

本庄駅北口周辺整備基本計画

(案)



令和3年0月



※イラスト・写真・グラフなどはイメージで、製本化の際にデザインが変更となる場合があります。

市長あいさつ

まちに暮らし、 まちを活かし、 まちが息づく

中山道最大の宿場町として栄えた本庄駅北口周辺。

今日においても本庄駅を中心に通勤・通学等、

地域内外の人が行き交い、大型商業施設等の立地が進む

生活利便性の高い地域であるものの、人口は減少傾向。


安全で安心な暮らしやすいまちへと機能強化を図り、

まちに情熱を注ぐ人々で「ワクワク」が湧き出す、

時代とともに進化し続けるまちとなるよう、

この計画がその第一歩となり、まちが息づいていきます。

駅前街区整備



子ども達の声でにぎわい、
全ての世代が安心して過ごせる空間づくり

快適な「暮らし」を支え、新たな集いの場として「活かし」、まちの核が「息づく」。

誰もが利用しやすい「まちの玄関口」としての機能強化とともに、

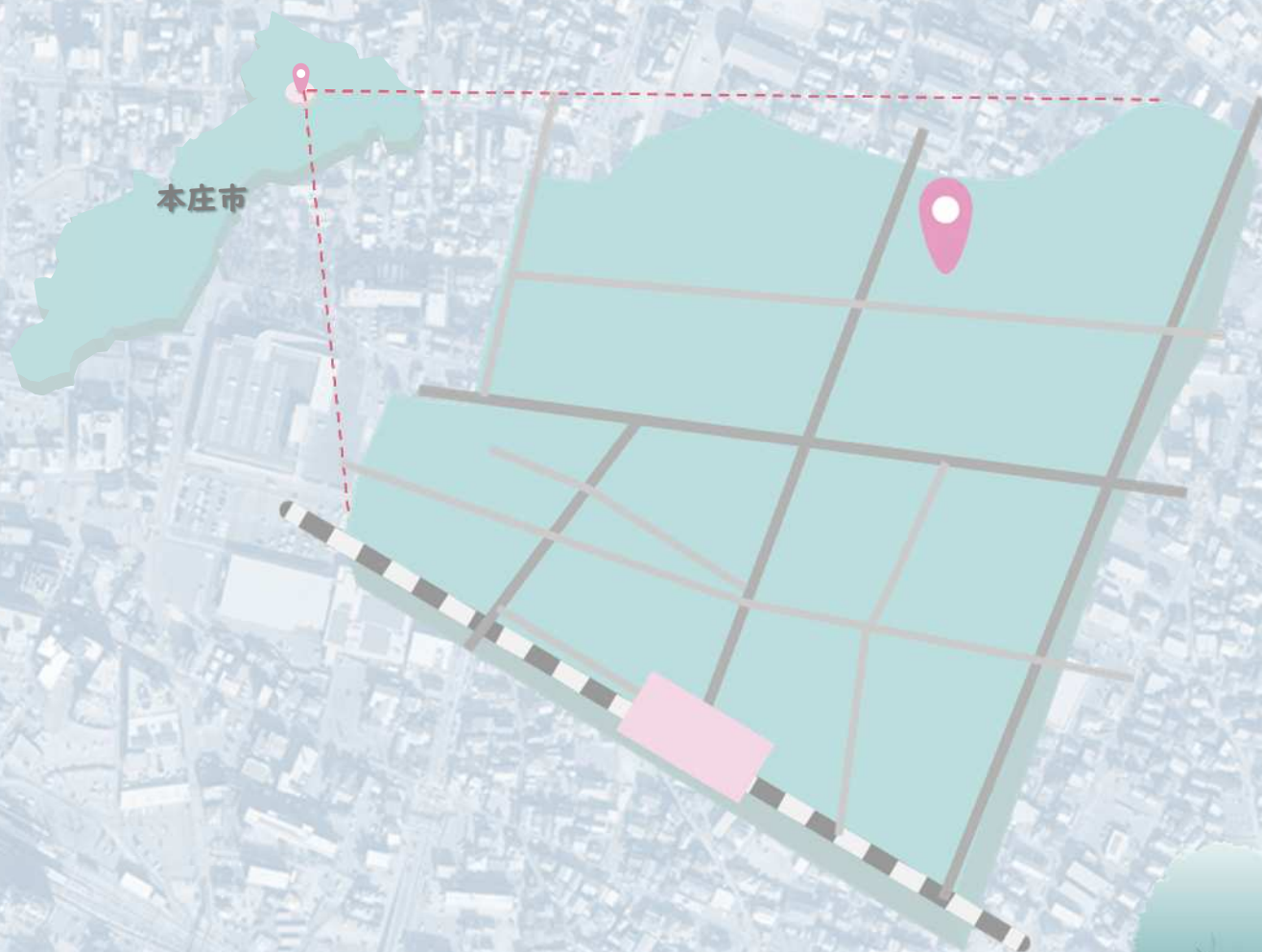
未来を支える世代のための空間づくりに努めます。

道路整備



まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくり

安全な「暮らし」を支え、交流を育む場として「活かし」、まち全体が「息づく」。古き良き街並みを活かしつつ、歩行者や居住者の安全に配慮した道路ネットワークの強化とウォークブルなまちづくり、まちの更新に努めます。



本庄市



目次

序章 なぜ今、本庄駅北口の整備なのか

1	計画対象地区	本庄駅北口周辺とは	1
2	歴史的背景	中山道最大の宿場町として栄えた歴史の面影を残す街並み	2
3	政策的課題	「まちなか再生」を重点施策とした政策展開	3
4	ポテンシャル	交通・生活利便性が高く、多くの人が行き交う環境	4
5	社会的課題	進む人口減少・少子高齢化への対応とにぎわいの創出	5
6	事業の必要性	本庄駅北口周辺地区整備事業の必要性	6

第1章 本庄駅北口周辺の将来像

1	コンセプト	まちづくりの基本方針	7
2	施策体系	実現に向けた取組方針	8

第2章 駅前街区の整備方針

1	整備の必要性	駅前街区の整備について	11
2	現状と課題	駅前街区で解決すべき課題	12
3	基本方針	駅前街区整備における基本方針	16
4	整備計画	駅前街区の整備計画	18
5	駅前広場整備	駅前広場の整備方針	21

第3章 道路の整備方針

1	整備の必要性	道路の整備について	23
2	現状と課題	道路整備で解決すべき課題	24
3	道路機能分類	本地区が目指す道路構造	28
4	基本方針	道路整備における基本方針	32
5	整備計画	道路の整備計画	34

第4章 事業実現に向けて

1	推進体制	事業推進に向けた連携体制	37
2	事業スケジュール	事業推進スケジュールと進捗管理	38
3	SDGs	SDGsへの対応	40



序章

なぜ今、本庄駅北口の整備なのか

～本庄駅北口を取り巻く現状と受け止めるべき課題～





1

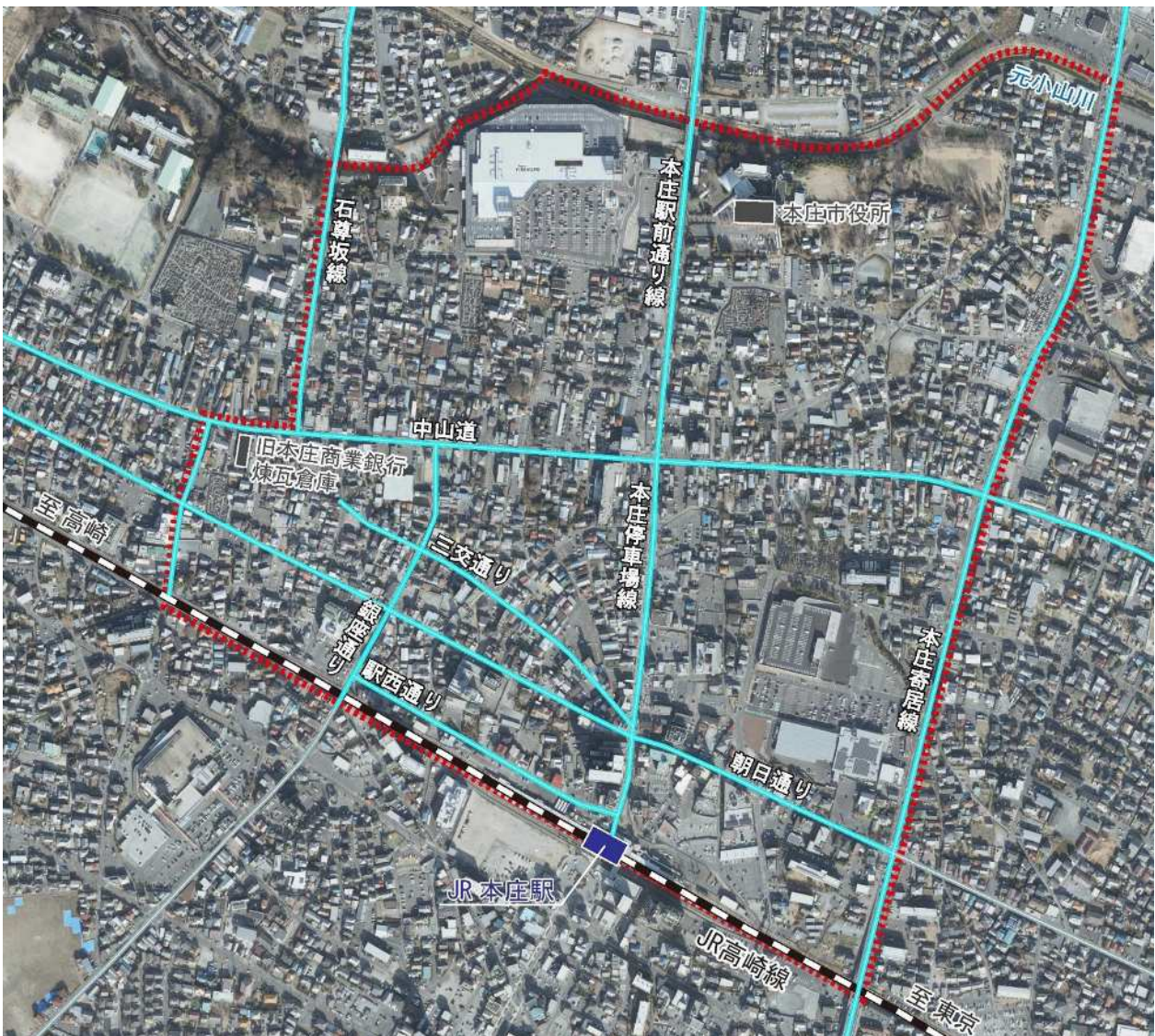
計画対象地区

本庄駅北口周辺とは



本計画において「本庄駅北口周辺」（以下、「本地区」という。）とは、本庄市立地適正化計画で「都市機能誘導区域」として定められている地区であり、北は元小山川、西は石尊坂線から旧本庄商業銀行煉瓦倉庫西側の道路、南は JR 高崎線、東は本庄寄居線に囲まれた約 82ha の範囲を指します。

本庄駅北口周辺の範囲



2

歴史的背景

中山道最大の宿場町として栄えた歴史の面影を残す街並み



本地区は、江戸と京を結ぶ中山道沿いの「本庄宿」として町が形成され、その後、沿道最大の宿場町となるまで発展しました。また、古くから周辺で盛んであった養蚕業の中心地でもあり、江戸時代末期には、周辺の村から繭や生糸が集まる市場としてもにぎわいを見せました。明治に入り近代化が進む中で、現在の群馬県富岡市に官営富岡製糸場が設置されたことに始まり、高崎線の開通、本庄駅の開業などにより、宿場町「本庄宿」は養蚕と絹の町「本庄町」と姿を変えました。大正となってもその勢いは変わることなく、本庄繭市場の開設、大規模な製糸工場の進出などにより、さらなる繁栄を遂げました。昭和 29 年、隣接する 4 村との合併により「本庄市」となりました。中山道を東京オリンピック聖火リレーが通過したり、銀座通りでは歩行者天国が実施されるなど、本地区は「人ともものが集まるにぎわいの中心地」でした。また、昭和 62 年に橋上化された新しい本庄駅の駅舎が完成すると、新たな「まちの玄関口」としての役割を担うこととなりました。

平成 18 年に旧児玉町との合併により新「本庄市」が誕生、そして令和となった現在においても、本地区には昔ながらの街並みが色濃く残っています。養蚕の町としての繁栄を今に伝える旧本庄商業銀行煉瓦倉庫をはじめとする、歴史を感じさせる雰囲気をも本地区の特徴とする声が多くあります。



繭の出荷でにぎわう本庄町



昭和 54 年ごろの銀座通り



旧本庄商業銀行煉瓦倉庫



旧本庄警察署

3

政策的課題

「まちなか再生」を重点施策とした政策展開

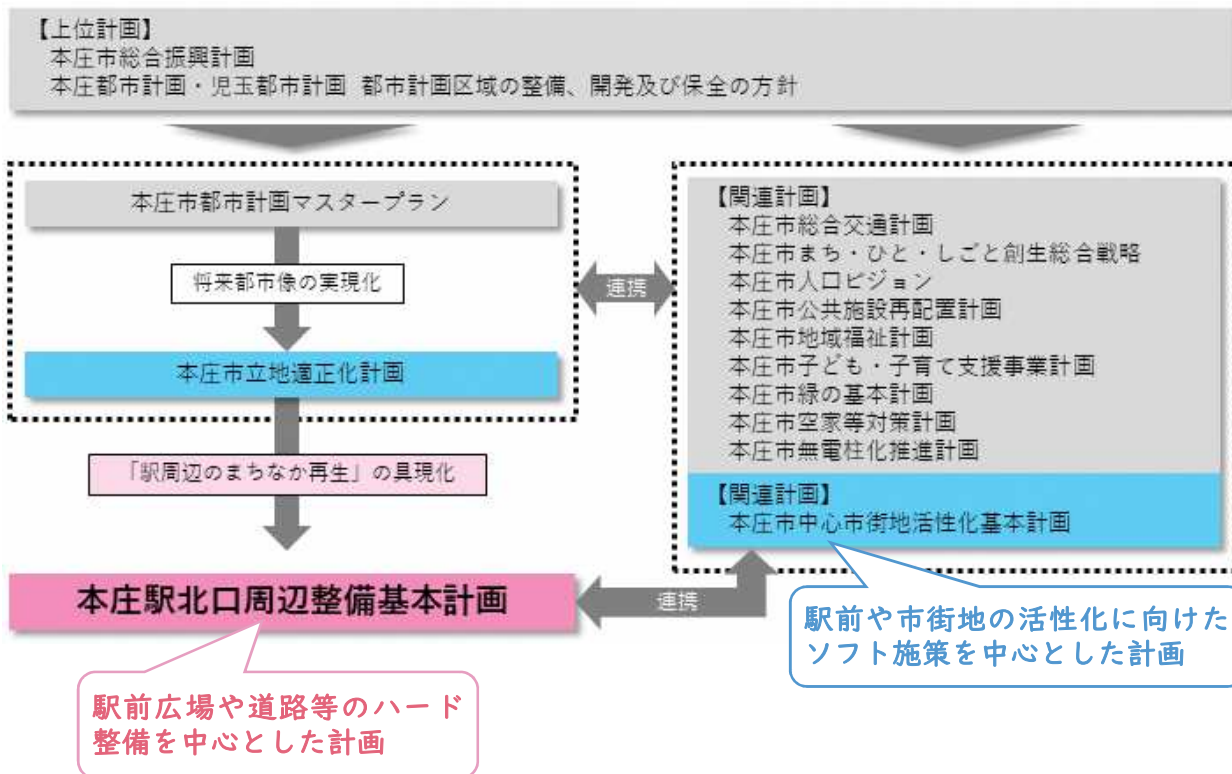


本市では、平成30年3月に「本庄市立地適正化計画」を策定し、本地区を含む本庄駅周辺を「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」と定め、日常生活に必要な機能の集積や居住の促進によるまちなかの再生を重点施策として位置づけています。

本計画は、本庄市立地適正化計画のアクションプランとして、具体的な方針や取組を定めるものです。都市の空洞化が進展する今、まちなかに再び目を向け、インフラ整備等に取り組むことでまちなかに人を呼び戻すことを目指しており、子育て世代から高齢者まで幅広い世代が安全・快適に暮らせ、回遊・滞在の楽しさを感じることができ環境づくりが必要です。



計画の位置づけ



4

ポテンシャル

交通・生活利便性が高く、多くの人が行き交う環境



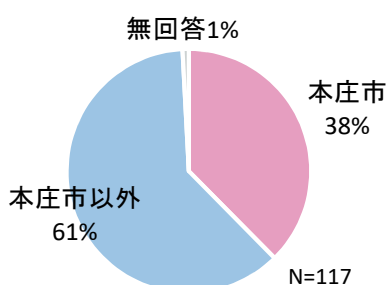
本地区は、JR 高崎線や坂東大橋による群馬県南部方面へのアクセスなどの交通利便性が高く、近年は大型商業施設の立地が進むほか、金融機関、はにぼんプラザ等、生活を支える多様な機能が集積していることが本地区のポテンシャルとして挙げられます。

また、本庄駅利用者は、約6割が市外在住、約8割が学生や通勤等の定期利用者であることから、日々様々な人が多方面から集まり、行き交う環境にあります。

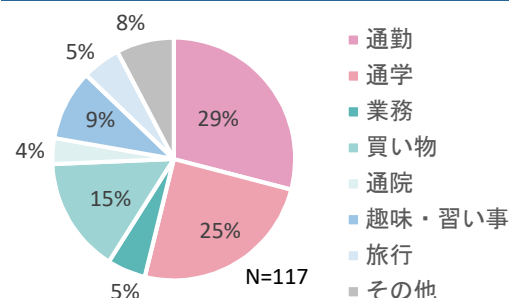


朝ピーク時の様子

本庄駅利用者の居住地



本庄駅の利用目的



出典：H30 本庄駅鉄道利用者ヒアリング調査



市民ワークショップにて挙げられた本地区の良いところ！

本計画策定にあたり、様々な方の声を計画に反映するために市民ワークショップを開催しました。（開催概要等の詳細は資料編に示します。）

その中で、本地区の良いところ・ポテンシャルとして様々な意見が挙がっています。

- 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
- 東京方面へ向かう電車の利便性が高い
- はにぼんプラザや旧本庄商業銀行煉瓦倉庫等、市民がイベントや講座、学習の場として共有できるスペースが駅から近い場所にあり便利
- 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
- 学校が近く、学生や家族で住む環境としても良い
- 桜が綺麗な場所や歴史あるお祭り、寺社仏閣等も多く、住んでいて楽しい

5

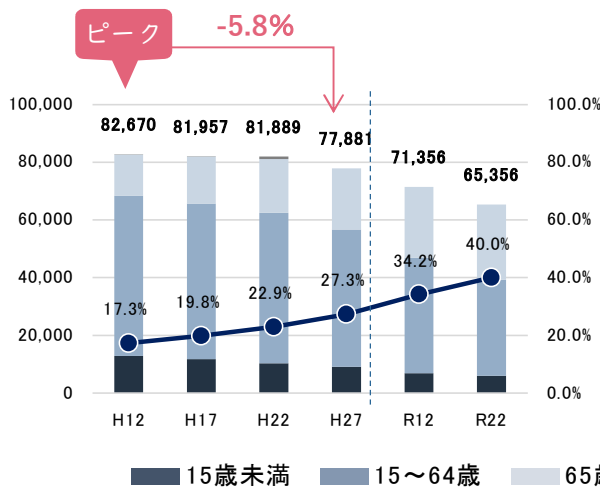
社会的課題

進む人口減少・少子高齢化への対応とにぎわいの創出

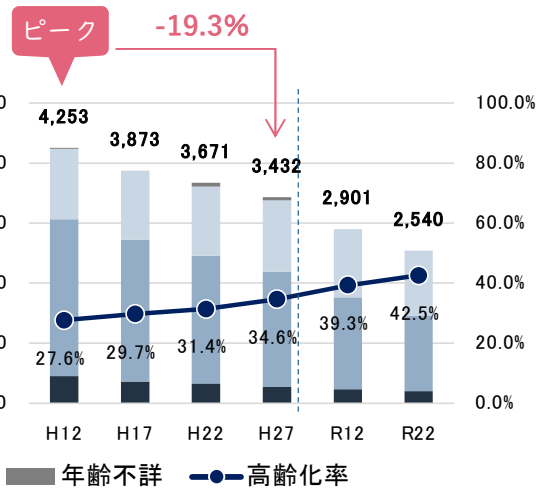


本市の人口は平成12年の82,670人をピークに減少傾向に転じており、平成27年では77,881人とピーク時から5.8%減少、高齢化率も年々高くなっており、人口減少・少子高齢化の進行が課題です。そのような中、本地区の人口は平成12年で4,253人であったところ、平成27年には3,432人とピーク時から19.3%減少、高齢化率も34.6%と全市を上回るペースで人口減少、少子高齢化が進んでおり、今後もさらなる進行が見込まれます。

本庄市の人口推移



本庄駅北口周辺の人口推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

本地区は、戦災の影響が少なかったこと等もあり、古くからの町の区画が残っており、歴史的な趣きを残す路地空間となっています。その一方で、道幅の狭い道路が多く、緊急車両等の進入の妨げとなっています。また、不整形な街区により、沿道の建物の建て替えに支障が出ており、本地区の人口減少の要因の一つとなっています。

にぎわいの中心であった頃の面影や思い出を大切にしながら、今を生きる人や歴史的価値のある資産等を活かし、どのようににぎわいを創出し、持続可能な発展へ結び付けていくかが課題となっています。



道幅の狭い道路・路地

6

事業の必要性

本庄駅北口周辺整備事業の必要性



本地区は、人やものが集まる地区であった歴史を持つ一方、近年では中心市街地の空洞化が進行しています。これは、地区内に残る狭あい道路が住宅の更新や土地の流動を妨げ、人口減少や地域経済の停滞を引き起こしていることも要因の一つと考えられます。

このため、歴史的背景やポテンシャルを活かしながら、地区の魅力を向上させるため、公共インフラの再整備・機能改善を通じて、暮らしの質を向上させていくことが必要です。

本計画は、本庄駅北口駅前広場の再整備や地区内街路の改修等に関する方針を定め、インフラの整備による交通の円滑化や安全性の向上のみならず、周辺街区や沿道の活性化を図っていくことをねらっていくものです。

本計画の推進にあたっては、インフラの整備を地域に根差したものとして持続的に活用されていくことが重要であり、今後、具体的な整備プランの検討等を行う中で、地域や事業者の皆さまと一緒にまちづくりを進めていきます。

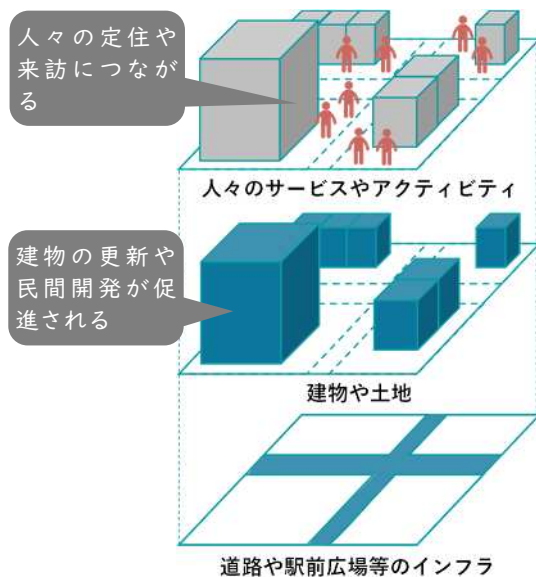


公共インフラ整備とは？

インフラとは、インフラストラクチャー (infrastructure) の略で、もともとは「下部構造」という意味ですが、これが転じて道路・通信・公共施設など「産業や生活の基盤となる施設」として使われています。

本計画では、駅前広場や道路といった生活の土台となるインフラ整備・改善することで、建物の更新や民間開発の促進を図っていきます。

また、利用しやすく、安全・安心に使える空間づくりを行うことで、多くの人々が定住、来訪し、地域の活力を生み、にぎわいの創出へとつながるような取組へと展開していきます。





1

コンセプト

まちづくりの基本方針



【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

本計画では、本地区での定住促進を大きな目標とし、安全・安心に“暮らす”環境形成や、まちを“活かし”にぎわいを生む空間づくり、まちが“息づく”、持続性のあるまちづくりを目指します。

STEP

1：まちに暮らす



本市の玄関口として市内外の様々な人が往来する、交通利便性と生活利便性を兼ね備えた立地を活かし、これらの利便性をさらに高めつつ、安全で安心な公共空間をつくり、誰もが暮らしやすいまちを目指します。

STEP

2：まちを活かす



「本庄 NEXT 商店街プロジェクト」等、まちに情熱を注ぐ人々の機運が高まりつつあります。駅に近い立地と古き良きまちなかの特性をさらに活かし、「ワクワク」が湧き出すようなまちを目指します。

STEP

3：まちが息づく



今後このまちを支えていく未来の世代のため、新たな居住を促す開発の促進や、土地の流動化を妨げている狭あい道路の解消等により、人とまちのよどみない好循環のもと、時代とともに進化し続けられるまちを目指します。

2

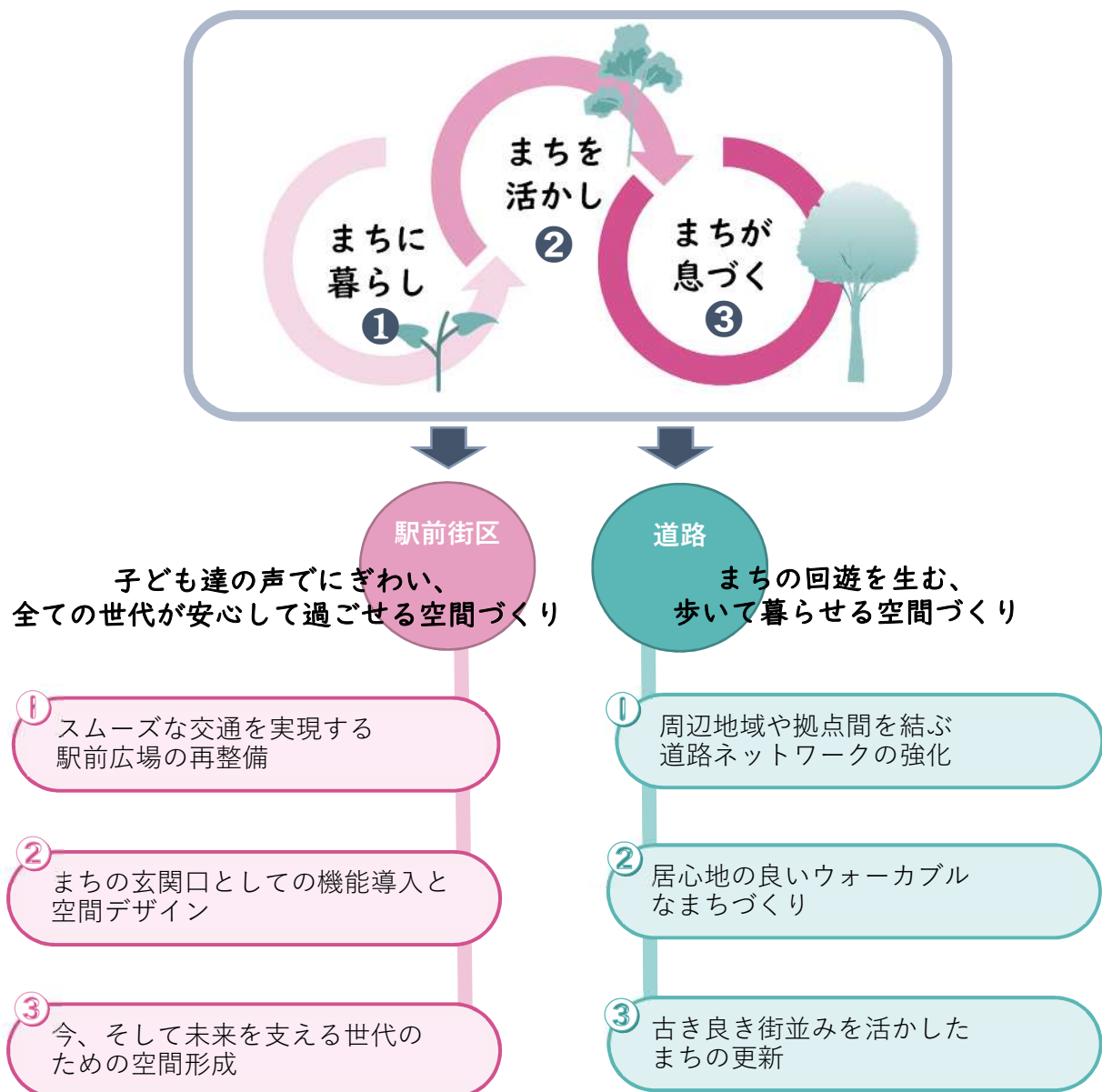
施策体系

実現に向けた取組方針



まちづくりコンセプトの実現に向け、本計画では「駅前街区」と「道路」の整備に取り組んでいきます。コンセプトと個々の取組の関係は次のとおりです。

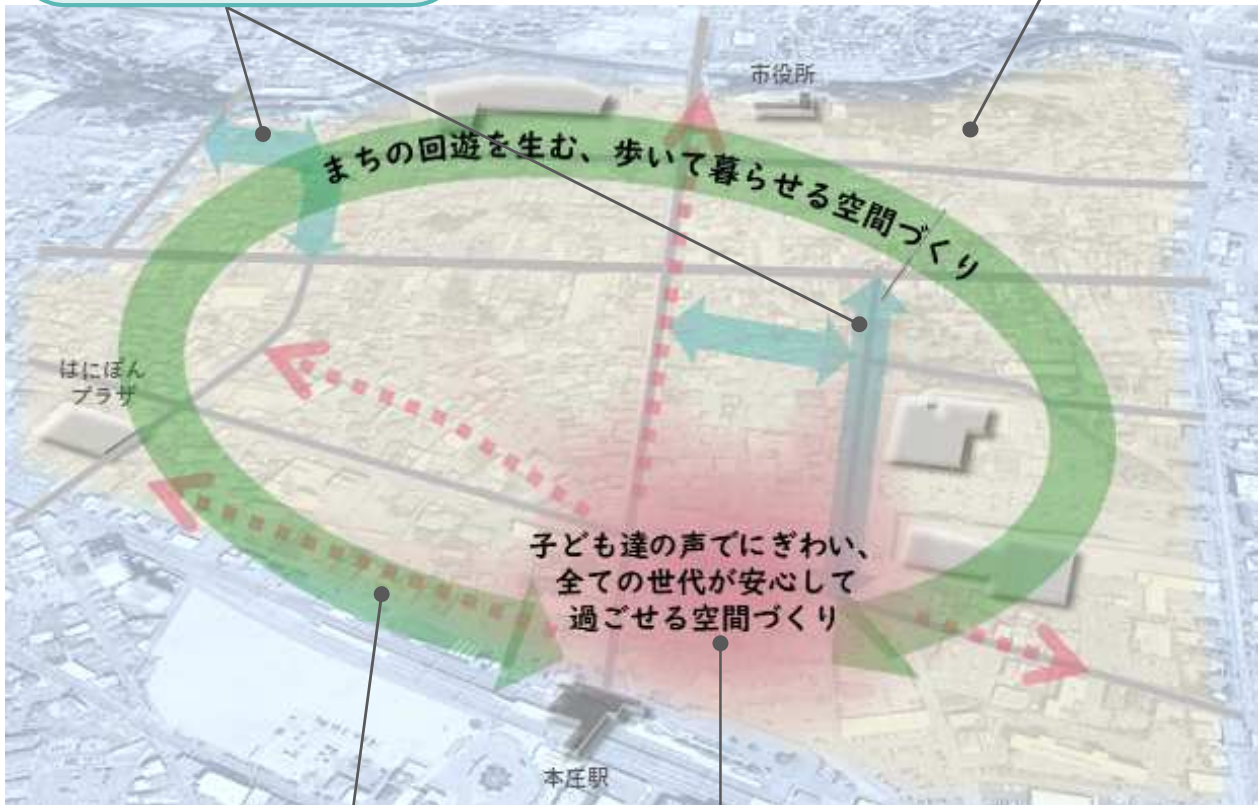
計画の施策体系



本計画による事業イメージ

① 周辺地域や拠点間を結ぶ
道路ネットワークの強化

③ 古き良き街並みを活かした
まちの更新



② 居心地の良いウォーカブル
なまちづくり

① スムーズな交通を実現する
駅前広場の再整備

② まちの玄関口としての機能導入と
空間デザイン

③ 今、そして未来を支える世代の
ための空間形成

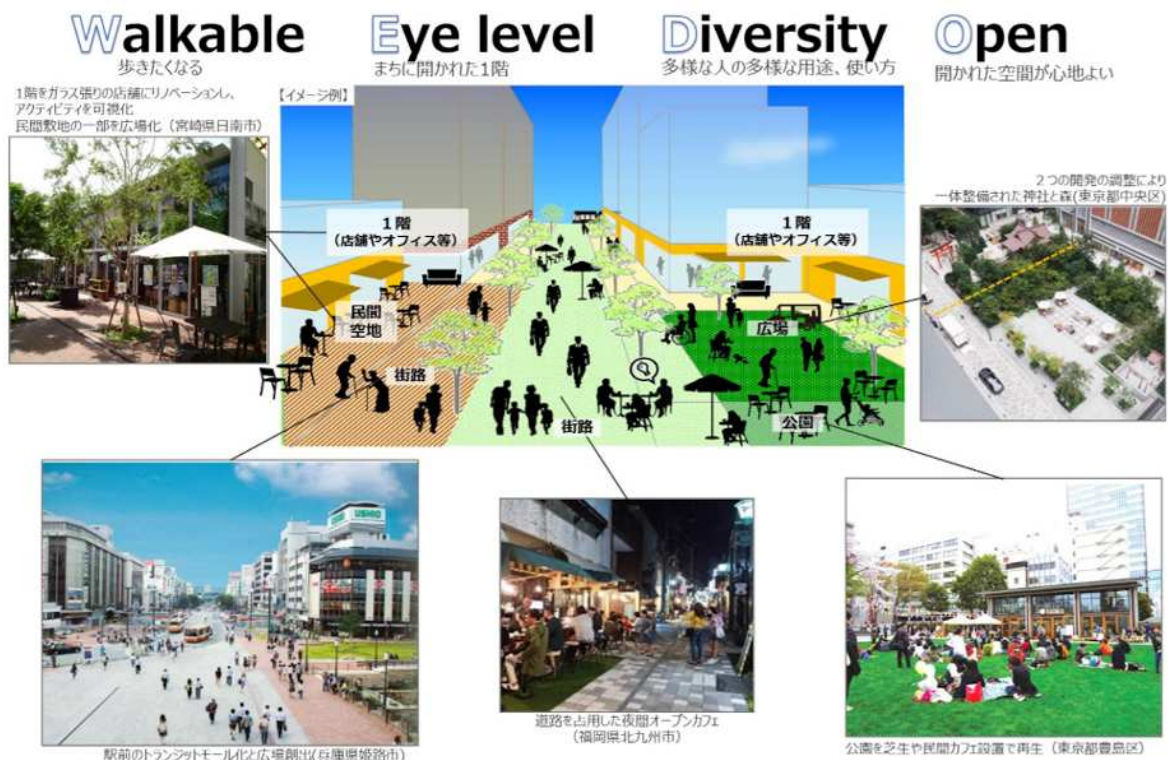


ウォーカブルなまちづくりとは

国土交通省は、令和元年6月に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」空間づくりを促進していく方針を示しています。

まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

※具体的な取組については、「道路整備の方針」の章において事例を紹介します。



出典：国土交通省 HP

第2章 駅前街区の整備方針

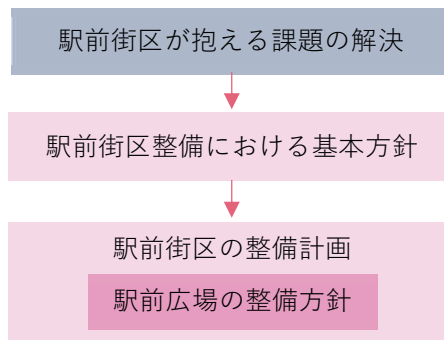


■基本方針及び整備計画の考え方

駅前街区の基本方針や整備計画を検討するにあたっては、駅前街区を取り巻く課題を踏まえ、整備の基本方針を検討します。

なお、駅前街区の整備計画として検討する駅前広場の整備方針では、「駅前広場計画指針（社団法人日本交通計画協会編）」に基づいた必要規模を算定し、利用者ニーズ等も踏まえた整備の方針を示します。

駅前街区の整備方針検討フロー



■本計画における「駅前街区」の整備等に関する検討範囲

本計画では、「駅前街区」の整備等について、以下を範囲として検討します。



1

整備の必要性

駅前街区の整備について



JR高崎線の本庄駅は、本庄市の「玄関口」であるとともに、隣接する群馬県伊勢崎方面からの利用者も多く、広域のアクセスを担う交通結節点となっています。

しかし、本地区区の変遷を航空写真で比較すると、1974年時点では駅前街区には建物があり、様々な機能があったことがうかがえます。しかし、2021年時点では多くの場所が駐車場となっており、駅前のにぎわいをもたらす機能が失われつつあります。



これらの変化を受けて、市では、本庄市総合振興計画の中で「まちなか再生と定住促進」を主要施策として掲げるとともに、本庄市立地適正化計画の中でも本庄駅周辺の「まちなか再生」と多様なライフスタイルの実現を基本方針としています。

本計画における駅前街区の整備はこれらの施策の根幹となる事業であり、本庄駅北口駅前広場の再整備と民間再開発事業を組み合わせることにより、新たな駅前の拠点形成とともに、まちなかの再生や定住促進等、未来につながる事業となります。

1974年時点の状況



2021年時点の状況



出典：国土地理院 地図・空中写真閲覧サイト
※左写真の着色箇所は、2021年には駐車場となっている場所を指します。

2

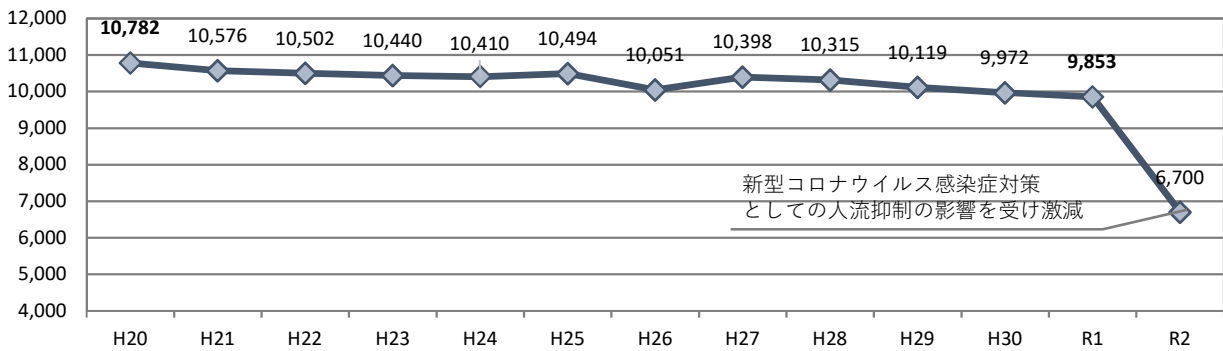
現状と課題

駅前街区で解決すべき課題



本庄駅は1日あたり約1万人が利用していますが、駅周辺に立ち寄ることができる施設や機能が少ないため、多くの人々が素通りしている現状です。「まちの玄関口」としてにぎわいの創出を図っていくことが課題として挙げられます。

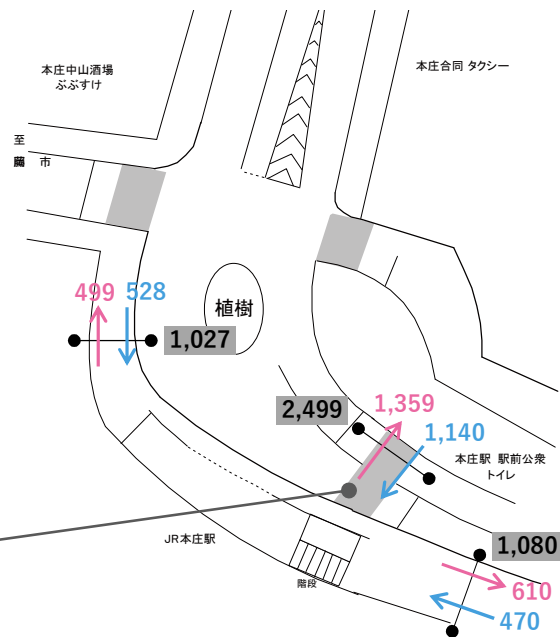
本庄駅の日あたり平均乗車人数の推移



出典：JR 東日本公表データ

駅前広場における歩行者の流動では、駅舎東側の階段前にある横断歩道を渡る動きが最も多く、ロータリー内を走行する車両の動線と交錯することから、朝ピーク時には、バス・タクシー、一般車と歩行者の錯綜が生じています。

歩行者の12時間交通量

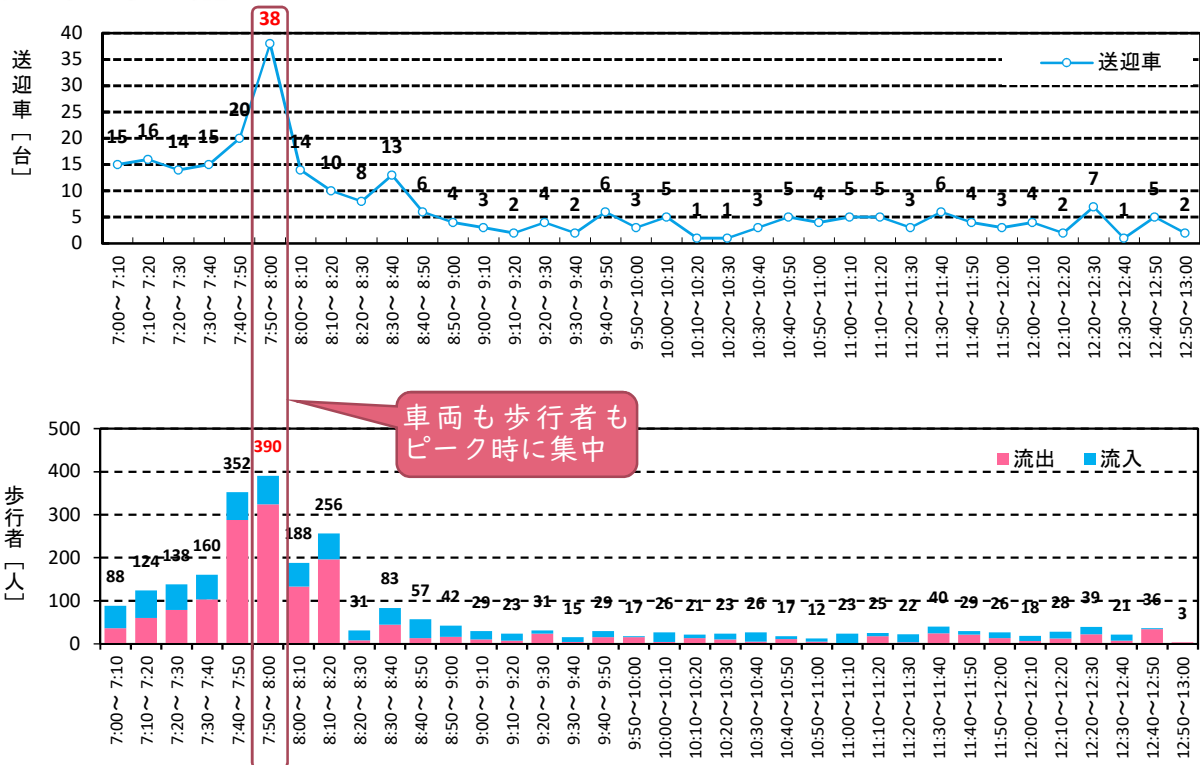


朝ピーク時の駅舎前の様子

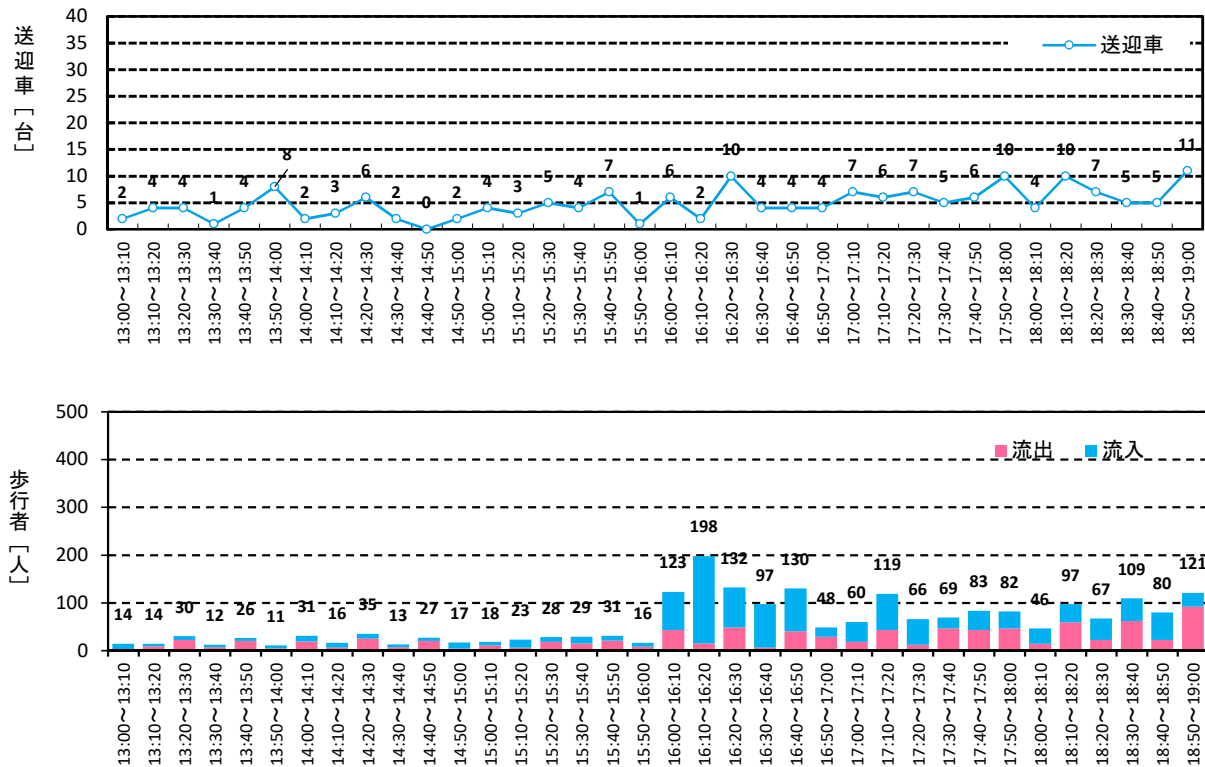
出典：令和2年本庄駅北口周辺交通量調査

10分ごとの送迎車・歩行者交通量

■7:00~13:00



■13:00~19:00



出典：令和2年本庄駅北口周辺交通量調査

本庄駅は高校生の利用が多い駅であり、朝のピーク時には送迎バスを待つ学生で待合所前が混雑する様子もうかがえます。さらに、本庄駅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、通学利用者の安全性に配慮した動線へと改善することが課題です。

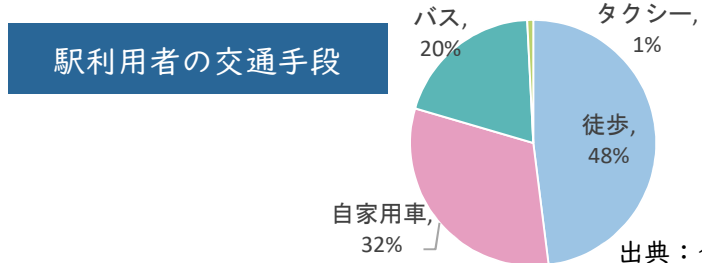
また、送迎による利用が多いものの、送迎専用駐車場の位置が分かりにくく、駅舎からも遠いため、送迎車両が集中する時間帯では、駅に迎えに来た車両がロータリー内に停車し、他の車両の通行を妨げる状況が生じています。



通学の様子（朝日通り）



送迎車両で混雑するロータリー



出典：令和2年本庄駅北口周辺交通量調査

駅前街区周辺の主な課題

- ・人口減少と少子高齢化が進み、にぎわいが低下
- ・滞留する目的、機能がなく素通りする人が多い駅周辺
- ・狭小で、送迎車が混雑するロータリー
- ・歩行者が通り抜ける細い路地
- ・老朽化した公衆トイレ
- ・商業施設への低いアクセス性
- ・朝のピーク時には歩道からあふれながら列をなす小学生や高校生
- ・歩行者と車両が錯そう
- ・バスを待つ学生で混雑
- ・分かりにくい送迎専用駐車場

● 駅前街区に関する課題
 ● 歩行空間に関する課題
 ● 車両走行空間に関する課題



本庄駅前印象は？

みなさんは本庄駅前にどのような印象を持っていますか？ 市民ワークショップでは、防犯面や送迎利用に関して改善した方が良いとの意見が多くありました。

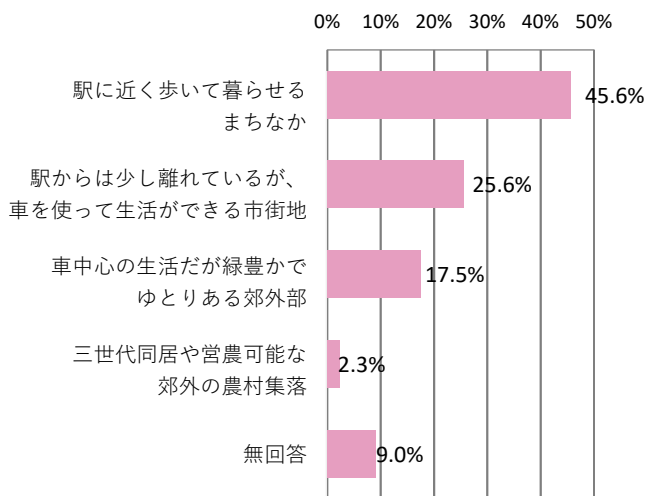
- 駅周辺は寂しい・暗い
- 照明が少なく、夜間暗いと感じる
- 朝夕ピーク時に混雑していて利用しにくい
- 送迎車の待機場を充実して欲しい



駅前周辺における住み替えニーズと問題点

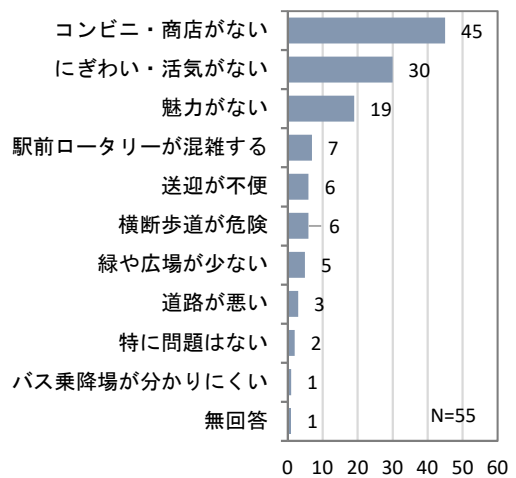
市内で住み替えるなら「駅に近く歩いて暮らせる場所が良い」との回答が46%あり、駅への近接を重視している人が多数みられます。一方、現在の本庄駅については、コンビニや商店等の立ち寄れる施設がないことやにぎわいを感じないとの意見が多く、駅前としてのポテンシャルを活かした居住促進やにぎわいの創出を図っていくことが重要です。

市内で住み替えるとした場合に希望する地域



出典：H28 本庄市総合振興計画市民アンケート調査

本庄駅前周辺の問題点



出典：H31 市内金融機関職員アンケート調査

3

基本方針

駅前街区整備における基本方針



本地区全体のコンセプトの実現と、駅前街区が抱えている課題の解決に向け、駅前街区整備においては以下を基本方針として事業に取り組んでいきます。

【駅前街区整備のコンセプト】

子ども達の声でにぎわい、 全ての世代が安心して過ごせる空間づくり

快適な「暮らし」を支え、新たな集いの場として「活かし」、まちの核が「息づく」。誰もが利用しやすい「まちの玄関口」としての機能強化とともに、未来を支える世代のための空間づくりに努めます。

1 スムーズな交通を実現する駅前広場の再整備

方針1-1 利便性が高く、安全・安心な駅前広場

朝夕の通勤・通学によるピーク時においても、駅前広場を安全・安心に利用できるよう、歩行者と車両の動線を整えるとともに、送迎車の利便性向上を図ります。

2 まちの玄関口としての機能導入と空間デザイン

方針2-1 誰もが立ち寄りたくなる機能の導入

多くの人々が利用する「まちの玄関口」として、誰もが立ち寄りたくなる機能の導入を図ります。

方針2-2 居心地の良さや、本庄らしさを感じる空間デザイン

高齢者や障害者等、誰もが安心して過ごせる居心地の良さや、本庄らしさを感じられる空間デザインに努めます。

3 今、そして未来を支える世代のための空間形成

方針3-1 若い世代の居住を促す住宅開発の誘導

若い世代の居住ニーズとして駅への近接を重視する声が多いことから、本地区のこれからを支える若い世代の居住を促す住宅開発の誘導に努めます。

方針3-2 子育て世代や若者が集う、子育て・学びの機能導入

子育て世代や若者が集う、子育て・学びの機能の導入を図ります。

4

整備計画

駅前街区の整備計画



駅前街区の整備にあたっては、基本方針を踏まえ、以下の考え方で整理を行っていきます。

1 スムーズな交通を実現する駅前広場の再整備に向けて

方針1-1 利便性が高く、安全・安心な駅前広場

- ✓ 朝夕ピーク時の車両混雑の解消に向け、送迎車用の待機スペースを十分に確保するとともに、分かりやすい位置への配置を図ります。
- ✓ 方針2-1に示す開発用地の整備と合わせて、朝日通り側への出入口を新設することで、交通利便性の確保と街区内の車両の流動分散を図ります。
- ✓ 朝日通り側への出入口新設と合わせて、車両と交錯しない歩行空間を確保することで、通学路としての安全性を確保します。

2 まちの玄関口としての機能導入と空間デザインに向けて

方針2-1 誰もが立ち寄りたくなる機能の導入

- ✓ まちなか再生や居住促進の観点から、駅利用者だけでなく、近隣住民を含めた多くの人が立ち寄る商業機能や公共機能等を駅前街区へと誘導するため、開発用地を確保します。
- ✓ 駅前街区の開発にあたっては、公民連携を積極的に進め、にぎわいが持続する仕組みづくりに努めます。

方針2-2 居心地の良さや、本庄らしさを感じる空間デザイン

- ✓ バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した舗装、ベンチ、雨にぬれずに移動できる連続したシェルター等の整備により、高齢者や障害者等、誰にとっても憩いの場となる開放的な広場や歩行空間を創出します。
- ✓ 宿場町や繭市場として栄えた歴史、旧本庄警察署や旧本庄商業銀行煉瓦倉庫など明治時代の建築物が現存していることを踏まえ、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します。

3 今、そして未来を支える世代のための空間形成に向けて

方針3-1 若い世代の居住を促す住宅開発の誘導

- ✓ 利便性が高く居住ニーズのある駅前が若い世代の「暮らしの場」となるよう、開発用地における住宅開発の誘導を図ります。

方針3-2 子育て世代や若者が集う、子育て・学びの機能導入

- ✓ 開発用地においては、子育て世代が滞在・交流できる機能や若い世代の学びを支援する機能の導入を図ります。
- ✓ ベビーカーを利用してもゆとりある歩行空間、授乳室やユニバーサルデザインに配慮したトイレなど、子どもと一緒に利用できる機能の確保に努めます。

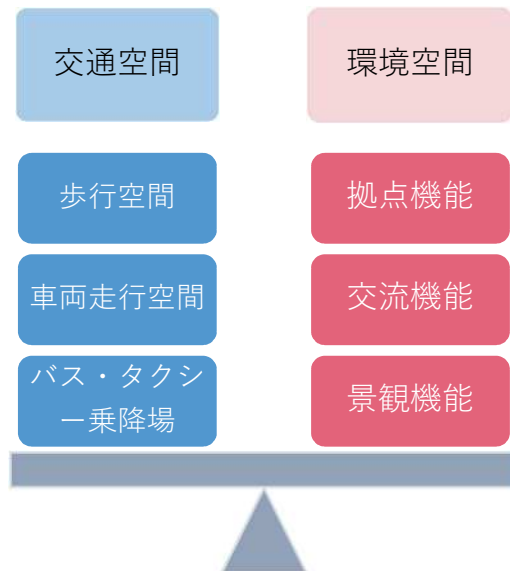


駅前広場に求められる機能

駅前広場に必要なのは大きく二つに分けられます。

一つは「交通空間」であり、歩行者や車両などの基本的な交通を処理するための空間やそれに付随した駐車場等を指します。もう一つは「環境空間」であり、多くの人が集まる拠点としての交流機能や景観機能、さらには防災機能等を付加することもあります。

駅前街区の整備においては、この二つの要素のバランスを取りながら、誰もが安全・安心に利用できる交通空間を整理するとともに、にぎわいや交流の空間として活用していくことが大切です。



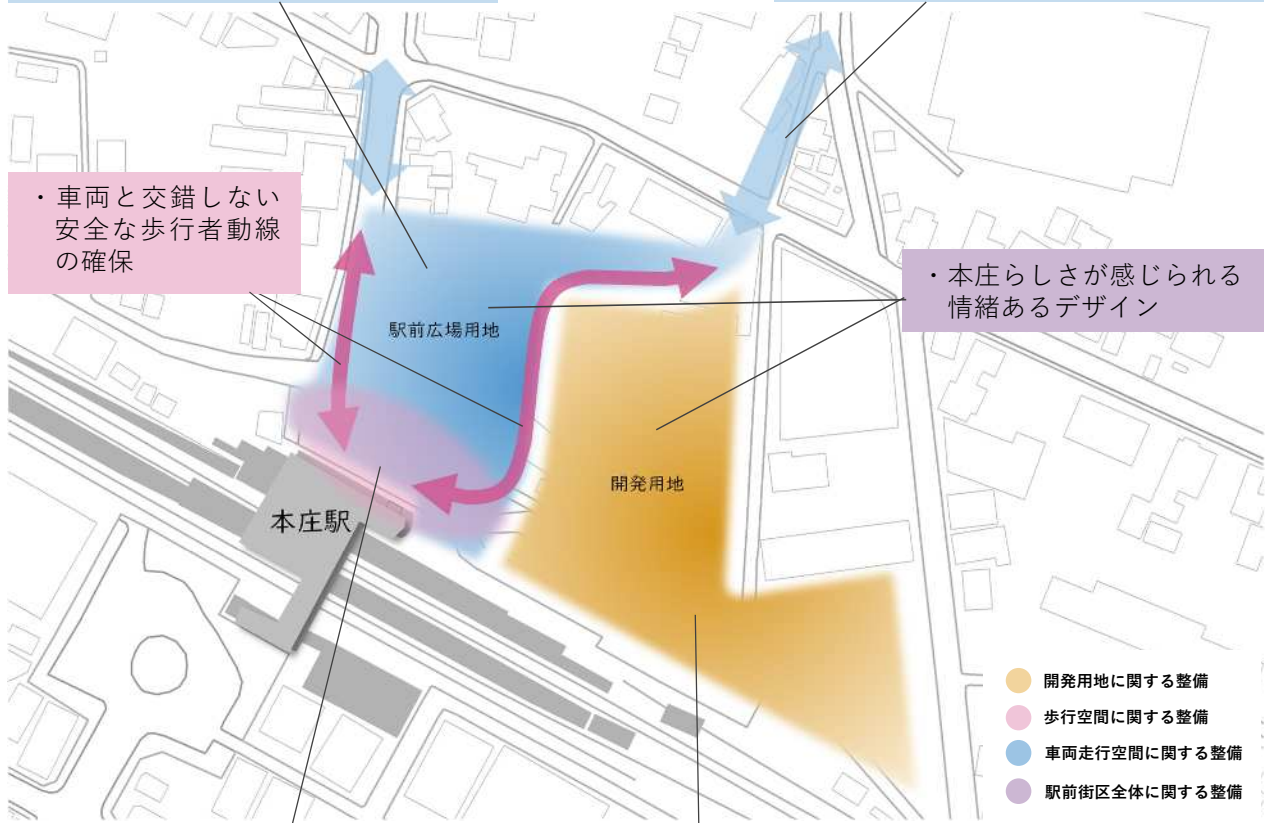
駅前街区の整備イメージ

- ・車両交通を整え、分かりやすい送迎車待機スペースを確保

- ・朝日通り側への出入口を新設（駅ロータリー内への流動を分散）

- ・車両と交錯しない安全な歩行者動線の確保

- ・本庄らしさが感じられる情緒あるデザイン



- ・高齢者や障害者等、誰にとっても憩いの場となる開放的な広場や歩行空間の創出

- ・駐車場用地も含めた民間・公共開発が可能な用地を広く確保

- ・駅前の利便性を活かした「暮らしの場」の誘導

- ・子育て世代や若者の利用を想定した機能への配慮

5

駅前広場整備

駅前広場の整備方針



【本庄駅北口の利用者数の設定】

本計画では、駅前広場の整備を検討するにあたって、令和元年の本庄駅利用者数を基準とし、駅北口利用者を約1万人と想定しました。この利用者数を元に、駅前広場として交通処理を行う上で必要な規模を検討しています。ただし、今後の社会情勢の動向を注視し、引き続き、適切な規模を算定していくこととします。

本庄駅の総乗降人員	9,853 (令和元年の乗車人員 ^{※1})	× 2	= 19,706 人
内北口利用者	19,706	× 0.514 (北口利用者の割合 ^{※2})	= 10,128 人

※1：JR 東日本公表データの令和元年1日あたり平均乗車人員

※2：平成27年交通量調査の駅改札前の12時間歩行者交通量調査結果

【駅前広場の整備方針】

上記の本庄駅北口の利用者数想定から「駅前広場計画指針（公益社団法人日本交通計画協会編）」に基づく駅前広場として最低限必要な施設規模を算出しました。これを踏まえた上で、市民ワークショップや利用者アンケート等で挙げられているニーズに鑑み、駅前広場の整備においては以下の点に留意した整備とするよう努めます。

※駅前広場の交通処理機能に関する規模算定結果は、資料編に示します。

○乗降場や待機プール、駐車場に関する方針

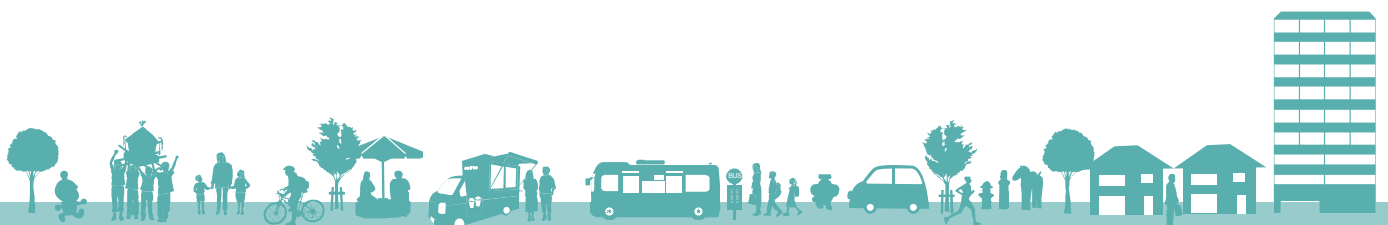
- ✓ 身体障害者用の乗降スペースを、一般車の乗降場として公共交通用とは別に確保します。
- ✓ タクシープールはロータリー中央に配置し、台数も現況程度を確保します。
- ✓ 一般車の送迎車用の駐車スペースは、開発用地利用者による目的外利用を抑制するとともに、指針に基づく必要規模以上の余裕あるスペースを確保します。

○車両動線に関する方針

- ✓ 駅前広場へのアクセス道路としては、駅前通りをメインとしますが、開発用地へのアクセスのため、朝日通り（本庄郵便局側）からのアクセスを可能とする道路を設けます。
- ✓ 民間開発との調和、敷地規模の制約等を踏まえ、公共交通と一般車両が共用するロータリーとします。
- ✓ ロータリー内での交通の錯そうを避けるため、ロータリーの出入口は、駅前通りと朝日通りを結ぶ「新規道路」に限定します。

※パース作成中

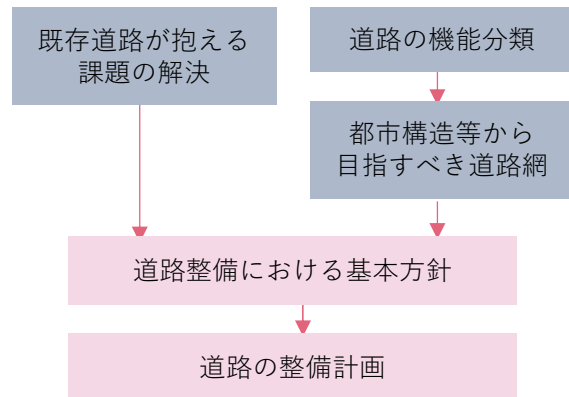
第3章 道路の整備方針



■基本方針及び整備計画の考え方

道路の基本方針や整備計画を検討するにあたっては、本地区の既存道路が抱える課題の解決に加え、都市構造や沿道の土地利用の状況に鑑み、本地区としてあるべき道路構造（道路の機能分類）を検討し、より暮らしやすく安全性の高い道路ネットワークの形成を目指します。

道路の整備方針検討フロー



1

整備の必要性

道路の整備について



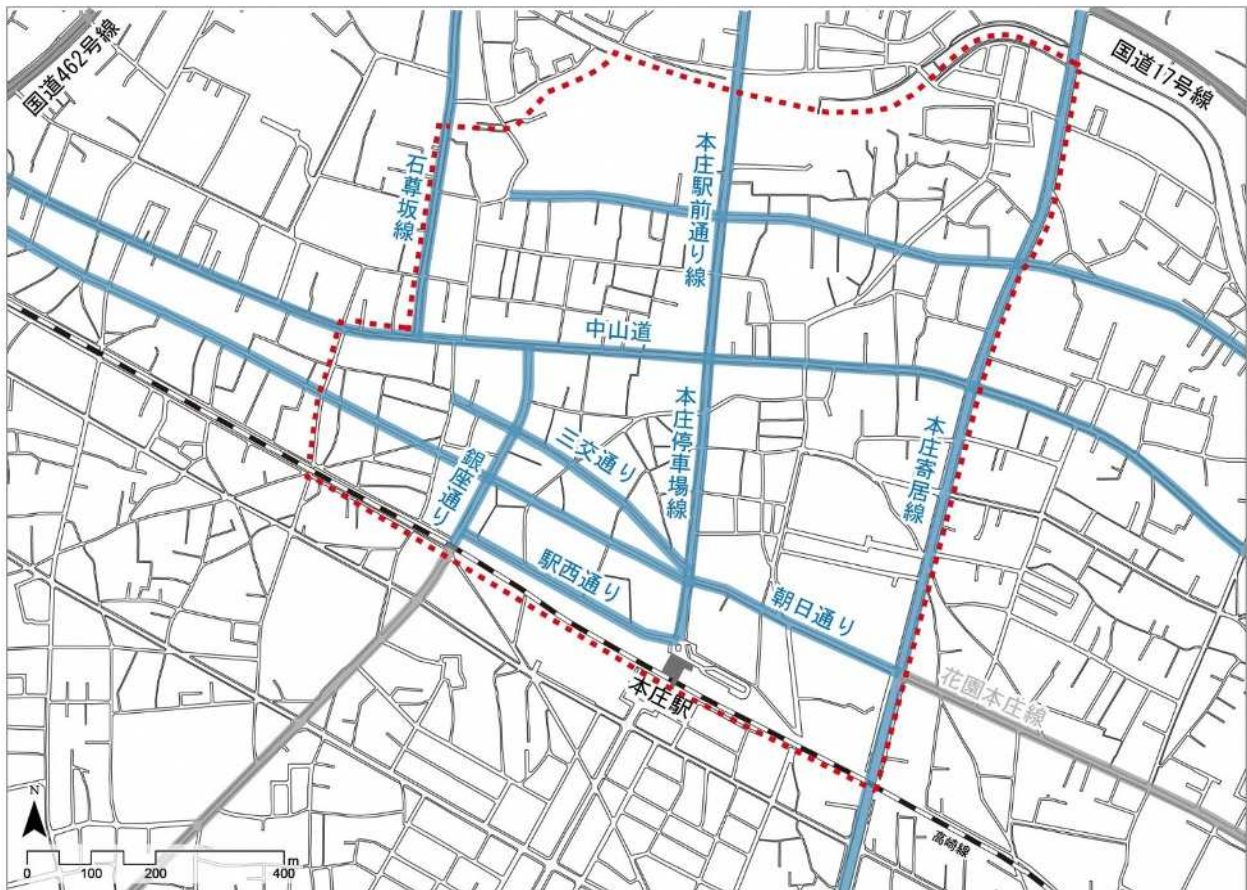
本地区の幹線軸は、中山道が東西の幹線軸、本庄駅へとつながるアクセス道路である本庄駅前通り線・本庄停車場線が南北の幹線軸として地区内外を結ぶ広域的な交通を支えています。

今後の駅前街区の整備に合わせた交通流動の変化への対応や、自動車を主体とした生活スタイルが根強い中での歩行者と車両走行の両立に向けた道路ネットワークの強化を図っていく必要があります。

本計画における道路の整備では、駅前街区整備と合わせたまちの回遊を促進していくとともに、狭あい道路解消により土地の流動化を促進することで、未来の暮らしやすさへとつながる事業となります。



本地区内の主要道路網



2

現状と課題

道路整備で解決すべき課題

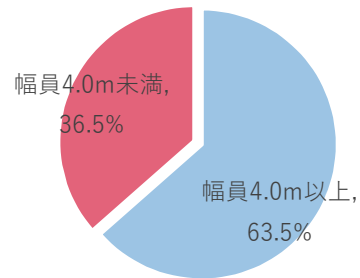


本地区では、緊急・災害時の緊急車両の通行や、建物の更新において支障をきたす幅員 4.0m 未満の狭い道路が全体の 36.5%を占めており、人口減少の一要因であるとともに安全面からも地区全体として大きな課題となっています。

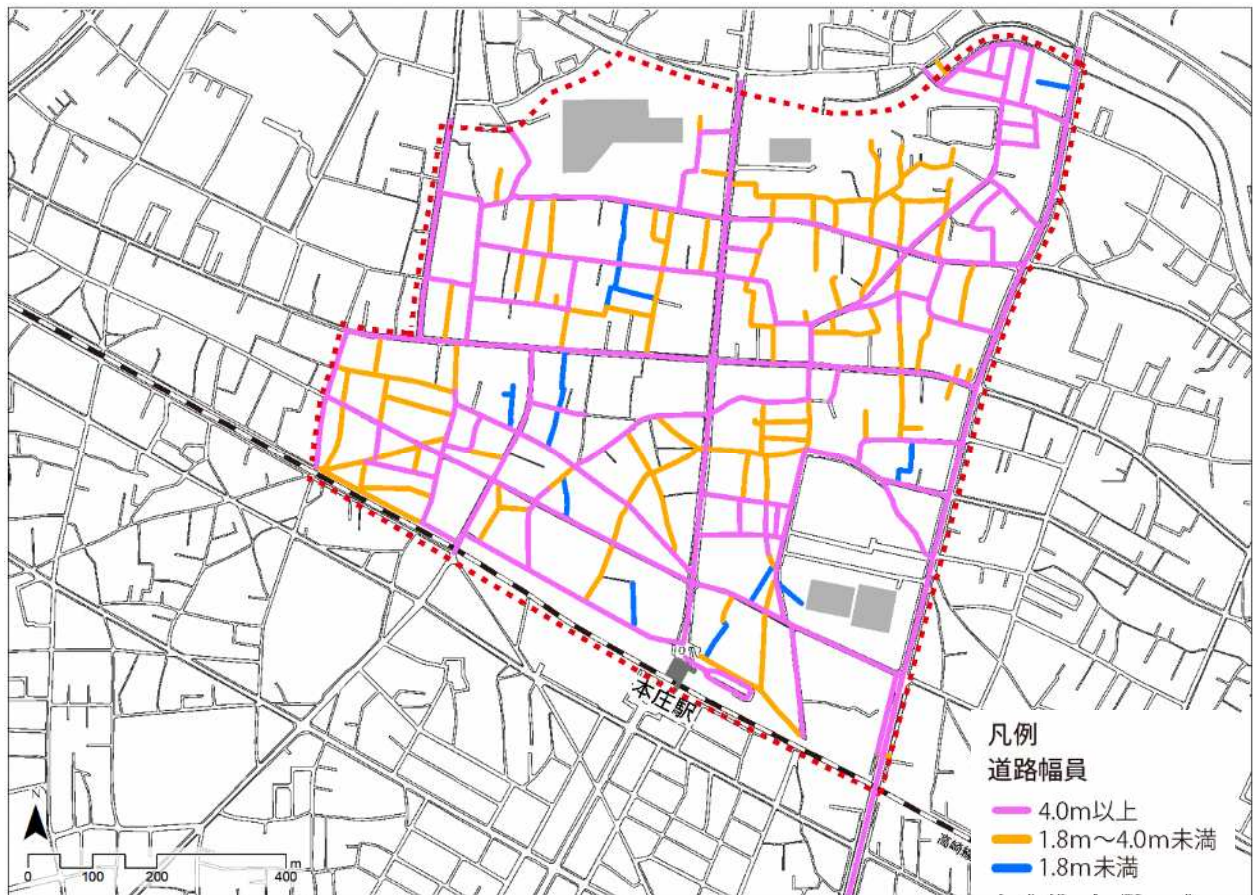


幅員の狭い道路

道路幅員別の割合



道路幅員の状況

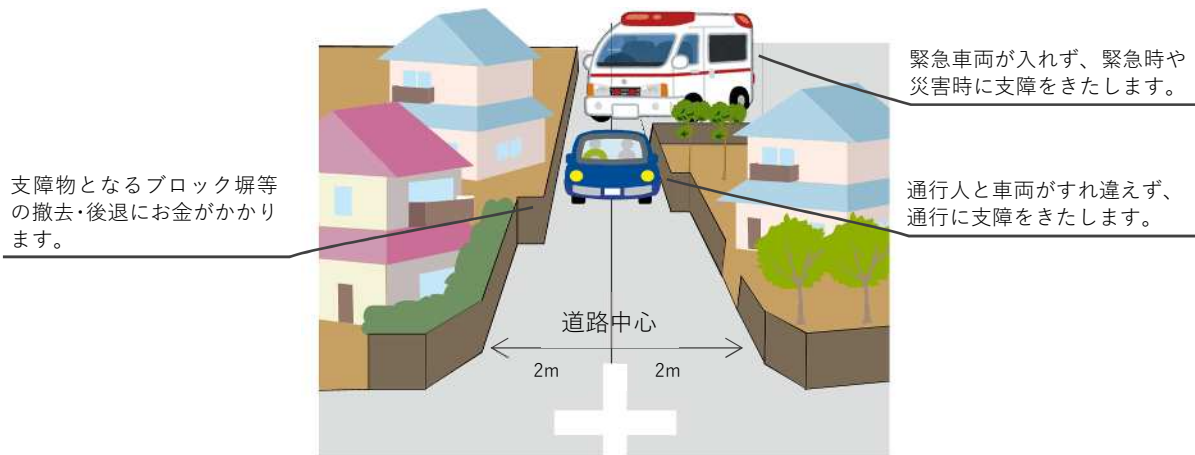




狭あい道路とは？どのような問題が生じるの？

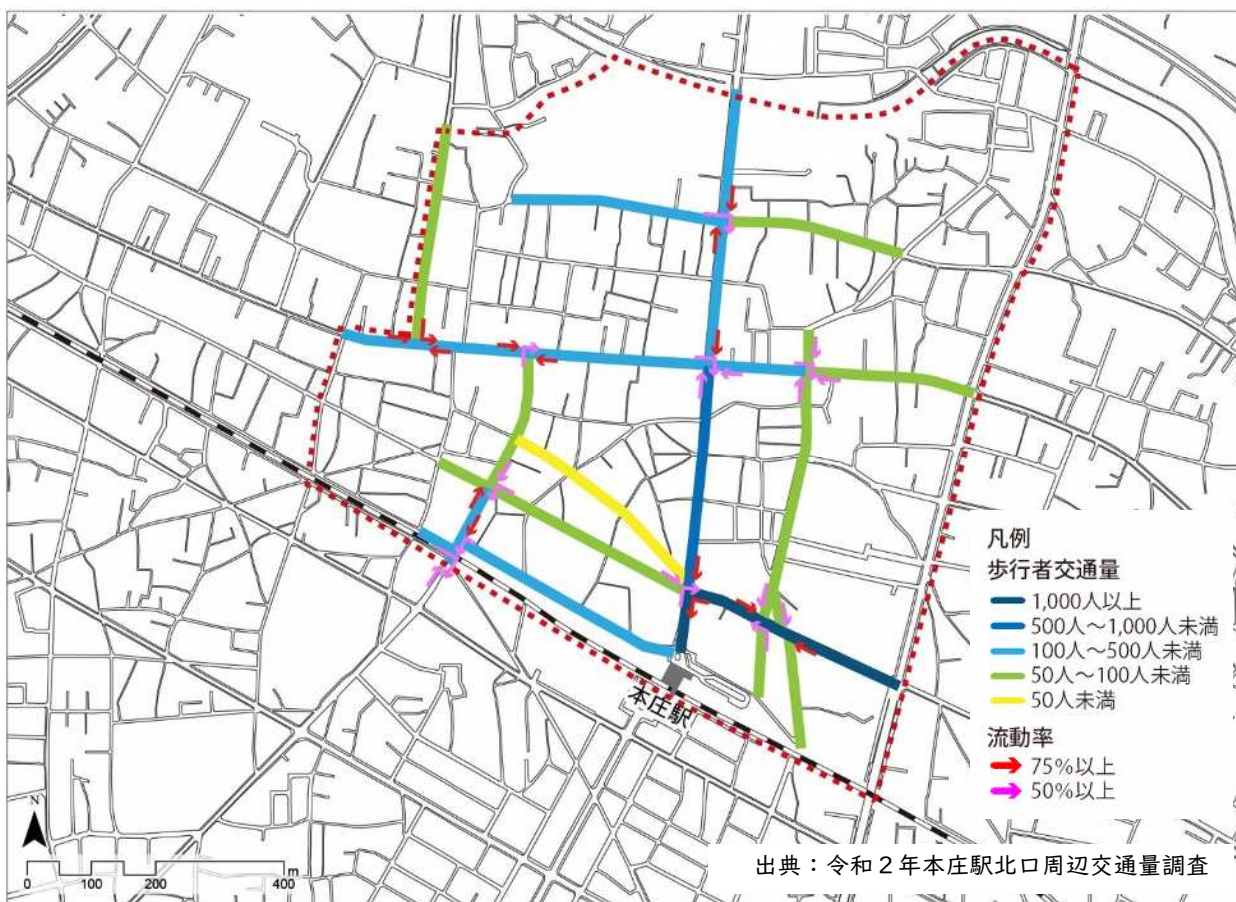
狭あい道路とは幅員が4m未満の狭い道路です。このような道路では緊急車両が入れず緊急時や災害時だけでなく、日常的な歩行者や車両の走行にも支障をきたします。

また、建築基準法では建築物は幅員4m以上の道路に接している必要があると規定しており、幅員4m未満の道路沿いの敷地で建替えや改築を行う際には、原則として道路の中心から2mを道路とみなして後退する必要があります。



本地区内の歩行者交通量は、駅を中心として流動が多く、通学路となっている朝日通りでは小学生や高校生が歩道からあふれながら通学している様子が見られます。また、金融機関や店舗が立ち並ぶ中山道や銀座通りでは、それらを利用する人の出入りが多く見られます。しかし、狭く見通しの悪い歩道が続き、安全・安心な歩行空間の確保が必要です。駅からはにほんプラザを結ぶ駅西通りでも歩行者交通量が多く見られます。しかし、その間に立ち寄る施設がなく、多くの人が素通りし、滞留につながないのが課題です。三交通りはブロック舗装された歩きやすい商店街ですが、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。

歩行者の12時間交通量



銀座通り



三交通り



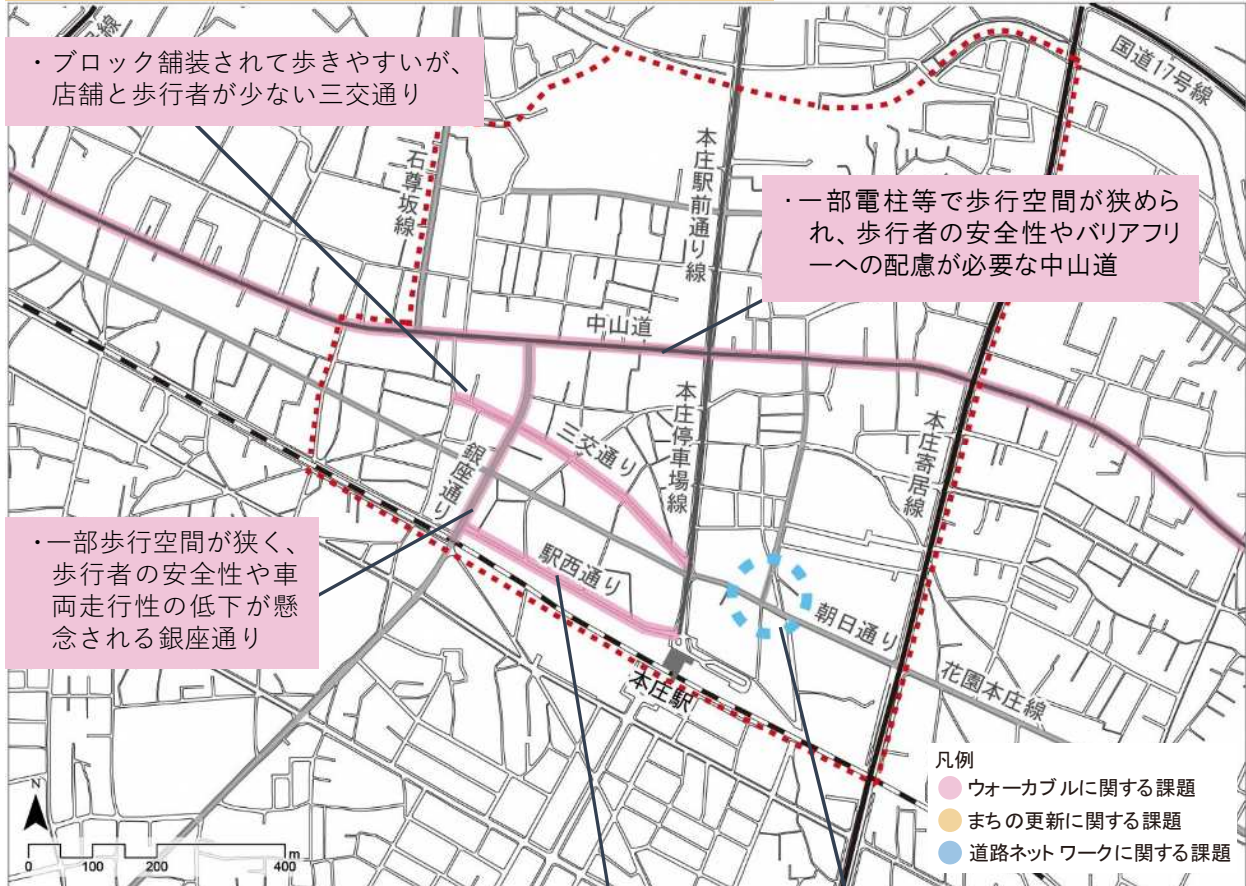
駅西通り



中山道

本地区の道路における主な課題

- ・人口減少と少子高齢化が進み、にぎわいが低下
- ・地区全体として狭い道路が多く、土地の流動化を阻害



・ブロック舗装されて歩きやすいが、店舗と歩行者が少ない三交通り

・一部電柱等で歩行空間が狭められ、歩行者の安全性やバリアフリーへの配慮が必要な中山道

・一部歩行空間が狭く、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

・駅とはにぼんプラザを結び歩行者は多いが、滞留空間がなく、多くが素通りしている駅西通り

・朝のピーク時には歩道からあふれながら列をなす小学生や高校生

3

道路機能分類

本地区が目指す道路構造



目指すべき道路ネットワークを検討するにあたっては、既存道路の特性から担うべき道路の機能を評価・分類するとともに、新たな幹線軸の整備によるネットワークとしての強化の必要性を検証し、本地区として目指すべき道路構造を検討します。道路の種別や都市構造上の位置づけ、交通処理機能に加え、沿道の土地利用状況等を指標として、各路線を評価し、本地区に適した機能分類としています。

■現状の自動車交通処理の特性

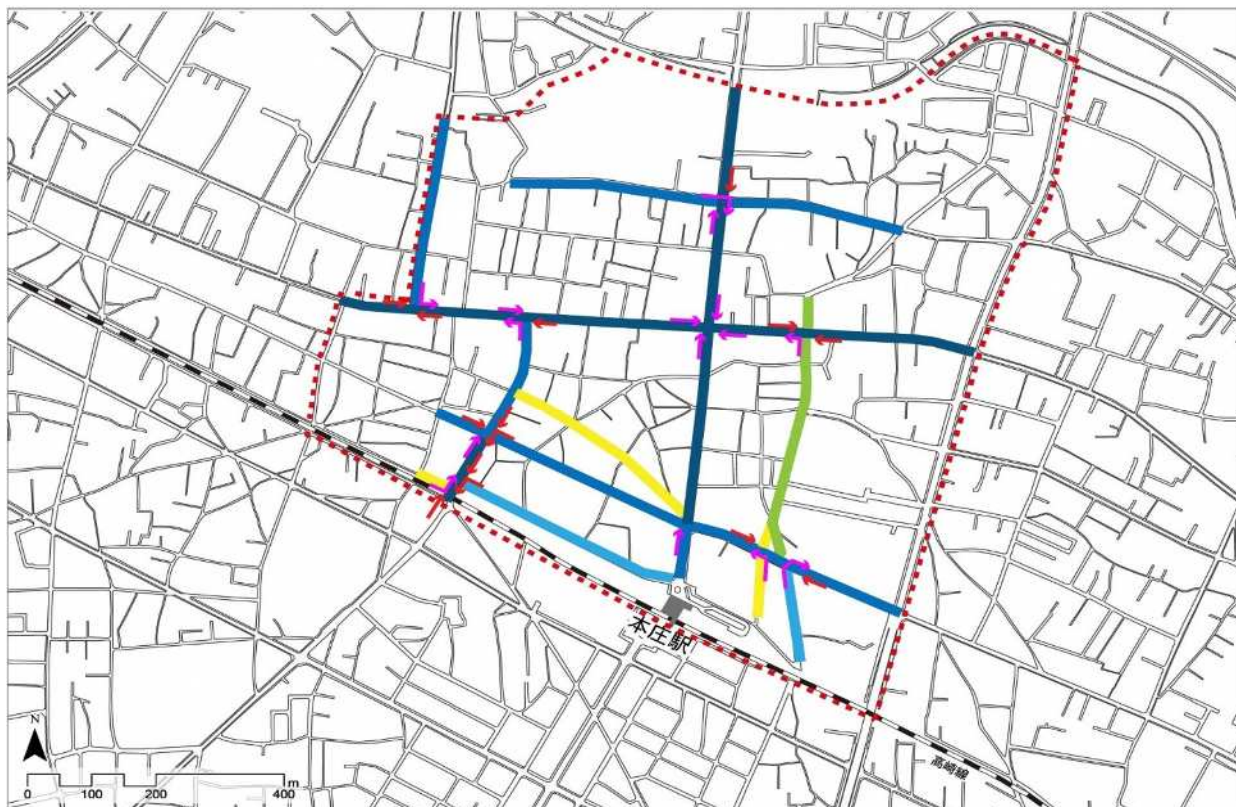
【通過交通の状況】

- ✓中山道、本庄停車場線・本庄駅前通り線、銀座通りの一部：12時間交通量が5,000台を超え、流動率も直進車が75%以上を占める交差点が多く、地区内外への通過交通処理機能を担っている。

【路線間のつながり（自動車交通によるアクセス性）】

- ✓中山道：本庄停車場線・本庄駅前通り線、銀座通り、石尊坂線等からの流入が多い。
- ✓本庄停車場線・本庄駅前通り線：中山道、朝日通り、ビバモール南側道路等からの流入が多い。
- ✓銀座通り：朝日通りや駅西通りからの流入出が多いが、はにぼんプラザ北の交差点以北は交通量が減少する。

自動車の12時間交通量



■交通機能に関する分類と位置づけ

□ 既存道路

本地区内の道路構成を検討するにあたっては、自動車走行の円滑性等に配慮すべき幹線軸として、地区内外に限らず広域的な都市間を結ぶ“都市間幹線軸”と、本地区とその周辺地域間を結ぶ“都市内幹線軸”を位置づけます。

都市間幹線軸

本庄市の骨格道路として市内外を結ぶ広域的な幹線軸であり、自動車交通量が多く、自動車走行の円滑性や快適性を重視すべき道路として位置づけます。

また、自動車の通行機能だけでなく、沿道には広域的に利用される公共施設や商業施設が立地し、歩車分離によるそれぞれの安全性・利便性を確保した空間形成を図る道路とします。

都市間幹線軸のイメージ



位置づける道路：中山道、本庄停車場線、本庄駅前通り線

都市内幹線軸

本地区内外を結ぶ幹線軸であり、自動車交通量もある程度多く、快適性に配慮した道路として位置づけます。

また、沿道には周辺地域からの利用もある日常的な生活利便施設が立地し、歩行者等の交通機能も備えた歩車共存の空間形成を図る道路とします。

都市内幹線軸のイメージ



位置づける道路：朝日通り、銀座通り、ビバモール南側道路、

その他の生活道路

その他の道路については、幹線軸から各戸口をつなぐ道路であり、車両の流入を最低限に抑え、歩行者や自転車の安全性を重視した道路とします。

その他の生活道路のイメージ



□ 構想道路

既存の都市内幹線軸に加え、それらを補完する道路を新たに位置づけることで、幹線軸としての機能強化を図ります。

都市内幹線軸（構想道路）

駅前街区整備に伴い朝日通り側に新たな出入口を設けることから、交通流動の変化を想定し、朝日通りと中山道を結ぶ道路を都市内幹線軸に位置づけます。また、大型商業施設の周辺の道路において、幹線軸間を接続するには不十分な道路を都市内幹線軸に位置づけます。

位置づける道路：朝日通りと中山道を結ぶ道路、大型商業施設の周辺の道路

■空間機能に関する分類と位置づけ

居心地の良いウォーカブルなまちづくりを推進するにあたり、特に歩行者や自転車の利便性を高めるとともに、沿道等のまちづくりと合わせた整備を図るべき道路として“ウォーカブル推進道路”を位置づけます。

ウォーカブル推進道路

世界では、多くの都市で、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、くつろぐなど多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められています。この動きを受け、国内でも街路空間の再構築・利活用に関する様々な取組推進が図られています。

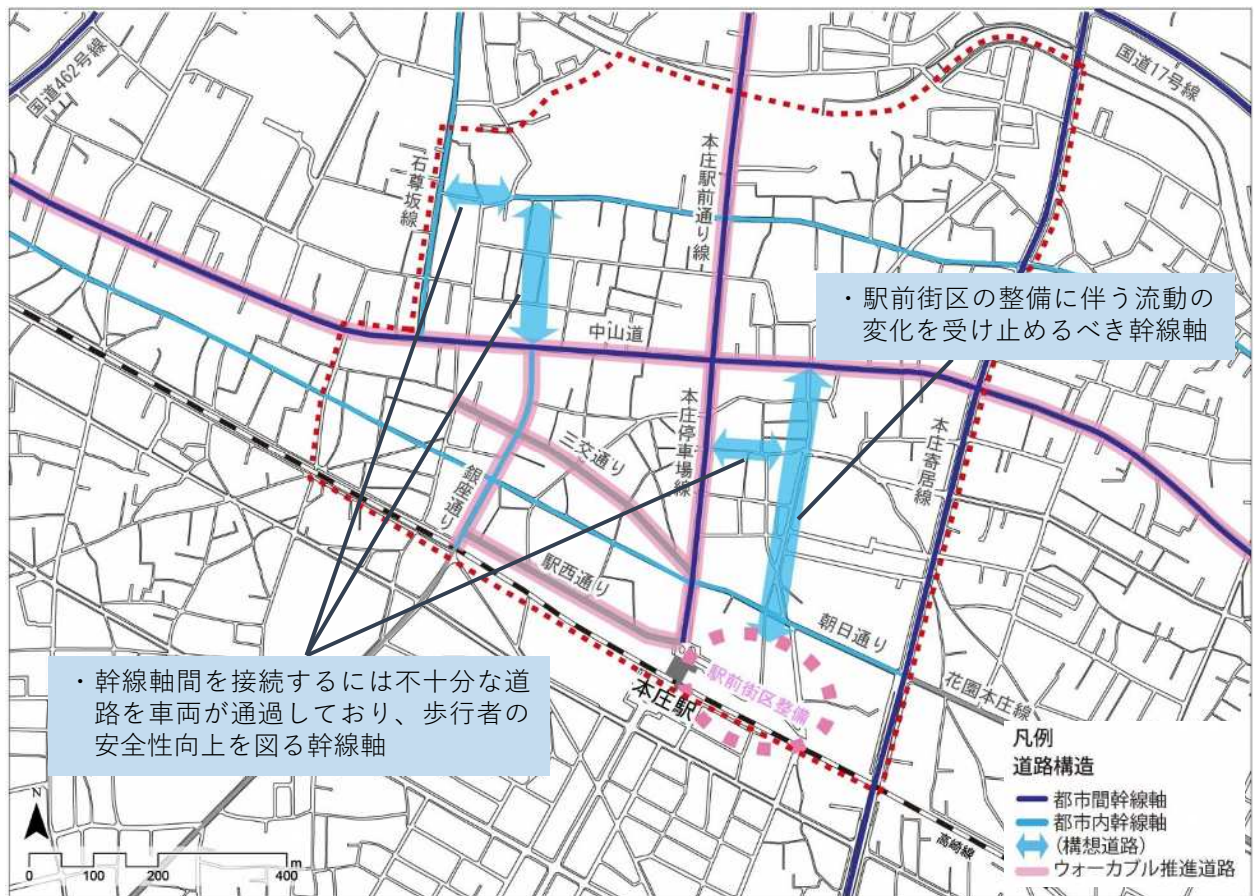
本地区においても、地区内に点在する歴史・文化的資源に加え、本庄駅やはにぼんプラザといった交流拠点の立地等を活かし、歩行者の回遊性を生み、人々が集い・交流するような空間形成を図る道路として“ウォーカブル推進道路”を位置づけます。

ウォーカブル推進道路のイメージ



**位置づける道路：中山道、本庄停車場線、本庄駅前通り線、銀座通り
三交通り、駅西通り**

本地区が目指す道路構造



中山道の無電柱化から始まる「歩きたくなるまちづくり」

現在、埼玉県が進めている中山道の電線類地中化事業では、沿道の権利者の皆様のご協力により、ゆとりある安全な「歩きやすい歩道」が整備されます。また、昔ながらの街並みから電柱がなくなることで、新たな魅力が生まれ、地域の活性化につながります。

中山道沿線には、昔ながらの面影を残す歴史的、文化的資源が点在しています。今後はこの特性を活かし、景観に配慮した建物の誘導などによる「歩きたくなるまち」への転換が期待されます。分かりやすさに加え、好奇心をくすぐる案内表示の設置など、思わず巡りたくなる仕組みにより、まちなかへの回遊を促し、「にぎわいあふれるまちづくり」を進めていきます。



田村本陣の門

4

基本方針

道路整備における基本方針



【道路整備のコンセプト】

まちの回遊を生む、歩いて暮らせる空間づくり

安全な「暮らし」を支え、交流を育む場として「活かし」、まち全体が「息づく」。古き良き街並みを活かしつつ、歩行者や居住者の安全に配慮した道路ネットワークの強化とウォーカブルなまちづくり、まちの更新に努めます。

1 周辺地域や拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化

方針1-1 新たな幹線軸としての機能強化

駅前街区の整備に伴う車両通行の変化を想定し、新たな都市内幹線軸を整備することで機能強化を図ります。

方針1-2 幹線軸間を結ぶ道路の新設・拡幅整備

大型商業施設の周辺において幹線軸間を結ぶ道路ネットワークを構築し、車両動線を整理することにより歩行者の安全性向上を図ります。

2 居心地の良いウォーカブルなまちづくり

方針2-1 新たな滞留や交流を生む歩行空間の整備

市民等による団体や地元商店街の間では、本地区内の趣きある道路空間を有効活用しようとする機運が高まりつつあります。また、本庄駅やはにぼんプラザ等の交流拠点や歴史的資源が点在している本地区内では、道路を交流の軸として活用することが期待できます。

方針2-2 既存の道路空間の見直しによる歩車共存

自動車を主体とした生活スタイルが根強い一方で、本地区内の高齢化の進行や歩いて暮らせる環境を望む声などを踏まえ、車両と歩行者の利用の多い道路における両者の安全性の共存を図ります。

3 古き良き街並みを活かしたまちの更新

方針3-1 狭あい道路の解消による安全性向上と土地の流動化促進

狭あい道路は本地区内の人口減少の要因の一つであり、防災・安全面でも課題となっています。昔ながらの雰囲気を残す街並みとして活かしながらも、特に課題の多い地域から解決を図り、安全性の向上と土地の流動化を図ります。



ウォーカブルってどんなことをするの？

千葉県柏市では、ロンドンの「ストリートプレイ」を参考とした「ストリートパーティー」を2020年1月までに12回開催しています。

1日限定で、路上での楽器演奏体験や化学実験、おもちゃ遊びや「ストリートこたつ」など、さまざまな「みちあそび」が行われています。

主催は公民学連携のまちづくり拠点「柏アーバンデザインセンター(UDC2)」で、地域住民主体の実行委員会が運営を担っています。

千葉県柏市「ストリートパーティー」



出典：柏アーバンデザインセンター



「本庄 NEXT 商店街プロジェクト」をきっかけに機運が高まっています！

埼玉県指定を受け、本地区を中心としたにぎわい創出を目的に「本庄 NEXT 商店街プロジェクト」が立ち上がりました。「ほんじょうマルシェ」や「本庄まちゼミ」等のイベントにより、地元商店街の活性化や公共空間の利活用への機運が高まり、様々な活動につながっています。

ほんじょうマルシェ



本庄まちゼミ



出典：ほんじょうマルシェ実行委員会・本庄まちゼミ実行委員会

5

整備計画

道路の整備計画



道路の整備にあたっては、基本方針を踏まえ、以下の考え方で整理を行っていきます。

1 地区内を結ぶ道路ネットワークの強化に向けて

方針1-1 新たな幹線軸としての機能強化

- ✓ 駅前広場の再整備による朝日通り側への出入口新設に伴い、交差点を改良し、駅前街区への流出入における安全性を確保します。また、朝夕のピーク時でもゆとりある通学路となる歩行空間を形成します。
- ✓ 駅前街区開発にともなう交通量増加を想定し、朝日通りと中山道を結ぶ道路を都市内幹線軸として整備・改良を図ります。

方針1-2 幹線軸間を結ぶ道路の新設・拡幅整備

- ✓ 大型商業施設の周辺においては、生活道路への過度な車両流入を防ぐため、幹線軸間を結ぶ道路の新設・拡幅整備を検討し、歩行者の安全性向上に努めます。

2 居心地の良いウォークアブルなまちづくりに向けて

方針2-1 新たな滞留や交流を生む歩行空間の整備

- ✓ 駅西通りでは、駅前広場整備と合わせた舗装や沿道照明等の美装化を図ることで、駅周辺の一体感を形成し、駅利用者やはにぼんプラザ利用者等の本地区内への回遊を促します。
- ✓ 三交通りや駅西通りの特性を活かし、新たな滞留や交流を生む歩行空間の創出に向けた道路占用制度等の活用を検討します。検討にあたっては、地域の活動団体等と連携し、地域に根差した空間整備に努めます。

方針2-2 既存の道路空間の見直しによる歩車共存

- ✓ 銀座通りでは、自動車交通量の多さに加え、はにぼんプラザ等の集客施設が沿道に立地し、歩行者交通量も多い状況にあります。しかし、歩道が連続せず安全性が確保できていない箇所もあるため、歩行者と自動車の安全性の両立に向けた改良を検討します。

- ✓ 中山道は本地区の幹線軸であるとともに、歴史的な街並みを今に残す道路です。しかし、その歩道には多くの電柱が立ち並び、歩行者や車いすの安全な通行を妨げるばかりでなく、本地区の良さである昔ながらの雰囲気を損ねています。無電柱化が進められる中で、周囲の景観と調和した、ゆとりある歩行空間の確保を関係機関へ働きかけます。



道路占用制度：歩行者利用増進道路-ほこみち-

令和2年の道路法改正により、にぎわいのある道路空間の創出を目指した「歩行者利用増進道路」制度が開始しました。道路を通行以外の目的で柔軟に利用できるようになります。



出典：国土交通省道路局令和3年2月12日プレスリリース

3 古き良き街並みを活かしたまちの更新に向けて

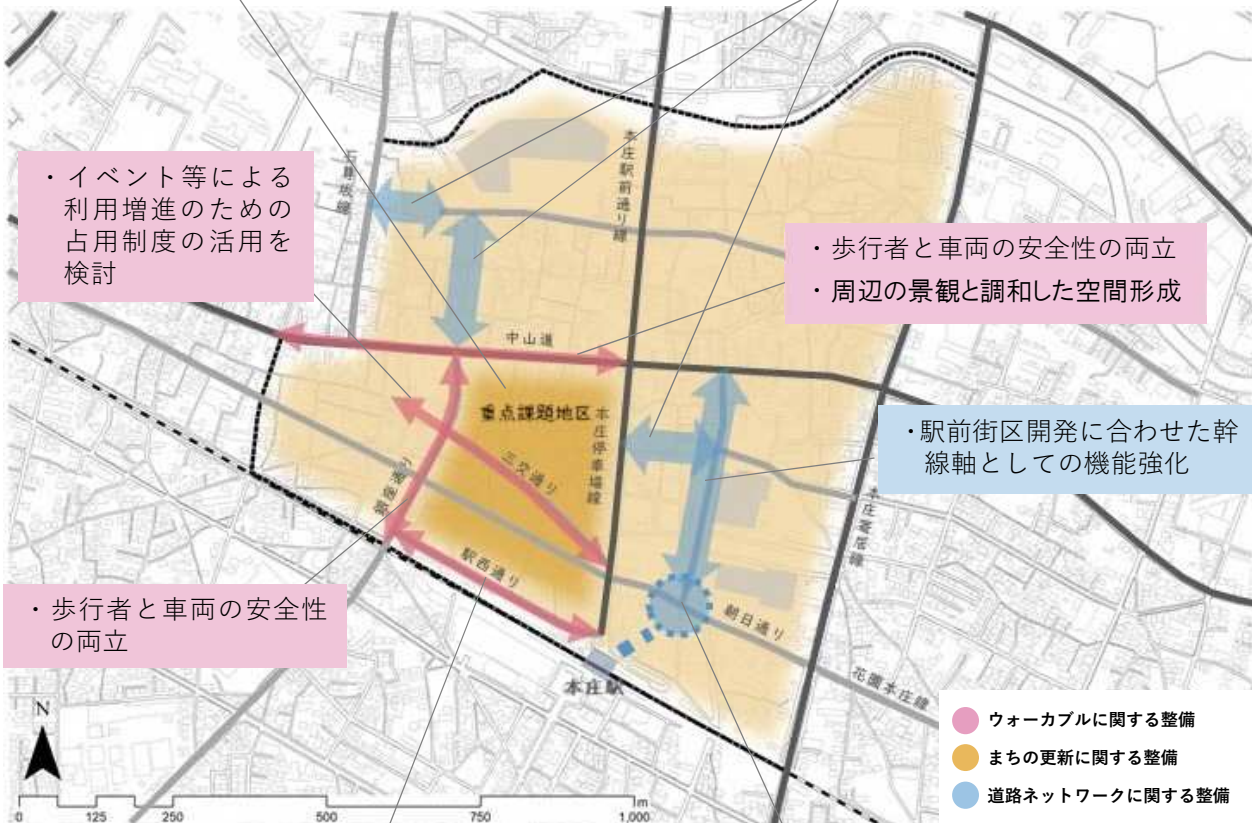
方針3-1 狭あい道路の解消による安全性向上と土地の流動化促進

- ✓ 安全面で課題のある狭あい道路は、原則として、全ての道路を改善する必要があります。その一方、本地区内の狭あい道路の中には、昔ながらの路地として風情ある雰囲気を形成する道路も含まれます。このため、大規模な区画整理ではなく、部分的な解消による安全性の確保を図っていきます。
- ✓ 特に課題のある地区を重点課題地区として位置づけ、短期的な改善に向けた支援制度の適用等を検討し、土地の流動化を図ります。
- ✓ 古き良き街並みを形成している建築物の有効活用や、本地区内での増加が懸念される空き家等のリノベーションを促進し、まちの更新を図ります。

道路の整備イメージ

- ・狭あい道路の解消によるまちの更新
(重点課題地区)
- ・古き良き街並みを形成している建築物や蔵、空き家等のリノベーション事業等による有効活用

- ・幹線軸を結ぶ道路の新設・拡幅整備



- ・イベント等による利用増進のための占用制度の活用を検討

- ・歩行者と車両の安全性の両立
- ・周辺の景観と調和した空間形成

- ・駅前街区開発に合わせた幹線軸としての機能強化

- ・歩行者と車両の安全性の両立

- ・駅前広場と調和した滞留空間の形成とにぎわい創出

- ・駅前広場から朝日通り側への出入口新設にともなう交差点改良



1

推進体制

事業推進に向けた連携体制

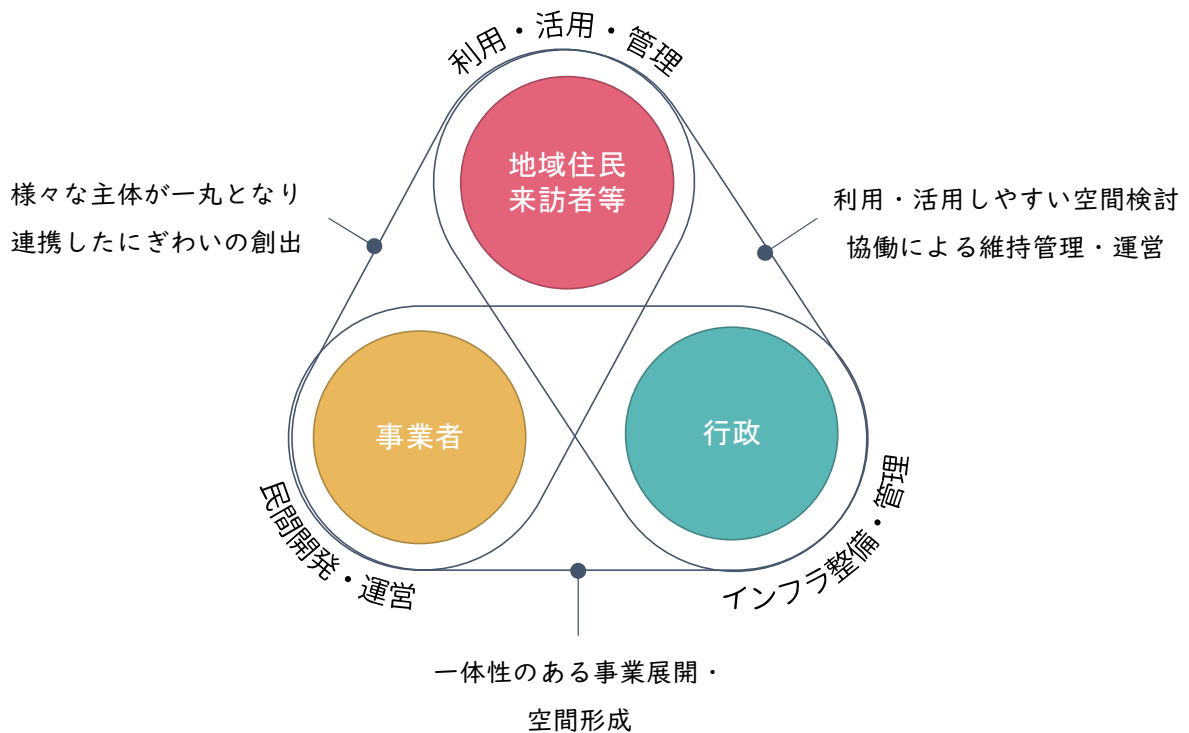


本計画の実現に向けては、駅前広場や道路の整備等のハード事業による基盤づくりを行政主体で行った上で、地域住民や来訪者、事業者、NPO等が主体的、持続的に活用していける事業として進めていくことが重要です。

今後の個別事業の具体化にあたっては、社会実験等を行いながら整備後の活用イメージを地域住民等の利用者と共有し、より良い事業を目指し検討を進めます。

また、開発用地の整備にあたっては、事業者へのサウンディング調査等を行いながら、その事業性に配慮するとともに、公民連携事業による事業実施に向けた体制づくりを図ります。

連携体制のイメージ



2

事業スケジュール

事業推進スケジュールと進捗管理



【事業スケジュール】

本計画のうち、暮らしやすさやにぎわい創出に向けた核となる駅前広場整備と、それに付随した開発用地における事業について短期・中期的に進めます。道路事業については、駅前街区事業と連携して整備することが望ましい路線を優先的に具体化、事業化を図り、徐々にその他の路線へと事業展開を図っていきます。狭あい道路については、重点課題地区を中心として地域の皆さまのご理解とご協力を得ながら改善に努めます。

事業推進スケジュール

		短期 (概ね 5 年)			中期 (概ね 10 年)		長期 (概ね 20 年)		
駅前街区	駅前広場整備	関係機関協議・実施設計			整備				
	開発用地事業	事業手法の検討・調査 地元・地権者協議			整備				
道路	朝日通りと中山道をつぶ 新たな幹線軸の整備	地元調整・警察協議 設計			交差点改良		モニタリング 延伸改良検討		
	駅西通り 美化化・滞留空間の形成	方針検討		関係者調整 設計		整備		制度運用	
	三交通り 道路占用制度等の活用	方針検討				制度運用			
	銀座通り 歩車共存に向けた改良	方針検討		関係者・関係機関調整 設計			整備		
	大型商業施設の周辺に幹 線軸間をつぶ道路の新設・ 拡幅	方針検討		関係者・関係機関調整、設計			整備		
	重点課題地区を中心とし た狭あい道路の解消	方針検討					合意形成、整備・改良		

※関係機関との調整等により、スケジュールが変更となる場合があります。

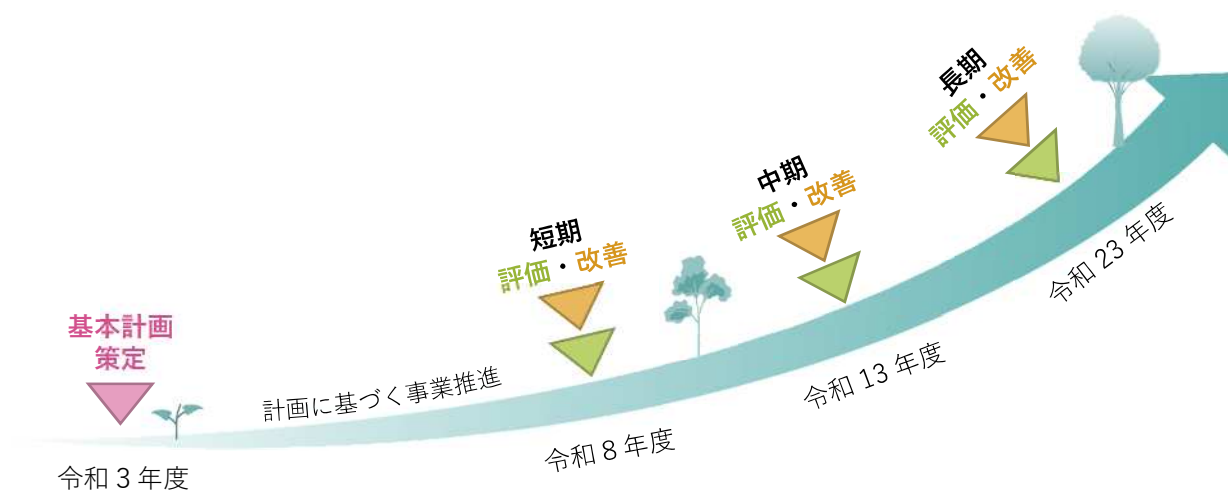
【進捗管理】

本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルによる事業進捗の確認と評価を行い、適宜、社会情勢の変化や周辺土地利用の状況等を考慮した改善・見直しを行います。

PDCA サイクルによる進捗管理のイメージ



進捗管理の時期



3


SDGs

SDGs への対応



本事業を通し、2015年9月に国連サミットで採択された持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）のうち、以下の項目に寄与する取組の積極的な推進を図っていきます。

開発目標	ターゲットと本事業における取組
	<p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する</p> <p>3.6：世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。</p> <p>⇒ 駅前広場整備における歩行者と車両動線の錯そう解消</p> <p>⇒ 道路整備における歩車共存に向けた道路空間の再配分、通学路としての安全性確保</p>
	<p>すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する</p> <p>4.a：子供、障害及びジェンダーに配慮した教育施設を構築・改良し、すべての人々に安全で非暴力的、包摂的、効果的な学習環境を提供できるようにする。</p> <p>⇒ 開発用地における子育て世代や若者の利用を想定した機能への配慮</p>
	<p>すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する</p> <p>7.1：安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。</p> <p>⇒ 開発用地における事業での、積極的な省エネルギー対策の推進</p>
	<p>すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を推進する</p> <p>8.3：生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する</p> <p>⇒ 開発用地における民間開発の誘導、雇用機会の創出</p>

開発目標	ターゲットと本事業における取組
	<p style="background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px; text-align: center;">都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする</p> <p>11.2：脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</p> <p>⇒駅前広場整備による安全な公共交通機関の利用環境の形成</p> <p>11.3：包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。</p> <p>⇒狭あい道路の解消による住宅更新、土地の流動化を促進</p> <p>11.7：女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。</p> <p>⇒駅前広場や道路沿道における公共スペース、滞留空間の創出</p> <p>11.b：包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組 2015-2030 に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。</p> <p>⇒狭あい道路の解消による緊急時の避難や緊急車両の走行に配慮した道路環境への改善</p>



SDGsとは？

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標

