

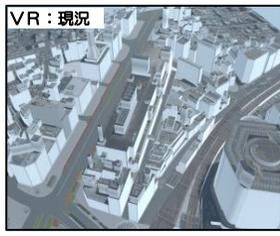
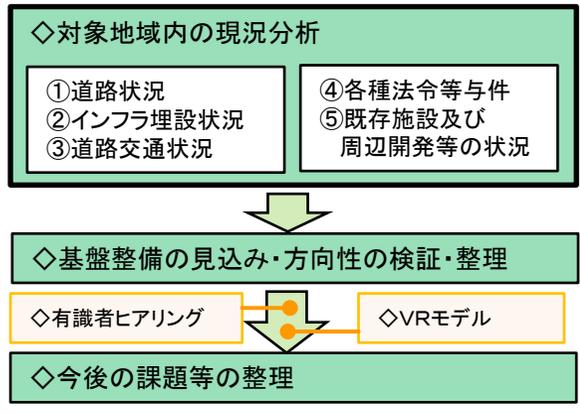
# 千葉市西銀座地域における地域活性化のための検討調査

## 【調査の背景・目的】

戦災復興土地区画整理事業の小規模街区が残る千葉駅東口周辺地域は、街の機能更新が進んでいない状況下にあるが、近年駅周辺の再開発が進みつつあり、それを機に千葉市にて平成28年3月に「千葉駅周辺の活性化グランドデザイン」を策定している。その中で西銀座地域は「先行整備プログラム」に位置づけられ、活性化の先導的役割を期待されている。本調査では、商業・業務等の魅力ある機能集積や歩行者空間等による賑わいの創出に向けて、民間による再開発を前提に、街区内の道路等の配置検討・事業手法の検討等を行う。

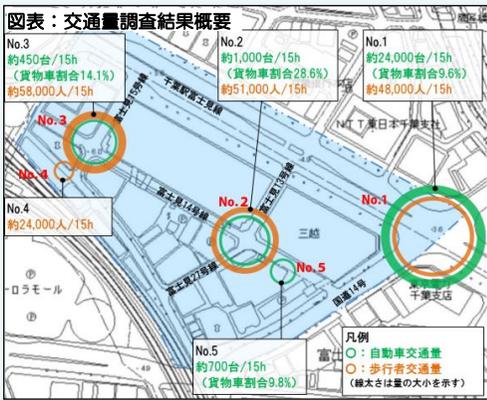


## (調査の手順)



## 調査成果

- 道路状況**
  - 既往の道路占用許可基準の特例や公共交通機関（公共駐輪場、タクシー乗り場）が存在
    - 再開発後の存続についても考慮必要
- インフラ埋設状況**
  - ほとんどの配管が地区内への供給管
    - 街区再編に当たってのインフラ撤去や移設等は検討可能
- 道路交通状況**
  - 現況の自動車交通量に対して周辺道路の交通容量は余力がある
    - 街区再編（廃道や付替え等）や再開発事業による交通量の増加について検討可能
  - 対象地区内道路の歩行者交通量が多い
  - 対象地区内道路の貨物車割合が非常に高い
    - 歩車分離等による安全快適な歩行者空間の再整備が望まれる
- 各種法令等与件**
  - 街区内に幅員12m未満の道路が存在
    - 接道条件によっては、道路幅員による容積率が適用され、指定容積率までの土地利用ができない可能性あり
- 既存施設及び周辺開発等の状況**
  - 東口再開発ビルや既存の個別利用建物への影響等を考慮した街区再編が必要



## 基盤整備

- 【街区再編の可能性】**
  - 地区内道路の廃道/付替え/歩専道化については、歩行者空間の充実化に有効。
  - 地区内道路の廃道/付替えについては、当街区の民間再開発等の推進に有効。
  - いずれの手法についても、既存建物との十分な調整が必要。
- 【整備手法】**
  - 多くの権利者が存在することから、法的推進力の期待できる土地区画整理事業や市街地再開発事業による事業推進が望ましい。
- 【街区の将来像シミュレーションに向けたVRモデル構築】**
  - 街区再編や公共施設配置の検討、及び今後の民間による再開発の検討に有効となる地区のVRモデルを構築。

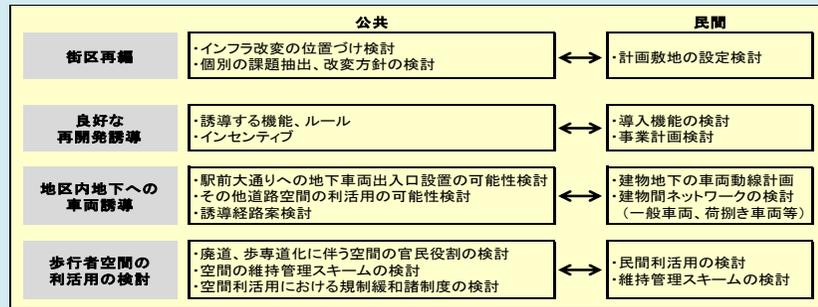
## 基盤整備の見込み・方向性

街区再編については、地元権利者や関係機関との綿密な調整が必要であるため、官民の相互理解を深めながら街区再編の方向性の検討を一体となって進めていく。

	街区再編
短期	・地元調整・準備組合設立等
中期	・基本設計・実施設計
長期	・都市計画決定・工事着工・竣工

## 今後の課題

街区再編の検討にあたっては、民間で検討中の再開発計画の進捗や内容について相互理解を図りながら進める必要がある。



<b>千葉市西銀座地域における地域活性化のための検討調査</b>			
調査主体	千葉市		
対象地域	千葉県千葉市	対象となる 基盤整備分野	道路、駐車場、 歩行者街路

1. 調査の概要

(1) 調査の背景と目的

西銀座地域を含む千葉駅の東口周辺地域は、戦災復興土地区画整理事業当時の小規模街区が残っており、区域内道路は幅員が狭く、指定容積率が低減され、地区のポテンシャルを活かし切れていない状況にある。また、当該地域周辺では建築物の建て替えが進まず、街が大きな変化をしていないことから、求心力の低下が懸念されている。

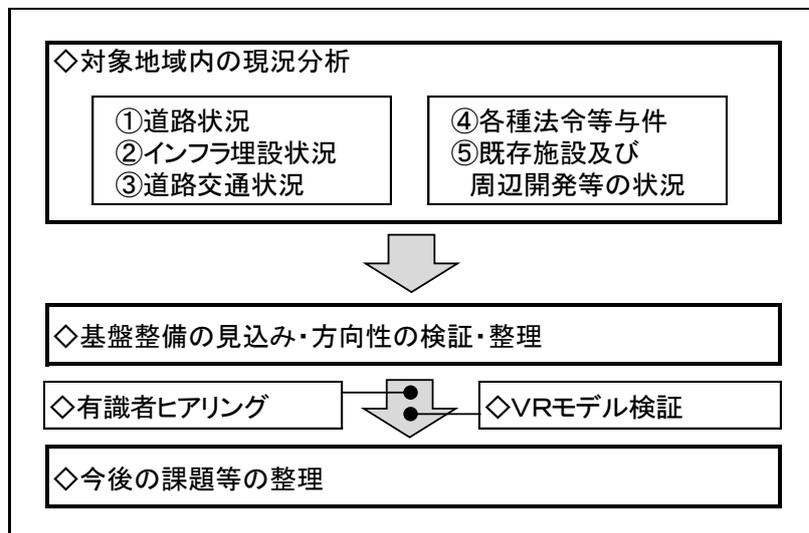
そのような状況の下、平成23年にJRが千葉駅駅舎・駅ビルの建て替え工事に着手し、また駅の東西で再開発事業が決定したことから、市はこれを、まち全体をリニューアルし地域の魅力を再興するチャンスと捉え、平成28年3月に「千葉駅周辺の活性化グランドデザイン」(以下、グランドデザイン)を策定した。グランドデザインの中で、東口駅前および西銀座地域を「駅前業務・商業コア」と位置づけるとともに、活性化の先導的役割を担う「先行整備プログラム」に位置づけ、活性化に向けて、駅から人を呼び込み、広場や歩行者空間整備等による賑わいの創出等を目指すこととした。

本調査においては、グランドデザインに位置づけられた、商業・業務機能等の集積による賑わいの創出に向けて、民間事業者による当該地区の再開発を前提に、街区内の道路・駐車場等の配置検討・事業手法の検討等を行うことを目的とする。

(2) 調査の手順

本調査業務の目的に基づき、①道路状況、②インフラ埋設状況、③道路交通状況、④対象地域内の各種法令与件、⑤対象地域内の施設状況・周辺開発計画等の状況について、現況分析を行う。現況分析結果を基に、街区再編に向けた課題や導入機能等の検討を行うとともに、当該地区の整備手法を検討し、有識者へのヒアリングを踏まえて調査結果を整理する。(図表1)

図表1 調査の手順



## 2. 現況分析

### (1) 現況分析の項目

現況分析の各項目の概要と手順は以下の通り。

#### <現況分析項目>

##### ①道路状況（道路台帳等による調査）

街区再編に向けた課題や導入機能等の検討を行うために、当該地域周辺の現況の道路状況を調査した。（図表2）

○対象路線：千葉駅富士見線、国道14号、富士見13、14、15、27号線

○調査内容：道路延長、標準道路幅員、道路高さ、その他

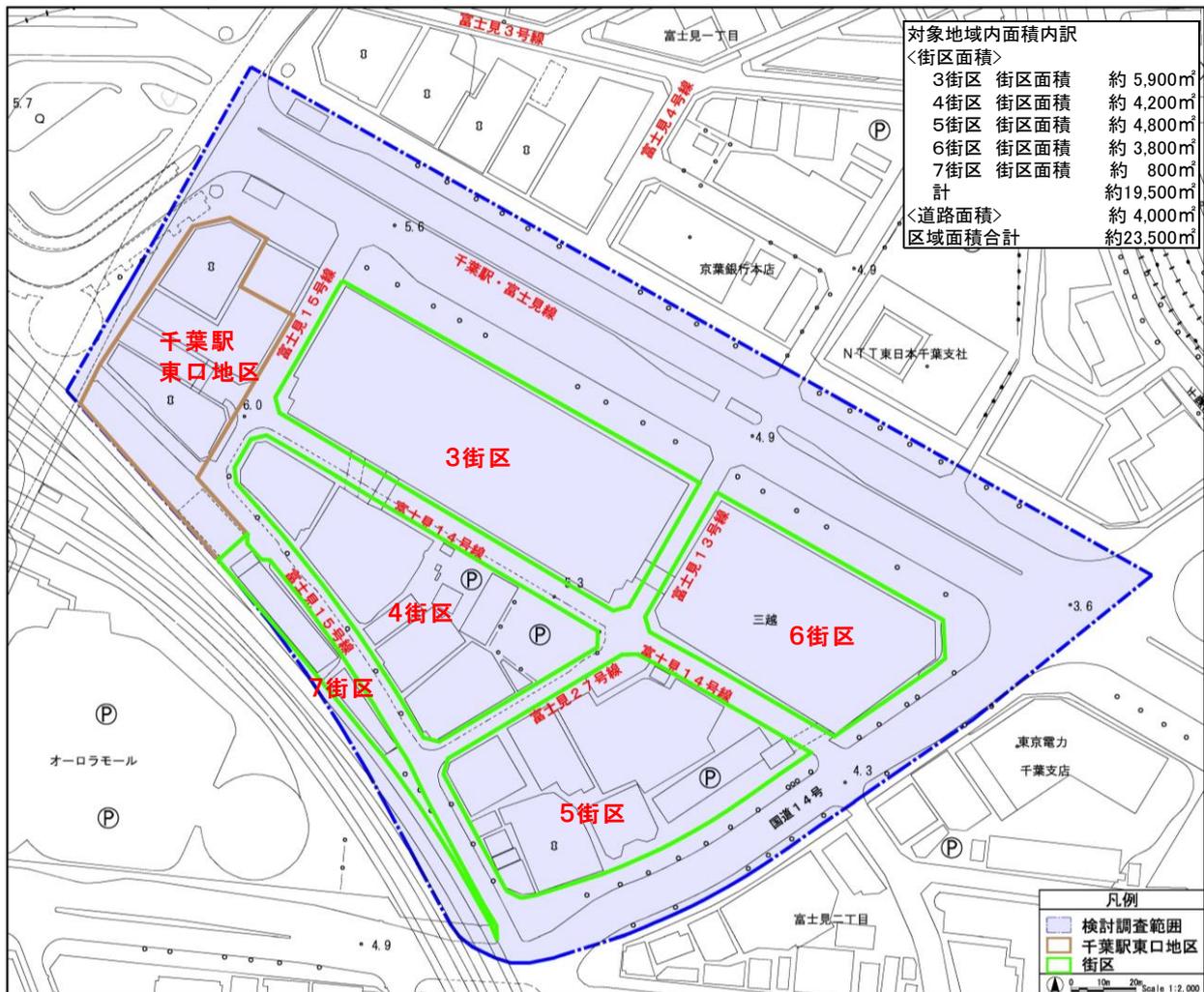
##### ②インフラ埋設状況（埋設台帳等による調査）

街区再編に向けた課題や導入機能等の検討を行うために、当該地域周辺の現況のインフラ埋設状況を調査した。（図表2）

○対象路線：千葉駅富士見線、国道14号、富士見13、14、15、27号線

○調査内容：下水道施設（下水台帳による）、その他埋設物（道路占用台帳による）

図表2 道路状況及びインフラ埋設状況 検討調査範囲



### ③道路交通状況

街区再編に向けた課題や導入機能等の検討を行うために、当該地域周辺の現況の道路交通状況を調査した。（【街区再編に向けた交通量調査（2016年11月実施）】）

#### 1) 交通量調査

【街区再編に向けた交通量調査（2016年11月実施）】

平日、休日各1回、下記の日時に実施した。

平日：平成28年11月28日（月） 7時～22時

休日：平成28年11月23日（水・祝） 7時～22時

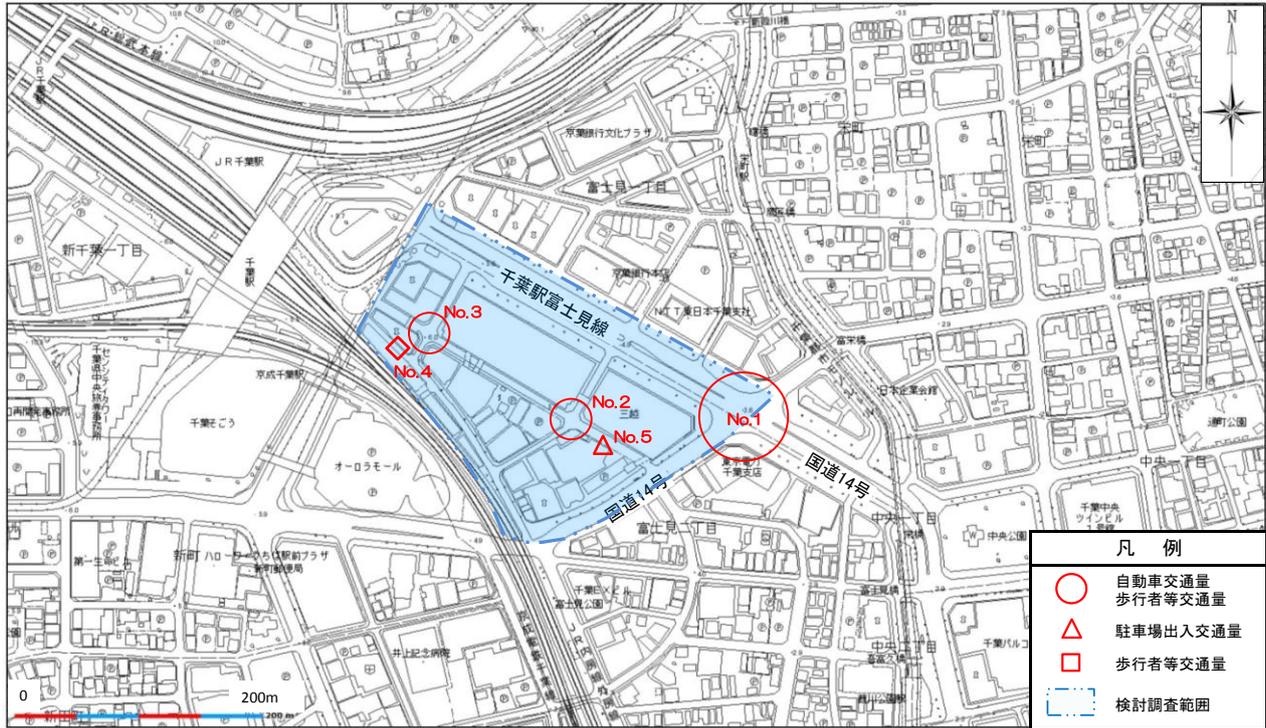
#### 2) 調査地点及び調査項目

調査地点及び調査項目は、以下に示すとおりとした。

図表3 調査地点・項目【街区再編に向けた交通量調査（2016年11月実施）】

調査地点	自動車交通量		歩行者等交通量	
	観測方向	調査項目	観測方向	調査項目
No.1 地点	交差点4方向 各右左直3方向 計12方向	5車種区分 (普通貨物、バス、 乗用車、小型貨物、 自動二輪)	交差点4方向 道路左右2断面 計8断面(双方向)	歩行者、自転車
No.2 地点	交差点1方向 各右左直3方向 計12方向	(No.1 地点と同じ)	交差点4方向 道路各1断面 計4断面(双方向)	(No.1 地点と同じ)
No.3 地点	交差点2方向 南東側:右左折 北東側:直進 計3方向	(No.1 地点と同じ)	交差点4方向 道路各1断面 計4断面(双方向)	(No.1 地点と同じ)
No.4 地点	—	—	道路1断面 (双方向)	(No.1 地点と同じ)
No.5 地点	駐車場 入出庫2方向	(No.1 地点と同じ)	—	—

図表4 調査地点位置



④対象地域内の各種法令等与件

再開発における与件や留意事項等を整理するために、当該地域の都市計画等の状況を調査した。

⑤対象地域内の施設状況・周辺開発計画等の状況

再開発における与件や留意事項等を整理するために、当該地域の現況施設の状況、周辺開発計画の状況を調査した。

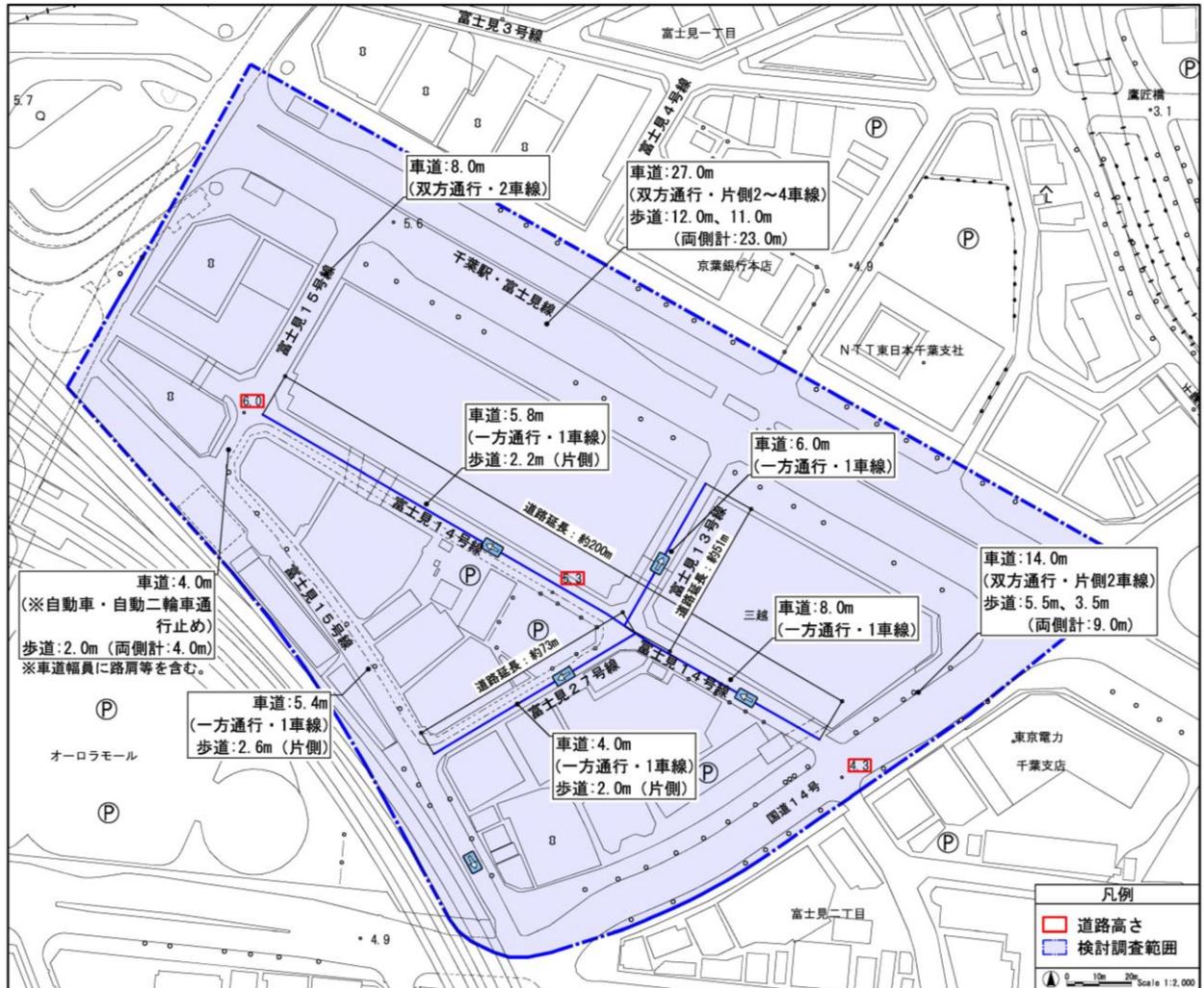
## (2) 現況分析の結果

### ①道路状況（道路台帳等による調査）

#### 1) 道路の基礎的な現況情報

道路構造（道路延長、標準道路幅員）や高さ等の基礎的な現況情報は図表4の通り。

図表5 道路の基礎的な現況情報



## 2) その他

### <道路占用許可基準の特例>

当該地区の道路において、以下の通り道路占用許可基準の特例や規定が定められている。

[千葉駅富士見線]

:「巻き広告、バナー等」、「食事施設・購買施設等、これに伴う看板、広告等」を道路占用許可特例の対象施設として規定

「道路占用許可の特例を活用し、賑わいのあるまちづくりを行う予定の区域」に規定

[富士見 14、15、27 号線]

:「道路占用許可の特例を活用し、賑わいのあるまちづくりを行う予定の区域」に規定

### <公共交通機関等に係る施設>

千葉駅富士見線には、歩道上に公共駐輪施設が整備されているほか、車道上にはタクシー乗り場が整備されている。現三越店舗出入口からタクシー乗り場への歩道上の動線にはアーケードが設置されており、雨天でも雨に濡れずにタクシーの乗降が可能となっている。

富士見 14 号線には、現三越第 2 駐車場と三越店舗を結ぶアーケードが設置されているほか、建物間にもアーケードが設置されている。

## <①道路状況のまとめ>

### 1) 道路の基礎的な現況情報

- 東西方向（千葉駅富士見線方向）の道路はいずれも歩道・車道共に整備されており、南北方向は一部車道だけの道路となっている。
- 再開発に当たって、自動車、歩行者の動線と併せて道路幅員等について再検討することも考えられる。
- 道路高さは、当該地区の外周道路（千葉駅富士見線、国道 14 号線）に対して、地区内道路（富士見 13、14、27 号線）の高さが高くなっている。再開発における街区再編成にあたり、地区内道路と外周道路の取り付け等については併せて検討が必要となる。

### 2) その他

- 道路占用許可基準の特例や公共交通機関等に係る利便性の高い施設が整備されており、再開発後もこれらの特例や利便性を考慮した整備内容の検討が望まれる。

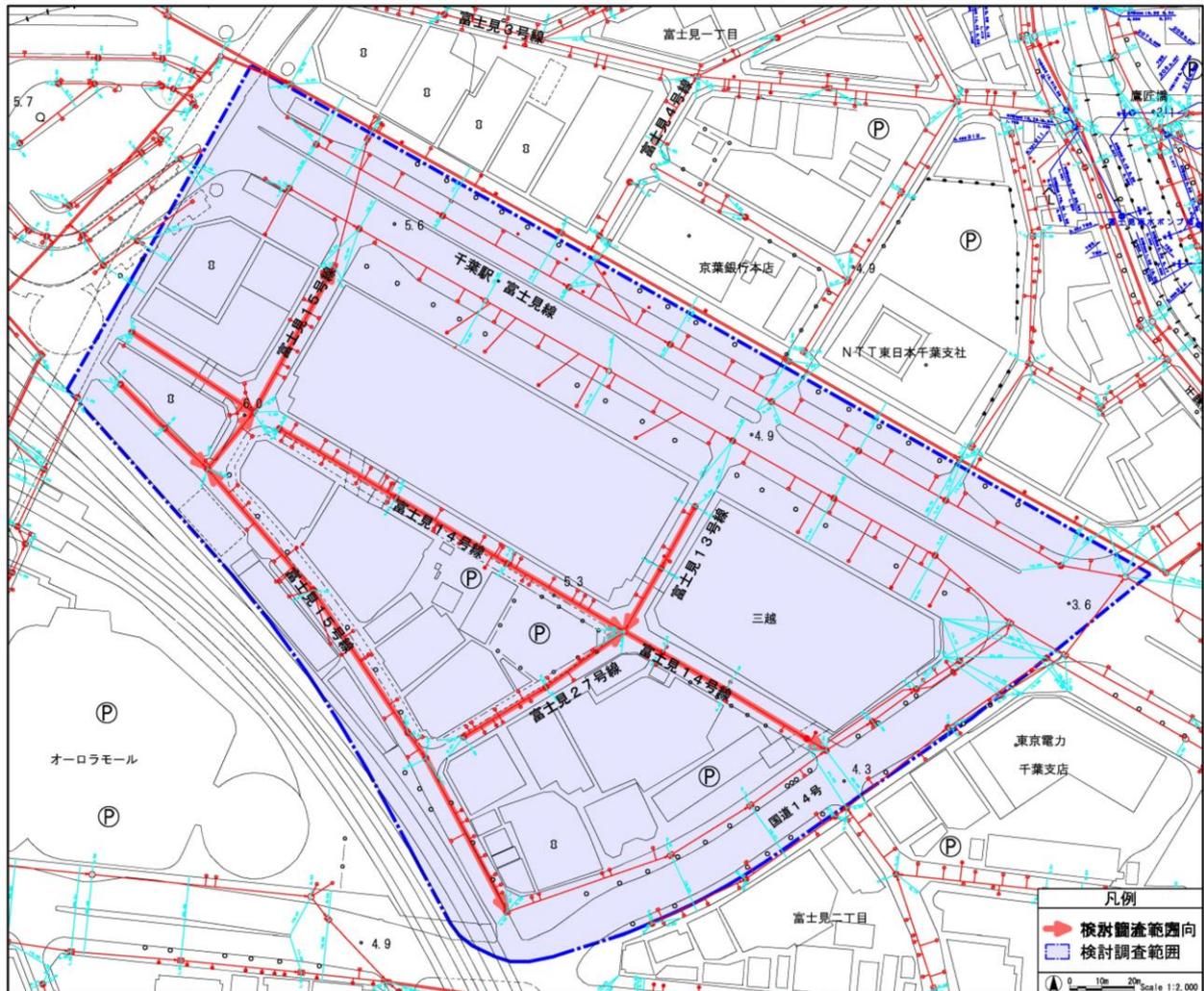
## ②インフラ埋設状況

### 1) 下水道施設

富士見 13、14、27 号線内の下水管は当該地区内の下水施設であり、最終的には国道 14 号の下水管に接続されている。各街区の下水取付先の振り替えが可能であれば、地区内道路の下水道施設の撤去・移設は検討可能と考えられる。(注: 但し、詳細検討及び下水道局、その他埋設企業者との協議が必要)

富士見 15 号線内の下水管は、鉄道高架隣接街区(7 街区)の下水処理とも関連しており、千葉駅東口再開発では下水道合流管整備も予定されているため、撤去・移設等を検討する場合は、詳細の検討及び確認が必要である。

図表 6 下水道施設



### 2) その他

道路占用台帳によれば、富士見 13、14、27 号線内の下水道施設以外(電力、通信、ガス、水道)の埋設インフラも当該地区内への供給管がほとんどと思われ、今後、詳細検討及び協議は必要であるが、撤去・移設は検討可能と考えられる。

## <②インフラ埋設状況のまとめ>

- 今後、詳細検討及び埋設企業者との協議が必要であるが、地区内道路(富士見 13、14、27 号線)のインフラ埋設施設の撤去・移設は検討可能と考えられる。

### ③道路交通状況

#### 【街区再編に向けた交通量調査（2016年11月実施）】

道路交通状況の調査結果を以下に整理する。

#### 1) 各交差点の自動車・歩行者交通量状況（日総交通量、ピーク時間交通量）

##### <No.1地点：概要>

###### [自動車交通量]

7時～22時の15時間交差点流入交通量は、平日23,586台/15h、休日21,414台/15hであった。大型車及び貨物車の割合は、それぞれ平日13.6%、10.6%、休日10.1%、3.9%であり、いずれも平日が多い状況であった。

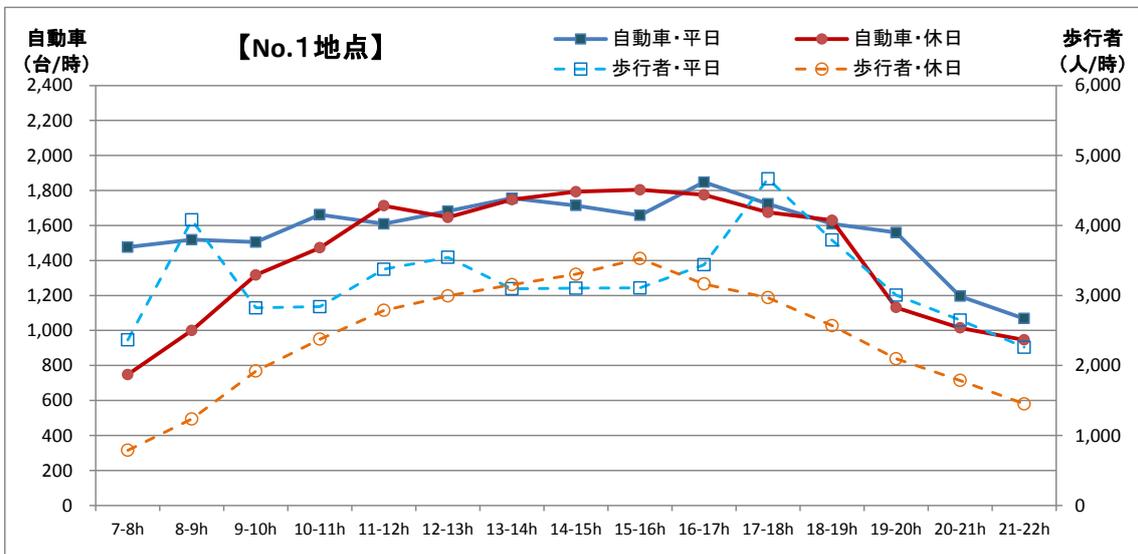
ピーク時の交差点流入交通量は、平日1,848台/時（16～17時）、休日1,804台/時（15～16時）で概ね同等の交通量であった。

###### [歩行者等交通量]

交差点周り全歩道での歩行者等15時間交通量（双方向）は、平日48,144人/15h、休日36,122人/15hで、自動車同様、平日が多い状況であった。

ピーク時の各歩道の断面交通量は、平日216～1,096人/時（17～18時）休日105～721人/時（15～16時）であった。

図表7 自動車及び歩行者等交通量の経時変化 No.1地点



<No.2 地点：概要>

[自動車交通量]

7時～22時の15時間交差点流入交通量は、平日978台/15h、休日620台/15hであり、平日が多い状況であった。大型車及び貨物車の割合は、それぞれ平日11.1%、29.1%、休日13.1%、22.4%であり、大型車割合以外はいずれも平日が多い状況であった。検討区域の外周道路であるNo.1交差点に対して街区内道路の貨物車割合が非常に高い状況である。

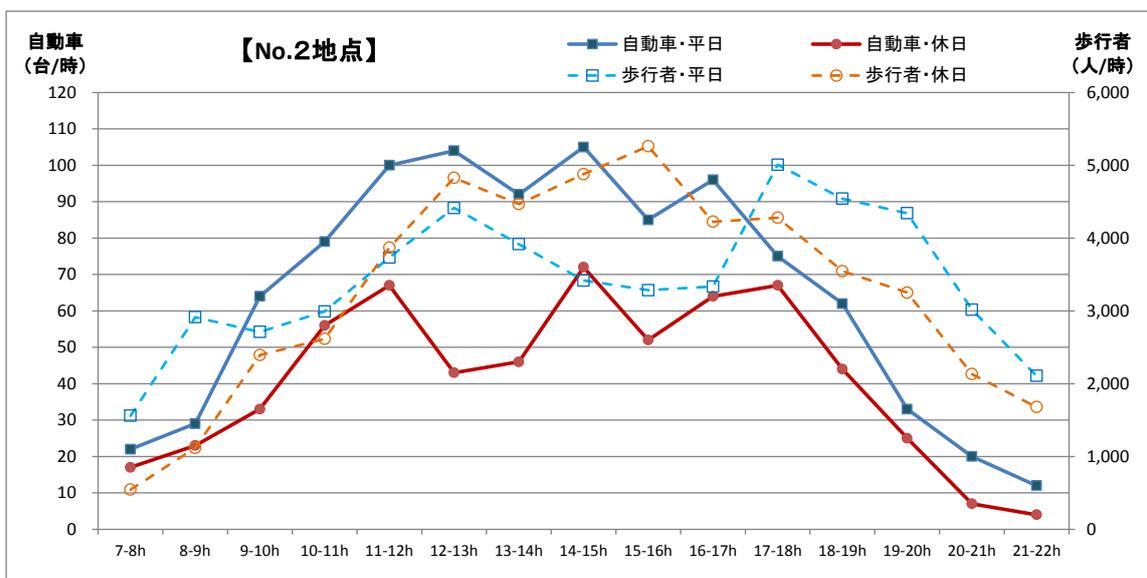
ピーク時の交差点流入交通量は、平日105台/時（14～15時）、休日72台/時（14～15時）であった。

[歩行者等交通量]

歩行者等15時間交通量（双方向）は、平日51,290人/15h、休日49,087人/15hで、人通りは平日・休日で概ね同等であった。

ピーク時の道路断面交通量は、平日541～2,056人/時（17～18時）、休日717～2,011人/時（15～16時）であった。

図表8 自動車及び歩行者等交通量の経時変化 No.2 地点



<No.3 地点：概要>

[自動車交通量]

7時～22時の15時間交差点流入交通量は、平日452台/15h、休日255台/15hであり、平日が多い状況であった。大型車及び貨物車の割合は、それぞれ平日13.1%、33.4%、休日23.9%、34.9%であった。交通量は平日が多いものの、大型車及び貨物車の割合は休日が多い状況であった。検討区域の外周道路であるNo.1交差点に対して街区内道路の貨物車割合が非常に高い状況である。

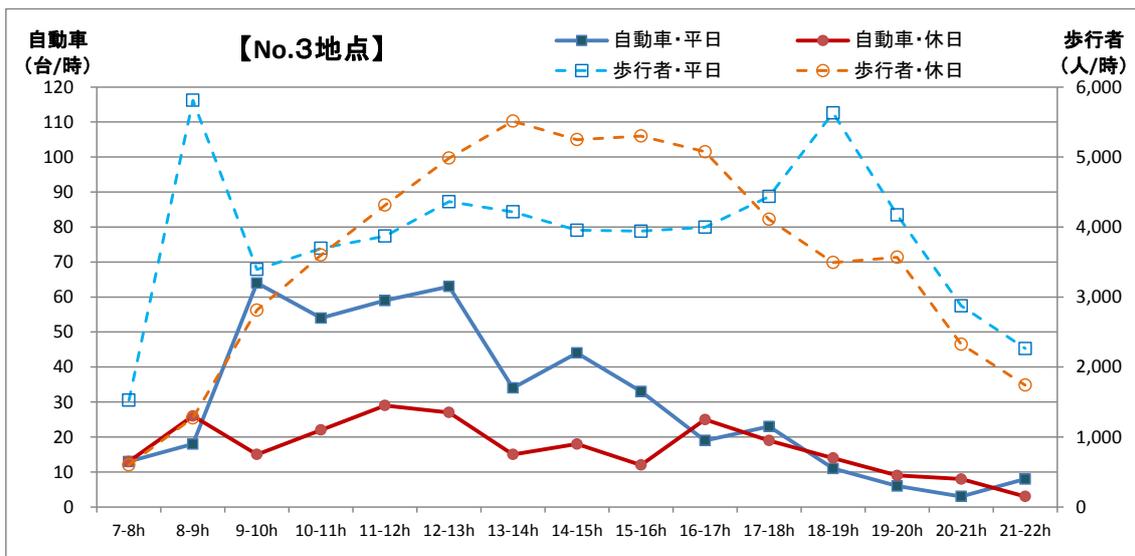
ピーク時の交差点流入交通量は、平日64台/時（9～10時）、休日29台/時（11～12時）であった。

[歩行者等交通量]

歩行者等の15時間交通量（双方向）は、平日58,144人/15h、休日53,960人/15hであり、平日に人通りが多い状況であった。

ピーク時の道路断面交通量は、平日125～2,788人/時（8～9時）、休日294～2,473人/時（13～14時）であった。

図表9 自動車及び歩行者等交通量の経時変化 No.3地点



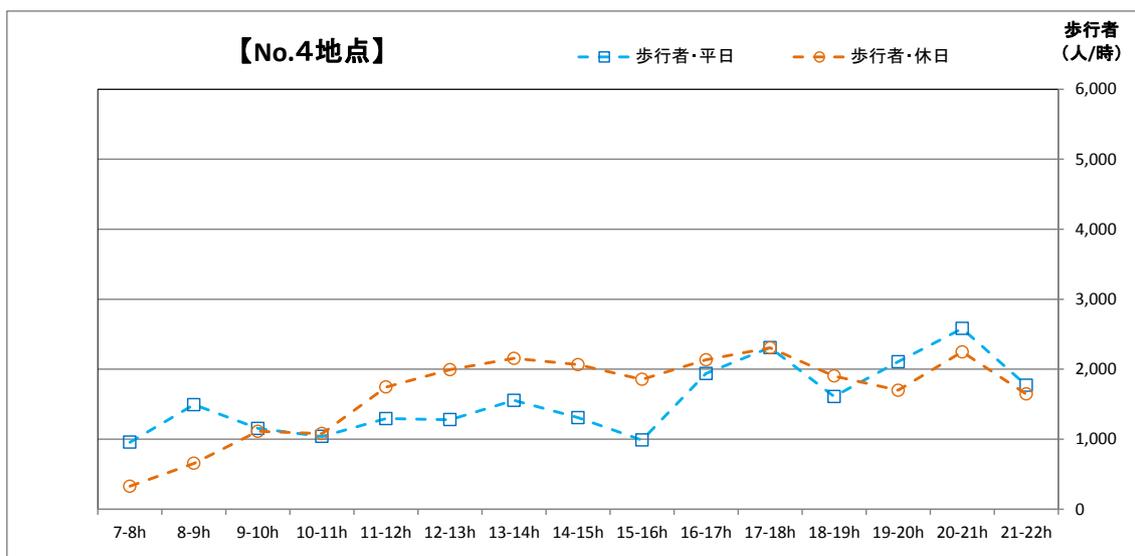
### <No. 4 地点 : 概要>

[歩行者等交通量]

歩行者等の15時間交通量(双方向)は、平日 23,382 人/15h、休日 24,920 人/15h であり、休日がやや多い状況であった。

ピーク時の道路断面交通量は、平日 2,582 人/時(20~21時)、休日 2,305 人/時(17~18時)であった。

図表 10 自動車及び歩行者等交通量の経時変化 No. 4 地点



2) 駐車場出入口の自動車交通量状況（日総交通量、ピーク時間交通量、乗用車・荷捌き車の割合）

<No.5地点：概要>

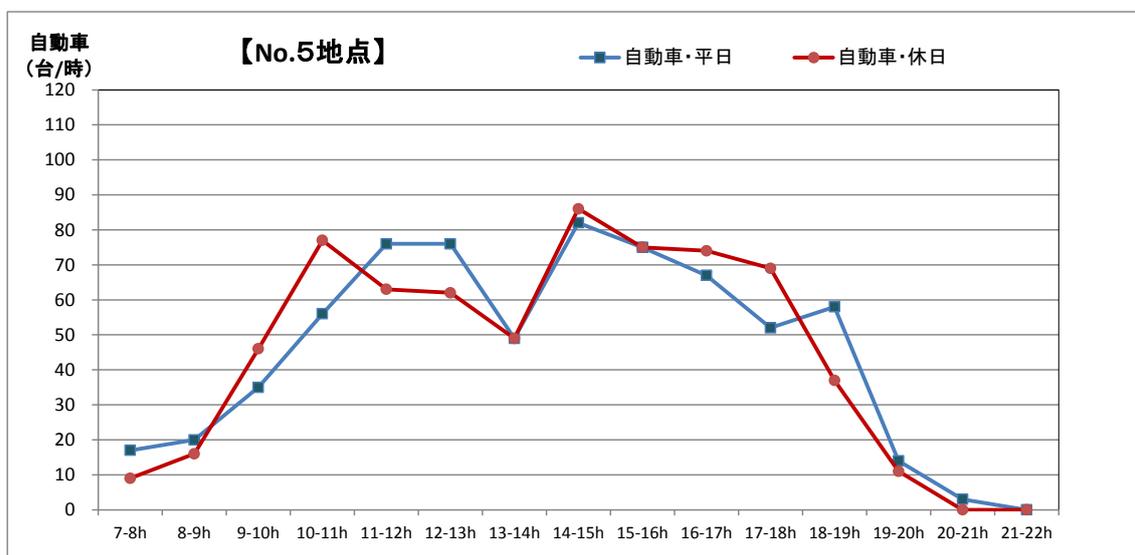
[自動車交通量]

7時～22時の駐車場出入り台数は、平日 680 台/15h、休日 674 台/15h であり、概ね同等の交通量であった。

大型車及び貨物車の割合は、それぞれ平日 6.0%、12.1%、休日 3.1%、5.2% であり、いずれも平日が多い状況であった。

入出庫のピークは平日休日ともに 14～15 時であり、平日は入庫 40 台/時、出庫 42 台/時、休日は入庫・出庫とも 43 台/時であった。

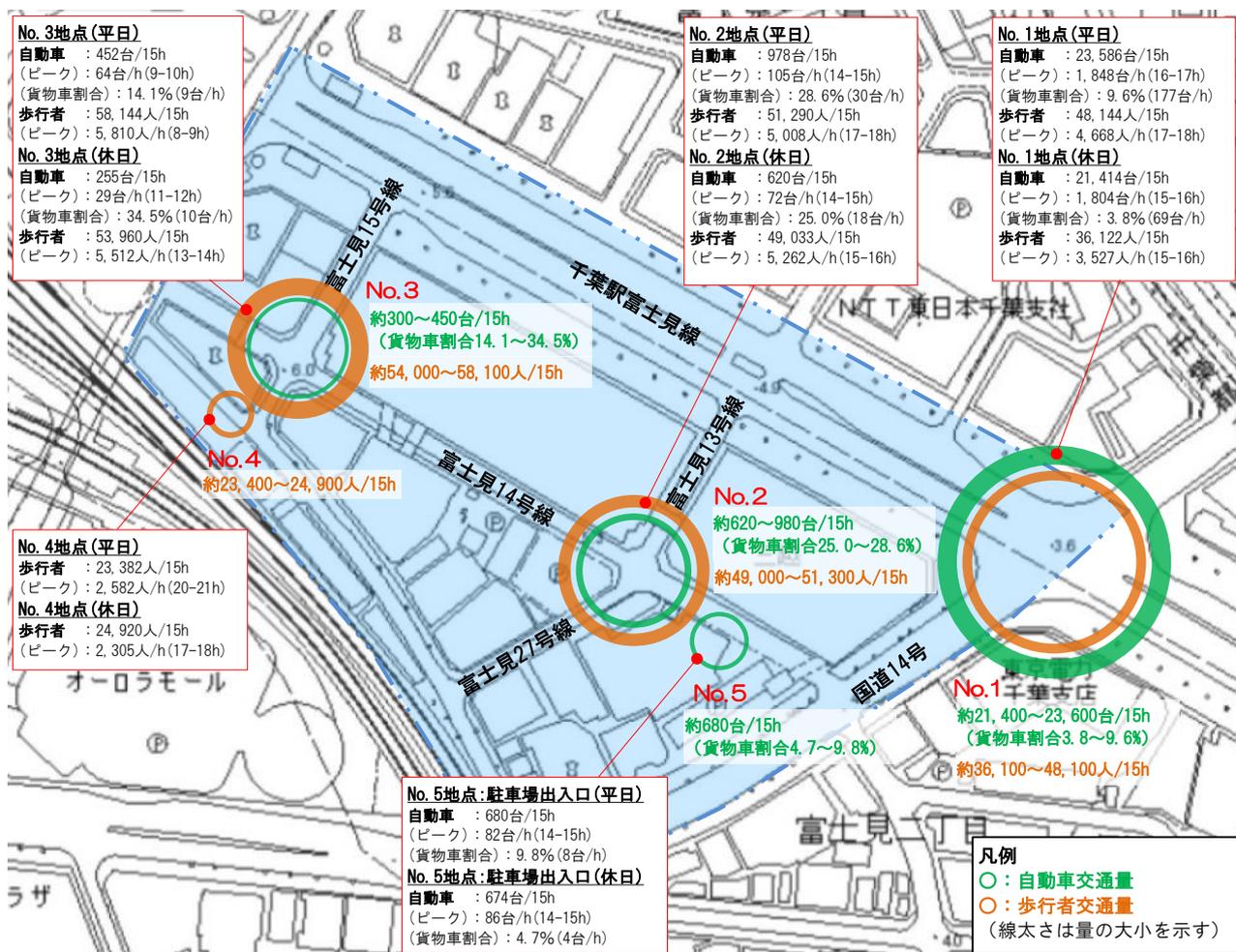
図表 1 1 駐車場入出庫台数の経時変化 No.5地点



### <③道路交通状況のまとめ>

【街区再編に向けた交通量調査（2016年11月実施）】

図表12 交通量調査結果の整理図



#### 1) 各交差点の自動車・歩行者交通量状況

##### [現況交通量の状況について]

- 全体として、自動車・歩行者とも休日より平日の交通量が多い傾向にあった。但し、No. 4 地点（富士見 15 号線）に関しては、若干ではあるが平日より休日の歩行者が多い状況であった。
- 当該地区外周道路（千葉駅富士見線、国道 14 号線）の交差点である No. 1 交差点の 15 時間自動車交通量は 23,586 台/15h であり、千葉駅富士見線、国道 14 号線とも第 4 種第 1 級道路（いずれも片側 2 車線以上＝設計基準交通量 48,000 台/日以上）であることから、当該交差点の設計基準交通量は 96,000 台/日以上となり、道路交通量としては余力がある状況と言える。

##### [街区再編に伴う影響について]

- 当該地区内部の自動車交通量（富士見 13、14、27 号線）は 1,000 台/15h 程度であり、外周道路（千葉駅富士見線、国道 14 号）に振り替えても自動車交通容量的には問題無いと考えられる。但し、当該地区の将来開発による交通量も踏まえて詳細の検討は必要となる。

### [歩行動線について]

- ▶ 当該地区内部の歩行者交通（富士見 13、14、27 号線）のうち、富士見 14 号線の歩行者交通量は外周道路（千葉駅富士見線と国道 14 号線の No. 1 交差点）より多く、駅からの歩行者動線として重要であり、歩車分離が望まれる。富士見 15 号線についても、千葉駅富士見線の同方向（東西方向）の歩行者交通量より多い状況である。

### [貨物車の状況について]

- ▶ 外周道路（千葉駅富士見線と国道 14 号線の No. 1 交差点）に対して、当該地区内部道路（富士見 15 号線の No. 2、No. 3 交差点）の貨物車割合が非常に高く、現状では、当該地区内の個別建物への荷捌き車両等は街区内道路にて集配を行っていると考えられる。街区再編の検討にあたり、外周道路から荷捌き車両を街区内に引き込み、街区内の荷捌き施設で荷捌き作業を行える環境を整備することが、歩行者動線や一般自動車動線の再整備に当たって望まれる。

○ピーク時間の貨物車交通量／全体交通量

No. 1 交差点：177 台／1,848 台（9.6%、16 時台）

↓ 0.169 ↓ 0.056

No. 2 交差点：30 台／105 台（28.6%、14 時台）

⇒自動車全体の減少割合に対して、貨物車の減少割合が小さい。

（地区内部の貨物車比重が大きい）

### [再開発事業による影響について]

（千葉駅東口地区市街地再開発事業について）

- ▶ 千葉駅東口地区市街地再開発事業の交通計画について、「（仮称）千葉西銀座（1・2 街区）地区市街地再開発事業に伴う交通処理計画《報告書》平成 24 年 3 月（株）都市・交通企画」によれば、当該地区の当該地区の日発生集中交通量は 1,100 台/日・往復となっている。ピーク時間における検証や動線等の詳細検討は必要であるが、周辺道路の現況交通量及び設計基準交通量を鑑みるに、当該地区内部を廃道した場合でも交通容量の余力はあるものと考えられる。
- ▶ また、当計画では、富士見 15 号線を経由した駐車場への入出庫動線が計画されているほか、地区内部道路である富士見 14 号線に商業用の隔地駐車場が計画されているため、今後の街区再編の検討に当たっては、当計画との十分な調整が必要である。
- ▶ 当計画の歩行者交通量については、千葉駅側からの発生集中が多い状況であるが、一般歩行者による往来が富士見 14 号線、富士見 15 号線でも設定されているため、街区再編の検討に当たっては自動車同様に配慮が必要である。

（対象地域内の再開発事業について）

- ▶ 再開発事業により対象地域内の建物ボリュームが増大した場合、今後詳細検討は必要であるが、外周道路の交通容量は一定の余裕はあるものと考えられる。

## 2) 駐車場出入口の自動車交通量状況

- ▶ 交差点に近い箇所では相当の駐車場入出庫（時間ピーク：平日 82 台、休日 86 台）があるため、再整備に当たっては、スムーズな駐車場入出庫が可能となる配置検討が望まれる。（歩車分離に当たって、歩行者動線を避けた外周道路への駐車場入出庫口の配置等）

#### ④対象地域内の各種法令等与件

##### 1) 都市計画等

- ◇地域地区 商業地域、防火地域、駐車場整備地区、都市再生緊急整備地域
- ◇指定容積率 800%、600%
- ◇指定建ぺい率 80%

#### <④対象地域内の各種法令等与件のまとめ>

- 街区内に幅員 12m未満の道路が存在することにより、接道条件によっては、道路幅員による容積率が適用され、指定容積率までの土地利用ができない可能性があるため、道路整備計画と併せて都市計画等の再整理が必要となる。

#### ⑤対象地域内の施設状況・周辺開発計画等の状況

##### 1) 対象地域内の現況施設

地域全体として、大型店を含む物販、飲食、業務ビル等が集積する地域となっている。街区ごとの状況については以下の通り。

##### ◇3街区、6街区

街区全体を利用した大型の建築物が建っており、物販等の大型集客施設が入居している。

##### ◇4街区、5街区

基本的に個別敷地ごとに、物販や飲食等を主とする小型の建築物が建っている。  
(約 20 棟程度)

##### ◇7街区

飲食を主とする建物が建っている。

##### 2) 千葉駅東口地区市街地再開発事業

対象地域西側では、千葉駅東口地区第一種市街地再開発事業が取り進められている。

- ◇施行地区 千葉市中央区富士見2丁目1番他 約 1.0ha
- ◇施行者 千葉駅東口地区市街地再開発組合
- ◇敷地面積 約 3,300 m<sup>2</sup>
- ◇延床面積 約 24,880 m<sup>2</sup>
- ◇階数 地上9階、地下1階
- ◇主要用途 業務・商業・公共駐輪場
- ◇インフラ計画 下水道合流管整備
- ◇事業スケジュール

平成 28 年 10 月 17 日	再開発組合設立認可
平成 29 年 5 月	工事着工予定
平成 34 年 6 月	再開発ビル竣工予定
平成 35 年 3 月	事業完了予定

#### <⑤対象地域内の施設状況・周辺開発計画等の状況のまとめ>

- 東口再開発ビルや既存の個別利用建物への影響等を考慮した街区再編が必要となる。

### 3. 基盤整備

調査結果を基に、対象地域内の再開発に当たって、地区内道路の廃止等を含めた街区再成や、整備手法について以下に整理する。

#### (1) 対象地域内の道路の廃止等を含めた街区再編の可能性について

対象地域内の道路の取扱いにより、図表13の通り、比較整理した。

図表13 街区再編形態の比較整理

注) 内部道路: 富士見13,14,27号線、外周道路: 千葉駅富士見線、国道14号線 とする。

項目/ケース	CASE0	CASE1	CASE2	CASE3
概要	現状維持	富士見13、14、27号線の 廃道・付け替え	富士見13、14、27号線の 歩専道化	CASE1 or 2 + 富士見15号線の 廃道or歩専道化
概況図				
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路は車道のみ、あるいは車道と片側に歩道が整備されている。</li> <li>外周道路は車道片側2車線以上、両側に歩道が整備されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃道にあたり、内部道路及び外周道路の高さ摺り付け等の検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩専道化にあたり、内部道路及び外周道路の高さ摺り付け等の検討が必要。</li> <li>内部道路の周辺街区との収まり等(周辺街区の外構空間との一体整備等)について整理が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CASE1、2同様。</li> <li>富士見15号線のみ接する街区(7街区等)の接道条件等の整理が必要。(当該敷地の法的整理等)</li> </ul>
インフラ埋設	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路の下水管は周囲の下水を外周道路に排出している状況。</li> <li>内部道路のその他埋設も周囲への供給を主とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃道にあたり、内部道路の埋設管の撤去及び移設が必要であるが、幹線ではないと思われるため、検討は可能。</li> <li>下水管等、移設が困難な場合は、区分地上権を設定し、現状維持とする整理も考え得る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路敷地を維持する場合、埋設管を現状維持とした整備も検討可能。(但し、インフラの維持管理方法等は要検討)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CASE1、2同様。</li> <li>富士見15号線内の埋設管は、鉄道高架隣接街区や千葉駅東口地区との関連性も調査、検討が必要。</li> </ul>
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体として、自動車・歩行者とも平日の交通量が多い傾向。</li> <li>富士見15号線は平日より休日の歩行者が多い。</li> <li>外周道路の道路交通量には余力がある状況。</li> <li>外周道路に対して内部道路の貨物車比重が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>詳細検証は必要であるが、内部道路の自動車交通を外周道路へ振り替え可能と考えられる。</li> <li>再開発により検討調査範囲内の建物ボリュームが増大した場合、外周道路の交通容量は一定の余裕はあるものと考えられる。(但し、詳細検証は必要)</li> <li>内部道路の自動車交通を排除することで、歩行者空間の充実が図られる。</li> <li>千葉駅東口地区による開発交通量を踏まえた詳細検討が必要。当計画では富士見14号線、15号線が自動車交通の動線に設定されているため、街区再編の検討に当たっては、歩行者交通も含めて、調整が必要となる。</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士見15号線のみ接する街区(鉄道高架隣接街区)の道路機能の代替(自動車・歩行者動線の代替)について検討が必要。</li> </ul>
民間開発事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の敷地権利関係を維持した開発となるため、道路による規制(斜線、幅員による基準容積率等)を受ける。</li> <li>内部道路の自動車交通や歩行者動線の分離化等の課題を考慮した開発が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路の廃道、付け替えにより、宅地が大型化あるいは集約化(大街区化)され、民間開発事業において土地の利活用が促進されるなどの効果が期待される。</li> <li>集約化されない場合、各敷地の接道条件等を考慮する必要がある。(別途、自動車動線は要検討)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の敷地権利関係を維持した開発となるため、道路による規制(斜線、幅員による基準容積率等)を受ける。</li> <li>CASE0に比べて、歩車分離化の必要箇所は減少する。(別途、自動車動線は要検討)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CASE1、2同様。</li> <li>富士見15号線のみ接する街区(鉄道高架隣接街区)の民間開発における影響等については別途検討が必要。</li> </ul>
整備コスト	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路の廃道、付け替えに伴う道路整備費及びインフラ埋設の撤去、移設費用を要する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路の歩専道化に伴う道路整備費を要する。(道路敷地を維持し、埋設管は残存させる前提)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CASE1、2同様。</li> <li>富士見15号線の廃道・歩専道化については、別途、道路整備費及びインフラ埋設の撤去、移設費用の検討が必要。</li> </ul>
総合評価	—	◎	○	△
	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>内部道路の廃道、付け替えに併せて歩行者動線を整備することで、歩行者空間の充実が図られる。</li> <li>民間開発事業において、土地の利活用が促進されるなどの効果が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩専道化により、歩行者空間の充実が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士見15号線の廃道・歩専道化に当たっては、鉄道高架隣接街区や千葉駅東口地区への影響が大きいと想定されるため、整備時期等を踏まえて、十分な調査検討、関係者協議が必要。</li> </ul>

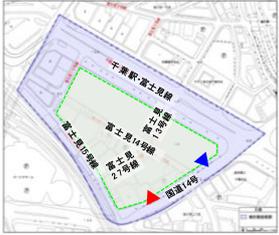
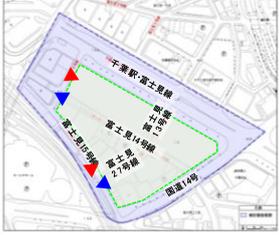
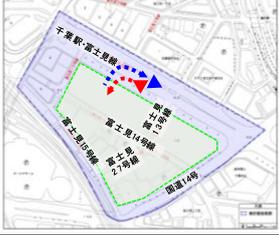
※千葉駅東口地区に隣接する街区の開発整備についても、3~6街区あるいは7街区の開発整備と併せて今後検討が必要。

## (2) 街区内への自動車出入口・駐車場の配置検討

対象地域内の道路を廃止又は付け替える場合、対象地域に来場する自動車交通を受け入れるための交通計画が必要となる。周辺道路からのアクセスにおける課題について、道路毎に図表14に比較整理した。なお、検討に当たっては以下の点にも留意する必要がある。

- ▶ 今後、対象地域の建物規模を踏まえて、駐車場規模や出入口の箇所数等について詳細検証が必要となる。
- ▶ 検討対象街区の規模が大きいため、街区再編により街区の統合化が進められる場合は、図表14における各道路の課題を踏まえ、出入口を複数箇所へ分散配置することや道路空間の利活用等を踏まえて十分な検討が必要となる。
- ▶ 連鎖型開発等により段階的に整備が進められる場合、各フェーズに応じた出入口計画の検討が必要となる。
- ▶ 各ケースでの整備コストについては、今後詳細な検討が必要となる。

図表14 道路毎の自動車出入口設置に係る課題整理

ケース	課題
CASE-A: 千葉駅・富士見線側から (→街区再編CASE1～3に適用可) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者通行が多く、歩道幅員の広い駅前大通りに出入口を設置するため、歩行者の安全な通行動線確保に支障を来す可能性がある。</li> <li>・「中央公園プロムナード都市景観デザイン推進地区」の地区景観デザイン方針・基準においては、大通りに面して車両出入口を設置する場合には景観への配慮や歩行者の安全確保を行う必要がある。</li> <li>・道路占用許可基準の特例が規定されており、賑わいのあるまちづくりを行う予定の区域に設定されているため、駐車場出入口の設置に当たって、同制度との調整が必要となる。</li> <li>・現状、当該大通りの歩道部分に駐輪場、車道部分にタクシー乗り場等の公共交通施設があるため、駐車場出入口設置に当たって、調整が必要となる。</li> </ul> <p>⇒特に、歩行者通行の安全確保、現況の公共交通施設、景観、まちづくりの制度に配慮した検討が必要。</p>
CASE-B: 国道14号側から (→街区再編CASE1～3に適用可) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道14号は主要幹線道路であるが、片側2車線であるため、駐車場への自動車交通が集中し、車道への滞留が発生した場合、一般交通への影響が懸念される。</li> <li>・検討対象街区の規模に対して、接道延長が短いため、交差点との位置関係を踏まえて駐車場出入口の規模や位置について十分に検討する必要がある。</li> </ul> <p>⇒特に、現況道路の規格・交通容量、交差点状況に配慮した検討が必要。</p>
CASE-C: 富士見15号線側から (→街区再編CASE1、2に適用可) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士見15号線を残す前提の検討となる。</li> <li>・富士見15号線にアプローチする際に、駅前大通りの歩道を横断することとなる。</li> <li>・対象地域内の歩行者動線を十分に踏まえた検討が必要となる。</li> <li>・出入口を駅前大通りから引き込んだ位置に設置する場合、活性化グランドデザインにおいて境界性賑わい軸に位置づけられている富士見14号線も横断することとなるため、歩行者の安全確保については十分な検討が必要となる。</li> </ul> <p>⇒特に、対象地域内の歩行者動線に配慮した検討が必要。</p>
CASE-D: その他(道路の有効利活用等) (→街区再編CASE1～3に適用可) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・活性化グランドデザインにおいて、駅前大通りや賑わい軸(富士見14号線)等の歩行者空間を分断することなく、駅前大通りの道路空間から直接街区内地下にアプローチする車両出入口・誘導経路の検討が、将来の指針として取り上げられている。</li> <li>・歩行者に対してより安全なまちづくりを行うことは、民間再開発における来場者誘引の後押しとなると考えられるため、道路から街区へのアプローチ計画については、対象地域周辺の道路空間(例:駅前大通り等)への地下車両出入口設置や、街区内地下の車両スペース(駐車場や荷捌き施設等)までの誘導経路等を含めて、今後、官民一体で検討する必要がある。</li> <li>・CASE-A～Cの一般的な出入口設置に対して、道路交通インフラとしての整備費用が発生する。</li> </ul> <p>⇒官民一体による、道路空間の有効利活用等の検討が必要。</p>

### (3) 整備手法の検討

#### ① 整備手法について

適用の可能性のある主な整備手法について、図表 1 5 に整理した。

- ▶ 当該地区内地権者の具体的な意向（共同化、個別建替 等）については現時点では確定できないため、今後の事業の進捗に応じて適切な手法を想定する必要がある。
- ▶ 当該地区内に多数の地権者が存在することから、街区再編や共同化においては、法的な推進力のある土地区画整理事業や市街地再開発事業の活用も踏まえて検討していく必要がある。

図表 1 5 整備手法の比較整理

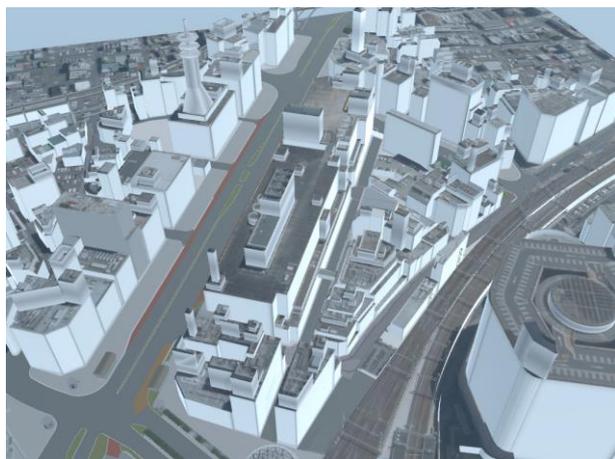
項目／整備手法	土地区画整理事業	市街地再開発事業	優良建築物等整備事業	公共用地の処分による手法
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地の整序</li> <li>・公共施設の整備・改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の共同化</li> <li>・公共施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の共同化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街区の再編 (道路の付替え又は廃道)</li> </ul>
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設(道路等)と宅地を換地により整理</li> <li>・地権者の土地活用の意向に応じた集約換地により、共同化する建物敷地と個別事業敷地をそれぞれ誘導することも可能</li> <li>・事業に関する個別法(土地区画整合法)に基づく事業推進が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物敷地を集約化し、共同建築物を整備</li> <li>・建物及び建物敷地の整備と併せて、公共施設(道路等)を再整備</li> <li>・個別法(都市再開発法)に基づく事業推進が可能</li> <li>・都市計画事業として施行する場合には、高度利用地区・都市再生特別地区等であることが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物敷地を集約化し、共同建築物を整備</li> <li>・全員同意が必要</li> <li>・個別法なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共用地と民有地との交換による公共施設の付替えや、廃止した部分の公共の所有地を開発地権者に賃貸又は売却することにより、街区を再編</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地権者の意向が、共同化と個別に分かれた場合にも対応可能</li> <li>・土地の権利移転に関して税制の優遇措置が適用される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地権者の意向が、共同化と個別に分かれた場合にも対応可能(個別事業区)</li> <li>・土地や建物の権利移転に関して税制の優遇措置が適用される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同化希望の土地が集約されている場合に適用可能</li> </ul>	
当地区への適用に当たっての課題・留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発事業との一体的施行も可能</li> <li>・立体換地制度の活用も可能</li> <li>・「公共施設の整備・改善」が制度趣旨であるため、廃道による公共用地率の減少が想定される事業への適用には、今後協議が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業との一体的施行も可能</li> <li>・空地や低未利用地の地権者は、個別事業区を選択できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共同化希望の土地の集約・入替等については別途土地区画整理事業が必要</li> <li>・多数の地権者の共同化についてはなじまない可能性あり。(法的推進力なし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃道の場合、公共用地が減少することについての理由が必要。</li> </ul>
備考		<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区は都市再生緊急整備地域内にあるため、都市再生特別地区の適用も可能</li> </ul>		

## ②整備概略計画

VRによる立体的な視点で街区内の公共施設配置を検討するための、シミュレーションモデルを作成した。(図表16)

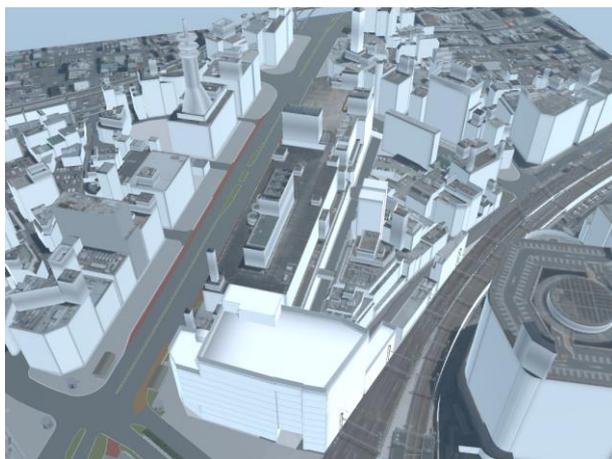
- 対象地域内の現況建物、及び、現在計画中の東口再開発ビルの計画建物をモデル化。
- 当該地区へアプローチする際の視点場として、千葉駅側および富士見商店街側から見た街区空間のイメージを構築。
- 建物ボリューム等については、民間側検討の進捗に合わせ、今後の検討とする。

図表16(1) 現況イメージ(鳥瞰)



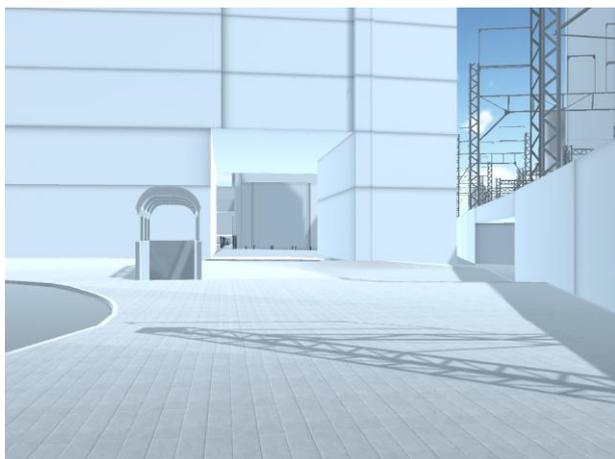
図表16(2) 街区イメージ1

(東口再開発ビル完成後・その他現況、鳥瞰)



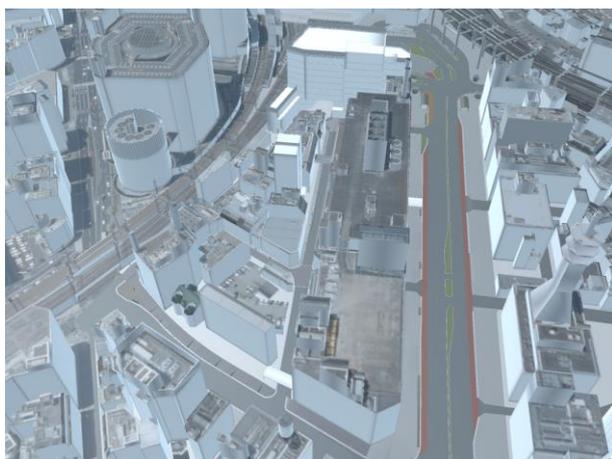
図表16(3) 街区イメージ2

(東口再開発ビル完成後・その他現況、千葉駅側アイレベル)



図表16(4) 街区イメージ3

(東口再開発ビル完成後・その他現況、富士見商店街側鳥瞰)



#### 4. 有識者等へのヒアリング

本調査内容や基盤整備の見込み・方向性について、有識者へのヒアリングを行った。以下のような助言を踏まえ、今後の継続した調査、検討、調整を進める。

##### (1) 対象地域内の道路の廃止等を含めた街区再編の可能性について

- ▶ 廃道・歩専道化について、再開発事業のスキームに係る合意形成を進めるに当たり、個別地権者が残る場合には接道条件を考慮する等の検討も必要となるため、特に周辺地権者の意向調査によるところが大きいと考えられる。
- ▶ 歩行者交通量について、量的な評価だけでなく、今後は歩道幅員に対する歩行者交通の密度的な評価（歩行者サービス水準等）も行い、再開発による建物ボリュームの増加も踏まえて、歩行者空間（必要幅員等）の分析を行った上で、廃道や歩専道化の必要性を整理することも必要。
- ▶ 廃道・歩専道化に伴う維持管理のスキームや行政・民間双方のメリット・デメリットの整理も今後検討が必要。例えば、廃道空間や歩専道化空間を周辺地権者によるエリアマネジメント等によって維持管理運営を行うことにより、歩行者空間の有効利活用が図れるなどのメリットなどが考えられる。
- ▶ グランドデザインにある国道14号と富士見14号の交差点（千葉西銀座から富士見商店街を經由して中央公園へ繋がる結節点）における歩行者動線の整備も今後重要な検討事項と考えられる。

##### (2) 街区内への自動車出入口・駐車場の配置検討

- ▶ 出入口の設置に当たっては、各道路の状況や与件を踏まえて十分な検討が必要。
- ▶ コスト面の課題整理が可能であれば、地区内地下への車両誘導は非常に有効と考える。（但し、荷捌き車両は階高の確保が必要となるなど、地下車路・地下駐車場の整備に当たって課題も多いため、実現可否については十分な検討が必要と思われる。）
- ▶ また、地区内地下への車両誘導を検討するに当たっては、千葉西銀座地区の利便性だけでなく、例えば駅前大通り（千葉駅・富士見線）の対岸街区の将来的なネットワーク拡充なども見据えて検討を進めることが望ましい。
- ▶ 当該地区の最終整備完了時期を見据えると、自動車の自動運転化も実現されている可能性がある。例えば駐車場を当該地区に整備することに拘らず、フリッジパーキングを併せて整備し、当該地区では既存のタクシー乗り場等を活用し、自動運転車両の乗降所のみを整備するといったことも検討の価値があるのではないかと考える。今後の自動車需要や利用形態を踏まえて、当該地区を先駆的な自動車利用形態地区として検討を進めることで、社会への発信力の向上も図られる。
- ▶ 千葉市の駐車場整備計画等、既定の駐車場関連制度も踏まえた検討が必要。
- ▶ 駐車場整備の検討に当たっては、荷捌き・一般車のピーク需要時間が異なる実態等を踏まえ、駐車場のタイムシェアリング利用により、効率的な駐車場整備の検討も望ましい。

##### (3) 整備手法の検討

- ▶ 法的推進力の期待できる土地区画整理事業や市街地再開発事業による事業推進が望ましいと思われる。「大街区化マニュアル」の改訂により、大街区化のハードルは近年下がっている。また、戦後、区画整理事業により整理された地区なので、再度区画整理事業により整理する流れが馴染むと考えられる。

- 区画整理事業だけでは建物の整理や有効活用が促進されない可能性があるため、再開発事業をセットにした事業推進が良い。
- 優良建築物等整備事業は地権者全員同意が必要である点など、ハードルが高いと思われる。

## 5. 基盤整備の見込み・方向性

街区再編については、地元権利者や関係機関との綿密な調整が必要であるため、官民の相互理解を深めながら街区再編の方向性の検討を一体となって進めていく。

地区内の街区再編	
短期	・権利者調整 ・準備組合設立等
中期	・基本設計 ・実施設計
長期	・都市計画決定 ・工事着工 ・竣工

## 6. 今後の課題

今後、民間で検討する再開発に合わせた街区再編を検討するにあたっては、民間再開発の計画の進捗や内容について相互理解を図りながら進める必要がある。

グランドデザインの先導的役割である西銀座地域での再開発に向けて、公共側では以下のような役割が想定される。(図表 17)

### (1) 都市インフラの変更(改変)の具体化に向けた検討

#### ①各インフラに関連する上位計画の確認、又は改訂の必要性検討

- 道路計画
- 交通計画
- 上下水道及びその他インフラ設備計画 等

#### ②改変に当たっての課題抽出、方向性検討

### (2) 良好な民間再開発の誘導

#### ①誘導すべき機能やルール等の検討

##### 1) 機能(例)

- 公共公益施設(行政機関、公益サービス)
- 教育、医療
- 観光
- 産業支援 等

##### 2) ルール(例)

- 街並み・景観
- 賑わい、活性化
- 環境、エネルギー
- 防災 等

#### ②誘導のためのインセンティブの検討

##### 1) 建築規制の緩和方策の検討

- 国家戦略特別区域
- 都市再生特別地区
- その他の計画手法(総合設計、地区計画等)

##### 2) 補助制度その他支援策の検討

### (3) 街区内地下への自動車誘導経路の検討

#### ①駅前大通りの道路空間を活用した地下車両出入口の検討

自動車影響の調査・分析 等

#### ②広域道路体系からみた地下車両出入口設置可能エリアの検討

#### ③誘導経路案の検討

出入口位置、経路パターン、課題の整理 等

(4) 街区再編に伴う空間利活用の手法検討

- ① 廃道・歩専道化等に伴う空間機能の官民役割の検討
- ② 維持管理スキームの整理や諸制度活用による空間利活用の具体的な取り組みの検討

図表 17 官民の役割分担のイメージ

