

4-2 ケーススタディ

本調査でケーススタディとして示された地域づくりの方策は、本委員会による提案であり、必ずしもケーススタディ対象市において実施される施策等ではないので注意を要する。
以下、各ケーススタディの内容を記す。

	－ 2 5 km（都心除く）	2 5－ 5 0 km	5 0 km－
環境制約・エネルギー制約に対応した既存ストックの有効活用		課題⑤：域内需要の内生化 方向性 1-1：回遊性あるまちへの再生 モデル都市：佐倉市 ケーススタディ 1：高齢者にも都市の楽しさが味わえる街（公共交通型） - 通過交通の排除（モビリティの改善） - 電線地中化（モビリティの改善） - まちなか居住の推進と回遊性の向上 - バス路線の整備 - ホスピタリティの向上 課題④：人口分布と既存施設のミスマッチ解消 方向性 1-4：既存インフラの効率利用や連携による総合交通サービスの向上 モデル都市：柏市 ケーススタディ 5：公共交通の充実した利便性高い街 - バス路線の強化（モビリティの改善） - 駅周辺における商業・サービス機能の充実 課題④：人口分布と既存施設のミスマッチ解消 方向性 1-3：住区サービスの確保 モデル都市：厚木市 ケーススタディ 4：近隣で安全快適に買物できる街 - 近隣住区のサービスの向上 - 近隣住区のアクセス性の向上（モビリティの改善） - 幹線道路沿道の交通処理	課題⑤：域内需要の内生化 課題⑦：ソフト事業による街の活用度向上 方向性 1-1：回遊性あるまちへの再生 モデル都市：小田原市 ケーススタディ 2：高齢者にも都市の楽しさが味わえる街（歩行型） - バス中継所の整備（モビリティの改善） - 高齢者が楽しめる街づくり（モビリティの改善） - 周遊性の向上 課題⑤：域内需要の内生化 課題⑦：ソフト事業による街の活用度向上 方向性 1-2 中心市街地における集客力の再生 方向性 3-1 リタイア層の活躍による地域産業の再生 モデル都市：熊谷市 ケーススタディ 3：市民で都市の楽しさを演出する街 - 高齢者の活動の場としての公共空間 - 公共空間の演出 - 空き店舗・遊休地の暫定活用
持続可能な居住環境創造	課題①：既成市街地（商業地域）におけるリニューアルのコントロール 方向性 2-1：都心居住における住環境の維持 モデル都市：鳩ヶ谷市 ケーススタディ 6：快適でプライバシーが保てる街 - 用途地域の変更 - 都市計画提案制度の活用による地権者参加型の都市計画決定	課題②：住宅団地のリニューアル促進 課題③：多世代居住（ソーシャルミックス）の推進 方向性 2-2 中高層分譲住宅の建て替え モデル都市：春日部市 ケーススタディ 7：郊外大規模分譲団地の再生 - 現居住者の住宅建替 - 余剰敷地の売却	課題③：多世代居住（ソーシャルミックス）の推進 課題⑤：域内需要の内生化 方向性 2-3 地域ケアを核としたまちなかの活性化 モデル都市：茂原市 ケーススタディ 8：高齢者とファミリー層が共生する街 - 高齢者のまちなか居住の推進 - ファミリー層の居住促進 - 商業・サービス業の誘致
持続可能な地域経済		課題⑥：市経済の新たな牽引役の創造 方向性 3-1 リタイア層の活躍による地域産業再生 モデル都市：狭山市 ケーススタディ 9：豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点 - IC 周辺の土地利用方針の検討 - 物流効率化事業計画に関する調整 - 物流拠点周辺への関連産業の誘致・育成 課題⑥：市経済の新たな牽引役の創造 方向性 3-1 リタイア層の活躍による地域産業再生 モデル都市：藤沢市 ケーススタディ 10：高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化 - インキュベーション施設における交流拠点整備 - インキュベーション拠点間の公共交通ネット形成	

注：本調査でケーススタディとして示された地域づくりの方策は、本委員会による提案であり、必ずしもケーススタディ対象市において実施される施策等ではない。

(1) 佐倉市：高齢者にも都市の楽しさが味わえる街（その1. 公共交通型）

①現状と問題点

京成佐倉駅の南に位置する中心市街地は、駅とはやや離れた丘の上に位置し、美術館等の公共施設の整備が進められてきたものの、活力の停滞が見られる。交通の拠点である駅と坂によって隔てられ、商店街を貫通する道路の幅員が充分でないなど、歩行環境の整備が遅れていることも停滞の一因と考えられるほか、新興住宅地である他の沿線駅周辺に比べて人口の集積が乏しいことも活力が生まれない原因になっている。

②狙い

混雑する駅周辺の交通を整序し安全な街並みとして再生を図るとともに、まちなか居住を推進して併設されるエスカレーター等を利用して、坂の町であることによる回遊への抵抗を和らげて、行動しやすい市街地とすることで、商店街の活性化を図っていく。

さらに佐倉城跡をはじめ歴史遺産や文化資源に訪れる沿線地域等からの観光客を商店街まで誘導し、文化性の高い中心市街地として個性的な街を形成する。

③対応方針

1) 通過交通の排除

駅の南を東西に横断する市道の沿道は、中心市街地の商店街になっており、市立美術館等の公共施設が立地しているが、狭い復員の道路にバスや自家用車が多く通行し、歩行の安全性が乏しい。一方、駅の近傍にはこの市道と並行してバイパス的な機能を持ちうる道路が整備されており、駅を起点に発着するバスや自家用車をこの道路に誘導して商店街への交通負荷を軽減し、通行の安全性を高めることが考えられる。

また、駅北部からの交通路となっている東側の道路についても、このバイパス的な道路と直接結べば、駅前への交通の流入を軽減できる。

2) 電線の地中化

通過交通の排除にあわせて、市道の電線地中化を行い歩行空間の整備を進める。

3) まちなか居住の推進と回遊性の向上

駅前から商店街に至る街路周辺に、まちなか居住のための店舗併用集合住宅を導入し、これに付帯するエスカレーターを一般通行人にも開放して、坂道のバリアフリー化に役立てることで、駅からの買物客や観光客の回遊の利便性を向上させ、商店街の振興に役立てる。

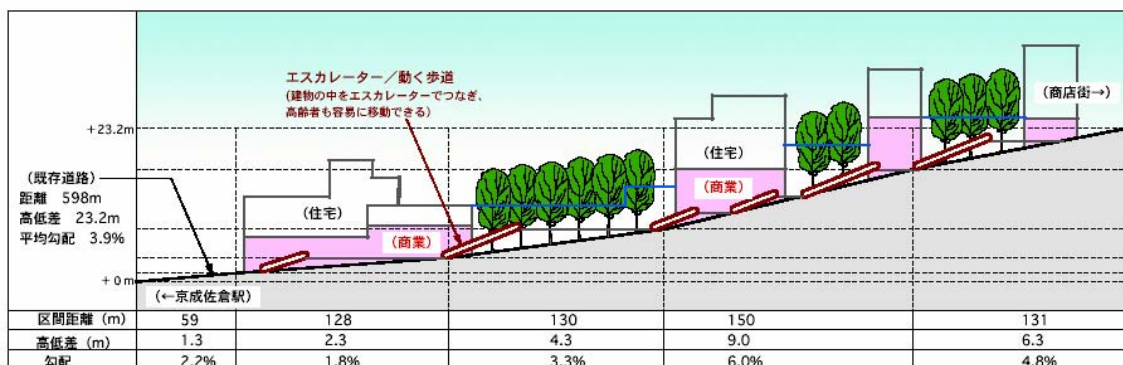
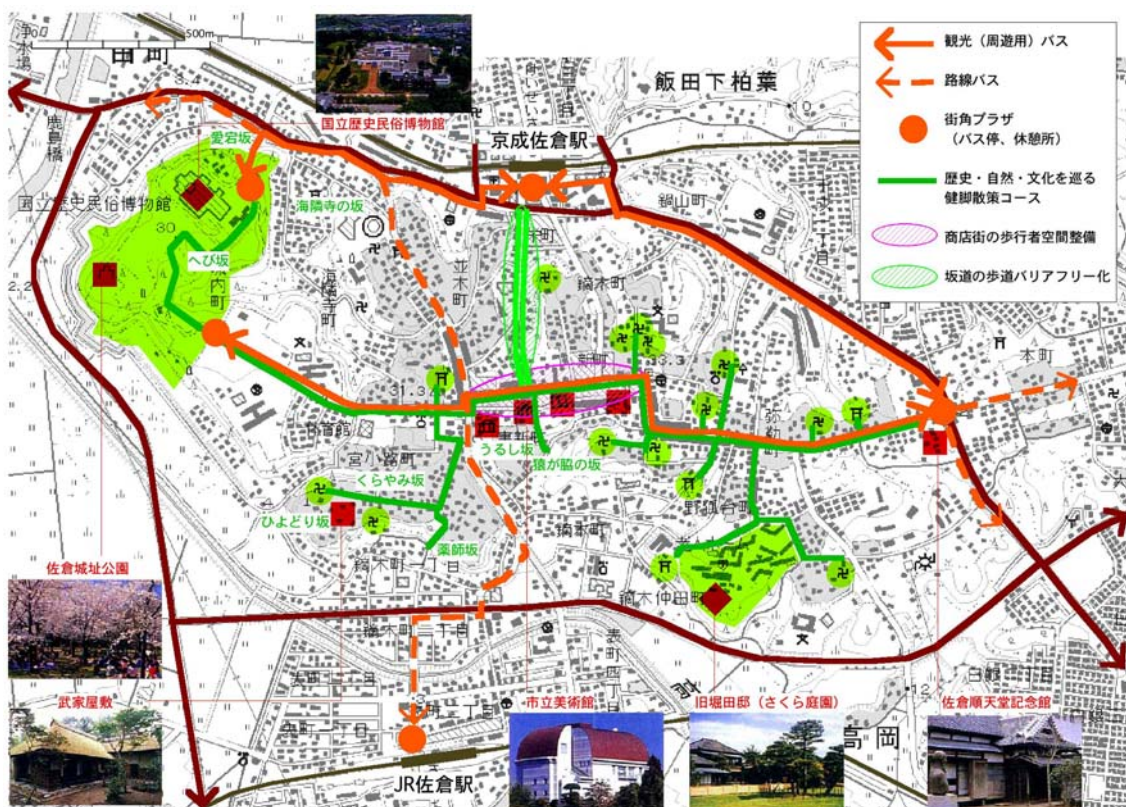
4) バス路線の整備

国立歴史民俗博物館から市立美術館、佐倉順天堂記念館を結ぶバス路線を整備して、既存のバス路線とのネットワークによる史跡等の周遊路線を形成する。

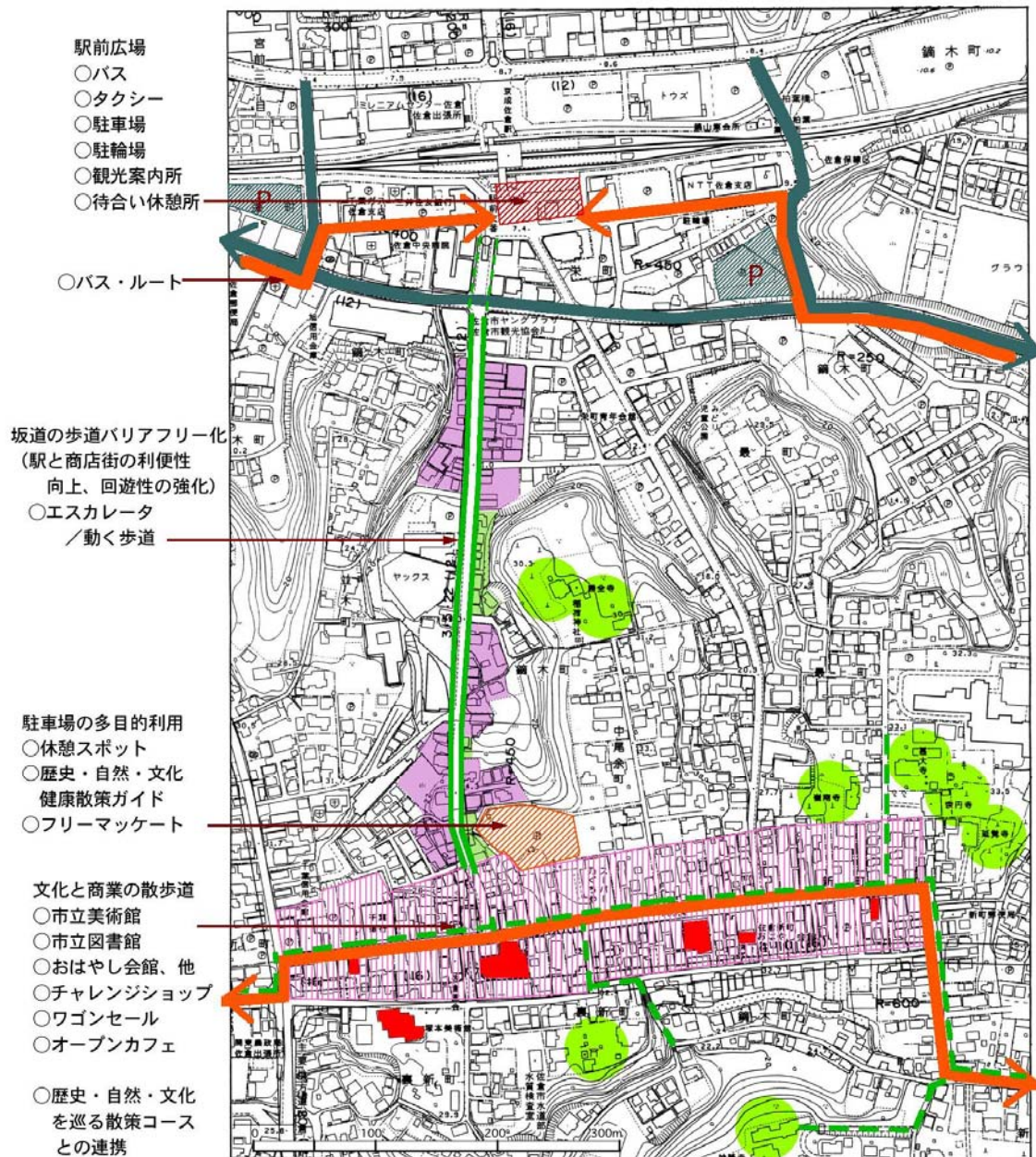
5) ホスピタリティの向上

駅前には観光案内所のほか、定年後の高齢者等によるボランティアの観光ガイドを配置し、佐倉の歴史や文化資源をめぐりつつ一日を楽しく過ごせるメニューを提供する。

図表 佐倉市ケーススタディ（広域）



図表 佐倉市ケーススタディ（中心部）



図表 文化と商業の散歩道 現況と整備イメージ（上図：整備イメージ 下図：現況）



図表 参考となる事例

事例テーマ	事例
道路空間の再配分による歩行空間の改善・駐車スペースの確保	○神奈川県横浜市元町 (P.364) ○福島県福島市中心部 (P.365) ○埼玉県川越市(電線類地中化) (P.366)
短距離トリップを支える新交通システム	○山梨県上野原市(コモアブリッジ) (P.382) ○広島市安芸区(スカイレールシステム) (P.383)
まちなみの規制・誘導	○東京都杉並区荻窪駅周辺(低層階商業誘導地区) (P.390)

注 : 各事例の具体的な内容については、「参考2」を参照

④整備の手順

第1期には、駅の東側に北口と南口を結ぶ道路の整備や駅利用者の自家用車の駐車場を整備し、通過交通の排除を行っていくとともに、商店街を貫く市道の電線地中化に着手する。また国立民俗博物館と佐倉順天堂記念館を結ぶバス路線を開設する。

まちなか居住用店舗併用住宅の整備は、第1期に計画策定等の地権者協議を進め、第2期から事業に着手できるような体制を整備する。この事業着手にあわせて駅前広場の整備等を行う。

図表 工程表

事業名	1期	2期	3期	備考
1 電線地中化 第1工区 第2工区 第3工区				
2 まちなか居住の推進による バリアフリー化 第1工区 第2工区	←計画作成……………	←事業 ←計画作成……………	←事業	
3 駅前広場整備				
4 街路整備				
5 駐車場整備				
6 バス路線の整備				

⑤事業主体及び事業費

官民の役割分担及び公共事業に関する事業費は以下のとおりである。

図表 事業主体と事業費

事業名	公共	民間	事業量	事業費 (百万円)	備考
1 電線地中化 第1工区 第2工区 第3工区	○ ○ ○		530 m 800 m 1050 m	424 480 840	(熊谷駅西地区電線共同溝事業より単価し参照)
2 まちなか居住の推進による バリアフリー化 第1工区 第2工区	○(計画) ○(計画)	○ ○			エスカレータ/動く歩道 エスカレータ/動く歩道
3 駅前広場整備	○		0.5 ha	500	ゼネコン・ヒアリング
4 街路整備	○		530 m	250	(熊谷駅西通り道路整備事業より単価し参照)
5 駐車場整備		○			
6 バス路線の整備		○			