

佐野市立地適正化計画（改定案）に対する意見募集の結果について

1 パブリック・コメントの概況

（１）意見募集期間

令和８年７月１日（水）～令和８年７月３１日（金） ３１日間

（２）意見提出者等

20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳以上	不明	団体	計
						1		1

（３）提出方法の内訳

郵送	ファックス	Eメール	その他	計
		1		1

2 意見の概要と市の考え方

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	1. 現行計画案における「3つの根本的矛盾」 ・「見かけの利便性向上」と「まちなかの空洞化・スポンジ化」の矛盾 矛盾の証拠：医療・福祉・商業・公共交通を徒歩圏で享受できる人口割合が「20.7%⇒22.6%」へ上昇したことを肯定的に捉えています。 しかし、その本質は「中心部が栄えたから」ではなく、「郊外（縁辺部）の人口減少がハイスピードで進んだ結果、相対的に比率が上がっただけ」という歪んだ構造です。 実際には居住誘導区域の人口密度は低下し（36.8人/ha⇒36.0人/ha）、駅周辺では空き家・空き店舗・平面駐車場が増加しています。 数値上の欺瞞で現状維持を肯定している点が最大の矛盾です。 ・「公共交通軸（いもフライ型）」の理	・「郊外（縁辺部）の人口減少がハイスピードで進んだ結果、相対的に比率があがっただけ」とのご意見ですが、市全域で人口が減少している中で、医療等の徒歩圏で享受できる人口割合が上昇しておりますので、相対的とはいえ誘導区域への集約化が進んでいると言えます。 ・市民の日常の移動手段は、自動車に依存している状況ですが、より一層の高齢化が進む中で自動車に依存した状況から公共交通への転換は必要であると考えております。そのため、計画に位置付けております公共交通の更なる利便性の向上が重要であると考えております。 ・誘導区域内では、大規模な施設が立地できるような土地が不足しており郊外部での開発が行われている状況です。そのため、誘導区域内での誘導施設の立地を促進するため今回の改定に際して、金銭的インセンティブによる取組の検討等を位置付

想と「自動車依存 94.1%」の乖離 矛盾の証拠： 鉄道やバスを軸とした 「拠点連結型（いもフライ型）都市構 造」を掲げていますが、市民の日常の 移動手段は自動車が 94.1%を占める 超・車社会です。 公共交通（東武鉄道・路線バス等）の 利用者数は激減しており、今後も増加 は見込めないと結論づけられていま す。 利用されない公共交通を前提とした 「串（交通軸）」に固執し、街の実態 であるモビリティ（自動車）の利便性 を活かしきれていません。 ・「区域内への誘導制限」と「区域外 開発の需要」の不一致 矛盾の証拠： 計画では特定の誘導区 域内へ人や施設を集めようとしてい ますが、実際の開発届出（48 件）を見 ると、「佐野駅周辺や吉水地区では居 住誘導区域から離れた場所での住宅 開発」が継続しています。 さらに、利便性の高い「佐野新都市エ リア」では、ポテンシャルが高すぎる ために居住誘導区域外（工場跡地等） へ住宅開発が拡大しています。 行政の引いた線引き（規制）と、民間・ 市場のリアルな需要が完全にミスマ ッチを起こしています。 2. 刷新計画「佐野市ビッグシティ 構想」 【コンセプトの転換】 単に「小さくまとまる（コンパクト）」 のではなく、各拠点が持つ独自の強み を圧倒的にスケールアップ（ビッグ 化）させ、シームレスな移動ネットワ ークで結ぶ『マルチ・コア・メガモビ リティシティ』へと転換します。	けました。 ・「佐野市ビックシティ構想」については、 今後計画を進めていく上で参考にさせて いただきます。
---	---

■ 目指すべき4つの「ビッグ・コア」の再定義

エリア（拠点）現行計画の方向性「ビッグシティ構想」による再定義

・佐野新都市エリア

広域商業機能の強化

【広域経済・産業メガハブ】

高速道路（佐野藤岡 IC 等）の結節点としての強みを活かし、関東全域から集客する。

産業・商業・最先端居住が高度に調和した、税収を生み出す最重要エリア。

・佐野（中心）エリア

多様な都市機能の集積

【歴史・文化・行政インキュベーションコア】

駅周辺の低未利用地や平面駐車場を「文化・観光・起業」の特区として再開発。

インバウンドやクリエイターを引き寄せる街へ。

・田沼エリア

医療・生活環境の維持

【ウェルビーイング・スマート居住ゾーン】

佐野市民病院や生活利便施設を核とし、シニアから子育て世代までが、車や自動運転モビリティで快適に暮らせる最先端ニュータウン。

・葛生エリア

観光資源の保全・活用

【ネイチャー&アドベンチャー観光ゲートウェイ】

化石館や歴史資源、北部の中山間地域への玄関口として、体験型観光と持続可能なローカルビジネスを創出する。

■ 3大コア戦略（アクションプラン）

1. 自動車共生型「スマート・トラフィック・ネットワーク」への変革

	「乗らない公共交通」への補助金投入からの脱却： 日常の移動手段 94.1%という現実をポジティブに受け入れ、主要拠点（特に佐野新都市・田沼・佐野駅）を自動運転シャトルや電気自動車（EV）共有網で結ぶ「次世代型モビリティ軸」を構築する。 平面駐車場の高機能化： 駅周辺や新都市に溢れる平面駐車場を、単なる空き地ではなく「MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）ハブ」や「物流・商業のEV充電ステーション」へと転換し、土地の生産性を引き上げる。 2. 規制緩和による「フロンティア（区域外）開発」の積極公認 需要に合わせた居住区域の拡大： 佐野新都市周辺や吉水地区など、民間が「住みたい」と望む居住誘導区域外の開発を規制するのではなく、道路インフラの整備とセットで先行的に「居住推奨ゾーン」へと編入・拡大する。市場のエネルギーを止めず、定住人口を確実に増やす。 3. 空き家・老朽店舗の「一括アセットマネジメント」 スポンジ化の逆利用： まちなかに点在する空き家（状態区分C・Dなど）や空き店舗を、市が民間の「都市再生推進法人」等と連携して一括で借り上げ・集約（ランドバンク化）する。 細切れの土地をまとめることで、大規模な商業施設、子育て拠点、またはグリーンインフラ（広場・防災公園）へと大胆に土地利用転換を図る。 3. 推進に向けた評価指標（KPI）の刷新 「コンパクトシティ」の縮小目標では	
--	--	--

	なく、「ビッグシティ」としての成長と効率性を測る指標へ移行します。 LTV（顧客生涯価値）および滞在型観光消費額の増加率（新都市・葛生） 次世代モビリティ（EV・自動運転）の市民カバー率（自動車依存のスマート化） 民間投資誘致額および総税収の維持・拡大（財政健全化）	
--	---	--