

第3回 東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会資料

鉄道沿線を軸とした鉄道沿線地域の連携の必要性

2013年3月26日



現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 人口減少、高齢化により、社会の経済活動が縮小するとともに、移動が負担となる者が増加している。一方で、モータリゼーションの進展を背景に都市機能が拡散し、自動車利用を前提とした都市が形成されている。これらの社会の変化の結果、自動車運転が困難な高齢者の外出機会の喪失など住民の**生活の質の低下が危惧される**状況にある。



- 社会の変化に適応し、**質の高い都市を維持・増進**するには、生活に必要な都市機能を、高齢者・子育て世帯等様々な人が利用できる形で確保することが必要であり、このためには誰でも利用可能な**公共交通の確保**が必要となる。



- 質の高い生活に必要な都市機能には、日常生活に必要な都市機能の他、高度な医療サービス、大規模商業施設など**高次の都市機能が不可欠**である。人口が減少・高齢化し、都市機能が拡散する中で、今後**高次の都市機能の維持が特に課題**となる。

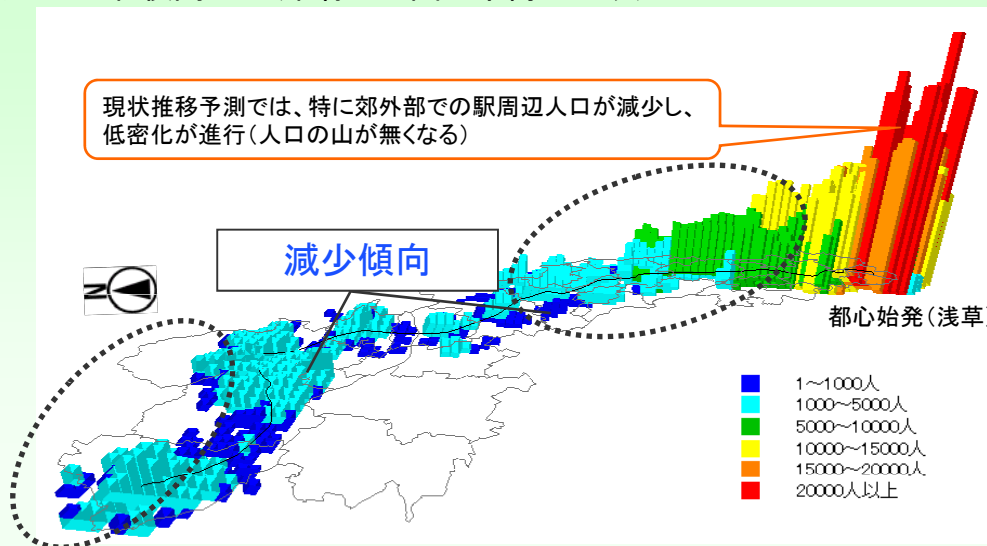


- 鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、**広い地域から多くの人を集める**ことを可能とし、広域からの集客を前提とした**高次の都市機能の立地を可能とする交通手段**である。
- 今後、高次の都市機能を含めた生活に必要な都市機能を沿線で確保するためには駅までのアクセス交通を含め、**鉄道を軸として沿線住民が生活するまちづくりが重要**であり、そのためには**沿線地方公共団体と鉄道事業者等の連携**が必要である。

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

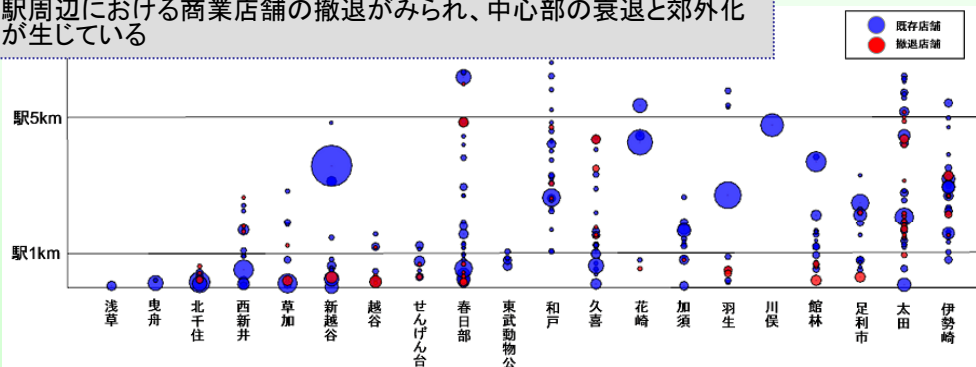
- 人口減少、高齢化により、社会の経済活動が縮小するとともに、移動が負担となる者が増加している。一方で、モータリゼーションの進展を背景に都市機能が拡散し、自動車利用を前提とした都市が形成されている。これらの社会の変化の結果、自動車運転が困難な高齢者の外出機会の喪失など住民の**生活の質の低下が危惧される**状況にある。

◆ 2035年 夜間人口 (沿線5km圏の市街化区域)



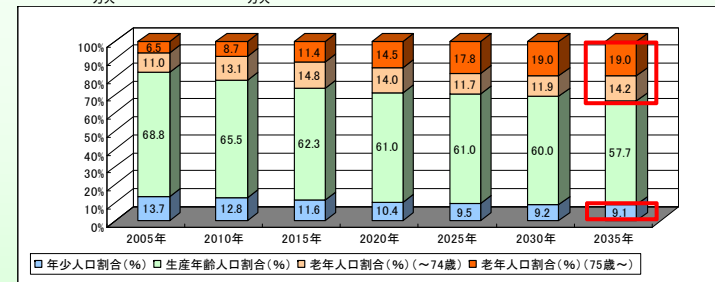
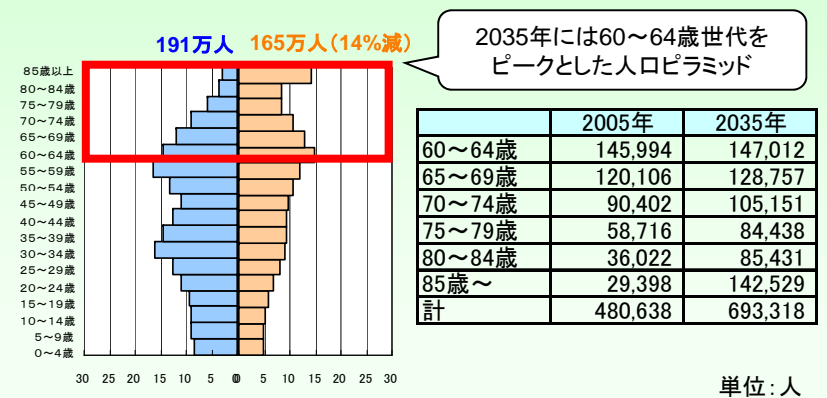
◆ 駅別の既存店舗と撤退店舗

駅周辺における商業店舗の撤退がみられ、中心部の衰退と郊外化が生じている



◆ 足立区～館林市の人口変化

2035年における高齢者数は、約21万人増加し、年少人口及び老年人口の割合は、全体人口の**4割強**を占めると予測されている。



出典: 国立社会保障・人口問題研究所 2005年推計値



出典: 2005年人口 国勢調査

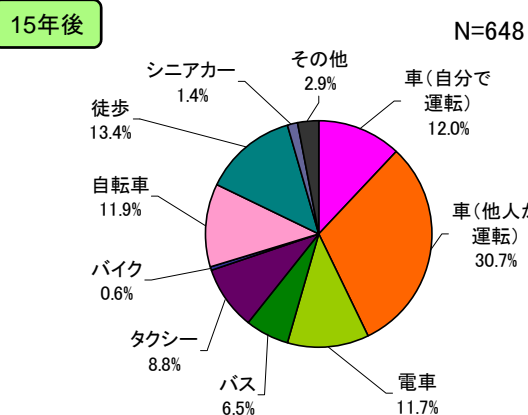
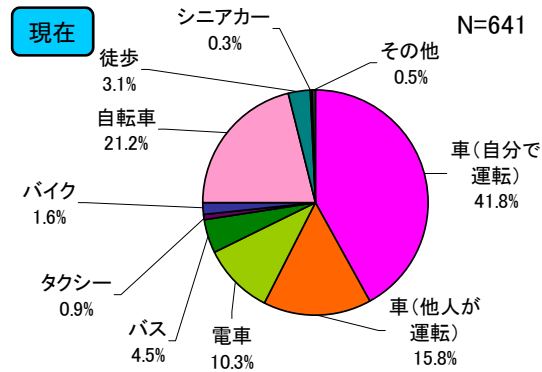
※2035年人口 2000年・2005年人口(自治体全体/国勢調査)からコーホート法を用いてメッシュごとに予測

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 社会の変化に適応し、**質の高い都市を維持・増進**するには、生活に必要な都市機能を、高齢者・子育て世帯等様々な人が利用できる形で確保することが必要であり、このためには誰でも利用可能な**公共交通の確保**が必要となる。

◆ 高齢者の15年後の利用想定交通機関

・高齢者施設を利用する高齢者に対し、来訪時の利用交通手段と15年後の利用交通機関を調査したところ、15年後は自分で運転する車や自転車利用が減少し、徒歩、公共交通や他人による送迎が増加する。



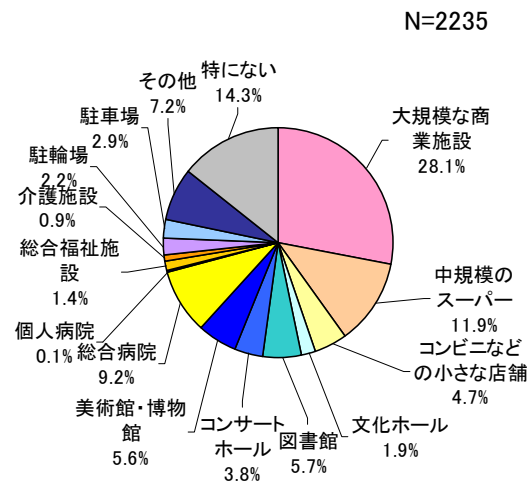
(資料) 高齢者アンケートによる

◆ 沿線、最寄り駅周辺に希望する施設

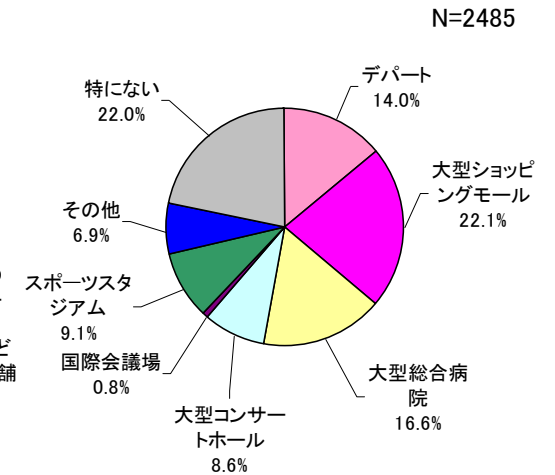
・駅利用者に最寄り駅および伊勢崎線沿線に希望する施設を調査したところ、大規模商業施設、大型総合病院などの質の高い施設への希望が高い。

(資料) 駅アンケートによる

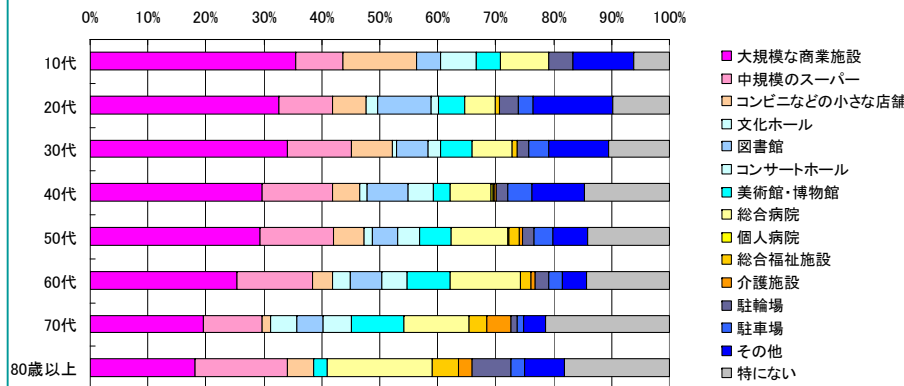
最寄り駅周辺に希望する施設



伊勢崎沿線に希望する施設



◆ 年齢階層別駅に欲しい施設



N=2198

◆ 駅1キロ圏に位置する主要施設

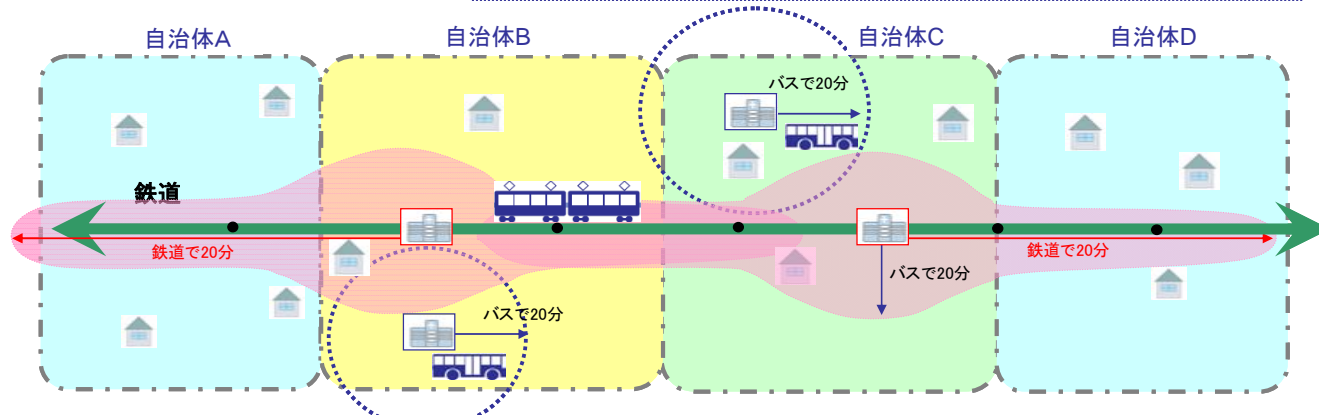
分類	施設名	最寄り駅	距離(m)
商業施設	北千住マルイ	北千住	164
	アリオ西新井	西新井	509
	アコス(草加マルイ&アウトレッツ)	草加	131
病院	慈英会病院	西新井	220
	春日部市立病院	春日部	990
	羽生総合病院	西羽生	940
文化施設	西新井文化ホール	西新井	300
	草加市文化会館	松原団地	450
図書館	足立区立中央図書館	北千住	960
	加須市立加須図書館	加須	300

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 質の高い生活に必要な都市機能には、日常生活に必要な都市機能の他、高度な医療サービス、大規模商業施設など**高次の都市機能が不可欠**である。人口が減少・高齢化し、都市機能が拡散する中で、今後**高次の都市機能の維持が特に課題**となる。鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、広い地域から多くの人を集めることを可能とし、広域からの集客を前提とした高次の都市機能の立地を可能とする交通手段である。
- 鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、**広い地域から多くの人を集める**ことを可能とし、広域からの集客を前提とした**高次の都市機能の立地を可能とする交通手段**である。
- 今後、高次の都市機能を含めた生活に必要な都市機能を沿線で確保するためには駅までのアクセス交通を含め、**鉄道を軸として沿線住民が生活するまちづくりが重要**であり、そのためには**沿線地方公共団体と鉄道事業者等の連携が必要**である。

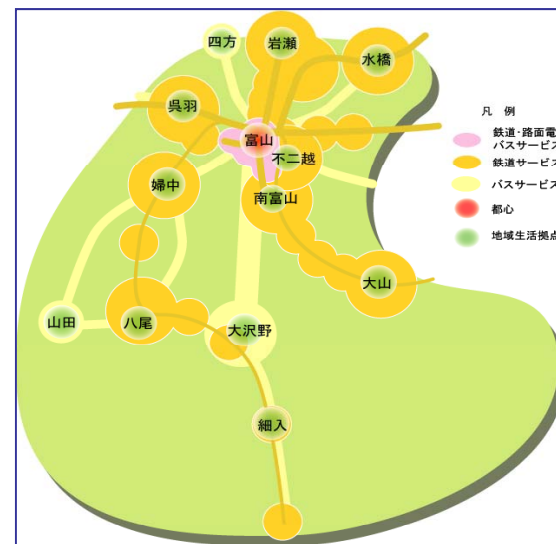
◆鉄道を軸とした移動のイメージ

・鉄道が持つ大量輸送性能、速達性により鉄道沿線の幅広い範囲からの集客が可能となる。



◆富山市が目指す都市構造

・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現



(資料) 第2回沿線まちづくり勉強会による

◆150万～200万人規模の都市機能比較

・150万～200万人規模の都市圏では高次な都市機能の立地が可能である。

	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	2,289,068人(2005年)	1,646,767人(2005年)	1,442,668人(2005年)	1,877,668人(市管轄区域内2005年)
100万冊以上の図書館	あり (宮城県図書館、109万冊)	あり (岡山県立図書館、280万冊)	なし	なし (足立区中央図書館、72万冊)
スタジアム(大型)	あり (日本製紙クリネックススタジアム宮城、23,028人)	あり (岡山県総合グラウンド陸上競技場/パルクスタジアム、20,000人)	あり (東北電力ビッグスワンスタジアム、約42,900人)	なし
年間10件以上開催された国際会議場(2010年)	あり (仙台国際センター、12件)	なし	あり (米沢メッセ、10件)	なし
高級ブランド店※	あり(3店舗)	あり(3店舗)	あり(3店舗)	なし
高さ100m以上の高層ビル	あり (仙台トラストタワー、180m)	あり (四倉グレースタワー、106.6m)	あり (万代ビル、148m)	なし

※高級ブランド店を代表としてレイヴイトン、グッチ、エルメスを対象とする。

東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

6

- 東武伊勢崎線沿線地域は、これまで都心部への通勤・通学者の居住地としての性格を有し、鉄道駅を中心として沿線地域の都市機能が集約して立地してきた。団塊の世代が退職し沿線の生産年齢人口の減少が見込まれる中、沿線地域では今後、都心部との関係希薄化、さらには都市機能の分散化・低密度化、自動車利用を前提とする都市の形成が促進されることが予想される。
- このままの状態を放置する場合、沿線地域は今後、鉄道需要の減少により鉄道機能が低下し、地域の重要な公共交通施設という資産を損ない、住民の生活の質の低下が懸念される。



- 伊勢崎線沿線には190万人の人口があり、沿線地方公共団体が連携し、積極的に伊勢崎線を活用したまちづくりに取り組むことにより、鉄道機能・生活に必要な都市機能を確保し、質の高い都市群を形成することができるのではないか。
- 一方で、現在、沿線地域のまちづくりは各地方公共団体によって取り組まれ、十分な連携が図られていないのではないか。



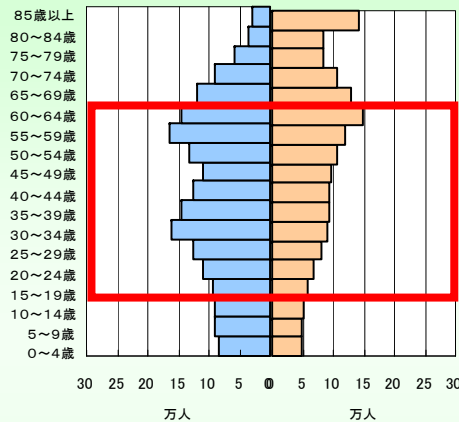
- 東武伊勢崎線を軸とするまちづくりとして、例えば以下の連携が必要ではないか。
★目標:「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」の形成
 - 提言①: 各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上
 - 提言②: 軸となる伊勢崎線の利便性向上
 - 提言③: 高次の都市機能を享受するための伊勢崎線沿線内の地方公共団体の連携
 - 提言④: 伊勢崎線沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

- 東武伊勢崎線沿線地域は、これまで都心部への通勤・通学者の居住地としての性格を有し、鉄道駅を中心として沿線地域の都市機能が集約して立地してきた。**団塊の世代が退職し沿線の生産年齢人口の減少**が見込まれる中、沿線地域では今後、**都心部との関係希薄化**、さらには**都市機能の分散化・低密度化**、**自動車利用を前提とする都市の形成が促進**されることが予想される。
- このままの状態を放置する場合、沿線地域は今後、鉄道需要の減少により鉄道機能が低下し、**地域の重要な公共交通施設という資産を損ない、住民の生活の質の低下が懸念**される。

◆ 東武伊勢崎線の生産年齢数の変化

伊勢崎沿線(足立区～館林市)の生産年齢人口は2005年から2035年で約28%減少



	2005年	2035年
15~64歳	1,317,664	949,867

単位:人

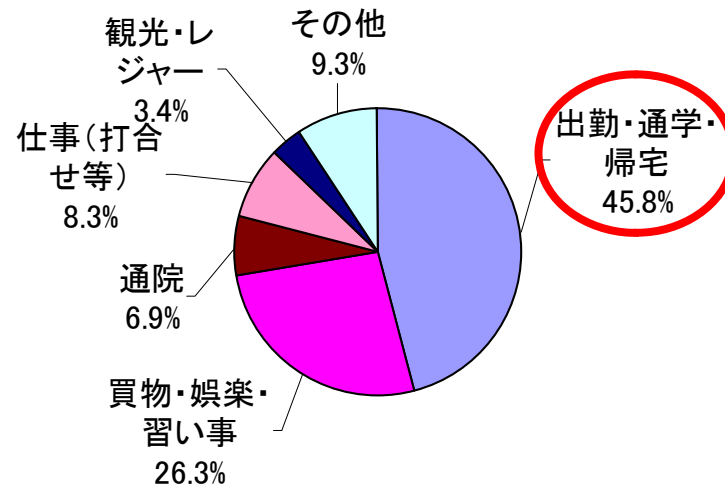
2005年 2035年

出典: 2005年人口 国勢調査

※2035年人口 2000年・2005年人口(自治体全体/国勢調査)からコーホート法を用いてメッシュごとに予測

◆ 東武伊勢崎線の鉄道駅利用目的

駅利用者の約46%が通勤・通学・帰宅の利用である。

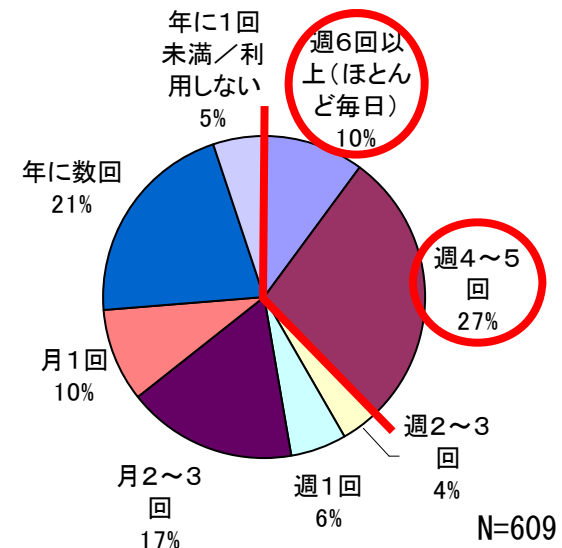


N=1926

(資料) 駅アンケートによる

◆ 年齢階層別の鉄道利用頻度

生産年齢階層(15歳～64歳)の鉄道利用頻度は週4回以上が37%を占めている。



N=609

伊勢崎線沿線居住者(北千住～館林)を対象

(資料) WEB調査による

東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

- 伊勢崎線沿線には**190万人の人口**があり、**沿線地方公共団体が連携**し、積極的に伊勢崎線を活用したまちづくりに取り組むことにより、**鉄道機能・生活に必要な都市機能を確保し、質の高い都市群を形成**することができるのではないか。
- 一方で、現在、沿線地域のまちづくりは各地方公共団体によって取り組まれ、十分な連携が図られていないのではないか。

◆沿線自治体の都市計画マスタープラン(中心核・副次核の位置付け)

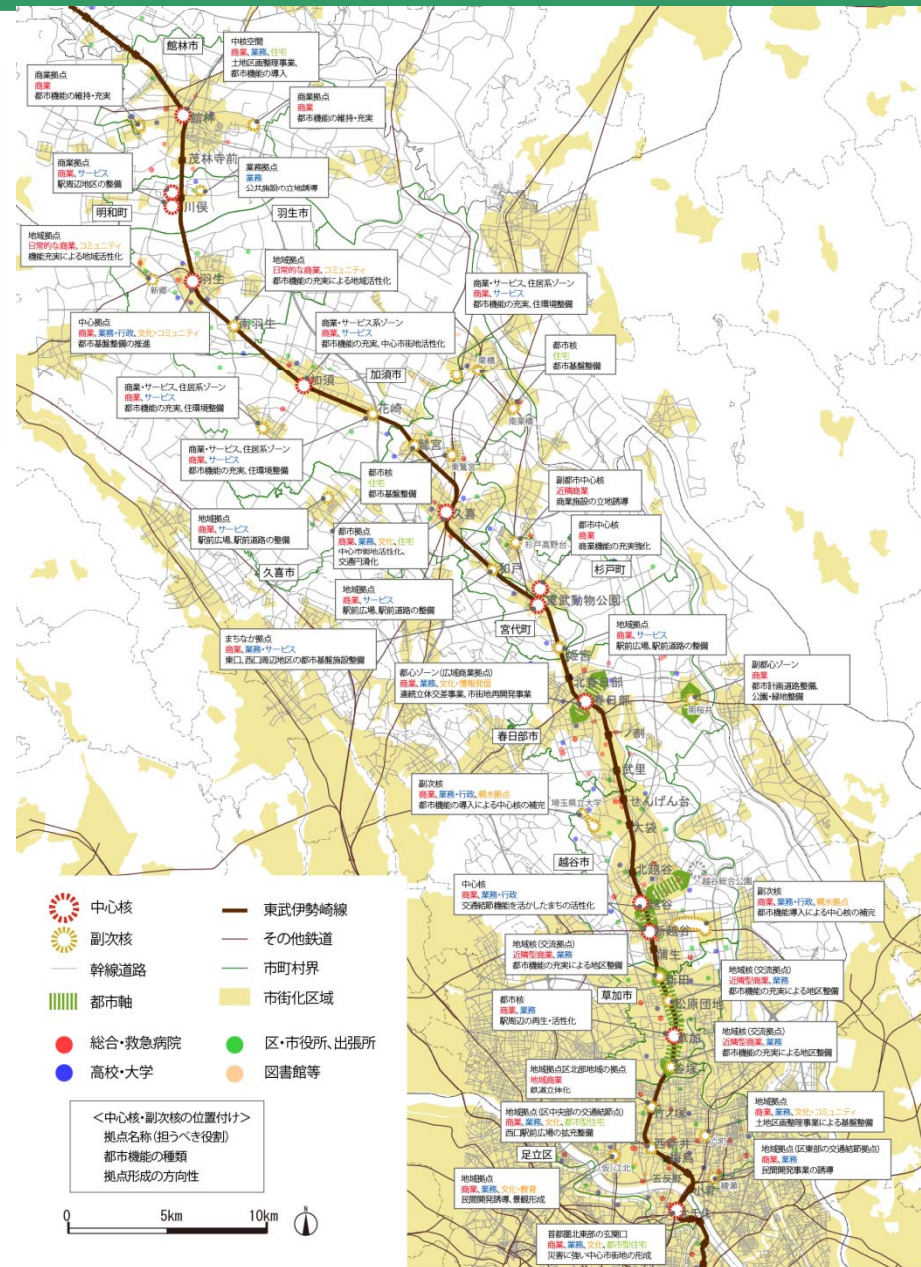
各地方公共団体の都市計画マスタープランなどでは、鉄道沿線を意識した将来計画が示されていない。

◆検討対象地域の将来圏域人口

人口区分	1975年 (A)	2005年 (B)	2035年 (C)
検討対象地域(沿線市町)の 夜間人口	1,452,520	1,877,658	1,609,982
	—	1.29 (B/A)	0.86 (C/B)
【参考】東武伊勢崎線全線の 夜間人口	2,088,678	2,690,532	2,286,959
	—	1.29 (B/A)	0.85 (C/B)

※市街化区域内の駅2キロメッシュ人口を集計対象

(資料) 第2回沿線まちづくり勉強会による



東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

目標：「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」の形成

伊勢崎線沿線の約190万人の居住者や沿線地域に來訪する者が、生活や交流に必要な都市機能に円滑にアクセスすることができ、質の高い生活を営める都市群の形成。

◆特徴のある都市機能の配置(機能分担)イメージ



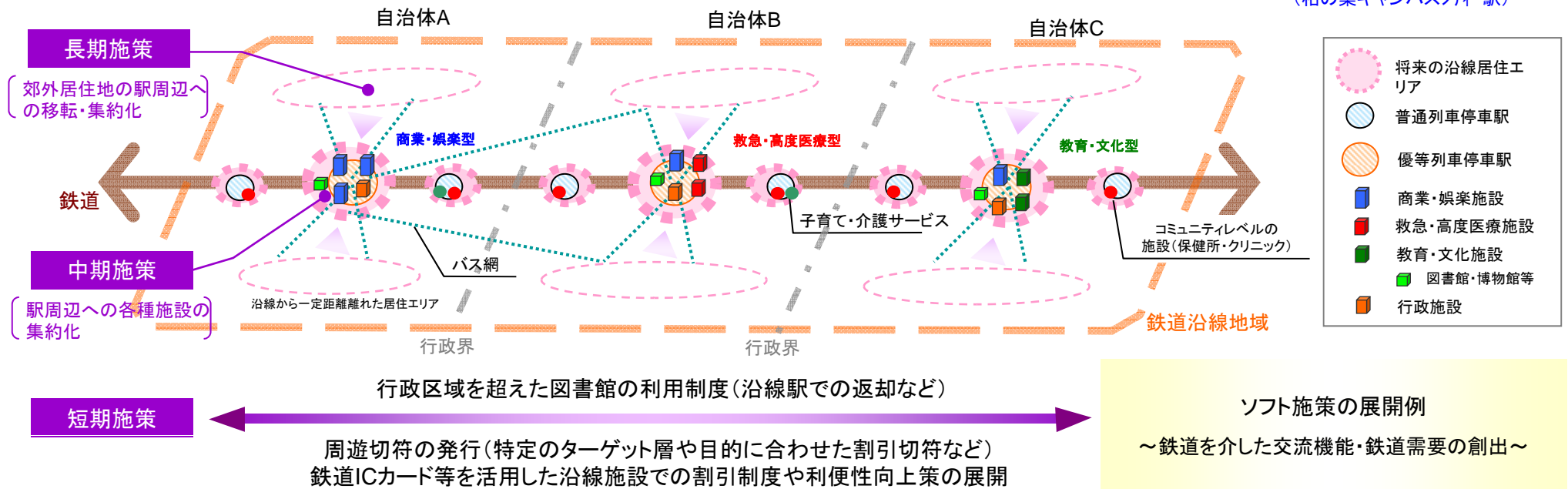
駅直近商業施設(二子玉川駅)



駅直近の総合病院(大岡山駅)



産官学が連携した駅前開発(柏の葉キャンパスシティー駅)



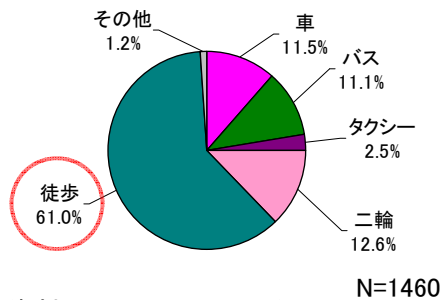
東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

● 提言①: 各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上

- 沿線各地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともにバス等の利便性を向上させ駅の拠点性を高め、自動車利用を必要としない生活を可能とし、高齢者などの移動制約者にとっても生活の質を高めるとともに鉄道利用人口を増やす。

◆ 駅から目的地までの利用交通手段

- 駅利用者の約6割が徒歩での利用であり、駅に近い範囲に目的地があれば人々は電車と徒歩で生活できる。

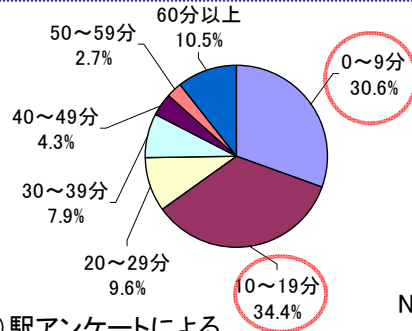


(資料) 駅アンケートによる

N=1460

◆ 駅から目的地までのアクセス時間

- 駅利用者の約6割が20分未満(徒歩で約1.2km)であり、駅に近い範囲に目的地があれば多くの人の生活の質が向上する。

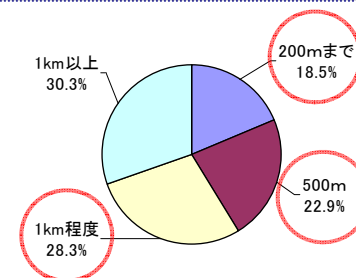


(資料) 駅アンケートによる

N=1965

◆ 高齢者の徒歩による移動距離

- 高齢者の歩く距離は長くても1km程度までが多く、駅の周辺に必要な施設を集積させることで、高齢者等にとって利便性を高めることができる。



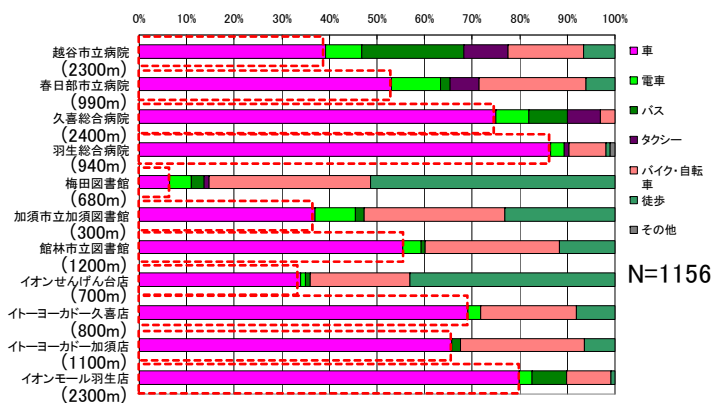
(資料) 高齢者アンケートによる

N=633

◆ 生活関連施設における利用交通手段分担率

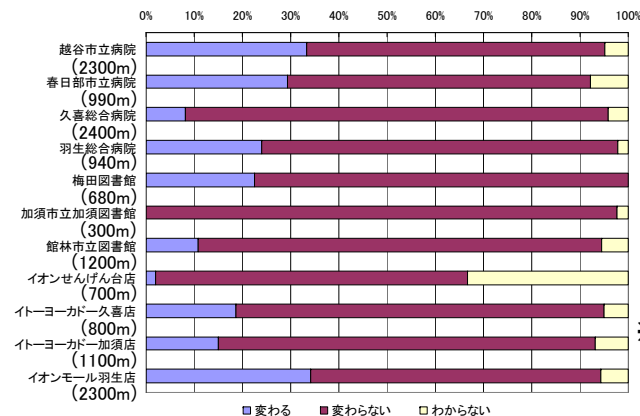
- 生活関連施設の自動車分担率は、駅に近い方が低く、自動車を使わずに利用できる。

(資料) 施設ヒアリングによる



N=1156

◆ 鉄道駅直近の場合の公共交通転換意向



N=680

※サンプル数20以上の施設のみを対象

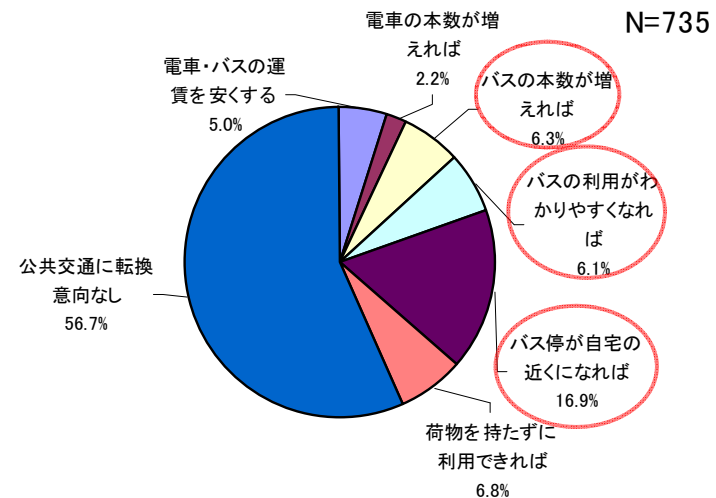
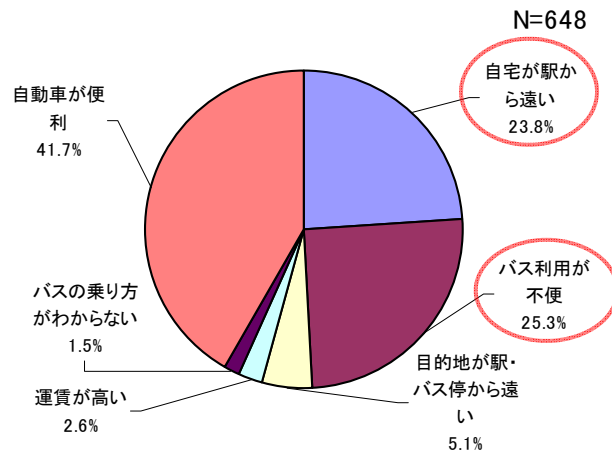
● 提言①： 各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上

- ・沿線各地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともにバス等の利便性を向上させ駅の拠点性を高め、自動車利用を必要としない生活を可能とし、高齢者などの移動制約者にとっても生活の質を高めるとともに鉄道利用人口を増やす。

◆公共交通を使わない理由

◆公共交通転換理由

- ・公共交通を使わない理由として、駅へのアクセス性が不便な理由を挙げているひとが約5割を占める。
- ・バスなどによる鉄道駅への利便性を向上させることで公共交通への転換を促すことができると考えられる。



(資料)施設ヒアリングによる

東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

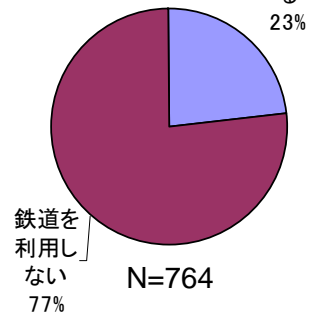
● 提言②： 軸となる伊勢崎線の利便性向上

- ・沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携し、鉄道利用人口を拡大させるとともに、鉄道利用を促進する取組を企画・実施することで駅周辺に集積する都市機能を結ぶ軸として鉄道の利便性を向上させる。

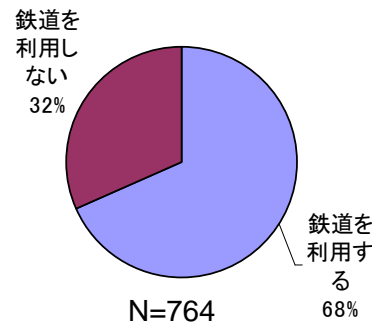
◆ 日常の買い物に鉄道を利用する/しない比率

特別な買い物には約7割の人が鉄道を利用しており、鉄道の利便性を向上させることにより、沿線の活性化を図ることができるのではないかと。

(資料)WEB調査による



◆ 特別の買い物に鉄道を利用する/しない比率



◆ 高齢者割引パスなどの導入事例

関東鉄道のすこやかパス

常総線全線が乗り放題の定期券。70歳以上の方ならどなたでも利用できる、常総線全線が乗り降り自由のお得な定期券

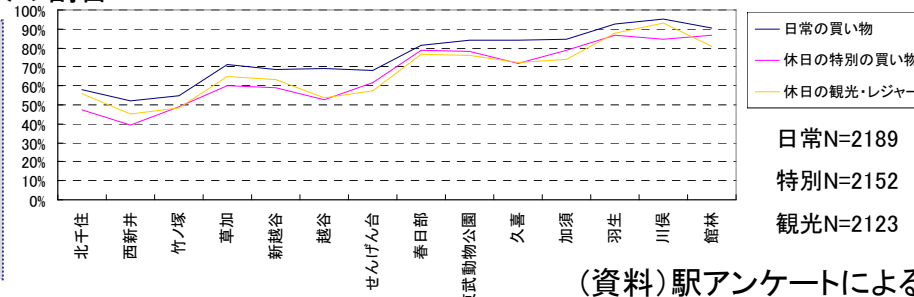
- ・利用日：全日
- ・対象者：70歳以上の人
- ・運賃：

[1ヶ月] 9,000円
[3ヶ月] 25,000円
[6ヶ月] 48,000円



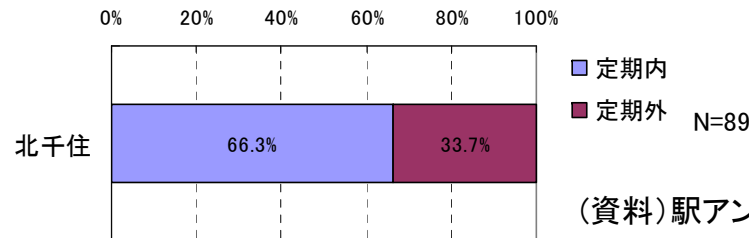
◆ 自動車を利用する人の割合

都心から遠いほど買い物・観光・レジャーに自動車を利用しており、特に郊外部の鉄道利便性向上が求められている。



◆ 伊勢崎線北千住駅に特別な買物目的で出かける人の定期券範囲

特別な買物先である北千住へ行く定期を持つ人の約7割が北千住を含む定期券を有する。



北陸鉄道のシルバー定期

金沢市シルバー定期券助成制度



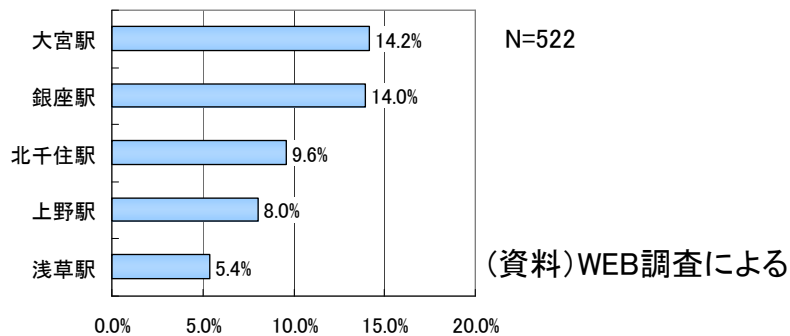
免許証を持たない70歳以上の人	6,000円で購入 (市が1,000円助成)
免許証を自主返納した70歳以上の人 (ただし、自主返納した日から1年間)	5,000円で購入 (市が2,000円助成)

東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

● 提言③： 高次の都市機能を享受するための伊勢崎線沿線内の地方公共団体の連携

- 沿線各地方公共団体が、高度な医療機能、大規模な文化施設、商業機能等の高次の都市機能を役割分担に基づき立地させるよう取り組むことにより、様々な高次の都市機能を沿線内に確保させる。

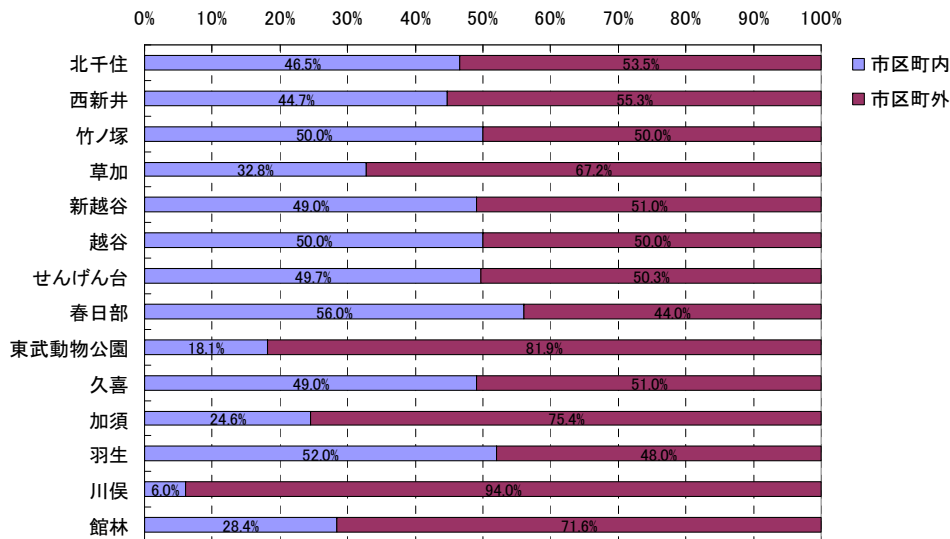
◆ 伊勢崎線沿線居住者の特別な買物先（上位5位）



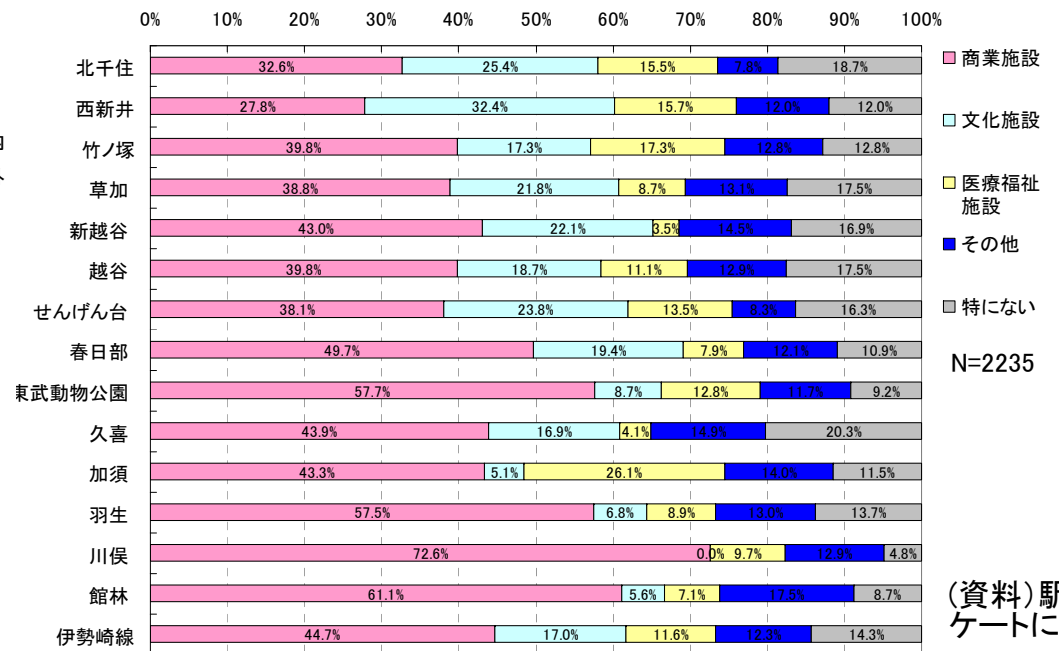
・特別な買物目的における鉄道利用の移動は、大宮、銀座などの沿線外が上位にあり、自動車利用でも5割以上の人が、自市区町外へ買物に行っている。

・どの駅でも希望する施設は、商業施設が上位であるが、一定の規模の商圈を確保し、質の高いサービスを提供するためには、沿線で連携して集約配置する必要があると考えられる。

◆ 自動車による特別な買物先



◆ 駅別の駅周辺に希望する施設



東武伊勢崎線を軸としたまちづくり(案)

● 提言④：伊勢崎線沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

- ・伊勢崎線沿線の優れた特徴である、「生活の気軽さ(住居費の安さ、物価の安さ)」を「都心へのアクセスの良さ」とともにPRL、沿線居住人口の増加に取り組むとともに、各地で開催される祭りなどの集客イベントを沿線地方公共団体・鉄道事業者等が連携してPRL、沿線の交流人口の増加に取り組み、沿線を活性化させる。

◆地域を選んだ理由(WEBアンケート) N=20,219

伊勢崎沿線では、住居費、物価の安さ、始発駅などに対する評価が高い。

	住居費が安い	物価が安い	通勤に便利である	都心に行きやすい	複数の鉄道路線が使える	始発駅である	鉄道・バスの本数が多い	街並みがきれい	閑静な住宅地である	沿線の雰囲気が好き	まちに活気がある	商業施設が充実している	飲食店が充実している	医療施設が充実している	高齢者支援施設が充実している	沿線に良い学校がある	学習環境が良い	公園が多い	自然環境が豊かな	治安または防災面で良い	生まれた土地だから	その他
伊勢崎線	4	8	2	3	10	14	11	17	5	18	20	9	16	15	22	21	19	13	6	12	1	7
田園都市線	14	21	2	1	11	20	9	6	3	4	16	10	18	13	22	17	12	7	5	8	15	19
平均	7.4	15.4	1.3	2.8	9.6	17.1	10.3	13.6	3.8	12.4	18.1	8.2	15.2	13.8	21.7	19.6	17.2	8.6	5.4	11.0	7.8	10.6

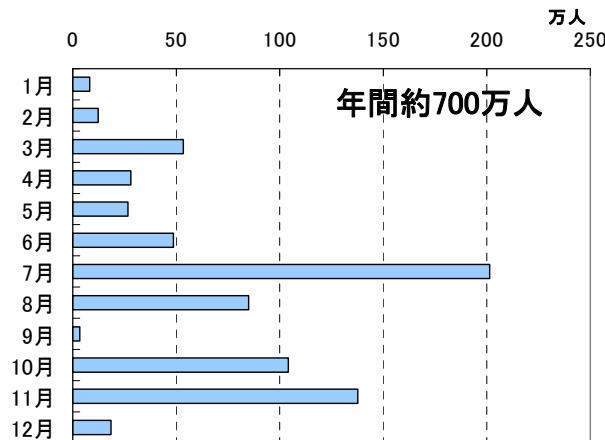
◆地域に住んでみて気づいた点(WEBアンケート) N=20,219

伊勢崎沿線では、住居費、物価の安さ、交通の利便性、自然環境などに対する評価が高い。

	住居費が安い	物価が安い	通勤に便利である	都心に行きやすい	複数の鉄道路線が使える	始発駅である	鉄道・バスの本数が多い	街並みがきれい	閑静な住宅地である	沿線の雰囲気が好き	まちに活気がある	商業施設が充実している	飲食店が充実している	医療施設が充実している	高齢者支援施設が充実している	沿線に良い学校がある	学習環境が良い	公園が多い	自然環境が豊かな	治安または防災面で良い	生まれた土地だから	その他
伊勢崎線	8	6	2	1	7	15	12	20	4	15	21	9	14	13	22	18	18	10	3	11	5	17
田園都市線	21	17	5	1	14	19	8	6	2	7	16	11	14	10	20	13	12	4	3	9	17	22
平均	14.5	10.1	2.9	1.9	9.3	15.9	9.6	14.1	3.8	12.3	16.9	7.4	12.6	9.1	20.7	19.2	17.1	6.3	3.7	10.2	13.1	19.2

◆イベント・祭りによる月別入込者数

伊勢崎線沿線には年間約700万人の観光客が訪れており、イベント等は7～8月、10～12月に集中している。



(資料)自治体提供資料より