

（５）柏市：公共交通の充実した利便性の高い街

①現況と課題

合併前の柏市では、コミュニティ単位に公共施設を細かく配置し、住民ニーズに応えてきた。一方、沼南町では大津が丘地区に町民全体を対象にした各種施設の整備を行ってきた。合併によってこのような対応の違いを統一する必要性が出てきているが、高齢社会における今後のサービスのあり方としては、施設の整備にとどまらず、インストラクターの配置など、より充実したサービスの提供が求められている。

このような高度なサービスの提供のためには、民間のノウハウの活用等も必要であり、利用度を向上させるための効率的な施設配置の検討が必要になっている。

②狙い

柏市では JR 常磐線、東武野田線、つくばエクスプレス（TX）の３線の鉄道が整備されている。これらと域内バス路線の連携強化を図ることで、公共交通機関サービスの充実と拠点駅周辺における商業・サービス機能の強化を進める。

③対応方針

１）バス路線の強化

既存のバス路線（一部路線変更）のうち、鉄道駅間を結ぶバス路線等（ex. つくばエクスプレス（TX）柏たなか～JR 北柏、つくばエクスプレス（TX）柏の葉～東武豊四季、つくばエクスプレス（TX）柏の葉～JR 柏、JR 北柏～東武増尾～（JR 馬橋）、（JR 我孫子）～大津ヶ丘～東武逆井、JR 柏～大津ヶ丘～）を重点的に強化し、域内の公共交通ネットワークを強化する。これらの路線を強化する理由は以下のとおりである。

- ・市域全域が密度の高い公共交通網で全市域をネットワークでき、交通弱者の活動性の向上に寄与する。
- ・駅間を結ぶことで、片輸送による非効率を緩和できる。
- ・運行距離が短いため、少ない台数で運行頻度を高めることができる。
- ・幹線道路を通らないため、幹線交通への負荷がない。
- ・駅周辺の通行量が多くなれば、商業・サービス機能の集積が期待できる。

また、厳しい財政状況の中、既存ストックの活用、多様な主体による連携協力という観点から、バス路線の補完的機能を担うものとして、企業の送迎バスを高齢者の移動手段として活用していく。

２）駅周辺における商業・サービス機能の充実

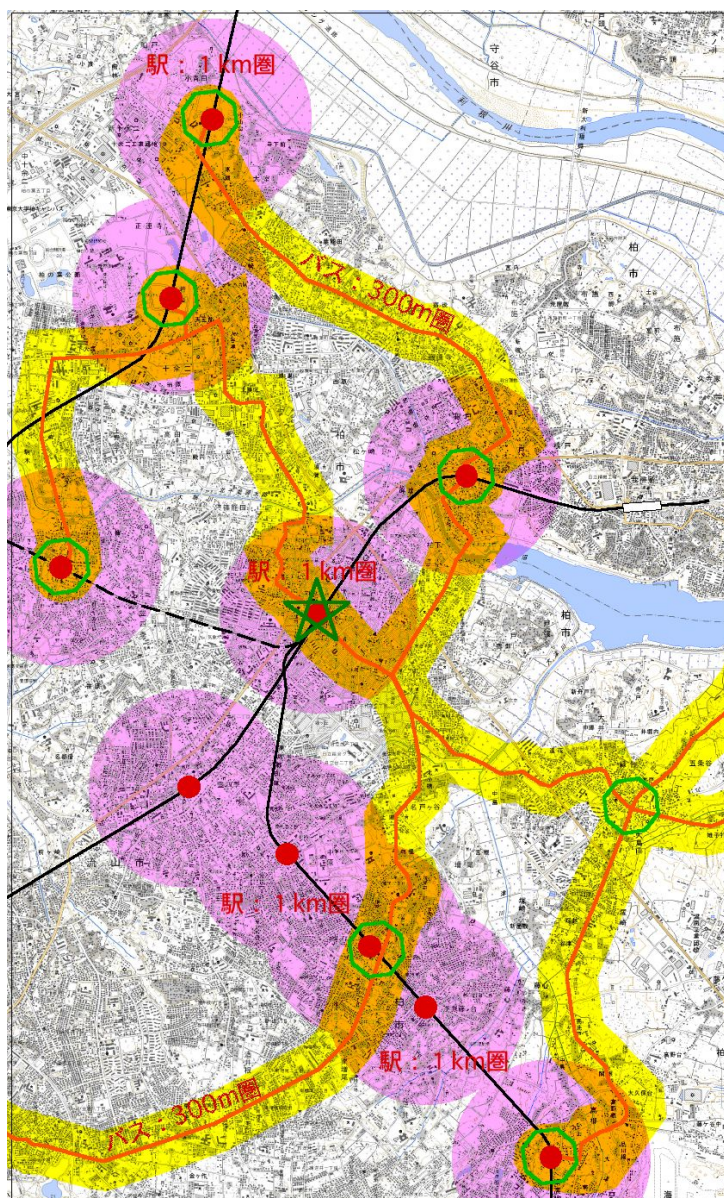
地域におけるサービス機能の充実とバスの利用客の増大に向けて、駅周辺におけるサービス機能の強化を図る。

駅周辺に集積が期待される商業・サービス機能としては以下のようなものが考えられる。

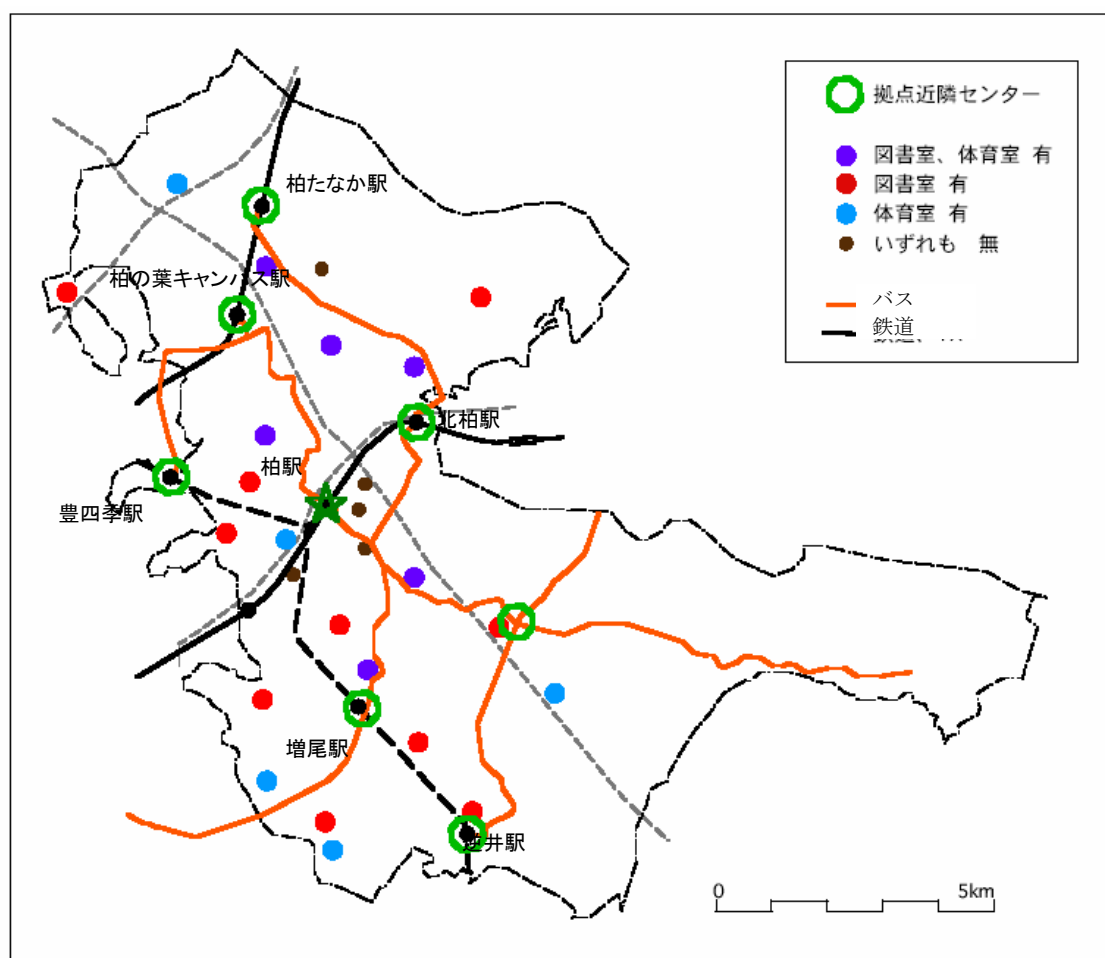
- ・拠点近隣センター（集会所、フィットネス、図書室、出張所など）
- ・医療（医院等）、福祉施設（相談所等）など
- ・商業施設（住区では満たせない商業機能、介護用品等）

整備の方法としては、高齢者の健康維持、交流のための施設を **PFI** 等の手法を活用して整備、あるいは公共による整備の場合には、指定管理者制度の活用によって、幅広く民間のノウハウや活力を活用できるようにしていく。このような取り組みを契機として、徐々に医療や商業等の誘致・集積の交通結節点周辺における形成を図っていくことが期待される。

図表 バス路線の強化



近隣センター（●●●●）の現在の分布と拠点センター（○）の立地適地（駅等）



図表 参考となる事例

事例テーマ	事例
連携事業の推進	○岐阜県岐阜市柳ヶ瀬周辺（柳バスの運行）（P.369） ○富山県富山市（まいどはやバスの運行）（P.370）
コミュニティバスの運行	○京都府京都市（醍醐コミュニティバス）（P.373） ○東京都東村山市（グリーンバス）（P.374） ○東京都杉並区（すぎ丸）（P.375） ○埼玉県桶川市（べにばなGO）（P.376） ○群馬県太田市（おうかがいしバス）（P.377）
バス路線の再編	○岩手県盛岡市（ゾーンバスシステム）（P.378）
利用者ニーズに合わせた柔軟なバス運行	○高知県中村市（デマンドバスシステム）（P.379）
路線バスの利便性向上	○バス・ロケーションシステムの導入（P.380）

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

拠点近隣センターの整備は既成市街地における整備を優先するものとし、つくばエクスプレス（TX）駅周辺の拠点近隣センターは第２期に整備するものとする。

バス路線の強化は第１期から取り掛かり、第２期以降はバスの走行性の向上のための道路整備を行っていく。

図表 工程表

	事業名	1期	2期	3期	備考
1	拠点近隣センター等の充実 ・北柏(根戸) ・高柳 ・沼南	←→			
2	拠点近隣センターの整備 ・柏たなか ・柏の葉		←→		
3	バスの増便	←→			
4	道路整備(バスルート関連)	← (計画づくり)	←→	←→	

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	拠点近隣センター等の充実 ・北柏(根戸) ・高柳 ・沼南		○		—	
2	拠点近隣センターの整備 ・柏たなか ・柏の葉	○			—	
3	バスの増便	○	◎		—	
4	道路整備(バスルート関連)	○			—	

（６）鳩ヶ谷市：快適でプライバシーが保てる街

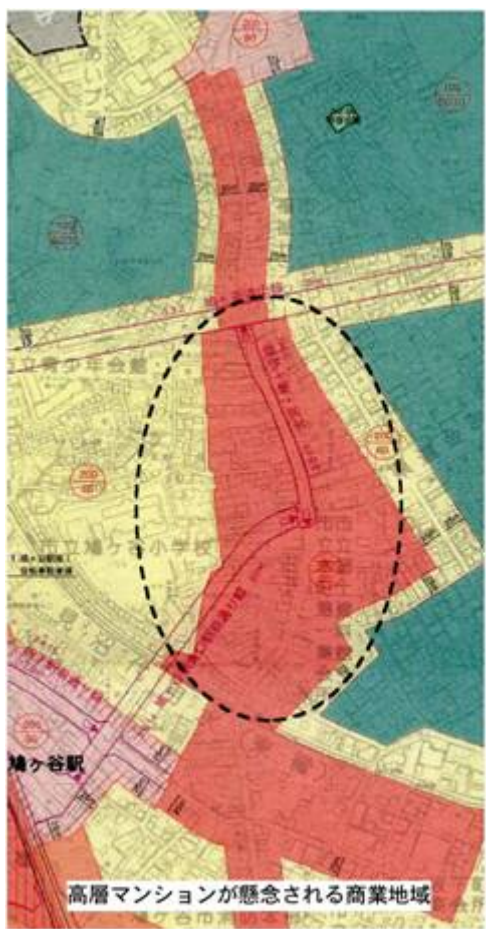
①現況と課題

鳩ヶ谷市では、地下鉄の延伸に伴って新規転入者が増加し、この住宅需要に対応したマンションが中心市街地に立地しはじめている。

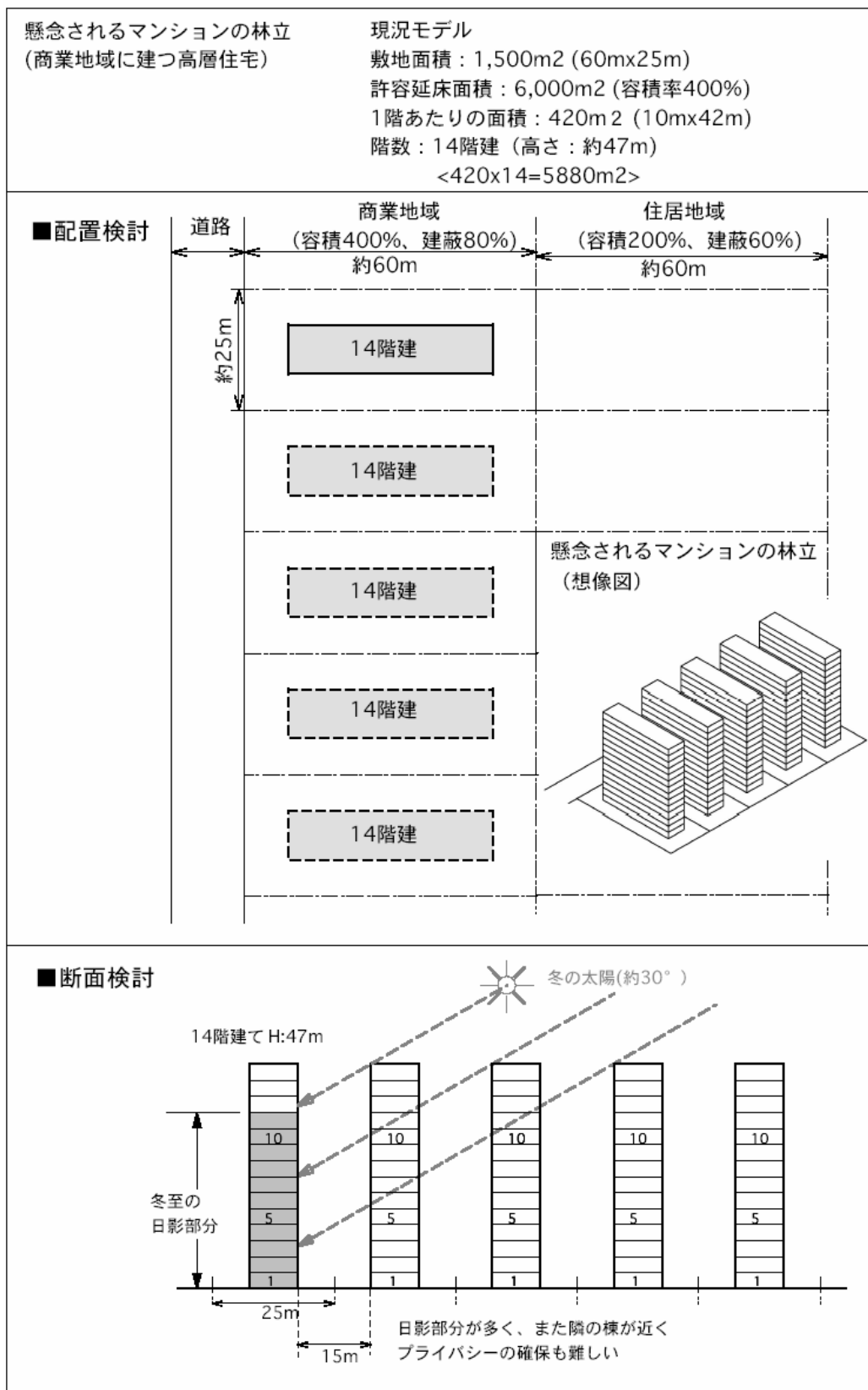
鳩ヶ谷市の中心市街地では、県道沿いに帯状の商業地域が指定されているが、沿道は宿場町の名残がある旧街道特有の、間口が狭く奥行きが深い短冊状の敷地で構成されており、駅から徒歩 10 分程度の好立地を生かして容積率（400％）を限度一杯に使った高層マンションが立ち並ぶ状況が見られる。

日影規制がない等、商業地域は建築規制が緩いため、この傾向が続けば、日照や採光、通風、プライバシーなどが保てず、劣悪な環境の住宅地が形成される恐れがあり、成熟社会における良質な社会資本の形成の上からも、また環境や資源制約の下で持続的可能な社会を形成する上からも、大きな問題を抱えている。

図表 高層マンションの林立が懸念される商業地域



図表 懸念されるマンションの林立



図表 鳩ヶ谷市鳩ヶ谷駅周辺沿道の概要

諸元	説明
位置	東京から 20km、最寄り駅から徒歩 10 分
都市計画	商業地域 80% 400%
主要道路	幅員 12m
マンション	階数 15 階程度の建設が急増
路線価	H15:170 H16:165 H17:160 千円／㎡
近傍不動産 販売単価	新築マンション：120 万円／坪 宅地：60 万円／坪

②狙い

郊外の中心市街地は多くの都市機能が集積しているばかりでなく、交通機関の結節点であることが多く、利便性が高いことから、行動性の低下した高齢者の居住地としても好ましい環境にある。また歴史的な資源（日光御成街道沿いの歴史的建造物など）も残っていることが多い。

中心市街地を各地域の特色を発揮しつつ居住地としてふさわしい環境をもつ市街地として整備する方策を検討する。

③対応方針

1) 都市計画提案制度活用促進による用途地域の見直し

商業地域でも住宅の建設は当然認められているが、その多くが住宅として利用されることが予想される場合には中高層住宅地域へ、あるいは路線型商業と住宅が共存できる近隣商業地域へ、利用の実態に即した用途へ変更し、良好な市街地の形成を図ることが本来は好ましい。

2) 敷地の共同化等による容積移転（例-1）

鳩ヶ谷市の場合、商業地区は道路に沿って帯状に指定されており、隣接地は容積率の低い住居系用途等になっている。このため、これら 2 つの用途にまたがる敷地を一体として開発し、建物を雁行的に配置するような工夫を行って隣棟間隔を広げることで、環境の悪化を防ぐことが考えられる。具体的には総合設計制度を活用して隣接の敷地の統合を図り共同で建築物を建てること、さらに建築協定を締結して、沿道一体として快適な環境の形成が図れるような対応が望まれる。

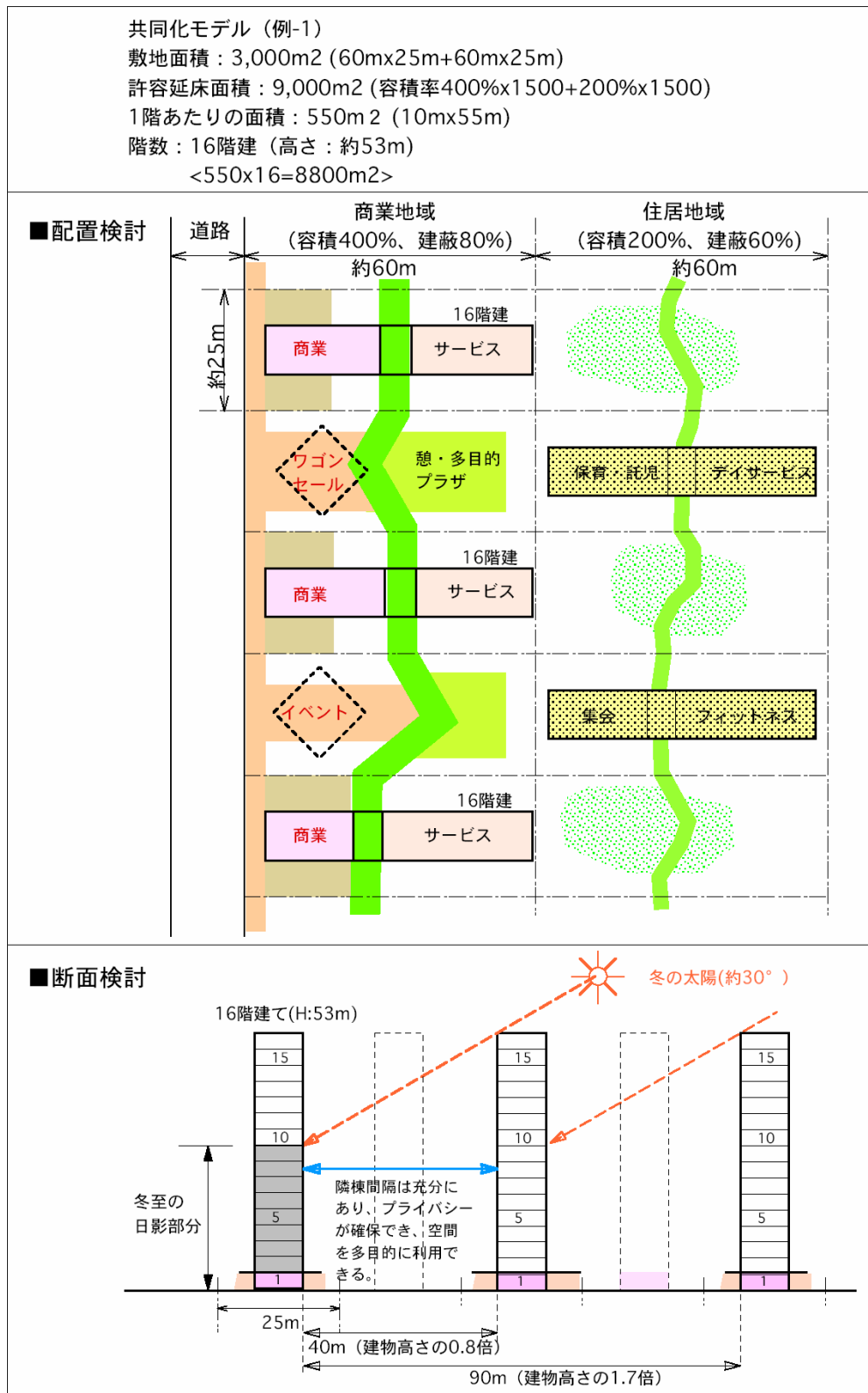
3) 都市計画提案制度の活用による地権者参加型の都市計画決定（例・2）

2) のような対応であっても、用途地域の変更によるダウン・ゾーニングがなされなければ、例1図のように、隣棟間隔は広がっても、日照において十分に良好な住環境が確保されるとは言えない。商業地区と隣接する住居系用途をまとめ、一つの街区ごとまたは複数の街区ごとに用途地域の変更と詳細な商業・居住環境の形成を円滑に進めることが本来は望ましい。そのためには地権者が参加し、専門ノウハウを持つデベロッパー等が協力して、地区計画等の都市計画提案を行うことが必要である。

図表 中心市街地の沿道マンションスプロール地での都市計画提案の概要イメージ

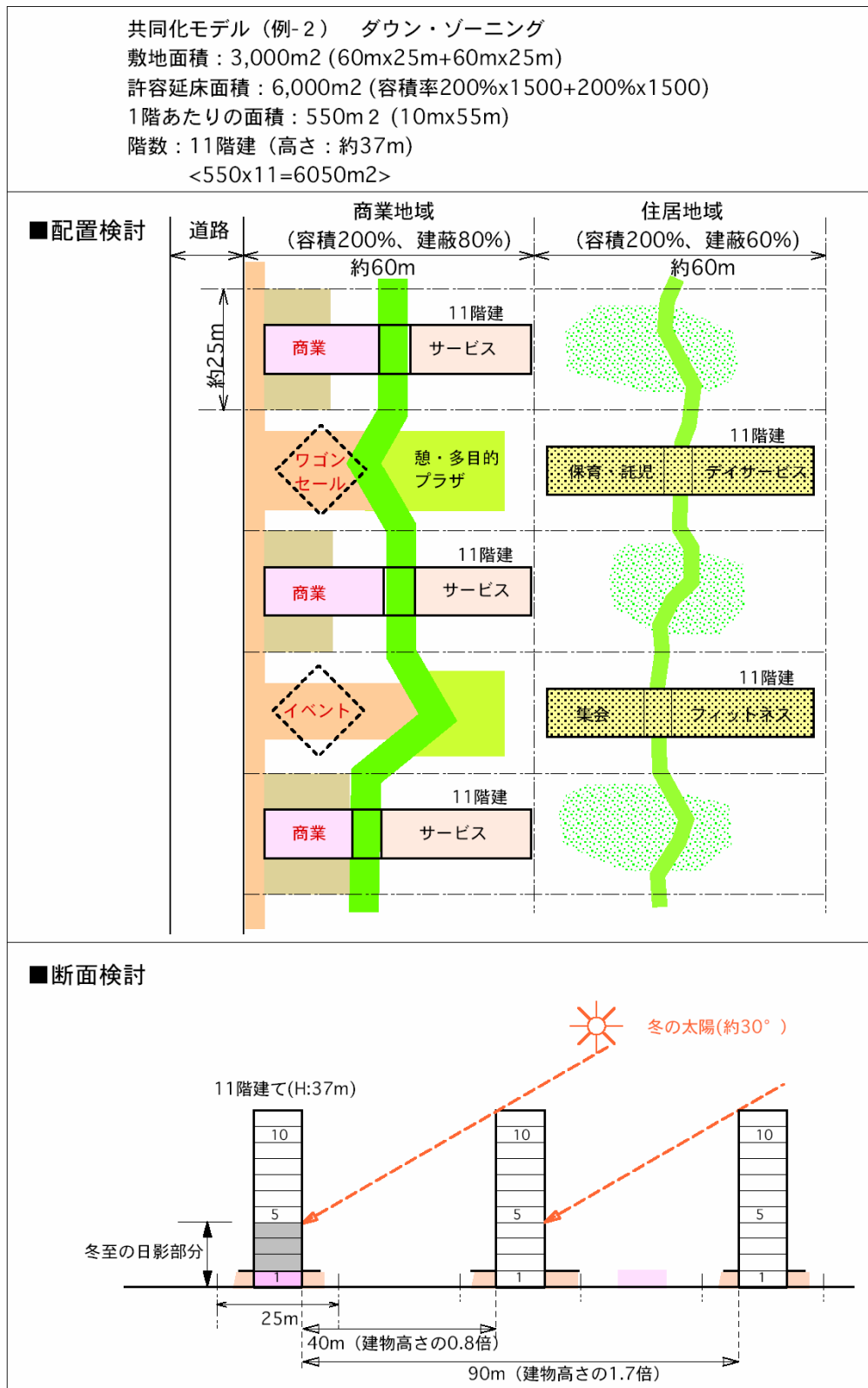
項目	制限内容
対象地区	一つまたは複数の街区を対象とする。地区面積としては最低0.5ha程度が目安か。
用途地域	容積率を現行の400%から200%へ、用途を住宅、商業等を許容するものとし、適切な用途地域へ変更する。
沿道沿いの駐車帯	セットバックにより駐車帯の設置を地区施設等で指定する。
歩行者通路	背割り線に歩行者通路を地区施設等で指定し、駅までの安全な回遊空間を確保する。
高さ	高さを12～15m程度へ、最大でも31mへ制限することが一案。
最小敷地面積	地区事情に応じて、定める。
インセンティブ	地区施設等による評価容積分を割り増すこともありえる。最大のインセンティブは、提案制度により地区計画等の同意を得られるならば、街づくり交付金等で新たな歩行者通路等の基盤を優先整備することである。

図表 鳩ヶ谷市ケーススタディ
(例-1) 敷地の共同化等による容積移転



図表 鳩ヶ谷市ケーススタディ

(例-2) 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(ダウン・ゾーニング)



図表 参考となる事例

事例テーマ	事例
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

快適な環境の形成には住民の理解が必要であり、総合設計制度等の説明や、建築協定の締結に向けた住民協議を早急に進めていく必要がある。

地区計画の提案等に向けた住民協議を早急に進めていく必要がある。

そこで、「まちづくり3法」◆の改正を視野に入れ、地元民間人で構成する中心市街地活性化協議会を設置し、地方公共団体と協力して中心市街地活性化基本計画を策定し、総理大臣承認を得た後に、具体的な都市計画変更と事業を定め、その過程で地権者合意、デベロッパー等協力事業者選定、まちづくり交付金等補助事業導入を準備することが考えられる。

図表 工程表

	事業名	1期	2期	3期	備考
1	中心市街地活性化基本計画策定	↔			
2	都市計画提案・決定	←→			
3	まちづくり交付金等補助事業		↔		
4	建物建設			↔	

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	備考
1	中心市街地活性化基本計画策定	◎	○	—	—	
2	都市計画提案・決定	◎	○	—	—	
3	まちづくり交付金等補助事業	◎		—	—	
4	建物建設	—	◎	—	—	

注 : —は不明