

都市マスタープラン中間見直し（案）に対するパブリックコメント実施結果について

意見募集期間：令和8年1月30日（金）から令和8年3月2日（月）まで

意見提出者数：6名

提出意見件数：18件

意見番号	意見者番号	ページ	項目	意見内容（※意見内容は提出された文言のまま記載しています。）	市の考え方
1	1	3-2	都市づくりの基本目標	1) 都市づくり上の課題と基本目標について ○都市構造の視点で「増加する人口を受け止める新たな住居系市街地の形成」とあるが、今後の人口増加は短期的・限定的であるため、新たな市街地開発より既存市街地の集積度の維持向上を重視すべきだと考える。中間見直しにあたって、都市構造上の課題や都市づくり（市街地整備）の方針の考え方を軌道修正した方が良いと思う。	本計画は目標年次を2030年度（令和12年度）とする中間見直しとして位置付けており、基本的な都市づくりの方向性を踏襲しつつ、社会情勢等や人口動向の変化、特に目標年次に向けて人口の増加傾向が続く見込みであることを踏まえた時点修正を行っております。このため、現時点では、新たな住居系市街地の形成についても重要であると考えております。
2	1	3-2	都市づくりの基本目標	1) 都市づくり上の課題と基本目標について ○地域コミュニティの維持・活性化の必要性を指摘している点については、行政が地域コミュニティと協働することによって地域自体の活性化だけでなく行政コストの増加抑制にも繋がる、という意味で非常に重要だと思う。このための基盤整備として、「自治会」、「区」及び「小学校区」を区域として整合的に整理して、重層的なコミュニティを形成することが有効ではないか。 時間はかかると思うが、こうした方向を示して欲しい。	新たな地域コミュニティのあり方・方向などに関するご意見ですので、関係部署と共有し、今後の計画策定や施策検討にあたっての参考とさせていただきます。
3	1	5-8	都市交通施設の方針	2) 都市交通施設の方針について ○東郷スマートインターと名古屋瀬戸道路南進の両方の整備を促進する必要はないと考える。僅か4km程度の至近距離に2つの高速道出入口を作るのは無駄でありそれぞれの事業には少なからぬマイナス面もあることから、関係機関と協議して一本化する必要がある。	日進ジャンクションへのアクセスは、名古屋瀬戸道路の（仮称）日進インターチェンジ（日進IC）として、愛知県が現在も整備を進めており、（都）日進中央線等の他の計画路線と連携することで「広域交通道路網整備」につながる広域的な事業として必要と考えております。また、スマートインターチェンジは、既存の東郷パーキングエリアというストックを有効活用し、東名高速道路と接続することで、本市の特に東部地区が抱えるまちづくり等の課題解決に寄与する事業として必要と考えております。本市としては、日進ICもスマートインターチェンジも各々の役割をもっており、どちらも必要と考えております。
4	1	5-9	都市交通施設の方針	2) 都市交通施設の方針について ○狭あい道路の拡幅整備については必要箇所がとても多いので、小中学校周辺の通学路を最優先として欲しい。	通学路の安全確保について、通学路交通安全プログラムに基づき、ソフト及びハード面の対策を進めております。また、狭あい道路の整備については、補助金制度の周知・活用促進を図るとともに、建築等に関する事前相談や日進市開発等事業に関する手続条例に基づく手続の際に事業者へ周知を徹底し、沿道建築物の建替え等に併せた解消・改善を支援しております。
5	1	5-11	都市交通施設の方針	2) 都市交通施設の方針について ○くるりんバスについては、2017年の改正後も2024年の改正後も利用者数が減少しており、改正が利用者に評価されていないと疑われる。検討の手法（地域公共交通会議を中心とした市民参加プロセス）は評価できるので、問題は利用者ニーズの把握（何が求められているのか）と政策強度の設定（どこまで予算を注ぎ込むのか）にあるのではないかと。今回の方針ではバス停付近の乗降環境の向上やソフト施策の充実を掲げているが、もっと根本的な策（車両追加による増便やくるりんタクシーとの役割分担）を検討する必要があると思う。	公共交通については、日進市立地適正化計画におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえ、具体的な施策については日進市地域公共交通計画に基づき取組を進めてまいります。
6	1	5-15	市街地整備の方針	3) 市街地整備の方針について ○「北のエントランス拠点」には大規模な物流施設建設計画が発表されている。基本目標に関して指摘したように、今行われている事業に加えて新たな住宅開発を行う必要性は低いので、産業施設から生ずる生活環境への悪影響（騒音や景観）を十分にカバーするような調和のとれた計画づくりを行って欲しい。	北部地区については、周辺環境との調和を図りながら、事業系の企業の立地も踏まえつつ、東名高速道路と直結する（都）名古屋瀬戸道路や主要幹線道路と近接する土地特性を生かした土地利用を検討するとしております。
7	2	-	-	日進市は高齢化社会の中でも活力のある町であり、日進市役所の方々の努力に感謝しております。 赤池はプライムツリー、箕ノ手の再開発で活気付いている一方で、赤池駅のロータリー近辺は古い田舎の駅という印象から脱し切れていないように感じます。 そのため、例えば以下のような取り組みで駅近辺の再整備をすれば、更なる町の発展に繋がると考えました。 ①駅前にかフェ、飲食店、デパ地下風の総菜ストア、地元食材マルシェ等を誘致し、駅を使う近隣住人にとっての利便性向上。人工芝エリアを作り、暖色で統一感のある建物を新設し、新しさを感じさせる外観とする。地域住民以外も降りたくなる駅とすることで、町の魅力に繋げる。	赤池駅周辺については地域生活拠点として位置づけ、市街地再開発事業等による高度利用（駅周辺の土地をより有効に活用すること）の促進に向けて検討を行っております。
8	2	-	-	②赤池駅からプライムツリーへの道にストリートテラスを設置し、駅からプライムツリーへ向けて歩くことをエンタメ化する。現在プライムツリーは車でやってくるファミリー層がメインと考えられるが、駅からの道のりに魅力が生まれることで、車を持たない学生、若年層にとっても赤池駅→プライムツリーが1セットの楽しみが変わる。	赤池駅周辺地域については、広域からの来訪者の交流を促進するとともに、本市の西の玄関口としての魅力にあふれた快適なまちを目指しております。
9	3	3-1	都市づくりの理念	「都市づくりの理念」の最初には、豊かな緑を尊重し、とありますね。果たして尊重されてきたのでしょうか？又、地政学的に日進市は、豊かな緑が残されているベッドタウンゆえに、多くの人々が転居してきたのではないのでしょうか？つまり、緑を街のそこかしこに存在させることで、周囲の商業化された市や街とは異なる魅力を持ち続け得るのではないのでしょうか？そのようにして人々の暮らしに安定感があればこそ、活力や交流も生まれることでしょうか。	都市の魅力を上向きさせるには、公園・緑地等の活用は不可欠であり、特に緑の豊かさは、市民生活の満足度につながることから、質の高い緑の形成を目指すこととしております。
10	4	-	-	都市マスタープランを大づかみすると、開発と環境保全の調和がとれたまちづくりをしていく、ということだと受け止められます。確かに息つく暇もなく区画整理事業が繰り返られ、開発は着実に進んでいるようです。しかし一方の環境保全ですが、日進市の緑被率はここ10年で10%減。ついに30%そこそこまで後退しています。理念に掲げられた両輪体制はいまや完全な片肺飛行になっているように思えます。日進市の最上位計画群に位置すると思われる計画がこんなことで日進市の未来は本当に大丈夫ですか？ 環境保全に関してはこれまでとしたる施策も見られず、お金も回ってこなかったと思われる経緯では、この現状はむしろ当然でしょう。もう美しい理念を神棚に飾りっ放しで、ホコリをかぶせるようなことは止めてください。いまこそ本気になって環境保全に取組まないと、「緑豊かな日進」はもう追憶の中にしか存在しなくなってしまいます。	本市においては、人口増加や道路、公園等の都市基盤整備の進展に伴い市街化が進行しており、農地や森林等が住宅等の都市的な土地利用へ転換されることで、緑被率は一定程度変化していくものと認識しております。一方で、土地区画整理事業は、無秩序な開発を防ぎつつ、公園・緑地等を計画的に確保するための手法でもあります。都市の魅力を上向きさせるうえで、公園・緑地等の緑の創出や保全は重要であり、緑の量の確保に加えて、配置や連続性等も含めた質の高い緑の形成を図ることが必要であると考えております。本市のまちづくりと調和した質の高い緑の形成を目指し、緑の創出と保全に取り組んでおります。
11	4	-	-	開発と環境保全の調和を標ぼうしながら、超アンバランスな経過をたどっているのは区画整理事業偏重に陥っているからではないのでしょうか？日進市の枕詞のように用いられる『緑豊かな』環境が気に入り、また愛し続けてきた市民は都市計画税を徴収され、それを財源とした区画整理事業によってその豊かな緑を失われるという踏んだり蹴ったりの状況が長年続いているということになりますね。 このまちづくりの不均衡状況を多少なりとも改善するために、区画整理事業の要件改正に取組んではいかがでしょう？ 例えば現在規定されている緑地確保率を上げるとか、補助金交付条例の要件「道路、水路、公園等の面積（現行、住居地域で22%以上）」を緑地・公園等だけ切り離し一定のハードルを設けるとか…。 将来にわたっての環境保全は、将来にわたっての歳入確保に近い重みがあるのでは？ という考え方に基づく提案です。	本計画においては、緑豊かな居住環境や自然環境の維持・保全を図り、開発と保全の調和がとれた土地利用を目指すこととしております。良好な環境の形成において緑地や公園の確保は重要であると認識しており、土地区画整理事業の実施にあたって、公園・緑地等の公共施設を計画的に確保しながら良好な住環境の形成を図っております。
12	4	序-7	日進市都市マスタープランの概要	序章7pのグラフに15~64歳＝「生産年齢」とあり、64歳以上を「老齢」と規定していて、あたかも「非生産」層とされているように思えます。 しかし現在、15~24歳の就業率は50%を少し下回るのに対し、65~69歳の就業率は50%に達しています。昨今ボリュームとしては大きな高齢者層に対し『働かないのに過去のおつりで食っている』といった先入観のもと若年~壮年世代と高齢世代の対立を招きかねないような言動さえ見られます。 重箱の隅的意見ととられるかもしれませんが、公文書は正確な現状把握に基づき、かつ『悪意』を生まないような配慮の行き届いた言葉選びを行うべきだと考え、一考をお願いいたします。	年齢3区分（年少人口、生産年齢人口、老年人口）については、国勢調査等において用いられている統計上の用語として使用しております。人口構造を客観的に把握するための区分名称であり、特定の価値判断や否定的な意味を含むものではありません。本計画においても、統計上の区分に基づき記載しているものですので、ご理解ください。

都市マスタープラン中間見直し（案）に対するパブリックコメント実施結果について

意見募集期間：令和8年1月30日（金）から令和8年3月2日（月）まで

意見提出者数：6名

提出意見件数：18件

意見番号	意見者番号	ページ	項目	意見内容（※意見内容は提出された文言のまま記載しています。）	市の考え方
13	4	2-16	都市づくりの課題整理	第2章2-16には、インターチェンジが市内にないことが弱点として挙げられていますが、これはインターチェンジをどうしても作りたいという思い優先の前提の立て方ではありませんか？ 日進市は至近距離に名古屋インター、三好インターがあります。個人的な経験で恐縮ですが、家庭の都合上一時期高速道路のヘビーユーザーでしたが、前述の2インターで事足りりて一度も不便を感じたことはありませんでした。 この都市マスタープランの底流をなす考え方に都市経営のコストカットがあると思いますが、それならまた新たに数十億（土建設費の高騰でまだまだ膨らんでいくと見た方が妥当でしょう）をかけることと、そこから得られる公益をシビアに比較衡量することこそ求められているのではないのでしょうか？ ぜひとももう一度フラットに計画を精査し、賢明な判断を下されるよう望みます。	2-16ページについては、市内に高速道路がある一方でインターチェンジは設置されていないという事実を記載したものととなります。また、スマートインターチェンジの整備について、本市としましては、「日進市の東郷PAにおけるスマートインターチェンジ基本計画」にお示ししましたとおり、3つの観点（産業・交通、観光、大規模災害）から必要となるものと整理されております。
14	4	－	－	まちづくりの鑄型として国からはめられたコンパクト・プラス・ネットワークは充実した公共交通体系あってこそこのプランであり、交通体系の構築が不十分であれば人口が過剰に集積するごく一部の大都市と衰退の一途をたどる地方という現在の日本の縮図が投影されるだけだと思います。 ではこのプランにおける交通体系の考え方はというと、まず現在の在り方に対する評価の良否さえ定まっておらず、また一定の税金を投入した自動運転バスの位置付けも明らかになっておらず、はなはだこころもとない段階にとどまっていることが伺えます。 個人的には、まずくるりんばすの出直しの再構築が必要だと考えていますが、これも運転手不足という壁の前で思考停止なままのように見受けます。 中間見直しのいまこそいいタイミングです。行政サイドの視線だけでなく、またパブコメという限定的な意見聴取でなく、広範な市民の声に真摯に耳を傾けた上で「使える公共交通体系」の構想を見せてください。	公共交通については、日進市立地適正化計画におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえ、具体的な施策については日進市地域公共交通計画に基づき取組を進めてまいります。
15	4	4-10	将来都市構造	緑地については、何か所かにわたり「公有化」が謳われています。 しかし北高上緑地については中部電力グループ所有分の公有化＝買い取りを求める署名が一定数あったにもかかわらず全く後ろ向きですし、第4章4-10の「将来都市構造図」においては中部電力所有地を「新市街地形成ゾーン」に指定されていませんか？ 日進市の行政は理念的な部分から実務レベルまで一本串が通っていないのではないのですか？もっとも市長も議会答弁で「中部電力所有部分は北高上緑地のごく一部であり、（たとえ他の目的に使用されるようなことがあっても）大きな影響がないのではないか」という趣旨の発言をされていますから、逆に北高上緑地の価値を甘く見ているという点では一本筋が通っているのかもしれない。 しかし香久山、岩崎15,000人もが暮らす一大住居地域のすぐ隣に日進の昔の里山の面影を色濃く残す緑地が残され、市民の憩いの場所にもなっているという希少性をきちんと評価してください。そして中部電力グループ所有分だけでなく隣接の未利用地も大切なバッファゾーンになっているということを理解してください。 そうして認識を改めた上で、北高上緑地内中部電力所有分の公有化と隣接地域のゾーニング変更を行うよう求めます。	北高上緑地の市街化区域は将来都市構造図上、新市街地形成ゾーンと位置付けております。市街化区域は計画的に市街地形成を促進する区域であることから、都市計画の観点からも十分に考慮して対応する必要があると考えております。民間企業所有地につきましては、これまでと同様に、引き続き現在の借地契約を継続の上、北高上緑地として利活用を図ってまいります。
16	4	5-14	下水道及び河川等の方針	第5章5-14には天白川、岩崎川に「歩行者・自転車ネットワークの整備」があります。カワセミに出会え、桜並木も美しいこの川沿いの道は格好の散歩道であり、個人的にも愛着を感じ、「歩行者・自転車ネットワーク」の整備に期待を寄せてきました。しかし、かなり前から掲げられたこの構想は1mmでも実現できたのでしょうか？ こういった神棚に祭ってホコリをかぶるに任せるという『美しい物語』が日進市には多すぎます。何十年にもなる我慢ももう限界です。語ってきたこと、掲げてきたことはきちんとやる、という行政を見せてください。強く求めます。	将来都市構造の考え方として「水とみどりの軸」を位置づけており、天白川や岩崎川等の河川空間と幹線道路のネットワークを活用しながら、歩行者や自転車が安全・快適に移動できる環境の確保を進めてきました。これまでの取り組みとしては、天白川の堤防道路におけるカラー舗装のほか、幹線道路における歩行者・自転車道の整備や維持管理等を進めてきたところです。一方で、河川沿いを含めた歩行者・自転車ネットワークについては、広域的な連続性や他路線との接続等を踏まえた体系的な整備が課題となっております。こうした状況を踏まえ、今後も関係施策との連携を図りながら、歩行者や自転車を利用しやすい移動環境の確保に取り組んでまいります。
17	5	－	－	人口の流入・流出ほかを考えた場合、将来人口（2030年）の約10万人は、多いと思います。区画整理事業等の人口増を見込んでおられるようです。人口の変更は、すべての政策に影響を与えるので、しづらいかも知れませんが、身の丈に合った成長戦略が重要と思います。その意味では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の理念は、理解できます。どのような都市（街・市）にするかは、いろいろ書いてありますが、すべてを実現するには、無理があると思います。 財政の健全化を図りながらの市政運営が、必要不可欠になります。前提として市の財政の現状と将来（2030年度）どのようになるのか、この2点に絞って一般市民に分かりやすく（簡単な財政白書的小冊子、手引きのようなもの）説明された文書の作成を願うものです。 市の財政は、こんな状況だ、将来はこのようになるんだ、と言うことを一般市民に理解してもらわないと困る、と言う姿勢で臨んでほしいものです。市民意識も昔とは、大違いで、多くの情報を得て、いろいろな人達と会話する機会が増加しているように思います。誤解など生まれないよう願うものです。また市民側も行政側の実態を勉強し、行政側の努力に理解ができれば素直に感謝を表明すべきと考えます。 おそらく見直し（案）には書いてあると言われると思いますが、限られた時間内で数多くのPDFの資料を読み込み、理解した上での意見表明は、かなり困難な作業になります。どの部分が見直されたか、その根拠は、などPDF資料（概要）の中で赤線など引いて分かりやすいものにしてもらえれば、有り難いです。 ・地域生活拠点：※米野木駅南周辺の土地利用の在り方を検討する。香久山西部について「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ生活利便施設を中心とした暮らしやすい生活圏の構築を図ります。 賛成です。戸建て、マンション、宅地等の価格上昇が予想されます。周辺都市との比較で、市民から当市が「住みやすいまち」に選ばれることを願っています。 基本目標 ①住みやすい都市づくりを目指します。→住みやすい都市の実現を図ります。以下②～⑤まで同様の表現にして頂きたいです。 ②時代に合った産業活力を持ち続ける都市運営を行い、将来にわたって住みやすい都市づくりを目指します。 ③ふれあいが生まれる都市づくりを目指します。 ④安全安心な都市づくりを目指します。 ⑤環境に優しい都市づくりを目指します。 ・事業予算との関連が不明で、維持する、確保する、図る、検討する、と言われても理解は困難です。すでにPDF資料に説明がなされていれば、また読ませていただきます。	まず、市の財政状況に関する市民向けの資料につきましては、すでに市ホームページ等に掲載し、皆様にご確認いただけるようにしております。 また、中間見直し（案）のうち、見直しを検討した箇所につきましては、日進市都市計画審議会にてお示しておりますが、その時の資料を、こちらも市ホームページに掲載しご確認いただけるようにしております。（ https://www.city.nisshin.lg.jp/departement/toshisangyo/toshi/3/3/5/2/17579.html ） 基本目標の表現については、計画全体の構成や将来像を示す趣旨を踏まえ、現在の表現としております。 事業予算との関連が不明とのご意見につきましては、都市マスタープランは、市の都市計画の基本的な方針をお示するものであり、個々の事業・予算を記載するものではありませんので、ご理解ください。 その他、様々な視点からのご意見をいただきましたので、必要に応じて関係部署とも共有させていただきます。
18	6	4-1～4-5	将来都市構造	第4章 将来フレームの設定 ・今回「人口フレーム」と「産業フレーム」の算出の見直しがされ、驚きました。「人口フレーム」をもとに現行計画では拡大が必要となる住宅用地面積が約11haであったものが、約5haとなっています。これは想定よりも人口の伸びが少ないことがわかってきたことでもあります。本市の都市計画、区画整理事業も含め、住宅開発については今後一定の抑制をかけていくことも必要になってくると考えます。同様に、「産業フレーム」の算定も見直された結果、必要な産業用地面積は、約48haから7haに変わりました。現在、日進市東部の企業団地の計画がありますが、その必要性についても疑問をもたざるをえません。これまで開発重視で、緑地を減らしてきた本市の方向性について再考すべき段階にきたのではないのでしょうか。この4章の将来フレームと、2章に記載されている「強み」「弱み」の認識のズレがあるように思えます。重要な将来フレームの修正をふまえて、今後の都市計画をどうしていくべきなのか、再考すべき重要な時期になっていると考えます。	本計画は、目標年次を2030年度（令和12年度）とする中間見直しとして、これまでの都市づくりの基本的な方向性を踏まえつつ、社会情勢等の変化や直近の統計データを反映させる観点から必要な修正を行ったものとなります。将来フレーム（人口フレーム及び産業フレーム）は、将来の人口及び産業規模の見通しを適切に把握するとともに、現状に即し、計画の実効性を高めることを目的として見直しを行ったものです。また、将来フレームは、市街化区域の規模を定める際の根拠となるものですが、必ずしも当該面積の開発を実施することを前提とするものではありません。個別事業の実施については、土地利用の状況や環境への配慮等を総合的に勘案しながら判断していくものと考えております。