

「刈谷市都市計画マスタープラン(案)」に対する意見と市の考え方

章	ページ	意見	考え方	
1	3	16	<p>第7次総合計画における将来都市像「人が輝く 安全快適な産業文化都市」、都市計画マスタープラン将来都市像「都市活力と都市環境が共生する持続可能なまち」について本市では、高い地価の為、子育て世代が市外へ流出してしまうと聞いております。「活力」の部分には、新興国の人口構成ではありませんが、絶対的人口もさることながら、若い人たちにたくさん住んでいただくことが必要かと思えます。(高い地価の中どこまでできるかは別として)若い人たちが住みたいまち、住めるまち、(そしてそれにより人口を増やしていこう)と将来像を描くことが必要ではないでしょうか</p>	<p>都市計画マスタープランの中では、工業都市としての特徴を活かす事や良好な居住環境の創出等を位置づけております。就業の場の確保や安心して快適に生活できる都市づくりを行うことであらゆる世代の人々に対して、住みたいまち、住めるまちに繋がると考えています。</p>
2	3	23	<p>工業出荷額見通し、商品販売額見通し。高度成長期と違い、低成長の場合も想定しておくべきではないでしょうか。企業経営的感覚で言えば安全側で予測しておくのが一般的のためです。人口についても、死亡者増もあり伸びが鈍化するような、(2本立て)シミュレーションがあってもよいのではないのでしょうか。</p>	<p>将来都市フレームについては、複数の仮定をもとに推計しています。</p>
3	3	24	<p>P24に「地域拠点の形成をめざし、鉄道駅やバス停周辺は、地域の生活上必要な商業、医療・福祉、文化、行政などの公共施設を充実します。」とあるなど、「地域拠点」という言葉が多数見られるが、この「地域拠点」の定義がよくわからない。また、どのようにして「地域の生活上必要な商業、医療・福祉、文化、行政などの公共施設を充実」を行うのだろうか。</p>	<p>地域拠点の定義につきましては、「3-2-3都市の核となる拠点」の中で明確な位置づけを行っています。また、具体的な方針につきましては、分野別の「3-3都市整備の方針」や地域別構想の中で複合的に示しております。なお、都市計画マスタープランは、都市計画の方向性を示すものであり、具体的な事業内容等につきましては、本計画に基づいて、今後個別の計画により検討します。</p>
4	3	31	<p>高い地価の為、子育て世代が市外へ流出してしまうと聞いております。一方でその世代には、一戸建てのニーズが高いとも聞きます。それからすると単に未利用地の活用を促すだけでは限界があるように思います。たとえば、高い地価により、分譲される場合どうしても1区画が小さくなり、理想的な住宅環境といえない状況も生まれます。市として、人口を増やす、特に若い世代を増やすというのは大切なことではないでしょうか。若い人がたくさん住む町は活気が出ると思えます。「地価についての対策をソフト面含めて検討する」等の文言をいれることを検討していただけないでしょうか。</p>	<p>高い地価は、土地需要に見合う供給が不足していると考えられるため、本計画に市街地拡大による土地の供給を位置づけ促進していきます。また、ソフト面についての具体的な施策につきましては、今後個別の計画により検討します。</p>

	章	ページ	意見	考え方
5	3	32	南部生涯学習センターは、文化・教育拠点ではないのでしょうか？	文化・教育拠点は、その周囲に複数の機能が集積している場合に拠点として位置づけています。
6	3	34	新しい工業系新市街地が検討され、非常に良いことだと思いますが、「今まで、何がネックになって移転が進まなかったり、市外へ流出していくのかを分析する」ことが必要ではないでしょうか。そして、仮に地価が問題としたら、単に新市街地を検討するだけでなく、税の優遇等、ソフト面での施策の検討が必要ではないでしょうか。	税の優遇、ソフト面での施策の検討等は具体的な企業誘致の際に検討する事項であり、本計画に基づき今後個別の計画で検討します。
7	3	38	拡大市街地化検討地域である 依佐美地区(工業系拡大)の拡大市街化を強く反対する。確かに当該地は、豊田～衣浦港を結ぶ国道419号線(衣浦豊田線)が走り、交通の利便性は比較的高い地域であります。しかしながら、この地域は、農地として十分に整備され、市内有数の優良農業地帯であり、この農地によって多くの方々が生計をたてておられます。この農業を工場建設のために潰してしまうことは、極めて遺憾でございます。計画の見直しを要望します。	交通の利便性に加え、広域的な位置づけも踏まえて、計画的な拡大市街地として位置づけています。具体的な事業の実施につきましては、周辺に与える影響も含めて検討したうえで、実施します。
8	3	38	拡大市街地化検討地域である 小垣江北部地域は猿渡川に沿っており、土地も低く、実際に東海豪雨では浸水被害が発生している。このような地域はポンプなどでは不十分であり、盛土など抜本的な対策を行わないと、市街化調整区域から市街化区域に変更するのは望ましくないと考えるが、どのような対策を講じる予定なのだろうか。	今後、個別の計画において治水も含めた安全面での確保も考慮しながら検討していきます。
9	3	38	今川町の花池から富士松中学校より南側、トヨタ車体より西側のおもに今岡町一体を市街化調整区域から拡大市街化区域として「第一種住居」とすべきではないだろうか。当該地区は東海豪雨での浸水被害もなく、また、主要道路や駅も比較的近くに位置しており、利便性も高い。適任地であると考えがいかがであろうか。	ご提案いただいた地区においては、農業振興地域の農用地に指定されている土地がほとんどであり、隣接した市街地の整備状況や道路の整備状況を勘案し、農業振興を図ることが望ましいと考えています。

	章	ページ	意見	考え方
10	3	42	42ページ「名鉄名古屋本線富士松駅での停車本数の増加を要望」とあるが、この文言は、2003年策定の第6次刈谷市総合計画と同一であり、第7次刈谷市総合計画(案)によっても全く同じ文章が揚げられた。名鉄バス刈谷・愛教大線や刈谷市公共施設連絡バスが走り、交通結節点である富士松駅の利便性向上は刈谷市北部地域の利便性向上につながるものの、現在、富士松駅は周辺の駅より不便なため、刈谷市北部(井ヶ谷町、東境町、西境町)などの住民は、知立駅や豊明駅を利用する人が多い。市としてどのような行動を今まで行ってきたのか、また、これからどのような活動を行うのかを伺いたい。	第6次総合計画策定以降、富士松駅において公共施設連絡バスの運行拡充や名鉄バス刈谷・愛教大線の新設など、交通結節点として乗降客の増加を図ってきました。今後もこれらの充実を進めながら、全体的な停車本数の増加を要望していきます。
11	3	42	JR東海道本線東刈谷駅は複数の市のコミュニティバスが接続する交通結節点であり、利便性の向上をお願いしたい。	地域拠点として、都市機能の集積・強化を図ります。
12	3	47	まちなか居住を高度利用によりすすめることについて。現状市駅周辺では日常の買い物・食事をすると少なくなりつつあるように思います。これは若い人はともかく、高齢者の方には住みにくい要素になるのではと思われます。また高度化は高い地価に対する一つの答えで良いと思われる反面、コミュニティ意識の低下や、人の交流・にぎわいが減少すると思われます。コミュニティや人のにぎわいのあるまちが豊かなまちではないでしょうか？ そこで、「人が交流し、日常の最低限の買い物・食事に困らないような施策の検討」を盛り込んでいただけないでしょうか。たとえば、市の用地を貸出し、NPO等にコミュニティレストランを運営してもらおうということも考えられると思います。 本当の意味でのまちなか居住とは、単にコンパクトなエリアにすむということだけでなく、車にのらずとも歩いて行ける範囲で、楽しく豊かな生活ができるということがあると思います。何かそのモデルになるような案を市有地等で募集をしてみたり、アイデアをつのること等の検討をする旨の趣旨をおりこめないでしょうか。総合して、パブコメとしては、「高度利用による人口集積を図る。その際、コミュニティ・人の交流を促進し、魅力的な居住環境を確保できるよう、様々な意見を求めることを検討する。」	活力と魅力のある拠点の形成を位置づけており、御意見の趣旨を含めた方針を記述しております。

	章	ページ	意見	考え方
13	3	57	刈谷市の特徴は、(ともすれば駅前に工場があることは悪い方のイメージで語られることが多いですが、逆に)「駅前に世界的規模の会社・工場があること」といえます。その企業と公益のまちづくりの団体をつくるなどし、先進的な企業のアイデアをまちづくりに取り込むことを検討できないでしょうか。パブコメとしては、「本市の特徴である産業都市という特性を伸ばすべく、産業観光・次世代の交通網等の検討の為、企業の知識をまちづくりに反映することを検討する。」	57ページの「市民の参加と協働」において事業者の関わりについての記載をしております。
14	4	63	刈谷市総合運動公園は北側(泉田地区)に拡大するという理解でよいのだろうか。38ページの「土地利用方針図」においては、当該地区は現行マスタープランと同様にレクリエーション地区に指定されている。しかしながら、50ページ「自然環境保全方針図」においては、「優れた農林業地」とされており、63ページ「北部地域まちづくり方針図」においては、「農業地区」となっており、食い違っている。私は基本的に刈谷市総合運動公園の拡張は賛成だが、どのような施設の整備が検討されているのかお伺いしたい。個人的には、テニスコートや小規模な野球場などが欲しいが、計画はいかがだろうか。	ご指摘のとおりレクリエーション地区として逢妻川の北側に拡大する計画です。50、63ページの図を修正します。また、計画につきましては駐車場の整備が急務であると考えております。その他の施設につきまして、スポーツ施設の要望などの把握に努め、必要な施設の整備を検討します。
15	4	63	63ページ内に記載の「不燃物処理場跡地の整備」とはどういうものか。詳しい説明をいただきたい。	32ページにおいて不燃物処理場跡地を緑の拠点として位置づけております。具体的な事業内容等につきましては、本計画に基づいて、個別の計画により今後検討します。
16	4	69	依佐美地区の工業系新市街地について。南部地区のキーワードとして「田園」がある中、せっかくの田園風景をなくすかもせず、工業用地の不足はあるものの矛盾を感じないわけではありません。P29(工業ゾーン)の最後の部分に記載のある、「周辺の自然環境や居住環境に配慮し、計画的な整備を図ります」という部分に対する理解を促すため、P69部分にも同様の記載をしたいと思います。	「拡大市街地の計画的整備」は、田園風景との調和のもとで進められる方針であり、前提条件として、「周辺の自然環境や居住環境に配慮」することを含んでいます。
17	-	-	愛知教育大学は刈谷市内にありながら、現状の玄関口は知立駅であり、まるで知立市に立地しているかのようだ。民間のバス路線などによって、南北を縦貫する交通機関軸をつくり、通勤・通学の流れを知立から刈谷へシフトしてほしい。そうすれば、刈谷の商業が発展するのではないだろうか。	愛知教育大学入口バス停周辺を地域拠点と位置づけ、42ページで示すとおり、刈谷駅から運行されている名鉄バスなどの誘導や支援の継続、公共施設連絡バスの利便性の向上など公共交通の充実を図り、拠点の形成(商業機能の集積・充実)や賑わいの創出を図ります。

	章	ページ	意見	考え方
18	-	-	刈谷市北部(特に一里山町、今岡町、今川町、泉田町など)1号線と23号線が近接して走っており、さらには伊勢湾岸自動車道の豊明インターまですぐであり、県内でも屈指の道路交通の利便性が高い地域である。計画的な発展をお願いしたい。	地域拠点として富士松駅周辺や愛知教育大学入口バス停周辺を位置づけており、生活利便性や住居機能の充実を図ります。