

大網駅南地区 まちづくりだより

令和6年1月
第6号

編集・発行：大網駅南地区まちづくり協議会

大網駅南地区まちづくり協議会 第5回まちづくり検討会を開催！ 他都市のまちづくり事例の学習を行いました

大網駅南地区まちづくり協議会第5回まちづくり検討会を、12月10日（日）に開催しました。

第5回まちづくり検討会では、先進地視察先の検討と、他都市のまちづくり事例の学習を行いました。



第5回まちづくり検討会の概要

- 日 時：令和5年12月10日（日）午前10時00分～
- 場 所：市役所別棟2階 大会議室
- 出席者：役員 11名、事務局 5名、株式会社サポート 3名
※ 役員13名中11名の出席によりまちづくり検討会は成立
- 議 事
 1. 先進地視察の提案
 2. 他都市まちづくり事例紹介



まちづくり検討会の様子

※ 議事の概要について、次ページからご報告いたします。

議事の概要

議事 1. 先進地視察の提案

先進地視察について

目的

先進地事例を直接見ることで、今後検討していく大網駅南地区の土地利用計画案などへの具体的なイメージを持つことを目的とします。

視察先の候補地

千葉県内で駅前広場と一体的に整備を行い、都市機能と居住機能の融合が図られ、事業が進行中または街並みが形成中の5箇所を視察の候補地として検討しました。

	地区名	路線名	東京 駅 から 距離	乗降 客数 R3 (人/日)	自治体名	整備 面積 (ha)	事業 主体	事業期間
1	袖ヶ浦駅海側	JR 内房線	67km	9,656	袖ヶ浦市	48.9	組合 区画整理	H23～R2
2	津田沼駅南口	JR 総武線	26km	159,598	習志野市	35.0	組合 区画整理	H19～R5
3	高柳駅西側	東武アーバンパークライン	35km	13,471	柏市	15.7	組合 区画整理	H9～H31
4	柏の葉 キャンパス駅周辺	つくばエクスプレス	32km	30,300	柏市	273.0	県 区画整理	H12～R10
5	流山 セントラルパーク 駅周辺	つくばエクスプレス	26km	8,800	流山市	232.0	県 区画整理	H10～R11
検討 地区	大網駅南地区	JR 外房線	62km	15,370	大網白里市			

視察先の選定

上記5箇所の視察候補地の中から視察先の検討を行い、下記の理由により「1.袖ヶ浦駅海側」を選定（案）としました。

理由1：東京駅からおおむね60kmの位置

理由2：駅の乗降客数がおおむね1日10,000人

理由3：駅前に複合商業施設が立地されている（ゆりまち袖ヶ浦駅前モール）

理由4：基盤整備が完了し、街並みの形成が順調に進行している。

議事 2. 他都市まちづくり事例紹介

北鴻巣駅西口のまちづくり（埼玉県鴻巣市）

まちづくり前



まちづくり後



■位置

JR北鴻巣駅の西側

■東京駅からの距離

約55km

■乗降客数

11,668人（令和3年度）

■まちづくり前の現況と課題（背景）

北鴻巣駅西口地区は、JR北鴻巣駅の西側に隣接しているが、駅前一带は主に農地であり、地区の約70%を農地が占めている。都市基盤整備が十分ではなく、駅西口が開設されていない状況であった。

地区住民の生活利便施設として、駅西口の早期開発が望まれている一方で、区域内の開発可能な箇所にてミニ開発で戸建住宅が乱立しており、現況のまま放置すると、スプロール現象が広がることが予測されていた。

街路について、幅員5-6mの街路が数本あるほかは、幅員4m以下の極小街路であり、車輛・歩行者の通行に支障をきたしていた。

■まちづくりの目的

駅前地区としての立地特性を生かした計画的な都市基盤整備及び土地の整序を行い、良好な商業・業務・居住環境を有する健全な市街地形成を図ることを事業の目的とした。駅前街区においては駅前広場を中心とした地域生活の充実と活力を生み出すためのにぎわいのある交流拠点として、複合商業施設用地とした。また、その周辺の北側及び南側街区は、利便性の高い良好な住宅地の形成を図った。



凡例

	施行区域界		駅前広場
	線路		住宅地
	公園		土地利用系街区



■まちづくりの内容

主要地方道鴻巣・川島線と、北鴻巣駅西口駅前広場を結ぶ道路は幅員16m街路とし、幅員3.5mの歩道を設けた。それ以外は幅員6m又は5mの区画街路及び幅員4mの特殊街路を生成した。

全街路とも側溝を設け、区画街路はアスファルト舗装とし一部の交差点部分、特殊街路はインターロッキング舗装とした。

■まちづくりの効果

北鴻巣駅を起点に商業施設・住宅地・公園が配置され良好な居住環境及び利便性を備え持つ生活拠点となっている。

地権者が NPO 法人を設立し、行政、地元企業と協働しながら、現在もまちの運営・管理や、まちぐるみのイベントなど、エリアマネジメントを行なっている。

事業手法 北鴻巣駅西口土地区画整理事業・地区計画

施行面積 約 9.3ha

施行期間 平成 17 年度～平成 23 年度

総事業費 約 25 億円

■ 袖ヶ浦駅海側のまちづくり

まちづくり前



まちづくり後



■ 位置

JR内房線袖ヶ浦駅の海側

■ 東京駅からの距離

約67km

■ 乗降客数

9,656人（令和3年度）

■ まちづくり前の現況と課題（背景）

袖ヶ浦駅海側地区は、東京湾アクアライン等広域幹線道路と鉄道を結ぶ交通の結節性、拠点性を活かして、駅北口広場を起点とし、沿道には商業・業務施設の集積を図るとともに、良好な居住環境及び利便性を備え持つ住宅地の土地利用を計画した。

袖ヶ浦駅海側地区は、土地区画整理事業施行前において主に住宅地と農地に大別され、そのうちの約80%が農地であり、大部分を占めていた。住宅地は地区の東側に集中し、袖ヶ浦駅の海側にはほとんど存在していなかった。

また、JR袖ヶ浦駅に隣接しており、商業・サービス業施設等の期待されている機能が不足したまま住宅に特化した市街化が無秩序に形成されることが懸念されていた。

■ まちづくりの目的

道路、公園等の公共施設及び上下水道等の都市基盤施設の整備改善を行い、健全で良好な交通・商業・業務機能と居住環境を兼ね備えた交通拠点と地域の生活拠点を形成することを目的とした。



凡例

	施行区域界		駅前広場
	線路		商業地
	都市計画道路		住宅地
	公園		



■ まちづくりの内容

既存道路、3・3・11号西内河根場線(W=25m)、3・4・8号高須箕和田線(W=20m)、3・4・18号西内河高須(W=20m)3・3・17号袖ヶ浦駅北口線(W=22~28m)の四路線を幹線道路として、(市道)今井坂戸線(W=16m)を補助幹線道路として位置付け、当地区の骨格道路を生成した。

■ まちづくりの効果

袖ヶ浦駅北口広場を起点に広幅員道路が配置され、商業・業務施設の集積が図られている。それとともに、都市基盤施設が整備され、計画的に住宅地が配置され、良好な居住環境及び、利便性を備え持つ生活拠点となっている。

事業手法 袖ヶ浦駅海側土地区画整理事業・地区計画

施行面積 約 48.9ha

施行期間 平成 23 年度～令和 2 年度

総事業費 約 77 億円

■ 誉田駅周辺のまちづくり

まちづくり前



まちづくり後



■ 位置

JR外房線誉田駅の北側

■ 東京駅からの距離

約52km

■ 乗降客数

10,956人（令和3年度）

■ まちづくり前の現況と課題（背景）

誉田駅周辺は、誉田駅を拠点とし県道千葉大網線（大網街道）を中心として発展してきたが、駅北側地域については今まで計画的なまちづくりが行われてこなかった地域である。

そのため、根幹的な都市基盤整備である道路整備が遅れ、駅周辺の道路は慢性的な渋滞や生活道路への通過交通進入が発生し、居住環境の改善が長年求められてきていた。さらに改札口が駅南口にしかなく、駅利用者は東西へ迂回する必要を強いられ、南側の駅前広場も狭小でありバスや一般車両が集中し、混雑している状況であった。

■ まちづくりの目的

誉田駅周辺地域を、市民の日常生活の核となる地域拠点としてふさわしい「まち」とするために、まずは駅北側地域の整備を進めることとし、交通結節機能及び南北自由通路を核とした交通接点の強化及び地域の生活環境や利便性の向上、地区内の円滑な交通処理と安全な居住環境の確保、花と緑を楽しめる憩い空間の確保を目指した。



誉田駅前広場

凡例

■■■■	線路	■	駅前広場
—	道路	■	商業地
■	公園	■	駐輪場



■ まちづくりの内容

南北地域の連絡を強化するための南北自由通路整備とあわせ、誉田駅舎の橋上化及び誉田駅北口駅前広場・都市計画道路誉田駅北口線の新設、市道誉田町215号線の改築等を実施することにより、誉田駅の交通結節点としての機能を格段に向上させるほか、住居地区からの通過交通の排除や地域の防災機能・消防活動機能の強化を行った。

■ まちづくりの効果

駅北側に改札口が新設され、そこに繋がる主要道路の整備を行い、周辺交通の渋滞緩和や生活道路への通過交通の緩和・減少、だけでなく、沿道には保育施設、コンビニやアパート等の民間事業の進出が興り、まちの賑わいにつながっている。さらに駅北側に商業施設が店舗し、周辺住民の日常の買い物に利用されている。

事業手法 誉田駅周辺まちづくり事業（用地買収方式）

駅前広場	約 4,080 m ²
道路整備	延長 1,210m 幅員 20m
公園	995 m ²
施設	橋上駅舎、連絡通路、駐輪場

国道128号沿道大綱・仏島のまちづくり

まちづくり前



まちづくり後



■位置

東京駅から大網駅の距離約62 k m

■大網駅から当地区までの距離

約1.3 k m

■大網駅の乗降客数

大網駅の乗降客数 15,370人
(令和3年度)

凡例

	道路
	公園
	商業地

■まちづくり前の現況と課題（背景）

本地区は市街化調整区域で、国道128号に面し、既に数件の店舗等が立地していたが、土地の利用状況は農地が約50%、住宅、商業等が約35%、その他道路等が約15%となっていた。

そうした中、千葉県により国道128号の4車線化事業や、主要地方道山田台大綱白里線バイパスの国道接続が進められることとなり、当地区の沿道利用の需要は益々高まり、農地として利用されている土地も、商業地や住宅地への利用転換が一層進むことが期待された反面、個別の開発では区画道路、公園、下水道等、街としての都市基盤が未整備のまま、徐々にスプロール的に宅地化が進み、生活しづらい街になってしまう恐れがあった。

■まちづくりの目的

区画道路、公園、下水道の公共施設を整備し、建築物の用途の混在による住環境の悪化を防止しながら、沿道型商業業務機能を適切に誘導することを目的とした。

■まちづくりの内容

市街地整備は、土地改良事業により確保された道路・水路敷地を有効に利用し、宅地開発指導要綱に基づき、民間活力を活用した区画街路等の整備を誘導した。

区画道路の整備は、開発行為に隣接する道路については、民間事業者が当該開発行為により整備を行ったほか、開発行為に隣接していない道路の一部については、市（町）により整備を行った。

公園の整備は、区域内及び隣接地区に公園がないことから、1ヶ所の街区公園を整備した。

■まちづくりの効果

まちづくり協議会において出店事業者や市（町）などと協議・調整を行い、都市計画の決定・変更と共に、開発行為による大規模な商業施設の出店や道路・公園等の都市基盤の整備を行った。

事業手法 地区計画・市街化区域編入・（民）開発行為・（官）都市再生整備計画事業

道路整備 延長 1,413m 幅員 6～9 m 公園 1,927 m²

意見交換



第5回まちづくり検討会での主な意見・質疑をご紹介します。

【先進地視察先の提案について】

意見	●大網駅南地区のように水害で悩んだ地域や、水害対策に特化した対策として調整池や護岸整備などの対策をした地域の事例を教えてください。
回答	調整池などで水害に特化した事業があれば紹介したいと思います。
質問	●商業施設や集合住宅を誘致する事が望ましいのだと思うが、商業施設や高層マンションなどを手掛ける大手不動産企業などどのようなアプローチで誘致しているのですか。
回答	一般的には検討会等でどの様な街にしたいか土地利用構想を作り、それに基づいて可能性のあるデベロッパーや商業事業者に進出可能性をヒアリングした上で公募という形になります。
質問	●区画整理は企業に打診してみても見込みがあればやるものなのか？それとも区画整理を先にやってから進出をお願いするのか？
回答	区画整理組合を作るだけでは事業化のリスクが大きいため、事業認可前に民間事業者を選定して事業化検討パートナー契約などを結ぶことが多くなっています。

【他都市まちづくり事例紹介について】

意見	●駅前広場の事例を載せているが、例えば現状の大網駅前と比較できれば、もっと具体的に面積がどのくらい必要かわかるような気がする。次回以降添付してほしい。
回答	承知しました。
質問	●減歩はよくわからないが、開発により土地が減るということで、地権者にとっては土地が綺麗になって半分取られたが、地価は倍になったなど、そういう理解で良いか？
回答	全国的には、減歩で土地が減少しても、区画整理前後で同等価値以上になっていないといけないうのが基本的な考え方です。
質問	●公共減歩については区画整理区域内では一律なのか？それとも、農地・住宅等の用途により違いが出てくるのか？
回答	区画整理は換地設計基準と土地評価基準に基づき設計します。これは国土交通省が監修している土地評価基準があり、基本的には全国一律で「路線価評価方式」という方法で算定します。それぞれの土地で評価を行っていくので、個々に減歩率は違ってきます。
質問	●道路や公園などの公共用地が自分の土地より離れたところであれば、あまりメリットがないと思ってしまう人がいるのではないかと。計算上だけでなく、そういう人へのメリットもすくい上げるようなまちづくりをしてほしい。
回答	メリットを感じられないと、なかなか合意が取れないと思います。国の法律で、3分の2以上の同意がないと区画整理はできないことになっていますが、実際は8割や9割の同意が得られないとうまく進められません。
質問	●これから考えるまちづくり構想の中で、みんなの意見が一致したら大網駅南地区でも高層ビルが建てられるのか？
回答	高層ビルが建てられるような構想にする事は可能です。ただし、どのような土地利用を目指し、どのような都市基盤の整備が必要なのか検討する必要があります。例えば大規模な商業施設や高層の建物を建てるのであれば、それに見合った道路などの基盤整備の配置を考える必要があります。

■ | 会長 議事まとめ

今回のように説明を受けると、どうしても開発の関係の説明に入ってしまう、わからない部分も出てくるとは思います。しかし、どういう開発にしたら良いのか考える前にまちづくり検討会で検討しなければならないのは、大網駅の南口をどのような街にしたいのかを皆さんとまとめることでもあります。

たとえば、駅前広場を作り、まわりは商業施設が良いとか、住宅街が良いとか、農地があって…など、どういう南口が良いのかイメージを共有することが必要です。開発手法の話はある程度基本構想に入れると思いますが、まずは、どのような南口にしたいのか、改めて皆さんと考えて行けたらと思います。

■ | まちづくり用語の解説

スプロール：無秩序かつ無計画に開発が進められる状態

ミニ開発：1,000 m²未満の土地を細分化し、小規模な宅地分譲や建売住宅を開発すること

開発行為：建築物や特定工作物の設置を目的とする土地の区画形質の変更を開発行為といいます。

特定工作物：コンクリートプラント、ゴルフコース、1 ha 以上の運動レジャー施設等

宅地開発指導要綱：良好な都市環境の形成を目的として、道路、公園などの技術的な基準や周辺住民との調整などを示した宅地開発を行う際の行政指導の指針

都市基盤：道路、公園、河川、上下水道などの公共施設

都市計画道路：都市基盤施設の道路のうち、都市計画法に基づき都市計画決定された都市の骨格となる道路

区画街路：都市基盤施設の道路のうち、沿道宅地利用の機能が強い道路。区画街路は、日照、通風の確保など市街地の住環境に大きな役割を持っています。

都市再生整備計画事業：都市再生整備計画事業は、地域の歴史、文化、自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、地域住民の生活の質の向上と地域経済、社会の活性化を図るための制度です。市町村が都市再生特別措置法に基づく「都市再生整備計画」を作成し、この計画に基づき実施する事業等の費用の一部を国が支援する事業です。

まちづくり検討員の募集！！

大網駅南地区まちづくり協議会では、『まちづくり検討会』を定期的で開催し、会長・副会長・まちづくり検討員が中心となり、まちづくり検討を行ってまいります。本会員で本地区のまちづくりに興味がある方は、是非まちづくり検討会にご参加ください。いつでもお待ちしております。

問：大網駅南地区まちづくり協議会事務局 大網白里市都市整備課都市計画班 担当 今井・織本・中村
〒299-3292 大網白里市大網1 1 5 - 2

電話 0475-70-0364 FAX 0475-72-8454 E-mail toshiseibi@city.oamishirasato.lg.jp