

日本地域政策学会第7回全国研究【愛知】大会が、平成20年7月5日(土)・6日(日)に名古屋市の中京大学で開催されました。上越市創造行政研究所は、第2分科会に参加し「公共交通活性化によるコンパクトなまちづくり」と「直江津港をいかした中心市街地の再生」について研究発表を行うとともに、その他の発表者、討論者、参加者の皆さんと、港や駅を交流拠点としていかしたコンパクトなまちづくりについて議論を深めました。

本記録は、この分科会の概要を上越市創造行政研究所の発表を中心にまとめたものです。

## 1 第2分科会の目的等

### 港・駅を活かしたコンパクトなまちづくり 高齢化・国際化・情報化・環境問題に適応した中心市街地の再生

高齢化・国際化・情報化・環境問題は21世紀における都市の避けられない課題である。かかる問題に対応するこれまでの分科会討議での共通認識は、公共交通中心の歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりである。コンパクトな街では、商業中心の中心市街地再生から歴史的文化遺産や景観・地域産業など地域資源を活かした知識情報化社会に適したまちづくりが可能となり、地域内外からの集まった人々の交流によってビジター産業も発達する。そのためには、自動車交通中心の郊外への市街地拡大・新規開発型都市政策から市街地縮小・再開発型への都市政策の転換が不可欠で、交流拠点形態が必要となる。

こうした都市環境の変化によって、港・駅の位置づけが単なる乗降・積み降ろし場所から総合的な交流拠点として重要となってこよう。その都市整備上の対応方策として次の事項などが課題となる。

都市規模や都市の性格に応じた駅・港の活かし方・ヒンターランドとの関係

港や駅にどのような機能を配置し旧来の中心街との関係を如何にすべきか(都市構造のあり方)

他の交通機関との結節方策とコンパクトな空間形成における動線計画のあり方

地域資源を活かした魅力度・快適性の向上、景観形成のあり方

域内市場産業と域外市場産業の関係や危機管理の視点から港・駅の位置づけ

以上を中心に港・駅を活かした21世紀型都市のあり方を議論することを本分科会の目的とする。

コーディネーター 戸所 隆(高崎経済大学)

コメンテーター 櫛引素夫(弘前大学地域社会研究会)

香川貴志(京都教育大学)

日本地域政策学会第7回全国研究【愛知】大会資料から引用

## 2 発表

### (1) 内海 巖 (上越市創造行政研究所)

「公共交通活性化によるコンパクトなまちづくり - 上越市を事例として - 」

上越市は、路線バスの衰退や7年後に控えた北陸新幹線延伸に伴う並行在来線の経営問題など、公共交通に関連した課題を多く抱える。そのため市は、総合計画や総合交通計画の策定等を通じて、公共交通や都市構造の在り方を示したが、実現への具体的な施策の実行はこれからである。

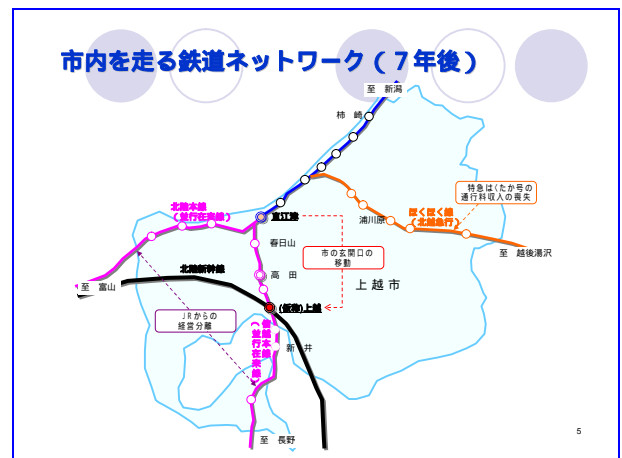
公共交通の魅力低下と利用者減、マイカー利用の増大に伴う環境負荷等の増大、市街地の拡散と中心市街地の衰退は相互に関係しており、解決には総合的・戦略的な取組が必要となるが、本報告では、21世紀型都市構造の実現を目指して、駅を中心とした公共交通体系の再構築や公共交通の利用促進策などを通じて、駅の持つポテンシャルをいかしたコンパクトなまちづくりについて論じる。

### 上越市の概況

上越市内の公共交通を取り巻く環境は、地方都市の中でも比較的恵まれていると考えるが、近年、大きな転換期を迎えつつある。

鉄道については、約7年後に予定される北陸新幹線の延伸に伴い、玄関口の移動(直江津駅から約10km南方へ)、第三セクター北越急行線の経営問題、北陸・信越本線の一部経営分離(いわゆる並行在来線問題)など、その環境が激変することになる。これまで広域交通網として機能してきた鉄道から、良い意味でも悪い意味でも地域の鉄道としての意味合いが強くなるものと思われる。

路線バスについては、二つの中心市街地である高田と直江津の間に最も多くの本数が走るとともに、鉄道ネットワークを補完する形でいくつかの駅を起点とするバス路線が存在するなど、市内には公共交通が毛細血管のように張り巡らされているが、その大部分は1日5本前後の路線でしかも減少傾向にあり、決して便利な路線といえない。その上、すべてが赤字路線であり、行政の負担額は昨年度で4億円近くに達している。考え方によっては、ほとんどの路線はいつ廃止になってもおかしくない状況にあると言える。

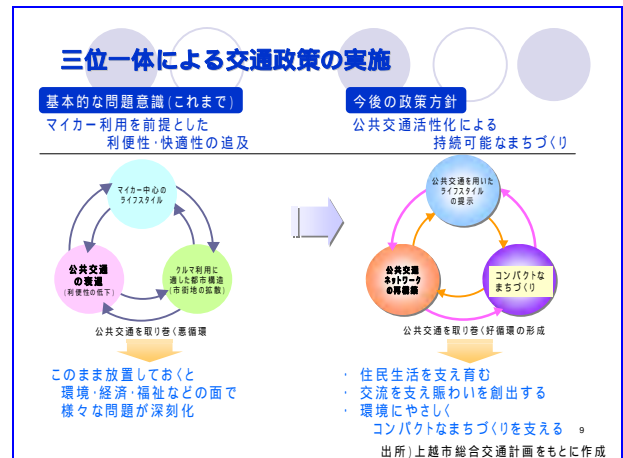
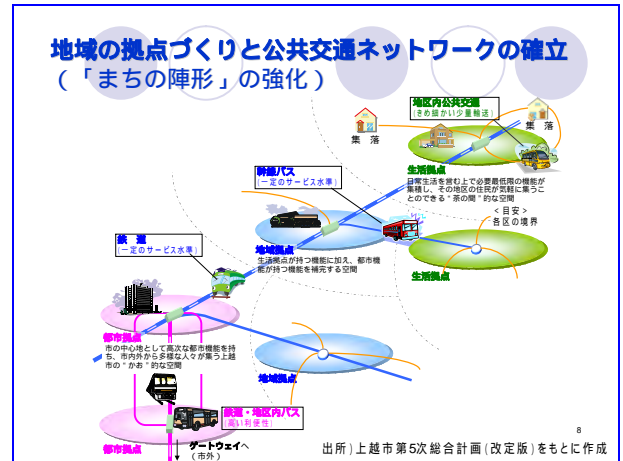


## 上越市における都市構造に対する基本的考え方

### - 公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくり -

このような状況に対し、当市では、総合計画及び総合交通計画の中で、公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりの推進を打ち出した。具体的には、現在一定の都市機能が集積している地区を、その実態に応じて都市拠点・地域拠点・生活拠点と位置付けてそれぞれをコンパクトに形成し、これらの拠点を適材適所の階層的な公共交通ネットワークによって結ぶことで、いわゆる一極集中型ではない分散集中型、分担連携型のコンパクトなまちづくりを目指すものである。

公共交通の魅力低下と利用者の減少、マイカー利用の増大に伴う環境負荷等の増大、市街地の拡散と中心市街地の衰退は相互に関係しており、これを実現するのは容易なことではない。しかし、この状況をそのまま放置すると、公共交通の問題にとどまらず、環境、経済、福祉などの面で様々な問題が深刻化するという懸念がある。したがって、公共交通ネットワークの再構築に加え、脱マイカーのライフスタイルの提示、駅を中心としたコンパクトなまちづくりの推進、これらを一体的（総合的・戦略的）に行い、好循環に転換させるよりほかないことを示している。

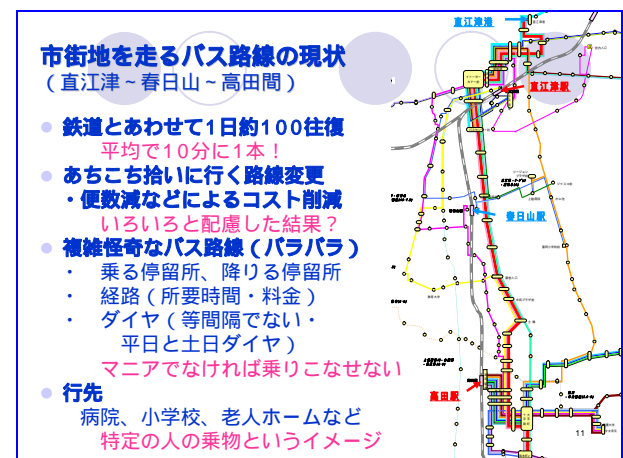


## 公共交通活性化の基本的考え方

### - 駅と市街地を結ぶバス路線を事例に -

具体的な施策の実施はこれからであるため、本発表では公共交通ネットワークの再構築、その中でも駅と市街地を結ぶバス路線の改善に絞り、駅の持つポテンシャルを活かしたコンパクトなまちづくりに貢献するアプローチについて一つの考え方を述べたい。

ここでは、市街地の骨格となるべき直江津と高田を結ぶ公共交通を事例として取り上げる。この区間は、今でも複数の系統でかなりの本数が走っ

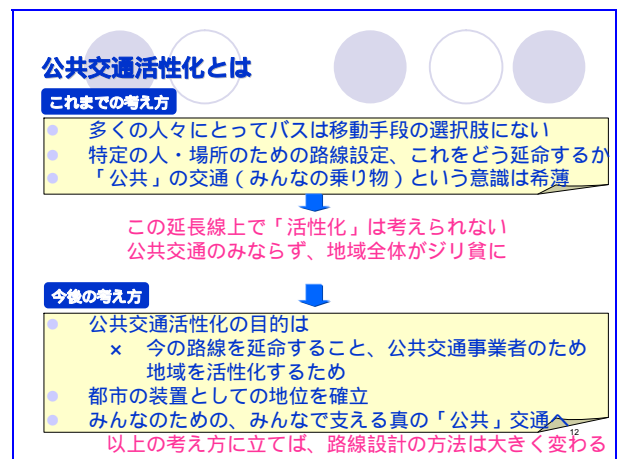


ており、鉄道とバスを全部あわせると約 100 本、単純平均すると 10 分に 1 本ペースにもなるが、この間、様々な施設への立ち寄りを考慮した路線変更や、赤字額を削減するための本数削減などが行われてきた。このことは様々な配慮がなされた結果ではあるが、それがかえって路線を複雑にし、マニアでなければ乗りこなせない状況をつくりだしているとも言える。

この根底には、路線バスの役割、公共交通活性化に対する理念が、計画に示しているものと根本的に異なっていることがあると思われる。現状の公共交通、特にバスは、多くの市民や来訪者にとって移動手段の選択肢にすら入っていないのが実態であるため、路線設計の際には、車を持たずに病院へ行く人など、特定のお客さんを特定の場所に運ぶタクシーのようなイメージで考えられている。その上で、これらの路線をどう延命するか、国や県の補助金の要件にどう乗せるかが命題となっている。

しかし、これは残念ながらコストパフォーマンスが高い状態とは言えない。何よりも、バスが「公共」のもの（みんなの乗り物）という意識が、あらゆる主体で希薄であるように見受けられ、この延長線上で「活性化」を考えることはとてもできない。

かといって、このままの流れに任せておけば地域全体がジリ貧になってしまう。公共交通が活性化しコンパクトなまちになった方が、豊かなライフスタイルを実現できるという考え方に立ち、公共交通活性化は、現在の路線の維持や公共交通事業者のためでもなく、地域の活性化のために行うものであるという認識が重要である。都市の装置としての地位を確立し、みんなで支え、みんなのための交通に高めてこそ、真の意味で公共交通と呼べるものになると考える。

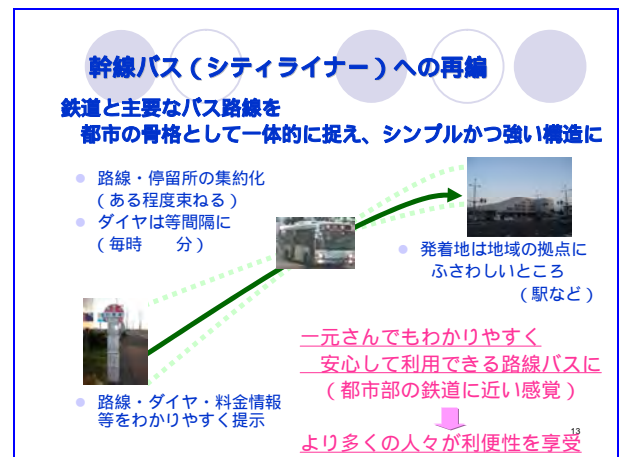


### 公共交通ネットワークの再構築

以上の考え方に立てば、路線設計の方法は大きく変わることになる。

1 点目に、鉄道と主要なバス路線を都市の骨格として一体的にとらえ、できるだけシンプルかつ強い構造をつくる。そのためには、複数の絡み合ったバス路線をある程度束ねたうえで、等間隔ダイヤをもった幹線バスへと再編するなど、来訪者を含め一見さんでもわかりやすく安心して乗れる状態にし、結果的により多くの人々が利便性を享受できる公共交通にする。

2 点目に、幹線バスへの再編と併せ、中心市街地内の路線バス網を循環バスへと再編する。単に循環させればよいということではなく、市街地に





点在する商業施設や公共施設、観光スポットなどの都市機能を、わかりやすく、親しみやすく、使いやすい、楽しめるバス路線として利用者のストーリーを思い浮かべながら結んでいく。

具体的には、地域の景観やアイデンティティにマッチした車両やバス停のデザイン、一日乗車券の発行といった細部にまで言及することになるが、端的に表現すれば「動く歩道」や遊園地の周回電車などのイメージであり、市民のライフスタイルや来訪者の旅行スタイルを提案できるような路線にする。

また、福祉・教育・環境・経済分野などのイベントと連携するなど、公共交通やまちなかを舞台として活用してもらうことがポイントと考える。マイカーで効率的に移動する日常の生活とは異なり、心に余裕を持ってこの空間に足を踏み入れることで、様々な出会いや発見がある、それをバスがサポートするという姿勢を大切にするものである。

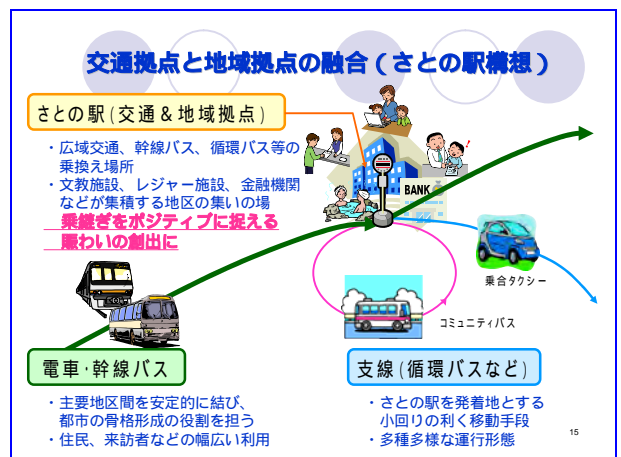
3 点目に、交通の結節点・拠点と地域の拠点を融合した「さとの駅」なるものを位置付ける。公共交通の乗換駅周辺に都市機能の集約化を図るという考え方である。具体的な都市機能としては、乗換の合間の活用を想定した金融機関や観光案内機能、次に乗車する電車・バスの出発直前まで利用することを想定した文教施設やレジャー施設など、乗継をポジティブにとらえられる交通拠点ならではの機能が考えられる。

なお、駅前再開発事業などで一気につくることは想定していないため、郊外にある都市機能の移転や駅前にある施設の空く機会をとらえるなど、長期的・総合的な視点にたったマネジメントが必要となる。

## まとめ

以上、幹線バスへの再編、市街地循環バスへの再編、さとの駅の整備は、それぞれ一体的に取り組むことで初めて効果が期待できるものである。このことによって、今より利便性が高く、しかも安いコストで駅を中心とした公共交通ネットワークを構築することが可能であり、そのことがコンパクトなまちづくりに貢献するものと考えている。

このとき大切なことは、利用者のライフスタイルをイメージしながら、公共交通活性化の意義・理念を、路線の詳細設計にまで徹底してこだわることや、マイカーではなく公共交通だからこそのことをポジティブに考えていくことなどである。



公共交通はあくまでも移動手段であり、構造的には環境負荷・財政（市民）負担の軽減に寄与するなどの効果があるが、突き詰めて考えると、公共交通の活性化がまちの公共空間の再生や、自治力の強化に寄与することに大きな意味があると考えている。一つは、市民や来訪者の集い・出会いの場、ヨーロッパで言えばパブのような存在になることである。もう一つは、駅や公共交通のことを考えることが地域全体のことを考えるきっかけになり、地域への思い入れや住民間の結束力が生まれ、地域活性化への推進力となることである。これは、交通があらゆる分野を支える「縁の下の力持ち」的な存在だから可能であるとも言える。特に、人の力や知恵が勝負となるこれからの時代においては、そのようなことに気を配った活性化が大切であると考えている。

**公共交通活性化によるコンパクトなまちづくりに向けて**

- **重要なポイント**
  - ・ 利用者のライフスタイルをイメージ
  - ・ 公共交通活性化の理念を細部まで徹底するこだわり
  - ・ ポジティブシンキング
    - 公共交通だからこそ出来ることを考える
    - マイカーから公共交通への利用転換が30人に1人でも、公共交通にとっては倍増
- **最終目標**
  - ・ 地域経済の活性化
  - ・ 低コスト・低炭素型都市の確立
  - ・ 公共空間の再生・自治力の強化
    - 動きのある景観づくり
    - 集いの場としての公共交通・駅
    - 地域を考え、地域が結束するきっかけに

## (2) 野崎隆夫(上越市創造行政研究所)

### 「直江津港をいかした中心市街地の再生」

日本海側に位置する港湾は、急速に発展する東アジア地域との関係密接化等により重要性を増しているが、直江津港(新潟県上越市の重要港湾)もその一つである。また、環境の視点から鉄道や船舶へのモーダルシフトが推進される中、海運や港の重要性が高まっている。さらに、「新潟県中越沖地震(平成19年7月)」では、災害発生当初より復旧支援等に港が非常に大きな役割を果たした。

こうした中であって直江津港周辺では、北陸新幹線延伸(平成26年度)、上越火力発電所の建設着工、LNG受入基地建設計画など外部環境変化への対応を迫られている。

そこで、高速化・大型化する海陸交通の結節性向上や危機管理の視点を加え、直江津港をいかした直江津中心市街地におけるコンパクトなまちづくりの在り方を考える。

### はじめに

本日は「直江津港をいかした中心市街地の再生」と題して、直江津港との関係性から上越市直江津中心市街地の再生を考えたいのと、併せて昨年7月16日に発生した新潟県中越沖地震の事例から、危機管理の視点からの港についても考えたい。

### 直江津港と直江津中心市街地

近年、直江津中心市街地の衰退・空洞化が顕著となっており、地区の人口は過去35年間で約半分まで減少している。

直江津は「港町 直江津」の言葉どおり、港を中心として海陸交通の結節性の高まりと、まちの発展が相互に好影響を及ぼしあってきた歴史的経緯を持っている。

このことは、今後のまちづくりを考えていく上での重要な視点であると考えます。

重要港湾直江津港は、佐渡航路のほかに、中国の天津新港や大連港、韓国のプサン港とを結ぶ定期コンテナ航路が開設されている。なお、九州 博多港・北海道 室蘭港とを結ぶ日本海縦断フェリー航路は、現在運休中である。

JR 直江津駅と直江津港の間は距離にして約1.8 km、徒歩で約25分程度で、交通手段としては、路線バスとタクシーがある。

また、直江津中心市街地の北西方面には、船見公園、水族博物館、なおえつ海水浴場などがあり、夏ともなると多くの人でにぎわう。

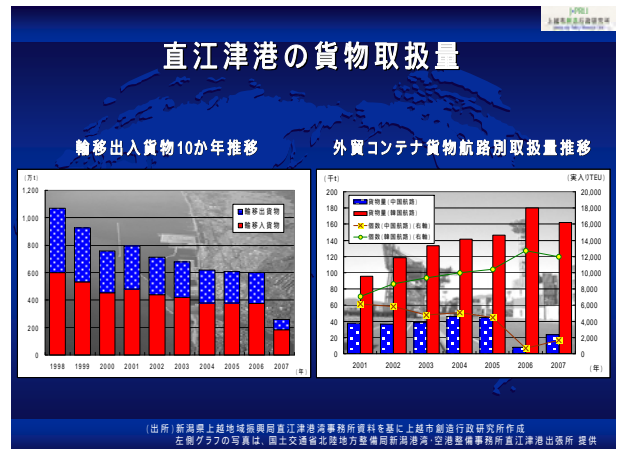


## 直江津港の貨物取扱量

直江津港の現状は、貨物取扱量は輸移入・輸移出量ともほぼ毎年減少している。この10年間の推移を見ると、1/4以下にまで減少しており、決して好調な推移とは言えない。

その他の指標も一様に減少傾向にあり、直江津港を取り巻く状況は非常に厳しいものがある。

そのような中、国際コンテナ貨物の韓国航路は、プサン港との国際定期コンテナ航路が開港してから順調に推移しており、東アジア地域との関係性においてポテンシャルが高まっていることの一端がうかがえる。



## 直江津港の整備計画

現在、コンテナふ頭において、船舶の大型化への対応や岸壁の耐震強化の工事が進められている。

また、東側の公有水面約70haを埋立て造成し、LNGを燃料とした上越火力発電所の建設が進められており、発電された電力は、ここ愛知県全域をはじめとした中部5県に供給される。

さらに、昨年8月には帝国石油株式会社がLNG受入基地を港内に建設する計画を発表した。

これらの大規模プロジェクトの進出により、直江津港の地理的優位性が、示された形となっている。



## 直江津港のポテンシャルと直江津中心市街地の再生

以上、直江津港を取り巻く様々な環境変化をまとめると、急速に発展する東アジア地域との関係密接化、エネルギー関連の大規模プロジェクトの進出、環境面から鉄道や船舶へのモーダルシフトの関心の高まり、北関東自動車道等、新たな国土横断軸の誕生、北陸新幹線延伸による新しい人の流れ、等となる。

このような直江津港を取り巻く様々な変化に伴うポテンシャルに注目し、それを直江津中心市街地の再生にいかす視点が今、重要ではないかと考

直江津港のポテンシャルと直江津中心市街地の再生

直江津港を取り巻く様々な変化

- 急速に発展する東アジア地域との関係密接化 (太平洋側から日本海側へと物流が変化する可能性)
- エネルギー関連の大規模プロジェクトの進出
- 環境面から鉄道や船舶へのモーダルシフトの関心の高まり
- 北関東自動車道(2011年度全線開通)等、新たな国土横断軸の誕生
- 北陸新幹線延伸(2014年度)による新しい人の流れ

直江津港を取り巻く様々な変化に伴うポテンシャルに注目し、それを直江津中心市街地の再生にいかす視点が今、重要ではないかと考



える。

## 直江津港をいかした中心市街地再生のポイント

具体的なポイントとしては、まず一点目は、当然のことだが、港本来の機能である「物流」を、より一層促進させるということである。

そして、もう一つのポイントとして、物流に加え「人流、にぎわい」という視点、つまり「港のにぎわいを創出し、中心市街地との一体化を図ることにより、新たな人流を起す。」ことが重要ではないかと考える。

## 危機管理の視点から見た港の役割

次に、もう一方の視点である危機管理上から見た港について、平成 19 年 7 月 16 日に発生した新潟県中越沖地震において柏崎港が果たした役割を例にとって発表する。

あらためて説明の必要もないが、6 月 14 日に発生した岩手・宮城内陸地震など大地震の発生によって、災害に対する備え、まちづくりにおける危機管理の在り方が今あらためて問われている。

そのような中、新潟県中越沖地震において柏崎港がどのような役割を果たしたかと言うと、主には、陸上交通がマヒする中、地震発生直後に新潟港から応援人員を移送した、震災日から海上自衛隊・海上保安庁による給水支援活動・救援物資輸送のための船舶を岸壁に受け入れ、給水車に補給し被災地へ輸送した、港まで水道が復旧した後は、柏崎港の船舶用給水栓を利用し、直接給水車に補給を行った、港にある民間倉庫を借り上げ、避難所への物資の集配所として活用した、みなとまち海浜公園は、陸上自衛隊のベースキャンプとして利用した、鉄道や道路の復旧用資材を港から陸揚げし、復旧工事に利用した、ふ頭用地を災害対応車両の待機場や海上自衛隊による入浴施設の設置場所などオープンスペースとし

### 直江津港をいかした中心市街地再生のポイント

- より一層 物流 を促進させる。
  - 港の機能向上
    - 施設整備の推進、港湾サービスの向上
  - 戦略的なポートセールスの実施
    - 将来の地域経済も見据えた中で重点的・集中的な企業セールス、CO2削減のための積極的なモーダルシフトの提案、後育地の工業団地等への投資環境の整備
  - 港間連携への取組
    - 国際ハブ港である韓国釜山港、東京を経由しない新たな太平洋側の横断軸上の港湾である茨城県常陸那珂港、重要性を増す日本海沿岸地域に位置する港湾である新潟港、伏木富山港、金沢港等との連携
- 港のにぎわいを創出し、中心市街地との一体化を図ることにより、新たな人流を起す。
  - 港における交流の拠点の必要性
    - 海辺環境というロケーションをいかしたにぎわいの中心となる施設
  - 直江津港と直江津中心市街地(駅)との結び付きの強化
    - 物流関連、プロジェクト関連、観光目的地等のビジターをまちなかへ、そしてまちなかから港へと、港と中心市街地(駅)との間で人の対流を起す。
    - 公共交通等による港と駅の移動容易性の確保
  - 直江津中心市街地整備における常に港・海を意識したまちづくり
    - ビジター産業をいかしたまちづくりの視点
    - 魅力施設・公共施設の整備による、まちなかの魅力向上と域内住民の生活利便性の向上

### 危機管理の視点から見た港の役割

#### H19.7.16発生 新潟県中越沖地震において柏崎港が果たした役割

- 陸上交通がマヒする中、発生直後に新潟港から応援人員を移送
- 震災日から海上自衛隊・海上保安庁による給水支援活動・救援物資輸送のための船舶を岸壁に受け入れ、給水車に補給し被災地へ輸送
- 港まで水道が復旧した後は、柏崎港の船舶用給水栓を利用し、直接給水車に補給
- 港にある民間倉庫を借り上げ、避難所への物資の集配所として活用
- みなとまち海浜公園は、陸上自衛隊のベースキャンプとして利用
- 鉄道や道路の復旧用資材を港から陸揚げし、復旧工事に利用
- ふ頭用地を災害対応車両の待機場や海上自衛隊による入浴施設の設置場所などオープンスペースとして利用

#### 給水活動について(柏崎港)

- 船舶による給水活動期間
  - 地震後の7月16日から水道施設が本格復旧する7月30日までの15日間
- 船舶による給水量 全体で約9,500t、そのうち直江津港からは6,249t供給(給水栓からの直接給水量は除く)
- 給水関係入出船舶隻数(奥船は除く) 全体67隻(日最大12隻)
- その他、主な救援物資として、食糧約70,850食、毛布約2,200枚、仮設トイレ20基などを陸揚げ

(出所)新潟県交通政策課、上越地域振興局直江津港事務所資料

### 新潟県中越沖地震における柏崎港の活用状況

- 岸壁を利用して海上から緊急物資の輸送や給水支援活動が行われた。
- ふ頭用地や港湾緑地の駐車場が自衛隊の復旧支援活動の拠点となった。また、災害対応車両の待機場としても利用された。
- 港湾緑地の屋根付き大型休憩施設が支援物資の一時保管スペースとして活用された。
- 港にある民間倉庫を借り上げ、避難所への物資の集配所として活用した。

(出所)新潟県交通政策課資料

て利用した、といったものがあり、特に給水活動については、海上自衛隊・海上保安庁によって船舶を使った給水活動が積極的に行われ、全体で約9,500 t、そのうち直江津港からは6,249 tもの水を供給した。

その他にも、食糧約 70,850 食、毛布約 2,200 枚、仮設トイレ 20 基なども陸揚げされた。

このように、新潟県中越沖地震においては、港の持つ機能・特徴をいかした災害復旧が行われ、港が非常に大きな役割を果たした。

## まとめ

以上をまとめると、まず、直江津港をいかしたまちづくりについては、港を、今までの単なる乗り降り、積み卸し場所（物流）から総合的な交流の拠点（物流 + 人流 = 人、物、情報が行き交う拠点）として、まちづくりの中で位置付け、考えていくこと、すなわち「工業化社会の中での港」から「知識情報化社会の中での港」へと脱皮させていくという視点が重要ではないかと考える。

また、危機管理の視点から見た港の重要性については、多重性、代替性の確保の観点からの陸路に対する海路の重要性、大量輸送が可能という海運の優位性、災害に強い港湾施設の推進の

必要性（岸壁・ふ頭の耐震強化） 広域的なエリアの中での港の位置付け（港を持たない自治体における危機管理の視点からの港の位置付け）などが新潟県中越沖地震での柏崎港の事例から示される。



**直江津港をいかした中心市街地の再生に向けて(まとめ)**

**直江津港をいかしたまちづくりを目指して**

**より一層物流を促進させる。**

- 港の機能向上
- 戦略的なポートセーブルスの実施
- 港路連携への取組

**港のにぎわいを創出し、中心市街地との一体化を図ることにより、新たな人流を起こす。**

- 港における交流の拠点の必要性
- 直江津港と直江津中心市街地(駅)との結び付きの強化
- 直江津中心市街地整備における常に港・海を意識したまちづくり

**港を、今までの単なる乗り降り、積み卸し場所(物流)から総合的な交流の拠点(物流 + 人流 = 人、物、情報が行き交う拠点)として、まちづくりの中で位置付け、考えていくことが重要ではないか。**

**「工業化社会の中での港」 「知識情報化社会の中での港」へと脱皮させていくという視点。**

**危機管理の視点から見た港の重要性**

**新潟県中越沖地震での柏崎港の事例が示す災害時における港の重要性**

- 多重性、代替性の確保の観点からの陸路に対する海路の重要性
- 大量輸送が可能という海運の優位性
- 災害に強い港湾施設整備の推進の必要性(岸壁・ふ頭の耐震強化)
- 広域的なエリアの中での港の位置付け(港を持たない自治体における危機管理の視点からの港の位置付け)

他の発表者の発表概要は、以下のとおりである(日本地域政策学会第7回全国研究【愛知】大会資料から引用)。

稲垣昌茂(高崎経済大学大学院生)

「海上旅客輸送の展開による港湾整備の動向とまちづくりの課題 - 中部国際空港海上アクセスの動向から - 」

陸空の高速交通網整備により海上旅客輸送の需要は、一部を除いて限られたものとなっている。そのため多くの港湾都市では、まちなかと港湾との関わりが希薄化した。このことは港湾都市のもつ都市圏軸の縮小に繋がり、港湾の持つポテンシャルを活かしていないことになる。こうした現状を踏まえ、本報告では海上旅客輸送を活かした都市間交流のあり様やまちづくりの方向性を考察した。三重県伊勢湾岸部の都市を対象に、中部国際空港の開港に伴う海上アクセス動向、交通手段相互の競争、港湾整備と中心市街地・鉄道駅再整備との関連について、道路網整備を踏まえ報告した。

永井昭徳(高崎市役所)

「高崎駅及び周辺地域の現状と課題 - 交流拠点化に向けて - 」

高崎駅は、鉄道・路線バス等の交通網が集中する群馬県における交通の要衝である。西口方面は旧来の中心商店街、東口方面は工業生産系を中心とした土地利用であった。しかし、ここも近年、駅の改装及び周辺の再開発により高層住宅や商業施設等の集積が進み、土地利用や人の流れが変化しつつある。

高崎駅及び周辺地区の改装・再開発の現状、交通結節点・交流拠点としての駅周辺のあり方及びコンパクトなまちづくりの推進について検討した。

山下博樹(鳥取大学)

「大都市近郊における駅周辺地区の土地利用混合化の進展 - 滋賀県草津市の2つの駅を例に - 」

滋賀県湖南地区は、1990年代後半に大阪・京都の住宅都市としての性格を強め、人口増加率が全国で最も高い地域のひとつとなった。人口増加地区のひとつが草津市南部に新設されたJR南草津駅周辺である。当該地区は駅の設置に伴い農地から商業施設やマンション群へと計画的に土地利用転換した。他方、中心市街地に位置するJR草津駅前の大型商業施設跡地では、マンション開発が進められた。その結果、商業機能に特化した土地利用に居住機能が付加され、南草津駅周辺同様にコンパクトで多機能な地区へ変化しつつある。こうした変化は、京都・大阪への高い通勤利便性の結果である。駅とその周辺は単なる交通結節や商業地機能だけでなく、利便性を享受しうる生活の場としての評価が高い。

新保正夫（前橋市役所）

「駅の交流拠点化とコミュニティバスの諸課題 - 前橋市を事例に - 」

前橋市では、2002年6月から「マイバス」(コミュニティバス)の運行を開始し、本年度で6年が経過する。また、2007年11月から、「西循環」が新たに本格運行を開始した。「マイバス」は、中心商業地のみならず駅や市施設等への接近性向上に寄与し、市民の足として認知されてきた。北・南循環は運行開始6年になるが、運行改善や経路設定など様々な見直しが提起されている。

本発表では、地方公共団体が運行主体のコミュニティバスに関する問題点を洗い出し、コミュニティバスの将来像を検討した。また、予定される前橋駅北口の整備を踏まえ、バスと鉄道など異なる交通機関の結節手法を分析し、駅の交流拠点化について論じた。

三橋浩志（文部科学省）

「地方都市における空港を活かした地域活性化 - 能登空港を例に - 」

空港は騒音や高層建築等の制約から中心市街地から離れた場所に建設する必要があり、単なる通過点として位置付けられてきた。しかし、最近では空港を核とした地域振興に取り組む地域も現れており、さらに中心市街地との関係にも着目した地域政策のあり方を求められている。そこで、2003年7月7日の開港から5年目を迎えた石川県が設置・管理する能登空港（第三種空港）を事例に、「搭乗率保証制度」による空路誘致に加え、能登地域の広域行政拠点、道の駅「能登空港」としての観光情報拠点等の地域振興拠点の取り組みを報告し、地方都市における空港を活かした地域活性化の視点を検討した。



### 3 討論

#### (1) コメント

##### (コメンテーター)

- ・ 劇的なエネルギー価格上昇などにより、車を使うライフスタイルは厳しくなっているが、車依存社会からの脱却に向けてどのようにソフトランディングさせていくのか、速やかに道筋をつけなければならない。
- ・ 公共交通活性化論議は、まだ抽象論にとどまっている。金銭的な補助を超えた大胆な活性化策を実行することや、実態調査を踏まえて公共交通市場におけるターゲットを明確にすること、(前橋市の事例を踏まえ)住民が影で負担している社会的コストを明らかにすることが必要である。
- ・ 昨今の中心市街地再開発の取組は、転出した機能を呼び戻すことに力点が置かれすぎ、集積する生活機能にアンバランスが生じているが、本来、目指すべきコンパクトなまちは「歩いて暮らせるまち」である。その意味で、山下氏が紹介した草津市などは成功例である。
- ・ 上越市の発表では、交通拠点としての直江津の今後の課題が浮き彫りになっており、合わせて、全市的に見て拠点性とネットワークをどのように位置付けるかという点についても課題があると感じた。また、防災拠点としての港という視点はユニークである。

#### (2) 議論

##### (コーディネーター)

- ・ コンパクトなまちについてはいろいろな考え方があり、駅ごとに小さなまちがありそれらが互いに交通ネットワークで結ばれた状態のコンパクトなまちも考えられ、必ずしも一極集中したまちを意味しない。
- ・ エネルギー価格高騰や高齢化といった社会情勢においては、コンパクトなまちづくりを進めるチャンスとも言える。

##### バスの再生について

##### (参加者A)

- ・ バス停・路線の再生については、根本的に発想を転換する必要があるのではないかと。例えば、日本ではバスはよく幹線道路を走るが、人が住んでいるのは幹線道路から少し入ったところである。一方、外国では割と住宅地の中までバスが入ってくる。ドイツではバスの利便性を高めるため補助金を出すのは当然と考えられているが、日本では合理化によって経費を小さくすることに力点が置かれている。

##### (参加者B)

- ・ 日本でもバスは割とこまめに住宅地を回っている。しかし、高崎市などでは住宅地の狭い路地を通ると運行時間が乱れてしまいがちであり、利便性低下につながる。定時性確保は必要である。

(発表者)

- ・ バス停・路線の集約は、乗降調査も踏まえた上、都市構造の骨格を形成することを意図するもの。補助金は「公共」の交通としての意味があって初めて正当化されるものであり、限られた財源の中で費用対効果を考慮しコンパクトなまちづくりに必要な公共交通ネットワークを形成することが必要と考えている。

(参加者 A)

- ・ 本来バスを利用すべき人が利用できるようにネットワークづくりをするべきではないか。

(発表者)

- ・ そのような本来バスを利用すべき人が利用できるためのネットワークづくりを考えている。乗降調査のデータを見ても、煩雑なバス路線は乗車密度がゼロに近いので、統合することにより逆に利用しやすくなる人は増えると考える。

(コーディネーター)

- ・ 都市構造をどう作るかは都市政策の重要課題である。将来のビジョンとしてのマスタープランは必要だが、日常的な取組によりそれを実現しようとするにあたっては、「ニワトリが先か、卵が先か」の問題が出てくる。なお、日本でも、古くからのバス路線は集落をこまめに回っており、県道などを通るだけの路線は少ない。

(コメンテーター)

- ・ 津軽では、病院の無料送迎バス、ショッピングセンターの 100 円バス、飛び地の役場の無料バスが路線バスの経営を圧迫しているが、上越市ではそのようなことはあるか。

(発表者)

- ・ 上越市では、路線バスと競合するものとして、駅と観光施設を結ぶバスなどが若干ある。通院患者向けのバスは路線バス化されているが、そのことが路線を煩雑にさせる要因の一つにもなっている感もある。

(コーディネーター)

- ・ コンパクトにしたまちの中では無料でもよいが、まちとまちの間は有料でないと、民営圧迫の問題が生じる。

(コメンテーター)

- ・ 社会的コストを明らかにしないと、広く議論し納得に至ることができないだろう。

エキナカ開発について

(コーディネーター)

- ・ JR などによるいわゆるエキナカ開発や駅前開発は、コンパクトになりすぎるという問題がある。中心市街地に人をどう誘導するかという視点が重要である。

(コメンテーター)

- ・ 大宮駅では、改札の中にデパートを作る「囲い込み」により人をとどめている。

(コーディネーター)

- ・ 大宮駅は乗り換え客が多いので、短時間で買い物を済ませるような場合によく利用されるという事情がある。

(コメンテーター)

- ・ Suica (スイカ) の普及とエキナカ開発により、電車の利用とエキナカショッピングがパッケージ化されていると見ることができる。高崎駅などはそのパッケージの拠点となっている。パッケージ化された買い物を楽しむ「消費者」は、まちなかを歩く「生活者」とは別物である。

(コーディネーター)

- ・ 高崎と大宮とでは地域の事情が異なる。高崎の場合はエキナカ開発により東京への消費者流出を抑止するという機能がある。

港をいかしたまちづくりについて

(コメンテーター)

- ・ 青森県の六ヶ所村では港のまわりの何もないところに産業施設等が作られ、港の周囲には人(労働者)は集まっているがそれらの方を対象としたアメニティ施設等は何もないという状況がある。にぎわいをどうつくるかが課題となっている。

(発表者)

- ・ 直江津港では、近年は物流の発達や工業化社会の進展に伴い施設整備が進められてきたが、その一方で古くから港町として、港がまちとともに発展してきた歴史がある。その地域特性にかんがみ、港とまちの結び付きを強化することを目指している。

(コメンテーター)

- ・ にぎわいの当事者は誰か。港で働いている人が、住民か。

(発表者)

- ・ 昨年の分科会で、「ビジター産業を生かした高田・直江津の再生」と題し発表を行ったが、観光客だけでなく、物流やプロジェクトに関わる広範な意味でのビジターをまちなかへ誘導しまちを活性化させることにより、域外からのビジターにとって魅力的なまちとするとともに域内の住民にとっても生活利便性等の向上を図ろうと考えた。そのようなまちづくりを進める上でのキーワードとなるのが、直江津の場合は、「海・港」だと考えた。直江津のまちにとって海・港はアイデンティティである。

(コーディネーター)

- ・ 一昨日、「あおなみ線」に乗り名古屋港まで行ってみたが、まちと港のつながりが弱いように感じられた。例えば神戸港には、住民や労働者やビジターのいずれをも対象としたある程度の施設があり、港とまちのつながりがある。
- ・ 直江津には港で働いている人に対するアメニティがない。例えば、佐渡汽船の建物や広場を活用した野菜市や魚市などが行われれば、ビジターにとっても地元にとっても魅力が高まっていくのではないか。
- ・ このような魅力向上策に見られるように、まちづくりにおいては「どうすれば楽しくなるか」という視点が重要である。

まちなか居住にかかわる課題について

(参加者C)

- ・ 草津市でのマンション建設によるコンパクトなまちの形成は、大都市近郊の事例であるが、地

方では、一戸建て住宅が一般的であるために集合住宅の立地が促進されにくいという事情があるのではないか。

(発表者)

- ・ 確かに、地方では一戸建て志向、定住志向が強いが、地方都市の駅前では最近、マンションの建設が進んできた。山間部の高齢者が除雪等の不安から入居するケースが多いようである。

(コーディネーター)

- ・ 地方では空き家となった一戸建て住宅に入居する人がいないという問題もある。

(コメンテーター)

- ・ マンションと一戸建ての価格差にもよるのだろう。地方は価格差が小さいので、中心部のマンションを購入する人は大都市圏から移住する人や、集合住宅に住んだことのある人に限られる。しかし、実際は最近の集合住宅はバリアフリー化が進んでおり、高齢者等にとって快適性は高い。

(コーディネーター)

- ・ 市町村合併を経て、旧町役場周辺などでもどんどん衰退している。そうなると一極集中型のコンパクトなまちになる可能性があるとも言えるが、周辺部に取り残された人をどうするかという問題が生じる。

#### 4 まとめ

(コーディネーター)

- ・ 鉄道はバスに比べて時刻表、路線、料金の点でよりわかりやすいと考えられているが、アメリカでバスを利用すると、意外と移動しやすい。時刻表、路線が比較的わかりやすく、一日乗車券を購入することで料金面の不安もない。これについては自治体の助成も大きいようである。
- ・ 今後、ガソリン価格の高騰は続くだろう。環境問題は一時的にはコンパクトなまちづくりを進めるインセンティブとなり得る。
- ・ 都市の規模や首都圏との距離、自然・気候の違いなど、各地域の事情を十分に勘案してまちづくりを進めてほしい。

以上