

令和7年3月24日

「田園環境都市おやまビジョン(案)」に対するパブリックコメント結果について

「田園環境都市おやまビジョン(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、今後とも当課の事業にご理解・ご協力いただきますようお願い申し上げます。

1. 意見募集の概要

1) 閲覧期間: 令和7年2月20日(木)～令和7年3月12日(水)

2) 閲覧場所: ①田園環境都市推進課窓口 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田園環境都市推進課へ直接書面による提出 ⑤インターネット回答フォーム

2. 意見募集の結果

意見提出数: 10名 19件

3. 意見概要及び市の考え方

次ページより

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

4. お問い合わせ先

小山市総合政策部 田園環境都市推進課 政策推進係

[Tel:0285-22-9379](tel:0285-22-9379) Mail: d-denen@city.oyama.tochigi.jp

No	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
1	P60 農業	秋になるとあちこちで野焼きの煙がひどく喘息発作がおきるなど、子育て世帯にはとても暮らしにくい地域です。若い人を住ませたいのであれば、昔ながらのやり方を変えていかないと移住する方は増えないと思います。 また、大谷南小学校地区は過疎化が進んでおり子供の数もそれに伴い減少している。東野田は農地が多いからか新しい住人が増えない。空き地や空き家などが今後も増える一方なので新しい子育て家庭を誘致してはいかがでしょうか。	A、C	・P61～地区未来ビジョンおよび P64 重点項目にて、空き家・空き地を利活用した移住体験等、子育て世代をはじめとした移住促進への取組みを想定しております。 ・加えて、定住に限らない多様な地域への関わり方も含め地域の活性化を目指すような表現としております。 ・また、野焼きに関するご意見については、担当課にも共有し、今後の個別事業計画の参考にさせていただきます。
2	P141-144 こども・子育て P173-174 人権・多文化共生	男女共同参画、多文化共生など言葉の理解から実質的な意識の高揚と環境づくりによって、望ましい家庭環境、労働環境、地域コミュニティの中で安心して生活・子育てができる。特に、支援団体と行政や、できれば協力企業間での横の情報交換と連携を強化し、困っている家庭や日本の生活習慣が理解不十分な家庭を取り残さない体制が出来上がっている。・・・ことを期待したい。 男女共同参画社会の実現が抜けているようです。男女のこだわり、国籍や世代の違いなど、個々の特性を活かした社会の中でこそ、ウェルビーイングでしょう。	B	・ご指摘を踏まえ、第 5 章 行政分野別ビジョンの3:こども・子育ておよび15:人権・多文化共生に仕事と家庭の両立をはじめとする内容をより具体的に追記いたします。
3	P146 最終行 多 様 性 が 当 たり ま え	少子化の中増加する外国籍の子供の学校教育では小山市ならではの日本語教育担当教員を配置する。日本でこれからも生活していく子供たちへの高校進学にも支援を深める必要あり。	A	・P146 第 5 章 行政分野別ビジョン4:教育－教育分野における現状と課題において、現状の取組みとして小山市外国人児童生徒適応指導教室「かけはし」に関し記載しております。 ・さらにそうした現状をもとに 30 年後に目指すべき姿として「関係機関及び各教育機関の切れ目ない連携」「多様性が当たり前、こども主体の教育」を描き、国籍等に関わらず十全な教育を受けられる未来を目指したいと考えております。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
4	P174 ライフワークバランスについて	小山市は東京近郊の立地を活かし、DX を活用した多様な働き方を推進することで、住みやすいまちづくりが実現可能と考えます。現在は行政のデジタル化が中心ですが、市内企業や個人事業主向けの DX 支援を強化することで、テレワークや副業・フリーランスの促進につながる仕組みが必要です。 ・市内にサテライトオフィスやコワーキングスペースを整備 ・市内企業の DX 導入支援を強化し、リモートワークを推進 ・市民向けのデジタル副業支援プログラムの創設 これによりライフステージに応じ柔軟な働き方が可能となり、特に子育て世代や介護を担う方々が、無理なく仕事を続けられる環境が整うと考えます。	B	・ご指摘の点を踏まえ、P174 第 5 章 行政分野別ビジョン15:人権・多文化共生内の「〇市民一人ひとりのワーク・ライフ・バランスの充実と、誰もが参画しやすい社会の実現」において、テレワーク・デジタル副業等の浸透・普及によるワーク・ライフ・バランスの充実(仕事と家庭の実現)について追記いたします。
5	174 ページ 個性と能力を發揮しながら社会にできる、活気あふれたまちについて	小山市では、デジタル化の進展に伴い、市民が新たなスキルを学び直す機会(リスキリング)を提供することが重要です。しかし、学んだスキルを地域で活かせる環境が整っていないければ、人材流出が進み、地域経済の活性化につながりません。そのため、市民が段階的にスキルを習得し、最終的に仕事につなげられる仕組みの構築が必要です。 ・初期学習:市民向け DX・IT 講座の開催(基本的なデジタルスキルを学ぶ場) ・実践経験:ボランティア活動や地域プロジェクトへの参加(学んだスキルを地域で活かす機会) ・職業マッチング:企業と連携し、DX 人材として活躍できる場を提供(スキルを仕事に結びつける) また、ワーキングシェア(仕事の分業・シェアリングエコノミー)を活用し、高齢者や育児・介護を担う人々も柔軟に働ける環境を整備することが重要 です。これにより、地域の労働力を活用しながら、誰もが長く働き続けられるまちづくりにつながります。	B	・意見4に同じ

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
6	P174 個性と能力を発揮しながら社会にできる、活気あふれたまちについて	栃木県では女性の都内流出が進み、結果として男性余りが深刻な課題となっています。さらに、ジェンダーギャップによる経済格差も大きく、全国 47 位と低水準です。この状況を改善するために、小山市において女性が地元で働き続けられる仕組みを整え、経済格差を是正することが重要だと考えます。 ・テレワーク・フリーランス向けの支援策(サテライトオフィス、コワーキングスペースの整備) ・地域企業の DX 化を促進し、リモートワークで働ける仕事を増やす ・女性向けのリスキリング支援を拡充し、IT・DX スキルを活かした高収入の仕事に就ける環境を整備する これにより、女性が地元に着しやすくなり、人口流出の抑制と地域の活性化、さらに経済格差の縮小につながることを期待できます。	B	・意見4に同じ
7	P56 大谷北部・中部地区の重点項目について	”ビジョンの中の課題として「農業と自然環境保全」が挙げられ「農業者のサポートも求められています」とありますが、重点項目中に農業への言及が無いのはなぜでしょうか。 例えば宇都宮市や栃木市で導入されている「生産緑地制度」を小山市でも導入すれば農業や自然の双方を保全することにもつながるので、導入の検討をしてみてもいいのではないのでしょうか。”	B	・ご指摘の通り、重点分野について農業に関する記述が欠落しておりました。 ・「生産緑地制度」は市街化区域内の農地を都市計画に定め、都市農地の保全を図る制度になりますが、P53～地区未来ビジョンにおいて、休耕地を市民農園として活用することで、まちなかの緑を保全することを記載していることから、重点項目に「休耕地を市民農園として活用することにより、まちなかの緑を保全しつつ、地域の交流を促進します」と追記いたします。 ・また、農業の後継者不足等、市域全体にかかる課題に関しては、P132～行政分野別ビジョンの該当分野において記述しております。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
8	－	・ワンヘルス・アプローチについて記載すべき 関連計画の生物多様性おやま戦略には「令和 2 年より新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、人の健康、動物の健康、地球環境の健全性を統合的に取り組む「ワンヘルス・アプローチ」の必要性」という記述があり(P12)、末尾の用語集にも説明がある。人と愛玩動物、野生動物の健康は相互に関連しており、「ウェルビーイング」のためには一体となった対策が必要である。 ・ペットに関する記述がないのは明らかに不備である。 例えばネコについては、室内飼いを国も推奨している(環境省「家庭動物等の飼養及び保管に関する基準 平成 14 年環境省告示第 37 号最終改正:平成 25 年環境省告示第 82 号など)。これは交通事故による死傷や伝染病への感染等の危険性を考えてもネコの福祉にとって望ましいものである。昨今、海外ではネコの鳥インフルエンザ罹患も報告されており、人への感染の可能性は現状低いにしても、人とネコの健康双方にとっても完全室内飼いは望ましい。 ・野生動物に対する餌付けも、国は「希少種保護等を目的としたものを除く鳥獣への安易な餌付けは、人の与える食物への依存や人馴れが進むこと等による人身被害及び農作物被害や、市街地出没の一因にもなることに加え、個体間の接触機会が増加することにより野生鳥獣間で伝播する感染症の拡大を招くとともに、餌付けを行った者と野生鳥獣間での感染症の伝播の要因となり、生態系や鳥獣の保護及び管理への影響を生じさせるおそれがある」(鳥獣の保護及び管理を図るための事業を実施するための基本的な指針(R03.10 告示版))としている。安易な餌付けは人と野生動物双方の健康面だけでなく鳥獣害の観点からも望ましくない。 ・こうした人と愛玩動物、野生動物との関係のあり方は「田園環境都市」のテーマに直結するものであり、そのあり方についての記載をすべきである。具体的にはワンヘルス・アプローチや、ネコの完全室内飼いなどのペットの適正飼養、餌付けの禁止などの野生動物との適正な接し方などについてである。	B	・ご指摘の通り、ワンヘルス・アプローチをはじめ、人と動物(愛玩・野生問わず)との関係に関する記述が欠落しておりました。 ・行政分野別ビジョン6環境・生態系において、ワンヘルスに関する記述を追記いたします。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
9	—	私の住まいは大谷地区(中久喜、北中部)ですが、区域区分は市街化調整区域です。住宅と畑(3反)、田んぼ(1反)を所有していますが畑は耕作していません。畑は除草剤の散布と草刈りで荒地にならないように努めていますが夏場は非常に大変です。また、田んぼは現在米農家の方に耕作をお願いしています。 このような状況で10年、20年、30年後がどうなるのかビジョンが広範でよくわかりませんでした。個別のことは説明しにくいと思いますが分かる部分だけでも教えていただけると幸いです。また、今後畑などの管理が出来なくなった場合に耕作を放棄したとき行政側の救済等が検討されるのか合わせて教えていただけると助かります。	C	・個別の事案に関する回答は差し控えさせていただきます。 ・本ビジョン策定の趣旨は、30年後の未来を描くことで、今後行動する(行政においては個別の事業計画を策定する)際の方向性を、市に関わる全ての人に共有するものです。具体的な個別の施策につきましては、今後個別の事業計画を策定するにあたり検討いたします。
10	—	70年前(1954年)は私の生まれた年でもあり、昭和の高度経済成長への時代でもありました。農家の暮らしの中で育った私も、「トラクター革命」時代の急激な変化に直面することとなったわけです。そして今「IT革命」と言われる時代に入り各分野でも難題に取り組まなければならない状況にあると思います。その中で30年後の「ウェルビーイングな小山市の未来」を考える時に、「社会構造」の変化をどのように捉えて共通認識とするかが大切で、さらに「未来を予測」し潜在的な力を発揮しつつ「小山を創造」すること、そして中心に「つなぐ」がキーワードとして浮かび上がってくると感じました。 しかし、少し残念ですがこのビジョンから30年後の姿があまり良く見えてきませんでした。それらの補強が今後継続的になされると思いますし、期待をしています。 1:風土性調査などから過去の状況を知ることができました大変貴重な資料となったと思います。さらに、平地林、水源、河川湖沼、水田、畑地、住居地、工業地などの視点から、時代変化を人々の暮らしと共に振り返る(まとめる)ことが出来たらより良かったと思います。 2:暮らしと環境を数値(数字 グラフなど)でより見える化へ安心で安全で豊	C	・今後本ビジョンの見直し等を行う際の参考にさせていただきます。

	かな生活のめざすところとして、基礎的数 字をよりわかりやすくまとめること、過去の暮らしの結果を数字で捉えることでさらに理解が深まると思います。そして、将来の暮らしと環境を数値でも詳しく表せるとより良かったと思います。 例えば(小山市の) ・旧石器時代後期からの人口や産業の変化 ・農林水産業など各産業の従事者数(田園環境を守って来たそしてこれから守っていく中心) ・食料自給(食料生産、人間が生きていくエネルギーとして自給率の変化) ・水の自給(飲用、農業用、工業用の量確保と質。平地林や農地の役割も) ・空気(二酸化炭素やメタンガスなどの発生、酸素の供給を平地林や農地の役割としても) ・燃料自給(薪などの燃料からの変化とこれからのエネルギー確保自給率) 3:「都市」としての部分の議論の深化を今後期待します 道(交通)を例とすると、人馬が歩く(走る)時代から、明治時代の鉄道、昭和時代の自動車交通の要衝としてあった小山。しかし平成から令和時代、そしてこの先「交通の要衝」の地位は他に移りつつある(既に移っている)と強く感じます。時代に合わせた新交通システム(宇都宮市LRT)、データ的高速道(栃木市 NTT データセンター)が現実となり、羽田空港と宇都宮線が直結し(既に工事中)、日光まで(乗換なし)を視野に入れることが可能な時代です。 小山市はどのような「都市」を目指すのか、私は「つなぐ」視点から考えて、具体的なビジョンが必要と感じます。1960 年代(「トラクター革命」と同時期)には車社会に入り、国道4号線や国道50号線も舗装道路となり、やがてバイパス道路が開通し物流の中心が自動車(トラック輸送)となる。(結節点は茨城県結城市)一方鉄道や自動車道路は、人々が徒歩や自転車等でそれらを横断する時に困難が生じた(目の前の水戸線でも何人かが亡くなっている)、安全策がとられ鉄道も自動車道もますます横断しにくくなった、交通弱者(本当に困っているのは 小さな子供であり、高齢者などであり)への分断が続いてい		
--	---	--	--

		る。「ウェルビーイング」な小山市の未来は、都市計画の中心課題として、専用道路(歩行者専用、自転車専用、公共交通専用、ドローン専用空間)を整備し分断を解消することを位置づけることを願います。 また、人々が気楽に集うことのできる施設(小さくても)が身近に沢山あることもいいかなと思う。 余談ですが *小山駅も東西が様々につながり、分断が解消されることを期待します。ロブレの都市計画上の問題点の一つは、自動車中心の計画にあったと思います。東西が交通弱者にとって繋がってなかったこと、小山駅の半分の潜在力(人口など)しか使えていなかったにもあると思います。次の計画では、「つながってますか？」をその中心に置いてください。 *水戸線について、現状の利用者減が続くと30年後(或いはそれ以前に)廃線の危機となっても、と考えてしまいます。		
11	ー	日本は明治以降中央集権体制の確立を通して、近代化を推し進めてきた。大戦をはさみ東京一極集中という弊害が大きな問題となっている。小山市は県下第 2 の都市といっても県内では宇都宮への一極集中が進み、商業売り上げの小山市の占める比率は9%前後まで落ち込んでしまっている。工業は昭和 50 年代には宇都宮を抜いた年度もあったが、現在栃木市にも大きく差をつけられている。この状況で小山市が選択すべき政策は都市の規模の発展ではなく、そこに暮らしている人々一人ひとりの生活を豊かにすることである。それは収入を増やすことのみで豊かさがもたらされるのではない。環境や教育、文化などのソフト・ハード両面の充実が重要である。とりわけ当市は素晴らしい自然環境に恵まれている。こんな平坦な災害の少ない緑多い都市は数少ない。その特性を生かした市民一人ひとりを大事にした施策が求められている。このビジョンをより充実させる方向で市政を進めることを期待する。	C	・今後本ビジョンを推進していくにあたっての参考とさせていただきます。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
12	P44～ 小山地区	駅周辺へ車の流入を最小限とする為の具体的な施策内容が抜けている、と考えます。車からバスへの転換がそれならば、いささか消極的に感じます。 具体的には以下のような施策を実施してほしいです。 ・小山駅周辺の駐車場を減らす。 □ーターリーを縮小する。小山駅へ車でアクセスする際の拠点を市役所の駐車場等の中距離離れた場所とし、小山駅まで徒歩で歩くスタイルにする。 ・駅前を交通違反できないような構造にする。 車、自転車、歩行者が多く交差する駅周辺では、「車が物理的に制限速度以上が出せない構造の道」を作らなければなりません。鉄柵や、ポールを使用した速度抑制や、今まで車に割いてきた道路幅のリソースを自転車道、歩道にあてがう施策を進めるべきです。そうして、車が駅に向かうときは、歩行者の多い便利な抜け道よりも、市が今までお金をかけて整備してきた幹線道路を使うことがスタンダードになるよう誘導するべき。 車の運転席からは見えない、歩行者視点の施策を考えていただきたい。	B	・ご指摘を踏まえ、P45～小山地区未来ビジョンの見直しを行います。 ・P45「ちょうどイイ～快適な移動と心地よい滞在～」中、「小山地区の外に公共交通に乗り換えるための駐車場が整備されたことで」→「小山駅から徒歩圏内に公共交通に乗り換えるための駐車場が整備されたことで、」と駅までの徒歩移動を想起する文章に修正いたします。
13	P44～ 小山地区	また、老朽化したインフラが日本中で問題になっているのにも関わらず、人の居住・生活区域を市の中心部に集めていこうというコンパクトシティ化の取り組みが非常に消極的であると感じました。すでに郊外に居住されている方への配慮はもちろん必要ですが、新しい世代の中心部への居住は推奨していくべきだと思います。 特に小山地区の小山駅徒歩圏内に子育て世帯の居住推奨・支援を行うべきと思います。東京を身近に感じる環境で育った子供は都会への過度な憧れも成人までに解消される上に、小山の良いところを見る余裕もできる。塾や習い事、自然、公園、コンビニに、送迎がないと行けないということもなく、小さな頃から自分の世界を広げることが出来る。(小山は程よく都会です) 東京を近い、身近と感じさせるだけのポテンシャルが小山駅にはあるのだから、積極的に誘致していくべきです。	A	・P45～小山地区未来ビジョンの文章において、全体を通して移住者や子育て世代の居住を前提とした記載をすることで、新しい世代の都市部への居住を意図しております。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
14		市街化調整区域に若者が住みやすい環境を作るとありますが、ただでさえ少ない若者が高齢者になったときにどんな問題が起こるのか、どう解決するかを深掘してほしかった。 今の書き方だと現在の高齢者の生活を成り立たせる為だけに、「若者の引き止め」を行っているように感じる。	C	・年齢等を問わず、どの地区においてもそれぞれの地区の風土に合わせたより良い暮らしを実現するため、取り組んでまいりたいと考えております。
15	P45 について	小山駅周辺はいつでも、どの場所からでも、公共交通システムを使って快適に移動することができます。 →徒歩で駅に来る層が丸々抜けています。 駅に訪れる手段は車やバスだけではありません。 一番日常的に駅を利用しているはずの徒歩での駅利用者が快適に移動出来る環境は抜けてはならない項目ですし、記載されていない事が不自然です。「歩行者環境が整備される」旨の記載をお願いします。	A	・P46「ちょうどいい まちなかと緑 ゆとりとにぎわい」における文章にて、歩行者空間の整備に関し記述しております。
16	P47 について	歩行者は周辺の商業施設や商店に安全に移動することができ、車両は渋滞が緩和され公共交通はスムーズに運行しています。ペDESTリアンデッキの広場では… PLANOYAMA の構想を前提に考え記載していただきたいです。 ・東口ロータリーのゾーニング再構築を行う (バスと送迎車のロータリー位置を入れ替える事は決定事項である認識ですが、現状は計画段階であるためここに記載しない理由はありません。) ・駅利用者が滞在出来る広場を作る 旨を明記して下さい。”	B	・ご指摘を踏まえ P46～47の文章の見直しを行います。 ・東口について、ロータリーのレーン変更に伴い、車両の渋滞が緩和され、公共交通がスムーズに運行しているという表現に変更しております。 ・駅周辺の広場に関する記述を追記しております。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
17	P44 について	移動の問題:「歩行者の視点でまちを見たときに、JR 小山駅周辺への車の流入量が非常に多く、またマナーが悪いドライバーも多く、老若男女が安心して歩ける空間が少ない」 →これに対する具体的な改善策が記載されていません。 駅前の事しか書かれていないので「郊外から車で駅に訪れる視点のみ」で歩行者環境の改善案を書いている印象です。 小山駅周辺は住宅街(三峯、駅東通り、城東など)もあり、徒歩や自転車で駅に訪れる人も多くいます。 「小山駅周辺」は駅前のみではありませんし、この問題の解決策はバス等の公共交通ではありません。 この問題で一番改善しなければならない事は、駅周辺の住宅街や大通りから一本外れた通りに歩道が少なく、「そもそも歩ける空間がない」点です。 少なくとも小山駅 2km 範囲内、又は「小山市都市と緑のマスタープラン」P104～P105 の「小山駅周辺ウォーカブル図」内すべての道路で、歩行者環境の改善を徹底整備するような記載をして下さい。 徒歩移動者に対する施策が一切記載されておらず、駅徒歩圏内に住む住民として対象から外されている印象を受けます。 徒歩は最も基本的な移動手段です。公共交通の整備は必要ですが、あくまで駅周辺において空間配分の順序は歩行者の利便性＞自転車やバスなど公共交通の利便性＞自家用車の利便性のもと、今一度記載内容の見直しをお願いします。	B	・P46「ちょうどいい まちなかと緑 ゆとりとにぎわい」における文章にて、歩行者に配慮した空間の実現について記載する意図でしたが、ご指摘を踏まえ、表現を追記・修正いたします。 ・「小山駅周辺をはじめ、」と追記し、駅周辺に住宅街があることがわかりやすくなるよう表記します。 ・続く「人々がにぎわう大交流拠点・小山駅西口エリア」においてもウォーカブルな空間に関する記載を追記します。 ・空間配分につきましては、ウォーカブルな空間を前提にしながら、歩行者・自転車・公共交通・自家用車それぞれの利便性が調和する未来の実現を目指していきたいと考えています。

No.	該当項目	ご意見等	区分	市の考え方
18	P34～35、 P165、 P167	災害時に車両のすれ違いに支障のある狭い道路や通勤の抜け道に使われるようになった農道での… →抜け道として利用されている道路は市街地にも多く存在しますので、記載をお願いします。 特に三峯地域は国道から国道へ向かう大型トラックの通行や小山駅へ向かう送迎車の抜け道として使われています。 小山駅周辺の細い道は農道の狭い道とは違い、建物が既に建ち並んでいるため、整備の方向性も全く変わってきます。 P167「車と歩行者の共存」は不可能だと思います。 小山市のドライバーの運転の荒さは市民間でも良く言われていると思いますが、法定速度ひとつ守れないドライバーばかりです。 性善説での整備ではなく、物理的に抜け道に使えない、速度を出せない道路構造を増やすような計画にしてください。 車道を狭くし歩道を作るなど、現状の道路の車道配分を見直したり、ゾーン30 プラスなど「道路の拡幅以外のインフラ整備」の記載をお願いします。	B	・ご指摘を踏まえ、第3章(P34～35)について、都市部でも狭い道路・歩道に関する課題がある旨を追記します。 ・第5章行政分野別ビジョンにおいて、空間配分につきましては、ウォークアブルな空間を前提にしながら、歩行者・自転車・公共交通・自家用車それぞれの利便性が調和する未来の実現を目指していきたいと考えています。
19	P169	おーバスの重要性がますます高まっているため、公共サービスとして運行経費を確保しながら利便性をさらに高めていくことが… →なぜ P167 で「元々自動車移動の割合が高く過疎化が進む田園部～都市環境が悪化していくことが懸念されます。」 と、この先も田園部の生活を維持する為にバス増便やデマンドバスで補完することは困難であり、限界だと理解しているのに、おーバスの利便性を上げる話になってしまうのでしょうか。 まるで 30 年後も田園部の住環境を無理してでも維持しようとしているように見え不自然です。 誰もが認識している通り 30 年後さらに人口が減るのは確実です。 そんな未来で今の子どもたちに「田園部の限界集落を支えましょう」と負担を増やすことは絶対に避けなければならないと考えます。	B	・ご指摘を踏まえ、行政分野別ビジョン13公共交通「公共交通で市内がつながり、過度に自家用車へ依存しないまち」中の文章について、見直しを行います。 ・「おーバスの増便」の表記を、「おーバスは新たなデジタル技術の開発などにより一層便利になり」と修正します。

		あくまでオーバスは「いま郊外の限界集落に定住してしまった住民への応急処置」です。 この記載では「オーバスは増便させるので、この先も郊外に住めます」と誤解されるような内容に見受けられます。 居住区を中心に集めなければいつまでも居住地は散らかったままで、結果的に子供たちは崩壊した集落の整理を余儀無くされます。 住民がいなくなる地域は早めに整理し無理に維持することをやめ、少しずつ居住地が纏まっていくよう誘導すべきです。それがコンパクトシティであり持続可能な仕組みだと考えます。		
--	--	---	--	--