

第三回東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会 議事概要

1. 日 時 2013年3月26日(火) 10:00~11:40

2. 場 所 NSRI ホール

3. 各地方公共団体および鉄道事業者からの主な発言は以下のとおり。

- 本市は鉄道の本数が少ない。駅の西口を整備しているが、東口が本来の駅のメインである。大規模商業施設が閉店して駐車場になっている。中心市街地活性化基本計画を見直し中である。鉄道事業者と協力して、増便、地下鉄の乗り入れができるといい。
- 駅は1日乗降客数2500人程度で規模が小さい。橋上駅舎化及び自由通路を整備中である。完成後の平成27年度を機に乗降客数を増やしたい。イベント・観光客については、年700万人もいることで勉強になった。特色のある観光地がなく、都心から工業団地への通勤やまちから都心への通勤が多いと思うので、サラリーマンの視点も含めて交流人口を増やしたい。
- 自動車を利用する人の割合が高く、本市より北部地域と同じ現状である。路線バスがすべて廃止になっており、市で運営する福祉バスがあるのみ。駅までの交通の利便性を向上しなければならない。通勤・通学の利用が多く、傾向は今後も変わらないと思う。輸送力の増強を切に願う。
- 平成初期に北口に公団による区画整理が行われ、人口が急増し駅の利用者数が増加した。近年では郊外の市街化調整区域の開発が進み、そちらへの人口流入が多くなっており、課題となっている。市街地に住んでいる人も商業関係の利便性から車が必須になり、市街地も郊外も車の利用率が高い。今年度コミュニティバスが運行開始したが、それぞれの地域は近隣地域に位置する駅へのアクセス向上を望み、外向きの志向が強い。なかなか市内を訪れない。また、地下鉄を北へ延伸してほしいと鉄道事業者に定期的にお願いをしている。住民からの苦情が多い。
- 人口減少、高齢化などの状況の中でどういうまちづくりをしていくかが挙げられている。いかに人口の定住を図るか、生産年齢人口を集めるかが重要である。一つの自治体でやりきれない部分について、伊勢崎線沿線の一つのまちとして捉え、どういうふうに役割分担をしていくかが課題である。本市のまちづくりをどうやっていくかをベースに、役割分担ができるかどうかを検討したい。

- 中心駅は東口、西口共に整備の話が進んでいる。特に西口については工場跡地が広い面積を占めている。沿線の間地点に位置し、大規模な観光地を有しているが、活性化の引き金にはなっていない。数年内に完成する駅西口関連が大きな動きになるといい。東口は近隣公共団体と共同でまちづくりの協議会を進めている。沿線の間地点ということで他の自治体と連携しながらできるものがあるといい。
- 市街化区域は駅から半径2キロ以内でコンパクトにまとまっているが、人口密度は70人/haと薄い状況である。人口自体も人口の42%が調整区域に居住しており、現状の土地利用状況をもて郊外型の新築案件が非常に多い。調整区域開発の場合、駅から3~4キロ離れている新築一戸建て物件が約1,900万円程度なのに対して駅前の物件は3,000万円程度であり、郊外型の一戸建て住宅に需要が集まる。「駅を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり」と現状は真逆のスプロールになっている。近隣市の大規模商業施設も駅から歩いて行けない場所に立地し、車を利用した文化が地域に根付いている。これを、鉄道を中心とした生活に転換させることは理想論ではわかるが、今後の政策には非常に悩ましいところがある。これからも国交省や沿線自治体と協力してどう転換していくかを勉強したい。
- 中心駅の鉄道高架の計画を進めている。県と鉄道事業者と連携し、高架後のまちづくりについて中心市街地まちづくり計画を作成している。本市は駅周辺に大規模店舗が3店舗あるが、すべて駅から離れており、車利用の人が多い。鉄道高架と併せて中心市街地を歩いて回れるまちにしたい。近隣公共団体との連携については、商業に力を入れて商業でまちの特色が出せればいいと考えている。
- 本市は鉄道駅8駅を有し、市内全域は駅中心である。バスも36路線69系統運行しており、かなり交通の至便なところである。市域の半分が市街化区域、半分が市街化調整区域となっており、間に河川が流れている。本市に位置する大学附属病院は第三次救急病院として地域全体の医療に最大の貢献をしている。また、大規模コミュニティセンターも有している。一方、最近できた大規模商業施設には年間4,000万人程の人が訪れている。その中には伊勢崎線を利用して行く人が多いと予想される。本市には能楽堂と日本庭園がある。大規模商業施設やスカイツリーを訪れる人の中には外国人も多い。これらの施設は外国人には新鮮なものだと思う。そういうものを我々がミシュランガイドみたいところに登録させる努力をして鉄道を利用して来場するようにすれば、沿線の活性化につながると思う。
- スカイツリーと絡めて観光名所の松を634本(ムサシ)にして、スカイツリーと連携した中で文化観光を進めたい。平成24年4月には文化観光課を新設している。もともと本市が宿場町であったことから宿場町事業を推進しており、宿場を復活させて交流とにぎわいの創出を図っている。宿場町に休憩所をつくったところ、年間1万人の人が訪れた。まちづくりについては、団地の建て替えをURが進めている。団地のリニューアルとともに、一部の土地をデベロッパーに回してマンション建設を進める。まだマンションの需要はある状況である。東口と西口の両方ともに区画整理事業を予定している駅もあり、鉄道駅周辺の

まちづくりを進めている。駅を中心とした開発にあたって、事業者がどれだけ沿線開発に踏み込んでいくか、連携して進めていけるかが課題である。鉄道事業者と沿線自治体と連携する場合に何らかのインセンティブを付与するといふ。そうすることにより自治体の負担も減り、取組みやすくなると思う。

- 東武伊勢崎線沿線を軸としたまちづくりについては、理念も4つの提言もその通りであるが、これをいかに具現化していくかが難しいところである。本市には区画整理でまちができていたため、駅前が全部団地で囲まれている駅がある。駅近の古い団地で家賃もお手頃であり、非常に稼働率がいい。そのため、開発の話が出てこなくなり、落ち着いてしまっている。開発をしていきたいが、住宅開発者は採算性があれば取り組むという姿勢である。モデルケースを想定してそれぞれの駅に機能を持たせて沿線に役割分担をしながら、採算性の試算をするとインパクトが出てくると思う。「今の状況では採算性が取れないが、沿線の一つの都市圏として考えた場合については採算性が非常によくなる」みたいな具体的なケーススタディができると、勉強会としても実のある成果が得られるのではないかと。
- 駅は地域の絆のかたまりを感じる場所であるため、大切にしなければならないと考えている。鉄道事業者等と連携して鉄道網の活性化協議会を開いている。とにかく利用者増加が重要であり、列車を使う人を増やさなければならない、そうでないと次の手が打てないと考えている。鉄道事業者にあれもこれもしてくれと要求するのではなく、双方 win-win の関係になれるよう、知恵と力を出す必要がある。高次の都市機能という問題もあるが夢は夢として語るべきで、こういった話もなければ先がつまらなくなるため必要である。これは中長期的な話であると認識している。公共交通については、二次交通は撤退してきた経緯があるため、拡大していくのは難しいと考えている。市町村が代替バス、コミュニティバスを走らせているが、収支率が低い。支え手の拡大が必要である。NPO など複数の団体や市町村を絡めて支え手を拡大していかないと人の移動が困難になる。また、自動車も二次交通として位置付けて、自動車と共存させるためにどういう施策が必要かを考えることが重要である。今年度～来年度に協議会を立ち上げて、高齢者も安心して車に乗れる社会、交通事故の少ない社会をつくりたいと思っている。中小私鉄では、免許を自主返納してくれた方に対して鉄道運賃半額とする割引制度を今年3月から導入している。市町村やバス事業者の方にバスについても広げないかという検討の働きかけをしているところである。P&R 駐車場、駅へのアクセス、駅舎・駅広の整備など、道路と併せた施設整備を行い、車と電車が共存するまちづくりを目指している。都市部においては、住宅団地が老朽化しているため、住民の移転が課題となっている。中にはコミュニティバスが運行開始し、市街地の循環線を20分のヘッドで走っている地域もある。市内でのLRT的な使い方を期待しており、今後効果を把握したい。
- 一般的に市街地が非常にコンパクトで、歩いて暮らせるまちの重要性を認識して試行錯誤をしながら考えているところである。高齢者は500m、長くても1kmくらいしか歩けないことから、鉄道駅の整備だけでは難しいと感じた。鉄道駅を中心に駅周辺を整備するために

は、バス交通が重要になってくる。バスの減便・撤退で厳しい状況の中で、駅にマイカーで行く人が多い。ある調査によると、自分の住んでいる家の敷地以外の宅地の利用について、本地域は駐車場利用が全国 1 位であった。駅に行く手段としてマイカーが必須なら、駅までの手段、バス等の利便性を向上させることによって駅周辺の駐車場利用を少なくすることができるのではないかと。そうすると施設を持ってくる土地も生まれやすいのではないかと。二次交通の事業者も踏まえた上でのまちづくりを検討することが重要である。

- 鉄道事業者や鉄道駅が多いため、特定の沿線や駅にどのような役割を持たせていくのかについては議論が進んでいない。

- 今回の整理で沿線の課題が明らかになってきた。北から南まで地域によって少しずつ課題は違ってくるが、少子高齢化の中で今後の傾向を見たとき、今は都心に通勤している人が大勢いて都心とのつながりが非常に強いが、その人たちが高齢化して通勤しなくなってくると東京方面との結びつきが薄れ、まちも人口がまばらになっていくと予想される。地方都市で現実になっている状況をおっかけている状況が浮き彫りになっていて、それに対して予防的に対策を考えることが重要である。連携して 190 万人の人口をもっと増やす、人口を上手く利用して高次の都市機能を立地させていく、また、鉄道事業者とも連携して鉄道の魅力アップ、利便性アップにつなげていくことが課題として明確になってきたと思う。これからワンステップアップして具体的にどう取り組んでいくか、今後の展開について期待している。

以上