



公益財団法人都市活力研究所

研究交流セミナー

「これからの郊外・住まいと鉄道」第5回 講演録

---

---

## 沿線まちづくりの展開

【日時】平成27年12月1日（火） 午後3時～午後5時40分

【会場】グランフロント大阪 ナレッジキャピタル カンファレンスルーム C01+C02

【主催】公益財団法人都市活力研究所

公益社団法人都市住宅学会関西支部

【後援】国土交通省近畿地方整備局

【プログラム】

挨拶 関西学院大学 総合政策学部 教授

公益社団法人都市住宅学会関西支部 支部長 角野 幸博 氏

講演「沿線まちづくりの取り組みについて」

国土交通省 都市局街路交通施設課 街路交通施設企画室長 川口 泉 氏

パネルディスカッション「沿線まちづくりの展開」

パネリスト

国土交通省 都市局街路交通施設課 街路交通施設企画室長 川口 泉 氏

西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部 部長 松本 康一郎 氏

箕面市 地域創造部 鉄道延伸・まちづくり政策統括監 柿谷 武志 氏

コーディネーター

関西大学 環境都市工学部建築学科 准教授 岡 絵理子 氏

司会：本日は多数お集まりいただき誠にありがとうございます。開会にあたりまして公益社団法人都市住宅学会関西支部長、関西学院大学総合政策学部教授の角野先生からご挨拶をいただきます。

角野：都市住宅学会関西支部と都市活力研究所は平成25年から「駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究」を行っています。人口減少、高齢化で大都市圏が縮退していく中で都市の活力をどう維持し続けるかという問題意識です。都市圏は同心円状に縮退するのではなく、いくつかの「脈」や「節」「核」に向かって縮退、再編されると考えています。「脈」が「鉄道」で「節」「核」が「中心市街地」あるいは「主要駅」だと思います。日本の大都市圏の市街化は鉄道によって進みました。縮退、再編の中でも鉄道の果たす役割は大きいだろうという仮説で研究を始めました。

国土交通省はコンパクトシティを推進する立地適正化計画を制度化しさらに沿線まちづくりを進められようとしています。今日は国がどのようにこの課題に取り組んでおられる

かお話しいたきます。また西武鉄道、箕面市からもお話をお伺いします。箕面市は立地適正化計画を先導的に進められており鉄道の延伸計画もあります。

沿線まちづくりは大都市圏だけではなく地方都市でも検討が始まろうとしていますが、大都市圏と地方都市では課題も異なると思います。大都市圏でも鉄道との距離等によって変わってくると思います。鉄道沿線まちづくりと言っても実はまだいろいろな課題があります。私達も引き続き研究を進めていますが、今日は皆様方と一緒に勉強し考える機会になればと思っております。後半のパネルディスカッションは関西大学の岡先生に進めていただきます。これでご挨拶と主旨説明に代えさせていただきたいと思っております。

**司会：**では最初に国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設企画室長の川口泉様からご講演をいただきます。

**川口：**本日は「鉄道沿線まちづくりの取り組みについて」と題してお話させていただきます。1点目にその背景、2点目に実際の取り組みの状況についてご説明し、最後に現在策定を進めている沿線まちづくりのガイドラインをご紹介しますと思います。

背景としてまず「国土のグランドデザイン 2050」があります。一昨年7月に出ていろいろな話題になりました。全国を1平方kmのメッシュで見ると2010年に比べて2050年に人口が半分になるところが約6割、そのうち2割は人が住まなくなるという予測です。異次元の高齢化の進展により2000年では65歳以上が17%の高齢化率が2055年には41%になり、ほぼ2人に1人が高齢者になるという予測もあります。人口は2055年には9000万人ぐらゐとなり、終戦直後の人口に戻ってしまう。これに対してどういう政策をとっていくかが大きな課題で、グローバリゼーションの進展、巨大災害への対応、インフラの老朽化、エネルギー等の地球環境問題、ICTの活用などの議論もされています。

グランドデザイン 2050 で出したキーワードは「コンパクト+ネットワーク」です。人口減少、高齢化が進む中で都市のサービス水準を守っていく効率性の観点からコンパクト化があげられます。ただしコンパクト化だけでは縮小するのでサービス向上やネットワークの連携を合わせて考えるということです。

タイミングを同じくして交通政策基本法に基づく交通政策基本計画も閣議決定されました。交通政策基本法は交通の基本的な考え方を示すもので、交通政策基本計画では今後の方向性が明確に示されています。「豊かな国民生活の実現」「国際競争力の強化」「地域の活力の向上」「大規模災害への対応」「環境負荷の低減」「適切な役割分担と連携」がそのキーワードです。基本的方針A「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」の目標の1つとして「自治体を中心にコンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する」という考え方が出ています。数値目標として地域公共交通網形成計画の策定数100件、デマンド交通の導入700市町村があげられ、その施策に取り組んでいるところではあります。

次に平成26年度には国土交通省所管の法律が2つ同時期に改正されています。都市再生

特別措置法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律でまちづくりと交通の連携を取るということで2つの法律が同時に改正されたという特徴があります。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正ではまちづくりと一体となった公共交通の再編という概念が明確になっています。人口減少、高齢化が進展する中で地域社会に果たす地域公共交通の役割が重要であり、地方公共団体が先頭に立って関係者との合意のもとで、まちづくり等の地域戦略と一体で交通サービスネットワークを形成していくという考え方です。地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画を策定し交通網の再編に取り組んでいきます。

都市再生特別措置法の改正では「コンパクトなまちづくりの推進」をキーワードに、立地適正化計画として、医療、文化などの都市機能を集約すべき地域と良好な住宅環境を維持していく地域をそれぞれ都市機能誘導区域と居住誘導区域として定めていくものです。これに対して建築物の容積緩和、税制、財政の優遇措置を講じ、地域公共交通の法律と連携をとっていくとされています。

さらに今年の8月には大都市戦略検討委員会のとりまとめが公表されました。今後10年間を見通した大都市政策のあり方について「都心部の国際競争力の強化」「郊外部の高齢者への急増等への対応」「防災機能の強化」「大都市圏内の機能分担、役割分担」の4つの論点で議論されました。そして大都市戦略として「都市再生の好循環」「大都市コンパクト+ネットワークの形成」「災害に強い大都市の構築」の3つの基本方針が示されました。「大都市コンパクト+ネットワークの形成」の中で「官民一体での鉄道沿線まちづくり」が今後取り組むべき施策として提言されています。

「コンパクト+ネットワークの形成」は新たな公共交通志向型まちづくりを推進するもので、鉄道等の公共交通を軸とした沿線まちづくりの推進、高齢者向けの住宅、サービス施設等の「医職住」近接、都市機能や居住機能を誘導し空いた地域は水と緑の保全・再生というイメージです。

首都圏でも人口、生産年齢人口は2035年にかけて全体として減少していきませんが、鉄道沿線や都心では増加するところもありますが、郊外部では大きく減少するという傾向が見られます。また駅から近いところは人口減少は緩やかであるが高齢者の増加率は大きいというデータもあります。このようないろいろな課題を踏まえながら、今後取り組んでいく政策として鉄道沿線まちづくりを提言しています。

鉄道沿線まちづくりの推進については、まず大都市でも地方都市でも人口減少、高齢化が進むと都市のにぎわいが失われ必要なサービスの機能の維持も難しくなるのではという問題意識があります。鉄道を軸として必要な都市機能を沿線都市群で分担・連携することによって、急増する高齢者等への対応に効率的に取り組めないか。鉄道事業者と連携し事業性を確保した上で「沿線パスの発行」「沿線施設へのわかりやすいアクセスガイドの掲示・配布」「高齢者にやさしい待合スペースの整備」「鉄道利用者へのPR」など、まちと鉄道が一体になって進めることが期待されます。

鉄道沿線まちづくりの定義としては、駅周辺は便利で人も集まりやすいので日常的な生活支援機能を誘導し、さらに拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線市町村で分担・連携するとともに、施設の統廃合で効率化を図り、それを公共交通で結びエリア全体を1つの都市圏のようなイメージでまちを維持していこうという考え方です。その推進には沿線市町村と鉄道事業者の連携が大事になります。国としては鉄道沿線まちづくりの進め方、先進事例等のガイドラインを作成しており、近々、ホームページで公表する予定です。

人口減少の中で都市機能、交通を維持していくという観点のほかにもう1つの観点として医療費等の増加の問題があります。急激に高齢化が進み加速度的に社会保障給付費が伸びています、平均寿命は男性で80歳、女性で86歳で健康寿命と10歳くらいの差があります。健康寿命と平均寿命の間が開くほど医療、介護が大きな問題になります。

鉄道沿線まちづくり等で歩きやすいまちづくりをすることで歩く機会を増やす。歩く機会を増やすことで健康が増進し医療費等の低減につながると考えられます。まちが発展して郊外に延びるほど平均トリップ長が伸びて自動車利用が拡大しますが、自動車中心のまちから歩行者、人中心のまちへの転換が大きな課題となっています。新潟県の見附市の筑波大学との共同研究では運動をしていない人に比べて運動を継続している人は年間の医療費が約10万円安いというデータがあります。歩行増加量として1日1歩歩くと0.061円の医療費削減効果があるという試算です。仮に40歳以上の1万人が1日10,000歩を実行すると年間10億円になります。人口70万の市で40歳以上の人口を6割とすると何と430億円の医療費削減となります。国の連続立体交差事業費は平成27年度で約400億円です。また宇都宮市で計画しているLRTの総事業費が458億円です。中核都市クラスの都市で歩いて健康なまちづくりを推進するとこれらに匹敵する医療費削減効果が生まれると言えます。

鉄道沿線まちづくりのこれまでの取り組みとしては平成24年度～25年度に関東の大手電鉄と沿線の自治体の共同勉強会を開催しました。そのモデルケースとなったのは小田急電鉄の小田原線と東武鉄道の伊勢崎線です。夜間人口・生産年齢人口の将来の減少が課題であり、「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」という共通目標を設定しました。具体的には「公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上」「軸となる鉄道の利便性向上」「高次の都市機能を享受するための鉄道沿線内の地方公共団体の連携」「鉄道沿線の魅力を生かした居住人口・交流人口の増加」ということです。

都市機能の連携・分担のイメージは、いくつかの都市を鉄道が通っている場合、1つの都市がその全てを備えるのではなく医療、商業、文化等の高次の都市機能を分担することにより、各駅のエリアのにぎわいと鉄道を交通軸とする交流人口を創出していこうというものです。いろいろな議論がありましたが、公共施設の今後の維持管理の財政負担も大きな課題で、自治体が単独ではなく複数が連携して共通する課題に対処していくというのは今後の1つの方向性だと思います。

沿線まちづくりのモデルプランも作成しました。商店街のイベントの連携、ウォーキングコース・休息スポットの整備、ファミリー層を居住促進させるための生活基盤施設の導入、医療施設・行政サービスの利用における相互連携、大学連携の取り組み等です。さらに沿線のブランディングとPRという沿線全体での連携方策も検討しました。例えば東武伊勢崎線の春日部市では沿線の4つの大学と連携して団地活性化の取り組みをやっています。またウォーキングコース等の観光連携が一番進めやすいのではと思います。

平成27年度は、各都市で実際に鉄道沿線まちづくりにどのような課題があり、どのように推進できるか、日本各地で勉強会を行っています。まず8月に大阪府の泉州地域で13市町、府、南海電鉄、JR西日本、水間鉄道による第1回の勉強会を開催しました。その後、東京圏では東武鉄道の東上線、野田線の沿線、西武鉄道の沿線の所沢市など4市で開催しました。中部圏では桑名・四日市・鈴鹿市、関西圏では山陽電鉄沿線地域、さらに福井地域、山口・宇部地域、今月予定しているのが予讃線の沿線で丸亀・坂出・宇多津町・多度津町の地域です。

大阪の泉州地域は既に13市町でいろいろな政策課題の研究会、広域連携の勉強会の下地があり、地域医療再生計画で3つの市が医療を分担する取り組みもありました。勉強会でもやはりいろいろな意見がありましたが、基本的には沿線まちづくりの考え方について共通認識があり、どういう連携の可能性があるか今後、議論していくことになっています。

最後の鉄道沿線まちづくりガイドラインですが、本日の段階ではまだ案ということでご紹介したいと思います。鉄道沿線まちづくりのきっかけとなる事例集のような形でガイドラインをまとめています。ガイドライン策定の背景及び目的、鉄道沿線まちづくりの進め方、鉄道沿線まちづくりの事例、関連する制度・施策という構成です。

沿線まちづくりの進め方では、きっかけはいろいろあると思いますが、関係者で協議会等の体制を構築して、現状、目標、具体的方策について議論していくというプロセスを説明しています。

沿線まちづくりの事例では、包括的な体制の構築や郊外まちづくり、団地再生などの連携型まちづくりの具体的事例を紹介しています。詳しくは近々、ホームページで公開致しますのでご覧いただければと思います。

例えば横浜市と東急電鉄は「次世代郊外まちづくり」の推進に関する包括協定を締結、ビジョンや実行計画を策定し、住み替え支援、駅周辺への都市機能の立地などいろいろな取り組みをしています。

JR東日本は中央線の三鷹～立川間9kmの連立事業による高架下空間で、回遊空間「のみち」、商業施設「nonowa」を整備し、コミュニティサイクル・デイサービス・保育園の入居など、まちのにぎわいづくりを行っています。「中央ラインモールプロジェクト」としてエリアマガジンも無料配布しています。

埼玉県西部地域での高齢者向けのシニアパスの導入事例はこのあと西武鉄道の方からお話いただきます。

関西地区では川西市の「ふるさと団地再生協議会」の事例をあげています。また川西市・猪名川町・豊能町・能勢町の府県界を超えた「いいな里山ねっと」、河内長野市と南海電鉄の連携による子育て支援などの取組みも紹介しています。

鉄道沿線まちづくりの取組みへの国の支援としては、市町村が連携した立地適正化計画の策定とそれにもとづく機能の誘導に対する支援があります。まちづくりだけではなく地域公共交通再生・活性化法改正により公共交通の再編への支援も強化されています。

平成28年度の予算では沿線の市町村と鉄道事業者が連携して立地適正化の方針を作成する場合の協議会への支援も要求しています。

鉄道沿線まちづくりのガイドラインは近々、公表される予定ですので、都市政策、交通政策を検討される際に参考にしていただければと思っております。

～休憩～

**司会：**では後半のパネルディスカッションを始めさせていただきます。最初に西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部部長 松本 康一郎 様と箕面市地域創造部鉄道延伸・まちづくり政策統括監 柿谷 武志 様からプレゼンテーションをいただきたいと思っております。

**松本：**「西武鉄道の沿線まちづくりの取組み」についてご紹介させていただきます。

東京圏における鉄道は都心部に対して各電鉄が放射状に延びています。相互直通運転が多く実施されており、全体の約36%となっています。当社は東京メトロの有楽町線、副都心線と直通運転を行っています。

西武鉄道は西武ホールディングスの鉄道事業を主体とするグループ中核会社です。西武グループの都市交通・沿線事業は「活気あふれる都市へとつながる、洗練された街と自然の潤いが両立した沿線」を長期ビジョンとして取り組んでいます。当社の路線は池袋から秩父までの池袋線と新宿から本川越と拝島までの新宿線の2つで営業キロ数176.6kmで92駅、輸送人員は172万人となっています。

これまでの取組みとしては複々線化（石神井公園～練馬）と連続立体交差事業（桜台～大泉学園）、大泉学園の市街地再開発事業、新宿線の下井草、野方、池袋線の椎名町、東長崎、江古田の各駅でバリアフリーなどの駅まち・一体改善事業、駅ナカ商業施設「Emio」のブランド化、賃貸マンション「emilive」の展開、子育て支援施設の沿線での展開などを行っています。

連立事業を契機としたまちづくりの事例として、石神井公園駅付近では南北をつなぐ高架下の駅前広場、東西の商業施設、駐輪場、子育て支援施設（Nicot）など都市機能を含めたまちづくりを実施しています。

沿線における複数の自治体との連携としては埼玉県西部地域まちづくり協議会（DIA プラン、所沢市・飯能市・狭山市・入間市の4市）と多摩北部都市広域行政圏協議会（多摩

六都、東京都の清瀬市、東久留米市、西東京市、東村山市、小平市の 5 市) があります。埼玉県西部地域まちづくり協議会と西武鉄道は連携に関する基本協定を 2013 年 4 月 4 日に締結し、2014 年度にシニアパスによる社会実験を実施しました。

背景として昭和 40 年代に大規模団地、ニュータウンが多く開発され、近年急激に高齢化が進んでいるという課題があります。協定締結後、合同観光キャンペーン、広報誌のタイアップなどの初期の取り組みを行ったあと、高齢者の移動活性化ということで社会実験としてシニアパスの発行の取り組みを行いました。

シニアパスの対象年齢は 65 歳以上、期間は 2014 年 5 月 16 日から 1 か月、価格は 5000 円、所沢～東飯能駅間、西所沢～西武球場前駅間・所沢～本川越駅間の鉄道と 4 市内のバスを利用対象とし、事前申し込み制でパス自体は紙券です。団地、ニュータウンの回覧板を使って告知しました。購入者 160 名で 90%以上が 4 市の居住者です。全員に对面型で事前アンケートを実施し、事後アンケートは郵送で回答いただきました。

購入時の外出頻度は週に半分以上外出される方が 80%くらい、鉄道とバスの利用はそれぞれ 50%くらいが週半分以上です。鉄道、バスの利用で高頻度と低頻度に分けて検証しました。週に半分以上の高頻度の方は外出頻度が月 14.5 日から 15 日になりました。低頻度の方は週に半分くらい以上外出する方が 46.5%から 68.3%までと増加が顕著でした。外出頻度の増加の実感「実感があった」方が 75.7%という結果です。低頻度の方は鉄道の利用頻度が月 5 日から約 10 日と増えました。

外出目的は、事前アンケートでは買い物、通院、交流・交際と生活に必要なものが多いのですが、事後アンケートでは習い事・趣味、スポーツ・散歩、食事と生活を豊かにするものが増えています。外出場所は 4 市に限定したパスなのでやはり市内が多かったという結果です。

まとめるとシニアパスは高齢者の外出意欲の向上につながるものであり、4 市及び周辺地域内での移動活性化に寄与し、鉄道・バスの公共交通利用を促進したと考えています。

多摩六都の協議会とはラッピングトレイン、イベントなどの取り組みを行っています。

沿線における課題としては二次交通、バスとの連携が図れてない場所があること、地域特性に合った駅のあり方の検討が必要であることがあげられます。自治体と連携したコンパクトシティの実現を目指して今後も取り組んでいきたいと考えております。

**柿谷**：「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」を目指す箕面市の取り組みについてお話をさせていただきます。

箕面市は大阪の北西部に位置し、緑豊かな住宅都市として「住みよさランキング」は 4 年連続大阪で 1 位です。中央に山間部があってその周りに 4 地域があります。鉄道駅が西部地域に偏っていて他は全て市域外の駅となります。

明治 43 年に阪急電鉄の箕面線が開通し大正時代から住宅開発が進みました。昭和 45 年では西部地域が DID 地区で人口が 5.7 万人です。昭和 40 年代に市域外で北千里駅、千里中

央駅が開設され中部地域、東部地域の宅地化が加速し、昭和 55 年には人口が 10 万人を超えました。平成に入ると箕面森町、彩都、萱野中央、小野原西などさらに住宅地が増え、平成 22 年で人口は 12.9 万人です。平成 21 年以降は 6 年で約 6%の人口増加となっています。高齢人口は増加していますが年少人口も微増という状況です。

箕面線の乗降者数は減少傾向でしたが、人口増加に合わせて回復し 5 年で 2%増加しています。バス交通は千里中央駅を発着する南北方向が 30 系統で 1 日 1200 本、東西方向は 2 系統で約 150 本と大きく差があります。バス利用者も回復してきていますが、新たなバス路線の開設もその要因ではないかと考えます。

箕面市の自動車依存度は近隣市に比べて高く、中部地域で高くなっています。とくに自由目的の外出での市内移動で自動車がよく使われています。バス交通の利便性に対する満足度はコミュニティバスの運行で改善されていますが、平成 25 年度の市民意識調査で「住みにくいと感ずること」は「電車・バスなどの公共交通の便が悪い」がダントツです。中部・東部地域が鉄道不便地域であり、バス路線は東西方向の移動が不便ということが公共交通の課題です。

コミュニティバスの「オレンジゆずるバス」は公共交通空白地帯を埋めていて実証運行を経て平均 50%近い収支率で本格運行をしています。

北大阪急行線の延伸は箕面市域内に 2 駅ができます。事業費 650 億円で市の負担が約 185 億円、2020 年度開業目標で現在順調に進んでおります。経済波及効果は初期効果で 2172 億円、年間で 578 億円と推計しています。北大阪全体の発展ということで豊中市、吹田市の協力を得て、大阪府のコーディネートで北大阪広域拠点形成検討連絡会を立ち上げて取り組みを進めています。

立地適正化計画の計画づくりは都市機能を計画的に配置し公共交通のネットワークを組み合わせるということで進めています。

具体的な計画作りとしてまず人口推計をしています。人口推計は 10 年後の 143,000 人がピークでその後徐々に減少していくと見込んでいます。公共施設、インフラ施設の更新費用は今後 40 年間で 3500 億円、年間平均 86.6 億円になり、実績と比べると年間 25 億円以上が不足します。インフラの長寿命化、公共施設の整備・更新に際しての複合化、民間活力の導入、跡地活用などを進めていく必要があると考えています。

居住誘導区域は「災害ハザードエリア」「住宅の建築規制のあるエリア」「市として守るべき緑」「人口密度が非常に低い」の 4 つの視点で検討を行い、市街化区域の約 15%、305ha を除くことにしています。人口密度は 20 年後も平均で 67 人/ha で現在の 63 人/ha より増加します。効率的な行政運営ができる人口密度を維持していこうと考えています。

都市機能誘導区域は駅やバスターミナルを中心に徒歩圏で設定をしています。1 万人以上の鉄道駅は 800m、1 万人未満の駅またはモノレールの駅は 500m、バス停は 300m、バスターミナルは 500m を基本とし、地形、道路状況に応じて設定しています。

地域別の人口特性は北部と東部地域はまだまだ増加局面、西部地域と中部地域は人口減

少の段階にあります。人口特性とリソース不足の都市機能ということから各誘導区域の誘導施設として若い世代をターゲットとする都市機能、高齢者をターゲットとする都市機能、ノーマライゼーションの視点から見る都市機能を設定しました。都市機能誘導区域内は徒歩圏とし歩行空間、休憩ポイントを確保していこうと考えています。

定量的な目標値としてこれから増加する人口は居住誘導区域で吸収しようと考えています。基本コンセプトは「子育て・健康・住環境」で現在 2 回目のパブリックコメントを実施中です。今後、1月の都市計画審議会に諮り 2月に策定の予定です。

今後の交通まちづくりは 4つの都市機能誘導区域を十字に鉄道とバスでつなぐという方向性で考えています。来年度から地域公共交通網形成計画の策定に向けて検討を進めていきます。

新たにできる新箕面駅周辺は区画整理が終わっていて駅前広場 1ヘクタールが確保されています。まちづくりとしては交通広場、集客力のある施設として子育て支援施設、商業施設等も整備していきたいと考えています。バス路線は新駅を中心に再編します。そのため駅へのアクセス道路も整備を進めている状況です。

箕面船場駅周辺は区画整理が行われ繊維卸商団地として昭和 45年に開業しました。今後のまちづくりとしては、物流のまちから人が集うまちへの転換ということで、その 1つとして 3.5ha を敷地整序型の区画整理で大街区化をしていく準備を進めています。大阪大学箕面キャンパスの移転、市民ホールの移転新築、保健医療・スポーツ施設をもつてきたいと考えています。

**岡：**ありがとうございました。駅の拠点性をどのように考えるか、医療・福祉あるいは子育て支援ということになるのでしょうか？

**柿谷：**新箕面駅には広域的な商業施設があります。千里中央や新しいエキスポパークの商業と棲み分けてエリア全体が発展するような拠点性を考えていきたいと思います。

**松本：**駅の拠点性というとやはり優等列車の停まる駅になります。商業施設と子育て支援、高齢者向けなど交通弱者も利用しやすい施設を石神井公園駅のように導入していくことになると思います。

**川口：**駅の拠点性は地域の性格や交通事業者の考え方で変わると思います。連続立体交差事業の高架下利用は通常は駐車場、駐輪場ですが商業、福祉、市民の集会施設などいろいろな例もあります。地域、まちと交通事業者がうまく協調していけばいいと考えています。

**岡：**10年ぐらい前に箕面市で「車に依存しない郊外生活」をテーマに調査をしたことがあります。ちょっとした買い物でも車で行く一方で歩く場所、散歩するルートが欲しいという話がありました。日常生活は車に依存するライフスタイルでそれとは別にレジャーとして歩くという 2つがあるように思います。駅ではなくロードサイドで店が集まる場所もあります。歩いて楽しいまち、歩く生活というのは果たして生活者に合うのでしょうか？

**柿谷：**買い物で大きい、重たいとなるとどうしても車になります。通勤帰りに駅で降りて

食料品を買ってバスに乗って帰ることはなかなかしません。身近なバス停と家までの間に商業があった方がいい。では広域的な駅ではどうするか、宅配などのサービスの拡充も考えられると思います。

**松本**：シニアパスの社会実験では習い事・趣味、スポーツ・散歩、食事などの行動が増えています。車に乗るかどうかではなく、交通機関や歩くことを選べるような環境づくり、判りやすい交通シニアパスの提供というようなことが必要ではないかと思います。

**岡**：箕面市では立地適正化計画でロードサイド型の立地は規制されていくのでしょうか？

**柿谷**：規制ではなくまちづくり条例などで緩やかに誘導していくことになります。

**川口**：運転免許を返納する高齢者が急増しています。また自動車を購入する若い人が減っているということもあります。ロードサイド型のスーパーばかりではなく今後は駅ビルにスーパーということもあるのではと思います。先日、インドに行く機会がありましたが、ネットビジネスが普及していて大型のショッピングセンターがはやらないという話がありました。宅配など物流を工夫することにより、結果として郊外型からの機能の集約を誘導していける可能性もあるのではないのでしょうか。

**岡**：地方自治体の連携についてはどうでしょうか？いろいろ難しい面もあると思います。

**柿谷**：北大阪急行の延伸についてはエリア全体の発展という視点から大阪府が箕面市、豊中市、吹田市を集め連絡会をつくりました。情報交換やいろいろな議論をしていて皆さん有意義だと言われています。それとは別に箕面市の中部地域、東部地域は豊中市の千里中央へ行かれる方が多く図書館の相互利用をやっています。また、吹田市、豊中市、池田市を含む豊能広域子ども急病センターは箕面市にあります。消防では豊中市のはしご車を箕面市が借りるという協定を結んでいます。

**松本**：鉄道は多くの市や都・県を超えています。沿線まちづくりは鉄道事業者としても大事ですから多くの市と連携を図っていきたくと思います。自治体の連携を1つの目的で進めるのはなかなか難しい面もあります。観光振興では、秩父市、飯能市のお祭りを横浜市で宣伝し、横浜市のイベントを秩父市で販売促進するという成功事例もあります。このような成功事例からまちづくりにつながればいいと考えています。

**川口**：平成27年度の勉強会では、自治体、交通事業者にはいろいろな考え方がありますが、まずは共通認識を図るということで議論をしています。既にいくつかの自治体では図書館、大きな文化交流施設、病院などで相互利用が行われている例があります。沿線まちづくりは決まった形があるものではなく、勉強会の中で連携の可能性を模索し、比較的やりやすいところから連携を進めていきたくと思います。国としてはいろいろな形でそれを支援していこうと考えています。

**角野**：自治体間の連携と言った場合、押し付け合いになるような部分もあるのではないのでしょうか？鉄道事業者の方は儲かるものを持ってきたいという取り合いもあるのではないのでしょうか？沿線の調整ではどう負担し合うかという議論が重要ではないかと思います。また鉄道事業者はいろいろグループ会社があると思いますが、グループ間の調整はどのよ

うに行われることになるのでしょうか？さらに沿線で機能を分散させていく場合、複数の駅を使い易いように利便性を確保することが必要になるのではないのでしょうか？

**川口**：自治体間の連携をどう進めるかは住民の意見や議会の意見もあり大きな課題だと思います。機能をまとめた方がいいのか、ずっと持っていた方がいいのか、また当該自治体以外からの利用に対する応分の負担はやはり必要であり、将来の老朽化の問題もあります。正解があるわけではないのでコストパフォーマンスなど丁寧に議論して説明責任を果たす方法を探っていくことが大事だと考えています。

**松本**：不動産開発事業も弊社の一部なのでグループ間の調整はないのですが、1つにまとめて収益性の高い駅にする傾向があり、収益性が高なくても生活に必要な事業をどう付加していくかが課題だと感じています。また都心に働きに行くだけではなくいろいろなライフスタイルが出てくる中で運賃が1つだけの形態でいいのか考えないといけないと思います。シニアパスも誰がどう負担していくのかは難しいところで、いろいろな形態を模索していきたいと考えています。

**柿谷**：利便性の確保ですが、箕面市の事例ではコミュニティバスで市民病院のあと買い物に寄るなどの回遊性について運賃の抵抗感があることから1日乗車券を導入したという経緯があります。そうするとやはり途中の駅前で降りて買い物をしてまた乗るという行動に変わっています。

**岡**：本日はいろいろとご議論をいただきありがとうございました。沿線まちづくりのガイドラインはホームページで公開されるとのことですのでぜひご覧ください。それではこれでセミナーを終わらせていただきます。

参考：鉄道沿線まちづくりガイドラインは下記をご覧ください。

[http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000036.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000036.html)