

**岡山市都市計画マスタープラン（素案）の意見募集
（パブリックコメント）の結果について**

1. 意見募集（パブリックコメント）の概要

（1）募集期間

平成24年1月6日（金）から平成24年2月2日（木）まで

（2）周知方法

広報紙「市民のひろばおかやま」及び市ホームページへの掲載、
閲覧（都市計画課、情報公開室、各区役所、各支所・地域センター）

（3）意見書の提出方法

ホームページ上からの入力、電子メール、ファクシミリ、郵送または持参

2. 意見募集等の結果

（1）意見書等の提出状況

パブリックコメントによる意見書の提出 7名

（2）意見書等の概要

項 目	件 数
1. 都心部の都市機能の充実に関すること	1
2. 都心部の交通（L R T、歩行者・自転車）に関すること	4
3. 生活拠点の位置付けに関すること	1
4. カルチャーゾーンに関すること	1
5. 拠点地域の充実に関すること	1
6. その他	1
合 計	9

(3) 意見書の内容と本市の考え方

意見書 ①	
意見書の内容	本市の考え方
<p>この素案に書かれている内容全体に賛成します。</p> <p>1) 岡山市の目指す都市像「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」</p> <p>2) 都市づくりの基本方向 …賛成です。</p> <p>コンパクトなまちづくりのために、中心市街地の機能充実…これは市民全体が誇りに見え、自慢できるほど充実したいと考えます。周辺から中心市街地へ出かけることを厭わない程に充実したいと思います。周辺地区の機能は最低限に抑え、中途半端に充実することには反対します。それは結局都市機能の分散に繋がり、まちとしてのまとまりをなくすことになると思います。</p> <p>具体的なことに触れますと、「田園」「緑」「水」を思うとやはり「西川緑道公園」の充実が重要と考えます。これは総合交通システムに関係することで、中心市街地の交通が車主体では不可能でしょう。「歩く」「自転車」あたりのキーワードは的を得ていると思います。しかしこれは長く言われ続けてきたところですが、なかなか出来ないことです。これを可能にするには行政の力によるところが大きいと思います。周辺から中心地へのアクセスも「バス」の充実が一番可能性が高いと考えます。</p> <p>中心市街地の「歩く」スタイルは西川緑道公園を市民の集いの場、おかやまの生活の中心として再生し、他のまちにない景観、機能を展開する可能性を生むと確信します。</p> <p>マスタープランについての意見で具体的なことになってしまって申し訳ありません。この素案全体に賛成します。</p>	<p>本市の都心は、人・もの・情報が集まる岡山の中心であり、市民の求心点・共有の場であるとともに、対外的には岡山の顔となる枢要な地域です。交通環境の改善等による利便性の向上、緑化施策や景観形成による都市の風格の向上や、都市機能の集積を総合的に推進します。</p> <p>また、貴重な緑の軸であり、賑わいの軸でもある西川緑道公園については、イベントの定期化による賑わいの創出、歩行者優先の道路整備などを推進し、回遊性と賑わいのある空間形成を進めます。</p>

意見書 ②

意見書の内容	本市の考え方
<p>意見</p> <p>「岡山市都市計画に関する基本方針」を一読させて頂き、「将来都市構造」の1)各拠点の機能・役割とその配置に関して確認したく意見書を提出します。</p> <p>福田学区の住民及び近郊の市民は、福田地域センターにより生活サービスを受けていますが、産業建設課が存在した当時から廃止された現在を見れば、学区内の生活環境が大きく変化し、行政サイドの効率化の基に住民に対するサービス低下は揺るぎないものであります。</p> <p>平成23年9月の議会を傍聴し、老朽化した福田地域センターの安全対策に関する答弁は、「適正配置の方針に基づき検討する中で具体的な対策を進める。その間、安全対策に配慮し、必要な対策をしていく。」とのことでした。</p> <p>そこで、この度の「市民生活を支える拠点」として位置付けられた「生活拠点」の配置計画の中に「福田地区」が明記されていないことは、更なる統合をお考えなのでしょうか。前述したとおり、行政の効率化の基に住民の不便を余儀なくする政策には問題を強く感じています。</p> <p>「地域住民の日常生活を支える生活サービス機能の充実を図ります。」と定義された「生活拠点」の配置から福田地区を外すことなく、最低限、今現在の生活サービスが受けられる施設の存続を強く希望するものであります。</p> <p>少子高齢化の進む昨今、住民サービスを第一に都市構造を検討して頂きたい。</p>	<p>本マスタープランにおける拠点は、都市機能の集積状況、都心部へのアクセス性、合併等の歴史的経緯といった観点から、都市全体を見て、都市の骨格を形成する広域的な拠点として整理しているものであり、マスタープランに記載がないからといって、地域センターを統合・廃止するという性格のものではないと考えております。</p>

意見書 ③

意見書の内容	本市の考え方
<p>意見 都市計画マスタープラン素案が示されて期待しています。</p> <p>I. 当会の素案コメント討議は上記ブログにある通り、【協働】問題で2時間を有し素案詳細を討議するに至りませんでした。</p> <p>今回のマスタープラン パブリックコメントでもこれまでの市の姿勢が市民を全く無関心にさせてしまっているように受け取れます。 他の都市では、マスタープランで「市民参加の協働」から既に「市民主導」の表現に舵を切っている都市もあります。</p> <p>II. 今後の具体的協議に各部局横断プロジェクトが是非必要です。</p> <p>III. 当会かねてからの懸案、問題点</p> <ol style="list-style-type: none"> ①岡山城後楽園の管理一体化。 ②何十年に渡り放置している景観地境界に行政が取得した土地の初期目的に応じた早期活用。 ③岡山城を本物に再建する。歴史的遺構の重要なものの発掘再現（再興）。 ④岡山市、時代、近代の誇りとなる著名人顕彰と資料アーカイブ（津田永忠、国吉康雄）（景観美観地区へ設置）。 ⑤旭川 特に美観地区の親水性を高める（現在親水性ゼロに等しい・リバーサイド）。 ⑥景観、美観地区に相応しい（30年先を見据えた）建築協定必要（かなり厳しいもの）。 ⑦景観地区回遊路に雨宿りと日陰をつくる交流スポット、是非必要です。 ⑧不評を押し切って架橋した月見橋の架け替え。 ⑨緑々といっているが日本の植生を壊してはいけないと思います。 動植生態系への十分な配慮をお願いします。 ⑩子供がボールを蹴って遊べるミニ運動公園。 ⑪路面電車岡山駅乗り入れ、後楽園線電車復 	<p>岡山カルチャーゾーンにつきましては、従来からの風致地区の指定に加え、岡山市景観計画において、「景観形成重点地区」として位置づけており、岡山城や後楽園など、周辺の自然・歴史・文化と調和した建築物を誘導し、岡山を代表する観光地に相応しい景観の保全と形成を進めているところです。</p> <p>また、カルチャーゾーン周辺のまちづくりについては、別途策定を予定している「都心創生まちづくり構想」の中で検討が進められており、本マスタープランの内容（都心における交通、景観形成など）とも整合を取りながら、具体の方向性が検討されるものと考えております。</p> <p>都心における公共交通（バス・LRT）の環状化等のネットワーク化につきましては、都心内の回遊性の向上のためには重要な施策と認識しており、「岡山市都市交通戦略」に基づき、中・長期的に事業化を目指すこととしているところです。</p>

活。

⑫中心部に政令市応分のバスセンター建設（道路交通計画の中で）。

⑬子供のために科学館、子供美術歴史館が必要です。

⑭医療先進都市を志向する岡山市、並びに県。その中核となるのは岡山大学病院。

今その岡山大学病院の発展前進を阻む大きな問題が起きている。

1) 大学病院周辺の交通（アクセスを含む）と道路、大渋滞の問題。（地元、患者への大きな負担）。

2) 院内駐車場対策に加えミニトランジット機能 <協働研究要>。

3) 岡山全体に言える、都市機能をなさない公共交通 <網>。

市内、郊外共に公共交通の未発達、未整備 <電車、バス、LRT>。

以上3点、都市機能の中核をなす交通面での整備不足を痛感する。

いま都市機能として時代が要請しているものの一つ、**移動の効率化**です。

I. 特に郊外（遠距離対応）政令市に相応しい**LRT**の早期起案と実施。

II. 公共交通大学病院内乗り入（JRなどからの回遊、電車、バス）

III. 岡山駅にトランジット機能（JR、バス、市電、LRT乗り入れ）の一刻も早い実現。

これが無くして行政の言う中核都市、州都は夢に過ぎない。

※素案には公共交通利用の減少とあるが、岡山市の場合は交通（網）未発達により、その減少現象が起きていることは専門家が指摘しているところ。

意見書 ④

意見書の内容	本市の考え方
<p>・パブリックコメントのあり方について 今回の都市計画マスタープランに対するパブリックコメントですが、100ページにわたる大量の素案であり、公表から締め切りまでの期間が一般市民ではなかなか読み込んで意見を述べることはできません。</p> <p>パブコメもちろん大切ですが、それ以前に全市民に対して素案の中身を知らせ、説明することが重要です。また、審議会での審議にもかけられているのではないかと思います。そこで出された意見についても、一緒に整理して知らせてほしいものです。</p> <p>・マスタープラン（素案）について 短時間での流し読みであるため、理解が誤っているかもしれませんが、気になった点をいくつか述べさせていただきます。</p> <p>都市プラン策定で重要なのは、市民が働きやすい、住みやすい街づくりということに尽きると思います。言い換えれば生きやすさだと思います。</p> <p>「都心」に人口や機能を集中しすぎであり、何のために合併し、政令指定都市となったのか、理解しがたい。折角の広大な市域をもっと活用すべきであろうと思います。</p> <p>そうでなければ、住みたいと思わない、小東京を「都心」に作ることになり、住民の生活を豊かなものとするにはならないのではと思います。</p> <p>拠点地域を充実させる方向が重要です。具体的には日常的に自然を感じられる、自然と共生する都市を目指すべきではないでしょうか？毎日の散歩、スポーツ、買い物、その他諸々の日常生活の充実こそが重要です。</p> <p>最近駅近に大型コンベンションをという主張をよく耳にしますが、本当にそのようなものが都心に必要なのでしょうか。それよりも市民が集まり、憩える広場や森を設置すべきではないかと思えます。緑が周辺の山だけではあまりにも寂しすぎます。いわゆる人々が日常生活を行う場に緑が必要です。</p> <p>コンベンションは交通や宿泊等を整備すれば都心にある必要はないのではないのでしょうか？</p>	<p>今後、本市も人口減少と高齢化が進むことは必至であり、そうした中でも持続可能な都市となるよう、都心や地域の拠点となる地区へ人口や都市機能を緩やかに集積させることが基本的な考え方です。</p> <p>市街地を拡大する都市づくりを進めれば、将来的には人口密度が低下し、高齢者の足となる公共交通の衰退、病院や商業施設など生活利便施設の撤退、道路や下水などの都市基盤やごみ収集など行政の維持管理コストの増大など、様々な問題が生じるものと考えます。特に都心は都市基盤が充実しており、高密度な集住空間として、また様々な都市機能の集積を図り高度利用を図ることが望ましいものと考えます。</p> <p>都心のみでなく、合併した地域などについても、拠点となる地区を中心に日常生活に必要な都市機能の充実を図ること等により、持続可能な地域が形成されるものと考えます。</p> <p>また、緑のボリュームアップはまちなかの公共空間を中心に緑化の推進を図ろうとするものです。</p> <p>コンベンションについては、本市が持つ中四国の交通結節点としての強みを最大限に活かすことができ、また、観光や飲食といったアフターコンベンションの観点からも、都心においてその機能を持たせることが望ましいと考えております。</p>

意見書 ⑤

意見書の内容	本市の考え方
<p>路面電車・岡山駅前広場乗入と軌道芝生化</p> <p>ヨーロッパ諸国の路面電車のLRT化が紹介されるなかで、都市の中央駅には必ず路面電車が乗り入れる「交通結節点改造」の意義が知られるようになった。</p> <p>フランス・グルノーブルでは駅前広場をぐるっと路面電車が廻り、ストラスブールでは地下に乗り入れている。またドイツのカールスルーエでは中央駅から吉備線のように国鉄線に乗り入れているし、環境首都であるフライブルクでは中央駅のホームの上を高架で路面電車が渡っており、路面電車ホームから直接国鉄ホームに降りられる。</p> <p>日本国内でも豊橋駅ペDESTリアンデッキ化に伴う駅前広場乗入にはじまり、高知駅、広島横川駅などの乗入が実現。さらに最近では九州新幹線開通に伴い鹿児島駅、熊本駅でも路面電車は駅前広場に乗り入れた。各地とも大幅な乗客増加となっている。(高知25%増加、横川60%増加)</p> <p>路面電車は明治時代以来、都市郊外に国鉄線が建設されたのを受けて、旧市街と国鉄駅の1-2kmをつなぐために建設された例が多く、岡山も例外ではない。路面電車建設は中央駅と旧市街を結ぶツールであり、当然ある程度の乗客が見込まれるから5分に1本という多頻度運転が可能だったのである。逆に言えば駅前広場乗入をしてこそ路面電車の都市に対する経済効果は最大になる。</p> <p>倉敷駅にアウトレットモールができ、岡山駅前の林原跡地にイオンの大商業施設が計画されるなか、表町など旧市街地商店街の活性化で岡山市街地の一定の商業集積、文化集積を維持することは、都市政策として大変重要である。1-2年で建設できる路面電車駅前乗入は、いま最も安価な岡山活性化策である。</p> <p>コンベンション都市岡山としても、岡山駅前広場からの軌道を芝生軌道にして緑化すれば、後樂園のシンボルである芝生が城下まで続き、さらにできれば後樂園下まで路線延伸することによって岡山城後樂園へのルートが明確化される。路面電車駅前乗入と芝生軌道は2014年の国連ESD(環境教育)国際会議に向けて、「見てわかるESD」として象徴的事業にもなる。</p>	<p>岡山市都市交通戦略においては、都心内の回遊性向上を戦略目標の一つとしており、回遊性向上に向けて、快適な歩行空間の整備、自転車走行空間・利用環境の整備及び公共交通の整備等に取り組むこととしているところです。</p> <p>また、バスやLRTなどの環状化等公共交通ネットワークの形成につきましては、都市交通戦略において長期的視点から熟度や合意形成を図りながら事業化を目指すものと位置づけているところです。</p> <p>まちなか交通対策は、軌道系の対策のみならず自転車、歩行者、バスなど総合的な対策が必要と考えており、LRTを含めた、公共交通のネットワーク化などの中・長期的対策につきましては、岡山商工会議所と立ち上げたおかやま都市交通戦略連携会議において、検討を行っているところです。</p>

意見書 ⑥

意見書の内容	本市の考え方
<p>人口減少に伴うコンパクトな街づくりという全国的な流れに沿った施策であることがよくわかりました。</p> <p>一方で国の考えに右に倣えという今までの行政サイドの立場にたった計画を推し進めているだけではありませんか。地方分権が叫ばれている中で、独自の発想（伸ばすところは伸ばしていく政策）を進めていかなければ、何のために政令都市になったのか意味がありません。</p> <p>社会情勢が過渡期を迎える中で、この計画も5年もすれば古いものになってしまいかねず、絶えず見直しの用意が求められる。</p>	<p>人口減少と高齢化に備え、コンパクトなまちづくりを進めるということは、都市が抱える全国的な課題であるとともに、本市にとっても重要な課題と認識しています。</p> <p>一方で産業が集積した活力ある都市を目指すため、広域交通の要衝など、本市の特長を活かした企業立地などについて対応を進めたいと考えています。</p> <p>マスタープランの見直しについては、社会経済情勢の見通しなどを踏まえ、適切な時期に行いたいと考えます。</p>

意見書 ⑦

意見書の内容	本市の考え方
<p>公共交通の課題についての考察</p> <p>現在は公共交通機関は路面電車、バスなどで、個人的には自家用車やバイク、自転車だと思えます。私は、自然にやさしく、気軽でエコの公共交通体系が将来に向け一番良いと思えます。</p> <p>具体的には一番手に路面電車を年次計画に基づき、37年までに網の目のように必要な所に人々を運び、楽しく乗れる路線にしたいと考えます。別紙図面で路線と年次計画を表示したいと思えます。</p> <p>二番手は、市のマスタープランでも言われている自転車によるサイクリングロードづくりです。私は市長と同じ西の石井学区に住んでおり、西口駅から済生会の方向にサイクリングロードが一部設置されています。また、サイクリング無料貸し出し所も設けられていますが、点から線、現在のロード側にどのように作るか、それとも別に設けるのか安全が第一です。今、東京などではブレーキの利かない自転車が多くなり、自転車事故が多くなっていると聞きます。安全なサイクリングロードを主要な点と線を結ぶ所に重点的に設置すべきと考えます。</p> <p><当初5ヵ年> (岡山駅東側)</p> <p>①岡山駅東⇔大供ロータリー⇔ 大雲寺ロータリー⇔新京橋⇔西大寺町</p> <p>②柳川ロータリー⇔裁判所⇔新鶴見橋⇔城下</p> <p>③大供ロータリー⇔水道局⇔清輝橋</p> <p>④大供ロータリー⇔商工会議所⇔大元駅</p> <p><次期5ヵ年> (駅西側)</p> <p>①駅西口⇔済生会⇔岡大正門前⇔武道館⇔ 商科大前</p> <p>②駅西口⇔河田病院⇔野田地下道⇔西署前</p> <p>③武道館⇔旧西署前⇔島田地下道(河田病院)</p> <p>④済生会⇔旧西署前⇔関西高校前</p> <p><最終3ヵ年> (南区方面)</p> <p>①清輝橋⇔岡南町交差点⇔市場</p> <p>② 大元駅 ↗ ↘</p>	<p>岡山市都市交通戦略においては、バスや路面電車(LRT)などの環状化等公共交通ネットワークの形成につきましても、長期的視点から熟度や合意形成を図りながら事業化を目指すものと位置づけているところです。</p> <p>また、JR吉備線については、LRT化に向け、先述の「岡山都市交通戦略連携会議」において議論を進めているところです。</p> <p>自転車道などの自転車ネットワークの形成は、自転車先進都市おかやまを実現する上で極めて重要な政策であると認識しており、「自転車先進都市実行戦略」を策定する中で検討することとしております。</p>