

東金市第2次都市計画マスタープラン全体構想（素案）に係るパブリックコメント実施結果

本市では、令和2年7月1日から7月31日までの期間、「東金市第2次都市計画マスタープラン全体構想（素案）」についてのパブリックコメントを実施しました。

いただきました御意見及びそれに対する本市の考え方を、以下のとおりまとめましたので、公表いたします。

※提出された御意見につきましては、趣旨を損なわない範囲で要約させていただきました。

1. パブリックコメントの実施結果

- (1) 意見の提出者数 3名
意見数 9件

2. 意見の区分と対応内容

対応区分	対応内容	件数
A	意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	1
B	意見の趣旨等が素案に盛り込まれていると考えるもの	3
C	素案どおりとし、今後の施策の参考にするもの	5

No.	区分	意見内容	意見に対する本市の考え方
1	A	新型コロナウイルス禍の影響から、仕事等が在宅でテレワーク化されることがニーズとなっているため、テレワーク向けの優良な居住地の確保をしてはどうか。	社会状況の変化に対するニーズへの対応は必要と考えており、住宅施策の中で計画に盛り込みたいと考えています。
2	C	旧県立東金病院の跡地を宅地化して、一般住宅、商店、公園、認定保育園等を誘致し、居住人口を増やす取り組みが必要と考える。	旧県立東金病院跡地については、既に民間事業者にて定期借地として30年間貸出しており（2049年）、本計画の期間（2040年）内での新たな土地利用の転換は難しいものと考えています。 居住人口の増加につきましては、都市づくりの基本方針のひとつである「誰もが移動しやすく快適に暮らせる都市づくり」の記載内容（P68）の取り組みを中心に、良好な居住環境の形成をしていくことが移住・定住につながるものと考えています。

3	B	<p>台方交差点（信号表記：台方十字路）の渋滞緩和、押堀・砂郷・福俵地区の地域発展のため、押堀インターチェンジから福俵区まで直進道路（国道128号）を延伸させる道路計画が必要と考える。</p>	<p>ご意見の道路整備につきましては、市街地交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支える観点から必要と考えており、素案の中に記載しています（P64）。</p>
4	C	<p>東金駅西口ロータリーから西側の道路2本目までの一画を、東金の玄関口として、東金市主導での再開発が必須と考える。</p> <p>一方通行の市道を挟んで、前後の土地を持っている方もおり、高齢化も進んでいるだけでなく、建物の建て替え前であるため、西口エリアという広い範囲ではなく、まずは一区画から実績をつくり、そこから広げていくことを提案する。</p>	<p>行政主導による小区画から始める再開発についてご意見をいただきましたが、都市計画上の観点からは、都市全体の土地利用を総合的かつ一体的に勘案した上で判断すべきものであり、まずは駅西側地区における都市づくりの考え方や開発エリアを整理した上で、エリア内での計画的な土地利用の一環として小規模な開発が進められるものと考えています。</p> <p>素案では、駅西側での土地利用について、既存ストックや個々の宅地を利活用しながら持続的な更新を図っていく考えとしています。（P62）</p>
5	C	<p>東金駅前に公共施設と民間活力を利用して複合的な施設（ビル）を建設することで、人々が集まるようになり、JR利用者も増加し、これらの効果により雇用の増加と人口増加にもつながるものと考えます。</p>	<p>ご意見をいただきました点につきましては、東金駅前という地区限定ではございませんが、公共施設の再編・再配置や複合的な施設利用により、新たな交流とにぎわいの場を創出するための取り組みを進める考えとしています。（P63）</p>
6	C	<p>首都圏中央連絡自動車道と県道東金源線が交差する箇所へのスマートインターチェンジの新設について、近くにICがある、この付近は圏央道が高架になっている、周辺人口が少ない、費用対効果が少ないなどの点から産業拠点化の削除を提案する。</p>	<p>首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）の県内全線開通の波及効果を最大限に生かし、産業の活性化、地域振興、防災力の向上の観点からスマートインターチェンジの整備と周辺地域での産業集積を推進していく考えとしています。</p> <p>スマートインターチェンジや産業集積</p>

			地の具体的な場所につきましては、地域振興策や費用対効果も充分考慮しながら、最適な箇所を選定していく考えとしています。
7	B	これからの20年は、自転車と散歩を楽しむ人が増えると思われませんが、多くの利用は国道と県道であるため、国道・県道の整備主体に対し強い働きかけをしていく旨の記載を提案する。	ご意見のとおり、健康志向や自然と親しむ意向が高まることも想定し、「歩行者・自転車の利用環境の整備」を分野別方針のひとつとしており、これらを包括した移動しやすい道路ネットワーク構築の観点から、国・県への働きかけを行っていく旨の記載をしています。(P71)
8	B	駅前の駐輪場は近隣市町より使い勝手が悪く、狭いため歩道に駐輪せざるを得ない場合もある。そこで、市独自事業として「駅前駐輪場の整備」を計画に入れることを提案する。	通勤・通学をはじめ多くの人に公共交通の利用を促すため、都市づくりの取り組みに合わせた駅前駐輪場の整備・改修は有効な取り組みのひとつと考え素案の中に記載しています。(P64、P70) なお、駐輪場の現状といたしましては、利用者に対する駐輪台数は充足しており、整理員による巡回整理により大きな問題は発生していないものと考えておりますが、ご意見のあった歩道等への駐輪対策につきましては、今後、その防止に向けた啓発等を行っていきたいと考えています。

9	C	<p>計画期間が、上位計画である総合計画の10年間に対し、20年間で長すぎる。最終目標を2年ごとに分割（中間計画）し、そのつどPDCAを回して目標を達成する計画に変更することを提案する。</p>	<p>都市計画は、その目的の実現には時間を要するため、中長期的な視点から定める必要があり、20年程度の長期展望のもとに、10年を中間年次として検証していくことが都市計画の基本的な考え方となっています。</p> <p>よって、目標年次は素案どおり20年後の2040年（令和23年）とします。</p> <p>計画見直しの考え方については、P5に記載しており、10年後の総合計画改定に合わせた検証は必要と考えています。</p> <p>なお、PDCAサイクルによる進行管理については、総合計画と連動した進捗管理を現在検討しています。</p>
---	---	---	--