
1 章 現況及び課題の整理

1. 既往計画等における地区のまちづくりの方向性

桶川市では、桶川市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）において桶川駅周辺の中心市街地を本市の都市拠点と位置づけ、市の文化・交流機能の中心として充実していくこととしている。

こういったなか、桶川駅東口周辺地区では機能都市拠点整備として市街地再開発事業や土地区画整理事業などの一体的な整備手法によるまちづくりを検討していたが、実現に至らなかったため、現在では、できるところから改善を進めていく「段階的なまちづくり」へ方向転換している。

また、本地区では、リーディングプロジェクトとして駅前広場及び駅通りの整備を推進するとともに、地区のまちづくりのあり方や南小跡地の利活用についても並行して検討を行っている。

1) 現在の整備の方向性

現在、桶川駅東口周辺地区では南小跡地を有効的に活用していくために、以下のような整備の方向性をもって事業を推進している。

- 駅前広場及び駅通りの街路事業の推進

※駅前広場、駅通りは、平成 25 年 3 月 26 日都市計画決定変更済み

- 地区内の都市基盤整備の推進検討
- 上記の整備を推進するにあたってのまちづくり活動の推進

2) これまでのまちづくり活動

桶川駅東口周辺地区のまちづくりを推進するにあたっては、地域住民の方の意見を幅広く聴取するため、市民アンケートや懇話会の開催を実施している。

また、地区の開発可能性について、市場性や事業成立性、公的支援の必要性等の民間動向を把握するため、民間企業にヒアリング調査を行っている。

①市民アンケート調査及び懇話会

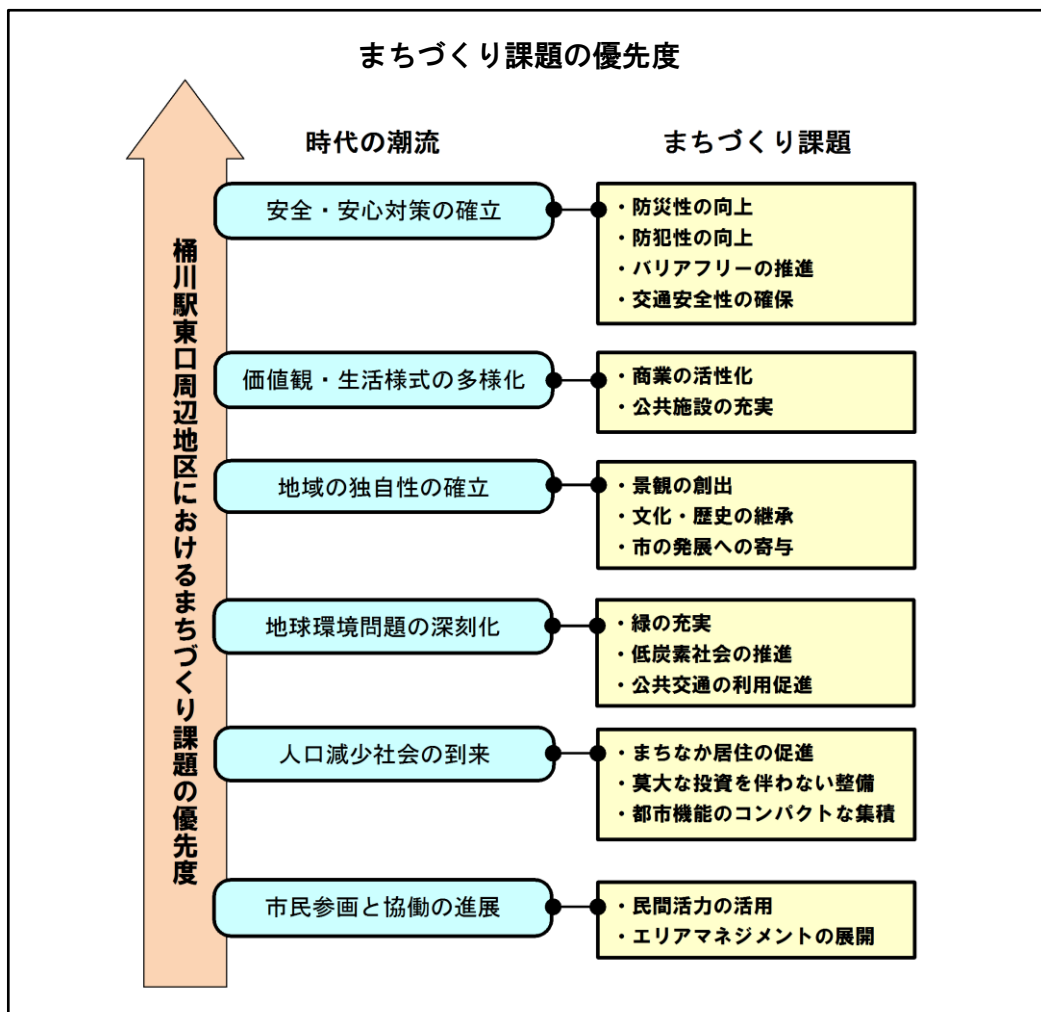
a) 概要

●市民アンケート⇒調査期間：平成25年2月14日から2月26日
対 象 者：16歳以上の桶川市在住者から無作為
回収通数：702通（回収率46.8%）

●懇話会⇒第1回（平成24年5月23日） まちづくり懇話会の設置について
第2回（平成24年7月20日） 駅東口周辺地区の概況と将来像について
第3回（平成24年9月25日） 新しい駅通り沿線について
第4回（平成24年11月9日） 南小跡地の利活用について
第5回（平成25年1月25日） 駅東口周辺地区の将来像（地区全体）
第6回（平成25年3月25日） 市民アンケートの結果等について
第7回（平成26年3月28日） 事業の進捗状況について
第8回（平成26年6月27日） これまでの成果と今後の活動について

b) まちづくり課題の優先度

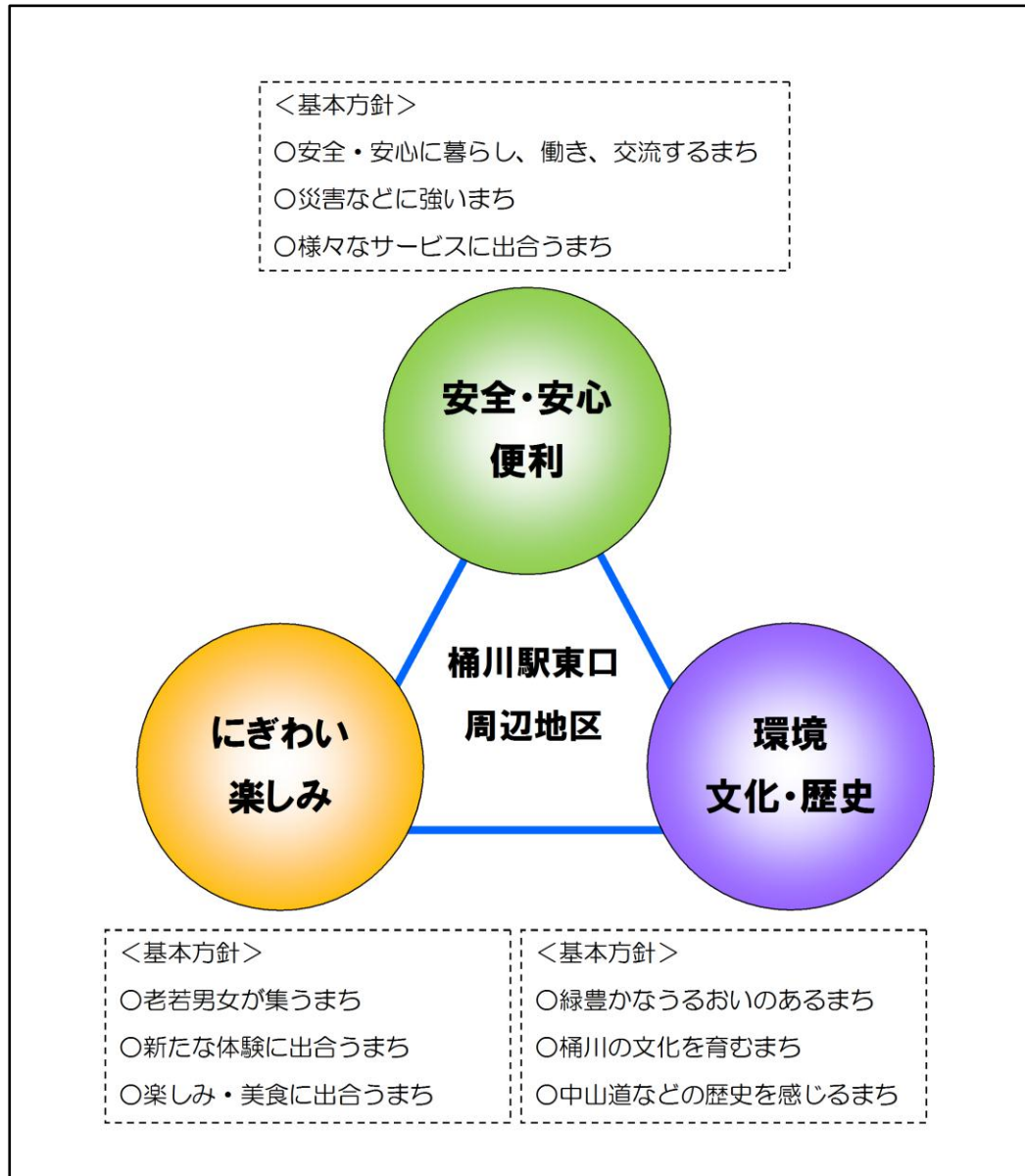
市民アンケートや懇話会において意見を聴取した結果、まちづくりの課題と優先度は、防災・防犯性の向上やバリアフリー化、交通安全性の確保など、「安全・安心対策の確立」が最も優先度が高く、早期に対応することが必要であるという意見が多かった。



時代の潮流	まちづくりの課題	
人口減少社会の到来	まちなか居住の促進	まちなか居住に向けた、住環境の向上、子育て・福祉機能の充実
	莫大な投資を伴わない整備	都市経営上健全な投資による整備
	都市機能のコンパクトな集積	集約された効率的な都市機能配置
価値観・生活様式の多様化	商業の活性化	利便性が高く、都市拠点に相応しい商業の活性化
	公共施設の充実	多くの人を呼び込むような魅力ある公共施設としての充実
地球環境問題の深刻化	緑の充実	都市内にうるおいを与える緑の充実
	低炭素社会の推進	環境負荷の低減に資する、省エネルギー対策や自然エネルギー活用対策
	公共交通の利用促進	利用促進に向けた、鉄道やバスの利便性の向上
地域の独自性の確立	景観の創出	多くの人を訪れる駅前に対応しい、新たな景観を創出すること
	文化・歴史の継承	中山道の文化や歴史を継承した魅力ある地域づくり
	市の発展への寄与	周辺地区に留まるのではなく、市全体の発展へ寄与するような整備
安全・安心対策の確立	防災性の向上	災害に強い道路等の都市基盤の構築
	防犯性の向上	安心して暮らせる豊かな地域コミュニティ
	バリアフリーの推進	誰もが快適に利用できる都市基盤の整備
	交通安全性の確保	歩行者・自転車が安全に通行できる交通環境
市民参画と協働の進展	民間活力の活用	公共だけではなく、民間の活力も活用した整備
	エリアマネジメントの展開	地域の維持管理に向けた、まちづくり団体の組織化

c) まちづくりテーマ・基本方針

第五次総合振興計画の土地利用の基本方針に掲げる「歩いて暮らせるまちづくり」や、前述のまちづくり課題の優先度を踏まえた、まちづくりのテーマの基本方針を以下のとおり設定している。



d) 段階的整備の方針とまちづくりのイメージ

具体的整備を検討するにあたり、骨格軸として都市施設を整備するうえで必要最低限の整備をする範囲を基本として、整備ランクを次のように設定している。

整備ランク	整備手法案	対象地区
【早期対応地区】 都市施設の整備に合わせて早期に事業化を検討すべき地区	都市施設の整備に関わる部分については、街路事業を基本に整備を進めるが、後背を含む関係地権者に早期に意向把握を行い、沿道での残留意向、沿道からの転出意向等があり、街路事業では対応できない場合には、沿道整備街路事業等の採用により、円滑に都市施設の整備を進めるとともに、適切なまちづくりの実現を行うことが考えられる。	都市施設の買収対象となっている建物等
【順次対応地区】 中心市街地のまちづくりの種地として順次活用を図るべき地区	地区内の未利用の市有地については、上記早期対応地区のまちづくりを推進する上での移転代替地や、地区の活性化を図るための機能誘致用地として必要に応じて活用することが考えられ、各事業の事業化のタイミングに合わせて順次活用していくことが考えられる。	旧南小跡地の市有地等
【長期的対応地区】 長期的に整備を検討すべき地区	新たに都市施設に面する建物や、現状で既に都市施設に面している建物については、地区の活性化や景観向上のために施設の更新や機能の更新、共同化等を推進していくことが必要であるが、都市施設の整備には関わらないため、都市施設の整備とは切り離して個別に合意形成を図って、合意の整った部分より任意に事業化を図り、長期的に対応していくことが考えられる。	県道南側の商店街等

整備手法案

桶川駅東口周辺地区のまちづくりのイメージ（土地利用）

【既存宅地地区】

- ・既存の居住地
- ＜整備手法案＞
- ・現在の居住環境を保持しつつ、周辺の都市基盤整備を受け、今後、関係権利者が主体的に土地利用を検討する。
- ・住環境保全に向けた地区計画の指定等が考えられる。

【早期対応地区】

- ・街路事業（県道、駅前広場整備）と一体となった整備を図る地区
- ・買収事業により既存の商業地が喪失し、後背の住宅等が都市計画道路に面することになる。
- ＜整備手法案＞
- ・街路事業を基本に、地権者の意向等によっては沿道整備街路事業等を活用することにより、裏宅地の買収、既存の沿道商店街の存置意向に沿った都市計画道路沿道への換地を行い、既存の商店街機能の維持を図る。
- ・共同化意向を把握した換地により、事業を契機とした共同化の推進を図る。
- ・住宅については、意向に応じて市有地への換地を行い、居住環境を保全する。

【順次対応地区】

- ・まとまりのある市有地等（旧南小跡地）
- ＜整備手法案＞
- ・地域の集客、サービス、人口定着を図るための一体的な整備を推進する。
- ・定借、PFI等民間活用による整備が考えられる。

南小跡地

- 周辺の環境と調和を図りつつ、民間活力を導入した利活用
- ・まちなか居住環境の向上
- ・駅利用者の利便の向上
- ・周辺の沿道商業の促進

既存の沿道商業地（一番街）

【既存宅地地区】

- ・既存の沿道商業地（一番街）
- ＜整備手法案＞
- ・通過車両の減少など、交通状況の変化を受けて、今後、歩行者等をターゲットとしたサービス業を中心とした沿道まちづくりなどを検討する。
- ・商業活性化に資する、沿道建物の形態デザイン等に関連した地区計画の指定等が考えられる。

既存の居住地

- 現在の居住環境を保持しつつ、周辺の都市基盤整備を受け、今後、関係権利者が主体的に土地利用を検討するエリア

既存の沿道商業地（中山道）

【既存宅地地区】

- ・既存の沿道商業地（中山道）
- ＜整備手法案＞
- ・景観形成の取り組みなど、別途、関係権利者の合意形成により沿道まちづくりを検討する。
- ・沿道建物の形態デザイン等に関連した地区計画の指定等が考えられる。

新たな沿道商業地の形成

（オープン
スペース）

新たな沿道商業地の形成

桶川駅東口駅前広場

駅東口通り線

既存の沿道商業地（駅通りの南側）

- 周辺の都市基盤の整備を受け、今後、関係権利者の主体的な土地利用と、沿線まちづくりを検討するエリア

【長期的対応地区】

- ・街路事業（県道、駅前広場整備）に係らない商店街
- ・街路事業による建物の更新が行われないため、現在の店舗がそのまま存置される。
- ＜整備手法案＞
- ・任意の共同化の推進等により、駅周辺商業地にふさわしい、景観、機能の更新が考えられる。

②企業ヒアリング

a) 概要

- 対象事業者：民間企業のうち、全国規模で展開しているディベロッパー等から住宅系・商業系にわけて6社抽出
- ヒアリング期間：平成26年1月21日（火）～平成26年1月29日（水）

b) ヒアリング結果を受けての導入検討機能

ヒアリングの結果から、今後の駅東口周辺地区（南小跡地）において導入を検討すべき機能を以下のとおり整理した。なお、導入機能としては単独に限定せず、複数の機能を組み合わせて導入することを想定している。

機能	評価	
住宅	◎	・駅前広場隣接の集合住宅（マンション）としての需要あり ・戸建住宅については、駅前の土地の有効活用の観点から好ましくない
商業施設	◎	・駅周辺の商圈を背景とした、スーパーの需要あり ・ドラッグストアや雑貨店等の物販店舗や飲食店舗を付加 ・コンビニの立地についても可能性あり
子育て支援機能	△	・地域ニーズについては需要調査が必要 ・市の政策的な観点からの検証が必要
高齢者福祉機能	△	・地域ニーズについては需要調査が必要 ・市の政策的な観点からの検証が必要
多目的ホール・コミュニティセンター	○	・子育て世代やマンション住民からのニーズあり ・マンションと多目的ホール等の管理を一体化する可能性もあり
医療施設 （クリニック・歯医者）	○	・診療所程度の施設としてのニーズあり
公園	◎	・市民アンケートにおいて最もニーズが高い ・防災機能を付加する可能性もあり
フィットネスクラブ	△	・若い世代に対しては魅力的ではあるが、地域ニーズについては需要調査が必要
インキュベーション施設	△	・起業や創業をするための活動を支援する施設であるが、ネット環境等を整えることが必要
図書館	△	・集客力のある公共施設であるが、既存施設との役割分担を明確にすることが必要
行政窓口	△	・駅西口のマイン内の既存施設との役割分担を明確にすることが必要

c) 南小跡地の利活用の方向性と課題

導入機能として評価が高かった機能の導入を前提として、南小跡地において想定しうる利活用の方向性と導入にあたっての課題を整理した。

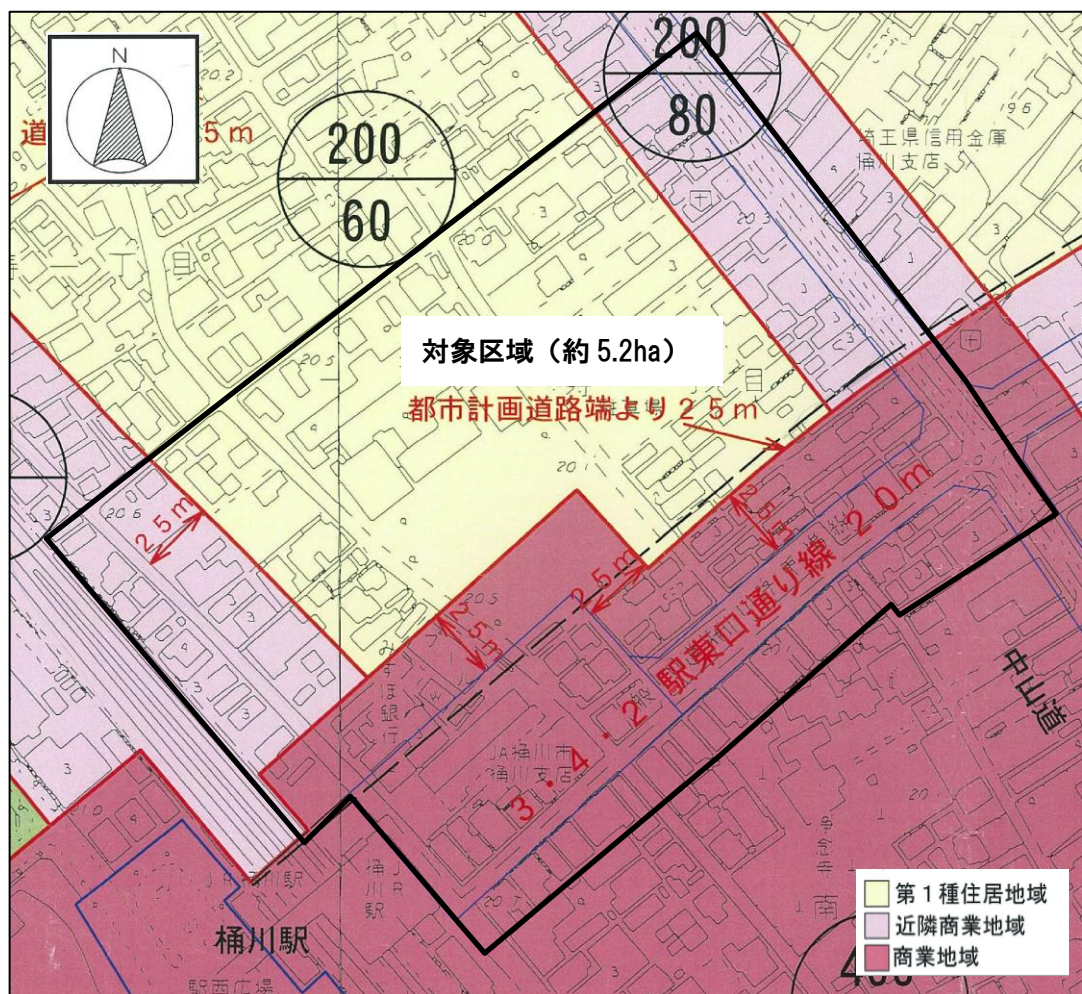
利活用の方向性	
商業	○商業施設規模：営業面積 2,000㎡～3,000㎡程度 ○商業施設：生鮮三品を中心としたスーパー+ドラッグストア等の物販店舗や飲食店舗 ○商業施設規模に応じた、利用客用の駐輪場・駐車場を確保
住宅	○集合住宅：100～200戸程度 ○集合住宅規模：11階～15階程度（日影規制に対して注意が必要）
その他	○商業施設と一体の施設（2～3層）として、その上層階に医療施設等を導入 ○多目的ホール・コミュニティセンター ○防災機能を付加した公園

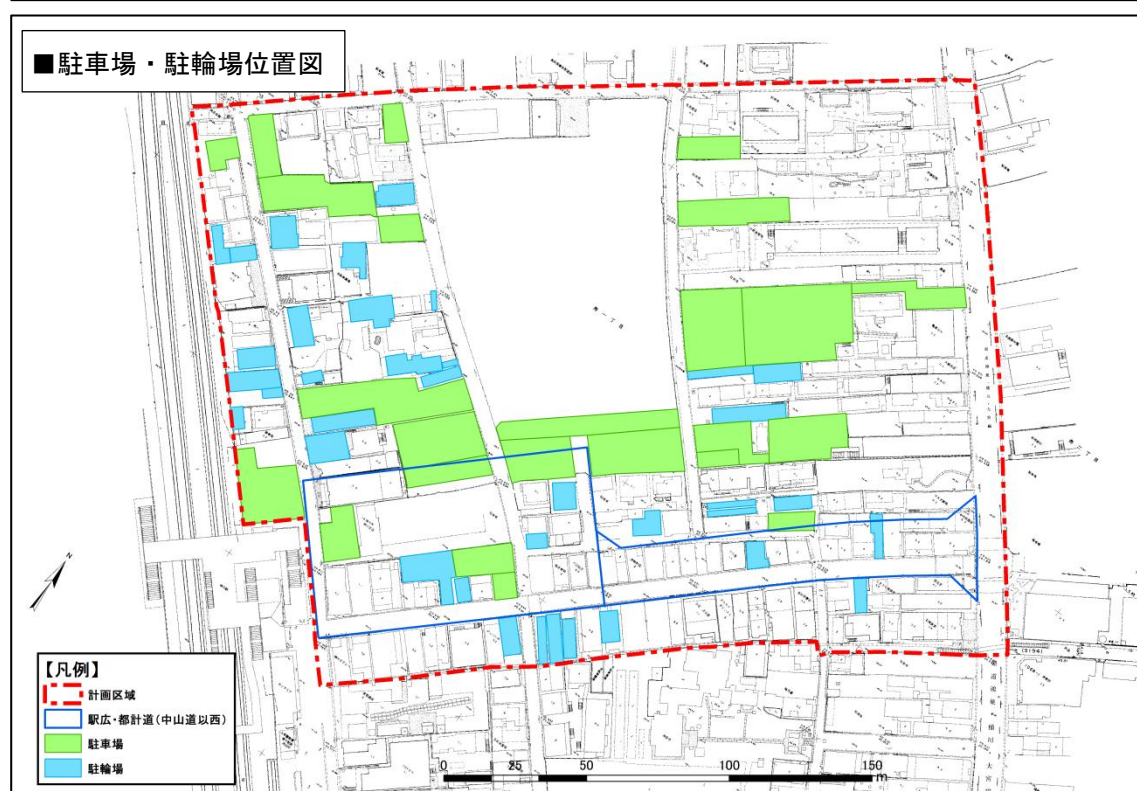
利活用にあたっての課題	
地区内道路 基盤等の整備	<地区内道路基盤の脆弱解消> ○南小跡地利活用で発生が予測される搬入出車両等への対応 ○懇話会や市民アンケートでも指摘されており、地区内の回遊性が確保できる道路基盤整備が必要 <駐輪場・駐車場確保> ○駅利用者・商業施設等利用者への対応 ○地区内に点在する駐輪場・駐車場の集約・再配置の必要性の検討 ○必要規模、位置、管理・運営方法の検討
沿線等における効果的な土地利用の促進	○駅通り沿線の土地利用も合わせた効果的な整備を促進し相乗効果を図る必要がある ○沿線の建物共同化、テナント誘致等、地区のまちづくりを見据えた副次的な活動の検討
事業コンペの実施等による効果的な機能立地・運営	○当該地区の貴重な資源となる南小跡地の効果的な利活用をするための提案 ○民間が設置・運営する機能導入等を条件とした事業コンペやプロポーザルの実施により、市の財産負担の軽減、生活サービス機能等の充実など、効果的な機能立地・運営の検討

2. 現況整理

1) 土地利用

- 対象区域面積：約 5.2ha
- 用途地域：商業地域、近隣商業地域及び第一種住居地域
- 中山道、駅通り及び一番街の各沿線では、主に商業施設が連たんしている。
- 沿道商業施設の裏側で、住宅地が形成されている。
- 地区内には駐車場及び駐輪場が数多く点在しており、地区面積に対してそれぞれ 14%、5%を占めている。

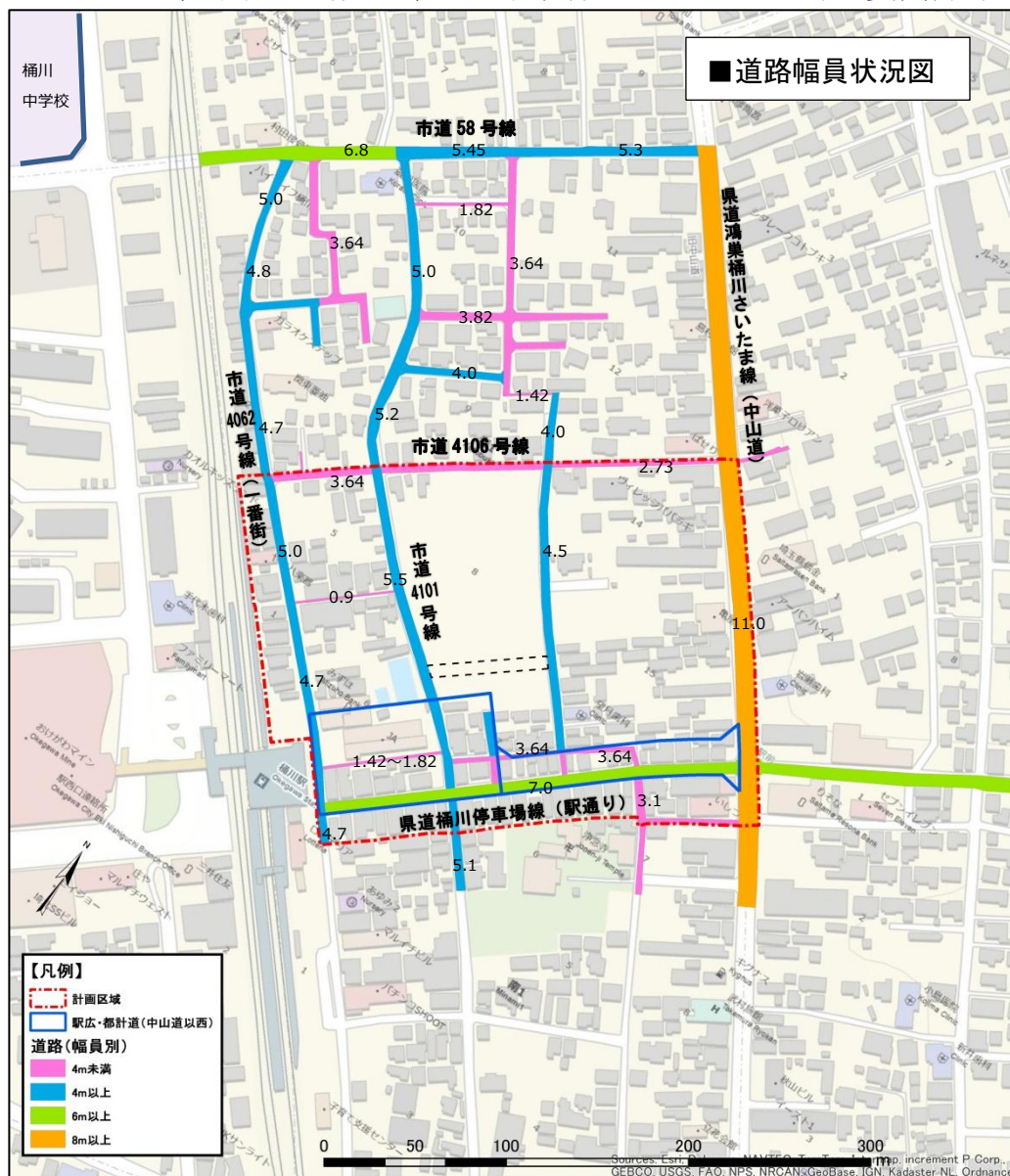


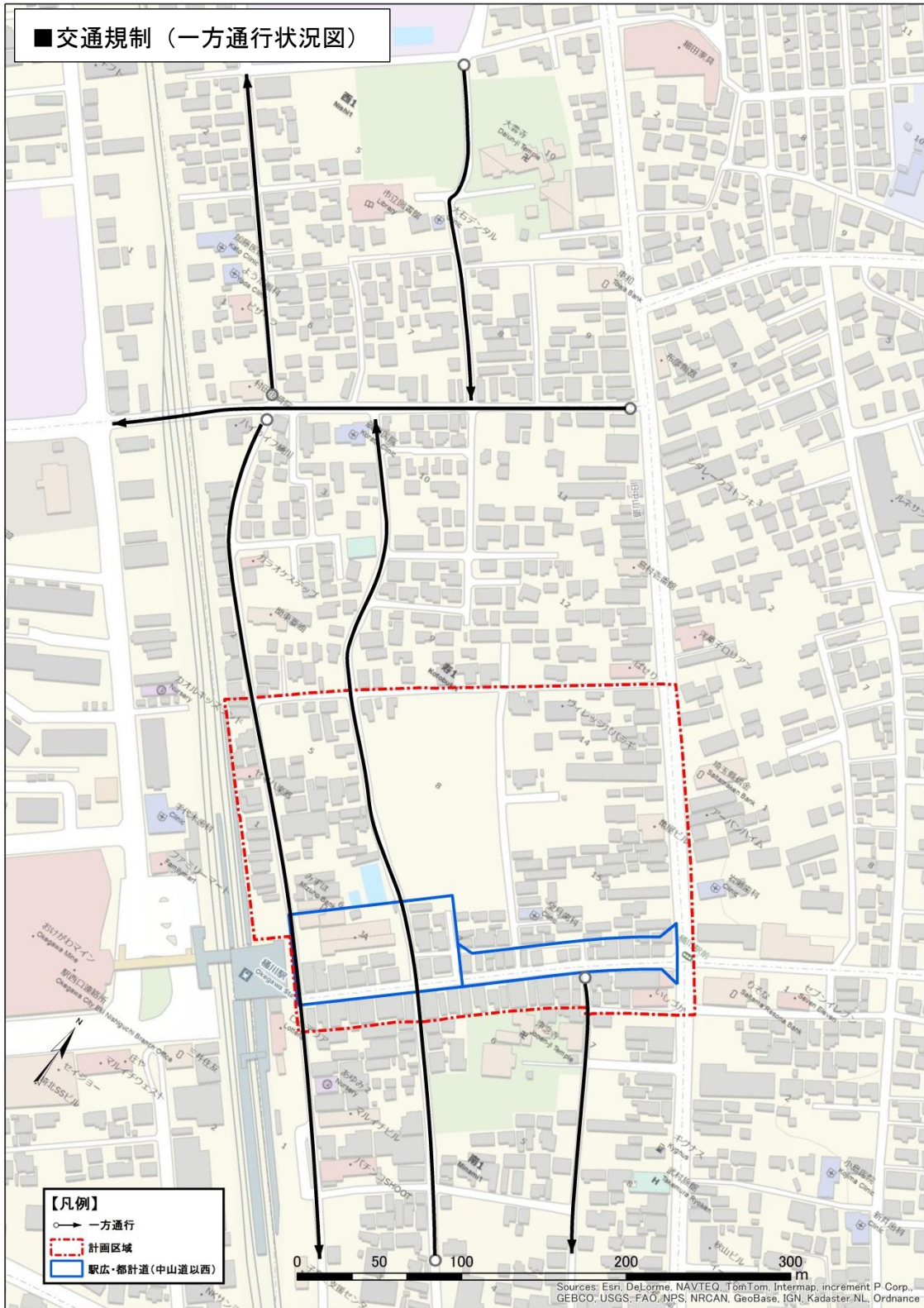


	箇所数 (箇所)	敷地面積 (㎡)	地区面積に 対する割合(%)
駐車場	24	7,662	14%
駐輪場	37	2,768	5%

2) 道路・交通

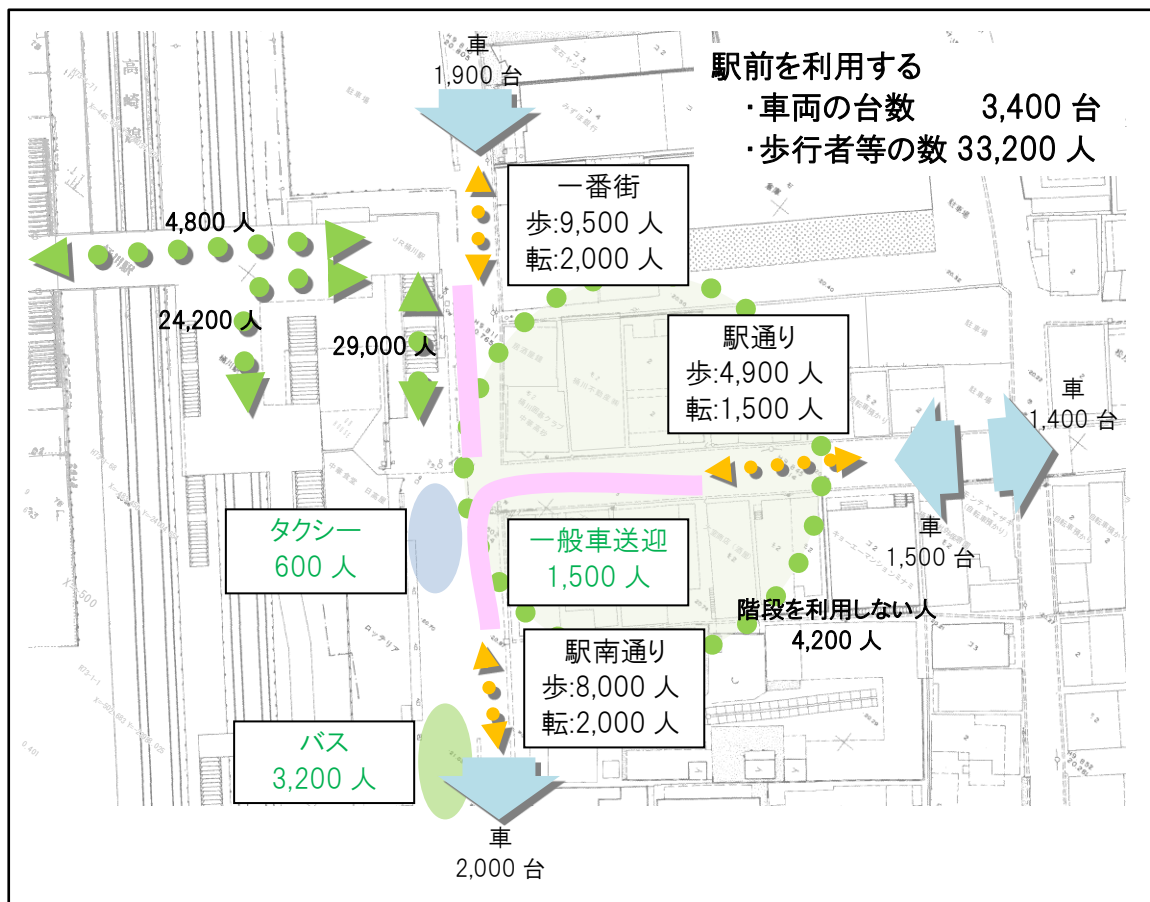
- 本地区周辺の主要な道路ネットワークとしては、県道桶川停車場線（以下「駅通り」という。）[W=7m]、県道鴻巣桶川さいたま線（以下「中山道」という。）[W=11m]、桶川中学校南側に向かう市道 58 号線[W=5～7m]がある。
- 地区を東西に横断する道路がなく、東西を連絡する道路も少ない。
- 地区内の道路は、駅通り及び中山道を除くすべての道路が幅員 6 m 未満の道路となっており、さらに幅員 4 m 未満の道路、行き止まりの道路も少なくない。
- 中山道以外の道路は、歩道が設置されていない。
- 桶川駅東口駅前を南北に縦断する市道 4062 号線（以下「一番街」という。）をはじめ、地区周辺一体には、一方通行規制がかかっている道路が多数存在する。





■桶川駅東口駅前周辺の交通の様子

- 平日の駅前に進入する車両の数は約3,400台/日、歩行者等の数は約33,200人/日（いずれも交通量調査に基づく推計）で、バス、タクシーを含め車両の約6割が「送迎等を主な目的とした交通」となっている。
- このうち、特に「一般車両の送迎待機」による混雑は、朝夕の駅前で常態化しており、雨天時は顕著である。
- また、古くから居住施設、商業・業務施設などが混在している地域のため、早朝からのタクシー待機などについても、懸念の声がある。



3. 課題の整理

1) 土地利用

[現 状]

- 市民アンケートでは、沿道に商業が連たんするイメージの意見が多く、市でも土地利用の基本的な方向性として主な道路の沿道には商業・商務系の建物が建築できるよう誘導している。
しかし、駅前広場や駅通り拡幅の整備の進捗により、現在の沿道商業施設等は消失することとなり、少なくとも短期的には後背地の居住施設などが新たに沿道に面することとなる。
- 消失する駅通りの沿線も含め、各沿線では商業・業務系施設を主体としながらも、自転車預かり・駐車場や居住施設が混在している。特に自転車預かり・駐車場については、沿道に限らず、地区内に多数、点在している。
- 南小学校跡地については、移転に伴い必要に応じて対応する住居系の代替資産としての一部提供のほか、市民アンケートでは多様な土地利用が求められている。特に、災害時の避難や都市の中の憩いなどの観点からオープンスペースの確保が望まれている。
- 既存の商業地及び居住地は、当面、そのまま残ることとなる。

[課 題]

- 駅前広場及び駅通り沿線における沿道商業地の再形成
- 景観に配慮した市の顔としてふさわしい各沿道における街並みの形成
- 移転に対応して南小学校跡地に必要となる居住施設用地の提供及びその周辺も含めた居住環境の検討
- 駐車場・駐輪場の集約化による、利便性の向上や統一的な街並みの形成
さらに
- 地区内の都市基盤整備の推進や景観形成誘導方策などによる、南小跡地及びその周辺の桶川駅前としてふさわしい土地利用への転換

2) 道路・交通

〔現 状〕

- 防災の観点から、緊急車両の通過や災害時の避難などに十分に対応できていない。
- 駅前では、一般車両の送迎やその待機による朝夕の混雑が常態化している。
- 駅周辺を利用する多くの歩行者等に対し、安全性も含め、十分な歩行空間が確保されていない。
- 南小学校跡地の利活用が進められた際、これに伴って発生する交通量を受け止める道路がない。
- 地区内には、公共下水道が敷設されていない。
⇒敷設に必要となる道路の計画が確定していない。幹線管路が敷設される駅通り（の用地）が整備（確保）されていない。

〔課 題〕

- 駅前広場及び駅通りの整備による自動車交通量の変化を踏まえた交通ネットワークの検討
- 各種整備や土地利用方針にあわせた回遊性のある歩行者空間の構築（自転車通行空間を含む。）
- 地区内の道路に必要とされる機能とその位置付けや役割分担、各道路の規格の検討

