

飯能市都市計画マスタープラン（改訂版）・立地適正化計画（素案）に対する意見募集の結果について

- 実施期間 令和8年1月9日(金)から令和8年1月22日(木)まで
- 閲覧場所 市役所本庁舎（3階）市政資料コーナー、飯能駅サービスコーナー、市民活動センター、各地区行政センター、市立図書館、飯能市ホームページ
- 実施結果 2件（電子申請フォーム 2件、意見箱への投函（及びメール提出） 0件）

No.	地区・年代	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	加治地区・40代	<p>以前から立地適正化計画と不動産市場に興味があり、出身地の立地適正化計画（2025年4月～）は検討段階から情報を収集し、近隣自治体の立地適正化は決定案や素案を見て飯能市の今回の素案と比較した場合、飯能市の案が最も国土交通省が掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」を正しく実践していると評価します。ただ、出身地の自治体では、2年くらいかけて細かく市民との意見交換会などを開き、都度ウェブサイトで検討の進捗を公開し、2月時点ではほぼ完成版のマップが出来上がっていました（開始半年前の時点で素案を公表）。比較すると、出来上がった内容は良いものの、情報公開に関しては劣っていたといわざるを得ません。今後の公表・運用のフェーズでは改善を希望します。</p> <p>また今回、準拠点として都市機能誘導区域に設定された元加治駅周辺区域は、現在ほぼ何も誘導施設が存在しません。いつ頃までに誘致を進めていくのか、ぜひ時期の追記を希望します。他自治体では複数のエリアに設定されていることが多い「放課後児童クラブ」や「保育所」、「図書館（図書コーナー）」の設定が市内1か所しかない点も残念に感じました。子育て世帯の移住増を目指すなら、これらは市内の複数のエリアに立地していくても良いはずです。特に加治東小学校は現在、学童保育のための場所が足りていないと聞きました。そうした状況下で、なぜ同小学校最寄りの元加治駅周辺区域の誘導施設に含めないのか疑問です。「シェアオフィス」など学生・社会人向け施設を都市機能誘導区域の誘導施設に含めている自治体もあります。公共施設の総床面積を減らすことには賛同しますが、子育て世帯向け施設は現状維持または拡大を図り、その立地は駅直結施設または駅周辺施設が望ましいと考えます。あわせて最寄り駅から離れている山手町周辺区域や双柳東部周辺区域にある既存の施設や都市回廊空間の観光施設（メッツア、あけぼの子どもの森公園など）については、自動車を保有しない世帯でも利用できるよう、元加治駅・東飯能駅から利用できる路線バス・乗合ワゴンの新設や子育て世帯に限ったオンデマンド交通の導入などを検討していただきたいです。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>策定過程においては、ワークショップの開催をはじめ、市民アンケート、市内全域における地区別検討会の実施など市民の皆様や市内事業者との対話を重視した取組を行っています。ご指摘のとおり策定後の公表、運用のフェーズでは市ホームページ等を活用し、より効果的な情報発信に努めています。</p> <p>元加治駅周辺区域は、今後の土地区画整理事業等による整備が進む予定であり、市としても重要な区域と捉え、準中心拠点として設定しております。誘導施設の誘致時期につきましては、本計画は20年後を目標年度としたまちづくりの方針を示すものであるため、具体的な時期については記載しておりません。関連する事業や計画の中で検討してまいりたいと考えています。</p> <p>誘導施設の設定につきましては、都市機能誘導区域に限らず市内全域にバランス良く配置されることが望ましい施設は誘導施設には設定しないという考え方から、保育所は当計画における誘導施設に設定しておりません。ご指摘のとおり、元加治駅周辺は子育て環境の充実が求められる地域でありますか、周辺地域に子育て施設が立地していることに加え、P153に掲げる誘導施策を今後実施していく中で子育て環境の充実を実現してまいりたいと考えております。なお、子育て総合センター、図書館につきましては、現に山手町周辺区域に立地しており、既存施設の維持・充実を図るものとして誘導施設に設定しており、放課後児童クラブにつきましては、同区域内において飯能第一小学校等との複合化を予定しており、地域活性化の新たな拠点となることが期待されることから誘導施設として設定しております。</p> <p>都市回廊空間の拠点をはじめとした市内の各拠点への交通アクセス性の向上については、引き続き既存の公共交通ネットワークの維持確保に努めつつ、今後もその方策について研究、検討してまいりたいと考えております。</p>
2	加治地区・40代	<p>公共交通全般に関するビジョンが不明瞭だと感じました。入間市の立地適正化計画（素案）には「JR八高線の複線化」が明記されていました。また、市内外の鉄道ファンはSNS上で「飯能短絡線」と呼ばれる元加治～東飯能駅間の未成線の動向について頻繁に言及しています。さらに2030年台半ばにJR八高線の箱根ヶ崎駅まで多摩都市モノレール延伸が決定し、モノレール沿線から東飯能という新たな人の流れが期待される状況です。一方、東急電鉄は、遅くとも2042年頃までに新空港線（蒲蒲線）の開業を目指しており、西武池袋線所沢駅までの相互直通運転を想定しているようです。こうした広域での新駅・新路線開業を含め、どうすれば今は自動車が多くを担っている市内間の移動に鉄道が使われるようになるかの視点が欠けているように感じました。都市間移動に関しては記載がありましたが、もう少し補足があると分かりやすいと思いました。西武鉄道とJR東日本がすでに発表している、2028年度をめどに開始予定の観光列車を中心とした西武池袋線とJR武蔵野線の直通運転開始は、飯能市にとって大きなチャンスであり、この2社が予定通り本格的に連携するなら飯能駅・東飯能駅は今より注目されると思われる所以事前に整備を進めるべきではないでしょうか。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>鉄道については、第2章4（4）公共交通ネットワークの中で「広域幹線」として位置付け「中心拠点から市外への広域交通を担う」役割を設定しています。また、第3章1（2）公共交通において「市、交通事業者、地域が連携し、観光施策と連携した利用促進等により持続可能な運行を図ります。」としており、鉄道路線の維持確保は市内外の移動もさることながら本市のコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現を目指す上で重要であると捉えております。ご指摘のとおり、本市を取り巻く都市環境は変化しておりますので、昨今の鉄道各社の動向等を踏まえつつ、関連計画と連携しながら本市にとって魅力あるまちづくりに向けて取り組んでまいりたいと考えております。</p>