

第5章 行田駅前広場周辺の再整備計画

行田駅前広場周辺の再整備計画にあたっては、これまでの課題の整理等の結果を踏まえ、「JR行田駅を核とした地区拠点の形成」と「地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくり」の2つの内容から再整備計画を立案します。

これは、JR行田駅前広場の再整備が都市計画マスタープランのリーディングプロジェクト（優先施策）であるため、短期施策として駅前広場の再整備を実施し、これを活用したまちづくりに中長期的に取り組むという流れで、計画を着実に進めることを意図しています。

なお、再整備計画の立案にあたっては、関係法令や市有地活用の観点から次のような基本的な条件とします。

- 再整備にあたっては、現在の駅前広場に隣接する壱里山公園を含め、駅周辺の市有地の有効活用を考慮した計画とします。
- 壱里山公園を移設する場合は、都市公園法第16条の規定に基づき、現状規模(0.2ha)以上の都市公園を地区内に確保します。

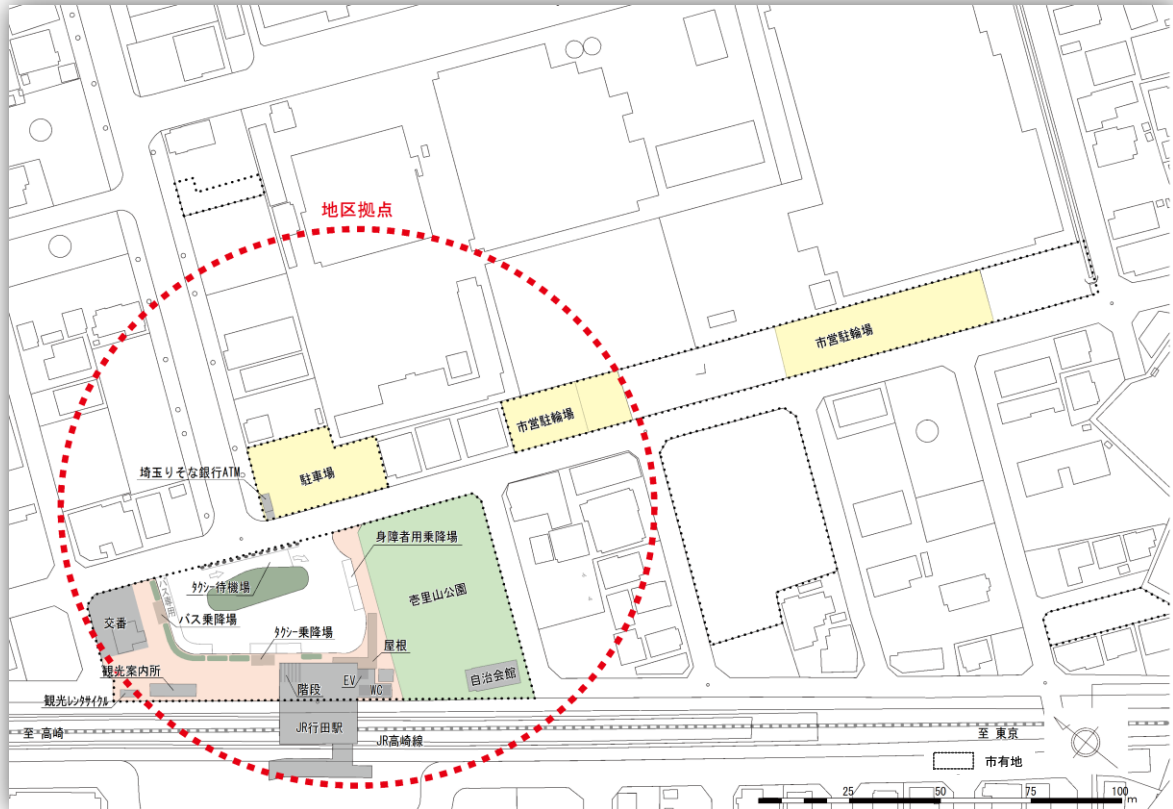


図 駅前広場周辺の現況

1. JR 行田駅を核とした拠点整備計画

(1) 地区拠点整備における考え方

JR行田駅を利用する歩行者や自動車が安全に利用できる駅前広場の整備を基本に、市営駐輪場や観光案内所の機能強化による利便性の向上を図るとともに、市民や来訪者が行田らしさを感じられるような修景を行います。

また、行政サービス（住民票交付サービス、子育て支援施設、コミュニティ施設等）、商業施設等、多くの機能が集約された地域住民や来訪者等、様々な人が利用しやすい複合施設の整備を推進します。

《地区拠点における整備内容》

- **多くの駅利用者にとって安全で快適な駅前広場や駐輪場のリニューアルを行います**
 - ・歩行者の駅前広場内の車道横断を抑制するよう歩行者動線を改良
 - ・県道行田停車場線から駅前広場への歩行者動線を改良
 - ・駅前広場で送迎車両の集中による危険性を解消するための一般車両の専用待機スペースを確保
 - ・交流人口の増加を見据え、大型バスに対応した車両通行路を確保
 - ・屋根付もしくは屋内型駐輪場として、利便性の高い駐輪場へのリニューアル
- **駅前広場において、地域住民や来訪者等、様々な人の交流の場となるような機能拡充を行うとともに、行田らしさを感じる統一感のある修景を行います**
 - ・駅前広場内にイベント等を開催できるオープンスペースを確保
 - ・来訪者をおもてなしする観光案内所の機能強化
 - ・来訪者に行田らしさをアピールするモニュメントや景観の整備
- **地域住民や駅利用者にとって、日常生活における利便機能が集約された複合施設の整備を行います**
 - ・行政サービス（住民票交付サービス、子育て支援施設、コミュニティ施設等）を複合施設内に整備
 - ・商業施設等の生活利便施設を複合施設内に誘致
 - ・災害発生時の避難場所としても機能するよう複合施設を整備

《地区拠点内に必要な施設》

- ①駅前広場 ②市営駐輪場 ③観光案内所 ④複合施設

(2) JR 行田駅の将来利用者数の設定

現状のJR行田駅の乗車人数 6,962 人に対して、今後の人口動向、市総合振興計画での交流人口の目標、鴻巣市の北新宿土地区画整理事業区域の宅地開発による利用者増加の見込みから平成 44 年では 7,357 人程度（395 人増加）になると設定します。

現況値:6,962 人(平成 25 年) → 目標値:7,357 人(+395 人)(平成 44 年)

	人口増減	交流人口の増加目標	小計	北新宿土地区画整理事業による増加見込	合計
現況値(H25)	5,250 人 (定期利用)	1,712 人 (その他利用者)	6,962 人	—	6,962 人
目標値(H44)	4,253 人 (-977)	2,054 人 (+342)	6,307 人 (-655)	1,050 人 (+1,050)	7,357 人 (+395)

(3) 駅前広場の交通処理機能の整備計画

① 駅前広場の交通処理機能として最低限必要な施設規模

JR 行田駅の将来利用者推計から、「駅前広場計画指針 新しい駅前広場の考え方」に基づき駅前広場規模の算定方法により、駅前広場に最低限必要な施設規模を以下のとおり設定します。

なお、駅前広場面積は、敷地形状や接続道路との位置関係、修景空間の面積などにより左右されるため、本計画では、必要な施設規模を確保する計画としています。

交通処理機能		現況	推計	面積
バス	乗車場	1 台	1 台	70m ²
	降車場	1 台	1 台	70m ²
	待機場	-	1 台	70m ²
タクシー	乗車場	1 台	1 台	20m ²
	降車場	1 台	1 台	20m ²
	待機場	4 台	2 台	60m ²

交通処理機能		現況	推計	面積
一般車	乗降場	-	7 台	140m ²
	待機場	-	10 台	300m ²
	身障者用	2 台	1 台	40m ²
車両走行空間		-		1,180m ²
歩行空間		-		90m ²
合計		-		2,060m ²

※面積規模が最も大きくなる 98 年式を採用

※合計面積は車両動線中央に形成される島や修景のための空間を含まない

② 駅前広場の交通処理機能の整備におけるポイント

駅前広場については、県道行田停車場線との接続を改善するため、現在の壱里山公園を移設し、駅前広場として活用することとします。

《駅前広場の交通処理機能の整備ポイント》⇒短期的に整備

- 駅舎から県道行田停車場線や市営駐輪場への歩行者動線を改良するため、駅前広場を壱里山公園側に拡張
※将来の利用実態に応じて、デッキを整備(中長期)
- 駅前広場の車両出入口を移設し、県道行田停車場線から駅前広場への接続を改善
- 駅前広場内に、乗降・待機場を新たに整備し、バス・タクシーと、一般車の乗降、待機が混在しないよう動線を改良
- 来訪者など日常的に行田駅を利用しない人の利便性を考慮し、バス・タクシーの乗降場は駅舎から近く分かりやすい位置に配置
- 身障者用乗降スペースは、車イスなどでの利用を考慮し、エレベーターに近い位置に配置
- イベントなどが開催できるオープンスペースを確保
- 来訪者に行田をアピールするモニュメント等の設置や外壁・舗装などの工夫による修景

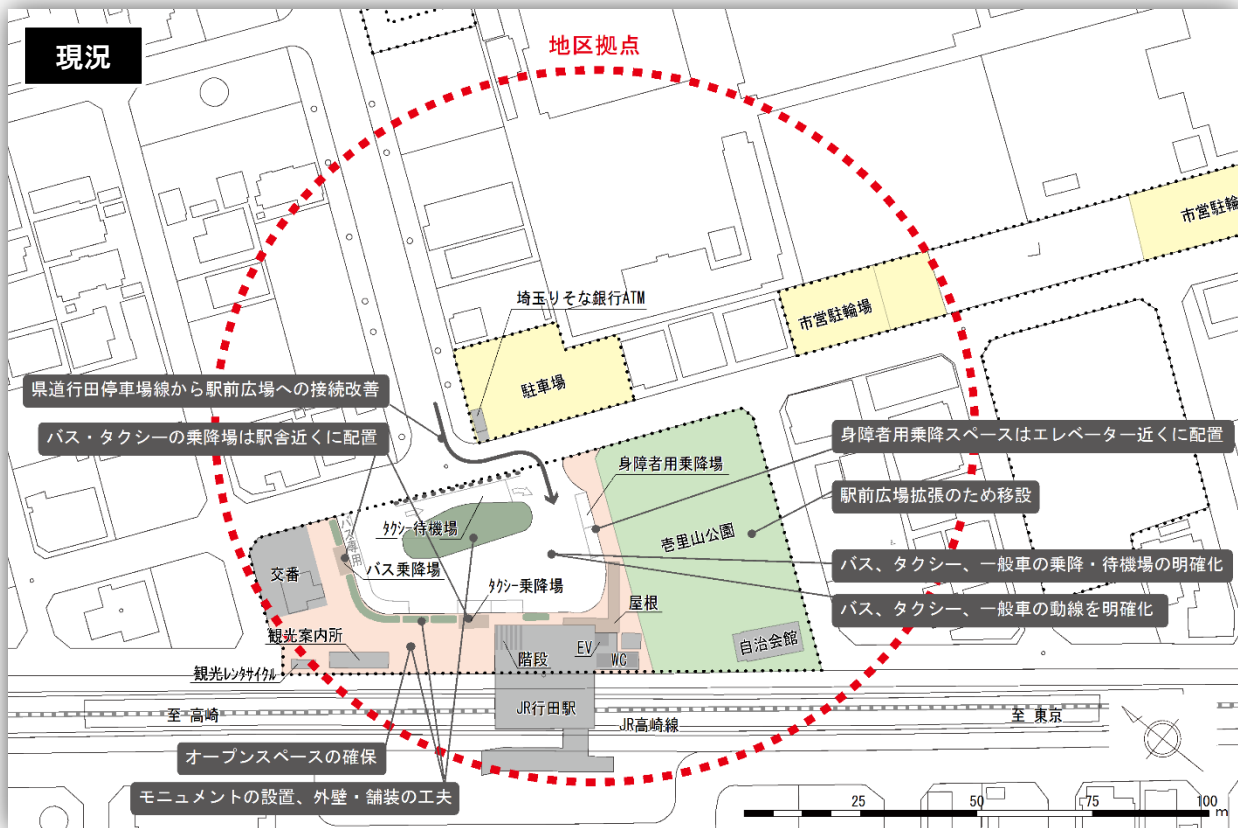


図 駅前広場の交通処理機能の整備ポイント

③ 駅前広場の交通処理機能の配置計画

駅前広場内の施設配置は、P59 で設定した必要な施設規模を確保できるように配置するとともに、P60 に示したポイントを踏まえ、各交通手段での利便性を考慮した配置とします。

なお、一般車については、待機場を広く確保することにより、乗降場と待機場を合わせて20台確保することとします。

県道行田停車場線へは西側の歩道に駅前広場からの動線が確保されますが、将来の駅利用者数や歩行者の利用実態に応じて、東側の歩道へのデッキの整備を実施します。

また、県道行田停車場線から駅前広場へ大型バスが回転できる動線を確保するため、交差点部分の改良（隅切り）を行います。

交通処理機能		推計	計画	面積	交通処理機能		推計	計画	面積
バス	乗車場	1台	1台	70m ²	一般車	乗降場	7台	4台	80m ²
	降車場	1台	1台	70m ²		待機場	10台	16台	480m ²
	待機場	1台	1台	70m ²		身障者用	1台	1台	40m ²
タクシー	乗車場	1台	1台	20m ²	車両走行空間	-	-	990m ²	
	降車場	1台	1台	20m ²	歩行空間	-	-	2,050m ² ※	
	待機場	2台	2台	60m ²	合計	-	-	3,870m ²	

※歩行空間は車両乗降・待機場、走行空間、車両走行空間中央の島、既存施設面積を除く全ての空間として算定
 ※駅前広場全体の再整備対象面積は、修景空間等を含め、5,000 m²が対象

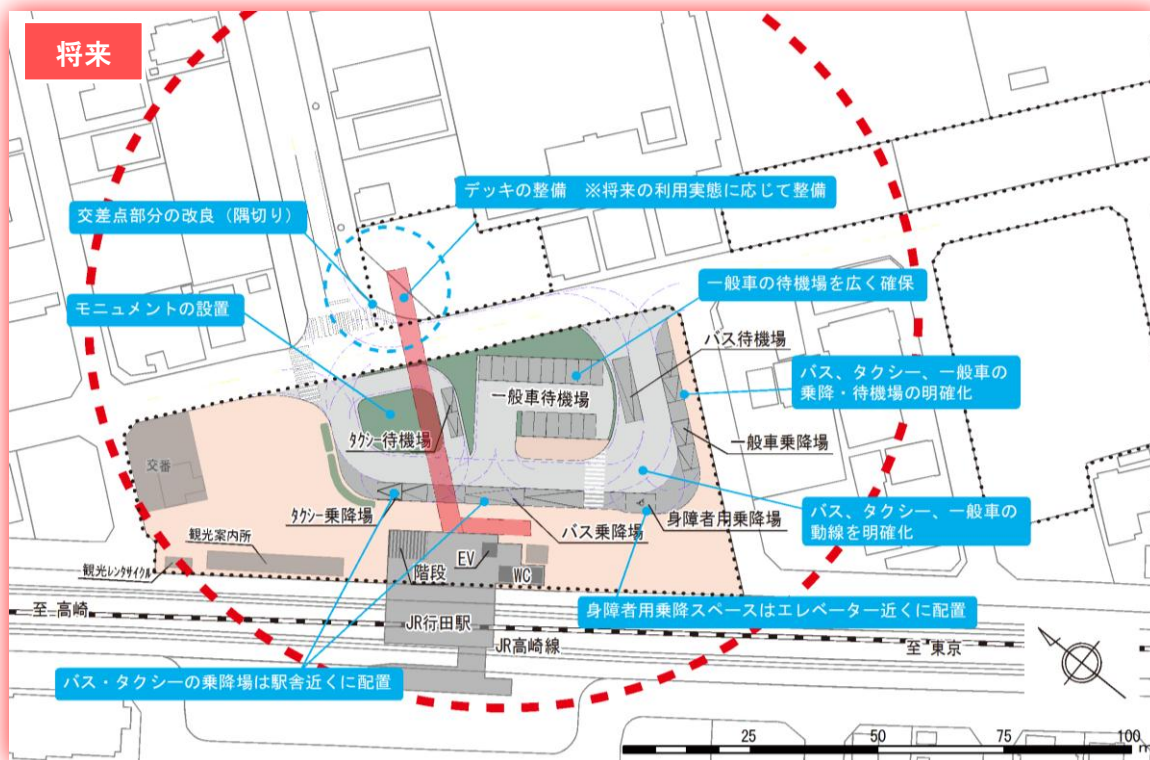


図 駅前広場内の交通処理機能の配置

(4) 地区拠点の施設整備計画

① 地区拠点の施設整備におけるポイント

地区拠点内での施設整備においては、駅前広場の交通処理における動線計画から、各施設の利便性を考慮した配置とします。

《市営駐輪場の再整備ポイント》⇒短期的に整備

- 駅前広場から近い位置に配置
- 有料化を前提に、立体駐輪場としての整備

《観光案内所の機能拡張ポイント》⇒短期的に整備

- 駅舎側から見て、観光案内所がすぐに分かる案内標示を設置(案内誘導の改善)
- 休憩スペースの拡張や物産販売コーナー等の機能拡充

《複合施設の整備ポイント》⇒中長期的に整備

- 行政サービス機能としては、現在、観光案内所に設置されている住民票申請受付ボックスに加え、子育て支援施設や図書コーナー(貸出図書返却用ブックポスト、図書館資料受け取りサービス等)、多目的室(小規模な会議やサークル活動が可能な施設)等を整備
- にぎわい形成のため、コンビニエンスストアや飲食店等の小売店舗を誘致できる環境整備



図 地区拠点での施設整備におけるポイント



《コラム》籠原駅の複合施設(イーサイト籠原)



JR 高崎線の籠原駅には、コンビニエンスストアや喫茶店、子育て支援施設などの入った複合施設があります。

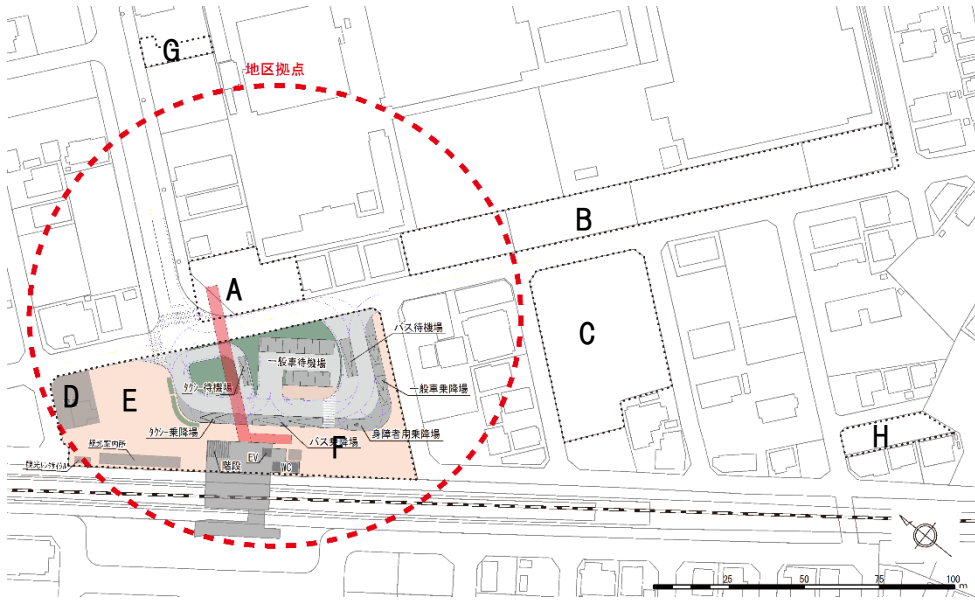
開 設:2011年

敷地面積:1,900m²

階 数:3階

② 地区拠点内での施設配置計画

各施設の配置は、現況の施設配置を踏まえ、駅前広場及び周辺市有地での必要機能の確保を基本に、配置の比較検討を行いました。



※G・Hについては、面積が小さいため、施設配置の比較検討からは除外

	A (時間貸し駐車場)	B (駐輪場)	C (空地)	D (交番)	E (駅前広場・観光案内所)	F (公園・自治会館)
面積	650m ²	2,550m ²	2,150m ²	300m ²	950m ²	470m ²
駐輪場	○2階建てで確保が可能 ○デッキ整備時の歩行者動線良好	○平面・立体化とも可能 ◎駅前広場から近い	○平面・立体化とも可能 △駅前広場から遠い △公園はBに限られる	—	○2階建てで確保可能 ◎歩行者動線最良 △交番を移設せず整備するには、観光案内所の移設が必要	○2階建てで確保可能 ◎歩行者動線最良 △自治会館の移転が前提
公園	×	○面積2,000m ² 以上 ◎工場との緩衝効果あり ◎遊歩道による歩行者の安全性確保も可能 △駐輪場の移設が必要	○面積2,000m ² 以上	—	×	×
観光案内所	◎行政サービス施設と併設の場合、機能集約が可能 △バス・タクシー乗降場から遠い	×駅広から遠い △公園はCに限られる	×駅広から遠い △公園はBに限られる	—	◎現在の施設を活用できる ◎バス・タクシー乗降場から近い △整備時に仮設が必要な可能性あり	◎バス・タクシー乗降場から近い △自治会館の移転が前提
複合施設	○3階建て程度の複合施設として整備可能 ○デッキ整備により駅直結の施設となる △デッキ未整備時は利便性が低下	○平面または立体的複合施設が整備可能 △公園はCに限られる △駐輪場の移設が必要 △駅広から遠い	○平面または立体的複合施設が整備可能 △公園はBに限られる △駅広から遠い	○2階建て程度の複合施設として整備可能 ◎駅舎から近い ◎歩行者動線沿いに配置でき、利便性が最良 △整備時に交番の仮設が必要 △整備時に観光案内所の仮設が必要な可能性あり	◎バス・タクシー乗降場から近い △自治会館の移転が前提	

図 対象地区内の市有地における地区拠点施設確保の可能性

施設	配置位置
駐輪場	B(駅寄り)
公園	B
観光案内所	E
複合施設	今後要検討

車両・歩行者動線の改良のため、駅前広場を耆里山公園側に拡張するため、Bの位置に駐輪場を整備することで利便性を確保します。観光案内所は、バスやタクシーの乗降場から近い現在の位置で拡張することで、来訪者にとっての利便性を確保します。

複合施設は、利便性の高い市有地Aまたは駅前広場内Eでの整備を検討します。

また、複合施設を整備しない比較的広い駅前広場内の歩行空間はオープンスペースとし、地域住民や来訪者がイベント等の開催により交流できる空間とします。

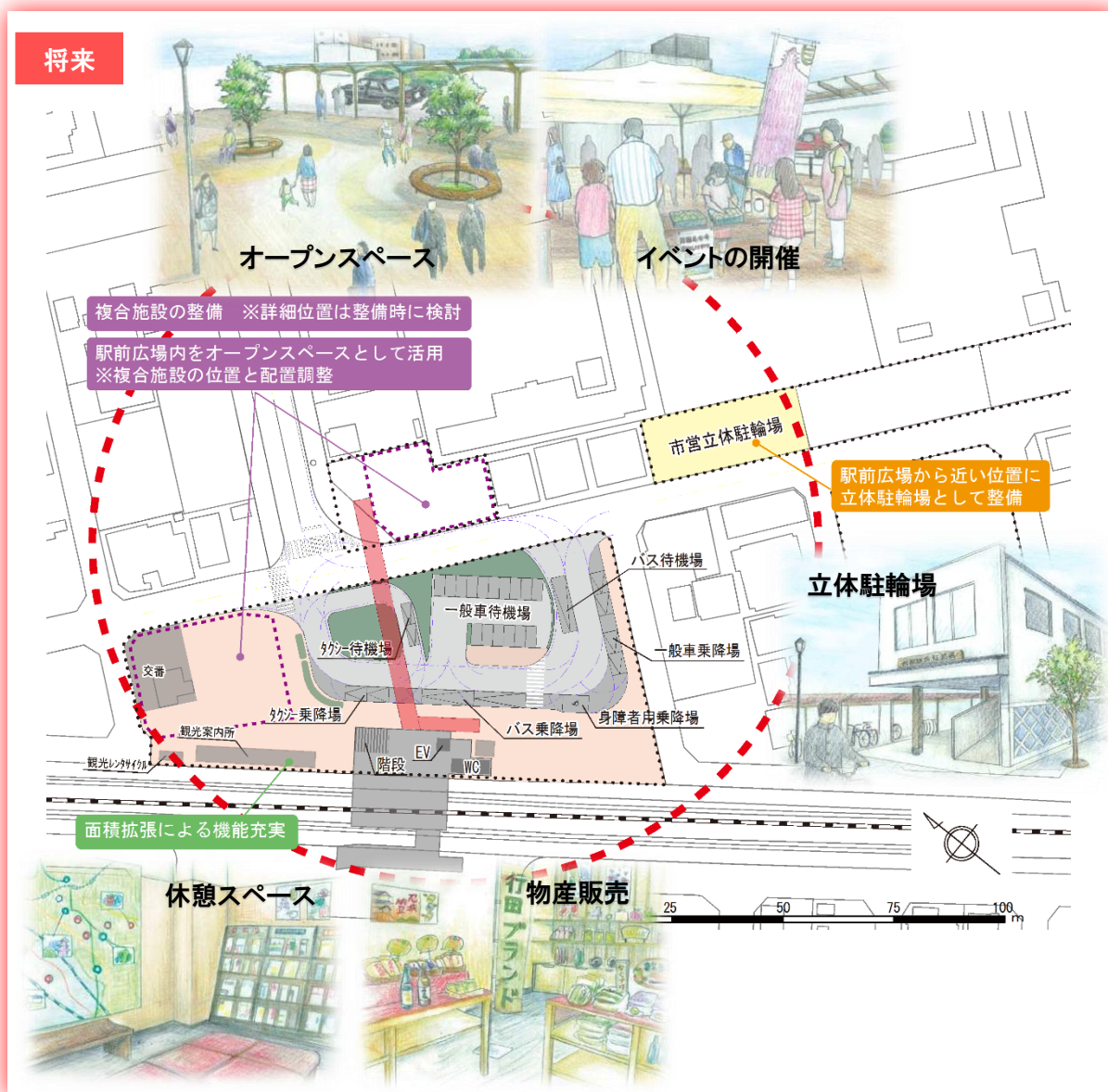


図 地区拠点内での施設配置

2. 地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくり計画

(1) 地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくりに向けた考え方

地区拠点を取り巻く周辺地区は、住宅地と工業地が形成されており、居住の場、就業の場としての機能が備わっています。周辺地区のまちづくりでは、これらを踏まえ、まちづくりの方針に沿って、地区全体のにぎわい創出、駅前居住の推進に向けた施策を展開していきます。

《地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくりでの整備内容》

- **安心・安全で良好な住環境の形成を図ります**
 - ・生活道路における安全性の確保
 - ・快適住宅ゾーンでの緑豊かな空間形成
 - ・駐車場や空き地等の低・未利用地の土地利用転換
- **壱里山公園の移設を行い、憩いの場として整備します**
 - ・多くの地域住民が利用したくなる機能を拡充
 - ・工業保全ゾーンとの緩衝緑地を整備
- **にぎわい形成にむけて、低・未利用民有地の土地利用の誘導を行います**
 - ・遊休市有地の有効活用(拠点機能の配置、売却等による土地利用転換)
 - ・県道行田停車場線や駅前広場前面の市道沿道における日常生活施設の誘導に向けた環境づくり
- **JR 行田駅と地域内外を結ぶネットワークの形成を行います**
 - ・鉄道・市内循環バスの利便性向上
 - ・国道17号の拡幅をはじめとすると地区内外の連携強化
 - ・シンボル道路として景観形成
 - ・地区内外を結ぶ主要道路における安全性の確保

《地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくりに必要な施策》

- ①土地利用の誘導 ②景観形成 ③地域内外を連携するネットワーク形成

(2) 地区拠点と相乗効果を発揮するまちづくり計画

① 土地利用の誘導計画

土地利用の誘導においては、居住の場、就業の場それぞれが快適でにぎわいのある空間となるよう整備を行います。

《快適な住環境創出》⇒中長期的に整備

- 月極駐車場等の低・未利用地の土地利用転換の誘導

《県道行田停車場線沿線及び駅前広場前面の市道でのにぎわい創出》⇒中長期的に整備

- 遊休市有地の活用及び低・未利用地の集約による土地利用の高度化の促進

《壺里山公園の移設による工業地と周辺地区との調和形成》⇒短期的に整備

- 工業保全ゾーンに隣接する市有地に、壺里山公園を移設・再整備
- 園内に緩衝緑地や遊歩道等を整備

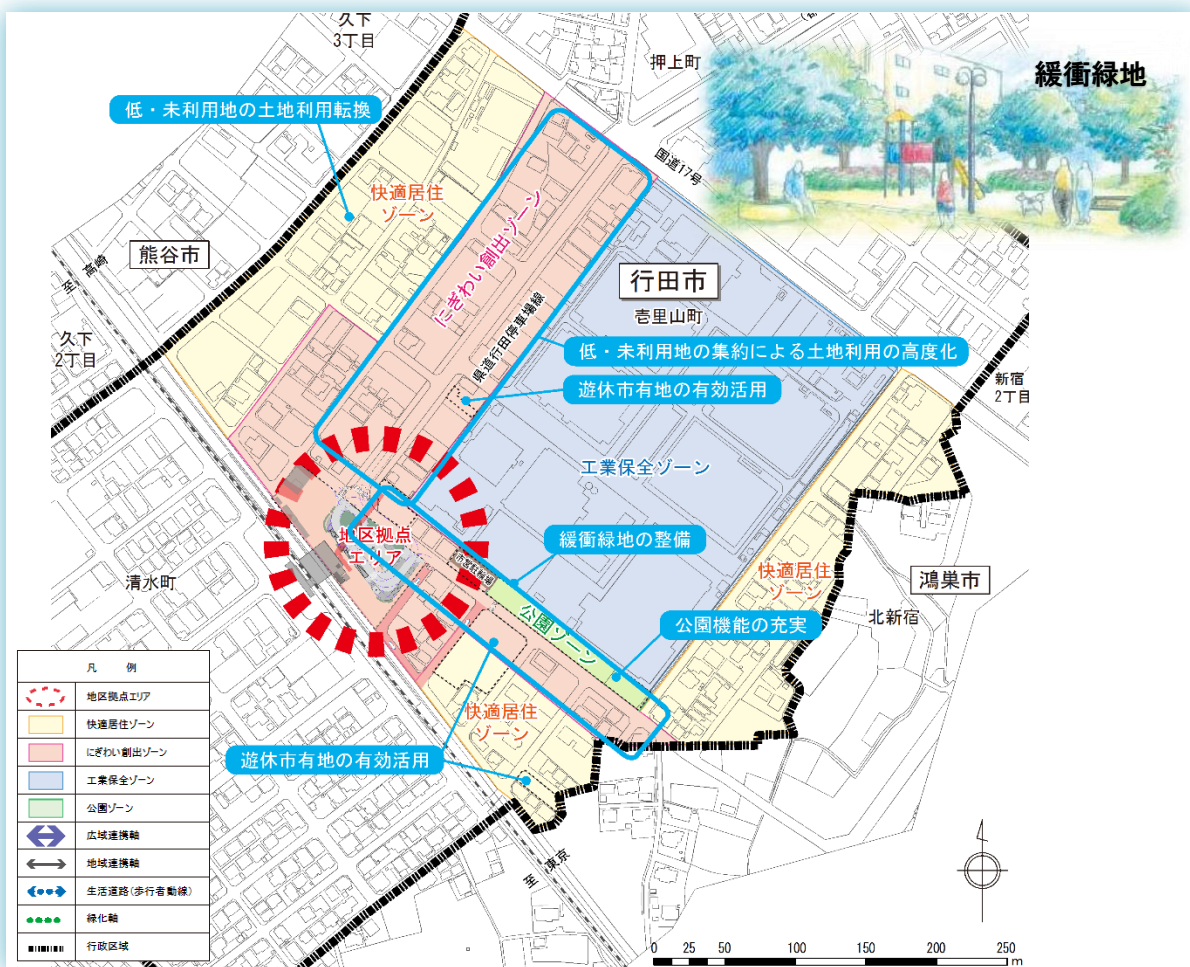


図 土地利用の誘導

② 景観形成計画

景観形成においては、主に地域住民との協働による取組みとして緑化や景観形成を行い、市民や来訪者が行田らしさを感じる空間となるよう整備を行います。

《快適な住環境創出》⇒中長期的に整備

- 生垣設置や緑化の推進による緑豊かな空間形成
- 地区計画や建築協定等の活用によるゆとりある住宅地の維持・形成
- 月極駐車場における外壁フェンス等のデザイン・色彩統一

《県道行田停車場線沿線及び駅前広場前面の市道でのにぎわい創出》⇒中長期的に整備

- 県道行田停車場線におけるシンボル道路としての緑化推進
- 地区計画、建築協定等による建築物の立地誘導による統一感のあるまち並み形成
- 行田らしいまち並み形成に対する財政的な支援措置の実施

《工業地と周辺地区との調和・安全性の確保のポイント》⇒継続的な整備

- 地元企業との協働による地区の景観保全



図 景観形成

③ 地域内外を連携するネットワーク形成計画

地域内外を連携するネットワーク形成では、中心市街地や近隣市から地区拠点への移動における利便性の向上に加え、誰もが安心・安全に利用できる整備を行います。

《快適な住環境創出のポイント》⇒短期的に整備

- 生活道路の一方通行化、カラー舗装等による歩行時の安全性の確保
- 生活道路における道路証明灯の整備による安全性の向上

《鉄道・市内循環バスなどの利便性向上のポイント》⇒継続的な整備

- 市内循環バスについて、利用者のニーズに合わせた運行の見直し
- 駅の利便性向上のための、JR行田駅への快速停車の要望の実施

《地区内外の連携強化のポイント》⇒継続的な整備

- 国道17号における都市計画決定幅員への拡幅の促進
- 鴻巣市の北新宿土地区画整理事業地区からJR行田駅までのアクセス道路における、歩車分離による安全性の確保

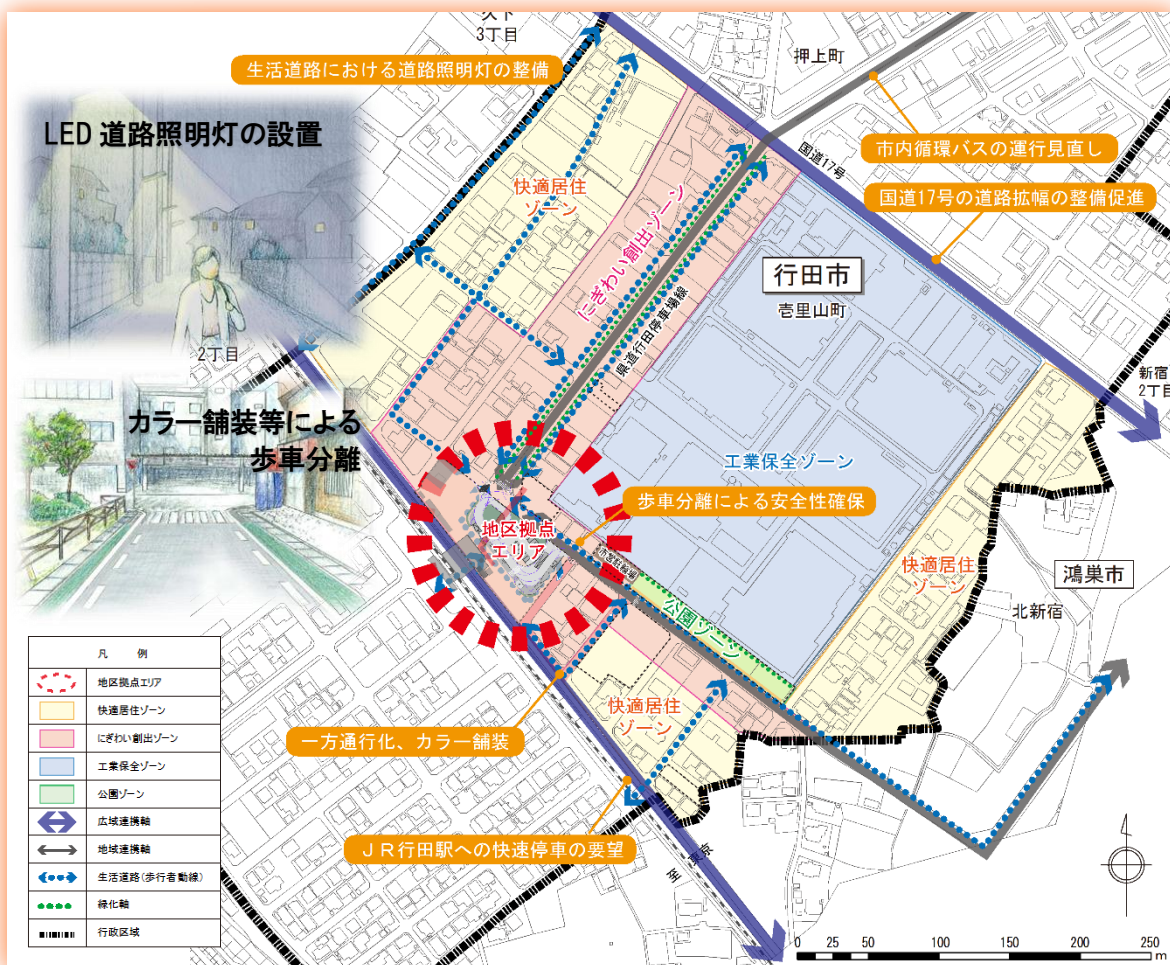


図 地域内外を連携するネットワーク形成

