

都市と交通

通巻99号

巻頭言：郊外の魅力を高めるために

～小田急電鉄株式会社 取締役社長 山木 利満…………… 1

特 集：鉄道沿線のまちづくり

1. 大都市は鉄道によって創り上げられた
～戦前・戦後の都市鉄道整備と沿線開発～…………… 2

2. 鉄道沿線におけるまちづくり勉強会…………… 6

3. 大都市圏における取組み
東武鉄道におけるまちづくり…………… 8
官民連携による郊外住宅地再生事業 ～東京急行電鉄…………… 10
高架下を活用した沿線価値向上の取組み
「中央ラインモールプロジェクト」～JR東日本…………… 12

4. 地方部における取組み
福井市の都市交通と沿線整備…………… 14
沖縄都市モノレール延長と第4駅(仮称：浦西駅)周辺開発…………… 16
ローカル線とまちづくり ～由利高原鉄道…………… 18

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



つくばエクスプレス三郷中央駅



いにしへの美しが丘 (横浜市青葉区／昭和40年代前半)
提供：東急電鉄株



鳥海残雪と水鏡 由利高原鉄道 (前郷～曲沢)
撮影：佐藤和博氏



JR中央線東小金井駅接続「nonowa 東小金井」(高架下)



沖縄都市モノレール「ゆいレール」



武蔵境～東小金井駅間をつなぐ
高架下回遊歩行空間「ののみち」



サイクルシェアシステムのポート
(ののみち)

巻頭言

郊外の魅力を高めるために

小田急電鉄株式会社
取締役社長

山木 利満



1. 小田急線の概要

小田急線は、新宿を起点に箱根の玄関口である小田原までを結ぶ小田原線、相模大野から湘南エリアに至る江ノ島線、新百合ヶ丘から多摩ニュータウンに至る多摩線の3路線、計120.5kmからなり、一日平均200万人超のお客さまにご利用いただいています。

都心と郊外とを結ぶ他の鉄道路線と同様、郊外のベッドタウンから都心方面へ通勤・通学でご利用になるお客さまが多いのはもちろんですが、一方で、新宿からの距離が30kmを超え、横浜線との乗換駅となっている町田駅（1日平均乗降人員が約29万3千人）や新宿から約45km離れ、他の鉄道路線との乗換えがない本厚木駅（同14万7千人）など、都心から離れた郊外においても10万人以上の乗降がある駅が多く、郊外の拠点都市を中心としたご利用が多いことも小田急線の特徴と言えます。

2. 郊外の人口動態変化がもたらす影響

小田急線の沿線人口は500万人を超え、現在も増加傾向にあるものの、郊外の自治体ではすでに人口が減少に転じたところも多く、あわせて高齢化も進展しています。言うまでもなく、首都圏では高度経済成長期からバブル崩壊にかけて急速な勢いで郊外へと都市化が進んできましたが、現在では、バブル崩壊後の地価の下落に加え、戸建志向の低下やマンションの高層化による住宅供給の増加などもあり都心回帰が進んでいます。

このような状況が続くことによって、郊外では経済活動が縮小し、インフラの維持管理が難しくなるなど都市機能の低下を引き起こす可能性が指摘されていることに加えて、自動車の運転が困難で移動が負担となる高齢化が増加し、外出機会を失うことによって生活の質が著しく低下することも懸念されています。

神奈川県県央部の小田急線沿線には、数多くの自治体があります。これまでの右肩上がりの時代は、各々の自治体が切磋琢磨し、街の魅力を向上する取組みを進め、これが沿線全体の発展につながったことは間違いありません。しかしながら、人口が減少に転じる中で今後もこのような取組みだけで街の活性化を推進し、暮らしやすさを高めていくことには限界があるのではないのでしょうか。

3. 郊外に住む魅力を高めるために

都心回帰の流れがある中で、郊外に住む魅力を高め

ていくためには、大きく①都心にはない良好な生活環境を提供する、②都心との時間距離を縮める、という2つの取組みが必要ではないかと考えております。

まず①の都心にはない良好な生活環境を提供するための取組みですが、今後想定される本格的な人口減少社会の到来による都市機能の低下を防ぎ、都市機能を維持・発展させるためには、各自治体が競い合うだけではなく、役割分担をすることによって、地域全体で質の高い都市群を形成していく必要があると考えています。

一方で、自動車の運転が困難で移動が負担となる高齢者が増加する中で、人々の往来を広域で可能とするためにも、自動車の利用を前提としない新しい街づくりが必要不可欠であり、誰もが利用できる公共交通機関の役割が更に重要になるものと認識しています。当社としても、引き続き鉄道による各都市間の移動利便性向上を図るとともに、端末交通との連携を深め、地域内の移動利便性も高めていきたいと考えております。

次に②の都心との時間距離を縮めるための取組みですが、当社では東京メトロ千代田線との接続駅である代々木上原以西の東京都内の区間において、複々線化事業を鋭意推進しています。すでに全体の約8割の区間で複々線化が完成し、急行と各駅停車を別々の線路で運転することによって朝方ラッシュ時間帯を中心に所要時間の短縮を実現しています。また、残る2割の区間についても2017年度中には複々線による運行を開始する予定で、朝方ラッシュ時間帯の混雑緩和が実現するほか、更なる所要時間の短縮を図ることが可能となります。

郊外と都心の物理的な距離を近づけることはできませんが、沿線の活性化に向けて当社としても複々線化をはじめとする施策を通じて都心との時間的な距離を近づけるための努力を続けてまいります。

最後になりますが、これらの取組みを実施するためには、関係者が個別に対応するのではなく、国や地方自治体、そして私ども交通事業者が連携して対応することによってその効果がより大きなものになると考えます。私どもといたしましても、引き続き郊外の魅力を高めるべく取り組んでまいりたいと考えておりますので、関係機関皆さまのご指導ご鞭撻と、一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

1

大都市は鉄道によって創り上げられた ～戦前・戦後の都市鉄道整備と沿線開発～

一般財団法人計量計画研究所 シニアフェロー

日本大学 客員教授
博士(工学) 矢島 隆

東京・大阪を筆頭とする日本の大都市は鉄道によって創り上げられ、その活動の相当部分は鉄道によって支えられている。大都市の都市構造（土地利用パターン）が鉄道システムと協調した姿に出来上がっており、都市住民からみれば「使いやすい便利な鉄道」が機能しており、鉄道からみれば「良く乗ってくれる土地利用」に出来上がっているのである。では「何故そうなったのか？」一つには、人為による計画的整備という側面があるが、もう一方で、都市交通の様相を左右するメガトレンドが20世紀を通して有利に働いたという側面がある。以下では、「何故そうなったのか？」の答えを2つの観点から探ってみよう。

1. 都市化・モータリゼーションと 都市鉄道整備の時間的關係

都市交通の様相を左右する2つのメガトレンドは都市化（アーバニゼーション）と自動車の普及（モータリゼーション）であり、これら2つのメガトレンドの程度、時期、および相互関係が都市交通の変貌を促すと考えられる。

20世紀を通して日本は都市化（都市への人口および産業の集中）の時代であって、以下に示す3次の都市化の波を経験した。各々の都市化の波は産業構造の高度化に起因するものであって日本経済の成長と重なっていたが、特に第2次都市化は高度成長期と重なったのである。人口集中とは地方部から都市部への人口の流入を意味した。第2次都市化の下の東京都市圏への人口流入は15年間を通して毎年30万人前後、大阪都市圏へは毎年10～20万人に達した。こうした急激な都市化により大都市は過密化し、一方で地方の過疎化が急速に進んだ。

- 第1次（1920～35年）
緩やかな集中、主として軽工業化
 - 第2次（1955～70年）
急激かつ大規模な集中、主として重化学工業化
 - 第3次（1980～95年）
緩やかな東京への集中、ハイテク・サービス産業化
- 日本の大都市にとって幸運だったのは、モータリゼー

ションは第1次都市化よりはるかに遅れ、戦後にやって来たことである。戦前の第1次都市化の時期からトラックによる貨物輸送は始まっていたが、急増していたのは自転車で、乗用車はまだ珍しい存在であった。全体としてモータリゼーションは萌芽と呼べる程度のものに過ぎなかった。戦後のモータリゼーションは、貨物車の普及に始まり、高度経済成長による所得増加に牽引されて乗用車の普及がこれに続いた。換言すれば第1次都市化の時期にはモータリゼーションは“ゼロ”と言ってよく、戦後の第2次都市化とモータリゼーションの大波は重なって到来したのである。

第1次都市化の時期の始まる以前からその終わる時期までは都市鉄道整備の盛期であった。東京についてみると、山手線は当時最も繁華な市街地であった秋葉原・東京間を残して逆Cの字に概成され、1919年からは中央線の一部と直通していわゆる「の」の字運転が開始された。郊外から都心部に向かって敷設を進めていた民鉄各線は概ね1930年までに山手線の各駅に連絡した。これらの官鉄・民鉄の敷設（概ね単線）はもともと貨物輸送および有名寺社の参詣客輸送をアテこんだもので、今日のような通勤通学輸送を主たる対象とはしていなかった。第1次都市化の開始時点で東京の市街地は概ね山手線の内側と隅田川東岸の下町に小さくまとまっていたが、第1次都市化の時期に山手線外側へ、敷設済みの官鉄・民鉄路線に沿って外延化（図1）していった。そうした東京を襲ったのが関東大震災（1923年）であった。その復興事業は国の直轄事業「帝都復興事業」として進められ、被災地には主として土地区画整理事業により広い歩道と植樹帯を備えた広幅員街路（例えば昭和通り）ならびに公園が整備され、現在に至るまでの都心地域および下町一帯の骨格的な都市基盤が形成された。鉄道の面では、従来の繁華な核心的市街地の外郭で止まって未通であった山手線および総武線（お茶の水～両国）が復興土地区画整理事業により、線状の鉄道用地の換地を受けて、永年の懸案であった山手線の環状化等が実現したのであった。山手線の環状化等は、実に関東大震災を奇貨として実現したものである。

郊外居住と鉄道通勤というライフスタイルが脚光を浴びたのは東京では関東大震災（1923）によってである。震災

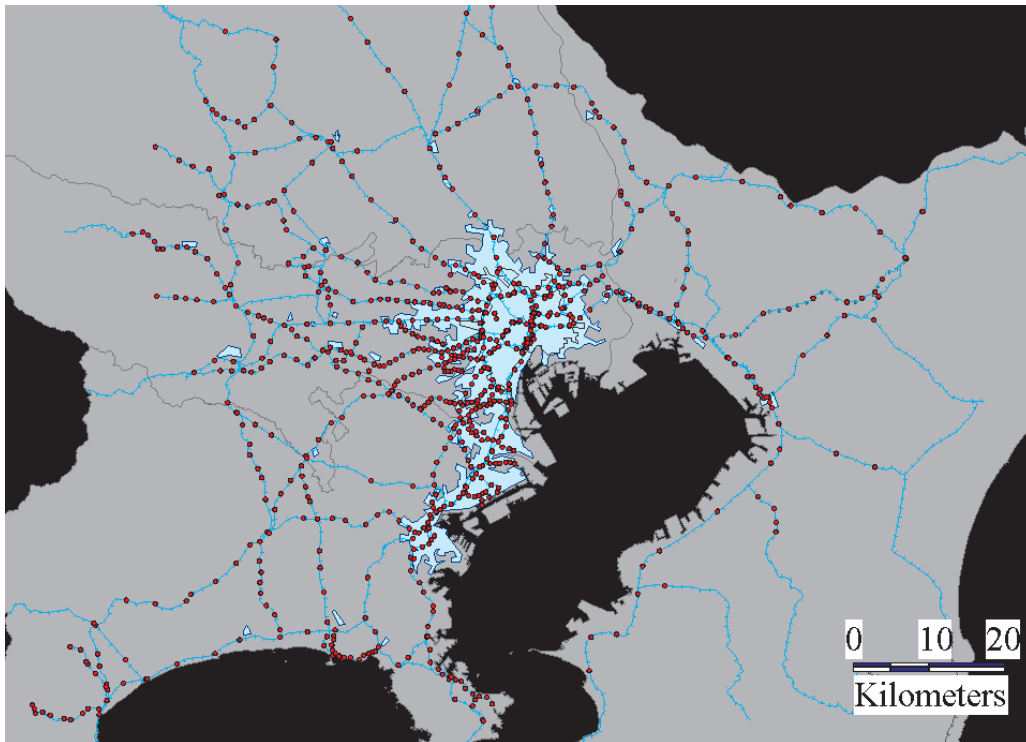
以前より、当時財界の巨頭であった渋沢栄一等が英国の田園都市思想の影響を受けて設立した田園都市会社は、東京の南西近郊において新住宅地を開発するとともに、郊外居住者の都心方面への通勤の便を図るため同社の一部門により当時最新式であった電気鉄道を敷設することと企図していた。大震災後、地盤が高く強固で安全な上、緑豊かで健康的な郊外へと都心・下町から移り住み、都心・下町へ通

勤するという新しいライフスタイルが人々の人気を博したのであり、この新しいライフスタイルの人気は戦後にも引継がれたのである。

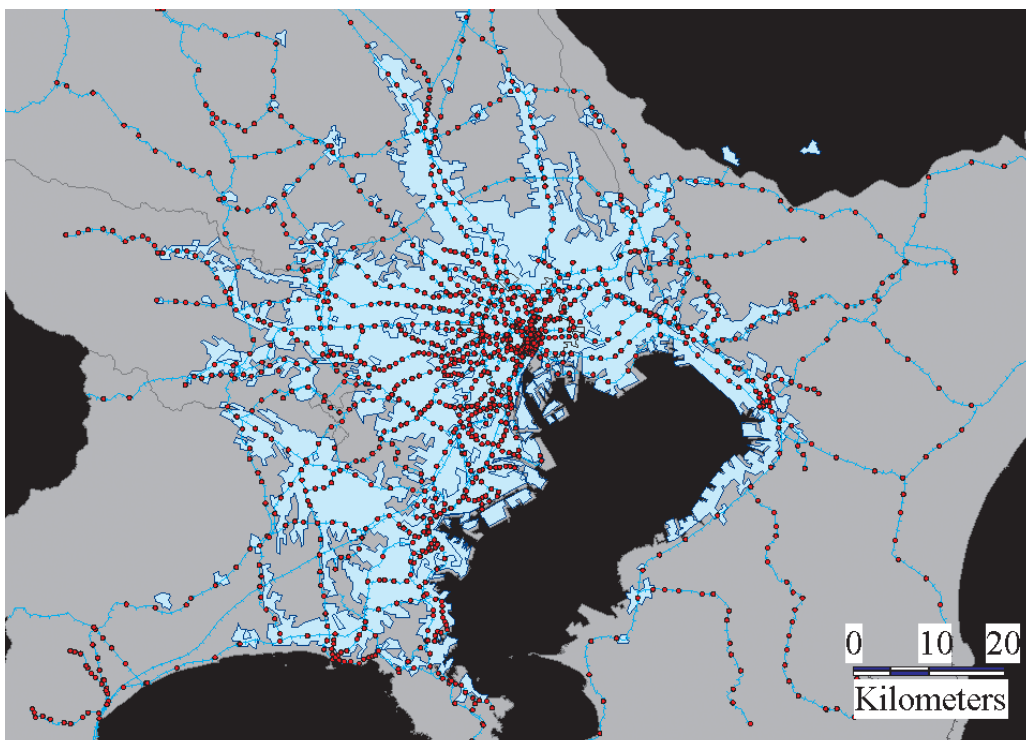
戦後の第2次都市化の時期において、集中する人口を収容する新住宅地は戦前に敷設済みの鉄道に沿って郊外に外延化する形で進行した。しかし、第2次都市化は大規模であったために敷設済みの鉄道（単線も多かった）では通勤通学輸送が追いつかず、旧国鉄および民鉄は、線増、客貨分離、快速運転、長大編成化、運転間隔短縮といった様々な手段により、輸送力増強を実施した。旧国鉄が東京都市圏において実施した「五方面作戦（1965～72）はその代表例である。この作戦の結果2000年における五方面の輸送力は概ね4～5倍（対1960）に増加した（グラフー1）。これら鉄道輸送力の増強が第2次都市化による鉄道沿線開発を支える原動力となったのであった。しかしながら、この間に鉄道利用者数も急増したから輸送力増強の努力にも拘らず朝夕のピーク時における混雑は改善されてはいるものの依然として高水準にとどまっている現状である。

戦後、第2次都市化と同時にやって来たモータリゼーションの本格化を前にして、道路整備の体制を整えることが急務となった。今日のガソリン税収等を道路整備の財源とする制度（1953年）および自動車専用道路を有料で整備する制度（1952年）等が整えられ、道路整備は急速に進展した。しかしながら都市部の道路整備は都市化とモータリゼーションの急進展に対して大きく遅れをとってしまった。その後の道路整備

図ー1 第1次都市化と鉄道網（1923～1945）



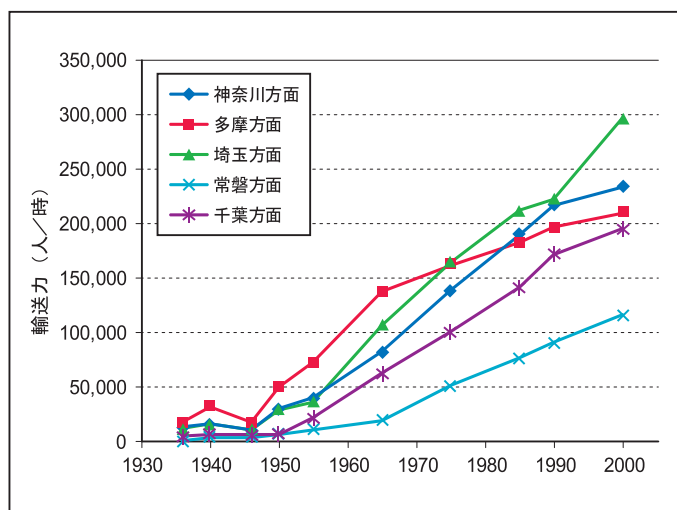
図ー2 第2次・第3次都市化と鉄道網（1945～）



図ー1・図ー2共、紀伊雅敦「首都圏における駅前広場の評価と整備方策」運輸政策研究所 2001.7

の進展に伴い、鉄道駅からの道路交通によるフィーダーサービスが逐次整備されるようになり、鉄道と鉄道の間の地域も市街地化が進み、市街地はさらに大きく低密度に拡大（図－2）していった。

グラフー1 鉄道輸送力の増強



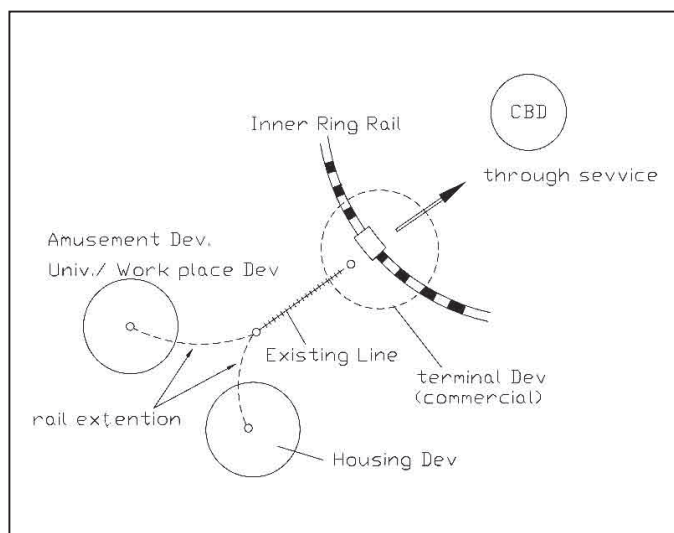
2. 都市鉄道と沿線開発の一体的整備 (大都市私鉄のビジネスモデル)

東京都市圏では、田園都市会社（現・東急）によって始められた郊外開発と都市鉄道の計画的・一体的整備は、これより先、関西の箕面有馬電気鉄道（現・阪急）の社長であった小林一三によって創始され実行された方式である。当時同社の免許線は大阪の北郊に広がる山林・田畑と中小の町村から成る地域を通っており、沿線の既存の町村からの旅客需要としては多くを期待できなかった。そのハンディキャップが、逆に新しい住宅地を鉄道敷設と同時に造って、いわば旅客需要を鉄道会社自らが造り出す発想の源となった。同社は、1910年に新設の宝塚線池田室町駅（大阪都心から概ね20km）直近に約11haの住宅団地を造成し、土地付き一戸建ての木造建売分譲住宅を鉄道開業直後から売り出した。同社は広告宣伝にも意を用い、当時工業が盛んで煤煙で大気汚れた大阪を離れて緑豊かで健康的な郊外に居住し、鉄道で大阪に通勤する新しいライフスタイルをパンフレットの配布等により大々的に宣伝した。その効果もあいまって池田の開発は大成功を納めた。同社はこの方式をその後も積極的に推進し、戦前期に885haに及ぶ郊外住宅地を沿線に開発したのである。東京都市圏の戦前期においては、東急の他に西武と小田急が、この郊外開発と鉄道の一体整備を行っている。この方式が花開くのは、戦後の第二次都市化の時期においてである。東京および京阪神都市圏において各私鉄が競うように実施した郊外開発面積は、戦前戦後を合わせて、東京（7私鉄合計）で約1万4千ha、

京阪神（5私鉄合計）で約7千haに及んだ。なお、戦後の大都市私鉄による郊外開発と鉄道の一体整備事例のうち、最も計画的で最大規模であったのは、東急の多摩田園都市の組合土地区画整理による開発であり、成功を収めたと評価して良いが、その詳細については他に譲ることにしたい。

以上に述べた大都市私鉄の鉄道と沿線開発の一体的整備は、大都市私鉄のビジネスモデルとも言うべき存在であった。そのビジネスモデルの根幹には、鉄道沿線経営についての2つの大方針がある。第一は、都心（東京の場合は山手線）から郊外に向かう半開きの扇の形をした沿線地域の鉄道を独占的に経営し、この沿線において、鉄道の逐次延伸・新駅設置を郊外開発の進捗と歩調を合わせて実施することである。鉄道投資は大規模な設備産業であるから、需要に対し過大な設備投資を行えば、経営難に陥ることは必至である。適切な規模の先行投資を行って、相応の開発利益を獲得し、その利潤をさらに開発と鉄道に再投資し、鉄道経営と沿線開発を持続的に経営することが重要である。第二は、鉄道と開発の一体的整備において両者が相乗効果をもつ土地利用の仕組みとすることである。一般に郊外住宅地からは、朝の通勤時においては都心方向へ、夕方の帰宅時においては郊外方向へ一方に偏した鉄道輸送需要が発生するが、このことは逆方向は空荷輸送となることを意味し、鉄道経営上は極めて非効率である。図－3に示すように郊外に住宅のみならず工業団地、研究所、大学等を開発誘致することにより、平日については都心方向への通勤・通学とは逆方向の通勤・通学需要を喚起することができる。休日については、都心ターミナルに商業・娯楽（映画館など）施設を開発して、郊外住宅地から都心への鉄道輸送需要を喚起する一方で、郊外にレジャーランドやスポーツ・レクリエーション施設を開発して、郊外に向かう輸送需要を喚起することができる。この2大方針が先述の小林一三の創始になるビジネスモデルの骨格であった。小林は先述

図－3 土地利用モデル



の郊外住宅地開発と鉄道延伸の傍ら1911年～1913年に宝塚線の終点宝塚に少女歌劇場を開設するとともに、1929年には大阪・梅田のターミナルに阪急デパートを創業した。このビジネスモデルは東京都市圏の私鉄もこぞって導入するところとなり、東急は1934年に渋谷のターミナルに東横百貨店を開設し、1953年には二子玉川（現・多摩川）に二子玉川遊園地を開設した。なお、この遊園地は現在、高層住宅棟と大規模商業施設に変貌しつつある。このビジネスモデルは、きわめて巧妙な鉄道業と不動産業の兼業形態であり、私鉄会社の経営の重要な柱となっている。東京都市圏の大手私鉄会社の半数は、鉄道以外の兼業収入の比率が30～50%を占めているのである。

3. まとめ

東京・大阪に代表される日本の大都市においては、第1次都市化以前から官鉄・民鉄の路線の敷設が始まり、第1次都市化の時期までに概成した。このため、第1次都市化による人口増は鉄道路線に沿った市街地の外延的拡大によって受け容れられた。この時期にはモータリゼーションは、ほんの萌芽的なものだった。

戦後の第2次都市化の大きな波は、モータリゼーションの大きな波と重なってやって来た。道路整備は急速に進展したものの、都市部においては立遅れが目立った。増大する人口は、戦前に敷設済みであった鉄道路線に沿って更に外延化する一方で、鉄道の輸送力増強が実施され、急増する通勤通学輸送需要に対応することが出来た。

急激かつ大規模な第2次都市化に対応したのは、戦前からの鉄道網が存在したことが何よりも幸いしたが、国鉄・民鉄あげての輸送力増強の努力の賜であったと言ってよい。

郊外開発と郊外鉄道の延伸・新駅設置の一体的整備は、第1次都市化の時期に始まり、第2次の都市化の時期に大々的に実施された。この方式は郊外開発の一方で都心部のターミナル駅の開発等とセットになって、大都市私鉄のビジネスモデルとして機能した。私鉄会社の中で開発利益が更なる鉄道整備と開発に再投資される好循環を実現したことが“鉄道によって創り上げられた大都市”の原動力となったのである。以上述べたことは、家田仁先生と筆者の近著である「鉄道が創りあげた世界都市・東京」（一般財団法人計量計画研究所 http://www.ibs.or.jp/sites/default/files/pictures/tod_leaflet.pdf）の内容の一部を抜粋要約したものである。以上の内容に興味を持たれた読者には是非御一読をおすすめする次第である。

新刊 2014年3月下旬発行

鉄道が創りあげた Transit Oriented Development 世界都市・東京

東京：都市の成果は鉄道に因る、鉄道の成功は都市に因る

- 東京は世界一のトランジット・メトロポリス
- 東京は鉄道が利用しやすく、鉄道経営に有利な都市形態に創りあげられた
- その原動力は20世紀初めに敷設された鉄道路網と、その後の日本型TODの推進
- 日本型TODは大都市私鉄にとってはビジネスモデル
- 大都市私鉄の存続自体が世界に誇れること
- トランジット・メトロポリス再構築のキーコンセプトは何か

森地 茂 先生 推薦!!
（経済学博士・東京大学准教授）
 世界に冠たる東京圏の鉄道が都市開発とともに如何に形成されてきたか。今直面する課題と解決策は何か。都市と鉄道の相互作用の意味を論じた貴重な成果。国内やアジアなど海外の大都市の都市と鉄道に関心を持つ人にとって必読の書。

編著 矢島 隆・家田 仁
 発行 一般財団法人計量計画研究所
(The Institute of Behavioral Sciences: IBS)

A5版 328頁 定価（本体価格）2,500円＋税 送料別
 ISBN978-4-9900731-6-9 C3065 ¥2500E

一般財団法人
計量計画研究所
THE INSTITUTE OF BEHAVIORAL SCIENCES
 〒162-0845 東京都新宿区山谷本村町2番9号
 ☎ 03-3268-9911 販 03-3268-9919 URL: <http://www.ibs.or.jp>

鉄道が創りあげた
 Transit Oriented Development
 世界都市・東京

矢島 隆・家田 仁 著

鉄道が創りあげた世界都市・東京 Transit Oriented Development

主要目次

はじめに

□ 東京：都市の成果は鉄道に因る、鉄道の成功は都市に因る

第一章 比類なきトランジット・メトロポリス東京

- 1 鉄道が支える東京
- 2 バリを凌ぐトランジット・メトロポリス東京
- 3 鉄道が創りあげた東京
- 4 日本型TODの展開
- 5 輝ける郊外から輝きを失った郊外へ

第二章 東京の都市化と鉄道路網の形成

- 1 都市化と鉄道・道路網形成の時間的関係
- 2 都市鉄道の発達とその背景
- 3 東急電鉄の鉄道路網の発達とその背景
- 4 地下鉄網の発達とその背景

第三章 鉄道整備と一体的都市開発

- 1 都市交通施設整備と都市開発
- 2 鉄道ターミナルの形成 ～多心型の都市構造～
- 3 多心型都市構造の実現を求めて（池田講演）
- 4 民間鉄道による郊外開発
- 5 国鉄・JRによるターミナル開発

第四章 持続可能なトランジット・メトロポリス東京

- 1 日本型TOD概念の総括と再点検
- 2 交通条件を加味した東京都市圏の将来人口予測
- 3 持続可能なトランジット・メトロポリス東京に向けたキーコンセプト
- 4 トランジット・メトロポリス再構築に向けた検証ノート

第五章 座談会：トランジットコリドーが導く都市再生

申 込 書

お申込み・お問い合わせは

政府刊行物センター（東京・霞が関、仙台）
 全国の官報販売所
 全国の書店

取扱い店名

鉄道が創りあげた世界都市・東京
 Transit Oriented Development

一般財団法人計量計画研究所 発行
 定価 本体2,500円＋税 ISBN978-4-9900731-6-9

申込部数

住 所 〒

貴 社 名

部 署 名

担当者名

電 話

※個人情報の取扱いについて：ご記入頂いた個人情報は、取扱いにおいて商品の発送、サービスの提供に使用させていただきます。ほか、他の商品・サービスのご案内にも使用させていただきます。また、ご記入頂いた個人情報は、厳重に管理し、第三者に開示することはありません。

5 ● [特集] 鉄道沿線のまちづくり

1. はじめに ～鉄道沿線まちづくりの必要性～

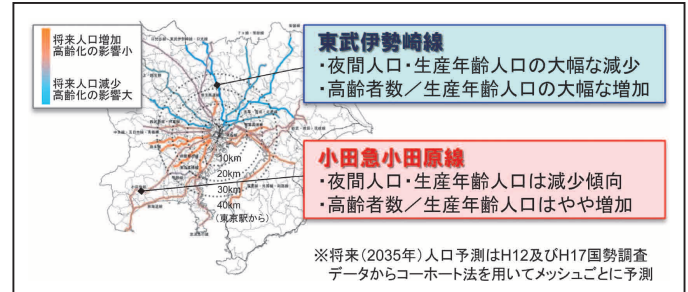
人口減少、高齢化等の社会の変化に適応し、地域住民の移動手段を確保しつつ、都市の持続可能性を高めるためには、公共交通を軸とした地域を一つの都市圏と捉え、地方公共団体と交通事業者とが連携してまちづくりを進めていくことが重要です。このような認識の下、国土交通省都市局では、特に幹線交通の性格が強い鉄道に着目し、複数の沿線地方公共団体と鉄道事業者とが連携した取組みについて検討するため、「沿線まちづくり勉強会」を開催しました。

2. 沿線まちづくり勉強会の対象地域の選定

沿線まちづくり勉強会の対象地域を選定するにあたり、まずは、東京都市圏の市街化区域を対象として、鉄道の沿線地域に着目した将来人口（2035年）の予測等を行い、2005年を現況として、①夜間人口の増減率、②生産年齢人口の増減率、③生産年齢人口に占める高齢者人口の割合の増減率を評価指標とし、東京都市圏の鉄道沿線間の比較検討を行いました。

表－1のとおり、「東武伊勢崎線」は、将来的に、夜間人口及び生産年齢人口が大幅に減少し、かつ、生産年齢人口に占める高齢者人口の割合も大幅に増加するとの予測結果が示されています。そのため、当該路線においては、今後、鉄道需要が大幅に減少することが危惧されます。

図－1 将来人口からみた東京都市圏鉄道沿線間の評価



また、「小田急小田原線」は、比較対象路線の中ですべての指標で概ね中位を占めていますが、夜間人口及び生産年齢人口は減少し、かつ、生産年齢人口に占める高齢者人口の割合も増加するとの予測結果が示されています。

これら比較検討の結果と地理的条件等を勘案し、勉強会の対象路線として「東武伊勢崎線」（北方向）及び「小田急小田原線」（南西方向）の2路線を選定しました。

3. 対象路線における勉強会の開催

1) 関係者間における課題の共有、共通目標の設定

平成24年度は、上記対象路線において、計3回の勉強会を開催しました。まずは、沿線地方公共団体の人口動態や鉄道利用状況について、過去、現状及び将来（予測）の定量データ等を基に課題を把握し、関係者間で連携して取り組むことの必要性を認識しました。また、当該沿線利用者・住民等の意識調査を実施し、沿線利用実態や沿線ニーズ等を

表－1 東京都市圏鉄道沿線間の比較検討結果

主要路線名	①夜間人口		②生産年齢人口		③高齢者人口／生産年齢人口		平均指数	
	増減率	指数	増減率	指数	増減率	指数	指数	順位
東急田園都市線	20.7	100	6	100	18.7	54.7	84.9	1
京王京王線	8.9	73.2	-4.8	74.3	17.7	58.4	68.7	2
東急東横線	1.6	56.7	-7.4	68.2	13.6	73.4	66.1	3
埼玉高速鉄道線	3.7	61.5	-8.1	66.5	16	64.6	64.2	4
JR京葉線	5.8	66.2	-9.8	62.5	19.5	51.8	60.2	5
東葉高速線	2.1	57.8	-10.7	60.3	16.9	61.3	59.8	6
メトロ東西線	-4.6	42.6	-14.3	51.8	12.7	76.6	57	7
JR東海道本線	-6.7	37.9	-19.1	40.4	19.5	51.8	43.4	8
西武新宿線	-0.7	51.5	-15.8	48.2	26.2	27.4	42.4	9
小田急小田原線	-5.3	41	-19	39.9	23	39.1	40	10
京急本線	-12.1	25.6	-23	31.1	18.6	55.1	37.3	11
JR中央線	-6.5	38.3	-20.9	36.1	25.2	31	35.1	12
京成本線	-12.4	24.9	-24.6	27.3	19.6	51.5	34.6	13
JR東北線	-10.8	28.6	-23.6	29.7	21.8	43.4	33.9	14
相鉄本線	-10.6	29	-25.4	25.4	26.7	25.5	26.7	15
東武東上線	-11.8	26.3	-25.5	25.2	26.2	27.4	26.3	16
北総線	-13.1	23.4	-28.6	17.8	28.6	18.6	19.9	17
西武池袋線	-9.6	31.3	-25.6	24.9	33.7	0	18.7	18
T X等	-14.4	20.4	-29.9	14.7	28.7	18.2	17.8	19
JR常磐線	-18.4	11.3	-33	7.4	27.8	21.5	13.4	20
東武伊勢崎線	-23	0	-36	0	26.3	27	9	21
【参考】JR山手線	10.4	76.6	3.7	94.5	6.3	100	90.4	—

3-1 東武鉄道におけるまちづくり

東武鉄道株式会社 経営企画部課長 目崎 敏雄

1. はじめに

東武鉄道におけるまちづくりと聞いて皆さんは何を連想されますか？

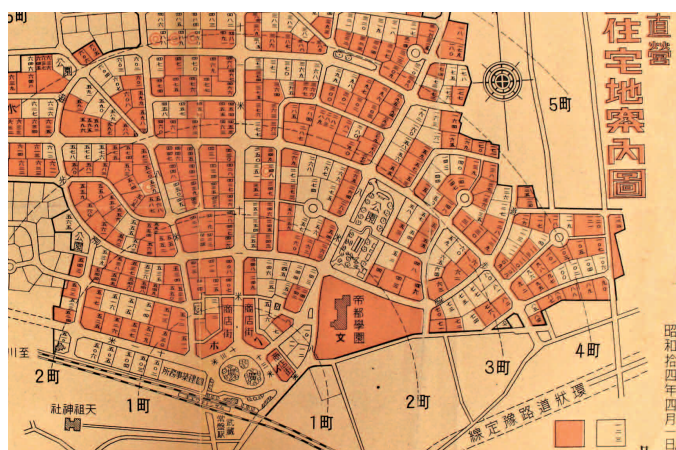
まず、思い浮かべられるのは「東京スカイツリー」を核とした東京スカイツリータウンであろうと思います。当社にとっては大変大きなプロジェクトであり、開業から3年目を迎えた現在もたくさんのお客様にお越しいただいております。ところで、このプロジェクトは東京東部エリアの活性化を図ることを目的とした「ライジングイーストプロジェクト」として行われたことはご存じでしょうか。東京スカイツリーの足元に広がる東京ソラマチには地元墨田区による「産業観光プラザ すみだ まち処」があり、下町の「ものづくり」の紹介等が行われています。

では、東武鉄道のまちづくりの原点は？と考えたときに、是非ご紹介したいのが、東上線ときわ台駅前に広がる住宅地です。

2. これまでの当社のまちづくり

当社のまちづくりの原点となるものが、東上線ときわ台駅前に広がる「常盤台住宅」です。このまちの最大の特徴は「クルドサック（フランス語で袋小路を意味）」を配置していることです。クルドサックとは道路末端をサークル状にし、外部への通り抜けができず、主に周辺住民が利用する道路形状で、景観上も非常に美しい街並みになると評価されています。最近では某自動車メーカーのテレビCMにも用いられているのでイメージし易いのではないかと思います。さて、この常盤台住宅ですが、実は戦前の昭和11年にその分譲を開始しています。その後、戦争による混乱期を迎え、同様の開発は行われていませんが、現在もその美しい街並みは健在となっております。

その後は、戦後の復興時期を経て高度成長期に向かい、輸送力増強が鉄道会社の最優先課題となりました。こうした中、当社はいち早く複々線化工事に着手し、高架化を併



当時の常盤台住宅地図・東武博物館提供

せて実施することにより、鉄道で分断されていた街の連続性が生まれ、沿線の活性化に繋げることができました。

まちづくりに関しては、既存駅に直結したマンション建設を進めるとともに、昭和50年代からは、新駅開業とまちづくりを連携した開発を実施し、東上線柳瀬川・みずほ台兩駅を開業し、昭和60年代には埼玉県栗橋町において地元行政と連携し、周辺宅地開発を実施するとともに、車両基地機能を併せ持つ日光線南栗橋駅の開業を行いました。

平成に入ってから、平成5年に大規模マンション「アイムふじみ野」建設に併せ東上線に急行列車が停車するふじみ野駅を開業、追い越し設備を備える駅とすることで、東上線の利便性向上も行いました。ふじみ野駅周辺では、日本で初めてのアウトレットモールが開設されるなど賑わいを見せ、現在も周辺に向けた街の広がりを見せております。

また、平成14年には東上線つきのわ駅を開業、区画整理地内に生活提案型戸建住宅地「フランサ」を展開、10年を経て街並みは成熟期を迎えております。

このように、これまでの当社のまちづくりは、足を持つディベロッパーとしての鉄道会社が、その特性を活かして高架化や新駅開業などにより利便性を向上することで、街の価値向上を行ってきたものでした。

それでは、これから鉄道会社に求められるまちづくりはどのようなもののでしょうか。以降は、これから当社が進めていく、次世代に向けたまちづくりについてご紹介します。

3. 次世代に向けたまちづくり

今後確実に進む少子高齢化に対して、次世代に向けたまちづくりはどのように行われるべきなのか。キーワードはいくつかあると思いますが、ここでは医療・子育てに焦点をあてて、当社が現在または今後進めていくまちづくりと連動した施策のご紹介をしたいと思います。

【曳舟駅前事業】

東京スカイツリーに程近く、亀戸線・半蔵門線方面との分岐駅でもある東武スカイツリーライン曳舟駅は、下町の情緒を多く残す地域に位置しています。この駅前のビルを改築するにあたり、これからの高齢化社会を見据えたまちづくりをすべく、総合病院誘致を行いました。現在は建設工事を鋭意進めている状況ですが、駅に直結する形で総合病院を開設することで、自動車を運転できない高齢者に鉄道を利用して来ていただくことができるようになります。また、周辺には大型商業施設もあり、地域の中心としての曳舟地区が新たな形として生まれ変わることを期待しています。



【子育て支援事業】

当社では、「住みやすい東武沿線」を目指し、働く子育て世代を支援するため、沿線の駅ナカ・駅チカに保育施設の誘致・開設を進めております。元気な街には、子供の姿がたくさん見られます。当社としても働く子育て世代の皆様引き続き住んでいただく、住みたい街として選んでいただくた



地域交流の様子

め、沿線自治体と連携しながら積極的に事業展開をしております。また、保育施設の行事に駅長が参加するなど、地域とのコミュニケーションの場としても有効に活用しております。

4. さいごに

当社では、「中期経営計画2014-2016」のなかで、野田線への積極的事业展開を表明しております。平成26年4月に野田線路線愛称名「東武アーバンパークライン」を導入するとともに、清水公園駅前に戸建住宅を中心に500区画からなる大規模分譲事業「ソライエ清水公園アーバンパークタウン」を開始しました。清水公園駅西側には日本最大級のフィールドアスレチック施設等が広がる広大な「清水公園」がありますが、今回、駅を挟んだ東側に「自然を感じる暮らし」「自分らしい暮らし」「コミュニティでつながる暮らし」の3つのコンセプトによる新しいまちづくりを行う計画です。また、駅前のコミュニティセンターには「えほんの図書館」を開設し、子育て支援にも取り組んでいます。

東武アーバンパークラインは埼玉県最大の都市大宮と千葉県における中核都市である柏市・船橋市を結ぶ東京から30km圏内の都市間路線である一方、沿線には大宮公園・清水公園等大規模公園があり、自然に親しみながら次世代を担う子供たちを育てるには最適な環境です。こうした豊かな環境のもとで行われるまちづくりは、住宅も既存の商品企画とは一線を画し、「自然との共生」「ハンドメイド」により個性豊かなものになるでしょう。是非一度、清水公園駅にお越しいただきたいと思います。



以上、当社のまちづくりに関して述べてまいりましたが、これからの鉄道は、お客様に選ばれる鉄道にならないけません。今住んでいる街、これから住もうとする街を愛していただき、そこに走る鉄道として東武線沿線を愛していただくことが、私どもの願いであります。そして、数ある街のなかから当社沿線の街を選び、そして住み続けていただくことが、私どもがまちづくりを行う最大の目標であると考えております。

3-2 官民連携による郊外住宅地再生事業

東京急行電鉄株式会社 都市開発事業本部 都市戦略事業部
企画開発部 統括部長 東浦 亮典

1. 還暦を迎えた「東急多摩田園都市」

2014年1月11日に、田園都市線たまプラーザ駅前にある商業施設「たまプラーザテラス」内の「プラーザホール」にて、「多摩田園都市60周年記念シンポジウム」が200名を超える開発関係者、行政、地域住民等を招いて盛大に開催されました。

1953年1月19日に、故五島啓太翁が高度経済成長の影響で東京圏に人口が急激に流入することを見越し、良質な勤労者向け住宅を大量に供給するため、まだ当時未開発だった二子玉川以西の厚木大山街道に沿った地域を開発する目的で「城西南地区開発趣意書」を発表しました。冒頭のシンポジウムは、その60周年記念事業のフィナーレを飾るイベントだったのです。

予め鉄道を敷設した上で、そこを軸線として地域の地権者とともに55地区もの土地区画整理組合事業を連担させて、3,200haを超える住宅団地を造り上げた「東急多摩田園都市」は、そのスケール、クオリティー両面から見ても、戦後東京圏に多数供給された民間開発による郊外住宅地の中でも特筆すべき存在だと言えます。

そんなかつての典型的な郊外新興住宅地も、半世紀の時を経て、地域住民の高齢化、インフラの老朽化といった問題が顕在化するに至っています。

東急電鉄は、鉄道事業、都市開発事業、生活サービス事業を三本の柱として発展してきた企業体で、特に沿線密着ビジネスで成長してきたわけですが、概算でも当社単体営

業利益ベースで半分近い利益は、未だに多摩田園都市関連事業で稼ぎ出しています。

しかし、今後確実に迎える多摩田園都市での人口減少、高齢化に対して無策のまま放置していると、そのドル箱市場が疲弊し、当社業績に多大なる影響を与えかねません。

一方、約370万人の人口を抱える日本最大の政令指定都市横浜市も、ここ数年の歳入には大きな伸びがない中で、福祉関係予算が突出して膨張しており、財政を圧迫しています。横浜市は高度経済成長期以降、東京圏への人口流入の受け皿として人口が急増しましたが、起伏の多い地域の隅々にまで住宅が張り付いてしまったため、今後超高齢化社会を迎えた際には地域課題が一気に噴出する自治体なのです。2035年には高齢者人口が110万人を超え、高齢化率が31.8%と予測されており、郊外住宅地の再生は喫緊の課題となっています。

2. 官民間の包括協定による次世代郊外まちづくり

このように横浜市、東急電鉄ともに地域の疲弊は望ましいシナリオではなく、一刻も早い対応が求められるのですが、一度開発、分譲を終えた郊外住宅地に再生の手を入れるというのは、行政だけでも、民間企業単体でも難しいもののなのです。

そこで横浜市と東急電鉄は、2012年4月に二者間で包括協定を締結し、官民連携により郊外住宅地の再生事業に乗り出すこととしました。これが「次世代郊外まちづくり」です。

写真－1 多摩田園都市60周年記念シンポジウム



左2人目より渡邊 功（東急電鉄常務取締役）、橋本 純氏（㈱新建築社取締役）、林 ひろ子氏（サンケイリビング新聞社田園都市版編集長）

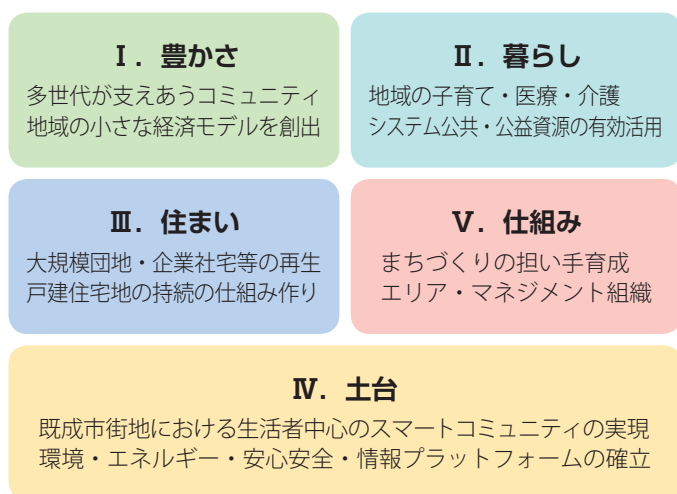
写真－2 横浜市との協定（2012年4月19日）



左から横浜市長 林 文子氏、東急電鉄㈱取締役社長 野本 弘文

次世代郊外まちづくりは、従来の山林を切り拓くような一次開発とは全く異なり、Ⅰ．豊かさ、Ⅱ．暮らし、Ⅲ．住まい、Ⅳ．土台、Ⅴ．仕組みという5つのフェーズに分けて考え、当初より住民参加型で新たなまちづくりの在り様について意見交換してきました。また医療・介護・エネルギー・都市計画などの専門分野については、各々専門部会を組成した上で検討し、住民からの意見、部会での提言を融合して、5つの基本方針と10の取組みを整理した「次世代郊外まちづくり基本構想2013」を2013年6月に発表しました。

図ー1 「次世代郊外まちづくり」5つのフェーズ



図ー2 「次世代郊外まちづくり基本構想2013」

2013年度に取り組んだ8つのリーディングプロジェクト

- ①住民創発プロジェクト ～シビックプライドプロジェクト～
- ②住民の活動を支える仕組みと場づくり
- ③家庭の節電プロジェクトとエコ診断
- ④まちぐるみの保育・子育てネットワークづくり
- ⑤地域包括ケアシステム
「あおばモデル」パイロットプロジェクト
- ⑥暮らしと住まいのランドデザイン（素案）の策定
- ⑦「コミュニティ・リビング」モデルプロジェクト
～企業社宅などの土地利用転換時における土地利用誘導～
- ⑧「次世代郊外まちづくり」建築性能推奨スペック策定

次世代郊外まちづくり基本構想2013

東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン

概要版

横浜市 東急電鉄

目指すまちの将来像として「WISE CITY※」を掲げ、具体的には駅を中心としたコンパクトシティを志向しつつ、歩いて暮らせる生活圏にクラスター分けして、コミュニティ形成施設や医療介護施設等を適宜配置する「コミュニティ・リビング・モデル」の確立を目指しています。

非常に多岐にわたるテーマを扱っていますが、その施策効果をあげるため、やるべきことを絞りながら取り組んでいます。「リーディング・プロジェクト2013」では、まず8つの施策に集中して活動してきました（詳細は次世代郊外まちづくりホームページ参照 <http://jisedaikogai.jp/>）。

3. 成果が出てきたリーディング・プロジェクト

これまで比較的順調に活動が進捗してきていますが、いくつか特筆すべき活動をご紹介しますと思います。

まず住民参画が大きなテーマになっているため、なんでも横浜市、東急電鉄がやってしまうのではなく、住民の創意工夫によりまちづくりに参画する「住民創発プロジェクト」を実施しています。住民からユニークな27の提案がありましたが、その中でも特に優れた15団体の活動が認定され、現在活発に展開されています。

また3.11の東日本大震災以降、日本は低電力社会になっていますが、難しい機械やシステムを導入しなくても既成市街地において、生活者視点でスマート・コミュニティをつくっていくことを目指して「家庭の省エネプロジェクト」を実施しています。電気とガスの見える化を行い、1,200世帯を超える参加者の意識と行動を変えるだけで、3か月で約65.8t（杉の木換算約4,700本）分のCO₂削減を達成することができました。

その他青葉区医師会や介護事業者などを巻き込んで地域包括ケア「あおばモデル」パイロット・プロジェクトの実現を検討したり、「次世代郊外まちづくり」に相応しい建築性能推奨指針（案）を策定するなど、従来のまちづくりにはない幅広い視点での活動を展開しています。

まだソフト施策中心となっていますが、多くの地域住民の理解・支持を取り付けながら、現在は「リーディング・プロジェクト2014」の7つのプロジェクトを鋭意推進中です。

他に事例の少ない官民＋住民と学術を巻き込んだ郊外住宅地再生事業は、今後いよいよ団地再生や具体的なコミュニティ・リビング事業などに着手していくことになり、その成否が注目されることです。人口減少、超高齢化社会に対応したまちづくりを志向することにより、20世紀に造られた郊外住宅地を21世紀にも魅力的に輝かせるために横浜市と東急電鉄を中心とした次世代郊外まちづくりの取組みは、さらに未来に向けて続いていくことになります。

※ Wellness & Walkable, Intelligence & ICT, Smart, Sustainable & Safety, Ecology, Energy & Economyの頭文字を取った造語で「賢者のまちづくり」を意味します。

3-3 高架下を活用した沿線価値向上の取組み 「中央ラインモールプロジェクト」

JR東日本 事業創造本部 中央ラインモールプロジェクト

1. JR東日本の沿線価値向上の取組み

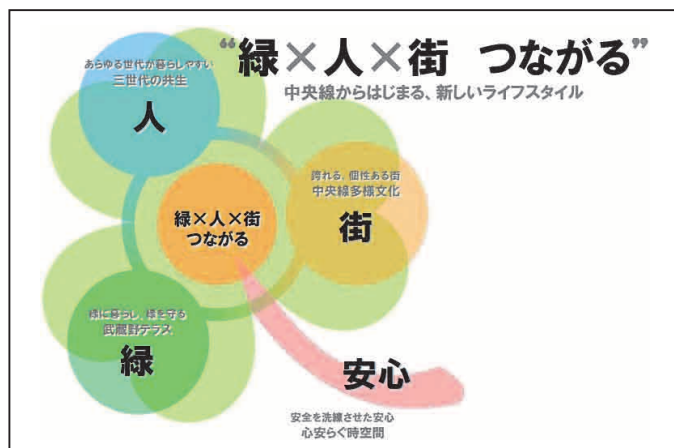
JR東日本では、グループ経営構想Vにおいて「選ばれる沿線ブランドづくり」に取り組んでいます。その先行事例である「中央ラインモール」プロジェクトでは、駅と商業施設を一体的に運営し、地域と連携することにより、街の活性化と鉄道の沿線価値向上を目指しています。この施策を積極的に推進する戦略グループ会社として、2010年12月に設立した(株)JR中央ラインモール（CLM社）がプロジェクトの運営にあたっています。

2. 高架下からはじまる街づくり 「中央ラインモール」

東京都が事業主体のJR中央線三鷹・立川間連続立体交差事業の施行により、三鷹～立川間（一部区間除く）9.0kmに約70,000㎡の高架下空間が生まれました（図－1）。南北道路と高架沿いの側道が整備されたことにより、線路による街の分断が解消され、街の回遊基盤が整いました。

当社は、駅と駅間の高架下を統一したコンセプトにより一体的に開発することにより、「駅や高架下」と「街」をつなげ、住みたい沿線として定住者の人口の増加を目指しています。沿線固有の武蔵野の緑、世代を超えた人々のつながり、地域の方々が築いてきた街の文化等のエリアがもつ魅力を活かした開発コンセプトを『緑×人×街 つながる』（図－2）としました。行政単位を超えた“回遊性”

図－2 中央ラインモールの開発コンセプト

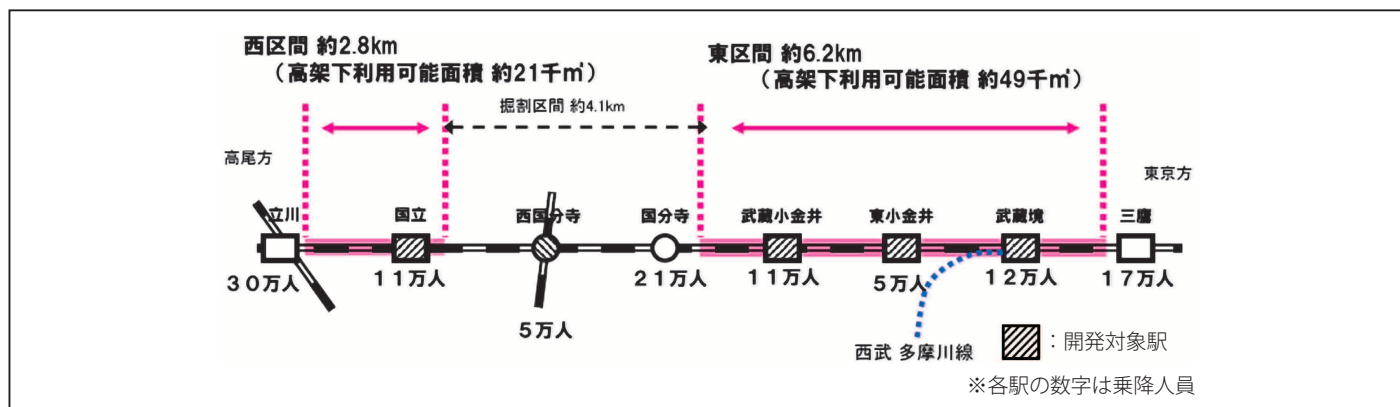


向上や街の“情報発信”により沿線文化を醸成し、地域に住む方々の多様なニーズに対応する商業施設開発をきっかけに街の“賑わい”と“コミュニティ”を創出することなどに、当社が積極的に関わっていきたいと考えています。

3. 「中央ラインモール」の取組み

- (1) 高架下開発の展開に合わせて、駅間の流動を創造し、沿線の回遊性を促す歩行者専用の回遊空間“ののみち（「武蔵野の路」）”（図－3）の整備を進めています。武蔵境駅～東小金井駅間の高架下には生活利便施設として店舗、多診療科クリニック、ドラッグストア、子育て支援施設等、地域の交流施設としてカフェ、コミュニティステーションや誰もが集い憩う広場空間の整備

図－1 中央ラインモールの開発コンセプト



図－3 高架下の回遊歩行空間「ののみち」イメージ



を進めており、新たなコミュニティ創出を目指しています。また、これらをつなぐ“ののみち”は、地域の回遊を促す、快適、安全安心な歩行回遊空間を提供します。ここでは、沿線住民、来街者へ地域の魅力を紹介する街情報、歴史、鉄道遺構等を伝えるサインやオブジェを設置する計画です。

- (2) 地域回遊の仕掛けとして、コミュニティサイクル“Suicle（スイクル）”（写真－1）を整備しています。東小金井・武蔵境駅に隣接する高架下など3か所に回遊拠点ポートを設置しており、「定期」、「一時」、「ビジター（一日利用）」の利用形態が選べ、24時間利用、最寄のポートに乗り捨てできます。駅から周辺大学や近隣観光施設への交通手段など鉄道の先の街なかの回遊手段として多彩な利用シーンを期待しています。今後は高架下開発の進捗とともに、更なるポートを整備し、地域の回遊性をより向上させていく予定です。
- (3) 武蔵境、東小金井、武蔵小金井、西国分寺、国立の沿線各駅では、商業施設“nonowa”を展開し、CLM社が運営全般を行っています。それに加えて、各商業施設では、独自の取組みを以下の通り実施しています。

駅間や周辺地域への回遊性向上を目的に、「nonowa 武蔵境」ほか1駅では、商業施設の請願によるSuica専用改札口（nonowa口）を新設しています。

写真－1 コミュニティサイクル“Suicle”



地域の魅力や情報が集まる発信拠点として、「nonowa 東小金井」では、駅や商業施設の総合案内と地域情報を発信する有人拠点「コンシェルジュ」（写真－2）を開設し、デジタルサイネージ等も活用しながら積極的に地域情報の発信を行っています。また、街の顔である駅とSC施設を一体的に運営することにより、駅・SCの価値とサービス向上や当社独自施策を始めています。これは、当社グループと地域が連携することが地域の活性化、沿線価値向上に貢献するとの考えによるもので、武蔵境他1駅の駅業務をCLM社へ業務委託しています。

- (4) 情報交流による沿線文化の醸成を目指し、地域の魅力的な“緑、人、街”を紹介したり、地域の方自身がエリアの魅力を「発見」、「体験」、「発掘」、「発信」し、「交流」する取組みとして“ののわ（武蔵野の輪・和・環）”の活動を展開しています。

エリアマガジン「ののわ」は、JR中央線三鷹・立川間を活性化していくために地域との情報交流の場として、Web連動の月刊フリーマガジンであり、沿線各駅と街なか店舗等約140か所で無料配布しています。地域に根ざしたこれからのライフスタイルを考え、実践するための情報を掲載しており、このエリアで新しいライフスタイルを体現する人を紹介する「人がイキル」、街のスポットを紹介する「街のコトバ」、街にある緑が豊かなスポットを紹介する「緑とトモニ」など沿線の魅力を伝える構成としています（2014年度：一部構成変更）。“ののわ”では、地域コミュニティの醸成を期待してワークショップやトークセッション、交流会などを定期開催しています。

4. 今後の抱負・展望

今後は、沿線価値を持続的に向上させるために、地域の方々との信頼関係の構築を引き続き行っていく、地域と連携したこの沿線ならではの施策を積極的に行っていきたいと考えています。

写真－2 コンシェルジュから地域情報を発信



4-1 福井市の都市交通と沿線整備

福井市 特命幹 中西 賢也

1. はじめに

現在、福井市では2018年福井国体開催、2025年北陸新幹線福井開業を見据えたさまざまなプロジェクトが進行しています。

2018年に開催が予定されている福井国体は、福井県では50年ぶりとなる2度目の開催であり、メイン会場がある福井市には多くの方が訪れることが想定されることから、特に福井市の玄関口となるJR福井駅周辺での整備を進めています。

北陸新幹線については、2012年6月29日に政府・国土交通省は金沢―敦賀間(114km)の着工を認可したため、福井市内でも今後、北陸新幹線関連の工事が始まることになります。地域経済、市民生活に大きな好影響を及ぼす北陸新幹線の福井開業に備えたまちづくりが必要となっています。

本稿では、現在進められているJR福井駅周辺整備及び福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線の相互乗り入れ事業(以下「相互乗り入れ事業」という)、そして、福井市に路線のある地域鉄道2社の乗車人数の増加に向けた取組みについて紹介します。

2. JR福井駅周辺整備

JR福井駅周辺では、福井駅付近連続立体交差事業、福井駅周辺土地区画整理事業、福井駅西口中央地区第一種市街地再開発事業(以下「西口再開発事業」という)、福井鉄道駅前線延伸事業(以下「駅前線延伸事業」という)などが行われています。また、今後は北陸新幹線関連の工事も見込まれています。特に、JR福井駅西口では、西口再開発事業、福井駅周辺土地区画整理事業区域内での福井駅西口駅前広場整備事業(以下「西口駅前広場整備」という)、駅前線延伸事業が2016年春の同時完成を目指して進められているところです(図-1)。

西口再開発事業は、福井駅西口中央地区市街地再開発組合により施行され、西口駅前広場整備と一体的に行うこと

図-1 JR福井駅西口完成予想図



により、県都にふさわしい「にぎわい交流拠点」の形成を図ることを目的として行われています。地区面積は0.7ha、建物の延べ床面積は35,140㎡、高さは約90m(地上21階、地下2階)であり、完成すると福井市で一番高い建物となります。当該建物には低層部に商業施設や公益施設が、中高層部に89戸の住居が入居する予定となっています。また、西口駅前広場に面して屋根付き広場を整備し、にぎわいややすらぎなどを提供する空間を創出します。

西口駅前広場整備は、県都の玄関口にふさわしい魅力と活力あふれる都市拠点の形成を図るため、従前の駅前広場を拡大し、現在、JR福井駅から離れた場所にある路線バス乗降場と福井鉄道の福井駅前電停を西口駅前広場内に整備することなどで、交通結節機能を充実させます。西口駅前広場の面積は約11,100㎡で、バスロータリー、タクシープール、自家用車の乗降場などを整備します。バスロータリーは乗車用6バース、降車用1バースの計7バースを設け、タクシープールには24台分のタクシーの待機場を整備します。なお、福井市には全国的にも極めて珍しいタクシー協会が自ら整備したタクシーショットガンシステムが整備されています。また、バス、タクシー、自動車のそれぞれの乗降場及びJR福井駅から駅前商店街へ至る歩行者動線上にシェルターを整備することで、雨や雪でも快適な歩行空間を創出します。

駅前線延伸事業は、現在の福井鉄道駅前線を約140m延

伸し、福井駅前電停を西口駅前広場内に移設するものです。現在の福井駅前電停はJR福井駅から直接見ることのできない離れた場所にあり、利用者にとってわかりにくいえに乗換えにも不便な状況です。そのため、駅前線延伸事業により、利用者の利便性向上と乗車人数の増加を図ることとしています。

これらのJR福井駅周辺整備では、従前はJR福井駅から離れた位置にあった能楽堂、観光関連施設、福井市自然史博物館の一部なども西口再開発事業による建物内に移設することから、福井市が目指している都市機能を集約させるまちづくりにもつながっています。

3. 相互乗り入れ事業

福井市には福井鉄道とえちぜん鉄道という2つの地域鉄道の路線があります。福井鉄道福武線は福井市の田原町駅と越前市の越前武生駅を、えちぜん鉄道三国芦原線は福井市の福井駅と坂井市の三国港駅を結んでいます。福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線は福井市北部にある田原町駅で近接しているため、田原町駅構内で両路線の線路をつないで相互乗り入れを行うことで、利用者の利便性向上と乗車人数の増加を図ることを目的としています。また、この相互乗り入れ事業により福井市の南北が直接つながることで福井市の南北の交流の活発化も期待されています。田原町駅付近には、高校、大学、美術館、図書館など文教施設が立地しており、利用者も多いことから、相互乗り入れ事業に併せて駅周辺のまちづくりの検討も進んでおります。現在、鉄道事業者間での工法や運行ダイヤ等の調整が行われているところであり、2015年度の相互乗り入れ開始に向けて取り組んでいるところです。

4. 福井鉄道とえちぜん鉄道の取組み

地域鉄道を取り巻く環境は厳しいですが、福井鉄道、えちぜん鉄道ともに、乗車人数の増加に向けたさまざまな取組みを行っており、近年は、両鉄道ともに乗車人数の増加が続いています。

<年間乗車人数>

福井鉄道	約164万人（2009） ➡ 約190万人（2013）
えちぜん鉄道	約311万人（2009） ➡ 約330万人（2013）

福井鉄道では、利便性の向上や乗車人数の増加を図るため、「福井鉄道LRT整備計画」（2012～2016）に基づき、低床車両の導入や既存電停のバリアフリー化等に取り組ん

図-2 福井鉄道の低床車両FUKURAM



でいます。2013年に導入した低床車両のFUKURAMは福井市のシンボルの1つとなりつつあります（図-2）。また、既存電停は道路中央部に上屋もなく幅わずか75cmしかありませんでしたが、幅を200cmに広げ、デザインを考慮した上屋を設けた新しい電停を整備しました。今後も利用者に優しい施設や環境の整備を進めていく予定です。

えちぜん鉄道は、その前身の鉄道事業者が廃線を決めた路線を存続させるための沿線住民の熱い思いに応える形で2002年に設立されました。そのため、えちぜん鉄道の企業理念には地域共生が掲げられており、多くの地域密着型のプロモーションを行っています。

例えば、えちぜん鉄道の駅の多くは無人駅のため、無人駅からの乗客は、きっぷは電車に乗っている女性のアテンダントから購入することになります。アテンダントは乗客の乗降補助や沿線の観光案内も行っており、アテンダントの存在はえちぜん鉄道の特色のひとつとなっています。また、利用促進のため「乗って残そう！」を合言葉に沿線の自治体単位でサポート団体が設立されており、年会費1,000円のサポート会員になると運賃の割引や協賛店での特典などが受けられます。そのほか、自転車と一緒に乗れるサイクルトレインなど多様な取組みを行っており、2013年度は開業以来最多乗車人数を達成しました。

5. 最後に

今年、2015年3月14日には北陸新幹線が金沢まで開通し、2015年10～12月には「北陸デスティネーションキャンペーン」が実施される予定です。これらにあわせて、西口駅前広場には福井県のブランドにもなっている恐竜が3体出現する予定です。そして、2016年春には新しいJR福井駅西口が完成予定です。半世紀ぶりの大変革期にある福井市をぜひ訪れてみてください。

4-2 沖縄都市モノレール延長と第4駅(仮称:浦西駅)周辺開発

沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 主幹 波平 恭宏
浦添市役所 都市建設部 区画整理課 技幹 川村 正信

1. 沖縄都市モノレール延長について

沖縄都市モノレール（ゆいレール）は、平成26年8月に開業11周年を迎え、県内唯一の軌道系公共交通機関として多くの県民や観光客に利用されています。

平成25年度の乗客数は、年間14,903,196人、1日当たりの平均乗客数が40,831人と過去最高を記録するなど、ゆいレールは県民及び観光客の足として定着している状況です。

現在の終点駅である首里駅はもとも中間駅として計画・整備されたことから、他の交通機関との結節駅としては不十分であり、公共交通ネットワークの観点からも改善が求められ、平成14年7月内閣府策定の「沖縄振興計画」などの上位計画において延長整備が位置づけられています。

このため、ゆいレールを首里駅から西原入口まで延長整備し、沖縄自動車道（高速バス等）と連結することで、中北部地域を含めた定時性のある公共交通ネットワークを形成し、現在も深刻な状況にある那覇都市圏の交通渋滞緩和を図ることとしました。延長整備の概要は次のとおりです。

- 延長区間：首里駅～（仮称）浦西駅
- 路線延長：約4.1km（現運行区間約12.9km）
- 駅数：4駅（現運行区間15駅）
- 所要時間：片道約38分（現運行区間27分）
- 開業予定：平成31年春

第4駅（仮称：浦西駅）周辺においては、沖縄自動車道との結節機能を確保するためのインターチェンジや1,000台規模のパーク＆モノライド駐車場、駅前交通広場を計画しています。

また、モノレール延長整備に関連して、新たに整備する4つの駅を中心とするまちづくりが進められることで、沿線地域の活性化が期待され、新たな観光回遊ルートが地域の発展に寄与し、沖縄観光の魅力を向上させるものと考えます。

さらに、人にやさしく、地球環境にもやさしい交通手段が構築され、地球温暖化の抑制にも寄与することとなります。

延長に係る需要予測については、沿線需要、パーク＆ライド需要及び観光需要を考慮し予測値を求めており、延長区間開業後は、1日当たり乗客数が約1万人増加し、平成32年には、1日当たり約5万人を見込んでいます。

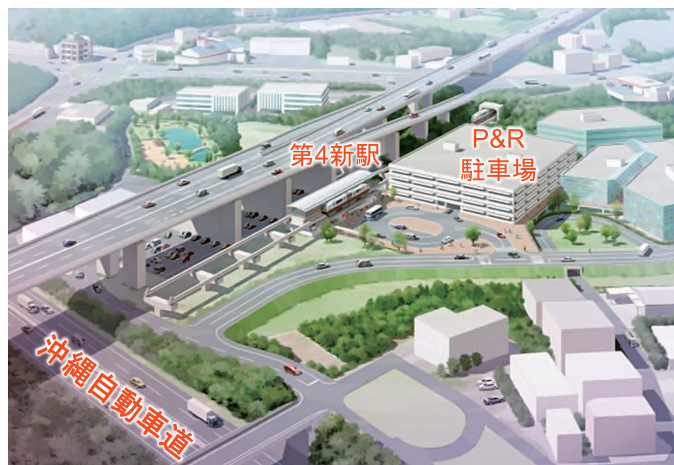
図－1 ゆいレール延長図



写真－1 ゆいレール



図－2 第4駅（仮称浦西駅）完成予想図（案）



2. 第4新駅（仮称：浦西駅） 周辺開発について

第4新駅周辺地区（以下、本地区という）は、浦添市の東部に位置し、西原町と隣接する面積約20.1haの地区（図－3・4参照）で、現況は変化に富んだ緑豊かな丘陵地（最大高低差約30m）に位置する市街化調整区域（都市計画区域内）です。本地区の周辺は土地地区画整理事業や土地開発公社が開発した住宅が立地していることより、周辺市街地（静的環境）と駅周辺（動的環境）の連続性を考慮したまちづくりが求められています。また、平成31年春、沖縄都市モノレール第4新駅（仮称：浦西駅）を含む沖縄都市モノレール延長区間が開業します。同時に第4新駅周辺には、沖縄自動車道新設予定の幸地インターチェンジ、県道38号新バイパス、パーク＆ライド駐車場（1,000台）、交通広場が整備され、沖縄県中部～北部方面と那覇市中心市街地を結ぶ交通結節拠点となる計画です。

本地区は、交通結節点としての地の利を活かしたまちづくりを計画しており、平成31年春、本地区「まち開き」に漕ぎつけるべく、浦添市及び（仮）浦西駅周辺土地地区画整理組合設立準備会（以下、本地区準備会という）では、今後の市街地開発事業期間を考慮し、平成26年度中に本地区に関連する都市計画決定を完了させる予定です。

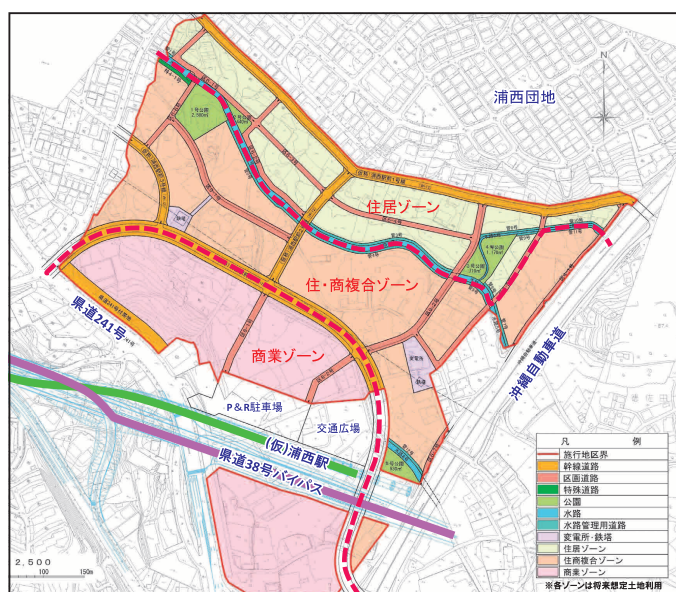
これまで、既に、浦添市では本地区準備会との勉強会や関係機関との協議を鋭意行いながら、本地区の「まちづくり計画」を策定してきました。さらに、本地区の価値が高まるまちづくりを目指し、平成25年10月より民間事業者の参入事業企画提案の公募を行い、県内外より大手企業中心に5社に対し内定を、2社について条件付き内定を出しています。

まちづくりの主要機能を集積させたセンター地区（モノレール新駅・交通広場・P&R駐車場・駅南側商業施設）を中心として地区内の各ゾーン（健康・教育・駅前商業業務・住宅・医療福祉）には事業の構想・開発段階から管理・運営までエリア全体を統括した総合的なシステムを構築し、連携することにより沖縄を代表するまちにしたいと思っています（図－5参照）。このように、モノレール駅周辺施設との一体開発により、モノレールと第4新駅周辺施設の双方の相乗効果でモノレール（P&R駐車場を含む）と周辺施設の収益と利用者の利便性向上が期待されます。

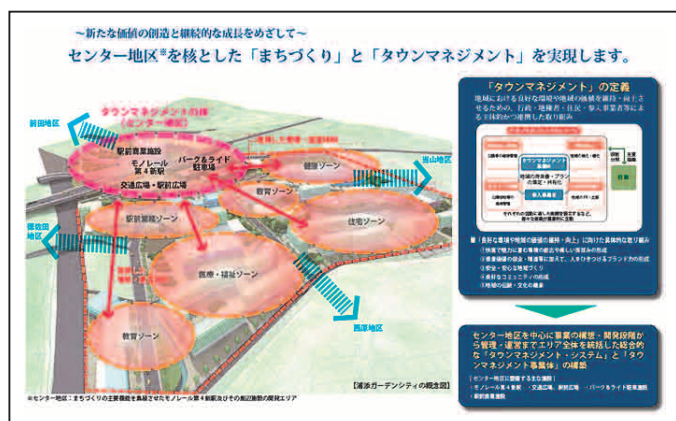
図－3 本地区周辺図



図－4 土地利用計画図（案）



図－5 センター地区と各ゾーン



4-3 ローカル線とまちづくり

由利高原鉄道株式会社 代表取締役社長 春田 啓郎

1.

3年前の2011年6月末に由利高原鉄道株式会社社長として就任し、縁もゆかりもない秋田県に居住するようになりました。元来鉄道が好きだったことと、36年余にわたって勤務した大手旅行会社の経験が活かせると思ったのが大きな志望動機でした。応募にあたって、履歴書や職務経歴書の他に小論文もあり、いくら何でも一度も行ったことのないところの小論文を書くのは失礼だと思い、下見に来た時が実は初乗車でありました。

秋田県は人口減少や少子高齢化が全国で最も先行しており（現在約104万人の県総人口が2040年には70万人まで減少する予測）、着任してみたら、予想通り、特に高校生主体の通学定期利用の人員は右肩下がりの状態になっていました（図－1参照）。

2.

地域の人だけをお願いしても乗車人員の確保には限界があるだろうと思い、次の4つの施策を大きな柱とする経営計画を進めています。第一は他所の地域から人に来てもらい、鉄道に乗車すると同時に宿泊、食事、土産などでこの地域にお金を落としてもらう。鉄道は片道600円にしかないが、宿泊などが伴えば一人1万円近くの金が落ちることになる。このことが衰退している地域の活性化につながることは間違いないと思いました。第二は知名度が低く、首都圏からのアクセスも極端に悪いローカル線をいかに他所の人に知ってもらう方策を考えました。広告宣伝費などはないので、新聞、テレビ、雑誌など（無料のメディア）にありとあらゆる機会に取り上げてもらえるよう積極的に働きかけました。秋田市内のマスコミ中心の「由利鉄きしゃ

図－1 鳥海山ろく線・利用人員の推移

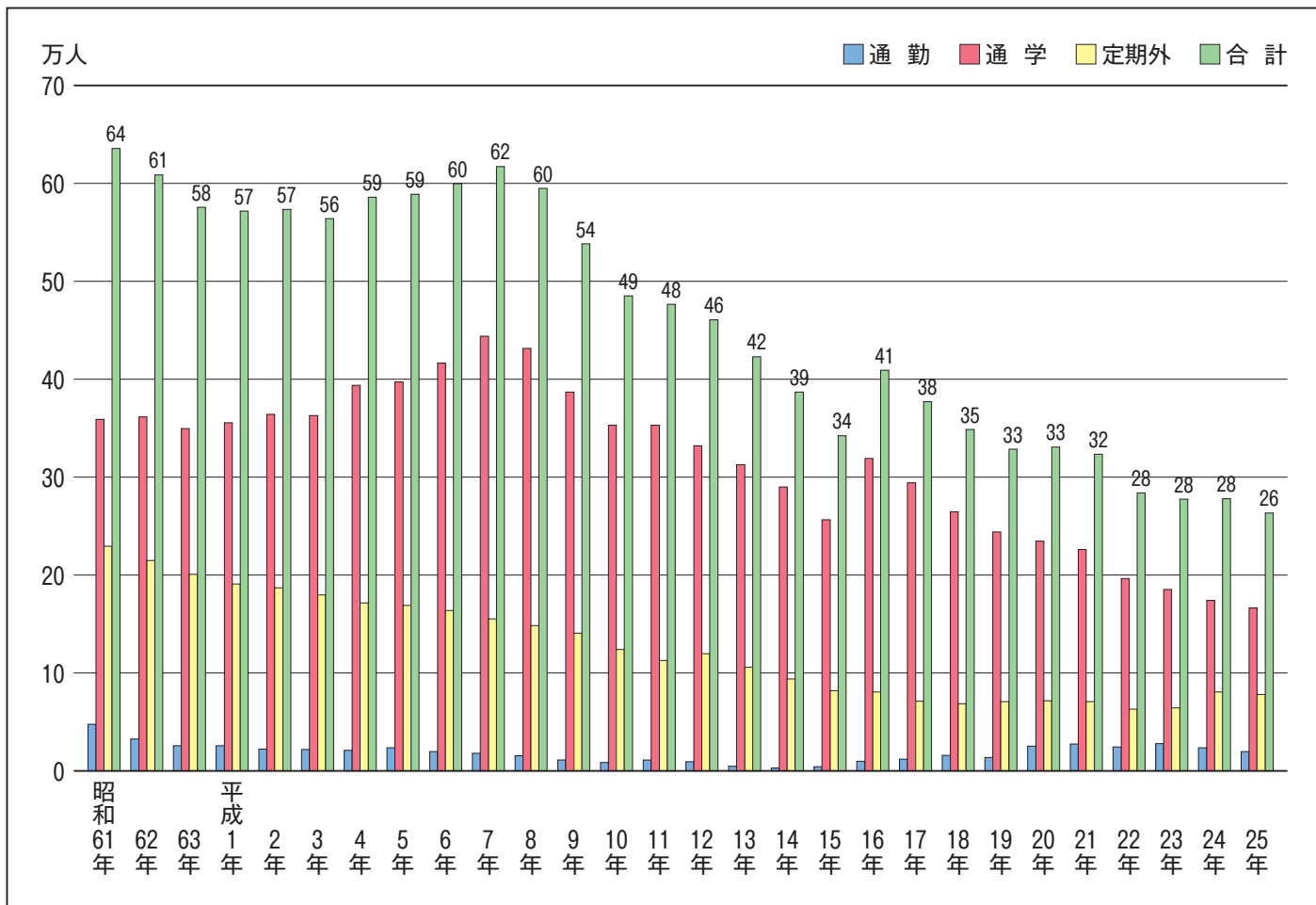


写真-1 由利高原鉄道 黒沢駅付近



撮影：佐藤 和博氏

倶楽部」を立ち上げ、雑誌の取材などは極力社長自らが対応し、東京出張の際は「鉄道雑誌」の編集部を訪ねました。こうしたことにより「由利高原鉄道」の露出は格段に向上しました。第三は、首都圏を中心とした応援団の結成です。公式フェイスブックページなどで積極的に書き込んでくる人を一本釣りし「由利高原鉄道東京応援部長」などの名刺を渡し、日々宣伝してもらうとともに、「鉄道フェスティバル」などのイベントにはボランティアで参加してもらい、売り子をやってもらっています。秋田は首都圏から距離が遠いので何人でも行ったら交通費や宿泊費でいくら売っても足が出てしまいます。イベント終了後に反省会があるのは勿論です。第四には、当社だけだと思いますが、ITアドバイザーと契約したことです。鉄道の知識があり、ITの会社でマーケティングな

どを専門とした在京の人とアドバイザー契約を結び、ホームページのリニューアルやフェイスブックページの作成、Webショップの開設など一気に進めてもらいました。見積をとっても所詮素人には高いか安いかわからないではないか？と思います。

このように様々な施策を実行しているにもかかわらず、業績は横ばいが精いっぱいです。これはなんといっても今はやりの「コンパクトシティ」の対極のまちづくりをこの由利本荘市は選んでしまったのではないかと思います。人口は8万1千人ですが単独の市の面積が神奈川県の中にもあるこの由利本荘市は、かつては林業や稲作で豊かだったものの、その後、人口は着実に減ってきています。厳しい気候や産業が少ないことも大きな要因であろうと思います。

3.

ことこの片道23kmの由利高原鉄道でいえば、まちづくりを考える際に鉄道の優先順位が低位だったため、このローカル線だけが取り残される結果となってしまいました。かつての本荘市内の中心、羽後本荘駅から徒歩5分のところに立地していた女子高の由利高校（現在は共学）と男子校系の本荘高校が共に山の上、川の向こうに移転してしまいました。最後に同じく徒歩5分のところに立地していた、この地域で最大の「由利組合病院」も川の向こう側に移転してしまい、交通弱者といわれるお年寄りさえも鉄道利用ができなくなり、数少ない路線バスを利用するか家族の送迎が必要な事態となりました。おそらく市議会などでは、学校、病院が移転すればこれだけ素晴らしいとの議論は何度もされたとは思いますが、残される鉄道のことは誰の頭もよぎらなかったのだと思います。由利本荘市以外も秋田県の主要都市は、土地の安い郊外にバイパスを通し、そこにロードサイト型の大型店舗が複数開店し、結果、駅前がシャッター通りになるという愚を繰り返しています。仮に2つの高校、1つの病院がこの沿線に移転していれば、今頃当鉄道は左団扇だったでしょう（私が来ることもなかったが）。車の運転は高齢化すればするほど危険になるので、車に頼らない地方の生活を目指すときは、駅中心、鉄道中心のまちづくりを目指してもらいたいものです。