

●商工会議所 意見交換会 (9/18)

意見	事務局の回答と見解
<p>前回のマスタープラン策定から 14 年程経っているが、どこまでができていて、何ができていなくて、世の中がどのように変わったのか。それらに関する見方はどのように整理しているのか。</p>	<p>→現行の都市計画マスタープランにおける施策の実施状況等については、今回のマスタープラン策定の当初で、作業部会や検討委員会において整理している。</p> <p>→さらに、都市計画基礎調査等を活用し、人口や産業動向、土地利用状況等を基に今後の方向性を整理したうえで、新たなマスタープランの策定を行っている。</p>
<p>都市計画道路について、30 年前から計画線が引いてあるが全く手が付いていない路線もある。国の指導で計画を取りやめることもできると聞いたが、その見直しは都市計画マスタープランの中で行うのか、または別個で行うのか。</p>	<p>→都市計画マスタープランで基本的な方針を示している。資料4の p.11 中段に、長期にわたり未着手となっている都市計画道路については、社会経済情勢や地域環境等の変化に対応し、必要に応じて見直しという方針を位置づけている。具体的には、p.14 の図にグレーの波線で示している。これについては見直しの検討をさせていただきたいと考えている。</p> <p>→なお、市の都市計画道路の整備率は現時点で 65%となっているが、一方で長期的に未整備となっている都市計画道路もある。今後、社会経済情勢を見極め、見直しを含め検討していくことになる。</p>
<p>現行のマスタープラン策定時の人口推計値が、10 年経って実際にどうだったのか、推定とどこがどのように食い違ったのか。</p>	<p>→平成10年3月の現行計画策定時には、上位計画である総合振興計画が第3次の時点であり、人口の見込みが右肩上がり推計されていた。この都市計画マスタープランはH27年度に10万8200人という予測を立てていたが、H22年の人口は8万6000人弱であり、計画人口と大きく異なっている。</p>
<p>現行の計画では南河原村との合併による増加分は推計に入っていないようであるが、合併で人が増えても、その後5年間で減少した現実がある。</p> <p>新しい計画を作るときに、どんなに素晴らしい人が精度良く作ってもその通りにはいかない。前回こ</p>	<p>→今回新しく策定しているマスタープランについても、現在の第5次総合振興計画の目標人口と整合を図り、計画している。目標人口として、定住人口7万人、まちづくり人口8万3000人と設定している。今</p>

意見	事務局の回答と見解
<p>うしたら結果がこうだったから、今度新しいものを作るときにはそこまで大きな開きがないようにしていただきたい。</p>	<p>後、人口の自然増が期待できない状況の中でも、新たな土地利用を図り、充実したまちづくりを考えていく。</p>
<p>10万人にするといった第3次総合振興計画について、数字としては失敗した。この結果としてどのような影響があるかという点、例えば農家がアパートをたくさん造っても、人口が減っているということはアパートの空きが増えるということである。第3次総合振興計画の際に人口が減ると推計していれば、アパートを造らない人もいたと思う。現在は土地利用でとても困っている。これからはもっと人口が減るだろうが、こういうことに手の打ち様がないのであれば、それなりの計画にしていきたい。</p>	<p>→本市では既に人口は減少に転じており、本計画の推計でも、20年後の平成24年度に約64,000人になる旨を見込んでいる。これに、本計画に掲げる施策を実施することによる増加見込みを約9%と見込み、常住人口約70,000人を目標としている。</p>
<p>現在の約8万6300人の人口のうち、生産年齢人口（16歳から65歳）が約54,500人いるが、地元の工業関係に就労している人が8,850人しかない。他にサービス業や商業、農業に従事している人もいるが、この辺りに何か足りない。工業団地内の大手企業数社が撤退し、跡地の多くは倉庫業に使われている。それに代わるものを引っ張ってこないと仕事場が増えない。仕事が増えなければ人口が増えない。</p> <p>現在はとにかく都市間の競争である。県北の話ですれば、少し前まで熊谷市の次に名前が出るのは行田市だったが、現在は加須市である。それをどこでどうしたらよいのか。日本中で子どもの数が減っており、先々人口が減るのは事実であるが、その中でも行田市はこれだけ取り組みこうなるというものがないと何か足りないような気がするが、その辺はどうか。</p>	<p>→市では4月から企業誘致担当を商工観光課に設置し、積極的に企業を誘致するため推進を図っている。</p> <p>→本計画としては資料4のp.8土地用構想図の中で、住居系土地利用検討ゾーン、幹線道路沿線土地利用検討ゾーン、産業系土地利用検討ゾーンとして、市としても今後進めていかなければならない土地利用を位置づけている。住居系土地利用検討ゾーンについては、整備手法については触れていないが、社会増を期待し、若い世代を呼び込めるよう良好な住居系の土地利用を進めるため、位置付けを行った。産業系土地利用ゾーンについては、農振農用地を含むため非常に厳しい規制ではあるが、国道17号バイパスについては将来的に上尾道路や熊谷渋川連絡道路の地域高規格道路の位置付けがあり、このような道路が供用することによって、ますます需要が高まるのが想定されるため、位置付けを行っている。さらに下須戸地区にも産業系土地利用検討ゾーンとして位置付けている。</p>
<p>例えば富士見工業団地は工業用水がない。団地を造ったときは井戸を掘って良かったが、その後県南並みに規制されてしまった。しかし、どの企業も井戸を持っているものだから、工業用水を造っても恐らく買い手がいない。非常に難しいのは分かるが、このような状況であり、新たに製造業の会社が入ってくるのは難しいのが現状である。</p>	

意見	事務局の回答と見解
<p>例えば、都心の方へ通勤する住民の利便性を向上させる等、どうすれば便利になるかというような、何か良い方へ持っていく施策がなければならない。県等の上位計画があるためどうにもならないというのではなく、そこはやはり行田市独自でつくっていかなければいけない。</p> <p>ところが最近、例えば行田駅に通勤快速を止める話についてもトーンが下がってしまった。南大通線が開通したということもあるが、利便性のことを考えていかなければならない。</p> <p>住宅地を売る場合でも、通勤快速に乗れば価値も上がるため、そこに定着していく人間も増えると思う。</p>	<p>→市でも、道路公共交通というものが非常に重要だと考えている。資料4の p.13 に、「(2) 幹線道路網の充実」として、主に取組む道路を挙げている。上尾道路については、現在工事が圏央道から新大宮バイパス間で実施されている。圏央道から鴻巣市箕田までの2期区間については、事業化され測量が開始されると聞いている。行田市としても沿線の熊谷市や鴻巣市とともに、毎年度早期整備に向けて要望しているが、この都市計画マスタープランにも位置付けていく。上尾道路や渋川連絡道路ができれば、県央道や北関東自動車道路への所要時間の短縮につながる。また、現在、埼玉県が国道125号の4車線化を進めているが、こちらも早期に整備できるよう、市域を超えて要望している。さらに、利根新橋についても、広域的な視点をもってこの計画書に位置付けている。</p> <p>→今回の都市計画マスタープランについては、広い視点と市民の皆様のご意見を踏まえながら、土地利用や道路、交通に関する方針を定めている。アンケート調査や地域別懇談会では、交通利便性が悪いという意見や、市内循環バスの充実や利用者のニーズを踏まえたデマンドバスなどの整備を行い、アクセスや利便性を向上させてほしいという意見も頂いている。そのような意見を踏まえながら、この都市計画マスタープランの全体構想にそれぞれの位置付けをさせていただいた。</p>
<p>道路交通に関しても、新規に高速道路はできない。近くのインターまで、どれだけ今よりも便利にいけるかを考えないといけない。</p> <p>利根新橋の計画についても、刀水橋も武蔵大橋も混雑しているため、もう1本橋があってもよい。熊谷近辺から、高崎、太田、伊勢崎くらいまで通すと、工業出荷額が5兆何千億という考え方をしている。行田のまちのためにも、久下橋の先の道ができ、スムーズに東松山につながる必要がある。市内だけではなく、そのような整備が進むことで、行田に工場が出店することにつながる。どのインターチェンジを通ってもこれまでの半分の時間で通行できるくらいにしなければいけない。</p>	<p>→本計画としては資料4の p.8 土地用構想図の中で、幹線道路沿線土地利用検討ゾーン及び産業系土地利用検討ゾーンを位置づけている。上尾道路や熊谷渋川連絡道路等が完成すると高速道路インターチェン</p>
<p>今年、深谷市から東芝が撤退し、多くの退職者が出たが、こういうことが全国各地で起こると思う。そのため、雇用を生む環境づくりをぜひお願いしたい。行田市に職場ができるよう、会社を引っ張ってきていただきたい。</p>	

意見	事務局の回答と見解
<p>身近にモデルがある。埼玉県では県央道ができるということでインター周辺に工業団地を整備している。しかし県央道の完成が2～3年遅くなってしまう、知事が来てくれた工場に言い訳ができないことになっている。それだけ日本中から埼玉県に来てほしいと働きかけている。行田市でもいろいろ働きかけることができるはずである。やる気になれば、工業用水を引っ張ってくることもできるのではないかな。</p> <p>また、水と緑と言っているが、例えばゲリラ豪雨が起こり、時間雨量 50 ミリになったとき、市内にどれくらい床下浸水が起こるのか。水が流れにくいまちであるため、床下浸水が起こるはずである。浸水が起こるようでは、住んでる人も困るが、外からも人が入って来ない。</p>	<p>ジへの所要時間が短縮され、企業の立地ニーズも高まることが予想されるため、国道 17 号熊谷バイパス沿道の土地利用について見直していく。</p> <p>→既存の工業団地の空洞化については様々な原因があるが、本年度より設置された企業誘致担当と連携して推進していく。</p> <p>→東日本大震災を踏まえ、災害に対する市民意識が高まっており、災害に強いまちづくりは必要であると認識している。なお、本マスタープランにおいても、分野別の整備方針において、冠水区域における内水排除対策等、治水機能の向上について位置づけている。</p>

●青年会議所 意見交換会 (9/25)

意見	事務局の回答と見解
<p>人口推移をみると高齢者が今後多くなり、土地利用構想図をみると農地が多いことや、産業系土地利用ゾーンに雇用の場を確保していくのだと見て取れる。すごく限定的な視点かもしれないが、今後は農家の方が減っていくと思うが、その対策については書かないのか。</p>	<p>→資料4のp6に、農地の保全や農地の生産機能の確保について記述している。これまでの意見交換会でも、農地はあるが後継者の問題を心配する意見が出されていた。都市計画マスタープランで農地の生産機能を維持していくと謳う一方で、市内では産業・観光・農業等の視点から産業振興ビジョン策定の検討を間もなく開始するところである。都市計画課も委員として入っており、そこで農業に関する施策等を検討していきたいと考えている。</p>
<p>将来人口が2万人減るということは、住宅地が2万人分空き、土地利用構想図の住宅地部分がどんどん空いてくる。今ある住宅地が住宅地でなくなるということを想定して計画しているのか。</p>	<p>→行政面積のうち市街化区域が17%、その中に全人口の65%の人が住んでいる。今回の計画では集約・連携型都市構造の実現を目指している。これは高齢者が中心部に医療、福祉サービスを受けにきたついでに、買い物をして帰宅できるなど、歩いて暮らせるエリアの実現などを想定している。これからは人口の自然増は期待できないため、若い世代が集まるようJR行田駅周辺に住居系土地利用を位置づけている。できるだけ市街化区域に居住していただきたいというのが基本的な方向性である。</p> <p>→これまでは人口増加に見合うよう市街化区域を拡大してきたが、これからは拡大ではなく、質の向上や都市機能の集約が必要とされるようになってきた。そこで前谷や持田地区の一部は、道路付け等の好条件や賑わいの創出を考えた結果、住居系の土地利用を誘導する位置付けをしている。</p>

意見	事務局の回答と見解
<p>秩父鉄道行田市駅周辺の中心部に凝縮していきたいという考えか。</p>	<p>→市街化区域の成り立ちからみて、市街化区域内に人を集めていきたいという方針である。</p> <p>→住宅地の空洞化は予想されるが、区域を狭めることは困難であるため、中心部の求心力を高め、例えば郊外にある公共施設を街なかにも集約していきたい。必要な施設を市街地の拠点となる場所に入れることで、高齢者にやさしいまちづくりができると考えている。</p>
<p>市街地には賑わいがあっても車が通るなど高齢者には望ましくない面があるため、例えばやすらぎの里のような施設は郊外につくってはどうか。郊外の集落と中心部とをどういうバランスにしたらいいかという意識を市民と共有できれば良いのではないか。</p>	<p>→今後、人口減とともに更なる高齢化が進展すれば、自ずと近くに病院や福祉施設があって高齢者も暮らしやすいという都市のあり方が望まれると考えている。</p>
<p>前回の都市計画マスタープランについては何がどれだけ実現しているのか。また、例えば道路整備の目的が賑わいの創出だったとすれば、それは実現したのか。</p>	<p>→土地利用という部分では、長野工業団地やみなみ産業団地を造成している。その他、南大通線や古代蓮の里通線の整備、総合公園の西側の南北道路を期間内に整備している。公園については古代蓮の里公園を整備した。</p> <p>→成果としては、道路ネットワークが構築されたという点がいえる。ただし幹線道路の整備により、沿道で有効な土地利用がされているかという点と出来ていない部分もある。</p>
<p>計画期間 20 年は長すぎると思う。変化や流れが速い今の時代の中ではせいぜい 10 年後ではないか。</p>	<p>→上位計画である県の都市計画区域マスタープランは 20 年後の将来像を定めるとされている。市の都市計画マスタープランもそれに即し 20 年の将来像を見据えているが、今後、社会情勢に応じて見直しをしていくことを前提としている。</p>

意見	事務局の回答と見解
<p>産業振興に関する市の組織改革が必要だと思う。行政のいわゆる縦割社会ではなく、今すぐお金がかからず着手できることは、庁内でプロジェクトチームを立ち上げてはどうか。担当者の異動も問題であり、少なくともプロジェクトリーダーは10年間その部署を担当し続けるなどが必要である。</p> <p>単に道路の整備は進んでも、賑わいは生まれない。会社経営に置き換えて考えてれば、今の計画は絵に描いた餅になる。強力なリーダーシップを持つ人を先頭にして進めるべきである。</p>	<p>→実現方策については、それぞれの施策を確実に進めるため、地域別構想には担当課名も明記している。全ての施策を一度にはできないため、施策を重点化し、5年で成果が見えてくるまちづくりを進めていきたい。そのために先導的な施策を位置づけていく。</p> <p>→部局横断的なした取り組みとして、土地利用を推進するセクション、農地を保全するセクション、産業振興のセクションそれぞれが連携し、都市計画が主体となって2月にプロジェクトチームを立ち上げたところである。その中で実現方策を検討し、横の連携を取りながらチームで施策を推進していく。</p>
<p>今回は都市計画の切り口なので限界はあると思うが、組織の話は重要である。役割分担のバランス、担当するエリアで分けるのか、相互で調整するのかなど、ビジョンを共有して進めることが必要である。</p>	<p>→都市計画はハード部分強いが、賑わいを生む部分が付いて来ないと絵に描いた餅になってしまう。都市計画マスタープランをつくって終わりではなく、関係部署に働きかけをし、毎年進行管理をしていきたいと各担当課に伝えている。</p>
<p>長野工業団地の中に道路が整備されているが、これも計画の中で有効に使用する道路として位置付けられたものなのか。</p>	<p>→富士見工業団地から長野工業団地を経由し、別路線と接続して鴻巣市の工業団地に向かう路線であり、都市計画決定された道路である。</p> <p>→工業団地に多いのは倉庫業であり空洞化も進行している。これは都市計画だけではクリアできない問題である。産業振興については、環境経済部が賑わいの部分を所管しているが、連携を行い、雇用の確保に繋がる企業誘致などに務めていく。</p>

意見	事務局の回答と見解
<p>公共施設を歩道の狭いまちなかにつくるよりも、水と緑のあふれる南河原にもってきて、高齢者の歩いて暮らせるまちを実現してはどうか。コスト的にも、人が住んでいない土地を開発し、集落づくりを行う方がより効果的ではないか。その一方で市の中心部は子育て世代が住む区域をつくり、市の中に異なる役割を持った地域があっても面白いのではないかと思う。</p>	<p>→貴重なまちづくりの発想、ご意見として、今後の施策検討において参考にさせていただきます。</p>
<p>甲府市は田舎だが独立したまちで、大学やリニアモーターカーの導入、太陽光発電などまちぐるみでいろいろと取り組んでいる。行田市においても、何か明るい夢がみれるといいと思う。</p>	
<p>もともと城下町は外部から攻められにくい構造であるため、利便性が高い、住み良いとはいえない面がある。不便だから知恵をしぼる、そういう発想、や習慣が高齢者の方にはあるのではないだろうか。交通が不便だから歩いて健康になる、というような発想も必要である。利便性を追求した結果、川が汚れてしまっては意味がない。</p> <p>子ども会議でつくられた水と緑のキャッチフレーズも、緑が少ない、水にふれあっていないと子どもが思っているから出てきたと思う。不便けれども、原風景が見いだせるようなまちが行田ではないかと思う。</p>	
<p>都市拠点と2拠点あるが、それらを結ぶ目玉となるような施策として、JR 行田駅から中心部へモノレールで繋がるような何か新しいプロジェクトがあると良い。</p>	
<p>長野工業団地に税金の優遇措置を検討するなどしてはどうか。JR 行田駅近くのウニクスも、もとは工場用地であった。</p>	
<p>JR 行田駅前については大きな計画の枠組みがなくても、何かできるのではないか。手始めに駅周辺の計画をつくり、人が集まりお金が出来れば、そのお金を例えば自然保護の取り組みにも回せる。全体を考え過ぎずに細かいことから始めるのもよい。</p>	<p>→JR 行田駅周辺の整備等については、地域別懇談会等においても多くの意見をいただいている。庁内で土地利用検討委員会を立ち上げており、JR 行田駅周辺も検討テーマの一つである。駅前のイメージづくり</p>

意見	事務局の回答と見解
<p>JR 行田駅前には商業施設などができれば一気ににぎわう可能性を持っている。前谷地区には下水道が整備されており住宅地として人口は増えると思う。</p>	<p>もこれから検討をしていく。今後もテーマを絞って、改めて皆さんと意見交換をしたいと思う。</p>
<p>川越市も城下町だが、鉄道駅と蔵造りの街並みが離れており、駅周辺は旧市街地と分けて発展している。例えば JR 行田駅側は「現代」、中心部側は「古代」などと分けてまちづくりを考えると、中心部が生きてくるのではないか。まずは JR 行田駅を切り口として、次に街中を考えてはどうか。</p>	
<p>持田地区の人口は増えているのか。30 年前に宅地化した住宅地が空き家になっている。</p>	<p>→大規模開発による住宅地は一定の年数が経過し高齢化が進むと、徐々に人が抜けていく傾向にある。前谷地区は増加しているが、持田地区は減少傾向である。</p>