【計画編】 目指すべき都市の骨格と誘導方針

資料1－2

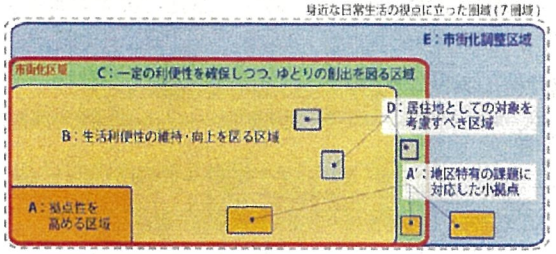
(1)立地適正化計画の全体像と評価検証、目標像

■計画の全体像

平成 30 年～50 年（立地適正化計画計画期間） H50 平成 50 年以降

◆当面の間、全市的に人口維持が見込まれる本市では、市街化区域内の大部分を「生活利便性の維持・向上を図る区域(B)」として設定し、市民の生活水準を維持し高めていくことを想定。

◆また、「拠点性を高める区域(A)」としては、市の都市計画に関する基本的な方針である「都市計画マスタープラン」の拠点（駅及び沼南庁舎周辺）のほか、地区特有の課題に対応した「暮らしの小拠点」を定めることを想定している。



【各区域の対象となる箇所等】

A：鉄道駅等を核として、様々な都市機能の集約を図り、圏域内の日常生活や、あるいは圏域を超えた非日常の活動の場における中心的な役割を担う区域
⇒「都市機能誘導区域」の主たる候補となる区域

A'：圏域内の中心的な拠点からは外れた地区ではあるが、高齢化や子育て等の地区特有の課題等に特化して対応するために設ける「暮らしの小拠点」
⇒周辺が居住誘導区域の場合は「都市機能誘導区域」になる可能性がある区域

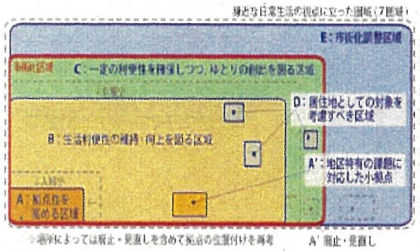
B：将来的な人口密度が一定水準以上等を満たす様な居住地としての生活利便性が高い区域であり、将来に渡って、その良好な環境を維持・向上すべき区域
⇒「居住誘導区域」の主たる候補となる区域

C：市街化区域内であるが、現状及び計画期間中において、人口密度低下等により居住地としてのゆとりが生まれる区域で、その特性を活かした居住地形成を図る区域
⇒居住地ではあるが、「居住誘導区域」から除くことも考えられる区域

D：安全面や工業・商業の操業配慮の面から居住地とすることが馴染まない・困難な区域
⇒「居住誘導区域」から除くことが考えられる区域

更なる施策を講じ、平成 50 年以降も左記計画区域の継続を目指す

検証の結果、人口密度が著しく低下し、地域コミュニティの維持が困難な場合
⇒区域の縮小等



※居住誘導区域外の都市空間の活用が必要

■計画の評価検証について

・都市計画運用指針では、概ね5年ごとに施策の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要に応じて変更することが示されている。

H30 本市においても、総合計画の更新時期等も考慮しながら、市街地環境の変化やその時点での実態を踏まえた検証を行う。 H50 次の計画期間

■地域課題の解決に向けた目標像

【居住を維持する上での様々な地域課題】

郊外部では…

- 一団造成の低層住宅街での高齢化
- 一団造成の中層住宅街での高齢化
- 都市基盤が『整備済』⇔『スプロール』
- 交通インフラが『十分にある』⇔『不十分』

市街地の動態として…

- 人口密度が高く、市街地内の空地が不足
- 人口密度が比較的低く、空地もあり活用が必要

居住誘導区域等の設定と評価検証

各種の施策を必要な時期に効果的に講じる

施策の効果が無い場合

施策を講じない

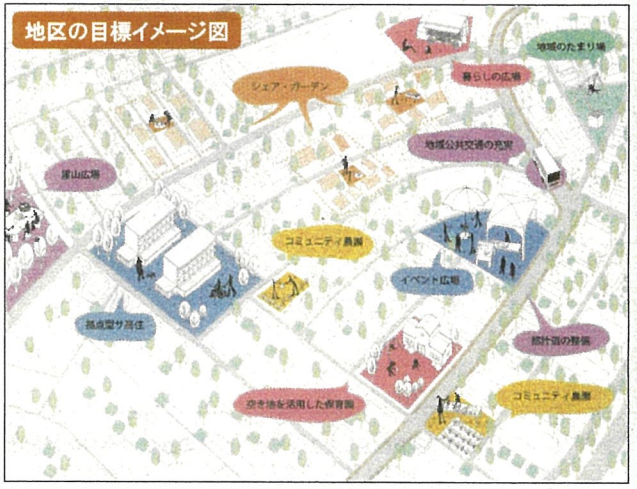
一部の地域では人口減少が進み、市域全域で高齢化が進む。
居住環境の課題も解消されない。

【 目 標 像 】

- ✓布施新町等の開発から年数が経過した住宅地では、高齢化の進行、空き地・空き家の増加が進むが、一部では農園等として有効利用がなされ始めている
- ✓大津ケ丘付近では、増尾・逆井方面へ抜ける都市計画道路の開通、商業施設開業によりまちに新たな魅力が生まれ
- ✓南逆井周辺等のスプロール市街地にて、人口減少と高齢者数の増加が進む一方、空き地・空き家の有効利用がなされ、高齢者福祉施設も増加
- ✓豊四季台団地では建替えが進み、また、松葉町・大津ケ丘団地等では、若者・子育て世帯の支援施策等により入居が進む
- ✓柏の葉キャンパス等の北部地域の市街地形成がより一層進む
- ✓圏域毎での拠点型サ高住の整備等を通して暮らしの小拠点が形成されつつある

等

地区の目標イメージ図



(2)居住誘導区域に係る整理

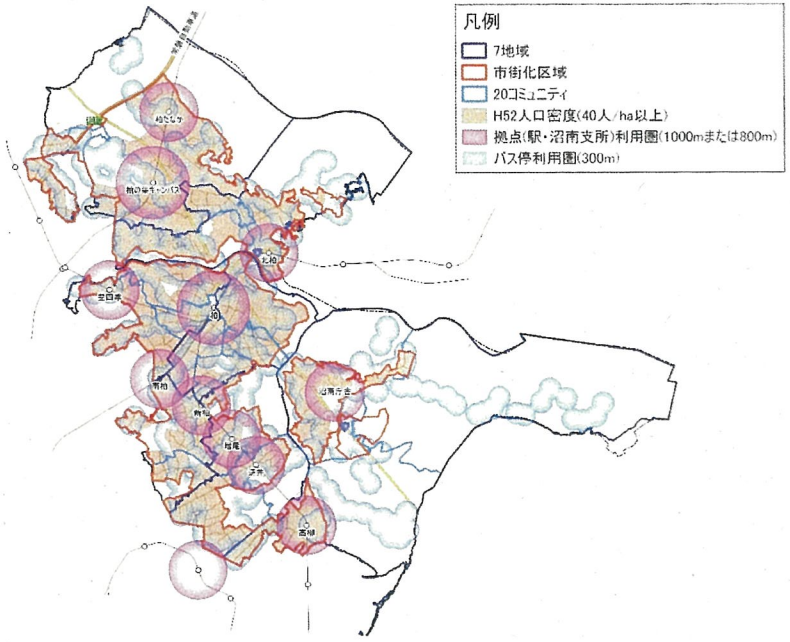
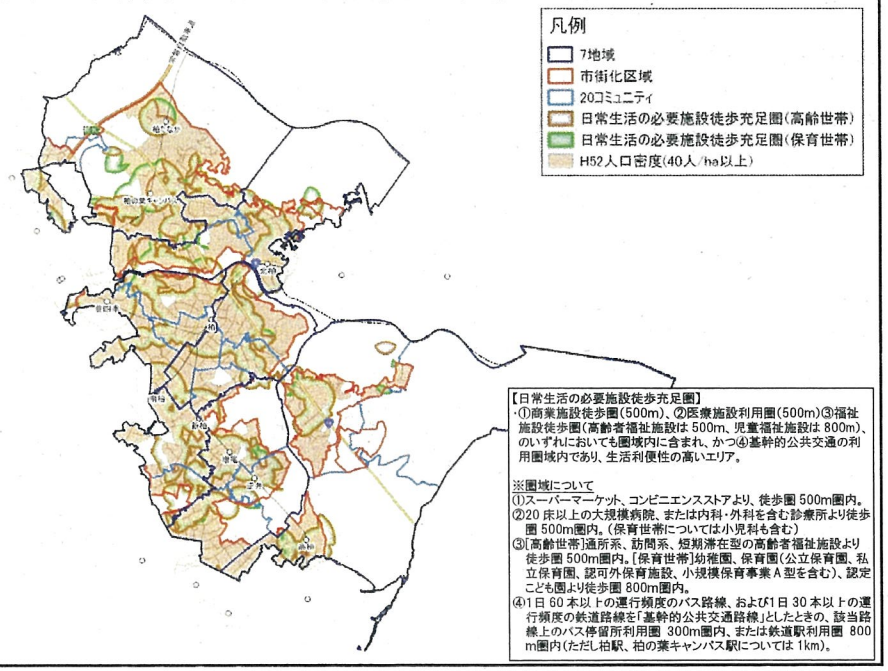
1)居住誘導区域の設定にあたっての基本的な視点

・「立地適正化計画作成の手引き(国交省)」や「都市計画運用指針(国交省)」に記載のある居住誘導区域設定の考え方を整理すると、以下の通りとなる。

■ 基本的な考え方

・居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保される様、居住を誘導するべき区域

■ 居住誘導区域の設定にあたっての基本的な視点

視　点	生活利便性が確保される区域	生活サービス機能の持続的確保が可能な範囲内
内　容	◇都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域 ◇公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域 【設定箇所の具体例】 ・各駅から半径 800m 圏や、各バス停から半径 300m 圏に含まれる区域	◇区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される範囲内の区域 【設定箇所の具体例】 ・生活サービス機能の持続性確保に必要な一定水準(※)の人口密度を満たすエリア (※参考としては、都市計画運用指針における既成市街地の基準である 40 人/ha 以上等が挙げられる) ・日常生活の必要施設徒歩充足圏 ※日常生活の必要施設徒歩充足圏　⇒医療・福祉・商業・基幹的公共交通(運行本数片道 60 本以上/日の駅・バス停)の４つの徒歩圏が全て重なるエリア
柏市の状況	【柏市における「各拠点(駅及び沼南支所)及びバス停の利用圏」】  	【柏市における「将来的な人口密度(H52年の趨勢)」と「日常生活の必要施設徒歩充足圏」】 

※その他、居住誘導区域の設定にあたっては、地域の歴史や合併の経緯等も十分留意して、例えば、合併前の旧町村の中心部等を設定することが考えられる、としている。

・柏市では、市街化区域内の大半の範囲内にて、20 年程度先の将来においても、一定水準の人口密度は維持できる見通し。
・また、日常生活の必要施設徒歩充足圏についても、市街化区域内にてカバーされている箇所も多い。

2)柏市における居住誘導区域設定の考え方・居住誘導区域(案)

〈STEP 1〉居住誘導区域設定の検討

市街化区域

柏市の既存都市基盤を活かし、人口推移からみたアプローチ

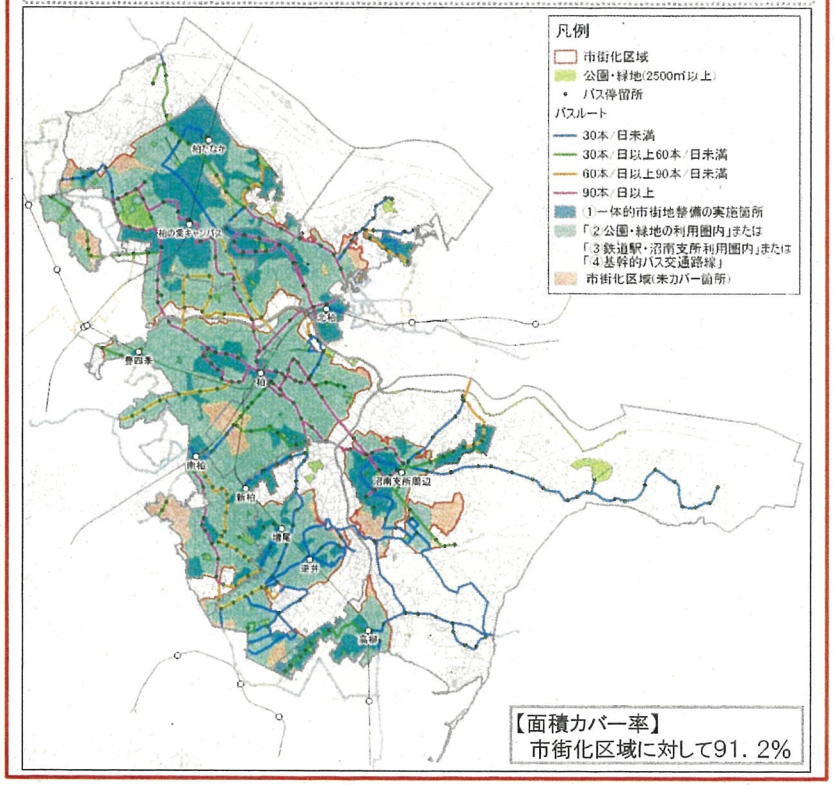
現況土地利用や居住の安全性を重視するアプローチ

〈チェック 1〉都市基盤の整備済み箇所の抽出

⇒今後、都市基盤への新規投資は困難(p.4「本市の財政状況と見通し」参照)であり、既存のストック(p.9「都市基盤の充足状況の整理」参照)を最大限に活用していく観点から、以下のいずれかを満たす箇所を抽出する。

「①一体的市街地整備の実施箇所」または「②公園・緑地の利用圏内」
(p.9「都市基盤の充足状況の整理」図３参照)
①⇒土地区画整理事業・民間宅地開発等の都市基盤の整備(道路・公園・下水道等)を総合的に実施した箇所
②⇒2,500 ㎡以上の公園・緑地を対象に、500m の利用圏内

「③鉄道駅の利用圏内(沼南支所周辺含む)」または「④基幹的バス交通が通る路線」
(p.9「都市基盤の充足状況の整理」図２参照)
③⇒柏駅・柏の葉キャンパス駅は半径 1km、その他は半径 800m
④⇒運行本数が 60 本/日(片道)以上のバス路線を対象に、その両側 300m

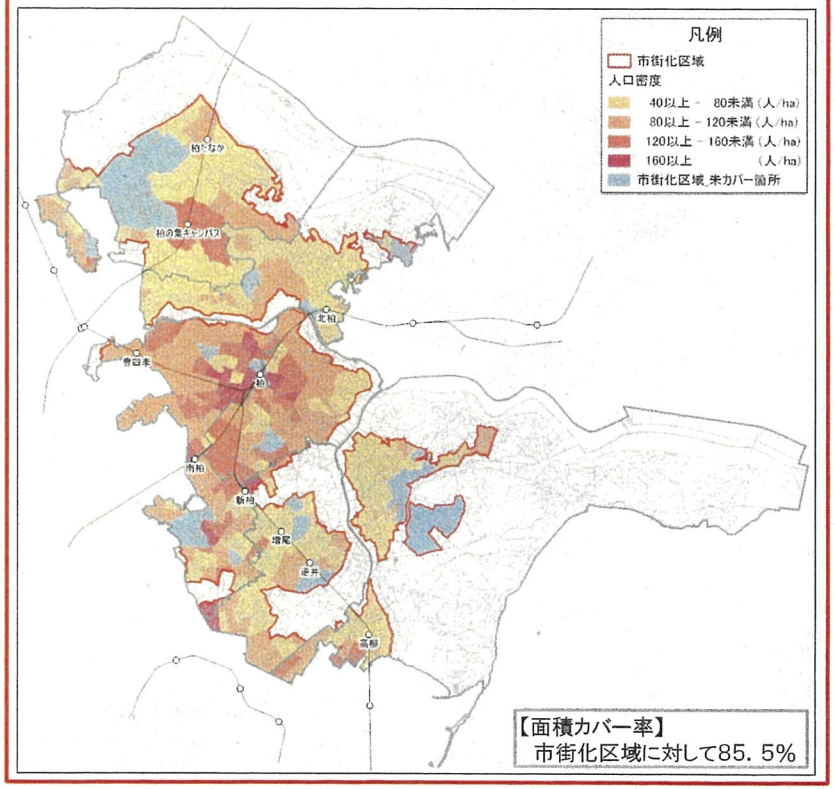


【面積カバー率】
市街化区域に対して91．2%

〈チェック 2〉将来人口密度が一定水準保たれる箇所の抽出

⇒居住人口が都市機能を下支えする観点から、２０年後の趨勢に基づく人口見通しにおいて、一定水準以上の人口密度(40 人/ha 以上)が維持できる見込みの箇所を抽出する。

①H52 年の趨勢の人口密度が一定水準以上
→人口密度の目安として、都市計画運用指針における既成市街地の基準である 40 人/ha 以上の町丁目を対象

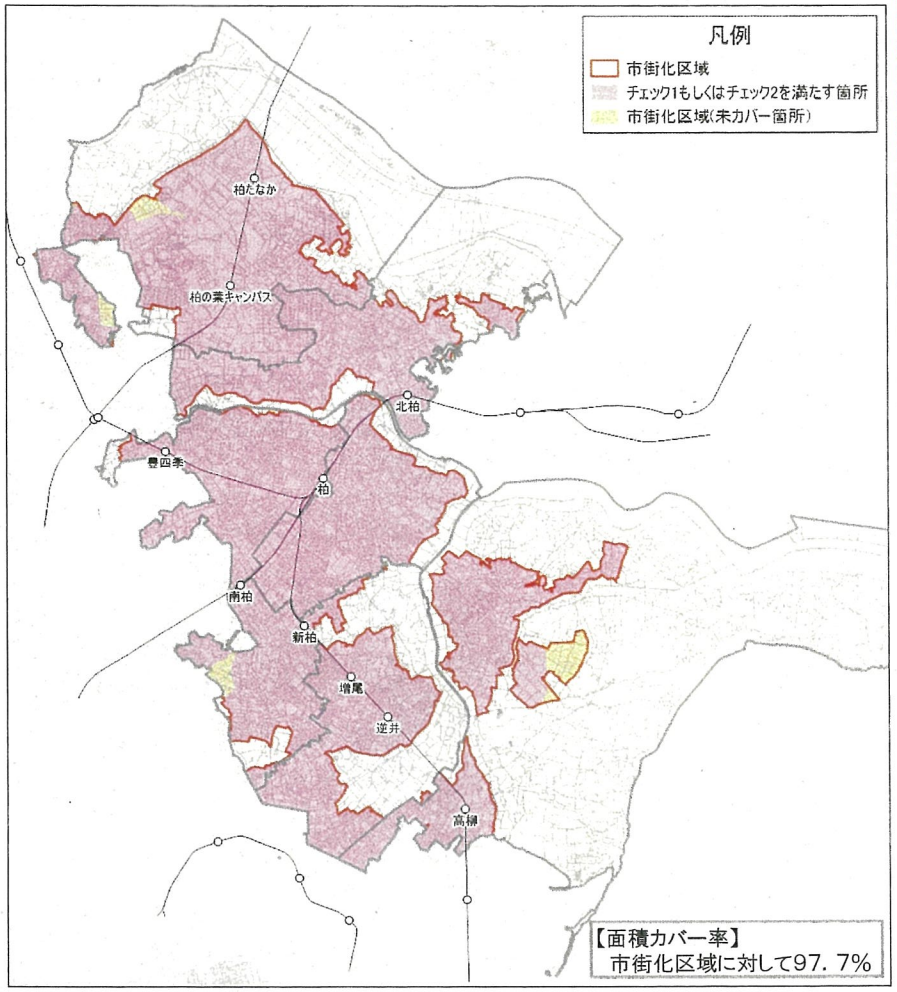


【面積カバー率】
市街化区域に対して85．5%

〈STEP１〉居住誘導区域設定の検討

居住誘導区域の１次候補地

⇒「柏市の既存都市基盤を活かし、人口推移からみたアプローチ」により抽出した「〈チェック１〉都市基盤の整備済み箇所」もしくは「〈チェック２〉将来人口密度が一定水準保たれる箇所」のいずれかに該当する箇所を居住誘導区域の１次候補地として抽出する。



次ページへ

〈チェック３〉現況土地利用との整合や安全性の確認

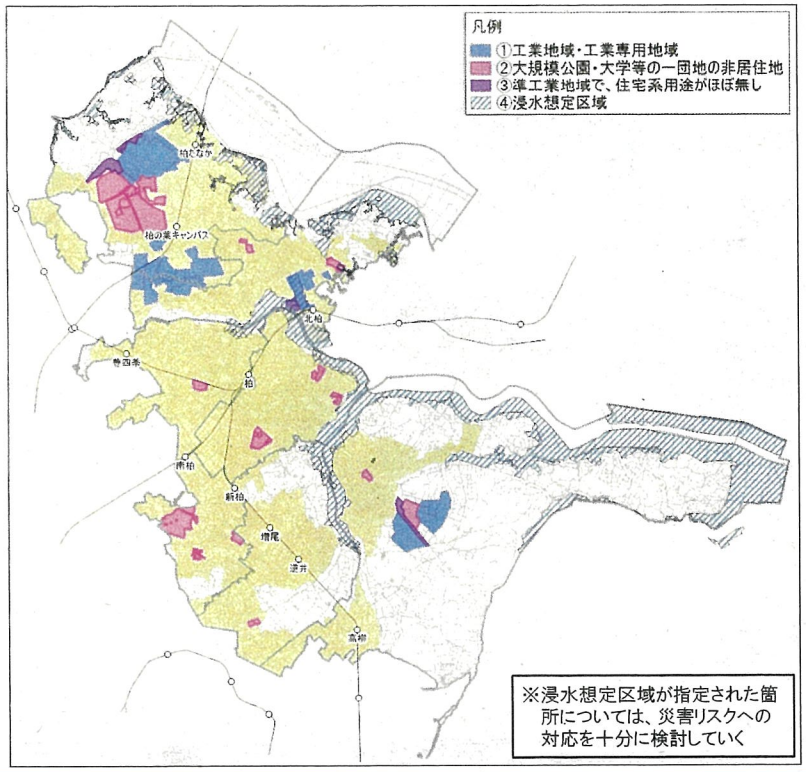
⇒以下のいずれかに該当する箇所は、居住誘導区域の対象から除くものとする。

①用地地域が「工業専用地域」・「工業地域」
→工業系に特化した土地利用を図るため居住誘導しない

②大規模公園・大学等の一団地の非居住地
→スポーツ・文教エリア等としての保全を図るため居住誘導しない

③用途地域が「準工業地域」にて、住居系の利用がほとんどない場合
→工業系に特化させた土地利用の誘導を図るため居住誘導しない

④「浸水想定区域」が指定された箇所にて、災害リスクへの対応が困難な場合
→災害時の避難体制の構築等が困難な地区の場合は、居住誘導しない

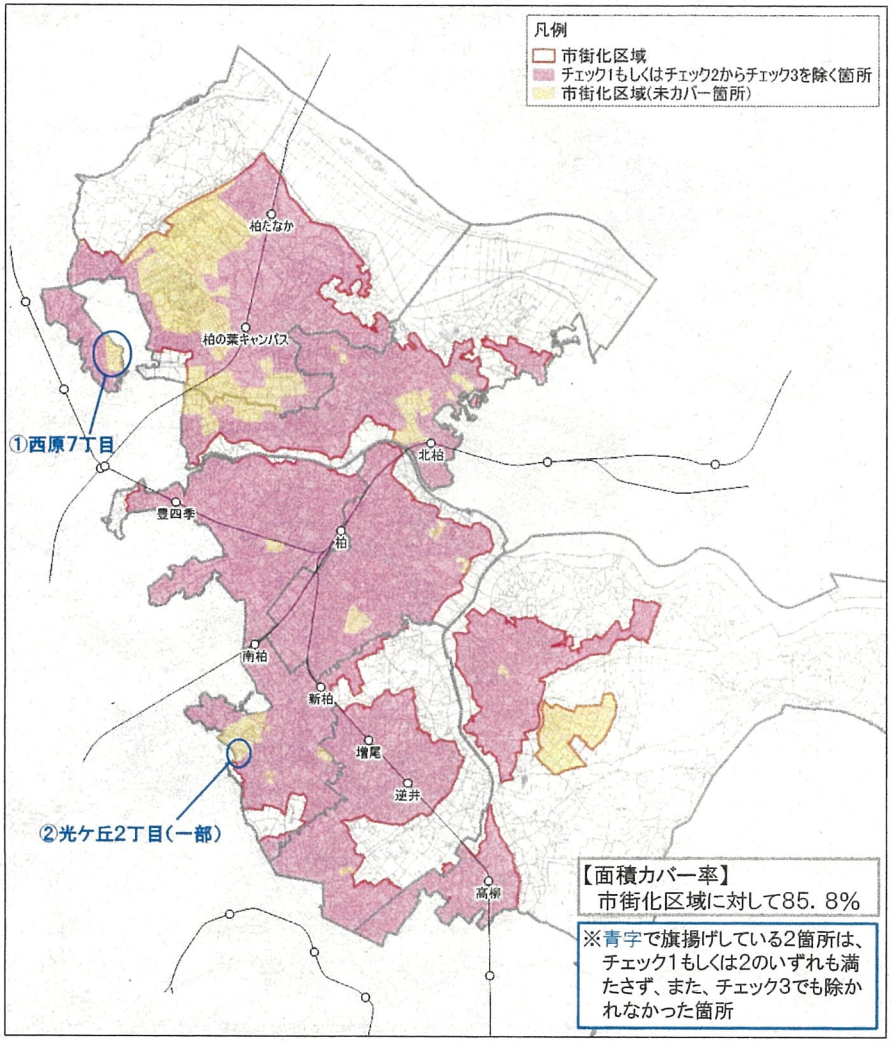


次ページへ

〈STEP１〉居住誘導区域設定の検討

居住誘導区域の２次候補地

⇒「柏市の既存都市基盤を活かし、人口推移からみたアプローチ（〈チェック１〉もしくは〈チェック２〉）」により抽出した箇所から、「現況土地利用との整合や安全性の確認〈チェック３〉」の区域を除いた箇所を居住誘導区域の２次候補地とする。



【面積カバー率】
市街化区域に対して85．8%

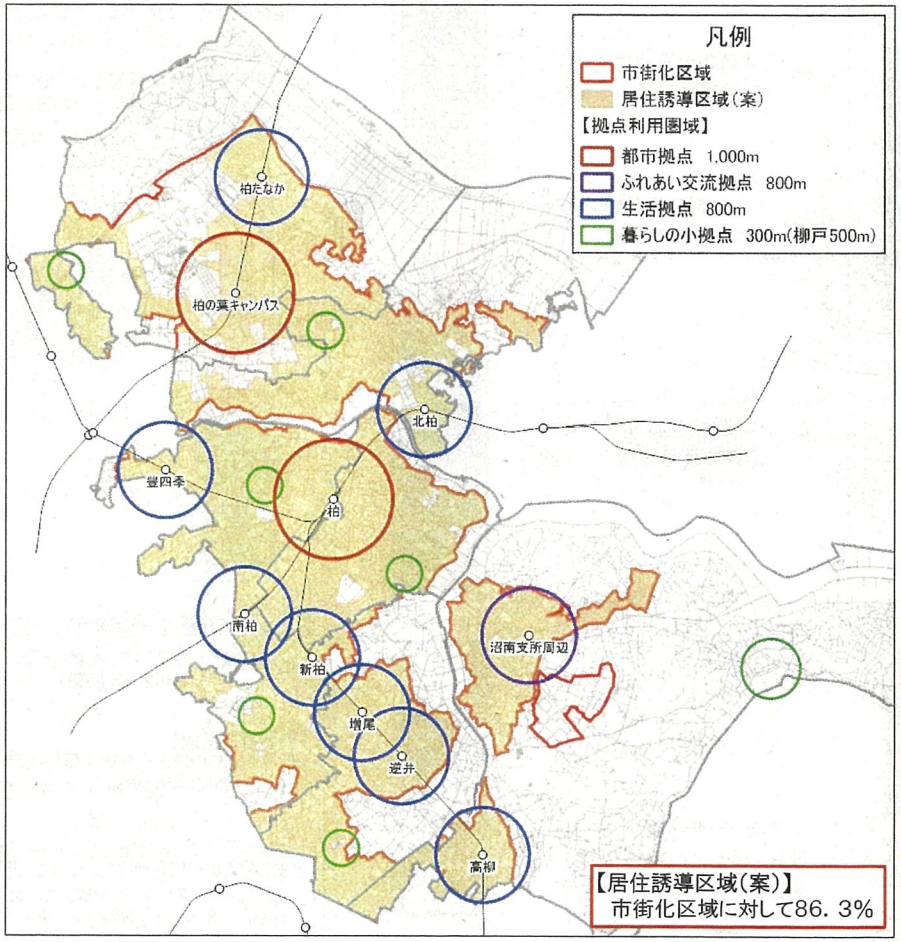
※青字で旗揚げしている2箇所は、チェック1もしくは2のいずれも満たさず、また、チェック3でも除かれなかった箇所

■居住誘導区域（案）

⇒左図の「居住誘導区域の２次候補地」として抽出された箇所を居住誘導区域(案)とする。
⇒加えて、左図に注記した２箇所（チェック１、２、３のいずれも満たさない箇所）については、以下の視点に基づき、居住誘導区域(案)に加えるものとする。

①西原7丁目：
・初石病院や大規模事業所等の敷地の割合が高いため、人口密度は 40 人/ha 以下となっているが、まとまった住宅地部分(全体の3割程度)の現況は、周辺住宅地と同様に密度がある。

②光ケ丘2丁目(一部)：
・麗澤大学等の敷地が大半を占めるため、人口密度は40 人/ha 以下となっているが、当該部分は住宅地であり、周辺住宅地と同様に密度がある。



【居住誘導区域(案)】
市街化区域に対して86．3%

〈STEP 2〉居住誘導区域内の地区特性に基づく施策等の検討

■地区特性に基づく土地利用施策の分類(案)

次ページ「地区特性に基づく施策の検討」参照

⇒居住誘導区域を設定するだけでなく、区域内の各地区の特性や課題に基づき各タイプに整理を行い、それらに対応した土地利用の方向性及び施策を整理する等、きめこまかな検討を行う。

居住誘導区域【内】

- ・駅周辺の既成市街地
- ・中高層住宅地　等

→ **Bエリア**（生活利便性の維持・向上を図る区域）

- ・一体的市街地整備の実施箇所
- ・スプロール市街地　等

→ **Bエリア**（生活利便性の維持・向上を図る区域）

- ・自然的土地利用が多い
- ・旧来の集落箇所　等

→ **Cエリア**（一定の利便性は確保しつつ、ゆとりの創出を図る区域）

居住誘導区域【外】

※今後、民間に対するインセンティブ等の拡大が図られ、居住誘導区域外となったとしても、地区毎のきめ細かいまちづくりの実践が可能となる場合は、居住誘導区域外（C→D）への変更も考えられる

- ・工業系土地利用や文教地区等としての環境形成を推進〈チェック3の箇所〉

→ **Dエリア**（居住誘導区域外）

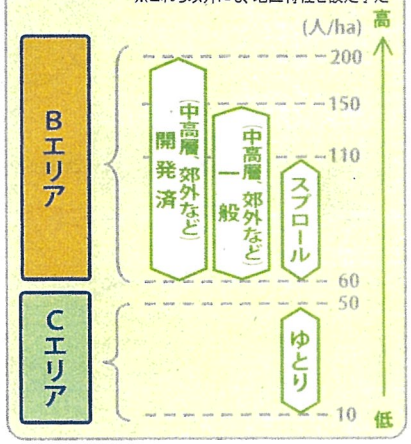
■将来人口密度の目標値の設定(案)

⇒更に明確な土地利用の方向性を定めるために、町丁目毎に「将来人口密度の目標値」を設定

【将来人口密度の目標値の設定方法】

- ・市街化区域内の町丁目毎に、現在の人口密度(H22)と、趨勢の人口密度(H52)を確認。
- ・併せて、町丁目毎の現況を勘案し、「地区特性」(開発済、一般、スプロール、ゆとり等)を設定。
- ・その地区特性と共に、地区の将来像を踏まえつつ、全体的な総人口のバランスを考慮しながら、町丁目毎に「将来人口密度の目標値」を設定。

"現況を勘案して設定した「地区特性」と共に、地区の将来像を踏まえ「将来人口密度の目標値」を検討"　※これら以外にも、地区特性を設定予定



例えば、「布施新町(布施新町1～4丁目)」では…

【人口密度】　・H22 年(実績)⇒75～96 人/ha
　　・H52 年(趨勢)⇒31～41 人/ha

↓

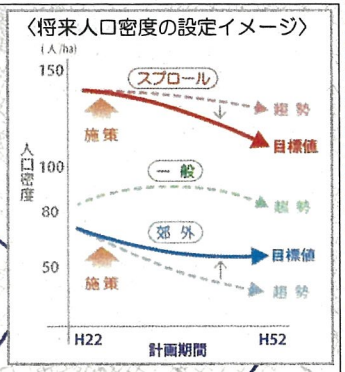
【地区の将来像】
✔ 流入人口の増加や現地建替えの促進等の施策を展開し、一定の密度は確保しつつ、まちの活力を維持　等

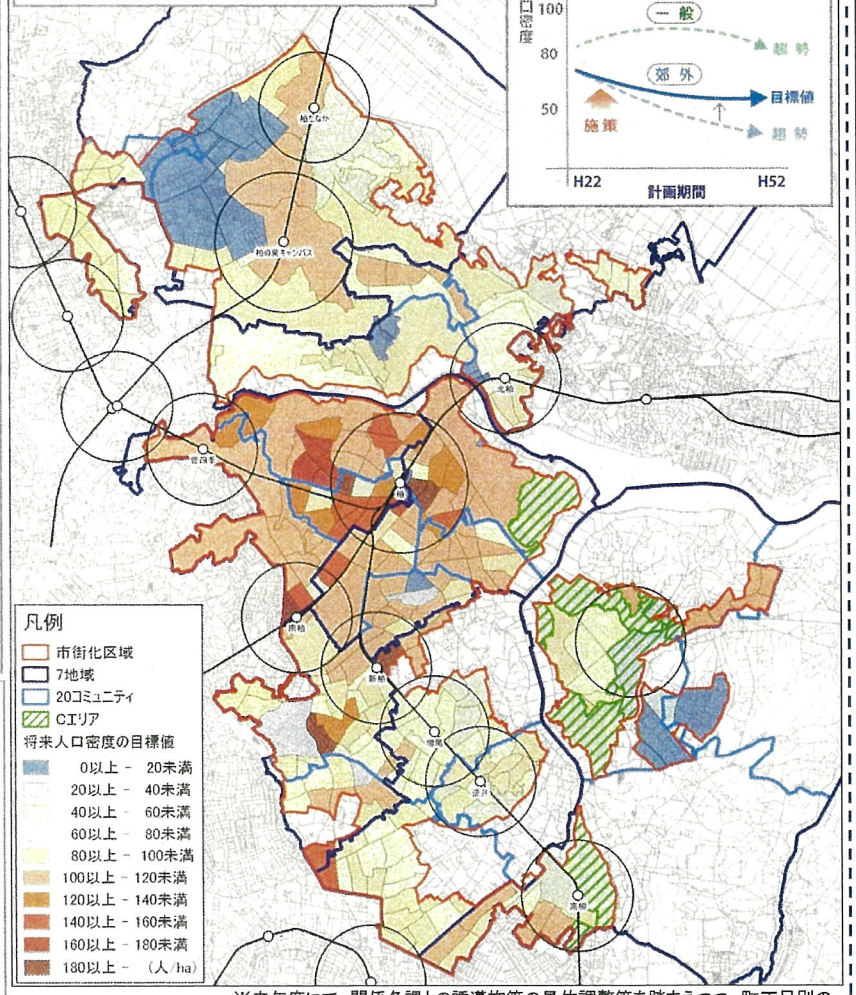
↓

【将来人口密度の目標値】60人/ha（開発済(郊外)）
⇒ある程度の低密化は許容しつつも、趨勢見通しの 30～40 人/ha までにならない様、人口流入等施策を検討、実施し、60 人/ha を維持するものとして目標を設定

■町丁目別の将来人口密度の目標値

・中央1や中央2は、建築的土地利用の現状から、人口密度の上昇も限りがある。
・TX沿線は、人口密度の上昇が考えられる。
・その他、中高層団地等でも高密度に設定。
・市街化区域の縁辺部(戸張、高柳駅東側、大津ケ丘周辺部等)にて、現況や人口見通しを踏まえつつ、「ゆとり」を地区特性としたCエリアを設定。





※来年度にて、関係各課との誘導施策の具体調整等を踏まえつつ、町丁目別の将来人口密度の目標値についても精度を高めていく。

3)居住誘導区域内での地区特性に基づく施策の検討

・居住誘導区域設定の考え方に基づき設定した居住誘導区域内にて、地区毎の特性に基づき土地利用区分を整理した上で、土地利用の方向性や施策を検討していく。
・今後においても、この様な整理を町丁目毎・地区毎に詳細に進めながら、具体な施策の検討を行っていく。

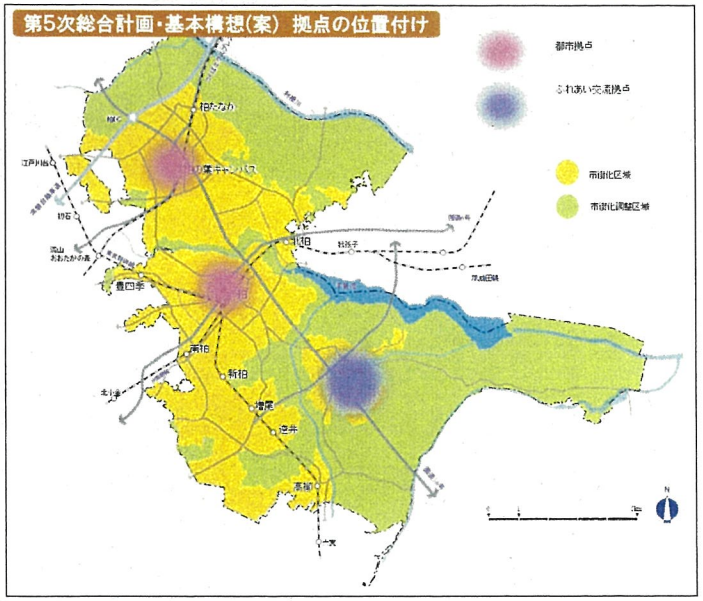
地区特性のタイプ分類		チェック項目						
		①将来の人口密度（趨勢の場合）	②一体的市街地整備の実施	③日常生活の必要施設徒歩充足圏	④準工業地域での住居系土地利用状況	⑤自然的土地利用（生産緑地等）状況	⑥旧来の集落の箇所	⑦浸水想定区域の指定状況
団地タイプ	①大津ケ丘(中央部) ②松葉町団地	一定水準以上	実施済	圏域内	該当なし	大半が都市的土地利用	該当なし	該当なし
浸水想定区域タイプ	③北柏周辺 ④篠籠田大堀川周辺 ⑤柏の大堀川周辺	一定水準以上	実施済（北柏のみ）	圏域内	[illegible]	大半が都市的土地利用	[illegible]	浸水想定区域あり（災害リスク対策可能）
旧宅地造成タイプ	⑥柏ビレジ	一定水準以上	実施済	圏域外	該当なし	大半が都市的土地利用	[illegible]	浸水想定区域あり（災害リスク対策可能）
	⑦布施新町	一定水準以下	実施済	圏域内（一部のみ）	該当なし	大半が都市的土地利用	該当なし	浸水想定区域あり（災害リスク対策可能）
スプロール懸念タイプ	⑧高柳駅周辺(駅東側)	一定水準以上	未実施	圏域内	[illegible]	[illegible]	旧来からのゆとりある住環境を継承	[illegible]
	⑨戸張周辺	一定水準以上	未実施	圏域外	[illegible]	[illegible]	旧来からのゆとりある住環境を継承	[illegible]
	⑩大津ケ丘(周辺部)	一定水準以下	未実施	圏域外	該当なし	自然的土地利用が多い	旧来からのゆとりある住環境を継承	該当なし
	⑪南逆井・新逆井	一定水準以上	未実施	圏域外	該当なし	大半が都市的土地利用	該当なし	該当なし
準工業地域タイプ	⑫花野井・若葉	一定水準以下	未実施	圏域内	準工業地域あり（住居系利用が工業・運輸系利用に比べ多い）	大半が都市的土地利用	該当なし	[illegible]
	⑬豊町・富里 ⑭根戸	一定水準以上	未実施	圏域内	準工業地域あり（住居系利用が工業・運輸系利用に比べ多い）	大半が都市的土地利用	該当なし	[illegible]
	⑮高田 ⑯豊四季	一定水準以上	未実施	圏域外	準工業地域あり（住居系利用が工業・運輸系利用に比べ多い）	大半が都市的土地利用	[illegible]	[illegible]

土地利用の方向性		
No.	方向性（案）	区分
1	団地を有効活用しながら人口減少に伴う低密化に対応し、居住地として維持	B
2	災害リスクへの対策を行いつつ、駅からの近接性を活かした居住地として維持	B
3	良好な都市基盤のストックを活かすために、災害リスクへの対策を行いつつ、人口減少に伴う空き地・空き家の増加への対策等推進により居住地として維持	B
4	良好な都市基盤のストックを活かすために、災害リスクへの対策を行いつつ、高齢者数の減少も含めた人口減少に伴う空き地・空き家の増加への対策等推進により居住地として維持	B
5	駅からの近接性も活かしつつ、現状の自然的なゆとり等を活かした個性ある住環境を維持・形成	C
6	一定の開発圧力をコントロールしつつ、現状の自然的なゆとり等を活かした個性ある住環境を維持・形成	C
7	大津ケ丘中央部との連携により一定の利便性は確保しつつ、現状の自然的な空間のゆとり等を活かした個性ある住環境を維持・形成	C
8	人口減少に合わせた空間的なゆとりを創出しながらスプロール市街地の解消を図ることで良好な住環境へ誘導	B
9	商業系土地利用が多くを占める準工業地域であるものの、住居系の土地利用もあり、駅利用圏にも含まれる生活利便性の高い箇所であるため、居住地として維持	B
10	住居系土地利用が多い準工業地域であり、駅利用圏にも含まれる生活利便性の高い箇所であるため、居住地として維持	B
11	住居系土地利用が多い準工業地域であり、駅利用圏外であるがバス便の利便性も高い箇所であるため、居住地として維持	B

(3)都市機能誘導区域・誘導施設に係る整理

1)上位計画における拠点設定及び位置付け

第5次総合計画・基本構想(案) 拠点の位置付け

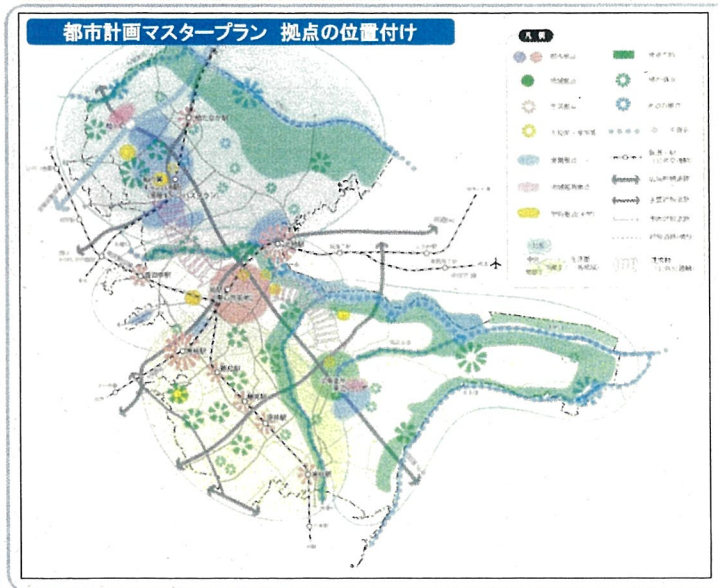


■都市拠点【2か所】
①柏駅
②柏の葉キャンパス駅

■ふれあい交流拠点【1か所】
③沼南支所周辺

■日常生活拠点
・公共交通の利便性の高い地区

都市計画マスタープラン 拠点の位置付け



■都市拠点【2か所】
①柏駅
②柏の葉キャンパス駅

■地域拠点【1か所】
③沼南支所周辺

■生活拠点【8か所】
④柏たなか駅
⑤豊四季駅
⑥北柏駅
⑦南柏駅
⑧新柏駅
⑨増尾駅
⑩逆井駅
⑪高柳駅

第5次総合計画・基本構想(案) での拠点の定義

【第2章 基本構想の前提__(2)土地利用構想__③将来を見据えた土地利用の方向性】より

・行政機能や商業・業務機能等の高次都市機能が集積する柏駅周辺地区、及び最先端の研究を推進する大学や公的研究機関が緑豊な環境の中に立地する柏の葉キャンパス駅周辺地区を「都市拠点」として位置付け、多様な都市機能の集積、支所機能等を含めた施設等の集約によって拠点性のさらなる向上を目指します。

・沼南支所周辺地区を市内外の多くの人が交流できる「ふれあい交流拠点」に位置付け、商業・文化・教育等の強化や鉄道駅及び後背地に広がる手賀沼周辺観光エリアへのアクセス向上、ターミナル機能の導入を図ります。

・日常生活の場は、子育て・教育，日常品の買物、医療・福祉・介護等、日々の暮らしに必要なサービス提供の視点に立ち、効率的な土地利用や区域区分制度、公共交通の利便性を踏まえつつサービスが充足される地域づくりを目指します。

都市計画マスタープランでの拠点の定義

	位　置	主な機能
都市拠点	柏駅周辺地区 (中心市街地)	・市役所、柏税務署等の官公庁施設やオフィスが集積し、柏市の業務活動の中心的な役割を果たしており、今後も業務地として機能の充実に努めます。 ・地域をリードする文化や情報の発信拠点であることから、様々なサービスを提供する拠点づくりを推進します。 ・「若者が集い、活気にあふれる現在の特性を活かしつつ、安全・安心で、ゆとりや品格のあるまちづくりを行なうことにより、競合する商業集積との差別化を図り、広域商業拠点としての機能の維持を図る」ことを中心市街地活性化の基本的な考え方とします。
	柏の葉キャンパス駅周辺地区 (柏の葉国際キャンパスタウン)	・「環境・健康・創造・交流の街」をコンセプトに整備が進められているつくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅周辺地区は、「柏の葉国際キャンパスタウン」の理念による先端的な都市づくりを具体的に実践していきます。 ・学術、文化、健康等の機能を有する官公庁施設等が集積しており、これらと連携を図りながら新たにオフィス、研究所等の業務地を整備し、高次都市機能の集積を図ります。 ・新たな商業地を配置して、柏駅周辺地区(中心市街地)と役割を分担するとともに連携を図ります。
地域拠点	沼南支所周辺地区	・市役所沼南支所や沼南公民館等が集積していることから、地区の中心的な業務地として配置し、機能の充実に努めます。 ・地域の日常購買需要をまかなう一般商業地を配置するとともに、道路交通の利便性を活かし、地域振興を目的とした物流、産業、生活機能等の集積を図ります。
生活拠点	北柏駅周辺地区 南柏駅周辺地区	・都市拠点を補完する拠点として地区の中心的な一般商業地を配置し、都市の活性化と商業活動を高め、住民サービス向上を図ります。
	以下の6駅周辺地区 柏たなか駅、豊四季駅、新柏駅、増尾駅、逆井駅、高柳駅	・地区住民へ日常生活サービスを提供する一般商業地を配置します。 ・公共交通の利便性を活かし、公共公益や医療系施設の配置など日常的な活動の拠点として整備を図ります。

2)都市機能誘導区域設定のベースとなる拠点配置の考え方

・前述の流れにより設定する居住誘導区域内における、都市機能誘導区域のベースとなる拠点配置の図示を行うと以下の通りとなる。

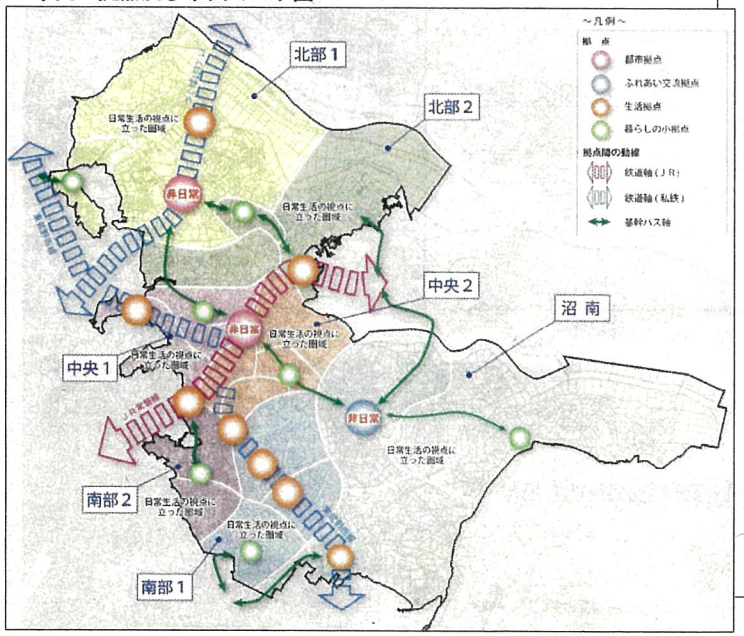
【都市機能誘導区域の設定方針】

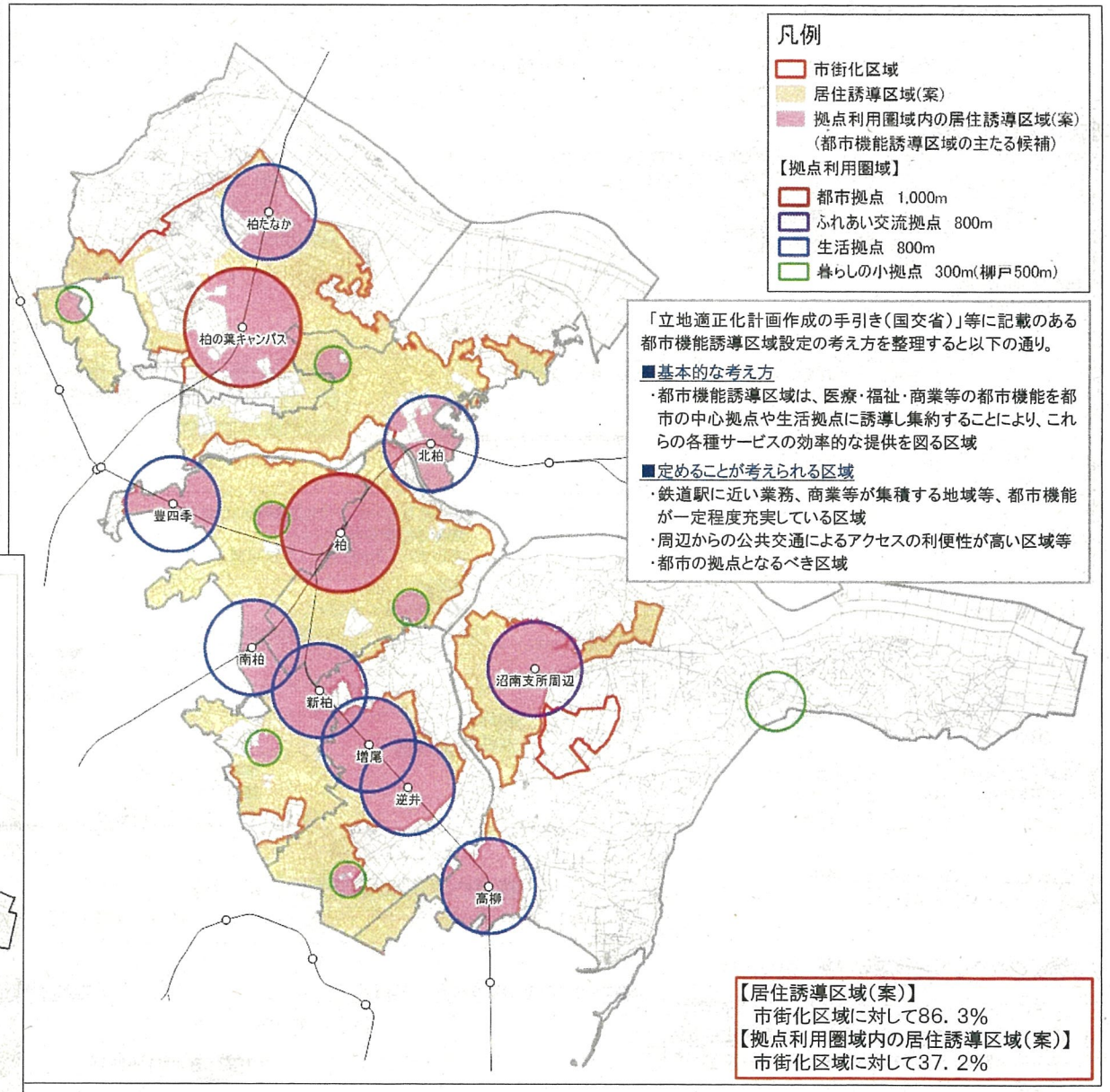
・都市機能誘導区域の設定のベースとなる拠点の配置としては、上位計画での位置付けも踏まえ、各駅及び沼南支所周辺での配置を基本にして、加えて、7圏域毎に「暮らしの小拠点」を設定する。

【都市拠点】(2箇所)
①柏駅、②柏の葉キャンパス駅
【ふれあい交流拠点】(1箇所)
①沼南支所周辺
【生活拠点】(8箇所)
①柏たなか駅、②豊四季駅、③北柏駅、④南柏駅、⑤新柏駅、⑥増尾駅、⑦逆井駅、⑧高柳駅
【暮らしの小拠点】(7箇所) ※暮らしの小拠点の位置及び箇所数は今後更なる検討を行う
⇒日常生活圏域の施設の適正配置の検討を行い、高齢者の居住環境の向上及び福祉政策の効率化を推進すると共に、住み替え等の居住の流動を図ることで、世代間交流が図られる場として「暮らしの小拠点(仮称)」を設定。
⇒これにより、街なかにおいて、子育て家庭や高齢者等がいきいきと生活し活動できる住環境の実現を目指す。
①西原近隣センター付近、②松葉近隣センター付近、③豊四季台近隣センター付近、④新田原近隣センター付近、⑤南部近隣センター付近、⑥光ケ丘近隣センター付近、⑦柳戸付近

・これら拠点の利用圏域内にて設定される居住誘導区域を主たる候補として、今後、都市機能誘導区域の設定を検討していく。

■市内の拠点及びネットワーク図





「立地適正化計画作成の手引き(国交省)」等に記載のある都市機能誘導区域設定の考え方を整理すると以下の通り。

■基本的な考え方
・都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域

■定めることが考えられる区域
・鉄道駅に近い業務、商業等が集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
・都市の拠点となるべき区域

【居住誘導区域(案)】
市街化区域に対して86.3%
【拠点利用圏域内の居住誘導区域(案)】
市街化区域に対して37.2%

3)都市機能の適正配置の考え方

■都市機能の配置の前提

・総合的な日常生活の利便性の維持・向上を図る上では、都市機能各々が、自宅から適正な距離に立地していることが望ましい。
・その一方で、都市機能誘導区域においては、区域毎に「誘導施設」を定めることが必要となるが、都市機能誘導区域は、拠点等に設定した箇所にて区域設定することが原則となるため、施設によっては、「誘導施設」として定め、将来に渡り都市機能誘導区域内への集積誘導を図りすぎてしまうと、自宅からの徒歩圏に立地していることが望ましい施設が減り、利便性が減少するエリアも出てきてしまう。

・よって、都市機能の配置検討においては、各都市機能を、鉄道駅等の拠点利用圏への集積が望ましい施設と、圏域毎にバランス良く適正に配置することが望ましい施設の2つに大別した上での検討を行う。

■都市機能の分類

・各拠点の方針に基づいたヒエラルキーや、拠点集積もしくは適正配置が望ましい施設かを整理した上で、拠点毎に分類を行うと以下の通りとなる。
（※本内容は、現時点の考え方を示したものであり、今後、更なる検討を進め、各箇所に立地することが望ましい施設分類の決定を行う）

分類	都市拠点	ふれあい交流拠点	生活拠点	暮らしの小拠点	圏域内
都市機能の誘導の方向性	非日常機能の配置を原則	南部の中心拠点として、非日常機能の配置を行いつつ、生活拠点に求められる施設も誘導	駅周辺にて効率性・利便性を重視した生活に寄与するための多機能の施設を誘導	左記拠点の副次的位置付けとして、それら拠点の利用圏外にて、圏域毎に最低1箇所は求められる機能等の住宅地内での誘導や、特定のテーマ(高齢者、子育て等)に基づいた一定の施設を緩やかに誘導	左記拠点のみへの誘導が馴染まない施設であり、それら拠点の利用圏内での立地はもちろんのことながら、各施設の対象人口に基づいて圏域内に適正に配置する事が望ましい施設
対象箇所	①柏駅、②柏の葉キャンパス駅	③沼南支所周辺	④柏たなか駅、⑤豊四季駅、⑥北柏駅、⑦南柏駅、⑧新柏駅、⑨増尾駅、⑩逆井駅、⑪高柳駅	各圏域毎に1箇所程度設定（左記拠点の利用圏外にて）	左記拠点の利用圏内も含めた市内全域
行政機能（※1）	■本庁舎	■支所	■出張所		—
高齢者福祉機能	■拠点型サービス付き高齢者向け住宅 ■地域包括支援センター （※いずれも7圏域毎に1箇所程度）				■通所系施設（デイサービス等） ■訪問系施設（訪問介護・看護等） ■短期入所系施設（ショートステイ等） ■小規模多機能型居宅介護
保育福祉機能	■児童センター ■地域子育て支援センター （※いずれも7圏域毎に1箇所程度）			■保育園 ■幼稚園 ■認定こども園	■保育園 ■幼稚園 ■認定こども園
商業機能	■百貨店 ■ショッピングモール		■スーパー ■コンビニ		■スーパー ■コンビニ
医療機能	■病院		■診療所		■診療所
金融機能	■銀行 ■農協・信用金庫			—	■郵便局 ■コンビニ(ATM)
教育・文化機能（学校以外）（※1）	■図書館（本館） ■文化会館 ■中央公民館	■図書館（分館） ■近隣センター （※20 コミュニティ毎に1箇所程度）			—

※1：今後にて、現在策定中の公共施設等総合管理計画と整合を図る

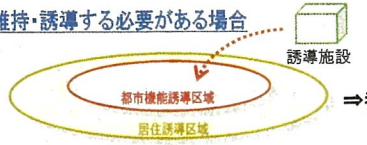
拠点への集積が望ましい施設
⇒都市機能誘導検討部会での拠点検討と合わせて整理

圏域内にて適正に配置することが望ましい施設
⇒土地利用検討部会での居住誘導の検討と合わせて整理

【都市機能誘導区域設定の有無の考え方】

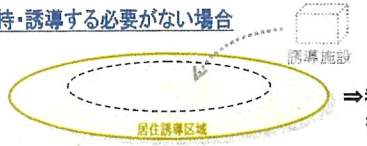
上表の考え方に基づき拠点それぞれに必要な都市機能を精査する中、既存での誘導施設の有無等も踏まえ、都市機能誘導区域を設定するか否かを決定していく。

◆施設を維持・誘導する必要がある場合



⇒都市機能誘導区域を設定できる

◆施設を維持・誘導する必要がない場合



⇒都市機能誘導区域を設定できない

(4)公共交通に係る整理

1） 市内の公共交通ネットワークに係る方向性

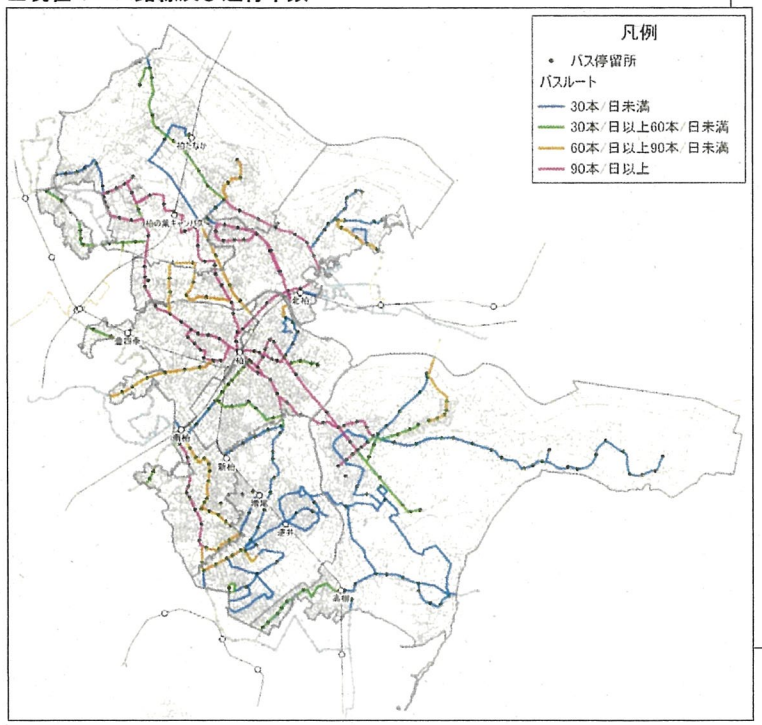
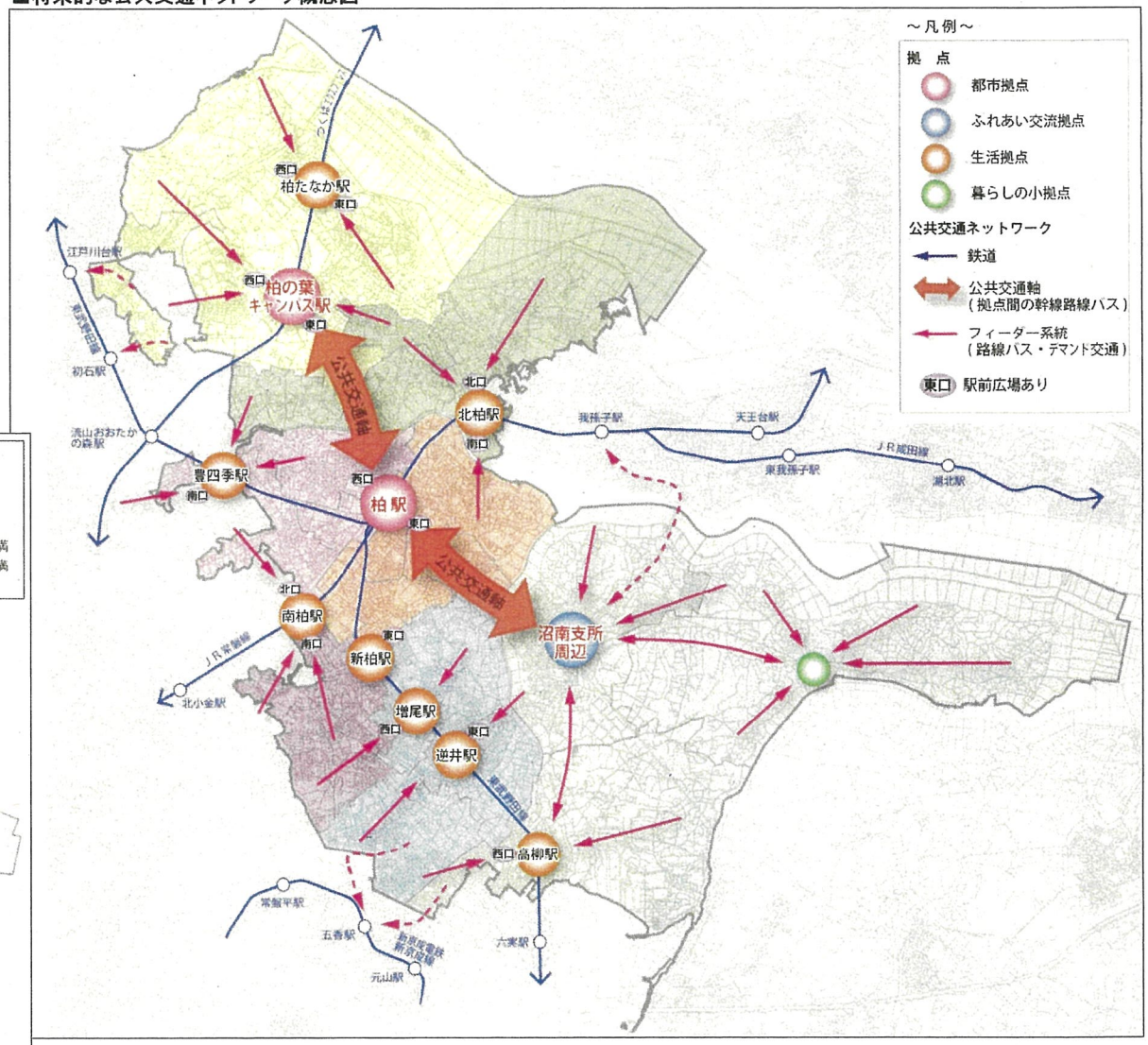
・前述の拠点形成と連動した将来的な公共交通ネットワークとしては、以下の方向性を考えている。

⇒拠点間の全てを強いネットワークにて結ぶのではなく、「都市拠点」間や、「ふれあい交流拠点」へと繋がる路線については、鉄道と並ぶ本市の基幹的な交通ルートであり、両拠点へ人を呼び込む重要な要素でもあるため、運行本数を強化する等により「公共交通軸」として形成

⇒旧沼南町の各所から柏駅へ向かう様な場合においては、一度、沼南支所のターミナルに集まってもらい、そこから、強化された公共交通軸により、柏駅へ向かう等の乗り換えも活用しながら、全市的な交通ネットワークを構築

⇒その他、駅前広場が十分に整備されている駅については、公共交通軸に比べ運行本数は少ないものの、周辺の路線バスやデマンド交通が集まる箇所としての拠点の性格付けを行う

■現在のバス路線及び運行本数



■将来的な公共交通ネットワーク概念図