

第二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1月30日(水) 16:00~18:30

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。

- 空地割合のグラフの状況を図面で確認したところ、駅 500m 圏域と駅 500~1000m 圏域の空地割合の開きが大きい原因の一つは、駅周辺で大きくまとまった空地がある場合が多いことがわかった。沿線の北部では駅 500~1000m 圏域に空地が集中している。
- 駅の近くに古い町が多く、高齢者が多く住んでいて空き家が多いのであれば、高齢化が進むにつれ、空地が増えるおそれがある。複数年度のデータを確認する必要がある。
- 都市基盤施設整備に伴い公共交通カバー面積が平成 13 年度末 69%から 94%に飛躍的に改善された。また、人口も平成 19 年から 3 年間で 2 万人以上増加し現在も増加傾向である(特に 20 代~40 代が増加)。大学のまち、大規模な住宅開発による住宅中心のまちなどが既に存在するが、これから取り組む駅をどうするか。この機会に図書館、ホールなどの既存施設を駅前に持ってきて福祉施設を入れるなど、他地区とは違った整備をしたい。沿線全体の中で駅に求められる機能が明らかになってくると、より良いまちづくりが進められると思う。
- 空き家が 15~20%で比較的に多い。実態調査の必要性は認識しているものの、実施には至っていない。既存団地の建て替えで空き家が多くなっているのも一因ではないか。鉄道駅を中心として発展したまちであり、駅に向かう人が多く、全駅が市街化区域であるため、公共交通の転換という取り組みが不足している。現状は車移動で駅に向かう人が多い。
- 人口減少・地価下落などは本市独自の問題ではなく、他路線にも同じ傾向が出ている。東京からの時間距離で差が出る状況で沿線北部は今後厳しくなると予想される。駅前には大規模店舗が 3 店舗あるが、駅に近いにもかかわらず車で来る人が多い。連続立体交差事業が成立すれば残地が出てくるので鉄道事業者と一緒に商業を中心に駅周辺開発を行い、にぎわいを形成したい。路線の乗り入れや都心へのアクセス時間を改善することによって沿線にも便益が出ると思うので、まちづくりとあわせて取り組んでもらいたい。連続立体交差事業自体も沿線全体の付加価値の向上につながる。平成 13 年から人口が減少しているが、それ以上に団塊の世代も退職したので、バスの乗降客が激減している。これからの人口減少により幹線系バスの廃止の話が出てくる可能性がある。首都圏でも公共交通を維持する

ために補助金を出さないといけなくなる時代が来る。

- まちの多くが調整区域であり、調整区域の居住者も多い。それをつなぐ公共交通機関はバス 2 路線のみで、密度が薄くバス停までの距離も遠い。バスの利用が少なく車利用が多くなっているため、負のスパイラルに陥っている。そのうち、町から補助を出さないと維持できなくなる可能性が高い。循環バスも運行しているが、財政上の限界でバス 2 台のみである。バス停が多いため、目的地までの所要時間が長く、利用が減少している。公共交通については悩んでいる状況で、解決策が見出させない。
- バスも大きく 2 種類に分類できる。福祉的な意味合いで市が税金を使って町民の足を確保するためのバスが一つで、まちを支える公共交通の軸、基幹バスとしてとして鉄道と並ぶようなバスが一つである。後者はシビルミニマム的な性格を持つ。まずは幹線バスを議論して、次にフィーダーバスを議論することになる。
- 平成 23 年に 1 市 3 町が合併して現状の市となった。一部地域は駅がないため、これらの地域から駅へのアクセス向上を考えていきたい。
- 沿線に沿って住宅が連坦している状況である。区画整理され住宅地が広がっている駅もあり、旧市街地のままで区画整理の予定はない駅もある。最近旧市街地の駅周辺に市民プラザができたが、鉄道を利用した乗降客の増加までには至っていない。本市は都心から遠く、東京通勤の人からすると魅力が落ちている。周辺の地域からの人の呼び込みができるといい。商業施設、公共集客施設だけではなかなか難しい。本市の周辺には観光のポテンシャルの高い地域がある。観光も鉄道の活性化につながるため、取り組みを模索していきたい。
- 平成 21 年度に大学と共同で健康増進の目的でアンケート調査を実施した。日常外出行動の行き先、移動手段、外出階数を把握した。まちに在住する 16~89 歳の人の無作為抽出、男女計 1,800 人が回答した。スーパー、コンビニ、公園、病院、飲食店、公民館、図書館、役場などの施設に行くときの電車、バス、車、自転車、徒歩の移動手段を聞いた。どの施設も車移動が多い。鉄道移動の場合、10~30 代、70~80 代は比較的に鉄道利用が多いが、40~60 代は一か月間鉄道利用がない人がほとんどであった。
- 現在駅周辺には区画整理事業が行われている（平成 26 年完成目標）。現在 8 路線の公営バスを 1 市 4 町で運営している。駅のバス再配と路線変更等が課題となっている。市内の公園は平成 26 年を目標に四季型公園にリニューアルする予定である。公園への交通アクセスの改善が必要となる。
- 都心と違って 2 次交通が課題となっている。バスは昭和 40 年のピーク時は 700 路線あったが、現在は 200 路線が撤退している。残りの 500 路線は市町村が補助してバスを運行している。乗客も昭和 40 年と比較して 1/17 まで落ち、財政的に限界である。平成 20 年をピー

クに自治体の交通関係に充てられる費用が下がっている。人口減少、高齢化の状況の中でもう一回生活圈、経済圏の単位である駅を見直す必要がある。自動車と鉄道の結節点にP&Rを実施して駅へのアクセスを向上し、駅そのもの（駅舎、駅広など）の魅力を向上して拠点性を高めることが重要である。交通をまちづくり、中心市街地の活性化などと連携して取り組みたい。駅のポテンシャルを高めることに国の支援をいただきたい。

- 伊勢崎線は環境の異なるまちが太い軸になっており、それぞれ問題意識も少し異なる。最初は決定済みの計画だけが資料に出ているように感じたが、今日話を聞いてそれぞれ駅へのアクセス問題をはじめ、それぞれ深い問題を抱えていることがわかった。
- 平成24年の補正予算で地方リノベーション事業を計画している。ベースは都市再生整備計画事業である。利便性の高い駅やバス停を中心にしたエリアで、各市町村で考えていた医療施設、福祉施設、図書館、博物館、美術館、学校（小学校～大学）の機能を導入しようとするプロジェクトについて、かなり手厚い支援を行う事業である。これからのまちづくりでそういう制度を活用する市町村が増えてくると予想される。まちづくりと公共交通政策を一体化して公共交通のサービスを集約することでコンパクトなまちづくりを推進することができる。それを具体化するツールが今回の補正でできるわけである。駅に着目する理由は、駅に定常的に人が集まってくるからである。

伊勢崎線は東京都心部を結ぶニーズに対応して人が集まって発展してきた。今までは沿線を束ねる力があつたが、20、30年後には東京都心部への移動が減ってくるため、まちをコンパクトにする束が外れてくると思う。それぞれのまちで駅を中心にコンパクトなまちづくりにしようとする動きと、それを逆の方向に動かそうとする動きが出てくる。駅の魅力を高めるためには、これからは東京への通勤・通学目的の移動以外の鉄道の利用を考える必要がある。それぞれのまちだけではできないため、関連自治体が協力する必要がある。伊勢崎線は200万人に近い人口規模を持っている。これからはもっとメリハリをつけてそれぞれの拠点で魅力を高める必要である。拠点駅に集まる交通が増えることによって、拠点駅のポテンシャルも上がる。そういう取り組みの支援ツールもできるので、ぜひそれぞれのまちで取り組みを進めてほしい。

以上