

令和元年度

第 1 回

第 4 0 回岡山市都市計画審議会

令和元年 5 月 2 7 日開催

第40回岡山市都市計画審議会議事録（令和元年度第1回）

1 日 時	令和元年5月27日（月） 午後2時00分 開会 午後2時57分 閉会
2 場 所	岡山市勤労者福祉センター 5階 体育集会室 （岡山市北区春日町5-6）
3 出席委員	17名
4 事務局 （関係課）	都市整備局 都市・交通部 都市計画課 交通政策課
4 議 事	（1）付議 第1号議案 岡山県南広域都市計画道路の変更について （2）その他 岡山市立地適正化計画の策定について
6 傍聴者	1名

事務局	<p>～ 開会 ～</p> <p>午後 2 時 0 0 分</p>
会長	<p>【挨拶】</p> <p>【定数確認】</p> <p>【会議の公開の決定】</p> <p>【署名委員指名】</p>
事務局	<p style="text-align: center;">～ 議事進行 ～</p> <p>【第 1 号議案の審議】</p> <p>それでは、「岡山県南広域都市計画道路の変更」について説明させていただきます。まず、右肩に「議案書」と記載してある A 4 縦の資料、こちらの方をご覧ください。表紙をめくっていただきますと、目次がございまして、本日、ご審議いただくのは、第 1 号議案「岡山県南広域都市計画道路の変更 岡山駅東 1 号線及び駅前地下道 1 号線」でございます。3 ページ目が、本審議会へ付議書、5 ページ目が、計画書となっております。</p> <p>それでは、具体的な変更の内容について説明させていただきます。右肩に「説明資料」（第 1 号議案）と記載しております A 3 横の資料ですね。こちらの方をご覧ください。この度の 1 号議案は、路面電車の岡山駅前広場乗り入れに関する都市計画道路の変更にあたることから、岡山駅東 1 号線と駅前地下道 1 号線を一括して説明させていただきます。</p> <p>最初に資料の 4 ページの方をご覧ください。今回行う都市計画の変更の概要でございますが、赤色で着色している区域が、追加する区域。青色で着色している区域が、変更のない区域。黄色で着色している区域が、削除する区域となります。左側の方の図面をご覧ください。変更追加を行う、特殊街路の岡山駅東 1 号線でございます。これは、路面電車を延伸する区域を新たに追加しようとするものでございまして、延長が約 1 0 0 m、構造は地表式で、幅員は 6 . 5 m となります。</p> <p>続いて、右側の図面の方をご覧ください。区域の変更を行う、特殊街路の駅前地下道 1 号線でございます。現在の乗車場に接続している階段については、路面電車の延伸により廃止します。また、南側の出入口については、現況に合わせて区域変更を行います。延</p>

長が約180m、構造が地下式、幅員は10mとなります。

資料の1ページの方へお戻りください。資料の左側に変更の内容をお示ししております。都市計画で定める決定内容は、種別、名称、位置、区域、構造でございます、このようなとおりでございます。

この資料の右側をご覧ください。都市計画の変更理由を記載しております。本市の都心は、岡山駅周辺エリアと旧城下エリアの2つの核を中心に形成されておりますが、都心全体で見ると商店街等の歩行者通行量が約30年間で半減するなど、魅力ある空間づくりとともに、回遊性を向上していくことが求められています。特に、岡山駅周辺エリアに開業した大型商業施設による来街者の増加を都心全体の賑わいにつなげるため、人中心の交通体系を確立していくことが必要であり、この中心となる岡山駅の交通結節機能の向上が喫緊の課題となっております。

現在、岡山駅前交通広場には、バス、タクシー、一般車は乗り入れているものの、路面電車の停留場は、交差点を2回横断した位置にあるため分かりにくく、また、停留場と地下街が接続する出入口は階段のみであるなど、乗り換えの利便性が低い状況でございます。こうした状況を踏まえ、岡山駅前交通広場内へ新たな停留場を設置し路面電車を乗り入れることで、交通結節機能、公共交通の利便性を向上させ、都心の賑わいの創出につながる回遊性の向上を図るものでございます。都市計画の主な変更内容については、先ほどご説明したとおりでございます。

次に、都市計画変更の手続きの流れを示してございます。昨年12月4日から17日までの原案の縦覧を行いました。公述申立書及び意見書の提出がなかったため、公聴会は開催しておりません。その後、計画案を作成し、本年3月11日から25日まで縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。本日の審議会でご承認をいただければ、県知事との協議を経まして、都市計画決定を速やかに行う予定としております。

資料の2ページをご覧ください。新旧対照表をつけさせていただいております。左側が岡山駅東1号線、右側が駅前地下道1号線でございます。アンダーライン部分が変更箇所でございます。それから、3ページには位置図をつけさせていただいております。5ページ、6ページには、参考として計画平面図を添付しております。赤

<p>会長</p>	<p>で囲まれた区域が都市計画を変更決定する区域でございます。</p> <p>また、さらに別の冊子でございますが、右肩に「参考資料1」と記載してあります「路面電車乗り入れを含めた岡山駅前広場整備計事業の概要」についての資料、こちらも参考までにお付けさせていただきます。</p> <p>説明の方は以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。</p> <p>ありがとうございました。それでは、ただいま事務局から説明のありました議案に関しまして、ご審議をお願いいたします。どなたからでも結構でございますので、ご質問・ご意見等ございましたらお願いいたします。</p>
<p>委員 会長 委員</p>	<p>はい。</p> <p>はい。どうぞ。</p> <p>乗り入れで延長した場合、現行の駅前の停留場はそのまま活かすんでしょうか。</p>
<p>事務局 阿部会長 事務局</p>	<p>はい。</p> <p>はい。お願いします。</p> <p>現在の岡山駅前の停留所でございますが、乗る所と降りる所が二か所あると思います。今、階段を上がって出たところ、乗るところでございますかね。手前の駅に近い方はなくなりまして、駅の遠い所の方がですね、岡山駅からいうと最初の停留所となるということです。</p>
<p>委員</p>	<p>地下から上がる所はなくなって、次の降りる所は乗車もできるし、降車もできる場所になるということですか。</p>
<p>事務局 会長 事務局 会長</p>	<p>はい。</p> <p>はい。お願いします。</p> <p>そのとおりでございます。</p> <p>よろしいですか。他にいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。</p>
<p>委員 会長 委員</p>	<p>はい。</p> <p>はい。委員さん。</p> <p>ご説明ありがとうございます。都市計画を変更するかどうかの審議会にはなるとは思いますが、いろいろな懸念、懸案事項が出ていた事業だと思っておりますので、いくつかは確認させていただきた</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>いなというふうに思います。</p> <p>まず、この乗り入れについて、渋滞等の懸念があったと思います。また、バス会社の方からも、そういう要望が出ているかと思うんですけども、そのあたりについてはどのような認識でということは改めて教えて欲しいと思います。</p> <p>はい。お願いできますか。</p> <p>渋滞につきましてはですね、路面電車が乗り入れた場合に、どのようになるかという交通の影響につきまして、通常交通解析の他に、交通シミュレーションを行っております。この交通シミュレーションは、東京大学の権威である先生にお願いして、実施していただきました。条件といたしましては、乗り入れだけではなくて、県庁通り一車線化、周辺の再開発も踏まえて、現実性の高いもので行いました。その結果、通常交通解析におきましても、あるいは交通シミュレーションにおきましても、著しい渋滞は発生しないということを確認しております。以上です。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。</p> <p>分かりました。その条件について詳しいことはあれなんですけれども、ここの駅前における信号の長さについては変更がないということですか。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、お答えをお願いできますか。</p> <p>はい。信号が最初に青になって一周するまでの時間「サイクル長」と申します。これは、今はそのままにした場合ですね、路面電車の乗り入れにつきまして、青時間が30秒で、黄色が2秒で、32秒を想定して交通解析を行っております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。</p> <p>32秒というのは現行に比べてどちら側がどれだけ長くなるということだけを教えておいていただけたらと思うんですけど。それがあっても渋滞はしないというシミュレーションだよということですよ。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい。東西方向ですね、その青時間につきましては約10秒短縮、南北方向の青時間につきましては約20秒短縮、これを想定して交通シミュレーションを実施しております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。</p> <p>東西が10秒で、南北が20秒短縮。サイクルが早くなるという</p>

<p>事務局 委員</p>	<p>事ですか。両方短縮… 両方短縮です。 だから、赤と青の変わるタイミングが非常に今より早くなるということですか。</p>
<p>事務局 委員</p>	<p>そうですね。 ちょっとよく分からないんですけど、要は確認させていただきたいのは、バス会社の方からも懸念が出ておりましたけれども、市の判断としては、交通渋滞は起こらないという、シミュレーションをして、そのように判断しているという認識でよろしいのですね。</p>
<p>事務局 会長</p>	<p>はい、そのとおりです。 はい、どうぞ。</p>
<p>委員</p>	<p>あともう一つ、そもそも、この事業についての目的、回遊性が上がるというふうに言われておりますけれども、具体的にもう少し説明だけお願いしたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい、現在ですね、岡山駅電停は平面で行こうといたしますと、駅前広場から横断歩道を2回渡った位置にあります。位置も岡山駅を降りた方から見ると分かりにくい、遠いといったことがあります。これに対しまして路面電車は駅前広場に乗り入れることで横断歩道を渡らなくても乗り換えることができる、非常に乗り換え時間も短縮するというので、非常に利便性が上がるものと考えております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。 はい、先ほど聞きましたので、そこは分かるんですが。乗り換え時間が短縮する方は使う方だと思うんですけど、それによって回遊性が上がるってということについて聞いたかったですけれども。</p>
<p>事務局</p>	<p>はい、言葉足らずですみません。乗り換えの利便性が高まることで路面電車に乗りやすくなる、路面電車に乗っていただいて表町方面へですね、そういったところへ、回遊していただけるものと考えております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。 分かりました。これまでもたくさん議論がありましたので、ここで新たにというふうには思っていないんですけども。私たちいろんな市民の方からご意見うかがう中で、路面電車にすぐ乗れる人、要は路面電車の回遊性を高めるのであれば、市役所の方までぐ</p>

	<p>るっと回遊をするですとか、清輝橋の方からバスですとか、そういったことの方が市民のニーズは非常に高く。この100mを延伸するということに、今回事業費がここだけでも10億円かかるということですから、それほどなぜ最優先事業なのかという疑問はいまだにたくさんうかがいますので、その辺りについてはっきりした回答が得られないような気がしているんです。乗る方にとっては非常に便利になるだろうし、障がいがある方にとってぐるっと回るよりも便利になることは分かるんですけども、これによって路面電車に乗る人が格段に増えるのか、その辺りについてもいまいち確証が得られないなというふうに感じているところですが、もしご意見だけあればお願いしたいです。</p>
事務局	<p>はい、岡山駅前はですね、岡山市の交通ネットワークの中で要となる場所です。多くの方に街へ出ていただく、また街に帰っていただく、その要のところ。その要のところの交通結節機能を高めることで、まずは回遊性を高めたいと考えてます。その後の延伸等につきましてはですね、乗り入れができた後のことだと考えております。実際何人くらい増えるかというのは、なかなか推計が難しいんですが、他都市の事例等を見ますと大体2割以上の方が増えているという結果を得ています。以上です。</p>
会長 委員	<p>はい、委員さん。</p> <p>はい、2割増えるというのは、今までバスを使っていた人が乗るのかなと思ったり、歩いていた人が乗るのかなと思うところで、新たな層が獲得されるのかどうかというのは、事業検証をしっかりとっていただきたいな。どういう層が増えるのか、本当に効果があるのかということは、10億もかけるのだから、そこについてはしっかりと検証をお願いしたいと思います。</p> <p>あわせて、今回乗り入れるがゆえに、岡山駅全体の広場の改修にまで話が広がっておりますので、50億近くかかりますと新聞報道がありました。これ、議会の方で決定ということではないんですけども、先に新聞報道がされる中でね、市民の中からたくさん、いろんな意見もおうかがいしているところです。</p> <p>ちょっと、ついでにと言ったら大変失礼なんですけれども、なぜ駅前全体を改修する必要があるのかというところについてはお聞かせいただければと思います。</p>

<p>会長 事務局</p>	<p>はい、事務局お願いできますか。</p> <p>はい、まず路面電車を乗り入れることで、現在の噴水あるいは吉備沃野がある待ち合わせ場所ですね、そういった憩い、待ち合わせスペースがなくなります。そのことによって、駅前広場が人中心でなくなるとはいけないので、そういった憩い、待ち合わせスペースを確保しようということを考えました。加えてですね、従来からある課題、例えばタクシーが市役所筋に出るまでに混雑して1メートル上がる。そういった課題もありますので、その2つをですね、あわせて解消しようということで、駅前広場全体のやり方についても検討を進めてまいりました。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、よろしいですか。</p> <p>意見になりますが、それが本当に交通政策の上で最優先課題なのかという疑問はやはり最後まで残ります。交通弱者と呼ばれる方、買い物難民と呼ばれる方がおられる、それについての対策も同時進行でされているというのは重々承知の上で、今回50億円という規模の事業に発展していったしまった発端がこの駅前乗り入れになるかと思っておりますので、そこまで高い効果があるのかということについて、先ほどと重なりますけれども、事業の効果についてはしっかりと市民に分かるように示していただきたいなということは、意見として述べさせていただきます。</p> <p>あわせて、たくさんおうかがいする意見としては、先ほどお伝えした路面電車の延伸ですとか、500m以内に公共交通のアクセスがない方が20万人いるということになりますので、そちらの方をしっかりと力を入れていただきたいという意見が、たくさんあるということだけはお伝えさせていただきたいと思います。したがって、私たち自身は事業自体にはっきりとした効果が見えていない段階で事業化することには議会でも反対させていただきましたので、都市計画の変更についても認めるわけにはいかないという意見表明だけはさせていただきたいと思います。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、どうぞ。</p> <p>質問ではなかったんですけど、ちょっと誤解ないように申し上げさせていただきますと。市民の方々、これから人口減少、高齢化社会、さらには高齢者というだけではなくて、車を持たない若い方なり、子育て世代、そういう方々が増えてくると思います。そういう</p>

中で、公共交通をいかに充実していくかというのは、大変重要な政策課題だと当然思っております。その中で、路面電車の駅前乗り入れが先なのか、延伸したり、環状化することが先なのか、これはいろんな意味があると思います。ですから、その延伸環状化についてもですね、例えば30年度ですね、我々、予算を獲得して検討を始めております。また31年度、今年度ですね、令和元年。引き続き、この路面電車という非常にこう、軸となるようなものをですね、活用して、いかに延伸環状化してですね、市民の皆様、もしくは観光者の皆様の足になるかということ、これはしっかりと検討していきたいと思っております。

ただ、一方でどっちが先なのかという議論があるんですが、やはり先ほど事務局からありましたようにですね、この乗り入れというのは、ここは岡山駅前と大きな交通結節で要になります。ですから、まず要の、できるところからしっかりやっつけていこうじゃないか。もちろん効果というのは延伸環状化をした、延伸環状化のどこをするとかでいろいろ違ってくるとは思いますけれども、どっちが上なのか下なのか、様々な議論があると思います。そういう中で両方大切なものだと思って我々は進めようとしていることを、まずご理解いただきたいと思っております。その中でまずできることから、特にここは駅前が100m、200m近く離れている。非常にこう、安全性・利便性という意味でもですね、やはり非常に低いと言わざるを得ない。こういう結節点のところを、できるところからしっかりやっつけていきたいって思いでやっていることを、まずご理解いただきたいと思っております。決してですね、これだけをやればいいとか、公共交通、路面電車を含めてですね、公共交通に関してこれだけやればいなんてことは思っていないで。これはしっかり、今日のご意見もございまして、委員さんからのご意見もありましたけれども、そういうものも十分にですね、踏まえながらしっかり進めていきたいなというふうに思っております。

あともう一つ、事業費につきましてはですね、いろいろご意見もあるかと思っております。路面電車のこの導入ですね、これの乗り入れを一つの契機として当然検討しています。先ほど事務局からもありましたように、それに伴っていろんな施設を移転しなくてはならないでありますとか。どうしても、ちょっとそのままだと手狭になるの

	<p>で何とかしなくてははいけない。さらには、従来からある自家用車、タクシーの問題。こういったものも、このタイミングでやはり、あわせてしっかりやっていく必要があるだろうということで、今回計上させていただいているところでございます。もちろんこの予算については、都市計画とは異なりますけれども、我々としてできる限り節約をしながら、必要最小限で、できるだけいいものをつくっていきたくて、考えているところでございますし、これからも当然そういうふうを考えていきます。いろいろあると思いますが、近隣なり、全国のですね、他の駅前広場の整備ですね。こういった駅前広場の整備と比較をしてもですね、決してこの40数億というのが高い額だというふうに思っておりません。だからいいということを行っているわけじゃなくてですね、我々は限られた予算の中で、路面電車の乗り入れも然り、この岡山の玄関口になる岡山駅に相応しい、風格のある、喜んでもらえるような駅前広場。こういったものになっていけるようにですね、しっかり取り組んでいきたいなと思っておりますので。ご理解いただきたいと思っております。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、他。はい、委員さん。</p>
	<p>ご説明ありがとうございました。今、委員さんの方からもいろいろなご質問がございましたが、その中で市民の様々な意見がある、これ決してこの事業に反対の市民たちばかりでもありませんし、この内容については、この方向で進めているのありがたいという市民の皆さんも、もちろん多くいらっしゃる。ただ、一部そうではないご意見もあるということだと私は理解をしておりますが。今回のですね、この都市計画決定に向けての手続きの中で、そういった部分では市民の皆様からですね、この計画に対して反対であるとか、そういったようなことを申し聞く機会がもちろんあったと思いますが、そういったお声がこの手続きの流れを見ている中では特にそういった意見がない、というふうに感じておりますが、それで間違いないでしょうか。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい。事務局、お願いいたします。</p> <p>この手続きの中で、原案の段階での縦覧、それから案を作ったときの縦覧、2回やっておりますが、いずれも意見書はいただけていない状況でございます。以上でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、委員さん。</p>

<p>委員</p>	<p>はい、分かりました。手続き上はないということではありますが。まあ様々な意見がありますから、先ほどご答弁いただいたようにしっかり声を聴いていただきたいと思います。</p> <p>もう一点だけ確認させていただきたいのがですね、先ほどお配りいただいた中の参考資料の路面電車乗り入れを含めた事業概要という中の1ページ目のところを開けると、平面乗り入れの範囲ということでございます。先ほどご質問などもありました信号の時間帯のことなどもあったりするんだと思いますし、こういった形で安全確保をということでお聞きしたいのがですね、一葉の1ページ目を開けた右の真ん中にですね、平面乗り入れ計画範囲ということでカラー刷りした駅前の写真がございます。そのときのビックカメラの前ですね、そこの横断歩道の形態というのが路面電車、駅前乗り入れによって変わっていくかと思えます。先ほどそういった部分での、こういった形態になるのか、こういった形でその歩行者の安全確保ができているのか、その点についてだけ教えていただければと思います。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい。事務局、お願いします。</p> <p>はい、資料の5ページをご覧くださいませでしょうか。A3の資料で肩に「説明資料」と書いてある5ページをお願いいたします。前回の計画におきましては、ビックカメラ前の横断歩道につきまして、図面でいきますと下側、要は駅前広場側に少しずらすような計画をしております。要は交差点に近いところへ移動させるようにしております。これはですね、例えば図面でいきますと左から左折、南進左折をした車ですね。市役所筋から桃太郎通りへ左折する車。こちらが通行しようとする、現在は自転車の通行帯で一度自転車を確認して止まって、さらにビックカメラ前の、今の横断歩道で止まる。2回、安全確認をして止まらないといけない状況になっております。これをですね、今の絵のように駅前広場側にずらすことで、一度確認すればですね、自転車も歩行者も一度で確認できる。それでスムーズに移動できるようなことも踏まえております。</p> <p>また、路面電車の乗り入れのための時間、交通シミュレーション上、32秒で設定しておりますが、横断歩道を駅前広場前にすることで少し渡る時間を短く出来るのではないかというふうに考えて、今ずらす案で整理しております。</p>

<p>会長 委員</p>	<p>それとあと、歩行者の横断の距離が長くなるということですが、途中交通島を設けて、一旦そこで止まれるようにしておりますので一度に渡らなくてもいいというようなことで考えております。</p> <p>よろしいですか、はい。他にいかがでしょうか。はい、委員さん。一点教えてください。先ほど、今のですね、ビックカメラの前の停留所がなくなりますよと。それから西側の方へ寄った、今お客さんが降りよるところが最初の電停になりますよというご意見があったと思うんですね。この資料の4ページに区域変更って図面が付いてますね。今、地下道をずっと歩いてきて、くるっと180度回っていく階段がありますよね。その階段のところ、もう廃止になりますよと、都決の区域から外れますよと。それから、そこをずっと行って、今階段になっているところ、これが現況に合わせた区域変更。斜路から階段ということになって、廃止しますよということですね。現実問題に、あそこの階段のところはですね、ここで、都決を廃止したら、あそこの処理はどうされるのかなということと、それから斜路を階段で区域変更するということは、今は階段になっていると思うんですけども、あそこを斜路にする、スロープにするということは、もうしないというふうなお考えなんでしょうか。二点教えてください。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、事務局お願いします。</p> <p>はい、最初に路面電車の乗り場について、階段のところでございますが、こちらについては閉鎖するというところでございます。それから斜路を階段にということで今回変更しようとしているところでございますが、こちらについては階段のままで、斜路にする予定はないということでございます。</p>
<p>事務局</p>	<p>ちょっと付け加えて説明させていただくんですけど、今の斜路のところは、この決定の後に、ご存じかと思えますけれども、高島屋のところにエレベーターが付いていますよね、地下に行く。あそこのエレベーターをもって、こちらからの車いす等のバリアフリーの経路は、一応地下に向けては確保できているとの判断と、現実、ここに今、歩道を整備されている中で、新たに斜路をするのはなかなか困難であるという中で、バリアフリーの経路を確保という意味で、当時は斜路を計画されていたと思いますので、その必要もなくなったということで、そこは斜路を見直して階段ということで変更する</p>

<p>会長 委員</p>	<p>と。それから、真ん中の電停の先の階段をなくすところについては、ここに電停がなくなりますので、ここで地上に出てくる必要もなくなりまして、その階段を閉鎖して、現実にはその上へ軌道を伸ばして、この上を路面電車が通って駅前に入っていくことになります。</p> <p>はい、どうぞ。</p> <p>分かりました。今の、その図面でですね、黄色で、スロープはもうやめて、今の階段でいくんですよと。バリアフリーは高島屋のところのエレベータで確保できるんですよというご説明なんですね。廃止する階段のところを通過して地下街をずっと南の方に南進しますね。それから斜め左に切れているところがあると思うんですけど、今度横断歩道が今よりも駅寄りにくる。駅寄りにくるので、今のところを、階段を上がったら、そこの横断歩道にきますよと。そういう感じになると理解していいんですかね。</p>
<p>事務局 委員 会長 委員</p>	<p>はい、そのとおりでございます。</p> <p>どうも、ありがとうございました。</p> <p>はい。他にいかがでしょうか。はい、委員さん。</p> <p>先ほど、意見がゼロというのは、私もちょっと不思議だなと思っていたんですけども、広報自体は通常どおりにされたんですよ。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、事務局お願いします。</p> <p>通常どおり、市民のひろばの方にですね、縦覧公告しますよというふうな形でお声をした上でやらせていただいたところでございます。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>はい、委員さん。</p> <p>はい、事業に関しては議会にもたくさんの陳情が過去に出ていまして、もちろん賛成の陳情のたくさんあったけれども、反対の陳情もたくさんありましたね。その辺り、地元の町内会とかからも出ておりましたけれども、説明会を繰り返す中でご納得いただけたというふうに理解しておいたらいいですか。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、事務局お願いします。</p> <p>はい。平成26年度から検討を始めておりまして、地元町内会、商店街との意見交換をこれまで行ってきました。全体で20回以上行っております。当初は反対される意見もございましたが、こういった意見交換を重ねる中で理解が深まり、現在はですね、具体的な</p>

<p>会長 委員</p>	<p>進め方であるとか、ネットワーク化についてのご意見も多くなってきた状況です。以上です。</p> <p>はい、委員さん。</p> <p>わかりました。丁寧に説明をしていただいたことには感謝を申し上げたいと思いますけれども。繰り返しにはなりますけれども、バス会社の方からは、実証実験をしてほしいという意見の方はまだまだあるとおうかがいしておりますし、地元の方もなんでだろう、という声はまだ届いておりますので、丁寧な説明は今後とも続けていただきたいというふうには思います。事務局からも、どちらが先かということではないけれど、出来ることからやるんだとご説明がありましたけれども、やはり大掛かりな50億かかる事業になってきている事実については、どうなのかなという意見。明日病院に行く足もないんだというような話は日々うかがいますので、そこについては繰り返しになりますけれども、真摯に受け止めて早急に対応していただきたい。どちらが先なのかなという意見はあるということとは、しつこく述べさせていただきたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、他にいかがでしょうか。特にございませんか。それでは意見も出尽くしたようでございますので、この「第1号議案 岡山県南広域都市計画道路の変更」について、決を採りたいと思います。委員の皆さん方、いかがでしょうか。異議ございませんでしょうか。</p> <p>〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕</p>
<p>会長 委員 会長</p>	<p>はい。異議なしでよろしいでしょうか。委員さんは。表明しました。</p> <p>それでは、本案件につきましては賛成多数ということで、「原案のとおり承認」することよろしゅうございますでしょうか。</p> <p>〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕</p>
<p>会長 事務局</p>	<p>はい、ありがとうございます。それでは本日の案件の審議を終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。</p> <p>ありがとうございます。それでは、本日でございますが事務局の方から、一件ご報告がございます。本日、お配りさせていただいております、右肩に「参考資料2」と記載してあります、A4縦の資料。こちらの方をご覧ください。昨年度にご審議いただき策定いたしました「岡山市都市計画マスタープラン」に引き続き、今年度策定を予定しております「立地適正化計画の策定」について、状況報</p>

告させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、1 ページ目に、昨年 1 2 月に開催しました都市計画審議会の結果報告を添付しております。現在「継続審議」となっておりますが、「岡山市立地適正化計画検討部会」を設置して、部会に属する委員には学識経験のある委員 7 名を指名させていただいているところであります。また、必要に応じて、専門的な見地からの意見を聴取することとなっております。本審議会の終了後、学識経験のある委員の皆様には、少しお時間をいただきまして、第 1 回目の部会を開催する予定とさせていただいておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

2 ページ目以降では、市長からの諮問書とその際の説明資料を添付しております。2 ページ目では、これからの人口減少社会においても持続的に発展できる都市を目指すため、「都市計画マスタープラン」と連動して、「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を実現するための実行戦略となる「立地適正化計画（案）」の策定を諮問する趣旨を記載しております。

3 ページ目の方では、諮問の説明資料を添付しております。まず「都市再生特別措置法改正の背景」についてでございますが、我が国では、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって健康で快適な生活を実現することや、持続可能な都市経営がまちづくりの重要な課題となっているところでございます。この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療・福祉施設、商業施設等の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、コンパクトなまちづくりを進めることが重要であり、こうしたまちづくりを進められるよう、平成 2 6 年 8 月に都市再生特別措置法が改正されたものでございます。

次に、「立地適正計画制度の役割」でございますが、都市全体を見渡たす包括的なプラン、都市計画と公共交通の一体化、居住や民間施設の誘導を図っていく時間軸をもったアクションプランとしての役割がございます。

資料の 4 ページをご覧ください。立地適正化計画に定める必須事項には、計画の対象区域、立地の適正化に関する基本的な方針、居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設、誘導施策がございます。

次に計画の運用でございますが、立地適正化計画の公表後、誘導区域外で一定規模以上の住宅や誘導施設の開発行為等を行う場合には、届出が義務付けられることとなります。これにより誘導区域外での住宅開発や誘導施設の整備の動きを把握し、届出者に対し、本市の進めるまちづくりでございます「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」、こちらの方針をお伝えし、誘導施策に関する情報提供等を行うことなどが考えているところでございます。さらにこの立地適正化計画の公表後には、計画に記載された誘導施策を展開していくこととなります。以下に他都市の事例や国の支援の例を記載しております。

5 ページの方をご覧ください。「立地適正化計画の位置付け」でございますが、「総合計画」等の上位計画に則るとともに、各種関連計画と連携しながら策定し、「都市計画マスタープラン」の一部を構成するものとなります。

次に、「立地適正化計画の作成の流れ」でございます。作成にあたりましては、居住や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導に関する検討を行うことから、様々な関係者と連携して取り組むとともに、公聴会の開催など住民の意見を反映し、都市計画審議会の意見を聴くこととされております。

資料の6 ページの方をご覧ください。「策定の進め方」でございますが、立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部と見なされることから、昨年度策定の都市マスタープランと同様の検討体制で進めることとしております。庁内組織といたしましては、市役所の内部でございますね。こちらでは既存の組織でございます「岡山市都市計画方針検討協議会」、こちらを活用するなど、関係分野との連携を図るとともに、市議会でのご議論やパブリックコメント等を通じて、市民意見等を反映させていただきたいと考えています。また、「策定スケジュール」といたしましては、今年度末を目途に進めてまいりたいと考えております。

最後に参考といたしまして、「他都市の立地適正化計画の取組状況」についてでございます。平成30年8月末時点で、全国で420都市が取組を進めており、そのうち177都市が立地適正化計画を策定しているという状況でございます。また政令指定都市では、札幌市、新潟市、静岡市、名古屋市、北九州市、熊本市の6都市が

事務局

策定済です。ご報告は以上でございます。

それでは、これをもちまして、本日の第40回岡山市都市計画審議会を閉会いたします。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

午後2時57分

～ 閉会 ～