

本庄駅北口周辺整備基本計画



令和4年1月



本庄市
HONJO CITY

ごあいさつ

本庄駅北口周辺地区の歴史を紐解くと、「人とものが交わる拠点」であったことがうかがえます。京や江戸を目指す人々が行き交った中山道の宿場町、周辺地域から上質な繭や生糸が集まった繭市場、沿道の商店で買い物を楽しむ人でにぎわった銀座通りなど、遠い昔から昭和の頃に至るまで、本地区は、まさに「にぎわいの中心」、「まちの顔」と呼ぶにふさわしい拠点でした。

しかし、その後、時代の移り変わりとともに、中心市街地の空洞化や少子高齢化に伴う人口減少といった変化の波が本地区へ押し寄せ、次第に「まちの顔」が陰り始めたのです。

平成30年、市では「まちなか再生」を重点方針とする「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において、まちなかの魅力をさらに高める整備等を進めることといたしました。

この方針に基づき、本地区のまちづくりの方針をまとめた「本庄駅北口周辺整備基本計画」を、このたび策定いたしました。本計画は「まちに暮らし、まちを活かし、まちが息づく」というコンセプトのもと、地区の顔である「駅前街区」と骨格となる「道路」の整備を原動力とし、地区全体を未来へつなげることを目的としています。また、近年、まちなかに芽生え始めた「“古き良き北口”を活かそうとする動き」と連携し、市民と共に、「本庄らしさ」を大切にしたいまちづくりに取り組もうとする計画でもあります。これからが大切です。皆さまにおかれましては、今後のまちづくり推進に対しまして、ご理解とご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、市民ワークショップや各種調査にご協力いただきました皆さま、貴重なご意見やご提言をいただきました皆さま、ご尽力をいただきました関係者の皆さまに、心から御礼を申し上げます。

令和4年1月

本庄市長 **吉田信解**



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を目指します。

この計画がその第一歩となり、まちが息づき始めます。

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、

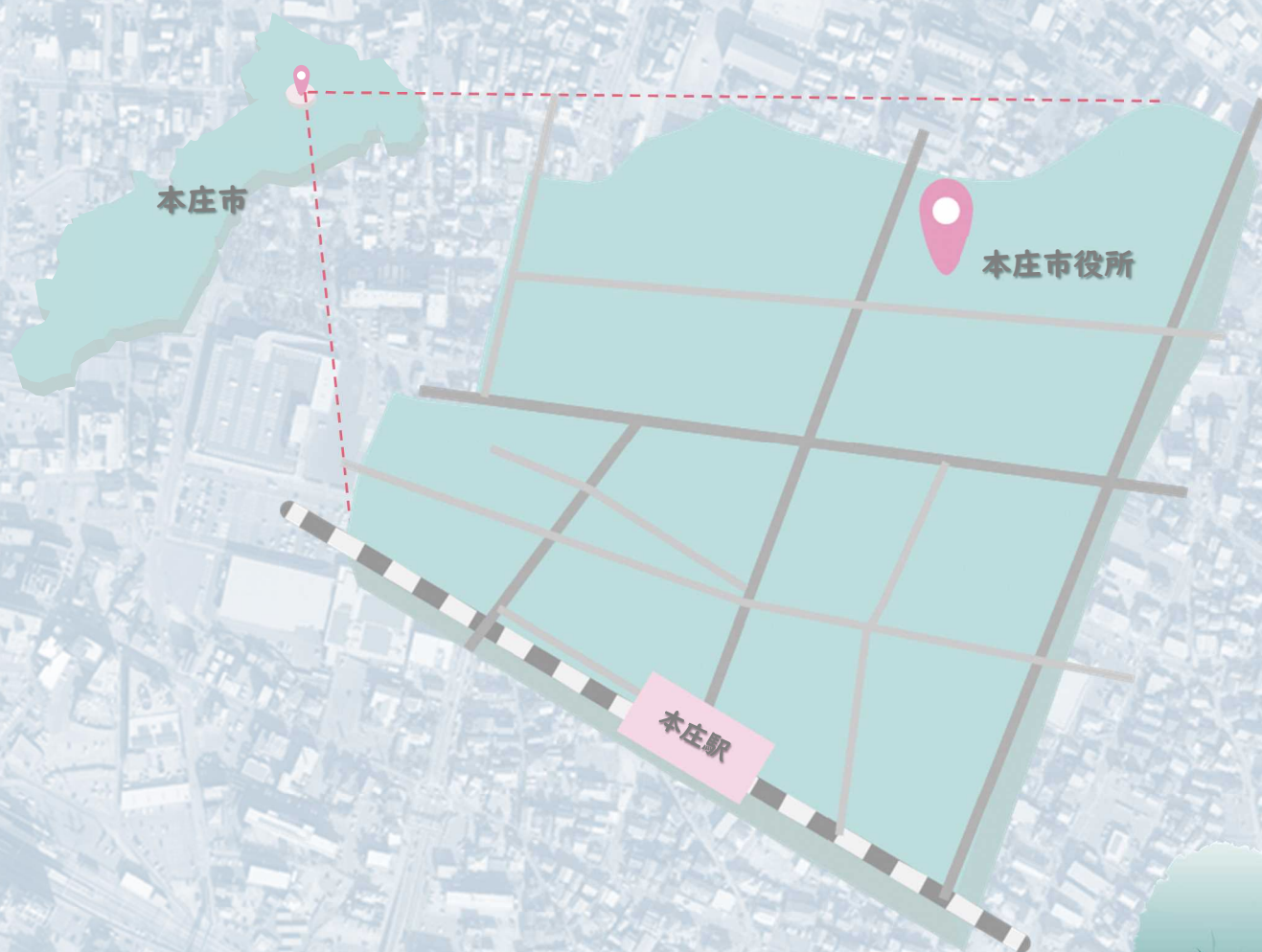
未来を支える世代のための空間づくりに努めます。

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」。古き良きまちなみを活かしつつ、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。



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まちなみ	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 S D G s	SDG s への対応	40

資料編

資料1	本計画の策定経緯	43
資料2	駅前街区や道路の現況	46
資料3	上位関連計画	57
資料4	市民ワークショップ	61
資料5	駅前広場の交通処理機能に関する規模算定	64
資料6	用語解説	65



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～



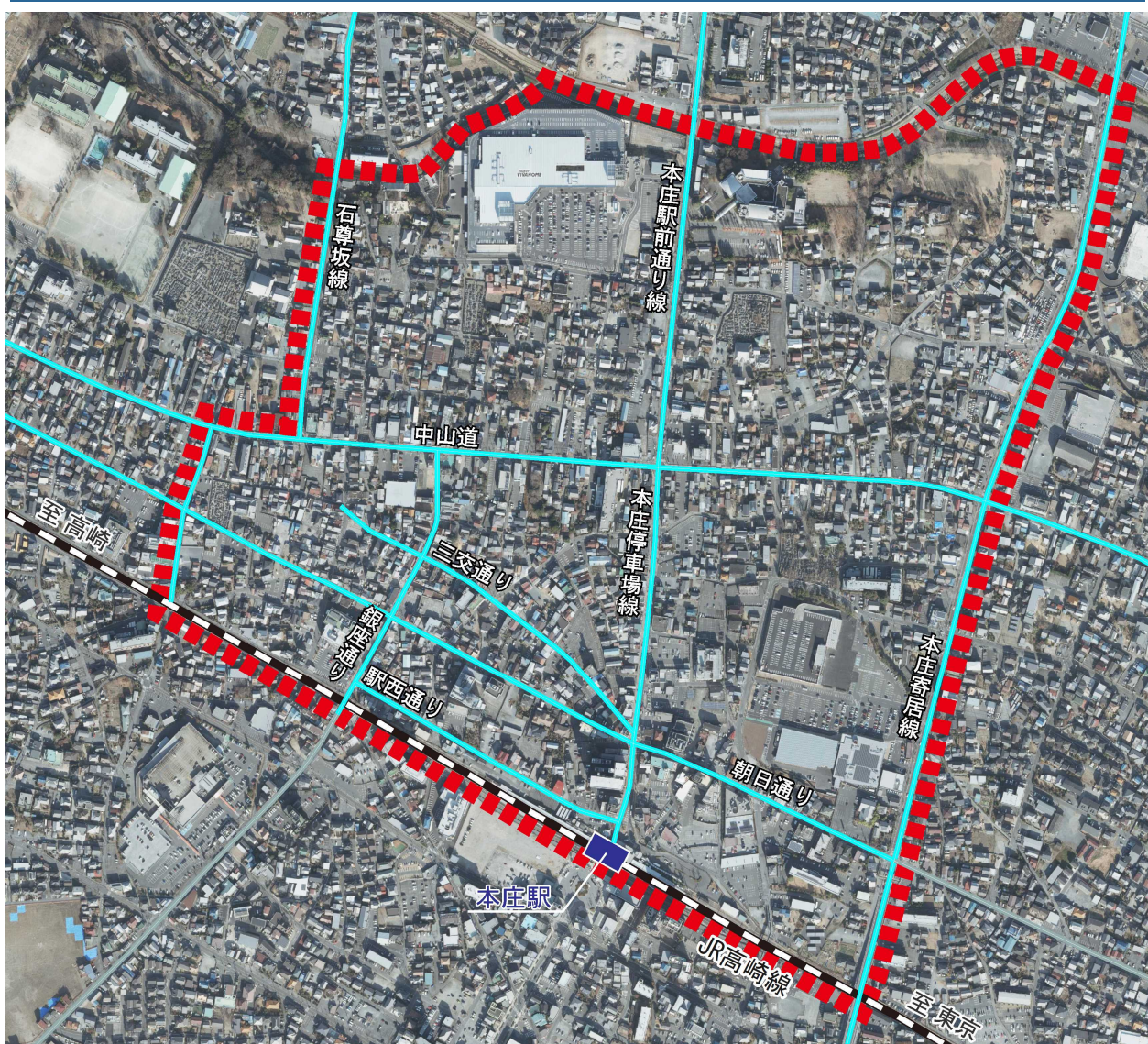


本庄駅北口周辺とは



本計画において「本庄駅北口周辺」（以下「本地区」という。）とは、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、「本庄市立地適正化計画※」において「都市機能誘導区域※」と位置づけられた区域の一部です。

本庄駅北口周辺の範囲



(撮影年月：令和2年12月)

右肩に「※」のついた用語は資料編に用語解説があります。

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まちなみ



本地区は、江戸と京を結ぶ中山道沿いの「本庄宿」としてまちが形成され、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」は養蚕と絹のまち「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開催されたりと、本地区は「人と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まちなみが色濃く残っています。養蚕のまち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

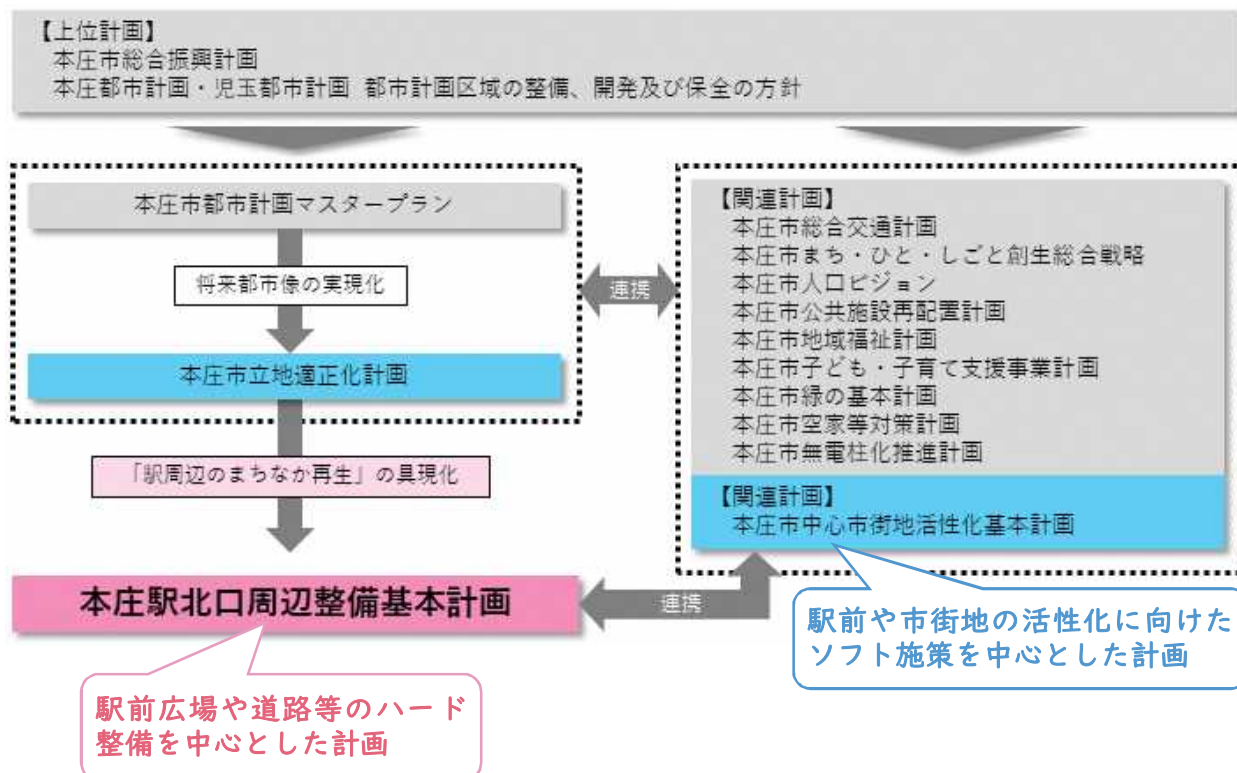


本市では、平成 30 年 3 月に「本庄市立地適正化計画」を策定し、本地区を含む本庄駅周辺を「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域※」と定め、日常生活に必要な機能の集積や居住の促進による「まちなか再生」を重点施策として位置づけています。

本計画は、「本庄市立地適正化計画」のアクションプラン（行動計画）として、本地区のまちづくりについて、具体的な方針や取組みを定めるものです。都市の空洞化※が進む今、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し、子ども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



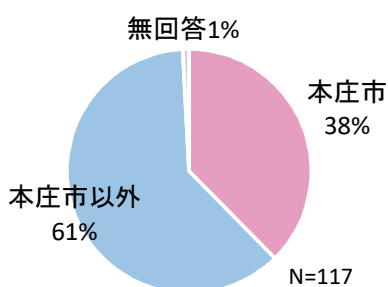
本地区は、JR 高崎線や群馬県南部方面へ接続する幹線道路などにより交通利便性が高く、大型商業施設や金融・公共機関、はにぼんプラザ等、人々の生活を支える多様な機能が集まるポテンシャル（可能性、潜在力）の高い地域です。

また、本庄駅利用者の約6割が市外在住、さらにその多くが通勤や通学等で日常的に利用しており、日々、様々な方面から人が集まり、行き交う環境にあります。

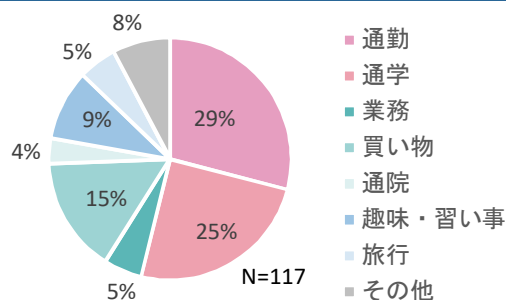


利用で混雑する本庄駅

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げられました。

- 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場所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のあるお祭り、寺社仏閣等も多く、住んでいて楽しい

5

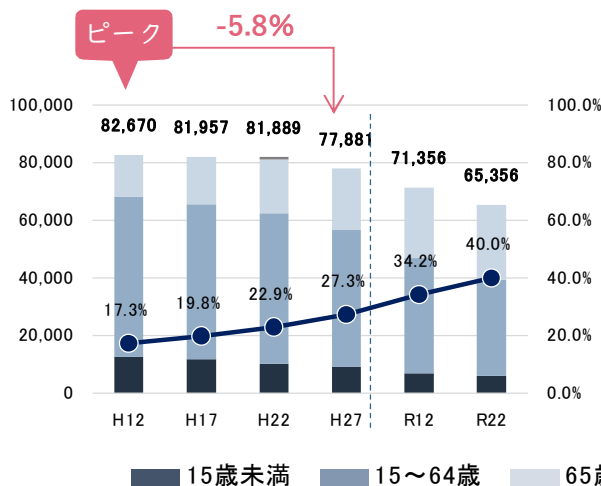
社会的課題

進む人口減少・少子高齢化への対応とにぎわいの創出

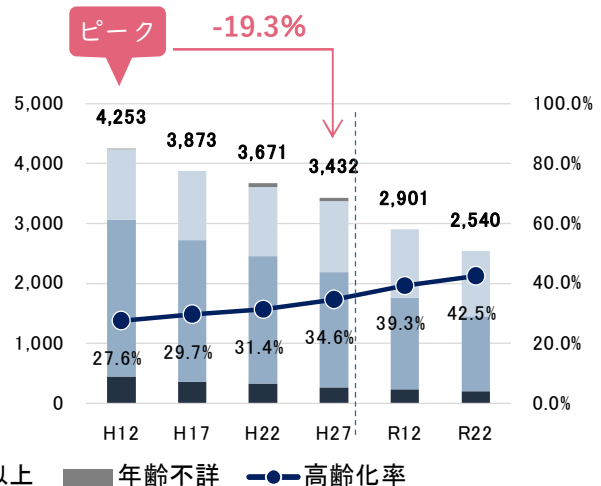


本市の人口は平成 12 年の 82,670 人をピークに減少傾向に転じ、平成 27 年では 77,881 人とピーク時から 5.8%減少しています。また、高齢化率も年々高くなっており、人口減少、少子高齢化の進行が市全体の課題と言えます。同様に、本地区の状況を見てみると、平成 12 年から平成 27 年にかけて人口は 19.3%減少し、高齢化率も 34.6%へ上昇し、全市を上回るペースで人口減少、少子高齢化が進んでいます。

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（社人研）

※本庄駅北口周辺の人口推移、国勢調査の小地域別人口を基に、社人研の推計値に準じて算出

本地区は、戦災の影響が少なかったこと等もあり、古くからのまちの区画や、昔ながらの路地が残っており、本地区の特徴となっています。その一方で、不整形な区画は建物の建て替えや土地の有効活用の支障となり、空き家等の増加を招いたり、緊急車両が進入できずに沿道の住民の安全・安心な暮らしを脅かすなど、本地区の課題となっている面もあります。

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、持続可能なまち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、計画的に市街地整備を実施した市街地外縁部と比べ、本地区の道路基盤整備が立ち遅れていること、基盤の整った外縁部での宅地開発や新規出店が進んだことなどが要因と考えられます。

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、暮らしの場としての質の向上が必要です。

そこで、本計画では本庄駅北口駅前広場の再整備や地区内道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、地区全体の活性化を図っていくことを目指していきます。

本計画の推進にあたっては、整備されたインフラが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す。今後、本地区のまちづくりに向けた具体的な整備プランを検討するにあたっては、市民の皆さま、地域で活動されている団体や事業者の皆さまと共に進めていきます。

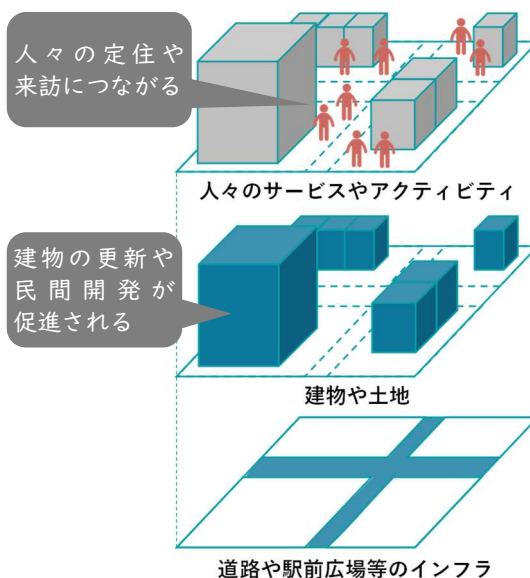


公共インフラ整備とは？

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を整備・改善することで、建物の更新や民間開発の促進を図ります。

また、利用しやすく、安全・安心な空間を作ることで、多くの人々が住み、訪れることにより、地域の活力が生まれ、にぎわいが創り出されるような取組みへと展開していきます。



第Ⅰ章

本庄駅北口周辺の将来像

～まちづくりのコンセプトと施策体系～





1

コンセプト

まちづくりの基本方針



【まちづくりのコンセプト】

まちに暮らし、まちを活かし、まちが息づく

本計画では「本地区への定住促進」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、そして、将来にわたってまちが“息づく”、持続可能なまちづくりを目指します。

STEP

1：まちに暮らす



まちの玄関口として市内外の様々な人が往来する、交通と生活の利便性を兼ね備えた立地を活かし、“暮らし”の場としてさらなる利便性・安全性の向上を図り、安全・安心な公共空間とすることで、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



本地区は、歴史的・文化的資源や路地などにより、昔ながらの雰囲気が今も残っています。近年、そのまちなみを活かそうとする新たな動きが見え始め、まちに情熱を注ぐ機運が高まりつつあります。こうした本地区内の特性を“活かし”、「ワクワク」が湧き出すまちを目指します。

STEP

3：まちが息づく



今後、このまちの未来を支える世代のため、新たな居住につながる開発の促進や、土地の流動化※を妨げる要因の一つとなっている狭あい道路※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“息づく”まちを目指します。

2

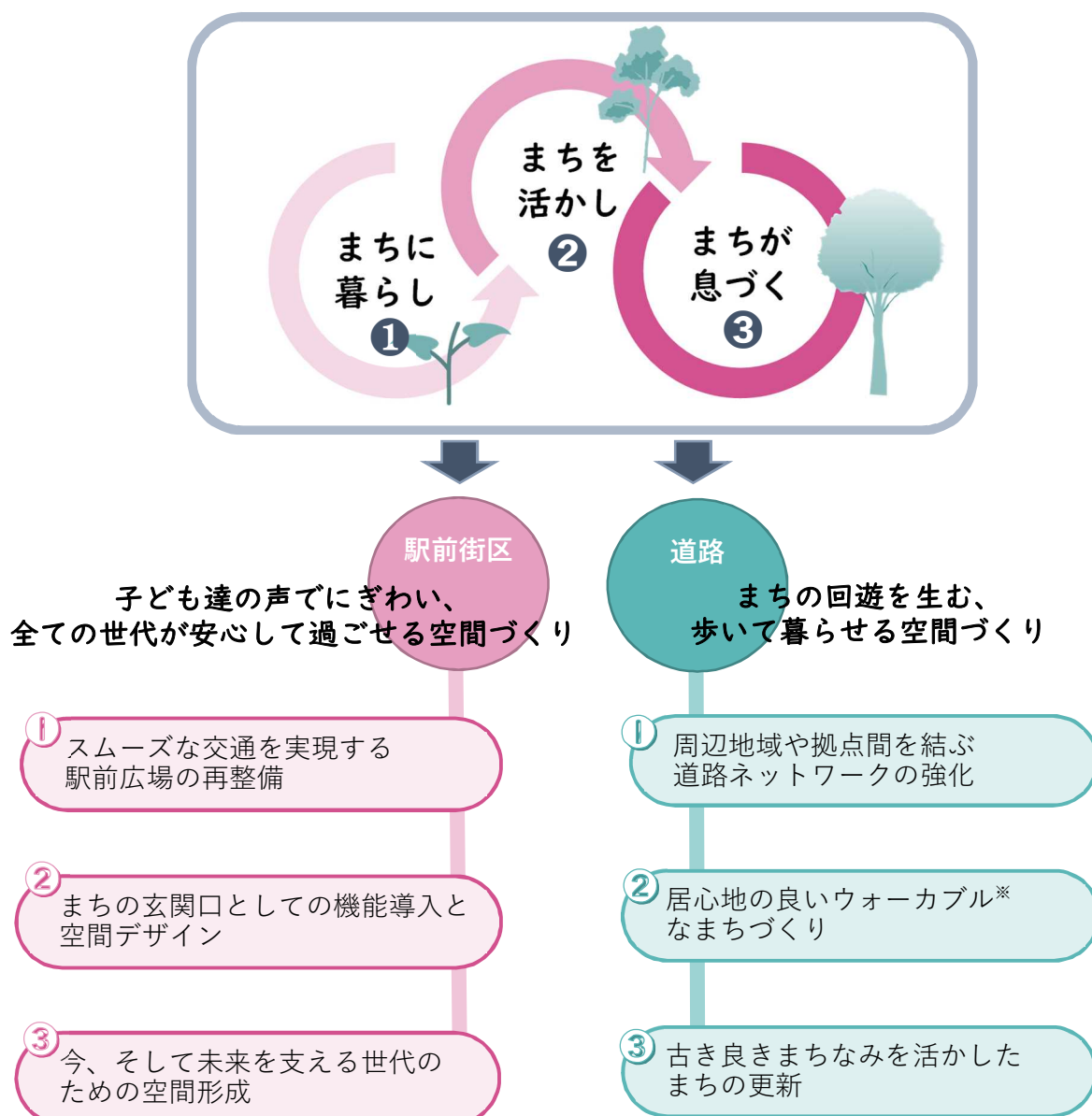
施策体系

実現に向けた取組方針



まちづくりの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みの関係は以下のとおりです。

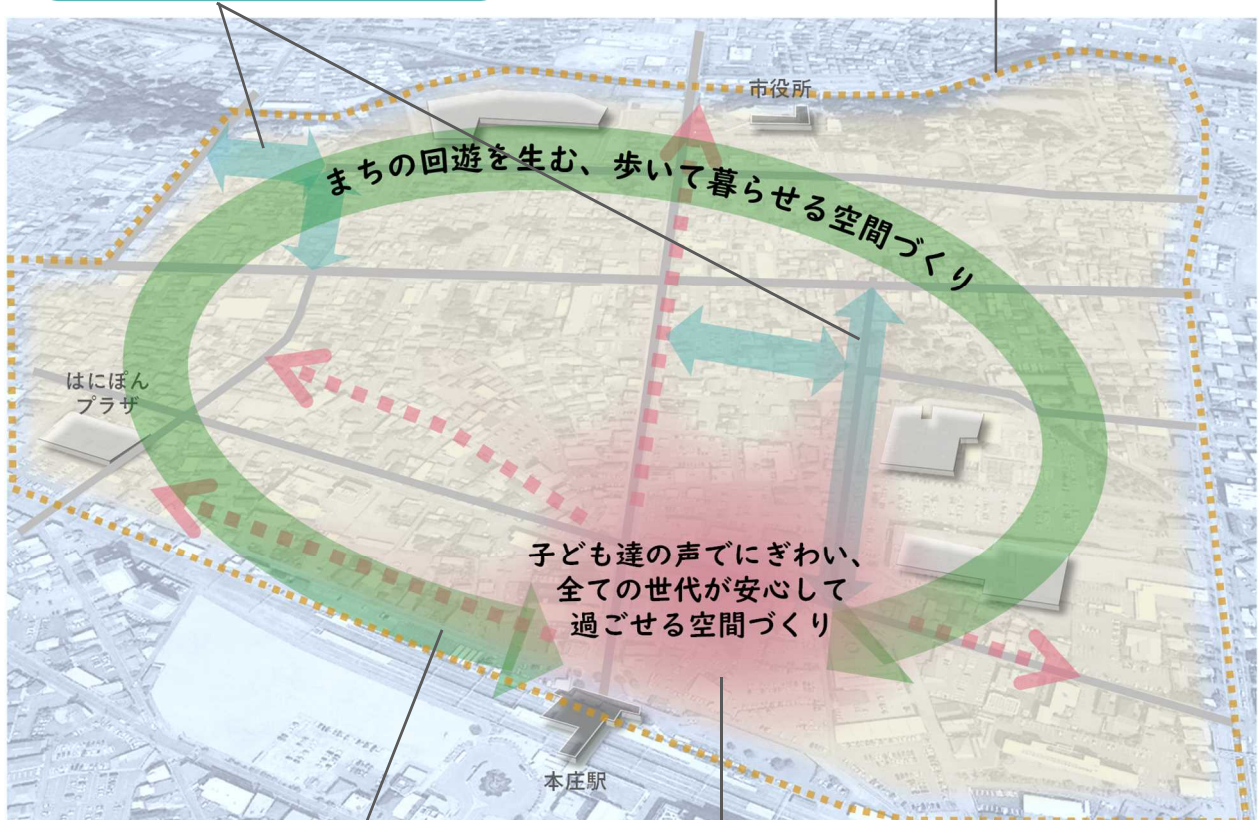
計画の施策体系



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 古き良きまちなみを活かした
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」の創出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転換する取組みが進められています。

※具体的な取組みについては、「道路整備の方針」の章で紹介します。



出典：国土交通省ホームページ

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

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

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（公益社団法人 日本交通計画協会編）」に基づいた必要規模を算定し、利用者の要望等も踏まえた整備の方針を示します。

整備方針の検討手順

駅前街区が抱える課題の解決



駅前街区整備における基本方針



駅前街区の整備計画

駅前広場の整備方針

■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



「まちの玄関口」である本庄駅は、市内や近隣区域のみならず、隣接する群馬県伊勢崎方面からの利用者も多く、広い範囲を結ぶ交通結節点となっています。

しかし、本地区の変遷を航空写真で比較すると、昭和 49 年時点では建物があつた場所の多くが、令和 3 年時点では駐車場となっており、地区全体としてにぎわいが失われつつあることが分かります。



こうした変化を受けて、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」と多様な生活様式の実現を基本方針としています。

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、未来へつながる第一歩となる事業でもあります。

昭和 49 年時点の状況



令和 3 年時点の状況



出典：国土地理院 地図・空中写真閲覧サイト

※右写真の着色箇所は、この 47 年の間に建物がなくなり、令和 3 年時点で駐車場となった場所を指します。

2

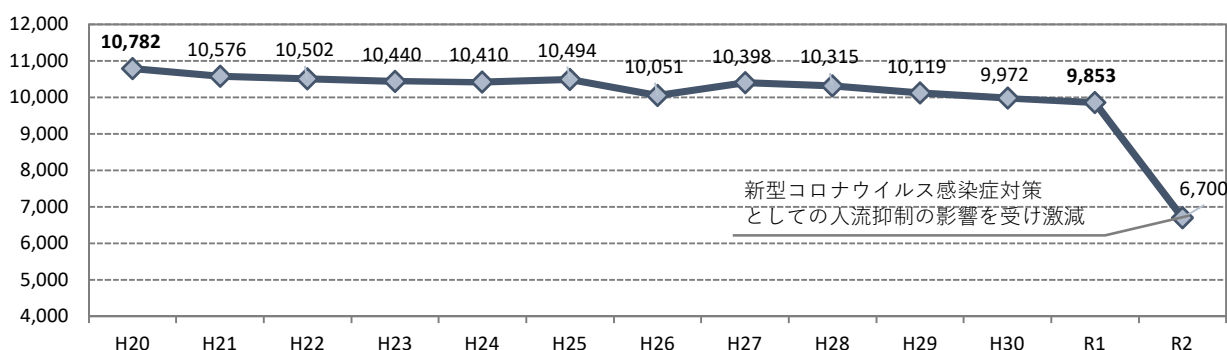
現状と課題

駅前街区で解決すべき課題



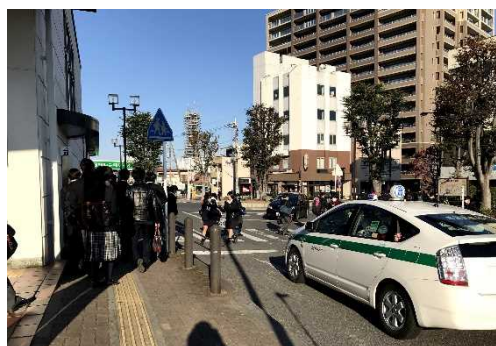
本庄駅は1日あたり約1万人が利用していますが、駅周辺に立ち寄ることができる施設や機能が少ないため、多くの人が素通りしている現状です。「まちの玄関口」としてにぎわいの創出を図っていくことが課題として挙げられます。

本庄駅の一日あたり平均乗車人数の推移



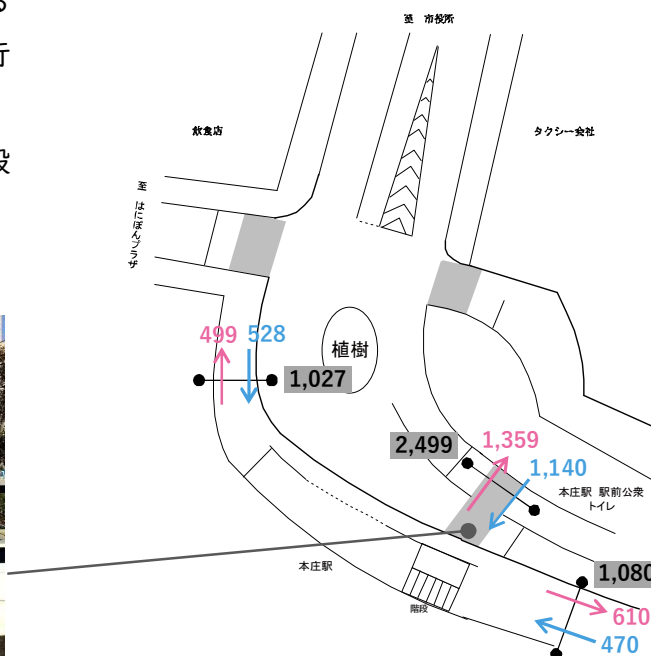
出典：JR 東日本公表データ

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、朝の混雑時には、バス・タクシー、一般車と歩行者の錯そうが生じています。



朝の混雑時の様子

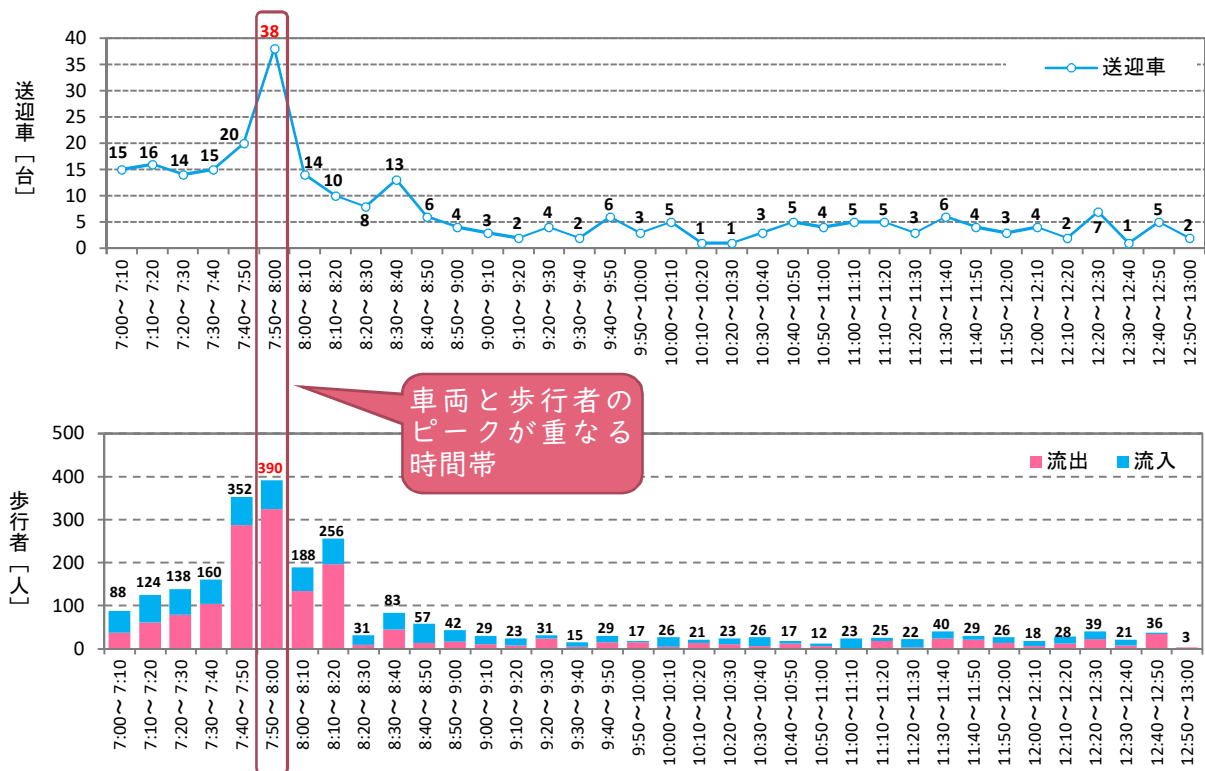
歩行者の12時間交通量



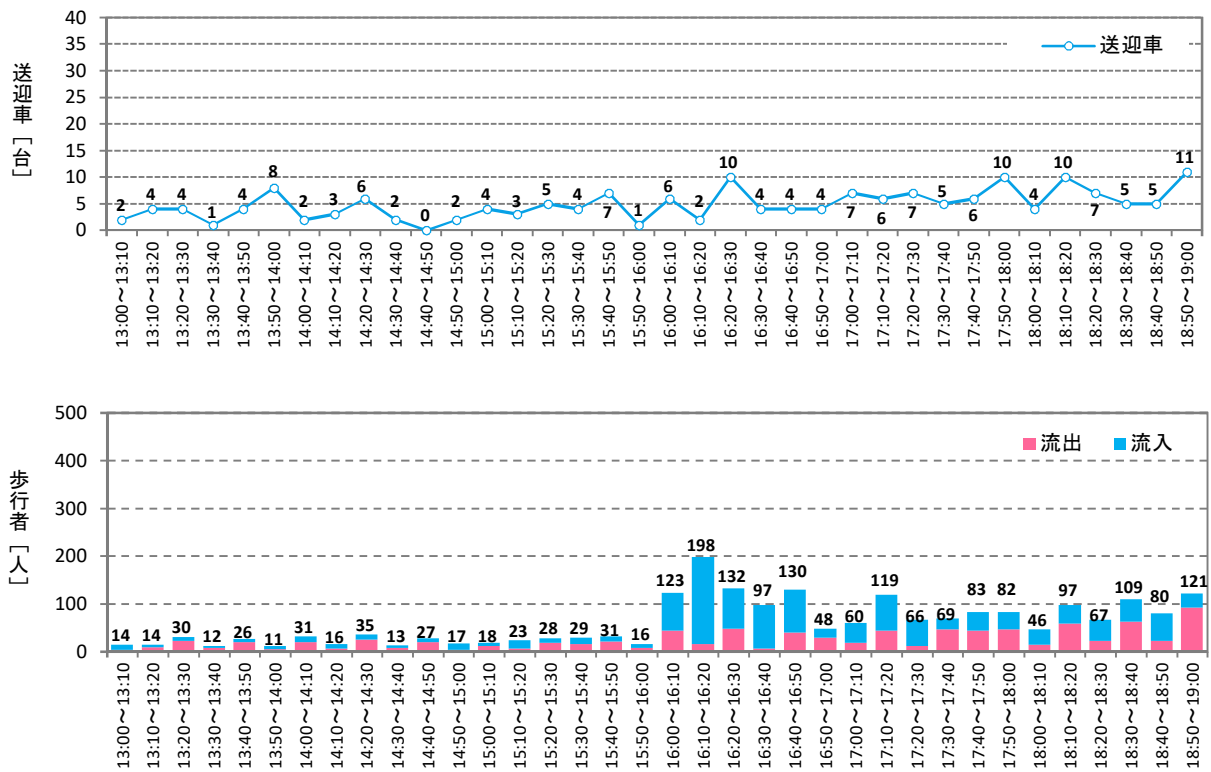
出典：令和2年本庄駅北口周辺交通量調査

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、朝の混雑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見られます。また、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きたしています。

また、駅利用者の送迎車両が多いものの、送迎車両駐車場が駅舎から遠く、分かりづらいため、送迎車両が集中する時間帯では、多くの車両がロータリー内に待機し、他の車両の通行を妨げる状況が生じています。

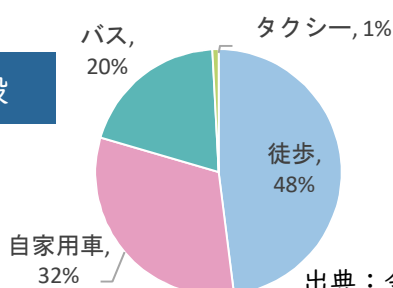


通学の様子（朝日通り）



送迎車両で混雑するロータリー

駅利用者の交通手段



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、送迎車両が混雑するロータリー

- ・歩行者が通り抜ける細い路地

- ・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

- ・老朽化した公衆トイレ

- ・分かりにくい送迎車両駐車場

- ・歩行者と車両が錯そう

- ・バスを待つ学生で混雑

- 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。

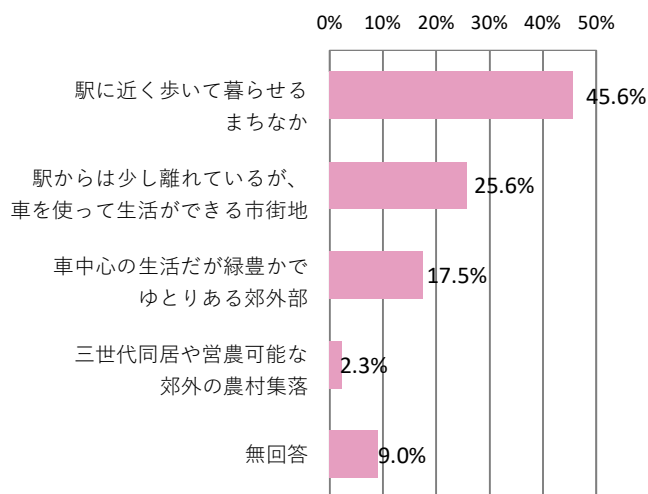
- 駅周辺は寂しい・暗い
- 照明が少なく、夜間暗いと感じる
- 朝夕ピーク時に混雑していて利用しにくい
- 送迎車の待機場を充実して欲しい



駅前周辺における住み替えニーズと問題点

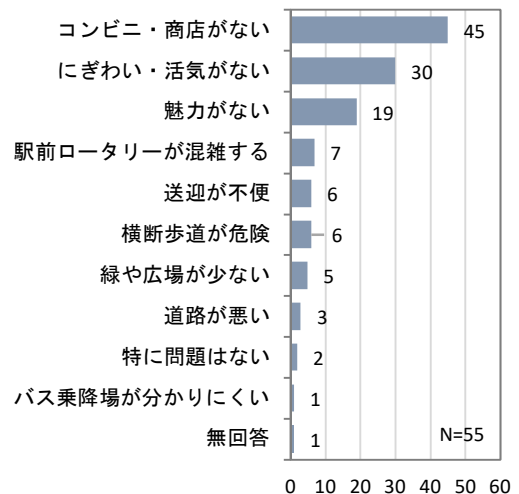
市内で住み替えるなら「駅に近く歩いて暮らせる場所が良い」との回答が約 46%あり、駅に近いことを重視している人が多くみられます。一方、現在の本庄駅については、コンビニエンスストアや商店等の立ち寄れる施設がないことやにぎわいを感じないとの意見が多く、駅前としてのポテンシャルを活かした居住促進やにぎわいの創出を図っていくことが重要です。

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



【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・通学による混雑時においても、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

若い世代の中には、駅の近くに住むことを望む声が多いことから、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

子育て世代の暮らしや若者の学びを支援し、新たな交流を生み出す機能の導入を図ります。



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

- ✓ 朝夕に送迎車両で混雑する状況を解消するため、待機場所を十分に確保するとともに、使いやすく、分かりやすい場所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を誘導するため、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屋根等の整備により、年齢や障害の有無に関わらず、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、居住地としての需要も高い駅前が、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。

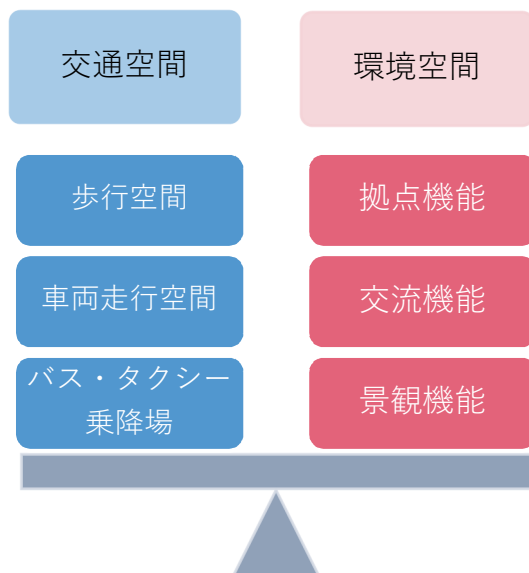


駅前広場に求められる機能

駅前広場に必要機能は大きく二つに分けられます。

一つ目の「交通空間」は、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。二つ目は「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、さらに防災機能等を加えることもあります。

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。



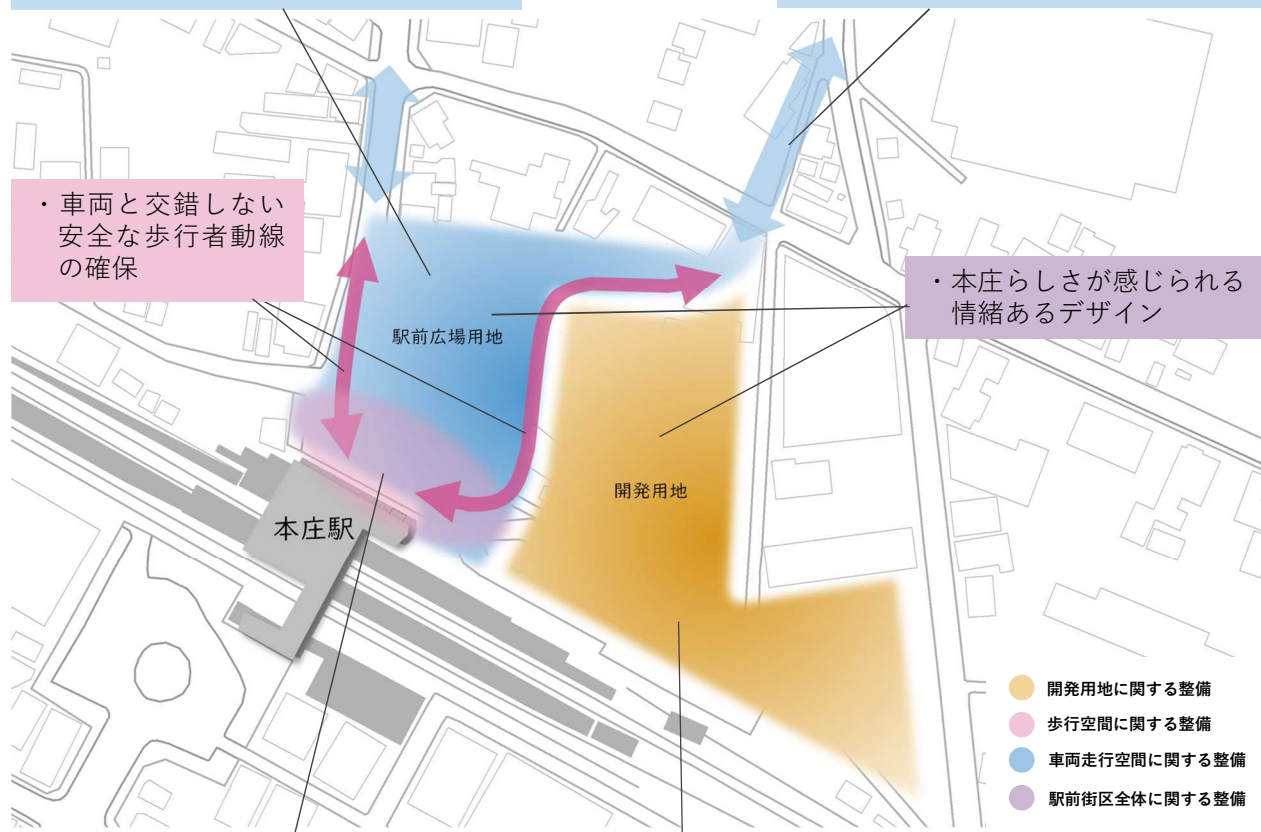
駅前街区の整備イメージ

- ・車両交通を整え、分かりやすい送迎車待機場所を確保

- ・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・公共開発が可能な広い用地を確保

- ・駅前である利便性を活かした「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1万人と設定しました。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】

上記で設定した本庄駅北口の利用者数から「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要望を考慮し、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。

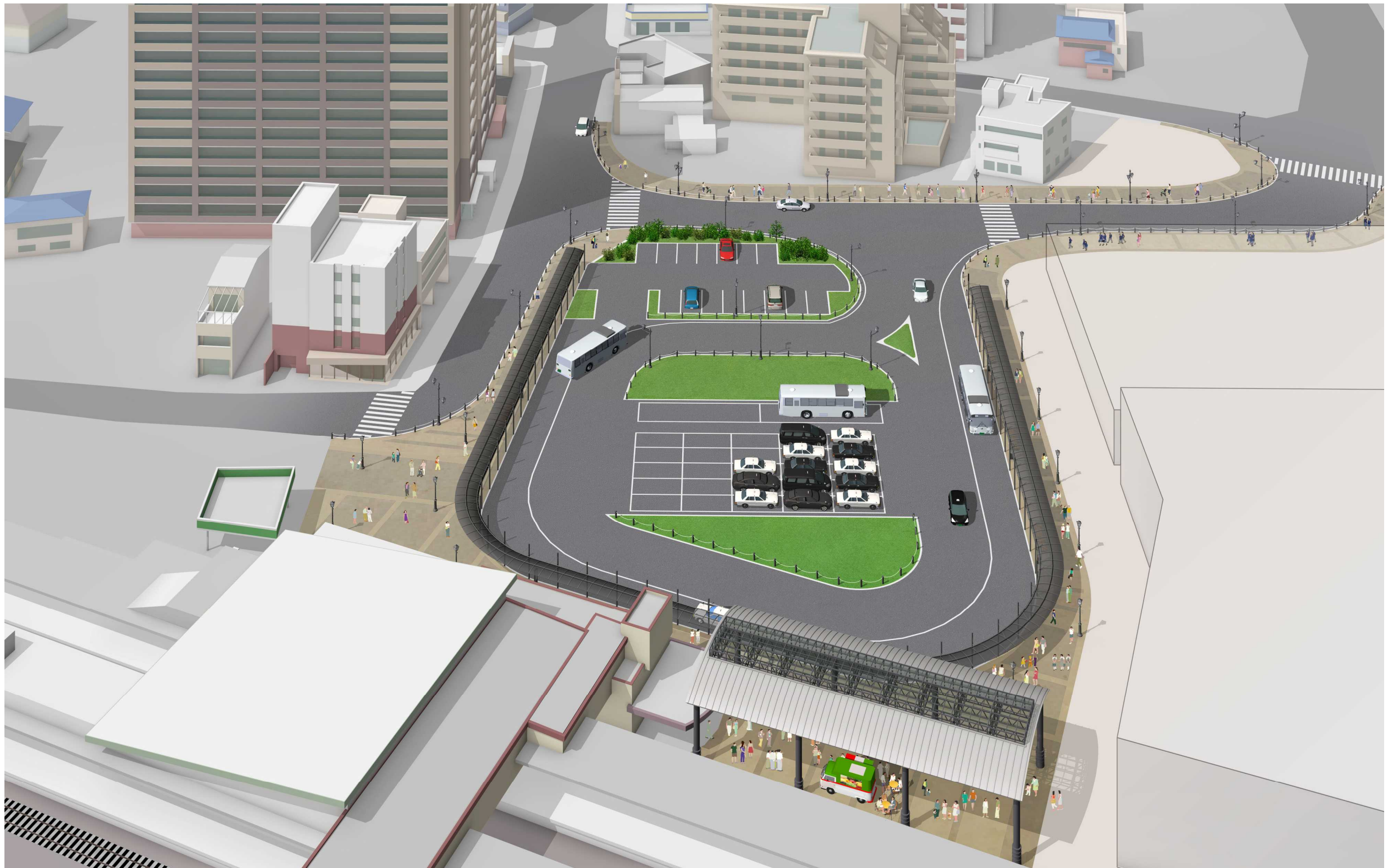
○乗降・待機場所に関する方針

- ✓ バスやタクシー用とは別に、一般車の乗降場所として、身体障害者が乗降する場所を確保します。
- ✓ タクシーの待機場所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。
- ✓ 一般送迎車用の待機場所は、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面積を確保します。

○車両動線に関する方針

- ✓ 駅前広場への出入りは本庄停車場線を主としますが、朝日通り（本庄郵便局側）から開発用地への出入り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、バスやタクシーなどの公共交通機関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本庄停車場線と朝日通りを結ぶ新規道路に限定します。

《整備イメージ》



※本図は整備イメージであり、今後の詳細設計や関係機関との協議等により変更となる場合があります。

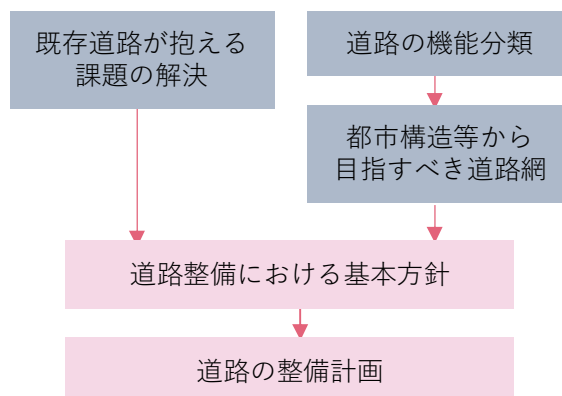
第3章 道路の整備方針



■基本方針及び整備計画の考え方

道路整備の基本方針や整備計画の検討にあたっては、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を踏まえ、本地区としてあるべき道路構造（道路の機能分類）を検証し、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。

整備方針の検討手順



1

整備の必要性

道路の整備について



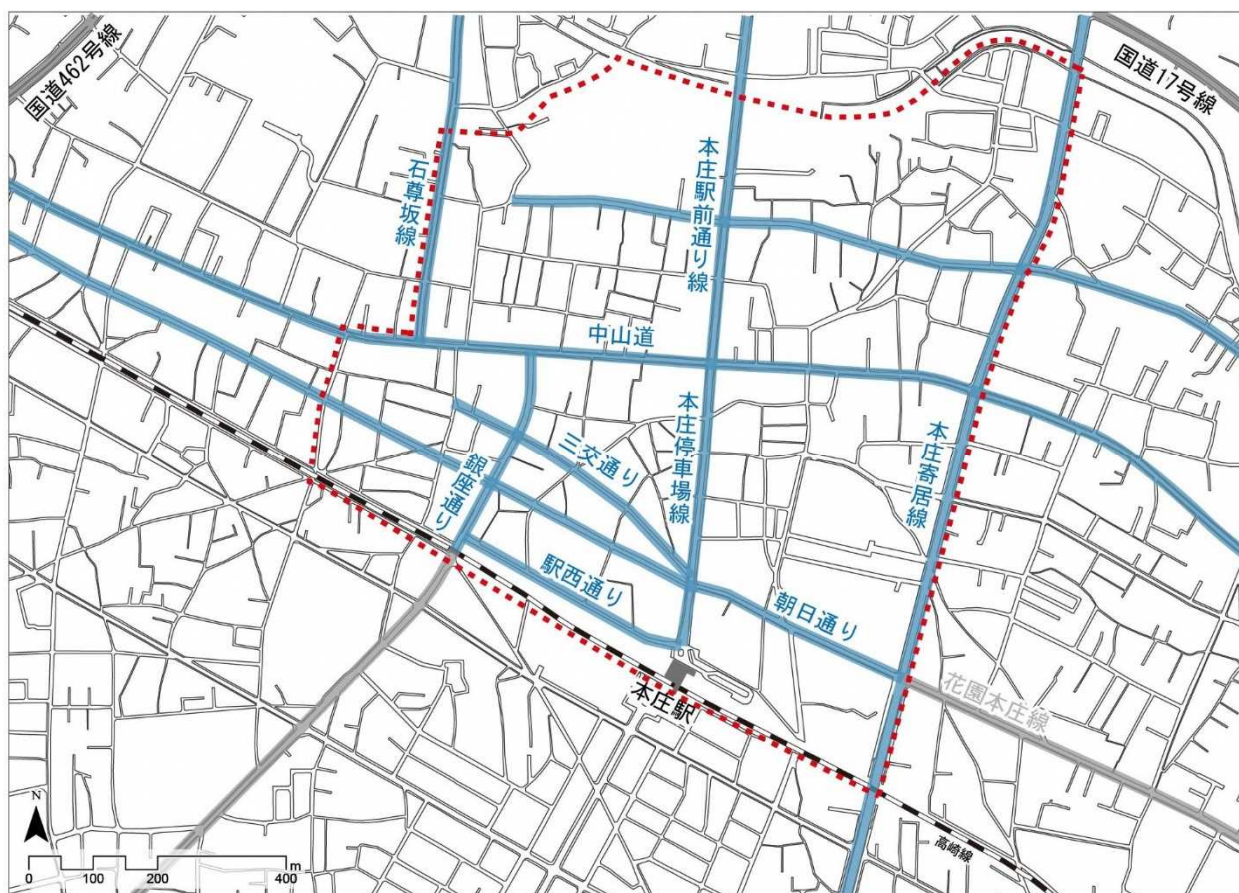
本地区においては、東西の幹線軸※として中山道、本庄駅へとつながる道路で南北の幹線軸として本庄停車場線・本庄駅前通り線が、それぞれ地区内外を結ぶ広域的な交通を支えています。

前章の駅前街区整備による交通の流れや量の変化への対応、歩行者の安全性と車両走行性の両立に向けた道路ネットワークの強化を図っていくことが必要です。



本計画による道路整備は、人と車両が共存する、居心地が良く安全で快適なまちなかの形成と、狭あい道路の解消等による土地の流動化の促進によって、未来の暮らしやすさの実現を目指します。

本地区内の主要道路



2

現状と課題

道路整備で解決すべき課題

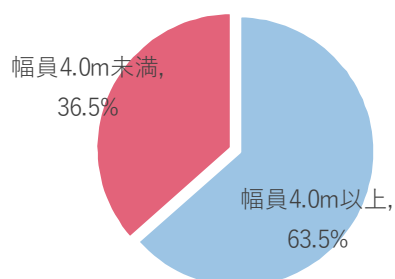


本地区内において、幅員 4 m 未満の狭い道路が全体の約 4 割を占めています。このような道路は緊急時や災害時のみならず、日常生活においても、安全な通行の妨げになることがあります。また、沿道の建物を更新する際の支障となり、空き家や空き地の増加、人口減少を招くなど、本地区全体の大きな課題となっています。



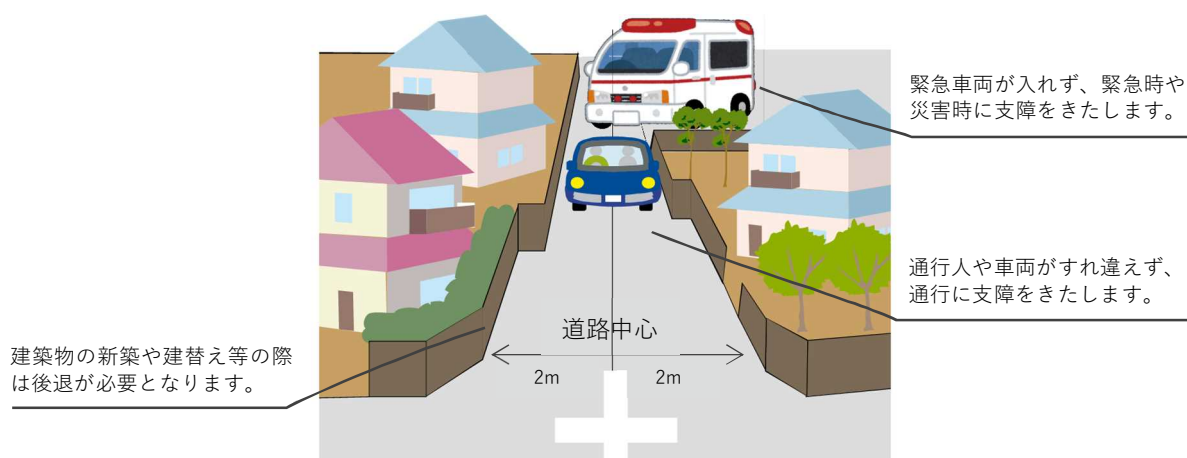
幅員の狭い道路

道路幅員別の割合

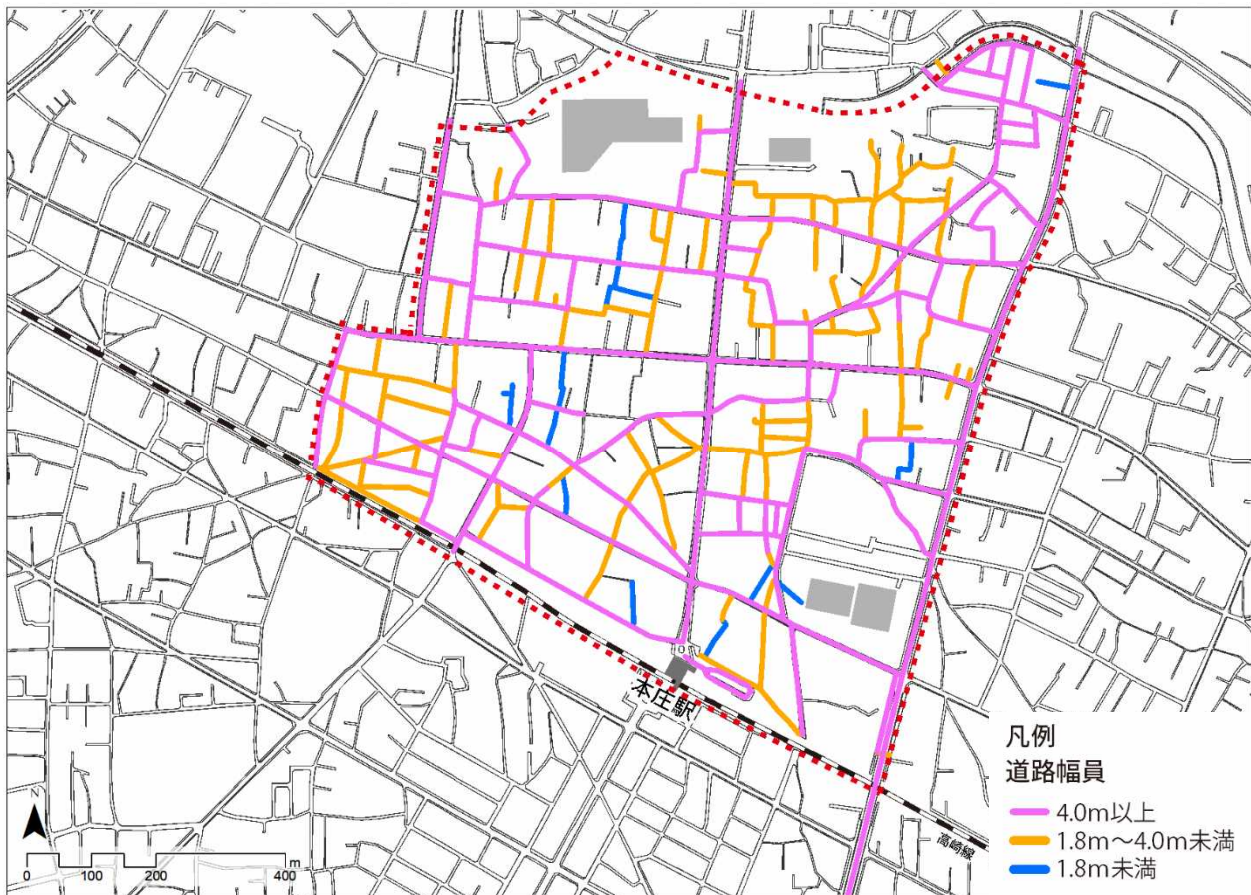


狭い道路沿いの建築物を更新する際は…？

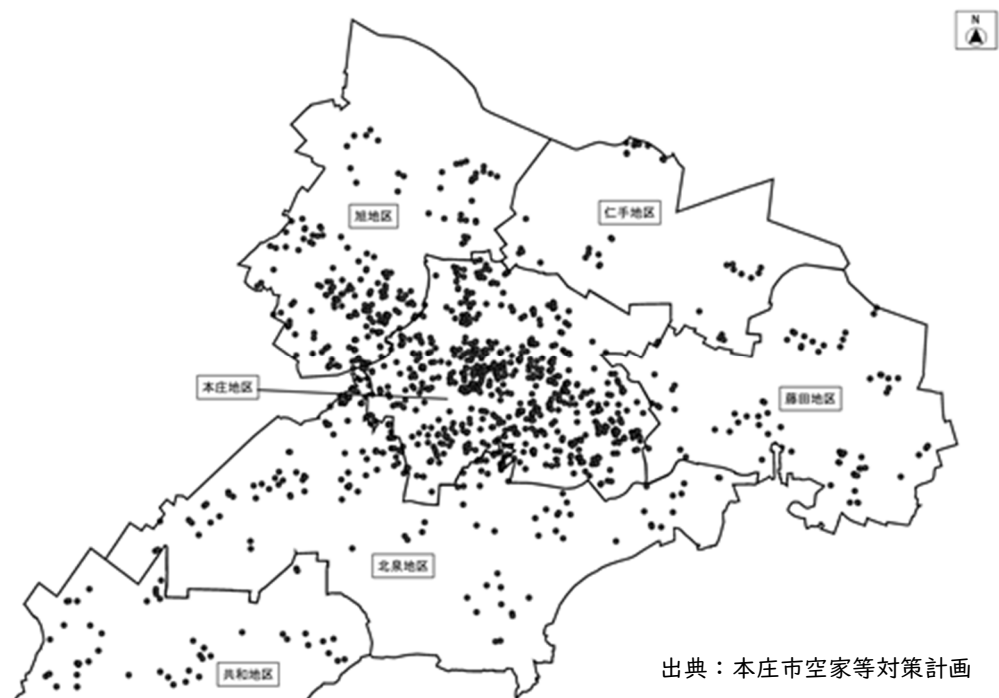
建築基準法では、建築物は幅員 4m 以上の道路に接している必要があると規定しています。ただし、同法による基準時以前から建築物が建ち並び、特定行政庁が指定した幅員 4m 未満の道路を「2 項道路（建築基準法第 42 条第 2 項道路）」と呼び、同法が規定する「道路」とみなしています。この「2 項道路」に接している建築物を更新する場合は、接する道路の中心線から 2 m 後退させる必要があります。また、幅員が 1.8m 未満の道等、この「2 項道路」に指定されていない場合、原則、建築物の更新はできません。



道路幅員の状況

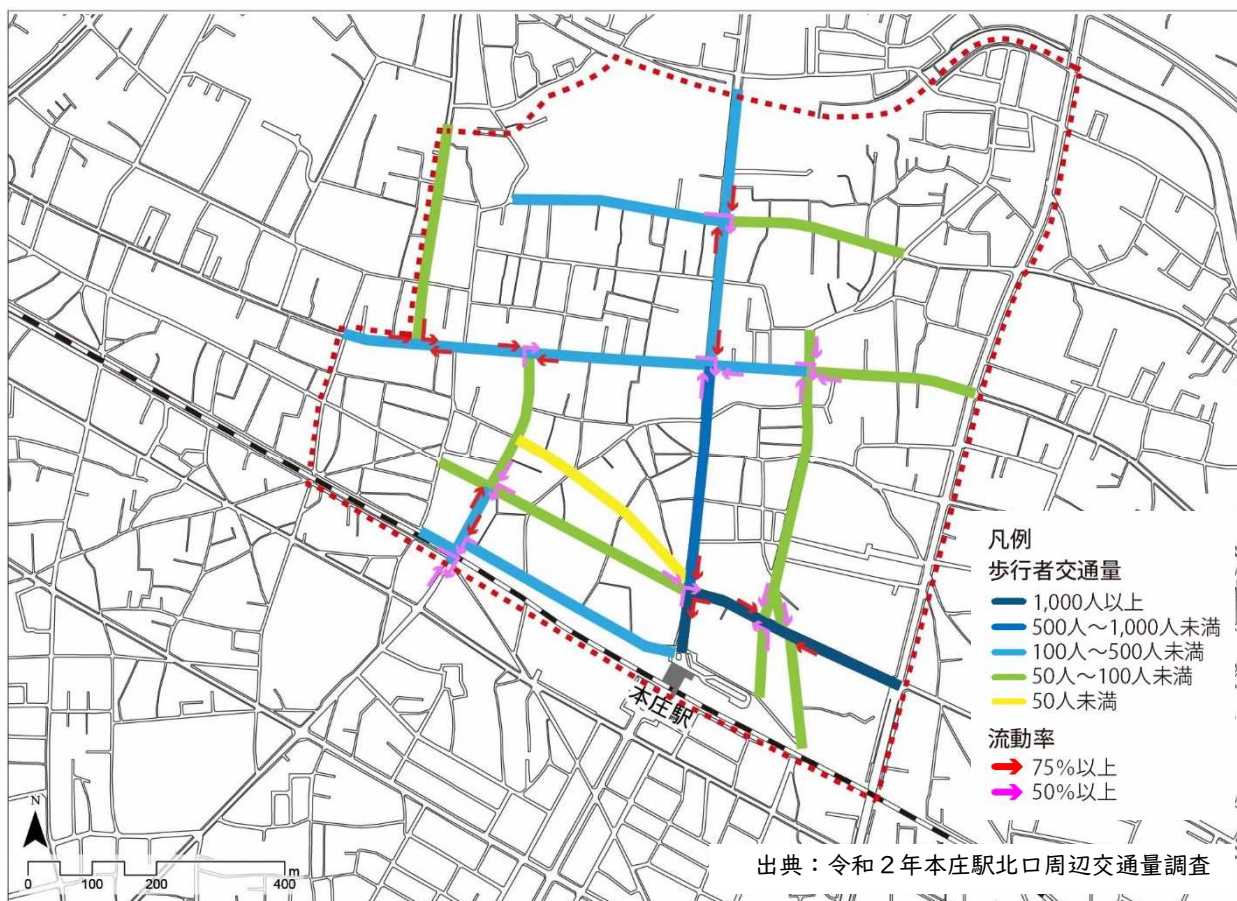


空き家の分布（平成 30 年調査結果）



本地区内の歩行者交通量は、駅を中心とした流動が多く、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、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。駅からはにほんプラザを結ぶ駅西通りは、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ていることが課題です。また、三交通りは昔ながらの雰囲気が残る通りですが、空き家や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



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道路の機能を評価・分類するとともに、整備の必要性を検証しました。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を指標として、道路ごとに評価・分析しています。

■現状の自動車交通処理の特性

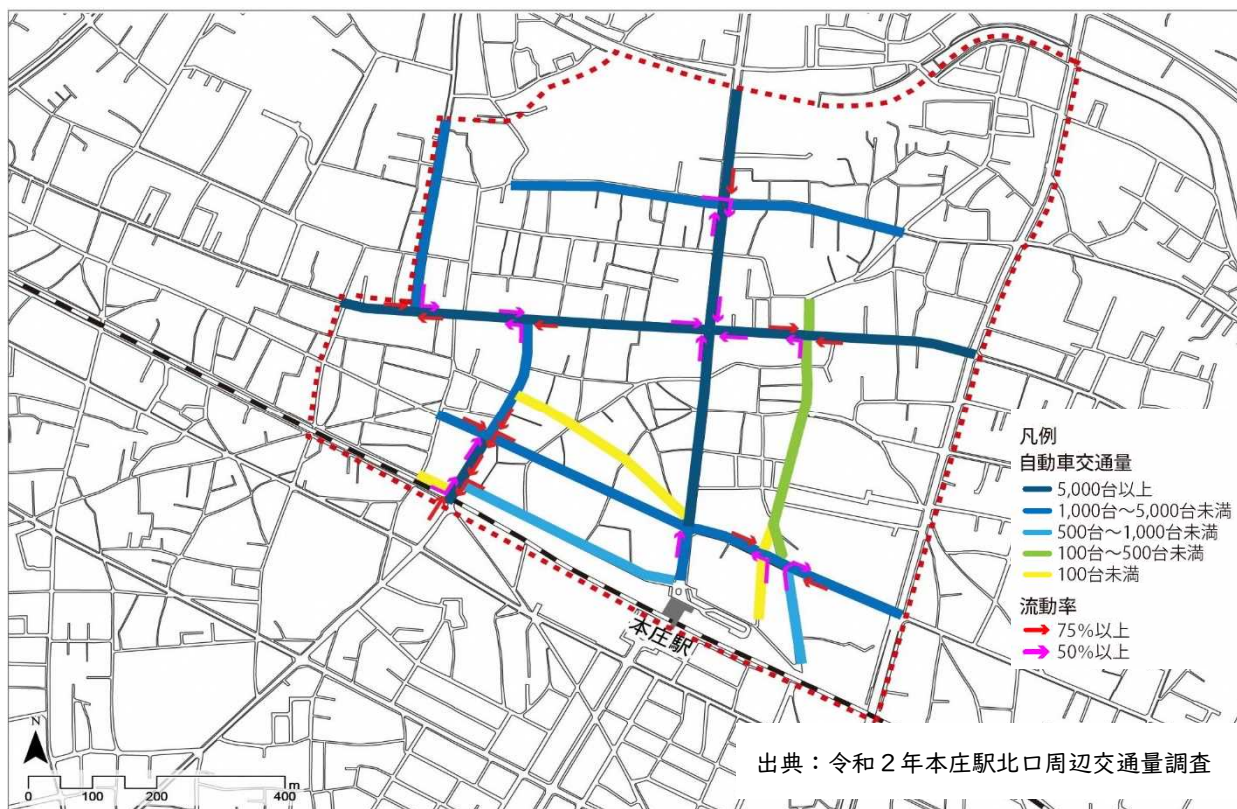
【通過交通※の状況】

- ✓ 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。

【道路のつながり（自動車交通による相互接続性）】

- ✓ 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

本地区内の道路構造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”に分類しています。

□ 既存道路

都市間幹線軸

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、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ているため、自動車の通行だけではなく、歩車分離※による、歩行者と車両のそれぞれの安全性や利便性を確保した空間形成を図る道路とします。



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いため、快適性に配慮すべき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ており、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。



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

幹線軸と各戸口をつなぐ、地域住民が日常的に利用している道路です。このため、通過車両の流入を最小限に抑え、歩行者や自転車の安全性を重視すべき道路とします。



□ 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幹線軸と新たに位置づけることで、道路ネットワークとしての機能強化を図ります。

都市内幹線軸

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

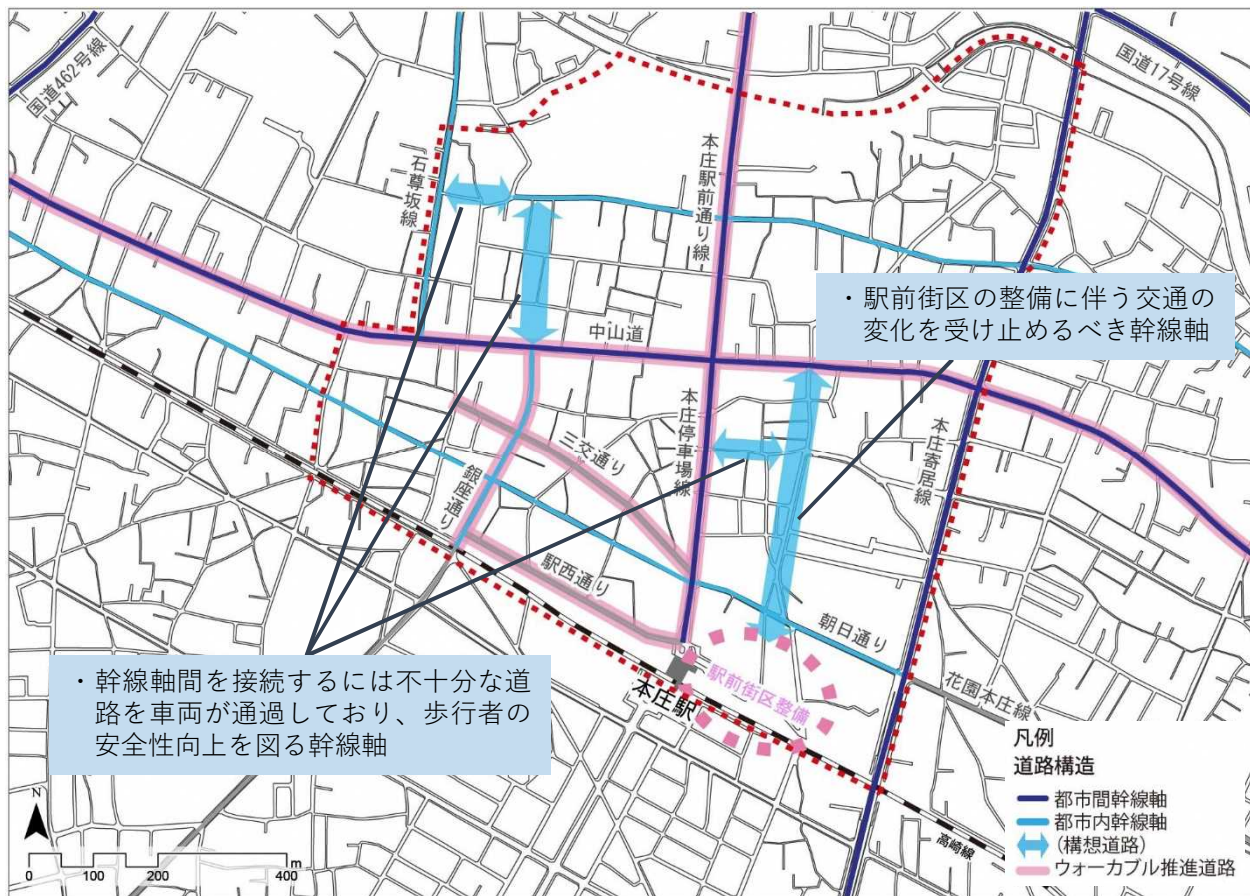
世界では、多くの都市で、街路※空間を車中心から“ひと中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、くつろぐなど多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取り組みが進められています。この動きを受け、国内でも街路空間の再構築・利活用に関する様々な事業が取り組まれています。



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などの交流拠点が立地していることを活かし、歩行者の回遊性を生み、人々が集い・交流する空間形成を図る道路とします。

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、昔ながらのまちなみから電柱がなくなること、新たな魅力が生まれ、地域の活性化につながります。

中山道の沿道には、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



【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」。

古き良きまちなみを活かしつつ、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により、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交通量の変化を想定し、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中には、本地区内に残る趣きの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。本庄駅やはにぼんプラザ等の拠点をつなぎ、道路を交流の軸として活用するための手法を検討します。

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様式が根強い一方で、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、車両と歩行者が多く利用する道路における両者の安全性の共存を図ります。

3

古き良きまちな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

狭あい道路の中には、安全で良好な住環境の形成の支障となり、空き家等の増加や人口の減少を招くものも含まれます。本地区の特徴である、昔ながらの雰囲気を残すまちなみとして活かしながら、特に課題の多い地区では、安全性の向上と土地の流動化を促します。



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



I

地区内を結ぶ道路ネットワークの強化に向けて

方針Ⅰ－Ⅰ 新たな幹線軸としての機能強化

- ✓ 駅前街区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、朝夕の混雑時でもゆとりある通学路となる歩行空間を形成します。
- ✓ 駅前街区開発に伴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Ⅰ－Ⅱ 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カブルなまちづくりに向けて

方針Ⅱ－Ⅰ 新たな滞留や交流を生む歩行空間の整備

- ✓ 駅西通りでは、駅前広場と合わせた舗装や沿道照明等の美装化※を図ることで、一体感のある駅周辺を形成し、駅やはにぼんプラザを利用する人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、地域に根差した活用方法となるよう配慮します。

方針Ⅱ－Ⅱ 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、歴史的なまちなみが残る道路です。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（通称：ほこみち）」制度が開始されました。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した。



出典：国土交通省道路局令和3年2月12日記者発表資料

3 古き良きまちなみを活かしたまちの更新に向けて

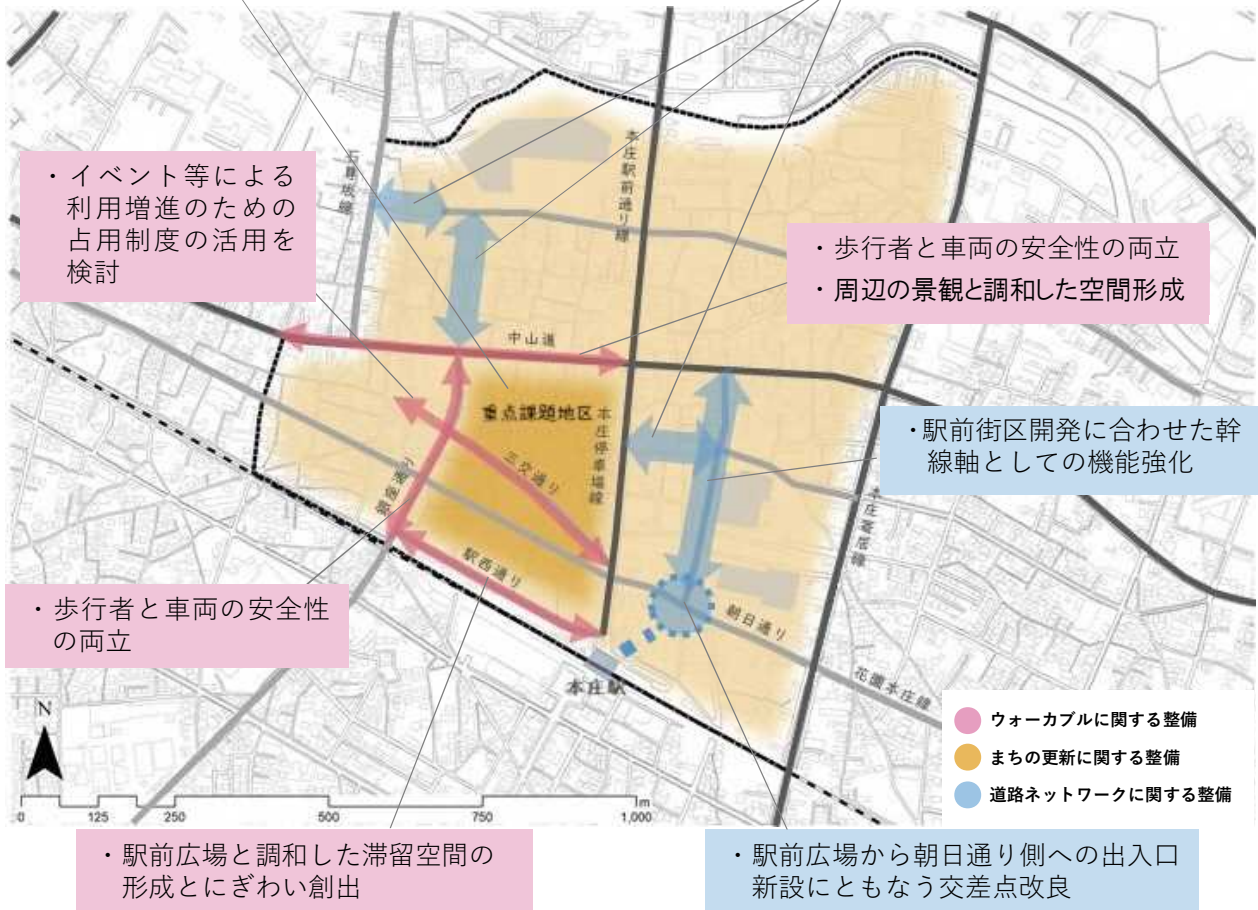
方針3-1 狭あい道路の解消による安全性向上と土地の流動化促進

- ✓ 地域住民の安全で良好な住環境の障害となっている狭あい道路は、改善の必要があります。その一方、本地区内の狭あい道路の中には、風情ある路地として、昔ながらの雰囲気を形成するものも含まれます。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。
- ✓ 特に土地の流動化が停滞している地区を重点課題地区と位置づけ、短期的な改善に向けた支援制度の適用等を検討します。なお、具体的な手法等については、既存の支援制度も含め、庁内での調整や検討を進めていきます。
- ✓ 古き良きまちな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)
- ・古き良きまちな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



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

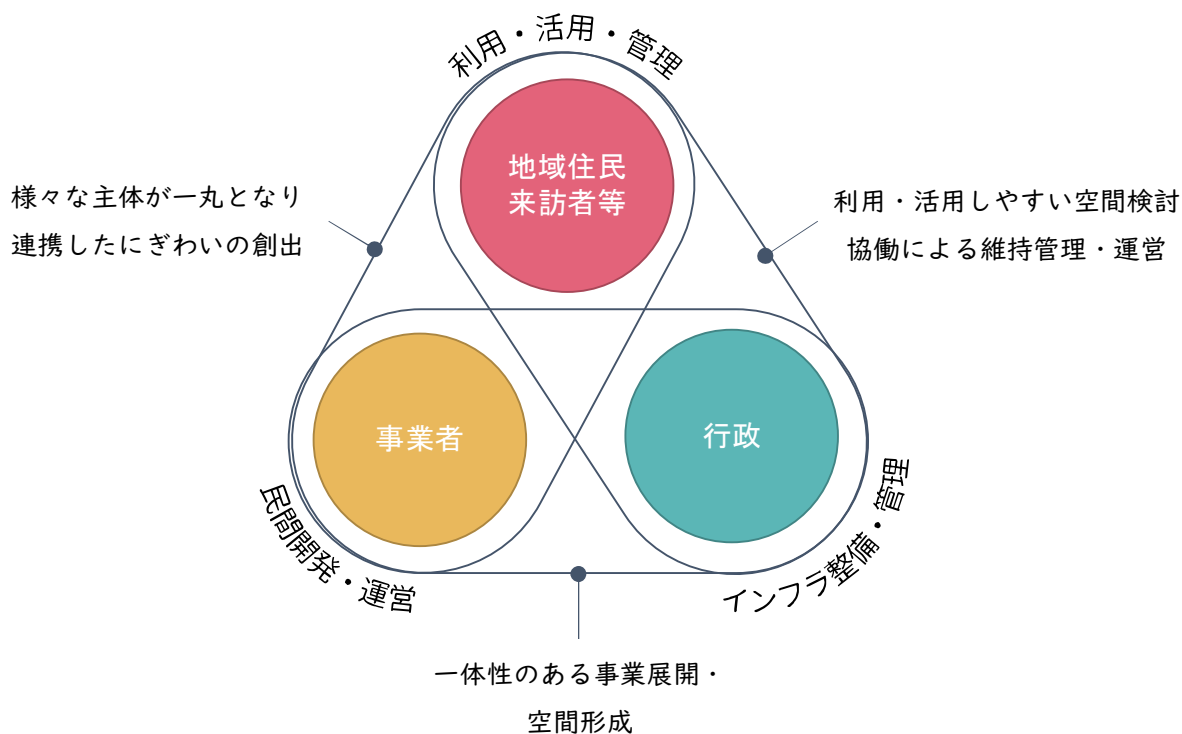


本計画の実現に向けては、駅前広場や道路の整備等のハード事業による基盤づくりを行政主体で行った上で、地域住民や来訪者、事業者、NPO 等が主体的、持続的に活用していける事業として進めていくことが重要です。

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



【事業推進スケジュール】

本計画のうち、暮らしやすさ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道路を優先的に具体化、事業化を図り、徐々にその他の道路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結ぶ 新たな幹線軸の整備	地元調整・警察協議 設計			交差点改良		経過観察 延伸改良検討	延伸改良
	駅西通り 美装化・滞留空間の形成	事業化検討			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	事業化検討					制度運用	
	銀座通り 歩車共存に向けた改良	事業化検討			関係者・関係機関調整 設計		整備	
	中山道の無電柱化の促進				関係者・関係機関調整			
	大型商業施設の周辺に幹 線軸間を結ぶ道路の新設・ 拡幅	事業化検討			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	事業化検討			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。

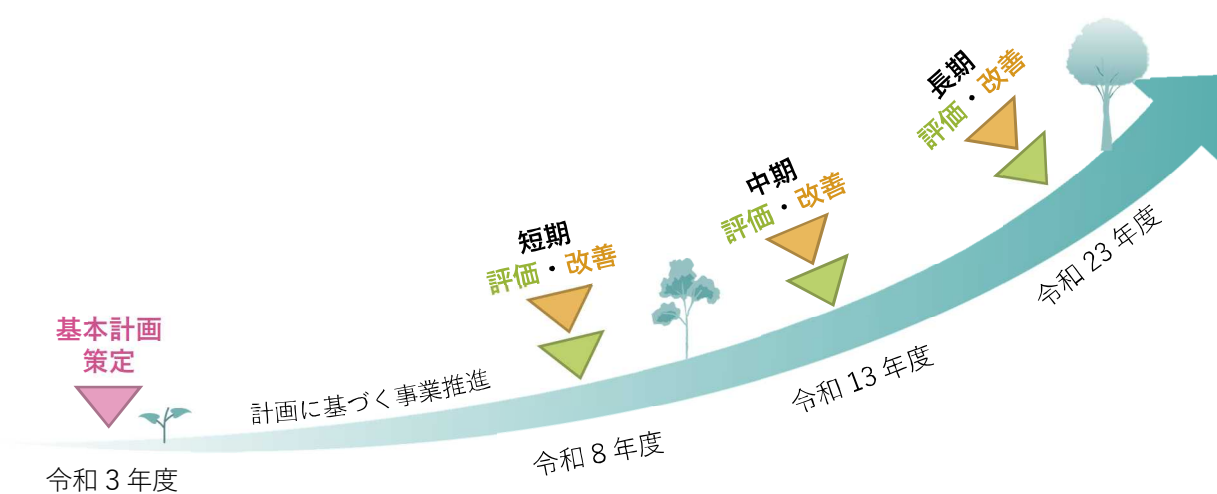
【進捗管理】

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





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、本計画における以下の項目に寄与する取組みの積極的な推進を図っていきます。

開発目標	ターゲットと本計画における取組み
 3 すべての人に健康と福祉を	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 3.6：世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。 ⇒駅前広場整備における歩行者と車両動線の錯そう解消 ⇒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
 4 質の高い教育をみんなに	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 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、全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。 ⇒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
 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	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 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。 ⇒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
 8 働きがいも経済成長も	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 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 ⇒開発用地における民間開発の誘導、雇用機会の創出

開発目標	ターゲットと本計画における取組み
 11 住み続けられるまちづくりを	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 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。 ⇒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 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。 ⇒狭あい道路の解消による住宅更新、土地の流動化を促進 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。 ⇒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 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。 ⇒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



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



資料編

資料 1：本計画の策定経緯

資料 2：駅前街区や道路の現況

資料 3：上位関連計画

資料 4：市民ワークショップ

資料 5：駅前広場の交通処理機能に関する規模算定

資料 6：用語解説



資料 1：本計画の策定経緯

本計画の策定にあたっては、庁内の若手職員 16 名を中心とした「プロジェクト会議」にて事業の方向性に関する議論を行いました。また、地域住民や商店主、高校生等に参加いただいた市民ワークショップを開催し、地域の現状や課題、目指すべき姿等について多くのご意見をいただきました。

計画の策定まで

■平成 31 年/令和元年度

令和元年	11 月	1 日	第 1 回 プロジェクト会議
	11 月	25 日	第 2 回 プロジェクト会議
	12 月	15 日	第 1 回 市民ワークショップ
	12 月	20 日	第 3 回 プロジェクト会議
令和 2 年	1 月	26 日	第 2 回 市民ワークショップ
	1 月	30 日	第 4 回 プロジェクト会議
	2 月	16 日	第 3 回 市民ワークショップ
	3 月	30 日	第 5 回 プロジェクト会議

■令和 2 年度

令和 2 年	5 月	20 日	第 6 回 プロジェクト会議
	7 月	13 日	第 7 回 プロジェクト会議
	8 月	20 日	第 8 回 プロジェクト会議（駅前広場部会・道路部会）
	11 月	13 日	本庄駅北口周辺交通量調査

■令和 3 年度

令和 3 年	4 月	14 日	第 9 回 プロジェクト会議（駅前広場部会）
	5 月	7 日	第 10 回 プロジェクト会議（道路部会）
	10 月	5 日	パブリックコメントの実施（11 月 4 日まで）
令和 4 年	1 月		計画策定

プロジェクト会議の開催概要

■第1回

令和元年 11月 1日 ・趣旨説明

■第2回

令和元年 11月 25日 ・データでみる本庄駅北口周辺地区の現状共有
・本庄駅北口周辺の強みや弱みに関する意見交換

■第3回

令和元年 12月 20日 ・道路や土地利用に関する現状共有
・人の流れや滞留空間に関する意見交換

■第4回

令和2年 1月 30日 ・将来像や取組内容に関する意見交換

■第5回

令和2年 3月 30日 ・計画の基本方針（たたき台）に関する意見交換

■第6回

令和2年 5月 20日 ・策定スケジュールの共有、部会の進め方の意見交換

■第7回

令和2年 7月 13日 ・計画の基本方針（素案）に関する意見交換

■第8回

（駅前広場部会・道路部会の同日開催）

令和2年 8月 20日 ■駅前広場部会
・駅前広場動線、機能配置に関する意見交換
■道路部会
・道路の機能分類、整備案に関する意見交換

■第9回

（駅前広場部会）

令和3年 4月 14日 ・駅前街区整備（案）に関する意見交換
・駅前広場の設えに関する意見交換

■第10回

（道路部会）

令和3年 5月 7日 ・交通量調査結果の共有
・道路の機能分類、整備方針（案）に関する意見交換
・狭あい道路の解消に関する意見交換

市民ワークショップの開催概要

■第1回

(会場：本庄市役所、参加者：35名)

令和元年 12月 15日

- ・趣旨説明
- ・データでみる本庄駅北口周辺地区の現状共有
- ・本庄駅北口周辺の強みや弱みに関する意見交換

■第2回

(会場：本庄市役所、参加者：28名)

令和2年 1月 26日

- ・道路や土地利用に関する現状共有
- ・人の流れや滞留空間に関する意見交換

■第3回

(会場：はにぼんプラザ、参加者：32名)

令和2年 2月 16日

- ・写真共有イベントの結果共有
(地域資源や課題箇所等の写真共有)
- ・将来像や取組内容に関する意見交換

※資料4に市民ワークショップの詳細を整理しています。

令和2年本庄駅北口周辺交通量調査の概要

■調査概要

調査年月日

調査内容

令和2年 11月 13日

- ・駅前広場利用実態調査
- ・交差点交通量調査
- ・旅行速度調査
- ・携帯電話データを活用したデータの補完

パブリックコメントの実施概要

■実施概要

意見等の募集期間

意見等の受付人数・件数

令和3年 10月 5日
～ 11月 4日

6人・49件

※「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を市のホームページに掲載しています。

資料 2：駅前街区や道路の現況

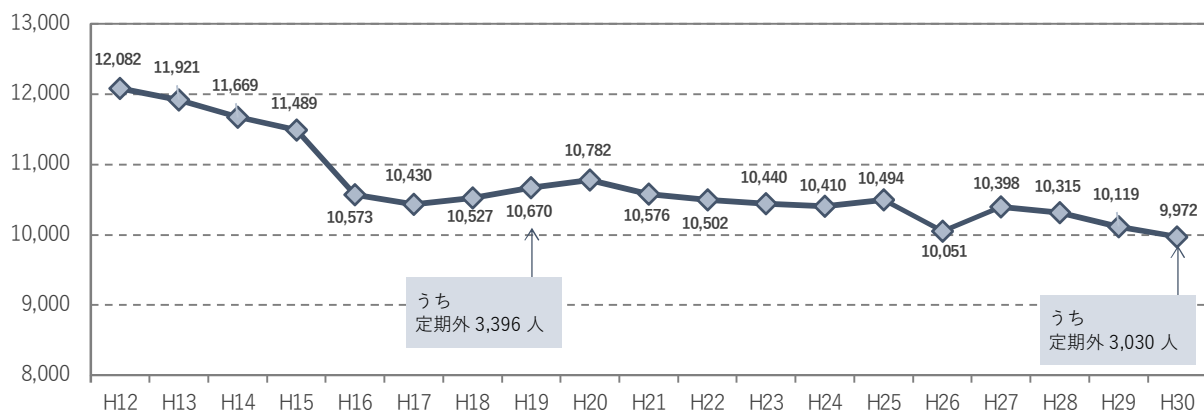
本計画の方針を検討するにあたっては、既往の統計データ等からみた都市の特性分析に加え、「令和 2 年本庄駅北口周辺交通量調査」の結果から駅前広場の利用実態や道路の流動特性を整理し、駅前街区の方針や道路の方針等で示している解決すべき課題を抽出しています。

I 駅前街区の現況

① 本庄駅の乗車人員の推移

本庄駅の乗車人員は、概ね 1 万人台で推移しながらも減少傾向にあり、平成 30 年には 9,972 人となっています。また、定期外人員（定期券を使用しない人数）においても、平成 19 年には 3,396 人であったのが、平成 30 年には 3,030 人となっており、通勤通学等の固定的な利用以外の来訪も減少していることがうかがえ、来訪目的・機会の創出が重要であると考えられます。

JR 本庄駅の乗車人員推移



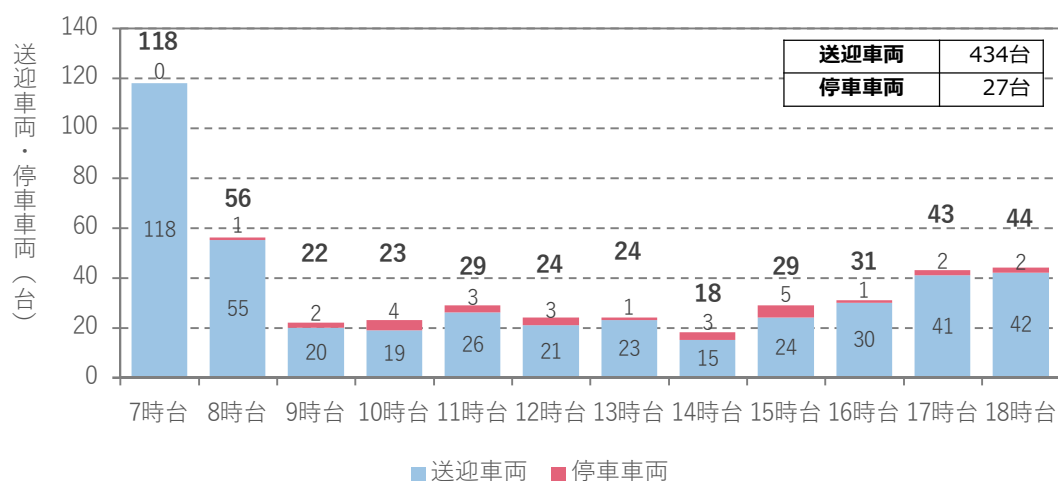
出典：JR 東日本 HP

② 駅前広場の利用実態（令和 2 年本庄駅北口周辺交通量調査結果）

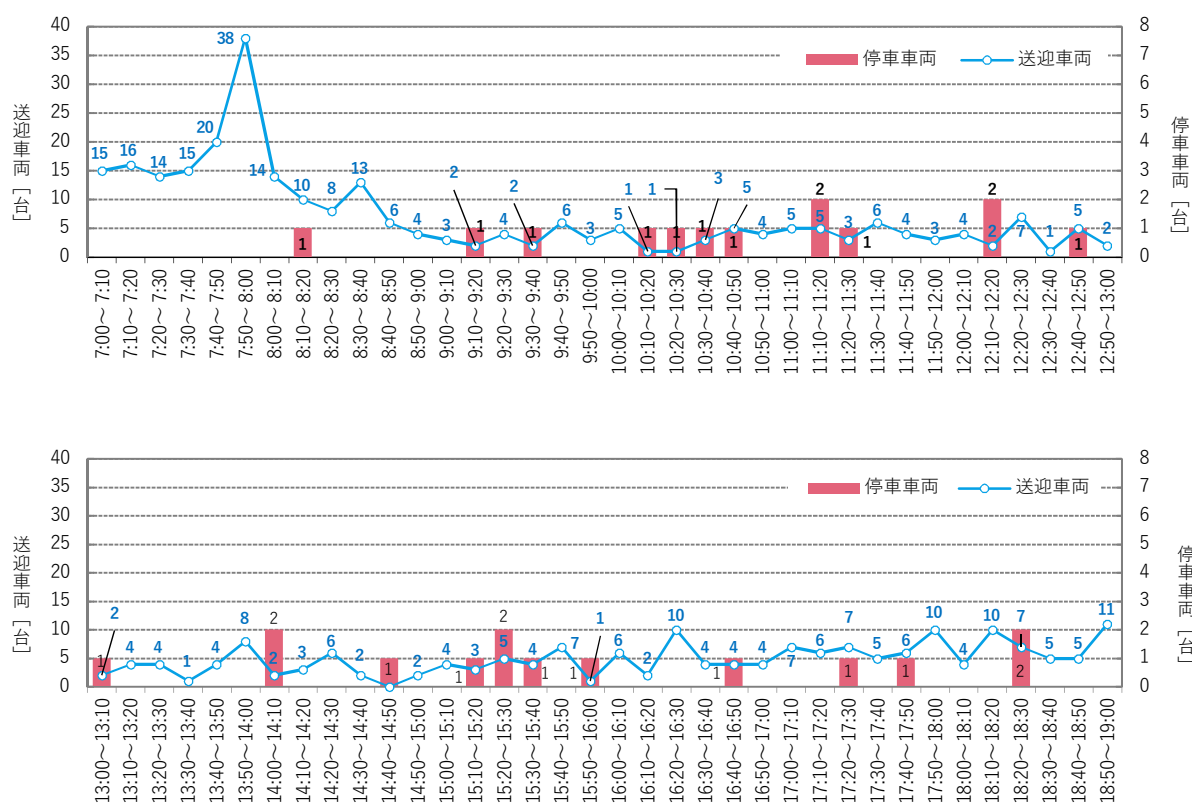
1) 一般車両

送迎車両や運転手の乗降を伴う停車車両の継続的な利用が見られ、特に朝の登校・出勤時間帯の利用が多く、7 時台が最も混雑しています。

時間帯別の送迎・停車車両台数



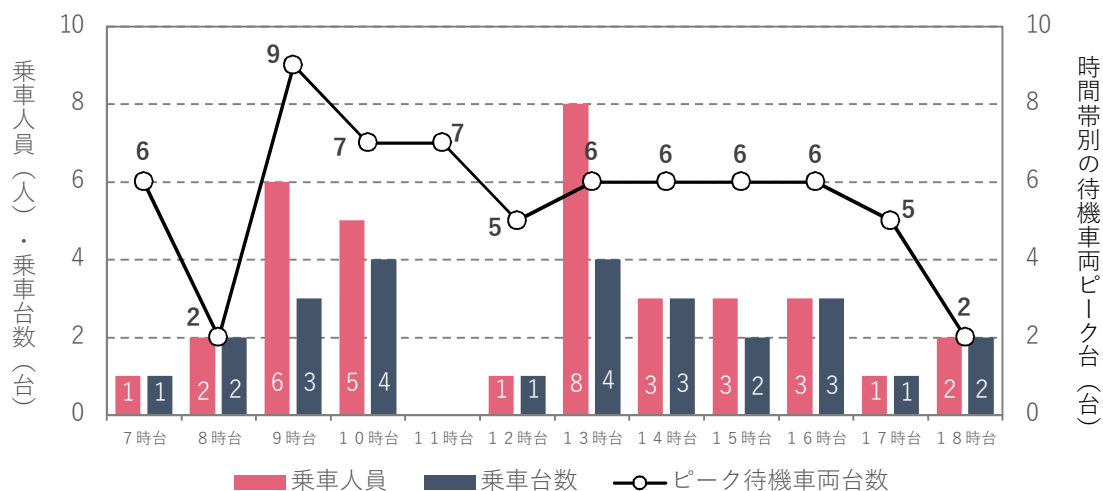
10 分ごとの送迎・停車車両台数



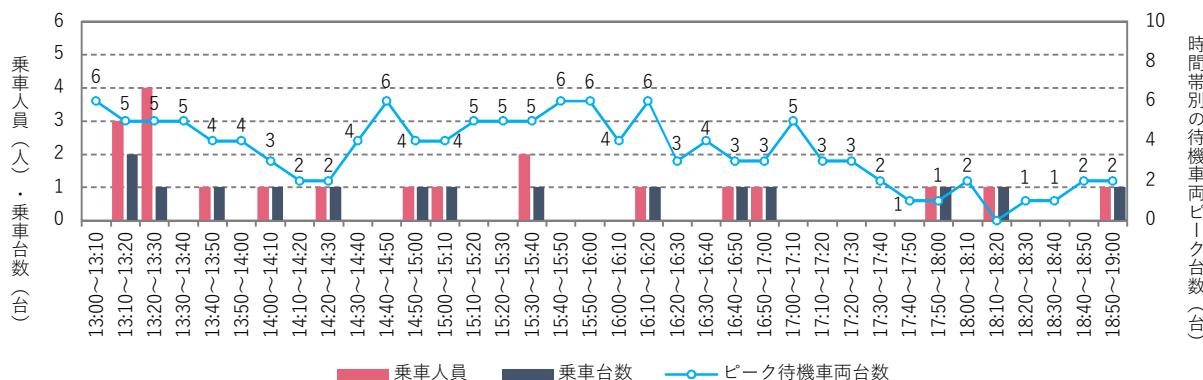
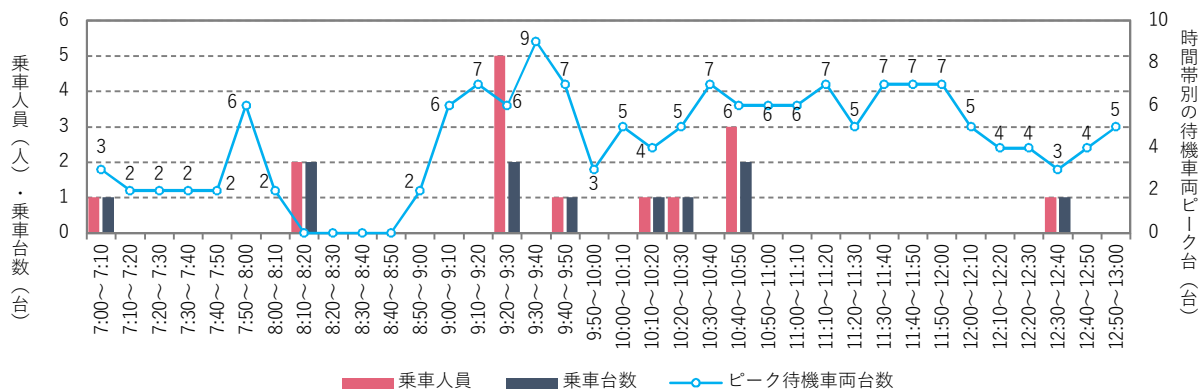
2) タクシー

調査時間中、断続的に利用されており、計 26 台に 35 人が乗車しています。また、常に数台のタクシーが待機している状況が見られます。

時間帯別のタクシー乗車人員・台数、待機車両ピーク台数



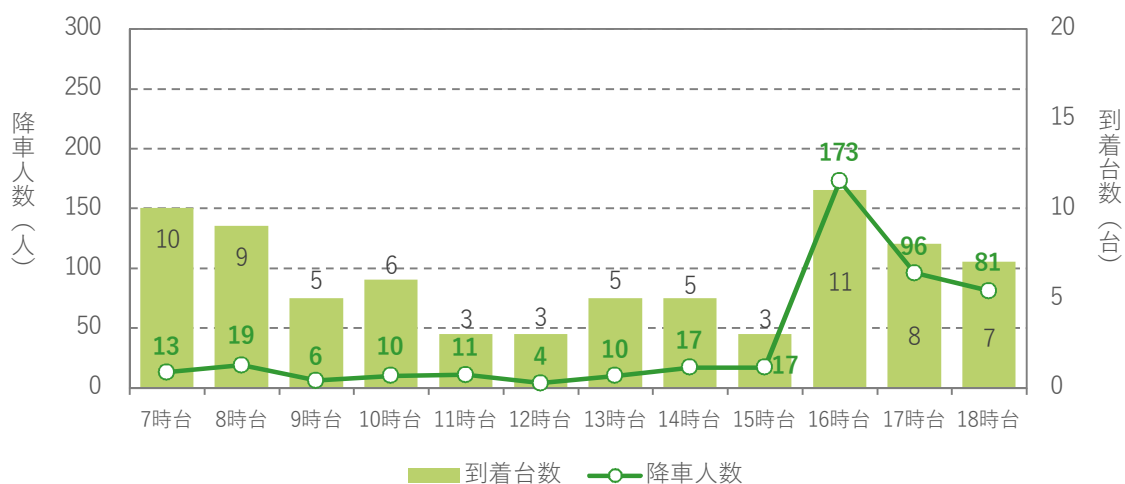
10 分ごとの乗車人員・台数、待機車両ピーク台数



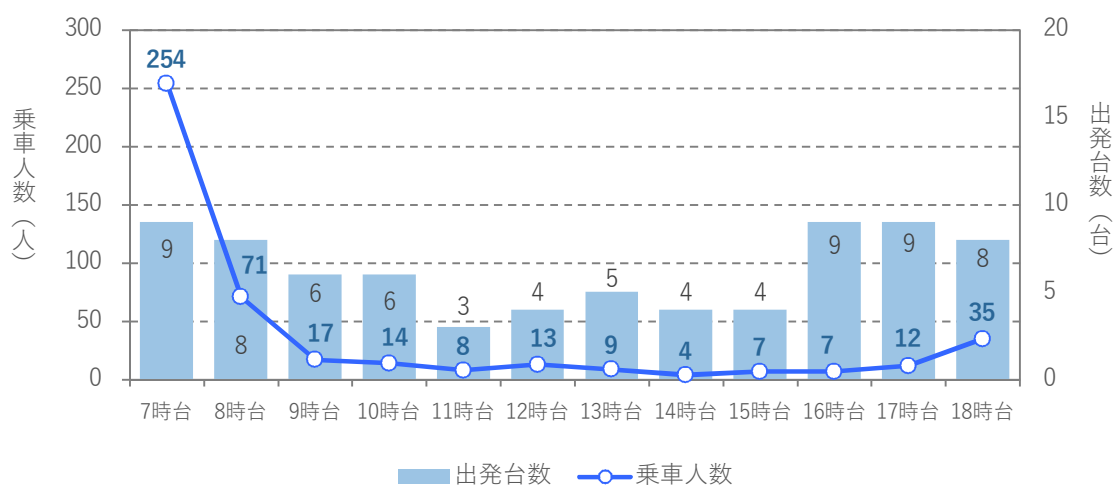
3) バス

路線バス及びスクールバス等の乗り入れは12時間で計75台、最も多い時間帯で4台/10分が発着しています。また、バス利用者は450人ほどおり、朝夕の登下校時間帯に混雑しています。

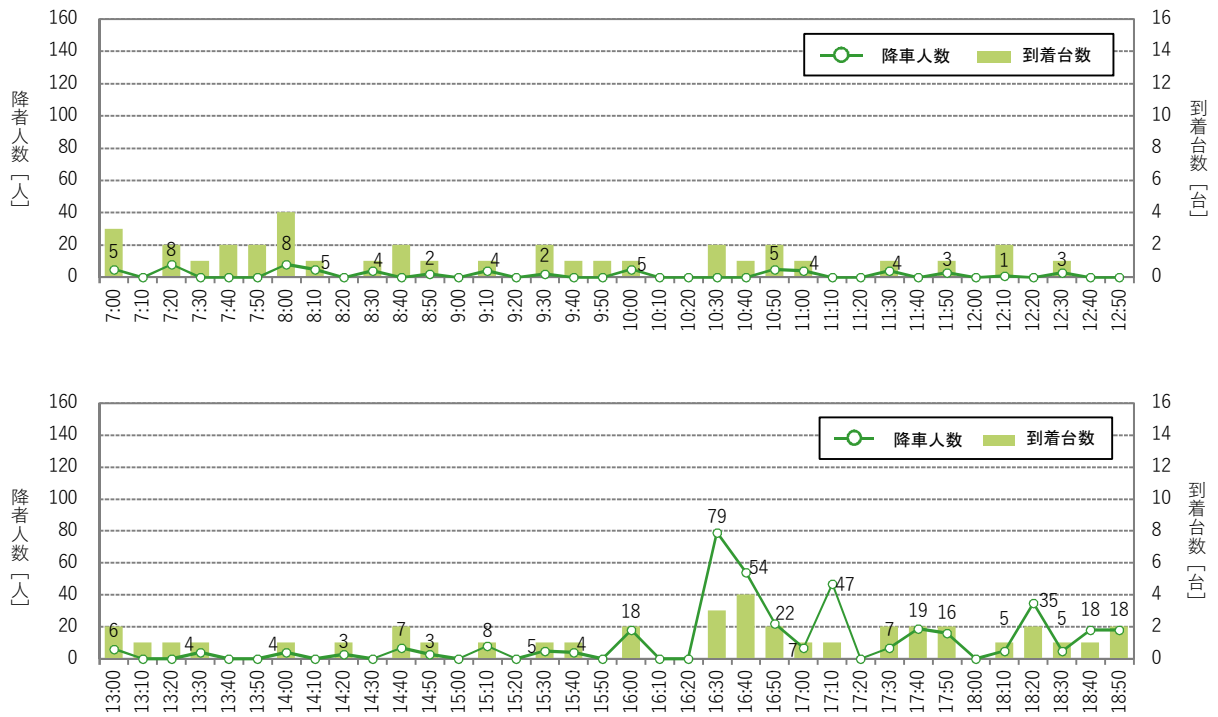
時間帯別のバス降車人数・到着台数



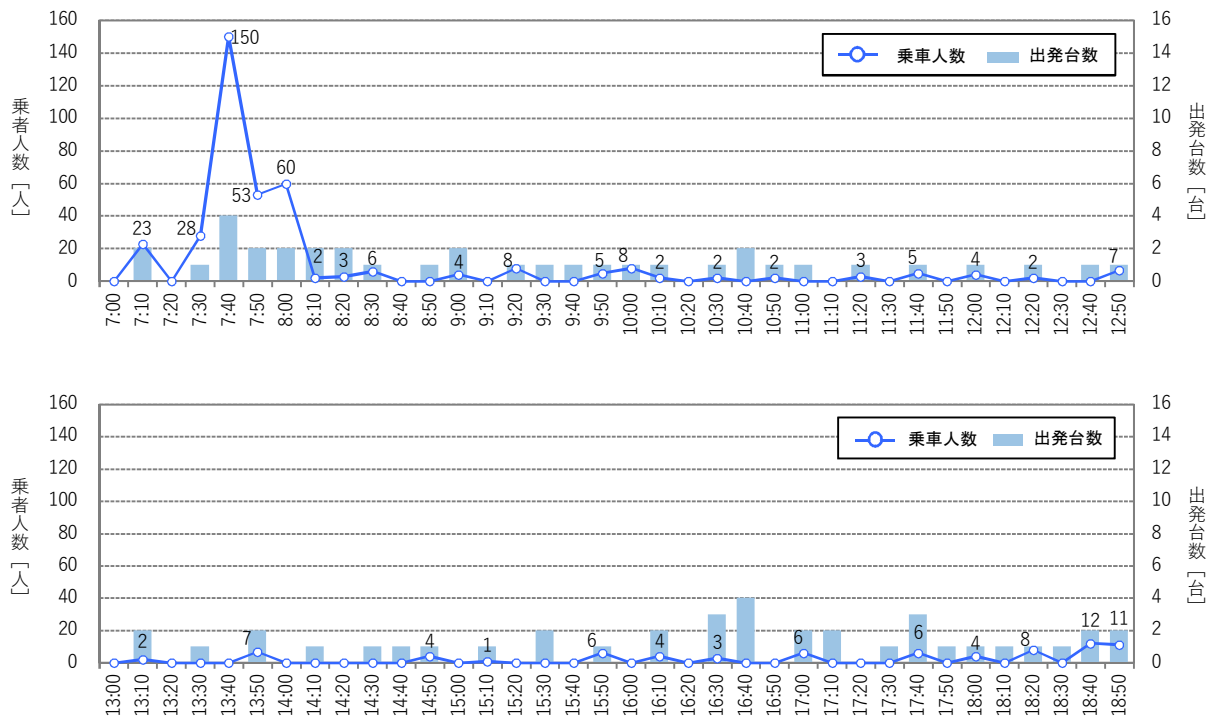
時間帯別のバス乗車人数・出発台数



10 分ごとのバス降車人数・到着台数



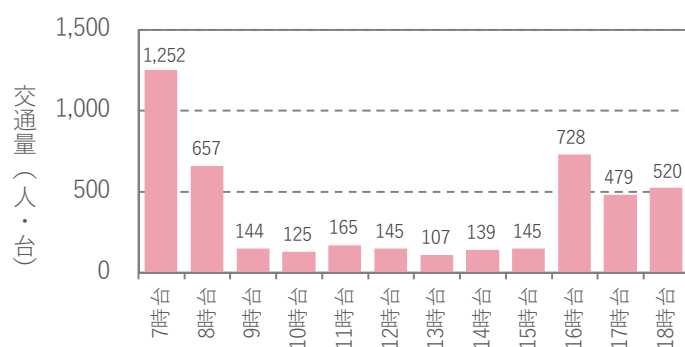
10 分ごとのバス乗車人数・出発台数



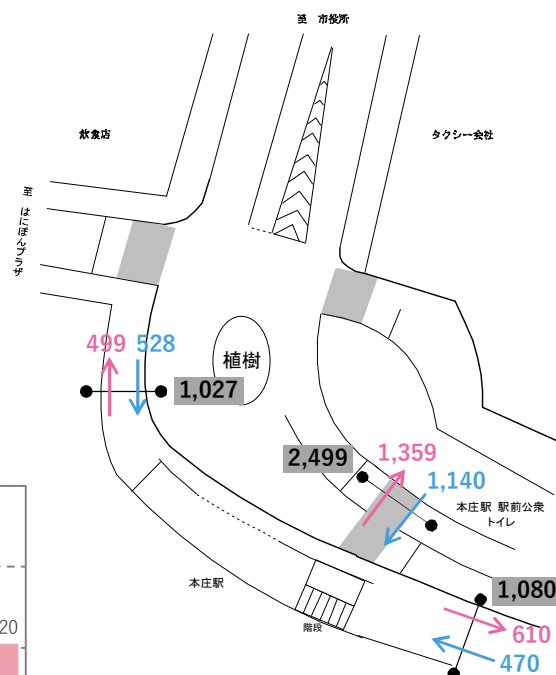
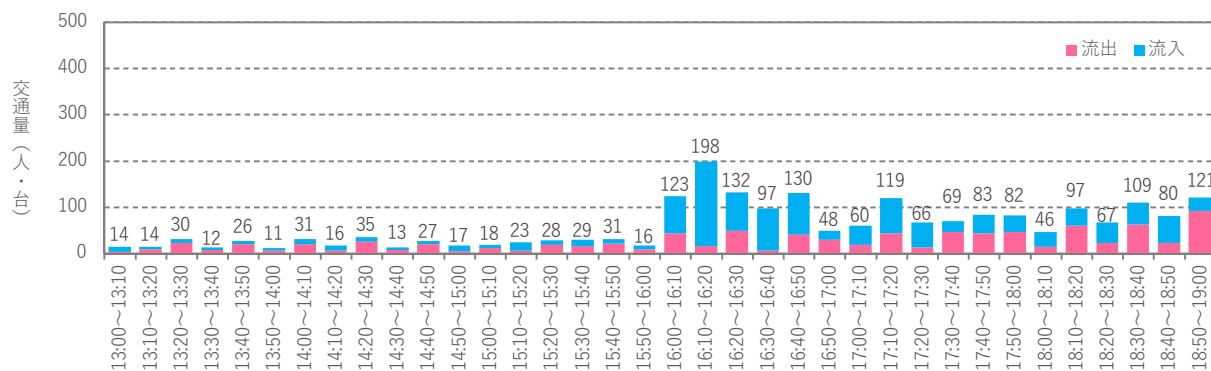
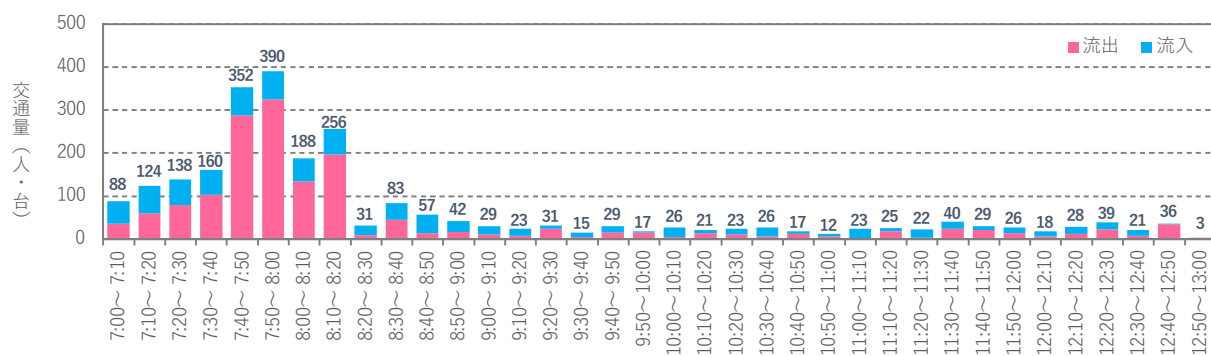
4) 歩行者

12時間の歩行者交通量は4,606人であり、7時台がピークで1,252人、特に7時50分からの10分間に最も集中(390人/10分)しています。また、駅舎への流入する歩行者の半数以上が、駅舎前の横断歩道を利用しています。

時間帯別の歩行者交通量



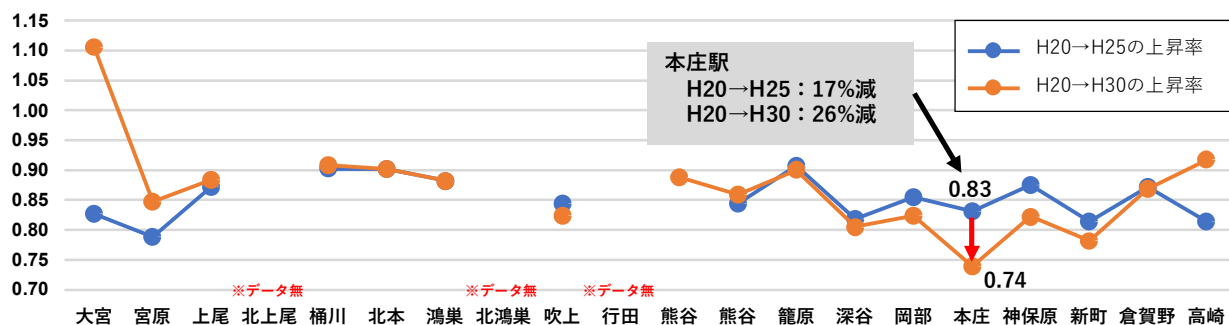
10分ごとの歩行者交通量



③ 駅周辺商業地価の変動

JR 高崎線沿線駅における駅周辺商業地価の経年変化をみると、概ね地価が下げ止まっている傾向にあります。しかし、本庄駅では平成 20 年から平成 25 年で 17%低下、平成 20 年から平成 30 年で 26%低下しており、下降傾向が続いています。

J R 高崎線沿線駅周辺の商業地価の変動



出典：公示地価

2 道路の現況

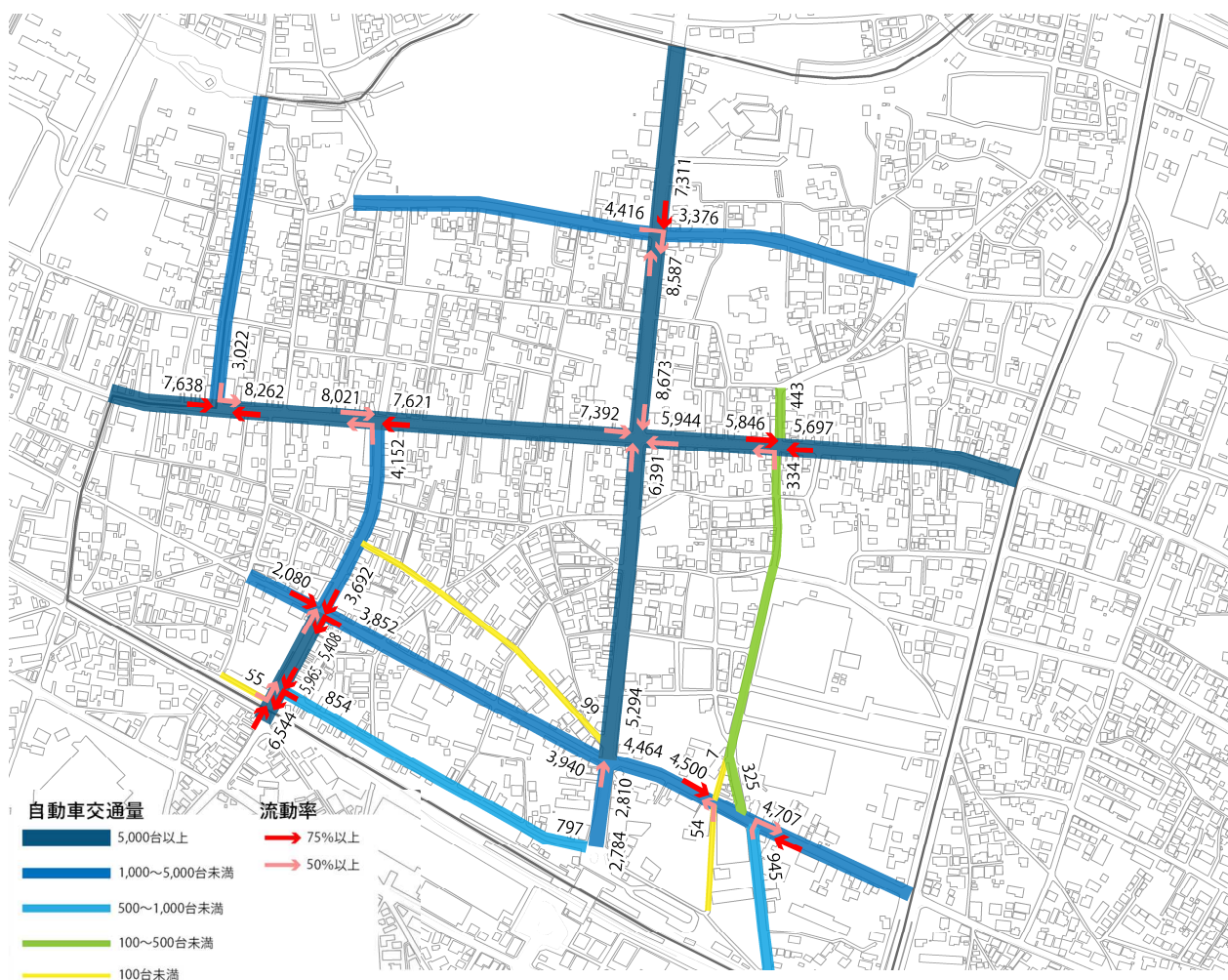
① 道路の利用実態（令和 2 年本庄駅北口周辺交通量調査結果）

1) 自動車

中山道、本庄停車場線・本庄駅前通り線、銀座通りの一部（はにぼんプラザ北の交差点以南）で12時間交通量が5,000台を超えています。どの路線も地区内では比較的交通量が多く、また、接続する道路からの流出入も多くみられます。

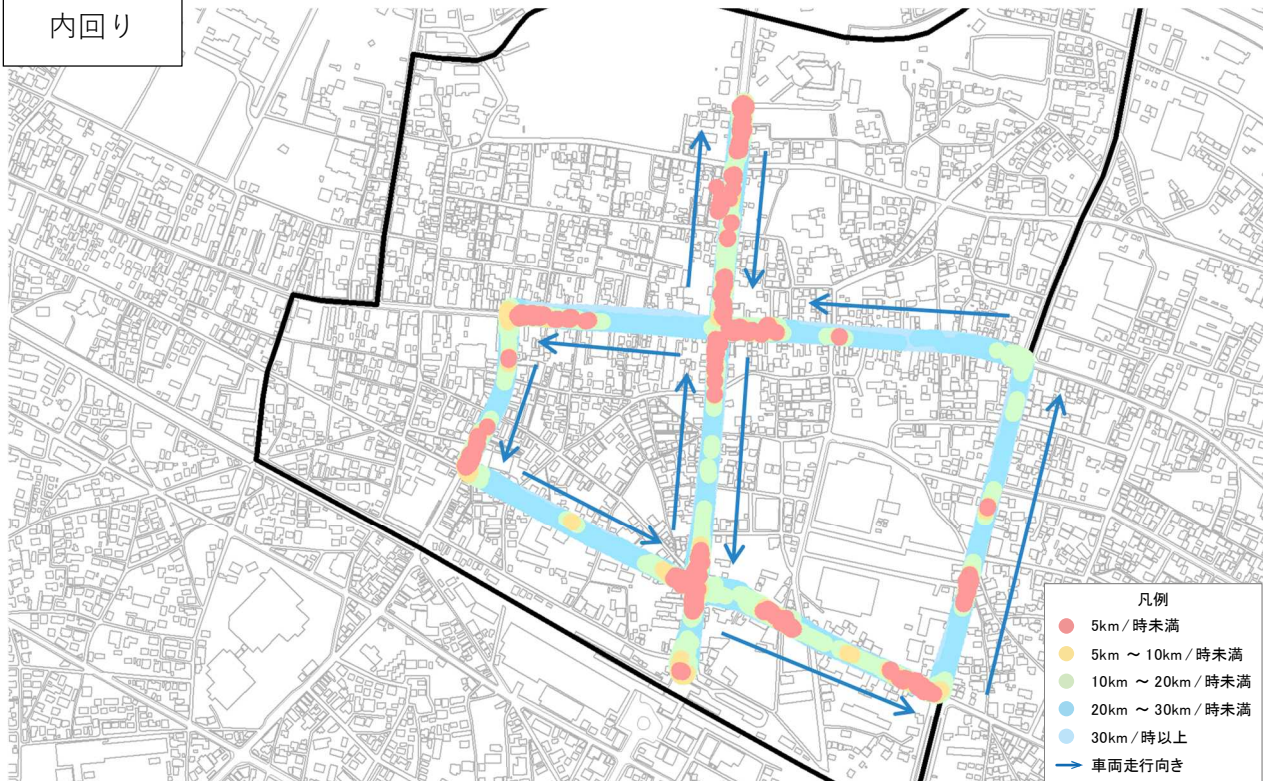
次頁に示す旅行速度※調査では、銀座通りと朝日通りの交差点、中山道と銀座通りの交差点周辺や、本庄駅前通り線より東側の朝日通りで速度の低下がみられます。

自動車の12時間交通量

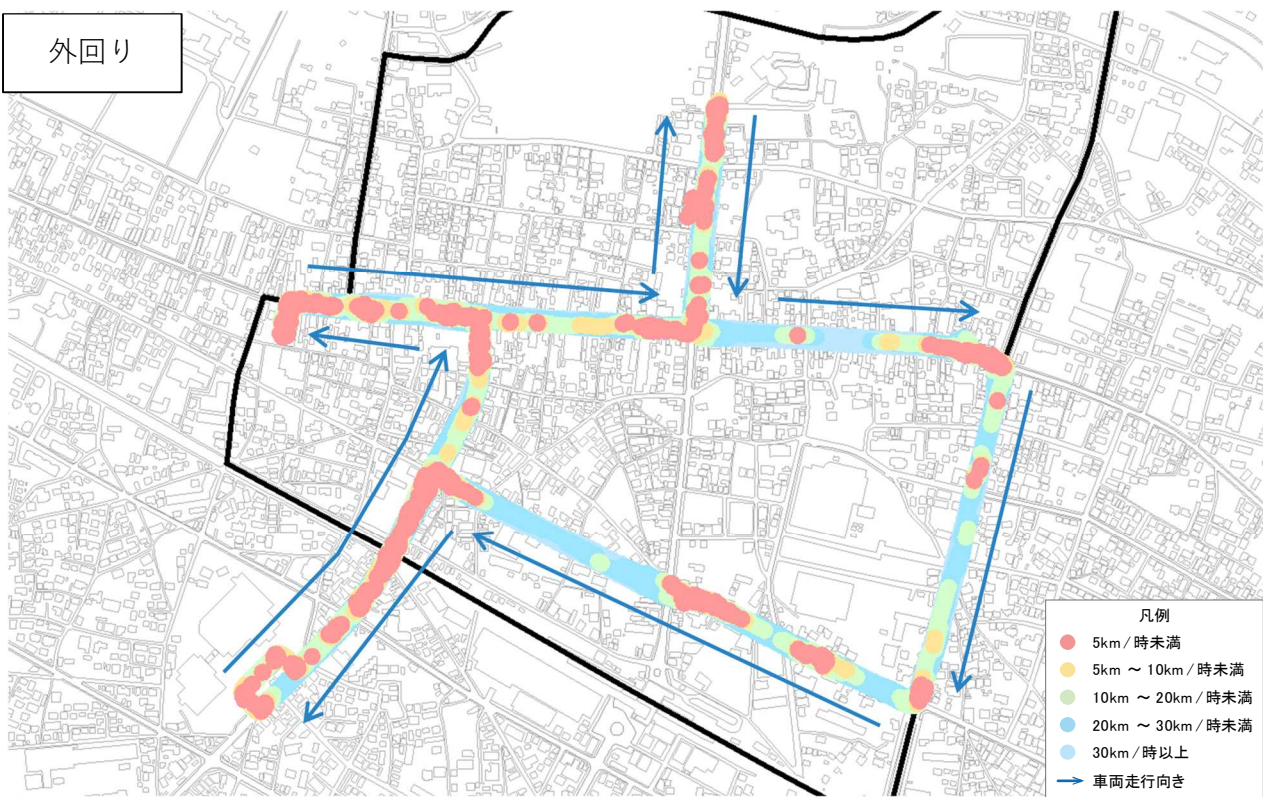


旅行速度調査結果

内回り



外回り

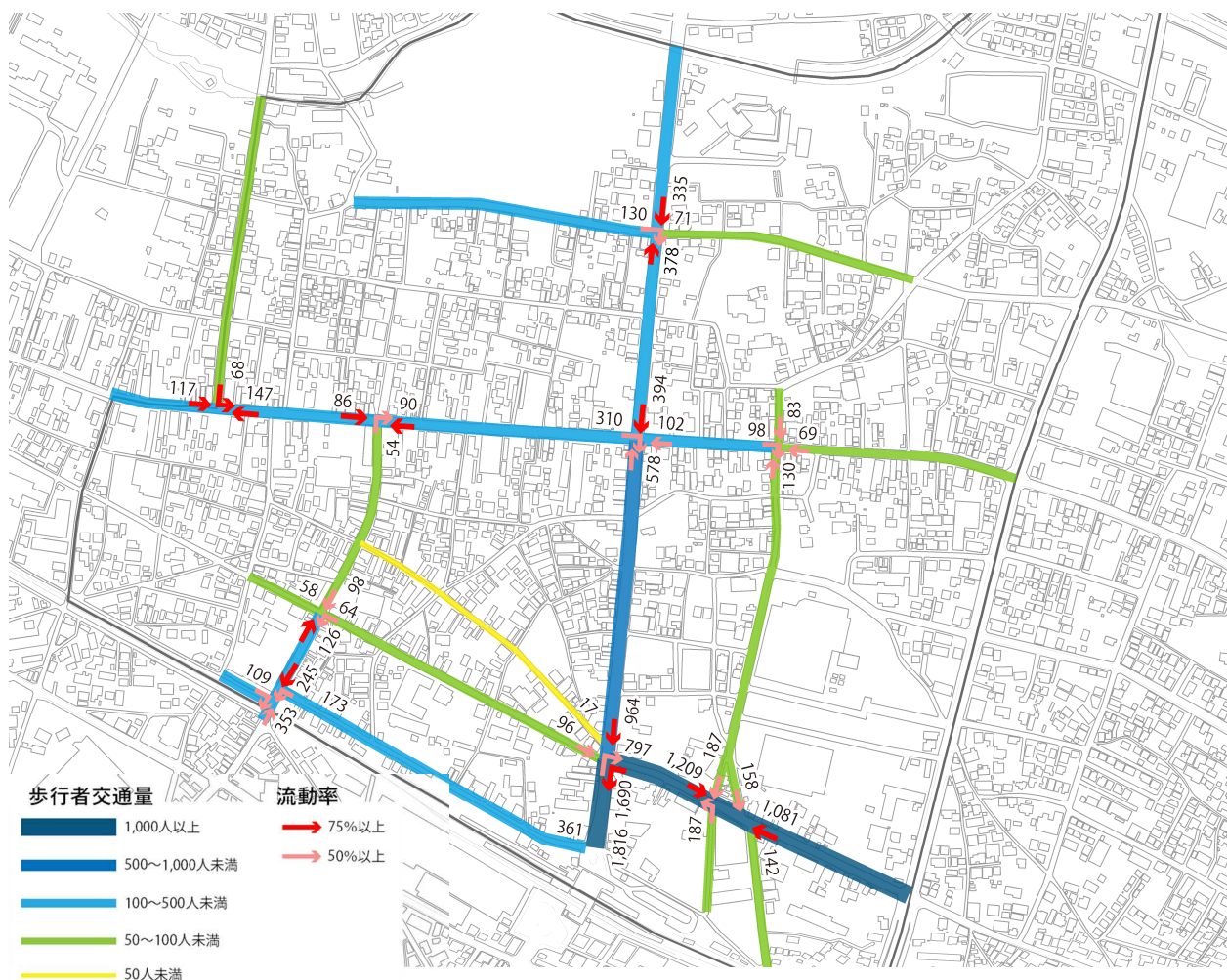


2) 歩行者

通学路である本庄停車場線と朝日通りの間の歩行者が1,000人以上であり、地区内で最も多い道路となっています。

また、中山道や本庄停車場線・本庄駅前通り線、駅西通りも比較的歩行者交通量が多く、地区全体として本庄駅に関連する歩行者が多いことがうかがえます。

歩行者の12時間交通量

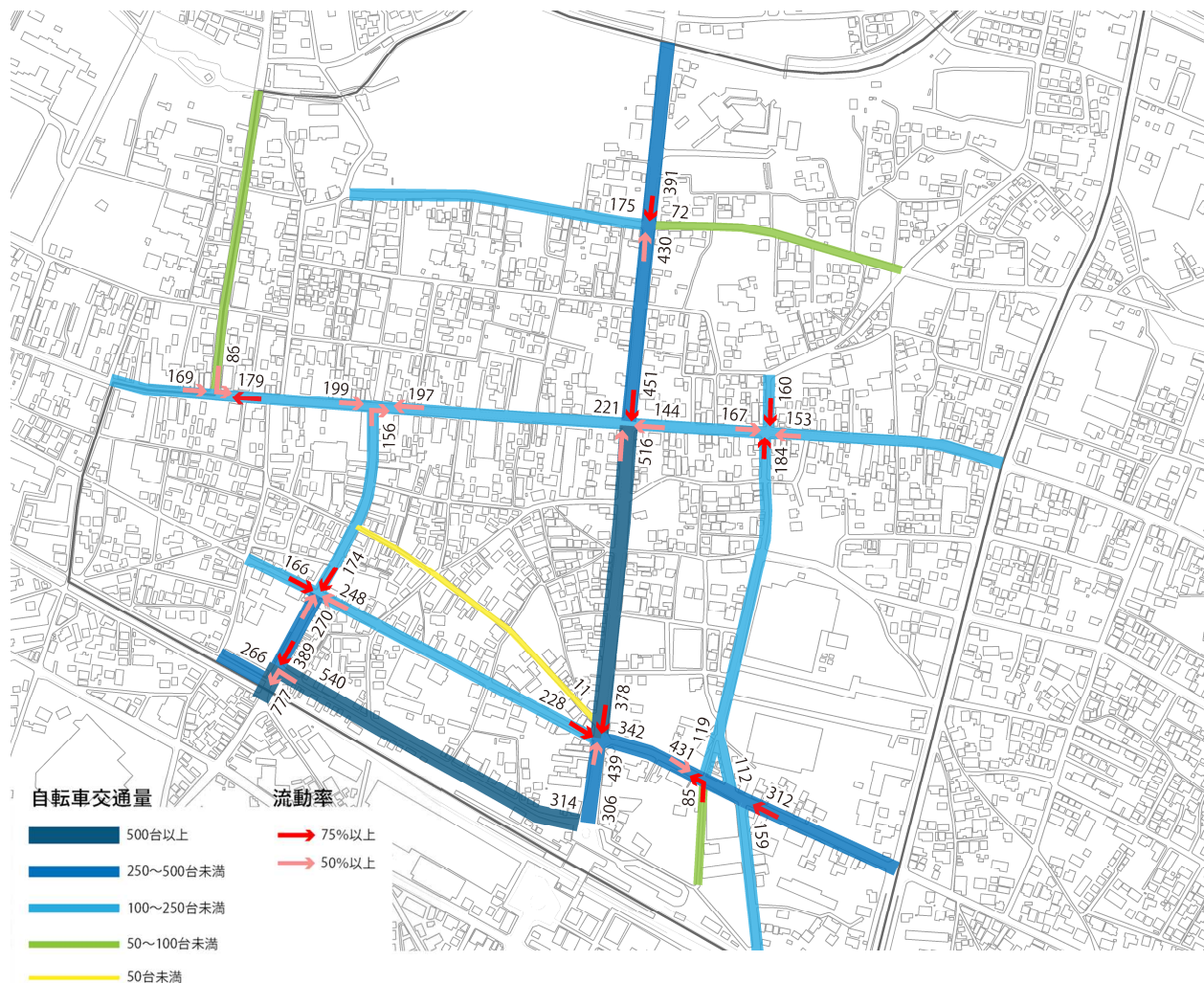


3) 自転車

自転車指導レーンが整備されている本庄停車場線・本庄駅前通りでの交通量が最も多く、次いで駅西通りから銀座通りへの流動が多くみられます。

駅北側から本庄駅への自転車流動は本庄停車場線・本庄駅前通りを通過し、高崎線以南から北口への自転車流動で駅西通りから銀座通りを通過していると想定されます。

自転車の12時間交通量

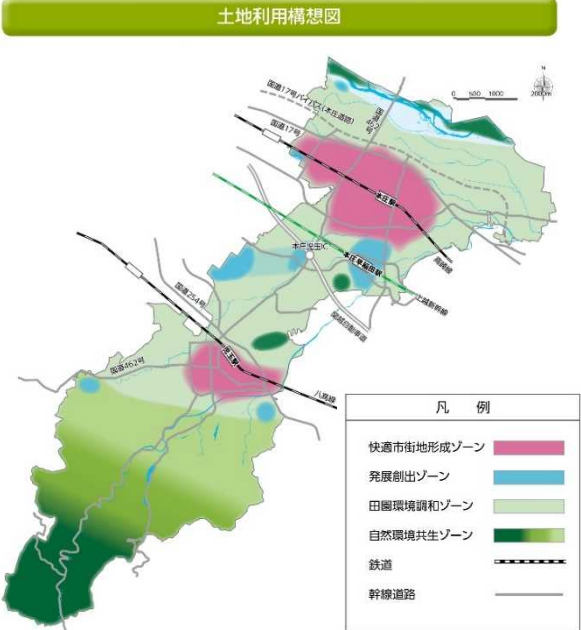


資料 3：上位関連計画

I

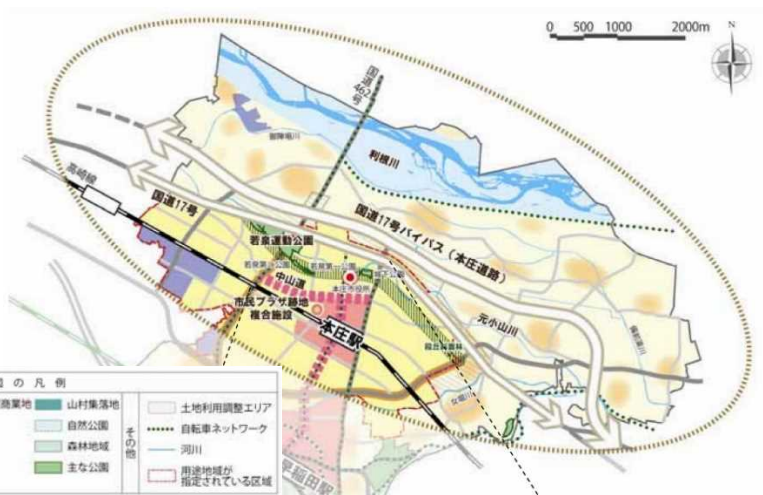
本庄市総合振興計画（平成 30 年 3 月）

本市の最上位に位置する計画であり、将来像を実現するための柱となるまちづくりの基本理念として、「みんなで育む安心・共生のまちづくり」「訪れたくなる住み続けたくなるまちづくり」「市民と行政がともに創る安全のまちづくり」を定めています。

将来像	あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄 ～世のため、後のため～ 本市は、古くから培われた歴史と、優れた教育環境を特長とするまちです。これらを将来にわたって伝えていくのみならず、新たな歴史を築き、次代を担う人を育む、「歴史と教育のまち」を目指していきます。 また、市民のまちづくりへの参画を進める「あなたと活かす」まちづくり、市民がつながり支え合う「みんなで育む」まちづくりを進めます。 さらに、本市の偉人 塙保己一が遺した言葉である「世のため、後のため」のまちづくりを進めます。
対象地区の 位置づけ	➤ 土地利用構想において、「快適市街地形成ゾーン」に位置づけ ➤ 都市基盤整備、防災施設や生活関連施設の充実 ➤ 歴史的・文化的な環境への配慮 ➤ 本庄駅を拠点とした活力ある商業・業務地や良好な住宅地の形成 「まちなかの再生と定住促進」 →市街地を活性化させるため、住宅等の立地を支援・誘導し、既成市街地への定住を促進 →駅周辺整備を住民等と連携して推進することで、駅利用者の利便性を図り、中心市街地の顔にふさわしいまちを形成 土地利用構想図  凡 例 - 快適市街地形成ゾーン - 発展創出ゾーン - 田園環境調和ゾーン - 自然環境共生ゾーン - 鉄道 - 幹線道路

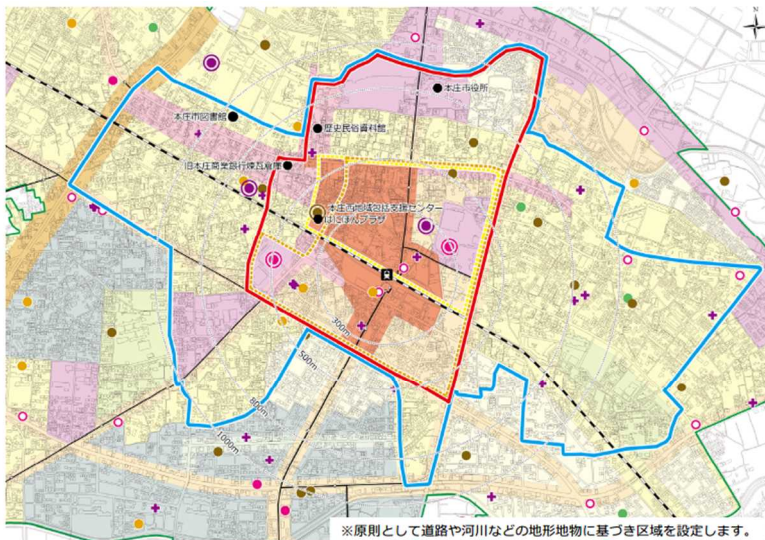
2 本庄市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）

将来像として「持続性を獲得した将来の本庄のすがた」のイメージを整理しており、まちなかについては「ライフステージにあわせた定住が進み、多様な世代がいきいきと暮らしている」と位置づけられています。

将来像	3つの駅周辺拠点：次代を見据えた都市機能を備え、災害にも備えた連携が進んでいる まちなか：ライフステージにあわせた定住が進み、多様な世代がいきいきと暮らしている 森林・田園地域：若い世代や多彩な人材の活躍の場が増え、交流を通じた活性化が進んでいる ひと・組織：ふるさとの魅力を知り、強い絆でつながって地域の価値を高め、発信している
対象地区の位置づけ	➤ 駅直近の交通利便性に恵まれた新しい市街地像の創出 →まちなみを活かした小規模で協調的な建替え等の促進 →地域の特徴を考慮した空き地・空き家の効果的な活用（空き地を活用した小規模な公園・緑地の確保など） →都市基盤の整備にあわせた土地の有効・高度利用の促進（定住の魅力を高める住宅・生活利便施設等の誘導） →若い世代のための多様な定住促進策の展開 →福祉・医療サービスの利用を前提とした加齢対応型住宅の誘導 →ライフステージの変化に対応した住み替え支援 ➤ 居住回復の進展にあわせた商業・サービス機能の誘導 ➤ 市民プラザ跡地複合施設を拠点とした市民活動や賑わいづくりの展開（まちづくり活動の連携等） 

3 本庄市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）

「3 駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした集約型都市構造の構築による持続可能な都市」を将来像に掲げ、本庄駅周辺については重点方針を「まちなか再生」とし、交通利便性を活かし、居住の安心と回遊・滞在の楽しさを感じることのできる“まちなかの再生”を展開する拠点として位置づけています。

将来像	3 駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした 集約型都市構造の構築による持続可能な都市 基本方針 1. 【重点方針】 まちなか再生（本庄駅周辺・児玉駅周辺） 2. 新しい魅力と活力あるまちの創造（本庄早稲田駅周辺） 3. 多様なライフスタイルの実現																																							
対象地区の 位置づけ	➤ 空き家・空き店舗対策や、着手し始めた本庄駅北口駅前リノベーション事業（駅前広場、自由通路の整備等）と連携を図りながら、まちなかの魅力を高める都市機能の誘導や道路基盤整備と合わせたまちなか居住の促進を図るなど、「まちなか再生」に向けた重点的な取り組みを推進し、子育て世代から高齢者まで幅広い世代が安心・快適に暮らせ、回遊・滞在の楽しさを感じることのできるまちなかをめざす  ※原則として道路や河川などの地形地物に基づき区域を設定します。 <table><tr><td>【区域】</td><td>【用途地域】</td><td>【都市機能】</td></tr><tr><td> 都市機能誘導区域【約 118 ha】 </td><td> 第一種低層住居専用地域 </td><td> 公共施設 </td></tr><tr><td> 居住誘導区域【約 291 ha】 </td><td> 第二種低層住居専用地域 </td><td> 病院（20床以上） </td></tr><tr><td> 中心市街地活性化基本計画の区域 </td><td> 第一種中高層住居専用地域 </td><td> 診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科） </td></tr><tr><td> 拠点市街地の範囲 </td><td> 第二種中高層住居専用地域 </td><td> 地域包括支援センター </td></tr><tr><td> 市街化区域 </td><td> 第一種住居地域 </td><td> 通所介護施設 </td></tr><tr><td> バス路線 </td><td> 第二種住居地域 </td><td> 保育園 </td></tr><tr><td></td><td> 準住居地域 </td><td> 幼稚園、児童センター </td></tr><tr><td></td><td> 近隣商業地域 </td><td> 大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上） </td></tr><tr><td></td><td> 商業地域 </td><td> 小規模商業施設（店舗面積1千㎡未満） </td></tr><tr><td></td><td> 準工業地域 </td><td> コンビニエンスストア </td></tr><tr><td></td><td> 工業地域 </td><td> ※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設 </td></tr><tr><td></td><td> 工業専用地域 </td><td></td></tr></table>	【区域】	【用途地域】	【都市機能】	都市機能誘導区域【約 118 ha】	第一種低層住居専用地域	公共施設	居住誘導区域【約 291 ha】	第二種低層住居専用地域	病院（20床以上）	中心市街地活性化基本計画の区域	第一種中高層住居専用地域	診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科）	拠点市街地の範囲	第二種中高層住居専用地域	地域包括支援センター	市街化区域	第一種住居地域	通所介護施設	バス路線	第二種住居地域	保育園		準住居地域	幼稚園、児童センター		近隣商業地域	大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上）		商業地域	小規模商業施設（店舗面積1千㎡未満）		準工業地域	コンビニエンスストア		工業地域	※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設		工業専用地域	
【区域】	【用途地域】	【都市機能】																																						
都市機能誘導区域【約 118 ha】	第一種低層住居専用地域	公共施設																																						
居住誘導区域【約 291 ha】	第二種低層住居専用地域	病院（20床以上）																																						
中心市街地活性化基本計画の区域	第一種中高層住居専用地域	診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科）																																						
拠点市街地の範囲	第二種中高層住居専用地域	地域包括支援センター																																						
市街化区域	第一種住居地域	通所介護施設																																						
バス路線	第二種住居地域	保育園																																						
	準住居地域	幼稚園、児童センター																																						
	近隣商業地域	大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上）																																						
	商業地域	小規模商業施設（店舗面積1千㎡未満）																																						
	準工業地域	コンビニエンスストア																																						
	工業地域	※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設																																						
	工業専用地域																																							

「ぶらり本庄 “にぎわいの街”」を将来像に掲げ、その実現に向け、「多彩なまちづくりの推進」「定住促進のための居住環境整備」「歴史・文化資源を活かした個性あるまちづくりの推進」「地域に根差した商業環境の整備」「暮らしやすい交通環境の創出」といった5つの基本方針を定めています。

将来像	ぶらり本庄 “にぎわいの街” 1. 多彩なまちづくりの推進 2. 定住促進のための居住環境整備 3. 歴史・文化資源を活かした個性あるまちづくりの推進 4. 地域に根差した商業環境の整備 5. 暮らしやすい交通環境の創出
対象地区の位置づけ	➤ 駅前地区は、「出会い・ふれあいゾーン」と位置づけられ、駅を中心に、店舗の誘導や駅前広場、周辺道路、駐車場・駐輪場の改善などにより、利便性が高く様々な人が交流するゾーンを形成  本庄市中心市街地活性化基本計画 地区別整備基本方針図 ① 出会い・ふれあいゾーン 駅を中心に、店舗の誘導や駅前広場、周辺道路、駐車場・駐輪場の改善などにより、利便性が高く様々な人が交流するゾーン ② にぎわいゾーン 大規模店舗を中心に、にぎわいのある商業ゾーン ③ ふれあい居住ゾーン 狭い道路の拡幅や老朽化住宅の立て替え促進、公園の整備や緑化の推進などにより、安全でふれあいのある居住ゾーン ④ シンボル軸 駅前通りへの花壇やシンボルツリーの設置、店舗の誘導、ポケットパークの整備、空き家や空き店舗の活用などによるシンボル軸 ⑤ 歴史街道軸 中山道の歩道拡幅や沿道建物の景観形成、点在する蔵の活用などにより、歴史の風情が漂う歴史街道軸 ⑥ ふれあい軸 住み良い生活環境を創出するため、住宅向けサービス商業の充実やポケットパークの設置を図るほか、人が集える拠点の整備など、駅利用者を地域に引き込む仕掛けとなるふれあい軸 ⑦ 文化・交流軸 中山道と交流拠点を結ぶ動線として、歩道の拡幅やポケットパークなどの整備、多彩な個店の充実により、回遊性の高い文化・交流軸 ⑧ 交流拠点 市民プラザ跡地を利用した複合施設の建設により、多種多様な市民活動が行われる拠点となり、多彩な人と情報が交差する交流拠点

資料4：市民ワークショップ

本計画の策定にあたり、令和元年12月から令和2年2月にかけて「本庄駅北口周辺整備に向けた市民ワークショップ」を実施しました。

対象地区の「これまで」を見つめ直し、「これから」を見据えるワークショップを実施することで、幅広い世代の参加者から、対象地区の将来のあり方に関するご意見・ご提言を頂きました。

□第1回（令和元年12月15日） 「駅北口周辺の強みと弱みを見つけよう！」

本庄駅北口周辺地区の強み（地区の魅力、地域資源）や、弱み（地区の課題、必要なもの）について意見を出し合いました。



□第2回（令和2年1月26日） 「駅北口周辺の未来と方向性を描こう！！」

まちなかににぎわいを生む人の流れや、滞留空間のあり方について意見交換を行いました。



□第3回（令和2年2月16日） 「見えてきた方向性を議論しよう！！！」

これまでの意見を踏まえ、当地区で優先的に取り組むべきことを整理し、「こんなまちになれば良いな」という思いを将来像としてまとめました。



市民ワークショップ参加者の主な意見・提案

<駅前に必要な機能>

- 買い物ができる色々なお店の入った複合施設
- 時間をつぶせる機能（カフェ、コンビニエンスストア等）
- 伊勢崎からの来訪者を対象とした設備
- 駅近くに託児所やおむつ替え・授乳ができる場所等、子育て支援機能が欲しい
- 広い芝生広場等、自由にくつろげる広々とした場所が欲しい

<駅前広場>

- 通勤通学時に混雑し利用しにくくなる（歩行者・自転車・自動車の錯そう）
- ロータリーが狭く、公衆トイレ等がある景観の改善が必要
- 狭い路地の通行や、夜間のための街灯が未整備であるため危険
- 駅周辺が寂しい・暗い・遊べない（駅を降りたときの特徴がない）

<歩行者空間>

- 路地は、魅力的で強みである
- 幅員の見直し、凸凹の改善等、歩きやすさを十分に確保すべき
- 駅前広場や駅周辺のバリアフリーに配慮すべき
- 歩車分離を進め、高校生や子育て世代、高齢者等が安心して歩ける空間を確保すべき

<道路空間>

- 歩道が狭い、凸凹がある等、バリアフリーに配慮してほしい
- 三交通り等は、本市の歴史を感じられる空間になると良い
- ビバモール周辺は週末に混雑するため、周辺道路からの接続や歩道を十分に確保すべき
- 路地や丁字路は魅力であるものの、スムーズな通行が難しい

<駐車場の配置>

- 駐車場が分散的に立地しているため、集約すべき
- 駐車場は、休日混雑している

<居住空間>

- 歩いて回れる範囲に商業施設や公共施設があり、日常生活上の利便性は高い
- まちなかは生活エリアとしてのポテンシャルもあり、新規住民の迎え入れ・若年層等の取り込みを進めるべき
- 空き家・空き地が目立つため、利活用を進めるべき
- 託児所の確保、児童センターと公園の連携、駅前の屋内遊具の設置等、子育て環境が充実すると良い
- 狭い道路を整備し、一戸建て住宅やマンションを造成して欲しい
- まちなかに、気軽に出かけられる公園やひと休みできるたまり空間がない

<文化・歴史>

- 文化・歴史が感じられる
- 歴史性が残る今の雰囲気を持したい
- さまざまな時代の建物やお寺、神社がある
- 老朽化した建物が保存されていない

<にぎわいづくり>

- はにぼんプラザは、駅に近く、勉強ができる場所であり、ご飯を食べたり休憩したりする場所があると良い
- はにぼんプラザで、自由に使える場所が増え、多世代が遊べる場所になると良い
- まちなかにある土地や地域資源を活用し、定期的なイベント等が開催できると良い
- まちなかの回遊を促進する機能の導入や、にぎわい形成のための協力体制が必要

資料 5：駅前広場の交通処理機能に関する規模算定

駅前広場の交通処理機能については、「駅前広場計画指針（公益社団法人 日本交通計画協会 編）」に基づく算定方法により、最低限必要な施設規模を算定します。

なお、駅前広場の面積は、敷地形状や接続道路との位置関係等に大きく左右されることから、施設規模については算出結果を踏まえるものとしませんが、面積については参考値とします。

【本庄駅北口の利用者数の設定】※再掲（P 21）

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1万人と設定しました。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					

【駅前広場の交通処理機能として最低限必要な施設規模と計画規模】

上記で設定した利用者数に対して、最低限必要な施設規模は以下の通りです。

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た要望を考慮し、算定結果以上の施設規模を確保するよう計画しています。

交通処理機能として最低限必要な施設規模と計画規模

項目			算定結果	計画
広場面積（㎡）			2,710 ㎡	5,100 ㎡
施設量（箇所）	バス	乗車	1 台	1 台
		降車	1 台	1 台
		（合計）	2 台	2 台
	タクシー	乗車	1 台	1 台
		降車	1 台	1 台
		滞留	0 台	約 15 台
		（合計）	2 台	17 台
	乗用車	停車	2 台	3 台
		滞留	5 台	16 台
		（合計）	7 台	19 台

※計画面積が最も大きくなる駅前広場計画指針（98年式）を採用しています。

※広場面積には、駅前広場に求められる機能の1つである環境空間は含まれません。

資料 6：用語解説

あ行

インフラ

インフラストラクチャー (infrastructure) の略。もともとは「下部構造」という意味であり、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」のこと。

【参照：P6 コラム】

ウォークアブル

街路や広場などの空間がひと中心の空間へと転換され、まちなかへ出歩きたくなること。

【参照：P10 コラム】

SDGs (エスディージーズ)

(Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標を意味し、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。

【参照：P41 コラム】

か行

街区

道路や鉄道、河川、水路、行政区域等の恒久的施設等で囲まれている範囲。

街路

交通の目的のほかに、沿道の建築物に対する採光、通風、防災、景観などの市街地の環境としての機能を持った道路。

幹線軸

道路ネットワークにおいて骨格的な役割を持つ道路の軸。市内外を結ぶ交通や市内の拠点間等の交通に対処する道路。

狭あい道路

幅員 4 m 未満の道路。【参照：P25 コラム】

居住誘導区域

人口減少の中にあっても一定の区域の人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

交通処理機能

駅前広場を利用する人や自動車等の流出入を処理するための機能であり、歩行空間、車両走行空間、バス・タクシー等の公共交通の乗降・待機場所等のこと。

さ行

サウンディング調査

事業の発案、事業化検討等の際に、民間事業者との意見交換等を通し、事業に対し市場性の有無やアイデア、事業化における課題、参入意欲等を把握する調査。

社会実験

新たな施策を本格的に導入する前に、場所や期間を限定して地域の方々とともに試行する取組み。新たな施策の課題や効果などを、本格導入の前に把握するための調査。

た行

都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

都市構造

人口の配置、市街地の広がりなど都市を形成する物理的な構造で、都市空間の骨組みのこと。

都市の空洞化

自家用車の普及等に伴い、郊外部での宅地開発や大規模小売店舗の立地等が進んだ結果、都市の中心部において、空き店舗、空きビル、空き家、空き地などの低未利用地が増加する現象。

土地の流動化

空き店舗、空きビル、空き家などの低未利用地の有効活用を促進すること。

通過交通

道路のある地点間または地域を、単に通るだけで、その間に目的地を持たない交通。

は行

バリアフリー

障害者、高齢者等の社会的弱者が社会生活を送るうえで障壁（バリア）となるものを除去すること。また、社会参加を困難にする社会的、制度的、心理的な全ての障壁を除去すること。

美装化

ブロック舗装やデザイン性の高い照明灯の設置等、周辺のまちなみとの調和や景観形成に配慮した整備を行うこと。

歩車共存

道路空間において歩行者を優先し、通過交通の排除、自動車の速度抑制、交通事故の防止等の対策を行っている道路の状況。

歩車分離

自動車の走行空間と歩行者の歩行空間が、縁石等によって、物理的に分離された道路の状況。

や行

ユニバーサルデザイン

障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすくなるように、あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方。

ら行

立地適正化計画

居住や都市機能の誘導を図る区域を設定し、これらを誘導するための施策を定め、人口減少や少子高齢化に対応した、持続可能な都市を目指す計画。

リノベーション

古い建物等到大規模な改修を加え、今の時代に適したあり方に変え、新しい機能を付与すること。

旅行速度

移動に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む速度。道路の一定区間距離を走行に要した時間で除した値。

本庄駅北口周辺整備基本計画

■令和 4 年 1 月

■発行：埼玉県本庄市

■編集：都市整備部 都市計画課

〒367-8501 本庄市本庄 3 丁目 5 番 3 号

TEL (0495) 25-1111 (代表)

FAX (0495) 24-0242

URL <http://www.city.honjo.lg.jp>

E-mail tosikei@city.honjo.lg.jp

