

「本庄駅北口周辺整備基本計画」(案) に対するご意見と市の考え方

「本庄市北口周辺整備基本計画」(案) に対するパブリックコメントを実施したところ、貴重なご意見をいただきありがとうございました。提出されたご意見と市の考え方を以下のとおり公表いたします。

1. 意見等の募集期間 : 令和3年10月5日(火) から令和3年11月4日(木) まで
2. 意見等の受付人数 : 6人・49件 (提出方法の内訳: 持参2人、郵送0人、電子メール3人、FAX1人)
3. 提出されたご意見等及び市の考え方

(1) 計画全般に関するご意見 7件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
1	-	本庄市では「基本方針」、「方針」、「基本計画」、「計画」の区分を定義しているか。	本市といたしまして、「方針」や「計画」についての定義はしておりません。なお、本計画につきましては、本庄駅北口周辺地区のまちづくりの方向性、将来像を示した方針のもと、整備計画を示しておりますので、「基本計画」と位置付けております。
2	-	用語集を添付してほしい。	最終的な計画内容に基づき、用語集を追加する予定です。

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
3	－	「駅前街区」以外の街区について、「駅前街区」と同水準の整備方針が言及されていない。1 ページで本計画の対象地区を明確に定義しているのに、本計画案としては内容が不足していると考え。計画名に「駅前街区と道路」という副題を付けるべきだ。	市では、本計画を「本庄駅北口周辺」のまちづくりの第一歩と位置付けております。まちの顔である「駅前街区」と、骨格となる「道路」を整備することで、将来的な地区全体のまちづくりの基盤を整えることを目的とした「基本計画」と捉えておりますので、ご理解を賜りたいと存じます。
4	－	「本庄駅北口周辺整備」と表題で書いてあるが、計画案として具体的なものは駅前街区のみで、それ以外の地区についての言及はなく、本庄駅北口周辺の計画案と捉えることはできない。これでは、駅前街区ありきと思われても仕方がない内容である。駅前街区以外の街区についても言及するか、「方針」や「構想」とした方が適当だと考える。	
5	－	単純に8m道路の拡張をすれば済む話で、40億円もの血税を投入して地上げする事業ではないはず。	貴重なご意見として承ります。なお、事業経費につきましては、今後、具体的な設計時に算出されるものと考えております。
6	－	坪50万円で買い取るという話も出回っており、止めた方が良いのではないかと。	市といたしましては、貴見にあるような事実は確認しておりませんが、貴重なご意見として承ります。
7	－	費用対効果の見込めない事業に多額の税金を投入するべきではないと考える。目に見えて衰退しているのは旧児玉地区なので、広く本庄地区を見る必要がある。	今後、費用対効果を踏まえ、本計画に基づく事業を推進してまいります。また、児玉地区におきましても、引き続き、生活基盤の整備を進めておりますので、ご理解を賜りたいと存じます。

(2) 序章「なぜ今、本庄駅北口の整備なのか」に関するご意見 6件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
8	1	範囲の境界線が分かりやすくなるように改善してほしい。	境界線がはっきりするよう、見せ方を工夫いたします。
9	2	なぜ、「昔」を枕詞にして未来を語るのか。今さら、200年前に遡る必要はない。少子高齢化が進む現在を直視し、駅周辺整備が必要な時代背景を述べて欲しい。	ご指摘の箇所は本地区が辿ってきた歴史的背景をまとめた箇所です。歴史を踏まえた上で3ページ以降に、本地区の現状を踏まえた課題を整理し、少子高齢化に伴う人口減少への対応とにぎわい創出を目指した整備の必要性をまとめております。
10	2	歴史的背景に現在の状況（例：空家等）を追加し、本計画の必然性を高めてほしい。	
11	2	旧本庄警察署と旧本庄商業銀行煉瓦倉庫を一体的に近代本庄のシンボリック存在として活用してもらいたい。特に旧本庄警察署は、外から眺めるだけでなく、市民も利用できる施設にできないか。	どちらの施設も本地区の雰囲気形成する、重要な要素と認識しております。今後、具体的な事業を検討するにあたり、両施設の利活用についても含めることで、地区全体で一体的な効果を生み出すものと考えております。具体的な検討を進める上での貴重なご意見として承ります。
12	4	市民ワークショップでの意見として「三交通りや路地等に古いまちの雰囲気が残っており魅力的だと思う」とあるが、どこが魅力的なのか分からない。	市民ワークショップで挙がった意見の一つとして、紹介させていただきました。参加者からのご意見の一つとして、ご理解を賜りたいと存じます。
13	5	本庄駅北口周辺の人口推移値の算出根拠を示してほしい。	貴見を踏まえ、算出根拠を計画内に別記いたします。

(3) 第1章「本庄駅北口周辺の将来像」に関するご意見 6件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
14	7	<p>まちづくりコンセプト「まちに暮らし、まちを活かし、まちが息づく」は主語を市民とし、現状を見つめることから始めるべきである。また、各ステップの説明文は考え直してほしい。</p>	<p>ご指摘のコンセプトは、本計画が示す将来像を概念的に表したものです。現状を把握した上で、「暮らしの場への転換」、「まちの雰囲気や住民たちの思いの活用」、「未来に向けた人とまちの好循環」という3つの視点を表しています。この方針に基づき、定住人口の増加とにぎわい創出を目的とした整備を進めてまいります。また、各説明文につきましては、他のご意見も踏まえ、文言の整理をさせていただきます。</p>
15	〃	<p>まちづくりコンセプトを若者の共感が得られるように検討し直してほしい。また、コンセプトを公募により決めるなどの工夫を検討してほしい。</p>	<p>本コンセプトは本計画が目指す将来像を概念的に表したものです。どなたにも分かりやすい言葉で構成し、世代を問わず共感していただけたらと考えておりますので、原案のままさせていただきます。なお、コンセプトの公募につきましては、貴重なご意見として承ります。</p>
16	〃	<p>まちづくりコンセプトの「まちを活かす」の説明に「本庄NEXT商店街プロジェクト」が明記されている。この事業は埼玉県による補助は終えており、さしたる結果も残せず、認知度も低い。現在、新体制に向けた検討を進めている固有の事業名を含めることは疑問に感じる。もっと適切な団体や事業とすべきだ。</p>	<p>ご指摘の「本庄NEXT商店街プロジェクト」は、本地区のにぎわいを呼び戻そうとする市民の活動の一例として触れております。本計画の方向性を概念的に示したコンセプトの説明に、固有の事業名を含むことは、文章の構成として不均衡である印象を受けますので、他のご意見も踏まえ、文言の整理をさせていただきます。</p>

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
17	8	「古き良き街並み」とはどのような風景を指しているのか、明示してほしい。	本計画では、歴史的資源や趣のある路地が残る風景を「古き良き街並み」と表現しています。本庄宿の繁栄を今に伝える田村本陣の門や周辺の寺社仏閣、建設当時の建築様式が残る旧本庄警察署や旧本庄商業銀行煉瓦倉庫などが点在し、随所で歴史を感じることができます。また、地区内には昔ながらの雰囲気を残す路地もあり、先述の歴史的資源と合わせ、本地区全体の特徴とする声が多くあります。こうした意見を踏まえ、本計画ではこの特徴を活かしたまちづくりを進めてまいります。
18	〃	市民ワークショップにて挙げられた意見として、「買い物に便利で、歩いてでも生活できるほど暮らしやすい」とありながら、「まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくり」を目指すとするのは矛盾しているのではないのでしょうか。	4ページでは、市民ワークショップで挙げた意見の1つとしてご紹介しています。一方、自家用車への依存が高いにも関わらず、歩行空間として幅員の狭い箇所や段差のある箇所も見受けられるため、より歩きやすい環境への改善や楽しめる空間づくりによる回遊の促進を図ってまいります。
19	9	事業イメージをポイントする方法が誤解を生じかねないので、改善すべきだ。	貴見のとおり、誤解を生む表示であるため、修正いたします。

(4) 第2章「駅前街区の整備方針」に関するご意見 11件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
20	中扉裏	「駅前街区整備」の検討範囲に三交通りが含まれないのはいかがか。	本計画では、道路等で区切られた範囲を街区としているため、三交通りを駅前街区整備の検討範囲に含めておりません。なお、三交通りにつきましては、「第3章 道路整備」において「ウォークブル推進道路」として位置付け、新たな交流を生む歩行空間への転換を検討することとしています。
21	中扉裏	駅前街区整備に本庄郵便局地を含める方が、ベルク西側道路への接続を構想する道路整備の効果を上げるのではないか。	駅前街区整備の対象範囲につきましては、本計画策定後も関係者との協議を継続してまいります。今後、駅前街区における事業を検討する際の貴重なご意見として承ります。
22	中扉裏	「駅前街区」の検討範囲に、本庄停車場線以西のエリアを含めないのは、駅前ロータリーの機能を備えた整備計画としては偏りがあるのではないか。	本計画では、道路等で区切られた範囲を街区としているため、ご指摘のエリアを駅前街区整備の検討範囲に含めておりません。なお、駅前街区整備の対象範囲は、本計画策定後も関係者との協議を継続してまいります。今後、駅前広場の配置等、具体的な検討を進める際の貴重なご意見として承ります。
23	14	デマンドバスがロータリーに入れず、利用者に不便が生じているので課題に追記すべきである。	貴見のとおり、現在、デマンドバスの停留所は本庄駅北口のロータリー内にありません。今後、駅前広場の整備にあたり、他の公共交通と合わせ、利便性向上に向けた配置等の具体的な検討をする際の、貴重なご意見として承ります。

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
24	14 ・ 27	<p>本庄停車場線や朝日通りでは、学生が歩道からあふれながら列をなしており」とあるが、本庄停車場線の歩道は2mあり、あふれることはない。あふれるのは朝日通りのみだが、先を急ぐ学生が車道に出る場合もあり、歩道が全ての原因ではないので、訂正が適当である。</p>	<p>貴見のとおり、本庄停車場線の歩道は広く、学生が車道にあふれる様子はほとんど見られません。一方、朝日通りは歩道が狭く、多くの学生が集中する登校時などは、安全な通行ができない状況にあります。ついては、現状を適切に表す表現に修正いたします。なお、14ページ及び27ページの地図内のコメントにつきましては、朝日通りのみを指しているため、原案のままとさせていただきます。</p> <p>【PI4】 駅から学校へ向かう学生の多くは、本庄停車場線から朝日通りへ向かいます。しかし、本庄停車場線の歩道に比べ、朝日通りは歩道が狭いため、連続した安全な通行に支障を来しています。</p>
25	16	<p>デマンドバスへの取組方針が不明瞭なので、追記してほしい。</p>	<p>ご指摘のデマンドバスも公共交通の一つとして、利便性の向上を実現する駅前広場内の配置等を検討してまいります。なお、デマンドバスに関する個別の取組方針は、本市における公共交通の充実を目指す「本庄市総合交通計画」によるものと考え、本計画での個別の言及はなじまないものと考えます。</p>

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
26	16	なぜ、駅前を「まちの玄関口」とし、誰もが立ち寄りたくなる機能を導入するのか。また、駅前に子ども達の声響かせる必要はあるのか。	<p>本計画では、本地区の喫緊の課題として「少子高齢化」を挙げており、「今、そして未来を支える世代のための空間」の形成を目指しております。「子どもを含む若い世代が流入すること」を「子ども達の声でにぎわう」と表現いたしました。</p> <p>また、駅前を「まちの玄関口」とすることにつきましては、多くの方に本庄市に立ち寄っていただくことを前提とした表現です。本計画では駅前を多くの人が行き交う「玄関口」と見立てるとともに、通勤や通学等の定期的な利用だけでなく、駅利用以外の目的を提供できる機能の導入を図ります。</p>
27	18	「まちの玄関口」として駅北側を「明治・大正時代を連想させるレトロ感、情緒ある本庄らしい空間デザインとする」という案は素晴らしい。一方で、東京等の都市圏での当該時代感に即したのではなく、あくまで「本庄における明治・大正時代」を念頭においたデザインとして欲しい。	<p>本計画では、本地区が持つ雰囲気「本庄らしさ」を感じ、それを活かすまちづくりを進めてまいりたいと考えております。今後、具体的な検討を進める上での貴重なご意見として承ります。</p>
28	18	「公共機能等」について説明を付記してほしい。	<p>貴見を踏まえ、「公共機能」と修正いたします。なお、具体的な機能につきましては、今後、事業を推進していく中で、検討してまいります。</p>
29	21	「公共交通用」について説明を付記してほしい。	<p>貴見を踏まえ、「公共交通用」を「バスやタクシー用とは別に」という表現に修正いたします。</p>

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
30	21	「ロータリーの出入り口は、駅前通りと朝日通りを結ぶ「新規道路」に限定する」とあるが、朝日通りと接続するのは「本庄停車場線」ではないか。	貴見のとおり、駅前広場やロータリーの車両動線に係る路線は「本庄停車場線」です。混同がないよう、21ページの「車両動線に関する方針」内の路線名を訂正します。

(5) 第3章「道路の整備方針」に関するご意見 17件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
31	23	「本庄駅前通り線・本庄停車場線が南北の幹線軸」と書かれているが、自動車の流れを見ると、銀座通り・中山道・本庄駅前通りが地区内外を結ぶ広域的な南北の幹線軸ではないか。本ページでは狭あい道路を強調したいのだと見受けられるが、写真が適切ではないと思う。	貴見のとおり、交通の流れを見ると、銀座通りや中山道、本庄駅前通り線の往来が多いことが伺えます。しかし、本計画における「幹線軸」とは、地区内の骨格となる路線自体を指しており、本地区内を南北に走る本庄駅前通り線・本庄停車場線を、地区内外を結ぶ路線と位置付けました。また、当該ページは、道路整備の必要性についてまとめており、狭あい道路を強調する意図はございません。また、掲載写真は道路ネットワークを考える上で課題のある箇所を例示するものです。
32	26	三交通りの写真は地図上で黄色に着色されている箇所とは異なる。	貴見により、写真を差し替えさせていただきます。なお、ご指摘の着色は、交通量調査の結果を示していることを申し添えます。

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
33	26 ・ 27	中山道や銀座通りの歩道は狭く、見通しが悪いと言及しているが、中山道には該当する箇所がない。また、銀座通りの歩道は狭いが、見通しが悪い箇所は1カ所のみである。	<p>中山道や銀座通りの歩道は狭いことに加え、電柱が立ち並び、歩行者等の視界が遮られる箇所も多く見受けられることを指しております。「見通しが悪い」という表現は誤った解釈を招く恐れがあるため、修正いたします。</p> <p>【P26】しかし、歩道が狭く、また沿道に立ち並ぶ電柱が、歩行者等の視界を遮る箇所もあり、安全・安心な歩行空間の確保が必要です。</p> <p>【P27】歩行空間が狭く、歩行者の安全性や車両走行性の低下が懸念される銀座通り</p>
34	//	駅西通りは「滞留につながっていない」と言及しているが、この項目では狭い道路や歩道についての説明なので、滞留に関する記載は適切ではない。	<p>ご指摘のページは、道路整備において解決すべき課題を列挙しており、狭い道路や歩道に限った内容ではありません。駅西通りの課題として、歩行者の交通量は多いものの、その多くが素通りしてしまっている現状を課題として捉えております。</p>
35	//	三交通りはブロック舗装されていて歩きやすいとあるが、杖を使う歩行者、車いす、ベビーカー等の使用者にとっては、段差があるため通行の支障となっている。	<p>貴見のとおり、ブロック舗装の小さな段差が支障になる方もいらっしゃいますので、修正いたします。</p> <p>【P26】三交通りは昔ながらの雰囲気が残る通りですが、空き家・空き店舗が増加しており、歩行者交通量も非常に少なくなっています。</p> <p>【P27】昔ながらの雰囲気が残るが、店舗と歩行者が少ない三交通り</p>

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
36	29	「交通機能に関する分類と位置づけ」は道路の機能を分析する上で、良いヒントになる。道路については、交通弱者のみならず、社会弱者を配慮し、車いすでの移動についても言及してほしい。	貴見のとおり、道路整備にあたっては、どなたも弱者にならない配慮が必要です。本計画においても、今ある障害を取り除くとともに、誰にとっても使いやすい道路環境を前提とした検討を進めてまいります。
37	//	地域内外を結ぶ広域な南北の都市間幹線軸としては、本庄駅前通り線より銀座通りが適当である。よって、中山道・本庄停車場線・銀座通りを都市間幹線軸に、朝日通り・本庄駅前通り線・ビバモール南側道路を都市内幹線軸と位置付けるべきと考える。	本計画では自動車交通量を踏まえ、地区内外に限らず広域的な都市間を結ぶ道路を「都市間幹線軸」、本地区とその周辺を結ぶ道路を「都市内幹線軸」と位置付けています。ご指摘の銀座通りは、沿道に日常的な生活利便施設が多く、歩車共存への配慮がより必要であることも踏まえ、「都市内幹線軸」と位置付けております。
38	31	銀座通りから北に延びる矢印箇所には道路は現存しないため、不十分な道路には該当しない。第二トキワ座通りではないか。また、石尊坂線に延びる道路は必要であるか疑問である。	ご指摘の銀座通りから北に延びる矢印、石尊坂線に延びる矢印は、30ページにおける「構想道路」を指し、地区全体において幹線軸間の接続が不十分な箇所を示しております。
39	//	駅前街区から北に延びる新規道路を中山道に接続した場合、信号機が新設されるものと考えられる。現在でも交通量が多く、信号機による渋滞が慢性的に発生しているにも関わらず、更に信号機が増えることは東西の幹線軸として適当か。	ご指摘の新規道路の接続により、交通量の変動が想定されます。本地区内のスムーズな交通処理の実現に向け、中山道との接続箇所にある既存の信号機を含めた適切な配置に向け、関係機関と協議してまいります。
40	32	道路整備コンセプト「まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくり」という理念は良いと思う。この理念に健康増進への寄与を含め、「日常の中に回遊があり、健康を創る空間づくり」とするのはいかがか。	貴見のとおり、まちなかへの回遊を促す歩行空間の形成が、人々の健康増進につながる二次的効果も期待できます。今後、具体的な事業検討を進める上で、貴重なご意見として承ります。

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
41	33	狭あい道路は本地区内の人口減少の要因の1つであるとのことだが、その根拠となる説明や数字がなく、決めつけにしか思えない。	狭あい道路がもたらす課題については、25 ページで提起しているところですが、貴見を踏まえ、狭あい道路に関する記述を計画内に追記いたします。
42	//	ウォークブルの説明で柏市が出されているが、人口 40 万人の自治体の事業で説明することは、比較や指標としづらい。	ご指摘の箇所は、ウォークブルなまちづくりの先進事例としてご紹介しております。当市における事業との比較や指標とすることを意図したものではありません。
43	//	本庄 NEXT 商店街プロジェクトの「ほんじょうマルシェ」は地域のにぎわいを創出する事業で、地元商店街の活性化につながっているかは疑問である。	「地域のにぎわい創出」を目的とした事業が、地元商店街の活性化や公共空間の活用に向けた新たな動きのきっかけとなった事例としてご紹介しております。
44	34	駅前街区整備と道路整備は、同時に進めてほしい。特に銀座通りの北への延伸は、活性化の起爆剤になる。	早期実現に向けて取り組んでまいりますが、限りある予算の中での事業展開となりますこと、ご理解を賜りたいと存じます。
45	35	中山道は 200 年前の幹線であり、現代の幹線ではない。国道 17 号バイパスの開通により、中山道は第三の道として、近隣との交流道路と生活道路として位置付けられるだろう。無電柱化の必要はない。	交通量調査の結果、中山道は 12 時間あたり 5,000 台を超える自動車が通行しており、本地区における「都市間幹線軸」として位置付けております。また、沿道には生活利便施設が並び、歩行者の交通量も少なくありません。にも関わらず、狭い歩道には電柱が立ち並び、歩行者や車いすの安全な通行に支障を来しています。現在、埼玉県が進めている電線類地中化事業は、危険な歩道の改良により安全・安心な歩車共存を可能とするとともに、大規模災害時の被害拡大抑制にも効果的な事業と捉えております。

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
46	35	中山道の無電柱化に伴う歩道整備は、車が店の前に寄せられる現在のタイプにしてほしい。	中山道の無電柱化は埼玉県が進めている事業です。本市といたしましては、歩行者が安全・安心に通行するため、歩道と車道は分離すべきと考えておりますので、ご理解を賜りたいと存じます。
47	//	無電柱化の推進については、決して広いとはいえない道路を有効に活用するために、中山道に限らずぜひ実現してもらいたい。特にはにぼんプラザ北側の道路（銀座通り）は、電柱がスムーズな自動車交通の妨げともなっている感がある。	本市では、無電柱化の基本的な考え方や整備方針を示す「本庄市無電柱化推進計画」を令和3年4月に策定いたしました。この計画は無電柱化により期待される効果を踏まえ、将来的に本市が管理する全路線の無電柱化を目標としております。引き続き、この計画に基づき、効果的・効率的に無電柱化を推進してまいります。

(6) 第4章「事業実現に向けて」に関するご意見 2件

No.	頁	提出されたご意見	提出されたご意見に対する市の考え方
48	38	事業推進スケジュールに基づき、概算金額を提示してほしい。「基本計画」である以上、また、SDGsを検討する上でも、概算金額は不可欠であると考える。	現時点では事業手法等の検討前であり、事業経費を示すことはできません。今後、事業を進めていく中で算出してまいります。
49	//	事業推進スケジュールを推進する専門の組織を作ってほしい。	各事業を進めるには、様々な部署が携わることが予想されます。部署の垣根を越えて、横断的に事業を推進してまいります。

※ いただいたご意見の一部を要約しています。