

**那須塩原駅周辺まちづくり基本計画に対する  
パブリックコメント（市民意見募集）の結果について**

**1 実施状況**

（１）募集期間            令和７年１２月１５日（月）から令和８年１月１５日（木）まで

（２）意見提出者数       ８人

（３）意見件数           １８件

（４）提出方法

提出方法	直接書面	郵送	ファックス	電子メール	計
人数	１人	—	—	７人	８人

**2 提出された意見要旨とそれに対する市の考え方**

番号	該当項	意見要旨	市の考え方
1		駅西口と新庁舎の間に公衆トイレ（駐車スペース有り）が必要です。	今後、那須塩原駅周辺のまちづくりを進めていく上で、貴重な御意見として承ります。
2	全般	<p>本計画が掲げる「ウォーカブルで人が集い、日常的に滞在できる那須塩原駅周辺の形成」という方向性には賛同します。</p> <p>栃木県北の玄関口として、駅前を単なる通過点ではなく目的地とする考え方は重要であり、将来像として理解できます。</p> <p>一方で、那須塩原駅周辺は自動車依存度が高く、また冬季の気候条件（降雪、低温、風等）の影響も大きい地域であるため、歩行者中心の空間整備を進めるにあたっては、現実的な利用実態への配慮が不可欠であると感じます。</p> <p>特に、送迎利用や高齢者、観光ピーク時の交通処理、冬季における待合・滞</p>	<p>御指摘のとおり、那須塩原駅周辺の自動車依存の高さ、冬季の気候条件は歩行者中心の空間整備に際して大変重要な視点であると考えています。</p> <p>1.3：基本計画の位置づけ（４ページ）にて示しているとおり、本計画ではまちづくりの方向性を示すことを主眼に置いています。一方で、御指摘の交通処理の円滑化や待合・滞留空間の快適性等の向上につきまして、基盤整備や交通体系のあり方、さらには周辺の土地利用との整合を図りながら、引き続き検討してまいります。</p> <p>また、「にぎわい」や「サードプレイス」の創出においては、非日常利用だけでなく、日常における空間づくりを図るとの視点は重要であると考えております。</p> <p>その上で、本計画3.1：将来像（14ペ</p>

		<p>留空間の快適性については、理念だけでなく段階的な整備や具体的な運用イメージが併記されることで、計画の実効性がより高まると考えます。</p> <p>また、「にぎわい」や「サードプレイス」の創出についても、イベント等に依存する非日常的な利用だけでなく、平日や特別な用事のない日常においても人が自然に滞在する空間づくりを意識した記述があると、地域住民の共感を得やすいのではないのでしょうか。</p> <p>本計画が、理念と現実のバランスを取りながら、長期にわたり持続的に利用される駅周辺づくりにつながることを期待します。</p>	<p>ージ) で表現したように日常的に集う「サードプレイス」や「居場所づくり」を進めてまいります。</p> <p>長期にわたり持続的に利用される駅周辺のまちづくりとなるように本計画 4.2 まちづくりの方向性に基づくプロジェクトを取り組んでまいります。</p>
3		<p>基本計画は網羅的で野心的な印象を受けます。2050 年をターゲットにしているようですが、そこに至る段階的な達成目標が欠けているように見えます。どこから手を付けていくのか? がわからない内容となっています。段階的なアプローチ手法を用いて、2030, 2040, 2050 などロードマップを設け目標管理をしていくことを提案します。</p> <p>自分自身は東京からの移住者で 10 年住んでいますが、駅前は変わりません。まず、手を付けてほしいのは荒廃した駅前通りを整備してほしいです。ガタガタの歩道でベビーカーも車いすも、杖を突くお年寄りにも優しくない</p>	<p>御指摘いただいた段階的な目標管理や、どこから手を付けるのかにつきましては、1.3：基本計画の位置づけ（4 ページ）にて示しているとお、「アクションプラン」として今後具体化していく予定です。</p> <p>また、御指摘の駅前通りをはじめとした基盤整備や交通体系のあり方につきましては、いただいた御意見を踏まえながら今後、引き続き検討してまいります。</p>

		<p>状態です。また、伸び放題の雑草。散乱する街路樹の枝。玄関口にしては恥ずかしい状態です。ミッドシティホテルへ歩く旅行者もあまりいい印象を持たないでしょう。天皇陛下がお越しになるときだけは、見た目きれいになります。</p> <p>「交通結節点における交通錯綜と歩にくい歩行者空間」は、賑わいの場と同等の優先度 1 位だと思います。</p>	
4	17～25 ページ	<p>方向性もさることながらやはりプロジェクト、人の問題である。</p> <p>老（65 才以上）壮（45 才以上）青（18 才以上）少（12 才以上）、バランスのよい組織づくりが肝要と思う。</p> <p>既存の組織の長を集める従来型を変え、未来志向の若者主体の組織がよいと思う。（青少）中心。</p>	<p>御指摘のとおり、プロジェクトの推進には若い方の力が大変重要になると考えます。</p> <p>今後、実現に向けた取組について協議・調整をする場として「エリアプラットフォーム」の構築を検討してまいります。若い方々が持続的なまちづくりの推進に関わっていただけるような仕組みづくりを検討してまいりたいと考えております。</p>
5	17～25 ページ	<p>県北の拠点ではなく県の拠点、東北とのトランスファーとしての副都心構想がよいと思う。</p>	<p>第 2 次那須塩原市総合計画（後期基本計画）において那須塩原駅周辺を栃木県北の拠点に位置づけ、重点的に施策に取り組むこととしております。</p> <p>御意見のとおり、駅の乗降者を含め多くの人が居住・滞留する拠点となることを目指し、まちづくりを進めてまいります。</p>
6	17～25 ページ	<p>駅の乗降者 1 日 5,000 人とあるが、50,000 人を目指す田園都市構想がよいと思う。</p>	

7	17～ 25 ページ	英国サッチャー時代のロンドングリーンベルト地域ミルトンキーズは参考になると思う。	
8	17～ 25 ページ	北山創造研究所コンサル、草津温泉の湯畑の様に人の集まるお祭り、広場構想。 米国的にはシビックセンター、スペイン的にはプエルタデルソル、イタリアのスペイン階段、フランスのコンコルド広場。英国的にはピカデリーサーカス。	今後、那須塩原駅周辺のまちづくりを進めていく上で、貴重な御意見として承ります。
9	9 ページ ～	那須塩原駅西口が現時点で、例えば駅前が駐車場ばかりで商業施設が少なく賑わいが少ないといった、様々な課題を抱えるのは同地区に住む私としても同意するところです。 しかしながら、新幹線開業から 40 年経過した結果が現状であり、この街の形になったのには合理的な理由があるはずです。 その理由を考察せずに未来の形を変えようとしても、いずれまた揺り戻しが来るのではと危惧しています。  例えば、駅前の駐車場を商業施設に変え、歩行者優先の街づくりをしても、少し離れた場所に駐車場ができるでしょうし、通勤のために自家用車と新幹線を併用している方の利便性を下げただけの結果になるかもしれません。 駅近くに駐車場があることが実は新幹線通勤者にとって大きな魅力であり、そのために駐車場が多いという理由が	御指摘の駐車場に対する課題設定に関しましては、重要な視点であると認識しております、その上で、本計画では、駐車場を排除するということではなく、適正な台数や配置等を踏まえつつ、将来都市構造との関係性を踏まえながら適切な誘導が必要であると認識しております。

		<p>明らかにされていれば、駐車を駅前から排すのではなく、駐車場は必要なものとして認識した上で、「駐車場が駅前に乱立するのが悪いのでは無く、平置きであることで容積率が低いことが問題である」と視点が変わり、打つ手も変わると考えます。</p> <p>駐車場以外にも課題設定がそもそも正しいのか、をまずは確認してから対策を検討しても遅くないと考えます。</p>	
10	15 ページ ～	<p>那須塩原駅西口は新幹線停車駅前にも関わらず比較的広い区画の住宅街が広がっています。</p> <p>これは全国的に見てもかなり特徴的な街だと考えます。</p> <p>現時点で他の都市と比較して少ないであろう商業施設を補うのではなく、住宅街としても魅力を高める：東京等に住む方が住みたい住宅地にする方向が好ましいと考えます。</p> <p>弱み（商業施設が少ない、人通りが少ない）を補っても平均的な町並みになるだけですが、強み（駅から徒歩圏内に余裕を持った庭付き一戸建てが買える）を伸ばせば唯一無二な街になると考えるからです。</p> <p>例えば、東京世田谷区の成城学園前駅の近隣は高級住宅街として名を馳せています。</p> <p>紳士協定ではあるものの、成城憲章を制定し住人が守ることによって魅力的な住宅街が形成されています。</p> <p>また、小布施町はオープンガーデンに</p>	<p>御指摘のとおり、那須塩原駅周辺は東京とのアクセスが約 70 分であり、都市機能や人口の集積が進むポテンシャルを有していると考えます。</p> <p>本計画では、3.2：まちづくりの都市構造（16 ページ）として、移住促進地区として人口集積を図る機能を兼ねた住宅ゾーンを設定しております。</p> <p>また、今後まちづくりの実現に向けた取組について協議・調整をする場として「エリアプラットフォーム」の構築を検討してまいります。官民連携でまちを維持管理を行う取組についても引き続き検討していきたいと考えております。</p>

		<p>よって住人がみずから街の景観作りに参加し、多くの観光客を楽しませていきます。</p> <p>上記 2 例は住人自らが案を出すだけでなく実行まで行っています。</p> <p>この街に住む人が自主的に街を維持していく、いきたくなる街にするにはどうしたら良いか、という観点を取り入れて頂きたいです。</p> <p>そうでないと、町並みを維持するために税金を使い続けるような街になってしまいかねないと危惧しています。</p>	
11		<p>那須塩原駅近くに、タリーズコーヒーなど、美味しいコーヒーが飲めて少しゆっくりできるスペースのあるお店があるといいと思っています。</p>	<p>貴重な御意見として承るとともに、那須塩原駅周辺に暮らす人・訪れる人にとって、利便性の高い都市機能の立地を促進してまいります。</p>
12		<p>黒磯板室インターチェンジ付近にコストコを誘致して頂きたいと考えます。</p> <p>栃木県北部だけでなくコストコの無い福島県からの多数の来客が見込めます。那須ガーデンアウトレットには福島県からの来客が多いので、相乗効果があると思います。首都圏からキャンプやグランピング目的で来た場合の買い出し需要や、観光とショッピングの両立で観光客が増えると考えます。</p>	<p>御指摘の黒磯板室インターチェンジ付近は本計画の範囲外ではありますが、市全体のまちづくりを検討する上での貴重な御意見として承ります。</p>

13	5 ページ ～	<p>・対象区域設定について</p> <p>P4 でも示しているように上位計画である立地適正計画を広げた対象区域とすることは計画の性格上から理にかなっていない。</p> <p>基本的スタンスとして立地適正計画の内側に個別区域を設定すべきである。</p> <p>区域設定の根拠としている 10 分徒歩圏の考え方は、立地適正計画の区域設定における 1 つの要素であり、立地適正計画では、更に様々な考え方を基にして区域を設定していることからしても、この計画設定における位置づけの考え方は、あまりにも深みのない論拠である。</p>	<p>本計画は、令和 5 年度に組成し議論を進めてきた那須塩原駅周辺まちづくりグランドデザイン会議や那須塩原駅周辺まちづくり協議体における議論を踏まえて、那須塩原駅周辺の将来像等を具体的に定めるものです。</p> <p>対象地区は都市計画マスタープラン、立地適正化計画等の関連計画を踏まえて設定しておりますが、必ずしも関連計画の各種区域等の範囲と一致するものではありません。</p>
14	11 ページ	<p>交通ネットワーク上の問題として提起している中で、車両に関することを掲げているが、駅広の交通量調査を行ったのか？行ったのであれば、その結果を示すべきである。</p> <p>通過交通が多いとすれば、駅利用者の送迎を兼ねているのではないか？</p>	<p>駅前広場および市道東那須野大通り線を含む周辺道路の交通量調査を実施しました。</p> <p>本計画ではまちづくりの方向性を示すことを主眼に置いているため、具体的な数値結果は今後の検討において、必要に応じて示していきます。</p>
15	15 ページ	<p>・ゾーン設定について</p> <p>P5 の対象区域でも意見したように、立地適正計画で区域した区域の重み付けを明確にするため、それ以外の区域と区分けしたゾーン設定をすべきである。</p>	<p>No13 でも記載させていただきましたが、本計画はこれまでの議論結果を踏まえて那須塩原駅周辺の将来像等を定めているものであります。今後、上位関連計画等と連動・連携を図っていく必要があるものと認識しております。</p>

16	<p>15 ページ</p>	<p>・ 交流軸の設定について</p> <p>地域交流軸が広域交流軸や他の地域交流軸と結節していない所が 2 カ所あり、これではネットワークが成り立っていないことになる。</p> <p>イノベーション交流ゾーンの中央部分で東西に整備されている補助線道路が、なぜ地域交流軸になっていないのか？</p> <p>駅に直結する道路である東那須野大通り線と県道那須塩原停車場線が、どうして地域交流軸になっているのか？</p> <p>この 2 路線は、那須塩原駅利用者をさばくための車やバスの利用上、重要な位置を占めていることから、広域交流軸であるべき。</p> <p>高速で多くの人を運ぶ公共交通機関として新幹線の有意義性は、将来とも変わることがないと思われるだけに、駅利用者目線の目標を軽視してはならず、将来のことを考慮しても、大量の人をさばくために整備された道路を考慮する交通ネットワークは重要視すべきである。</p>	<p>御指摘を踏まえ地域交流軸の見直しを行いました。</p> <p>また、イノベーション交流ゾーンの中央部分道路につきましては、イノベーション交流ゾーンとしての回遊性を高めるため、ゾーンを分断するような広域交流軸や地域交流軸としての位置づけを行わないものとしております。</p> <p>御指摘の東那須野大通りと県道那須塩原停車場線につきましては、那須塩原駅利用者への必要な動線は確保することを前提に、にぎわい交流ゾーンとして設定することで、歩行者空間を拡充するなど人中心の居心地のよい空間形成を図る軸線に位置づけていることから、地域交流軸として設定を行いました。</p> <p>基盤整備や交通体系のあり方につきましては、いただいた御意見を踏まえながら、今後、引き続き検討してまいりたいと考えております。</p>
17	<p>20 ページ</p>	<p>・ 車両動線に対するネットワークの明記不足について</p> <p>P11 の現状の中で「バスや送迎の自家用車などの交通動線が錯綜しており」とあるように、駅利用者に関して、それほどまでに交通量が多い（必要がある）ことを示しており、そこに駅広としての動線処理が求められてい</p>	<p>御指摘いただいた市道東那須野大通り線を含む交通ネットワークの視点は、駅の利便性を維持する上で重要な視点であると認識しております。</p> <p>そのため、「人中心」の空間づくりを推進するとともに、交通結節点としての利便性が向上するよう、適正な利用ルール、基盤整備、交通体系、周辺の</p>



		<p>るのである。</p> <p>駅利用者 5,700 人/日をさばくため、交通ネットワークの視点が今後とも絶対に必要である。</p> <p>そのことを、このプロジェクトには「既存の交通インフラを充実～再編する」との表記のみであることから、市道東那須野大通り線には、先ほど示した車両動線としての機能が特に求められていることを併記すべきである。</p> <p>「人中心のウォークアブルな駅前」を前面に出すあまり、駅利用本来の機能低下を招かないようにしなければならない。</p>	<p>土地利用のあり方について引き続き検討を深めていきたいと考えております。</p>
18	25 ページ	<p>魅力コンテンツの数値目標設定について</p> <p>「駅を利用して訪れる来訪者の数」の設定が不明である。</p> <p>現在の 5,000 人/日は通勤者が 700 人/日としたためか？</p> <p>もし、そうだとしたら駅周辺整備の効果を示す数値としては疑問である。それは、あくまでも那須地域全体の観光地としての魅力を示すバロメーターである。</p>	<p>JR 東日本が公表している 2024 年度の乗車人員が 5,125 人(定期外：3,070 人、定期：2,055 人)となっており、これをもとに 5000 人と設定しました。</p> <p>したがって、目標値については全ての駅利用者数を含んでおります。ご指摘の目標値は誤解を招く表現であったことから、項目名を「那須塩原駅の乗車人員」に修正します。</p>