

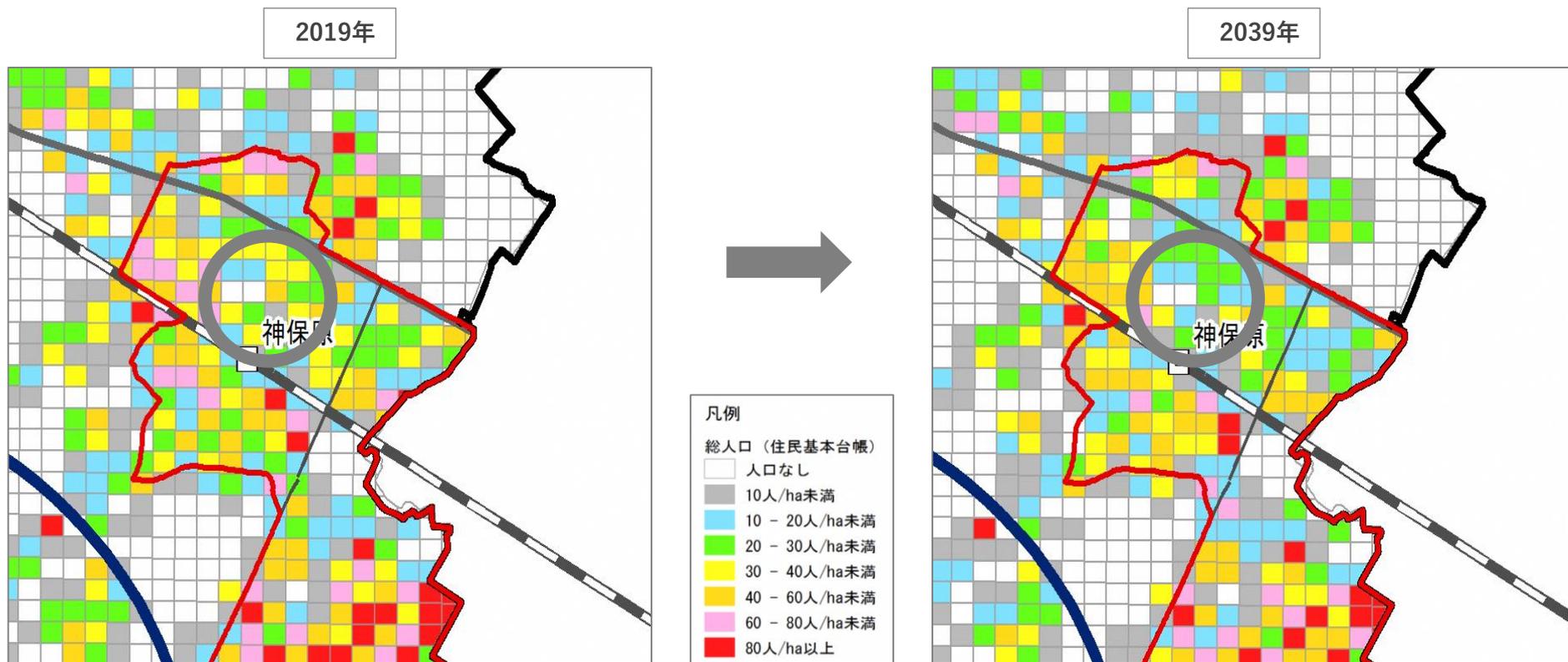
今後のまちづくりの方向性について

「駅北まちづくりの課題」 「未来ビジョン」の共有

ローカル会議・まちなか再生WS

【人口減少・市街地の過疎化】

都市機能を維持するためには人口密度の持続が重要
「コンビニ立地に必要な目安40人/ha」



既に人口密度が40人/ha未満の地域が多く分布

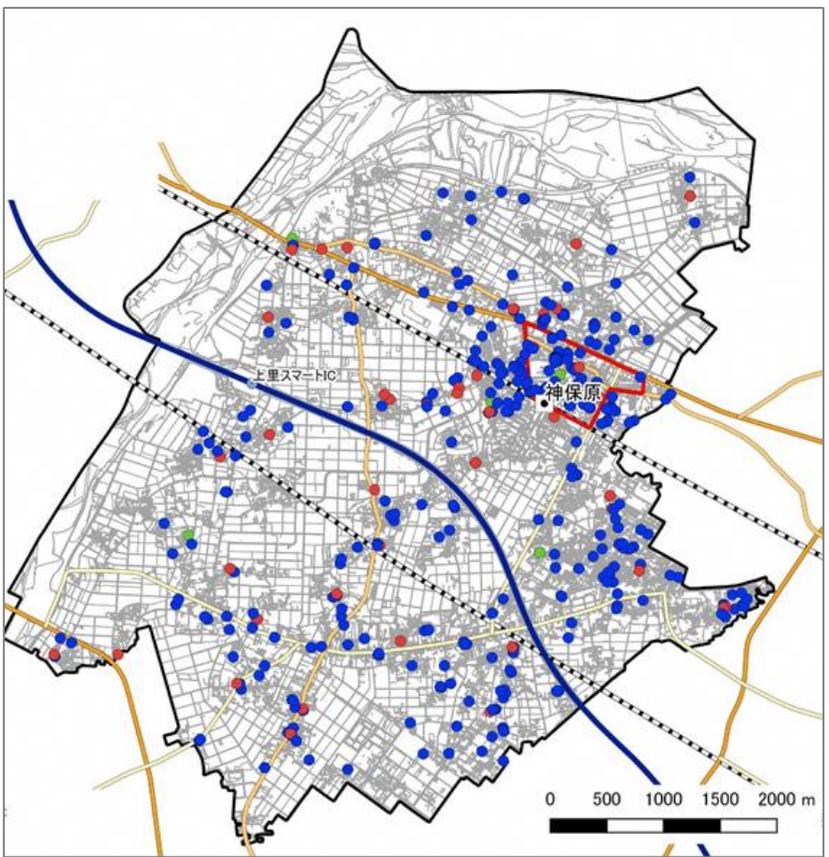
ほとんどの地域で人口密度が20人/ha未満
10人/haになる箇所も出てくる

商業の立地は非常に困難、買い物難民が急増

【空き家の増大】

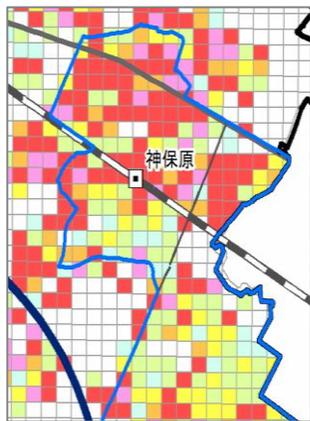
町内の空き家の3分の1は駅北に分布

2019年

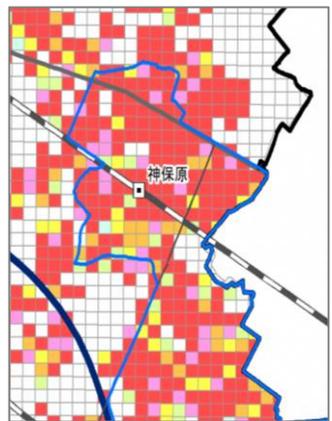


駅北の高齢化率は急増

2019年



2039年



現状の駅北の空き家の分布や20年後の高齢化率から
空き家が爆発的に増加すると予想される



- 空き家が残っていると土地売買が停滞
- 流入者にとっては治安面や環境面（子育て）で不安

魅力が失われ新規住民の流入が期待できない

【駅北まちづくり計画の実現性について】

まちづくり計画はあくまで人口密度、空き家共に正常値を維持できたとして実現すべきもの

まちづくり基本計画



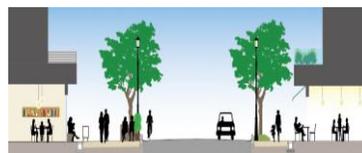
停車場線の姿

現在
(整備前)



将来
(整備後)

都市機能が維持されている状態



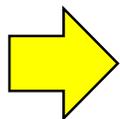
沿道サービスの立地、賑わいが創出

都市機能が維持されていない状態



空地が目立つ、賑わいが無い

整備が完了するまで良好な市街地の環境（人口・賑わい）を持続させることが必須



時間軸（人口減少・高齢化）も考慮し効果的に事業を実施することが求められる

【神保原停車場線の時間軸について】

完成年次を考えてみる

事例：児玉工業団地線（R6年度開通町道）



児玉工業団地線

延長：900m

幅員：12m

移転家屋：10件程度

整備期間：11年間

神保原停車場線（西側ルートを想定）

延長：500m

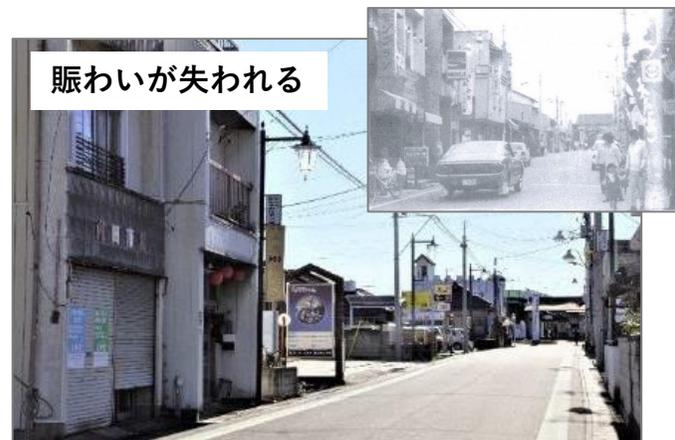
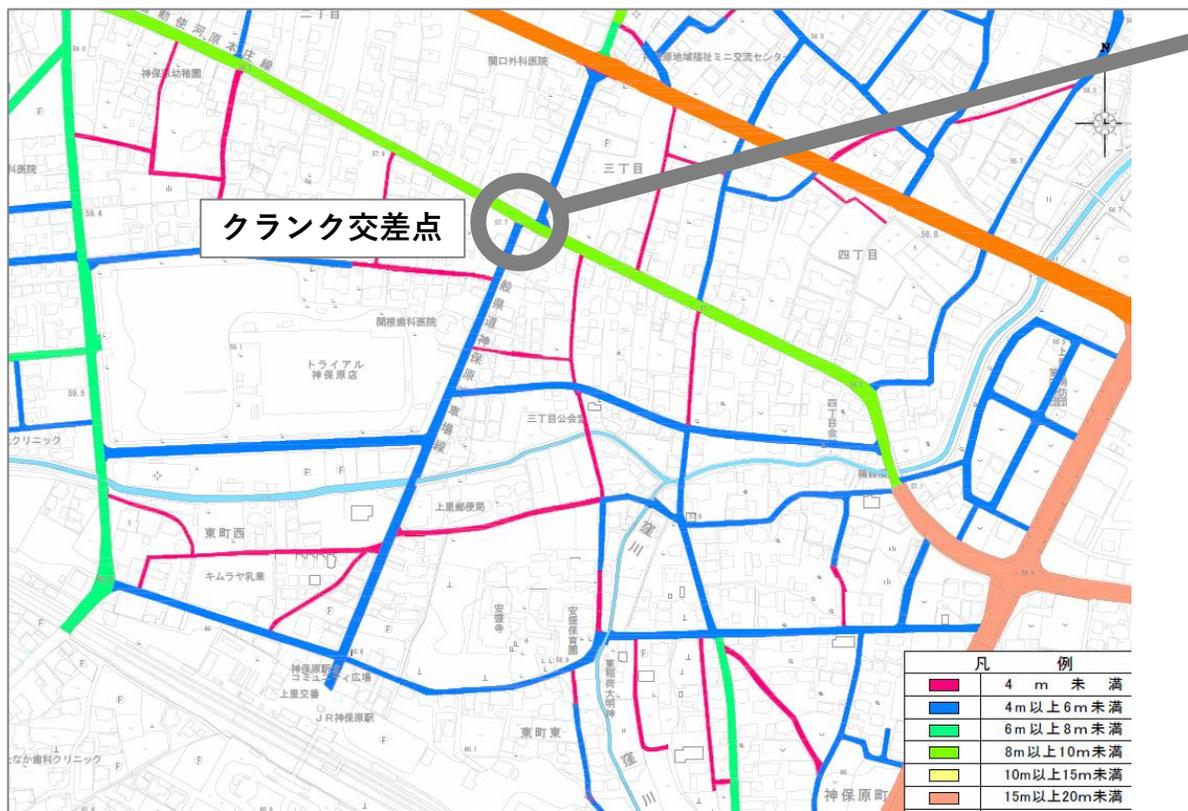
幅員：19m

移転家屋：40件程度

整備期間：30年以上

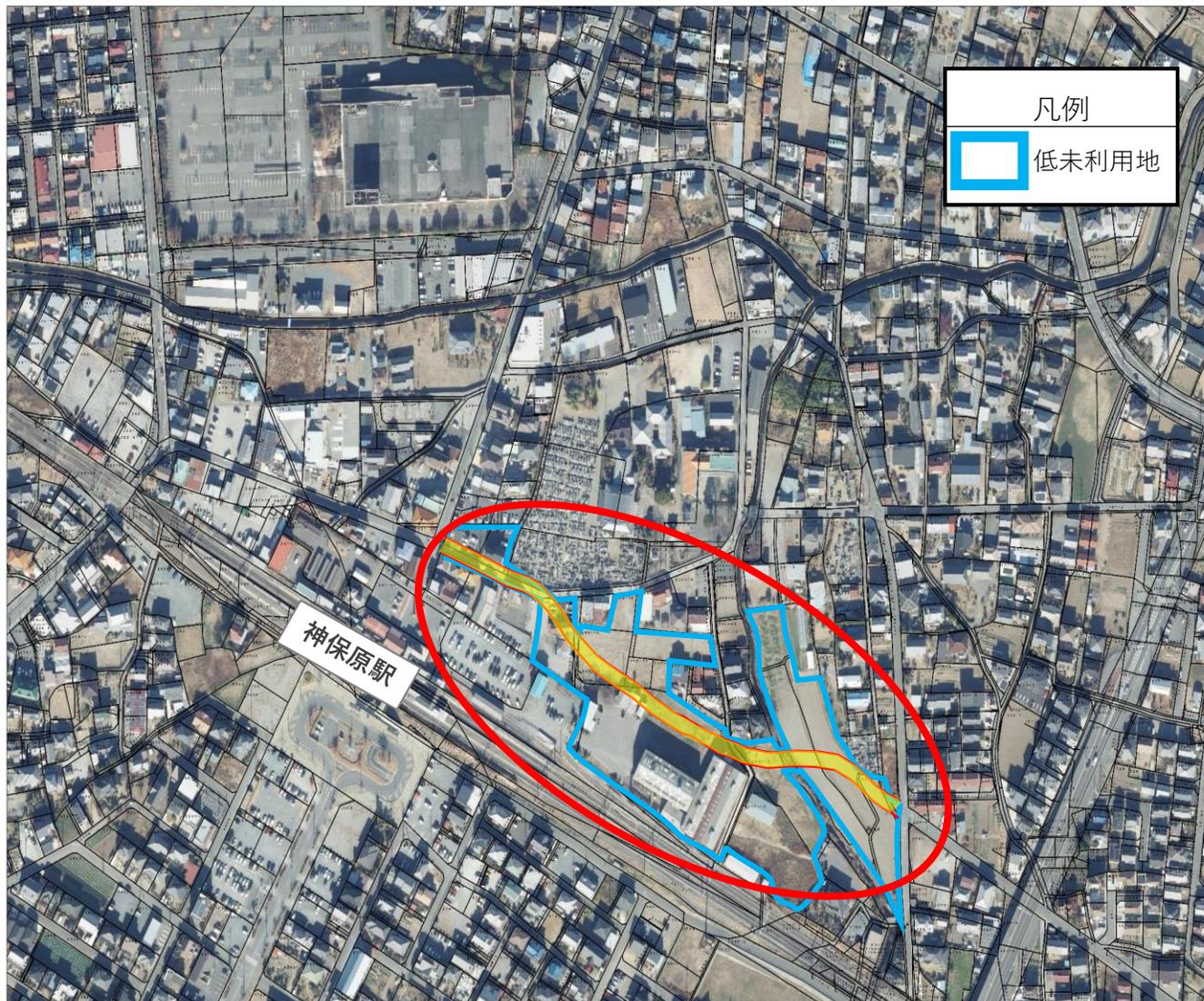
【神保原停車場線の時間軸について】

将来的な整備まで長期間かかる見通しの中で
直近の整備において最も重視すべきものは何なのか？



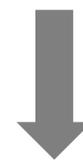
直近10年の理想的役割 → まちに変化を見せ、地域を活性化させる
【ハード事業】 まちの構造的な改善（クランクの解消）
【ソフト事業】 日常的に賑わいが創出される環境づくり

【駅北東通り線の時間軸について】



整備概要

延長：380m
幅員：9m（予定）
整備期間：約10年
効果：東側からの車アクセス
低未利用地の開発促進



直近10年で期待される役割

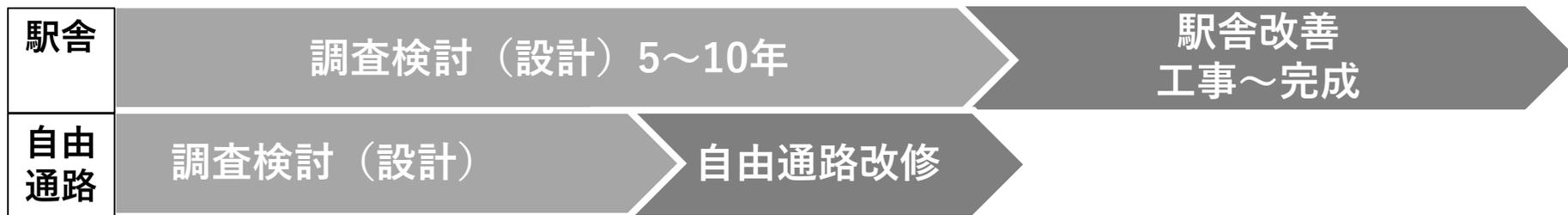
- ・ 主要車アクセス機能の確保
- ・ 道路と一体的な住環境の整備（開発）による流入の増
- ・ 商業施設の誘導

【駅舎改善事業の時間軸について】

JR東日本との意見交換では駅舎改善（橋上化）には検討・設計・工事と時間がかかることが判明している



段階的
整備



時間軸を合わせることで他の事業と相乗効果を期待（駅北のイメージアップ、若年層の流入）

【賑わい創出に向けたソフト事業】

小さな駅前を旅するマーケット（年2回：町主催）来場者約1,600名

- 認知度も高まり出店・来客者が順調に増えている
- 一定の賑わいの創出に効果はあったが、イベント開催の日に留まっている状況



これまで町で蓄積した賑わい創出のノウハウを使い、賑わいを日常の姿に変えていく取組
「プレイヤーの育成」「イベント会場の提供」「地域との関係性構築」

理想の姿：持続可能な賑わいで活力・魅力の創出

【神保原駅北未来ビジョンの構築に向けて】

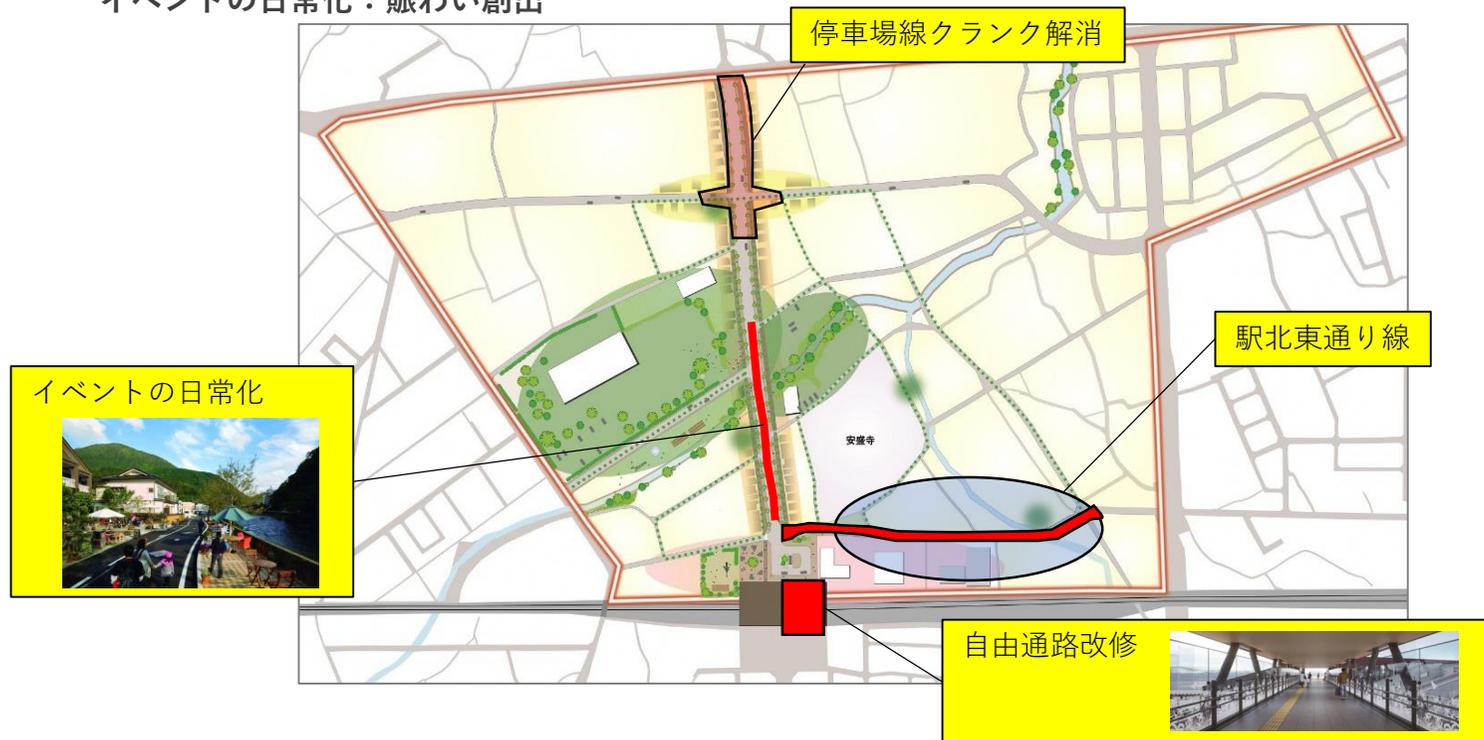
直近10年程度の課題・目標・事業を盛り込んだ整備計画「未来ビジョン」を構築しイメージを共有

(理想像) ・人口密度の維持 ・まちに変化を与え活力、魅力の創出

(想定事業) 駅北東通り線：車アクセス性の向上、低未利用地の開発促進（人口増）、商業誘致

停車場線クランク解消：構造的安全（安心安全なまちづくり）

イベントの日常化：賑わい創出



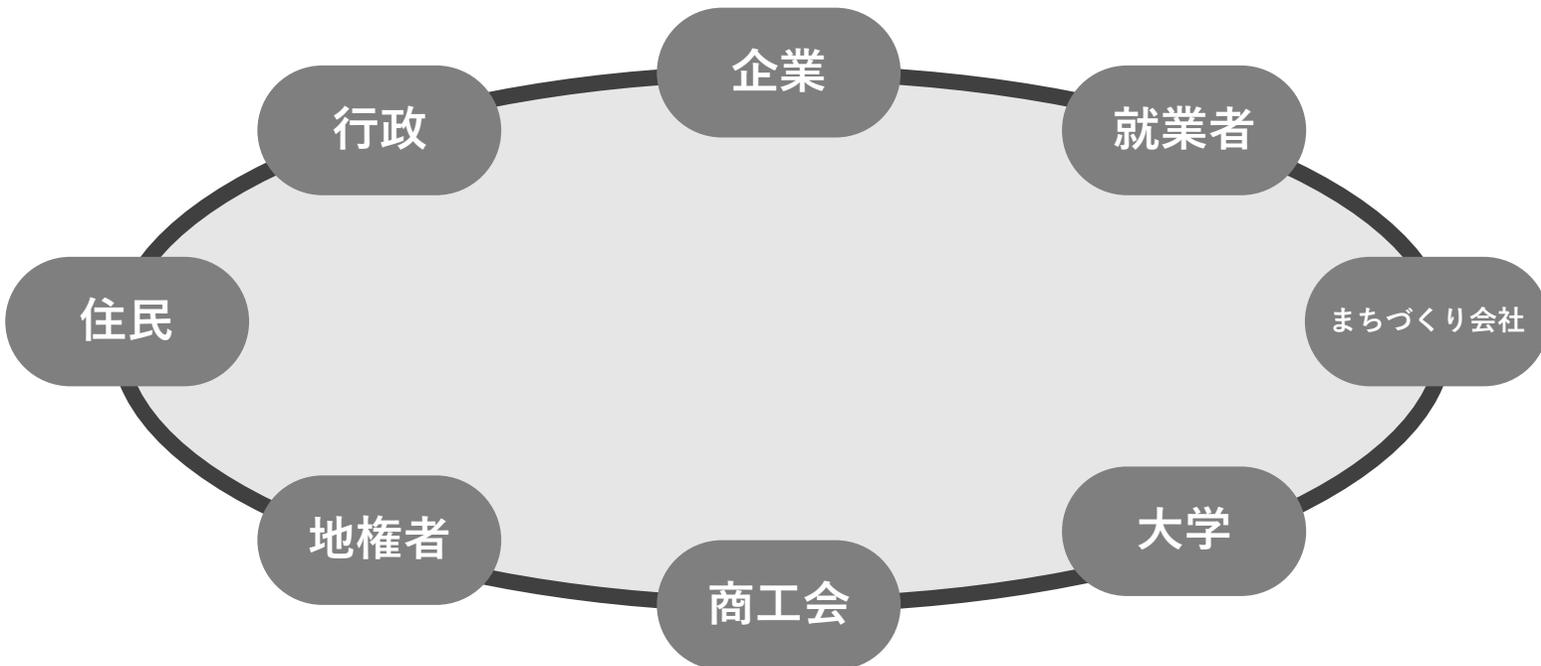
ローカル会議、まちなか再生WSと意見交換し「神保原駅北未来ビジョン」を構築

【整備計画「未来ビジョン」の構築】

複数の事業、ハードソフト等多岐に渡る活動を
調整するための話し合いの場が必要

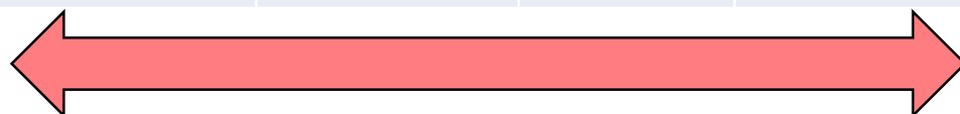


エリアプラットフォームの構築



【活動工程表】

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月
まちづくり協議会	第〇開催					第〇開催	
	・活動報告 ・今後の活動について					・未来ビジョンの結果報告 ・翌年度事業の説明	
ローカル会議		第4回開催			第5回開催		
		・駅北の課題共有 ・停車場線の段階的整備構想			・賑わい創出事業との連携		
まちなか再生ワークショップ			第4回開催				
			・駅北の課題共有 ・賑わい創出ワークショップ ※専門家との連携を検討				



ローカル会議、まちなか再生ワークショップは協議進捗状況により回数が変更になる可能性があります

三浦詩乃氏 プロフィール

【所属:中央大学 工学部 都市環境学科 准教授】



❖ 経歴

2024年4月 - 現在中央大学, 工学部 都市環境学科, 准教授
2023年4月 - 現在一般社団法人ストリートライフ・メイカーズ, 共同代表理事
2023年4月 - 2024年3月東京大学, 客員連携研究員
2023年4月 - 2024年3月中央大学, 非常勤講師
2023年4月株式会社SOCI, リサーチパートナー
2020年4月 - 2023年3月東京大学, スマートシティデザイン研究社会連携講座, 特任助教
2015年10月 - 2020年3月横浜国立大学, 大学院都市イノベーション研究院, 助教
2018年 - 2019年国際交通安全学会, 若手特別研究員
2015年4月 - 2015年10月独立行政法人日本学術振興会, 特別研究員(DC2)

❖ 学歴

2012年10月 - 2015年9月東京大学, 大学院新領域創成科学研究科, 社会文化環境学専攻 博士課程
2010年4月 - 2012年9月東京大学, 大学院新領域創成科学研究科, 社会文化環境学専攻 修士課程
2010年4月 - 2010年9月ミュンヘン工科大学, (AUSMIP制度交換留学)
-2010年3月東京大学, 工学部, 社会基盤学科
2006年4月東京大学, 理科Ⅱ類

❖ 委員歴

2024年3月 - 現在大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティ推進コンソーシアム, 大丸有地区リデザインWG 委員
2024年2月 - 現在JICA ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト, アドバイザー
2023年 - 現在静岡市 静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会, 委員
2023年 - 現在平塚市, 平塚駅周辺地区将来構想策定に係る検討会議 委員
2022年 - 現在さいたま市, 次世代道路網あり方委員会
2023年 - 2024年旭川市, 買物公園のあり方検討会議 (副進行役)
2020年 - 2023年鎌倉市, 「まちづくりガイドライン」策定検討会
2021年 - 2022年国土交通省, 『多様なニーズに応える道路 ガイドライン』検討
2021年 - 2022年千代田区, ウォーカブルまちづくり構想検討委員会
2020年 - 2020年横須賀市, 追浜駅 交通結節点整備委員会
2020年 - 2020年国土交通省, 『駅まちデザインの手引き』検討
2019年 - 2019年東京都, 駐車場条例・地域ルール改定委員会
2019年 - 2019年国土交通省, ストリートデザイン懇談会
2018年 - 2018年国土交通省、内閣府, 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 コア委員及び大臣報告
2017年 - 2017年街路空間再構築利活用に関する東京都勉強会