

都市と交通

通巻122号

巻頭言：鉄道沿線エリアのデザインとマネジメント
～東京藝術大学 美術学部 建築科 准教授 藤村 龍至……1

特集：鉄道沿線まちづくり

1. 国土交通省の取組み
 - ◆鉄道沿線まちづくりの意義……………2
 - ◆鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関する
ガイドライン(第1版)について……………3
2. 地方公共団体等の取組み
 - ◆川崎市における「鉄道沿線まちづくり」に関する取組みについて……5
 - ◆泉北地域鉄道沿線まちづくりについて……………7
 - ◆しなの鉄道沿線地域の回遊性向上プロジェクト……………9
3. 鉄道事業者の取組み
 - ◆より魅力的な沿線・エリアにするために
～小田急電鉄の取組み～……………11
 - ◆西鉄沿線の官民連携(久留米市、太宰府市、大野城市、春日市)……13
4. 民間事業者の取組み
 - ◆JR中央線を軸としたまちづくり……………15
 - ◆ITを駆使した新たな沿線価値創り『駅ナカから街ナカへ』……17

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



登戸土地区画整理事業区域内特設スペース
「登戸・遊園 ミライノバ」でのイベント(川崎市)



「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」出発式(上田市)



高石駅前広場でのイベント(高石市)



JR中央線高架下の学生寮「中央ラインハウス小金井」(小金井市)

巻頭言

鉄道沿線エリアのデザインとマネジメント

東京藝術大学 美術学部 建築科
准教授

藤村 龍至



国土交通省が進める「鉄道沿線まちづくり」は2015（H27）年12月にガイドラインがまとめられ、勉強会はこれまで全国18地域で開催されている。当初は2014（H26）年のコンパクト+ネットワークの実現に向けた法律改正や、総務省が進める「公共施設総合管理計画」の推進による広域連携など、人口減少社会への対応を念頭においた緊縮志向であったが、2018（H30）年度からは「沿線価値向上」が掲げられ、活性化志向の議論に移行している。

もともと鉄道会社と沿線自治体との関係は、沿線の不動産事業やターミナルデパートなどの流通・小売事業において事業の許認可を申請する側／される側であり、過去の経緯から沿線のまちのコミュニティと距離を保つ例もある。これまで自治体が鉄道会社に一方的に要望を出すだけとなることもあったところを、たとえば改札口を設置するにあたり周辺に公共投資を行い、民間投資を誘発して人口を増やして利用者を増やす、などの公民連携のストーリーについて話し合える新しい対話の場が生まれた。

近年は「鉄道沿線まちづくり」への期待は徐々に高まっている。筆者が司会を担当した2018（H30）年1月と2021（R3）年2月に国土交通省が主催した鉄道沿線まちづくりの講演会でも、初回は鉄道会社と沿線自治体による「包括連携協定」のような枠組みに関する報告が多かったが、21年の回ではマーケットの開催によるプレイヤーの発掘など具体的な取組みが増えた。さらに2021年5月に発表された2020年度の鉄道各社の決算では、運輸部門の収入はJR各社で50%前後、大手民鉄16社で70%前後と大幅での減収となる一方で、オフィス賃貸や沿線での住宅販売などの不動産部門や流通部門は比較的好調を維持していることもあり、まちづくりへの期待がさらに高まっている。

現在、鉄道会社は、シェアオフィスやコワーキングなど新しいサービスの導入やライフスタイル型のコンテンツを軸にした商業開発など、駅や駅周辺の自社保有地への再投資を行う例、自治体では駅周辺の公有地や空き店舗再生事業などの取組みが目立つが、ここでは鉄道沿線まちづくりのさらなる展開として、初期の目的でもあった広域での戦略として取り得る方向性についても少し考えてみたい。

埼玉県内を例に見てみると、鉄道路線網は東京都心部から放射状に広がる路線とそれを横断する路線に大別される。通勤圏という視点で代表的な鉄道沿線を、

(1)日光街道沿いの東武伊勢崎線圏、(2)中山道沿いのJR高崎線圏、(3)旧川越街道沿いの東武東上線圏、(4)丘陵地の旧農村を走る西武池袋線圏の4つに大別してみた場合、丘陵地を走る(3)(4)の沿線では不動産開発が1960年代から80年代にかけて急速に行われた背景から、近年では沿線人口の高齢化が進み、乗降客数の減少へと繋がっている。

さらに沿線自治体の東京都内への通勤通学率を見ると、上尾市と行田市で2度下がることがわかる。都内に通勤する団塊の世代が住宅を求めた1970年代から80年代にかけて、東京への通勤圏は都心から60km程度に行田市まで拡大したが、団塊ジュニア世代の定住者の都心通勤圏は40km程度のさいたま市内くらいまでの範囲に縮小している。さいたま市内までの「安定通勤圏」、熊谷市以北の東京から自立した「地域通勤圏」とは異なり、上尾市から行田市にかけては今後高齢者と空き家が集中的に増加するなど大きな社会変動が想像される「変動通勤圏」であり、こうしたエリア自治体の単位を超えた取組みが必要な対象のひとつであると考えられる。

変動通勤圏の中で特に社会変動が大きいと予想されるのは、面的な開発によって人口が集中的に流入した計画住宅地（ニュータウン）である。「埼玉県消滅可能性ニュータウンランキング」を作成したところ、上位を占めたのは県西部の丘陵部にあるニュータウンであった。それらの現状を見ていくと、開発時期や人口規模は似ているものの、5年で開発を終えた地区と30年をかけた地区で住民の年齢構成が大きく異なり、市場での不動産価格やコミュニティ形成の仕方にも大きく差が生まれている。

今後はこうした面的な基盤に対し適切な再投資を行うマネジメントの仕方によってエリアの価値が大きく変わることが予想される。一例として筆者は、高齢化率が50%を超え、約3000戸の戸建住宅群のうち111軒が空き家であるとされている埼玉県鳩山町の鳩山ニュータウンの活性化に関わっているが、地方創生関連交付金を用いて空き店舗に交流拠点を設置するなど自治体の積極的な介入を図ることにより新規の移住者が増えるなど、手応えを感じると同時に課題も洗い出されてきたところである。まちづくりの方法論は合意形成・事業企画・規制緩和・資金調達など総合的になっており、行政と鉄道会社、住民の間でこうした総合的なデザインとマネジメントの提案ができるコーディネーター的な主体が求められていると感じる。

1

国土交通省の取組み

1-1 鉄道沿線まちづくりの意義

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 太田 裕之

1. はじめに

大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少や高齢化を背景とした都市サービス、都市機能の持続性の低下が懸念されるとともに、働き方改革や技術進展、コロナ禍によるライフスタイルの変化により、人々の鉄道を利用した移動需要が変化しつつあります。

特に、これまで通勤需要が大きかった大都市郊外部等においては、大幅な鉄道利用者の減少が危惧されており、何も対策を講じずにいた場合には、鉄道利用者の減少に伴い、編成車両数や運行頻度等の鉄道サービス水準が低下し、その結果、沿線地域の地価が下落し、さらに鉄道利用離れが加速していき、さらに沿線価値が低下していくといったように、沿線の地方公共団体にとっても鉄道事業者にとっても望ましくない結果に陥ることも懸念されます。

こうした事態を避け、持続可能な鉄道沿線のまちづくりを目指すにあたっては、鉄道事業者と沿線地方公共団体とが連携し、沿線地域で共通のコンセプトを持ってまちづくりを進めていくことが重要です。鉄道沿線のさまざまな関係主体が連携しながら、居住だけでなく就業・消費・介護・子育てなどが可能な魅力のある沿線地域をつくりあげる「沿線価値向上」に取り組むとともに、中長期的に商業・医療・教育・文化などの各種都市サービスを、鉄道軸を中心とした地域間で連携して確保することで市町村境を超えた「沿線都市圏の形成」を図ることが重要です。

2. 鉄道沿線まちづくりのメリット

想定されるメリットとして、たとえば、沿線の地方公共団体においては、互いの地域資源を生かした一つの生活圏として沿線内外への認知度向上や魅力発信を行うことで、観光客や関係人口の呼び込み、居住者の転出抑制等に対して、単独で取り組むより大きな効果が期待されます。また、鉄道事業者においては、沿線の地方公共団体と連携し、来街者としての乗降客を増やすのみならず、定住人口増加も図ることで、新たな需要の創出が期待されます。さらには、

各地域の企業や地域団体等においては、行政境にとらわれない鉄道を軸とした相互連携により、広域での顧客獲得やイノベーションの誘発等、新たな事業展開が期待されます。

そのため、多様な主体が連携し、沿線地域の価値向上を図りながら、中長期的に一体的な沿線都市圏を形成していくことが、これからの時代の鉄道沿線まちづくりとして求められています。

3. 取組みを進めるにあたってのポイント

国土交通省都市局街路交通施設課では、平成27年12月に「鉄道沿線まちづくりガイドライン」を策定するとともに、これまで鉄道沿線まちづくりに関する勉強会を開催しており、その中で得られた、取組みを進める上でのポイントを以下に3つご紹介いたします。

①課題やビジョンの共有（共通認識の醸成）

鉄道事業者および沿線地方公共団体において、それぞれ目標や対象エリアの範囲等が異なることが想定されるため、まずは、データ等による現状把握を通じ、共通課題の抽出や共通ビジョンを策定する等、目指すべき方向性の意識合わせを行うことが重要です。

②既存取組みの整理（連携テーマの設定）

具体的な取組みを検討するにあたっては、新規の取組みもさることながら、まずは、各主体がすでに実施している取組みについて共通ビジョンを踏まえ改めて整理しなおす等、既存の取組みの延長線上での連携を図ることが重要です。

③持続的な体制づくり（プラットフォームの構築）

中長期的な連携体制を構築するため、まずは、担当者レベルでの任意の勉強会を開催しつつも、たとえば、連携協定の締結や協議会の形成等、組織間での持続的な体制を構築することが重要です。

なお、検討を進めるにあたっては、沿線の市町村や鉄道事業者以外にも、広域行政を担う都道府県や、各地で活動を進めている地域団体等、さまざまな主体からの発意も考えられます。

国土交通省では、鉄道事業者と沿線地方公共団体等とのさらなる連携の促進に向け、引き続き支援策等の検討を進めてまいります。

1-2 鉄道の混雑緩和に資する情報提供に関するガイドライン(第1版)について

国土交通省 鉄道局 都市鉄道政策課 酒井 祐介

1. はじめに

国土交通省では、鉄道事業者等が鉄道利用者に対し、鉄道の混雑情報（都心部等への通勤利用時の混雑を想定）の提供を行う際に参考とすべき事項を整理し、ガイドラインとしてまとめました。本稿では、本ガイドラインについて紹介します。

2. 混雑情報を提供する意義

我が国の都市鉄道の混雑は社会的な課題であり、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月20日交通政策審議会第198号答申）の中で、おおむね15年後を念頭に、ピーク時における東京圏主要31区間の平均混雑率（最混雑時間帯1時間の平均）の目標を150%にすることが示されました。また、混雑の状況についても鉄道利用者に対する「見える化」の検討を進めることが重要であるとも示されました。

国土交通省が実施した令和2年度の都市鉄道の混雑率調査において、令和元年度における三大都市圏の主要区間の混雑率は150%を下回りました。

鉄道の混雑は、新型コロナウイルスの流行の影響により大幅に改善はされたものの、感染防止としての3密回避、流行の収束に伴う需要の回復など、今後の混雑対策については、利用動向を見据えながら対策を進めていく必要があります。鉄道利用者が、混雑を避け、より空いている時間帯や列車等を選択するなど、自発的に行動変容をするためには、まずは鉄道利用者が混雑状況について「知ること」が重要です。

3. 混雑情報提供にあたっての留意点

(1) 混雑情報の見せ方

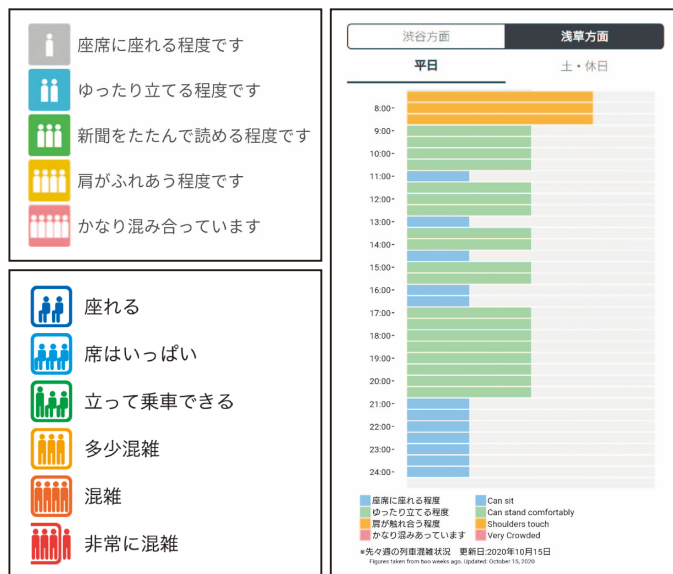
(ア) 表現方法

混雑指標の文章表現は、「座席に座れる、乗れない」等のサービスレベルにかかる表現や、「車両がすいている、混雑している」等の混雑レベルにかかる表現が用いられて

います。サービスレベルにかかる表現は、実際に乗車した際に座れる、座れない等の状況を示すもので、鉄道利用者が車内の混雑状況を実感的に把握できます。一方、混雑レベルにかかる表現については、差分を任意に設定しやすく、日常的な鉄道利用者が差異を把握できます。

混雑指標の視覚的な表現としては、ピクトグラムやグラフによる表示、色の変化による表現等があります。なお、色については混雑率の高い状態を赤系の暖色系、低い状態を青系の寒色系で表現している事業者が多いです。鉄道利用者の実感的な混雑状況把握を促すためには、ピクトグラムやグラフ、色の変化等による視覚的表現を用いることが重要であり、直感的に理解できるようシンプルな表現にすることが望ましいです（図-1）。

図-1 鉄道混雑の表現方法



出所：JR東日本アプリ、京王アプリ、東京メトロmy!アプリ

(イ) 留意点

提供にあたっては、鉄道利用者と鉄道事業者との間で、混雑に関する共通認識を持つことや、誰もがわかりやすく理解できることが重要です。そのため、混雑指標は、各路線での混雑時間帯や混雑区間等の特性、利用者意見等を踏まえ、適切に設定することが望ましいです。一方で、都市鉄道ネットワーク全体の混雑状況を踏まえ、他路線と共通した表現等を用いることも重要です。なお、混雑状況について、都市圏ごとに地域差があることや、複数の鉄道を乗り継ぐ鉄道利用者もいること等にも配慮することが望まし

いです。さらには、鉄道利用者の実感に沿った見せ方についても留意が必要です。たとえば、座席が埋まり、立っている人が増えてくる60%から80%、座席前に座席数と同人数程度の人が立っており、車内の空間が埋まってくる120%前後の混雑率が行動変容につながる可能性があり、当該路線の状況によっては提示する混雑情報の段階の目安として用いることも一つの方法と考えられます。

(2) 混雑情報の伝え方

(ア) 媒体

混雑情報提供の媒体は、ウェブ、アプリや駅におけるデジタルサイネージ、さらには、ポスターやホーム上での表示等があります。

ウェブは、鉄道事業者が自社路線の実利用データ等に基づいて混雑情報を提供することが可能なため、鉄道利用者からは信頼性の高い情報として認知されます。各路線や車両、駅における過去の混雑状況やリアルタイムの混雑状況に加え、混雑緩和にかかる協力依頼や注意喚起など、状況や利用目的に応じて多様な混雑情報を提供することが可能です。

アプリは、鉄道利用者がアプリをダウンロードする必要があるため、情報の届く範囲が一定の利用者に限定されますが、利用者に対して能動的な働きかけ、いわゆる「プッシュ型」の情報伝達が可能になることから、リアルタイムの混雑状況など時々刻々と変化するような情報の伝達に有効であると考えられます。一方、ウェブは、アプリをダウンロードしなくとも、インターネットが使用できる環境であれば誰でも閲覧可能ですが、検索してきた利用者に対する比較的受動的な情報提供となる等の特徴があります。

駅のデジタルサイネージ、ポスター掲示等を通じた情報提供は、過去の混雑状況や路線の特徴など一定の傾向がみられるような情報提供の際に有効です。また、駅ホーム上の床面や壁面に着色やステッカー貼付等により混雑しやすい乗車位置を示すことにより、鉄道利用者が混雑情報に触れるきっかけを作ることなども有益と考えられます。

(イ) 提供のタイミング等

列車区分の混雑情報は、混雑する列車の時間帯がわかることにより、その列車の利用回避を促し、鉄道利用のピーク時間帯の分散を促す可能性があります。そのため、鉄道利用の当日だけでなく、前日以前を含めたこれまでの混雑の傾向や、各種データを基に推計した混雑予報等の情報として提供されることが望ましいです。なお、どの列車に乗車するか経路を決める際には、経路検索アプリの活用も想定されることから、その提供者と鉄道事業者が連携して取り組むなどの工夫も考えられます。また、リアルタイムの情報については、列車遅延や運休等の異常事態発生時において、より有益な情報になると考えられます。

車両区分の混雑情報は、車両ごとの混雑状況がわかるため、同一列車であっても、たとえば、駅ホーム上の階段付近に到着する車両など、混雑が集中する車両への乗車の回避を促し、列車全体の混雑の平準化を促すことにつながります。

車両間の混雑の偏在は、駅ホーム上の階段の位置などに依存することが多く、路線ごとの特性が現れやすいことから、過去のトレンドを踏まえた混雑予報や、駅ホーム上の混雑車両の到着する位置におけるポスターや床面、壁面ステッカー等による注意喚起などが効果的であると考えられます。

駅・改札付近の混雑情報は、駅や改札付近において混雑する時間帯の利用状況がわかるため、降車時や乗り換えの際に混雑している駅を避け、できるだけすいている時間帯の駅利用や混雑駅での降車や乗り換えの回避を促すことにつながる可能性があります。そのため、通勤利用の混雑回避を前提とした場合には、これまでの混雑の傾向などの情報が有益です。また、利用者の多い駅においては駅構内カメラを通じたリアルタイム情報の提供も効果的であると考えられますが、その際には個人情報の取り扱いに注意が必要です。なお、リアルタイムの情報については、列車区分の混雑情報と同様に、列車運休や遅延等の異常事態発生時において、より有益な情報になると考えられます。

(ウ) 留意点

混雑情報の提供にあたっては、さまざまな媒体から適切なものを選択することが望ましいです。また、列車区分や車両区分、駅・改札付近など、目的に応じて適切な情報を発信することが望ましいです。なお、必ずしもすべてを網羅的に取り組まなければならないものではなく、取り組めるものから適宜、実施していくことが重要です。

また、鉄道の混雑情報は、現状、それ単体では検索されることが少ないため、情報提供の目的、タイミングに応じて、経路案内や輸送障害等の運行状況情報等、混雑以外の情報との組み合わせにより提供されることが有効と考えられます。

4. おわりに

令和3年5月に閣議決定された交通政策基本計画では、「都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する」ことが位置付けられました。本計画等も踏まえ、鉄道利用状況を十分に検証の上、引き続き、鉄道における混雑緩和施策について検討し、推進してまいります。本ガイドラインは、国交省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001403571.pdf>) に掲載しており、こちらも併せて参照ください。

2-1 川崎市における「鉄道沿線まちづくり」に関する取組みについて

川崎市 まちづくり局 総務部 企画課

1. はじめに

本市では、総合計画（平成28年3月策定）や都市計画マスタープラン（平成29年3月改定）に基づいて、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出をめざす広域調和型のまちづくりと、市内各地域の自立と連携をめざす地域連携型のまちづくりをバランスよく進める「広域調和・地域連携

型」都市構造をめざしてまちづくりを推進しています。また、鉄道を主軸とした都市の一体性と都市機能の向上を図り、身近な地域が連携するまちづくりを進めています。

2. 各鉄道事業者との包括連携協定に基づく取組みの推進

少子高齢化の急速な進行や人口減少過程への移行など、社会構造が従来から変化していること、また、新型コロナウイルス感染症の拡大等による社会環境の変化に直面していることから、市民の日常生活における身近な駅を中心とした持続可能なまちづくりの推進が重要となる中で、本市では、豊富なまちづくりのノウハウや多様なサービスを沿線で展開している各鉄道事業者と連携・協力することを目的として、各社と包括連携協定を締結しています。

- ・東日本旅客鉄道株式会社（平成27年1月締結）
- ・東急株式会社*（平成27年6月締結）
（※締結時：東京急行電鉄株式会社）
- ・小田急電鉄株式会社（平成28年11月締結）
- ・京浜急行電鉄株式会社（平成29年4月締結）

本稿では、小田急線沿線における取組みについて具体的に紹介します。

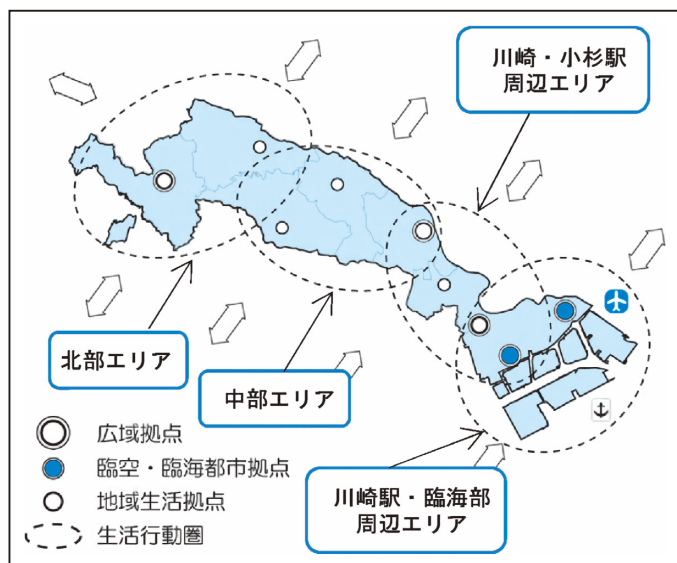
3. 小田急線沿線における取組みについて

（1）包括連携協定に基づく連携協力

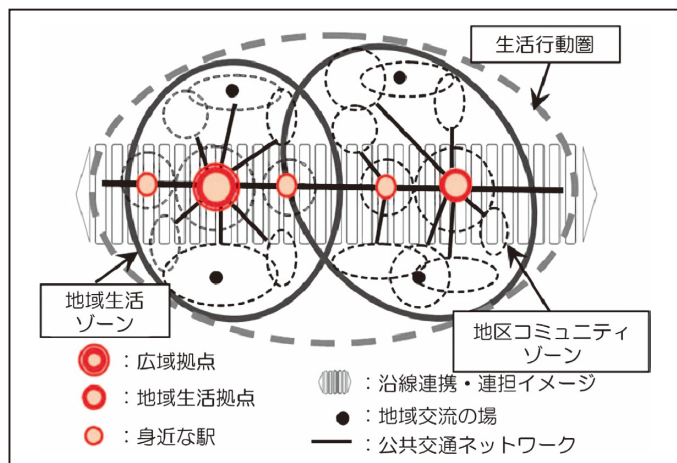
本市における小田急線沿線は、本市の北部エリアに位置しており、生田緑地や多摩川などの自然環境に加え、大学や文化・芸術施設も豊富なエリアである一方で、山坂が多く、駅までは、路線バスでのアクセスが多いエリアとなっています。

平成29年度の小田急線東北沢駅～和泉多摩川駅間の複々線完成により朝時間帯の混雑緩和や所要時間の短縮などの輸送改善が図られ、エリアのポテンシャルも高まることが

図－1 都市構造イメージ

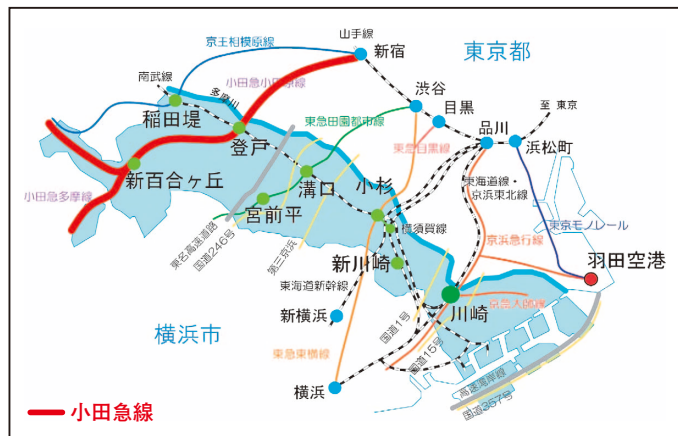


図－2 身近な地域連携の概念イメージ



期待されていたことから、小田急電鉄株式会社と本市でより魅力的なまちづくりを進めるため、「地域特性や地域資源を活かした暮らしやすい沿線の実現」に向けた包括連携協定を平成28年11月に締結しました。

図－3 本市の鉄道網



これまで、住宅の既存ストックの資産価値向上や流通促進など、暮らしやすいまちづくりに関する取り組みや、豊かな自然環境に住宅や研究施設がある黒川駅にシェアオフィスやカフェなどを備えた地域コミュニティ拠点となる「ネスティングパーク黒川」を開業するなど、地域資源を生かした豊かなまちづくりに関する取り組みや、地域情報誌を発刊するなど、鉄道沿線魅力向上や活性化に関する取り組み等、両者が連携・協力しながらさまざまな取り組みを実施してきました。

写真－1
ネスティングパーク黒川



写真－2
地域情報誌「川崎市ぴあ」



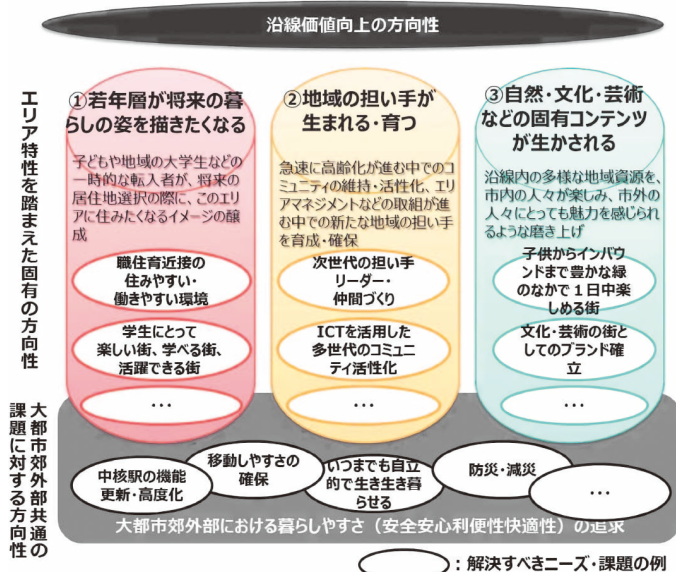
(2) 「小田急沿線川崎エリアまちづくりビジョン」

新型コロナウイルス感染症の拡大などの社会環境の変化により、働き方に関する考え方や、住まい方に関する考え方が変化していることから、沿線の価値向上や持続可能な社会の構築に向けた取り組みを小田急電鉄株式会社とともに、より一層推進していくため、国土交通省にも協力をいただき、令和3年3月に「小田急沿線川崎エリアまちづくりビジョン」を取りまとめました。

本ビジョンでは、これまでの都心部に就業や消費を依存した沿線構造から、郊外部においても生活圏の中で居住だけでなく就業・消費・子育てなどが可能な沿線構造を目指

すため、大都市郊外部共通の課題に対する方向性に加え、「若年層が将来の暮らしの姿を描きたくなる」「地域の担い手が生まれる・育つ」「自然・文化・芸術などの固有コンテンツが生かされる」といったエリア特性を踏まえた3つの固有の方向性に整理しています。この方向性のもと、時々刻々と変化するニーズ・課題に対応するため、試行・検証・改善を繰り返しながら、本格的な実装に向けて推進していくこととしています。

図－4 小田急沿線川崎エリアにおけるまちづくりの方向性



本ビジョンに基づき、令和3年3月には地域資源を生かした回遊性の向上実証として、本市多摩区の生田緑地内の古民家の野外博物館である「日本民家園」の一日入園券と本市市営バスの一日乗車券を組み合わせた「生田緑地お出かけチケット」を小田急電鉄株式会社のMaaSアプリ「EMot（エモット）」内で提供し、沿線内の移動創出を図っています。

また、本市麻生区の拠点である新百合ヶ丘駅周辺において、駅を中心とした約5km²を対象に、乗り合い型のオンデマンド交通サービス「しんゆりシャトル」の実証運行を実施するなど、公共交通の利用促進を図っています。

4. さいごに

さらなる少子高齢化の進展や市民の生活環境の変化に対応していくため、市民の日常生活における身近な駅を中心とした鉄道沿線のまちづくりがより重要になると考えています。

引き続き、各鉄道事業者と協力・連携を図りながら、鉄道沿線まちづくりを進めていくこととし、本市が目指す成長と成熟の調和による持続可能なまちづくりを進めていきます。

2-2 泉北地域鉄道沿線まちづくりについて

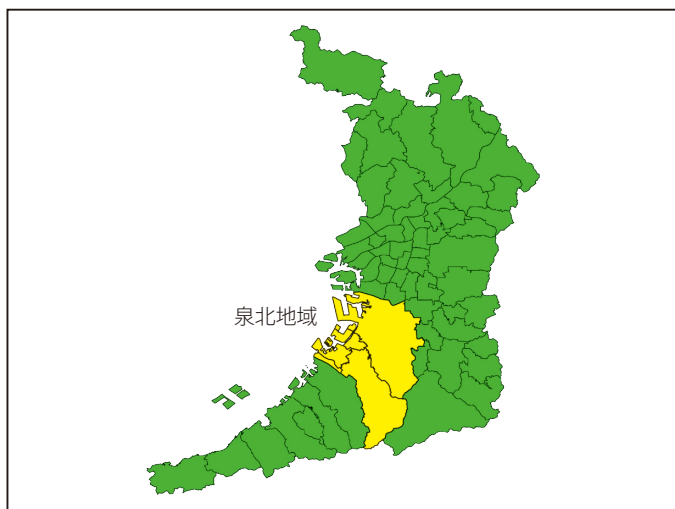
高石市 政策推進部 総合政策課

1. はじめに ～泉北地域・協議会の紹介～

大阪泉北地域は、大阪南西部に位置し、大阪中心部と関西国際空港にもアクセスしやすく、鉄道・バスなどの公共交通が比較的発達した地域です。

近年人口減少・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、鉄道を軸として広域的な都市機能の分担・連携を図り、公共交通機能を強化することによって、集約型の都市構造の形成を推進し、公共の福祉に寄与することを目的として、泉北地域の4市1町（堺市・泉大津市・和泉市・高石市・忠岡町）と泉北地域内の沿線交通事業者（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）、また特別顧問として国土交通省に、特別委員として大阪府に参画いただき、泉北地域鉄道沿線まちづくり協議会を立ち上げました。当時、播磨圏域に続く全国で2例目の鉄道沿線まちづくり協議会の設立となりました。

図－1 泉北地域位置図



2. 協議会での取り組み

協議会では、平成28年度に「泉北地域の広域的な立地適正化の方針」を策定しました。

主な課題としては、「人口減少・少子高齢化により都市サービス、経営の持続性が低下する中で、将来にわたり各自治体がフルスペックで都市機能を維持できるのかどうか」

ということでした。そこで、鉄道を軸に必要な都市機能を沿線自治体で分担連携することにより、サービスの持続、都市経営の健全化、行政コストの削減、沿線の人口確保、ひいては地域経済活性化等々につながっていくよう、さらなる広域行政の推進に向け検討を行いました。

まず、都市構造の視点から「都市構造の評価に関するハンドブック」、健康・医療・福祉の視点から「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を参考とした客観的な指標を用いて、全国平均や大阪府平均と比較し、評価・分析を実施しました。

各自治体には病院、文化ホール、大規模商業施設があり、それらをそれぞれで持つのではなく、各市町の強みを生かして分担連携する。そこに、鉄道やバスで結び分担連携していくというようなことが鉄道沿線まちづくりになるということから、泉北地域の特性、人口と現状と将来見通し、公共交通網、都市機能、ハザードの現状、財政状況を定量的に分析しました。

高次都市機能[※]分析調査として、全部で1,200個の施設があり、その中から大きな施設を抽出して定義づけ（病院、文化ホール、子育て支援施設、図書館、スポーツ施設など）を行い、100個の施設をピックアップしました。それらの施設を対象に、機能ごとにメルクマーク（指標）を設定・評価することで、今後検討する上で、モデルケースとなる施設を抽出するための基礎データとしました。それぞれの施設に偏差値（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を付けて評価し、次の段階である高次都市機能の分担・連携のための問題点・課題として、高次都市機能別、段階別（下記3段階）別にメリット・デメリットを整理しました。

[※]高次都市機能：病院・文化ホール・子育て支援施設・スポーツ施設・図書館・福祉施設

次に、その高次都市機能の評価結果を用いて分担・連携を検討する施設の抽出を行い、3段階を設定しました。まず、1つ目は現状型（短期：相互利用、共同管理）、2つ目は課題解決型（中期：施設の再編統合）、3つ目は将来発展型（長期：駅周辺への集約化）を設定し、この3ステップを踏まえ、鉄道ごとに分布イメージを作成しました。これら各路線を結ぶには、バスなどの他モードの交通を利用してアクセスする必要があるため、1つの路線で見るだけでなく、他モードの交通を踏まえ、隣接する沿線全体で検討することが必要になります。

以上を考察し、令和元年3月に報告書を成果品として取りまとめました。

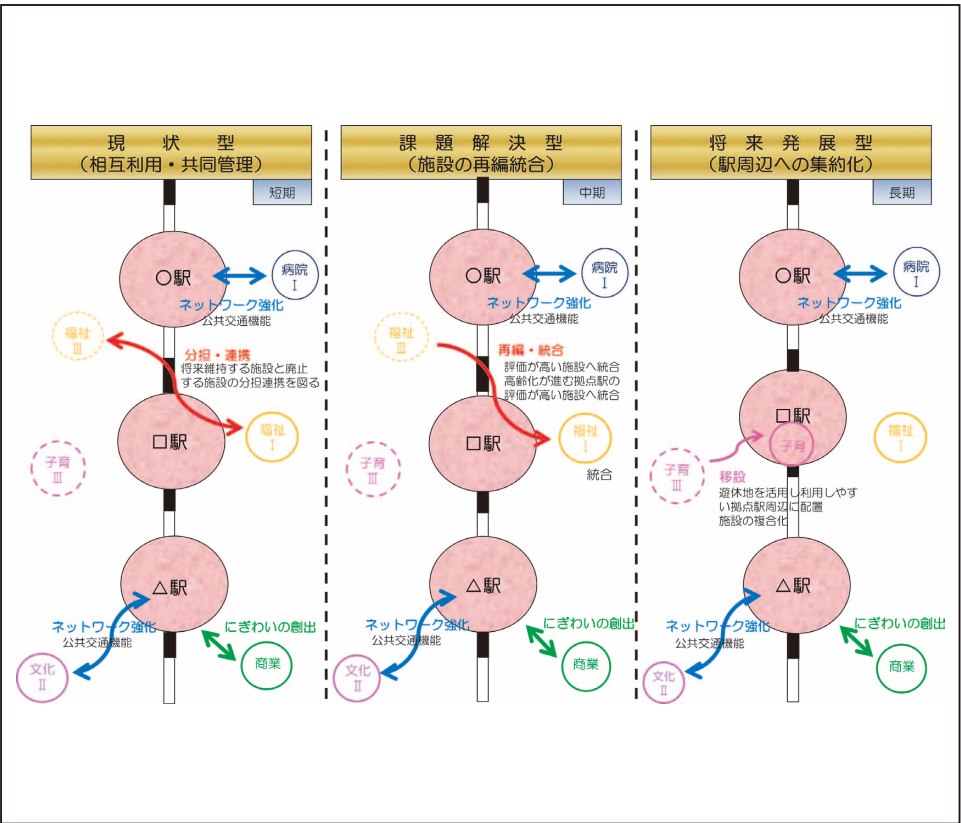
表－１ 泉北地域における鉄道沿線まちづくり調査分析【概要版】の高次都市機能の評価結果

■高次都市機能施設の評価基準
メルクマールにより点数化された各施設の合計点を基に、高次都市機能の分類ごとに偏差値を算出し、Ⅰ（55≦X）、Ⅱ（45<X<55）、Ⅲ（X≦45）群に分類。
■高次都市機能の評価結果

施設	評価	件数
病院	Ⅰ	1
	Ⅱ	2
	Ⅲ	1
文化ホール	Ⅰ	3
	Ⅱ	3
	Ⅲ	1
子育て施設	Ⅰ	1
	Ⅱ	0
	Ⅲ	2
スポーツ施設（体育館）	Ⅰ	6
	Ⅱ	2
	Ⅲ	3
図書館	Ⅰ	2
	Ⅱ	7
	Ⅲ	3
福祉施設（公共通所型）	Ⅰ	4
	Ⅱ	6
	Ⅲ	3

※情報の得られなかった項目については、評価の対象外とせず最低点を付与
※評価（Ⅰ～Ⅲ）は、メルクマールの一例に従い評価したものであり、必ずしも、Ⅲ群が分担・連携の検討対象となるものではない

図－２ 高次都市機能の分担・連携のイメージ

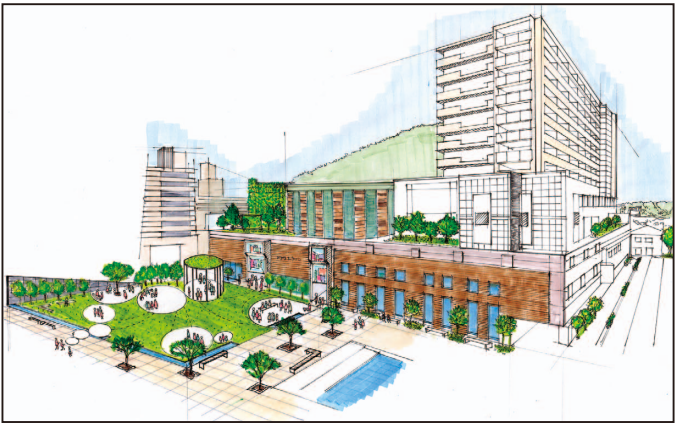


3. 南海本線高架化を契機とした「広域連携軸」のまちづくり

本市の重要施策である南海本線・高師浜線連続立体交差事業において、令和3年5月に長年の悲願であった南海本線の高架化が完成しました。13ヵ所の踏切が除却されるとともに高石駅と羽衣駅のバリアフリー化が実現し、鉄道によって分断されていた市街地も自由通路で結ばれ、東西の商業圏が一体化することになります。

高石市総合計画の都市構造では、周辺市と結ぶネットワークとして南北の「広域連携軸」を定めており、高架化された南海本線を基軸に「都市核」である高石駅・羽衣駅

図－３ 高石駅周辺整備構想（イメージ図）



を南北の玄関口とし、隣接地域との交流・連携を踏まえたまちづくりを進めています。また、大半の市民が徒歩圏内で鉄道駅を利用できるコンパクトシティであるメリットを最大限に活用し、「ウォーカブル推進都市」として、ポストコロナ時代に相応しい居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成、官民連携のまちづくりをめざしています。

4. さいごに

協議会において、行政機関だけでなく鉄道事業者、二次交通事業者が一体となって、情報共有や意見交換を行いながら、積極的な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。

しかし、広域的な連携を進めるためには、それぞれの異なる内部事情を踏まえ進める必要があり、各市町の施策に関わるハード面における役割分担・連携について、各市町間での調整や課題を解決して実現に至るまでのハードルは高く、改めて合意形成の難しさに気づかされました。

今後、人口減少による影響が深刻化する前に、この分析結果や各々の状況を踏まえ、ハード事業から取りかかるのではなくソフト事業から進めていくことが、沿線自治体や公共交通事業者が連携したまちづくりを着実にスタートするために必要であり、将来における都市サービスや経営の持続性という目標を達成するための近道なのかもしれません。

2-3 しなの鉄道沿線地域の回遊性向上プロジェクト

信州地域デザインセンター (UDC 信州)

1. はじめに

長野県の軽井沢町と長野市を結ぶしなの鉄道線の沿線には8市町に駅が置かれ、年間2,800万人の観光客が訪れていますが、表-1のとおり、8割が新幹線駅のある自治体（軽井沢、上田、長野）に偏っているのが現状です。

しかし、沿線地域にはワイナリーやレストラン、温泉、棚田など、魅力的な資源が多数存在していることから、これらの資源をいかに多くの方に知っていただき、楽しんでいただくのが大きな課題でした。

表-1 沿線自治体の人口および観光客数(駅のある自治体)

沿線自治体	人口(人)	観光客数(百人)			新幹線駅
		県内	県外	合計	
軽井沢町	19,165	16,332	67,900	84,232	○
御代田町	15,396	930	1,128	2,058	
小諸市	41,359	4,968	9,924	14,892	
東御市	29,305	9,131	8,600	17,731	
上田市	153,612	22,639	22,183	44,822	○
坂城町	14,247	329	57	386	
千曲市	59,054	7,617	6,187	13,804	
長野市	369,097	55,072	48,973	104,045	○
合計	701,235	117,018	164,952	281,970	

出所：人 □：毎月人口異動調査（2020年3月分）
観光客：令和元年観光地利用者統計調査結果

2. 信州地域デザインセンター (UDC 信州) の発足

上記のしなの鉄道沿線地域に限らず、77の市町村がある長野県ではあらゆる場面で自治体連携の必要性が高いことから、令和元年8月に長野県、UR都市機構、信州大学、東京大学、(株)まちなみカントリープレス（以下、カンプレ）の5団体で、全国初となる広域・ネットワーク型のアーバンデザインセンター (UDC) の「信州地域デザインセンター (UDC 信州)」を発足しました。

UDC 信州は、県内の市町村が抱えるまちづくり関連の業務を専門的な立場からサポートするほか、自治体連携や官民連携、分野連携を提案し、施策やプロジェクトの立案などを行っています。

3. 回遊性向上プロジェクト立案までの経緯

(1) 勉強会の設置

UDC 信州の発足後、しなの鉄道沿線の市町からいくつかの相談をいただきましたが、中心市街地の衰退、公共交通の維持困難、観光産業の低迷など、共通の問題があったことから、UDC 信州が事務局となり、沿線4市に(株)しなの鉄道を加えた「しなの鉄道沿線地域まちづくり勉強会」を設置しました。

勉強会では、各市の取組みや今後の方向性を共有したほか、沿線地域の魅力を活かすためのアイデア出しなどを行いました。UDC 信州には、県内の観光情報や企画に精通したコーディネーター（カンプレ主宰）が在籍しているため、アイデア→プロジェクトの立案がスムーズに進みました。

写真-1 勉強会の様子（まち歩き等も実施）



(2) ビジョンの共有と課題設定

3回の勉強会を経て、「各市で抱えている問題を解決するために、新幹線駅に偏っている観光客をしなの鉄道沿線地域に誘客する」という目標・ビジョンが共有されました。

各市、各担当者が何となく考えていたことを大きなビジョンとして共有できたことが、この勉強会の最大の成果だと感じています。

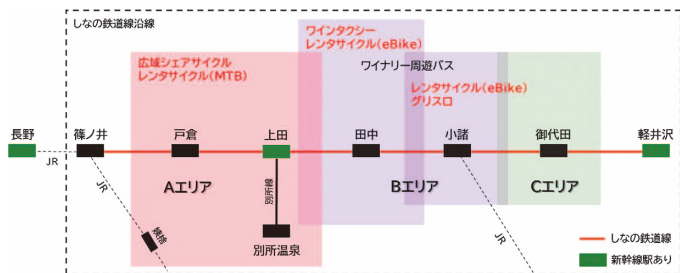
ビジョンが共有されたことから、現状とのギャップを埋める課題設定の作業に入りました。各市の現状（既存の施策やツール）やターゲット（どんな観光客にどんな方法で来ていただきたいか）によって課題はさまざまですが、駅から各資源までの移動をどう快適かつ楽しくできるかが最大の課題になりました。なお、勉強会に参加していなかった部局に関連する検討事項もありましたが、ビジョンがあったことで各自自治体内の連携も比較的スムーズに進みました。

(3) プロジェクトの立案

プロジェクトを検討するにあたり、駅から各資源までの距離が比較的近いAエリアと、比較的遠いBエリア、いく

つかの観光資源（写真美術館等）が今後オープン予定のCエリアに分けて考えました（図－1）。

図－1 沿線地域の回遊手段（路線バスやタクシー以外）



Aエリアでは、上田千曲長野自転車道線が整備されていたことや官民に自転車活用の機運があったこともあり、既存の公共交通を補完する「広域シェアサイクル」の導入を検討。また、Bエリアは、30を超えるワイナリー、レストランなどが集積するエリアだったこと、また数年前に実証実験が行われたワイナリー周遊バスの評価が高かったことなどから、「ワイナリー周遊バス」の導入を検討することとしました。Cエリアは、オープン予定の写真美術館や自治体と情報共有を図りながら進めることとしました。

図－1は、沿線地域の回遊手段とエリアの概念図になりますが、赤字は令和3年度時点で実施中または実証実験中のものになります。将来的には点在する観光資源とそれぞれの手段、バス、タクシー、鉄道をアプリ等で繋げていくことを目指しており、それらを総称して「しなの鉄道沿線地域の回遊性向上プロジェクト」としました。

4. 上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験

「しなの鉄道沿線地域の回遊性向上プロジェクト」の一環として、令和3年度に図－1のAエリアで実施したものが「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」です。

写真－2 上田城前での出発式（上田市）



令和3年7月～12月の約半年、上田市と千曲市に10ヵ所のサイクルポートと、60台の電動アシスト付き自転車を設置し、需要や効果などを検証しました。詳細な結果は現在集計・分析中ですが、利用者に対するアンケート調査によって、以下の点が明らかになりました。

- 観光目的での利用者が約4割
- 鉄道＋シェアサイクルの利用者が約5割
- マイカーからの乗り換えが約3割
- 「消費促進に効果あり」と回答した利用者が約9割
- すべての利用者が「滞在時間が増加」と回答

鉄道と合わせた利用が多かったことや消費額、滞在時間が増加したことなど、観光に効果が見られただけでなく、低炭素社会の推進にも寄与することが確認できました。また、各市では観光協会や民間事業者と連携したサイクリングツアーの実施や利用者特典としてお土産物の割引を行うなど、さまざまな動きや可能性が見えてきたことから、令和4年度は規模の拡大を検討しています。

写真－3 ワークーション企画での活用（千曲市）



（一般県道上田千曲長野自転車道線）

5. おわりに

本プロジェクトは「この地域をもっと多くの方に楽しんでほしい」という各自治体担当者や各事業者の想いがベースになっています。UDC信州としては、その想いを具体化し、無理なく継続できる仕組みを構築するため、さまざまな関係者と一緒に楽しみながら知恵を絞っていきたいと考えています。また、ここには書ききれなかった各種プロジェクトが進行中ですので、今後に期待していただき、是非足を運んでいただきたいと思います。

3-1 より魅力的な沿線・エリアにするために ～小田急電鉄の取組み～

小田急電鉄株式会社 まちづくり事業本部 エリア事業創造部

1. はじめに

小田急沿線は、国内有数のビジネス・商業拠点である「新宿」、日本を代表する観光地である「箱根」「江の島」、住みやすく都心アクセスに優れた「世田谷」「多摩」「県央」等、多様な特徴を持つエリアから構成されています。このような恵まれたエリアを沿線に持つ当社ではありますが、沿線人口の減少や少子高齢化の進行等により、取り巻く環境はよりいっそう厳しさを増していくことが見込まれます。こうした課題にしっかりと向き合い、経営理念として掲げる『お客さまの「かけがえのない時間」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献』していくために、当社では沿線価値向上に向けたさまざまな取組みを実施しています。

ここではその取組みの主なものとして、川崎エリア、厚木・伊勢原・秦野エリアにて実施の国土交通省事業「鉄道沿線まちづくり」の取組みと「子育て応援ポリシー」の策定についてご紹介します。

2. 鉄道沿線まちづくりの取組み ～川崎エリア～

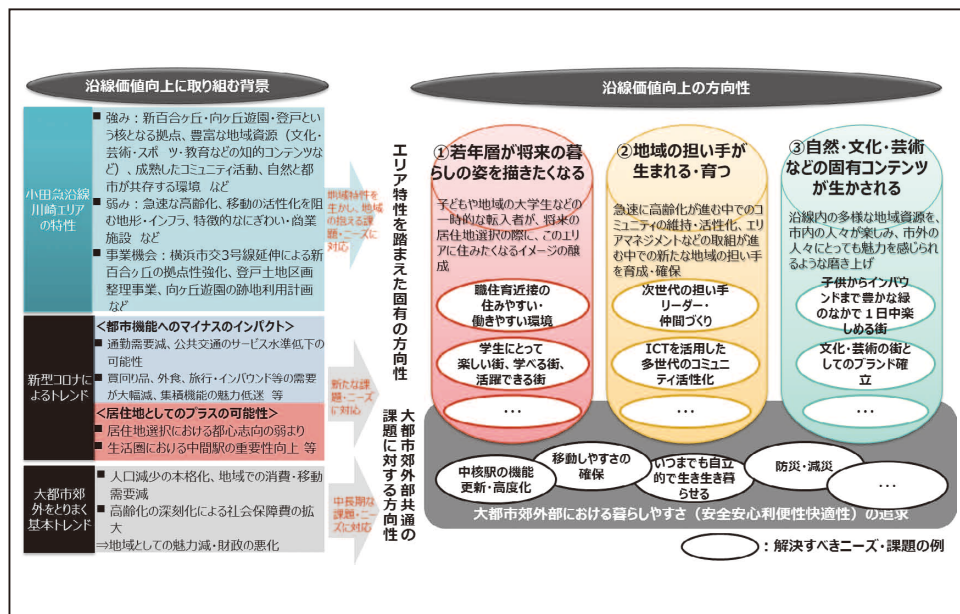
当社と川崎市は、沿線価値向上や持続可能な社会の構築に向けた取組みの推進を目的に、地域課題や目指す方向性を共有の上「小田急沿線川崎エリアまちづくりビジョン」を策定し、2021年3月に発表しました。このビジョンに基づき、現在川崎市と連携してさまざまな施策に着手しています。

(1) ビジョンにおける方向性とテーマ、リーディングプロジェクト策定

「鉄道沿線まちづくり」を取組みの指針とし、当該エリアのポテンシャルや課題等を踏まえた3つの方向性と、大都市郊外部共通の課題に対する方向性を整理しました。この検討過程では国土交通省の支援を受けたことで、市と当社の協議が円滑に進行しました。

さらにこの方向性および現状のニーズ等を踏まえた3つのテーマ「①沿線内の移動創出」「②魅力ある賑わい空間の創出」「③地域のデジタル化推進」と、テーマごとのリーディングプロジェクト案を策定し、現在以下の取組みを進めています。

図ー1 小田急沿線川崎エリアにおけるまちづくりの方向性



図ー2 「MaaSアプリ【EMot】生田緑地おでかけチケット」チラシ



(2) 各テーマおよび取組み

テーマ①：「沿線内の移動創出」

川崎市多摩区には生田緑地や藤子・F・不二雄ミュージアム等、魅力ある地域固有のコンテンツが複数存在しています。これらコンテンツの活用と沿線内の移動創出を目的に、当社が提供するMaaSアプリ「EMot」で、公共交通機関（川崎市バス）・公共施設（日本民家園）と連携したデジタルチケット「生田緑地おでかけチケット」の組成を企画、2021年3月より発売を開始しました。

テーマ②：「魅力ある賑わい空間の創出」

川崎市多摩区内の登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺では市の区画整理事業が進行しています。この区画整理事業において道路や宅地として使用を開始していない市の管理用地等を活用し、魅力ある賑わい空間の創出に繋げる取組みとして「登戸・遊園 ミライノバ」を2021年7月より開始しました。現在も当該地でのキッチンカー出店やイベントの開催、地域関係者等との協業を進めています。

また11月には、多摩川河川敷で市と当社の管理用地を活用した取組み「登戸・多摩川 カワノバ」を開催し、水辺空間の活用・賑わい創出の検証を実施しました。

テーマ③：「地域のデジタル化推進」

ICTサービスを通じた便利で高度な暮らしの実現を目指し、川崎市麻生区内でのMaaSアプリ「EMot」の普及に向けた取組みや、自治会SNS「いちのいち」の導入実証等、実施に向けた協議・検討を行っています。

3. 鉄道沿線まちづくり

～厚木・伊勢原・秦野エリア～

厚木・伊勢原・秦野エリアにおいては、東京都市圏交通計画協議会実施のパーソントリップ調査により、3エリアを跨いだ移動が多く発生していることがわかりました。

こうした状況を踏まえ、当社と各自治体で、エリアの価値向上や持続可能な社会の構築に向けた連携体制整備を目的に、国土交通省の支援のもと、ワークショップ等の勉強会を開催し、その第一歩としての具体的な連携の取組みについて、議論・検討を重ねています。

4. 子育て応援ポリシーの策定

～小児IC運賃一律50円化～

小田急沿線は人口減少や少子高齢化の進行が見込まれており、持続的に成長するためには何かしらの打ち手が必要です。当社はその打ち手の一つとして、子育て世代の流入促進を挙げ、「子育てしやすい沿線」を目指すこととしま

した。そして、そこへ向けた取組みをよりいっそう推進すべく、2021年11月、小田急沿線における子育て応援ポリシー「こどもの笑顔は未来を変える。Odakyuパートナー宣言」を策定・公表しました。

本ポリシーは、「子育て世代向けの取組みをなぜ小田急が行うのか？」という問いに答えるべく、当社従業員の「価値観・想い」をメッセージ化したものとなっています。検討にあたっては、こどもを持つ従業員だけでなく、社内各部署で働くさまざまな想いを持つ従業員と対話を行うことで、多様な価値観を入れ込み、多くの方に共感していただけるメッセージとなるよう意識しました。

本ポリシーを体現する目玉施策となるのが、小児IC運賃一律50円化です。親子でのお出かけをより身近なものにするため、2022年春からIC利用時の小児運賃を小田急線内一律で50円にすることとしました。なお、小児IC運賃を持続的に大人運賃の半額以下に一律低廉化するの、全国の鉄道会社初の取組みです。

これまで当社では、子育て応援サイト「FunFanおだきゅう」の運営や子育て世代に向けたさまざまな施策の展開、イベントの開催などを実施してきましたが、本ポリシーの策定により、こうした取組みをさらに加速していきます。また、本ポリシーに共感していただける企業や自治体等と、連携・共創していきます。

図ー3 子育て応援ポリシー



5. おわりに

前述の経営理念実現のため、当社では2021年4月に新たな経営ビジョン『UPDATE 小田急～地域価値創造型企業にむけて～』を策定しました。この「地域価値創造企業」という言葉には、「小田急沿線や事業を展開する地域とともに成長するため、お客さまの体験や環境負荷の低減など地域に新しい価値を創造していく企業に進化する」という意味が込められています。

今後も当社は、既成概念に捉われず常に挑戦をし、地域に新しい価値を創造することで沿線の価値を向上させ、「かけがえのない時間」と「ゆたかな暮らし」の実現に貢献していきます。

3-2 西鉄沿線の官民連携(久留米市、太宰府市、大野城市、春日市)

西日本鉄道株式会社 まちづくり・交通・観光推進部 濱岡 大海

1. はじめに

西日本鉄道株式会社は、鉄道、バスおよびタクシー等による運輸事業をはじめ、物流事業、不動産事業やホテル事業等のさまざまな事業を展開しています。また、「出逢いをつくり、期待をはこぶ」事業を通して、“あんしん”と“かいてき”と“ときめき”を提供しつづけて、地域とともに歩み、ともに発展することを基本理念にしています。そして、企業理念実践の行動指針である企業メッセージ「まちに、夢を描こう。」を道標にしています。

2. 沿線自治体との連携

西鉄天神大牟田線、太宰府線および甘木線は、福岡県を縦断しており、県内の自治体をいくつも経由しています。それぞれの沿線自治体と包括連携協定やまちづくり協定を結びながら、さらに連携を強化し、まちづくりに関する取り組みを行っています。

最近では、2018年に久留米市と包括連携協定を締結、2020年に太宰府市と包括連携協定を締結、2021年に春日市、大野城市と3者でまちづくり協定を締結いたしました。

写真-1 まちづくり協定締結式



左：井本大野城市長、中：井上春日市長、右：林田社長

3. 久留米市との取り組み

久留米市には、西鉄天神大牟田線50駅中10駅があり、沿線の自治体としては最大の駅数を抱え、甘木線まで加え

れば16駅となります。また、バス路線も15路線を数え、多くの人口密集地域が駅やバス路線沿いに面しています。これまで、久留米市と「城島酒蔵びらき」等のイベント開催時の事業協力、甘木線でのコスモス電車（ラッピング電車）の運行、くるくる久留米きっぷ（企画きっぷ）の造成、移住共同プロモーションの実施、公共交通利用促進の啓発イベント「鉄道バスフェア」の開催等のさまざまな事業で連携をしてきました。

2018年、さらなる協力関係を結ぶことで、まちを活性化させたいとの想いで包括連携協定を締結する運びになりました。

この協定により、久留米市と地域の課題やニーズを共有し、それぞれが持つ強みを活かしながら、久留米市の持続的な発展に向けたまちづくりに連携して取り組んでいきたいと考えています。

具体的には、これまでの取組みに加え、西鉄久留米駅周辺課題解決に向けた意見交換会、バス利用者の利便性向上のためのバス停上屋の建替え、バスナビの設置およびダイヤ改正等、久留米市への観光客誘致のためにインスタグラマーの活用やラジオ（LOVE FM）放送等、西鉄グループ一丸となって協力しています。また、久留米市には、新型コロナウイルス感染症対策業務支援のために西鉄グループ社員の在籍出向を受け入れていただいています。

これからも久留米市と西鉄がさらに協力し、よりよいまちづくりに取り組んでいきたいと考えています。

4. 太宰府市との取組み

太宰府市におけるこれまでの西鉄の事業としては、太宰府観光列車「旅人」や「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」の運行、古民家宿泊「HOTEL CULTIA 太宰府」運営、福岡農業高校と連携した「太宰府梅サイダー」の販売、「だごいふ遊園地」運営、住宅事業のマンション、戸建開発等のさまざまな事業を展開しています。

その中で2019年に太宰府市から包括連携協定の申し出があり、翌年9月に協定を締結しました。この協定により太宰府市と課題や目標を共有し、太宰府市における持続的な発展に向けたまちづくりに関して協働して取り組むことを目標としています。連携する分野としては、①交通拠点の魅力向上、②観光・地域振興、③公共交通の維持利用促進、④移住定住等としています。

4

民間事業者の取組み

4-1 JR中央線を軸としたまちづくり

株式会社JR中央線コミュニティデザイン

1. はじめに

株式会社JR中央線コミュニティデザインは、株式会社JR中央ラインモールとJR東京西駅ビル開発株式会社が2021年4月に合併して誕生した新しい会社です。7つの業務受託駅、商業施設のセレオ・Dila・nonowa、子ども向けロボットプログラミング教室を合わせると、JR中央線・南武線・青梅線・横浜線・京王線、西武線で事業を展開しており、中央線を軸としたエリアで「ここにしかないくら」づくりを目指してさまざまな取組みを進めています。

2. 中央線高架下の誕生と地域連携の始まり

連続立体交差化工事により三鷹・立川間で生み出された9km、7万㎡の高架下空間について、従来のような単なる高架下開発ではなく、地域と一体的なまちづくりを行うべく、また駅の運営と商業施設や高架下の開発・運営を一つの会社で担うべく、2010年12月に株式会社JR中央ラインモールが設立されました。

地域と深く関わるためにまず行ったのが、2012年のエリアマガジン『ののわ』の創刊です。地域の方と一緒に沿線の魅力の発掘やその活用についてのワークショップ等を行い、それらを地元のライターが記事にすることで情報と人のネットワークを構築し、それを駅で配布することによりオリジナリティ溢れる新たな情報を地域の方に広く届けることができました。2015年からは情報発信性に重点を置いた『中央線が好きだ。』に形を変え、今年度初めからはwebマガジンのみの発行としています。

街なかの回遊を促進するしかけとして、高架下を安心して楽しく歩いていただけるよう、植栽を施した遊歩道である「ののみち」の整備も行いました。また、2013年には当時まだ普及途上のシェアサイクルを、Suicaで気軽に利用できる「Suicle」として展開し、現在では4駅にそのポートを設置していますが、2022年2月からは、さらなる利便性の向上を目指し、OpenStreet株式会社が運営する「ハローサイクリング」として展開する予定です。

写真-1 地域の皆さまとつくり上げたエリアマガジン



写真-2 明るく歩きやすい「ののみち」



3. 協業による地域の活性化

沿線には、地域に愛されている小さくて魅力的な店舗が多数存在しています。そこで、それぞれの街に点在する店舗を中央線というラインでつなぎ、さまざまなテーマのもと一堂に会するイベントを実施してきました。沿線住民の皆さまには新たなお気に入りを見つけていただく場、店舗の皆さまには新たなファンを獲得する場として、たとえば東小金井駅近くの高架下で2017年以降、年に2回程度開催

写真-3 たくさんのクラフトビールが大集合



してきている「中央線コーヒーフェスティバル」は、2019年には2日間で1万人の来場規模にまで成長しました。また、沿線のマイクロブルワリーにお集まりいただく「中央線ビールフェスティバル」は、2018年にnonowa武蔵境のテラスで開始しましたが、2019年には駅前の公園をお借りして開催し、4日間で2.8万人にご来場いただきました。

4. 駅業務を起点とする地域交流

当社の業務受託駅では、駅社員がアイデアを出し合い、主体的に地域交流を図っています。各駅から街なかを回遊するスタンプラリー、ハロウィンパレード、ランニングイベント等のほか、沿線の学校と連携したミニコンサートやミニ列車乗車体験等も行っています。このような主に週末開催のイベントだけでなく、折に触れ、地域情報やメッセージの発信、季節の装飾等を行っています。

さらに国立駅においては、2020年12月から、地域性が強いものの販売チャネルの少ない商品を改札窓口で販売する「もののわ」を展開しています。障がいのある方の作品や多摩産材を使用した雑貨等を、駅コンコースや改札窓口にて一定期間展示し、気に入った作品は改札窓口でご購入いただいています。

写真－4 駅の改札が地域のお店となる「もののわ」



5. 多様なニーズに応える開発

当社の強みのひとつは、駅の商業施設とともに、駅間の高架下も開発し運営していることです。地域の魅力的な事業者の方がセレオやnonowaに出店する際には、ほぼ一年中休みなく営業する等の運営力が必要となり、ハードルが高い場合が多くあります。そこで、まだそこまでの体力はない事業者の方には、営業日時を自由に決めることができ、賃料負担も比較的小さい駅間の高架下に出店していただいています。前述したイベント等での催事販売、高架下での出店、セレオ・nonowaへの出店というように、地域事業者の方のステージやご希望に合わせて事業展開していただけるバリエーションを用意することで、地域の方にも画一的

なラインアップではない「ここにしかない暮らし」につながる楽しさを提供しています。

さらに、将来的な催事販売や出店も視野に入れ、起業や副業を支援するシェアオフィスとシェアキッチンの展開も進めています。東小金井の高架下では2017年から創業支援企業と連携してさまざまなタイプのシェアオフィスとシェアキッチンを、西国分寺駅のホーム上では2021年2月から個室型のシェアオフィスSTATION DESKを開設し、同年4月からはセレオ八王子で、オープンエリアや会議室エリアも備えるSTATION SWITCHを運営しています。

写真－5 街の個性につながる地域事業者さまの高架下店舗



写真－6 スモールビジネスの起点となるシェアキッチン



写真提供：株式会社タウンキッチン

6. おわりに

JR東日本グループでは、2020年12月に「沿線くらしづくり構想」を発表しました。これは、地域の皆さまのくらしとつながり、世代を超えてくらしやすい新たな生活空間を創造し、JRE POINTを基盤とした生活圏の拡大を目指すものです。JR東日本グループ共通の事業基盤と当社のノウハウやマインドを掛け合わせることで、より効果的なくらしづくりを目指します。また、近年注目されているSDGsについても、単なるお題目ではなく、コミュニティに深く関わる当社だからこそ、自分ごとのビジネスとして取り組めることは多くあります。これからも、今まで培ってきた駅や商業施設の運営ノウハウ、地域の皆さま・学校・団体・地域事業者・大手企業とのネットワークや事業連携をベースとして、地域の課題解決につながるまちづくりを進めていきます。

4-2 ITを駆使した新たな沿線価値創り 『駅ナカから街ナカへ』

PIAZZA株式会社 代表取締役CEO 矢野 晃平

1. はじめに

(1) 地域SNS「ピアッツァ」とは

グローバルで進む都市化とともに、地域内での支え合いやその受け皿となるローカルコミュニティが減少しています。「高齢化社会」や「暮らしの孤立化」などと合わせ、これらに起因する社会課題が顕在化し始めています。PIAZZA株式会社は、テクノロジーを駆使して地域の住民同士やそこで働く人々をつなぎ、“人々が支え合える街を創る”というミッションのもと、地域SNS「ピアッツァ」の開発・運営や、コミュニティ施設の企画・運営をしています。

直近では、新型コロナウイルスの感染拡大によって地域コミュニティのさらなる希薄化が指摘される中、自分が住んでいる地域の情報を知りたいというニーズや、自治体・事業者が足元商圈に対する情報リーチの必要が増え、「ピアッツァ」のニーズは高まっています。実際に、その機能が評価され、都市部の自治体との間で協定を相次いで締結、現段階での協定先は約50にまで上ります。利用者層は、主に30～40代世帯が約7割でしたが、最近ではシニア層の利用者も増加するなど、サービスに広がりを見せています。

(2) ピアッツァのユニーク性

「ピアッツァ」の特徴は、極めてローカルなコミュニケーションに特化している点です。「サンダルが落ちていました」といった情報提供や「子どもを預かってもらえませんか」といった相談、不要品の譲り合いなどがピアッツァを介して行われています。新型コロナウイルスによって苦戦していた店舗を立て直す役割を果たしたこともありました。たとえば、1日当たりの売り上げが1万円程度まで落ち込んでいた創業100年を超えるすし屋は、テイクアウト情報を発信した結果、40～50万円の売り上げを計上するようになりました。

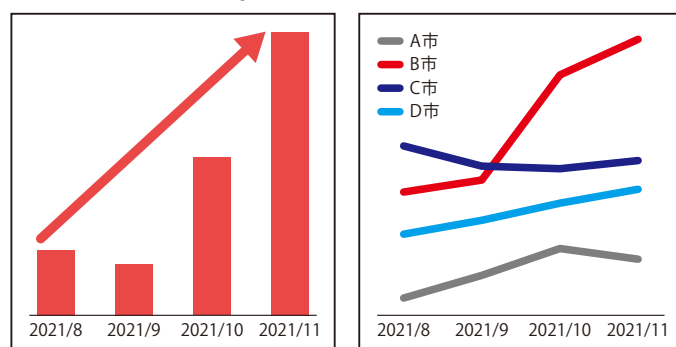
特に人気があるのは「教えて」という機能です。たとえば病気にかかった時、「いい病院はないか」と尋ねると第三者が情報を提供してくれる仕組みで、返答率は85%に達します。また、デジタルに依存するだけでなくリアルも重視し、地域住民をコミュニティデザイナーとして登用し、コミュニティ施設の運営にも携わっています。

ほかにも、ユーザーの行動データからコミュニティの活性度を測る定量指標「Community Value」があります。街づくりにおいてコミュニティの良し悪しは曖昧で客観的に

評価しにくいというのがこれまでの大きな課題でした。そのため、「Community Value」という、住民間での「つながりの数」「活動（参加・貢献）の量」などを元に活性度合いを評価する定量指標を作りました。「Community Value」があることによって、他の街との比較やその街の特性を定量的に分析して必要な改善ポイントを導き出し、たとえば日本橋で実施した成功事例を武蔵小杉で応用展開することも可能です。「Community Value」は総務省発行「情報通信白書」にも掲載されました。

また、「ピアッツァ」では住民の声を拾うマーケティング調査も可能であり、自治体の政策や事業会社の新規事業のニーズヒアリングに生かす事例も増えています。

図-1 大東市・四條畷市の Community Value 図-2 街ごとの比較



2. 鉄道事業者との新たな動き

今や自治体だけでなく鉄道事業者も、沿線の駅や商業施設と「ピアッツァ」を掛け合わせることで、デジタルとリアルの両軸で、街の人々につながりを提供できるデジタルプラットフォーム構築を目指す動きを加速させています。

具体例① 大東市・四條畷市・JR西日本の連携

新型コロナウイルスの感染拡大の長期化が懸念される中、大東市・四條畷市・西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）大阪支社が、互いに連携・協力し住民同士のつながりや地域コミュニティをより促進させるため、2020年12月連携協定を締結しました。

具体的な成果として、困りごとの情報交換や、四條畷駅長が発信した内容に対して反響がありました。

図－3 住民同士の情報交換事例



図－4 四条駅駅長の活用事例



具体例② 近鉄グループ（百貨店、不動産、ハルカスでの活用）

まちづくりの事例としては近鉄グループが挙げられます。2020年10月、株式会社近鉄百貨店と近鉄不動産株式会社とで連携を開始。あべの・天王寺エリアは、商業のみならず文化的な施設や公園などの集いの場、動物園などさまざまなコンテンツが集積している地域です。近鉄百貨店と近鉄不動産は「ええやんまちフェス」などリアルな取組みを実施して街の活性化、ブランディングに取り組んでいます。今回の連携により、「ピアッツァ」を活用しエリア内のコミュニケーションをさらに活性化し、施設、企業、自治体と連携しながらデジタルとリアルが融合した、withコロナ/afterコロナ時代に即した新しいコミュニティの創造を目指すのが狙いです。

具体例③ 大阪市・関西鉄道事業者7社との官民共創、マイクロツーリズムの事例

直近では官民連携の街づくり体制のモデルケースも出てきました。2021年11月、大阪市と鉄道事業者7社（大阪市高速電気軌道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、京阪ホールディングス株式会社、南海電気鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪神電気鉄道株式会社）において、「ピアッツァ」を活用したマイクロツーリズムの促

進ならびに地域利便性の向上を図る連携を開始。「ピアッツァ」の開設エリアを大阪市全域に拡大、沿線地域の活性化を進めている鉄道事業者と共創し、各区や各鉄道駅周辺等の地域情報を発信します。地域の魅力の再発掘や近隣イベントの情報交換などを通じてマイクロツーリズムの促進ならびに地域利便性の向上を地域一丸となって取り組む狙いです。

図－5 大阪市、関西鉄道事業者7社の官民共創で「ピアッツァ」を活用



3. おわりに

新型コロナウイルスによるライフスタイルの急激な変化に加え、中長期的な人口減による市場の縮小から、鉄道事業者は新たな事業開発が必要です。今後そのような事業サービスを開発する中で、いかに「駅ナカ」だけではなく「街ナカ」に浸透させるかが鍵となってきます。ピアッツァは、沿線上のデジタルプラットフォームであり、「街ナカ」へのリーチを可能にします。言い換えれば、沿線上のデジタル顧客基盤となり得るピアッツァの活用には、以下のメリットがあります。①住民へデジタルリーチできるネットワークの獲得（沿線情報の配信／既存媒体との連携による移動の促進）、②非鉄道サービスの拡販、③協働事業による売上拡大（広告、新規事業）、④地域への愛着を住人へ付与しLTV（Life Time Value/顧客生涯価値）に貢献、の4点が挙げられます。さらには、デジタルの特性を生かし近隣エリアまで経済効果をもたらし、持続可能な関係人口の増加にもつなげることができます。

現在、関東の鉄道事業者数社とも連携が決まっており、沿線上での新たな事業基盤や、土地の再開発に伴う地域のネットワーク作りなど、今後も鉄道事業者と新たな可能性を模索していきたいと考えています。

最後に、私たちは地域SNSに留まらず、テクノロジーを駆使して地域の支え合いが経済価値として流通していく世界を作るべく、「地域のサービスプラットフォーム」を次の目標にしています。都市同士が競い合うのではなく、日本の街全体が体系的に良くなるための手助けができるよう努めていきたいと考えています。



生田緑地お出かけチケット画面と日本民家園 (川崎市)



JR中央線「nonowa 武蔵境 (武蔵境駅)」のテイクアウトマップ (武蔵野市)



西鉄沿線の古民家宿泊施設「HOTEL CULTIA 太宰府」(太宰府市)



登戸駅前「登戸・遊園 ミライノバ」における日常の賑わい創出の取組み (川崎市)



広域シェアサイクルを活用したサイクリングツアー (千曲市)



シェアオフィスやカフェなどを備えた「ネスティングパーク黒川」(川崎市)



テクノロジーで地域の人々をつなぐ
PIAZZA株式会社のコミュニティ施策 (日本橋)



羽衣駅前再開発ビル「イコーネはごろも」(高崎市)