

市民意見募集(パブリックコメント)結果

「和歌山市立地適正化計画（素案）に対する意見募集について」に対するご意見を募集した結果、9件のご意見をいただきましたので、次のとおり公表します。

■募集案件の概要

| | |
|--------|-----------------------------|
| 募集案件 | 和歌山市立地適正化計画（素案）に対する意見募集について |
| 受付期間 | 平成29年12月1日～平成30年1月5日 |
| ご意見の件数 | 3名・9件 |

■ご意見の概要と市の考え方

| No | ご意見の概要 | 市の考え方 |
|----|---|---|
| 1 | <p>紀伊駅について、現状はバス停待ちですら駅構内まで伸びている状態である。</p> <p>若者に来てもらいたいのであれば、若者が多数利用している駅前をしてはどうか。</p> | <p>公共交通を軸とするまちづくりの中で駅へのアクセス向上を図るため周辺環境の整備を検討していきます。</p> |
| 2 | <p>立地適正化計画は市の将来像にかかわる重要なものなのに、関心を持っているのは一部の不動産関連業者に限定しているように思う。</p> <p>市の将来を担う子どもたちでもわかりやすいように、立地適正化計画の内容をまんがでまとめるなど、もっとシンプルでわかりやすい資料を作成してはいかがか。</p> <p>また、「そもそもこれができるかどうか」「なぜ必要なの」という部分がわかりづらいため、簡単なQ&Aのかたちで、素朴な疑問と回答をまとめてみてはいかがか。</p> <p>実際、人口密度の目標にかかげられている時点は2035年であるため、子どもたちにも関心を持ってもらうべきではないか。そのために学校などに出向き、子ども</p> | <p>市民の方に関心を持っていただくため、わかりやすい資料の作成等により計画の周知に努めます。</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | 向けに説明する機会があってもよいかと思う。 | |
| 3 | 立地適正化計画だけでは味気なく、市民が関心を持つのは難しいと思う。 計画を実現する3大学誘致、南海和歌山市駅再開発、リノベーションスクール、子育て支援の取り組みなど、具体的な施策も合わせて示されている方が、市民はとっつきやすいのではないのでしょうか。また、こうした計画を後押しする事業集を合わせて作成し、紹介してはいかがか。 | 市民の方に関心を持っていただくため、具体的な施策も合わせ、わかりやすい資料の作成等により計画の周知に努めます。 |
| 4 | 「平成47年」など和暦で書かれている部分は、元号変更の可能性があるため、西暦に直してはどうか。 | 将来表記について和暦とともに西暦も記載しました。 |
| 5 | P40について、グラフの単位(千万円)は、(百億円)の間違いではないか | ご指摘のとおり間違いのため、修正しました。 |
| 6 | P86の「居住誘導区域図」とP90の「居住誘導区域図」は、同一名称ですが、示唆しようとする内容が異なる。混乱を避けるために名称を区別する方が良いと思う。 | ご指摘のとおり、示唆する内容が異なるため、P86は「居住誘導区域図」とし、P97(以前のP90)は「居住に関する市全体の方針図」としました。 |
| 7 | 都市機能誘導区域の中で、中心市街地区の近傍のエリアでは、中心市街地区の活性化と調和のとれた計画を推進すればよいと思う。計画に描かれている同心円の中心に拠点となる駅が据えられているが、中心となっている拠点駅の利便性の向上等、公共交通網の整備と調和をとっていくことを計画で触れる方が良いと思う。特に、人口減少が続いている区域に必要な事項だと考える。 | 現在実施している各種計画との整合を図り、立地適正化計画の作成を進めてまいりました。また、拠点駅の利便性の向上等、公共交通網の整備との調和につきましては、現在、公共交通網形成計画の策定を進めている中で参考とさせていただきます。 |
| 8 | 此のたびの居住誘導区域が多く定められた市の東部、南東部においては、都市機能誘導区域に定められている布施屋駅周辺は人口が増加傾向にあるが、田井ノ瀬駅、小倉駅近傍にも居住誘導区域が定められている。これらについて、公共交通網の考え方は、P7の都市計画マスタープランの | 田井ノ瀬駅、紀伊小倉駅周辺については、市街化調整区域に存するため、居住誘導区域としての位置づけができませんが、市街化調整区域における開発基準に基づき、市街化調整区域における地域の拠点となるエリアとして緩やかな誘導と生活環境の維持を図るため、薄くオレンジ色で着色しております。 |

| | | |
|---|---|---|
| | <p>図に記されているが、都市機能誘導区域の拠点駅と同じレベルで整備するのか等について触れておくことが必要と思う。郊外の居住誘導区域も同等に扱っていくとなると、国土交通省のコンパクト&ネットワークの指針との整合性に注意が必要ではないか。</p> | |
| 9 | <p>吉礼駅については、菖蒲が丘団地を抱えているが、将来の居住誘導区域（岡崎地区、安原地区）や産業活動向上区域、都市計画道路やこれに主要道路を考えた場合、地域の交通結節点として、拠点駅を岡崎前駅（朝夕は 15 分毎）にして、人口増を図っていくべきではないか。</p> | <p>岡崎前駅については市街化調整区域に存するため、居住誘導区域としての位置づけができませんが、市街化調整区域における開発基準に基づき、市街化調整区域における地域の拠点となるエリアとして緩やかな誘導と生活環境の維持を図ります。</p> |