

入間市立地適正化計画(原案)に対して寄せられた意見等の概要と市の考え方

入間市では、令和8年1月13日(火)から令和8年2月12日(木)までの期間で「パブリックコメント」を実施しました。その結果、5人の方から13件の意見等が寄せられました。

No.	ページ・項目名	意見等の概要	市の考え方(対応)
1-1		<p>入間市は市街化区域内における人口密度が高く都市機能が充足しており、当面の間は市街化区域における人口密度が高い状態が維持され、居住機能や都市機能、公共交通機能はサービス水準が維持されると予想されることから、現時点では立地適正化計画策定を見送ることが望ましいと考える。</p>	<p>ご指摘の通り本市の市街化区域内の人口密度は令和27(2045)年においてもおおむね40人/ha以上となっております。一方で、人口は減少傾向で推移しており、少子高齢化も進行している状況です。そのため、本計画にて現在から居住機能や都市機能、公共交通サービスの維持を図ることで、持続可能なまちづくりを進めていきます。</p>
1-2		<p>将来的には立地適正化計画の必要性は認めるものの現時点で立地適正化計画を策定すべきか慎重な議論を要すると考えます。</p> <p>本案立地適正化計画は、どのような組織およびメンバーでどの程度検討されたのでしょうか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・庁内検討組織でしょうか？ ・入間市都市計画マスタープラン検討会議でしょうか？ ・入間市立地適正化計画策定検討会議をあらたに組織したのでしょうか？ 	<p>本計画は都市計画や防災・減災、公共交通に関する有識者で構成する「入間市立地適正化計画策定検討会議」、庁内の次長級職員で構成する「政策調整担当者会議」および「都市計画審議会」にて、本計画の内容を検討いたしました。検討内容は全ての章・項目を両会議体にて検討しています。</p>

1-3	127ページ	<p>本案公共交通ネットワークに関する施策では、「民間路線バスについては、既存路線の維持・確保を図るとともに、運行本数の増加や路線の増設・延伸を可能な限り事業者に働きかけていきます。」</p> <p>との記載されているが、これは単なる現状改善策であり、本案でいう「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり構想の為の施策とはならない。</p> <p>いずれにせよ、現実には、バス運転手不足が原因でダイヤ改正や路線の減便・廃線が起きています。帝国データバンクが発表したデータによると、2023年時点で路線バスを運行する127社の内、約8割にあたる98社が減便・廃線をしています。</p> <p>他の多くの自治体も同様に、運行本数の増加や路線の増設・延伸の働きかけを行うであろうことから、働きかけだけでは実現困難ではないのか。</p>	<p>本計画の目的は、生活利便施設や居住の適切な誘導と、地域公共交通計画に基づき入間市地域公共交通協議会における議論を通して公共交通ネットワークの形成を連携し「コンパクト・プラス・ネットワーク」を図ることで、持続可能でコンパクトなまちづくりを推進するものです。</p> <p>そのため、民間路線バスの既存路線を維持・確保を図り、運行本数の増加や路線の増設・延伸を事業者に働きかけることは、公共交通の維持・充実を図ることとなり、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方による持続可能なまちづくりに寄与するものと考えております。</p> <p>運行本数の増加や路線の増設・延伸の働きかけやその実現に向けては、入間市地域公共交通計画において具体的な取組等を整理することになるため、入間市地域公共交通計画の改定等が行われた際は、本計画も見直しを検討します。</p>
1-4	序章	<p>序章に先立って、先ず経緯として少なくとも過去50年間にわたる入間市の都市構造計画および実施状況を詳細に記載すべきである。</p> <p>すなわち、過去の入間市の政策であるベッドタウン構想や入間市駅近くの文教施設集中化構想を実現する際に、</p> <p>居住と居住に関わる商業、医療、福祉などの生活利便施設の適切配置がどう図られてきたか、</p> <p>都市構造計画上の問題点がなかったかどうか記載すべきである。</p>	<p>本計画の検討にあたり、市街地の開発状況として土地区画整理事業や1ha以上の開発行為の状況を把握・分析しています。</p> <p>生活利便施設の配置状況は商業や医療、福祉、金融等の機能ごとに施設の配置及び施設を利用可能な圏域を確認しており、それらを踏まえ都市機能誘導区域や誘導施設、居住誘導区域を作成しております。</p> <p>なお、計画書の頁数の関係上全ての現状分析を記載することは難しいと考え、本市の課題に沿った現況のみ記載しております。</p>

1-5	4ページ	<p>4 ページに</p> <p>「入間市都市計画マスタープラン」に即しています」の記載があり、内容も本案と極めて類似しており、その違いが理解しにくい。</p> <p>従って、「入間市都市計画マスタープラン」に本案である「入間市立地適正化計画」の内容を盛り込んで一体のものとして作成したほうが市民に判り易いのではないか。</p> <p>「入間市都市計画マスタープラン」の次回改定の時にしか、一体化出来ないかもしれないし、なんらかの手続きが必要かもしれないが、同様のものが複数存在するのは好ましくない。</p>	<p>本計画は居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導や居住の誘導により、持続可能なまちを具体化する計画となっていることから都市計画マスタープランとは別に計画を策定しています。</p>
2-1	-	<p>計画を作るのであれば、居住誘導区域内の人口増加状況と若者の地元定着率、都市機能誘導区域における誘導施設の立地数、市内にある駅の年間乗降客数、地域経済の活性化による経済効果、税収の増加額など、計画を作ったことによるさまざまな波及効果を市民に評価そして検証してもらうために、年度ごとの数値目標を定めてください。市役所は計画は順調に進んでいると考えていても、市民には実感が伴わない、実態と異なるのではと感じてしまうと、計画への理解と協力が得られなくなってしまいます。</p>	<p>第6章において、本計画の必要性や妥当性を評価するため、「定量的な目標値」と定量的な目標値の達成による「期待される効果」を定め、総合的な成果として本計画の評価を行うこととしています。なお、評価の時期については国土交通省が示す都市計画運用指針に基づき、おおむね5年ごとに「定量的な目標値」と「期待される効果」の達成状況の確認を実施します。</p> <p>また、国土交通省より毎年実施される「まちづくりの健康診断」を活用し年度ごとに立地適正化計画による効果を把握し公表・周知に努めます。</p>
3-1	-	<p>都市機能誘導区域を設定したり、公共交通ネットワークを形成することは、未来の世代に負担を残さない持続可能な都市を目指すために、大変評価できます。しかし、SDGsの目標13にある脱炭素社会の実現を目指すためには、2045年度までの年間温室効果ガス排出量削減目標をしっかりと設定することが不可欠です。削減目標を設定しないと進捗状況が見えなくなってしまい、永遠に脱炭素社会を実現を達成することができません。</p>	<p>入間市地球温暖化対策実行計画において、中期目標として令和12(2030)年度において、平成25(2013)年度と比較し46%の温室効果ガスの削減を目標に掲げています。さらに、長期目標として令和32(2050)年度までに温室効果ガスの排出実質ゼロを掲げています。</p> <p>本計画を推進しコンパクトな市街地が形成され</p>

		<p>また、電気エネルギーが不足してしまうと、都市機能や公共交通の運行に壊滅的なダメージを与えてしまいます。これを回避するために、エネルギーセキュリティ確保についても明記してください。</p>	<p>ることで、環境負荷の少ない都市構造が形成され、脱炭素社会への取組に寄与するものと考えます。</p> <p>都市機能や公共交通等のエネルギーセキュリティ確保に関しては、ご意見として承ります。</p> <p>なお、本計画においては防災・減災の視点から、「防災拠点における電源確保や非常用発電設備の燃料の多重化推進」を取り組み施策として記載しています。</p>
4-1	4ページ 25ページ	<p>生活に必要な機能や居住を集約・誘導し拠点間を公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えによる持続可能なまちづくりを進めていくため、立地適正化計画を策定することのだが、この計画には障害者支援についての記載がほとんどない。特に入間市駅周辺は、本市の顔として魅力を高め、民間のノウハウを活用し、活力やにぎわいを創出しますとの方針なので、市役所、図書館、複合商業施設、金融機関、大きな病院など暮らしを支える要素がすべて揃っている立地を活かして、ジョンソン基地跡地留保地に障害者総合支援法に基づく障害者支援施設を積極的に誘導し、県内市町村をリードしてもらいたい。そうすれば、すべての障害者が安心して快適に暮らし続けることができるまちづくりを推進することができる。</p>	<p>障がい者の個別具体的な施策については障がい者福祉プランでの対応となります。</p> <p>立地適正化計画においては、障がいのある方も考慮し、「駅のユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化を促進し、交通結節点である鉄道駅の利便性の向上を図る」ことで、都市機能誘導区域である駅前を「誰もがアクセスしやすい拠点」として強化し、支援施設を含む多様な機能の集積の後押しを目指します。</p>
4-2	21ページ	<p>地域の人口構成や特性に応じた都市機能の維持・誘導が必要、地域の特性や人口動向に配慮した検討が必要、地区特性に応じた取り組みを講じることで、住環境の維持を図ることが必要とのことだが、市役所が現在把握している各地域と各地区の特性を具体的に記載すると市民にわかりやすい。このままではイメージがつかめない。</p>	<p>都市機能の維持・誘導を図る都市機能誘導区域の設定を想定し、都市の骨格構造における中心拠点及び地域拠点を設定しており、拠点の設定にあたっては、地域の人口構成や都市機能集積状況等の5つの視点から地区の状況や特性を整理しています。(P29～33)</p>

4-3	21 ページ	<p>空き家の発生抑制や利活用などによる対策を行い、良好な住環境を維持することが必要とのことだが、取り組んでいる空き家対策の効果と実績を具体的に記載すると市民にわかりやすい。</p>	<p>今後の人口減少に伴い、空き家などの低未利用地が発生することが懸念されています。</p> <p>そのため、P125 に示す誘導施策として、低未利用地の発生抑制や利用促進に向けた検討を位置付け、庁内関係課との連携による情報の活用など効果的な調査手法を検討し、空き家等の現況把握を継続してまいります。</p> <p>そのうえで、居住誘導と連携して対策を推進していきます。</p>
4-4	21 ページ	<p>人的・物的被害への対応のため、災害リスクの高いエリアにおける居住のあり方を見直すことが必要とのことだが、このようなエリアからの引っ越しを促すための支援策を早急に導入してもらいたい。</p> <p>災害や地域特性に応じて、ハードとソフトの両面から防災・減災対策に取り組むことが必要とのことだが、ドローンや人工知能を活用したデジタル技術を使っていち早く災害状況を把握し、障害者や高齢者などの災害弱者を支援する体制を早急に作ってもらいたい。また、災害発生時には避難場所や避難所の安全確保が非常に重要となるので、防犯カメラをくまなく設置することで、避難場所や避難所内の状況を常に監視し、警察と協力しながら暴力的性犯罪を徹底的に抑え込む取り組みを記載してもらいたい。併せて、災害発生時に女性特有のきめ細かな視点を活かすため、各自主防災会から最低 1 名の女性防災士育成についての取り組みも記載してもらいたい。</p>	<p>本計画では居住誘導区域のみならず、居住誘導区域外も含め防災対策・安全確保策を定めており、災害リスクのあるエリアにお住まいの方については、既存の生活環境等を考慮し、本計画を踏まえ災害リスクの周知に努めて参ります。</p> <p>防災情報の効率的・効果的な収集方法防犯カメラや避難所の体制、自主防災会に関するご意見等については、地域防災計画の対応となります。</p>
4-5	114 ページ	<p>豪雨の時には防災行政用無線が聞こえにくくなり、緊急避難の遅れにつながる可能性があるため、消防署や消防団の巡回活動をもっと増やせるような体制を早急に作ってもらいたい。</p> <p>居住誘導区域外のまちづくりの取り組みについて、もう少し詳しく記載してもらわないと、区域外住民が安心して住み続けられるようなまちづくりが進められているというイメージがつかめない。</p> <p>市境に住んでいて生活圏が隣の市にまたがっている市民にとっ</p>	<p>消防署や消防団の巡回活動に関するご意見については、地域防災計画での対応となります。本計画では P114 の取り組み施策のとおり、防災情報の発信を位置付け、防災行政用無線やメール配信等による防災情報伝達手段の多重化・多様化の推進を図る」ことで、きめ細かな情報伝達を図っていきます。</p>

		<p>ては、道路や公共交通網の整備、通院や高校通学時の安全確保、災害発生時の隣の市の避難場所や避難所への避難など、近隣市との連携した取り組みを詳しく記載してもらわないと非常に不安である。ダイヤプランを活用して、広域立地適正化計画を早急に作ってほしい。</p>	<p>居住誘導区域外にお住まいの方々につきましては、既存コミュニティの維持を図るため、入間市都市計画マスタープランなどに基づき、住環境の維持に向けた取り組みを今後も進めて参ります。</p> <p>広域立地適正化計画につきましては、広域的な視点より近隣市とも情報共有や調整を実施し、検討方法を模索させていただきます。</p>
5-1	48 ページ	<p>私の最寄り駅は元加治駅で、原案の居住誘導区域に住んでいます。元加治駅周辺の都市機能誘導区域は、道が狭く『アクセスの利便性』が低いです。また、入間川に向かって下り坂や崖の土地であり『徒歩や自転車などにより容易に移動できる範囲』からも外れます。経済活動の面でも、駅前の青果店と山崎ショップは閉店、飯能市側の信用金庫は有人店舗から無人ATMに変化など、芳しくありません。元加治駅のすぐ近くは居住誘導区域とし、道が広く、土地が平らで、栄えている国道299号沿いに都市機能誘導区域を設定すべきだと考えます。</p>	<p>元加治駅は基幹的公共交通であり、アクセス性も高いと考えます。また同駅周辺は高齢者の徒歩圏である半径500m圏に市街地が形成されており、各種利便施設も立地されています。さらに駅南口の開設に向けて協議を進めていることや隣接する飯能市の岩沢地区土地区画整理事業が施行中であることから、同駅周辺を地域拠点として設定し、本計画に基づいて、計画書案 P56及び 57に掲げる誘導施設の維持及び立地を図り、より長い時間をかけてさらに利便性向上を図るべき地区と考えます。</p>