

様式第5号(第15条関係)

審議会会議録

審議会等の名称	令和4年度第1回瑞穂市都市計画審議会
開催日時	令和5年1月31日(火曜日) 午前10時30分から午前12時00分
開催場所	瑞穂市役所 穂積庁舎 3階 第1会議室
議題	報告案件 (1) JR穂積駅周辺整備事業について
出席委員 欠席委員	出席委員 倉内文孝(会長)、常川良史(職務代理者)、 藤橋直樹、広瀬守克、林裕介(木全委員の代理)、 関谷行正、高橋秀人、鶴田佳子、高田里美、 吉田敏之、岩田政男、福田勝好 欠席委員 奥田雅之
公開・非公開の区分 (非公開理由)	公 開 ・ 非公開
傍聴人数	0人
審議の概要	(1) JR穂積駅周辺整備事業について<報告案件> ◆内容 令和4年9月に策定した瑞穂市JR穂積駅周辺整備基本計画に基づく整備事業の説明。
事務局 (担当課)	瑞穂市 都市整備部 都市開発課 TEL 058-327-2101 FAX 058-327-2120 e-mail tosikai@city.mizuho.lg.jp

令和4年度第1回瑞穂市都市計画審議会 会議録

日 時 令和5年1月31日（火） 午前10時30分から午前12時00分まで
場 所 瑞穂市役所 穂積庁舎 3階 第1会議室
出席者 倉内文孝（会長）、常川良史（職務代理者）、藤橋直樹、広瀬守克、林裕介（木全委員の代理）、関谷行正、高橋秀人、鶴田佳子、高田里美、吉田敏之、岩田政男、福田勝好 以上12名
欠席者 奥田雅之 以上1名
事務局 桑原都市整備部長、堀部都市開発課長、藤森副主幹、草野主任 以上4名
説明者 江崎穂積駅圏域拠点整備課長、坂主幹、小森主査 以上3名
傍聴人数 0名

1. 開催挨拶
2. 会長選任
3. 報告案件

(1) JR穂積駅周辺整備事業について

事務局： 皆さんお揃いになりましたので始めさせていただきます。開会にあたり市長よりご挨拶申し上げます。

市長： 皆様おはようございます。10年に1度といわれるような強烈な寒波の影響を受けまして、連日小雪が舞うような寒い日が続いております。今朝もまた氷点下となるような厳しい冷え込みの中、そして月末の折、大変お忙しい中で令和4年度第1回瑞穂市都市計画審議会にお集まりいただきましてお礼を申し上げます。
新型コロナウイルス感染症のニュースでは、昨日の県内の感染者数で500人を切ったのが87日ぶり、瑞穂市も昨日は6人ということで91日ぶりの一桁台という感染状況となっております。週末の関係で今日も増えるのではないかということも思っておりますが、皆様に感染防止に引き続きご協力いただければと思います。
また、全国的には狛江市の事件で押し込み強盗殺人という事件も発生しているということ、今朝の新聞にも北方警察署管内で空き巣が増えていることから、北方警察署そして瑞穂市でも広報や啓発活動をしている状況となっております。
今日はJR穂積駅周辺整備事業ということで、昨年9月に「瑞穂市JR穂積駅周辺整備基本計画」の策定をしております。先行する形でJR穂積駅前のJAぎふ穂積支店跡地を一昨年に購入して、先週の27日から乗降場の供用を開始しており、送迎の方々が安心して、ご主人やお子様を送り出せるような乗降場の整備を行ったところでございます。
本日はJR穂積駅周辺整備について皆様方にご報告を申し上げ、ま

たご意見をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

事務局： ありがとうございます。ここで市長は所用のため退席させていただきます。

最初に本日の審議会は委員13名のうち12名の方のご出席をいただいておりますので、「瑞穂市都市計画審議会条例」第5条第2項に定める2分の1の定足数に達していることをご報告いたします。それでは、本日ご参集いただいております審議会委員におかれましては、令和5年5月31日までの任期で、都市計画審議会委員としてご就任いただいております、本日が第1回目の審議会となりますので、まずは事務局より各委員の紹介をさせていただきます。お手元の委員名簿につきまして順次紹介をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

まず、瑞穂市議会議員の委員からご紹介いたします。

・・・（委員の紹介）・・・

次に、関係行政機関の委員をご紹介いたします。

・・・（委員の紹介）・・・

次に、本市の住民としてご参加いただいております委員をご紹介いたします。

・・・（委員の紹介）・・・

最後に、識見を有する者の委員をご紹介いたします。

・・・（委員の紹介）・・・

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

・・・（事務局の紹介）・・・

本日の会議に入ります前に、2点ほどご説明させていただきます。

1点目は本会議につきましては、「瑞穂市審議会の設置、運営等に関する要綱」第11条に基づきまして、原則公開とさせていただきます。また、「瑞穂市審議会等の設置、運営等に関する要綱」第12条に基づきまして、傍聴者を10名まで認めるものとしてホームページ等で開催の案内をしております。

2点目は本審議会の会議録につきまして、「瑞穂市審議会等の設置運営等に関する要綱」第15条に基づき作成するものとし、全文筆記とさせていただきます、後日になりますが、市のホームページ等により公開させていただきます。

議事録の発言者氏名ですが、平成26年度の審議会の取り決めにより、委員1、委員2との記載により作成することとしておりますので、よろしくお願ひいたします。

続きまして、「瑞穂市都市計画審議会条例」第4条第1項の規定に基づき、委員の互選により会長の選任をお願ひいたします。会長につきましては、「都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令」第4条にて、学識経験のある者から委員の選挙によってこれを定めるものとなっておりますので、学識経験のある方からの選任をお願ひいたします。いかがでしょうか。

(・・・)

事務局： それでは事務局より提案させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「意義なし」の声あり）

事務局： 事務局の案としましては、倉内委員を推薦したいと思います。倉内委員は、岐阜大学にてまちづくりの根幹的な施設である道路の交通ネットワークデザインや、公共交通ネットワークの構築、道路ネットワークを有効に機能させるための交通マネジメント等、社会基盤に関する研究を精力的に進められておりました、まちづくりに関しましても精通されております。また、これまでもこの審議会の会長としてご尽力いただいておりますので、是非ともお願いをしたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「意義なし」の声あり）

事務局： ありがとうございます。委員の皆様のご賛同を得られましたので、会長を倉内委員にお願いすることといたします。よろしくお願いたします。それでは席を移動いただき、ご挨拶をお願いいたします。

会長： 皆さんおはようございます。ただいま会長のほうを仰せつかりました、岐阜大学の倉内でございます。ご紹介をいただいたとおり、交通を専門にしておりますが、当然ながら交通というものは街のためにあるものでして、特に最近では街と交通を一体化して整備していくべきという風潮になっております。そういった中で少しでもお役に立てればと思いますので、どうかよろしくお願いいたします。

事務局： 続きまして、職務代理者の選任をお願いいたします。
「瑞穂市都市計画審議会条例」第4条第3項に基づき、会長があらかじめ指名することとなっておりますので、会長よりご指名をお願いいたします。

会長： それでは、職務代理者を常川委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

事務局： では、ご挨拶をお願いいたします。

職務代理者： ご指名いただきました朝日大学の常川と申します。朝日大学ではマーケティングを教えさせていただいております、この会議でもユーザー目線ではありますが、有意義な会議となるように頑張りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局： ありがとうございます。ここでお配りしております資料の確認をさせていただきます。1枚目は本会議の次第となります。次に、瑞穂市都市計画審議会委員名簿、最後に、JR穂積駅周辺整備基本計

画の概要版となっております。資料は以上でございます。過不足がございましたらお申し出いただきたいと思っております。
本日はJR穂積駅周辺整備事業についてということで、現在の状況等の報告をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。それではここからの進行は倉内会長にお願いいたします。

会 長： それでは皆様よろしくお願いたします。まず事務局に確認します。本日の傍聴希望者はございますか。

事 務 局： 傍聴希望者はございません。

会 長： ありがとうございます。それでは議事に入りたいと思っております。今日は報告案件ということで、何かを審議しないといけないというわけではございませんが、先ほど市長のご挨拶にもあったとおり、これから先の瑞穂市における重要なJR穂積駅周辺の事業ということで、皆様から様々なご意見をいただければと思っておりますのでよろしくお願いたします。
会議の進め方ですが、まずは内容について事務局から説明をいただきます。そのあとに各委員の方々からご質問あるいはご意見がありましたらお願したいと思います。
質疑につきましては、挙手の上、私が指名させていただきますので、そのあとにご発言いただくようよろしくお願いたします。本日の会議は12時頃までを予定しておりますので、ご協力のほどよろしくお願いたします。
内容につきましては、各委員の皆様には事前に配布しておりますので、資料をご確認いただいているかとは思いますが、事務局より説明をよろしくお願いたします。

事 務 局： 都市開発課の草野と申します。よろしくお願いたします。説明につきましては、前にありますスクリーンにてパワーポイントで説明を行います。お手元に整備基本計画の概要版資料をお配りしておりますので、スクリーンで見にくいところがございましたら、そちらの資料も合わせてご確認いただければと思っております。それでは、本日ご報告させていただきますJR穂積駅周辺整備事業につきましてご説明いたします。

穂積駅周辺の整備についてお話しするにあたり、まずは市の最上位計画である「瑞穂市第二次総合計画」で掲げられている将来都市空間像からご説明いたします。こちらの図が将来都市空間像になります。様々な都市活動や、日常生活を支える機能が集積する「拠点」と、地域間の人々の移動や交流、連携を支える「軸」、都市的利用及び自然的利用の区分や面的な広がりを表す「ゾーン」から構成されています。これは今後の都市づくりの方向性として、集約型都市構造への転換を目指すべきとした国の政策を念頭において設定したものであり、穂積駅周辺の都市拠点を核に、市内各地の地域生活拠点を中核としたコンパクトな居住ゾーン及び公共交通ネットワークの形成を図ることに重きを置いています。

続いて、市の都市計画の指針である「瑞穂市都市計画マスタープラ

ン」での穂積駅周辺に関する整備方針について紹介します。都市づくりの目標の1つとして、「誰もが安心して暮らし続けられる都市づくり」を掲げ、「JR穂積駅周辺をはじめ、過度に自動車に頼らず暮らせる日常生活圏を備えた利便性の高い都市づくりを進めます。」としています。具体的な基本方針としては、「JR穂積駅周辺及び市内各所において、様々な機能がコンパクトにまとまった生活拠点を形成します。」「JR穂積駅を中心とした生活拠点間及び、都市間の幹線的な公共交通ネットワークを形成します。」としております。

こちらは将来都市構造図となります。

瑞穂市第2次総合計画で設定された将来の都市空間像を土台としながら、先ほど説明した目標を含む都市づくりの目標として掲げた4つの視点を統括したものになります。都市拠点であるJR穂積駅周辺地区を中心として、幹線道路ネットワークの軸を利用して、地域生活拠点を繋ぎ、利便性の高い都市づくりを進めます。

続いて、分野毎の方針について紹介します。道路、交通づくりの方針による交通結節点の整備として、「駅前広場や駅へのアクセス道路、駐車場、駐輪場などJR東海道本線とバス、自家用車、自転車との円滑な乗り継ぎに寄与する環境の整備を検討します。」としています。また、都市拠点の整備として「都市基盤の整備、改善を図りながら、賑わい創出に寄与する商業施設、交流施設や若い世帯の定住に寄与する子育て支援施設、定住人口の受け皿となる中高層の集合住宅など、街の顔として不足する都市機能の集積、複合化を促進します。」「JR穂積駅を中心とした交通結節機能の強化や、多くの人々が利用する公共公益施設及びその周辺におけるバリアフリー化など、公共空間の質の向上を図ります。」「JR穂積駅周辺地区の整備にあたっては、市民、商工業関係者、交通事業者等の参画により、個別具体プランを策定し、これに基づいて土地利用施策、公共交通施策、市街地整備を一体的に推進します。」としています。重点施策の実際の進め方としては、「公共交通ネットワークと連携したJR穂積駅周辺整備構想の検討、作成。」次に、「地域住民、事業者等とともに具体事業の計画検討を作成。」最後に、「周辺整備の実施、防災性の向上、土地の有効利用、高度利用の実施。」という順に進めていくこととしています。ここまでで、総合計画とマスタープランに関する説明は以上となります。

説明者：ここからはお手元にお配りしております瑞穂市JR穂積駅周辺整備基本計画について説明させていただきます。穂積駅圏域拠点整備課の小森と申します。よろしく申し上げます。

まずは、基本計画の目的と位置付けについてご説明をさせていただきます。この計画につきましては、JR穂積駅周辺の将来像の実現に向けて必要となるまちづくりの方針や、整備展開の在り方を明らかにすることを目的としております。また、位置付けにつきましては、上位計画の瑞穂市第2次総合計画や、岐阜都市計画区域マスタープラン、瑞穂市都市計画マスタープランの考えを踏襲しております。

また、平成29年3月に瑞穂市JR穂積駅圏域拠点化構想を策定し

て以降、有識者や関係行政機関からなるJR穂積駅周辺整備研究会や、地元区長や自治会長からなるJR穂積駅周辺整備検討委員会でのご意見やご意向、また、パブリックコメントなどを経て計画をまとめております。

本計画でのまちづくりの目標として、「駅周辺に人が集まり交流できる環境整備と生活利便性向上による居住促進」を掲げております。また、その目標を達成するための整備方針としてこちらの3つになりますが、1) 駅や駅周辺への集散性の向上、2) 活力ある駅前空間の創出、3) 快適な日常生活が送れるような土地利用の実現としております。

それぞれの整備方針について具体的な方針を定めております。

1つ目の、駅や駅周辺への集散性の向上については、①多様な移動手段による主要地方道北方多度線からのアクセス性の向上、②主要な生活道路における交通機能の強化・分担、③駅前広場の交通処理機能の向上及び円滑化としています。2つ目の、活力のある駅前空間の創出としましては、①駅利用者や近隣住民等の目的地となるような施設・機能の立地、②憩い・賑わいの場となるイベント開催等も可能な空間の確保としております。3つ目の、快適な日常生活が送れるような土地利用の実現としては、①散在している低未利用地の集約等による土地利用転換の促進、②多様な居住形態を受け入れられる住宅地の確保、③既存道路における交通環境の改善としております。

それらの整備方針について図に表したのが、次のページの整備基本図になります。南北にそれぞれ必要な駅前広場の面積を確保し、アクセスする道路を一体的に整備していくこととしております。

また、土地利用としては6つのゾーンに区分をしております。①商業・交流賑わいゾーンにつきましては、駅周辺の駅前広場に隣接し、商業機能や情報発信、福祉等の都市機能を中心とした土地利用を図るとしてしております。②骨格道路沿道ゾーンにつきましては、駅へアクセスするルート沿いにあるピンクのところになりますが、街の玄関口としてふさわしい魅力的な店舗や、中低層の共同住宅、交通関係施設等を中心とした土地利用としております。③駅前居住ゾーンにつきましては、駅周辺のオレンジのところになりますが、こちらは商業・交流賑わいゾーンに隣接して、1階部分が商業空間となる中低層の共同住宅を中心とした土地利用としております。④居住ゾーンにつきましては、黄色で示してありますが、こちらは戸建住宅を中心とした土地利用を図るとしてしております。⑤商店街ゾーンとしましては、マンポトンネルの南北の商店街のところですが、既存の商店街を生かした土地利用を図るとしてしております。最後に⑥フレキシブルゾーンにつきましては、南北の駅前広場に駅周辺の住民や駅利用者の方が憩い・賑わいの場として様々な用途で利用できる公共空間を創出することとしております。

次に、実際の整備の展開について、(1) 整備の考え方としては、①駅に人が集まり交流するための拠点機能を早期に発現させます。②個々の事業相互の関連性を踏まえ、効率的に整備を進めます。としております。先ほどの将来イメージを具現化するための整備としては、(2) 整備の内容になりますが、駅北につきましては、駅前

広場の再整備や、駅へ向かう骨格道路の整備など、駅南につきましては、同じく駅前広場の再整備と東西方向における骨格道路の強化など、また、南北共通して、狹隘道路や行き止まり道路の解消、駅周辺に相応しい土地利用を誘導していくこととしております。これらの整備を行うためには、一度にすべてを行うのではなく、重要度と優先度を考慮して行うことが必要だと考えております。まずは、駅前広場の整備と、駅へのアクセスする骨格道路の整備、狹隘道路や老朽化住宅などの更新といった環境の改善が望まれる範囲、そちらを合わせた一体的な整備をすることが効果的な範囲として定めております。その範囲につきましては、JR東海道本線を境に南側をAエリア、北側をBエリアとして設定しております。次に、(3)の整備展開になりますが、AエリアとBエリアを優先的に整備するエリアとして、まちづくりの事業化を検討しております。特に南側のAエリアにつきましては、駅周辺整備による利便性の向上と、魅力創出への即効性が高いため、早期に事業が促進できるような事業展開を図っていきます。また、Aエリア、Bエリアに含まれないエリアは、緩やかに改善するエリアとして計画熟度が高まった段階で整備を進めていきます。それ以外の局所的な修繕や、将来的な整備効果を見据えた既存施設の改善等については、状況に応じて進めてまいります。

最後になりますが、ロードマップでは、優先的に整備するエリアのAエリアにつきましては、短期の計画として10年ぐら이를目途に整備を行っていきたくと考えております。また、駅北のBエリアにつきましては、中期の計画として30年ぐら이를目途としております。それ以外の緩やかに改善するエリアにつきましては、今後50年ぐらいの長期の計画として位置付けております。以上で、整備基本計画についての説明を終わらせていただきます。

続いて、現在のJR穂積駅周辺の都市計画の状況について説明させていただきます。土地利用につきましては、スクリーンの都市計画図より、黄色部分は第1種住居地域になりまして、薄いピンク色の本巣縦貫道馬場祖父江線のところについては近隣商業地域、濃いピンク色のところが駅周辺にあります。こちらは商業地域とそれぞれ3つの区分が定められております。また、都市計画決定された道路につきましては、主要幹線道路として北方多度線の馬場祖父江線、補助幹線道路としては、駅の南にあります。駅前線と別府穂積線となります。

次のスライドは、先ほどご説明しました整備基本計画に基づく整備計画の原案を示したものになります。こちらは、現時点での原案でございますので、路線名等はすべて仮称になりますのでご了承ください。

まず、道路につきましては、駅南については南口駅前広場、駅北につきましては、シャトレーゼのある交差点から駅前広場までの北口停車場線、また、ホヅミ写真店のある交差点から駅前広場へ向かう駅北線が道路としての都市計画決定を予定しているものになります。また、市街地開発事業としましては、南北どちらも土地区画整理事業での整備を考えており、そちらのエリアを示しております。

次のスライドは、先行するAエリアについて事業化を進めていくた

めの計画案になります。面積は約1.7ヘクタールとなっております。駅前広場につきましては、一般車と公共交通を分離する構造の駅前広場を計画しております。また、地区内の道路につきましては、6mを基本として、土地利用に合わせて設定していきます。土地利用としては、駅周辺を商業利用、その周辺については住宅系の利用を想定しております。こちらの計画につきましては、地権者協議会を昨年11月に設立し、現在、地権者の皆様への事業についての説明や、ご意向を伺いながら、事業化に向けた検討を進めているところになります。

最後に、駅南地区の今後のスケジュールをお伝えします。まず整備のスケジュールとしましては、令和13年度の事業完了を目標に、令和6年の事業認可、令和7年の仮換地指定などを行ってまいります。また、それに合わせた都市計画のスケジュールとしましては、令和5年度末から令和6年度初めの都市計画決定を目標に協議を進めていくことを考えておりますので、都市計画審議会につきましては、来年度以降でまたお願いさせていただきたいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

会 長： ありがとうございます。それでは、議論に入らせていただきたいと思いますが、皆様何かお気づきの点がありましたら、ご質問あるいはご意見等よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

委 員 1： まず1つは事業手法についてですが、通常は駅前整備では市街地再開発事業が使われると思いますが、南側のお話を聞くと低層住宅もあり、あまり中高層住宅がないから市街地再開発事業は適さずに、区画整理を選択されているのかなという風に思いますが、そのあたりの事業手法についてどう考えていますか。

それからもう1つ気になったところで、今ある商店街で薄い紫色で描いているところですけど、今後整備していくエリアからは外れているようにも見えるのですが、外れていたとしても都市空間的には触らなくても、一体的なまちづくりをしていくということなのかもしれないですけど、この道路と、商店街の取り扱いをどのように考えていますか。

会 長： 事務局いかがでしょうか。

説 明 者： 穂積駅圏域拠点整備課の江崎と申します。よろしくお願いいたします。1つ目の事業手法の選択ということで、市街地再開発事業というお話がありました。市街地再開発事業といいますと、例えば岐阜駅前ですと岐阜シティ・タワー43や高層階のビルを建てるような事業になってくるかと思えますけれども、土地の利用方法の1つとして、地権者の方々のご意向があれば、市街地再開発事業というところもあるかと考えております。市として、まずは駅周辺の基盤となる道路を主軸とした整備を進めていかないといけないという思いでおりますので、今後地権者の皆様から高度利用のご意向が出れば、連携をしながら事業をいろいろ組み合わせて進めていくという形も考えております。

もう1点の商店街エリアにつきましては、長い目で見ればこの駅周辺のまちを形成する1つになると考えておりますので、今後もこのまちの日常生活を担っていただけるような、そんな商店街になっていただければと考えております。市として、核になる部分である駅前広場とそこへ繋がる交通処理がうまく出来ていないところから整備をすることによって、周辺にも波及していけたらいいと考えております。駅周辺の整備につきましては、穂積駅圏域拠点整備課が基盤整備を担っていますが、別の部署にてソフト事業の取り組みも進めております。駅周辺で、夜市というお祭りや、地域の方々でまちづくり組織を作っていただいて、法人化に向けた取り組みを進めております。そうした事業と連携をとりながら進めておりますので、今後は商店街にも波及をさせながら、駅周辺のまちづくりを進めていきたいと考えております。

委員 1： あまり全国的に事例が少なく、だいぶ古い話になりますが、春日井市の春日井駅前には区画整理事業でも立体換地をしているところがあって、再開発事業と組み合わせるのが難しければ、そういった手法もあるのかなと思います。それから幹線道路を造るのであれば、商店街のところはもう少し歩行者優先のような道路設計をされると、ソフト事業をさらに効果的に活用できる道路空間の計画になると思うので、合わせてお考えいただけたらいいのかなと思いました。

会長： 特に後ろの指摘は非常に大事になってくると思います。人がたまる場所を作りたいというお話もありましたので、歩行者にとって過ごしやすい計画というのを是非よろしくお願いします。そのほかいかがでしょうか。

委員 2： 一番最後にあるロードマップですが、こういうものなのかなと思えばそうなんですけれども、短期が10年で中期が30年で長期が50年という風になっていて、少し漠然としすぎているかなというのと、この整備を行うにあたり、いいまちを作っても10年かかるということであれば、ほかのところと比べてどうなのかなというのがあります。10年で短期なのかなというのは少し疑問に思うところもあるんですけれども、近隣の地域とかのスピード感というのは、どう考えていますか。

会長： 事務局いかがですか。

説明者： まちづくりは、1～2年で変えられるというのは非常に難しいところがございますので、1つの目標として、短期、中期、長期というような目標を設定した中で、大枠として区画整理事業という面的な整備を進めていきたいと考えているところです。段階的には、先ほど市長からも話がありましたが、市が持っている土地を活用しながら改善を図っていくというところを考えていますので、10年後でないとすべてがきれいにならないということではなくて、段階的に目標に向けて、駅周辺の整備を進めていきたいという風にご理解をいただければと思います。

委員 2： そういう段階があるのであれば、短期をもう少し割ったほうがいいかなと思います。10年はあまりにも長すぎて、10年前というところちょうど震災があったところですから、長すぎて想像がつかないというのがあります。この段階を切るのであれば、もう少し近い将来を示して、計画に載せられるかどうかは別としても、3年でこういうことができるみたいなことを書いたほうがいいかなというのは思いました。

説明者： 駅周辺の方向性として、大きな視点からの計画ということでございますので、期間的にも少し長い計画となっております。今後は、それぞれのエリア毎に計画を作ってまいりますので、その際にはもう少し、細かい計画というところができるかと思っております。

会長： 今回は基本計画ということですので、言うなればマスタープランに近いようなものに対して、実現するんだったらどういう行動を起こしていくかという行動計画、アクションプランのようなものでしっかりともう少し細かいアクションの仕方というのが出てくるのではないかなと思います。そのほかいかがでしょうか。

委員 3： 今のJR穂積駅の喫緊の課題としまして、南側のAエリアは交通処理もうまくできているような気がしますが、北側エリアは非常にアクセス道路も悪くて、送迎者等で渋滞を引き起こしているという状況が見受けられます。そのようなことから、先ほどのご質問でもありましたが、その時期が、Aエリアが先でBエリアが後みたいなイメージがこのロードマップに示されているのは、どのような分析からなされているのかなというのがあります。

あと、交通処理の観点から申しますと、AエリアとBエリアの接続で、現在マンボトンネルが、対向車を見ながらわたっていくという状況でございまして、その整備がどうなっているのかということも少しこの計画では見えないのかなというところもあります。

北方多度線も不完全な整備で、1車線と2車線であったり、真ん中に右折帯が作ってあったり、非常に不完全な4車線なんですけど、そこがエントランス道路になるというところだと、その辺のアクセスする道路の整備も必要ではないかと思えますけれども、どのようにお考えでしょうか。

会長： ありがとうございます。今3点いただいたことになりますね。1点目がAエリア、Bエリアの優先順位が、どちらかということがあるのは逆なんじゃないかということですね。2点目、3点目はJRとの兼ね合いと思いますが、駅の下をくぐるところ、そういったところの課題についてはいかがでしょうかということになります。

説明者： まず1つ目の優先順位といいますか、北側の方が優先度が高いのではないかということですが、ロードマップではAエリア、Bエリアが順番に合意形成を図りながら事業化に向けて取り組みを進めていきたいという流れになっております。

計画の中で、特に北側につきましては、駅前広場と繋がるアクセス道路が、南側に比べてなかなか整備をされていないというところがございまして、現状の改善を図るためのエリアというのが、南側と北側を比べると北側が少し広いエリアになっております。優先的に整備するエリアという図面を見ただけでも分かるかと思いますが、南側は1.7ヘクタールぐらいになるのですけれども、北側のエリアですと、その倍以上の7ヘクタールぐらいというエリアを取り込んで整備をしていくような形になろうかと思っております。特に、アクセス道路の北からくる路線につきましては、ルートがないところに新たに造るということになりますので、地域の方々の合意形成等を図りながら進めていきたいというところで、合意形成までの時間が北側と南側でずれが出てくる要因になってくるのかなと考えております。

2つ目の駅の北側と南側を接続するルートの整備というところで、マンポトンネルの拡幅等というお話がございました。これは地元の説明会等でもご意見をいただいているというところではございますが、市としましては、この南北をつなぐよりも、まずは駅前広場と駅前広場に繋がるアクセスルートを整備することによって、駅周辺の交通機能であったり、賑わいの創出を進めていくことが優先順位が高いという風に考えてございまして、その方向性をこちらの基本計画で示しております。

3点目の北方多度線の整備でございますが、こちらは現在16メートルの道路でございまして、車線数に変則的になっております。南進車線が2車線、北進車線が1車線で、中ほどに右折レーンがございまして、車線数としては全部で4車線でございますが、その4車線と、両側1.5メートルぐらいずつの歩道の道路があるということで、特に歩行者の方からは拡幅をしてほしいというご要望は承っております。北方多度線の整備につきましても、やはり改善は必要であると考えてございまして、こちらの整備につきましては、この駅周辺の整備というだけではなくて、近隣の市町との連携を図りながら、また道路管理者である岐阜県との調整も今後進めていければと考えているところでございます。

会 長： 今ご指摘いただいた3点というのは、すべて繋がっているように思いました。北方多度線が結局うまくいかなかったら駅前広場がうまく整備できたとしても、東側の細いところに交通が集まってしまうということもあるでしょうし、そういったことも考えて、様々な関係部署があると思いますが、諸団体との調整を進めていければと思いますのでよろしく願います。そのほかいかがでしょうか。

委 員 4： 道路の整備に関してですけれども、車がメインという考えだけではなく、昨今は自転車につきましては、歩道ではなく車道を走ってくださという風になっております。それを受けまして、できれば自転車道の整備をしていただきたいと思います。歩道に自転車を走らせてもよいというのは条件がありまして、歩道の幅員が広くないといけないといった規制が必要になってきます。歩行者の方と自転車の方の事故を無くすためにも、新たに整備する道路につきましては、

自転車利用者を見据えた道路の整備をしていただきたいなと思いますので、その点のご配慮をお願いします。

会 長： ありがとうございます。事務局いかがですか。

説 明 者： この計画を作る際に、検討委員会等で地域の方々と意見交換等を行っている中でもそのようなお話がございました。自転車道として造るのか、もしくは土地利用の関係もございまして、自転車歩行者道という形で整備をするのかといった様々なご意見を承っております。今後詳細に計画をしていく中で、地域の皆様と意見を交わしながら計画を作っていくと考えております。

会 長： 穂積駅を通勤で使われる方はたくさんいらっしゃるという風にお聞きしておりますし、ご発言にあったいわゆる自転車歩行者道というのはこの先できることなら避けたほうが良いというのは私自身も考えております。先ほどの委員のご指摘にあったとおり、基本的には自転車は車道を走るということで、当然ながらドライバーの認識も変えていかないといけないのですけれども、その辺も資するようなまちのデザインも検討いただければと思いますのでよろしくをお願いします。そのほかいかがでしょうか。

委 員 1： 今回の計画を実現していくと、今パークアンドライドで使っている民間の駐車場がたくさんあるので、それが大分無くなっていくと思いますけれど、パークアンドライドは名古屋に通勤する方などの需要は一定程度あると思うので、駐車場の整備を合わせてお考えなのかどうかということと、あとはその場所が少し問題になると思います。例えばトンネルのある所は、交通量を減らしたければ、北方多度線に寄せるとか、その駐車場の位置や量を解消するには、だいたい立体駐車場になりますが、ものすごく景観が悪くなります。駅前の整備に合わせて、駐車場を減らすということであれば、公共交通の利便性を高めないといけないと思うので、駐車場の整備、あるいは量と質と場所、合わせて公共交通をどのようにお考えなのかというのを教えていただきたいです。

会 長： かなり重要なご指摘だと思いますけれどもいかがでしょうか。

説 明 者： パークアンドライド、キスアンドライドということで、通勤、通学でご利用されている方が非常に多いということが穂積駅の特徴でもございます。パークアンドライドにつきましては、やはり駐車場の整備というところが出てくるかと思いますが、現在は民間の露天駐車場がメインになっております。土地利用をしていく際に皆様の意向で、集約して利用していくのか、違う用途で使うのかというところは、地権者の方々とのご相談によって決めていく形になるかと考えております。今のところ市営駐車場を造るところは考えておりませんので、地権者の方々と土地利用について、いろいろとお話をさせていただければと考えております。それから駐車場の位置等につきましても、新しい道路のどこへ配置

していくのかというところになるかと思しますので、駐車場として活用したいという方々が今は点在している状況ですけれども、1つにまとまった形で土地利用を図っていくというような方向性になりましたら、場所等についても協議会等で話し合いをさせていただければと考えています。

公共交通につきましては、現在は市内を走るコミュニティバスが主でございます。それから営業路線も北から大野穂積線で穂積駅に入っている路線はございますが、バス事業者も非常に厳しいということで、営業路線は瑞穂市内でもだんだん減りつつあるという状況ではございます。今後高齢化等もありますので、公共交通の部署との連携を図りながら進めていきたいと考えております。

委員 1： 駐車場の整備については、区画整理事業の図面のピンク色のエリアの中で想定されているという風にイメージしたんですけど、それで間違いないですか。ピンク色の骨格道路沿道ゾーン部分の地権者の方で、そこで駐車場がいいという人に造っていただくのを待つということになるのでしょうか。これはちゃんとした幹線道路に面しているのです、渋滞とかは起きないのかなとは思うので、それは1つの方向性としてあるし、地権者の人もこれだったら採算取れるということで、いいかなとは思いますが。

説明者： このエリアにつきましても、概ねのエリア設定になっております。幹線道路を新たに造り、それから駅前広場を造りますということで、最低限このエリアは手を付けていかないとまちとして構造が変わってまいりますので、必要なエリアを設定しております。今後地域の方々とお話をさせていただいた中で、そうした配置も含めて事業化していきたいと考えております。

委員 1： 次に心配なのは景観ですので、これから0スタートで作っていくので、何か景観のガイドラインみたいなものを検討いただき、景観計画が既におありでしたら、景観推進地区みたいにしていくと、あとから後悔がないように進むのかなと思います。

会長： ありがとうございます。よろしいですかね。

説明者： 瑞穂市のみならず、圏域15万人の玄関口になるところが穂積駅周辺だと認識しておりますので、景観というところは非常に重要な観点であると考えております。今はどちらかというと平面的なお話をしておりますが、今後計画が進んでまいりますと、立体的な話へと変わってまいりますので、その際には景観も含めて検討を進めていければと考えております。

会長： そうですね。駐車場というのはまちの賑わいにどれだけ貢献するかというのは実は難しいところで、一定の人々が来てくださるのは間違いないんですけども、どうしても、特に名古屋まで通勤されるような方がたくさんいらっしゃると、日中そこは車が止まっているだけということになる中で、地権者の方々のお考えもありますが、

そうした中で市としての思いは是非持っておいていただけたらと思います。その中で、駐車場がないということが大きな問題になってくるとすれば、少し幹線道路に沿ったところに集約してデザインするようなことを、市として希望するような原案を持っていてもいいのかなと思いますのでよろしくお願いします。

もう1点の公共交通につきましては、実は大野穂積線はかなり安定しているんですね。それで数年前に快速便というのを入れてから、そちらもかなり好評だという風にお聞きしております。そういったことを考えると、今はぐるっと回って南から入っている。そこでも時間がかかっているということで、駅の北側が整備されればかなり時間の短縮になるということもありますので、そういったところも横目で見ながら考えていけたらいいなと思いますのでよろしくお願いします。そのほかいかがでしょうか。

委員 5： 商店街も整備されるということで、南側も北側も結構地権者が多いので、相当困難じゃないかなと思うのですが、人々が集まりやすい場所が無いというか、北の方に大きなお店とかがあって、あちらに人が流れているというのがあるのですけれども、駅の周辺のお店でみなさんにお金を落としてもらおうとか、集まりやすい場所とか、そういう風だったらやはり駐車場とかもいるとは思いますが、人が集まりやすいような開発をされるといいと思います。それから、自転車で駅まで来て学校へ行く子が多くいますので、交通安全についても念入りに検討いただくといいかなと思います。

会長： ありがとうございます。2点ご指摘があったかと思いますがいかがですか。

説明者： ご意見のとおり、駅周辺には人が集まりやすいような場所や、憩いの場所がなくなってきたところがございますので、それを創出していくところがソフト事業での対策であったり、基盤整備の事業であったりという風に考えておりますので、ソフト事業と連携をしながら今後も事業展開を図っていきたいと考えております。自転車につきましても、しっかりと検討をしながら進めていきたいと考えております。おっしゃられたとおり、大人の方だけではなくて高校生の方等の通学される方の自転車も大変多くありますので、安全性というところも考えながら今後設計に反映していきたいと考えております。

委員 5： 住民の方も住みやすいまちづくりというのがとても大切なことだと思いますので、ご配慮いただければと思います。

説明者： おっしゃられたとおり、穂積駅は、名古屋駅や岐阜駅のような人を集めることを目的とした駅ということではなくて、地域に住まわれる方がご利用される駅ということが特徴だと考えております。まちづくりの目標にも設定をしておりますが、生活利便性向上による居住促進ということで、大きな店舗というよりも日常生活で必要なものをそこで確保できるようスーパーであったり、薬局であったり

ということになるかと思えます。そうした日常生活と一体的にこの駅周辺がよくなる形での整備を目指していきたいと考えているところでございます。

会 長： ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

委 員 3： 話をまた戻してしまって申し訳ないですけども、駐車場というのは都市の機能として必要ではないのかなということも思っていますし、隣の岐阜市では市営駐車場を駅の周囲に造っていますし、駐車場を造らなかった市においては、駅周辺の道路整備を行ったんですけども、残地の地権者さんはそこを駐車場にただけで、沿道がすべて駐車場になってしまったというような事例もございます。駐輪場は市営の駐輪場をお持ちですよ。それと同様にバックヤードが15万人あるとのことですけども、ほとんどの人が今は車で送ってもらったり、自家用車を駐車するといったことで、駐車場の需要はたくさんあると思えます。それを整備で無くしてしまうということは、残ったところは駐車場にしかない。書いてあるような近隣商業施設とか、そういう施設の誘導ができてこないのではないかという危惧がされると思えますので、その辺も再度お考えになってはいかがかなと思えます。

委 員 6： 先ほどから駐車場の話が出ているんですけども、穂積駅からのバスが大野のバスセンターまで来ているんですね。当初パナソニックが稲沢の工場を閉鎖したときに大野町に工場ができて、岐阜バスで大野町まで従業員を搬送していたわけですけども、それと同時に多くの方が大野町からも名古屋や岐阜へ通うために、この近辺で車を置いて通っておられます。駐車場というのは、商店とはまた違うんですけども必要な施設だと思っています。岐阜羽島駅も出張される方はほとんど車を置いて行かれて、駐車場もすぐく近辺にあり、必要とされている。それから車に乗れなくなったときにバスですね。今回バスの乗り入れ計画があるのかどうかわかりませんが、バスが駅に着くというのは乗客の利便を図る上で大切なことだと思うんですよ。それともう1つ、穂積駅は無人化になるんですかね。改札が自動化されて、駅員がいなくなるという話も聞きましたけれども、それと今回の計画は直接関係はないのですが、今回の計画にはJRとの事業提携というのは何もなく、単独事業ということなんでしょうかね。

会 長： ありがとうございます。まず駐車場を無くすというのは現実的ではないということと、地権者の希望だけでは、作りたいまちなならない可能性があるのではないかと。そういう意味ではしっかり計画の中に入れていくことも考えるべきではないかということかなという風に思いました。もう1点は公共交通にしても、車を運転できなくなってしまった後のことも考えるべきではないかということ。最後にJRとの連携はどういう風になっているのかということについて伺いたいということですけどもいかがですか。

説明者： まず1つ目の駐車場につきましては、おっしゃられるとおりであると思います。現時点では、地権者の方々の土地利用の中で検討を進めていきたいということで、単純に駐車場を立体化するのか、もしくは商業施設をくっつけての利用になるのかというところで、今後選択肢があるとは思いますが、沿線が駐車場だけになってしまうというのは、やはり駅前としてはあまりよろしくないと思いますので、今後は駅周辺の活性化を念頭に置きながら地権者の皆さんとの協議を進めていきたいと考えています。

それから公共交通に関しまして、大野からのご利用というお話がございましたが、今は駅の北側にはバスが乗り入れできない状態ですけれども、駅前広場を整備することによって、北側から来られる方が今までよりも短い時間で駅へ行くことができるということで、今よりもご利用者が増えてくる可能性があると思います。今後も公共交通につきまして連携を図りながらというところでございます。

それから、JR穂積駅の無人化というお話が、先日の報道発表で出されたというところで、JRからお聞きしているのは、改札がリモートで画面越しでお話をしながらやりとりができるということでございます。人としては駅に常駐はされないということでしたけれども、サービスとしては今までと同じように提供していきたいという形でJRよりお話がございました。

また、JRとの連携でございますけれども、駅があつての駅周辺でございますので、JRと協議をしながら、今回の整備計画についても進めていく形になるかと思えます。駅そのものの使い勝手というところは私どもからJRへ要望しつつ、駅前広場等につきましては、より快適にご利用いただけるように設計を進めていけたらと考えているところでございます。

会長： そのほかいかがでしょうか。

委員 7： ロードマップについてですけれども、今の段階では事業化検討ということでよろしいでしょうか。合意を進めるにあたってどのような形で合意を進められるかが一番のネックではないかなと思いますので、その辺のところを具体的なことが決まってみえましたらお聞かせ願いたいと思います。

会長： ありがとうございます。事業化検討と合意形成の具体的なところが決まっていればお伺いしたいと思いますがいかがですか。

説明者： 事業化検討と合意形成を同時に進めていくような形になるかと思えますけれども、優先的に整備するエリアの、特に現在Aエリアを先行して進めておりますが、地権者協議会という組織を作り、情報交換や合意形成を図っていくことを進めております。その中でまちの在り方について、駅南地区地権者協議会でこの計画をベースにお話し合いを進めているというものでございます。先ほどから申しておりますとおり、地権者の皆様方の土地利用をどのようにされるのかによりまして、商業地のエリアの部分が大きくなったり、小さくなったりというところがございますので、まずは、ある

程度の全体像を作りまして、区画整理事業の事業化に結び付けていきたいという風に考えているところです。

委員 6： 地権者協議会はどのようなもので、何%ぐらいの人が協議会に入ってみえるのかというのをお聞きしたい。

説明者： 地権者協議会は、このエリアの地権者全員を対象に協議会として立ち上げております。

会長： 協議会を開いたときに出席はほぼされていますか。

説明者： ご都合等もございますので、ご出席いただけない方もお見えになりますが、その方々には後日協議会での協議の内容、資料等を私どもからお届けをして、進捗状況をお伝えしているというところでございます。

会長： そのほかいかがでしょうか。

委員 3： 土地区画整理事業を使って新たな資産を生み出していきたいということで、かなり高額な費用が発生するのではないかなと予想されるんですけども、瑞穂市の税で賄われるのかどうか、その辺の見込みについてお聞かせ願いたい。

説明者： これだけのエリアとなりますと大規模な事業になってくるということで、事業の採算性といいますか、事業が成立するかどうかということも協議会での計画検討と並行して検討を進めてまいります。事業化にあたりましては、国からの補助金等も見据えながら実施できるよう計画を進めていく形になるかと考えています。

委員 3： 総事業費がいくらで、どのくらい毎年事業に投資されるかということまで教えていただけるとありがたかったです。それに対して市の負担がどれだけあるかということもです。

説明者： 現時点ではまだ具体的な事業費等というところまでは至っておりません。先ほどからお話していますが、このエリアというのは計画に必要となる最低限のエリアというところをお示ししておりますが、今後地権者の皆様との合意形成を踏まえて、事業のエリアや形を確定してまいります。然るべき段階になりましたら事業費等につきましてもお示しをすることになるかと考えています。

会長： そのほかいかがですか。ありがとうございます。意見も出尽くしたようなので少しだけまとめさせていただきます。たくさんご意見いただきましてありがとうございました。
まず1つは全体として考えたときに、もう少し例えば商店街であったり、もう少し外枠も見たほうがよいのではないかということ、あるいは関連される事業、路線などもみていくこと、あとはハードの整備だけで終わるのではなくてソフトの事業も併せて検討していた

だきたいということが1点大きなことであつたかと思ひます。もう1つはやはり住民目線というか使用者目線というか、造ることではなく、そこで何が実現できるかというところす。そういった目線での計画の検討をお願いしたいと思ひます。特に交通安全のところの自転車道のお話等もご意見いただきましたし、公共交通の利用についても皆様からご指摘いただいていると思ひます。あとロードマップはかなり期間の長いところもありますので、もう少し具体性を持ったところも高まつていったところで示していただきたいというような意見もあつたかと思ひます。私からも1点思つたところは、非常に長い計画である中で、交通というのはどんどん変わつてつあると言われていて、1つはEV化によってガソリン車がなくなつていく、あるいは自動運転がどんどん普及していくといった過程において、車自身が高額になつて、皆さんが所有するのではなく共有をするとか、乗り合ひのタクシーみたいに公共交通的だけでもっと便利になつていくというような可能性もあります。また、自転車も電動キックボードの普及もこれから始まつていくでしょうし、他のものも規制緩和されたりとか、昔結構有名になつたセグウェイみたいなものとか、超小型モビリティという呼び方するんですけれども、そういったものも出てくる可能性もあります。そうするとまた交通安全というのは大きな問題になつてくるというところで、駅前形というのはいわゆる旧態然とした車の取り回しがあるようなものに今後なつていかなくてもいいかもしれないという時代が来るかもしれません。そういった意味で考えていただきたいのは、おそらく現時点でそれが10年後に起こるかということをお考えたらそこはあまり現実的ではないですが、その先にどういった変化があつたとしても、柔軟にといひましようか、うまく対応できるような形の計画を検討していただきたいと思ひます。私からはそれだけ指摘させていただきたいと思ひます。それでは各委員からのご意見を踏まえて十分に検討いただき、整備事業を進めていただきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。これにて本日の議事はすべて終了いたしましたので、これからの進行は事務局へお返しします。

事務局： 貴重なご意見等誠にありがとうございました。本日の審議会は以上で終了でございますが、最後に1点事務連絡がございます。本日の議事録ですが、全文筆記ということで事務局にて作成いたしまして、その後委員の皆様へ確認のため議事録を送付いたしますのでご確認をしていただきたいと思ひます。その後、ホームページにて公表させていただきますので、よろしくお願ひいたします。それではこれを持ちまして、令和4年度第1回瑞穂市都市計画審議会を閉会させていただきます。本日は長時間にわたりありがとうございました。