

第4次刈谷市都市計画マスタープラン（案）
パブリックコメントの結果について

1 実施状況

- (1) 募集期間 令和4年10月3日（月）～令和4年11月1日（火）【30日間】
- (2) 意見の件数 12件（4人）
- (3) 提出方法の内訳 持参：3件（2人）、メール：9件（2人）

2 内容別意見の件数

序章 都市計画マスタープランの概要	0件
第1章 現状と課題	3件
第2章 全体構想	7件
第3章 地域別構想	0件
第4章 計画の実現に向けて	0件
その他	2件

3 意見と市の考え方

◆第1章 現状と課題

番号	意見	市の考え方
1	P9 都市構造の視点の中にSDGsの13番がないが、構造面からも気候変動に対応する必要があるか。エネルギーを刈谷市内でまかなえる構造とか。→企業への働きかけ必要。	SDGsと本計画の視点については、本市における都市の空間づくりと主に関係する目標を記載しています。 都市構造の面では、P34に記載しているとおり、多機能集約・連携型都市構造の構築をめざすべき都市構造としており、これは環境負荷が少ない持続可能な都市構造であることから、SDGsの目標に寄与するものと考えております。 気候変動については、P62に記載しているとおり、自然環境と都市活力の両立の方針を掲げ、CO ₂ 排出量削減に向けた施策の検討・実施を行うとともに、事業者の協力のもと、エネルギー循環への取組みを推進します。
2	P17の公共交通ネットワークに関する本文や図において、知多バス（空港バス）の言及がない。現在はコロナ禍の影響で本数が減便されているが、当該バスはバス停相互間で利用できる（空港利用者以外も利用できる）路線であるため、言及すべきではないだろうか。	ご意見のとおり、P17のバス交通の記載について、当該バスを含めた記載に修正します。
3	P26の公共交通利用状況の各種データは年ではなく年度別データではないだろうか。また、少なくとも現時点で令和2年度のデータは掲載できるはずである。	当該データは年度別データです。ご意見のとおり、令和2年度のデータを追加修正します。

◆第2章 全体構想

番号	意見	市の考え方
4	P34において「集まる・つながる都市・刈谷」は中黒「・」が何と何を結んでいるのかが不明瞭である。「集まる・つながる都市、刈谷」または「集まる、つながる都市・刈谷」の方がよいのではないだろうか。	ご意見を踏まえ、「集まる・つながる都市（スペース）刈谷」に修正します。
5	刈谷市北部（旧富士松村）は、刈谷市ではあるが刈谷ではない。実際に刈谷市の中心部に行くことを「刈谷に行く」と表現する刈谷市北部の住民は多い。生活圏としても刈谷市北部は刈谷よりも知立や豊明の方が結びつきが深い。刈谷への利便性向上は当然非常に重要なことであるが、富士松は富士松の文化があり、P34「“刈谷”という一体的な都市となる」の表現は情動的に受け入れがたい。表現を「都市圏」にしていただきたい。	P34に記載しているとおおり、それぞれの拠点が持つ役割の明確化を図るとともに、特性や魅力をこれまで以上に磨き上げ、それらをいかにしながら拠点が軸により相互に結びつき、“刈谷”という一体的な都市となる、としています。 地域の歴史や文化、つながりを否定するものではなく、地域ごとの特性を把握し、それをいかにしながら、“刈谷市”としてめざす都市構造を位置づけるため、前述のような表現としています。
6	P39において、刈谷市の中心部には国道が走っていないため、都市連携軸が通っていない。県道（主要地方道）岡崎刈谷線や県道（主要地方道）知立東浦線を都市連携軸として設定するのはいかがだろうか（現時点でも県道（主要地方道）名古屋岡崎線は都市連携軸となっている）。	P38に記載しているとおおり、都市連携軸は、広域の地域間をつなぎ、様々な交流と連携を生み出すための軸であることから、必ずしも市の中心部に必要なものとは考えていません。県道岡崎刈谷線や県道知立東浦線については、都市連携軸を補完し、拠点間を結ぶ、都市の骨格を形成する地域連携軸として位置づけています。
7	刈谷市野田町新田●番地を新市街地検討ゾーンに入れて欲しい。 【理由】 1 明治用水が必要な時に工業用に優先され、米が作れなかった。 2 JR東刈谷駅に近く通勤に便利。	新市街地検討ゾーンは、交通の利便性に加え、広域的な位置づけ、バランスを踏まえ、計画的な市街地として位置づけています。 ご提案いただいた地区は、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、農業振興を図ることが望ましいと考えています。P40に記載しているとおおり、産業拠点の位置づけがあるエリアでは、農地の保全を原則としながら、開発圧力に注視しつつ、必要に応じて産業集積などの計画的な土地利用について検討します。
8	P51の土地利用方針図やP73の都市づくり方針図（北部地域）を見ると、第3次都市マスと比較して、総合運動公園の北側拡張地区が縮小されているように読み取れるが、それは意図的であろうか。	これまでの方針を継承しつつ、周辺の土地利用や都市基盤施設の整備の動向を踏まえた位置づけをしています。
9	第2章 全体構想、4. 分野別方針、2 都市交通の方針、②道路の整備方針の＜主な方針＞において、自動車交通需要の増大が懸念される中心市街地では、安全な道路空間の確保が記されています。 土地利用の見直しに伴い、新たに発生集中する自動車交通需要に対しては、都市計画上、適	ご意見のとおり、新市街地の創出に伴い発生する交通への対応は必要と考えています。全体構想ではP48【新市街地検討ゾーン】、地域別構想ではP80【拡大市街地の計画的な整備・検討】において、道路などの都市基盤施設の確保について記載しています。 ご意見を踏まえ、全体構想の「道路の整備方

	<p>切な対応が必要となることから、このような記述が必要と考えられます。</p> <p>その一方で、今回のマスタープランでは新市街地の検討も提案されています。これらの新市街地については、中心市街地同様、土地利用の見直しに伴い新たに発生集中する自動車交通需要に対し、十分な配慮が必要と考えます。特に住宅系、産業系が計画されている南部地区については、基盤整備が不十分な既成市街地が隣接しており、今回の計画に合わせた安全対策の推進が求められます。</p> <p>そこで以下の修正が必要と考えます。</p> <p>《修正の提案箇所①》 P52②道路の整備方針<主な方針> (略) ○土地の高度、有効利用を図る中心市街地、<u>住宅系、産業系の新市街地を計画する南部地域</u>では、自動車交通需要の増大が懸念されるため、安全な道路空間を確保します。 (略) 【道路の整備方針】 (略)</p> <p>さらに、交通渋滞の解消や地域の良好な環境を創出するため、交差点の改良や緊急車両の通行を確保する生活道路の整備を行うとともに、地域特性に応じて歴史や景観に配慮した道路の再整備などを推進します。特に、<u>住宅系、産業系の新市街地に対応している南部地域については、新たに発生集中する自動車交通需要に対応するための道路整備や交差点の改良を進めるとともに、交通基盤が不十分な既成市街地への通過交通の排除など、安全で円滑な道路空間の確保を図ります。</u> (略)</p> <p>《修正の提案箇所②》 同様の趣旨で、第3章 地域別構想、3. 南部地域、④都市づくりの方針、施設整備の方針、【道路・公共交通】の3項目目として、以下の記述の追加が必要と考えます。</p> <p>P81 ○<u>新市街地周辺の既成市街地や集落地の一部には、道路整備が不十分な地区があることから、通過交通の排除など既成市街地等での安全で円滑な道路空間の確保を図ります。</u></p>	<p>針」及び地域別構想の「施設整備の方針」についても、新市街地創出に伴う周辺既成市街地の安全対策を含めた記載に修正します。</p>
10	<p>P58 における公園の配置の図において、総合運動公園の拡張予定部分が反映されていないように見える。</p>	<p>当該図面は、現状を示したものであり、拡張予定などは記載していません。</p>

◆その他

番号	意見	市の考え方
11	<p>これまでハイウェイオアシスやスマートインターチェンジの整備に伴って、多くの木が伐採されたことは非常に残念である。既存の雑木林部分における岩ヶ池公園拡張整備は基本的に反対である。整備するとしても、「滝の水緑地」（滝ノ水公園ではない）のような木道含めた散策路設置といった必要最低限の整備に留めていただきたい。</p>	<p>P56 に記載しているとおり、岩ヶ池公園は多くの市民が利用する、本市の魅力を発信する公園であり、地域の魅力向上や、緑豊かな潤いあるまちづくりを推進するため、その特徴をいかし、誰もが行きたくなる魅力あふれる公園づくりをめざします。</p> <p>具体的な整備については今後検討していきます。</p>
12	<p>P89 の用語集における「コンパクトシティ」の解説文が「～～考え方のこと」となっているのは違和感がある。</p>	<p>「コンパクトシティ」は概念的な都市構造を示す言葉であり、ご意見を踏まえ「～する都市構造のこと」に修正します。</p>