

## 2019年度の年間の活動

柏ビレジの美しいまちなみを開発当初から現在までの40年近くにわたって、維持・成熟させることができたのは、多くの柏ビレジ住民の「人間パワー」とともに、自治会を中心とする多くの団体・グループ組織の「複合・統合された力」によるものである。

### 1. 現在の各活動

#### 1) 自治会活動

- ・40名強の役員が毎年ほぼ全員交代する中で、約1,600世帯の大規模戸建て住宅地における数多くの自治会活動を円滑に遂行するとともに、その業務内容を次年度の役員にきちんと引き継ぐことが求められている。

#### (1) 工夫した点

- ・円滑な引継ぎを行うために、各部門で詳細なマニュアル、前年度役員のサポート体制の導入や、広く住民からのサポーター受入れなどの仕組みを構築した。
- ・景観環境の維持・改善に向けて、柏ビレジ全域を対象に、住民による年2回のクリーンデーを実施。
- ・空き家対策として、空き家調査を毎年実施。自治会組織を総動員して、全戸の現地確認を行い、空き家の認定には複数の人間による実査も行うことで、判断のブレを少なくしている。空き家率は3%強と安定しており、複数年継続空き家の比率も低く、固定化率は低い。
- ・隣接地や公道にはみ出している花木への対応については、所有者への通知を市の協力の下行い、空き家増加による景観劣化を抑えるとともに、防犯維持にも役立っている。
- ・旧環境維持委員会「水辺の公園部会」(※2019年度では環境維持委員会を廃止し、その活動を環境部に移管)では、柏市に対し4年以上にわたり水質改善や冠水対策としての豪雨時の排水ポンプの稼働条件の改善要請を行ってきた結果、改良工事が完了し大きな改善成果となった。柏ビレジの一部は低地にあることから、冠水対応の充実は、住民の安全・安心の大きな関心事となっている。

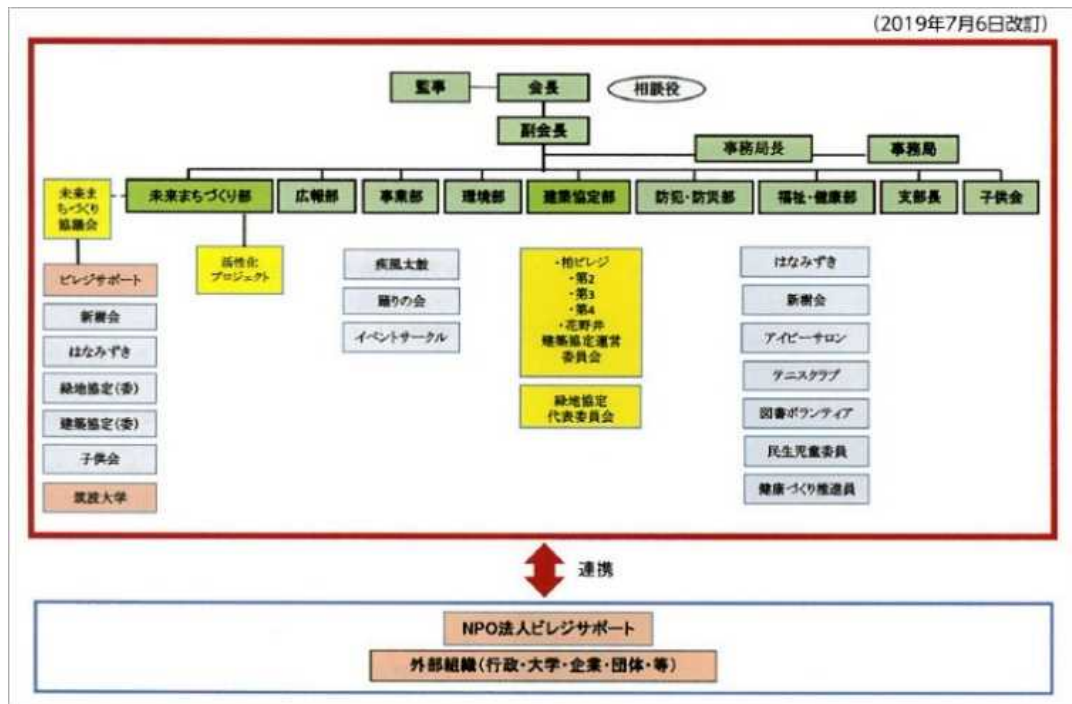
# 受賞を契機に新たに取り組んでいること

## 1. 自治会の組織改革

受賞後にまず取り掛かったのは、柏ビレジ自治会の組織体制の見直しであった。約38年間にわたって継続・運営されてきた自治会組織であるが、住民の高齢化に伴い現行の自治会活動に限界が生じてきた。そこで、大きく二つの目標を設定し、取り組み始めた。

一つは、行事・会合・組織見直しによるシンプル化、スリム化、高齢化対策であり、その第一歩として、自治会組織体制の改革を行った。柏ビレジのまちづくりの中核組織として「未来まちづくり部」を新設し、その下にまちづくりの実行部隊である「活性化プロジェクト」を位置付け、自治会として本格的にまちづくりを遂行する体制を構築した。

二つ目は、次世代に繋ぐ、まち全体の活性化のための基盤づくりとして「建築協定部」を新設。当部は、建築協定委員会5団体及び緑地協定委員会のまとめ役をすることで自治会との一体化を図った。柏ビレジの建築協定は建築物の規制のみならず、住まい方にも多くの用途制限があり、協定が作られた約40年前とは生活環境も住民ニーズも変化しているため、住民からの要望に必ずしも応えられる協定にはなっていなかった。今回の「建築協定部」の新設により、今の時代にマッチした新しい協定の作成を目指す。

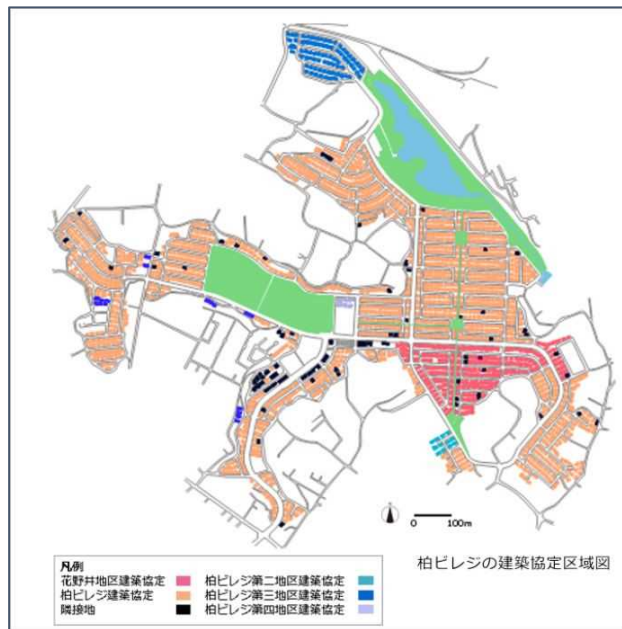


(資料⑦ 2019年度柏ビレジ自治会組織図)

## 2. 建築協定の見直し

長期にわたって守り育ててきた良好な住環境・景観を次世代へ継承するため、高齢化が進むまちの住みこなし・多世代化を促進するため、まちづくりルールを見直している。開発から約40年が経過した柏ビレジでは、自治会を中心に、傘下の諸団体による活動と、建築協定・緑地協定等により、良好な景観と住みやすいまちが維持されてきた。しかし、活動の担い手の多くが70代に差しかかり、まちの成熟期を迎えている。これまで培ってきた柏ビレジならではの魅力的な住環境と景観を守りつつも、住民の高齢化や入れ替わり、ライフスタイルの変化を踏まえ、成熟期に合わせたまちの維持・継承の仕組みを検討する時期に来ている。

建築協定・緑地協定は、住民主体で街並みの維持・管理を進める重要なまちづくりルールであるが、厳しい用途制限や形態制限が、高齢化に伴う新たなニーズ（用途混合化、バリアフリー化など）の制約にもなっている。そこで、自治会では、これまで守り育てた住環境・景観を大切にしつつ、まちづくりのパートナーである筑波大学とともに、現在のニーズに合ったまちづくりルールの見直しに取り組んでいる。



(資料⑧「柏ビレジの建築協定区域図」)

## 3. 柏ビレジ活性化活動

2019年に新設された未来まちづくり部の下に位置付けられた「活性化プロジェクト」は、「柏ビレジの魅力(=価値)向上」と「住み続けたいまちづくりの実現」を目標に、柏ビレジが抱えるさまざまな課題に取り組んでいるボランティア・グループである。自治会と密接に連携しながら各種施策に取り組んでおり、住民に活動内容を知らせる「未来まちづくりニュース」(全4頁)を創刊した。



(資料⑨ 活性化活動の住民へのPRを目的に創刊した「未来まちづくりニュース」)

## 1) 商店街の活性化

柏ビレジの高齢化率は約44%（2017年1月時点）。柏ビレジ住民の約8割が車を保有しており、ビレジ外の大手スーパーなどに車で買物に行くケースが多くみられる。柏ビレジ内には、コンビニをはじめ、八百屋、パン屋など11店舗（内空き店舗1店）から構成される柏ビレジ商店街（愛称：アイビーモール）があるが、このままでは、近隣の大型店に押され、閉店に追い込まれる店舗が出てくる恐れがある。そこで、自治会では、柏ビレジ商店街の活性化を目的に、自治会員に200万円の商店会共通利用券を発売し、ビレジ商店会の売り上げ貢献を目標に企画案を策定・実施した。その結果、関係者の協力の下、最終的には計4,441枚、約220万円の売上を達成できた。今回の結果を踏まえ、自治会では更なる地元商店街の活性化を目指し、商店会関係者との話し合いを行う予定。



(資料⑩ 「柏ビレジ商店会共通利用券」)

## 2) 柏ビレジ入居者増に向けた取り組み

「第14回住まいのまちなみコンクール」での「国土交通大臣賞」受賞を受け、柏市、流山市、野田市、我孫子市の取引仲介会社500社以上が加入する宅地建物取引業協会東葛支部を訪ねた。当支部の会員に受賞の意義を知っていただき、物件紹介時に受賞の事実を付け加えていただくため、受賞の案内書を関連資料とともに2019年12月に配布。これは、仲介業者の物件紹介時に、柏ビレジの「国土交通大臣賞」受賞の意義を知っていただくことで、戸建て購入時の良き参考情報ともなり、結果的に、柏ビレジへの入居者増に繋がることを期待した取り組みである。

## 3) 柏ビレジの交通対策

柏ビレジにおける課題の一つに、過去に実施したアンケート結果からも明らかのように「交通対策」が最上位に位置付けられている。そのため、活性化プロジェクトでは、公共バスやオンデマンド交通、コミュニティバス、企業と連携したバス運行、EVや自動運転車など、さまざまな交通手段について、コスト、利便性、持続性などについて検討してきた。現在、柏ビレジの交通アクセスの改善に向け、以下の3つの交通手段に集中的に取り組んでいる。

### (1) 東武バス

柏ビレジにおける交通事情は、販売当初からの人口減や、自家用車保有率が8割を超える環境から、バス路線の廃止や減便が続いている。一方、住民の高齢化に伴い、免許返納者は増加しており、住民の足として路線バスに依存する傾向が徐々に高くなっている。そのような状況を少しでも改善すべく、柏ビレジに乗り入れているバス運行事業者である東武バスイースト(株)と何度も交渉を重ねた。具体的には、路線バスルートの延伸と新設及び増便である。特に、現状の路線バスルートの公共交通空白地域になっている柏ビレジの東部エリア(第3・第4支部)を通るビレジ内循環ルートの新設も要請しているが、運転手不足や利用客の減少など、昨今のバス会社の置かれた厳しい状況から、いずれの提案も対応が困難との返答に終始。根本的には、採算性の点から、柏ビレジ住民のバス利用人数が少ないことが、前向きな返答を得られない理由になっているようだ。引き続き、ビレジ住人にとって少しでも便利なバスルート・便数を確保するために、東武バスと継続して折衝を続けている。

### (2) オンデマンド交通

柏ビレジにおける交通対策の一環としてタクシーを利用したオンデマンド交通(相乗りタクシー)の可能性について検討してきたが、このほど、当プロジェクトと一緒に取り組んでいる事業者より、提示した企画案に対して「実現可能」である

旨、賛同をいただいた。まだまだ課題は残されているものの、実現に向けて一歩前進する見通しとなった。基本的な考え方は、柏ビレジを中心に5km圏の運行エリア（例：駅、病院、銀行、店舗など）を設定し、事前予約、相乗りを前提に距離ごとに割安の定額運賃で運行するというもの。公共交通空白地域を網羅するなど、路線バスを補完する役割を担っている「オンデマンド交通」は、今後、柏市と協議を重ね、住民の声も参考に、一日も早い実現を目指している。



(資料⑪)「柏ビレジにおけるオンデマンド交通～運行エリア案」

### (3) コミュニティバス

柏ビレジからの最寄り駅は、つくばエクスプレスの柏たなか駅（約1.7km）であるが、バス会社との長期にわたる継続的な交渉にも関わらず、駅までの路線バスが未だに実現せず、多くの住民が不便を強いられている。そこで、当駅までの最短交通アクセスの実現のため、柏ビレジ～柏たなか駅間のコミュニティバスの運行を計画。ワゴン車（定員9名）の他、マイクロバス（11～29名）、小型バス（35名）のいずれかの車両を利用した柏ビレジと柏たなか駅間限定の循環ルートなどを想定。コスト、運行時刻や本数、ルート設定、運行体制、利便性等、さまざまな課題を克服すべく、柏市とも協議を重ねながら、実現に向け取り組んでいる。

## 4. 未来まちづくり協議会

2018年より柏ビレジ自治会が中心となり、自治会傘下で活動するさまざまな団体が集まって、これからのまちづくりを議論する「未来まちづくり協議会」を設立し、筑波大学とともに、地域ニーズ調査や課題の整理、取り組むべき課題の把握を行ってきた。主な団体は、「ビレジサポート」をはじめ、「新樹会」、「はなみずき」、5つの「建築協定運営委員会」、「緑地協定代表委員会」、「子ども会」などの諸団体から構成。2019年には自治会組織を改正し、未来まちづくり部・建築協定部を創設し、まちづくりルールの見直しに向けた意見交換を開始。その一つが建築協定の見直しと地区計画への移行である。活動成果をもとに柏市に地区計画策定の都市計画提案を行うことを想定し、手続きに向けた準備を進めている。また、まちづくりルールの見直しによって運営負担が軽減された分で地域活動の拡大、地域内交通支援策の検討を進める考え。また住宅1階部分を活用した地域活動拠点づくり、若い世

帯のニーズに合った建替え誘導、不動産仲介会社等と連携した空き家活用・流通の促進にも取り組んでいく。

 <b>景観・まち並みの維持・向上</b> ビレジサポートによる維持管理	 <b>商店会活性化対策</b> 未来まちづくり部による商店会 共通利用券の発行	 <b>交通・移動支援対策</b> 未来まちづくり部による市や 東武バス等と協議
 <b>空き家の管理</b> ビレジサポートによる管理 空き家把握効率化のための 組織改組	 <b>まちづくりを進めるための組織強化</b> 未来まちづくり協議会発足 自治会改組、事務局強化	<b>始めます!</b> <b>住み続けられるまちに 向けたルール見直し</b> 建築協定や緑地協定の見直し

(資料⑫「住み続けられるための柏ビレジでの取り組み」)

## 調査検討費の用途

1. 自治会の組織改革
2. 建築協定の見直し
3. 柏ビレジ活性化活動（商店街の活性化、柏ビレジ入居者増に向けた取り組み、柏ビレジの交通対策、未来まちづくり協議会の設立）

※上記の活動のうち、建築協定の見直しにおいては、専門知識を所有するチームを雇い入れることが必要となり、その費用として支出した。

## 近い将来取り組まなければならない課題

### 1. 建築協定の見直し

約40年間にわたって維持されてきた柏ビレジの美しい街並みと自然環境は、建築協定（及び緑地協定）が大きく貢献してきたが、一方で、それに付随する厳しい用途制限や形態制限が、高齢化に伴う新たなニーズ（用途混合化、バリアフリー化など）の制約になっている。したがって、その解決策である地区計画移行に向けた住民の説得と7割以上の同意獲得が今後の大きな課題。

### 2. 担い手の確保

高齢化が進展する中で（自治会役員やサポーターなど）担い手の確保が最大の課題。

### 3. 防災対策

2019年、各地に甚大な被害をもたらした台風19号で再認識させられた柏ビレジにおける防災対策上の課題（※避難場所や連絡体制、等々）を見直し、住民の安全・安心のため、更なる防災対策の強化を目指す。

### 4. 柏ビレジの交通対策

柏ビレジにおける主要課題の一つ、柏ビレジの最寄り駅であるつくばエクスプレスの柏たなか駅までの交通アクセスを実現させるために、柏市との交渉を促進させる。主にオンデマンド交通（相乗りタクシー）とコミュニティバスを実施するプランであるが、いずれも運行上、赤字になる可能性が高く、行政による補填の有無が実現に向けての課題となっている。