

新都市中心市街地活性化基本計画（案）のパブリックコメント結果

意見番号	提出された意見等の概要	新都市の考え方
1	<p>新都市中心市街地活性化基本計画の57ページに「具体的には、徒歩でも移動でき、歩くことが楽しい」という箇所がありますが、この項目に徒歩でも車いすでもとして欲しい。徒歩では楽しくて車いすの移動ではデコボコや段差、きついスロープなどがあり楽しく移動できないことが多いです。車いすの移動にも十分な配慮をお願いします。</p> <p>その他、ところどころで徒歩という言葉がでてきますが、駅にも徒歩だけでなく車いすでも行きます（59ページや62ページ、69ページ）配慮をお願いします。</p> <p>73ページの[整備の必要性]に「車、自転車、徒歩等を組み合わせた多様な移動手段を確保し、」も徒歩や車いす等として欲しい。</p> <p>61ページの石畳改修について、見栄えが良くするために石畳にすることを考えていると思いますが、石畳であると、種類によっては表面がデコボコしていたり、石と石の継ぎ目があったりするため、車いすでは体に衝撃があり、楽しく散策できない場合があると思います。車いすの人のことを考えて、石畳選びを慎重にしてください。</p>	<p>本計画において「徒歩」は、移動手段としての「車」や「自転車」などとの対比で使用しており、「車いす」での移動は「徒歩」に含めて考えています。</p> <p>「車いす」をお使いの方など交通弱者に対する配慮については、国が「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成十八年二十一日法律第九十一号）を定めており、その法律により建築物、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園を整備する場合に、バリアフリー化基準への適合が義務づけられていますので、街路整備や石畳改修にあたっては、そうした配慮がなされます。</p>
2	<p>JR新城駅とその周辺の整備について</p> <p>JR新城駅とその周辺の整備については、本基本計画にも記されているように、東三河中、北部の公共的交通機関の中心的役割を担う最重要地域、地点であります。</p> <p>朝夕の通勤、通学時には車での送り迎え、自転車、徒歩で</p>	<p>市の財政状況、国県の補助制度の動向をみながら、JR等関係機関との調整を進め、計画的な事業推進に努めます。</p>

	<p>の人で南側駅前はいっぱいになります。そして、第二東名、バイパスの完成により北側からの車の流入も格段に増えることは予想されます。</p> <p>J R 新城駅とその周辺の整備は、急務です。J R 新城駅の橋上化、南北駅前広場の整備、公共駐車場、駐輪場の整備、南北自由通路の整備、北側駅前広場への道路整備、これを第一に実施完成していただきたい。</p>	
3	<p>大型店について</p> <p>ピアゴ(ユニー)新城店を、もう1つ大型店のアピタ新城店としての建て替えをユニーに強く要望、要請する。豊橋、豊川、浜松地域に流れる買い物客を新城に呼び込む為の魅力ある核になる店作りを新城が一体となって行う。</p>	<p>第7章をご覧くださいますと、P 6 7 に、大型店に対して広域からの顧客吸引力を期待し、大型店と地域商店との共存共栄を図っていくことを記載しています。またP 6 9 には、大規模小売店舗の立地支援に取り組むことを計画として載せています。</p>
4	<p>期間について</p> <p>計画期間は、平成21年4月から平成31年3月までの10年間となっていますが、 については、最も重要と考えます。最初の5年間を目処として、全力で完成させていただきたいと思います。</p>	<p>本市の財政状況は決して豊かではありませんので、市の財政見通しや国県の補助制度の動向、民間事業の動きなどを勘案しながら、できるだけ有利な条件で速やかに事業化が図られるよう努めます。</p>
5	<p>・引用のデータがH17とかなり古いですが、新しいデータでないと説得力がないと思われる。最新データに差し替えは出来ないのか？</p>	<p>データにつきましては、国勢調査など公的機関が行い公開されている統計資料のうち、最新のものを使い現況分析を行っています。</p>
6	<p>・2P 10年計画は総合計画に匹敵するが、中心市街地の絞り込みと範囲の抽出の根拠を誰にでも理解できるように明確に説明してほしい。</p>	<p>中心市街地の位置及び区域については、第2章P 4 8、P 4 9 に設定の考え方を記載しています。</p>
7	<p>・P 5 2 総合計画の基本戦略と本計画の整合性がきちんと示されていない。特に総合計画では、計画(plan)、実施(do)、検証(check)、行動(action)のマネジメントサイクルをや</p>	<p>総合計画の基本戦略における位置づけを明確にすべきとのご指摘につきましては、新城市総合計画との整合の記述の最後に、「まちづくりの基本戦略(2)自立創造に</p>

	<p>ると言っているが、本計画での実施と検証方法などについては如何か。</p>	<p>位置づけられています。」を加えます。</p> <p>P D C Aのマネジメントサイクルによる行政運営システムにつきましては、歳出構造の改善と財政運営の健全化・効率化を目的に、市の施策全般について、目標管理や施策・事務事業評価に基づく事務事業の選択と優先度の明確化、事業のスクラップ・アンド・ビルドの徹底化を踏まえた財源配分がされることとなっており、本計画で予定する事業についても、その対象となります。</p>
8	<p>・既存の計画の資料を編集しただけのように見えるが、本計画で新規に加わった部分はどこか。</p>	<p>本計画（案）では、前回の計画にあった新城駅前の区画整理や市街地再開発といった大掛かりな面整備を取り止め、中心市街地が奥三河の人々の生活を支える中心拠点であり続けるよう、前回計画にもある新城駅の橋上化等駅の利便性の向上に加え、市民病院の基盤整備と大規模小売店舗の立地支援、まち歩きに配慮した道の整備、街なか居住を可能とする地域交流センター（地域生活支援センター）医療サービスが付帯した高齢者向け住宅の整備などに新たに取り組むこととしています。また、商業活性化の観点としては、商店街の魅力を高めるため、看板統一や外観修景等の景観整備やまちのコーディネーター等の育成に、新たに取り組むこととしています。</p>
9	<p>・何をもって活性化と考えるかが、まちづくり会議（市民）の考えとずれている。</p>	<p>中心市街地の活性化の方針等については、P 4 5 から P 4 7 に、活性化に向けた中心市街地の課題と中心市街地活性化の方針等として記載しています。</p>
10	<p>・一般の人や商店の人がこれを見て、うまくやっていけそうだ、これなら儲かりそうだ、という計画はどれですか？</p>	<p>中心市街地へのアクセスの利便性を高め、街なか居住の環境改善を行うことで、人口減少や商業衰退に歯止めをかけ、まちの再生を図っていくこととしています。</p>

1 1	<p>・いずれは申請することも視野に入れているそうだが、この計画ではしないのならば、どの計画で申請するのか？または、どうなれば申請するのか？</p>	
1 2	<p>・5年という期限が一番の魅力であったはずなのに、10年期限では意味がないし、単なる問題の先延ばしの10年と感じられる。</p>	
1 3	<p>・何としても申請に持って行ってもらいたい。それが最初の約束ではないのか？国への申請をあきらめてしまっているが、ダメモトでも出す気概が欲しい。</p>	<p>ご指摘の通り、国の認定を目指して計画(案)作りを進めてきましたが、市の財政見通しやJR等の関係機関との調整に時間が必要となることなどから、現段階で計画した全ての事業を認定要件である5年間で完全実施することは困難と考え、認定申請を見送ることとしました。まちづくり交付金など個別の補助制度を活用して、計画的に事業を進めていきます。</p>
1 4	<p>・市長は、2 / 24の商工会の理事会で、多くの理事の前でこのことで講演した中で、「これを国に申請して、認可されでもしたら5年以内に実施しなくてはならなくなる。とても現状では出来ない」旨の発言をされたそう。もともとまちづくり会議の招集は国に申請することが前提で募集され、5年以内に実現可能な計画づくりを目標に活性化プランをまとめさせたはず。今年になって突然出来ないから申請しないと平気で言うことが信じられない。なぜ突然方向転換したのか？それとも、まちづくり会議のメンバーは行政にだまされたことになるのか。以前の「駅前まちづくり協議会」のメンバーに至っては、またも行政に都合良く利用されたという結果になるのか？</p>	<p>なお新城駅の橋上化等については、中心市街地活性化法による認定を受けたほうが補助率が有利となるので、進捗状況をみながら認定申請に向けた検討を行っていきます。</p>
1 5	<p>・結局まちづくり会議が計画を1年でまとめ上げた後、2年間も進捗がなかった事実をどう説明するのか？</p>	<p>中心市街地活性化の取り組みは、市や事業者、地域住民、団体など、多様な主体の参加と協力によって一体的に取り組む必要があることから、公募市民や商工会等の関係者をメンバーに中心市街地活性化協議会準備会議を立ち上げ、</p>

		<p>計画(案)の検討ととりまとめを行ってきました。この間にも、意欲のある市民のお力で、新たな市民イベントの立ち上げや、空き店舗を活用した市民の交流スペースが開設されました。この計画が出来上がった暁には、計画に基づき様々な事業を展開していくこととなります。</p>
16	<p>・ネット上だけで公開して、コメントを求めて、どれだけの人の目に触れるのか？これを持って、積極的に地域に出て行き、意見を求めなければ、まともなパブリックコメントは期待できないと思う。(本当に知らない人が多い)</p>	<p>市では、市の政策形成過程における公正性の確保と透明性の向上を図るとともに、市民の市政への積極的な参画を促進し、もって市民との協働による開かれた市政の推進に資することを目的に、パブリックコメント手続要綱を定めています。</p> <p>これは市の基本的な計画等の策定にあたり、その趣旨、目的、内容を公表し、これに対して市民の皆様から意見、情報、専門的知識の提出を受け、出された意見の概要と市の考え方を公表するもので、本計画(案)につきましても要綱に定める手続きに則って、パブリックコメントを実施しました。</p> <p>なお、本計画の実施には、地域住民や団体、事業者など多様な主体の参画が求められるため、パブリックコメントの実施にあわせて説明会を開催したり、団体からの要請に応じて市長が説明に出かけるなど、周知に努めてきましたが、ご指摘いただいたように、中心市街地活性化に無関心の方たちに、いかに中心市街地の重要性を認識していただくかが、今後の課題だと考えています。</p>
17	<p>・目標値が現状維持あるいは微増である。市のやる気度はこんなものなのか。また、この計画だけを見ても、中心市街地の重要性を、市がどこまで本気で考えているかが疑問であ</p>	<p>衰退が著しい中心市街地の現況を考えると、まずは衰退傾向に歯止めをかけ現状維持以上を目指していくことが現実的と考えています。</p>

	る。申請もしない事だと言うし。	
18	・北のアクセス道路予定の近くに、設楽ダムの水没地の代替え宅地造成計画があり、その進入路ができるはずだが、本計画との整合性はどうか？市の中での管轄が違うにせよ、市民の目に触れる本計画の中では記載されて当然ではないのか？	今のところご指摘の宅地開発に絡む中心市街地活性化事業は予定されていませんので、計画(案)への記載はしていません。
19	・栄町線の沿道の計画については皆無であるが、道路だけ造るので、あとは民間で勝手にやれということか？	栄町線につきましては県に整備をお願いすることとしており、栄町線整備の第一の目的は新城駅への交通アクセスの利便性向上にあります。街路整備は沿道土地利用の転換を図る好機ともなりますので、民間の動きを支援する形で沿道整備を進める必要があると考えています。しかし現段階においては、栄町線の整備内容が不明確であるので具体的に沿道整備についての記載はしていません。なお沿道整備の必要性については、P57に記載しています。
20	・まちづくり会議のプランは、栄町線を廃止する前提で全ての計画を組み立てていることは、明示されている。(栄町線の延長よりも、優先して行うべき事として、計画をまとめている)しかし、本計画が、まちづくり会議のプランに、単純に栄町線を加えていることに大いに疑問を感じるとともに、道路計画だけを優先するという市の強い意向を感じる。 まちづくり会議のプランの中で、市民の意見を集約していることを理解されているのならば、廃止を前提のプランと栄町線を両立させることは、まちづくり会議の結論を無視していると言って良いと思う。	栄町線につきましては、幹線道路から新城駅への路線バスやタクシー、自家用自動車等の乗入れや、地域住民らの自転車や徒歩による交通アクセスの利便性の向上のため必要な事業と考えています。

2 1	<p>・歴史の音 歴史の観 のフレーズだけを都合良く使われていることに不快感を感じる。これだけで、市民の意見をくみ取っているとごまかされるほど馬鹿ではありません。</p>	<p>歴史の音 歴史の観 のフレーズをめざすべき姿に使用した件につきましては、まさにまちづくり会議の提案どおり、地域に残る歴史資源を活かしたまちづくりを行おうというものです。</p>
2 2	<p>・栄町線を延長することを、最終的に地権者と周辺住民の意見を聞いてから、県にお願いするという市長の話（昨年のもちプラ会議と、先の商工会理事会でも同じ旨の発言があった）だが、未だに意見を聞く場の提案がない。本当に聞くつもりがあるのか？</p>	<p>街路整備事業を行う上で、地権者や沿道住民の皆さんの協力が欠かせません。事業化にあたっては、説明会を開催するなどして関係者の理解を図ってまいります。</p>