

広島市立地適正化計画（骨子案）に対する市民意見募集の結果について

1 募集期間

平成 29 年 6 月 15 日（木）から 7 月 14 日（金）まで

2 募集方法

- (1) 市のホームページに募集記事を掲載
- (2) 広報紙「ひろしま市民と市政」に募集記事を掲載
- (3) 市政記者クラブに情報提供
- (4) 都市計画課、各区役所建築課、公文書館にお知らせ用チラシ及び閲覧用の骨子案を設置

3 応募結果

- (1) 応募者数 14 人
- (2) 意見数 33 件

4 意見に対する本市の考え方

意見に対する本市の考え方については、次ページ以降の表に記載しているとおり。

意見に対する本市の考え方について

(1) 計画全体【8件】

	意見	本市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 計画の策定にあたっては周辺市町と連携が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町に骨子案に対する意見照会や情報交換を行うなど、隣接市町の意見を聞きながら計画策定を進めている。
2	<ul style="list-style-type: none"> 社会経済情勢の変化等を十分に把握しながら適切に見直すなど、柔軟に対応してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 骨子案、素案に示すとおり、人口や土地利用などの動向を踏まえて、概ね5年ごとに計画の評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うこととしている。
3	<ul style="list-style-type: none"> 計画について、その必要性や具体的な内容を広く市民に知ってもらい、協力を得ていくことが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 骨子案、素案の各段階で丁寧に市民意見募集を行うとともに、策定後においても広報紙やホームページ等により計画の必要性や計画内容を周知する。
4	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の実効性を高めるためには市民の意識啓発が重要である。 	
5 8	<p>(計画内容の賛同)</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画は、今後の人口減少や少子高齢化が進展することを考えると必要なことだと思う。 人口減、高齢化が進展する中、集約型都市構造への転換は必要不可欠であり、基本的に本骨子案の方向性は正しいと思う。 <p>など他2件</p>	—

(2) 現状と課題【2件】

	意見	本市の考え方
9	<ul style="list-style-type: none"> 現状の町丁別（自治会・町内会単位）の人口推移、世帯数、人口密度などについて具体的なデータを示し、その地域特性を踏まえた課題抽出が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度、将来人口推計、公共交通徒歩圏域、基礎的生活サービス施設の集積状況などを基に地区特性を分析し、この結果を基に課題抽出しており、これらのデータやその分析結果を示した。
10	<ul style="list-style-type: none"> 生活密着型のサービス業は徒歩圏で成り立つくらいの人口密度、年齢構成を維持することが重要であり、どのような商売が、どのくらいの人口密度で成立するか、指標を示す必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 商圈の一例として、コンビニであれば500m徒歩圏の中に3,000人程度の人口が必要であるとした国交省作成資料を参考値として示した。

(3) 基本目標【2件】

	意見	本市の考え方
11	<ul style="list-style-type: none"> 基本目標では、定量データに基づく将来の数値目標を明確にする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本目標の達成状況を評価・検証するため、「居住誘導」、「都市機能誘導」、「高次都市機能誘導」、「公共交通利便性」に関する定量的な指標を設定した。
12	<ul style="list-style-type: none"> 基本目標に掲げている「人口減少、少子高齢化社会に対応した持続可能な都市構造への転換」の説明内容と「公共交通と連携した生活サービス機能の集積による生活利便性の向上」の説明内容に重複した部分があり、違いが分かりにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本目標の「人口減少・・・持続可能な都市構造への転換」から公共交通に関する記述を削除し、説明内容の重複をなくした。

(4) 都市機能誘導区域の設定、誘導施設の設定【5件】

	意見	本市の考え方
13	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域は、まず居住誘導区域があつて、その中に設定することになるので、章の順番は居住誘導区域を先に説明する方が分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市の立地適正化計画では、都市機能誘導区域への機能集積により、その周りに緩やかに居住を誘導するよう考えており、この考え方に基づき、骨子案のとおり「都市機能誘導区域の設定」、「居住誘導区域の設定」の順に章立てを行っている。
14	<ul style="list-style-type: none"> 高次都市機能誘導区域及び都市機能誘導区域は都市計画マスタープランに示す都心や拠点（広域拠点、地域拠点）と密接に関連していることを明記した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 本計画に示す都心や拠点は、都市計画マスタープランの将来都市構造図を踏まえたものであることを明記した。
15	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域は鉄軌道やバスなどの交通利便性と深く関係しており、区域図に主要な鉄道・道路網を描いた方が分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域図に主要な鉄道・道路網を描き加えた。
16	<ul style="list-style-type: none"> 誘導施設としている商業施設は全ての商業施設を対象とするのか不明であるため、定義や解説を付記したほうが分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設やオフィスビルなどの誘導施設については、規模要件等を設けて対象とする施設を明確にした。
17	<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性の高い一定のエリアに商業施設やビジネス施設を誘導し、起業・開業や正規雇用の働く場を提供できるような誘導施設の設定が急務である。 	<ul style="list-style-type: none"> 高次都市機能誘導区域（広域拠点と都心及びその隣接エリア）では、大規模商業施設や大規模オフィスなどを、都市機能誘導区域では、スーパーなどを誘導施設として設定することとしており、このことによって働く場の提供にもつながるものと考えている。

(5) 居住誘導区域の設定【10件】

	意見	本市の考え方
18	<ul style="list-style-type: none"> 政策的に居住を誘導・集約していくエリアとして、居住誘導区域をもう少し狭く設定することを検討してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市の人口の大半（約96%）が市街化区域内に居住（人口密度：約70人/ha）しており、計画期間内（平成42年（2030年）まで）の人口減少が3%程度と緩やかであること、また、本市では、「200万人広島都市圏構想」を掲げ、人口減少に歯止めをかける施策を進めていることから、現在の市街化区域を基本に居住誘導区域を設定することとしている。 なお、概ね5年ごとに計画の評価・検証を行い、人口減少が見込みを大きく上回る状態になるようであれば、その時点の人口減少の程度を踏まえ、居住誘導区域を縮小していくことも検討する必要があると考えている。
19	<ul style="list-style-type: none"> 人口・世帯が減少する中で、市街化区域の縁辺部からより中心部への居住を計画的に誘導していく手法について知恵を絞ってもらいたい。 	
20	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域のほぼ全域が居住誘導区域なら、居住誘導区域を設定しなくても良いのではないか。 	
21	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少社会においては、公共サービスに投資できる余力も減少していくこと、また、規制を伴わない誘導であることから、もう少し居住誘導区域を限定することも可能ではないか。 	
22	<ul style="list-style-type: none"> 郊外の住宅団地は、その完成時に子育て世帯が一斉に入居する傾向があることから、他の地域と比べ人口減少や高齢化が急速に進展する課題を有しており、これらの地域特性を踏まえた対策が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、郊外の住宅団地において、活性化に向けた空き家の住替え促進や交流拠点づくりなどに取り組んでいる。 本計画でも、郊外の住宅団地については、人口動態などの地域特性を踏まえた評価・検証を行い、その結果に応じた対応を検討する必要があると考えている。
23	<ul style="list-style-type: none"> ニュータウンに入居したばかりの人々は、車移動でしか買い物ができなくても、それを楽しむ余裕がある世代であるが、20年もすれば子供は大学進学や就職で自宅を離れ、やがて定年を迎えて後期高齢者になれば、車に乗ることも控え、ネット通販や宅配に頼るか、近所のコンビニ利用というのが、昭和の時代に分譲された郊外団地にすでにみられる現象で、それはそのままカーボンコピーされる可能性が高い。 	
24	<ul style="list-style-type: none"> 水害や土砂災害の危険のある地域では住宅建設を抑制し、将来的に『バッファゾーン』をつくったほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 水防法や土砂災害防止法でも住宅建設を制限していないなか、住宅建設を強く抑制するような『バッファゾーン』の設定は困難であるが、高潮護岸などの整備状況については、整備状況が公表されている国・県のホームページで確認できる旨を記載した。
25	<ul style="list-style-type: none"> 災害リスクを周知するだけでなく、高潮や洪水の災害対応施策に取り組んでいることも明記したほうが良い。 	
26	<ul style="list-style-type: none"> 居住誘導区域外の地域が切捨てにならないよう、住まいのあり方などを記述した方が良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街化調整区域や都市計画区域外などの居住誘導区域外は、豊かな自然に囲まれた田園生活など多様な居住ニーズがあると考えており、本計画によりこれらのエリアでの居住を制限するものではない旨を記載した。
27	<p>(計画内容の賛同)</p> <ul style="list-style-type: none"> 広島市は可住地が狭く、山地部が平地部間際まで迫る中で、都市機能誘導区域は既に商業などの都市機能が集積する区域とし、居住誘導区域は現在の市街化区域に近い形としており、現実に即した設定で、評価できると思う。 	—

(6) 誘導施策【3件】

	意見	本市の考え方
28	<ul style="list-style-type: none"> 「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省作成）」に基づく現状を評価したうえで、具体的施策の立案が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 骨子案の作成段階において、「都市構造の評価に関するハンドブック」に基づく現状の評価に加えて、人口密度、基礎的サービス施設の集積状況などの現状分析も行っており、これらの結果を踏まえて誘導施策を検討し、設定している。
29	<ul style="list-style-type: none"> 特に高次都市機能誘導区域において、広島市の成長のエンジンとなるように誘導施策を検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 素案に示すとおり、都心や広域拠点に高次都市機能を有する施設を誘導施設に設定するとともに、この誘導施策として都市計画制度を活用した容積率緩和型の地区計画を導入している。
30	<ul style="list-style-type: none"> 居住誘導区域をもっと限定（縮小）したうえで、市民が郊外の家や土地を売って市街地に移転・移動すべきである。 そのためには、経済的メリットが明確で、それを行政が担保しているようなインセンティブが必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市の人口の大半が市街化区域内に居住しており、計画期間内の人口減少が3%程度と緩やかであること、また、本市では、「200万人広島都市圏構想」を掲げ、人口減少に歯止めをかける施策を進めていることから、現在の市街化区域を基本に居住誘導区域を設定することとしている。 このことから、御意見の前提として示された、居住誘導区域を縮小することは、現在考えていない。

(7) その他（公共交通）【3件】

	意見	本市の考え方
31	<ul style="list-style-type: none"> 基盤となる拠点地区をつなぐ公共交通（特に軌道系）の再編・強化を図ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心と拠点地区や拠点地区相互を結ぶ公共交通は重要であることから、平成27年8月に策定した「公共交通体系づくりの基本計画」においても基幹公共交通として位置付けており、その機能強化に向けて取り組んでいる。
32	<ul style="list-style-type: none"> 本計画の遂行にあたっては、前提となる拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの機能を確実に維持してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> こうした取組の状況や社会情勢の変化等を踏まえた評価・検証を行い、その結果に応じた対応を検討する必要があると考えている。
33	<ul style="list-style-type: none"> 坂道の移動は将来不安なため、バス等の公共交通の充実についても考えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年12月に策定した「地域公共交通網形成計画」に基づき、交通事業者等と連携を図りながら、バスの再編をはじめとした公共交通の充実・強化に取り組んでいる。 こうした取組の状況や社会情勢の変化等を踏まえた評価・検証を行い、その結果に応じた対応を検討する必要があると考えている。