

# 第1回沿線まちづくり勉強会 (東武伊勢崎線)

2 . 高次の都市機能を楽しむための  
鉄道沿線内の地方公共団体の連携

2013年10月11日



## 沿線まちづくりの概念

- 沿線の各地方公共団体が、**鉄道駅周辺を中心**としてまちづくりを行い、沿線全体の都市機能を有効に活用することで、より質の高いサービスを保持することができる。沿線まちづくりには、各地方公共団体で取り組むまちづくりと、沿線の地方公共団体間及び鉄道事業者が連携して取り組むまちづくりの**2種類**が考えられる。
  - **各地方公共団体での取り組み**      **駅を中心としたまちづくり**
    - 駅周辺への居住機能の強化、日常生活サービス施設の立地・誘導を図る。
    - 単一の地方公共団体でも取り組みが可能。
  - **沿線の地方公共団体及び鉄道事業者が連携した取り組み**      **沿線全体で連携したまちづくり**
    - 鉄道でつながる**沿線地域を一つの都市群**として捉え、各地方公共団体が都市機能の役割分担を行い連携するとともに、沿線主要駅(拠点)への高質なサービス施設の立地・誘導を図る。
    - **複数の地方公共団体及び鉄道事業者の連携が必要** (単一の地方公共団体だけでは困難)。

## 沿線まちづくりの方針

沿線まちづくりの2つの方向性	方針	対象
駅を中心としたまちづくり	駅周辺に <b>日常生活サービス</b> を配置。	各地方公共団体
沿線全体で連携したまちづくり	沿線内の主要駅(拠点)に日常生活サービスを越えた高質なサービス( <b>高次の都市機能</b> )を配置。	沿線全体の地方公共団体および鉄道事業者

特に連携が必要な部分

より質の高いサービス（高次の都市機能）を有するためには . . .

日常生活サービスを越えた、より大規模かつ高質なサービス(高次の都市機能)を有するためには、

**政令指定都市を中核とする都市圏と同等の人口規模(150万人以上クラス)を有することが一つの目安。**

**東武伊勢崎線沿線の地方公共団体間及び鉄道事業者との連携により、沿線全体を一つの都市群と捉えることで、190万人クラスの都市を形成することが可能。**



**沿線全体での役割分担に応じた連携(拠点形成及び周辺地域間の交流)が必要不可欠**

## 都市群の形成

- ・ **沿線全体の連携強化:** 高次の都市機能を有するには、**拠点と沿線の各地域との相互連携**が重要。  
**鉄道事業者とも連携し、沿線全体で190万人規模以上の都市群を形成。**
- ・ **沿線各地域の役割:** 各地域は、駅周辺に居住機能及び日常生活サービス機能を集約し、**沿線全体で質の高いサービスを保持する役割を担う。**

## 拠点の形成

- ・ **都市機能の集約:** 高次の都市機能導入に際しては、沿線地域内に「**拠点**」を形成することが重要。  
沿線での役割分担、地域特性等をふまえ、**有機的かつ階層的に拠点を配置。**
- ・ **拠点地域の役割:** 拠点地域は、高次の都市機能を有し、**沿線全体に質の高いサービスを提供する役割を担う。**



**沿線全体の生活の質・ブランド価値向上**      **定住人口及び交流人口の増加**

## 1. 検討テーマの設定

東武伊勢崎線の場合、新越谷駅、春日部駅等は、拠点地域として比較的高いポテンシャル\*を有しているが、**現時点で各機能の集積は十分ではない**。沿線まちづくりを検討するにあたり、まずは、**沿線地域間の連携により「拠点」形成を図ることが重要**。

以上より、東武伊勢崎線の沿線まちづくり勉強会のWGの検討テーマを以下のとおり設定する。

**テーマ：周辺都市との連携による「拠点」形成**

\*ポテンシャル： 30分圏域人口、乗降人員、商業施設の延床面積、沿線内の人の移動、の4指標から把握した各駅の現状

## 2. モデル地区の選定

東武伊勢崎線のWGのテーマに基づきモデル地区を選定する。

沿線内で比較的高いポテンシャルを有している、**新越谷駅、春日部駅**等を中心とし、**両駅の駅勢圏** である**久喜駅までの区間**を含む地方公共団体(越谷市～久喜市)を検討範囲とする。

ここでは昨年度アンケート調査結果(15ページ)および東武鉄道提供資料(16ページ)より、駅勢圏を判断した。



**越谷市、春日部市、宮代町、杉戸町、久喜市**を

モデル地区として選定してWGで検討を行う。

## 現状把握のための指標

下記 ~ の指標を基に、沿線地域の現状を把握する。

30分圏域人口（アクセス人口の数）

アクセス(地理的)優位性

各駅の乗降人員(駅利用者数)

駅周辺地域の魅力度

商業施設の延床面積(商業施設の集積度)

駅周辺地域の集客力

沿線内の人の移動(行先として選択される割合)

人が集まるエリア

## 東武伊勢崎線の現状

東武伊勢崎線沿線内の駅の状況は下記の通り。

30分圏域人口：150万人以上（北千住）、草加、**新越谷**、**春日部**

乗降人員：10万人以上（北千住）、**新越谷**

商業施設の延べ床面積：5万㎡以上（北千住）、**春日部**

沿線内の人の移動：複数駅から行先として選択（北千住）、西新井、越谷、**春日部**、羽生



**新越谷駅・春日部駅が、比較的高いポテンシャルを有する**

都心(23区内)にある「北千住駅」を除いた場合



## 関連資料

# 1. 高次の都市機能を有する都市群形成のための連携の必要性

以下の観点から首都圏の鉄道沿線(全21路線)を評価

- ・将来人口(需要) 夜間人口の増減率、 生産年齢人口の増減率
- ・高齢化の影響度 生産年齢人口に占める高齢者数の割合

## 東急田園都市線(利用者の増加が見込まれる代表的な路線)

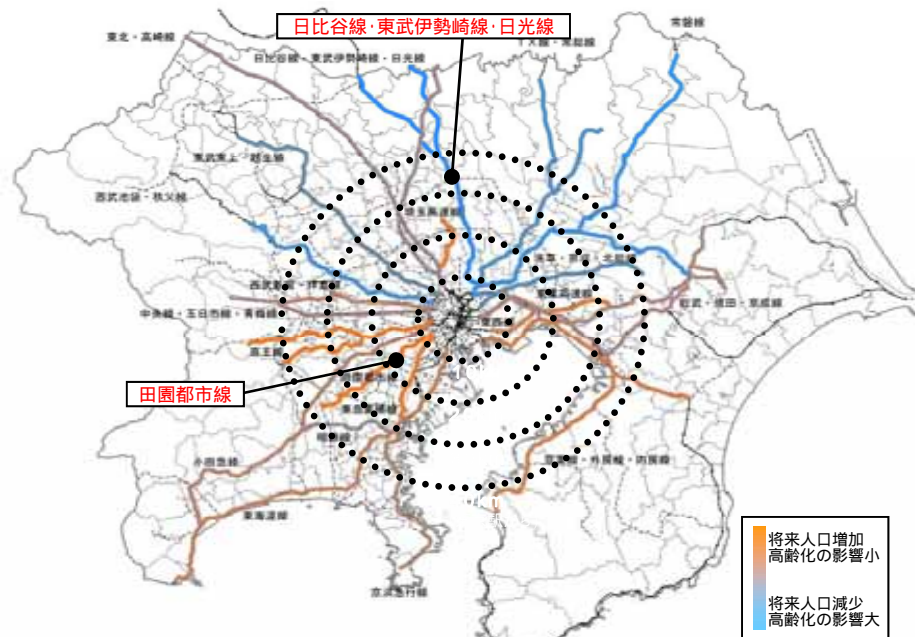
- 比較的路線延長が短い
- 夜間人口または生産年齢人口が**将来においても増加** 鉄道需要の増加が見込まれる
- ただし、現在から将来への高齢者数の伸びは最大 **高齢者利用(自由目的)に対する配慮が重要**

## 日比谷線・東武伊勢崎線・日光線(利用者の減少が見込まれる代表的な路線)

- 夜間人口及び生産年齢人口が**大きく減少** 特に、**将来の生産年齢人口は首都圏で最大の減少(36.1%)**
- また、高齢者数/生産年齢人口の伸びが最大 鉄道利用者の減少等、**鉄道事業への影響が最も大きい**と想定

現況(2005年)と将来(2035年)の人口増減率

沿線名	夜間人口の増減率 ①	①指数	生産年齢人口の増減率 ②	②指数	「高齢者/生産年齢人口」の増減率 ③	③指数	平均指数
1 田園都市線	20.7	100.0	8.0	100.0	18.7	54.7	85
2 京王線	8.8	73.2	-4.8	74.4	17.7	58.2	69
3 東武東横線	1.8	58.6	-7.4	88.4	13.6	73.3	66
4 埼玉高速線	3.7	61.4	-8.1	88.5	18.0	84.3	64
5 京葉線・外房線・内房線	5.8	68.2	-9.8	82.5	19.5	51.8	60
6 東武高尾線	2.1	57.7	-10.7	60.3	16.9	61.2	60
7 東西線	-4.8	42.8	-14.3	51.9	12.7	78.8	57
8 東海道線	-6.7	37.9	-19.1	40.4	19.5	51.8	43
9 西武新宿・拝島線	-0.7	51.5	-15.8	48.3	28.2	27.2	42
10 小田急線	-5.3	41.1	-19.3	40.0	23.0	38.8	40
11 京浜急行線	-12.1	25.7	-23.0	31.1	19.6	55.0	37
12 中央線・五日市線・青柳線	-6.5	38.3	-20.9	36.0	25.2	30.9	35
13 東武・成田・京成線	-12.4	24.8	-24.8	27.4	19.8	51.4	35
14 東北・高崎線	-10.8	28.5	-23.6	29.7	21.8	43.2	34
15 相模線	-10.6	29.0	-25.4	25.5	26.7	25.4	27
16 東武東上・有生線	-11.8	28.3	-25.5	25.1	28.2	27.4	26
17 浅草・京成・北総線	-13.1	23.4	-28.6	17.9	28.6	18.5	20
18 西武池袋・秩父線	-9.8	31.2	-25.8	25.0	33.7	0.0	19
19 TX線・常総線	-14.4	20.5	-29.9	14.7	28.7	18.1	18
20 常磐線	-18.4	11.3	-33.0	7.3	27.8	21.3	13
21 日比谷線・東武伊勢崎線・日光線	-23.4	0.0	-36.1	0.0	20.3	27.0	9
[参考] 山手メトロ沿線	10.4	61.0	3.7	82.3	6.3	100.0	81



将来(2035年)人口予測はH12及びH17国勢調査データからコーホート法を用いてメッシュごとに予測



# 1. 高次の都市機能を有する都市群形成のための連携の必要性

- 首都圏において、新宿、渋谷、東京駅など、高次の都市機能を有する拠点が形成されてきた、背景には、それぞれの拠点駅の鉄道路線が持つ人口集積があり、それぞれ100万人～200万人の集積となっている。
- このような沿線地域の人口集積が都心側の大規模かつ質の高い都市機能を維持・発展させてきており、これらに次ぐ高次の都市機能を有する拠点形成のためには、沿線に集積する150万人の地域の有機的な連携が必要となる。
- また、国内の150万人前後の規模の都市圏においては、都市圏内に高次の都市機能を有する施設が立地しており、人口の集積と連携が必要であることを示している。

## 人口・面積

	仙台都市圏	岡山都市圏	新潟都市圏	東武伊勢崎線沿線
人口	2,289,656人(2005年)	1,646,757人(2005年)	1,442,958人(2005年)	1,877,658人(市街化区域内2005年)
面積	6,376km <sup>2</sup> (2005年)	3,637km <sup>2</sup> (2005年)	4,522km <sup>2</sup> (2005年)	608km <sup>2</sup> (市域全域2012年)

## 大規模な施設・機能

		仙台都市圏	岡山都市圏	新潟都市圏	東武伊勢崎線沿線
商業	高級ブランド 1	6か所	6か所	6か所	なし
医療	第3次救急病院	4か所 (国立病院機構 仙台医療センター、仙台市立病院、東北大学病院、大崎市民病院)	4か所 (川崎医科大学附属病院、岡山赤十字病院、岡山大学病院、倉敷中央病院)	3か所 (新潟市民病院、新潟県立新発田病院、新潟大学医歯学総合病院)	1か所 (獨協医科大学越谷病院)
文化	100万冊以上の図書館	あり (宮城県図書館、103万冊)	あり (岡山県立図書館、230万冊)	なし	なし
スポーツ	20,000人以上規模のスタジアム	あり (宮城県総合運動公園宮城スタジアム、49,133人)	あり (岡山県総合グラウンド陸上競技場/kankoスタジアム、20,000人)	あり (東北電力ビッグスワンスタジアム、約42,300人)	なし

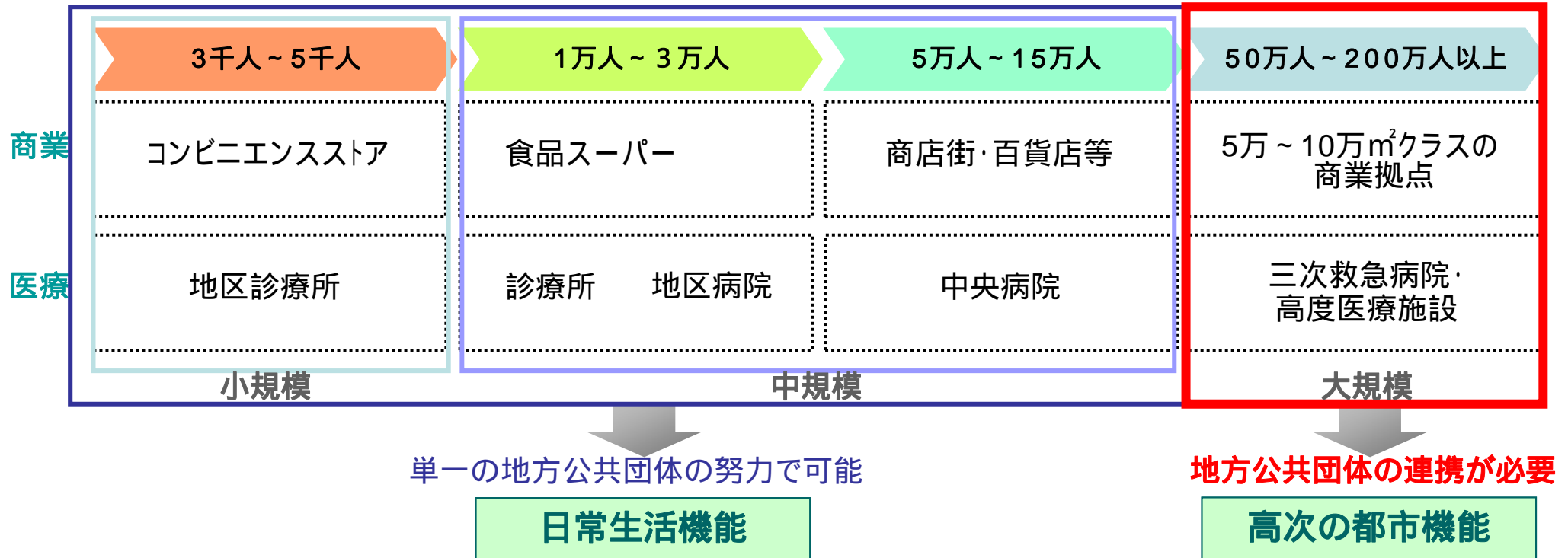
1 企業価値のあるファッションブランド上位5位、ルイヴィトン、エルメス、ロレックス、シャネル、グッチの店舗数の合計(Bloomberg調べ)

## 2. 拠点形成の必要性

### - 高次の都市機能を有する拠点形成のイメージ -

#### 周辺人口規模別に必要な都市機能

国土交通省「都市再構築戦略検討委員会(第4回)資料」の内容を踏まえて再作成



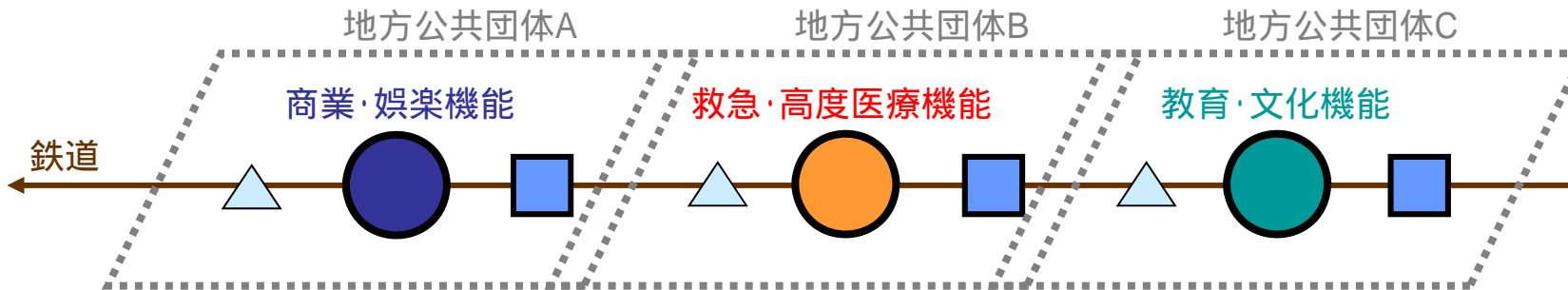
#### 高次の都市機能を有する拠点形成における地方公共団体及び鉄道事業者の連携

- **高次の都市機能**: 日常生活レベルを超えた都市機能、150万人クラスの都市群(政令指定都市を中核とする都市圏と同等の人口規模)が有するべき、より大規模かつ高質な都市機能を「高次の都市機能」と定義する。
- **連携の必要性**: 単一の地方公共団体では、当該市区町村の日常生活機能の質を向上させることは可能であるが、広域的な視点を取り入れた、高次の都市機能を有する拠点形成及び都市機能の役割分担はできない。そのため、対象となる地方公共団体及び鉄道事業者の連携が不可欠である。

## 2. 拠点形成の必要性

- 高次の都市機能を有する拠点形成の役割分担イメージ -

沿線まちづくりにおける都市機能のイメージ（3色団子型）



写真：二子玉川ライズ  
出典：Logistics Today

アイコン	分類	役割分担	配置場所	イメージ例		
				商業	医療	公的サービス
	高次の都市機能	・沿線全体の生活の質向上 ・沿線のブランド価値向上	拠点地区(駅)	商業拠点	救急・高度医療施設	大規模会議場、大規模図書館など
	日常生活機能(大)	日頃の生活機能を充足	一定規模の地区(駅)	中規模商業施設	既存の市立病院	既存図書館
	日常生活機能(小)	身近にあって簡易に利用できる。	全ての駅	コンビニエンスストア	クリニック、診療所	コミュニティ内図書館

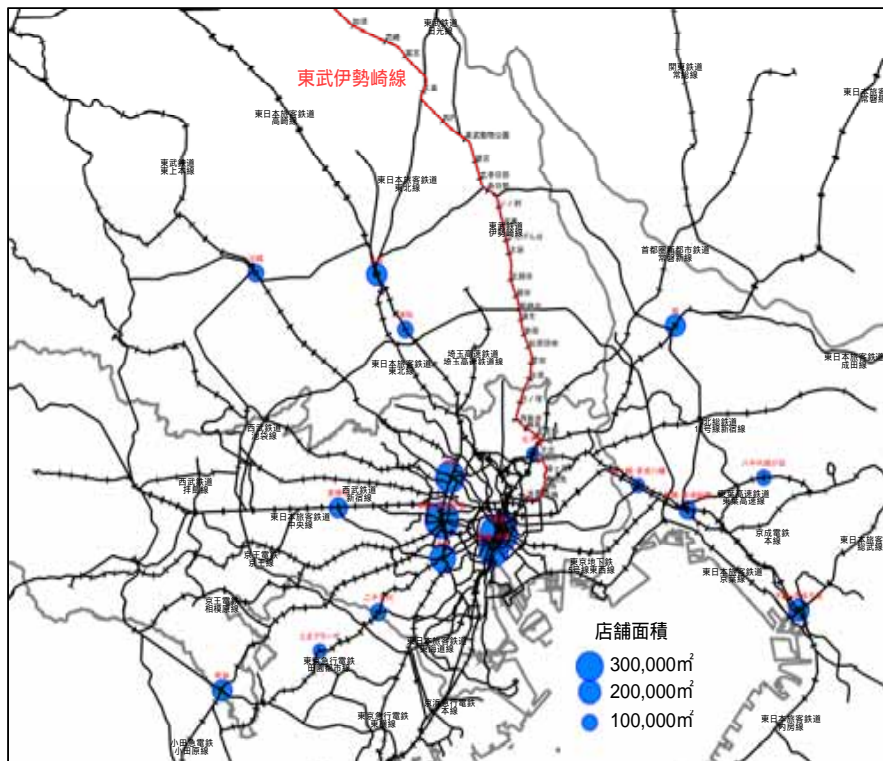
- **都市機能の役割分担：** 有機的かつ階層的な形での役割分担が望ましい。特に高次の都市機能を有する拠点(以降、「拠点」と呼ぶ。)はなるべく重複を避け、多様化した都市機能にする必要がある。
- **拠点形成の必要性：** 拠点づくりは、拠点駅の生活の質向上のみならず、周辺地域、ひいては沿線全体の生活の質向上につながる。さらには沿線全体のブランド価値の向上につながり、定住人口及び交流人口の増加といった波及効果も期待できる。

## 2. 拠点形成の必要性

### - 拠点形成による沿線地域の価値の向上 -

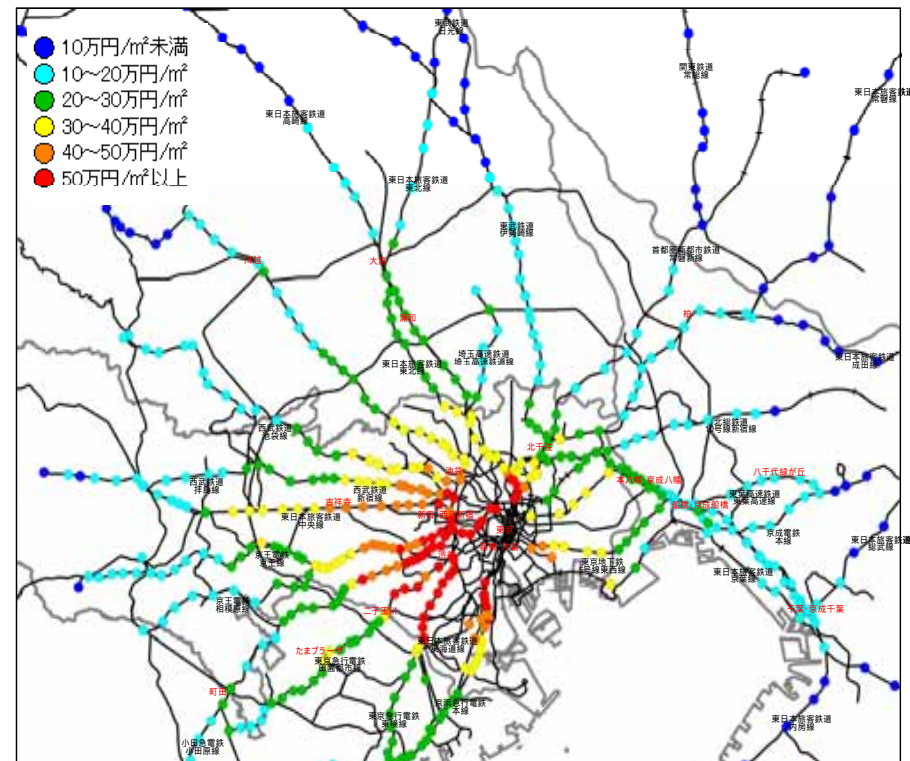
- 都心側の大規模ターミナルは東京駅周辺、山手線西側に集中しており、それらを起点とする沿線において地価が高い傾向にある。
- また、それらの沿線郊外において集積規模の高い拠点を有しており、魅力ある商業施設の集積が沿線全体の価値を上昇させていると推測される。

駅1km圏の店舗面積



出典：大型小売店データ2012年版(東洋経済新報社)  
半径1km圏に含まれる店舗を集計  
店舗面積合計10万㎡以上、1店あたり面積1万㎡以上

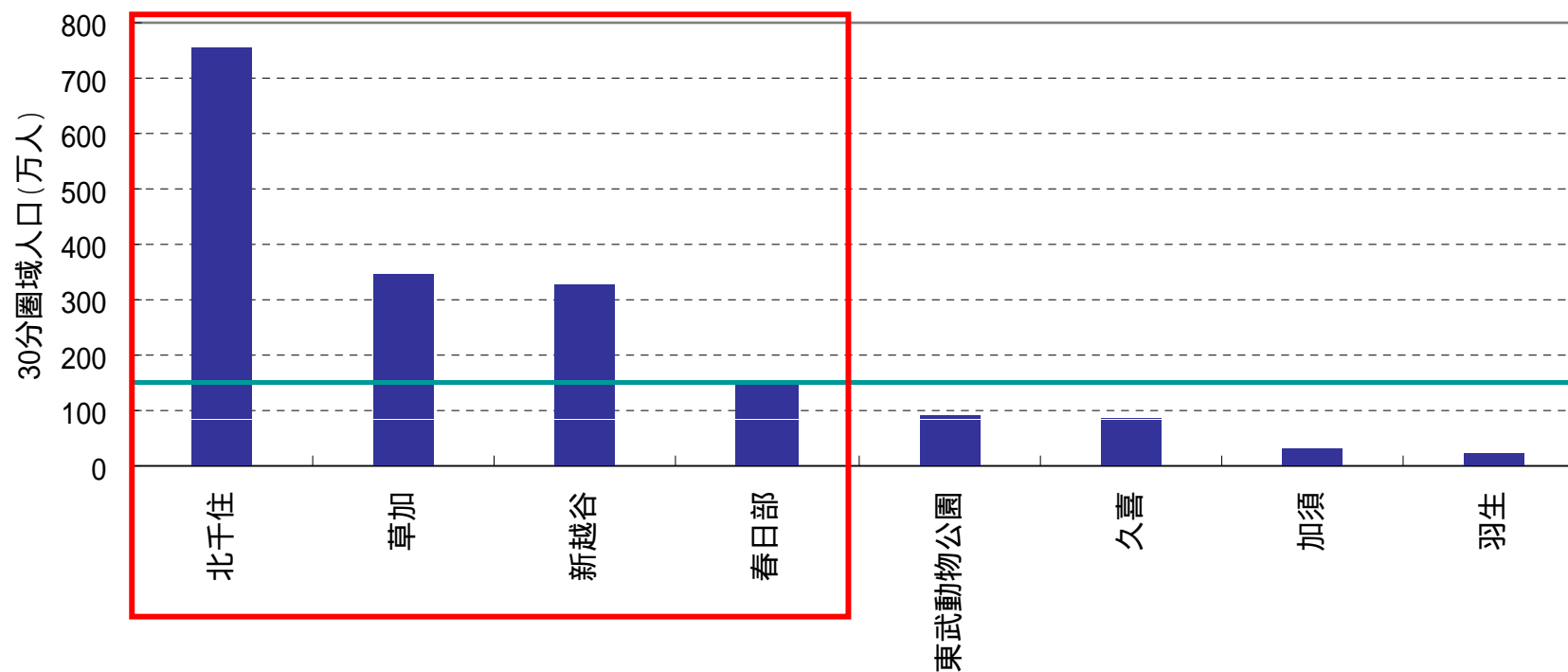
駅1km圏の住宅系平均地価(2005年)



出典：地価公示資料(国土交通省土地・水資源局)

# 指標1：各市主要駅の30分圏域人口

- 都心から遠ざかるほど、30分圏域人口が減少する。
- 30分圏域人口150万人以上の駅：**北千住駅～春日部駅**



- 各市主要駅を対象に、徒歩と鉄道で30分内に当該駅に到達できる人口を計算
- 徒歩圏は駅の半径2.0kmを設定した。

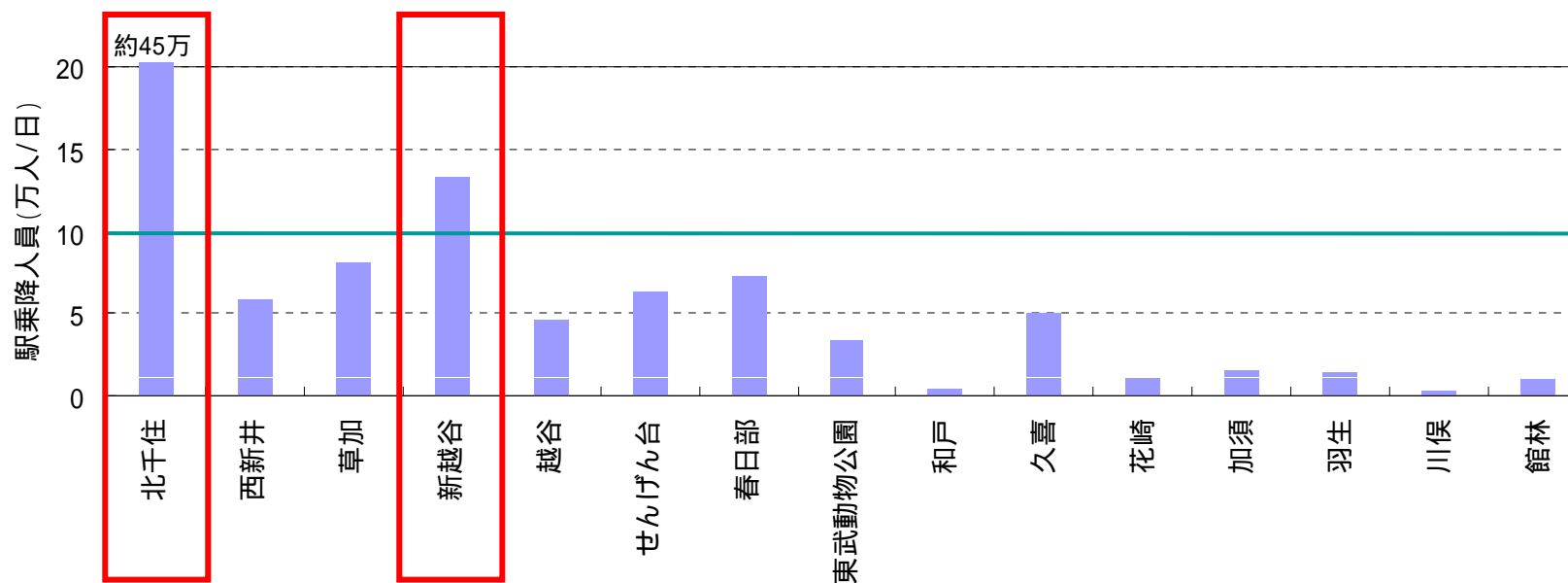
## 指標2：各市主要駅の乗降人員

13

- 1日平均駅乗降人員10万人以上の駅：**北千住**、**新越谷**

1日平均駅乗降人員5万人以上の駅：北千住、新越谷 + 西新井、草加、せんげん台、春日部

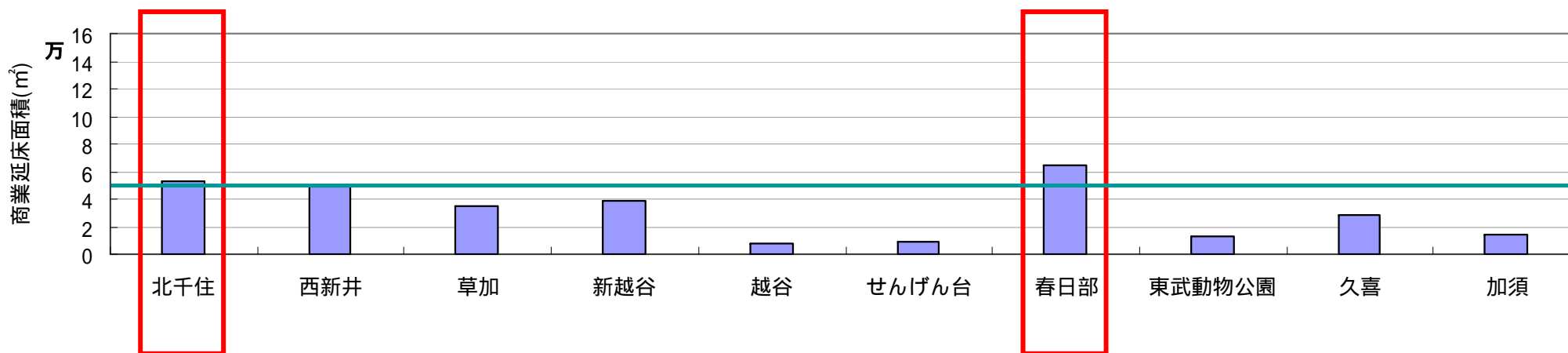
乗換駅一覧：北千住、西新井、新越谷、春日部、東武動物公園、久喜、羽生、館林



- 各市主要駅を対象に、2008年の1日平均乗降人員を比較

# 指標3：商業施設の集積

- 商業延床面積5万㎡以上の駅：**北千住**、**春日部**  
商業延床面積10万㎡以上の駅：なし

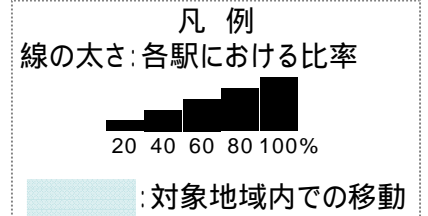


- 商業延床面積5,000㎡以上の大型小売店舗を対象に、駅別の延床面積を求めた。

# 指標4：沿線内外の人の流動

- 沿線地域内から北千住、銀座など相互直通している都心側の日比谷線内の移動が多い(銀座、上野、秋葉原など)。
- 一方で、大宮、東京都心の池袋、新宿などが主な行き先となっており、北千住を除くと沿線地域内が、行先として選ばれている駅は、少ない。(春日部駅、越谷駅)。
- 郊外に行くほど、長距離移動が増える。久喜駅以北は新宿、池袋などへの移動が多くなる。

- 鉄道駅調査結果を用いて、駅利用者(乗換客除く)の特別な買物先(2か所)の回答をもとに人の流動を図化
- 線の太さの変化、他地域への移動を示すことで、駅間のつながりを表現



東武伊勢崎線のうち、浅草～牛田、多々良～伊勢崎  
都心部(山手線を有する区のみ)及び横浜都心(横浜、桜木町、みなとみらい)(ただし、銀座駅を除く)  
郊外部  
東京23区その他

対象地域外の主な行き先(上位3駅)

銀座、秋葉原、上野

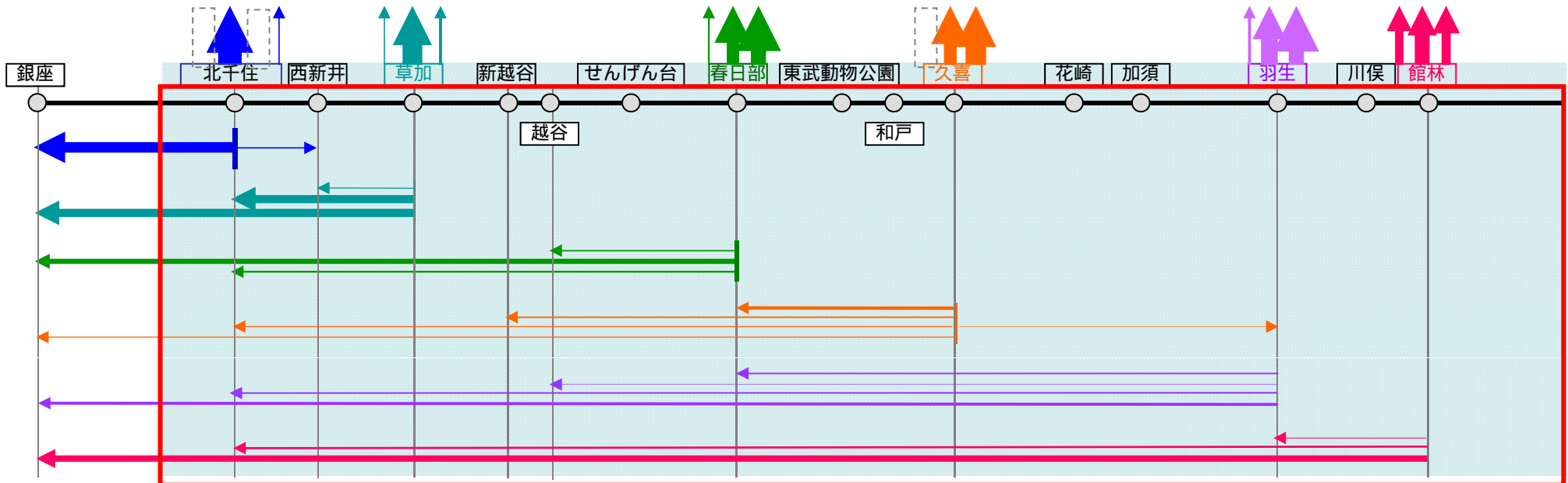
銀座、上野、秋葉原

大宮、銀座、上野

大宮、新宿、池袋

大宮、池袋、新宿

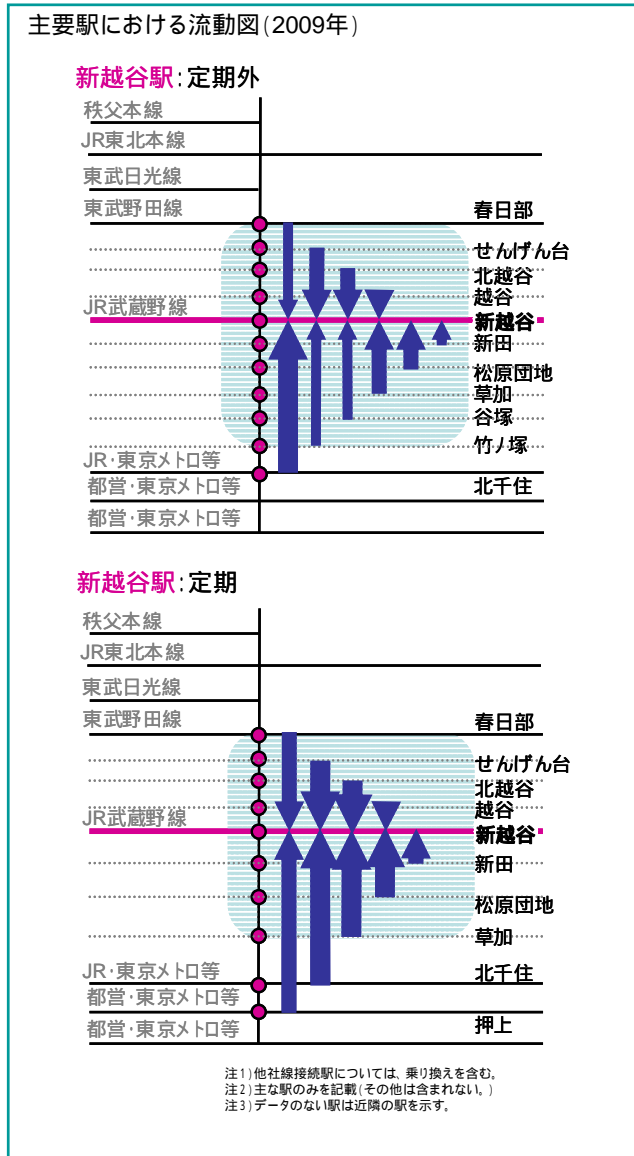
大宮、銀座、新宿





# 参考:平成24年度第2回勉強会より 主要駅における流動図(新越谷駅、春日部駅)

## 新越谷駅



## 春日部駅

