
第2章

現状と課題

-
- 2－1 柏市の特性
 - 2－2 現状と課題
-

第2章 | 現状と課題

本章では、本市の特性や現状・課題について整理します。

2-1 柏市の特性

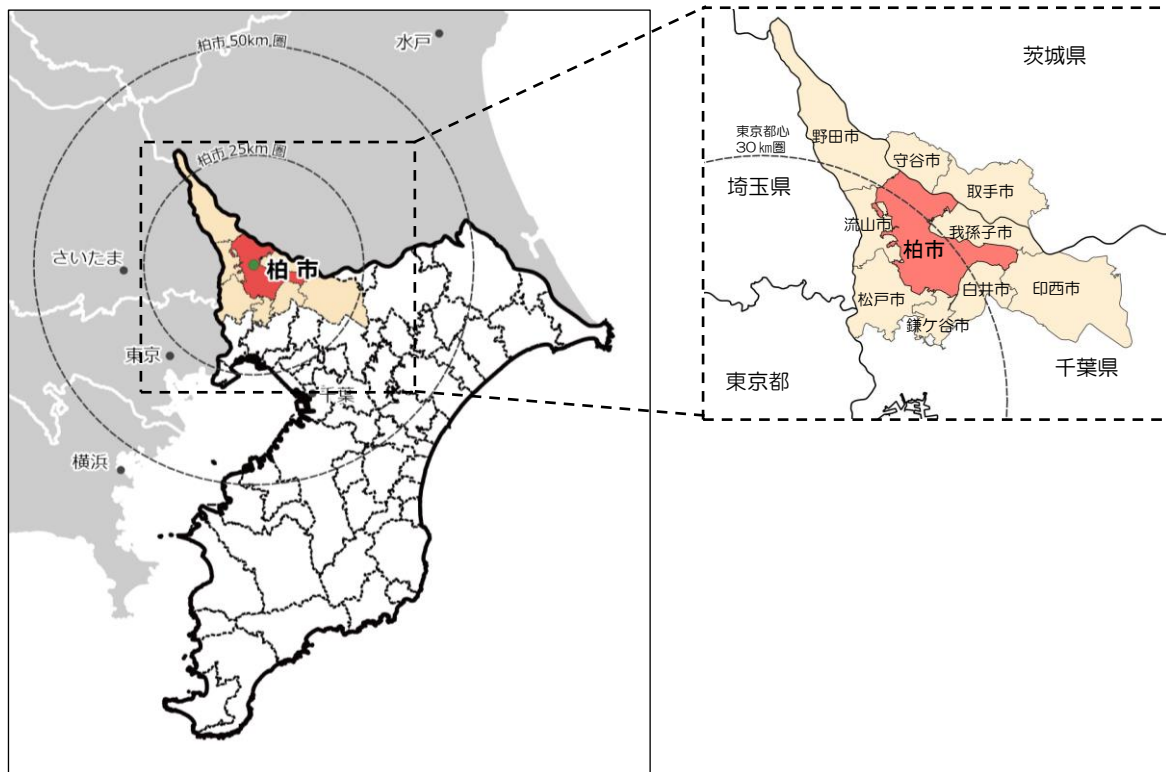
(1) 広域的な位置特性

本市は、千葉県北西部の東葛飾地域に位置している中核市*で、東京都心から 30km 圏内に含まれています。市の面積は 114.9km² で、市域は東西 18km、南北 15km に広がっています。

隣接する自治体は、市の東側では我孫子市、印西市、茨城県取手市、南側では鎌ケ谷市、白井市、西側では松戸市、流山市、北側では野田市、茨城県守谷市となっています。

鉄道は、東京都心から放射状に JR 常磐線、つくばエクスプレスが通っており、都心へのアクセス性の高い地域となっています。そのほか南北方面には東武アーバンパークライン（東武野田線）が通っています。また道路は、東京及び茨城方面へ常磐自動車道と国道 6 号が、埼玉及び千葉方面へ国道 16 号が通っており、首都圏の放射状と環状の交通幹線の交差点部に位置しています。

■ 柏市の位置特性



(2) 都市の変遷

1869 年 (明治 2 年)	小金牧*の廃止後、農地として開墾
1896 年 (明治 29 年)	日本鉄道土浦線 (現 JR 常磐線) が開通、柏駅の開設
1954 年 (昭和 29 年)	柏町・小金町・田中村・土村の4町村が合併「東葛市」となる 東葛市の旧小金町の大半を分離し富勢村の一部を合併するとともに、 <u>東葛市を「柏市」に改称し、柏市制施行</u>
1955 年 (昭和 30 年)	手賀村と風早村が合併し「沼南村」が誕生
1957 年 (昭和 32 年)	日本住宅公団 (現 UR 都市機構) による光ケ丘団地建設 - 柏駅及び南柏駅周辺の商業系土地利用の進展 -
1964 年 (昭和 39 年)	日本住宅公団による豊四季台団地建設 人口10万人を突破 - 首都圏のベッドタウンとして人口が急増 - 柏市の30% (2,473ha) が用途地域に
1970 年 (昭和 45 年)	柏都市計画区域* (旧沼南町を含む) の線引き*を実施 - 本格的な都市計画の運用開始 -
1971 年 (昭和 46 年)	JR常磐線 (綾瀬-我孫子間) の複々線化による都心へのアクセス性の向上
1973 年 (昭和 48 年)	柏駅東口市街地再開発事業の完了 - 柏駅東口ダブルデッキ (全国初のペデストリアンデッキ*) の完成 -
1975 年 (昭和 50 年)	人口 20 万人を突破
1981 年 (昭和 56 年)	常磐自動車道 (柏-谷田部間) 開通 - 市内のモータリゼーション*の進展 -
1989 年 (平成元年)	人口 30 万人を突破
1991 年 (平成 3 年)	常磐新線 (現つくばエクスプレス) 基本計画承認
1999 年 (平成 11 年)	第 5 次首都圏基本計画*において広域連携拠点として位置付け
2004 年 (平成 16 年)	市制施行50周年
2005 年 (平成 17 年)	柏市と沼南町が合併、つくばエクスプレス開通 - 沿線の大規模なエリアにて都市基盤及び住宅地整備が順次進展 -
2008 年 (平成 20 年)	中核市へ移行
2010 年 (平成 22 年)	人口40万人を突破
2014 年 (平成 26 年)	市制施行60周年
2020 年 (令和 2 年)	東武アーバンパークライン市内複線化に伴う急行運行開始

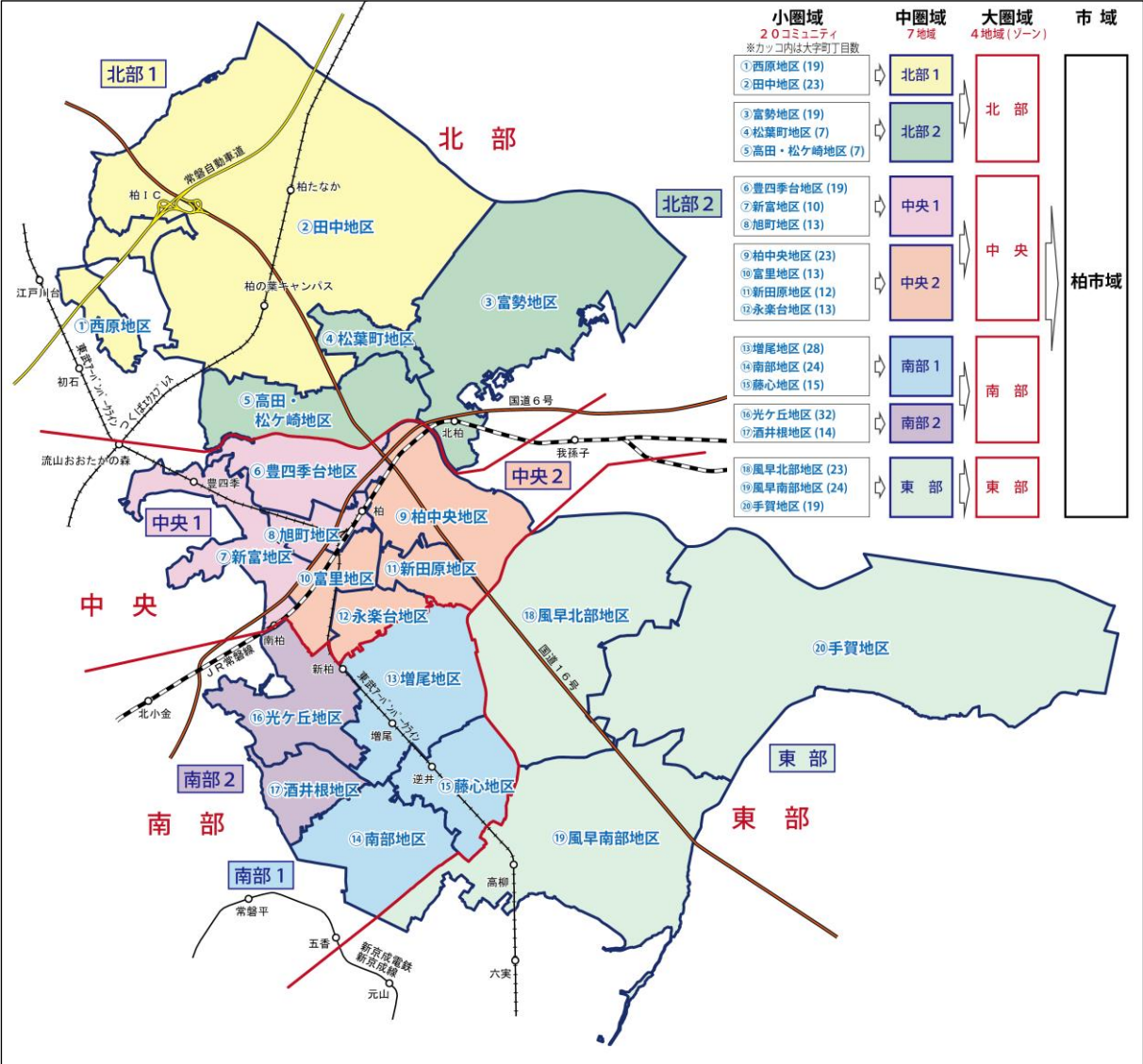
(3) 地域区分

以下のとおり、市域を大中小の圏域に区分します。
これらの圏域を踏まえながら地域の特性に応じたまちづくりを展開していきます。

■ 圏域の概要

小圏域 (20 コミュニティ)	市内に 20 ある「ふるさと協議会※」に係るそれぞれのコミュニティ地区の区域に合わせて設定したもの。
中圏域 (7 地域)	「高齢者いきいきプラン 21」において設定された日常生活圏域※の区分に合わせて設定したもの。
大圏域 (4 ゾーン)	「柏市第五次総合計画」において定められた、施策の立案やマネジメントを地域ごとに行う際に用いる地域区分に合わせて設定したもの。

■ 地域区分図



2-2 現状と課題

(1) 人口動向と見通し

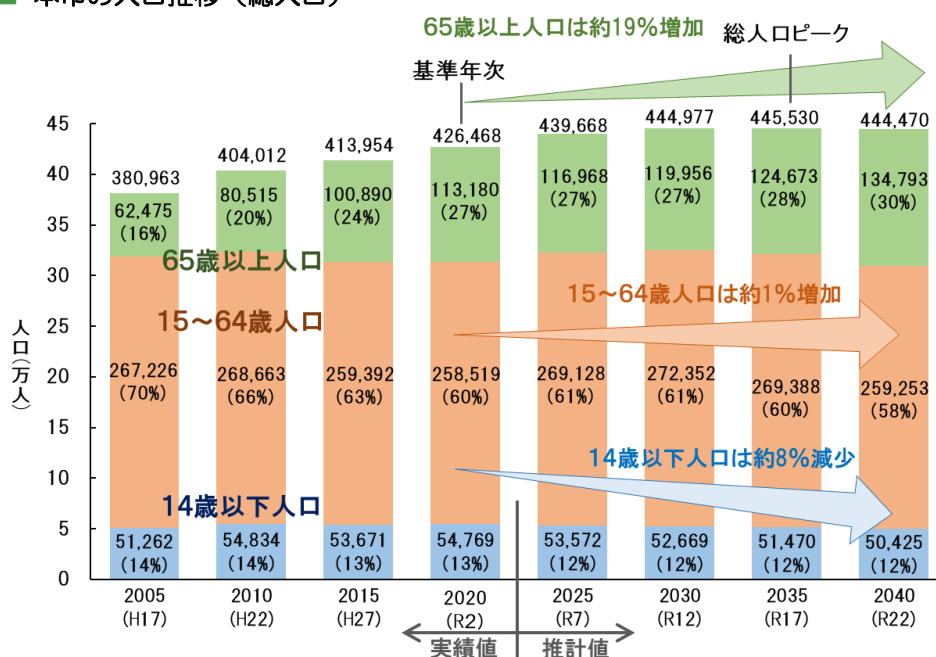
【人口推移】

- 市街地拡大とともに人口が増加し、2020年（令和2年）には42万人を突破しました。それ以降も緩やかに増加しています。
- 今後は、2035年（令和17年）に総人口のピークを迎え、その後は緩やかに減少していく見込みです。
- 65歳以上の住民の割合を示す高齢化率は、2020年（令和2年）では26.5%ですが、2040年（令和22年）では30.3%となり、本市においても、急速な高齢化が予測されています。

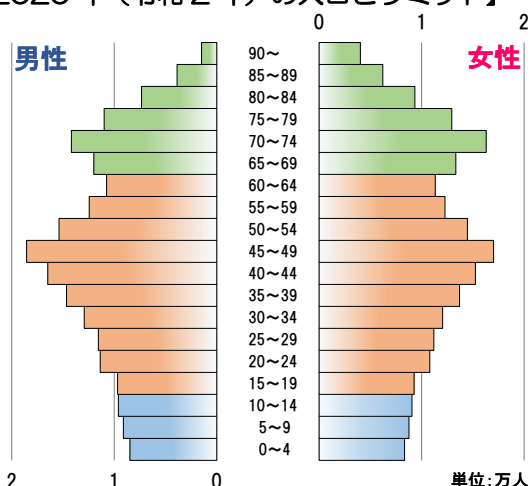
【地区別の高齢化率】

- 2040年（令和22年）の推計において、常磐線やつくばエクスプレス沿線の地区では、生産年齢人口の増加が見込まれることから高齢化率が低い結果となります。それ以外の地区では、高齢化率が30%を超える地区も発生する見込みです。

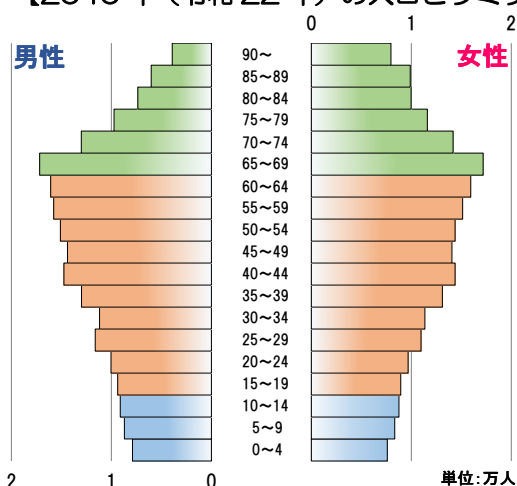
■ 本市の人口推移（総人口）



【2020年（令和2年）の人口ピラミッド】

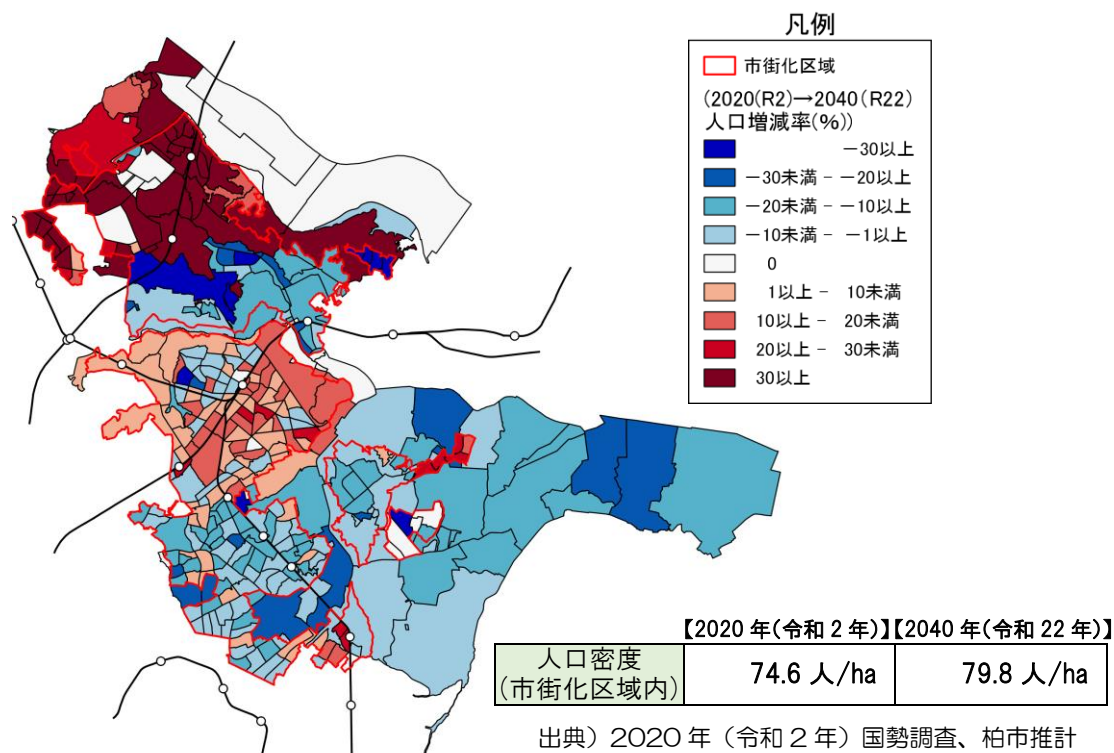


【2040年（令和22年）の人口ピラミッド】

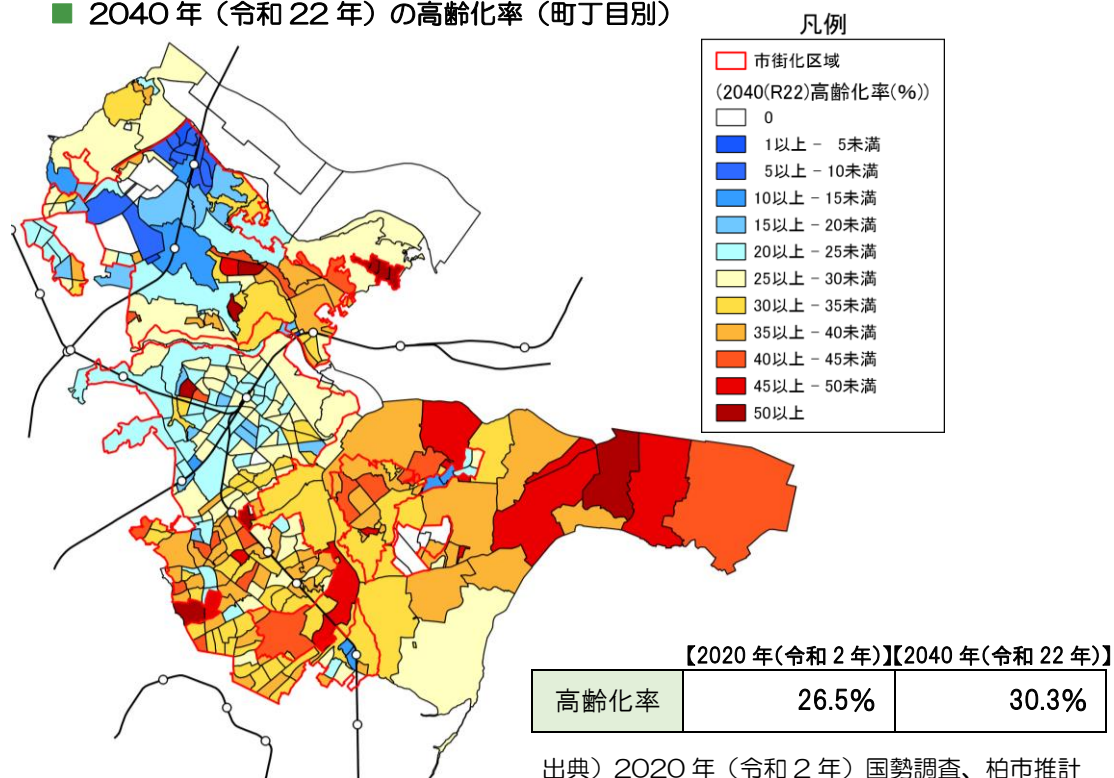


出典）2005年（平成17年）～2020年（令和2年）は国勢調査、2025年（令和7年）以降は柏市推計

■ 2020年（令和2年）～2040年（令和22年）の人口増減率（町丁目別）



■ 2040年（令和22年）の高齢化率（町丁目別）



人口動向における課題

- 当面、総人口は維持できる見込みであるものの、人口減少が始まっている郊外部の開発地や、著しい高齢化が見込まれる地区が存在していることから、地域コミュニティの衰退等による地域社会の空洞化を防止するため、地区ごとの特性に応じた対応が必要となります。
- 今後、人口減少、少子高齢化の一層の進展により、空き地・空き家の増加などが懸念されることから、都市機能*の適正な配置や公共交通の充実等により、子育て世代の流入促進や高齢者が暮らしやすい環境の形成を図る必要があります。

(2) 土地利用

○1970年（昭和45年）の線引き制度の開始以降、都市計画制度の中で、市街化区域内における人口誘導と都市基盤整備に努めてきました。それから現在に至るまでの間に、市街化区域内において2.5倍の急激な人口増加があったにもかかわらず、市街化区域面積の拡大は1.2倍程度となっています。

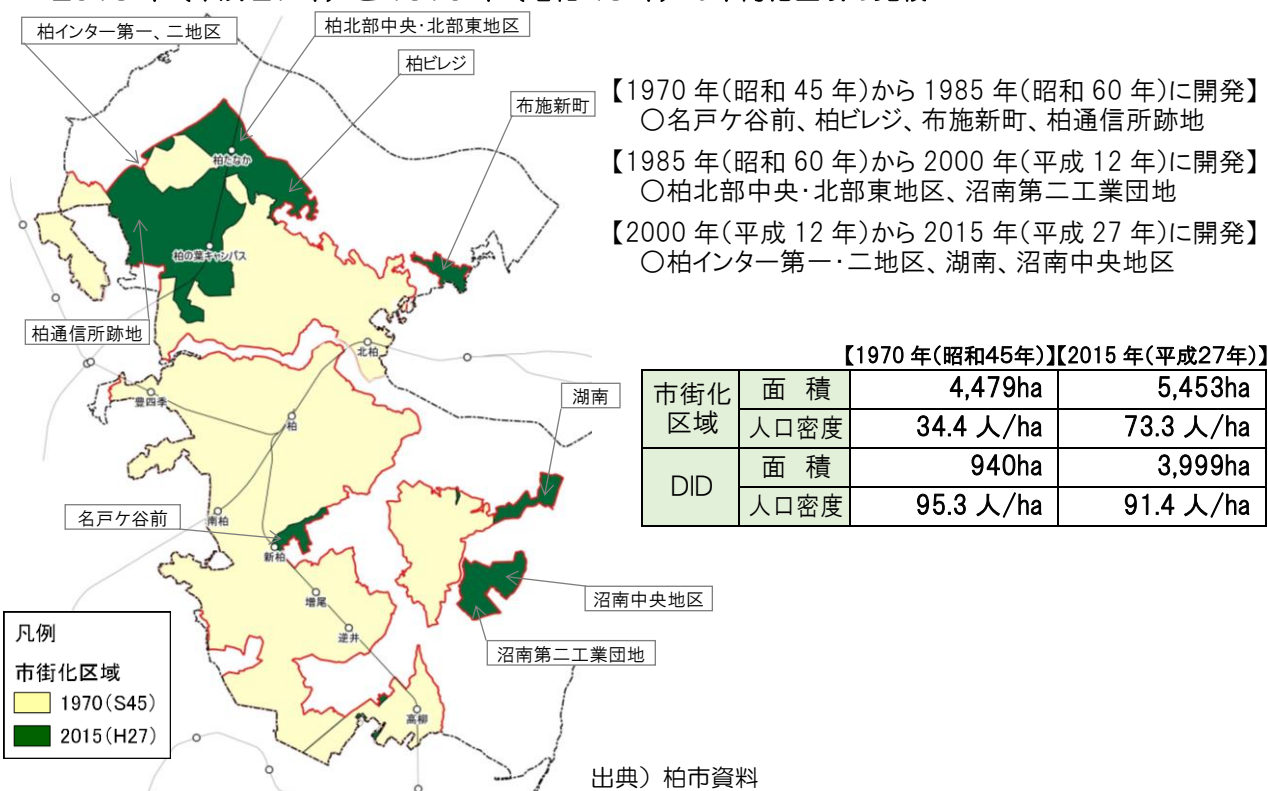
○DID（人口集中地区）※は市街地開発事業等によって拡大しており、2015年（平成27年）には工業団地や土地区画整理事業施行中の地区等を除いた市街化区域の概ね全域がDIDとなっています。

○市街化調整区域では、優良な農地が広がっていますが、既存集落も点在しています。

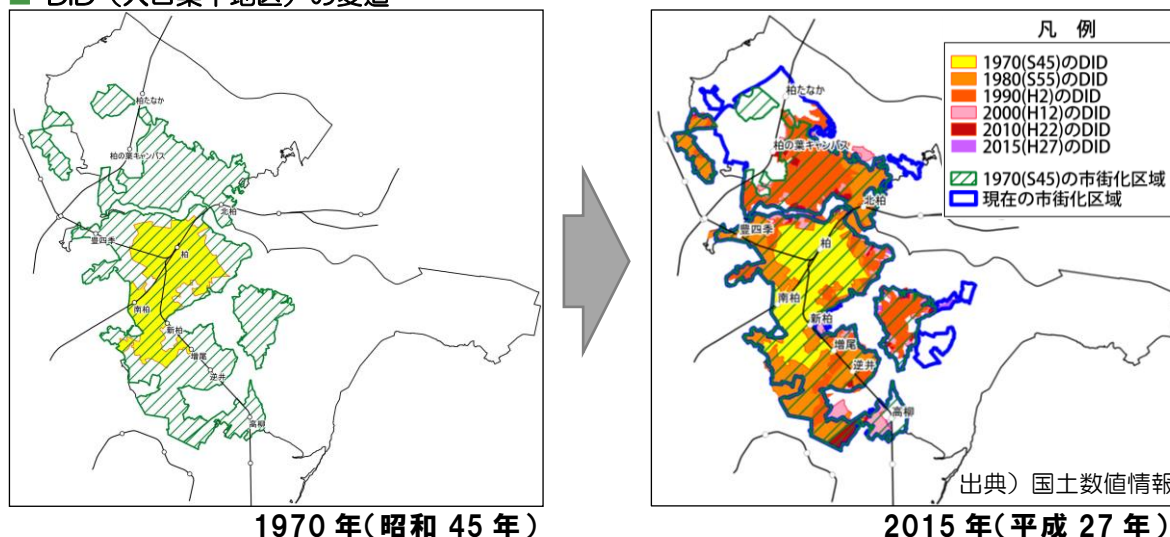
○1997年（平成9年）から2014年（平成26年）にかけての市内小売業の年間販売額の減少率は、全市的には4.8%である中、中心市街地である柏駅周辺では26.7%となっており、減少傾向が顕著な状況です。

○市内の製造品出荷額等や事業所数、従業者数は増減を繰り返しつつ近年は若干の増加傾向となっています。

■ 2015年（平成27年）と1970年（昭和45年）の市街化区域の比較



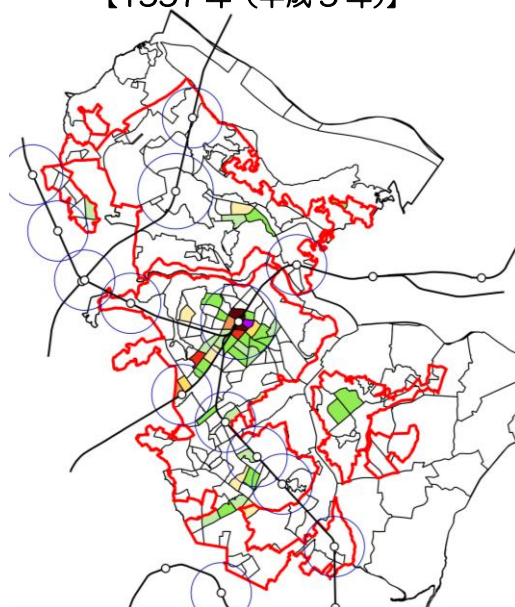
■ DID（人口集中地区）の変遷



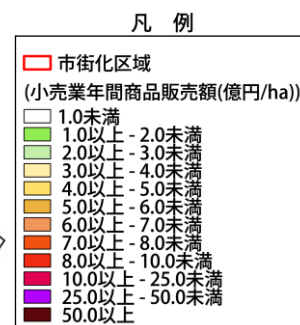
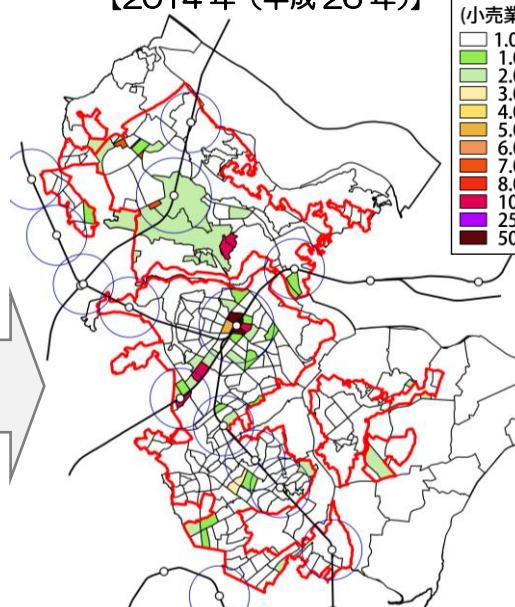
■ 市街化調整区域における農振農用地区域※ 及び旧来の集落



■ 小売業のha 当たり年間商品販売額（町丁目別） 【1997 年（平成 9 年）】



【2014 年（平成 26 年）】



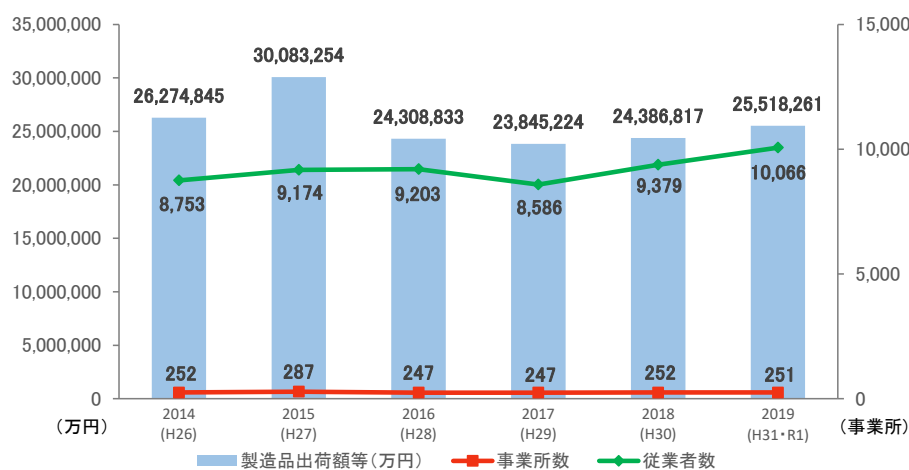
【小売業の年間商品販売額の変化】

	1997 年 (平成9年)	2014 年 (平成26年)	変化率
全 市	4,339 億円	4,130 億円	-4.8%
柏駅周辺※	1,960 億円	1,436 億円	-26.7%

※半径 1km 圏内

出典) 1997 年（平成 9 年）、2014 年（平成 26 年）商業統計

■ 製造品出荷額等、事業所数及び従業者数（工業）の推移



出典) 千葉県 2020 年（令和 2 年）工業統計調査

土地利用における課題

- 市街化調整区域の優良な農地は本市の資源であることから、農地としての保全や観光振興の場としての活用を検討する必要があります。
- 郊外型の店舗の立地などにより柏駅周辺の魅力が相対的に低下していることから、都市機能の集積等を通じて拠点性の向上を図る必要があります。
- 製造品出荷額等の増加傾向をこのまま維持していくため、働く場を創出していく必要があります。

(3) オープンスペース

※本計画においては、河川沿いの斜面林や農地、里山等のまとまった緑地、公園緑地、手賀沼や河川等の水辺、市街地・住宅地における空き地などの未利用地等を総称して「オープンスペース」とします。

○手賀沼・利根川・大堀川を始めとする水辺や、それらの周辺に広がる農地、斜面林などの緑地は、良好な都市の形成に寄与する自然環境の骨格となっています。

また、柏の葉公園や増尾城址総合公園、手賀の丘公園、あけぼの山農業公園等の拠点となるオープンスペースが、市内全域にバランス良く存在しています。

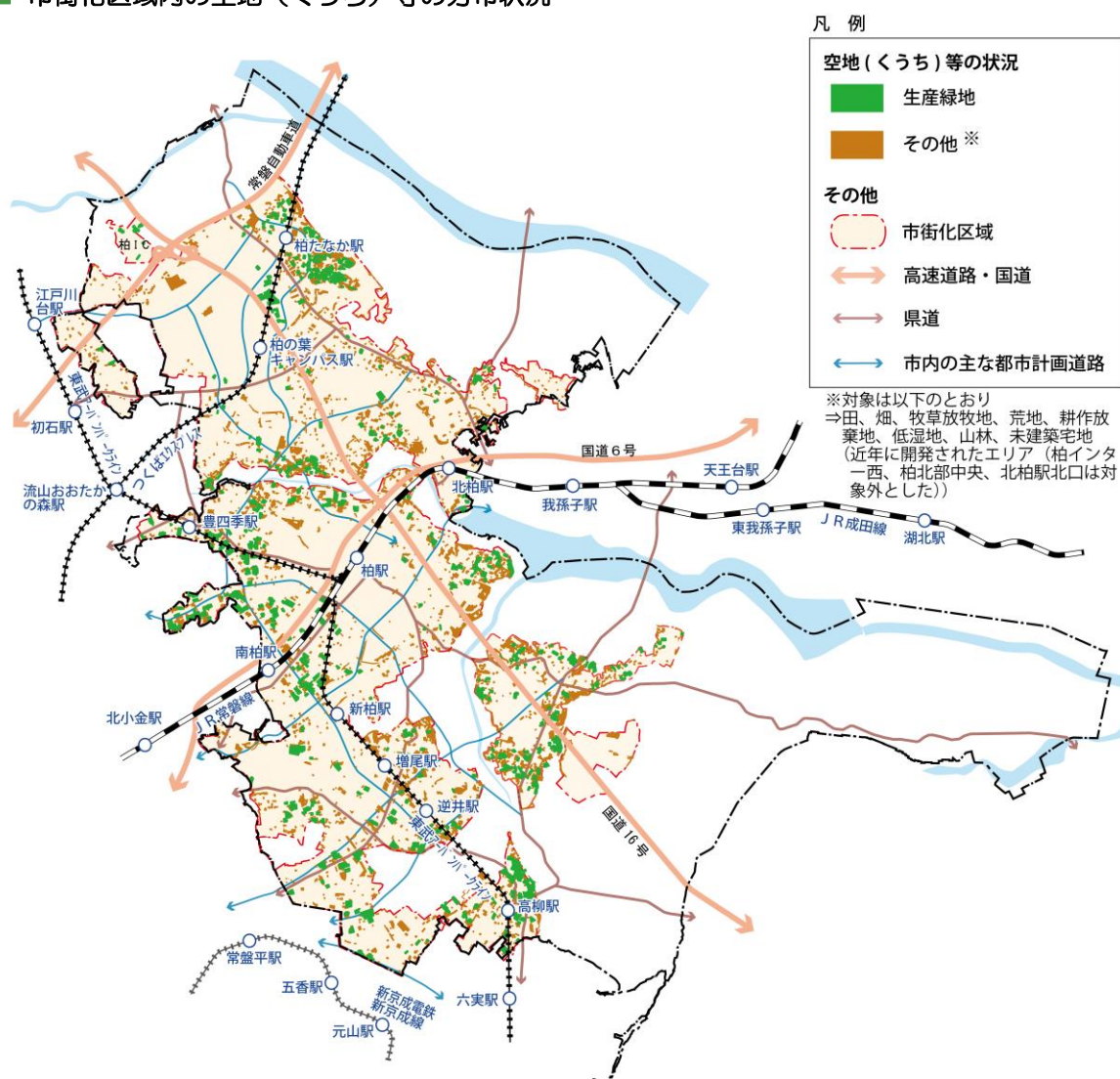
○市街化区域の縁辺部等では、生産緑地や空き地等が多く分布しています。特に生産緑地については、柏たなか駅東側、大堀川周辺、大津ヶ丘周辺、高柳駅東側等で多く見られます。

■ 公園・緑地等の立地状況



出典) 柏市資料

市街化区域内の空地（くうち）等の分布状況



出典）2021 年度（令和 3 年度）都市計画基礎調査

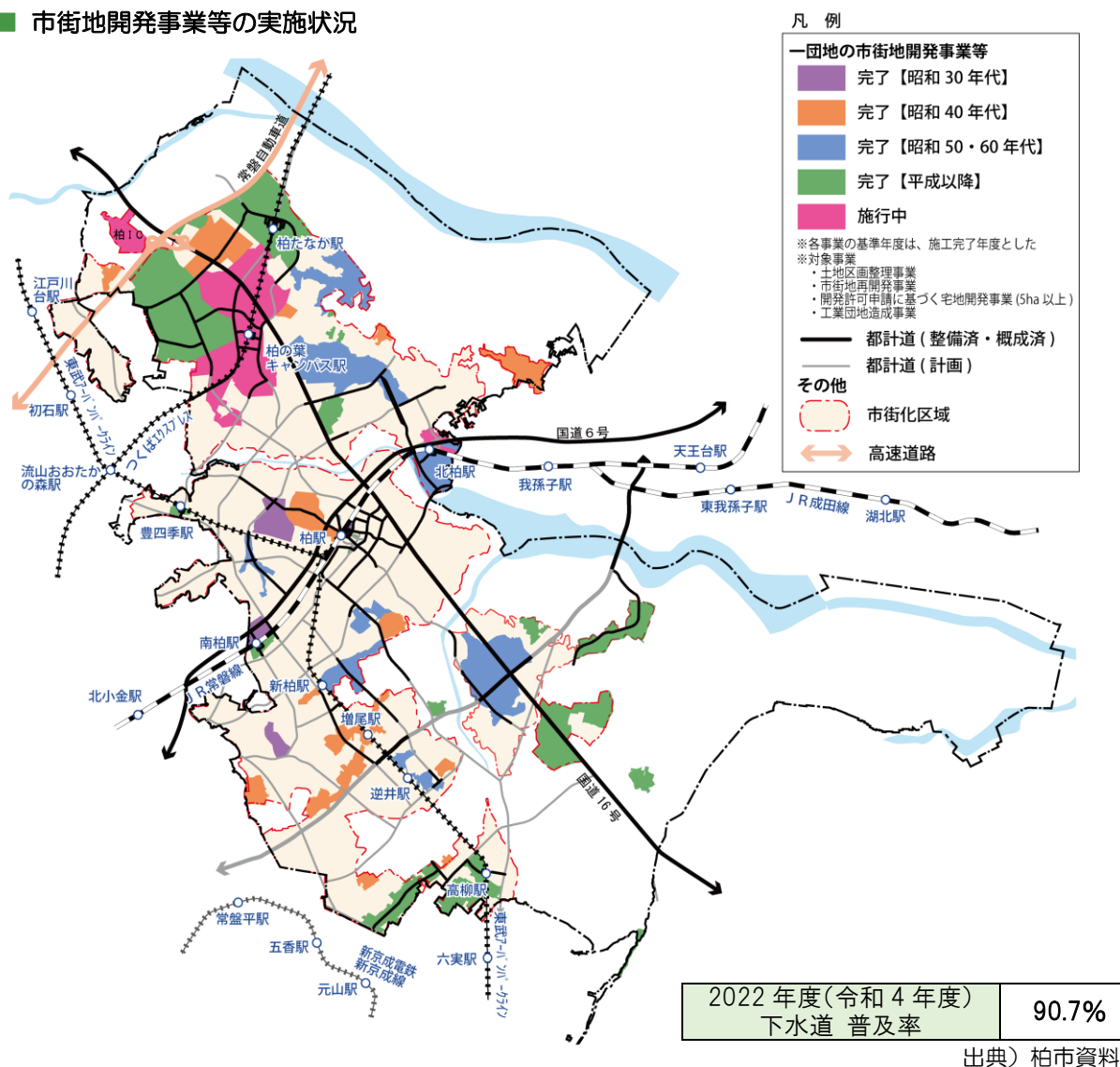
オープンスペースにおける課題

- 市街化調整区域のまとまった優良な農地や手賀沼などの水辺等については、自然環境の骨格となっており、本市の貴重な資源であることから、引き続き保全していく必要があります。
- 都市と自然環境とのつながりが希薄であることから、それらをつなぐ軸の形成や、市民が自然や農に親しむことができるレクリエーションの場の創出が求められます。
- 都市景観、都市環境及び防災性の向上のため、市街地内にも緑地を始めとしたオープンスペースをさらに充実させていく必要があります。
- 今後、昭和 40～50 年代にかけて整備された郊外の低層住宅地等における人口減少や高齢化のさらなる進展により低未利用地が増加し、住環境への影響が懸念されるため、適切な空地（くうち）管理が必要となります。

(4) 市街地整備

- 昭和 30 年代に複数の大規模住宅団地が整備され、その後も、1973 年（昭和 48 年）の柏駅東口における市街地再開発事業などの市街地整備が進められてきました。
- 近年では、2005 年（平成 17 年）のつくばエクスプレス開通に併せ、沿線において大規模な都市基盤及び住宅地整備が順次進められています。
- また、東部地域の国道 16 号沿いでは、工業団地や大型商業施設が立地しています。

■ 市街地開発事業等の実施状況



市街地整備における課題

- 今後は、既存の一体開発された都市基盤等を十分に維持・活用することにより、まちの持続性を高めていく必要があります。
- 前掲の小売業の 1ha 当たり年間販売額（p. 13）の状況から見てとれるように、今後も柏駅等の活性化に向けて、市街地再開発事業等の促進や都市環境整備の推進を図る必要があります。

(5) 交通体系

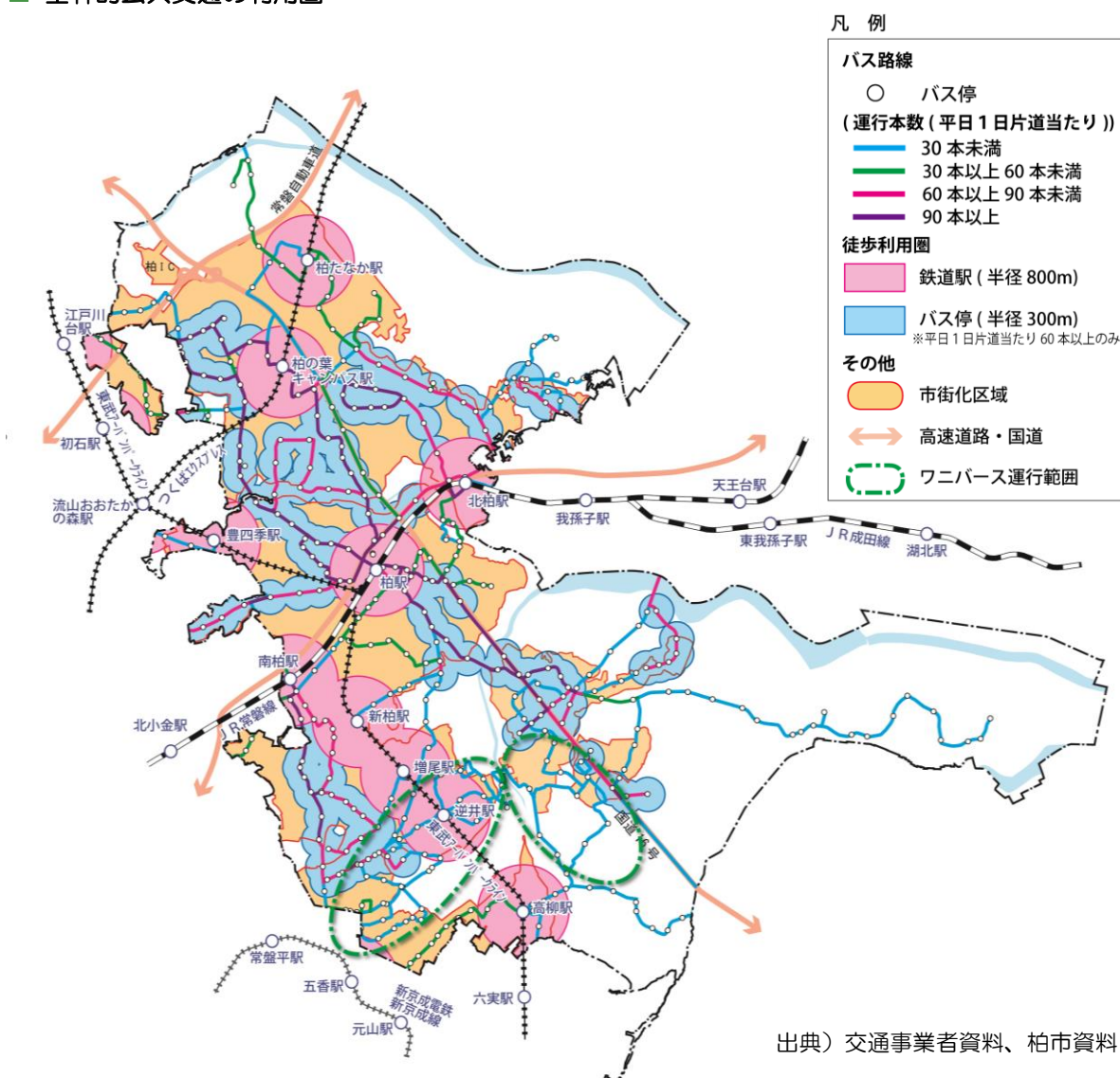
【公共交通】

- 鉄道は、3路線（JR常磐線、東武アーバンパークライン、つくばエクスプレス）11駅が立地しています。また、バス路線は、主に市街化区域内において展開されています。
- バス交通の中で、運行本数が多く利便性の高い路線（平日1日片道当たり60本以上）のバス停の徒歩利用圏（バス停から半径300m）と鉄道駅の徒歩利用圏（鉄道駅から半径800m）を併せたゾーンには、市民の約65%が居住しています。
- 路線バスが不便な南逆井、大津ケ丘縁辺部等の一部の地域でコミュニティバス「ワニバース」*を、大津ケ丘、手賀地域では予約型相乗りタクシー「カシワニクル」*を運行しています。

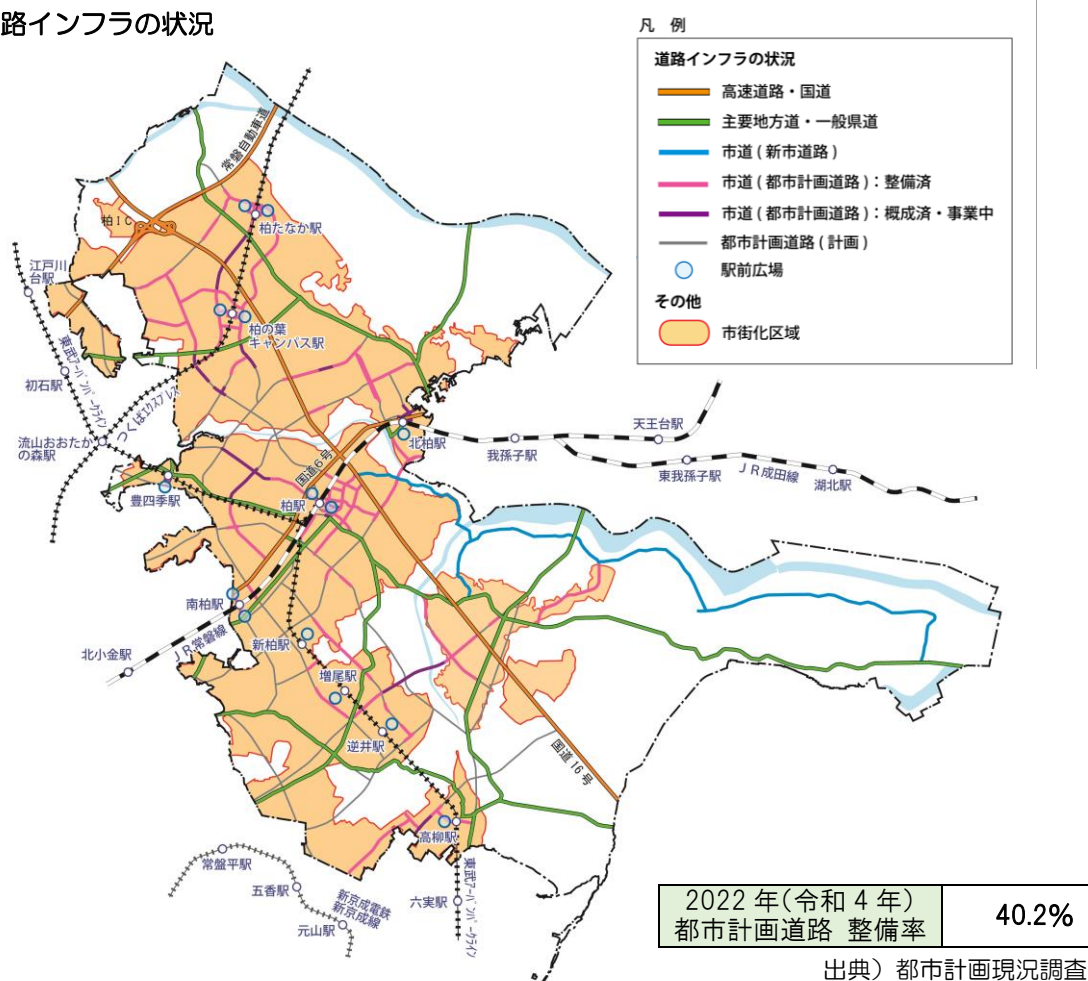
【道路網】

- 北部地域に常磐自動車道の柏インターチェンジが設置されているほか、広域的な幹線道路である国道6号、国道16号等が配置されています。

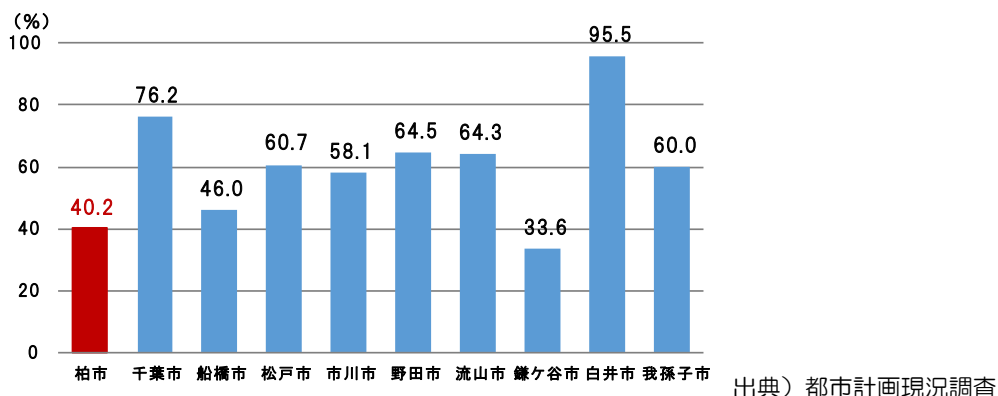
■ 基幹的公共交通の利用圏



■ 道路インフラの状況



■ 県内他都市の都市計画道路整備状況（2022 年度（令和 4 年度））



交通体系における課題

- 今後の高齢化の進展によるニーズの変化に伴い、公共交通の重要性はさらに高まることから、公共交通空白不便地域への対応や利便性の向上を図るために、効率的な公共交通ネットワークに再編していく必要があります。
- 広域的な連携・交流を支える国・県道の道路網が配置されていますが、その機能の強化が求められています。また、地域活性化等に資する、市内各所への高いアクセス性を有する効果的な道路網の整備が必要な状況にあります。
- 都市計画道路については、整備率が近隣市より低く、上記整備が求められる箇所があるものの、都市計画決定してから長期にわたり事業未着手となっている箇所も多くあります。近年の社会経済情勢の変化により、国から都市計画道路の見直しについて示されている中で、本市においてもその検討をしていく必要があります。