都市計画マスタープラン（案）及び立地適正化計画（案）に対する意見及び市の考え方

１　意見募集期間
令和３年１１月２４日（水曜日）から令和３年１２月２３日（木曜日）まで

２　意見の提出者数及び意見の件数
提出者数　　１８名
意見の件数　５０件

３　意見の概要及び市の考え方
Ⅰ　都市計画マスタープランに関する意見

【意見番号】 該当箇所	意見の内容	市の考え方
【1】P9 第 1 章市の現況と課題 (1) 人口　本文 「将来人口は令和２７年（２０４５年）に約１５万人と推計（国立社会保障・人口問題研究所）されており、５０年前の人口規模まで減少することが予測されています。」	土地改良区を除いて全域市街化区域に編入して、人口の増加を図るべきである。 （理由） 人口の増えない理由として、住宅地の地価が高いことが挙げられる。道路網、上下水道網の整備もあるが、市街化区域を増やすことによって、優良な市街地が形成される。	市街化区域編入等の区域区分変更に関しては、埼玉県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等との整合を図り、慎重に検討を行ってまいります。

【2】P9 第 1 章市の現況と課題 （1）人口 本文 「コンパクトな市街地が形成されていますが、」	関東圏内ではコンパクトな市街地形成より、全国からの種々の都市機能（教育、産業、研究、医療等）を集中させ、効率的かつ良好な住環境の整備に努めるべきと思う。 （理由） アメリカ等では、高速道路網をはじめとする国土整備により、第二次世界大戦迄もそれ以降も国力の増強に勤めてきた。道路網の整備等により、ストレスのない面的移動を可能にすべきである。	人口減少・少子高齢化が進行している中では、持続可能な都市を実現するための都市のコンパクト化は避けられないと考えます。 そのため、今回の都市計画マスタープランでは、主にこのような状況に備えるための方針を位置付けております。
【3】P11 第 1 章市の現況と課題 （3）都市機能　本文 都市機能の集積度が高い箇所に幹線道路や公共交通でアクセスできる環境になっています。	市の中心部を囲む環状道路の整備がおくれており（前橋市、高崎市、川越市等の環状道路の整備状況と比較し）改善すべきである。 （理由） 市内の渋滞緩和のためにも、市外県外からの交通は迂回させ、また、環状道路から市中心部にアクセスさせることにより、市内の交通も改善される。	環状道路を含むアクセス強化軸は、隣接市の都市計画マスタープランを参照したうえで位置付けております。 今後もアクセス強化に努めてまいります。
【4】P12 第 1 章市の現況と課題 （4）交通　本文 「広域道路網が充実し市外・県外へのアク	荒川、利根川等に計 5～6 本の橋を架橋し、河川による実質的交通制限を緩和すべきと思う。 （理由） 荒川大橋、熊谷大橋、久下橋、刀水橋等いづれも自動車交通上のネックとなっており、ストレスの無い交通環境からはほど遠く改善が望まれる。	利根川の刀水橋と利根大堰間の架橋については、第３章全体構想（将来都市構造図）に、群馬・栃木方面へのアクセス強化のための構想路線をお示ししております。 その他の具体的な御提案に関しましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。

セスが良好ですが」		
【5】P13 第 1 章市の現況と課題 (5) 産業 本文 「市域の 20Km 圏内に８つのインターチェンジが存在し」	利根川と荒川の河川敷に都内の首都高速、神奈川県寒川付近（相模川）と同じような高架の道路を用意し、インターチェンジまでの所要時間の３０～５０分必要な点を改善すべきである。 （理由） 人の移動は熊谷駅に新幹線がある為、大宮、東京、高崎等へは自宅から熊谷駅までの所要時間のみで（鉄道使用時の時間も加え）移動できるが、車両では IC 迄の所要時間及び一般道での渋滞でアクセスが改善を要する。	インターチェンジまでのアクセス向上につきましては、第４章　全体構想：分野別の方針（交通）エ①「広域道路ネットワークの強化」に基づき進めてまいります。
【6】P15 第 1 章市の現況と課題 (7)防犯･防災　本文 「市域の広範囲が浸水想定区域となっています。」	浸水の恐れに対し河川のしゅんせつ（浚渫）を進め、河床を上げない努力が必要です。 まずは、河川の浚渫を堤防ぎりぎりまで深く実施する。 （理由） 浚渫をしっかり行い、堤防のかさ上げとともに天井川となることを防ぎ、浸水の予防をする。	御意見につきましては、第４章全体構想：分野別の方針（防犯・防災）イ①「浸水被害の抑制」に含んでいます。
【7】P23 第 2 章全体構想：将来都市像･まちづくりの目標 目標③快適で魅力ある緑あふれるまち	ゼロカーボンのまちづくりを進める。 （理由） 2021 年 11 月末現在で 350 の県や市がゼロカーボン宣言している。 本市としても都市計画にゼロカーボンの視点を入れるべきである。	御意見につきましては、第４章全体構想：分野別の方針（水と緑）「エ 暑さ対策、環境負荷の低減」の基本方針に含んでいます。

【8】【7】と同一	【7】と同一	【7】と同一
【9】P23 第２章　全体構想：将来都市像・まちづくりの目標 目標③ 暑さと共存できる快適で持続可能な住環境	熊谷のまちづくりを考える際に、”暑さとの共存”という概念は外せないものと思います。とりわけ”水辺と緑”を核にしての住環境、労働環境の整備が望ましいと考えます。 樹林、農地などの緑には、スポーツ、観光だけでなく、子育てや教育施設も取り込んで欲しいものです。 かつて熊谷市は「教育都市」と言われていました。流行歌にも”蔦の絡まるチャペルで～、”友と語らん鈴懸の道、通い慣れたる学び舎のまち～などとあるように、教育施設は緑の中にあることが相応しく、そんな環境の中でこそ心豊かな、他者を思いやることのできる、ひいては次世代の人々にも思いを馳せることのできる人格が形成できるものと信じています。 市内の立正大学は、そのよい例だと思います。そして、江南の丘陵地の樹林は無暗に開発せず、”熊谷の軽井沢”のイメージを守って欲しいと思います。 今回のマスタープランは20年後をイメージしての計画だということですが、人格、ひいては地域文化、歴史をつくる教育は１００年の計と言われています。こじつけでしょうが、「宝物」は「田からのもの」からできた言葉だと聞いたことがあります。それだけ自然環境、緑、水は大事だということなのでしょう。 自然環境を守ることは、一面では現在の便利な生活	御意見を踏まえ、第４章全体構想：分野別の方針（水と緑）イ④「水と緑のグリーンインフラとしての活用」に、教育や子育てへの活用の視点を加筆します。 桜と自転車道に関しては、御指摘の箇所を結ぶ自転車道を、スポーツ文化健康の連携軸として位置付けています。

	を犠牲にしなくてはならないかも知れません。しかし、他者を思いやる、次世代の熊谷に思いを馳せることは人格形成という観点からも大事なことです。まちは人が創るものですから。 　樹木は守るだけでなく、植樹をし育てることも重要です。”桜のまち熊谷”は、そんな取り組みの中で本物になっていくのだと思います。大里リバーサイド、久下～赤城町、大麻生、三ヶ尻、自衛隊へと続く桜は、自転車道と併せ整備することで、さらに愛着の湧く資源だと思います。 　（仮称）道の駅くまがやは、スポーツ文化公園と結ぶ道路を並木道（歩行者と自転車の専用道）として整備することで、イベント開催時の交通渋滞を解消する一助になるものと思います。	
【10】P30 第3章全体構想：将来都市構造 （2）自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまち ①拠点　スポーツ・文化・健康拠点	スポーツ・文化・健康拠点で、武蔵丘陵森林公園を設定しているが、市内の無料公園と併記するのに違和感ある。 　文化・芸術という観点から言えば、「熊谷文化創造館さくらめいと」を加える方が良いのではないか。 （理由） 　所在地は滑川町で、（公園内に一部熊谷市の住所地もあるが）熊谷市内でないから不自然な気がする。立地適正化計画では、武蔵丘陵森林公園は出てこない。	スポーツ・文化・健康拠点は、市及び地域のまちづくりに活用可能な資源を、管理主体が国・県のものも含めて位置付けています。

【11】P30 第3章全体構想：将来都市構造 （2）自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまち	スポーツタウン熊谷だが、文化や芸術の面についての記述が少ない。さくらめいとは、音楽ホールの音響が良くて、ミュージシャンから評価が高い。 （理由） スポーツに偏った表現で、文化に関する記述が少ない。スポーツタウン熊谷だから仕方ないのかもしれないが、文化的なホールなどの公共施設も多いので、その辺を記述して欲しいから。	御意見を踏まえ、西部地域の地域別構想（3）地域のまちづくり方針の「生活利便性を高める都市機能の誘導」を修正します。
【12】P44 第4章　全体構想：分野別の方針 ≪土地利用方針図≫	神奈川県鎌倉市、小田原市、長野県軽井沢町等は農業振興地域（農用地）が多くなく、それでも都市として成り立っている。土地改良区は除いて、全域市街化区域に編入すべきである。 （理由） 現在市街化区域でない場所（かつ、土地改良区でないところ）を第一種低層住居専用又は第一種住居地域（軽井沢町同様）に指定することにより、人口が増えると思います。	市街化区域編入等の区域区分変更に関しては、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等との整合を図り、慎重に検討を行ってまいります。
【13】P47 第4章　全体構想：分野別の方針 3交通　ウ②自転車を利用しやすい環境の確保	バス、ＥＶ車、自転車専用レーンを積極的に導入されたい。 （理由） 現行の自転車レーンだけでは不充分。エコを前面に示していただきたい。	バス、ＥＶ車については、第４章全体構想：分野別の方針（交通）ア③「交通インフラへの先進技術の導入」にお示ししております。 また、自転車専用レーンは同イ③「スポーツ・文化・連携軸の整備」にお示ししております。
【14】【13】と同一	【13】と同一	【13】と同一

【15】P47 第４章　全体構想：分野別の方針 3交通　ウ④都市計画道路の整備	環状道路の整備とともに南北方向に３～４本（荒川、利根川を超える)、東西方向に３～４本の都市計画道路を定める。 （理由） 市街化区域を広くとり、その交通に利便性を与えるとともに鉄道駅へのアクセスを良好にし、良好な住環境を作る。	環状道路を含むアクセス強化軸の考えは、第３章将来都市構造図に示したとおりです。その考え方に基づくとともに隣接市の都市計画マスタープランを参照したうえで、構想道路を位置付けております。
【16】P48 第４章　全体構想：分野別の方針 4水と緑　イ④水と緑のグリーンインフラとしての活用	みどりの充実は今最も真剣に取り組むべきであり、都市構造の中にビルと同じくらい重要な位置づけを望みます。 （理由） みどりを充実させることは、単にアクセントだけに留まらせることなく、実質的に温暖化問題を解決するための有効な手段であるから。	御意見につきましては、第２章まちづくりの目標にお示しした「快適で魅力ある緑あふれるまち」に含んでいます。また、緑の基本計画においても、基本方針の一つに市街化区域に緑を充実させる旨を定めています。
【17】【16】と同一	【16】と同一	【16】と同一
【18】P49 第４章　全体構想：分野別の方針 4水と緑　エ①創エネルギー・省エネルギーの推進	本施策に賛同いたします。 なお、施策をさらに強化するため、本文に下記の通り太字下線部分の追記を提案いたします。 (本文) 「太陽光などの再生可能エネルギーや廃棄物処理熱などの未利用エネルギーの利活用**、コージェネ等の省エネ設備の導入**を促進します。」 （理由） コージェネレーションシステムは原動機等により電	御意見をもとに、コージェネレーションシステム等の導入について加筆します。

	力と熱を供給するシステムであり、電力と廃熱の両方を有効利用することで CO2 排出量の削減、省エネルギーによる経済性向上を図れます（エネルギーの総合利用効率は 70～85%）。 　また、都市ガスによる空調システムは、平時においても電力のピークカットに資することができるため、国の節電要請にも貢献できます。さらに、契約電力の低減や受電設備の軽減によるランニグコスト低減も期待できるものと考えます。	
【19】P52 第 4 章　全体構想：分野別の方針 6 防犯・防災　イ③民間建築物・公共施設の耐震化	本施策に賛同いたします。 　なお、施策をさらに強化するため、下記２点（太字下線部分）について、修正・追記することを提案いたします。 （１） タイトルの修正：「③民間建築物**の耐震化および**公共施設の**強靭化**」 （２） 本文末に追記：「**特に公共施設は災害発生時の防災拠点機能を確保するため、エネルギーの多重化やコージェネレーション設備の導入等による強靭化を推進します。**」 （理由） 　埼玉県「地域防災計画」においては、「電力供給の安定化に向けたエネルギーの多重化」「指定避難所における生活環境の確保」、また国土交通省からは、「防災拠点等となる建築物にかかる機能継続ガイドライン」が示	御意見をもとに、災害発生時の公共施設の機能確保について加筆します。

	されており、頻発する自然災害や大規模停電(例:2019年の台風 15 号の停電被害は 93　万件　280 時間に及んだ)に直面した際でも、防災拠点となる公共施設は、空調や最低限の電源確保等エネルギー供給が継続される強靭な施設であることが求められます。 　さらに、平時からの空調等エネルギー利用システムがそのまま災害おいても機能することができれば、迅速かつ的確な災害対応に資するものと考えます。 　また、都市ガスによる空調システムは平時おいても電力のピークカットに資することができるため、国の節電要請にも貢献できます。さら契約電力低減や受電設備軽減よるランニグコスト低減も期待できるものと考えます。	
【20】P54 第 4 章　全体構想:分野別の方針 7 産業・活力　イ①歩いて心地よい環境の確保	本施策に賛同いたします。 　なお「無電柱化の推進」にあたり、以下の２点をご配慮いただくよう要望いたします。 （１） 電線類の地中化における「電線占用条件(埋設深さ・位置、他埋設物からの離隔等)」を明確にし、適切に運用していただきたい。 （２） 地中埋設物に関わる「多数の関連企業・関係者」との調整と、計画的な事業運営をしていただきたい。 (理由) 　弊社は都市ガス事業者（一般ガス導管事業者）として、都市ガス安定供給を使命とし、災害対策を含めた安	無電柱化は、「無電柱化ガイドライン（国土交通省)」等に沿って進めております。 　具体的な提案については、道路管理者や埋設物の管理に関連する部署と共有し、整備を進めてまいります。

	全への取り組みを推進しております。事業の性質上、ガス管埋設により道路面下を占有していることから、これまでも無電柱化（電線類の地中化）に伴い、支障となるガス管の移設工事を実施する等、関係事業者と連携・協力を図ってまいりました。 今後も県道や市町村道における無電柱化（電線類の地中化）の取り組みには協力していく所存ですが、要望した上記内容は、都市ガス事業者として保安上の観点からの課題と認識しております。その点をご理解いただいた上で、「無電柱化（電線類の地中化）の推進」を進めていただきますようお願いいたします。	
【21】P60 第5章地域別構想 2 中央地域 (1) 地域の現況・課題	熊谷駅周辺の中央地域には北部最大の都市だからこそ存在する施設がたくさんあります（行政施設、公共施設、大きな総合病院、大きな公園、学習塾など)。そういった施設が豊富に程度そろっているにも関わらず人口減少に伴い現存する生活利便施設の維持が困難になると懸念されるのは駅周辺の魅力や賑わいが急加速的に落ちているからと感じます。 駅周辺の魅力や賑わいが落ち続ける一方、駅周辺に新しい高層分譲マンションの建設が相次いでいるのも事実です。そして完売になっていることも事実です。これは駅周辺に住居を構える人口の増加となりとても嬉しい現実です。ですが、この好機に「今後も熊谷に住もう」「熊谷駅は暮らすには便利な街だな」と思ってくれ	熊谷駅周辺は、県北最大の交通結節点であり、活発な都市活動が期待されている地区です。都市計画上の用途地域が「商業地域」となっており、風俗業も含めた商業系、住宅系の建物が立地可能となっております。商業施設内の店舗に関しては事業者の経営戦略による部分が大きいですが、商業地域の一部では、地区計画という手法により風俗業の立地を制限しております。 いただいた具体的な提案については、今後のまちづくりを具体化する中で参考とさせていただきます。

	る人を増やし、それを持続できるか否かは駅周辺へのテコ入れが急務と感じます。 　駅直結のショッピングセンターの空きテナントの増加、魅力的な店舗の少なさは気になります。駅周辺の空き店舗の放置による景観の悪さも気になります。また、キャバクラやスナック、ホストクラブなどの店舗や紹介所が至る所に点在し、学生が放課後から夜遅くにかけて学習塾で勉学に励む場所とは思えない街の様相です。こういった様相はこれからの熊谷の発展に欠かせない小さな子どもを抱える若い世代の家族層にも良い印象を与えません。 　では、どうするべきなのでしょうか？ 　私は駅周辺をエリア分けしてターゲットを絞り込むのが効果的ではないかと考えます。駅直結のショッピングセンターは建屋別にターゲット層を世代分けしてテナントを入れることで魅力的な店舗が集まりウィンドウショッピングや街ブラが効果的にできるようになります。飲食業はお店の雰囲気にもよりますが、飲み屋街やレストラン街を作ることでお店を探すお客さんの目に触れる機会が高くなります。風俗業の店舗も一つのエリアに集結させることで客引きも集まり、夜の賑わいが上がるメリットもあり、学生や子ども達の日常の生活圏に当たり前のようにある環境を回避できます。	

	お金の問題や不動産の問題などなど、現実的であるかないかは私には分かりませんが、駅周辺に住居を構える一市民として今後の熊谷駅周辺の発展を望み意見させていただきました。	
【22】P72 第5章地域別構想 4 西部地域	現在籠原駅周辺は電車通勤をされている方の駐車場が多くあり駅周辺の活性化に繋がっていません。商業エリアとされている地域も商店・会社はほとんどありません。市外からも人が来る場所であり、商業化が進めば街の発展に繋がると考えます。交通の要衝としての機能を維持しつつ、利便性と活気のある街づくりを行い、周辺住民の生活の質の向上を目指すことを目的に私は以下の提案をいたします。 １．次世代型パークアンドライドの整備 さくらめいと周辺に大規模な駐車場を整備し、駅との間を自動運転バスで結びます。駐車場、駅双方でできるだけ雨に濡れずに済むよう施設を整備し、送迎車の待機場所としても利用してもらいます。自動運転バスは駐車場料金で運営し駐車場利用者であれば無料で利用できることとします。一方で現在駐車場を運営する方々への影響が大きく反対意見が多数予想されます。しかし、以下提案の施策も同時に行うことによって一定の理解は得られるのではないかと考えます。 ２．商業エリアへの店舗等誘致、活性化のための支援 駅周辺の商業エリアで開業、出店される事業者への	籠原駅周辺は、公共交通の利便性の高い副都市拠点として、「先進技術を活用し、ポストコロナ社会や暑さ等に対応したスマートな市街地を形成する拠点」及び「日常生活に必要な商業、医療、福祉、行政等の都市機能が集積した拠点」とする方針としています。 いただいた具体的な提案については、今後のまちづくりを具体化する中で参考とさせていただきます。

	支援策を設ける。チャレンジショップのような短期間低料金で開業できる施設も用意しあらゆる世代の開業を支援する。上記提案の自動運転バスの停留所を商業エリアのなかに設けることで通勤客を商業エリアへ誘導します。さらに高齢者や身体的ハンディキャップのある方も自動運転バスを利用できるようにして商業エリアの利用を促進します。駅周辺の立地の良い土地を商店や住宅等でもっと利用できるようにして街の活気を取り戻します。 　社会の変化がますます激しくなり、大型の建造物をつくることのリスクは大きくなってきているのではないでしょうか。そのため社会の変化に合わせて柔軟に変化できる街をつくることが今後のキーポイントではないでしょうか。例えば店舗や会社事務所を設ける場合もスタートアップの事業者にはユニットハウスのような移動が可能な施設を案内するとか、リニューアルしやすい構造の建物を推奨するといったことが考えられます。土地を貸すことになる地権者も建築物が負の遺産として残らないような施設整備を促すことがわかれば柔軟に対応していただける可能性があると思います。 （理由） 　籠原駅周辺は多くの住民が居るにも関わらず魅力的な街に発展できずにいます。	

	駅前の寂しげな雰囲気を醸しだしている要因の一つが駐車場の多さです。日中も人通りは少なく、夜間は暗く防犯上も課題が残ります。駅周辺を徒歩で楽しめるエリアに発展させることで、駅周辺の雰囲気は大きく変わり、居住者の増加、市外への転出抑止につながるのではないでしょうか。 駅近くに大きな立体駐車場をつくることも一つの手法かもしれませんが、大きな施設は負の遺産として残るというリスクの方が大きいのではないでしょうか。都内や全国の賑やかな街の共通点は徒歩で移動できる範囲に多種多様な店舗が多くあるということではないでしょうか。いわば街をショッピングモール化させることが活性化の鍵だと考えます。 籠原地域を住宅地であるだけではなく住民以外も楽しめる街にすべきです。 さらに市のサブ機能を持たせるうえでも駅周辺とパークアンドライドの整備は有効だと考えます。ラグビー場や市営体育館の建替え後のイベント来場者のための駐車場確保という面も担えるのではないかと考えます。 拙い意見かもしれませんが、何かの参考になればと思い意見させていただきました。熊谷を魅力的な街にするためにも様々な意見を集めてご検討いただきたいと思います。よろしくお願いします。	

【23】P121 第 7 章市街化調整区域の整備及び保全の方針 (3) 都市計画法第 34 条 11 号区域の見直し	江南地区を急傾斜地崩壊危険区域に指定し、土砂災害を防ぐ。	御意見につきましては、第４章全体構想：分野別の方針（防犯・防災）イ②「土地利用規制・誘導の見直し」に含んでいます。
【24】その他 未来に向かって人や地域がまとまり・つながるまち	プラン（案）と市民説明会の内容から、市民目線でまとまってつながるまちになるとは感じとれませんでした。 （理由） 各地域が持つ特徴や役割でのゾーン分けとそこを交通でつなぐといった内容は理解できましたが、本当につながってまとまるのでしょうか。利便性やバリアフリーといった目標も挙げていましたが、現時点ですでに取り残されている方が地域に多くいることは生活の中で感じています。 説明会でも質疑応答でありましたが、プラン作成にあたり、市で所有している情報を関係者が把握していないことが明確でした。地域・高齢者・子育て・産業等、多数にわたる各分野での課題について把握していない状態で、市民の暮らしをどう把握され、具体的にどこをどうしたら良い方向に向かうのかが感じられませんでした。関係者が横のつながりがない状態で、どうまとまってつながることができるのでしょうか。	都市計画マスタープランは、将来のまちづくりの方向性を示す基本的な方針です。今後はこの方針のもとに様々な取組を実施し、「未来に向かって人や地域がまとまり・つながるまち」の実現を目指していきたいと考えています。 また、今後のデジタル化推進については、国の動向に注視しながら計画を策定していくこととなります。

	市内で誰がどんな活動をしているのかも把握されていませんでした。 説明会での質疑応答で、今後デジタル化が進むにあたりデジタル機器を使うことが難しい市民へのフォローについて質問が上がり「スマホやパソコンの使い方等はどこかの公民館で講座があるのでは」という関係者の回答に愕然としました。市民目線で考えられていないことがわかりとても残念でした。	
【25】その他 計画の根源	国、県、市の方向性を意識する。其の上で、２０年先の市民に自信をもって描ける将来構想を描いてほしい。 現状ベースの発想は限度もあり、未来への対応力と夢の味付けが欲しい。 これからの世代の人々（特に、若い市職員）が大きな変革という前広な絵を描いて市民個々の頼りになってほしいと思います。 （理由） 現状の上に改善案を描くのは繋がりがわかりやすいが、根源的な新機軸が出にくい。故に、現状分析（人口減少、少子高齢化、災害頻発・激甚化）を基に→飛びぬけた解決策立案が必須。新市長の方針も気力充分に誇りある街づくりを謳っていて、ベクトルが合致している好機でもある。 国も県も何か頼りになる新機軸を求めている。特に、	20年後の将来を見据えるうえでは、現在の最先端技術が日常的なものになっていたり、想像の範疇であったものが実現したりと、とても大きな変化が考えられます。そのような中でも、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等との整合を図ったうえで、「人と地域がまとまり、つながる」という都市像を実現する施策を進めてまいります。

	パンデミック禍を機に財政出動を本気で考えている。 これを、不幸中の幸いと捉え、全く新しい街づくり→パンデミック対応を最優先にし、首都機能のバックアップとエッセンシャル機能の効率化を図った新しい概念の都市の創造。 医学（研究機関、大学、関連産業）を中心とし新しい住環境などの一体の街づくり。生活インフラの効率化。完全自動モビリティーネットワーク。 関連企業群とのコラボ。例：トヨタ、テスラ。中国系は可能性大と思うが、手玉に取られる危険大。医学系学部の設立を希望する大学とのコラボ。例：早稲田大学など 医療系企業　例：製薬、医療機器系企業。 熊谷の問題は日本全国的（地球的）問題であり、成果を敷衍できる。 人口減少、少子高齢化、災害頻発・激甚化の根本解決になる。即ち、住みたいまちのトップとなる。	
【26】その他 計画全体	熊谷市全体の構想という意味ではよく考えられていると思うが、今後の人口減少に対してのアイディアや方策は少ない様に感じた。また、新市長の考えなども盛り込まれていないことも気になった。 （理由） 熊谷市は10～20年後の人口減少が県内でもワーストに近い位置で推移すると想定されている中で、そこに	産業の誘致や子育て支援施設の整備など、街の魅力やにぎわいを創出する施策を推進することで、人口減少対策につながると考えております。 具体的な施策に関しては、人口ビジョン・総合戦略に掲げ、実施しています。

	対しての方策が具体的でないため、将来に対しての不安感は逆により強くなった。	
【27】その他 交通面	高速道路などの誘致についての記述がなかったことが大変不満。 （理由） 小林新市長はマニフェストとして高速道路の誘致を行うことを挙げて当選されているため、熊谷市の考えとしてマスタープランにも高速道路の誘致に関する文言を必ず設けるべきだと考えるため。 （個人的には、高速道路を誘致することで企業誘致や産業の発展が期待出来るとの考えに賛同しています）	御意見につきましては、第４章全体構想：分野別の方針（交通）エ②に基づき、地域高規格道路である熊谷渋川連絡道路の整備促進に努めてまいります。
【28】その他 交通	船木台通りが 2 丁目・5 丁目まで整備されていますが、407 号線まで延伸してほしい。 （理由） 407 号線に出るのに旧農道又は、遠回りしていますが、旧農道は道幅が狭く、意外と通行車両が多い（歩道が無い）。	都市計画マスタープランでは、都市間を結び産業活動を支える路線や地域の道路ネットワークの骨格となる路線を中心に「道路軸」を設定しています。 個別の市道に関しては、役割と必要性に応じ整備を進めていきます。
【29】その他 全体構想 バスサービス	１．現ルートの延伸　吹上駅まで （理由） 熊谷駅までの乗車時間が非常に永い。一方、吹上駅へは長島家からノンストップで 15 分未満。経路は十分に整備済。 ２．東松山市（？）と協議し殿山町⇔東松山駅のループを船木台まで延伸	具体的な公共交通施策に関しては、令和４年度に改定を予定している地域公共交通計画で検討します。

	（理由） 他行政との調整はひと手間多いと思うが、効果は絶大です。 これらは、若年層の定着と壮年層の就職に大きな効果あり。高齢者の生活に大きな助けとなる。	
【30】その他 バス代替サービス	デマンド、ライドシェアの他、もっと狭い範囲での組合方式 （理由） 会員登録の範囲で運行。リタイヤ者の時間と車を学生、青壮年、老年の利便に活用。実利と交流が地域活性に繋がる。人口問題の解の一助になる。	具体的な公共交通施策に関しては、令和４年度に改定を予定している地域公共交通計画で検討します。
【31】その他 産業・活力	スマートシティの推進 ひまわり号の長島記念館から吹上駅まで延伸 （理由） 高齢化が進み長時間同じ姿勢でいるのがきつくなる。居住者・若者を転居させない為にも必要と思う。	スマートシティの推進につきましては、第４章全体構想：分野別の方針（産業・活力）ア①「まちづくりにおける新技術やデータ活用の促進」にお示ししております。 具体的な公共交通施策に関しては、令和４年度に改定を予定している地域公共交通計画で検討します。
【32】その他 産業・活力	デマンド交通の導入等 （理由） 船木台地区には商店街が無いので免許証返納すると買い物難民になる。	具体的な公共交通施策に関しては、令和４年度に改定を予定している地域公共交通計画で検討します。
【33】その他 住環境	船木台１丁目 18-1 の調整池の活用で地域交流場所を作ってほしい。	調整池は開発に当たり設置された必要な防災施設で、現行法でも必要とされているため、

	（理由） 大雨の時もほとんど雨水が溜まらない、古い法律なら見直し検討	機能を落とすような転用はできないこととなっていますので、御理解をお願いします。
【34】その他 市民へのアンケート実施	19 万人超の人口に対し、市民アンケートとワークショップを合わせて 1300 人弱の意見を元にした根拠や理由はあるのでしょうか。 （理由） 一市民の、小さいけれども生活していく中で大切な声や意見はどのように届くのでしょうか。 アンケートでは見えてこない、市民一人一人の生活の中での意見が届くシステム作りが必要なのではないでしょうか。 市民説明会でも質疑応答に挙がりましたが、自治体との連携もほぼない状態のようでした。 誰のどんな意見を取り入れようと考えられたのか、また 1300 人弱の意見がどう反映されたのか知りたいと思いました。 私自身、アンケートを実施していたことも市民ワークショップを開催していたことも全く知りませんでした。説明会への参加人数からみても、同じようにそもそも知らないという方が多数おられるのではないかと思いました。 自分たちの住む町、こどもたちが住む町のことを良くしていきたいという想いの集まったプランなのかと	都市計画マスタープランの策定にあたっては、意見収集の手段としてアンケート、ワークショップなどを用いました。また、電子申請による意見募集やパネル展示と職員の説明によるオープンハウス型説明会を行い、幅広い層の意見収集に努めるとともに、ワークショップでの課題や意見をとりまとめ、回覧板等で報告、周知してまいりました。 なお、アンケートの件数については、統計学的に有効となるように実施しています。

	期待していただけに、残念に感じてしまいました。	
【35】その他	もとより今般のマスタープラン案の作成に際しては、合併前の市町で策定されたマスタープランの進捗状況等を検証されたものと思います。それぞれの市町の想いをこめたマスタープランは目標年次の前に新熊谷市となったことから、今回マスタープラン案にどのように反映されているのかという思いがあることは否定できないと想像します。 合併前の市町のマスタープランの達成状況等についてはどのように検証されマスタープラン案に反映されたのか伺います。また、マスタープラン案は、新熊谷市の土地利用の総合的な計画として策定するものと考えますが、市政運営の最上位計画と言われております総合振興計画との関係について市民はどのように理解してよいのか伺います。	達成状況については、取組の進捗状況を確認しております。また、市のホームページに「都市計画マスタープラン等の策定に向けた取組」を公開しており、第2回都市計画マスタープラン・立地適正化計画策定委員会の資料として結果を掲載しております。 都市計画マスタープランは、市の最上位計画である総合振興計画に即して作成するものですが、構想道路や産業系の土地利用などについては総合振興計画を発展させた内容としております。
【36】その他	新型コロナウイルス感染症、デジタル化、脱炭素社会化、人口減少の進行など国をとりまく社会、経済状況は激変の渦中にあると思います。熊谷市においても定住人口も減少し、空き家空き店舗は増加しています。一方で、市内には、熊谷スポーツ文化公園を拠点とする埼玉パナソニックワイルドナイツ、アルカス熊谷や熊谷さくら運動公園野球場を拠点とする埼玉武蔵ヒートベアーズなど有数のスポーツチームがあり、熊谷市は交流人口の拡大により地域活性化を図るスポーツツーリズ	人口減少・少子高齢化に対応するまちづくりと同時に、地域活性化や魅力づくりの重要性に関する議論を行いました。これを踏まえ、第2章まちづくりの目標を「自然の中でスポーツや文化に親しみ愛着の持てるまち」「ヒト・モノが集まり活力ある産業が育つまち」としました。 具体的には、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を軸に、都市拠点（熊谷駅周辺）での（仮称）北部地域振興交流拠点や新市民体

	ム推進を宣言しております。今こそ官民の知恵を動員しその地域の骨太な戦略を立て、目標を共有し実行に移していくことが何よりの地域振興策であり経済活性化の源と認識しております。マスタープラン案作成には熊谷市の地域経済振興を図るうえでの戦略にどのような点が議論となったのか伺います。	育館などの集客性があり活性化に寄与する施設の整備推進、観光交流拠点（聖天山周辺）での空き店舗活用による商業振興などを位置付けるとともに、産業誘導ゾーン、沿道型土地利用ゾーンの拡張等による産業用地の創出を図る方針です。 御意見を踏まえ、中心市街地の活性化に関連する記述を加筆します。
【37】その他	現在の熊谷市総合振興計画、基本構想は、2018 年 3 月に策定され 2027 年度を目標達成年次する計画でありその具体的な計画として実施計画が策定され 2022 年度には目標年次を迎えます。小林市長の「新熊谷プライドの創造」の想いが反映された新基本構想の策定を期待していますが、新基本構想の策定あるいは現在の基本構想の見直しに伴いマスタープランも見直されるという理解でよろしいのか伺います。 我々経済団体は、行政、金融機関等と連携を図り会員であります中小・小規模事業者に寄り添った活動を展開していくなかで地域経済の疲弊を肌で感じております。熊谷商工会議所は熊谷市が県北地域の拠点都市として周辺都市と連携を密にさせながら、さらなる飛躍、発展を遂げることを心から期待しています。 マスタープラン案の策定にあたり、地域経済の振興策としての土地利用にはどのように検討され反映され	計画の見直しに関しては、社会情勢の変化を踏まえて行います。 土地利用については、産業用地の不足を補うための産業誘導ゾーンの拡張やスポーツ・文化・健康拠点の充実を目指すこととしています。 なお、近隣市との直接的な意見交換は行っておりませんが、隣接市の都市計画マスタープランを参照したうえで、本市の土地利用に反映しております。

	ているのか、また近隣市（深谷市、東松山市、行田市および太田市）との意見交換等は行われたのか伺います。	
【38】その他	コンパクト・プラス・ネットワークを支えるのは公共交通以外にはないと考えます。公共交通を担う、鉄軌道、バス、タクシーおよびシェアサイクル等の事業者、ゆうゆう号を運営する市との役割分担、連携を高めていかなくては、まちづくりの目標であるコンパクト・プラス・ネットワークは画餅に帰すのではないかと懸念されます。また、富山市、宇都宮市などでも取組んでいる新交通（LRT）も含め今後の公共交通の整備方針と一緒にマスタープラン案を提示することが市の意欲を市民に伝えられ安心を与えると考えますがこの点について伺います。	具体的な公共交通施策に関しては、令和４年度に改定を予定している地域公共交通計画で検討します。
【39】その他	最後に、マスタープラン案、その高度版とも言われています立適案さらには、開発抑制を目的とする都市計画法改正などの土地利用上の変化は、市民および事業者に極めて身近でありながらも、なかなか関心事とはならないというのも実感です。市民や事業者も難しくよくわからないという気持ちから無関心でいることにも一定の責任はあるかもしれませんが、市からのメッセージの出し方、伝え方にも工夫が必要ではないでしょうか。	初期段階では、市報やホームページを用いてワークショップの案内や結果の公表を行い、また、ワークショップでの課題や意見をとりまとめたものを回覧板で報告、周知し、広報に努めてきました。 このほか、ホームページではこれまでの策定委員会の様子のほか、小中学生絵画展などについてもご覧いただけるようになっています。 素案がまとまった段階では、パネル展示と職員による説明及び意見聴取を行うオープンハウス型説明会を市内５箇所で行うとともに、F

		Mクマガヤにご協力いただいて取組状況を発信し、また、J:COM で計画案の説明会の広報を実施しました。 今後も周知に努めてまいります。
【40】その他	マスタープランの策定については、時期ありきではなく、きめの細かい情報発信とともに公共交通計画、中心市街地活性化基本計画、スマートシティ計画などの市の計画との関連性についても一緒に説明して頂けるよう要望します。	いずれの計画も都市計画マスタープランとの連携が必要なものでありますが、各々の計画は期間も異なることから、それぞれが独立して適切な時期に策定や見直しを行っています。そのような中でも、各計画を所管する部署とは、考え方や方向性をすり合わせて策定しております。
【41】その他	新熊谷市誕生後相当期間が経過し市の基本構想も第2次の前半を終えようとしています。この間マスタープランにかわるものとして基本構想があったものと推察します。現在の基本構想には、旧市町単位で5つの拠点が明記されています。それら拠点をどのように整備していくのか、拠点間をどのように結んでいくのかはその場所で暮らす者、事業を営む者にとり関心事であります。 今回の都市計画マスタープランとこの基本構想と何がどのように異なるのか、異ならないのかわかりやすく説明して頂きたいと思います。また公共交通計画や中心市街地活性化基本計画など施策を進めていくための計画との整合性も示してほしいと思います。このよ	総合振興計画は市の最上位計画であり、都市計画マスタープランはそれに即して作成するものですので、大枠での目指す方向は一致しています。一方で、現行の総合振興計画に位置付けていない新たな課題については、都市計画マスタープランで先行的に位置付けました。 また、策定にあたり、他の個別計画との整合を図っております。 都市計画マスタープランと立地適正化計画は相互に密接な関係にある計画であるため、まちづくりに対する考え方を切り離すことは考えておりません。また、相互の連携を図りやすくする観点のほか、進捗の評価や見直しを行っ

	うなことから、マスタープラン案については、立適案とは切り離し策定されるよう要望します。	ていくうえでも、同時期に策定し連動していくことが好ましいと考えています。

Ⅱ　立地適正化計画に関する意見

【意見番号】 該当箇所	意見の内容	市の考え方
【42】P144 第 7 章 誘導施策	熊谷市の市街化区域の農業のことか？「都市農業」の説明をつけたらどうか。 都市計画マスタープランでは、都市農業について記述はなかった。 （理由） 都市農業は、市民には聞きなれない言葉だと思う。家庭菜園や販売している事業としての農業も含めての表現であれば、注釈をつけた方が、より理解されると思う。例えば、都市農業とは、「市街地及びその周辺の地域において行われる農業」(都市農業振興基本法第 2 条)のこと。	都市農業とは、市街地及びその周辺で行われる農業を意味し、景観、交流、食育、地産地消、環境保全、防災など多面的機能をもつものです。 都市計画の専門用語等については、用語集を巻末に作成します。
【43】都市機能誘導区域の設定について	都市機能誘導区域について、大里地域は「生活拠点」と設定されていますが誘導施設が設定される地域ではないと読み取れました。 （理由） 生活の拠点となっているのに、生活していくのに必要な施設がこの地域に設定されないということはどのように生活していくということになりますか。必ず移	都市機能誘導区域については、制度上市街化区域の中で設定することとなっており、市街化調整区域にある大里地域の生活拠点では設定が出来ません。 都市計画マスタープランにおける生活拠点では、主に行政サービスの提供を行うことを想定しています。

	動をしないと生活ができない地域という認識でよろしいのでしょうか。移動することが難しい方の把握はされているのでしょうか。	
【44】都市機能誘導区域の設定について	現市街化区域が数か所あるが、船木台と他とでは位置づけが異なるのか。 上記のとおりであれば、その事情や如何に？都市機能誘導の構想外とする根拠は何でしょうか？	都市機能誘導区域設定の考え方としては、商業や医療など都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域などが例示されています。本市では、それらの要件を満たすような「拠点」において、都市機能誘導区域を設定しました。
【45】都市機能誘導区域・誘導施設	公共団体の誘致 例えば、医療機関（大学病院）等が誘致されれば住民が増え、公共交通機関も充実し定住者も増えるのでは？ （理由） 農地がかなりあり、耕作者が高齢と共に放置が心配	すべての都市機能誘導区域に誘導施設として病院を位置付けています。
【46】居住誘導策について	令和 4 年度から災害ハザードエリアにおける開発抑制が行われますが、熊谷市の市街化調整区域内の開発許可基準の変更と立適案との関係については、市内の事業者にとっては、土地の資産価値や金融面などについてマイナスの影響があるのか不安があります。この点についてどのように理解したらよいのかわかりやすくご説明ください。	災害の頻発化、激甚化を受け、災害に強いまちづくりの推進は全国的な動きとなっています。開発許可制度の見直しや居住誘導区域等の設定もそうした視点を踏まえて行っておりますので御理解をお願いします。

【47】居住誘導策について	立適案とは居住誘導区域以外にお住まいの市民、事業者、熊谷市に新たに居を構えようとされる方に、居住に適する区域として居住誘導区域への転居や転入を誘導していくという理解でよいのか伺います。誘導への市の意欲、推進策が伝わってくる表現があまり感じられませんが市は居住誘導区域への誘導についての新たな施策としてどのような施策を検討されているのか伺います。	ご意見のとおり、居住誘導区域は長期的な視点でゆるやかに居住の誘導を図っていくものです。 誘導のための施策は、計画の進捗を踏まえながら効果的な施策を検討してまいります。
【48】居住誘導策について	居住誘導区域は一様ではなく、熊谷駅、籠原駅から徒歩圏内は熊谷市において利便性に優れ最も誘導に適する区域ではないかと考えますが、そのような区域内に空き地や空き家（店舗）が点在し、市や県等が所有する未利用地、低利用地も散在しております。このような土地を居住地にしていくことで定住人口を呼び込む契機とし、民間投資を呼び込むことで地域経済全体の振興を図っていくことはコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくりも推進策となると考えます。公共施設のアセットマネジメントを推進している市としてどのように検討されているのか伺います。	第７章誘導施策で「ランドバンク事業による空き家等の流動性の向上」や「公的不動産活用による都市機能誘導の検討」及び「低未利用土地利用等指針」等を位置付け、積極的な活用を目指しています。
【49】居住誘導策について	一方で居住誘導区域の外になる区域内のまちづくりについて伺います。市街化調整区域の開発抑制が強まるなかで、日常生活に必要な生活利便施設が不足する区域への施策については、策定委員会等ではどのような点が議論されたのか伺います。誘導を図らない地域	誘導区域外に居住している方々の生活を守ることも重要であるため、都市計画マスタープランで誘導区域外について方針を記載しています。 具体的には、市街化区域内でありつつ居住誘

	にはどうしても活力が生まれません。市街化を抑制する地域には、積極的に保全していく区域、農業等と自然が共生していく区域とともにまちづくりを図っていく区域がなければそこに暮らす市民の活力は低下し地域に夢が描けなくなり市全体の魅力も損なわれてしまいます。	導区域外になる箇所は、第４章全体構想：分野別方針（土地利用）イ③で、暮らしやすさとコミュニティを兼ね備えた住環境を形成していくものとしています。また、市街化調整区域については、同エ①で集落での生活を維持していくため、暮らしを支える拠点の形成を位置付けています。
【50】居住誘導策について	居住誘導区域ではない区域にあっても住民の意向を反映したまちづくりが可能な制度や施策を立適案のなかで例示されるよう要望します。	御指摘を踏まえ、都市計画マスタープラン第６章実現化方策（１）多様な主体との協働によるまちづくりの推進に、都市計画の提案制度を加筆します。 なお、市街化調整区域については、都市計画マスタープラン第７章市街化調整区域の整備及び保全の方針において、住民意向を反映したまちづくりが可能な「田園地区まちづくり条例の運用」を示しています。