

第 2 章 対象地区の概況

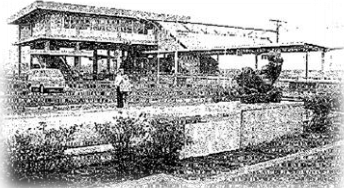
1. 対象地区の変遷

(1) 対象地区における基盤整備

対象地区は旧太井村に存し、昭和 30 年に行田市と合併、昭和 34～37 年に土地区画整理事業による^{きばんせいび}基盤整備※を実施し、昭和 41 年に国鉄行田駅が開業しました。

昭和 51 年頃には駅前広場や周辺道路整備が進んだことで、対象地区や周辺地域で住宅化が進み、鉄道利用者も徐々に増加していきます。

その後、市内循環バスの運行開始や観光案内所の開設、また、平成 13 年にはエレベーター設置などのバリアフリー化及び駅前広場の再整備が行われ、交通結節点としての機能強化を図り、現在に至っています。



昭和 41 年：開業当時の行田駅前広場



昭和 51 年：開業 10 年目の行田駅前広場



平成 13 年：行田駅前広場整備



平成 26 年：現在の行田駅前広場



県道行田停車場線



行田市市内循環バス



駅前広場内のエレベーター

(2) 航空写真でみる対象地区の変遷

昭和26年(当時)の壺里山町及びその周辺は、農地が一面に広がっており、都市的な土地利用はみられません。

昭和34年~昭和37年の行田第1(壺里山町)土地区画整理事業^{とちゅうかくせいりじぎょう}※の実施により、現在の区画が形成されます。また、昭和41年の国鉄行田駅開業に先駆け、岩崎電気株式会社が進出し、昭和45年の航空写真では、工業地の形成と住宅地の点在がみられます。

一方、清水町側では、昭和39年に土地区画整理事業が実施され、住宅の増加・集積が進んでいる様子がわかります。



図 昭和26年当時(土地区画整理事業前)の対象地区の状況



図 昭和45年当時の対象地区の状況

昭和60年になると、対象地区に隣接する押上町、熊谷市久下地区及び鴻巣市(旧吹上町)新宿地区でも土地区画整理事業による基盤整備が進んでいます。なお、清水町で住宅開発が進んだ一方で、吉里山町は住宅の立地が進まず、駐車場としての利用が多くみられます。

平成26年(現在)の吉里山町は、昭和60年以降、土地利用に大きな変化がみられず、引き続き駐車場としての利用が多くみられます。

また、鴻巣市北新宿地区では、新たに土地区画整理事業による住宅地などの開発が進んでいる様子わかります。

S55	
S60	→
H2	
H4	◆久下東部土地区画整理事業 完了
H7	◆市内循環バス運行開始 ◆北新宿第二土地区画整理事業 開始
H8	◆観光案内所 開設
H12	
H13	◆駅前広場、自動券売機、自動改札機、エレベーターなど 整備
H17	
H22	
H25	
H26	→



図 昭和60年当時の対象地区の状況

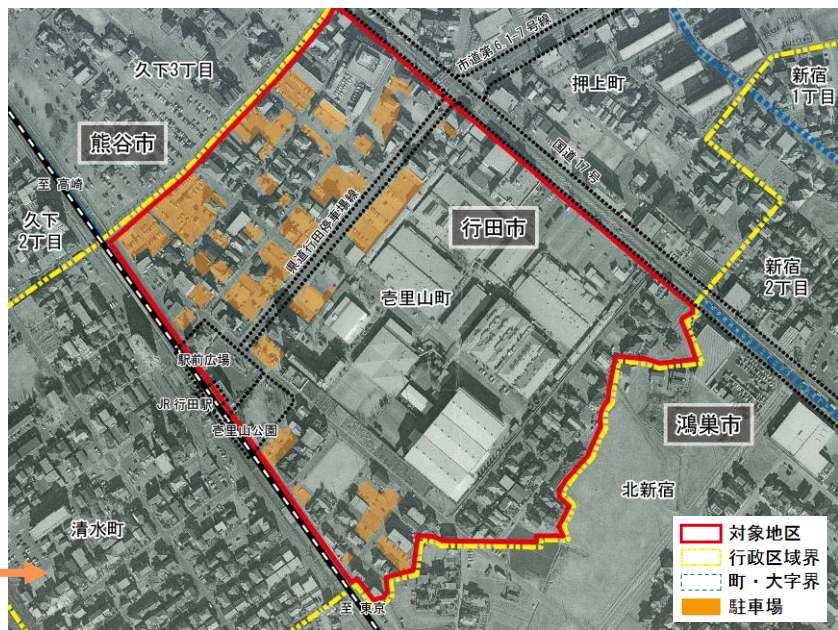


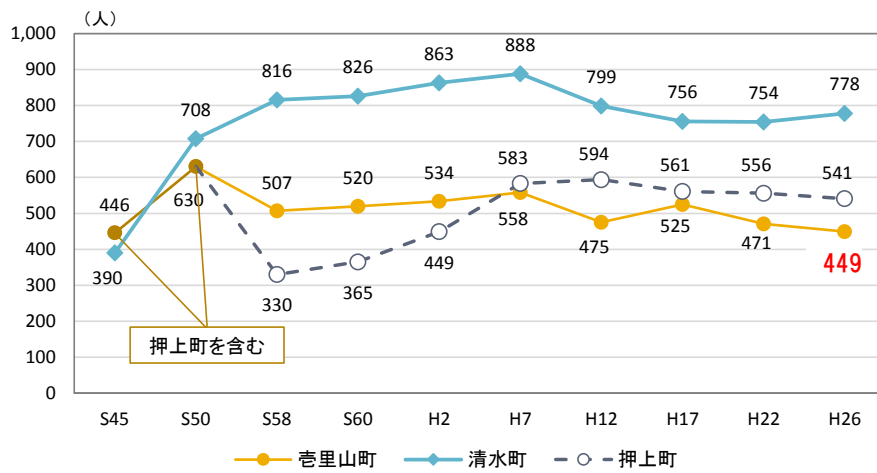
図 平成26年(現在)の対象区域の状況

2. 対象地区の現状

(1) 人口・世帯数の状況

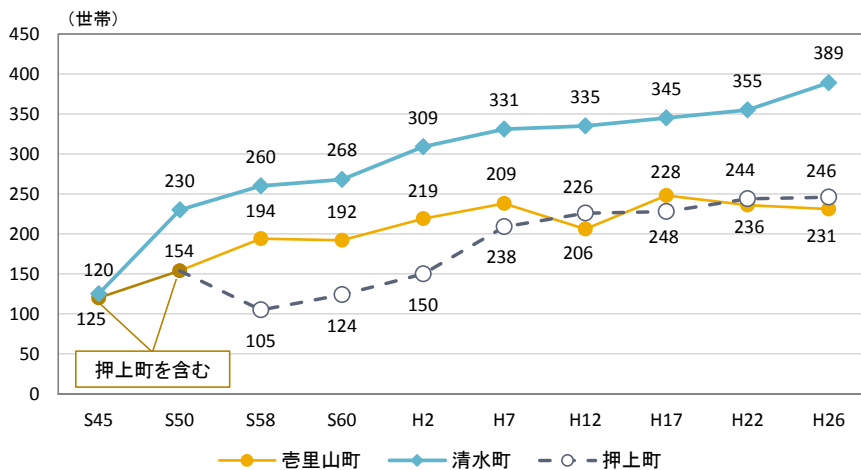
壱里山町の人口は、昭和58年から平成7年まで緩やかに増加していましたが、平成7年以降は減少傾向に転じており、平成26年時点では449人となっています。

一方、世帯数については、平成7年以降もほぼ横ばいであり、一世帯あたりの人口が減少しています。



資料: 住民基本台帳(市民課)

図 壱里山町及びその周辺の人口推移



資料: 住民基本台帳(市民課)

図 壱里山町及びその周辺の世帯数推移

(2) 都市計画決定の状況

対象地区は、昭和34年～昭和37年にかけて実施された土地区画整理事業にあわせて、昭和35年に現在の位置に沓里山公園が計画面積0.5haで都市計画決定され、昭和47年に一部開設(0.2ha)しています。

昭和40年に用途地域^{ようどちいき}※、昭和45年に市街化区域^{しがいかくいき}※の指定が行われ、JR行田駅周辺及び県道行田停車場線沿道は、商業地域として指定されています。

対象地区周辺の道路では、昭和39年に都市計画道路 南大通線、都市計画道路 国道17号線が都市計画決定^{としけいかくけつてい}※されています。



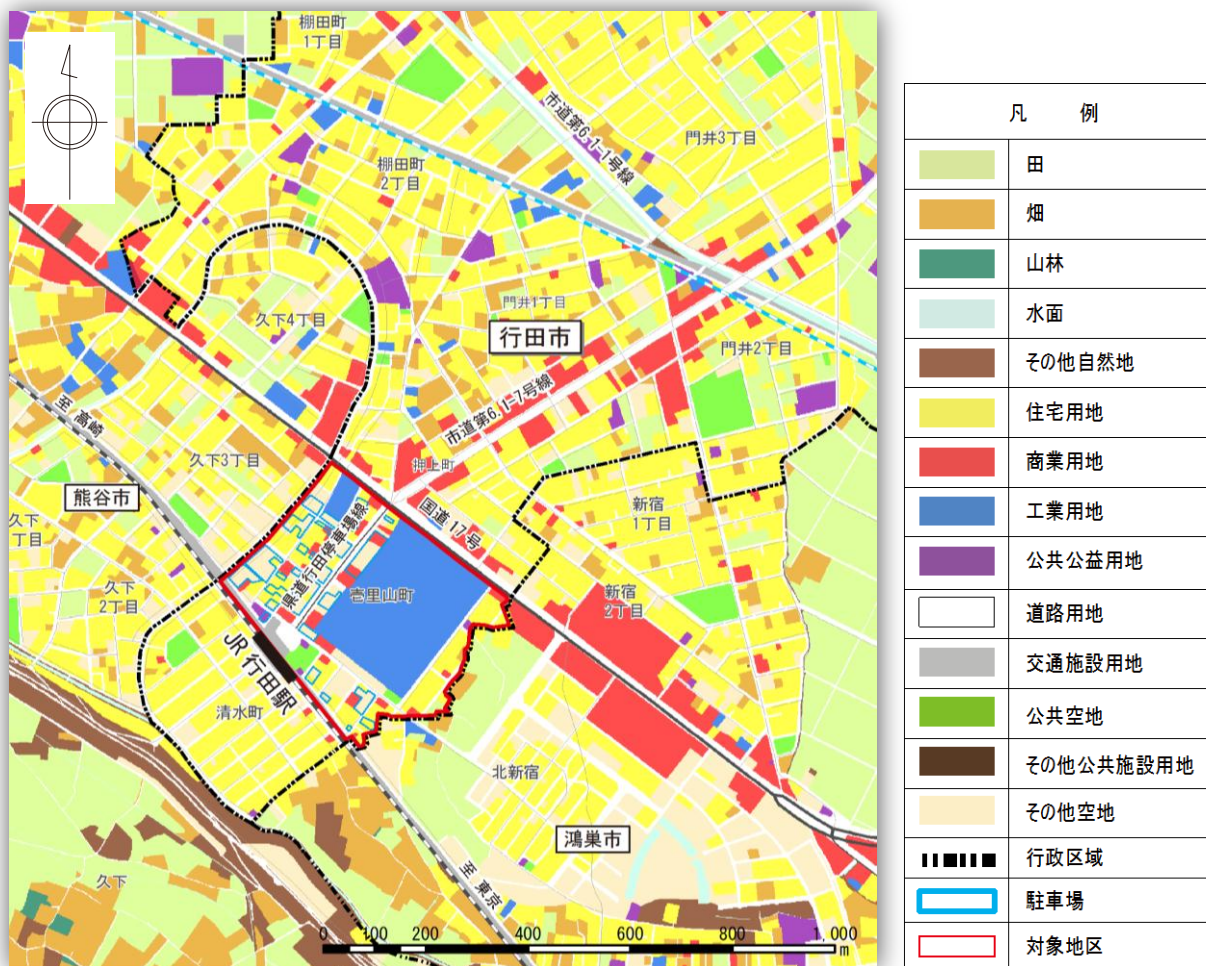
図 対象地区の都市計画決定状況

(3) 土地利用の状況

対象地区及び周辺の土地利用状況をみると、駅近傍に大規模な工場が立地しており、鴻巣市境には新しい住宅地が形成されています。

また、JR行田駅周辺及び県道行田停車場線沿道は商業用地がみられますが、国道17号や市道第6.1-7号線（都市計画道路 南大通線）と比較して、商業の集積は少なく、多くが月極駐車場などとして利用されています。また、熊谷市境では住宅用地が広がっていますが、約半分が駐車場として利用されており、隣接する熊谷市内にも日貸駐車場が多くあります。

前頁の都市計画決定状況と比較すると、鴻巣市境の準工業地域で住宅開発が行われる一方で、熊谷市境の第一種住居地域では駐車場が広がるなど、土地利用の誘導の方向性と土地利用の実態が大きく異なっています。



出典：平成23年度 都市計画基礎調査(埼玉県)

図 対象地区の土地利用状況(平成23年)

(4) 交通状況

① 道路網

対象地区は、広域幹線道路である国道17号が地区外延部を通過し、県道行田停車場線及び市道第6.1-7号線（都市計画道路 南大通線）により中心市街地と結ばれ、市内外からの利便性が高い地域となっています。

また、土地区画整理事業の実施により、地区内の道路網は充実しています。



図 対象地区の道路網

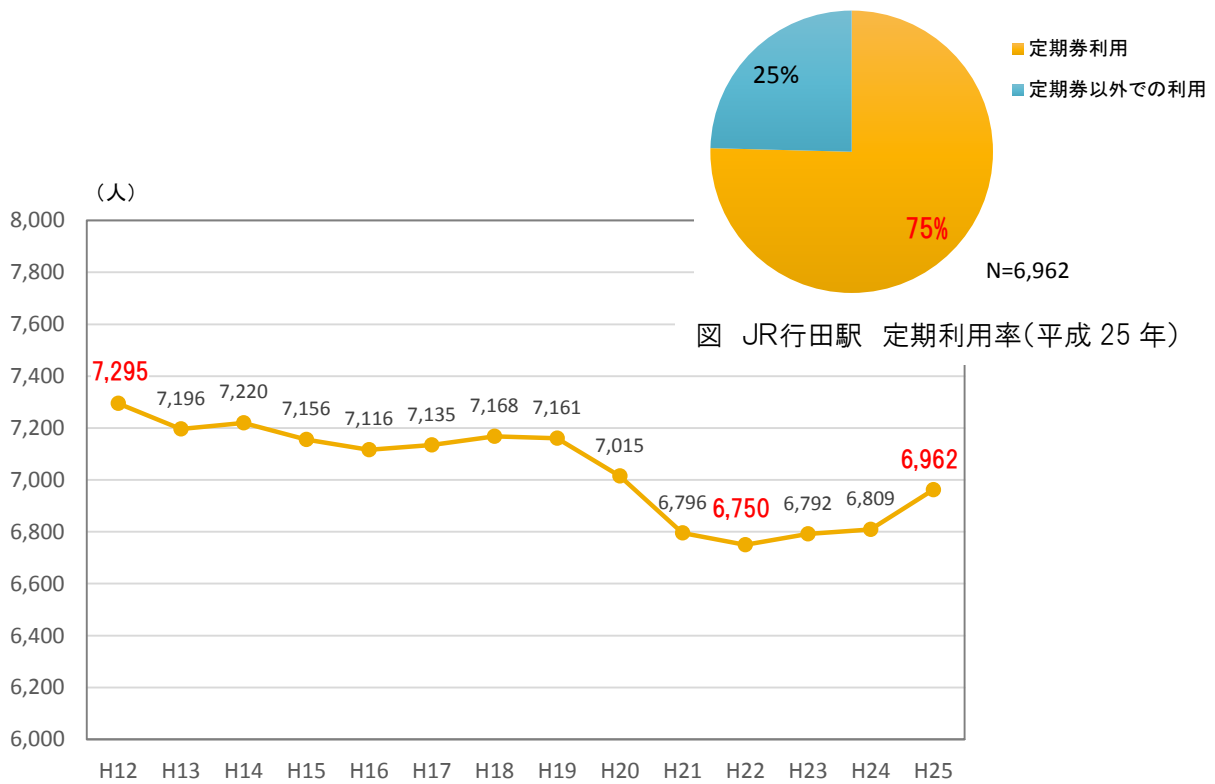
② 鉄道・バス

鉄道では、東京・大宮方面と高崎方面を結ぶJR高崎線が運行し、昭和41年7月1日に国鉄行田駅（現JR行田駅）が開業しています。

JR行田駅の1日平均の乗車人数は、平成12年の7,295人から平成22年には6,750人へと約7%減少しましたが、平成23年以降は回復傾向となり、平成25年には6,962人となっています。利用形態は、定期券による利用が約75%を占めており、通勤・通学などでの利用が主体となっています。

また、熊谷市や鴻巣市との市境に隣接しており、市民のみならず、隣接市の住民の通勤・通学利用面でも利便性が高い駅となっています。

市内循環バスは、3路線（観光拠点循環、南大通り線、西循環）が発着しているほか、古代蓮の开花時期には観光シャトルバスが運行し、通勤・通学利用のほか、中心市街地や主要な観光地への移動が可能となっており、JR行田駅は、観光の玄関口としての機能も有しています。



出典: 東日本旅客鉄道株式会社

図 JR行田駅 1日平均の乗車人員

第1章 はじめに

第2章 対象地区の概況

第3章 対象地区におけるまちづくりの課題

第4章 対象地区のまちづくりに向けた方針

第5章 対象地区の再整備計画

第6章 事業推進に向けて

参考資料



資料：地域づくり支援課

図 市内循環バス系統図

(5) 災害に関する予測状況

① 水害発生時の浸水状況と避難場所

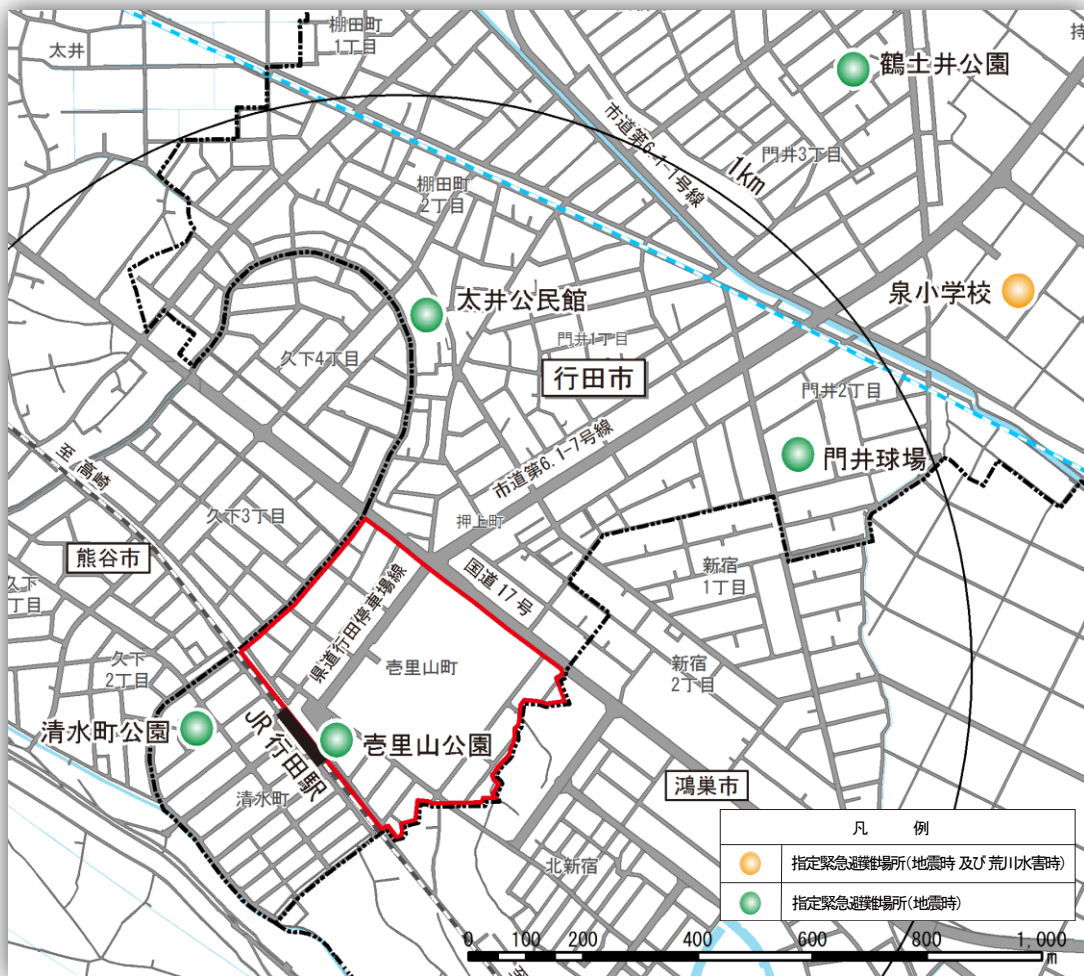
対象地区及びその周辺は、荒川に近接して平坦な地形が広がっているため、荒川が氾濫した場合、2m以上浸水する可能性があるかと想定されています。

対象地区内は、水害時における指定避難所がなく、最も近い泉小学校まで1km以上離れていることから、水害時の避難に時間を要するものと想定されます。

② 地震発生の可能性と避難場所

対象地区は、今後30年以内に震度6強以上の揺れに見舞われる確率が3~26%と想定されています。

対象地区内は、沓里山公園が地震時の指定緊急避難場所として指定されているほか、清水町公園、太井公民館及び門井球場が1km圏内の避難場所となっています。



資料:防災安全課

図 災害時の指定緊急避難場所

3. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画における、対象地区のまちづくりに関する位置づけは、次のとおりです。

(1) 第5次行田市総合振興計画

第5次行田市総合振興計画は、本市の最上位に位置する計画であり、将来像として、「古代から未来へ 夢をつなぐまち ぎょうだ」を掲げ、将来像に基づいた分野ごとの政策手段となる基幹的施策を定めています。

◆第5次行田市総合振興計画（平成23年3月）	
将来像	<p>古代から未来へ 夢をつなぐまち ぎょうだ</p> <p>埼玉県名発祥の地である本市は、古代から続く悠久の時の流れとともに、豊かな自然と輝かしい歴史、薫り高い文化をはぐくんできました。</p> <p>先人から受け継いだまちの“財産”に誇りを持ち、守り、継承し、また、市民と行政との創意工夫によるまちづくりを進めることで、未来の市民へと夢をつなぎ、活力と希望に満ちたまちを目指します。</p>
本計画に関連する主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ●<u>魅力あるまち並みをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・既存市街地の充実 ・地域拠点の創出 ●<u>道路環境が快適なまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・国道・県道の整備促進 ・人にやさしい道路環境の整備 ●<u>安全で快適に移動できるまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・特色を生かした鉄道輸送の充実 ・親しまれる駅づくりの促進 ・市内循環バスの充実 ●<u>豊かな緑と水辺環境に恵まれたまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・公園の整備と維持管理の充実 ・緑化の推進と緑地環境の保全 ●<u>魅力ある良好な住環境の形成</u> <ul style="list-style-type: none"> ・適正な宅地開発の促進 ・快適な住宅づくりの促進 ・住民による住環境づくりの支援 ●<u>地域の魅力にあふれたまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・観光資源のネットワークの確立 ・観光情報の積極的な発信 ・「おもてなしの心」の醸成 ・観光客の利便性の向上 ●<u>商業活動が活発なまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・地域商業の均衡ある発展 ・新たな商業活動への支援 ●<u>犯罪のない安心なまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・防犯意識の啓発 ・地域ぐるみの防犯活動の促進 ・防犯環境の整備 ●<u>災害に強いまちをつくる</u> <ul style="list-style-type: none"> ・防災意識の啓発 ・地域防災体制の充実 ・連携体制の強化

第1章 はじめに

第2章 対象地区の概況

第3章 対象地区におけるまちづくりの課題

第4章 対象地区のまちづくりに向けた方針

第5章 対象地区の再整備計画

第6章 事業推進に向けて

参考資料

(2) 行田市都市計画マスタープラン

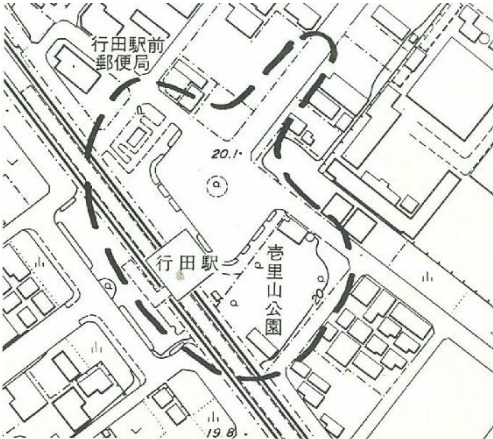
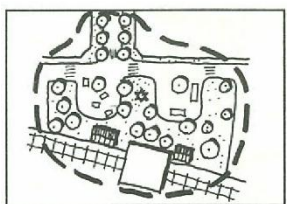
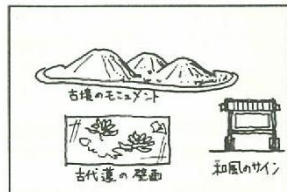
行田市都市計画マスタープランでは、「水と緑と歴史がおりなす 笑顔あふれるまち ぎょうだ」を将来都市像として掲げています。

この中で、対象地区を含む西部地域は、「鉄道の利便性を活かし、人々が行き交い、快適に暮らせるまち」を将来像とし、JR行田駅周辺を、商業、福祉、観光などの様々な都市機能を集約する「都市拠点」と設定し、ゆとりある住環境の形成や交通結節機能の強化を行うことを位置づけています。

◆行田市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）	
将来都市像	<p align="center">水と緑と歴史がおりなす 笑顔あふれるまち ぎょうだ</p> <p>笑顔あふれるまちとは、住む人も訪れる人も幸せを感じるまちです。住みよく、暮らしやすいまちで、だれもがいきいきと楽しく暮らしていることが、訪れる人にとって、最大のおもてなし環境です。</p> <p>古代から現代へ人の営みを綿々となぎ、未来をきりひらくまち、これが行田です。現代を生きる私たちは、まちをつくり、育て、発展させ、未来につなげていきます。</p>
西部地域	<p align="center">鉄道の利便性を活かし、 人々が行き交い、快適に暮らせるまち</p> <p>西部地域では、都市拠点であるJR行田駅周辺の交通結節機能の充実や公共交通ネットワークの強化に加え、転入者や来訪者の増加につながる施策の充実が求められています。</p>
	<p>基本方針と施策</p> <p>1) 住みたいと思える、快適で質の高いまちづくり</p> <p>都心や県南部へのアクセス利便性が高いJR行田駅に近い利点を活かし、南の玄関口にふさわしい都市機能が充実した、子育てがしやすく、快適で質の高い暮らしを実現できるまちづくりを進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①生活支援施設の充実 ②良好な住宅地の形成 ③身近な公園・緑地などの充実 <p>2) 南の玄関口として、人々が行き交うまちづくり</p> <p>南の玄関口であるJR行田駅を有する地域であり、中心市街地や市内各地への交通利便性や交通結節点としての機能を高めることにより、多くの人が集い、行き交うまちづくりを進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①市内各地への交通利便性の向上 ②市中心部との連続性の強化 ③JR行田駅周辺の景観の形成 ④観光案内機能の充実

(3) 行田市景観計画

行田市景観計画では、「住む人にとっても、訪れる人にとっても やすらぐ都市風景をつくる」を目標像として掲げています。対象地区においては、JR行田駅東口周辺をゾーン設定し、本市を代表する玄関口として、行田らしい和風でやすらぎ感のある駅前を形成することを目標としています。

◆行田市景観計画(景観形成基本計画) (平成 11 年 3 月)	
目標像	<p style="text-align: center;">「住む人にとっても、訪れる人にとっても やすらぐ都市風景をつくる」</p> <p>行田らしさは、田園、歴史、街並みなどによって総合的に形成されています。行田らしい住み良さの基調となっているのびやかでやすらぎ感のある風景。便利さや活力、にぎわいといった都市的風景。古墳群、忍城、街並み、足袋産業などの誇れる歴史の風景。こうした風景を目標として景観まちづくりを進め、全体として「やすらぐ都市風景」を形成します。</p>
JR行田駅東口 周辺ゾーン の計画	<p>◆目標イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市を代表する玄関口として、行田らしい和風でやすらぎ感のある駅前を形成する <p>◆景観形成方針</p> <ol style="list-style-type: none"> ①全体に和風を基調とし、行田の特徴(城下町、古墳、古代蓮、足袋など)をイメージさせる修景をする ②駅を降りた時にほっとするようなやすらぎ感のある駅前広場とし、壱里山公園を含めたひとつのまとまりのある空間とするため、ストリートファニチャー※、照明、建物、植栽などを一体的に修景する ③バリアフリーを積極的に推進し、誰もが利用しやすい駅前の景観をつくる ④駅前広場の修景と合わせて駅舎の改修を検討する ⑤「緑と花の玄関づくり」など、市民の参加を得てまちづくりを継続していく <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>対象の概略範囲</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>・駅前広場、駅前通り、壱里山公園をひとつのまとまりのある空間としてとらえ、やすらぎ感のある修景を行なう</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>・和風を基調とし、行田の特徴をイメージさせる修景をする</p> </div> </div>

(4) 行田らしいまち並みづくりとにぎわい創出基本計画

行田らしいまち並みづくりとにぎわい創出基本計画は、行田らしさを活かしたまちづくりに向け、まち並みづくりとにぎわい創出の2つの視点から6つの方針を掲げています。対象地区においては、JR行田駅周辺を核として、「利便性を活かした定住と交流によるにぎわいのあるまちづくり」をまちづくりの方針としています。

◆行田らしいまち並みづくりとにぎわい創出基本計画（平成26年3月）	
行田らしいまちづくりの基本理念	<p>行田らしいまちづくりは、みんなが一丸となり、地域の魅力を引き出すための取組みを行い、周辺にその動きを波及させるといった、各地域での小さな動きを市全体に波及させ、行田らしさの醸成につなげていくものです。</p> <p>この行田らしさの醸成により、そこに住む人だけでなく、学び、働き、来訪する人々も、本市に住みたい、住み続けたいと感じ、行田への愛着が育まれます。</p>
行田らしさを活かしたまちづくりの方針	<p>(1)「行田らしい」まち並みづくりの方針</p> <p>方針① 行田らしい特徴的な資源と調和したまち並みを形成する 方針② 暮らしと公的空間が一体となったまち並みを形成する 方針③ 住みやすく、快適に過ごしやすいまち並みを形成する</p> <p>(2)「行田らしい」にぎわい創出の方針</p> <p>方針① 核となる資源を活用し、地域の活性化とにぎわいを広げる 方針② 周辺の資源と連携し、地域から市全体のにぎわいにつなげる 方針③ まちづくりの取組みが相互に連携し、新たなにぎわいを生み出す</p>
JR行田駅周辺を核としたまちづくり方針	<p>利便性を活かした定住と交流によるにぎわいのあるまちづくり</p> <p>JR行田駅は、高崎線より都心まで約1時間でアクセスできる利便性を有しており、南の玄関口となっています。この利便性の高い立地条件を活かして、良好な住宅地を形成し、定住を促進します。</p> <p>また、JR行田駅周辺の拠点性を高めるとともに、忍城址やさきたま古墳群、古代蓮の里などの主要な地域資源との連携を強化し、交流人口の増加を図ります。</p> <p>【JR行田駅周辺を核としたまち並みづくり】</p> <p>“住みやすい”と思う良好なまち並みを形成し、住み続けることができる環境を形成する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑化の推進による緑豊かなまち並みの形成 ・快適でゆとりある住宅地の形成 <p>【JR行田駅周辺を核としたにぎわいづくり】</p> <p>南の玄関口としての拠点性を高め、地域資源との連携を強化する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR行田駅の拠点性の向上 ・観光資源に関する情報発信機能の充実 ・市内地域資源を結ぶ地域公共交通ネットワークの充実 ・JR行田駅周辺の低・未利用地の活用

4. JR行田駅前広場の利用状況に関する実態調査

本計画の策定にあたり、JR行田駅の利用実態から必要となる施設規模や配置を設定することを目的として、駅前広場、市営駐輪場及び周辺駐車場の利用状況などについて、平成26年7月に実態調査を行いました。

【実態調査の概要】

調査時期：平成26年7月16日(水) 7:00～19:00(12時間調査)

項目	調査内容	
駅前広場 実態調査	①送迎車両の状況	駅前広場内で乗降する一般車両の台数を把握
	②駐車状況	駅前広場内に駐車して、所用を済ませる車両の台数を把握
	③待機車両状況	駅前広場内の待機車両台数について把握
	④通行者状況	駅前広場の歩行者通行量を把握
駐輪場など 実態調査	⑤市営駐輪場利用状況	駅周辺の市営駐輪場の利用台数を把握
	⑥周辺民間駐車場利用状況	駅周辺の時間貸し駐車場、パーク＆ライド*駐車場の利用台数を把握

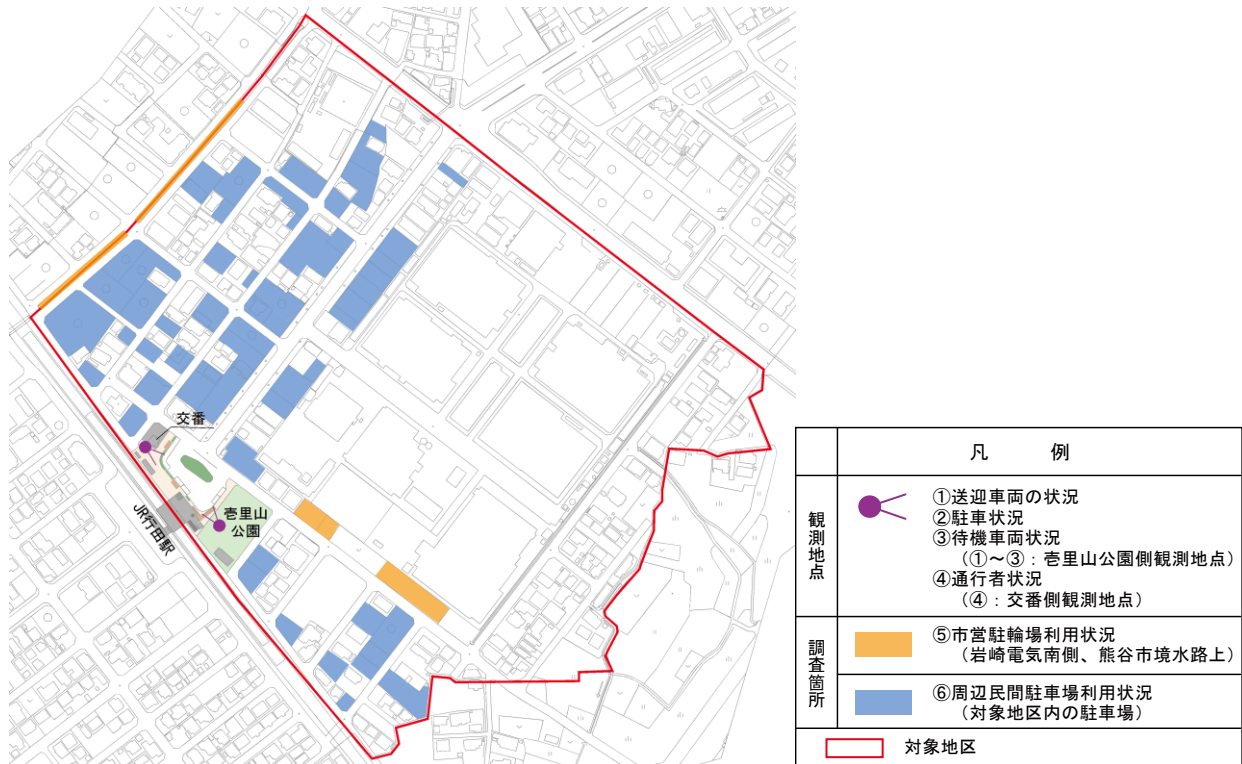


図 実態調査の概要

① 駅前広場の歩行者通行量

駅前広場を通行する歩行者は、朝夕の通勤・通学時間帯の通行が多く、昼間の時間帯は少なくなっています。最も通行量の多い時間帯は、朝の通勤時間帯となる7時台であり、壱里山公園側で812人/時、交番側で920人/時の通行があります。

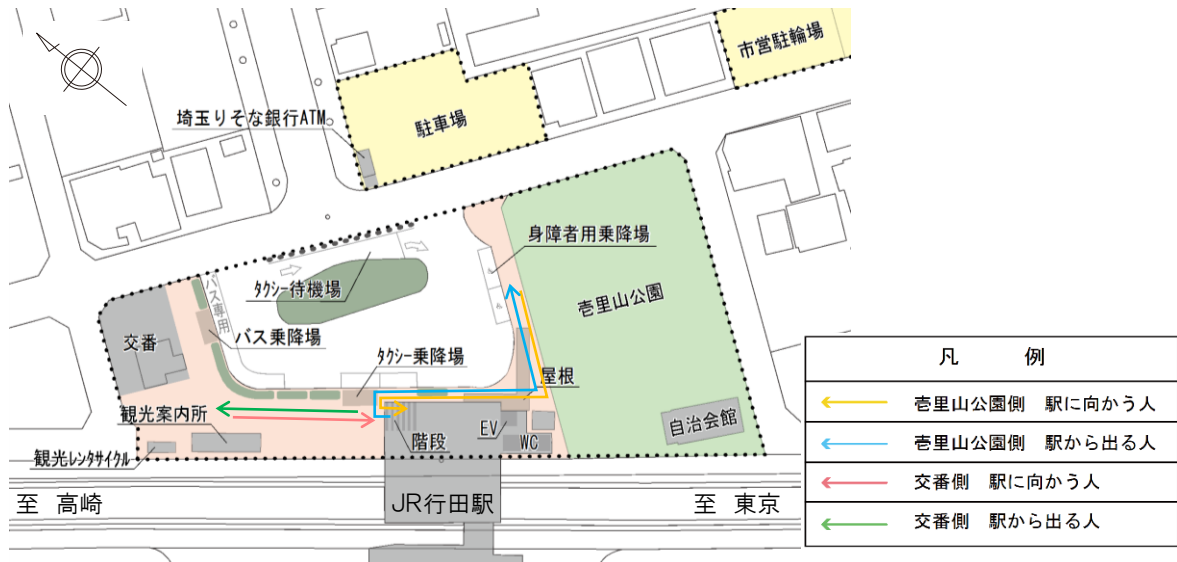
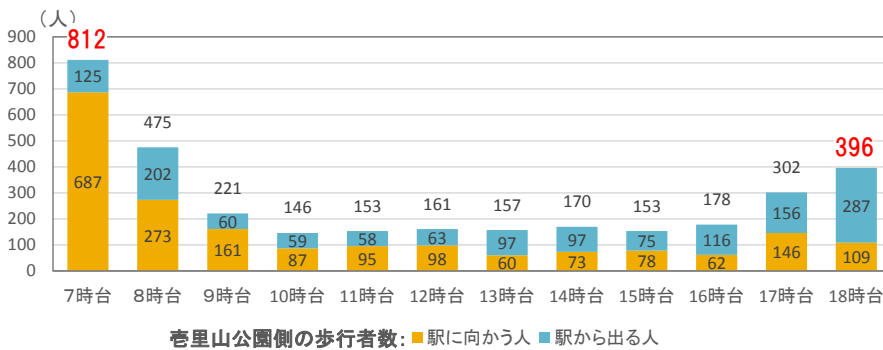
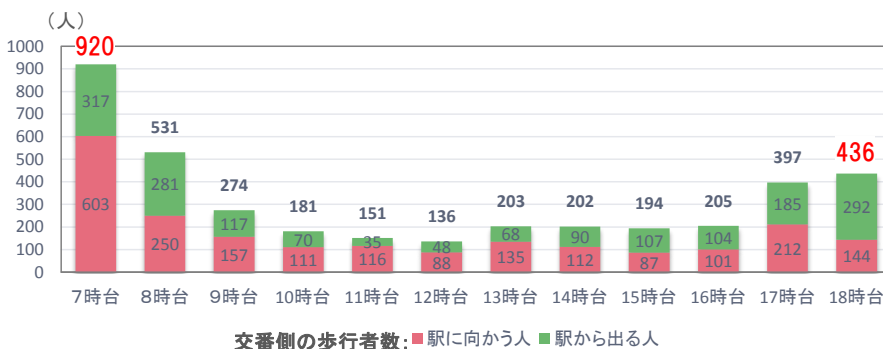


図 駅前広場の歩行者動線



壱里山公園側の歩行者



交番側の歩行者

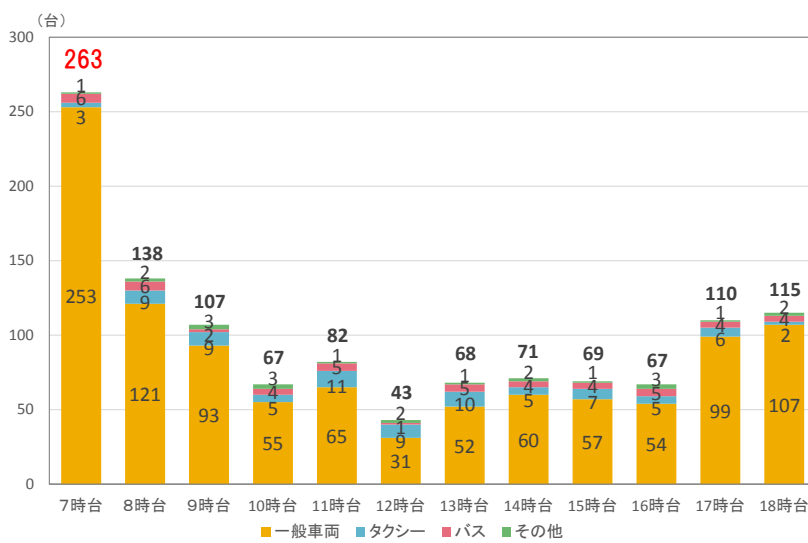
資料: 駅前広場実態調査結果

図 駅前広場の歩行者通行量

② 駅前広場の車両流入台数

駅前広場に流入する車両は、一般車両が全時間帯を通じて大半を占めています。特に朝のピーク時（7時台）では、流入台数が263台/時（13秒に1台）と多く、その96%は一般車両となっています。

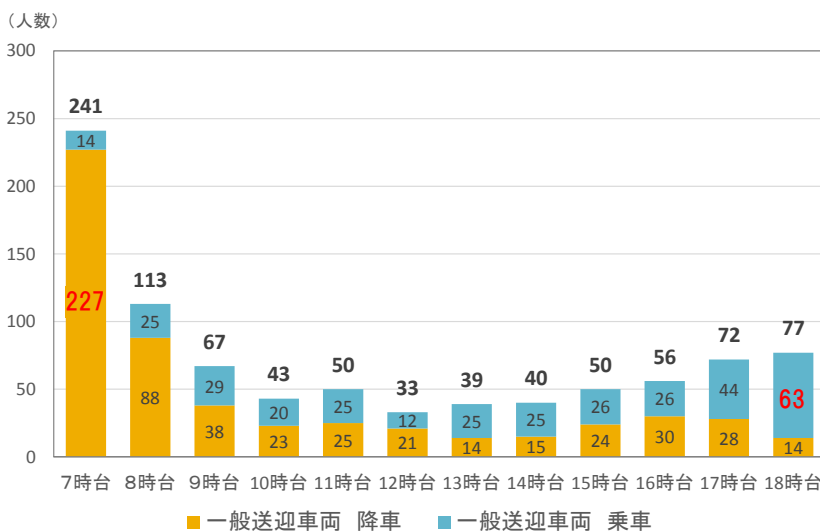
また、駅前広場内での一般車両の送迎による乗降状況をみると、朝は駅への送り車両が多く、降車人数が7時台で227人/時とピークであり、夕方は駅への迎え車両が多くなり、乗車人数が18時台で63人/時となっています。



走行車両

資料：駅前広場実態調査結果

図 駅前広場内の車両走行台数



待機車両

資料：駅前広場実態調査結果

図 駅前広場の一般送迎車両の乗車・降車人数

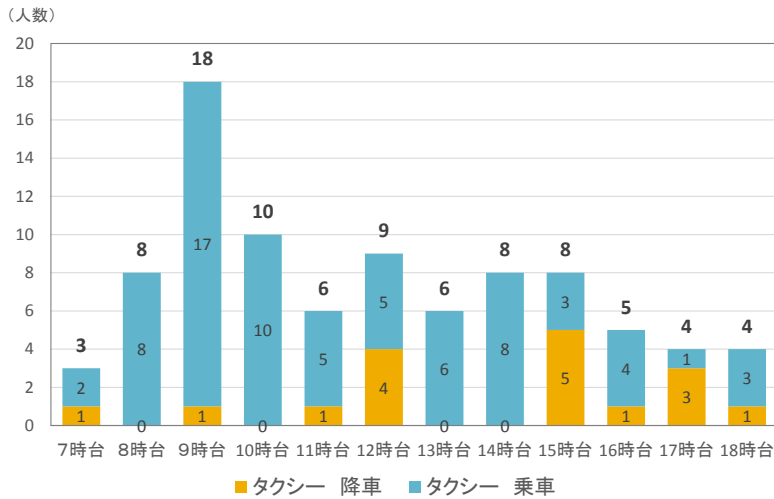
③ バス・タクシーの利用状況

現在の駅前広場には、バスの乗降場が1台分、タクシーの乗車場が1台分設置されているほか、待機スペースとして、バス1台分、タクシー2台分が設置されています。

タクシーの利用状況では、9時台が最も多く、その多くが乗車利用となっています。

バスの利用状況は、7～10時台にかけて乗車利用が多くみられ、13～14時台に降車利用が多くなっています。

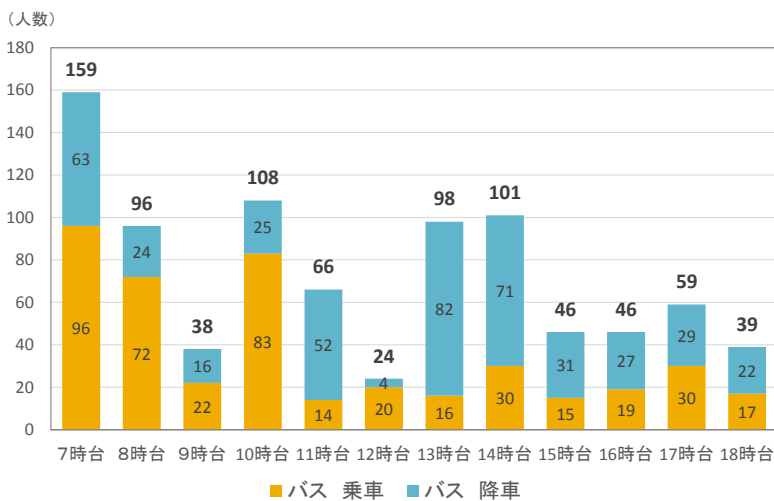
これは、実態調査の調査日が、古代蓮の開花時期にあたり、古代蓮の里への観光客の利用が集中していることが要因であると考えられます。



タクシー乗降場

資料：駅前広場実態調査結果

図 駅前広場のタクシーの乗車・降車人数



市内循環バス乗降場

資料：駅前広場実態調査結果

図 駅前広場のバスの乗車・降車人数

④ 市営駐輪場の利用状況

市営駐輪場は、岩崎電気南側(①・②)と熊谷市境水路上(③)に整備されており、いずれも利用は無料です。

利用状況を見ると、岩崎電気南側(①・②)ではピーク時に795台の利用があり、ほぼ満車となっている一方、熊谷市境水路(③)ではピーク時でも567台の利用であり、駅舎から遠方側では空きがみられています。

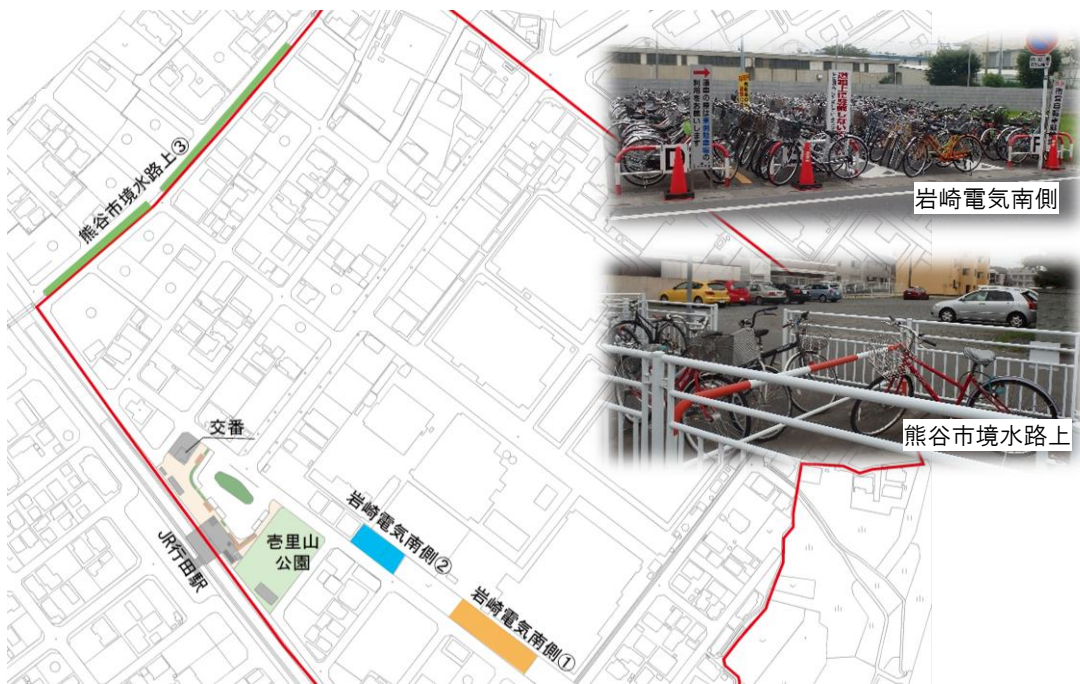
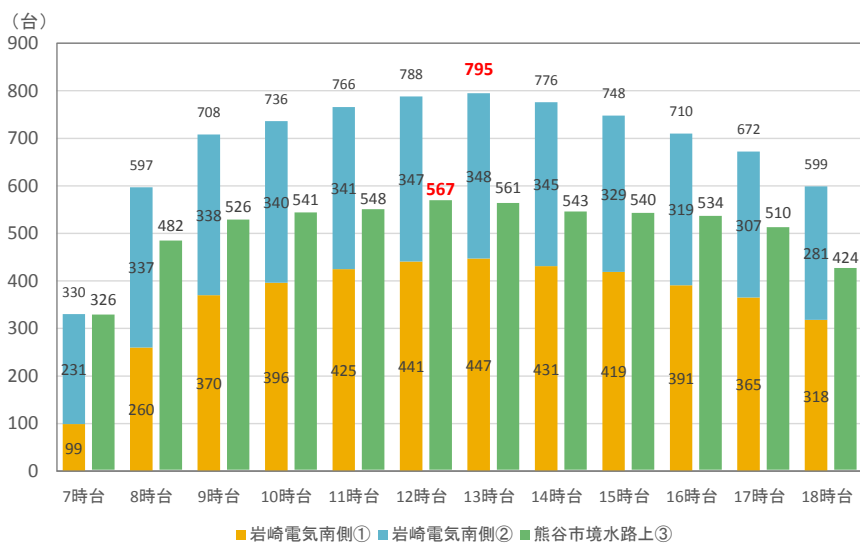


図 市営駐輪場の位置



資料: 駐車場など実態調査結果

図 市営駐輪場の利用状況

⑤ 駅周辺の駐車場利用状況

JR行田駅周辺（吉里山町地内）には、民間による月極などの駐車場が57箇所あり、約960台の駐車容量があります。

利用状況では、通勤・通学利用と外出移動が重なる日中の利用が多くなっている一方で、一日中利用されていない駐車スペースもみられ、調査日においては、約37%（353台/963台）が調査時間中に利用されていませんでした。



図 駅周辺の駐車場の位置

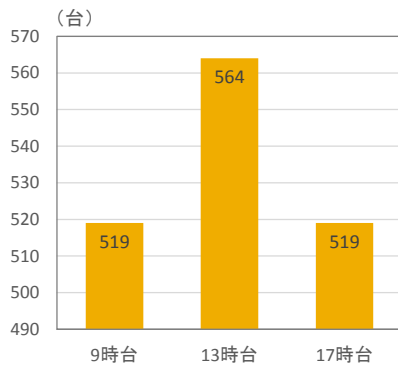


図 駅周辺の駐車場利用状況

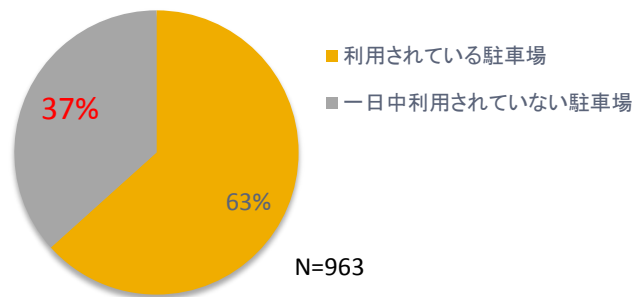


図 駅周辺の駐車場利用状況

資料：駐輪場など実態調査結果

5. 市民意識調査

本計画の策定にあたり、平成26年7月から8月にかけて、駅利用者、観光来訪者、地域住民及び駐車場・空き地などの土地所有者から、まちづくりに対する意向や駅前広場周辺施設に対するニーズを把握するため、アンケート調査を行いました。

【アンケート調査の概要】

項目	調査期間	内容
駅利用者 アンケート調査	7/16(水) 配布 8/1(金) 〆切	駅利用者に対し、駅前広場内にて調査票を配布し、郵送により回収 配布数:588票、回収数:184票(回収率:31.3%)
観光案内所 来訪者アンケート 調査	7/16(水) 開始 ～ 8/25(月) 終了	観光案内所の来訪者に対して、観光案内所職員によるアンケート調査を実施 回収数:58票
地域住民 アンケート調査	8/18(月) 発送 9/7(日) 〆切	JR行田駅周辺(太井地区)の住民を対象に無作為抽出を行い、調査票を郵送にて配布・回収 配布数:502票、回収数:193票(回収率:38.4%)
土地所有者 アンケート調査	8/21(木) 発送 9/14(日) 〆切	壱里山町地内で一定規模以上の土地を駐車場などとして活用している方や未利用地を所有している方を対象とし、調査票を郵送にて配布・回収 配布数:48票、回収状況:31票(回収率:64.6%)

第1章
はじめに第2章
対象地区の概況第3章
対象地区における
まちづくりの課題第4章
対象地区のまち
づくりに向けた方針第5章
対象地区の
再整備計画第6章
事業推進に向けて

参考資料

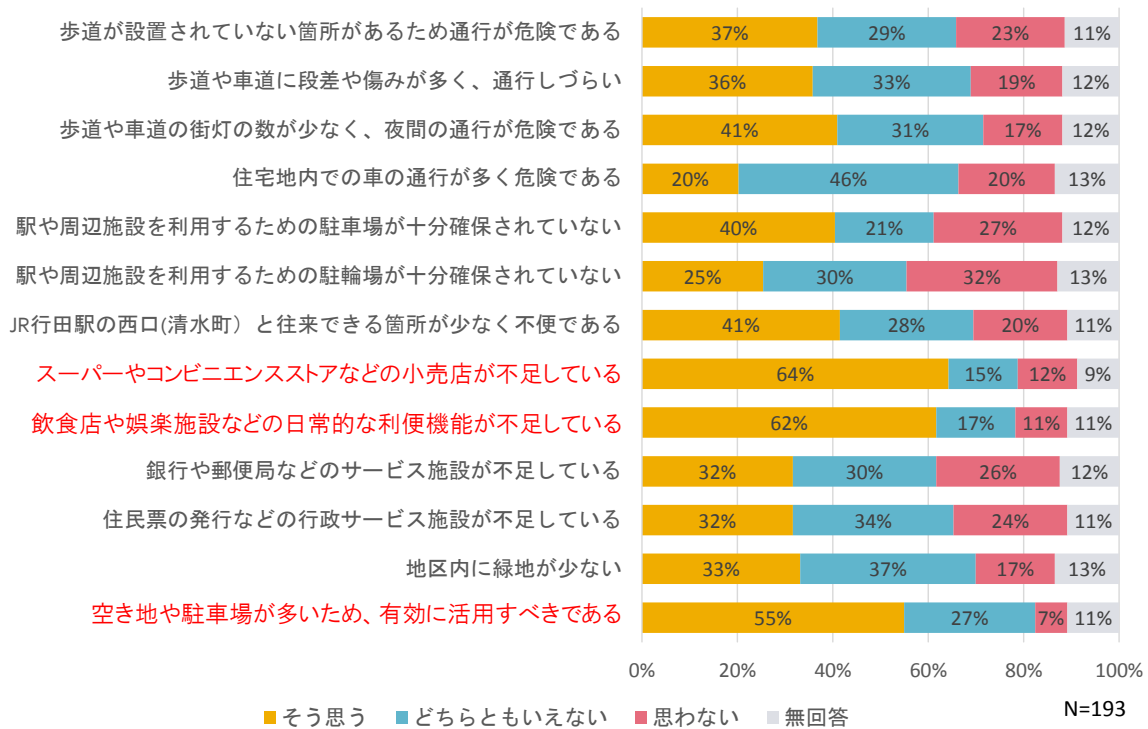
(1) 対象地区周辺のまちづくりについて

① 対象地区周辺の現状

JR行田駅周辺には、スーパーやコンビニエンスストアなどの小売店舗、飲食店、娯楽施設などが少なく、これらが不足しているとの意見が多くあります。

また、空き地や駐車場が多く、より有効に活用すべきとの意見も多くあります。

◆地区内の現状についてどのようにお考えですか



資料：地域住民アンケート調査結果

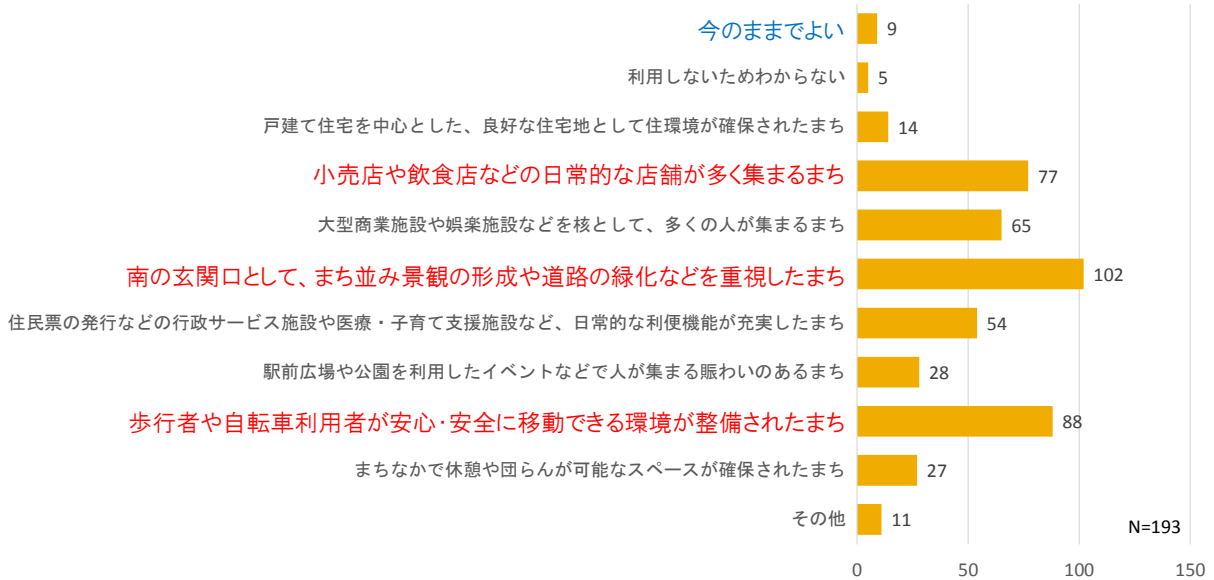
図 地区内の現状に対する地域住民の意見

② 対象地区周辺の今後のまちづくりについて

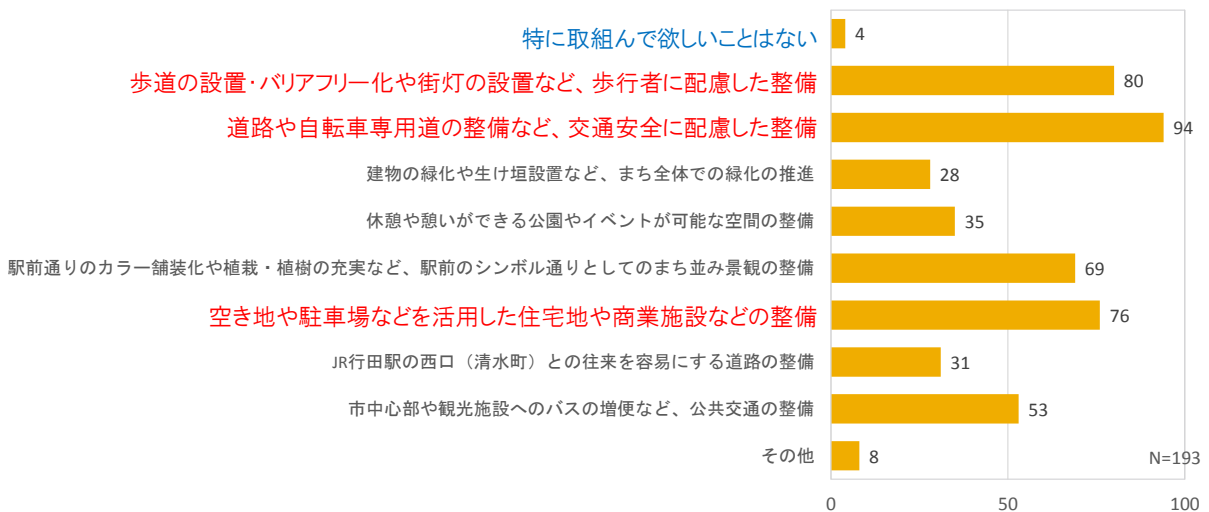
今後のまちづくりでは、「南の玄関口として、まち並み景観の形成や道路の緑化などを重視したまち」、「歩行者や自転車利用者が安心・安全に移動できる環境が整備されたまち」「小売店や飲食店などの日常的な店舗が多く集まるまち」などを目指すべきとの意見が多くあります。

一方、「今のままでよい」「特に取組んで欲しいことはない」との回答は少なく、何らかの取組みによる改善が必要だと考えている人が多くなっています。

◆どのようなまちを目指して欲しいですか(主な3つ)



◆まちづくりを進めるうえで、取組んで欲しいことは何ですか(主な3つ)



資料：地域住民アンケート調査結果

図 対象地区周辺の今後のまちづくりに対する地域住民のニーズ

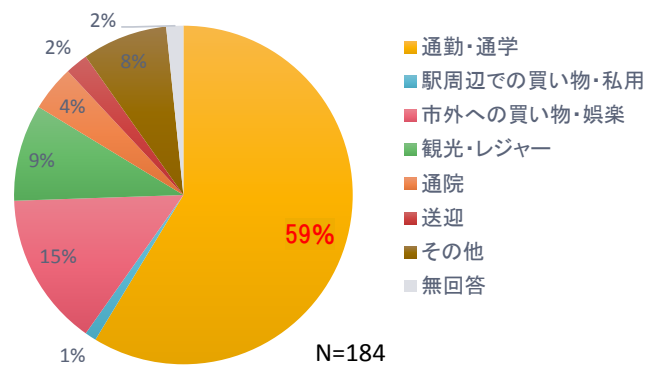
(2) JR行田駅前広場周辺について

① JR行田駅の利用状況

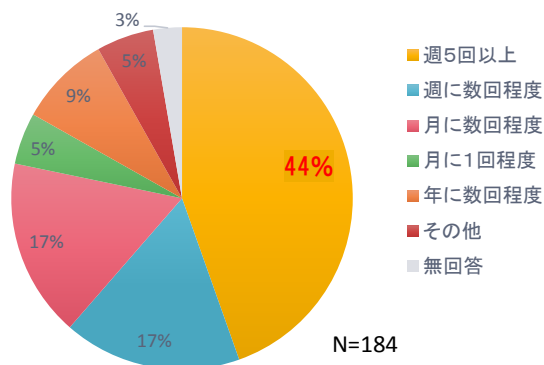
JR行田駅の利用目的は、通勤・通学が半数以上を占め、週5回以上の利用が多くなっています。

また、駅までの主な交通手段は、徒歩や自転車での利用が半数以上を占めています。

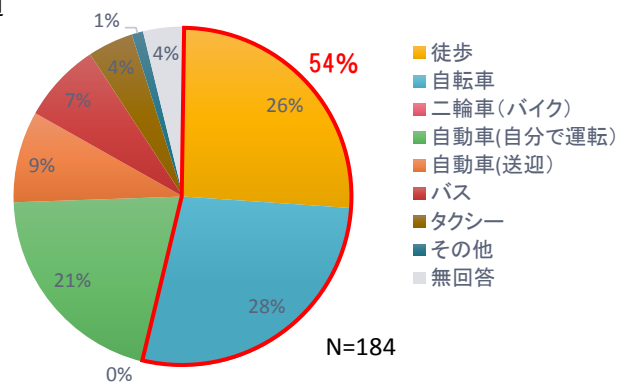
◆主な利用目的は何ですか



◆駅の利用頻度はどのくらいですか



◆駅までの主な交通手段は何ですか



資料：駅利用者アンケート調査結果

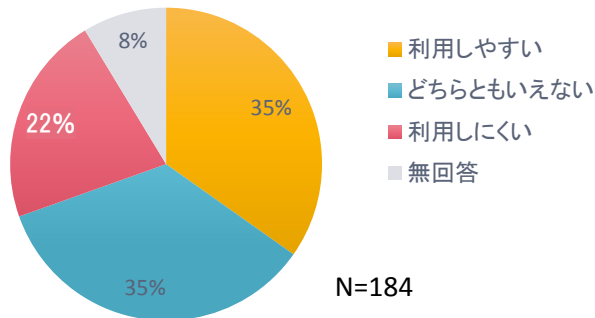
図 JR行田駅の利用状況

② 歩行空間について

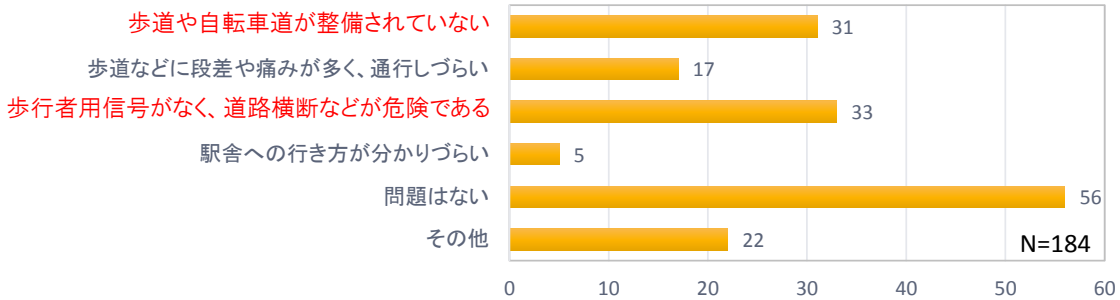
歩行空間を利用しにくいと感じている利用者は22%であり、その問題として「歩行者用信号がなく、道路横断などが危険である」、「歩道や自転車道が整備されていない」との意見が多くあります。

また、駅前広場内の車両走行空間を横断する利用者が多く、危険であるとの意見が多くあります。

◆駅前広場や周辺の歩道などの利用について



◆駅前広場や周辺の歩道などについてどのようなことが問題だとお考えですか(複数回答)



資料：駅利用者アンケート調査結果

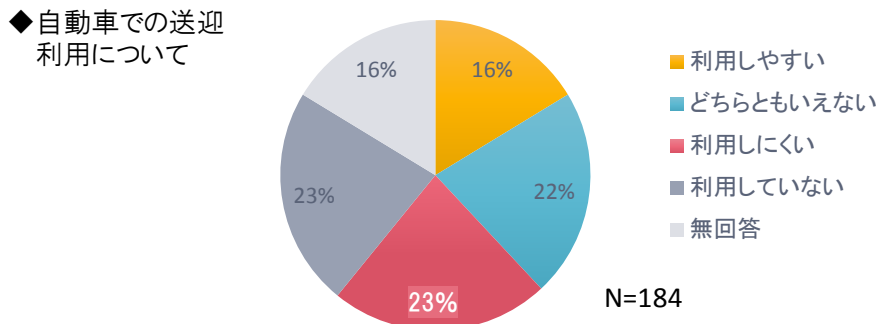
図 歩行空間に対する駅利用者のニーズ



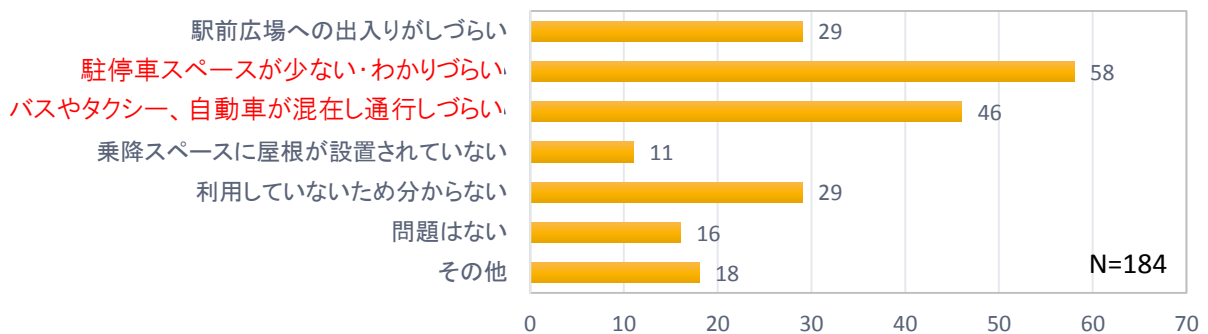
駅前広場の車両走行空間を横断する歩行者

③ 車両走行空間について

自動車での送迎利用において利用しにくいと感じている利用者は23%であり、その問題として「駐停車スペースが少ない・わかりづらい」、「バスやタクシー、自動車が混在し通行しづらい」との意見が多くあります。なお、送迎利用が多い時間帯には乗車、降車及び通過車両が混在（朝は流入車両による混雑、夕方は駅利用者の到着を待つための待機車両により混雑）し、走行しづらくなっています。



◆自動車での送迎利用についてどのようなことが問題だとお考えですか（複数回答）



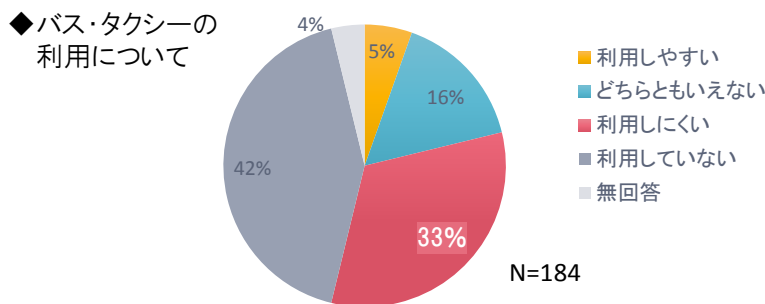
資料：駅利用者アンケート調査結果

図 車両走行空間に対する駅利用者のニーズ

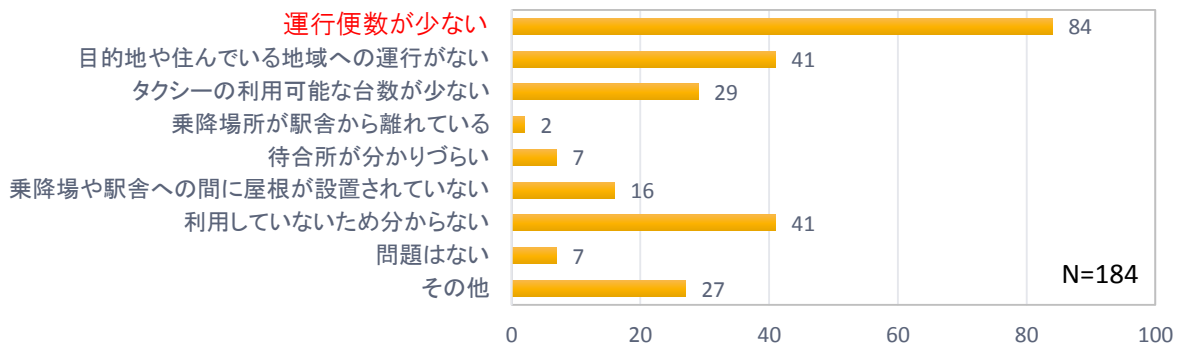


④ バス・タクシーについて

バス・タクシーを利用しにくいと感じている利用者は33%であり、バスの運行便数や運行経路、タクシーの待機車両の少なさについて要望が多くあります。特に、古代蓮の里の観光シーズンにはバス利用者が多く、観光シャトルバスが臨時運行していますが、さらなる増便への要望が多くあります。

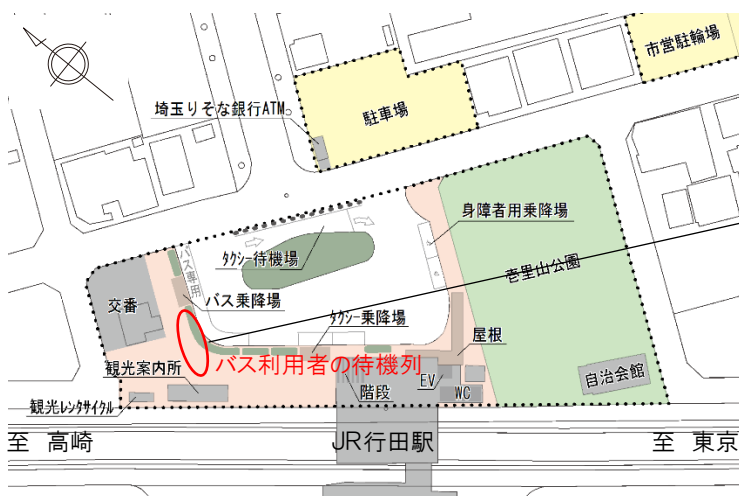


◆バス・タクシーの利用についてどのようなことが問題だとお考えですか(複数回答)



資料：駅利用者アンケート調査結果

図 バス・タクシーに対する駅利用者のニーズ

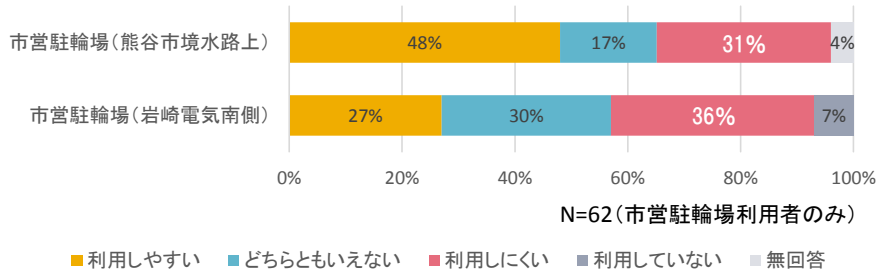


古代蓮の里行き観光シャトルバスの待ち状況

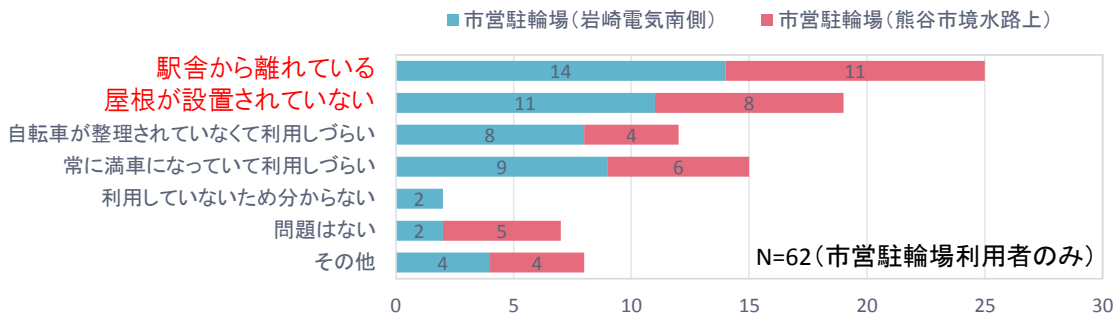
⑤ 市営駐輪場について

市営駐輪場を利用しにくいと感じている人は、岩崎電気南側の利用者で36%、熊谷市境水路上の利用者で31%であり、その問題として「駅舎から離れている」、「屋根が設置されていない」といった意見が多くあります。また、何らかの整備が必要と回答した人は39%であり、有料化しても利用すると回答した人は全体の半数以上を占めています。

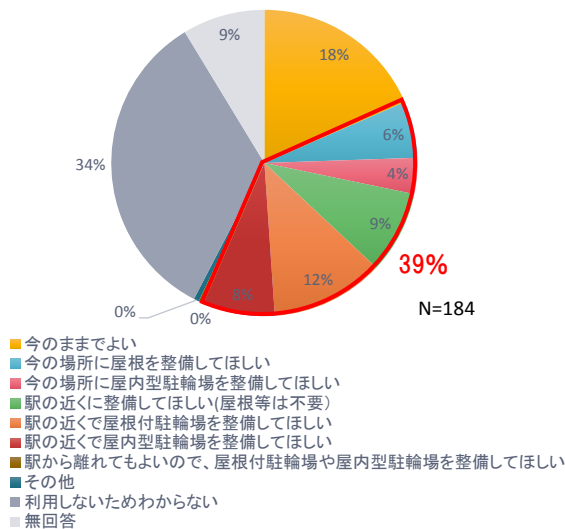
◆市営駐輪場の利用状況



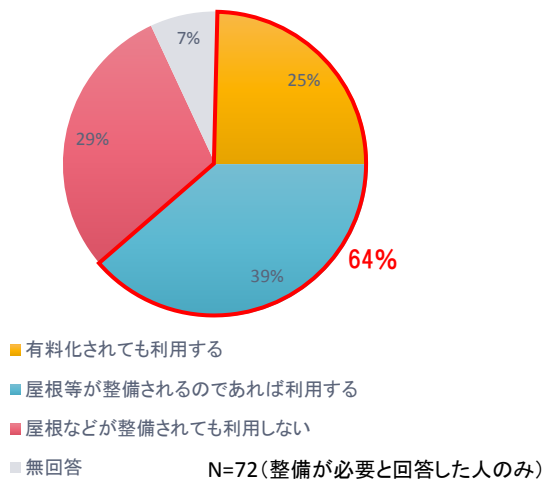
◆市営駐輪場の利用についてどのようなことが問題だとお考えですか(複数回答)



◆市営駐輪場の整備についてどう思われますか



◆有料化についてどう思われますか



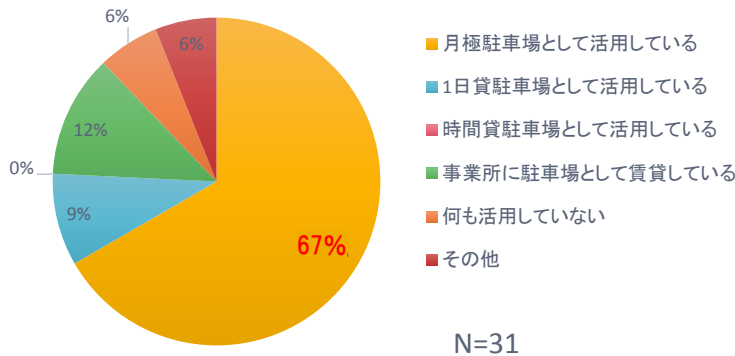
資料: 駅利用者アンケート調査結果

図 市営駐輪場に対する駅利用者のニーズ

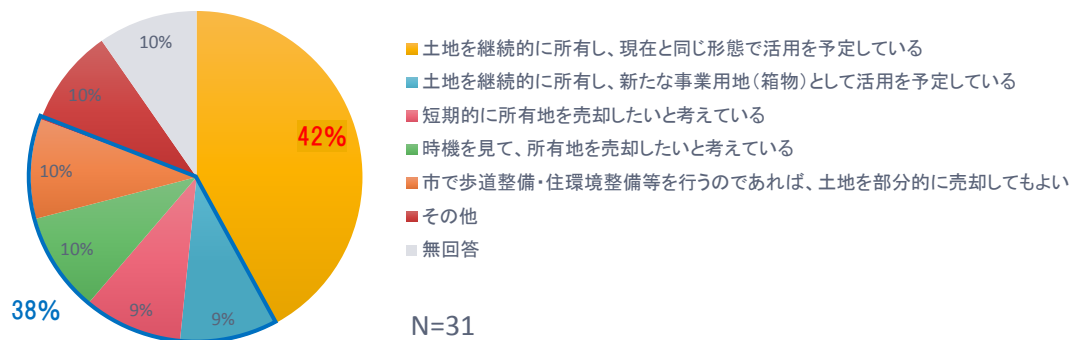
⑥ 周辺駐車場について

周辺駐車場などの土地所有者へのアンケート調査をみると、駅周辺の低・未利用地の半数以上が月極駐車場として活用しており、土地の利活用の意向としては、今後も継続的に駐車場として活用することを考えている人が42%である一方で、土地利用の転換や売却を視野に入れている人が38%を占めています。

◆所有している土地の利用状況について教えてください



◆今後の土地所有意向についてお聞かせください



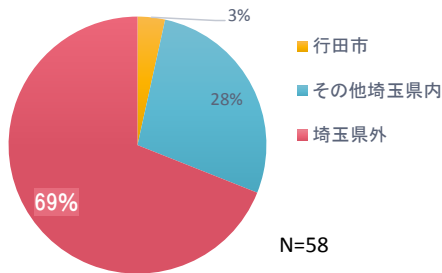
資料: 土地所有者アンケート調査結果

図 周辺駐車場などの土地所有者のニーズ

⑦ 観光案内所について

観光案内所は、県外からの利用者が多く、古代蓮の里やさきたま古墳公園への来訪者が多くなっています。観光案内所の規模については現状のままで良いとの意見が多くありますが、充実すべき案内情報として、観光施設情報や観光案内地図の充実に対する意見が多くあります。

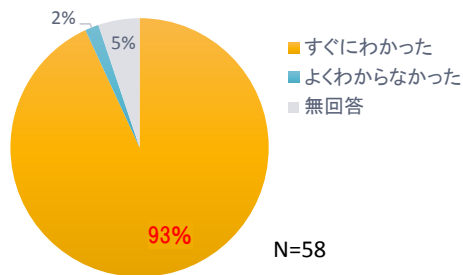
◆ 本日はどちらからお越しですか



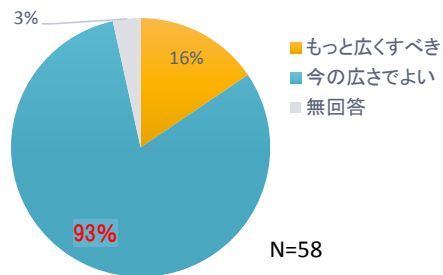
◆ 行田ではどちらに行かれます(ました)か



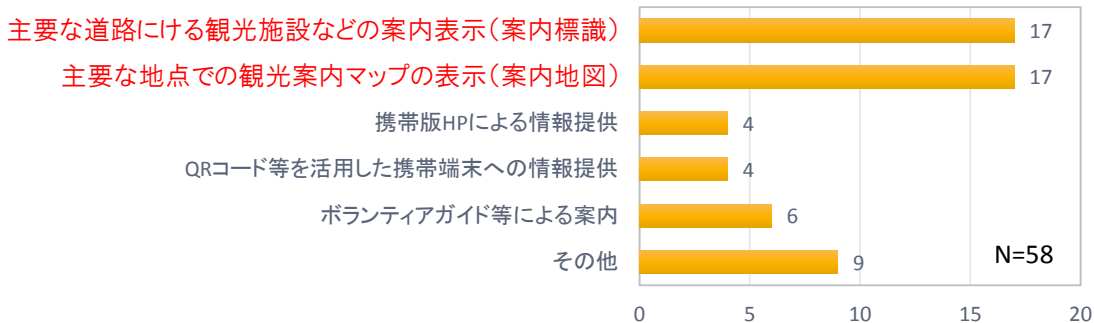
◆ 観光案内所の場所はすぐにはわかりました(みつけられました)か



◆ 案内所の広さについてどう思われますか



◆ 観光案内において、充実すべき内容について(複数回答)



資料: 観光案内所来訪者アンケート調査結果

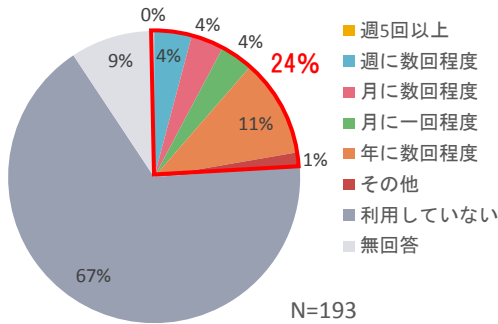
図 観光案内所来訪者のニーズ

⑧ 壱里山公園について

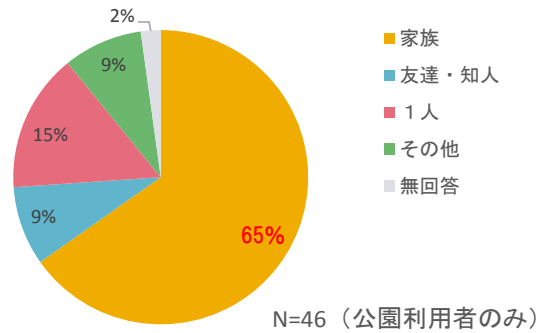
壱里山公園は、地域住民の24%が利用し、利用頻度は年に数回が最も多く、「家族」での利用が65%を占めており、園内では親子連れでの利用などがみられます。

また、公園の移転については、「移転してもよい」が34%であり、公園の充実度としては、遊具や緑が不十分との意見が14%あります。

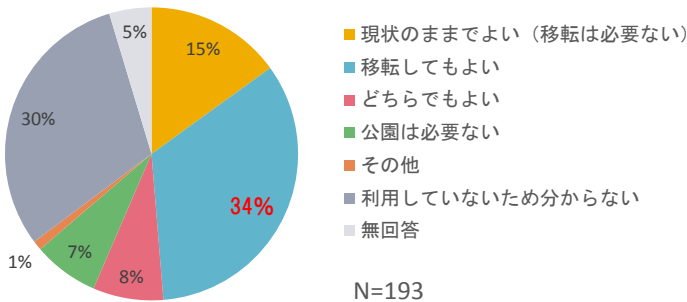
◆利用頻度はどのくらいですか



◆主にどなたと利用されていますか

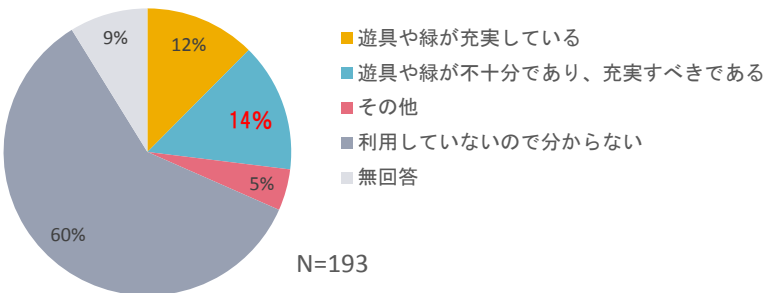


◆公園の移転についてどう思われますか



壱里山公園の利用状況

◆現在の壱里山公園についてどう思われますか



壱里山公園の遊具

資料：地域住民アンケート調査結果

図 壱里山公園のニーズ



ここでちょっとブレイク！ みなさんはどう思いますか？



JR行田駅の階段側から見た観光案内所
観光案内所だとわかりますか？



観光案内所 正面