

## 審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版	
1	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	拠点の考え方・一極集中	・都市施設を誘導する区域外の人に失望を与えるような政策とにならないように、慎重に計画すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市が形成されてきた歴史的経緯を踏まえ、地形的にもまとめ、住民相互の連帯感も強い地域特性を考慮し、山・里の暮らしにも配慮した計画とします。</li> <li>・制度上、区域の設定に関しては、拠点の役割、制度適用の区域、関係する計画との整合を判断し、中心拠点と広域交通拠点に都市機能集積区域を設定します。</li> <li>・中心拠点と広域交通拠点だけでなく、20地区の地域拠点を含めた拠点集約連携型の都市構造を目指します。</li> <li>・都市計画区域外の既存集落においても、中山間地域振興計画、過疎地域自立促進計画等を推進するとともに、「小さな拠点」の形成等による地域コミュニティの維持を目指します。</li> </ul>	3 【P11】	
2	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		・地域拠点であっても、拠点として認定できるような街があるのではないか。			
3	平成30年度第1回 (平成30年6月30日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市の立地適正化計画で特に注目しているのは、誘導区域の部分だけではなく、田園地域のコアな部分や山林、農地等との関係も考えている視点。</li> <li>・富山市の事例では、駅周辺の利便性の高いところに高齢者に居住してもらい、田園地域の空き家を子供がいる若い世帯に活用してもらおう流動性のあるコンパクトシティのまちづくりが進んでいる。</li> </ul>		3.(3)(ア) 【P14】	
4	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		・伊賀良地区は、現在の「広域交通拠点」の機能を持ち、その周りに集積が起こっている。リニア駅開業の10年後までは伊賀良地区周辺が「広域交通拠点」として立地していることは間違いない。このことが立地適正化計画の中で触れられていない。		<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊賀良地区に立地する飯田インターチェンジは、交通手段の視点で重要な機能ですが、土地利用基本方針における「広域交通拠点」には位置付けていないのが現状です。</li> <li>・飯田インターチェンジが立地し、高速バスの停留所が整備され、今後、飯田南バイパスの整備が検討されることから、都市計画や地域の土地利用計画の検討が必要になると認識しています。</li> </ul>	3.(1)(ア) 【P12】
5	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		・飯田市の立地適正化計画は、中心市街地活性化基本計画の区域と同じ区域となっている。		・中心拠点に関する「中心市街地活性化基本計画」の区域を検討の出発点として、現在集積している機能維持のために、制度を効果的に活用します。	4.(3) 【P18】
6	平成30年度第4回 (平成31年2月15日)		・広域交通拠点では、都市機能集積区域を設定するが、実質的に何も集積できない区域を指定している。リニア駅周辺を都市機能集積区域に指定する以上は補助金等を使って整備し、何かを立地させるべき。		・リニア駅周辺では、交通結節機能及び交流機能を整備する予定です。	5.(1) 【P23】

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
7	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	強制的な集約・全ての人口の集約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域は、ある程度既存の「街」が保たれている都市部の周辺を指定すると思うが、地方に居住する人は、都会に居住する人と比べると、土地に対する思いが強い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山・里・街のそれぞれの魅力がある中で、個人のライフスタイルに基づく様々な居住があり、その選択性を否定するものではありません。</li> <li>・立地適正化計画の制度上、街の区域に相当する都市計画区域が対象となり、用途地域等には居住誘導区域を指定することが原則ですが、山・里の暮らしにも配慮した計画とし、今後とも20地区のそれぞれの地域拠点における地域の土地利用の検討を支援します。</li> </ul>	<p>3 【P11】</p> <p>3.(3)(ア) 【P14】</p>
8	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域において利便性・効率性を考慮して誘導することとなると、居住誘導区域外において不便で人口が減少し、コミュニティを維持できないことになる。</li> <li>・それぞれ地域には伝統、文化、これまで人が生活してきたコミュニティが根づいている。そこに生きる人の生きがい、そこに暮らすことで得られる健康がある。</li> <li>・つまり、利便性や効率性だけでは量れない市民の生き方がある。</li> <li>・計画を策定する際、そのような配慮がないと、逆に地域の弱体化を招くことになる。</li> </ul>		
9	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市の場合は、データの中心市街地が空洞化しているため、当然、中心市街地に人を集めることを考えるが、中心市街地だけでなく、それぞれの地域毎にそれぞれ住む人たちが不便なく生活ができるという、本来の立地適正化計画の観点がある。</li> </ul>		

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
10	平成30年度第1回 (平成30年6月30日)	災害に強いまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の自然災害の深刻化を受けて、地域で災害のことを考えるまちづくりのニーズが高まっているものの、結局、河川沿いの平地部にある道路、駅、インターチェンジ等の既存のインフラに頼った都市機能誘導区域が決められる例が多い。</li> <li>・その結果として、必ずしも災害に強いまちづくりにならない。</li> <li>・飯田市は、災害が起こりやすい区域を積極的に自然再生地とするなどして、隣接する住宅の価値を高めるような、他の地域ではできないまちづくりを実践してもらうことを期待する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この地域では、豊かな自然や山脈に囲まれ、気象的に恵まれた土地である一方、段丘崖や溪谷、急峻な地形による災害と人々の暮らしが密接に関わってきた文化があります。</li> <li>・区域の設定を検討する上で、災害の危険等がある区域を分析し、その区域を明示しています。</li> <li>・安心・安全な暮らしのための基本的な情報を顕示する意味で、災害の危険性が高い区域等については居住等区域に含めないことにしています。</li> </ul>	4.(2) 【P17】
11	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市では、土砂災害警戒区域等が多くを面積を占めている。</li> <li>・土砂災害警戒区域等の中にも素晴らしい景観や居住する上で魅力的な場所も含まれる。</li> <li>・山・里に暮らすことを希望する人に対し、居住に適さない場所ということで制限することに疑問。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「居住に適さない区域」については、表現を見直します。</li> <li>・制度の適用上、災害の危険性が高い区域等については、居住等区域に含めないことにしています。</li> <li>・届出制を運用する際は、勧告基準を作成することとし、区域外の建築等を一律に勧告するという取扱いには想定していません。</li> </ul>	4.(2) 【P17】
12	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の多くが「居住に適さないエリア」に住んでいるということになったときに、災害の危険性があるというだけで住居に適さないということにしているが、一括して「居住に適さないエリア」とすると、区域設定された拠点だけの計画づくりになってしまう。</li> </ul>		
13	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「居住に適さないエリア」というと誤解をまねく可能性がある。市民に対して、立地適正化計画の中身を共有していくということが重要だと考えて、用語の使い方に慎重を期すべき。</li> </ul>		

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
14	平成30年度第2回 (平成30年10月18日)	画一的な制度 の適用	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの自治体は立地適正化計画という名称で計画策定している。飯田市が目指す「拠点集約連携型都市構造の推進」を前面に出して計画策定するような自治体はあまり聞いたことがない。そういう意味で飯田市が進める都市構造に対する考え方が明確になっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市特有の課題の解決や、地域に根ざした個性的なまちづくりを行うためには、国の制度をそのまま当てはめても、本来の求める成果が得られない可能性があります。</li> <li>飯田市独自の立地適正化の方針として、基本的な考え方を掲げています。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①山・里・街の計画</li> <li>②中心拠点と広域交通拠点を検討</li> <li>「街」の区域に国の制度を適用する</li> <li>③地域拠点では20地区の検討を推進する。</li> </ul> </li> <li>飯田市の山・里・街の3つのエリアが一体的に形成する地域の景観・緑地の育成を推進する考え方はこれまでと変わりません。</li> </ul>	3 【P11】
15	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市の立地適正化計画は、山・里が加わり、国の制度よりも飯田らしい計画になった。</li> <li>飯田市特有のものとしては、景観がある。ランドスケープの発想があってもいいかもしれない。街だけではランドスケープという発想にならないが、山・里が加わることによって、一体となったランドスケープとして、いいだ山里街づくり推進計画が一段と輝く。</li> </ul>		
16	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの自治体の立地適正化計画は、国の方針に基づきその枠組で計画を策定している。飯田市は、独自のまちづくりの実績がある中で、飯田らしい計画を策定している。</li> <li>いいだ山里街づくり推進計画は、地域毎の土地利用方針を含め、これから段階的につくっていくという方針で、その過程でそれぞれの地域毎の住民の方々と議論を進めていくことになる。</li> <li>市民全体に共有できる場は難しいが、審議会の意見を公開することで、市民にも共有していくことが大事。</li> </ul>		
17	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画自体が都市再生特別措置法に基づく計画で、この計画を根拠に中心市街地の事業に対して国が補助する枠組み。飯田市そのものが国の制度に完全に一致することはないはず。</li> <li>つまり、国が全国一律で法制度を整備するが、全ての自治体に当てはめようとするので、上手くいかない。その中で、飯田市は、飯田らしい立地適正化計画をつくろうとしている。</li> </ul>		

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
18	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	公共交通・モ ビリティの利 便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画を策定しない方法としては、自動運転システムが普及することで、コンパクトに集約する必要がなくなる。</li> <li>・自動運転の普及により、高齢者にも便利なネットワークをつくらなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転等の技術が普及することを想定した場合においても、都市インフラの既存ストックの活用が求められます。</li> </ul>	2.(1) 【P3 ～7】
19	平成30年度第2回 (平成30年10月18日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画を定めて、都市が形成されていく過程において、その需要により路線バスの確保が必要になる。路線バスがあるからといって区域を定めた場合、後で路線バスがなくなったりすると、その区域で利便性が低下する。</li> <li>・公共交通でつなげばコンパクト・プラス・ネットワークが形成されるという安易な発想や、公共交通だけが前提の考え方ではいけないのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の路線上の利便性が高く、現在の人口密度が高い地域を維持する上で、その路線を残さなければならないという意味を表した計画とします。</li> </ul>	4.(4) 【P18】
20	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトの方ばかりに注目しているが、自動運転システムを考慮し、ネットワークをつくるということも、中心課題において議論していく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア時代に向けて二次交通の問題は大きな課題として捉えられています。</li> <li>・長野県においても、伊那谷自治体会議等で検討課題となっています。</li> <li>・立地適正化計画を策定する上で、地域公共交通網形成計画を同時に策定することとされており、南信州広域連合との調整を行います。</li> </ul>	3.(2)(イ) 【P13】
21	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ネットワークの議論に関しては、将来的に路線バスがどうなるのか検討が必要。</li> <li>・広域交通拠点(リニア駅)から中心市街地までの移動に40分かかるとすると、中心市街地に行くインセンティブや魅力づくりが必要となる。また、40分かければリニアで大都市圏に移動できるので、市民が中心市街地に何を求めているのかという議論も必要。</li> <li>・都市機能は、現に集積している施設に注目しているが、数年後の施設の存続も含め、必要な施設の議論も必要。</li> </ul>		
22	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな交通体系の議論が必要。</li> <li>・飯田市の立地適正化計画では、コンパクト・プラス・ネットワークのネットワークの検討が重要。</li> <li>・新しい交通体系を考えるという議論の場として、都市計画審議会や立地適正化計画の検討の場では難しいので、全市民や全伊那谷、或いは長野県を巻き込み、リニア駅を中心とした交通体系の議論の場が必要。</li> </ul>		

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
23	平成30年度第2回 (平成30年10月18日)	公共交通・モ ビリティの利 便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「シームレスにつなぐモビリティの利便性」の背景として、モビリティ革命と言われている状況に対して、どのように取り組むか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ革命の実現に向け、自動運転やシェアリングの実証実験の実施や、先進事例を導入するなど、先進的なモビリティサービスの提供に関する施策を検討します。</li> </ul>	6.(1) 【P25】
24	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地や街の暮らし推進区域に対して、道路の視点が欠けていることを懸念している。区域内のすべての人が徒歩で動くことや、公共交通だけで動くことは想定されず、通常の自動車交通もあり得る。</li> <li>・中心市街地でのシームレスな移動体験や、まちなかの複合的な機能連携として「回遊」を目指す場合、その評価指標が現れていないのではないか。</li> <li>・飯田市の中心市街地の回遊を測る移動量や滞在時間を、質的な評価指標に変えていけるとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主として内環状道路軸内に「街の暮らし推進区域」を設定し、その中の循環型公共交道路線を整備する考え方により、道路整備についても検討することにつながります。</li> <li>・評価指標としては、路線バス運行本数を想定しますが、今後の社会変化や計画の見直しに伴い、効果的な指標の設定を検討します。</li> </ul>	6.(2) 【P25】
25	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	地域の土地 利用の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農地を潰して住宅を建てるといことができると、市街地よりも環境のいい郊外の地域へ人が流れる。</li> <li>・市街地からの人口流出をどこかで止めるようにしないと、中心市街地に人を呼び戻すというのは難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで市の総合的な土地利用計画の取組の中で、届出制等を用いて開発等の把握に努めています。</li> <li>・さらに立地適正化計画の制度上、居住誘導区域外での一定の住宅建築を把握することとなります。</li> <li>・地域の土地利用の検討やルールづくりとあわせて、今後も取組を推進します。</li> <li>・20地区の地域拠点では、それぞれの地域の土地利用の検討を支援することを方針に掲げています。</li> </ul>	3 【P11】
26	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の土地利用の検討は、施策の一つではなく、飯田市が大事にしたい発想の一つとして項目に加えるべきではないか。</li> <li>・私たち一人ひとりの暮らしのあり方を考える場として、住民が参加できる仕組みができると素晴らしい。</li> </ul>		3.(3)(ア) 【14】

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
27	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	魅力的なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能誘導区域を公共交通でつないでいくという考え方だと思いが、いわゆるロードサイド型開発により、どこの都市にもあるような画一的な街が形成されていく印象がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町村の方針で、何を都市機能と捉えるかによって、ロードサイド型の店舗の集積に対して都市機能誘導区域を定めることも可能です。</li> <li>飯田市は、中心拠点と広域交通拠点を検討することとし、それぞれの拠点において関係する計画(中心市街地活性化基本計画、リニア駅周辺整備基本構想・基本計画)で目指す魅力的なまちづくりに資するよう、制度を活用します。</li> </ul>	3.(2) 【P13】
28	平成30年度第1回 (平成30年6月30日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>特に重要なことは、これから人口減少が進む中で、これまでと同じようなことをやっても人口密度の維持が難しいということ。</li> <li>市街化エリアをコンパクトにするだけでなく、若い人が住みたくなる魅力的なまちづくりにどう繋げていくかを大切にしていたきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山・里・街のそれぞれの魅力がある中で、個人のライフスタイルに基づく様々な居住があり、その選択性を否定するものではありません。</li> <li>上位計画に位置付ける「いいだ未来デザイン2028(飯田市総合計画)」の基本的方向に基づく戦略においても「飯田市への人の流れをつくる」では、世界に誇れる多様なライフスタイルの提案により、移住者の増加を目指すこととしています。</li> <li>また、「若者が帰ってこられる産業をつくる」や、20地区「田舎に還ろう戦略」などにより、「くらし豊かなまち」をデザインすることとしており、魅力的なまちづくりにつなげていきます。</li> </ul>	1.(1) 【P2】
29	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害警戒区域等が居住には適さないエリアにあっても、その風景が見える山・里を魅力に感じて移住した者がいる。そのような移住者にしてみれば、中心市街地に住むということはない。</li> <li>飯田市内で住むエリアを考えたときに、中心市街地にできるだけ誘導したいという考えも理解できるが、リニア駅を一つのきっかけとし、大都市圏から飯田市に人を引っ張り込むという観点で考えると、景観、農地、山・里等を重要な資源として今後の都市計画の中に組み入れていくことも方法の一つ。</li> </ul>		
30	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画の策定にあたり、中心市街地を繁栄させるということよりも、その区域のこれまでの経緯や歴史等が重要。</li> <li>リニア中央新幹線によって人が往来するときに、どう中心市街地の魅力を発揮し、地域として守り、又は外の地域と戦うのかという議論も必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次期中心市街地活性化基本計画では、地区の基本構想と連動し、市民、地域、事業者ほか多様な主体の力を集結し、リニア地代における豊かな「丘のまち」の暮らしを共創していくことが話し合われています。</li> </ul>	3.(2)(ア) 【P13】

審議会での意見等に対する考え方

No.	会議	課題	発言、意見等の要約	考え方	概要版
31	平成29年度第3回 (平成30年3月27日)	その他 都市計画	・飯田市の人口ビジョンで現状の将来推計よりも上方を見込むこととしているが、その根拠は。	・いいだ未来デザイン2028(飯田市総合計画)に掲げる政策やリニア開通による効果等を勘案し、目指すべき将来の方向と、2045年の人口の将来展望を示しています。	-
32	平成30年度第2回 (平成30年10月18日)		・国がコンパクトシティを推進している中で、国の政策によって都市計画を考えていくのか、それとも飯田市独自の方向で都市計画を考えていくのか。	・飯田市が目指す「拠点集約連携型都市構造の推進」は、コンパクト・プラス・ネットワークと軸を同じくするものと考えます。 ・国の制度を活用することで、目指す都市構想を明確化し、推進できるという考え方のもとで、立地適正化計画を導入することとしました。	-
33	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		・中心市街地と競合するリニア駅周辺に関しては不活性計画になっている。	・広域交通拠点は、持続可能な都市構造を推進するため、交通の結節点としての効果が波及されるよう機能の充実を図るとともに、その周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないよう、良好な住環境や優良農用地などの保全に努めることとしています。 (土地利用基本方針(都市計画マスタープラン))	1.(2) 【P2】 3.(1)(イ) 【12】
34	平成30年度第3回 (平成30年12月20日)		・飯田市は、市街化調整区域を設定せず、区域区分をしないことによって市街地が拡散していった現状がある。 ・立地適正化計画は、露骨に市街化調整区域を設定するのではなく、居住誘導区域のように緩やかに行う計画なので、市街化調整区域の設定の考え方と関連させて、もう一度考え直した方がいい。	・市街化調整区域は、相当の市街化圧力が予想されることが明らかな大都市周辺に定めることが想定されます。 ・当市にこれを定めることは、市域のみならず周辺町村に与える影響もあり、人口減少社会にある中での必要性等を含め、区域マスタープランを決定する長野県との協議が必要となります。	-