

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 2013年10月11日(金) 10:00~12:10
2. 場 所 国土交通省 3号館 6F 都市局局議室
3. 各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。
 - 東武東上線の2駅に子育て応援ロッカーを設置した。理由としては、自治体からの要請に対応したものではなく、常磐台に保育園が開園したことによるラッシュ時のベビーカーを利用した乗車が多かったことである。
 - 今年3月、鉄道事業者と自治体との連携の一環で東武東上線の沿線サミットが開かれた。副都心線、東急東横線との相互直通運転が始まり、今後さらなる利便性の向上が見込まれることを契機に、これまで東武東上線沿線自治体は、連携はせずにそれぞれ取り組んでいたが、池袋を中心とした地域と東上線の自治体のPR活動を連携して取り組むことにより、情報発信能力の向上が期待できるため、サミットが始まった。今後、各市区町でイベントが行われる際、連携してPR活動、物産展などに取り組む予定である。
 - 両毛地域・東武鉄道観光誘客連絡会では、イベントのキャンペーンや物産販売、周遊券、両毛地域市民号などの施策で連携を図っている。平成25年5月に策定した中心市街地活性化基本計画では、公共交通の利用促進を図ることとしている。市内へのアクセスを向上させるため、駅広の整備やバス路線の見直し等の駅周辺におけるハード・ソフト面の施策を充実させることとしている。本市はまちづくりにおいて公共交通の利用促進が非常に重要と考えている。本市を物理的・実感的に短く感じるよう、鉄道事業者と連携して取り組みたい。東武伊勢崎線沿線においては、それぞれが鉄道駅を中心とした集約型都市構造を目指すとともに、常に情報交換ができる仕組みを創設したいと考えている。
 - 現在、駅周辺地域整備事業が行われており、平成23年~平成27年の5カ年間、駅の自由通路、橋上駅舎化、東口の駅前広場整備、周辺道路の整備などの事業を推進する予定である。駅の魅力・まちづくりの情報発信として、「駅を中心としたまちづくり」をキャッチコピーに、駅前ビルの中にまちづくり情報館を設置・運営している。周辺の自治体と連携して、広域にわたりバスを運行している。本市は商業施設が乏しいため、商業施設、医療施設などといった沿線内の役割分担が重要と考えている。年間700万人の沿線内交流人口を活かして鉄道事業者と連携したイベントのPRを行い、各地方公共団体と連携して鉄道利用者の特典を設けるなどして、さらに交流人口を増やしたい。

- 一般的に郊外地域は駅を結ぶバスの利便性が低く、P&R を活用した公共交通の利用促進を図るところが多いが、本市も同じパターンになっている。都市計画マスタープランでは、中心市街地を中心に集約型まちづくりを目指しているが、シャッター通り、空き家問題が懸念されている。郊外型商業施設に訪れた人が中心市街地にも足を運ぶように取り組んでいるが、なかなかうまくいかない状況である。鉄道事業者には、輸送力の増強をお願いしたいが、ハード面の整備は難しいため、まずはソフト面を考えたい。例えば、電車中の中刷り広告を活用して電車の利用者を対象に沿線情報発信を行う施策が考えられる。複数の自治体が連携して同じ形式で取り組むことで、より効果的な発信が可能になる。
- 人口の横ばい状況であるため、人口減少に歯止めをかけることが大きな課題となっている。本市は最近、子育て世帯の定住促進に力を入れている。今年度から転入者・転出者対象のアンケートを実施している。本市を選んだ理由として、自分に合ったいい物件があったから、交通の利便性がいいからの2つを選んだ人が非常に多く、残念ながら福祉、医療、子育て支援を選んだ人はごくわずかである。交通の利便性向上（輸送力の増強、朝晩の運行時間拡大、乗継の利便性向上）が非常に重要であることを示唆している。また、本市では、合併に伴い循環バスの運行区域の拡大やデマンドバスの導入を実施している。
- 駅前ステーション、駅ナカまたは駅直近に保育施設を設置することも有効と考えている。交流人口については、にぎわい創出が重要である。市内の某所はアニメの聖地として全国的に有名になった。東武伊勢崎線には、アニメで有名な自治体他にもあり、アニメは、地域資源として有効活用が期待できるため、連携してPRできないかと考えている。
- 緑と水が豊かなまちを活かし、のびのびと子育てができるまちとして、子育て世帯にアピールしている。住に重きをおくまちづくりを目指す。待機児童対策として保育所を新設する予定（今年度より調査設計を開始、平成28年までに完成予定）である。
- 中心市街地に大落古利根川が流れている。隣町と協力して親水空間を整備中である。また、この川はまつり会場でもあるため、まつりを盛り上げて街の活性化につなげていきたい。
- 大型商業施設、大型医療施設がないため、それがネックになって転入を諦める人も多いと推測される。また、東武伊勢崎線の駅がなく、多くの人は近隣町に立地する駅を利用しているため、駅に近接した集客施設の整備は不可能である。現在は自家用車で移動する人が多いが、今後は少子高齢化が進むにつれ、歩いて暮らせるまちに転換する必要がある。沿線上の複数の都市が連携して役割分担を行うことにより、徒歩と鉄道の利用だけで他市町の施設が利用できるようになれば、歩いて暮らせるまちが実現でき、まちのポテンシャルも上がる。
- 途中駅のPRにも力を入れてほしい。沿線には小規模な観光イベントが数多く眠っている。これらのイベントにもスポットライトを当てて鉄道でつなぎ、1日楽しめるプランをつく

ることにより、大きなイベントに負けないようにする必要がある。日光街道の宿場町の資源を活用し、大落古利根川でのまつりを東武鉄道と連携してPRしていきたい。

- 主要駅近隣には、レジャー施設があるため、GWや夏休みには一定以上の集客力があり、人の流れができています。また、工場跡地の開発に併せて、駅前ロータリー整備を推進中であり、東武鉄道も敷地内の利用方法を検討している。
- グリーンツーリズム、ぶらり散歩などを活かして取り組む余地がある。一つの自治体で成立しにくくても、沿線全体で連携することにより実現可能になる。来訪者にとって境界は関係ない。垣根を取り払って連携して取り組むと、結果的に自分のまちの活性化にも利益が跳ね返ってくる。
- コミュニティセンターは変わった形の建物であるため、レジャー施設の来訪者以外にも土日にもコスプレ目的の来訪者をよく見かける。同じ目的の人が同じ場所に殺到するのではなく、変わった人が変わったところに点々と出没する時代になってきたため、沿線のそれぞれの地域の特徴を活かすことが重要である。
- 本市は連続立体交差事業を検討している。これを契機に、歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトなまちづくりを実施していきたい。沿線まちづくりにリンクさせて連立事業の促進を推進していきたいが、なかなかいい案が見当たらない状況である。
- 定住人口の増加が大きな課題である。定住人口の増加と沿線まちづくりでの連携をどう結び付けるか、イメージがわからない。本市としては本市にたくさんの方が住んでほしい。東武伊勢崎線というブランドが弱くて他路線が選ばれる現状であれば、沿線全体の連携により全体のパイが上がって本市の人口も増加するかもしれないが、それ以外のイメージはわからない。
- 沿線全体の連携といえば、自治体間の連携が挙げられるが、それよりも鉄道という概念が欠かせないものだと思う。それぞれのまちが取り組んでもそれを結ぶのは鉄道であり、東武伊勢崎線沿線のパッケージで既存の魅力を情報発信するのが一番わかりやすい方法だと思う。
- 沿線全体のコンセプトがないと選んでもらえない。沿線全体のイメージ・キャッチコピーと各施策がマッチさせられるか。無理やりマッチさせても負担になるだけである。今の魅力を俯瞰的に表せるようなコンセプトづくりが必要である。
- 本市の総合振興計画では住居系の市街地の拡大をしない方針である（産業系の拡大は推進）。道路等の都市計画施設の整備を進める一方、主要駅の中心市街地の方向性について、活性化の基本計画を策定して検討する予定である。

- 本市は商業施設が不足しているとの紹介があった。しかし沿線外には公共交通でもアクセス可能な大規模商業施設が立地しており、今回はそれが除かれた形で議論されている。この沿線でなければならないか疑問が残る。
- 土地区画整理事業の場合、駅から歩いて通えないためバスが必要なところはなかなか売れにくい現状である。本市は、バス系統が多く交通は至便ではあるものの、駅から離れた拡大を図った住宅地については、売れない状況である。駅から遠いまちがバス事業者と連携して駅につながるという。
- まちの情報発信に市の広報誌を活用してイベント情報を流している。沿線全体でも市の広報誌のようなものを活用して全世帯に情報発信する仕組みをつくるという。
- 東武動物公園のHPにはハイブリッドレジャーランドのネーミングがあるが、公園とレジャーランドのどちらが主力なのか。将来的な方向性がわからない。東武動物公園駅は鉄道の分岐点として人を集約できる駅である。跡地の61haを将来的にどう活用していくかが重要である。
- 東武動物公園は当初は動物園からのスタートで、それに遊園地機能を付け加えた。動物園は小学校低学年までがターゲットで客が絞られるが、遊園地機能を追加すると幼稚園から大学生、大人まで長い間利用していただくことができる。現在は、動物園：遊園地を半々の比率にしている。工場跡地については、具体的に何をつくるかはまだ検討中であるが、土地利用を図って定住人口・交流人口の拡大につなげたい。
- 本市は、観光地としての知名度はないが、本市らしさをアピールしながら文化交流を通じて市のブランドを高めていきたい。今までは、観光名所の松の木の本数をスカイツリーの高さにちなんで634本にしたり、旧日光街道にある宿場町に古民家を活用してお休み所を整備したりして、観光資源の整備に取り組んできた。また東武鉄道の協力のもと駅にパンフレットを配置したり、沿線外でもPR活動を行ったりしている。テレビ、新聞、雑誌などでの露出も少しずつ増えている（「散歩の達人」という雑誌で合同特集あり）。近隣自治体、東武鉄道と連携して情報発信などについて取り組んでいきたい。
- 放置自転車対策として駐輪場の整備を行っている。大型商業施設利用者と通勤者の駐輪が多く、放置自転車も多い。まずは買物客対象の短時間駐輪場を整備し、随時放置自転車の撤去・指導を行う。路上喫煙対策として東武伊勢崎線の4駅周辺を禁煙区域に指定している（違反者から1,000円徴収）。
- 人口は近年増加しており、定住人口の規模も大きい。しかし平均寿命は他地域と比べて若い。詳細を確認したところ、糖尿病の発生率が高いことが分かった。そのため、長く健康

に暮らすための施策として「ベジ・ファースト」（野菜を先に食べる）を薦めている。小学校の給食を含め、子供の食生活を見直している。これからも元気なまちを目指していきたい。

- 主要駅の連続立体事業が平成 24 年に工事着手し、関係者が協力して進めている。鉄道を高架にするだけでなく、周辺の基盤整備も併せて行い、テーマ性を持たせながらまちを整備していきたい。主要駅の乗降客数は約 7 万人であるが、通勤通学者が大半を占めており、途中下車や来訪者が少ない状況であり、現状のままではホテル、商業施設などを整備するための魅力やポテンシャルが低く、採算が合わない。勉強会の中での意見交換や情報交換を通じて、主要駅のまちづくり手法のヒントを得て、主要駅のまちの力を向上させたい。
- 地域のイメージアップのために、TX 秋葉原駅入口付近にセレクトショップを開いた。地域のものづくりの一品を売ったり、ガチャガチャに缶バッジ、割引券などを入れて設置したりして取り組んだ。イベントの分析結果、来訪者は地域住民が多く、地域住民がものを買う傾向が強いという、面白い結果が得られた。地域住民に自分のまちへの愛着がわいて、それが定住につながるという。
- 東武鉄道から駅ビルの一部を提供してもらって、インフォメーションコーナーを設置するために企画中である。勉強会の成果を活かして、インフォメーションコーナーでまちの情報を効率よく発信し、沿線全体のブランディングにも貢献していきたい。
- 鉄道網活性化連絡協議会を立ち上げた。従来の鉄道事業者への陳情型の要望ではなく、鉄道事業者のビジネスチャンスをしっかり整えながら、地方公共団体自ら主体となって進めていく。メンバーは県内の地方公共団体と鉄道事業者で構成されている。まずは地方公共団体から鉄道事業者と連携できる施策は何かを検討することや、短期、中期、長期施策をリストアップし、鉄道利用者の増加のための施策を検討することが必要と考えている。
- 都市分野では、まちづくりビジョンを策定し、人口減少下のビジョンを定めた。今あるまちのまとまりを維持し、それらをつなぐ公共交通ネットワークを整備することが重要である。ビジョンの実現のために、各市町村がビジョンに基づいたアクションプログラムの作成をお願いしている。公共交通のハード面整備（駅前整備、駅舎の橋上化など）の取り組みも含めて検討している。県としては、道路整備、（ステーション整備事業として）鉄道駅の整備などを支援していく。
- 広域圏の公共交通マネジメントは、欧米では進んでいるが、日本ではパイの取り合い、意思決定の取り方の難しさが原因でうまく行かない状況である。今回の取り組みはそういう意味でも参考になる取り組みだと思う。規模は小さいが、この勉強会のメンバーの都市が中心となって広域自治体でバスを運行している事例があるので、意思決定及び役割分担の仕方は参考になるのではないかと。

- 集約型まちづくりの一環で、出歩きやすいまちづくりを展開している。高次の都市機能の役割分担にも興味がある。成功のカギはどこまで連携できるかだと思う。
- 東武伊勢崎線には、駅に顔を持たせていただきたい。東武動物公園駅は娯楽としての顔をすでに持っており、せんげん台駅は近くに順天堂大学越谷病院が立地しているため、高次医療機関としての顔を持っている。他にも福祉施設、野球場等のスポーツ施設の顔を持つ駅が考えられ、駅に顔を持たせることが重要と考えている。また、観光案内の拠点施設がある駅をつくり、レンタサイクルを含めた沿線の観光ネットワークを構築することも重要と考えている。鉄道事業者には地域パス、一日パスを考えていただきたい。最近自動車の免許証を返上する高齢者が急激に増えている。高齢者のためにも電車、バス等の公共交通を充実させる必要がある。
- ベビーカーを電車内でもう少し便利に利用したい人、ベビーカーは電車に乗せてはいけないと思う人がいて、意見が相反している。特に経産婦がベビーカーに反対する傾向にある。東武鉄道は非常に車両が充実しており、車いす用のスペースが確保されている車両もある。そこにベビーカーも乗せられるようにはできないか。例えば、ホームにベビーカーの絵を描いて誘導すると非常に優しい鉄道になると思う。「東武伊勢崎線は子育てを応援しています」というイメージづくりをするとまちの魅力が向上する。
- 沿線の魅力を高めて定住人口・交流人口を増やすための連携施策を提案していただきたい。沿線内の人の移動については、沿線住民が鉄道を利用して移動することにより、沿線全体が一つの商店街のようになる施策を期待している。東急田園都市線などの事例を参考にしながら、沿線内を移動する仕組みをつくってほしい。
- 定住人口の増加については、沿線単位で居住地を選ぶ人が多いため、まずは沿線を選んでもらい、そのあとにどこに住むかを選んでもらう発想が重要である。田園都市線の場合、定住させないことをテーマとしており、若者から高齢者まで幅広い世帯で構成されているが、駅が変わっても沿線全体から見ると定住している。そのような考え方も一つのヒントになるかもしれない。
- 東武伊勢崎線はターミナルに接続していないところがイメージを分かりにくくしている。しかし東武伊勢崎線は日比谷線に乗入れている。日比谷線はグネグネ曲がっているが、築地・銀座・秋葉原など東京のいいところを串ざししており、ブランディングの際には日比谷線も視野に入れて、東京都心をぶち抜いていくイメージをつくるといい。
- 平成24年の補正予算から「地方都市リノベーション」という、駅周辺の施設整備を補助する仕組みが設けられた（特別区の足立区は対象外）。大都市郊外部の駅周辺再生を踏まえて

制度設計を行っている。ぜひ活用してほしい。

- 東武伊勢崎線は UR の賃貸住宅が非常に多く立地している。UR は団地マネージャーを設置し、責任を持って団地の再生から販売まで行う体制をつくっている。ブランディングの際、UR とも連携し検討することも考えられる。

- 高齢化社会に対応し、まちづくり等と連携した、地域公共交通の充実のための新たな制度を構築するため、交通政策審議会で審議が行われている。審議会では、公共交通全体が危機感を共有する必要がある等の意見が出ている。岡山県のバス事業者の法的整理や、大都市郊外でも神戸電鉄の減便などが現実になっている。困る前に議論して、将来のために手を打つことが重要である。

以上