

パブリックコメントのご意見と市の考え方(案)

■パブリックコメントでのご意見を受けて、計画案に反映するもの

【第3章 全体構想 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(1)	<p>【P28】</p> <p>・「風水害、地震等が起こることを前提として、土砂災害や津波が発生しやすいエリア」と記述されているが、佐賀市では津波よりも浸水や高潮被害の方を記載した方が良いのではないかと。</p>	<p>・ご指摘のとおり、災害発生の高頻度が高いと想定される内容を踏まえた記載に修正したい。</p> <p>修正案（「<b>浸水</b>」を追記）  「～前提として、土砂災害や津波、<b>浸水</b>が発生しやすいエリアなど～」</p>
(2)	<p>【P31】</p> <p>・長崎自動車道と佐賀唐津道路とが一部区間で重複しているように見えるので、重複していないことが分かるように修正した方が良いのではないかと。</p>	<p>・線の太さの関係で重なって見えていたため、重ならないよう修正したい。</p> <p>修正案  <b>図面修正のとおり</b></p>
(3)	<p>【P31】</p> <p>・糸島市を記載するのであれば、鳥栖市、武雄市、久留米市も記載した方が良いのではないかと。</p>	<p>・ご指摘のとおり、将来都市構造図の範囲内に位置する都市については、名称を表記する形に修正したい。</p> <p>修正案  <b>図面修正のとおり</b></p>

【第5章 分野別方針 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(4)	<p>【P50】</p> <p>・水害・土砂災害の方針について、3項目の方針は「努めます。」と表記されているが、他の2項目については、「推進します。」「図ります。」と表記されているため、特別な意図がなければ同等の表記にしたほうがよいのではないか。</p>	<p>・ご指摘の項目について、文章の構成を見直し、誤解のない表現に修正したい。</p> <p><b>修正案</b>  <b>急傾斜地における地震や集中豪雨に伴う土砂流出、土石流、がけ崩れなどを防止するため、急傾斜地崩壊防止事業を推進します。</b></p>

【参考 佐賀市の現況 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(5)	<p>【P64】</p> <p>・平均気温の推移しか記載していないが、温暖化にともなう強い降雨強度の増加による浸水被害や土砂災害の増加、平均海面水位上昇による沿岸域の高潮の増加が課題となっており、降水量の推移も記載した方が良いのではないか。</p>	<p>・ご指摘のとおり、降水量の推移についても、平均気温の推移と併記する形でグラフ及び文章を修正したい。</p> <p><b>修正案</b>  <b>(文末に「また、年間降水量については、令和2年(2020年)に観測史上最高の値を記録しました。」を追記)</b></p>

■その他のご意見

## 【第2章 都市づくりの課題 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(1)	<p>【P17】</p> <p>・本市の現況において、昭和40～60年代に開発された住宅団地の高齢化に伴う空き家の増加、50戸連たんによる郊外開発の増加、高速鉄道である西九州新幹線、オスプレイ配備に伴う自衛隊駐屯基地の整備について何らかの記載が必要ではないか。</p>	<p>・住宅団地に限らず空き家・空き地の増加や50戸連たん制度の運用については、本市においても検討すべき事項として認識している。</p> <p>ご指摘のとおり都市づくりの重要な課題ではあるが、具体的な案件であるため、本計画においては都市の全体的な課題を示す「第2章 都市づくりの課題」での記載ではなく、より具体性のある「第4章 ゾーン・拠点別方針」等で取組方針をお示している。</p> <p>また、西九州新幹線については、整備方針等が明確に定まっていないため、記載していない。</p> <p>駐屯地については、九州佐賀国際空港のエリア内にある施設として認識している。</p>
(2)	<p>【P17】</p> <p>・都市づくりの課題として、人口減少・少子高齢化だけによるものではなく、激甚化・頻発化する風水害、インフラの老朽化が急速に進展している状況下で、立地適正化計画による居住誘導や基盤施設の撤去・再編を踏まえた土地利用を推進して、持続可能なまちづくりを進めていく必要があると記述した方が良いのではないか。</p>	<p>・ご指摘のとおり、立地適正化計画の取組の必要性や基盤施設の撤去・再編は、持続可能なまちづくりを進める上で重要な課題ではあるが、具体的な案件であるため、本計画においては都市の全体的な課題を示す「第2章 都市づくりの課題」での記載には至っていない。しかし、より具体性のある「第4章 ゾーン・拠点別方針」、「第5章 分野別方針」においては、それらの課題を踏まえ</p>

		<p>た内容をお示ししており、いただいたご意見については、個別計画との整合を図りながら、原案のまま本計画に反映していきたい。</p>
(3)	<p>【P17、P26】</p> <p>・「佐賀駅周辺を中心に商業・業務機能が集積するにぎわいのある都市空間とともに、良好な住環境が形成されます。」というのは、実情から考えると本市の現況ではないのではないか。</p> <p>都市づくりの目標の中で、「コンパクトで快適な住環境を創出する」と記載があることから、願望なのではないか。</p>	<p>・佐賀市は、都市計画区域における市街化区域の割合がおよそ13%と全国的に見ても既に市街地がコンパクトにまとまった都市であり、商業施設や医療施設、教育文化施設などの都市機能の集積状況は佐賀駅を中心に市街化区域内が最も高くなっている。</p> <p>また、区域においては、これまで土地区画整理事業等を実施し、良好な住環境を形成してきた経緯がある。</p> <p>一方で、人口減少、少子高齢化社会の加速が見込まれる社会情勢においては、さらなるコンパクトな都市づくりに向けた取組を進めるべきと考えており、そのためご指摘のあった内容を本計画で都市づくりの目標としてお示ししている。</p>

【第3章 全体構想 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(4)	<p>【P20】</p> <p>・「都市計画の基本理念」について、人口減少・少子高齢化、激甚化・頻発化する風水害、インフラの老朽化が急速に進展している状況下で、立地適正化計画による居住誘導・集約や基盤施設の撤去・再編を踏まえ、逆線引きも視野に入れた土地利用を推進して、持</p>	<p>・「都市計画の基本理念」の内容については、本市の都市計画における総合的な指針となるため、ご指摘である立地適正化計画の運用や基盤施設の撤去・再編、区域区分の方針などの具体的な内容の記載には至っていない。</p> <p>ご指摘の「線引き」は従来の規制による</p>

	<p>続可能なまちづくりを進めていく必要があるとの記述も記載した方が良いのではないか。</p>	<p>まちづくりであるが、国が居住と都市機能の緩やかな誘導を推進していることから、国の方針に基づき、時間軸を持って緩やかに立地をコントロールしていきたいと考えている。</p>
(5)	<p>【P22】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P67人口流動では、鳥栖市や武雄市、久留米市の交流人口が多いのに、ポンチ絵では、唐突に糸島市が記載されている。高次都市機能の集積・強化では、医療や教育、商業等の連携強化を前提とした公共交通ネットワークの再構築を考えていくべきですが、糸島市の記載が必要なのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀中部地域の4市町をベースに隣接都市および高規格道路で繋がる都市を記載し、地理的なつながりを示している。</li> </ul> <p>あくまで、「広域連携を見据えたまちづくり」を分かりやすく図示したものであり、今後の取組、施策等の意図を持って示しているものではないということでご理解いただきたい。</p>
(6)	<p>【P28】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活基盤は、これまで平時の経済性を優先して、災害などの非常時の対応能力を減殺してきましたが、リダンダンシーの確保や一極集中から分散化による機能確保を目指した基盤整備の推進が必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「安定した生活基盤の整備」においては、ご指摘の視点を踏まえたハード整備や関連する具体的な取組は重要な事項であると考えている。</li> </ul> <p>今後本計画を運用する中で、いただいたご意見を参考に、各個別計画と連携しながら検討していきたい。</p>
(7)	<p>【P28】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの老朽化に対して、必要性の減少や地域のニーズ等に応じたインフラの廃止・除却や機能転換等を行う集約・再編の推進が必要になるのではないか。</li> </ul>	

(8)	<p>【P29】</p> <p>・軸が道路に偏っているようですが、JR長崎本線も記載すべきではないか。</p>	<p>・JR長崎本線は、将来都市構造図上に、国土地理院が定める地図記号と同じ表記で記載しており、改めて凡例に表示しなくても認識いただけることから原案のままをしたい。</p>
(9)	<p>【P29】</p> <p>・伊賀屋駅及び久保田駅周辺についても、設定箇所として記述が必要ではないか。</p>	<p>・将来都市構造図において、JR伊賀屋駅及び久保田駅については、他の駅同様、鉄道線のライン上に表記しており、各駅については現状の表記にとどめたい。</p> <p>一方で、「第4章 ゾーン・拠点別方針」の田園集落ゾーンでは、各駅の図中表記に配慮して、P29-31の将来都市構造図よりも具体的に表記しているとともに、各駅を踏まえた都市づくりの方針についても文章中に明記しているため、原案のまま進めていきたい。</p>

【第4章 ゾーン・拠点別方針 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(10)	<p>【P34】</p> <p>・各拠点において、想定されている人口規模や生活必需サービスについてより具体的に記述した方が分かりやすいのではないかと。(諸富・大和地域拠点と川副・東与賀・久保田地域拠点も市役所支所、公民館、公共施設となっており、違いがよく分からない。)</p>	<p>・諸富・大和地域拠点については、市街化区域であるため、公共交通などにより中心拠点やその他の地域拠点と都市機能を相互補完する拠点として想定している。</p> <p>一方、川副・東与賀・久保田地域拠点については、市街化調整区域にあり、それぞれの拠点は支所や図書館など今ある機能を保ち、既存集落を維持することを</p>

		<p>目的として位置付けている。</p> <p>ご指摘であるそれぞれの拠点の違いについては、市街化区域、市街化調整区域の違いと都市機能の享受という点において拠点周辺外からの活用があるかどうかの違いがある。</p> <p>都市計画の総合的な指針を示す本計画の性質上、人口規模や生活サービスの内容等に関する具体的な記載には至っていないが、詳細な分析や定義の設定について、いただいたご意見を踏まえて個別計画を運用する中で参考にしたい。</p>
(11)	<p>【P34-35】</p> <p>・都市機能を集積し、居住を誘導する「都市ゾーン」について、「中心拠点」の機能を活用するには公共交通の充実度も低く、自動車が必要であり、範囲が広すぎるのではないか。</p>	<p>・「都市ゾーン」については、ご理解いただいているとおり、都市機能を集積を図るとともに、誰もが安心して歩いて暮らせるコンパクトで快適な住環境を創出するゾーンとして位置付けている。</p> <p>一般的に都市機能と呼ばれる施設は市役所などの行政施設から食品スーパーに至るまで様々あるが、中心拠点に集約を進める施設として、行政、介護福祉、子育て、商業（百貨店）、医療、金融、教育・文化の機能を持つ施設などの高次都市機能を想定している。</p> <p>これら高次都市機能施設は、現状の施設の立地状況や市民の利便性等を踏まえ、中心拠点への誘導を図る方針としている。</p> <p>ご指摘のとおり中心拠点の都市機能を容易に活用していくためには、都市機能の集積とともに公共交通等の交通ネットワークによる市街地内及び各拠点間の</p>

		<p>アクセス性の向上を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が重要であり、中でも公共交通等の充実は重要な課題の一つであることから、その点については分野別方針の都市交通の内容をもとに取り組んでいく。</p>
(12)	<p>【P35】</p> <p>・現状、街のにぎわいが少ない中央大通りを「佐賀市リーディングエリア」として位置付けている意図は何か。</p>	<p>・「佐賀市リーディングエリア」については、佐賀駅を中心に自転車利用圏（半径 2km）の範囲をベースとして、古くから本市の経済の中心として栄えた中心市街地をはじめ、歴史・教育文化・スポーツ施設など、既に一定の都市機能が集積をしているエリアを位置付けている。</p> <p>具体的には佐賀駅からの徒歩、自転車利用圏内に市役所、SAGA サンライズパーク、佐賀市文化会館、県立図書館、県立美術館、県立博物館など、市民のみならず、市外の方の利用も想定される施設が集積しているエリアである。</p> <p>このように当該エリアは都市機能の集積度合いが最も高く、本市の都市づくりにおける重要なエリアであることから、中央大通りを含めた「佐賀市リーディングエリア」としてお示ししている。</p>
(13)	<p>【P40】</p> <p>・九州佐賀国際空港周辺を国際交流の拠点となるように促進するとしているが、空港があるだけで国際交流の拠点となるのか。自衛隊駐屯地もできることから、積極的に開発をしていく</p>	<p>・有明海沿岸ゾーン内で、国際交流の拠点となる土地利用の促進を位置付けている意図は、国外との往来を可能とする空港が位置することに加え、その先のヒト・モノのさらなる移動が可能となる有</p>

	<p>のでしょうか。空港と中心拠点との交通ネットワークを強化するとだけで十分ではないか。</p>	<p>明海沿岸道路などの広域交通ネットワークの整備も踏まえたものである。</p> <p>県内のインバウンド需要の取り込みや本市のさらなる魅力発信のため、都市計画分野において国際交流に資する土地利用を促すことを目的に当該ゾーンの取組方針としてお示ししている。</p> <p>具体的な国際交流となる拠点づくりの内容については、それぞれの担当部署と協議しながら検討していきたい。</p>
--	--	--

**【第5章 分野別方針 に関するご意見】**

	ご意見	市の考え方(案)
(14)	<p><b>【P43】</b></p> <p>・人口減少やインフラの老朽化、自然災害の激甚化・頻発化の状況下では、立地適正化計画なども踏まえながら、逆線引きも視野に入れた検討が必要となっているのではないか。</p>	<p>・ご認識いただいているとおり、人口減少など昨今の社会情勢下においてコンパクトな都市づくりを進めることは重要であると考えます。</p> <p>そのため、逆線引き、すなわち市街化区域から市街化調整区域に変更することも有効ではあるが、本市では令和6年4月公表の立地適正化計画により、都市機能の集積と緩やかな居住誘導による市街地へのコンパクトな都市づくりに取り組んでいる。</p> <p>当該計画で、市街化区域とほぼ同じ区域を居住誘導区域と設定しており、ご指摘の逆線引きを検討する前に、まずは当該計画の居住誘導区域に基づいたさらなるコンパクトな都市づくりを磨き上げたいと考えている。</p>

<p>(15)</p>	<p>【P50】</p> <p>・方針3の5項目目に記載している「幹線道路の無電柱化、上下水道の耐震化」について、方針1で記載した方が良いのではないかと。</p>	<p>・ご指摘のあった方針3の記載事項については、防災対策の全般的なものとして位置付けており、方針1、方針2のそれぞれにも関わる内容である。</p>
<p>(16)</p>	<p>【P50】</p> <p>・方針3の4項目目に記載している以下の「被害対象を減少させる対策」について、方針2で記述した方が良いのではないかと。</p> <p>「レッドゾーンの開発禁止や浸水ハザードエリアの開発抑制など、開発許可を見直し土地利用を規制する。」</p> <p>「災害リスクの低い地域への居住の誘導、移転の促進を推進する。」</p>	<p>ご指摘の「被害対象を減少させる対策」については、全般的な防災の対策であることから、原案のまま方針3の「避難・防災対策の方針」で記載し、個別計画と連携しながら取り組んでいきたい。</p>
<p>(17)</p>	<p>【P51】</p> <p>・公共施設の総合的な評価にあたり、築年数や利用状況、運営コスト、将来の需要等を総合的に評価するとあるが、平時の経済性を優先するのではなく、非常時の対応能力を踏まえて評価することを明記した方が良いのではないかと。</p>	<p>・公共施設の評価にあたっては、昨今の災害や事故の例もあり、非常時の対応能力を踏まえて評価するというのは重要な視点であると認識している。</p> <p>一方で、本項目の内容については、他部署が所管する計画の内容にも関わることから、原案の表記に留めている。</p> <p>なお、いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>(18)</p>	<p>【P51】</p> <p>・能登半島地震などの浄水場の浸水被害や埼玉県の下水道八潮市の道路陥没事故などから、一つの施設に</p>	

	<p>頼ると事故等が発生した場合、その影響が広範囲で長期に及ぶことが再認識されている。このため、施設を分散して事故等による影響範囲を小さくすることも重要で、評価項目に明記した方が良いのではないか。</p>	
--	--	--

## 【第6章 実現化に向けて に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(19)	<p>【P56】</p> <p>・市街地開発事業として、土地区画整理事業と市街地再開発事業をかなりのスペースを割いて記載してあるが、人口減少や厳しい財政の状況下で、これらの事業を将来実施する可能性は小さいと思われる。もう少し簡潔に記述した方が良いのではないか。</p>	<p>・「第6章 実現化に向けて」は、「第3章 全体構想」～「第5章 分野別方針」までの方針を実現するために活用できると想定されるまちづくりの手法の紹介や体制を記載したものである。</p> <p>ご指摘の「市街地開発事業」に関して、現時点で具体的な実施計画はないが、一般的な手法の一つとして記載している。</p> <p>手法の仕組みを文章で説明するよりも、より分かりやすくなるよう図やイメージをあわせて記載しているため、このような構成となっている。</p>

## 【参考 佐賀市の現況 に関するご意見】

	ご意見	市の考え方(案)
(20)	<p>【P66】</p> <p>・人口は2045年まで推計されているが、世帯数は2020年の実績値までしか記載されていない。推計値も記載できないか。</p>	<p>・都市計画マスタープランの将来推計人口は、都市計画制度の国のガイドライン「都市計画運用指針」に基づき、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)が算出している推計人口データを使用し</p>

		<p>ている。</p> <p>ご指摘のあった世帯数については、社人研でも市町村単位の推計は算出されておらず、国勢調査で分かる実績値のみお示ししている。</p> <p>社人研算出による世帯数の推計値がないために、将来推計人口データとの整合がとれた世帯数推計値が算出し難いことから実績値の記載にとどめたい。</p>
(21)	<p><b>【P72】</b></p> <p>・空き家率の推移を記載しているが、全体の内訳として、市街地や田園集落、山村集落などのゾーン別の内訳を記載できないか。</p>	<p>・空き家率の推移については、都市計画の総合的な指針となる本計画の性質上、市全体としての課題をお示すために記載している。</p> <p>ご指摘のあった空き家率のゾーン別内訳については、より細かな分析が必要となることから、個別計画において分析を進める上でご意見を参考にさせていただきたい。</p>
(22)	<p><b>【P85】</b></p> <p>・JR長崎本線の駅及び市街化区域しか記載していないが、東与賀、川副、久保田などの各支所をはじめとする施設の位置も記載できないか。</p>	<p>・浸水想定区域の図面については、都市計画区域の状態をお示すために掲載している。</p> <p>図面は、それぞれの担当部署作成のハザードマップをもとにしており、マップ上には各支所や避難所等の施設の位置も記載しているため、詳細な施設等の位置確認については、ハザードマップを参照いただきたい。</p>