

都市計画用途地域見直し方針（案）に対する意見及び市の考え方

No.	提出された意見	意見に対する市の考え方
1	<p>p6「図 4 区域別人口の推移」</p> <p>2015年（平成27年）という5年も前のデータで終わっている。国の統計にそれより新しい数字がなければ、市が集計する人口統計の最新データで現状を把握すべきではないか。</p>	<p>「図 4 区域別人口の推移」は都市計画法第6条に規定する「都市計画に関する基礎調査（以下「都市計画基礎調査」といいます。）」のデータを用いてグラフ化したものです。この都市計画基礎調査は5年ごとに都道府県が行う調査で、人口に関しては国勢調査のデータを利用しています。これは市が集計する住民基本台帳の人口は住所変更をせずに転出する人が含まれているのに対し、国勢調査は居住の実態に即した人口となっており、全国の地方公共団体が都市計画を決定又は変更するためには、実際に住んでいる人についての資料が必要になるためです。</p> <p>国勢調査は5年ごとに行われ、今年（2020年）が調査実施の年となりますが、2020年の調査結果は発表されていませんので、現時点で把握できる最新の人口は2015年（平成27年）のデータとなります。</p>
2	<p>p7「商業地域や近隣商業地域において用途の乖離が見受けられます。」</p> <p>バイパスができれば、それに沿って店舗が作られるのは明らかである（そのバイパス沿いでさえ、閉店したところが何軒もある。他市への単なる通り道になっている様子も伺える）。一方で、中心市街地からはお店が消え、もはや商店街とは呼べないほど廃れている。そうなってから、ずいぶん年数が経っている。現市長の4期にわたる長期政権中、市街地の衰退は放置されたも同然である。なぜ今さらこんな他人事のような報告が出てくるのか理解できない。</p>	<p>市内に立地する商店の多くは店舗併用住宅であり、建築用途では住宅に分類されますので、統計上、住居系の土地利用という結果となります。用途地域に関する規制は建築基準法の規定によることから、今回の見直しは商店という実態としての土地利用ではなく、建築用途の視点で乖離が見受けられる地区を見直しするものです。</p> <p>p.7の図5は建築用途において乖離している地区を示したものになります。</p>

No.	提出された意見	意見に対する市の考え方
3	<p>p11「新城南部企業団地の一部に特別用途地区を指定しています。」</p> <p>「用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため」とあるが、なぜ住民を悪臭で苦しめる産業廃棄物中間処理施設の進出を市（市長）は許可したのか。環境の保護とほど遠いではないか。しかも、なぜ「一部」だけが対象なのか。市当局に都合の悪いときは例外を作れるような規定ではないか。</p>	<p>特別用途地区は用途地域の全部を指定するものではなく、用途地域内の一定の地区を指定し、当該用途地域の制限を補完する都市計画です。</p> <p>※産業廃棄物の処理や工場等建屋の建築確認は愛知県の所管です。</p>
4	<p>p20「鉄道駅を交通結節点とする公共交通沿線の市街地を居住に適した環境に誘導し、自家用自動車に過度に依存しない歩いて暮らせる生活圏の形成や効率的な都市経営などが可能となるよう、建築する用途や規模に応じた用途地域に見直します。対象地区・新城駅、東新町駅、茶臼山駅及び野田城駅周辺」</p> <p>自家用車がなければ、特に高齢者は新城駅周辺でも暮らせないようになってきている。商店街かほぼ消えたからである。新城駅前付近にはコンビニすらない。日常の買い物はもちろん、医者に行くにも、公共交通で往復するのは難しい。もはや用途地域見直しで解決する問題ではないと思う。</p>	<p>ご意見のとおり用途地域の見直しだけで解決するものではありません。市の中心核となる市街地の形成に向けて市民、事業者、行政が連携して問題解決に取り組んでいきます。</p>
5	<p>p22「商業地域又は近隣商業地域において後継者不足等による商業の衰退により店舗等が減少し、その多くが店舗併用住宅であることから必然的に住宅地化が進み、商業系用途地域でありながら住宅地としての土地利用が優勢となっている地域又は優勢となる見込みの地域は、良好な住宅環境を形成するため住居系の用途に見直します。ただし、上位計画の土地利用方針において商業地として位置づけられている地区及び住居系用途地域への変更（ダウンゾーニング）により既存不適格建築物が多く見受けられる地区は変更しないものとします。」</p> <p>変更しないという地区は、具体的にどこか。</p>	<p>今後、当方針に沿って用途地域を見直し、その結果を都市計画図に落として都市計画原案を作成します。具体的な地区が現れるのは都市計画原案の段階となります。</p>

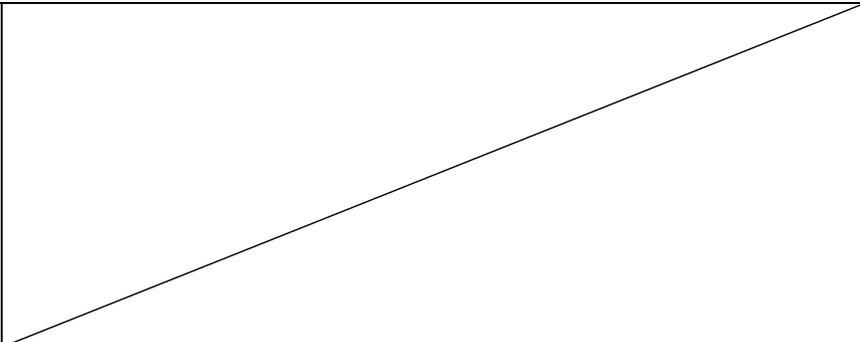
他の計画に対する意見

No.	提出された意見	意見に対する市の考え方
6	<p>p15「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。」</p> <p>新城 IC 開設から 5 年間、いったい何をしてきたのか。もっとも、IC ができれば地域が発展するという考えは甘すぎる。もっくるができれば観光客が増えると市は吹聴したが、実際はここ 4, 5 年、もっくる利用者も観光客も減った。それと似ている。</p>	<p>土地利用の課題については、令和 2 年 3 月に策定した第 2 次新城市都市計画マスタープランの「土地利用の課題」を引用したものです。</p> <p>※新城インターチェンジ周辺は、市街化調整区域であり市街化を抑制する区域ですので、容易に開発することができませんが、地区計画制度等を活用しインター周辺を産業拠点に形成することとしています。なお、令和 2 年に事業完了した新城インター企業団地は地区計画制度を活用した開発行為の一例です。また、観光については東京と大阪の中間に位置する新城インターチェンジを生かし、大都市圏からヒト・モノの流れを引き寄せるための仕組みをつくります。</p>
7	<p>p15「公共施設の集積が図られていない。」 「公共施設の跡地が有効活用されていない。」</p> <p>「図られていない」「有効活用されていない」ではなく、市が「図らない」「有効活用しない」というのが正しい。たとえば、市庁舎新築と新城東高校廃校利用について、複数の市民あるいはグループが市長や市議会に提案を出したが、検討に値せずとして、審議もなくすべて排除された。皆さんの意見をお聞かせくださいと言いながら、市民の声は市政に反映されない。あげくのはては、課題が山積しています、お金がありません、でも人口が激減している鳳来に市庁舎支所を新築します。いつまで箱モノ行政をするつもりなのか。市長や市職員の 28%が市外に住んでいると聞く。今の市政を見ていると、そういう人たちが、新城に住み続けるであろう市民の生活や市の将来を本気で考えているとは思えない。</p>	<p>土地利用の課題については、令和 2 年 3 月に策定した第 2 次新城市都市計画マスタープランの「土地利用の課題」の全項目を引用したものです。</p> <p>※公共施設の集積や跡地利用については、新城市公共施設等総合管理計画に沿って取り組んでいきます。</p>

No.	提出された意見	意見に対する市の考え方
8	<p>p15 土地利用の課題は、何年も前から指摘されてきたことばかりである。どのように解決するつもりなのか道すじが見えない。これは単なる方針（案）であって、具体的な話はまた別の文書を探して読めと言われるだろうが。</p>	<p>土地利用の課題については、令和2年3月に策定した第2次新城市都市計画マスタープランの「土地利用の課題」を引用したものです。</p> <p>※土地利用の方針に基づき、課題解決に取り組んでいきます。</p>
9	<p>p17「新城駅周辺は、商業・業務、医療・福祉などの都市機能が集積し、暮らしやすいまちなかを形成する都市拠点に位置付けられています。」</p> <p>新城駅周辺はこれまでの無策と失策で状況は悪化する一方である。日常の買い物ができるお店は次々と消えた。市民病院は診療科も医者も減って、まともに機能していない。これのいったいどこが暮らしやすいのか。新城駅周辺が都市拠点に位置づけられたのは、昨日今日ではあるまい。市は見掛け倒しのマスクミ受けするような事業ばかりに熱心で、本当に必要な事業への取り組みがあまりにも少なすぎ、遅すぎる。</p>	<p>文章は、平成31年3月に愛知県が策定した東三河都市計画区域マスタープランの「将来都市構造図」を引用したものです。</p> <p>※新城駅周辺における整備については、第2次都市計画マスタープランにおける重点施策として設定しています。現在、新城駅周辺は駅構内のバリアフリー化や駅前広場の暫定整備を進めていますが、そのほかに掲げる事業についても早期に着手できるよう努めます。</p>
10	<p>p18「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、交通ネットワークの形成により、市域全体で発展していくものとして定めています。」</p> <p>こういうお花畑理論に意味があるのか。市域全体？合併して何年経っても、多くの旧新城市民は作手や鳳来を新城とは見ていない（合併はやるべきではなかった）。それが現実である。作手、鳳来から旧新城を見ても同様であろう（そちらには合併の経済的メリットはあるだろうが）。交通ネットワーク？Sバスは土日は走らず、平日も運行スケジュールは限定的である。自家用車なしに、市内を気軽に移動できる手段がなく、個人的に市に数年にわたって要望を出してきたが、何も変わらない。それなのに、ほぼ空っぽの高速バスを（名古屋市内ですらない）藤ヶ丘に毎日3回往復させて、毎年何千万円もの赤字を平然と垂れ流してきた。またしても市民は置き去りである。これで何がどう「発展していく」のか、まったく期待できない。</p>	<p>文章は、令和2年3月に策定した第2次新城市都市計画マスタープランの「将来都市構造」を引用したものです。</p> <p>※市が目指す多核連携型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）は、まちの核の都市機能や生活利便性を高め、まちの核と地域との交通ネットワークによる都市機能の補完により、郊外の暮らしに至るまで豊かな暮らしを実感することができるまちづくりです。</p>

No.	提出された意見	意見に対する市の考え方
11	<p>p19「市の顔となる新城駅前広場、基幹的な道路である都市計画道路栄町線、都市計画道路町並線、生活利便施設が立ち並ぶ中町交差点が本市の主要な駅である新城駅・東新町駅から徒歩圏に位置しており、市街化区域の賑わい・活気づくりに生かすことができるため、「まちの主軸」としてのポテンシャルを最大限に発揮することが重要です。」</p> <p>「ポテンシャル」の話は聞き飽きた。賑わい、活気づくりについて、市は合併当初からバラ色の未来図を描いてきたが、現実はどうなったか。いったい市長や市幹部は、新城駅前から中町や本町まで歩いて、どれほど閑散としているか自分の目と足で見たことがあるのか。新城市の都市計画は根本的なところで間違っているとしか思えない（わざわざポテンシャルという外来語を持ち出す必要があるのか。市の高齢化率からして、なぜだれでも理解できる日本語を使わないのか）。</p>	<p>文章は、令和2年3月に策定した第2次新城市都市計画マスタープランの「土地利用の方針」を引用したものです。</p> <p>※この土地利用の方針に基づき、活気ある市街地の形成に取り組んでいきます。 （「ポテンシャル」は引用元の字句となります。）</p>

その他の意見

12	<p>土地建物見直しだけでなく、緑化を推進すべきである。田舎なのに、街中に緑が少なすぎる。最近、市役所から橋向にかけて街路樹がほとんどすべて伐採されて木陰がなくなり、味気なくなった。しかも、近隣住民に事前説明をしなかったという無神経さ。新城駅前から中心市街地へ向かって、緑が少ない。駅前の桜の木については、あれだけ住民が桜の保存や植樹を訴えたのに、まだ暫定計画中だからと一蹴しておきながら、市長の御用機関である若者議会が植樹を提案したらすぐ承認されたという理不尽。住民をバカにしないでください。</p>	
----	---	--