

第6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8年8月18日（火） 10：00～12：00

会場：玉野市役所3階 特別会議室



1. 開会

事務局

定刻より少し早い皆様お揃いなので始めさせていただきます。ただ今から第6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。委員の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。なお、委員2名が欠席。また、オブザーバーとして岡山県都市計画課にご出席をいただいている。よろしくお願いします。

それでは次第2の議事に入るが、以降の議事進行については委員長にお願いします。

委員長

次第に従い議事を進める。次第の2議事、「第5回検討委員会意見を踏まえた対応等について」及び「都市計画マスタープラン」併せて事務局からご説明をお願いします。

2. 議事

○第5回検討委員会意見を踏まえた対応等について

○都市計画マスタープラン

・資料：第5回検討委員会意見を踏まえた検討・修正事項

玉野市都市計画マスタープラン（案）

玉野市都市計画マスタープラン【概要版】案

委員長

前回の議論の反映も含めて説明していただいたが、委員の皆様、何かお気づきの点があれば発言をお願いします。

委員

修正・反映をいただき感謝する。将来都市構造のコンパクトプラスネットワーク型都市構造、とてもよいと思う。一方で気になるのが前回からこだわっているところだが、例えば常山、八浜、田井駅、線路は増やせないと思うので、岡山駅から宇野に行くまでの幹線道路と線路は揃っている、それ以外を補完するのは車以外だとバス等の公共交通。例えば常山駅には、シーバスが着かない。1時

間に1本ぐらいしか電車がない中で、例えば常山駅から企業団地に向かうバス路線がない。通勤時間帯には岡山方面に多くの車が荘内を駆け抜けて行っている。その辺を考えた時に今のコンセプトを実現するのであれば、常山駅の前にシーバスが入れるような開発がある。周辺の都市を支えるまちとするならば、そこが不足している。計画には言葉としてあるが、施策として具体的でない。岡山から宇野のルートはあるが、常山から宇野へのルートや荘内エリアへはないので、そこを網羅しないと、絵に描いた餅になってしまわないかと思っている。

事務局

ご指摘の通り、地域公共交通というのは非常に重要な視点だと考えている。都市計画マスタープランは市全体のネットワークのあり方と、それとの関連の方向性を示す計画。具体的な各地域間の移動の方法は、都市計画マスタープランで大きな方向性を示しながら、地域公共交通計画等の各個別計画の中で、検討を進めていくものと考えている。一方で、各駅での公共交通機関との乗り継ぎ方法や、移動環境については、都市計画としてできることとできないことというのでも考えていく必要がある。そういった利用を促進する上での都市整備のあり方は掲げている。個別のバス便数やルートについては、地域公共交通計画の中で検討を進めていくこととしている。

委員

以前からご説明いただいているので理解はしている。都市計画マスタープランの都市構造は、電車とバスの両方が揃っている拠点を中心に都市を考えていくということ。常山駅は人口は多いけれどバスがないため都市計画の構想には入ってこない。では、例えば常山駅にバス停が1つできて公共バスの乗り継ぎができれば、常山駅も宇野、築港エリアと同じように構想に入るのではないか。以前からお伝えしているが、荘内エリアは人口が増えている。通学・通勤での移動や、将来的に子どもたちがこの市で働いて生きていこうと選ぼうと思った時、宇野が拠点になっているので、宇野を経由しなければ企業団地に行けない等、利便性という意味では不十分だと思っている。今現在バス停がないから構想に入らない、他計画だから、と言えそこまでだが、市民の方にわかりやすく将来像をイメージしていただく、というコンセプトを掲げているので、他の計画にきちんとつなげていく、他の計画と整合性を持って進めていくという表現をしていただくことが大事だと思っている。

事務局

今回、都市計画マスタープランと立地適正化計画を一緒に計画しているが、バス停がないため誘導区域に入らないというのは立地適正化計画のケース。都市計画マスタープランは、全体としてどういう都市構造にすると玉野市全域で住みよい暮らしができるかといったことを掲げ、持続可能な都市をつくっていく計画。立地適正化計画は市内全体の中でも、今後の少子化、人口減少等によって、商業施設や公共交通、そういった民間の機能が成り立たなくなる社会になっていくのを防ぐために、どこにどう集約すると民間で成り立つ機能が残っていくかというのを提示するような計画となっている。

委員

理解しているつもり。周辺の人たちを結ぶのが公共交通で、車に乗れなくなったとしても30分かければ都市機能である宇野、築港へ行くことができ、そこで行政サービス等主要なサービスを受けるこ

とができる。そういったことを含めた玉野市の構想だと思っているので、矛盾を感じる。宇野、築港に集約する一方で、都市ではないエリアも多くの市民の方がいる。そこがきちんとつながらないといけない。宇野、築港側にユーザーが集まらなければ意味がない。そこをつなぐということはすごく大事な視点で、書かれている通りだと思うが、そこをより具体的に、実現に向けた計画がいるのではないかという指摘。

委員長

その辺り事務局の中でも議論をし、書きぶりを少し修正する必要はあるかもしれない。お願いする。

事務局

承知した。

委員長

他に何かお気づきの点はあるか。

委員

この計画は、交通・産業・経済・農業等様々な部署と関連していると思う。立地適正化計画あるいは都市計画マスタープランが策定された後、そういった部署とどう共有される予定か教えていただきたい。

事務局

都市計画マスタープランおよび立地適正化計画策定の段階においても庁内検討会を設け、各関係部局で集まり策定している。計画策定後には、庁内に向けても周知を図っていくとともに、誘導施策等も含めて玉野市が目指す方向性の共有をしていきたいと考えている。

委員

庁内検討会で共有ということだが、やはり策定後いろいろな計画と整合性を持って進めていかないといけない。公共交通は当然そうで、ネットワークなので非常に大切。それ以外の計画もおそらく非常に密接に関わってくるので、どう整合性を持って市全体として進めていくか、きちんと考えた上で進めていただきたい。

委員長

他に何かお気づきの点はあるか。

委員

P51について。観光客の方々が多く通るのはやはり宇野駅周辺だと思う。ここでは都市拠点・交通拠点としての位置付けしかない。宇野駅の周辺は観光客の方に対するお店も多くあるので、宇野駅周辺の築港エリアを観光拠点として書く必要があるのではないか。産業と観光の拠点として駅周辺の位置

づけは必要。

事務局

都市計画マスタープランの将来都市構造では、宇野、築港地区も観光交流拠点として設定しているが、このイメージ図には書かれておらず分かりにくいというご指摘をいただいたので、追記させていただく。

委員長

P51 の図に吹き出しで観光拠点があるが、緑色の丸がおそらく観光拠点。吹き出し以外は観光拠点ではないように見えるのが問題。凡例があるとよいのか、どうしたらいいか、というところ。特に宇野、築港の辺りは都市拠点等の大きな赤丸で被せられてあまり見えない状態にもなっているので、この図に手を入れてもいいかなという気がする。

他にお気づきの点があれば。

委員

P76、計画策定後の評価・検証について、「おおむね5年ごとを目途に実施します」というところ。評価のタイミングについてだが、感覚的には5年後はとても先のこと。今回大きな計画をし、この後この計画がどのようにスピーディに動いていくのか、不安を感じる点もある。5年は長くないかというところがまず一点。そしてこれは先ほど指摘した点だが、例えば資料P18、4駅の利用客には内訳として通学・通勤等の特徴があると思う。そういった数字も正確に理解する必要があるのではないか。例えば、もう少し詳しい調査を直近3年以内にして、その調査をもとにこの計画が想定通り動いているのかとかどうか。一回目の評価については、もう少しペースを上げて確認をし、そこで相違なければ、今度5年後というように、見直しのタイミングについては再考していただけたらと思う。また、過去この会議の中で指摘を受けた数字の具体性については、追加調査の検討をいただいたり、それが他計画であれば、他計画の方でももう少し詳細な見え方にしていただけたらいいかと思う。お願いする。

事務局

評価の期間についてだが、おおむね5年ごととしているのは国勢調査や都市計画基礎調査が5年ごとの調査となっているため。都市計画は基本的に長い期間をかけて緩やかに変化をしていくようなものとなっているので、時間軸を持ちながら確認していく内容として、国勢調査や都市計画基礎調査といった調査結果をもとに評価することが変化を見やすいため、5年ごとの評価としている。一方で、委員のご指摘の通り、5年間の中で何もしないわけではなく、その間の変化は継続的に調査しながら把握、整理していきたいと考えている。

委員

そうであれば安心するが、そのモニタリングする数字を向こう20年拾っていくとした時、途中で指標を変えるとわからなくなってしまうので、指標になる数字を早めに精査し、それを基に1年なり毎月拾うなり、短期で見えていただけたらと思う。

事務局

乗降客数の性質については、統計的なデータがない。

委員

通勤時間帯が一番ユーザーの多い時間帯だと思う。例えば朝 7 時から 9 時の 2 時間だけをスポット拾うというのが統計学的にあると思う。統計学的にできるだけの調査を定点でするといいのではないかと思う。

委員長

調査は、調査費用から何から大変なので相当に計画しておかないとできない気がする。国勢調査や都市計画基礎調査という既存のもの以外の調査が必要になる項目がどれぐらいあるのかその辺りを見込んでいただく必要がある。かつ、この文章の中に「玉野市都市計画審議会へ報告し」と書いてあるが、これは 5 年ごとなのか、途中経過の報告がされるのか。委員のおっしゃるように、まちの変化からすると 5 年間は、致命的になることが起こる可能性があるので、都市計画審議会がどうこうというよりも、途中途中に部内でチェックし、方針を揺らぎないものにしていく、そういう作業が必要かと思う。よろしくお願いします。

委員長

さて、他に何かお気づきはあるか。

なければ私の方から一つ。概要版の P8「脱炭素型都市づくり」の下に 4R というのが出ているが、この 4R の絵は本編にない。この脱炭素型都市づくりで書いてあるのは、リユースやリサイクル活動のことだが、これが本当に脱炭素型都市づくりということで都市計画マスタープランに書くことなのか疑問。もっと他にやることがあるのではないかと思い本編を見ると、P68, 69 に中身の解説が書かれており、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出抑制を図るため、徒歩、自転車、公共交通を利用しやすい環境の形成を推進します、等、なんとなく都市計画よりのことも書いてある。もちろんこの 4R を書くなという話ではないが、概要版はこれだけしか書けないので、本当にこれを書くかというところが疑問。むしろウォークブルや、公共交通を使って活動できるまちを作っていきますとか、あるいはそのためにまちを集約していきますとか、そういった話が本来ここで書かれるべきではないか。概要版でのこの図にすごく違和感がある。

事務局

公共交通機関を使った利用しやすい環境、徒歩や自転車等、この表現の方がいいと思われるので、この点については修正する。

委員長

4R もいいが、都市計画の根本から外れている。都市の中での活動の話であって、マスタープランで大きく書く話ではない気がする。これこそ他の部局でやる話なので、ここでやるべきことを書いた方がいいと思った。

他に何かあるか。

委員

徒歩や自転車も都市計画の範囲なのか。

事務局

考え方として、都市計画は基本的に道路の整備、公園の整備等のインフラ系のものになる。

委員長

道路の一部で、自転車道とか歩道という意味では付いてくる。

事務局

公共交通維持のため利用しやすい交通環境を整備することで、脱炭素を図る等、そういう都市計画の方向性がある。

委員

そうだと、自転車道の整備が必要。一見、自転車道があるように見えるが途切れていたり、車道の横を走らなければならないところがある。車と自転車の距離が取れないような道を小・中学生が自転車で走行している。車に乗らない子どもたちの移動手段が自転車とするなら自転車道が安全に通れるよう計画の中に入れていただきたい。全ての年代の方が、ということであればそこも網羅する必要がある。お願いしたい。

事務局

自転車道路、通学路の安全対策については P58、「歩道や自転車空間、通行空間の整備の推進に努めるとともに、通学路の安全対策の充実に努めます」として、方向性を書いている。

委員

それは玉野市内の道路を整備するような計画がこれからできてくるということか。

事務局

計画する時にはこういう方向性を踏まえて計画してくださいということ。

委員

できないかもしれない。道路を整備するという計画ではない。

事務局

基本的な考え方としては、歩道や自転車通行空間の安全性を保った計画として、それを目指していきたいというもの。それが個別の計画として、今、絶対にやるといったものではない。

委員

ここに書いてあるからやらなければいけないという議論が別のところで行われ、その通り、となれ

ば計画にあるのでできるという理解でよいか。

事務局

おっしゃる通り。どこの道路が必要かといった時に、通学路や歩道の通行量の多いところからという優先順位等、考え方、方向性として掲げている。

委員

理解した。

委員長

全国的、あるいは世界的な流れというか。もう少し歩行空間のようなものを打ち出しても良かった。特に中心市街地や居住エリア。どれだけ車なしでも生活できるようにするのか。その辺の視点が弱い。書いてはあるが、結局通学路の安全対策で留まっている。子どもは放課後自由に動いているので、朝夕の登下校だけというのはどうなのかというところがある。

他にはよろしいか。

だいたい意見をいただいたと思うので、次に進む。立地適正化計画について事務局からご説明をお願いします。

○立地適正化計画

- ・資料：第5回検討委員会意見を踏まえた検討・修正事項
玉野市立地適正化計画（案）
玉野市立地適正化計画【概要版】案

委員長

今の説明についてご意見、ご質問、お気づきがあればお願いします。

委員

うまく理解できていない。支援メニューの重点化の支援メニューはP88、P93の内容でよいか。

事務局

支援メニューはP89～P94の施策。支援メニューはここに掲げているものの他、今後必要に応じて追加施策の検討も行っていく予定としている。それに伴い、既存の支援メニューの重点化、新規施策も含めて検討していくこととしている。

委員

支援メニューが指すのはP89からのこの企画のタイトルということか。

事務局

おっしゃる通り。

委員

その中の具体的な取り組みとしては、ここに表示しているものとそれ以外にもあるという認識でよいか。

事務局

その通り。

委員

都市機能を誘導するための支援メニューがあり、居住誘導に関する支援メニューは P91 からの部分ということか。

事務局

その通り。

委員

承知した。

うまく理解ができていない。これでいいのかっていうのが素朴な感想。

委員

そこの関連するところで。概要版の方だが、誘導策が空き家、空き店舗にかなり寄っている。もっと都心内の回遊性を高める等や公共施設の整備等、もう少し幅広く書いてもよいのではないか。既存ストックの活用は大切な視点だが、偏りがあると感じた。

事務局

修正する。

委員

再開発などは入らないのか。駅前の再開発とか。

事務局

現時点での再開発が見込まれる事業はない。もし再開発等の話が出てきた場合は、必要に応じて計画自体の見直しも含めて検討していく必要があると考えている。

委員

都市機能に誘導施設をお示しだったと思うが、誘導施設は記載されているものだけという意味か。

事務局

誘導施設は、この場所にあった方が望ましいというものを設定している。ここに書いてないから都市誘導区域の中に建ってはいけない、また、書いてあるから他の場所に一切建ててはいけないというものではない。

委員

参考程度ということか。できたら誘導したいということか。

事務局

他の地域に誘導施設を立地しようとした時に、お勧めしている場所があるという情報提供ができる。

委員

まずは都市機能誘導区域のエリアにということ。

事務局

その通り。

委員

第5章の防災の支援について、実際にどれくらいの災害の被害があった時に、どれくらいの方が避難できるか教えていただきたい。

事務局

避難所の収容人数については、地域防災計画で整理をしている。立地適正化計画の防災指針においては、居住区域を設定する際、安全安心な居住地を設定していくが、どうしても全ての災害を除去することはできない。例えば地震はどの地区でも発生する可能性があり、津波や火災は既成市街地にも及んでくるところがある。そういった場所については事前に避難できる体制や、事前の防災対策を行うことで安全なまちをつくっていく。避難施設の収容人数は把握しきれていないが、近くの避難場所はそれぞれ示している。

委員

都市機能、居住地を集約していくことに関して、人が集約されると当然避難場所もたくさんいる。近くの避難所しか行けない高齢者等を考えれば、近くの避難場所の収容人数をある程度把握しておいた方が安心ではないか。

事務局

収容可能人数について確認する。

委員長

他に何かお気づきはあるか。

委員

P96、公共交通に関わる指標について、これは行政にできるところもあるが、鉄道やバス事業者の公共交通事業者と連携が必要。公共交通事業者にも、立地適正化計画の区域の設定やネットワークを結んでいく方針等を知っていただいた上で、連携しながら進めていくべきではないかと思う。

事務局

立地適正化計画等についてはホームページ等で公表するとともに、関連計画として地域公共交通計画等との整合性を図りながら進めていきたいと考えている。民間の事業者等とも連携しながら進めていきたい。

委員

県全体の話。県の中で立地適正化計画がたくさん立てられている。1つの自治体、1つの事業者がその都度行くと大変なので、県としてまとめ上げた上で、方針を伝えていくことも必要ではないか。というのも、玉野市は立地適正化計画を今回初めて作っているが、すでに改定作業に入っているところもある。そういった自治体で、区域指定をしているのに公共交通の利便性が下がっている。業者も、もう知らないでは済まないと思っている。そこをきちんと伝える仕組みがあってもいいのではないか。一つの自治体というより、県全体でやるべき。

事務局

検討する。

委員長

今更という感じだが、経緯を教えてください。P96、「※居住誘導区域は、運行本数(片道)おおむね 25 本/日以上路線バス停を含む鉄道駅から半径 800m 圏を設定根拠の一つとしています。」とあるが、この 25 本の根拠は。というのは、居住誘導区域内で現在 52 便、29 便走っているため、引き下がることを良しとしているような基準になっている。また、市内 4 駅もすでに 25 便走っており、先ほど委員からあったように、常山駅や八浜駅は鉄道の本数も同じで、この基準にも合っているが、なぜ居住誘導区域に入らないのかというのがまた出てきてしまう。この基準がおかしいのか、居住誘導区域の設定がおかしいのか、という話が出てきてしまう。

事務局

市内のバス便数にかなり幅がある。主要な拠点の便がどの程度あるのかを見ていくと、大体 25 便を境に大きく便数が変わり、差が大きいという実態がある。そのため玉野市の場合は 25 便の設定にしている。居住区域を定めるにあたり、25 便は玉野市の中では比較的利便性の高いエリアになるが、バス、鉄道の両方がそろっていなければ利便性が低い。両方を使えて利便性が高く住みやすいといったところで居住区域を定めている。

委員

常山駅は国道 30 号線が近いので、宇野・岡山間、結構本数がある。

事務局

路線バスの便の設定となっており、市内で 25 便以上のバスがあるところは限られている。

委員

駅に直結しているバス停ということか。

事務局

駅から 800 メートル圏内のバス停の中で 25 便以上あるところ。

玉野市内の機能を維持することと、玉野市の利便性を図るため、宇野に向けて接続できるかどうかというところ。

委員

不思議だが、電車に乗っていれば常山から宇野はそのまま行く。駅から駅をあえてバスで繋ぐ必要はないのではないかな。どうしてその指標になるのか。利便性という言葉が一番上に置いて考えた時に、利便性という意味ではバスに乗り換えず、そのまま電車に乗って宇野まで行く。一方で、常山駅から宇野に対して 25 本のバスがないという理由で対象ではない。800 メートル以内にバス停はあるが、渋川車庫や渋川方面に行くバスの路線が大半なのでノーカウントという説明だと認識した。一方で、さっきから説明で市内のネットワークは公共交通だと言いつつも、荘内から言うと、宇野だけをカウント対象するのは違和感がある。確かに宇野駅直結ではないが、少し歩けばバス停は道向かいに二つあり、便数は宇野に行かない本数がかかなりある。そうになると、都市機能＝宇野、築港だという前提で物事が組み立てられているように感じる。以前からお伝えしているように実態との違和感がずっとある。ここから先、議会なり、地域に出た時にもめるといえるのか、指摘をされる方は多数いらっしゃるのではないかな。

事務局

バス路線について、もう一度内容を確認させていただきたい。便数が 25 本以上をクリアしているものはなかったと考えている。岡山行きも含めたものも無かったと思う。

委員

理屈として。こういった水掛け論になってしまう指標を置いていることが原因。バスや電車、便数を前提にしているから、逆にそれをクリアすればいいのかという話になる。居住区域は違う根拠の方が理解しやすい。基準をクリアしたらよいのかという議論が勃発してきて、そうすると趣旨が変わってしまう。

事務局

環境が変われば居住区域の見直しは考えられる。人口の動向によっては追加も考えられるとは思っている。

委員

苦しい気がする。

事務局

車がなくても利便性が高く生活ができる場所で、なおかつ集約することによって公共交通や商業施設を維持できることが一つの目的。玉野市では宇野、築港に商業施設が集積しており、これを守るためには、いろいろなところから宇野、築港の商業施設を利用できる環境を維持し、利用者を確保しなければならない。商業施設を使えるところに居住誘導区域を張ることによって、この商業施設や公共交通というのを維持していく。

委員

商業施設とはどういったものか。

事務局

大規模小売店等の施設。

委員

他もあると思うが。

事務局

他にもあるが、今後人口が減少することによって、全ての地域で人口密度が下がっていくということは想定されている。中心部が利用されなくなってくると、施設自体がなくなる。商業施設がないところも実際宇野、築港の方に買い物に来ており、中心部の施設がなくなると市内の暮らし全体を支えている機能がなくなるため、その機能を維持していく必要がある。

委員

やはり実態と乖離している気がする。山田地区の方たちは確かに岡山方面、宇野方面、好きな方に出ていると思う。荘内地区は小売店もたくさんあるため地区内で日常生活のことは完結されており、行政サービスが必要であれば宇野まで出ることもある。今は市民センターやコンビニでも行政サービスを利用できるので、荘内地区の方は宇野へのアクセスをおそらくあまり意識していない。それ以上に岡山や倉敷に出て生活をされているので、玉野市の輪でくくって、そこを中心に考えることは、僕は特に荘内の人間なので、自分の実態として乖離をしている。ご説明を聞いていても、僕は矛盾を感じており、同じように生活をしている方への説得力に欠けるのではないかと思う。

事務局

全ての方が宇野、築港に買い物に来るということは想定していない。岡山に行く方もあり、地域に残っている機能があれば、その地域の中で生活していくということを想定している。一方で、今後人口減少が見込まれる中で、今ある施設も維持が困難になる可能性はある。維持が困難になった時にも

玉野市内で生活できる環境は維持していかないといけない。荘内はいろんな施設があるので、居住誘導区域以外のところでも、今ある利便施設は維持しながらやっていきたいと思いますという考え方をしている。そういった施設がなくなった場合でも、中心市街地にアクセスできる環境を整えて、中心市街地のサービス水準を保つことによって、車がなくても生活できるまちづくりを進めている。全ての地区、全ての人が宇野、築港に行くのではなくて、もちろん車で移動する方は自由に移動し、移動が困難になっても買い物できる場所を市内の中で維持しなければいけないという考え方。

委員

全体像については理解している。今の説明は居住・生活を中心にしているが、一方で、ネットワークの話では仕事の話も含めている。地域公共交通は、決して宇野だけをつなぐわけではなくて、仕事とした場合に、宇野に仕事の拠点を合わせて持ってくるわけではない以上、そちらへの移動のネットワークを張らなければいけないのではないかな。そうすると、説明していることの整合性が少しずつずれているように感じる、ということが言いたい。整合性を取った上で説明しないとニュアンスが違った時に、基準をクリアしたらいいという話に発展しがちだと思う。全体の整合性が緩い気がする。

事務局

全ての施設をうまく集めてくるのではなく、市全体を対象としているような施設を誘導施設として設定している。

委員

メルカのことが。

事務局

今ここで言ってるのは3000㎡以上の店舗で設定している。それ未満のスーパーや商店は、それぞれの地域にあった方が使いやすいので、集約しない。

委員

3000㎡のスーパーっていうのは具体的に言うと何か。エブリィ、宇野のマルナカか。

事務局

宇野のマルナカ等。

委員

荘内のマルナカは3000㎡未満か。

事務局

未満である。

委員

マルナカがギリギリ岡山市だからか。そういうことか。あの川を挟んで岡山市だから。なるほど。荘内はマルナカに行く人も多い。

事務局

だからと言って他の市に行かないでほしいとか、そういうものでもない。利用できるところは利用していただいて、それでも移動が困難等、利用しにくい方はなるべく公共交通でつないで利用できるような環境を残していくことが必要。

委員長

とても大事な議論。居住誘導区域の設定の仕方が宇野へ行く便というところに無理があると、誰が聞いてもそうなるのではと思っている。そうだとすると、誘導区域を間違えている可能性について必ずどこかのタイミングで噴出する。例えば P49 の居住誘導区域の設定根拠には「宇野に向かって」というようなことは書いてない。車なしでも暮らせる等を考えようとした時、ある一箇所に行ける便数はどうでもよくて、行きたいところに行ける便数があるかどうか。それが 1 日 25 便という話になっているのだと思う。要は四方八方いろんなところへ行きたい、結果としてそこには 25 便来ている、ある特定の方向には 8 便しかないかもしれない。そういった設定をしているのではないか。もう一回考えてみてはどうか。

一番ネックなのは常山や八浜の生活圏が岡山市に向いているところに一番事務局が危機感と違和感を持っている。市としてみたらそうだと。ただ、市の人口減少を考えた時に、別に生活圏はどこでもいいから常山に住んでほしいという戦略も実はあるかもしれない。むしろそこならすぐ近くにマルナカがあり生活しやすい。要は、最初に都市機能誘導区域が宇野だと決まっていて、それに伴って居住誘導区域を決める議論が逆なのではないか。まだ何回か残っているので事務局の中で議論をしていただきたい。遠回りのようで、実はきちんとしておかなければならない話。先延ばししていたものが今出てきているのだろう。これで外へ出ていたら、もっと噴出すると思うので、ここで一度検討をお願いします。

委員

今岡山に出ている人が築港に帰ってきたいというから、宇野、築港で築 50 年以内のアパート、マンションを 1 週間かけて不動産屋を全部探したが、満室だった。宇野に範囲を広げたが宇野も満室。市や県の公営住宅も全部だめだった。こういった議論をしているのに、宇野、築港に住めない。築 60、70 年たったあばら家のアパートはあるが、50 年以内のアパート、マンションは満室。びっくりして、今焦っている。ここで質問していいものかどうか分からないが。築港の市営住宅は古いからという理由で入居を止めている。県の方も入居拒否。3、4 棟あるけれどガラガラ。倒すなら早めに倒してやらないと。なんとかしてほしいと思っている。

委員長

おそらくこの計画を発行した時にそれを支える施策のようなもの、どう居住誘導を実現するのか、その辺りの事業をどうやってぶら下げるのかがどうしても必要になってくる。この計画を作った後というか、今から並行して動いてもいい。その辺りも市の業務の中でどこがやるのか、他の部署と連携

していただきたい。

では、立地適正化計画のところは終わり、その他に入る。どんなことでも結構なので何かご意見あるいは発言したい方があればお願いします。

委員

P89あたりの重点的な支援メニューについて、支援メニューはもっとたくさんあるのではないかと思っている。例えば、玉野市の中心部に公共交通利用者を増やしたいとなった時に、住民、働き手、学校等、そういったものは誘導施設としては挙がっているが、この重点的な支援メニューにはその辺りが入ってない。空き地でのイベントや回遊性のいいまち、図書館、中央公園のことを書いているが、やりたいこととそのためにやらなければならないことがリンクしてない気がする。例えば都市機能を誘導するためには、企業誘致に力を入れ、宇野周辺からバスで15分ぐらいのエリアに再開発エリアを作って企業誘致する等。先ほどご発言のアパートに関しても、空き家が多く再利用したいというのもわかるが、そこにみんなが住みたいかというと、そうではない人もいる。そういったところも実態と乖離しているところだと思う。そこをうまくすり合わせていかないといけない。例えば本当に今の50年以下の入居できる物件がないのだとしたら、不動産業の起業をしやすくする、新築しやすくする、というような施策もいるように思う。したいことと施策がリンクしてない気がするので改めて再考いただきたい。支援メニューというからには、もう少しラインナップがあるのではないかとと思うのでそこをお願いしたい。

委員長

その他のところについて他に何かあるか。

委員

これは市民に公表するのか。

事務局

その通り。計画書と概要版の両方を公開する。

委員

今3000㎡の店舗のところを見たが、潰れたところ、やってないところもある。消しておいた方がいい。

事務局

調査時点での資料のため、時点を記載し、こういうのがありましたというものを載せている。

委員

こんな厚い計画書を市民に公開するのか。

事務局

その通り。

スケジュールにあるが、9月にパブリックコメントを実施する予定にしており、9月25日に市民説明会を実施する予定としている。その後、都市計画審議会に報告する。

総合計画の見直しも同時に進んでいるため、総合計画の見直しを反映させたもので、12月に改めてパブリックコメントを実施する予定としている。

委員長

パブリックコメントを2回やるということか。

事務局

その通り。早い段階で市民の意見を聞き、委員会の中で揉んでいただいて、総合計画を合わせて改定したもので、最終的にパブリックコメントを実施する予定としている。

委員長

その他に質問あるか。よろしいか。定刻となったので議論をここまでにして進行を事務局の方にお返しする。

事務局

ありがとうございました。本日の予定はこれで終了した。次回第7回の検討委員会は11月のスケジュールで新庁舎での開催になる。

以上をもって、第6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。どうもありがとうございました。