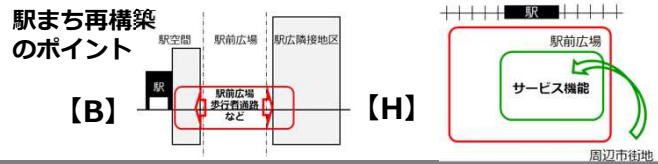


⑦ 柏駅



● 駅まち再構築のポイント

課題 まちの中心駅としての活力が相対的に低下

- つくばエクスプレス開業や郊外型大型商業施設の多数整備による、中心市街地の活力低下

解決策 【B】 歩行者空間を駅広隣接地区 (民間敷地) も含めて一体的に整備

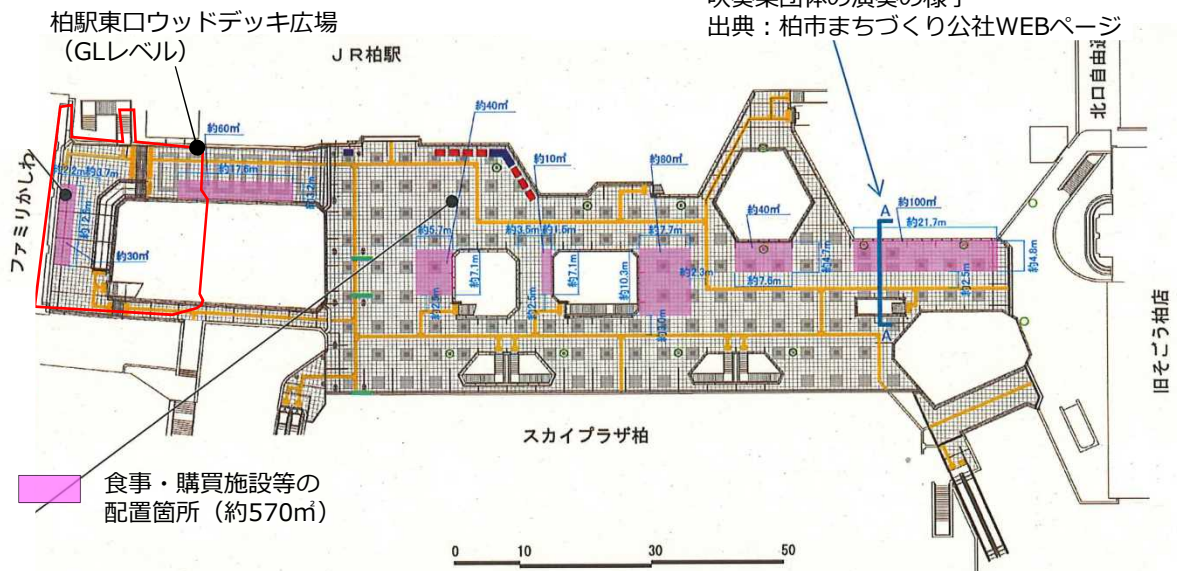
- デッキの再整備に合わせ、1階部分に民間主体でウッドデッキも整備するなど一体的な整備により連続的な賑わいを創出

解決策 【H】 サービス機能を駅前広場に集約

- 道路占用の特例を活用してイベントスペースや交流空間を駅前広場に整備してにぎわい創出



吹奏楽団体の演奏の様子
出典：柏市まちづくり公社WEBページ

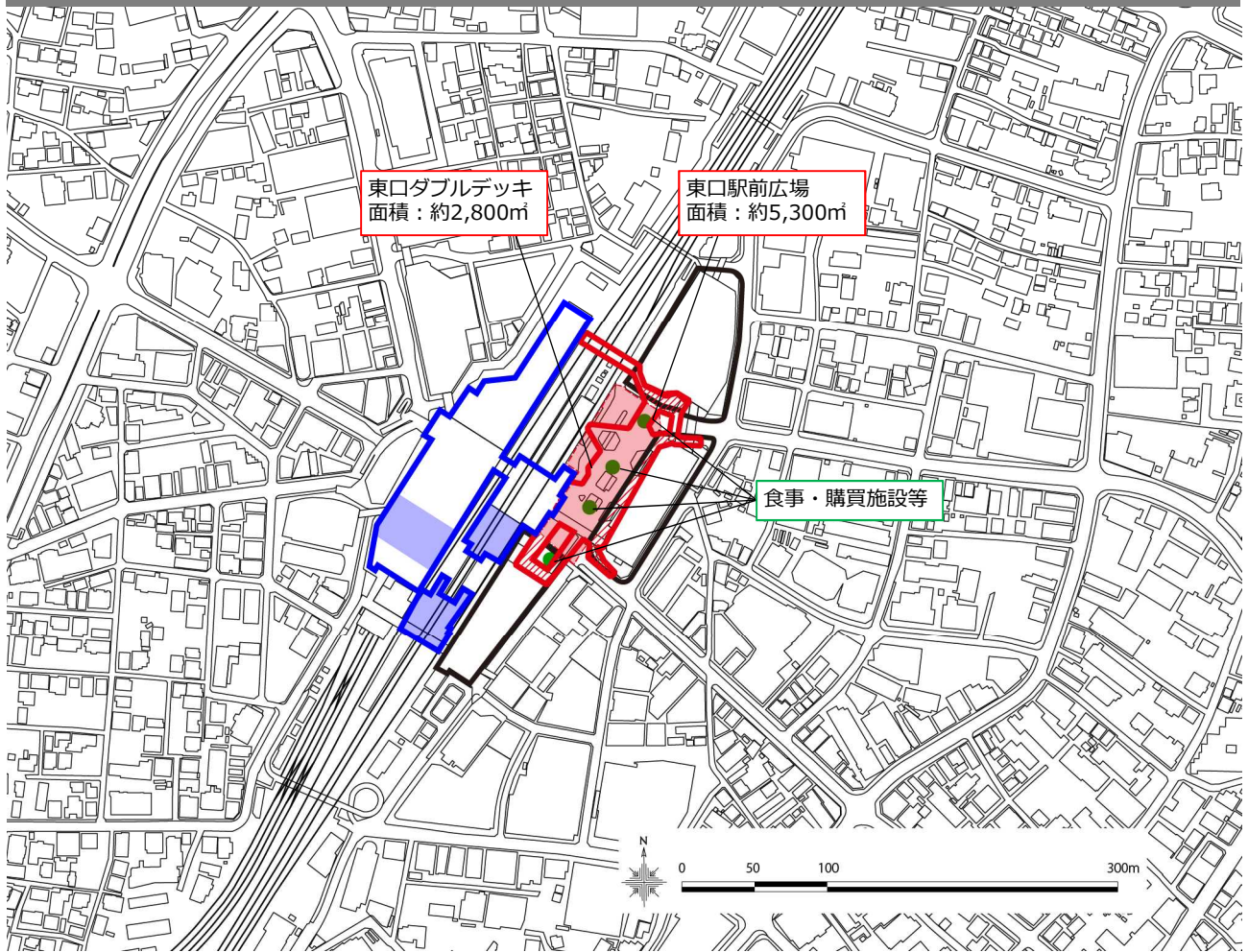


出典：柏中央地区都市再生整備計画（第2期）
上に一部追記

● 「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能			ペDESTリアンデッキ		
環境空間	交流機能 防災機能			イベントスペース	駅前広場に歩行者滞留空間 や交流空間を整備する	
	都市環境 形成機能					
	サービス機能			飲食購買施設 屋外広告物		

● 駅周辺地図



出典：国土地理院 基盤地図情報

凡例 (✓がついているものが該当)

駅前空間	駅空間
✓駅前広場等 (都市計画決定区域)	✓駅施設 (駅ビル含む)
駅前広場等 (都市計画決定なし)	✓改札内空間
✓歩行者デッキ	駅前広場・駅広隣接地区へ拡張した範囲
✓駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲	周辺市街地
✓駅広隣接地区 (連携し整備した地区)	サービス機能・シンボルロード等
	✓建物内に設置されたサービス機能

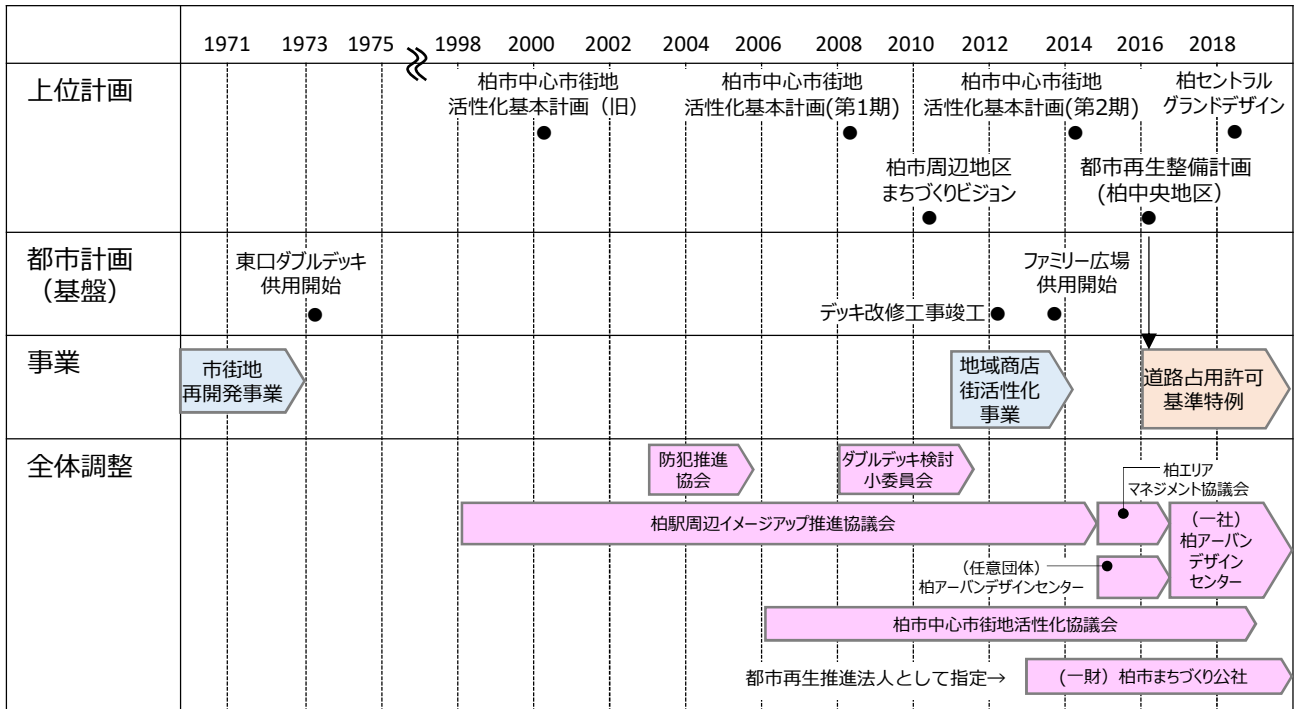
● 基礎情報

所在地	千葉県柏市	自治体人口	43.0万人 (2020年1月1日現在)
乗り入れ路線	2線 ・JR東日本 常磐線 ・東武鉄道 東武野田線	乗降客数	39.5万人 (2017年度)

● 駅まち再構築の経緯

- 柏駅周辺地区は1973年に全国初の市街地再開発事業（東口）と人工地盤（ペDESTリアンデッキ）を契機に都心のベッドタウンとして発展してきた。
- 経済状況の変化や郊外大型店舗の出店、2005年のつくばエクスプレス開業による柏北部地区の発展を受けて、柏駅周辺の活力低下が叫ばれる中で、ダブルデッキを活用した歩行者空間の環境整備が図られた。
- 2012年に市が実施したダブルデッキ改修工事（主に耐震改修）と併せて、中小商業活力向上補助金による「ファミリー広場（ウッドデッキ広場）」の整備工事が行われた。
- ウッドデッキ広場は「柏市中心市街地活性化協議会」と駅周辺の商店街が商店街連合を設立して、ダブルデッキとその下の地上部で賑わいの連続性を持たせることを目的として整備した。
- 2012年に柏市と商店街連合の間でウッドデッキの管理協定が交わされ、商店街側で維持管理を行うことになったが、2016年以降は(一財) 柏市まちづくり公社がウッドデッキとダブルデッキを一括で管理している。
- 2016年に都市再生整備計画の中で、都市再生推進法人として指定された(一財) 柏市まちづくり公社が、都市再生特別措置法の道路占用許可特例制度を適用してイベント等を開催することができる仕組みを運用することにより、賑わいのある歩行者空間を創出している。
- このイベント等による収入を地域貢献の取組み費用に充当することで地域の活性化を図っている。

経緯



●上位計画

■ 柏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2007年、2016年変更）

柏駅周辺地区には、広域商業拠点にふさわしい高度で複合的な都市機能の集積や、良好な居住環境の整備と一体となった定住促進により活力のある都心形成を図り、その他の鉄道駅周辺に都市機能を補完し生活関連機能が集積した複合サービス拠点を育成する。

■ 柏市都市計画マスタープラン(2018年)

地域別構想において、中央1地域の将来像として「柏駅前のにぎわいや大堀川などの自然を感じることができる、楽しく憩えるまち」をあげている。

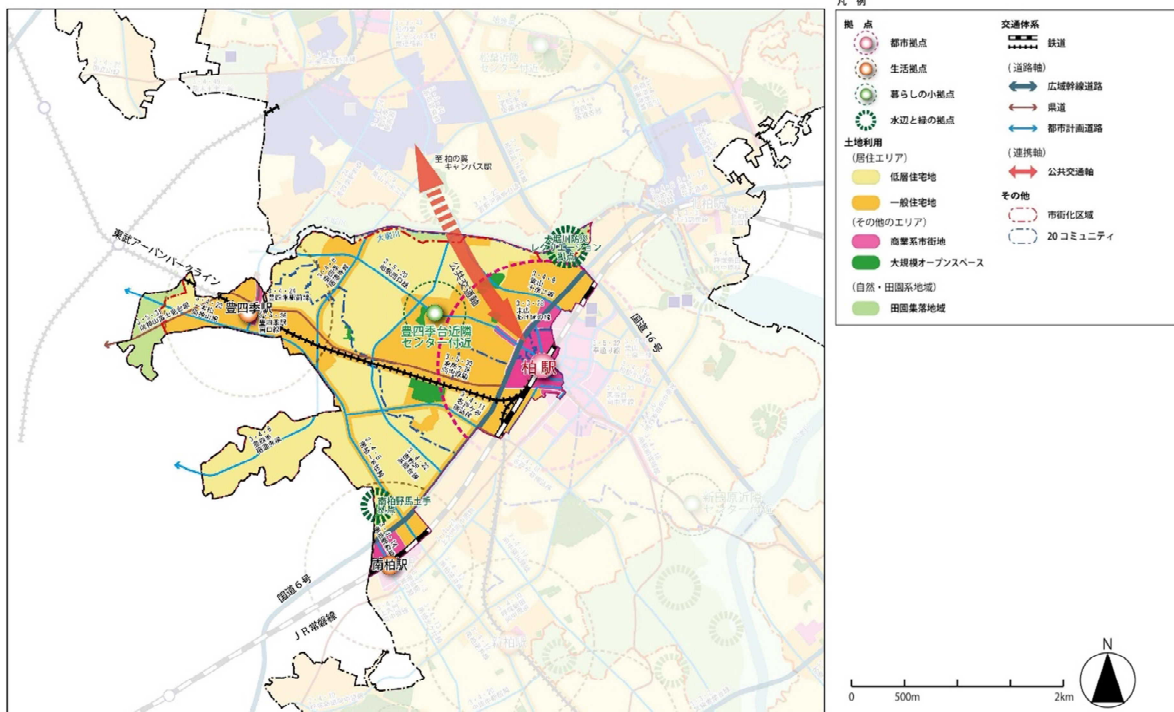
○柏駅周辺地区

- ・市民、事業者、大学等と連携し、地域資源を活かしながら、経済の活性化等に向けての事業を推進し、個性と特色のある拠点整備を進めます。
- ・柏駅周辺で実施される市街地開発事業では、イベントを開催するにぎわいの拠点として、また災害発生時の一時避難場所としてなど様々な用途に活用できる広域交流スペースの整備を検討します。

■ 柏市中心市街地活性化基本計画(2013年更新)

柏駅を中心として放射線状に集積する商店街等においてあらゆる盛大の人たちが安全・安心で快適にまちなかを歩ける歩行者環境の整備を目指すため、歩行者通行量を指標として調査が行われている。（本計画の終了年次は2019年3月）

柏市都市計画マスタープラン 中央1地域 地域別構想図

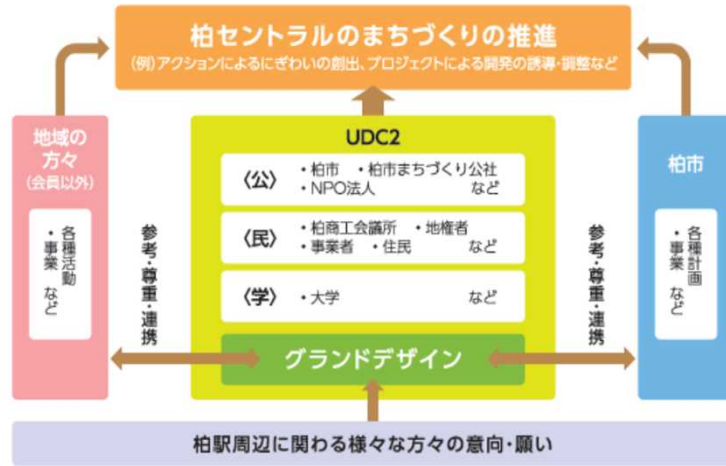


● 上位計画

■ KASHIWA CENTRAL GRAND DESIGN 柏駅周辺基本構想（2018年7月）

柏駅周辺（柏セントラル）に関わる様々な主体が、互いに連携しながら力を合わせて柏セントラルのまちづくりを推進することを目指して策定された。

柏セントラルのまちづくりのアイデアや将来の理想の姿などの町への思いを集めた「ラブリカシー柏駅周辺まちづくり憲章」（2016年5月）を拠り所としつつ、今後20年間で目指すべき将来像を具体的に描いている。



IV まちづくりの方針

ゾーン・ネットワークごとの重点戦略

ゾーン・ネットワーク	特に重視する戦略
駅前拠点ゾーン	面的なまちづくり（再開発・共同化・駅前広場整備）を進めながら、拠点性を高めるゾーン。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]
回遊にぎわいゾーン	平面的・立体的に多様な用途が混在するゾーン。居住とその他の用途の調和を目指す。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]
暮らしとにぎわいの複合ゾーン	居住と生活利便施設、その他の用途が混在するゾーン。広範囲でにぎわいが途切れないよう連続化を目指す。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]
暮らしのゾーン	居住地としての「ゆとり」や「安心感」を感じられるゾーン。生活利便施設やその他の環境の向上を目指す。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]
シンボリストリート	沿道のにぎわい、パブリックスペース、緑などの連続化を目指し、通りごとの魅力を創出するストリート。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]
回遊ネットワーク	駅から街の奥へと、人を導くようなネットワーク。また、駅の東西を繋ぐことも目指す。 [Icons: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12]

まちづくりの方針図

