

# 鉄道沿線まちづくり協議会の取組みについて

## ～広域連携型コンパクトシティの形成を目指して～

大阪府 高石市 政策推進部 総合政策課

### 1. はじめに

大阪府泉北地域は大阪市のすぐ南に位置し、鉄道・バスなどの公共交通が比較的発達した地域です。しかしながら近年の人口減少や高齢化により、都市サービスや経営の持続性の低下が懸念され、各市町においても現在のサービスを将来にわたり維持していくことは困難となっています。そこで鉄道を軸として必要な都市機能を沿線市町で分担・連携する鉄道沿線まちづくりを目指し、鉄道事業者、二次交通事業者とともに協議会を立ち上げ、広域行政を推進してまいります。

鉄道沿線まちづくりとは、鉄道沿線を軸に都市機能が集約するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、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の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー交通を含む公共交通機能の強化を図るまちづくりの手法をいいます。

本稿では、この鉄道沿線まちづくり協議会について、設立の経緯や作成した方針、協議会を運営するにあたり苦労した点、工夫した点などをご紹介します。

### 2. 協議会の設立まで

国は平成 26 年にコンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現を目指し関係する法律の一部改正を行い、集約都市（コンパクトシティ）形成支援事業に取り組む自治体を支援してきました。その後、平成 28 年 4 月 1 日に当該事業の制度要綱が改正され、広域的な立地適正化の方針作成に対し、支援が受けられることとなりました。

#### (1) 協議会設立の背景

鉄道沿線の地方公共団体及び鉄道事業者間の連携の可能性を検討するため、平成 27 年度に国土交通省主催で、鉄道沿線まちづくりに関する勉強会が泉北地域を含む泉州地域で行われました。

それを受けて従前から図書館の相互利用などで広域連携の素地があったことから協議会の設立に向け動き出しました。

#### (2) 協議会の設立に向けて

設立に向けて高石市が中心となり、平成 28 年 4 月から各市町及び鉄道事業者、二次交通事業者にその参画を呼びかけ、人口減少による将来の危機感（図 - 1）、協議会設立の必要性、方針作成のメリット、それぞれの役割分担などを丁寧に説明しました。

一方、泉北地域に属する全 41 駅（南海本線、南海高野線、泉北高速鉄道線、JR 阪和線）を現地調査

し、それぞれの高次都市機能や交通ネットワークの現状把握にも努めました。

こうした準備が実り関係団体の理解が得られ、平成28年8月8日に播磨圏域に次いで全国で2例目となる泉北地域鉄道沿線まちづくり協議会が誕生しました。

協議会は、堺市、和泉市、高石市、忠岡町、南海電気鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、泉北高速鉄道株式会社、南海バス株式会社で構成され、国土交通省には特別顧問として、大阪府には特別委員としてそれぞれ参画いただきました。

また、事務局は高石市が担うこととなりました。

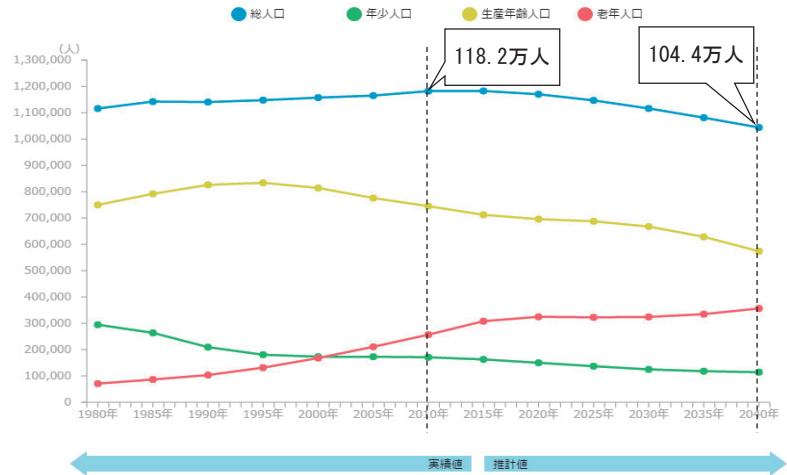


図-1 泉北地域の将来人口（社人研推計）

### 3. 広域的な立地適正化の方針

人口減少、少子高齢化が進むと、例えば行政サービスや公共施設の維持、高齢者の生活サービス施設の利便性、財政の健全性など様々な課題に直面します。

本協議会ではまず以下の項目について、客観的なデータに基づく分析を行い、課題について共有しました。（図-2）

- 鉄道沿線の人口の現状と将来見通し
- 公共交通網の現状と将来見通し
- 主要な都市機能の現状と将来見通し
- 災害上の危険性が懸念される区域等の現状
- 財政の状況と将来見通し

その上で、鉄道沿線まちづくりの検討をスタートするため、広域的な立地適正化の方針を作成しました。

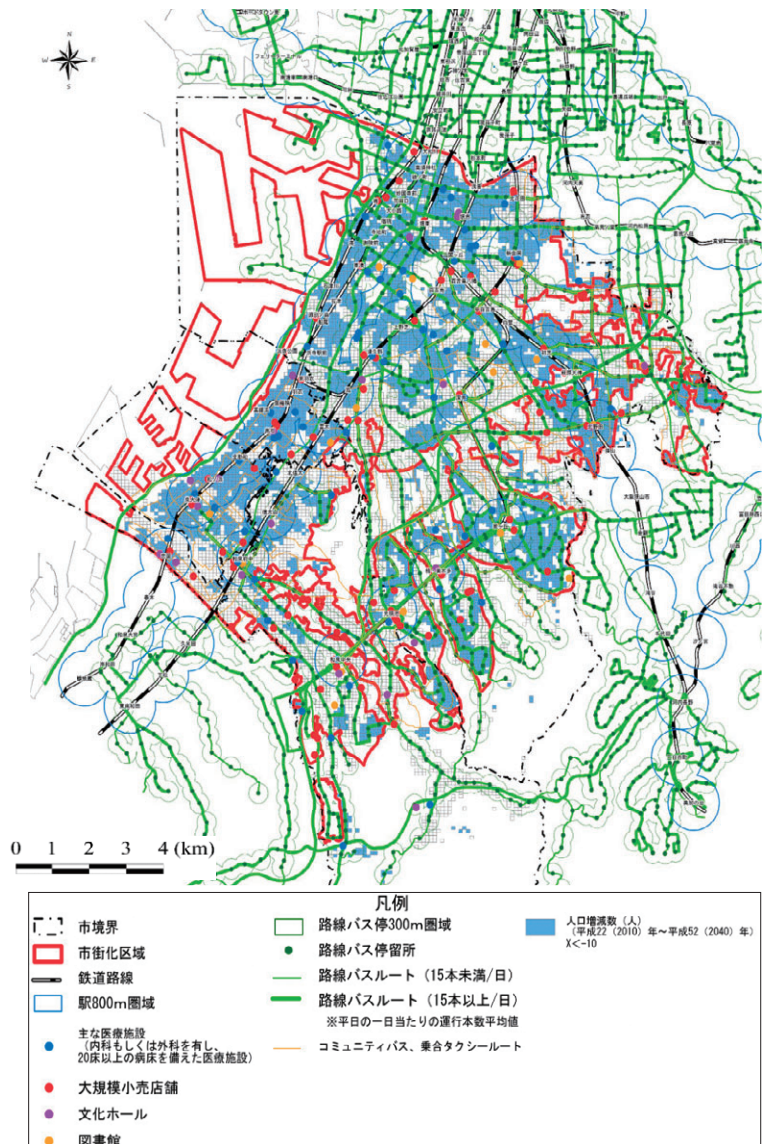


図-2 都市が抱える課題の分析



(1) 都市圏における居住誘導区域、都市機能誘導区域の概ねの配置 (図-3)

① 居住誘導区域

公共交通網(鉄道及びバス路線)を軸に設定することとし、利便性の高い効率的な都市構造を目指す。

② 都市機能誘導区域

当面は各市町の都市計画マスタープラン等で設定している都市核や都市拠点等を基本として想定し、都市機能増進施設の誘導を促進する。これにより、高齢者をはじめ住民が、公共交通により都市機能増進施設にアクセスしやすい都市構造を目指す。

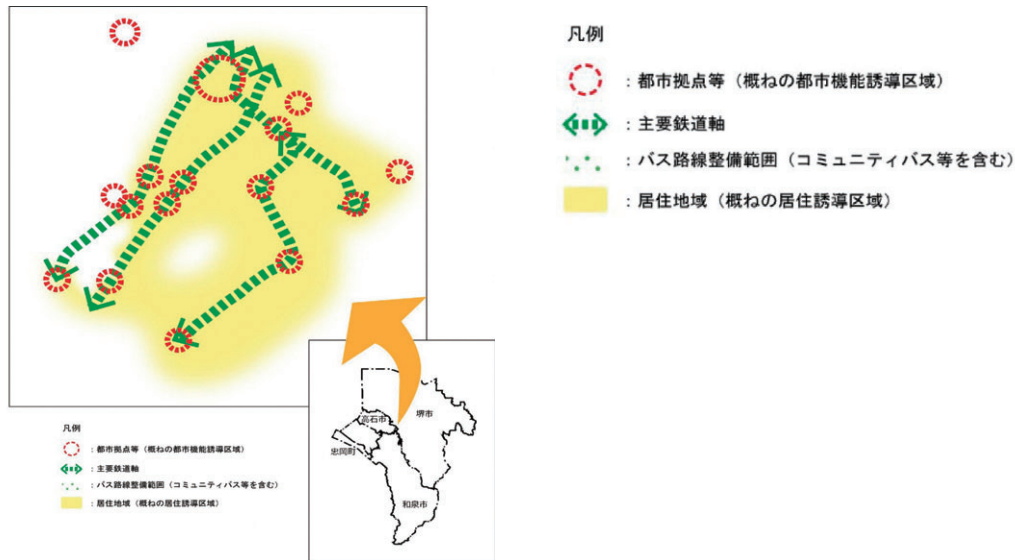


図-3 泉北地域の基本的な都市構造

(2) 各都市機能誘導区域に誘導する都市機能増進施設に関する方針 (図-4)

- 都市機能誘導区域に誘導する都市機能増進施設は、現在の高次都市機能施設を尊重するが、将来の人口減少、少子高齢化の進行を踏まえ、各都市機能誘導区域の特徴を活かし、それぞれの都市機能誘導区域との機能連携、役割分担を図ることが望ましい。
- 現在存在しない新たな都市機能増進施設を誘導する場合は、沿線自治体間での相互利用等も踏まえて検討する。
- 都市機能増進施設の誘導にあたっては、各自治体で作成されている公共施設等総合管理計画との整合を図る。

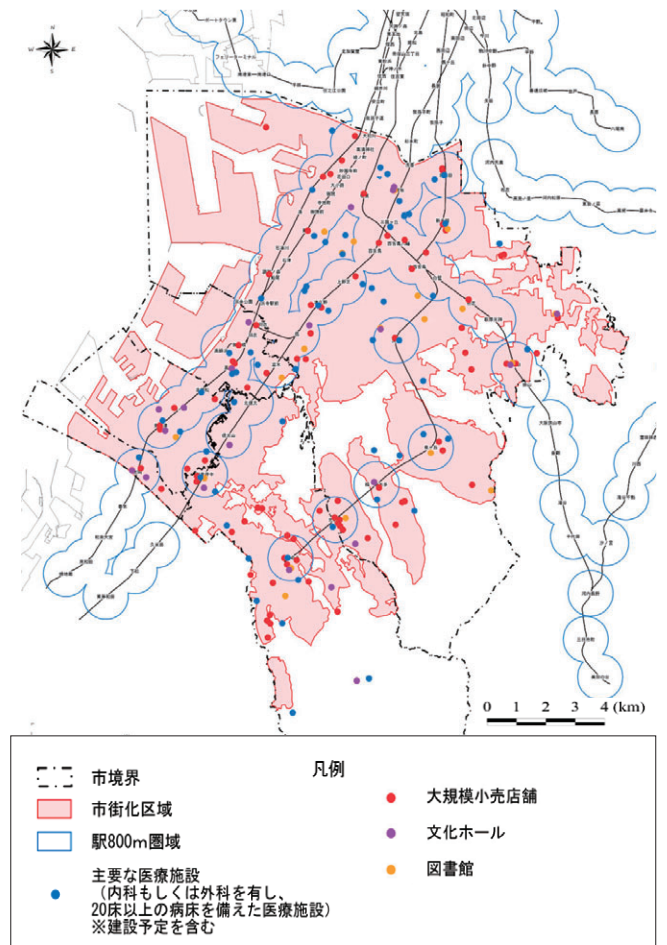


図-4 主な高次都市機能施設

### (3) 鉄道沿線自治体や鉄道事業者、二次交通事業者との連携・役割分担に関して（図－5）

#### ① 鉄道沿線自治体

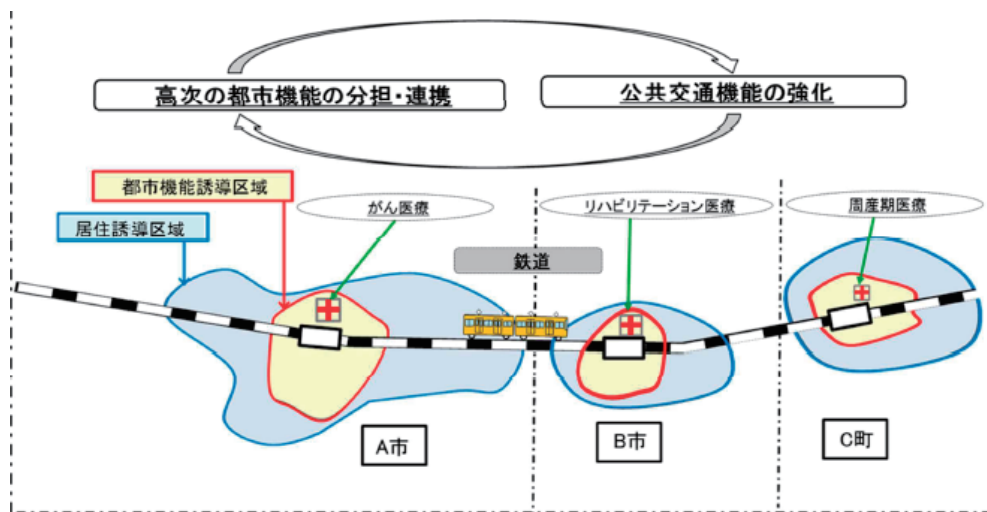
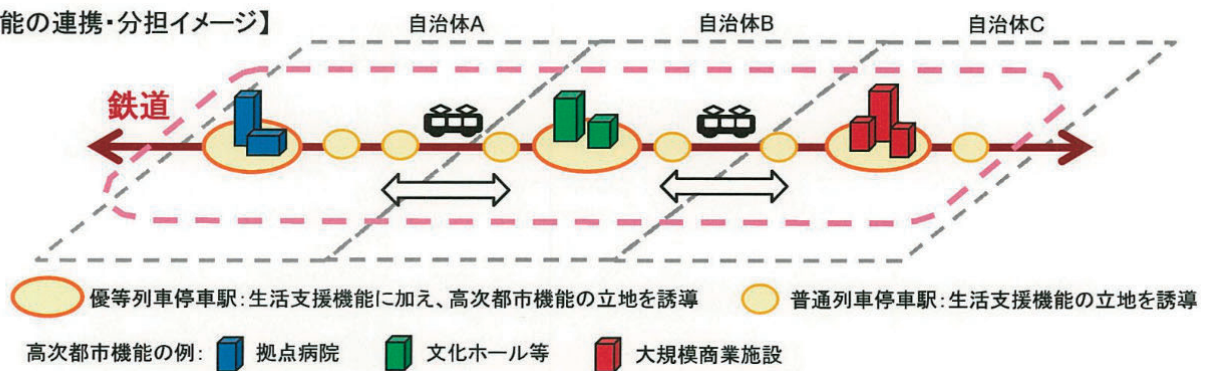
公共交通を基本としたコンパクトなまちづくりを進め、鉄道沿線のそれぞれの自治体の強みを活かしながら連携・役割分担を図る。

#### ② 鉄道事業者、二次交通事業者

鉄道沿線自治体のまちづくりとの連携を踏まえ、事業者間同士の連携による公共交通ネットワークの構築に努め、サービス水準の維持・強化を図る。

鉄道事業者、二次交通事業者が有する資源を活用し、地域の活性化への参画を図る。

#### 【都市機能の連携・分担イメージ】



図－5 都市機能増進施設の連携・役割分担イメージ

## 4. 協議会を運営するにあたり苦勞・工夫した点

平成28年8月に協議会設立後、年度末までわずか8ヶ月で広域的な立地適正化の方針を作成するには、作成スケジュールに沿って進めていくことは当然であるが、様々な苦勞や工夫した点がありました。

### (1) 苦勞した点

協議会の各構成団体の内部事情はそれぞれ異なり、それを把握した上で、お互いの立場に立って適切に進めていかなければ決して合意は図れません。平成28年度は協議会を5回開催しましたが、1回2～3時間の会議では、特別顧問及び特別委員を含む18名全員の意見を集約することはできません。

そこでまずはそうした内部事情を把握すべく、事務局の高石市が構成団体と何度も個別に会議を重ねました。決して回数の多寡では計れませんがそれは80回を超えました。個別に議論を重ねると、協議

会という公な場では発言できなかった各団体の内部事情や懸案事項、危惧が把握できました。逆にこれらを解決すれば合意に達することができるとの思いから、丁寧に何度も足を運びコミュニケーションを図りました。

## (2) 工夫した点

広域的な立地適正化の方針は、平成 28 年度から始まった制度で全国でもまだ作成した実績はありませんでした。そこで作成中の播磨圏域の事務局である姫路市と情報を密にし、お互い参考にしました。また泉北地域を管轄している国土交通省近畿地方整備局には常にアドバイスをいただき、国の制度に沿って方針作成を進めてきました。

さらに、鉄道事業者、二次交通事業者にとっては、鉄道沿線まちづくりが主にまちづくりの話題であるため、協力できる部分がイメージしにくいといった声があったことから、具体的に駅の写真を見ながら事業者がすでに実施しているソフト面の施策を取り上げ、協議会で理解を深めました。

## 5. おわりに

これまで泉北地域では自治体間の協議の場はありましたが、自治体と鉄道事業者、二次交通事業者が一体となってまちづくりの議論ができたことは双方にとってメリットがありました。協議会ではお互いの情報共有を目的に、自治体側だけでなく事業者側にも積極的に事例発表していただきました。タイトな中、協議会運営にご協力いただき関係者全員に感謝いたします。

泉北地域を取り巻く課題は先に述べましたが、人口減少による影響が深刻化する前に、沿線自治体や公共交通事業者が連携したまちづくりを、できるところから着実にスタートすることが有効です。

平成 28 年度の広域的な立地適正化の方針作成を受け、平成 29 年度からはいよいよ鉄道沿線まちづくり計画の作成に入りますが、高次都市機能の分担・連携といった具体的な目標を持って、これからも引き続き取り組んでまいります。