

「第3次東広島市都市計画マスタープランの一部改定（案）」に係る
パブリックコメント（意見公募）の実施結果について

1 実施概要

（1）実施期間

令和8年6月1日（月）から6月30日（火）

（2）実施方法

- ・周知方法：広報紙、ホームページ、SNS、チラシの配布（閲覧窓口）
- ・閲覧場所：市役所（都市計画課）、各支所（地域振興課）、各出張所及びホームページ

2 実施結果

（1）意見総数及び意見提出者数等

項目	内容
意見総数	51件 ※意見は複数提出可能であるため、提出者数と一致しません。
意見提出者数	個人：20人 団体：1団体
地域別提出者数 （個人）	西条町：15人、八本松町：2人、黒瀬町：1人、河内町：1人 広島市（東広島市内勤務者）：1人
年代別提出者数 （個人）	10代：2人、20代：7人、30代：3人、40代：4人、50代：1人、 60代：3人

（2）提出意見の内訳

項目	件数
次世代学園都市ゾーンのまちづくりに関する意見	9件（計画書への反映：3件）
土地利用に関する意見	1件
都市施設（道路）に関する意見	6件
都市施設（公共交通）に関する意見	17件（計画書への反映：1件）
都市施設（公園・緑地）に関する意見	2件
全般に関する意見	6件
その他 ※ご意見の内容が「賛否の意思のみ」又は「都市計画 マスタープランの対象とする事項ではないもの」 のため、公表対象外とします。	10件
計	51件（計画書への反映：4件）

3 提出意見と市の考え方

(1) 次世代学園都市ゾーンのまちづくりに関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	地域別構想（西条地域）の「拠点の整備方針」について、広島大学周辺地区においては、大学キャンパス、既成市街地及び新たな市街地が一体となり、土地利用、交通及び空間形成などの都市機能を総合的に発揮するとともに、データ活用やエリアマネジメントを取り入れた、世界から起業家や研究者が集まり交流する特定機能拠点の形成を目指す旨を計画へ記載することを求める。	本市では、令和7年3月に「東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり」を策定し、「広島大学周辺地区」と「吉川地区」を次世代学園都市ゾーンとして位置付け、イノベーションを創造し、世界から起業家や研究者が集まる持続可能で成長するまちづくりを進めることとしております。いただいたご意見を踏まえ、広島大学周辺地区における拠点の整備方針を見直しました。 【計画書の見直し案 ※見直し箇所：下線部】 ＜第4章 地域別構想（西条地域）「3 地域別構想（1）拠点の整備方針」（P81）＞ ・広島大学周辺地区において、住環境の充実やまちの国際化による国際学術研究都市としての総合的な魅力の向上を図るとともに、 <u>市・大学・民間企業が連携しながら、イノベーションを創出し、世界から起業家や研究者が集まる持続可能なまちづくりを推進する。また、吉川地区との拠点間の連携により、次世代学園都市ゾーンとして一体的なイノベーション環境の創造を図るなど、新たな都市機能を備えた拠点を形成</u>
2	地域別構想（西条地域）の「都市づくりの重点地区」について、広島大学周辺地区においては、広島大学キャンパス、下見学生街及び新たな市街地が一体となった地区形成を目指し、「一体的な市街地の形成」や「地区全体での都市機能の充実」といった表現による計画の記載内容の見直しを求める。	広島大学周辺地区におきましては、「東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり」に基づき、広島大学キャンパス、既成市街地（ブラウンフィールド）及び新市街地（グリーンフィールド）が一体となったまちづくりを目指しております。いただいたご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 【計画書の見直し案 ※見直し箇所：下線部】 ＜第4章 地域別構想（西条地域）「3 地域別構想（2）都市づくりの重点地区」（P82）＞ ・広島大学周辺地区において、 <u>広島大学キャンパス、既成市街地（ブラウンフィールド）及び新市街地（グリーンフィールド）が一体となり、地区全体の都市機能の充実を図ることで、次世代学園都市にふさわしい市街地を形成</u>
3	地域別構想（西条地域）の「土地利用及び市街地形成の方針」について、下見地区においては、沿道型商業施設として位置付けるのではなく、広島大学周辺地区全体を一体として捉え、新たな市街地の形成とあわせて、商業・サービス機能の集積を図る旨を計画へ記載することを求める。	広島大学周辺地区におきましては、「東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり」に基づき、広島大学キャンパス、既成市街地（ブラウンフィールド）及び新市街地（グリーンフィールド）が一体となったまちづくりを目指しております。いただいたご意見を踏まえ、計画内容を見直しました。 【計画書の見直し案 ※見直し箇所：下線部】 ＜第4章 地域別構想（西条地域）「3 地域別構想（3）土地利用及び市街地形成の方針」（P83）＞ ・ <u>広島大学周辺地区における、学生、研究者、地域住民及び来訪者などの多様な活動を支える商業・サービス機能の充実（※項目追加）</u>
4	広島大学の学生が卒業後も東広島市で働き続けたいと思えるよう、魅力的な企業を増やし、若者が市外へ流出することなく定着できる環境づくりを求める。	本市では、「東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり」を推進し、先端産業をはじめとする多様な産業の集積や雇用の創出に取り組んでいるところでございます。今後も、若い世代が地域で働き、暮らし続けることができる魅力あるまちづくりを推進してまいります。
5	次世代学園都市ゾーンにおいて集積が進む半導体関連企業への就職につながるよう、インターンシップや合同プロジェクトなどを通じて、学部を問わず幅広い学生が地元企業との接点を持てる仕組みづくりを求める。	
6	広島大学周辺地区における計画的市街地誘導地区について、図示範囲が細長い形状となっているため、まとまりのある新たな市街地形成が可能となるよう、区域の見直しを求める。	広島大学周辺地区のまちづくりにつきましては、現在、市・大学・民間企業が連携して検討を進めております。計画的市街地誘導地区につきましては、今後、まちづくりの一定の方向性が定まった段階で、土地利用のあり方などを踏まえながら、必要に応じて区域の見直しを検討してまいりたいと考えております。

番号	意見要約	市の考え方
7	スマートシティの推進に当たっては、多言語対応を前提としたデジタルサービスの構築や、行政サービスを一元的に利用できる多言語対応の「市民ダッシュボード」の整備を求める。	広島大学周辺地区において形成するスマートシティにおきましては、世界の若者や研究者等に選ばれるまちを創造することとしており、こうした方々を含めた多様な人材に円滑な行政サービスを提供するため、多言語対応の充実が重要であると考えております。いただいたご意見につきましては、今後の多言語対応の充実に向けた取組みの参考とさせていただきます。
8	小型モビリティサービスの実証実験を広島大学で行っているが、導入に当たっては、本市の道路環境の問題点（舗装の劣化、歩道の段差、狭あいな車道など）を把握するとともに、他都市の事例も参考にしながら、利用者の安全性を十分に検証した上で、慎重に検討することを求める。	小型モビリティサービスの導入に当たっては、安全性の確保が重要であると認識しております。なお、現時点では、市の取組みとして公道での実装を予定しているものではございませんが、今後の検討に当たっては、道路環境や安全性への影響なども十分に踏まえながら、小型モビリティに限定することなく、将来の移動手段について幅広く検討してまいりたいと考えております。加えて、広島大学スマートシティ共創コンソーシアムにおいて実施している電動マイクロモビリティの実証実験では、利用エリアを限定し、危険性のある場所への進入を制御できる仕組みを活用するなど、安全性に配慮した検証を行っております。今後は、当該実証により得られる利用状況や安全性に関する知見、利用者の意見等も踏まえ、危険箇所への対応やモビリティの種類も含めた検討が進められるよう関係者と連携してまいります。
9	吉川工業団地周辺において、横断歩道の設置などの安全対策の充実を求める。	吉川工業団地周辺では、今後、県道及び市道の道路改良工事を予定しております。道路改良工事の検討に当たり、横断歩道や歩道の設置を含め、関係機関と連携しながら交通安全対策について検討してまいりたいと考えております。

（２）土地利用に関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	中小規模の商業施設が分散的に立地しているものの、市内だけでは買い物需要を十分に満たせず、休日などに広島市内へ買い物に行く状況があることから、多様な商品やサービスを提供する大型商業施設の立地を求める。	商業施設の立地につきましては、民間事業者の投資意向や市場動向などを踏まえて進められるものであり、市が直接立地を決定するものではございません。本市といたしましては、用途地域などの土地利用規制や都市計画制度を活用しながら、地域の実情に応じた適切な土地利用の誘導に努めてまいります。

（３）都市施設（道路）に関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	自転車の走行空間や段差の解消など、自転車が安全かつ快適に通行できる道路整備が十分でないことから、自転車利用の促進や交通安全の向上に向けて、歩行者、自転車及び自動車が分離された道路空間の整備を求める。	自転車利用の促進や交通安全の向上を図るためには、安全な道路空間の確保が重要であると認識しております。今後も、道路整備に当たりましては、歩行者、自転車及び自動車の安全性や利便性に配慮しながら、適切な道路空間の確保に努めてまいります。
2	西条駅前のブルーバールや下見地区の歩道において、歩道への乗入れ部の縁石が高く、自転車で通行する際に大きな衝撃が生じて危険であるため、今後の歩道整備に当たっては、縁石の高さを低くするなど、自転車利用者に配慮した道路整備を求める。	歩道への乗入れ部における縁石につきましては、歩行者の安全を確保するため、車道と歩道を分離する施設として、関係基準に基づき整備を行っております。今後も、道路整備に当たりましては、歩行者及び自転車利用者の安全性や利便性に配慮しながら、適切な道路空間の確保に努めてまいります。
3	新たに道路を整備する際には、自転車利用者の安全性及び利便性の向上を図るため、歩道への乗入れ部における縁石の高さを低くするなど、自転車利用者に配慮した道路整備を求める。	
4	自転車・歩行インフラについて、郊外部では、自転車及び歩行者の通行空間の不足や照明不足などにより安全性が低いことから、安全点検の実施や自転車走行空間、照明等の整備による安全な交通環境の確保を求める。	安全な道路空間の確保につきましては、重要な課題であると認識しております。今後も、道路整備に当たりましては、歩行者、自転車及び自動車の安全性や利便性に配慮しながら、適切な道路空間の確保に努めてまいります。
5	都市計画道路下条磯松線の整備は、現在事業中の区間で一旦終了するのか。教育文化センター前から清水川神社付近までの区間については、道路幅員が狭く、学生の通学時に危険であることから、道路拡幅など、安全な通行環境の確保を求める。	都市計画道路下条磯松線につきましては、現在、八本松駅前土地区画整理事業において、八本松中学校横までの区間の整備を進めております。また、八本松中学校横から市民グラウンド東側の交差点までの区間につきましても、引き続き事業化に向けた検討を進めているところです。なお、市民グラウンド東側の交差点から清水川神社付近までの区間につきましては、現時点では具体的な整備時期は決定しておりませんが、今後、各種事業の進捗状況や当該地区周辺の交通状況を踏まえながら、安全な通行環境の確保に向けて必要な対応を検討してまいりたいと考えております。

番号	意見要約	市の考え方
6	八本松駅北側について、道路幅員が狭く、送迎車、歩行者及び自転車が錯綜し、危険な状況となっている。川上地区などにおいては宅地化が進み、今後も駅利用者の増加が見込まれることから、駅前広場や道路の整備など、安全な交通環境の確保を求める。	八本松駅北側の県道につきましては、道路整備が早期に進められるよう、道路管理者への要望を行っているところでございます。いただいたご意見につきましては、関係部局と情報共有を図るとともに、道路管理者へ引き続き要望してまいります。

（４）都市施設（公共交通）に関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	23 ページに記載のある東広島駅の利用者数について、コロナ禍により利用者数が減少した令和２年を起点として増加傾向にあると評価しているが、コロナ禍以前の状況と比較した場合、十分な利用者数の増加といえるか疑問である。また、東広島駅の利用者が少ない要因として、広島大学や主要地域へのアクセス便数の不足や、新幹線が主に「こだま」のみの停車となっていることなどにより、東広島駅の利便性が十分に発揮されていないことが考えられる。	「各駅別乗車人員の推移」につきましては、直近５年間の統計データを掲載していることから、コロナ禍以降の数値となっておりますが、方針や施策の検討に当たりましては、コロナ禍以前の利用状況や推移も踏まえて行っております。なお、東広島駅の利用者数につきましては、概ねコロナ禍以前の水準まで回復している状況（H29：1, 295/日）であるため、いただいたご意見を踏まえ、ＪＲ各駅別乗車人員の推移の説明に関する表記を見直しました。 また、東広島駅の利便性向上につきましては、山陽新幹線の増便対応を鉄道事業者に加え、国や県に対しましても、継続して要望を行ってまいります。 【計画書の見直し案 ※見直し箇所：下線部】 ＜第１章 東広島市の現状と都市づくりの課題 「２ 東広島市の現状（７）都市施設など」（P23）＞ ・東広島駅の乗降客は、 <u>コロナ禍により大きく減少しましたが、現在は概ねコロナ禍以前の水準まで回復しています。</u>
2	バス接近情報サービスの周知強化、見やすさの改善、多言語対応について、学生や留学生が利用しやすいよう、バスの現在位置や到着予定時刻を分かりやすく確認できる情報提供の充実や、多言語対応などの利用環境の充実を求める。	バス接近情報サービスは、広島都市圏バスロケサイト「くるけん」にて５ヶ国語による多言語対応でご案内しているところでございます。
3	学生、留学生、車を持たない住民を対象にした交通ニーズ調査の実施について、学生、留学生及び自家用車を持たない住民の移動実態や交通ニーズなどの調査の実施を求める。	利用者の移動実態や交通ニーズを把握することは重要であると認識しており、令和５年度に自動車以外の移動手段も含む市民の都市交通に関する意識調査を実施しており、今後も多様な利用者のニーズ把握に努めながら、公共交通施策の検討を進めてまいりたいと考えております。
4	広島大学、交通事業者、東広島市が連携した移動支援策の検討について、学生、留学生、研究者及び来訪者を含め、車を持たない人が安心して移動できる環境を整えるため、広島大学、交通事業者及び市が連携した移動支援策の検討を求める。	公共交通施策につきましては、交通事業者や広島大学などの関係機関と連携しながら検討を進めております。今後も市民や来訪者にとって利便性の高い公共交通ネットワークを形成してまいりたいと考えております。
5	西条駅と広島大学、広島大学と八本松駅を結ぶバス路線において、混雑や遅延が発生していることから、BRT の早期導入や交通渋滞対策を求める。	渋滞対策につきましては、混雑等が著しい箇所から順次対応を進めております。バス高速輸送システム（BRT）につきましては、導入検討を進めている状況でございます。
6	広島大学周辺と西条駅を結ぶバスの定時性・接続性の改善について、広島大学周辺と西条駅を結ぶバスは、遅延によりＪＲとの接続が悪化し、実際の移動時間が長くなっていることから、バスの定時性及びＪＲとの接続性の向上を求める。	西条駅と広島大学を結ぶバス路線につきましては、定時性や速達性の向上に向けて、バス高速輸送システム（BRT）の導入などの検討を進めております。併せて、西条駅におきまして、鉄道とバスの円滑な乗継ぎなど、公共交通の利便性向上に取り組んでまいりたいと考えております。
7	西条駅と広島大学周辺を結ぶ公共交通について、BRT の導入検討に当たっては、ブルーパール沿線だけでなく、下見街道沿線の利用者にも配慮し、下見街道を経由するバス路線の運行本数の増加や運行時間帯の拡大など、公共交通の利便性の向上を求める。	バス路線の運行につきましては、需要や採算性、運行体制などを総合的に勘案する必要があり、いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
8	西条駅から広島大学方面への夜間・深夜帯の移動手段の確保について、西条駅発広島大学方面のバスは夜間の最終便が早く、帰宅時の移動手段が不足していることから、自転車や徒歩、タクシーに頼らなくても安全に帰宅できるよう、深夜便や予約制乗合交通など、夜間の移動手段の確保を求める。	西条駅から広島大学方面への夜間・深夜帯の移動手段につきましては、需要や採算性、運行体制などを総合的に勘案する必要があるため、現時点で運行計画はございませんが、いただいたご意見につきましては今後の取組みの参考とさせていただきます。
9	公共交通と学生の移動について、郊外部の公共交通の利便性が低いことから、デマンド型交通やマイクロモビリティの導入、留学生向け交通支援制度の検討を求める。	公共交通の確保につきましては、需要や採算性、運行体制などを総合的に勘案する必要があり、いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。

番号	意見要約	市の考え方
10	公共交通の方針について、拠点間の連携に向けては、バス路線の充実や BRT の導入等に限定することなく、多様な交通手段の充実を検討することを求める。	拠点間の移動につきましては、鉄道・バスによる広域的な公共交通サービスの強化や導入検討を行っているバス高速輸送システム（BRT）などを位置付けているところです。いただいたご意見につきましては今後の取組みの参考とさせていただきます。
11	自動車に依存しない交通環境の実現に向けて BRT の導入検討を位置付けているが、BRT に限定せず多様な交通手法の検討も必要と思われる。	LRT（Light Rail Transit）など軌道系交通機関等との比較・検討を行った結果、事業効果等を総合的に勘案し、バス高速輸送システム（BRT）の導入検討を位置付けています。いただいたご意見につきましては今後の参考とさせていただきます。
12	BRT（自動運転・隊列走行を含む）そのものの魅力度は高くなく、本市の魅力を高める次世代モビリティのあり方を再度見直すべきと考える。BRT の取組みを進めるのであれば、BRT と他のモビリティの組み合わせやサブスク的な料金設定をすることが必要と考える。	
13	黒瀬地区から西条地区及び八本松地区へつながる公共交通（バス路線）の充実を求める。	黒瀬地区と西条地区を結ぶ公共交通につきましては、広域的な移動を支える路線として位置付けており、公共交通サービスの輸送機能の強化を図ることとしております。黒瀬地区と八本松地区を結ぶ公共交通につきましては、いただいたご意見を今後の取組みの参考とさせていただきます。
14	広島大学と広島市内を直接結ぶバスの一部復活又は実証運行について、広島大学関係者にとって、広島市内への移動には西条駅での乗換えが必要となり、時間的・身体的負担が大きいことから、以前運行していた広島大学と広島市内を直接結ぶバス路線について、需要の高い時期に限定した運行を含め、一部復活や実証運行などの再整備を求める。	広島市と東広島市を結ぶ高速バスは、利用者の減少等により令和6年4月に廃止されました。そのため、現時点で広島市方面への高速バス路線の運行計画はございませんが、いただいたご意見につきましては今後の取組みの参考とさせていただきます。
15	広島空港早朝便に対応した早朝特別便、予約制乗合タクシー、オンデマンド交通の導入について、広島空港の早朝便を利用する際、広島大学周辺から西条駅や広島空港へ向かう公共交通が十分ではなく、徒歩、自転車又はタクシーによる移動の負担が大きいことから、早朝特別便や予約制乗合タクシー、オンデマンド交通など、安全な移動手段の確保を求める。	広島空港の早朝便に対応した早朝特別便、予約制乗合タクシーなどの公共交通につきましては、需要や採算性、運行体制などを総合的に勘案する必要があるため、現時点で運行計画はございませんが、いただいたご意見につきましては今後の取組みの参考とさせていただきます。
16	広島空港へのアクセス（西条エアポートリムジン）について、定時性や利便性には一定の効果が認められるものの、広島大学や東広島駅などの主要な拠点まで運行区間を延伸することを求める。	西条エアポートリムジンの運行区間の延伸につきましては、需要や採算性、運行体制などを総合的に勘案する必要があるため、現時点では運行区間の延伸計画はございませんが、いただいたご意見につきましては今後の具体的な取組みの参考とさせていただきます。
17	東広島駅への「ひかり」や「のぞみ」の停車の実現を見据え、BRT を含めた公共交通機関の強化や、線的な交通から網状の交通ネットワークへの充実を求める。	東広島駅につきましては、引き続き、アクセス性の向上や定時性の確保に向けた取組みを進めるとともに、バス高速輸送システム（BRT）の導入など、公共交通ネットワークの充実に向けて検討してまいりたいと考えております。

（５）都市施設（公園・緑地）に関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	市民のスポーツ環境の充実や外国人の日本文化への理解促進のため、弓道場の整備を求める。	スポーツ施設につきましては、主に東広島運動公園を中心として整備を進めておりますが、現時点では弓道場の整備計画はございません。いただいたご意見につきましては、今後のスポーツ環境の向上に向けた取組みの参考とさせていただきます。
2	河川や道路の緑化により、市街地内の緑地との連続性を確保することは、野生鳥獣の市街地への侵入を助長するおそれがあることから、他都市の事例も踏まえ、鳥獣被害対策の観点を考慮した緑化の推進を求める。	都市緑化の推進につきましては、良好な都市景観の形成や都市の防災機能の向上など、質の高い都市環境の形成を図るとともに、自然環境や生態系の保全にも資する取組みとして推進しております。いただいたご意見につきましては、関係部局とも情報共有を図り、今後の取組みの参考とさせていただきます。

（６）全般に関する意見

番号	意見要約	市の考え方
1	都市計画の構想が大学生をはじめとする市民に十分浸透していないことから、まちづくりに関する情報発信や参画機会の充実を図り、大学生などが有する知見や多様な視点をまちづくりに活かす取組みを求める。	計画の策定に当たりましては、ワークショップや説明会などを通じて、地域の皆様のご意見を伺いながら検討を進めており、パブリックコメントにおきましても、広報紙やホームページ、ＳＮＳなどを活用して情報発信を行っております。また、まちづくりの推進に当たりましても、多様な立場や視点からのご意見をできるだけ伺えるよう努めてお

番号	意見要約	市の考え方
		ります。いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
2	多言語サービスと国際対応について、交通、行政手続、災害情報及び意見募集などにおいて、多言語対応が不十分であることから、体系的な多言語対応基準の構築を求める。	多言語による情報発信やサービスの提供につきましては、外国人住民の利便性向上を図る上で重要であると認識しております。いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
3	東広島市が有する豊かな自然環境や歴史・文化、多様な産業、国内外から集まる若い世代や多様な人材などの強みを活かし、多様性をイノベーション創出の源泉として、全国モデルとなる持続可能で魅力ある都市形成と、市民の Well-being の向上につながるスマートシティの実現を求める。	本市では、次世代学園都市ゾーンのまちづくりをはじめ、各地域の特色や地域資源を活かしながら、多様な主体の交流・共創によるまちづくりを進めているところでございます。いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
4	公共交通の利便性向上や災害に強い都市づくりに向けた実効性の高い取組みが進められるよう、人口分布や移動・活動データを活用した都市シミュレーション基盤を整備し、施策の効果を事前に比較・検証できる仕組みを構築するとともに、東広島市を実証フィールドとして、広島大学と連携した研究を進める。また、次世代学園都市ゾーンにおける取組みを市全体へ展開し、研究成果を公共交通、防災及び都市計画の意思決定へ活用する仕組みづくりを求める。	本市では、「Town & Gown 構想」のもと、市と大学が連携しながら、地域課題の解決に向けた研究や実証に取り組むとともに、新たなイノベーションの創出や持続可能なまちづくりを推進しているところでございます。いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
5	本計画は、人口減少・少子高齢化への対応、防災・減災及び公共交通ネットワークの充実などの方向性が示されており、全体として評価できる。一方で、志和、福富、豊栄などの中山間地域においては、人口減少や高齢化、農業の担い手不足、耕作放棄地の増加などにより、地域の持続可能性が課題となっていることから、都市計画の規制緩和による新たな産業や居住の受入れを進めるとともに、農業、環境、エネルギー及び防災を一体的に捉えた地域づくりを推進し、中山間地域の活力維持を重要な柱として位置付けた、バランスのとれたまちづくりを求める。	中山間地域では、人口減少や高齢化の進行により農業の担い手が減少し、耕作放棄地の増加が課題となっており、人口減少対策として「地域特性を活かした取組の推進」「地域内経済循環の拡大」「人口の流入促進と流出抑制」を柱に、施策を重点的に進めております。農業は食料の安定供給を担う地域の基幹産業であり、持続可能な地域社会の維持に不可欠であることから、条件不利地である中山間地域での嵩上げ支援である直接支払制度の活用や圃場整備などの農地基盤の整備を進め、農業が地域の活力維持に重要な役割を果たすよう、地域資源を活かした取組を推進しているところです。また、都市計画制度の運用につきましても、地域の実情や社会情勢の変化などを踏まえながら、必要に応じて検討してまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組みの参考とさせていただきます。
6	行政として総花的な計画を策定することはやむを得ないが、人や企業から選ばれ、注目を集める魅力ある都市の形成に向けて、本市の特色を活かした、より挑戦的な構想の推進を求める。	都市計画マスタープランは、本市の将来都市像の実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す計画であることから、市全体を対象とした幅広い取組みを記載しております。一方で、本市では、「東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり」を策定し、「イノベーションを創造し、世界から起業家や研究者が集まる持続可能で成長するまち」を目指す姿として掲げ、広島大学周辺地区及び吉川地区において、地域の特色を活かした重点的なまちづくりを推進しているところでございます。