

「東浦町都市計画マスタープラン（案）」への意見募集結果について

No	意見等の要旨	パブリック・コメントの意見等	町の考え方
1	P15 都市づくりの目標 P20 （２）都市拠点・地域生活拠点の役割を明確化 P21 （４）拠点の機能充実と居住の誘導、産業の発展 P22 広域交流拠点 P28 土地利用の方針	地域ごとに、国道沿線に商業施設等の都市機能はすでに集約されている（コンパクトになっている）。人口減少＝消費者減少のなか、今後は、これを維持することが課題である。地域間の移動（鉄道による移動）が必要な生活利便施設は少ないこと（町運行バスで充分）、鉄道の利用は通勤通学が主であること、また高齢者の移動を考えれば、住宅地に近い国道沿線から離れる鉄道駅は、不便である。	都市づくりの目標 では、「これまで同様コンパクトな市街地を維持していきます」としており、ご意見と相違は無いと考えます。 拠点は鉄道駅のみを位置付けたものではなく、鉄道駅を中心とした鉄道駅周辺（国道沿道も含む）を拠点としています。 本町では、鉄道駅周辺に商業施設、医療施設等の生活利便施設が多く集積しています。ご意見にもあるように、今後人口減少、消費者減少の中、生活利便施設が維持されていくためには、利便性の高い鉄道駅を一つの拠点として明確に位置づけ、町民生活を支える生活利便施設を誘導していく方針としています。

「東浦町都市計画マスタープラン（案）」への意見募集結果について

No	意見等の要旨	パブリック・コメントの意見等	町の考え方
2	P17 将来住居系新市街地の規模 P57 森岡地域土地利用・市街地整備の方針	将来住居系市街地の拡大の必要性はない。すべきでない。 人口減少の中、新たなインフラ整備は、住民一人当たりの管理費の負担増となる。 すでにインフラ整備がされている土地区画整理地内の農地等の都市化を図るべき（「市街化区域内農地の現状把握がされていない」（都計審）ということであるが、この農地を宅地化が第一ではないか）、近年、都市緑地とし残すことを国において推奨しているが、生産緑地制度がない本町では適切でない。隣接市においては、宅地の供給が2022年度以降増の見込となる。生産緑地制度は延伸されるが、節目となる。 人口減少、世帯人員の減少により、宅地の不足を推測しているが、世帯人員減少による一宅地当たりの面積も減となると考えると、人口減少の中、住宅系市街地の拡大はすべきでない。 産業用地の整備と合わせる必要がある。（総合計画策定時、就労者の増による定住人口増が条件）都市計画道路森岡中町線、養父森岡線の未整備区間は市街化がされていないことから、定住人口の増が見込まれない中で住居系市街地の拡大により整備をすべきでない、単独または農地の再整備により整備を考えるべきである。	将来住居系市街地の規模には、市街化区域内の農地がこれまでの傾向どおりに宅地化されていくことを加味して算出しています。 本町では、人口減少が進む一方で、世帯数の増加が想定されます。さらに、近年の人口動態で、刈谷市や安城市からの転入が多く、世代別では子育て世代の転入がみられます。 市街化区域内の農地の活用や空き地・空き家の活用を進めるとともに、不足する住宅地供給のため、面的な都市基盤整備を伴う市街地の拡大も必要と考えています。 また、住居系市街地の拡大を検討する位置は、コンパクトなまちづくりを維持する観点から、駅からの徒歩圏（概ね1km）を基本とし、効率的なインフラ整備を図るため、市街化区域に隣接した区域としています。 新たな住宅地の位置づけをしなければ、市街化調整区域内において、無秩序な建築が行われることが想定され、インフラに要する費用も増大します。 このことから新たな住居系市街地の位置づけが必要と考えます。 ただし、実際の市街化区域の拡大については、都市計画マスタープランの位置づけのみでは実現できません。地元との協働・協力のもと、適正な都市基盤の整備などが伴わなければ実現することができません。都市計画マスタープランでは、その実現のための計画ではなく、位置づけや方向性を示す計画であります。 そのため、この都市計画マスタープランでの位置づけは、まちづくりの最初の一步であり、都市基盤等の整備とともに一体的なまちづくりとして進めることを位置づけています。

「東浦町都市計画マスタープラン（案）」への意見募集結果について

No	意見等の要旨	パブリック・コメントの意見等	町の考え方
3	P23 観光交流拠点	JR東浦駅東側を観光交流拠点とするより、観光資源と成りえる歴史、景観、農産物等から考えて都市拠点である緒川駅を観光交流拠点とすべきである。（「今後検討」（計審都）は？） 「南部の魅力づくりをしたい想いで拠点」（都計審）としているが、客観性に欠ける。 JR東浦駅東側は、「商業・観光交流地」ではなく、尾張森岡駅東と同様に「産業検討地」とすべきである。 「産業検討地」においては、新たな就労者のための商業施設等は、立地は可能である。	都市拠点である緒川駅は、新たな観光の拠点として整備していくというよりは、大型の商業施設が立地するなど、東浦町全体を対象として町民生活の中心となる拠点の形成を目指しています。 東浦駅東側については、将来都市構造で「観光交流拠点」と位置づけており、6次産業化のための拠点形成とともに、町南部の新たな拠点として、観光資源との連携も含めて拠点形成を進めます。これには、産業検討地としての側面も含んでおります。
4	P31 ゾーニングと規制誘導方針 P32土地利用構想図	生路5号地の「緑地」から「産業検討地」は適切ではない。 太陽光設備を設置したことにより、現行の都市マスに反しているから「産業検討地」に変更するということであるが、現行の計画に整合する整備、緑地としての機能整備（太陽光設備周辺に緑地帯を整備）をする必要がある。今回、緑地が必要でないとするなら、緑地としての機能整備後に変更すべきで、今回の変更は計画決定した町がすべき手法ではない。 今回の見直しにより「産業検討地」にしているが、景観計画においても岸辺の景観としていることから、「緑地」とすべき。	生路5号地は、土地利用方針上、「農地・樹林地・集落地等」に位置付けています。

「東浦町都市計画マスタープラン（案）」への意見募集結果について

No	意見等の要旨	パブリック・コメントの意見等	町の考え方
5	P36 都市幹線道路	私は自転車で(都)名古屋半田線を利用していますが、道幅が狭く、ヒヤリ・ハットの連続です。道路を拡幅してください。 町議会での議論によれば、町は道路の拡幅と共に公園等の整備も行っていますが、これでは「換地」「減歩」を伴うため、地権者の同意を得られません。 交通安全を第1に考えて道路の拡幅を無条件で行ってください。	(都)名古屋半田線は、本計画においては「主要幹線道路」に位置付け、整備を促進します。 現時点において、(都)名古屋半田線と公園等を分けて整備していくこととしていますが、まちづくりとして、(都)名古屋半田線の整備に合わせた面整備を推進してまいります。
6	P36 都市幹線道路 P41 公共交通の利便性の向上	県道50号線の朝の渋滞回避策。	県道50号名古屋碧南線は、(都)大府半田線の一部区間であり、本計画においては「都市幹線道路」に位置付けています。 都市幹線道路は周辺市町や町内の連携を形成する役割をもっており、(都)大府半田線の整備を促進していくことにより、渋滞解消に取り組んでいきます。
7	P47 景観形成	古いまち並み緒川、生路地区の生活環境の改善はどうする。 景観計画の見直しが必要	緒川と生路については「屋敷」と「郷中」の景観として、歴史的な施設やまち並み等の良好な景観の保全及び形成を進めることを位置付けています。 ただし、生活道路の拡幅と歴史的な景観の保全は、バランスを取りながら検討していく必要があると考えています。
8		共働きが当たり前となっている市場背景を行政目線ではなく、民間企業の目線で考えていただきたい。待機児童の有無だけではない「内容」も重要ではないか？ 例：保育園の預り時間の変更、公立ではなく私立の園への土地の負担減などの融資等。	都市計画マスタープランは、都市の土地利用、都市施設、市街地開発事業に関する方針・方向性を示すものですが、貴重なご意見として、関係部署へ情報共有を図ります。

「東浦町都市計画マスタープラン（案）」への意見募集結果について

No	意見等の要旨	パブリック・コメントの意見等	町の考え方
9		定年退職後に、地域の仕事にもっと積極的に参加できる仕組み。 例：「シルバー人材」とは違った制度。	都市計画マスタープランは、都市の土地利用、都市施設、市街地開発事業に関する方針・方向性を示すものですが、貴重なご意見として、関係部署へ情報共有を図ります。

(都)：都市計画道路