

第3回呉市立地適正化計画検討委員会 摘録

- 1 日時 令和元年5月13日(月) 15時30分～17時30分
- 2 場所 呉市役所本庁舎 7階758会議室
- 3 概要・骨子

1 呉市立地適正化計画の作成スケジュールの見直しについて

(○：委員，●：事務局)

- 7月豪雨災害の影響により計画策定が遅れているが，他計画の施策等への影響はないか。
- 7月豪雨災害の影響により，計画策定に向けて概ね9ヶ月の遅れが出ているが，他計画の事業・施策等への影響は特にない。
- 7月豪雨災害の影響を受けた形で防災・減災・縮災に対する考え方を本計画にも明記できないか。
- 7月豪雨災害を踏まえ，本計画内では，第3章の居住誘導区域及び都市機能誘導区域に関する基本方針の中で，居住誘導区域には，災害の発生のおそれがある区域は除くものとする他，同章のまちづくりの方針4においても呉市復興計画を踏まえた内容に修正をしている。

2 呉市立地適正化計画検討委員会設置要綱の改正について

意見なし

3 意見等への対応について

- パブリックコメント及び住民説明会の参加人数などの開催概要を改めて説明してほしい。
- パブリックコメントについては，平成30年4月20日から5月21日の間で本庁及び各市民センターの窓口及び市HP等で意見を聴取した。提出された意見数は，6件であり，内容については本日の資料2へ掲載している。
住民説明会については，平成30年6月8日から6月26日の間で，中央地区，川尻地区，安浦地区，音戸地区の4地域(都市計画区域内)で実施した。4地域での参加人数の合計は，70名であり，説明会で出た意見については同じく資料2へ掲載している。

- 資料3のP45まちづくり方針5について、解決すべき課題において移動ニーズへの対応と拠点間を結ぶネットワークの確保が掲げられており、その対応する方針として、今回庁内意見として新たにBRTや次世代モビリティの導入などが追記されているが、本計画におけるBRTの具体的な位置づけは何か。
- BRTという表現は、昨年度の3月27日に呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会から提言を受けて追記したものである。懇談会の中では、呉駅周辺地域を総合交通拠点として整備し、そこを拠点とした次世代モビリティ（BRT、自動運転など）の導入の提案がなされた。また、BRTの特徴である大量輸送バスシステムを活かし、今後バス運転手の担い手不足への対応や公共交通の効率的な運行を目指すため、既存路線の中で導入を検討することが提案されている。
- BRTで大量輸送する場合、総合交通拠点である呉駅と結ぶ地域の想定はあるか。
- 具体的な地域についてはこれからの検討としている。
- BRTという言葉は、専門的な用語であるため、市民にもわかりやすいように補足をいれてはどうか
- 計画内へ補足説明を追記する。
- BRTにも様々な形態がある。身近な例では、クレアラインを活用して、呉駅と広島駅間を結ぶ災害のBRTが試験的に導入されている。また、名古屋や新潟では、都心部の道路中央にバス専用レーンを設け、一般車両交通とバス交通を分けることで都心部の交通渋滞の緩和やバスの定時性・速達性を図る活用がされている。
したがって、BRTは、「①バスを利用しやすい環境をつくる」、「②大量輸送できる環境をつくる」と定義できると考えられる。
呉市においても接続バスを活用したBRTの需要があれば効果的だと考えられる。
- 一方で、まちづくり方針5に定められている交通結節点の考え方も重要であり、BRTとバス路線、コミュニティバス、乗合タクシーとの接続を図ることが重要である。
具体的な交通結節点として資料3P61に具体的な施設や基盤が示さ

れているが、必ずしも施設が必要なものではなく、BRTからその他のコミュニティ交通への乗継が可能な環境（バス停留所の隣接地に他のコミュニティ交通が待機している状況）があれば交通結節点としての機能を果たすものと考えられる。

上記を踏まえた交通結節点や交通ネットワークの整理があってもよいと感じている。

○ 本計画は専門用語も多くわかりにくい計画であると感じている。住民説明会時に、住民の理解を促す配慮や課題等があれば教えてほしい。

● 実際に住民説明会では、専門用語に対する質問が多い状況であった。それを踏まえ、まずは各地区の将来の人口動態を示すことで、今後各地区で起きることが想定される問題や住民の身近な生活にどう影響するのかを説明し、計画の必要性（何をすべきか）を説明するように努めている。

具体的な誘導区域を設定するにあたっては、今後各市民センター単位での住民説明会を予定しているため、少しでも住民の理解がしやすい説明を心がけていきたいと考えている。

○ 専門用語については、出来るだけ解説をつけるように対応していただきたい。また、理解を促すためにイメージ図などを用いながら説明すると良い。

○ 災害などの危険な地区からの移動を強制するのは難しいが、都市のコンパクト化の中で中心部への集住を促進する捉え方も考えられる。

○ まず、住民が自分事として地域の防災（自分の地域が安全なのか危険なのか）を意識することが重要である。

地域の防災意識が醸成されることで初めて自主的な転住が促進されるものと考えられる。防災施設の整備には時間と予算の制約もあるため、ハード整備と両輪で、住民への防災意識啓発を図る教育などのソフト対策も重要であると考えられる。

○ 7月豪雨災害も踏まえ、地域の防災意識を高める機会として住民説明会を活用してほしい。

- 富山市や青森市では、先行的に立地適正化計画を策定し、居住誘導に取り組んでいる。居住誘導施策として転住に係る引越し費用の補助などに取り組んでいるが、呉市では転住に関する具体的な施策はどう考えているか。
- 現在、呉市においては新婚子育て世帯転住支援事業及び呉市移住希望者住宅取得支援事業において、親世代と同居・近居による居住する場合、補助金として10万円が支援される制度等がある。

- 計画の定める20年後の呉市では、現在よりもさらに高齢化が進み、移動困難者の増加が想定される。高齢者などの移動困難者への居住誘導施策はどう考えているか。
- 高齢者などの移動困難者への居住誘導については重要な施策であると認識している。そのため、他都市事例を含め、現在研究・調査中である。具体的な施策については、計画の誘導施策で示したいと考えている。

参考として、居住誘導の基本的な考え方としては、国の示すところでは20～30年の期間で居住誘導区域外の住民が住み替えの際に居住誘導区域内（災害の危険性が少なく、生活利便性の高い地域）に転住してもらうなど緩やかな居住誘導を想定している。

- 居住誘導区域内へ居住を誘導する際には、公共交通などの移動手段が確保されていることが重要である。つまり、計画期間20年の中で、先行的に交通インフラ整備や利用しやすい交通環境の整備がなされていない状況では、居住誘導は難しい。

そのため、まず居住誘導区内の公共交通の利用環境の整備が重要であると考えられる。
- 例えば、中心部における交通インフラとして、具体的に想定されるものがあれば教えてほしい。

- JR呉駅及び広駅から伸びる幹線となるバス路線を対象に、運行ルートを検討した上で、そのルートに大型バスが一定の頻度の運行できる環境を整備することが考えられる。また、交通結節点を市内主要箇所に設定し、幹線な公共交通からフィーダー交通やコミュニティ交通に乗継ぎ、各地域へと移動できる環境整備が考えられる。

広島では、ICカードを活用した乗継割引がなされている。複数の公共交通を乗り継ぐことで運賃は高くなるが、乗継割引を活用するこ

とで、単一の公共交通で移動した場合の値段まで割引がされ、公共交通の利用頻度を高める取組である。こうした取組を、呉市でも参考にできないかと考えている。

- 子育て世代の親との同居又は近居の移住者への補助金制度等はあるか。
- 中古空き家住宅を活用した子育て・新婚世帯への補助や親世代との同居・近居の移住者への補助金の制度がある。なお、支援策の活用件数は、数件程度である。

4 呉市立地適正化計画（素案）について

- 資料3P62の誘導施設の一覧の中で、都市拠点機能の教育文化機能に、大学が含まれておらず、地域拠点機能の教育文化機能に含まれている。大学を地域拠点機能に位置づけた理由をおしえてほしい。
また、都市拠点には、都市拠点機能に加え、地域拠点機能も誘導施設に含まれる理解でよいか。
- 都市拠点機能の教育文化機能は、年齢問わず誰もが利用できる高次都市機能として位置づけており、大学などの各教育機関については、地域拠点機能として位置づけている。
都市拠点は、都市拠点機能に加え、地域拠点機能も誘導施設に含まれる。その旨については、資料3P53の誘導施設設定の考え方に明記しているところだが、P62の誘導施設の設定においてもわかりやすいように追記する。
- 各拠点に不足している施設の立地誘導あるいは維持していくとのことだが、公共施設の更新時期を迎え財源の確保が困難となっている背景の中、施設の誘導・維持と財政面とのバランスはどう考えているか。
- 資料3P1の関連計画に示す呉市公共施設等総合管理計画では、公共施設の量的な目標値を掲げている。本計画においては、呉市公共施設等総合管理計画の方針や目標との整合を図り、新たな施設を積極的に整備するのではなく、今ある施設の維持を主眼として計画づくりを進めている。
その上で、施設が無い一部の拠点に限っては、誘導する施設として計画に位置づけている。

- 施設があるだけでなく、住民がちゃんと利用できる環境や機能（例えば、子育て世代が歩いて施設に行けるとか、コミュニケーションが図れるとか）を整備することが重要であると考えられる。財政面とのバランスに加え、施設のハード整備などの量的な確保やソフト施策などの質的な確保の両輪で計画づくりを進めてほしい。
- 誘導施設の中で、看護系の専門学校やにぎわいを生む施設などが挙げられているが、これら誘導施設を立地する主体（官民）の想定を教えてほしい。また具体的な施設イメージがあれば教えてほしい。
- 誘導施策や施設の立地は、行政だけではなく、住民、企業の3者が実施することが考えられる。そのうえで、3者が地域協働により実施していくことが重要であると考えられるため、計画内にももう少し「地域協働」のキーワードを盛り込んだら良いと考えられる。
- 7月豪雨災害の影響により、クレアライン（国道31号）が分断され移動手段が無くなり大変な状況となったことを踏まえ、クレアラインの重要性が明確になったものと認識している。そういったことを踏まえ、国がクレアラインの4車線化に向けて取組がなされているとのことだが進捗状況を教えてほしい。
- クレアラインは暫定2車線の区間（坂北IC－呉IC区間）の4車線化に向けて、財政投融資を活用した高速道路の4車線化等を行う箇所として平成31年3月29日に、国土交通大臣から高速道路会社への事業許可が行われた。これにより平成31年度より、新規事業着手を正式に決定したところである。
- 資料3P52の持続可能な公共交通として交通結節点のイメージ図が示されているが、呉市の現状を踏まえるとこのイメージ図のようなネットワークが妥当なのか疑問であるため、見直しはできないか。
- 現段階の持続可能な公共交通のイメージ図は、「平成26年度呉市地域公共交通ビジョン」のものを掲載している。イメージ図については、現在策定中である「呉市公共交通網形成計画」の策定状況に応じて差し替えを予定している。
- 資料3P45のまちづくり方針5に掲げる次世代モビリティやMaaSについて、導入に向けた検討状況について教えてほしい。
- 今年度、次世代モビリティに関する社会実験を予定している。社会

実験は、次世代モビリティを住民へ周知することやニーズ、導入に向けた課題を把握することを目的としている。

- 資料 3 P 43 まちづくり方針 2 において、民間活力の活用が謳われており、誘導施設の維持や誘導に関しても民間活力は重要な役割を果たすと考えられる。そのため、資料 3 P 62 に誘導施設については、公共で維持や誘導を努める施設や民間活力を想定する施設など官民の役割分担を整理し、その上で誘導施設の整理（行政中心型、民間中心型）をしてはどうか。
- 民間の誘導施設を誘導するのは非常に難しいと認識しており、全国的にも苦戦している状況である。そういった中で、現在、全国の事例調査・研究を行っている状況であるが、民間の誘導施設を誘導する事例はあまり見られない状況である。一方で、国の動きとして、民間による誘導施設の整備に伴う補助制度の拡充もされつつある。
次回の検討委員会では、第 4 章 3 項の誘導施策の中で、国の補助制度の活用を踏まえた検討結果を示したいと考えている。

その他

- 資料 3 P 35 で、「生活サービス施設が不足する地域では、他の地域で補完できるように地域間で連携を図る必要がある」としているが、地域間の連携のイメージを教えてほしい。施設の無い地域から施設のある地域への公共交通手段を確保するという理解で良いか。
- 他の地域との補完の考え方について、資料 3 P 59 に示す通り、福祉機能の地域包括支援センター及び子育て機能の子育て支援センターについては、他関連計画の考え方にに基づき、複数の拠点をまたがり補完するものとして考えている。
地域間の連携については、呉市地域公共交通網形成計画と連携しながら、地域間の公共交通ネットワークを確保したいと考えている。
- 資料 3 P 35 の地域間の連携の表現をわかりやすくするために、公共交通の充実などを入れても良いと思った。
- 資料 3 P 49 の居住誘導区域と一般居住区域（市独自区域）の基本的な考え方の違いがわかりにくいため、居住誘導区域の説明の中に、“誘導”というキーワードを入れてはどうか。

- 居住誘導区域は、法定の区域であり、将来的に住み替えを契機として緩やかに居住を誘導することで人口密度を高め、地域コミュニティや生活サービス機能を維持していく区域である。一方で、一般居住区域は、法定外の市独自の区域であり、これまでどおり暮らし続けられるように、居住環境を維持していく区域である。

居住誘導区域と一般居住区域の違いがわかるように記載内容を見直す。

- 資料3P50の災害の発生のおそれがある区域の具体的に想定される区域を教えてください。
- 資料3P50の補注に記載しているとおり、土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域、浸水想定区域を想定しており、具体的な考え方については今後検討する。
- 地域コミュニティを維持する上で地域間を結ぶ移動ルートの確保は非常に重要であると考えている。そのため、昭和地区での道路整備（平谷線）の整備を推進してほしい。
- 次世代モビリティの導入と併せて、障害者などにも配慮したバリアフリーのまちづくりを進めてほしい。