

松江市都市マスタープラン（案）に関する
意見募集の結果及び意見に対する市の考え方について

1 意見募集の結果について

募集期間	平成30年2月26日から平成30年3月12日まで
資料公開場所	市ホームページ、本庁・支所行政資料コーナー
意見提出者数	5名
意見項目数	8件

2 意見の概要と市の考え方

番号	意見の概要	市の考え方
1	<p>松江北山縦走コースを観光交流機能に位置付けられないか。平成30年度に北山林道が完成する予定。北山を車で縦走できるようになる。宍道湖北山県立自然公園内で実施されている2700mの道路新設を含む林道工事が、木材の搬入路としての役割を担うとは考えにくく、また森林を掘削してつくる林道が森林の保全のためとも考えにくい。松江市はこの事業をどう位置付けるか示していただけないか。持田・本庄地区では、新設・改良された北山林道が観光交流機能を果たすものと期待している。</p>	<p>枕木山や大平山、澄水山など、北山山系を含む周辺地域は、宍道湖北山県立自然公園に指定され、島根県によりモデルコースや魅力的なスポットについて情報発信されており、本マスタープランにおいて、位置づけを行う必要はないものと考えています。</p> <p>林道北山線の整備事業については、島根県により、造林地の適切な管理や間伐材の搬出・利用の促進のほか、周辺の通信施設や気象レーダー等の公共施設の適切な管理、森林レクリエーションの場としての公益的機能の発揮等を目的に実施されています。そのことを踏まえ、本マスタープランの地域別構想（川津・持田・朝酌地区）において、この地域の豊かな自然環境を活用した交流の促進を図ることについて記載しています。</p>
2	<p>これまで作成されてきたプランには、正直失望というよりあきれ果て言葉を失った。プランではなく、現状の地図に周辺地区との連携と称して線で結んだだけの全く意味のないものと言わざるを得ないものです。</p>	<p>平成27年度に実施しました、拠点連携型まちづくりに向けたワークショップ「わがトコ暮らし住民会議」においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高台団地などで住民の高齢化が進んで

	<p>また、数年前に実施されたワークショップと称した催しが公民館であり出席したが、あれは何の意味があったのでしょうか。高いコンサル料をかけて業者に作業をさせていましたが、あの程度であれば市の職員が直接世話をして作業されれば済むことではなかったのか。最終的に班ごとに街の将来像を作成し発表したが、何かの役に立ったのか。松江市の将来のプランに反映されるのでしょうか。</p> <p>市のとりあえず何かをしたことにしておこう、予算を消化しておこうといった安易な姿勢が垣間見えるそんな不信感しか感じません。改定へのあるべき姿勢をまずは市役所全体が真摯に正すべきです。</p>	<p>おり、若者の定住対策が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域で空き家が増加しており住環境が悪化している ・地域に若者が少なく、農業の後継者の確保が必要 ・高齢化が進む中、商業や医療などの生活機能、公共交通など移動手段の確保が必要等 <p>の意見がありました。</p> <p>これらの意見を踏まえ、本マスタープランでは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちの骨格となる公共交通の整備とアクセス手段の確保 ・多世代が居住する循環型の地域の形成のための土地利用の推進 ・若者に魅力ある雇用の創出のための土地利用の推進 <p>などをまちづくりの基本方針として示しています。</p>
3	<p>少子高齢化・核家族化・中心市街地の衰退・周辺団地住民の高齢化といった問題が進行しています。一方で周辺農村部でのアパート増加、中心市街地でのマンションの増加といった違和感を伴う住宅事情の変化が急速に進んでいて、新たな課題も発生しています。</p> <p>人は住みやすい魅力ある生活を求めます。住みやすい魅力ある生活環境を整えることが重要なのは言うまでもありません。その地域に必要な環境を整備する施策を、将来を見据えた姿で提唱することがまずは必要ではないでしょうか。</p> <p>道路整備により環境は著しく変化します。特にだんだん道路の開通、川津バイパス4車線化、更には原発避難道路として古江地区までのだんだん道路として松江市の発展に寄与するものと思われます。その道路周辺には、中心市街</p>	<p>多世代が居住する地域の形成のためには、住民の高齢化が進んでいる中心市街地の一部や高台団地、郊外の既存集落地域等において、UIターン者も含む外部からの若者の居住を促進することが必要であると考えています。このことから、マスタープランの分野別のまちづくり方針(土地利用)においても、空き家・空き地の低未利用地の有効活用策を検討することとしています。</p> <p>また、マンションなどの高層建築物については、歴史的な町並みや良好な水辺景観を阻害する側面があるため、高さ規制の必要性も含めて、今後検討を行うこととしています。</p> <p>さらに、本マスタープランのまちづくりの基本方針にも示しているとおり、幹線</p>

	<p>地からも周辺農村部からもつながる非常に重要な位置となります。</p> <p>買い物に、病院に、その他日常生活に環境整備を、それ等の道路周辺で整えることが重要であると考えます。中心市街地も周辺農村部の、それによって非常に暮らしやすい、魅力ある環境が整うのではないのでしょうか。また、境港や隠岐島からの観光客や新鮮な魚介類、出雲や松江への外部からの観光客等もこれらの道路によって容易く利用できます。</p> <p>改定されるプランは、将来像が感じられる内容のものであるべきです。上記の道路周辺の街づくりにつながるプランになることを期待します。</p>	<p>道路の整備については、広域交流の促進や災害時の避難路の確保等の観点から、整備を推進することとしています。</p> <p>また、分野別の方針（土地利用）で示していますが、これまで整備された松江だんだん道路や国道431号川津バイパスなど、インターチェンジ周辺においては、利便性を活かした土地利用が可能となるよう、土地利用制度の見直しを検討することとしています。</p>
4	<p>私が勤務する市ではすでに立地適正化計画を策定しており、一定規模以上の住宅開発に伴う届け出制度も運用していますが、居住誘導への効果をあまり感じていません。</p> <p>そこで、計画改定の3つ目の視点として「規制から誘導へ」との記載がありましたが、「誘導」とは具体的にはどのような施策を想定されているのでしょうか。</p>	<p>本マスタープランのまちづくりの基本方針で示しているとおおり、定住の促進と雇用の創出に資する土地利用を進めることとしています。</p> <p>このため、目指すべき都市構造において、小中学校や鉄道駅の周辺など既存の生活サービス機能の活用が見込める地域を「生活維持の中核」と位置づけるとともに、インターチェンジ周辺などの交通利便性の高い地域を新たに「雇用創出の中核」として位置付けています。</p> <p>具体的には、本マスタープランの分野別のまちづくり方針において示しているとおおり、空き家の利活用の推進や住宅が密集する地域における区画再編の促進などを進めるとともに、開発許可基準等の見直しを検討することとしています。</p>
5	<p>自分自身の業務において、市街地周辺（市街化調整区域等）の住民とお話ししていると、集落内で培われてきた文化が断絶することへの危機感を感じます。同一市内にも独自の文化圏を持つ集落を有している自治体は多いと思うの</p>	<p>市街化調整区域などの既存集落のある地域においては、住民の高齢化や自治会加入率の低下により、祭事などの伝統文化の継承が課題となっています。</p> <p>このことから、本マスタープランのまち</p>

	<p>ですが、既存ストックの活用、歴史的な景観の保全というハード面のほか、祭りや獅子舞等地域に根付くソフト面の文化も重要ではないでしょうか。</p>	<p>づくりの基本方針において記載しているとおり、コミュニティの維持に向けて、多様な世代が居住する地域を形成するため、UI ターンの推進等により若い世代の居住を促進し、空き家やインフラ等のストックの有効活用が図られるよう土地利用ルールの整備を進めます。</p> <p>さらに、地域文化の担い手の育成を図るための活動を支援することや、住民と行政など関係者の共創・協働により課題解決に向けた取組を行っていくことが必要であると考えています。</p>
6	<p>都市マスタープラン案の P26 にあるように、松江市において定住地域の公共交通、いいかえれば、普段の生活（通勤を含む）に密着した公共交通は、バスと軌道交通（鉄道）としています。しかしながら、P30 の交通ネットワーク軸を見ると、JR 軌道交通（鉄道）は、都市間交通の広域連携軸に位置づけられています。道路と一畑電鉄軌道交通が地域連携軸に位置づけられています。（バスの位置付けがありません）P26 の将来構想からバスや JR 軌道交通（鉄道）が地域連携軸内に明確に記載されないと整合がとれないのではないのでしょうか。また、マスタープランの関連計画である地域公共交通網形成計画は、バス交通の整備計画です。（軌道交通（鉄道）の詳細な整備計画が存在していません。）したがって、生活に密着した軌道交通（鉄道）の詳細な将来像を検討し、結果をプランに盛り込むのが妥当であると考えています。</p> <p>「軌道交通（鉄道）は、民間企業のものだから松江市が作成する計画には不要です。」ではなく、まちづくりの計画には、官民一体の都市計画を考えるのが普通だと思います。</p> <p>他県では、官が民に公共交通のあり方を要請した事例があります。</p>	<p>JR 山陰本線については、地域住民の通勤・通学等の地域内移動の手段となっているとともに、山陰や中国地方、さらにはその周辺の圏域をネットワークで結ぶ広域移動軸であることから、都市マスタープランでは広域移動軸として位置付けています。一畑電車については、松江市と出雲市を結び、主にこの地域周辺住民が利用する路線であることから、地域連携軸として位置付けています。</p> <p>平成 28 年度に策定した松江市地域公共交通網形成計画では、路線バスとコミュニティバスに係る施策の方向性を中心にまとめていますが、鉄道、航空、船舶、自転車といった他の交通手段についても、課題の整理や施策の方向性をまとめています。</p> <p>都市マスタープランでは、地域公共交通網形成計画との整合を図りながら、道路交通や土地利用、施設整備に係る都市づくりの基本的な方向性について記載しています。</p>

7	<p>パブリックコメントの一括版(全体資料)が、128 ページもあり、ダウンロードしての印刷も、又読むのも大変です。概要版を作成して欲しいと思います。</p>	<p>パブリックコメントの資料には含まれていませんが、別途概要版を作成することとしています。</p>
8	<p>3.まちづくりの基本方針が、6 項目あり、そして4.将来都市構造が、5 項目ありますが、何れもタイムスケジュールの記載がありません。本プランは、10 年間の長期計画になっていますので、年度毎のタイムスケジュールが必要だと思います。</p>	<p>本マスタープランは、概ね今後 10 年間のまちづくり方針や将来都市像の実現に向けた構想を示すものであるため、具体的な実施スケジュールは示していません。しかし、「計画の評価と見直し」に記載しているとおり、計画に位置付けられた内容が、市民や地域のニーズとかい離していないかについて、都市計画審議会等の意見を聞きながら検証するとともに、見直しの必要が生じた場合には、速やかに反映を図ります。</p>