

**「刈谷市立地適正化計画」**  
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 平成29年12月1日(金)～平成30年1月4日(木) [35日間]  
 (2) 意見の件数 15件(4人)  
 (3) 提出方法の内訳 持参: 6件、FAX: 1件、メール: 8件

2 内容別意見の件数

序章 立地適正化計画制度の概要	0件
第1章 計画の前提	1件
第2章 上位・関連計画の整理	1件
第3章 都市構造上の課題分析	3件
第4章 立地の適正化に関する基本的な方針	0件
第5章 都市機能誘導区域及び誘導施設・施策の設定	0件
第6章 居住誘導区域及び誘導施策の設定	7件
第7章 計画の評価	2件
その他	1件

3 意見の概要と市の考え方

□第1章 計画の前提

No.	頁	意見の概要	市の考え方
1	3	<p>国が推進する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」と刈谷市がいうそれが違うように読み取れる。「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」は“中心部に都市や住居機能を誘導して、郊外には中心部へのアクセスができる公共交通を走らせる”ということでは無い。刈谷市が目標に掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」像の認識を伺いたい。</p>	<p>本市では「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を「機能集約型都市構造」として第3次都市計画マスタープランに位置づけています。これは、刈谷駅・刈谷市駅周辺を都市の中心的な役割を担う都市拠点として位置づけ、都市機能の集積を進め、刈谷駅・刈谷市駅を除く鉄道駅や北部のバス停などの交通結節点の周辺を地域拠点と位置づけ、市民の日常生活に必要な機能の誘導を図り、これら拠点間を公共交通で結び連携させることで、歩いて暮らせるまちづくりをめざしており、国の掲げるまちづくりの方針と概ね一致するものと考えています。</p> <p>本市では都市計画マスタープランと立地適正化計画は一体で機能する計画とし、都市計画マスタープランに位置づけた将来都市構造の実現方策の一つとして立地適正化計画を活用するものとしています。</p>

□第2章 上位・関連計画の整理

No.	頁	意見の概要	市の考え方
2	9	立地適正化計画の趣旨から本来密接に連携すべき「刈谷市都市交通戦略」への言及がない。連携・整合性は取れているのであろうか。	刈谷市都市交通戦略は「第7次刈谷市総合計画」や「第3次都市計画マスタープラン」を上位計画として策定しています。本計画においても「第7次刈谷市総合計画」等を上位計画とし、「第3次都市計画マスタープラン」と一体で機能する計画であり、めざすべき都市構造は同様のものであり、整合を図っています。

□第3章 都市構造上の課題分析

No.	頁	意見の概要	市の考え方
3	31	P 3 1 に示されている中心部の人口密度低下という要因のほかに、中心市街地の居住を強く促進しなければいけない理由を示す別な根拠はないのだろうか。	<p>本市は、かつて刈谷城を中心に城下町として栄え、近年では刈谷駅や刈谷市駅の2つの鉄道駅を中心として発展してきており、これらを含む中心市街地は社会資本（ソフト・ハード）が集積した区域となっています。これらの既存ストックを効率的に活用し、居住を進めていくことは持続可能なまちづくりを推進する上で重要であると認識しています。</p> <p>また、課題分析の中で、中心市街地は単身の高齢者世帯の割合が高く、今後空き家が増加する可能性が懸念されること、低未利用地の割合が高く土地の有効活用が図られていないことが結果として出ています。本市はこれらを課題と捉え、課題の解決に向けて誘導施策を活用していきます。なお、本市の誘導方針は、P 5 6 に記載しているとおり、子育て世代と高齢者を対象にニーズにあわせた居住地の選択肢を増やすという考え方であり、緩やかな誘導を考えています。</p>
4	51	富士松から刈谷へは相当遠いというのが実感である。富士松地区の人は刈谷よりも知立や豊明、名古屋が生活圈である人が多いのではないだろうか。このことは刈谷を賑わいのある街にするための大きな課題の一つであると考えます。	<p>富士松駅と刈谷駅間における公共交通の充実が本市のまちづくりには重要な要素であると考えています。</p> <p>第3次都市計画マスタープランにおいては、公共交通の方針の主な方向性として、各拠点間をネットワークする公共交通の充実、鉄道駅の利便性の向上と交通結節機能の強化、バス交通の充実を図るとしています。また、刈谷市都市交通戦略においては、当該区間を含む市内南北線を速達性、快適性を確保すべき路線として位</p>

			置づけ、その役割はバス交通が担うこととし、サービス水準の向上や交通結節機能を強化するなど利便性の向上に努めるとしています。
5	52	P 5 2 において「生活機能が維持できなくなる可能性は低い」とあるが、ここ数年で築地町と今川町のスーパーマーケットが撤退し、富士松駅から一ツ木駅にかけての広範囲（今川町・今岡町・泉田町・一里山町・築地町・一ツ木町等）にわたってスーパーマーケット空白地域が発生している。	<p>当該区域周辺の用途地域は主に第一種住居地域に指定されており、一定規模以下の店舗の立地が可能な区域となっています。</p> <p>近年の地区別人口分布の推移によりますと、当該区域を含む地域拠点周辺では人口が増加傾向にあることから、スーパーマーケットの撤退は本計画の課題として捉えていませんが、今後、必要な生活機能の不足により、人口が減少するなど、まちの課題が生じた際には、計画の見直しなどを検討します。</p>

□第6章 居住誘導区域及び誘導施策の設定

No.	頁	意見の概要	市の考え方
6	70	市の中心部に居住を誘導していくということだがその区域の外は今後どうなるのか。	本市は当面、人口が増加傾向にあり、郊外の地域拠点周辺において人口集積が高まる傾向にあります。このため、地域拠点周辺をはじめ市街化区域では都市計画マスタープランに基づき、これまでどおり必要な機能の配置に努めるとともに居住を進めていきます。
7	70	現在の刈谷市は富士松村と依佐美村の一部と合併して成り立っている。それぞれの歴史や文化があるので、人口が増えているとはいえ居住誘導区域が刈谷市中心部だけに設けられることに抵抗感を抱く人も多いのではないだろうか。	本計画では、本市が抱える課題の解決を視点に誘導施策を活用するものとしており、市域全域を見渡し、都市構造を分析した結果、郊外では人口の増加が見込まれるものの、市中心部では人口密度の低下や高齢化の進行など課題がみられることから、市中心部に誘導区域を設定し、課題の解決を図るとともにめざすべき都市構造の実現に向けて、各種取組を推進するものです。
8	70	将来的に人口密度を高くして利便性の高い公共交通を享受できるエリアを定めることが立地適正化計画の本来の重要な役割ではないのだろうか。	
9	70	刈谷中心に容易にアクセスできるポテンシャルを有する、JR 東海道本線沿線や名鉄三河線沿線、そして都市交通戦略で定める市内南北線（バス）沿線も居住誘導区域に指定することを要望する。	
10	71	市の中心部に居住を誘導していくということだが、住宅地は少ないように思う。どのように住宅地をつくっていくのか。	市中心部における新たな住宅用地の創出に向けてP 7 1に記載しているとおおり、土地の高度利用や空き家等の有効活用を図ります。また、市街地内の既存工場の移転先として郊外に工業用地を創出し、立地を誘導することで住工混在地区の土地利用の純化を図り、不足する住宅用地の供給を促進します。

11	70	計画書には居住誘導区域の拡大図しか示されていない。市域全域との位置関係を示した方がよい。	ご意見を踏まえ、都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定について記載した頁に市域全域と各区域との位置関係が分かる図を追記します。
12	70	刈谷市の居住誘導区域が市街化区域に占める割合はどれくらいであることを伺いたい。	本市が抱える課題の解決に向けて居住を誘導していく居住誘導区域は市街化区域の約23%となっています。なお、本市の考えとしては、地域拠点周辺をはじめ市街化区域ではこれまでどおり居住を進めていきます。

□第7章 計画の評価

No.	頁	意見の概要	市の考え方
13	74	計画期間が長く感じる。計画の見直しは考えているのか。	計画策定後の社会情勢等の変化に伴い、必要に応じて計画の見直しを行うなど、動的な計画として運用していきます。
14	74	計画期間が長いが、自然災害等により立地の見直しが必要になると思う。	

□その他

No.	頁	意見の概要	市の考え方
15	—	公表はいつになるのか。	平成30年度中に公表する予定です。