

「小山市都市と緑のマスタープラン（案）」に対するパブリック・コメントの結果について

「小山市都市と緑のマスタープラン（案）」に対するパブリック・コメントの結果について、以下のとおり公表いたします。
今回の意見募集にあたりご協力いただきました方々へ御礼申し上げますとともに、今後とも小山市の都市整備行政にご理解
とご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

記

1. 意見募集の概要

- 1) 閲覧期間 令和6年2月15日（木）～令和6年2月29日（木）
- 2) 閲覧場所 ①都市計画課 ②各出張所 ③小山市ホームページ
- 3) 提出方法 ①郵送 ②FAX ③電子メール ④専用フォーム
④都市計画課へ直接書面による提出

2. 意見募集の結果

提出意見数：5名 9件

3. 提出された意見等の概要とこれに対する市の考え方

次ページより

- 【区分】 A：計画案に反映されているもの B：意見を踏まえ、計画案を修正するもの
C：意見として承ったもの

4. お問合せ先

| | | | | | |
|-----|-------|-------|-------|------------------|------------------------------------|
| 小山市 | 都市整備部 | 都市計画課 | 都市政策係 | TEL：0285-22-9203 | Mail：d-tokei@city.oyama.tochigi.jp |
| | | 公園緑地課 | 緑化推進係 | TEL：0285-22-9881 | Mail：d-kouen@city.oyama.tochigi.jp |

| No | 該当項目等 | ご意見等 | 区分 | 市の考え方 |
|----|----------------------------------|---|----|---|
| 1 | 5章 都市 5-2 交通・道路体系 (3) 交通拠点 | 思川駅北口の階段の段数が多く急な為、ヒヤットする事が何度かありました。高齢者や障害者にも利用がしやすいようなエスカレーターなどの設置の検討をして頂きたいです。今後住宅も増え、高齢者人口も増えていく事も視野にいれ、よりバリアフリー化した住みやすい地域となる事を願っております。 | C | 交通拠点・旅客施設のバリアフリーにつきましては、1日の利用者数などにより、優先的・重点的にバリアフリー化を進める施設を設定することとなっております。 各施設の個別の整備予定につきましては、利用者数の推移などを踏まえ、交通バリアフリーに関連した個別の計画にて整備の可否なども含め検討を行ってまいります。 |
| 2 | その他 | 新聞やホームページでマスタープラン案を告知しているつもりでしょうが、これから長く住む若い人向けに案内しているのでしょうか。 小学生の子供に確認しましたが何も知らないようです。意見を聞いていますポーズを取るだけではなく、ヒアリング範囲、期間を長く取るべきと考えます。今一度考え直して欲しいです。 | C | パブリック・コメントについては、「小山市パブリック・コメント制度実施要綱」に定められた公表方法に基づき実施しています。 なお、計画策定にあたっては、このパブリック・コメントだけでなく、市民向けアンケートの実施や市民懇談会を開催し、広く意見を取り入れた上で策定を行っております。 今回のご意見については、今後の取組みの参考とさせていただきます。 |
| 3 | 5章 都市 5-1 土地利用 | 犬塚も住宅地ゾーンとして欲しいです。 | C | 土地利用の区分につきましては、区域区分や用途地域をベースとしながら、今後の市街化の予測なども踏まえつつ設定いたしました。 犬塚地区につきましては、区域区分や用途地域の違いに応じ、土地利用の区分が混在している地域となります。 「工業系土地利用」の「住工複合市街地」や「田園・自然系土地利用」の「緑住集落地」に設定されている地区につきましては、いずれの地域も「住宅系土地利用」としての設定はありませんが、「住宅系土地利用」を行う地区と同様に、既存の住宅・集落の居住環境の維持・向上を目指すものとしております。 今回のご意見については、今後の参考とさせていただきます。 なお、土地利用方針図に記載している「重工複合市街地」については「住工複合市街地」の誤記となります。誤解を与える記載となっており、申し訳ありません。 |
| 4 | 5章 都市 5-2 交通・道路体系 | 現状、公共の交通機関だけで快適に暮らすことはできません(イオンにすら駅経由で行く必要がある) 私は小山駅を利用することが多いのですが、駅に行くバスはあっても帰りのバスは無い状態です。 運行数を増やして欲しいです。 | C | 市としまでもウォーカブルなまちづくりを推進し、おーバスをはじめとする公共交通の利便性向上を目指しております。 おーバスの各路線の経路やダイヤ、増便等につきましては、各路線の利用状況などを踏まえ、本マスタープランとは別途検討を行っております。 今回のご意見につきましては、今後のおーバスの運営の参考とさせていただきます。 |

| | | | | |
|---|------------|--|---|--|
| 5 | 4章 市民参画・協働 | <p>P75にて、基本目標として「市民参画・協働の都市づくり」を掲げ、方針および取組みの中で、「地区まちづくり活動」をあげています。</p> <p>P83にて、「地区まちづくり活動」に言及して、「地区まちづくり構想は、第3章に掲げた理念や目標に基づき、各地区まちづくり推進団体が中心となって、見直しおよび作成を図ることとしています。」</p> <p>また、「基盤整備（ハード面）が概ね実現してきている地区も増えつつあることから、今後はまちの持続性や活性化を目的としたソフト面の活動の充実を目指します。」</p> <p>私どもの構想は平成31年2月5日に「小山市まちづくり計画」第24号として認定されていますが、この構想とは関係なく、行政が進められているような気がします。</p> <p>一つ目の例は、「小山栃木排水路の整備計画」です。このことは新聞報道で市議会に上程されることを知りました。</p> <p>二つ目は、「思川豊田緑地の整備計画」の中止です。このことも新聞報道で知りました。説明を受けたのは、市議会で問題となった後で、決定から2年以上経ってからでした。</p> <p>このように何年もかけて作成された構想が無視され、実現したものではありません。基盤整備からソフト面に切りかえるとしていますので、今回、初めて要望した事項も実現できるか心配です。このプラン（案）の中に認定された「小山市まちづくり計画」を尊重するとの文言が見つからないことが気にかかります。</p> | B | <p>ソフト面の支援のみに切り替えるわけではなく、地区の実情にあわせ各種支援を行っていきますので、計画書の表現を修正するとともに、ご意見を踏まえ「第4章 市民参画・協働」に地区まちづくり活動および地区まちづくり構想の説明を追加しました。</p> |
| 6 | 4章 市民参画・協働 | <p>P86のまちづくりの目標の自然で「思川を活かし、自然に触れて学んで暮らせる」とし、P88の「水辺空間の活用」で、小山市のシンボルである「思川」を人々が集い自然と親しむ場所として、環境づくりに取り組むとしています。</p> <p>田園環境都市の実現を目指すとしても、田園にて農業者以外の者ができることは少ないと思います。「水辺空間の活用」としての思川は重要です。「思川豊田緑地」の整備は中止となりましたが、水辺に親しむ場所として活用することはできるはずで、現在のところ、観覧橋と石の上橋付近以外ではほとんど活用されていません。場所によっては、心ない市民によって、ゴミ捨て場になっている所もあります。</p> <p>思川をきれいにし、市民が水辺に親しむ場所に蘇らせることが田園環境都市の実現を目指すには意味あることと思います。</p> | C | <p>水辺空間の活用の重要性については市でも認識しており、市のシンボルである「思川」の活用に取り組む考えであります。</p> <p>今回のご意見につきましては、今後の水辺活用の取組みの参考とさせていただきます。</p> |

| | | | | |
|---|----------------------|---|---|--|
| 7 | 4章 市民参画・協働 | <p>マスタープランを拝見しまして、85ページ86ページに記載しているPLAN Oyamaは、民間団体が作っただけの都市計画法等も考慮していない民間計画であるにもかかわらず、2040年まで残る都市計画にずっと残るのは問題であると考えます。</p> <p>極端な話、来年度解散してしまうかもしれない民間団体の民間計画が、なぜ行政計画に記載されるのか。今回の計画に、連携の一つとして1行程度記載するのであれば問題ないと思うが、2ページも記載されるのはどう考えても間違っていると考えます。</p> <p>また各地区のまちづくり推進団体は、地方自治法で定められた法定の協議会から発足した法的な裏付けのある団体である。PLAN Oyamaについて2ページ載せるのであれば、各団体の作成している街づくり構想について、最低でもそれぞれ2ページ以上記載するべきではないのか。24構想あるなら48ページ増加するべきではないか。PLAN Oyama推進団体をひいきにして、まちづくり推進団体をあまりに軽視していないか。それができないのであれば、PLAN Oyamaも削除するべきであると考えます。</p> <p>なお私は、市民がPLAN Oyamaのように自発的に小山市の未来を考えることについて否定している訳ではありません。素晴らしい取り組みだと思います。</p> <p>ただ行政はその夢物語、理想論を鵜呑みにするのではなく、法律的、行政的視野から参考にしたうえで、そのエッセンスを取り込んで現実的な着地点を探すのが行政の役割ではないかと思えます。</p> <p>その意味でもPLAN Oyamaをそのまま行政計画に丸書きするのは反対です。</p> | B | <p>ご意見を踏まえ、「第4章 市民参画・協働」に地区まちづくり活動および地区まちづくり構想の説明を追加・修正しました。</p> <p>各地区のまちづくり構想に定める個別の内容につきましては、今後予定している本マスタープランの「地域別構想」の検討において、各地区の特性にあわせた連携を行ってまいります。</p> <p>なお「PLAN OYAMA」は、官と民が連携しながら、アンケート調査や市民参加のワークショップで収集した市民意見を取り纏めて、策定した将来ビジョンでございます。記載については、「PLAN OYAMA」を行政計画として示すものではなく、官民連携の取り組みとして紹介しております。市としては、検討委員会から発足した民間組織である「PLAN OYAMA プラットフォーム」と連携協定を締結し、小山駅周辺地区のまちづくりを協力しながら推進しておりますので、該当ページの掲載につきましては、ご理解いただきたいと思います。</p> |
| 8 | 5章 都市 5-2 交通・道路体系 | <p>・107ページ「交通・道路体系整備方針図」に小山駅周辺の拡大図が載っているが、黄色のエリアは何を指しているのか解りません。</p> | B | <p>凡例に「ウォークアブル区域」を追加しました。</p> |
| 9 | 5章 都市 5-2 交通・道路体系 | <p>・都心環状線の表記が、どこの道路を指しているのか解りません。もし三峯の市道235号線や2231号線を指しているのであれば、該当道路は、幅員6～7m、歩行者自転車も多く行き交う道で、環状線に相当するスペックを持ち合わせていないと思われます。</p> <p>見直しを要望します。宜しく願いたします。</p> | C | <p>都市計画道路を中心とした道路ネットワークについては、高度経済成長期における都市の拡大を前提に計画されたものが多く、近年の人口減少や社会情勢の変化を踏まえると、計画後長期間経過することで、その必要性に変化が生じつつある道路もあると考えています。</p> <p>都市計画道路や都心環状線をはじめとする道路ネットワークについては、今後、必要性について検証を行い、その結果を踏まえて廃止や幅員計画の見直し等を予定しております。</p> <p>現時点においては、見直し作業に着手していないことから、図面上は従前の都市計画道路、道路ネットワークのイメージを表現しているものとなります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の見直し作業の参考とさせていただきます。</p> |