



第3回 東武伊勢崎線沿線まちづくり勉強会資料

(関連資料)

2013年3月26日



鉄道とまちづくりを一体的に行っている事例：ユーカリが丘 2

■まちづくりの目的、特徴

- ・目的:「自然と都市機能の調和」「少子高齢化」「安心・安全」「文化の発信」「高度情報通信化」
- ・特徴:成長管理型開発、新交通システムの建設・運営、住民、行政、ディベロッパーの三位一体の街づくりの推進、住みかえ支援事業



位置図

- ・計画地面積:245ha、・計画人口:3万人
- ・1979年から開発着手、1979年から分譲開始

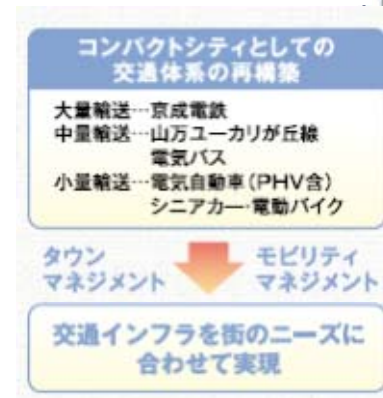


■新交通システムの概要

- ・運営主体:山万株式会社
- ・運行キロ・駅数:4.1km、6駅、輸送人数:711千人/年(平成16年)、1982年11月から運行開始(開業後30年)
- ・13分でタウン内の6つの駅を一周し、すべての住居から徒歩10分以内でアクセス可能、路線の直近に病院、商業施設等が立地

■新交通システム以外の街の交通システム

- ・新交通システムに加えて、電気バス、EV、シニアカーなども組み合わせた自動車に頼らない環境にやさしい交通まちづくりを実施。
- ・ニュータウン内を網羅する日本初の非接触充電型電気バスを用いた社会実証実験を実施
- ・2,000円/3時間でユーカリが丘駅前で電気自動車のレンタル、3基の充電施設整備。



大規模商業施設の鉄道駅への立地可能性について (民間事業者からのヒアリング結果)

【A社】

- ① 今後の戦略として4つの方向性を持っている。すなわち、i)アジアシフト、ii)大都市シフト、iii)シニアシフト、iv)デジタルシフトである。このうち、大都市シフトでは、広大な土地確保が困難であるため、中規模店舗の展開を考えている。
- ② 鉄道駅周辺の店舗については、駅の利用者数を踏まえて駐車場の規模を決定している。駅周辺の店舗では郊外型店舗と比べて公共交通や徒歩による来店割合が高い。
- ③ 以前は再開発による事業展開も行ったが、コストが高く閉店するケースもあった。駅前に立地している既存店は、独自開発によるものである。
- ④ 立地戦略は、自動車でのアクセス時間により商圈を把握して立てている。鉄道は商圈を分断する要素として捉えている。埼玉県での立地については、圏央道以北では自動車交通による来客を中心に、以南では鉄道による来客も考慮して立地を検討している。
- ⑤ 鉄道沿線の全ての駅に大型商業施設を展開することは不可能(スーパーなどは別)で、店舗展開する駅は当然限られる。
- ⑥ 大規模店舗の前には路線バスの停留所を設置するようバス事業者と交渉している。バス事業者も協力的である。

【B社】

- ① 店舗側の視点では、鉄道を利用して買い物に来てもらうことをあまり想定していない。鉄道駅はあくまで通勤や通学における生活拠点であり、商業施設へのアクセスは自動車利用や自転車利用が中心と考えている。
- ② 立地場所が駅に近くても、自動車利用を前提とした事業展開(地下に駐車場を設けるなど)となる。その後、駅近くの立地条件により鉄道利用が増えていくという考え。
- ③ 駅前での大幅な売り上げが見込めない限り、商業事業者は駅前立地ではなく郊外立地を目指すようになる。駅前立地の場合、再開発手法が多いが、コストが高く(特に共益費が高い)事業者としては厳しい。
- ④ 鉄道乗り換えのターミナル駅では、鉄道によるアクセスもあり得るが、普通の駅では商圈が鉄道軸沿いには拡がらない。ブランド店など魅力のある店舗がなければ商圈は拡大しない。
- ⑤ 移動制約者には宅配サービスやネットスーパー等のサービスで対応。今後、インターネット等を活用した無店舗型の買い物形態が増えるのではないか。
- ⑥ 郊外の店舗立地を許容しつつ、駅前への立地も促すような施策も必要ではないか。

地方税の工夫について

- ① 沿線に高度な都市機能として、大規模商業施設、総合病院、文化施設、スポーツ施設等を整備する場合、利用者の交通動向、利便性等を考慮して集約的にこれら都市機能を立地させることが重要
- ② 沿線住民が鉄道を利用してこれら都市機能を利用する一方、沿線地方公共団体においては固定資産税等の税収入に格差が生じることが予想されるため、これを平準化させる仕組みを検討することが重要

東京都における事例：都区財政調整制度について

- **都区財政調整**とは、一定水準の行政サービスを区が提供できるようにするために、東京都と23区及び23区相互間の財源を調整する仕組みである。23区の行政が自主的かつ計画的な運営を確保することを目的としている。
- 23区の区域では人口が高度に集中する地域であることから、行政の一体性・統一性を確保するために、本来は市町村の財源となる税の一部を**都が徴収**し、その上で、都と区の事務分担に応じた一定割合を「特別区交付金(財政調整交付金)」として、区に交付している。

総務省の定住自立圏構想

- 地方圏において**安心して暮らせる地域を各地に形成**し、人口流出を食い止めるとともに、地方圏への人の流れを創出することが求められている。
- 市町村の主体的取組として、「**中心市**」の都市機能と「**周辺市町村**」の農林水産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの魅力を活用して、相互に役割分担し、連携・協力圏域全体で必要な生活機能を確保し、地方圏への人口定住を促進する政策である。

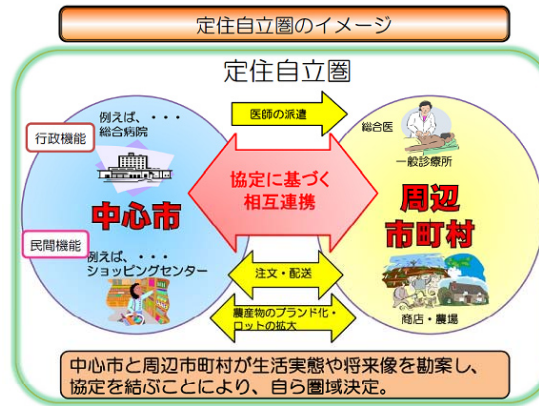
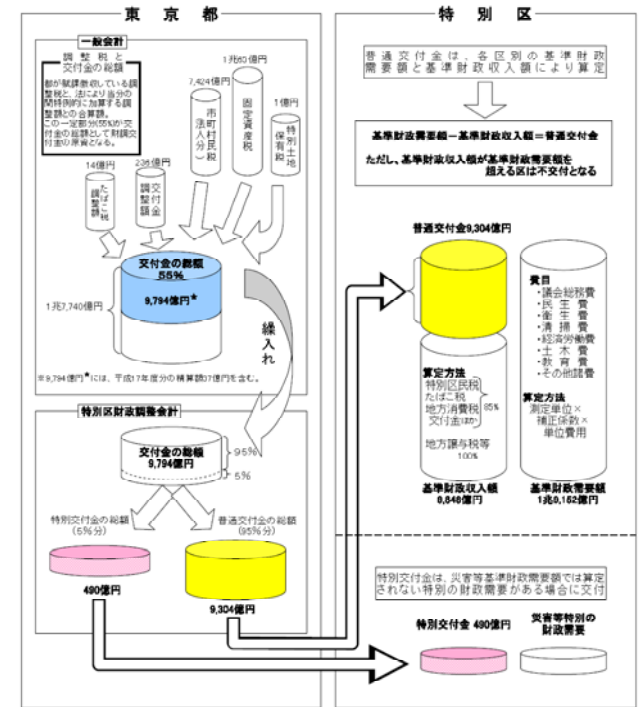


図 定住圏自立圏のイメージ



※ 図中の数値は、平成19年度7月に基づく数値である。
 ※ 区別算定の結果、各区の普通交付金の合計額が普通交付金の総額を超える場合は、総額に見合うよう各区の基準財政需要額を削る。

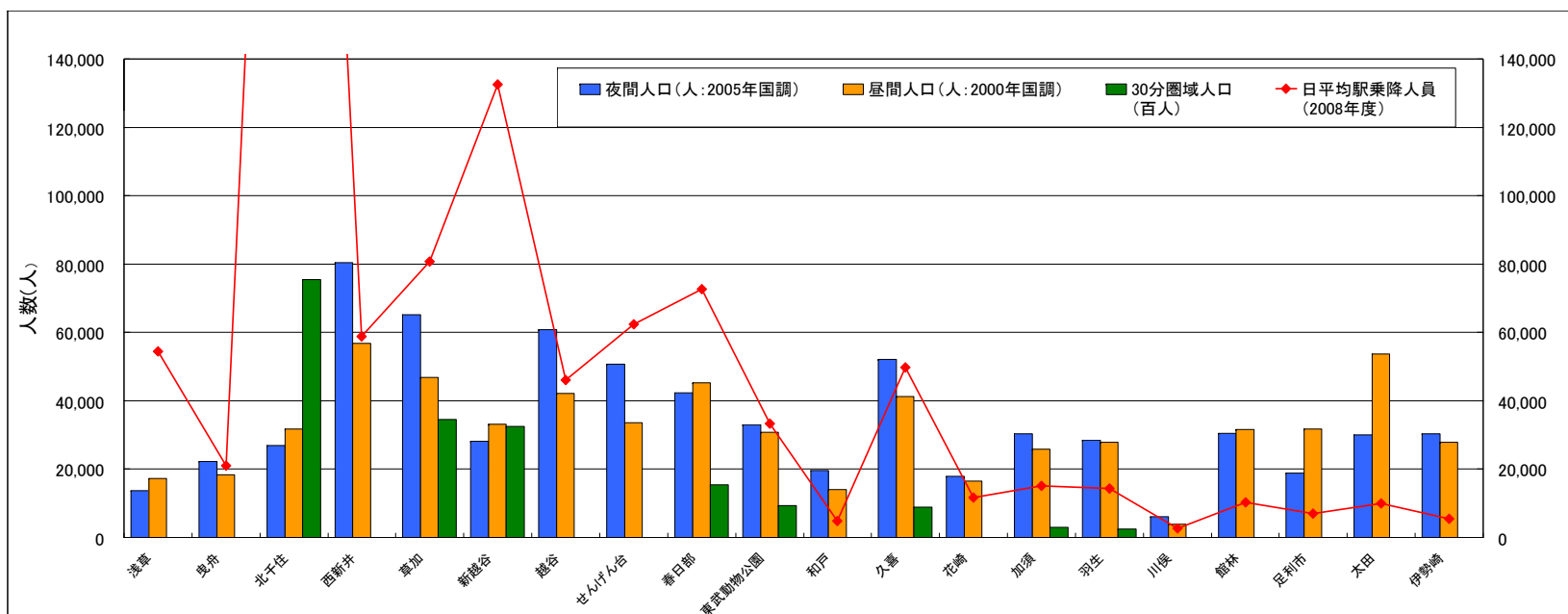
出典：江東区HP 都区財政調整制度

図 都区財政調整制度の基本的仕組み

沿線定住・交流人口推計

- ① 伊勢崎線沿線に高度な都市機能を集約立地させる場合、各駅の利用特性を考慮することが重要
- ② 下図に示すように、各駅の駅勢圏の夜間人口、昼間人口、30分圏域人口、乗降者数、駅周辺(1km)圏域の主要施設立地からみると駅ごとに特化している指標が異なっており、駅の持つポテンシャルが異なることを示している。

◆伊勢崎線の駅2km圏域夜間人口、昼間人口及び30分圏域人口、乗降者数、主要施設



駅名	浅草	曳舟	北千住	西新井	草加	新越谷	越谷	せんげん台	春日部	東武動物公園	和戸	久喜	花崎	加須	羽生	川俣	館林	足利市	太田	伊勢崎
主要施設 (駅から1km 圏域内)	商業施設 (店舗面積1万㎡以上)			ルミネ北千住店	アリオ西新井	SEIYU草加店			イオンせんげん台	ララガーデン春日部										
	図書館等			足立中央図書館	西新井文化ホール	歴史民俗資料館			越谷市立図書館	春日部市立図書館	宮代町立図書館									
	医療・福祉施設				慈英会病院	独協医科大学越谷病院			越谷市立病院	越谷北病院	春日部市立病院									
観光・レジャー入込者数				足立区 173万人	草加市 75万人			越谷市 127万人	春日部市 65万人	宮代町+杉戸町 18万人	久喜市 81万人			加須市 73万人	羽生市 38万人	明和町 2万人	館林市 76万人			

＜駅別の夜間人口等規模算定条件及び主要施設＞

【人口規模】メッシュの中心座標が駅から2km以内のメッシュを集計対象 【夜間人口】2005年国勢調査 【昼間人口】2000年国勢調査
 【30分圏域人口】各駅から鉄道を利用した場合の30分到達圏域の人口を推計。数値の無い駅は推計対象外の駅。
 【主要施設】駅から1km圏域にある施設を抽出(自治体へのアンケート及びインターネット等を基にした調査結果から駅1km圏域の主要施設を抽出)

救急医療体制における地域の連携の事例

- ① 医療分野では、より特殊な医療について地域的に集約して提供する医療圏という制度を設けている。
- ② 埼玉県(東武)／神奈川県(小田急)においては、以下のような医療圏が設定されている。

都道府県は、医療計画の中で、病院の病床及び診療所の病床の整備を図るべき地域的単位として区分する医療圏を定めることができる。

	医療圏設定の考え方*1)	役割
三次医療圏	都道府県の区域を単位として設定	特殊な医療を提供*1)
二次医療圏	一体の区域として病院等における入院に関わる医療を提供することが相当である単位として設定。その際、以下の社会的条件を考慮する ・地理的条件等の自然条件 ・日常生活の需要の充足条件 ・交通事情 等	一般の入院に係る医療を提供
一次医療圏	市区町村単位として設定	

<特殊な医療について>

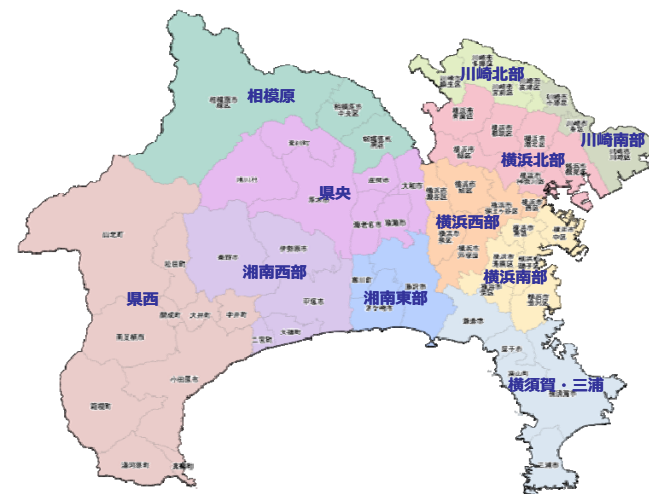
- ① 臓器移植等の先進的技術を必要とする医療
- ② 高圧酸素医療法等特殊な医療機器の使用を必要とする医療
- ③ 先天性胆道閉鎖症等発生頻度が低い疾病に関する医療
- ④ 広範囲熱傷、指肢切断、急性中毒の特に専門性の高い救急医療 等

出典：厚生労働省 救急医療体制基本問題検討会報告書(平成9年12月)

◆埼玉県の医療圏



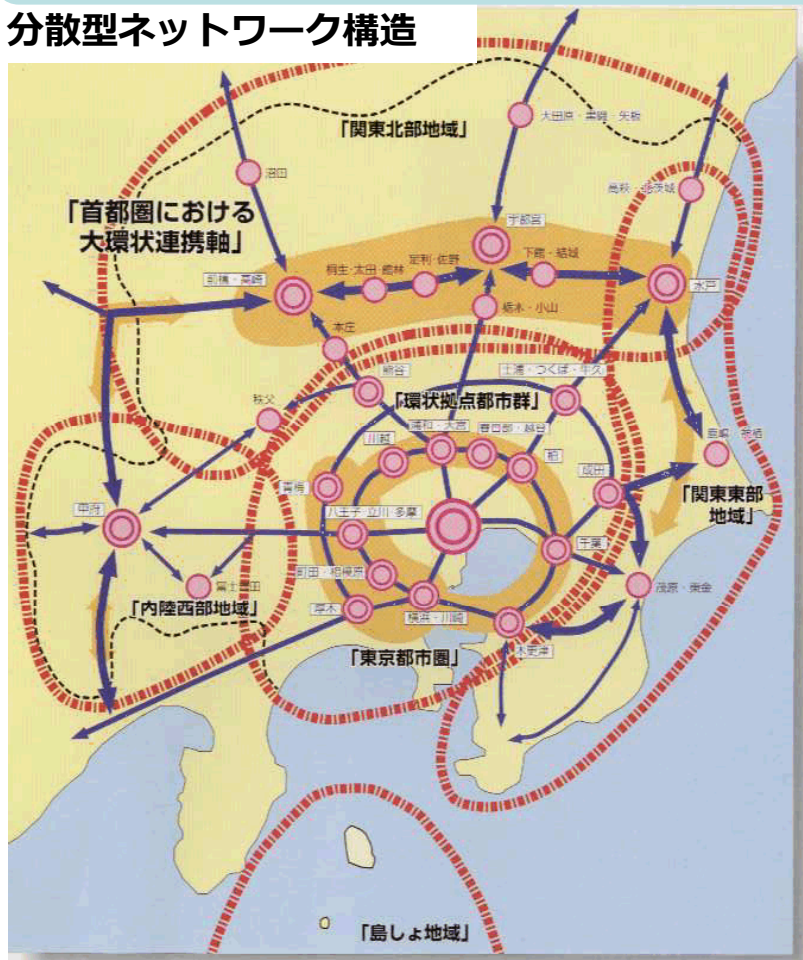
◆神奈川県の医療圏



業務核都市：ネットワーク・位置づけ・都市一覧

- ① 東京圏における**住宅問題、職住遠隔化等の大都市問題の解決**を図るため、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の**地域の中心となるべき都市として業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくこと**を目的に、昭和63年に制定された多極分散型国土形成促進法において業務核都市制度が定められた。
- ② **広域的な連携・交流の要**となる都市を形成する考え方として参考となる事例である。

分散型ネットワーク構造



- ③ 国等の支援措置、特例
その他の施設(公設民営によるもの):地方債の特例(一般単独事業債(一般分))
- ④ 地方自治体等における支援措置
・東京都:都市開発諸制度、総合設計などが業務施設集積地区の一部で適用可能
・自治体による条例等の策定

- 第4次首都圏基本計画(1986年)で位置づけられた業務核都市:横浜、川崎、厚木、八王子・立川、青梅、熊谷・深谷、浦和・大宮、土浦・つくば・牛久、成田・千葉ニュータウン、千葉、木更津、
- 第5次首都圏基本計画(1999年)で位置づけられた業務核都市::多摩、町田・相模原、川越、春日部・越谷、柏

出典:国土交通省 業務核都市



横浜市



立川駅 駅前(立川市)

都市再生整備計画事業の拡充(地方都市リノベーション事業)の概要

背景

地方都市では、人口減少と高齢化、地場産業の停滞などにより、地域の活力が低下しており、経済社会情勢の変化に応じた都市の再構築(リノベーション)が喫緊の政策課題

①地方都市の既成市街地において、既存ストックの有効利用を図りつつ、将来にわたって持続可能な都市とするために必要な都市機能(医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等)の整備・維持を支援し、地域の中心拠点の形成を図る。

②さらに、中心拠点と公共交通によって結ばれた駅・停留所の周辺部において、地域の生活に必要な都市機能(医療・商業等)の整備・維持を支援し、生活拠点の形成を図る。

中心部・周辺部全体として持続可能な都市構造へ再構築。

地域の生活を支え、公共交通の利用促進につながる生活に必要な都市機能を整備

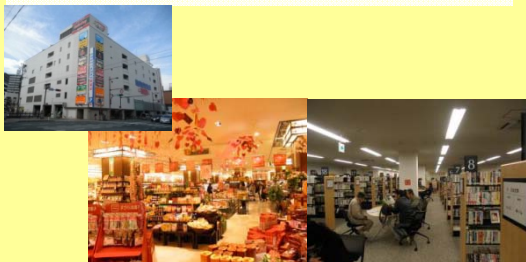
近接する公共交通と一体的な施設整備



○公共交通利用者の安全・快適性向上に資する事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

既存ストックの有効活用を図るため、コンバージョンにより、生活に必要な都市機能を整備

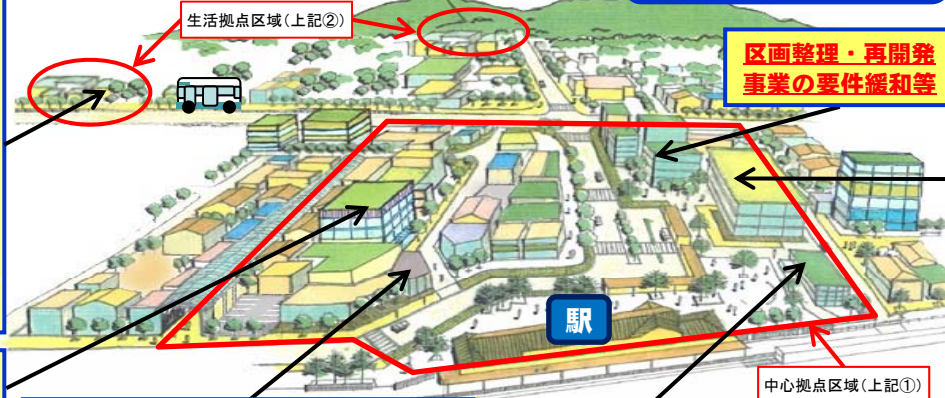
大規模空き店舗→スーパー、図書館等



○既存ストックの有効活用を図る事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

●中心拠点区域の要件

DID区域内、公共交通圏等(3大都市圏の政令市及び特別区を除く)
※生活拠点区域では一部要件を緩和



交付率の嵩上げ
(40%→50%)

区画整理・再開発事業の要件緩和等

低・未利用地を活用し、土地を有効利用することにより、生活に必要な都市機能を確保

庁舎跡地→街区一体で整備



○低・未利用地の有効活用を図る事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

生活に必要な都市機能の早期確保、空きビル等の早期解消のため、賃借による都市機能の整備

賃借による子育て支援施設の整備



中心拠点の核の形成に向けて、生活に必要な都市機能を複合整備

生鮮食料品店、福祉施設等の立地



○複数の都市機能を有する事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

生活に必要な都市機能の支援内容

○下記の整備に要する費用

その他施設	EV・階段等
医療施設	
商業施設	

- 専有部整備費 ※1
- 共同施設整備費
- 土地整備費
- 用地取得費 ※2
- 設計費

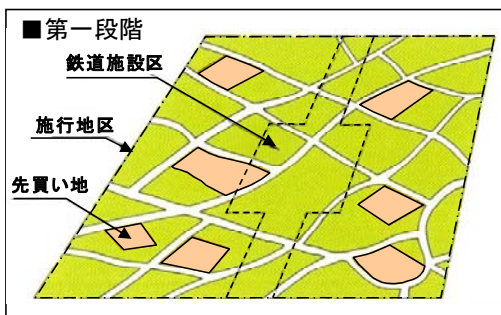
※1：民間の場合は専有部整備費の23%相当に限る
※2：民間の場合は緑地、広場、通路等の公共の用に供する敷地に相当する部分に限る

○賃借に要する費用

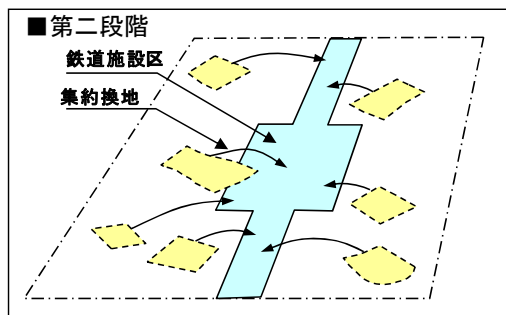
鉄道と街づくりの一体開発の手法

- ① 「つくばエクスプレス」は、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法宅」に基づき宅地開発及び鉄道整備の一体的推進が計画的に進められている。
- ② 駅を中心としたコンパクトな都市開発が進行しており、共住機能、商業機能、文化機能、学術研究機能などなどの種々のサービスが提供されている。

◆大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の仕組み

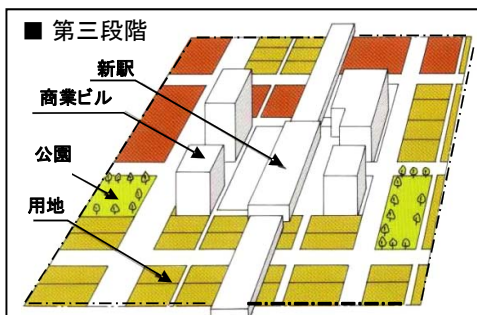


- 土地区画整理事業の事業計画で、鉄道施設区を設ける。
- 地方公共団体、都市基盤公団、住宅供給公社などが地域内の土地を先買いする。



- 一体型の土地区画整理事業が認可される。
- これと合わせて土地利用が決められる。
- 先買いした用地を鉄道施設区内に集約換地する。

研究学園 葛城の街並み



- 鉄道の整備、公共施設の整備が進むと建物の建設が始まる。
- さらに、公共施設などが整備され、総合的なまちづくりが完成。

柏の葉キャンパスシティ



- ① 国内において高齢者割引パスの制度が導入されており、高齢者の移動支援、生活支援に役立っている。
- ② 鉄道沿線地域全体で類似の制度を検討する場合に、i)利用者の負担額、ii)利用できる対象者、iii)利用できる交通手段の種類、iv)地理的な適用範囲、v)公共交通事業者、自治体が相互に協力し合う仕組み などについて検討が必要と考えられる。

◆ 国内の事例による高齢者割引パスの特徴

i) 利用者の負担額

- ・ 利用者の自己負担無し、所得による負担額の設定、一定額の補助などの種類がある。

ii) 利用できる対象者

- ・ 居住者のみならず来訪者も購入・利用できるパス:来訪者も利用可能にすることによって、回遊性向上の効果が期待できる。
e.g. 北九州市のふれあい定期

iii) 利用できる交通手段の種類

- ・ 現在ではバスまたは市営地下鉄などが主であり、民営鉄道等の例は大都市では少ない。
- ・ 様々なパターンを用意して選択の幅を広げる:利用者のライフスタイルに合わせた利用が可能になる。
e.g. 浜松市の社会参加促進事業

iv) 地理的な適用範囲

- ・ 基本的に制度を導入している地方自治体の範囲内で適用。
- ・ 複数の自治体の連携によるパスの設定:より広範囲の公共交通が利用でき、利用者の利便性向上の効果がある。
e.g. 東京都のシルバーパス:東京都内であれば市区町内を利用可能

v) 公共交通事業者、自治体が相互に協力し合う仕組み

- ・ 行政と公共交通事業者の協力によるパスの設定:行政と公共交通事業者が協力することによって、利用者の負担を減らし、利用しやすい金額設定が可能になる。
e.g. 北陸鉄道のシルバー定期および金沢市の金沢市シルバー定期券助成制度

【参考】運賃及び料金設定の制度

- ① 運賃及び料金の上限の設定及び変更は国土交通大臣の認可が必要であるが、上限の範囲内で定める運賃等や特急料金、グリーン料金、寝台料金、座席指定料金等の設定、変更は事前の届出でよいとされている。
- ② 回数旅客運賃や運賃及び料金の支払いのためのプリペイドカード等の割引や、適用する期間、区間、その他の条件を定めて行う運賃・料金の割引も割引率に関係なく届出でよいとされている。