

第5章 課題解決のための交通計画

本章では3章での路線カルテの評価結果や4章の交通の課題を考慮し、都市計画道路網の見直しや個別課題への対応方針を整理した。

5-1. 都市計画道路網の見直し

5-1-1. 見直しネットワーク

【ステップ5】

都市計画道路の見直しネットワークの整理（「廃止」・「変更」の検討）は秋田県都市計画道路見直しガイドラインのステップ5に該当する（p.3-7参照）。以下では更に詳細なステップを整理し見直しネットワークについて整理した。

（1）見直しのステップ

以下のステップで、計画の見直しを行う路線を選定した。選定にあたっては路線評価カルテで考慮しきれない点に留意しながら行った。

次頁に各都市計画道路の「見直し方針の概要」、「変更前・変更後の路線延長」、「変更後の整備率」を整理した。

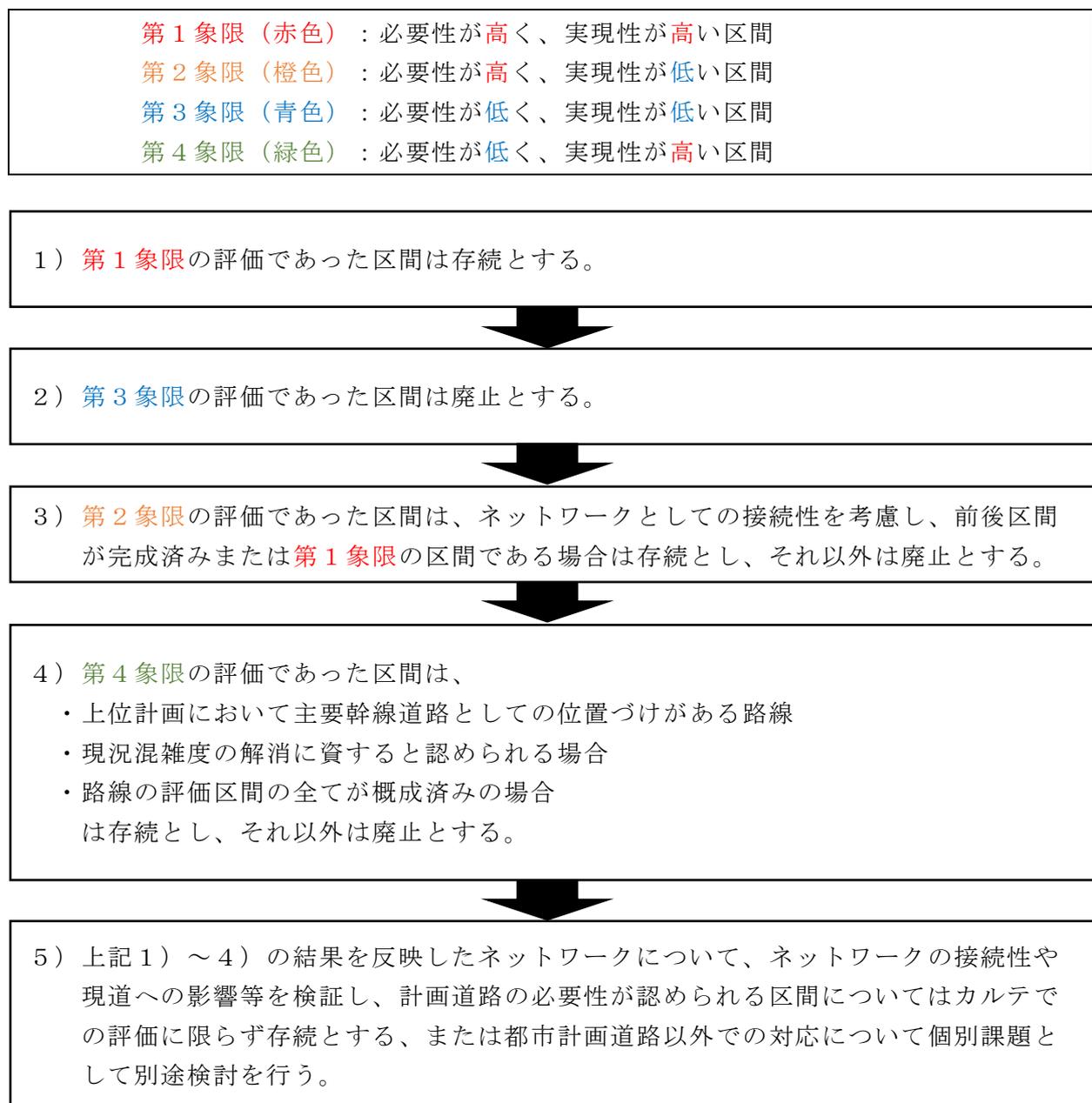


図1 見直しネットワークのステップ

街路番号	都市施設名称	変更状況	見直し方針の概要	路線状況		整備状況		備考
				変更前	変更後	整備済	整備率	
1・3・1	本庄高速線	存続	—	L=21,620m	L=21,620m	21,620m	100.0%	
1・3・2	本庄南高速線	存続	—	L=10,580m	L=10,580m	10,580m	100.0%	
3・3・1	秋田本庄線	存続	都市の主要な幹線道路であり、ネットワーク上も重要とすることから存続とする。評価においては、必要性・実現性ともに高い結果になっている。	L=5,240m	L=5,240m	0m	100.0%	
3・3・2	水林二十六木線	全線廃止	立体交差には多額の費用が予想され、コストや構造的にも整備には課題がある。評価においても必要性・実現性ともに低い結果になっている。	L=4,360m	—	—	—	
3・3・3	大内本庄線	一部廃止	国道105号の大内インターから飛鳥大橋を通過し、大槻町で「3・3・2 水林二十六木線」に接続する道路である。廃止区間とする国道105号本田中町交差点から南側の区間は、密集住宅地を通過する計画となっており整備には課題がある。また、必要性・実現性ともに低い結果になっている。さらに、接続先の計画路線「3・3・2 水林二十六木線」を廃止するため、合わせて路線の一部を廃止とする。	L=8,660m	L=7,920m	3,700m	46.7%	
3・4・4	停車場栄町線	一部廃止	羽後本庄駅から本庄合同庁舎を経由し、元の本庄労働基準監督署付近の国道105号に接続する計画である。必要性・実現性ともに低い評価となった。「3・2・5 砂子下田尻線」より西側の区間を廃止する。	L=1,920m	L=1,450m	750m	51.7%	
3・2・5	砂子下田尻線	一部廃止	廃止区間とする国道7号から西側の終点にかけての区間は、ハローワーク隣の自動車販売店の建物や閑静な住宅街を通過する計画のため整備には課題があり、実現性は高いが、現状を踏まえ、必要性が低いため廃止する。	L=2,150m	L=1,650m	0m	0.0%	W=16.0m区間は廃止
3・3・6	本庄横手線	存続	都市の主要な幹線道路であり、ネットワーク上も重要とすることから存続とする。評価においては、必要性・実現性ともに高い結果になっている。	L=4,650m	L=4,650m	1,070m	23.0%	
3・4・7	新山線	一部廃止	廃止区間とする、新小川学校の下の「3・5・14 石筋通線」付近との接続部から東側の区間は、高低差のある地形により切土や盛土が発生。また、環道の交差や芋川への視線遮断などが必要となるから整備には課題が多い。評価においても、必要性・実現性ともに低いことから一部区間を廃止するものである。	L=2,780m	L=600m	302m	50.3%	
3・4・8	田尻環状線-1	存続	国道7号より西側については、区間分割することで、全線の整備が完了している。	L=2,484m	L=2,484m	2,484m	100.0%	路線区間に廃止が含まれるため、区間を分割した(全線整備済み)
3・4・8	田尻環状線-2	一部廃止	国道7号東側の未整備区間となっている。廃止する区間には、高低差のある地形や住宅街を通過するため整備には課題がある。評価においては、実現性は高いが、必要性は低いため、現状を踏まえ未整備区間の一部を廃止とする。	L=1,346m	L=580m	0m	0.0%	路線区間に廃止が含まれるため、区間を分割した
3・3・9	駅東中央環状線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 都市計画区域域マスタープラン(秋田県)において、地域間相互の交通を集約して処理する主要幹線道路として位置づけられており、国道105号から続く、国道108号に対応した道路であるため存続とする。	L=4,300m	L=4,300m	1,973m	45.9%	
3・4・10	由利橋通線	存続	現在、混雑度の高い由利橋をきむ路線であり、将来においても多くの交通量が見込まれ、評価において必要性が高いことから存続とする。	L=1,230m	L=1,230m	1,118m	90.9%	
3・4・11	臨港線	全線廃止	交通量の需要が低く、評価において必要性・実現性ともに低いため全線を廃止とする。	L=1,030m	—	—	—	
3・4・12	北裏地線	全線廃止	計画路線上には、移転に難航が予想される。寺院の敷地が占められることや、河川堤防に近接するなど課題が多い。評価においても、必要性・実現性ともに低いため、全線を廃止する。	L=690m	—	—	—	
3・5・13	由利中央線	存続	対象区間は概成済みであり、並行路線が存在することから存続とする。	L=2,140m	L=2,140m	1,910m	100.0%	
3・5・14	石筋通線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 石筋通線周辺は、アンケータにおいての整備要望が高く、新町交差点西側は混雑度も非常に高いため存続とする。今後、石筋地区エリアでの、ルートや幅員などの見直しを別途検討したい。	L=1,800m	L=1,800m	430m	53.9%	
3・5・15	千刈線	存続	【必要性は低いが存続とした路線】 評価は低いが、本路線は、ほほ計画幅員が確保されている「概成済み」であることや、都市計画道路としてのネットワーク性の確保のため存続とする。	L=810m	L=810m	465m	57.4%	
3・4・16	大町銀座通線	一部廃止	未整備区間の環道は、計画に近い幅員が、ほほ確保されており、また、評価においては、必要性・実現性ともに低い。ただし、「3・2・5 砂子下田尻線」の東側については、「3・2・5 砂子下田尻線」との接続性や、警察署や消防署などのアクセスとなるため存続とする。	L=1,530m	L=990m	559m	91.4%	W=12.0m区間は廃止
3・6・17	小園線	存続	本路線は整備が完了している。	L=540m	L=540m	540m	100.0%	全線整備済み
3・4・18	石の花巻巻線	全線廃止	現在、総合防災公園関連事業により、整備中の「市道巻巻1号線」や「石ノ花巻巻線」と平行しており、評価においても必要性・実現性ともに低いことから全線を廃止する。	L=540m	—	—	—	
3・4・19	砂子下陣場岱線	一部廃止	未着手の区間においては、必要性・実現性ともに低く、接続先の計画路線「3・3・2 水林二十六木線」と合わせて廃止する。	L=1,080m	L=320m	0m	0.0%	
3・4・20	停車場栄町線	存続	羽後本庄駅東口と国道105号を接続する路線であり、駅へのアクセス路線であり、市街地での活動にも寄与する。また、評価においても必要性・実現性が高いため存続する。	L=560m	L=560m	230m	41.1%	
3・4・21	梵天線	全線廃止	梵天町地前から国道105号を平行する計画である。必要性・実現性ともに低いため全線を廃止する。	L=1,430m	—	—	—	
3・4・22	千刈薬師堂線	全線廃止	都市計画道路における、鉄道との交差については、立体交差が基本となっており、距離や高さ的に国道108号へ取り付かない状況である。立体交差には多額の費用が予想され、コストや構造的に都市計画事業による整備には課題が多い。未整備区間の評価は、必要性・実現性ともに低く、また、鉄道及び国道との立体交差計画は実現困難との判断から全線を廃止とする。子吉郵便局付近の交通安全列装は、市民からの要望が高いことから、現道拡幅など、柔軟に対応できる手法での検討を行う。	L=1,280m	—	—	—	
7・6・1	駅前横丁線	評価対象外		L=90m	L=90m	90m	100.0%	
7・7・2	管道線	評価対象外		L=800m	L=800m	800m	100.0%	
7・7・3	御門線	評価対象外		L=180m	L=180m	180m	100.0%	
8・7・1	東西自由通路線	評価対象外		L=55m	L=55m	0m	0.0%	
自動車専用道路計				L=32,200m	L=32,200m	32,200m		0m
幹線街路計				L=52,550m	L=37,264m	15,531m		6,356m
区画街路計				L=1,070m	L=1,070m	1,070m		0m
特殊街路計				L=55m	L=55m	0m		0m
合計				L=85,875m	L=70,589m	48,801m		6,356m

（２）廃止した場合において課題がある路線

前頁の（１）見直しステップ ５）において検証を行った結果、廃止した場合に課題が残る区間について下記に整理した。

「千刈薬師堂線」→廃止（※都市計画道路としてではない道路整備）

カルテでの評価は必要性・実現性ともに低い結果であり、鉄道と国道を架空横断する立体交差については今後の整備は極めて困難である。

しかし、由利高原鉄道の薬師堂駅の付近に位置し、子吉小学校や本荘東中学校、本荘高等学校などの通学路になっていながら歩車分離されておらず、車道も往復方向に分けられていない。また車道の線形等も悪いことから、主要な幹線道路としての整備というよりは交通安全対策としての車道の２車線化及び歩車分離が必要と考えられる。

したがって、計画決定された線形や構造に縛られる都市計画道路での整備ではなく、現道拡幅等の道路改良による整備が現実的であると判断した。

「大町銀座通線」→一部存続

カルテでの評価は必要性・実現性ともに低い結果であったが、既定計画では市街地中心部から砂子下田尻線にアクセスする道路は「北裏地線」、「大町銀座通線」、「停車場栄町線」、「本荘横手線」の４路線が計画されており、このうち「北裏地線」は現道がなく計画路線上にはお寺が多く存在していることから実現性が非常に低いと考えられる。

「大町銀座通線」については存続区間を廃止した場合においても現道があり、都市計画道路として未整備の状態であっても「砂子下田尻線」へのアクセスとして利用されることが想定される。また、当該区間は沿道に住宅や商店などが連立しており、歩道等も整備されていないことや道路の線形不良から交通事故の発生などが懸念される。さらに沿道には羽後交通観光の本荘営業所やバス停があることなどを考慮すると、朝夕のピーク時などに混雑が発生することも懸念される。

以上から、路線カルテでは評価しきれない点を考慮し、「大町銀座通線」の一部については市街地中心部から「砂子下田尻線」へのアクセス路線として存続とした。

(3) 見直しネットワーク

存続または変更路線となる都市計画道路を黄色の点線で整理した。選定ステップに従い見直しを行い、整備済みまたは概成済み路線や必要性及び実現性が高い区間と隣接する区間は存続路線とし、都市計画道路のネットワーク性が損なわれないように選定を行った。

なお、見直しにおける検討には必要性を「由利本荘市の指標案」で評価した結果を用いている。

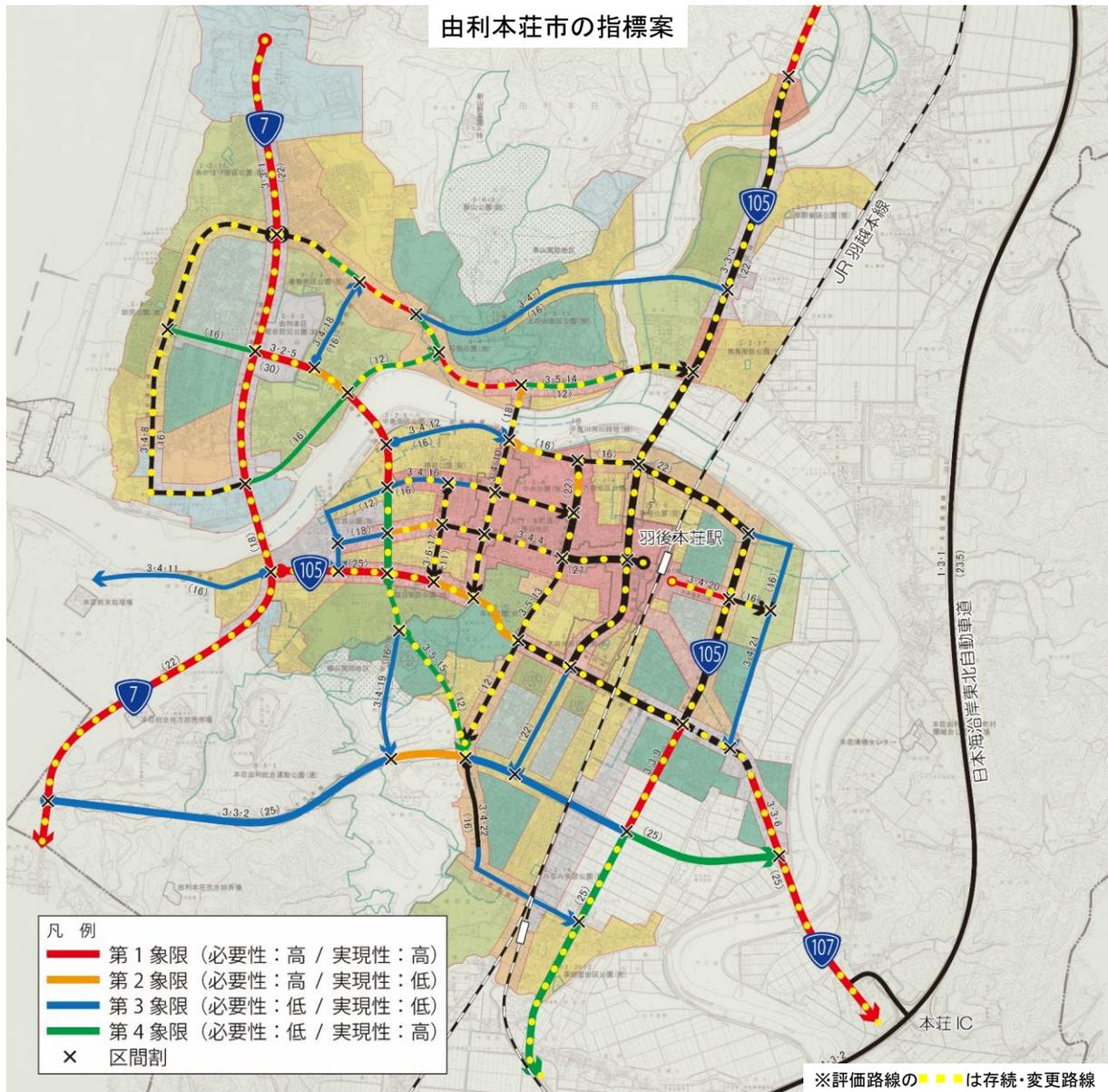


図2 由利本荘市による見直しネットワーク案

5-1-2. 都市計画区域マスタープランと見直しネットワーク案の比較

上位計画である都市計画区域マスタープランに示されている「交通体系の配置の方針図」と、本検討での見直しネットワーク案の相違点を整理した。

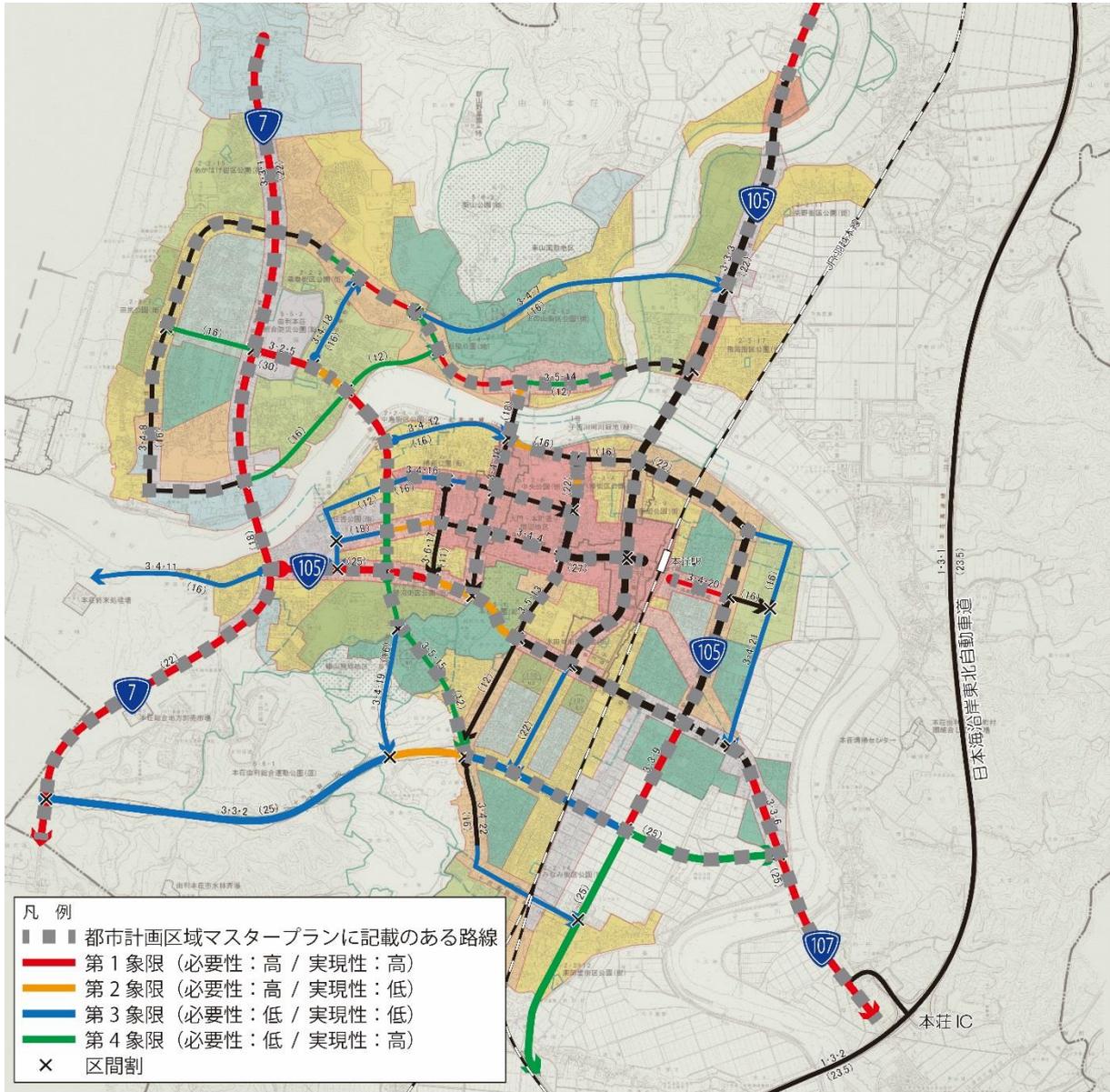


図3 都市計画区域マスタープラン (H24年12月)

都市計画区域マスタープランの方針と異なる部分はあるが、都市計画区域マスタープランの中で都市計画道路の見直しについて以下のように言及している。

※秋田県都市計画区域マスタープラン_p. 23

「②都市内交通ネットワークの形成（中略）ただし、長期未着手となっている都市計画道路や、土地利用の変化や機能代替路線の整備等により必要性の低下した都市計画道路については、合理的に見直すものとする。」

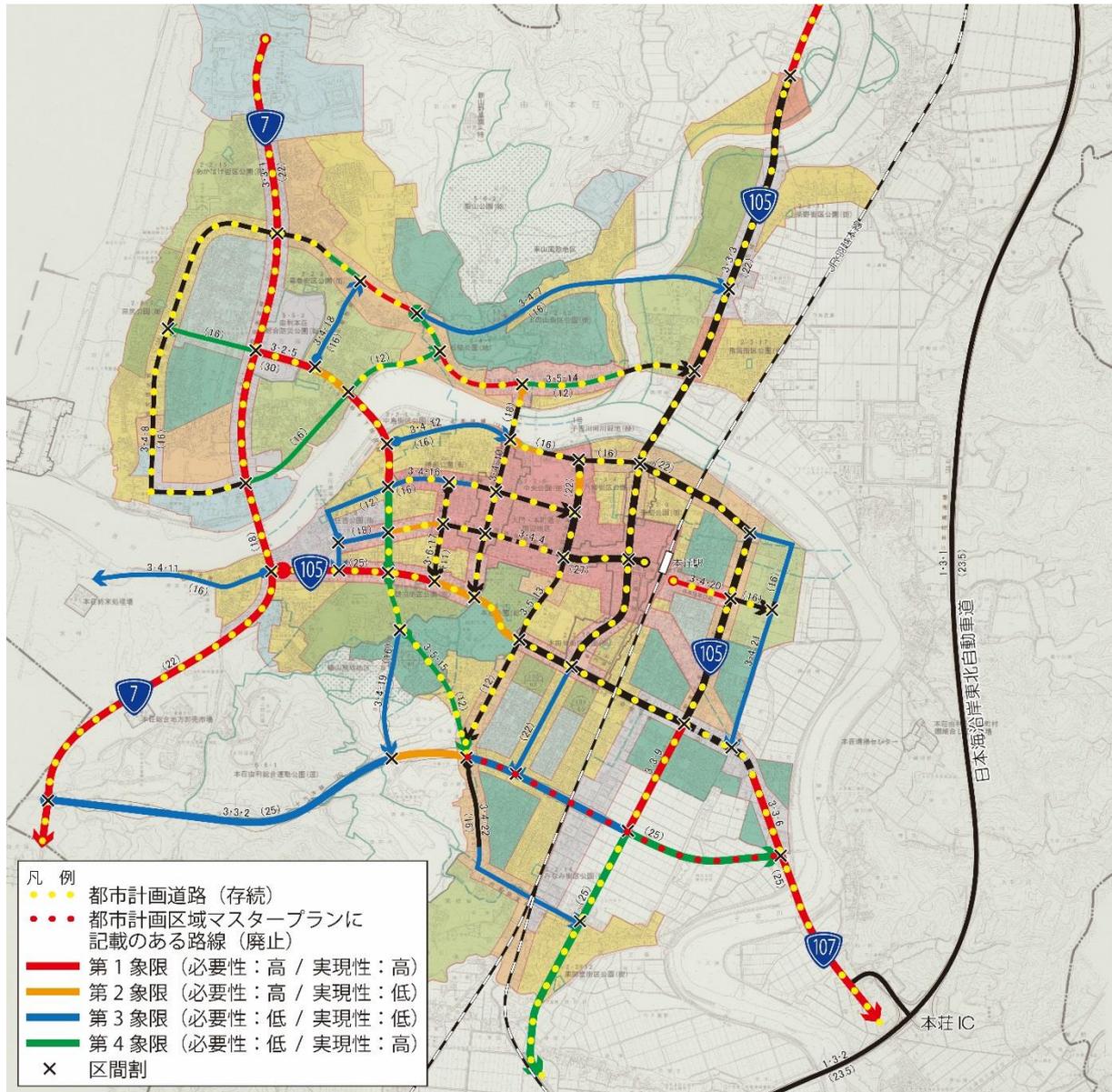


図4 由利本荘市による見直しネットワーク案

5-1-3.都市計画マスタープランと見直しネットワーク案の比較

都市計画マスタープランに示されている「道路・交通体系方針図」と、本検討での見直しネットワーク案の相違点を整理した。

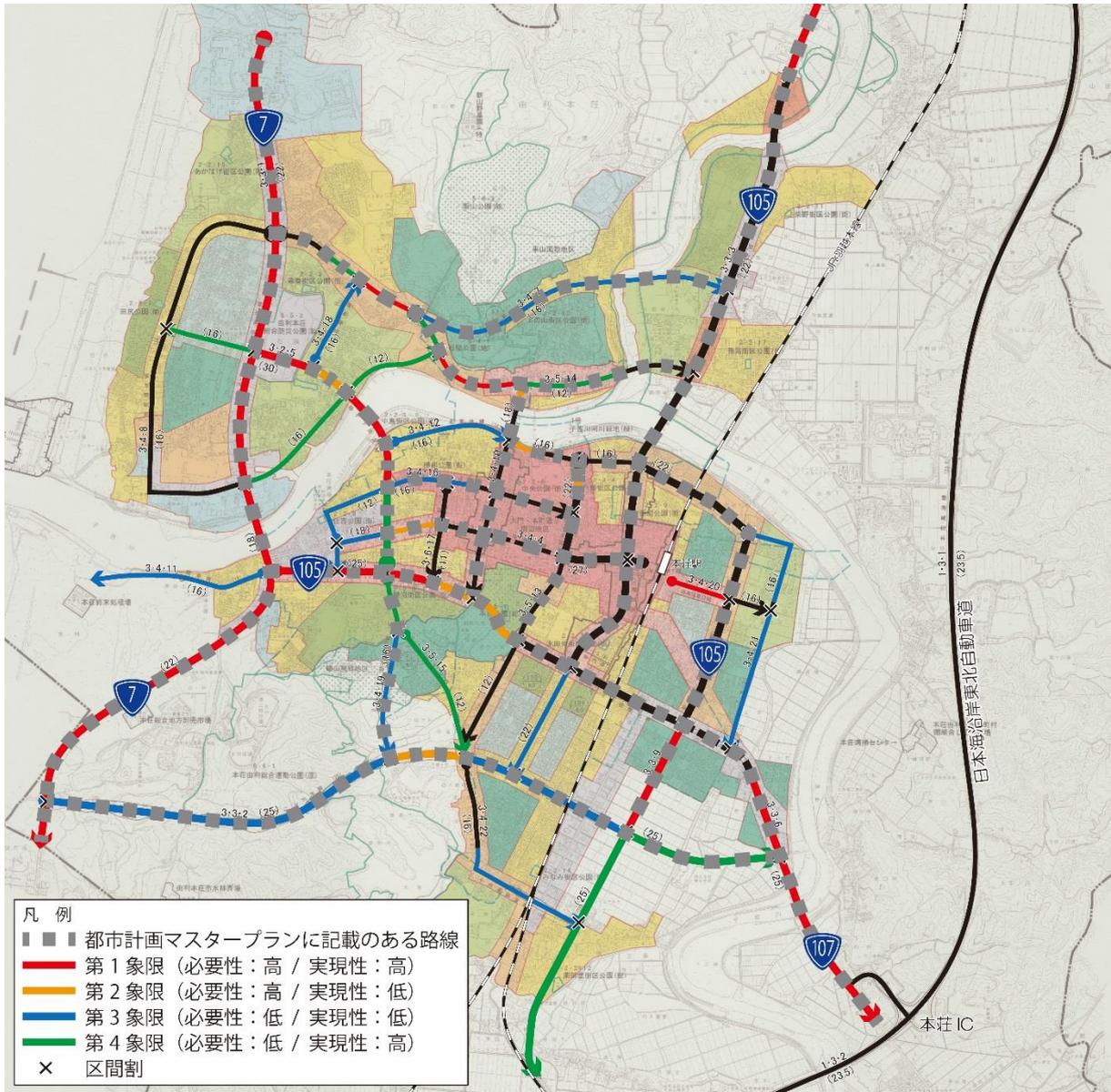


図5 都市計画マスタープラン (H22年4月)

都市計画マスタープランの方針と異なる部分があるが、都市計画マスタープラン中で都市計画道路の見直しについて以下のように言及している。

※秋田県都市計画マスタープラン_p. 4-16

「一部の都市計画道路は計画決定後長期にわたって未着手となっていることから、社会情勢や交通需要の変化などを踏まえ、都市計画道路の見直しを行う方針です。」

また、本マスタープランにおける見直しの方針を都市計画マスタープランに反映させることが望ましい。

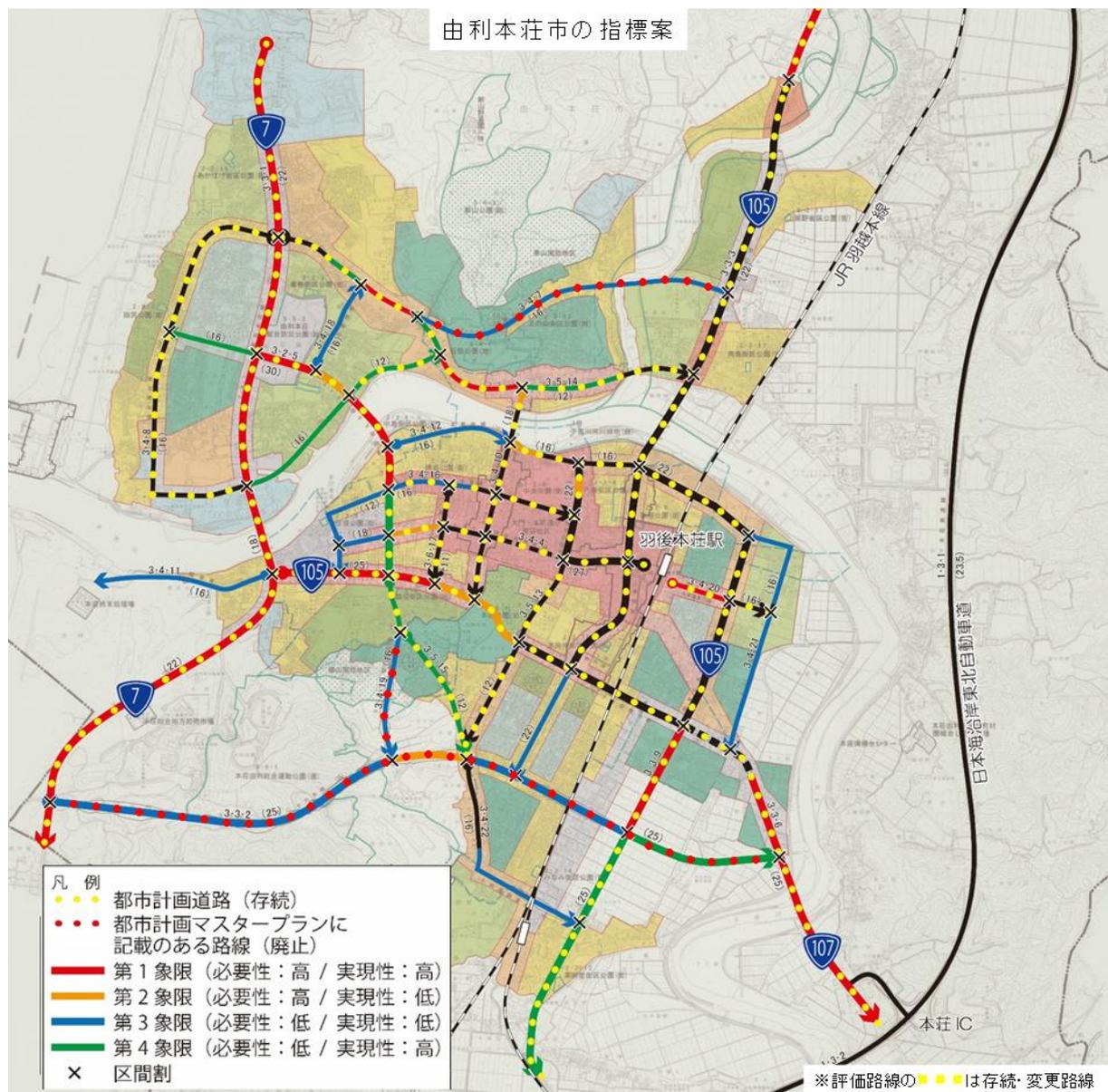


図6 由利本荘市による見直しネットワーク案（H29年度）

5-1-4.見直しネットワークの将来交通量推計結果

5-1-1 (p.5-5) で示した都市計画道路の見直しネットワーク案における平成 42 年交通量を『ケース 3』として推計を行った。将来混雑度は、見直しの結果より存続とした路線が都市計画道路として整備された場合で整理を行った。

都市計画道路の部分では、本荘第一病院前やイオンスーパーセンター前の一部区間を除いて混雑度 1.0 を下回っており、交通量の面から見て問題がないことが分かった。

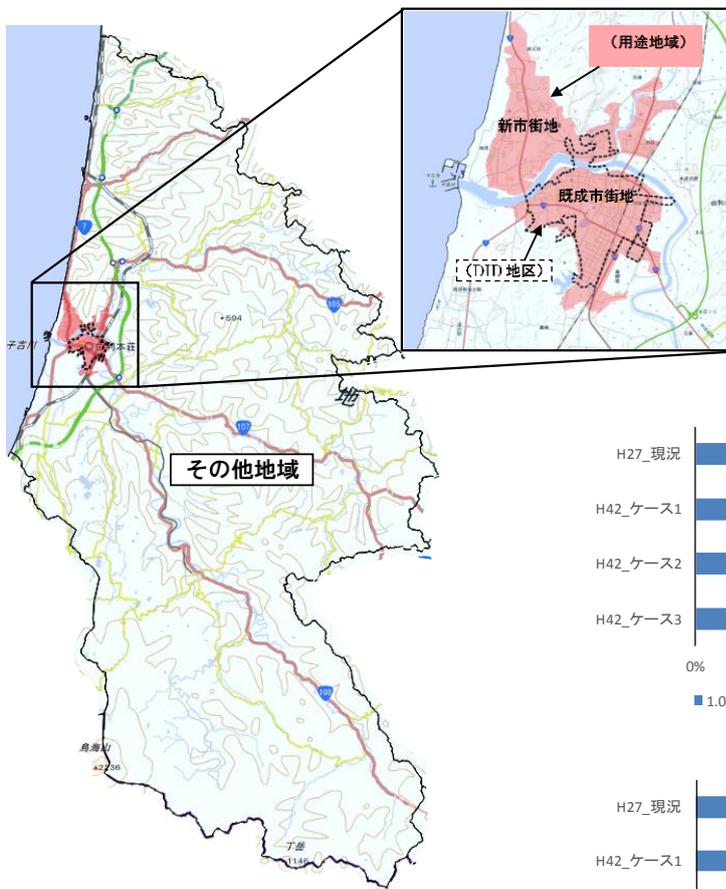


5-1-5.各ケースの地域別交雑度延長の算出

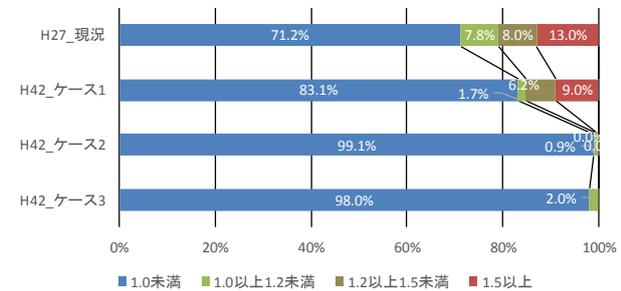
ケース 1（現況整備案）においては、将来混雑度が高い状況が続くことが予想される結果となった。

ケース 2（フルネット整備案）においては、既成市街地及び新市街地のほとんどの地域で、混雑度が 1.0 以下となるため、円滑な道路交通が確保できている。しかし、交通量が非常に少ない路線も存在していることから、過剰整備となっている可能性がある点に留意する必要がある。

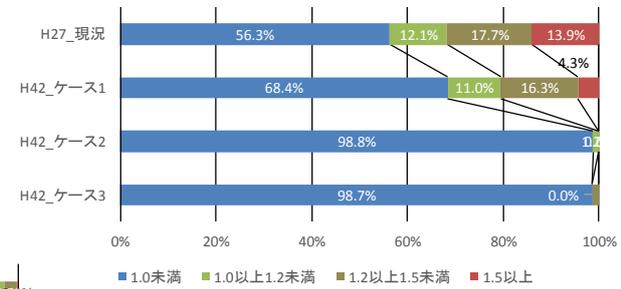
ケース 3（見直しネットワーク案）では、ケース 1 と比較すると混雑度の高い路線が大きく減少しており、混雑度 1.0 以下の比率がケース 2 と 1%程度しか変わらない結果となった。このことから、交通処理の観点からは十分な機能を有しており、存続路線が整備されることで、将来においても慢性的な混雑（渋滞）が発生しないと考えられる。



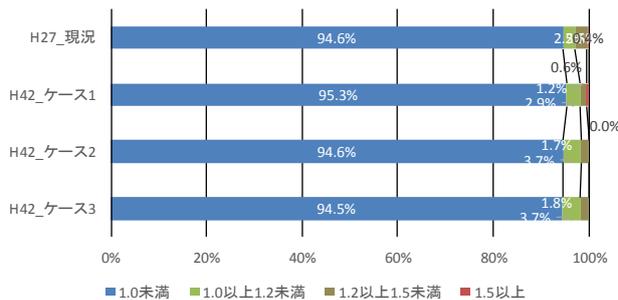
既成市街地



新市街地



その他地域



5-2. 個別課題への対応方針

5-2-1. 由利本荘総合防災公園活用と石脇地区の交通計画

(1) 課題の再整理

市外または市内他地域（本荘地域以外）から防災公園へのアクセスについては、国道7号の他に日本海沿岸東北自動車道の大内ICや本荘ICからのアクセスが予想されるが、本荘IC→国道7号→防災公園のルートは、主要渋滞区間であり混雑度の高い一番堰交差点から水林交差点を通過する必要がある。

大内IC→防災公園のルートにおいては、下図の黄色の点線区間を通過することになるが、現道が狭隘であり、住宅が連続していることや通学路に指定されていることなどから、大規模イベントにおける一時的な交通の増加により、沿道環境の悪化や歩行者・自転車の危険度が高まることも懸念され、計画的な道路整備や安全対策等が望まれる。

更に、子吉川北岸の石脇地区は、H27年交通行動アンケートにおける整備要望が高く、また、毎年地元から整備要望が寄せられている地区でもある。

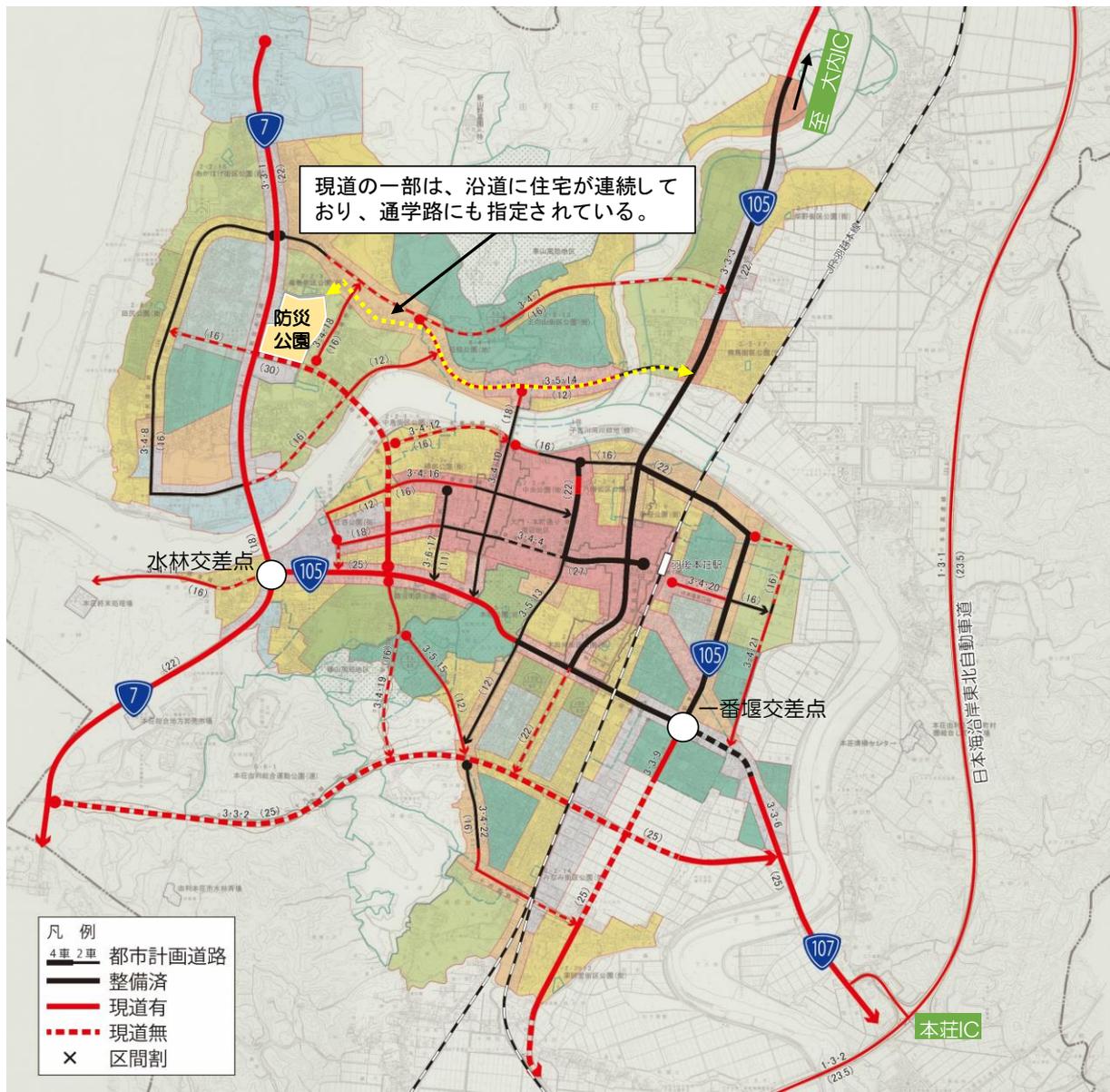


図7 防災公園のアクセス路

(2) 対応方針

石脇新町交差点から国道7号へ接続する都市計画道路は未整備であり、小中学校の通学路として自転車歩行者用道路がバイパス的に整備されているが、H27年交通行動アンケートにおける整備要望調査などでも要望が多いエリアである。

このため、石脇地区については必要性が低下した都市計画道路について全体的な見直しのもとに廃止の方向で検討するが、存続する都市計画道路（石脇通線、新山線、田尻環状線の一部）については、線形や幅員等について由利本荘総合防災公園や国道7号への接続などに配慮しながら別途見直しを行う。

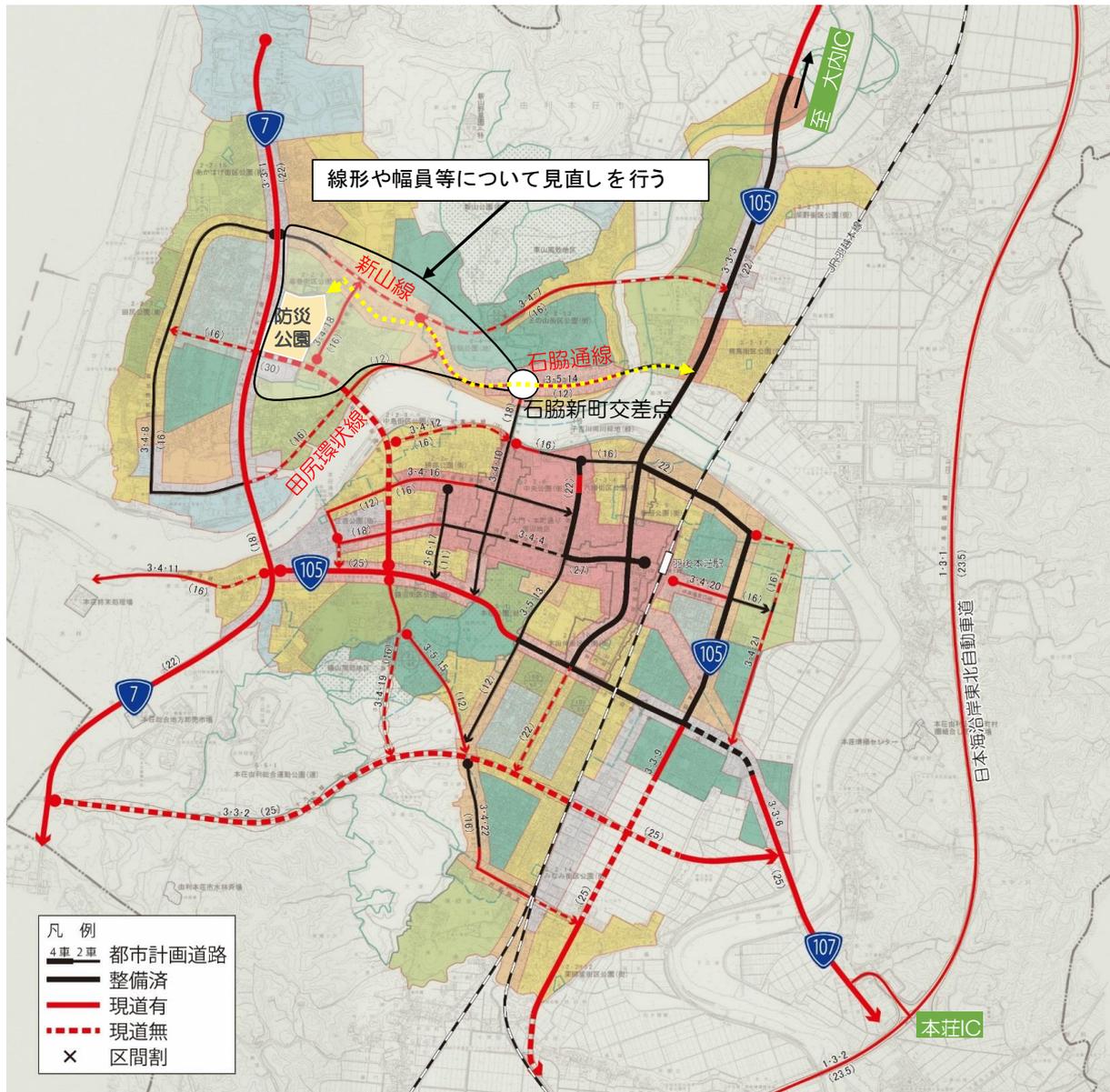


図8 防災公園へのアクセス路の検討

5-2-2.羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

(1) 課題の再整理

現在、羽後本荘駅周辺では東西自由通路の整備や羽後本荘駅の橋上駅舎化に伴うバリアフリー化、駅前広場（西口）の再整備、駅東広場（東口）の新設等が計画されているが、駅の東口へのアクセス道路である停車場東口線（市道）の現況幅員は3.0～5.1mとなっており、駅東広場への路線バス等の乗入れは困難な状況である。

(2) 対応方針

羽後本荘駅の東西間を結ぶ東西自由通路は、平成32年度の供用開始が予定されていることから、再整備される駅前広場（西口）及び新設される駅東広場（東口）を活用し、関連する地域公共交通網形成計画などと連携して、羽後本荘駅を核とした公共交通の結節点となるよう、都市計画道路「停車場東口線」の整備を図る。



図9 羽後本荘駅東口の現状

5-2-3. 歩行者・自転車ネットワークの整備計画

(1) 課題の再整理

歩行者・自転車ネットワークの交通課題として、

- ・ H27 年交通行動アンケートの結果において、
「積雪時に移動ができない／しづらい」 (22.3%)
「歩行者と自転車が同じ歩道を通るので危険」、「自転車の走行スペースがない」 (27.5%) といった回答が寄せられた。
- ・ 現況交通分析の中で、歩行者同士の離合が困難 (1.5m 程度以下) となる歩道狭隘区間が散見されることが課題として示された。
- ・ 現況交通分析の中で、本荘大橋は由利工業高校の通学ルートとなっているが、トラス橋の構造により歩道部分が狭隘で歩行者同士や自転車とのすれ違いが困難であることが課題として示された。

という問題点が挙げられている。

また、前節の羽後本荘駅東口の歩行者・自転車ネットワークの整備が不十分であり、交通結節点機能向上のため駅へのアクセス性を向上させることが課題となる。

(2) 対応方針

下図は平成 27 年時点における歩道の整備状況と市街地の主要な施設を示している。しかしながら、現時点で整備が見込まれる箇所を除いて歩道の整備状況に課題のあるエリアが残っており、それらについて①～⑤のエリアにピックアップした。

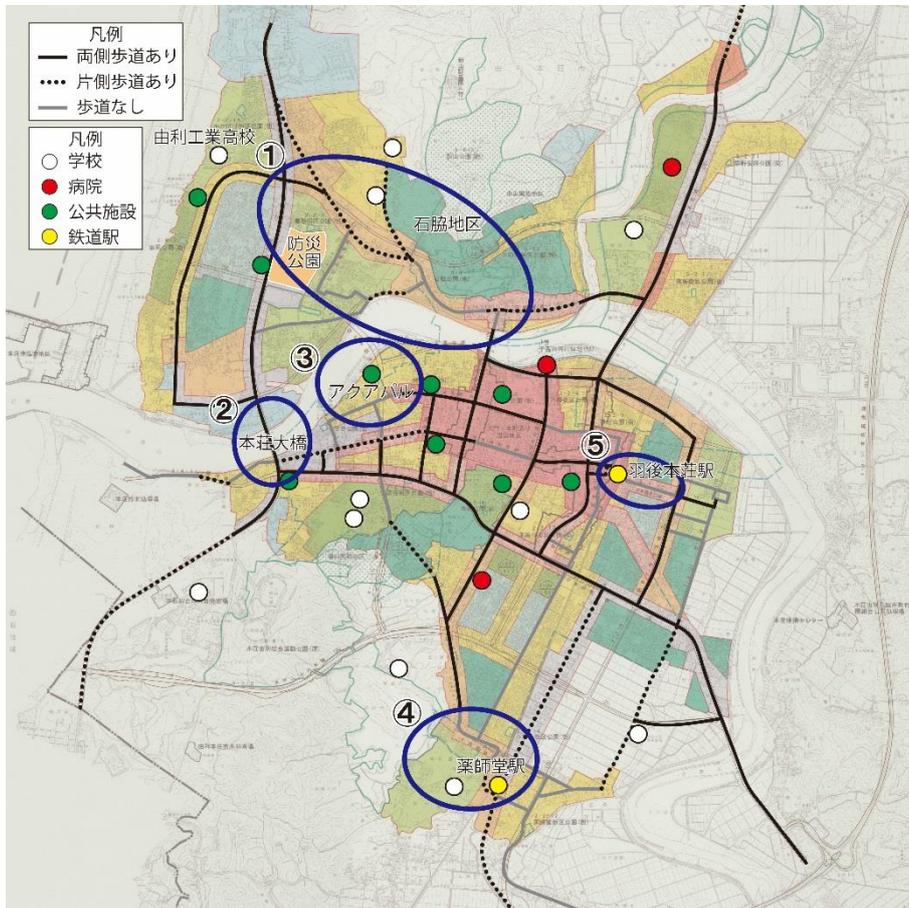


図 10 歩道の整備状況と主要な施設

【①】石脇地区エリア（由利橋～国道7号）

石脇地区のエリアについては、小中学校への通学路の確保のため車道と平行する自転車歩行者道が整備されているが、羽後本荘駅から由利工業高や総合防災公園へのアクセスなどはネットワークとしてつながりが確保されていない。

このため、別途、石脇地区道路整備に向けた見直しの中で、歩行者・自転車ネットワークのつながりが確保されるよう併せて検討し整備を図る。

【②】国道7号本荘大橋周辺

国道7号本荘大橋については、都市計画道路「秋田本荘線」の一部となっているが、現況の橋梁部分の歩道はトラス橋の構造により前後区間と比較すると狭隘な状態であり、また周辺は将来交通量推計においても混雑度が高いエリアである。

本荘大橋は1966年の築造で老朽化も進んでおり、国土交通省東北地方整備局の「橋梁の長寿命化修繕計画（平成27年度版）」によれば平成25年度の点検結果は「C：速やかに補修等を行う必要がある」という判定である。

本来、「砂子下田尻線」が整備されれば羽後本荘駅からのネットワークは確保されるが長大な橋梁の新設が必要なことから早期整備は厳しく、子吉川渡河部の道路及び歩行者・自転車ネットワークについては現時点で見通しを立てることは難しい状況である。

しかしながら、国道7号は広域ネットワークを形成する路線であり本荘由利地域沿岸部の南北を結ぶ重要な路線でもあるため、本荘大橋については歩行者・自転車の安全確保について道路管理者と協議をしていく。

【③】アクアパル周辺エリア

③のエリアについては、スポーツ立市宣言を行っている本市で盛んなカヌー・ボート競技の拠点であるアクアパルがあるが、周辺道路には歩道がなく都市計画道路も整備が完了していない。また、アクアパルに隣接する都市計画道路「砂子下田尻線」については既存住宅地や長大な橋梁計画のため早期の整備は難しい状況である。

しかしながら、他の渡河部となる本荘大橋（国道7号）や由利橋周辺は現状のままでは平成42年時点でも混雑度が高い見込みとなっているため、いずれかの渡河部周辺の道路整備が必要と考えられる。

周辺の交通量及び混雑度は「砂子下田尻線」が整備されない場合はあまり高くないため、将来的に「砂子下田尻線」の新設に合わせて都市計画道路「大町銀座通線」など周辺の歩道を整備することが望まれる。

【④】薬師堂エリア（子吉郵便局～薬師堂駅）

由利高原鉄道薬師堂駅周辺は歩道が未整備で車道も狭隘かつ屈曲が大きいなど課題が多い。現在の都市計画道路「千刈薬師堂線」はJRと由利高原鉄道及び国道108号との立体交差の計画となっており、カルテによる評価も必要性・実現性ともに低い結果であり、都市計画道路としての整備は非常に困難である。

このため、このエリアについてはこれまでの鉄道を架空横断する都市計画道路による整備手法から変更して、地形条件に対応する柔軟で実現可能な手法を検討し、市道整備による実現を図るものとする。

【⑤】羽後本荘駅東側エリア

⑤のエリアについては、「駅東中央環状線（国道105号）」から平成32年の供用開始が予定されている羽後本荘駅東口広場まで歩車分離が図られておらず、羽後本荘駅の交通結節点としての機能確保のためにも都市計画道路「停車場東口線」の整備を図り、自転車歩行者ネットワークの一部としても整備を行う。

5-3. 都市交通マスタープランにおける都市交通政策の方針（まとめ）

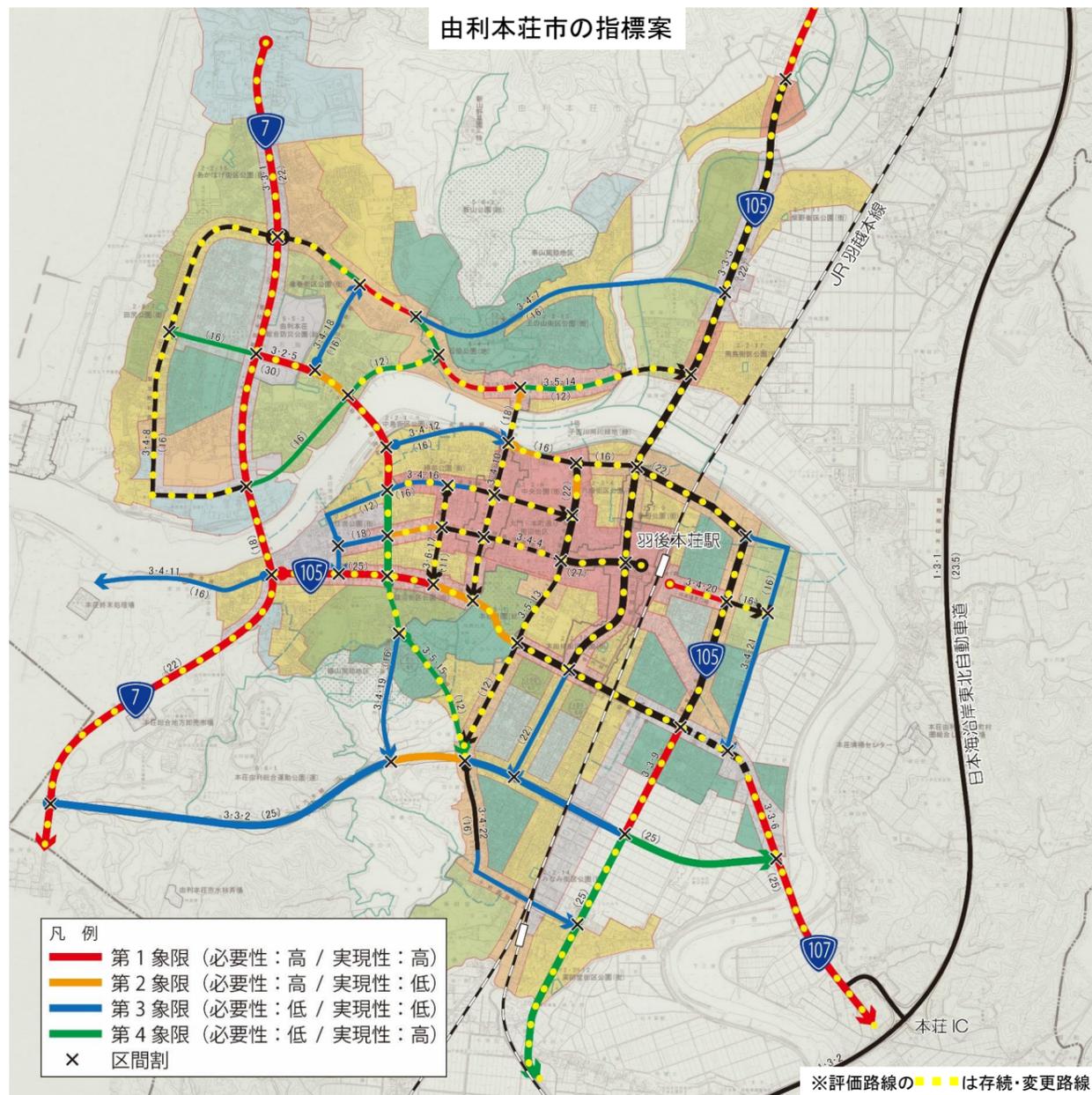
5-3-1. 都市計画道路網の見直し

■ 都市計画道路網の課題

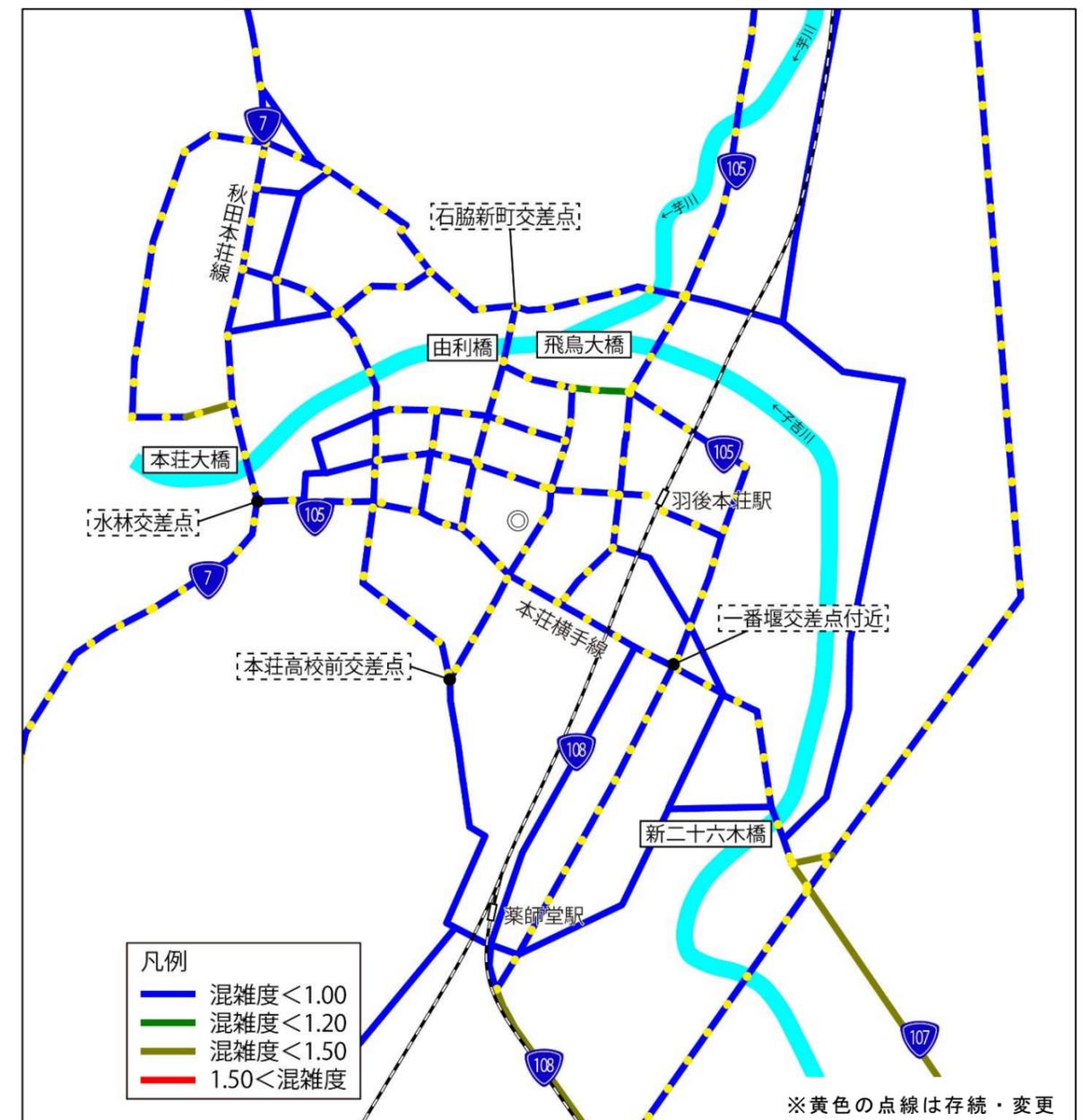
- ・ 由利本荘市の都市計画道路（幹線街路）は、当初の計画決定から 20 年以上経過しており、社会情勢の変化に合わせた道路網の見直しが必要である。
- ・ 長期未着手路線については、社会情勢等の変化に合わせ必要性の低下したものや実現に大きな課題があるものについては路線の廃止も含めた見直しが必要である。
- ・ 市街地の一部が秋田県の主要渋滞区間に指定されていることから、将来における円滑な交通を確保できる道路網の見直しが必要である。

■ 都市計画道路網の見直し

- ・ 秋田県が発行する「秋田県都市計画道路の見直しガイドライン（案）」（以後、ガイドライン）に基づき、各都市計画道路の必要性及び実現性を定量化して評価を行った。
- ・ 路線評価結果及び都市計画道路のネットワーク性を考慮し、必要性や実現性が低い路線については廃止を前提に検討を行い、道路網の見直し案を作成した。
- ・ 見直した都市計画道路網において将来の混雑度を算出した結果、円滑な交通を確保できていることを確認した。



▲ 都市計画道路のガイドラインによる評価結果と見直し後の都市計画道路網



▲ 存続路線を反映した将来混雑度（H42年時点）

5-3-2. 個別課題の対応方針

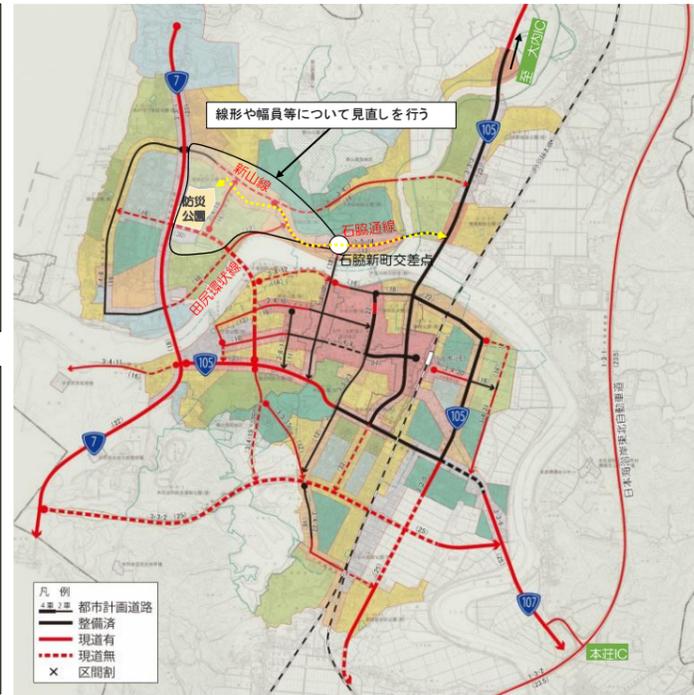
■防災公園の活用と石脇地区の交通計画

【課題】

- 市外や市内の本荘地域以外から防災公園にアクセスするには、主要渋滞区間や狭隘で住宅が連続している区間を通過しなくてはならず、円滑な交通を確保する必要がある。
- 石脇地区では、交通行動アンケートにて道路の整備要望が高く、地元からも整備要望が寄せられており、対応が求められている。

【対応方針】

- 必要性等が低下した都市計画道路については、全体的な見直しのもとに廃止の方向で検討を行った。
- 存続とした都市計画道路（石脇通線、新山線、田尻環状線の一部）についても、線形や幅員等について由利本荘総合防災公園や国道7号への接続などに配慮しながら別途見直しを行う。



■歩行者・自転車ネットワークの整備計画

【課題】

- 石脇地区内のネットワーク（由利橋～国道7号）が整備されていない。
- 国道7号本荘大橋は、歩道部が前後区間と比較すると狭隘な状況である。
- アクアパル周辺の道路では、歩道が一部を除き整備されていない。
- 薬師堂駅周辺は、歩道が一部未整備で車道も狭隘かつ屈曲が大きいなどの問題がある。しかし、既定計画の干刈薬師堂線は鉄道及び国道との立体交差となり、整備の実現には大きな問題がある。
- 羽後本荘駅の東側は、駅東口までの道路で歩車分離が図られていない。

【対応方針】

- 既存の自歩道やサイクリングロード等の活用も図りながら、歩行者・自転車ネットワークのつながりを確保できるよう石脇地区の道路整備に向けた見直しに併せて検討を行う。
- 国道7号本荘大橋については、道路管理者と歩行者・自転車の安全確保を協議していく。
- 将来的に「砂子下田尻線」の新設に合わせて周辺の歩道を整備することが望まれる。
- 鉄道等を架空横断する都市計画道路としての整備から変更し、地形条件に対応する柔軟で実現可能な手法を検討し、市道整備により交通安全対策を図る。
- 都市計画道路「停車場東口線」の整備によりネットワークの接続を図る。

■羽後本荘駅周辺の整備に合わせた公共交通利便性向上計画

【課題】

- 駅東口へのアクセス道路である停車場東口線（市道）の現況幅員は3.0～5.1mとなっており、駅東広場への路線バス等の乗入れは困難な状況である。

【対応方針】

- 羽後本荘駅周辺では東西自由通路の整備や羽後本荘駅の橋上駅舎化に伴うバリアフリー化、駅前広場（西口）の再整備、駅東広場（東口）の新設等が計画されている。
- 羽後本荘駅の東西間を結ぶ東西自由通路は平成32年度の供用開始が予定されていることから、羽後本荘駅を核とした公共交通の結節点となるよう、都市計画道路「停車場東口線」の整備を図る。

