

# 連携・共創型沿線まちづくり

～多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた  
持続可能で人中心のまちづくり～

沿線まちづくり研究会

第1タームとりまとめ

2026年3月

沿線まちづくり研究会

公益社団法人日本交通計画協会自主研究



<目次>

はじめに .....	1
沿線まちづくり研究会の概要 .....	3
沿線まちづくり研究会のメンバー .....	4
第1章 沿線まちづくりの“これまで”と“現状” .....	5
1-1 沿線まちづくりの“これまで” .....	5
1-2 沿線まちづくりの“現状” .....	11
第2章 これからの沿線まちづくりの方向性 .....	13
2-1 沿線まちづくりによる効果について .....	13
2-2 これからの沿線まちづくりの方向性 .....	14
第3章 沿線まちづくりを進める上での課題と対応 .....	17
3-1 沿線まちづくりを推進していく際の課題 .....	17
3-2 沿線まちづくりを進める上でのポイント .....	18
3-3 沿線まちづくりを進める上での新たな対応（提言） .....	22
第4章 今後の検討テーマ例 .....	23
第5章 事例集 .....	25
5-1 東日本旅客鉄道株式会社 .....	26
5-2 東海旅客鉄道株式会社 .....	28
5-3 西日本旅客鉄道株式会社 .....	30
5-4 九州旅客鉄道株式会社 .....	32
5-5 東武鉄道株式会社 .....	34
5-6 西武鉄道株式会社 .....	40
5-7 京成電鉄株式会社 .....	43
5-8 京王電鉄株式会社 .....	45
5-9 小田急電鉄株式会社 .....	54
5-10 東急株式会社／東急電鉄株式会社 .....	56
5-11 京浜急行電鉄株式会社 .....	58
5-12 相鉄ホールディングス株式会社 .....	62
5-13 名古屋鉄道株式会社 .....	64

5-14	近畿日本鉄道株式会社	67
5-15	南海電気鉄道株式会社	75
5-16	京阪ホールディングス株式会社	77
5-17	阪急電鉄株式会社	79
5-18	阪神電気鉄道株式会社	81
5-19	西日本鉄道株式会社	83
	おわりに	85
	(参考資料①) 沿線まちづくり研究会活動概要	87
	(参考資料②) 沿線まちづくりの効果の整理	90
	(参考資料③) 各社具体事例についてのロジックツリー	92
	(参考資料④) 地域別の3系統に再構築したロジックツリー	108

## はじめに

---

我が国の都市は、明治以降、鉄道路線の延長とともに発展してきた。とくに鉄道による沿線開発を伴った仕組みは、自立的な鉄道経営が可能な我が国独自のTOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型都市開発)によるビジネスモデルを構築し、これまでの、利便性・効率性が高く環境負荷が低い都市構造の形成に大きな役割を果たしてきた。

近年に至り、人口減少や高齢化に加え、コロナ禍の影響による公共交通需要の減少、ワークスタイルやライフスタイルの変化、身近な都市環境を重視する価値観の変化等が進み、人口増加時代のまちづくり手法やまちと鉄道とのあり方では、公共交通の維持も持続可能なまちづくりも難しくなりかねない状況が生まれてきている。

そのような状況の下、日本型TODを進化させた、鉄道事業者が継続的に参画し、公共交通の維持と持続可能なまちづくりを実現できる、新しい沿線まちづくりのモデル構築が必要となってきた。

こうした中、コロナ以前から出始めていた沿線まちづくりの新たな動きが、コロナ禍による変化を踏まえてさらに発展し具体化しており、線路の上下空間の利用、沿線の団地再生など、従来の沿線開発からさらに発展した、沿線住民の新しい暮らし方に沿ったネイバーフッド型ともいべき新しいまちづくりの具体事例が、鉄道事業者を中心に生まれ始めている。

本研究会では、このような状況を踏まえ、新しい沿線まちづくりのあり方について研究し、まちづくりの新たな方向性として、『連携・共創型沿線まちづくり』という方向性を見出した。(次ページ参照)

本とりまとめでは、ここに至った経緯を整理する。

*※本とりまとめでの「ネイバーフッド型まちづくり」とは、生活圏のスケールで地域のつながりをデザインし、助け合いや楽しみが自然に生まれる持続可能なコミュニティを育てる手法を指す。都市の課題をハード（施設・インフラ）だけでなく、ソフト（人の関係性・仕組み）からも解決しようとするアプローチを意図する。*

*※本とりまとめでの自治体とは、文脈により県と県、県と市区町村、市区町村単体など様々です。皆様ご自身で様々に置き換えお読み下さい。*

# 沿線まちづくり研究会 第1タームとりまとめ【概要版】

## 沿線まちづくり研究会 第1タームとりまとめ【概要版】

### 1 沿線まちづくりの“これまで”

#### 戦前から展開されてきた鉄道事業者の“沿線開発モデル”

我が国では戦前から鉄道事業者による鉄道建設と駅周辺整備が連動した沿線開発モデルが展開され、人口増加や都市化への対応、拠点整備による都市機能の強化等を通じて、自立的な鉄道経営と利便性が高く環境負荷が低い都市構造の形成を実現してきた。

#### 集約型都市構造の実現に向けた“沿線まちづくり”

他方、2010年前後から人口減少、超高齢社会に向けて集約型都市構造の実現が求められ、「鉄道沿線まちづくりガイドライン」（2015年12月、国土交通省都市局）ではこれまでに整備されてきた鉄道沿線へ都市機能を集約化していくことの必要性が示された。

#### 社会情勢の変化に合わせた、鉄道事業者による“沿線まちづくり”

2020年からのコロナ禍は、公共交通需要の減少を招くとともに、ライフスタイルや価値観の変化を加速させた。その後、人々の移動は再開したものの、これまでの需要に戻っていくことは難しい状況にある。そのような中で鉄道事業者は様々な取り組みで公共交通としての鉄道を維持しているが、その経営深度は必ずしも容易な状況とは言いにくい状況にある。さらに、資本効率の向上を求められる流れの中で、長期的な視点でのまちづくりが行いにくくなっている。他方、こうした人々の変化に対応し、次世代のライフスタイルを提案・共創するような新たな沿線まちづくりの取り組みが求められているが、短期的な収益にはつながりにくく、鉄道事業者のみでは取り組みの持続性が高まりにくい状態にある。

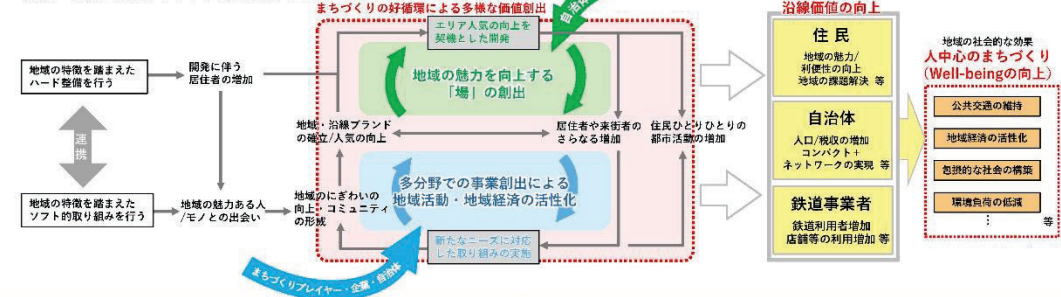
### 2 沿線まちづくりの“これから”

#### 連携・共創型沿線まちづくり

#### 多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた持続可能で人中心のまちづくり

鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等の多様な主体が連携し、ハード・ソフトのまちづくりの取り組みを行うことにより、「地域の魅力を向上する「場」の創出」「多分野での事業創出による地域活動・地域経済の活性化」が連動したまちづくりの好循環が生まれる。これにより多様な価値が創出され、沿線価値を高めていくモデルこそがこれからの沿線まちづくりであると考えられる。これからの沿線まちづくりはこのモデルによる沿線価値の向上を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を生み出し、さらにまちづくりの好循環へつなげていくことによって、中長期的視点において公共交通、そして社会が持続可能で人中心のまちづくり（Well-beingの向上）を実現することを目指すものである。

〈連携・共創型沿線まちづくりの好循環プロセス〉



-1-

## 沿線まちづくり研究会 第1タームとりまとめ【概要版】

### 3 地域の特徴に応じた沿線まちづくりの展開

#### 地域の特徴に合わせ、鉄道事業者や各地域の自治体等の多様な主体が連携し、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要

同一の沿線であっても、地域ごとの課題やポテンシャル等が異なるため、地域特性に応じて適切な主体（鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等）と連携しながら、ハード・ソフトのまちづくりを展開していく必要がある。また、その際には各地域単位の視点ではなく、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要となる。



### 4 沿線まちづくりを進める上での課題と対応

#### 沿線まちづくりを推進していく際の課題

##### 課題1 沿線まちづくりに対する共通認識の不足に関する課題

沿線まちづくりという事業に対して、社会一般の中で、また鉄道事業者内においても、その意義についての理解が不足している。

##### 課題2 役割分担の不明確さに関する課題

沿線まちづくりを推進する際には、自治体、鉄道事業者、住民、企業等、様々な関係者が関わるが、それぞれの役割が明確になっていない。

##### 課題3 資金不足・人材不足に関する課題

沿線まちづくり自体の短期的な収益性は高くなく、人材的にも不足しているため、事業を推進していく持続可能なスキームが必要となる。

#### 沿線まちづくりを進める上でのポイント及び新たな対応（提言）

- ポイントA 自治体、住民、企業等の理解促進・意識向上**  
**【新たな対応】自治体等の理解の促進・沿線まちづくりのムーブメント起こし**  
 ・沿線まちづくりの効果・意義を広く発信するシンポジウム開催への協力 等
- ポイントB 主体性や連携を生むための関係者間の役割分担の明確化**  
**【新たな対応】沿線まちづくりに向けたステークホルダーとの協働の仕組み及びビジョン共有**  
 ・新たな考え方を加味した鉄道沿線まちづくりガイドラインの改定。官民連携プラットフォーム構築 等
- ポイントC 活動・事業の収益性確保や自立化の仕組みの構築**  
**【新たな対応】沿線まちづくりを支える制度的・資金的スキームの構築**  
 ・駅前広場や高架下等の利活用等を促進する制度的支援。鉄道事業者の資産活用に対する資金的支援 等
- ポイントD 自治体・鉄道事業者等の体制や意思決定の判断基準（評価基準）の構築**  
**【新たな対応】沿線まちづくりの持続性を支える評価システム・人材確保の方策の構築**  
 ・評価手法・指標等の研究。評価に基づく資金調達の仕組み確保、人材の確保の方策の検討 等

-2-

## 沿線まちづくり研究会の概要

本とりまとめは、公益社団法人日本交通計画協会が自主研究として行っている「沿線まちづくり研究会(以下「研究会」)」において、全国の主要鉄道事業者を中心に、有識者・オブザーバーなど(以下「研究会メンバー」)の参画の下、2023年4月～2026年3月までの期間にて検討した内容をとりまとめたものである。

本研究会は、2023年度～2025年度の3か年を第1タームとして実施している。第1タームの最終年度(2025年度)には、提言発出・シンポジウム実施など対外的な研究結果の報告と広く社会への投げかけを行った。

本とりまとめは、提言へのご意見やシンポジウムなどの反響を踏まえ、第1タームのとりまとめとして作成したものである。

1st (2023年度)	2nd (2024年度)	3rd (2025年度)	第2ターム
<ul style="list-style-type: none"><li>●立ち上げ</li><li>●研究活動</li><li>・会員事例集</li><li>・ポイント・課題のとりまとめ</li><li>●対外発信</li><li>・研究活動報告</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●研究活動</li><li>・会員事例集</li><li>・有識者等セミナー(内部)</li><li>・沿線まちづくりの効果に関するロジックツリー</li><li>●対外発信</li><li>・研究活動報告</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●研究活動</li><li>・中間とりまとめ</li><li>●対外発信</li><li>・提言発出</li><li>・シンポジウム</li><li>・第1ターム本とりまとめ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>●研究体制の拡充</li><li>●検討テーマ深度化</li></ul>

## 沿線まちづくり研究会のメンバー

---

沿線まちづくり研究会については、以下のメンバーにて実施した。

### 【研究会メンバー】

- ・東日本旅客鉄道株式会社
  - ・東海旅客鉄道株式会社
  - ・西日本旅客鉄道株式会社
  - ・九州旅客鉄道株式会社
  - ・東武鉄道株式会社
  - ・西武鉄道株式会社
  - ・京成電鉄株式会社
  - ・京王電鉄株式会社
  - ・小田急電鉄株式会社
  - ・東急株式会社
  - ・京浜急行電鉄株式会社
  - ・相鉄ホールディングス株式会社
  - ・名古屋鉄道株式会社
  - ・近畿日本鉄道株式会社
  - ・南海電気鉄道株式会社
  - ・京阪ホールディングス株式会社
  - ・阪急電鉄株式会社
  - ・阪神電気鉄道株式会社
  - ・西日本鉄道株式会社
- 
- ・中村 英夫 日本大学工学部土木工学科 教授
  - ・嘉名 光市 大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻 教授
  - ・三浦 詩乃 中央大学 工学部 都市環境学科 准教授
  - ・鈴木 美央 龍谷大学 経営学部商学科 准教授
  - ・長谷川隆三 株式会社フロントヤード 代表取締役
  - ・渡邊 浩司 一般財団法人民間都市開発推進機構 常務理事

### 【オブザーバー】

国土交通省都市局

### 【事務局】

公益社団法人日本交通計画協会

(協力)

株式会社 日建設計

株式会社オリエンタルコンサルタンツ

# 第1章 沿線まちづくりの“これまで”と“現状”

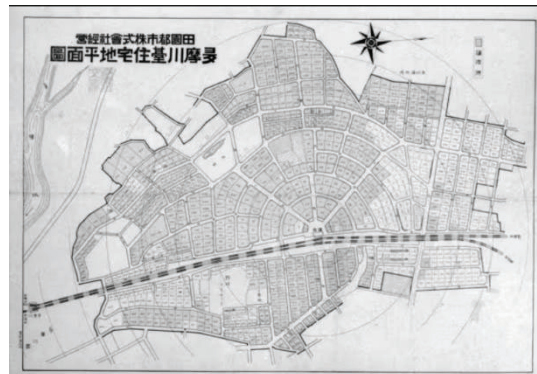
## 1-1 沿線まちづくりの“これまで”

我が国では戦前から鉄道事業者による鉄道建設と都市整備が連携した沿線開発モデルが展開され、人口増加や都市化への対応、拠点整備による都市機能の強化等を通じて、自立的な鉄道経営と利便性が高く環境負荷が低い都市構造の形成を実現してきた。

### ○沿線まちづくりの発端(明治・大正期の沿線開発)

- ・ 明治期後半から、民間鉄道会社が、沿線の宅地造成開発、劇場や商業施設などの整備を行うことでの付加価値向上、鉄道利用者の創出に取り組んできた。

箕面有馬電気軌道(のちの阪急電鉄)の代表者である小林一三は、中産階級の人たちを対象に、住宅ローン制度を導入しながら、沿線に住宅地を開発していった。都市開発、流通事業、観光事業などを一体的に進め相乗効果を上げる私鉄経営モデルの原型をつくりあげ、大正、昭和初期ぐらいまではほかの鉄道会社もこの方式で沿線開発を行っていった。(引用元:「郊外の都市や住宅地における鉄道会社の役割」角野幸博 鉄道の未来学)



出典：上段2枚、下段左：東急株式会社 HP  
下段右：阪急阪神ホールディングス株式会社 HP

○沿線まちづくりの成長期(高度経済成長期の沿線開発)

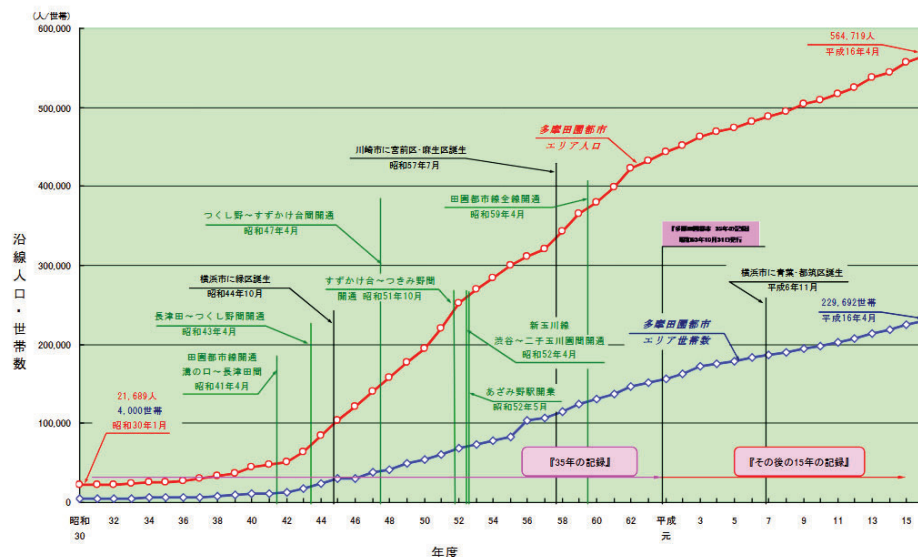
- 高度経済成長期には、鉄道事業者の先行買収用地を核とした鉄道沿線の都市開発がさらに進んだ。

東京の都市部の人口膨張で住宅不足が深刻化していた際、溝ノ口以西の広大な未開発地域に着目した五島慶太は、ここに新たな田園都市を建設するべく、1953年に「城西南地区開発趣意書」を発表した。川崎市の宮前地区を手始めに土地買収を開始すると共に、地域の交通の便として有料自動車専用道路(ターンパイク)の建設計画を打ち出した。城西南都市の開発計画はやがて「多摩川西南新都市計画」となり、交通の便は道路から鉄道へと変わって、のちの多摩田園都市開発へとつながった。多摩田園都市は1961年より入居開始となったが、2003年現在で開発総面積5000ha、総人口54万人(2003年)に達している。(引用元:「東急100年史2章の概要」)

【図-1】 『多摩田園都市』位置図



【図-10】 「多摩田園都市」エリア人口・世帯数推移一覽



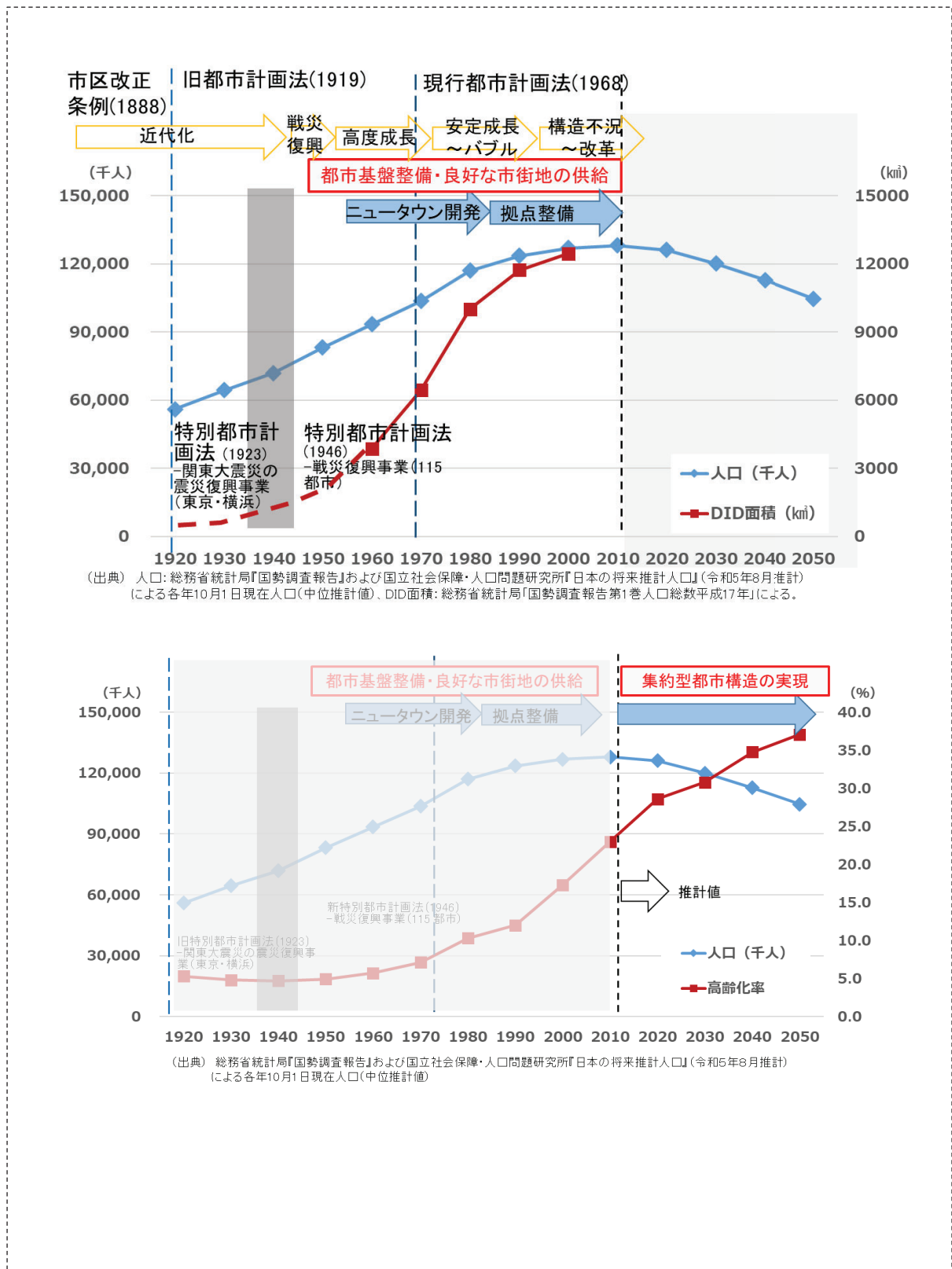
出典：多摩田園都市その後 15年の記録<昭和63年~平成15年>

[https://www.tokyu.co.jp/history/tama\\_next15/pdf/tama\\_next15\\_all.pdf](https://www.tokyu.co.jp/history/tama_next15/pdf/tama_next15_all.pdf)



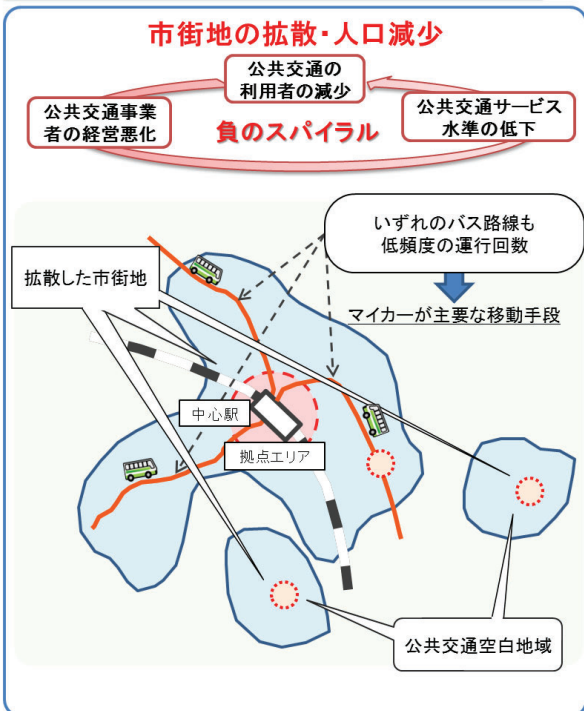
## ○集約型都市構造の実現に向けた“沿線まちづくり”

- 2010 年前後から人口減少、超高齢社会に向けて集約型都市構造の実現が求められ、「鉄道沿線まちづくりガイドライン」（2015 年 12 月、国土交通省都市局）ではこれまでに整備されてきた鉄道沿線へ都市機能を集約化していくことの必要性が示された。

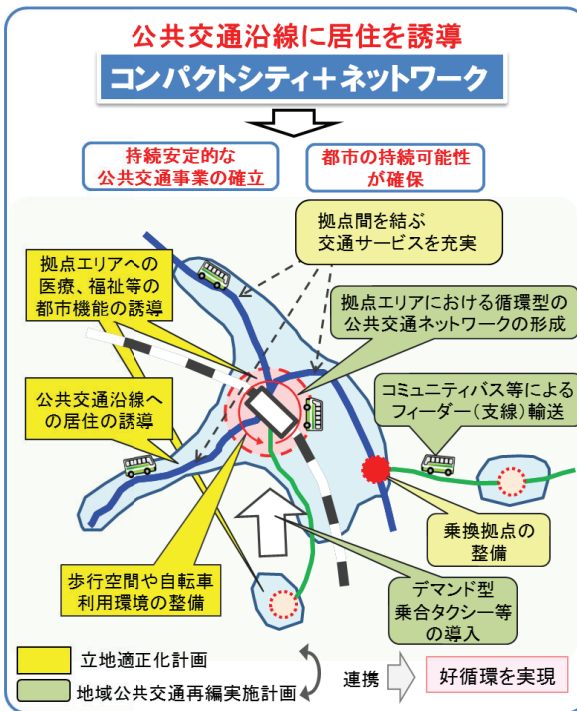


# 国土交通省:コンパクトシティ+ネットワーク

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



# 国土交通省:沿線まちづくりガイドライン

## 1. ガイドライン策定の背景及び目的

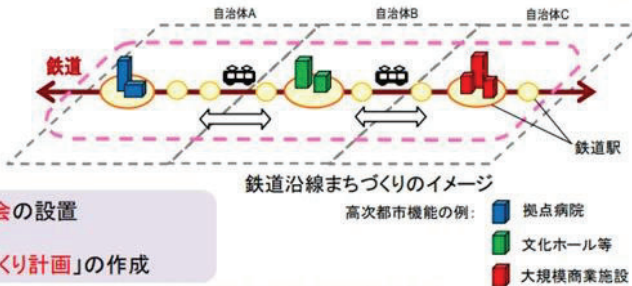
鉄道沿線まちづくりとは・・・鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図るまちづくりの手法

人口減少・高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念

地方公共団体、鉄道事業者双方にとって「鉄道沿線まちづくり」が必要

- 沿線市町村と鉄道事業者を含む協議会の設置
- 「鉄道沿線まちづくり方針」の作成
- 具体的方策に関する「鉄道沿線まちづくり計画」の作成

広域連携の視点をもって鉄道沿線の各市町村が立地適正化計画を作成することにより、鉄道を軸とした都市機能の再編等によるコンパクトシティ形成に向けた取組の推進につながる



出典: 国土交通省資料

## ○社会情勢の変化に合わせた、鉄道事業者による“沿線まちづくり”の萌芽

- ・ 2020年からのコロナ禍は、公共交通需要の大きな減少を招いた。その後、人々の都市活動は再開したものの、その間に起こったライフスタイルや価値観の変化の加速により、コロナ禍以前の需要形態そのものに戻っていくことは難しい状況と予測される。
- ・ 一方で、コロナ禍の前から、人々の変化に対応し次世代のライフスタイルを提案・共創するような長期的な視点を持った、多様な主体の参画による地域密着型の新たな沿線まちづくりの取り組みが、一部の地域で萌芽している。いわばネイバーフッド型ともいえるこうした沿線まちづくりの取り組みは、コロナ禍後、さらに多様な展開がなされている。(各社事例参照)

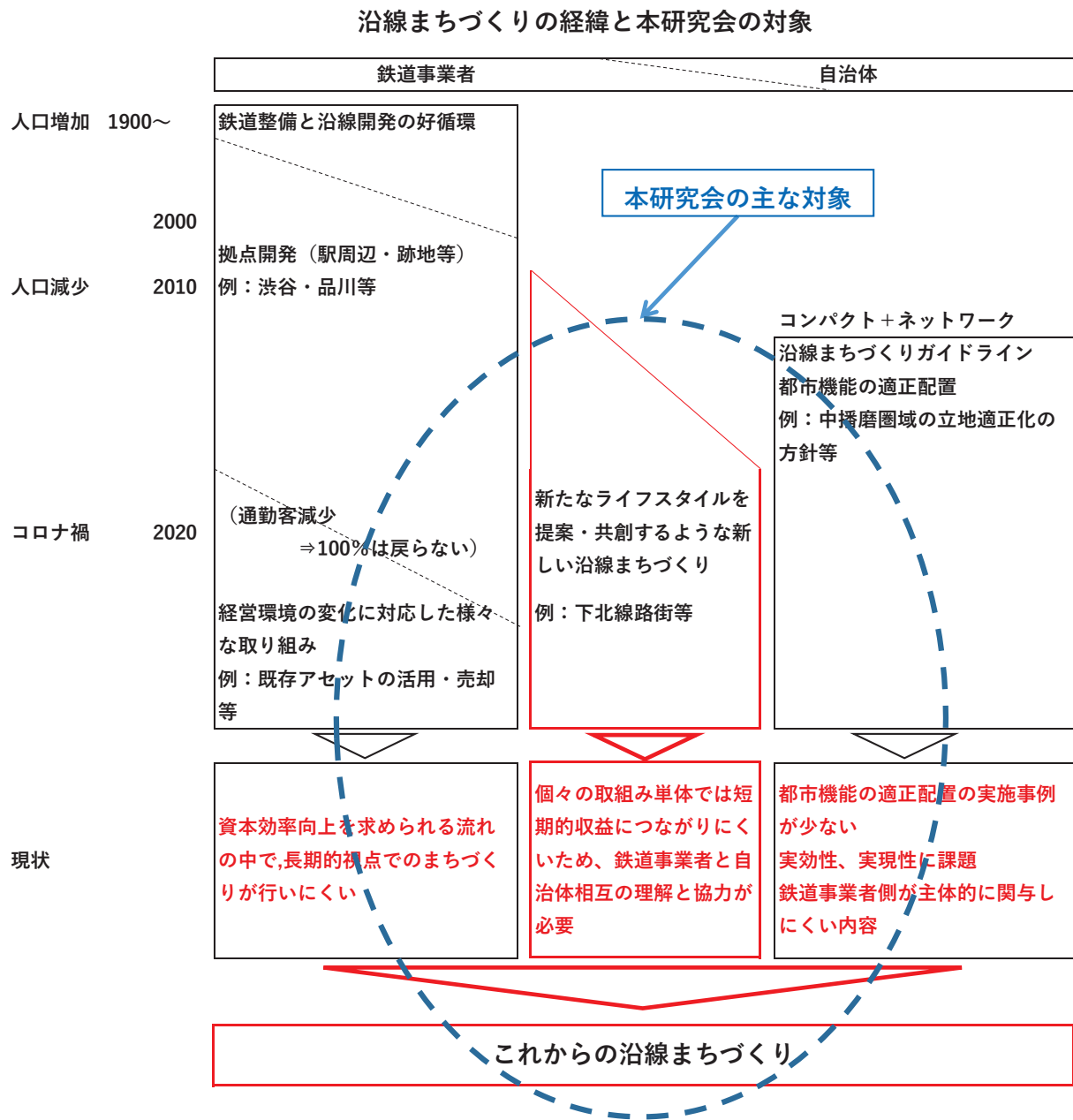
## 1-2 沿線まちづくりの“現状”

---

沿線まちづくりをとりまく状況について俯瞰すると、戦略的な取組が必要であることが分かる。

- ・ 2020年からのコロナ禍は、公共交通需要の減少を招くとともに、ライフスタイルや価値観の変化を加速させた。
- ・ その後、人々の都市活動は再開したものの、これまでの需要に戻っていくことは難しい状況にある。
- ・ そのような中で鉄道事業者は様々な取組みで公共交通としての鉄道を維持しているが、その経営環境は必ずしも容易な状況とはいえない状況にある。
- ・ さらに、資本効率の向上を求められる流れの中で、長期的な視点でのまちづくりが行いにくくなっている。
- ・ 他方、こうした人々の変化に対応し、次世代のライフスタイルを提案・共創するような新たな沿線まちづくりの取組みが始められているが、短期的な収益にはつながりにくく、鉄道事業者のみでは取組みの持続性が高まりにくい状態にある。

(参考)沿線まちづくりの経緯と本研究会の対象について



## 第2章 これからの沿線まちづくりの方向性

---

これからの沿線まちづくりの方向性を見出すために、改めて沿線まちづくりの効果についてロジックツリーなどを活用して整理・可視化し、その結果を踏まえ、沿線まちづくりの今後の方向性についてとりまとめた。

### 2-1 沿線まちづくりによる効果について

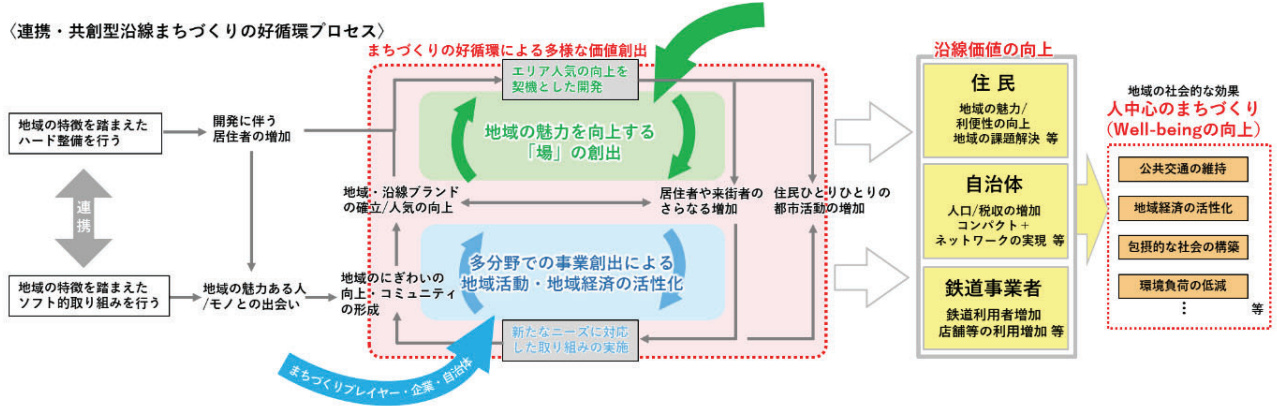
---

- ・ 参加各社の沿線まちづくりについての具体事例をベースに、ロジックツリー(参考資料参照)を用い、各ステークホルダーのニーズから、効果・指標・データについての整理を行った。
- ・ 沿線まちづくりの効果を、①鉄道運営、②開発・投資、③まちづくりの3つの観点でとらえると、沿線価値の向上への取組を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を生み出していることが分かった。
- ・ また、ロジックツリーを描いていく中で、これらは取組から効果への直線的な流れではなく、循環型の流れで効果を発現させていくものであり、そのためには鉄道事業者だけでなく多主体連携があり、その関係性が、拠点のタイプによって異なるのではないかとの仮説をもった。

## 2-2 これからの沿線まちづくりの方向性

- 研究会では、各社の取組み事例が、どのような効果を生み、どのような人のどんなニーズにつながっているか、ロジックツリー(参考資料参照)や、ワークショップでの議論をもとに、整理を行った。
- これらの整理をみると、これからの沿線まちづくりでは、個々の取組から個別の効果への一方的な流れではなく、多様な主体が連携してまちづくりの好循環を生み出すことにより多様な価値が創出され、結果として沿線価値の向上につながっていることがわかった。
- これらの検討を踏まえ、本研究会では、鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等の多様な主体が連携してハード・ソフトのまちづくりの取組を行うことにより、「地域の魅力を向上する「場」の創出」や「多分野での事業創出による地域活動・地域経済の活性化」が連鎖することで、まちづくりの好循環が生まれ、これにより多様な価値が創出され沿線価値を高めていくモデルこそがこれからの沿線まちづくりの方向性であると考え、以下の様に打ち出すこととした。

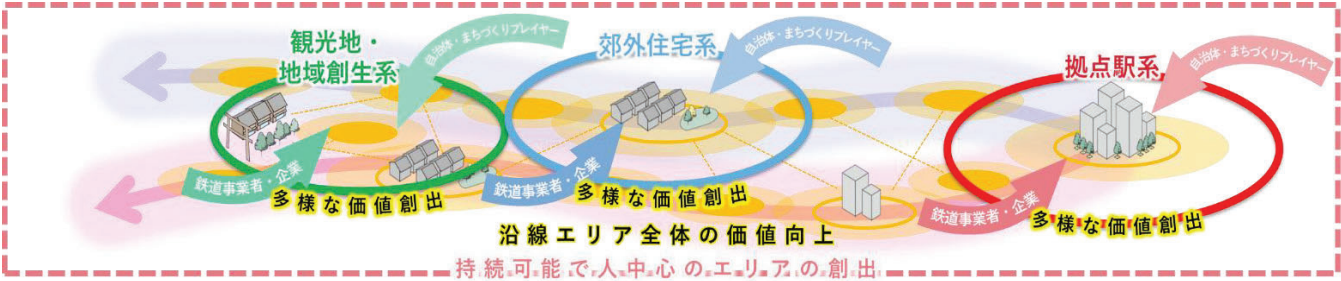
**「連携・共創型沿線まちづくり」**  
 ～多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた持続可能で人中心のまちづくり～



- これからの沿線まちづくりは、このモデルによる沿線価値の向上を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を創出し、さらにまちづくりの好循環へつなげていくことによって、中長期的視点において公共交通、そして社会が持続可能で人中心のまちづくり(Well-beingの向上)を実現することを目指すものと整理できる。

- ・ 同一の沿線であっても、拠点系、郊外住宅系、観光地・地域創生系など地域別の系統により、地域ごとの課題やポテンシャル等が異なるため、地域特性に応じて適切な主体(鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等)と連携しながら、ハード・ソフトのまちづくりを展開していく必要がある。
- ・ その際には各地域単独の視点ではなく、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要となる。
- ・ 本研究会では、この視点についても、「**地域の特徴に応じた沿線まちづくりの展開**」として、以下の様に打ち出す。

地域の特徴に合わせ、鉄道事業者や各地域の自治体等の多様な主体が連携し、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要





## 第3章 沿線まちづくりを進める上での課題と対応

---

### 3-1 沿線まちづくりを推進していく際の課題

---

これからの沿線まちづくり「連携・共創型沿線まちづくり」を推進していくにあたっては、以下のような課題が想定される。

#### ア. 沿線まちづくりに対する共通認識の不足に関する課題

- 沿線まちづくりという事業に対して、社会一般の中で、また鉄道事業者内においても、その意義についての理解が不足している。これは、短期的な収益性が低い、沿線まちづくりに関する定量的な評価基準や指標がない、鉄道事業者が積極的に投資判断するための判断基準に乏しい等の背景があるためである。
- また、沿線まちづくりは上記したように、その価値が多岐にわたるものであり、事業に伴う責任や利益が一つの所に留まらない為、関係者の理解が不足するのではないかと考える。
- その結果、事業推進に対しての合意形成を築いていくことが難しい状況にあることが課題である。

#### イ. 役割分担の明確化に関する課題

- 沿線まちづくりは上記したように、多様な担い手や多様な空間というソフト、ハードのアセット(リソース)を活用することが必要であり、沿線まちづくりを推進する際には、自治体、鉄道事業者、住民、企業等、様々な関係者が関わるが、それぞれの役割が明確になっていないという現状がある。そのため、沿線まちづくりを推進していく為の力が効果的に発揮出来ないのではないかと考える。
- 沿線まちづくりという目的に向けて関係者の連携がそもそも不足していることも課題である。

#### ウ. 資金不足・人材不足に関する課題

- 沿線まちづくり自体の短期的な収益性は高くなく、人材的にも不足しているため、事業を推進していく持続可能な資金・人材などの運営スキームが必要となると考える。
- 沿線まちづくりに対しての持続可能なスキームが無いことは、中長期的にまちづくりに係わる担い手がいなくなってしまうことにもつながり、社会全体として不利益を被ることになることも課題であると言える。

沿線まちづくりは多方面に効果を発揮し、社会的な意義はあるものの、その多様性から、沿線まちづくりの各種取組に対する共通認識の不足とリソースの不足が課題として顕在化してきており、これら課題を解決することが、取組の持続性を高めるために必要である。

## 3-2 沿線まちづくりを進める上でのポイント

「連携・共創型沿線まちづくり」の推進に向けては、鉄道事業者、自治体、住民、企業等において、中長期的視点での沿線まちづくりの社会的・経済的な意義を共有し、認識を高めていくこと、そしてその実現を支援していくことが重要であり、そのポイントとして以下の4点があげられる。

### ○自治体、住民、企業等の理解促進・意識向上

- ・ まず始めに、沿線まちづくりを推進していくにあたり、その担い手を増やしていくことが必要である。
- ・ これまで鉄道事業者中心となって進めてきた取組に対して、沿線にかかわる多様な主体を巻き込み、沿線まちづくりという多様な価値を創出する取組を共に進めていく為のパートナーシップを構築していくことが重要となる。

### 自治体、住民、企業等の理解促進・意識向上

#### 研究会における意見の要点

- 連携するパートナーとして、自治体・地域のキーパーソンとのつながり
  - ・ 既に活動を進めている（自走している）まちのキーパーソンとどのように出会えるか
  - ・ 協力し合えるキーパーソンとの良好な人間関係を構築することが必要
- 住民・自治体・企業等の関係の構築
  - (1) 住民・自治体・企業等との課題等の共有
    - ・ 全ての関係者が Win-Win になれるようなアウトプットの共有や関係性の構築
    - ・ 各自治体との課題認識の共有、地域住民との当事者意識の醸成、民間企業との時間軸と取組意義の共有
    - ・ 自治体、住民と同じ熱量の共有
  - (2) 日常的なコミュニケーションの重要性
    - ・ 気楽に会える距離感に鉄道事業者の窓口役がいること
    - ・ 対話による信頼関係や、普段のコミュニケーションからの関係性構築
- 取組の継続性・持続性の確保
  - ・ 持続可能な体制づくり（関係者のモチベーション維持、キーパーソンの異動、組織トップの交代などで切れない仕組みづくり）
  - ・ 長期にわたるまちづくりに対し、長期的な目線でみたときの、担当者や人材の育成、モチベーションの維持がポイント

## ○主体性や連携を生むための関係者間の役割分担の明確化

- ・ パートナーシップを前提として、それぞれの主体が沿線まちづくりを自分事として取り組んでいく為に、沿線まちづくりにはどのような役割が必要なのかについて整理した上で、関係主体それぞれがどのような役割を担うのかについて明確化していくことが重要となる。

## 主体性や連携を生むための関係者間の役割分担の明確化

### 研究会における意見の要点

- 広域的な沿線まちづくりの主体
    - ・ 自治体の旗振り役として都道府県の役割の重要性
    - ・ 複数の自治体を跨ぐ沿線まちづくりの中で、自治体のまとめ役の担い手
  - 共通した目的の設定と役割分担の明確化
    - 自治体：地域の窓口、民間事業者や地域のサポートを担う
      - ・ インシャルコストの支援 ・ 助成制度の紹介 ・ 公共財（空間等）活用への理解
      - ・ 部署間調整、商店街組合等との連携調整
    - 企業・まちづくりプレイヤー：沿線まちづくりの主役を担う
      - ・ 企業は、事業性は求められるものの、様々なアイデアで新しいことにチャレンジしある程度自由にできることが強み。
      - ・ 企業やまちづくりプレイヤー側は「自治体がやるべき仕事」と思うのではなく、いかに自分たちで活動するのか、その意味や重要性を理解することが大事。
  - 自治体や企業、まちづくりプレイヤーの主体性を生むポイント
    - ・ 企業やまちづくりプレイヤーが主体的に動ける余地を作る
- ※自治体だけでまちづくりを推進するのは限度があるが、支援や協力は不可欠
- ・ 鉄道事業者等がまちづくりの機運を高め、地域に引き継ぐしくみづくり
  - ・ 自分事としてとらえることの重要性
  - ・ 自治体は推進するための障壁を一緒に乗り越えるスタンスが必要、企業に対してはフリーライダーの抑止も必要

## ○活動・事業の収益性確保や自走化の仕組みの構築

- ・ 収益性が低い状態の沿線まちづくりの取組に対して、新たな収益機会の創出や官民の多様な資金源の確保、様々な制度的な工夫によるコストの削減といった対策を総合的に検討、適用していくことによって収益性確保と自走化を促していく事が重要となる。

## 活動・事業の収益性確保や自走化の仕組みの構築

<b>研究会における意見の要点</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 事業としての自走化（資金や安定収益）<ul style="list-style-type: none"><li>・ ボランティアではない地域参画のためには、安定収益が必要</li><li>・ 企業の収益基準の再検討も必要</li><li>・ エリアマネジメント活動に対する支援（規制緩和）、沿線まちづくり活動に積極的な企業への優遇措置、公的な補助支援があると効果的に進められる</li></ul></li><li>● 取組としての自走化（活動主体となる地域の存在）<ul style="list-style-type: none"><li>・ エリアで自律的に活動するまちづくりプレイヤーの存在</li><li>・ 企業やまちづくりプレイヤーが主体となることで行政の協力が得られやすい</li><li>・ 完成すればすべて民間、ではなく、開発段階と同様、官民が公平に手間・費用・時間を負担しあうことが、自走・継続のポイント</li></ul></li><li>● 事業・取組の両方に共通する課題<ul style="list-style-type: none"><li>・ 収益化の前に、沿線活性化の意義・効果の明確化や、ビジョンの共有が必要</li><li>・ 人材の確保、高齢化に対応した後継人材の発掘</li></ul></li></ul>
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

○自治体・鉄道事業者等の体制や意思決定の判断基準(評価基準)の構築

- ・ 沿線まちづくりの推進に特に重要なステークホルダーとなる自治体、鉄道事業者については、沿線まちづくりを牽引する為の責任ある体制を構築すると共に、様々な取組を検討し実行に繋げていくための判断基準、評価基準を作成していくことも重要となる。

**自治体・鉄道事業者等の体制や意思決定の判断基準(評価基準)の構築**

<b>研究会における意見の要点</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>●意思決定を円滑化できる体制の構築<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道事業と関連事業を包含した横串組織の設立と運営（継続的な投資資金や活動資金の確保）</li><li>・ 各開発プロジェクトにおいて、沿線まちづくりを関連事業として位置付け</li></ul></li><li>●KPIの必要性<ul style="list-style-type: none"><li>・ 会社やステークホルダーの理解・評価を得る上で、KPIが求められる</li><li>・ 中長期的な沿線価値向上を指標としてどう定量化するか、エリアマネジメント等の沿線まちづくり活動のKPI設定や数値化・見える化が必要</li></ul></li><li>●人材の確保・スキルの継承<ul style="list-style-type: none"><li>・ 人材育成、人材確保、そして持続的にそのスキルを継承すること</li><li>・ イベントごとや地域のキーパーソンとの関係構築にあたり、業務の範疇を超えて、うまく動ける人材（プレイヤー）が必要</li></ul></li></ul>
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3-3 沿線まちづくりを進める上での新たな対応（提言）

これまでの研究会での議論を踏まえ、沿線まちづくり「連携・共創型沿線まちづくり」を進めていくにあたり今後必要な対応としては、まず始めに『①ベースとなるムーブメントを起こしていくこと』、そして、『②各地で具体的な沿線まちづくりの取組を動かしていくための協働の枠組み及びビジョンの共有の仕組みを作ること』、更には、『③取組を支えていくスキームを作ること』、最後に、『④沿線まちづくりの推進を判断し、後押しする評価の仕組みや人材確保の仕組みを作ること』が必要であると考え、下記に提言をまとめた。

#### ①自治体等の理解の促進・沿線まちづくりのムーブメント起こし

- ・自治体を中心とした沿線まちづくりの必要性・有効性の周知・啓発〔自治体と鉄道事業者の勉強会〕
- ・沿線まちづくりの主要な担い手である鉄道事業者の更なるネットワーク構築〔本研究会のアップグレード〕
- ・沿線まちづくりの効果・意義を広く発信するシンポジウム開催への協力〔国〕

#### ②沿線まちづくりに向けたステークホルダーとの協働の枠組み及びビジョン共有

- ・既存制度を活用した官民連携のプラットフォーム構築支援とビジョンの作成支援（官まち事業の活用と沿線まちづくりへの重点的かつ継続的な支援）〔国〕
- ・沿まちのビジョンと各種行政計画の連携促進（都市マス、立適、都市・地域総合交通戦略等々）〔自治体〕
- ・広域、複数駅を跨ぐ沿線まちづくりの取組コーディネート〔自治体〕
- ・新たな考え方を加味した鉄道沿線まちづくりガイドラインの改定、自治体等への周知〔国〕

#### ③沿線まちづくりを支える制度的・資金的スキームの構築

- ・改定ガイドラインの広域立地適正化方針に基づく公共交通関連整備への重点的支援〔国〕
- ・駅前広場、高架下、駅周辺の公共的空間等の利活用、二次交通を促進する制度的な支援（ソフト・運用への支援、都市施設の時間帯等に応じた暫定・可変的な利活用等）〔国〕
- ・鉄道事業者の資産活用に対する支援（税優遇）〔国〕
- ・エリアプラットフォームや民間に対する支援の拡充（官まち事業の充実等）〔国〕
- ・ファンド等、様々な資金源を集めるスキームづくり〔民間（金融機関等）〕

#### ④沿線まちづくりの持続性を支える評価システム・人材確保方策の構築

- ・評価手法・指標等の研究・開発〔国〕〔民間・研究会等〕
- ・評価に基づく資金調達の仕組み確保や人材の確保方策の検討〔国〕〔民間・研究会等〕

## 第4章 今後の検討テーマ例

---

これからの沿線まちづくり「連携・共創型沿線まちづくり」をより強力に推進していくにあたっては、周知啓発活動や更なるネットワークの構築、研究の深度化など様々な取組が考えられる。

### ○自治体を中心とした沿線まちづくりの必要性・有効性の周知・啓発

- ・ 研究会としての普及啓発（シンポジウム開催等）
- ・ 自治体と鉄道事業者の交流の場の創出（自治体の研究会への参加等）

### ○沿線まちづくりの主要な担い手である鉄道事業者の更なるネットワーク構築

- ・ 研究会の継続実施

### ○研究の深度化

（研究テーマ例）

- Maas・DX の活用
- 沿線での総合的サービスの提供及びそのスキーム
- ネイバーフッドの充実（X Minute City）
- 沿線まちづくりの空間的構成・空間イメージの整理・分析
- 評価手法・指標等の研究・開発
- 評価に基づく資金調達の仕組み確保や人材の確保方策の検討

