

川越市都市計画マスタープラン(改定原案)に対する意見公募手続きの結果について

〈意見公募手続きの概要〉

1. 募集期間

令和6年6月3日(月曜)から令和6年7月3日(水曜)

2. ① 市内に住所を有する方

② 市内の事業所等に勤務する方

③ 市内の学校に在学する方

④ その他この案に関し、利害関係を有する方

3. 閲覧場所

都市計画課(本庁舎5階)、各市民センター、川越駅西口連絡所

市ホームページからの閲覧

4. 募集期間

令和6年6月3日(月曜)から令和6年7月3日(水曜)

5. 提出方法

直接持参(都市計画課)、郵送、FAX、市ホームページからの電子申請

〈結果〉

提出者 10名 (電子申請 9名、持参 1名)

意見件数 41 件

〈意見と市の考え方〉

いただいた主な意見を次のとおり項目別に分類し、市の考え方を記載しています。

項目1 目標年次について

No.	意見
1	今後の目標年次計画は、現代のスピード化社会情勢に合わせ、中長期計画として2年～5年(中期:2年/長期:5年)とする必要がある。(従来の社会情勢の中長期計画は、中期:5年/長期:10年である)

【市の考え方】

都市整備には長期を要するため、目標年次はおおむね20年後としていますが、改定原案183ページ(4)に記載のとおり、上位計画との整合や関連計画の改定状況、都市環境や社会経済情勢の変化を踏まえ、必要に応じて見直しを行うこととしております。

項目2 子育て世代にやさしいまちづくりについて

No.	意見
1	(p8)子育て世代にやさしいまちづくり、コンセプトはいいと思うが、現在の50歳で4人にひとりしか子どもがいないので、対象はかなり限られるということを念頭において計画を立ててください。 公園の整備は子育てに関連が強いが、他の項目は直接的に関係ないのではないのでしょうか

【市の考え方】

道路・交通網や河川につきましては、公園と同様に子育て世代から力を入れるべき施策としての要望が強いものと認識しております。また、子育て世代にやさしいまちづくりの対象についてのご意見は、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目3 市外への通勤について

No.	意見
1	(p9)今後は、非正規労働者が増え、遠方に通勤する人はさらに減少するのではないかと、川越に住むかどうかは家賃に左右されるのではないだろうか

【市の考え方】

関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目4 産業観光部との連携について

No.	意見
1	(p10)農業や工業が減少しているが、これを増やすためには、産業観光部の働きが重要である。どのように連携していくのか。ただ、数字を並べるだけでは、実効性のある計画にならないのではないのでしょうか。どんな小売業が増えているのかという分析が必要ではないのでしょうか

【市の考え方】

関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目5 都市景観条例について

No.	意見
1	(p15)都市景観条例の策定により、歴史的環境の保全を保っているとあるが、この20年で壊されてしまった建物も多くあり、マンションも増えて、どのような指標で判定したのでしょうか。 中央公民館分室の保全も未定で、P32の文化的な都市と合致するのでしょうか。

【市の考え方】

都市景観条例を策定したことにより一定の保全が図られたと考えております。関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目6 道路づくりについて

No.	意見
1	(p17)川越市は広いので、道路の整備や維持は大変だと思われる。高齢者が増えれば、交通手段も変化する。自宅周辺の歩行空間の整備やバリアフリー化も重要である。

【市の考え方】

道路づくりについては、改定原案 55 ページ①に記載のとおり進めることとしています。関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目7 公共交通について

No.	意見
1	(p19)公共交通については、20年後にどれだけ維持できるのか、この20年でもだいぶ減少している。買い物や通院のためのアクセスは、立地適正化計画の肝となるべき部分で、もっと協議するべきではないでしょうか
2	34ページの都市活動軸のうち道路は放射状と環状の双方があるのに対し、公共交通軸は放射のみとなっている。無人運転やBRTなどを想定した、環状の公共交通軸を考慮すべきではないか。(※BRT: bus rapid transit の略。従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。)
3	バスは駅の発着ばかりで不便です。もっと市内を回る路線と本数が増えてほしい。
4	(p56)川越シャトルは見直すたびに減便しているのに、運行と改善を進めることができるのでしょうか 高齢化なので、川越駅等のバス停でベンチを活用して座ってバスの順番を待てる工夫をして欲しいです。さいたま市では、並ぶ列がわかるように、路面標示に色を付けています
5	第3次総合計画には西武線の地下化についての記載があったが、第4次には無い。都市計画マスタープランとしては各問題の根本解決に向け「さらなる立体化」などの表現が必要では。

【市の考え方】

- 1、公共交通の維持については、改定原案56ページ①に記載のとおり進めることとしていきます。関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。
- 2～4、関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。
- 5、上位計画等との整合から当該記載については、難しいと考えておりますが、関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目8 都市づくりの課題について

No.	意見
1	(p31)自然と調和した都市づくりについて、昨今の大雨対策からも農地保全は喫緊の課題であるので、重点課題として、もっと強い意志を示してはどうか
2	(p31)公共的活動に対する市民の関心が高まる、とはどのような事実からわかったことでしょうか？ 自治会の自治会連合会からの脱退や PTA 活動、子ども会、保護者会等の縮小といった現実からは、ピンと来ません

【市の考え方】

- 1、改定原案12ページ、15ページ、31ページに記載のとおり課題として認識しており、49ページの土地利用の方針に記載のとおり、進めることとしています。
- 2、ご指摘を踏まえ、文章を修正します。

項目9 生活核について

No.	意見
1	(p35)生活核の生活の利便性が今後も保たれていくのか心配です

【市の考え方】

改定原案35ページに記載のとおり、生活核は地域核を補完する生活拠点として地域コミュニティを育む拠点となる環境づくりを推進することとしています。

項目10 都市と自然が共存する2つのゾーン設定について

No.	意見
1	都市と自然が共存する2つのゾーン設定において、地域活動ゾーンと自然共生ゾーンの位置や範囲が具体性に欠けている。もう少し丁寧な記述を望む。特にゾーンの図中に鉄道駅名の記載は不可欠と考える。
2	(p40)地域活動ゾーンに入っていない駅(鶴ヶ島駅、西川越駅?)は、どのような捉えなのか、特に鶴ヶ島駅周辺は商業施設等あり、自然豊かな地域ではないと思われる

【市の考え方】

改定原案 40 ページの地域活動ゾーンと自然共生ゾーンの図は、土地利用の連続性を踏まえ、それぞれのゾーンの性質をとらえておおまかに図示しており、図示する情報も必要最小限にとどめています。

項目11 持続可能な開発目標(SDGs)について

No.	意見
1	(p41)SDGS は、2030 年までだが、7 年後以降はどのような目標で取り組むのか

【市の考え方】

理念に基づき取り組みを継続することを想定しています。

項目12 一番街周辺について

No.	意見
1	(p44)りそな銀行も移転し、伝建地区から銀行がなくなり、商業の町というより、観光がメインとなっている。そのあたりの総括が見られない

【市の考え方】

改定原案44ページ「ア 歴史環境複合商業地」に記載のとおり商業観光地の形成を図ることとしております。

項目13 地域核について

No.	意見
1	(p45)新河岸、南古谷は駅の改修があり、勢いを感じる。一方で、霞ヶ関、南大塚はスーパーや病院等の撤退があり、地域核ですら厳しいのではないかと感じさせられる

【市の考え方】

南大塚駅周辺および霞ヶ関駅周辺の活性化については、それぞれ改定原案133ページ(1)①、158ページ(1)①・167 ページ(1)①に記載のとおり進めることとしております。

項目14 中層住宅地について

No.	意見
1	(p48)良好な住環境をもった中層住宅地の形成、民間の建物でエレベーターが無い建物が多い。高齢化が進めば、5 階などは住めなくなってくるのではないのでしょうか

【市の考え方】

関係各課と情報共有させていただきます。

項目15 関連計画との整合について

No.	意見
1	(p49)地区の市民センターや公民館など、地域コミュニティの拠点を核として、持続性のある生活圏の維持とあるが、施設マネジメント計画との整合性は取れているのでしょうか

【市の考え方】

改定原案72ページ①に記載のとおり、公共施設等の整備にあたっては、公共施設等総合管理計画と連携してまいります。

項目16 市街化調整区域の住宅地開発について

No.	意見
1	市街化調整区域の住宅地開発について、今後の方針を明確に示すべきと考えます。コンパクトシティ・プラス・ネットワークの推進を掲げ、別途立地適正化計画を策定して居住誘導区域等を設定しておきながら、都市計画マスタープランの中で市街化調整区域における住宅地開発の抑制について言及しないのは、市の姿勢として矛盾しているのではないのでしょうか。

【市の考え方】

改定原案 49 ページ「ア 農地・樹林地・集落地①」にスプロール化の抑制について記載しています。

項目17 河川敷のサイクリングロードについて

No.	意見
1	河川敷のサイクリングロードについて、鉄道や道路で途切れないように整備してほしい。

【市の考え方】

改定原案50ページ「オ 河川」に記載のとおり、河川敷を有効利用する整備を推進することとしておりますが、具体的な事業内容の記載はしておりません。いただいたご意見をサイクリングロードの管理者である埼玉県と情報共有してまいります。

項目18 市内の運動施設について

No.	意見
1	都市計画において、住民の健康やコミュニティ形成に関する記載がない。住民の割合にたいし、利用できる運動施設(特に屋内)が不足しており、市内での活動がままならない。 他市を参考に地区の避難先準備と合わせて、体育館の設置をまとめたい。または、小学校や中学校の体育館解放を自動化できるように見直し、解放することも計画してほしい。

【市の考え方】

改定原案50ページ「エ 公園・緑地」に記載のとおり、スポーツ、レクリエーション拠点として大規模公園の整備について進めていくこととしております。体育館の設置や利用につきましては、関係各課と情報共有し、今後の検討にあたり、参考とさせていただきます。

項目19 霞ヶ関駅や的場駅周辺の道路について

No.	意見
1	霞ヶ関駅や的場駅周辺の道路を使用するのは安全面で不安がある。
2	(p55)安心して歩ける生活道路、ぜひ進めてください。例えば、県道ですが川越越生線の霞ヶ関駅までの路側帯は、歩くのはとても危険です。市内にたくさんそのような場所があります
3	(p68)的場駅周辺の整備については、ぜひ進めてください。橋上化する必要はないと考えられるので、現状を活用して駅の南北両側から乗降できれば、高齢化に優しい駅となると思われる

【市の考え方】

ご指摘の点につきましては、改定原案55ページ①や③、68 ページ、145 ページ(2)①②、159 ページ(2)①②に記載のとおり進めることとしています。

項目20 地域別構想のエリアについて

No.	意見
1	今後の地域別構想は、現状、エリア単位の構想が提示されているが、市エリアとしては狭隘である事から、ブロック単位(例:東西南北単位 etc)とした構想が必要である。(何故なら、現状のエリア単位の構想案は、共通性が多々あるため)

【市の考え方】

身近な地区単位で構想を策定することは、地域住民による主体的なまちづくりを進めるた

めにも重要であると考え、多くの地域住民との協働で策定された現行マスタープランにおける区分の考え方を尊重しつつ、改定原案では市民センター条例で定められた12地区に分け、地域別構想を策定しています。

項目21 地域別構想のキャッチフレーズ

No.	意見
1	(p78 ほか)各地区のまちづくりのキャッチフレーズは住んでいる方の何人ぐらいにこれでいいかと問いかけたのでしょうか

【市の考え方】

これまでに、地区別の説明会、意見交換会、インターネットによる意見募集により、地域の皆様の声を取り入れて検討してきました。

項目22 マンション管理について

No.	意見
1	市内に次々とマンションが新築されるのが気になっています。近い将来、きちんと管理されていないマンションが増えてしまって、收拾がつかない事態になるのではないかと心配です。市としても検討が必要だと思えます。

【市の考え方】

関係課と情報共有させていただきます。

項目23 (仮称)新川越越生線構想について

No.	意見
1	改定案には、構想路線であり具体的なルート・位置等を規定するものではありませんと記載されているが、鶴ヶ島市側の新川越越生線が4車線道路として完成しており、整備方針図に示す構想路線の位置に整備されることが明白である。新川越越生線の川鶴地区を通過するルートは、保全すべき良好な環境の破壊となるため、環境負荷の少ない路線を選定すべきであり、現在の整備方針図に記載される経路には反対する。

【市の考え方】

改定原案52ページの道路体系の整備方針図における(仮称)新川越越生線等の構想路線は、注釈に記載のとおり、具体的なルート・位置等を規定するものではありません。ご指摘のとおり鶴ヶ島市側の新川越越生線が整備されているため、未整備区間の起終点については、現道との接続のため整備方針図に示す構想路線の位置に整備される可能性が高いと思われそうですが、その他の区間については、周辺環境等を考慮し、ルートを検討していくものと考えております。

項目24 県道川越日高線について

No.	意見
1	(p159)県道川越日高線は、都市計画変更でまっすぐな道路にしないこととなったが、交通渋滞が酷く、地域から生活しづらいとの声が多い。幹線道路の整備が掲げられているが、改善されるよう工夫してはどうでしょうか

【市の考え方】

(都)笠幡小仙波線(県道川越日高線)の整備については、改定原案 P145(2)①、159(2)①に記載しています。

項目25 市民意見(女性や若者)について

No.	意見
1	改定を進める中で、女性の声や意見及び小中学校生や高校生など若者の声を把握し、反映または参考とした計画になっているか。

【市の考え方】

各地区での意見交換会を行ったほか、インターネットでの意見募集、二十歳のつどい会場での意見募集を行うなど、幅広い世代の方から意見をいただくよう努めています。

その他(説明追加)

No.	意見
1	(p5)改めて市内 11 駅とはどこですか
2	(p27)DID の説明はいりませんか？せめて()書きで人口集中地区と書いてはどうでしょうか
3	P. 45広域拠点としての高度な都市機能の充実の三駅のあとに(川越駅・本川越駅・川越市駅)と記載すべき。P. 35 の都心核の記述には三駅名が記載されている。

【市の考え方】

1. 「川越駅、本川越駅、川越市駅、霞ヶ関駅、新河岸駅、南大塚駅、南古谷駅、的場駅、笠幡駅、鶴ヶ島駅、西川越駅」の 11 駅です。改定原案に脚注を追加します。
2. 「DID(人口集中地区)」と記載します。なお、7 ページに脚注を記載しています。
3. 当該部分について「(川越駅、本川越駅、川越市駅)」と記載します。

その他

No.	意見
1	マスタープランは、都市計画部内(都市計画課と交通政策課)および関連部門を含めトータルの観点でプロジェクトとして検討する必要がある。(審議会のあり方・必要性を含めて)
2	(全体)20年後の姿を予想するのは、非常に難しい。計画はスマートで素晴らしいが、20年後の川越市の具体的なイメージが湧きづらい。
3	(全体)少子化の話は出てくるが、学校についての言及がない。避難所でもあるので災害対策上重要です
4	(全体)ジェンダー平等推進し、多様性が求められる時代なので、フェミニストシティによるまちづくりへの言及があってもいいのではないのでしょうか。JICAで推奨しています

【市の考え方】

1. 改定原案183ページ(3)②に記載のとおり、都市計画マスタープランに基づく事業や施策の進捗状況等の情報を各担当課から一元的に集約し把握することによって、効果的なまちづくりを進めてまいります。
2. 市全体としては改定原案34ページ将来都市構造図に記載しておりますが、より具体的なものは、地域別構想各地区(87ページほか)のまちづくりの方針図等に記載しておりますので、参考にしてください。
3. 改定原案61ページ①に記載の「公共施設等」には、学校も含むものと考えています。
4. 関係各課と情報共有させていただきます。