

春日井市都市計画マスタープラン（中間案）に対する 市民意見公募の結果について

1 募集案内

広報（令和元年8月15日号）及び市ホームページ

2 募集期間

令和元年8月26日から9月24日まで

3 公表方法

「春日井市都市計画マスタープラン（中間案）」を市の各施設（都市政策課、市役所情報コーナー、東部市民センター、坂下出張所、各ふれあいセンター、各公民館）に設置するとともに、市ホームページに掲載

4 募集方法

郵送、ファクス、電子メールもしくは持参による提出

5 募集結果

12名64件

【意見内訳】

| 意見の分類 | 件数 |
|------------|-----|
| 全体的な意見 | 23件 |
| 土地利用 | 13件 |
| 市街地・住環境 | 4件 |
| 道路・交通 | 19件 |
| 公園・緑地・都市景観 | 4件 |
| 都市防災 | 1件 |
| 合計 | 64件 |

【修正を行ったもの】

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-----|---|---|
| 1 | 全体 | 市街化区域と市街化調整区域の区域図についての説明が必要ではないか。 | 付属資料で用語説明を行いました。(120 ページ) 市街化区域と市街化調整区域の区分けについては、「第1章現況と課題」に記載があります。 |
| 2 | 全体 | 「道路・交通の方針」について、この項目の箇条書きの順番としては、道路関係が先ではないか。 | ご意見のとおり、修正を行いました。 |
| 3 | 全体 | 「公園・緑地・都市景観の方針」について、箇条書きの語尾に「……景観を形成します。」とあるが、景観を形成する主体は誰になるのか。また、手法は何になるのか。 | ご意見のとおり、語尾についてわかりやすい記載となるように修正を行いました。 |
| 4 | 全体 | 文末が「検討します。」「促進します。」「推進します。」「図ります。」「進めます。」「努めます。」「行います。」「目指します。」と多様な表現があるが、使い分けているのならそれぞれの意味の解説が必要ではないか。 | 文末の表現については、事業主体の別や、事業の進捗状況に応じて使い分けを行っており、改めて整理を行いました。 |
| 5 | 全体 | 専門用語、一般的でない用語があるので、巻末に「用語解説」が必要ではないか。 | 付属資料で用語説明を行いました。(118～124 ページ) |
| 6 | 2 | 上位・関連計画である、都市計画区域マスタープラン、総合計画、立地適正化計画、都市景観基本計画、高蔵寺リ・ニュータウン計画などの概要を紹介してはどうか。 | 第六次春日井市総合計画、尾張都市計画区域マスタープラン、春日井市立地適正化計画の概要の説明は、付属資料で行いました。(115～117 ページ) |
| 7 | 4 | この10年間で変化した社会情勢について、社会経済動向の変化、法制度の動き(立地適正化、都市農業、空家対策など)を紹介してはどうか。 | ご意見のとおり、解説の追加を行いました。(6 ページ) |
| 8 | 第1章 | 「第2章全体構想」「第3章地域別構想」では空き家について触れられているが、現況で空き家の分布状況、空き家率などについての紹介が必要ではないか。 | ご意見のとおり、空き家の状況について追加を行いました。(17 ページ) |
| 9 | 7 | 東海交通事業の略称「TKJ」の記載があるが、なじみの薄い市民が多数と思う。初出箇所では略さず記すほうがわかりやすいのではないか。 | ご意見のとおり、東海交通事業の表記の追加を行いました。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-------------|---|---|
| 10 | 7 | 「名古屋圏の中堅都市」との記載があるが、「中堅都市」という言葉は一般的ではないと思う。 | ご意見のとおり、「名古屋圏の中堅都市」から「名古屋圏を代表する住宅都市」へ語句の変更を行いました。 |
| 11 | 24 | 「事業所数・従業者数・年間販売額の推移」について、商業統計調査と経済センサスは集計対象が違うため単純比較はできない旨の説明が必要ではないか。 | ご意見のとおり、注釈の追加を行いました。 |
| 12 | 43 | 「ライフタウン」という単語が出てくるが、意味が良くわからないため、解説が必要ではないか。 | 付属資料で用語説明を行いました。(124 ページ) |
| 13 | 56 | 「尾張都市計画区域」の構成都市などの解説が必要ではないか。 | 付属資料で用語説明を行いました。(118 ページ) |
| 14 | 64、65 87 | 「自転車道などの道路空間の再配分」とはどのような意味なのか。また、どの道路が対象になるのかなど、自転車歩行者道のネットワーク図もあると良いのでは。 | 「道路空間の再配分」については、付属資料で用語説明を行いました。(122 ページ) また、道路空間の再配分については、地域の魅力向上や新たな公共空間の創出として、例えば、自転車通行帯の整備などを想定していますが、今後、その必要性などを考慮し、対象道路やネットワークについて検討します。 |
| 15 | 65 | 「通学路安全対策プログラム」とはどのようなものか。 | 付属資料で用語説明を行いました。(122 ページ) |
| 16 | 87 | 「土地区画整理事業の施行区域の見直しを検討します。」は具体的な地区名を入れた方が良いのではないか。 | ご意見のとおり、具体的な地区名について追加を行いました。 |
| 17 | 109 | 公園、公共下水道事業、河川改修などの予定についても整理した方が良いのではないか。 | ご意見のとおり、修正を行いました。 |

【計画の中で方針を位置づけているもの】

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-----|---|--|
| 18 | 全体 | 優先順位を明確にし、形容詞ばかりではなく具体的な施策を示してほしい。 | 主な施策として具体的な事業を第4章に記載し、実施時期を示しています。(109 ページ) |
| 19 | 第1章 | 第4章で「市民、事業者及び行政の協働によるまちづくり」について示しているが、「第1章現況と課題」で現在のまちづくり団体などを紹介し、39ページの「都市づくりの課題」で位置づけてはどうか。 | 都市計画マスタープランは、都市の将来像や整備方針を明確にすることを目的として策定しているため、市民との協働に関する方針については、「第4章まちづくり推進方針」に記載することとし、原案のとおりとします。(105～107 ページ) |
| 20 | 44 | 市民によるまち育てなどの視点から、市民が担う都市づくりについての基本理念や目標があっても良いのではないか。 | |
| 21 | 4 | 都市計画マスタープランの検証結果について紹介してはどうか。 | 検証の結果、継続して進めていく課題を整理し、必要に応じて「視点ごとの捉えるべき事項」へ記載しています。(39 ページ) |
| 22 | 39 | 本計画において、「魅力づくり」の「人が行き交う駅周辺における魅力的な印象づくり」、「市街地内の駐車場などを活かしたにぎわい空間の創出」は、優先順位が低いのではないか。 | 「自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造の構築」を目指す都市構造のイメージに掲げており、そのためにも駅周辺の魅力づくりは重要であると考えています。(52 ページ) |
| 23 | 50 | 生産緑地地区の宅地化は進むのか。 | 生産緑地地区については、保水機能や潤いのある緑地機能として保全に努めることを方針として位置づけています。(69 ページ) |
| 24 | 52 | 計画期間10年を考えた場合、現実的には自動車交通の交通利便性が高い春日井市においては、自動車交通の利便性向上も必要だと考える。「自家用車に過度に依存しなくても」を掲げる場合、具体的な公共交通のネットワークづくりや公共交通ネットワーク周辺の住み替えなどの施策の裏付けが重要ではないか。 | 本計画においても、自動車交通の利便性の向上は重要と考えており、道路の整備方針について位置づけています。(65 ページ) また、策定済みである「立地適正化計画」において居住の誘導に関する方針を示しており、策定中の「地域公共交通網形成計画」において、公共交通のあり方を示す予定であるため、「自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造の構築」を目指すことを、方針として位置づけています。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-------|---|---|
| 25 | 54 | 現実的には国道 19 号や柏原線などの幹線道路沿道、市民病院周辺に商業系施設が充実しているため、幹線道路沿道も沿道商業ゾーンなどとして、将来都市構造にしっかり位置づけることが必要ではないか。 | 将来都市構造図は、大まかなゾーンを示すものであるため、沿道の商業系土地利用は、土地利用図にて示しています。また、主要幹線道路の沿道周辺については魅力的な生活サービス施設の誘導を図ることを、方針として位置づけています。(56、59 ページ) |
| 26 | 55～59 | 立地適正化計画の居住誘導区域、都市機能誘導区域について触れた方がよいのではないか。また、59 ページの土地利用計画図にも居住誘導区域、都市機能誘導区域を明示した方がよいのではないか。 | 目指す都市構造のイメージでは、居住誘導区域などを模式的に示しています。土地利用図では、地区別に区分けし、より詳細に示しているため、原案のとおりとします。(52、59 ページ) |
| 27 | 56 | 駅から離れた場所に公共施設を集中させるのではなく、ハローワークや図書館、市役所の出張所を駅そばに移転してほしい。 | JR 春日井駅周辺から市役所周辺にかけて、行政、文化施設や商業施設などの集積を図るとともに、主要な鉄道駅周辺地域の高度利用を促進することを方針として位置づけています。 |
| 28 | 64～67 | 高架下などを利用した J R 駅周辺の駐輪場の増加や、歩行者や自転車のための幅の確保を行い、自転車の走りやすい環境にしてほしい。 | 鉄道駅周辺については、今後の駐輪需要に対応した整備を推進することを方針として位置づけています。また、地域の幹線道路については、自動車交通状況を踏まえつつ、地域の回遊性と魅力の向上に向け、自転車道などの道路空間の再配分を検討することを方針として位置づけています。(65、67) |
| 29 | 64～67 | 本計画において、駐輪場や街灯の充実、自転車の安全確保、駅までのアクセス向上、駅周辺の混雑解消、バス路線の二車線化、バスの停車位置付近の車道の拡張など、移動環境づくりを優先してほしい。 | 誰もが便利で利用しやすい交通環境づくりを目標として位置づけています。(46 ページ) |
| 30 | 65 | 「通学路における児童・生徒の安全確保」とあるが、「小中学校から 300m 以内の通学路は 5 年以内に石またはラインによる歩道を敷く。」など、具体的な計画を示してほしい。 | 通学路安全対策プログラムに基づき、通学路の歩行環境の向上を図ることを方針として位置づけています。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|----------------|---|--|
| 31 | 65、83 87、91 | 都市計画道路の整備はなぜ時間がかかるのか。渋滞の解消や、住宅街の通過交通対策、地域の発展などのため、北尾張中央道、河北線、一宮春日井線、下条線の早急に整備してほしい。また、開通のめども記載してほしい。 | 都市計画道路の整備は、複数路線を同時に整備することが、人的、財政的に難しく、事業化しても土地所有者や警察などの関係機関との調整に時間がかかるため、計画を立ててすぐに工事着手することが難しい事業になります。 これからも、本計画にもとづき、各整備事業者に要望するなど整備促進を行います。また、実施時期につきましても、進捗状況を確認します。(65、109 ページ) |
| 32 | 68、69 | 「立ち寄りたくなるまちづくり」、「公園を憩いの場とすること」を掲げているが、公園に健康器具を増やし、健康を意識した中高年にとっても利用したくなる場所になってほしい。 | 運動公園は、市民のスポーツ振興と健康増進の面をあわせ持った身近で多世代が利用しやすい施設となるように整備を推進することを方針として位置づけています。また、公園や緑地の魅力や機能を向上させるような再編を図り、公園の質の向上を継続的に推進することを方針として位置づけています。 |
| 33 | 73 | 無電柱化は、台風や地震に対する防災の観点、歩行者やドライバーの交通標識の視認性向上につながる。また、電柱は、自転車レーンの整備の際は障害になるため、電柱の地中埋設を街づくりの最優先課題としてほしい。 また、今後、電柱も老朽化していくことが考えられるが、その際は復旧するのではなく地中埋設としてほしい。 | 無電柱化については、緊急輸送道路において検討することを方針として位置づけています。 |
| 34 | 79 | 勝川駅の構内や高架下スペースを有効活用してほしい。また、勝川駅周辺に本屋やカフェなどを誘致して、歩いて楽しい駅前になってほしい。 | 「歩きたくなるまちにする」ことをまちづくりの柱の一つとして掲げています。また、JR勝川駅周辺については、商業機能の活性化とにぎわいを図ることを方針として位置づけています。(43、79 ページ) |
| 35 | 86 | 「市街地の形成を検討します。」とあるが、JR春日井駅周辺は既に市街地は形成されている。土地の高度利用を図るということか。 | JR春日井駅周辺は、「JR春日井駅周辺地区市街地総合再生計画」に基づき、現在進められている市街地再開発事業をはじめ、今後も継続して市街地の形成を検討することとしており、また、その周辺部においても高度利用を促進することを方針として位置づけています。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-------|---|---|
| 36 | 87 | JR 春日井駅南東地区の再開発事業の完了後はどのようににぎわいづくりを進めていく予定か。 | JR 春日井駅南東地区の再開発事業の終了後も、人口の集積や都市機能の誘導など継続して駅周辺の魅力の向上を図ることを方針として位置づけています。 |
| 37 | 90～92 | 神領駅周辺は「市内でも住宅地として潜在的な需要が高い地域」と記載しているが、子育て支援施設の空白地帯となっているため、新たに施設をつくる計画も必要である。また、子どもが多い地区だが、住宅街の道路に歩道がなく、側溝のふたがない場所も多い。住宅街でスピードを出す車も多いため、歩道の整備も課題に挙げてはどうか。 | 立地適正化計画において、子育て支援施設は誘導施設に定め、神領駅周辺に誘導する方針を位置づけています。また、通学路安全対策プログラムに基づき通学路の歩行環境の向上を図ることを方針として位置づけています。(65 ページ) |
| 38 | 94～96 | 中北部地域の道路を拡張した広域連携と、商業施設活性（旧ザ・モール春日井）が重要であると考えます。 | 中北部地域の道路については、計画に基づき、北尾張中央道や東山大泉寺線の整備を推進することを方針として位置づけています。(95 ページ) また、商業施設については、幹線道路沿いに、魅力的な生活サービス施設の誘導を図ることを方針として位置づけています。(56 ページ) |
| 39 | 94～96 | ニュータウン内に植樹されている街路樹が巨大化しすぎて、歩道に影響を及ぼしている。早急に歩道の拡張と自転車道整備を行い歩行者の安全確保に努めてほしい。 | 地域の回遊性と魅力の向上に向け、自転車道などの道路空間の再配分を検討することを方針として位置づけています。また、通学路安全対策プログラムに基づき通学路の歩行環境の向上を図ることを方針として位置づけています。(65 ページ) |

【その他】

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-----|---|--|
| 40 | 全体 | 愛知県・名古屋市は「リニア開通のインパクト」を各種まちづくり計画に位置づけているが、春日井市都市計画マスタープランへもリニア開通のインパクトについて表現しておくとの良いのではないかと。 | リニア中央新幹線の開通については、本市を取り巻く様々な社会情勢変化の一つであると考えています。 |
| 41 | 全体 | リニア中央新幹線は東海道新幹線の代替輸送機関であり、輸送時間の短縮以外に具体的な根拠もないため、経済効果が出るとは考えられない。また、開通に伴う影響が春日井市に及んだとしても、将来フレームに示された住宅地フレームや産業用地フレームに想定した範囲の中で十分な対応ができると考えられるため、リニアインパクトなどリニア中央新幹線の開通に伴うことに関連した内容は記載しないことが賢明である。 | |
| 42 | 1 | 計画の対象区域についての説明が必要ではないか。 | 他市町においては、行政区域と都市計画区域が一緒ではない場合がありますが、春日井市では同一区域であるため記載しません。 |
| 43 | 4 | 市民力、地域力など市民活動の視点があっても良いのではないかと。 | 市民活動の視点は重要な要素であり、記載はありませんが、この視点を踏まえた上で計画の策定を行っています。 |
| 44 | 4 | 春日井市の魅力を発信し、移住・定住を推進するため、「観光」、「景観」に関する視点があっても良いのではないかと。その際は観光に関する分析が必要ではないかと。 | 移住や定住、観光に関する魅力の発信については、「春日井市総合計画」や「春日井市産業振興アクションプラン」で位置づけを行っていますので、連携して取り組みます。 |
| 45 | 4 | 5つの視点を抽出した説明をもう少し詳しく説明してはどうか。 設定した5つの視点から考えると、第1章の現況と課題について調査・分析の項目などが不足しているように思える。視点を設定せず、一般的な項目で広く分析してはどうか。 | 5つの視点については、計画書に記載のとおり、現計画の検証や社会情勢の変化などを勘案し、将来都市像の実現に向けた計画を策定する上での視点として整理しているものです。 また、調査・分析については、第1章の項目以外も実施していますが、ポイントとなる分析結果を示しています。 |
| 46 | 4 | 設定した5つの視点から考えると、39ページの都市づくりの課題、44ページの体系図がうまくつながっていないのではないかと。 | 5つの視点から捉えた現状、それに対応すべき課題として整理しています。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|-------|---|--|
| 47 | 第1章 | 生産緑地、現況の土地利用規制図、地価の推移、愛知環状鉄道や東海交通事業の利用状況についての分析もあった方が良くはないか。 | 調査・分析については、第1章の項目以外にも実施していますが、計画を策定する上で必要なポイントとなる分析結果を示しています。 |
| 48 | 38 | 築三十年以上の保育園や小中学校の具体的な増改築計画を示してほしい。 | 具体的な計画については、現在策定中の「公共施設個別施設計画」で示す予定です。 |
| 49 | 第2・3章 | 第2・3章において、全体的に具体性に欠ける。3-3各地域のまちづくり方針の項目については、具体的に整備する内容を記載した上で期日の目標を併記してほしい。特に、計画の根幹部分の具体性が欠けているので調整を行い、市民が興味を持ち、見やすい計画に作ってほしい。 | 第2章は全体的な方針を示し、第3章は地域別の方針を示すものであり、具体的な実行計画ではありません。実施時期については、第4章で記載しています。(109ページ) |
| 50 | 46 | 勝川駅方面から県営名古屋空港へのアクセス(道路網、バス網)について整理しても良いのではないか。 | 道路網(都市計画道路)については整備済みです。公共交通に関する部分については、現在策定中の地域公共交通網形成計画の中で検討します。 |
| 51 | 50 | 人口密度を高く設定することで、新たに必要となる住宅用地は必要なくなり、現実との乖離が想定される住宅フレームの設定を行わずに済むのではないか。 | 立地適正化計画においても人口密度を維持することを目標としており、少子化が進行する中で、人口密度を高く設定することは考えていません。 |
| 52 | 54 | 市民病院周辺は「医療拠点」として位置づけることも考えられるのではないか。 | 市民病院周辺については、一部医療施設の立地がありますが、これは、個別の開発許可により建築されたものであり、将来都市構造に示す拠点として位置づけを行う予定はありません。 |
| 53 | 54 | 勝川 IC 周辺も広域交通拠点ではないか。 | 広域交通拠点は、産業の形成を図るための拠点として、春日井 IC のみの位置づけとしました。 |
| 54 | 58 | 市民病院周辺の幹線道路沿道など、市街化調整区域における商業地区などの土地利用のあり方について触れる必要があるのではないか。 | 市民病院周辺の商業地区については、個別の開発許可により建築されたものであり、商業地区として誘導したものではありません。また、市街化調整区域において商業地区の位置づけを行う予定はありません。 |
| 55 | 67 | 名古屋市と共同で、名古屋市敬老パスを春日井市民へも支給可能にしてほしい。 | 公共交通については、利用者の利便性の向上に努めているところです。今後も利用者の状況などの調査、研究を行います。 |

| 番号 | ページ | 意見の要旨 | 意見に対する市の考え方 |
|----|--------|---|---|
| 56 | 74 | 地域懇談会の区域と地域別構想の地域区分が一致していないが、地域懇談会の意見を反映する上で問題はなかったのか。 | 地域懇談会は、生活圈やまちの成り立ちなどを考慮し、中学校単位となるように開催しました。地域別構想は、ご意見いただいた内容を地域ごとに区分しています。 |
| 57 | 第3章 | 当該地域にない凡例は消したほうが良いのではないか。 | 他のページと統一させるため、原案のとおりとします。 |
| 58 | 79 | 勝川駅にはペDESTリアンデッキがあるが、東側へ行きたいときは全て階段となっているため、エレベーターやエスカレーターを設置してほしい。 | 駅周辺整備にあたっては、交通事業者と協力しながらバリアフリー化に向けた整備を推進することを方針として位置づけています。 (67 ページ) エレベーターなどの設置については利用者の状況などの調査、研究を行います。 |
| 59 | 86 | 「公共施設を含め公園・緑地の機能と配置のあり方を検討し、」とは具体的にはどのようなことか。 | 今後、施設の老朽化の進行が予測されているなか、柔軟な機能の維持・転換を行っていくことを想定しています。 |
| 60 | 86 | 「行政、文化施設や商業施設などの集積を図る」とあるが、医療・福祉施設の集積は図らないのか。 | 立地適正化計画における誘導施設として、JR春日井駅周辺については、教育機能や子育て機能を誘導することとしており、医療・福祉施設の誘導は記載していません。 |
| 61 | 87 | 複数の交通手段について具体的に書いた方が良いのではないか。また、駅舎・駅前広場の整備は行われたが、「交通結節点の機能を強化」とは具体的にどのようなことか。 (JR春日井駅) | 複数の交通手段とは、鉄道、バス、タクシー、自転車、自家用車などのことを指しています。また、ご意見のとおり、駅舎、駅前広場の整備を行いました。引き続き交通利便性の高い結節点となるように機能の強化をすることを想定しています。 |
| 62 | 87 | 「商業機能の活性化とにぎわいづくりを進めます。」とは具体的にどのようなことか。 | JR 春日井駅周辺から市役所周辺を中心に商業・行政・文化機能などの誘導や、交通結節点の強化などを想定しています。 |
| 63 | 98~100 | 老年人口と労働人口のバランスは、急務と思われるため、高蔵寺リ・ニュータウン構想を早期実現してほしい。 | 高蔵寺リ・ニュータウン計画と連携し、計画の推進に努めます。 |
| 64 | 98~100 | ニュータウン内のバス停最寄り歩道橋にエレベーターを設置してほしい。 | エレベーターの設置については利用者の状況などの調査、研究を行います。 |