道と名神高速道路が交差する付近において、本路線より南側に接続している青色実線の都市計画道路 3・4・1号一宮弥富線も整備済みとなっております。

それでは次に、図面番号 4 の計画図を御覧ください。

この計画図につきましては、先程の総括図と異なり、図面の右側が北となります。図面の中段におきまして、左右、つまり南北方向に赤色及び黄色で表示した道路が都市計画道路 3・3・2号北尾張中央道でございます。今回、図面左側の都市計画道路 3・4・1号一宮弥富線の北側から図面右側の都市計画道路 3・4・39号富田一宮線と交差する 1.4km の区間において都市計画変更を行うものであり、変更前を黄色、変更後を赤色で表示しております。

それでは、変更する内容につきまして説明させていただきます。

当区間につきましては、現在、幅員 20m、車線数が 4 車線で都市計画決定しておりますが、歩道部の幅員 2.5m につきまして、より安全で快適な歩行者・自転車空間を確保し、利用者がスムーズにすれ違いできるよう 3.5m に拡幅いたします。更に、中央帯の幅員 1m につきましても、標識や遮光フェンスなどの交通安全施設を設置できるよう 2m に拡幅し、安全性向上を図ります。これらを実施することにより、幅員 20m を 23m に変更いたします。

また、当区間周辺には宅地が広がっていることから、北尾張中央道による沿線地域の東西方向の分断の緩和及び地域から南北方向へのアクセスを確保するため、地域住民や関係

機関とも調整を行いまして、都市計画道路3・4・39号富田一宮線及び一般県道一宮弥富線との交差点のほかに、市道との交差点を2ヵ所設置いたします。これらの四つの交差点におきましては、安全で円滑な交通処理を図るため、右折車線の設置に必要な空間となる幅員3mを確保し、26mの幅員とします。

尾張都市計画道路に関します変更の内容は以上でございます。

本件につきまして、都市計画法第17条に基づき、平成28年12月6日から12月20日までの間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、都市計画法第18条第1項に基づき、一宮市に意見照会しましたところ、異存ない旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

それでは、御意見、御質問もないようですので、採決に移らせていただきます。

第2号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第2号議案につきましては原案のとおり可決いたしました。

続きまして、第3号議案「名古屋都市計画及び尾張都市計画新川流域下水道の変更について」、及び第4号議案「尾張都市計画日光川上流流域下水道の変更について」の2議案は関連案件ですので、一括上程いたします。県当局の説明を求めます。お願いします。

【下水道課長 水野正幸】

下水道課長の水野でございます。よろしくお願いいたします。

第3号議案「名古屋都市計画及び尾張都市計画新川流域下水道の変更について」と第4号議案「尾張都市計画日光川上流流域下水道の変更について」につきましては、関連した案件でございますので併せて説明させていただきます。

議案書は、第3号議案が11ページから14ページ、第4号議案が15ページから18ページ、議案概要説明書は3ページから4ページ、図面番号は5から7でございます。

今回御審議をお願いする案件は、新川流域下水道と日光川上流流域下水道の排水区域の

変更及び新川流域下水道の新川西部浄化センターの区域の変更をするものでございます。

まず、流域下水道における県と市・町の役割分担につきまして御説明いたします。

流域下水道事業は、県と市町が一体となり汚水処理をしております。県が浄化センターと各市町の汚水を迎えに行く幹線管渠の整備を行い、市町が各家庭の汚水を集める管渠の整備を行うという役割分担のもと事業を実施しております。ここで、市町が行う下水道事業を公共下水道と呼んでおります。

次に、下水道の都市計画決定についてでございます。

下水道において、都市計画に位置づける事項といたしましては、下水道の名称、排水区域、下水管渠、その他の施設を定めることとしております。流域下水道と公共下水道で大きく異なる点は、排水区域の決定方法でありまして、公共下水道では総括図に表示して決定するのに対しまして、流域下水道では接続する公共下水道の名称を決定することとしております。

次に、都市計画変更を行う新川流域下水道及び日光川上流流域下水道は、モニター右下に示しますとおり、愛知県北西部に位置しております。新川流域下水道は新川西部処理区と新川東部処理区があり、この図の中央やや左下に薄い赤色で示す範囲が新川西部処理区で、清須市及び北名古屋市の西部の一部の区域を接続しております。また、その少し右上に薄紫で示す範囲が新川東部処理区で、北名古屋市及び豊山町を接続しております。その左上に薄い緑色で示しておりますのが日光川上流流域下水道で、一宮市、稲沢市を接続しております。

それでは、今回の変更事項であります排水区域の変更について御説明いたします。

第4号議案に関連する図面番号7の総括図、日光川上流流域下水道を御覧ください。

この総括図は、図面左上に掲載しました愛知県全図におきまして赤色四角で表した地域で、日光川上流流域下水道計画の全体を示しております。

日光川上流流域下水道は、平成元年11月に都市計画決定をし、平成2年に事業に着手し、平成12年4月に供用開始しました。

モニターを御覧ください。現計画で稲沢市公共下水道は全域日光川上流流域下水道へ接続することとしておりましたが、今回、図右下に赤色で示す区域を日光川上流流域下水道から新川流域下水道へ変更するものでございます。

この区域は稲沢市役所から南東に直線距離で約5kmの場所に位置しておりまして、面積は約29ha、東側は清須市との行政区境界に接しており、西側にはJR東海道本線がありま

す。また、この区域は稲沢市により下水道整備を実施する構想を持ってありますが、現時点では未着手という状況にあります。

第4号議案の変更事項でございますが、稲沢市公共下水道を日光川上流流域下水道へ接続する区域と新川流域下水道へ接続する区域に分割することとなり、日光川上流流域下水道へ接続する区域を、赤字で示すとおり稲沢公共下水道（日光川上流処理区）と変更するものでございます。

次に、第3号議案に関連します図面番号5の総括図、新川流域下水道を御覧ください。

この図面は新川流域下水道計画の全体を示しております。このうち新川西部処理区は、平成18年2月に都市計画決定をした後、同年に事業着手し、平成25年3月に供用開始いたしました。

モニターを御覧ください。先程説明しました稲沢市の日光川上流流域下水道から新川流域下水道へ変更する区域を赤色でお示しします。これに伴いまして、第3号議案といたしましては、名称を名古屋都市計画新川流域下水道から名古屋都市計画及び尾張都市計画新川流域下水道へ改めるとともに、赤字でお示ししますとおり、接続する下水道に稲沢公共下水道（新川西部処理区）を追記するものでございます。

引き続きモニターを御覧ください。稲沢市の接続先を変更する区域周辺を参考図として拡大してお示しします。左下の凡例を御覧ください。青線が流域下水道の幹線管渠でありまして、都市計画の対象でないものを二重線であわせて表示しております。

稲沢公共下水道のうち今回接続先を変更する区域は、日光川上流流域下水道東部幹線へ接続するためのJR東海道本線を横断する管渠の建設を必要としておりました。今回新川流域下水道へ接続先を変更することにより、近接する新川西部中央幹線に接続でき、効率的な整備を図ることができるものでございます。

次に、第3号議案のその他の施設中の、新川西部浄化センターの区域の変更について御説明いたします。

図面番号6の計画図を御覧ください。これは清須市にある新川西部浄化センターの周辺を表しています。新川西部浄化センターは、清須市役所から南東に直線距離で約300m、名鉄新川橋駅から北東に直線距離で約200mの場所に位置しております。浄化センターの中で、黄色は変更前の区域、赤色は変更後の区域です。

モニターを御覧ください。浄化センターの部分を拡大して参考図として表示いたします。

清須市道芳野線及び清須市公共施設「水の交流ステーション」との計画の整合を図るた

め、この図の左下及び右下に示すとおり、黄色から赤色へ区域を変更いたします。

第3号議案及び第4号議案につきまして、都市計画法第17条に基づき、平成28年10月11日から10月25日までの間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

また、都市計画法第18条第1項の規定に基づき、関係市町である一宮市、稲沢市、清須市、北名古屋市及び豊山町に意見照会しましたところ、異存ない旨の回答を得ております。よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、御意見、御質問もないようですので、採決いたします。

第3号議案及び第4号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございました。御異議ないものと認めまして、第3号議案及び第4号議案につきましては、原案のとおり可決いたしました。

以上で、議案の審議を終了いたします。

本日の上程議案は以上でございますが、事務局から委員の皆様には1点御報告したいとの申し出がありました。

報告事項は、「愛知の都市づくりビジョン（案）」についてでございます。委員の皆様には、いましばらく御協力をお願いいたします。

それでは、事務局から報告をお願いいたします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

報告事項の「愛知の都市づくりビジョン（案）」につきまして、説明させていただきます。

お手元に報告資料と記載の「愛知の都市づくりビジョン（案）」の本編と概要版を配付させていただいておりますが、関連する内容も併せて説明いたしますので、モニターを御覧いただきたいと思います。

初めに、都市づくりビジョンの検討経緯等について説明させていただきます。

本県では、人口減少・超高齢社会など都市計画を取り巻く環境の変化に対応するため、

都市計画区域ごとに都市の将来像などを記載しました都市計画区域マスタープランの改定及び市街化区域と市街化調整区域との区分、いわゆる線引きの総見直しにつきまして平成30年度末に実施することを目処に検討を進めており、本年度は、県全体の今後の都市計画の基本的考え方をまとめた「愛知の都市づくりビジョン」の策定に向けた検討・調整を進めております。

なお、検討にあたりましては、昨年7月の本審議会で報告させていただいたとおり、各分野の学識者で構成する検討委員会を立ち上げ、これまで3回の検討委員会を実施するとともに、市町村や関係機関との調整を行い、このたび県民の方々から意見を伺ういわゆるパブリックコメントに向けたビジョンの案がまとまりましたので、その内容を報告させていただきます。

まず、ビジョンの全体構成について説明させていただきます。

ビジョンは第1章から第4章までで構成しており、第1章では本県の現状と課題を整理し、第2章ではその課題を踏まえた本県における今後の都市づくりの理念と基本方向を記載しています。次に、第3章では都市計画区域等の指定方針について、第4章では今後、改定を進めていく都市計画区域マスタープランや土地利用、都市施設といった、主な都市計画の基本的考え方を表しております。

それでは、第1章より順次説明させていただきます。

第1章では、本県における都市づくりの現状と課題といたしまして、①の人口減少・超高齢社会の到来から⑬の地球温暖化の進行まで13項目について整理しており、時間の都合がありますので、3項目について説明させていただきます。

①の人口減少・超高齢社会の到来といたしましては、本県人口が平成32年ごろをピークに減少に転じること、また高齢者数の増加が全国平均を大きく上回ることなどを踏まえ、都市機能を確保し便利な生活が維持できる都市構造の構築が必要と整理しております。また、本県では、地域や市町村ごとに人口動向が異なることから、地域特性を踏まえた市街地形成等が必要としております。

次に、⑥の広域交通体系の充実では、中部国際空港や名古屋港・三河港、新東名などの広域幹線道路網に加え、平成39年にはリニア中央新幹線の開業が予定され、広域的なヒト、モノの移動が活性化することから、地域の強みを活かしつつ、地域活力を高め、にぎわいを創出することが重要としております。

続きまして、⑩の全国的な大規模災害の発生と南海トラフ地震による災害リスクです。

東日本大震災等の大規模災害が発生している中、本県では南海トラフを震源とする地震が発生した場合、甚大な被害が想定されています。また、近年、全国的に非常に激しい雨が降る頻度が増加しており、水害等への対策も重要となっており、このような状況を踏まえ、地震や水害、土砂災害等による被害の防止・軽減が必要と明記しております。

このような都市づくりの現状と課題を踏まえ、第2章では、都市づくりの理念・基本方向を記載しております。

第1章で説明しましたとおり、人口減少・超高齢社会の到来、人やモノの動きの広域化、防災・減災の観点や環境への対応など、本県を取り巻く状況は大きく変化しており、多様な視点から持続可能な都市づくりを進める必要があると考えております。

このため、様々な社会情勢等の変化に的確に対応し、活発な産業活動のみならず、健康・長寿を含めたあらゆる面における「元気」と、これまで本県の都市計画が最も重視してきた県民の「暮らしやすさ」を引き続き将来の都市づくりに追求していくという意味を込め、「時代の波を乗りこなし、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ」を都市づくりの理念として掲げています。

この理念のもと、都市づくりの課題に的確に対応するため、五つの基本方向を明記し、今後の都市づくりの方向性や主な施策の考え方を記載しております。

基本方向の一つ目は、「暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換」としております。

人口減少・超高齢社会においても暮らしやすさを支えるため、都市ごとの特性を踏まえつつ集約型都市構造への転換を図るとともに、公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上につなげていこうとするものでございます。

主な施策等の考え方としましては、低密度な市街地の拡大を防止するとともに、立地適正化計画制度等の活用による都市機能の誘導などを図ることとしています。また、人口が増加傾向にある地域においては、駅周辺など既存ストックの活用が可能な地域において計画的な市街地を確保するとともに、市街化調整区域においても生活利便性やコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地などを図ることとしています。

次に、基本方向の二つ目として、「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」を掲げています。

外国人観光客を始め、近年、交流人口の増加など、ヒト、モノ等の動きを活発化させ、本県の元気を向上させることが重要であり、リニア開業に向け都市機能の高次化・強化を

図るとともに、地域特有の資源を活かした地域づくりを進めることにより、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を図ることとしています。

主な施策等の考え方としましては、国際競争力の強化などを目指し、中部国際空港や名古屋港の機能強化の促進、名古屋駅周辺における高次都市機能の立地誘導を図るとともに、特色ある歴史・文化資源や豊かな自然資源等の活用、県内外の広域幹線道路ネットワークの整備促進などを記載しております。

基本方向の三つ目は、「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」としています。

本県は世界有数のモノづくり産業圏域を形成しており、また全国有数の農業県でもあります。今後とも、本県の強みである多彩な産業集積を活かしつつ都市の活力を向上させていくことが必要であり、新たな産業用地の確保や生産性の高い優良農地の保全を図り、将来にわたって力強い愛知を支えるさらなる産業集積を推進することとしています。

主な施策等としましては、新たな工業用地の計画的な供給や、産業用地へのアクセス性の向上とともに、無秩序な市街地の拡大の抑制や、農村集落における居住環境、コミュニティの維持を挙げています。

基本方向の四つ目としては、「大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保」を挙げています。

平成23年の東日本大震災など、近年大規模な自然災害が発生している中、南海トラフ地震が懸念されています。また、本県の交通事故による死亡者数は14年連続で全国ワーストワンとなっています。このような状況を踏まえ、都市づくりの基本方向として、防災・減災に資する施設整備や密集市街地の改善を図るとともに、誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成など、安全安心な暮らしの確保を挙げております。

主な施策といたしましては、災害を防止・軽減する施設の整備状況など総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図るとともに、河川、下水道、道路・橋梁等の整備・耐震化や、避難・延焼遮断空間となるオープンスペースの確保などを進めることとしています。また、震災に見舞われた場合にも速やかな復興が行える備えも重要であり、地域住民との協働により被災後のまちづくりを考える事前復興まちづくりの取り組みを進めることなどを掲載しております。

基本方向の五つ目は、「自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進」であります。

本県は豊かな自然環境を有する一方、森林、農地等は年々減少しています。また、名古

屋都心部等ではヒートアイランド現象も顕著化しています。こうしたことを踏まえ、とまりある森林、農地の保全や市街地におけるオープンスペースの確保などにより良好な都市環境の形成を図るとともに、二酸化炭素の多くは都市部において排出されていることから、自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換などを総合的に実施し、環境負荷の小さな都市づくりを推進しようとするものであります。

主な施策等といたしましては、適正な土地利用の規制・誘導による農地等の緑地の保全、生態系ネットワーク形成による豊かな生物多様性の確保、再生可能エネルギーの導入、建築物の低炭素化などを明記しております。

次に、第3章では、今後の都市計画区域等の指定について明記しております。

都市計画区域は、人やモノの動き、都市の発展の見通し、地形などから見て、一体の都市として捉える必要がある区域であります。また、準都市計画区域は、積極的な整備や開発は行う必要はないものの、放置した場合に地域の自然環境や住環境に支障をきたすおそれがある区域で、いずれも都市計画法に基づき県が指定するものとなっております。

本県の都市計画区域は、現在の都市計画法公布を受け昭和44年に再編を行っていますが、その後約40年を経過したことから、平成22年にそれまでの20の都市計画区域を6つに再編いたしました。また、新東名の新城インターチェンジの開通を考慮し、新城長篠地区を準都市計画区域に指定しております。

今回のビジョンの検討にあたり、現行都市計画区域の再編以降の社会状況等について確認を行ったところ、都市計画区域の変更が必要なほどの変化が見受けられないことから、現行の都市計画区域及び準都市計画区域を維持することとしております。

なお、現時点では、都市計画区域外の豊田市下山地区では「豊田・岡崎地区研究開発施設用地造成事業」が進められていることから、今後の土地利用動向等を注視していくと追記しております。

第4章では、都市づくりの理念、基本方向の実現に向けて、都市計画区域マスタープランを始め主な都市計画の基本的考え方を示しております。

まず、都市計画区域マスタープランにつきましては、地域特性に十分に配慮しつつ、都市計画区域ごとに都市の将来像を明らかにするとともに、都市計画の基本的な方向性について県が広域的見地から定めるもので、内容といたしましては、①の都市計画の目標、②の区域区分の決定の有無及び方針、③の主要な都市計画の決定等の方針について記載を行うこととしております。

次に、土地利用についてです。

土地利用は、効率的な都市活動の増進、自然環境の保全、特色のある街並みの形成などを図ることを目的として、開発行為や建築物の立地に関するルールを定めるものです。

第2章の都市づくりの基本方向を踏まえ、今後の土地利用の基本的考え方として、「暮らしやすく環境に配慮した土地利用の推進」、「地域のポテンシャルを活かした土地利用の促進」、「安全安心な生活を支える土地利用の実現」の3点を挙げております。

この考えに基づき、市街化区域においては、集約型都市構造への転換や住宅地・商業地・工業地の適切配置に向け、中心市街地への機能集積の促進や工業地の形成などを進めるとともに、土砂災害等災害危険性が高い地域においては、防災・減災の観点から土地利用の適正な規制・誘導を図ることとしています。

また、市街化調整区域においては、開発の抑制を図りつつ、必要に応じて農村集落等の地域コミュニティの維持、産業用地の供給を行うとともに、準都市計画区域においては、良好な住環境の維持、集落地における工業系土地利用及び生活利便施設を除く商業施設立地の抑制を図ります。

次に、都市施設・市街地開発事業・自然的環境についてです。

都市施設のうち、交通施設については、広域交通ネットワークを活用しつつ、交通結節点の機能強化、災害に強い交通体系の構築を進めることとしています。

また、都市公園については、都市の環境、景観、防災性の向上に資する施設整備、対流・ふれあいの創出を進めるとともに、下水道・河川については、積極的に整備・機能強化を進め、快適な水環境の形成、総合的な治水対策を図ることとしています。

更に、市街地開発事業については、自然環境との調和に配慮した都市的土地利用の増進、良質な住宅地や工業地の供給促進、民間活力を最大限に活用した都市機能の更新を図っていくこととしています。

自然環境については、市街地内及び周辺における身近な自然環境の整備・保全、自然的環境インフラネットワークの形成を図っていきます。

「愛知の都市づくりビジョン（案）」の内容につきましては以上となります。

最後に、今後の予定について説明をさせていただきます。

「愛知の都市づくりビジョン」につきましては、明日2月3日から3月5日の期間でパブリックコメントを実施し県民意見を募集した後、3月中旬に検討委員会を開催し、最終的な検討を行った上で、今年度末を目処に公表する予定としております。

来年度以降につきましては、本ビジョンをもとに、都市計画区域マスタープランの改定案や区域区分の見直し案について、市町村とともに検討を進めるとともに、関係機関との調整等を進め、平成 29 年度を目処に原案づくりを進め、平成 30 年度に公聴会や案の縦覧、県の都市計画審議会等の法定手続を経て、平成 30 年度末を目処に見直しを行っていきたいと考えております。

なお、都市計画区域マスタープラン、区域区分に関する検討状況につきましては、適宜、本審議会に報告させていただく予定としております。

「愛知の都市づくりビジョン（案）」に関する報告につきましては以上でございます。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございました。

冒頭に御紹介したような課題の中で、愛知県の今後 20 年ほどの間の方向性についてビジョンとしてまとめていただいたということで、五つの大きな方針とそれから都市計画の考え方について、お骨折りいただいた結果について御報告があったわけですが。

今後、この中でいろいろな県の具体的な施策につながっていくことかと思えます。そういう意味で、今後の愛知県の方向性を決める非常に基本的な、重要な部分かと思えます。

今、御説明いただきました内容につきまして、御意見、御質問等がございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員（愛知県議会議員 中根義高）】

よろしいでしょうか。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

中根委員、お願いします。

【委員（愛知県議会議員 中根義高）】

中根義高と申します。先程会長が申されたように、今後 20 年にわたってというビジョンの中で、大変大きなビジョンであると認識しておりますので、確認を含めて数点お伺いしてみたいと思うんですけれども。

まず 1 点目ですが、愛知の都市づくりビジョン、この策定にあたって整合を図るとされているほかのビジョンとの検討ですけれども、具体的に申し上げますと、「あいちビジョン 2020」に「めざすべき愛知の姿」ということで、「リニアの活用」ということや、「女性や高齢者など全ての人の活躍」ということがキーワードとして挙がっているわけですね。「愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」のほうで見ても、本県の抱え

ている課題ということで、20代30代の女性人口が男性と比べて少ないこと、女性就労のM字カーブの谷が全国平均よりも深いこと、女性の雇用の受け皿が少ないことが挙がっていきまして、更にそれを受けての重視すべき視点という項目を見てみますと、女性の働きやすい職場環境や産業分野を振興すること、交流人口を拡大することで地域を活性化し新たな産業や雇用を創出すること、観光を新たな産業戦略と位置づけることが記載されているわけでありまして、今回のこの「愛知の都市づくりビジョン」で、観光交流や女性や高齢者の全ての人の活躍ということについて検討委員の中でどのような意見があったのか、またそれがどのように反映されているのかということを確認させていただければと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

観光交流、女性や高齢者など全ての人の活躍に関します検討委員会での御意見とビジョンへの反映等につきましてお答えさせていただきます。

都市ビジョン検討委員会は、先程説明させていただきましたとおり、8月、10月、11月に3回の検討委員会を開催し、ビジョン作成に向けての御議論をいただいております。

検討委員会では、観光交流や女性や高齢者など全ての人の活躍につきまして、例えば観光、産業、流通など様々な構造変化や新たな産業創出への柔軟な対応が必要だとか、男女別・年齢構成別の人口動態や地域特性の把握が必要だとか、また、子育て世代や高齢者や障害者への配慮が必要だといった御意見をいただいております。

ビジョンでは、「あいちビジョン 2020」など上位計画や関連計画との整合性にも配慮しつつ、検討委員会での御議論を踏まえ、第2章の都市づくりの理念や基本方向などに、地域特有の産業、歴史・文化資源等を活かした地域づくりだとか、次世代産業の創出を支える新たな産業用地の確保や機動的な都市計画の必要性、それから若年世代のライフスタイルにあった生活、高齢者の安全安心な暮らしの確保や、誰もが安心安全に移動できる都市空間の形成などを記載させていただいております。

以上でございます。

【委員（愛知県議会議員 中根義高）】

ありがとうございました。

今回の愛知の都市づくりビジョンの中の特徴として、観光交流が新たな視点として加わっているという点も挙げられると思うんですけども、もう一つ、もう少しこの観光交流についてお伺いしていきたいんですが。

「あいち観光戦略」、また別のビジョンで申しわけないですが、「あいち観光戦略」を見

てみますと、戦略とプロジェクトという項目で、観光交流拠点県としての機能強化とか、民間活力の活用も挙げられておりました、都市づくりを考える上で観光交流人口の拡大におけるリニア中央新幹線の影響はとても大きいものがあるというのは私も思っているところではありますが、このリニアを起点とし過ぎて、リニアを重視し過ぎてしまうと、ほかの地域が名古屋に結びつけられる、リニアが中心だから外周はもう全部そこと結びつく点というような格好にとられ過ぎないかなという心配はしています。

何を申し上げたいかという、広域のいろんなネットワーク、例えば鉄道の駅とか広域道路、高速道路等のインターチェンジというのが、もう少しここが、周辺も含めてですが観光の交流の起点となっていくことで、これがもっと広がっていくのかなと感じているんですけれども。

具体的な例で言うと、広域から集客する観光を行っていてうまいと思うのは、お隣の長島ですけれども、高速道路のインターがまず拠点にあって、遊園地があって、お花を中心に据えたテーマパークがあって、温泉・ホテルがあって、アウトレットがあるという格好で、そういった観光もいろんなものが、1個あるのではなくて、集約しているという姿が何か公共インフラを起点としてなっているなというのを感じるところで。

観光を戦略産業と愛知県も位置づけているわけですので、まずはこの産業の集積ということが先程の御回答の中にもあったわけでありまして、特定の分野に限ったものではなくて、観光も含めいろんな幅広のものが産業としてまずは捉えられていいですよということと、その上で、観光産業の誘致というものについてこの中でどのように考えていかれるのかという点。併せて、先程の議案にありました、工業系の市街化調整区域から市街化区域への編入ということがありましたが、観光産業が立地する際、その適地性というものをどのように捉えたらいいのか、ということでお伺いしてまいりたいと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

観光交流だとか観光産業の立地につきましてお答えさせていただきます。

県内の観光入込客数は年間1億人を超過しており、特に外国人観光客は、近年大幅に増加しております。また、リニア開業を迎えさらなる交流人口の増加が予想され、観光交流の活性化を図ることが非常に重要だと考えております。こうしたことから、今回のビジョンの基本方向の2項目に、リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進を掲げさせていただいております。また、観光交流施設の立地につきましても、名古屋駅の

みならず、鉄道、道路、空港、港湾等の交通利便性ととも、各地域が持ちます自然や歴史・文化などの地域固有の資源の活用が極めて大事だと考えております。

来年度以降、本ビジョンをもとに都市計画区域マスタープランや市街化区域と市街化調整区域の区分につきまして見直しを実施することとしており、この検討の中で地域特性をしっかりと踏まえつつ、観光交流施設に関する具体的な都市計画のあり方についても検討していきたいと考えております。

以上でございます。

【委員（愛知県議会議員 中根義高）】

ありがとうございました。

もう1個、これで最後になりますけれども、観光という側面から少し離れて。

今、まちづくりのトレンドに民活というか民間活力というものがあると思うんですね。今回のこの愛知の都市づくりビジョンの中にも民間活力を活用してというのがありますが、その一つとして、公民連携のまちづくりというものが考えられるのかなと思うんですが。これが多分もっとトレンドになってくるんだろうなとは感じているわけですが、民間企業と行政とのスピード感の違いがどうしても出てくると思うんですが、それをどうやってまず埋めていこうとされるのか。土地利用について、これって重要な課題だと思うんですね。

新たな市街地整備を実施する場合、土地区画整理事業が一般的だと思うんですけども、立地しようとする企業の土地利用に対するスピード感というものを考慮すると、行政がある程度関与することが必要だと思うんですが、ある程度関与した上で開発行為による実施もありなのかなと思いますけれども、公民連携のまちづくりをこれから更に実施していくことについてのお考えがあれば、お聞かせいただければと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

公民連携につきましてお答えをさせていただきます。

まず、スピード感に関しましては、今回基本方向の中で29ページにも書かせていただいておりますけれども、丸の下から二つ目のところで、近年の産業、物流等の急速な変化や民間開発のスピードにも対応できるよう、県と市町村が連携を密にしながら、都市計画を機動的に進めることが必要ということで明記させていただいております。

具体的にはまだ、これからどれだけスピードが縮められるか検討してまいります。例えば今回28、29、30年度と3年間でさせていただいています。前回は18から22年度で5か年かかっておりますので、そういう意味では1年半ほど短縮させていただいて、

何とか見直しを進めていきたいと考えております。

それから、市街地整備における民間活用という点についてもお答えさせていただきます。

土地区画整理事業や市街地開発事業につきましては、道路、公園など公共施設と宅地や建築物などを一体的に整備するもので、都市計画、まちづくりにおいても極めて有効な手法であります。特に、本県では土地区画整理事業が全国一の整備規模となっている状況にあります。

ただ、一方、人口増加の鈍化や減少傾向や社会状況などの変化の背景に、土地需要だとか、床需要が不透明化しており、市街地開発事業を取り巻く環境が厳しいものがございませぬ。

市街地開発事業は、従来より地権者が中心となり事業を実施する組合事業など、民間活力が活用しやすい仕組みであります。近年では、民間事業者による業務代行方式の取り組みなども実施されているところであります。

今後も、地権者の合意形成とともに事業の採算性などに留意しつつ、市街地開発事業の実施にあたりましては、既存ストックの活用や民間活力の活用、効率的な事業の実施が重要な点だと考えております。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

よろしいでしょうか。

【委員（愛知県議会議員 中根義高）】

ありがとうございました。以上です。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

どうもありがとうございました。

大変重要な御指摘をいただきました。いずれにつきましてもこの中に盛り込んでいただいているということかと存じます。

そのほか何かございますでしょうか。

丹羽委員、お願いいたします。

【委員（愛知県議会議員 丹羽洋章）】

すみませんが、少し細かいことをお伺いさせていただきたいと思っております。

第4章の都市計画の基本的な考え方の中の土地利用の部分で、都市計画区域における土地利用方針の中に少し出てきております、街なか居住ですとか中心市街地への機能集積という文言が出てきておりますけれども、1点、この街なかという言葉が、中心市街地とい

う言葉が、どのように定義づけられているのか一回確認させていただきたいと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

街なか居住、中心市街地については、それぞれの都市の特性がありますので一概には言えませんけれども、やはり駅周辺だとか旧来からの市街地だとか、少し離れたところの主要なバス停周辺だとか、そういうものが考えられるかなと思います。

【委員（愛知県議会議員 丹羽洋章）】

ありがとうございます。

私、地元は豊橋市でございまして、今お答えの中で市町村のそれぞれ特性があるという言葉がありましたけれども、まさにそのとおりだと思ひまして。

実は私は豊橋ですので、豊橋からの視点で申し上げさせていただきたいと思うんですけども、中心市街地というどうしても駅が、駅前エリアが中心市街地ということで計画がなされている市町が多いんじゃないかと思うんですが。

個人的な意見を申し上げさせていただくと、街なか居住も、これもイコールに近いんですけども、ものすごく駅前エリアは住むのに不便なエリアなんですよね。ですので、現実問題、高齢化はものすごく進んでいますし、空き家は増えていますし、子供たちもいないと。そもそもが商業地集積みたいな形で都市計画がなされていたりしたものですから、ものすごく住むには不便なエリアだということところが現実で、そうした市町もあるんじゃないかと思います。

そんな中で、今回やはり従前とといいますか、街なか居住という言葉がやはりここにも出てきていますし、中心市街地への機能集積という言葉も出てきているんですけども、中心市街地に何を機能集積させようとしているのかということもやはり疑問であります。

そのあたり、やはり現実問題、車社会の中で、駅前エリアが中心市街地というふうに、固定観念ではないですけど、そういった考え方でこれからの都市計画を考えられるのも、もう少し柔らかくしたほうがいいんじゃないかなというふうな個人的な思いを持っているわけで、それで先程、街なか居住地ですとか中心市街地の定義はどういうふうに定義づけられているんですかということをお伺いしてもらったんですね。

やはりこういった文言が出てきましても、どうしても今までと同じような考え方で進められてしまうおそれがあるのかなということをお伺いさせていただいたわけでございます。そういうことじゃないのかあるのか、そのあたりももう一回確認させていただけたらと思います。

【都市計画課長 横山甲太郎】

まず、駅はもともと、多分豊橋もですけど中心市街地の一番外れに駅ができたという歴史的経緯もあって、豊橋の中心部、本来の中心部と駅が少し離れているという状況があるということは承知させていただいています。

今、立地適正化計画制度というのができて、市のほうが街なか居住だとか中心市街地の活性化について一体的に考える手法がありますので、その辺の手法を活用させていただいて、各市のほうで地域の特性を踏まえたこういう街なか居住だとか中心市街地の活性化に取り組んでいただけると大変ありがたいと思っております。

以上でございます。

【委員（愛知県議会議員 丹羽洋章）】

ありがとうございます。

何にしましても市町村の特性がそれぞれあると思いますので。私は豊橋という視点で申し上げさせていただきましたけれども。

何度も申し上げますように、昭和ではなくてもう平成の時代ですし、これからは人口も減っていく時代の中で、こうした街なかの居住ですとか中心市街地というのも、考え方ももう少し柔軟に取り組んでいただいたほうがいいのかなというふうには思っています。

新年度の予算にも多分出てきていたと思うんですけども、コミュニティバスが私どもの地元だとどうしても駅が結節みたいな話になっていて、免許を返上したようなお年寄りの方々が駅にどれだけ行かれるのかなと、いつも思っていたわけですね。やはりスーパーだとかそういった、病院だとか。

そんなような考え方もいろいろ出てくると思いますので、柔軟に取り組んでいただきたいということを御期待申し上げまして、終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

どうもありがとうございました。

そのほか何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員（三重大学大学院教授 春山成子）】

何もなかったら、一つ二つ聞かせていただいてもいいでしょうか。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

春山委員、お願いします。

【委員（三重大学大学院教授 春山成子）】

さしたることではないんですが、今たまたま土地利用のことについての画面が出ているので。いくつか気になったことがあります。

名古屋市の中心部とそれ以外の都市では少し要件が違うのかもしれませんが、最近増えている水害は、フローするものではなくて、内水氾濫なんかが大変都市でも多いと思いますけれど、そういったときに、例えば防災調整池みたいなものはそれぞれの地域でどういう形で土地利用計画の中に反映されているのかというのが、明確な考えがどこかに打ち出されているのかなというのが一つ。

それからもう一つ、同じように土地利用を考えたときに、どこの街でも緑地を増やしたりとか、生態系にある程度優しいというようなことを前面に出すような言い方があるかもしれないですけれども、例えば昆虫であれ、あるいは鳥であれ、そういったものが移動できるような、コリドーという生態系では言葉があるんですけども、そういったものは名古屋市、ないしはその周辺なんかではどういうふう土地利用の中で反映されていくのかな、ということを伺いたいと思います。

それからもう一つ、街は、例えば名古屋の駅の前はビル街で、近代的な高層建築がある景観というようにしか捉えられないんですけども、今後、名古屋の中にも文化や歴史のみちを基調にした、町名は忘れましたが、そういったところや有松みたいなどころもあると思うんですけど、まだまだ施策として、景観が美しい、ないしは「あっ、これはいい景観だな」って心の中に訴えかけるようなものは、どこかに埋蔵はしているんだけどなかなか発掘しにくい、ないしは、予算がなかなかうまくいかないために、古い建物が、それは重伝建にはなっていないまでも、いくつかぼつぼつとあるようなところはまだまだ愛知県には何ヵ所もあって、そういったものを後世につなげていくような工夫を愛知県ではどんな形で今後やろうとしておられるのかを聞きたいなと思いました。

それからもう一つ、道というのは、車を通すための道、歩くための道、先程何か女性や高齢者がという話があったので、例えば高齢者が歩きやすい道というものもあるんだけど、女性が歩きやすい道というのもあったりして。お子さんを抱えておられる方がベビーカーで押していくときにどんな道が好ましいかなと、段差がなかったりとか何かいろんなものがあるんですが、そういったものは施策としてどういうふう反映されているものなのか伺わせていただければと思います。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございます。

4点ほどあったかと思いますが、お願いします。

【都市計画課長 横山甲太郎】

まず、1点目の調整池の関係でございます。

まず新市街地で編入する場合については、確実に調整池が必要な場合については、調整池を設置するように確認させていただいて編入させていただいております。先程、第1号議案の編入においても、調整池も設ける形で編入させていただいております。

そういうことで、できる限りの範囲でそういう内水だとか洪水に対する対策も十分調整しながらやらせていただいているところでございます。

2点目の自然環境の部分は、都市計画だけでもなかなか難しいんですが、基本方向の五つ目のところで自然環境という格好で書かせていただいております。

具体的には、私どもだけではできない部分が多分にありますので、環境部さんだとか私どもの公園部隊だとか、いろいろなものと一緒になって、なるべくネットワーク形成ができるような形でしていきたいと思っています。

それから、景観の部分ですね。非常に愛知県の中に古い街並みが、伝建地区ではない部分でも、例えば犬山だとか津島だとか西尾だとか、立派な街並みは今でも残っていますので、それをどう残していくかということが今後の課題だと思っています。

ただ、こうなりますと、どちらかというとし町村さんに頑張ってもらわなければいけない部分がありますので、市町村さんと一緒になって頑張っていければなと思っています。

最後の道路整備に関しては、このビジョンの中に書いてあるかというところとあれなんですけど、バリアフリーの部分については記載させていただいて、31ページで基本方向の④として、誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成に向けて歩行経路のバリアフリー化やということで記載させていただいているところでございます。

以上でございます。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

【委員（三重大学大学院教授 春山成子）】

はい。

【議長（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

そのほかございますでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、ほかに御意見、御質問もないようですので、これで事務局からの報告事項につきましては終わらせていただきたいと思います。

以上で本日の議事は全て終了いたしました。

委員の皆様には、大変御熱心に御審議いただきまして、ありがとうございました。

それでは、事務局にお返しいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 渡邊浩行）】

それでは、以上をもちまして本日の審議会を終了いたします。ありがとうございました。

（閉会 午後3時17分）