

	計画に対する意見	市の考え方
1	<p>【1】 今回の「個別の中間見直し」は特に問題ない。 土地利用(住宅地／商業地／工業地)の適正配置と実行が重要。 土地保有者意向は尊重した上で、「市全体のまちづくり」に沿うように、市が強調整する事が優先事項だと思います。</p> <p>【2】 冒頭の「取り巻く状況等の変化を踏まえ」を念頭に熟慮すると、大事な背骨が足りない。 将来像「魅力ある自立したまち・・・」ですが、いずれのゾーンも、人間活動に「エネルギー」が必須 市内エネルギー消費(企業、施設、交通、家庭等)を、海外から購入する化石燃料減らし、「地産地消の再エネへの転換」を早急に進めないと、2050年CNまで僅か25年。今回の計画見直しに「再エネ地産地消」の取組を始め、実行に移せるための、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再エネ・水素等エネルギー関連施設(つくる、ためる、つかう) ・エネルギーネットワーク ・交通ネットワーク <p>の配置を具体的に加味する事が重要だと思う。</p>	<p>【1】 ご意見のとおり土地保有者の皆様のまちづくりへの参画意欲を尊重し、調整することが重要であると考えております。</p> <p>【2】 令和7(2025)年3月に、2050年までのゼロカーボンシティ実現に向けた計画として「ゼロカーボンシティ推進計画」を策定しました。本計画では、取組の3本柱の一つに「再エネ」を掲げ、太陽光を中心とした再生可能エネルギーの地産地消を推進することとしています。 また、ゼロカーボンシティの実現には、化石燃料の代替燃料として期待される水素の利活用や、次世代太陽電池として注目されるペロブスカイト太陽電池を活用した太陽光発電など、新たな技術の活用も必要不可欠であると考えております。 これらの関連計画との整合を図りながら、まちづくり基本計画の将来像として掲げた「魅力ある自立したまち、いつまでも住み続けたいまち・みよし」の実現を目指してまいります。</p>
2	<p>【1】 市民ニーズに基づく次世代交通網の構築(第Ⅱ章2.「道路・交通の方針」について) 誰もが移動しやすい交通網の整備は、本市の持続可能性を左右する最重要課題です。本年11月に私共が独自に実施したアンケート調査では、66.7%の市民が「公共交通機関の利便性」を市内での不便な点として挙げており、この切実なニーズを重く受け止める必要があります。この課題解決のため、今回の改定においてデジタル技術を活用した次世代モビリティの導入検討をより明確に位置付けるべきです。私共では、トヨタ自動車等の地元企業との連携を視野に、次世代型交通結節点の整備や、新たな基幹交通(BRT等)の実装について検討を重ねてきました。これらの提案を計画に反映させることで、アンケートに示された市民の不満を解消し、円滑に移動できる「自立したまち」の実現が加速するものと考えます。</p>	<p>【1】 誰もが移動しやすい交通網の整備が、持続可能なまちづくりにおける最重要課題の一つであるというご認識は、本市も全く同じであると考えております。 お示しいただいたアンケート結果は、公共交通の利便性向上を求める市民の皆様の率直な意見として、真摯に受け止めております。一方で、本市が昨年度実施した行政評価アンケートにおいては、公共交通に不満(不満+やや不満)と回答された割合は24.9%、また「さんさんバス」の利用者アンケートにおける満足度(満足+やや満足)は62.3%(不満割合12.0%)となっており、市全体の客観的な状況としては、現在の交通網に対して一定の評価もいただいているものと分析しております。このため、現状において直ちに次世代交通網への全面的な転換を図る段階にはないと考えておりますが、ご提案いただいた次世代モビリティ(MaaSやBRT等)の導入や、地元企業との具体的な連携といった視点は、今後の人口動態や移動需要の変化を見据える上で大変重要であると認識しております。 次世代技術の実装に向けては、既存の交通事業者との役割分担の整理、運行コストの精査、道路空間の確保といった技術的・財政的な課題の解決に加え、周辺市町を含む広域的な交通ネットワークとの整合性を図る必要があります。今回いただいたご提案は、本市の将来に向けた持続可能な交通体系のあり方を調査・研究していくための貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>

<p>【2】三好地域(中心市街地)周辺の拠点性向上と民間活力の導入 (第Ⅲ章 5.「地域別まちづくり計画」について)</p> <p>社会情勢の変化に対応し、将来都市構造の適正化を図る見直し姿勢を支持します。さらに、本市の顔である「三好地域(中心市街地)」周辺のまちづくりにおいて、民間活力を導入した具体的な拠点形成の視点をより明確に盛り込むことを提案します。私共では、このエリアにおいて市民が日常的に利用でき、多世代の交流が生まれる「次世代型コミュニティハブ」の必要性を議論してまいりました。計画の実効性を高めるため、当該項目の将来像に「民間団体や地元企業との連携による、魅力ある商業集積や公共的機能の整備を検討・推進する」といった主旨の表現を追記いただくよう要望します。これにより、行政と民間が共通の指針を持って、持続可能な中心市街地づくりに取り組むことが可能になると確信しております。</p> <p>【3】既存方針を具現化・社会実装するための推進体制の提案 (第Ⅱ章 7.「参加型まちづくりの方針」について)</p> <p>本市がまちづくりの根幹に据える「住民発意・提案のまちづくりという基本方針を改めて強く支持いたします。現在「みよし市まちづくり審議会」等の枠組みがありますが、民間側の視点としては、既存の枠組みだけでは「住民発意の推進」にまだ改善の余地があると考えています。今回の中間見直しは、長年掲げられてきた理念を、民間が持つ知見やネットワークと結びつけ、実効性の高いものへと進化させる絶好の機会です。私共では数年前から会議や先進地調査等を積み重ねてまいりました。この「自立したまち」という目標を確実なものとするため、今回の改定を機に、民間の具体的な提案を実際の事業へと繋げるための「官民合同の事業化推進プラットフォーム(協議体)」の構築を提案します。</p>	<p>【2】第Ⅲ章「地域別まちづくり計画」における将来都市構造の見直し姿勢にご賛同いただきありがとうございます。</p> <p>ご要望の「民間団体や地元企業との連携による具体的な機能整備」といった事業手法や推進体制に関する内容につきましては、本計画が示す将来像を実現していくための「具体的な手段」に位置づけられるものと考えております。本計画案においても、全市的な基本方針として多様な主体との協働や拠点エリアの魅力向上についてはお示しているところであり、現時点での計画本文への特定の事業手法等の追記は行いませんが、今回いただいた民間活力の導入や次世代型コミュニティハブに関するご提案は、本計画に基づく今後の具体的な施策の展開や、中心市街地における事業化の検討を進める上で、大変有意義なものとして参考にさせていただきます。</p> <p>【3】第Ⅱ章「参加型まちづくりの方針」に掲げる「住民発意・提案のまちづくり」に対し、深いご理解とご支持をいただきありがとうございます。ご提案の「官民合同の事業化推進プラットフォーム」の構築をはじめ、民間が持つ知見やネットワークを実際のまちづくり事業へと結びつけていく視点は、これからの「自立したまち」を実現していく上で、本市としても大変重要であると認識しております。</p> <p>本計画は、本市のまちづくりにおける大局的な理念や基本となる方向性を示すものであり、ご提案いただいた具体的な事業化推進体制の構築や新たな協議体の設置といった「実施体制や手法」につきましては、本計画の理念を踏まえた上で、今後の具体的な施策展開や事業化の中で検討していくべきものと考えております。</p> <p>そのため、現時点において本計画案への新たな枠組みの加筆等を行いませんが、いただいたご提案や、これまでの皆様の活動から得られた貴重な知見につきましては、今後の市民協働のあり方や、より実効性の高い推進体制を検討していく際の参考にさせていただきます。</p>
<p>3 鉄道路(地下鉄)延伸計画の復活(みなよし:なかよし地区)</p> <p>当市は、通過地点だという永年の懸案事項からの脱却を目指す一案です。現在当該地区は 開発空白地帯だが道路渋滞が慢性的であり、長期的には 人流と物流の安心安全な分離が急務と思考します。当該地区が住みよい町となるよう対応願います。</p>	<p>公共交通の充実を図るための一つ的手段と考えますが、鉄道は大量輸送機関であり、独立採算で行う必要があるため、多額の建設・維持費用を賄うことが可能な運賃収入が見込めなければ実現性は乏しいと考えております。</p>

4	<p>高齢者だけではなく、中学生や高校生など絶対に車を運転することができない世代の交通手段を増やしてほしい。みよし市の駅がないエリアに住むと、高校は大学まで進学実績がきちんとあるところに通えない。私立にも行かせてあげられない。そうなると、駅までの交通手段がないから、子どもたちは徒歩か自転車しかないが、不審者も増えていて危険もつきまといている。男女問わず、子供を1人で夜道を歩かせるのも近頃ためらわれる。交通網が充実したら、みよし市はもっと住みやすくなると思う。子どもたちが住みやすい街こそ、本当の意味で良い街だと思う。</p>	<p>駅までの交通手段としては、本市のさんさんバスや名鉄バス等の民間のバスもありますので、ぜひご利用ください。また、自転車でバス停や駅まで移動し、バスや電車に乗り換えるサイクル&ライドを本計画内でも推進しており、公共駐輪場を整備するなど鉄道やバスなどとの公共交通相互の連携を図ることで利用しやすい環境づくりに努めてまいります。</p>
5	<p>三好ヶ丘駒場線にさんさんバスを走らせて欲しい(乗り継ぎタクシーだと一方向しか行けないし、電車まで乗ることを考えると時間を合わせるのが難しいし不便)。バスが不可能ならせめて乗り継ぎタクシーで駅まで乗せて欲しい。</p>	<p>公共交通の充実に有益な一つ的手段と考えております。限られた財源の中での効率的な運行維持や、深刻化する運転手不足への対応、さらには既存の交通網との全体的なバランスを考慮し、交通事業者や警察等の関係機関、および庁内関係部局との調整が必要のため、ご意見は公共交通担当部局と共有し、利用実績や社会情勢を精査しつつ、最適な運行形態について関係者も含めて検討して参ります。</p>
6	<p>中日ドラゴンズ他がファーム拠点の移転先を公募 北海道北広島市が日ハム球団を誘致した成功事例を参考にしたと察する 安城市議会は議論が始まり半田市も動き出しそう みよし市は財政の豊かさに胡坐をかいてか市のメダマや特徴も積極性もない 幸い名鉄豊田線沿線でアクセスもよい 中日 OB 英智さん曰く常勝時代はファームのナゴヤ球場にはまだ一軍時代のスタンドが残地され階段トレーニングのおかげ発言もありみよし市北部なら高低差もあり満たせる 実業団トヨタ自動車や大学一部東海学園大の強豪野球部の球場もある。ぜひみよし市のまちづくりの貢献のために誘致活動に参加しましょうよ。</p>	<p>積極的な誘致活動のご提案については、本市の特性を生かした一つ的手段と考えています。ご意見は企画担当部局と共有し、事業効果・費用の予測や市民ニーズを総合的に勘案しながら検討してまいります。</p>
7	<p>ホテル業や民泊に関する計画が必要ではないか？規制すべきところと誘致すべきところを明確にしたほうがいい。</p>	<p>本計画においては、市役所を中心に、公共公益施設が集まり、銀行、郵便局や大型商業施設が隣接し、生活に必要な機能が集積された地域を「都市中心拠点」と位置付けており、商業施設、宿泊・会合機能施設などの充実や、文化・福祉・健康といった公共公益施設の整備により、にぎわいと交流を創出する複合的な都市機能の集積を図るとともに、土地の高度利用や既成市街地の整備、魅力ある都市空間の創出により、本市の顔づくりを進めることとしております。</p> <p>いただいたご意見は、関係部局と共有し、観光需要や居住環境のバランスを考慮した最適な誘導策等について、今後の検討とさせていただきます。</p>
8	<p>EV 急速充電スポットを増やして欲しい。特にみよしインター付近であれば市外からのアクセスも見込める。</p>	<p>電気自動車(EV)用の急速充電スポットの設置については、国や県とともに本市においても設置者に補助金を交付することによってその普及に取り組んでおります。</p> <p>また、市内の公共施設の駐車場にもいくつか設置しており、今後も設置を進めてまいります。</p>

9	<p>住宅地の拡大を進めるのであれば、雇用の確保を目的とした商業機能の整備を併せて位置付けるべきと考えます。</p> <p>計画(案)では新たな住宅地の検討・配置が示されていますが、居住人口の増加に対して、市内での雇用確保に関する方針や具体策が十分に示されていないように感じます。</p> <p>みよし市は豊田市や刈谷市など、就業機会の多い自治体に隣接している一方で、みよし市単体として見ると就職先の選択肢は限られており、雇用基盤が弱いという課題があると考えます。</p> <p>住宅地の拡大のみが先行した場合、市外への通勤依存が高まり「生活の場」と「働く場」が分断されるおそれがあります。</p> <p>持続可能なまちづくりの観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活圏内での雇用創出につながる商業施設やサービス業の誘導 ・地域雇用を生む中小規模店舗・事業所の立地促進 ・住宅施策と商業・雇用施策を一体的に進める方針の明確化 <p>について、計画内でより具体的に示していただくことを要望します。</p>	<p>ご指摘のとおり、本市は周辺地域に就業機会が多い地理的特性を有しておりますが、市内においても生活圏内で多様な雇用を創出し、「生活の場」と「働く場」が調和した職住近接の環境を整えていくことは、今後のまちの活力を維持していく上で重要であると考えています。</p> <p>本計画は、都市計画マスタープランとして、本市全体の都市計画や大局的な土地利用の基本的な方針を定めるものです。ご要望のありました商業施設や中小規模店舗の具体的な誘導策、および住宅施策と商業・雇用施策を一体的に進めるための詳細な手法につきましては、本計画で示す土地利用の方針を基本としつつ、今後の実際の都市計画制度の運用(地区計画の活用など)や、産業振興に関する個別施策の中で具体化していくべきものと考えております。</p> <p>そのため、現段階において本計画(案)への新たな施策の加筆は行いませんが、今回いただいた「生活圏内での雇用創出」に関するご意見は、今後の具体的なまちづくり事業の推進や、本市の地域特性を活かした経済活性化策を展開していくための重要なご意見として参考にさせていただきます。</p>
10	<p>的外れな意見かもしれませんが、みよし市内でのシェア自転車やシェアキックボードのようなものがあると便利だと思います。駅が1つしかないし、さんさんバスも1時間に1本なのであったら大変助かるなど。駅、公民館、市役所などに設置できないかなあと思いました。</p>	<p>市内の移動利便性を高めるための一つ的手段と考えますが、安全性確保や採算性、法規制などの課題があるため、ご意見は、関係部署と共有し、他都市の事例や社会情勢の変化を踏まえ検討してまいります。</p>
11	<p>【検討いただきたい内容】</p> <p>①明知八和田山地区に加え(を廃止し⇒に加え)、新たに福田六反田地区を位置づける。</p> <p>②I-21の地図において、明知八和田山地区(明知町平成地区も含む)も今まで通り掲載いただきたい。あるいは、さらに東側(トヨタ自動車明知工場の南側全て)にも拡大いただきたい。</p> <p>【位置づける・拡大する理由】</p> <p>①工業誘致をすることで、市財政が豊かになる。</p> <p>②工場誘致の立地条件がよい。</p> <p>③みよし市明知町平成地区の地権者の多くが土地開発(工場誘致など)を希望していると聞いている。</p> <p>④みよし市明知町平成地区の地権者の後継者不足がある。</p>	<p>明知八和田山地区においては、所有者不明土地が多いなどの理由により開発が困難であるため、事業化の可能性などを総合的に判断して今回の見直しで廃止としました。</p> <p>なお、新市街地検討ゾーン(工業系)の位置づけは、将来需要や地元調整、農業振興地域との調整、インフラ整備状況、周辺環境への影響等を総合的に判断する必要があるため、ご意見をいただいた地区は、本市全体の土地利用バランスを考慮した中で今後の検討とさせていただきます。</p>
12	<p>【1】 社会情勢として、MaaS や AI を活用したDXまちづくりの推進などが注目されています。みよし市においても検討・活用の余地は十分にあると考えます。環境負荷低減についての言及はありますが、デジタルを活用したまちづくりも重要と考えます。ぜひ先進的な取り組みもチャレンジされてはどうでしょうか。全体として、魅力の創出につながる記載が少ないと感じました。エリアを定めた重</p>	<p>【1】 ご提案のとおり、MaaS や AI をはじめとするデジタル技術(DX)の活用は、今後の持続可能なまちづくりや市民サービスの向上において、重要な視点であると認識しております。先進的な取組へのチャレンジにつきましても、他自治体の事例等を注視しながら、みよし市の地域特性に合った活用策を幅広く研究・検討してまいります。</p>

点的な投資や魅力化など、方向性や抽象的な表現でもよいので、これからの都市デザインについて意欲的な表現や考え方があってもよいと感じました。

【2】Ⅲ-4 (2)地域づくりの方針／三好丘地域

「豊田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「都市拠点三好ヶ丘の周辺の中心市街地については、商業・業務などの利便を促進するため、高密度(建蔽率 80%、容積率 400～600%)を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。」とあります。三好ヶ丘周辺の活性化、高度利用、魅力化を図るために、建蔽率、容積率の基準みなおしも有効と考えます。時間もかかると思いますが、これらをめざす方向性について加筆いただけるとよいと考えますがいかがでしょうか。

「商業系市街地について」言及はありますが、具体性が乏しいと感じます。積極的な方向性を示していただけるとよいのではないのでしょうか。

また、エリアを定めた重点的な投資や魅力化、意欲的な都市デザインの必要性についてのご意見につきましても、メリハリのある土地利用を進める上で大変重要な視点です。

いただいたご意見は、令和 12 年に予定しております本計画の全面見直しに向けて、参考とさせていただきます。

【2】三好ヶ丘周辺をはじめとする拠点エリアの活性化や高度利用に向けた、建蔽率および容積率などの基準見直しに関するご提案につきましては、都市の魅力向上や都市機能の集積を図る上で、有効な手法の一つであると認識しております。一方で、用途地域等の土地利用規制の見直しや高度利用の推進にあたっては、周辺の道路交通網への影響、地域住民の皆様の合意形成など、多角的な視点からの慎重な調査・研究が必要となります。

また、商業系市街地の方向性に関するご意見についてですが、本計画は市全体のまちづくりの大局的な方向性を示す基本方針であるため、各エリアにおける具体的な整備手法等については、本計画の趣旨を踏まえつつ、地域特性に応じた検討を進めていくこととしております。今回いただいたご意見は、今後の本市における都市計画のあり方や、より魅力的な土地利用の方向性を検討していく上での貴重なご意見として参考にさせていただきます。

また、商業系市街地の方向性に関するご意見についてですが、本計画は市全体のまちづくりの大局的な方向性を示す基本方針であるため、各エリアにおける具体的な整備手法等については、本計画の趣旨を踏まえつつ、地域特性に応じた検討を進めていくこととしております。今回いただいたご意見は、今後の本市における都市計画のあり方や、より魅力的な土地利用の方向性を検討していく上での貴重なご意見として参考にさせていただきます。