

JAPIC国土・未来プロジェクト研究会シンポジウム
駅×まちイノベーションフォーラム 2024大阪ラウンド

駅まち空間に対する取り組み方 — 駅とまちの幸せな関係 —

令和6年2月29日

(一財)民間都市開発推進機構常務理事

渡邊 浩司

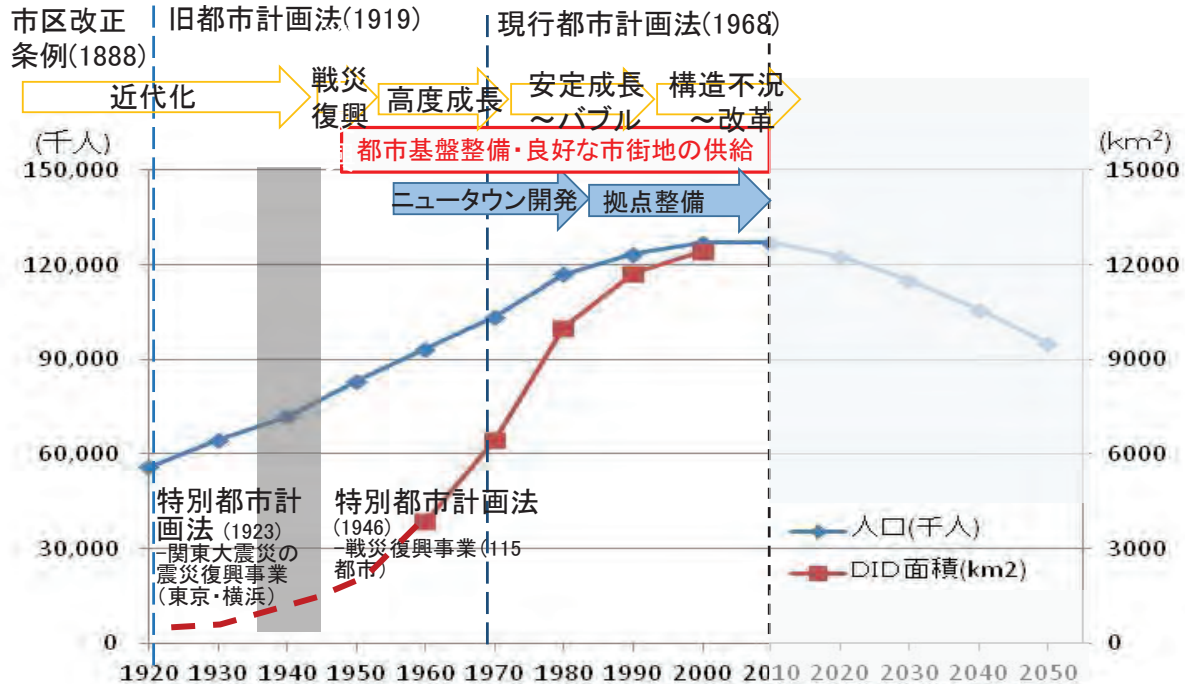
1. 鉄道とまちづくり

2. 世界の街づくりの潮流
3. まちづくりの価値観の大転換
4. 駅まちデザイン
5. これからの駅まちづくり

なお、本講演の内容は個人の見解に基づくものであり、組織としての見解ではありません。

これまでの都市計画

これまでは急速な人口増加・都市拡大圧力への対応が中心



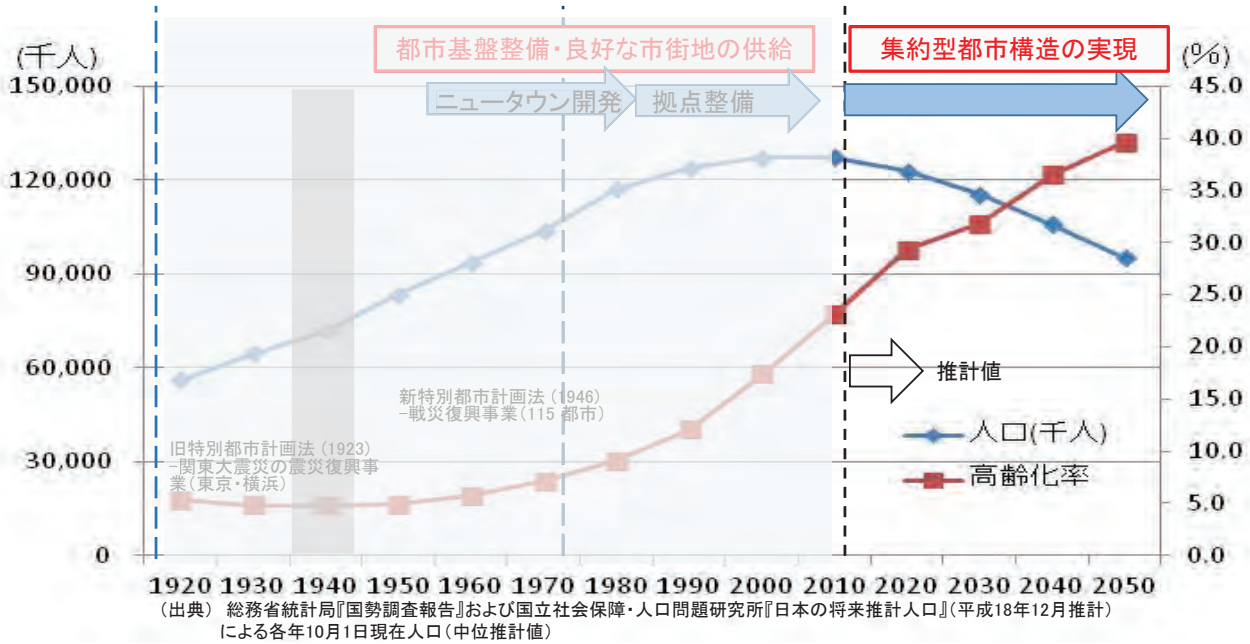
駅前広場と周辺市街地整備

- モータリゼーションが進む中、駅前広場は交通処理機能(バス・車)が最優先された。
- 再開発等によりデッキや周辺市街地の商業施設等と一体的に整備が進められた



これからの都市計画

人口減少・超高齢社会に対応し、これからは持続可能な集約型都市構造の実現が求められる

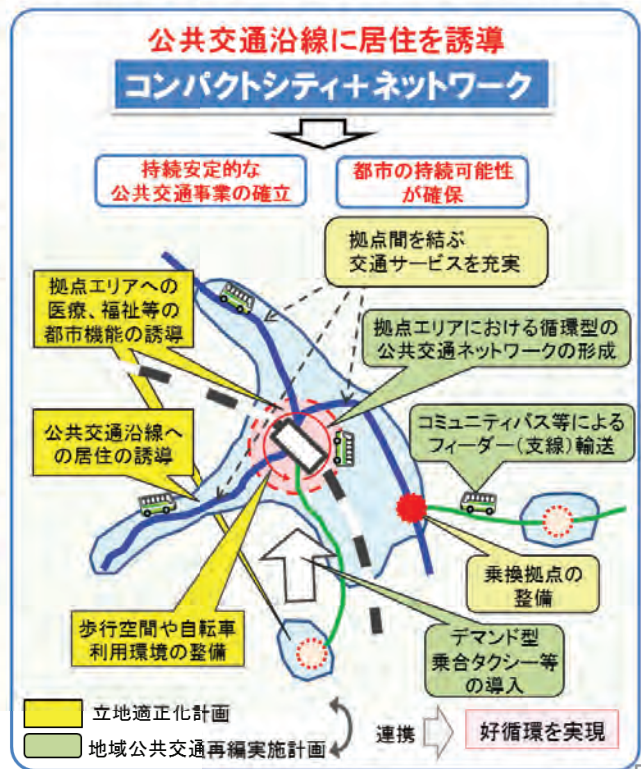


これからの都市像:コンパクト+ネットワーク

現状: 地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況



これからの姿: 利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



1. 鉄道とまちづくり

2. 世界の街づくりの潮流

3. まちづくりの価値観の大転換

4. 駅まちデザイン

5. これからの駅まちづくり

6

近代都市計画の流れ

1898 田園都市構想(エベネザー・ハワード)

産業革命による都市への人口集中に対し、郊外の田園地帯に自律した都市をつくる

- ・職住近接・自然と共生
- ・グリーンベルトでスプロール防止
- ・大都市と鉄道・道路で連携

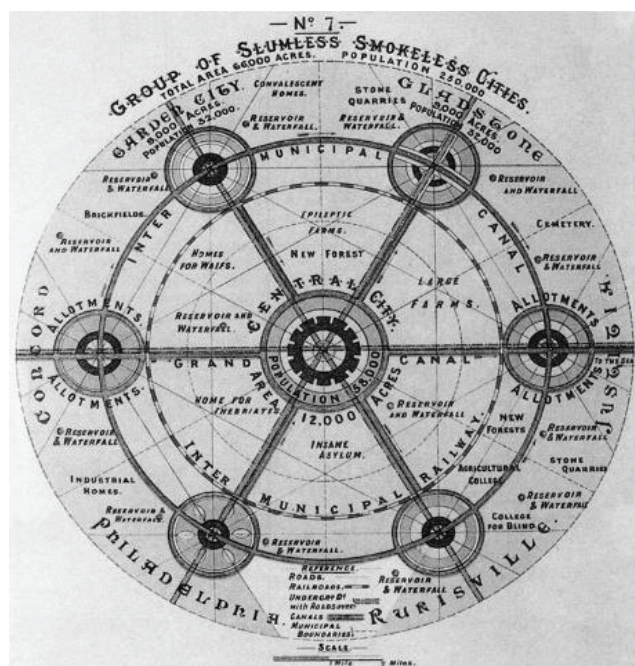


Diagram No.7 (Howard, Ebenezer, To-morrow.) - 田園都市 - Wikipedia より

7

近代都市計画の流れ

1930 輝く都市(ル・コルビジェ)

当時の環境劣悪な過密都市に対し、理想の近代都市を提案

- ・高層化・空地の確保
- ・歩車分離
- ・用途純化



(出典: Le Corbusier 著「The Radiant City」(1935))

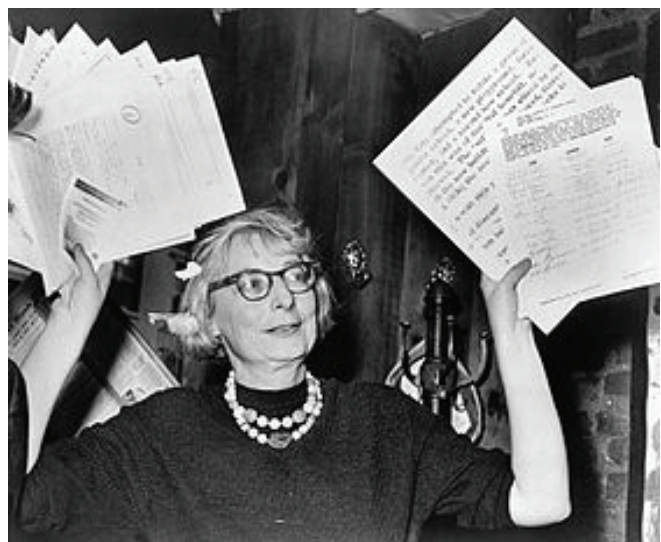
8

近代都市計画による問題の顕在化

1961 アメリカ大都市の死と生 (ジェイン・ジェイコブズ)

近代都市計画の機能優先・効率優先の理念を批判。多様性の必要性を指摘。

- ・用途の混在
- ・短い街区
- ・古い建物
- ・十分な密度



ジェイン・ジェイコブズ - Wikipedia より

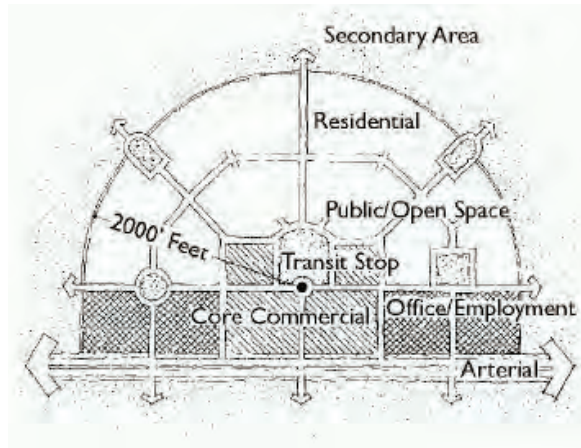
9

新たな都市計画の流れ ⇒ 持続可能性の確保

90年代 地球環境問題が最重要課題の一つに

1993 「次世代アメリカの都市づくり」(ピーター・カルソープ): TOD(公共交通指向型開発)
公共交通・コンパクト、複合用途、人間的スケール

■カルソープが提唱したスマートグロースのコンセプト



出典:国土交通省資料

10

新たな都市計画の流れ ⇒ 人間重視の都市空間

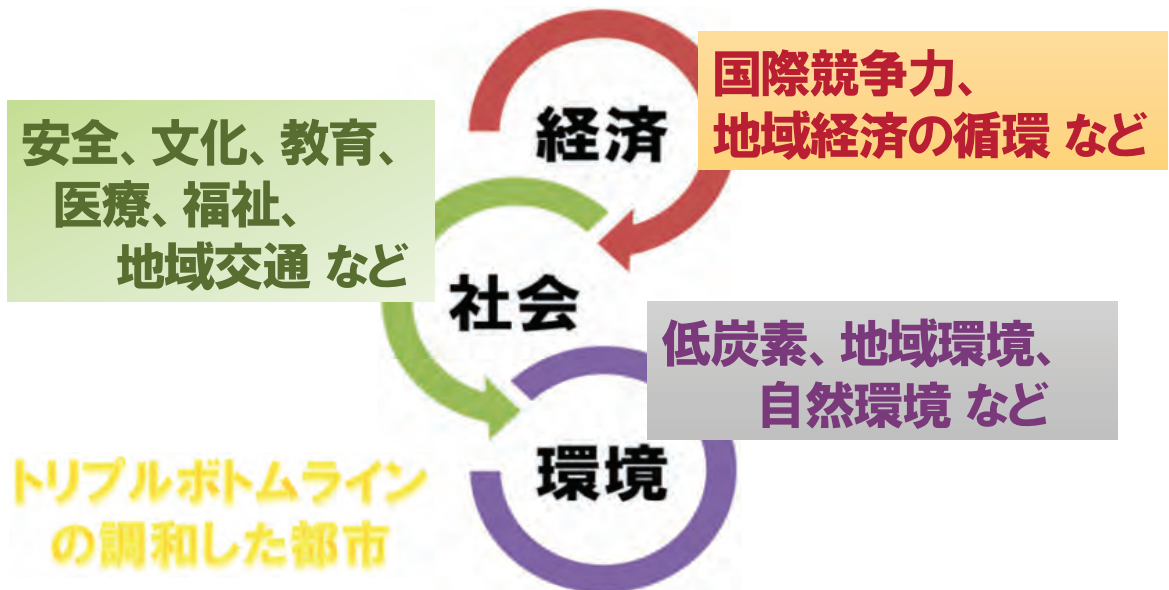
2010 「人間の街: 公共空間のデザイン」
(ヤン・ゲール)
人々のアクティビティを中心としたまちづくり



出典:国土交通省資料

11

世界の潮流は「持続可能性」の確保



車中心から公共交通と連携したまちづくりへ
人間重視のまちづくりへの回帰

コロナ禍を経て加速化するまちづくりの変化

海外ではウォークラブルなまちづくりの動きが加速

○パリ「15分の街」

車なしであらゆる機能にアクセスできる「15分の街」を提案、歩行者・自転車・公共交通空間への再編を推進

Les aménagements envisagés à Paris

赤：バス・自転車レーンの整備
青：駐車レーンを歩道に転換
緑：車線を一部歩道に転換

Deux exemples d'aménagement de pistes cyclables temporaires

Ex. 1

Voie en double sens

Voie à sens unique + Piste cyclable

Ex. 2

2 = 2 voies

Voie en double sens + Piste cyclable + Trottoir élargi

Phase 1 du 11 mai à la fin du mois

出典：LeParisien HP に基づき国土交通省都市局作成
<http://www.leparisien.fr/paris-75/deconfinement-a-paris-anne-hidalgo-veut-faciliter-les-deplacements-a-velo-et-a-pied-04-05-2020-8310735.php>

1. 鉄道とまちづくり
2. 世界のまちづくりの潮流
- 3. まちづくりの価値観の大転換**
4. 駅まちデザイン
5. これからの駅まちづくり

14

**居心地が良く
歩きたくなる
まちなかの創出**

ウォークアブル推進法
(令和2年6月都市再生特別措置法改正)

15

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

【まちなかづくりのキーワード】

Walkable Eye level Diversity Open

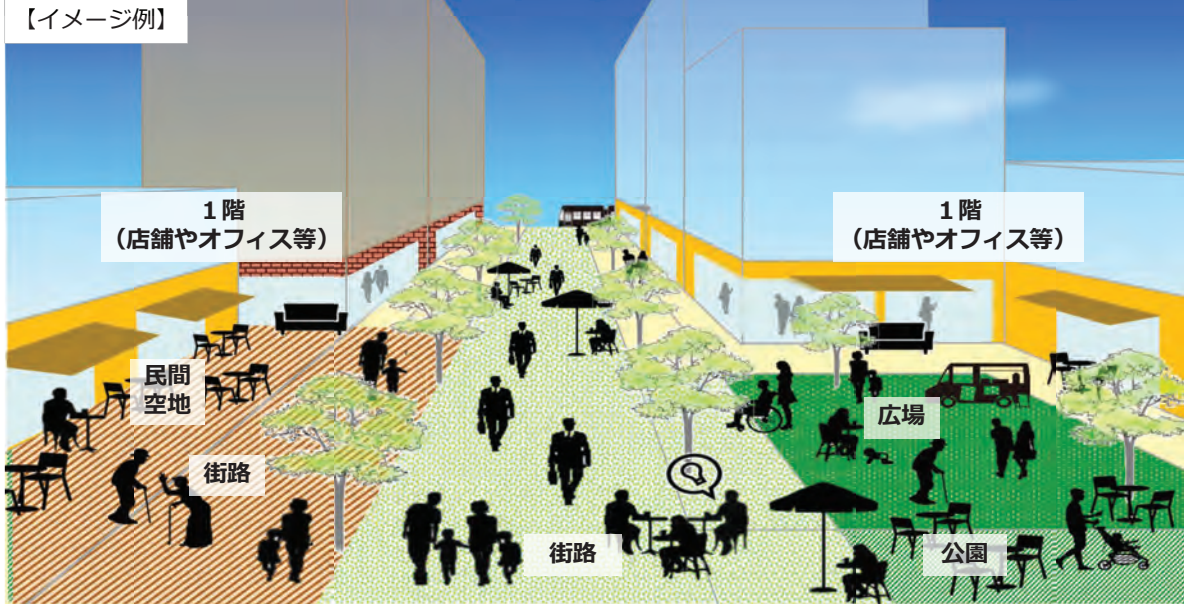
歩きたくなる

まちに開かれた1階

多様な人の
多様な用途、使い方

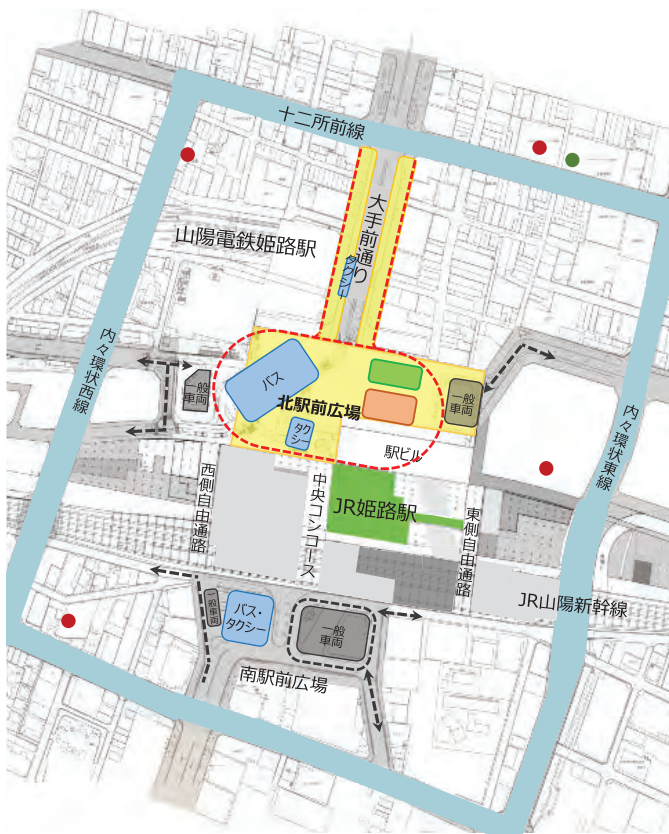
開かれた空間が
心地良い

【イメージ例】



出典:国土交通省資料

姫路市における取組①



1. 都市空間リノベーション

- ・ 車道中心だった駅前をゆとりある歩行者空間に再整備
- ・ 駅前から大手前通りまでをトランジットモール化 (一般車両進入禁止)
※内々環状線 の整備効果
- ・ 駅前広場を芝生化し、イベント向け電源設備等を設置
- ・ 駅ビル地下階と地下街を結ぶ市所有土地にサンクンガーデン(段差のある広場空間)を整備

2. 官民のプラットフォーム

- ・ 駅前広場再整備は、自治体、交通事業者、権利関係者に、商工会議所、商店街連合会等を加え、専門家主導の一体の会議体でデザインコンセプトやレイアウトを検討

3. 民間投資の連動

- ・ 駅周辺におけるホテル、マンション建設が活発化
※地図上表示はH22以降開業、分譲
- ・ 商店街空き店舗への若者等による新規出店
- ・ 姫路城へのインバウンド来訪客等による域内消費

効果

駅周辺の商業地 地価公示価格：

120万円/㎡(H30) ⇒ 150万円/㎡(H31)

変動率：25%上昇 地方圏商業地で全国7位

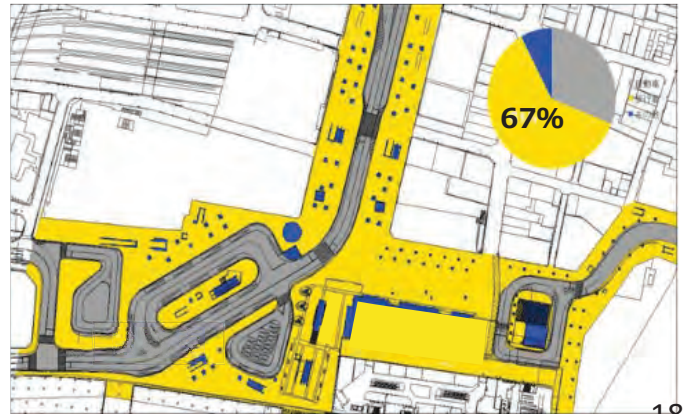
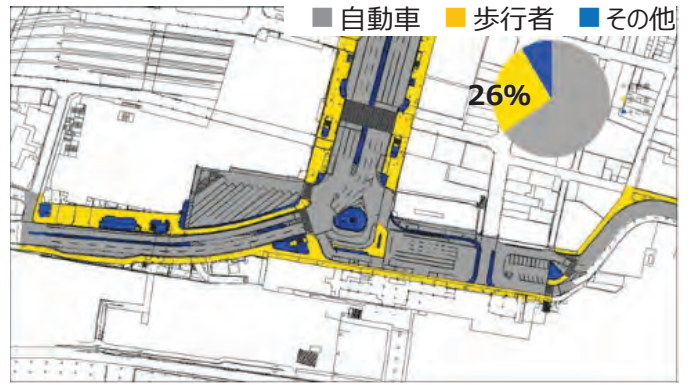
H31地価公示 鑑定評価員のコメント等

姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあいまって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している。

駅周辺の商業床面積：約83ha (H20) ⇒ 約85ha (H25)

出典:国土交通省資料

姫路市における取組②



出典:国土交通省資料

18

姫路市における取組③

駅前の緑地とサンクンガーデン

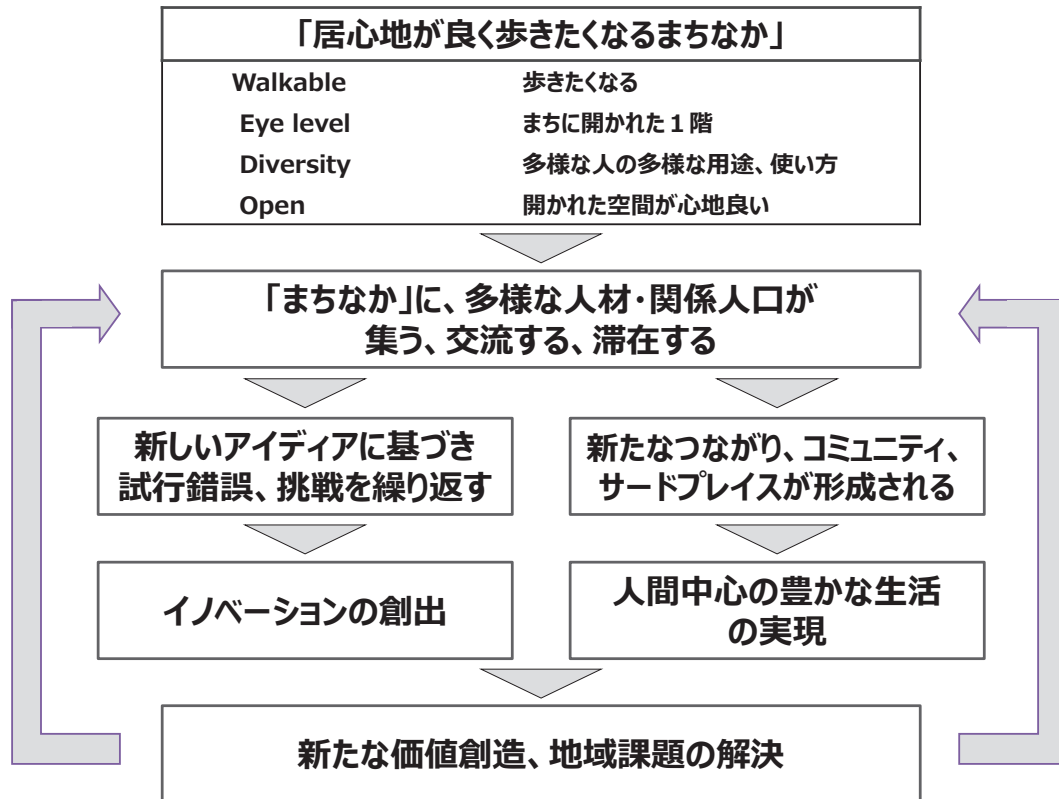


写真出典:「市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創造的連携 (小林正美 編・著)」

出典:国土交通省資料

19

なぜ、人中心の「まちなか」づくりが必要なのか？



出典:国土交通省資料 20

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

- ・都市再生特別措置法等の改正
- ・ウォークブル推進事業の創設（国費率 1 / 2）

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）



[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 (①) や建物低層部のガラス張り化等 (②)



[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）

[金融] 低利貸付による支援

官 × **民**

街路等の公共空間の改変 × オープンスペースの提供・利活用



建物低層部
街路
民間空地
広場
公園

・駐車場の出入口の位置の適正化（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）



・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置



・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

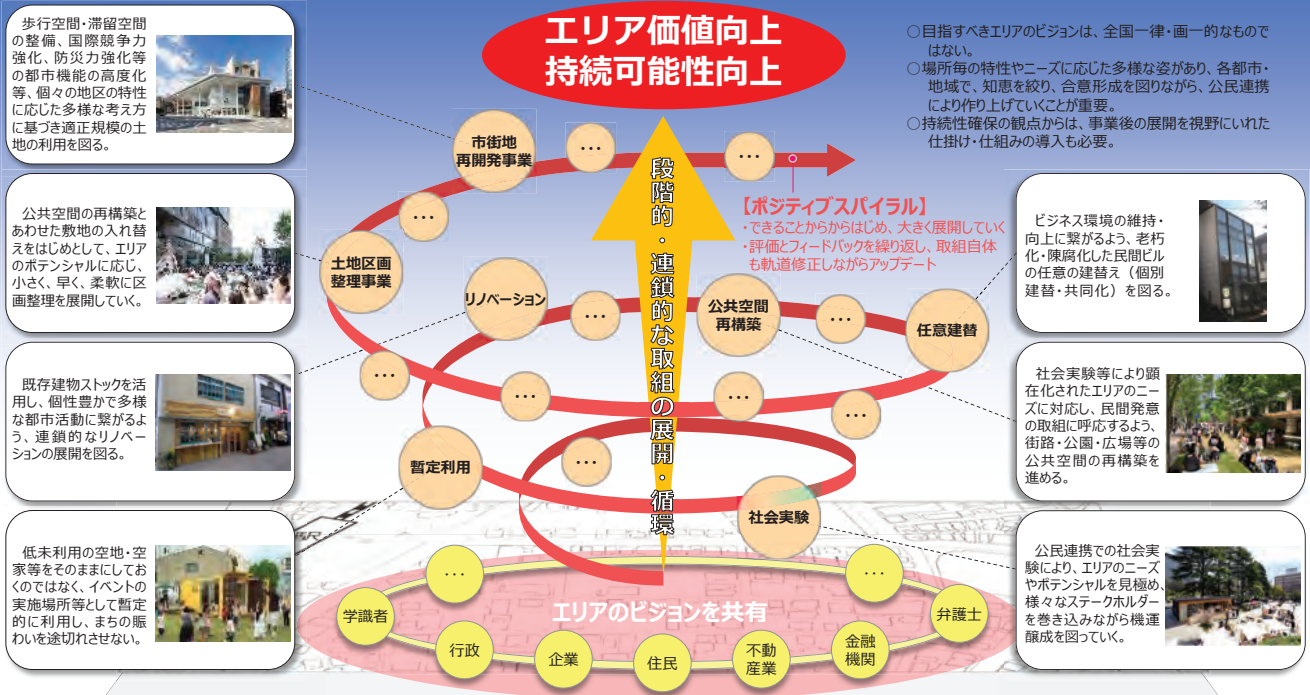
[都市再生特別措置法]

出典:国土交通省資料

市街地整備2.0(

～市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」へ



都市基盤・建物

ポジティブスパイラルの土台となる、安全・安心の確保

出典:国土交通省資料

市街地に対する評価軸の変化

これまで
○空間が
もたらす機能



これから
○アクティビティが
もたらす価値



(出典: Le Corbusier 著「The Radiant City」(1935))



求められる市街地のあり方の転換

これまで

- 機能純化
- 合理的な市街地

これから

- 様々なアクティビティが展開
- 持続可能
- 多様性に富んだ市街地

24

市街地整備の進め方の転換

これから

- 公民連携
- ビジョンを共有
- 多様な手法・取組を組み合わせ
- エリアの価値と持続性を高める更新

25

1. 鉄道とまちづくり
2. 世界のまちづくりの潮流
3. まちづくりの価値観の大転換
- 4. 駅まちデザイン**
5. これからの駅まちづくり

駅まちデザインの手引き つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～



【検討体制】駅まちデザイン検討会（令和2年9月～令和3年8月）計5回開催
 座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）
 委員：三浦詩乃氏（東京大学特任助教）、村山顕人氏（東京大学准教授）、森本章倫氏（早稲田大学教授）
 オブザーバー：東京地下鉄、東日本旅客鉄道、日本民営鉄道協会、不動産協会、都市再生機構、東京都、盛岡市
 国土交通省道路局・鉄道局・国土技術政策総合研究所
 事務局：国土交通省都市局

はじめに

1. 駅まちデザインとは

- (1) 駅まちデザイン、駅まち空間とは？
- (2) 駅まち空間に求められるもの
- (3) コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた駅まち空間
- (4) 駅まちデザインの意義

2. 駅まちデザインにおいて意識すべきこと

- (1) 駅まち空間における民間施設・公共施設の一体的な活用
- (2) 駅まち空間の再構築が周辺市街地に与える影響
- (3) これからの時代に求められる新たな視点
- (4) 駅まちデザインの5原則
 - ①多様な主体の連携
 - ②ビジョンの共有
 - ③空間の共有
 - ④機能の連携
 - ⑤一体的で柔軟な運営

3. 駅まちデザインの進め方

- 構想段階
- 計画・事業化段階
- 管理・運営段階

令和3年9月30日に公表、詳細は以下のURLを参照

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html



交通結節点や周辺の施設を、それぞれ個別にとらえるのではなく、
 駅・駅前広場・周辺市街地を
「駅まち空間」として
一体的にとらえることが重要



様々な関係者が「まちを良くする」
 視点をもって連携し、
 「駅まち空間」を将来の魅力的な
 まちづくりの中核を担う場所とする
 ための取組が重要

駅まちデザイン5原則

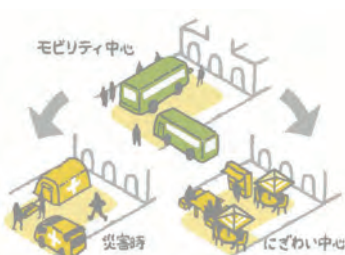
1 多様な主体の連携



2 ビジョンの共有



3 空間の共有



4 機能の連携



5 一体的で柔軟な運営



駅まちデザイン五原則 01 多様な主体の連携

原則



多様な主体の連携

POINT 多様な主体が連携して計画 えがき・つくり・つかう



行政・交通事業者・開発事業者・地域関係者・学識者などが連携して、計画づくりや運営を行っていく体制づくりが必要です。

加えて、地域の繋がりを活かして市民と双方向のコミュニケーションを行い、課題やニーズをきめ細かく把握するプロセスを丁寧に進めていくことが必要です。

出典:国土交通省資料 30

駅まちデザイン五原則 01 多様な主体の連携

解説 主な関係者と関心事項のイメージ



主体	駅まち空間再構築への期待
地方公共団体	市民の利便性向上・中心市街地の活性化・税収の増加 など
開発事業者	不動産価値の向上・売上や賃料の増加 など
交通事業者	利用者の利便性向上・沿線価値の向上 など

出典:国土交通省資料 31

駅まちデザイン五原則 02 ビジョンの共有

原則

02

ビジョンの共有

POINT まちの課題や将来像をみんなで共有する



駅まちデザインを進めるにあたって、課題やビジョン(まちの理想像)、具体的な方策案などについて、常に多種多様な関係者とイメージを共有しながら進めることが重要です。

イメージの共有には、わかりやすいイメージ図や図表を用いるなど見える化の工夫が重要です。

出典:国土交通省資料 ³²

駅まちデザイン五原則 02 ビジョンの共有



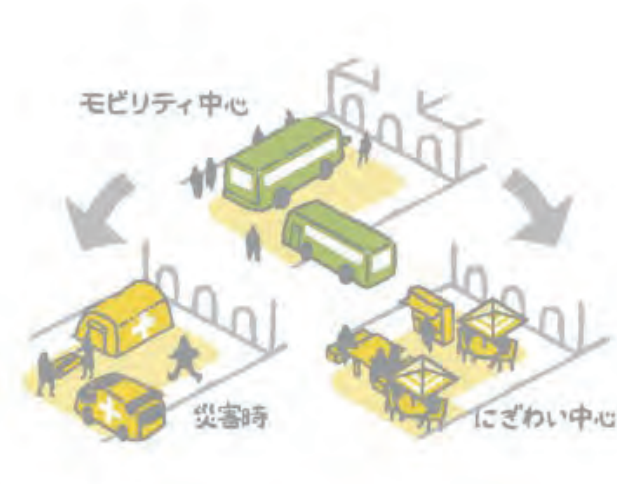
将来像に関するわかりやすいイメージ図
(出典:三宮周辺地区の『再整備基本構想』 神戸市)

わかりやすく多くの人を惹きつけるようなビジョンを描くことにより、関係者との意識共有を図るとともに、プロジェクトを進めるための大きな原動力とした。

出典:国土交通省資料 ³³

駅まちデザイン五原則 03 空間の共有

原則 03 空間の共有



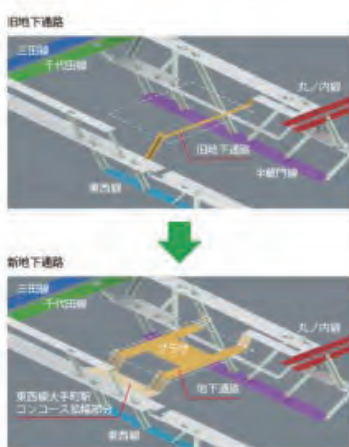
施設の所有区分に関わらず、駅まち空間全体を移動・滞在しやすく活用しやすい環境とするため、一体的な空間と捉えることが重要です。

周辺市街地との連携も意識しながら、駅まち空間内外の回遊性を高めるとともに、「居心地がよく歩きたくなる」空間の形成等にも配慮が必要です。

出典:国土交通省資料 34

駅まちデザイン五原則 03 空間の共有

POINT 一体的な都市アセットをつくる



大手町駅地下連絡通路及び広場
(出典:駅まち再構築事例集)

地下鉄の乗換動線となる改札外コンコースを、隣接地区の再整備に合わせて拡幅整備。駅施設をまち側に拡張し一体の都市アセットとして整備することにより乗換利便性が向上。

出典:国土交通省資料 35

駅まちデザイン五原則 03 空間の共有

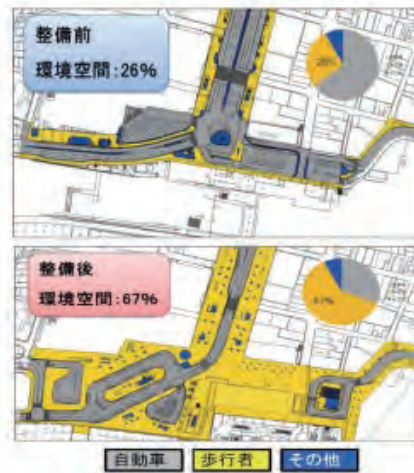
POINT 駅とまちをつなぐ



姫路駅

(出典：市民が関わるパブリックスペースのデザイン)

区画整理による駅前広場の再編整備と合わせ、駅前の大手前通り（一部）のトランジットモール化により歩行空間を大きく確保し姫路城に繋がる賑わいのあるストリートを整備。



出典:国土交通省資料 36

駅まちデザイン五原則 03 空間の共有

POINT 空間を立体的につくる・つなぐ



渋谷駅 アーバン・コア
(出典：駅まち再構築事例集)

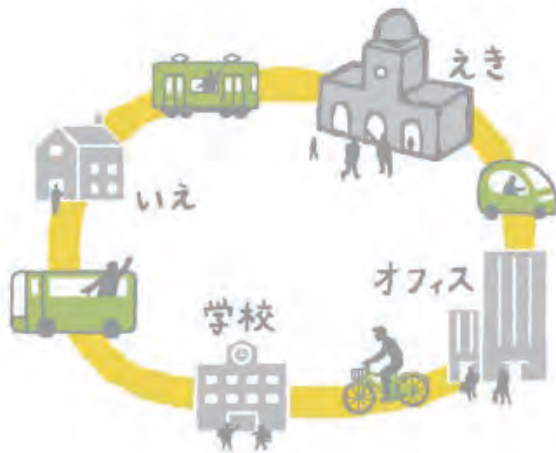
広場等のパブリック空間に接し、駅や公共空間と周辺街区の立体的につなぐクロスポイントとして縦動線を整備。



元町中華街駅
(出典：アメリカ山公園ウェブページ)

横浜高速鉄道元町中華街駅駅舎を増築し、上部を隣接する公園用地と一体の公園として活用。

出典:国土交通省資料 37



駅まち空間を最大限に活用するためには、サービスの連携を考慮することが重要です。

例えば、多様なモビリティを集約し、円滑に乗り換えられるようにすること、職住学遊の様々な機能を集めてつなげること等が考えられます。連携にあたっては、ICT 技術を活用することも有効です。

出典:国土交通省資料 38

POINT 多様なモビリティを集めて繋げる



モビリティシェアサービスのイメージ



マルチシェアモビリティステーションのイメージ

出典:令和2年12月23日市長定例記者会見資料

シェア型マルチモビリティの社会実装

(出典:データを活用したまちづくり 取組のヒントと事例)

移動利便性向上や都市の回遊性向上、環境負荷の低減を実現する新たな都市の交通システムとしてシェア型マルチモビリティを社会実装。モビリティのGPS データ等の活用により、ポートやモビリティの最適配置等の利便性向上につなげる取組。

出典:国土交通省資料 39

駅まちデザイン五原則 04 機能の連携

POINT 職住学遊を集めて繋げる



共創施設「SHIBUYA QWS」
(出典：駅まち再構築事例集)

さまざまな企業・大学・人が連携・共創し、社会価値につながる未来の種を生み出す活動を支援する会員制の産業交流施設。



たまプラーザ駅改札前広場
(出典：駅まち再構築事例集)

線路上空を活用した人工地盤を設置し、駅と一体の歩行者空間、滞留空間、商業施設、バスターミナルなどを整備。

出典:国土交通省資料 40

駅まちデザイン五原則 04 機能の連携

POINT ICTでサービスをつなげる



「my route」のサービス概要
(出典：トヨタ自動車株式会社 プレスリリース)

利用可能なエリアの交通事業者、観光事業者等と連携し、ひとつのアプリでルート検索から予約、チケット購入まで完結でき、周辺の飲食店や観光スポットも調べられる。

出典:国土交通省資料 41

原則



一体的で柔軟な運営



ユーザーの目線に立ち、それぞれの管理区分を超えて、一体的な管理・運営を行うことが重要です。

例えば、都市再生推進法人などのエリアマネジメント組織の横断的な取り組みが考えられます。また、季節や時間帯に応じて使い方を柔軟に変えていくことも考えられます。

出典:国土交通省資料 42

POINT 都市アセットを柔軟に活用する



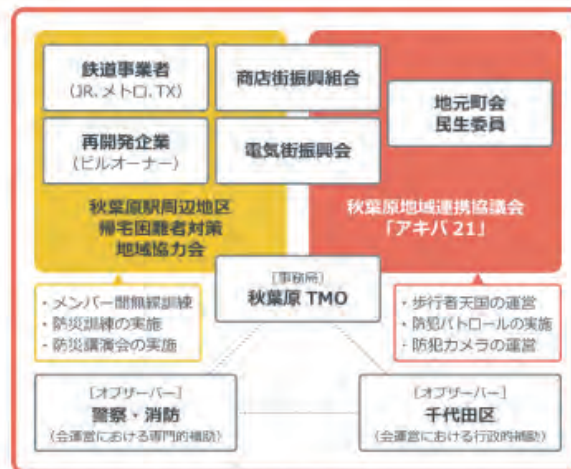
さいたま市「おみやastreet@一番街」実施風景
(出典:アーバンデザインセンター大宮 ウェブページ)

(一社) アーバンデザインセンター大宮が道路占用主体となって、道路予定区域や路上を活用した飲食・休憩スペース等の設置や不動産オーナーと連携して民地におけるテイクアウト販売支援を行っている。(新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用基準緩和)

出典:国土交通省資料 43

駅まちデザイン五原則 05 一体的で柔軟な運営

POINT 横断的な管理・活用をおこなう



地域と秋葉原タウンマネジメントの関わり
(出典:秋葉原タウンマネジメント株式会社 ウェブページ)

秋葉原地域がグローバルな都市として持続的に発展するため、地域自らの意思と判断でまちを面的に管理・運営するためのマネジメントを行う法人を設立。美観推進事業、交通・治安維持事業、施設・地区整備事業、地域活性化・産業創出支援事業に取り組んでいる。

44
出典:国土交通省資料

駅まちデザイン五原則 05 一体的で柔軟な運営

POINT 横断的な管理・活用をおこなう



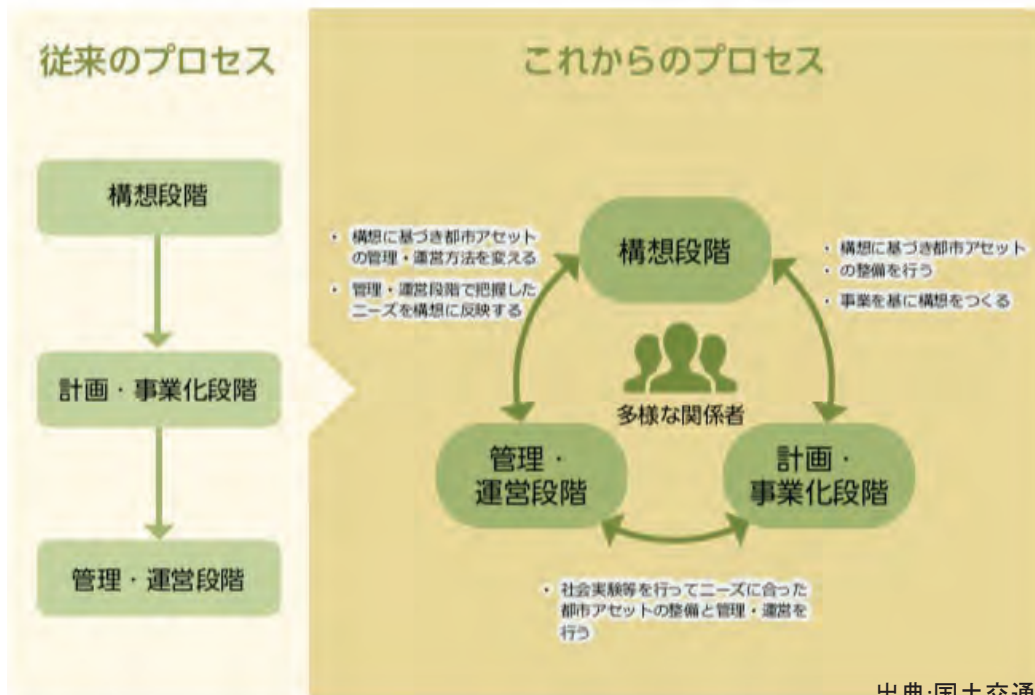
飲食購買施設「カシワテラス」の設置
(出典:駅まち再構築事例集)

(一財) 柏市まちづくり公社を都市再生推進法人に指定し、道路占用許可特例制度を活用して公共空間を活用した広告事業や路上空間を活用したオープンカフェ事業等を実施して、まちの賑わい創出と魅力の向上を図っている。

45
出典:国土交通省資料

駅まちデザインの進め方

- ・ 駅まちデザインを進めるにあたり、構想、計画・事業化、管理・運営段階で様々な関係者が主体的に関わることが重要。
- ・ また、プロセスも一様なものではなく、柔軟な取り組み方が想定される。

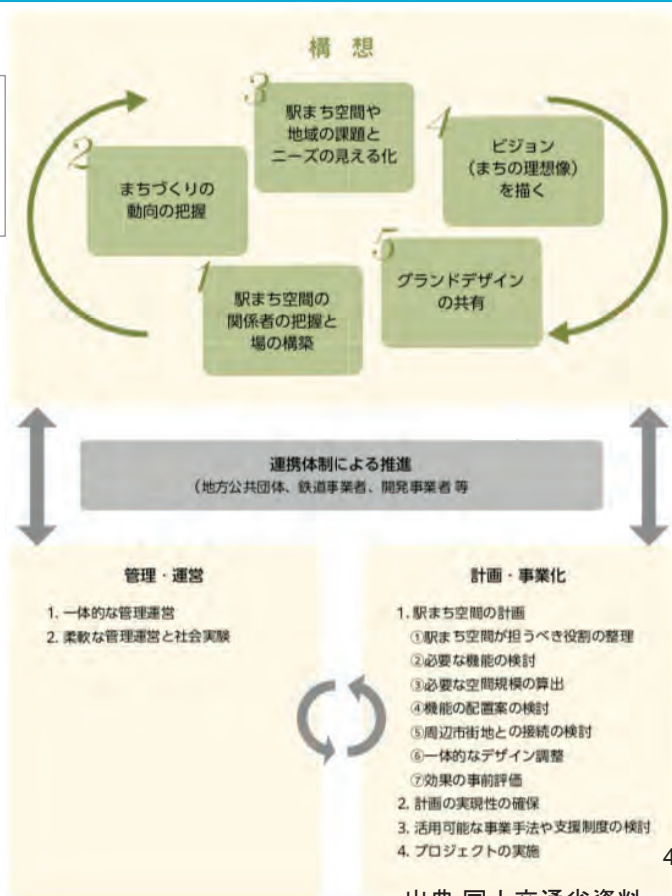


46

出典:国土交通省資料

駅まちデザインの進め方

構想段階、計画・事業化段階、管理・運営段階の検討プロセスのイメージ



【駅まちデザインが進められるきっかけ(例)】

- 地方公共団体の公共事業や民間開発事業者のプロジェクト等の特定の事業が開始された場合
- 官民連携による日々の管理運営の中で、駅まち空間の課題が関係者間で共有された場合
- 関係者のみならず第三者が発信したビジョンが広く関心を呼びこんだ場合

47

出典:国土交通省資料

1. 鉄道とまちづくり
2. 世界のまちづくりの潮流
3. まちづくりの価値観の大転換
4. 駅まちデザイン
5. これからの駅まちづくり

これからのまちづくり

コロナ後のまちづくりのあり方

- 基本的方向性はかわらない
 - ⇒ **持続可能で人間中心の都市**
- コロナにより変化が加速化
 - ⇒ **Well-beingの重要性**
働き方や暮らし方の価値観の多様化
 - ⇒ **都市に対するニーズも多様化**
人々が幸せになれる都市に
- 一人一人の多様なニーズや変化に対応できる
柔軟で機動的なまちづくりが求められる

これからのまちづくり

人が居心地よく暮らせる都市に

- 「住む」「働く」「学ぶ」「遊ぶ」が
空間的にも時間的にも融合
⇒「都心VS住宅地」や「大都市VS地方」といった
役割分担が変化
- 住宅地など暮らしに身近なエリアこそ、多様な機能を備えた居心地の良いまちづくりが重要
⇒ ネイバーフッドをウォークアブルに

⇒ 人々が幸せになれるまちづくり

これからのまちづくり

沿線まちづくりの新たな展開

- コロナで通勤に依存した鉄道は苦境に
- 他方、沿線の人々は身近な空間で
質の高い住、職、遊、学を求めている
 - ・鉄道駅周辺
 - ・高架下や線路敷
 - ・沿線住宅地やオールドニュータウン
- ⇒ 多様なアセットを活用した
鉄道会社の取組みが広がりつつある
- ⇒ 新たなTODモデルの構築へ

事例：下北線路街

- ・賃料を下げてチェーンではない個性的な店舗を導入
- ・1階は店舗、2階は住居に



これからの駅とまち

駅とまちをつなぐのは「ひと」

○これまでの駅まちは

機能的であること： 交通処理

空間が確保されていること： 土地や床の面積

経済合理性があること： 収益と費用負担

が重要だった

⇒ でもコロナ禍を経て、みな気づいてしまった

○これからは人々が幸せになれるかが重要

居心地の良さ、多様性、寛容性、包摂性

⇒ そこで活動する人たちの笑顔が見えるか

これからの駅とまち

幸せが感じられる駅まちに人々が集まる

**「駅」と「まち」と「ひと」の
幸せな関係が生まれる**