

本市では、都市計画法第18条の2で定めるものとして規定されている市町村の都市計画に関する基本的な方針として、平成29年3月に彦根市都市計画マスタープランを策定しております。

現行のマスタープランは、令和12年までを計画期間として策定したものでございまして、計画期間後半を迎えるに当たり、上位計画及び関連計画との整合や社会環境の変化に対応し、見直し作業を進め、最終案として取りまとめることができましたので、今回最終審議として付議させていただくものでございます。

2つ目の議案は、議決案件といたしまして、彦根市都市交通マスタープランの見直しについてでございます。

本市では、道路などの整備を行うハード対策と路線バス等の交通手段などの改善を行うソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系の方向性を示し、広域的で長期的な視点から交通課題の解決に向けての道筋を明確にするため、平成29年3月に都市交通マスタープランを策定しております。

こちらにも、現行マスタープランは令和12年までを計画期間として策定したものであり、計画期間後半を迎えることから、策定後に改定された上位計画及び関連計画との整合や、新たに策定したひこね共創ビジョンについても整合を図ること、また、現在までの進捗状況を確認し、課題に対する実施計画の見直し検討や新たな取組であるグリーンスローモビリティを位置づけるための見直し作業を進め、最終案として取りまとめることができましたので、今回最終審議として付議させていただくものでございます。

最後に、3つ目の議案は、議決案件といたしまして、彦根市立地適正化計画の見直しについてでございます。

本市は、人口減少及び少子高齢化社会に対応した持続可能なまちづくりを推進する目的から、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを推進するため、平成30年3月に彦根市立地適正化計画を策定しております。

策定から5年が経過し、計画の進捗管理、評価、見直しや近年の法改正の内容、社会環境の変化等へ対応し、近年の頻発・激甚化する災害を踏まえ、居住誘導区域内に残存する災害リスクに対して防災指針の追加、旧ひこね燦ぱれすを新たな図書館、（仮称）中部館として新たに誘導施設として位置づけることで見直し作業を進め、最終案として取りまとめることができましたので、今回最終審議として付議させていただくものでございます。

以上、今回は議決案件が3件となりますので、よろしくお願いたします。

いたします。

それでは、議決第1号について説明をさせていただきます。

議決第1号は、彦根市都市計画マスタープランの見直しについてになります。

2ページをお願いいたします。

こちらが付議理由でございます。

本市では、都市計画法第18条の2で定めるものとして規定されております市町村の都市計画に関する基本的な方針として、平成29年3月に彦根市都市計画マスタープランを策定しております。

現行のマスタープランは、令和12年までを計画期間として策定したものでありまして、計画期間後半を迎えるに当たり、策定後に改定された上位計画及び関連計画との整合や社会環境の変化に対応し、見直し作業を進め、意見公募を実施してまいりました。

このたび、その最終案として取りまとめることができましたので、議決案件として付議するものでございます。

それでは、別冊のほうにございます都市計画マスタープランの資料につきまして、担当のほうから説明させていただきます。

事務局（村田）

都市計画課の村田でございます。

よろしくをお願いいたします。

座って説明させていただきます。

議案書の都市計画マスタープランの3ページをお願いいたします。

こちらは、前回の第85回都市計画審議会、第2回都市再生協議会、パブリックコメントでの意見及び関係機関による確認等による主な変更点をまとめたものになります。

青字で示しておりますものは、前回の12月に開催しました会議資料からパブリックコメント実施までに修正した箇所を青字で示しております。

赤字で示してありますものは、パブリックコメント終了後、パブリックコメントでいただいた意見及び関係機関による確認結果等を踏まえて、今回の資料として修正した箇所になっております。

また、議案書の4、5ページにつきましては、前回審議会後、委員の皆様から意見をいただく期間を設けさせていただきましたが、その期間中にいただいた意見とその対応を表としてまとめております。

意見公募の結果から、市の考え方としましては、資料の送付に間に合わなかったため、本日配付資料として机の上に配付させていただいております。

申し訳ございません。

それでは、今回は、前回の資料と本日の資料、主に変更した箇所について説明させていただきます。

まず、別冊の都市計画マスタープランの5ページをお願いいたします。

第1章についてですが、こちら、5ページのタイトルのⅡです。

Ⅱのタイトルがもともと「計画の留意事項」となっておりましたが、記載しております内容がタイトルと合わないため、こちらのタイトルを「上位・関連計画」として修正しております。

次に、第2章についてです。

本編の15ページから16ページ、A3の表のページをお願いいたします。

こちら、表の一番右の欄、Ⅱまちづくりの課題について、(3) こちらは、新たなモビリティの実用化について対象範囲として詳しく明記されていなかったため、彦根城周辺としていることを青字のとおり追記をしております。

同じくまちづくりの課題、(5) 空きスペースとなっている公共施設を、旧ひこね燦ばれすの活用についてということで、具体的に青字のとおり修正しております。

また、こちらの表の中央部付近の上位関連計画による彦根市の将来への方針の欄の総合計画の記載部分でございますが、前回の資料では現行の総合計画と整合が取れておりませんでしたので、今回、現行計画と整合を図っております。

次に、第3章の全体構想についてです。

本編の44ページをお願いいたします。

44ページの公共交通・道路に関する方針に、都市計画道路名である彦根長浜幹線、びわこ東部幹線、原松原線の説明について追記し、都市計画に関わりのない一般市民の方にもその都市計画道路名についての概要を読み取っていただけるように、説明文を赤字のとおり加えております。

次に、54ページをお願いいたします。

こちら、2-4 その他の都市施設に関する方針につきまして、ごみ処理施設についての記載について、こちらは地域をはじめ様々な関係者との整合性や調整等も踏まえ、十分配慮した表現が必要であることから、青字箇所のとおり微修正を行っております。

次に、69ページをお願いします。

2-7 自然災害に対する防災・減災に関する方針に、歴史の知恵を踏まえた方針として、青字のとおり「防災・減災の知恵の活用」の項目を新たに追記しております。

次に、71ページから72のA3で示してあります図のページをお願いいたします。

こちらは、自然災害に対する防災・減災に関する方針図の更新を行っております。

具体的には、プロシードアリーナHIKONEの場所に赤丸を追記、パナソニックくらしアプライアンス社の場所に黄緑の四角を追加しております。

また、判例の部分につきまして、「指定避難所」から「指定避難所兼指定緊急避難場所」、「一次避難所」から「指定緊急避難場所」と、こちら法改正により名称が変更となっているため、法に基づく現在の名称に更新をしております。

次に、第4章、地域別構想についてです。

まず、鳥居本地区について、修正した箇所について説明させていただきます。

鳥居本地域については、83ページから84ページのA3の図のページをお願いします。

こちらは、土砂災害対策の箇所について灰色の点線の丸で囲っていた箇所ですが、現行計画と前回資料では宮田町付近を囲っておりましたが、こちらも、現在の整備を行っている箇所である鳥居本町・荘厳寺町付近にこちらの灰色の丸の場所を変更しております。

次に、旧城下町地域についてです。旧城下町地域の93ページをお願いします。

こちらには、特別用途地区の土地利用の誘導の記載について、今回新たに追記した事項となりますが、前回の資料では土地利用の誘導のみ記載していたため、具体的なイメージが湧かない表現となっていました。

そのため、具体的なイメージを持っていただくために、マージャン屋、ぱちんこ屋の用途を制限するといった具体的な表現に修正を行っております。

次に、99ページから始まる新市街地地域についてです。

こちら図書館、中部館について、前回の資料では、表記が「図書館」、「図書館（中部館）」等、文言の整合が取れておりませんでしたので、全編にわたり「図書館（【仮称】中部館）」に表記を統一しております。

次に、105ページをお願いします。

こちら、前回の資料では、踏切付近の交差点の改良と都市計画道路の整備を含め「安全確保」という表現にしておりましたが、こちらにつきましても、踏切付近の渋滞解消が未解決状態であったため、現行計画の「交差点の改良」に表現を戻しております。

また、「岡町踏切」から正式名称の「神宮踏切」に、全編こちらにも表記を変更しております。

次に、彦根駅東地域についてです。

こちらは、現在事業中の原松原線について「国道306号バイパス」との表記をしておりましたが、国道306号バイパスとして事業は実施しておりませんので、「都市計画道路原松原線」と表記を修正しております。

最後に、稲枝地域について、143ページをお願いします。

こちら、土地利用に関する方針③で、青字のとおり農地付住宅の活用について追記しております。

次のページの144ページをお願いします。

こちらは、一番下段の赤字のとおり道の駅について、こちらは「整備検討」としておりましたが、「整備検討」という表現を「調査研究」に修正しております。

次に、146ページのほうをお願いします。

こちら、稲枝駅西側地区のまちづくり構想について、もともとは土地の活用についてのみの表現としておりましたが、企業誘致の可能性も含めた表現に赤字のとおり修正を行っております。

次に、152ページをお願いします。

こちら、第5章、実現化の方策につきましては、先ほど4章の地域別構想の修正内容に合わせて、こちらの進行管理表と整合を図り、修正を行っております。

最後に、参考資料となりますが、161ページをお願いします。

今回の中間見直し作業の一覧を「Ⅱ 中間見直しの体制と経緯」として、新たなタイトルとして追加を行っております。

162ページをお願いします。

こちらは用語集になりまして、今回、見直し作業で新たに出てきたワードとして、「ウォークブル」、「水衝部」、「特別用途地区」、「モビリティ」についての説明を追記しております。

前回の資料からの主な変更・修正事項は以上になります。

本日はこの案で最終審議を行い、委員の皆様から意見をいただきましたら、対応を検討した上で令和5年度に策定を行いたいと思っております。

第1号、都市計画マスタープラン見直しについては以上になります。

村上議長

ありがとうございます。

それでは、質疑に入ります。

本件につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

小川委員、お願いいたします。

小川委員

私のほうから少しお伺いをしたいと思います。

彦根市都市計画マスタープラン案の11ページ一番下、市民アンケートの調査というのが書かれています。

この市民アンケートはどのような形を取られることを想定しておられるのか。

最近、市民アンケートの調査の回答率が非常に低い。

低い中での意見をまとめているのが住民の総意になるのかというのが少し疑問なので、そこをどう調査をして、その結果出てきたことをどう反映していくのか、そのお考えを聞かせていただきたいと思います。

村上議長

回答をお願いいたします。

事務局（村田）

ありがとうございます。

こちら、11ページの市民アンケートにつきましては、現行計画、平成29年度に改定された時点でのアンケート内容になっております。

こちらのほうは今回、中間見直しのため、現行計画からの変更は行っておりません。

市民さんの回答率の悪いというのはこちらも重々承知のほうを行っておりますので、今後も改定を行っていくに当たり、一般市民の皆さんの意見を取り入れられるような方法について検討をしているところでございます。

事務局（古川）

少し補足をさせていただきますけれども、この11ページのアンケートにつきましては、先ほども説明しましたように、当初のマスタープランの策定のときにアンケートを取らせていただいたものです。

今回は、中間見直しということで、部分見直しのためアンケートまでは取っておりませんが、当時のアンケートは2,000の数で市民の方々に郵送でアンケートを取らせていただ

いて、回収率が低いということで十分承知もしておりましたので、アンケート期間の終わる頃に、未回答の場合は「また送ってください」と、回答をいただけましたら、「ありがとうございました」というお手紙をもう一度郵送をして、最終40%を超えた回答率であり、通常のアンケートよりは回答率がよかったということを記憶しております。

次回、改定するときにはアンケートを取らせていただくこととなりますけれども、今回は中間見直しということで、アンケートまでは取っていないという状況でございます。

村上議長

小川委員、お願いいたします。

小川委員

ありがとうございます。

回答率が低い一つの原因としては、都市計画マスタープランにしても、残りの2つの議案にしてもそうですが、非常に専門的な用語が多く、一般の方にとってなじみが薄く、一体自分は何を言えばいいのか、というご意見を持っておられる人も多いと思います。

なるべく簡易な表現に直し、意見が出しやすい状況をすることや、人がたくさん集まる場所に置き、皆さんのご意見の拾い上げる方法などの工夫を次回に向けてすることがいいと思いますので、意見を言わせていただきました。

よろしく申し上げます。

会長、ありがとうございます。

村上議長

ありがとうございます。

ほかに何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

いかがでしょうか。

田中委員、お願いいたします。

田中勝委員

滋賀大学の田中です。よろしく申し上げます。

今、事務局のほうからマスタープランのご説明いただきまして、小川委員がご発言された市民アンケートのこととも少し関係しますが、まちづくりというのは非常に長期的な事業で、その目的は地域の活性化や防災、災害に対する強靱化など、様々なゴールがありますけれども、時として市民アンケートというのは、必ずしも有効な解にはならないことがあります。

大きなまちづくりの改変というのは、地域の住民にとっては時として痛みを伴うこともあり、コンパクトシティはその最たる例であり、住民目線では、反対する人が恐らく多く、アンケートを取るとかえって計画が進まない場合もあります。

もちろん市民の意見を拾い上げることは大事ですが、まちづくりにおいて、それを必ず反映しなければならないものではないと思います。

先ほど小川委員が言われたように、アンケートについて、回収率が悪いときは、大体返ってくるその回答層が偏っていることが多いです。

つまり、市民を十分に代理していない、多くの場合はやはり比較的高齢の方に偏ることが多い気がします。

そうすれば、未来志向のまちづくりに必ずしも資する可能性があるかどうかは少し疑問になります。

また、他の多くの自治体でもそうですが、基本的に市民アンケートは住民票ベースで行います。

例えば、住民票から、あるいは有権者の登録リストからランダムに1割送るなど、住んでいる人に対するアンケートになってしまっています。

昼間人口というのを考えると、市外、県外から彦根市に働きに来ている人、または観光で彦根市を訪れる人、そういう人もまちづくりにおいては重要なプレーヤーだと思えますが、従来型のアンケートでは、そういう人の意見を必ずしも拾い上げられない。

特に観光だと、やはり住民の多くというのは観光があまり盛り上がることを快く思わない層が多いです。

最近京都でそういう問題が起こっていますが、自分の生活があまりにぎやかになり過ぎて、あるいは交通で不便が生じてなど、そういう意味では、アンケートというのは大事ですが、あまり従来型のものにとらわれていると、かえって本来的な見方をできなくなる可能性があると思いました。

ただ、先ほど事務局からもご発言ありましたように、今回のこの内容について特にアンケートをしたというわけではないので、この内容について異論というよりは、一般論として、小川委員の話に乗っかる形で申し上げました。

このマスタープランについてですが、基本的にこの内容に特に大きな異論というのはありませんが、2点教えていただきたいのが、この計画が非常に網羅的になっているので、すぐにできること、すぐにはできないが記載しておくこと、優先度の違いというのがある

と思いますが、そのあたりが少し分からないと思いながらお話を伺っていました。

最後のほうにP D C Aの工程表あり、152、153、154ページの3ページですが、ここに記載されている項目というのが、マスタープランにいろいろな記載がある中で特に優先度の高い項目という理解でよろしいですか。

事務局(村田)

はい、そうでございます。

田中勝委員

はい、分かりました。

これが優先度の高い項目だとすれば非常に重要なものだと思うので、こういったものが全てできたときに彦根市がどうなるかという、ある種の出口が冒頭のほうにあるといいと思いました。

今からそれを加えてくれということではないですが、感想です。

あと、すごくささいなことですけども、道の駅ですね。

道の駅の表現がこれトーンダウンした感じですか。

これはどういう背景なのか教えていただきたいと思います。

彦根市はやはり彦根城を周辺に、ツーリズム的な観点でいうと、やはりお城があまりに強力なので、どうしてもその辺りに資源が集中してしまい、湖岸エリアというのは非常に手薄になっています。

県全体の流れとしては、ビワイチもそうですけれども、琵琶湖周遊ルートの中で地域振興していこうというのが恐らく市町を越えた共通認識になっており、その中で彦根市もその路線で考えるとすると、特にこの辺は本当に少ないので、湖岸エリアに道の駅というのは一つのあり得る選択肢だと思いますが、そこがトーンダウンしたのはやや残念だなと個人的に思いますが、そのあたりも教えていただければと思います。

村上議長

お願いします。

事務局(村田)

ありがとうございます。

道の駅につきましては、当初計画を策定した平成29年度段階ではまだ整備検討という段階でありましたが、こちらは整備検討について積極的でなく、消極的に市としては動いている方向になりますので、その整備検討という前向きな表現から少し一歩下がったよう

な表現に修正を行わせていただきました。

村上議長

田中委員、今の回答に関してはいかがですか。

田中勝委員

個人的には少し残念だなと思います。

そういうことなら、それで致し方ないかなと思いますが、この辺には一定のニーズはあると思います。

別にそれにどうこう言うものではありません。

事務局(村田)

今後、道の駅の整備につきましては、担当部局の観光交流課のほうに、そのような本日の意見も伝えてまいりますので、今後も前向きに進めるように市としても検討していきたいと思っております。

ありがとうございます。

田中勝委員

ありがとうございます。

村上議長

ありがとうございました。

ほかに何か、野崎委員、お願いいたします。

野崎委員

すみません、今、田中先生がおっしゃられた内容ですが、今回は中間見直しになると思いますが、具体的に、この年度ごとのアクションプランみたいものを作成したほうが分かりやすいと感じたところがありました。

あと3ページ、総合計画と国土利用計画、その真ん中に滋賀県の都市計画基本方針がある図ですが、県の方針ですので、本来は総合計画、国土利用計画が上位計画ということで上にあり、滋賀県の都市計画基本方針というのは横にぶら下がり、あくまでも上位計画は総合計画、国土利用計画ではないかということはこの図で思いましたので、どうなのかを教えていただきたい。

あと一点、93ページですが、新たにマージャン屋、ぱちんこ屋などの立地を制限することで彦根城周辺にふさわしいということで、それぞれの中の名称としてこのマージャン屋、ぱちんこ屋という特定な事業者を指し、この辺は、ほかの何らかの条例、規則でこの

名称が出てくるのかどうかを教えてくださいませんか。

事務局(村田)

ありがとうございます。

まず、3ページ目の上位計画の位置づけですけれども、上位計画は、この図のとおり、総合計画と滋賀県の都市計画基本方針、国土利用計画と区域マスタープランのほうとなっております。

あくまでマスタープランというのは2030年までと長いスパンで見た大まかな計画となっております。個別のアクションプランなどというものが彦根市道路整備プログラムなど、その辺の個別分野の計画のほうでそれぞれ実施していく、細かい計画のほうはそちらの計画のほうで関連計画として位置づけているところでございます。

特別用途地区のマージャン屋、ぱちんこ屋などにつきましては、令和4年度に、彦根市特別用途地区における建築物に条例を制定しました。

こちらの条例で、彦根城周辺としてふさわしい土地利用の誘導を図るため、新たにマージャン屋、ぱちんこ屋など、要は賭博に関する用途ができないように制限する内容として特別用途地区として定めましたので、そちらの文章からマスタープランでも今回追加をさせていただいております。

野崎委員

先ほどの総合計画と国土利用計画のところは、あくまでも上位計画は総合計画と国土利用計画ではないのかと思いましたので、これはあくまでも意見ですので結構でございますが、それで滋賀県の計画があるのではないかというのは、総合計画と国土利用計画の中にいろいろなことが網羅されており、上位にその計画があつて、そこに滋賀県の計画をまた引用してくるといふか、そういうものではないのかと感じましたので、これはあくまでも私の個人の考えですので、よろしく願います。

村上議長

ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見等ございますでしょうか。

いかがでしょうか。

ありがとうございます。

幾つかご質問やご意見はいただいたところではあるのですが、今回の見直しの案についてのこの大きな問題点ですとか、訂正といった必要のご指摘のご意見はございませんで

に策定した彦根駅周辺地区における「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成するための未来ビジョン（ひこね共創ビジョン）についても整合を図ること、また、現在までの進捗状況を確認し、課題に対する実施計画の見直し検討や新たな取組であるグリーンスローモビリティを位置づけるため、見直し作業を進め、意見公募を実施してまいりました。

このたび、その最終案として取りまとめることができましたので、議決案件として付議するものでございます。

別冊にございます都市交通マスタープランの資料につきまして、担当のほうから説明させていただきます。

事務局（大原）

都市計画課の大原です。

よろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

それでは、彦根市都市交通マスタープランの見直し内容について説明させていただきます。

別冊の案の中で、第85回都市計画審議会、第2回都市再生協議会でのご意見を踏まえまして、パブリックコメント実施までに修正した事項を青字に、また、パブリックコメントでのご意見及び関係機関による確認結果等を踏まえまして修正した事項を赤字にしております。

まず、1ページからの第1章ですが、前回の審議会でお示ししておりました内容から、計画の目的を追記し、湖東圏域地域公共交通利便増進実施計画が旧の名称となっておりますので、最新の計画名称に修正しております。

5ページからの第2章は、上位・関連計画につきまして、前回の会議からパブリックコメント実施前に、13ページの滋賀交通ビジョン、25ページの湖東圏域地域公共交通計画の記載内容を最新の計画に更新しました。

また、関係機関等からの指摘を踏まえまして、表現等につきましても少し修正をしております。

29ページからの第3章につきましては、現況の数値の確認に伴う修正や表現の修正をしております。

49ページの整備状況図では、稲枝西口停車場線につきまして、未整備として赤線にしておりましたが、整備を実施中のため緑線に修正をしております。

第4章の75、76ページでは、路線名が変更になっているものを更新し、道路の位置づけにつきましても、彦根市道路整備プログラムと整合を図り、都市計画道路立花船町線を補助幹線道路から主要幹線道路へ変更しております。

第5章では、86ページの文章に矛盾がありましたので表現を修正しており、90ページのラウンドアバウトの文章につきましても表現を修正しております。

95ページ、96ページは、実施計画の事業名を一部修正しております。

第6章では、実施戦略の整理方法を現行計画における記載を更新する表記に変更し、計画を見やすく修正しました。

また、湖東圏域地域公共交通計画などにおける最新の取組状況に合わせて、一部内容を更新しております。

95、96ページの事業名の修正に合わせて修正もしております。

各関係機関等からの指摘を踏まえ、数値や表現についても微修正をしております。

愛のりタクシーも含めたタクシー事業者の運転手不足についてもご指摘がありましたので、103ページの安定輸送のための人材確保に、バス乗務員のみ記載しておりましたが、タクシーの乗務員についても追記をしました。

114ページのレンタサイクル基地、駐輪場の設置の戦略概要に「めぐりんこ」について記載しておりましたが、来年度は閉鎖されることもあり、削除しております。

今後も検討は必要であるということから、重点戦略からは外すものの、戦略としては引き続き検討していくということで残しております。

125ページの新モビリティ導入の検討の中に、MaaSについても記載をしました。

第7章では、131ページにグリーンスローモビリティを追加するなど、実施戦略の内容を反映させるよう文章を修正しております。

以上が前回の資料から修正になった内容についての説明となります。

これで終わります。

村上議長

ありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。

本件につきまして、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

宗野委員、お願いいたします。

宗野委員

ありがとうございます。

滋賀大学の宗野です。

付議理由の中に、グリーンスローモビリティという言葉が出てきました。

先ほどの説明の中でも、最後のほうにこの言葉が出てきましたが、具体的にこのマスタープランの中に、恐らく様々なところに分散してこの考え方が反映されていると思うのですが、この概念のコンセプトが色濃く反映されている部分がありましたら、説明していただきたいと思います。

事務局（大原）

実施計画の中で、新モビリティ導入の検討という項目を追加しておりまして、その中でグリーンスローモビリティも検討していくと記載をしております。

宗野委員

どの辺りのページになりますか。

事務局（大原）

121ページの観光都市を支える交通環境の構築というところの実施戦略になりまして、具体的な戦略につきましては、125ページの新モビリティ導入の検討の中に記載しております。

宗野委員

ありがとうございました。

これから、本格的に検討して、実験的な事業も進めていこうという状況でしょうか。

事務局（大原）

令和4年、令和5年度で2年にかけて実証実験のほうをさせてもらい、これから本格運行に向けての検討をしていく段階です。

宗野委員

分かりました。

ありがとうございます。

村上議長

ありがとうございます。

宗野委員、確認です。

今のご質問の趣旨というのは、もしかしたらグリーンスローモビリティの概念というのは、もう少し実は上位概念として位置づけられてもいいのではないかというご指摘かと

理解したのですが、そういうご指摘ではなかったでしょうか。

宗野委員

村上会長がおっしゃったように、非常に魅力的な概念ですし、恐らくこれからの交通政策を先導していくような概念であると思いますので、これを実装化していくということは非常に大事だと思います。

では、どう実装化するのか、どういう政策手段、そもそも実装された形というのがどういふものかというのは、今恐らくいろいろ考案されたり、実証実験がされたりしていると思いますが、そこをまずはお尋ねしました。

それと併せて、会長がおっしゃったように、この概念をもう少し前面に出してもいいのではないかと、彦根市全体のまちづくりに関するビジョンの一つにもなり得る、それぐらいの力を持った言葉だと思いますので、その思いも込めて発言をいたしました。

以上です。

村上議長

ありがとうございます。

何か、事務局より回答はございますでしょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、ほかに何かご質問、小川委員、お願いいたします。

小川委員

前回お話が出ていましたパーク・アンド・バスライドの考え方ですが、彦根市の規模ぐらいの都市では、これはあまり適切ではないのではとのご意見があったと思いますが、これを見ると、実のところは私もそれは分かりません。

この計画を見ていると、推し進めていく内容だと思いますので、その辺を、前回意見が出たことをどう咀嚼されて、この計画に落とし込んでいこうと思われたのかを聞いていきたいのが一つ。

2つ目が先ほど、最初の計画の中で話が出ていたように、都市計画マスタープランもそうですが、特にこの交通のマスタープランの中は、彦根市の北部に重きを置いているように思われてしまう部分があり中部や南部、そこを全体も含めた中での交通マスタープランであるべきだと思いますが、その辺の基本的な考え方をどうお持ちなのかを教えてください。

その2点のご意見いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

村上議長

回答お願いいたします。

事務局（古川）

まず、1点目のパーク・アンド・バスライドですが、社会実験を繰り返してきました。

社会実験は一旦終わりましたが、彦根市としては、やはりインターから市街地に入ってくる車をいかに駐車場に停めていただいて、市内の交通渋滞を緩和させていくかというのは非常に課題であり、パーク・アンド・バスライドは機能するものだとということで社会実験の結果で判断をしております。

ただ、持続可能性を見ると、年中できるものではなく、やはり春や秋の非常に車が多くなる季節に実施していくということが一番持続可能であり、実現性もあると考えているところです。

前は恒久的にやるということもご意見としてあったと思いますが、やはり季節限定で、非常に車が多いときのピークをカットしていくことに効果があると考えているので、交通マスタープランにも引き続き位置づけをさせていただいたところでございます。

持続可能性では、貸切りバスではなく、路線バスで対応できないかと、これにつきましては、参考に奈良のパーク・アンド・バスライドを見に行ったときも、奈良も路線バスに駐車場を接続させて、持続可能なパーク・アンド・バスライドをされていました。

彦根も、例えば国スポやキャラ博のときに貸切りバスでパーク・アンド・バスライドを行うこと十分あり得ると思いますが、通常の春秋のパーク・アンド・バスライドについては、何とか路線バスを使いながら、持続可能なものしていくのが彦根市のまちに見合ったものであると考えております。

マスタープランの市内全体ではないのかということですが、観光都市を支える交通環境の構築という章立てを見ると、彦根城周辺に特化したようなイメージになりますが、それ以外は全体的、市内全体の交通に関する方針を定めていっておりますので、決して彦根城周辺だけではなく、全体を見たマスタープランであると認識しているところでございます。

以上です。

村上議長

小川委員、お願いいたします。

小川委員

1点目については、既存の制度というものを活用されるというのは非常に工夫が見られ

るところだと思います。

しかしながら、土地を遊ばすという観点では、混雑していないときの活用というのも、またある意味創意工夫が必要かと思imasuので、その観点も忘れないように検討していただきたい。

2点目は、先ほども同じ理由ですけれども、これは行政だけの計画ではなく、住民の計画でもあるので、住民の心が離れないように、やっぱりその全域を網羅した計画だということを随所にお示しをいただくほうがより現実的な計画になるのではと思imasuしたので、その点だけ意見として述べさせてもらいたいと思imasu。

ありがとうございます。

村上議長

ありがとうございます。

小川委員、後半のご意見ですが、これは今回の都市交通マスタープランのほうに文言として加えるべきなのか、あるいは、先ほど大きなご意見としていただいた市民の皆さんにどうお伝えするかと、関心を持っていただくかという、そちらに対する問題提起という意味でしょうか。

小川委員

後者のほうです。

村上議長

後者のほうですね。

ありがとうございます。

ほかに何かご質問、ご意見、福井委員、お願いいたします。

福井委員

ご説明ありがとうございました。

福井です。

県の淡海ユニバーサルデザイン行動指針が改定されたところで研修を受けてきました。

その中で、付議の中にも書かれていますけれども、歩いて心地よくということをおっしゃっていますが、歩道も競技場まで修復されてきれいになり、車椅子の方も通ることは便利になったと思imasuますが、車椅子の方が、歩道がきれいになっても、雨の日の通行は、かなり危険があるとおっしゃっていました。

今は国スポ・障スポで県外からの方が多くおいでになりますので、ここにも課題として

見直し、検討していただければと思います。

ひどいところがあるかどうかを見ていただけるとありがたいと思います。

以上です。

村上議長

ありがとうございます。

そのご意見に関して、何か回答ございますか。

事務局（古川）

駅から競技場にかけてですけれども、県の道路と市の道路がございますので、市の道路につきましては、ご意見、また管理者のほうにお伝えをさせていただいて、チェックができるように点検もしていただきたいと思います。

あと県道ですので、所長、何かございましたらお願いします。

野田委員

今日は委員としておまして、意見言うような立場ではないとは思いますが、せっかくなので発言させていただきます。

道路に関しては、管理者はいろいろありますけれども、県、市関係なく連続して人が通るところでございます。

一緒に協力しながら、皆さんが通りやすい道を造っていくために連携しながら進めていきましょう。

村上議長

ありがとうございます。

ほかに何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

田中委員、お願いいたします。

田中勝委員

今、野田委員が通りやすいということをおっしゃったので、そこまでの議論も踏まえて少し申し上げたいと思いますけれども、この都市計画、特に公共交通に関する文言、方針は、少し地に足がついていない印象を受けます。

前回も申し上げたパーク・アンド・ライド、今回のグリーンスローモビリティは、基本的にテクノロジーを必要とするもので、かなりの人口規模のある大きなところでないとなかなか経済的に成立しない制度です。

決して小さくはないですが、彦根市の人口規模で、こういったテクノロジーによる交

通問題の解決というのを前進させるには、やはり経済的な収支が必要で、公的なお金で補填しながらというのはなかなか成立しない昨今であり、こういった方針というのはあまりうまくいかないのではないかと思います。

それは彦根市に限らず、全国のほとんどの自治体でうまくいっておらず、むしろうまくいっているところは、かなり大きな人口規模の本当に限られた自治体という状況なので、あまりこういったものに頼るのは得策ではないと思います。

先ほど野田委員も言われた、通りやすいということですが、やはり彦根市は、もっと地に足のついた普段の交通手段で移動しやすいまちづくりを考えるべきだと思います。

それは何かといえば、具体的には自転車ですけれども、野田委員に伺いたいのですが、彦根市はほかの自治体と比べても自転車の走行帯も少ない印象であり、自転車を通るにはなかなか快適でない道が多く、全体としてあまり自転車にフレンドリーでない印象ですけれども、どう思われますか。

野田委員

今、田中委員がおっしゃいました自転車を活用する、これは非常に重要なポイントだと私も考えております。

もちろんこの公共交通と併せて、やはり自転車、また歩く方、いろんな方が動ける空間を造ることが大事になり、こちらの計画に盛り込みながら進めていくことが重要だと考えてございます。

田中勝委員

野田委員、ありがとうございました。

例えば114ページですけれども、今、野田委員もおっしゃっていただいたように、まちづくりという意味で非常に自転車というのは重要な解決策になり得るということで、私も全くそのとおりだと思いますが、現状として、例えばこのレンタサイクルが今度閉鎖されます。

生活としての足の自転車と観光としての足の自転車というのを分けて考えると、彦根市というのは、非常に観光的なコンテンツがお城の周りなので歩けます。

ですから、この114ページにあるようなこの黒い、グレーのエリア、お城から琵琶湖までか、お城とその周辺ぐらいだと歩いてしまうので、ほとんどの人は自転車を使わないと思います。

先ほどの観光とも関連してきますが、例えば彦根市はいろんなポテンシャルはありま

すが、湖岸にあまり訪れるような要素がありません。

今の彦根の観光客というのは、私も十分把握していませんが、自転車で行かないと少し距離があるため、多景島を見に行く人以外は湖岸へは行かないと思います。

非常にもったいない、お城で帰る、それだったら歩くので十分と、キャスルロードぐらいまで頑張ろうかとなります。

彦根市は非常に広く、その中に様々な観光資源がありますが、それを活用する手段を十分に見いだせていない。

その中で、自転車を使った移動空間を整備するというのは、住民目線で考えても非常に意味があり、なかなか公共交通が整備できない、特にこのご時世なかなか難しくなる中で、まず考えるべきはこういった自転車による走行空間の確保という、114ページの下です。その辺が検討されるべきではないかと思います。

私、ビワイチをよくやりますが、かなり県の整備が進んで専用道を通れるようになってきていますが、彦根市だけかなり遅れている印象で少し危なく、非常に走りにくいです。

そこも含めて自転車にはもう少しリソースを投下し、あまりハイテクに頼り過ぎない方針を期待しております。

以上です。

村上議長

ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、以上で質疑は終了いたします。

いただいたご意見の中で、今回の案として提示をいただきました都市交通マスタープランにつきまして、大きな修正を伴うようなご指摘はございませんでした。

ただし、特にこれは、恐らく都市交通マスタープランを実際に市の政策として実施されるに当たって、幾つかぜひ念頭にさせていただきたいという貴重なご意見を議論の中でいただいたと伺いました。

まず、グリーンスローモビリティ、あるいはパーク・アンド・バスライドといったようなキーワードがこの中にあるんですが、これらについての特に技術的に何か交通問題を解決しようという部分に関しては、まだ発展途上の段階で、課題や可能性についてはまだ検討の余地があるというご意見を複数いただきました。

災害リスクに対して防災指針を追加することで見直し作業を進め、意見公募を実施してまいりました。

このたびその最終案として取りまとめることができましたので、議決案件として付議するものでございます。

なお、同計画の最終案は、別途都市再生協議会でご議論いただき、協議会からの承認を得た状態となっております。

それでは、別冊にございます立地適正化計画の資料につきまして、担当から説明させていただきます。

事務局（村田）

都市計画課の村田です。

立地適正化計画につきましても、前回の内容から本日の内容へ変更した箇所について説明をさせていただきます。

まず、本日配付させていただいております章立ての変更の内容をお願いいたします。

前回の資料では、現行計画の立地適正化計画と作成手引の順番のとおり、第5章、都市機能誘導区域の検証から、第6章、居住誘導区域の検証の順番になっておりましたが、こちら、本来居住誘導区域を決定してから居住誘導区域内の都市機能誘導区域を設定するという順序になっておりますので、章の順番を第5章、居住誘導区域、第6章、都市機能誘導区域へと章の順番を入れ替えております。

また、第8章で分析しておりました災害リスクの抽出につきましては、区域を設定するための資料となることから、居住誘導区域の章であるべき内容と判断し、居住誘導区域内の章、こちら、別冊の冊子の94ページから127ページの内容になりますが、そちらに移動しております。

また、前回の審議会のほうでは別紙資料としておりました居住誘導区域の拡大箇所につきましては、「拡大区域」の表現を「追加区域」と改め90、91ページへ、また、こちらも別紙資料として配付しておりました除外箇所につきましては、128ページから130ページへと居住誘導区域の章へ挿入しております。

こちら、「拡大」から「追加」に表現を変更しました理由としましては、「拡大」というワードは人口減少の中で人口密度を確保するという観点から適当でないと思われるため、こちら、見直し検討の結果、新規に位置づけることになったという表現とするため、「拡大」という表現を「追加」に修正しております。

それに伴い、第8章を「防災指針の検討」から「防災指針」へとタイトルを変更した上で、8-1、防災のまちづくりの将来像、取組方針、8-2、具体的な取組スケジュールとしております。

こちら、配付させていただきました章立ての変更内容については以上になります。

次に、青地、赤字で示しております立地適正化計画の前回会議、パブリックコメント、関係機関の意見による主な変更点の資料をお願いいたします。

これまでの計画と同じように、青字で示しております箇所が前回の12月に開催された第85回都市計画審議会、第2回都市再生協議会のご意見を踏まえ、パブリックコメントまでに修正した事項となっております。

赤字で示しております箇所は、パブリックコメント後に、パブリックコメント及び関係機関によるご意見を踏まえ、修正した事項になります。

こちらの表の一番上にある箇所の目次及び第5章、第6章、第8章につきましては、先ほどの章立ての変更で説明したとおりとなっております。

序章から第3章にかけては、誤字等の軽微な修正のほうを行っております。

第5章の居住誘導区域からは、本編で説明させていただきます。

本編の124、125ページをお願いします。

こちらにつきましては、第5章の居住誘導区域内での課題の表現が非常に分かりにくかったことから、8つの課題について整理したものを示しております。

次に、128ページをお願いします。

こちらも前回の審議会で説明しましたとおり、居住誘導区域の除外区域に関しては、家屋倒壊等想定氾濫区域を参考の目安とし、地物、官民境界からの距離で区域を決めております。

家屋倒壊等想定氾濫区域にもかかわらず除外されていない範囲もありますが、こちらは届出の可否を明確にするため、またこちらは、芹川付近の旧城下町地域となりますことから、旧城下町地域の町の存続と災害のリスクの両立をさせた上で考慮し、なるべく省かない形で、地物、官民境界からの距離で居住誘導区域に含める形としております。

あわせて、伝建地区についてと地区計画区域についても、居住誘導区域に含める形として残しております。

次に、116ページをお願いします。

関係機関から、避難所が使用できるかどうかという目線での分析も追加したほうがよい

との意見をいただきましたので、こちらにつきましては、116ページから117ページのほうに分析等を追加し、分析の結果は、基本的には避難所等の階数は浸水深より高く、避難所等へ避難できれば、たとえ浸水しても垂直避難によって避難が可能となる結果となっております。

次に、118ページをお願いします。

同じく関係機関からの意見として、避難施設、要配慮者利用施設の垂直避難が可能かどうかの検証ができないかという意見があり、こちらも118、119ページの分析の内容を追加の上、分析結果、要配慮者利用施設のうち浸水深によって垂直避難が困難な施設があり、こちらにつきましてはより避難確保計画の作成が必要となるため、目標値の設定へとつなげております。

次に、125ページをお願いします。

目標に要配慮者施設の避難確保計画を掲げていることもあり、125、126ページに赤字で示しております内容、課題6、災害発生時要配慮者利用施設で垂直避難が困難となる可能性が高い施設として新たに追加をしております。

第5章では、公共交通の利便性が高く、将来的にも人口を維持すべき区域として追加区域を決めた上で、災害リスクの低い区域として自然災害の項目ごとに分析を行い、124、125ページで説明しましたとおり、8つの課題について抽出し、この8つの課題のうち課題3と課題4につきましては、居住誘導区域の除外をすることで対応する形で除外区域を決める流れとなっております。

133ページのA3の図をお願いします。

こちらが居住誘導区域の追加、除外を行い、最終的にはこちら、図のような区域に改めております。

次に、第6章の都市機能誘導区域についてです。

150ページをお願いします。

都市機能誘導区域内の誘導施設について記載している内容でございますが、今回の中間見直しで新たに図書館について誘導施設として位置づけることになりました。

また、図書館について、この赤字で示しておりますとおり、具体的な表現を追加しております。

次に、第7章、誘導施策についてです。

157ページをお願いします。

第7章では、大きく変更を行った箇所はありませんが、都市機能誘導区域内での誘導施設の休廃止についても届出が必要となりましたことから、157ページに赤字で示しておりますとおり、都市機能誘導区域の誘導施設の休止、廃止の届出の記載を追記しております。

次に、159ページをお願いします。

第8章、防災指針になりますが、もともと前回では「防災指針の検討」にしておりましたところを「防災指針」に改め、「8-1 防災のまちづくりの将来像、取組方針」、「8-2 具体的な取り組み、スケジュール」の2つの項目表現に変更しております。

163ページのA3の表をお願いします。

こちらは、先ほどの第5章の居住誘導区域について、8つの課題について抽出をしておりましたが、居住誘導区域の除外で対応しました課題3、4を対応しまして、それ以外の残された6つの課題についての対応として163ページにまとめております。

残された課題については、具体的な取組方針として今後行っていくものとして、対応として示しております。

前回の協議会資料から今回の審議会資料に変更した内容については、以上になります。

こちらにつきましては、先ほど都市再生協議会のほうで承認をいただいております、本日こちらの最終案を委員の皆様から意見を伺い、最終令和5年度末に策定をする予定となっておりますのでよろしくをお願いします。

議案第3号、立地適正化計画の最終案についての説明は以上になります。

村上議長

ありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。

本件につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

いかがでしょうか。

宗野委員、お願いいたします。

宗野委員

宗野です。

これを見て、改めて災害の激甚化、それへの対応が喫緊の課題だということを思い知らされた感じがします。

こうやって計画に位置づけることは非常に大事だと思いますし、この都市計画審議会の中で出てくるこういった計画をつくる上で、恐らくいろんな審議会や委員会の中で議論

されたことがここに反映されて出てきていると思います。

また、様々な市役所内のいろんな部署でも同じような課題が共有されていると思いませんけれども、そのこと自体は大変重要なことだと思います。

もう一つ、今日3つの計画を見ていく中で、市民がどう受け止めるかということが全部共通の課題になっていたと思います。

その観点からすると、この立地適正化計画、これは庁内でこういった計画をつくって共有していくことは非常に大事ですが、これを市民にどう伝えていくのかは、また別の重要な論点になると思いますが、今たちまちこういう周知の方法があるとか、こういった市民とのコミュニケーション、災害コミュニケーション、そういったものを示してくださいということではないですけれども、市民との情報の共有、あるいは市民への伝え方といったことで、今お考えのことがもしあれば、そのあたりをお聞かせいただきたいと思います。

これ、質問というよりは、この計画をどう生かしていくのかという、そこを我々、つまり審議会でもそうですし、庁内の各部署でも共有して持つておくべきなのかなということをおもひまして、こういった質問をさせていただきます。

村上議長

回答をお願いいたします。

事務局（村田）

こちら、立地適正化計画で防災の、災害リスクの抽出を行ったところ、彦根市全域、必ずしも安全な場所はないということで、何かしらの災害の被害が出る箇所は全域に点在している状況でございます。

あくまで、こちらで災害が起こる場所全て居住誘導区域から外してしまうと、住む場所がなくなってしまうというところで、まちづくりの考えと災害とはとても逆行しているというような形になりますので、まちの存続も考え、災害リスクと両立させ、折り合いをつけることで、この区域を設定させていただいたところです。

また、除外している区域に関しても、市街化区域の中にありますので、住めない場所ということではありませんので、そういう災害が起こるということも十分市民の皆様に理解していただくことが一番大事だと思っております。

こちら、地域避難計画につきましても、関係課の部署のほう異なりますので、そのほかの関係課の部署とも連携しながら、ホームページなど、情報発信などになるべく工夫をして市民の皆様にご覧いただき、今自分が住んでいるところはどのような災害のリスクが

あるのかというところを知ってもらえたらいいと思っております。

村上議長

宗野委員、お願いいたします。

宗野委員

ありがとうございました。

リスクがあることそのものはもう避けることができないというのが、今のお答えでもよく出ていると思います。

それを我々住んでいる側もやっぱり知っておく必要があるという、非常に厳しい時代だと思いました。

周知の方法ですが、ホームページに乗せておくことも非常に大事です。

それが情報の基盤になるので、大事だと思いますが、それ以外に、例えばSNSと言われるような、機動性のあるコミュニケーションの取り方が求められると思った次第です。

ありがとうございました。

村上議長

ありがとうございます。

ほかに何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、これにて質疑のほう出尽くしましたので終了いたします。

この立地適正化計画につきましても、大きな修正を伴うような、必要となるようなご指摘はございませんでした。

ただし、やはりこれも最初の都市計画マスタープランと都市交通マスタープランと同様に、この立地適正化計画につきましても、特に防災・減災の観点、それ以外の住環境の改善というところもございしますが、やはりこれをどう伝えるかと、ご理解をいただくか、さらに市民の皆様がご自身の視点で行動していただくようになるとか、あるいは意見を持つていただけるようになるようにするには、どうしたらいいかがやはり課題としてご意見をいただいたところ です。

今後実施される上では、今いただきましたご意見もぜひ参考にさせていただきながら実施のほうを進めていただければと思います。

それでは、本件につきましても、このまま進めるということよろしいでしょうか。

