

パブリック・コメント「北本市都市計画マスタープラン（案）」に対する意見と市の考え方（案）

No.	意見	市の考え方（回答）
1	<p>いつも北本市のためにありがとうございます。都市計画についてですが、市街化を広げていくのはいいことだと思います。同時に、高齢者が増えていくので、自治体のあり方も考えていかないとはいけません。広報を全世帯配布にしたのはとても良いことだと思います。</p>	<p>市街化区域の編入については、インターチェンジ周辺地域等で新たな産業基盤づくりに伴う土地利用の推進を図るための一つの手法として考えており、バランスの取れた土地利用の推進を図るため、周辺地域の開発動向なども勘案しながら引き続き検討を進めてまいります。</p> <p>ご指摘のとおり、全国的に高齢化が進んでいることなどから、本市を含め、自治体を取り巻く環境は刻々と変化しています。都市計画マスタープランでは、住宅及び福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行う、いわゆる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく利便性の高いまちづくりを市の将来都市像に掲げており、この将来像の実現に向け、本市の都市計画を進めてまいります。</p> <p>広報きたもとは、自治会未加入の世帯には届かないという課題がありました。しかし、広報は市民に市の実情を伝え、市政に対する理解を深めるために発行するものですので、自治会の加入にかかわらず直接配布することとしたところです。引き続き、市政情報の適切な周知に努めてまいります。</p>
2	<p>立地適正化計画と資料がほぼ同じであり、何故一本化しないのでしょうか？パブコメ作成が二度手間と感じます。</p>	<p>都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画を反映する基本的な方針」として都市計画法第18条の2に基づく法定計画であり、都市づくりの将来像をはじめ、土地利用の規制・誘導や都市施設整備、地域ごとの整備などの方向性を示す市町村の都市計画の根幹となる計画です。</p> <p>これに対し、立地適正化計画は都市再生特別措置法に基づき、居住機能や福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により持続可能な都市構造を目指す都市全域を見渡したマスタープランです。</p> <p>両計画は関連が深いものの、根拠法令や区域の考え方、位置付ける施策等が異なることから、別計画として策定を進めております。</p>
3	<p>公共交通ネットワークのところで、具体的な公共交通体系の見直し中身が見えないので、明確にして欲しい。</p>	<p>今後人口の減少により、バス等の利用者の減少等による公共交通の利便性の低下が懸念されています。都市計画マスタープランでは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に立った質の高い都市づくりを基本方針としています。この基本方針を進めるため、都市機能の誘導、都市機能施設や公共交通が集積している利便性が高い地域への居住の誘導、都市計画と公共交通の一体化による都市づくりを計画的に進めることを今後の方向性とし、都市計画マスタープランの一部である立地適正化計画でこれを進めていくこととしております。</p> <p>具体的には、駅やバス停周辺に居住を誘導することで、バス等の公共交通の利用者の確保や生活サービス、コミュニティの持続可能性を高めてまいります。また、既存バス網のサービス圏域から外れる交通不便地域においては、デマンドバスを運行しており、この利便性向上を図る他、利用者のニーズに応じ、近隣市町や関係機関等と連携し、広域的な公共交通の充実を目指します。</p>

No.	意見	市の考え方（回答）
4	より利便性の高い駅前広場の創出を目指しますとあるが、何をどうするつもりですか？	<p>駅前広場は、まちの玄関口であり、本市の「顔」となる広場であることから、利便性を高めるとともに、本市を象徴する景観づくりが求められます。</p> <p>具体的には、西口駅前広場において、今年度既存のシェルター改修工事を実施したほか、東口駅前広場では今年度から来年度にかけてシェルター整備事業を実施しております。また、駅東口に直結する（都）中央通線の国道17号までの整備を進めることで、駅を拠点とした東西軸の道路網の強化と駅前広場へのアクセス向上を図ります。</p>
5	P F I 活用検討しているものはありますか？	<p>P F I は財政負担の軽減や質の高い公共サービスの提供を図る手法であることから、都市計画マスタープランに示すまちづくりの実現に向けた手法の一つとして、その活用が考えられるところです。</p> <p>現在、公園活性化の手法としてパークP F I の導入を検討しており、今年度は、民間事業者の関心や参入意向を把握するため、総合公園、子供公園、高尾さくら公園、健康増進センターについてサウンディング型調査を実施しており、事業者からは、収益施設の可能性や行政に求める環境整備、事業スキームに関する意見を伺っているところです。</p> <p>P F I の導入により、市の財政上の負担軽減が期待できるほか、民間の柔軟な発想による活用が期待できますので、引き続き、導入を検討していきます。</p>
6	<p>2つの道路の改善をお願い致します。</p> <p>1. 北本団地から、桶川（セブンイレブン前）へ出る小さな道路にセンターラインがないため、逆走が頻繁に起こっています。（桶川から北本方面への場合一右折する車が、右レーンに入って右折（直進）しようとする勘違いが起こっている。また、学習センターから桶川方面へ右折する車が、左車線へ回り込まないで右折している）この道路にセンターラインを引いてください。</p> <p>2. 北本郵便局前の交差点に南小通りからの右折ラインと信号を作ってください。毎日、北本郵便局から南小まで大渋滞しています。緩和できるようお願い致します。</p>	<p>道路整備に関しましては、近年、高齢者や障がい者、子育て世代を含む全ての市民が利用しやすい道路づくりが求められていることから、北本市の将来都市像でも「円滑・安全・快適な道路ネットワークの創造」を掲げております。</p> <p>ご意見は庁内で共有し、対応を検討してまいります。</p>

No.	意見	市の考え方（回答）
7	<p>19頁 産業系土地利用等について 圏央道や上尾道路を利用した新たな産業用地創出についての記述は問題ありませんが、自然環境の保全に配慮が優先され、45頁や95頁を見ると開発は限定的（第一三共付近への新たな工場立地と上尾B P沿道への観光物販施設のみ）のように読め、一貫性がないように感じます。45頁の記述を削除し、全体を通してしっかりと開発を進めるという記述にすべきです。</p>	<p>上尾道路整備が進んだ場合、都心へのアクセスが向上することで、地域経済の活性化につながり、新規事業所や工場などの立地促進につながる事が考えられます。このため、土地利用方針において、上尾道路沿道を幹線沿道サービス地域とし、市の地域活性化に資する観光施設等の誘導をすることとし、桶川北本インターチェンジ周辺については、インターチェンジ周辺地域に指定し、医療・研究・福祉・文化機能の充実並びに周辺地域の発展及び活性化に寄与する核となる工業、流通業務系の産業施設の誘致を推進することとしています。</p> <p>しかしながら、上尾バイパス計画地周辺には、45頁に記載のとおり、埋蔵文化財包蔵地や伝鎌倉街道等の歴史環境、湧水や希少植物等の自然環境等、数多くの文化・自然資産が存在しています。このため、土地利用方針においても上尾道路より西側の地域は自然環境保全地域とし、豊かな自然環境の保全を基本とすることとしており、上尾道路より東側の地域についても、既存集落や未利用農地等を除き、地域の環境に影響を与えるような新たな開発については抑制することとしております。これらは、一度失われたら取り戻すことのできない、本市の貴重な地域資源となっておりますので、これらの豊かな自然・歴史環境に配慮したまちづくりが必要であると考えます。</p>
8	<p>28頁 ニツ家地域の市街地形成推進ゾーンについて 第六次北本市総合振興計画基本構想の土地利用構想図においてニツ家交差点付近まで市街地形成推進ゾーンにしたのは、第五次計画において商業・業務ゾーンとしていたことを踏まえてと思います。ニツ家交差点周辺は新駅整備への期待から多くの住民や商業施設が立地しており、本市の第二の拠点とも言えますが、駅から遠く、利便性が高いとは言えない地域です。市街地形成推進ゾーンに位置付けるのであれば、久保土地区画整理事業の推進だけでなく、第五次計画にあったように交通・交流拠点としての施策を講じるべきです。</p>	<p>都市計画マスタープランは都市計画法により、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想（本市の場合は「第六次北本市総合振興計画」）に即して定めなければならないとされています。</p> <p>このたび、上位計画である第六次北本市総合振興計画の土地利用構想図において、圏央道や側道の整備に伴い、商業施設等が集積しにぎわいが生まれたことや新駅設置が白紙であることを踏まえ、南部地域の商業・業務ゾーンを外すこととしました。</p> <p>この変更を踏まえ、都市計画マスタープランの将来都市構造図においても総合振興計画の商業・業務ゾーンを受けて設定していた交通・交流拠点地区を外すこととし、新たに市街地形成推進ゾーンを位置づけ、総合振興計画に従い、土地区画整理事業をはじめとした基盤整備を進めるとともに、隣接する公園・緑地空間と一体となった特色ある居住環境空間の形成を目指すこととしております。</p>
9	<p>32頁 (1) 住宅地域 高齢化の進行について 他は「高齢化の進展」（6か所）としていますが、ここだけ「高齢化の進行」になっています。進展で統一してください。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、「進展」で統一します。</p>

No.	意見	市の考え方（回答）
10	<p>39頁 市指定の緊急輸送道路について 市道の路線番号しか書いておらずどこなのか市民には全く分からないので、分かるように記述してください。</p>	<p>43頁で図示しておりますので、39頁に「※P43防災まちづくり方針図参照」と追記いたします。</p>
11	<p>45頁 上尾バイパスについて 現行計画策定時にパブリックコメント後に記述が追記された部分ですが、これを読む限りでは沿道の開発は最小限（95頁の記述を合わせると観光物販施設のみ）に留めるように受け取れます。バイパス開通は本市が発展する大きなチャンスであり、このページの記述は削除すべきです。</p>	<p>【No.7と同回答】 上尾道路整備が進んだ場合、都心へのアクセスが向上することで、地域経済の活性化につながり、新規事業所や工場などの立地促進につながることが考えられます。このため、土地利用方針において、上尾道路沿道を幹線沿道サービス地域とし、市の地域活性化に資する観光施設等の誘導をすることとし、桶川北本インターチェンジ周辺については、インターチェンジ周辺地域に指定し、医療・研究・福祉・文化機能の充実並びに周辺地域の発展及び活性化に寄与する核となる工業、流通業務系の産業施設の誘致を推進することとしています。 しかしながら、上尾バイパス計画地周辺には、45頁に記載のとおり、埋蔵文化財包蔵地や伝鎌倉街道等の歴史環境、湧水や希少植物等の自然環境等、数多くの文化・自然資産が存在しています。このため、土地利用方針においても上尾道路より西側の地域は自然環境保全地域とし、豊かな自然環境の保全を基本とすることとしており、上尾道路より東側の地域についても、既存集落や未利用農地等を除き、地域の環境に影響を与えるような新たな開発については抑制することとしております。これらは、一度失われたら取り戻すことのできない、本市の貴重な地域資源となっておりますので、これらの豊かな自然・歴史環境に配慮したまちづくりが必要であると考えます。</p>
12	<p>48頁 駐車場・駐輪場整備の誘導、75頁 地域別構想【中央地域】について 駅周辺をどのようにしたいのかが読み取れません。にぎわい創出のための核となる施設を誘導するという記述が以前からありますが、具体的な取組が見えてきません。にぎわい創出が必要とする一方で、駐車場・駐輪場の整備を誘導するとしており、将来ビジョンが不明瞭です。</p>	<p>北本駅周辺については、将来都市構造において、北本駅周辺商業拠点として設定し、商業業務施設の集積と既存商業施設の活性化を図り、本市の商業中心核の創出を図ることとしております。 特に、商業等の居住者の利便の向上のための都市機能を誘導することで商業機能集積の強化を図ることとしており、これを具体的に進めるため、立地適正化計画を策定し、都市機能を誘導する区域を設定し、用途地域の見直しの検討や都市基盤整備等を進めることとしています。 駐車場・駐輪場については、北本駅が交通結節点であることから、一定程度必要であると考えます。このため、都市計画マスタープランにおいても、駐車需要、駐輪需要に対応し、これを誘導することとしております。</p>

No.	意見	市の考え方（回答）
13	<p>53頁 緑地保全の考え方 市街化区域内の雑木林（樹林地）について、現行の計画と記述が変わっていませんが、市街化区域内の雑木林は減りつつあり、今までのやり方では十分に保全できていません。より効果的な方法を検討し、計画に盛り込むべきです。</p>	<p>ご指摘のとおり、市街化区域内に残る雑木林（樹林地）は年々減少しており、適切な保全の重要性は一層高まっているものと認識しています。 本計画においては、従来からの考え方を踏まえつつも、市内に残る貴重な緑地を将来に引き継ぐため、複数の手法を組み合わせた包括的な保全を進めていくこととしています。 具体的には、市内緑地の公有地化を重要な施策の一つと位置付けており、現在は中央緑地を優先的に対象として取り組んでいます。 また、民有地については、市民緑地制度の活用を促進することで、土地所有者の理解と協力を得ながら緑地の保全を図ってまいります。 あわせて、保護地区等の指定により良好な自然環境の保全を進めていく考えです。 これらの施策を総合的に展開することで、市街化区域内に残る雑木林の保全に努め、計画の実効性を高めてまいります。</p>
14	<p>59頁 下水道整備の方針について 60頁のごみ処理対策の方針については、新たなごみ処理施設の整備を推進することが書いてありますが、同じく老朽化している下水道については、新設しか触れておらず不十分です。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、59頁「本市の公共下水道事業は、荒川左岸北部流域関連公共下水道として、昭和47年に都市計画決定したもので、引き続き市街化区域について事業を進めていきます。」の後に「なお、既存の下水道施設については、リスク評価等を踏まえ、点検・調査及び対策の優先順位付けを行うとともに、下水道の機能の確保のために適正な管理を行っていきます。」を追記します。</p>
15	<p>64頁 桶川加納インターチェンジ周辺地域の整備方針、71頁 地域別構想【中丸地域】について 中丸8丁目、9丁目におけるまちづくりの進め方について、中丸地域だけ「地元意向を尊重しながら」とする理由が分かりません。他の地域も同様ではないでしょうか。</p>	<p>都市計画マスタープランは、市町村の都市計画を反映する基本的な方針であり、本計画の策定に当たっては、市民説明会、パブリック・コメント手続、都市計画審議会の開催を経て、市民参画を行っています。また、各都市計画を決定する際には、計画案の縦覧、説明公聴会を実施し、市民の意見を確認しながらまちづくりを進めています。 このため、ご指摘のとおり、他の地域についてもまちづくりを進める上では当然の内容となりますので、本記述については削除します。</p>
16	<p>87頁 地域別構想【南部地域】について 石戸1丁目、緑3丁目の市街化調整区域における新たな土地利用について、土地利用可能性検討調査報告書にあり、平地林の維持、保全について記述すべきです。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、87頁「沿道以外については、住宅地の居住環境を活かしつつ、計画的な土地利用を推進していきます。」の後に「地区内に現存する平地林は、地区の歴史と環境を伝える自然資源であり、必要に応じて維持、保全を推進します。」を追記します。</p>
17	<p>87頁 地域別構想【南部地域】について 「JR高崎線と圏央道が交差する地域」としてありますが、この書き方で久保地区のことを指しているとは思えません。</p>	<p>久保地区の記載については、87頁にも同様の記載があることやご指摘も踏まえ、「JR高崎線と圏央道が交差する地域において、土地区画整理事業等の基盤整備を進め、隣接する公園・緑地空間と一体となった特色ある居住環境空間を形成します。」について「JR高崎線と圏央道が交差する地域において、公園・緑地空間と一体となった特色ある居住環境空間を形成します。」へ改めます。</p>

No.	意見	市の考え方（回答）
18	<p>95頁 地域別構想【西部地域】について 上尾バイパス沿道について、道の駅等の物販施設や観光施設等を誘導するとあるが、これだけ読むと上尾BP沿道には産業施設を誘導しない（観光物販施設のみを設置しようとしている）ように読めます。そのような意図と理解してよいでしょうか？また、道の駅も桶川市と鴻巣市にでき、北本市にも必要とは思えません。</p>	<p>上尾道路沿線については、産業施設を誘導しないわけではなく、優良な地域特性を生かした開発やまちづくりに取り組むこととしております。道の駅については、例示として記載していたものとはなりますが、ご指摘を踏まえ、95頁「(都)上尾バイパス沿道は、現在の緑豊かな自然・歴史環境に配慮し、市の地域活性化に資する道の駅等の物販施設や観光施設等を誘導します。」について「(都)上尾バイパス沿道は、現在の緑豊かな自然・歴史環境に配慮し、市の地域活性化に資する物販施設や観光施設等の沿道サービス施設や流通業務施設等の産業業務施設等を誘導します。」へ改めます。</p> <p>併せて34頁「西部地域の上尾道路沿道については、沿道サービス機能の立地需要が高まると想定されるため、豊かな自然・歴史環境に配慮し、市の地域活性化に資する道の駅等の物販施設や観光施設等を誘導していきます。」について「西部地域の上尾道路沿道については、沿道サービス機能や新たな産業立地の需要が高まると想定されるため、豊かな自然・歴史環境に配慮し、市の地域活性化に資する物販施設や観光施設等の沿道サービス施設や流通業務施設等の産業業務施設等を誘導していきます。」へ改めます。</p>