

小田原市低炭素都市づくり計画の策定に対する市民意見の募集結果について

1 意見募集の概要

政策等の題名	小田原市低炭素都市づくり計画
政策等の案の公表の日	平成26年7月1日（火）
意見提出期間	平成26年7月1日（火）から7月30日（水）まで
市民への周知方法	意見募集要項の配布 (市ホームページ、市内公共施設、都市政策課窓口)

2 結果の概要

提出された意見は、次のとおりです。

意見数（意見提出者数）	17件（2人）
インターネット	1人
ファクシミリ	0人
郵送	0人
直接持参	1人
無効な意見提出	0人

3 提出意見の内容

パブリックコメントで提出された意見の内容とそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

〈総括表〉

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、政策等に反映したもの	3
B	意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの	3
C	今後の検討のために参考とするもの	11
D	その他（質問など）	0

〈具体的な内容〉

(1) 序章 低炭素都市づくり計画について

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
1	上位・関連計画と低炭素都市づくり計画の関係性を示した図が分かりにくい。	A	ご意見を踏まえ、一部加筆します。

(2) 1章 小田原市の現況と課題

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
2	自動車流入抑制の極端な方法、例えば市民が不自由を強いられる交通規制、災害時の円滑性を阻害するような規制には反対である。	C	自動車の強制的な流入抑制をするのではなく、適正な駐車場配置等により過度な自動車の流入を抑制し、歩行者や自転車が利用しやすい空間づくりを進め、にぎわい空間の創出を図るものです。
3	コラム「二酸化炭素排出量と都市構造」において、「人口密度を高めることで二酸化炭素排出量の少ない都市を目指す」ことに固執するのは危険であり、二酸化炭素の総排出量に視点を向けて考えるべきである。 市中心部の人口密度は現状以上に増加させるべきではない。	C	今後、人口減少が進むことで人口密度も低下してしまいます。市民の利便性の確保や、行政コストを効率化するためにも、人口密度の維持もしくは増加させる必要があると考えています。

(3) 3章 低炭素都市づくりの方針

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
4	「小田原駅周辺の中心市街地では、都市施設の更新や商店街の活性化、街なか居住を推進し、居住者だけでなく来訪者にも魅力ある空間づくりを進めます。」に対し、雇用、観光等優先して並行に進めてほしい。市民生活の犠牲の上に低炭素計画を乗せてはならない。	C	本計画は、都市計画や都市づくりを通じて、都市の低炭素化を促進することを目的とするものであり、雇用、観光等については対象としていませんが、市中心市街地活性化基本計画等と連携して取り組んでいきます。
5	自転車利用促進、ネットワーク整備は賛成。	B	市自転車ネットワーク計画と連携して取り組んでいきます。
6	小水力発電、地下水利用は賛成。	B	水を豊富に有する本市の特性を踏まえ、小水力発電や地下水熱の導入を検討していきます。
7	エネルギーに関して、市独自のスマートグリッドの研究・導入をしてはどうか。	C	本計画は、市独自のスマートグリッド（次世代送電網）の研究については対象としていませんでしたが、今後の実用化を踏まえ、再開発や建物更新時に導入を検討します。
8	小田原駅周辺、鴨宮駅周辺、国府津駅周辺を集約拠点地域としているが、その線引きした地域の設定根拠を明確に記載しないと、今後の具体的施策の目的・効果がぼやけてしまう。	A	ご意見を踏まえ、計画に設定根拠を記載します。 集約拠点地域の設定に当たっては、①駅からの距離（徒歩圏）、②再開発が必要である一号市街地、③地形地物（幹線道路等）、④市の従前からの取り組み等を考慮しています。
9	集約拠点地域の低炭素化の施策について、「共同建て替え等の誘導」や「複合施設（居住機能・生活サポート機能）の誘導」とあるが、実際に誘導するような補助制度	C	ご意見のとおり補助制度拡充の必要性は認識しておりますので、今後、検討していきます。

	<p>(優良建築物等整備事業)の対象が小田原駅周辺集約拠点地域だけのようなので、より集約化を図るためには、その他の拠点地域への拡充が必要である。</p>		
10	<p>環境負荷のない建物（ZEHやZEB）の導入・更新についても現時点ではかなり負担が大きいので、推進するためには補助制度の導入も必要である。</p>	C	<p>国の日本再興戦略では、2020年までに新築住宅及び新築建築物の省エネ基準への適合を段階的に義務化し、2030年までに新築住宅及び新築建築物の空調・給湯・換気・照明設備等のエネルギー消費量を年間で実質ゼロ以下とすることを目標としていますので、まずは、国の動向を注視していきます。</p>
11	<p>国府津駅のレイアウト見直しは賛成。</p>	B	<p>国府津駅の駅前広場においては、レイアウトの見直しや、利用車両の待機方法・場所等の改善等により交通結節機能の向上を図ります。</p>
12	<p>国府津駅周辺集約拠点地域が西側に偏っているが、本文中に「鉄道駅を中心に多様な交通機能と生活サポート機能・居住機能が集積・・・」とあるように、ある程度東側も地域設定の方が良い。</p>	A	<p>ご意見を踏まえ、計画に反映します。 平成20年度まで実施した国府津駅周辺地区の都市再生整備計画の区域に準じて設定しましたが、駅東側も含めた徒歩圏で国府津駅周辺の一号市街地に準じた区域を、本計画の国府津駅周辺集約拠点地域に設定します。</p>

(4) 4章 低炭素都市づくりにおける二酸化炭素排出量の削減効果

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
13	みどり分野でも、効果の何らかの目安があると良い。	C	みどり分野については、施策ごとの二酸化炭素排出量の削減効果を数値化することが困難なため、施策のみを掲げています。
14	廃棄物減量施策も必要ではないか。	C	本計画は、地球温暖化対策促進計画の民生（家庭・業務）部門及び運輸部門の削減効果の一部を担うものであり、廃棄物部門については、地球温暖化対策促進計画により取り組んでいきます。

(5) 5章 低炭素都市づくり計画の実現に向けて

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
15	マスタープランと並行した見直し時期の10年は長く、市の環境、世の中の技術等から5年ほどが良いのではないか。	C	本計画は、都市計画や都市づくりを通じて、都市の低炭素化を促進することを目的とするものであり、効果発現までの期間が長く必要なことから、本計画の見直し時期については、概ね10年ごとを予定していますが、必要に応じて見直します。
16	市独自の削減施策の継続的实施、新規施策の研究、市民意見・アイデアの活用等も取り入れたらどうか。	C	本計画に示した各分野の取り組みについては、住民や事業者のみなさまと連携して取り組みを推進していきます。
17	P D C AサイクルのCに市民チェックの場があると良い。	C	