

住民説明会での主な意見と市の考え方（小野上地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	都市計画マスタープランの改定案における小野上地区の基本方針である「豊かな自然と交流拠点をいかしたまちづくり」と現在進められている温泉施設の売却は相反していないか。民間に移譲した場合、入館料金を上げれば交流拠点とならないのではないか。	市有温泉施設を有効活用するため、優れた運営能力を有する民間事業者へ施設を譲渡するものです。小野上地区の方針は、渋川市の最上位計画である第2次総合計画でも、「豊かな自然と交流拠点をいかしたまちづくり」としています。民営化しても交流拠点の位置づけに変更はありません。
2	これまでの事業評価を見ると93%が継続か見直しになっている。そのような状況で、計画を検討するのはおかしいと思う。事業評価で継続か見直しが90%を超えている原因はなぜか。そして、できたこととできなかったこと、費用と成果について市民に対し明確に示してほしい。	今回は都市計画マスタープランの改定について、一部変更となった箇所を説明しています。ご指摘の点は、総合計画に関するものですが、総合計画ではそれぞれの部署が目標を持って取り組んでいて、それを毎年度まとめています。多くの事業は、すぐに結果が出るものではありませんので、今後も結果が出るよう取り組んでいきます。
3	吾妻線の廃止については考えているのか。	JR上越線と吾妻線は幹線軸と位置付け、維持するという考えを本日説明しました。過日、吾妻線沿線の首長との在来線活性化協議会総会を実施し、あらゆる課題が示されましたが、これまでもJRに対してはいろいろな面で要請をしています。県北部の交流については、渋川市だけの問題ではなく、沿線市町村が一体となって盛り上げていきます。渋川市の公共交通については、上越線も合わせて鉄道を幹線軸として考えており、維持していくことを目標と考えています。
4	都市計画について、防災の観点も反映されないのか。小野上は河川が多く、災害が発生すると各地域で孤立してしまう。	本日の資料は、主な変更点をまとめたものです。改定後のマスタープランにも引き続き「防災に配慮したまちづくり」の記載をする予定です。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
5	<p>地域内交通とはどう実現するのか。吾妻線に地域内交通を使って接続し JR を利用して欲しいという事か、小野上地区は広いので費用もかかると思われる。</p>	<p>今年度末までに、北橋地区でデマンドバスの実証実験を実施します。さらに、期限を決めて、他地域にデマンドバスを拡大していく予定です。小野上地区ではボランティア輸送が行われており、そのような地域の既存の手法の支援について計画に位置づけることも、地域内交通の考え方のひとつです。具体的には、今後、関係者や地域の皆さんとまとめていきたいと考えます。</p>
6	<p>公共交通に歩み寄っていただくとはどういう意味か。</p>	<p>「まずは使って欲しい」という意味で、歩み寄るという表現にしました。使い勝手を向上させることが重要ですが、既存の路線を使わなければどんどん撤退してしまうという悪循環が想定されます。1台のバスに1人も乗らないという状態を回避するためにも、既存の路線を利用させていただくことを「歩み寄り」と表現しました。</p>
7	<p>輸送手段の総動員が最も良いが、そのバランスをどう取るべきなのかがよく分からない。公共交通を使ってほしいというの分かるが、80%が自家用車を利用している中、具体的にこれをどうしていくのか。</p>	<p>まずは、皆さんの、公共交通に対する「意識改革」を進めてもらいたいと思います。高齢者移動支援事業の中のソフト事業の1つとして、啓蒙の事業があります。地道な取組ですが、徐々にでも公共交通に関心をもってもらうことが重要と考えています。</p>
8	<p>高齢者は、免許を返せと言われていて。運転出来なくなる人が増える状況を考慮した計画にして欲しい。</p> <p>また、行政が手を引いている状況で、市民・地域・交通事業者・団体が率先して行動することは難しい。「みんなで育む」は大切だが、現実として達成できないと思う。</p>	<p>公共交通の計画は、5年10年といったスパンで目標や事業を立てます。持続可能性という視点から今回この段階で、市として初の取り組みである公共交通の計画を作り、再編を進めていきます。今いただいた意見を計画につなげ、再生協議会でも協議したいと考えます。</p>

No.	住民からの主な意見	市の考え方
9	都市機能誘導区域は、どのような街になる計画なのか。現状四ツ角周辺は、商店はなくなり、駐車場や一般住宅になっている。これに対し行幸田十字路付近にはベイシアなど商店が増えている。	大規模な商業施設等が郊外に多数立地している現状の拡散型都市構造は、都市経営コストの上昇を招くほか、居住の低密度化により、一定の人口密度に支えられてきた医療・商業等の生活サービスの提供が将来困難になる恐れがあります。このため、市役所・渋川駅周辺に都市機能誘導区域を設定し、都市機能を集約して生活サービスの効率的な提供を図ることにより誰もが暮らしやすい持続可能な都市構造を構築したいと考えています。
10	都市機能誘導区域の中にこだわって投資したとしても、市役所移転の話も出ないとは限らず、投資した金額が無駄になるという可能性もある。現状の都市計画の仕上がりを見ても、区画整理されたところのほとんどが駐車場になっている。そういった場所に投資する必要があるのか非常に疑問である。	立地適正化計画では、都市機能誘導区域に市役所を含めた行政機能などの都市機能を誘導することを基本としています。市役所の具体的な建替え場所については、多くの方の意見を聴いた上で決定しなければならないと考えています。
11	時代が変わったから計画が変わったということだろうが、過去の歴史を踏まえて説明していただきたい。	時代によっては地域にバランスよく配置するのが公平という時代もありました。しかし、今後はできるだけ集約していかないと渋川市が持続できないという考えが立地適正化計画の基本にあります。これまでの反省も踏まえて、この計画では中心拠点にまちのまとまりを作り、それぞれの地域については生活拠点として位置づけ、公共交通によりつなげていきたいと考えています。計画の推進は財政上の問題もあり簡単には行きませんが、計画を策定して具体的な施策を進めていきます。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1 2	<p>特定用途制限地域について、規制対象となる建物の床面積3,000平方メートルが妥当なのか、あるいは床面積5,000平方メートルも検討するのか。いつ頃決定されるのか確認したい。</p>	<p>現在白地地域では、1万㎡超の店舗等の規制がすでに行われています。都市計画である用途地域の規制では、1万㎡超の規制のつぎが第一種住居地域等の住居系用途での規制で、3,000㎡超の規制となっています。3,000㎡超の店舗の規制をすることで、市街化の進行を防止するとともに、道路の速達性を確保することができると考えています。決定時期については、都市機能誘導区域へ商業施設等を誘導と連動させるため、都市機能誘導区域内の低未利用地の確保がある程度集約できなければ進められません。このため、都市計画の再編方針に方向性を定めさせていただき、事業を進めていく中で誘導区域の土地を確保し、特定用途制限地域を設定していきたいと考えています。</p>
1 3	<p>公共交通で通学バス委託費について記載されているが、教育の代替措置として設けられたと考えている。ここに通学バスが入ってくる理由を教えて欲しい。</p>	<p>法改正の主旨を踏まえスクールバスも輸送資源として位置づけられているためです。今も路線バスを使って通学している地域もあります。スクールバスから路線バスへの転換は、地域と協議しながら進めていきます。</p>
1 4	<p>公共交通について、具体的な施策案がこれから計画に示されるのか。 今年度末で完成になるのであれば、あまりにも作業が遅れている。スケジュール感を伝えてほしい。</p>	<p>昨年度から計画策定を始め、今年度が2年目となります。スケジュールが遅れている理由は、平成26年の法改正を基に策定を進めてきましたが、今年6月の法改正により、スクールバスを含めた検討が義務化された事などによるものです。具体的な施策を示せないのは苦しいところですが、今年後半は加速して検討を進めていきます。</p>

No.	住民からの主な意見	市の考え方
15	3億円の財政負担について、乗合バスと通学バスの両方の金額を足したのであれば、スクールバスと路線バスをどちらでも乗れるようにする等、事業を全く新しいものに組み替える事は出来ないか。	スクールバスと路線バスを合わせ、施策として考えるべきという意見については、選択肢の一つと考えます。スクールバスと路線バスが重複する路線のあり方として地域内交通をどうすべきか、地域のご理解を頂きながら、整理します。

住民説明会での主な意見と市の考え方（伊香保地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	八木原駅の改築予定はあるのか。私はタクシーを約 50 年運転しているが、何年か前に八木原にタクシーが待機するようになってから、八木原で降りて水沢へ行くお客さんが増えた。八木原駅が綺麗になり、観光客がいいなと思える駅になれば良いと思う。今後の予定を確認したい。	現段階では、東側駅前整備を先行して実施し、自由通路を作る計画であり、これと併せて西側駅前整備を考えています。現在、八木原駅はバスが乗り入れられない状況にあり、まずは、駅周辺を整備し、主要な交通結節点として公共交通が乗り入れられるように、ハード整備を進めます。計画は令和 7 年度完成を目途に、逐次情報を周知しながら進めます。
2	公共交通資料では、市民の公共交通に対する満足度が現状 1 割程度であり、目標値はせめて 40% や半分くらいの方が今の状況は良いと言えるように進めて頂きたい。	目標値は今後さらに精査し、協議会で数値化するよう取り組みます。皆さんには、まずは公共交通に乗っていただけるよう、8 割の方が利用しない現状を改善できるような啓発活動を考えています。市民の皆さんのご意見を聴きながら、公共交通を維持していきたいと考えています。
3	伊香保タウンバス 2 号線は高齢者が通院できるよう 1 本増便を要望し、実現された。しかし実際にはなかなか乗るお客さんが少ないのが現状である。結局自家用車で病院に行ったり、見晴下バス停まで自家用車で送迎していたりと乗り手が少ない。何かいい方法があれば検討頂きたい。	渋川市の重要な地域資源である伊香保温泉の回遊性を高め、来訪者に対して分かり易い交通サービスの提供に努める必要があります。交流促進を図るうえで、タウンバスの活性化は重要と市は考えます。タウンバスは観光だけでなく、地区内を循環する機能もあり、伊香保地区については、再度、観光と住民生活の視点から既存路線の見直しを検討します。
4	都市計画資料の 9 ページには公共施設等の更新維持費について、令和 25 年までに 623 億円が不足すると書かれている。その 623 億円について、今後の予定としてこの財源不足をどうするのか。	渋川市公共施設等総合管理計画において、現状の施設を全て更新・維持する場合に最大でかかる額とその財源の推計を示しています。この対応策として、施設の統合や廃止、長寿命化による改修等が必要になります。市としてはこの問題を打開できるように取り組んでいきます。

住民説明会での主な意見と市の考え方（赤城地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	総人口や生産年齢人口の減少で交付金や税収入が減少し、老年人口の増加で福祉に係る費用が増加する状況で、どう財源を確保して都市計画などの事業を実施していくのか具体的に聞きたい。	施設の廃止や統合、長寿命化による改修等で歳出を減らし、財源を捻出します。新たな収入の確保も企業誘致により工業団地等を造成し、雇用の創出や固定資産税の確保、更に国からの地方交付税の確保進め事業費を確保していきます。
2	公共交通の路線バスを全く利用しない人が79%となっているが、市役所職員の方々はどれくらいの方が路線バスを利用しているのか。	ほとんどの職員が自家用車を使用して通勤しており、通勤手段として路線バスを利用している職員は、4名です。運転本数や自宅から最寄りのバス停までの距離など、路線バスによる通勤は時間的な制約があるため、駐車場利用料や燃料代を負担しても、より利便性の高い自家用車による通勤を選択していると考えます。今後、公共交通機関の利用促進策について検討していきたいと考えます。
3	家を建てる時には月々の収入と返済の構想を立てて実施する。それを市に当てはめたとき、収入の見通しがあってはじめて計画が立てられる。この計画は何かを作るといふ風に見えるが、実際は削っている部分もあるだろう。そのバランスがよくないのではないだろうか。	立地適正化計画は、財源が減少していく状況で、持続可能なまちづくりを進める計画です。また、事業を進めるためには必要な財源を確保しなければなりません。渋川市では総合計画の中で実施計画を整理し、財源を確保しながら進めています。予算の編成にあたっては当然財源を踏まえて進めています。
4	令和17年に人口は5万7千人という見通しだが、これより先の見通しは考えているのか。住宅や商業施設を駅周辺に集約する区域を設定したところで、さらに人口が減ったときにはどうするのか。	国立社会保障・人口問題研究所の推計を示しています。推計では令和17年以降も示されています。立地適正化計画では、人口減少に対応したまちづくりとして集約型の持続可能な都市の形成を目指しています。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
5	緩やかに住宅を駅周辺に誘導していくということだが、どれくらいの期間を目標にしているのか、またどのような政策を考えているのか。	20年先に向けて緩やかに誘導していくことを考えています。各地区の生活拠点と都市拠点を公共交通でつなぎます。また、生活拠点としての機能は引き続き維持していきますので、居住誘導区域外にお住まいの方についても、公共交通を見直して生活しやすい環境となるよう考えていきます。
6	立地適正化計画の届出制度について、開発行為で届出が却下になる条件を伺いたい。	届出制度については勧告以上の強制力は制度上伴っていません。勧告対象となる条件は今後検討します。
7	合併当時は、赤城村だけでは持続できないため合併するという話だったが、今日の説明では渋川駅周辺へのコンパクトシティを進めている。公共交通資料を見ると、赤城地区では今後20年で人口が3,500人減少と書かれているが、これを改善するのがこの計画ではないのか。	立地適正化計画は、人口減少が想定されている状況で、持続可能なまちづくりを進めるための計画です。まちのまとまりをつくり公共交通で繋ぐことで、生活しやすいまちを目指します。
8	公共交通網を形成するのではなく、高齢者の交通事故を減らす事に視点を置き、事故が起きないように検討する必要がある。行政で後押しをして、低速な電気自動車を推進するという事も出来るだろう。何故その話が出ないかが不思議である。	公共交通の再編だけでなく、そういった視点も計画づくりに反映していきたいと考えます。協議会でも、他地区の説明会でも、ご意見を承っております。いろいろなご意見を踏まえ、計画策定を進めます。
9	人口減少で、公共交通を維持していくことは難しいと思う。バスの利用者は減少すると思っている。赤城地区はどんどん人口が減り、若者が都市部へ出て行ってしまう。高齢者は、バスに乗って都市部に出ていく気力のある人は減るのではないだろうか。	皆様にいただいた貴重なご意見を計画で地域の実情として反映できるようにしたいと考えます。

住民説明会での主な意見と市の考え方（豊秋地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	<p>新産業ゾーンは渋川の活性化に重要となる。渋川駅南のエリアは農用地としても、産業ゾーンとしても交通結節点であり最適な場所である。固定資産税も雇用もある程度期待できる。こういったことは行政しかできないことなので、地域の理解を得ながらスピーディーにやってほしい。</p>	<p>当該エリアについては、新産業ゾーン創生構想で示された候補ゾーンの一つで、候補ゾーンの中では概算面積が最も大きく、開発に伴い様々な経済効果が期待され、土地形質や交通アクセスおよび利便性、人口要件等、工場立地に適する要件が比較的高いと考えます。</p> <p>今後、工場誘致には最も必要な用水確保や排水における流末関係、産業団地とする道路整備、整備にかかる費用対効果等、具体的に検討を進めます。</p>
2	<p>風俗営業や危険な工場などは規制してしかるべきだが、大規模店舗を規制するとまちの活力が損なわれるのではないかと。大規模店舗を誘致した場合には、固定資産税収入や雇用が生まれるため、大規模店舗の規制はいかがなものだろうか。</p>	<p>群馬県の区域マスタープランでは、「郊外の幹線道路沿道では、市街化の進行を防止するとともに、道路の速達性を確保するため、大型商業施設の立地を制限する。」としています。渋川市でも同様の考えであります。都市機能誘導区域への誘導との連動という観点から、渋川市から商業施設が出て行ってしまわないように、都市計画決定の時期や内容について、渋川駅周辺の状況、隣接市町村の動向を踏まえて慎重に検討します。</p>
3	<p>都市機能を誘導するのはいいが、用地が少ないため、もう少しエリアを広げた方がよい。土地がなければ誘導できないため、絵に描いた餅になる。しっかりと内部で議論した方がよい。</p>	<p>都市機能誘導区域の範囲は、主要な交通結節点である渋川駅からの一般的な徒歩圏で設定しています。現在まとまった低未利用地はほとんどありませんが、低未利用地の集約などを行って、土地を確保してまちづくりを進めていきます。</p>

住民説明会での主な意見と市の考え方（古巻地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	<p>古巻公民館の建て替え構想があるため、公民館用の駐車場と広場や公園を整備してもらいたい。また、第四保育所と慰霊塔、消防団第7分団を公民館周辺へ移すことについて、公民館の建て替えとは別に要望したい。5年後には土地改良の縛りが解除されるため、古巻公民館を中心とした文教地区としての計画にしてほしい。</p>	<p>古巻公民館の建設に関しては、「古巻公民館建設についての基本構想・基本計画」に基づき実施しています。令和2年度は基本設計及び地質調査を実施しており、基本設計（案）については、基本構想・基本計画を基に庁内検討委員会、地元との建設検討委員会を経て決定する予定です。</p> <p>古巻公民館駐車場については、公民館の規模に応じて現在の敷地内に設置するほか、不足する部分については隣接する周辺用地等の取得を検討している状況です。</p> <p>また、広場・公園の設置、保育所・慰霊塔・消防団第7分団の移設等が一体として整備可能か今後検討していきます。</p>
2	<p>八木原駅から公民館まで歩道を整備していただきたい。高齢化により車で投票所へ来られなくなるケースも出てくるため、安心して通れる歩道整備をお願いしたい。</p>	<p>JR 八木原駅前から古巻公民館前の通りは群馬県が管理している主要地方道高崎安中渋川線です。群馬県が策定している「はばたけ群馬県土整備プラン」の中で、10年以内に着手する事業として八木原駅から古巻小学校までの整備が位置付けられており、順次整備していくものと考えています。</p>
3	<p>バス路線が身近に無い。 八木原駅、八木原公民館前、有馬にはバス停があるが、南北に通る道路にバス路線が一本も無い。 八木原を南北に走る路線をお願いしたい。</p>	<p>他地区に比べ、八木原・古巻地区は、バス路線が多い地区ですが、本市の公共交通が現在のニーズにマッチしていないことが考えられています。</p> <p>一つの方法として、デマンドバスを北橋地区に試験的に導入し、他地区にも導入を検討します。これにより利用者のニーズを把握し、今後ニーズに合った公共交通を確保してまいります。</p>

No.	住民からの主な意見	市の考え方
4	吉岡バイパスの延伸が示されているが、3、4年前の総合計画説明会では、南部幹線のヤマダ電機の前で整備が止まっている市道辰巳町有馬線を有馬方面へ延伸するという話があった。これについては、都市計画ではなく一般的な道路整備として考えているのか。	市道辰巳町有馬線については土木管理課で整備しましたが、延伸の計画はありません。総合計画でも事業化の予定はありません。
5	JR 八木原駅の地区計画の主な整備は、道路整備であると認識している。ここでは、駅の東に居住環境促進のため住宅整備を目指していると思うが、この地区の下水道の区域をどのように考えていくのか。	本年度の下水道計画の見直しにより、下水道計画区域外となっている八木原駅東側地区を含めて下水道計画区域の見直しを行い、下水道整備の推進を行います。
6	全国的に少子高齢化が進んでいる中、どのように企業誘致を進めるのか。	企業誘致を図って人口減少を食い止めたいと考えている。マスタープランの候補エリアは、交通利便性が良い、傾斜のない地形、人口密度が低い、十分な敷地の確保などの条件から抽出したエリアです。まだ確定ではなく今後農業振興など自然的土地利用との調和を図りながら進めていきます。
7	都市計画資料では高齢者を働き手が肩車型で支えていると表現しているが、支えるのではなく一緒に生きるというのではどうか。みんなで和気あいあいと集まって働く、助け合うというのがこれからの少子高齢化社会の中で重要なことだろう。	介護が必要な方、身体が弱っている方については社会保障制度により働き手が支えなければなりません。もちろん高齢者全員が支えられる側に回るとは限りません。今年度からアクティブシニアの事業を開始しました。高齢者の方も社会に出て活躍できる仕組みを作りたいと考えています。
8	大型バスが狭い道をやっとすれ違っているような状況だが、もっと小型化していけば公共交通の利用も変わってくるだろう。	モビリティマネジメントという言葉が最近使用されますが、バスだけでなく鉄道、タクシーを使う地域もあるため、色々な交通手段を組合せ、少ない経費で効果が上がるように工夫していきたいと思っておりますので、改めて皆さんの知恵をお借りしたいと思っております。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
9	コンパクトシティは、積極的に人口を増やすのではなく減っていく状況への対応をどうするかという考え方であるが、できるだけ人口減少を抑えて市に定住してくれる人を増やす政策が非常に重要だと考える。	この人口減少の危機を打開するためには企業誘致が必要であり、これまで幾つか候補地を検討しました。近いうちに順次条件の良い所から進めていきたいと考えています。また、保育料の支援や教育環境の向上等、働く人たちが暮らしやすい環境を整備することも必要です。これらを組み合わせて展開することにより、人口減少を食い止めていきたいと考えます。

住民説明会での主な意見と市の考え方（子持地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	<p>私の住む暮沢地区はJR津久田駅に近いものの、駅を利用する場合、大人も子どもも鉄橋の脇を渡るケースが多い。小野上から祖母島に架かる鉄橋は脇道が市道認定されていると聞いたが、こちらの鉄橋はどうなっているのか。津久田駅が利用しやすくなれば、渋川地区の中心拠点だけではなく高崎や前橋方面へ非常にアクセスしやすくなる。</p>	<p>問合せの鉄橋はJR上越線、第二利根川橋梁であると思われませんが、市道認定はされていません。</p> <p>この第二利根川橋梁に付帯する通路は、JR上越線の施設管理用のものであり、市で所有・管理する施設ではありません。また、一般の通行の安全性も確保されていないことから、市道認定はできないと考えております。</p>
2	<p>人口減少に対しては、市内で仕事に就き周辺で住めることが最も大きな要素である。都市計画の資料の産業誘致候補ゾーンについては、将来的に企業が入る見込みはあるのか。</p>	<p>企業が入りやすいように交通利便性などを考慮して適地選定を行いました。今後、基盤整備などを行い、企業誘致を進めていきます。</p>
3	<p>高齢化が進み遊休農地が点在しているが、将来的にこれらを集約し大規模な機械化農業の展開を期待する。</p>	<p>遊休農地の対策としては、荒廃農地再生利用・集積化促進対策事業を行い、遊休農地の再生、集積化に務めています。また、赤城西麓土地改良では、国営事業で整備された水利施設が利用されて大型機械化による効率的な事業を展開しています。</p>

No.	住民からの主な意見	市の考え方
4	<p>福祉バスは温泉センターを利用するのであれば良いが、他のバスに乗り継ぎが出来ない。</p> <p>現在の路線バスは渋川駅を中心にしているが、まずは本数を増やし、鉄道に直結させ、上手く乗継げるようにすることで、利用が増えると思う。</p> <p>また、雨の日に福祉バスに乗車した際、ステップが濡れていた。お年寄りが滑る可能性もあり、危険なので、安全面の見直しをお願いしたい。</p>	<p>5月に独占禁止法の改正があり、パターンダイヤや乗継性を考慮した時刻表の改善が進みますので、まずはJRとの接続性を重視した検討を行ってまいります。現在、再生協議会の中で専門家の意見を聞きながら渋川にあった公共交通を検討していますが、地域の実態に合わせた実証実験として、今年度北橋地区でデマンドバスの導入を進めています。あらゆる移動手段を、場合によっては老人センターバスの路線も見直ししながら、安全・快適な仕組みを地域ごとに考えてまいります。</p> <p>福祉バスの安全対策として、バスの乗降ステップ付近に手すりを設置し、運転手から声かけを行っておりますが、更にシートベルトの着用や雨の日の声かけによる注意喚起を行います。</p> <p>また、雨の日には注意喚起の表示や傘用のビニール袋を設置することにより安全面の見直しを行いました。</p> <p>今後も安全運行及び安全対策に努めてまいります。</p>

住民説明会での主な意見と市の考え方（渋川地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	コンパクトシティを目指すのは良いが、この計画と現状がずれている。例えば都市機能誘導施設である労働金庫は有馬に移転した。また、来年3月には子持地区にニトリが出店するらしい。都市機能を集積するといいいながら、正反対のことが実施されているのが現状である。	労働金庫の郊外への移転や商業施設の出店については承知しています。現在は都市が拡散している状況にあり、そのような状況を改善していくための計画です。
2	都市計画マスタープランに記載された都市計画道路東町南町線が12m道路として計画されているが、この路線は指定されてから60年以上経過しており、未整備のままである。個人的な意見として整備しないなら計画を撤回していただきたく、やるならすぐやってほしい。計画も事業化も同時期のほうが個人的にも良いと思う。幅員は12メートルにこだわる必要はなく、片側一方通行でもいいので整備してもらえば地域の利便性は上向くだろう。	東町南町線については、東部区画整理の範囲内の区間はすでに整備済みです。それ以外の区間についても、居住誘導区域内（一部都市機能誘導区域内）であり、子持地区、赤城地区（市北東部）と渋川駅周辺を繋ぐ道路であるため、必要性が高くなっています。未整備の都市計画道路については、都市計画道路の見直し後順次整備を進めていきたいと考えています。また、整備の際には、路線毎に必要性に応じて幅員と線形の変更を検討します。
3	有馬企業団地周辺に「工業の誘致を検討」となっているが、この場所は坂の多い土地であり、工業誘致に向いていない。一般的には平らな土地を紹介するものである。有馬に誘致するのであれば、カーリットの南側に誘致したほうが外見的にも対外的にも効き目がある。	有馬企業団地周辺は、高崎渋川バイパスに接続できるアクセス道路の整備が進んでいて（今年度用地買収）、それに伴い有馬企業団地の拡幅も検討しているため、工業誘致候補エリアとしました。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
4	623 億円の財源不足が示されているが、人口減少対策として、工業誘致を優先的にやってほしい。誘致先はいくつか示されているが、赤城地区には高速道路のインターチェンジがあるが、赤城地区は工業誘致の候補としないのか。企業に訪問して誘致するのが市長としての役割だと思うので、積極的に取り組んでいただきたい。	赤城インターチェンジ周辺は、傾斜があり造成費がかかることが見込まれるため工業誘致エリアに選定されませんでした。また、赤城インターチェンジ周辺では、赤城西麓土地改良区により土地改良が推進されているため、都市計画マスタープランでも、交通利便性を活かした農業の振興に取り組むとしています。ただし、企業の要望があれば、個別の相談には対応していきたいと考えています。
5	渋川北小学校の前の道路は大型バスが入れず先生が苦勞されているため、大型バスが入れるよう拡幅して欲しい。一方通行にして欲しいと要望を出しているが実現していない。	渋川北小学校周辺の道路は、狭くて危ないと認識しており、公安委員会と相談しながら安全対策等検討したいと思います。
6	有馬地区への工業誘致で道路拡幅を実施していると説明があったが、現実的には車2台が通るのが危険な幅員となっており、もっと広くしなければ工業誘致はできない。計画と現在の道路拡幅との整合性がとれていないと思う。	有馬企業団地周辺は、高崎渋川バイパスに接続できるアクセス道路の整備が進んでいます（今年度用地買収）。

住民説明会での主な意見と市の考え方（北橋地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	北橋地区の基本方針に「恵まれた地理的条件と農業の活力をいかしたまちづくり」が挙げられているが、北橋地区では幹線道路を走る公共交通が全くないような状況で、そういった場所に農業の活力をいかすというのは具体的に何を指しているのか。	北橋地区では2路線が運行していますが、特に北町線は年間利用者が2千人と非常に少ない状況です。まずは公共交通を何とか維持していきたいと考えており、今年度はデマンドバスの試験運行を予定しています。
2	デマンドバスの料金は？	200円の均一料金を想定しています。
3	デマンドバスの話があったが、荷物もあるので、バスが玄関先まで行ってくれるならば、運行する目的もあるだろう。	渋川市では高齢者移動支援事業でタクシー券を交付しています。通院や買い物へのご利用により、生活水準を維持していただきたいです。福祉に近い施策ですが、市としては公共交通と組合せながら、移動手段の確保を進めてまいります。
4	タクシー券の交付は一回で終わりではないか。 複数人で使用した場合はどうなるのか。	交付は年に一度です。これまでは1度に2枚、1000円分の利用が上限でしたが、郊外の方では金額が膨らんでしまうため、今年から相乗り券を使用した乗合せを「賢い使い方」としてPRしています。 高齢者移動支援センターではマッチングも行っており、今年は113名のマッチングを行いました。
5	赤城地区は第一次産業が非常に盛んであり、地域の特性をいかしたコンパクトシティを目指して欲しい。赤城地区や北橋地区では、第一次産業に力を入れた政策を計画に入れていただきたい。	今回の説明会は、住宅、商業、工業などの都市的土地利用の計画である都市計画マスタープランの説明になります。都市計画マスタープランでは、農地などの自然的土地利用との調和を図る観点から、市域適所に農地、集落地等の土地利用を配置し農地の保全を図るとしています。具体的な内容については、渋川市農林業振興計画という別の計画で示しています。

No.	住民からの主な意見	市の考え方
6	基本方針や取組は素晴らしいが、具体的には北橋地区にはどんな施策があるのか、お聞かせ願いたい。	今回はマスタープランの変更になった点のみを説明させていただきました。北橋地区の具体的な事業は、市道八幡愛宕線道路改良事業や真壁地区の市道 6-4062 号線道路改良事業があります。また、小児医療センター付近を通過する、下箱田米野線の構想路線も促進していきます。
7	JR 八木原駅周辺地区に力を入れているようだが、それに伴う街区道路の計画についても、具体的に伺いたい。	JR 八木原駅周辺整備では、東側のアクセス道と駅前整備、連絡通路の整備を検討しています。街区道路は今後関係地権者の意見を聞きながら地区計画による建築規制を合わせて設定していきます。
8	渋川市には市街化区域がないと聞いたことがあるが、用途地域が市街化区域と考えてよいのか。	渋川市には市街化区域はありませんが、都市的土地利用を促進する地域として用途地域が設定されてます。
9	財政が厳しいのは理解しているが、北橋町のアスファルト舗装が相当傷んでいる。他の地区でも同じ状況が多く見受けられる。各自治会要望は優先して解決していただきたい。	自治会要望については、これまで全ての要望について対応しきれないこともありました。そのため、自治会要望に対応できるように生活道路緊急整備事業で道路整備を進めてきました。今年度末でこれまでの要望の積み残しについては対応が完了します。今後も必要な整備をしていきたいと考えています。
10	吉岡地区の人口が伸びている一因は新坂東橋、上毛大橋が出来たからである。そこで、北橋、赤城地区では橋の計画はあるのか。	橋りょうの構想はあり、国や県への要望も行っています。ただ、厳しい財政状況もありますので財源の確保に努めながら促進していきます。
11	同じ渋川市内なのに、なぜ北橋と赤城だけ選挙区は1区になっている状態が続いているのか。	選挙区の統一について、引き続き国へ要望していきたいと考えています。

住民説明会での主な意見と市の考え方（金島地区）

No.	住民からの主な意見	市の考え方
1	都市計画道路阿久津折原線が金井南町のT字路で止まっているが、その先の計画はどのようなになっているのか伺いたい。また、都市計画道路並木町金井線をはじめ他の都市計画道路はどうなるのか。現況も含め、全体的に分かれば関心も高まるのではないか。	ご質問のあった都市計画道路阿久津折原線の未整備区間と都市計画道路並木町金井線は、廃止してしまうと周辺道路（県道渋川東吾妻線）の混雑度に影響がでるため存続としています。他の存続路線の整理も今後市民意見公募等で示していきます。