

## 1. 「駅・まち」提言とは。

### 1. 1 なぜ「駅・まち」か

従来、鉄道駅における交通結節点整備とは、連続立体交差化や橋上駅舎化等の大規模な鉄道施設改良に伴う駅と駅前広場、自由通路等、駅関連施設等のハード的整備が主体ととらえられてきた。時にはこれらの施設整備が、各々単独に、相互の関連もなく整備されることもあった。

鉄道駅を中心とした都市構造の形成は、我が国のまちづくりの特徴の一つでもあり、今後のまちづくりにおいても鉄道駅の存在は極めて重要な要素となると考えられる。ただし、上記の反省を踏まえれば、今後のまちづくりにおいては、駅関連施設を主体とした整備にのみ着目するのではなく、「駅を含む周辺地区」を人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる「場所・空間」と考えることが重要である。この「場所・空間」を我々は「駅・まち」と呼ぶこととする。さらに「駅・まち」の「駅」は鉄道駅ばかりではなく、広義に解釈すればバスターミナルなども含めたトランジットステーションとして捉えてもかまわないと考える。

我が国の大都市圏では住民は、平均的に日に1回は鉄道を利用することが明らかであり大きな特徴となっている。パーソントリップ調査によれば、1日のトリップ数は約2.5/回・日で、鉄道利用率は0.3である。<sup>1</sup> この値は都市圏内人口と圏内乗降客数はほぼ1:1であることを示している。

また、立地環境別にみた商業集積についても駅との強い関連性が明らかである。東京圏4都県では、駅集積型の立地が40%を超え、商品年間販売額は実に60%を超えている。<sup>2</sup>

この値は、小売業のみの額であるが、駅勢圏内の住民一人当たり毎日千円程度の消費していることになる。仮に乗降客数が10万人/日の駅であれば、駅周辺に立地する商業施設規模は小売業の売り場面積のみで約3万~4万平方メートルが成立する規模なのである。

<sup>1</sup> H25 東京大都市圏 PT

<sup>2</sup> H26 経済センサス

## 1. 2 「駅・まち」の広がり の捉え方

～～（「駅や駅広」だけではなく、周りの「まち」を一体としてとらえよ）～～

上記「駅・まち」の捉え方を踏まえると、「駅・まち空間」とは、

- ①鉄道事業者等による鉄道と駅
- ②従来都市側の整備対象であった道路・駅前広場等
- ③周辺地域での民間施設等

の全体と捉えることが妥当である。

「駅・まち」は、駅に関連した交通や諸活動の影響が大きく、「交通結節機能全体」に加えて周辺の「まち」を一体として扱うべき地域（直近地域）を含む「都市の交流核」として位置づけるべきであり、都市に向かって開かれた、地域と一体性のある場として、ハード的視点とソフト的視点を結集させて改良や整備を推進しなければならない。



従来の「交通結節点」＝駅＋駅前広場

「駅・まち」＝駅＋駅前広場＋直近地区＝「都市の交流拠点」

「駅・まち」の効果的な整備により都市が活性化、再生するなど、良い影響を受ける範囲

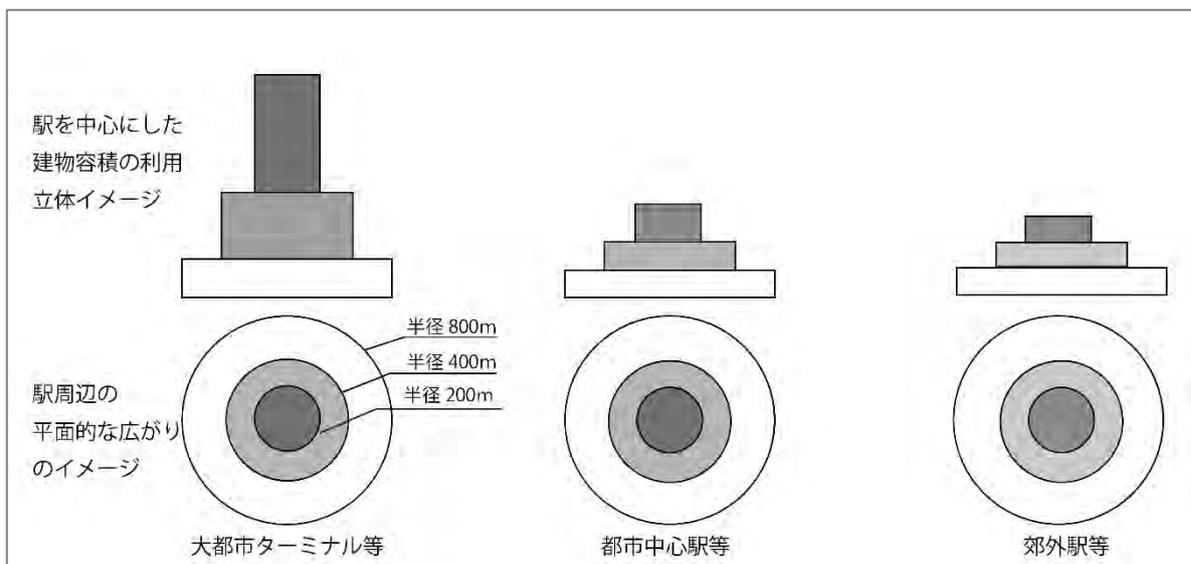
～～「駅・まち」エリアの具体的な広がりイメージ～～

駅を中心とする都市空間のエリア（領域）構成とボリューム（容積）構造

- ・駅を中心にした平面的な広がり、都心地区でも核都市でも郊外の住宅市街地でも、極端な差はなくむしろほぼ同様といって良い。
- ・これを模式的に示すと下図の様なイメージとなる。
- ・駅を中心にした、用途地域や容積率指定は、略々3層程度構造として捉えると分かりやすい。

駅から楽に歩ける、徒歩距離を400メートル程度と考えるならば、C.アーサー・ペリーの提唱した近隣住区規模（半径1/4マイル）で、わが国の各種都市計画規準等と照らしても理解しやすい広がりと言える。

仮に、半径400メートル範囲内の建築敷地割合が50%、平均容積率を800%とすれば、約200万平方メートルの建築（10万㎡の「超高層10本相当」となり、平均容積率が200%でも50万平方メートルの建築規模となるのであり、「駅」や「駅前広場」等の交通機能だけにとらわれることなく、商業・業務・生活・健康・福祉・文化・学術・芸術等の日常生活環境に加えて、災害時等の非日や常緊急時等も見据えた「まち」全体を捉えることが特に重要であることがわかる。



## 1. 3 「駅・まち」再構築(づくり)に欠かせない視点

### (1) 社会の変化を読み解き対応する

我が国は、すでに国民の5人に1人が高齢者となる超高齢化社会に突入している。今後高齢化率は上昇の一途をたどり、2040年には国民の3人に1人が高齢者となることが予想されている。また、人口減少社会の到来が確実な状況であり、これまでの拡大を基調とした都市整備は、「縮小社会」を前提とした考え方への見直しが必要となっている。

このような社会において、子育て・外出のしやすいまちづくり、公共交通サービスの確保・維持、安心・安全・健康に生活できる環境の整備、地域のつながりの維持などの視点からの都市整備が求められる。

また、鉄道や公共交通利用者のニーズの多様化、環境への配慮、防災安全性の確保、インバウンドによる外国人観光客の増加などの要素により、「駅・まち」を取り巻く環境・ニーズは多様化しており、「計画標準」での対応には限界があるものと考えられる。

### (2) 技術の変化を読み解き対応する

自動車の自動運転技術やAI(人工知能)、IoT技術など、技術革新が急速に進展し、生活スタイルは今後も変化し続けて交通モードの選択や交通結節点のあり方等についても、新たな変化が必要となる。利用者の目的等に応じて最適な移動手段を提供するサービス「MaaS」等への対応が求められる。

「駅・まち空間」の整備にあたっては、これらの技術革新の進展によりもたらされるまちづくりや都市整備のあり方の変化を考慮しながら、かつ、これらの技術を有効活用して、制約ある空間の有効活用等を図り、効率的・効果的な都市整備を行うことが求められる。

### (3) 「まち」の変化を読み解き連携する

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっている。

今後は、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者等が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要である（コンパクト+ネットワーク）。

そのために、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されるなど、制度面からの改革も行われている。

「駅・まち空間」の整備においても、上記コンパクト+ネットワークの考えの下、都市の交流核としての拠点性や都市の玄関口としてシンボル性を踏まえた整備や、鉄道駅と地域の公共交通を結節する利便性の高い交通結節点の整備等が求められる。

### (4) 鉄道事業の変化を読み解き連携する

少子高齢化社会や人口減少社会の到来により、都心方面への通勤需要は減少することが予想される。鉄道事業者においては、鉄道事業の収益の減少による経営環境の厳しさが増す状況に対して、需要・収益の維持、増加に資する施策や生活サービス等の他事業の展開などの取組がなされるものと考えられる。また、人口減少が国内で最も遅く到来する首都圏の鉄道においても、今後は混雑緩和・輸送力増強といった視点から、旅客サービスの質の向上といった視点へと取組が変化していくものと想定される。

このような中で、鉄道の沿線を一つの生活圈と捉え、沿線自治体の横断的なまちづくりを考える「鉄道沿線まちづくり」の考え方や、行政と鉄道事業者が協力してまちづくりを進める取り組み事例など、都市側と鉄道側とが互いの強みを活かしながら連携してまちづくりに取組むという考え方・取組事例が生まれている。

「駅・まち空間」の整備において、鉄道事業者との連携の視点も重要である。

## 1. 4 「ボトムアップ」型「駅・まち」再構築(づくり)をめざす

これまでの駅前広場は、都市における交通結節機能を効率的に確保することを主眼に、行政発意のもとで利用ニーズ等を把握しながら整備されることが多かった。しかし、社会情勢の変化などを背景に、駅前広場は貴重な社会ストックとして認識されはじめ、整備するだけでなくどのように活用するかという観点も重視されるようになってきた。

より広いまちづくりとしてのあり方をみると、これまでは行政が主体となってマスタープラン等の全体像を描いたうえで地域に落とし込んでいく、「ブレークダウン型」でまち全体のコンセプトなどを具現化してきている。一方、ある「場」の活用の仕方を変えていくことで、周囲の環境を変化させていく「ボトムアップ型」のまちづくりの取組みも始まっている。その中でも、近年は都市のスポンジ化等への対応や既存ストックの活用といった観点から、リノベーションまちづくりやプレイスメイキングといった市民を巻き込んだ活動が活発になってきている。

このような状況を考えると、「駅・まち」空間は、青写真に即したブレークダウン型でコンセプトや最低限求められる機能等を考えつつ、具体的な利用や都市活動の可能性を広げる観点からボトムアップ型で空間デザインや活用方法の合意形成を図り、連携しながら整備・活用を進めることが重要な空間といえる。

今後、「駅・まち」空間の整備・活用を、行政・地元住民に加え企業・商店会等を含めた地元組織と一体となって進めていくにあたり、次節で示すような視点からの検討や工夫を加え、より効果的な空間の創出に活用されたい。

## 1. 5 2040年 次世代のための「駅・まち」<sup>づくり</sup>再構築5つの提言

これまでに整理した背景や「駅・まち」の考え方、課題等を踏まえ、新たな「駅・まち」づくりにおける視点として、以下の5点を整理した。

これらの視点の根幹となる考え方は、その地域に適合した「カスタムメイド」の「駅・まち」づくりのすすめである。社会情勢の変化や技術革新の進展を踏まえつつ、安心・安全に生活できるコンパクトなまちづくりを地域の实情にあうようにいかに実現するか、また空間の制約等を解決しながらいかに効率的・効果的に実現するか、その具体施策を検討するにあたってのアイデアを導く視点として整理したものである。

### 提言1 「駅」－「駅広」－「まち」－のシームレス化

- ・「駅・まち」は、鉄道駅及び交通結節機能全体に加え、周辺の「まち」を一体として扱うべき地域（直近地域）を含む「都市の交流核」として位置づけられる。よって、これらの空間を連続性のある施設や円滑な歩行者動線によりシームレスに接続する工夫を行うことで、利用者の移動利便性・快適性の向上、駅・まちの一体的な空間形成、鉄道による地域分断の解消、にぎわいや交流の創出などの効果を生み出すことが可能になるものと考えられる。

### 提言2 「駅・まち」空間の柔軟な利用

- ・限りある「駅・まち」空間を有効に活用するとともに、多様化するニーズに対応するためには、これまでのような従来型の車両交通を中心にした空間の使い方では対応に限界があるものと考えられる。今後は、多様な交通移動サービスや、オフピーク時間帯にも着目した時間帯別の運用（時間変動への対応）、隣接する空間（高架下空間や道路空間、民間用地等）等との連携・一体活用、重層利用や施設兼用、多目的空間の整備等による機能の複合利用などにより、空間を柔軟に利用していくという発想が必要になると考えられる。

### 提言3 「利用者目線」に立った機能整備

- ・乗換え動線の短縮や歩行者動線の整序化による利用者利便性の向上や、待合空間や滞流空間等の創出等による快適性の向上を意識した機能配置、バリアフリー化やユニバーサルデザインによる誰でも使いやすい施設整備、わかりやすいサイン・情報提供等のソフト施策の充実など、「利用者目線」に立った機能整備が必要である。
- ・また、駅へアクセスする交通機関として、技術革新による新たな交通モードや交通システムの導入を前提とした駅前空間の整備なども視野に入れることが必要である。

### 提言4 地域の個性を表す「景観形成」

- ・駅は地域のシンボル、ランドマークとしての機能を有しており、「駅・まち」空間は地域の「顔」となりうる場所である。よって、地域の個性を表す駅舎外観や地元建築材料の使用、地域参加によるモニュメント空間の整備等によって、地域特性をアピールすることが考えられる。
- ・また、地域に親しまれる「駅・まち」空間の整備という観点に立つと、景観形成に係る検討プロセスや検討体制においても、市民や地元の関係団体等の参画を強く意識することが重要である。

### 提言5 「自立的成長管理」の実現

- ・魅力的な「駅・まち」空間を形成し、維持していくためには、整備の段階だけでなく、維持・管理の段階までを意識した整備や運営の仕組みづくりが求められる。民間活力の活用による包括的な運営や、エリアマネジメントによる地域が支える仕組みづくりなどにより、自立的成長管理の実現を目指す視点が重要になると考えられる。