

第1章

春日部市中心市街地まちづくり計画とは

1. 計画策定の背景と目的

春日部駅周辺は、日光街道の宿場町として、また近年では東武鉄道伊勢崎線（東武スカイツリーライン）と東武鉄道野田線（東武アーバンパークライン）が交差する鉄道交通の要衝として発展してきました。

この鉄道の利便性は、まちの発展に大きく寄与してきました。しかし、中心市街地が鉄道で分断されているまちの構造は、この地域で活動する人々、来街者の円滑な移動、商業・業務活動の活性化を妨げ、まちの更なる発展を阻害しています。

そこで、本市では、これらの問題を解決するため、春日部駅付近連続立体交差事業（以下、連立事業）の事業化に向けた検討を進めてきました。2013年（平成25年）には連立事業と一体となって中心市街地の再生を図り、埼玉県東部の中核都市にふさわしい都市拠点の形成を目標とする「春日部市中心市街地まちづくり計画」（以下、旧まちづくり計画）をとりまとめました。

今回、連立事業（事業主体：埼玉県）において、2019年（平成31年）3月8日に都市計画決定の告示、2019年（令和元年）12月17日に事業認可の告示がなされました。

今後は、連立事業の着実な推進により、鉄道による東西の分断、踏切による移動の阻害等の問題が解決されることとなります。しかし、これらの都市構造的な問題解決と同時に、少子高齢・人口減少社会やコロナ禍を契機とした新しい働き方・生活様式への対応、あらゆる人を取り残さない持続可能な社会的包摂への対応、中心市街地が民間投資の呼び込みを先導し、市全域へ波及させ、さらには県東部地域の拠点形成を目指す経済的発展への対応など、本市を取り巻く社会・経済的な諸課題にも、中心市街地が先陣を切って取り組んでいくことが求められます。

本計画は、旧まちづくり計画の基本的事項を踏襲しながら、都市計画決定や事業認可などの情報を時点修正するとともに、行政のみでは解決できない都市構造的な問題や社会・経済的諸課題に対応し、次の時代に向けた新たな挑戦を進めるため、公（行政）・民（市民^{※1}）・学（大学等^{※2}）が連携し、お互いの役割を補完する「公民連携＋学」によるまちづくりを進めるための、基本的な方針や取組を示すものとして策定しました。

本計画の検討にあたっては、学識経験者、鉄道事業者、並びに駅周辺地区の自治会、商工会議所、商店会、公募市民、埼玉県からなる「春日部市中心市街地まちづくり審議会」（以下、審議会）を立ち上げ、検討を進めてきました。また、「春日部市中心市街地まちづくりサロン」（以下、まちづくりサロン）を開催し、市民のご意見やニーズを計画に反映してきました。

連立事業の完成までは長期に渡ります。将来を見据えて「今からできること」についても、審議会等での検討を踏まえて積極的に盛り込んでいます。

今後も、審議会等による検討体制やまちづくりサロン等による市民参画のまちづくりを継続しながら、本計画に示す各取組の具体化・実現に向けて、「公民連携＋学」が一体となって取り組んでいきます。

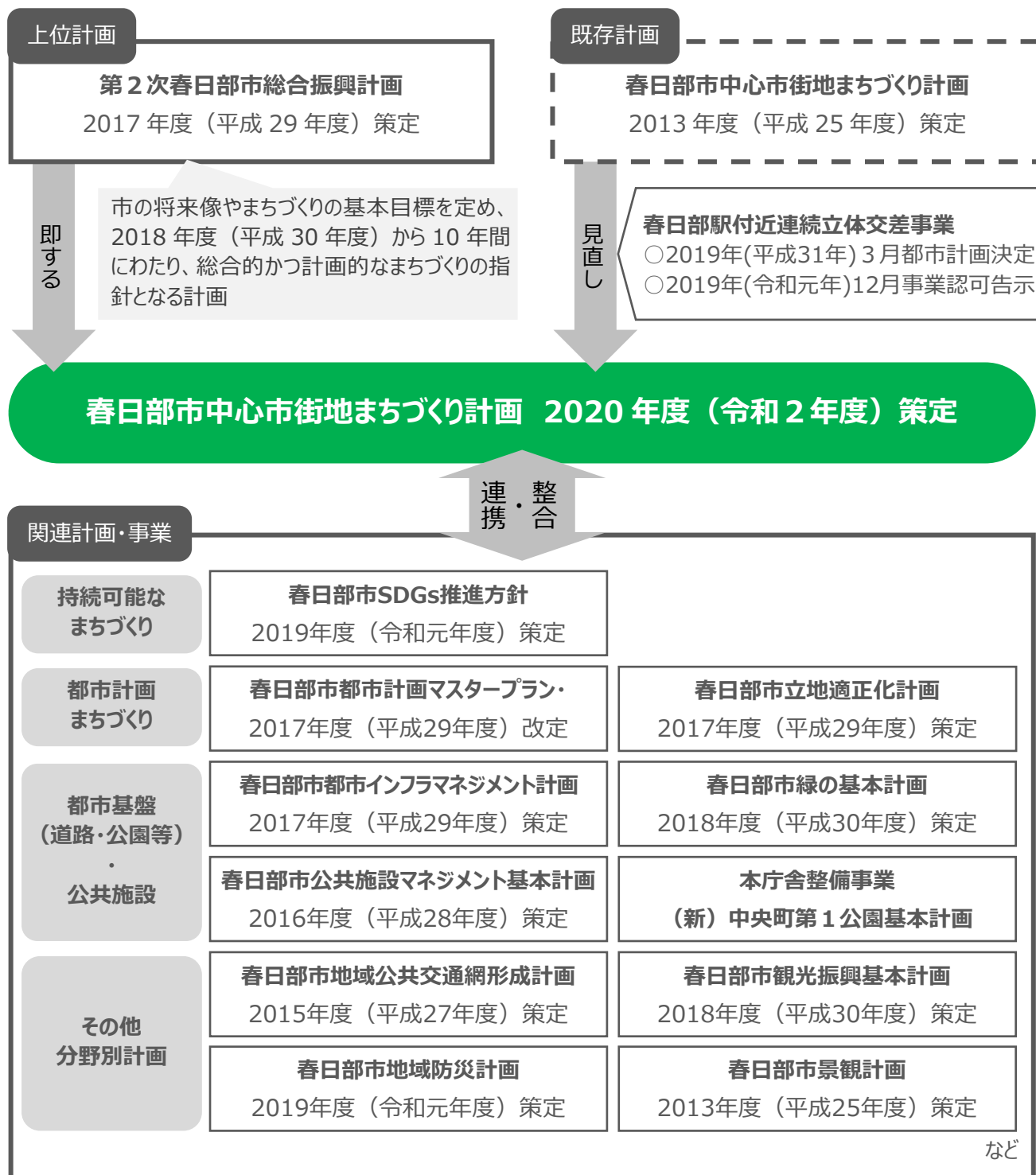
※1 市民とは、市内に居住し、通勤し、通学し、又は活動する個人及び団体をいいます。

※2 大学等とは、学校教育法に基づく大学および専修学校をいいます。

2. 計画の位置づけ

- 本計画は、「第2次春日部市総合振興計画(2018-2027)」を上位計画とする本市の中心市街地まちづくりの基本的な方針や今後、取組むべき施策を示すものです。
- 既存計画である旧まちづくり計画の基本的事業を踏襲しながら、連立事業の情報を時点修正するとともに、最新の社会情勢を反映した施策の見直しを行います。
- 計画の推進にあたっては、「春日部市SDGs推進方針」、「春日部市都市計画マスタープラン」、「春日部市立地適正化計画」など各分野の関連計画・事業と整合・連携を図ります。

■ 図1 | 春日部市中心市街地まちづくり計画の位置づけ



【参考】第2次春日部市総合振興計画 前期基本計画

○中心市街地における施策として、以下の取組を位置付けています。

《施策6-1-1 魅力とにぎわいのある中心市街地の創出》

目的	春日部駅周辺が拠点性の高い快適な中心市街地になること。
施策における取組	春日部駅付近連続立体交差事業とそれを契機とした一体的なまちづくりの推進
	・春日部駅周辺の総合的な交通の円滑化、市街地の分断の解消、また、将来を見据えた県東部地域における中核都市としての拠点性の強化などを図るため、引き続き、埼玉県、東武鉄道、市の三者においてさらなる連携強化を図り、連立事業を進めます。 ・春日部駅については、連立事業に合わせ交通結節機能の強化、東西交通の円滑化、利用者の利便性の向上を図るため、東西自由通路と一体となった駅施設および駅前広場の改築などの整備を推進します。 ・連立事業により生み出される高架下空間もまちの街区の1つと位置付け、回遊性の向上が見込まれるよう横断路などを配置するとともに、商業・業務施設・公益利便施設などの導入を推進します。 ・土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、建物の共同化、不燃化、あわせて主要な都市基盤施設の整備を推進します。 ・駅に隣接する市街地は、駅前商業核と都市型住宅ゾーンの形成を図るため、空き店舗の活用や地区の特性に応じた都市基盤整備などを行うことにより、商業を中心とした機能の集約を誘導し、にぎわいの創出を図ります。 ・多目的に長時間楽しく過ごせる中心市街地を形成するため、自動車から歩行者・自転車優先したまちづくりを目指し、安全で快適な道路交通ネットワークの整備を進めます。 ・中心市街地の面的な回遊を生み出すため、都市計画道路など（中央通り線、春日部駅東西連絡道路）の整備を進め、あわせて駅と複数の商業核、商店街をつなぐ歩行者動線を形成します。 ・緑豊かなうろのいのあるシンボル空間を創出するため、恵まれた公共空間を活用し、駅前広場、駅前通り、市役所通りなどの再整備を進めます。 ・粕壁宿、大落古利根川、彫刻などの地域資源を有効に活用し、歴史・文化を感じる街並みの形成を図るとともに、散策を楽しめる歩行空間を創出します。
市民・地域との協力	・連立事業や関連基盤整備の施行への理解と協力 ・中心市街地への車の乗入れを極力控える公共交通への転換

《施策6-4-1 円滑に移動できる幹線道路の整備》

目的	道路利用者が円滑かつ安全に移動できるようにすること。
施策における取組	都市計画道路の整備推進
	・武里内牧線および中央通り線の未整備区間については、早期完成を目指します。
施策における取組	幹線道路の整備による都市機能の向上
	・春日部市地域防災計画に基づき、緊急輸送、避難路等の機能を有する防災効果の高い道路空間を創出します。 ・自転車の安全かつ快適なネットワークを検討します。 ・ユニバーサルデザインの導入を図り、高齢者や障がい者にもやさしい道路空間を創出します。 ・春日部市景観計画に基づき、春日部駅の東西、南桜井駅の南北の駅前通り沿道については、景観形成によるシンボル軸として、風格と個性を感じる景観形成を図ります。

【参考】春日部市 SDGs 推進方針

○持続可能な開発目標(SDGs)は、第2次春日部市総合振興計画における取組と方向性や立場を同じくするものです。全ての関係者と一体となって持続可能なまちづくりを実現することを目的に、「春日部市SDGs推進方針」を定めています。

《SDGs (Sustainable Development Goals) の概要》

○SDGsには、2030年を期限とする包括的な17のゴールと細分化した169のターゲットが設定されています。誰一人取り残さない社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に、統合的に取り組むこととしています。

▼SDGsが掲げる17のゴール一覧



《SDGs推進に向けた施策の展開例》

テーマ例③+1 ^{プラスワン} 歩いて暮らせるまちへの取り組み

産業構造が集約されたまちへ

公共交通、建物の両方で省エネ



本市は、立地適正化計画による駅周辺への生活・業務の集積型の都市構造への転換を目指している。医療施設、商業施設や住居などがまとまって立地した「コンパクトで歩いて暮らせるまち(多極ネットワーク型コンパクトシティ)」を形成することによって、高齢者をはじめとする市民が、自家用自動車に過度に頼ることなく、公共交通により便利にアクセスできるまちとなることを実現。

多極ネットワーク型コンパクトシティの形成へ



環境に配慮し、歩いて暮らせる住む人にやさしいまち

事業例…春日部駅付近連続立体交差事業、北春日部駅周辺地区土地区画整理事業、

中央一丁目地区第一種市街地再開発事業、本庁舎整備事業、武里団地集約事業 など

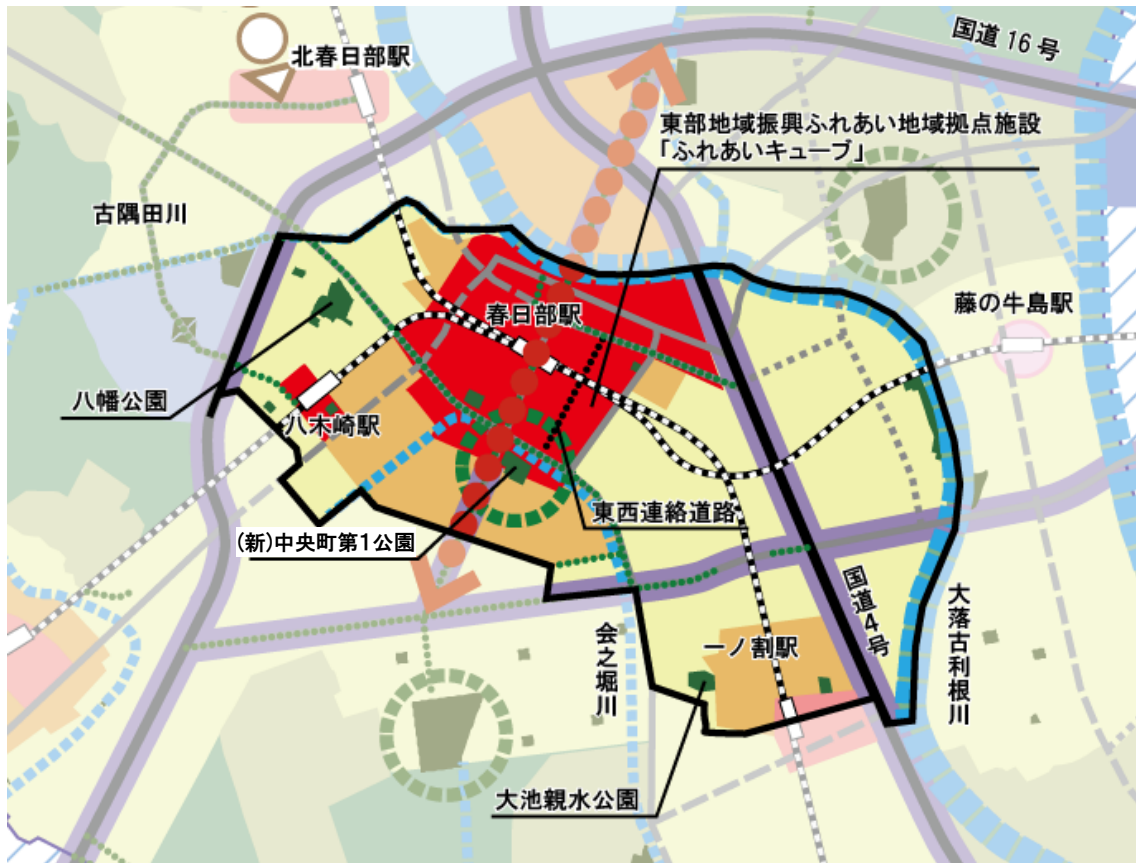
【参考】春日部市都市計画マスタープラン

○粕壁地域の地域別構想として、以下の将来像やまちづくりの方針を位置付けています。

《粕壁地域の将来像》

歴史と文化を誇る、生活情報発信都市 粕壁

《まちづくり方針図》

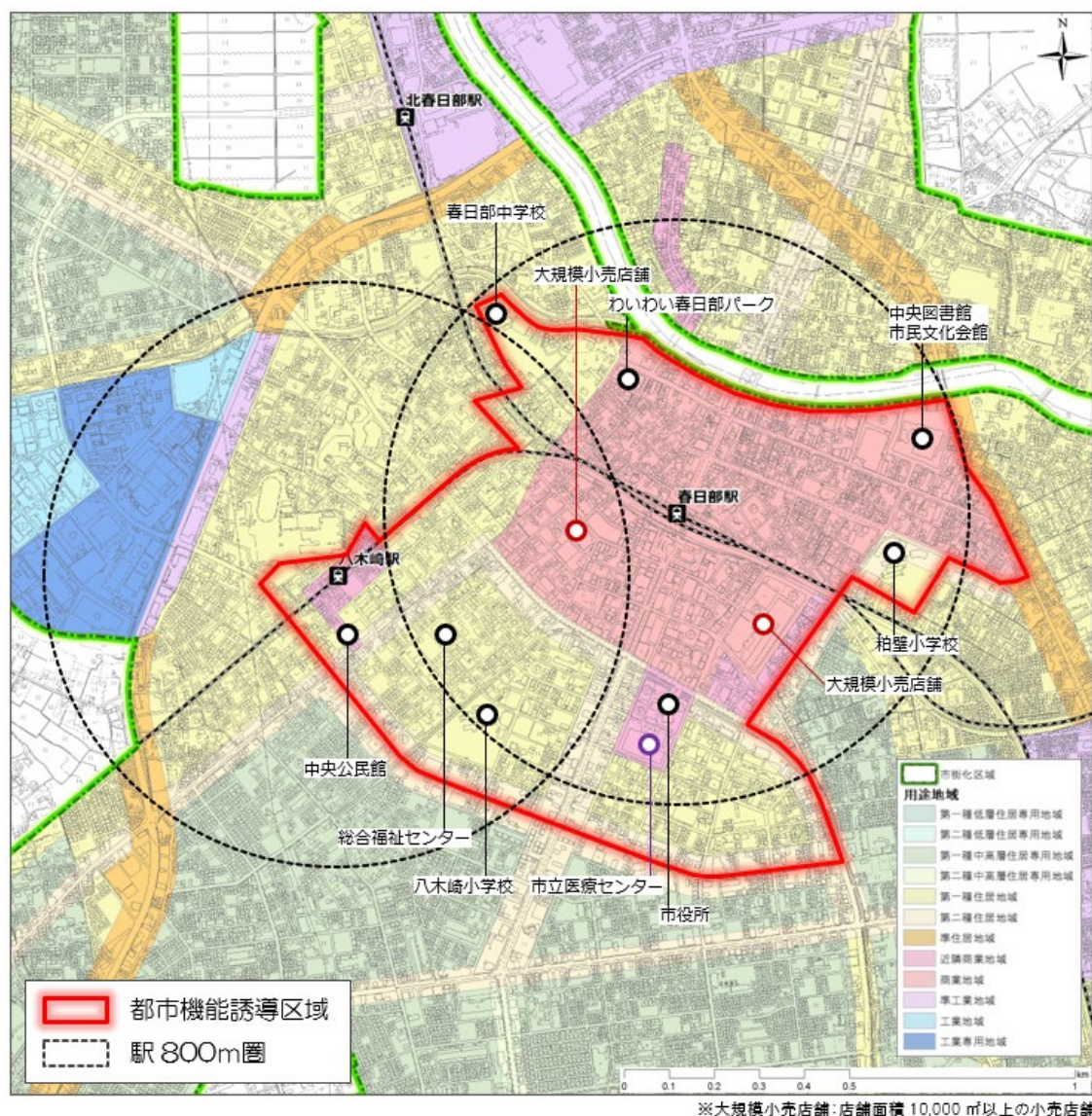


- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 都心ゾーン 副次ゾーン 地域拠点ゾーン 生活拠点ゾーン 沿道ゾーン 低層住宅ゾーン 都市型住宅ゾーン 住工共存ゾーン 工業集積ゾーン 産業集積ゾーン 低層住宅検討ゾーン 産業集積検討ゾーン 田園居住ゾーン 農地・緑地保全ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> 水の軸 緑の拠点 公園 街路樹・緑道 河川敷等自然緑地 農地・緑地保全 | <ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路(整備済み) 広域幹線道路(整備中・未整備) 地域幹線道路(整備済み) 地域幹線道路(整備中・未整備) 地域幹線道路(見直し候補路線) 広域幹線道路(構想) 地域幹線道路(構想) 景観形成によるシンボル軸 |
|--|--|---|

【参考】春日部市立地適正化計画

○春日部駅周辺(都市拠点(都心))の拠点形成に向けて、都市機能誘導区域及び誘導施設が以下のとおり位置付けられています。都市機能誘導区域内で誘導施設等を整備する事業を行なう場合には、事業計画の認定を受けて、国等の各種支援制度を活用することが可能となります。

《都市機能誘導区域》



《誘導施設》

医療機能：病院（二次医療）（病床数200以上）、病院（一次医療）（病床数200未満）

福祉機能：総合福祉センター、地域包括支援センター

商業機能：大規模商業施設（店舗面積1万㎡以上）、スーパーマーケット

金融機能：銀行・信金等

子育て機能：児童発達支援センター、子育て支援センター、子ども送迎センター、保育所

行政機能：市役所、行政窓口（支所等）

教育機能：専修学校、中学校、小学校

文化交流施設：市民文化会館、図書館、市民センター

【参考】春日部市中心市街地まちづくり計画（2013年度（平成25年度）策定）

○2013年（平成25年）6月策定の「春日部市中心市街地まちづくり計画」では、以下に示すまちづくりの基本方針に基づき、個別施策の方針が整理されています。

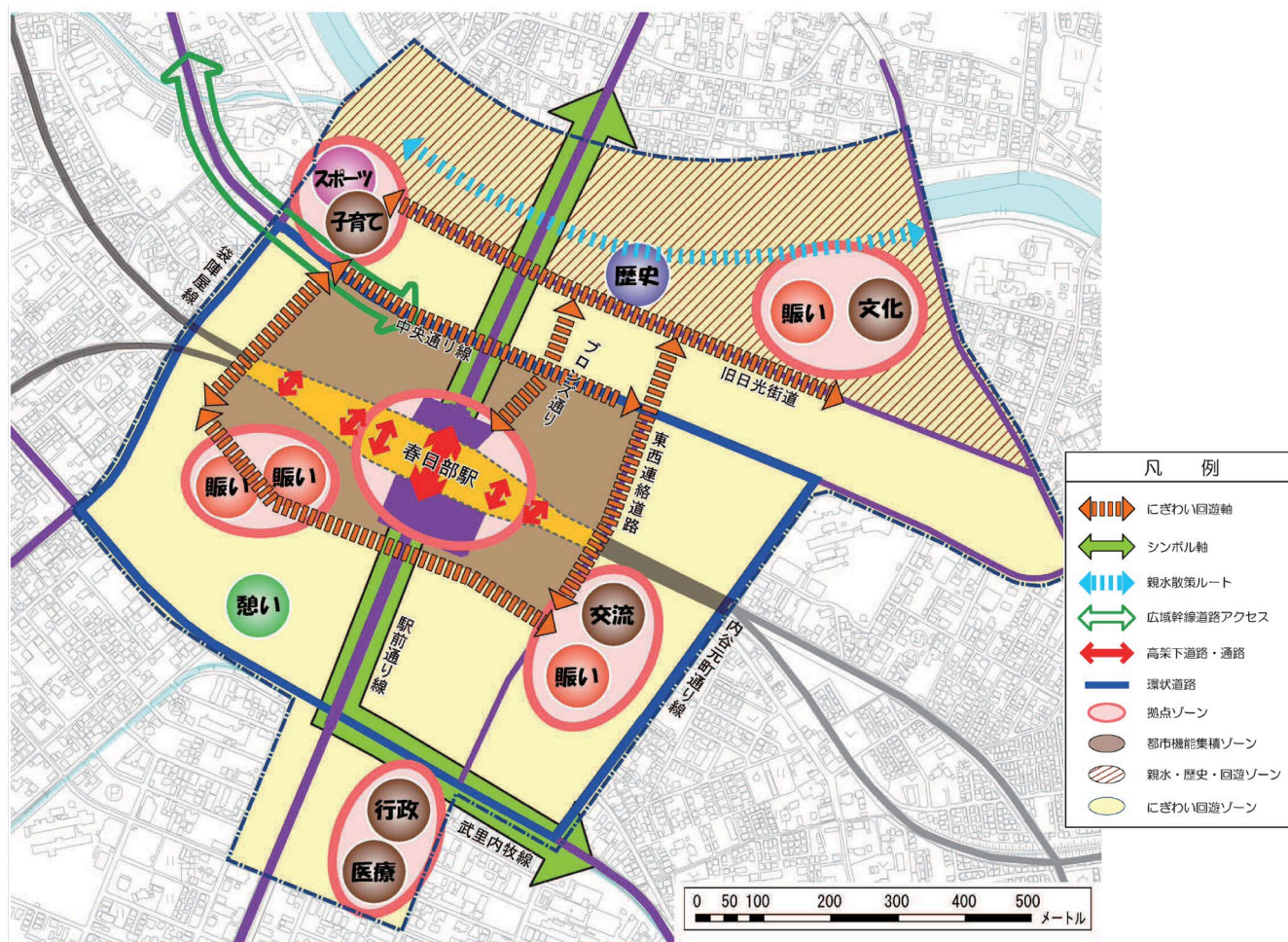
《中心市街地まちづくりの基本方針》

「連続立体交差事業の推進と一体となった中心市街地の再生」、「県東部の中核都市にふさわしい都市拠点の形成」のために基本方針を以下のように定め



○旧まちづくり計画では、まちづくりの基本方針を踏まえたゾーニングや基盤整備の考え方を示すまちづくりの構想図が以下のとおり整理されています。

《中心市街地まちづくりの構想図》



4. 春日部駅付近連続立体交差事業及び関連都市計画事業の概要

○連立事業は、埼玉県が事業主体となり、春日部駅を中心に東武鉄道伊勢崎線約1.4km、及び東武鉄道野田線約1.5kmの鉄道を高架化し、10箇所の踏切を除却するものです。

○また、連立事業の実施と併せて、都市計画道路(袋陣屋線、中央通り線、春日部駅東西連絡道路や関連側道)の整備を推進し、都市交通の円滑化を図るとともに、周辺のまちづくりを進めて、地域の活性化、中心市街地の一体化を図っていくものです。

■ 図3 | 連立事業及び関連都市計画事業の概要

《連立事業の高架化区間・延長》

名称	区間	延長
東武鉄道伊勢崎線 (東武スカイツリーライン)	春日部市南一丁目 ～ 春日部市粕壁四丁目 (内谷陸橋付近 ～ 古隅田川付近)	約1.4km
東武鉄道野田線 (東武アーバンパークライン)	春日部市粕壁字八木崎 ～ 春日部市南一丁目 (八木崎駅付近 ～ 内谷陸橋付近)	約1.5km

《連立事業と関連して整備を推進する都市計画道路》

名称	延長	幅員	事業施行期間
3・4・8号 袋陣屋線	500 m	18.0 m	未定（都市計画決定済）
3・4・9号 中央通り線	288 m	20.0 m	2016年4月1日～2021年3月31日※
3・4・31号 春日部駅東西連絡道路	220 m	16.0 m	未定（都市計画決定済）
7・7・3号 区画街路2号線	210 m	6.0 m	未定（都市計画決定済）
7・7・4号 区画街路3号線	442 m	6.0 m	2019年12月17日～2032年3月31日
7・7・5号 区画街路4号線	39 m	4.0 m	2019年12月17日～2032年3月31日
7・7・6号 区画街路5号線	204 m	6.0 m	2019年12月17日～2031年3月31日
7・7・7号 区画街路6号線	234 m	6.0 m	2019年12月17日～2031年3月31日
7・7・8号 区画街路7号線	164 m	6.0 m	2019年12月17日～2031年3月31日
8・7・1号 特殊街路1号線	60 m	6.0 m	未定（都市計画決定済）
8・7・2号 特殊街路2号線	80 m	6.0 m	未定（都市計画決定済）
8・7・3号 特殊街路3号線	53 m	6.0 m	2019年12月17日～2031年3月31日

※中央通り線の事業施行期間は、事業認可の期間であり、今後延伸が予定されています。

上記の都市計画道路の種類・役割は以下のとおりです。②③が連立事業の関連側道として整備する路線です。

①幹線街路(袋陣屋線、中央通り線、春日部駅東西連絡道路):都市の主要な骨格をなす道路

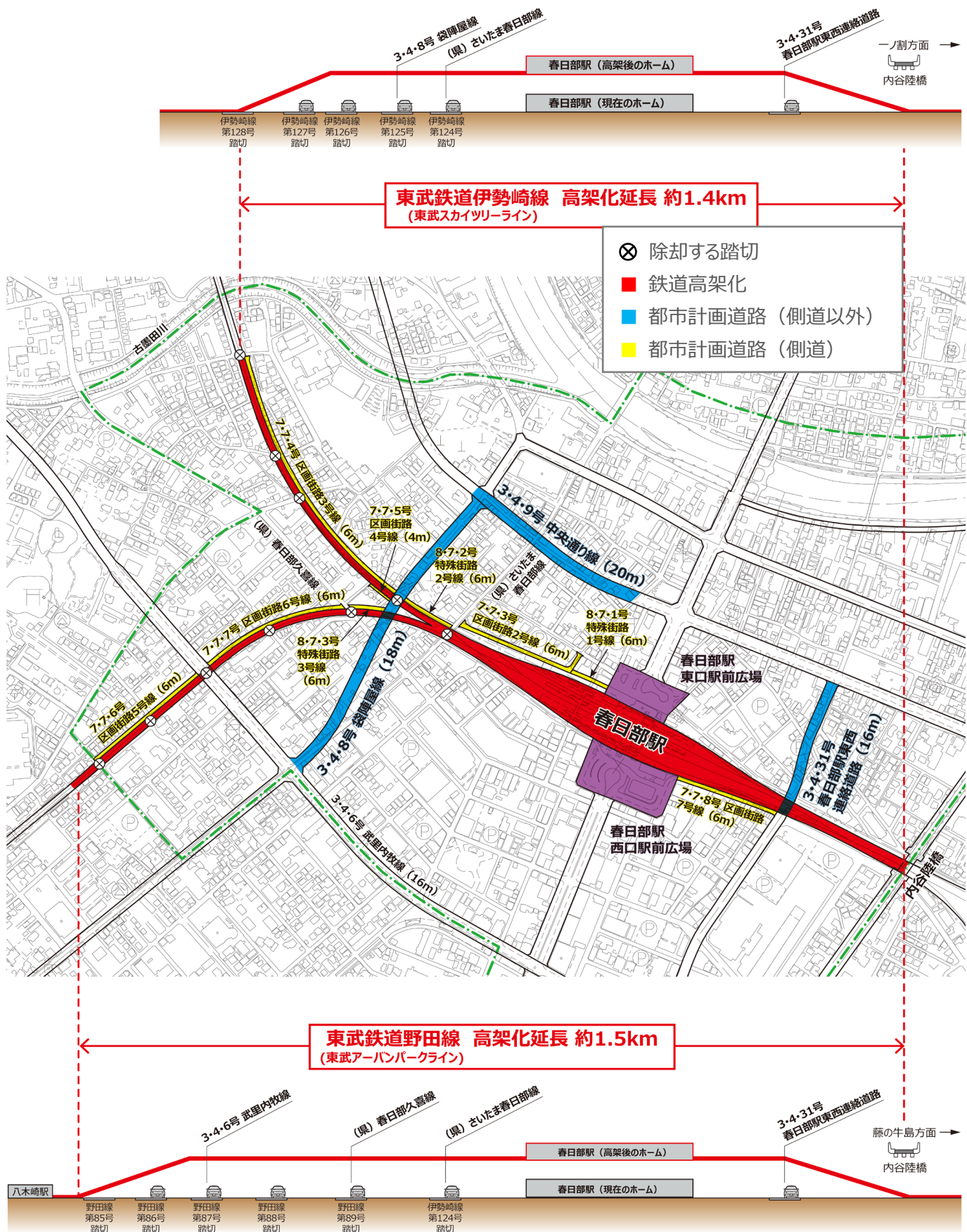
②区画街路:宅地の利用に供される道路

③特殊街路:主に自動車以外の交通(歩行者、自転車等)のために供される道路

《連立事業と関連して再整備する東西駅前広場》

名称	変更前面積	変更後面積	事業施行期間
春日部駅西口駅前広場	約10,000 m ²	約10,300 m ²	未定（都市計画決定済）
春日部駅東口駅前広場	約4,500 m ²	約6,000 m ²	未定（都市計画決定済）

■ 図4 | 連立事業等の計画概要（全体）

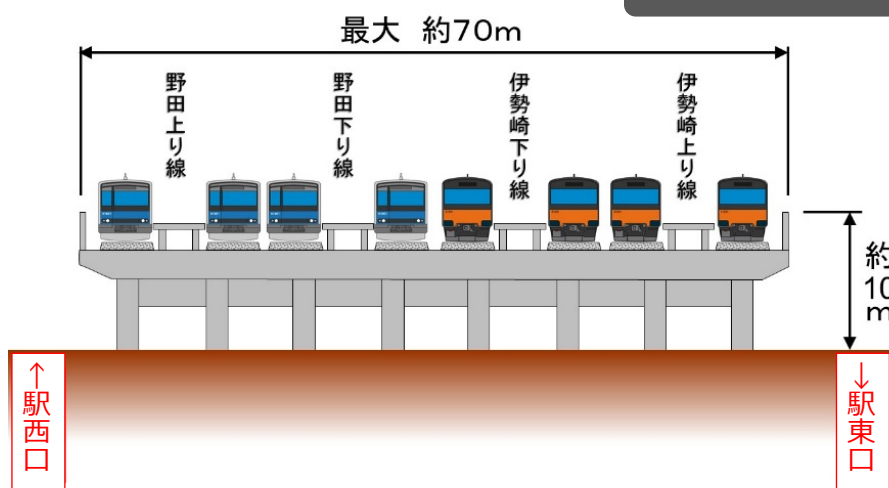


■ 図5 | 連立事業等の計画概要（駅部周辺）



連立事業後の自由通路・改札の位置

連立事業の断面図（駅部）

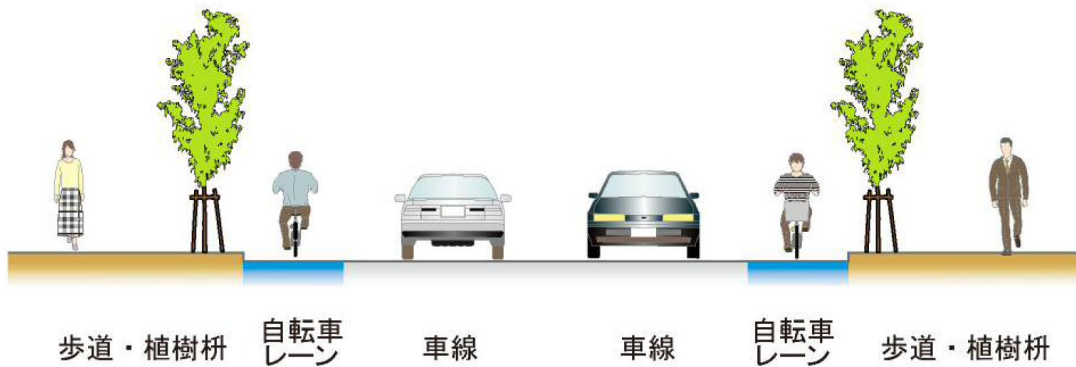


【参考】 旧まちづくり計画における都市計画道路の道路断面構成（案）

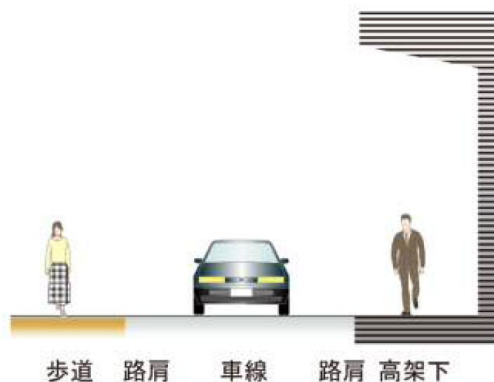
幹線街路（3・4・8号 袋陣屋線、3・4・9号 中央通り線）（幅員 18～20m）



幹線街路（3・4・31号 春日部駅東西連絡道路）（幅員 16m）



区画街路（関連側道）（幅員 6m）



※詳細な道路断面構成は、関係機関と協議のうえ決定する予定です。

■ 図6 | 春日部駅付近連続立体交差事業等により解消される春日部駅付近の課題

【自動車交通の観点からみた課題】

県道さいたま春日部線にある伊勢崎線第124号踏切は、ピーク時1時間あたり56分遮断している「開かずの踏切」となっています。

また、踏切に影響なく通行が可能な内谷陸橋は、慢性的に交通渋滞が発生している状況であり、春日部駅東西の円滑な交通が阻害されている状況にあります。



【歩行者交通の観点からみた課題】

春日部駅構内は東西に横断することができないため、横断するためには駅から約500～600m離れた踏切又は地下道を利用するしかありません。また、地下道については、エレベーター設置などのバリアフリー化が図られていないため、ベビーカーや車椅子利用は踏切を利用するしか横断する方法がない状況にあります。

