
4章 基本計画案の検討（ケーススタディ）

1. 土地利用計画

1) 代替住宅施設用地及び周辺の既存住宅地

- 南小跡地の一部北側については、必要に応じ、駅前広場及び駅通りの整備により地区内への移転を希望する住宅施設等の受け皿として住宅地を配置し、周辺の既存住宅地と一体となって良好な街なか居住環境を誘導する。

2) 中山道西街区

- 中山道と主要な区画道路に挟まれた街区では、東西に細長い形状の敷地が多いが、これらは斜線制限や日影制限の影響を受けやすく、容積率を有効に活用できないケースも少なくない。
- そのため、将来的には小規模な面整備による敷地形状の改善や敷地の共同化を図るなど、効率的な住宅、商業地整備が望まれる。
- 特に、主要な区画道路の東側沿線については、当面、既存の住宅地を維持するが、将来的には道路拡幅によるポテンシャルを活用して、南小跡地の機能を補完する近隣商業機能や良好な住宅地の形成を誘導する。

3) 駅通り沿道商業地

- 駅前広場や駅通りの整備に合わせ、沿道北側については駅東口にふさわしい商業地を再形成する。
- なお、整備による移転にあたり、商業・業務施設については沿線への移転希望も見込まれ、その場合は、周辺宅地を含めた敷地の入れ替えや整序を進めていくことも視野にいれていくことが、再形成の促進に大いに寄与するものと考えられる。
- 沿道南側の商業地は、ほとんどが街路整備事業の対象地ではないが、当該事業の進捗や沿道北側の商業地再形成に伴って、南側もまた、機能や景観の更新が進むものと想定されるため、北側と南側は沿道商業地として一体的な機能、景観の更新を早期に誘導することが望ましい。

4) 中山道沿道商業地

- 既存の商業地であり、機能の維持を図りながら、中山道交差点部分の整備等を契機に沿道のまちづくりについて検討を進め、例えば歴史を感じさせる街並みなど、将来像に沿って機能更新や沿道空間の形成を図る。

5) 一番街沿道商業地

- 駅前広場及び駅通りの整備や地区内道路のネットワークの構築により、自動車交通の負担が軽減されることから、歩行者中心の歩車共存空間とし、例えば飲食施設の連たんなど「歩いて楽しめる」商業地整備を誘導する。

6) 複合的コミュニティエリア

- 複合的コミュニティエリアについては、空地、商業、業務、住宅の複合施設用地を想定して、周辺の土地利用や交通ネットワークを位置づける。
- 主要なアクセスは駅前広場からとし、公共空間と一体となった賑わいのあるアクセス空間の整備を行う。
- 南小跡地の利活用に伴う配送や来客車両については、主要な区画道路からの出入りとするが、周辺の賑わいや景観をできるだけ損なわないよう、バックヤードや駐車施設などの配置に注意する。

「歩いて暮らせるまちづくり」の実現（街なか居住と沿道商業を中心とした街並み）

土地利用の例

【一番街の東側街区（既存＋新規）】

- ・既存の街なか居住地として良好な居住環境を誘導

【複合的コミュニティエリア】

- ・空地、商業、業務、住宅など複合的な利用を想定
- ・早期の利活用を図るため、まずは周辺の都市基盤整備や景観形成などを推進
- ・具体の土地利用策については、周辺の都市基盤整備が進む中で、現在の市民ニーズを軸に再検討

【一番街沿道商業地（既存）】

- ・自動車交通量の減少が想定されることから、飲食施設の連たんなど「歩いて楽しめる」商業地の形成を誘導

【駅通り沿道商業地（新規）】

- ・駅東口にふさわしい商業地の再形成を誘導
- ・景観に配慮した統一的な街並みの誘導

【中山道沿道商業地（既存）】

- ・歴史を感じさせる街並みなど、将来像に沿った機能更新や沿道空間の形成

【中山道の西側街区（既存）】

- ・当面は既存の住宅地を維持
- ・将来的に、複合的コミュニティエリアの機能を補完する近隣商業施設や、良好な住宅地の形成を誘導

【駅通り沿道商業地（新規）】

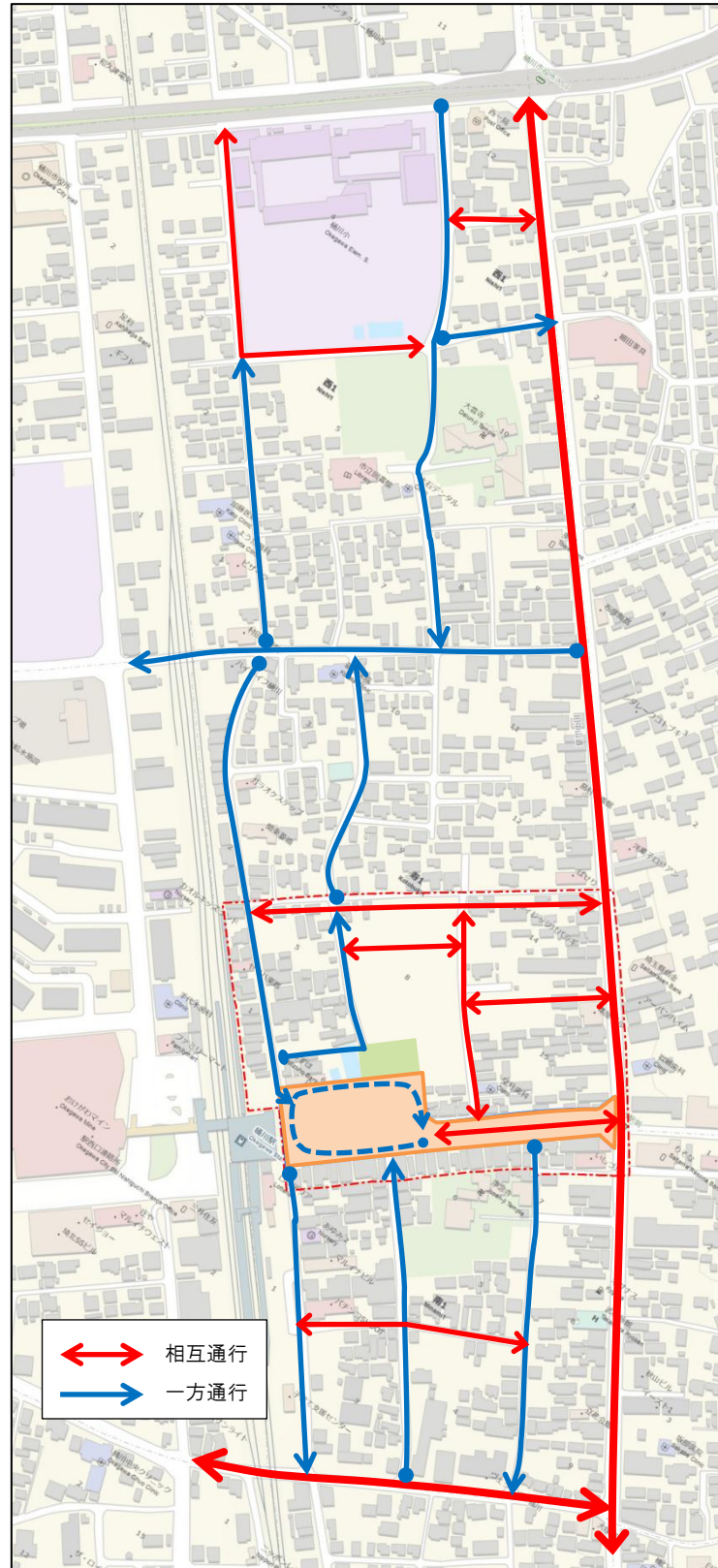
【駅通り沿道商業地（既存）】

- ・現状の土地利用を維持しつつ、北側の「新たな沿道商業地」と一体的な機能、景観の更新を誘導

2. 交通施設整備計画

1) 周辺を含めた交通ネットワーク

これまでの経過及び前項までの検討内容に基づき、当面、目指すべき道路整備を行った場合の「周辺を含めた交通ネットワーク」は以下のとおりである。



2) 地区内の交通ネットワーク

- 地区北側の東西道路（市道 4106 号線）については、東側の一部を主要な区画道路からの中山道接続機能を担う道路として整備することが理想であり、ここであれば信号や右折帯を設けた交差点処理の可能性も考えられるが、現状では居住施設等が建ち並んでいることなどから拡張そのものが難しい。
また、東西道路の不足により、現状では地区内の歩行者や自転車が民有地を利用している状況にある。
そこで、代案として他の位置にその機能を付加するものとして、新規に計画する「南小跡地東側の東西道路」については、当面の間、地域内の交通ネットワークを補完するものとして「必要最小限の区画道路」を整備し、歩行者を優先した歩車共存道路とする。
- 一番街（市道 4062 号線）については、幅員が狭いものの、駅前広場や駅通りの整備により自動車交通量の負荷が軽くなることが予測されるため、現状のまま「一方通行」とし、駅前としてふさわしい歩行者を重視した道路づくりを進める。
- 一番街の駅前広場接続箇所については、駅（駅前広場）利用の歩行者保護の観点から、本来は車両の進入を制限することが望ましいが、一番街を利用する地域生活者の利便に配慮し、当面はそのまま乗り入れられるようにするとともに、南小跡地西側に接続する「一方通行」の区画道路を設けて、車両が駅前広場に侵入しないよう誘導する。
- 南小跡地北側の居住と複合コミュニティエリアの区分や、南小跡地西側の道路（市道 4101 号線）と主要な幹線道路を連絡するため、必要最小限の区画道路を設ける。

3) 地区内の歩行者交通ネットワーク

- 地区内では、円滑な歩行者動線を確保し、利便性が高く賑わいのある商業空間を形成するとともに、「誰もが健康に歩いて暮らせるまちづくり（スマートウェルネスシティ※）」を推進するため、歩行者専用道路や歩道、歩行者優先の道路といった歩行空間の積極的な位置づけや、複合施設敷地内等も積極的に活用して歩行者ネットワークを形成する。

※スマートウェルネスシティ

現在の日本は、自動車中心の都市の拡大により生活施設の郊外立地や中心市街地の衰退が進んでおり、車の安全に不安を感じる高齢者や移動困難者の日常生活（買物・通院等）への影響が懸念されるとともに、肥満や糖尿病等の生活習慣病発症の増加にもつながっている。

このため、自律的に「歩く」を基本とする『健幸』な“まち”を構築することにより、健康づくりの無関心層を含む住民の行動変容を促し、高齢化・人口減少が進んでも持続可能な先進予防型社会を創り、高齢化・人口減少社会の進展による地域活力の沈下を防ぎ、もって、地域活性化に貢献することを目指している。

現在は、新潟県見附市、福島県伊達市、新潟県新潟市、三条市、岐阜県岐阜市、大阪府高石市、兵庫県豊岡市の7市が「健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区」に認定されている。

4) 地区内の自動車交通ネットワーク

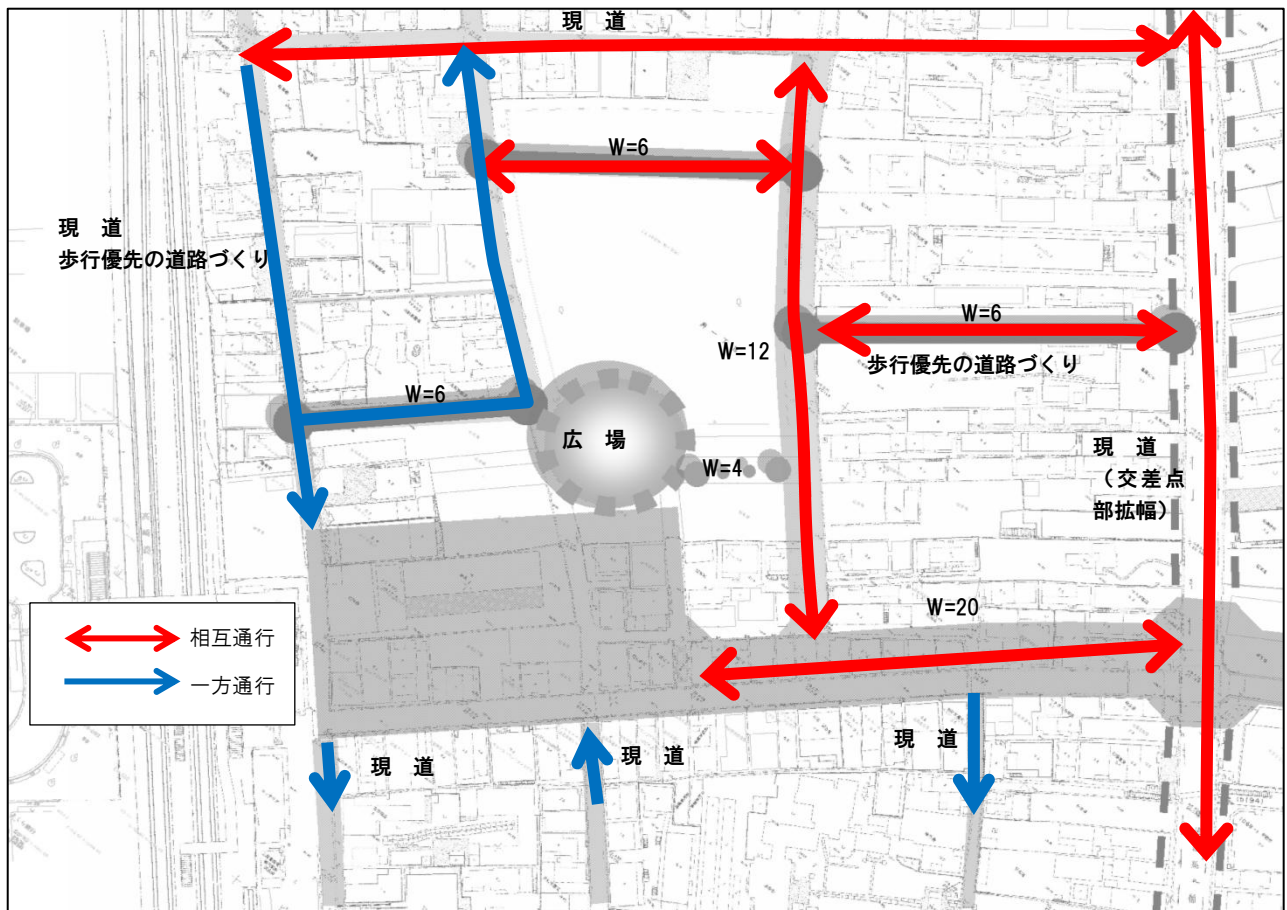
- 道路交通法の改正により、自転車は「車両」であることが明確に位置づけられている。
- 本地区は、駅至近であることから自転車の通行量も多く、そのネットワークについても特に注意が必要である。

このため、主要な区画道路には、自転車専用通行帯を設ける。

■歩行者交通ネットワーク



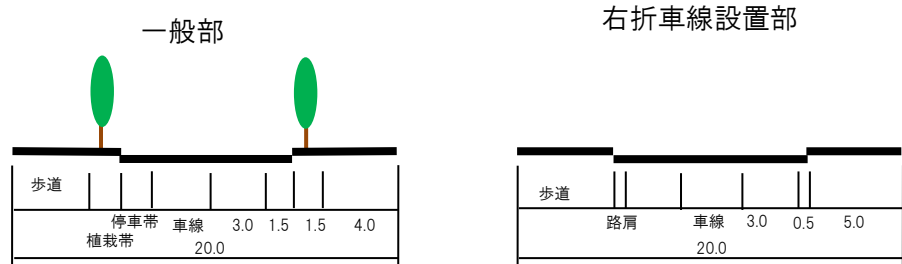
■自動車交通ネットワーク



5) 地区内の道路計画

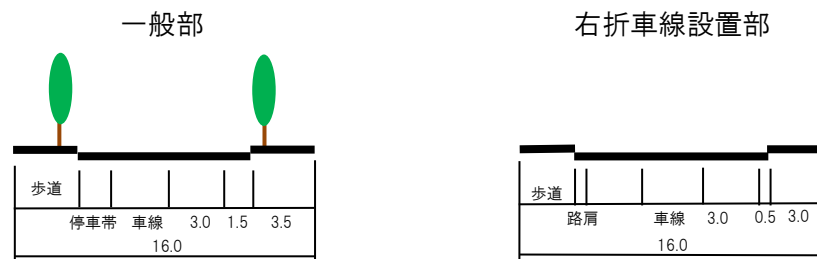
①駅前広場及び駅通り

- 地区の幹線道路として、駅に接して駅前広場を整備するとともに、ここから中山道交差点部分まで、駅通りを幅員 20m で整備する。
- なお、駅通りについては埼玉県が所管しているため、詳細は埼玉県の方針による。



②中山道

- 交差点付近は、駅前広場及び駅通りの整備に合わせて、右折車線を確保するために幅員 16m の幹線道路として整備し、現道に擦り付ける。
- なお、所管は埼玉県となるため、詳細は埼玉県の方針による。



③主要な区画道路（市道 4061 号線拡幅）

- 複合コミュニティエリアへの交通を円滑に幹線道路から又は幹線道路に誘導するために、幅員 12m（断面は前項の「道路標準断面」参照）で、整備する。
- また、周辺は従来から自転車交通が多く、今後も利用されることが予測されるため、自転車専用通行帯を車道の両側に整備する。
- なお、当面は南小跡地側に歩道を設置する計画として道路幅員 10m、うち自転車専用通行帯は幅員 1m で車道の両側に整備するが、道路東側の沿道地権者等の合意が得られれば、壁面後退を誘導し、建築物更新に合わせて幅員 12m の道路を整備する。

④区画道路

- 駅通りや駅前広場に接続する既存道路については、幹線道路や駅前広場の整備による円滑で安全な交通流動機能をできるだけ確保するとともに、地区内全般において歩行者の通行を優先し、歩いて暮らせる健康なまちづくりを実現するために、可能なところは歩行者専用道路化、その他の道路については現状の幅員のままとする。
- 新規に設ける区画道路は、必要最小限の幅員（4～6m）で整備する。
- 良好な商業環境や居住環境を生み出すために交通コントロール※などを実施する。

※交通コントロール：一方通行化、イメージハンプなど

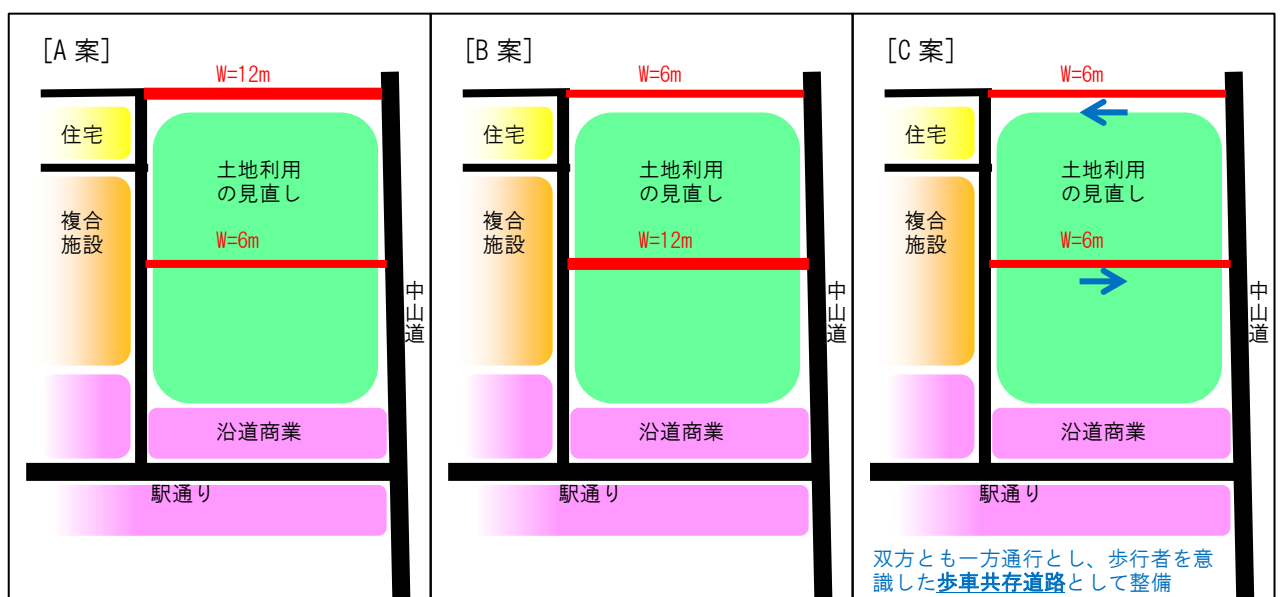
- 主要な区画道路北側から中山道に至るルートは、当面拡幅整備が困難なため、当面は現道のままとし、中山道の拡幅整備に合わせて整備を図る。

⑤歩行者専用道路

- 特に駅前広場に接続する現道のうち可能なものは、歩行者専用道路に位置づける。
- 地区内の円滑な歩行者流動を確保し、利便性が高く賑わいのある商業空間を形成するために、歩行者専用道路や歩道、歩行者優先の道路、複合施設敷地内等を活用して、歩行者ネットワークを形成する。

⑥南小跡地東側の既存住宅の土地利用更新に合わせた道路計画

- 南小跡地東側の既存住宅の土地利用計画の見直しに合わせて東西の道路整備を実施する場合には、以下のようなパターンも考えられる。



「歩いて暮らせるまちづくり」の実現（歩行者の通行を重視した交通ネットワークづくり）

