

市役所周辺地域整備計画実現化調査

平成 2 6 年 3 月

日 進 市

目 次

1. 業務の目的	1
2. まちづくりビジョンの検討	
2-1 日進駅～(仮)日進 I C 周辺エリアの将来（長期）ビジョン	1
2-2 にぎわい交流ひろばの将来（長期）ビジョン	10
3. 補助メニュー等の整理	
3-1 整備手法（土地利用規制・誘導方策）の検討	15
3-2 補助事業・メニューの検討	18
4. 今後の進め方	24
5. 参考資料(部会の概要)	24

市役所周辺地域整備計画実現化調査

1. 業務の目的

第5次日進市総合計画の基本計画に定めた「にぎわいのある中心核形成プロジェクト」の実現をめざし、平成23年度及び平成24年度に市役所周辺地域整備計画基本構想及び市役所周辺地域整備計画基本計画（以下、「整備計画」とする。）を策定しました。

本業務では、整備計画に定めたまちづくりの方向性を基本としつつ、総合計画推進部会（第4部会）（以下、「部会」とする。）や部会の中で行われたJAあいち尾東（以下、「JA」とする。）、日進市商工会（以下、「商工会」とする。）、愛知中央青年会議所（以下、「JC」とする。）との意見交換会で提案された意見を踏まえながら、市役所周辺地域の長期的なまちづくりビジョンを検討することを目的とします。

2. まちづくりビジョンの検討

2-1 日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来（長期）ビジョン

整備計画では、市役所周辺の限られた範囲において、マルシェ等によるにぎわい創出のための施策を検討してきました。今年度第1～4回の部会では、同じく市役所周辺の限られた範囲を対象としたまちづくりについて意見交換が行われ、様々な意見やアイデアが出されました。その中で、「人を呼び込むためには、まち全体としての集客力が必要」といった意見や、「長期的なことを考えるには、日進市外を含めた広域の情報が必要」といった意見が出され、市役所周辺の限られた範囲を対象とした検討だけでは、にぎわいづくりは困難であり、本当のにぎわいづくりのためには、本市の将来的な経済発展が必要であり、その実現にあたっては、より広域的な範囲でのまちづくりの検討が必要との結論に至りました。

これを踏まえ、第5回以降の部会では、本市全体及び周辺市町を含めた広域的なまちづくりの動向を視野に入れるとともに、検討範囲を大きく拡大したうえで、将来的なまちづくりビジョンを検討することとしました。また、「にぎわい交流ひろば」、「にぎわい交流軸」については、広域的なまちづくりビジョンとの整合を図りつつ、より詳細な検討を行いました。

本市全体及び周辺を含めた広域的なまちづくりの動向として、市内では赤池箕ノ手地区において、大型商業施設を含めた大規模な開発が予定されており、本市の周辺市町では、長久手市の長久手中央地区及び公園西駅周辺地区や、東郷町の東郷セントラル地区において、同様に大型商業施設を含めた大規模な開発が予定されています。こうした周辺の状況を踏まえ、本市の中心核である市役所周辺地域においては、整備計画を基本としつつ、将来的な経済発展をめざしたまちづくりビジョンを検討するものとします。

検討エリアについては、本市の公共交通の玄関口である日進駅周辺と、近い将来開設予定である(仮)日進IC周辺についても検討対象に含めるべきと考えられることから、日進駅～(仮)日進IC周辺エリア(以下、「当該エリア」とする。)を対象に検討するものとします。また、当該エリアは市街化調整区域であることから、将来的には市街化区域への編入も視野に入れた検討を行うものとします。

検討にあたっては、整備計画においてとりまとめたまちづくりの方向性を基本とし、部会で提案された意見を踏まえて検討するものとします。

(1) まちづくりの根幹テーマ

整備計画では、まちづくりの目標として、「市民の様々な出会いや活発な交流」による「にぎわい」づくり、「市民が集まり、立ち寄る仕掛け」と「安心して歩ける、そして歩きたくなる空間」が一体化した構造を再構築することを掲げていますが、部会において、将来的なまちづくりにはにぎわいづくり・活性化が必要であるという意見が多く出されました。

これらを踏まえたうえで、にぎわいをつくるのが目的ではなく、にぎわいが本市の活気、活力を生み出し、将来的な経済発展につながるようなまちづくりをめざし、まちづくりの根幹テーマとして以下の目標を掲げ、日進駅～(仮)日進IC周辺のエリアの長期的な将来ビジョンとして、まちの基本的構成を検討しました。

<まちづくりの根幹テーマ>

大目標：多様な交流により生まれるにぎわいが 日進の活気、活力につながるまちづくり

目標①：市民同士、市民と来訪者の交流や、人と自然のふれあい・共生等
多様な交流・ふれあいの創出

目標②：市民や来訪者の安全性・利便性の向上

目標③：多くの人々が住み、働き、憩い、学べる場の形成

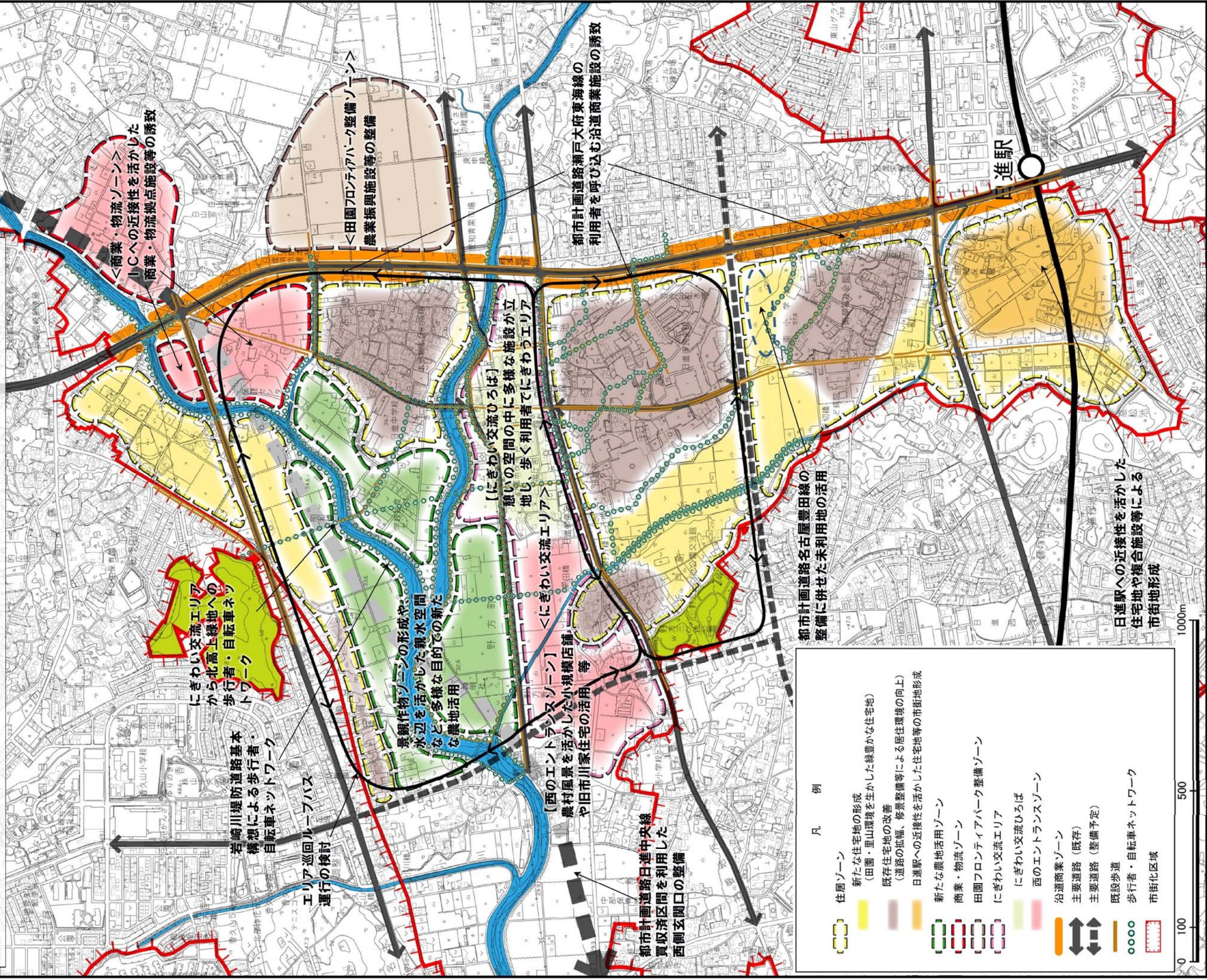
この目標を実現するためのまちの基本的構成の方針を、土地利用及び交通体系の2つの視点から示します。

まちの基本的構成（土地利用・交通体系）

<まちづくりの根幹テーマ>

大目標：多様な交流により生まれるにぎわいが日進の活気、活力につながるまちづくり

- 目標①：市民同士、市民と来訪者の交流や、人と自然のふれあい・共生等多様な交流・ふれあいの創出
- 目標②：市民や来訪者の安全性・利便性の向上
- 目標③：多くの人が住み、働き、憩い、学べる場の形成



<商業・物流ゾーン>
山Cへの近接性を活かした
商業・物流拠点施設等の誘致

<田園フロントパーク整備ゾーン>
農業振興施設等の整備

都市計画道路瀬戸大府東海線の
利用者を呼び込む沿道商業施設の誘致

にぎわい交流エリア
から北上緑地への
歩行者・自転車
ネットワーク

岩崎川堤防道路基本
構想による歩行者・
自転車ネットワーク

エリア巡回バス
運行の検討

景観作物ゾーンの形成や、
水辺を活かした親水空間
など、多様な目的での新た
な農地活用

【にぎわい交流ひろば】
憩いの空間の中に多様な施設が立
地し、歩く利用者ににぎわうエリア

<にぎわい交流エリア>

【西のエントランスゾーン】
農村風景を活かした小規模店舗
や旧市川家住宅の活用等

都市計画道路日進中央線
買取区間を利用した
西側玄関口の整備

凡 例	
	住居ゾーン
	新たな住宅地の形成 (田園・里山環境を生かした緑豊かな住宅地)
	既存住宅地の改善 (道路の拡幅、修景整備等による居住環境の向上)
	日進駅への近接性を活かした住宅地等の市街地形成
	新たな農地活用ゾーン
	商業・物流ゾーン
	田園フロントパーク整備ゾーン
	にぎわい交流エリア
	にぎわい交流ひろば
	西のエントランスゾーン
	沿道商業ゾーン
	主要道路 (既存)
	主要道路 (整備予定)
	既設歩道
	歩行者・自転車ネットワーク
	市街地区域

日進駅への近接性を活かした
住宅地や複合施設等による
市街地形成

1000m

500

100

(2) まちの基本的構成（土地利用）

先に示した日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来（長期）ビジョンについて、各ゾーンにおける土地利用の方向性を示します。

①住居ゾーン

多くの人に住むための住宅を確保するため、住宅地が望ましいと考えられるエリアについて、現況の土地利用や自然的条件等を勘案し、新たに住宅地を形成するゾーン、既存の住宅が立地するゾーン、日進駅周辺ゾーンに分け、それぞれの整備の方向性を示します。

【新たな住宅地の形成（田園・里山環境を活かした緑豊かな住宅地）】

現況の農地や里山が残るエリアのうち、河川の氾濫による浸水被害の可能性が低く、住宅地の形成が望ましいと思われるエリアについては、新たな住宅地を形成するゾーンとします。

住宅地の形成にあたっては、将来的にもできるだけ現在の農村風景を残していくことが望ましいと考えられることから、現況の田園・里山環境を活かし、密集した住宅地ではなく、比較的ゆとりある敷地規模を有した、緑豊かな住宅地の形成を図ります。

こうした新たな住宅地の形成により、目標③に掲げる多くの人に住むことのできるまちの形成を図ります。



(新たな住宅地の形成イメージ)

【既存住宅地の改善（道路の拡幅、修景整備等による居住環境の向上）】

古くからの集落が形成されている既存住宅地については、狭小な道路が多いため、防災や交通安全の観点から、可能な範囲で道路の拡幅や改善を行うとともに、美装化・修景整備等により、安心・安全で快適な暮らしができるよう、居住環境の向上を図ります。

こうした既存住宅地の改善により、目標②に掲げる市民や来訪者の安全性の向上を図ります。



(道路修景整備の例 (福山市))



(通学路カラー舗装の例 (日進市))

【日進駅への近接性を活かした住宅地や複合施設等による市街地形成】

日進駅の西側は、駅へのアクセスがしやすい条件を有しながら、現況の土地利用は農地や駐車場等の都市的低・未利用地が多くを占める状況にあります。

このような状況から、駅に近接する利便性を活かし、ある程度密度の高い集合住宅等の立地誘導を図ることで、多くの人が住むことのできる住宅を確保します。また、住宅のみでなく、商業や行政サービスをはじめとした多様な機能を有する複合型施設の立地を促す等、都市的な市街地形成を図ることにより、目標②に掲げる市民や来訪者の利便性の向上を図ります。



(複合型施設の例 (名鉄岩倉駅前))

②新たな農地活用ゾーン

遊休農地や稲作が終了した農地を活用し、農地所有者の理解と協力のもと、コスモスや菜の花等の四季を感じる景観作物を植える景観作物ゾーンを形成し、当該地域を訪れたい人々を増やすとともに、河川沿いを歩く人々に対して憩いの空間を提供します。

また、河川沿いのエリアは水辺の自然環境とふれあえる親水空間を活かし、環境学習の場としても活用します。

こうしたゾーンの形成により、目標①に掲げる市民同士、市民と来訪者の交流や、人と自然のふれあい・共生等多様な交流・ふれあいの創出及び目標③に掲げる多くの人が学べる場の形成を図ります。



(景観作物ゾーンの例 (田原市))



(親水空間の例 (天白川))

③商業・物流ゾーン

白山交差点周辺は、設置が計画されている(仮)日進 I C に近接しており、将来的に自動車での広域的なアクセス利便性が高まることが想定されますが、現況の土地利用は、農地が多くを占める状況にあります。

このような状況から、(仮)日進 I C に近接する利便性を活かし、遠方からの集客を見込んだ商業拠点施設の誘致や、広域的な物流機能の活性化を見込んだ物流拠点施設等の誘致を図ります。

こうした施設誘致により、目標③に掲げる多くの人が働く場の形成を図ります。



(商業拠点の例 (アイ・モール三好))

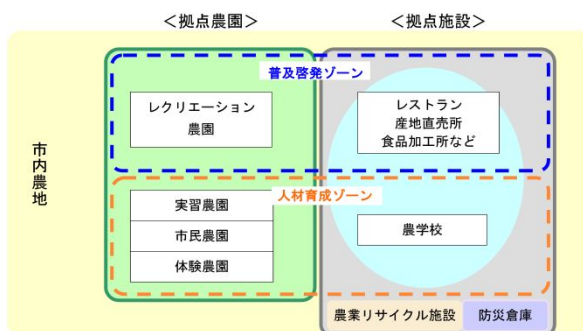


(物流拠点の例 (小牧市))

④田園フロンティアパーク整備ゾーン

「農」を通じて市民の交流を図り、農業の普及啓発・人材育成、食育、環境学習を推進し、また、災害時の避難所となる農業振興の拠点施設や拠点農園を整備するとともに、同施設で学んだ人々が市民農園や体験農園の利用・開設を進めたりすることで、本市の農業振興を推進していくこと等を目的とした田園フロンティアパークを整備します。

田園フロンティアパーク整備により、目標①に掲げる市民同士の交流や、人と自然のふれあいの創出及び目標③に掲げる多くの人が学べる場の形成を図ります。



(田園フロンティアパーク構想)



(田園フロンティアパーク本郷農園)

⑤にぎわい交流エリア

整備計画において設定した「にぎわい交流エリア」の西側は、都市計画道路野方三ツ池公園線の整備に合わせた面的な整備が期待できる地区であります。また、当路線の周辺には国登録有形文化財（建造物）である旧市川家住宅が存することから、にぎわいの創出が期待できる地区でもあります。

そこで、「にぎわい交流エリア」を図書館から都市計画道路野方三ツ池公園線周辺までの区域に拡大し、市役所周辺地域のにぎわいの核（コア）エリアと位置づけ、最も多くの市民や来訪者が集まる、また集まりやすいポテンシャルを有したまちの形成を図ります。

さらに、主に公共施設が立地するエリア東側の地区を「にぎわい交流ひろば」、当区域への西の玄関口となるエリア西側の地区を「西のエントランスゾーン」と位置づけます。

【にぎわい交流ひろば】

「にぎわい交流エリア」東側の市役所周辺地域を「にぎわい交流ひろば」とし、緑豊かなひろばのような憩いの空間の中に、公共公益施設や商業施設等が連続的に立地し、そこを歩きながら利用する市民や来訪者でにぎわうまちの形成を図ります。

「にぎわい交流ひろば」の形成により、目標①に掲げる市民同士、市民と来訪者の交流・ふれあいの創出及び目標③に掲げる多くの人が働き、憩い、学べる場の形成を図ります。

【西のエントランスゾーン】

西側から「にぎわい交流ひろば」への入り口となる地区を「西のエントランスゾーン」とし、既存の農村風景を活かした小規模店舗の誘致や、旧市川家住宅の活用等により、市民や来訪者を楽しませるゾーンとします。

「西のエントランスゾーン」の形成により、目標①に掲げる市民同士、市民と来訪者の交流・ふれあいの創出及び目標③に掲げる多くの人が働く場の形成を図ります。



(小規模店舗の例（日本昭和村）)



(旧市川家住宅)

⑥沿道商業ゾーン

当該エリアに接する都市計画道路瀬戸大府東海線は、南北方向の広域幹線道路でありながら、その沿道は農地が多くを占める状況にあります。当路線の利用者を呼び込み、当該エリアのにぎわいを生むきっかけとなるよう、沿道のアクセス利便性を活かした商業施設の誘致を図ります。

こうした施設誘致により、目標③に掲げる多くの人が働く場の形成を図ります。



(沿道商業施設の例 (日進市))



(沿道商業施設の例 (田原市))

(3) まちの基本的構成 (交通体系)

①都市計画道路の整備

当該エリアのまちづくりを進めるにあたり、まちの骨格を形成する道路網は十分でない現状にあります。都市計画道路野方三ツ池公園線は、当該エリア西側において不足する南北方向の軸を形成し、それに接続する都市計画道路名古屋豊田線は、当該エリア中南部において不足する東西方向の軸を形成する道路であることから、これら道路を先行整備することで、まちの骨格の形成を図るとともに沿道の土地利用を誘導します。

また、(仮)日進ICと併せ整備が計画されている都市計画道路日進中央線のうち、都市計画道路瀬戸大府東海線以東の区間を整備することにより、自動車による広域的なアクセス利便性の向上を図ります。

さらに、都市計画道路日進中央線のうち、「西のエントランスゾーン」以西については、用地買収済みの区間を活用したアクセス道路の整備を検討します。

②当該エリア内既存道路の扱い

市道栄本郷線については、面的な整備に合わせて道路形態の見直しを検討するとともに、特に「にぎわい交流ひろば」周辺の道路をコミュニティ道路等の歩行者・自転車優先道路として位置づけることを検討し、当該エリア内の通過交通の減少を図ります。

③エリア巡回ループバス運行の検討

当該エリア内は通過交通の減少を図り、歩行者優先の空間とするため、その周辺における公共交通によるアクセス利便性を向上させる必要があります。そのため、整備された都市計画道路野方三ツ池公園線、都市計画道路名古屋豊田線及び既存道路を活用したループバスの運行を検討します。

④歩行者・自転車ネットワーク

「にぎわい交流ひろば」から北高上緑地へとつながるアクセス道路や、岩崎川堤防道路基本構想による歩行者・自転車ネットワークの整備、既存道路の美装化・修景整備等により、歩行者・自転車によるアクセス利便性の向上を図るとともに、市民や来訪者の安全性の向上を図ります。



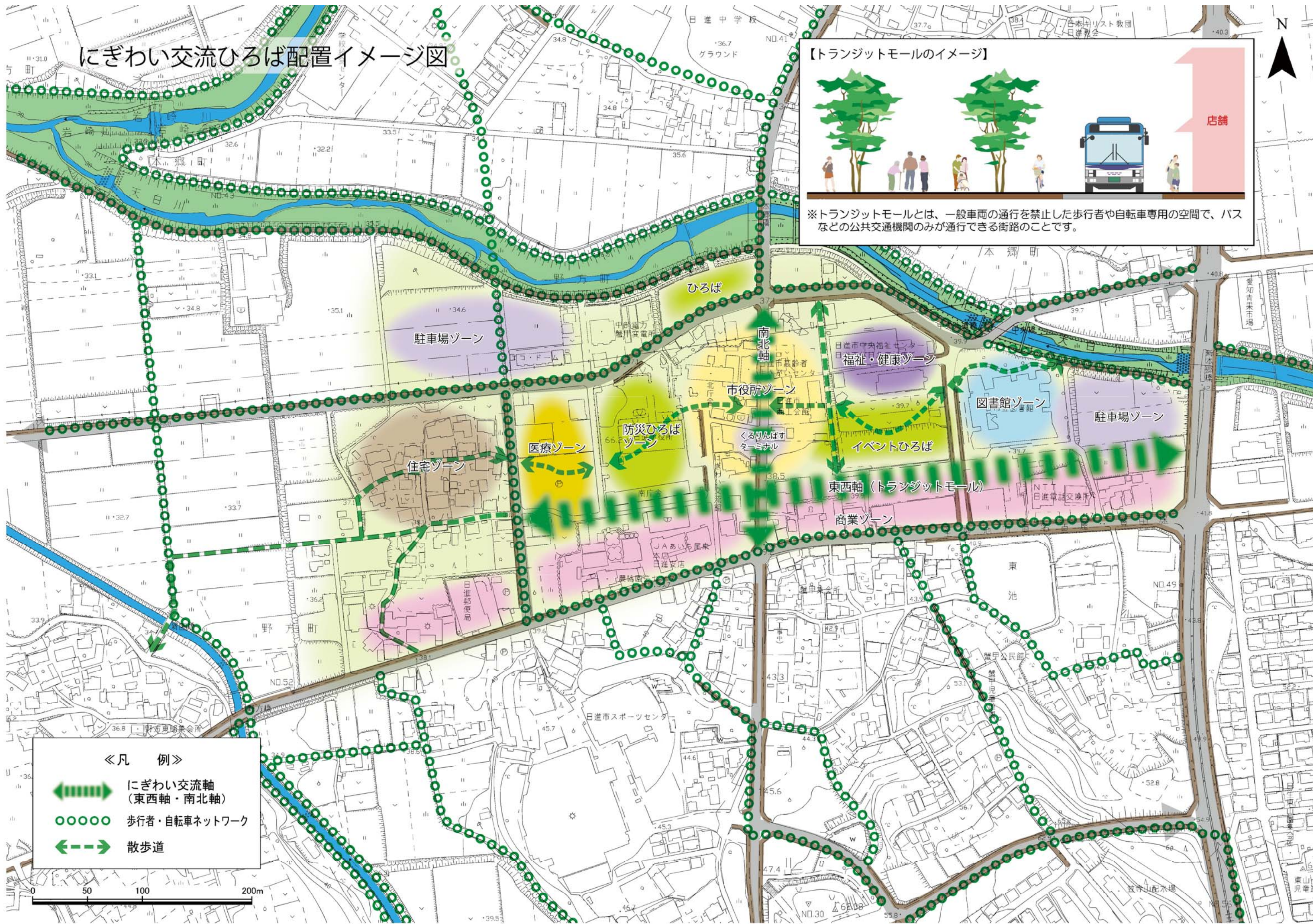
(歩行者・自転車ネットワークの例 (天白川))

2-2 にぎわい交流ひろばの将来ビジョン

先に検討した日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンの中で位置づけた「にぎわい交流ひろば」を対象に、より詳細な将来ビジョンを検討します。

検討にあたっては、整備計画におけるゾーニングを基本としつつ、現状の土地利用状況等を勘案し、部会で提案された意見を踏まえて検討するものとします。

にぎわい交流ひろば配置イメージ図



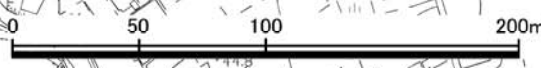
【トランジットモールのイメージ】



※トランジットモールとは、一般車両の通行を禁止した歩行者や自転車専用の空間で、バスなどの公共交通機関のみが通行できる街道のことで、

《凡 例》

- にぎわい交流軸 (東西軸・南北軸)
- 歩行者・自転車ネットワーク
- 散歩道



(1) 土地利用ゾーニング

「にぎわい交流ひろば」の土地利用ゾーニングの方向性を示します。

①市役所ゾーン

現在の市庁舎の老朽化に伴い、将来的には新庁舎の建設が必要となることが考えられます。建設にあたっては、既存の公共施設機能の集約化を図るとともに、くるりんばすターミナルの配置や、市道栄本郷線の道路形態の見直しを一体的に検討するものとし、

現在と同位置に建て替える場合は、市役所機能維持のため、仮庁舎の建設が必要となることから、新庁舎は場所を移転することが効率的であるといえます。また、市役所を目的とする市民や来訪者に「にぎわい交流ひろば」内を歩いてもらえるよう、ひろばの中心付近に配置するものとし、既存公共施設機能を集約化するため、市道栄本郷線を挟み、商工会館やにぎわい交流館等を含めたゾーンとします。

②駐車場ゾーン

歩行者および公共交通優先のまちづくりを実現させるため、公共駐車場を「にぎわい交流ひろば」の縁辺部に集積配置することで、市役所ゾーン等他のゾーンへの移動は徒歩や公共交通機関によるアクセスを促すフリンジパーキングの導入を図ります。

③図書館ゾーン、福祉・健康ゾーン

図書館と福祉センターについては、現機能の維持・活用を図ります。

④医療ゾーン

新たな医療施設の誘致や、まちづくりのために移転を余儀なくされた場合の医療施設の受け皿として、医療施設の集積を図ります。現在、医療施設の立地がみられるエリアを中心に、小規模で多様な医療施設の集積により多様な診療科の医療が受けられる、医療モールのゾーンの形成を図ります。

⑤イベントひろば

整備計画策定時に実施したアンケート結果より、市役所と図書館の両施設を同時に利用する市民が多い状況を踏まえ、市役所ゾーンと図書館ゾーンの中央に、多目的に利用できるイベントひろばを設置し、現在、市役所周辺で開催されている“にっしん夢まつり”等の開催場所として活用します。また、平常時は図書館利用者の憩いの場、親子連れの遊びの場として利用できる空間の確保を図ります。

⑥防災ひろばゾーン

市庁舎が移転した場合の空き空間については、災害時においてドクターヘリ等の緊急輸送に使用するヘリポートの確保が可能となる防災ひろばの整備を図ります。災害時における市役所との機能連携や、迅速な医療体制の構築を可能とするため、市役所と医療ゾーンに隣接した位置とします。

⑦商業ゾーン

農産物直売所や飲食店等、気軽に立ち寄れる商業施設の存在により、「にぎわい交流ひろば」内の市民や来訪者によるにぎわいが期待されることから、沿道アクセスの利便性を考慮し、主要地方道名古屋豊田線沿道を商業ゾーンとして、主にひろば内を歩く利用者等をターゲットとした商業施設の誘致を図ります。

⑧住宅ゾーン

「にぎわい交流ひろば」内の既存住宅地については、住宅地として存置することを前提とし、ひろば内の歩行者が増加した場合にも安全な歩行空間が確保できるよう、既存道路の美装化・修景整備等により、安心・安全で快適な暮らしができるよう居住環境の向上を図ります。

⑨ひろば

「にぎわい交流軸」の南北軸や歩行者・自転車ネットワークの結節点に位置し、ウォーキングイベント等の拠点や、天白川沿いを歩く利用者の休憩所として活用するため、市役所ゾーン北側の空間にひろばを確保します。

また、天白川沿いであることを活かし、水辺の自然環境とふれあえる親水ひろばとしての整備を図ります。

(2) 歩行者・自転車動線

「にぎわい交流ひろば」内の歩行者・自転車動線整備の方向性を示します。

①にぎわい交流軸

「にぎわい交流ひろば」内の歩行者・自転車の主動線を「にぎわい交流軸」として、現在の市役所と図書館方向をつなぐ東西軸と、市道栄本郷線の南北軸の2路線を位置づけ、歩行者および自転車が安全に通行できる空間を確保します。

東西軸については、イベントひろばに隣接するとともに、既存の商業施設に接する位置にある市第2駐車場（図書館臨時駐車場）を軸線とした位置とし、歩行者・自転車優先としながらも、施設間を徒歩で移動することが困難な利用者の移動確保のため、一般車両の通行を禁止したうえでバス等の公共交通機関のみが通行できるトランジットモール機能の導入を検討します。

南北軸については、「にぎわい交流ひろば」の中心を通るとともに、歩行者・自転車ネットワークの結節点となるひろばに隣接する位置とします。市役所ゾーンの検討と併せて道路形態の見直しを検討し、コミュニティ道路等の歩行者・自転車優先道路として位置づけることを検討しますが、東西軸と比較し路線距離が短いことから、トランジットモール機能の導入は検討しないものとします。

②歩行者・自転車ネットワーク

「にぎわい交流ひろば」内の各施設へ安全かつ快適にアクセスできるよう、既存道路の美装化・修景整備等により、「にぎわい交流ひろば」周辺の歩行者・自転車ネットワークの整備を図ります。

③散歩道

「にぎわい交流ひろば」内の既存の小路の美装化・修景整備等により、歩行者が歩きやすい環境を創出します。また、土地利用を変更するゾーンについては、歩行者が歩きやすい空間の確保を図ります。

3. 補助メニュー等の整理

日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンを実現していくうえで考えられる整備手法(土地利用規制・誘導方策)や補助事業・メニューについて整理します。

3-1 整備手法(土地利用規制・誘導方策)の検討

(1) 基本的考え方

現在の市街化調整区域において新たな市街地を計画的に整備するにあたり、既存の農地や未利用地等を新規に住宅地等の土地利用へ誘導していくエリアについては、基本的には市街化区域に編入したうえで「土地区画整理事業により整備する」ケース、または「地区計画を定めたうえで開発行為により整備する」ケースが考えられます。

なお、市街化調整区域のまま新たな市街地を計画的に整備する場合は、愛知県では「市街化調整区域内地区計画ガイドライン」を定めており、当該ガイドラインに沿って定められた地区計画に適合する相当程度の開発行為については、開発が可能となる仕組みを設けています。

一方、既存集落等の一定の基盤施設が存するゾーンについては、地区計画等を定めたうえで、個別の施設整備等により整備を進める手法も考えられます。

(2) 整備手法(土地利用規制・誘導方策)の検討

当該エリアは非常に広域であることから、まちづくりビジョンの実現に向けては、めざす土地利用やインフラの整備水準に見合った整備手法を適用しつつ、段階的に整備を進めていくことが必要です。以下、先に示した将来ビジョンのゾーンごとに、適切と考えられる整備手法とその適用にあたっての課題を整理します。

①新市街地形成ゾーン

新たな住宅地の形成ゾーン、日進駅への近接性を活かした住宅地や複合施設等による市街地形成ゾーン、商業・物流ゾーン及び「にぎわい交流エリア」内の「西のエントランスゾーン」(次頁図中の黄色、オレンジ及び赤色のゾーン)については、農地や未利用地の割合が高いことから、基本的考え方に示したように、市街化区域に編入したうえで「土地区画整理事業により整備する」ケース、または「地区計画を定めたうえで開発行為により整備する」ケースが適切と考えられます。

しかし、当該ゾーンの整備を進める上での課題として、IC周辺の市街地形成ゾーンについては、(仮)日進ICの開設時期が十数年後の予定であり、関連する都市計画道路日進中央線の整備と併せた効果的な面整備を行うためには、(仮)日進ICの整備と調整しながら、整備手法を検討していく必要があります。

日進駅周辺の市街地形成ゾーンについては、市街地に隣接しているものの、本市は暫定用途地域が多いことから、県の基準に照らし合わせると、市街化区域の編入にあたっての調整が必要となります。

I C周辺、日進駅周辺以外のその他の新市街地形成ゾーンについては、暫定用途地域の課題以外に、市街化区域への編入にあたっては穴抜けの市街化調整区域が発生するため、その調整等も必要となります。なお、市街化区域への編入は、総合計画・都市マスタープラン等の計画の位置づけも必要となってきます。

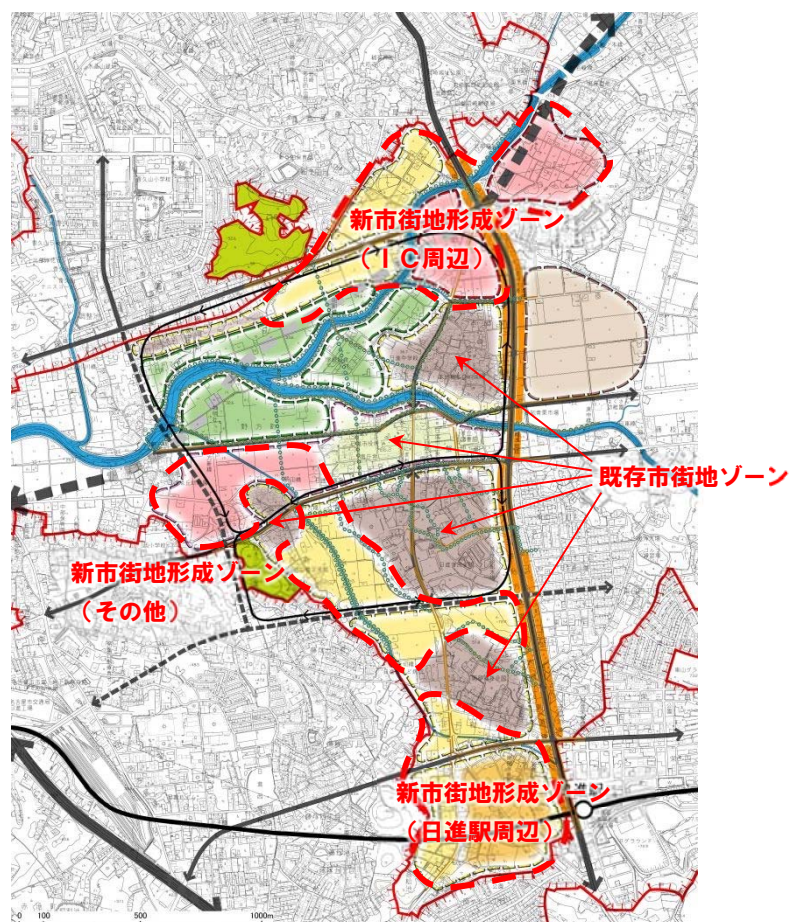
また、地区計画の適用については、区域内の土地所有者等の意向に大きく左右されるため、まちづくりの熟度を十分に高めていく必要があります。

②既存市街地ゾーン

既存住宅地の改善ゾーン及び「にぎわい交流エリア」内の「にぎわい交流ひろば」については、一定の基盤施設が存することから、市街化調整区域のまま、地区計画による規制・誘導を長期的に図りながら、道路やひろば等の個別の施設整備を進める手法が適切と考えられます。しかし、地区計画の適用は、区域内の土地所有者等の意向に大きく左右されるため、まちづくりの熟度を十分に高めていく必要があります。

③優先整備箇所

以上より、市街化区域への編入や地区計画による整備には、多くの調整が必要となります。そうした中、「にぎわい交流ひろば」内のイベントひろば及び「にぎわい交流軸」の東西軸の整備については、市街化区域への編入や地区計画の適用を行わずに事業を進めることが可能であることから、優先的に整備を検討していきます。



参考として、市街化区域への編入を行うにあたっては、愛知県の市街化区域編入基準より、以下の条件を満たすことが必要となります。

基準① 上位計画との整合

都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープラン等との整合が図られていること。

基準② 基盤施設整備の確実性

基盤施設整備の確実性があると判断される区域であること。

基準③ 位置の妥当性

既存ストック等の活用が図れる地域にあること。

基準④ 規模の妥当性

規模の妥当性があると判断される区域であること。

基準⑤ 低・未利用地の状況

新市街地の拡大を行う場合は、現在の市街化区域における低・未利用地の状況が十分に考慮されていること。

以上のことから、当該エリアを市街化区域へ編入するにあたっては、以下のような課題が挙げられます。

基準①について、現在の日進市都市マスタープランにおいては、当該エリアは拡大市街地としての位置づけをしていないことから、今後、都市マスタープランの補足改訂や、人口フレームの変更等を検討する必要があります。その他、公共交通や供給処理施設といった各種関連計画との整合も必要となります。

基準②について、市街化区域編入と同時に速やかに基盤施設整備に着手することが確実な区域である必要があるため、速やかに事業着手することが可能な程度に事業熟度を高める必要があります。

基準③について、当該エリアは鉄道駅の徒歩圏（概ね 1km）、市町村の役場又は支所の徒歩圏（概ね 1km）、市街化区域に隣接する地域といった条件に概ね合致する地域といえます。

基準④について、編入区域をいたずらに広く定めないう留意するとともに、住居系の新市街地については、可住地が過半以上の計画とする必要があります。

基準⑤について、既存の市街化区域内の低・未利用地の有効利用を図るよう必要な規制誘導策を講じ、低・未利用地を残したまま市街化区域がいたずらに拡大しないよう留意する必要があります。

3-2 補助事業・メニューの検討

先に示した整備を進めていくにあたっての補助事業・メニューを整理します。

補助事業については、平成 22 年度に社会資本整備総合交付金が創設されました。この交付金は、活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備等を総合的・一体的に支援する制度であります。

交付を受けるためには、おおむね 3～5 年で実現しようとする事業について、目標、事業内容等を記載した社会資本総合整備計画を作成し、国土交通省に提出する必要があります。

(1) 土地区画整理事業における社会資本整備総合交付金のメニュー

①道路事業

土地区画整理事業による施行地区内の都市計画道路を、用地買収方式により整備することとして積算した事業費の額を限度額として道路整備特別会計から補助するものであり、条件つきではあるが一部の例外を除き、法に定められている施行者の全てに対して補助できる制度となっています。(表 3-1 参照)

②市街地整備事業

都市基盤が貧弱で整備の必要な既成市街地等を対象に、都市計画道路の整備を予定しない地区においても、一定の要件を満足すれば、公共用地の増分及び公共施設整備等を限度額として一般会計から補助する制度となっています。(表 3-2 参照)

表 3-1 道路事業の概要

	採 択 基 準	補 助 基 本 額	補 助 率
公共団体等施行	<p>① 面積 5ha 以上。ただし、 ア) 既成市街地内 (DID 地区内及び DID 地区に隣接する地区) で実施される事業 イ) 被災市街地復興土地区画整理事業にあつては 2ha 以上。</p> <p>② 街路事業の採択基準に適合する都市計画道路の新設又は改築を含む地区</p> <p>③ 補助基本額が 3 億円以上の地区</p>	<p>補助基本額＝ 土地区画整理事業総事業費－負担金等控除額（公共施設管理者負担金、鉄道負担金、保留地処分金等） [補助の限度額]</p> <p>○ 12m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p> <p>○ 「既成市街地内の土地区画整理事業、被災市街地復興土地区画整理事業」にあつては、8m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p> <p>○ 「安全市街地形成土地区画整理事業、阪神・淡路大震災に係る被災市街地復興土地区画整理事業」にあつては、一定の条件を満たす 6m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p>	<p>1/2 一部 5.5/10 沖縄 9/10</p>

	採 択 基 準	補 助 基 本 額	補 助 率
組合等施行	<p>① 都市計画事業として施行されるもの</p> <p>② 面積 10ha 以上。ただし、 ア) 既成市街地内 (DID 地区内及び DID 地区に隣接する地区) で実施される事業 イ) 被災市街地復興土地区画整理事業にあつては、2ha 以上。</p> <p>③ 街路事業の採択基準に適合する都市計画道路の新設又は改築を含む地区</p> <p>④ 補助基本額が 3 億円以上の地区</p> <p>⑤ 施行後の公共用地率が 25%以上</p> <p>⑥ 20ha 未満の地区にあつては用地買収方式事業費が総事業費の 1/3 以上</p> <p>なお、特定土地区画整理事業又は都市再生機構、公社施行の事業にあつては①～④まで、宅地開発誘導道路関連事業については①～⑤までで足りる。</p>	<p>補助基本額＝ 土地区画整理事業総事業費－負担金等控除額（公共施設管理者負担金、鉄道負担金、保留地処分金等） [補助の限度額]</p> <p>○ 12m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p> <p>○ 「既成市街地内の土地区画整理事業、被災市街地復興土地区画整理事業」にあつては、8m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p> <p>○ 「安全市街地形成土地区画整理事業、阪神・淡路大震災に係る被災市街地復興土地区画整理事業」にあつては、一定の条件を満たす 6m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費</p>	<p>1/2 一部 5.5/10 沖縄 9/10</p>

(「土地区画整理必携」(公益社団法人 街づくり区画整理協会) より)

表 3-2 市街地整備事業の概要

<p>目的・趣旨</p>	<p>防災上危険な密集市街地及び空洞化が進行する中心市街地等、都市基盤が貧弱で整備の必要な既成市街地、並びに被災した市街地において、土地区画整理事業の実施により、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、もって土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基礎となる市街地への再生・再構築を行うことを目的とする。</p>
<p>地区要件</p>	<p>○一般地区 次の要件を全て満たす地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直前の国勢調査に基づく DID 内又は隣接する地区 ・市町村の都市計画に関する基本方針、都市再生整備計画等法に基づく計画に位置づけ ・施行前の公共用地率 15%未満（幹線道路等を除く） <p>○重点地区 一般地区の要件に加え、次のいずれかの要件を満たす地区</p> <p>[安全市街地形成重点地区]</p> <p>以下の①及び②に該当する地区</p> <p>① 以下のいずれかの要件を満たす地区</p> <p>(イ) 防災再開発促進地区（密集法）の区域内に存する地区</p> <p>(ロ) 以下の全ての要件を満たす地区</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 地域防災計画（災害対策基本法）に位置づけられた地区 b. 以下のいずれかの区域内の地区 <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏の既成市街地等 ・政令指定都市、県庁所在地 ・地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域 ・地震予知連の指定地域 <p>② 以下のいずれかの要件を満たす地区</p> <p>(イ) 防災ひろば・市街地一体整備事業の区域内の地区</p> <p>(ロ) 地区内の老朽住宅棟数が 50 棟以上かつ建築物棟数密度に応じた老朽住宅棟数率の要件を満たす地区</p> <p>[街なか再生重点地区]</p> <p>以下のすべてを満たす地区</p> <p>(イ) 中心市街地活性化法の認定基準に合致する地区</p> <p>(ロ) 中心市街地活性化基本計画の目標の実現に大きく貢献する中核的な地区であり、都市機能導入施設の整備が行われる地区</p>
<p>面積要件</p>	<p>指定容積率（予定を含む）／100×（施行面積）≥2.0ha</p>
<p>補助対象</p>	<p>調査設計費、宅地整地費、移転移設費、公共施設工事費、供給処理施設整備費、電線類地下埋設施設整備費、減価補償費、公開空地整備費、立体換地建築物工事費、営繕費、機械器具費、事務費、公共施設用地取得費</p>
<p>補助限度額</p>	<p>限度額＝公共用地の増分の用地費×2/3 ＋公共施設整備費（移転補償費を含む） ＋立体換地建築物工事費（共同施設の工事費を限度） ＋公益施設等用地上の従前建築物等の移転補償費 ＋電線類地下埋設施設整備費 ＋公開空地整備費</p>
<p>国の補助率</p>	<p>一般地区：1/3 重点地区：1/2</p>

（「土地区画整理必携」（公益社団法人 街づくり区画整理協会）より）

(2) その他の事業における社会資本整備総合交付金の主なメニュー

その他の当該エリアでの適用が考えられる社会資本整備総合交付金のメニューとして、以下の事業が挙げられます。

- 道路事業（一般国道、都道府県道又は市町村道の新設、改築、修繕等に関する事業）
- 都市再生整備計画事業（都市再生特別措置法の都市再生整備計画に基づく事業等）
 - ・地方都市リノベーション事業（地方都市の既成市街地における既存ストックの有効利用等による持続可能な都市構造への再構築）
- 都市公園等事業（都市公園の整備、歴史的風土の保存及び都市における緑地の保全に関する事業）
 - ・都市公園事業
 - ・特定地区公園事業
 - ・公園事業特定計画調査
 - ・吸収源対策公園緑地事業
 - ・中心市街地活性化広場公園整備事業
 - ・緑化重点地区総合整備事業
 - ・緑地保全等事業
 - ・防災緑地緊急整備事業
 - ・市民農園整備事業
 - ・公園施設長寿命化計画策定調査
 - ・都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業
 - ・市民緑地等整備事業
 - ・古都保存事業

(3) 先行整備候補箇所の補助事業・メニュー適用可能性

整備順序の検討において示した先行整備候補箇所（「にぎわい交流ひろば」内のイベントひろば及び「にぎわい交流軸」の東西軸）について、補助事業・メニューの適用可能性を検討します。

当該箇所については、先に示したとおり一定の基盤施設が存することから、市街化調整区域のまま、道路やひろば等の個別の施設整備を進める手法が考えられるため、ここでは前述の社会資本整備総合交付金による適用可能性を検討します。

事業ごとに、適用の可能性が高いと考えられるものを○、適用の可能性が考えられるものを△、適用の可能性が低いと考えられるものを×とし、適用要件との整合として、○・△については適用にあたっての課題、×については適用要件に合致しない理由の代表的なものを示します。

表 3-3 補助事業・メニューの適用可能性

事業名	イベントひろば		東西軸	
	適用可能性（適用要件との整合※）			
道路事業	—	—	○	市道認定が必要
都市再生整備計画事業	○	他事業を含めた総合的な都市再生整備計画の作成が必要		
地方都市リノベーション事業	×	対象地区要件（中心拠点区域）に該当しない		
都市公園事業	×	面積要件（2ha以上）を下回る	—	—
防災緑地緊急整備事業	×	面積要件（10ha以上）を下回る	—	—
特定地区公園事業	×	事業目的（農山漁村地域の生活観光の向上）に合致しない	—	—
市民農園整備事業	×	事業目的（市民農園の整備）に合致しない	—	—
公園事業特定計画調査	△	先導的・モデル的な公園緑地であることが必要	—	—
公園施設長寿命化計画策定調査	×	対象要件（既存公園）に合致しない	—	—
吸収源対策公園緑地事業	△	合計5箇所以上の事業が必要 対象事業の一箇所当たりの事業対象面積が500㎡以上かつ、高木を含む緑化率が80%以上であることが必要	—	—
都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業	×	対象要件（地域防災計画又は地震防災緊急事業五箇年計画における位置づけ）に合致しない	—	—
中心市街地活性化広場公園整備事業	×	対象地区要件（商業地域及び近隣商業地域を含む地区）に該当しない	—	—
市民緑地等整備事業	×	面積要件（2ha以上）を下回る	—	—
緑化重点地区総合整備事業	×	対象要件（平成20年までに着手された緑地）に合致しない	—	—
古都保存事業	×	事業目的（歴史的風土の適切な保存）に合致しない	—	—
緑地保全等事業	×	対象地区要件（特別緑地保全地区）に該当しない	—	—

※今後、詳細な事業内容を決めていく中で、適用可能性が変わる場合があります。

（４）近年の動向

国土交通省は、近年、都市再興に向けたコンパクトシティの推進等の事業を重点施策と位置づけ、重点施策に合致した社会資本総合整備計画に対して、優先的に社会資本整備総合交付金を交付する傾向にあります。

また、平成24年に、「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」が施行されました。この法律は「都市の低炭素化」及び「集約型都市構造化」をめざしたもので、低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の作成を前提として、その計画推進にあたって

の財政支援制度が設けられています。今後は、この低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の作成による補助メニューの活用を図っていくことも考えられます。

なお、低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の計画区域は、市街化区域等のうち、都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的である区域であることが条件となります。

<低炭素まちづくり計画(エコまち計画)のイメージ> ※特例措置の内容は6ページに記載しています。

福祉、医療、居住など日常生活に必要な都市機能の集積促進 ▶ 特例措置① ◆医療・福祉施設と共同住宅等の複合的な都市開発事業の実施、にぎわい交流施設等の整備 など	
歩いて暮らせるまちづくり ◆歩道・自転車通行空間の整備、バリアフリー化 など	民間等による集約駐車施設の整備 ▶ 特例措置② ◆集約駐車施設整備、誘導 など
公共交通機関の利用促進 ▶ 特例措置③ ◆バス路線の新設、LRT・鉄道の整備や駅等の改善 ◆運賃設定や運行ダイヤの改善、共通乗車船券等の充実 など	共同輸配送の促進 ▶ 特例措置③ ◆共同輸配送の実施 ◆貨物輸送における低公害車の導入 ◆路外共同荷捌き施設の整備 など

NPO等による緑地の保全及び緑化の推進 ▶ 特例措置④ ◆NPOなど特定緑地管理機構による、きめ細やかな緑地の保全、管理の推進 ◆協定等による都市内の貴重な重点的な樹木、樹林地等の保全 など	緑化の推進 ◆都市公園の整備 ◆建築物の敷地等の民有地緑化の推進 など
下水熱等を活用した熱の共同利用 ▶ 特例措置⑤ ◆下水熱活用のための設備整備 ◆熱供給導管のネットワーク整備 など	公共施設を活用した太陽光発電等の設置 ▶ 特例措置⑥ ◆公園、港湾等における太陽光パネルの設置など ※公共施設本来の機能を阻害しないものに限る
自動車に関するCO2の排出抑制 ◆環境対応車の導入促進、急速充電器など支援機器の普及促進 など	民間等の先進的な低炭素建築物・住宅の整備 ◆低炭素建築物の整備、省エネ改修の促進 など

※「低炭素まちづくり計画（エコまち計画）の区域」は、それぞれの地域の実情や講ずる施策に応じ、市街化区域等の全体をカバーする区域や事業等を実施する特定の区域など、必要な区域を自由に設定することが可能です。

※「都市機能の集約を図るための拠点となる地域」は、計画区域の内側で様々な都市機能の集積を図ろうとしている範囲に絞り込んで設定します。

（「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく低炭素まちづくり計画概要パンフレットより）

4. 今後の進め方

本市では、市民一人ひとりが、自ら考え、行動し、お互いを尊重し、認めあい、ふれあい、助けあいながら、自分たちのまちは、自分たちの手で築いていこうとする市民主体の自治の精神を基本理念として、市民の「参加」と「協働」により、さまざまな課題を解決し、まちづくりを進めていくことを基本的な考え方としています。

まちづくりの全てを行政が担うことは困難であり、地域住民をはじめとする市民と行政が各々の役割を明確にしなが、協働して進めていく必要があります。

今回検討した市役所周辺地域の長期的なまちづくりビジョンは、部会での意見を基に作成したものであるため、実現化に向けた検討材料として活用します。

今後は、市役所周辺地域にお住まいの皆様や、土地所有者等の意向を十分に確認したうえで、市民参加により市民の意見を積極的に取り入れ、まちづくりを進めていきます。

なお、まちづくりには長期の時間を要することから、時代の変化等に合わせ、適宜、まちづくりビジョンや整備手法等を再検討し、市役所周辺地域のまちづくりを進めていきます。

5. 参考資料（部会の概要）

まちづくりビジョンの検討に反映するための部会や部会の中で行われた J A、商工会、J C との意見交換会での検討内容及び検討結果の概要を、以下にまとめます。

表 5-1 部会の概要

第 1 回 平成 25 年 10 月 30 日	議題及び 検討内容	(1) 今年度の運営方法について 推進部会の役割について確認したうえで、今年度の第 4 部会の運営方法や内容、スケジュール等について確認を行った。 (2) 「にぎわいを生むまちの姿とは」 部会員各人がイメージするまちの将来像について意見交換を行った後、にぎわいのあるまちの事例紹介を行い、イメージに近いまちの姿について意見交換を行った。
	検討結 果、意見 等の概要	(1) 主な意見 ・部会の実施回数について、必要に応じて回数を増やすこともある。 ・実現化調査とにぎわい交流ひろば・交流軸基本計画を、後戻りが発生しないよう並行して進める。 (2) 主な意見 ・のんびりとゆっくりできる居心地のよいイメージ。 ・子供から高齢者まで会話が弾む優しい雰囲気。 ・都会や繁華街のイメージではなく、田舎だがセンスがあり洗練されたまち。 【にぎわいのあるまちの事例についての評価】 ① 拠点商業核誘致型 2 票 ② 店舗、住宅等誘導型 1 票 ③ 既存ストック活用型 6 票

第2回 平成25年 11月25日	議題及び 検討内容	(1) J A職員の方々との意見交換 市役所周辺地域のまちづくりの概要を確認したうえで、にぎわい創出に向けた取組アイデアについて、J A職員の方々と意見交換を行った。 (2) まちづくり上の前提条件の確認 法規制条件、インフラ整備条件等について確認した。
	検討結果、意見等の概要	(1) 主な意見 ・歩道整備だけでなく、健康づくり宣言を前面に出す。 ・大型店は求めている。 ・J Aが主体となった産地直送売場を出す。 (2) 主な意見 ・長期的なことを考えるには、日進市外を含めた広域の情報が必要。 ・都市計画道路瀬戸大府東海線から西側は、今後市街化区域に編入していくという前提で議論を進める。
第3回 平成25年 11月27日	議題及び 検討内容	(1) J Cの方々との意見交換 市役所周辺地域のまちづくりの概要を確認したうえで、にぎわい創出に向けた取組アイデアについて、J Cの方々と意見交換を行った。
	検討結果、意見等の概要	(1) 主な意見 ・歩いている探索できるまちがよい。 ・まちなかへはバスで来るように規制をかける。 ・軸はただまっすぐでなく、迷路ではないが面白い仕掛けができる とよい。
第4回 平成25年 12月9日	議題及び 検討内容	(1) 商工会の方々との意見交換 市役所周辺地域のまちづくりの概要を確認したうえで、にぎわい創出に向けた取組アイデアについて、商工会の方々と意見交換を行った。
	検討結果、意見等の概要	(1) 主な意見 ・せっかく川があるのだから、活かせるとよい。 ・チャレンジ商店として、店舗を借りられるようにする。 ・人を呼び込むには、まち全体としての集客力が必要。

第5回 平成25年 12月25日	議題及び 検討内容	<p>(1) 日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンの検討 将来(長期)ビジョンを考える上での前提条件を確認したうえで、まちづくりの根幹テーマ、まちの姿について意見交換を行った。</p> <p>(2) にぎわい交流軸・交流ひろばの検討(検討条件の明確化) 過年度整備計画の概要とにぎわい交流軸・交流ひろば整備事例について確認したうえで、ターゲット(対象者)及び導入機能について意見交換を行った。</p>
	検討結果、意見等の概要	<p>(1) 主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの根幹テーマはにぎわいづくり・活性化というテーマでよい。 ・主な土地利用としては住居系を中心とする。 ・IC周辺は物流系の施設を誘致する。 ・都市計画道路瀬戸大府東海線沿線は、沿線利用者を呼び込む沿道商業施設を誘致する。 <p>(2) 主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもを含めたファミリー、高齢者をターゲットにする。 ・子どもが自由に遊べるような芝生広場がよい。 ・大きなエリアの中で、ジョギングコース等いろいろなメニューができるとうい。

第6回 平成26年 1月15日	議題及び 検討内容	<p>(1) 日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンの検討 その② まちづくりの根幹テーマ及びまちの基本的構成(土地利用・道路体系)の案を確認したうえで、案に対する意見交換を行った。</p> <p>(2) にぎわい交流軸・交流ひろばの検討 にぎわい交流エリアのゾーニング案、にぎわい交流軸のルート案・整備イメージ等について確認したうえで、計画条件(主にゾーニング)について意見交換を行った。</p>
	検討結果、意見等の概要	<p>(1) 主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路については、南北軸が不足している。 ・商業ゾーンは、もう少しまとめたほうがよい。 ・住宅の面積が過大すぎる。 <p>(2) 主な意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい交流エリア全体をひろばとして考える。 ・統一的なイメージ、コンセプトは今後部会で決める必要がある。

第7回 平成26年 1月30日	議題及び 検討内容	(1) 日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンの検討 その③ 前回意見を踏まえ修正したまちの基本的構成(土地利用・道路体系) の案を確認したうえで、案に対する意見交換を行った。 (2) にぎわい交流軸・交流ひろばの検討 その② にぎわい交流ひろばのゾーニング等について、2グループに分かれ、 色紙等を用いワークショップ形式で検討を行った。
	検討結 果、意見 等の概要	(1) 主な意見 ・南北道路は都市計画道路名古屋豊田線までつなげる。 ・都市計画道路日進中央線は、図に入れておく必要がある。 ・都市計画道路日進中央線の買収済区間を利用し、西側からの入口 をつくる。 (2) 主な意見 ・栄本郷線を活用し、市役所とくるりんばすターミナルを一体化す る。 ・エリア西側は歴史的雰囲気や自然を重視したゾーンとし、東側は 都会的雰囲気を重視したゾーンとする。 ・市役所近辺あるいは市役所ゾーン内に防災施設を設ける。

第8回 平成26年 2月12日	議題及び 検討内容	(1) 日進駅～(仮)日進IC周辺エリアの将来(長期)ビジョンの検討 その④ 前回意見を踏まえ修正したまちの基本的構成(土地利用・道路体系) の案を確認したうえで、案に対する意見交換を行った。 (2) にぎわい交流軸・交流ひろばの検討 その③ にぎわい交流エリアのゾーニング、歩行者動線等について、ワークシ ョップ形式で検討を行った。
	検討結 果、意見 等の概要	(1) 主な意見 ・にぎわい交流ひろば内は、車を排除したエリアにしたい。 ・主要地方道名古屋豊田線以南は、現計画を踏襲したほうがよい。 ・日進駅周辺についてのゾーニングを再検討する必要がある。 (2) 主な意見 ・にぎわい交流軸は、歩行者と緊急車両、バスのみが通行できるよ うにする。 ・ひろばに防災機能を持たせる。 ・にぎわい交流エリア全体がひろばで、その中に公共施設等がある というイメージにする。

第9回 平成26年 3月17日	議題及び 検討内容	(1) 市役所周辺のまちの基本構成、にぎわい交流ひろば配置イメージ について これまでの意見を踏まえ、事務局と調整のうえ修正したまちの基本的 構成及びにぎわい交流ひろば配置イメージについて、修正図及び解説 書の内容を確認したうえで、意見交換を行った。
	検討結 果、意見 等の概要	(1) 主な意見 ・にぎわい交流軸は、にぎわい交流ひろば内だけの軸とし、東西の トランジットモールと南北の市道栄本郷線とする。 ・トランジットモールはバスだけでなく、新交通システム等も走る ような含みを持たせた表現とした方がよい。 ・ゾーニングに対する説明が不足している部分があるので、補足が 必要。