

第2次新都市都市計画マスタープラン(案)パブリックコメント実施結果

	提出された意見	意見に対する市の考え
1	市街化調整区域について、既存集落の保全を課題とし空き家の柔軟な活用を図るとしているが定住を促進する具体的な施策の記載はない。地域コミュニティの維持のために住宅建設の規制を緩和するための具体的な施策を設定することや、既存宅地の活用について市が積極的に関与することを明記する必要がある。	ご意見のとおり、市街化調整区域は市街化を抑制する区域のため、住宅建築には一定の規制が設けられています。しかし、市街化調整区域において営農される農家世帯はもちろん、その他の世帯であっても世帯の通常の分化発展における住宅建築は認められております。また、外部からの転入としては、既存宅地や空き家の活用が考えられるところですが、既存宅地の活用はすなわち個人財産の売却に係ることとなりますので、行政が積極的に関与することは困難です。そこで、新たに、人口減少により増加する空き家について、空き家所有者がより積極的に利活用を検討できるよう、従前の用途に縛られない柔軟な活用を図ることを明記しています。
2	p6 「本計画の計画期間は、(中略)翌年の2031年度(令和13年度)とします。」 他の計画案の目標年度2030年度と合わせずに、1年後にずらす理由は何か。	本計画と同様に、本計画期間満了後の次期計画についても上位計画である総合計画、都市計画区域マスタープランの次期計画を踏まえて計画策定を実施できるよう、計画期間を設定しています。
3	p17 「市街化区域、市街化調整区域、都市計画区域外の人口は2015年(平成27年)現在、それぞれ15,364人、18,304人、13,465人となり、都市計画区域人口比率は71.4%と増加傾向にあります。」 なぜ5年前の古いデータを使うのか。市の人口統計があるなら、少なくとも2018年の数字がわかるのではないか。	最新の国勢調査のデータを使用している関係上、2015年のものとなっています。なお、次回の国勢調査は2020年の10月に実施予定とされています。 国勢調査は訪問調査により新都市に住んでいる方の人数を把握するものです。一方、市の人口統計は住民基本台帳により新都市の住民票を持っている方の人数を把握するものであり、情報が異なるため使用していません。
4	p30 「住宅用地や工業用地は増加傾向にあり、住宅用地は112%、工業用地は132%の増加となっております」 増加率の表記がおかしい。1990年から2015年の間に住宅地710haが800haに増えたならば、1990年に対して「12%増」あるいは1990年に対して「112%」になるはずである。112%の増加は2.12倍なので、1505.2haというありえない数字になる。	記載方法を修正します。
5	p42 「歳出額では、民生費の割合が年々増加している一方で土木費の割合は緩やかな減少傾向にありましたが、近年やや増加傾向にあります。」 民生費とはつまり職員の給与・人件費ではないか。一般市民に分かるように書いてもらいたい。	民生費とは、児童、高齢者、障害者等の社会福祉の充実を図るための費用のことです。注記として追加します。
6	p43 「図 95 歳出の状況」によると、2001年には17.9%だった民生費割合が29.5%と2倍近くになっている。数字を出すだけでなく、これが何を意味するのか解説してもらいたい。	(再掲)民生費とは、児童、高齢者、障害者等の社会福祉の充実を図るための費用のことです。注記として追加します。
7	p55 「人口減少を緩和することで、2030年(令和12年)の居住人口を41,000人と設定します。」 この数字の根拠は何か。2020年現在46,000人なので、10年で5000人、毎年500人減る計算である。近年の状況を見れば、こんな楽観的な数字は出てこないはずである。	ご指摘の箇所は、第2次新都市総合計画に記載されているものです。

8	<p>p58 「また、「山の湊」としての歴史をもつ本市においては、三遠南信地域との交流・連携は今後もまちづくりの土台となります。」 市の文書にはやたら山の湊が出てくるが、鉄道や自動車が見れる前の話である。市長のマニフェストだか知らないが、こんな時代遅れの概念をいつまで引きずるつもりか。</p>	<p>「山の湊」は本計画の上位計画である第2次新城市総合計画に記された言葉です。信州方面からの陸運と豊橋方面からの舟運の交通結節点として賑わいをみせた本市の様子を表した「山湊馬浪(さんそうばろう)」に由来し、3市町村合併に際して、鳳来と作手の山々の姿も重ねて「山の湊」とされたものです。</p>
9	<p>p59 「CO2排出量やエネルギー消費量が少ない 環境負荷低減型の都市活動を実現。」 では、無駄に大きい市庁舎建設や、空気を運んで排ガスをまきちらすだけの高速バスをまずやめたらどうか。</p>	<p>市庁舎については、必要機能や人員配置等を考慮し、適切な規模での建設と考えています。 高速バスについては、通勤通学や買い物等で名古屋方面に向かう際に自家用車を使用されている方々が高速バスを利用していただくことで環境負荷の低減につながると考えます。</p>
10	<p>p65 「コンパクト+ネットワークのまちづくりの実現に向け、市役所周辺の市の中心核と鳳来総合支所・作手総合支所周辺の2つの地域中心核を「まちの核」とした多核連携型都市構造の形成を図ります。」 合併前には、新城地区で市政を一括集約できるという話ではなかったか。市役所周辺は町の中心核にはなっていないし、今後もありえない。鳳来の総合支所は35億円で建てる、作手と新城の市庁舎が新しくなったから市長の地元の鳳来でもやる、総合施設も併設するという噂がある。過疎化が加速している鳳来で本当に必要なのか。これ以上負の遺産を増やさないといいたい。</p>	<p>コンパクト+ネットワークのまちづくりにおいては、核の形成とネットワークの充実が重要となります。広大な市域を有する本市において、市役所及び各支所の周辺には公共施設や生活利便施設等の一定の集積が見られることから、これらを市の中心核、地域中心核とできるよう取り組みを図っていくことが必要と考えます。 また、ご意見にあります噂については承知していません。</p>
11	<p>p65 「特に、市の顔となる新城駅前広場」 半世紀以上も近隣住民の憩いの場になっていた桜を切り倒して植え替える計画もないのに、何をふざけたことを言っているのか。市の顔と言うならば、市が観光の売り物にしている桜を植えてからにしろたい。完成図からして、駅前のはのっぺりと特色のない、どこの町にもありそうな閑散としたロータリーになるだけである。あるいは、それが市の顔に似つかわしいということか。</p>	<p>現在の新城駅前には、市の主要駅として人が安全に、便利に利用できるものとは言えないため、安全に便利に利用できる駅前広場の整備が必要と考えます。また、令和2年度より着手する整備は暫定整備となりますが、本整備に際しては市の顔にふさわしい、市民が愛着をもてる駅前広場となるよう整備を進めることが必要と考えます。</p>
12	<p>p66 「町並線で実施されている軽トラ市などの可動性のある賑わい形成を進めます。」 軽トラは毎月1回3時間程度の集まりで、残りの353日はゴースタウンである。しかも、市外からの出店者が増えているので、町にお店が増えたり人通りが戻っているわけではない。可動性のある賑わいなどという婉曲表現でごまかせるものではない。</p>	<p>ご意見のとおり、市外からの出店者も多く集まっていますが、近年では市内の出店者も増え、本市の特徴的な取り組みとして全国的にも認知されつつあります(全国三大軽トラ市の一つ)。可動性のある賑わいとは、これまで車のためだけであった道路を歩行者や販売者のための空間として活用するなど、固定された用途にとらわれない可動的な使い方をしていこうというものであり、人口減少が進み固定された店舗等での経営が難しくなっていく中で新たな賑わい形成へのキーワードと考えます。</p>
13	<p>p68 「今後、さらに重要となる民間活力を生かした都市経営の促進のためにも、例えば市街地内を周回するバスなどバス路線経路の見直しをはじめ、デマンド交通、MaaS、バスロケーションシステムなど、自由度や周遊性が高く、住む人、訪れる人、商う人の動機付けとなるような付加価値の高い公共交通を検討します。」 作手で始めたオンデマンド交通サービスは、新城地区では導入する予定はないと市長が言っている。計画どころか検討すらしていない。MaaSなどといったいい話か。ここに書かれているのは夢物語にすぎない。Sバスは路線図の見直しでどうにかなる問題ではない。現実的な解決策を出してもらいたい。</p>	<p>本市は広大な市域を抱えており、それぞれに適した公共交通のあり方が重要であり、限られた財源の中で、利便性・効率性等を踏まえた中で市の全体における全体最適性を考え、持続性のある公共交通の検討が必要と考えます。</p>

14	<p>p69 「本市の中心的な市街地であり、主要駅でもある新城駅や東新町駅周辺には駐車場が不足しています。高齢化社会への対応、過度な自動車依存からの脱却はもちろん、本市に訪れる多くの人々を市街地に呼び込むためにも駐車場の整備を検討します。」 いま新城駅に車で来ても、コンビニすらなければ、見るものもやることもほとんどない。人通りもなく、昼も夜も静まり返っている。呼び込む前に来てもらうだけの価値があるかどうか考えるべきではないか。あるいは、その価値をつけるのが先ではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、駅周辺を訪れる動機付けが重要となるため、市街地の賑わい形成として第4章4-1土地利用の方針に記載しています。これに合わせて、訪れやすい環境づくりとしての駅周辺の駐車場整備の検討が必要と考えます。</p>
15	<p>p77 「投資的経費をマネジメントしながら効率的な都市経営を行っていく」 投資的経費とはどういう意味か。慢性的な財政制約があるのに、市長と市議会議員の手当を毎年上げているのはなぜか。やたら会議や協議会を増やし、日当も増やしているのはなぜか。検証もされない見直しもされない事業に予算が充てられるのはなぜか。投資的ならばリターンを見据えるはずだと思いが、これのどこが効率的なのか。</p>	<p>投資的経費とは、各種社会資本整備など、支出の効果が長期にわたる経費を指します。こういった経費を充てる対象を多くしてしまうと充てる財源は薄くなってしまいます。効果の発現に時間がかかってしまいます。効果の発現を少しでも早め市民生活に還元するためにも選択と集中が必要と考えます。</p>
16	<p>p80 「本市の中心的な駅である新城駅前が未整備であり利用が不便であることや、市街地内の交通量の多い道路に歩道が設置されておらず通行に危険が伴うことなど、決して良好な市街地とはいえない状況があります。」 新城前は少なくとも50年間ほとんど変わっていない。未整備だの利用が不便だの、いまさら何を言っているのか。歩道が設置されていないのも同じである。これだけ駅前が廃れてきた今頃になって、「良好な市街地とはいえない」のは当たり前ではないか。</p>	<p>(再掲)現在の新城前は、市の主要駅として人が安全に、便利に利用できるものとは言えないため、安全に便利に利用できる駅前広場の整備が必要と考えます。また、令和2年度より着手する整備は暫定整備となりますが、本整備に際しては市の顔にふさわしい、市民が愛着をもてる駅前広場となるよう整備を進めることが必要と考えます。</p>
17	<p>p80 「中野交差点から新城警察署南交差点を結ぶ区間の県道能登瀬新城線、新城駅周辺の公共交通結節点となるバスステーションの整備を進めます。」 バスによる大量輸送の時代は終わった。自動運転やオンデマンドのドアツードア交通サービスに目を向けてもらいたい。バスステーション(バスターミナル?)を作る前に、需要があるのかどうか確認すべきではないか。</p>	<p>(再掲)本市は広大な市域を抱えており、隅々まで大量輸送の公共交通を張り巡らせることは不可能です。一方で、デマンド交通のようなものを全域に張り巡らせることは限られた財源からは困難であり、また効率的でもありません。市全体での全体最適性を考え、持続性のある公共交通の検討が必要と考えます。</p>
18	<p>p86 「本市には、地域自治区制度による地域自治を推進する仕組みや、市民自治会議や市民まちづくり集会をはじめ、中学生議会、若者議会、女性議会など、様々な主体が互いに意見を出し合う場が設けられており、これらを活用し一体的にまちづくりを推進していくことが必要です。」 これらの議会がいかにか形骸化しているか、パフォーマンスと化しているか、議事録を読んだのだろうか。市長が命じるまでに、市はこんな会議ばかり増やしているではないか。市民自治会議などは市長の御用機関であり、まともな議論もなしに同じ人間が何年も会長をしている。中学生議会も女性議会も、事前承認された文書を読み上げるだけで終わっている。意見を出しても、ことごとくできない言い訳をされる。やっているポーズばかりの会議で、何がまちづくり推進なのか。</p>	<p>本市が取り組むこれらの市民協働は、多種多様な意見交換のできる場のため、まちづくりにおいても、多種多様な意見を交わしながら進めることがよりよいまちづくりにつながると考えます。</p>
19	<p>全体 87ページもの文書を作る必要があるのか。これを読んでパブリックコメントを出す市民が何人いると思うのか。読めない文書を時間と労力をかけて作る意味があるのか。市民の立場を考えて、もっと簡潔で要領を得た計画案にしてみたい。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市計画に関する基本的な方針として、まちづくりの目標や土地利用等の基本的な方針を示す計画のため、概況整理、課題整理をもとに方針等を定めています。ボリュームのご指摘をいただきましたが、他自治体と比較しても過剰なものでは無いと考えます。また、見やすいものとして、計画策定時には概要版の作成も予定しています。</p>
20	<p>全体 周知の事実や一般論が多すぎる。理想的な抽象論が多く、具体的にどうやって実現するのか、そのための予算と人員はどこから持ってくるのか、まったく見えない。</p>	<p>都市計画マスタープランは、今後20年間の本市のまちづくりの方向性を示すものであり、事業の実施計画とは異なります。今後は、この計画に沿って、予算等を含めた各個別の事業計画を進めることとなります。</p>

21	<p>全体 不要な写真(p16、p66、p73など)やチャート(p39リーダーチャートなど)もある。章ごとにShinshiro Cityという図案もあるが、無駄。きれいな文書を作ることが目的になっているのか。</p>	<p>写真やチャートについては、市民のみならず本市をよくご存じない方にもイメージを持ってもらうために掲載しています。また、図案については個人の好みにより賛否両論あるとは思いますが、より親しみやすく、より読んでもらえるよう工夫しています。</p>
22	<p>全体 これに限らず、なぜ新城市の計画案には日付も担当部署も書かれていないのか。</p>	<p>パブリックコメント手続きは計画書の体裁ではなく計画案についてご意見を聴取しております。策定の際には日付、担当課を記載する予定です。</p>

	その他 意見
1	<p>p6 「準都市計画区域」 鳳来全体の人口が1万人を切ろうとしているのに(p20準都市計画区域は2015(平成27年)からの人口比で36%減)、252ha(p28)という広大な地区を指定している。この過疎化が進む長篠地区で市街化が進行すると予想する根拠は何か。</p>
2	<p>p7 「地域住民が共有するものとして地域自治区ごとに「地域計画」を策定しています。」 地域自治区は毎年同じようなメンバー(区長を動員)が似たようなことをやっている。地域計画案について住民から意見を募っても、ほとんどの地域で意見は出ない。共有とはほど遠い。これのどこが地域自治なのか。</p>
3	<p>p19 「図19 小地域別人口増減率」 鳳来北西部の中央に人口が10%あるいは20%以上増えた地域(茶色)があるが、なぜこの現象が起きたのか。実際は何人増えたのか。</p>
4	<p>p21 名古屋市への通勤・通学する人口が357人もいながら、高速バスの利用者が1台あたり6~7人だけというのが現実を市はいつ受け入れるのか。</p>
5	<p>p27 「新城駅周辺の商店への聞き取り調査(2018年(平成30年)10月愛知大学)」 %しか出ていないが、対象となった商店の数、調査に応じた店主の数も明らかにしてもらいたい。「後継者がいない・継がない」が55.9%、店主の年齢60代以上が66%ということは、駅前周辺の商店の半分は15年ほどで消えるということになる。この状況で、新都市が駅前の活性化という考えを振り回すのは非現実的ではないか。どんな秘策があるのか。</p>
6	<p>p32 「「その他の住宅」※が空き家に占める割合は、周辺市町村に比べて高くなっています。」 その他の住宅の定義からして、これこそが一般に空き家と呼ばれるものではないか。空き家全体の59.2%がそのような家であり、その割合が愛知県内で突出していることは何を意味するのか説明してほしい。また、新都市の空き家率は15.7%とあるが、軒数も出してもらいたい。</p>
7	<p>p36 「野田城駅・東新町駅については増加傾向にあります。」 この理由はなぜか。新城駅が他に比べて大きく減った理由は何か。出典が明らかでないが、2016年のデータは古い。</p>
8	<p>p37 「市と名古屋市・長久手市を結ぶ高速乗合バス「山の湊号」の運行を始めました。」 「一方、市内のみを走るバス路線の多くは、1日往復5便程度の運行となっています。」 高速バス、Sバスとも乗車率の低さを明記すべきである。</p>
9	<p>p49 「新東名高速道路新城ICが開設したが、周辺においてその効果を十分に生かしきれていない」 もともと期待しすぎていたのではないか。ICができれば新城に大きな恩恵があるというのは短絡的である。新城は単なる通り道になっているのではないか。</p>
10	<p>p49 「公共施設の跡地が有効活用されていない」 東高の廃校に関して複数の市民が市長や市議会に提案したが、どれも検討に値せずと即刻却下されたと聞いている。市民の考えを聞きたい、市民参加というのは、口先だけではないか。一方で、つげのビレッジ事業はひっそりと予算から消された。失敗の理由を明らかにしない、納税者に説明もしないのが市の方針なら、今後も公共施設跡地の有効活用は期待できない。</p>

11	<p>p49 「市域が広大なためインフラなどの維持管理、コストなどの負担が大きい」 「市町村合併により同種の公共建築物が多いため維持管理、コストなどの負担が大きい」 鳳来と作手の日常生活サービス施設のカバー率の低さ(p38)と同じく、これも合併前からわかっていたのではないかと。今後老朽化したインフラ整備に莫大な資金が必要になる。市が今になってあれが困るこれが困ると市民に訴えているが、今さら何を言っているのだろうか。政府が号令をかけても、合併しなかった自治体もある。市政のリーダーシップ欠如、長期的ビジョンの無さで新城市民にツケが回っている。</p>
12	<p>p49 「市街地の道路にもかかわらず歩道整備などのバリアフリー化が図られていない」 いったい市の優先順位はどうなっているのか。歩道整備以外にも防災など、長年問題になっていることは山ほどある。最近急に浮上した課題ではない。バリアフリーと何年も言いつつ、消滅可能性都市に不釣り合いな市庁舎を新築したり、若者議会やアライアンス会議など、ほとんどの市民には無関係ながらマスコミ受けすることに税金を無駄遣いしているのではないかと。市民の暮らしを後回しにするのはやめてもらいたい。</p>
13	<p>p49 「公共交通の利用者が少なく赤字経営となっている」 利用しにくいサービスを続けているのだから当然である。利用者が少ないという現実を直視しないで、いつまでもSバスや高速バスを漫然と動かしているのは愚かとしか言いようがない。赤字なら赤字で、市民が本当に使えるものを導入してもらいたい。</p>
14	<p>p50 「市内企業の従業員は、市外に居住する者が多い」 市役所職員の28%が市外在住というデータも出すべきである。</p>