

1 氏家駅東地区魅力向上まちづくり基本計画の目的と地区の課題

1. 基本計画の目的

さくら市の玄関口で駅前商業地である氏家駅東地区（以下、本地区）は、「氏家駅東地区魅力向上まちづくり基本構想」において、都市の持続的な発展のために市民・来訪者にとって魅力ある街なかの形成を目指す地区であり、本地区の骨格である都市計画道路氏家喜連川線及び駅前広場の整備は特に重要な施策に位置づけられています。

本基本計画は、基本構想策定後の各種の協議・検討を踏まえて、本地区にふさわしいまちづくり事業の促進のために、当面の整備区域、必要な施設整備やその事業手法等を検討し、実現性のある事業化につなげることを目的とします。

2. 地区の課題

基本構想策定時（令和4年）の約12haエリアの地元意向調査結果や、その後の氏家喜連川線の整備に関する約6haエリアの地元意向調査結果（令和5～6年）、氏家駅東口の交通調査の結果などを踏まえながら、本地区整備にあたっての課題を整理します。

① 東口駅前広場の機能改善や駅周辺の交通処理

駅前への通過交通の割合が約8割であり、駅前ロータリーでは、夕方のピーク時には、ロータリー内に19台駐車と侵入できない渋滞車両が各方面から10台という状況である。また、公共交通系の乗降場が不足しているため、駅前ロータリーの一方通行化、ロータリー内の通過交通の抑制、接続道路からの流入抑制、駅前広場拡張による乗降場の増設や円滑な交通流の確保が課題です。（調査日：R4.11.24）

② 街なか交流軸の整備と沿道土地利用の誘導（都市計画道路氏家喜連川線の整備）

現在の琴平通りは駅から市役所方面へのメイン通りであるが、歩道未整備の狭幅員（約7m）であることから歩行者・自転車通行の安全性が不十分です。また、街なかを縫うように流れている中小水路の改善も必要であることから、都市計画道路氏家喜連川線（現在市道）の拡幅による自動車交通の円滑化、歩行者及び自転車の動線の安全確保、無電柱化による防災性向上及び市の玄関口にふさわしい景観形成が課題です。

③ 都市計画道路氏家停車場線の整備

都市計画道路氏家停車場線（現在県道）は、駅から地区南方面へのメイン通りであるが、現在の幅員は約8mで歩道が未整備であることから歩行者の安全性が不十分です。このため、無電柱化や舗装路面の更新による歩きやすさ向上、雨水排水幹線整備による防災性向上及び公共下水道への接続による衛生上の課題解決、さらに店舗と住宅が適度に混在する落ち着いた雰囲気のみちづくり推進が課題です。

④ 都市計画道路大通り線（県道上高根沢氏家線）の整備

都市計画道路大通り線は、氏家停車場線に接続する氏家駅東入口交差点付近から南側は概成しているが、上町交差点から北側は、歩道がなく路肩が狭小なため、拡幅による自動車交通の円滑化、歩行者及び自転車の動線の安全確保、無電柱化による防災性向上が課題です。

⑤ 生活道路の整備改善

本地区は狭隘道路が多いため、生活道路ネットワークの安全性向上、狭隘道路の解消及び良好な接道確保による土地の有効活用と空き家、空き店舗、空地の解消が課題です。

⑥ 街なか交流街区の形成

地区内人口が減少し続けており、高齢者の割合は市平均よりかなり高く、空家と空き店舗が年々増加しているため、新たな人の流れを生み出す街区エリアの形成及びスーパー、コンビニなどの誘致と子育て支援施設などの複合的な交流促進施設の配置などが課題です。

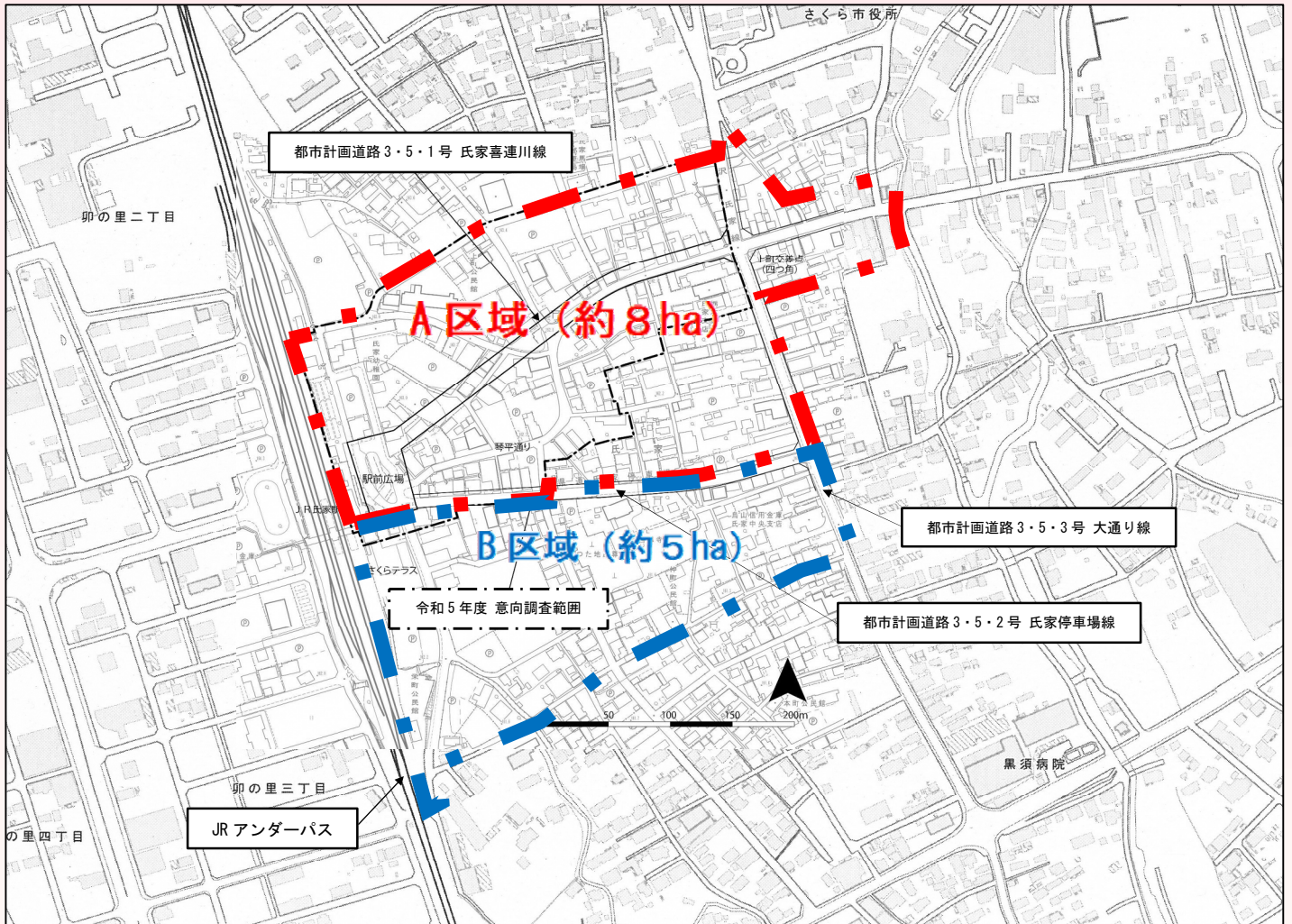
2 整備区域の設定

1. 整備区域の設定

先述の本地区の課題の解消に向け、「氏家駅東地区魅力向上まちづくり基本構想」における整備エリアの考え方、その後の地元意向調査の結果、関係機関との協議結果などを踏まえ、次のように想定整備区域を整理します。

区域	範囲の考え方
全体 (約13ha)	(都) 氏家喜連川線・駅前広場、(都) 氏家停車場線の整備を基幹として、 ①その沿道宅地における計画的土地利用誘導 ②周辺道路との円滑な交通流の確保 ③狭隘道路・排水路等の生活環境の改善 ④新たな交流機能の創出 ⑤公図混乱の解消 などの複合的まちづくりの可能性を考慮した範囲とします。
<u>A区域</u> (約8ha)	次の視点を踏まえながら、(都) 氏家喜連川線を基軸とする区域を位置づけます。 ・(都) 氏家喜連川線沿道宅地の計画的な土地利用誘導を考慮 ・駅前広場の拡張可能な範囲を考慮 ・琴平通りの現道区間における再整備を考慮 ・JR アンダーパスとの道路ネットワーク・交通流を考慮 ・上町交差点等（大通り線の拡幅）の改良を考慮
<u>B区域</u> (約5ha)	(都) 氏家停車場線南側との交通流の円滑化を図る区域を位置づけます。 ・(都) 氏家停車場線の未整備区間を考慮 ・JR アンダーパスとの道路ネットワーク・交通流を考慮

【想定整備区域の検討図】



3 整備計画／整備テーマ・人口・土地利用計画

1. 整備方針

1) 整備テーマ

暮らしを楽しむ 交流を広げる 駅前にぎわい都市空間づくり

2) 基本的な整備方針

- ① 駅前のアクセス環境の向上：徒歩、自転車、自動車、公共交通などあらゆる交通手段においても安全で快適な道路環境を整備し、来訪者の増加を目指します。
- ② 暮らしを楽しむ空間の形成：気軽に休憩できる広場公園、身近な買い物の場など、住民が楽しく生活し、リラックスできる暮らしの場を目指します。
- ③ 交流を広げる空間の形成：駅や公共施設の利用、市民活動・文化活動への参加、観光施設への移動など、多くの市民や来訪者の行き来が新たな交流につながる場を目指します。

2. 整備計画（案）

1) 人口計画（案）

- ・本地区の専用住宅・店舗併用住宅の総住宅戸数、世帯当たり人員、人口増加率から算定し、計画人口を約450人とします。

【人口計画（案）】

行政区名	第1期 A-1区域 約5ha	第2期 B区域 約5ha	第3期 A-2区域 約3ha	全体集計 約13ha	〈参考：令和4年〉 基本構想エリア 約12.1ha
① 現在人口					
新町	10		10	20	17
上町	72		48	120	220
栄町	58	41		99	93
石町	3	36	56	95	95
仲町		41		41	0
横町			37	37	42（上町を含む）
地区計	143	118	151	412	467
② 計画人口（現在人口×計画人口増加率1.1）					
地区計	157	130	166	453	

※現在人口：住民基本台帳により、行政区域ごとにその住所と地形図から各計画区域内の居住者数を計算し、不明な場合も令和5年度の意向調査の回答から現在住所を把握したもの。

計画人口増加率：1.1倍（宇都宮市の商業地で本地区同様に高齢化が進む住宅密集地の土地区画整理事業である「小幡清住地区の値1.17倍」を参考とした）

2) 土地利用計画 (案)

- ・本地区は住宅と商業施設が適度に調和しながら立地する近隣商業地域とし、従来通りの市民の身近な買い物や来訪者に対する観光と商業の性格を持つ街なか商業の環境の形成を図るものとします。

■ 駅前商業促進ゾーン

- ・都市計画道路氏家喜連川線沿道は、周辺地域の居住者や駅利用者が気軽に買い物ができるおしゃれな商業地として、地元要望のコンビニやスーパーマーケット等の中小規模施設の立地を図ります。

■ にぎわい商業ゾーン

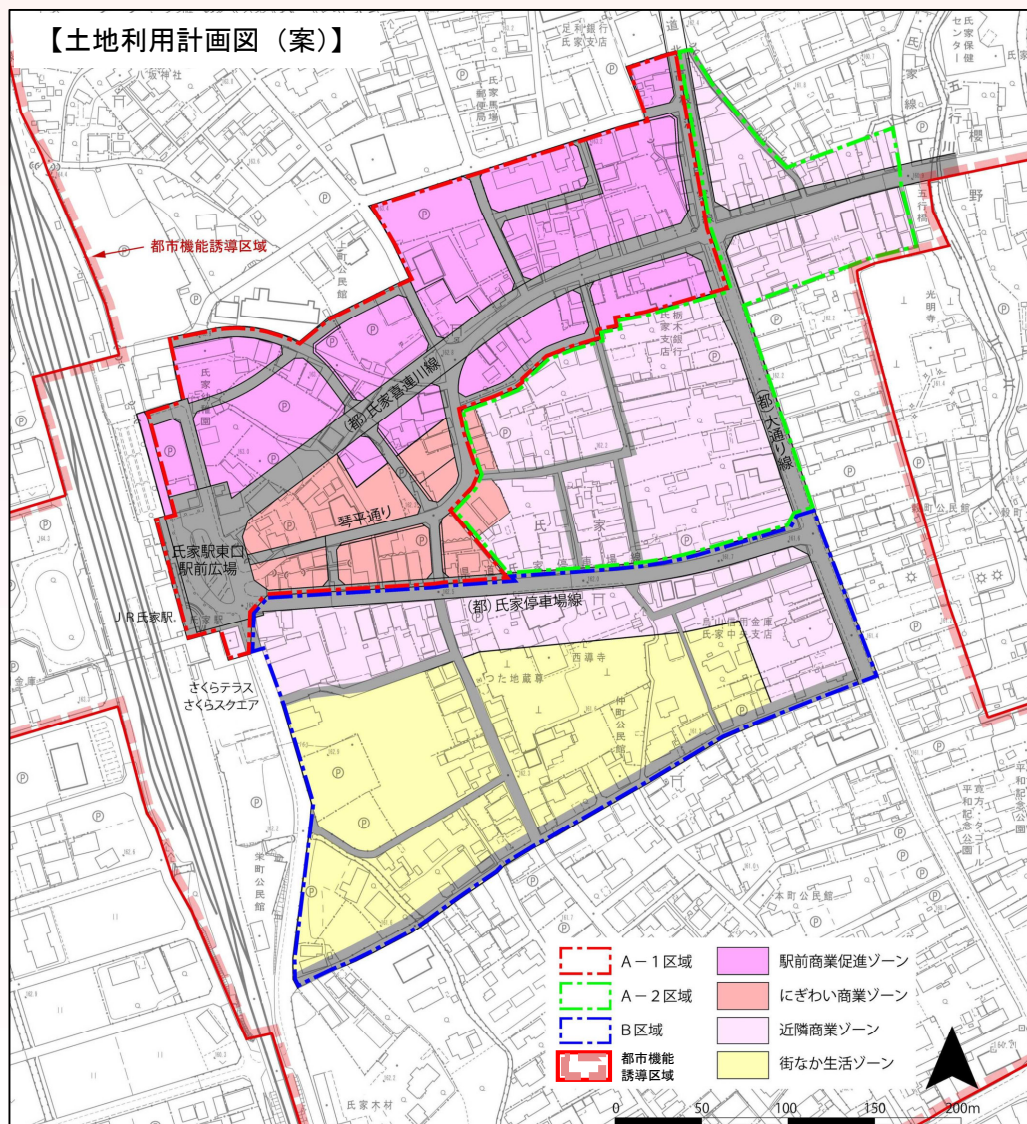
- ・駅前広場から都市計画道路氏家喜連川線までの区間における琴平通り沿道は、既存商店街が持つ懐かしい雰囲気のある商業地として、馴染みの顧客や来訪者が利用する小規模店舗の連担を図ります。

■ 近隣商業ゾーン

- ・都市計画道路氏家停車場線及び都市計画道路大通り線（県道上高根沢氏家線）の沿道は、地域にとって身近な商業地として、空き店舗や空き地を利活用した新店舗と既存商業施設による買い物環境の維持を図ります。

■ 街なか生活ゾーン

- ・都市計画道路氏家停車場線より南側は、住宅・小規模な商業施設や西導寺、公益施設などから構成される住宅地に位置づけ、定住環境の維持を図ります。



※本案を基本に、今後、地元の皆様及び関係機関と協議を進めるものであり、変更の可能性があります。

4 整備計画／道路

3) 道路計画（案）

- ・市役所、公民館、体育館、図書館等の公共施設や本地区以東の市街地と氏家駅東口との円滑なアクセスの向上、安全な歩行環境の確保、交通混雑の改善、安心安全性の向上などにつながる機能的な道路の整備を図ります。

① 都市計画道路の整備

- **氏家喜連川線の整備**：現況幅員約7m（※幅員及びその構成については、現行の都市計画決定幅員（16m）を基本に道路管理者と協議していきます。）
 - ・中心市街地の骨格となる街なか交流軸に位置づけられる幹線道路であり、駅前におけるシンボリックな街路空間として整備します。
 - ・車両の円滑な対面通行、自転車通行の安全性、子ども・高齢者・住民・観光客など多様な歩行者の歩きやすさ等を考慮した幅員構成とします。
 - ・地震災害時の電柱等の倒壊防止、歩道におけるバリアフリーの向上、街なかの顔となる景観の形成等から無電柱化を図ります。
- **氏家停車場線の整備**：現況幅員約8m（※幅員及びその構成については、現行の都市計画決定幅員（12m）を基本に道路管理者と協議していきます。）
 - ・氏家喜連川線の補助幹線道路であり、駅前広場に接続するサブルートとして整備します。
 - ・車両の円滑な対面通行、子どもから高齢者まで歩きやすさ等を考慮した幅員とします。
 - ・地震災害時の電柱等の倒壊防止、歩道におけるバリアフリーの向上等から無電柱化を検討します。※なお、現在は市道である氏家喜連川線と現在は県道である氏家停車場線との振り替えを予定している。
- **大通り線の整備**：現況幅員約10～11m（※幅員構成については、現行の都市計画決定幅員（12m）の見直しも含め道路管理者と協議していきます。）
 - ・中心街の南北の地区幹線道路であるため、上町交差点や氏家停車場線の接続部以外も中心商業地における主要な縦軸としての整備のあり方を検討します。
 - ・氏家喜連川線の道路拡幅に合わせて、接続する上町交差点においては右折車線の設置により、渋滞の解消や歩道の安全性の向上を図り、氏家停車場線の接続部の隅切り部の安全性向上も検討します。
 - ・地震災害時の電柱等の倒壊防止、歩道におけるバリアフリーの向上等から無電柱化を検討します。

② 区画道路の整備

- **琴平通り**：現況幅員約7m ⇒ 計画幅員9m
 - ・現在の道路法線を基本として、自動車よりも歩行者を優先した、来訪者が歩いてみたいと思うような歩車共存の道路として整備します。
 - ・道路舗装の美装化や電柱の民地建柱により歩きやすさに配慮した整備を行います。
- **その他の道路及び交差点部**：計画幅員6m～9m
 - ・A-1・2区域では、幅員8m道路を基本に、既存建物の密度等の状況に応じて幅員を検討します。
 - ・B区域から氏家停車場線を横断して北上する中央の交差点部はA-1区域と同時期に整備。
 - ・B区域では、JRアンダーパスと大通り線の東西アクセス道路（市道U1084・1072号線）を幅員9m道路、さくらスクエア東側の市道U1069号線を幅員6～7m道路（現況以上）で整備します。

③ 歩行者専用道路の整備

- ・駅利用と既存商店街の来訪による人の行き来を安全かつ快適に誘導するため、現状の琴平通りの駅接続部を交通規制して、駅前広場と琴平通りを連絡する歩行者専用道路を配置します。

5 整備計画／駅前広場

4) 駅前広場計画（案）

① 面積：現況 2,500 m² ⇒ 現在の計画決定 2,800 m² ⇒ 変更計画案（拡張）3,200 m²

- ・交通結節点としての交通機能に必要な「交通空間」と拠点・交流・景観などの都市の広場機能に必要な「環境空間」を適切に組み合わせた施設を配置します。
- ・通勤通学の送迎時間帯における駅前広場の混雑緩和を図るため、バス以外は兼用しているタクシーと一般車等の送迎乗降場を区分し、その数も2倍以上増加させる必要があることから、都市計画決定面積 2,800 m²（40m×70m）に北側約 400 m²を加えた面積 3,200 m²（40m×80m）を確保します。

② 車道：計画幅員 6m

- ・現況の駅前広場に接続する道路 4 路線は沿道宅地へのアクセス確保のために維持するものとします。
- ・氏家喜連川線との接続を主要アクセスとし、駅前広場内の車道幅員 6mと右回り一方通行化の規制により円滑性・安全性を確保します。また、広場北側の市有地を生かした駐車場（16 台）の整備により、通過車両を低減します。

③ 乗降場と待機場の増設計画（案）

乗降場	バス	タクシー	身障者	一般車	一般車・送迎バス	合計	一般車待機場	タクシー待機場
現在	1 か所	1 か所(兼用)	1 か所(兼用)	1 か所(兼用)	1 か所(北側)	5 か所	4 台	6 台
拡張後	2 か所	1 か所	1 か所	5 か所(東含む)	1 か所(北側)	10 か所	10 台	6 台

④ 交通島

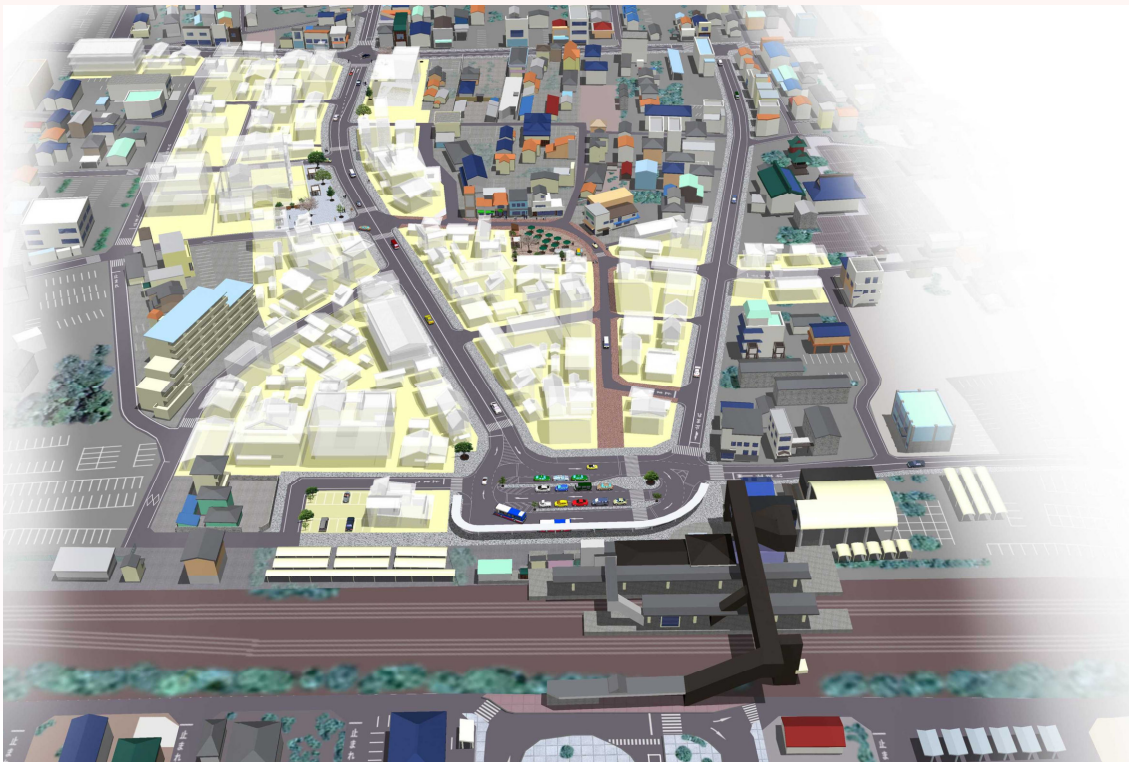
- ・ロータリー中央の交通島にはタクシーと自家用車の待機スペースを配置します。
- ・タクシー待機スペースはタクシー事業者との協議により必要台数を調整します。
- ・一般車待機スペースは待機車両の円滑な流入流出を考慮した通路を縦列形状で配置します。

⑤ 歩道

- ・ロータリー周囲に幅員 3.5m以上の歩道を配置します。
- ・歩車道の境界は縁石の設置により安全性を確保します。
- ・駅舎入口と琴平通り歩行者専用道路の円滑な移動のために、横断歩道を適切に配置します。
- ・タクシー・バス・一般車の乗降場に接する歩道とスロープに日除け・雨よけのためのシェルターを設置します。

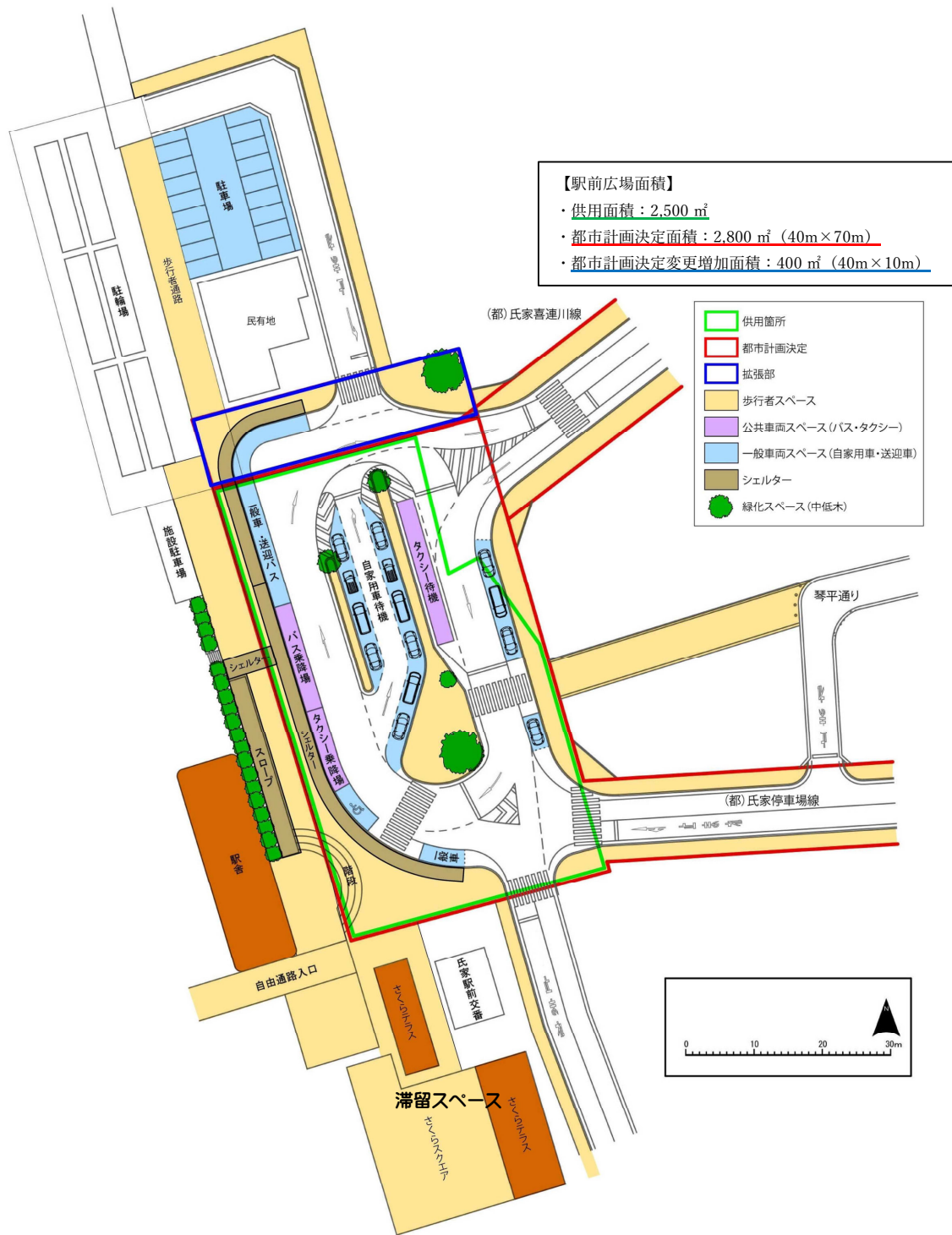
⑥ 滞留スペース

- ・滞留スペースとして機能している駅前広場南側のさくらテラス・さくらスクエアへのアクセスを維持します。



【駅前広場から見た地区整備イメージ】

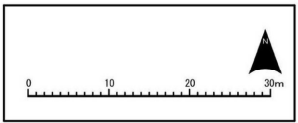
【駅前広場の整備イメージ（案）】



【駅前広場面積】

- ・供用面積：2,500 ㎡
- ・都市計画決定面積：2,800 ㎡ (40m×70m)
- ・都市計画決定変更増加面積：400 ㎡ (40m×10m)

- 供用箇所
- 都市計画決定
- 拡張部
- 歩行者スペース
- 公共車両スペース(バス・タクシー)
- 一般車両スペース(自家用車・送迎車)
- シェルター
- 緑化スペース(中低木)



【駅前広場シェルター整備例】



資料：積水樹脂 HP

※本案を基本に、今後、地元の皆様及び関係機関と協議を進めるものであり、変更の可能性がります。

6 整備計画／公園・供給処理施設・交流促進施設

5) 広場公園計画

- ・住民の憩い、来訪者の休憩、商店街イベント等の多目的利用、市街地内の緑化、街並みのスポット景観として多機能を担う広場公園について、既存の暫定設置箇所（2か所）を生かして整備します。
- ・住民の利用圏（半径250m以内）、幹線道路による利用圏の分断、街並みや商業空間との一体感を考慮し、A-1区域に2か所、A-2区域に1か所を配置します。
- ・B区域においては西側に隣接する氏家駅東口公園の長寿命化を考慮しながら、既存施設の更新や住民ニーズを反映した新施設への入れ替えなどの適正な維持管理を行います。
- ・街並みのスポットづくりから、各広場公園にサクラ等のシンボルツリーを検討します。

6) 供給処理施設計画

① 上下水道

- ・上下水道の移設・新設は、上下水道計画と整合を図りながら、道路整備との同時工事により効率的に実施します。

② 雨水排水

- ・雨水処理は現在の市街地排水ルートを基本に、道路整備に合わせた側溝水路及び排水管を整備することで、局所的に発生する道路冠水を解消します。

③ 電気・通信

- ・市街地交通の骨格である都市計画道路氏家喜連川線は共同溝を基本とした無電柱化を検討します。また、氏家停車場線と大通り線は裏配線等による無電柱化を検討し、防災性や景観の向上、歩行の安全性を向上させます。

7) 複合施設としての交流促進施設方針

- ・駅前から市役所・公民館・体育館等公共施設までの範囲における新たな人流を生み出す交流促進施設の立地については、基本計画区域内の適切な位置に、街なか交流街区として用地確保を検討します。
- ・交流促進施設の機能については、今後、ターゲットとなる利用者や必要機能などを関係部局・団体等と協議しながら、その具体化を検討していきます。



【琴平通り沿い広場公園整備イメージ】

7 整備手法とスケジュール

1. A区域の整備手法

1) 整備手法

都市計画道路氏家喜連川線・氏家停車場線と駅前広場の整備による交通流の改善を基本とするとともに、

- ・街路整備に合わせてその沿道に商業施設立地を促進するなどの計画的な土地利用を展開することで街なかの魅力を向上
- ・生活道路や公園、雨水排水施設の整備を一体的に進めることで利便性、防災性などの生活環境改善の効果を効率的に発現
- ・都市計画道路や駅前広場の用地確保において、土地所有者の意向（全面売却、部分売却、居住継続等）に基づく事業協力を推進
- ・公団混雑の解消により定住やにぎわいのための土地活用の流動化を促進

などが必要であり、総合的なまちづくりの観点から面的整備手法を検討します。

2) 区域分割

一般的に駅前のような密集市街地の面的整備事業は用地確保や建物補償等による事業費と施行期間の観点から、効率的な事業実施のために戦略的な施行区域の絞り込みを考慮する必要があり、先進地事例でもこの点に留意した事業を実施しています。

したがって、本区域においても概ね5ha、約15年での事業効果発現を目指すものとしてA区域の分割を検討します。

2. B区域の整備手法

住宅地の土地利用が進められているB区域では、交通の主軸となる都市計画道路氏家停車場線の氏家駅東入口交差点までの整備と、JRアンダーパス経由の市街地東西の交通流改善を主目的とすることから、線的整備手法を検討します。

3. 事業スケジュールと補助メニュー

基盤整備の骨格となる氏家喜連川線を含むA-1区域から着手し、その補助幹線道路である氏家停車場線を含むB区域を第2期とします。

また、各区域で想定している事業スケジュールと補助メニューは次表のとおりです。

【事業スケジュール（案）】

整備順位と区域	初期（4年） 2024（R6）～2027（R9）	短期（10年） 2028（R10）～2037（R19）	中期（5年） 2038（R20）～2042（R24）	長期（5年～） 2043（R25）～2047（R29） 以降
A-1（第1期） 約5ha	地元調整 都市計画決定	事業認可・用地取得 仮換地指定・移転補償	仮換地指定・移転補償 工事の実施	
B（第2期） 約5ha		地元調整・計画決定	事業認可・用地取得 移転補償	移転補償・工事の実施
A-2（第3期） 約3ha			地元調整・計画決定	事業認可・用地取得 移転補償・工事の実施

【補助メニュー】

区域	主な事業名	対象箇所
A-1	都市再生土地区画整理事業	氏家停車場線、区画道路、駅前広場等
	街路事業	氏家喜連川線（駅前広場～上町交差点）、大通り線
	都市構造再編集中支援事業	市道、公園、交流促進施設（建築物等）
B	街路事業	氏家停車場線
	都市構造再編集中支援事業	市道、公園等
A-2	街路事業	大通り線、氏家喜連川線（上町交差点以東）
	都市構造再編集中支援事業	市道、公園等
その他	立地適正化計画による誘導 空き店舗活用促進事業	建築物

8 基本計画の整備イメージ



A-1 拡大図（土地区画整理事業約5ha）〈検討案〉



<第1期整備区域を設定した経緯>

- ・①の市役所南西の信号のある交差点から、西は②の氏家税務署南側の道路まで公図を整理したうえで、区画道路や通学路も拡幅整備する計画。
- ・⑤の駅前広場南東の公図を整理したうえで、都市計画道路氏家停車場線を東へ拡幅整備を想定。また、④の押しボタン信号のある交差点を改良し、西導寺の正門付近まで整備を計画。区域中央の東西に氏家喜連川線の整備を計画。
- ・③の雨水が冠水することがある琴平通りのカーブからの水路整備も行う計画。

※本案を基本に、今後、地元の皆様及び関係機関と協議を進めるものであり、変更の可能性があります。

9 事業の効果及び着手時期など

■ 駅東地区の事業着手時期について(なぜ今なのか)

① 地元意向調査の結果から(R5~)

- ・ 都市計画道路(氏家喜連川線)の整備を軸としたまちづくりに対し約7割の方が賛成 → 事業成立可能性あり、さらに地元の合意形成へ

② 国における事業認可要件の緩和

- ・ 段階的な沿道(地籍)整備型の区画整理が可能に(H20~)
- ・ 準DID地区※でも都市再生土地区画整理事業に国庫補助金等が活用可能に(R7~)なり、当地区でも補助活用の可能性が出てきたこと

※準DID地区とは、ある程度高い人口密度でつながっている区域

③ 県の支援及び協力(R6~)

- ・ 都市計画道路(県道と市道)を含めた駅東地区のまちづくり手法について検討中

④ さくら市の市街地整備優先度(R6~)

- ・ 上阿久津台土地地区区画整理事業が完了したことにより、当地区の整備優先度が上がった
- ・ 立地適正化計画において氏家駅周辺を都市機能誘導を図る区域に位置づけ(R7年3月策定) → 国庫補助金等の活用が可能に

■ 事業実施による幅広い効果 (A-I区域は土地区画整理事業と想定)

① 土地利用の促進

- ・ 地籍確定による土地売買の促進【A-I区域は地籍整備率0⇒100%】
- ・ 道路開通と狭隘道路解消による土地活用促進 → 空地と空家解消
- ・ 道路、広場公園など公共空間増加による安全で魅力ある生活環境の形成

② 交通の円滑化と安全性の確保

- ・ 上町交差点の改良と駅前広場の拡張による交通渋滞の解消
- ・ 歩道・自転車通行帯設置による通学路と歩行者・自転車通行空間の安全性向上と快適な道路環境の創出
- ・ 雨水排水改善と避難路確保による防災性向上

③ まちの活性化

- ・ 総合的なまちづくりによる商店街のリニューアルで、身近な買い物の場や賑わいの創出
- ・ 若い世代が集まるウォークアブルな街への再生による来訪者の増加
- ・ 駅前地区への複合施設立地による交流促進

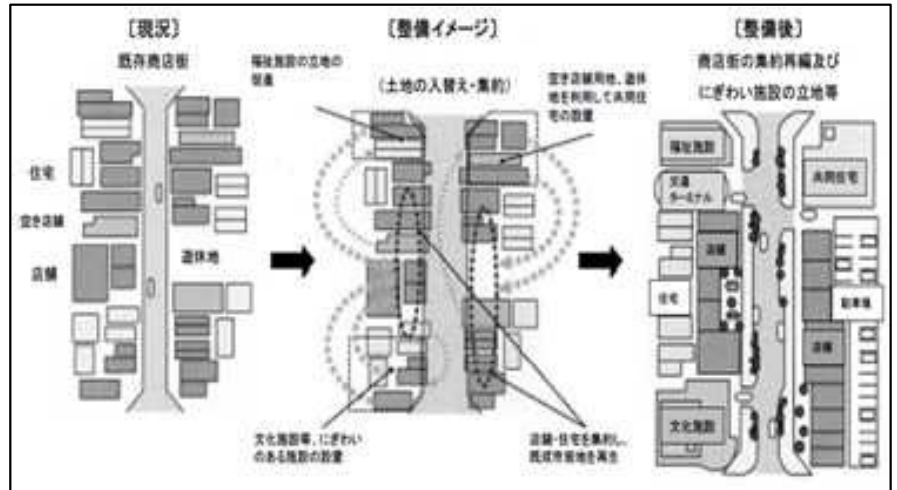
■ 土地区画整理事業の仕組み

＜土地区画整理事業の活用事例＞

※国土交通省ホームページ「土地区画整理事業」より

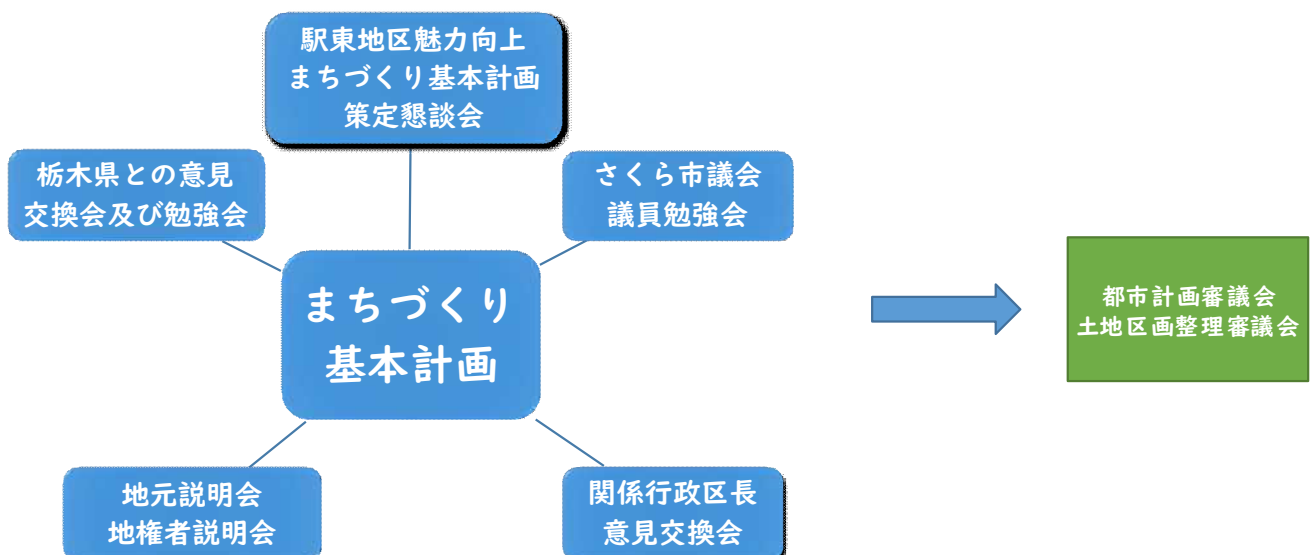
1) 土地区画整理事業は、様々な場面で地域の課題解決に活用することができる事業制度。

2) 空洞化が進行している地方都市等の中心市街地を活性化させるため、土地区画整理事業により街区の再編、低未利用地の集約化や基盤整備を図る。また、商業、福祉、文化等の各種施策と連携しつつ、核となる商業施設や、福祉・文化施設等の公益施設、共同住宅の立地等を促進し、中心市街地の活性化を推進する。



※公共用地の創出は、土地所有者等から少しずつ土地を提供（減歩）していただき、これを道路や公園などの公共施設用地に充てます。

■ 駅東地区魅力向上まちづくり実現に向けての関連組織



【用語集】

※一般的な意味ではなく、さくら市におけるこの地区の計画内容に当てはめて整理してあります。

<あ行>

空き店舗活用促進事業：市内の地域活性化を図るため、空き店舗を活用して、事業を開始する方に対し、補助金を交付するものです。

アンダーパス：鉄道などの高架の下をくぐって横断する道路で、立体交差の一種です。

ウォーカーブル：人々が快適に歩きたくなり、集い、多様な活動が楽しめるような、居心地の良いまちなかを生み出す取り組みのことで、

裏配線：幹線道路の電柱を無くし、その電線類を一本裏の生活道路の民地に設けた電柱を利用して配線する仕方のことです。

<か行>

街区：土地区画整理事業などで整備する道路によって囲まれた、まとまった宅地のことです。

街路事業：交通の円滑化、良好な市街地の形成などのため、県や市が市街地の都市計画道路を整備する事業のことで、

上阿久津台地土地区画整理事業：阿久津大橋の東側で、県道氏家宇都宮線と国道4号に挟まれた約66haの区域の上阿久津台地において、平成10年から令和6年まで施行した土地区画整理事業です。

仮換地指定：土地区画整理事業に着手したのちに、元の土地から新しい土地（換地先）に移っていただく際に、その場所や面積などを決めてお知らせする手続きです。

狭隘道路：車のすれ違いが困難で、狭くてゆとりがない幅員4m未満の道路のことで、

供給処理施設：上下水道や電気など、地下に管や電線を埋設するか、道路の上空の電柱を利用するなどして、各戸に供給される住民の生活を支える施設のことで、

共同溝：数種類の供給処理施設を道路の地下にまとめて収容するトンネル状の施設です。

近隣商業地域：都市計画法の用途地域の一つで、駅周辺や昔からの繁華街のように色々なお店が立ち並んだ賑わいのある地域のことで、

県道：主要都市や地域を結ぶ地方の幹線道路網を形成し、生活や産業を支える役割を持つ道路で、道路法に基づき県が認定し、県が維持管理する公道のことで、

公図混乱：法務局に備えてある公図などの書類に記載されている宅地や道路の形などと、実際の現地の形や位置が違っていたりすることで、土地の売買に支障をきたす場合があります。

交通結節：鉄道駅や幹線道路、バス停などの異なる交通手段が相互に連絡し、乗り継ぎや乗り換えを行うことです。

<さ行>

サブルート：メインとなる主要な幅の広い幹線道路に自動車交通が集中しすぎることを避けるため、もう1本の補助的な役割を持つ道路のことを指します。

事業認可手続き：本格的に事業に着手する際に、さくら市から栃木県に土地区画整理事業などの計画書を提出して、県から認可をもらうもので、国庫補助金や起債をいただくために必要な手続きです。

シェルター：雨や雪、日差しを避けるために、歩道の上空に設置する上屋のことで、

市道：国道や県道と接続して住民の生活に身近な道路で、道路法に基づき、市が認定して市が維持管理する道路です。

シンボルツリー：道路沿いの景観を彩り、四季の移ろいを感じさせ、暑さを和らげ、地域住民が愛着を持ってもらうよう目立つ場所に植える中高木のことで、

住民基本台帳：市町村が住民の氏名や住所などを記録し、世帯ごとにまとめた住民票の集合体のことで、

準DID地区：人口密度では1平方キロあたり4千人以上で隣接しているが、地区の人口規模の点では5千人未満である場合の地区の呼び方です。

線的整備：街路事業などで、道路の用地を確保する場合に、それに当たる部分だけを公共団体が単独買収方式で土地を買い上げるなどの補償をして、線的に用地を確保した上で整備する方法です。

<た行>

建物補償：公共団体などが、あたらしい道路や宅地を生み出す場合に、元の場所にあった建物を壊して新しい場所に移す費用を支払う手続きのことで、

地積：土地の面積のことで、不動産登記簿に記載される数値です。

長寿命化：公共施設などを定期的な診断と改修をして、長い期間使い続けられるようにすることです。
低未利用地：空家や空き地のように、居住や店舗などに利用されていない、または周辺の土地に比べ利用の程度が低い土地のことです。

道路法線：道路の形状を表すもので、延長方向の中心線や軸線のことです。
道路ネットワーク：県道や市道が相互に連結し、自動車や歩行者、自転車が安全、円滑に移動できるための網の目（システム）のことです。

都市機能誘導区域：都市再生特別措置法に基づき、医療、福祉、商業などの生活に必須なサービスを効率的、継続的に受けられるよう、それらの施設を誘導するよう定めた、都市の中心部や公共交通の利便性の高い区域のことです。

都市計画道路：都市計画法に基づき、都市の骨格形成、交通円滑化、防災などのため、今後整備するために、名称と位置、延長と幅員などが計画決定された道路のことで、決定区域内には、移転が容易でない建築物などは建てられなくなります。

都市計画決定手続き：都市計画道路や土地区画整理事業の名称や区域などを県や市の都市計画審議会にかけ決定するもので、決定手続き後には、移転が容易でない建築物などは建てられなくなります。

都市計画審議会：都市計画法に基づき、県や市が都市の将来像や道路や公園などを計画して決定する際に、専門的、中立的な立場からの意見を聞いたり、了解いただいたりする組織です。

都市構造再編集集中支援事業：立地適正化計画に基づき、公共団体や民間事業者などが行う公共公益施設の誘導と整備、防災や居住の誘導などの取り組みに対し、国が集中的に支援する事業のことです。

都市再生土地区画整理事業：防災上の課題がある密集して空家などが増えている市街地において、土地区画整理事業を活用して、道路や公園を整備して街区を再編し、安全で魅力ある市街地に作り変える事業のことです。

土地区画整理事業：土地区画整理法に基づき、道路、公園などの公共施設の整備改善、宅地の利用増進を図る事業です。用地買収方式と異なり、区域内の土地所有者から、少しずつ公共用地分を提供（減歩）していただき、公共用地に充て、負担の均衡を図るために清算金を交付したり、徴収したりする手法です。また、減歩負担を軽減するため、公共用地分として先行買収する場合があります。

土地区画整理審議会：土地区画整理法に基づき、土地区画整理事業の公平な実施を行うため、土地の権利に関する内容など重要な項目の意見を聞いたり、了解を得たりする組織です。

<は行>

バリアフリー：高齢者や障害のある方、子どもなど、誰もが生活する上で直面する障壁（バリア）を取り除き、社会参加できるようにすることです。

歩車共存：車道部分を狭く見せて自動車の速度を抑制したうえで、歩道と車道の区別をなくし、歩行者、自転車、自動車が共有する道路。

<ま行>

街なか交流軸：「氏家駅東地区魅力向上まちづくり基本構想」で位置づけた名称で、駅東口駅前広場から上町交差点までの氏家喜連川線の沿道を指します。

無電柱化：まちなみから電線や電柱を見えなくすることで、広い幹線道路の歩道の地下に埋設する方法と、それが難しい場合に一本裏側の道路にある電柱を利用して幹線道路から電線類を移設していく方法があります。

面的整備：土地区画整理事業のように、幹線道路の整備だけでなく、接続する道路や公園などの公共施設の整備改善や街区を整えるなど、宅地の利用増進も図る整備手法です。

<ら行>

立地適正化計画：人口減少と超高齢化社会が進展する中で、居住や生活を支える都市機能を計画的に誘導し、コンパクト・プラス・ネットワークなまちづくりに向けた取り組みを明確にしたものです。

ロータリー：駅前広場に設けられた環状（円形）の道路空間のことで、安全かつ円滑に、バスやタクシーなどに乗り降りしたり、歩行者や自転車が通行したりできるように作られた施設。

ちょうど
いい!
さくら市



さくら市
SAKURA CITY

■お問い合わせ先

さくら市 建設部 都市整備課 市街地整備係

TEL 028-681-1120 FAX 028-681-1482

MAIL toshiseibi@city.tochigi-sakura.lg.jp