

前橋市立地適正化計画（居住誘導区域）素案の パブリックコメントの実施結果

都市計画課

1 意見募集期間

平成30年9月12日（水）から平成30年10月12日（金）まで

2 意見提出状況

- (1) 意見提出者数 4人
- (2) 意見提出件数 13件
- (3) 意見の内訳

No.	項目	件数（件）
①	計画案全般に関する意見	3
②	誘導に向けた施策に関する意見	1
③	定量的な目標値に関する意見	2
④	都市計画・まちづくりに関する意見	2
⑤	その他の意見	5
合計		13

3 意見及び市の考え方

各意見とそれに対する市の考え方は、次ページ以降に記載のとおりです。
なお、取りまとめの都合上、提出された意見は要約しています。
貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

① 計画全般に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>近年増加している自然災害の大型化及び頻発化を考慮すると、防災のための大型土木工事を行うより、災害リスクの少ない地域への居住区域の集中を指針とすべき。</p> <p>前橋市の立地適正化の基本は、災害リスクの高い地域での新たな建築や改築を事実上禁止すべき。</p>	<p>本計画では、災害等による安全性を考慮し、土砂災害リスクの高い地域については、居住誘導区域から除外しております。</p> <p>しかしながら、計画の制度上、誘導区域外における建築等を禁止することは難しいものと考えています。</p>
2	<p>本計画の推進には、行政と住民が一体となることが求められるため、居住誘導区域の設定については、居住誘導へのインセティブを明確にするとともに、住民に対して、誘導区域を設定することのメリット、デメリットを丁寧に説明し、市民の不利益が生じないように、十分な理解を深めることが重要と考える。</p> <p>また、7つの拠点に誘導する際には中心拠点を最優先とし、中心市街地の居住人口が増加するよう具体的なインセティブを設け、方針を明確にしていきたい。</p>	<p>居住誘導区域の設定にあたりましては、今年度に市内10ヶ所で対話型の市民説明会を開催し、計画を周知するとともに、様々な意見をいただく機会を設けながら進めてきました。また、居住誘導区域を公表する前には、市民や不動産業界などの関係業界団体に対して周知を図りたいと考えています。</p> <p>7つの拠点のうち、中心拠点は全市を支える重要な役割がありますが、中心拠点の誘導施策としては、前橋市市街地総合再生計画による市街地整備の推進を設定しており、居住施設を含めた再開発事業の取り組みの効果により、中心市街地の活性化とともに居住人口の増加が期待されます。</p>
3	<p>人口減少を機に積極的にコンパクトシティー化を全国に先駆けて先導することで、全国の地方都市が模範とする様なまちづくりを始めて欲しい。</p>	<p>本市では、かねてから都市計画マスタープランにおいてコンパクトなまちづくりの推進を掲げており、本計画はその具体的な方向性を示すものとなっています。今後も引き続き計画の実現に向けて取り組んでまいります。</p>

② 誘導に向けた施策に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	66 ページの「良好な住まいの取得を支援する施策」及び 68 ページの「市内居住者の居住誘導区域への居住を促進する施策」では、いずれも計画策定時点の実施事業を記載しているが、将来的な社会情勢の変化を考慮し、新規施策の受け皿となる文言を入れておいた方が、今後の事業展開にプラスになるのでは。	ご指摘のとおり、施策については前橋市の居住誘導に係る既存施策を設定しております。施策としての有効性を高めるために、見直しを図ることを検討する旨はすでに記載していますが、いただいたご意見を参考に、将来的な変化を踏まえ、適宜必要な施策を新たに追加する旨を追記いたします。

③ 定量的な目標値に関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	73 ページのアウトプット指標として「居住誘導区域内の人口密度」が掲げられているが、人口の自然減の影響を受けることから、居住誘導施策の効果が相殺されるため、必ずしも施策の実績を正しく表現することにならないと思われる。 そこで、居住施設（戸建て／共同住宅ほか）の年間の新規着工件数に着目し、市全体の新規着工件数に占める居住誘導区域内の着工件数の割合（％）をアウトプット指標にしてはどうか。	居住誘導区域内に新たに居住する場合には、既存の共同住宅等へ転入される方や、誘導施策にあるように、空き家を住宅として利活用するなど、必ずしも住宅を新規着工することに結び付かないことが考えられます。したがって本計画における指標としましては、実際に居住する人の割合である人口密度を指標としています。
2	本計画では居住誘導区域全域として目標値（人口密度）が設定されているが、7つの拠点ごとに目標値を設定することで、居住誘導に向けたより具体的な施策を実施していただきたい。	拠点ごとの目標値を検討しますと、例えば前橋南部地区では商業用地、事業所用地の割合が高いため人口密度が他の拠点と比して著しく低く、また、地区面積が狭い場合は、人口の増減による人口密度の変動幅が大きくなるなど、目標値の設定としては課題があると考えられます。 居住誘導区域は、7つの拠点周辺だけでなく、公共交通の利便性が高

		く、かつ将来の人口集積が見込まれる地域についても設定しているため、目標値（人口密度）については、居住誘導区域全域の傾向として捉えることとしています。
--	--	--

④ 都市計画・まちづくりに関する意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>人口減少・高齢化社会の急速な進行に伴い、将来を見据えた持続性のある「まちづくり」という主旨は理解できるが、「立地適正化計画」は「都市計画（=用途指定）」の見直しと連動しなければ意味がないのでは。</p> <p>大胡地区の「用途指定」の見直しを「立地適正化計画（都市機能誘導区域）と居住誘導区域の設定」と連動する形で、具体的には「用途指定」は「居住誘導区域」内のみとし、「用途指定」も再検討しなおすことを求める。</p>	<p>大胡地区の「用途指定」は「居住誘導区域」内のみを求めるとのことですが、居住誘導区域外の用途地域指定地域を無指定地域に見直した場合、建物用途の混在等無秩序な開発が進んでしまうことが懸念されるため、課題が大きいと考えられます。</p> <p>また、「用途指定」も再検討しなおすことを求めるとのことですが、用途地域の指定見直しについては、大胡地区に限らず、本市全体の土地利用の動向等を把握し、課題に対応した見直しを図ることが重要であると考えています。</p>
2	<p>誘導区域の拠点は「駅」を中心に設定されているが、鉄道運営会社の経営上、減便など市民の利便性が悪化しており、コンパクト＋ネットワークのまちづくりを推進するには、前橋市地域公共交通網形成計画をはじめとする公共交通施策と連携して本計画を進めることが重要である。</p> <p>まちづくりと連動させながら、バスの利便性向上（路線の改編など）、鉄路の強化（拠点地区各駅の乗降者数の増加、両毛線の複線化など）についての施策を推進することで、持続可能なまちづくりを実現したい。</p>	<p>立地適正化計画では、鉄道駅を中心とした公共交通による移動性の高い地域を拠点として位置づけ、拠点内における人口増加や都市機能の集積によって、鉄道をはじめとする公共交通の利用者増の促進を図っていきたいと考えています。</p> <p>また、地域公共交通網形成計画では、バス交通網再編を中心に鉄道駅との結節を強化するなど公共交通の利便性向上に向けて取り組んでおり、まちの拠点形成と公共交通施策が連携した持続可能なまちづくりを進めていきたいと考えています。</p>

<p>また、上毛電気鉄道沿線における駅周辺の市街化調整区域の在り方について検討することも、今後のまちづくりにはとても重要である。</p>	<p>尚、市街化調整区域の在り方については、本計画と整合を図りながら、都市計画マスタープラン等に基づき取り組んでいきたいと考えています。</p>
--	--

⑤ その他の意見

No.	意見の概要等	意見に対する市の考え方
1	<p>人口減少以上に深刻な高齢化対策としては、団塊の世代の多くが運転免許返納するであろう10年後までに、その時点で商業化されているであろう全自動運転車による鉄道、バス、タクシー又はカーシェアリングを想定した鉄道・道路整備を完了させる目標に向けた再開発計画の立案が必要。</p>	<p>人口減少・高齢化社会が進展する将来を見据えた、持続可能なまちづくりが必要となりますが、本計画のみならず、公共交通や都市基盤整備等、他の施策とも連携して取り組んでいきたいと考えています。</p>
2	<p>鉄道については、現在路面電車の復活も検討されているようだが、跡形もない路上に路面電車を通すのは無謀である。それより現在複線化されている両毛線の前橋・駒形間を伊勢崎まで延長し、大島・駒形間と駒形・伊勢崎間に新駅を建設し、前橋・伊勢崎間に2両編成の電車を5～10分間隔で走らせる。将来的には前橋・新前橋間も複線化する。</p> <p>新駅周辺は全ての建築が市の開発担当の事前許可を必要とするルール作りを行う。新駅周辺には付近の公民館などの市営施設を拡充し、市役所本庁に行くのは例外的な処理のみ出来るよう機能拡充を行い、多機能ビルには保育園や医療機関を優先的に誘致する。新駅周辺の歩道は、並木部分も含め片側10m程度が望ましい。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

3	<p>幹線道路を中心に自動運転の路線バスを頻繁に走らせるように幹線道路沿線に商業地域も居住地域も集中させる。</p> <p>幹線道路に面した区画の開発は300平米以下の小規模開発は原則禁止とし、コンパクトシティー構想に合致する様に指導する。幹線道路近辺の集合住宅は10階建てを基本に町並みを、見た目でも心地よいものにする。</p> <p>建築の仕様で断熱性能や耐久性等所定の要素を含む場合、内容に応じた固定資産税の軽減措置が受けられるよう法整備が必要。</p>	<p>本計画では鉄道駅周辺や一定の運行頻度があり将来の人口集積が見込まれるバス路線沿線など、公共交通の利便性が高い地域に居住誘導区域を設定することとしています。</p> <p>個々の建築物の規模等は、都市計画により定められた用途地域や容積率等の制限によることとなります。</p> <p>税の軽減措置に限らず、有効性の高い誘導施策については、今後本計画の見直しをする中で検討を進めていきたいと考えています。</p>
4	<p>自然災害リスクの高い地域からの移転希望者には民営マンションであっても優先的に入居できるよう開発業者とも事前合意しておく。災害リスクの高い土地からの移転が進んで空き地となったら、緑地又は農地として活用する。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>土地の高度利用に合わせて、街路樹も前橋駅北口や県庁前通りに続くものに育てるのが良い。宣伝不足で全国区にはなれていないが、前橋の並木を全国区に持ち上げるため、訪れる人を感動させる程度の『もの』が必要。</p>	<p>本市のJR前橋駅北口から続くけやき並木通りについては、前橋市市街地総合再生計画では、県都としての落ち着いた空間と優れた都市景観を形成するものとして、市街地の再整備と連動した取り組みを進めることとしています。</p>

以上