

意見および市の考え

番号	意見	市の考え	区分
1	<p>・第1章においては、本来、本市において、なぜ立地適正化計画を策定し改定する必要があるのか、本市の理由が述べられるべきと考えます。</p> <p>・しかしながら、p.2では、国の定める制度の説明、並びに法改正による防災指針の追加、5年後の計画改訂及び本市の線引き見直しによる変更など変更事項が述べられているのみで、本市立地適正化計画の必要性はわかりません。</p> <p>・次項（p.6への意見）に述べるように、本市の土地利用の特性を前提として、本市において、なぜ、「都市全体の構造を見直し『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要」（p.2・6行目）なのか、記述を加えるようお願いします。</p>	<p>【第1章 立地適正化計画の概要】に記載はしていませんが、【第3章 守山市におけるまちの課題】に「2 立地適正化計画策定の必要性」として記載しています（P54）。</p>	③
2	<p>・立地適正化計画は、「都市全体の構造を見直し『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え」で再整理することが目的のはずであり、守山市の土地利用として次のような特徴を述べるべきと考えます。</p> <p>・市街化区域で規制誘導が有効に行われてきて、コンパクトな市街地が形成されてきたという評価できる点</p> <p>・一方、市街化調整区域には、歴史的な成り立ちによる既存集落と、高度経済成長期の人口増の受け皿としての新興住宅地が作られ、これらの宅地（市街地）が分散して形成され</p>	<p>改訂計画において守山市の土地利用の特徴についての記載がありませんので、【第2章 守山市を取り巻く現状把握等】の「1 守山市の概況」に次のとおり本市土地利用の特徴を追記します（P6）。</p> <p>「土地利用について、市街化区域においては、南部と北部にそれぞれ拠点となる市街地があり、南部はJR守山駅を中心とした多様な都市機能により人口が集中し、北部は幹線道路や湖岸エリアを中心に人口が集中し、コンパクトなまちが形成されてお</p>	①

	<p>ているという特徴があること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、市の大きな政策として、市街化調整区域において地区計画を定め、拠点開発（市民交流ゾーン、笠原産業用地地区計画など）を進める方向性を持っていること</li> </ul>	<p>り、地域特性に応じた土地利用を図っています。</p> <p>市街化調整区域においては、既存集落とかつて県住宅供給公社等により整備された住宅地とがあり、これらの宅地が分散して形成されているほか、農地の多面的機能の維持・確保の観点から、優良農地の保全を図っています。一方で、企業立地の適地として計画的な土地利用が進んでおり、また、コミュニティの活力維持を目的とした既存集落型地区計画を定めています。」</p>	
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回計画は、現行計画の5年経過後の改訂であり、現行計画p.90に示されるPDCAサイクルによる進捗状況の評価を行い、その結果を課題として挙げるべきと考えます。</li> <li>・具体的には、「第9章誘導施策」については、各施策に対して進捗評価を行った結果を、第3章に記載すべきと考えます。</li> </ul>	<p>現行計画の誘導施策について評価を行い、評価の結果を踏まえて、引き続きまちの課題として【第3章 守山市におけるまちの課題】の「1 守山市における課題整理」に記載しています。</p> <p>この課題を解決するための施策を【第9章 誘導施策】に記載しています。</p>	③
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行計画p.90に示された「日常生活サービスの徒歩圏充足率」の達成評価がなされていません。</li> <li>・徒歩圏充足率は、現行計画で基準値49.6%、目標値(R7)60%と設定されていますが、今回p.46で44%と目標値どころか、充足率は逆に悪化しています。</li> <li>・どのような理由で数値が悪化したのかの分析がありません。</li> </ul>	<p>日常生活サービスの徒歩圏充足率について評価を行い、評価の結果を踏まえて、改訂計画の目標値を設定しています（P116）。</p> <p>なお、改訂計画における目標値は、現行計画の目標値よりも低い値としていますが、これは公共交通の状況および人口推計により、現状を維持する目的で設定したものです。</p>	④

	<p>・加えて、今計画p.116には、新たな徒歩圏充足率の目標として、目標値(R17)43.8%と設定されていますが、そうすると、現行計画の目標値(R7)60%は一体何だったのでしょうか。</p>		
5	<p>・現行計画p.90に示された「居住誘導区域内の人口密度」の達成評価がなされていません。</p> <p>・居住誘導区域内の人口密度の目標が達成されたのであれば、現状趨勢によるものなのか、現行計画による施策の効果なのかを評価しなければ、目標値を設定する意味はないと思います。</p>	<p>居住誘導区域内の人口密度について評価を行い、評価の結果を踏まえて、改訂計画の目標値を設定しています(P116)。</p> <p>居住誘導区域内の人口密度は、立地適正化計画における肝要な事項であることから引き続き目標値として設定しています。</p>	④
6	<p>・現在、守山市都市計画においては、市街化調整区域に地区計画を設定し、次のような市街地(拠点)拡大施策がとられています。</p> <p>○市民交流ゾーン地区計画における大規模商業施設の立地</p> <p>○笠原産業用地地区計画</p> <p>・これらは、本計画が目指す集約型のコンパクトなまちづくりとは逆に、都市機能誘導区域外及び居住誘導区域外に、土地利用を拡大する施策と位置づけられます。</p> <p>・したがって、都市計画全体の視点からの居住誘導区域外への立地誘導のあり方、位置づけを、章または項目を設けて整理すべきと考えます。</p>	<p>【第5章 都市機能誘導区域に関する事項】の「2 誘導施設の設定 (3) 誘導施設の設定」に、本市の都市機能誘導区域外への誘導施設設置の考え方を記載しています(P67)。</p>	③
7	<p>・現在、市街化調整区域の語らい学び舎通り沿いでは、小規模な医療施</p>	<p>【第5章 都市機能誘導区域に関する事項】の「2 誘導施設の設定 (3)</p>	③

	<p>設（開業医）の立地が集中しています。また、取付道路沿道（矢島町、荒見町付近）においても小規模な事業用地の開発がみられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化調整区域における医療施設の開発許可は、守山市開発許可制度の取扱い基準（令和5年4月）に基づき、「調整区域に立地することがやむをえないと認められるもの」に該当し許可されていると思いますが、結果として、都市機能誘導区域外及び居住誘導区域外に、土地利用を拡大する施策になっており、本計画で目指すコンパクトなまちづくりとの整合性がわかりません。</li> <li>・したがって、前項と同様に、都市計画全体の視点からの居住誘導区域外への立地誘導のあり方、位置づけを、章または項目を設けて整理すべきと考えます。</li> </ul>	<p>誘導施設の設定」に、本市の都市機能誘導区域外への誘導施設設置の考え方を記載しています（P67）。</p>	
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域外（市街化調整区域）の既存集落及び新興住宅地においては、人口減少・高齢化が進行しています。</li> <li>・本計画が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、都市全域で考えるべきであり、今回案では、居住誘導区域外（市街化調整区域）の既存集落及び新興住宅地には触れられておらず、コンパクトシティの将来構想からは除外されることになる懸念があります。</li> <li>・したがって、都市計画全体の視点からの居住誘導区域外の既存集落や新興住宅地の位置づけ等を、章また</li> </ul>	<p>【第6章 居住誘導区域に関する事項】の「1 居住誘導区域の設定（3）居住誘導区域の基本的な考え方」に、居住誘導区域に含まれていない住宅街や市街化調整区域の集落に対する考え方を記載しています（P71）。</p>	③

	は項目を設けて整理すべきと考えます。		
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通ネットワークの課題として、路線バスが減便されている実態を反映できていないと考えます。</li> <li>・近江鉄道バス木の浜線、杉江循環線の減便は、慢性的な乗務員不足および乗務員の高齢化がもととなり、民間企業の経営努力だけで解決するものではありません。</li> <li>・守山市として、公共交通ネットワークの維持継続は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の根底をなすものであるならば、公共交通ネットワークの現状と課題を明確にしたうえで、この課題につながる施策を設け、実施していくべきと考えます。</li> </ul>	<p>公共交通ネットワークの現状と課題は、【第3章 守山市におけるまちの課題】の「⑤公共交通の維持・確保」に記載しています（P52）。</p> <p>公共交通に関する施策については、【第8章 公共交通に関する事項】に公共交通網形成に向けた方針等を示すとともに、【第9章 誘導施策】に記載の公共交通に関する施策を実施していきます（P112）。</p>	③

備考

①は、原案を修正するもので、③は、既に原案に記載済みのもので、④はその他です。