

春日部市中央一丁目地区まちづくり方針

目次

1. 春日部市中央一丁目地区まちづくり方針について.....	1
(1) 策定の趣旨	1
(2) 中央一丁目地区について	2
2. 地区のまちづくりのコンセプト	3
(1) 地区の現状と課題	3
(2) 周辺の都市基盤整備.....	5
(3) まちづくりのコンセプト	6
3. 土地利用の方向性.....	8
4. 基盤整備検討の方向性	10
(1) 歩行者ネットワーク	10
(2) 自動車ネットワーク	13
(3) 広場・緑の空間.....	15

令和4年3月

1. 春日部市中央一丁目地区まちづくり方針について

(1) 策定の趣旨

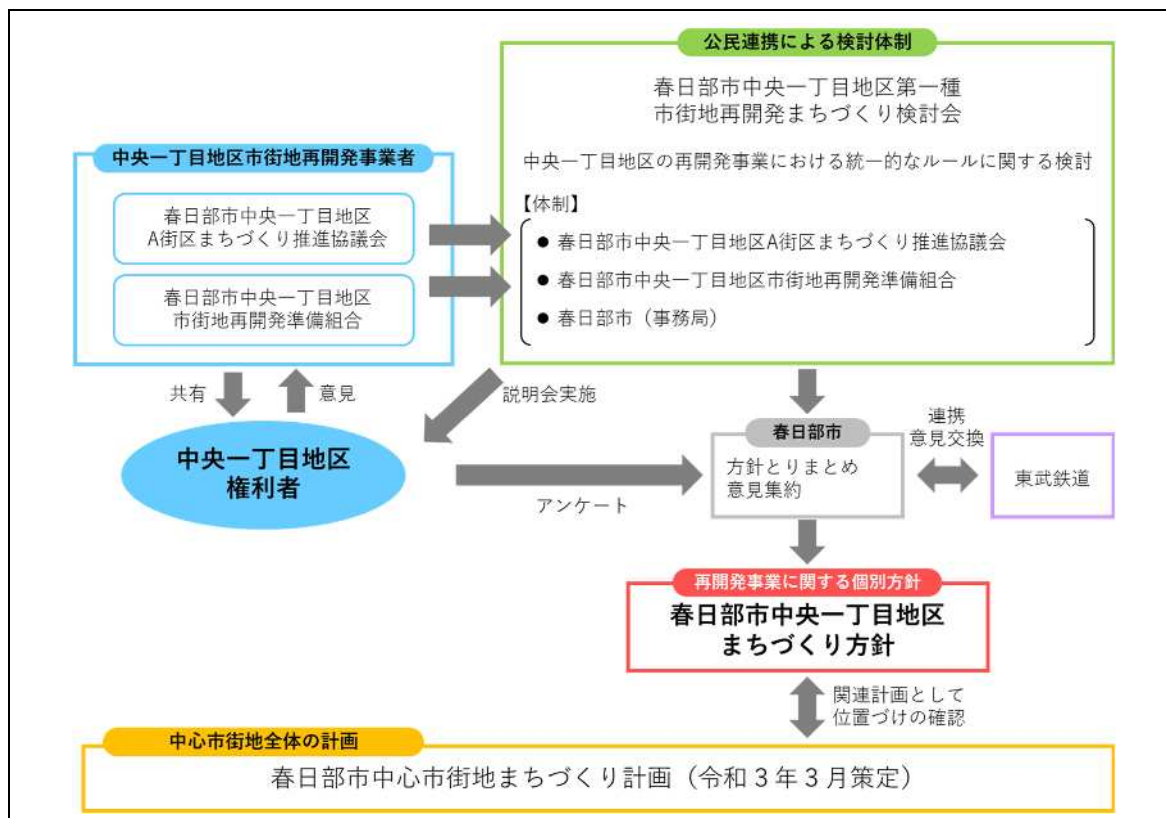
春日部市中央一丁目地区（以下、「本地区」）は、2021年（令和3年）3月に策定された「春日部市中心市街地まちづくり計画」において、「にぎわい回遊ゾーン」及び「都市機能集積ゾーン」に位置づけられており、にぎわいや魅力が向上する都市機能の配置や、安心・快適に回遊できる人主役の空間形成など、にぎわいの新たな拠点としての役割が期待されています。また、同計画では、地域の課題に対応し、次の時代に向けた新たな需要の創出や挑戦を進めるためには、公民が連携し、それぞれが役割をもってまちづくりに取り組むことが重要としています。

今後、春日部駅付近連続立体交差事業（以下、「連立事業」）による東武鉄道の高架化など周辺の都市基盤整備の動きと合わせて、本地区のまちづくりを推進するため、本地区全体のまちづくりの統一的な方針として、「春日部市中央一丁目地区まちづくり方針」（以下、「本方針」）を策定します。基盤整備や導入用途等については、本方針をもとに、2022年度（令和4年度）以降、具体化に向け、検討を進めます。

図表： まちづくり方針の位置づけ



図表： まちづくり方針の検討体制



（２）中央一丁目地区について

本地区は、東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインの結節点であり、東京やさいたま市など都心主要駅へのアクセス利便性の高い春日部駅の西口に位置しており、地区の東側には駅前広場が隣接しています。

図表： 中央一丁目地区の位置

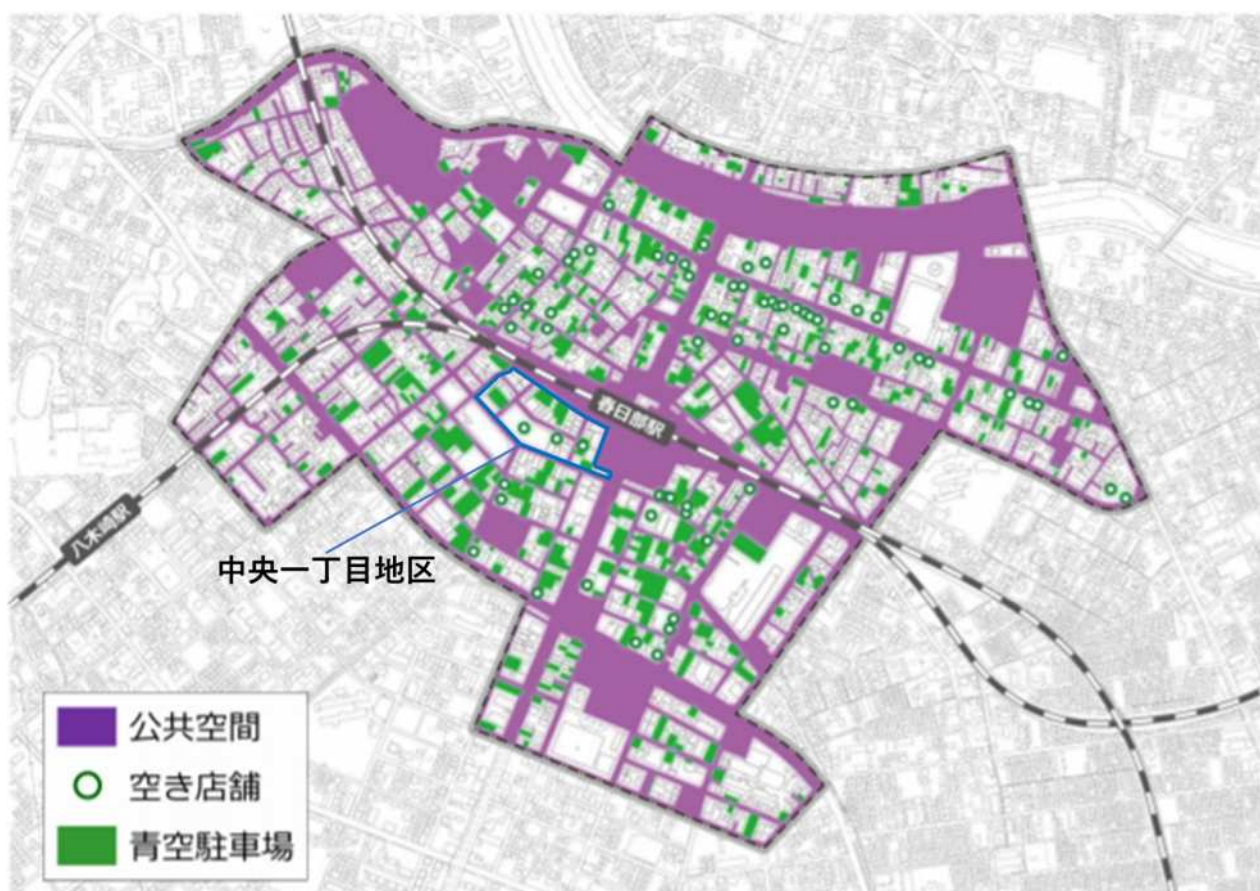


～土地・建物が有効に活用されず「まちのスポンジ化」が進行する中、
充実する既存の公共空間を有効活用した、安全・快適な歩行者空間の整備が課題～

本地区を含む中心市街地には、発展の過程で培われた公共空間（道路、公園、公共施設等）が充実する一方、建物更新がなされず暫定的な土地活用を目的とした駐車場に転換された青空駐車場などの低未利用地が散在しています。低未利用地が散在する状態を放置し続ければ、まちの活力や魅力が低下するとともに、訪問者や滞在者が減少し、商業・業務施設の経営環境や居住環境の悪化につながる懸念されます。

今後、連立事業により、春日部駅周辺においては、東西の円滑な自動車交通・歩行者交通の実現が図られます。東西市街地の一体化を図り、安全・快適で歩いて楽しい回遊ゾーンを創出するには、これに合わせて、中心市街地における自動車の通過交通の流入を抑制し、既存の公共空間を有効活用し、安心して回遊できる歩行者空間を整備する必要があります。

図表：中心市街地における既存ストックの分布



（出典）「春日部市中心市街地まちづくり計画」（2021 年（令和 3 年）3 月）

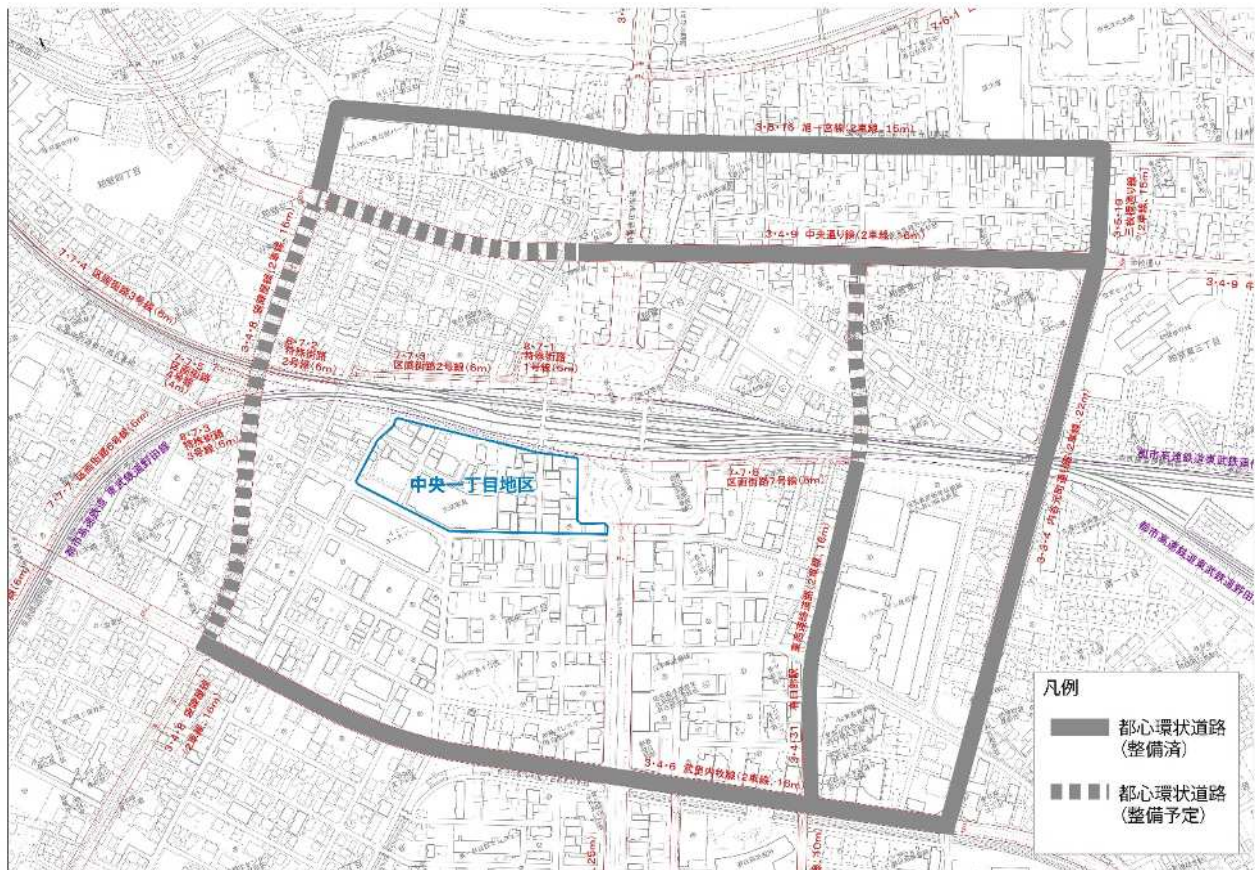
(2) 周辺の都市基盤整備

～連立事業と一体となった都市計画道路の整備により、通過交通を抑制～

「春日部市中心市街地まちづくり計画」においては、連立事業と一体となった新たな道路整備により、中心市街地へのアクセス利便性を高めつつ、人が安心・快適に歩いて回遊できるまちなかの交通環境を整えるとして、本地区を「歩行者優先エリア」としています。

また、春日部駅を中心とした都心環状道路を整備し、通過車両を誘導することで、本地区を含む中心市街地の通過交通を抑制することを目指しています。

図表： 都市計画道路の整備予定



(3) まちづくりのコンセプト

～ウォーカブルで居心地の良い都市拠点の形成～

- ◆ 誰もが安心・快適に歩いて回り、ゆったり過ごせる、愛着の持てる居場所づくり
- ◆ 豊かな日常を創出し、何度も訪れたくなるような、魅力的な目的地づくり
- ◆ 多様な人々の交流を生み出し、まちを育む拠点づくり



※この模型は、建物の単位と基盤整備のあり方を併せて検討するためのツールとして使用し、これまでの協議内容を落とし込んだものですが、事業性等については現時点では考慮しておりません。

○ 本地区が位置する西口エリアには、2つの大規模な商業施設が立地しています。

○ この2つの施設をつなぐ通りは、人間が安心して快適に感じられる適切な規模の建物と人が主役の歩行者空間で構成され、豊かな日常の目的地として、多様な個性に応じた活動やチャレンジが行われる場所となるよう、**歩きやすい・歩きたくなる（ウォーカブル）心地よい基盤整備を意識**します。



○ ウォーカブルな基盤整備を進める上では、車での来訪者の利便性等にも配慮しつつ、本地区を含む駅前エリアは、**歩車分離の安全・安心な駅前空間**を目指します。

○ また、東口を含む中心市街地への来訪者や周辺に住まう人が、集い憩えるよう、**日常的に愛着の持てる場所**として、まちかどや本地区中心の道沿いなどに、現在不足している人中心のオープンスペースを配置します。

○ これらのオープンスペースについては、非常時には一時避難所、炊き出し拠点等、駅周辺に集う人々が安心できる防災拠点の役割を意識します。

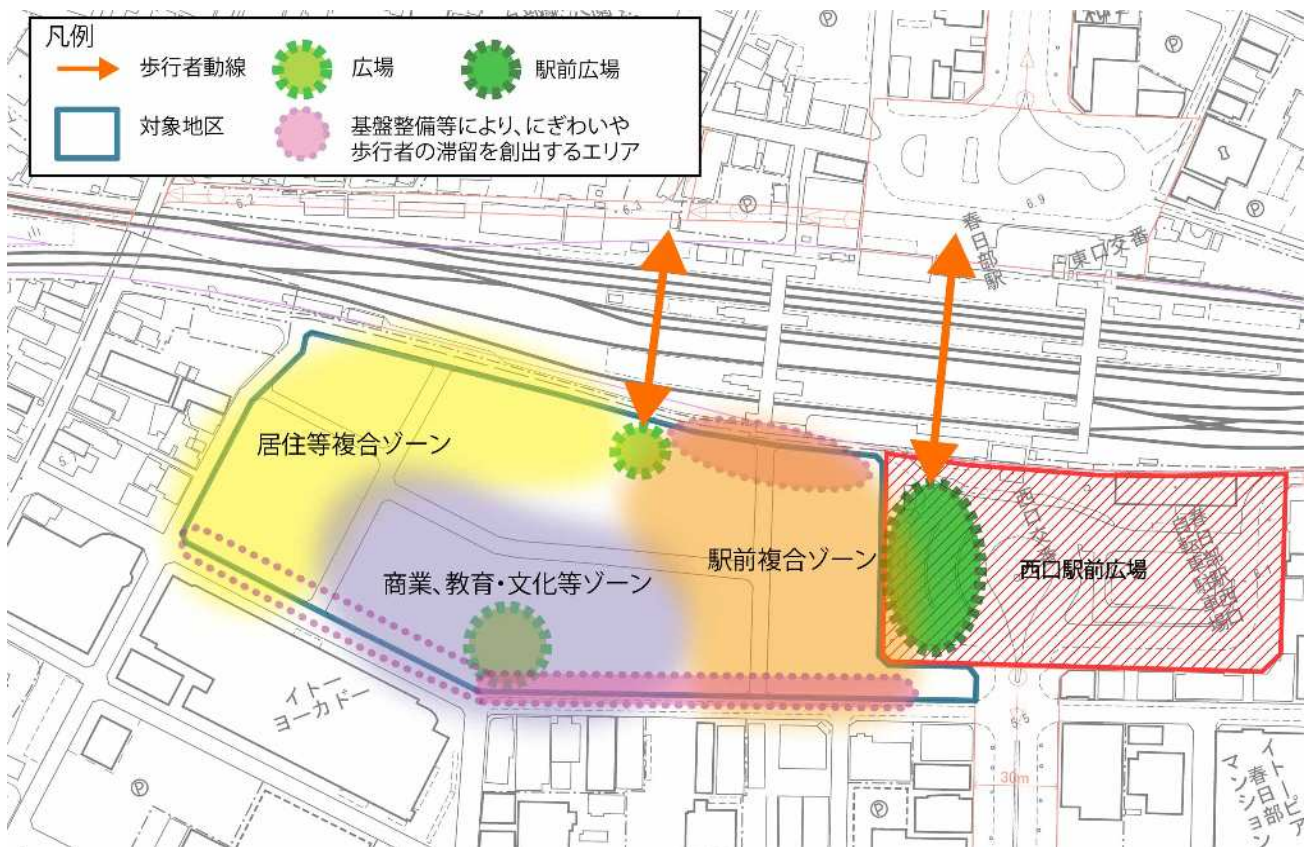
○ なお、まちづくりを進めるにあたっては、連立事業や駅前広場の再整備、周辺の都市計画道路の新設等の動きを見据えつつ、本地区の課題等を踏まえ、段階的・着実に検討を行うとともに、



に、権利者、市民、来訪者、鉄道事業者、交通事業者など、様々な人々が笑顔になれる仕組みづくりの検討を行います。

3. 土地利用の方向性

- 本地区は、人が多くにぎわう駅前と静かで落ち着いた雰囲気を持つ住宅地の間に位置し、イトーヨーカドーに隣接しています。土地利用については、このような本地区の立地を活かした検討を進めます。
- また、この場所に訪れる目的・訪れる世代を踏まえ、用途のグラデーションを意識しながら、多様な世代が繰り返し本地区を訪れたくなるよう、春日部らしい魅力的な機能・空間の整備を図ります。
- さらには、東武鉄道の乗換駅である駅前の交通利便性を活かし、商業・業務、教育・文化など、多様な都市機能の結節地点として、人々の集い・交流を促進する拠点となることを目指します。



- 具体的な導入用途について、今後検討を進める上で、2021 年度（令和 3 年度）に実施した、権利者アンケート及びまちづくり検討会において、次のようなご意見が挙がっています。

にぎわい・商業

- イベント可能なくつろげる広場
- モノを売るだけではない機能複合的な商業空間
- 既存の大型商業施設と競合しない店舗（例：手づくり作家の店）
- 雑多な雰囲気があるのも面白い

集まる・学ぶ

- アート・カルチャー
- 学校
- 友人と集まりおしゃべりができる場所

スポーツ・健康

- ジム
- ジョギングや散歩のできる屋上施設
- 散策のできる遊歩道
- クリニック

その他

- モビリティ拠点（例：レンタサイクル・キックボード・バイク、小型巡回バス乗り場、お買い物タクシー）
- クレヨンしんちゃんの施設

参考イメージ



境南ふれあい広場公園（武蔵野市）



下北沢ポーナストラック（世田谷区）



ふくまる通り 57（大阪市福島区）

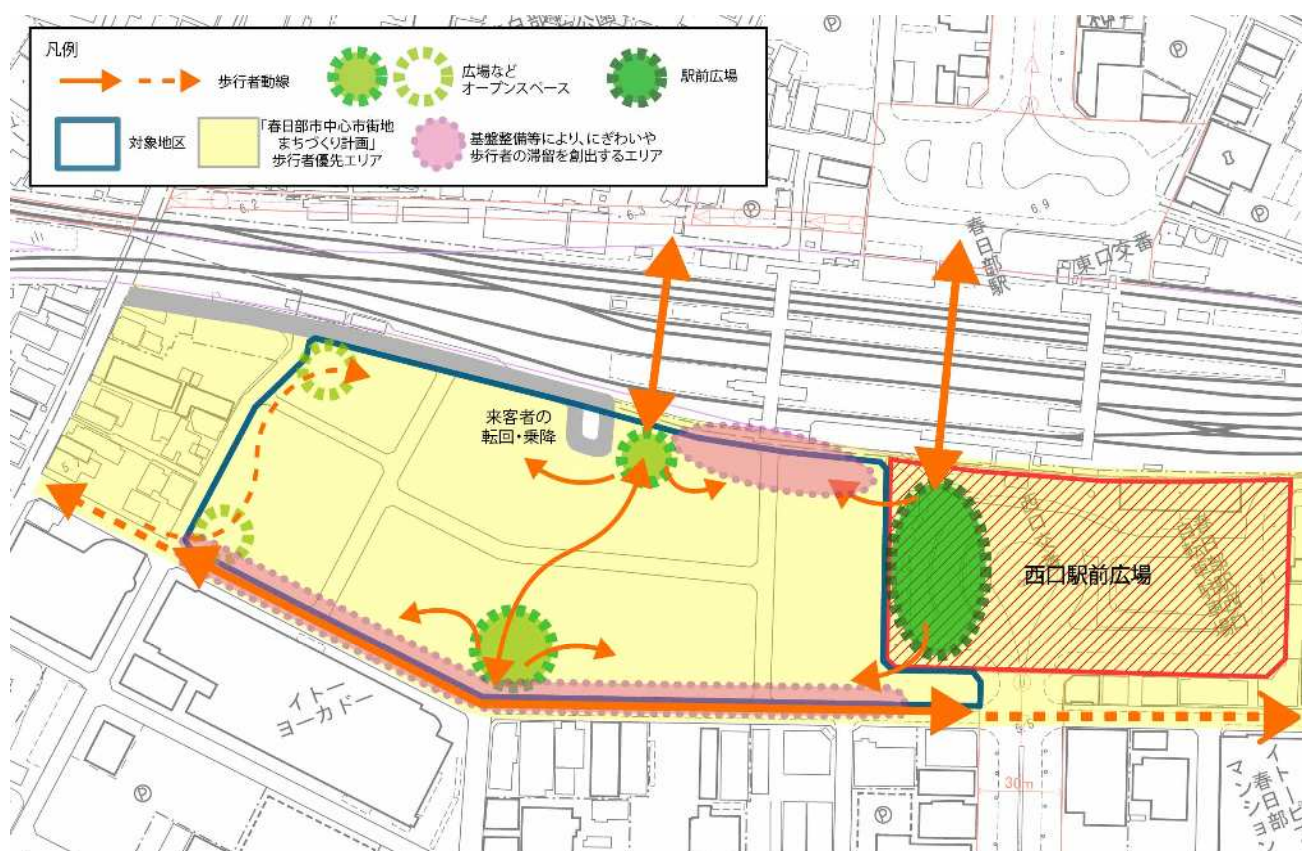


シモキタエキウエ（世田谷区）

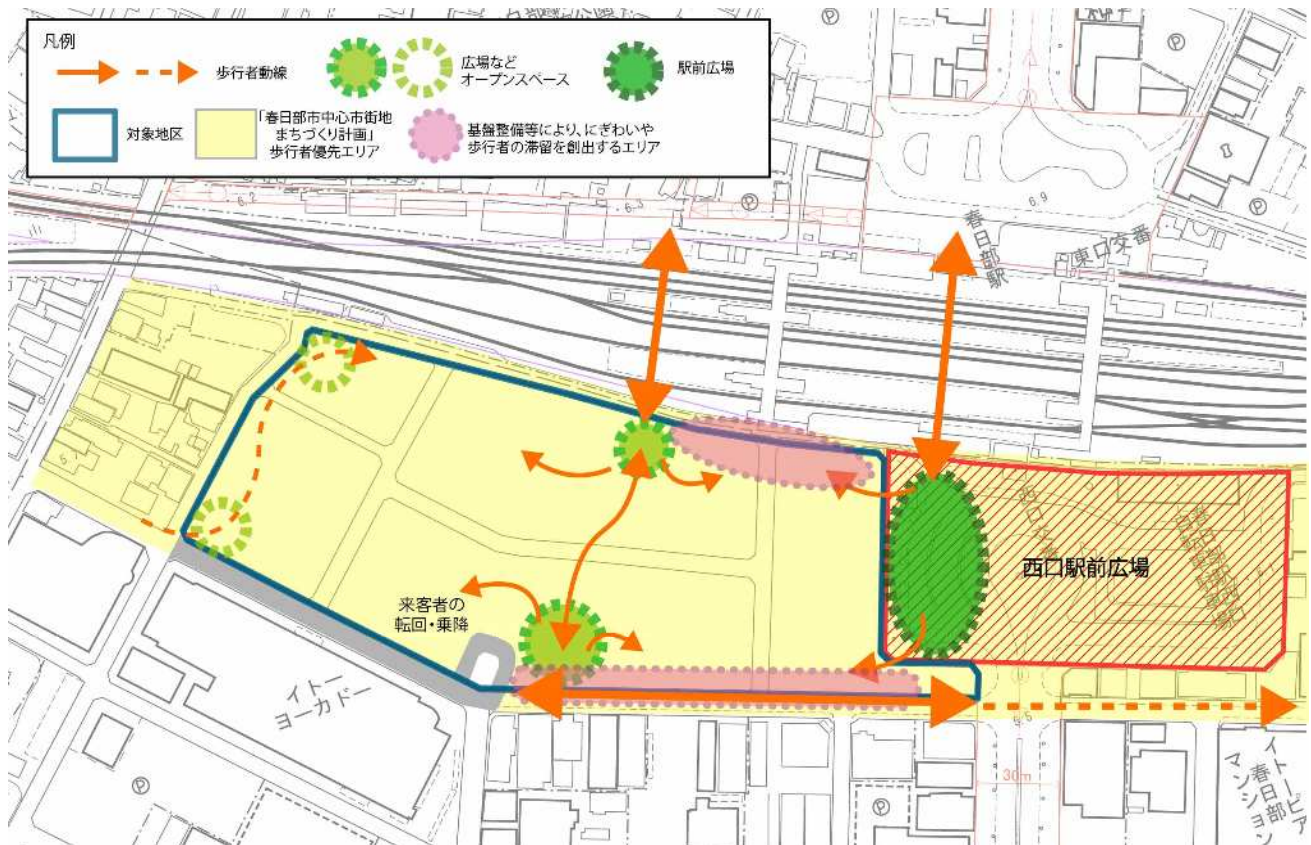


- 本地区では、「春日部市中心市街地まちづくり計画」で定める「歩行者優先エリア」として、居心地よく歩いて楽しい歩行者空間づくりを進めます。
- 春日部駅改札や、連立事業に伴って新たに整備される駅東口側からの歩行者動線を考慮し、本地区や周辺施設への回遊性を高める歩行者ネットワークを構築します。
- 本地区の南側に位置する、イトーヨーカドー春日部店とララガーデン春日部を結ぶ通りのコミュニティ道路化を見据え、道路空間や隣接する敷地を活用し、歩行者の滞留・にぎわい創出を図ります。対象とするエリアについては、車両動線の整備の方向性と合わせて、歩行者の安全・快適性及び車での来訪者の利便性等に配慮した設定を行うこととし、本方針では、次のとおり想定する2パターンを整理します。

歩行者ネットワーク検討の方向性（パターン1：車両動線を地区の北側に整備する場合）



歩行者ネットワーク検討の方向性（パターン2：車両動線を地区の南側に整備する場合）



地区南側 基盤整備等により、にぎわいや歩行者の滞留を創出するエリアの空間イメージ
（パターン1、2 共通）

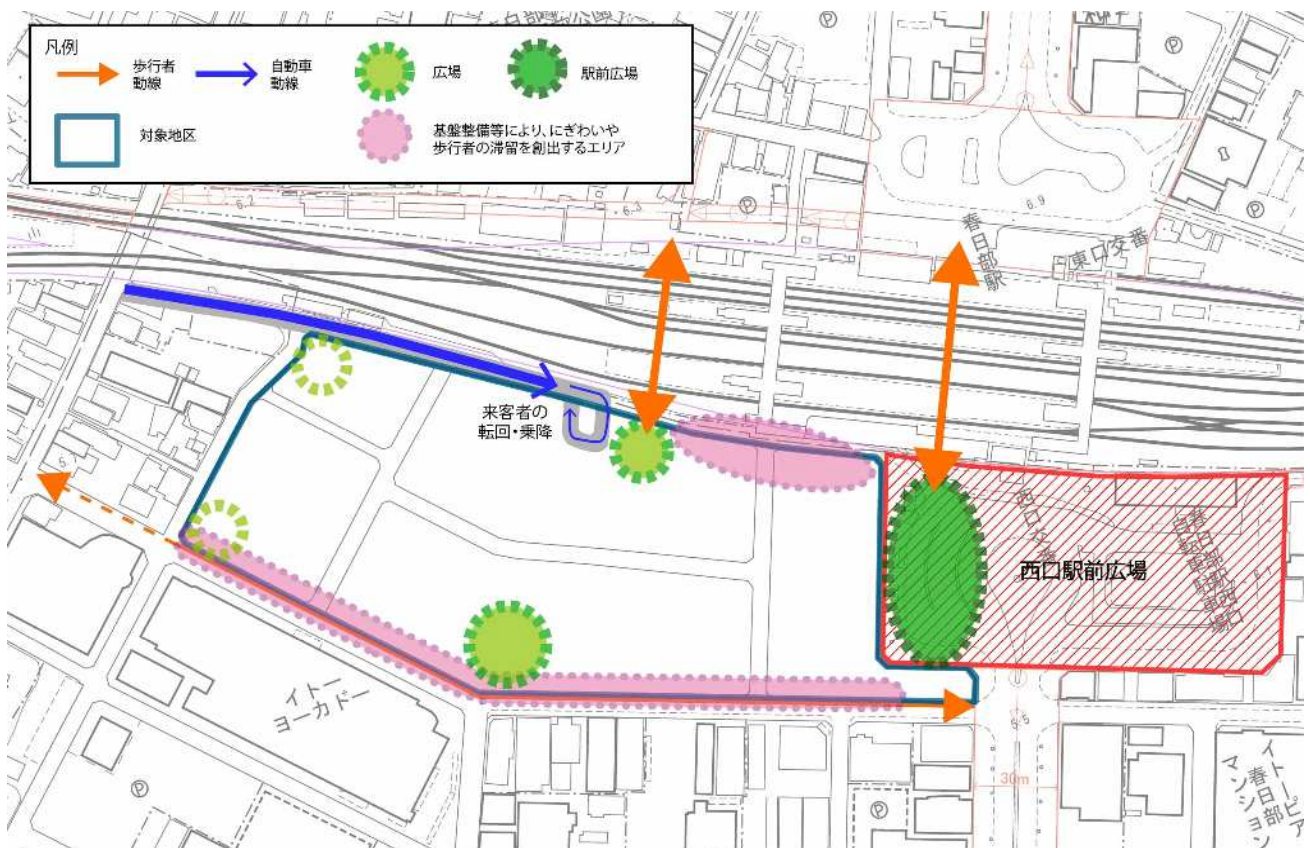


※建物や植栽等、あくまでイメージです

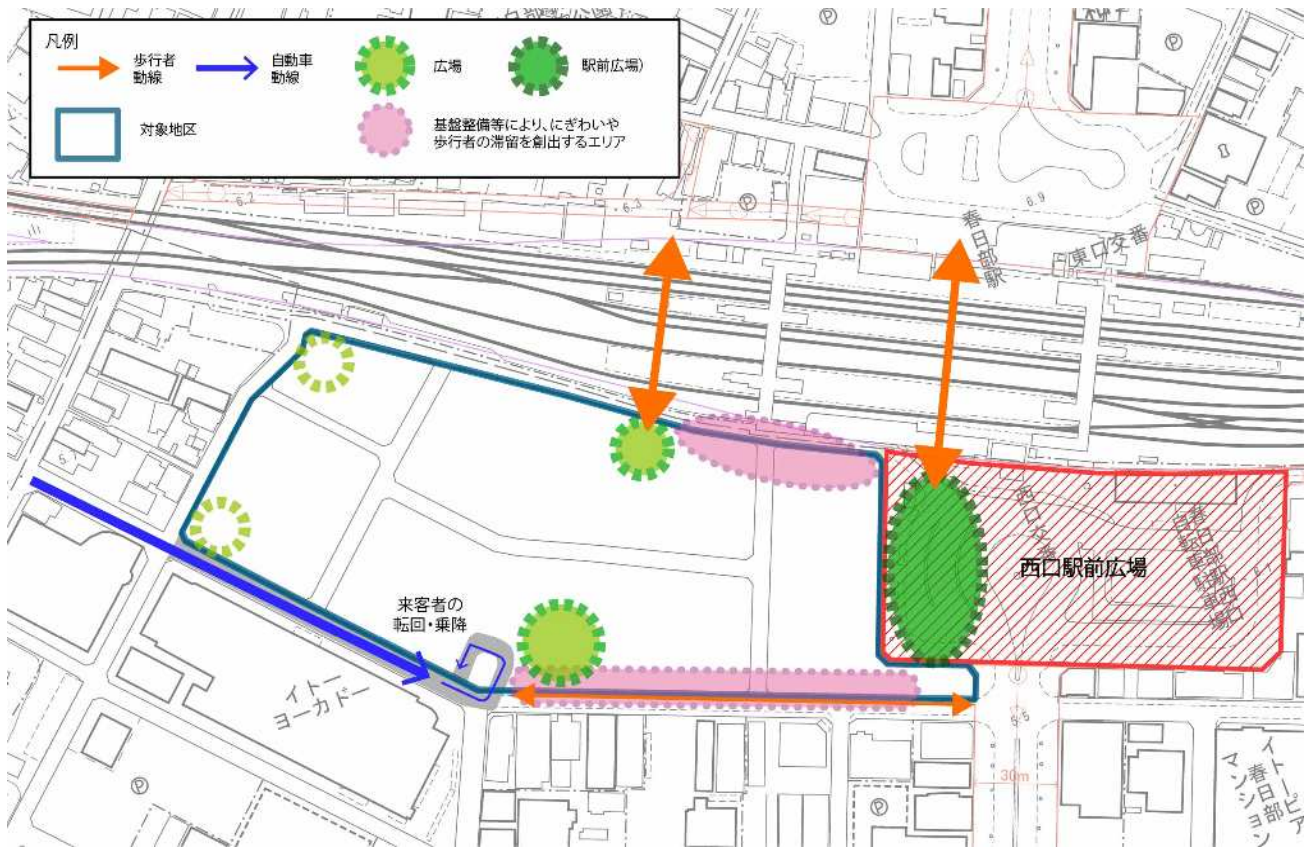
(2) 自動車ネットワーク

- 本地区では、歩行者が快適に歩くことのできる交通環境と、車で駅及び本地区の施設利用者の交通利便性を両立できるよう、歩行者及び車両の主要動線の分離を図ります。
- 駅利用者の車で送迎については、歩行者動線との錯綜をなるべく回避するかたちで、本地区に乗降場等の機能を整備することを検討します。また、荷捌き等の業務車両については、歩行者動線との錯綜回避と搬入出の効率のバランスと考慮し、動線や荷捌きスペースの配置を検討します。
- 道路ネットワークの検討にあたっては、本地区に限らず、連立事業と一体となった新たな道路整備の動きや、周辺地区の交通状況を踏まえ、全体的な視点をもって検討するものとし、本方針では、次のとおり想定する2パターンを整理します。

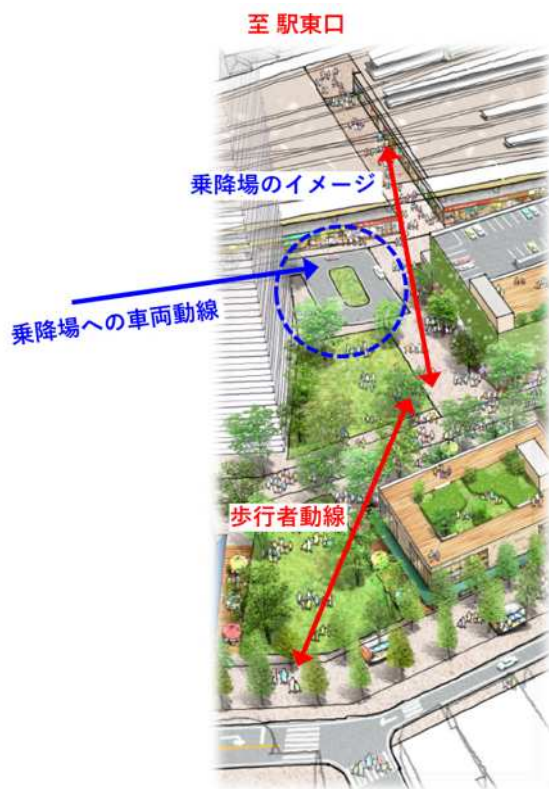
自動車ネットワーク検討の方向性（パターン1：車両動線を地区の北側に整備する場合）



自動車ネットワーク検討の方向性（パターン2：車両動線を地区の南側に整備する場合）



車で駅の駅利用者の乗降場イメージ（パターン1の場合）



※建物や植栽等、あくまでイメージです

(3) 広場・緑の空間

- 道路などの都市基盤や、広場をはじめとする屋外空間の整備によって、防災性を高め、安全・安心で、人が中心の快適な駅前空間を目指します。
- 連立事業によって創出される高架下空間や、再整備に取り組む駅前広場との連携により、まちのにぎわいや、訪れた人々がゆったりと過ごすことができ愛着の持てる居場所を創出することで、何度も訪れたいまちをつくります。
- 広場・緑の空間の配置については、歩行者の滞留・回遊の起点となるよう、歩行者ネットワーク等と合わせて検討するものとしします。

西口駅前広場との空間的な連携イメージ（下段は本地区広場部分の拡大イメージ）

（パターン1、2 共通）



※建物や植栽等、あくまでイメージです

基盤整備等により、にぎわいや歩行者の滞留を創出するエリアのイメージ（高架下と連携した空間）

中央一丁目地区側

高架下側





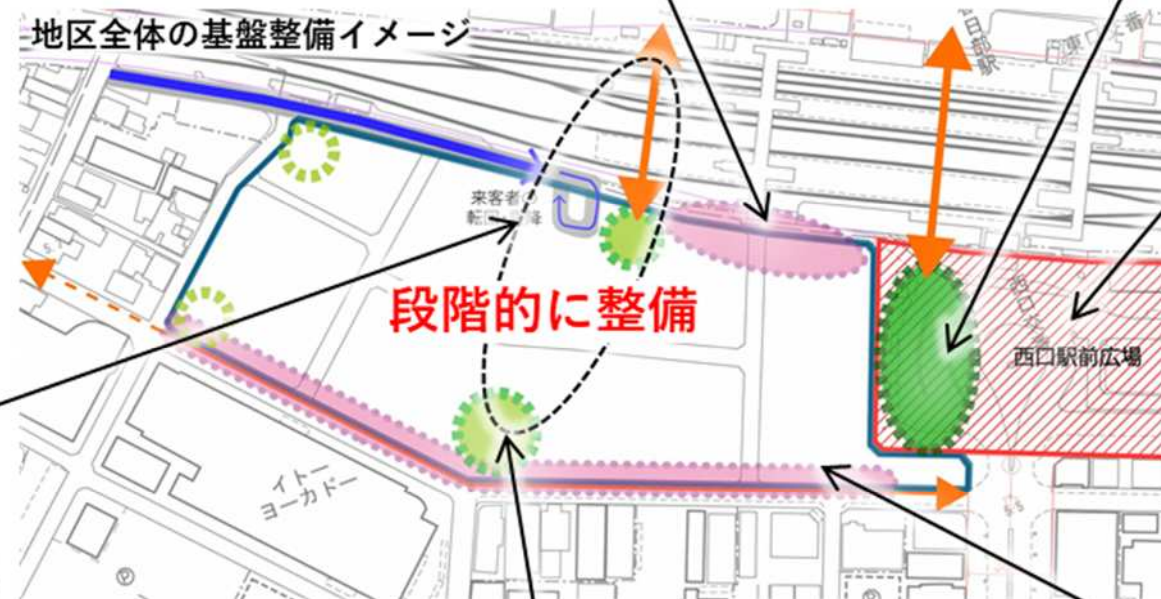
基盤整備等により、にぎわいや歩行者の滞留を創出するエリアのイメージ（高架下と連携した空間）



地区に隣接する駅前広場のイメージ



高架下通路～地区南側にかけての歩行者空間のイメージ



地区と周辺エリアの人の流れをつなぐ広場のイメージ

西口駅前広場との空間的な連携イメージ



地区南側の歩行者空間のイメージ



※建物・植栽等、あくまでイメージです