

審議会等の会議結果報告書

課所名	都市計画課
-----	-------

会議名 第2回 諏訪市都市計画マスタープラン改定委員会

開催日時 平成29年11月29日(水) 13:30~15:35

出席者 委員:伊藤三和子、岩波健一、蟹江弓子、金子智子、神山裕子、倉田直道、小林世子、水口森隆、宮澤節子、矢崎竹代、矢崎知広、山谷恭博、渡邊芳紀 13名
 諏訪市:小松建設部長、金子都市計画課長、下澤計画係長、百瀬主任、武井主任
 傍聴者:なし

資料

- ◇事前配布資料
- 【資料1】ワークショップのまとめ
- 【資料2】都市計画マスタープラン素案
- 【資料3】居住誘導区域の設定
- 【資料4】居住誘導区域3案と設定理由
- 【資料5】都市機能誘導区域・誘導施設の設定
- 【資料6】都市計画用途地域図
- ◇当日配布資料
- 次第

協議議題(内容)及び会議結果(要旨)

- 1 開会
- 2 委員長あいさつ
- 3 協議事項
 - (1)ワークショップ実施報告
 - (2)都市計画マスタープラン
 - ・素案(H29.11.29 現在)
 - (3)立地適正化計画
 - ・居住誘導区域の設定
 - ・都市機能誘導区域及び誘導施設の設定
 - (4)各委員から意見・感想等
- 4 その他
- 5 閉会
- [質疑意見一括]

6 協議事項 (2)都市計画マスタープラン

委員: 全体の理念・理想は大切なこと。豊田湖南地区のワークショップで出た意見を支持したい。都市部の方には農村地域を守って行くことが理解できないかもしれないが目を向けてほしい。そういうなかで地域のコミュニティとか、いろいろそういうものが守られて来たが、高齢化とかいろいろな面で崩れつつあるので、都市計画にあたって、地域の支え合いというものもやってほしい。

委員長: 農地の問題は、湖南とか豊田だけの問題ではなく諏訪市全体の問題でもある。これまでの諏訪の開発というのが、農地を潰して宅地化・市街地化してきたのが現状。農地をどのように位置づけるかというのは大事なこと。

委員: 夢と現実を手を付けられるべき部分というのが混在している。将来的に20年30年先までにするべきこと、逆に直近でできるようなことも含めて全体の計画の中が混在しており、年を追った手順を検討する必要がある。商業

であり観光でありまた農村地域というのが混在しているという状態がある。昔は部落ごと集約していて、間々に農地があってというメリハリがあり、また、そのひとつの集落の中に小さいながらも小売店なり商業施設があり診療所があり、歩いて行ける範囲で生活ができていた。それがだんだん広がったため、お医者さん等が市街地に集約し、農村部になくなり車を使わなければ行けなくなった。交通が便利になったがためになくなってきた。逆にその昔の地域でのひとつのくりがができるような形がとれば、コンパクトなまちづくりというのにも繋がってくる。駅前が中心市街地になっているが、20年後30年後を見据えた時に中心とすべき所は駅前でいいのか、逆に諏訪インター周辺に機能的な部分を持って行くというのもひとつの考え方ではないのか。あくまでも駅中心という考え方が20年30年後も通用するのか。

委員長:昔のこうだったという話について私も実感しています。昔が良かった、昔に戻るという、そういうイメージもありますが、実は世界の都市のいろいろな動きを見てみると、一周回ってそこに戻ってくるという傾向がある。そういう意味では、将来の地域像について具体的なイメージをもってマスタープランを考えるというのは大事。

委員:何も無い所にコンパクトシティを作るのはうまくいくのかもしれないが、現在あるいろんな地域の現状を考えながら、どこをどのようにコンパクトにしていくかというのは非常に難しい問題。それを、こんな風にしましょうというのは無理な話なので、今から先を見据えてどの辺りにどのような誘導をかけていくのかというのが、自分の中ではわからない。それと駅前について開発が進むので、多少の活性化には繋がるかもしれない。駅前について、今の地域のニーズをどうやってその機能に取り込んでいくのかというのが疑問。あの地域は高齢化していて、スーパーもどんな役割を担っていけば地域活性化につながるかというのを考えていかないと、丸光の二の舞となる。諏訪湖が宝だと思うが、年々環境が悪化している。湖としての寿命はもうないと聞いた。湖はある程度寿命があると聞いている。手をかけないと湖の機能を失ってしまつて諏訪の宝がなくなってしまうと危惧をしている。高齢化していくなかで、地域の支え合いという意識をもっと改革していかないと大変なことになる。高齢化に伴って認知症が発症すると言われてるので、一旦仕事を辞めてから第2の人生を考えるのでは遅い。一生の中のどういうふうを支え合っていくのか、生きていくのかという大きな流れを、仕事をしている間から、もっと遡れば小学校、中学校、高校の教育の中でもそういうものを含めていく必要がある。

委員長:後半のお話はこれからの時代には大事な課題だと思う。ただそれをどういう形でハードの部分で対応できるかが今の問題。

委員:資料を見ると、諏訪市はわりと小さいが地域性があるということを感じた。この地域性があるなかで、良い点、悪い点とかあるが、自分の住んでいる所をよく見つめていい所を見出している。自分の人生をどう生きていくかという話は定年になって決めるのではなく、40代から決めるのが一番いいと言っているが、なかなかそうできない。今は情報化時代。WEBで世界の事がわかる。また価値観が違うなかで、この諏訪に今住んでいて今日、明日が満足かという疑問である。あまり先よりも今どうだということから考える必要がある。

委員長:今の延長に未来があるので、都市計画マスタープランは、明日ということもちろんあるが、やはり10年先あるいは20年先を見据えて今を考えるという視点。現在の課題というのは、目先の課題を考えているだけでなく、将来のことも考えなければいけないし、またマスタープランもそういう役割を果たさなければいけない。

委員:計画を見直すことを考え、20年30年先を見据えると、諏訪市の人口は下がっていくという推計の数値は出ているが、私はそれよりもっと下がると思う。さらに、もっと高齢化になっていくと、地区でできていること、また若い方達が区に加入しないこととか、逆に役員さんの負担があまり大きくならないように、かつ地区の運営が円滑になるように感じた。まちの中心は駅の周辺よりも他のところの方がよいと私も感じる。駅周辺の空き家の活性化について、駅周辺イコール駐車場がもてないとか再建築できないと感じる。若い人達がそのような場所に住むかという、車を所有しているなら郊外に車3台位駐車できるような場所や広いところを望む。空き家を貸しに出すと、修繕に大きなお金がかかり難しい。空き家を持っていても貸そうとは思わない。

委員長:空き家の課題は、車社会ということも背景として大きいと思う。車社会は、現在がピークであり、車離れが始まっている。それから同時に交通弱者という課題もある。ただ現実には、他に移動手段がないので、車を使わなければならない状況がある。ただし、車の利便性がある所にいろんなものを集中させるということが、将来あるべき

姿なのかは考える必要がある。例えば商店街の衰退を駐車場がないことを原因するところがあるが、現実問題としてはそうだと思う。今、諏訪での暮らしは車がなければ暮らせない状況になっている。車を持っていないと普通の暮らしができない。車というのは、我々の暮らしに便利さというものを提供してくれたが、一方でそれによって失っているものも沢山ある。

委員: 計画全体を見て、大きな問題はすぐに解決できる問題ではなく、優先順位をつけてやっていくことが大事。人口が減少していくなかで、交流人口でそれを補って地域を活性化していくという考え方のなか、最近の観光はその土地の生活を体験するような観光となってきているので、生活目線で観光を見る必要もあるし、観光目線で日常を見る必要もある。暮らしとか、そういったものも踏まえつつ外からの人も生活になるべく近い場所での観光、その地域を見て回れるような仕組みづくりが必要だと思う。訪れる人がここに住みたいと思っていただく事も必要。

委員長: 都市計画マスタープランの目標とする地域像という、地域の都市のあり方ということを考えてときに、これからの時代、全ての世代にとっての暮らしやすさがベースになる。諏訪だからこんな豊かな暮らしができるという、そういう都市を目指さなければいけない。これからの暮らしは、必ずしも移動の便利さということだけではなく、何が我々の暮らしを豊かにしてくれるのかということを考える必要がある。そういうところで優先順位を考えていかなければいけない。

委員: 私は建設事務所で道路や河川の整備維持管理に携わっており、道路計画に目が行きやすい。移動の手段として、自動車の時代が徐々に衰えていくという話があったが、資料のなかの全体構想図を見ると、広域の連携軸として国道20号バイパスの計画が非常に大きな影響を及ぼすと認識している。今、国土交通省で国道20号バイパス建設の検討をされていて、諏訪市の中心地を結ぶことの重要性が出てくる。今後の20年を考えていくなかでどこまで書き込めるかは別として、国道20号バイパスとまちづくりの視点を、ある程度将来へ向けた構想的なものを考えていく視点が現実のものになるので記載できたらと感じる。

委員長: 国道20号バイパスを中心とした道路整備が無駄だとは思ってはいないが、交通ということであれば、公共交通を再評価して、それを日常の移動手段として充実させるということが大事な時代になっていると感じる。インフラに関して時代と共に変わってきているのではないかと感じる。20年後は、今の車の保有率や台数が飛躍的に少なくなるのが予想されている。そういう意味で、20号バイパスができればそれなりの役割を果たすと思うが、もう少し新しいインフラというものが大事になってくるということは、こういう都市計画を考える立場として感じる。

委員: 安心安全で暮らせるまちが一番いいと思う。駅前を歩いてみたら、真ん中に空き地がありました。土地の持ち主が東京にいたりとかで空いている。近頃若い人が新しいお店を作っていて少し変わって来たと感じる。安心安全が第一と考えて、危険区域がかなりあるので、この危険区域を出るために諏訪市じゃなくて他の所へ移っていく方も多い。そう考えると、だんだん人口が少なくなると感じる。上諏訪駅を中心という案ですが、上諏訪駅前は人口がかなり少なくなっている。子どもも中洲や豊田の方が多くなっている。この移動範囲をどう考えるかというプランもありましたけれども、どうやってみんなが動くのが一番いいのかと私も考えている。高齢者が朝、散歩している。皆さんお元気でお年寄りの方は歩いたり、いろいろな運動したりしている。車の社会とどうつなげたらいいのか。住民が穏やかで住みやすい地域が諏訪には一番合うと思う。

委員長: いろいろな世代の人にとって、暮らしやすいまちとはどんなまちなのかということを考えていく延長に、このマスタープランがある。諏訪市における移動手段のあり方というのは大事な視点であり、単なる移動手段だけではなく、逆に言うとそれによってどういうことがもたらされるかということも考えなければいけない。上諏訪駅周辺は非常に人が少なくなっている。車社会がもたらした結果ということでもある。車というものが利便性を代表するものになったことで、インターの周辺に車を優先したまちができた。これはもう世界中どこもそう。諏訪も同じ様に起きただけであり、その一方で諏訪の中心がああいう形になってきて、どのように評価するかということも大事なことで、こういう傾向にあるので駅周辺を見捨ててしまっているのか、ということもある。

委員: 高校時代を諏訪で過ごした。小中学校の時は狭いコミュニティから、いかに親の目を盗んで出ていこうかと思っている時に、初めて出て来たのが上諏訪で、とてもきらきらしたまちだと思った。高校時代3年間この上諏訪で過ごしながら、言い方がよくないかも知れないが、文化の匂いがした。今自分がイメージをしているのが、農地も大

事だし河川も大事だし道路も大事。だから都市計画も大事で、自分も介護している親もいるので、結局、人そのものが大事なのだと思う。小さい子どもからお年寄りまでが豊かに過ごせる。そういうものを整備することも大事なのだが、全部を繋げる諏訪市として見た時、最後は文化だと思う。上諏訪をどうするかという意気込みがあるときに、文化というものをどう位置付けるのか。農村の文化もあるし商業の文化もあるしいろんな移住も出ているが、そういった文化を大事にしながらいちまちまづくりをするのかということを感じている。

委員長: 今回の都市計画マスタープランというのは、大きなハードな枠組みをどう作るかということがメインですが、今のお話の文化をどのように扱っていくのかということが大事だと感じる。例えば神社、文化、御柱の祭りもそうだと思うが、日常生活のなかでも市民の活動として文化的な活動というものがあり、暮らしの豊かさというのは、そういう視点もある。ただ毎日必要なものを食べて暮らしてればいいということではなく、暮らしの豊かさには、そういった文化とか、スポーツなども入るかもしれない。

委員: 交通関係から感じたところを発言します。車そのものは中距離の輸送手段である。長距離は鉄道である。今問題になっているのは中距離のツールである車を近距離に、無制限に使っているというのが交通渋滞などいろいろな問題の原因になっている。車社会の発達というのは過疎化を作っていくのにイコールだと思う。諏訪の市内は住宅価格が高いからということで、辰野の郊外に家を建てる。そこで 100 世帯 200 世帯と増えていけばいいが、利便性を考えるとそうではない。若いうちは車で通えばいいわということだが、ある程度の人たちしかそれは通用しない。車社会もピークであり、長野県でも先日伊那の長谷村でいわゆる無人運転車実験自主実験が始まるということで、ゴルフカートの部分とそれから 25 人位のバスを、GPSその他を使って自動運転で輸送していくという。これは基本的に中距離輸送ということ。近距離輸送についてはゴルフカートのようなものでやるということ。いろいろな意味で車というのは功罪ある。物流の方だとモーダルシフトが進んでいくと思う。全く同じ事だと思うが、大量輸送については鉄道になると思う。相対的に言えるのは交通というのは回帰政策を取らざるを得ないと考える。結局の所、徒歩であり自転車でありとそういうことが必要になってくるだろう。それからコンパクトと交通との密接な繋がりがあろうかと思う。20 年後は諏訪の人口は3万人いくかいかないか。諏訪だけでなくも3市2町1村合わせても悲観的に見ると12~13万人。まあまあで見て15万人くらい。3万人のまちというのは過疎に近いまちであり、それが独立したまちとして、いくつか連携して生きてかれるかという生きてかれない。そうする大胆な構想を20~30年後に持っていないといけないと感じる。農地は原村、富士見の方が圧倒的に利があり、工業にしても茅野の方が土地もあるし広い。そうする喧嘩をしても勝ち目がない。3市2町1村がばらばらに存在するとして、これは不可能なので恐らくひとつにならざるを得ないと思う。諏訪がそういうなかでどういう用途地区として生きていくのかということを考える必要がある。現在のままでは20年30年後には通用しなくなってくる。国道20号バイパスは、岡谷、下諏訪もやりました、茅野もやりました。諏訪だけやらないって訳にはいかないと思うが、個人的には必要ないと思う。例えば鉄道から車に変わってモーダルシフトが進んで行けば、先ほど言ったような形で鉄道にまた戻ってくる。今はいろいろな意味で交通メディアっていうのは大胆に変わってくると。そういうなかで、国道20号バイパスはどこまで需要があるのか疑問。そういうことよりも中心に少しずつ集めていくような政策をしていかないと、いわゆる二次交通に関しての費用がかさむ。将来にわたっては中心の方に誘導していくような政策ないしは設備投資、資金投資をしていく必要がある。将来諏訪は、観光と商業ということになるかと思えます。ですから人は住めばいいだけではなく、やはり商店があつたり歓楽があつたりしなければいけない。ですから20~30年後を考えていった場合、もう少し市町村間の用途指定をしたらいかかかなということ。それから交通についてもかなり大胆な変革が出てくるのではないかなと思うので、それに合わせた施策というものが必要。

委員: 国道20号バイパスは諏訪では特に安全な道路という形で造るとされている。もともとは交通量が市内を走るからバイパスが欲しいという観点であったが、最近20年に一回くらいの割合で道路がほとんど使えない水害が起きるので、山の手へ道路を造ることとしている。このなかには人が住むのに都合がいいだけのことが書かれている。人はお金を稼がなければいけない。それがないと人口はどんどん減っていく。その対策というものがないとわかっていないような気がする。最後のページにあった用途地域は、人口がどんどん増えていくということを想

定しての作ったのではないか。コンパクトシティは、昔からある村部にひとつにコンパクトシティができるのが理想ではないか。それともひとつには新しい道ができた周辺にコンパクトシティができてくると思う。旧村部というのは歴史や文化やいろいろある所で、いろんな行事もあり、まとまりもある。コミュニティもそこでもってしっかり生まれていくのではないかと。しかし、新しい所はコミュニティに協力しない人が多い。旧村部のコミュニティと新しく出来たコミュニティというふうに考え、一緒にすると問題もある。コンパクトシティのなかではあまり移動しないでもいいようなまちづくりをしないと住みづらい。大型店は諏訪市には貢献がない。大型店が出来たら面積に応じて諏訪市へ協力金を収めてもらうようなことも考えていかないと。安いからと大型店に行ってしまう。病院だとか市役所だとかは移動しなければ行かれない。交通網も今はひとつの路線が長距離を走っている路線が多いわけだが、どこかへ集まればどこへでも行けるような、そんな交通網を作った方がいい。

副委員長: 視点はコンパクトシティということで、今後のことを考えると少子・高齢化は避けて通れない。子どもが減っているということを実感している。今、駅前の諏訪市の施設をどうするかということを考えている。諏訪市には高校が3校あるので、子ども達が何千人と行き来している。そのため、駅前には若者たちが集まるスペースを作って欲しいという要望を出している。人が集まる要素は何なのかということも大事にしなければいけない。観光資源として湖があり大社があり、歴史にも非常に恵まれている。それから自然環境もコンパクトで、すぐ山に行ける。自然に恵まれたところをどう活かしていくかということも、今後に影響していく。それから自然、観光、温泉もあるというのも強み。それを私達住民がいかに大切にするか。今、問題になっているのは、道路は車を走るために広げているということだが、私達も歳とってくると車も運転できなくなったら、移動するのに歩きや公共交通という手段をとらなければならない。歩道をきちんとしてもらいたい。それから自転車なら乗れる。ひとりで気軽に乗れるので、これからの交通手段としても利用していく。そういうことも考えて道路づくりを考えてほしい。

委員長: 住みやすさと暮らしやすさはどう違うのか。住みやすさではなくて、暮らしやすさということが大事。暮らしやすさと言ったとき、単に住環境ということではないことが含まれるわけで、そういう意味から、ここで暮らしている人達全てをトータルに考えて、暮らしやすさというものを考えていく必要がある。また、コンパクトと言っているが、コンパクトシティっていうのは必ずしも目的ではなく、コンパクト化することにより何を実現するのかということを考えなくてはならない。それは、究極的には暮らしやすさということだと思う。その手段としてコンパクトシティというものがある。コンパクトシティっていうのは、あくまでも手段であって、やはりその先に目指すものというのは、いろいろとある。日本的なコンパクトシティのありかたとして、ネットワーク型コンパクトシティという話もある。それはどちらかという今ある歴史的なコミュニティというものを、ひとつの体にして、それをどのように繋いでいくか。その時のコンパクトシティ像というものが、まさにそういうことであり、大きな都市をどこかに一か所、一点に集中させるというよりは、それぞれあるひとつひとつのコミュニティをもう少し自立的なものにすることと考える。お店もあるし生活に必要なものが歩いて行ける範囲のなかで満足されること。それを公共交通でつないでいくというのが、コンパクトシティのイメージ。国が今言っている立地適正化計画もイメージとしてはそれに近いものが背景にある。ただ、それはあくまでもモデルとしてそういうことをイメージしているだけであり、それぞれのまちに当てはめようとする、いろいろそれぞれの事情があり、諏訪もそういうことを踏まえてイメージされてないといけない。もうひとつ暮らしやすいということを行った時に、マスタープランのなかに欠けているものとしてやはり交流というのが大事だと思う。車社会というのは、単に移動を豊かにしただけではなく、実は閉じた空間をただ移動させているだけで、それによって人の交流というのは希薄になってしまったと言える。いろんな世代の人の間の交流も、観光における交流人口とよく言っているのもそういうことで、どうやって暮らしの中にもう一度交流を織り込んで人を豊かにしていくのがとても大事。人間の生活環境をどういうふうにしていくのかということでもあり、コミュニティの再生というの、そこから生まれるのだろうと思う。交流の機会とか交流の場を、どうやって都市のなかまちなかに新たに見出していくのが大事なこと。

6 協議事項 (3)立地適正化計画

委員: 居住誘導区域へ転居する場合は何か補助金が出るとか土地が無料になるとか、今住んでいる所から転居する

ための方策は何かあるか。

事務局:現在のところはまだない。今後、国・県・市で、居住誘導区域外から区域内に引っ越しされた方に、例えば引っ越し費用の補助や固定資産税の減免といった事を行う可能性はある。そういったものを駆使して誘導していく必要はあると思うが、今はない。

委員:市がこういう方向を出すのであれば、業者等に統一して頂かないと、色んな場所に家を建ててしまうと思う。徹底して頂かないとなかなかうまくいかないと思うので、よろしくお願ひしたい。

委員長:今ご指摘の件は、国でも言われている。こういう計画を作ってどういう風に機能するのかということは専門家からも言われている。国で十分議論されていない所があり、そういう意味ではご指摘は当然のことかと思う。

委員:資料3の災害発生の危険がある区域について、セイコーエプソンの横の千本木川の下流はダムが出来たので、解除されるのではないか。

事務局:最新のレッドゾーンを拾ってきているが、今後砂防堰堤ができた場合は随時変更する。ご指摘の箇所については確認させていただく。

委員:今の説明の中で、農地、いわゆる青地との整合は区域を判断するうえで、重要な材料になってくると思う。その辺りはご検討されたか。

事務局:居住誘導区域はご説明した通りのステップを踏んで案を設定している。今のご指摘は農振農用地、いわゆる青地のことかと思うが、整合は図っている。用途地域内に居住誘導区域を設定するという事が大前提なので、用途地域が定められている所は農振地域から外れているということになる。工業地や、都市計画マスタープランに限らず市の総合計画等との整合性についても、庁内関係部署と協議している。今後も整合性を図っていきたい。

委員:用途地域内にいわゆる農振地域は無いということか。

事務局:そのとおり。そういう意味では農地とは分断されている。

委員:こういった情報はとても大事。市民に周知することは必要性があると思う反面、慎重にしないととても怖い。諏訪市は何の問題もないから大丈夫、水害がないから大丈夫と思っている方もいる。レッドゾーンやこういったことを全く知らないでいる方達も結構多い。そういう方達は災害があると、行政に補償を頼る傾向がある。そうなる前に危険箇所だという事を知ってもらうために、こういう方針を出してもらいたいと思う反面、レッドゾーンは事実上販売ができなくなる。となると、区切られたぎりぎり道の反対側は良いが、うちはダメとなり、分断が起きてしまう。逆にここが安全という風にしないと、後で実際に何か災害があった時に「市がここに」と言ったじゃないかという風になるのも怖い。そのため、これは市民によく理解してもらいたい反面、慎重に出してもらいたい。

事務局:レッドゾーン関係はかなり前から指定されており、関係部署から地区を通じて住民に周知されている。

今回の居住誘導区域については規制をかけるものではないので、ここに住んだから安全だということではない。あくまで諏訪市としてコンパクトシティを目指す上で、この辺に住んで頂きたいと誘導するだけであり、居住誘導区域から外れたから住宅を建ててはいけないという事ではない。今委員からご指摘のあった規制と誤解されるような事は今後多々あるかと思うので、丁寧に説明させて頂きたい。あくまでも立地適正化計画というのはソフトな計画であり、誘導するだけで規制ではないということも丁寧に説明していきたい。

委員:現在既存の施設を中心とした円を描いた中での誘導区域ということですが、今後施設ができたり、新しいものができてくると当然その範囲も変更は出てくるということか。

事務局:誘導施設に関しては行政として建設するものについては、都市機能誘導区域内に建設することを推進していく。ただ、民間の病院や商業施設等は強制的に規制するものではないので、その場合については届出を出して頂き建てられるという様な形となっている。

委員:世代を分けることが良い事かは分からないが、今高齢者の方が住む所が無いという事があって、そういった方達の住みやすい誘導区域というのは可能なことか。

事務局:高齢者に特化して居住誘導区域を設定している訳ではない。ただ、居住誘導区域内に高齢者に配慮した方策が別の方法で出来るかということは、福祉部局とも調整をしながら都市施設を誘導するとか、あるいはそういったアプローチが出来やすい方法を別の方法として考える事は可能だと思う。

委員長:この立地適正化計画というのは、コンパクトシティ化を目指す計画だということを前提に考えたとき、居住誘導区域はある意味では将来のコミュニティの一つの単位をイメージしていないとまずいのではないかと思う。そうではなく、なんとなく漫然と都市の中に人が住める所、居住可能な所を示しただけであるとすれば、それは必ずしもコンパクトシティ化を目指した計画の意図からすると、十分ではないのではないかなと。

居住誘導区域に限らず、都市機能誘導区域についても同様である。諏訪市全域を対象にして、駅周辺とインター近くの2箇所だけを都市機能誘導区域に指定している事にすごく違和感がある。都市全体をコンパクトシティ化しようとしている割には、諏訪市全域を対象にして2箇所に拠点を置いている。都市機能誘導区域というのは戦略的にコンパクトシティ化を進めていくために、居住誘導区域の核になる所にそういう機能を整備していくというイメージだと思う。それはもっと言うと、歩いていける生活範囲の中にある程度必要な生活機能、都市機能が入っているというイメージである。そういうコンパクトシティのイメージと今回提案されている都市機能誘導区域の位置図はどのような風に対応しているのか少しわかりにくい。また、既存のコミュニティの単位が抜けている。そこにハードな施設があればコミュニティが成り立つかという、必ずしもそうではなく、そこに暮らしている人たちの繋がりであるとか、地元の組織、そういったものが揃って初めて、地域が自立したコミュニティになっていく。そういう視点が都市機能誘導区域はもちろん、居住誘導区域にも欠けている。国のマニュアル通りにやればこうになってしまうが、立地適正化計画がどういうものを目指した計画かということをもまず把握すると、もう少しそういう視点が入ってきても良いのではないかと思う。特に既存の都市の中で検討するのであれば、もう少しそういった視点を入れないとまずいのではないかと思う。ハードの意味で災害が起こりそうな所、レッドゾーンは排除してということだけだと、単なる土地利用をどうするかという話で終わってしまう。そうではなくてコンパクトシティ化を目指した立地適正化計画といった時にはそういうことだと思う。それから、国も立地適正化計画というのは公共交通のネットワークとワンセットで考えなさいということを行っている。そういう視点もどの様にここで配慮されているのかという辺りがまだわかりにくい。特に計画なので、既存の公共交通のネットワークで言えばこういった形になってしまうが、逆に言うと将来はそれをベースにコンパクトシティ化を目指した形で公共交通のネットワークをどの様に整備すればいいのかという話もある。