

パブリックコメントの実施結果について

意見の要旨及び市の考え方

案件名	岡崎市都市計画マスタープラン（案）
実施期間	令和7年11月7日から令和7年12月8日まで
提出件数	9件（意見数48件）
WEB閲覧件数	163件

番号	意見概要	市の考え方
1 都市計画マスタープランに関すること		
1-1	<p>次の10年間は人口予測の示す通り、非常に厳しい展開が予想される。SDGs やカーボンニュートラルについてはすでに国際的な背景が変化し始めており、こうした分野に力を振り向けているような余裕はなくなる可能性が高いことから思いきって計画から切り捨てるべきと考える。</p> <p>人口予測に応じて予算規模は毎年縮小に向かうことを前提に、最低限度必要なインフラ等の整備に絞り、余裕のある現在から先行して計画を速やかに実行していくことが必要と思われる。</p> <p>一部の団体の利益や国際的なイデオロギーを反映させるための政策を行っている余裕はなくなっていくであろうことを前提に、行政がなすべき最低限度の役割に絞って計画を作る必要がある。また、人口が減少して市民負担を増加させる対応に耐えられるような余裕は、すでに市民にはないことを前提とすべきである。すなわち、スマートシティとともにスマート行政への速やかな転換が必要とされると思われる。その上で、市民が生活していく上で行政の力が必ず必要になる分野は何か絞って計画を立てなければならず、また、そうでなければ人口減少社会に対応する余力を失いかねない。必要分野に限った行政力とインフラを将来的にも守っていくことができれば、同じように危機感のない行政計画により破綻するだろう国内の市町村からの人口流入により市の繁栄は保たれると思われる。こうした視点を基盤とした計画が必要な局面にさしかかっていることを指摘する。</p>	<p>本計画の関連計画である立地適正化計画において、人口減少や高齢化に対応した持続可能な都市を目指すため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組みを推進しています。</p> <p>また、本計画は概ね20年後の都市の将来像をとらえつつ10年間の計画とし、2030(令和12)年度を目標年度としています。関連計画と整合を図りながら、本計画で定める各施策を引続き推進します。</p>
1-2	<p>道路横断者が多く道もカーブしていて危ないため、愛知環状鉄道北野柵塚駅のロータリー作り、陸橋化をしてほしい。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
1-3	<p>3-81に表示された産業立地誘導地区は、企業立地が可能な区域と思われる。しかし、企業を立地するには地元の意向を漏れなく把握し、立地に向けたまとまりが前提条件である。地区の指定がされていても、実際は地主や企業の動きがみられない地区もあると見受けられる。地区の指定がある桜井寺町は、すでに3社の企業進出が決定し、1社は造成工事に着手している。この背景には、地主が主体となって企業立地を進め、町内住民と企業が連携を図りながら相互の意思を尊重して進めてきた結果と考える。</p> <p>については、当町内には新たな産業用地の候補地が別紙※に示す通りあるため、産業立地誘導地区の指定を希望する。</p> <p>※本資料末尾に添付</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>

番号	意見概要	市の考え方
1 都市計画マスタープランに関すること		
1-4	1-13の「基盤整備の状況」として示されている図に見直し前には岩津地域の東名高速道路の東側に広大な「緑地」が示されていたが、見直し（案）では消えているのはなぜか。	当該箇所は、天神山緑地があります。見直し前の本計画は平成30年度時点での土地利用現況となるため緑地として示していました。本図は都市計画施設を図示したものですので、令和5年5月に都市計画施設から外れたことに伴い、「緑地」の表示が消えています。
1-5	1-29にある「1-2-1 市民意識調査」「(2) 結果概要」の「①定住意向」において「定住意向」に関する調査結果では「ずっと住んでいたい」と回答した人の割合が、2006年は62.2%、2018年は58.1%、2024年は44.4%と大幅に減少している。 しかし、1-47で「1-4 都市づくりの主要課題」「3 住み続けられる居住環境の質の向上への対応」に記載されている課題の内容が教育・研究機能の維持・充実の追記しか変更されていないのはなぜか。課題の掘り起こしや見直し等が必要ではないか。	住み続けられる居住環境の質の向上への対応として変更が無い項目は、現行策定時から引き続き対応が必要な項目です。追加した項目を含めた主要課題に対し、都市像と都市づくりの目標を設定し、まちづくりに取り組んでまいります。
1-6	1-39には、「<岡崎市立地適正化計画（令和7年3月）>」「計画の目的・概要」には「将来に渡り市民の一定の生活利便性を確保するため、居住を誘導する「居住誘導区域」と都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を定め、長期的な誘導と選択により緩やかにまちの集約化を図る。」と記載されている。 「居住誘導区域と都市機能誘導区域」の図には「居住誘導重点区域【法定】居住誘導区域」と「居住誘点区域【法定】居住誘導区域」の2つの区分が記載されているが、見直し前の「拠点と主要な公共交通軸の配置イメージ」の図には「居住誘導重点区域」のみが示され、「居住誘導区域」は記載されていなかった。今回、新たに「居住誘点区域【法定】居住誘導区域」を示した理由を記載してほしい。	内容の見直しに伴い、居住誘導重点区域と居住誘導区域の両方が載った図へ変更しました。
1-7	1-39の「居住誘導区域と都市機能誘導区域」の図には「都市機能誘導区域」が示されておらず、凡例も記載されていない。「都市機能誘導区域」を示してほしい。	都市機能誘導区域を図に示します。

番号	意見概要	市の考え方
1 都市計画マスタープランに関すること		
1-8	1-47の「3 住み続けられる居住環境の質の向上への対応」において「高齢化が進行していることから、徒歩圏での日常生活の利便性を確保し、地域の拠点における暮らしの質の向上が必要です。」と記載されている。「地域の拠点における暮らしの質の向上」により、地域の拠点以外の場所に暮らしている方々の日々の暮らしの質の向上を図ることができるか、考え方を示してほしい。	本市では、本計画の関連計画である立地適正化計画に基づき、居住誘導区域を定め、ゆるやかに居住の誘導を図っています。当区域は、立地利便度が高い区域を基本として設定しており、地域の拠点及びその周辺を含んだ区域となっています。当区域において、日々の暮らしの質の向上を図ることができるよう、立地適正化計画の取組みを進めています。
1-9	中日ドラゴンズがナゴヤ球場にある二軍施設を移転すると発表した。岡崎市は西三河地域で一番の繁華街であり、ドラゴンズの二軍施設が移転してくれば、二軍の試合はもちろんキャンプも行われると思うが、市として誘致は検討しないか。土地や交通機関など、難しい問題もあるだろうが、ぜひ検討してほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
1-10	道路の混雑度をコロナ禍でもある令和3年のデータを使用している。このデータで渋滞区間の抽出や重点対策路線の選定をしたとすれば、国道248号線や電車通りなどで恒常的な渋滞区間が存在しているのに計画に反映されないことを危惧している。市内の道路交通の大きな課題である渋滞対策の具体的な方法を示してほしい。	本市では、地域内や地域間の円滑な交通を確保するため、また、主要渋滞箇所の改善に向け、関係機関及び関係部署と連携し、対策を検討し、整備の推進・促進を行っています。
1-11	東岡崎駅は、岡崎の玄関口としてふさわしい拠点として整備事業が進められている。また、岡崎駅は東口・西口とも整備が一旦完成した状況ではあるが、ともに西三河の中核都市の玄関として決して誇れる状況ではない。その最大の原因は、送迎などのマイカーがあふれて駅周辺の道路交通に影響を及ぼしていることである。東岡崎駅では、南口の歩車分離の強化や自家用車の送迎エリアの明確化が必要と思うし、岡崎駅東口ではロータリーの構造から乗降バースに付けられない車両が道路を塞ぎ、快速列車の降車客が送迎者に乗り込むスペースが空くまで、バスや通過交通が動かない状況が数分続く状況が散見される。駅を高機能な交通結節点として機能させるためには、この点は重要視してほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
1-12	人口における公共交通のカバー率は86%で、市街化区域の大部分が公共交通の利用圏として評価されているが、コロナ禍を経てバスの運行本数の減少が著しく、岡崎市内線など一部の路線を除くと時間当たりの運行本数は概ね1本で程度であり、特にこの本数で乗継ぎをする場合は決して便利に利用できる状況ではないと思う。その現状を踏まえて計画を検討してほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。

番号	意見概要	市の考え方
1 都市計画マスタープランに関すること		
1-13	<p>市民生活において、日常的に利用する商業施設、医療施設、教育施設についての指標について、実際の生活への影響度を示すもの（購買額、地域における施設数など）も取り入れてはどうか。</p> <p>また、公共交通について東岡崎駅、岡崎駅の乗降者数を指標しているが、駅利用者数に合わせてバスの運行本数や駐輪場の利用状況を設定し、これらにより駅のポテンシャルを推し測るなど、玄関駅の利用実態を洗い出すことができないか。</p>	<p>計画評価指標は、都市像の実現に対応する指標が設定され、容易に進捗管理が行えるように経年的なデータが入手できるものとしています。いただいたご意見は今後の計画の参考にさせていただきます。また、関係部署へも申し伝えます。</p>
1-14	<p>前計画から策定されてから5年間で、計画に基づきどのような施策が実施されてきたかを具体的にしてほしい。</p>	<p>東岡崎駅周辺地区整備事業の推進、阿知和地区工業団地造成事業の着手、都市計画道路岡崎柱町線の一部区間開通、本宿駅周辺の広域観光交流施設の立地などの施策が実施されています。</p>
1-15	<p>都市計画審議会においては、岡崎市に居住し、岡崎市に納税し、地域の実情を熟知している地域住民の視点・意向をさらに反映した組織の体制をつくっていただくことが、地方自治の観点からも望ましく、長期的に持続可能なまちづくりの基盤となると考える。</p>	<p>都市計画審議会においては、公募により市民も委員に加えて組織を構成しています。今後とも、市民の意見を反映できる組織体制としてまいります。</p>

番号	意見概要	市の考え方
2 岩津地域のまちづくりに関すること		
2-1	多くの市民が都市インフラの整備が不十分であると感じており、岩津地域の都市計画を考える上で都市インフラの充実が欠くことのできないものとする。	全体構想において、コンパクト・プラス・ネットワークの取組みによる持続可能な都市構造への転換を掲げているため、幹線道路の整備促進、公共交通網の確保・維持、インフラ施設等の計画的な改修などに取り組んでまいります。
2-2	岩津センターまでの交通アクセスに課題がある。免許返納をした場合の交通手段の確保が難しいことが予想される。 岩津地域を北部の中心集落とすれば、細川・奥殿・大樹寺・大門・恵田丹坂地域からの交通手段を確保してほしい。必要であれば、バスターミナルを設定することも考えられる。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
2-3	地域全域に分布する主要な史跡、歴史、文化資産を明示して、それぞれの属性を明らかにすべきである。また、発信の観点から統一的な現地説明を表示してほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
2-4	歴史的な地域のまちづくりの話になると、岩津地域ではしばしば大樹寺が示されるが、他にも足利氏関連史跡、松平関連史跡、細川氏関連史跡、ガラ紡、岩津発電所などもある。これらの歴史的価値を市全体で共有すべきである。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
2-5	土地利用に関する方針として「都市機能の導入」とあるが、都市計画マスタープランに位置付けて、どのような都市機能を誘導していく方向性なのかを明らかにすべき。また、それを実施するにあたり地域が解決すべき課題があるのであれば、明記してほしい。	本計画の関連計画である立地適正化計画において、各都市機能誘導区域へ誘導する都市施設を示しています。
2-6	岩津センターの整備に伴い、「商業」や「業務」といった機能を集積できるのであれば、ぜひそうしたい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
2-7	岩津センター内に岩津地域の文化、歴史、地理に関わる研究・調査・発信の拠点を置いてほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。

番号	意見概要	市の考え方
2 岩津地域のまちづくりに関すること		
2-8	<p>景観・自然環境に関する方針に「アグリパーク」とあるが、これは何を指しているか。担当課はどこか。岩津センターなどのまちづくりと総合的に議論するべきものとする。</p>	<p>アグリパークとは、おかげ農遊館、農業支援センター周辺一帯を「おかげの食と農の生産・交流・PR拠点エリア（食＝農＝アグリパーク構想）」として、地域と共に、にぎわいが創出できるエリアとする構想であり、担当は農務課です。</p> <p>いただいたご意見は、関係部署へ申し伝えます。</p>
2-9	<p>総合計画では「岩津地域活動拠点整備」が明示されているため、都市計画マスタープランでも位置付ける必要があると思う。土地利用の方針で示されているものを実現するための方策として、岩津センターを位置付けてほしい。</p>	<p>第3章地域別構想の岩津地域の土地利用に関する方針と主な施策（3-50 ページ）において、「地域拠点の岩津バス停周辺では周辺商業地や沿道複合地などを配置し、商業施設や医療施設などの都市機能の誘導や多様な主体の活躍に資する地域活動施設の整備を図ります」と示しており、岩津センターの位置づけをしています。</p>
2-10	<p>岩津中心商店街の陳腐化が著しいため、支所の移転跡地の有効活用を含めて活性化策を確立してほしい。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
2-11	<p>高齢化が進む集落地の移動手段の確保をお願いしたい。免許返納を考えた場合、この問題解決は必要不可欠である。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
2-12	<p>3-48の「市民意向」として、市民意向の項目の内、前回は「住みやすい理由」として件数が多かった「災害」、「交通の便」、「公害」等の項目と、「住みにくい理由」として件数が多かった「交通の便」が、今回の市民意向調査では調査項目から外されている。これらの項目を調査しなかった理由を教えてください。また、これらの項目が市民意向からなくなったことが、岩津地域の都市計画にどのように反映されたのか示してほしい。</p>	<p>「災害」「交通の便」については、表現が変わっておりますが、それぞれ「防災の対策・体制」「都市インフラの整備」という同様の項目を設けております。市民意識調査は今後の市政の方向性決定の参考とするために実施しているため、具体的な施策検討への活用が想定され、かつ現行の総合計画を踏まえた設問を設定しており、「公害」のように前回の調査から除外された項目もあります。項目がなくなったことが岩津地域ないしは本市全体の都市計画に直接的に反映されたということはありません。</p>

番号	意見概要	市の考え方
2 岩津地域のまちづくりに関すること		
2-13	3-48の「市平均との比較」として岩津地域の面的整備率が前回の2.12から今回の1.69に、道路率が前回の1.05から今回の0.96に下がった理由は何か。この変化を踏まえて、岩津地域の都市計画にどのように反映されたのか示してほしい。	面的整備率については、再検証したところ、前回の数値が過大に出ていることが判明し、現行策定時の正しい岩津地域の面的整備率は1.51でしたので、面的整備率の減少はありませんでした。道路率については、阿知和工業団地が追加されたことにより分母である市街化区域面積が増加し、相対的に下がったためです。現行計画にて示されていた「阿知和地区での工業用地の整備の推進」が反映されたものです。
2-14	3-51の「道路・公共交通に関する方針と主な施策」「1 広域道路網の整備促進、幹線道路網の強化、身近な道路の整備促進」の「都市計画道路などの整備」として、見直し前は地域内の円滑な交通を図るために「市道奥殿学校線」及び「仁木八反田5号線」などの整備が記載されていたが、見直し（案）では削除されているため、その理由をマスタープランに記載してほしい。	現行計画の策定時は、当該路線の整備を推進していたため記載していましたが、現在は整備が完了していますので、そうした路線は記載を削除しています。
2-15	3-51の「道路・公共交通に関する方針と主な施策」「1 広域道路網の整備促進、幹線道路網の強化、身近な道路の整備促進」の「都市計画道路などの整備」として、見直し前にあった「中山間地域の暮らしを支える県道長沢東蔵前線の整備を促進します。」の記載を削除した理由をマスタープランに記載してほしい。	現行計画から記載方法を見直し、「地域内の円滑な交通を図るため、県道長沢東蔵前線の整備を促進し～」という記載方法としており、削除はしておりません。引き続き、当該路線の整備を促進してまいります。
2-16	3-53の「景観・自然環境に関する方針と主な施策」「3 無秩序な開発の抑制による自然環境の保全・活用」「おかざきの食と農の生産・交流・PR エリア（食＝農＝アグリパーク）構想の推進」について、農業と地域の活用であることから、「4 食と農の交流」などの項目を新たに設けて記載した方が良いと思う。	ご意見のとおり、当該内容は農業と地域の活用という内容でございますが、広く捉えると「自然環境の保全・活用」に関するものですので、「3 無秩序な開発の抑制による自然環境の保全・活用」の項目のひとつとして記載しています。
2-17	第7次岡崎市総合計画（後期計画）（案）の24頁にある「30年後のグランドデザイン概念図」には、岩津地域の位置に「ものづくり産業」「レジャー交流施設」という表示がある。これを都市計画マスタープランの「3-55 まちづくり構想図（岩津地域）」にも反映して記載してほしい。なお、今回の見直し（案）には、新たな工業地の候補が示されているが、岩津地域が「ものづくり産業」という位置付けのようには見えない。併せて、岩津地域における「ものづくり産業」「レジャー交流施設」を推進するための具体的な取組計画を記載してほしい。	第7次岡崎市総合計画（後期計画）（案）における「30年後のグランドデザイン概念図」は都市のゾーニングを示したものです。「ものづくり産業」「レジャー交流施設」等の表示は、詳細なエリアを断定してプロットしているものではありませんので、本計画への反映もしていません。

番号	意見概要	市の考え方
2 岩津地域のまちづくりに関すること		
2-18	<p>3-52の「道路・公共交通に関する方針と主な施策」「3鉄道やバスなどの連携による公共交通ネットワークの構築」の「地域内交通の充実」について、見直し前の記載内容と変更はないが、交通不便地域が多くある岩津地域では自家用車での移動ができなくなると生活の足の確保が困難となるため、移動手段の確保と利便性の向上について、地域での主体的な取組が一層進められるような取組を加速することをマスタープランに記載してほしい。</p> <p>現在パブコメ中の第7次岡崎市総合計画（後期計画）の（案）の28頁にある「分野別の主な取組」の「(1)暮らしを支える 都市づくり（都市インフラ）」の「③安全・円滑・快適な交通環境の整備」において、「共助型交通（自家用有償旅客運送等）により「交通空白」における移動手段を確保し、交通ネットワークを構築します。」と記載されている。</p> <p>さらに、「住み慣れた地域で暮らし続けるための仕組みづくり」の実現を目指した「岡崎市中山間地域活性化計画～オクオカ イノベーションプラン 2030」が令和4年3月に策定されており、恵田学区と奥殿学区が対象地域となっており、56頁に「生活インフラ等の確保」として「中山間地域に安心して住み続けられるようにするため、住居、情報基盤、交通等の生活インフラ等を確保するための取組みを推進します。」と記載されている。</p>	<p>本市では、本計画の実現に向けて、市民の皆様の主体的な都市づくりへの参加により、魅力の高い都市づくりを進めていくことが大切だと考えております。そのことは第4章の4-8ページに記載しており、特定の地域ではなく全市的に大切なことと捉えております。そのため、地域別構想に当該記載は行いませんが、関係部署と連携し、地域での主体的な取組みが一層進められるよう努めてまいります。</p>
2-19	<p>3-52の「公園・緑地に関する方針と主な施策」「身近な地域資源の保全」について、見直し前の記載内容と変更はないが、自然、歴史等の身近な地域資源の活用は市と市民活動団体などとの連携・協力により推進することが現実的と感ずるため、「自然・歴史・文化などの身近な地域資源を保全します。実施にあたっては、市民団体等の連携・協力も求めながら実施します。」と記載してはどうか。</p>	
2-20	<p>3-53の「景観・自然環境に関する方針と主な施策」「1景観計画及び歴史的風致維持向上計画に基づく景観や歴史・文化資源の保全と活用の推進」「歴史文化資源の保全」について、見直し前の記載内容に変更はないが、歴史・文化資源の保全や活用は市と市民活動団体などとの連携・協力により推進することが現実的と感ずるため、「地域の歴史が感じられる歴史・文化資源を保全・活用します。実施にあたっては市民団体等の連携・協力も求めながら実施します。」と記載してはどうか。</p>	

番号	意見概要	市の考え方
3 東部地域のまちづくりに関すること		
3-1	地区の通学路は、舞木町大正地区方面、池金方面、中柴方面からの道路が指定されている。これらの通学路のうち、県道生平幸田線への三井アウトレットパーク岡崎からの出口や愛恵教会前の狭く歩道もない道路、名電山中駅東の線路をくぐり抜ける狭く歩道もない道路は、危険度が特に高い。三井アウトレットパーク岡崎の開業に伴うまちづくりに通学路の安全対策を計画することを要望する。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
3-2	本宿駅の周辺及び北側は、国道1号線、東名高速道路で南北が分断され、かつ、北側は山地となっている。それをまちにするには何らかの手を打つ必要がある。一方、舞木町野添・改正地区は、市街化区域編入から外れたが、舞木町中柴地区の宅地化が進んだときにまちとして中途半端にならないよう、名電山中駅も含めた主要道路の計画を今から作成しておく必要があると思う。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
3-3	11月4日にアウトレットモールが開業したことで、すでに平日2万人、週末は3万人が来訪しており、東部本宿・山中町に年間約1,000万人の来訪が見込まれている。これは中部国際空港の年間乗降客数や沖縄県の年間の観光客数に匹敵する。新たに3,000人の雇用が生まれ、地域住民でも特に若い世代で様々な形で働いている人がいる。税収もアップし、経済学者によると経済波及効果は600億円とも言われている。内田市長もアウトレットモールを核としたまちづくりをさらに進める方針を示しており、その効果として若年世代の移住もみられ始め、地域の活性化の成功を地域住民は歓迎している。今後、本宿駅前の交通広場の整備、スーパー・本屋・フィットネスクラブ・映画館・医療介護施設・高齢者住宅・教育施設など、地域住民の生活利便性向上などのため、土地区画整理事業を一日でも早く進めてもらいたい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
3-4	市街化区域へ編入されたのは本宿駅およびアウトレットモール周辺の一部に限られ、今後駅前の事業が進んだとしても、新たに住宅を建てられるエリアは十分とは言えない。例えば、住民が望む青い鳥学園跡地の住宅整備はじめ、本宿駅周辺の市街化編入をさらに広げ、居住誘導を一層進めてほしい。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。
3-5	現状地元の保育園の受け入れに限界があり、子育て世帯の需要に応えきれていない。数年前から岡崎市議会で表明されている岡崎市立本宿保育園の増築整備を喫緊の課題として進めてほしい。小学校の学級数においても、例えば、本宿小学校では新1年生が1クラスであるのに対し、井田小学校は5クラスと著しい差があり、市内東西格差の是正が必要であると考えている。	いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。

番号	意見概要	市の考え方
3 東部地域のまちづくりに関すること		
3-6	<p>商業施設の分布、土地利用現況、基盤整備の状況、公共交通ネットワーク、医療施設の分布、福祉施設の分布、子育て支援施設の分布、教育施設の分布、地域資源の分布状況など、現在の極端に左側（岡崎市西部）に偏りすぎた都市計画を軌道修正する必要があると思われる。本宿駅周辺に加えて岡崎東インター周辺も市街化区域へ編入し、都市インフラの整備とともに住宅・商業機能の充実を促す必要がある。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
3-7	<p>岡崎市都市計画マスタープラン【案】「1-2 市民・事業者などの意向」にもあるように、都市インフラ整備への市民ニーズは高く、市民意識調査では「住みにくい理由」として公共交通や生活利便性不足が挙げられていた。さらに、中心拠点および各地域拠点間のアクセス改善を図ることで、さらなる人口流入と地域活性化が期待でき、税収の増加を通じて岡崎市、ひいては愛知県全体の発展にもつながると考えられる。この取組は、国土交通省が提唱する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にも合致している。本宿・山中にアウトレットができたことにより、いわゆる「オクオカ」は、長野県軽井沢町のように都会に住む富裕層あるいは外国人などのセカンドハウスエリアとしてのポテンシャルもあると思われる。</p>	<p>本計画の関連計画である立地適正化計画に基づき、引き続き「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組みを推進してまいります。</p>
3-8	<p>名古屋方面あるいは静岡県西部、豊田市を含む広域アクセスに優れ、災害に強く十分な面積の土地が確保できる東部地域は、産業候補地としても適していると考え。例えば、前述した解体中の旧本宿特別支援学校・青い鳥学園跡地周辺を住宅整備するとともに、その裏から上衣文にいたる山を開発し、工場を誘致すべきと考える。産業用地に関するアンケートで「用地面積の確保」の要望が多く、岡崎市から転出した理由にも「敷地の狭さ」が挙がっており、十分な土地を確保できる東部地域の活用は地域・産業双方のニーズに合致する。また市街化区域拡大により美合から本宿にかけての国道1号線沿いの土地も周辺商業地に広げ、ロードサイド型商業など沿道サービス型への土地利用を誘導すべきと考える。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
3-9	<p>本宿駅周辺や岡崎東インター付近は、岡崎市西部と比較して地震等の自然災害リスクが低い点も重要である。現状では西部・中心街の居住誘導区域の多くが浸水 想定区域に該当し、同区域には人口の約6割（約20万人）が居住しており、医療・教育・行政施設の多くが立地している。一方で、昭和43年制定の都市計画法は何度も改正されており、国土交通省「立地適正化計画の手引き（基本編）」では、浸水想定区域を居住誘導区域に含めないことが望ましいとされている。これらを踏まえ、安全性の高い本宿駅周辺および岡崎東インター周辺などの東部地域への居住及び都市機能誘導は、国の勧める合理性と政策的根拠を持つ判断といえる。</p>	<p>本計画の関連計画である立地適正化計画に基づき、引き続き「居住誘導及び都市機能誘導」の取組みを推進してまいります。</p>

番号	意見概要	市の考え方
3 東部地域のまちづくりに関すること		
3-10	<p>「1-4 都市づくりの主要課題」として挙げられている「2 コンパクトでスマートな都市づくりへの対応」に、「各地域の鉄道駅周辺などでは生活サービス施設の充実を図り、中心部と各地域をつなぐ公共交通ネットワークの維持・充実により、過度に自動車に頼らなくても生活できる都市構造へとシフトしていくことが必要」とあることから、名鉄本宿駅への特急電車の常時停車やアウトレットパーク側への改札口の新設および自動改札機の増設、額田地域を含めた広域のデマンドバスなどの整備、タクシー台数の大幅な増加などを進めてほしい。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
3-11	<p>「4 自然・歴史・文化を生かした都市の活性化、観光振興への対応」として、民間資本などを活用したくらがり溪谷の活性化、サムライ・将軍・忍者といったキーワードを生かし、歴史史跡・文化資源を活用したインバウンド誘致など、アウトレットを拠点とした周辺への周遊・観光振興への取組に期待したい。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
3-12	<p>旧東海道の街灯整備や電柱地中化を進めてほしい。これは、「2-2-8 防災に関する方針」の〈基本方針2 防災都市基盤の強化による災害に強い都市づくりの推進〉に記載された避難や救助、物資輸送などの応急活動に必要な緊急輸送道路の無電柱化などの整備促進につながる。東部地域には救護所が一か所もなく、地域唯一の災害拠点病院の後方支援病院である富田病院への災害時の緊急輸送道路を確保するためにもとても重要である。</p> <p>また、〈基本方針5 復興事前準備の取組みの推進〉に災害に強く、早急な復旧・復興ができる都市を目指すとして記載されているが、2023年6月の豪雨により損壊した額田地域の檜山地区の道路が未だに修繕されないままとなっているため、地域住民の交通などに支障が出ており、早急に復旧してほしい。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>
3-13	<p>東部地域の「道路・公共交通に関する方針と主な施策」の中に、都市計画道路本宿檜山線（国道473号）の4車線化、蒲郡本宿線（国道473号）の道路計画の策定を促進するとあることは、率直に評価したい。早急に進めてほしい。その他にも、県道324号生平幸田線の山中小学校北交差点への右折レーン設置および愛恵協会前の道路拡張や、国道1号線を渋滞させないために当エリアにての東名高速のスマートインターチェンジ設置も早々に進めてほしい。これは、防災の観点からも非常に重要であると考え。</p>	<p>いただいたご意見は今後のまちづくりの参考にさせていただきます。また、関係部署へ申し伝えます。</p>

