

# 国土造りプロジェクト構想 4

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

## 【大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築】

～東京・大阪から都市の価値創造を実現する駅まちリノベーションを!～



2022年3月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

国土・未来プロジェクト研究会

## まえがき

狭隘かつ急峻な国土しか持たないこの国を、世界でも有数の高い経済活動を営む国へと創り上げた要因の一つは、国を挙げての国土基盤づくりの事業であった。

戦いで荒廃した国土の復興からはじまったこの70年余を見ても、空港、港湾や高速道路、新幹線のような大規模交通施設をはじめ、各種都市施設や防災施設、産業施設など大規模施設から、国民の日常生活を支える各種施設に至るまで、膨大な社会資本がこの間に蓄積された。

その間、国民は国づくり、街づくりについて多くの夢や意見を持ち、その実現にむけて積極的な行動を行ってきた。こうした中でいくつかの構想がつくられ、あるものは実現して現在の貴重なインフラとなって現世代に活用され、あるものは激しい議論の中で消えていった。行政の中では、多くの構想について検討がなされ、それらの実現に向けての努力は続けられ、政治やメディアはそれを支持し、時には反対に動いた。

しかし、今世紀に入る頃から、我が国社会でのこのような活動は目に見えて下火となっていった。経済の停滞と財政のひっ迫、そして国民の飽食意識や行政の守勢的姿勢などが、この国土整備への投資努力をうしろ向きにしてしまった。とくに大規模な国土基盤整備事業については、その構想を示すことに対してさえ、ネガティブな論調が示される向きが見られるほどになった。

近年の自然災害は激甚さを増している。また、経済の停滞はまたたく間に国民の所得水準を欧米のそれに大きく下廻るようにし、アジア周辺国の後じんをも拝するようになった。

長い歴史的蓄積を持つ欧米諸国はすでに充分かとさえ思われた国土のインフラをさらに改善し、より豊かな社会活動と国民生活のため、そして地域の文化振興のために、増強しつつある。

こうした現状から脱皮するために、我が国は必要とされる基盤施設を国民が再び構想し、実現に向けて努力することが必要と考える。

無論、社会が必ずしも必要としない施設に巨費を投ずる愚は避けねばならない。しかし、この国土をより安全かつ快適で豊かなものとし、そこで活動をより効率的にし活性化するための投資は、続く世代とその先の未来のために広く国民全体で構想してゆくことが必要である。

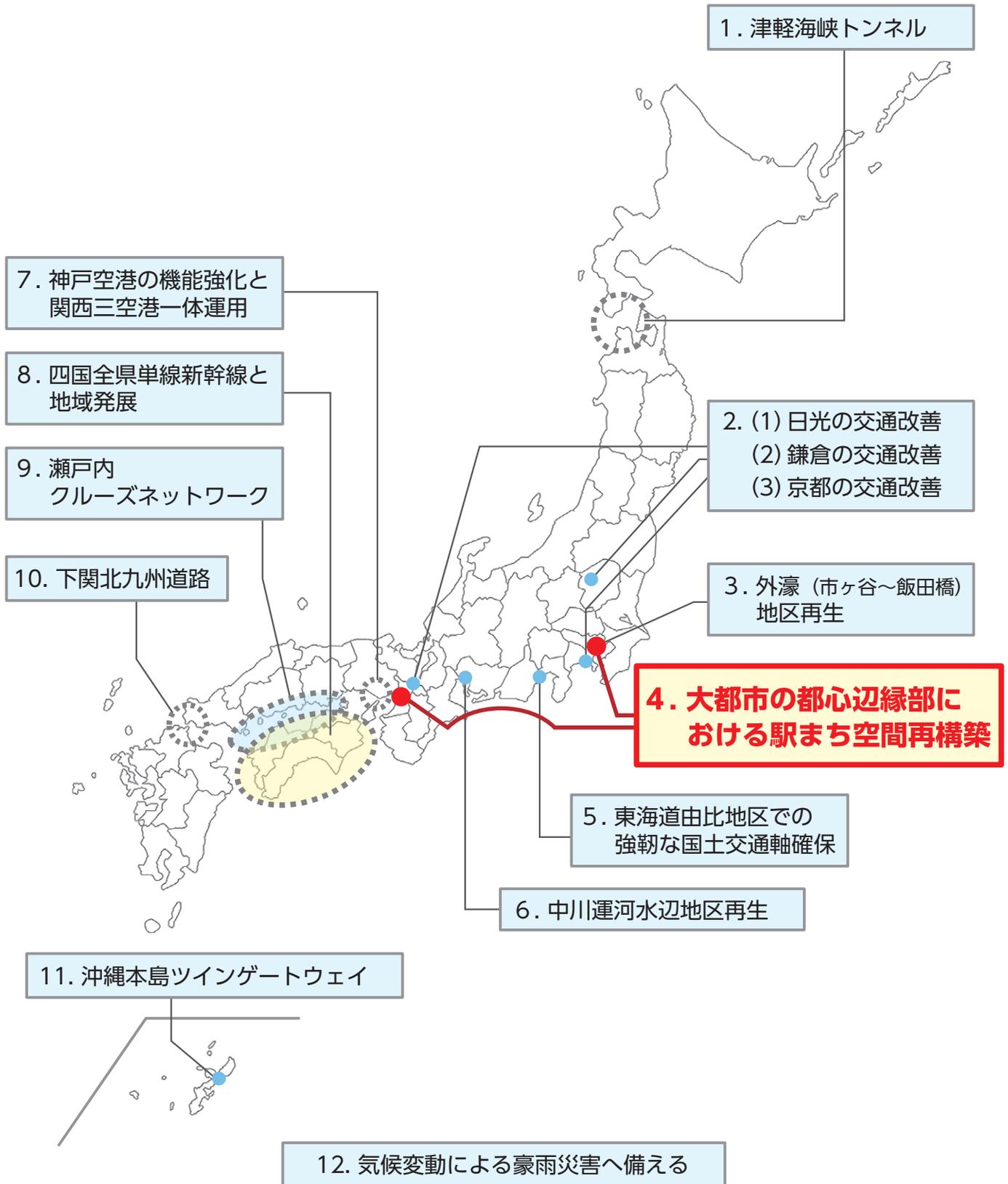
新型コロナ感染症によって多大の損傷を被った世界の各国は、今後長期間にわたり、その回復とさらにその先の発展へ向けて、激的な成長競争を進めるに違いない。そのとき、今後の発展へ向けての国土基盤への投資の多寡と適否はその国土の将来に対し支配的な影響を持つに違いない。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の構想提案書はそのような考えのもと、今後必要性が高く、かつ実現可能性も高い事業として、どのようなものが考えられるか、また、その実現にはどのような制度的（財源的）、技術的な方法があり得るかについて、JAPICを舞台に糾合した主として建設関係の中核的な専門家の未来研究会が創り上げたものである。行政や経済界の関係者をはじめとする多くの方々がそれぞれの地域での今後の新しい事業を構想するにあたって、この構想提案書を参考とされることを期待するものである

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

副会長 中村 英夫

# ～国土造りプロジェクト構想（重点プロジェクト）～



# 目次

## Contents

1. 提案の背景とねらい .....	1
(1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題	
(2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿	
(3) 提案：都心辺縁部の拠点 駅まち空間再構築	
2. ケーススタディ .....	20
(1) 東急 「自由が丘駅」	
(2) 阪急 「十三駅」	
3. 今後の検討課題 .....	49
【大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築】	
検討者名簿 .....	52
JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿 .....	53

# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

### ① 大都市・東京における都市構造の変遷と課題

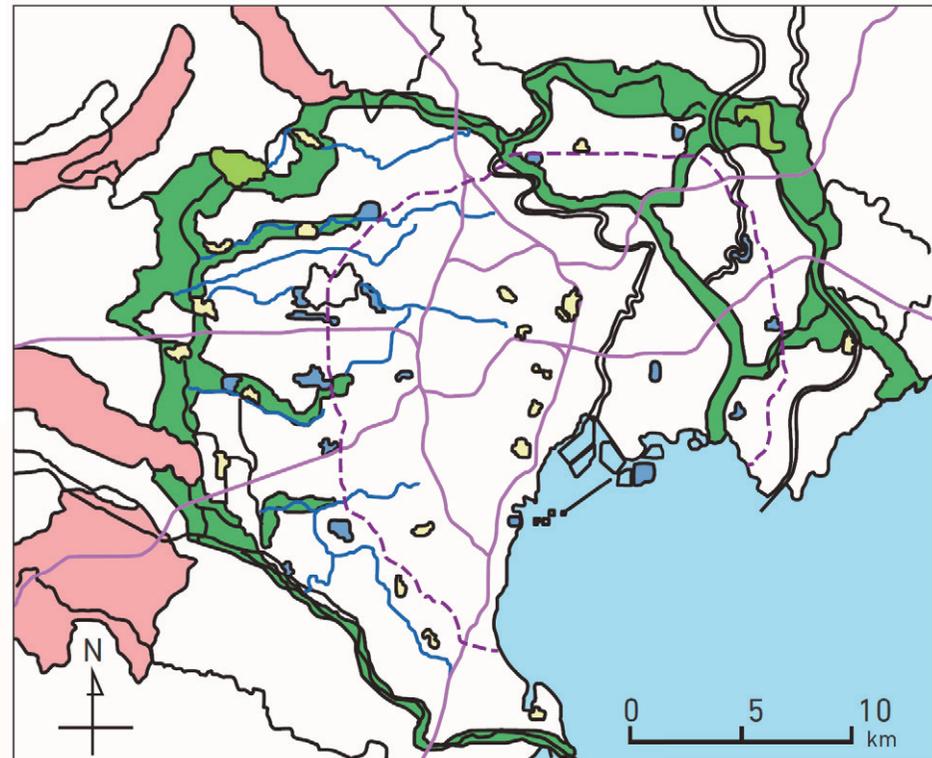
- 首都東京の**都心部（10キロ圏内）**は、かつての武家・大名屋敷の跡地から始まり、明治以降、東京オリンピック、高度経済成長期から今日まで、**基盤整備と都市再生が継続的に続く**
- 都心から30～40キロ圏の**周辺核都市・衛星都市**は戦後～高度経済成長にかけて首都東京の**業務拡大・人口増の受け皿となるべく、整備が進んだ**
- 一方で、都心から10キロ～20キロ圏の**都心辺縁部**は、市街地の無秩序な拡大をふせぐため、グリーンベルト構想（東京緑地計画）があったものの、戦後復興で実現せず、急速な人口増と業務・産業集中が同時に起こり**混在した地域のまま現在に至る**

東京緑地計画の区域  
（昭和14年）

出典：国土交通省

『平成12年建設白書』

[2\\_07.pdf \(tokyo.lg.jp\)](#)



# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

- 東京における主な「都心辺縁部」における拠点駅は、荻窪、久我山、千歳烏山、経堂、二子玉川、自由が丘、大岡山など。
- いずれも、住宅と商業の混在したエリアが駅を中心に発展。



# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

### ② 大都市・大阪における都市構造の変遷と課題

- 大阪は**中之島を中心とした地域が、水運の利から商業・物流の中心**であり、明治から大正、昭和にかけても経済と文化の発信地であった。この地域は、戦後復興の土地区画整理事業、大阪万博によるインフラ基盤整備も進み、**市街地化も急速に進んだ**
- 現在も2025年の万博、2037年の北陸新幹線・リニア開通に合わせ、**梅田～新大阪を中心に広域ネットワーク強化、再開発が進む。**
- 一方で**大阪中心部を囲む沿岸部から淀川沿い**は、河川舟運を支えるエリアとして、**工場と住宅が混在する地域となり、環境汚染による“煙の都”**と呼ばれた。
- **さらに戦後は、物流が舟運から鉄道・車に移り、物流・経済の要所としての機能は失われ、人々の生活から水辺は遠のいていった。**

大阪緑地計画（昭和16年）を一部改変

出典：『府営公園の意義』

（大阪府資料・<https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/30849/00271121/02siryu2.pdf>）



# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

- 大阪における主な「**都心辺縁部**」は、尼崎、十三、吹田、守口・門真、布施・八戸ノ里など。いずれも、住宅、商業が混在したエリアが面的に広がるとともに、モノづくり機能を残しつつ大規模工場等の移転・リノベーションの動きがある。



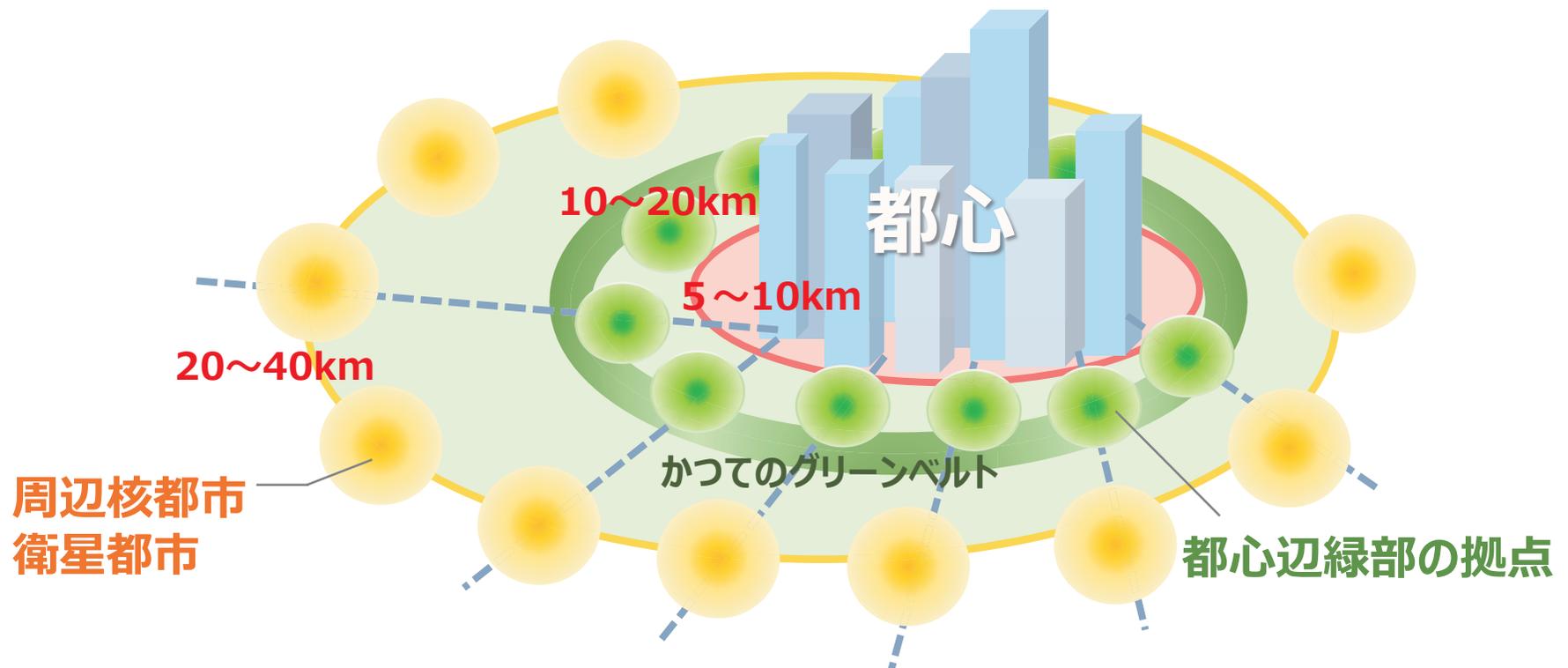
出典：NTTインフラネット株式会社

# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

### ③ 大都市における都心辺縁部の位置づけと課題

- 大都市における「**都心辺縁部**」は、戦後の市街地拡大（スプロール化）を受け、住居・商業が混在しながら**無秩序に発展**してきた
- 都心や周辺核都市は、継続的にリノベーションされているが「都心辺縁部」はその動きから抜け落ち、**競争力・魅力が失われつつあることが、大きな課題**



# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

- 都心辺縁部の中心地となる**拠点駅**は、交通結節機能を有するものの、多くの課題を抱える

広場、人の溜まり空間の不足

人と車両の混在  
(車中心)

緑・ゆとりの欠如

駅による  
まちの分断

まちの玄関口としての景観・文化・アイデンティティ不足

防犯・安全面の配慮に欠ける

# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

### ④ 都心辺縁部 拠点駅の駅まち空間の課題

車中心

緑・ゆとりの  
欠如

まちの玄関口としての  
景観・文化・  
アイデンティティ不足



デッキが覆う薄暗い駅前広場、分断された駅前商店街

車中心の駅前広場で緑や人の溜まりがない

# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

人と車両の混在

防犯・安全面の  
配慮に欠ける



歩行者と車両・バスが混在する駅前の狭い道路  
安全面での課題

# 1. 提案の背景とねらい

## (1) 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

広場、人の溜まり  
空間の不足

駅による  
まちの分断

防災・安全面  
の心配



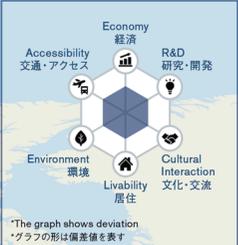
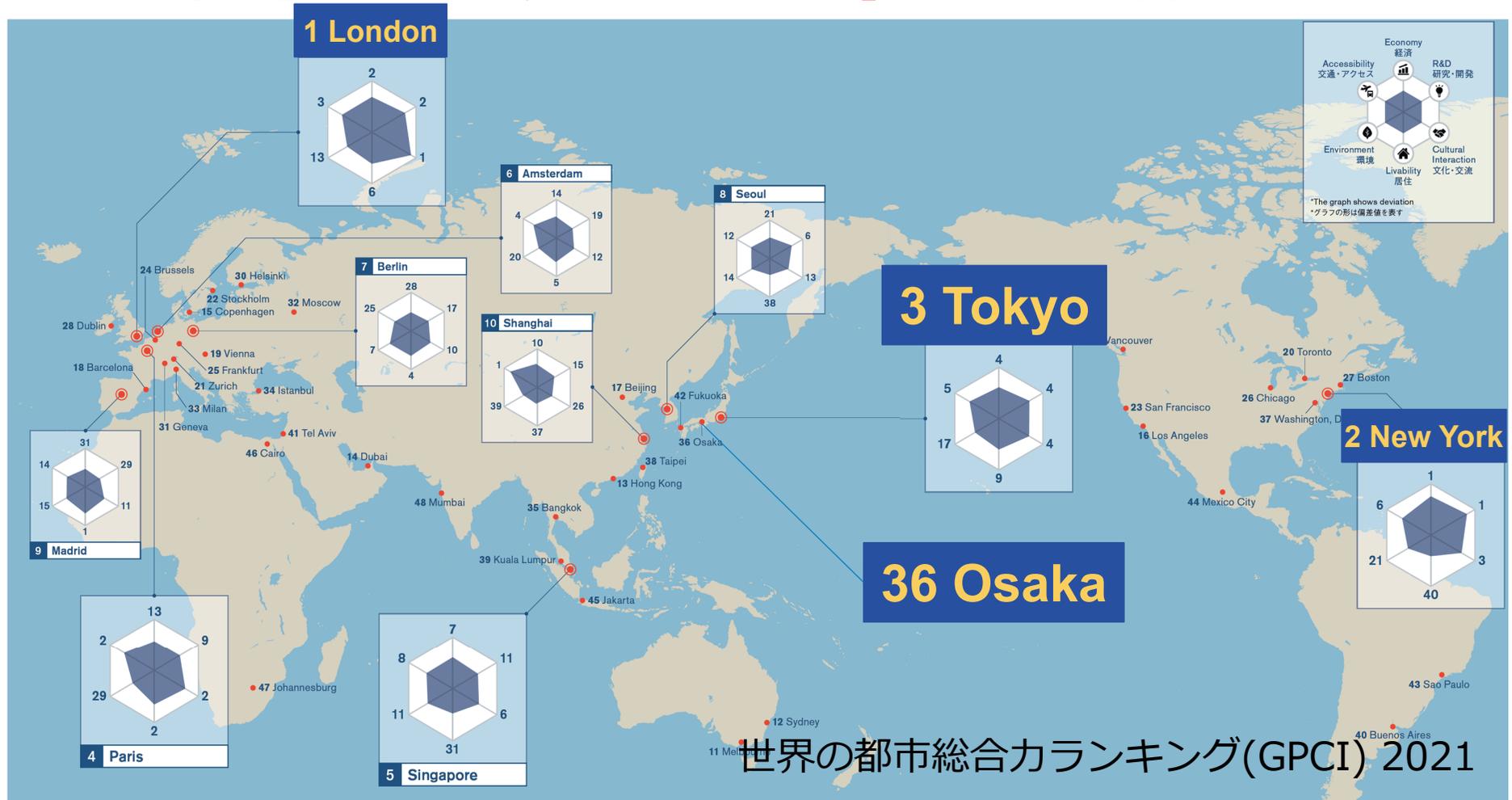
災害時の避難場所が確保されていない密集市街地内の高架駅  
まちとしての駅の景観、アイデンティティ表現の欠如

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

### ① これからの大都市；東京・大阪のあるべき姿

- グローバル化・世界の各都市間で競争が激化する中 優秀な人材を世界から呼び込むためには、「**選ばれる都市**」へ再構築が必要



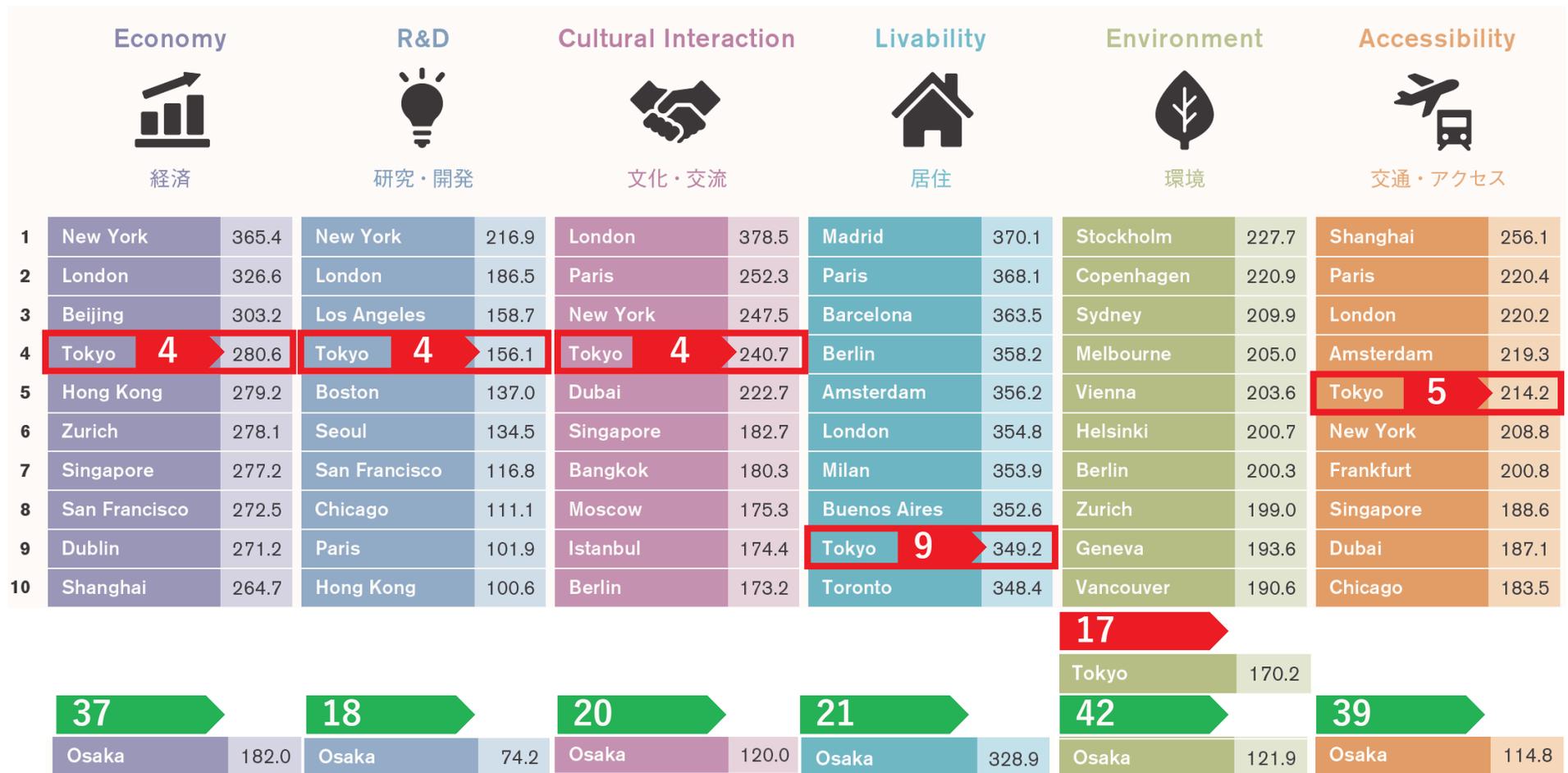
世界の都市総合ランキング(GPCI) 2021

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合ランキング2021概要版」P.4、5 結果概要を元に、一部改変 ([https://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2021\\_summary.pdf](https://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2021_summary.pdf))

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

- 分野別ランキング上位10位に東京は「経済」「研究・開発」「文化・交流」「交通・アクセス」において入るものの「居住」「環境」は低いランキング。



世界の都市総合ランキング(GPCI) 2021 - Function-Specific Ranking | 分野別ランキング

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合ランキング2021概要版」P.11 分野別ランキングを元に、一部改変 ([https://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2021\\_summary.pdf](https://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2021_summary.pdf))

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

- 人々をPlaceにひきつける要因（磁力）は、「**交流の機会**」「**地域の寛容さ**」「**空間の美しさ**」の3つが特に重視される（米国“Knight Foundation”調査結果より※1）



### 1. 交流の機会(social offerings)

人と出会うのに適した場所、芸術文化の機会、交流イベント、活気あるナイトライフなど

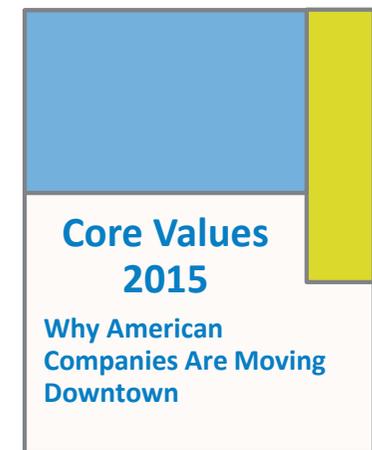
### 2. 地域の寛容さ (Openness)

高齢者、子育て家族、LGBT、若者、移民、DINKSなどに心地よい場所であることなど

### 3. 空間の美しさ (Aesthetics)

公園、緑地、遊び場、路地 など

- 優秀な（若い）人材（を抱える企業）は**アメニティ**（**リテールや飲食、医療、教育、娯楽、公園、公共交通へのアクセス等**）が充実し、活気ある都市空間を求めている（米国“Smart Growth America” まちなかへオフィス移転した企業動向調査結果より※2）



出典：「第6回 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 参考資料2」より一部改変（国土交通省）<https://www.mlit.go.jp/common/001292410.pdf>

※1 the Knight Foundation “Knight Soul of the Community 2010”

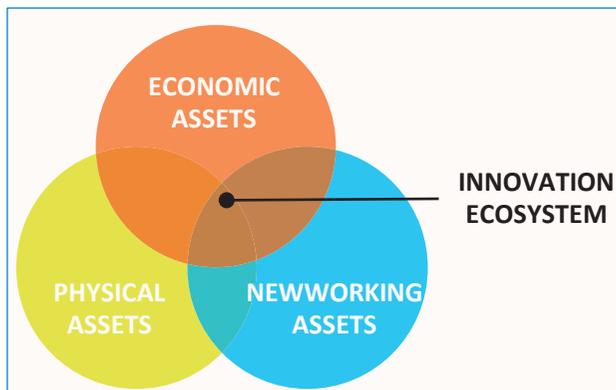
※2 Smart Growth America, “Core Values: Why American Companies Are Moving Downtown” (2015)

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

- 人口減少が続く日本の大都市が、競争力を向上するためには、  
「イノベーター人材」や「クリエイティブ人材」が魅力を感じる場  
を提供することは、重要な都市戦略のひとつ
- イノベーションを生み出す都市に必要な要素として、“人々がネット  
ワーキング”され、建築物や空地が“多様な機能”を持ち、“公共空間で  
つながれた地域全体が一体化”することが必要とされている※1

### 米ブルッキングス研究所調査結果「イノベーション地区」の興隆(2014)



1. 公園、広場、街路等の公共空間が、地域にエネルギーと活動を与えるため、人々の出会いやネットワーキングを後押ししたり、柔軟にイノベーションの実験ができたり、WIFI等でつながっている。

2. 民間の建築物や空地は、シェアオフィス、シェアラボ、スタートアップ向けの安価な施設のほか、娯楽、食堂等の共有スペースとなる。

3. 地域全体を一体にするため、フェンスや壁などを取り除き、代わりに歩道や歩行者優先の街路、賑やかな公共空間をつないでる。さらに、地域間での交流のため、ブロードバンド、公共交通、道路投資をする。

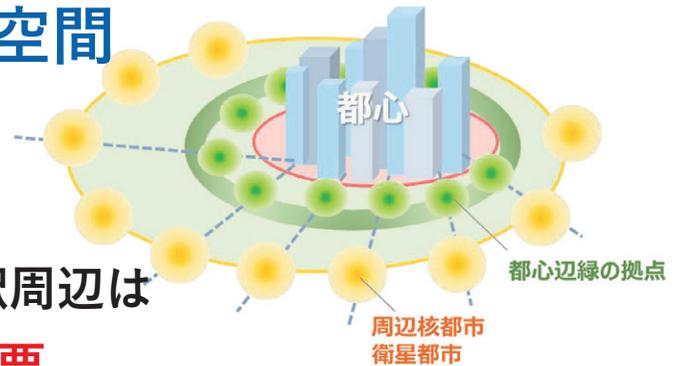
出典：「第6回都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 参考資料2」より一部改変  
(国土交通省) <https://www.mlit.go.jp/common/001292410.pdf>

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

### ② これからの大都市都心辺縁部の駅まち空間

- 大都市を支える知的人材が新しい働き方・住まい方を実現する“**職住遊融合・価値創造エリア**”へ
- “職住遊融合・価値創造エリア”の玄関口である拠点駅周辺は“**人を惹きつける駅まち空間**”として再構築が必要



#### 周辺核都市

- 住居中心のベッドタウン
- 業務核都市機能
- +
- サテライトオフィス・テレワーク機能強化

#### 都心辺縁部



- 都心への高アクセス
- 商業・生活の混在
- +
- まちのゆとりと暮らしの快適性
- 価値創造を促す最先端技術に支えられた職住遊融合環境
- 世界とのリアル&バーチャルでの高いアクセス性

#### 都心部

- 高密度・高効率  
ビジネス集積地
- +
- 再開発による切れ目ない進化

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

### <参考事例>

駅の地下化や再開発に合わせて

既存のまちの魅力も継承

< 武蔵小山駅 (日本) >



駅の地下化にあわせ、駅前広場は車から人中心の空間へ。駅から直接、約800mの日本一長いアーケード「武蔵小山商店街」への動線も確保。駅と既存のにぎわい空間がつながり、一層の活気が見られる



駅からつながる商店街

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

<参考事例>

Salesforce Transit Center (サンフランシスコ)



駅空間を立体的に活用、緑や憩い、文化と交流の空間を創出  
4階層からなる交通結節拠点(バス、鉄道)の屋上庭園でヨガやコンサートも

# 1. 提案の背景とねらい

## (2) これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿

<参考事例>

Canary Wharf Station  
(ロンドン)



地下鉄駅の上部の商業施設、屋上公園が一体化

# 1. 提案の背景とねらい

## (3) 提案：都心辺縁部の拠点 駅まち空間再構築

### 職住遊融合・価値創造エリア＝駅まち空間

駅とその周辺を、**立体的に再構築**

公共・民間の**役割・用途をフレキシブルに**

職・住・遊の**空間をフュージョン（融合）**させながら  
グランドレベルを中心にまちと人のにぎわいを生み出し  
エリア**全体の価値**を上げる

空間的まとまり・余裕のない都心辺縁部を**駅とそのまわりから変える**



# 1. 提案の背景とねらい

## (3) 提案：都心辺縁部の拠点 駅まち空間再構築

### 「職住遊融合・価値創造」を実現する大都市辺縁部の顔となる 交通結節拠点「駅まち空間」の再構築

#### 高アクセス性

世界・空港とのアクセス  
まちの2次交通との結  
節機能強化

#### まちとの一体化

立体的・重層的な駅前  
空間構造  
ノーラッチ構造

#### 人の心地よさ

人中心の駅前空間  
ゆとり・みどりの導入  
憩い交流スペース

#### 柔軟な働き方・ 最先端技術のテスト ベッド拠点

フレキシブルなWork環境  
センサーマネジメントエリア

#### 子育て・生活拠点 子育て等公共拠点 車歩分離/自動運転 見守り機能・顔認証

#### カーボンゼロエリア 再エネ導入 水素インフラ 最先端モビリティ

#### まちの文化・アイデンティティ 文化的コンテンツ／まちの歴史

#### レジリエンス エネルギー自立/ユニバーサル防災

## 2. ケーススタディ

### ケーススタディ駅の選定

対象：東京・大阪 民間鉄道駅(急行以上)



絞り込み 1：乗降客数 (5万人/日以上)



絞り込み 2：事例調査・現状と課題の把握



絞り込み 3：有識者等ヒアリング



最終選定：ケーススタディ駅として  
自由が丘駅 (東急) / 十三駅 (阪急)

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

常に新陳代謝するまち

トランスフォーメーション・フィールド 自由が丘



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ① 自由が丘駅の位置



東京 山手線ターミナル駅

ターミナル駅から

- ① 急行等で1つ目の駅
- ② 急行等で2つ目の駅
- ③ 急行等で3つ目の駅

私鉄急行等停車駅

- ① 京浜急行
- ① 東急東横線
- ① 小田急電鉄
- ① 京王電鉄
- ① 西武新宿線
- ① 西武池袋線
- ① 東武東上線
- ① 京成本線

首都高中央環状線

首都高その他

自由が丘駅  
(104千人/日)

山手線渋谷駅から  
急行で3つ目の駅

出典：NTTインフラネット株式会社



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ③ 自由が丘駅周辺の現状



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ④ 自由が丘の魅力と課題



- おしゃれな店舗が多く、**広域的商業拠点**で多くの来街者・周辺住民で活気がある
- 大きな建物は少ない、空が見える
- △ 自由が丘デパート、ひかり街等は共に「闇市」由来の建物、**築年数が古く安全性に課題**

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



- 路地・パサージュは心地よく魅力的 △ しかしながらまとまった緑は少なくやや潤いに欠ける
- 駅から200m以遠は高級で高品位な住宅が広がっている
- 周辺に大学が多く存在し、活力を感じるが △ まちとの連携が不足している

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



- 九品仏川緑道は歩行者専用で休日は**家族連れでにぎわう憩いの空間**
- △ 子供を自由に遊ばせたりできる芝生の公園など **まとまった緑は少ない**

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



- △ 道路整備が遅れ、自動車・自転車等と多くの歩行者が混在混雑し、歩きにくい
- △ 鉄道の踏切が多く、歩きにくい
- △ また線路でまちが分断されている

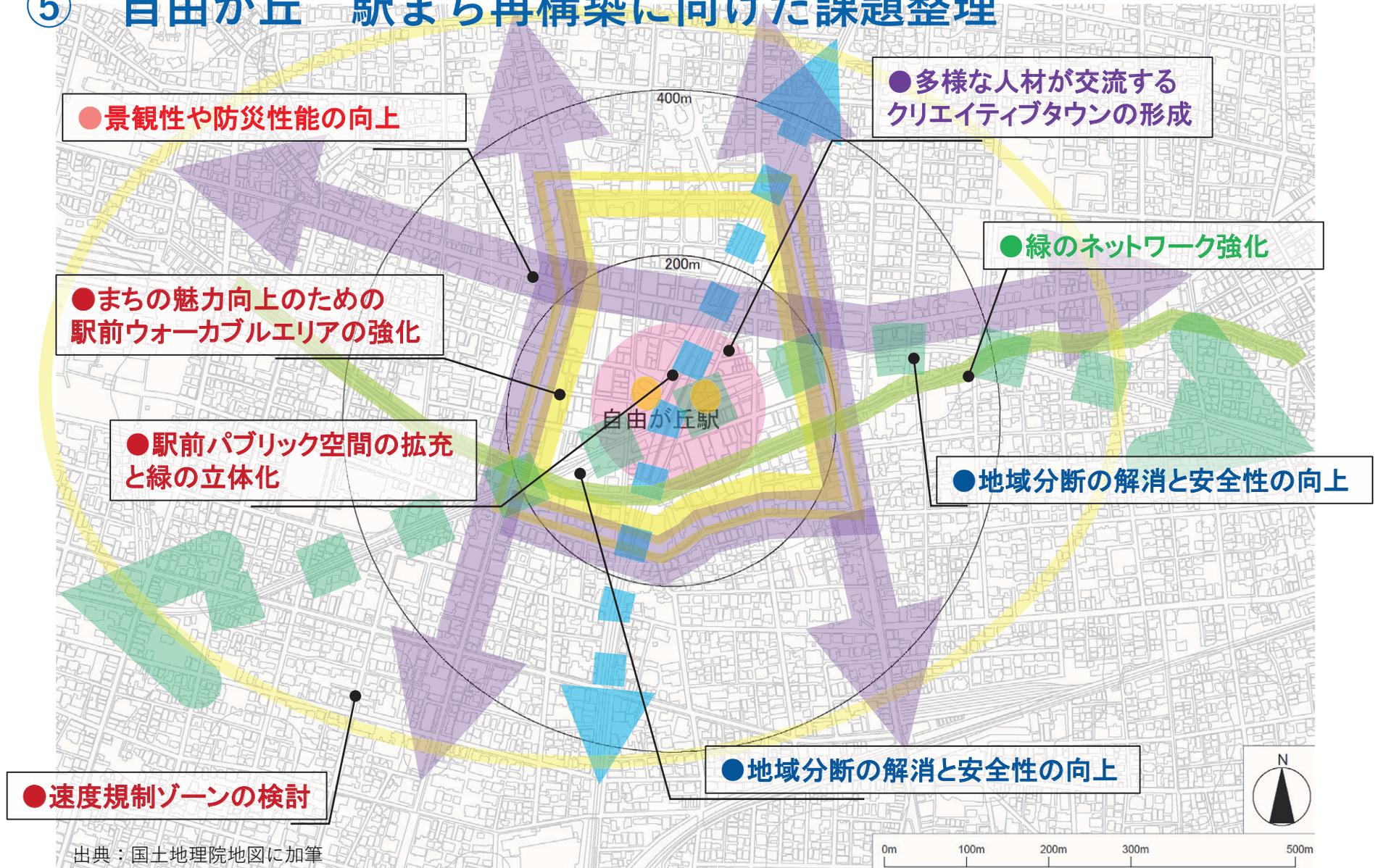
## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



△ 鉄道高架下が低いため緊急車両の通行に支障がある

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ⑤ 自由が丘 駅まち再構築に向けた課題整理



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ⑥ まちのコンセプト

#### 常に新陳代謝するまちトランスフォーメーション・フィールド 自由が丘

##### まちの方向性

自由が丘のまちの  
歴史文化を継承したまち

⇒広域的商業拠点と融合した**住みたく、居心地が良いまちであり続ける**

・広域的商業拠点として多くの人から好きなまちといわれる自由が丘  
・その形成の歴史を継承し、心地よいまちの先端の姿を表現してきた自由が丘は、ここに住み、暮らす、働くことに誇りをもてるまちであるべく、これからも時代の要請に正面から応える

クリエイティブ人材を吸引する  
チャレンジできるまち

⇒周辺大学とも連携し、様々な機能・施設導入による**職住遊融合するクリエイティブタウンの形成**

・自由が丘はその生活環境やまちの魅力から、多くの名士もこのまちに移り住み、まちそのものを様々と発信した  
・商業、住宅以外の新たな多様な機能・施設(オフィス・ワークスペース、文化・交流施設、宿泊等)を導入し、多世代・他地域に魅力を発信しつづけ、チャレンジングな人をまちに吸引し、交流を拡大・深化させる

緑があふれ、駅とまちが  
一体となるまち

⇒連続立体化と共に、まち全体が緑の丘となる**ウォーカブルなまち**

・自由が丘はこれまでも様々な変化をまちに組み込み、ヒューマンで心地よいまちを形成した。  
・今、大きなインフラの変化が予感される。自由が丘は怯むことなく、その変化をビルトインし、まち全体が重層・立体的な緑あふれるウォーカブルなまちとなり、さらに活性化する。

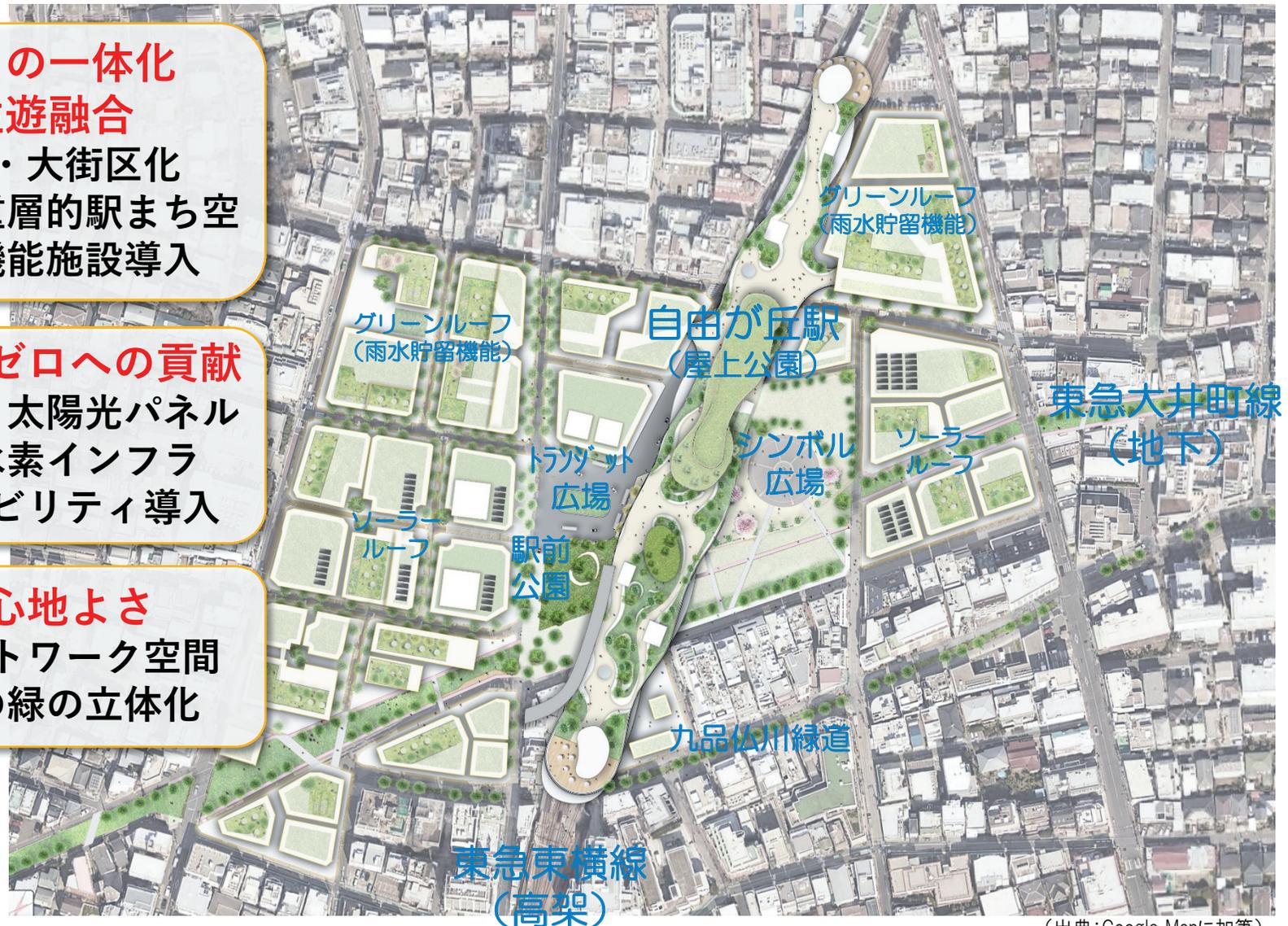
## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

### ⑦ 構想案：将来イメージ

**まちとの一体化  
職住遊融合**  
共同化・大街区化  
立体的・重層的駅まち空間  
多機能施設導入

**カーボンゼロへの貢献**  
屋上緑化・太陽光パネル  
設置・水素インフラ  
最先端モビリティ導入

**人の心地よさ**  
緑のネットワーク空間  
駅まちの緑の立体化

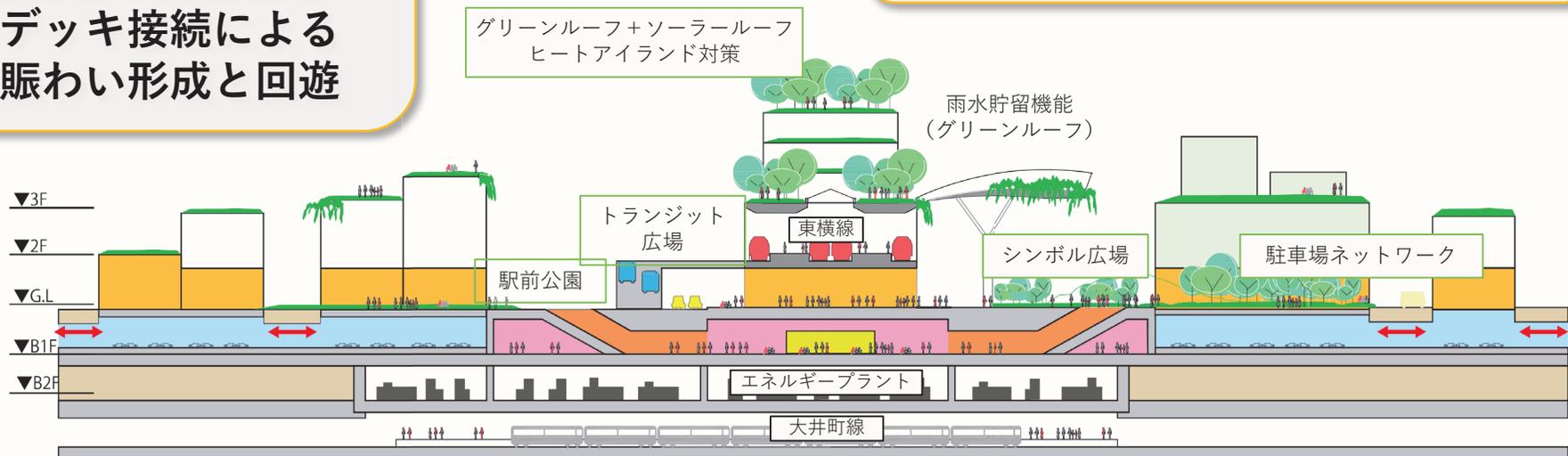


## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」

～立体的で緑あふれる駅まち空間・多機能で交流を誘発するまち～

**まちとの一体化**  
人中心の空間の拡充  
路面店と貫通通路・  
デッキ接続による  
賑わい形成と回遊

**レジリエンス**  
エネルギープラント・雨水貯留槽  
整備でのエネルギー・防災力向上



A-A 断面図

オープンスペース (商業等)



(出典:<https://brisbanedevlopment.com/>)

エネルギープラント



(出典:<https://panasonic.co.jp>)

スローモビリティ



(出典:ASAHI.com)

**人の心地よさ**  
様々な緑の導入  
憩い交流スペース

## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



## 2. ケーススタディ (1) 東急「自由が丘駅」



鉄道立体化を契機とした新たな駅まち空間の形成

## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### 新旧が織りなすクリエイティブネイバーフッド 十三



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ① 十三駅の位置



**十三駅**  
(68千人/日)

大阪・環状線大阪  
(梅田) 駅から急行  
で1つ目の駅

梅田 私鉄ターミナル駅  
JR環状線乗換駅  
(—JR環状線)

私鉄ターミナル駅、  
JR環状線乗換駅から

- ① 急行等で1つ目の駅
- ② 急行等で2つ目の駅
- ③ 急行等で3つ目の駅

- 急行等停車駅
- 阪神本線・なんば線
  - 阪急神戸線・宝塚線・京都線
  - 京阪本線
  - 近鉄奈良線・大阪線
  - 近鉄南大阪線
  - 南海本線・高野線

※1 大阪国際空港と繋がる大阪モノレールとの乗換駅を選定  
 ※2 近鉄は急行停車駅が都心から離れるため、準急停車駅で乗降者数の多い駅を選定

高速道路  
(阪神高速、NEXCO西日本)

出典：NTTインフラネット株式会社

## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ② 十三駅の立地ポテンシャル

#### 新大阪駅周辺地域

##### 【複合交流・ゲートウェイゾーン】

- ・複合交流・ゲートウェイ機能
- ・インキュベーション&イノベーション機能
- ・水文化・環境クリエイティブ機能

#### 十三地区

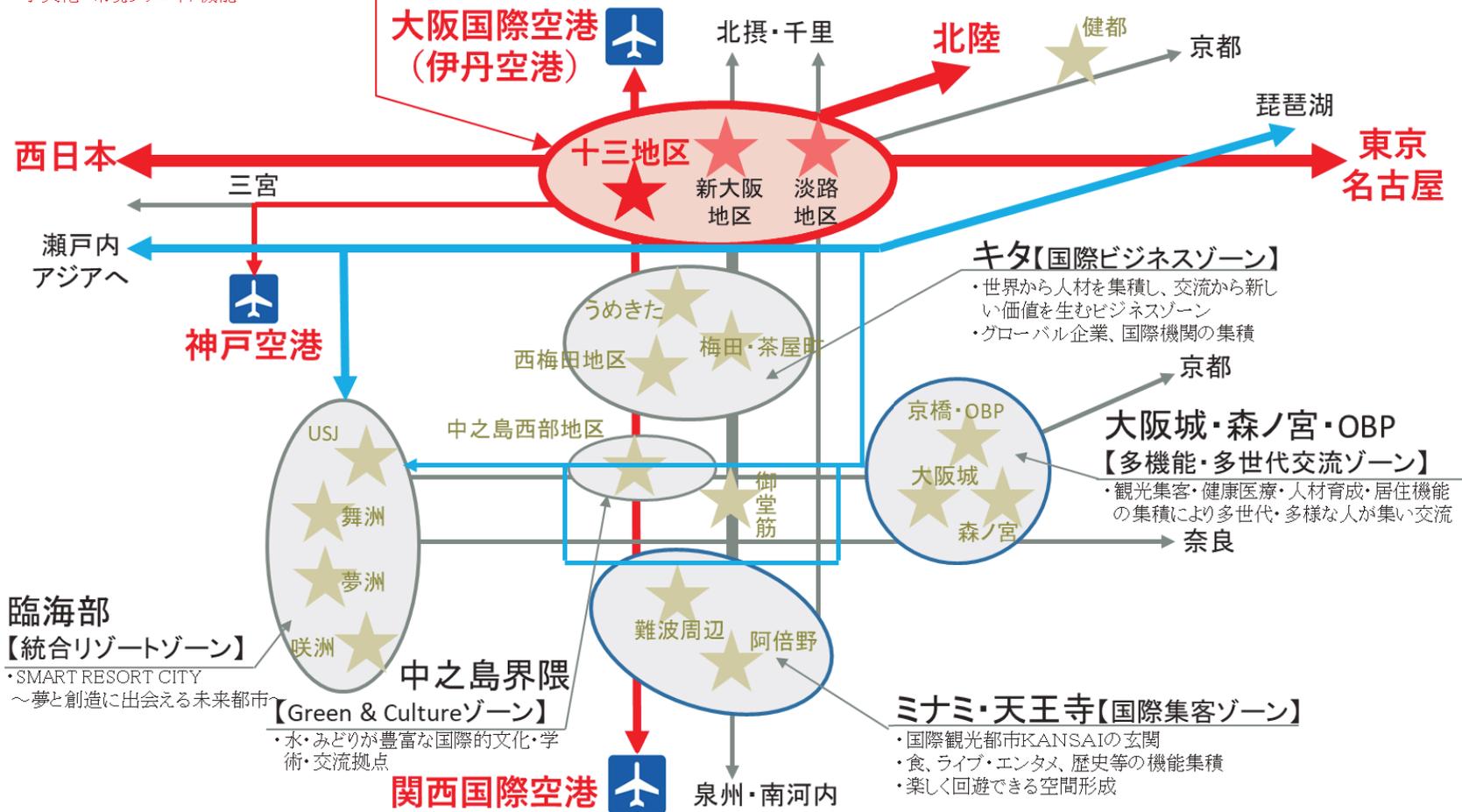
- ・3空港アクセス、淀川流域のコア
- ・新大阪に集中する交通の分散と機能分担
- ・インキュベーション・イノベーション支援
- ・水文化・食文化を活かしたレジャー拠点形成

#### 新大阪地区

- ・関西ゲートウェイ機能(リニア、新幹線)
- ・ハイエンドな未来型グローバル交流拠点(商業・業務・宿泊・交流施設、ICTの活用等)

#### 淡路地区

- ・水文化・歴史資源を活用した観光ルート支援
- ・大規模公共用地を活用した新たな都市機能形成



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ③ 十三駅周辺の現状



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ④ 十三の現状・課題と将来像

#### ポテンシャルと課題が表裏一体

##### 交通の要衝だが乗換駅のイメージ

- ✓ 乗降7万人/日、乗換14万人/日
- ✓ 3空港が1時間圏

##### 庶民文化と都市文化の混在 (カオス)

- ✓ 商店街・歓楽街等の下町文化
- ✓ 製品出荷額・付加価値額大阪市1位
- ✓ 都市エリア (梅田・新大阪) に近接
- ✓ 学校が多い (北野高校、専門学校)

##### 用途混在・地域分断

- ✓ 密集市街地 (防災問題)
- ✓ バイパスや鉄道による地域分断

##### 豊かな淀川の水辺環境 / 少ない緑地

- ✓ 水都大阪の象徴
- ✓ 梅田摩天楼を臨む視点場
- ✓ 圧倒的に少ない市街地の緑地

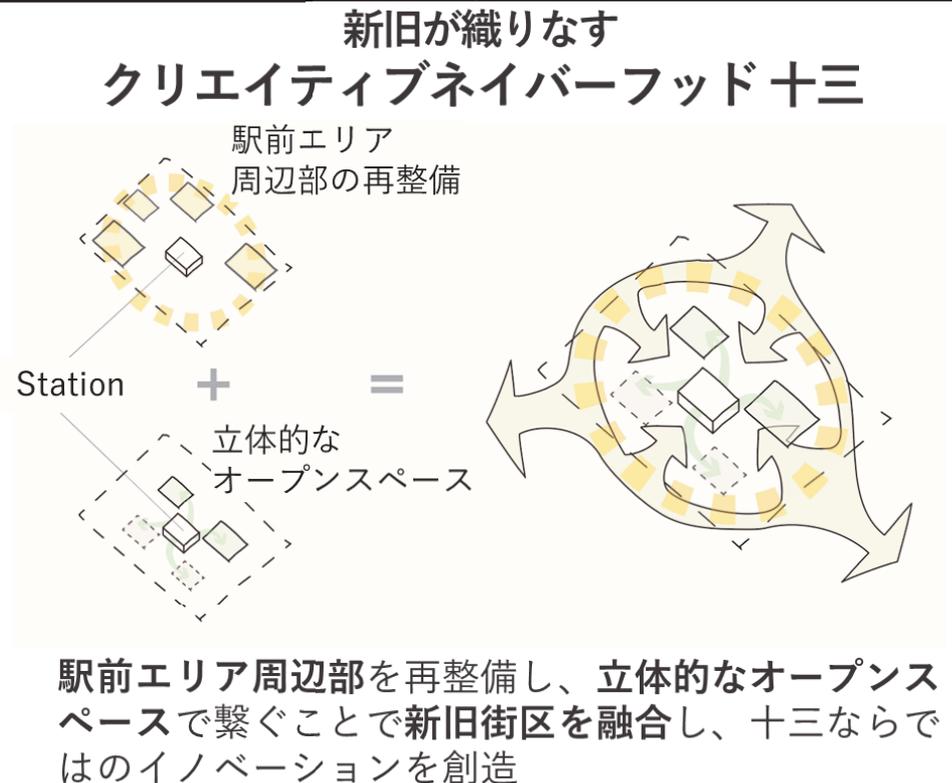
#### インフラ整備とまちづくりの機運

- ✓ 阪急新大阪連絡線整備の整備
- ✓ 淀川船着場の整備
- ✓ 駅前の淀川区役所跡地開発 (教育施設・多世代交流拠点)
- ✓ 製薬会社跡地開発

#### 〈将来像〉

- ① 「カオス文化」と「新しい街」の融合・イノベーション
- ② 交通ハブ機能の強化 / 地域分断の解消
- ③ 豊かな緑と水環境の創出 / オープンスペースの拡充

#### 〈コンセプト〉



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ⑤ 提案の概要

#### ①クリエイティブ街区開発

- 複合コーポレートキャンパス（オフィス、大学、住宅、研究施設、MICE、緑地）
- 低層環境調和型開発
- 多様で先駆的な企業を誘致

#### ②十三駅周辺の複合ターミナルの整備

- なにわ筋連絡線／新大阪連絡線十三新駅
- サンクンガーデン、デッキ、モール
- 次世代交通ターミナル

#### ③広域交通拠点の整備

- 交通ターミナル（鉄道×舟運×バス）
- 多世代交流拠点、淀川オアシス空間
- 防災拠点（アーバンキャンプ）
- 水と緑の回遊空間（デッキ、街路、屋上緑化）

#### ④既存街区の段階的リノベーション

- 街路の高質化、狭隘道路の拡幅
- 長屋／商店街リノベーション

#### ⑤リバーサイドホテル・オフィス・集合住宅の整備

- 自然環境と調和した建物
- スタートアップ向けオフィス／ホテル
- 集合住宅



出典：国土地理院地図に加筆

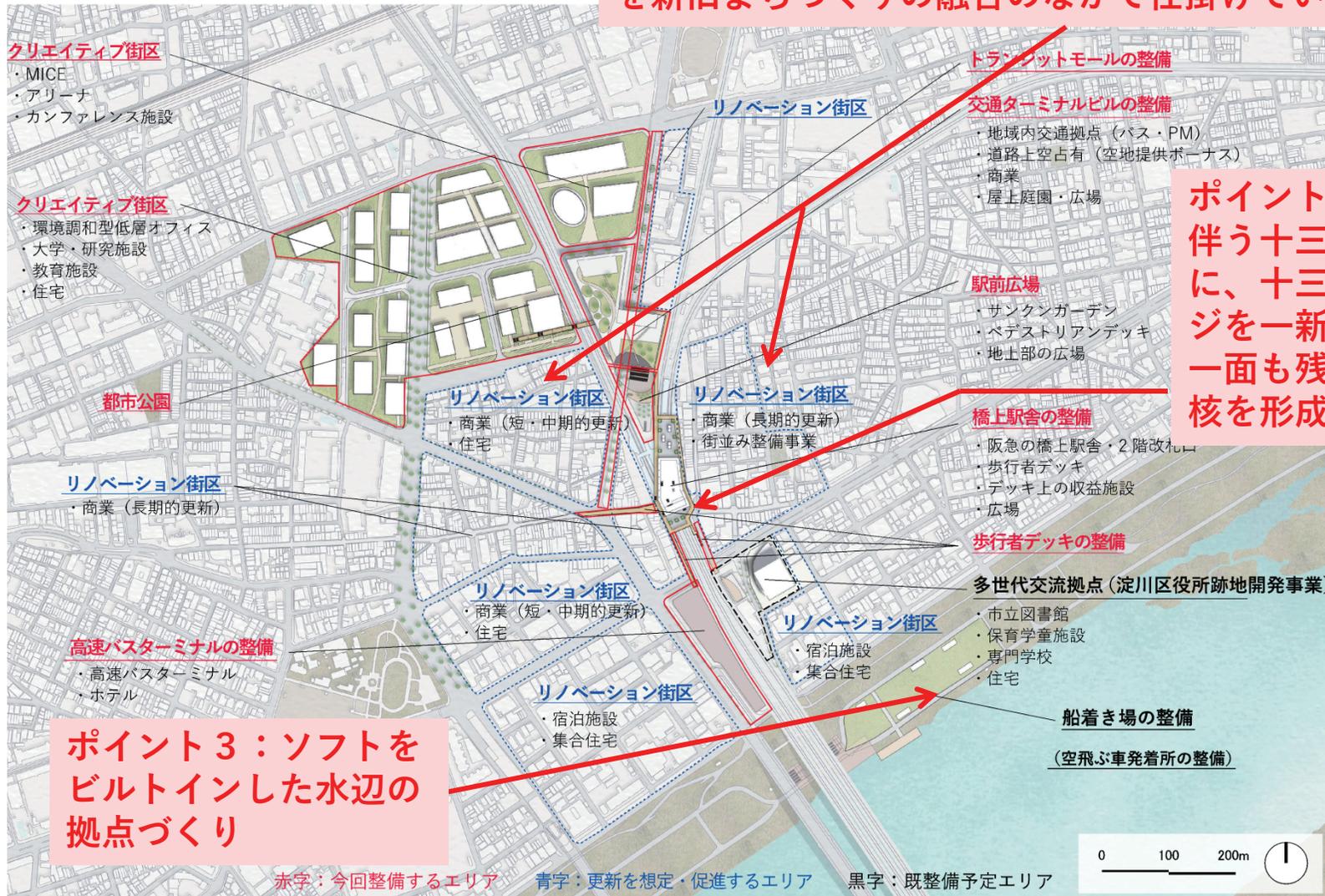
## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### 拠点と街区の整備

ポイント1：本当のクリエイティブネイバーフッドは、カオスエリアのリノベーションから。職・住・遊の融合を新旧まちづくりの融合のなかで仕掛けていく。

ポイント2：鉄道新線に伴う十三駅大改造を契機に、十三エリアのイメージを一新しつつカオスな一面も残した新たな都市核を形成

ポイント3：ソフトをビルトインした水辺の拠点づくり



出典：国土地理院地図に加筆

## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### 交通インフラ

地域を隔てていた線路を逆立体化し、**地域内のアクセス強化**を図る

十三吹田線西進部整備

十三バイパスの対面通行化により  
上下方向の混雑の偏りが解消

十三吹田線西進部整備

南北幹線道路間の往来が容易となり、  
混雑の偏りの平準化が図られる

トランジットモール化されることで  
**沿道のにぎわい創出**に寄与

新大阪連絡線・なにわ筋線新駅

**ポイント5：十三バイパスの地上化による大規模開発との連携と、南北自動車交通機能の両立（ポイント1とも連動）**

**ポイント4：国道176号跨線橋の撤去・歩行者空間化による賑わいのある駅前空間づくり**



十三バイパス南行き  
対面通行化・オンランプ整備

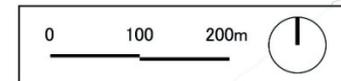
アクセス動線の整備

歩行者動線整備

淀川とのアクセス動線の確保  
区役所跡地の開発と連動

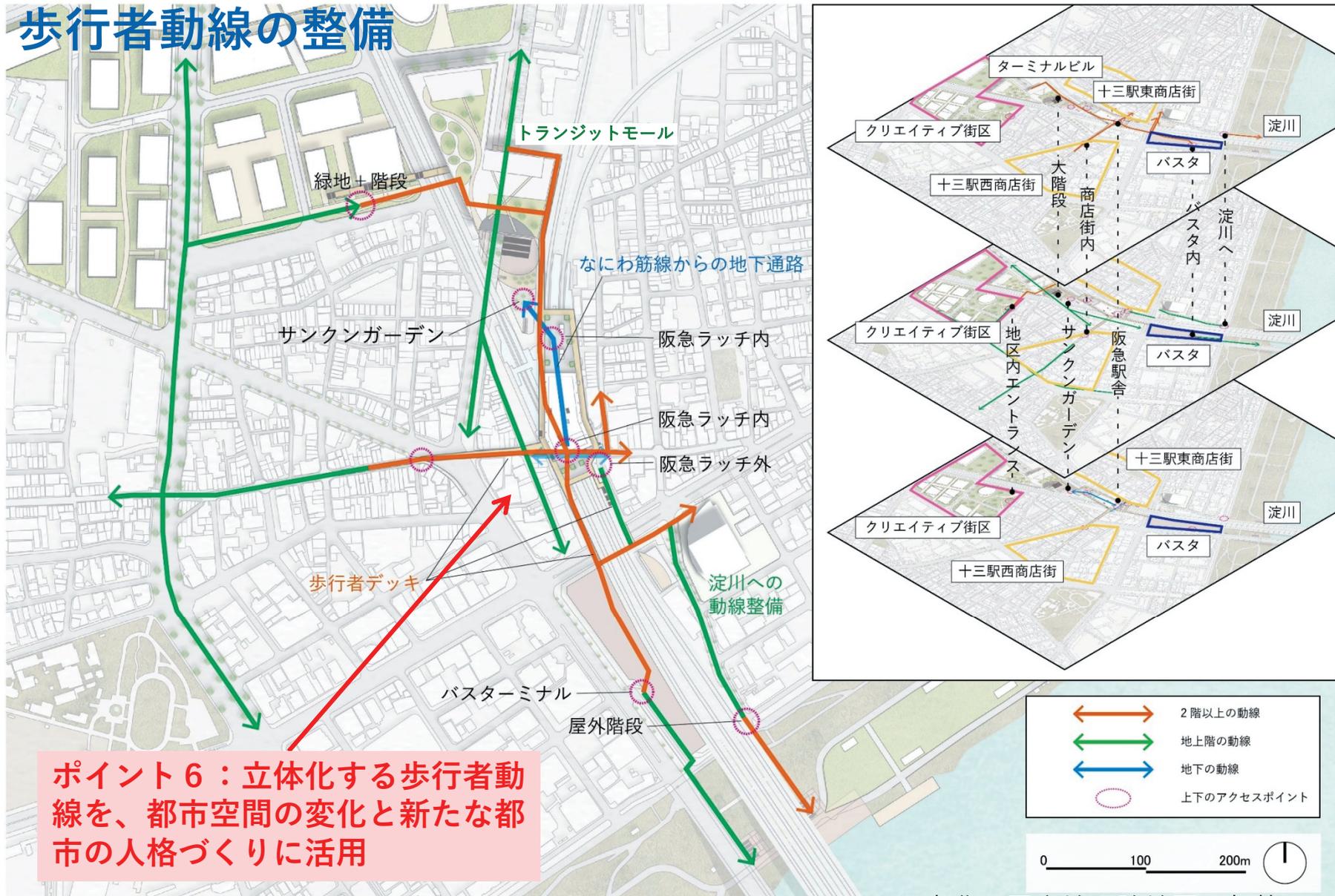
**ポイント3（再掲）：  
ソフトをビルトインした水辺の拠点づくり**

比較的余裕のあるなにわ筋へ交通を誘導し  
やすくなり、大阪中心の混雑緩和に寄与



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

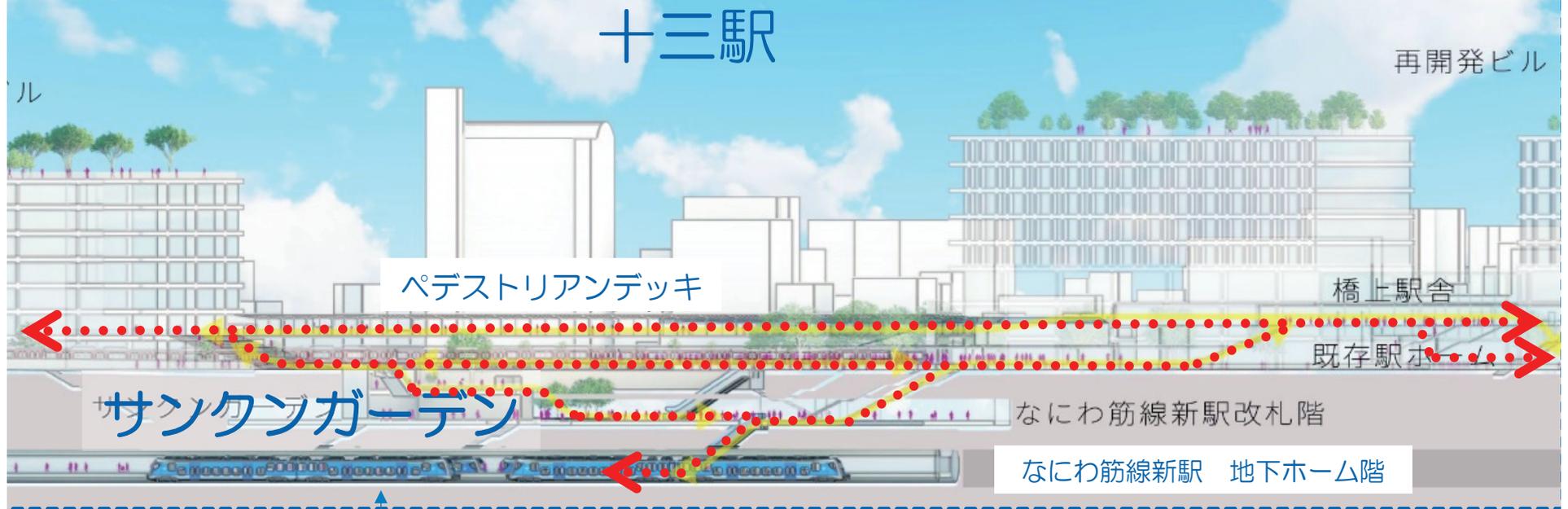
### 歩行者動線の整備



出典：国土地理院地図に加筆

## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

サンクンガーデンの大空間が  
複雑な立体的動線を分かりやすく案内する



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」

### ⑥ 構想案：将来イメージ



## 2. ケーススタディ (2) 阪急「十三駅」



### 3. 今後の検討課題

#### (課題)

- 駅まち空間の再構築は様々な事業が導入されしかも中長期に亘る
- 一体的なまちづくりを実施するためには交通事業者、開発業者、公共事業者の連携できる仕組みと体制づくりが必要
- 事業の効果を中長期の視点で評価することが大切

#### (方策)

- 様々な事業手法を束ね高度化
- 公共空間の民間活用による収益化
- 中長期で持続的なまちづくりの推進



民間主導型面開発 +  
公共インフラ整備と民間活用 +  
成長型エリアマネジメント



日本版TIF & BIDの創設 +  
交流プラットフォーム（リアル） +  
都市OS（バーチャル）  
TIF：Tax Increment Financing  
BID：Business Improvement District



都市の豊かさや付加価値の評価  
（ものさし）

### 3. 今後の検討課題

## 世界に誇れる駅まち空間再構築の気運醸成を！



ニューヨークのブライアント・パークは、BIDにより再生され、麻薬密売スポットからカフェ、レストラン、スケートリンク、多様な主体によるイベントが行われる場となり年間20億の収益をあげる美しい公園に変貌。**職住遊が融合し、ゆとりや交流を生み出す駅まち空間は、クリエイティブな人たちが集まる都市の価値創造拠点になることが期待される。**



## 【大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築】 検討者名簿

※敬称略

チームリーダー

乾 靖 ((株) 竹中工務店 まちづくり戦略室 専門役)

メンバー

(50音順)

石崎 晶子 (パシフィックコンサルタンツ(株) 経営戦略室 チーフプロジェクトマネージャー)

河合 康之 ((株) 三菱地所設計 エグゼクティブアドバイザー)

佐々木 雅幸 (東急建設(株) 常務執行役員 土木事業本部副本部長)

清水 雄 ((株) オオバ 常務取締役執行役員 営業本部長)

白水 靖郎 (中央復建コンサルタンツ(株) 常務取締役 経営企画本部長)

長澤 光太郎 ((株) 三菱総合研究所 専務執行役員 シンクタンク部門長)

村尾 公一 (東京都市大学 特任教授)

～ JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿 (敬称略) ～

	氏名	団体名	役職
最高顧問	中村 英夫	(一社)日本プロジェクト産業協議会	副会長/東京都市大学 名誉総長
委員長	藤本 貴也	パシフィックコンサルタンツ(株)	特別顧問
委員	阿部 義典	国際航業(株)	インフラマネジメント事業部 道路計画担当部長
	雨宮 克也	三井不動産(株)	開発企画部 環境創造グループグループ長
	荒井 清	東亜建設工業(株)	土木事業本部 プロジェクト部長
	荒木 千博	(株)建設技術研究所	東京本社 河川部長
	有田 淳	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部副部長
	安齊 孝仁	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	安藤 聡穂	(株)IHI	社会基盤・海洋事業領域グローバルビジネス推進部 部長
	飯尾 昌和	(株)日本港湾コンサルタント	計画本部 専任部長
	石坂 久志	(株)復建エンジニアリング	事業本部 副本部長
	石崎 晶子	パシフィックコンサルタンツ(株)	経営戦略室 チーフプロジェクトマネージャー
	石田 有三	大成建設(株)	土木営業本部 開発営業部 営業担当部長
	石村 佳之	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部長
	一色 真人	西松建設(株)	代表取締役 執行役員 副社長
	乾 靖	(株)竹中工務店	まちづくり戦略室 専門役
	今井 敬一	(株)建設技術研究所	国土文化研究所 次長
	今井 稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究部長
	岩野 政浩	大成建設(株)	理事 土木本部 土木企画部長
	上西 泰輔	(株)大林組	東京本店 土木事業部 営業部長
	太田 昌彦	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部長
	大野 昌幸	清水建設(株)	営業総本部 土木営業本部 営業部 部長
	大村 哲夫	(株)日本港湾コンサルタント	取締役会長
	岡本 俊彦	大成建設(株)	土木本部 土木企画部 戦略計画室 部長代理
	岡山 誠	鹿島建設(株)	土木管理本部 土木工務部 ダムグループ担当部長
	越智 修	五洋建設(株)	専務執行役員 土木部門担当
	越智 繁雄	大成建設(株)	執行役員
	小野 哲男	(株)熊谷組	執行役員 土木事業本部 副本部長
	加藤 孝明	東京大学	生産研究所 教授/社会科学研究所 特任教授
	門脇 直哉	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部長
	神尾 哲也	戸田建設(株)	常務執行役員 土木営業統轄部長
	河合 康之	(株)三菱地所設計	エグゼクティブアドバイザー
	川口 英俊	東京都市大学	都市生活学部 教授
	川嶋 憲	(株)日本港湾コンサルタント	執行役員
	菅藤 学	(株)ドーコン	東日本事業本部 東京支店 事業部長
	菊地 史春	日鉄興和不動産(株)	企業不動産開発本部 九州支店長
清原 亮	(株)安藤・間	営業本部 営業第一部 営業グループ課長	
栗栖 寛	(株)浅沼組	土木事業本部 技術設計第2グループ グループリーダー	
黒川 純一良	(公社)日本河川協会	専務理事	
桑原 茂雄	(株)浅沼組	執行役員 戦略事業推進部 部長	
小坂 彰洋	東京地下鉄(株)	常務取締役	
五味 宗雄	(株)安藤・間	取締役副社長	
今野 水己	(株)三菱総合研究所	西日本営業本部 特命リーダー	
斉藤 親	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問	
酒井 哲夫	(株)ドーコン	東日本事業本部 次長	
佐々木 雅幸	東急建設(株)	常務執行役員 土木事業本部 副本部長	
佐野 忍	鹿島建設(株)	土木管理本部 プロジェクト推進部 プロジェクト推進部長	
塩崎 正孝	(株)IHI	顧問	
清水 英範	(公社)日本測量協会	会長	
清水 雄	(株)オオバ	常務取締役 執行役員 営業本部長	
下長 右二	パシフィックコンサルタンツ(株)	執行役員 社会イノベーション事業本部長	
白木原 隆雄	(一社)計画・交通研究会	理事・事務局長	

	氏名	団体名	役職
	白水 靖郎	中央復建コンサルタンツ(株)	常務取締役 経営企画本部長
	杉原 克郎	(株)エスシー・マシーナリ	代表取締役社長
	関 克己	(公財)河川財団	理事長
	高木 博康	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部 副部長
	高橋 明	(株)日本政策投資銀行	地域調査部長
	高橋 健太郎	(株)熊谷組	土木事業本部 営業部 部長
	竹澤 正太郎	前田建設工業(株)	土木事業本部 副部長
	田代 裕一	パシフィックコンサルタンツ(株)	社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市マネジメント室
	龍田 昌毅	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部 担当部長
	谷山 喜彦	日鉄興和不動産(株)	開発企画本部 担当部長
	角田 光男	(一社)共同通信社	社友
	土井 一生	(株)みずほ銀行	社会・産業基盤イダストリーグループ長付参事役
	飛田 茂美	(一社)不動産協会	前 事務局長代理
	長澤 光太郎	(株)三菱総合研究所	専務執行役員 シンクタンク部門長
	永重 雅守	前田建設工業(株)	常務執行役員 土木事業本部 副本部長
	中嶋 さやか	五洋建設(株)	ICT 推進室 BIM/CIMグループ 担当課長
	中矢 昌希	中央復建コンサルタンツ(株)	総合技術本部 社会インフラマネジメントセンター 都市開発プロジェクト チーフマネージャー
	奈良 照一	(株)ドーコン	交通事業本部 交通部長
	栖館 学	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 部長代理
	栖原 圭紘	パシフィックコンサルタンツ(株)	プロジェクト統括部 ビジネスインキュベーション室
	南光 繁	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室 上席主幹
	仁賀木 康之	復建エンジニアリング(株)	事業推進部 部長
	服部 唯之	(株)ドーコン	東京支店 支店長
	林 敦	(株)みずほ銀行	執行理事 社会・産業基盤第二部長
	林 良嗣	中部大学	卓越教授
委員	深澤 淳志	(一財)日本建設情報総合センター	理事長
	藤井 健	首都高速道路(株)	代表取締役 専務執行役員
	堀江 弘和	(公財)名古屋まちづくり公社	名古屋都市センター事業部長
	正岡 和繁	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 グループ長
	町村 俊彰	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部長
	松尾 直規	中部大学	名誉教授
	松崎 成伸	戸田建設(株)	本社土木営業第一部 課長
	松田 寛志	日本工営(株)	常務執行役員
	松谷 春敏	(株)IHI	顧問
	松友 登	西松建設(株)	執行役員 土木事業本部 副本部長
	松本 伸	(株)大林組	常務執行役員 土木本部 生産技術本部長
	丸岡 裕人	日鉄防食(株)	取締役企画管理部長 安全環境・品質統括部長
	丸山 隆英	東亜建設工業(株)	執行役員 常務
	水口 倫太郎	あおみ建設(株)	経営企画室長
	水谷 誠	(一社)日本建設業連合会	常務執行役員
	見附 敬三	(株)建設技術研究所	管理本部 副本部長
	三輪 恭之	森ビル都市企画(株)	事業企画部 部長補佐
	村尾 公一	東京都市大学	特任教授
	村田 浩隆	五洋建設(株)	横浜営業支店 支店長
	森山 真稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究員
	山崎 隆司	(株)JR東日本クロスステーション	常勤監査役
	山崎 智之	(株)日本政策投資銀行	都市開発部 次長
	吉川 正嗣	(株)建設技術研究所	顧問
	吉崎 収	(株)大林組	執行役員 土木本部 副本部長
	利穂 吉彦	鹿島建設(株)	常務執行役員 技術研究所長
	渡邊 恵一	東亜建設工業(株)	土木事業本部 プロジェクト部 担当部長

	氏名	団体名	役職
アドバイザー	浦田 秀樹	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室長
	江守 昌弘	(株)建設技術研究所	常務執行役員 東京本社 副本社長
	金山 洋一	富山大学	都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 教授
	木村 敬一	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部 担当部長
	栗田 悟	(一社)北海道建設業協会	副会長
	酒井 芳一	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究会 事務局長
	長南 政宏	(株)建設技術研究所	東京本社都市部 PFI・PPP室 室長
	長谷川 専	(株)三菱総合研究所	営業本部 インダストリーマネージャー (スマートシティ担当)
	林 栄明	国際航業(株)	公共コンサルタント事業部 事業管理部 部長
吉川 大三	(株)安藤・間	営業本部 顧問	
事務局	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会	専務理事・事務局長
	三浦 潔司	(一社)日本プロジェクト産業協議会	常務理事・事業企画部長
	箱田 泰史	(一社)日本プロジェクト産業協議会	元 事業企画部 部長(現 鹿島建設(株))
	齋藤 彰	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	久保田 勝朗	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	中川 雄一	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長

国土造りプロジェクト構想 4  
～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築】  
～東京・大阪から都市の価値創造を実現する駅まちリノベーションを！～

---

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

発 行 2022年3月9日

発 行 所 一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会  
〒103-0025

東京都中央区日本橋茅場町3-2-10 鉄鋼会館 6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2022, Printed in Japan

