

[令和7年度]

# 柏駅東口駅前再整備実現化方策検討業務委託報告書

【概要版】

---

## ■本検討業務の背景と目的

### (背景)

柏駅東口駅前には、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、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。

以上の背景から昨年度は、市が新たに取得を予定する旧そごう跡地の土地を含め、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った。

### (本委託の目的)

本業務は、R6年度に検討を行った機能や交通広場の規模や配置イメージをさらに検討深度化し、柏駅東口の再整備において、事業実現性の高い施設内容や施設規模等の検討を行い、柏駅東口の全体最適を目指した事業手法・事業収支を整理した上で、目標達成までのスケジュールを加味した再整備案を立案する。また、駅前交通広場については、周辺道路交通への影響を考慮し、適正な施設規模の更なる具体化を図ることを目的とする。

## ■昨年度検討内容

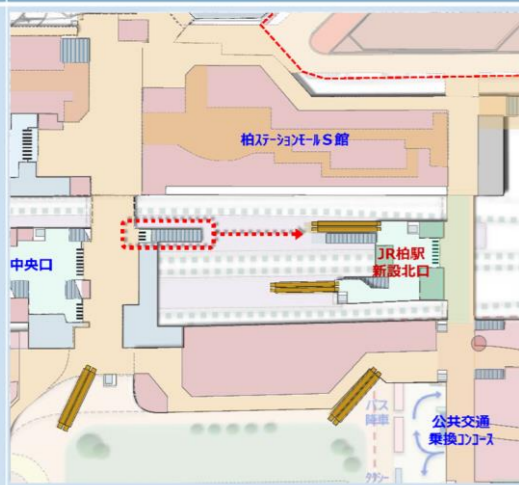
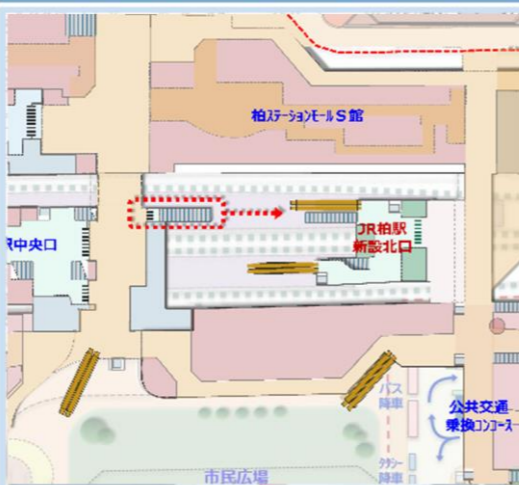

### (1) 柏駅東口駅前交通広場等配置計画の実現化方策の検討

柏駅東口配置検討イメージ

①南北施設配置案	②南側への施設建築集約配置案	③賑わい施設囲い込み配置案
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	北・中央・南口をつなぐ施設配置案	歩行者広場を賑わい施設で囲い込んだ施設配置案
●イメージパース	●イメージパース	●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

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

	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	経済性優先計画案
配置図			

## ■本年度の主な業務内容

### (1) 事業実現化方策の検討

- ア エリアにおける実現可能な事業規模等の検討
- イ 事業実施に向けた事業手法及び事業収支の検討

### (2) 交通広場設置の具体化検討

- ア 交通広場設置に向けた検討

### (3) 柏駅東口駅前再整備に関する今後の検討課題

## **(1)事業実現化方策の検討**

- ア エリアにおける実現可能な事業規模等の検討**
- イ 事業実施に向けた事業手法及び事業収支の検討**

## ア エリアにおける実現可能な事業規模等の検討

実現性の高い施設内容及び規模を検討するにあたり、柏駅東口再整備対象地内の既存建物（柏駅前第一ビル・スカイプラザ柏）の合計延床面積と同程度となる、約5万㎡を事業全体の規模として仮設定した。その上で、上位計画や各種調査結果を踏まえ、柏駅周辺に求められる機能を整理するとともに、事例分析等を通じて、施設配置・機能構成・規模配分の傾向や考え方を整理した。これらの整理を踏まえ、本検討委託においては、駅から連続する商業空間を最大限確保しつつ、一定規模の広場空間が確保できる「南北一体配置案」を、現時点での施設配置の有力案として位置付けた。さらに「南北一体配置案」を前提に、事例分析の結果を踏まえて駅前整備イメージを整理し、3つの案を抽出するとともに、そのうち配棟ボリュームのバランスが最も取れている③案（高さ均等案）のイメージパースを作成した。

### 上位計画・各種調査を踏まえた柏駅周辺に求められる機能の整理

柏市都市計画マスタープラン

柏市立地適正化計画

柏駅前空間に関するアンケート

柏市商業実態調査報告書

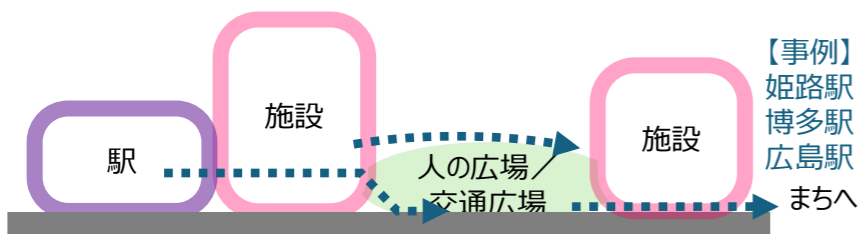
日常の生活利便性向上のための機能（例：ショッピングモール・スーパー）、娯楽・文化・交流・子育て機能等コト消費可能な施設（例：映画館・図書館・カフェ・飲食店）などが挙げられる。  
※ただし、世代ごとにニーズが異なることから、検討にあたっては施設内容に極端な偏りが生じないように配慮する必要がある。

### 施設配置・機能構成・規模配分の傾向・考え方の整理

#### 【施設配置についての整理】

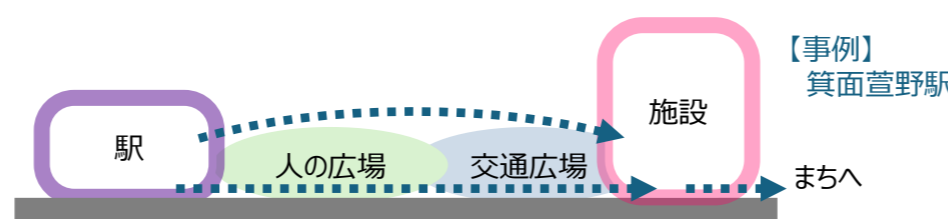
##### ■ 駅前に施設を配置するイメージ

駅からの人の流れを施設へ誘引でき、広場へ賑わい創出できる



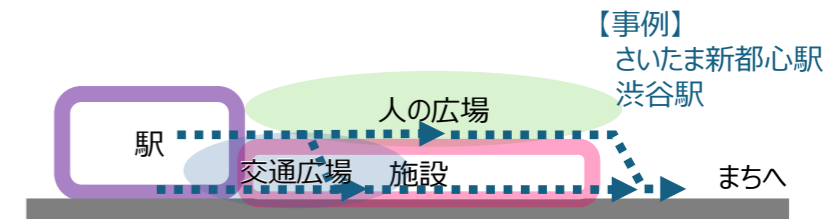
##### ■ 駅前に広場を配置するイメージ

駅前に広場を配置させ、開放性のある駅前空間を創出できる



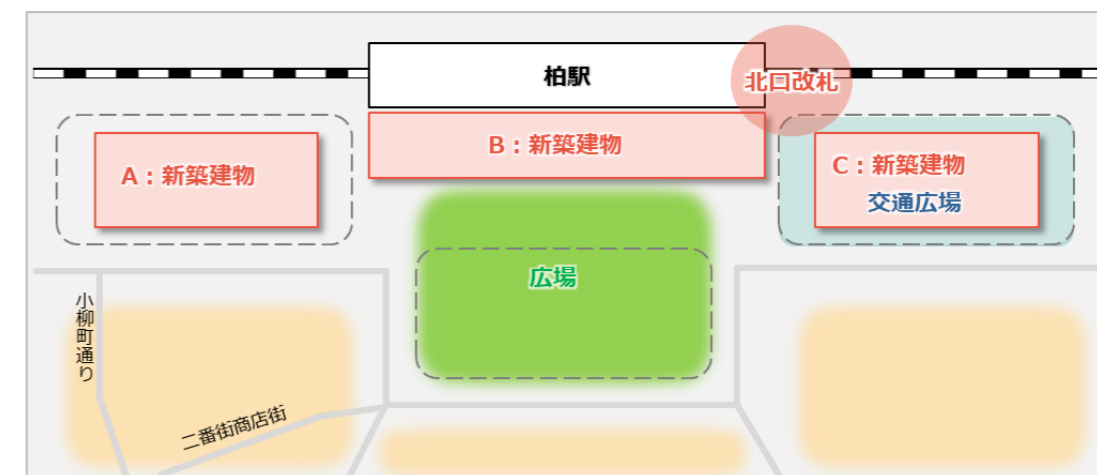
##### ■ 駅前に立体広場を配置するイメージ

広場の土地を収益施設とすることで有効に土地を利用できる

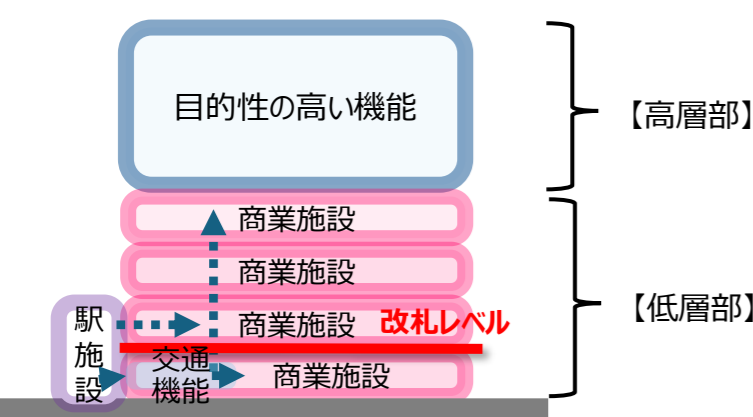


#### 南北一体配置案

- ・商業の床と広場のどちらも確保できる配置
- ・北側に交通広場と合わせた商業施設を配置することで、サンサン通り側への回遊性創出や賑わい創出が期待できる
- ・二番街商店街、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



#### 【機能構成・規模配分についての整理】

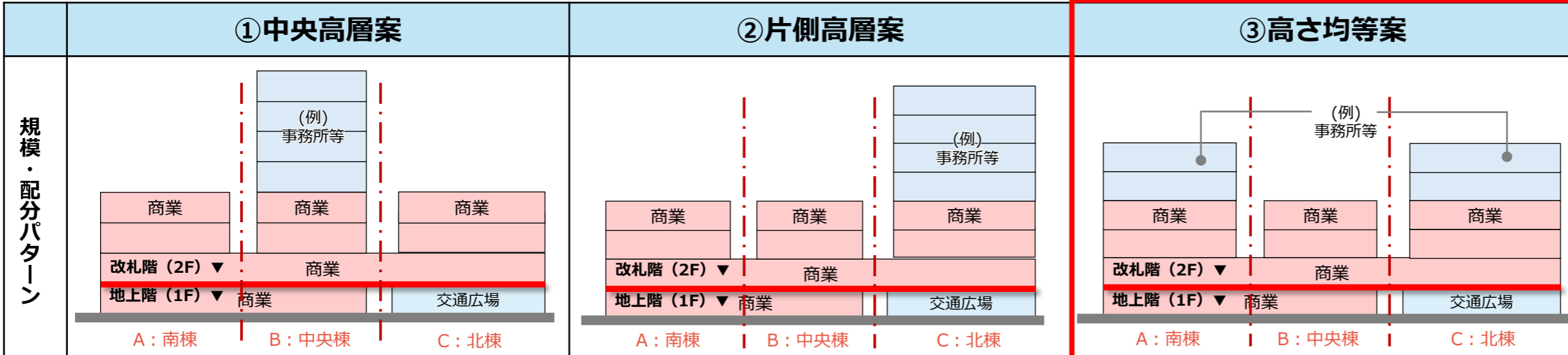


- ・ **高層部**  
目的性の高い機能を配置することで、高層部まで人を誘引
- ・ **低層部**  
商業機能を配置し、商業フロアの上層階ほど人を誘引できるようなサービス系機能・時間消費型の機能を配置  
規模は、改札階が2階レベルであることを加味した場合、地上から4層程度とする
- ・ **人のための広場機能**  
駅や周辺施設との接続に配慮するとともに、施設と一体的な賑わいの創出にも配慮した配置とする
- ・ **交通広場機能**  
交通機能は駅との接続性に配慮し、乗り換え等の利便性を高められる位置へ配置することが望ましい

## ア エリアにおける実現可能な事業規模等の検討

前段までの検討結果を踏まえ、実現可能な駅前整備イメージについて整理した結果、以下の3案を抽出した。

※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。  
※今後具体的なプラン検討や関係者調整等の進捗にあわせて変更となる可能性があります。



3案のうち、配棟ボリュームのバランスが最も取れている「③高さ均等案」について、イメージパースを作成した



今後、建物計画やデザインの深度化に伴い配棟ボリュームについては詳細な検討が必要となるが、「イ 事業実施に向けた事業手法及び事業収支の検討」においては、検証条件として、**3棟のボリュームバランスが最も取れている「③高さ均等案」をベースに検討を行う。**

## イ 事業実施に向けた事業手法及び事業収支の検討

建物整備に係る3つの事業手法について、各手法の特徴や選定時の判断指標、事業収支に係る検討要素等を整理した。  
 なお、事業収支は計画内容や今後の社会経済情勢等により変動することから、事業推進の各段階において継続的に検証を行うことが望ましい。

建物整備手法	1. 個別建替え	2. 等価交換方式	3. 市街地再開発事業
<b>特徴</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地や建物を持つ人が主体となって、建物を建て替える手法</li> <li>建設費は自己資金や借入などで用意し、完成後も新しい建物の区画（床）を所有する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地や建物を開発パートナーに一旦売却し、開発パートナーが新しい建物を建てる手法</li> <li>建物の建設後、必要に応じて、地権者は建替前の資産価値と同等の権利を新築建物において買い戻す（等価交換）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再開発法に基づき実施される事業で、地区の関係者で組織（再開発組合など）をつくり、土地をまとめて建て替え、あわせて道路・広場などの公共施設の整備も行う手法</li> <li>完成後は、建設前（現在）の土地建物の資産と等価の新しい建物の区画（床）に置き換えられる（権利変換）</li> <li>権利者が取得する以外の床を保留床として売却することで事業費に充て、事業を成立させる</li> </ul>
<b>事業主体</b>	土地建物所有者	開発パートナー	権利者による組合など※法律規定あり
<b>主な調整先</b>	現在の土地建物所有者間での調整が必要	開発パートナーの選定や条件調整など 開発パートナーとの調整が必要	法律に基づき、事業認可や権利変換計画認可など 合意形成や認可手続き、公共施設整備の行政調整が必要
<b>合意要件</b>	所有者全員の同意	土地建物所有者全員と開発パートナーとの合意が必要	一定数以上の同意が必要 ※組合施行の場合、事業認可申請時に土地所有者借地権者の2/3以上という規定あり
<b>工事費負担 (解体, 新築)</b>	自己負担	開発パートナー負担 (建物完成後に受け取る床の価格に反映される)	事業費負担 (変換される完成後の床の価格に反映される)
<b>工事期間中の 補償</b>	無し (賃料収入無し)	開発パートナーとの協議による	事業費負担 (変換される完成後の床の価格に反映される)
<b>事業収支に係る 検討要素</b>	① 建築物除却費等 ② 建築物工事費, その他工事費 ③ 現況測量権利調査等, 基本設計, 地盤調査, 建築設計, 事務費, 予備費, 借入金利息  ※敷地条件や建物規模により整備内容が変わるため、建設費や土地の活用方法などを踏まえ、事業性を確認する必要がある	① 建築物除却費等 ② 建築物工事費, その他工事費 ③ 現況測量権利調査等, 基本設計, 事業計画作成, 地盤調査, 建築設計, 事業者経費, 金利・予備費 ④ 従前資産（土地）※床総額に反映  ※民間事業者が事業として成り立つことが前提となるため、建設費や将来の利用・需要などを踏まえ、事業性を確認する必要がある	① 建築物除却費等, 資産に関する補償, 明け渡しに関する補償 ② 施設建築物工事費, 公共施設工事費, その他工事費 ③ 現況測量権利調査等, 基本設計, 事業計画作成, 地盤調査, 建築設計, 権利変換計画作成, 事務費, 金利・予備費 ④ 従前資産（土地、建物）※床総額に反映  ※補助制度の活用や関係者の費用負担などを整理し、事業全体の収支バランスを確認する必要がある

## (2) 交通広場設置の具体化検討

### ア 交通広場設置に向けた検討

## ア 交通広場設置に向けた検討

昨年度の交通広場配置案に対し、路線バスの運行状況・系統分けや企業バス事業者へのアンケート調査の結果を踏まえ、より実態に即した交通広場の必要規模を算出し、具体的な配置案を検討した。

### 交通手段別の必要施設数の整理

本検討で使用する交通手段別のバス数・車両台数を下表に示す。

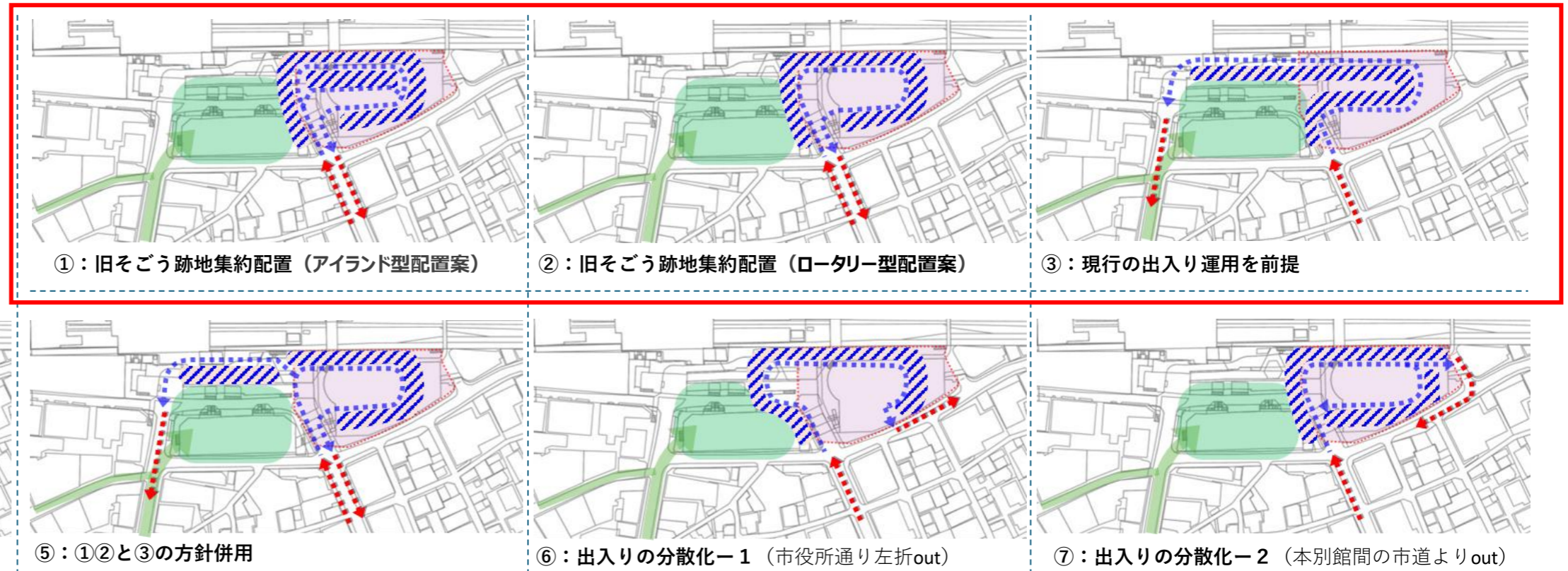
		現況	将来	設定条件
バス	乗車バス	6バス	8バス	最も利用の多い乗車バスを2バス分割とし、更に複数系統を受け持つバス等に配慮し+1バスとして、既存+2バスを想定
	降車バス	3バス	3バス	ピーク時の乗車台数の少ないバスを有し、乗降を兼ねられているバスが大半であるため現況同等とする
タクシー		降車スペース：0台 乗車スペース：3台 待機スペース：12台	降車スペース：2~3台 乗車スペース：2台 待機スペース：12台以上	夜間の待ち列の状況に鑑みて、現況同等以上の待機スペースを確保 現況課題の右付きの乗降場を左付に改善するとともに、現況はスペースがない降車バスを設置し、降車バス経由でタクシープールに進入可能なレイアウトを前提とする
一般車		12台	12台以上	雨天時の混雑状況に鑑みて、98年式で示された台数と同等の現況台数以上の待機スペースを確保

### 交通広場配置案の検討

以下に記載している検討前提と条件のとおり「公共交通と一般車交通の分離」や「旧そごう跡地を活用した駅前交通広場の整備」等を条件とし、下図に示す7種のパターンを抽出した。

#### 【検討前提と条件】

- 公共交通と一般交通の分離
- 旧そごう跡地を活用した駅前交通広場の整備
- 未来ビジョンに示される人のための（市民）広場の駅前整備
- 東口バスルートをもとにした交通広場の出入り計画

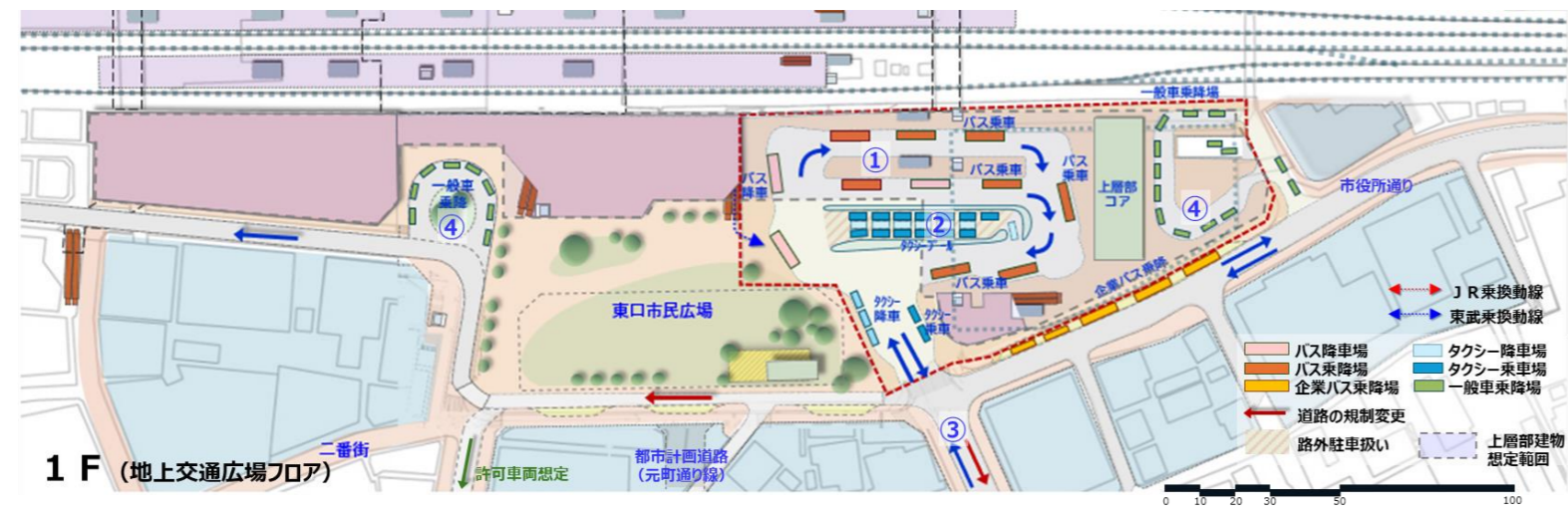


東口のバス路線はハウディモール・サンサン通りを介し各方面へアクセスしていることから、この二つの通りとの関係に留意するとともに、旧そごう跡地の有効活用やバス利用者のわかりやすさ等を勘案すると、現行のバスルート同様となるケース③、休日と同様の運用で、未来ビジョンの将来像に近似するケース①②が望ましいと思料される。次頁にて、上図の赤枠で囲んだケース①～③において具体的な交通広場の配置案を検討した。

## 交通広場配置パターンの具体案

### 【配置案①】 旧そごう跡地集約配置（アイランド型配置案）

・旧そごう跡地を立体的に活用し、既存交通広場部分を有効に活用できる配置案

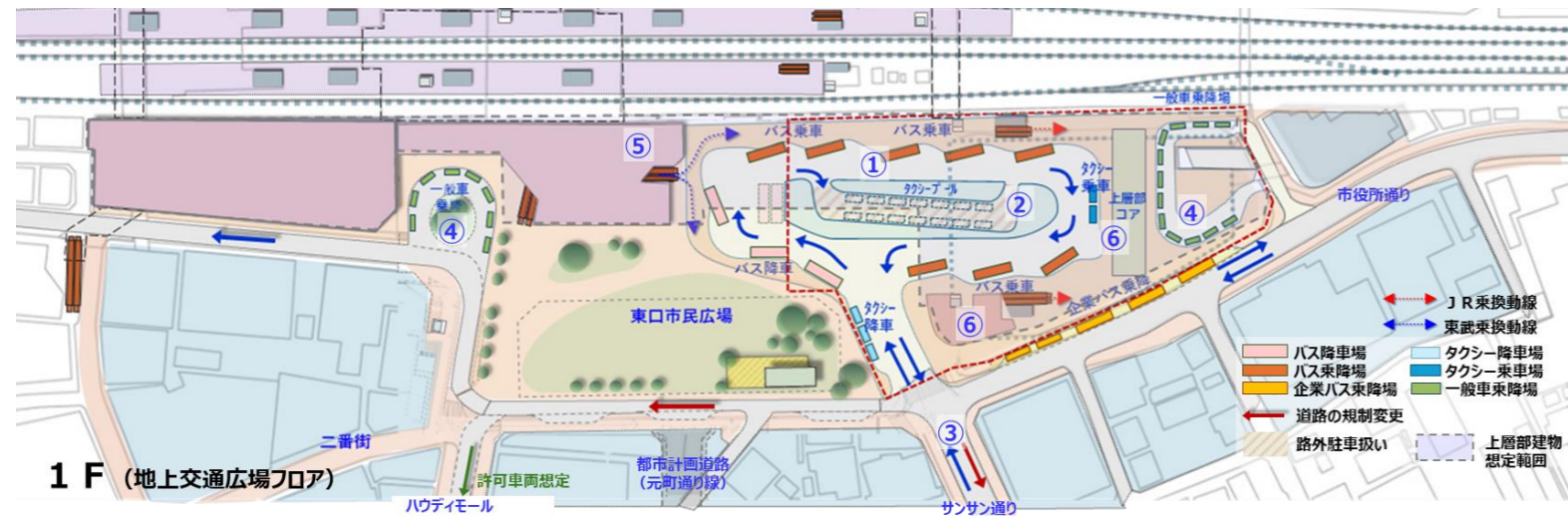


### ・計画案の特性と効果

- ① 公共バスバースは3列で構成することで、コンパクトな交通広場を実現（一部乗降場はアイランド配置）
- ② まとまりのあるタクシープールとバスの十分な回転軌跡確保を両立させるために、タクシープールを挟む形でバス乗降場を設置
- ③ バスは平日休日ともにサンサン通りを通過するルートに変更し、現況の課題でもある「平日休日で異なる規制」を回避することで安全性を確保
- ④ 一般車乗降スペースは公共交通機能と分離して、交通広場南北に寄りつきスペースを設置

### 【配置案②】 旧そごう集約配置（ロータリー型配置案）

・旧そごう跡地を立体的に有効に活用するとともに、①案に比べ立体利用施設と交通広場計画の柔軟性を確保した案

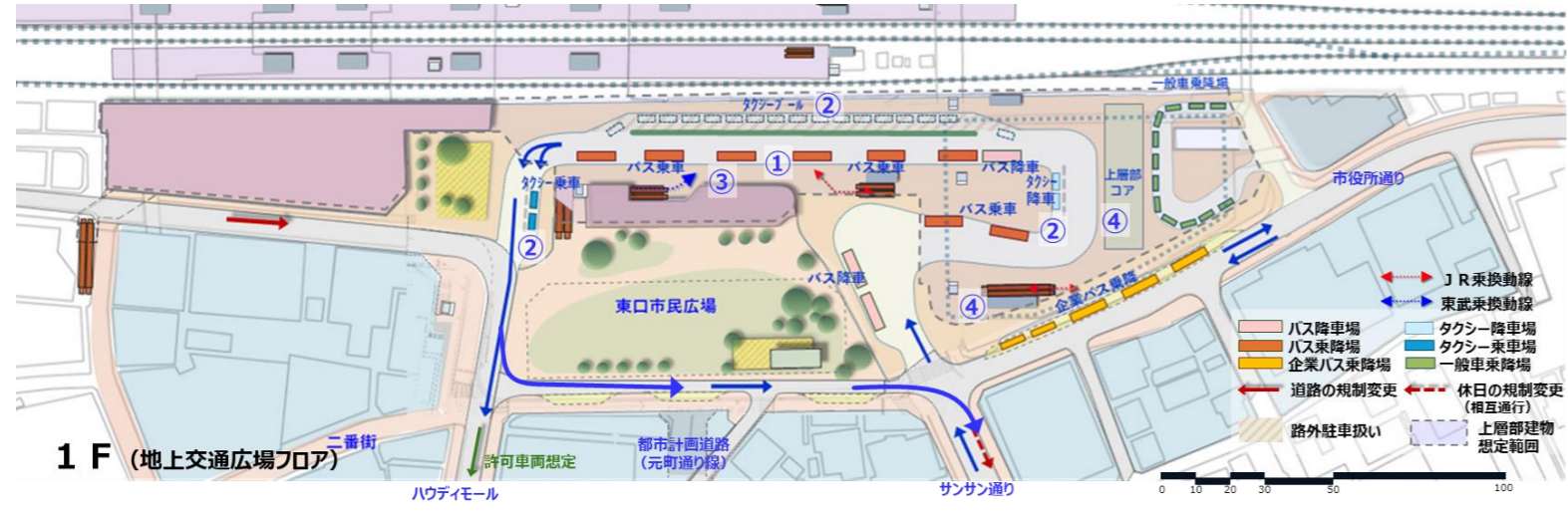


### ・計画案の特性と効果

- ① 公共バスバースはロータリー型で構成することにより、シンプルでバス交通の安全性や利用者にも分かりやすい広場計画を実現
- ② まとまりのあるタクシープールとバスの十分な回転軌跡確保を両立させるために、タクシープールを挟む形でバス乗降場を設置
- ③ バスは平日休日ともにサンサン通りを通過するルートに変更し、現況の課題でもある「平日休日で異なる規制」を回避することで安全性を確保
- ④ 一般車乗降スペースは公共交通機能と分離して、交通広場南北に寄りつきスペースを設置
- ⑤ 東武線や J R 線中央口からのアクセス性も案①に比べ有利
- ⑥ 交通広場の奥行き方向において乗降場や施設計画上のゆとり・フレキシビリティを確保

### 【配置案③】 現行バスルート同様前提配置案

・既存同様の線形としながらも、旧そごう敷地の拡充を活用し、現況交通広場をシンプルに配置した案



### ・計画案の特性と効果

- ① 公共バスバースをシンプルに構成することにより、バス交通の安全性や利用者にも分かりやすい広場計画を実現
- ② タクシープールは現況同様としつつも、乗降場を広場側寄りつきにすることで、乗降時の安全性を確保
- ③ 東武線や J R 線中央口からのアクセス性も案①に比べ有利
- ④ 交通広場の奥行き方向において乗降場や施設計画上のゆとり・フレキシビリティを確保

### **(3) 柏駅東口駅前再整備に関する今後の検討課題**

## ■再整備事業の実現に向けた今後の検討事項

### ①事業区域及び整備条件の整理

⇒権利者の意向等を踏まえ、実現性の高い所有形態や区域・敷地設定を検討するとともに、広場や道路等の公共施設について、整備範囲や整備手法を明確化する必要がある

### ②建物条件の設定

⇒①の敷地条件を踏まえ、民間敷地の範囲や具体的な施設規模・用途を設定したうえで、概略プランを作成し事業性検証に反映させる必要がある

### ③事業区分及び段階整備の検討

⇒既存の歩行者動線、交通広場機能を維持しつつ、旧そごう跡地の活用を前提に事業単位を設定し、段階的整備の可能性を検討する必要がある

### ④事業収支深度化 ※継続検討しながら建物規模や用途の条件設定に反映

⇒①～③を踏まえ事業性の再検証・深度化を行い、鑑定評価を反映した土地・床価格に基づく再検証を実施する必要がある。あわせて、事業規模の検討と連動し、資金調達手法や民間参画条件を整理し、官民連携を含む推進可能な事業スキームを検討する必要がある

## ■交通広場計画の具体化に向けた今後の検討事項

### ①千葉県公安委員会との協議

⇒交通事業者や関係行政と継続して交通広場検討に関する協議・調整を図りつつ、交通広場検討案に対して千葉県公安委員会と道路法に基づく協議を実施する必要がある

### ②周辺道路負荷に関する検討深度化

⇒交通広場配置案に基づき生じる交通規制の変更等に対し、周辺交差点構造の変更や主要交差点の交通流等の課題に対し、対策検討を図るため、交通量調査等の各種調査を実施し、周辺道路に対する影響を検討する必要がある

### ③非公共交通の扱いについて

⇒本検討では公共と非公共を分離した計画としており、一般車の雨天夕刻のオーバーフローや長時間停車の現況課題の解決に関する運用上の検討及びそれを反映した施設の計画が必要となる

### ④法令関係適合性を勘案した交通広場の機能保全方法

⇒交通広場機能の位置づけについて、道路法・道路交通法・自動車ターミナル法との整合性を勘案した交通広場計画の在り方や維持管理等の整理が必要となる