

第2回東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会
自治体発表資料

平成25年1月30日

足立区東武伊勢崎線沿線 まちづくりの取り組み状況について



竹ノ塚駅付近踏み切り(連続立体交差事業)

足立区の主な都市基盤整備

鉄道・新交通の開業



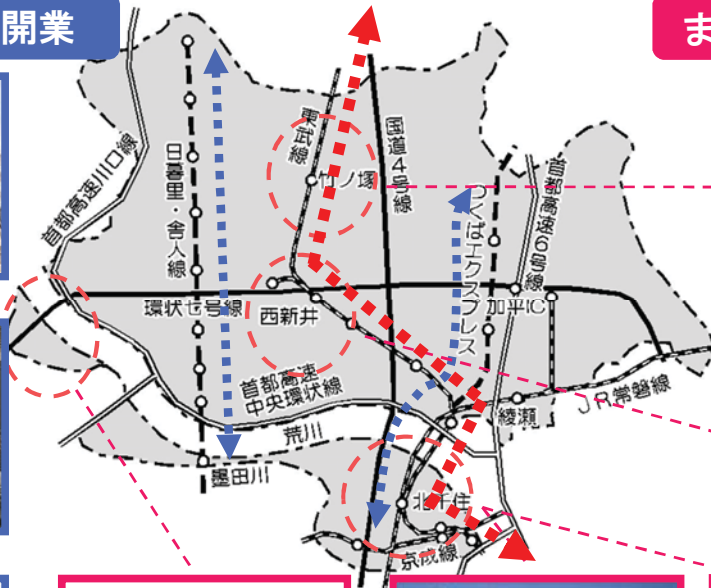
つばエクスプレス(H17)



日暮里舎人ライナー(H20)



コミュニティバス(H12～)



まちづくり関連事業



東武伊勢崎線連続立体交差



西新井駅西口地区



新田地区



北千住駅西口地区



北千住駅東口地区

まちづくりの基本理念と基本目標

◆足立区基本構想による基本理念◆

さまざまな区民・団体・企業と区役所などが協働して、
住み・働き・学び・活動する「力強い足立区」

○目指すべき将来像

- ・魅力と個性ある美しい都市
- ・自立し支えあい安心して暮せる安全都市
- ・人間力と文化力を育み活力あふれる文化都市

○基本目標

住み続けたい・住んでみたい・訪れたい「あだちづくり」
都市マスタープランにより8つのまちづくりの方針を定める

都市構造の方針と課題

◆都市の骨格形成づくり◆「交流軸」と「拠点整備」

1.「交流軸」

区内における交通の利便性を示す鉄道や道路網

- ①広域交流軸⇒区内交通網の整備促進
 - ・環状交通メトロセブンの実現を目指す
 - ・地下鉄8号線亀有以北への延伸等
- ②区内交流軸⇒交通環境の整備
 - ・竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業
事業期間 平成23年12月20日～平成33年3月31日
 - ・北千住駅付近の踏切解消
 - ・都市計画道路の整備促進
完成率約74.2%(平成24年9月現在)
 - ・東西方向へのコミュニティバスなど足立区総合交通計画に基づくバス路線網等の整備促進
(公共交通カバー面積 H.13約69.0%⇒H.21約93%)
 - ・都市防災機能の充実(延焼遮断帯、安全な避難路)
 - ・足立区ユニバーサルデザインのまちづくり条例に沿った、駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進

2.「拠点整備」

駅周辺の賑わいや地区の特性を活かしたまちづくり

①北千住駅東口周辺まちづくり

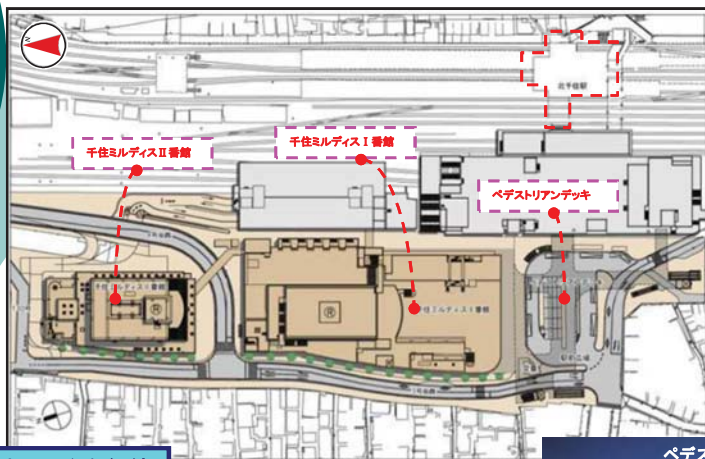


これまでの主な経緯

- H19.10 「北千住駅東口周辺地区まちづくり構想」「千住旭町地区まちづくり計画」策定
- H20.2 都市計画決定・告示 ※学園通り沿道のみ
- H20.3 国土交通大臣承認「住宅市街地総合整備事業整備計画」
- H20.6 JT社宅等跡地に東京電機大学の進出決定
- H20.12 都市計画変更・告示
「千住旭町地区 地区計画」※地区内全域「用途地域等」
- H24.1 東京電機大学建設工事竣工(4月 開校)
- H25.2 区画街路第12号線工事竣工(予定)

駅周辺の賑わいや地区の特性を活かしたまちづくり

②北千住駅西口地区まちづくり



これまでの主な経緯

- S55.12 準備組合
- H4.12 連合準備組合発足
- H11.3 再開発組合設立
- H13.3 起工式
- H16.2 竣工

ペDESTリアンデッキと駅前広場



まちづくりコンセプト

「'ときめき'のある暮らしのステージづくり」「快適で安全な'ゆとり'のある施設」「人・自然にやさしい街」をキーワードに都市再生が街の長い歴史を引き継ぎ未来へ受け渡していく価値をもった斬新な都市空間の創造を目指してきました。

駅周辺の賑わいや地区の特性を活かしたまちづくり

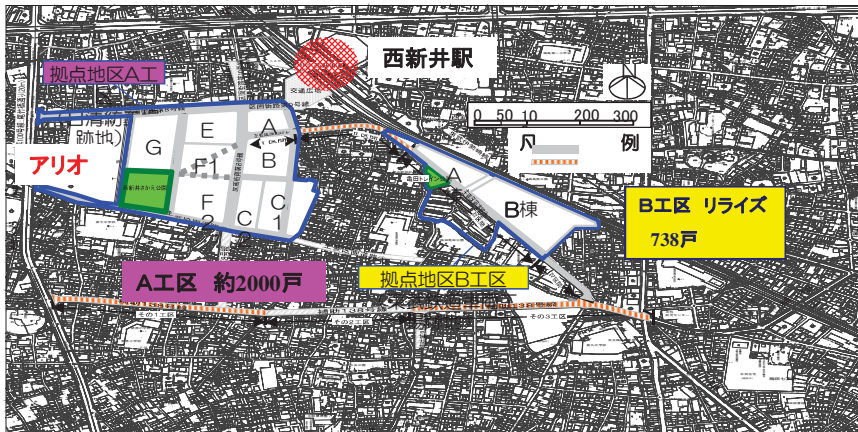
③西新井駅西口周辺地区のまちづくり

これまでの主な経緯

- H9 防災まちづくり連絡会の発足
- H10 日清紡東京工場移転計画発表、都市機構工場用地一部取得(約11.6ha)
- H12 住宅市街地整備総合支援事業の大臣承認取得
- H13 日清紡売却 日清紡東京工場閉鎖
- H15 日清紡からUR都市機構へ土地の引渡し、都市基盤整備開始
- H16 東武鉄道西新井工場閉鎖
- H17 日清紡東京工場施設移転完了
- H19 拠点地区入居開始
- H22 拠点地区A、B工区内の基盤整備や建物建設概ね完了している



西新井さかえ公園から北東方向を臨む



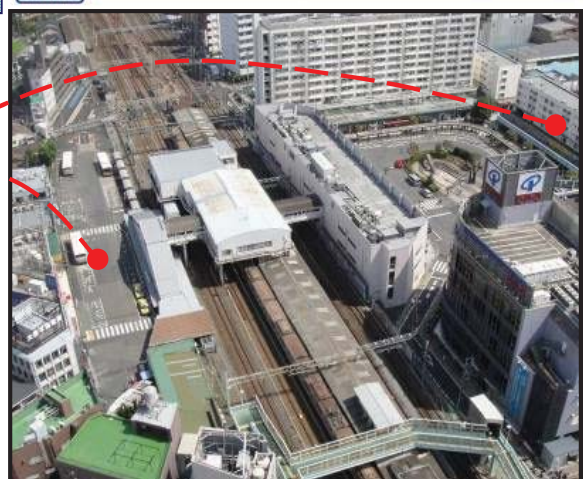
▲分譲住宅外観
(主要区画道路②北側より)

駅周辺の賑わいや地区の特性を活かしたまちづくり

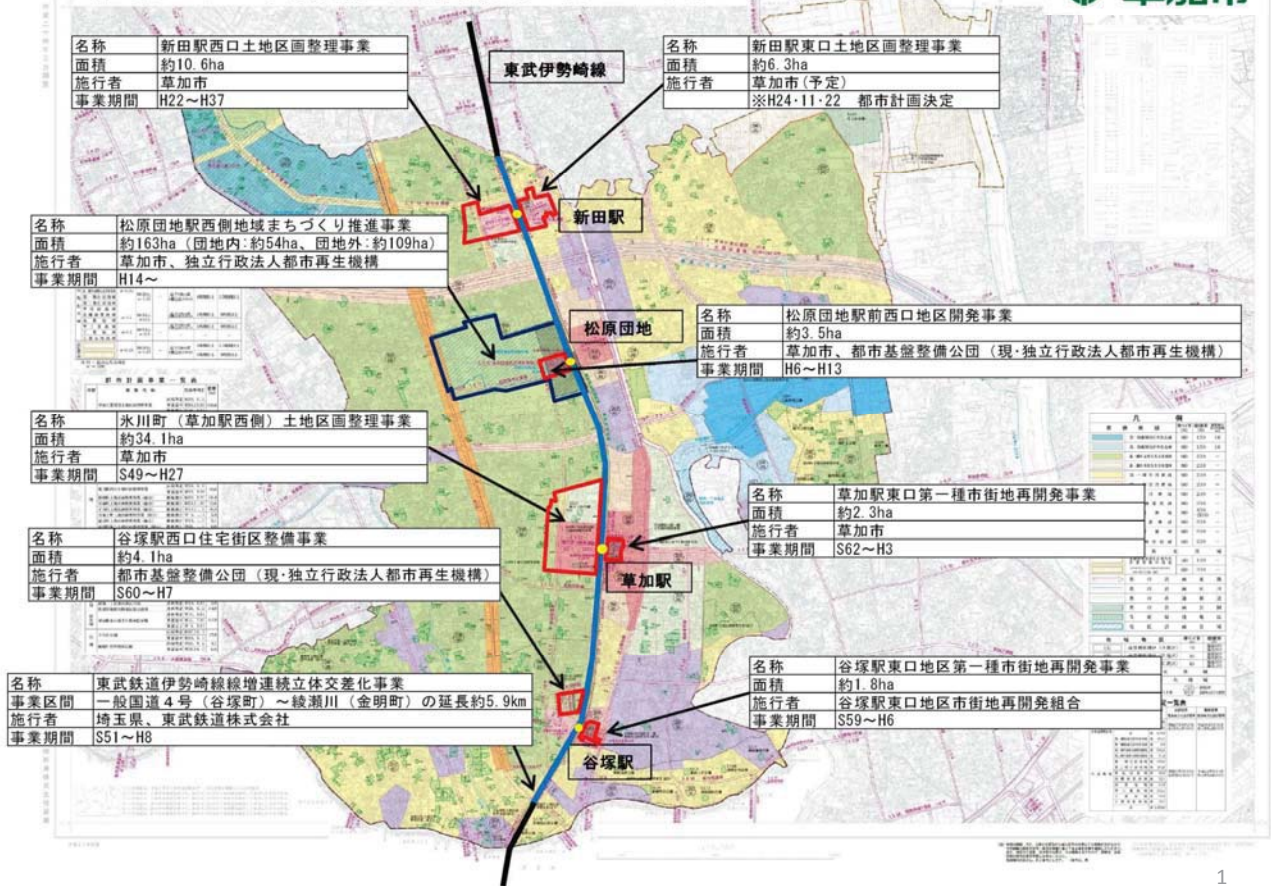
④竹ノ塚駅周辺のまちづくり

これまでの主な経緯

- S55.7 竹ノ塚駅南側踏切の鉄道高架化の請願採択
- H16.6 都の踏み切り対策基本方針に位置づけられる
- H17.3 竹ノ塚駅付近の第37号踏み切りで死傷事故
- H17.4 約22万人の署名提出
連続立体交差事業の施行者を拡大
- H17.11 鉄道高架化のための事業資金積立基金を創設
- H18.4 鉄道立体交差事業の採択要件を緩和
- H19.4 連続立体交差事業の着工準備採択
- H23.3 都内初の区施行として都市計画決定
- H23.12 事業認可取得
- H24.11 工事着手
- H33.3 工事完成予定



1 草加市の鉄道沿線まちづくりの取組み



①-1 鉄道高架複々線化事業

【概要】

施行者: 埼玉県、東武鉄道株式会社
 事業区間: 一般国道4号(谷塚町)~綾瀬川(金明町)の延長5.9km
 事業期間: 昭和55年度~平成8年度
 総事業費: 約625億円
 交差道路: 23路線(都市計画道路5路線)
 側道: 約7.3km 幅員5~6m(区画街路1号線ほか)
 市の中央部を南北方向に縦断する東武鉄道伊勢崎線は、大量輸送機関として大きな役割を果たし、駅を中心とした市街地の形成に寄与してきた。
 一方で、市民の生活環境を分断し、自動車通行量の激増に伴った踏切での交通渋滞及び事故の問題も発生し、その輸送力も限界に達していた。
 これらの問題の抜本的な解決を図るために、線増立体交差化事業が進められた。



施工後

施工前



①-2新田駅東西地域

新田駅東口土地区画整理事業

【概要】

都市計画決定：平成22年11月22日

予定施行者：草加市

都市計画決定面積：約6.3ha

予定事業期間：平成25年度～平成43年度（清算期間5年を含む）

予定総事業費：約97億円

未整備の都市計画道路等公共施設整備や、駅周辺に相応しい市街地環境の改善を図るために土地区画整理事業の事業化を目指しています。

現在、平成25年度内の土地区画整理事業の事業計画決定を目指し取り組んでいます。



新田駅西口土地区画整理事業

【概要】

施行者：草加市

施行面積：約10.6ha

都市計画決定：平成22年3月9日

事業期間：平成22年度～平成37年度

総事業費：約81億円

平成14年6月に「新田駅西口地区まちづくり協議会」が設立されました。先進地視察、勉強会、美化活動等まちづくり活動を行っています。



①-3松原団地駅西側地域

松原団地駅西側地域まちづくり推進事業

【概要】

施行者：草加市、独立行政法人都市再生機構

施行面積：約163ha

事業期間：平成16年度～

松原団地駅西側地域では、住宅市街地総合整備事業を導入し、草加松原団地の建替等による利便性の高い良質な住宅の供給と併せて、地区の骨格となる道路・公園等の整備を進め、安全で快適な市街地の整備を推進しています。

松原団地駅前西口地区開発事業

【概要】

施行者：草加市、都市基盤整備公団

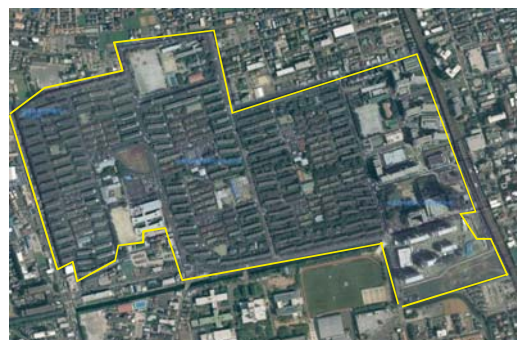
施行面積：約3.5ha

事業期間：平成6年度～平成13年度

総事業費：約75億円

松原団地駅前西口地区開発事業では、生活中心施設・文化的拠点の位置付けのもと、駅前広場等の公共施設、公益・商業・業務施設の再整備と公団住宅の供給を目的に、都市居住と都市機能の複合した魅力ある駅前地区が住宅・都市整備公団（事業完了時・都市基盤整備公団、現・独立行政法人都市再生機構）との共同開発により整備されました。

事業は、住宅市街地整備総合支援事業（現「住宅市街地総合整備事業」）が適用され、平成7年に住市総の大臣承認を取得、平成6年度から平成13年度にかけて施行されました。



①-4草加駅東西地域



草加駅東口第一種市街地再開発事業

【概要】

施行者：草加市
 施行面積：約2.3ha
 事業期間：昭和62年度～平成3年度
 総事業費：約351億円

草加駅東側地区は、市の表玄関に相応しい魅力ある空間へと再生し、活力あふれる都市商業文化ゾーンとしていくために、商業業務、公益施設の施設建築物、駅前交通広場等の公共施設を整備しました。



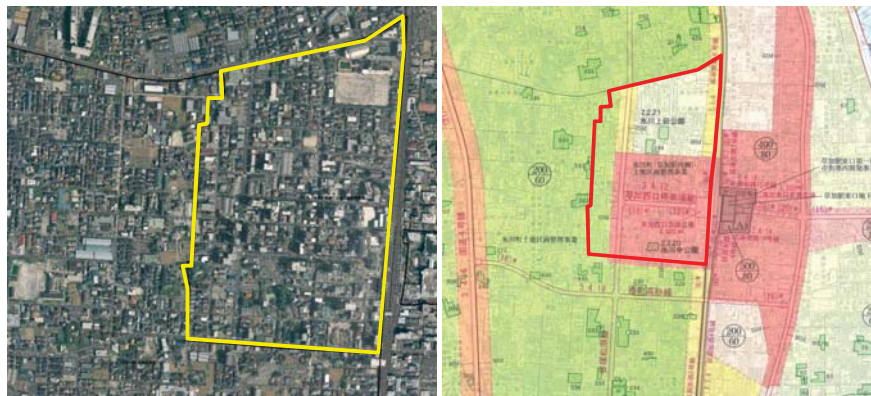
氷川町(草加駅西側)土地区画整理事業

【概要】

施行者：草加市
 施行面積：約34.1ha
 事業期間：昭和49年度～平成27年度
 換地処分：平成17年6月10日
 総事業費：約74億円

未整備の都市計画道路等公共施設整備や、市の表玄関として駅周辺の立地条件を生かした市街地環境の改善を図るために、土地区画整理事業を実施しました。

現在、清算事務に取り組んでいます。



①-5谷塚駅東西地域のまちづくり



谷塚駅東口地区第一種市街地再開発事業

【概要】

施行者：谷塚駅東口地区市街地再開発組合
 施行面積：約1.8ha
 事業期間：昭和59年度～平成6年度
 総事業費：約176億円

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、商業施設、住宅の施設建築物、駅前交通広場等の公共施設を整備しました。



谷塚駅西口住宅街区整備事業

【概要】

施行者：都市基盤整備公団
 (現 独立行政法人都市再生機構)
 施行面積：約4.1ha
 事業期間：昭和60年度～平成7年度
 総事業費：約108億円

合理的かつ健全な土地利用の観点から、住宅密集地の良好な居住環境の低層住宅街へ再生し、また大都市地域における住宅の供給を図るため、中高層住宅主体の施設住宅区を整備しました。



②沿線まちづくりの取組への意向

- 1 沿線における鉄道事業者を含めた開発の促進
- 2 沿線での自治体連携によるイベント等の実施各駅
(スタンプラリー等)

越谷市における鉄道・駅を主体としたまちづくり

少子高齢社会を踏まえ平成22年度に改定した「都市計画マスタープラン」等に基づき、駅周辺を中心としたまちづくりを推進する。

歩いて暮らせるコンパクトな都市を目標とする

人口フレーム

- ・平成35年までは、大規模開発等により微増で推移し、34万1千人でピークを迎える。
- ・目標年次の平成42年の人口を33万2千人と設定

都市づくりの方向性

市街地の拡大
↓
駅周辺や中心市街地の整備、魅力向上へ

「多核型ネットワーク都市構造」を実現に向けて



(1) 中心核(越谷駅周辺)の機能強化⇒越谷駅東口再開発事業 (中央図書室、市民活動支援センター、観光・物産情報コーナー、医療施設)

(2) 副次核(越谷レイクタウン、西大袋駅周辺)の機能強化 ⇒拠点施設の整備

(3) 生活中心(各駅前の機能強化)⇒大袋駅舎建設事業、鉄道施設安全対策事業(耐震化)

(4) バス路線の整備充実
・平成23年度末⇒バス事業者6社により、合計36路線69系統の路線バス
・公共交通不便地域の解消
越谷市バス網整備研究会、越谷市議会公共交通網整備推進特別委員会の設置

沿線まちづくりの取り組みへ向けて

・公共交通事業者(鉄道、バス、タクシー)との連携、東武伊勢崎線、野田線整備促進協議会 (例)鉄道駅における拠点形成、交通利便性の向上など
高架化、輸送力の増強、利用者の利便性の向上及び安全性の確保、並びにエレベーター・エスカレーター等の設置をはじめとする駅施設の改善等

・平成24年7月7日、日光街道の宿場町を持つ9市区町の参加により、日光街道で初となる「日光街道宿場町サミット」を越谷市において開催

地元若手商業者の発案により、宿場間の情報交換と交流を図り、それぞれのまちの特色を活かしたまちづくりと、宿場間の連携を契機とした今後の各宿場の発展に寄与することを目的として開催。パネルディスカッションにおいて、各宿場町の民間団体代表者や行政担当者から、宿場町を活かした取り組みについて発表していただき、意見交換を実施した。また、各宿場の特産品販売や参加自治体のポスターやチラシを設置できるブースを設け、PRを行った。



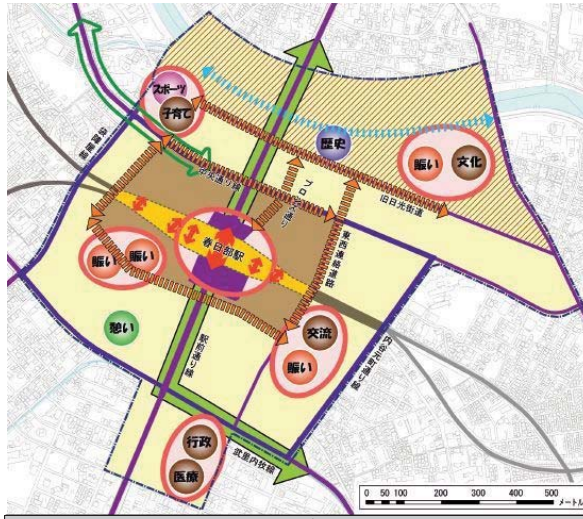
・平成24年11月1日、日光街道の宿場町を持つ自治体及び鉄道沿線自治体の16団体の参加により、連携して活性化を目指す「日光歴史街道活性化 首長サミット」を日光市において開催

地域の魅力ある資源を日光街道や公共交通(鉄道)機関により、「線」として繋ぎ、地域間の連携によって、持続的な沿線地域の活性化を図ることを目的に、「日光歴史街道活性化共同宣言」に署名する。⇒民間団体や公共を担う多様な主体を中心とした「活性化協議会(仮称)」の設立を目指す

■春日部駅付近連続立体交差事業による東西市街地の一体化とあわせて、都市機能の集積、賑わいの創出を図る。

■春日部駅付近連続立体交差事業の概要

事業延長 約2.9km
 ・伊勢崎線約1.4km
 ・野田線約1.5km
 踏切除却数 10箇所
 ・伊勢崎線5箇所
 ・野田線5箇所
 事業費 約550億円
 平成17年着工準備採択



■駅周辺への都市機能の集積

- ・高架下空間や事業残地の活用
- 賑わいを高める機能
- 利便性を高める機能
- ・再開発事業等の誘導・支援



粕壁三丁目A街区再開発

・公共公益施設の集約



市立病院の移転

地域振興ふれあい拠点

■歴史的まちなみ再生と親水空間整備

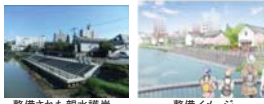
・粕壁宿の街並み再生



蔵造りの商家

整備イメージ

・河川空間を活かした賑わいづくり



整備された親水護岸

整備イメージ

凡例	
	にぎわい回遊軸 賑わいを創出するために歩行者の回遊性を高める道路
	シンボル軸 駅前空間と一体となった春日部のシンボル軸
	親水散策ルート 古利根川の親水空間と一体となった歩行者空間
	広域幹線道路アクセス 国道16号へアクセスする幹線道路
	高架下道路・通路 駅周辺の回遊性を高める関連側道や高架下道路・通路
	環状道路 中心市街地の環状道路
	拠点ゾーン 中心市街地の主要な都市機能が集積するゾーン
	都市機能集積ゾーン まちづくりを支援し、再開発等により都市機能を集積させるゾーン
	親水・歴史・回遊ゾーン 古利根川の親水性と粕壁宿の歴史的まちなみを一体的に楽しめるゾーン
	にぎわい回遊ゾーン 回遊性を高めて賑わいを創出するゾーン

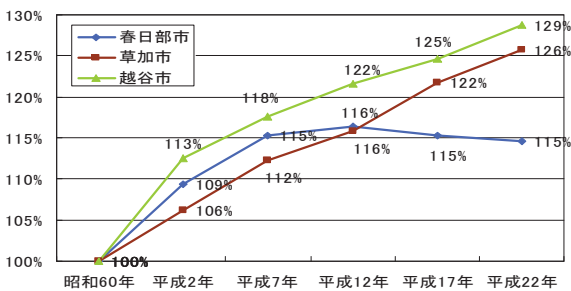
■都市基盤の高質化による回遊性の向上

- ・シンボルロード整備による景観軸の形成
- ・区画街路のコミュニティ道路化による回遊性の向上
- ・自転車走行空間の確保
- ・緑の充実・ネットワーク化

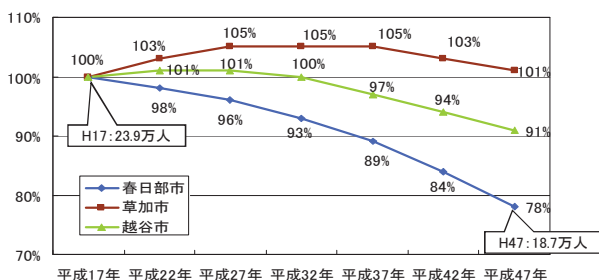
春日部市の課題

■人口の減少

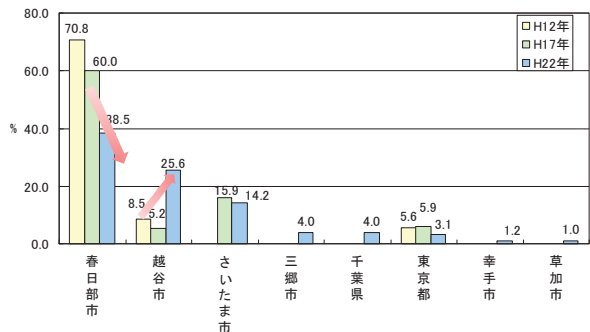
春日部市、越谷市、草加市のこれまでの人口推移 (3市ともにS60年を100%として指数化)



春日部市、越谷市、草加市の将来人口推移 (3市ともにH17年を100%として指数化)

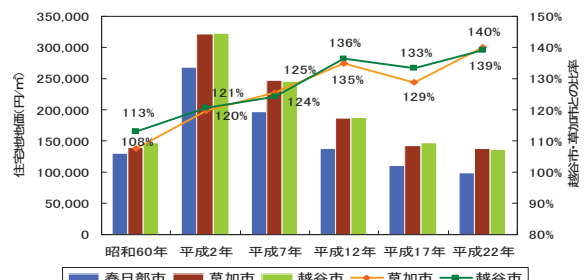


■購買者の市外流出



■地価の下落

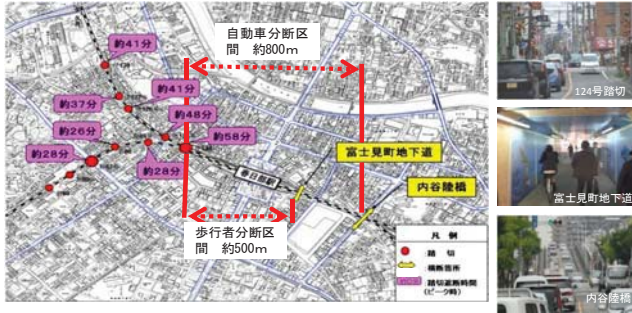
春日部市と越谷市、草加市の住宅地地価の推移 (棒グラフ: 左軸) 春日部市を100%としたときの越谷市・草加市との比率 (折れ線: 右軸)



春日部駅周辺の課題

■ 道路ネットワークなどの課題

- ・開かずの踏切※1などにより人も車も自転車も回遊することのできない**東西市街地の分断**



■ 駅前広場等交通結節点の課題

- ・広さが活かされておらず**機能性に問題がある駅前広場**
- ・**美しさに欠ける老朽化した施設**



■ 歩行者空間が狭く、滞留スペースが不足する駅前



■ シェルターや舗装などの老朽化

■ 駅施設の課題

- ・**狭くて老朽化した駅施設**(ホーム、階段、通路)
- ・中核都市の玄関口として**シンボル性の乏しい駅施設**



■ 狭いホームと階段



■ シンボル性に欠ける駅

■ 都市機能集積の課題

- ・県東部の中核都市として**不足する商業等の集積度と人の賑わい**
- ・活かされていない粕壁宿、古利根川、彫刻などの**地域資源**



■ 空店舗の増加

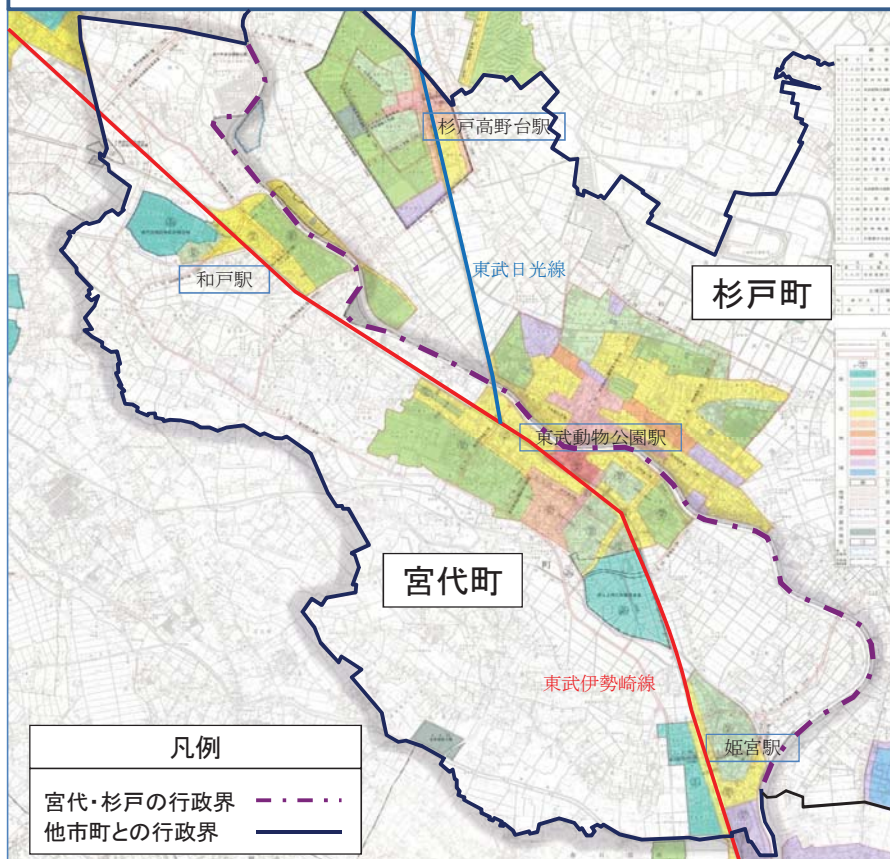


■ 東口の彫刻

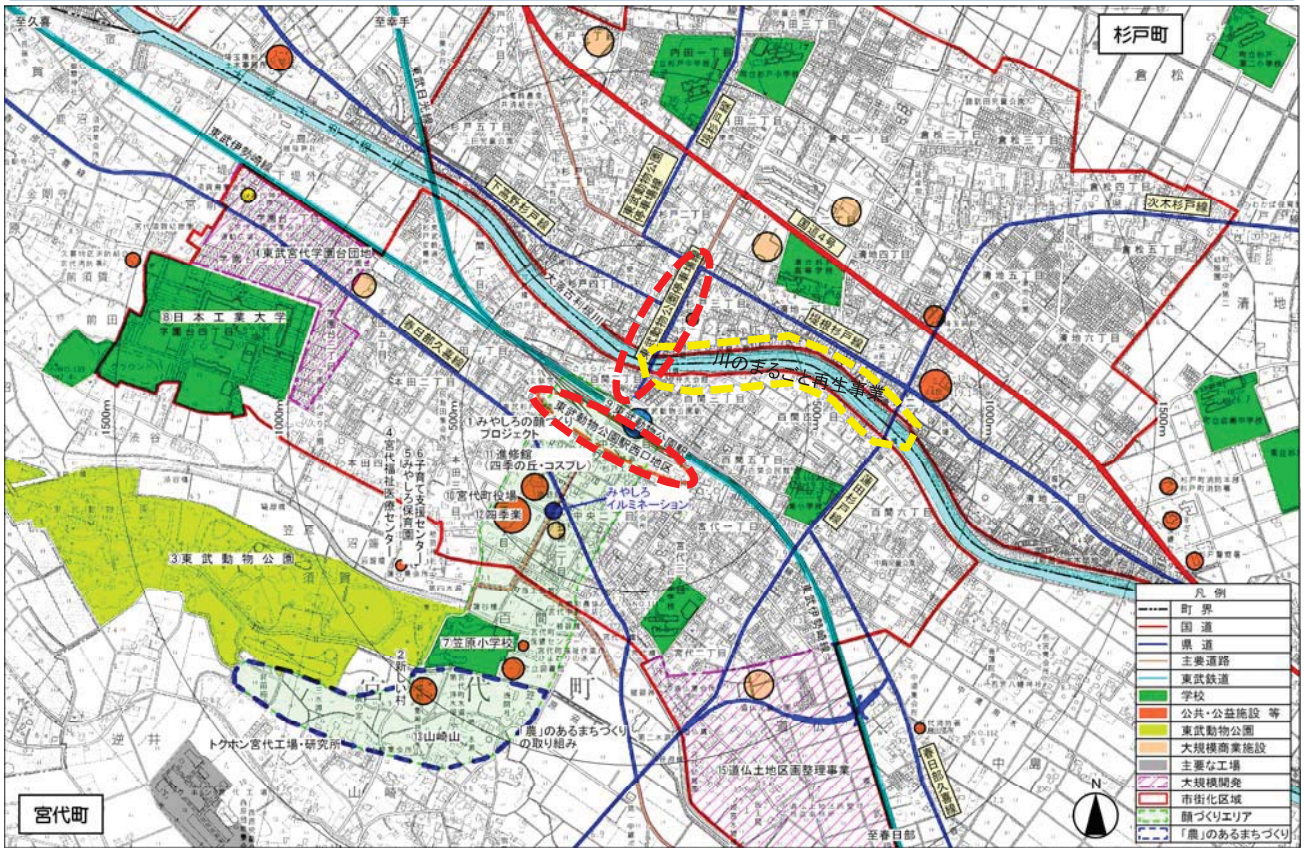
東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会 東武動物公園駅周辺(宮代町・杉戸町)



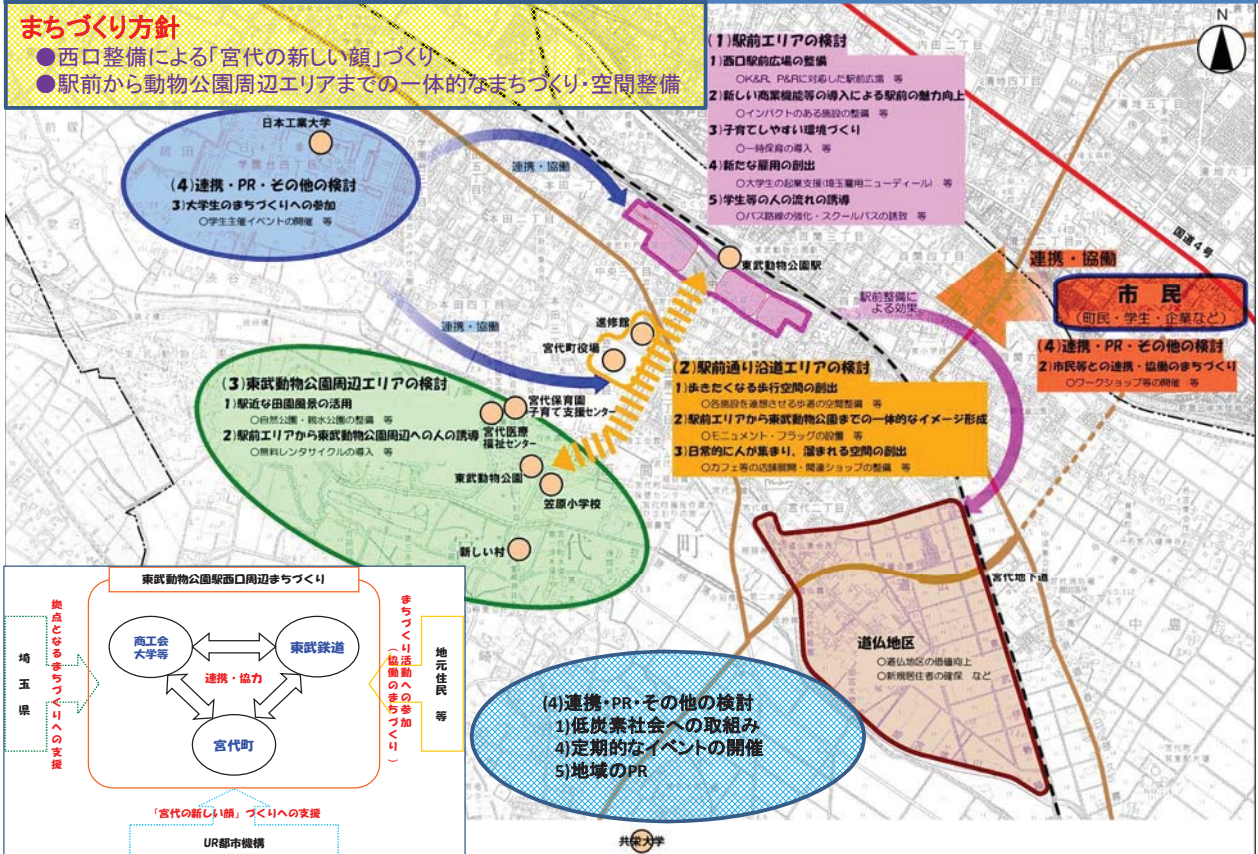
宮代町(一部杉戸町) 都市計画図



東武動物公園駅周辺の主な地域資源



東武動物公園駅西口地区 ~ 宮代の新しい顔づくり ~



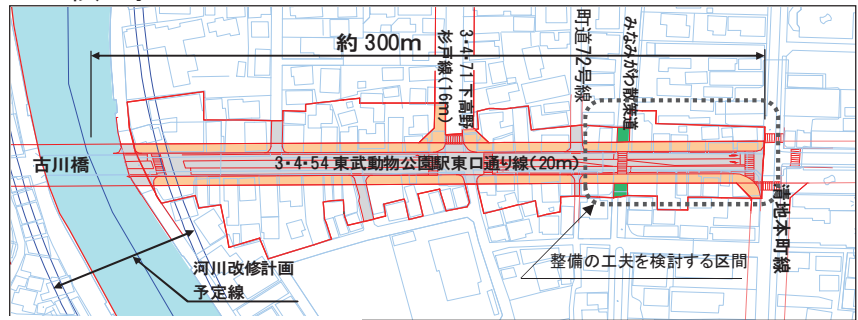
東武動物公園駅東口地区 ～ 杉戸・宮代の中心市街地の再生 ～



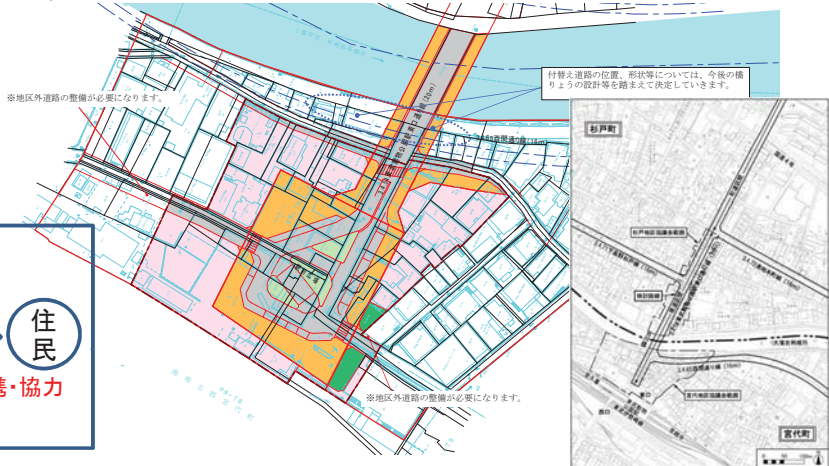
まち・道づくり協議会の検討



《杉戸町》



《宮代町》

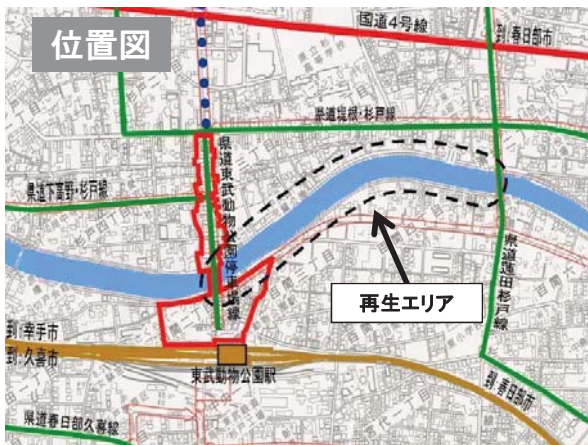


《推進体制》



大落古利根川のまるごと再生 ～ 杉戸・宮代の水辺再生 ～

- 地域資産を活かした吸引力のあるまちづくりに向けた、水辺を利用した祭りやイベントの実施
- 東口駅前広場や東口通り線の拡幅整備による中心市街地の活性化



流灯まつり (水辺の利用)



東口駅前広場のイメージ



東口通り線の整備イメージ



工程表

	H24	H25	H26	H27
東口駅前広場	調査	調査	設計	施工
東口通り線	調査	設計	施工	施工

事業等の概要

- 街中への回遊ルートをつくるため、緑道・散策路を整備します。
- 河川の環境整備や遊歩道・自転車道の整備を実施し、良好な親水空間を創出します。
- 親しみやすい水辺空間の創出のために、環境美化維持管理を実施します。

久喜市における鉄道沿線まちづくり

久喜駅西口再開発事業

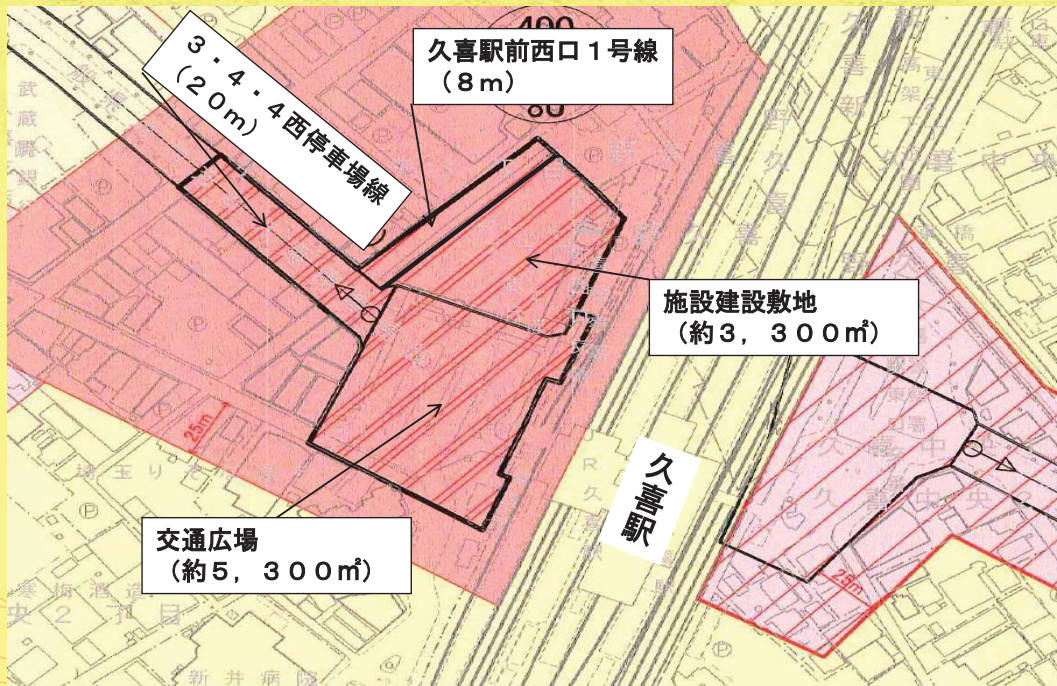
概要

面積	約 1.1 ha
都市計画	市街地再開発事業 高度利用地区 防火地域 都市計画道路

経緯

- ・ 昭和 58 年 10 月 都市計画決定
- ・ 平成 元年 6 月 工事着手
- ・ 平成 4 年 3 月 完成

位置図



中心施設となる再開発ビル



平成 2年 11月 スーパー操業
平成 14年 5月 スーパー撤退
(約7年間閉鎖)
平成 21年 8月 住宅メーカー
操業



中心市街地の空洞化を防ぐためにも駅を中心とした賑わいが必要

現在作成中の都市計画マスタープランにて

駅を中心とした商業地の再生

(1) 駅周辺市街地等の魅力向上と活性化
につながる都市機能の誘導

(2) 賑わいや文化・芸術等を表現する象
徴的な都市空間の整備

(1) 駅周辺商業地等の魅力と活 性化につながる都市機能の誘導

- 駅周辺商業地の魅力向上と再生
商業環境と住環境が調和
快適で便利なまちづくり など
- 街なか居住による地域活性化の促進
再開発事業の促進
集合住宅の誘導 など

(2) 賑わいや文化・芸術等を表現する象徴的な都市空間の整備

- 地域文化による象徴的な賑わい空間の整備
駅周辺の商業地における地域の伝統行事とのふれあい
- 歩行者目線によるまちの活性化
歩行者が楽しく巡ることのできる街の創りだし

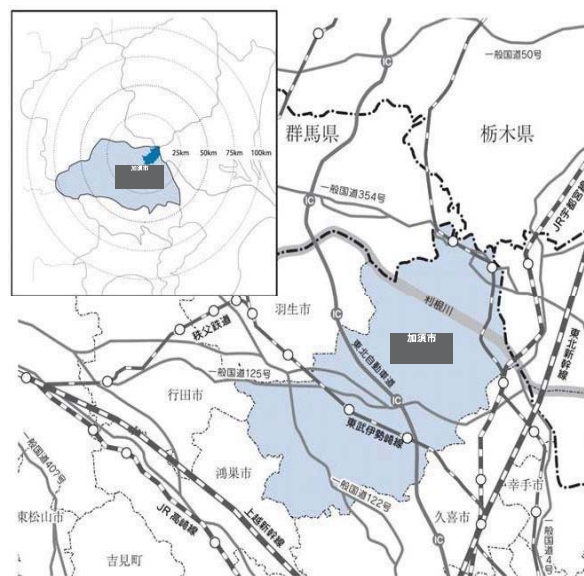
ご清聴ありがとうございました。

鉄道沿線まちづくりの現状認識、 取組意向について

加 須 市

加須市のすう勢

- 加須市は、都心から概ね50km圏内にあり、埼玉県の東北部に位置し、群馬県、栃木県および茨城県に接しています。主要な道路は、東北自動車道と国道122号が南北方向に、国道125号と国道354号が東西方向に走っており、東側には国道4号が近接しています。鉄道は、東武鉄道が通っており東武伊勢崎線に加須駅と花崎駅、東武日光線に新古河駅と柳生駅があります。また、JR宇都宮線・東武日光線の栗橋駅に近接しています。
- 地勢的には関東平野のほぼ中央部を流れる利根川中流域にあり、利根川により運ばれた土砂の堆積により形成されたという平坦地であり、面積は133.47km²を有しています。



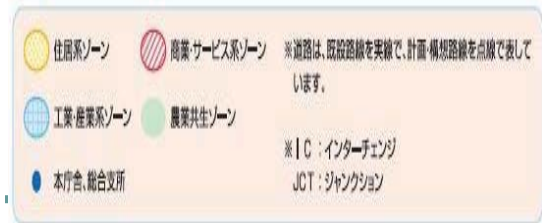
加須市の位置

土地利用構想

土地利用の基本的な考え方

本市の秩序ある整備と発展を推進するため、既存の住宅地や集落、新たに整備された住宅地などの居住環境の保全・向上を図っております。

また、市民の消費生活を支える商業・サービス機能の集積地の活性化や市内工業団地における操業環境の保全と本市の立地特性を活かした新たな工業団地の整備、市民の原風景ともなっている田園地帯の保全など、地域の特性を最大限に活用し、埼玉県東北部の中核的な都市として、地域の文化や産業を重視した総合的、計画的な土地利用を推進しています。



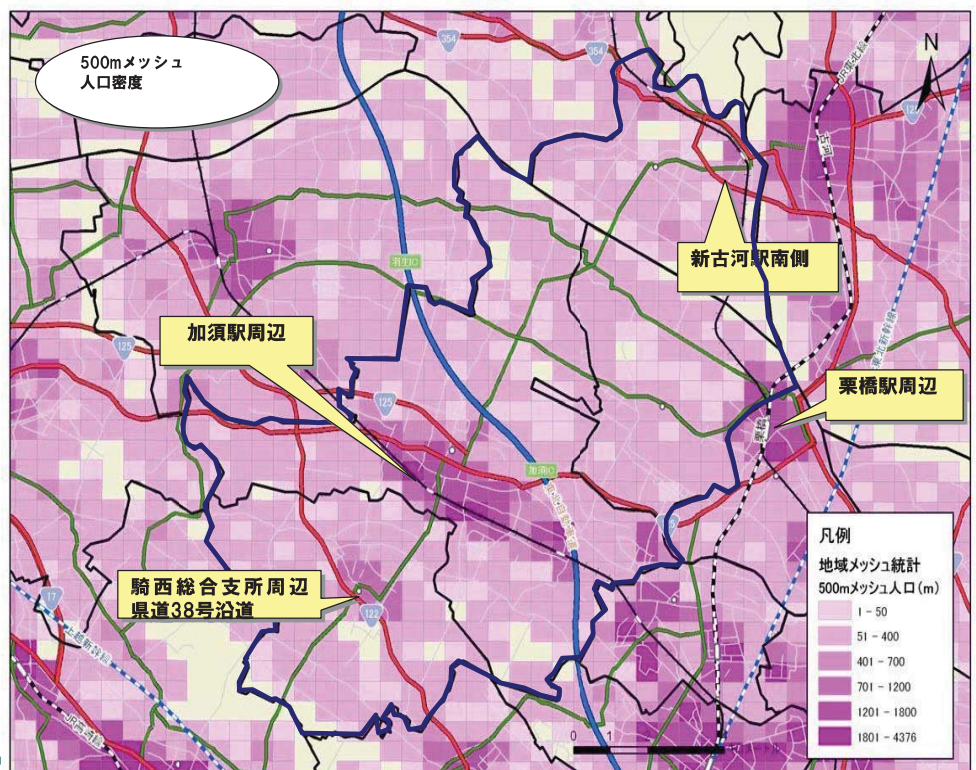
集落地および各種施設の立地状況

・加須市は、平成22年3月23日に旧加須市・旧騎西町・旧北川辺町・旧大利根町の1市3町が合併して誕生した市です。

・市の中心部から概ね3km圏内に数多くの集落が分散しており、放射状に形成されている道路に沿って集落が連なっているほか、4地域それぞれに中心市街地が存在しています。

・加須駅を中心に公共施設・病院・商業施設の集積もあるが、市全域に公共施設等が分散しています。

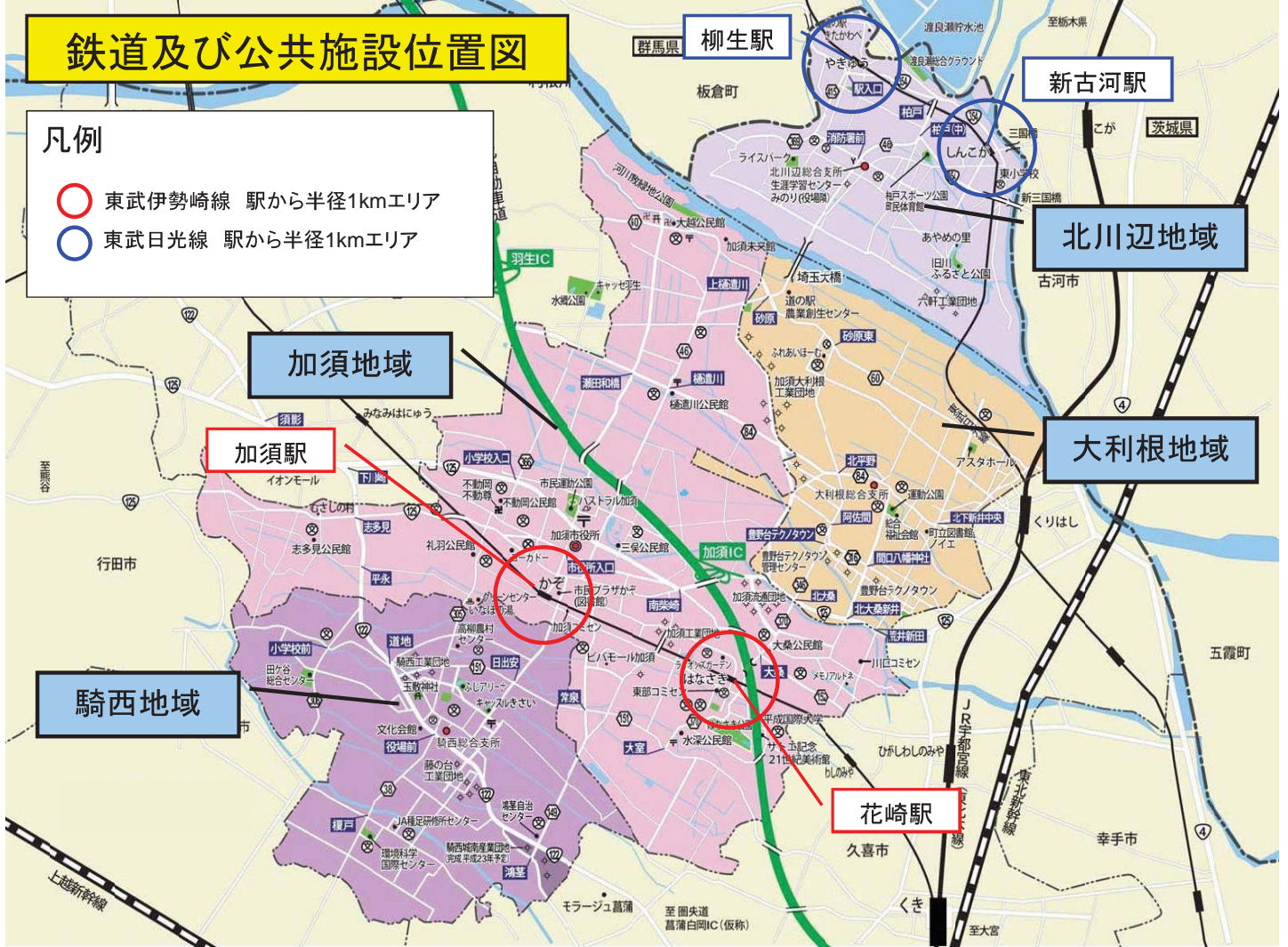
・人口密度の低いエリアが広く分布しています。



鉄道及び公共施設位置図

凡例

- 東武伊勢崎線 駅から半径1kmエリア
- 東武日光線 駅から半径1kmエリア



加須市 コミュニティバス かぞ絆号

「デマンド型乗合タクシー」「シャトルバス」「循環バス」の3つの運行方法でさらに便利になりました。

デマンド型乗合タクシーについては、市内に居住する、利用登録を行った市民の方のみ利用できます。

デマンド型乗合タクシーはどのように運行するの？
 市内を下記MAPの3つのエリアに分け、10人乗りのワンボックス車両により運行します。
 北エリア(車両1台)・中エリア(車両2台)・南エリア(車両2台)
 エリアをまたぐようなご利用の場合は、乗り継ぎ場所の「加須駅」、「花崎駅」、「道の駅 藤の台」のふりばおとねにて、行き先のエリアを走るデマンド型乗合タクシーに乗り換えて利用します。ただし、北エリアの車で「道の駅 藤の台」までおとねにて、中エリアの車で「いなほの湯」まで、南エリアの車で「市民プラザがぞ絆」については、エリアをまたぐことが直接行くことができます。



デマンド型乗合タクシーのご利用には、まず、利用登録が必要です！

デマンド型乗合タクシーのご利用には、まず、事前に住所、氏名、連絡先などの利用登録をいただくことが必要です。市内に居住する市民の方であれば、どなたでも利用登録を申請することができます。

デマンド型乗合タクシーをご利用の際は必ず予約をしましょう！

予約センター ☎0120-62-7203 (フリーダイヤル)
(0480)や(280)をダイヤルする必要はありません。

- 利用予約の受付日時**
 月曜日から土曜日まで(日曜日・年末年始12月29日から1月3日までは除く。)
 7時から16時30分まで。
- 利用予約の方法**
 ・利用したい日の1週間前から当日の希望する便の30分前までに予約センターへ電話し、ご利用になる方のお名前、利用日、出発地の時間、どこからどこまで行きたいかを伝えてください。
 ・午前7時出発(第1便)を希望する場合についてのみ、利用したい日の1週間前から前日の16時30分までの受付となりますのでご注意ください。また、月曜日の7時出発(第1便)を希望する場合は、前週の土曜日の16時30分までに予約してください。

循環バス路線図



「市民プラザがぞ絆」の南を南北に走る「加須湯線」を境に、西循環コース(加須湯線から西側のコース)と東循環コース(加須湯線から東側のコース)の2つのコースを設け、1便が数字の「8」の字を描くように運行します。西循環コース・東循環コースともに「右回り」・「左回り」を設け、停留所は全体で29箇所です。

各自治体からみた鉄道・駅を主体としたまちづくりの取組と肌身に感じている街の現状認識について

【現状認識】

- 1市3町の合併による市域の拡大
- 旧1市3町における生活圏の違い
- 高齢者を含めた、交通弱者の交通手段の確保
- 自家用車利用が根付いた地域性
- 既存商店街の衰退化、郊外型大型店舗の進出による駅周辺の商業空洞化
- 駅近辺に駐車場がないため、駅周辺への集客力が乏しい
- 駅前空地の減少。⇒新規開発の困難。

【鉄道・駅を主体としたまちづくりの取組】

- 地域資源の活用・PR
- 商店街や地域商店の魅力アップ
- 商店街や地域商業の賑わい創出
- 観光による交流人口の拡大
- まちなか賑わいフェスティバルなどの駅周辺での祭りの開催
- 駅周辺への輸送力の確保
⇒コミュニティバスの運行等

沿線まちづくりの取組への意向

(期待すること、各自治体で取り組みたいことなど)

【期待すること】

- ・広域的なまちづくりによる沿線地域の活性化
- ・鉄道運行本数の増発・増便
- ・地域活性化による商業・観光集客力UP

【取り組みたいこと】

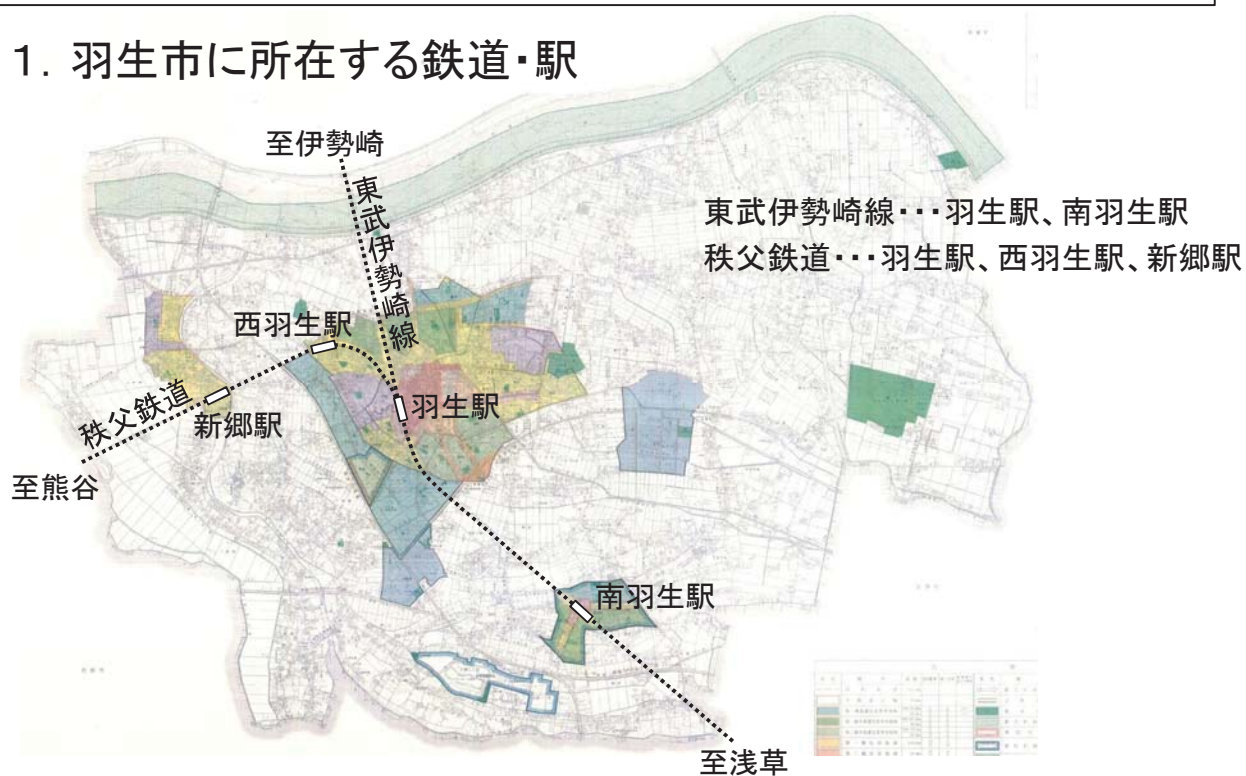
- ・駅への交通手段の充実
⇒コミュニティバス
- ・駅前広場のスペースを活用した集客力の向上
- ・駅前商店街の活性化のため取組

東武伊勢崎線沿線まちづくりの 現状認識、取組意向

羽生市

①各自治体からみた鉄道・駅を主体としたまちづくりの取組
と肌身に感じているまちの現状認識について

1. 羽生市に所在する鉄道・駅



2. 駅周辺におけるまちづくりの経緯

羽生市は、衣料縫製を中心とした「衣料のまち」として発展してきました。特に羽生駅周辺において、商業地や住宅地に小規模な縫製工場が点在しにぎわいを見せてきましたが、近年は輸入品の台頭により衣料縫製産業は大幅に衰退してきており、中心市街地のにぎわいは失われつつあります。

羽生市の土地利用の形態としては、羽生駅を中心に商業系や住宅系の市街地が形成されており、それを取り囲むように広大な田園農地が広がっています。また、南羽生駅、新郷駅の周辺で小規模な住宅系市街地を形成しております。

なお、羽生駅の近辺では、一部を除き土地区画整理事業が実施されておらず、都市基盤が未整備となっています。

3. 鉄道・駅を主体としたまちづくりの取り組み

(1) 羽生駅

- 新駅舎完成……平成16年(2004年)
橋上化により駅西口の利便性向上
- 西口駅前広場完成……平成19年(2007年)
駅前道路となる都市計画道路と併せて整備
- 岩瀬土地区画整理事業(施行中)……平成8年～(1996年～)
駅西口1km圏における魅力的な住環境の形成
- 東口駅前広場暫定整備……平成20年(2008年)
- 東口駅前道路美装化……本年度
埼玉県施行による「町のシンボルロード」整備
- etc.

(2)南羽生駅

○南羽生土地区画整理事業完了……平成16年(2004年)

住宅系市街地の形成

○etc.

(3)新郷駅

○上新郷土地区画整理事業完了……昭和49年(1974年)

住宅系市街地の形成

○etc.

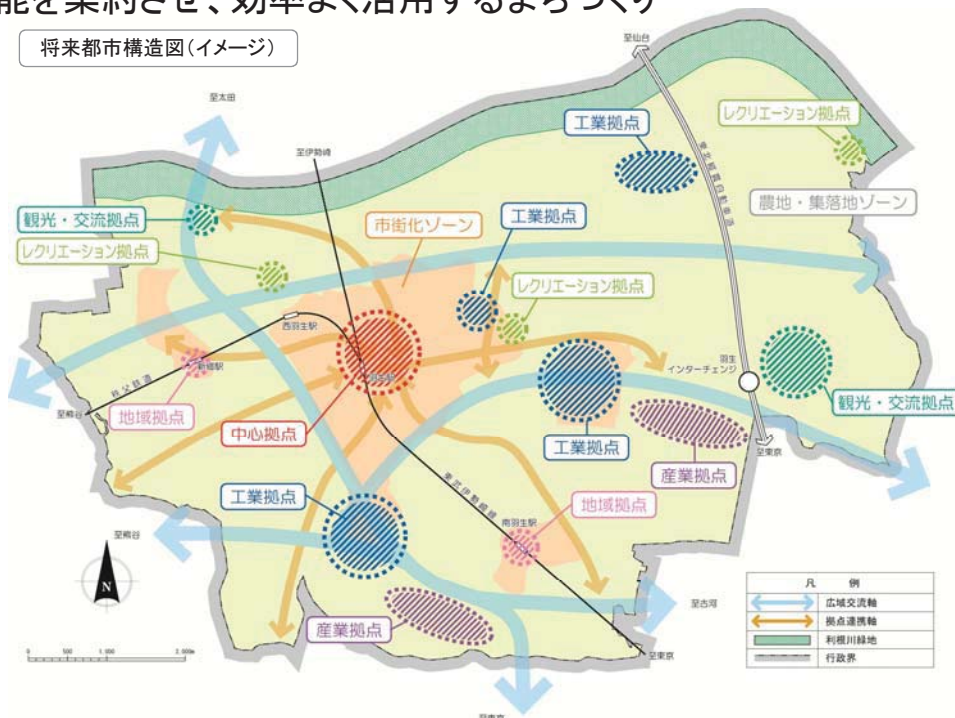
(4)その他

○東武伊勢崎線輸送力増強推進協議会

- ・羽生市、加須市、久喜市、宮代町の4つの市町で構成
- ・「半蔵門線の羽生駅までの延伸」、「浅草駅から太田駅間の直通列車の増発・増量」、「特急りょうもう号の久喜駅・加須駅・羽生駅停車の増設」、「運行時間のさらなる延長」について、東武鉄道へ要望活動
- ・用地取得が完了しながらも凍結となっている「車両基地の整備促進」や「南羽生駅の橋上化」などを羽生市個別に要望

○羽生市都市計画マスタープラン(案)……平成25年3月策定予定

- ・人口減少・少子高齢化を踏まえたコンパクトシティの実現を目指す
- ・羽生駅周辺を中心拠点ととらえ、地域コミュニティを重視しつつ、都市機能を集約させ、効率よく活用するまちづくり



○etc.

4. 肌身に感じているまちの現状認識

(1) 少子高齢化と人口減少

○今後、さらに深刻化する少子高齢化と人口減少への対応

(2) 中心市街地の衰退

○羽生駅周辺の商業地におけるにぎわいの再生

○空洞化(空き家・空地)対策

(3) 基盤整備の遅れ

○特に羽生駅周辺では、土地区画整理事業が実施されていない地区が多く、都市環境の整備に課題を残している

(4) 東武伊勢崎線沿線の魅力低迷

○羽生市に限らず、沿線のまち(駅前)に人が多く集まるような魅力的な場所がない

○輸送力の増強が進んでいない

②沿線まちづくりの取組への意向

(期待すること、各自治体で取り組みたいことなど)

1. 期待すること

○沿線自治体の連携によるソフト&ハード事業の展開

○東武伊勢崎線の輸送力増強

○沿線自治体でできることは限界値が低すぎることから、
国による大規模事業等

2. 各自治体で取り組みたいこと

○都市基盤整備等による魅力ある都市環境の形成

○都市基盤整備の推進とともに、商業・業務・行政・文化・
コミュニティ等の機能集積による中心拠点の活性化

○観光・交流拠点との連携(例:情報発信、シャトルバス等)

東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会

鉄道沿線まちづくりの現状認識、取組み意向

群馬県 邑楽郡 明和町

(1) 明和町とは・・・？

①位置

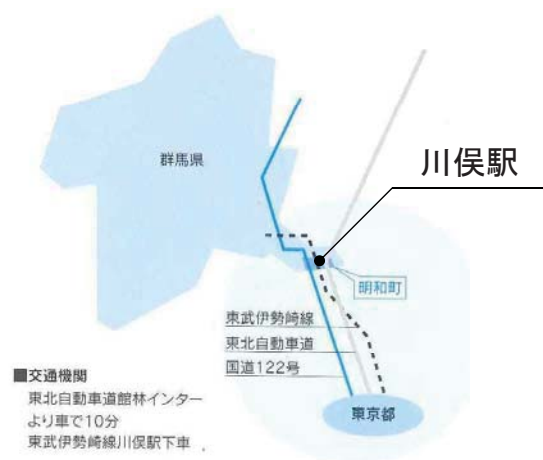
- ・群馬県の最東南端
- ・首都圏から60km

②面積

- ・19.67km²

③総人口(平成25年1月1日現在)

- ・11,433人(3,868世帯)





(2) 川俣駅を主体とした取組み

① 都市計画マスタープラン(川俣駅周辺の位置づけ)

平成17年3月策定(平成26年度見直し予定)

【地区のまちづくり方針(中部(駅周辺)地区)】

1) 町の中心に位置 2) 鉄道駅(川俣駅)がある 3) 駅周辺は商業拠点に位置づけ

【将来像として】

公共施設、商業施設の立地を図り、町の中心としてふさわしい地域をめざす。

主なまちづくり目標として「良好な住宅地の形成」「駅前広場の整備」「商業施設の立地」「交流人口の増加」を設定。

② 現状認識(駅前広場がなく、西口改札のみ)

・駅整備の要望調査を行った結果

→ 駅前店舗の設置要望が最も多い。

・駅周辺の満足度調査を行った結果

→ 12%しか満足していない。



(3) 沿線まちづくりの取組みへの意向

① 期待すること

- ・ 交流人口の増加
- ・ 乗降客数の増加

② 取組みたいこと

- ・ 川俣駅を発着としたウォーキング、サイクリングコースの設定
- ・ 企業誘致の推進



東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会

以上で説明を終わります。

群馬県 邑楽郡 明和町



群馬県館林市

「駅周辺のまちづくりについて」



館林市はどんなまち？



館林市

- 特色** 世界一のつつじと
分福茶釜のまち
- 位置** 東京スカイツリーから63.4km
浅草駅から東武スカイツリー線
特急で60分
- 面積** 60.98平方キロメートル
- 人口** 79,082人
(平成25年1月1日現在 住民基本台帳より)
- マスコット** ぽんちゃん



駅周辺のまちづくりに対する目標



【大目標】

鉄道(東武伊勢崎線)により分断された、東西市街地の一体化と交通結節点の強化

【目標1】

東西市街地の一体化を図るため、東西駅前広場を連絡通路で結ぶと同時に、都市計画道路の立体交差事業を推進する。

【目標2】

歴史的な建造物を活用し、人の回遊性を高め、にぎわいと活力を呼び戻し、中心市街地を再生する。

【目標3】

環状道路の整備促進により、市街地の安全性を高め、高齢者や子供に優しいまちづくりを推進する。



駅周辺のまちづくり(H14~H24)



東西駅前広場連絡通路

【館林駅】
(ハード)
館林駅舎整備、館林東西駅前広場連絡通路、歴史の小径沿線整備、館林駅西口広場整備、TM21プラザ建設、製粉ミュージアム開業
(ソフト)
まちなか散策ガイド配布、バス路線見直し事業

歴史の小径道路改良事業

散策ガイド配布写真

茂林寺境内のためぎの着せ替え

【茂林寺前駅】
(ハード)
ザ・トレジャーガーデン整備
(ソフト)
茂林寺境内のためぎの着せ替え、茂林寺のお身拭い、茂林寺前駅周辺ぼんちやり(無料貸出自転車)、茂林寺観光リーフレット配布



沿線まちづくりの現況・課題・意向

- ◎**現況**:自動車の普及率が全国でも高く、マイカー中心の生活及びまちづくりが形成されている。
- ◎**課題**:高齢社会に対応するための交通体系を確立し、安全なまちづくりや、環境負荷の軽減を図ることが必要。
- ◎**意向**:館林市に合った集約型都市構造を検討し、人と人の交流できるまちなかの活性化を目指す。

埼玉県 駅周辺の空地状況

出典：H17年度埼玉県都市計画基礎調査

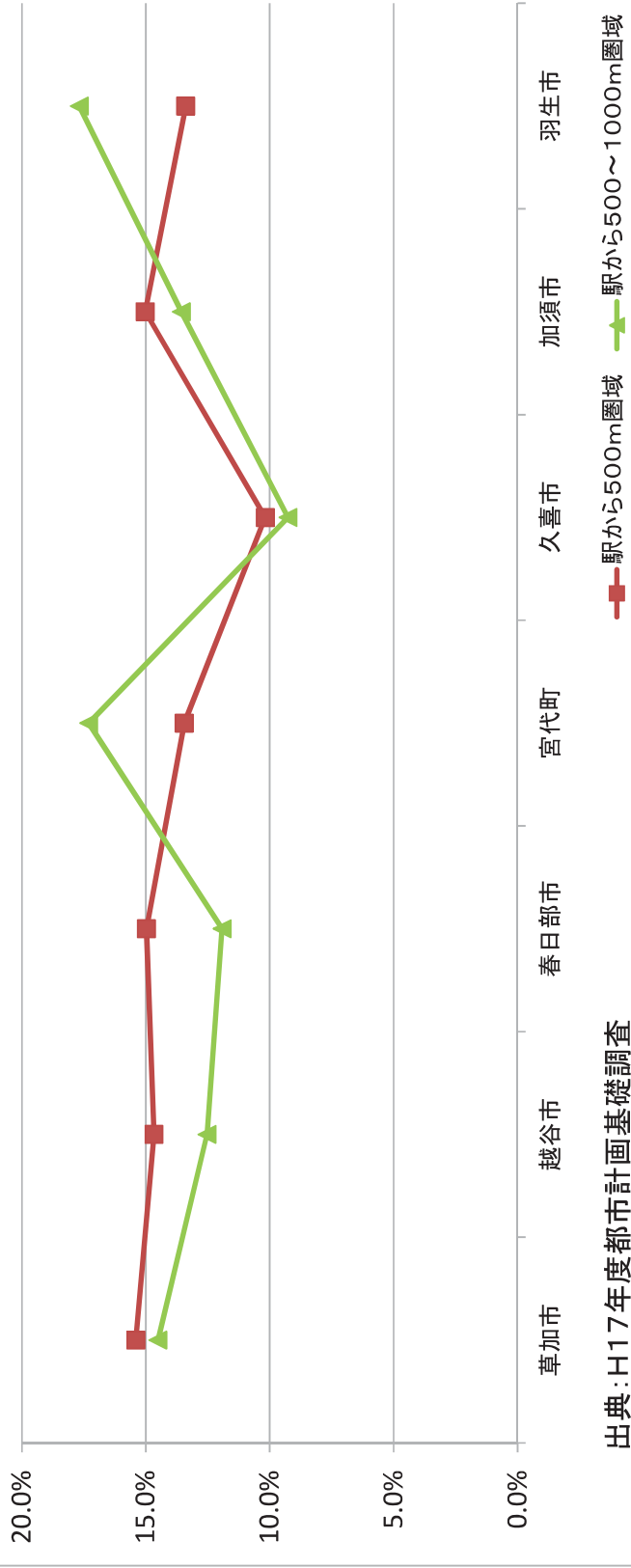
駅から500m圏域

市町村	圏域	① 住宅用地	② 商業用地	③ 他空地	①+②+③ 合計	③/①+②+③ 空地の割合
草加市	500m圏	129.606	34.184	29.812	193.602	15.4%
越谷市	500m圏	190.255	62.321	43.413	295.989	14.7%
春日部市	500m圏	118.591	34.268	26.918	179.777	15.0%
宮代町	500m圏	90.946	9.488	15.605	116.039	13.4%
久喜市	500m圏	73.008	9.849	9.391	92.248	10.2%
加須市	500m圏	59.445	13.121	12.829	85.395	15.0%
羽生市	500m圏	63.611	9.739	11.341	84.691	13.4%

駅から500～1000m圏域

市町村	圏域	① 住宅用地	② 商業用地	③ 他空地	①+②+③ 合計	③/①+②+③ 空地の割合
草加市	500～1000m圏	395.26	42.157	74.255	511.672	14.5%
越谷市	500～1000m圏	639.668	64.863	100.934	805.465	12.5%
春日部市	500～1000m圏	403.014	46.422	60.828	510.264	11.9%
宮代町	500～1000m圏	178.229	15.096	40.46	233.785	17.3%
久喜市	500～1000m圏	186.887	22.401	21.365	230.653	9.3%
加須市	500～1000m圏	127.594	19.163	23.033	169.79	13.6%
羽生市	500～1000m圏	141.736	14.986	33.681	190.403	17.7%

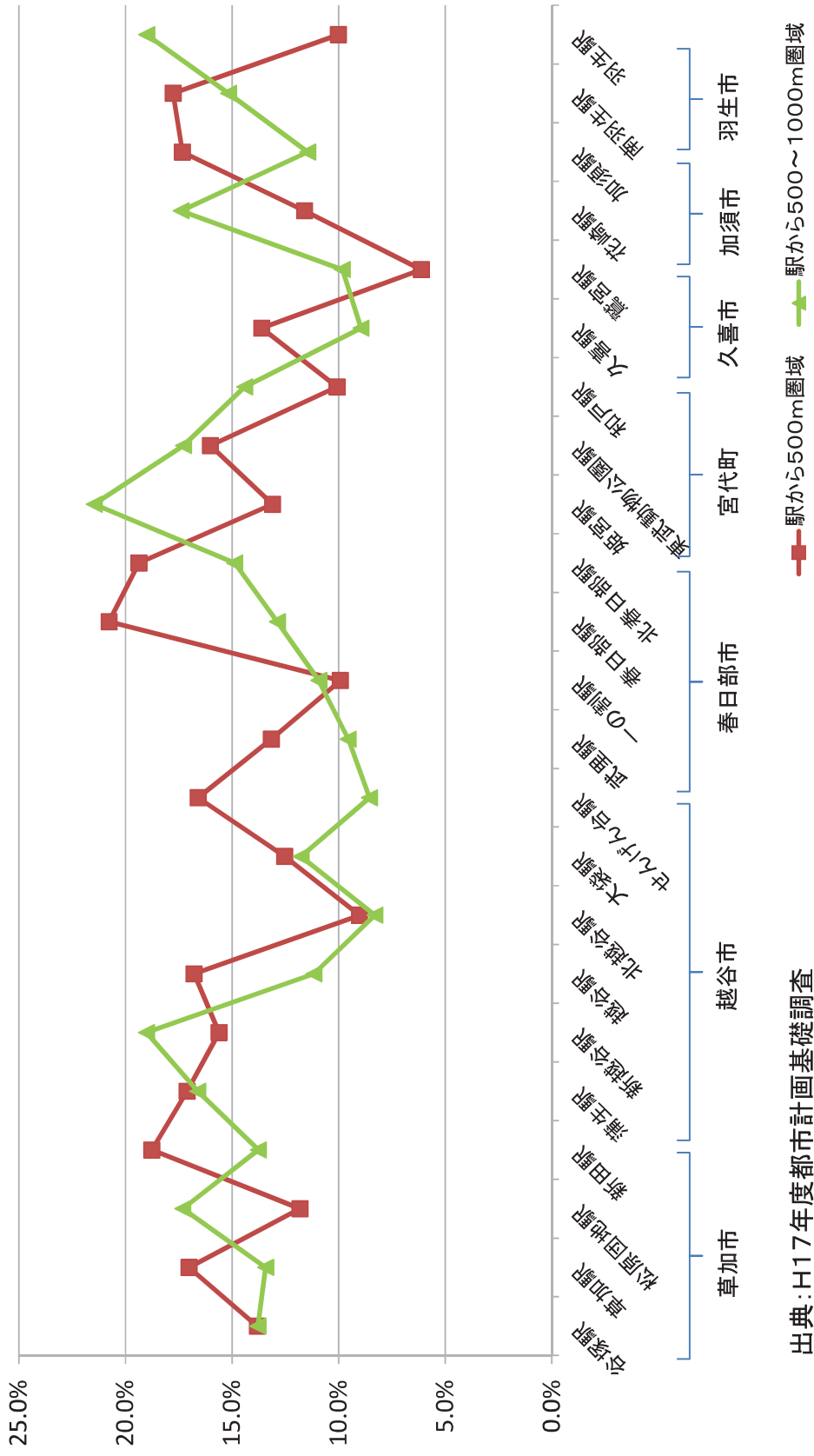
埼玉県 駅周辺の空地状況



出典：H17年度都市計画基礎調査

空地の割合 = その他の空地(改変工事中の土地、更地、残土・資材置場) / 住宅用地 + 商業用地 + その他の空地

埼玉県 駅周辺の空地状況



出典：H17年度都市計画基礎調査

空地の割合 = その他の空地(改変工事中の土地、更地、残土・資材置場) / 住宅用地+商業用地+その他の空地

埼玉県 駅周辺の空地状況

出典：H17年度埼玉県都市計画基礎調査

駅から500m圏域

市町村	駅名	圏域	① 住宅用地	② 商業用地	③ 他空地	①+②+③ 合計	③/①+②+③ 空地の割合
草加市	1 谷塚駅	500m圏	37.37	6.775	7.077	51.222	13.8%
	2 草加駅	500m圏	29.725	11.957	8.547	50.229	17.0%
	3 松原団地駅	500m圏	31.819	7.557	5.276	44.652	11.8%
	4 新田駅	500m圏	30.692	7.895	8.912	47.499	18.8%
	5 蒲生駅	500m圏	34.482	10.04	9.191	53.713	17.1%
	6 新越谷駅	500m圏	29.024	9.315	7.091	45.430	15.6%
越谷市	7 越谷駅	500m圏	30.345	13.001	8.743	52.089	16.8%
	8 北越谷駅	500m圏	33.464	10.425	4.352	48.241	9.0%
	9 大袋駅	500m圏	34.784	7.837	6.109	48.730	12.5%
	10 せんげん台駅	500m圏	28.156	11.703	7.927	47.786	16.6%
	11 武里駅	500m圏	37.597	8.039	6.916	52.552	13.2%
	12 一の割駅	500m圏	44.666	6.15	5.602	56.418	9.9%
春日部市	13 春日部駅	500m圏	20.382	18.561	10.205	49.148	20.8%
	14 北春日部駅	500m圏	15.946	1.518	4.195	21.659	19.4%
宮代町	15 姫宮駅	500m圏	33.033	1.534	5.212	39.779	13.1%
	16 東武動物公園駅	500m圏	32.354	5.899	7.297	45.550	16.0%
久喜市	17 和戸駅	500m圏	25.559	2.055	3.096	30.710	10.1%
	18 久喜駅	500m圏	36.433	6.729	6.8	49.962	13.6%
	19 鷲宮駅	500m圏	36.575	3.12	2.591	42.286	6.1%
加須市	20 花崎駅	500m圏	25.193	5.213	3.991	34.397	11.6%
	21 加須駅	500m圏	34.252	7.908	8.838	50.998	17.3%
羽生市	22 南羽生駅	500m圏	29.754	0.577	6.552	36.883	17.8%
	23 羽生駅	500m圏	33.857	9.162	4.789	47.808	10.0%

駅から500～1000m圏域

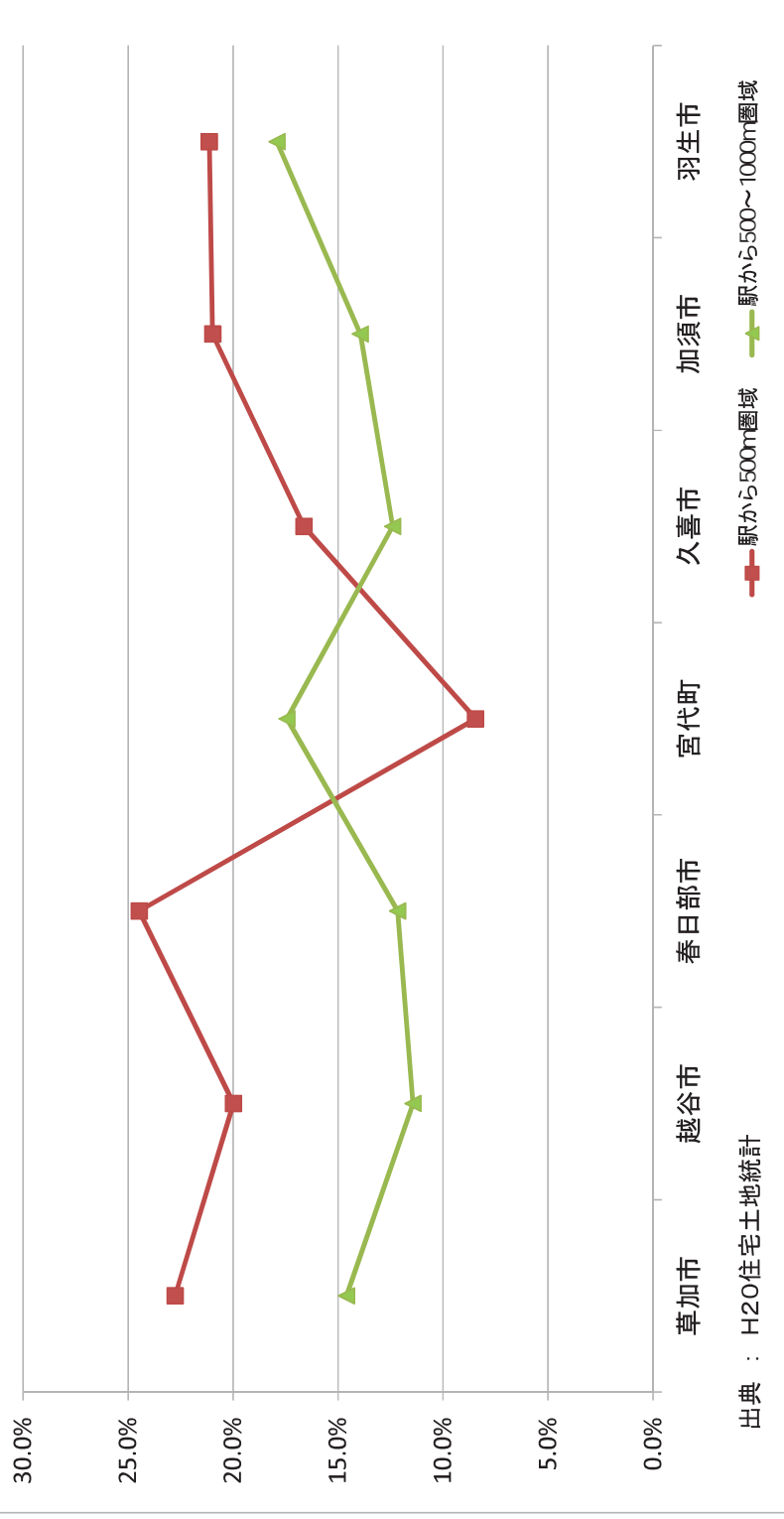
市町村	駅名	圏域	① 住宅用地	② 商業用地	③ 他空地	①+②+③ 合計	③/①+②+③ 空地の割合
草加市	1 谷塚駅	500～1000m圏	92.002	8.504	16.073	116.579	13.8%
	2 草加駅	500～1000m圏	111.937	12.978	19.368	144.283	13.4%
	3 松原団地駅	500～1000m圏	89.019	11.023	20.941	120.983	17.3%
	4 新田駅	500～1000m圏	102.302	9.652	17.873	129.827	13.8%
	5 蒲生駅	500～1000m圏	90.079	15.461	21.021	126.561	16.6%
	6 新越谷駅	500～1000m圏	94.688	13.073	25.298	133.059	19.0%
越谷市	7 越谷駅	500～1000m圏	118.435	8.802	15.985	143.222	11.2%
	8 北越谷駅	500～1000m圏	100.339	8.302	9.839	118.480	8.3%
	9 大袋駅	500～1000m圏	111.692	11.273	16.401	139.366	11.8%
	10 せんげん台駅	500～1000m圏	124.435	7.952	12.39	144.777	8.6%
	11 武里駅	500～1000m圏	115.051	7.346	12.935	135.332	9.6%
	12 一の割駅	500～1000m圏	104.951	10.527	14.174	129.652	10.9%
春日部市	13 春日部駅	500～1000m圏	103.177	17.295	17.801	138.273	12.9%
	14 北春日部駅	500～1000m圏	79.835	11.254	15.918	107.007	14.9%
宮代町	15 姫宮駅	500～1000m圏	38.63	1.668	11.013	51.311	21.5%
	16 東武動物公園駅	500～1000m圏	80.413	10.475	18.984	109.872	17.3%
久喜市	17 和戸駅	500～1000m圏	59.186	2.953	10.463	72.602	14.4%
	18 久喜駅	500～1000m圏	121.477	15.027	13.428	149.932	9.0%
	19 鷲宮駅	500～1000m圏	65.41	7.374	7.937	80.721	9.8%
加須市	20 花崎駅	500～1000m圏	43.854	6.036	10.501	60.391	17.4%
	21 加須駅	500～1000m圏	83.74	13.127	12.532	109.399	11.5%
羽生市	22 南羽生駅	500～1000m圏	50.224	5.096	9.891	65.211	15.2%
	23 羽生駅	500～1000m圏	91.512	9.89	23.79	125.192	19.0%

埼玉県 駅周辺の空家状況

出典：H20住宅土地統計

市町村	住宅総数		空家数		空家の割合	
	総数	駅から500m圏域	空き家総数	駅から500m圏域	全体	駅から500m圏域
市町村						
草加市	97,190	15,550	13,200	3,540	13.6%	22.8%
越谷市	121,060	20,370	14,240	4,070	11.8%	20.0%
春日部市	87,680	9,480	11,210	2,320	12.8%	24.5%
宮代町	13,080	4,850	1,730	410	13.2%	8.5%
久喜市	55,640	9,750	6,060	1,620	10.9%	16.6%
加須市	29,700	2,480	3,480	520	11.7%	21.0%
羽生市	18,470	3,170	2,170	670	11.7%	21.1%

埼玉県 駅周辺の空家状況



出典：H20住宅土地統計

人口減少局面におけるぐんまのまちづくり

- 人口減少
- 少子高齢化
- 自動車依存と公共交通衰退
- 低密度拡散型都市構造

このままでは!

県民が住みにくい
福祉的経費を多額に必要とする県土が形成される

「県民の暮らし」に生じる課題・問題点を解決し、望ましい将来のまちづくりを実現するための取組方針

ぐんま“まちづくり”ビジョン

望ましい「ぐんまのまち」の将来像

「ぐんまらしい持続可能なまち」

～ぐんまのまちの個性を活かして「まちのまとまり」をつくりだします～

「ぐんまらしい」とは、ぐんまのまちの個性を活かすこと

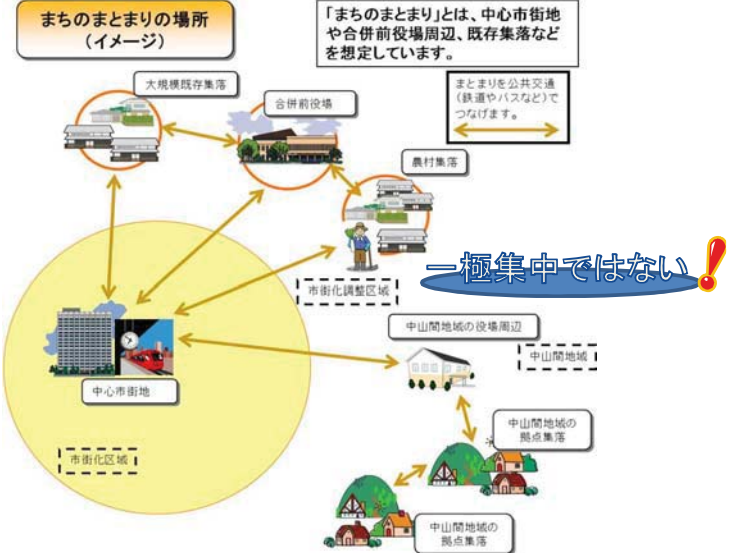
【県民意見】	歴史資源を活かした地域づくりを。 古い歴史や安らぎの空間を大切にしたい。 工業力や技術力を活かしたい。 産業・歴史文化・生活環境・農業のバランスのとれた地域に。
--------	---

「持続可能なまち」とは「まちのまとまり」をつくり次ような社会が継続すること

1. 多様な交通手段を選択できる社会	【県民意見】 車がないと移動しにくい。高齢化に備えバスを便利に、道路だけでなく鉄道・駅も活性化を。
2. 医療、介護、教育施設が整っている社会	【県民意見】 子供が伸び伸び育ちやすい地域に。
3. 人と人とのつながりが確保できる社会	【県民意見】 街にぎわいが戻り活性化を。中心市街地を安心して歩けるように。
4. 自然と共生している社会	【県民意見】 自然豊かな都市を大切にしたい。
5. 多様な就業機会が確保できる社会	【県民意見】 街にぎわいがもたらす活性化を。工業力や技術力を活かしたい。
6. 再生エネルギー活用など低炭素型社会	【県民意見】 リサイクル等が進み、資源を有効利用できるように。地球温暖化問題への取組を。

「まちのまとまり」をつくる・まもる

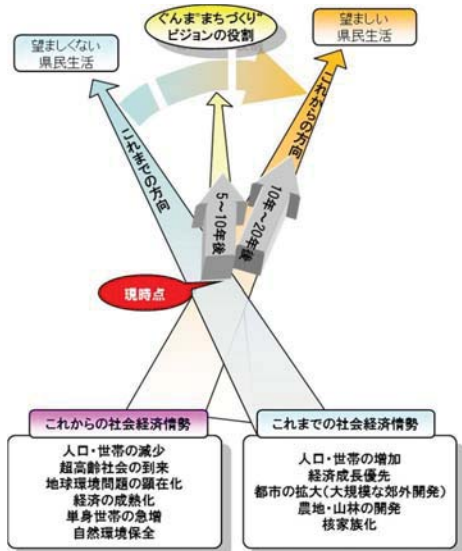
今後は、徒歩や公共交通での移動を容易にし、買物・通院などの生活を支えるサービスを楽しみやすいよう、今よりも「まちのまとまり(集積)」を減らさないまちづくりを進めます。



ぐんま“まちづくり”ビジョンの推進

将来像実現のためのまちづくりの進め方

人口減少と超高齢化が同時に進行する局面で、将来像を実現するためには、10～20年後を見据えて、地域の人たちの理解を得ながら、徐々に舵をきっていく必要があります。



人口増加時代のまちづくり

ひとつひとつの課題に対して個別に解決策を講じることで、まち全体も活力を維持してきた。

人口減少局面におけるまちづくり

個別の課題の解決策を講じることで、まち全体で不都合な部分が生じないよう個別施策間の調整をする必要がある。

まち全体として、持続可能な社会をつくるために、「まちのまとまり」を意識して施策を組み合わせさせていただきます。

将来像実現に向けた基本方針

ビジョンでは、県民の暮らしや行政運営に生じる望ましくない状況を回避し、望ましい「ぐんまのまち」の将来像を実現するための7つの基本方針を定め、市町村と連携して推進することとしています。

将来生じる望ましくない状況

- 1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築
 - 2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致
 - 3 地域の誇れる個性・景観・暮らしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」づくり
- 「まちのまとまり」とは、中心市街地や合併前役場周辺、既存集落などを想定しています。
- 4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保
 - 5 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化
 - 6 ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり
 - 7 家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

ぐんまらしい持続可能なまち

アクションプログラムによるぐんまらしい持続可能な社会の実現

ビジョンの実現化方策

ビジョンに掲げた将来像を実現するために、市町村に策定していただく「アクションプログラム」の策定を県が支援するとともに、ビジョンを反映した「都市計画区域マスタープラン」を策定するなど、市町村と県が連携して持続可能なまちづくりを進めていきます。

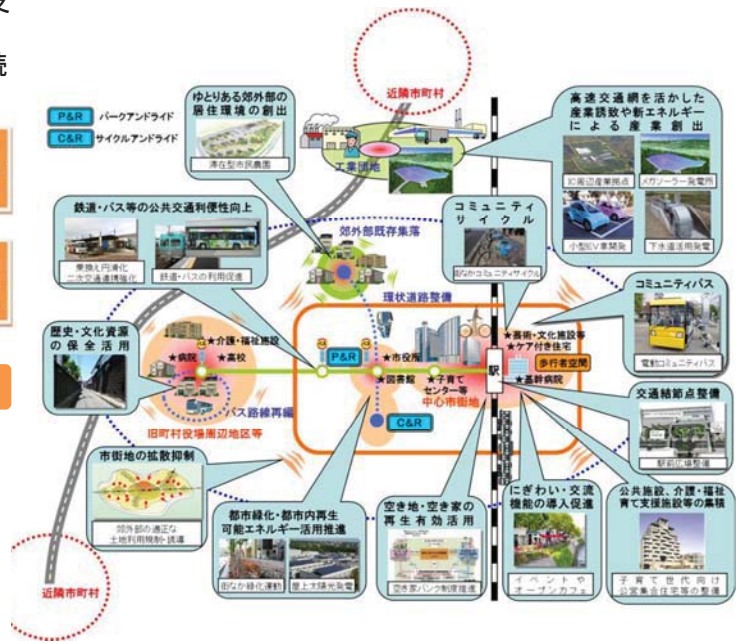


創意工夫による多様なまちづくりの展開

アクションプログラムは、ビジョンで示した検討すべき項目について、住民と市町村で議論していただき、まちづくりの方向性を定めるとともに、必要な各種施策を選択し、盛り込んだ実行計画です。

ビジョンにおいて、まちづくりにおける県と市町村の役割は「市町村はまちなかを、県は広域連携や調整と市町村支援を考えます。」としており、県では市町村の区域を越えた広域の課題調整を行うこと、そして、まちづくりに関係する各種施策を最大限に活用して、市町村のまちづくり支援を行う予定です。

アクションプログラムによる施策展開イメージ



ビジョンを踏まえたアクションプログラムによる具体的な取組施策展開イメージ



- 都市機能の拡散を抑える
- 自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす
- 交通結節機能を強化する

ビジョンの7つの基本方針

将来生じる望ましくない状況

- 1 人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築
- 2 空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致
- 3 地域の誇れる個性・景観・暮らしを支える機能を整えた魅力的な「まちなか」と「まちのまわり」づくり
「まちなか」とは、中心市街地や合併前役場周辺、既存集落などを想定しています。
- 4 都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保
- 5 災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化
- 6 ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり
- 7 家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

回避・解決
基本方針

ぐんまらしい持続可能なまち



伊勢崎駅完成イメージ図

駅などの交通結節点における「まちなか」と「まちのまわり」づくり等、土地利用施策と交通施策の両輪による地域づくりを推進します。また、都市内は、自動車に頼らなくても買い物など外出ができるように移動手段の選択肢を増やし、移動コストや乗換時間の短縮などの負担軽減・公共交通のサービス向上や駅などの交通結節点の機能強化を促進し、公共交通による都市間移動の利便性向上を図ります。



上州富岡駅完成イメージ図



ステーション整備について

鉄道は、県民生活及びまちづくりの基盤となる社会資本であるほか、学生や高齢者などの移動手段として重要な役割を果たしている。

また、環境問題、道路混雑、交通事故等への対応の観点からも、活性化を図ることが必要である。

このため、**市町村等が行う駅や駅周辺の整備計画策定を支援し、併せてこの計画に即した事業実施を支援すること**により、駅と駅周辺の総合的かつ計画的な整備を進め、鉄道利用の促進と地域の活性化を図っている。

平成8年度に補助制度ができてから平成23年度までに、37駅に対し補助している。

【ステーション整備促進事業】

事業内容	ステーション整備計画策定支援	ステーション整備促進
事業内容	駅及び駅周辺における交通関連施設の整備に関する計画の策定 ◆駅の新設、改良に関する計画の策定 ◆駅前広場、駐車場、駐輪場、バス・タクシー乗降場、自由通路など、駅利用に必要な交通関連施設の新設及び改良に関する計画の策定	駅周辺における交通関連施設の整備 ◆駅前広場、駐車場、駐輪場、バス・タクシー乗降場、自由通路など、駅利用に必要な交通関連施設の新設及び改良 ※ 駅前広場や自由通路など駅に直結するものを除き、道路整備は補助対象事業から除外。
補助対象経費	計画策定に要する経費で知事が適当と認めたもの	施設整備に要する経費で知事が適当と認めたもの ※ 設計関係費（測量、地質調査、基本設計、実施設計等 経費）及び用地取得費を含む
補助率	1/2 以内	
他補助制度との関係	◇国庫補助制度等 他の補助制度の対象となる事業は補助対象事業から除外 ◇地方債の充当可能事業は、総事業費から当該充当可能額を控除した額を補助対象額の上限 ◇鉄道事業者等の負担金、関係団体からの寄付金等の収入がある事業は、総事業費から当該寄付金等を控除した額を補助対象経費の上限	

【事業実績】 ※ 東武鉄道路線に限る

路線駅名	事業主体	事業内容	事業費	補助（負担）額
東武日光線 「新駅」	板倉町	(H 8) 新駅「板倉東洋大前駅」建設工事費負担	2,083,198 千円	177,071 千円
東武桐生線 「藪塚駅」	藪塚本町	(H15) 整備計画策定（自由通路、駅前広場）	9,240 千円	4,620 千円
		(H16) 駅前広場整備（用地買収、基本・実施設計）	263,600 千円	34,150 千円
		(H18) 駅前広場整備（西口ロータリー等）	51,270 千円	6,435 千円
東武伊勢崎線 「川俣駅」	明和町	(H19) 整備計画策定	9,765 千円	4,882 千円
		(H21) 駅前広場整備（測量、橋上化基本計画策定等）	20,000 千円	4,115 千円

