志木都市計画マスタープラン(素案)について

1 意見公募期間
令和８年10月1日（木）から令和8年10月30日（金）まで

2 計画の公開場所
市ホームページ、都市計画課、柳瀬川駅前出張所、市民サービスステーション、いろは遊学館、宗岡公民館、宗岡第二公民館、柳瀬川図書館、いろは遊学図書館

3 意見募集状況

人数		意見件数
個人	団体	
4人	0人	12件

区分	
◎	意見を反映し、修正・加除（一部を含む）を行ったもの
○	原案のとおりとするもの
△	その他

		公募意見概要	公募意見に対する市の考え方	区分
1	第Ⅰ章 目標とする都市構成	P11 駅から１.５km 以上離れている宗岡地域をはじめ、駅徒歩圏外に居住する市民も多く、こうした市民はバス・自転車・マイカーを利用して日常の移動を行っています。 このため、環境負荷が少なく、温室効果ガスの排出削減につながるバスなどの公共交通や自転車の利用が望まれています。と記載がございますが、2024年3月31日をもって柳瀬川駅発着のバスが廃止されました。 狭隘な道路が多く、通常のバス車両では運行が困難である旨は認識しており、民業圧迫を起こさないような路線づくりが必要な旨、またバス運転手不足は認識しております。そこで、温室効果ガスの排出削減につながるバスなどの公共交通や自転車の利用を促進するように・志木市内の求職者に対してバス運転手の研修費用(大型二種免許・中型二種免許一人当たり約43万～65万円ほど)を補助し国際興業バスや東武バス・志木市の第三セクター方式で以下のバス路線を運行・柳瀬川駅→レインボーポケットパーク→舘氷川神社・第二福祉センター前→セブン-イレブン志木柏町４丁目店前→ヴェルモ志木前→幸町一丁目(地域包括支援センター館・幸町入口)→志木館郵便局→志木市民体育館→柳瀬川すすき→柳瀬川駅のルートでハイエースなどの車両を用いて運行する形で既存のバス路線が通行していない交通空白地帯を埋めるなど具体的な対策をとる形でしょうか？	本計画は、都市計画方針やまちづくり方針を示すものであり、各事業の個別計画を定めるものではございませんが、いただいたご意見については、事業担当課と共有させていただき、個別事業の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございました。	○

2	第Ⅰ章　目標とする都市構成	P12 東武東上線沿線の都市型土地利は、東京都練馬区及び板橋区付近から川越市に至るまで、おおむね４㎞程度の市街地が帯状につながっています。 このため、隣接市との市街地の連担化が顕著であり、行政境によって計画や整備に隔たりが生じないよう調整が必要とされています。と記載がありますが、2026年9月1日午後2時20分ごろに柳瀬川駅構内で、4月19日19:21頃、埼玉県志木市の志木＝柳瀬川駅間で人身事故が発生しております。 ホームドアを設置している流れは存じ上げておりますが、更に志木駅から柳瀬川駅を高架化するプロジェクトを発足させ、より土地利用を進めつつ安心して住民が利用できる路線を東武鉄道を作り上げる形はいかがでしょうか。(類例:代々木上原駅から登戸駅の複々線化事業)		
3	第Ⅰ章　目標とする都市構成	志木都市計画マスタープラン素案では、いろは親水公園周辺を「緑の拠点」と位置づけ、日常的な憩い、スポーツ、レクリエーション、水辺空間の活用、民間活力によるにぎわいづくり、防災機能を有する公園として整備・活用していく方向が示されています。 しかし、現在の素案では、いろは親水公園を本当に志木市の顔となる場所に育てるための具体的な将来像と実現化方策が不足しています。 いろは親水公園は、単なる公園の一つではありません。柳瀬川、新河岸川、歴史、文化、自然、商店、駅、市民活動を結びつけることができる、志木市を象徴する重要な公共空間です。 志木市を市内外に知ってもらい、人が訪れ、歩き、滞在し、活動し、周辺の商店や事業者にも人の流れを生み出すためには、いろは親水公園を明確に「志木の顔」として位置づける必要があります。 しかし、現在の活用方法は、まだその可能性を十分に生かしているとはいえません。単発的なイベントを開催し、必要な場合だけ仮設電源や発動発電機を用意するだけでは、志木市の顔となる公共空間を継続的に育てることはできません。 特に夜間は、照明によって水面、樹木、橋、遊歩道などの表情が変わり、昼間とは全く異なる魅力を持つ公園になります。安全性や防犯性が高まるだけでなく、観光、交流、イベント、撮影、シティプロモーション、防災時の避難誘導にもつながります。	本計画は、都市計画方針やまちづくり方針を示すものであり、各事業の個別計画を定めるものではございませんが、いただいたご意見については、事業担当課と共有させていただき、個別事業の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございました。	○

		ただし、単に明るくするのではなく、水面や樹木を生かす景観照明、歩道・階段・橋の安全照明、イベント時に使用できる可変式照明、災害時の非常用照明などを組み合わせ、光害、生態系、景観、近隣住民、電力消費にも配慮した夜間利用方針を策定すべきです。 また、市はイベントや撮影等について仮設電源や発動発電機で対応していると説明しています。しかし、毎回の仮設対応には、費用、燃料、騒音、排気ガス、設置・撤去作業、配線による事故、雨天時の安全管理、通信手段の確保などの課題があります。 20年程度を見通す都市計画マスタープランであるなら、現在の対応方法をそのまま続けるという説明だけでは不十分です。今後の技術進歩や社会の変化を取り入れ、段階的に公園を進化させる仕組みが必要です。 市からは、河川法上の理由により固定設備の設置は困難であるとの説明があります。 しかし、河川法上の許可や協議が必要であることと、電源、通信、照明設備の設置が一切不可能であることは同じではありません。そこで、次の事項をマスタープランまたは実現化方策に明記してください。 1．いろは親水公園を「志木の顔」となる水辺・歴史・文化・市民活動・観光の拠点として明確に位置づけること。 2．志木駅、駅東口、中央通り、商店街、神社、歴史的な地域資源、柳瀬川、新河岸川、荒川河川敷を結ぶ歩行者・自転車ネットワークを整備し、公園と周辺地域を回遊できる仕組みをつくること。 3．市民活動、スポーツ、文化、観光、撮影、子ども向け事業、地域イベント等が年間を通じて行われる運用体制を整えること。 4．電源、通信、照明、防災設備について、河川管理者その他の関係機関と実際に協議・検討すること。 5．河川管理者と協議した場合は、協議した年月、協議相手、対象となった場所と設備、示された条件や見解、協議結果を記録し、市民に公開すること。 6．河川管理者と具体的な協議を行っていない場合は、河川法を理由に整備を困難と判断する前に、電源、通信、照明、防災設備ごとに具体的な協議を行うこと。		

		7. 「河川法により一般的に禁止されている」という説明だけで終わらせず、設備ごとに根拠となる条文、規則、基準、運用上の取扱い、設置可能な条件を明らかにすること。 8. 固定式設備だけでなく、蓄電池、太陽光発電、可搬式蓄電設備、収納型電源ボックス、低騒音・低排出型発電設備、無線通信、非常用照明など、複数の方式を比較検討すること。 9. 各方式について、費用、騒音、排気、安全性、環境負荷、維持管理、設置・撤去の負担、河川区域での設置条件を比較し、その検討結果を公開すること。 10. 災害時に使用できる電源、通信、照明、防災トイレ、給水、備蓄、避難誘導、河川増水時の閉鎖基準等を具体化すること。 11. 高齢者、障害者、子ども、ベビーカー利用者等が安全に利用できる通路、トイレ、休憩場所、日陰、水辺への安全対策、夜間の移動経路を整備すること。 12. 民間活力を導入する場合は、収益性だけでなく、市民の利用、防災協力、環境保全、バリアフリー、地域への還元、維持管理責任を評価項目に含めること。 13. パークミーティング等で出された市民意見について、採用・不採用の理由、実施時期、担当部署、予算、今後の課題を公表すること。 14. 市民、地域団体、商店、学校、事業者、観光関係者、イベント主催者、撮影関係者等が継続的に協議できる仕組みをつくること。 15. いろは親水公園の水辺、歴史、文化、カッパ伝説、神社、商店、駅からの歩行ルート、季節の風景、地域イベント等を一体的に発信し、シティプロモーション、観光、交流人口、地域経済、移住・定住につなげること。 16. 市公式ホームページ、SNS、動画、デジタルサイネージ等を活用し、いろは親水公園を志木市の代表的な地域ブランドとして継続的に発信すること。 17. 財源が限られていることを理由に必要な整備を縮小せず、整備内容、総事業費、目標額、整備段階、寄附金の使い道を明確にした上で、ガバメントクラウドファンディング、ふるさと納税を活用した寄附、企業版ふるさと納税、企業・事業者からの協賛、国や県の補助制度など、多様な財源確保を検討すること。		

		18．ガバメントクラウドファンディング等を活用する場合は、目標額に達しなかった場合の対応、目標額を超えた場合の使い道、整備後の維持管理費、事業効果の検証方法を公開すること。 19．市民や市外の支援者が、具体的な事業内容と使い道を確認した上で、継続的に応援できる仕組みをつくること。 20．来訪者数、滞在時間、イベント開催数、市民活動数、撮影件数、商店街への波及効果、防災訓練の実施状況、維持管理費、安全上の課題等を毎年度検証し、結果を公開すること。 21．5年ごとなど一定期間ごとに、技術、利用状況、費用、安全性、環境負荷を再評価し、新たな技術や社会の変化に応じて設備と運用方法を更新できる仕組みを設けること。 22．いろは親水公園を「志木の顔」として育てるため、短期、中期、長期の整備工程、概算費用、財源、担当部署、関係機関、市民、民間事業者の役割分担を明らかにすること。 20年程度を見通す都市計画マスタープランが、現在の設備や現在の対応方法を前提にするだけでは、将来性のある計画にはなりません。今後20年間で、電源、蓄電池、通信、照明、防災、環境、情報発信等の技術は大きく進歩する可能性があります。 現時点で直ちに特定の設備を設置することだけを求めるのではなく、将来の技術を取り入れ、段階的に公園を進化させる仕組みを計画に位置づけるべきです。 また、河川法等の制約を理由として整備が困難であると判断するのであれば、一般論で済ませず、実際に河川管理者と協議したのか、いつ、誰と、何について協議したのか、どのような回答や条件が示されたのかを明らかにしてください。 実際の協議や検討を行っていないにもかかわらず、一般的な法令説明だけで将来の可能性を閉ざすことは、20年間の都市計画として適切ではありません。 いろは親水公園は、志木市の水辺、歴史、文化、自然、市民力を一つにまとめ、市民が誇りを持ち、市外からも人が訪れる「志木の顔」となる可能性があります。		

		私自身、税金として納めるだけでなく、具体的な整備内容と費用、使い道が明確な事業計画が示されるのであれば、ガバメントクラウドファンディング等を通じて、継続的に支援することも検討したいと考えています。 市民の中には、使い道が明確で、将来の志木市をより良くする事業であれば、自ら応援したいと考える人もいるはずです。市は財源不足を理由に可能性を縮小するのではなく、具体的な計画と費用を示し、市民や市外の支援者とともに実現する方法を検討してください。 「緑の拠点」「にぎわいの拠点」「水辺空間の活用」「防災機能」といった抽象的な表現だけで終わらせず、夜間の景観、電源、通信、照明、回遊、イベント、シティプロモーション、市民参加、民間活力、財源確保、技術更新、整備工程、予算、評価方法まで含めた具体的な実現化方策を追加してください。 現在できないことを列挙するだけでなく、将来できるようになる可能性を残し、市民や市外の支援者とともに段階的に実現していく仕組みを計画に盛り込んでください。いろは親水公園を、本当に志木市の顔として、昼も夜も市民と来訪者が楽しめる、誇れる、将来に向けて進化する公園にしてください。		
4	第Ⅱ章　志木市の都市計画方針	素案P23にあるとおり、中央通停車場線の沿道街区は検討すべき余地があると思います。 志木駅前から市役所に至るメインストリートでありながら、いわゆるウォーカブル、歩きたくなる魅力が乏しいと感じています。 歴史的な経緯や文化財もあるのかもしれませんが、景観形成だけでなく、賑わい創出にも力を入れていただきたいです。	本市では、「中心市街地活性化基本計画」を策定し、中央通停車場線の沿線にて魅力的な個店が集積し、新たな魅力につながるチャレンジの支援・促進及びイベント開催や情報発信によるにぎわいの創出などを方針として掲げ、各種事業を進めているところであります。 こうしたことを踏まえ都市計画マスタープランでは、中心市街地活性化基本計画の事業と連携して、商業・業務サービスと交流の拠点形成を図ることを地域づくりの重点施策として位置付けたところです。	○

5	第Ⅱ章　志木市の都市計画方針	素案P27にあるとおり、志木朝霞線の沿道は地域活性化の一助となる新たな企業立地等の誘導を期待します。 周辺の住環境に配慮とありますが、全線開通した際には大型含む相当な交通量が見込まれるため、商業、工業系への用途変更も検討すべきと考えます。	都市計画道路志木朝霞線（一般国道254号和光富士見バイパス）の沿道については、地権者及び企業へのヒアリング結果や現在の土地利用状況などを踏まえ、適切な手法を用いて企業や店舗、生活利便施設等を誘導し、沿道型の土地利用の促進を図ってまいります。	○
6	第Ⅱ章　志木市の都市計画方針	■公共交通への利用転換 「道路・交通の目標」(P30)において「公共交通への利用転換」を目標としているが、実際にはバスの路線廃止や減便が進んでいる。交通弱者の市民に限定して提供されているデマンド交通にしても予約が取りにくいなどの声を聞いているし、志木市HPの「志木市デマンド交通」にもその旨記載されている。目標と現実が乖離していると言えるが、具体的にどうやって公共交通への利用転換を進めるのか、明確な計画を示すべきである	本計画は、都市計画方針やまちづくり方針を示すものであり、各事業の個別計画を定めるものではございませんが、いただいたご意見については、事業担当課と共有させていただき、個別事業の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございました。	○
7	第Ⅱ章　志木市の都市計画方針	P44　地域に応じた温室効果ガス削減と環境負荷低減の普及啓発 高気密・高断熱でエネルギー消費の少ない低炭素住宅や省エネルギー住宅、環境共生住宅、太陽光発電等、地域に応じた温室効果ガス削減と環境負荷低減の普及啓発を行います。市庁舎等の主要な公共施設では、温室効果ガス排出量の削減に取り組みます。民間の大規模施設においては、省エネルギー化やエリア・エネルギー・マネジメントを検討し、温室効果ガス排出量削減の実現化を目指します。と記載がありますが、具体的には志木市内でも太陽光発電に加えて柳瀬川や新河岸川流域での小水力発電など、資源を生かしてエネルギー自給率を高める方針ということでしょうか？	住環境形成の方針における記載は小水力発電を想定したものではございませんが、志木市地球温暖化対策実行計画等の関連計画に基づき、温室効果ガスの排出抑制に努めてまいります。	○

8	第Ⅲ章　志木市のまちづくり方針	P50　環境にやさしい移動手段として、自転車の利用環境の充実に努めるとともに、駅周辺の放置自転車対策を推進します。と記載がありますが、放置自転車の要因の一つとなっている駐輪場不足を解消するために、柳瀬川駅周辺に駐輪場をより増やす形でしょうか？	柳瀬川駅周辺に駐輪場を増やす計画はありませんが、放置自転車防止指導やシェアサイクル事業の実施等により放置自転車対策に取り組んでまいります。	○
9	第Ⅲ章　志木市のまちづくり方針	素案P56に、昭和通小学校線の整備を促進及び必要性を検証とありますが、時間はかかっても確実に事業は進めていただきたいです。 志木小近くの歩道は狭く、慶応通線以東の区間は歩道もないため、危険に感じています。	都市計画道路昭和通小学校線は、地域づくりの重点施策としており、今後も引き続き整備の推進に努めてまいります。	○
10	第Ⅲ章　志木市のまちづくり方針	■市民意識調査結果と重点施策のズレ 市民意識調査結果の「“これから”重点的に取り組むべき施策について」(P66)では「歩行環境の整備」(38.5%)と「生活道路の整備」(37.8%)がトップにあり、「幹線道路の整備」は16.4%である。しかしP56の重点施策の「道路・交通」の対象は幹線道路である都市計画道路ばかりであり市民意識とのズレがみられる。もちろん幹線道路は重要であるが、高齢化の進行にともない増加する高齢の歩行困難者・障がい者・子ども・ベビーカー利用者などが日々の生活で安全に移動できるように、住宅街の細かい生活道路整備やその歩行環境整備も同様に重点施策に入れるべきである	P31-32(3)道路・交通の方針では、「誰もが安心して利用しやすい道路・交通の整備に努めます。」としていることからも頂いたご意見を踏まえ、P56(1)地域づくりの重点施策の道路・交通に「生活道路の環境整備の推進」を追加いたします。	◎

11	第Ⅲ章　志木市のまちづくり方針	■市民参画 「まちづくりの進め方に関する視点」(P4)において、「市民と行政が対等なパートナーとして協働するまちづくりの推進」が掲げられているのは大変結構であるが、これはどう実現するのか？「まちづくり推進の仕組みづくり」(P58)には「まちづくり協議会」「市民協働のまちづくり支援」「住民・市民団体等との協調」があげられているが漠然としすぎていて計画としての適不適を判断しようがない。「協議」「協働」「協調」などの内容は何か？マスタープラン＝基本計画としての明確な内容を記述するべきである	まちづくり推進の仕組みづくりについては、市民自らが発案し、合意形成を進めるまちづくりを実現するための手法例として記載したものであります。本計画は都市計画の方針やまちづくり方針を示すものでありますことから、具体的な手法につきましては、各事業の計画・実施にあたり、それらの仕組みづくり・支援を検討してまいります。	○
12	第Ⅲ章　志木市のまちづくり方針	■数値目標の設定と市民参加による検証 「計画を実現するための進行管理」(P59)では「ＰＤＣＡサイクルの適用」がうたわれているが、CHECK＝成果の把握の基準が示されていないのはマスタープランとして不完全である。PLAN＝計画において各項目ごとの数値目標を明確にし、それがどの程度実現されたかをCHECKにおいて数値評価し公開するべきである。またその評価の際には市民の意識調査や評価への直接参加などをはかることで「対等なパートナー」である市民の評価を反映させる、つまり市民参加型のPDCAサイクルを行うべきである	本計画は、都市計画方針やまちづくり方針を示すものであり、各事業の個別計画を定めたものではないため、数値目標を含めた進捗管理やその公開については各事業で実施してまいります。	○