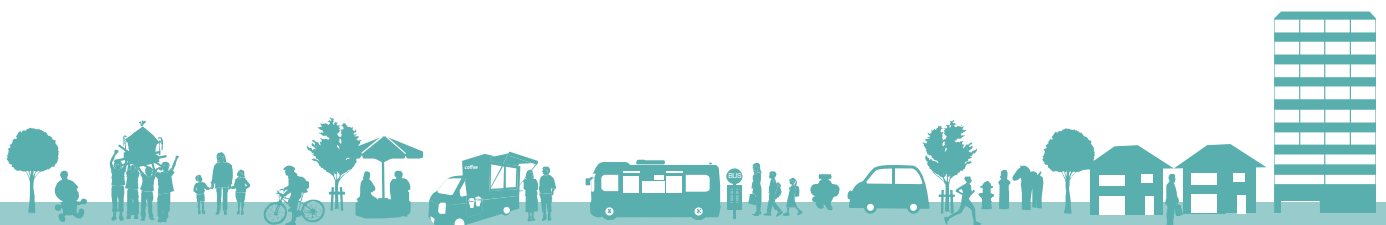
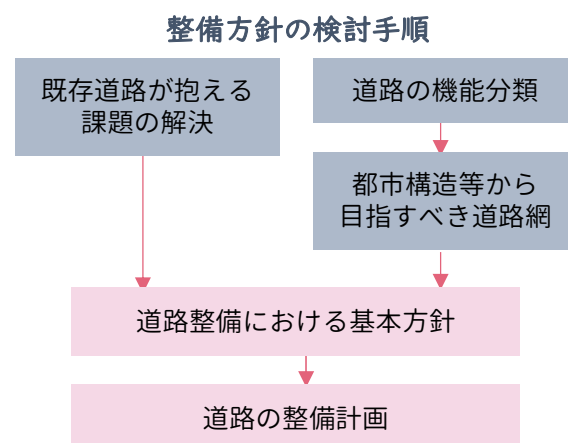


第3章 道路の整備方針



■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。



1

整備の必要性

道路の整備について



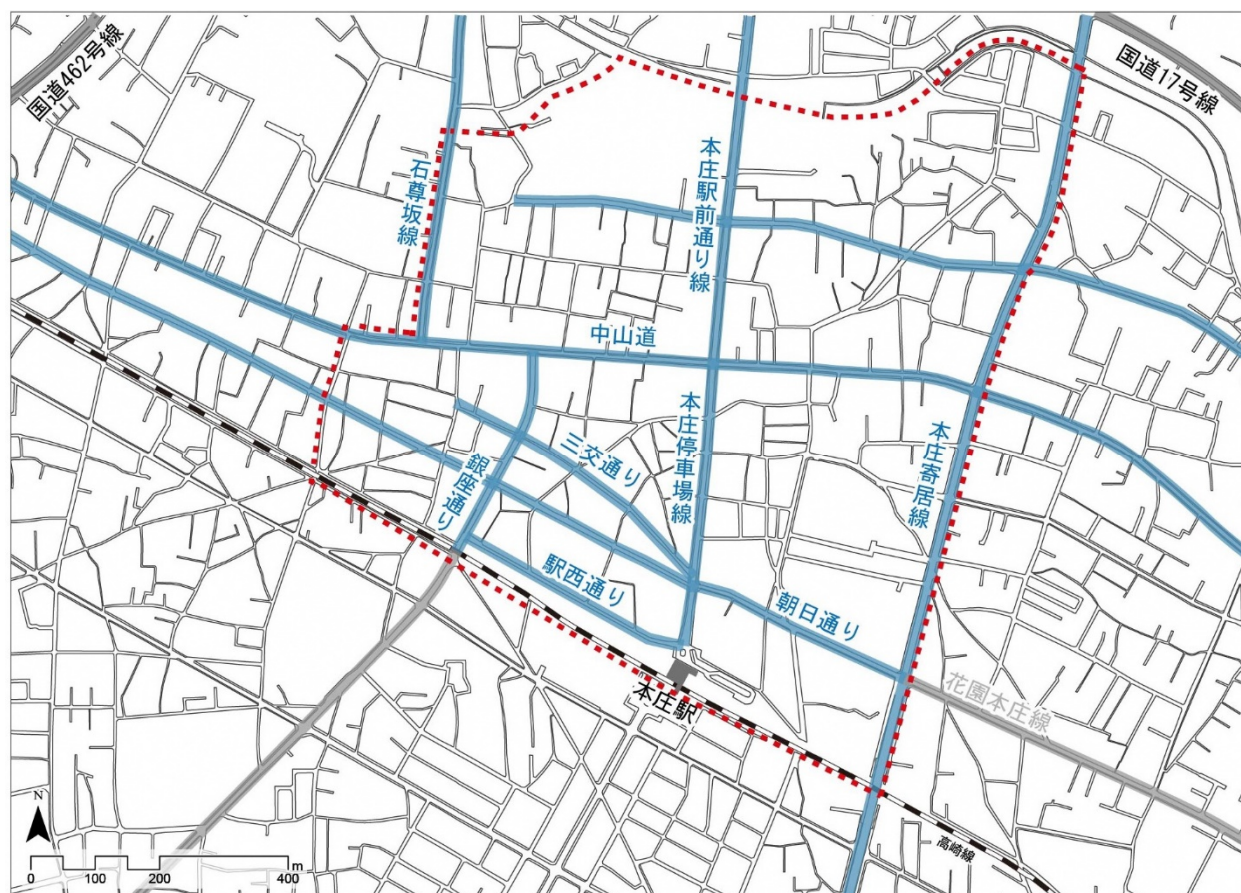
本地区においては、東西の幹線軸[※]として中山道、本庄駅へとつながる道路で南北の幹線軸として本庄停車場線・本庄駅前通り線が、それぞれ地区内外を結ぶ広域的な交通を支えています。

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

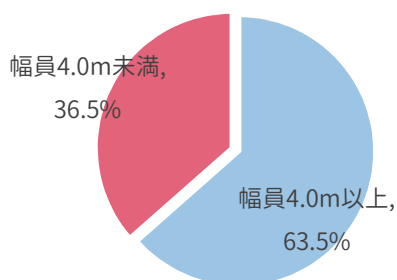


本地区内において、幅員4m未満の狭い道路が全体の約4割を占めています。このような道路は緊急時や災害時のみならず、日常生活においても、安全な通行の妨げになることがあります。また、沿道の建物を更新する際の支障となり、空き家や空き地の増加、人口減少を招くなど、本地区全体の大きな課題となっています。



幅員の狭い道路

道路幅員別の割合

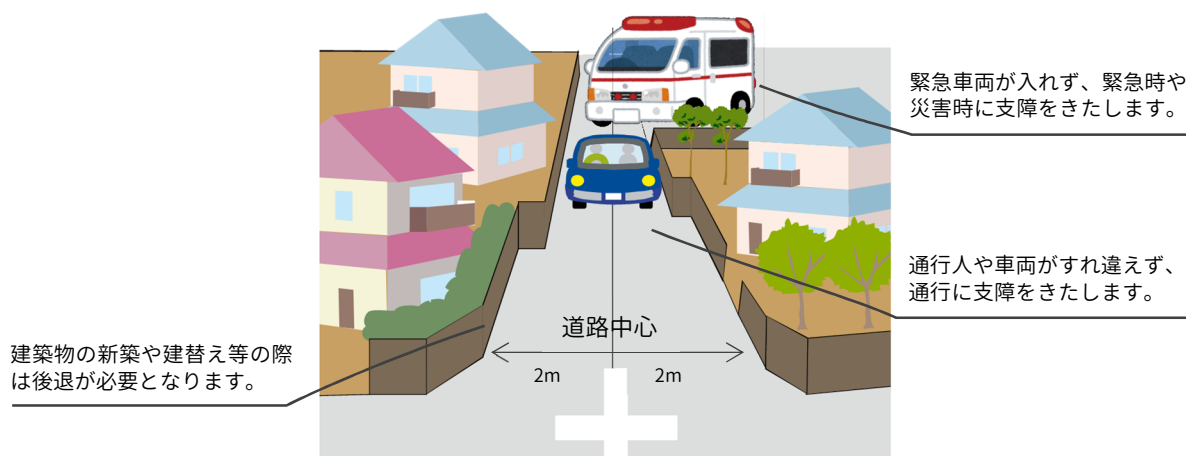


※国土地理院基盤地図情報及び市道路台帳のデータより作成

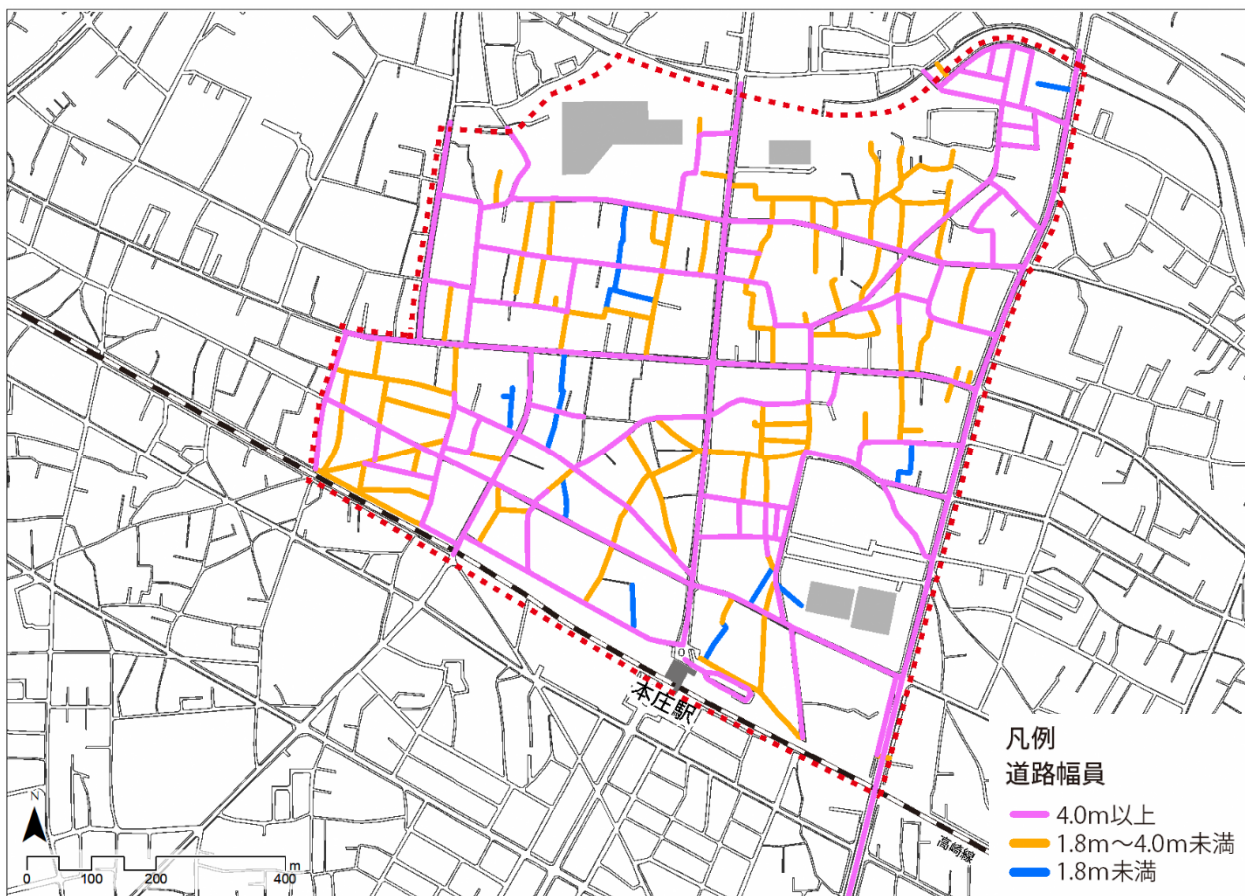


狭い道路沿いの建築物を更新する際は…？

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2m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。

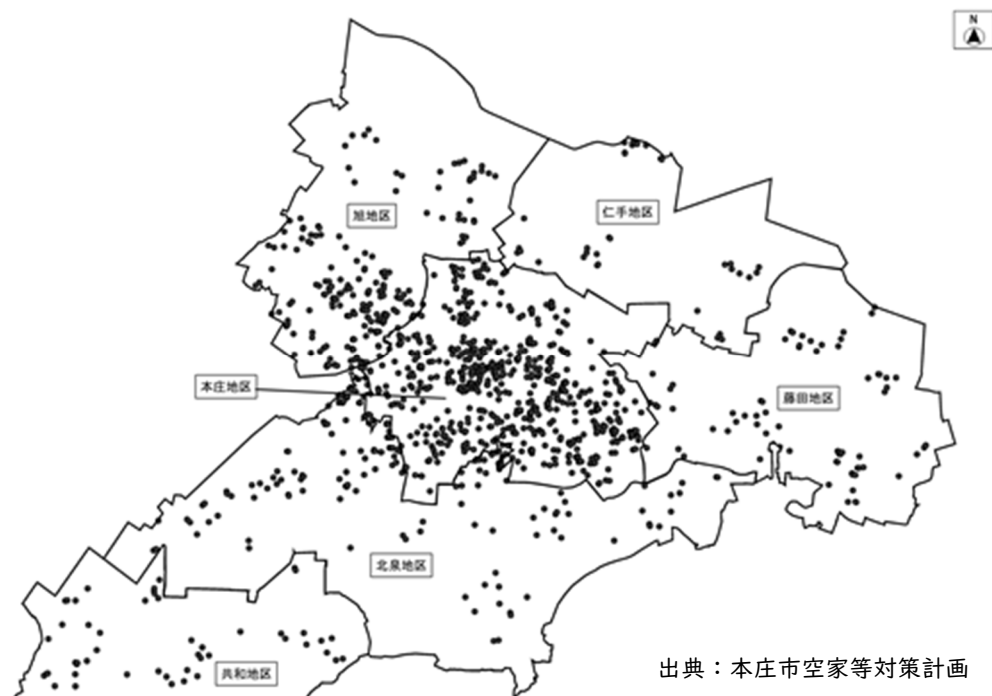


道路幅員の状況



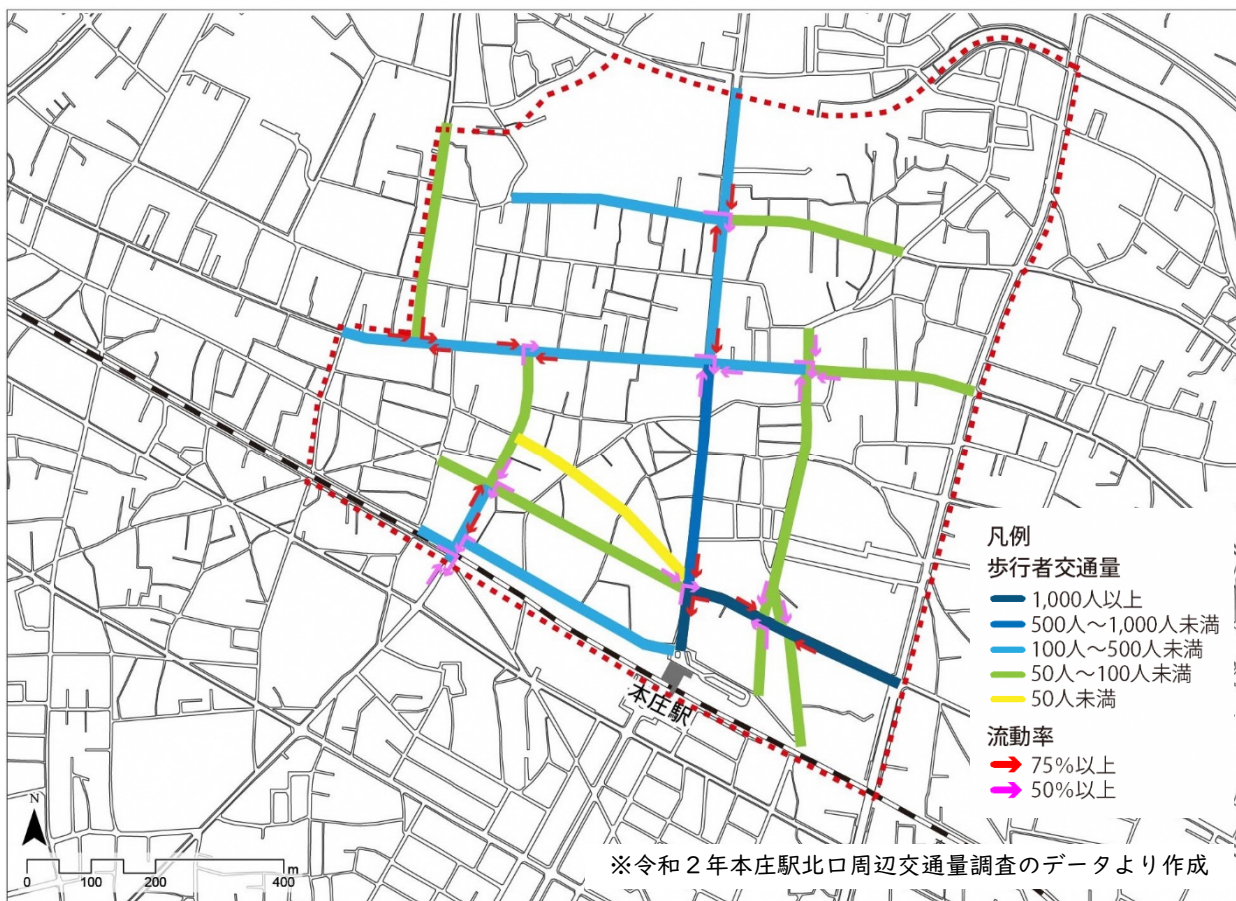
※国土地理院基盤地図情報及び市道路台帳のデータより作成

空き家の分布（平成30年調査結果）

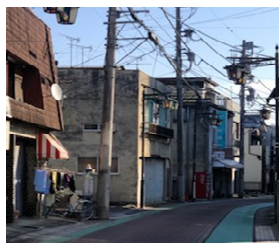


本地区内の歩行者交通量は、駅を中心とした流動が多く、通学路となっている朝日通りでは小学生や高校生が歩道からあふれながら通学している様子が見られます。また、金融機関や店舗が並ぶ中山道や銀座通りでは、それらを利用する人の出入りが多く見られます。しかし、歩道が狭く、また、沿道に立ち並ぶ電柱が、歩行者等の視界を遮る箇所もあり、安全・安心な歩行空間の確保が必要です。駅からはにぼんプラザを結ぶ駅西通りは、歩行者交通量が多く見られます。しかし、その間に立ち寄る施設がなく、多くの人が素通りしていることが課題です。また、三交通りは昔ながらの雰囲気が残る通りですが、空き家や空き店舗が増加しており、歩行者交通量も非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



・昔ながらの雰囲気が残るが、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

・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

・朝の登校時、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

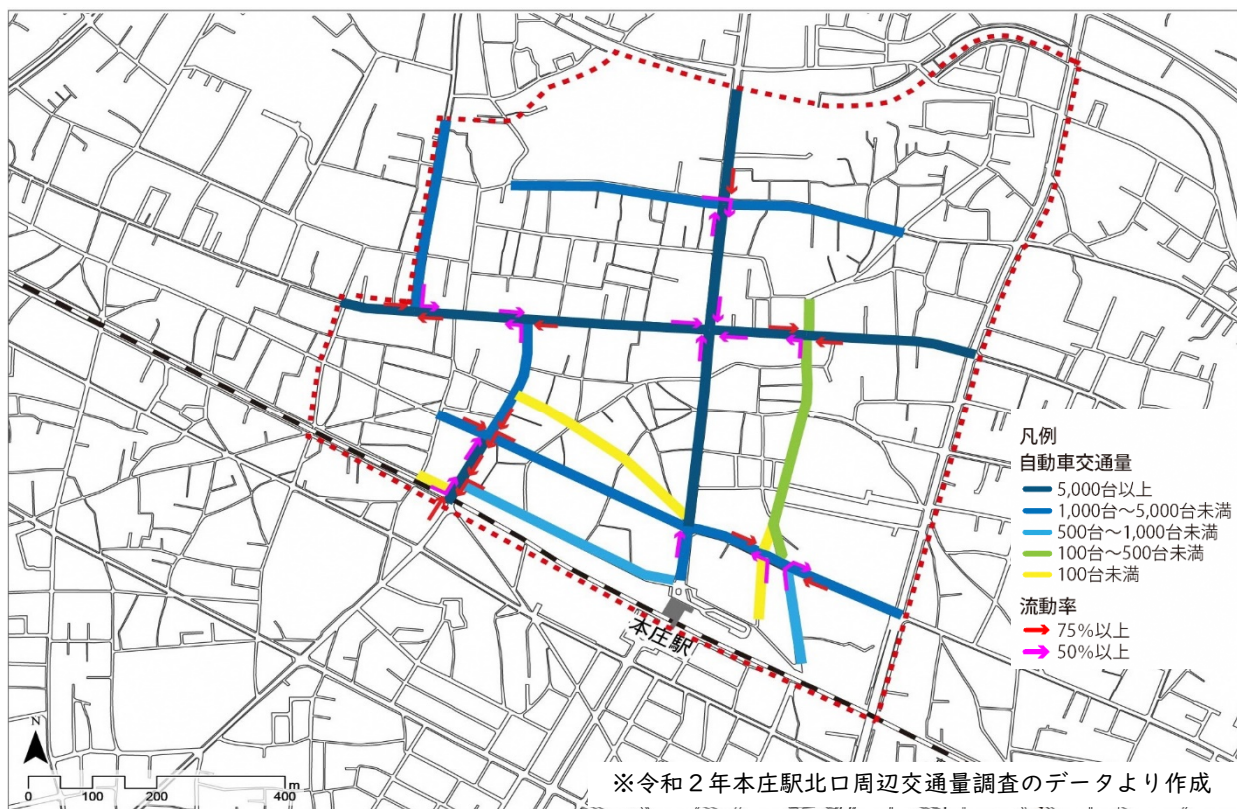
【通過交通^{*}の状況】

- ✓ 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

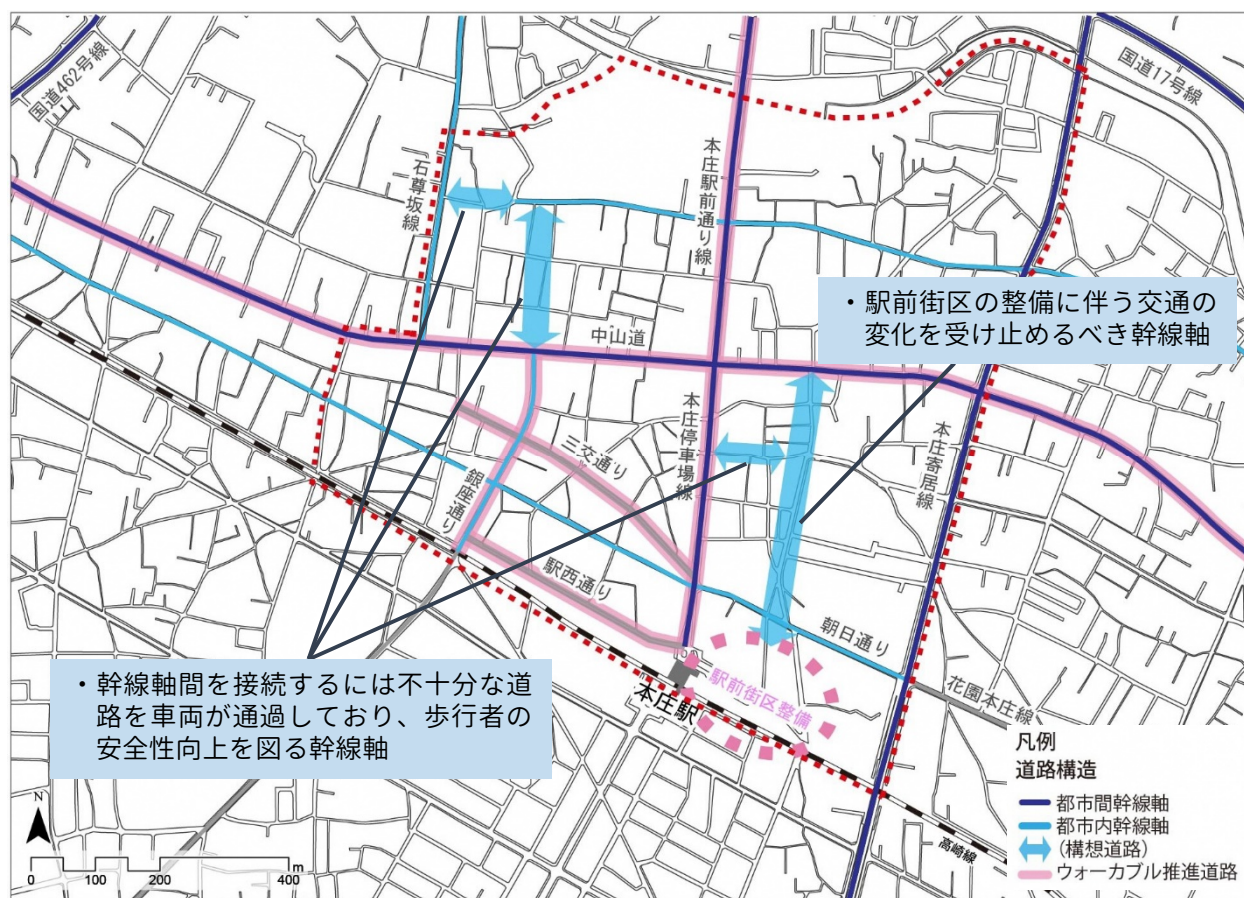
世界では、多くの都市で、街路※空間を車中心から“ひと中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い、くつろぐなど多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組みが進められています。この動きを受け、国内でも街路空間の再構築・利活用に関する様々な事業が取り組まれています。



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

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。



ウォーク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！

埼玉県の指定を受け、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



1

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カ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

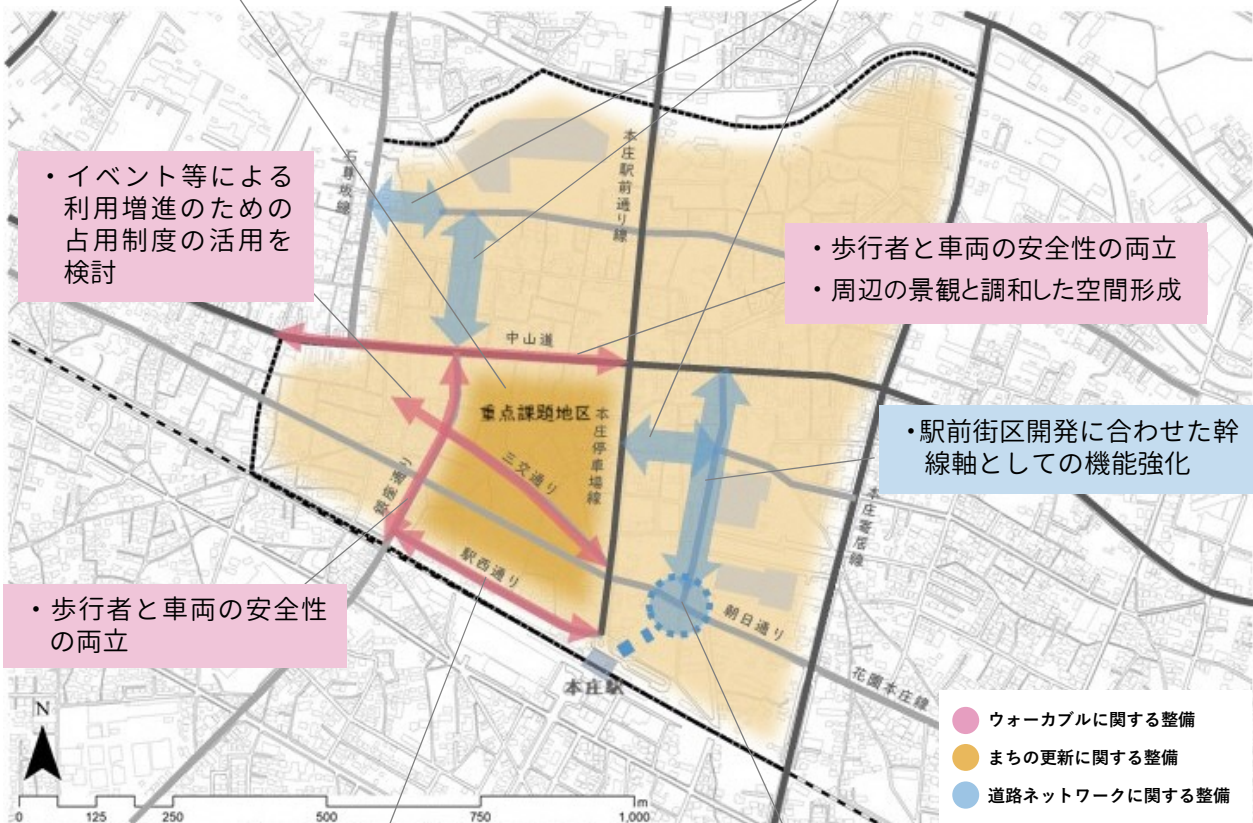
方針3-1 狭あい道路の解消による安全性向上と土地の流動化促進

- ✓ 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



- ・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