

[令和 6 年度]

柏駅東口駅前再整備実現化方策検討業務報告書

【概要版】

柏市都市部中心市街地整備課

■柏駅東口駅前再整備の背景と目的

（背景）

柏駅東口駅前は、市街地再開発事業等による整備から50年以上が経過し、建築物やダブルデッキなど施設の高経年化が進むとともに、商業環境やライフスタイル・価値観など、社会経済情勢の変化により施設や機能の更新の必要性が高まっている。

これらを背景に、柏市では令和4年度に柏駅東口駅前の地権者を主体に商店会・鉄道事業者等が一堂に会する「柏駅東口未来検討委員会」を立ち上げ、まちの未来のあり方について議論した。その後、令和5年度には「柏駅東口未来ビジョン」を策定し、これからの50年に向けた「未来のすがた」と「未来への取り組み」を示した。本ビジョンで示している「未来のすがた」は、「人を惹きつける魅力」、「広がりある高い回遊性」、「みどり豊かなゆとりある空間」といった今後のまちづくりに必要な3つの要素をふまえ、目指すべき未来のひとつとして現在・未来のまちづくりの担い手で共有され、実現されていくことを目指している。

（本委託の目的）

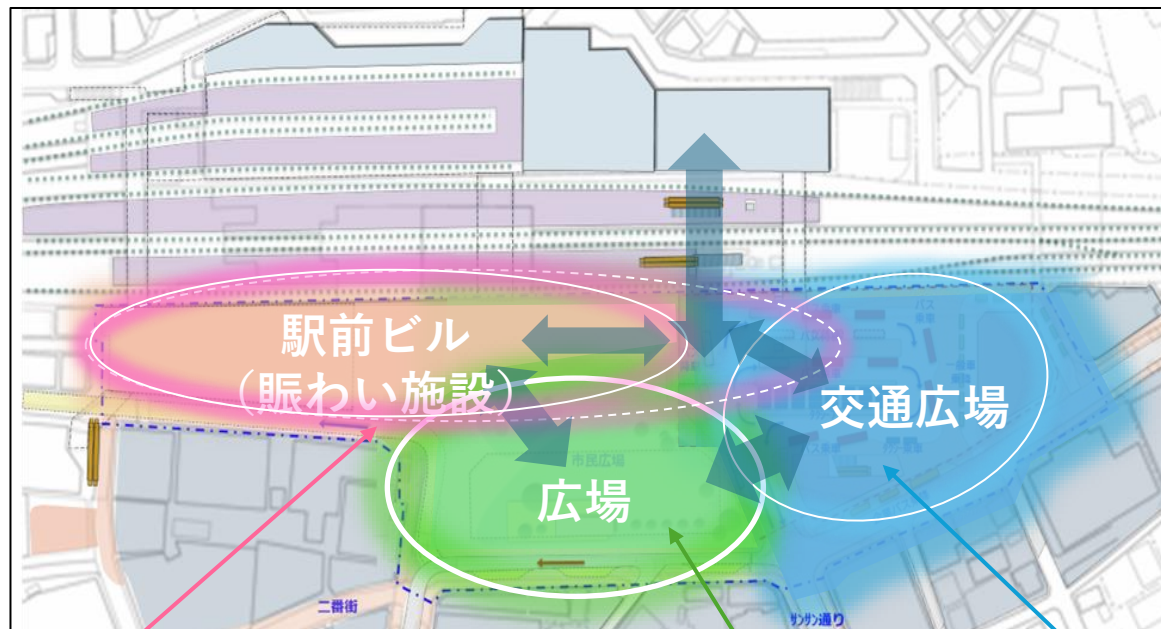
本業務では、市が新たに取得を予定する旧そごう柏店本館の土地を含め、柏駅東口駅前の再整備に伴う「交通広場の再編」や「新たな改札口の配置」を実現するための規模や配置の検討を行うことを目的とした。

■機能の配置イメージと計画配慮事項

— 柏駅東口未来ビジョン —

人を惹きつける魅力 広がりある高い回遊性

みどり豊かなゆとりある空間



【人を惹きつける魅力】
・多くの人が行き交う駅前に賑わい施設を配置
・イベント等の賑わい活用可能な空間を整備

【みどり豊かなゆとりある空間】
・交通広場とは切り離し、駅前にまとまった歩行者のための広場空間を創出
・人々が交流、憩える環境や緑等の潤いある環境創出

【広がりある高い回遊性】
・バス、タクシー等の交通機能を集約して整備
・駅や駅前広場と接続、バリアフリー等、快適な歩行者ネットワークを整備し交通結節機能を強化

■主な業務内容

(1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策検討

- ア 駅乗降客数や将来必要交通施設数（バスレーン等の施設数）の確認
- イ 柏駅東口駅前広場面積の規模算定
- ウ 周辺道路の現況と整備状況、交通規制等の把握
- エ 算定された面積と諸元を参考に、交通広場の必要面積規模の検証
- オ 近年の駅周辺再整備の動向や事例整理をもとに、これからの柏駅東口駅前広場等に求められるまちづくりの機能や再整備の効果についての整理（検討にあたっては建物と一体的な立体利用の可能性も想定）
- カ ア～オまでの内容を含めたイメージパースの作成

(2) 柏駅新改札（北側）設置の実現化方策検討

- ア 与条件や基本情報の把握と整理
- イ 適用設計条件や設計基準の確認
- ウ 関連機関との調整内容の確認
- エ 現地細部確認調査（敷地境界、既存物の状況、供給処理設備等）
- オ 新改札口の設置・整備のための配置レイアウトの検証
- カ ア～オまでの内容を含めたイメージパースの作成

(1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策検討

■東口駅前広場の現状と課題

●タクシー乗り場について

- ・タクシー乗場は、左廻り運用により車道上での乗車が発生しており危険
- ・降車場が整備されていない

●一般車・荷捌き車両の交通について

- ・一般車レーンにおける長時間駐車が常態化
- ・一般車乗降時の滞在、歩行スペースがないため、駅との間で乱横断が発生
- ・荷捌き駐車場やハウディモール、マルイ前通りにアクセスする車両が駅前広場内を通過

●路線バス・企業バス、バリアフリーについて

- ・企業バス乗場が路線バスと同一レーンにあることから、企業バスが路線バス乗場に侵入することにより路線バスの運行に支障をきたすことがある
- ・バスバースが不足している
- ・待合空間が狭い、ベンチが設置されていない等、バリアフリー環境が悪い
- ・島式の路線バス乗場につながる横断歩道における歩行者と自動車動線が交錯
- ・横断歩行者により路線バスや一般車が詰まるため、駅前交通広場の円滑性に影響

●周辺広場・通りとの接続について

- ・柏駅交通広場の出口交差点において、歩行者の信号無視の横断時に自動車動線との交錯が危険
- ・サンサン通りは平日休日で運用が異なるため、平日に逆走が発生するなど混乱が生じている

東口タクシー乗り場の現況



一般車レーンの現況



交通広場の出口交差点の現況



エレベータの現況

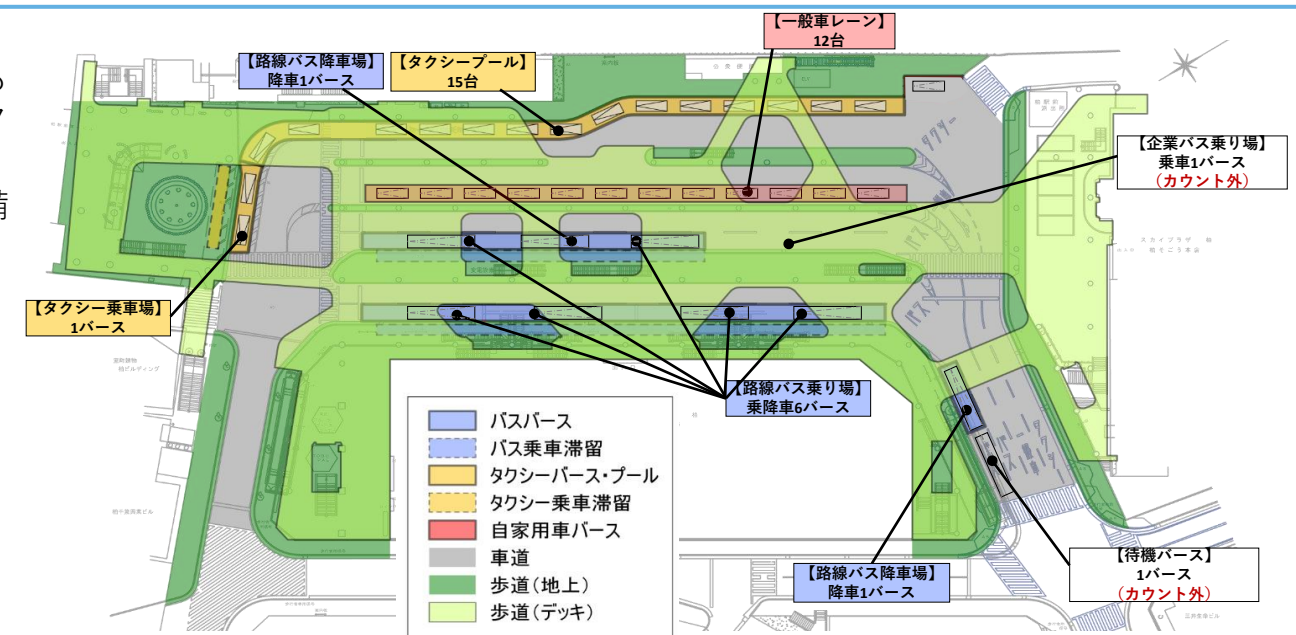


■柏駅東口駅前広場面積の現況と適正規模の比較

既存駅前広場の公共交通施設は、適正規模に満たない状況にあって、車道面積も大幅に不足していることから、バスの降車バースが誘導路の一部に配置され、タクシー回しに無理があるなど課題が顕在化しているものと思料される。

一方、歩行者のための機能については、ダブルデッキで広場全域に立体的に整備されていることから面積的には充足している。

	現況		98年式に基づく適正規模 (統計ベース)		現況との比較	
バスバース	370㎡	乗車6バース 降車8バース	840㎡	乗車8バース 降車4バース	-470㎡	乗車2バース 不足
バス乗車滞留	210㎡		307㎡		-97㎡	
タクシーバース	40㎡	乗車1バース 降車0バース	40㎡	乗車1バース 降車1バース		降車1バース 不足
タクシープール	300㎡	15台	150㎡	5台		
タクシー乗車滞留	20㎡		5㎡			
自家用車バース	240㎡	乗降12バース	240㎡	乗降12バース		
車道面積	2,940㎡		10,392㎡		-7,452㎡	
歩道面積	8,660㎡		7,835㎡			
うち地上面積	3,770㎡					
うちデッキ面積	4,890㎡					
交通空間基準面積合計	12,780㎡		19,809㎡		-7,029㎡	
環境空間面積合計	8,890㎡		8,147㎡			

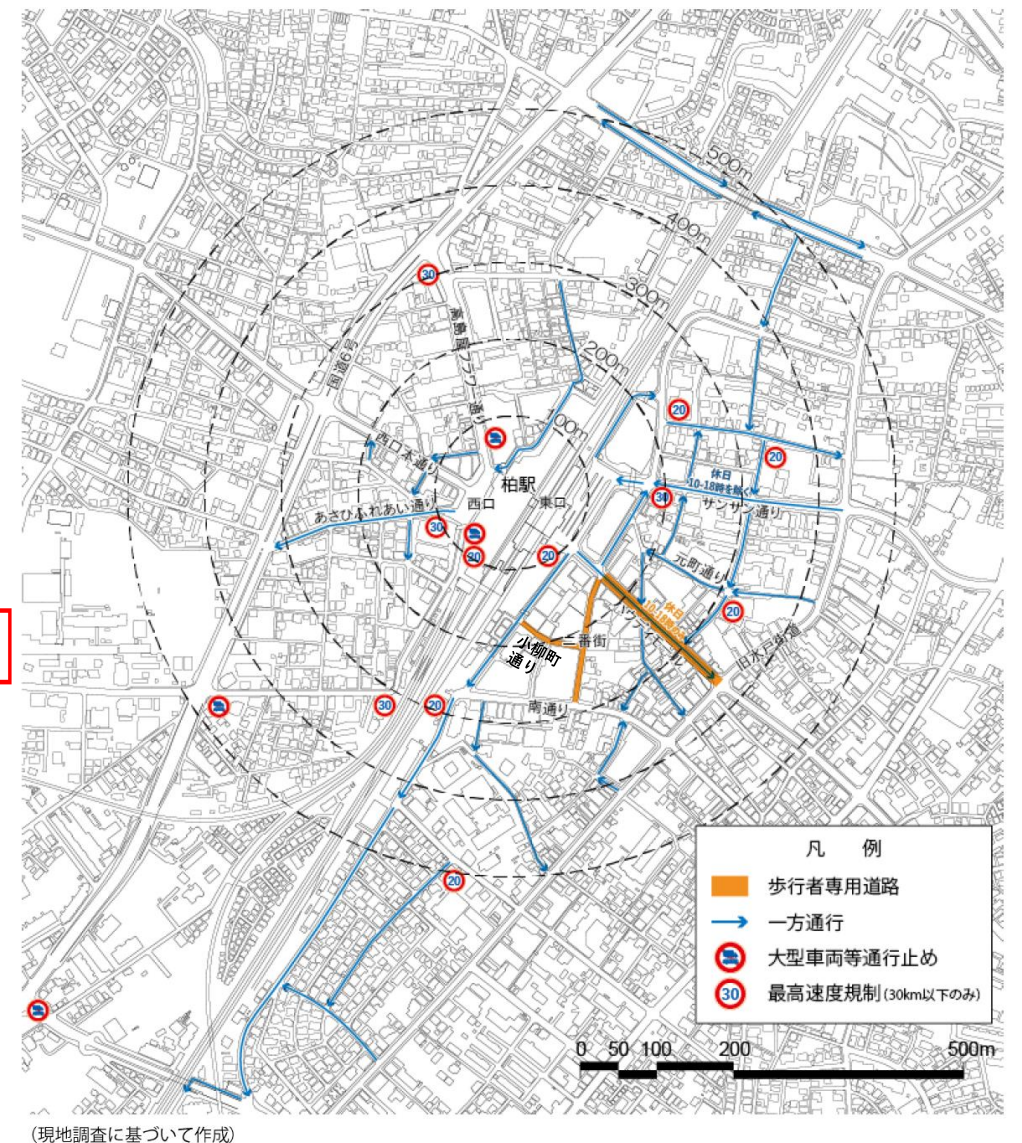
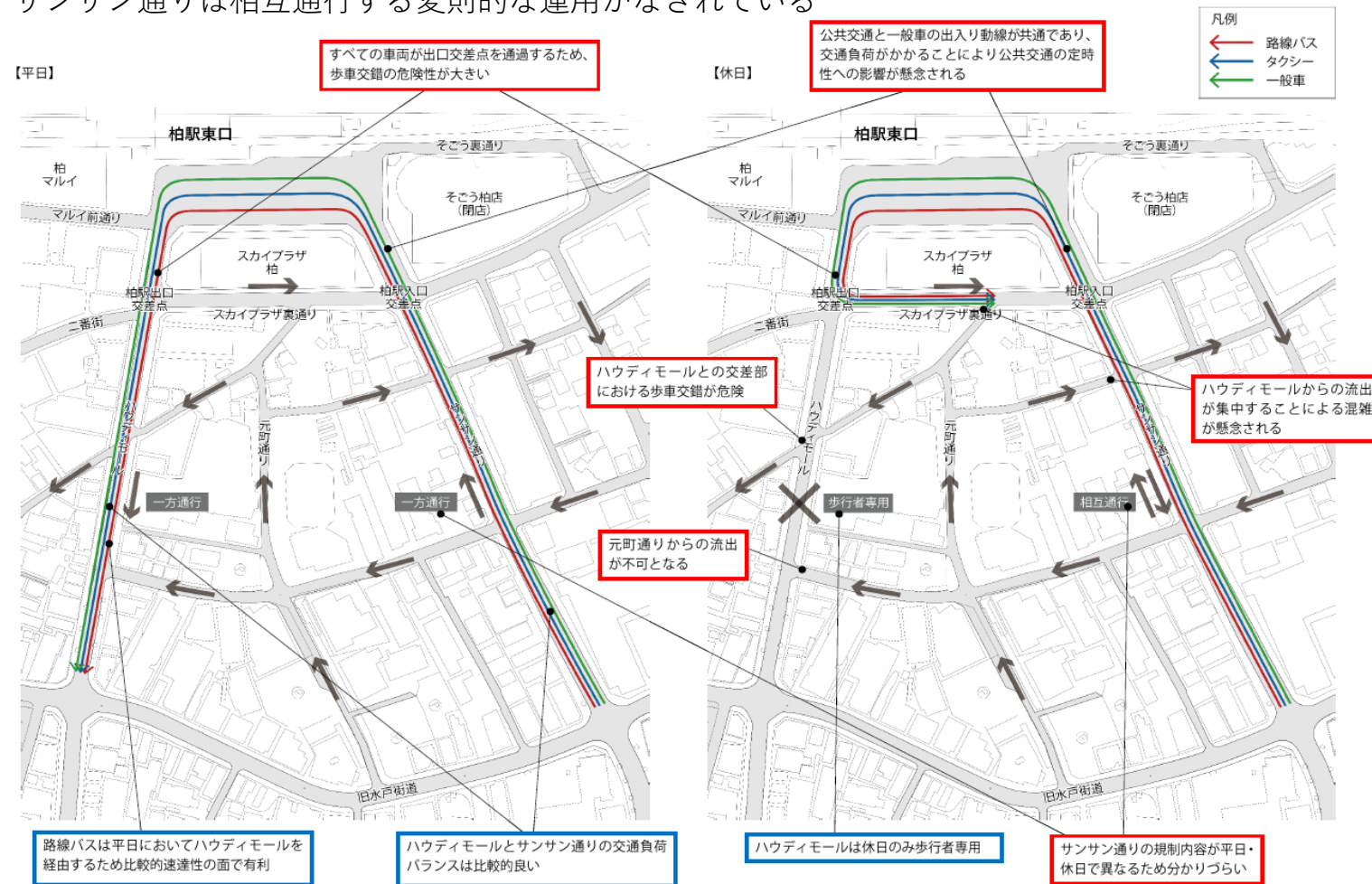


※待機バースについては、待機バース及び企業バスバースとして併用利用されているため、カウント外とする。

(1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策検討

■道路交通規制の状況

- ・ 柏駅周辺は、一方通行路の規制が多くかかっており、特に東側は広範囲かつ複雑に規制されている
- ・ また二番街や小柳町通りは歩行者専用道路となっており、さらに公共交通の通過道路であるハウディモールは日曜日や祝日の休日の一定時間には車両進入規制がかかるため、近傍の一方通行路のサンサン通りに迂回することから、休日のハウディモールに規制がかかる時間帯に合わせて、このサンサン通りは相互通行する変則的な運用がなされている



< 柏駅周辺の主な交通規制の状況 >

柏駅前交通広場等基本構想 (令和元年12月) より

■ 柏駅東口駅前広場面積の規模算定

● 駅前広場の必要面積規模の検証

統計データを基にした施設規模では必要施設を確保しつつ、新たな駅前広場として歩行者のための広場も一定以上の空間を確保しているものの、車道面積及び全体面積は統計データに基づく適正規模面積を下回っている。また乗降スペースやタクシープールの位置関係により路線バスとタクシーの交錯の恐れがあるなど、更なる改善の余地もあることから、今後、回転軌跡等無理のない空間を確保しつつ効率の良い計画の深度化を要する。

現況		98年式に基づく適正規模 (統計ベース)		計画案		98年式適正規模と 計画案との比較	
バスバース	370㎡	乗車6バス 降車8バス	840㎡	乗車8バス 降車4バス	540㎡	乗車8バス 降車4バス	-300㎡
バス乗車滞留	210㎡		307㎡		300㎡		-7㎡
タクシーバース	40㎡	乗車1バス 降車0バス	40㎡	乗車1バス 降車1バス	80㎡	乗車2バス 降車3バス	
タクシープール	300㎡	15台	150㎡	5台	330㎡	24台	
タクシー乗車滞留	20㎡		5㎡		20㎡		
自家用車バース	240㎡	乗降12バス	240㎡	乗降12バス	200㎡	乗降12バス	-40㎡
車道面積	2,940㎡		10,392㎡		5,550㎡		-4,842㎡
歩道面積	8,660㎡		7,835㎡		10,670㎡		
うち地上面積	3,770㎡						
うちデッキ面積	4,890㎡						
交通空間基準面積合計	12,780㎡		19,809㎡		17,690㎡		-2,119㎡
環境空間面積合計	8,890㎡		8,147㎡		6,700㎡		-1,447㎡

< 統計データを基にした施設規模 >

(1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策検討

※本イメージは確定されたものではなく、あくまで整備イメージとして描いたものです。
※本資料の内容は、今後の関係者調整や進捗にあわせて変更となる可能性があります。

■機能の配置イメージと計画配慮事項（①～③案の各案のポイント）

●各案共通のポイント

- ・北口改札及び交通広場整備により北側への人の流動が期待できる
- ・南棟は建替えにより中央口・南口との結節性を強化することで、高い集客効果が期待される
- ・広がりのある広場整備により1階の商業床価値の向上が期待できる
- ・改札口コンコースとの結節性強化により2階の商業床価値の向上が期待できる

①南北施設配置案

既存のスカイプラザの場所を広場化し、
施設を南北に集約した配置案



●案のポイント

- ・他案に比べ最も大きな人のための広場空間の確保が可能
- ・北側に規模の大きなまとまりのある商業床の配置が可能（北側商業は交通広場乗換客の取り込みが期待可能）
- ・商業施設が南北に分断されるため、一体的な商業の回遊性は生まれにくい
（現況もダブルデッキにより駅と各ビルやビル間の回遊が生まれにくい状況）

②南側への施設建築集約配置案

北・中央・南口をつなぐ施設配置案



●案のポイント

- ・二番街小柳町通りの人の流動と併せた商業のより強い回遊創出が期待できる
- ・将来の北側方向の人の回遊は期待しにくく、駅前の人の回遊性拡大は限定的
- ・北側施設で奥行きのある商業床の確保は困難であり、低層商業床面積は他案に比して小さくなる傾向にある

③賑わい施設囲い込み配置案

歩行者広場を賑わい施設で囲い込んだ
施設配置案



●案のポイント

- ・商業床価値の高い低層部に最も大きな床面積を確保することが可能
- ・西口駅ビル以上に大規模な駅直結商業床確保の可能性有り（南口、中央口、北口コンコースをつなぎ、北側は纏まりあるフロアで構成）
- ・視界が抜ける空間は他案に比べ最も小さくなる

(1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策検討

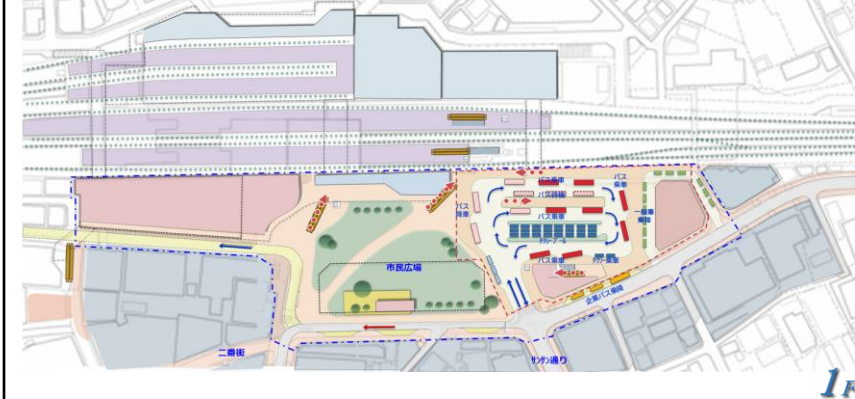
■ 柏駅東口配置検討イメージ

※本イメージは確定されたものではなく、あくまで整備イメージとして描いたものです。
※本資料の内容は、今後の関係者調整や進捗にあわせて変更となる可能性があります。

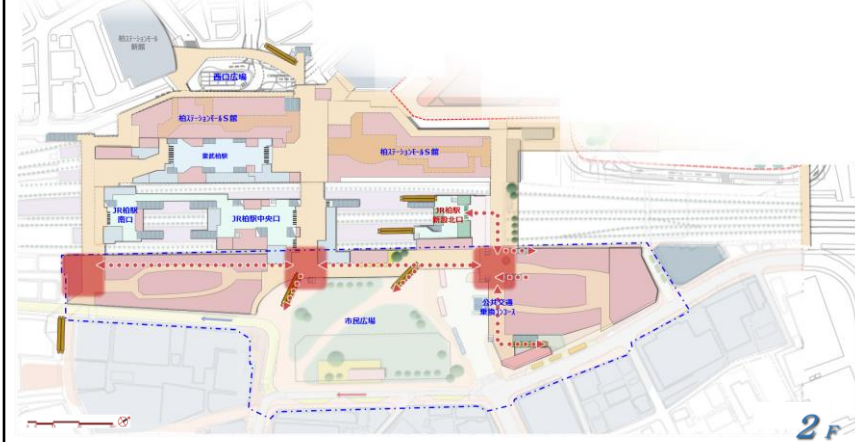
① 南北施設配置案

既存のスカイプラザの場所を広場化し、
施設を南北に集約した配置案

● 平面イメージ (1F)



● 平面イメージ (2F)



● 断面イメージ



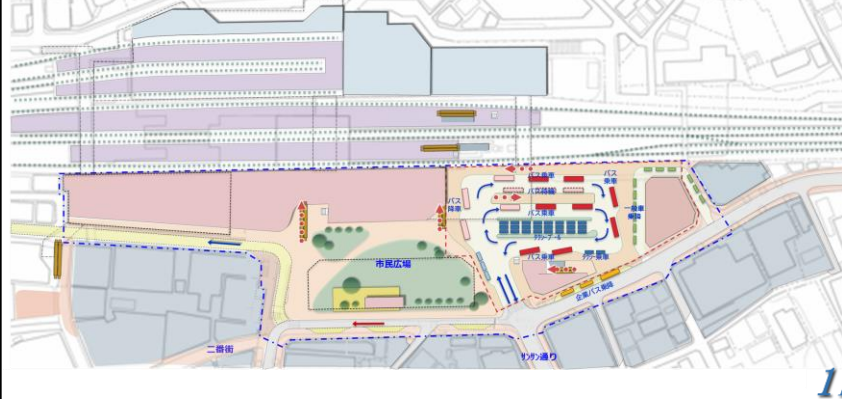
● イメージパース



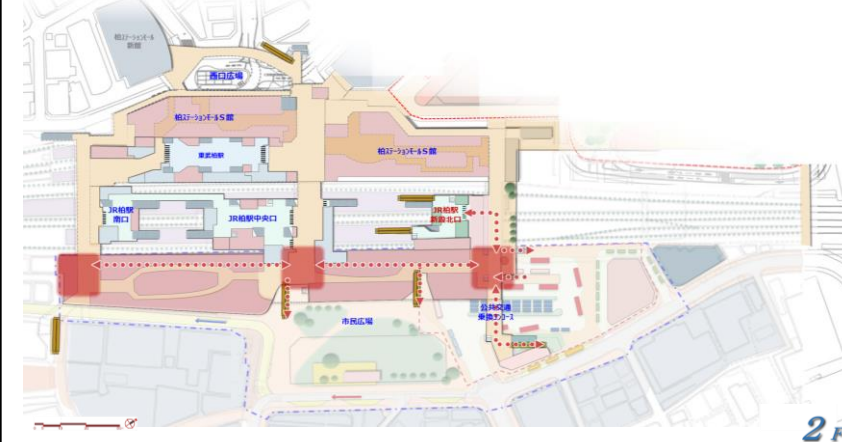
② 南側への施設建築集約配置案

北・中央・南口をつなぐ施設配置案

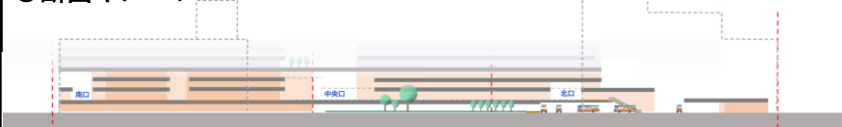
● 平面イメージ (1F)



● 平面イメージ (2F)



● 断面イメージ



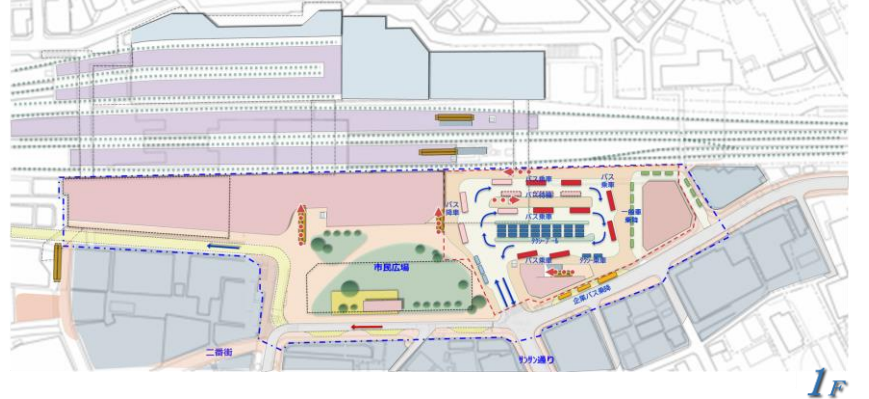
● イメージパース



③ 賑わい施設囲い込み配置案

歩行者広場を賑わい施設で囲い込んだ施設配置案

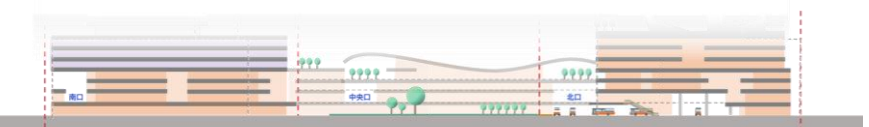
● 平面イメージ (1F)



● 平面イメージ (2F)



● 断面イメージ



● イメージパース



（２）柏駅新改札（北側）設置の実現化方策検討

■柏駅新改札（北側）の必要性

●課題と必要性

- ・ 柏駅東口の再開発から半世紀が経過し、ダブルデッキや建物など、駅中心部が老朽化しており、求心力の低下が課題となっている
- ・ 駅前交通広場においても交通計画上の課題改善を要し、改善には駅前広場エリアの拡張が必要である
- ・ エリア拡張のためには駅東口の既存建物敷地と一体的な開発により課題改善を図る必要がある。現在の東口の乗換機能のサービスレベルを担保するために、駅前の改善に当たり北口改札口の設置は必須の要件である

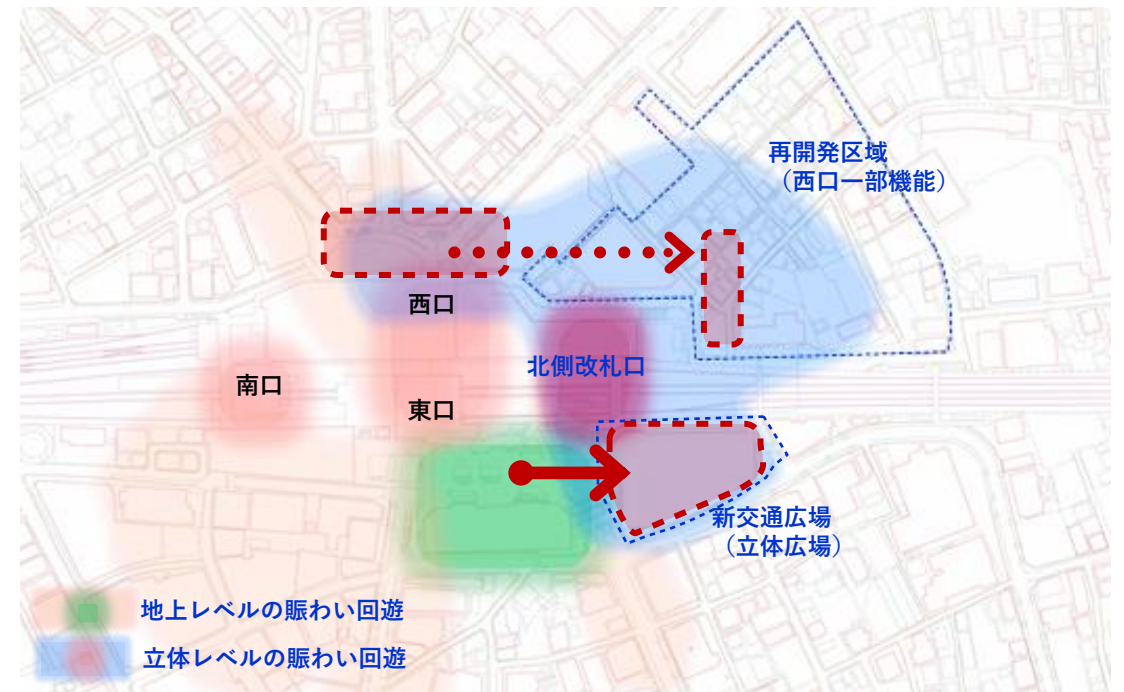
柏駅東口交通広場



東口駅前ダブルデッキ



出典「第二次柏市総合交通計画」掲載「柏駅前交通広場等基本構想（R1年）より作成」より



■整備費の考え方の整理等

●整備費負担

適用設計条件や設計基準については、今後、鉄道事業者による調査設計を行い策定するものであるため、次のフェーズで検討を委託する必要がある。当検討においては、今後、鉄道事業者と調整が必要であろう費用負担の考え方について、「自由通路の整備及び管理に関する要綱」を参考に整理した。

駅ビルについては、現時点では具体的な計画はないが、今後の改札設置に合わせて再整備の可能性も想定されることから、右記の通り整理する。いずれにしても、鉄道事業者との協議により深度化する必要がある。

参考事例

以下事例は、改札設置に至る背景等がそれぞれ異なるため、考え方の参考とする。

■ JR桜木町駅新改札口設置事業（基本協定締結済）

■ JR武蔵小杉駅新規改札口設置事業（施行協定締結済）

	調査設計費	工事費	維持管理費	管理者
改札 駅舎 等	行政負担	行政負担	J R 負担 ※駅施設	鉄道事業者
自由通路			行政負担	鉄道事業者 ※管理協定締結し 管理委託可能
駅ビル (再整備する場合)	鉄道事業者	鉄道事業者	鉄道事業者	鉄道事業者

（２）柏駅新改札（北側）設置の実現化方策検討

■既存駅施設の構造・設備による配置上の制約条件

●既存自由通路の将来の扱い

- ・ 既存自由通路は、西側が既存民間駅ビル（ステーションモールＳ館）に荷重を預けた構造である。よって既存自由通路に直接改札口を設置し、東西方向のネットワークに既存自由通路をそのまま利用する場合は、将来駅ビル改築時の改札口の機能保全策について留意が必要となる



北側既存自由通路の構造 現況



駅関連施設や様々な設備が設置

●駅構内施設・設備との干渉

- ・ 将来の北口改札口が想定される千代田線（各駅停車）プラットフォーム北側端部には、駅関連施設や様々な設備が設置されており、鉄道事業者に移設切り回しの課題感について共有する必要がある

●駅構内施設・設備との干渉

- ・ 常磐線（快速線）プラットフォーム上では休憩室の移設が必要となるが、その他様々な設備等の切り回し等について鉄道事業者への確認が必要である



新設改札口により撤去が想定される臨時改札口階段

（２） 柏駅新改札（北側）設置の実現化方策検討

■新改札口の設置・整備のための配置レイアウトの検証とイメージ

※南口改札を参考に概略の配置計画を行ったものであり、改札ゲート数や付帯施設規模、滞留空間規模の精査を行ったものではなく、また駅構内の設備等の切回し要否、営業線近接、上空施工仮設は勘案されたものではありません。

	案① 未来ビジョンイメージ計画案	案② 将来周辺動向勘案計画案	案③ 経済性優先計画案
配置図			
計画方針	既存東西自由通路に直接接続する計画	自由通路架け替えにおいて東口側の機能が保全される計画	駅舎を線路上空を回避し東口側に設置 駅構内設備への影響が抑制できると考えられる計画
駅構内影響	千代田線ホーム端設備と干渉	同左	左案に比べ駅構内の設備に対する影響程度は低いものと思料
機能保全	東西自由通路更新時やステーションモール建て替え時※の北口改札口保全策の検討が必要 ※既存自由通路の西側端部はステーションモールの構造と一体	自由通路更新時やステーションモール建替えに対し、東側への動線機能は担保可能	同左
ネットワーク	東・西エリアへの人の流れのバランスがよい	同左	中央口と比較的近い 西側エリアの結節性が無く、駅を中心とした回遊性に欠ける
その他		北口前に一定の滞留空間確保が可能	改札口により商業施設の面的つながりが途切れる

■関連機関との調整内容の確認

●改札設置実現に向けて、今後関係機関と検討・調整が必要となる項目

- ・改札設置検討の進め方 ➡ 関係者（国、県の関係各課、鉄道事業者）や学識も含めた検討会の組成の必要性等について検討
- ・駅周辺のまちづくりのあり方整理 ➡ 柏駅東口未来ビジョンの実現に向けて、整備のあり方や将来イメージについて具体化（周辺開発動向踏まえた駅周辺のまちづくりのあり方、交通広場や駅前広場のあり方、歩行者ネットワークや車両動線のあり方、駅施設関連のあり方（改札位置、自由通路、協定広場））
- ・改札設置の必要性整理 ➡ 交通量調査による実態の把握、実態調査を踏まえた必要性や整備妥当性を整理（周辺開発等を見込んだ際の影響調査、歩行者サービス水準など）
- ・整備スキーム ➡ 改札・自由通路・協定広場等の位置づけ整理、調査・設計・工事・維持管理に関する検討主体・負担主体等の役割分担について整理及び関係者調整