

第5回 検討委員会意見への対応等について

【都市MP】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
働く世代が極端に減っていく構造の中で、基本的な商売や住民サービスが維持できないのではないか。労働力の確保についてどこかに触れておく必要があるのではないか。 生活しやすい、働きやすいまちをつくることで、結果的に皆さんが働いてくれるという形をこの都市計画マスタープランでどう示すか。どう産業立地基盤と居住を結びつけるか。それがどんな生活を描いているのかというようなことが表現できるとよい。	本市の経済を支える主要産業は製造業であり、これらの工場は、大型トラック等の物流網の確保、広い敷地面積の必要性、そして騒音や公害等への配慮から、住宅地と適度に分離した沿岸部に広く立地しております。 このような本市特有の土地利用を踏まえ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方をを用いて、日常生活に必要な機能が整った「コミュニティ拠点」と、臨海部等の「産業拠点」を、効率的な幹線道路網や地域公共交通網によって結ぶ「職住のネットワーク化」を図ってまいります。 これにより本市が描く将来の生活像は、「日々の通勤がスムーズで、仕事帰りに中心市街地での買い物や余暇を楽しみ、普段の暮らしは子育て環境や医療サービスが身近に揃った安全なコミュニティ拠点で穏やかに過ごせる生活像」です。 このような「働きやすく、住みやすい持続可能なまち」としての価値と快適性を働く世代や若い世代に示すことで、市内外から選ばれ、結果として多様な産業や住民サービスを支える人材が自発的に集まり、定着する好循環をこの都市計画マスタープランを通じて描き、その実現に向けた環境整備を推進してまいります。	P51「将来都市構造図」の最後に「将来イメージ図」を追加します。 P57「都市施設整備の方針」、「(1) 道路・交通施設整備方針」、「1) 基本的な考え方」、「①交通ネットワーク・機能の充実」に以下の項目を追加します。 記載案 ・日常生活に必要な機能が整ったコミュニティ拠点と産業拠点を効率的な幹線道路網や地域公共交通網によって結ぶ「職住のネットワーク化」を図ります。

【都市 MP】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
(P58) 免許を返納された高齢者や子供・学生等の日常利用の多いところに対して路線を維持しつつ、オープンファクトリーがくっつくイメージであれば理解できるが、オープンファクトリーが先に出ていることで目的が不明確になっているのではないか。オープンファクトリー等でいいのではないか。	右記のとおり修正します。	J R岡山駅や岡山桃太郎空港等からの来訪者を観光・産業資源を活用した市内回遊につなげることで、公共交通の利用促進を図り、市民の日常移動を支える持続可能な生活交通ネットワークの形成・維持を目指します。
(P58) 子供たちが安心して生活し、学べる地域にしていくために移動手段を確保するという視点を書いておいていただきたい。	道路・交通施設整備方針の基本的な考え方において、「人々が、安全・安心に、かつ快適に移動ができるよう、利便性向上を推進するとともに誰もが利用しやすい環境整備を促進し、利用者にやさしい公共交通の確立を目指します。」と記載し、子どもを含むすべての人が安心して移動できる環境づくりの方向性を示しています。 また、「主要な施設の整備方針」において、「だれもが安心して利用できる道路環境の整備」、「歩道・自転車道の整備の推進」、「通学路の安全対策の充実」などを記載し、これらを通じて、子供たちが安全に移動しやすい環境の整備を総合的に推進することとしています。	
(P58) バリアフリー化“等”を推進とした方がよい。	右記のとおり修正します。	高齢者や障害者をはじめとする誰もが円滑に移動できるよう、駅やバス停等のバリアフリー化やユニバーサルデザインの導入を推進し、快適な交通環境の整備を図ります。

【都市 MP】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
(P76) どういう指標で評価していくかは立適に書くとしても、都市計画全体としての設定も必要。実際に誰がどのようにどのタイミングでやるかを書く必要がある。指標を設定することで、政策を考えることにつながる。	指標例などを示します。 評価・検証の実施主体等についても記載します。	P76、77「(2) 評価・検証の実施体制及び評価の視点」を追加します。

【立地】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
(P1) ○の1つ目、高齢者や子育て世代とあるが、これだけか。子育て世代の後に“など誰もが”と入れた方がよい	右記のとおり修正します。	・高齢者や子育て世帯など、誰もが健康で快適に安心して暮らせる生活環境を実現すること
(P48) 居住誘導区域の境界設定は円弧上でいいのか。最初から敷地を勘案して道路境界等で設定した方がよいのでは。	居住誘導区域の大部分は用途地域界、区画整理境界、災害ハザード境界で区分されています。 一方で、一部に敷地を分断する形で区域が設定されている箇所については、境界の明確化を図り、届出対象の判断を容易にするため、道路や公園などの明確な地形地物を用いて区域設定（見直し）を行います。	居住誘導区域の区域境界の考え方に地形地物等を追加します。
(P88) 誘導施策が弱いのではないかと。どういった政策をとっていかししっかり考える必要がある。	現在、本市が行っている誘導に資する取組の継続的な実施や今後の人口動向等を踏まえて、誘導区域内で事業を行う場合に限定して支援メニューを強化するなど、効果的な施策の充実化を目指します。	誘導区域内における既存施策の活用促進や支援メニューの重点化を図ることを記載します。
(P93) 公共交通の利便性を確保するため施策がこれかという感じがしている。玉野市の皆さんが本当に便利だと思えるようなことを書いた方がいいのではないかと。	なお、誘導施策のうち、公共交通に係る施策について修正します。	公共交通に係る施策を修正します。

【立地】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
(P96) 都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定する根拠に公共交通の利便性を入れているのに利便性が低下してしまっている自治体有一部分にある。公共交通の利便性が下がっていることを知りませんでしたという状況にならないように。 (P96) 指定した本数を維持する方が目標かもしれない。サービスレベルと利用者数っていうのは実は関係しているようでしていない。目標を書かなければいけない。	公共交通に係る指標として、電車、特急バスの運行本数を評価指標として追加します。	【公共交通に係る評価指標】に運行本数を追加します。
(P96) 市内 4 駅を対象にする必要はあるか。宇野駅と田井駅でよいのではないか。4 駅なら、八浜駅、常山駅の駅周辺も居住誘導区域であってもいいのではないか。	居住誘導区域の設定そのものを目的として対象にしているものではなく、JR 宇野線の利用状況を把握する評価指標として設定しています。 茶屋町駅から宇野駅までの区間は、玉野市内の 4 駅を含む一体の区間として運行されており、この区間全体の利用状況は、今後の鉄道機能の維持を考える上で重要です。 そのため、宇野駅、備前田井駅、八浜駅、常山駅の 4 駅を対象に、乗降客数を評価指標として設定しています。 一方で、居住誘導区域については、鉄道駅からの距離に加え、路線バスの運行状況、災害ハザードの状況などを総合的に勘案して設定しています。	

【立地】

検討・修正に係る発言	事務局回答	検討・修正について
(P41) 国が示している絵と玉野市の実態が合っていない。誤認しやすいのではないかな。 また、表があるが、実際にそれが見てわかるのが P70 の高潮浸水想定区域の図。玉野市で立てた立適のエリア分けの説明をしているところが少ない。例えば、4 章の頭で居住誘導区域、都市機能誘導区域等の説明をした方がわかりやすい。P88 に施策を分けて、それぞれのエリアにここから施策を分けているので、もともとのその分けたエリアの説明も前段階でしていた方が、理解しやすい。	4 章（2）居住誘導の基本的な考え方で各区域のイメージ図を追加します。	P41 に全体イメージ図と各区域のイメージ図を追加します。
(P91) 居住誘導区域外であるため横田公園の写真は差し替えをお願いします。	居住誘導区域内の公園に差し替えます。	田井まちなか公園の写真に差し替えます。
居住誘導区域に住まなきゃいけないわけじゃなくて、ここ以外に住んじゃいけないわけじゃない。その辺がきちんと伝わらないと、みんな反対するような結果になりそうでちょっと怖い。	居住誘導区域は、将来も安心して暮らし続けられる街にするために「できればこのエリアに集まりましょう」という「緩やかなおすすめのエリア」を示すものであることを市民の皆様に分かりやすく丁寧にお伝えしていきます。 「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」のパンフレット（概要版）では、どなたにも直感的に伝わる表現や図解を取り入れる工夫に努めます。	