

第一回東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会 議事概要

1. 日 時 2012年12月25日(火) 15:30~17:30

2. 場 所 国土交通省 3号館 特別会議室

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。

- 公共交通機関を利用したまちの活性化を図ることは重要。
- まちの中心駅は、駅前広場、駅舎、自由通路の新規改良事業が進行中である。ハードとソフトを合致したかたちでまちづくりを考えていきたい。
- 駅を中心とした中心市街地の再生を検討しているが、具体的な施策がない。現在、都市計画マスタープランを策定中であり、その中でも少子高齢化の中のコンパクトシティを掲げている。
- 鉄道利用者の利便性確保のために、10月からデマンド型のコミュニティバスの運行を開始した。本市は鉄道事業者と周辺市町村が連携した輸送力増強推進協議会に参画している。これからは行政も努力をしなければ鉄道事業者の協力が得られない。
- 人口減少、少子高齢化の状況で、駅を中心とした中心市街地の活性化は大きな課題であった。課題認識は出来ても具体的な施策が難しい。
- 交通弱者対策では、駅までの足の確保が課題である。行政の枠を超えた横串の施策というのは非常に重要だと認識しているが、こういった視点も入れないと本当の意味での交通弱者対策にならないのではないかと。
- 郊外型の大規模店舗の立地により商店街の衰退が著しく、現在は駅前商店街の存続に頭を悩ませている。中心市街地の再開発についても検討しているが、財政的にも難しい状況である。
- 現在総合振興計画を見直しているが、一番の課題は人口減少である。郊外では人口減少は仕方ないとあきらめるのではなく、都心から離れても人口が増えている沿線もあるので、そういった沿線と比較し、伊勢崎線沿線に必要なものを見極めるべき。私鉄沿線の魅力というのは、終着点に新宿、渋谷、池袋というターミナル駅があるということで、伊勢崎線にもスカイツリーができたことによる効果は期待できるが、北千住などはただの通過駅に

なっている。都心側でも郊外側でも魅力的な拠点があれば沿線全体の魅力も増すのではないか。

- 第4次総合振興計画を平成23年から取り組んでいる。市内には鉄道駅が6駅あり、この駅を中心として発展してきた。周辺の沿線に大規模商業施設の開発があり、その影響でここ10年は人口微増という傾向にあるが、逆に中心市街地は衰退傾向にある。中心市街地活性化についても検討中である。
- 本市は伊勢崎線を中心に発展してきた経緯があり、都市計画マスタープランでもそれぞれの駅を中心核、地域核として位置づけ、中心市街地形成を図っている。人口については微増傾向にあるが、平成29年をピークに減少に転じる予測となっている。この人口減少に対応した施策が必要である。
- 駅の鉄道高架化にあわせてまちづくりも検討している。将来像の目標として「にぎわい」を掲げており、交通結節機能の強化ということで駅広を都市計画決定した。この駅広を中心とした周辺まちづくりを検討中であるが、駅に求められる機能がなかなか見出せないのので、この勉強会を参考に考えていきたい。
- 歩いて暮らせるまちというのも重要だと思うが、現状があまりにも拡散されているため、車と鉄道との共生を重視している。駅が存在が希薄になってきているため、駅に着目してもらうために駅自体の改良を考えている。極端に言えば、駅を公共交通ではなくマイカーの結節点として位置づけたほうが、拡散してしまった地域においては大事ではないか。また、中小私鉄にはローカル線の魅力があるので、地方の枝線になる鉄道が活性化すれば、地域全体の活性化にもつながる。
- コンパクトシティ実現のために、公共交通の利用、福祉施設等の利便施設のまちなか配置などを謳っている。郊外の場合、中心市街地の空洞化の回避などが課題となっている。バス停を中心としたまちづくりも考えられるが、現状としては具体的な施策がない。また、空き家・空き地等を集約しながら、地域の魅力向上を図りたい。鉄道については、既設線は沿線ごとの振興策を協議会で検討している。新線は事業の採算性が課題であり、その際に議論されるのが沿線のまちづくりである。沿線全体のまちづくりにおいては地域間の過当競争は避け、横並びでまちが発展していくことが望ましい。
- 都市づくりビジョンでコンパクトシティを掲げており、都心部と郊外部における2つのコンパクトシティが検討している。都心部では立体的な高度機能により、都心部への集約、国際競争力の強化を図る。郊外部では人口減少に対応した広域的なまちづくり拠点、生活中心地の2層構造で検討しており、その中心となるのが駅である。この勉強会の中では、それぞれのまちに求められる機能や機能分担について、現状の整理ができるといい。また人の動きも知りたい。

- 各地でいろいろ魅力のある中心市街地の活性化に関する取り組みが行われてきているが、少しお化粧したくらいでは、長い目で見ると駄目なところが多い。人が増えればそれに従って活気は戻ってくるという実例がある。定住者を増やし、同時に人が来るように仕掛けをする必要がある。そういう意味で中心性のある場所に人が簡単にアクセスできるような仕掛けをつくっていく必要がある。また、公共公益施設の郊外移転については、コンパクトシティ、歩いて暮らせるまちに照らしてどうあるべきかについて、現状を分析・評価して共有する必要がある。空き地や空き家の場合、駅の近くの古いまちに特に多く発生しており、駅近の最も便利な場所の密度が低くなっている。一方、郊外に住んでいる人たちが車に頼った生活になり、公共交通が不要な方向に進むことが危惧される。このような課題に対し、空き地や空き家を活用して、公共施設等をまちの中にどう呼び込んでくるかとかについてのノウハウをみんなで共有することも必要である。

- マクロで見ると伊勢崎沿線は団子と串の構造になっており、鉄道の駅を中心にして市街化区域が広がっている。沿線人口は約 190 万人がある、そこでいかに連携して魅力あるものをつくっていくのが重要である。その時に串の機能を担うのが鉄道である。都心部から郊外に人を移動させるためには、鉄道の運営、運賃、乗り方などに工夫する必要がある。通勤や通学の定期を持っている人も多いため、都心の方には集まりやすいが、反対方向は料金抵抗のため集まりにくい。反対方向にも行きやすくする工夫が必要である。これからはそれぞれの市町村だけにクローズするのではなく、沿線で連携する発想が重要である。駅周辺の空きビルに施設を集約することができれば、広域的な視点を取り入れたまちづくりができるかもしれない。

以上