



### ■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った場所の多くが、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



※国土地理院 地図・空中写真閲覧サイトをもとに作成  
※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

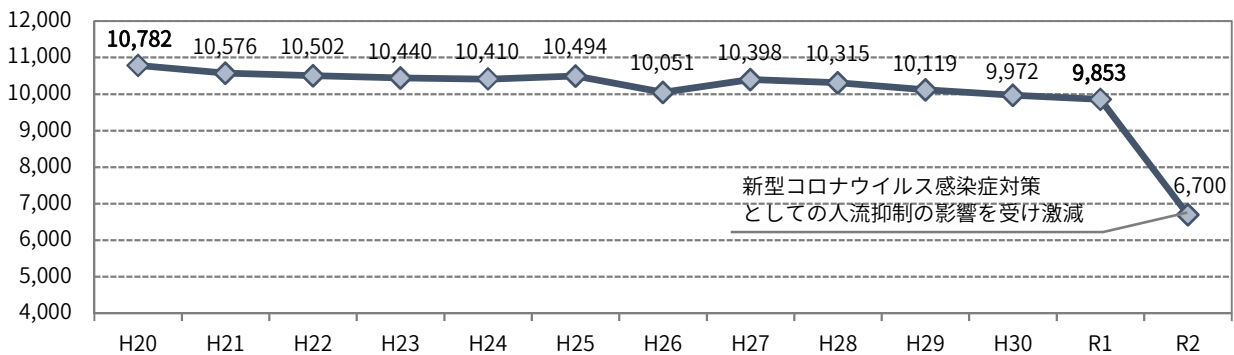
## 現状と課題



### 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。

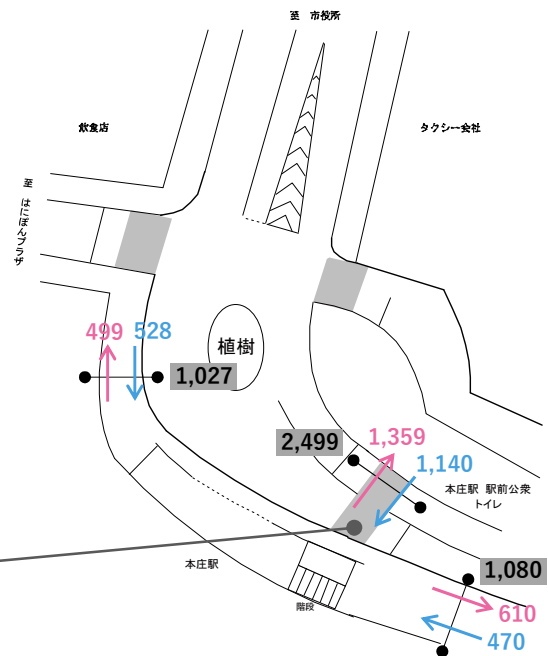
### 本庄駅の一日あたり平均乗車人数の推移



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。

### 歩行者の12時間交通量



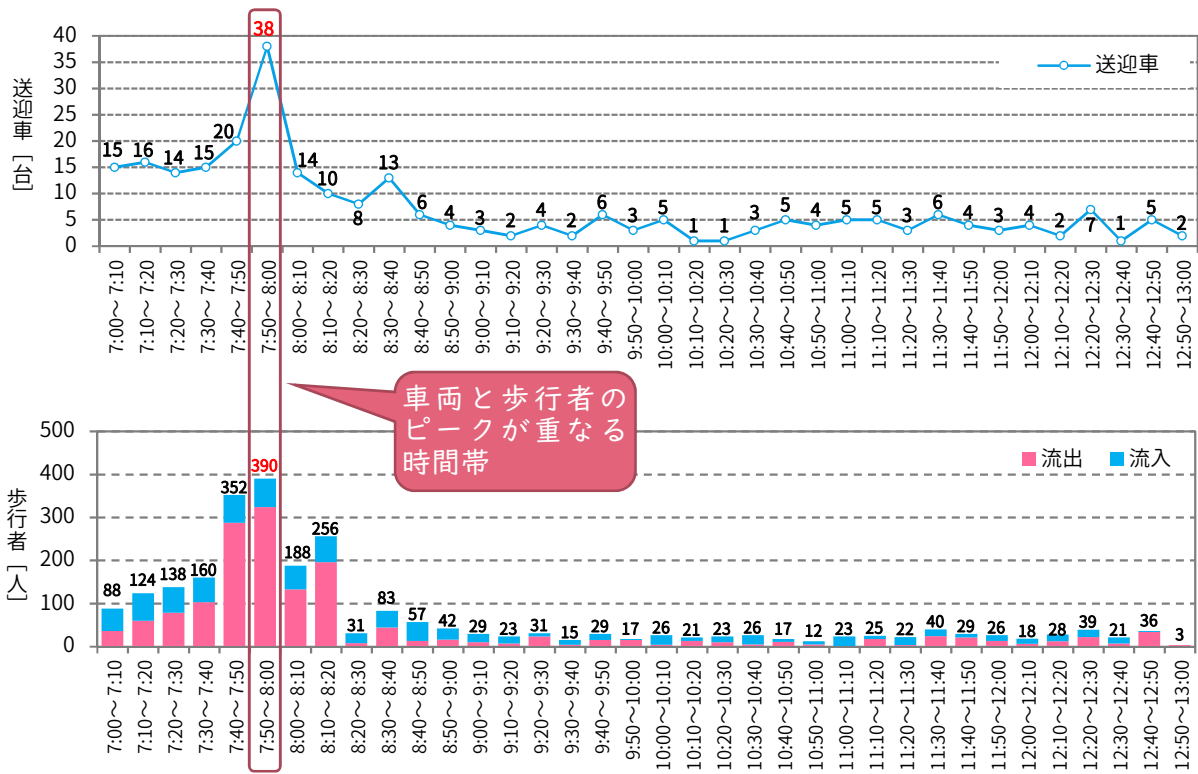
出典：令和2年本庄駅北口周辺交通量調査



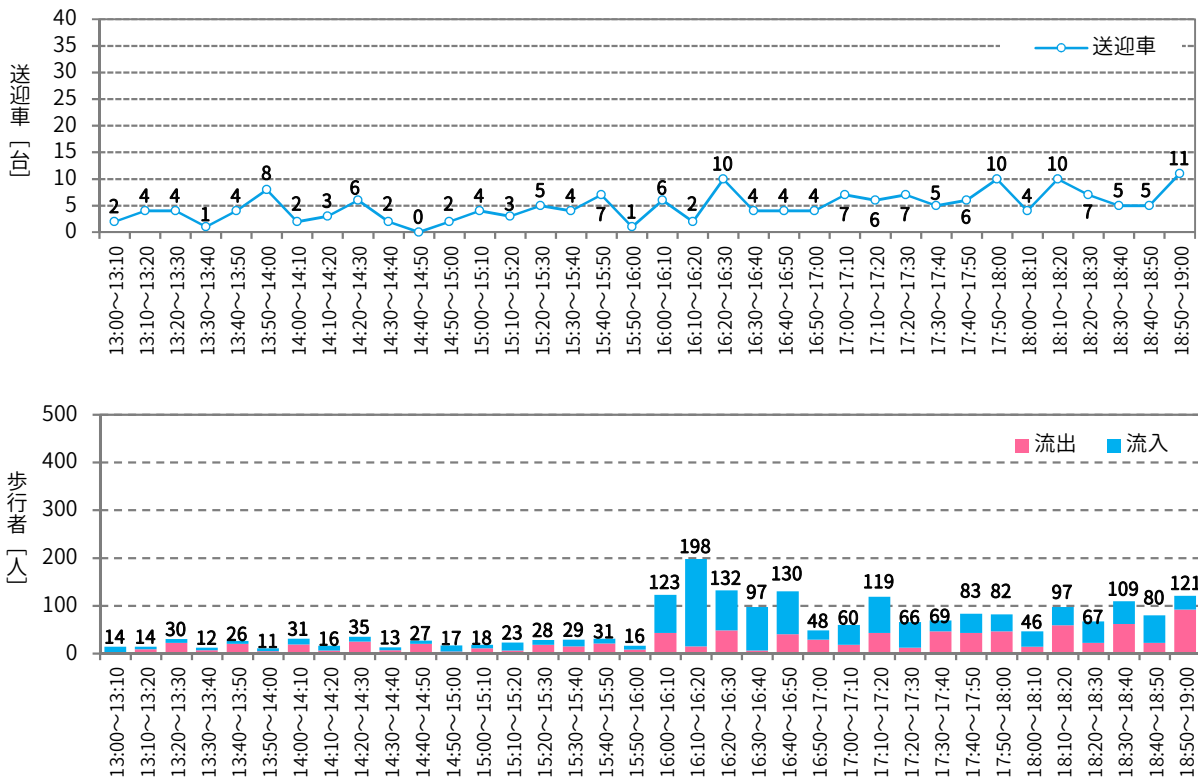
朝の混雑時の様子

# 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、送迎専用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。

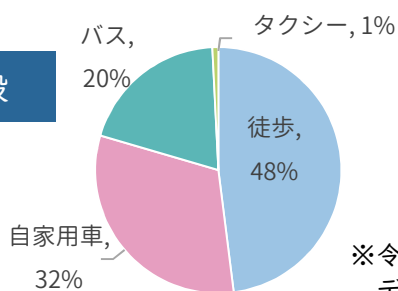


通学の様子（朝日通り）



送迎車両で混雑するロータリー

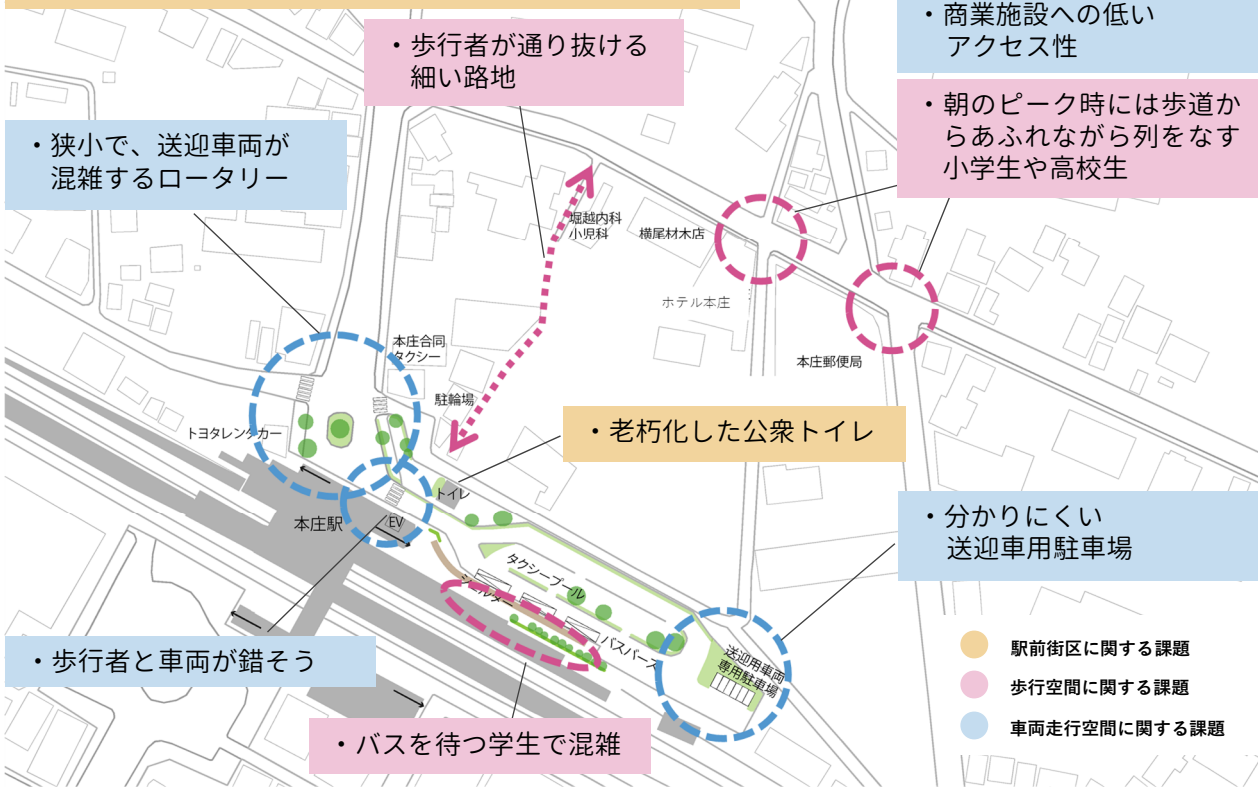
### 駅利用者の交通手段



※令和2年本庄駅北口周辺交通量調査のデータより作成

## 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





### 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。

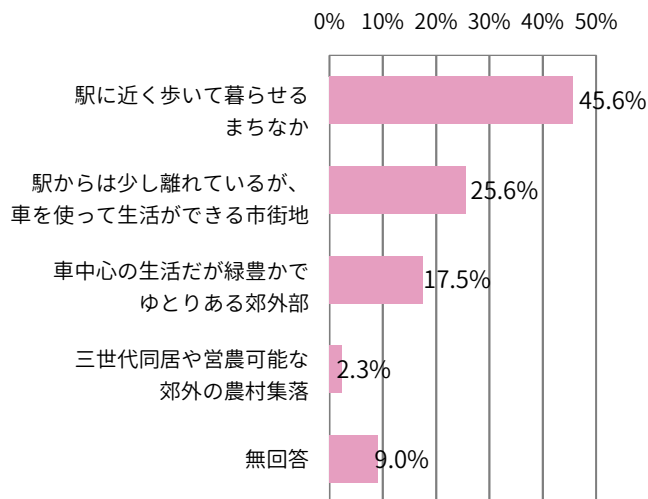
- 駅周辺は寂しい・暗い
- 照明が少なく、夜間暗いと感じる
- 朝夕ピーク時に混雑していて利用しにくい
- 送迎車の待機場を充実して欲しい



### 駅前周辺における住み替えニーズと問題点

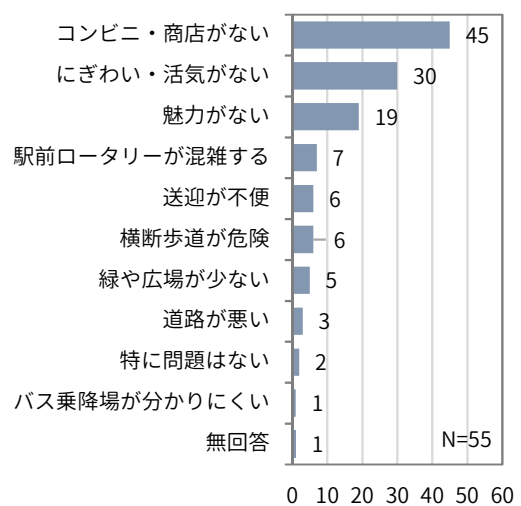
市内で住み替えるなら「駅に近く歩いて暮らせる場所が良い」との回答が約46%あり、駅に近いことを重視している人が多くみられます。一方、現在の本庄駅については、コンビニエンスストアや商店等の立ち寄れる施設がないことやにぎわいを感じないとの意見が多く、駅前としてのポテンシャルを活かした居住促進やにぎわいの創出を図っていくことが重要です。

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

# 3

## 基本方針

### 駅前街区整備における基本方針



#### 【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、本地区のこれからは、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。

# 4

## 整備計画

### 駅前街区の整備計画



## 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。

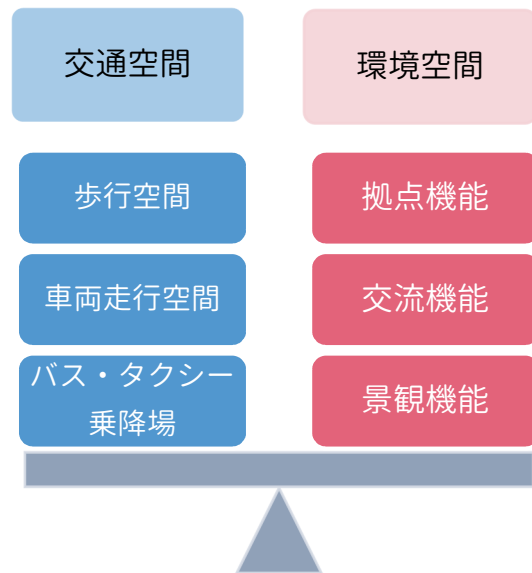


#### 駅前広場に求められる機能

駅前広場に必要なの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。



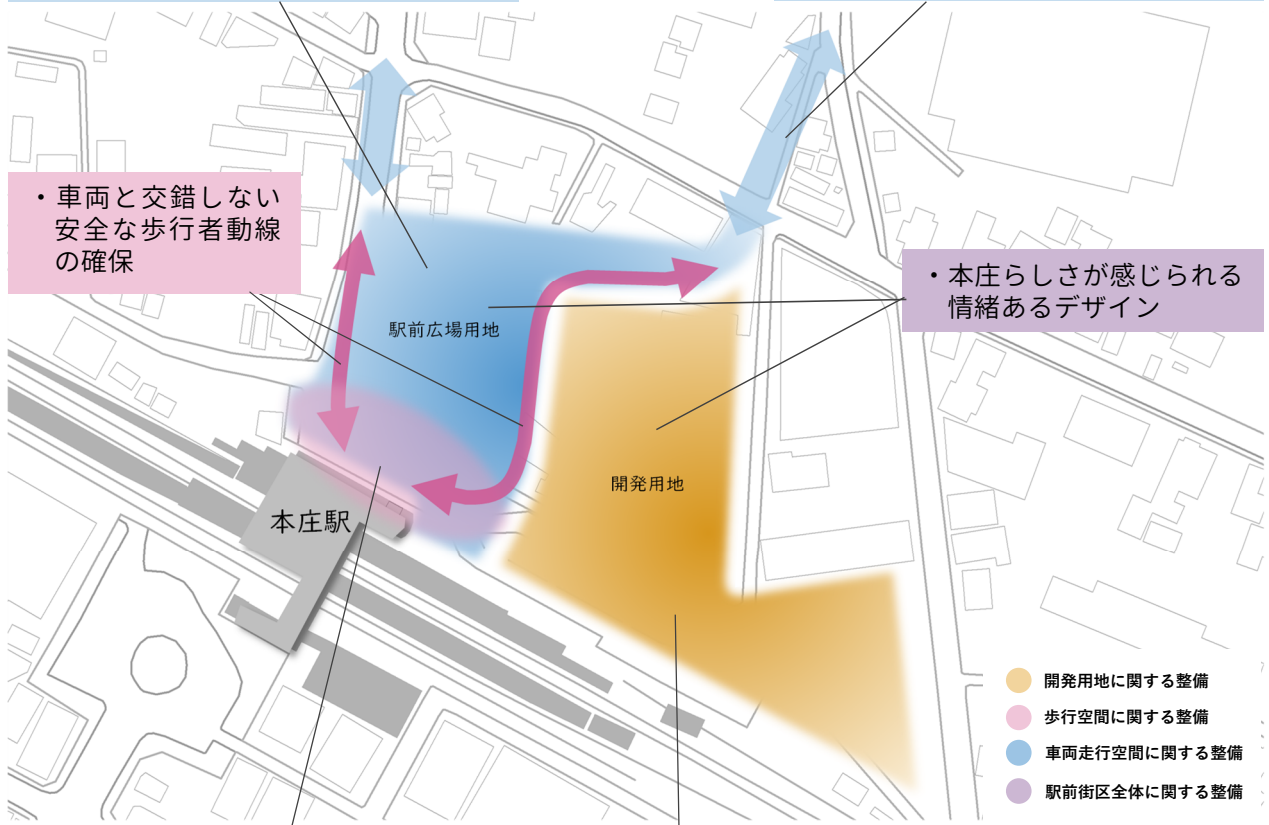
## 駅前街区の整備イメージ

- ・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 <sup>※1</sup> )	× 2	= 19,706 人
内北口利用者	19,706	× 0.514	(北口利用者の割合 <sup>※2</sup> )	= <u>10,128 人</u>
※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<sup>※</sup>に関する規模算定結果は、資料編に示します。

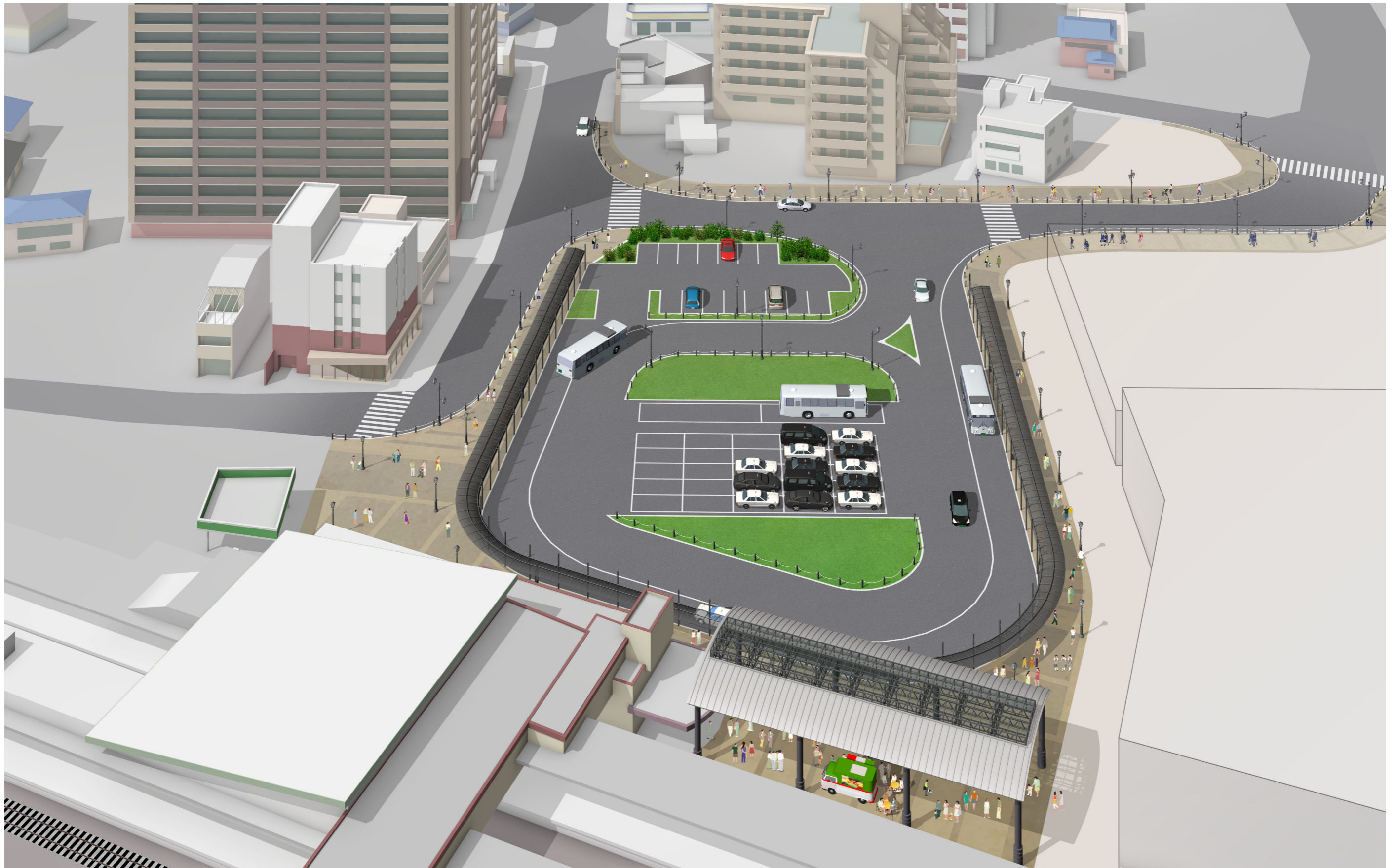
#### ○乗降・待機場所に関する方針

- ✓ 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。