

第5章 対象地区の再整備計画

対象地区の再整備計画の立案は、前章で示した機能配置構想に基づき、機能配置を具体化することにより、対象地区の計画として取りまとめます。

機能配置構想では、多くの機能を集積させるJR行田駅前の地区拠点と、現況の土地利用や用途指定から、土地利用の適正化や良好な住環境、商業・工業環境を形成していく地区拠点周辺に大きく分かれています。

そのため、再整備計画においては、「JR行田駅を核とした拠点地区」と「地区拠点と連携して環境整備などを進める周辺地区」の2つの視点から計画を立案します。

また、JR行田駅を核とした拠点地区は、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として位置づけられていることから、壱里山公園及びJR行田駅周辺に点在する市有地（下図参照）を有効活用して、短期的かつ集中的な取組みを行い、まちづくりの核となる拠点の早期実現に努めていきます。

なお、現在の壱里山公園用地は、駅前広場などの敷地として活用する一方で、地区拠点内のにぎわい創出を図るうえで重要な空間であることから、都市公園法による規定を踏まえ、現在と同規模（0.2ha程度）の公園として周辺地区に移設する計画とします。

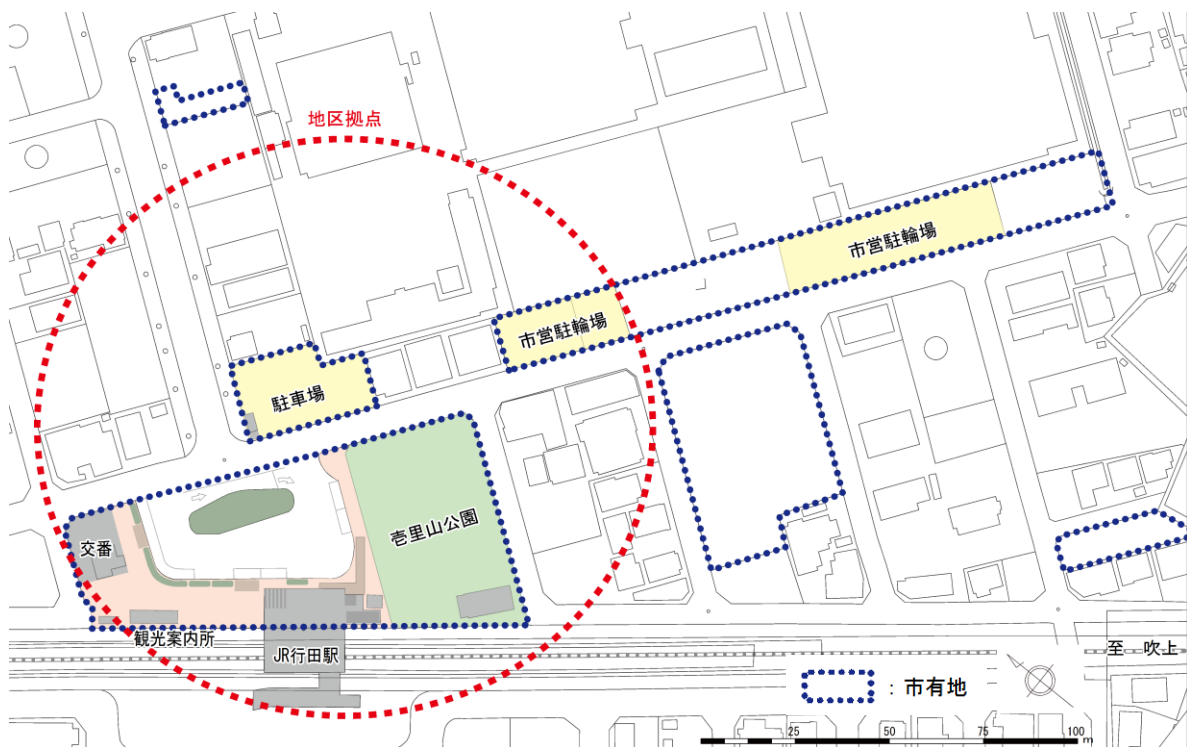


図 駅前広場周辺の現況

1. JR行田駅を核とした地区拠点の整備計画

(1) 地区拠点の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修景整備を行います。

また、行政サービス（住民票交付サービス、子育て支援施設、図書コーナー、多目的室など）や商業施設、機能を拡充した観光案内所など、多くの機能が集約された地域住民や来訪者など、多くの人に利用される複合施設の整備を行います。

《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
 - ・駅前広場に近接した立体駐輪場として、利便性の高い駐輪場へのリニューアル
- **駅前広場は、行田らしさを感じる統一感のある修景整備を行います**
 - ・駅前広場内にイベントなどを開催できるオープンスペースを確保
 - ・行田らしさをアピールするモニュメントの設置や舗装の修景
- **地域住民や駅利用者にとっての生活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、図書コーナー、多目的室など）を複合施設内に整備
 - ・来訪者をおもてなしする観光案内所の機能強化
 - ・商業施設など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複合施設

(2) JR行田駅の将来利用者数の推計

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）になると推計しています。

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

【JR行田駅の将来利用者数の推計】

	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 (定期券利用)	1,712 人 (その他利用者)	6,962 人	—	6,962 人
推計値(H44)	4,253 人 (-997)	2,054 人 (+342)	6,307 人 (-655)	1,050 人 (+1,050)	7,357 人 (+395)

(3) 駅前広場の整備計画

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[※]（社団法人日本交通計画協会 編、建設省都市局都市交通調査室 監修）」に基づく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、敷地の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、最低限必要な施設規模を確保するものとします。

【駅前広場の交通処理機能として最低限必要な施設規模】

交通処理機能		現況	推計	面積	交通処理機能		現況	推計	面積
バス	乗車場	1 台	1 台	70m ²	一般車	乗降場	-	7 台	140m ²
	降車場	1 台	1 台	70m ²		待機場	-	10 台	300m ²
	待機場	-	1 台	70m ²		身障者用	2 台	1 台	40m ²
タクシー	乗車場	1 台	1 台	20m ²	車両走行空間		-		1,180m ²
	降車場	1 台	1 台	20m ²	歩行空間		-		90m ²
	待機場	4 台	2 台	60m 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たうえで、駅前広場として必要となる機能・施設を確保します。

《駅前広場の整備ポイント》⇒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、駅前広場を現在の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の位置を変更し、県道行田停車場線から駅前広場への接続を改善するとともに、隣接道路の安全性を確保するため、一方通行化やカラー舗装による通行区分の明示
- 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
- バス・タクシーの乗降場は駅舎から近くてわ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
- モニュメントの設置や舗装にアートを施すなどの修景
- 太陽光発電によるLED 道路照明灯の設置やリサイクル舗装材の活用

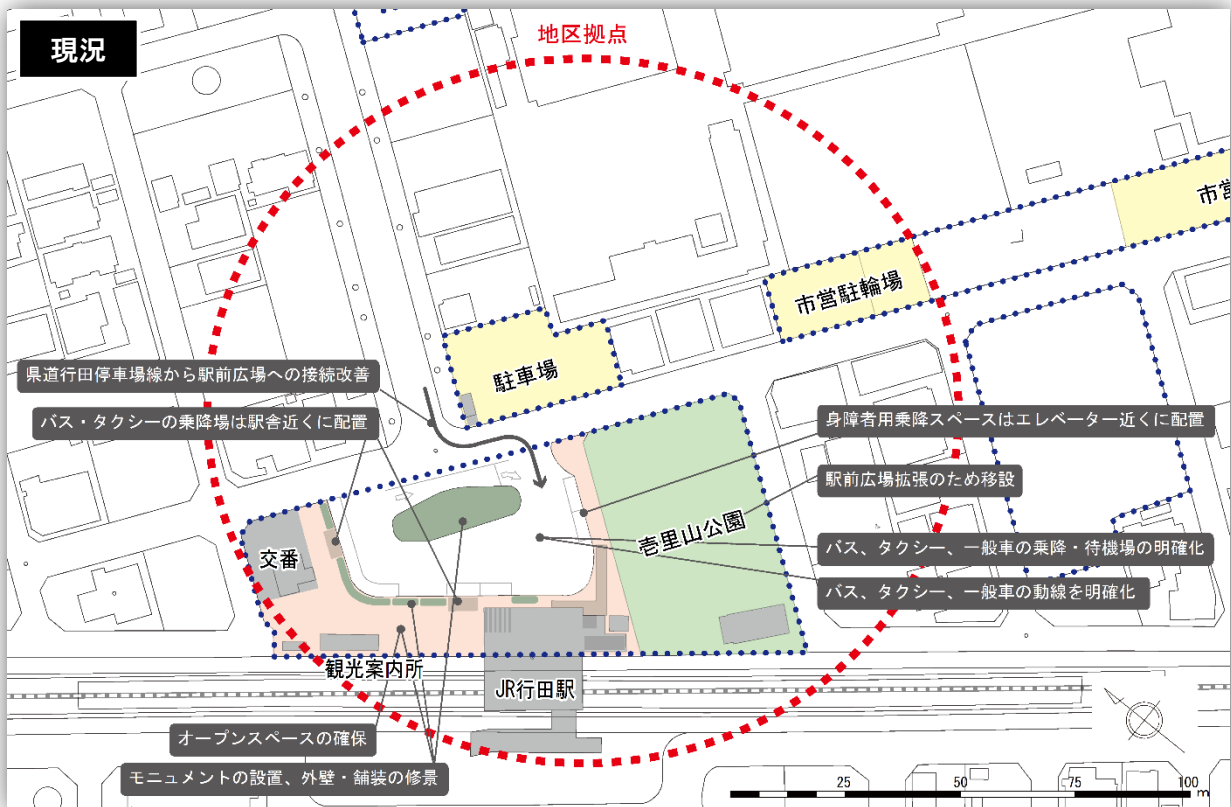


図 駅前広場の交通処理機能の整備ポイント

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、将来利用者推計から算定した必要な施設規模を確保するとともに、整備におけるポイントを踏まえ、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。

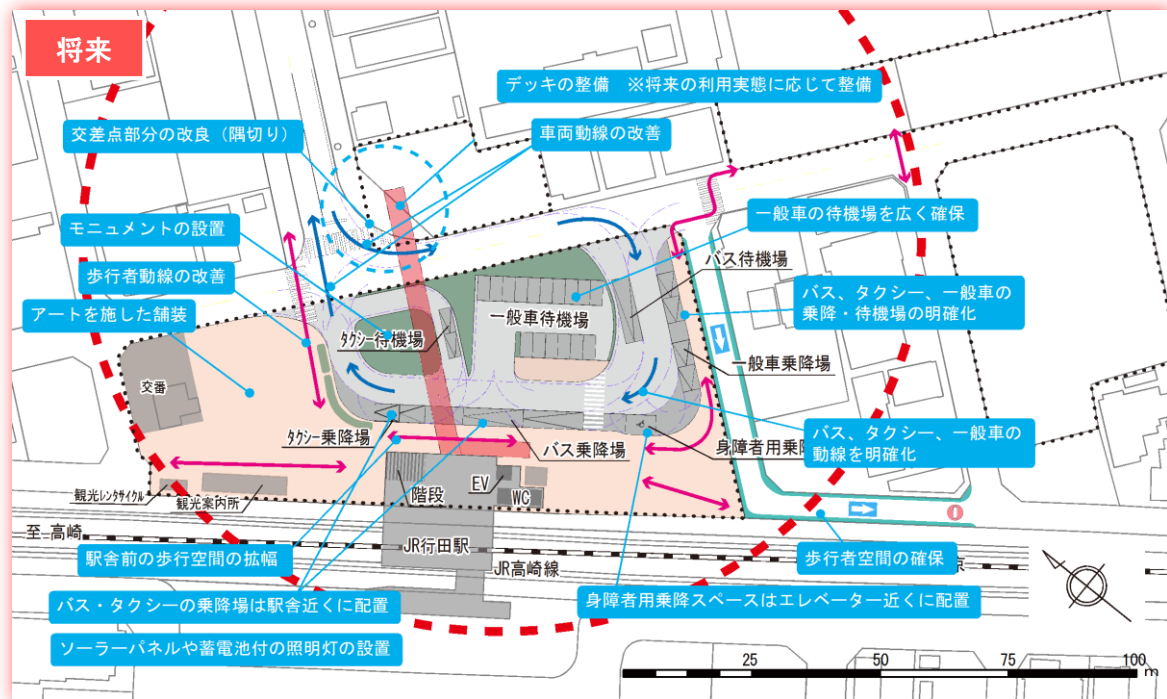
県道行田停車場線へは西側の歩道に駅前広場からの動線が確保されますが、将来の駅利用者数や歩行者の利用実態に応じて、東側の歩道へのデッキの整備を検討します。

また、県道行田停車場線から駅前広場へ大型バスが転回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。

【駅前広場の交通処理機能として確保する施設規模】

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	-	-	3,950m 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、修景空間などを含め、5,000㎡が対象



※現在、壱里山公園内に立地している自治会館については、今後の取扱いを地元と協議を行っていきます。

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
- 有料化を視野に、立体駐輪場として整備

《複合施設の整備ポイント》⇒短～中期的に整備

- 行政サービス機能は、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、貸出図書返却用ブックポストに加え、子育て支援施設や図書コーナー(図書館資料受け取りサービス)、多目的室(小規模な会議やサークル活動が可能な施設)などを整備
- にぎわい形成のため、コンビニエンスストアや飲食店などの小売店舗を誘致できる環境整備
- 観光案内所を移設・統合し、休憩スペースの拡張や物産販売コーナーなどの機能を拡充
- 駅舎からのわかりやすい観光案内所への案内標示の設置(案内誘導の改善)
- 水害発生(浸水)時における避難場所として利用可能な強度・機能を持った施設整備

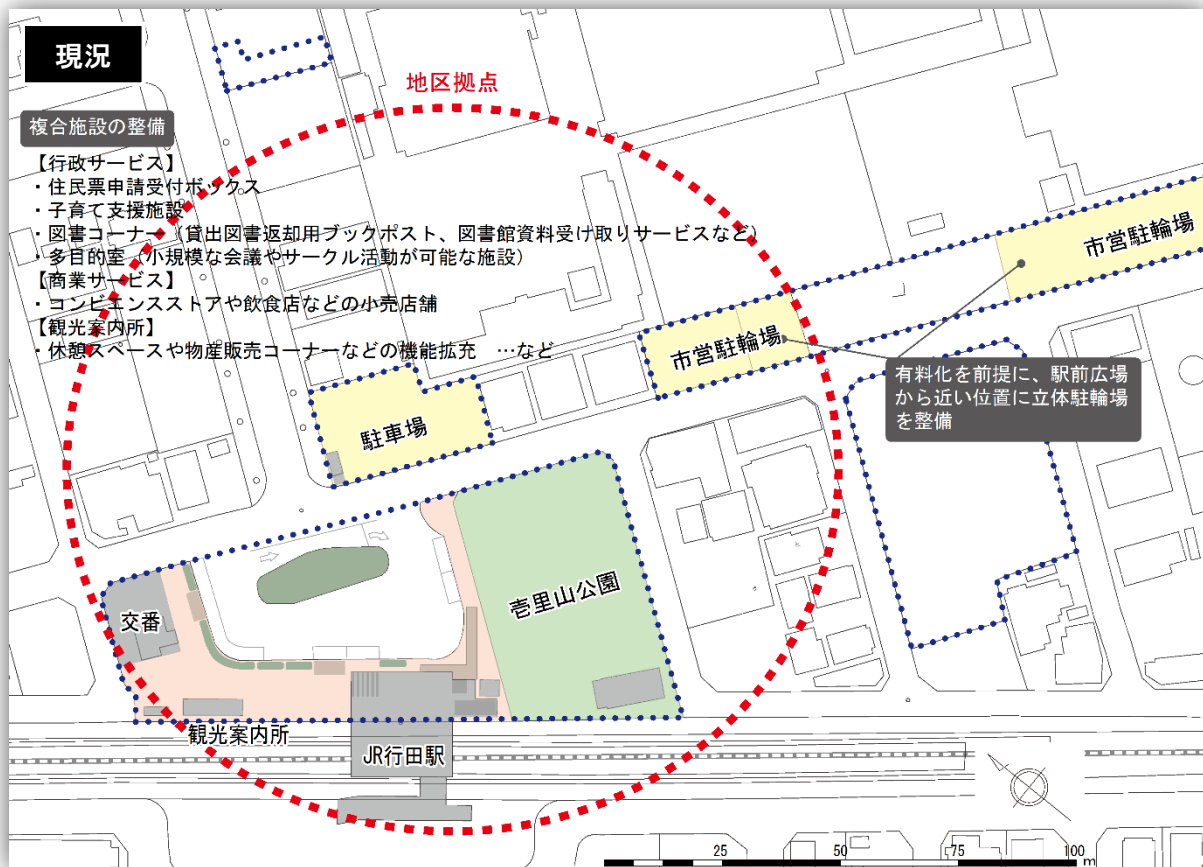


図 地区拠点での施設整備におけるポイント



《コラム》籠原駅の複合施設(イーサイト籠原)

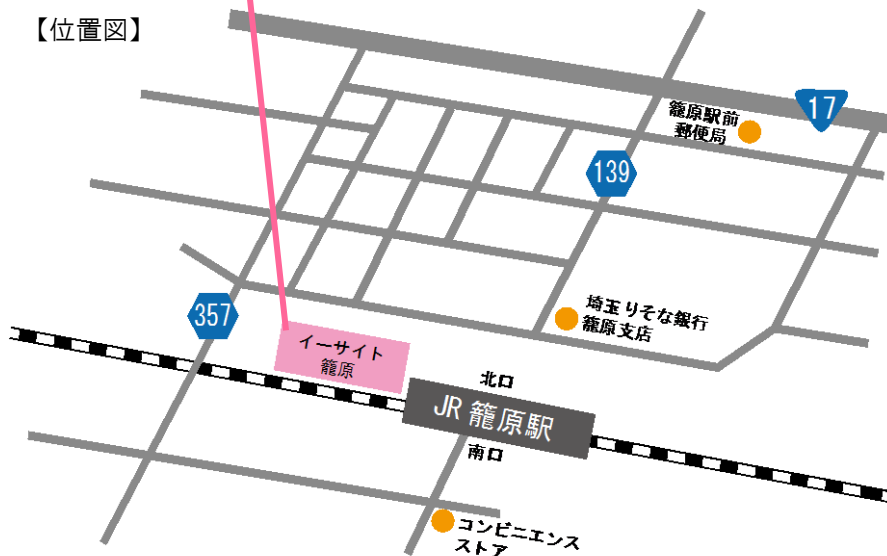
JR高崎線の籠原駅の北口には、民間開発により整備された複合施設(コンビニエンスストア、喫茶店、民間の子育て支援施設など)があるほか、駅周辺には銀行や郵便局などの施設が立地し、駅周辺における生活利便機能の集積が図られています。

【施設概要】

開設:2011年 敷地面積:1,900m²
階数:3階

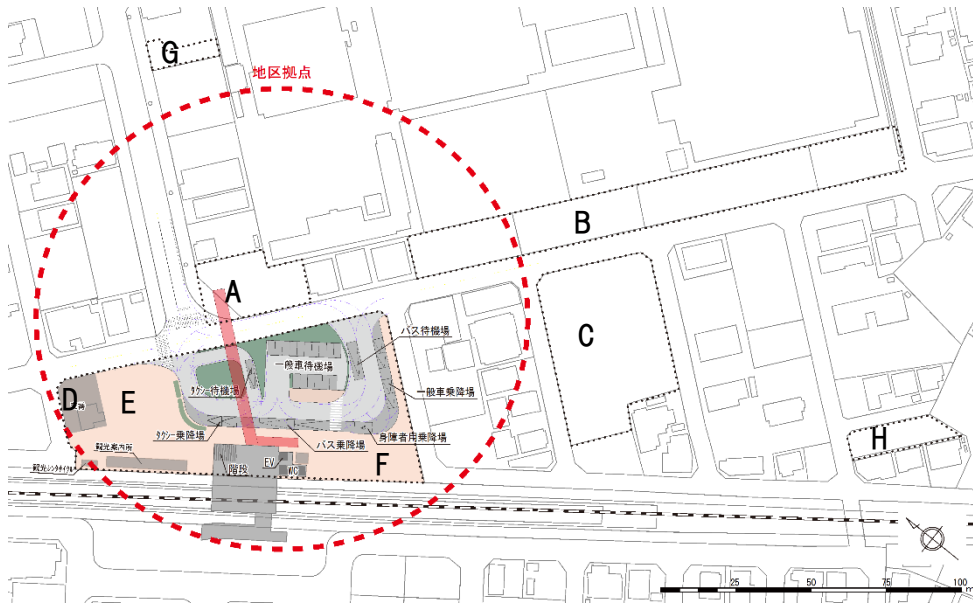


【位置図】



② 地区拠点内での施設配置計画

施設配置は、周辺市有地の敷地規模を踏まえ、駅前広場及び周辺市有地における各施設の確保可能性や他機能に及ぼす影響・効果、JR行田駅へのアクセスなどを踏まえ、比較検討を行いました。



【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】

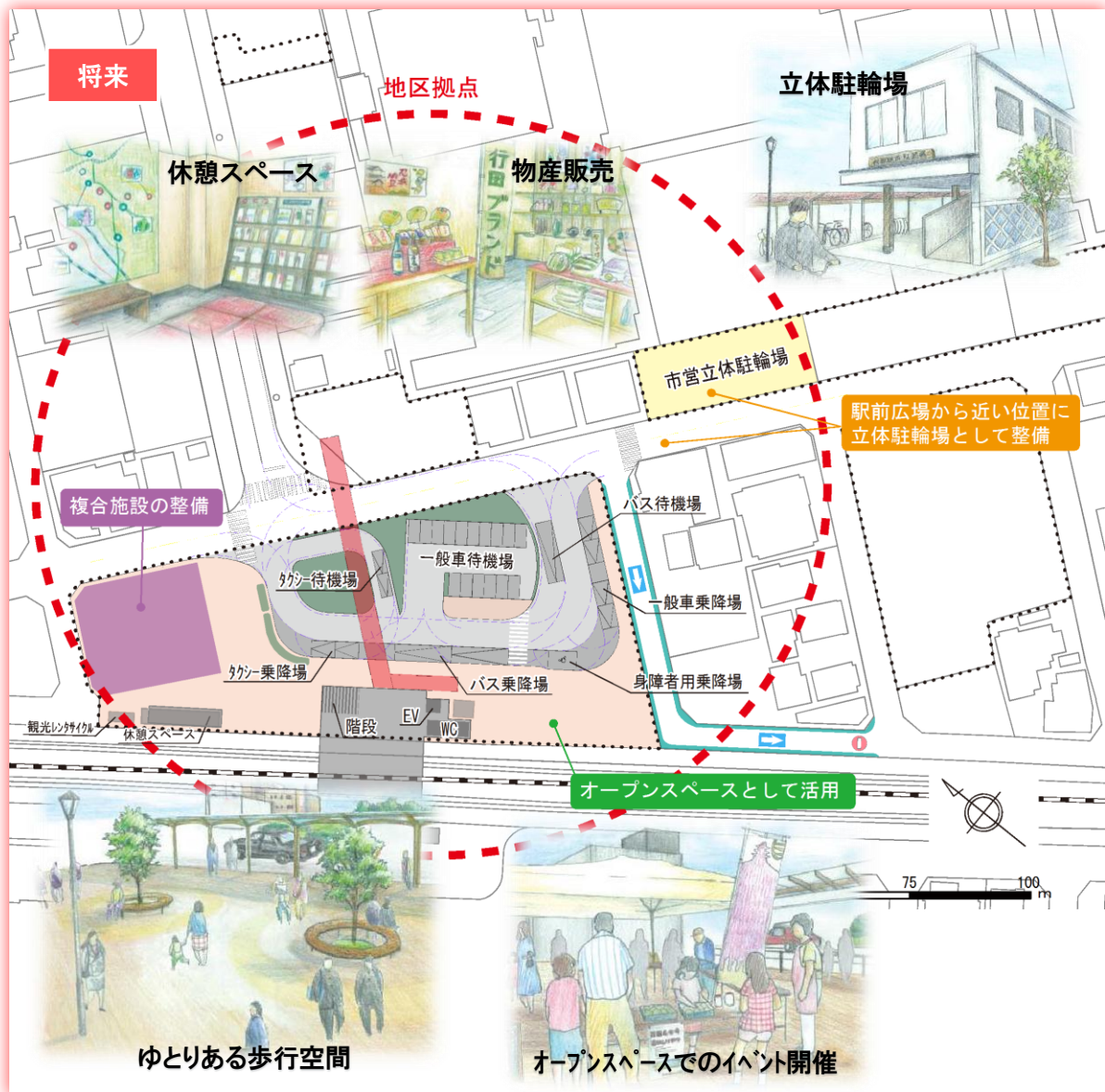
	A (時間貸し駐車場) 面積 650m ²	B (駐輪場) 面積 2,550m ²	C (空地) 面積 2,150m ²	D (交番) 面積 300m ²	E (駅前広場・観光案内所) 面積 950m ²	F (公園・自治会館) 面積 470m ²
駐輪場	○立体(2階建て)で確保可能 ○デッキ整備時の歩行者動線良好	○平面・立体とも整備可能 ◎駅前広場から近い	○平面・立体とも整備可能 △駅前広場から遠い △公園はBに限られる	—	○立体(2階建て)で確保可能 ◎歩行者動線最良 △交番を移設せず整備するには、観光案内所の移設が必要	○立体(2階建て)で確保可能 ◎歩行者動線最良 △自治会館の移転が前提
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	—	◎複合施設内に整備することで、機能を集約できる ◎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	○立体で整備可能 ○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	○平面または立体で整備可能 △公園はCに限られる △駐輪場の移設が必要 △駅広から遠い	○平面または立体で整備可能 △公園はBに限られる △駅広から遠い	○立体で整備可能 ◎駅舎から近い ◎歩行者動線沿いに配置でき、利便性が最良 △交番の取扱いについての協議が必要	◎バス・タクシー乗降場から近い △自治会館の移転が前提	

施設	配置位置
駐輪場	B(駅寄り)
公園	B
複合施設	E
オープンスペース	F

駅前広場の拡張により駅前広場に近接し、JR行田駅への動線が改善するBの位置に立体駐輪場を整備し、自転車利用者の快適性・利便性を確保します。

複合施設は、利便性が高く、敷地規模も広い駅前広場内Eでの整備とし、行政サービス、商業施設、観光案内所などの機能集約を図ります。

また、比較的広い駅前広場内Fはオープンスペースとし、地域住民や来訪者がイベントなどの開催により交流できる空間とします。



※現在、壱里山公園内に立地している自治会館については、今後の取扱いを地元と協議を行っていきます。
 ※整備時における警察などの協議により、施設配置が変更となる場合があります。

図 地区拠点内での施設配置

2. 地区拠点と連携する周辺環境の整備計画

(1) 地区拠点と連携する周辺環境の整備に向けた考え方

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。

《地区拠点と連携する周辺環境の整備内容》

- **安心・安全で良好な住環境の形成を図ります**
 - ・生活道路におけるカラー舗装による歩行者空間の明示や、県道行田停車場線での連続的な歩道整備や自転車通行レーンの整備による安全性の確保
 - ・快適住宅ゾーンでの緑豊かな空間形成や環境に配慮した住環境整備の促進
 - ・既往の補助制度を活用し、定住や民間施設における太陽光発電の導入などを促進
 - ・駐車場や空き地などの低・未利用地の^{とちりようてんかん}土地利用転換[※]の誘導
- **沓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・産業振興ゾーンとの緩衝緑地を整備
- **にぎわい形成に向けて、低・未利用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、売却などによる土地利用転換)
 - ・県道行田停車場線や隣接市と連続する道路沿道における生活利便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号の歩道拡幅をはじめとする地域内外の連携強化
 - ・県道行田停車場線をシンボル道路として機能強化・景観形成
 - ・地域内外を結ぶ主要道路における安全性の確保

《地区拠点と連携する周辺整備に必要な施策》

- 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) 地区拠点と連携する周辺環境の整備計画

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、商・工業の場のそれぞれが快適でにぎわいのある空間となるよう誘導を行います。

《快適な住環境創出》⇒中・長期的に整備

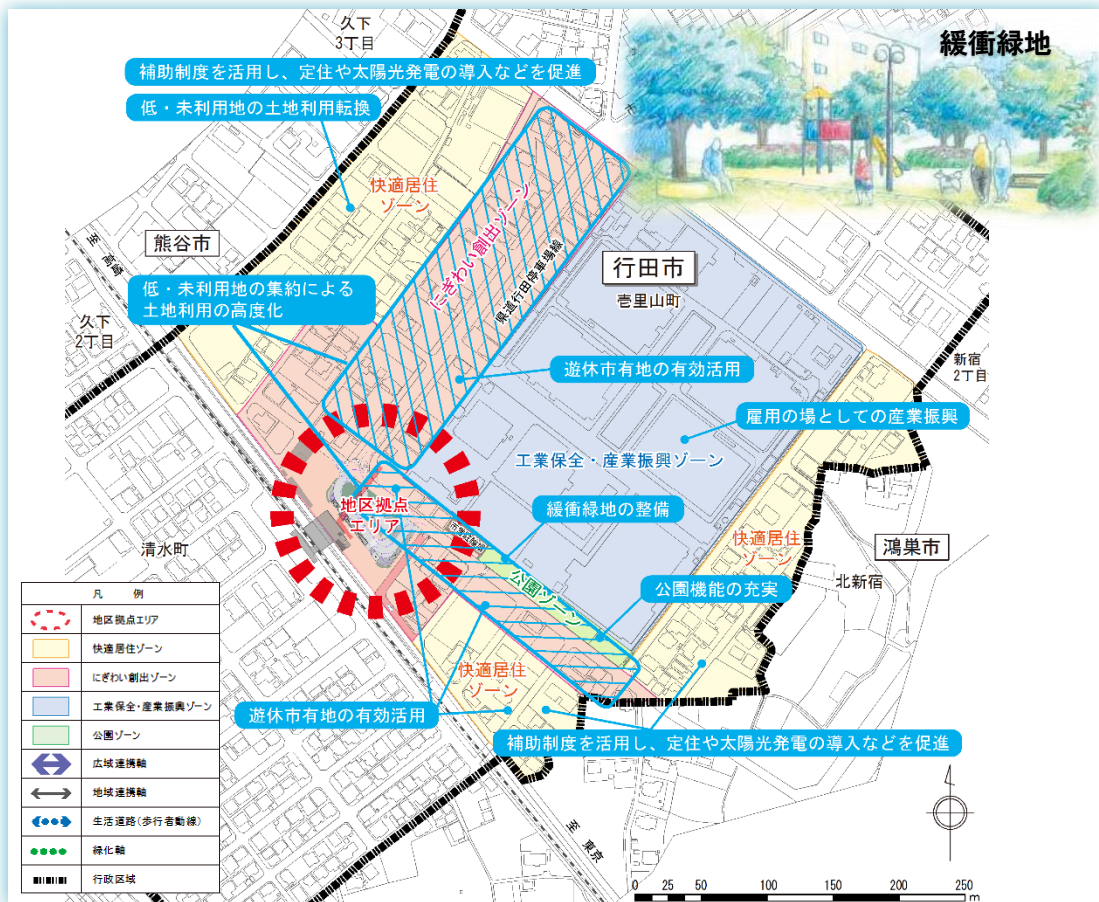
- 月極駐車場などの低・未利用地の土地利用転換の誘導
- 既往の補助制度を活用し、定住や民間施設における太陽光発電の導入などを促進

《県道行田停車場線沿道及び鴻巣市北新宿方面へ繋がる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

《工業地と周辺地区との調和形成》⇒短期的に整備

- 工業保全・産業振興ゾーンにおける雇用の場としての産業振興
- 工業保全・産業振興ゾーンに隣接する市有地に、壺里山公園を移設し、園内に緩衝緑地や健康遊具、遊歩道などを整備しリニューアル



※社会経済情勢などの変化により適宜計画の見直しを行います。

図 土地利用の誘導

② 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》⇒短期的に整備

- 生活道路における一方通行化、カラー舗装による通行区分の明確化、連続した歩道や自転車専用レーンなどの整備による歩行者・自転車の安全性の確保
- 生活道路におけるLED 道路照明灯の整備による安全性の向上
- 踏切の改良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》⇒継続的な整備

- 利用者のニーズに合わせた市内循環バスの運行見直し
- 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》⇒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
- 鴻巣市北新宿方面へ繋がる市道における、歩行者と車両の分離による安全性の確保



※社会経済情勢などの変化により適宜計画の見直しを行います。

図 地域内外を連携するネットワーク形成

③ 景観形成計画

景観形成においては、主に地域住民や地元企業との協働により緑化や景観に配慮した施設・道路などの整備を通じ、市民や来訪者が行田らしさを感じる空間の創出を図ります。

《快適な住環境創出》⇒短期から段階的に整備

- 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^{けんちくきょうてい}※などの活用によるゆとりある住宅地の維持・形成
- 地区計画などによる月極駐車場における外壁フェンスなどのデザイン・色彩統一

《県道行田停車場線沿道及び鴻巣市北新宿方面へ繋がる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、周辺景観に配慮した舗装の着色
- 地区計画、建築協定など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(沿道建物の意匠統一など)に関する財政的な支援措置の検討

《工業地と周辺地区との調和・安全性の確保》⇒継続的な整備

- 地元企業との協働による地区の景観保全
- 地区計画などによる緑化の推進や壁面後退などによる周辺との調和・安全性の確保



※社会経済情勢などの変化により適宜計画の見直しを行います。

図 景観形成

【JR行田駅前広場周辺の再整備計画イメージ】



※本図は、整備のイメージを示したものであり、今後の詳細設計・関係機関協議などにより、実際は本イメージと異なる場合があります。