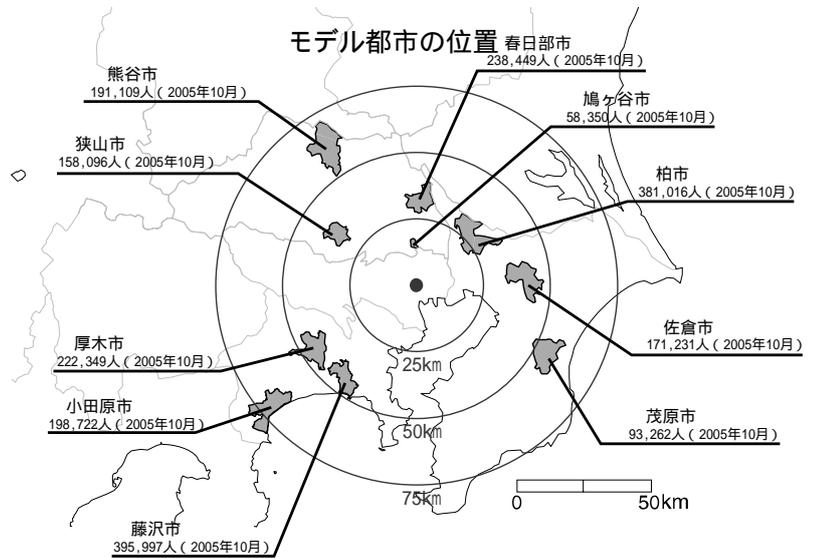


1 - 2 モデル都市の特徴と課題

本調査では、右図に示すとおりモデル都市として、埼玉県4市(鳩ヶ谷市、春日部市、狭山市、熊谷市)、千葉県3市(柏市、佐倉市、茂原市)、神奈川県3市(藤沢市、厚木市、小田原市)の合計10市をとりあげる。

これら10都市は東京都心からの距離で見ると、都心25km圏(鳩ヶ谷市)、都心25~50km圏(春日部市、狭山市、柏市、佐倉市、藤沢市、厚木市)、都心50~75km圏(熊谷市、茂原市、小田原市)の3つに分類することができる。熊谷市、厚木市は、第4次首都圏基本計画で位置づけられた業務核都市、春日部市、柏市は、第5次首都圏基本計画で位置づけられた業務核都市である。

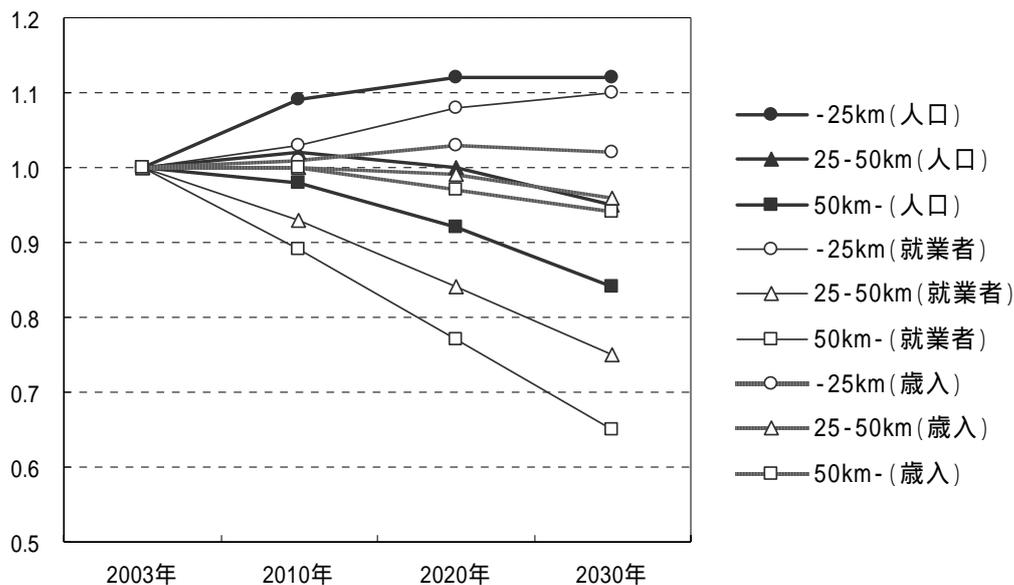


下図は、距離帯別に平均化したモデル都市10市の人口、就業者、歳入に関する予測結果である。現状を1.0として指数化している。

いずれの都市においても減少あるいは伸び率の減退する予測結果となっており、以下、6~25ページは、各モデル都市の現状と課題について整理したものである。

都市の課題は距離帯で類似しているものの、交通ネットワークの整備状況や住宅団地等の開発の経緯の違いによって、差異が見られる。

モデル都市予測の距離帯別比較(現状を1とした指数)



鳩ヶ谷市の現状と課題

<都市の特性>

埼玉県南東部の都市。東京都心から約20kmに位置し、川口市にほぼ囲まれ、東京都足立区に隣接している。

江戸時代には日光御成道の宿場町として発展した。

鉄道空白地帯であったが、2001年に埼玉高速鉄道（SR）が開通した。

2005年度に南鳩ヶ谷駅西口駅前通り線整備事業がスタートするなど、埼玉高速鉄道（SR）線周辺の街路整備事業を推進している。

<人口分布・動向>

鳩ヶ谷市の面積は6.2k㎡で、人口は約5.8万人、一般世帯数は2.3万世帯である（2005年国勢調査ベース）。

1990年から2000年にかけて人口は減少したものの、2005年までの5年間では増加に転じている。一般世帯数についても直近の5年間で大幅に増加している。

1990年以降、高齢化率は上昇しており、2000年には15.7%となっている。

1990年初期は転出超過、1994年に転入超過、その後1999年まで転出超過であったが、2000年以降は年間200～800人程度の転入超過となっている。

<都市構造>

宿場町である旧鳩ヶ谷町（市北東部）を中心に、1町7村が合併した。市南部に変電所があり、周辺は住工混在地区となっていた。

市内を縦断する国道122号の地下に埼玉高速鉄道（SR）が開通し、沿線で住宅開発の圧力が大きくなり、都市構造が大きく変化している。

市全域がDID地区である。

<中心市街地>

現在の中心市街地には4つの商店街があるが、大規模店舗・安売り店舗の郊外展開、商店経営者の高齢化等様々な社会構造の変化から、昼間人口の減少、既存小規模小売店の衰退、商店街の空洞化などを招き活力が低下している。

埼玉高速鉄道（SR）鳩ヶ谷駅及び日光御成道沿道の商店街(桜町商店街、本町商店街、坂下町商店街、市役所通り商店街)を中心とした商業地域と近隣商業地域は、中心市街地活性化計画の対象地区となっており、歴史的な面影の残る既存商店街ゾーンと新しい鳩ヶ谷駅周辺ゾーンの連携強化を志向しているものの、商業跡地に中高層の分譲マンションの建設が進んでいる。今後の人口増加の受け皿として無作為に開発が進めば、良好な住環境の維持が困難である。

<住居系>

都市再生機構東鳩ヶ谷団地は賃貸住宅であり、建て替えを終えている。

埼玉高速鉄道（SR）が開通し、周辺（川口・蕨市）に比して悪かった都心通勤アクセス状況が改善されたために、人口の転入傾向が今後も継続することを見越して、受け皿となる民間開発や都市再生機構の団地建替が急ピッチで進められている。

しかし、埼玉高速鉄道（SR）と同じルートの地上を路線バスが平行運行しており、ターミナルである川口駅にアクセスするため、埼玉高速鉄道（SR）の需要が伸び悩んでいる。

<商業系>

川口市内に大規模な駐車場を併設した大規模小売店が数多くあり、自家用車による買回り品等の買い物行動に

おいては、市外への流出状況が続いている。

<産業系>

産業分類別従業者数の特化係数（鳩ヶ谷市産業別従業者シェア / 埼玉県産業別従業者シェア）では、二次産業に特化しているが、就従比が1.0以下であるのは（特に三次産業の就従比が低く）近接する東京都等への通勤者が多いためである。

市の南部に一部住工混在地区があるものの、大規模な工場跡地には既に高層集合住宅が建築されるなど、宅地開発が進んでおり、産業系の土地利用は少ない。

<都市の課題>

人口の急増に対応した開発のコントロール。

し尿処理施設等新たな投資を含む都市機能の整備。

大規模改修すべき公益施設（学校等）

埼玉高速鉄道（SR）と住宅団地とのアクセス交通網の整備。

住宅開発が進む、古くからの街並みを有する中心市街地の活性化と、将来にわたり良好な住環境の維持。

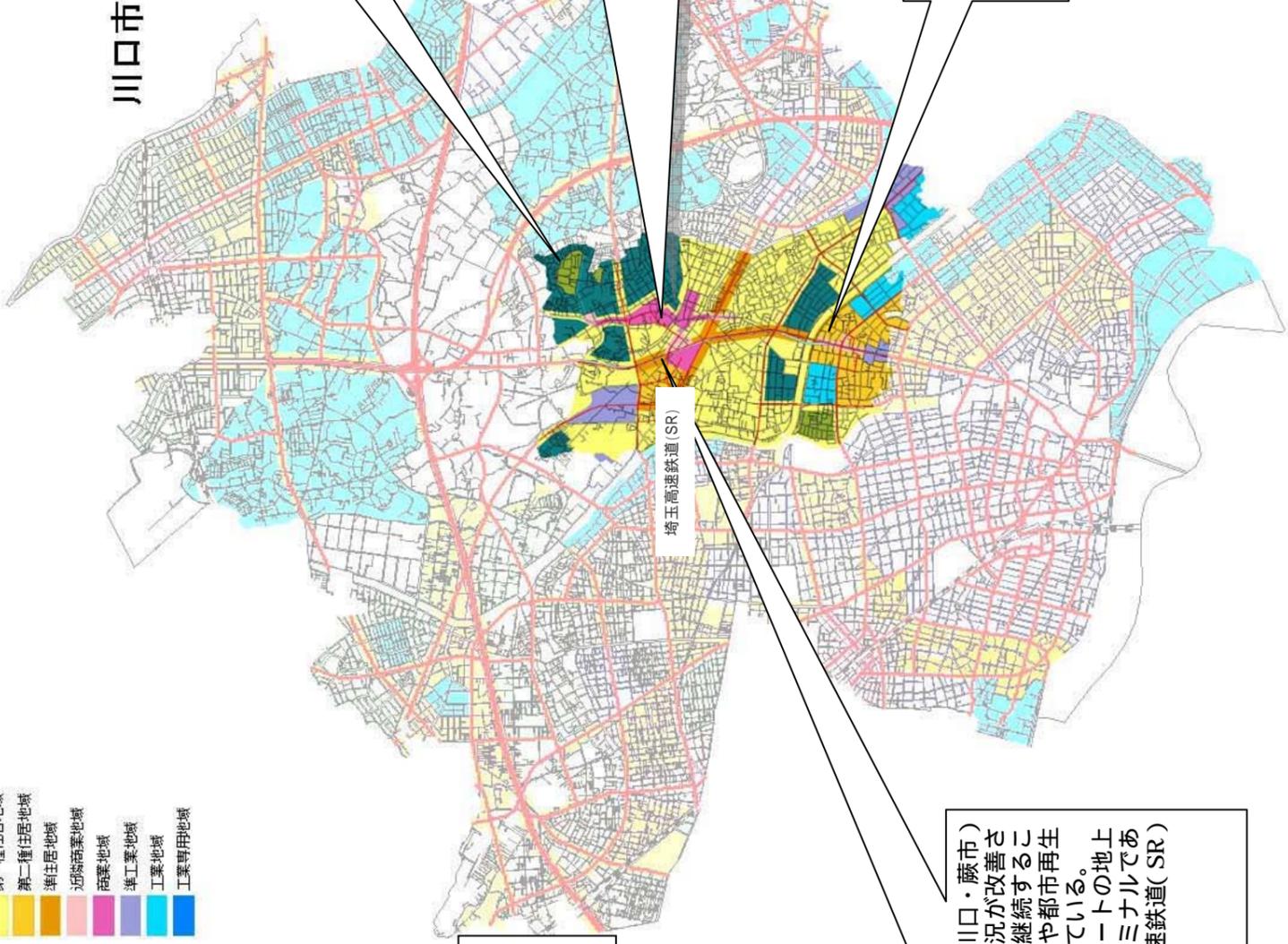
はケーススタディの対象とした都市の課題（以下同様）

鳩ヶ谷市 都市の現状と課題



- 凡例
- 都市計画道路
 - 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

川口市



都市再生機構東鳩ヶ谷団地は賃貸であり、建替完了している。川口・西川口・赤羽の各駅へアクセスの始発バス停が団地内に整備されている。

埼玉高速鉄道 (SR) 鳩ヶ谷駅及び日光御成道沿道の商店街(桜町商店街、本町商店街、坂下町商店街、市役所通り商店街)を中心とした商業地域と近隣商業地域は、中心市街地活性化計画の対象地区となっており、歴史的な面影の残る既存商店街ゾーンと新しい鳩ヶ谷駅周辺ゾーンの連携強化を志向しているものの、商業跡地に中高層の分譲マンションの建設が進んでいる。商業地域であり、今後の人口増加の受け皿として同様の開発が進めば、良好な住環境の維持が困難である。

住工混在地区の大規模跡地(エブソン鳩ヶ谷工場跡地)に、300戸を超える大規模な高層マンションが建設されるなど、すでに産業系土地利用が残っている地区はわずかである。

本市の外周を取り巻く川口市内には、大規模な駐車場を併設した大規模小売店が数多くあり、自家用車による買回り品等の買い物行動では、市外への流出状況が続いている。

埼玉高速鉄道 (SR) が開通し、周辺(川口・蕨市)に比して悪かった通勤アクセス状況が改善されたために、人口の転入傾向が今後も継続することを見越して、受け皿となる民間開発や都市再生機構の団地建替が急ピッチで進められている。しかし、埼玉高速鉄道 (SR) と同じルートの地上を路線バスが平行運行しており、ターミナルである川口駅にアクセスするため、埼玉高速鉄道 (SR) の需要が伸び悩んでいる。



春日部市の現状と課題

<都市の特性>

春日部市は東京都心から約35km、埼玉県東部に位置している。江戸時代には、主要街道（日光街道等）の整備により「粕壁宿」として栄えた。また、古利根川、江戸川など水運にも恵まれており、古くから水陸両面において交通の拠点を有する地域であった。その後、鉄道、道路整備が進み現在では、東西方向に東武野田線と国道16号が横断し、南北方向には東武伊勢崎線（東京メトロ日比谷線、半蔵門線、東急田園都市線乗り入れ）と、国道4号及び同4号バイパスが縦断し、首都圏における交通の要衝となっている。

<人口分布・動向>

春日部市の面積は66.0k㎡で、人口は約23.8万人、一般世帯数は8.8万世帯である(2005年国勢調査ベース)。1960年代、1970年代とも人口が大幅に増加した。2005年人口を年齢階級別（住民基本台帳ベース）にみると、男性は団塊Jrを含む年齢階層である30～34歳が多くなっている。また、団塊世代（55～59歳）の人口集団も多い。1960年代、1970年代に住宅取得した団塊世代と彼等の子ども世代の人口がともに目立って多い。

東武線沿線地区の人口密度が高い。

団塊世代の人口集団は、人口密度が相対的に低い農村集落地区も含め、市全域で特化係数が高く、全国よりもこの世代の人口構成比が高くなっている。

東武線沿線の団地が立地する地区においても、団塊世代の人口集団は、30～34歳の人口集団と同様に、人口構成上多く分布している。

1995年以降、転出超過の傾向。2000年以降では、特に30歳代の転出超過傾向が強まる。

<都市構造>

2005年10月1日に、東部の庄和町と合併した。私鉄駅勢圏は、住宅・宅地開発が進んでいるが、駅勢圏を超えた幹線道路沿いは田園地帯。一次産業を除く産業の就従比は0.5～0.6程度で推移している。公共交通による東京都心へのアクセスが良好で、都心部への通勤者が多い。

旧市と旧庄和町の境で、国道4号バイパスと16号が交差しており、物流機能のポテンシャルが高い。駅周辺に限らず沿線が帯のように人口密度の高い地区となっている。春日部駅よりも都心に近い駅周辺の地区は、大規模団地が立地しているが、団地周辺の人口密度も高くなっている。DID地区面積は1990年から1995年にかけて約50ha増加したが、その後、増加の度合いは低下し、2000年時点では市域に占めるDID地区の割合は約36%となっている。

<中心市街地>

旧庄和町の中心部、東武野田線南桜井駅を中心とする地域には、3つの商店会（桜台商店会、庄和銀座商店会、南桜井駅前商店振興会）があり、中心市街地活性化計画が策定されている。春日部駅東口に老舗百貨店が立地している。西口にも大規模商業施設が立地している。

<住居系>

都市再生機構の武里団地においては、居住者の高齢化が進んでいる。一時期に入居した住民が今後一気に高齢者特に後期高齢者となることが予想される。

大規模な団地以外にも、その周辺に戸建て及びマンションなどが供給され、90年代までは30歳代の若い世代の世帯分化や転入も見られていたが、近年転入傾向について急速に減少している。

東武線の沿線に、大規模な住宅団地開発がなされ、一時に集中して人口が増加した経緯がある。

東武野田線の駅周辺には、30歳代の比較的若い居住者が多く、伊勢崎線沿線の方が、団塊世代が多い。

春日部駅東口では、民間デベロッパーによる中高層のマンション建設が多い。

<商業系>

春日部駅を中心とした中心市街地では、大型商業施設の撤退、空き店舗の増加などにより商業等の衰退・空洞化が進んでいる状況にある。また、鉄道によって市街地が東西に分断されているため、中心市街地としての一体性に欠け、各種機能の集積効果が発揮されてなく、地域コミュニティも分断され、商店街活動の交流も少ないため、「にぎわい」や「活気」等が不足している状況にある。

「道の駅庄和」をターミナルとして、旧庄和町内には市が運行する循環福祉バスが運行している（起終点は市庄和総合支所）。

<産業系>

合併による新市建設計画において、主要国道である国道4号バイパス・国道16号が交差する庄和インター周辺に、交通の利便性を生かした商業・流通・工業などの施設立地を図ることとしている。

<都市の課題>

鉄道連続立体交差事業と連携した東西市街地の一体化と回遊性の向上。

大宮に直結する東武野田線の東岩槻駅 春日部駅間の複線化とともに、東武伊勢崎線春日部駅周辺連続立体交差事業を柱とする、春日部駅周辺の中心市街地の整備を推進する。新市の交通ネットワークの結節点であることから、春日部駅周辺地域の業務集積・商業集積を図り、玄関口にふさわしいシンボル性の高い市街地を整備する。

都市再生機構武里団地は高齢化が進んでおり、入居者の減少も激しいが、小学校の廃校跡を利用した新しい街づくりを民間事業者が手がけたり、ブロック単位程度のリノベーションが既に実践されている。

- 都市計画道路
- 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

大宮に直結する東武野田線の東岩槻駅・春日部駅間の複線化とともに、東武伊勢崎線春日部駅周辺連続立体交差事業を柱とする、春日部駅周辺の中心市街地の整備が推進される。新市の交通ネットワークの結節点であることから、春日部駅周辺地域の業務集積・商業集積を図り、玄関口にふさわしいシンボル性の高い市街地を整備する。

東武野田線の駅周辺には、30歳代の比較的若い居住者が多く、伊勢崎線沿線の方が、団塊世代が多い。

大規模な団地以外にも、その周辺に戸建て及びマンションなどが供給され、30歳代の若い世代の世帯分画や転入も見られていたが、転入傾向については急速に減少している。

連続立体交差事業の早期推進によって、駅周辺の一体開発が課題。駅東口には都心通勤者向けと思われるマンションの建設が進んでいる。周辺に高校が多く、通学者が多い。

道の駅庄和をターミナルとして、旧庄和町内には市が運行する循環福祉バスが運行している（起終点は市庄和総合支所）。

旧庄和町の中心部、東武野田線南桜井駅を中心とする地域には、3つの商店会（桜台商店会、庄和銀座商店会、南桜井駅前商店振興会）があり、中心市街地活性化計画が策定されている。

都市再生機構武里団地は高齢化が進んでおり、入居者の減少も激しいが、小学校の廃校跡を利用した新しい街づくりを民間事業者が手がけたり、ブロック単位程度のリノベーションが既実践されている。越谷市（東武伊勢崎線せんげん台駅）の都市機能も相互利用する市境間の交流は市民生活上は違和感がない。



狭山市の現状と課題

<都市の特性>

埼玉県西部の都市。東京都心から約35kmに位置している。

1960年代以降、大規模工業団地が造成され、自動車等の製造業の集積が進んだ。

現在、製造品出荷額は県下1位で、全国でも有数の工業都市となっている。民間や都市再生機構の団地・宅地開発により、首都近郊ベッドタウン都市の性格も有する。まちづくりでは、西武線狭山市駅周辺に都市機能の集積を図るとともに、市街地の周辺に新たな住宅市街地や工業・流通拠点づくりが進む。

<人口分布・動向>

狭山市の面積は49.0k㎡で、人口は約15.8万人、一般世帯数は5.9万世帯である(2005年国勢調査ベース)。1995年以降、総人口が減少に転じている。

DID地区面積は、1995年から2000年にかけて若干であるが減少しており、DID人口密度も1990年から1995年にかけて大幅に低下、その後も低下傾向にある。

駅周辺の人口密度が高い。

西武線沿線を中心に、30～34歳人口集団構成比の全市平均に対する特化係数が、1.0を超える地区が分布している。

1990年初期は転入超過であったが、1994年に転出超過に転じた後、直近までこの傾向が続いている。20歳代・30歳代の転出超過傾向が続いている。

<都市構造>

市域は入間川によって東西に分断されており、有料道路も含めて複数の橋によって連絡しているもの、架橋部分の交通は混雑している。大規模商業施設や都市機能は、鉄道駅がある入間川の南側に集中している。

入間基地が存在していることによって、滑走路延長下において航空機騒音等による居住環境の弊害が生じている。

<中心市街地>

西武線狭山市駅を中心とする旧来からの市街地には、古くから商業機能が集積し、中心市街地として、市の顔の役割を担ってきたが、市街地の外延的な拡大に伴う商業施設の郊外立地の進行及び駅前広場や駐車場等の整備の立ち後れによる交通機能の低下などにより、都市機能が停滞してきている。特に、商業については、1991年から1997年までの間に商店数が14.3%減少し、店舗の他用途への転換や空き店舗の増加による商店街の連続性の低下等により、商店街の賑わいが失われてきている。

<住居系>

西武線沿線地区以外では、民間開発によるニュータウンにおいて、団塊及びその子世代が人口構成上偏在する地区が、市の東北部に存在する。

入間川の西側には低密な住宅地が広がる。団塊世代の居住が多い。

<商業系>

大規模商業施設が、入間川の東側に立地している。入間市の購買力も吸引する。製紙工場の跡地立地である。対して、入間川対岸(西側)の商業機能は弱い。

<産業系>

狭山市の一人当たり農業生産額、同小売業販売額は埼玉県の水準を下回っている。一方で、一人当たり製造品出荷額は、埼玉県の水準を上回っており、直近においてその格差は拡大傾向にある。

産業分類別従業者数の特化係数(狭山市産業別従業者シェア/埼玉県産業別従業者シェア)から、狭山市の従業者構造が二次産業に特化していることが分かる。二次産業の就従比(従業者数/就業者数)は1.0を上回っており、狭山市の製造拠点都市としての特徴が読み取れる。

県を代表する1次産品である「狭山茶」はブランド力を有するものの、カテキンやフラボノイドといったバイオ分野の研究は当地では進んでいない。

昭和40年代(1965年～1974年)に西武新宿線新狭山駅と隣接して整備された、川越狭山工業団地には、口ッテとホンダが立地している。同時期に周辺に住宅が整備され市街化も進展している。

圏央道のインターチェンジ付近には、1973年に整備された狭山工業団地がある。

入間川河畔の西武文理大学は、文科系(サービス経営学部)単科大学であるが、サービス業の即戦力を養成するという、職業訓練的な特徴が明確に打ち出されているユニークな大学である。

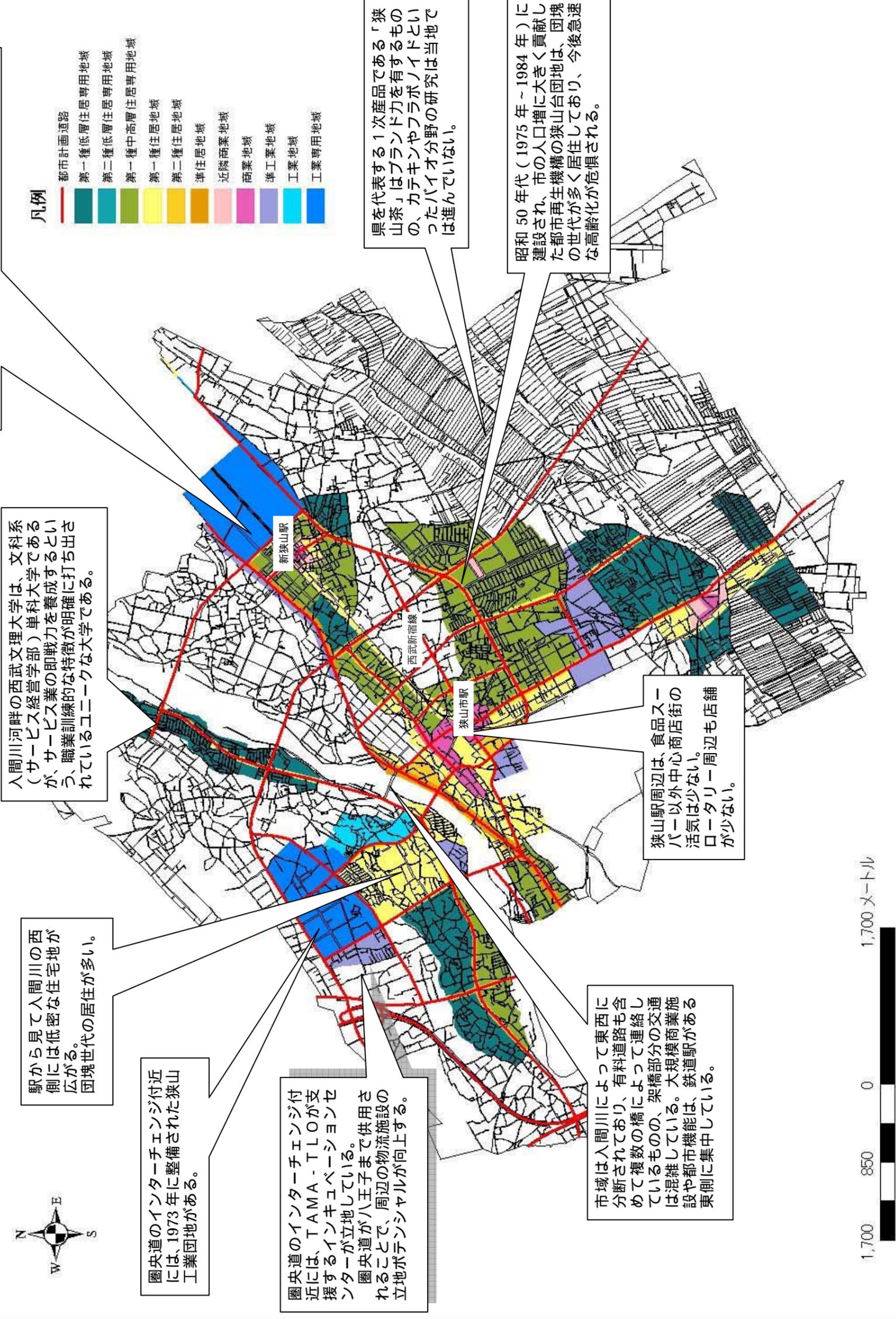
<都市の課題>

昭和50年代(1975年～1984年)に建設され、市の人口増に大きく貢献した都市再生機構の狭山台団地は、団塊の世代が多く居住しており、今後急速な高齢化が危惧される。このような団地については建て替えによる再生が課題となっている。

市域は入間川によって東西に分断されており、有料道路も含めて複数の橋によって連絡しているもの、架橋部分の交通は混雑している。大規模商業施設や都市機能は、鉄道駅がある東側に集中している。圏央道のポテンシャルを活かした活性化。

狭山市 都市の現状と課題

昭和40年代（1965年～1975年）に西武新宿線新狭山駅と隣接して整備された、川越狭山工業団地には、ロッテとホンダが立地している。同時期に周辺に住宅が整備され市街化も進展している。



入間川河畔の西武文理大学は、文科系（サービス経営学部）単科大学であるが、サービス業の即戦力を養成するという、職業訓練的な特徴が明確に打ち出されているユニークな大学である。

駅から見て入間川の西側には低密な住宅地が広がる。団塊世代の居住が多い。

圏央道のインターチェンジ付近には、1973年に整備された狭山工業団地がある。

圏央道のインターチェンジ付近には、TAMA-TLOが支援するインキュベーションセンターが立地している。圏央道が八王子まで供用されることで、周辺の物流施設の立地ポテンシャルが向上する。

- 凡例**
- 都市計画道路
 - 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

県を代表する1次産品である「狭山茶」はブランド力を有するものの、カテキンやフラボノイドといったバイオ分野の研究は当地では進んでいない。

昭和50年代（1975年～1984年）に建設され、市の人口増に大きく貢献した都市再生機構の狭山台団地は、団塊の世代が多く居住しており、今後急速な高齢化が危惧される。

狭山駅周辺は、食品スーパー以外中心商店街の活気は少ない。ロータリー周辺も店舗が少ない。

市域は入間川によって東西に分断されており、有料道路も含めて複数の橋によって連絡しているものの、架橋部分の交通は混雑している。大規模商業施設や都市機能は、鉄道駅がある東側に集中している。

熊谷市の現状と課題

<都市の特性>

埼玉県北部の都市。東京都心から50-75km圏に位置し、古くは中山道の宿場町として発展してきた。人口規模は同県北部では最大で、県北部の産業・業務都市として位置づけられる。宿場町であったことから、交通の要衝でもあり、JR高崎線、上越・北陸（長野）新幹線等の幹線鉄道に加え、国道17号、同バイパス等の主要幹線道路も通っており、東京都心まで一時間以内のアクセスが可能となっている。

<人口分布・動向>

熊谷市の面積は137.0k㎡で、人口は約19.4万人、世帯数は7.4万世帯である（2006年2月1日現在）。DID地区面積が年々増加する一方で（2000年時点では地域の約15%）、DID人口密度は低下しており、人口集中地区の範囲が低密度で拡大してきたことが分かる。

急激に人口が増加している時期はない。

年齢階級別にみると、男女ともに団塊世代（55～59歳）の人口集団が多いが、他都市のように顕著に人口構成が偏っているわけではない（全国並み）。

熊谷駅と籠原駅の両駅の周辺で人口密度が高い。

熊谷駅を中心にJR沿線に、特に密度の高い地区が集中している。

籠原駅周辺には、30～34歳の人口集団の特化係数が高い地区があり、都心への通勤に利用されるJR高崎線（湘南新宿ライン）の始発駅周辺におけるマンション開発の動向と一致する。

1999年以降、転出超過の傾向となっている。20歳代における転出超過が目立つ。

駅周辺には高齢者が多く居住している。

<都市構造>

2005年10月1日に、1市2町が合併したが、それぞれの中心部が独立、あるいは周辺市とのつながりが強く、市としての一体感に乏しい。

国道17号は片側2車線に拡幅され、旧中山道沿いの宿場町としての趣きが失われ、業務ビルの立地が中心となってきた。北部にはバイパスが供用されている。

1983年に廃止された東武熊谷線(通称妻沼線 旧国鉄熊谷駅 妻沼間10.1km)の廃線後は、東武より市が借地し緑道整備事業が実施されている。

<中心市街地>

1983年と1998年を比較すると、市全体では、138,018人から157,731人へと18,713人（13.6%）増加しているのに対し、中心市街地は、13,605人から9,827人へと3,778人（27.8%）減少している。

市中心部のテクノグリーンセンター建設予定地は、コミュニティひろばとして暫定利用されており、交流の拠点としての計画が望まれている。

中心部の商業や集客の求心力が弱く、市境の居住者は、周辺市（深谷市、太田市等）の商圏に一部取り込まれている。

中心市街地の店舗数が31商店街約850店舗である中、空き店舗数が69店舗で、全体の約8%を占めている。

熊谷駅の東と南に大規模な駐車場があり、パークアンドライド利用もなされている。

<住居系>

秩父鉄道ひろせ野鳥の森駅（北側）に、福祉機器開発で有名な春山満氏をプロデューサーとしたりタイアメントレッジを、民間デベロッパーが、4月開業予定。

妻沼・大里の田園景観や水辺空間に優れた居住環境を活かし、元気な高齢者向け 菜園付き住宅が販売されている。

日本三大聖天の一つで「小日光」と呼ばれる妻沼聖天は、国の重要文化財でもあり、初詣や春秋の例大祭時には近郊から数万の集客を集めるもの、普段の門前町商店街の利用者は少ない。社寺林の歴史的景観、利根川沿いの自然景観、良好な田園景観が広がっており、これを活かし良好な田園住宅とする。

<商業系>

妻沼の中心商店街は、隣県の太田市に購買力を吸収されるなど、販売額が減少を続けている。

<産業系>

全産業の就業者と従業者の比は1.0以下、特に二次産業の就従比が低い。三次産業の就従比は1.0以上であり、県北部の業務核としての位置付けが高い。

熊谷市の一人当たり農業生産額、同製造品出荷額、同小売業販売額は、全て埼玉県の水準を上回っているが、直近においてはいずれも減少傾向であり、特に一人当たり製造品出荷額の減少が目立ち、県平均との格差は縮小傾向にある。

2001年に完成した「道の駅めぬま」のめぬまアグリパーク地域振興施設“めぬま”は、施設運営とアグリパーク内の造園・植栽維持管理を、女性だけの組織「有限会社メモロード」が受託して軌道に乗せている全国でも優良な事例である。

昭和60年代（1985年～1988年）に開発された熊谷工業団地にも、物流事業所（企業の流通機能全般を一括して請け負うサードパーティ・ロジスティクス(3PL)と呼ばれる事業者を含む）が集積している。

問屋町には、市の産業の特徴でもある卸売業（食品卸等）が集積しているが、販売額は減少傾向にある。

<都市の課題>

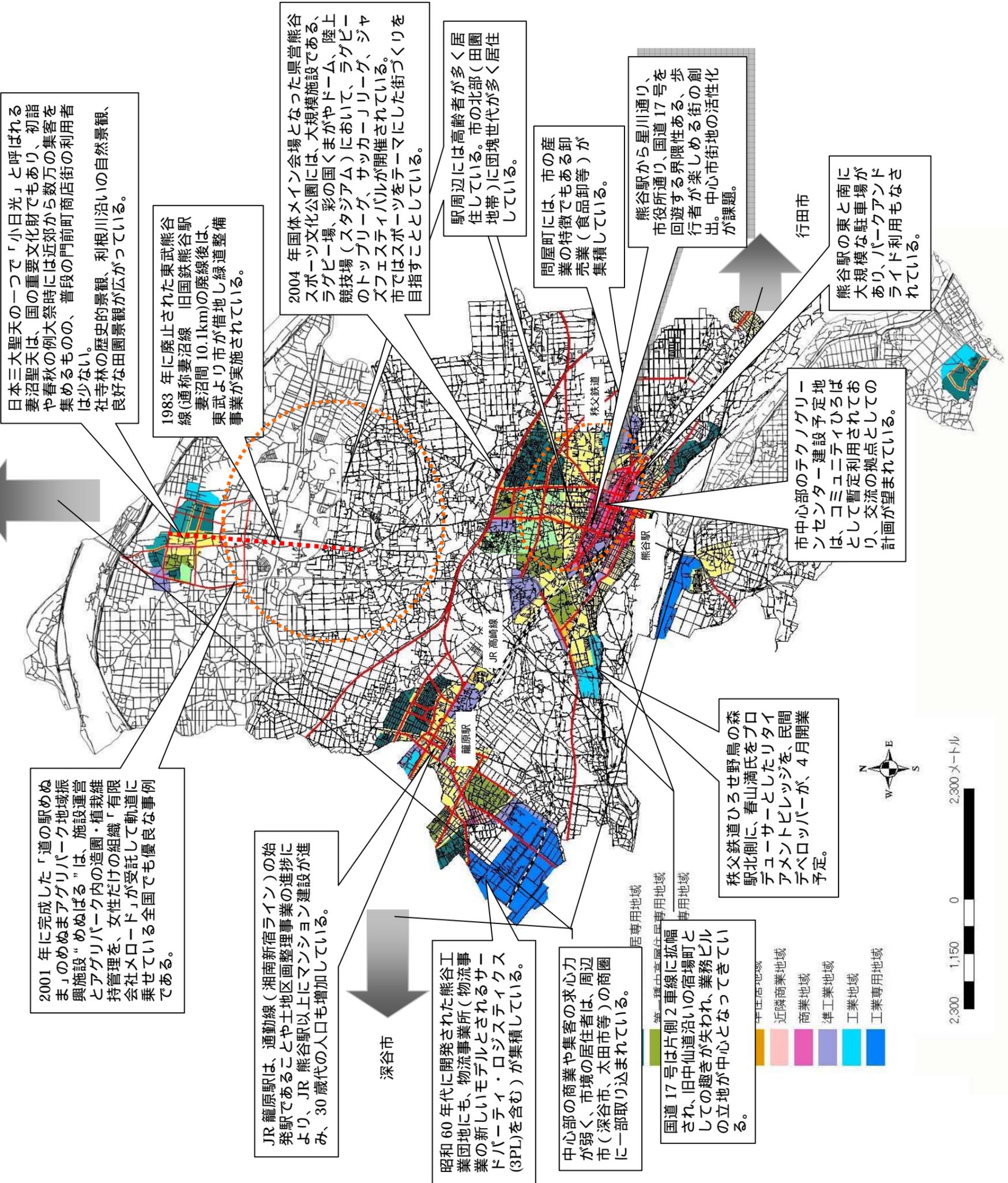
2004年国体メイン会場となった県営熊谷スポーツ文化公園には、大規模施設である、ラグビー場、彩の国くまがやドーム、陸上競技場（スタジアム）において、ラグビーのトップリーグ、サッカーJリーグ、ジャズフェスティバルが開催されている。市ではスポーツをテーマにした街づくりを目指すこととしている。合併市の一体感醸成が課題である。

産業の特徴である卸売り商業の再編・振興が課題である。

熊谷駅から星川通り、市役所通り、国道17号を回遊する界隈性ある、歩行者が楽しめる街の創出。中心市街地の活性化が課題である。

熊谷市 都市の現状と課題

太田市



2001年に完成した「道の駅めぬま」のめぬまアグリパーク地域振興施設「めぬま」は、施設運営とアグリパーク内の造園・植栽維持管理を、「女性だけの組織」有限会社「メモロード」が受託して軌道に乗せている全国でも優良な事例である。

日本三大聖天の一つで「小日光」と呼ばれる妻沼聖天は、国の重要文化財でもあり、初詣や春秋の例大祭時には近郊から数万人の集客を集めるものの、普段の門前町商店街の利用者は少ない。社寺林の歴史的景観、利根川沿いの自然景観、良好な田園景観が広がっている。

1983年に廃止された東武熊谷線(通称妻沼線 旧国鉄熊谷駅 妻沼間 10.1km)の廃線後は、東武より市が借地し緑道整備事業が実施されている。

JR 籠原駅は、通勤線(湘南新宿ライン)の始発駅であることや土地区画整理事業の進捗により、JR 熊谷駅以上にマンション建設が進み、30歳代の人口も増加している。

2004年国体メイン会場となった県営熊谷スポーツ文化公園には、大規模施設である、ラグビー場、彩の国くまがやドーム、陸上競技場(スタジアム)において、ラグビーのトップリーグ、サッカーリーグ、ジャズフェスティバルが開催されている。市ではスポーツをテーマにした街づくりを指すこととしている。

昭和60年代に開発された熊谷工業団地にも、物流事業所(物流事業の新しいモデルとされるサードパーティ・ロジスティクス(3PL)を含む)が集積している。

駅周辺には高齢者が多く居住している。市の北部(田園地帯)に団塊世代が多く居住している。

中心部の商業や集客の求心力が弱く、市境の居住者は、周辺市(深谷市、太田市等)の商圏に一部取り込まれている。

問屋町には、市の産業界の特徴でもある卸売業(食品卸等)が集積している。

国道17号は片側2車線に拡幅され、旧中仙道沿いの宿場町としての趣きが失われ、業務ビル等の立地が中心となってきた。

熊谷駅から星川通り、市役所通り、国道17号を回遊する界隈性ある、歩行者が楽しめる街の創出。中心市街地の活性化が課題。

秩父鉄道ひろせ野鳥の森駅北側に、春山満氏をプロデューサーとしたリタイアメントビルディングを、民間デベロッパーが、4月開業予定。

市中心部のテクノグリリーセンター建設予定地は、コミュニティひろはとして暫定利用されており、交流の拠点としての計画が望まれている。

熊谷駅の東と南に大規模な駐車場があり、パークアンドライド利用もなされている。



柏市の現状と課題

スーパーマーケットは住宅団地の周辺のロードサイドを中心に分散立地が進んでいる。駅周辺の集積は少ない。

<都市の特性>

東京都心から約30kmに位置している。柏駅の交通の利便性、拠点性をもとに、四方に伸びる鉄道(JR常磐線、東武野田線、つくばエクスプレス(TX))と鉄道駅のほか、国道6号と16号を軸に市街地が広がっている。大規模ショッピングセンターが複数立地しているものの、商業集積性、交通拠点性を背景として柏駅周辺の中心市新市街地は賑わいを維持している。市街地の中には、基盤未整備のまま市街化が進んだ地区が少なくないが、つくばエクスプレス(TX)の開通により新たな軸で市街化が進みつつあり、新駅周辺では区画整理事業が進められている。

<人口分布・動向>

柏市の面積は114.9k㎡で、人口は約38.1万人、一般世帯数は14.4万世帯である(2005年国勢調査ベース)。人口は増加傾向にあり、若い年齢層の転入が寄与して高齢化率は高くない。つくばエクスプレス(TX)開通と旧沼南町の区画整理事業などが、今後の人口増加要因となる。

<都市構造>

1990年以降、DID地区面積、DID人口密度ともに増加しており、DID地区が拡大すると並行して、同地区の密度が高まってきたことが分かる。人口は増加傾向にあるが、市街化区域を拡大する都市計画上の予定はない。

<中心市街地>

柏駅周辺は高い集客力を示している。柏駅周辺では高齢化が進んでいるが、マンション立地により、その傾向は緩やかなものとなっている。

<住居系>

比較的交通利便性の高い豊四季台団地については、賃貸住宅の建て替えを都市再生機構が進めている。バスの便がある区画整理事業区域の住宅については、相対的に需要多い。柏駅へ向かう民間バスの路線は充実しているが、交通不便地域ではコミュニティバスの要望も高い。細街路の多い逆井周辺では路線バスの代わりにジャンボタクシーが活用されている。市街化区域において下水道は概ね整備されている。1957年開発の光ヶ丘団地は高齢化率が高い。都市再生機構により賃貸住宅の建て替えは終了している。柏の葉キャンパス駅を中心とした半径3キロほどのエリアを、「ロハス(健康で、持続可能な生活様式)な街」にする計画があり、化学物質の軽減を目指している。

<商業系>

大規模ショッピングセンターが市内に複数ある。つくばエクスプレス(TX)柏の葉キャンパス駅前で大規模商業施設の建設が進んでいるほか、国道16号沿いの商業施設の立地が顕著となっている。

<産業系>

十余二工業団地の中で、新たな産業施設の整備が進められている。柏インターチェンジや周辺学術研究機関の立地を活かし、研究開発、新たな産業創出を促す新産業団地として柏サイエンスパークの整備が進められている。

<都市の課題>

柏駅を拠点としてバス路線が整備されており、バスの便による郊外住宅団地が整備されている。旧柏市では基盤未整備で宅地化が進んでおり、柏駅に比較的近い早くから市街化した地区(若葉・千代田)では、高齢化が進む中での歩道の整備などの生活環境改善が求められる。つくばエクスプレス(TX)の開通に伴い、沿線地域の住宅地としてのポテンシャルは高まっている。新駅周辺は第一種低層住居専用地域としてマンション等の整備が抑制され、その外側でマンション立地が進んでいる。戸建住宅が広がる中で、集合住宅の計画的な誘導が求められる。柏駅周辺、国道16号、大規模ショッピングセンターなどで、交通混雑が顕著となっている。「中心市街地」は商業集積、交通拠点性を背景にまちの賑わいを維持しているが、今後、住宅の郊外化の影響が想定される。中心市街地の拠点性の維持・向上に向けて、柏駅東口のロータリーの整備を含め、駅周辺の再開発など計画的な拠点整備が求められている。

高級住宅地として整備された「東急柏ビレッジ」は鉄道駅から離れておりバス利用の立地条件にあり、高齢化が進む中で売り物件も出てきている。良好な住環境を維持する中でモビリティ環境の改善が求められている。旧沼南町の中でも東側に伸びる「市街化調整区域」では、交通の利便性が低く開発規制により住宅地整備が難しい中で高齢化が進んでおり、市街化調整区域における持続可能な地域づくりが求められる。柏駅への商業機能をはじめ都市機能の一極集中が顕著であり、それ以外の住宅地に近い周辺駅の周辺の商業機能をはじめとす集積が少ない。また、バス路線の多くが柏駅を基点としていることから、駅周辺の交通混雑が激しく、駅周辺の交通容量は限界の状況にある。高齢化が進展した場合に、柏駅まで移動しなければならなくなる高齢者にとって、より身近でニーズを満たせるような集積の誘導が必要である。

