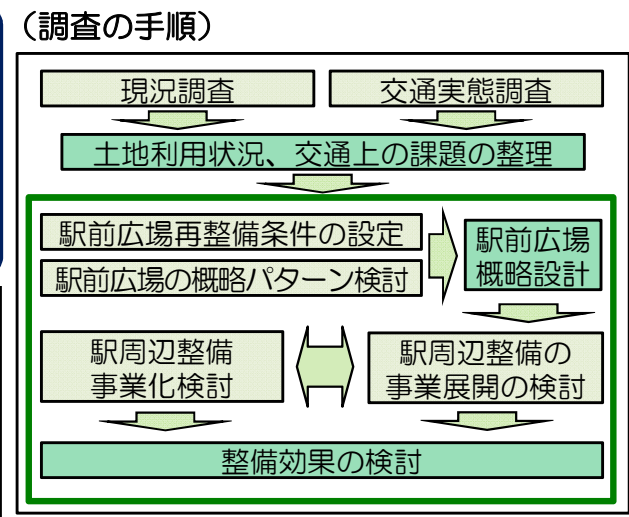


本庄駅前周辺における地域活性化のための基盤整備検討調査

○（調査の背景・目的） JR本庄駅周辺は、本庄市都市計画マスタープラン(平成25年3月)の将来都市構造において、交通便利性を活かし、居住の安心と回遊・滞在の楽しさを感じさせることのできる「まちなか再生」を展開する拠点として位置づけている。しかし、現在の駅前広場は不整形で周辺に多くの駐車場が存在しており、中心市街地の顔である駅前広場としての魅力を感じられない状況にある。また、近年、駅周辺を含む中心市街地での市民活動の活発化、民間事業者による開発計画の検討やバス路線の開通予定等によって駅周辺の再整備の必要性が高まっている。

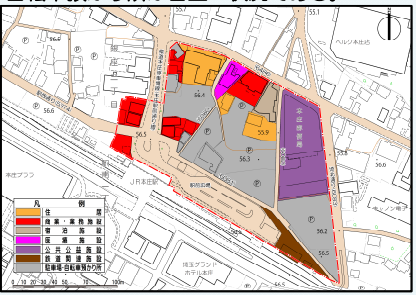
こうしたことから、本庄駅周辺における地域活性化を図るため、駅周辺における土地利用等の現況調査や駅周辺整備に係る交通実態調査を踏まえ、駅前広場再整備の概略設計を行うとともに整備効果を検討することを目的とする。



調査成果

○駅周辺の土地利用状況等の現況調査

・本庄駅北口周辺は、駅前にコンビニエンスストアや商業業務ビルはあるが空ビルとなっている建物も多くある。また、時間貸駐車場や自転車預かり所が目立つ状況である。



○駅周辺整備に係る交通実態調査

・本庄駅北口に向かう交差点において交通量調査を実施し、北口駅前広場に向かう交通流動の把握を行った。

・本庄駅自由通路において、駅乗降・南北の歩行者流動の把握を行った。

12時間(7:00~19:00)交通量

| ■本庄駅北口交差点 | 小型車 | 大型車 | 計 | 大型車混入率 |
|--------------|--------|------|--------|--------|
| 本庄駅北口方面からの流出 | 1,495台 | 89台 | 1,584台 | 5.6% |
| 本庄駅北口方面への流入 | 2,480台 | 106台 | 2,586台 | 4.1% |

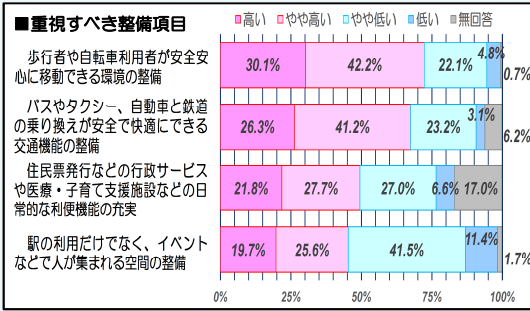
| ■北口駅前広場交差点 | 小型車 | 大型車 | 計 | 大型車混入率 |
|-------------|--------|-----|--------|--------|
| 北口駅前広場からの流出 | 1,562台 | 92台 | 1,654台 | 5.6% |
| 北口駅前広場への流入 | 1,527台 | 92台 | 1,619台 | 5.7% |

| ■歩行者通行 | 北口から | | 改札から | | 南口から | | 計 |
|--------|------|--------|--------|--------|--------|------|---------|
| 方 向 | 南口へ | 改札へ | 北口へ | 南口へ | 改札へ | 北口へ | 全方向 |
| 通 行 量 | 707人 | 3,621人 | 2,813人 | 3,123人 | 2,885人 | 452人 | 13,601人 |

○駅利用者アンケート調査

・現状では、交通結節点としての評価は見られるものの、駅前のにぎわいは低い状況である。

・重視すべき整備項目を見ると安全安心な乗り換えや移動環境整備が高く、利便施設の充実やにぎわい空間整備は約半数であった。

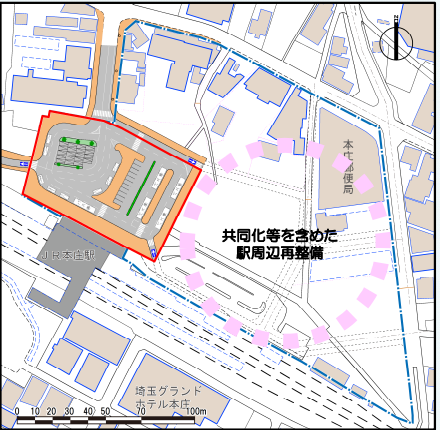
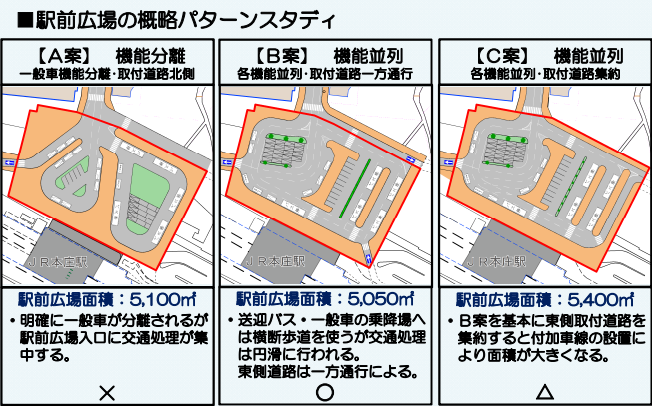


かつて本庄宿として栄えた北口周辺の相対的な空洞化、脆弱な交通結節点としての駅前広場機能 ⇒ 本庄の顔としての駅前広場・周辺街区の再整備が必要。

○駅前広場再整備の概略設計、整備効果の検討調査

・現況調査、交通実態調査を踏まえ、都市計画マニュアル道路編及び駅前広場計画指針に基づき必要となる駅前広場の基準面積を約5,000㎡と算出し、駅前広場東側エリアの道路接続を含め、概略パターンスタディを行った。

- ・バスバース：5バース
- ・タクシー乗降場：乗降車：各1箇所 ・タクシープール：19台(13~19台)
- ・自家用車乗降場：6箇所(6~11台) ・自家用車プール：6台(5~11台)



- ・駅前広場面積は、現状と500㎡ほどの違いではあるが、形状が良くなることで、各交通機能の処理が円滑に行われ、高速バス等の誘致が可能となる。
- ・また、駅舎自由通路からのデッキ計画など、周辺街区の整備とあわせて展開が考えられる。
- ・駅周辺整備においては、大街区を配置し関係地権者との共同化、連携による整備により本庄駅前の顔づくりが期待できる。
- ・事業者ヒアリングを実施
(交通事業者：各1回、周辺事業者：3回)
- ・駐車場利用としては、駅利用者による需要が高い。
- ・駅前施設として、利用者の求めるものを持続的に展開できる施設構成を検討する必要がある。
- ・資産を有効・効果的に活用できる形であれば共同化も十分考えられる。

- 福祉・医療施設、保育センター、高齢者介護センター
- 文化・情報センターなど公共施設
- スポーツ・健康施設、温水プール
- 観光情報・物産センター
- 独身者向け賃貸マンション+ファミリー向け分譲マンション

基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の再整備としては、関係機関との協議を重ね、駅前広場整備基本設計を策定し、都市計画関連手続きを進めていく。

あわせて駅周辺部においても整備の方向性（整備区域、事業手法等）を民間と一体となり検討を進めていく。

| | 駅前広場再整備 | 周辺街区整備 |
|--------------|------------------------|--------------------|
| 短期 (1~3年) | ・都市計画手続き ・基本設計・実施設計 | ・共同化事業検討 ・建築物設計 |
| 中期 (4~6年) | ・都市計画決定 ・工事着手 | |
| 長期 (7年~) | ・工事・竣工 | ・工事着手・竣工 |

今後の課題

今後とも、駅周辺地区の地権者、交通事業者等の協議・調整を行い、合意形成を図る必要がある。

駅前広場整備は、東側エリアの道路の接続のあり方で周辺街区の大きさ、駅前広場内での車両の処理が異なることから、駅周辺街区の考え方について事業区域、事業手法等の協議・調整検討を進めていく必要がある。

| 本庄駅前周辺における地域活性化のための 基盤整備検討調査 | | | |
|---------------------------------|--------|-----------------|------|
| 調査主体 | 埼玉県本庄市 | | |
| 対象地域 | 埼玉県本庄市 | 対象となる 基盤整備分野 | 駅前広場 |

本調査は、本庄駅前周辺における地域活性化にむけて「駅周辺の土地利用状況等の現況調査」「駅周辺整備に係る交通実態調査」「駅前広場再整備の概略設計、整備効果の検討調査」を実施したところであり、成果報告をとりまとめる。

1. 調査の背景と目的

JR本庄駅周辺は、本庄市都市計画マスタープラン(平成25年3月)の将来都市構造において、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させることのできる「まちなか再生」を展開する拠点として位置づけている。しかし、現在の駅前広場は不整形で、周囲に多くの駐車場が存在しており、中心市街地の顔である駅前広場としての魅力を感じられない状況にある。また、近年、駅周辺を含む中心市街地での市民活動の活発化、民間事業者による開発計画の検討やバス路線の開通予定等によって駅周辺の再整備の必要性が高まっている。

こうしたことから、本庄駅周辺における地域活性化を図るため、駅周辺における土地利用等の現況調査や駅周辺整備に係る交通実態調査を踏まえ、駅前広場再整備の概略設計を行うとともに整備効果を検討することを目的とする。

■ 区域図



2. 調査内容

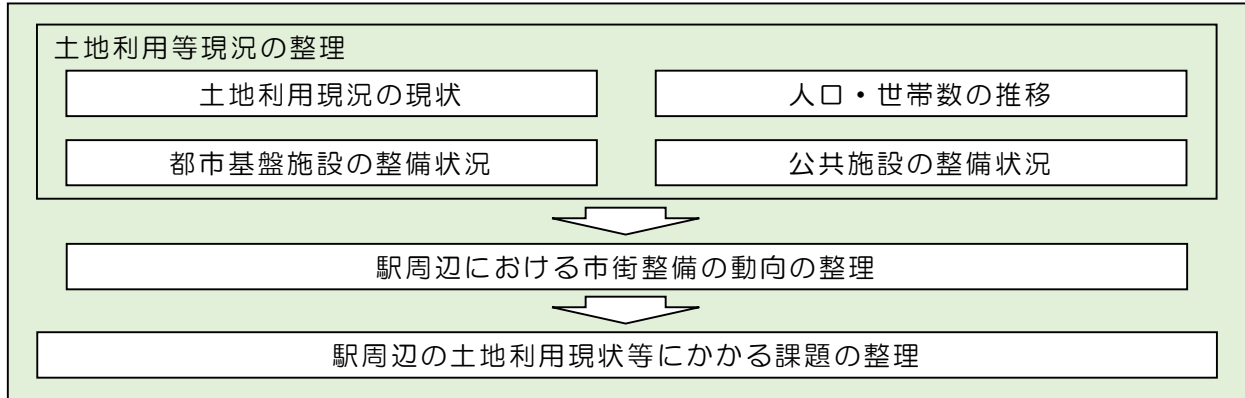
(1) 調査の概要と手順

現況調査の流れは以下のとおりである。

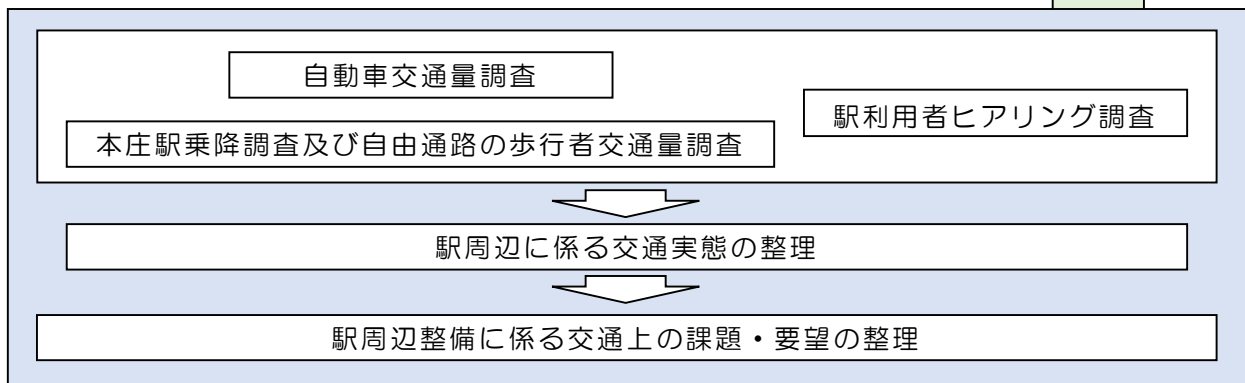
序. 業務概要



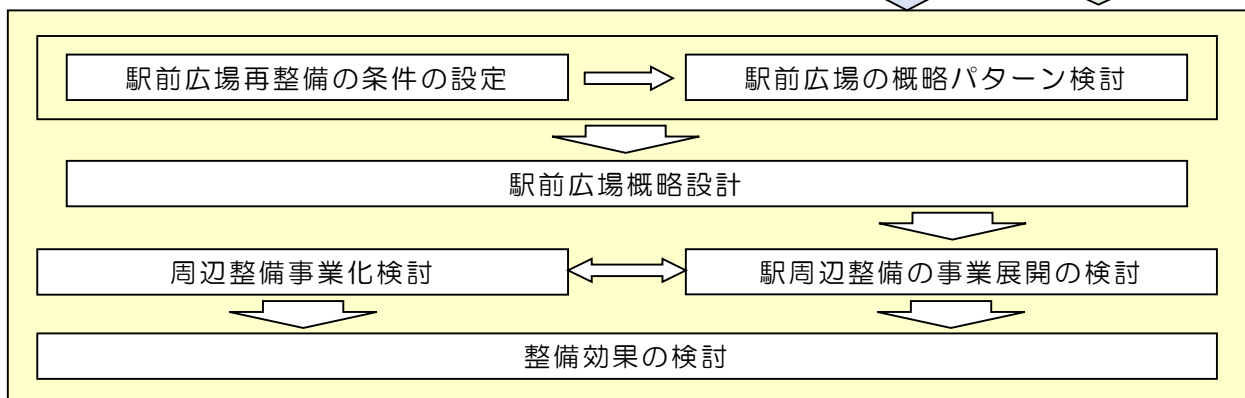
A. 駅周辺の土地利用状況等の現況調査



B. 駅周辺整備に係る交通実態調査



C. 駅前広場再整備の概略設計、整備効果の検討調査



(2) 調査結果

A. 駅周辺の土地利用状況等の現況調査

①土地利用等の現状の整理

①-1 土地利用現状の整理

駅周辺地区の土地利用の現況をみると駅前にコンビニエンスストアがあるものの空ビルが目立つ状況にある。また、駐車場・自転車預かり所等の低未利用地が多くみられる。

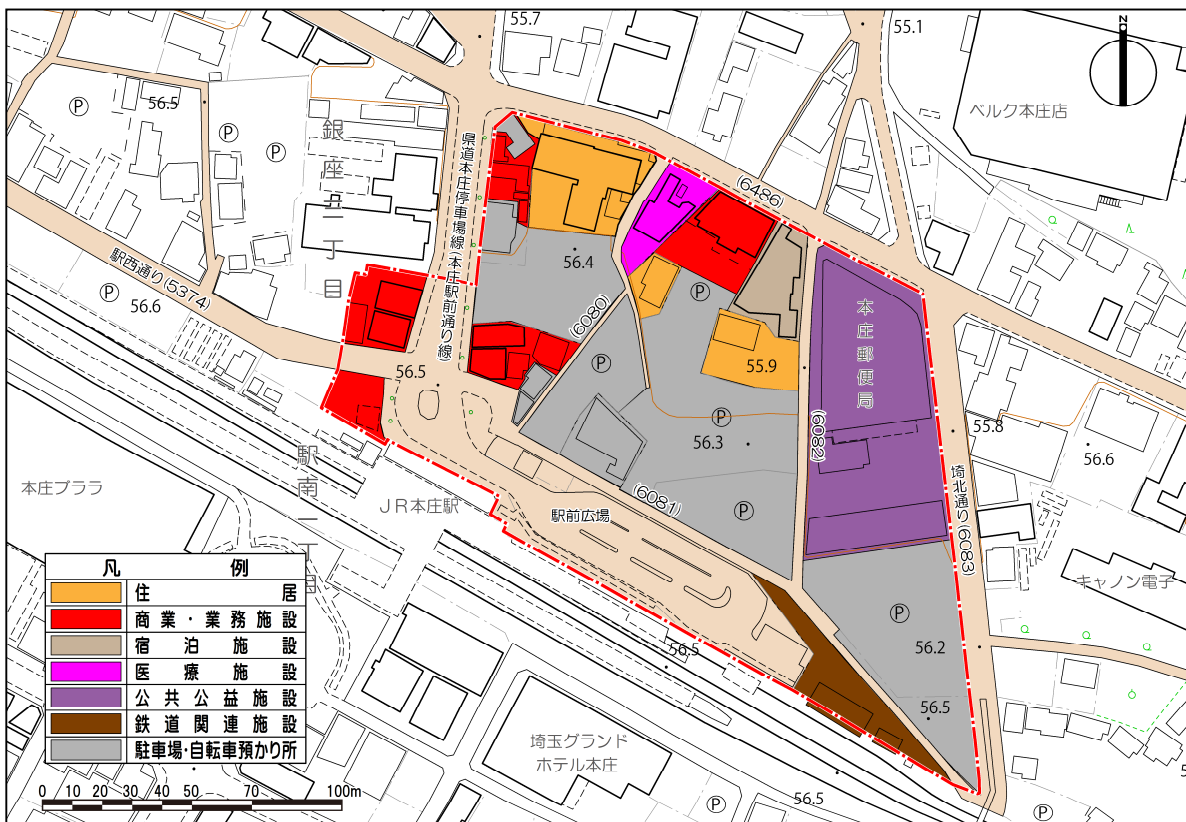
本庄停車場線と交差する市道 6486 号線沿道にマンション、医療施設、事務所、宿泊施設が立地し、区域東側に本庄郵便局がある。

■土地利用現況面積表

※図上 CAD 求積

| 区 分 | 面 積 | 割 合 | 備 考 | |
|---------|--------------------|--------|---------|-----|
| 公 共 用 地 | 6,610㎡ | 25% | 道路・交通広場 | |
| 宅 地 | 住 居 | 2,060㎡ | 8% | |
| | 商 業・業 務 施 設 | 2,550㎡ | 10% | |
| | 宿 泊 施 設 | 630㎡ | 2% | |
| | 医 療 施 設 | 510㎡ | 2% | |
| | 公 共 公 益 施 設 | 4,020㎡ | 15% | 郵便局 |
| | 鉄 道 関 連 施 設 | 840㎡ | 3% | |
| | 駐 車 場・自 転 車 預 かり 所 | 9,320㎡ | 35% | |
| 宅 地 計 | 19,930㎡ | 75% | | |
| 合 計 | 26,540㎡ | 100% | | |

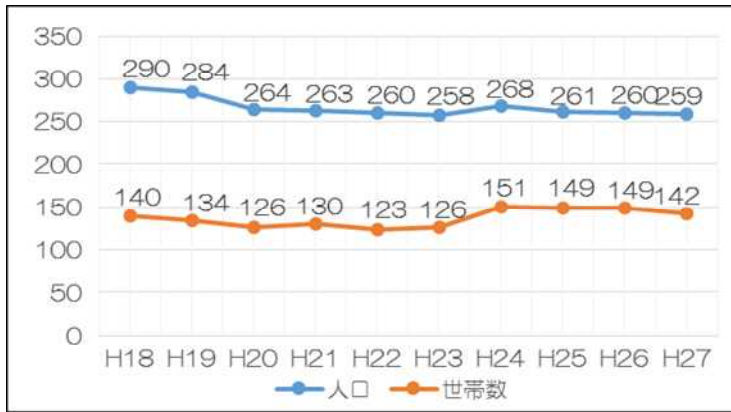
■土地利用現況図



①-2 人口・世帯数の現状

駅周辺地区に係る10年間の本庄1丁目の人口は、平成18年をピークに減少しているが、近年は横ばい状態である。一方、世帯数は、平成24年に増加し、その後は減少傾向にある。

■本庄1丁目の人口・世帯数の推移 ※各年10月1日

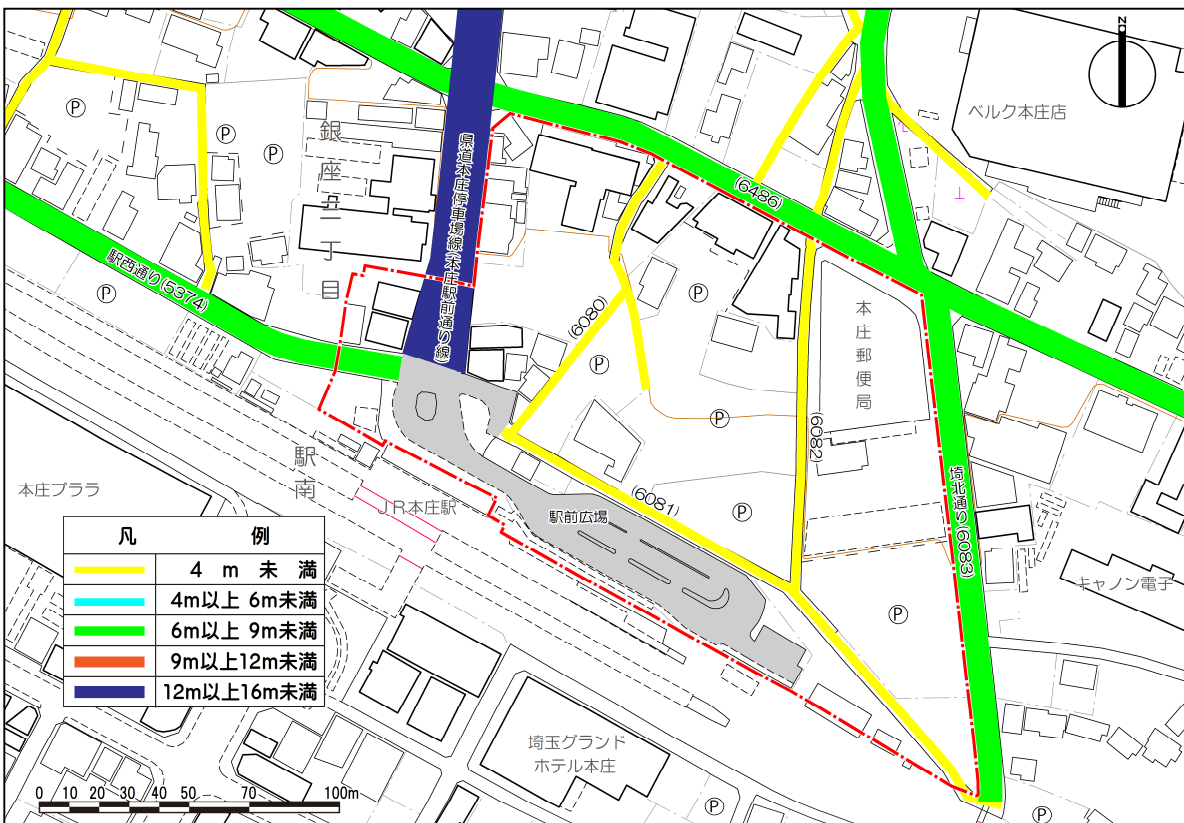


①-3 都市基盤施設の整備状況

駅周辺地区内は、4m未満の道路しかないため、有効な土地利用が図られない状況にある。

また、駅前ロータリーは狭く、特に朝夕方は、慢性的に送迎の一般車が停車していることにより、バス、タクシーの通行に支障をきたしている。駅前交通広場は、鉄道に沿った奥行き長い不整形な形状で、バス、タクシーの利用を中心として、一般車駐車場は突き当たり部分に配置されている。

■道路幅員別図



② 駅周辺における市街地整備の動向整理

駅周辺市街地の整備動向としては、平成19年に11階建てのマンションが建設され、完売となったことから駅近の住宅需要はあると考えられる反面、空地、空き家が多くみられる。商業・業務ビルについては、建築後30年以上の建物が多く、空フロアが目立っている。

民間開発の整備に関しては、オリンピック特需や資材高騰などの社会情勢を反映して、積極的な動きは見られないが、中心市街地活性化に対する活動は行われている。

③ 駅周辺の土地利用状況等に係る課題の整理

- ・道路が狭隘なため、土地の有効活用が進まない。
- ・空店舗等の発生など相対的な駅前地区の空洞化
- ・駅前ロータリーが狭く、送迎等の車でバスなどの通行に支障をきたしている。
- ・駅前交通広場が不整形で交通結節点として脆弱である。
- ・市の玄関口でもあり市の顔としての、駅前のにぎわいや活力は乏しい。

B. 駅周辺整備に係る交通実態調査

① 交通実態調査の実施概要

①-1 調査日時

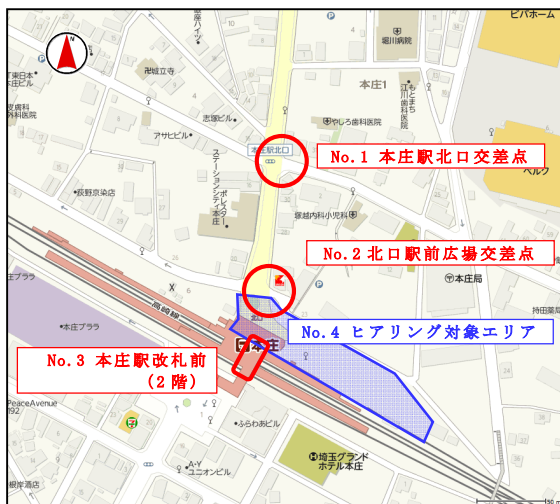
平成27年12月11日（金）

7:00～19:00の12時間連続調査

①-2 調査箇所

本庄駅北口周辺

【調査地点案内図】



①-3 調査項目

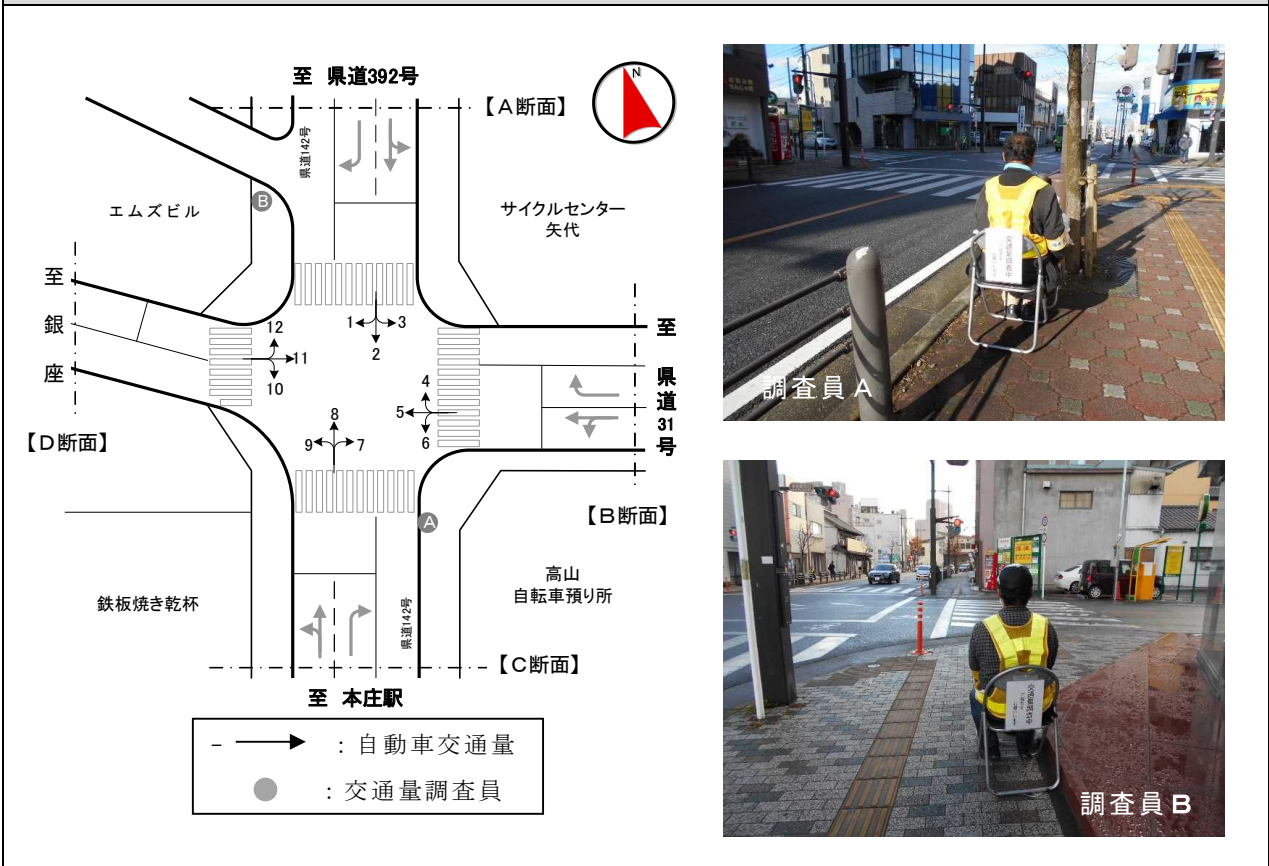
- 1) 自動車交通量調査
- 2) 本庄駅乗降及び自由通路の歩行者交通量調査
- 3) 本庄駅北口利用者に対するヒアリング調査

②調査結果

②-1 自動車交通量調査

調査地点 No. 1

No. 1 本庄駅北口交差点

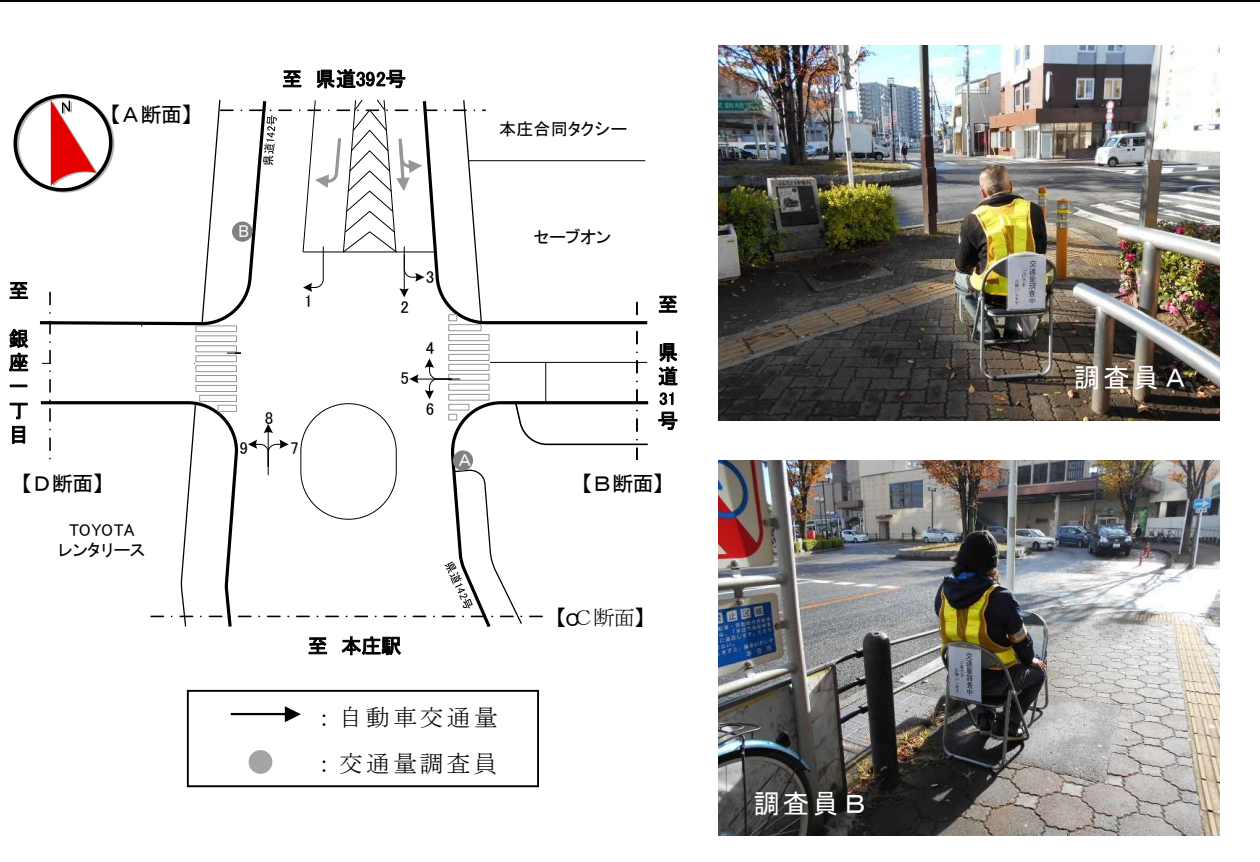


| 方向 車種 | 乗用車類 | | | 貨物車類 | | | 小型車計 (台) | 大型車計 (台) | 合計 (台) | 大型車 混入率 (%) | 時係 間数 (%) | 自 動 二 輪 車 (台) |
|-------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------|-----------------|---------------------|
| | 小 型 乗用車 (台) | 大 型 乗用車 (台) | 乗用車 計 (台) | 小 型 貨物車 (台) | 大 型 貨物車 (台) | 貨物車 計 (台) | | | | | | |
| 7:00~ 8:00 | 296 | 8 | 304 | 8 | 1 | 9 | 304 | 9 | 313 | 2.9 | 19.8 | 1 |
| 8:00~ 9:00 | 149 | 13 | 162 | 13 | 1 | 14 | 162 | 14 | 176 | 8.0 | 11.1 | 0 |
| 9:00~10:00 | 70 | 6 | 76 | 4 | 3 | 7 | 74 | 9 | 83 | 10.8 | 5.2 | 0 |
| 10:00~11:00 | 85 | 6 | 91 | 8 | 2 | 10 | 93 | 8 | 101 | 7.9 | 6.4 | 2 |
| 11:00~12:00 | 68 | 4 | 72 | 8 | 1 | 9 | 76 | 5 | 81 | 6.2 | 5.1 | 3 |
| 12:00~13:00 | 80 | 5 | 85 | 7 | 2 | 9 | 87 | 7 | 94 | 7.4 | 5.9 | 0 |
| 13:00~14:00 | 89 | 7 | 96 | 3 | 2 | 5 | 92 | 9 | 101 | 8.9 | 6.4 | 0 |
| 14:00~15:00 | 66 | 3 | 69 | 5 | 1 | 6 | 71 | 4 | 75 | 5.3 | 4.7 | 2 |
| 15:00~16:00 | 95 | 5 | 100 | 3 | 1 | 4 | 98 | 6 | 104 | 5.8 | 6.6 | 3 |
| 16:00~17:00 | 102 | 4 | 106 | 10 | 1 | 11 | 112 | 5 | 117 | 4.3 | 7.4 | 1 |
| 17:00~18:00 | 144 | 7 | 151 | 10 | 0 | 10 | 154 | 7 | 161 | 4.3 | 10.2 | 0 |
| 18:00~19:00 | 167 | 5 | 172 | 5 | 1 | 6 | 172 | 6 | 178 | 3.4 | 11.2 | 1 |
| 12時間合計 | 1,411 | 73 | 1,484 | 84 | 16 | 100 | 1,495 | 89 | 1,584 | 5.6 | 100.0 | 13 |
| 車種構成比 | 89.1 | 4.6 | 93.7 | 5.3 | 1.0 | 6.3 | 94.4 | 5.6 | 100.0 | **** | **** | **** |

| 方向 車種 | 乗用車類 | | | 貨物車類 | | | 小型車計 (台) | 大型車計 (台) | 合計 (台) | 大型車 混入率 (%) | 時係 間数 (%) | 自 動 二 輪 車 (台) |
|-------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------|-----------------|---------------------|
| | 小 型 乗用車 (台) | 大 型 乗用車 (台) | 乗用車 計 (台) | 小 型 貨物車 (台) | 大 型 貨物車 (台) | 貨物車 計 (台) | | | | | | |
| 7:00~ 8:00 | 364 | 8 | 372 | 15 | 2 | 17 | 379 | 10 | 389 | 2.6 | 15.0 | 3 |
| 8:00~ 9:00 | 238 | 13 | 251 | 16 | 3 | 19 | 254 | 16 | 270 | 5.9 | 10.4 | 3 |
| 9:00~10:00 | 165 | 5 | 170 | 11 | 5 | 16 | 176 | 10 | 186 | 5.4 | 7.2 | 2 |
| 10:00~11:00 | 174 | 5 | 179 | 28 | 6 | 34 | 202 | 11 | 213 | 5.2 | 8.2 | 5 |
| 11:00~12:00 | 145 | 5 | 150 | 16 | 4 | 20 | 161 | 9 | 170 | 5.3 | 6.6 | 3 |
| 12:00~13:00 | 155 | 4 | 159 | 13 | 2 | 15 | 168 | 6 | 174 | 3.4 | 6.7 | 5 |
| 13:00~14:00 | 147 | 7 | 154 | 11 | 2 | 13 | 158 | 9 | 167 | 5.4 | 6.5 | 3 |
| 14:00~15:00 | 110 | 5 | 115 | 21 | 3 | 24 | 131 | 8 | 139 | 5.8 | 5.4 | 1 |
| 15:00~16:00 | 158 | 5 | 163 | 11 | 2 | 13 | 169 | 7 | 176 | 4.0 | 6.8 | 4 |
| 16:00~17:00 | 178 | 3 | 181 | 17 | 2 | 19 | 195 | 5 | 200 | 2.5 | 7.7 | 2 |
| 17:00~18:00 | 220 | 8 | 228 | 15 | 1 | 16 | 235 | 9 | 244 | 3.7 | 9.4 | 3 |
| 18:00~19:00 | 237 | 5 | 242 | 15 | 1 | 16 | 252 | 6 | 258 | 2.3 | 10.0 | 3 |
| 12時間合計 | 2,291 | 73 | 2,364 | 189 | 33 | 222 | 2,480 | 106 | 2,586 | 4.1 | 100.0 | 37 |
| 車種構成比 | 88.6 | 2.8 | 91.4 | 7.3 | 1.3 | 8.6 | 95.9 | 4.1 | 100.0 | **** | **** | **** |

調査地点 No. 2

No. 2 北口駅前広場交差点



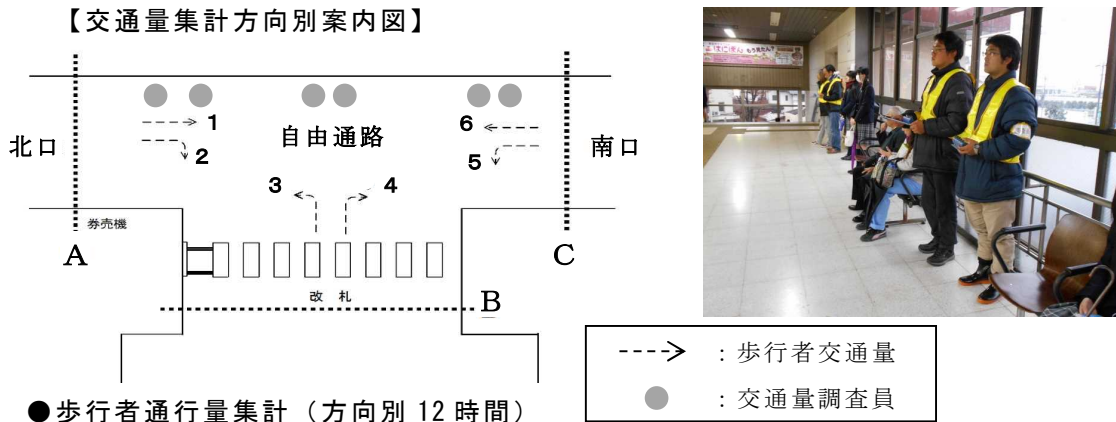
| 方向 車種 | 【C断面】 本庄駅北口ロータリー・駅前広場からの流出 | | | | | | | | | | | |
|-------------|----------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------|-------------------|------------------------|
| | 乗用車類 | | | 貨物車類 | | | 小型車 計(台) | 大型車 計(台) | 合計 (台) | 大型車 混入率 (%) | 時 間 係 数 (%) | 自 動 二 輪 車 (台) |
| | 小 型 乗用車 (台) | 大 型 乗用車 (台) | 乗用車 計 (台) | 小 型 貨物車 (台) | 大 型 貨物車 (台) | 貨物車 計 (台) | | | | | | |
| 7:00~ 8:00 | 300 | 8 | 308 | 12 | 1 | 13 | 312 | 9 | 321 | 2.8 | 19.4 | 1 |
| 8:00~ 9:00 | 147 | 13 | 160 | 7 | 2 | 9 | 154 | 15 | 169 | 8.9 | 10.2 | 0 |
| 9:00~10:00 | 77 | 6 | 83 | 5 | 3 | 8 | 82 | 9 | 91 | 9.9 | 5.5 | 1 |
| 10:00~11:00 | 96 | 6 | 102 | 9 | 3 | 12 | 105 | 9 | 114 | 7.9 | 6.9 | 14 |
| 11:00~12:00 | 72 | 4 | 76 | 8 | 1 | 9 | 80 | 5 | 85 | 5.9 | 5.1 | 3 |
| 12:00~13:00 | 91 | 5 | 96 | 11 | 2 | 13 | 102 | 7 | 109 | 6.4 | 6.6 | 3 |
| 13:00~14:00 | 93 | 7 | 100 | 3 | 2 | 5 | 96 | 9 | 105 | 8.6 | 6.3 | 0 |
| 14:00~15:00 | 67 | 3 | 70 | 8 | 1 | 9 | 75 | 4 | 79 | 5.1 | 4.8 | 6 |
| 15:00~16:00 | 101 | 5 | 106 | 3 | 2 | 5 | 104 | 7 | 111 | 6.3 | 6.7 | 2 |
| 16:00~17:00 | 104 | 4 | 108 | 9 | 1 | 10 | 113 | 5 | 118 | 4.2 | 7.1 | 2 |
| 17:00~18:00 | 152 | 7 | 159 | 15 | 0 | 15 | 167 | 7 | 174 | 4.0 | 10.5 | 3 |
| 18:00~19:00 | 163 | 5 | 168 | 9 | 1 | 10 | 172 | 6 | 178 | 3.4 | 10.8 | 3 |
| 12時間合計 | 1,463 | 73 | 1,536 | 99 | 19 | 118 | 1,562 | 92 | 1,654 | 5.6 | 100.0 | 38 |
| 車種構成比 | 88.5 | 4.4 | 92.9 | 6.0 | 1.1 | 7.1 | 94.4 | 5.6 | 100.0 | **** | **** | **** |

| 方向 車種 | 【C断面】 本庄駅北口ロータリー・駅前広場への流入 | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------|-------------------|------------------------|
| | 乗用車類 | | | 貨物車類 | | | 小型車 計(台) | 大型車 計(台) | 合計 (台) | 大型車 混入率 (%) | 時 間 係 数 (%) | 自 動 二 輪 車 (台) |
| | 小 型 乗用車 (台) | 大 型 乗用車 (台) | 乗用車 計 (台) | 小 型 貨物車 (台) | 大 型 貨物車 (台) | 貨物車 計 (台) | | | | | | |
| 7:00~ 8:00 | 281 | 8 | 289 | 11 | 1 | 12 | 292 | 9 | 301 | 3.0 | 18.6 | 1 |
| 8:00~ 9:00 | 150 | 13 | 163 | 8 | 3 | 11 | 158 | 16 | 174 | 9.2 | 10.7 | 0 |
| 9:00~10:00 | 81 | 5 | 86 | 3 | 2 | 5 | 84 | 7 | 91 | 7.7 | 5.6 | 2 |
| 10:00~11:00 | 94 | 5 | 99 | 12 | 2 | 14 | 106 | 7 | 113 | 6.2 | 7.0 | 15 |
| 11:00~12:00 | 70 | 5 | 75 | 8 | 2 | 10 | 78 | 7 | 85 | 8.2 | 5.3 | 2 |
| 12:00~13:00 | 99 | 4 | 103 | 7 | 1 | 8 | 106 | 5 | 111 | 4.5 | 6.9 | 0 |
| 13:00~14:00 | 95 | 8 | 103 | 5 | 2 | 7 | 100 | 10 | 110 | 9.1 | 6.8 | 5 |
| 14:00~15:00 | 55 | 4 | 59 | 7 | 2 | 9 | 62 | 6 | 68 | 8.8 | 4.2 | 9 |
| 15:00~16:00 | 94 | 5 | 99 | 3 | 2 | 5 | 97 | 7 | 104 | 6.7 | 6.4 | 1 |
| 16:00~17:00 | 113 | 3 | 116 | 6 | 1 | 7 | 119 | 4 | 123 | 3.3 | 7.6 | 1 |
| 17:00~18:00 | 144 | 8 | 152 | 10 | 0 | 10 | 154 | 8 | 162 | 4.9 | 10.0 | 3 |
| 18:00~19:00 | 162 | 5 | 167 | 9 | 1 | 10 | 171 | 6 | 177 | 3.4 | 10.9 | 2 |
| 12時間合計 | 1,438 | 73 | 1,511 | 89 | 19 | 108 | 1,527 | 92 | 1,619 | 5.7 | 100.0 | 41 |
| 車種構成比 | 88.8 | 4.5 | 93.3 | 5.5 | 1.2 | 6.7 | 94.3 | 5.7 | 100.0 | **** | **** | **** |

②-2 本庄駅乗降及び自由通路の歩行者交通量調査

②-2-1 本庄駅北口の利用者数

駅改札部(調査地点 No. 3)における歩行者交通量調査(7:00~19:00 12時間)の結果は、以下のとおりである。



②-2-2 本庄駅乗降客の北口・南口分担の想定

歩行者交通量調査集計値より、北口・南口の利用者分担を想定する。

北口利用の乗降客 (方向2 + 方向3) $3,621 + 2,813 = 6,434$ 人 (51.7%)

南口利用の乗降客 (方向4 + 方向5) $3,123 + 2,885 = 6,008$ 人 (48.3%)

計 $12,442$ 人 (100.0%)

歩行者実態調査においては、北口利用者：51.7%、南口利用者：48.3%であり、同様の分担割合と想定すると乗降客数の南北分担は、以下のとおりである。なお、本庄駅乗降客数は、平成26年度：20,988人/日を用いる。

北口利用の乗降客 $20,988 \text{ 人} \times 51.7\% = 10,851 \text{ 人/日}$

南口利用の乗降客 $20,988 \text{ 人} \times 48.3\% = 10,137 \text{ 人/日}$

②-2-3 本庄駅北口・南口利用者数の想定

駅自由通路の通り抜けを考慮した北口・南口利用者数を想定する。

北口 利用者数 (方向1 + 方向2 + 方向3)

$707 + 3,621 + 2,813 = 7,141$ 人 (52.5%)

南口 利用者数 (方向4 + 方向5 + 方向6)

$3,123 + 2,885 + 452 = 6,460$ 人 (47.5%)

計 $13,601$ 人 (100.0%)

歩行者交通量調査における北口・南口通り抜け数は、以下のとおりである。

(方向1 + 方向6) $707 + 452 = 1,159$ 人

乗降客数に対する割合 $(1,159 / 12,442 = 9.3\%)$ から想定される本庄駅自由通路通り抜け数は、

$20,988 \text{ 人} \times 9.3\% = 1,952 \text{ 人/日}$ となる。

よって、本庄駅乗降自由通路利用者数は、

$20,988 + 1,952 = 22,940 \text{ 人/日}$ となる。

本庄駅北口・南口の利用者数は、以下のとおり想定される。

北口 利用者数 22,940人×51.7%=11,860人/日

南口 利用者数 22,940人×48.3%=11,080人/日

●自由通路歩行者通行量集計（北口）

| 断面 方向 | 方向 1+2 | 方向 3+6 | 駅北口 利用者数 |
|-------------|-----------|-----------|-------------|
| 時間帯 | (人) | (人) | (人) |
| 7:00～8:00 | 660 | 584 | 1,244 |
| 8:00～9:00 | 486 | 823 | 1,309 |
| 9:00～10:00 | 305 | 118 | 423 |
| 10:00～11:00 | 224 | 113 | 337 |
| 11:00～12:00 | 240 | 109 | 349 |
| 12:00～13:00 | 198 | 109 | 307 |
| 13:00～14:00 | 858 | 195 | 1,053 |
| 14:00～15:00 | 178 | 88 | 266 |
| 15:00～16:00 | 271 | 206 | 477 |
| 16:00～17:00 | 188 | 235 | 423 |
| 17:00～18:00 | 441 | 324 | 765 |
| 18:00～19:00 | 279 | 361 | 640 |
| 12時間合計 | 4,328 | 3,265 | 7,593 |

駅北口利用ピーク時
利用者数：1,309人/時

②-3 本庄駅北口利用者に対するヒアリング調査

②-3-1 ヒアリング実施内容

本庄駅北口駅前広場（調査地点 No. 4）において、現状の利用実態、要望等について直接北口利用者に対してヒアリング調査を実施し、今後の北口駅前広場の整備計画の参考資料とする。

ヒアリング実施日 平成27年12月11日（金）9時～17時

ヒアリング回収数 289件

②-3-2 ヒアリング集計結果

問1 性別・問2 年齢

男性：139名(48%)

女性：150名(52%)

計：289名(100%)

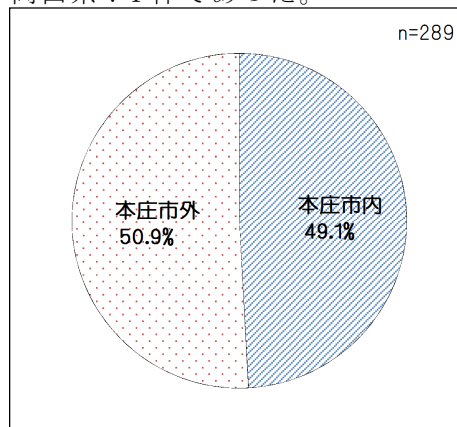
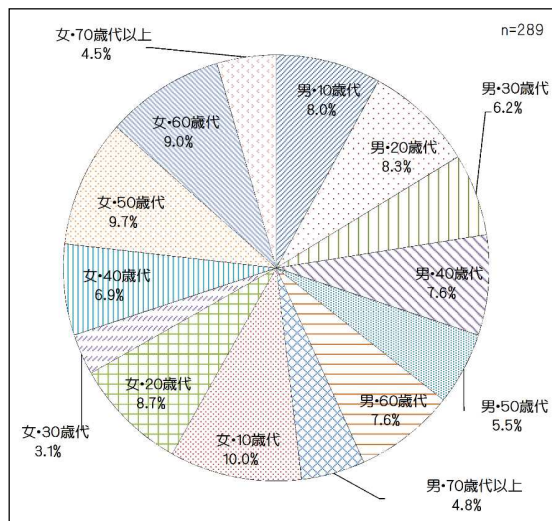
問3 自宅エリア

本庄市内：142名(49.1%)

本庄市外：147名(50.9%)

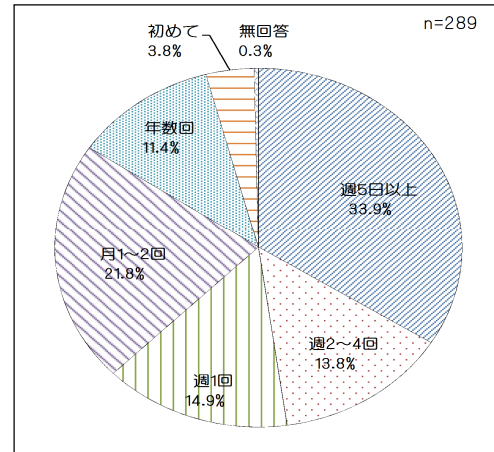
計：289名(100.0%)

本庄市外は、伊勢崎市：47件、その他埼玉県：42件、群馬県：23件、東京都：21件、神奈川県：11件、千葉県：1件、茨城県：1件、岡山県：1件であった。



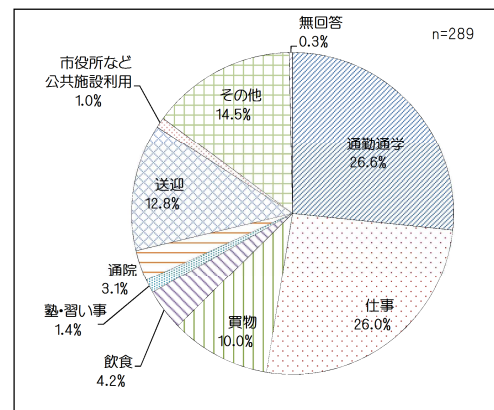
問4 本庄駅北口利用の頻度

本庄駅北口利用の頻度は、週5日以上が98件(33.9%)、次いで月1~2回が63件(21.8%)、週1回が43件(14.9%)、週2~4回が40件(13.8%)の順で初めて利用された方も11件(3.8%)の回答がありました。



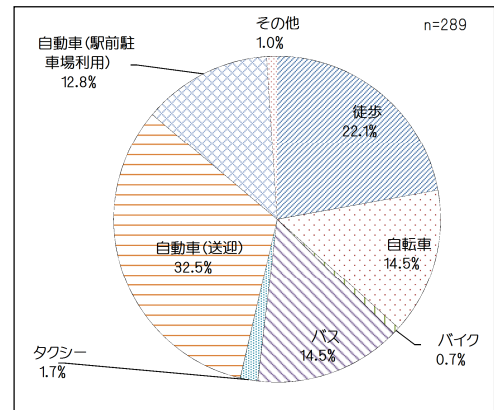
問5 今回の外出目的について

外出目的は、通勤通学が最も多く、77件(26.6%)で、次いで、仕事で訪れた方が75件(26.0%)、送迎37件(12.8%)、買物29件(10.0%)の順で、その他は、“遊びに行く”“帰省”などがありました。



問6 本庄駅までの手段あるいは駅からの手段について (鉄道利用以外)

本庄駅まで、または本庄駅からの手段は、自動車による送迎が最も高く、94件(32.5%)、次いで徒歩64件(22.1%)、自転車・バス42件、駅前駐車場利用37件(12.8%)の順でありました。



●ヒアリングの回答者属性のまとめ

ヒアリングに際しては、男女比、年齢構成等ほぼ均一になるように実施した。

自宅エリアについても市内・市外ほぼ半数となり、多様な意見の聴取が可能となった。

利用頻度は、「日常的に利用」が136件(47%)で、「初めて」や帰省などで「年数回」の回答44件(15%)も「非日常的利用」でサンプリングすることができました。

外出の目的は、「通勤通学」や「仕事」による来訪が152件(52.6%)で、「送迎」目的の方37件(12.8%)からも聴取することができました。

当該地区の特徴として、駅までの利用交通手段として車利用が131件(45.3%)であり、送迎してもらう割合が多いといえる。交通量調査においても100台/h(7:00~19:00平均)の駅前広場への進入があり、また、駅前のコインパーキングについても、満車の状況であることからみても自動車利用が多いことがわかります。

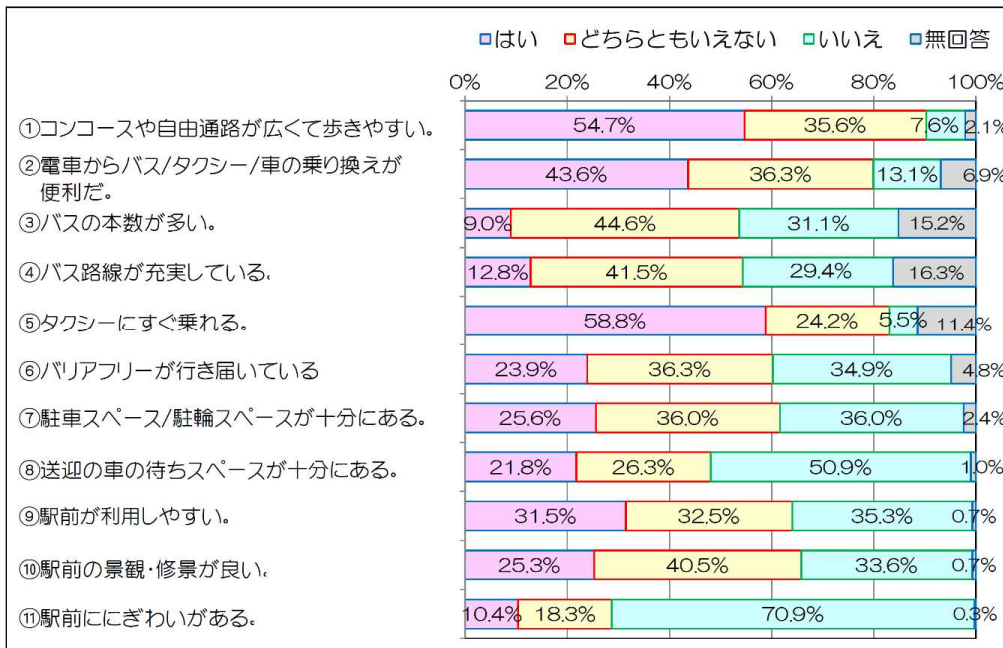
問7 本庄駅北口利用の評価

本庄駅北口利用において評価されているものは、「⑤タクシーにすぐ乗れる」「①コンコースや自由通路が広くて歩きやすい」「②電車からバス/タクシー/車の乗り換えが便利だ」の順であります。

一方、改善を望むものとしては、「⑪駅前ににぎわいがある」「⑧送迎の車の待ちスペースが十分にある」であります。

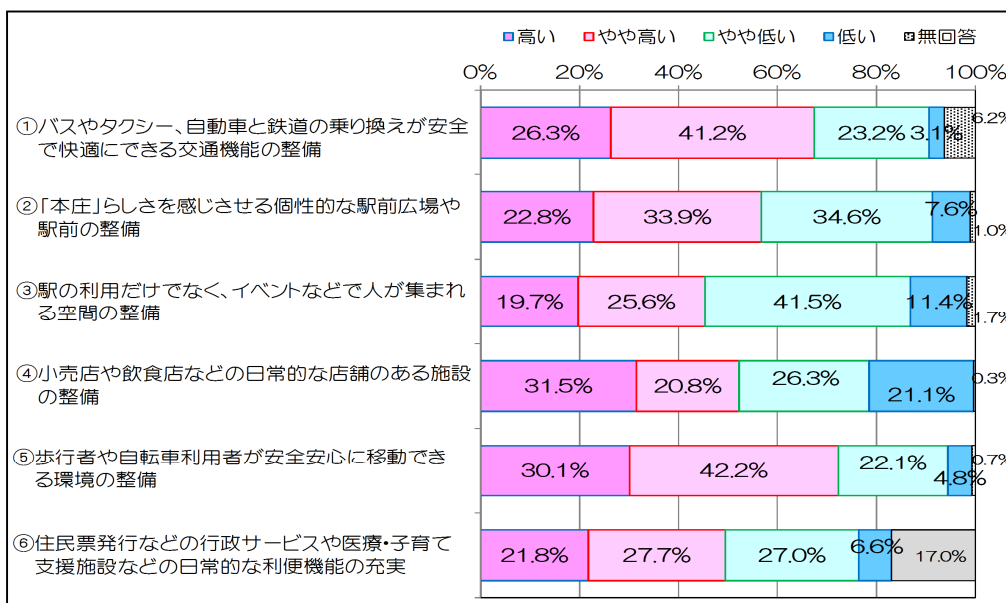
評価項目として交通結節機能（①～⑧）において、電車からの乗り換えの利便性を評価しているものの、バスの本数、路線の充実、駐車/駐輪スペース、送迎車の待ちスペースの評価は低く、送迎車の待ちスペースについては50%を超える低い評価でありました。

駅前全般（⑨～⑪）について、駅前ににぎわいが70%を超える低い評価でした。



問8 本庄駅北口駅前広場や周辺整備での重視すべき項目

今後の本庄駅北口駅前広場や周辺整備において重視度が高い項目は、「⑤歩行者や自転車利用者が安全安心に移動できる環境の整備」が最も高く、次いで「①バスやタクシー、自動車と鉄道の乗り換えが安全で快適にできる交通機能の整備」の順でした。



駅前広場や周辺施設への具体的な要望・意見としては、次の項目が挙げられました。

- ・待ち合わせのできるカフェ、飲食店などがほしい。(29件)
- ・駅前駐車スペースや円滑な車の処理(22件)
- ・店舗、デパートがほしい。(11件)
- ・さびれた感じがあり、にぎわいがほしい。(8件)
- ・エスカレーターの設置などバリアフリーの整備(6件)
- ・照明が少ない。(5件)
- ・交番・駐在所(常駐)の設置(4件)
- ・バス路線の充実(2件)
- ・無料駐輪場の整備(2件)
- ・街路樹や公園がほしい。(2件)
- ・銀行ATMなどがほしい。(1件)

などです。



C. 駅前広場再整備の概略設計、整備効果の検討調査

① 駅前広場再整備の概略設計

①-1 駅前広場再整備の必要性の整理

本庄駅北口周辺は、駅前広場をはじめ、南口に比べ整備がおくられており、周辺街区においても道路条件の悪さから、有効な土地利用が図られていない。

かつての本庄宿、市の玄関口としての顔づくりが重要であり、また交通結節点としての機能も脆弱であることから、中心市街地の活性化や観光振興を牽引する魅力ある駅前広場の再整備が必要と推測されます。

①-2 駅前広場再整備条件の設定

駅前広場規模の算定は、都市計画マニュアル道路編および駅前広場計画指針（98年式（建設省都市局都市交通調査室監修（平成10年）））で行い、この算定に基づき本庄駅北口駅前広場の基本となる必要面積を求めます。

| 施設項目 | | 算定式 | 算定結果 | 必要施設数及び方針 |
|------------|----------------|--|------|--|
| バス乗降場 | バス乗車 バース数 | $(\text{ピーク時バス乗車客数} / \text{バス1台当たりの平均乗客数}) \times \text{バスサービス時間} / 60$ | | 交通実態調査より ・路線バス：1 ・送迎バス：4 計：5バース |
| | バス降車 バース数 | $\text{ピーク時バス降車客数} \times 1 \text{人当たりの降車所要時間} / 60$ | | |
| | バス待ち 滞留客数 | $\text{ピーク時バス乗車客数} \times \text{バスサービス時間} / 60$ | | |
| タクシー乗降場 | タクシー乗車 バース数 | $\text{ピーク時タクシー乗車客数} / 1 \text{人当たりのタクシー平均乗車所要時間} / 60$ | 0.36 | 1バース |
| | タクシー降車 バース数 | $\text{ピーク時タクシー降車客数} / 1 \text{人当たりのタクシー平均降車所要時間} / 60$ | 0.03 | 1バース |
| | タクシー待ち 滞留客数 | $\text{ピーク時タクシー乗車客数} \times \text{タクシーサービス時間} / 60$ | 0.5 | 1人 |
| 自家用車乗降場 | 自家用車乗降場 | $\text{ピーク時自家用車利用者数} / \text{自家用車平均乗車人数} \times \text{自家用車平均停車時間} / 60$ | 5.2 | 6箇所 |
| タクシー駐車場 | タクシー駐車台数 | $\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量} / \text{タクシー1台当たり平均乗車数}$ | | 現状と同等 約20台 |
| 歩道 | 歩道計画交通量 | ピーク時駅前広場利用者数 | | 実態調査より 1,309人 |
| 車道 | 車道計画交通量 | $\text{ピーク時バス利用者数} / \text{バス1台当たり平均乗客数} \times 1.7$ | | 実態調査より 328台 |
| パーク&ライド駐車場 | 自家用車短時間駐車場台数 | $\text{ピーク時自家用車利用者数} / \text{自家用車平均乗車人数} / \text{ピーク時鉄道運行本数}$ | | 6台 |

①-3 駅前広場の規模検討

①-3-1 交通空間機能のために確保すべき面積（交通空間面積）

| 施設項目 | 諸元 | 面積 |
|------------|--|----------------------|
| バス乗降場 | バスバース数：5バース (路線バス：1、送迎バス：4) | 930 m ² |
| タクシー乗降場 | 乗車バース数：1バース 降車バース数：1バース | 41 m ² |
| 自家用車乗降場 | 乗降バース数：6バース (うち、身障者対応：1バース) | 120 m ² |
| タクシープール | 現状の約20台 | 600 m ² |
| 歩道面積 | 歩道にかかわる計画交通量：1,309人/時(交通実態調査より) 歩行者密度：27人/分・m | 1,214 m ² |
| 車道面積 | 計画車道幅員：5.5m | 722 m ² |
| 自家用車短時間駐車場 | 6台 | 180 m ² |
| 計 | | 3,807 m ² |

①-3-2 環境空間機能のために確保すべき面積（環境空間面積）

| 施設項目 | 諸元 | 面積 |
|--------|---------------------|----------------------|
| 環境空間面積 | (交通空間面積－歩道面積) × 0.5 | 1,297 m ² |
| 計 | | 1,297 m ² |

①-3-3 基準となる駅前広場面積

| 施設項目 | 諸元 | 面積 |
|--------|------------------------|----------------------|
| 駅前広場面積 | 交通空間面積＋環境空間面積 | 5,104 m ² |
| 環境空間比 | (環境空間面積＋歩道面積) / 駅前広場面積 | 49% |

本庄駅北口駅前広場面積（基準面積）は、約 5,000 m²とします。

①-4 駅前広場の概略パターン検討

①-4-1 バス事業者等アンケート調査・利用者ヒアリングにおける要望事項等

●バス事業者の要望事項

- ・高校・大学とスクールバスを乗り入れている学校が多いので、スクールバス専用レーンを設置してほしい。(事例：太田駅前・伊勢崎駅前)
- ・ロータリーをもう少し車道を広くとってほしい。
- ・本庄駅北口ロータリー内に、一般車両の駐車が多いため、バス運行に支障をきたしている状況である。一般車両の違法駐車に対する規制の検討をお願いしたい。
- ・ロータリーに大型バスが入った場合、乗用車が駐停車していることがあり、曲がりきれないことがある。
- ・電車到着までの待機場所（駐車場所）が確保できず苦慮している。利用者が電車から降りてくるまでの短時間（5～10分位）の駐車場所を指定（確保）できればと思う。(路上待機は、警察より注意指導あり。)

●観光バス等事業者の要望事項

- ・現在南口で乗降を行っている。理由としては、北口に比べて、スペースが広く、駅前利用者が少ないことなどがあげられ、基本として駅を利用する一般の方の妨げになりたくはない。
- ・北口が整備され広くなっても、混雑しているようであれば、北口発着への変更はないかもしれないが、利用者は北口利用者が多いので、利便性は上がると思われる。(大型バスが2～3台駐車するスペースが必要)

●タクシー事業者の要望事項

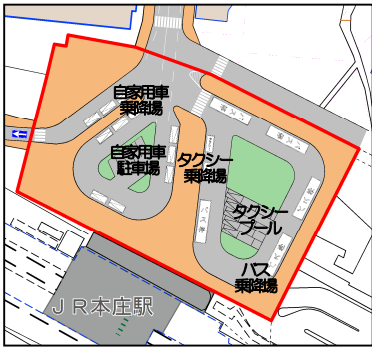
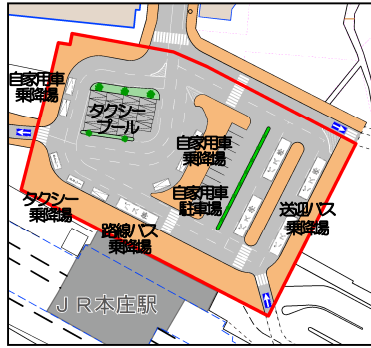

- ・無回答

●駅利用者ヒアリングからの要望事項

- ・ヒアリングでは、待ち合わせなどに使える飲食店、喫茶店等の要望が多く、全体的な印象として駅前が寂しく、夜間照明も暗いため、にぎわいにかけているとの意見が多く聞かれた。
- ・送迎のための車利用が多いため、ロータリー部分の渋滞があげられ、駐停車スペースなど円滑な交通処理を望んでいる。
- ・駅自由通路については、エスカレーターの設定要望が多い。

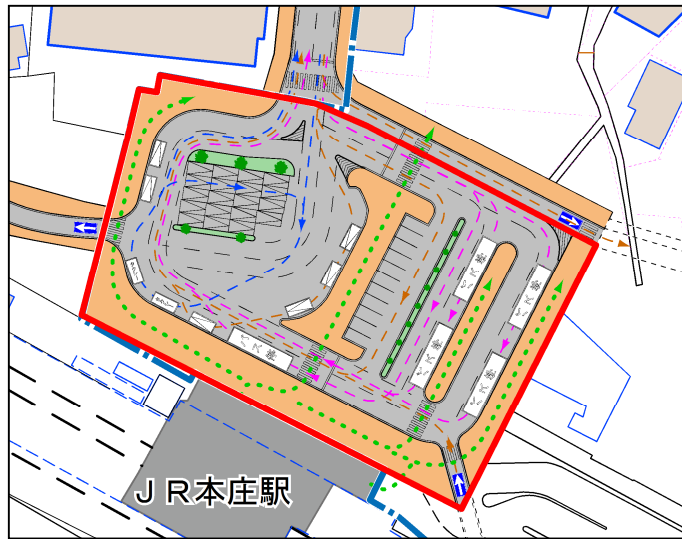
①-4-2 駅前広場の概略パターン検討

駅前広場の基準面積として算出した 5,000 m² を基本に隣接街区との接続道路等を考慮し、駅前広場の機能配置から以下の 3 パターンを想定し、比較を行った。

| 区分 | 【 A 案】 | 【 B 案】 | 【 C 案】 |
|--------|--|--|--|
| | | バス・タクシーと自家用車の機能分離を図った案 東側エリアの道路接続は、広場北側に沿わせて配置 | バス・自家用車・タクシーの機能を並べた案 東側エリアの道路接続は、一方通行で広場の流出、流入を分けて配置。 |
| 機能配置 |  |  |  |
| 駅前広場面積 | 5,100 m ² | 5,050 m ² | 5,400 m ² |
| 施設計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスバース：5バース ・タクシー乗降場：各1箇所 ・タクシープール：13台 ・自家用車乗降場：11箇所 ・自家用車プール：5台 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスバース：5バース ・タクシー乗降場：各1箇所 ・タクシープール：19台 ・自家用車乗降場：6箇所 ・自家用車プール：11台 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスバース：5バース ・タクシー乗降場：各1箇所 ・タクシープール：19台 ・自家用車乗降場：6箇所 ・自家用車プール：11台 |
| 自動車動線 | ・北側駅広入口部分に各車両が集中する。Uターンする形の流れも生じる。 | ・バス、一般車、タクシーの機能が並列であり、明快な動線となる。東側エリア接続は一方通行の道路で行う。 | ・バス、一般車、タクシーの機能が並列であり、明快な動線となる。東側エリアへ双方向の道路で接続するため、東側に1車線付加する。 |
| バス動線 | ・歩道に沿って乗降場を配置する。 | ・バス乗降場は、一部、島タイプとなる。 | ・送迎バス乗降場は、2箇所とも島タイプとなる。 |
| 歩行者空間 | ・駅舎前面は、幅員8m、外周部は5mとする。 | ・駅舎前面は、幅員8m、外周部は5mとする。 | ・駅舎前面は、幅員8m、外周部は5m、東側街区沿いは、セットバックを考慮し、3mとする。 |
| 歩行者動線 | ・各乗降場へは、横断歩道を渡らなくてもいける。 | ・一部自家用車乗降場、送迎バス乗降場へは、横断歩道を渡ることとなる。 | ・一部自家用車乗降場、送迎バス乗降場へは、横断歩道を渡ることとなる。 |
| 修景空間 | ・タクシープール沿いに大きな修景空間を確保できる。 | ・タクシープール沿いは、修景空間とする。 | ・タクシープール沿いは、修景空間とする。 |
| 評価 | ・各機能の交通が北側部分に集中し、各車両の流れが錯綜してしまう。 | ・東側エリアの接続は、一方通行としているが、流入部分でバスと自家用車の錯綜が生じる。 | ・東側エリアの接続を双方向道路としたためバス動線との重複を避けるため、一般車用の付加車線を設けたため、面積が大きくなる。 |
| | × | ○ | △ |

①-5 駅前広場計画

今回の調査においては、利用者動線、車両動線処理の観点から、B案を基本案とする。
なお、東側エリアの接続道路、周辺民間整備の街区規模の考え方と合わせて対応する。

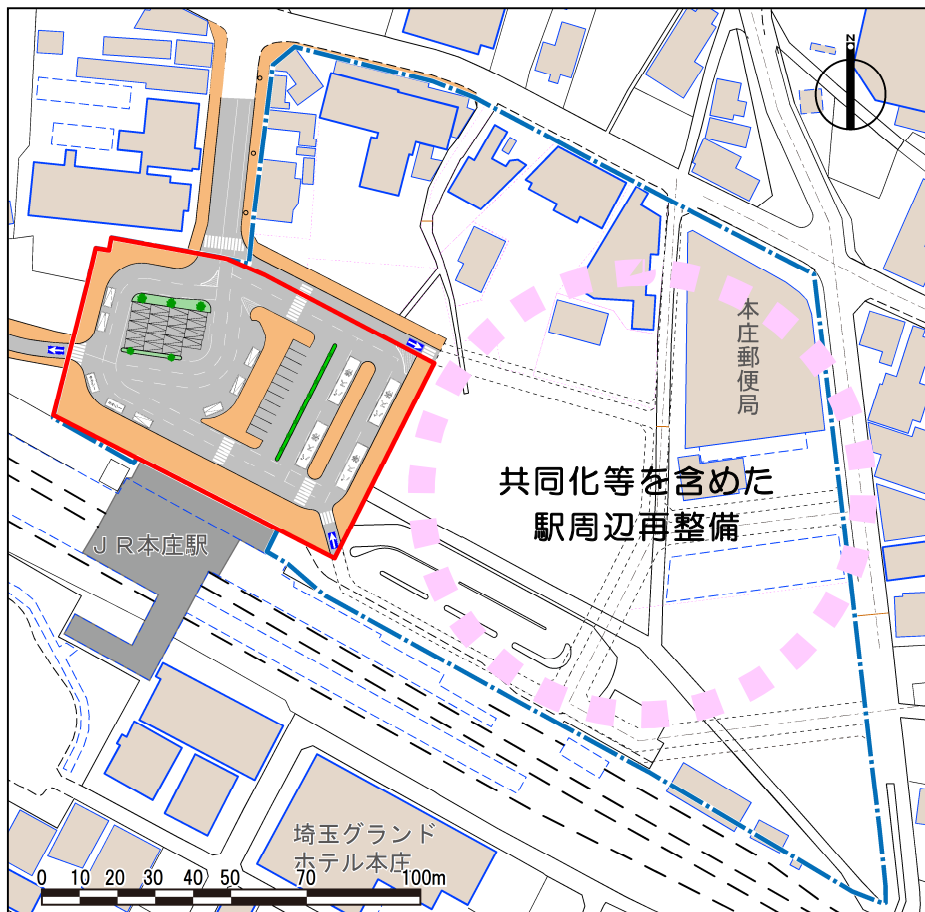


② 駅周辺整備の事業化

駅周辺整備事業化については、共同化を含め街区規模、事業手法の検討を進める

【事業者ヒアリングの実施】 (交通事業者：各1回、周辺事業者：3回)

- ・ 駐車場利用としては、駅利用者による需要が高い。
- ・ 駅前施設として、利用者の求めるものを持続的に展開できる施設構成を検討する必要がある。
- ・ 資産を有効・効果的に活用できる形であれば共同化も十分考えられる。



③整備効果の検討

- ・駅前広場面積は、現状と 500 m²ほどの違いではあるが、形状が良くなることで、各交通機能等の処理が円滑に行われ、高速バス等の誘致が可能となる。
- ・また、駅舎自由通路と広場をデッキ計画などで結ぶことにより、周辺街区の整備とあわせた展開が考えられる。
- ・駅周辺整備においては、大街区などを配置し関係地権者との共同化や連携による整備を行うことで本庄駅前の顔づくりが期待できる。

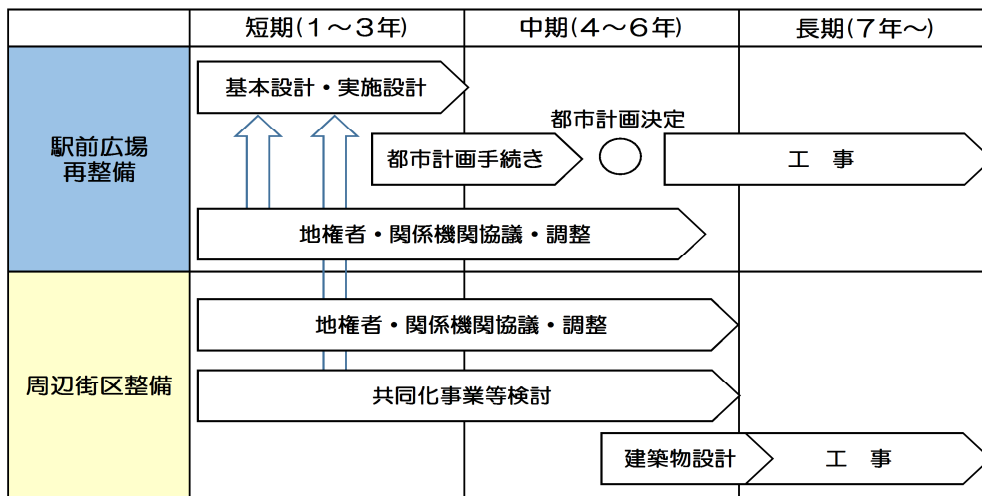
- 福祉・医療施設、保育センター、高齢者介護センター
- 文化・情報センターなど公共施設
- スポーツ・健康施設、温水プール
- 観光情報・物産センター
- 独身者向け賃貸マンション+ファミリー向け分譲マンション

3. 基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の再整備としては、関係機関との協議を重ね、駅前広場整備基本設計を策定し、都市計画関連手続きを進めていく。

あわせて駅周辺部においても整備の方向性（整備区域、事業手法等）を民間と一体となり検討を進めていく。

今後の想定スケジュールは以下のとおりである。



4. 調査成果と今後の課題

本調査において、駅前広場の方向性を検討するために、駅周辺地区の地権者、交通事業者と協議を行うことで、今後の方向性について意見交換、課題の共有化を図ることができた。

今後とも、駅周辺地区の地権者、交通事業者等の協議・調整を行い、合意形成を図る必要がある。

また、駅前広場整備は、東側エリアの道路の接続のあり方で周辺街区の大きさ、駅前広場内での車両の処理が異なることから、駅周辺街区の考え方について事業区域、事業手法等の協議・調整検討を進めていく必要がある。