

■榎町商店街の位置

2km (A)



□ 榎町商店街ゾーン
■ 国勢調査範囲 (茂原)

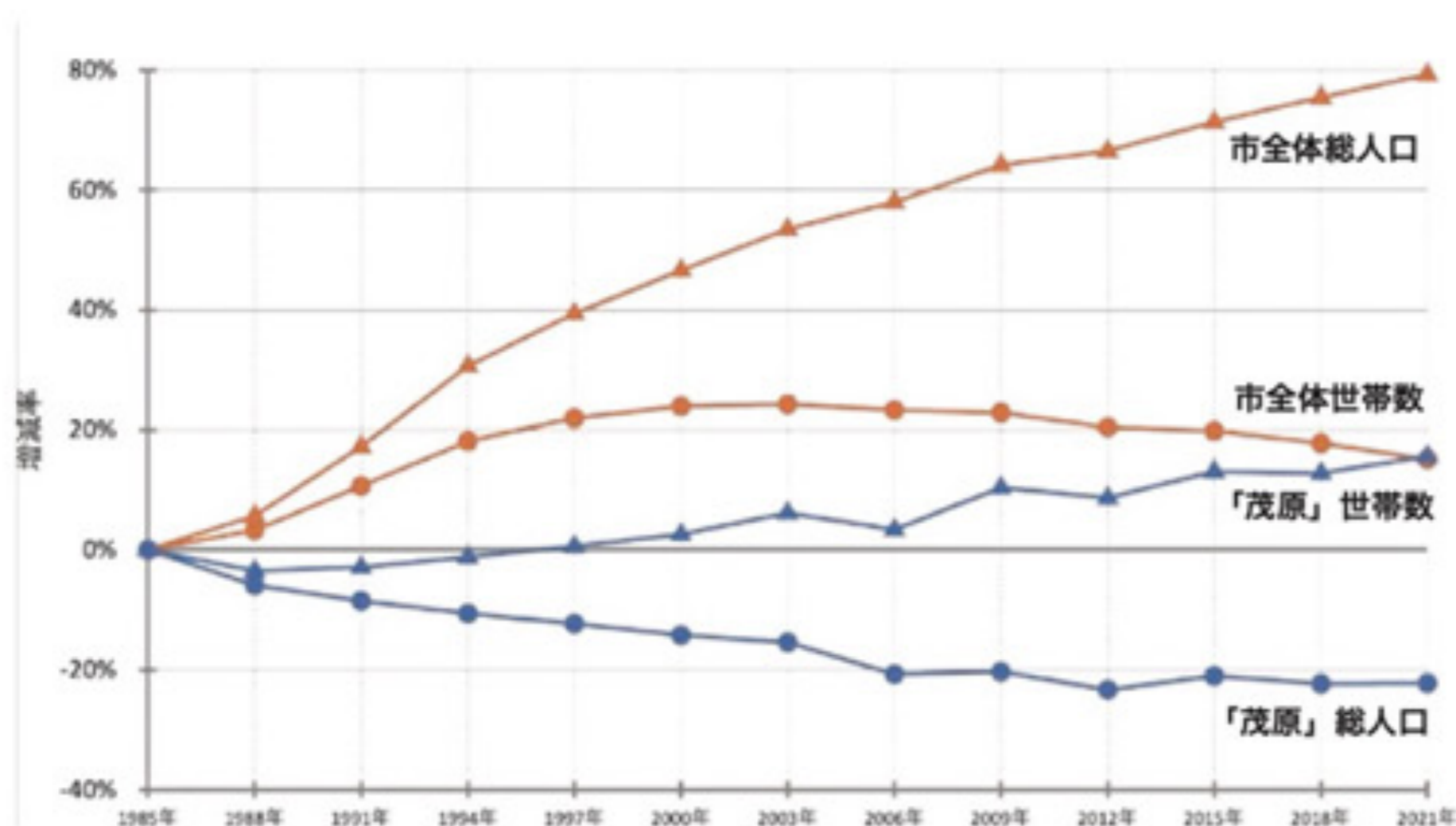


対象となる榎町商店街は茂原駅から西に500mのところにある。周辺には市役所や駅など、公共施設も集積しており茂原市の中心市街地となっており、1975年にはアーケードが設置され茂原市の商業の中心地として賑わいを見せたが、大型店の出店などにより衰退し、アーケードも2003年に撤去されている。茂原市の都市計画マスタープランにおいては都市型中高層住商共存地区として住環境の整備および商業の賑わいを演出する地区として計画されている。

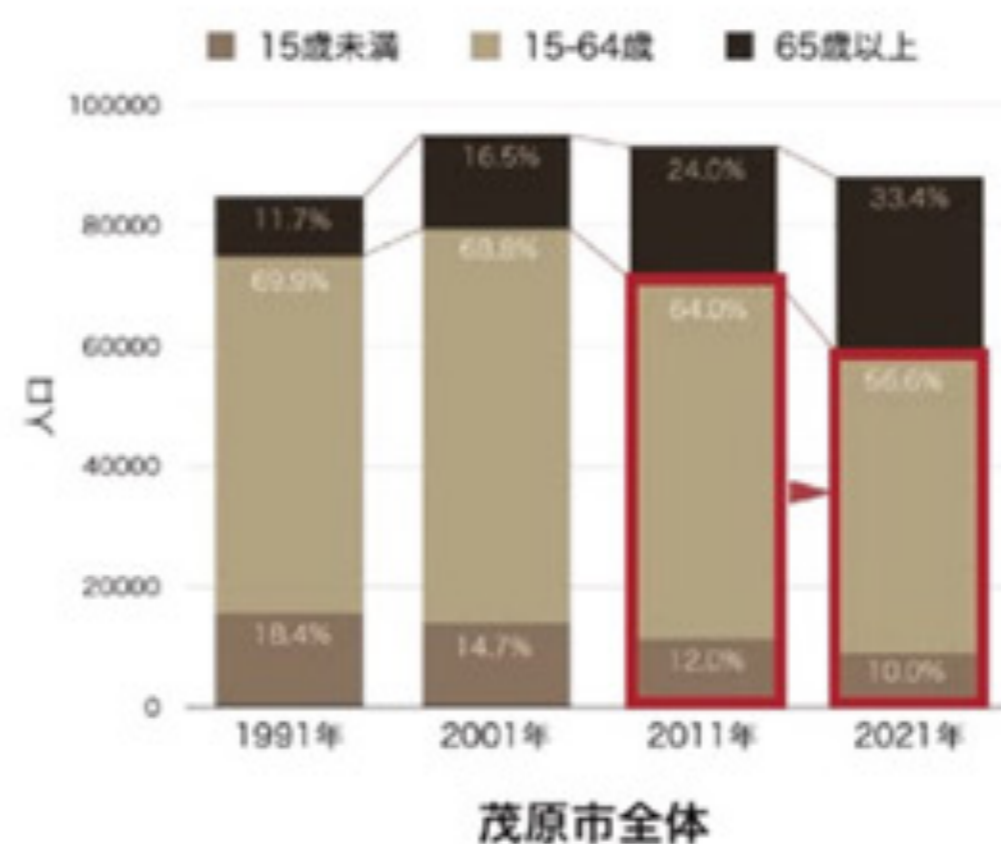
■都市計画マスタープランにおける位置づけ



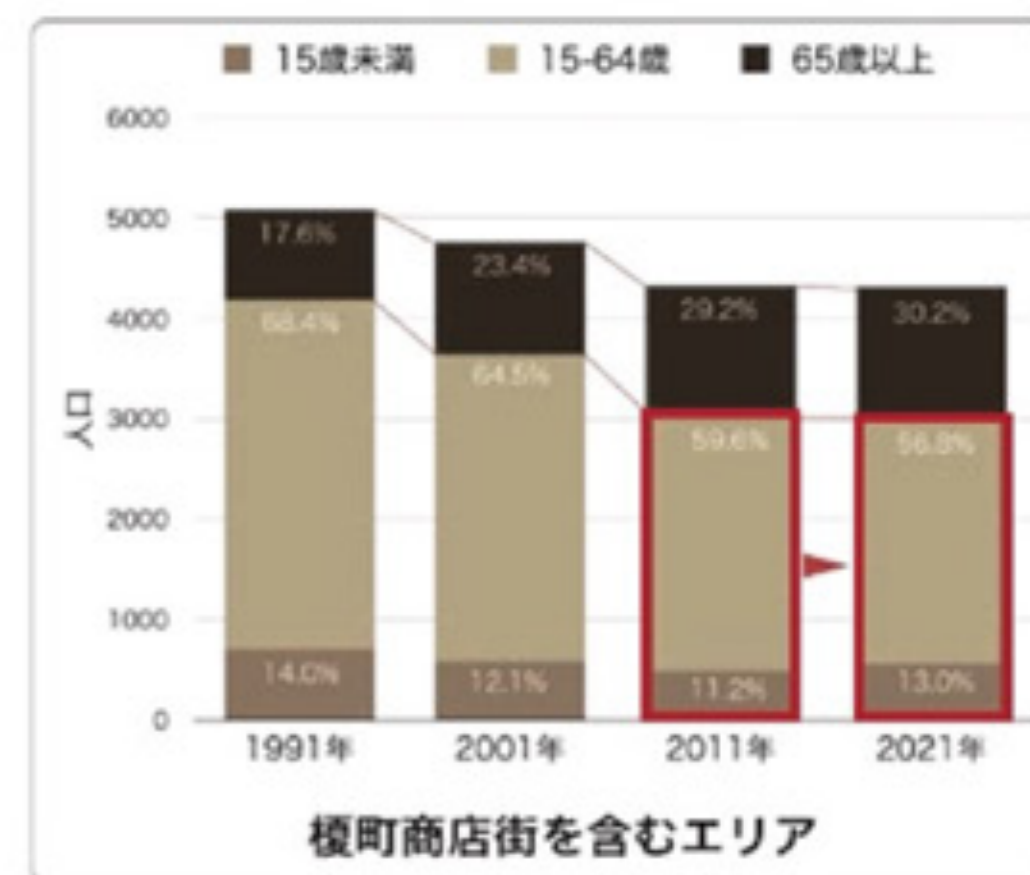
■人口分析



榎町商店街
中心市街地型
人口：4315人
面積：1.64 km ²
密度：2631人/km ²
高齢化率：30.2%
住商共存地区
軸：榎町通り



【年少+生産年齢人口】
全体：減少
茂原：ほぼ変化なし
▶ 住宅需要がある



全体：減少傾向
15歳未満：2021年には微増
15-64歳：減少傾向
65歳以上：増加傾向

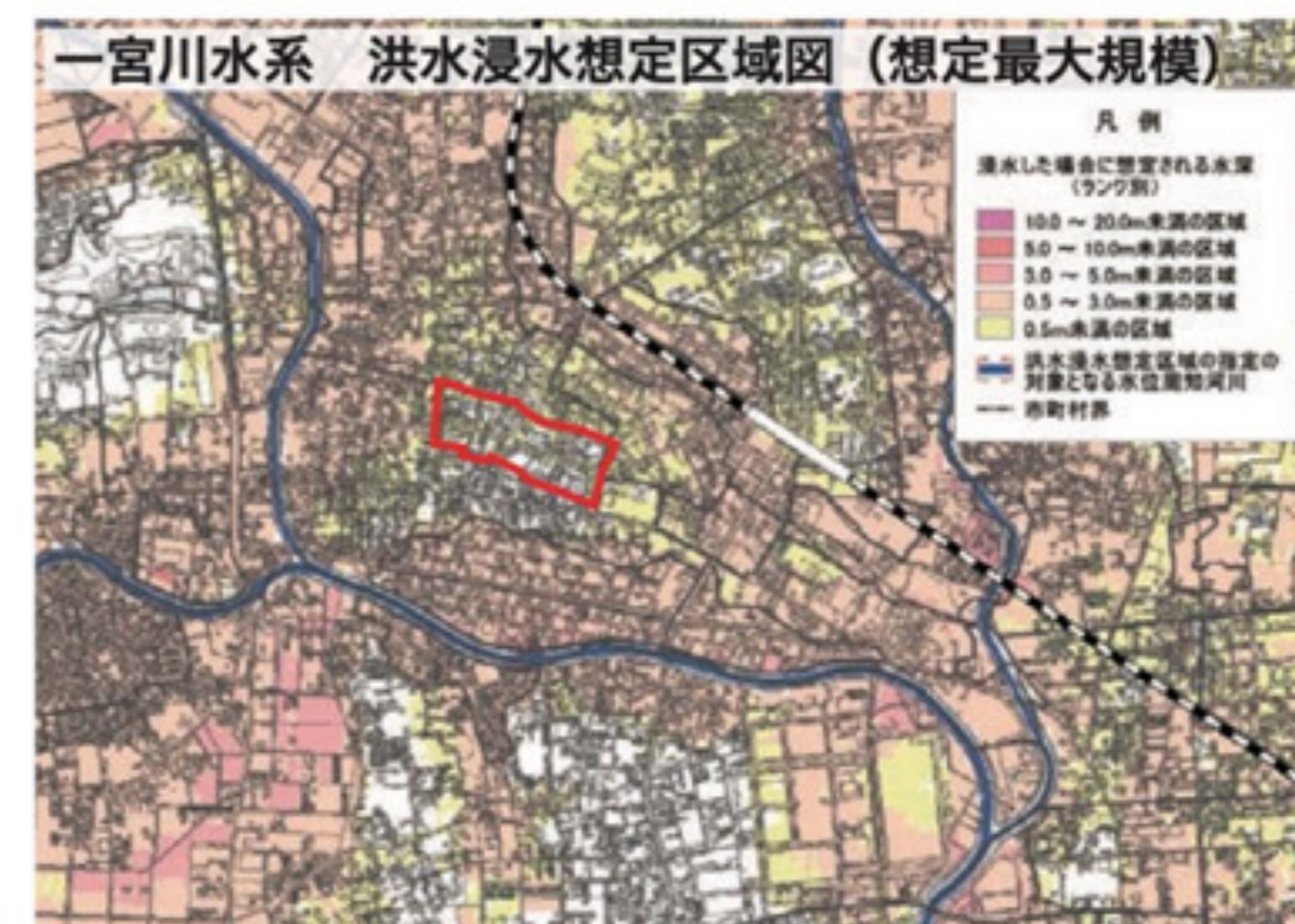
■地区分析 □…榎町商店街ゾーン



引用：国土地理院



引用：茂原市



引用：千葉市

榎町商店街エリアは中心市街地の中でも微高地にあり、水害の**危険性**も少ないことがわかる。

■茂原市中心市街地の歴史

1897年
茂原駅開業

1952年
茂原市誕生

1975年
アーケード設置

2003年
アーケード撤去



引用：国土地理院地図

元々、茂原の市街地は榎町の西側に位置する本町あたりが中心市街地であったことが伺える。また高師に馬継場があり、駅設置に反対があったため、町外れの東側の茶畑のところに茂原駅が設置された。



引用：千葉県茂原島地図 茂原駅前～本町

茂原町は交通の要所であり、大きな幹線道路の要衝であった。九十九里地方の海産物や内陸部の野菜など、海と山の産物が集められ日用品を主要商品とする商業都市が形成された。



引用：国土地理院地図

茂原駅の開業とともに市街地も東側に移動している。元々中心市街地であった本町から榎町の方に市街地が拡大している。



引用：Google Earth

1970年以降榎町商店街は最盛期を迎えアーケードが設置される。近隣住民の生活拠点として食料品から日用品まで揃う商店街として発展している。

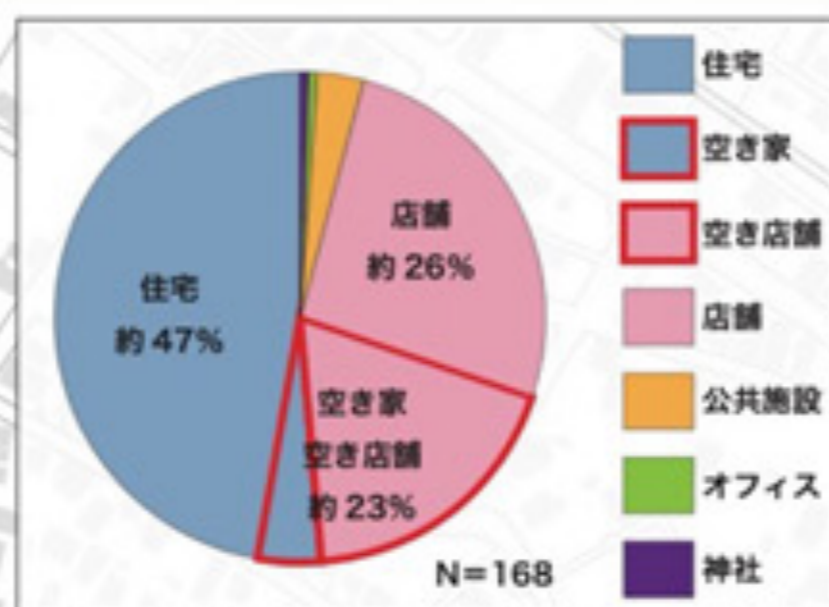


引用：Google Earth

商店街の衰退とともにアーケードが撤去され、最盛期と比較しても建物の密度が低くなっていることがわかる。また田園の広がっていた一宮川の南側にまで市街地が広がっている。

■建物用途現況図

50m



- 住宅
- 空き家
- 空き店舗
- 店舗
- 公共施設
- オフィス
- 神社

■表通りの街並み

・西側の街並み



A ←

→ B

空き地や駐車場が多く、壁面線は揃わない。
歩道が整備されておらず、歩行者にとっては歩きづらい印象。

・東側（榎町通り）の街並み



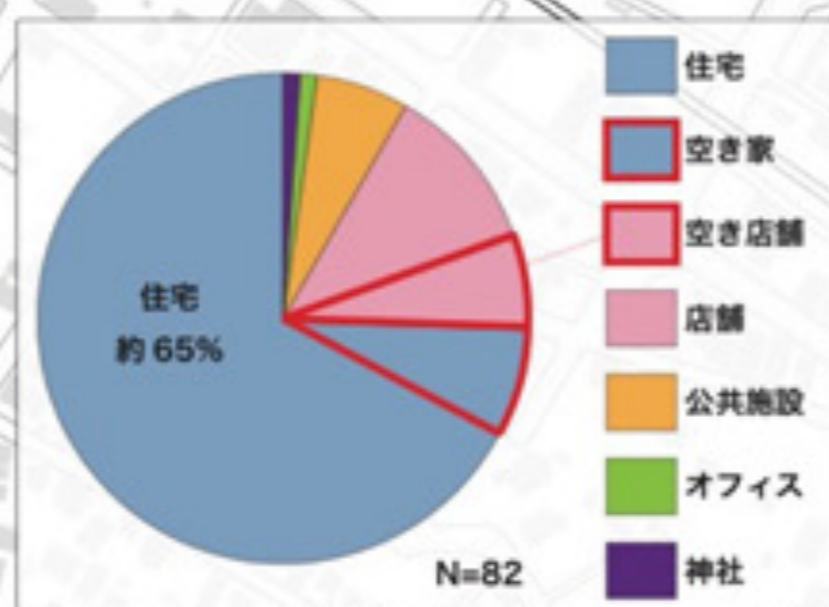
C ←

→ D

元々、アーケードが設置されていたこともあり、スカイライン、壁面線が揃っている。
一方通行であり、スピードを出す車が多い。路肩に止めている車が多く、歩行者、自転車にとって障壁となっている。

■裏側（裏通り）の分析

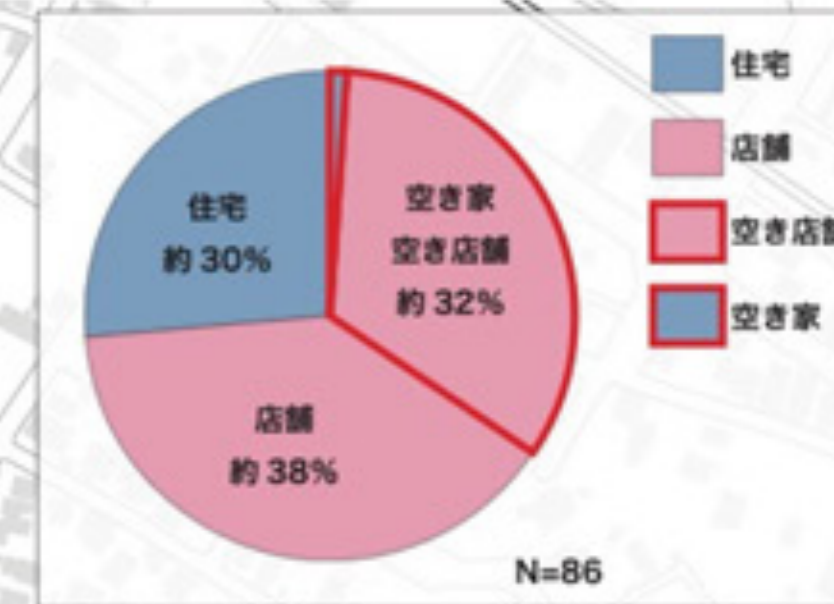
50m



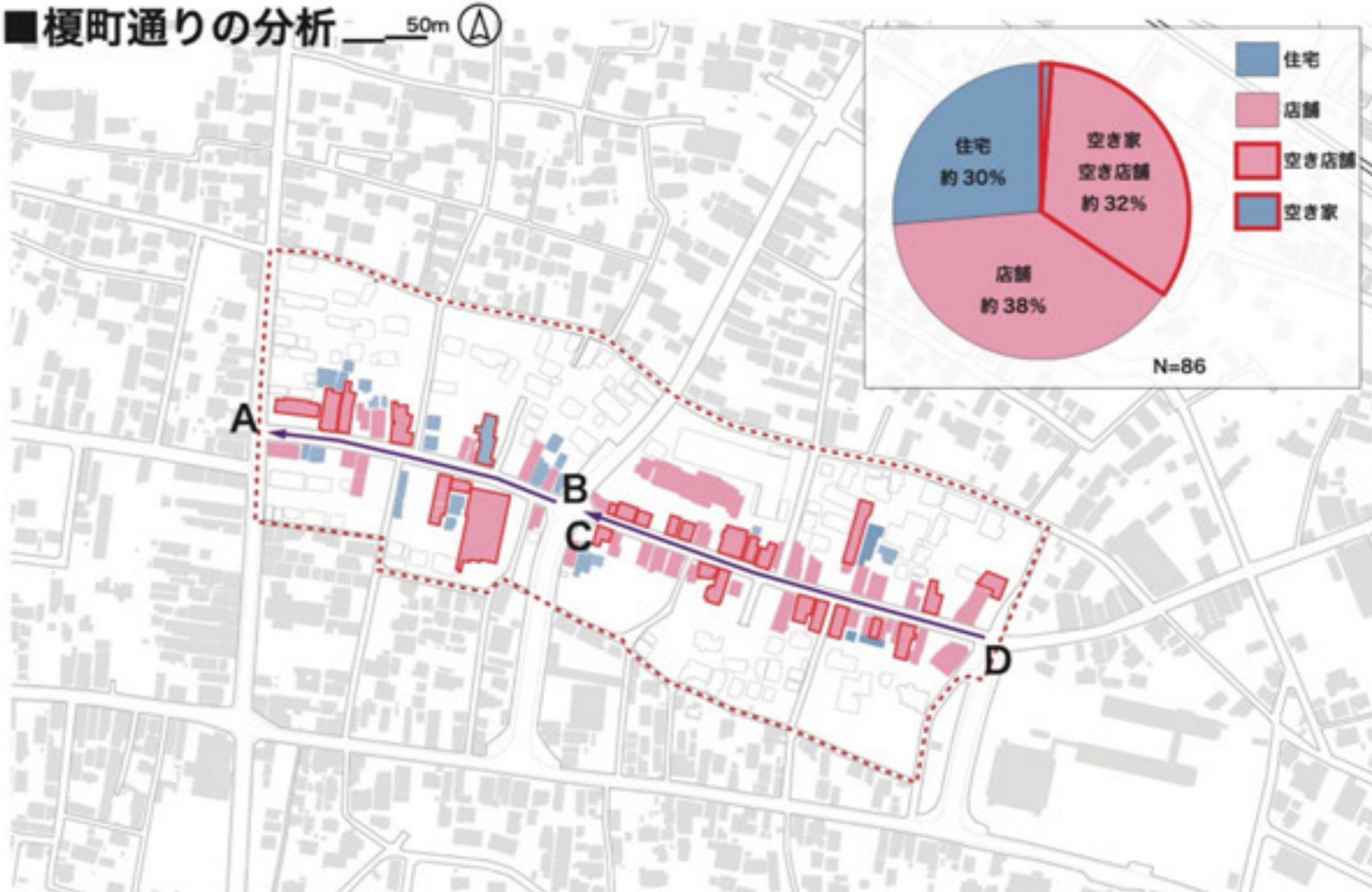
- 住宅
- 空き家
- 空き店舗
- 店舗
- 公共施設
- オフィス
- 神社

■榎町通りの分析

50m

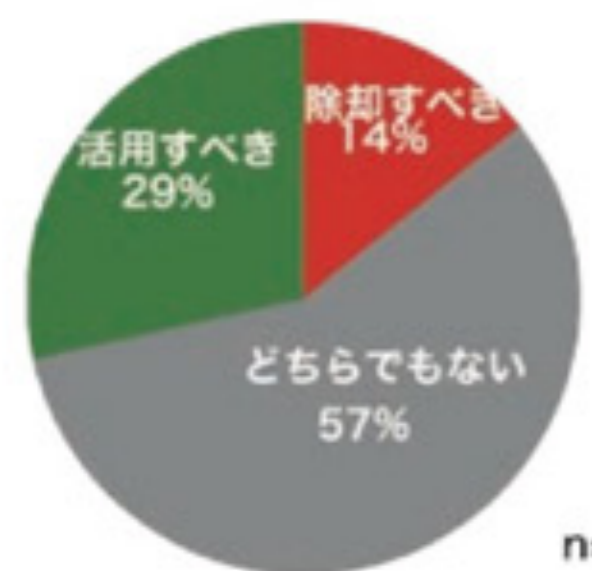


- 住宅
- 店舗
- 空き店舗
- 空き家

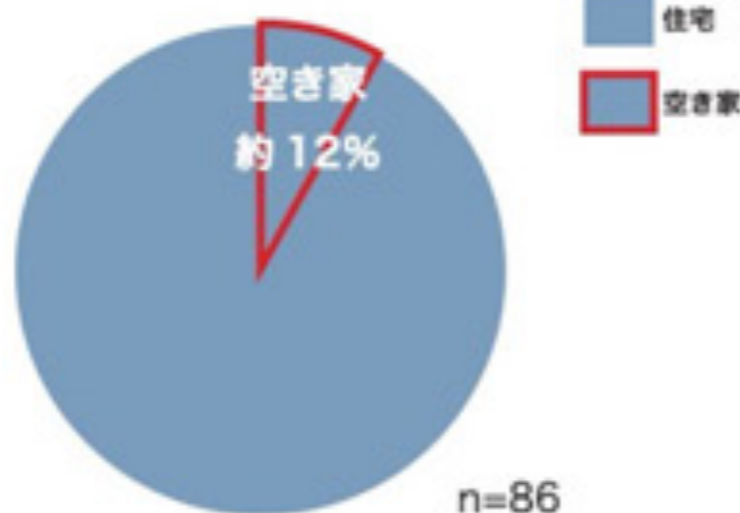


■空き家の建物状況

空き家



■空き家率

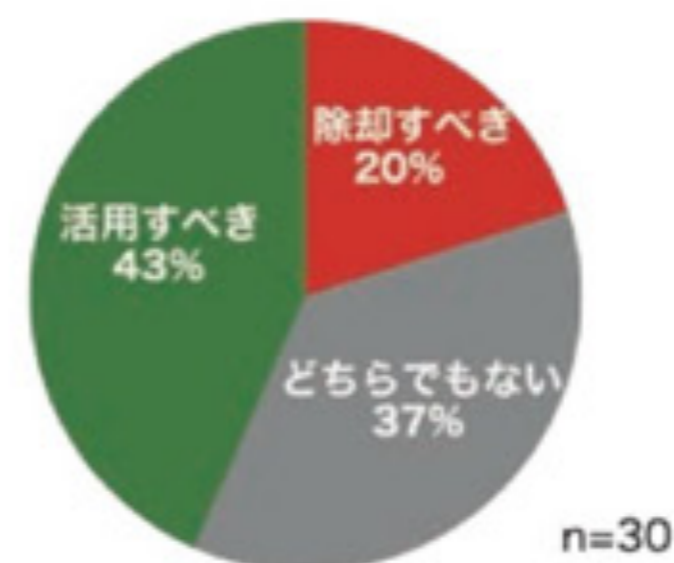


平成30年 茂原市 空き家数 11.64%

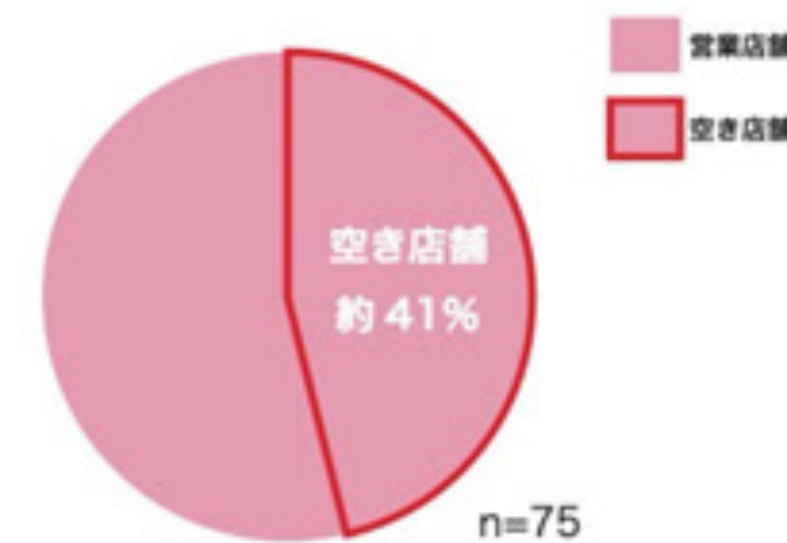
対象ゾーンと比較すると市内の平均とほぼ同等の
空き家率となっている。

■空き店舗の建物状況

空き店舗



■空き店舗率



半分近くの店舗が現在営業しておらず、
空き店舗となっていることがわかる。

■空き家 MAP

50m



■空き店舗 MAP

50m

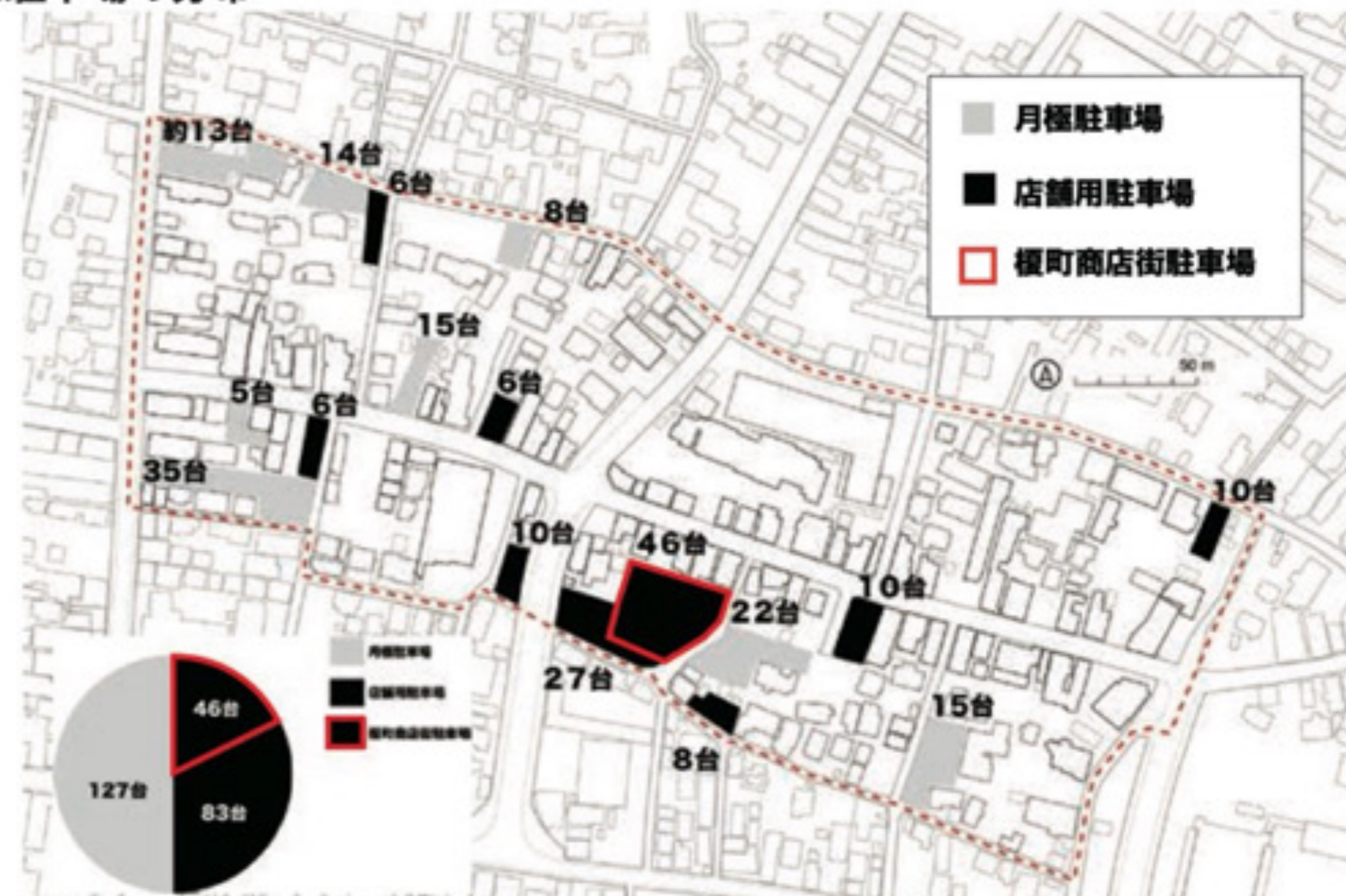


■オープンスペースの分布



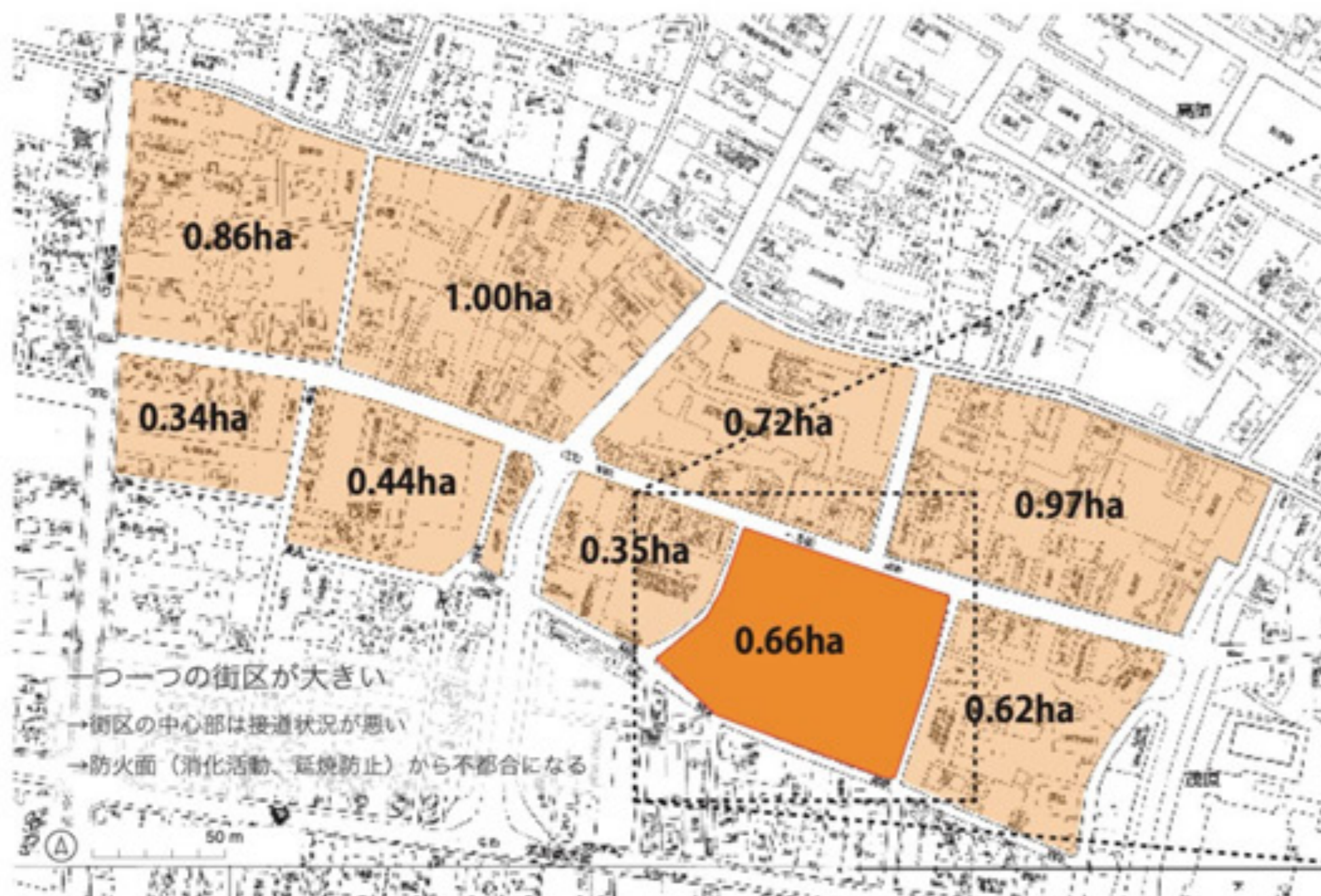
活用されていない空き地や空きが多い駐車場が見られる。表通りに面している空き地や駐車場は、不揃いな壁面線の一因になっている。

■駐車場の分布



全256台分の内、月極駐車場と店舗用駐車場が半々。店舗用のうち46台分が来街者用駐車場となっている。

■街区面積



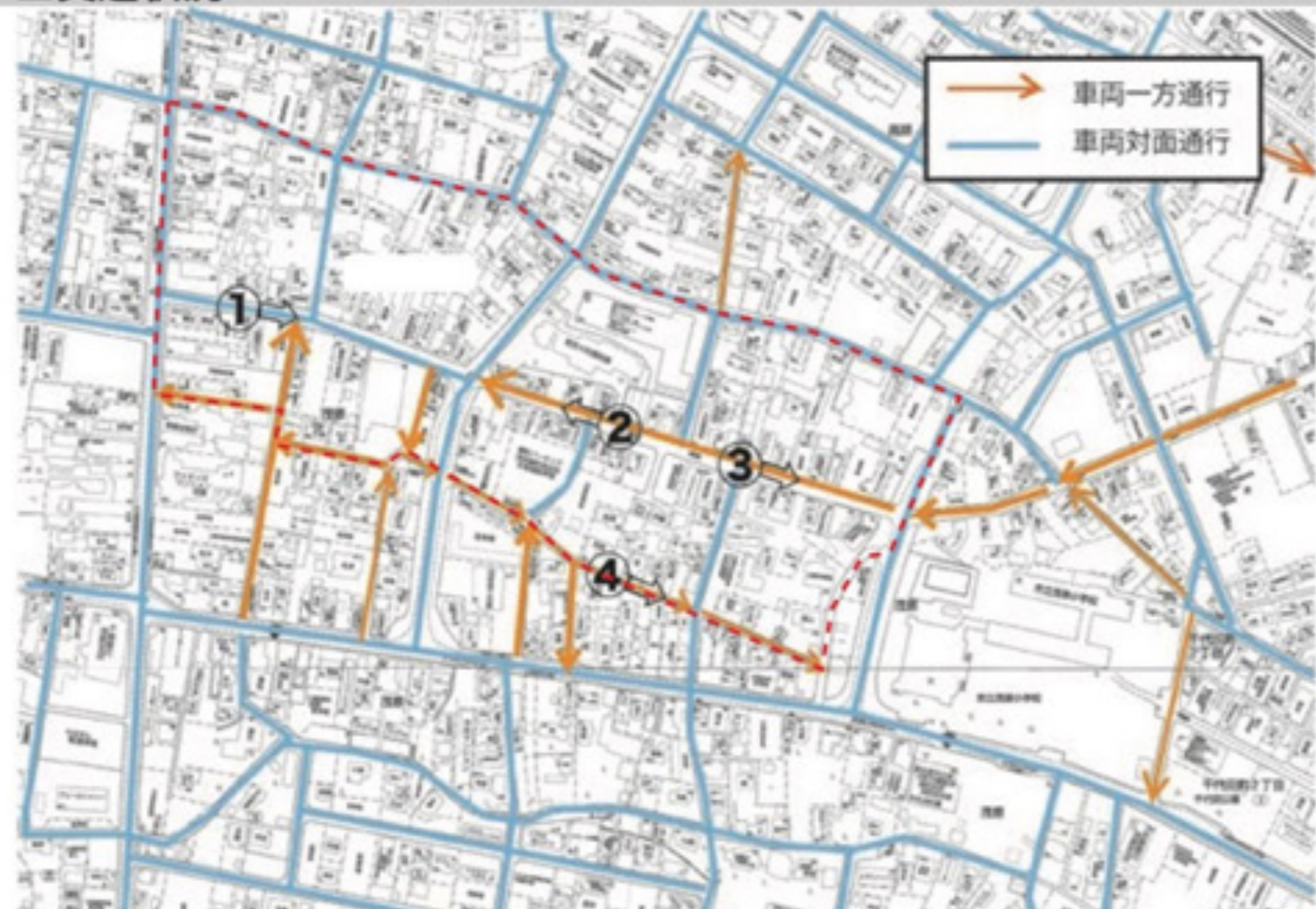
- 一つの街区が大きい
- 街区の中心部は接道状況が悪い
- 防火面（消火活動、延焼防止）から不都合になる

■モデル街区における建物の接道状況パターン



- ・袋小路や裏宅地の発生によって、建物の接道状況が悪いところがある。
- ・敷地が狭く、庭の確保が困難で隣地との距離が近いところがある。

交通状況



商店街中央の榎町通りの東側半分は一方通行、西側半分は対面通行になっている。榎町通りは駅から近いということもあり、車の主要な通り道になっている。



Google マップより

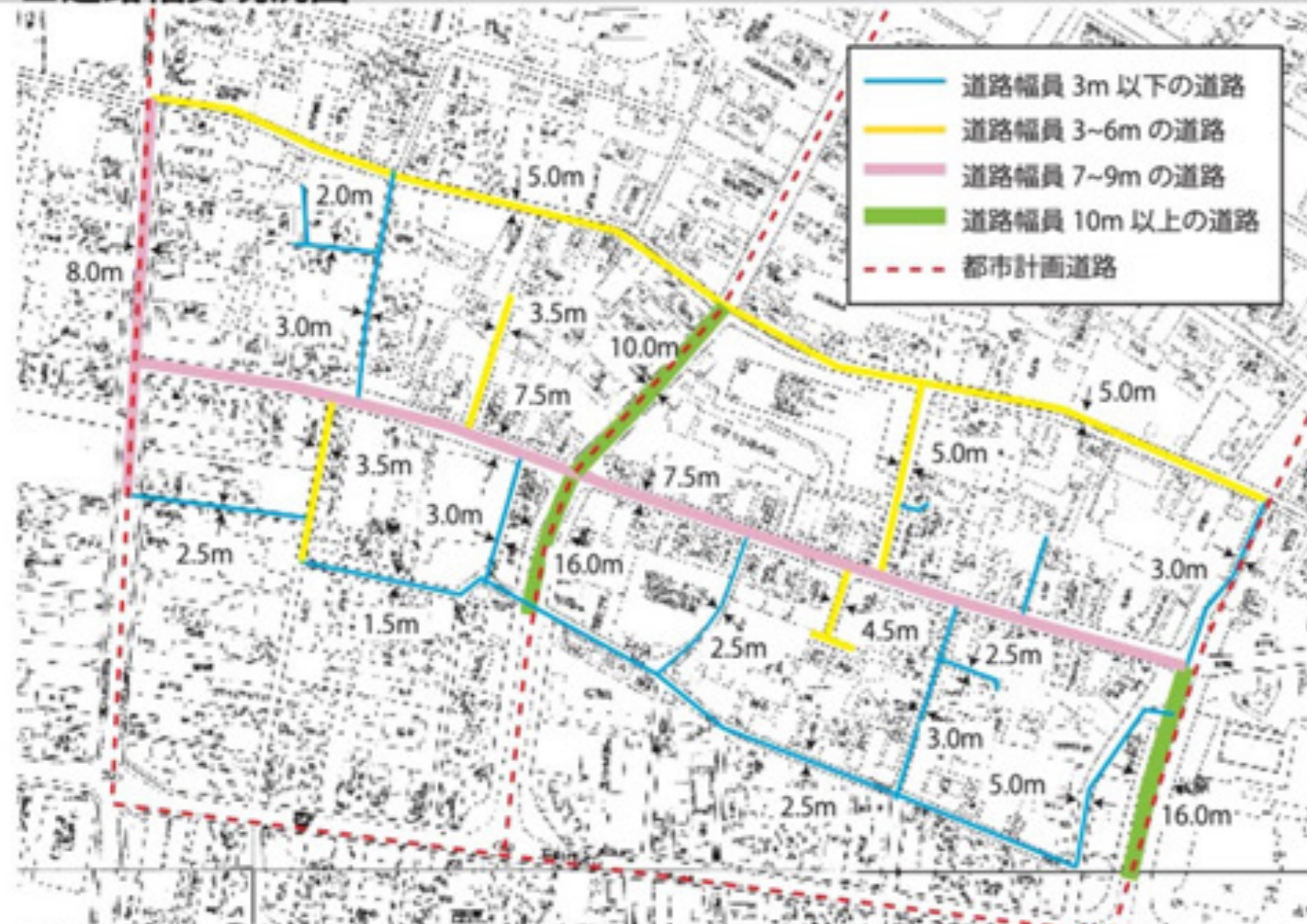
交通・人の流れの様子

- ◆車通りが多く、スピードを出す車も
- ◆歩道が明確でないところが多く、歩行者への危険性がある
- ◆店の横に横付けしている車がある

道路の様子

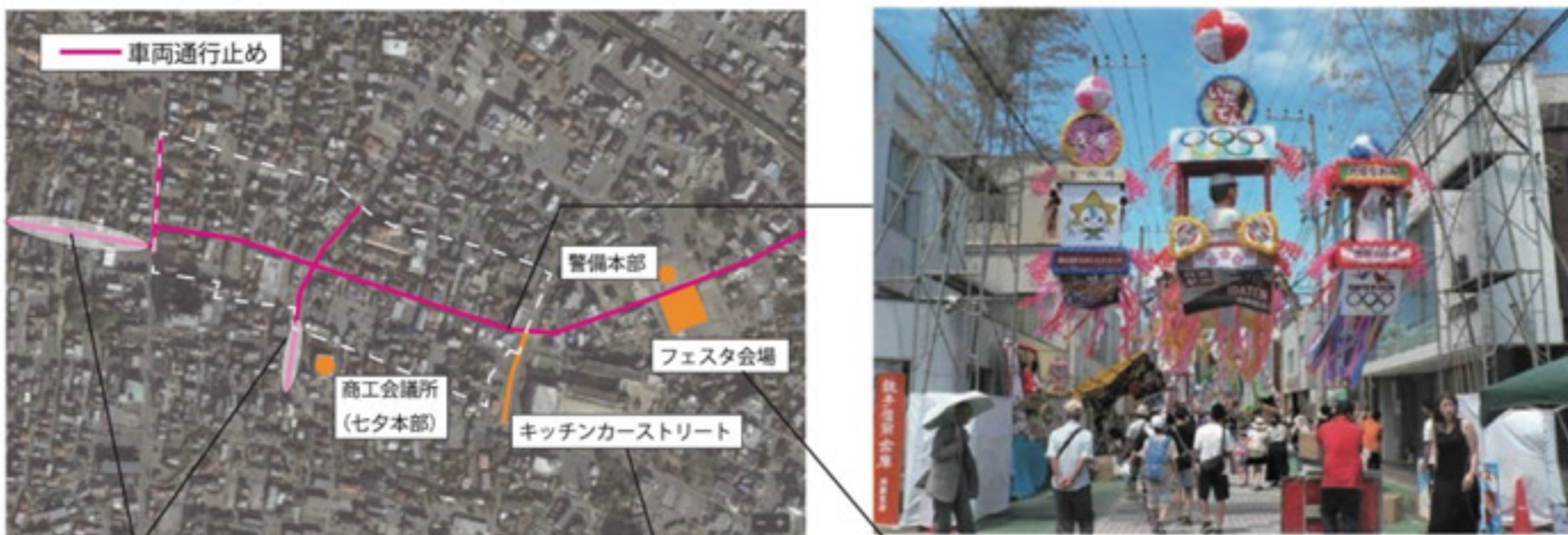
- ◆舗装されているため特別間があり、他と差別化されている。
- ◆道路ブロック舗装の再整備後があまりきれいではない。

道路幅員現況図



表側の榎町通りの幅員に比べて裏通りの幅員が狭くなっている。また、車両対面通行にもかかわらず幅員が3m程度の道路が見られる。都市計画道路は将来拡張予定のため、付近の敷地が削られることを考慮する。

七夕祭りの時の様子



YOSAKOI 祭り会場



キッチンカーストリート



ステージの様子

- ◆榎町商店街を含む茂原駅から市役所周辺までがお祭り会場。
- ◆商店街では表通りが中心になって、装飾や屋台で賑わっている。
- ◆お店の扉は開き、人が気軽に出入りできる様子。

千葉日報、茂原七夕祭り公式 HP より

■エリア全体の基本方針

表側の商店街を人々の暮らしを支える
コミュニティ軸として再生し、
裏側を住みやすい環境へ

1. 生活拠点づくり・住環境の整備

地域の居場所の設置や住宅地の整備により、生活軸を強化する。

2. 商店街ならではの魅力あるまちなみの形成

榎町通り沿いにある建物に統一性を持たせ、景観を整備する。

3. 市内外からの後継者の誘致

榎町エリアは高齢者の割合が高いが生産年齢人口がわずかに増えつつある。若い世代を呼び込むことで商店街を保存する。

4. 交通網の再編

シェアカーやシェアサイクルによりMaaSを導入し、より便利な移動を促進する。

エリア全体を表側と裏側に分けて計画



榎町通り→暮らしを支えるコミュニティ軸

商店街ならではの店舗建築を生かしつつ、新たに地域の居場所や住宅としての機能も付加することでコミュニティ軸として再編する。
建物だけでなく道路空間の整備も行い、より良い景観をつくることを目指す。

裏通り→定住の拠点となる住宅地

建て詰まっていて住みにくい住宅地を、路地や広場、共有駐車場を整備することで、住みやすい住宅地に再生する。定住の拠点となる戸建て住宅とともに集合住宅を建設することによって、今後のエリア内外から若い世代の誘致を図る。

■基本的な空き家等の活用の流れ

10年後 STEP1

活用すべき → 活用

20年後 STEP2

除却すべき → 除却

30年後 STEP3

どちらでもない → 除却または活用

街区の再編

対面通行

一方通行

歩車共存一方通行

歩行者専用

交通の再編

バスの形成

広場の形成

駐車場の集約化

住宅再配置

基本的な空き家等の活用の流れとして、10・20・30年後の3STEPに段階を踏んで計画していく。

空き家等を活用すべきもの、除却すべきもの、どちらでもないものの3つに振り分け、STEP1、2では活用すべきものを活用し、除却すべきものを除却する。STEP3ではどちらでもないものについて改めて評価し、除却または活用する。

また、30年かけて街区、交通の再編を進めていく。

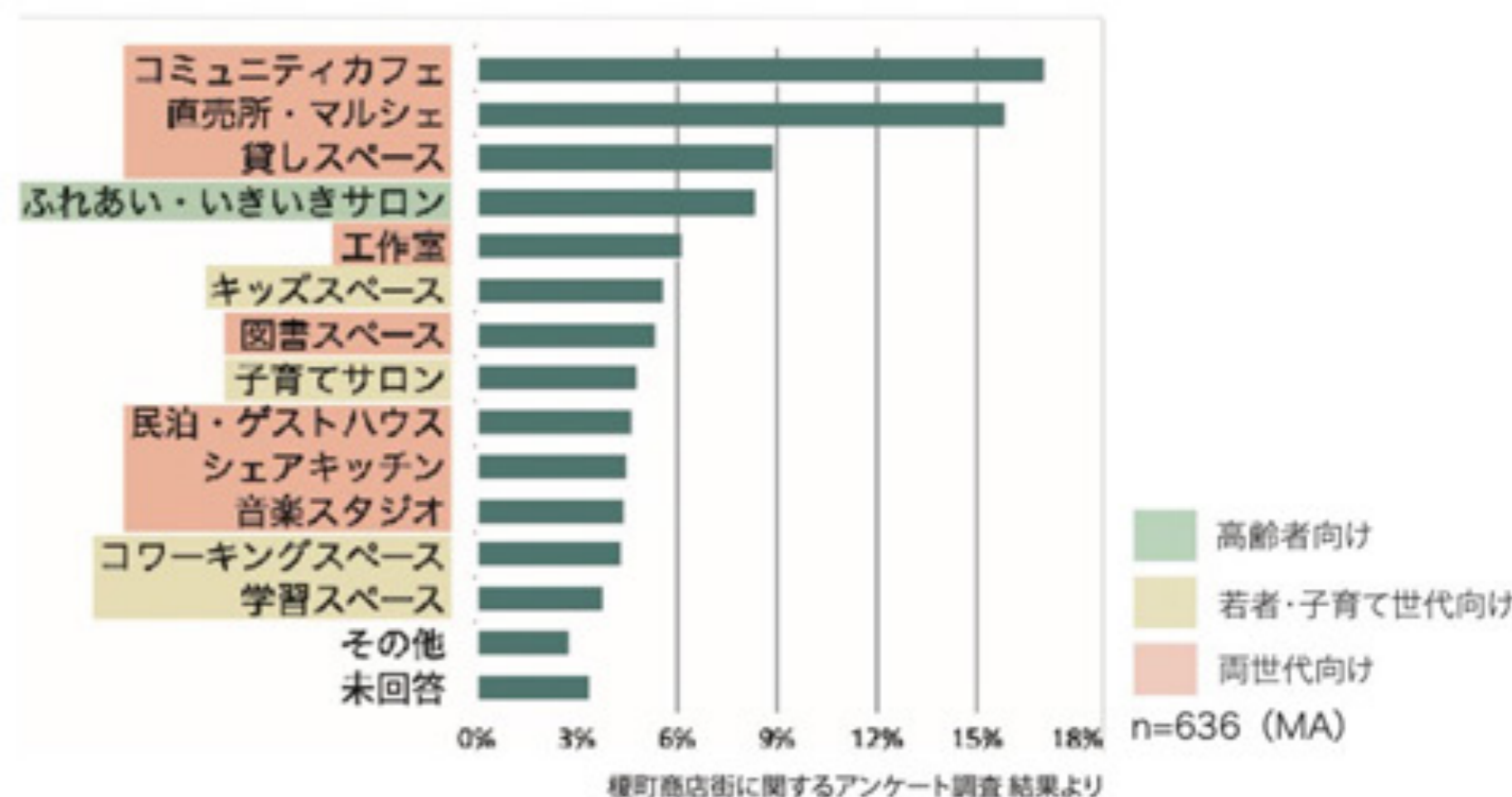
■ターゲット

高齢者 × 若者・子育て世代



まずSTEP1では榎町商店街近辺の住民、主に高齢者をターゲットに販わりを作りだす。
また、榎町商店街は駅近で今後も若い世代に需要のあるエリアであることから、20代～40代にとって必要な機能を挿入し、茂原市外からの流入者を引き込む。

■地域の居場所の導入機能



地域の居場所として欲しい機能について地域住民のアンケートを行ったところ、グラフのような結果が得られた。ターゲットである高齢者と若者世代、また両世代に合わせたこれらの機能をSTEP1からリノベーションした建物に導入し、販わりを集めることから始める。

賑わいのある榎町通りとゆとりある住宅地の提案

■表側の榎町通りの空間イメージ

榎町通りイメージパース



オーニング(庇)を連続させる

歩行者と車が共存できる通りを計画する。庇やストリートファニチャーによって通りに賑わいを引き出していく。車が通れる道路幅を狭くすることにより、スピード抑制効果を期待する。



写真:現在の榎町通り

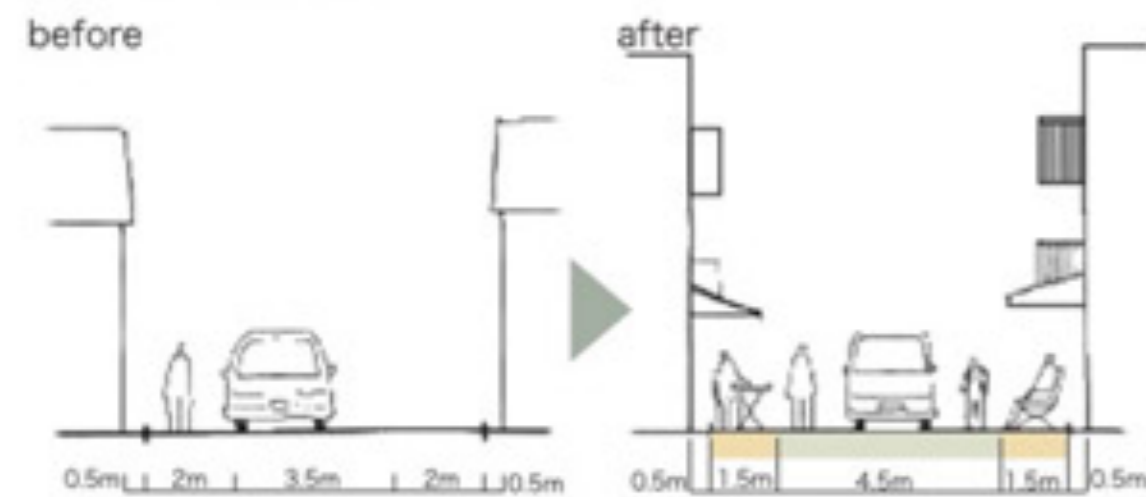
ストリートファニチャーゾーン

ストリートファニチャー設置可能、歩くことはできない

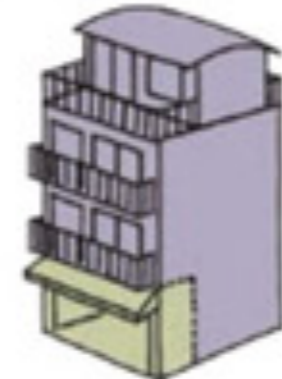
シェアストリートゾーン

歩行者と車両両者通行可能

□通りの断面図



□建築のイメージ

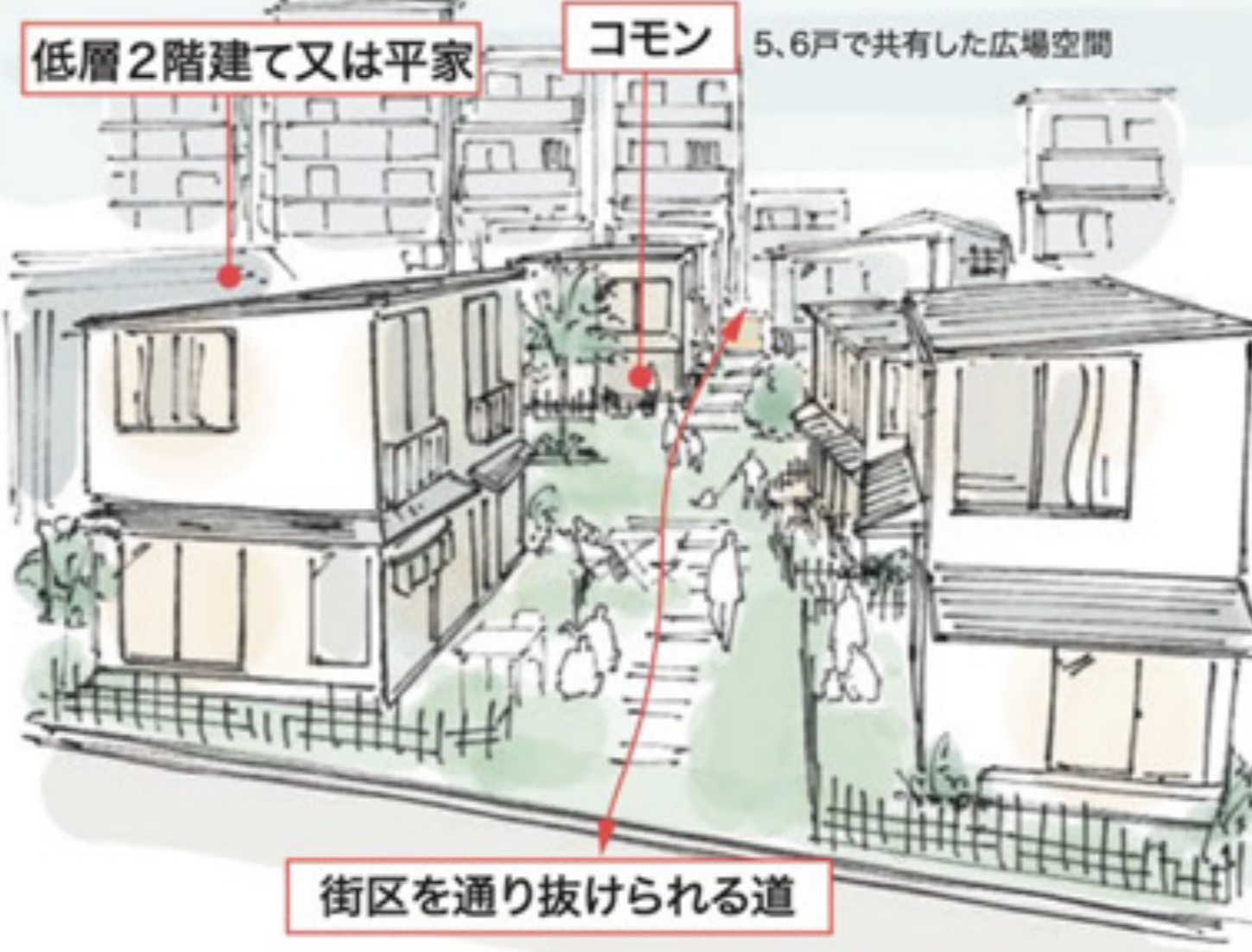


榎町通り沿いの建物は、リノベーションする建築と新築の両者において左図のような建築とする。住民の生活の様子が榎町通りに感じられる。

- 1階 通りに面した手前側一部: 地域の居場所
- 1階奥+3~4階: 集合住宅

■裏側の住宅地の空間イメージ

住宅地モデルイメージパース



中央に広場空間を設けることにより、周辺の住宅が共有する庭とする。親しみやすいスケール感の道を街区内に形成し、街区を細分化しつつゆとりある居住空間を生み出す。



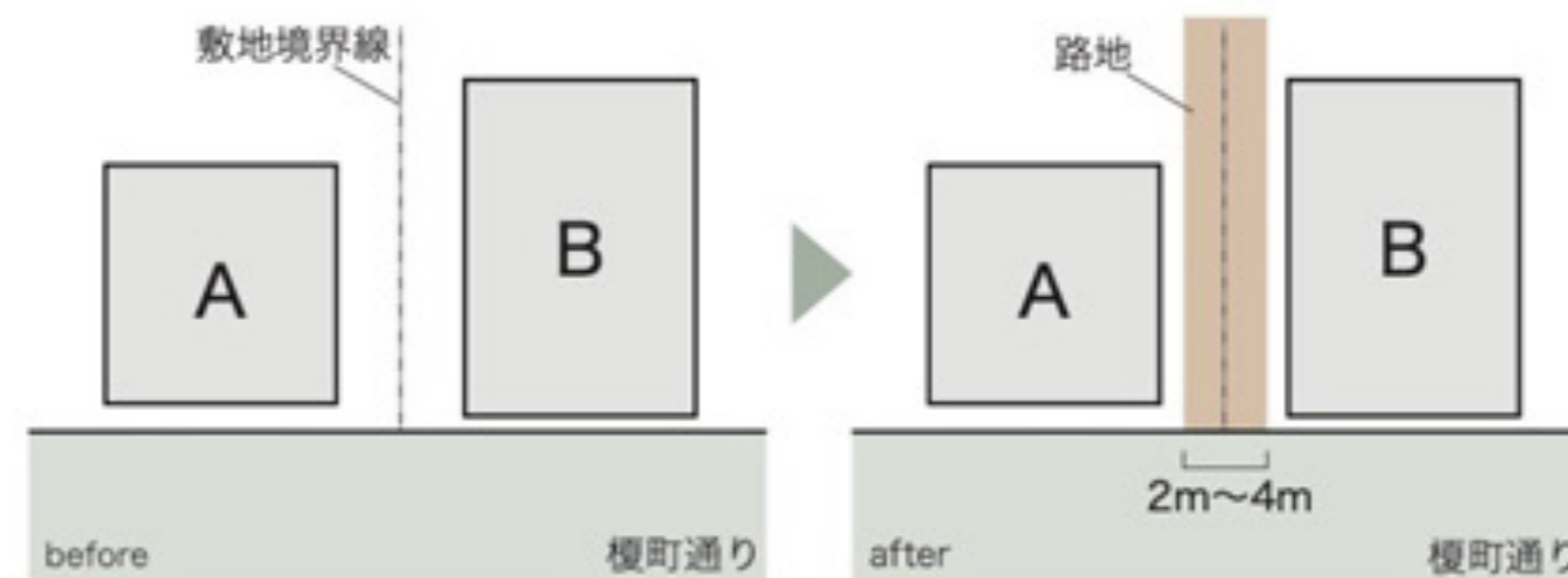
□建築のイメージ



低層の戸建て住宅とすることで、圧迫感のないゆとりある住宅地を形成する。

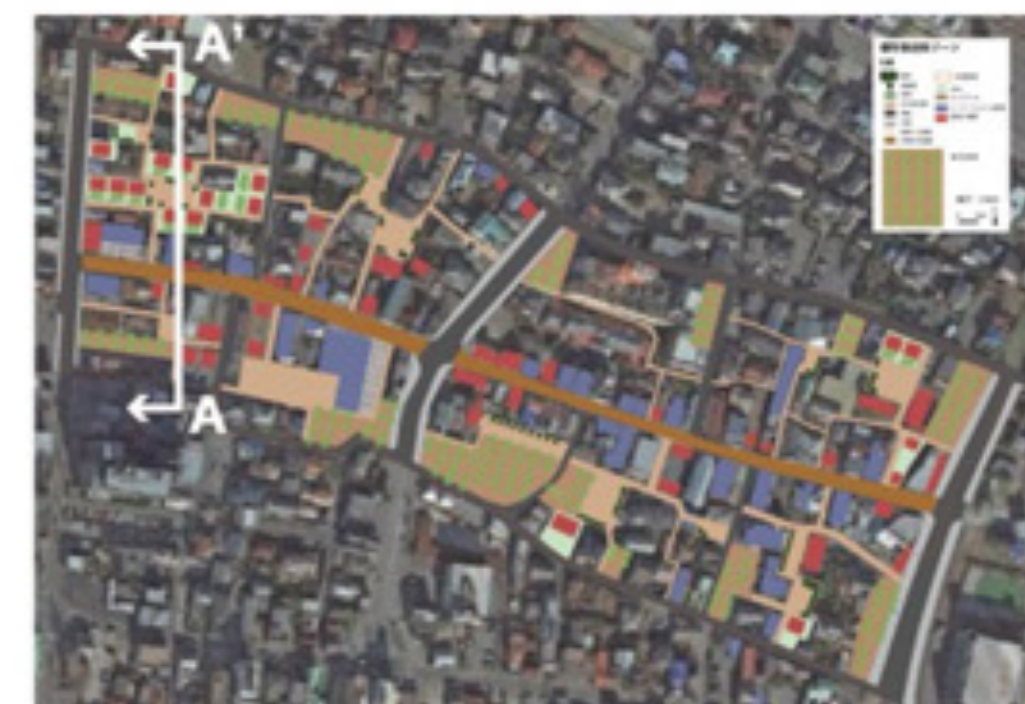
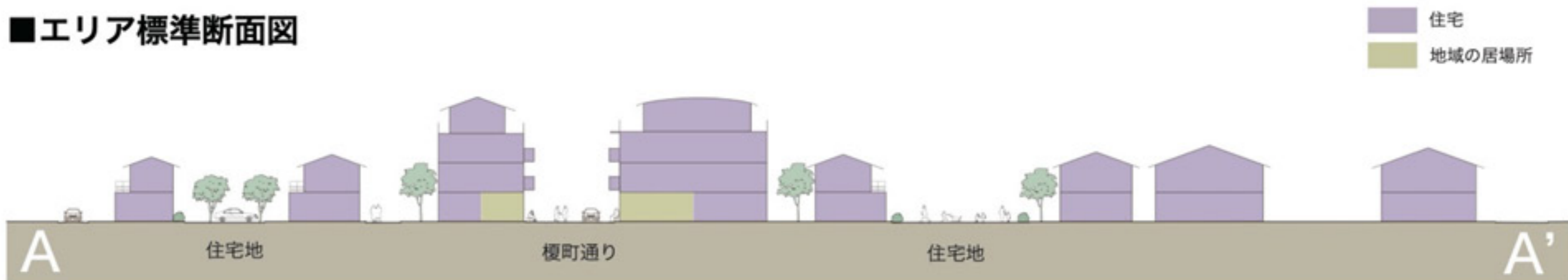
平家又は2階建て: 戸建て住宅

□路地の基本的な形成過程



建物間に路地を通すためには、両建物所有者との合意形成が必要となる。例えば左図のようにAとBの建物間に路地を通す時、敷地境界線を中心として、それぞれの建物所有者に敷地の一部を地域の道として開放してもらう。その代わりにAとBは街区中央の広場空間を共有する庭として使用することができる。

■エリア標準断面図

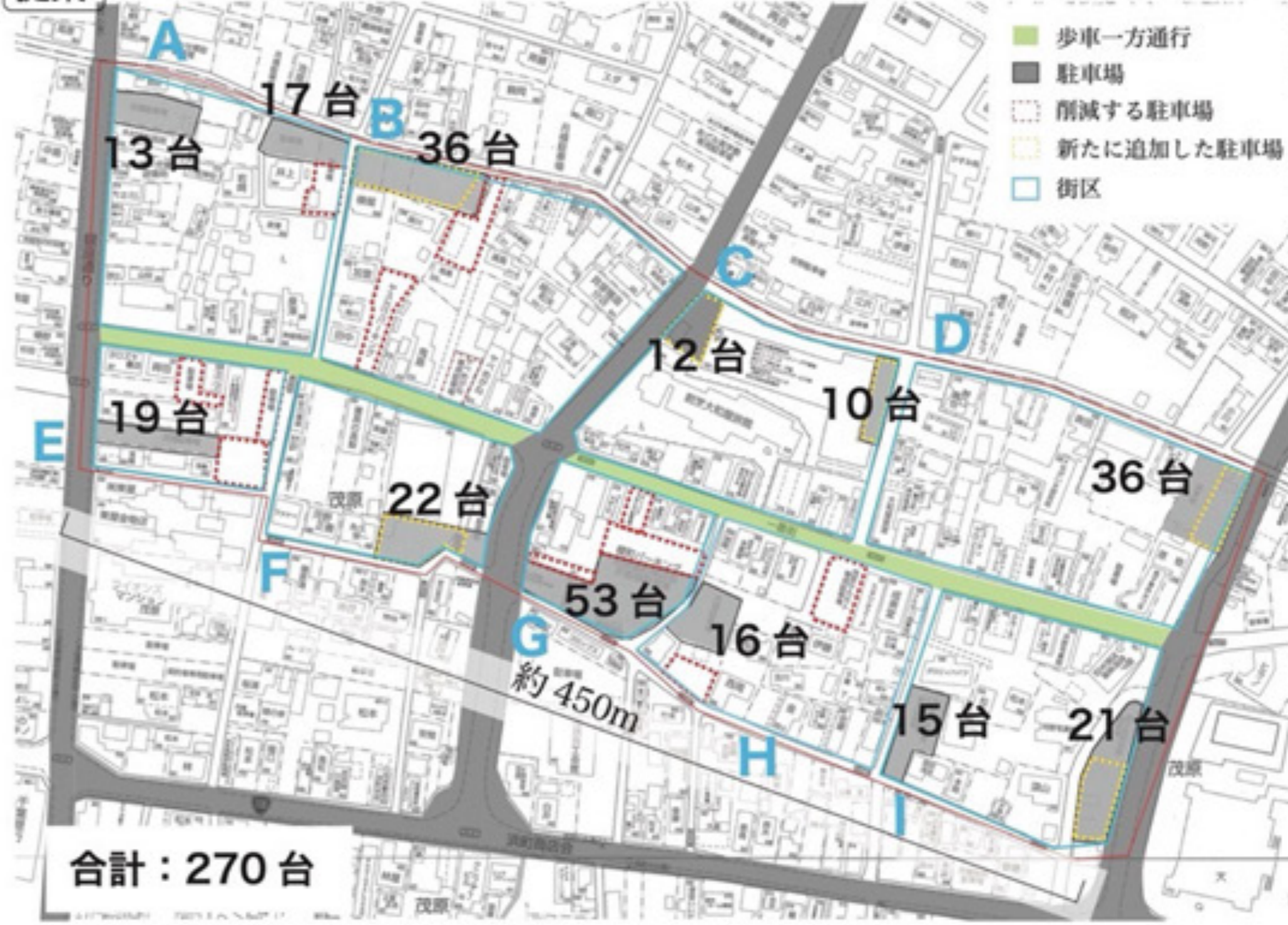


■駐車場計画

現状



提案



□駐車場必要台数の検討

	建物数	駐車場台数	1世帯(店舗)あたりの駐車場台数
住宅	79戸	167台	2.11台
店舗	44戸	129台	2.93台

通り沿いにも駐車場があり、榎町通りを通る車の交通量が増える要因の一つとなっている。
シェアカーの利用を促進し、1世帯あたりの駐車場台数を減らす。

カーシェアによって車依存型社会から脱却する

■シェアサイクリング

地域住民及び茂原駅利用者の市街地交通補完

- ▶ 近隣施設への交通利便性を上げ、地域全体の活性化を図る。
- ▶ 駅およびその他交通機関からの交通補完として利用し、来訪者の市内公共施設への移動しやすさを向上させる。

地域住民の健康増進

- ▶ 近隣施設への自転車での移動を促し、健康増進を図る。



□街区別駐車場台数の検討

【居住者用駐車場台数】										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	計
世帯数(戸)	25	30	13	23	12	10	7	19	16	155
シェアカー利用世帯(戸)	13	15	7	12	6	5	4	10	8	80
自家用車利用世帯(戸)	12	15	6	11	6	5	3	9	8	75
シェアカー台数(台)	6	6	3	6	3	2	2	5	4	37
駐車場台数(台)	18	21	9	17	9	7	5	14	12	109

【来街者用駐車場台数】										
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	計
店舗数(戸)	6	6	13	13	4	4	7	10	12	75
駐車場台数(台)	12	12	26	26	8	8	14	20	24	150

■駐車場の集約および供給量の適正化

- 歩車共存道路に面している駐車場を主要幹線道路の方に集約させ、供給量の適正化を図る。
→歩車共存道路における歩行空間の充実
→住宅から約100m以内の範囲に配置
- 各街区の駐車場にはシェアカーを配置する。

〈全体方針〉

榎町通り沿いをメインに整備を進めていく。

STEP3 を見据え、街区内に路地を少しずつ整備していく。

凡例

- 森林
- 街路樹
- 田畑
- 歩行者空間
- 車道
- 歩道
- 歩車共存道路
- 芝生
- ウッドデッキ
- リノベーションした建物
- 新規の建物
- 除却した建物・空き家等

対面通行

車両一方通行

新たに車両一方通行とする道路



〈交通〉

榎町通り東側に合わせ、西側も車両一方通行とする。
周辺交通はそれに合わせた通行方向に変更する。

〈空き家等〉

現在、「活用すべき」「除却すべき」と分類された空き家等を主に活用・除却していく。
至急性が求められる空き家等を優先的に活用・除却する。

〈路地・広場〉

準備期として、路地・広場の形成を始める。

〈駐車場・空地〉

路地・広場形成に空地を利用していく。

〈全体方針〉

STEP2 同様、榎町通り沿いの整備をメインに計画を進めていく。
街区整備は一部から少しずつ住宅地を形成を始める。

凡例

- 森林
- 街路樹
- 田畑
- 歩行者空間
- 車道
- 歩道
- 歩車共存道路
- 芝生
- ウッドデッキ
- リノベーションした建物
- 新規の建物
- 除却した建物・空き家等

- 対面通行
- 車両一方通行
- 新たに車両一方通行とする道路
- シェアストリート的一方通行



〈住宅地整備〉

手前が店舗、奥が住宅の敷地では、奥の住宅を撤去し住宅地の整備をする代わりに、優先的に新築住宅に住めるよう配慮する。

〈交通〉

榎町通り東側を歩行者と車両が共存するシェアストリート的一方通行とする。周辺交通はそれに合わせた通行方向に変更する。

〈空き家等〉

現在、「活用すべき」「除却すべき」と分類された空き家等を主に活用・除却していく。

〈路地・広場〉

路地の形成を進めていく。
建物の整備の進行とともに街区中央に広場の設置を進めていく。

〈駐車場・空地〉

榎町通り沿いの駐車場・空地を埋めるように新築する、または広場空間とする。



■設計対象建築の分析



榎町通りに面している旧店舗のリノベーション提案を行う。元々1階が茶葉やお茶菓子を販売していた店舗で2階が住宅の店舗付き住宅であった。現在は別の店舗に移転し、空き店舗となっている。今回は実測調査を行った1階店舗部分のリノベーション提案を行う。

用途地域：商業地域（準防火地域）

建築面積：78.75㎡



現状



現状平面図 0.1m



1階平面図 0.1m



内観パース

一部を畳の小上がりにして他の席とも自然と会話の生まれような空間となる。



A-A' 断面図

■提案内容

気軽に立ち寄れるコミュニティカフェ



地域住民の憩いの場となる場所が多く、アンケート調査で人気のあるコミュニティカフェを機能として導入する。



南側立面図



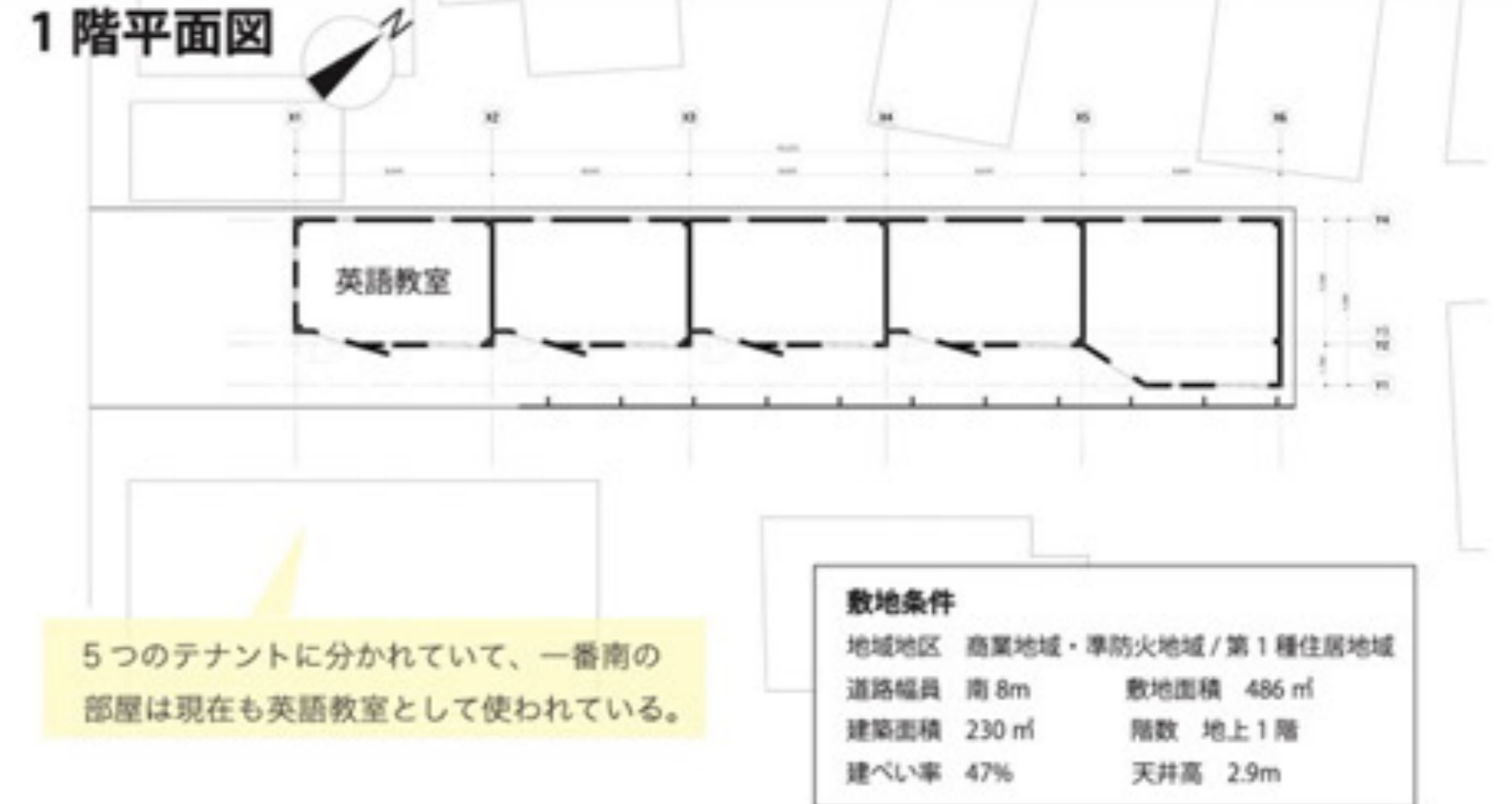
週3.4日をコミュニティカフェと営業を想定し、その他の日は地域の人々が貸切で食事会を行ったり、地域住民のサークル活動で利用するなど柔軟に様々な形で利用してもらうことで利用頻度の向上を図る。

また、現状水回りが窮屈であるため、拡張し床面のレベルを屋外同じにすることで高齢者も利用しやすいような空間を計画する。

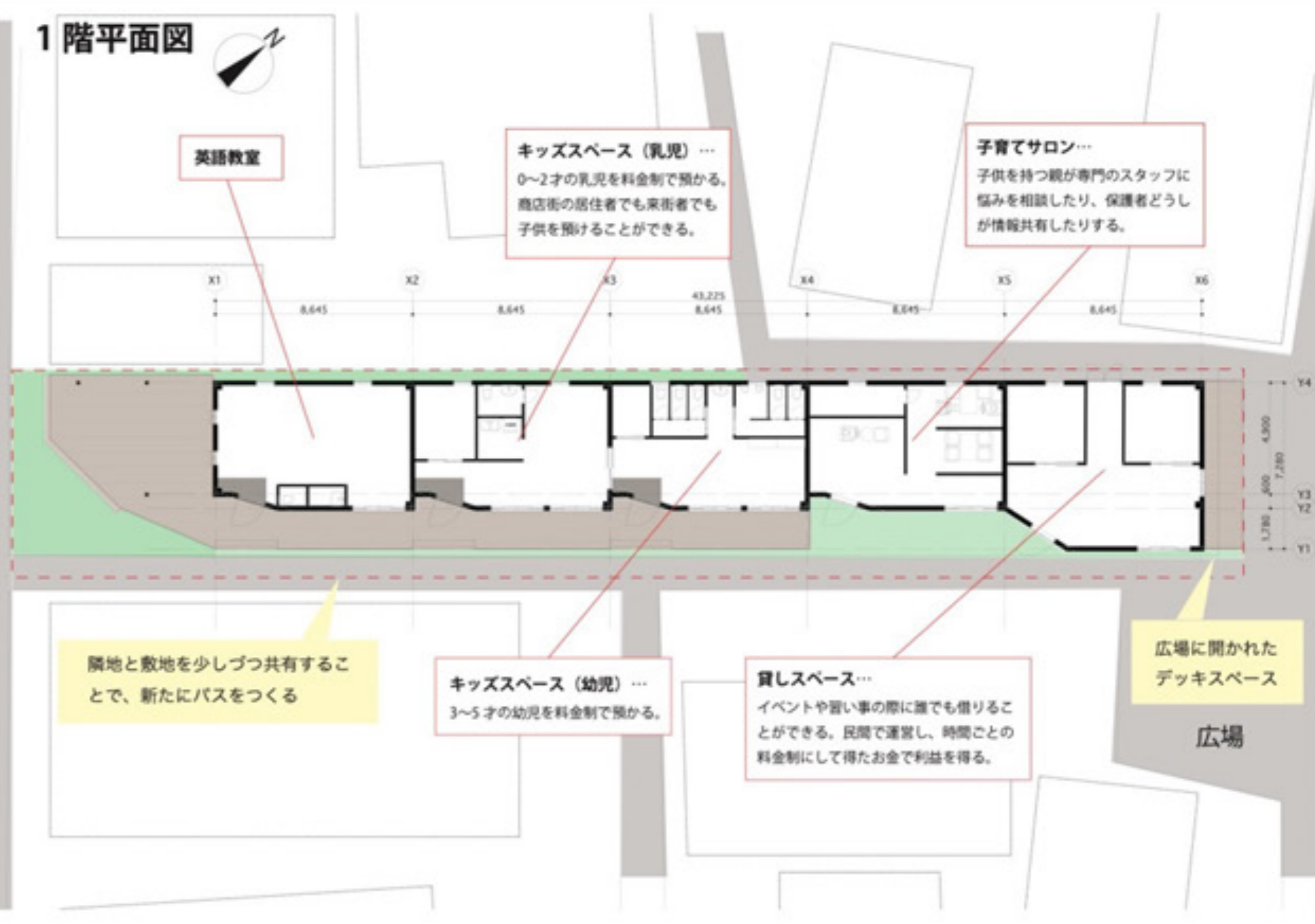
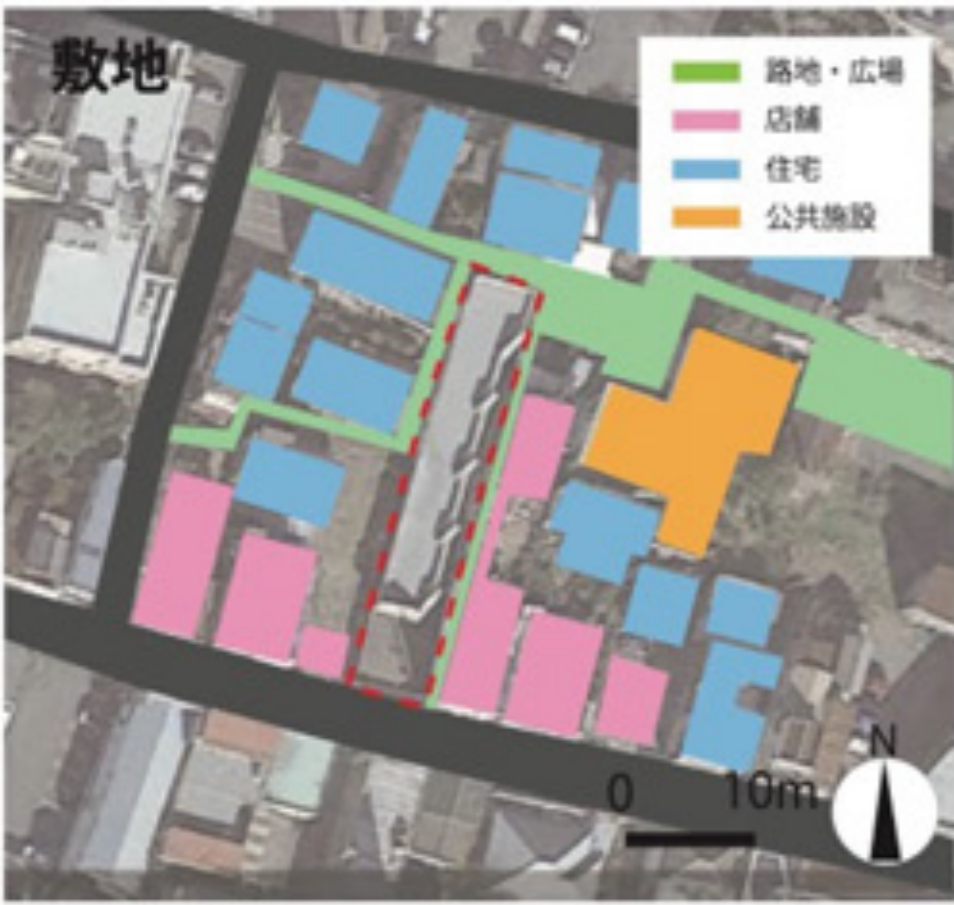
オーニング（庇）のしたをオープンなスペースとし、内部空間と外部空間を連続性を持たせる。

子育て支援施設のリノベーション

現状分析



建築提案



▲街区を再編したことにより、敷地周辺にバスや広場ができてゆとりが生まれた

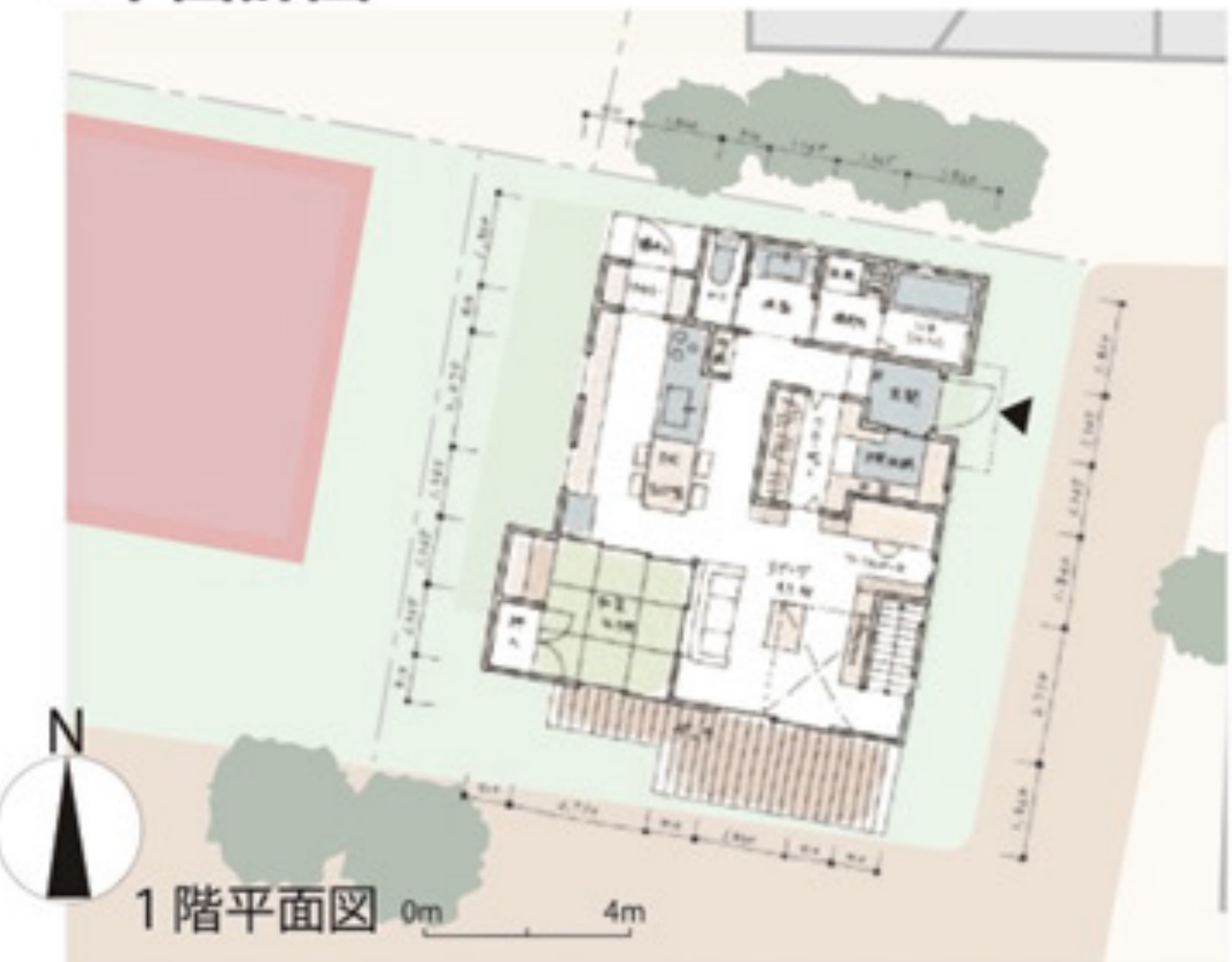
- ### 計画
- ①子供の遊び場とともに、親世代が集まることができる子育てサロンも併設する。
 - ②ブロック塀と袖壁を取り除き、アプローチを広く確保する。
 - ③子供たちが外遊びしたり休憩したりできるウッドデッキを設ける。

敷地分析



- 街区が大きく、住宅が建て詰まっている
- 間口が狭く奥行きのある敷地で、店舗裏の住宅への入り口がわかりにくい
- 街区中央の様子が見えない
- 空地がうまく機能していない

平面計画



プライベートの庭とパブリックな庭が向き合うようにモデル提案をした。
駐車場の集約化やバスの形成によって、敷地面積に対して居住空間にゆとりを持たせる平面計画とした。



街区計画

ある不動産会社Aが当街区を開発することを想定した計画案を提案する。



メインストリートの賑わいを感じつつ、ゆとりあるまちなか居住を目指す

- 歩行者専用の道（バス）を挿入する
- 中央の広場空間は、それを囲う戸建て住戸5～6戸の共有の庭として機能
- 間口が狭く奥行きがある敷地を主に分割し、バスに面するように住宅を配置

- 共用の駐車場 集約化した駐車場として街区内の住民が共有する
- 戸建て住宅(新築) 平家または2階建ての低層の住宅。駐車場の集約化により広々とした庭を設置する、居住空間をゆとりとることができる
- ← 幅2mの道 街区内部通路としての役割を担う
- ← 幅4mの道 通路としての役割に加え、街区内部敷地における接道の義務を果たすために機能する

街区断面図



イメージパース



1階床面積：65.83㎡
2階床面積：54.65㎡
建蔽率：37.36%
想定：父、母、子供1人

