

浦安駅周辺 まちづくり取り組み方針

平成19年3月

浦安市

浦安駅周辺まちづくり取り組み方針 目次

1. 「進化する」浦安駅周辺まちづくりを目指して	1
2. 浦安駅周辺の現況	2
3. 検討経緯	4
4. 取り組みの全体像 ：意見交換会・懇談会からまちづくり取り組み方針へ	5
5. 取り組みの基本的な考え方：ステップ・バイ・ステップ	7
6. 整備の基本コンセプト“ 市民が誇りをもてるまちなか拠点の再生”	8
7. 浦安駅周辺の将来像	9
8. 交通に関する整備の方向性	12
9. ステップ1の取り組み ：市有地を中心に、民間活力を生かした魅力ある場所づくりを行う	15
10. 今後の進め方	17

1. 「進化する」浦安駅周辺まちづくりを目指して



浦安市では、浦安駅周辺を新浦安駅、舞浜駅と併せ、市の三大拠点の1つとして駅前顔づくりを目指し、道に溢れるタクシー、一般車が入りにくいロータリー、駅から離れたバス停など駅前に関する問題の全てを解決しようと再開発事業の手法等を中心に検討を進めてきました。しかしながら、規模や事業費などの関係からなかなか具体的な事業には着手できない状況となっています。

そこで、「浦安駅前地区まちづくり懇談会」を設置して、関係者が集まり話し合いを行うこととしました。そこでは、交通問題解消のほかに中心部の魅力を創出することにより、浦安駅周辺のさらなる発展を望む意見が多く出されました。また、東西線開通後40年経ったまちの歴史を全て否定するような形でまちを一度につくり変えるのではなく、古くからある浦安のまちの良さを継承できる形を模索しながら、段階的に整備を進める、「進化するまちづくり」を目指すこととしました。

2. 浦安駅周辺の現況

浦安駅周辺には駅を利用する約3万5000人の人々が集まってきます。また、浦安駅を中心とする1km圏内には市川市民を含め約4万6000人が居住しています。このようななかで、駅周辺をとりまく現況を以下のように整理しました。

①自転車は朝9時までに歩道に放置される



駅前の放置自転車が歩道を歩きづらくしており、駅を使う通勤通学者によって朝9時までに止められる状況となっています。市営駐輪場は収納に余裕があるのだから、利用者のマナーの問題だ、朝余裕をもって家を出ればよいのではないかという意見がある一方、駐輪場の使い勝手や配置が悪かったり、使いにくい装備になっている状況なども問題となっています。また、駅前にいると、「止めないで」と言う間もなく、自転車は次々と止められてしまう状況にあり、総合的な取り組みが必要です。

②バス停が駅から遠い／駅まで自転車とぶつかりそうになりながら歩いている



バス停が駅前にあったらいいのに、という意見が多くあるものの、現在の駅前広場では駅前にバスが入ることは難しく、そのためには大きな再開発が必要となってきます。将来は駅前でバスの乗降ができるようにした方がよいかもしれませんが、時間がかかりますので、段階的に少しでも駅近くにバス停を集約していくことが必要です。

また、やなぎ通り南側のバス停利用者は、歩道橋をあまり使わず、道路を横断して駅に向かっており、路上では自転車とぶつかりそうになりながら歩いています。そこで、自転車とぶつからず、駅まで安全に安心して歩ける道が必要です。

③タクシーの列が道路渋滞を引き起こし、一般車の走行を阻害する



駅前のタクシーが長い列で止まって、道路の車線を塞ぎ、交通渋滞を引き起こしており、駅前に一般車が入りにくいという意見もあります。タクシーが駅前に全くいない状況は利用者にとって不便ですが、十分な広場を確保することは困難な点も多く、駅前広場に入る台数を制限する仕組みを考えることも必要です。

④その他まちなかに必要な商業・都市機能について



浦安駅周辺では人が集まる場所がなく、人を引きつける魅力、まちの中心としての魅力に欠ける、まちの発展が遅れているという意見もあります。

また、駅前の商店の売り上げは近年減少している状況があります。

したがって、人のぬくもりやにぎわいを感じられるところは浦安の良さですが、東西線が開通してから40年が経ち、古くからある資源を大事にしながらも、新しい価値を付加し、人々が集まるにぎわいのある駅前にする必要があります。

3. 検討経緯

駅周辺の状況から、交通問題の解決にとどまらず、まちの将来像を検討していく必要があると考え、日常的に駅周辺に暮らし、事業を営んでいる地元の方々を中心に「浦安駅前地区まちづくり意見交換会」という形で意見交換する機会を設けました。今年の2月から2回、学識経験者、商店会、商工会議所、自治会、行政（都市整備・商業活性化担当）をメンバーに、浦安駅周辺について意見交換を行いました。

意見交換会のなかで、駅周辺の交通問題の大きさから交通事業者、大規模事業者にも会に参加してもらう必要があるとの意見があったことから、4月に上記メンバーに交通事業者、大規模事業者をメンバーを加えて「浦安駅前地区まちづくり懇談会」を設置して、浦安駅周辺整備の進め方を検討し、「浦安駅周辺まちづくり取り組み方針」をまとめました。

会議開催経過

第1回まちづくり意見交換会

平成18年2月22日（水）

テーマ：浦安駅周辺のまちづくりの必要性と今後の進め方

第2回まちづくり意見交換会

平成18年3月24日（金）

テーマ：視点・課題の整理、検討体制・スケジュール
駅周辺の現状について

第1回まちづくり懇談会

平成18年4月26日（水）

テーマ：視点・課題の整理、検討体制・スケジュール

第2回まちづくり懇談会

平成18年5月30日（火）

テーマ：まちづくりの取り組みの方向性
駅周辺の商業環境・交通環境について

第3回まちづくり懇談会

平成18年7月11日（火）

テーマ：まちづくり取り組み方針（案）

第4回まちづくり懇談会

平成19年1月31日（水）

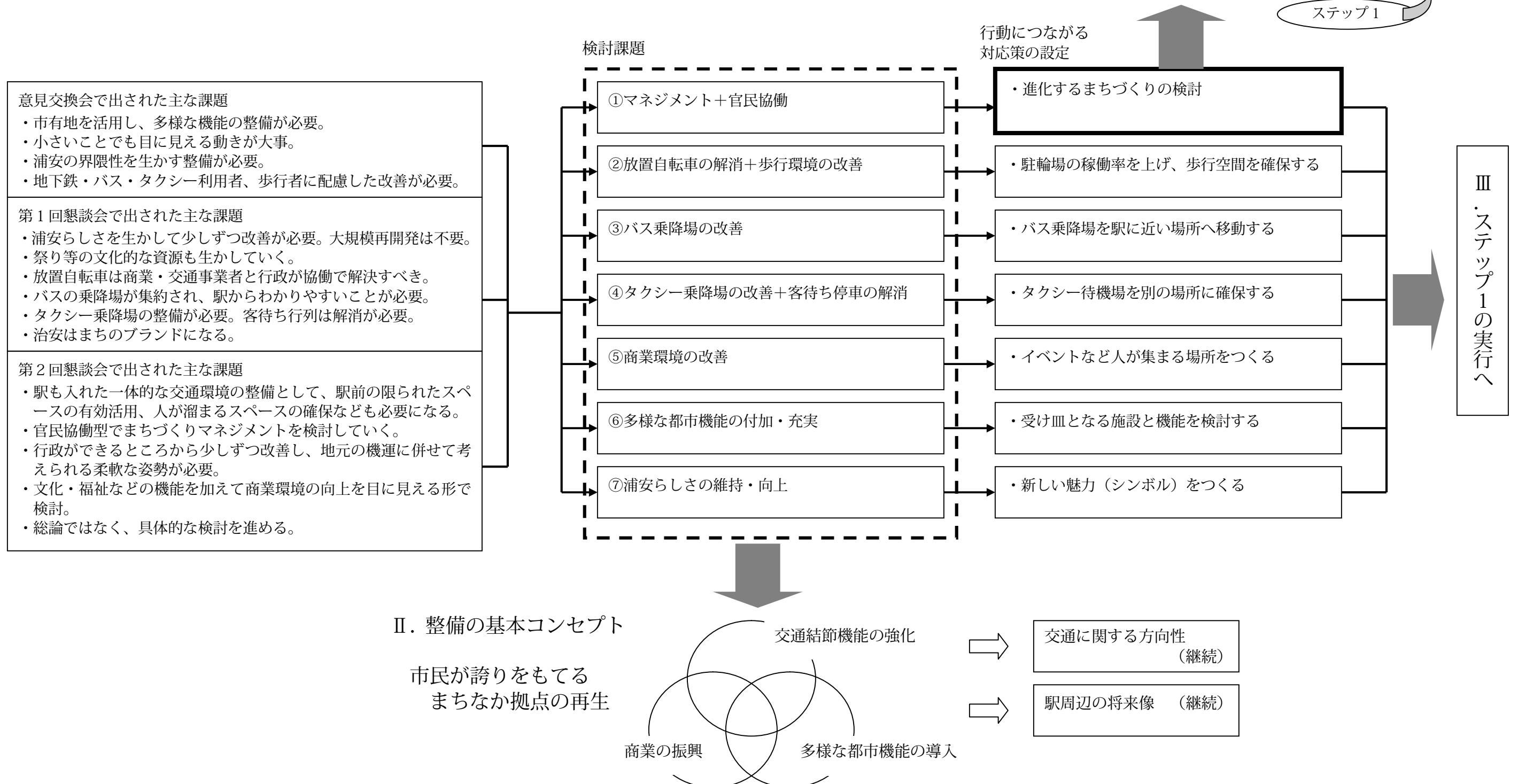
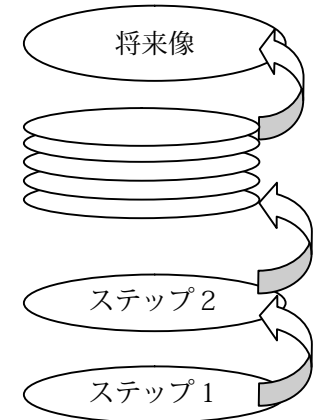
テーマ：まちづくり取り組み方針（案）のパブリックコメント
結果について

4. 取り組みの全体像

：意見交換会・懇談会からまちづくり取り組み方針へ

意見交換会や懇談会で意見交換した内容のなかから、課題と取り組み方針の3つの骨組みを整理しました。

I. 取り組みの基本的考え方 ：ステップ・バイ・ステップ



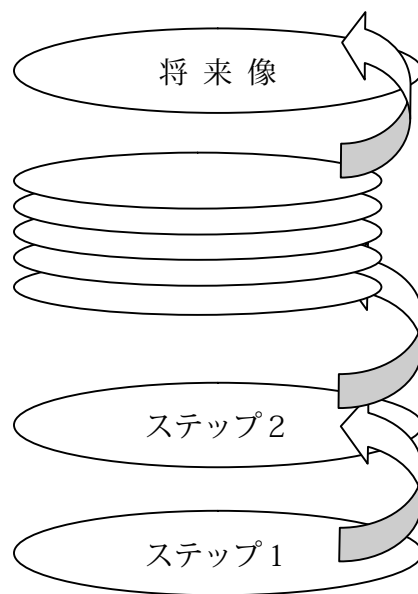
5. 取り組みの基本的な考え方：

ステップ・バイ・ステップ

できるところから実行し“ 変わっていく” 動きをつくっていくこと、それが次の動きにつながる波及効果を生み、全体を変える力になるという“ ステップ・バイ・ステップ” の歩みが、「進化するまちづくり」です。

一步一步の歩みから、多様な人々の関わりを引き出し、浦安という立地のもつ新たな可能性が生み出されること、よりよい解決策が導き出されることを期待しています。

まちのあるべき姿としての将来像は今後も検討していきますが、はじめにステップ1に取り組むことで、具体的なまちの動きを創り出し、実感の持てる将来像の検討を進めていくことを考えています。

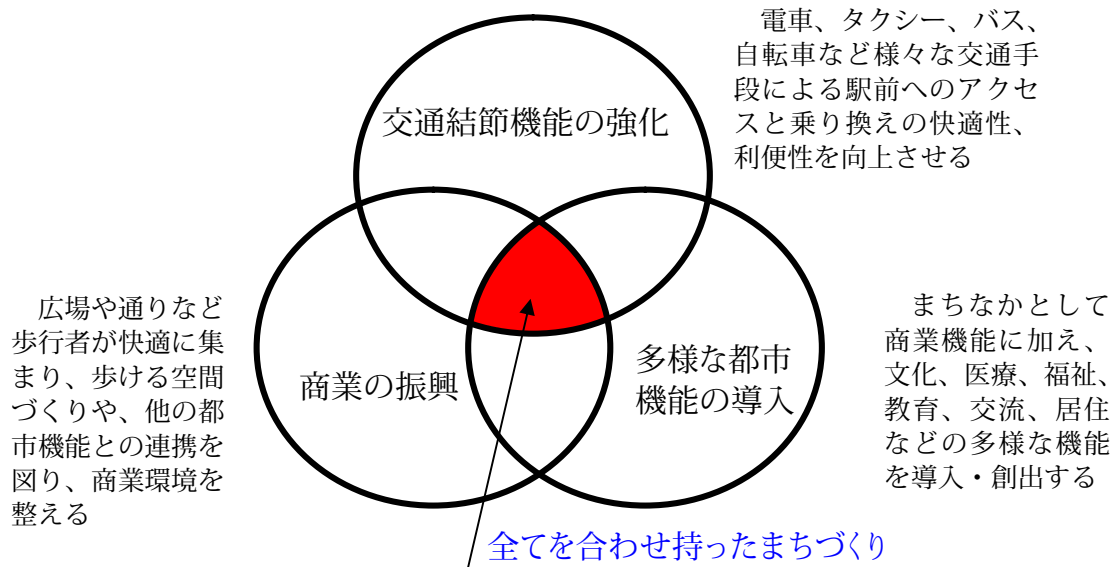


6. 整備の基本コンセプト：

“ 市民が誇りをもてる まちなか拠点の再生”

浦安駅前をただ通過する場所ではなく、市民の生活の中心となるような“ まちなか拠点”として、「交通結節機能の強化」、「商業の振興」、「多様な都市機能の導入」の3つを基本的な柱に、それらを合わせ持ったまちづくりを進めます。

また、まちの持続的発展を考え、以下のような再整備基本方針の下で進めます。



■持続的発展に向けた再整備基本方針

- ①見て実感できる変化や動きをつくる
- ②つくって終わりにせず、良好な状態を維持する
- ③昔からの魅力に加え、新しい魅力をつくる

7. 浦安駅周辺の将来像

(1) 駅周辺の将来イメージ

基本コンセプトを実現していくためには、浦安駅周辺を市民が集い憩い、まちなかで過ごすための場所として整えていく必要があります。

そのため、まちづくり懇談会のなかでは将来の姿をイメージし、意見交換を行いました。

将来ありたい駅周辺の姿

- * 駅とまちが一体となって、駅前を出迎えてくれる街並み
- * 電車とバスの乗り換えがスムーズになる
- * 駐輪場が使いやすく、放置自転車がないまち
- * 安全に安心して歩け、広場などでくつろげる
- * 医療施設や保育園などが整備されて、便利で安心
- * 文化施設があって買い物以外にも楽しめる
- * 広場に面した商店街でゆったり買い物ができる
- * ブラブラ歩きが楽しめるまち
- * ゴミがない、きれいなまち
- * 治安が良く、安心して暮らせるまち

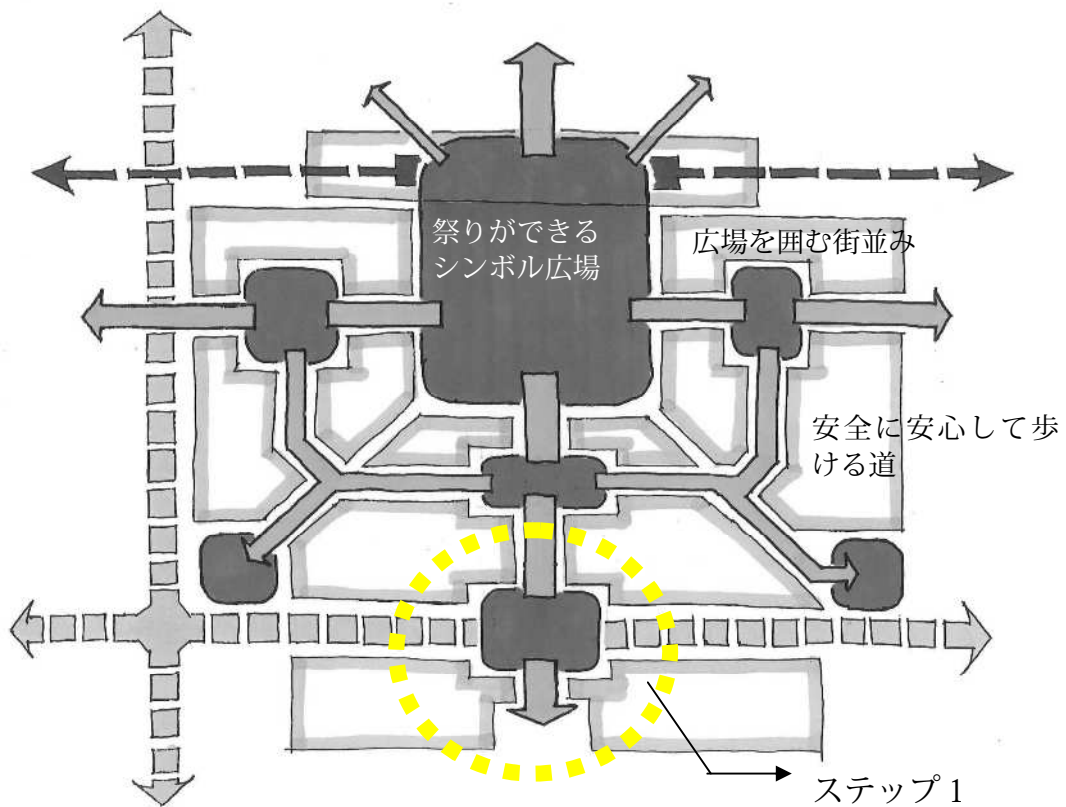
など

こうしたイメージを元に、ハードとして取り組む内容は、歩行者と車両の立体分離により、安全・安心・快適な環境をつくること挙げられます。そのため、街並みと歩行者空間、交通施設の2つのポイントで整理しました。

①街並みと歩行者空間の考え方

駅前にシンボル広場を囲む街並みをつくり、まちなかに点在する広場をお店が並ぶ通りでつなぎます。

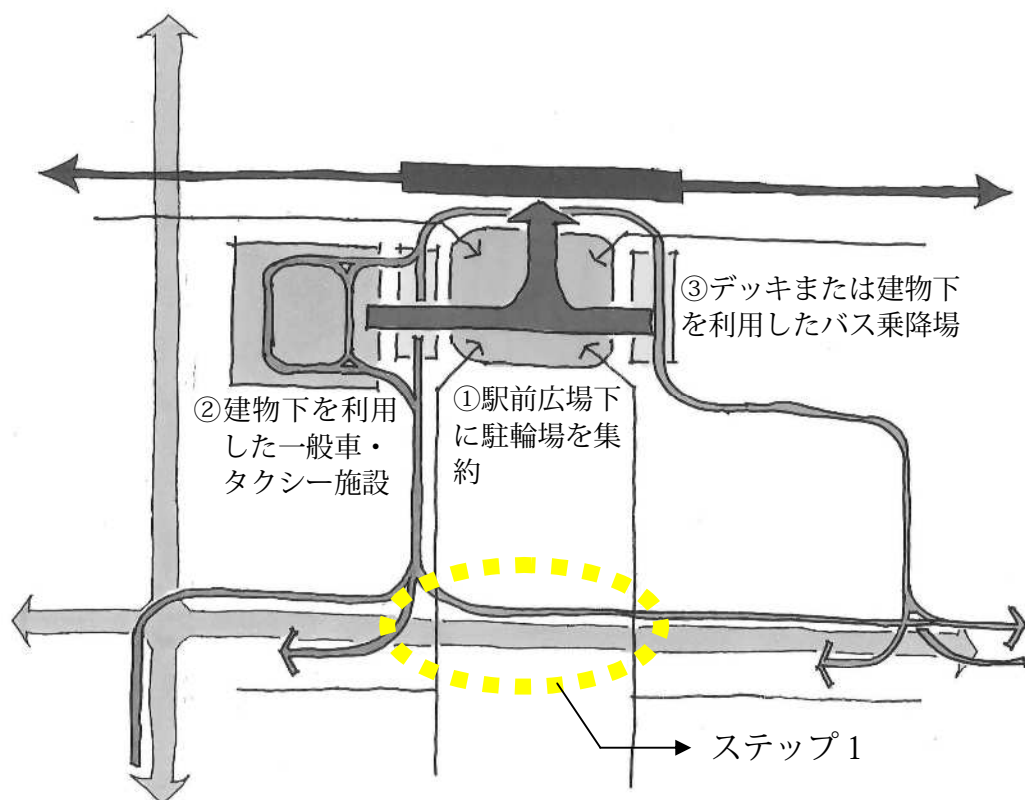
ステップ1は、そのきっかけとなるプロジェクトとして位置付けます。



②交通施設配置の考え方

駅周辺に駐輪場、バス乗降場、タクシー乗降場等の交通施設を配置し、駅へのアクセスを容易にします。

ステップ1は、将来の方向性を見据えつつ、当面对応できる方策を検討します。



(2) 将来像のこれから

また、ステップ2以降の動きをつくっていくためにも、この将来像に基づいてシナリオづくりも必要です。一方、まちの状況の変化に応じて、この将来像は見直される点も出てきます。そのため、目指す将来像もまちづくりに併せて“進化”していきます。

8. 交通に関する整備の方向性

駅周辺の再整備課題のなかで、現状の交通問題を解消させることが大きなウエイトを占めています。しかしながら、電車とバスの乗り換え動線をスムーズにすることだけを目的に整備を進めると、人がただ通過するだけのまちになってしまい、まちの発展には寄与しなくなることも考えられます。

そこで、まちづくり懇談会のなかでは、無理な形の再開発にしない、あるいは商業機能を阻害しないなどの視点から、交通広場を大規模にせず、今までの規模を若干改善するなかで一定のバランスをとる必要があるという考え方が示されました。

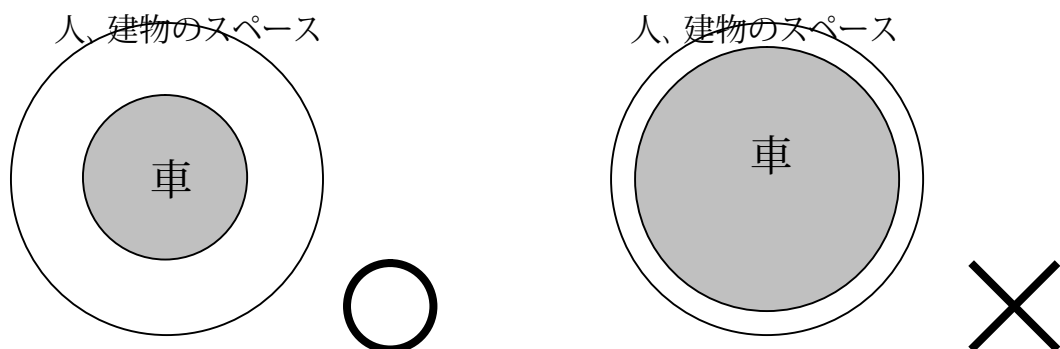
(1) 限られたスペースを有効活用する

：現規模の維持・微増＋機能の分散配置

バス、タクシー、自転車、一般車、歩行者が限られた駅前スペースをそれぞれ占有しているため、車用のスペースを充実させると、建物や人のためのスペースは小さくせざるをえません。

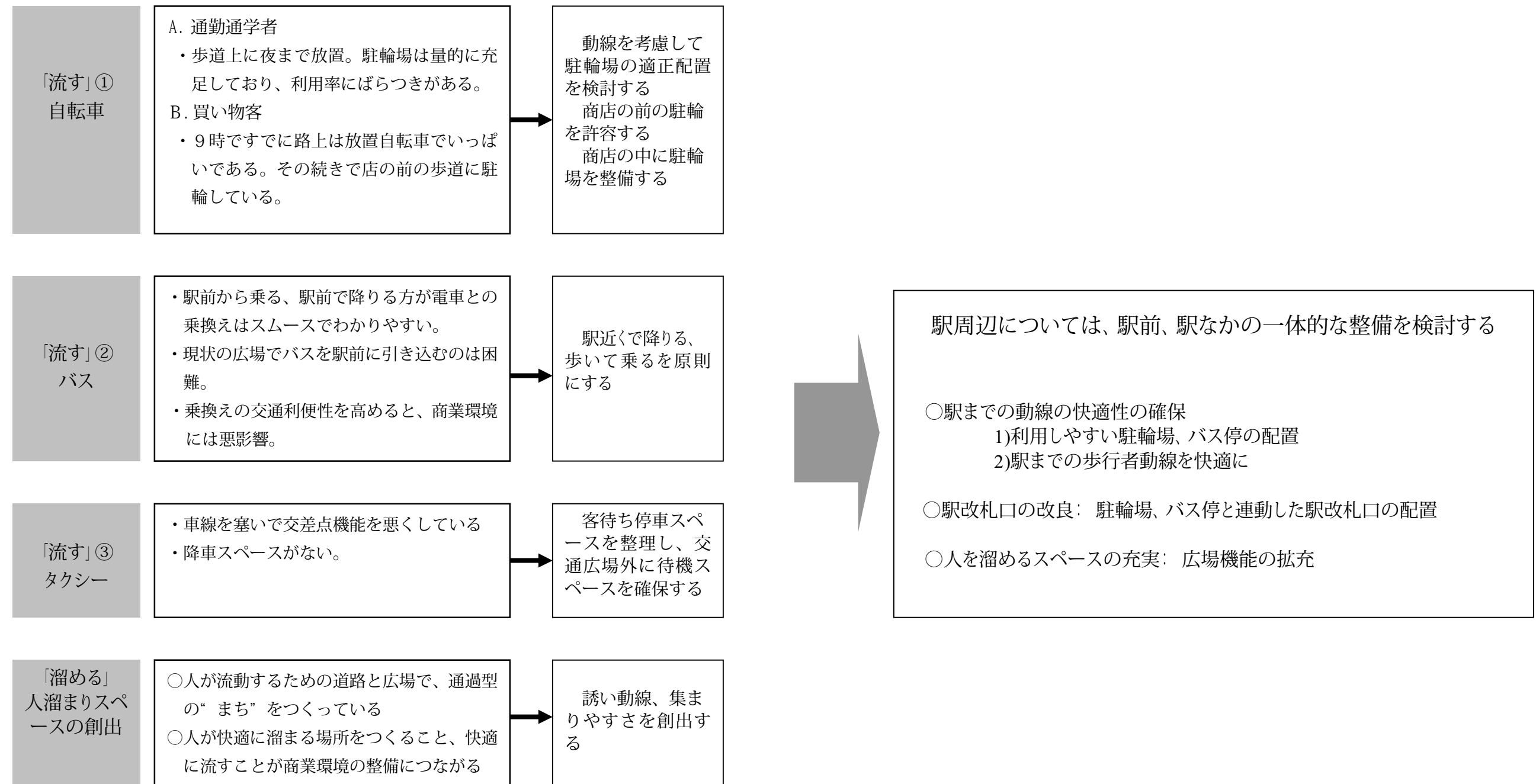
浦安駅前では東西線開通後、駅乗降客数が激変するなか、約 2,200 m²の交通広場を何とか使いこなしており、駅乗降客数もこの10数年間は概ね7万人弱で落ち着いています。

そこで、地域特性上も大規模な交通広場を確保する必要性は高くないため、交通広場機能の分散配置を基本に検討していきます。



(2) 駅を中心に人を流す機能、溜める機能を確保する

交通広場の規模は微増にとどめることを前提に、交通機能の「流す」機能と「溜める」機能に着目し、分野別の方向性を整理します。特に、現在人が溜まるためのスペースが確保されていないため、駅との一体的な交通環境整備を検討していきます。

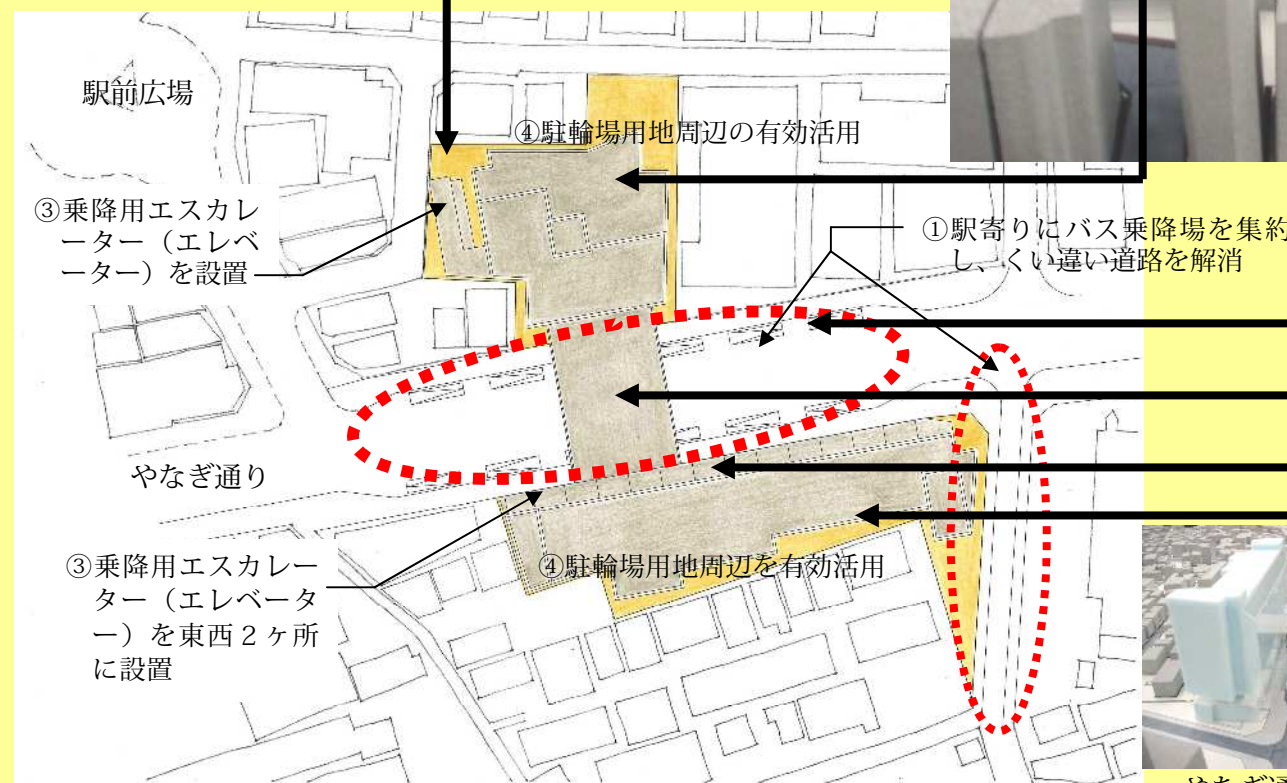
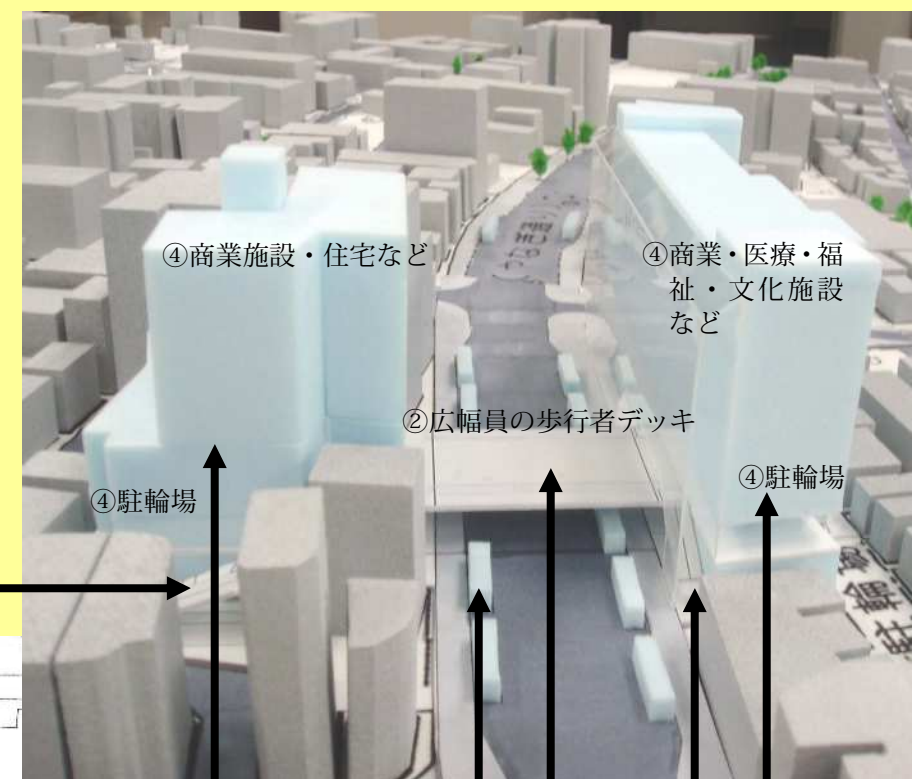


9. ステップ1の取り組み：

市有地を中心に、民間活力を生かした魅力ある場所づくりを行う

ステップ・バイ・ステップで進めていくという基本的な考え方に沿って、まず、バス乗降場、駐輪場、横断歩道橋の改善により通勤通学者の利便性を確保するとともに、シンボルとなる施設を整備することにより、駅周辺のイメージ向上を図ります。これらの施設は、周辺の公共施設などの建替えに際し、受け皿施設として活用することも想定し、最終的には駅前拠点として必要となる都市機能を導入します。建物規模や導入機能などは、今後検討を進めます。

- ①やなぎ通り沿いに分散しているバス乗降場を駅寄りに移動して集約するとともに、くい違い道路を解消します
- ②イベントなども行える広幅員の歩行者デッキを整備します
- ③やなぎ通り横断による駅までのアクセスを容易にするため、エスカレーター（エレベーター）を設置します
- ④駐輪場用地を中心に有効活用を行い、駐輪場収容能力を向上させるとともに、シンボル施設として商業施設のほかに医療、福祉、文化、居住等の新規機能を整備します
- ⑤事業手法について民間活力を導入します
- ⑥タクシー待機場を別に確保し、駅前の客待ち行列を解消します



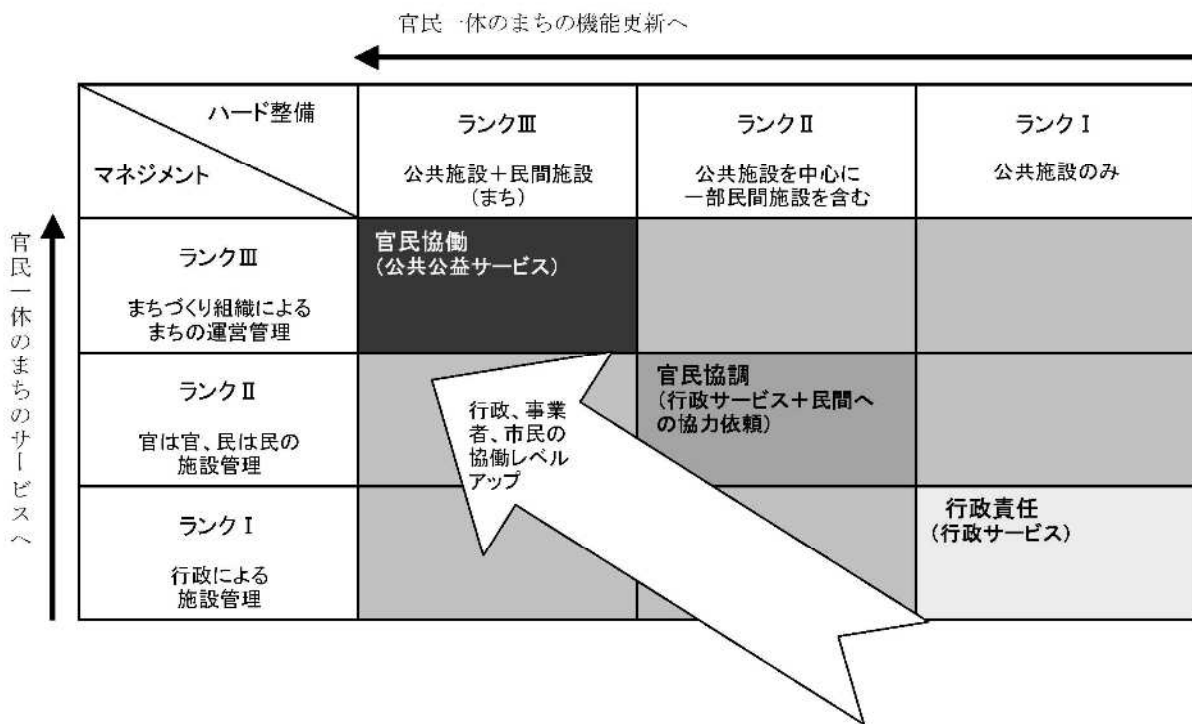
ステップ1は一つの具体案として示したもので、規模や内容などは今後関係者と協議して進めていきます。

現在、この計画では進めておりません。

10. 今後の進め方

将来のまちのあり方を考えるためには、誰がどのようにまちをマネジメントしていくかを併せて考えていく必要があります。

これから公共施設である道路・広場・駐輪場などの交通機能の充実を図りつつ、まちなか拠点として総合的な整備を進めるには、商業の振興や新しい都市機能の導入及びそれらの実現にあたって、官民協働の新しいマネジメントの仕組みが必要であると考えています。



さらに、ステップ1における具体的なイメージだけでなく、駅周辺における全体像についての詳細に検討したり、関係者で合意していく必要があります。そのためにも交通事業者、商店会、地元地権者などの各関係者との話し合いを進めつつ、市民が参加できる開かれた会議を開催していく予定です。