

## 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 2014年3月26日(水) 16:00~18:10

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等からの主な発言は以下のとおり。

- 平成25年度越谷、春日部、宮代・杉戸の3つの場所で県が緊急雇用創出基金を活用する形で、県(産業労働部)が主体となって街バルを開催した。越谷は11月と2月に2回、春日部は2月、宮代・杉戸は1月から2月にかけて開催した。越谷の場合、飲食店が中心となってそこで共通利用できるチケットを3枚つづりで販売し、バルに参加する店ならどこでもチケットが使えるようにしている。チケット1枚(1枚700円)で基本的に700円以上の飲食ができる。主に地元の人を対象に店への回遊性を高めて、店の良さを知ってもらい、リピーターになってもらうのが狙いである。平成25年度実施団体は、今年度各商工団体会でイベント継続の意向があると聞いた。また、未実施地区で県は補助金という形できっかけづくりを行う。イベントの立ち上げ費用は県が支援する。開催のメリットがあればその後も継続実施され、文化みたいに根付いていければと考えている。
- 仮に街バルを東武伊勢崎線沿線で開催するならば、同時期ではなく時期をずらせば連携が可能と考える。ただし、忘年会、新年会等の繁忙期は避けた方がいい。商工団体会は、客が比較的少ない2月、5月、10月、11月等を希望するものとする。また、鉄道会社の協力(電車内、駅構内等でのイベントPR、鉄道運賃の割引切符等)があるといい。
- 地域毎に時期をずらして街バルを実施することに対するイメージづくりとして、「5社相互直通運転開始1周年記念ウォーク」が参考になる。街バルとイベントの組み合わせとしては、「東武健康ハイキング」も活用できる。ハイキングとバルを組み合わせると昼間はハイキング、夜は街バルといった連携をするのも一つの手である。
- 現在社員の情報収集により制作されている駅広報誌の駅紹介も、地方公共団体と連携ができて情報提供してもらえるといい。また、駅広報誌では観光資源のPRとして各沿線での催し物を掲載しているが、このような誌面を活用したPRも考えられる。
- 東武日光・鬼怒川線沿線活性化連絡協議会では、栃木県の各市(栃木~日光)が主体となって、おでかけマップを制作している。各市で情報提供して鹿沼市が成果物として取りまとめ、浅草、とうきょうスカイツリー、北千住等の主要駅で配布している。こういった取組みを地方公共団体と鉄道会社が連携して取り組むといい。

- スポーツ施設や医療施設については、全てのまちに施設を整備するのは難しい。スポーツ施設や医療施設を充実させる連携の取組みがあるといい。強みのある地域の情報発信をし、情報を交流させることが必要である。イベントは連携のきっかけづくりになると思うが、最終的には沿線住民のために日々の生活レベルを向上させる勉強会になるといい。一つの地方公共団体だけで解決できない部分については、沿線地方公共団体と協力して取組みたい。都心だけ見るのではなく、沿線の生活レベルを上げることが重要と考える。
- 本市が有している観光資源の活用が課題である。しかし本市だけでは観光資源が乏しいため、沿線全体で協力して盛り上げていきたいと思っている。
- 現在本市では中心市街地活性化基本計画に取り組んでいる。駅近に位置する日光街道の宿場町の街並みを保存しながら活かしていきたい。そのため、古い建物を排除するのではなく、曳家移転をして残すための努力をしている。まちなかでお手洗いが確保できない課題があるが、商店街がお手洗いを貸し、さらに休憩もできるようにすると回遊性が向上すると考える。また、街バル等のイベント開催時に駐車場容量が確保できない課題については、集中開催ではなく定期的開催を図ることにより、平時とイベント時の平準化が図られ、容量確保ができると考える。
- まずは小さな一歩を踏み出すことが重要と考える。今回の会議のテーマは連携だと認識している。今回の東武伊勢崎線の連携におけるアプローチは二つあると考える。一つは鉄道沿線という看板の中での個々の地方公共団体間の連携、もう一つは鉄道というキーワードを横串にした連携である。前者の場合、現時点でも既に近隣地方公共団体と連携して取り組んでいる。後者の鉄道を横串にした連携が将来の伊勢崎線のブランディングになると考える。提案にある街バルの連携はゆるい連携で、それぞれの地方公共団体が実施している街バルを合わせたものである。鉄道を横串にした連携になると、「伊勢崎線のバル」という概念のもとで伊勢崎線のどこかでバルが開かれるという仕組みが分かりやすいのではないかと。情報発信についてはどんどん進めていくものと考えている。
- バルについては、鉄道で結ばれた利便性の良さを活かして沿線でまとまって大きなくくりで実施してもいいと思う。移動が大変な場合は鉄道会社の協力を得てコミュニティバス等を走らせて、みんなで盛り上げる大きなイベントにすることも考えられる。人は魅力がないと訪れないので、それぞれの商工会単位ではなくより大きなくくりで実施した方が、効果が大きいと考える。
- 現在、人口減少下の定住促進策としてソフト面の施策として、人との付き合いやつながりに関する施策を展開し、魅力あるまちづくりを推進している。みどり、自然、田舎風景等の地域資源を活かした観光を推進する。この沿線で魅力になるものを何か見つけ出していけば、自ずと人が集まってくる。

- まちの魅力に改めて気づかされたところにも勉強会の意義がある。まずは第一歩として街バルの連携から始めることに賛成する。中長期的には医療施設等も沿線全体で役割分担して連携ができる方策を探っていくことが必要であるが、利害関係の調整が必要な局面がありそこを上手く束ねる役目が必要であるため、一気に難しい。勉強会を通じてどうしたら沿線全体で一番いい解決策が探れるかを検討していく場があるとありがたい。
- 現在、埼玉県と流域の地方公共団体が連携して古利根川を対象に「川のまるごと再生」プロジェクトを実施しており、護岸の整備、遊歩道の整備、川のイベント企画等を検討している。今まで日光街道の宿場町という資源を活用する取り組みがあまり進んでいなかったため、これらも組み合わせる相乗効果を全体に広げられるような方策を検討したい。
- 連携方策は沿線の発展に寄与するものだと思っている。勉強会を通じて熟度を高めて連携が図ればいい。沿線の発展に寄与するためには、各地方公共団体の魅力を伝えることが重要と考える。本市の郊外型商業施設は駅からバスを利用する人が多いため、郊外型商業施設が駅前のにぎわいに貢献している部分もある。駅前だけでなく、郊外型商業施設も含めて商業の振興を図ることが必要と考える。また、本市の駅前には様々なまつりがあり、こういったまつりも連携の素材になりうる。
- 市町村合併後、当市が有する観光資源の利活用を進めており、関連まつりも開催している。この観光資源を利用しながら人をまちに来てもらうことが課題である。また、本市はうどんが有名であるため、「うどんの日を定める条例」を昨年制定し、これをきっかけとしたイベント企画を検討中である。うどんの日、うどん会なども併せてPRしたい。他にも毎年5月3日「ジャンボこいのぼり」の平和祭を開催している。単独駅で単独イベントを開催すると集客に限界があるため、沿線イベントカレンダーなどを含めて沿線地方公共団体等の連携は必要不可欠である。
- 本市は東武伊勢崎線輸送力増強推進協議会（3市1町）での事務局を担当している。毎年11月に東武鉄道にハード面についての陳情の要望を行っているが、ハード面は時間がかかるため、昨年度から鉄道会社と地方公共団体が連携してできるソフト施策を検討し始めた。次回の幹事会で3市1町の魅力を詰めたパンフレットをつくって各駅で配布することを提案しようと考えている。しかし3市1町だけの断片的な情報にしかならないおそれがある。沿線全体で連携して一つのまとまった情報を提供するために、東武鉄道のホームページに東武沿線ニュースのような入口を作って、そこから各地方公共団体の魅力を発信することも考えられる。例えば桜便りをクリックして桜の情報が出ると、お出かけを考える人にはいい情報になる。お出かけする人は、春は桜、夏は夏祭り・花火大会、秋は収穫体験、冬は雪というふうに季節別に探す人が多い。個人的にはビールが好きで夏のビアガーデン情報を常に探している。電車で行けて駅から近いビアガーデン情報を探しているが、なかなか見つからない。ビアガーデンの場所名で検索しないとビアガーデンの情報が出てこない。東武鉄道で行けるビアガーデン情報があると探しやすいと思う。このように電車を使って

まちに訪れる入口があるといい。東武鉄道のホームページに直接載せられない場合はバナーを活用する手もある。住んでもらうためにはそのまちを知ってもらうことが大事である。そのまちのいいところはイベントで一番伝えやすい。

- 本町は人口約 1.1 万の小さなまちである。現在駅の橋上化を 5 年計画で進めており（平成 27 年駅舎完成予定）、西側、東側の 2 か所に駅前広場を整備する予定である。駅前に観光交流センターを設置して観光資源を PR したい。沿線で連携しながら農産物、花などの資源をアピールできるといい。一方、近隣に大規模商業施設ができた影響によるスーパー等の小売店の撤退が課題となっている。車が利用できる人にとっては不自由がないが、高齢者、車が運転できない人は買物難民になり、食品購入すら困っている人もいる。買物難民をなくす施策が必要と考える。同じく医療施設も近隣地域の施設を利用している状況である。こういう問題に対しても東武伊勢崎線が大きな役割を果たすと考える。駅舎整備、駅前広場整備に伴い、施設の連携も深めていけるといい。
- これまで人口増加を前提としたまちづくりを進めてきたため、車に頼りすぎた生活になっている。買物難民の発生は様々な市町村で起こっている問題である。人口減少時代になってからは公共交通にシフトしていくまちづくりを進めなければならない。その一環として平成 24 年にまちづくりビジョンを策定し、地方公共団体と県が協力して鉄道やバスを核としてまちづくりを進める方向に転換している。本県にとっては東武鉄道が通っていること、東武鉄道の駅があること自体が資源である。この資源を上手く活かしていくために、各地方公共団体に話を投げかけていくきっかけとして本資料を活用したい。人口減少期には全ての機能を一つのまちに持たせることは難しいため、公共交通を利用した機能連携が必要である。東武鉄道が通っている市町については、その資源を最大限活かすよう一緒にまちづくりを進めていきたい。
- 「沿線全体で連携したまちづくり」では日常生活サービスを超えた高質なサービスを配置するとの説明があるが、どういったサービスを配置していくのか整理ができていない。スポーツ施設の場合、最寄り駅になくても電車に乗って施設に行けばいいと考える。一方で医療施設は最寄り駅にあるのが望ましく、多いに越したことがない。2～3 駅以上離れたところにあると、例え電車移動であっても不便に思う。保育施設の場合も同様である。本当は商業施設も身近な駅にないと不便である。どういった駅を中心に施設を配置するか、全ての駅に必要なかどうかの仕分けについて具体的に整理していく必要がある。また、必要な施設を市町村で連携して役割分担していく際には利害調整の話が出てくる。大きな拠点駅に医療施設を整備する際にも意見が分かれる。大きな拠点駅には医療施設ではなくにぎわいを創出するアミューズメント感覚の施設を整備すべきという意見もある。このように、具体化していく上での利害調整は難しい。制度的なインセンティブとして、民間施設を郊外ではなく駅前に移転する場合は、賃料の補助があるなどの国の制度があれば、沿線まちづくりを促進していく起爆剤になると思う。

- 沿線まちづくりは国土交通省でも複数の部局にまたがっているテーマである。複数の部局が集まる横断的な会議体であるところは連携の一つの意義である。行政の中での連携は中の隠れたテーマである。地方公共団体間の連携、鉄道事業者との連携に加えて、具体的なプロジェクトの単位で動いていくに当たっては、民間事業者との連携も予想される（商工会、観光団体など）。具体的な動きの中でそれぞれ関係するプレーヤーが集まる場があれば、内部調整もしやすい。ワーキンググループの中で議論になったバルも詳細についてもう少し議論した方がいいと考える。
- 東武伊勢崎線車両にイベントの告知を下げると、半蔵門線直通の場合は中央林間まで宣伝に行ってくれる。日比谷線直通の場合も日比谷線を利用する人の目に車両内広告が触れる可能性がある。その広告スペースを通常の料金より安く提供できるといい。もっと積極的に都心に乗り入れる電車で告知を貼ってPRしていくことが生きてくると思う。東上線の相互直通イベントのチラシは横浜などの東急沿線にもおいてあるが、日光の広告は東武線だけになっている。電車は乗り入れていくため、広告媒体としては優れている。多くの方は定期券を持っているため、その先の伊勢崎線にも行きやすい。都心にも情報が入り、新聞広告よりもターゲットが絞り込まれてお得感がある。より車両広告を活用し、沿線ターゲットの便利なところで情報発信する。鉄道相互直通のメリットを活かしたPRを検討してほしい。現在のバルはおそらく地域住民メインのイベントと理解している。主に沿線住民が参加するイベントに広域的なPRは無意味である。連携して広域をターゲットに開く場合は、広域的なPRの作戦を考えていかなければならない。イベントなどのPRを行う場合、誰をターゲットにするか狙いを定めて戦略を組んでいく必要がある。
- 地方都市では鉄道系ICカードを電子マネー化することが日常的である。電子データの情報は取りやすく、あとで分析することもできる。電子マネーの支払機を有する商業店舗を増やしてイベント時などに活用する手もある。クレジット機能付き交通ICカードのデータを関係者で共有したらどうか。沿線の購買行動と移動行動を分析して戦略を立てる。沿線内をターゲットにすれば可能である。もう少しハイテクを駆使して利用者に便利になるようなシステムにしてほしい。また、特定のイベント時には初乗り運賃を取らない、遠くから来た人はどこで途中下車しても通算するなどの仕組みがあれば、沿線全体の回遊性が高まり、利用者もお得感を感じるのではないかと。特にターゲットを広域にした場合に効果がある。地方都市のICカードは柔軟な運用が可能であるため、まちなかの商店街と協力して公共交通の利用で集客を高める戦略を実践している。地方都市の事例も参考にしたらどうか。
- 協定は一つの連携の考え方であり、最終目標ではない。また、事例として紹介した包括協定が上手く機能しているかどうか評価をしないといけない。形に拘らず、それぞれの地方公共団体や鉄道事業者が取り組みを始めるきっかけをつくるのが今回の勉強会の趣旨である。
- 鉄道利用者も沿線人口も減少する中で、沿線のまちと鉄道が共倒れになり、負のスパイラ

ルに陥るおそれがある。地方都市のバス路線のような状況になる可能性もある。関西では既に運行本数を減らし始めて、サービスレベルが落ちている。従来の発想では、鉄道事業者（民間会社）と行政が手を組むということは、民に対する支援であることで仕切りがあった。しかし今後は仕切りを取り外さないと沿線として生き延びていけない、幸せな関係が築けないのではないかとこのことを問題意識として持っている。現在、都市再生特別措置法の改正を進めているが、そこにもまちづくりと公共交通は別物ではなく、併せて取り組むものという組み立てになっている。今まで民が担当した公共交通に対して、都市側もちゃんと手を結んで取り組んでいかないといけないと考えている。どのような形であれ一緒に取り組んで官民の垣根を下げていくことが必要な時期になっており、そのための勉強会である。それぞれの地方公共団体、鉄道事業者で検討して、連携してできることを考えてほしい。

以上