

日高市都市計画マスタープラン一部改訂(案)に対する市民コメント募集結果

	マスタープランに対する意見	市の考え方
1	全体を通して（文言） 本計画は行政が策定するもので公用文に該当します。公用文の作成に当たっては基準やガイドラインがあります。 ①正確に書く、分かりやすく書く、気持ちに配慮して書く。市民にとって分かりやすくなるよう仕上げてほしいと思います。 ③常用漢字表に原則拘束されます。平仮名が妥当かと思われる言葉の表記については、よく検討ください。例として ・および⇒及び ・活かす⇒活は常用漢字ですが、「いかす」の読みはない ・賑わい⇒にぎわい など ④送り仮名の記載も難しい言葉があるので、十分確認してください。例として 取り組み⇒取組 など ⑤潤い（常用漢字）とうるおい 混在している。 など 項目1については、まとめた回答で結構です。	全体的に、ご指摘を踏まえて見直します。
2	全体を通して（文言、図表データ） ①計画書全体の表現やデータは、もっと最新のものがあると思いますが、差替えをお願いしたいと思います。例として ・P10 土地利用面積の推移 各年1月1日現在 ・P11 土地区画整理事業地区 令和2年3月31日現在 旭ヶ丘松の台地区の記載 ②P16からP19については、10数年前のアンケート結果で不要で、改定に当たって実施したのであれば、それを記載してください。 ③P143からP154については、10数年前の経緯などで、改定に当たっての経緯を記載してください。 ④各担当で所管している道路、公園、水道、下水道、交通、農林業などのデータや表現は、所管ごと再度見直ししてください。道路の「整備済み」のものと思われるものが「整備中」などと散見されます。	①令和2年都市計画基礎調査と原則的に年次を合わせておりおおむね令和元年度末のデータとしています。 ②ご指摘のとおり令和5年度結果に差し替えます。 ③P155に今回改訂の経緯を追記します。 ④ご指摘のとおり見直しを行い、修正しました。 ※《提言意見》や「市民の声」欄は当初策定時のまちづくり市民会議の意見等を掲載しているため、内容が古い場合があります。

3	P25 方針1：日高らしいコンパクトな生活環境づくり 方針の考え方として「■日高らしさを大切にしたい暮らしやすい住環境の形成に向けて、駅周辺市街地を生活拠点としたコンパクトな土地利用を図ります。また、既存の道路空間の効率的活用を図りながら、快適な生活基盤を整えるまちづくりを行います。」とあります。 公共施設、医療、福祉施設などを駅周辺市街地に集約させるコンパクトシティの考え方だと思います。しかしながら駅周辺市街地から離れて、農林業や観光業を生業として、農地や山林を保全している住民も多くいます。高齢社会の中、公共交通も不便で、買い物や通院などにも苦労している住民も多くいます。このような視点で方針2以降、駅周辺市街地から離れた地域への充実した施策を検討してほしいと思います。	ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見を参考に、地域の特性に合わせた施策を考えていきます。
4	P41 ⑤用途地域の見直しによる新たな商業地の再編成 「◆商業地として利用の見込みがあるところについては、周辺環境や土地利用状況に応じた用途地域の見直しを行い、新たな商業地として市民生活の利便性を高める店舗立地を誘導します。」とあります。 現在、高麗川駅では自由通路と東口開設の整備工事が実施されています。現在、高麗川駅東口側の都市計画道路高麗川駅東口通線の沿線は住居系の用途地域になっています。東口開設に当たって、用途地域を西口同様の商業地域にして土地利用の高度化を図ることを検討してほしいと思います。このことを上記のことに追記してください。P45の土地利用方針図では商業系地域になっています。	P84に「高麗川駅周辺は、(略)利便性の高い商業施設の誘導を図ります。」と記載しています。ご意見のとおり、高麗川駅東口開設にあわせた基盤整備が進んでいます。現在、方針の実現に向けて、高麗川駅東口周辺地区の用途地域の変更や地区計画の活用等の事務を進めています。
5	P50 ①鉄道 「■鉄道の複線化や本数増設の促進 ・鉄道の利便性向上を図るため、複線化やダイヤの本数、市内各駅から都心への直通運転の増設を関係機関へ要請します。」とあります。 人口減少の中、JR八高線、JR川越線、西武池袋線いずれも複線化は大変厳しいと思います。総合計画では「複線化」という言及はないようです。必要性はいかがでしょうか。沿線自治体で構成している協議会で、要請していれば、このままでよいと思います。	埼玉県、JR川越線沿線自治体及び関係者で構成するJR川越線利便性向上推進協議会では将来の複線化に向けた検討など利便性向上に資する取組を行っておりますので、案のままとさせていただきます。

6	P73 ⑧急傾斜地崩壊対策 「◆急傾斜地崩壊危険箇所などがけ崩れのおそれのある箇所については、急傾斜地崩壊危険区域の指定や崩壊防止工事などの促進を図ります。」とあります。 日高市防災ハザードマップ（令和３年８月）では急傾斜地崩壊危険箇所は土砂災害等に関する指定の一つです。また、指定されている土砂災害は、土石流及びがけ崩れとあります（P5）。表現を検討してほしいと思います。	ご意見をいただいた「急傾斜地崩壊危険箇所」「急傾斜地崩壊危険区域」の名称は、「土砂災害警戒区域等」を使用することとし、記述を修正します。
7	P103 高萩市街地 《３》地域のまちづくりの方針 閑静な住宅街など良好な居住環境の確保（住居系）」に対する方針の中で、旭ヶ丘松の台地区を追記してください。 P109 の図面も修正	旭ヶ丘松の台地区は P103 の工業系土地利用の方針に掲載しています。ご意見のとおり、P109 の地域別まちづくり方針図にも「高萩市街地北部工業核」を追加しました。
8	・P45 の土地利用計画図及び P91 地域別構想：地域別まちづくり方針図 「高麗川市街地」は県道飯能寄居線バイパス沿道の土地利用について 「県道飯能・寄居線バイパス」沿道地域土地利用計画に関する意見」 「県道飯能・寄居線バイパス（3・5・37 上鹿山山根線）（以下、当該道路）」は、高麗川駅から近接で、飯能地域で国道 463 号線・299 号線に繋がり、圏央道をはじめ秩父方面、寄居高崎方面へとアクセスに優れており、現行の都市計画マスタープランでも「都市や市街地を結ぶ広域幹線道路」「都市間交流軸」と位置付けられています。 当該道路の沿道地域の現在の土地利用状況は、市街化調整区域ということもあり、殆どが農地での土地利用が可能地域となっていますが、現地を見てみると耕作されていない農地も多く、全国的傾向である農地としての適正な土地利用もなされていない状況となっています。市街化調整区域は「市街化を抑制すべき地域」であることは承知しているところですが、位置付けが正しいか・どうあるべきか、常に議論をする姿勢が大切と考えます。 当該道路の建設用地買収時は、将来、農地以外の都市的土地利用も可能となる旨の説明を受けていたとのこと、また開通当時は、日高市の発展・経済の活性化等が謳われ、地元地域住民も将来の地域活性化等に寄与してくれるものと思い、期待をしたところですが、実態は、多量の通過交通量により地域コミュニティが分断され、また交通事故の脅威にさらされるなど、居心地の良い日常生活を送れていない状況となっています。	商業系土地利用の拡大に関するご意見と捉えておりますが、コンパクトなまちづくりの推進や駅周辺の土地利用促進の観点から、現在の商業系として土地利用を掲げている地域に優先的に誘導すべきであると考えております。 よって、商業系土地利用の状況に併せて検討すべき事項であることから、案のままとさせていただきます。 また、レストラン等の飲食店、ガソリンスタンド、コンビニエンスストアといった沿道サービスを目的する店舗につきましては、都市計画マスタープランによる位置付けがなくても、一定の条件を満たすことで開発行為許可による立地が可能となっております。

しかし、工夫によっては、当該道路沿道地域は、上記にあるように好立地地域であるため、日高市の地域経済の活性化等のための適正な土地利用ができるものと思慮します。

現行・今回の改訂版では、「地域別構想：地域別まちづくり方針図（高麗川市街地）」内に高麗川駅の突き当り当該道路から野々宮地区一部が商業・住居地域に位置付けられ、「当該道路沿道における商業施設の立地誘導」や「計画的な基盤整備を前提とした商業系及び住居系市街化区域拡大」と謳われており、当該道路沿道土地利用としては、一部、有用な将来都市像、地域経済の活性化等の方向性が占めされていますが、今回、問題提起・意見申し立てる毛呂山町方面の当該道路沿道については、日高市の「総合計画・都市計画」に、将来都市的土地利用の可能性を示す位置付けがなされていないため、その地域の将来の都市的土地利用について市民・住民が議論すらできない状況であり、そのことが大きな問題であるものと考えています。

当該道路の開通後、数年経つなど地域土地利用の現状・状況等も把握できる中、また当該道路が、現改訂版にも「都市や市街地を結ぶ広域幹線道路」等と位置付けられている有用性等を考慮する時、少なくとも最近開通した「県道日高川島線」延伸の当該道路突き当り部まで（その先の毛呂山町境界線までは、すでに集落が形成されている、また当該道路と沿道地域の地形的問題もあり沿道サービスでの土地利用が難しい状況である。）は、今回の「都市計画マスタープラン」改訂にあたって、少なくとも「沿道サービスの可能となる土地利用の位置付け」にするべきであると思慮いたします。

具体的には、当該道路沿道両側の幅 50 メートルは「沿道サービス施設が立地可能な地域」に位置付け、その用途は、商業・準工業地域レベルを基本とすることが考えられます。

そもそも現行の都市計画制度「区域区分制度」は、現在とは違い、昭和時代中期の経済活動等をはじめ、あらゆる分野で日本全般が右肩上がりで急増する人口問題等に伴う無秩序な市街地の拡大をどのように秩序立てるかの制度であるものと承知していますが、しかし今後の日本の大きな問題である、少子高齢化現象の回復が見込まれない人口減少問題、「日本の将来人口 8 千万人構想」が議論されている中では、あまり意味がなくなりつつあり、今後の土地利用に関する制度改正も含め議論されています。当然、現行のコンパクトシティ理論を大切にすることは専門的には理解するところであり、効率的都市運営には今後もその視点は重要ですが、その一方で、今後は、全国の各市町村で都市の存続・生き残り政策が模索され、

	日本のあるべき姿・都市の存続、住めるところに豊かに住むということも重要視され、議論されています。例えば富岡から下仁田地域の国道 254 線沿いのバイパスでは商業施設が立地し、賑わい・地域の経済活性化に寄与し、地域の生き残りを模索しています。また最近では熊本県菊陽町で、世界最大の半導体受託製造企業、「台湾積体電路製造 (TSMC)」誘致、また北海道千歳市でも、同じく「半導体製造会社、Rapidus 株式会社」を誘致し、地域活性化だけではなく、我が国の「カーボンニュートラル政策」にも寄与しようと努力するなど各地域で生き残りを賭け模索・努力がなされています。このレベルの大規模誘致等は日高市ですぐに期待するものではありませんが、日高市は、首都圏 50 キロ圏内の好立地地域に位置していることから、土地利用の位置付け・誘導によっては過疎化を逃れ、存続・生き残り可能な、程よい・豊かなまちづくりが可能であるものと思慮いたします。今回の都市計画マスタープランに位置付けることで、すぐに当該道路沿道の都市的土地利用ができるものでないことも承知しているところですが、長期に渡る膨大な労力・公費を掛け開通した、広域幹線道路であるだけに当該道路を有効利活用し、将来の日高市が生き残る小さな一助・土地利用議論を可能とする入口とする良いチャンスと考えているところです。 公務大変お忙しい中、大変恐縮ですが意見反映がなされますよう、また真剣に検討されますよう何卒よろしくお願いいたします。	
9	今回の改訂版に意見が反映された場合、また、意見反映がなされなかった場合については、特に詳しくその理由について、市としての見解を、文章でいただきたい。その際、次回の見直し手続きは、いつ、どのような手続きでなされるのか。次回改訂時期を待たなくても、必要により見直し、変更は可能と思いますが、どのように考えているのか、合わせて見解をお伺いいたします。	ご意見に対する市の考え方を公表しますが、いただいたご意見に対する個別の回答は行っておりません。また、次回の見直し手続きにつきましては、第 6 次総合計画後期基本計画の策定に合わせて行う予定です。今回同様、案に対する市民コメントを実施しますが、それ以外の詳細は未定となっています。