



資料1：本計画の策定経緯

本計画の策定にあたっては、庁内の若手職員16名を中心とした「プロジェクト会議」にて事業の方向性に関する議論を行いました。また、地域住民や商店主、高校生等に参加いただいた市民ワークショップを開催し、地域の現状や課題、目指すべき姿等について多くのご意見をいただきました。

計画の策定まで

■平成31年/令和元年度

令和元年	11月	1日	第1回	プロジェクト会議
	11月	25日	第2回	プロジェクト会議
	12月	15日	第1回	市民ワークショップ
	12月	20日	第3回	プロジェクト会議
令和2年	1月	26日	第2回	市民ワークショップ
	1月	30日	第4回	プロジェクト会議
	2月	16日	第3回	市民ワークショップ
	3月	30日	第5回	プロジェクト会議

■令和2年度

令和2年	5月	20日	第6回	プロジェクト会議
	7月	13日	第7回	プロジェクト会議
	8月	20日	第8回	プロジェクト会議（駅前広場部会・道路部会）
	11月	13日		本庄駅北口周辺交通量調査

■令和3年度

令和3年	4月	14日	第9回	プロジェクト会議（駅前広場部会）
	5月	7日	第10回	プロジェクト会議（道路部会）
	10月	5日		パブリックコメントの実施（11月4日まで）
令和4年	1月			計画策定

プロジェクト会議の開催概要

■第1回

令和元年 11月 1日 ・趣旨説明

■第2回

令和元年 11月 25日 ・データでみる本庄駅北口周辺地区の現状共有
・本庄駅北口周辺の強みや弱みに関する意見交換

■第3回

令和元年 12月 20日 ・道路や土地利用に関する現状共有
・人の流れや滞留空間に関する意見交換

■第4回

令和2年 1月 30日 ・将来像や取組内容に関する意見交換

■第5回

令和2年 3月 30日 ・計画の基本方針（たたき台）に関する意見交換

■第6回

令和2年 5月 20日 ・策定スケジュールの共有、部会の進め方の意見交換

■第7回

令和2年 7月 13日 ・計画の基本方針（素案）に関する意見交換

■第8回

（駅前広場部会・道路部会の同日開催）

令和2年 8月 20日 ■駅前広場部会
・駅前広場動線、機能配置に関する意見交換
■道路部会
・道路の機能分類、整備案に関する意見交換

■第9回

（駅前広場部会）

令和3年 4月 14日 ・駅前街区整備（案）に関する意見交換
・駅前広場の設えに関する意見交換

■第10回

（道路部会）

令和3年 5月 7日 ・交通量調査結果の共有
・道路の機能分類、整備方針（案）に関する意見交換
・狭あい道路の解消に関する意見交換

市民ワークショップの開催概要

■第1回	(会場：本庄市役所、参加者：35名)
令和元年 12月 15日	・趣旨説明 ・データでみる本庄駅北口周辺地区の現状共有 ・本庄駅北口周辺の強みや弱みに関する意見交換
■第2回	(会場：本庄市役所、参加者：28名)
令和2年 1月 26日	・道路や土地利用に関する現状共有 ・人の流れや滞留空間に関する意見交換
■第3回	(会場：はにぼんプラザ、参加者：32名)
令和2年 2月 16日	・写真共有イベントの結果共有 (地域資源や課題箇所等の写真共有) ・将来像や取組内容に関する意見交換

※資料4に市民ワークショップの詳細を整理しています。

令和2年本庄駅北口周辺交通量調査の概要

■調査概要

調査年月日	調査内容
令和2年 11月 13日	・駅前広場利用実態調査 ・交差点交通量調査 ・旅行速度調査 ・携帯電話データを活用したデータの補完

パブリックコメントの実施概要

■実施概要

意見等の募集期間	意見等の受付人数・件数
令和3年 10月 5日 ～ 11月 4日	6人・49件

※「本庄駅北口周辺整備基本計画(案)」に対するご意見と市の考え方を市のホームページに掲載しています。

資料2：駅前街区や道路の現況

本計画の方針を検討するにあたっては、既往の統計データ等からみた都市の特性分析に加え、「令和2年本庄駅北口周辺交通量調査」の結果から駅前広場の利用実態や道路の流動特性を整理し、駅前街区の方針や道路の方針等で示している解決すべき課題を抽出しています。

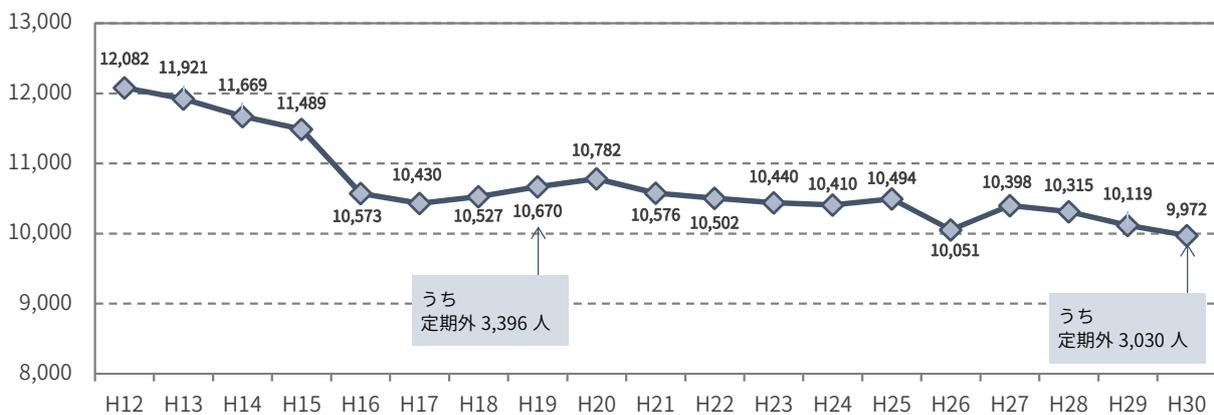
※本項（資料2）において、出典を明記していないグラフ・図は「令和2年本庄駅北口周辺交通量調査」を出典としています。

I 駅前街区の現況

① 本庄駅の乗車人員の推移

本庄駅の乗車人員は、概ね1万人台で推移しながらも減少傾向にあり、平成30年には9,972人となっています。また、定期外人員（定期券を使用しない人数）においても、平成19年には3,396人であったのが、平成30年には3,030人となっており、通勤通学等の固定的な利用以外の来訪も減少していることがうかがえ、来訪目的・機会の創出が重要であると考えられます。

JR 本庄駅の乗車人員推移



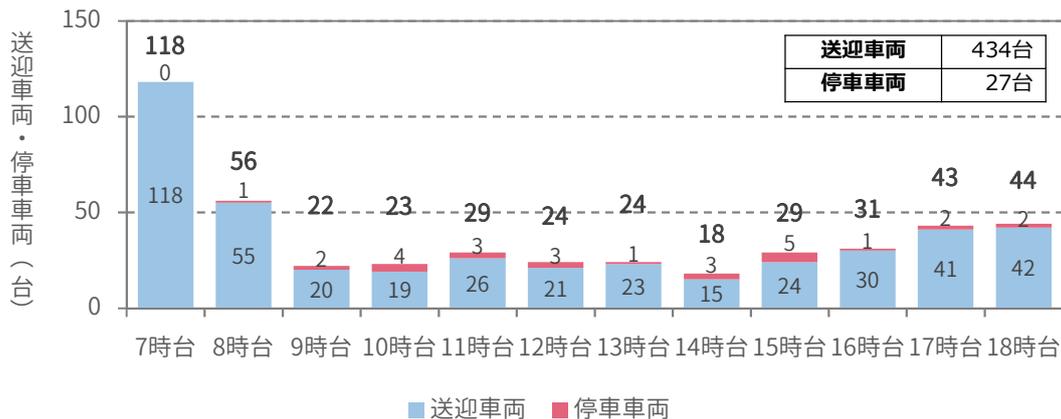
出典：JR 東日本公表データ

② 駅前広場の利用実態

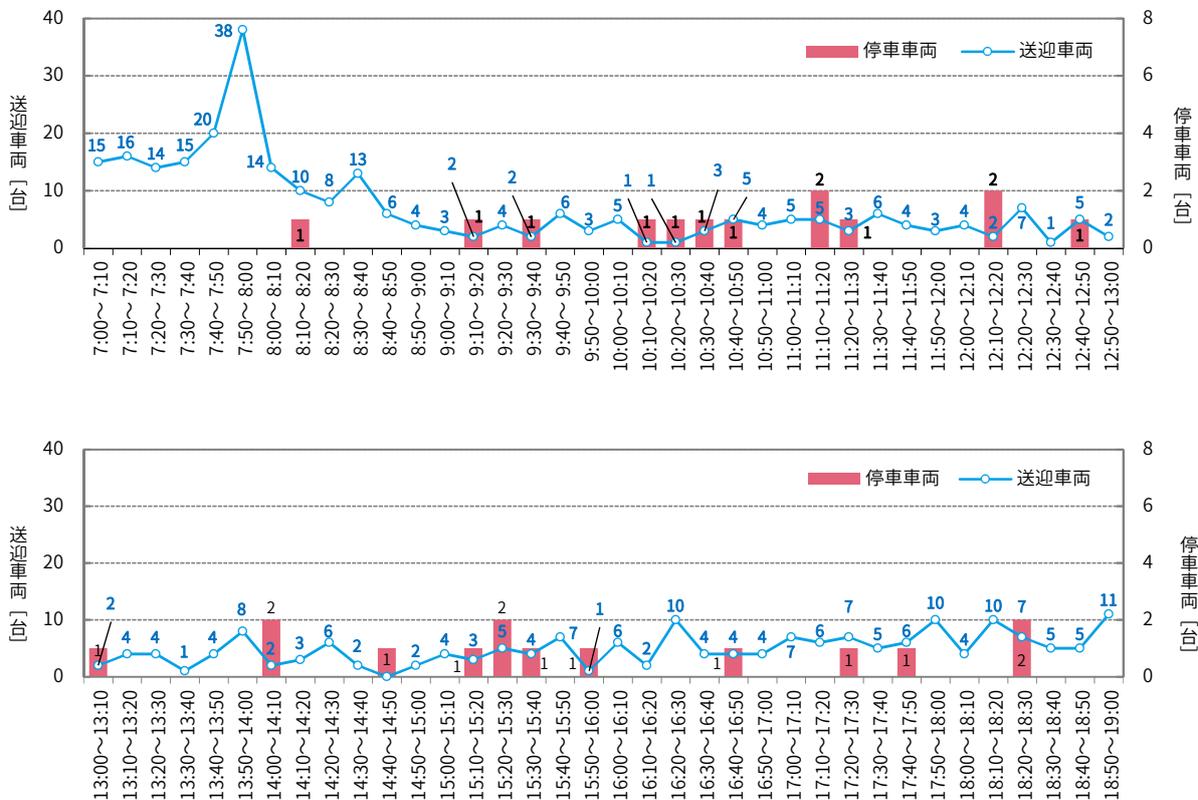
1) 一般車両

送迎車両や運転手の乗降を伴う停車車両の継続的な利用が見られ、特に朝の登校・出勤時間帯の利用が多く、7時台が最も混雑しています。

時間帯別の送迎・停車車両台数



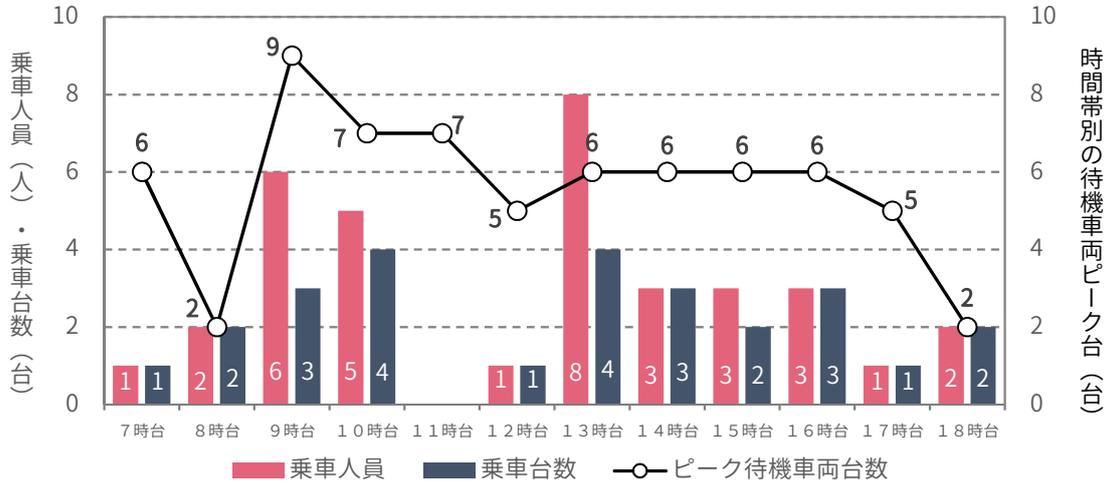
10分ごとの送迎・停車車両台数



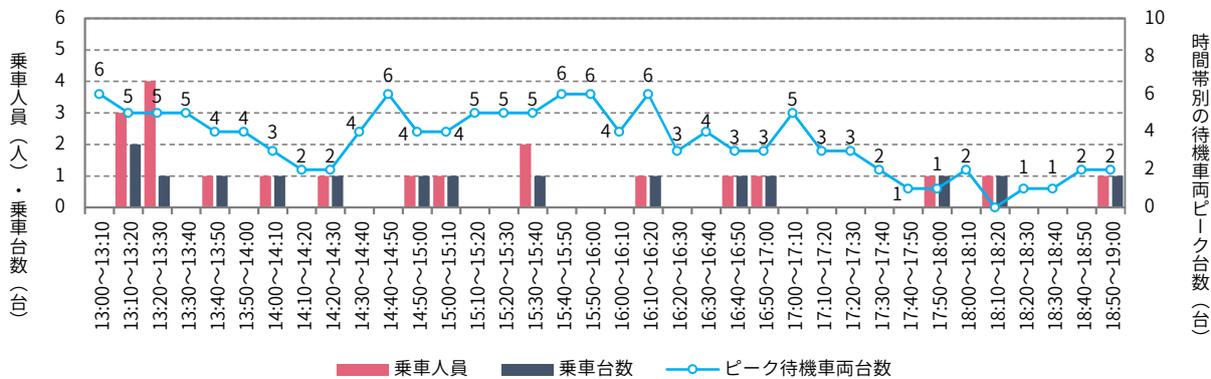
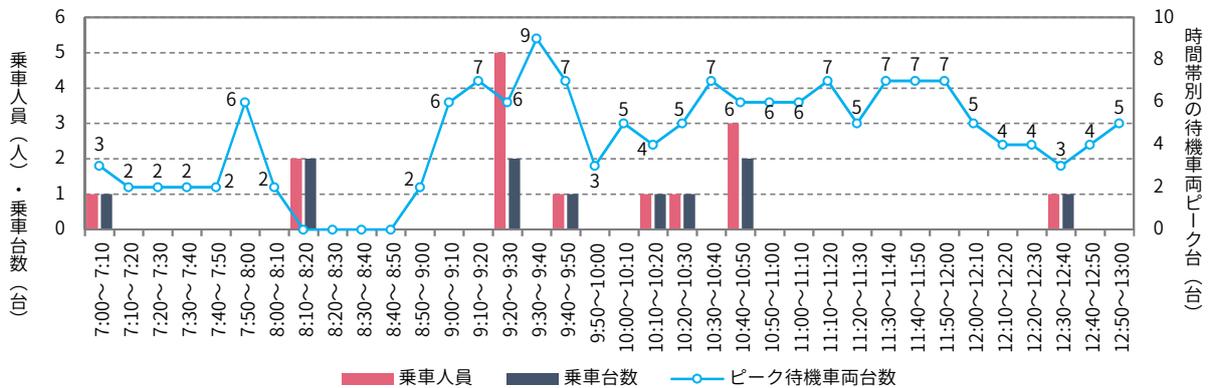
2) タクシー

調査時間中、断続的に利用されており、計 26 台に 35 人が乗車しています。また、常に数台のタクシーが待機している状況が見られます。

時間帯別のタクシー乗車人員・台数、待機車両ピーク台数



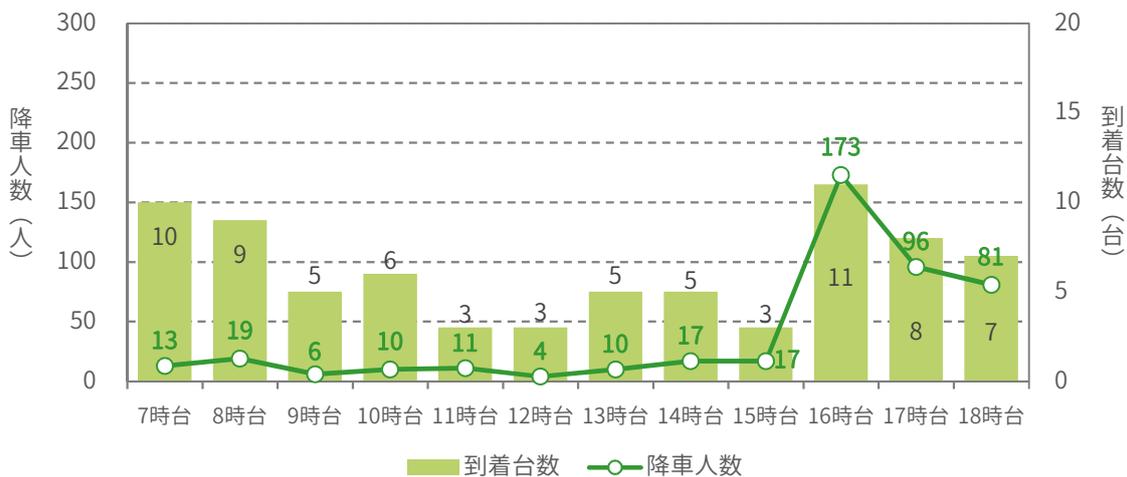
10分ごとの乗車人員・台数、待機車両ピーク台数



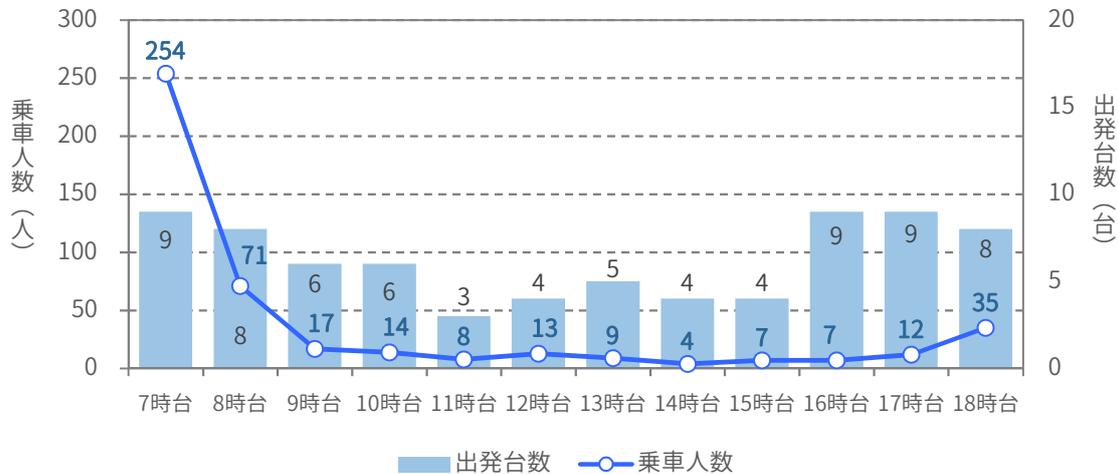
3) バス

路線バス及びスクールバス等の乗り入れは12時間で計75台、最も多い時間帯で4台/10分が発着しています。また、バス利用者は450人ほどおり、朝夕の登下校時間帯に混雑しています。

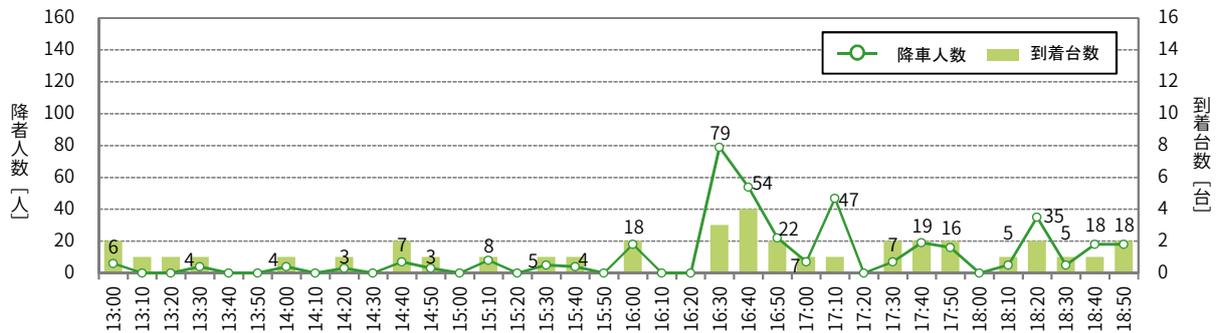
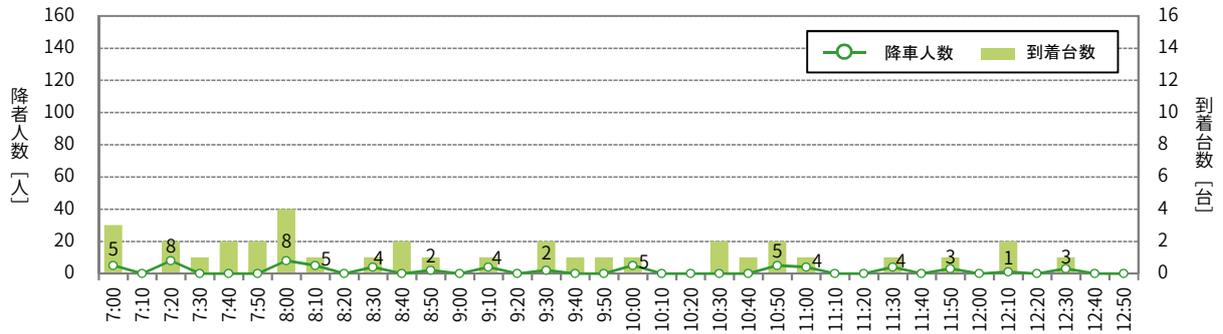
時間帯別のバス降車人数・到着台数



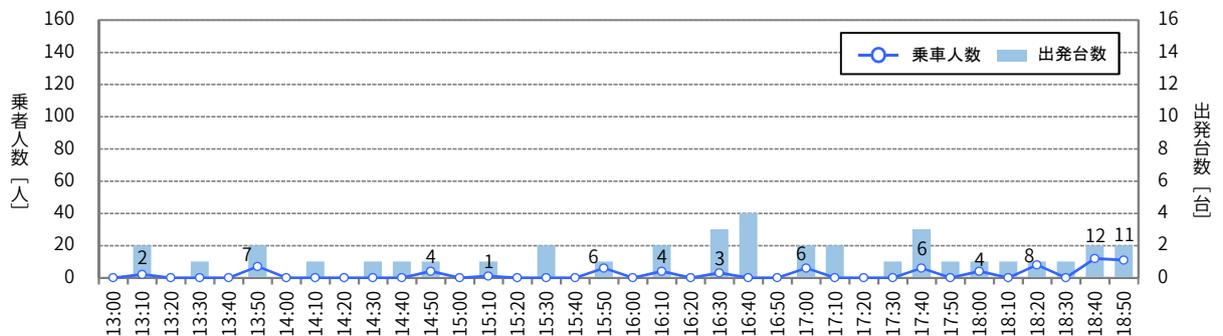
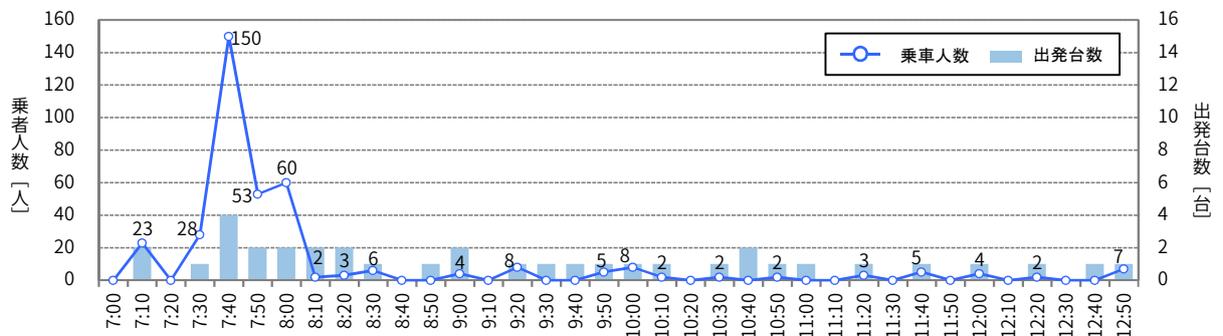
時間帯別のバス乗車人数・出発台数



10分ごとのバス降車人数・到着台数

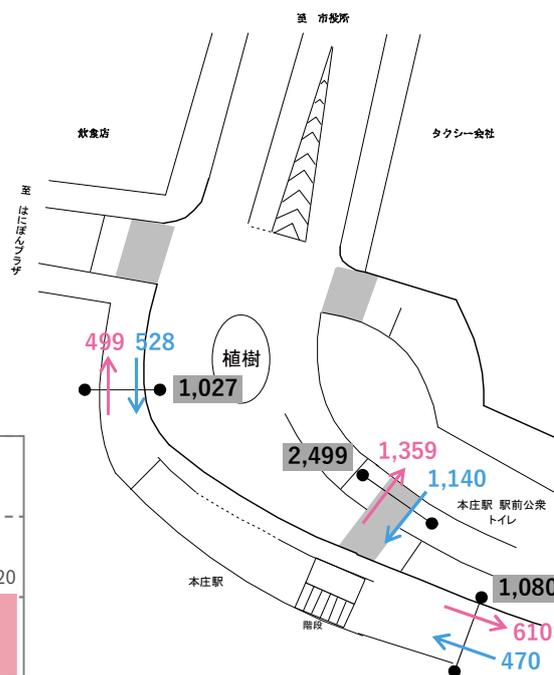


10分ごとのバス乗車人数・出発台数

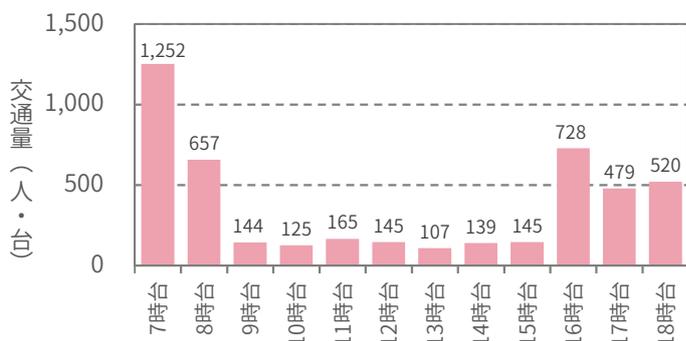


4) 歩行者

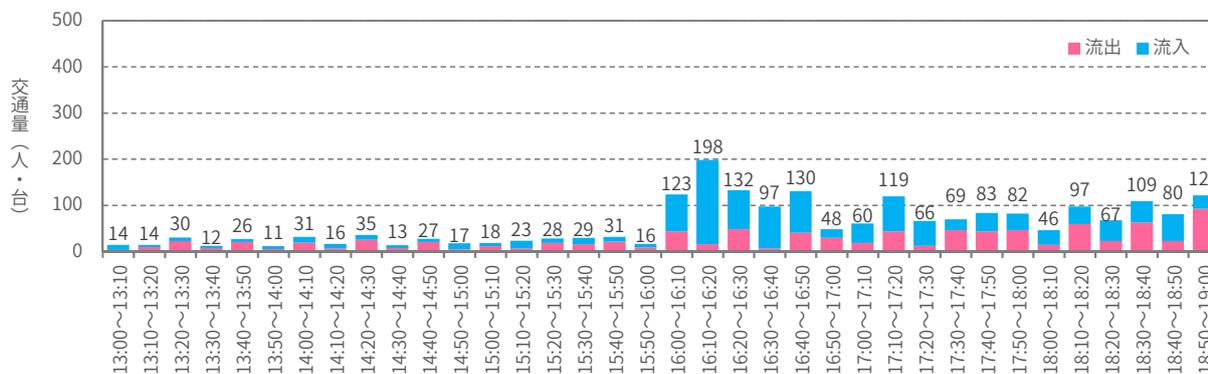
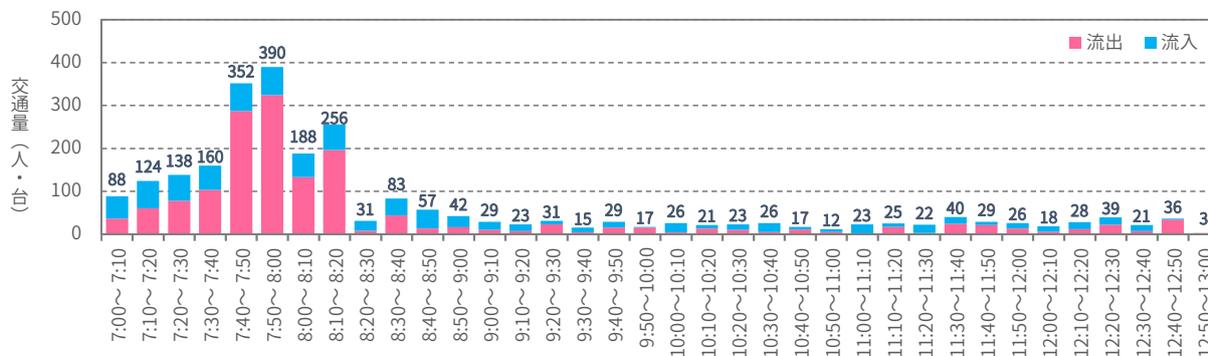
12時間の歩行者交通量は4,606人であり、7時台がピークで1,252人、特に7時50分からの10分間に最も集中(390人/10分)しています。また、駅舎への流入する歩行者の半数以上が、駅舎前の横断歩道を利用しています。



時間帯別の歩行者交通量



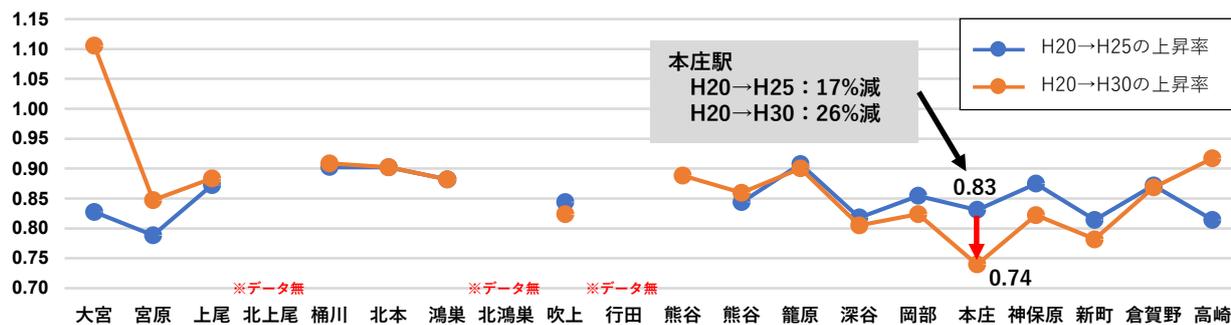
10分ごとの歩行者交通量



③ 駅周辺商業地価の変動

JR 高崎線沿線駅における駅周辺商業地価の経年変化をみると、概ね地価が下げ止まっている傾向にあります。しかし、本庄駅では平成 20 年から平成 25 年で 17%低下、平成 20 年から平成 30 年で 26%低下しており、下降傾向が続いています。

J R 高崎線沿線駅周辺の商業地価の変動



出典：公示地価

2 道路の現況

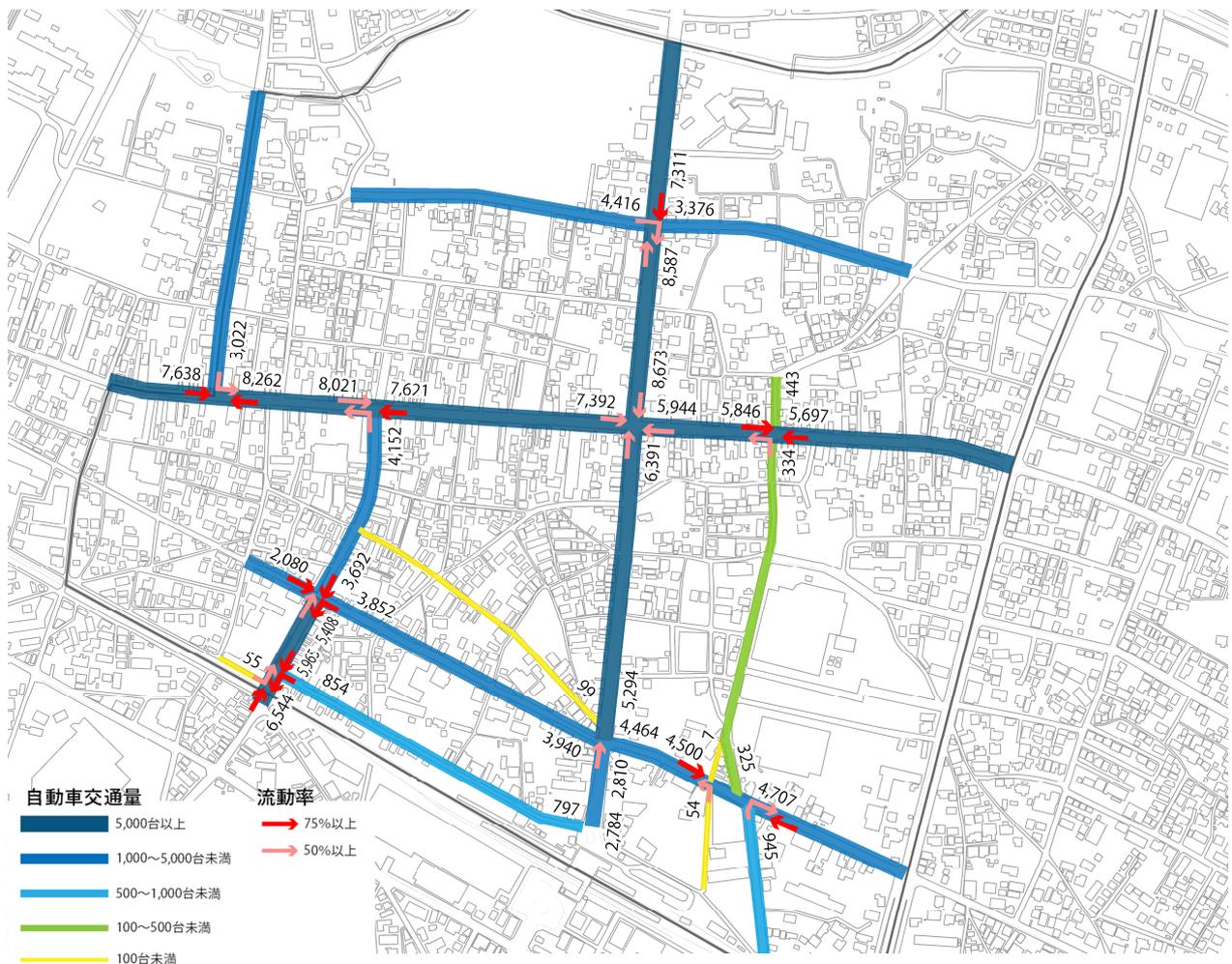
① 道路の利用実態

1) 自動車

中山道、本庄停車場線・本庄駅前通り線、銀座通りの一部（はにぼんプラザ北の交差点以南）で12時間交通量が5,000台を超えています。どの路線も地区内では比較的交通量が多く、また、接続する道路からの流出入も多くみられます。

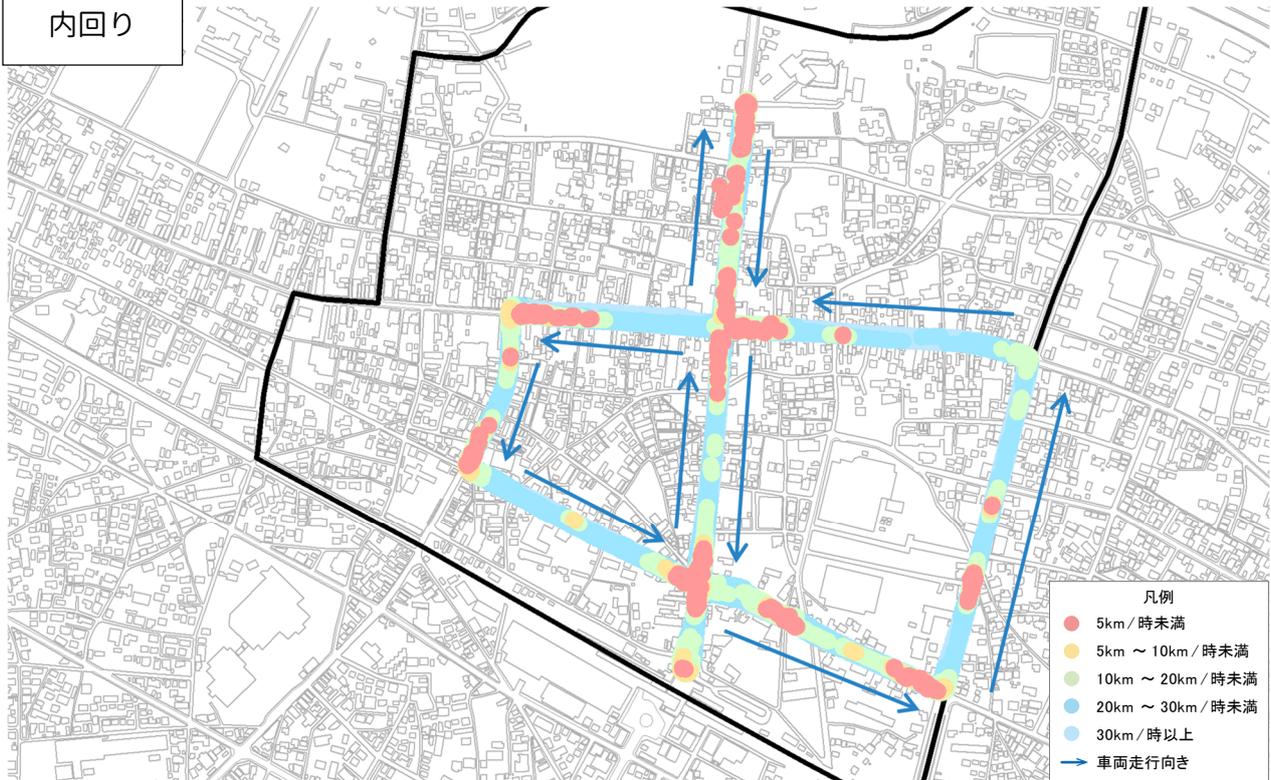
次頁に示す旅行速度*調査では、銀座通りと朝日通りの交差点、中山道と銀座通りの交差点周辺や、本庄駅前通り線より東側の朝日通りで速度の低下がみられます。

自動車の12時間交通量

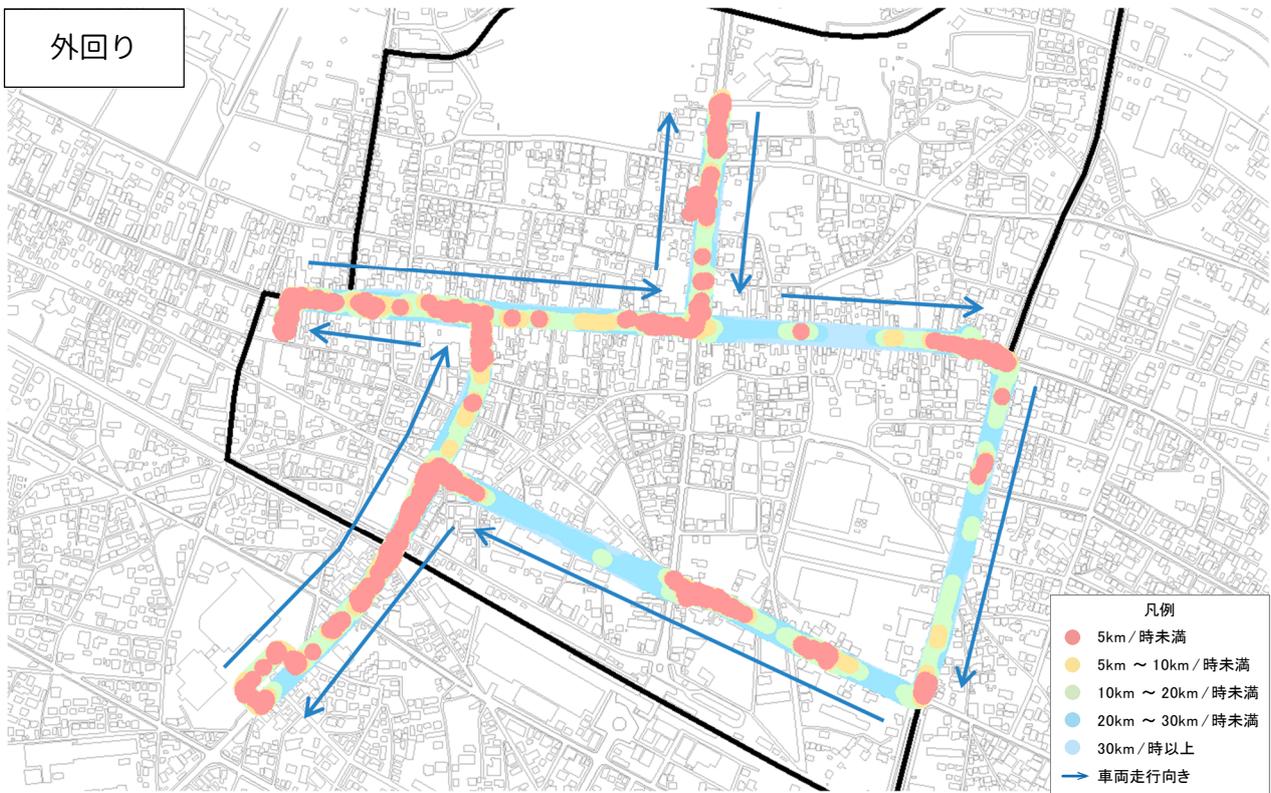


旅行速度調査結果

内回り



外回り

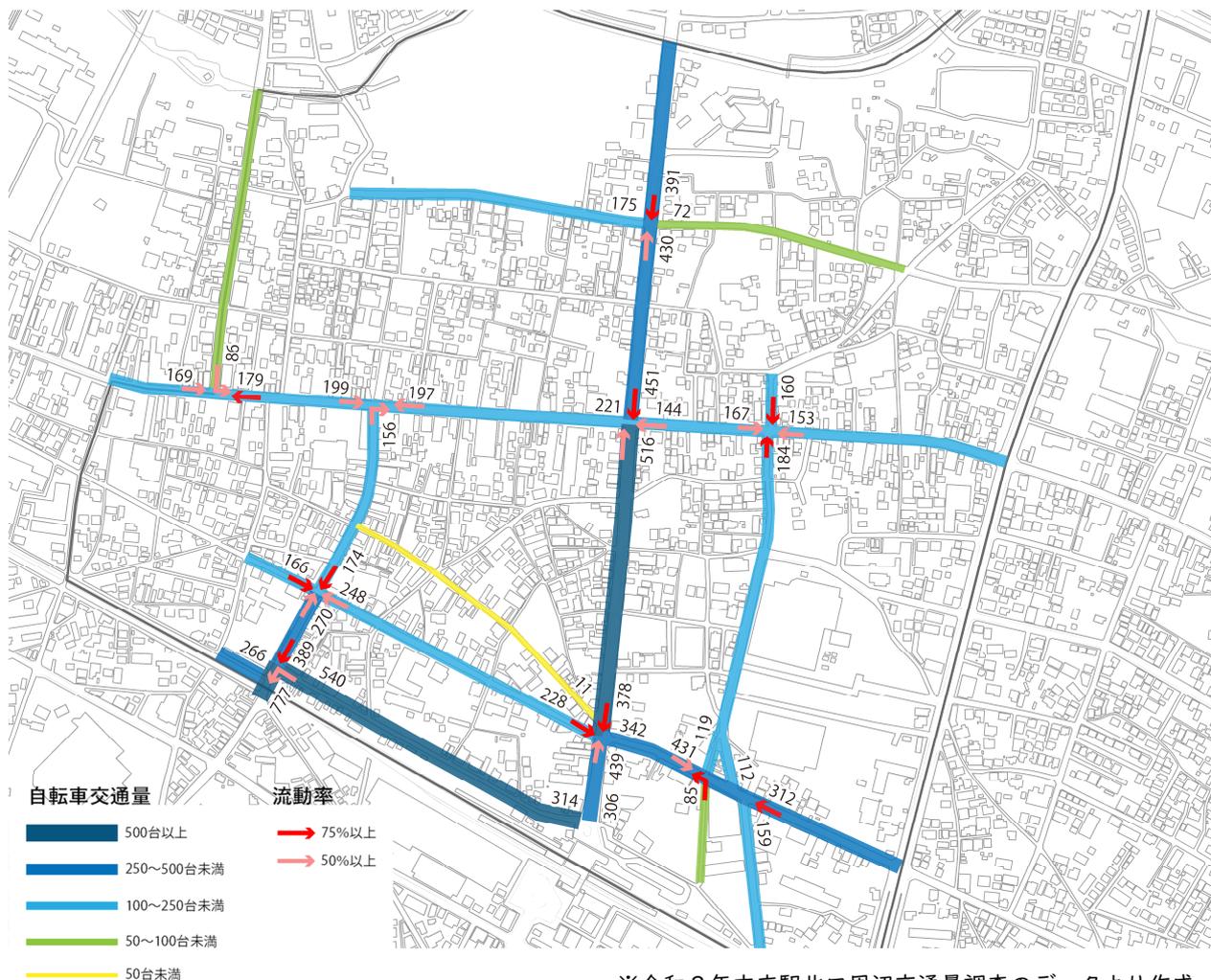


3) 自転車

自転車指導レーンが整備されている本庄停車場線・本庄駅前通りでの交通量が最も多く、次いで駅西通りから銀座通りへの流動が多くみられます。

駅北側から本庄駅への自転車流動は本庄停車場線・本庄駅前通りを通過し、高崎線以南から北口への自転車流動で駅西通りから銀座通りを通過していると想定されます。

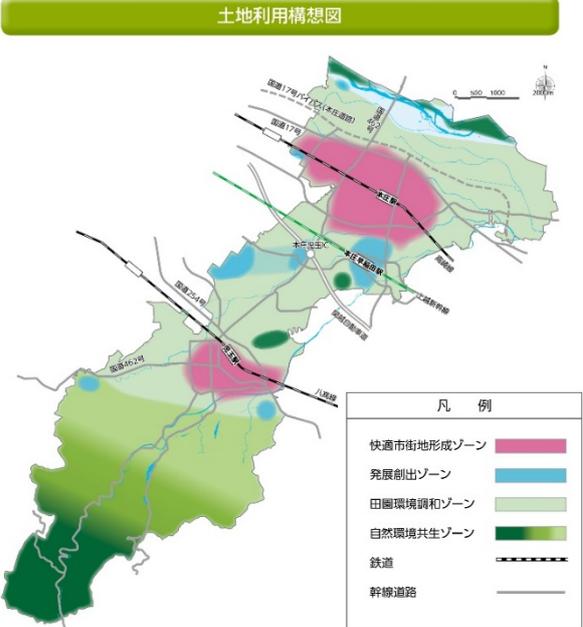
自転車の12時間交通量



資料3：上位関連計画

本庄市総合振興計画（平成30年3月）

本市の最上位に位置する計画であり、将来像を実現するための柱となるまちづくりの基本理念として、「みんなで育む安心・共生のまちづくり」「訪れたくなる住み続けたいまちづくり」「市民と行政がともに創る安全のまちづくり」を定めています。

<p>将来像</p>	<p style="text-align: center;">あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄 ～世のため、後のため～</p> <p>本市は、古くから培われた歴史と、優れた教育環境を特長とするまちです。これらを将来にわたって伝えていくのみならず、新たな歴史を築き、次代を担う人を育む、「歴史と教育のまち」を目指していきます。</p> <p>また、市民のまちづくりへの参画を進める「あなたと活かす」まちづくり、市民がつながり支え合う「みんなで育む」まちづくりを進めます。</p> <p>さらに、本市の偉人 塙保己一が遺した言葉である「世のため、後のため」のまちづくりを進めます。</p>
<p>対象地区の位置づけ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 土地利用構想において、「快適市街地形成ゾーン」に位置づけ ➤ 都市基盤整備、防災施設や生活関連施設の充実 ➤ 歴史的・文化的な環境への配慮 ➤ 本庄駅を拠点とした活力ある商業・業務地や良好な住宅地の形成 <p style="text-align: center;">「まちなかの再生と定住促進」</p> <p>→市街地を活性化させるため、住宅等の立地を支援・誘導し、既成市街地への定住を促進</p> <p>→駅周辺整備を住民等と連携して推進することで、駅利用者の利便性を図り、中心市街地の顔にふさわしいまちを形成</p> <div style="text-align: right;"> <p>土地利用構想図</p>  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> 快適市街地形成ゾーン 発展創出ゾーン 田園環境調和ゾーン 自然環境共生ゾーン 鉄道 幹線道路 </div>

2 本庄市都市計画マスタープラン（平成25年3月）

将来像として「持続性を獲得した将来の本庄のすがた」のイメージを整理しており、まちなかについては「ライフステージにあわせた定住が進み、多様な世代がいきいきと暮らしている」と位置づけられています。

<p>将来像</p>	<p>3つの駅周辺拠点：次代を見据えた都市機能を備え、災害にも備えた連携が進んでいる</p> <p>まちなか：ライフステージにあわせた定住が進み、多様な世代がいきいきと暮らしている</p> <p>森林・田園地域：若い世代や多彩な人材の活躍の場が増え、交流を通じた活性化が進んでいる</p> <p>ひと・組織：ふるさとの魅力を知り、強い絆でつながって地域の価値を高め、発信している</p>
<p>対象地区の位置づけ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 駅直近の交通利便性に恵まれた新しい市街地像の創出 <ul style="list-style-type: none"> →まちなみを活かした小規模で協調的な建替え等の促進 →地域の特徴を考慮した空き地・空き家の効果的な活用（空き地を活用した小規模な公園・緑地の確保など） →都市基盤の整備にあわせた土地の有効・高度利用の促進（定住の魅力を高める住宅・生活利便施設等の誘導） →若い世代のための多様な定住促進策の展開 →福祉・医療サービスの利用を前提とした加齢対応型住宅の誘導 →ライフステージの変化に対応した住み替え支援 ➤ 居住回復の進展にあわせた商業・サービス機能の誘導 ➤ 市民プラザ跡地複合施設を拠点とした市民活動や賑わいづくりの展開（まちづくり活動の連携等）

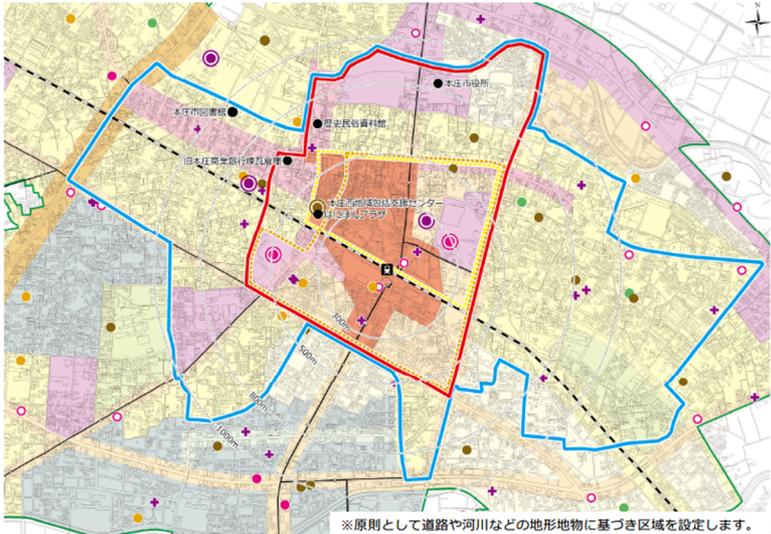
方針図の凡例

住宅地	沿道サービス商業地	山村集落地	土地利用調整エリア
風点市街地	工業地	自然公園	自転車ネットワーク
シンボル軸育成エリア	農村集落地	森林地域	河川
	農地	主な公園	用途地域が指定されている区域
その他			

3

本庄市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）

「3 駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした集約型都市構造の構築による持続可能な都市」を将来像に掲げ、本庄駅周辺については重点方針を「まちなか再生」とし、交通便利性を活かし、居住の安心と回遊・滞在の楽しさを感じることでできる“まちなかの再生”を展開する拠点として位置づけています。

<p>将来像</p>	<p style="text-align: center;">3 駅を中心とする拠点市街地の連携を基本とした 集約型都市構造の構築による持続可能な都市</p> <p>基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 【重点方針】まちなか再生（本庄駅周辺・児玉駅周辺） 新しい魅力と活力あるまちの創造（本庄早稲田駅周辺） 多様なライフスタイルの実現 			
<p>対象地区の 位置づけ</p>	<p>➤ 空き家・空き店舗対策や、着手し始めた本庄駅北口駅前リノベーション事業（駅前広場、自由通路の整備等）と連携を図りながら、まちなかの魅力を高める都市機能の誘導や道路基盤整備と合わせたまちなか居住の促進を図るなど、「まちなか再生」に向けた重点的な取り組みを推進し、子育て世代から高齢者まで幅広い世代が安心・快適に暮らせ、回遊・滞在の楽しさを感じることでできるまちなかを目指す</p> <div style="text-align: center;">  <p>※原則として道路や河川などの地形地物に基づき区域を設定します。</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>【区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域【約 118 ha】 居住誘導区域【約 291 ha】 中心市街地活性化基本計画の区域 拠点市街地の範囲 市街化区域 バス路線 </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>【用途地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 工業専用地域 </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>【都市機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共公施設 ● 病院（20床以上） ● 診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科） ● 地域包括支援センター ● 通所介護施設 ● 保育園 ● 幼稚園、児童センター ● 大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上） ● 子世代学習施設（店舗面積1千㎡未満） ● コンビニエンスストア <small>※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設</small> </td> </tr> </table>	<p>【区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域【約 118 ha】 居住誘導区域【約 291 ha】 中心市街地活性化基本計画の区域 拠点市街地の範囲 市街化区域 バス路線 	<p>【用途地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 工業専用地域 	<p>【都市機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共公施設 ● 病院（20床以上） ● 診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科） ● 地域包括支援センター ● 通所介護施設 ● 保育園 ● 幼稚園、児童センター ● 大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上） ● 子世代学習施設（店舗面積1千㎡未満） ● コンビニエンスストア <small>※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設</small>
<p>【区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域【約 118 ha】 居住誘導区域【約 291 ha】 中心市街地活性化基本計画の区域 拠点市街地の範囲 市街化区域 バス路線 	<p>【用途地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 工業専用地域 	<p>【都市機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共公施設 ● 病院（20床以上） ● 診療所（内科、外科、小児科、産科、婦人科） ● 地域包括支援センター ● 通所介護施設 ● 保育園 ● 幼稚園、児童センター ● 大規模商業施設（店舗面積1千㎡以上） ● 子世代学習施設（店舗面積1千㎡未満） ● コンビニエンスストア <small>※商業施設は必ずしも食品及び日用品を扱う施設</small> 		

4

本庄市中心市街地活性化基本計画（平成26年1月改定）

「ぶらり本庄 “にぎわいの街”」を将来像に掲げ、その実現に向け、「多彩なまちづくりの推進」「定住促進のための居住環境整備」「歴史・文化資源を活かした個性あるまちづくりの推進」「地域に根差した商業環境の整備」「暮らしやすい交通環境の創出」といった5つの基本方針を定めています。

<p>将来像</p>	<p style="text-align: center;">ぶらり本庄 “にぎわいの街”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 多彩なまちづくりの推進 2. 定住促進のための居住環境整備 3. 歴史・文化資源を活かした個性あるまちづくりの推進 4. 地域に根差した商業環境の整備 5. 暮らしやすい交通環境の創出
<p>対象地区の位置づけ</p>	<p>➤ 駅前地区は、「出会い・ふれあいゾーン」と位置づけられ、駅を中心に、店舗の誘導や駅前広場、周辺道路、駐車場・駐輪場の改善などにより、利便性が高く様々な人が交流するゾーンを形成</p> <p>④シンボル軸 駅前通りへの花壇やシンボルツリーの設置、店舗の誘導、ポケットパークの整備、空き家や空き店舗の活用などによるシンボル軸</p> <p>⑤歴史街道軸 中山道の歩道拡幅や沿道建物の景観形成、点在する蔵の活用などにより、歴史の風情が漂う歴史街道軸</p> <p>③ふれあい居住ゾーン 狭い道路の拡幅や老朽化住宅の立て替え促進、公園の整備や緑化の推進などにより、安全でふれあいのある居住ゾーン</p> <p>②にぎわいゾーン 大規模店舗を中心に、にぎわいのある商業ゾーン</p> <p>①出会い・ふれあいゾーン 駅を中心に、店舗の誘導や駅前広場、周辺道路、駐車場・駐輪場の改善などにより、利便性が高く様々な人が交流するゾーン</p> <p>⑥ふれあい軸 住み良い生活環境を創出するため、住宅向けサービス商業の充実やポケットパークの設置を図るほか、人が集える拠点の整備など、駅利用者を地域に引き込む仕掛けとなるふれあい軸</p> <p>⑦文化・交流軸 中山道と交流拠点を結ぶ動線として、歩道の拡幅やポケットパークなどの整備、多彩な団店の充実により、回遊性の高い文化・交流軸</p> <p>⑧交流拠点 市民プラザ跡地を利用した複合施設の建設により、多種多様な市民活動が行われる拠点となり、多彩な人と情報が交差する交流拠点</p> <p>本庄市中心市街地活性化基本計画 地区別整備基本方針図</p>

資料4：市民ワークショップ

本計画の策定にあたり、令和元年12月から令和2年2月にかけて「本庄駅北口周辺整備に向けた市民ワークショップ」を実施しました。

対象地区の「これまで」を見つめ直し、「これから」を見据えるワークショップを実施することで、幅広い世代の参加者から、対象地区の将来のあり方に関するご意見・ご提言を頂きました。

□第1回（令和元年12月15日） 「駅北口周辺の強みと弱みを見つけよう！」

本庄駅北口周辺地区の強み（地区の魅力、地域資源）や、弱み（地区の課題、必要なもの）について意見を出し合いました。



□第2回（令和2年1月26日） 「駅北口周辺の未来と方向性を描こう！！」

まちなかににぎわいを生む人の流れや、滞留空間のあり方について意見交換を行いました。



□第3回（令和2年2月16日） 「見えてきた方向性を議論しよう！！！」

これまでの意見を踏まえ、当地区で優先的に取り組むべきことを整理し、「こんなまちになれば良いな」という思いを将来像としてまとめました。



市民ワークショップ参加者の主な意見・提案

<駅前に必要な機能>

- 買い物ができる色々なお店の入った複合施設
- 時間をつぶせる機能（カフェ、コンビニエンスストア等）
- 伊勢崎からの来訪者を対象とした設備
- 駅近くに託児所やおむつ替え・授乳ができる場所等、子育て支援機能が欲しい
- 広い芝生広場等、自由にくつろげる広々とした場所が欲しい

<駅前広場>

- 通勤通学時に混雑し利用しにくくなる（歩行者・自転車・自動車の錯そう）
- ロータリーが狭く、公衆トイレ等がある景観の改善が必要
- 狭い路地の通行や、夜間のための街灯が未整備であるため危険
- 駅周辺が寂しい・暗い・遊べない（駅を降りたときの特徴がない）

<歩行者空間>

- 路地は、魅力的で強みである
- 幅員の見直し、凸凹の改善等、歩きやすさを十分に確保すべき
- 駅前広場や駅周辺のバリアフリーに配慮すべき
- 歩車分離を進め、高校生や子育て世代、高齢者等が安心して歩ける空間を確保すべき

<道路空間>

- 歩道が狭い、凸凹がある等、バリアフリーに配慮してほしい
- 三交路等は、本市の歴史を感じられる空間になると良い
- ビバモール周辺は週末に混雑するため、周辺道路からの接続や歩道を十分に確保すべき
- 路地や丁字路は魅力であるものの、スムーズな通行が難しい

<駐車場の配置>

- 駐車場が散散的に立地しているため、集約すべき
- 駐車場は、休日混雑している

<居住空間>

- 歩いて回れる範囲に商業施設や公共施設があり、日常生活上の利便性は高い
- まちなかは生活エリアとしてのポテンシャルもあり、新規住民の迎え入れ・若年層等の取り込みを進めるべき
- 空き家・空き地が目立つため、利活用を進めるべき
- 託児所の確保、児童センターと公園の連携、駅前の屋内遊具の設置等、子育て環境が充実すると良い
- 狭い道路を整備し、一戸建て住宅やマンションを造成して欲しい
- まちなかに、気軽に出かけられる公園やひと休みできるたまり空間がない

<文化・歴史>

- 文化・歴史が感じられる
- 歴史性が残る今の雰囲気を維持したい
- さまざまな時代の建物やお寺、神社がある
- 老朽化した建物が保存されていない

<にぎわいづくり>

- はにぼんプラザは、駅に近く、勉強ができる場所であり、ご飯を食べたり休憩したりする場所があると良い
- はにぼんプラザで、自由に使える場所が増え、多世代が遊べる場所になると良い
- まちなかにある土地や地域資源を活用し、定期的なイベント等が開催できると良い
- まちなかの回遊を促進する機能の導入や、にぎわい形成のための協力体制が必要

資料 5：駅前広場の交通処理機能に関する規模算定

駅前広場の交通処理機能については、「駅前広場計画指針（公益社団法人 日本交通計画協会編）」に基づく算定方法により、最低限必要な施設規模を算定します。

なお、駅前広場の面積は、敷地形状や接続道路との位置関係等に大きく左右されることから、施設規模については算出結果を踏まえるものとしませんが、面積については参考値とします。

【本庄駅北口の利用者数の設定】※再掲（P 21）

本計画では、駅前広場の整備を検討するにあたって、令和元年の本庄駅利用者数を基準とし、駅北口利用者を約1万人と設定しました。この利用者数を元に、駅前広場として交通処理を行う上で必要な規模を検討しています。ただし、今後の社会情勢の動向を注視し、引き続き、適切な規模を算定していくこととします。

本庄駅の総乗降人員	9,853（令和元年の乗車人員 ^{※1} ）	×	2	=	19,706 人
内北口利用者	19,706	×	0.514（北口利用者の割合 ^{※2} ）	=	10,128 人

※1：JR 東日本公表データの令和元年1日あたり平均乗車人員
 ※2：平成27年交通量調査の駅改札前の12時間歩行者交通量調査結果

【駅前広場の交通処理機能として最低限必要な施設規模と計画規模】

上記で設定した利用者数に対して、最低限必要な施設規模は以下の通りです。

これを踏まえた上で、市民ワークショップや利用者アンケート等で挙げられた要望を考慮し、算定結果以上の施設規模を確保するよう計画しています。

交通処理機能として最低限必要な施設規模と計画規模

項目			算定結果	計画
広場面積 (㎡)			2,710 ㎡	5,100 ㎡
施設量 (箇所)	バス	乗車	1 台	1 台
		降車	1 台	1 台
		(合計)	2 台	2 台
	タクシー	乗車	1 台	1 台
		降車	1 台	1 台
		滞留	0 台	約 15 台
		(合計)	2 台	17 台
	乗用車	停車	2 台	3 台
		滞留	5 台	16 台
		(合計)	7 台	19 台

※計画面積が最も大きくなる駅前広場計画指針（98年式）を採用しています。

※広場面積には、駅前広場に求められる機能の1つである環境空間は含まれません。

資料6：用語解説

あ行

インフラ

インフラストラクチャー (infrastructure) の略。もともとは「下部構造」という意味であり、これが転じて道路・通信・公共施設など「産業や生活の基盤となる施設」のこと。

【参照：P6 コラム】

ウォークブル

街路や広場などの空間がひと中心の空間へと転換され、まちなかへ出歩きたくなること。

【参照：P10 コラム】

SDGs (エスディージーズ)

(Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標を意味し、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。

【参照：P41 コラム】

か行

街区

道路や鉄道、河川、水路、行政区域等の恒久的施設等で囲まれている範囲。

街路

交通の目的のほかに、沿道の建築物に対する採光、通風、防災、景観などの市街地の環境としての機能を持った道路。

幹線軸

道路ネットワークにおいて骨格的な役割を持つ道路の軸。市内外を結ぶ交通や市内の拠点間等の交通に対処する道路。

狭あい道路

幅員4m未満の道路。【参照：P25 コラム】

居住誘導区域

人口減少の中にあっても一定の区域の人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

交通処理機能

駅前広場を利用する人や自動車等の流入入を処理するための機能であり、歩行空間、車両走行空間、バス・タクシー等の公共交通の乗降・待機場所等のこと。

さ行

サウンディング調査

事業の発案、事業化検討等の際に、民間事業者との意見交換等を通し、事業に対し市場性の有無やアイデア、事業化における課題、参入意欲等を把握する調査。

社会実験

新たな施策を本格的に導入する前に、場所や期間を限定して地域の方々とともに試行する取組み。新たな施策の課題や効果などを、本格導入の前に把握するための調査。

た行

都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

都市構造

人口の配置、市街地の広がりなど都市を形成する物理的な構造で、都市空間の骨組みのこと。

都市の空洞化

自家用車の普及等に伴い、郊外部での宅地開発や大規模小売店舗の立地等が進んだ結果、都市の中心部において、空き店舗、空きビル、空き家、空き地などの低未利用地が増加する現象。

土地の流動化

空き店舗、空きビル、空き家などの低未利用地の有効活用を促進すること。

通過交通

道路のある地点間または地域を、単に通るだけで、その間に目的地を持たない交通。

は行

バリアフリー

障害者、高齢者等の社会的弱者が社会生活を送るうえで障壁（バリア）となるものを除去すること。また、社会参加を困難にする社会的、制度的、心理的な全ての障壁を除去すること。

美装化

ブロック舗装やデザイン性の高い照明灯の設置等、周辺のまちなみとの調和や景観形成に配慮した整備を行うこと。

歩車共存

道路空間において歩行者を優先し、通過交通の排除、自動車の速度抑制、交通事故の防止等の対策を行っている道路の状況。

歩車分離

自動車の走行空間と歩行者の歩行空間が、縁石等によって、物理的に分離された道路の状況。

や行

ユニバーサルデザイン

障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすくなるように、あらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方。

ら行

立地適正化計画

居住や都市機能の誘導を図る区域を設定し、これらを誘導するための施策を定め、人口減少や少子高齢化に対応した、持続可能な都市を目指す計画。

リノベーション

古い建物等に大規模な改修を加え、今の時代に適したあり方に変え、新しい機能を付与すること。

旅行速度

移動に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む速度。道路の一定区間距離を走行に要した時間で除した値。

