

### 第3回 玉野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画検討委員会 議事録

日時：令和7年10月31日（金） 10：00～11：30

会場：玉野市役所3階 特別会議室



#### 1. 開会

##### 事務局

定刻となったので、第3回玉野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画検討委員会を開催する。皆様方におかれては大変お忙しい中ご出席いただき感謝する。  
今回オブザーバーとして岡山県都市計画課にお越しにいただいている。

##### 岡山県

どうぞよろしくお願いします。

##### 事務局

それでは次第2の報告に入る。以降の議事進行については委員長にお願いする。

##### 委員長

本日の会議は玉野市審議会等の会議の公開に関する要綱第2条に基づき公開とする。  
では次第の2の報告について事務局からご説明をお願いする。

#### 2. 報告

○第2回検討委員会における意見とその対応

・資料1の説明

##### 委員長

このことについて何かご意見ご質問あればお願いする。

##### 委員

資料1の別紙の図について、玉野市における沿道サービスゾーンはこの図示されている3ヶ所ということよろしいか。

##### 事務局

おっしゃるとおり。

##### 委員

都市計画法が定める沿道サービスゾーンはかなり昔に設定されたサービス分類のように思うが、これは都市計画法が規定するものなのか、玉野市で3ゾーンが設定できるものなのか。

#### 事務局

都市計画法第34条第9号の場所については、この沿道サービスゾーンに限らず、車線や車の通行量等によってどのような用途を許可できるかが変わってくる。1日2000台以上の通行があるような交通量の多い沿道が、この9号に該当する可能性が高い。

#### 委員

例えば介護福祉施設が沿道サービスに設定されていると思うが、このゾーンではもうできなくなるといふことか。

#### 事務局

介護福祉施設は、今現在も対象になっていない。

#### 委員

承知した。

#### 委員長

他に何かご質問があればお願いします。

ないようなので質疑はこここでとし、議事に入る。事務局からご説明をお願いします。

### **3. 議事**

○立地適正化計画について

・資料2、3、4の説明

#### 委員長

前回の会議で人口密度を維持していくことがいかに大事かということを議論していただいた。今後20年間で人口が4割程度減少していくという予測のもと、将来このまちをどう残していくべきか、どのような未来を選ぶのかについて、現実をどう見るか非常に大事なポイントとなっている。その上で、事務局で相当時間をかけて検討していただいたと理解している。

今説明していただいたことについて、ご意見、ご質問があればお願いします。

#### 委員

資料3と資料4について、これは二つの案があるという認識でよろしいか。

#### 事務局

そのとおりである。一つ目の案が、広く居住誘導区域に入るが、かなりサービス水準は下がっていくという案。なおかつ、人口密度の維持として前回協議の人口密度31人/haを維持しようとする、居

住誘導区域外から7割以上を誘導する必要があり、現実的に難しい。

今回追加で示した二つ目の案は、都市機能を特に利便性の高いところに集約することにより公共交通を維持し、これにより都市機能を利用する人口も維持できるということを主眼として設定した上で、居住区域以外のところも生活交通等によって繋いでいくことで、宇野・築港の都市機能を市全体で使っていくという案になっている。

#### 委員

資料3の案としては、都市機能誘導区域が活着している状態で、居住誘導区域は資料4の方という認識でよろしいか。

#### 事務局

おっしゃるとおり。

#### 委員

私はこの案に賛成。資料3の1ページにある「市民の足として」の表現について人権擁護の関係から、できれば「足」を「交通手段」等にした方が良いのではないか。

情報として、資料3の28ページにある三井造船の和田店、本部店、田井店については、来年の3月に閉店すると聞いている。お店が無くなるとどうしたらよいのか、という話が出ている。交通手段を持たない高齢者は、宇野や田井等の中心部で買い物をしたい場合、ヘルパーさん等に買物代行を頼んでいるが、移動だけで勤務時間が終わってしまう。和田もボランティアセンターへの依頼が増えていくのではないかと社会福祉協議会で出ている。何かの参考にしていただければと思う。

#### 委員長

非常に大事な話。地域は今どう変わっていかうとしているのか。事務局の方で何かコメントがあればお願いする。

#### 事務局

今後人口減少がどんどん加速していく中で、各地の都市機能を全て維持するのは不可能になっていく。どこかに都市機能を集約し、利便性を高く維持していく必要がある場合、どこだったら4割人口が減る中でも維持できるかを考えた上で、各地域で公共交通を結びながら都市機能が利用できるような都市構造を作っていきたいと考えている。

#### 委員

計画案を実行したときに、都市機能誘導区域、居住誘導区域について、どう変わっていくのかをご説明いただきたい。

#### 事務局

人口が減少している中で、都市機能を新たに追加していくというのは、個々にはあると思うが、大きく変わっていくことはないと考えている。人口がかなり減少していく中で、基本的に新たに誘導とい

うより、今あるものの維持が大事になってくると思っている。人口がまばらになってくると、今ある都市機能すらも守れなくなる。宇野・築港に都市機能が無くなれば岡山市の方まで行かなければならなくなる。そういった未来にならないよう、今ある都市機能を守り、玉野市内でも利便が保たれるようにしていきたいと考えている。

#### 委員

例えば市役所が新しくなったり、玉野病院ができたり、百十四銀行がメルカに移転してきたりと、いろいろ変化が起きているが、こういったものはこの計画とは別に進んでいるのか、この計画を前提に進んでいるのか。

#### 事務局

病院は、今回誘導施設に入れなかったが、銀行等は誘導施設に設定している。基本的に宇野・築港周辺に都市機能が集積することによって、ここに来ればいろんな目的を一度に果たせるという区域として残していきたい。そのため、銀行等もなるべく都市機能誘導区域の中に立地していただき、様々な機能が集積しているエリアを目指していきたい。

#### 委員

資料3の28ページから30ページに示されている誘導施設に関して、基本的には今あるものがほぼ維持できていればよいか。一部宇野・築港エリアに3000㎡超えの店舗が増えてくれたらいいなというようなイメージか。

#### 事務局

宇野・築港以外に大きな施設ができて人が集約し、新たな道路が必要になるなど、新たな投資が必要とならないよう、既存のストックを活用した上で、かつ便利なものが維持できていくというところを目指していきたい。

#### 委員

都市機能誘導区域以外のエリアに3000㎡超えのスーパーを建てられなくなるということか。

#### 事務局

建てられなくなるのではなく、都市機能誘導施設が区域外に立地する場合には、立地適正化計画で定められる届け出をする必要がある。都市機能誘導区域内に立地できるような場所があれば、市の方で情報提供し、働きかけていくことができる。

#### 委員

その裁量が市にあるということか。

#### 事務局

おっしゃるとおり。

#### 委員

水族館を除外しているという説明があったが、水族館も老朽化し、継続か建て替えかという話がある。建て替えの場合は誘導するのか、しないのか。

#### 事務局

水族館は海が近い方が良好等の条件があるため、今回は除外している。将来にわたって移動しないと決めているわけではなく、もし宇野の方が良好立地で環境的にも可能ということになれば、その際に誘導施設に改めて設定するということは考えられる。

#### 委員

都度検討が可能ということでよい。

#### 事務局

5年ごとに見直しが必要かどうかを検討することになっている。状況が変われば見直しということもある。

#### 委員

承知した。

#### 委員

一つ目に、人口が大幅に減っていく中で、生活サービスに関連する商売をどんどん玉野で出していけるかという点、正直結構きつい。住んでいるエリアによっては、倉敷市や岡山市も含めて利便性の高い公共交通を作り、周辺市の生活サービスもうまく利用しながら玉野市で質の高い生活をする事を考えた方がいいのではないかと。

二つ目に、人口減少とともに高齢化率が上がっていく。そうすると免許の返納等により外出が難しくなるので公共交通を充実させていくのも大賛成。これは両備も頑張る。しかし本当に高齢化率が高まっている状況だと、生活サービスを固定的に置くより、生活サービス自体が住民の方に合わせて移動するようなサービスのあり方の方が住民にとっては利便性が高いのではないかと。どうしたらクオリティオブライフの高い良い暮らしができるまちにできるか、ご検討いただきたい。

#### 事務局

まず隣接市の都市機能を利用していくという考え方について、上位計画として岡山県の広域の計画である岡山県南広域都市計画区域マスタープランがある。それにおいて岡山駅が重要な都市機能があるところとなっており、そこと玉野市を繋いでいく。広域連携軸として今回岡山玉野線を追加する計画になっており、国道30号と岡山玉野線とで、特に高いレベルの都市機能が必要ということであれば岡山駅にアクセスできるような交通体制と環境体制を図って行こうと考えている。

その中で、ご指摘のように岡山市に隣接するような常山駅や八浜駅周辺というところは、駅とバスとを併用していくとそれなりに利便が高く、路線バスでも特急バスを含めて1日25本以上のニーズがあるような区域であるので、こういうところは、もしかしたらそういう利便性が高いところというこ

とでの位置づけというのは考えられる可能性はあるとは思っているが、居住促進区域として広域的なものも考えながら、玉野市の中の田井と宇野というところで今回位置づけていこうと考えている。その、サービスの線をどこで切るかっていうのが、少し考えていく必要があるとは思っている。

#### 委員

整理としてよくわかった。

#### 委員長

玉野市の中である程度完結した生活をしていこうということ。広域に移動できる人はよい。しかし免許返納等で車を使えなくなると、近くでそれなりの拠点がある町を作っておかなければ、もうどうにもなくなってくる。近くでそれなりの生活ができるようなものを維持していこうとすると、ある程度その周辺に人口が固まってないとそれすら無くなってしまう。玉野に何らかの機能をきちんと維持していこうとしたときに、どれぐらいの人口で周りを支えていく必要があるのか。もちろん遠くに移動できる人に、行くことをやめなさいと言っているわけではない。かつ、先ほどおっしゃった移動販売みたいなもの。商業機能が現地へ行けばいいということもセットでいいと思う。都市全体を考えたときに必要なサービスと必要な都市機能、これをどういうふうに分けて考えていくのか、ということがすごく大事になってくる。地域で日常的な生活を考えたときに、近くにそれなりの機能をどうやって維持していくのか。これが都市計画で今考える話なのかなというふうに思っている。

事務局何かプラスアルファがあれば。

#### 事務局

ありません。

#### 委員

先ほどの広域の話は私も重要だと思っている。確かに県南広域マスタープランではそういうことを考えているが、マスタープランの性格上抽象的で、今回議論してるものと解像度が違う。今いろんなところで広域版の立地適正化計画というのを都市圏全体で作っている。この解像度に合わせて作ってるので、そういうものも必要に応じて作るかどうかを検討してもいいかなと思う。つまり、具体的に場所によっては岡山市の南区と連携して、この機能が、などの具体の話もあると思う。その場合、岡山市からやろうとは言っていない。やるとしたら周辺都市である玉野市さんの方から言い出さないとなかなか難しいかもしれない。

今回2案出てきが、私も委員長が最初におっしゃったことと同感で、人口が4割減していく。コーホートの推計値なのでほぼ正確な数値である。その前提を直視した上で、こっち（資料3）の案は、全体を何とかをしましょうという案だと思う。もう一方（資料4）は、強い中心を作ってそれをネットワークで何とか結んでいきましょうということで、将来の都市構造に相当影響を与える議論だと思う。できれば皆さんの意見を聞きながら、どうしていくかを考えた方がいいと思う。

#### 委員長

事務局、今の意見に対して何かあるか。

## 事務局

広域的な立地適正化計画という制度があることは知識として持っているが、なかなかそこまで働きができてない状況。今後勉強していきたい。

## 委員長

そういったものは市町村を通してやらなければいけないのか。県の都市計画の方で議論することはあるのか。

## 岡山県

広域の立地適正化に関しては、今の県南広域の状況でいうと、玉野市さんより前に、他の市町は立地適正化計画を作っており、大体10年20年という目標を立ててまちづくりを進めていくという状況。その中で、広域で考えることが各市町にとってメリット等があるかどうかはまず1つある。ただ公共交通等を連携していくことは非常に重要だと思うので、具体的な連携の分野について各市町さんの発意があれば、県としてはその市町間の合意形成等を図るような仕事はしていきたいと思っている。

## 委員長

広域行政はどこがやるのかというと、個々にやり始めるともうバラバラになっちゃう。まとまって本当にやるつもりがあるかどうかということだろう。さて他に何かご意見あるか。

## 委員

資料3の1ページにある基本方針を見ると、かなり広く書いてある。例えば集約型都市形成に向けた課題の部分について、車のドライバーではない子供や若年層の方と、実際にマイカーをもって移動している方、マイカーを失い移動手段を失ってくる高齢者の方、それぞれの立場で感じ方は違うと思う。全員に対して良い都市を作ろうというような前提がそもそも難しい。対象が全員になっているから、すごくぼやける。例えば公共交通手段すら使えない高齢者の方は他の計画でフォローするというような説明があるとわかりやすいのかなと思う。

## 委員長

たくさんの方の立場や視点があり、一つの計画で表現するのは非常に難しいのだろうと思う。特に都市計画なのでどうしても土地利用のことに着目してしまうということがあるので、将来の市民生活をどう描くのかを意識してやっていただければと思う。

資料4で、市街化区域の中に居住誘導区域外があり、三つに分かれているが、これはいるのか。内容を見ると今の生活と変わらない。今住んでいるところから出て行けという計画ではなく、どうせ住むのならここに来てほしいという計画なので、わざわざ設定しなくていいのではないかな。後々までこの記載を残すつもりなのか。

## 事務局

居住誘導区域外にあっても、生活の水準レベル、公共交通で繋げるレベルは変わってくると考えている。その利用できるレベルが、住む場所によって変わってくる。今後ますます人口が減っていくと、

バス停も無くなってしまうことが出てくると思っている。誘導区域外であっても、ある程度集約して便利なところを示すことにより、効率よく公共交通を繋げられると考えている。誘導区域外にも色をつけることで、こういうところはまだより便利に、こういうところはなかなか自分の力でないと生活していきにくくなるようです。公共交通、生活交通で繋ぐが、やはり水準はどうしても下がってくる。そういったことを示していくことで、なるべく繋がれるところ、生活しやすいところというのは示すことができると思って分けて記載した。

#### 委員長

何となくわかった。ただ、立地適正化計画の中に残すということは、市が誘導区域外だが将来的にもある程度町が残りますよと宣言をしている。人口が40%減り、地域にコンビニすら残らない可能性もある。自転車なんかで何とかいけるという可能性もあるが、どこまで責任を持った計画にするかという話だと思っている。

特に、居住誘導区域は絶対最初の案は駄目だと思っている。なぜならば、ここに住んでくださいねと市が言ったから住んだにも関わらず、人口40%削減でコンビニも何も無くなった、どう責任を取るのかというような話になると思う。40%減ったとしても何とか維持できることを明確にさせるという意味ではいいのかなと思っている。しかし、それにプラスアルファしたこれらは一体どういう位置づけなのか。立地適正化計画で言及する必要があるのかというところが引っかかっている。

#### 事務局

今はサービスのレベルとして違うということを示しているが、どう示すことが良いか、今後検討が必要と考えている。

#### 委員長

名前までたくさん付けているので。それっぽい生活のある程度保障するという雰囲気になる。

#### 委員

ぱっと見の印象で、誘導区域外は三つのセグメントがあるが、メリハリがないようにも見えないか。都市機能誘導していく、居住を誘導していく、だけど、そうじゃないエリアも三つある。人口4割減に備えるまちづくりとしてメリハリがない。表現の問題も含めてご検討いただけたらと思う。

#### 委員

同意見。ぱっと資料を見たとき違いがわからない。説明を聞いてどう分けているのかわかったが、理解されにくい気がする。一般居住区域又は生活拠点区域という言葉でまとめた方がわかりやすい。区域が違うことで、道路の開発や整備がされない等がこの区分けでされていくにしても、やっぱりわかりにくい気がするし、そこでは分けられない気もする。この区域だから、市としては予算を落とせる落とせないというような分け方をしたとしても、住まれている市民の方は納得いかないと思うので、分けなくていいんじゃないかという気がする。ただ、集落区域を分けた方がいいのかどうかはわからない。



#### 事務局

集落区域は市街化調整区域内であり、ここは誘導区域に含められないところなので、明確に分けておくべきところ。

#### 委員

わかった。

#### 委員長

いろんなご意見をいただいて、また事務局の方で考えていきたいと思う。

ではこの議論をここまでとする。

### **4. その他**

#### 委員長

その他何かあるか

#### 事務局

今後の策定日程について、第4回検討委員会を来年1月末ごろに開催させていただきたい。次回の委員会では、今回の誘導区域のことも、都市計画マスタープランの全体構想、立地適正化計画の誘導施策、防災指針等について協議させていただきたいと考えている。

またこの委員会の議事内容については、事務局にて概要案を作成・郵送し、皆様にご確認いただいた後、匿名形式で市のホームページにて公開したいと考えている。よろしくお願い申し上げます。

#### 委員長

最後に、今日はせっかくお集まりいただいているので、何かご発言されたいことあれば。

#### 委員

人口が減少する中で、先ほど頑張りますと言ってくくださったが、公共交通バスは乗車率が下がると単純に減便していくような気がしている。人口が減っていく市に対する公共交通の方向性をご教授願いたい。

#### 委員

他市の事例で言うと、岡山市内も中心部からものすごい郊外まであり、郊外のエリアは今増便をしている。郊外のエリアは人口が減ってきているが、公共交通は人口が減ったからと減便をしていくと、当然不便なので、より使われなくなっていく。だから一定程度の、例えば1時間あたり少なくとも二、三本は必ずバスが来るという状態を作る、というのを念頭に最低限のサービスレベルを岡山市全体で決めてやっている。ただ、民間事業としてやると採算が全く合わない。そういった部分については、公的なお金を入れていただき、ある程度路線維持が支えられる構造を作っている。瀬戸内市も同様。市営バスに切り替えていただき、運行は我々がしている。市民サービスという観点でダイヤを充実させ、運賃もぐっと下げたら、利用している方が1.5倍から2倍くらいに実は増えている。民間事

業として運行をしっかり頑張る部分と、行政と一緒にスキームを組みながらサービスを作っていくと、やっぱり本当に使われるのかなと思う。たくさん工夫の余地があるかと思っている。行政の介入がないとなかなか難しいが、それがある前提だといろんな組み方ができると思っている。

委員

玉野で言うとシーバスの便数が増えるというイメージか。

委員

そのとおり。

委員長

他に何かあるか。ないようなので、5の閉会に移る。  
進行を事務局の方にお返しする。

## **5. 閉会**

事務局

本日の予定は全て終了した。以上をもって第3回玉野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画検討委員会を閉会する。