

第4回 安中市都市計画マスタープラン策定委員会
第3回 安中市立地適正化計画 策定委員会 議事概要

■日時及び場所

日時：令和6年10月30日（水）13:00～15:30

場所：安中市役所 新庁舎3階 委員会室

■出席者

区分	出欠	所属等	氏名(敬称略)	備考
委員長	○	高崎経済大学地域政策学部	長野 博一	
委員	○	一般社団法人群馬建築士会 安中支部代表	三好 建正	
委員	×	一般社団法人群馬県宅地建物取引業協会 安中支部代表	武井 正臣	
委員	×	一般社団法人安中市医師会 代表	本多 真	
委員	×	一般社団法人安中市観光機構 代表	武井 宏	
委員	×	一般社団法人碓氷川森林組合 代表	武井 孝雄	
委員	○	安中市商工会 代表	静 朋人	
委員	×	安中市松井田商工会 代表	吉田 利博	
委員	○	安中市区長会 代表 (旧安中)	三宅 勉	
委員	○	安中市区長会 代表 (旧松井田)	和田 元男	
委員	○	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社 代表	近藤 隆俊	
委員	○	一般社団法人群馬県バス協会 代表	佐藤 俊也	
委員	○	一般社団法人群馬県タクシー協会 代表	清水 憲明	
委員	○	ぐんま地域防災アドバイザー	金井 弘恵	
委員	○	安中市民生委員児童委員協議会 代表	佐藤 徹也	
副委員長	×	安中市景観審議会 代表	杉浦 榮	
委員	○	安中市文化財保護審議会 代表	神宮 善彦	
委員	○	安中市農業委員会 代表	山田 茂	
委員	○	国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所計画課長	伊藤 光宏	
委員	○	群馬県県土整備部安中土木事務所次長	岸 正幸	
委員	○	群馬県県土整備部都市計画課長	小島 康弘	
事務局	○	まちづくり部	都市計画課	
NKUS	○	都市再生部	—	

■次第

1. 開会
2. 委員長挨拶
3. 議事録署名人の指名
4. 議題

【都市計画マスタープラン（第4回）】

- (1) 分野別構想（素案）
- (2) 地域別構想（素案）

【立地適正化計画（第3回）】

- (1) 誘導区域の設定
- (2) 誘導施設・誘導施策の設定その他

5. その他
6. 閉会

■配布資料

- 座席表、次第、委員名簿
- (1) 安中市都市計画マスタープラン
 - 資料1_都市計画マスタープラン（素案）
 - 参考資料1_都市計画マスタープラン 概要版
 - (2) 安中市立地適正化計画
 - 資料1_都市づくりの課題とまちづくりの方針（ターゲット）、誘導方針（ストーリー）の整理
 - 資料2_安中市立地適正化計画 誘導区域設定の考え方
 - 資料3_誘導施設について
 - 資料4_誘導施策について

■議事概要

4. 議題

【都市計画マスタープラン（第4回）】

（1）分野別構想（素案）

（委員）

- ・都市マスの策定にあたり、広域的な関係として他市町村との比較をしていると思うが、計画上でその旨は記載しないか。

（事務局）

- ・都市マスは、県が策定する区域マスや市の総合計画などの上位・関連計画に即して作成している。特に区域マスではより広域的な方針が定められており、安中市と周辺市町村との関係も位置づけられているため、都市マスでの記載はしていない。

（委員）

- ・了解した。人口減少社会の中で、他市町村との競争も発生すると思うが、基本的には調和を目指す考え方で良いか。

（事務局）

- ・国の考え方では、高度医療は比較的大都市に設置するなど、より広域で機能を分担する考え方も出てきている。

（委員）

- ・P67の都市交通の基本方針図における新駅周辺の構想道路は、現在の住宅地の集積を踏まえると、西毛広域幹線道路ができることで地区が東西に分断されてしまうため、構想道路をより東側まで伸ばすことを検討してほしい。

（事務局）

- ・西毛広域幹線道路の設計が既に決まっていること、今後新駅周辺に商業用地を確保することを踏まえると、新規に道路を整備することが難しいとされているが、今後も土木事務所との調整を続け、検討結果によっては記載を修正したいと考える。

（委員）

- ・新駅周辺の土地は利用価値が高いため、都市マスで土地利用の方針を定めてほしい。

（委員長）

- ・庁内で新駅整備に関する土地利用の検討が進められるため、そちらでも検討しつつ、都市マス公表時までには内容が固まれば追記する。

（委員）

- ・P51に記載の市役所の跡地利用の可能性として防災の機能を設けるとしているが、具体的などのような防災機能を想定したものか。

（事務局）

- ・庁内でも防災拠点の位置づけについては検討段階であるため、婉曲的な表現としている。

(委員長)

- ・個別な内容については、庁内の各担当部署で検討を進めていただきたい。

(委員)

- ・P40「都市交通に関する課題」で、渋滞緩和の解決策として国道18号の4車線化が必要と明言しているが、確定事項ではないため想定される内容にとどめる方が良い。

(委員)

- ・P67「都市交通の基本方針図」は、現状を示したものであるため、方針で示された内容がどのように進められるかが確認できるように、文章と方針図の関係性を明確にしてほしい。

(事務局)

- ・将来の整備後の姿をイメージできる方針図に調整する。

(委員)

- ・「都市防災の基本方針」で復興事前準備の記載があるが、どの程度推進する予定か。

(事務局)

- ・事前復興計画の策定には至らないが、発災時の対応部署の整理などを想定している。検討段階であるため、都市マスへの記載内容も取組みにあった内容に調整する。

(委員)

- ・「都市景観の基本方針」の具体的な取組としては、屋外広告物に関する条例や景観重点地区への指定を想定したものか。

(事務局)

- ・認識の通りである。活性化事業を進める上で、地元と議論を重ねつつ実施有無を検討する。

(2) 地域別構想 (素案)

(委員)

- ・市内の松井田・妙義ICは、国道18号へのアクセスが良いなどの利点があるため、有効的な活用方策を検討してほしい。

(事務局)

- ・現在は、横川の道の駅の新設に伴いスマートICを設置することで、軽井沢方面からの利用者呼び込もうと考えている。
- ・松井田・妙義ICにおいては、観光施設の他、物流の要としても機能するので、工場の新設など、誘致施設の検討を進めているが、具体的な内容が定まっていないため都市マスには記載していない。

(委員)

- ・方針に主語が記載されていないため、誰が何をすることが明確となるように修正してほしい。

(委員)

- ・地域別方針は、地域ごとに統一されたまとめられ方で綺麗ではあるが、地域の特徴が目立たなくなっているため、より具体的な記載でよいと考える。

(委員長)

- ・記載の仕方やパーツの使い方を改めて検討し、地域の特徴が現れる構成とすること。

【立地適正化計画（第3回）】

(1) 誘導区域の設定

(委員)

- ・本市は非線引き区域だが、立地適正化計画を進めているということか。

(事務局)

- ・線引きを行わない場合の、代替りの手段として立地適正化計画の策定が定められているため、検討を進めている。

(委員)

- ・通常、非線引き区域では立地適正化計画の検討が進めにくい。まとめられるか懸念している。

(委員長)

- ・三好委員の懸念は最もである。立地適正化計画は、用途地域が設定されているところへの集約を行う方針で策定している事例が大半。本会議にて委員からの意見を集約して、計画に反映できるようにしていきたい。

(委員)

- ・事務局の回答に補足する。立地適正化計画は非線引き区域でも策定でき、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定めることで税制優遇や国土交通省等からの補助金を受けつつ、緩やかに機能を集約する計画となっている。
- ・懸念事項として、本市の居住誘導区域内の将来人口密度は20人/k㎡程度になるのではないかと。先行策定都市では40人/k㎡の場合が多く、今の市の状況では策定する意味が薄いのではないかと。なるべく地域を区域に含めたい意図はわかるが、将来のストーリーを見据えてどのように機能集約をするか、区域設定の仕方を検討してほしい。

(事務局)

- ・区域設定には苦慮している。旧中山道沿いに人口密度が低い状態で市街地が発展してきた経緯がある。本計画と並行して新駅周辺まちづくり、公共交通まちづくり、産業団地の誘致に取り組んでおり、それらと合わせて検討していきたい。

(委員長)

- ・全国で都市機能誘導区域と居住誘導区域をどちらも設定している都市が、約700の自治体のうち3~400の自治体ほどある。それらの自治体も居住誘導区域が広いという特徴がある。不確定要素が強い都市計画上の施策との関連が理由だと思う。国や地元住民に相談して合意を取りつつ検討する方法もあり、どのように誘導区域を絞れるか検討いただきたい。

(委員)

- ・資料2のP3のステップ2の2点目について、自家用車の利用率が約78%という情報もあり、指標の設定が市の現状とかみ合っていないイメージを持った。

(委員長)

- ・指標の設定根拠を事務局より解説いただきたい。

(事務局)

- ・生活利便性の高さが当該指標の設定意図。ご指摘の通り、公共交通の本数や利用者が少ないことが現状あるが、今後の公共交通再編等とあわせ、利便性があがることを想定して区域の指標設定としている。

(委員長)

- ・設定の指標は、国土交通省が示しているものか。

(事務局)

- ・国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック」等の指標をもとに設定している。

(委員長)

- ・神宮委員は市の実情から指標設定に疑問があるという指摘。この指標は検討したほうが良いかもしれない。人間工学的に苦なく歩ける距離が450~500mとされており、重い荷物があると1/3の距離、雨だとさらに1/3の距離になる、などの指標が示されている。一般のバス停は300m、コミュニティバスのバス停は200m、鉄道駅は800m~1km 徒歩圏という指標は常識的だが、車中心の本市においては検討の余地があるのではないか。

(委員)

- ・参考までに、前橋市ではバス300m、鉄道500mとしている。それを踏まえると、本市での指標設定を再考したほうがよいかもしれない。

(委員)

- ・防災拠点を誰が中心となって運用していくか。構想だけ見ると立派な市になるように見えるが、小学校が閉鎖されている中で本当に実現できるか不安。水害や土砂災害による道路の補修など、優先事項を決めたい。

(委員長)

- ・防災指針については防災部局と話し合ったうえで実情に合わせた計画としてほしいという指摘と理解した。事務局には引き続き検討いただきたい。

(2) 誘導施設・誘導施策の設定

(委員)

- ・資料4の施策3-2、3-3について、松井田地区のデマンド交通（MONET Technologies（株）が実施）とMaaSは合わせた施策としていくのではないか。また、GunMaaS（JRが実施）として前橋市、渋川市が実施しているが、同様にやるのか。MONET TechnologiesとJRが接続できない可能性もあり、今後の立地適正化計画にどう反映するか検討してほしい。

(事務局)

- ・ご指摘の通り、デマンド交通は松井田地区にて実施が始まっている。MaaS は導入事項にいくつかの段階があるが、徐々に取り組みを進めていくことになると考えている。デマンド交通と MaaS との接続は技術的な面もあるが、GunMaaS との接続を第一に考えているわけではない。バスの統一運賃や公共交通乗り放題の定期など、徐々に MaaS を導入することを考えている。

(委員長)

- ・今日の意見を踏まえ、結果に関わらず意見を引き続き検討いただきたい。

(委員)

- ・1 点目、資料 3 の誘導施設に文化センター、博物館、美術館等とあるが、現状、ふるさと学習館がある。それを踏まえても新たに博物館を建てるということか。現状のふるさと学習館はバスが 1 日 3 本ほどと、利便性が悪い。そういった状況を踏まえても博物館を誘導すると記載しているのか。
- ・2 点目、市内の ATM に行列がみられる。銀行の立地が適正か確認したい。
- ・3 点目、施策で空き家活用とあるが、松井田地区の廃校の利活用について教えてほしい。

(事務局)

- ・1 点目、今すぐ新たに施設を建てる意図でも、学習館を移動させる意図でもない。将来的に建物の更新が来た場合などに都市拠点に誘導するといったことを考えている。2 点目、ご指摘の通り群馬銀行が街中から移転するということもあり、市としては都市機能誘導区域として設定した区域に維持し、新規に建設する場合も都市機能誘導区域内に建設してもらう意図で銀行を誘導施設に設定している。3 点目、九十九小学校の利活用は民間事業者にサウンディングを行い、その提案に基づき住民ワークショップを行う。細野地区の北中学校、今年度で閉校する細野小学校も資産活用課主導で活用を検討中である。

(委員)

- ・学習館の件はバスの利便性が悪い。様々な人の利用を考慮した場合、やはり公共交通の利便性は改善したい。廃校の件も、市全体がよりよくなってほしいとの意図から質問した。

(委員長)

- ・地域公共交通計画において、先ほどのデマンド交通と MaaS のつながりなど、検討いただきたい。

5. その他

(委員長)

- ・今後のスケジュールについて事務局より説明いただきたい。

(事務局)

- ・次回の委員会も立地適正化計画と都市計画マスタープランの合同で開催予定。時期は令和 7 年 1 月～2 月を予定。詳細は後日通知する。

(委員長)

- ・1 月は私の予定が埋まっているため、2 月開催になるかと思う。

6. 閉会