

## 立地適正化計画（案）に対するパブリックコメント実施結果について

意見募集期間：令和8年1月30日（金）から令和8年3月2日（月）まで

意見提出者数：2名

提出意見件数：6件

意見 番号	意見者 番号	ページ	項目	意見内容（※意見内容は提出された文言のまま記載しています。）	市の考え方
1	1	—	基本的な方針について	<p>立地適正化計画がコンパクト・プラス・ネットワークを理念としていることを考えると、市街化調整区域の住宅系の開発行為の抑制と言う視点を明確に表記した方が良いと思う。既存の住居系施設の維持・更新・機能強化を抑制する方針ではないことを明記した上で、新規の土地区画整理や開発行為には慎重な検討が必要という趣旨を盛り込んでどうか。</p> <p>地域公共交通のネットワークに関して、南北移動の軸を赤池～リニモ駅と捉えているが、もう一つの南北軸として「リニモ駅～岩崎城・マチテラス～日進駅」も重要な交通ネットワークの軸とすべきと考える。長久手市や東郷町の公共交通ネットワークとの連携や市外からの観光客の動線を考えると、交通需要は大きく、バス路線等の拡充が必要だと思う。</p>	<p>本市は、市街化調整区域内に住宅地として開発された地区が多く存在するという特徴があります。これらの既存住宅地について、「住宅地として開発がなされてきた地区は、今後も安心して快適に暮らし続けることができる居住環境の維持を図ります。（第2章P2-3）」との方針を示しています。</p> <p>その上で、本計画では居住誘導区域を市街化区域全域を基本として設定し、新規の開発行為等を、市街化区域へ誘導するものとなっております。</p> <p>また、地域公共交通のネットワークについては、地域公共交通の将来ネットワークイメージ図（第2章P2-2）にお示ししたとおり、「長久手古戦場駅～市役所周辺～日進駅」を、南北移動を支える重要な広域交流幹線軸に位置づけております。</p> <p>なお、バス路線等の具体的な施策については、日進市地域公共交通計画に基づき検討してまいります。</p>
2	1	—	都市機能誘導について	<p>居住誘導区域を市街化区域全域としており国の運用指針に沿った例外のみ除外しているが、日進市独自の方針として「環境・景観保護の観点から住宅建設が望ましくない区域」を設定すべきである。具体的には、北高上緑地の中間に帯状に入り込む市街化区域（現在は緑地の一部）は住宅を“誘導”すべきではない。</p> <p>次に、都市機能誘導施策については、これを商業施設に限定するのは不十分だと思う。将来の人口減少・高齢化を前提とすれば、子育て世帯から高齢者世帯まで幅広い年齢層の居住利便性を高めて、市街化区域の中の人口集積区域の人口増を図ることが重要である。このため、駅周辺型には小規模保育所などの子育て支援施設が、住宅地型には複合的医療施設（ex.医療モール）や高齢者・障害者福祉施設（訪問系のステーション）が必要ではないか。</p> <p>また、居住誘導施策の中に空家の利活用を挙げているが、一部の賃貸住宅では空室が目立つため、集合住宅の空室の利活用（ご近所にぎわいや地域コミュニティ維持に寄与する）も含めて欲しい。交通ネットワークに関する施策には、開発時期の古い団地の住民の高齢化進展を見据えて、地域密着型生活交通（団地～駅・医療施設・日常使いの商業施設）を充実させる（ex.低速型自動運転バスの随時運行）という方針を盛り込んで欲しい。</p>	<p>居住誘導区域については、市街化区域内における人口密度を将来的に維持・増加させていくことを目的として、国の運用指針を基本に除外すべき区域を除いた上で、市街化区域全域を基本として設定しております。そのため、誘導すべきでない個別の区域設定はしない考え方としております。</p> <p>子育て支援施設、医療施設、高齢者・障害者福祉施設は、いずれも居住地の近くに立地していることが望ましいとの考えのもと、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設にも設定しない方針としております。</p> <p>また、空家の利活用や交通ネットワークに関する具体的な施策については、それぞれの個別の関連計画・分野別計画に基づき検討してまいります。</p>

## 立地適正化計画（案）に対するパブリックコメント実施結果について

意見募集期間：令和8年1月30日（金）から令和8年3月2日（月）まで

意見提出者数：2名

提出意見件数：6件

意見番号	意見者番号	ページ	項目	意見内容（※意見内容は提出された文言のまま記載しています。）	市の考え方
3	2	—	—	<p>そもそも片や市街化調整区域を市街化区域に編入し、立ち上がった区画整理事業に対し各年度億に達する補助金＝税金を投入しようという施策を企図しながら、その都市計画法上の用途地域に深く根差した立地計画を立案すること自体に一体どれ程の意味があるのか、一市民には理解不能です。</p> <p>国政の縛りと日進市の自律的なまちづくりをどこでどのように折り合いをつけ、日進市のアイデンティティを確立していくのか？</p> <p>いずれかの時期に、いずれかの方法で市民に理解を求めていくべきです。</p>	<p>本市では、現在人口が増加している中においても、長期的には人口減少に転じる将来を見据え、市街地の拡散を防ぐため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向けた取り組みを進めるものとしております。</p>
4	2	序-6	関連計画の整理	<p>序-6に（仮）東郷スマートインターチェンジ周辺を「地域振興拠点」とし、「市民生活支援を図る」とありますが、百歩譲って市が思惑としている持っている『観光施設への利便性アップ』にはなったとしても、市民生活の支援にはごくごく限定的にしか繋がらないように思えます。</p> <p>パブコメ募集時に何らかの説明会もないので、ぜひここで明快に説明をいただくよう求めます。</p>	<p>序章P序-6は、関連計画の整理として、日進市都市マスタープランからの引用となっております。</p> <p>日進市都市マスタープランにて、（仮称）東郷スマートインターチェンジ周辺を「地域振興拠点」と位置づけており、（仮称）東郷スマートインターチェンジの整備については、日進市の東郷PAにおけるスマートインターチェンジ基本計画において3つの観点（産業・交通、観光、大規模災害）から必要となるものと整理されております。</p>
5	2	—	—	<p>コアな地域及びネットワークでつながれた沿線地域とそれ以外の地域に分別し「都市をマネジメント」していくという、いわゆる「コスパ」的発想のコンパクト・プラス・ネットワークはいまだに人口の社会増が続く首都圏とさすがに『地域創生』を謳わなくてはならなくなった地方の隔絶を招いた現行の国づくりの地方都市版であるように思えてなりません。</p> <p>限界集落、シャッター商店街等の新語を生み出した地方の衰退は、国鉄の民営化→赤字路線の廃線→住民のアシの喪失と進んでいったように思います。</p> <p>日進市の中にも見捨てられた地域が生まれないようにするには、まさに『くるりんばす倍増』が必要です。台数を増やすわけでもない、予算も拡大するわけでもないという手品のような『倍増』ではなく必死になって取り組まなければ、日進にも「住み続けたいけど住めない」エリアが生まれてしまうのではないのでしょうか？運転手さん不足で…で思考停止してしまい、『立地適正化』だけが独り歩きを始めると、とんでもないことが起こりそうでとても不安です。</p>	<p>本市では、現在人口が増加している中においても、長期的には人口減少に転じる将来を見据え、市街地の拡散を防ぐため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向けた取り組みを進めるものとしております。</p> <p>また、くるりんばすに関する具体的な施策については、日進市地域公共交通計画に基づき検討してまいります。</p>
6	2	7-1	防災指針	<p>第7章7-1に、「防災・減災対策の計画的な取り組みにより、居住誘導区域における災害リスクをできるだけ回避あるいは低減させる」というくだりがあります。</p> <p>常識的に考えても、たとえ非居住誘導地区であっても計画的な防災・減災対策は進めていくものと信じていますが、この表現はそうした常識をも疑わせるものになってしまっています。</p> <p>住民の皆さんを疑心暗鬼に陥らせないようぜひとも表現を改訂してください。</p>	<p>第7章P7-1の記載は、立地適正化計画における防災指針の考え方を示したものであります。第7章P7-11「第7章 5 防災まちづくりの取組方針」において、市全域を対象とした取組についても記載をしております。</p>