

都市と交通

通巻140号

巻頭言：沿線地域の将来を決めるのは誰か

～一般財団法人民間都市開発推進機構 常務理事

渡邊 浩司 1

特集：鉄道沿線まちづくり

～沿線価値の向上に向けて～

・特別座談会企画 2

1. 総論

・連携・共創型鉄道沿線まちづくりについて 9

2. 各論

・相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり (Future City Project)
..... 11

・尼崎市と阪神電鉄の官民連携による沿線まちづくり 13

・TauT(トート)阪急洛西口が目指すまちづくり 15

・浅草—東京スカイツリー®の観光回遊路整備 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



沿線地域の将来を決めるのは誰か

一般財団法人民間都市開発推進機構
常務理事

渡邊 浩司



我が国の都市、とくにある程度の規模をもつ主要な都市圏は、鉄道とともに発展してきたと言っても過言ではない。TODという言葉が世界的に広まるはるか前から、鉄道沿線まちづくりというわが国独自のビジネスモデルが都市圏を形成してきた。鉄道整備と沿線開発を一体的に進めることにより沿線人口が増加、鉄道利用者が増加し運賃収入が増加することにより、更なる鉄道整備や沿線開発への投資が可能となるという好循環が、鉄道という重要なインフラを民間企業が整備運営することを可能にしてきた。

しかし、人口減少・高齢化の進展により、地方部をはじめとして公共交通の存続が危ぶまれる状況が進み、さらにコロナ禍を経て、大都市圏の鉄道も従来型の通勤による運賃収入中心の取り組みだけでは将来的に経営が難しくなることが想定される状況となってきた。このため、近年、大手鉄道会社では、沿線まちづくりによる沿線価値向上を成長の中核として中期経営計画に盛り込み、新しい組織を作るといった動きが進んできている。

その内容は各社さまざまで、それぞれの方向性の違いがあるが、経営ではなくまちづくりという観点から見ると、「沿線まちづくり」という言葉が同床異夢で使われていると感じられるところもある。

最近では、アクティビストから鉄道会社が狙われているといわれている。鉄道会社はインフラ企業であり、鉄道や不動産などの資産を多く持つため、資産効率が悪く、経営改善の余地が大きいと考えられている。鉄道会社も民間企業である以上、収益を上げなければいけないのは当然であり、株式会社は株主のものなので、経営改善に向けて意見を言われることは当然ではある。しかし、資産効率向上のために、沿線不動産の売却や不採算路線の廃止などを進めることは、アクティビストの短期的利益にはつながるものの、鉄道会社としての長期的成長にはつながらず、地域を支えるインフラ企業としての役割を放棄することになりかねない。単に鉄道会社の問題ではなく、地域の住民や自治体にとっても、長期的に大きな損失を被ることになる。

沿線まちづくりの現場では、コロナ禍の前から、地

域密着型の新しいライフスタイルを提案するようなまちづくりの好事例が出始めているが、こうしたまちづくりは、エリアマネジメントと同様に、なかなか採算が合わない。(公社)日本交通計画協会の自主調査として、R5年度から「沿線まちづくり研究会」を行ってきたが、鉄道会社の担当者から役員まで幅広く話を聞く中で認識したのは、現場や沿線まちづくりに理解があるラインでは、こうした新しいまちづくりの取り組みに長期的視点で取り組もうとしているが、採算性の問題などから経営的視点からは必ずしも社内で受け入れられないというジレンマである。そして自治体との関係でもなかなか理解が得られず、鉄道会社任せになってしまい継続性が保てないとの悩みが多く聞かれた。

研究会では、こうした議論を踏まえ、鉄道沿線まちづくりを鉄道会社任せにするのではなく、自治体、企業、まちづくりプレイヤーなど沿線の様々な主体が連携し、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、まちづくりの好循環を生み出し、沿線価値を高めていく、「連携・共創型の沿線まちづくり」として推進していくことが重要であるとの提言をまとめた。関係する主体が無関心になれば、鉄道会社は短期的視点で資産効率を高める事業に注力せざるを得なくなり、長期的には沿線地域は衰退し、公共交通は維持されず、地域住民のWell-beingは低下するということになりかねない。多様な主体の連携により沿線価値を向上させ、長期的視点で公共交通も社会も持続可能で人中心のまちづくりを実現することが、お互いにWin-Winの結果をもたらすことになる。そのヒントとして、次ページに、昨年行われた、沿線まちづくりシンポジウム登壇者による座談会記事が掲載されているので、是非参照されたい。

鉄道や沿線地域の将来は、短期的利益を求める外部の者ではなく、長期的視点をもった沿線のステークホルダーが自ら決めて、自ら担っていくことが重要と考える。先述の沿線まちづくりシンポジウムでは約1,000人の人が集まり、大きな盛り上がりを見せたが、こうした「連携・共創型の沿線まちづくり」考え方が社会に広がっていくことを期待したい。



鉄道沿線まちづくり ～沿線価値の向上に向けて～



2025年12月1日に開催された「沿線まちづくりシンポジウム2025」にパネラーとして登壇いただいた鉄道会社勤務のお三方に、再びお集まりいただきました。

シンポジウムから半年間を経て何を考え、これからの沿線まちづくりにどのように関わっていきたいのか。今回の特別対談では「自治体との連携」に軸をおいたトークを展開。連携の大切さ、共創を見据えた「まちづくり沿線価値向上」に向けた、それぞれの思いを語っていただきました。（2026年5月29日 オンラインにて開催）

※沿線まちづくりシンポジウム2025のアーカイブ映像は、下記URL

<https://www.jtpa.or.jp/contents2/enmachi.html>

もしくは右記QRからもご覧になれます



左上：龍谷大学 経営学部 商学科 准教授
オープラスアーキテクチャー合同会社 代表
鈴木 美央 様

右上：株式会社 京王SCクリエーション 商業施設運営
事業部 吉祥寺事務所 営業担当 竜口 瑞樹 様

左下：株式会社NANKAI まちづくり推進室 開発部
主任 木村 優輝 様

右下：西日本旅客鉄道株式会社 地域まちづくり本部
えきまち創造（沿線創造Ⅰ） 大石 将司 様

※所属は2026年5月当時のものとなります

「態度」の先に見える、共創と言う景色を描く大切さ

鈴木 鉄道会社と自治体が連携する、いわゆる公民連携では、制度やスキームを理解した上で、同じ目的を共有して取り組むことが大切です。私は自治体と共にエリアプラットフォームの構築、商店街支援、公共空間の利活用の業務を行ってきました。連携が上手く運んでいる現場となるには、一人ひとりの考え方や姿勢、態度（前回のシンポジウムでの総括）が重要になります。今回の座談会では鉄道会社と自治体とがどのように取り組めば、共創できるのか、共に地域と向きあえるか、未来思考で話していただく場となればと思います。まずは皆さんの自己紹介から始めたいと思います。

竜口 京王電鉄(株)から商業施設運営という地域のソフト面を担う京王SCクリエーションに出向し、東京の世田谷区下北沢にある、ミカン下北という施設の運営に従事しています。地域と施設を繋ぐハブとしてコミュニケーションを担うべく、まちづくりに関わっています。また、渋谷区笹塚にあるフレンテ笹塚・京王クラウン街笹塚では施設の運営を統括しながら、商店会の会長として地域連携を高めています。

鈴木 商店会の会長さんってパンチがありますよね。本来業務とも兼任されていますから、凄いバイタリティです。

大石 JR西日本に新卒で入社し、丸10年が経ちました。最初は岡山エリアに配属され、その後グループ会社に出向し、不動産の売買や鑑定などに携わってきました。24年からは現部署（地域まちづくり本部）に所属し、大阪環状線や京都線、岡山、和歌山等の広いエリアを担当しています。

木村 株式会社NANKAIの木村です。令和8年4月1日から南海電気鉄道株式会社から社名が変わりましたが、入社してから技術部門で南海電鉄の駅の修繕やリニューアルを図る業務に就いていました。現在は開発本部に所属し、施設の新築案件の設計及び技術担当として、沿線の不動産開発業務に従事しています。

鈴木 お三方とは昨年のシンポジウムで一緒に登壇し、「鉄道沿線まちづくり」の現場に携わる人として、その思いや奮闘についてお話をお聞きしました。半年が経過し、その後自治体さんとはどのような連携を築かれているのか、お

話をうかがいたいと思います。

竜口 京王としての「まちづくりの目線」については、ミカン下北という施設の建設時に開発側と運営側が一体となってハードとソフトを検討することを大切にしておりました。その中で、今注力しているのはソフト面での仕組みづくりで、街を訪れる人（＝消費する人）から、まちに「コト」を起こしてくれる人へと変える、プレーヤーになってもらえるようなハードとソフトを作っていくことが必要だと思っています。そこで自治体の皆さんと連携する時に共通で持たい価値観は「まちへの期待を上げる」ことに向かって一緒に進んでいきたいと思っています。魅力的な街を訪れ、楽しんでもらうことはもちろんですが、その体験を起点とした事業や、個人がやってみたいことを実現できる場を、一緒に作り上げる必要を感じています。自治体に飛び込んで来られる方々からすると「取っ掛かりがよく見えない」、「どういう人に繋がりを持てればいいのかかわからない」という事実と直面します。その間に鉄道会社や商業施設などが介在することで、まちに飛び込んできた方々を地元の有力な方々や行政のご担当者様にお繋ぎすることで、新しいワクワクした機運が生まれていく、という仕組みです。その仕組みにより人口増加へとつなげ、ビジネスも生まれていく、という循環を作っていければと思っています。

鈴木 人を起点とした、下北沢ならではのまちづくりのモデルを自治体と共創するイメージですね。

竜口 自治体さんとの具体的な連携ということでは、自治体さんとはアセットパートナーとして連携できれば、と思っています。このアセットパートナーというのは、我々の商業施設や駅を、自治体さんにとっては遊休土地を指し、未来のプレーヤーたちがやってみたいことの実験ができるよう、

双方がパートナーとして連携させていただくことなどが考えられるかなと思っています。もちろん無償でそれぞれのアセットを提供し合うのではありません。少額でも料金をいただくことによってwin-winになる関係の構築で、どちらにも無理がなく、持続的な連携が図れると考えています。そうした連携の土台の中で、チャレンジ拠点の共創の観点においては大手の鉄道事業者さんではコワーキングのスペースや共創施設をお持ちですが、その空間にも行政の皆さんにお越しいただきたいですし、こういう補助金を使えるとか、乗り越える壁はあるけれど、今こんな制度があって、使われていない施設もあるよ、というようなアドバイスをいただければ、スタートアップの事業者さんにとっては、貴重な機会になると思います。また、実際にプレーヤー創出のためのプログラムも下北では動いていて、「つくる」「はなす」「そだてる」プログラムを通じ、その企画を沿線に実装していくことで、やってみたプレーヤーの面白いアクションを見に、ユーザーが訪れ、賑わいが生まれる、という循環が生まれることを目的としています。そうした仕組みのところでも自治体さんとの結び目ができることも期待しています。

鈴木 まちづくりの連携という点では、行政さんが考えている公民連携とまさに一致するところだと思いますので、凄く共有しやすいお話しでした。続いて大石さん、お願いします。

大石 昨年のシンポジウムでは、私の「まちづくり」に関して大切にしている軸についてお話をさせていただきました。それは「その地で奮闘する人の息吹を感じ、豊かなまちを追求する」というものでその内容を具体的に表してみました。JR西日本がこれまで手がけてきたまちづくりは、拠点駅での不動産開発を通して利用者の利便性や快適性向上に主眼を置いたものであったと思います。ただ、昨今の工事費高騰や本格的な人口減少社会の到来により、従来型

京王 竜口の考える街づくり

街づくり（鉄道会社の目線）

街を訪れる（消費する）人から
街から起こすプレーヤーに変えるハードとソフト作り

自治体との連携策

・自治体とアセットパートナーとして連携

⇒アセットパートナーですが無償や提供ではなく、双方winwinになる形を前提

・チャレンジ拠点の共創

⇒コミュナネとはいかずとも、相談パートナーでいてくれる等

共通で持たい価値観

「街への期待を上げる」



事例

Program Cycle



竜口氏

のまちづくりが成立しにくくなる中で、最近では沿線を俯瞰するまちづくりが、キーワードとして捉えられるようになってきました。沿線への住民の集積、投資の呼び込みなどが求められ、駅単位ではなく、沿線ごとに固有の魅力を前面に打ち出し、ハードだけでなくソフトも、機能的価値だけでなく情緒的価値もというように、注力するベクトルに変化が見られるようになりました。それにより、従来は自前で行ってきた事業についても沿線の関係者と共創する流れになってきていると感じます。

直近の具体的な取組みとして、弁天町駅での事例を挙げたいと思います。この駅には、大阪関西万博を契機に整備された、「べんてんひろば」という広場が存在し、地域の共創基盤として活用されています。まず最初は、Osaka Metroさんやイノベーションポート200(港産業会青年部会)さんと連携し、「garage BENTEN」というイベントを実施しました。このイベントはクラシックカーを展示しながら「モノづくり」の盛んな弁天町の技術力を世界に発信したいという、地元町工場の想いがギュッと詰まった催しとなりました。大阪市港区さんにも後援やブース出展という形で協力いただくなど、密に連携させていただきました。このイベントを皮切りに、地域の事業者や団体から広場活用に関する多くのお問合せをいただき、地元での利活用が進むなど、着実に賑わいが創出されています。沿線ではそれぞれの地域の特色を捉えて、まちづくりに取り組んでいく傾向が強まってきているので、地域の個性を感じ取ってそれを増幅させていくような、そんな取り組みが、これからの鉄道会社にとっては重要なのかなと思っています。また、行政さんにおいても、地域固有の魅力を高めていくためには、地元刺さるようなビジョンの策定が重要だと思っています。そのビジョンの元で、我々鉄道会社も連携させていただきながら、まちづくりを具現化できればと思っています。

地域全体を見ながら、地元フォーカスするまちづくり

鈴木 俯瞰した目で地域全体を見ながら、共創も地元フォーカスし、まち固有の魅力を大事にされていることが伝わってきました。木村さんは、お二人とは少し異なる、技術者目線でのまちづくりのアプローチですね。

木村 私が担当した大阪府高石市と連携した駅前空間の再整備事業では駅及び高架下などの当社の所有地と駅前広場(道路)などの行政さんの土地を物理的にシームレスな空間とするプランをつくることのハードルを感じました。公民が連携し、同じコンセプトで、境界を区切ることなく、シームレスな空間を創出し駅前公共施設や周辺商業施設との周遊性をもたらし、人の流れや高架下空間を最大限活用した「訪れたくなる。歩きたくなる。過ごしたくなる。」魅力的なエリアづくりを実現することが重要だと思いますし、成し遂げたいと考えています。沿線まちづくりに関わる中で痛感しているのは、鉄道会社が単独では実現が難しい、新たなコンテンツを沿線に創ることが今後求められているとい

うことです。日常生活の基盤である“オフィス×商業施設×マンション”にプラスαの付加価値をもたらす新たな機能や仕掛けそれに加えて、エリアマネジメントの視点で、他のまちとは異なる個性を磨くことが、訪れる・住む場所として選ばれ、いわばゲームチェンジャーとなり得るような、新たな風を起こすことに繋がると信じています。

鈴木 木村さん、ありがとうございます。非常に重要な投げかけだと思います。駅前空間のシームレス化では、私も凄くうまくいっているところと、全くうまくいっていないところの差が大きいと感じています。外部の専門家が入って調整するのも一つの手だと思いますし、それにより素晴らしいシームレス空間を生み出している駅前空間も少なくありません。今回御三方からお話をいただいた、自治体との連携について論点は3つあると思います。一つ目が「ビジョンの共有」、二つ目が産業界と自治体の「共創」、そして三つ目が「シームレスの空間」。ビジョンについては、何を共通のゴールとするかで、共有できる部分はあるものの具体的なステップになればなるほど、公共性と採算性のバランスが取りづらくなってしまいます。駅前再開発のような分かりやすいプロジェクトだと、一体感も生まれやすく、見えている景色は一緒だからコンセンサスが取りやすいけれど、既存のハード空間の更新がない時は何をよりどころにしていかがが難しい。私が一つ思ったのは、策定したビジョンの下に、「定量化した目標を掲げる」というアプローチです。自治体さんサイドでは空き家問題があったり、アセットをどう使っていくとか課題がありますよね、それに対して官民が向き合い、それではこのエリアで空き店舗を5店舗開けることを目標にするとか……。数値目標が本質的な目的ではありませんが、何かしら定量化した目標が、連携のアクセルになり得るのかも思いました。竜口さんは、自治体とアセットパートナーについてお話がありましたがいかがでしょう。

竜口 物事は具体化すればするほど、ゴールがずれて行きがちなのは否めません。それはお互いの立場上、仕方のないことですが、一方でお互いが見ている目標の先、例えばまちの人口が増えるとか、企業の参入がこれだけ期待できるとか、共創によって見越せるデータはお互いを作ることはできると思います。その中でお互いの課題を共有し、鉄道会社だからできることを明示することも不可欠だと思います。担当者同士が共に時間を過ごすことが大事だと思っていて、会議の前後に話ができるまちの小ネタを準備して臨んでいます。

鈴木 そうなんですよ。担当者同士が共に時間を過ごすことが大事だと思っていて、私はお昼ご飯を一緒に食べることにしています。これもちょっとした姿勢や態度の表明だと思います。竜口さんは行政の方と話す時に心がけていることなどはありますか。

竜口 行政の皆さまとは地元に関して、様々な話をさせてい

ただいております。地元のあの店のあの料理は美味かったといったような感想に加えて新オープンの店は必ずいくようにしています。その際に行政の皆さまから、その店は実は、空き店舗対策事業補助金を使ってオープンしたようですねとか……。会議の前に気軽に会話しながら情報交換できるようにしています。

鈴木 空き店舗対策事業補助金の地元での活用実態って行政連携の当事者も実は知らなかったりしますよね。これはまさに共創の論点のところで話をしたかったんですけど、行政さんでは空き店舗対策事業補助金がありますし、都道府県レベルでは産業系部署がいろんなメニューを整備していますし、例えばスタートアップ等の補助金制度をエンジンに共創の結び目を探ることは有用かもしれません。大石さんは自治体の連携についてはどのように考えられていますか。

地域の賑わいはシャボン玉、爆風はいらない

大石 私のところにも「〇〇駅でのまちづくりをこれから考えたいんだけど」というご相談はあります。ただ駅前再開発等の分かりやすい計画が無い場合、まずは「ソフト的なところから一緒にやっていきましょう」となるケースも多いです。ただ、これはビジョン無くやってしまうと、取り組みは形骸化し、担当者の徒労感だけが残ってしまい、社内でも「何のためにやっているんだっけ」という疑問に繋がってしまうことが少なからずあります。そこで大事なのはやっぱりビジョンで、納得感のあるビジョンがその真髄まで浸透していると、それを実現するための共創なんです、ということの理解が得られやすいです。ビジョンの策定には手間も掛かりますが、結果として自分たちの仕事のしやすさにもつながっていくと実感しています。

鈴木 イベントをなぜ実施するのか、そしてどのように実施するのかは、とても重要なことだと思います。駅前広場をつくる際には、イベントを企画したり、実際に担い手となるプレーヤーを見つけたりすることももちろん大切です。

ただ、「イベントを開催すること」や「華やかに見せること」自体が目的になってしまうのは危険だと感じています。評価すべきなのは来場者数だけではなく、一人ひとりがその場で何を感じたのか、あるいは「私の暮らしがこう変わった」といった具体的なストーリーではないでしょうか。

そうした一人ひとりの変化や実感を、まちのビジョンと結び付けて語れるようになることが、本当に大切なのだと思います。

鉄道会社は駅や広告など、どうしても華やかな打ち出し方をするイメージがあります。地味であっても日常に根ざしたイベントや取り組みを伝える際に社内で工夫されていることはありますか。

大石 私はイベントを企画する際にずっと関係者に言っていることがあって、「賑わいというのはシャボン玉なんです」と。シャボン玉は見ていて綺麗ですが、地面に着いたら割れてしまうので、永久に風を送り続けたいといけな。それだけ賑わいというものは繊細なものなんです。ただ、シャボン玉を浮かせるのに実は「爆風」は必要なくて、少しの風で良いんです。でも、一人で風を送り続けるのはしんどいことなので、いろんな方がちょっとずつ、絶え間なく風を送ることが大事。前述の「べんてんひろば」の事例で言うと、万博などはまさしく爆風で、期間中に人が何人来たとか、最大瞬間風速ばかりが目立っていますが、地域の賑わいってそれだけじゃないと思っています。

竜口 まったく同感ですね。爆風は本当に要らないですし、

「その地で奮闘する人の息吹を感じ、豊かなまちを追求する。」



大石氏

爆風って結局誰かに強度の負荷をかけてしまうこともある。持続的な効果を得るのなら「そよかぜ」だっていいと思います。みんなが同じ方向や、違う角度からでも風が送られていること、そして持続的に風が吹いていることが大事で、大きな爆風は結局のところ賑わいは持続しませんよね。賑わいを継続させる別のアプローチも必要だと改めて気づかされました。

鈴木 まさに現場を知る方たちの本音ですね。初回に一番派手にしようと思いがちですが、初めにピークを持っていく展開は、よくないと私も思います。10年後にこのプロジェクトがあって良かったと思ってもらうことが目標だと思います。そのためいろいろな人が、ちょっとずつ、いろんな関わりをしてもらうための仕込みを出し惜しみなく出す、というのが企画側の務めですね。行政さんを巻き込むことによって、長い目で見ていく、といった話がやりやすくなるかもしれないと思いました。

長期的な成果には長期的な協働が必要で、行政さん、鉄道会社さん、地域の民間の方々、全員がフラットに、一緒になって地域を面白くしていくという意識の共有することが大事だと思います。地元の方との関わりが多い、竜口さんはフラットな関係性について心当たりはありますか？

竜口 フラットでありすぎると「京王さんやってくれるんでしょう」という空気になってしまいます。その中で、みんなでやるにはどうすればいいか、と話し合うことが非常に大事だと思います。下北沢においては下北妄想会議というものをやっていて、何も制限をつけずに下北沢でやってみたいものを考えて、「話してみよう＝はなす」という会議です。そこで気づいたことは、やりたいと思った人が一番熱意がある。やりたいことを一緒に伴走して、「つくる」というフェーズに持っていく「StudioYET」というプログラムがあることで、「京王さんがやってくれる」というマインドから「自分がやっていいんだ」という気持ちを後押しする仕組みです。こういう活動が知見となって積み重ねられ、行政さんも「一緒にできるものがあれば、この仕組みを使いませんか」という提案ができる流れを作ること、みんなの負担を分散させながら、熱意を持った人が一緒にイベントもできると思っています。

鈴木 やりたい人が一番強い思いを持っているというのはおっしゃる通りです。その人がやることで、その人の暮らしが豊かになり、その人と似た属性の人も豊かになる。結局、まちの豊かさは、個人の豊かさの集積であって、そこからしか始まらないんじゃないかなって考えています。

チャレンジするハードルの低さが、まちそのものの魅力となる

竜口 「こんなことでもチャレンジしていいんだ」というハードルの低さがまちに出るのが、最もいいことで、それは行政さんにとってもメリットの大きいことであると思います。

鈴木 何か始めようと思った時、ささやかなことが共感を呼び、活動に繋がることもあります。行政さん主催の市民ワー

クショップで、一人の方が「芝生で朝ごはんが食べたい」と言って、それじゃあ芝生で朝ごはんを食べることをコンセプトにマーケットを作ったこともあります。そんなささやかなことが採用されるとは思いもしなかったんです。でも集まった人たちから「それ、なんか良くない?」「楽しそう」となって、「市役所の前に芝生があるからできるよね」と。そのまちならではの豊かさに、みんなが改めて気付かされた出来事でしたね。ハードルを下げるというのは、大事な視点かもしれませんね。ビジョンとなると、どうしても大きな話になりがちですけど……。木村さんビジョンについてご意見お願いできますか。

木村 シャボン玉の例えが凄くわかりやすく「確かに」と思いながらお話をうかがっていました。私自身がソフト面を担当しているわけではありませんが、担当されている方々を身近で見ている、何のためにやっているのか、やっているうちにわからなくなってしまうことは理解できる部分でもあります。それじゃあゴールをどこに据えるのが正しいのかというのはありますが、例えば、鉄道会社が開発をするとしたら、普通ならマンションとか商業施設になりますが、例えば突拍子もない案として、美術館を作れないかな、となった時、アートの土壌がソフトとして地元に創られていたら、多分選択肢にもなってくるし、社内的にも説明がつき自然に受け入れられる選択肢になるだろうと思っています。そうした文脈からすると、新しいまちの価値やポテンシャルを見出すためにも実務としてさまざまなソフト面の土壌を育てていくことは大事なことだと思います。

鈴木 ビジョンの議論の中で、まちの価値を見出すということに触れていましたが、そのためには解像度を上げていくことがとても大事なことです。木村さんから美術館の話がありましたが、美術館や美術大学がないまちがほとんどだとは思いますが、個人としてアーティストさんだったり、アーティストの卵の学生さんだったり、美術愛好家の方が地域にいる可能性は大いにあります。地域と向き合いちゃんと見ていけば、実はソフト面の土壌があったりするものです。そうしたまちの価値を見出すことは、そのリソースを編集したり、キュレーションをしたりしていく中でビジョン策定の大きな助けになることだってあります。パッと見ただけでは、固有の魅力とも思えないものでも、まちの人にとっては「うちのまちは、確かにこんな感じだよ」みたいな、人々にとって納得感のあるビジョンが現れてくるかもしれません。

大切なことを地道にやり遂げる 共創は、地域の未来を拓くエンジンに

鈴木 共創の話になると、「チャレンジ拠点を作ろう」といった話はよくあがってくるのではないのでしょうか。シャボン玉の話と同じで、どう運営していくか、その価値をどう創っていくかが重要です。まちの規模や状況問わずプロセスが重要だと思っています。私は東武鉄道さんと草加市内の商業施設でコミュニティ拠点を作るコーディネートをさせてもらいまして、

地域の方々との運営方法を模索する1年半の試行期間を経て今年の春にオープンしました。当初はオープンニングセレモニーとして、イベント的にテープカットやゲスト講師を呼んだも考えたのですが、何か違うねとなり、オープンまで関わってくださった地域の方や行政の方、関係者の方が集まって話す場をつくることを目的にオープンニングセレモニーを開催しました。最初に関わってくださった方々に一言ずつもらってその後自由に懇談したのですが、地域の方々の子どもたちも聞いたり、この場所の未来に繋がる予感がする特別な時間になりました。地域との共創については、簡単に答えがあることではありませんが、共創について思うことをお話してください。

大石 共創というのは地道に関係性を築いていくことが大切で、それには時間が掛かり、中長期的に捉えていかないといけないと思っています。デベロッパー的な発想だと、仕入れた土地を何年で投資回収するのかという話になり、共創は負担になっていきます。鉄道会社にとっては、中長期的なスパンでまちの価値が高まっていくことが、持続可能な沿線の実現に繋がるので、共創という仕組みは鉄道会社との相性も非常にいいものと捉えています。鉄道系のまちづくりの醍醐味はそんなところかなと思っています。まちをつくるというよりは、まちと一緒に成長していくという感覚です。

鈴木 中長期的な視点で事業を捉えられるというのは、鉄道会社ならではの強みですね。私の周りにも、共創の仕組みを通じて地域に新しい価値を生み出そうとしているスタートアップが数多くあります。コワーキングスペースを運営したり、コミュニティ拠点をつくったり、イベントを企画・運営したりと、さまざまな形で地域に関わっています。しかし、そうした新しいプレーヤーが地域に入ると、既存の事業者や地域の方々との間で摩擦が生じることがあります。これまで見たことのない人たちが活動を始めると、「これまで自分たちが地域の活動を担ってきたのに、新しい人たちが入ってきた」という感情が生まれることもあります。そこには、合理性だけでは説明できない、人の感情の問題もあると思います。だからこそ重要なのは、短期的な成果だけでなく、中長期的な視点で地域との関係性を育てていくことです。行政や鉄道会社がスピード感をもって新しいプレーヤーを支援することは重要ですが、その結果として、地域の中で新しいプレーヤーが矢面に立ち、反発を受けてしまうこともあります。変化のスピードに、人の感情が追いつかないことがあるのです。

時間をかけることには、事業を進めるためだけでなく、地域の人々の気持ちに寄り添い、信頼関係を築くという意味があります。地権者や既存のプレーヤーとの関係が損なわれてしまえば、プロジェクトそのものが前に進まなくなる可能性もあります。

新しいプレーヤーに挑戦を任せるだけではなく、鉄道会社や行政が中長期的な視点で伴走し、地域との橋渡し役を担うことができれば、共創はより持続的なものになるのではないかと思います。

竜口 そのようなケースでお力を頼りたいのは行政の方々。例えば町会長の会議で説明していただくための機会を調整していただくとか。その前提としては、共創への考え方や取り組み方、コンセプトを行政さんに理解していただいていることが、サポートの依頼の前提となります。実際、私も笹塚におけるさまざまな施策では、商店街や町会の集まりの際に、理事の方に説明の場を設けております。

鈴木 そうですね。ここに説明に来てくれたということで感情がほぐれることも多々ありますよ。私が携わっている地域でも、市役所の職員の方が自治会長や商店会長、幼稚園などへ一緒に挨拶や説明に同行して下さったりしています。そうした場を行政が丁寧につくってくださることで、地域で新たな活動を始める方々も既存の方々も、どちらも気持ちよく活動できる環境が整います。おしまいは、公民連携のシームレス空間の実現について話は移ります。

まちづくりの重要な観点、それが、シームレスとの向き合い方

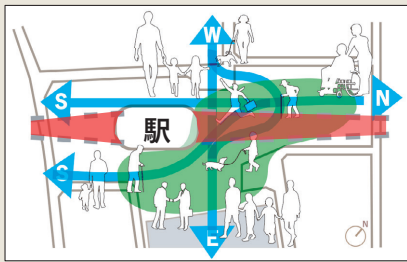
鈴木 まちづくりに関するシームレスな空間の実現は、木村さんが今回提示されたPPTの「鉄道沿線まちづくりを進める上で自治体とやりたいこと」を目にして、私が改めて気づかされた、大事なポイントでした。行政側と鉄道会社側の両方の言語を理解し、橋渡しや調整役を担うプランナーがいる場合は、うまくいっています。行政側も初めて手がける事案だったりすると、鉄道会社に行政への説明のタイミングを指南したり、プロジェクト進行上のさまざまなフェーズでプランナーの果たす役割は非常に大きいですね。

木村 設計もデザインも一人で行えるプランナーのような方の存在が大事だと思っています。その方の調整能力次第ではプロジェクトと思っています。自治体側からすると契約関係で、設計者を決め打ちできない状況下に置かれることもある中で、鉄道会社としてはこの人に依頼したいと思って事前調整で難航する事態にも備えておかねばなりません。私がこれまで経験したところという、設計や工事のスケジュールの擦り合わせがうまくいかなくて、つぎはぎっぽく進めていかざるを得ない、残念なケースもありました。あと工事期間と採算性の部分でも天秤を測って最善策を選ばざるを得ないとか難しい局面がありました。それらを考慮すると、やっぱりプランナーが介在することは、公民連携によるシームレスな空間の実現には不可欠なファクターだと思います。行政側と鉄道会社側の両方の言語を理解して、互いの思いを橋渡しして、納得のいく落とし所を見つけられる方がいることが円滑に公民連携をすすめるうえで必要なだと改めて思いました。

鈴木 おそらくこのことは、ビジョンの部分にも影響すると思います。ビジョンの策定でも、たとえ設計に時間が掛かったり、工期が多少ずれたりしても、行政側と鉄道会社側とのコンセンサスが揺らぐことはないですね。

✓ 鉄道沿線まちづくりをすすめる上で自治体と連携してやりたいこと

🔧 駅前空間の再整備を、
公民連携でシームレスな空間にしたい



高石市HP「高石駅北側高架下等整備基本計画」より抜粋（一部加筆）

駅前の鉄道会社の市有地と駅前広場（道路）を
同じコンセプトで、境界を区切ることなく
“シームレスな”空間としてつくっていききたい

🔧 鉄道企業単独では実現が難しい、
新コンテンツを沿線につくりたい



他のまちと差別化し、訪れる・住む場所として
選ばれるために、そのまちにこれまでなかった
新コンテンツをつかって、新しい風を起こしたい

そのためには…

- ・“駅前や沿線をどうしたい”ビジョンを一緒につくる？
(いかに同じ方向を向いて進められるか)
- ・将来の利活用方針・エリアマネジメントなどもセットで考える必要がある？
(ソフトとハードの関係性、切り離してはいけない)

木村氏

木村 行政側も鉄道会社側も、大きなハードを作る際は設計に一年、工事に二、三年かかるということが稀ではないわけで、またお互いのプロジェクトの総指揮にあたる方も異動することもあり得ますので、揺るぎない共通のビジョンを描いておくことが、案件の命運を左右するとさえ思います。

鈴木 調整役のプロフェッショナルがいる安心感は大きい。

大石 先ほどのシームレスの話で私が思ったことは、これは最近制度の方が歩み寄ってきてくれているということです。例えば「歩行者利便増進道路（ほこみち）」もそうですし、道路や公園、河川に至るまで、近年あらゆる公共空間が柔軟に利活用されるようになってきています。公共空間という意味では、駅前広場も非常にポテンシャルの高い場所だと思うのですが、なかなか活用できていない。土地の所有権を鉄道会社と自治体を持ち合っているばかりに、調整機能がうまく働かないのが理由の一つかなと思います。駅は多くの人が行き交い、利用される一方で、賑わいのある使い方にまだまだ課題があるなという印象です。

鈴木 皆さんがおっしゃるように、駅前広場がまちの顔になる、そんな実例が日本中にどんどん広がると素敵です。

今回の特別座談会では、皆さんとビジョンや共創、シームレス空間などいくつかのキーワードの中で、制度のことや前回のシンポジウムで総括した、態度や姿勢など、いろいろなことやちょっとしたヒントが見えてきたのは面白かったです。それでは最後に皆さんから一言いただけたらと思います。

竜口 今日、最も興味深かったのはシャボン玉の話でした。

地面にシャボン玉を落とさない、風を送る仕組みもそうですが、ハード空間のシームレス化、空間の利活用も風の量を増やしていくことになるんだろうと思います。そして適度な風の量といろんな方向から風を送る仕組みを考えると、持続的な成果が得られると確信しました。

大石 同じ鉄道事業に従事する方とオープンに話せて思ったのは、悩みは一緒だということです。行政さんサイドもきっと同じ悩みを抱えていらっしゃるって、ただ答えが容易に見つかるという話でもなく、皆さん日々奮闘しながら業務に就いていることと思います。それぞれが地域を良くしようと思って取り組んでいるという意味では大きな方向性は同じですので、お互いに警戒心を抱かずに安心して議論できる関係性が築けると、もっとまちも良くなっていくと思いました。

鈴木 悩みを見せ合って、共有できた瞬間、互いの距離が近くなり、仲間になってしまう。そんな感覚は、共創の中では重要です。行政さん、民間企業、鉄道会社が連携する際は、それがブレイクスルーになると思いました。

木村 私もシャボン玉の話は、これからも大事なヒントにさせていただきます。ハード担当の私は行政さんに対して、構えていたフシもあるので、行政の担当者とも昼食を共にしたり、街を歩いてみたりするなど、自分なりの共創の姿勢を磨いていきたいと思っています。

鈴木 日々の業務を俯瞰する今日のような機会が持てたことは大変有意義だったと思います。皆さん、本日はありがとうございました。

1

総論 連携・共創型鉄道沿線まちづくりについて

国土交通省都市局街路交通施設課 鷺尾 柚奈

1. はじめに

人口減少・高齢化等を背景に都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念される中、国土交通省都市局では「コンパクト・プラス・ネットワーク」形成の具体的方向性の一つとして、「鉄道沿線まちづくり」を推進しています。

平成27年12月には全国の自治体や鉄道事業者をはじめ、鉄道沿線のまちづくりを進めている、またはこれから進めていこうとしている関係者の方々に向け、円滑かつ効果的に鉄道沿線まちづくりが推進されるよう、関係者の連携に向けた場づくりの方針や、鉄道を軸とした行政による都市機能の分担・連携について記載した「鉄道沿線まちづくりガイドライン」(第一版)を策定しました。

本ガイドラインでは鉄道沿線まちづくりを「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等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」と定義しています。

他方、第一版策定から10年が経過し、働き方改革やデジタル化の急激な推進、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたライフスタイルや価値観の変容により、国民の外出機会が低下し移動需要が減少する等、鉄道沿線まちづくりを取り巻く環境が大きく変化しています。さらに、各地の鉄道沿線まちづくりの取組も、都市機能の分担といったテクニカルな事例から、沿線価値向上に重きを置いた事例が増え、取り組む主体やその内容が多様化してきています。特に、沿線価値向上は、定在的效果に加え社会的効果が自治体・鉄道事業者・地域プレイヤー・沿線住民などへもたらされると期待され、他主体連携の意義が高まってきました。

こうした背景をとらえ、多様な主体の連携・共創による「沿線価値向上」を目指した鉄道沿線まちづくりの新たなパターンとして『連携・共創型鉄道沿線まちづくり』の考え方を新たに追加し、本ガイドラインの改定作業を行っています。

2. 『連携・共創型鉄道沿線まちづくり』の概念と意義

本改定で新たに定義する「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」とは、沿線に広がる地域資源やこれまでの開発経緯などを捉え直し、駅や沿線ごとの個性を生かし、多様な主体が参画し魅力を再度高める多様なまちづくり(リ・ブランディング)を進めること、こうした各地区の取組が連携し、連鎖し、つながっていくことにより沿線全体の価値を高めていくまちづくりの手法のことを指します。

各地域におけるまちづくりを通じ、

- 市民、来街者、コミュニティが活動し、滞在する「場」を創出することで、地域の賑わいが向上
 - これにより、ヒト・モノ・コトを引き付ける力が向上し、居住者や来街者が増加し、地域経済が活性化
 - こうした各地域の取組が沿線全体で連携し、連鎖し、つながることで、沿線の価値、イメージが向上し、沿線のブランド力を前提としたさらなるまちづくりにつながる
- といった正の連鎖が起こり、様々な主体に多様な効用が発現することが期待されます(図-1)。

3. 手順・役割分担

鉄道沿線まちづくりを進める手段は、地域特性、沿線市区町村、鉄道事業者等の関係者の関係性等に応じて様々なパターンが考えられます。関係主体による連携・共創のための場づくり、各地域におけるまちづくりの実践を沿線特性に応じ柔軟かつ弾力的な手順で進めていくことが必要です。

その中でも核となる3つのポイントを紹介します。

①沿線の状況等に応じた連携・共創の場づくり

鉄道沿線まちづくりを進める上では、鉄道事業者、地方公共団体、地域関係者、学識経験者など多様な主体の参画と連携を促す場づくりが必要です。この際、初動期から沿線全体の体系構築にこだわる必要はなく、地域関係者同士のネットワークを段階的に広げていく手順や、鉄道事業者と一都市、都道府県等の協力関係から徐々に輪を広げてい



図－1 正の連鎖のイメージと様々な主体への多様な効用

く手順なども考えられます。

②実践主義、現場主義に基づく取組の実施

各地域において、地域の関係者が活発に活動する魅力的で持続的なまちづくりには地域課題に根差し地域住民と向き合ったアプローチが不可欠です。このような観点から、固定的な計画に基づく取組ではなく、アジャイル的な取組、小さな成功体験から積み重ねる取組が求められます。

③固定概念にとらわれない柔軟な発想

連携・共創型鉄道沿線まちづくりは、個々の地域のまちづくりがつながっていくことで、沿線全体の価値を高めていく新しい取組であり、各主体には固定概念にとらわれない柔軟な発想でチャレンジしていく姿勢が求められます。例えば、沿線市区町村が結果の平等性だけにとらわれることなく、民間の取組に呼応し連鎖することにより、周辺に波及するモデル的な取組の創出等を通じ、吸引力と発信力に優れた地域創出が可能になるほか、各主体も自らの短期的な利益だけでなく、「まち」全体の利益と連動した中長期的な視点からの利益還元を目指すことが可能となります。

また、各主体の役割分担において、多様な主体が連携し、各主体が力を発揮するには、関係主体同士の役割分担を明確にすることが重要であり、それぞれ主体が持つ強みを生かすことがポイントです。特に、広域的な鉄道沿線まちづくりを進める場合には、沿線市区町村と鉄道事業者を中心

としながらも、より多くの地域関係者や主体との積極的な調整、または中立性のある仲介役の助言などの方法も視野に、多様な連携を進めることが重要です。

一方、各主体がそれぞれの価値観・考え方を持つゆえに、全体としては取組が始まらない可能性があります。こうした状況を乗り越えるためには、主体間で協調可能な領域を探し、スモールスタートから始めるという考え方が重要であり、今できることに焦点を当て、小さな実践を通じて関係性を構築していくことが有効なアプローチです。このような取組を、多様な主体が同じ方向を向いて行うには、中長期的な沿線価値の向上に向けた視点を共有することも重要であり、各主体が自らの利益とまち全体の利益との関係を意識し、長期的には全ての主体にとって利益がもたらされるという認識を持つことが、持続的な連携関係の形成につながると考えます（図－2）。

4. 終わりに

本稿でご紹介しました内容は、取組事例と併せて、国土交通省HPにも掲載しております。ご関心のある方はぜひご参照ください。また、鉄道沿線まちづくりガイドラインの改訂版の本編については、令和8年度以降公表予定です。
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000036.html



図－2 スモールスタートから始めることの重要性（イメージ）

2 各論

2-1 相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり (Future City Project)

横浜市 住宅部 住宅再生課

相鉄ホールディングス株式会社 経営戦略室

1. はじめに

相鉄いずみ野線沿線は、開発から約50年が経過し、これまで各駅周辺では再開発や区画整理、駅前再整備などが行われてきました。2019年の相鉄・JR直通線、2023年の相鉄・東急直通線の開業に伴い、東京都市方面や新横浜へのアクセスが改善されることで、来街者の増加や人口流入など新たな効果が期待されています。

一方で、住民の高齢化や若年層の流出、インフラの老朽化など、横浜市の郊外が共通に抱える課題もあります。

横浜市と相鉄ホールディングス株式会社は、このような地域課題を解決することや、地域の魅力を高めていくために、2013年4月に、「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を締結し、さまざまな取組を行っています。

図ー1 沿線位置図



2. まちづくりの推進体制

相鉄いずみ野線沿線のまちづくりの特徴としては、地方

自治体と鉄道事業者の2者間のみでの取組みではなく、相鉄線沿線に立地する横浜国立大学とフェリス女学院大学とも連携（2016年に4者連携の覚書を締結）し、産・官・学連携でまちづくりを進めている点にあります。

沿線の地域住民や企業、行政、大学が、パートナーとして連携・協働しながら、沿線の多様な地域資源や都心へのアクセスを最大限に活用し、まちの価値創造を行っています。

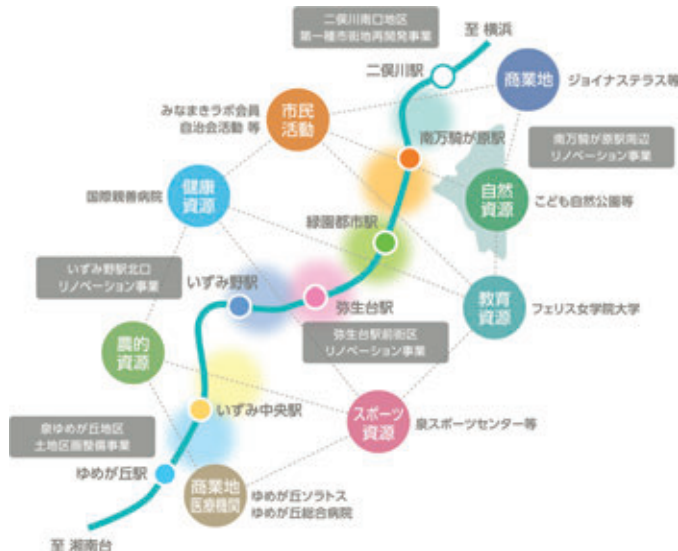
3. 相鉄いずみ野線沿線まちづくりの取組み内容

(1) 沿線まちづくりの考え方

相鉄いずみ野線沿線には、それぞれの地域にさまざまな地域資源があります。また、駅前再整備によって新たなまちの魅力が生まれています。

沿線まちづくりの取組みでは、元々ある地域資源と新たなまちの魅力を掛け合わせながら施策を展開し、それらをつなげるにより、点から線、そして面の取組みにすべく、みらいに向けたまちの暮らしを提案し、発信しています。

図ー2 沿線の地域資源



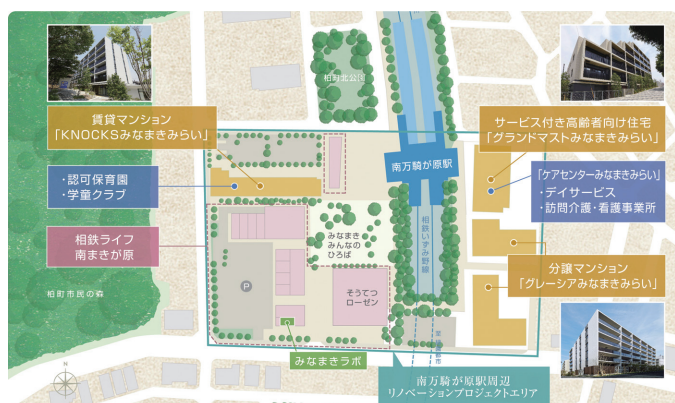
(2) 南万騎が原駅（住み替えモデルと多世代交流）

南万騎が原駅においては、駅前の再整備に合わせ、地域に必要とされる機能の導入、多様な世代が住むことのできる住宅（保育園・学童クラブ併設型賃貸マンション・分譲マンションやサービス付き高齢者向け住宅等）の供給を行い、郊外住宅地の中で住み替え循環を促進するためのモデルを展開しています。

駅前広場の再整備にあたっては、ワークショップ「みなまきの広場をみんなでつくろう！」を開催して、地域の小学生や大人の方々にご参加いただき、そこで出た意見を反映した広場「みなまき みんなのひろば」を整備しました。

また、地域住民の方、大学、横浜市、相鉄グループと一緒に「みなまき」の魅力を作っていくための空間として「みなまきラボ」を2016年に整備し、様々なイベントやワークショップ、展示会などを通じて多様な世代が交流できるエリアマネジメント拠点として運用しています。

図－3 南万騎が原駅前再整備の施設配置図



写真－1 階段状の駅前広場



写真－2 みなまきラボ



(3) いずみ野駅（多彩な農資源の活用）

いずみ野駅では、駅に近接して広がる農地などの地域資源を活かした取組と、地域の魅力を発信する仕組みづくりを進めています。

駅前広場では、泉区産野菜の販売や試食品等を提供するマルシェ等を実施するとともに、いずみ野小学校では、通学区域内の農家のご協力のもとに子どもたちが野菜を育てていることから、子どもたちや地元生産者が育てた農畜産物を主に使用した給食「スーパー給食」に協力し、地産地消の推進と地域の魅力を発信する取組を進めています。

写真－3 スーパー給食の様子（地元農家さんも参加）



(4) 緑園都市駅（企業・行政・大学・地域の協働）

緑園都市駅は、建築家によってデザインされた統一的な街並と充実した教育・文化拠点エリアです。駅から数分の場所には、フェリス女学院大学があり、自治会をはじめ、様々な地域団体によるまちづくりの取組が行われています。

2014年には、緑園都市エリアの住民、勤務者、地域活動を行っている人などから参加者を募集し、「緑園の魅力を高める！」をテーマとしたワークショップ「えきばた会議」を開催しました。参加者によって語られたアイデアは、「12のアイデア集」としてまとめられ、その中から、具体的なプロジェクトが実際に始まっています。

図－4 12のプロジェクトアイデア



4. おわりに

相鉄いずみ野線が走る地域には、様々な地域の資源や魅力が存在する一方で、急速に少子高齢化が進む郊外住宅地に共通する多くの課題があります。

横浜市と相鉄グループは、これらの課題に対応し、地域の資源や魅力を最大限に活用し、さらに生み出すことによって、みなさまにいつそう愛される「相鉄いずみ野線沿線の未来」を創造していきたいと考えています。

引き続き、市民・地域団体、大学、行政、民間企業との協働による沿線まちづくりを進めていきます。

2-2 尼崎市と阪神電鉄の官民連携による沿線まちづくり

阪神電気鉄道株式会社 沿線価値創造推進室
尼崎市 経済環境局
都市整備局

1. はじめに

阪神沿線は、関西のビジネス・商業拠点である「大阪梅田」「大阪難波」と「神戸三宮」を結び、「阪神甲子園球場」をはじめ、都心の利便性と下町のあたたかさが共存する、多様な魅力を持つエリアです。阪神間は比較的緩やかではあるものの、沿線人口の減少や少子高齢化の進行は喫緊の課題であるため、「阪神らしい」魅力あふれる沿線（住みやすさ、心地よさ、自分らしさ）の創造に向けた取組みを推進しています。本稿では、これらの取組みの中から、「尼崎市との官民連携による沿線まちづくり」として尼崎駅と大物駅での取組みについてご紹介します。

図－1 阪神尼崎駅～大物駅周辺



2. 尼崎市とのまちづくり協定

尼崎市内の阪神沿線（南部地域）は、高度経済成長期には阪神工業地帯の中心、商業集積地として発展しましたが、近年は人口減少による地域活力の低下が課題となっています。このような中、当社では2009年の阪神なんば線延伸により、阪神尼崎駅の交通結節点としての重要性が高まったことなどから、南部地域を沿線価値創造の重点エリアと位置付け、拠点機能強化に取り組んでまいりました。尼崎市も尼崎城再建を契機とした観光地域づくりや鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりを推進する中で、さらに連携を深め、持続可能なまちづくりや地域の活性化など、南部

地域の都市再生を目指したまちづくり協定を2021年12月に両者で締結しました。

3. 尼崎駅 中央公園のリニューアル

尼崎市とのまちづくり協定に基づき、官民連携での具体的な取組みを推進していますが、その象徴的なプロジェクトの一つが、阪神尼崎駅前中央公園のリニューアルです。協定締結以降、2022年には当社を代表とする共同企業体が阪神尼崎駅周辺公共施設の指定管理者に選定されました。これを受け、管理対象施設の一つである中央公園の再整備を提案し、2023年3月、尼崎市と「中央公園及び周辺地域のさらなる魅力向上に向けた公園施設設置管理協定」を締結しました。このリニューアルは、都市再生特別措置法に基づく「都市公園リノベーション協定制度」を関西で初めて活用し、多様な場面でご利用いただける公園に整備するもので、2025年3月29日にオープンを迎えました。

リニューアル後の公園は、これまでの「通り抜けるだけの公園」から「交流・滞留による憩いの場」へと大きく変貌を遂げ、幅広い年代の方々が気軽に訪れ、日常的にくつろぎ、交流できる地域のイメージ向上の象徴空間となりました。約1,600㎡の広大な芝生広場を中心に、木陰でくつろげる広場や、多様な利用に対応するベンチを各所に配置し、カフェとレストラン2店舗を設置して利便性と賑わいを創出しました。一体型滞在快適性等向上事業として駅高架下への多機能ベンチの設置や駅名看板のデザイン統一などにより、駅と公園の一体感を醸成し、快適な駅前空間を実現しています。

図－2 リニューアル後の中央公園全景



図-3 芝生オープン日に実施したパークヨガ



4. 大物駅 ゼロカーボンベースボールパーク

尼崎駅の一つ隣の大物駅では、地域の経済活性化とスポーツ振興、そして脱炭素社会の実現を同時に目指す画期的なプロジェクトとして、小田南公園の再整備に取り組みました。当社は2021年5月、尼崎市、そして阪神タイガースの三者で「小田南公園整備事業に関する基本協定書」を締結し、阪神タイガースファーム施設の移転を核とした「ゼロカーボンベースボールパーク」構想の推進に乗り出しました。

このプロジェクトは、阪神タイガースの育成環境の充実と野球振興に加え、交通結節点である阪神尼崎駅から大物駅周辺の一體的な沿線まちづくりを進め、尼崎南部地域の活性化と交流人口の増加を促すことを目指しています。これまで西宮市鳴尾浜にあった阪神タイガースのファーム施設を小田南公園へ移転・集約し、2025年3月には「日鉄鋼板 SGLスタジアム尼崎」としてファーム公式戦が開催できる球場をはじめ、タイガース練習場、室内練習場、選手寮「虎風荘」といった最新の施設群が誕生しました。また、一般市民が利用可能な「小田南公園軟式野球場」や、散歩やランニングができる周遊コース、多目的広場も整備され、地域にも開かれた拠点となっています。

「ゼロカーボンベースボールパーク」は、その名の通り、脱炭素社会の実現に大きく貢献する施設です。2022年4月には、環境省の「脱炭素先行地域」に「ゼロカーボンベースボールパーク整備計画」が選定されました。太陽光発電や蓄電池の導入、徹底した省エネルギー化（SGLスタジアムはZEB Oriented、室内練習場・虎風荘はNearly ZEB認証を、野球施設としては初めて取得）、クリーンセンター（ごみ焼却施設）での廃棄物発電の活用など、多岐にわたる環境配慮の取組みを導入しています。これにより、全ての事業活動を実質CO₂排出量ゼロで行うことが可能になり、持続可能な地域社会のモデルを創造しています。

開業後の2025シーズンには、ファーム公式戦の入場者数が20万人を超え、試合開催日の大物駅利用者は大幅に増加するなど、大きな賑わいを見せています。

図-4 ゼロカーボンベースボールパーク



図-5 日鉄鋼板 SGLスタジアム尼崎



5. おわりに

阪神尼崎駅前中央公園のリニューアルや、小田南公園「ゼロカーボンベースボールパーク」の整備といった官民連携のプロジェクトは、単なる施設整備に留まりません。これらを契機に中央公園ではライフスタイルに応じた日常利用や、週末を中心にマルシェなどイベントが活発に開催され、多様な世代が滞在し交流する光景が定着しています。加えて、大物駅周辺の大物公園や高架下の整備など、地域の魅力を高める沿線価値創造に向けた新たな動きが着実に広がっています。私たちは、「ひとりひとりの“たいせつ”に寄り添い、魅力的な沿線を実現する」というビジョンのもと、今後もこの官民連携の輪を広げ、沿線や地域社会のさらなる発展に貢献してまいります。

2-3 TauT（トート）阪急洛西口を目指すまちづくり

阪急電鉄株式会社 沿線まちづくり推進部
京都市 都市計画局 まち再生・創造推進室

1. はじめに

2003年に開業した阪急電鉄洛西口駅は、阪急電鉄にとって30年ぶりの新駅開業でした。西側には田園地帯や昔ながらの住宅地、東側には陸上自衛隊駐屯地が広がる閑静なエリアに位置しています。その後、京都市が事業主体となった「阪急京都線連続立体交差化事業」が2007年に着手され、これら一連の開発と共にエリア周辺の開発も急速に進み、京都府最大級のイオンモール京都桂川も開業。多くの新築マンションも立ち並ぶようになるなど、京都市中心部へのアクセスが良い、自然豊かで新しいまちとして注目され、人口も大幅に増加しました。

2015年には、京都市と阪急電鉄で地域のまちづくりを協力して進めるため、包括連携協定を締結。そして、2018年、高架切替えにより約1.2キロの高架下空間が創出されて誕生したのが「TauT阪急洛西口（以下、「TauT」と記載）」です。本来十分な投資利回りが期待できない駅間にコミットした開発は、阪急電鉄としてもはじめての挑戦でしたが、「未来にわたり住みたいまち。快適で魅力的な幸せな沿線・エリアの実現。」という目標を、事業の根幹に据えてプロジェクトを始動しました。

2. TauT（トート）のまちづくり

TauTには、地元京都にゆかりのある飲食・食物販・サービス店舗、多世代が利用できる習い事教室など生活に身近な店舗が軒を連ね、職住近接をコンセプトとしたシェアオフィスなども配置しています。また、親子のあそび場「ガタゴト」やカフェ、多目的室、ライブラリーなどの複合施設である「京都市交流促進・まちづくりプラザ」（指定管理者：株式会社ボーネルンド）が中間に位置し、“あそびからはじまる まちづくり”をテーマに、幅広い世代の方々の様々な交流や活動の場となっています（写真-1、2）。

これらの施設の整備にあたっては、ワークショップ等を通じて集約した地域の方々の意見を基に、京都市と阪急電鉄が連携しベクトルを合わせる事で、高架下に望まれる施設・機能をその地に根ざした形で実現することができました。そして、店舗・施設以外に、ひろばや花壇など余白（自

写真-1 京都市交流促進・まちづくりプラザ



写真-2 親子のあそび場「ガタゴト」



由度）のあるオープンスペースも整備しました。その運営や日常管理は、地元京都の企業や地域団体に担っていただいております。ローカルファーストの視点を大切にしつつ、持続可能な取組みとして進めている事も事業の大きな特徴です。

オープンスペースは、人・モノ・情報が交流し、協働・共創が促進され、新たな文化・地域活動から持続的な賑わいが生まれることを願って整備しました。コミュニティ花壇では、ご近所のボランティアの方々が植物のお世話に参画頂くほか、近隣に位置する京都府立桂高校農業系専門学科とも連携した様々な取組みを実施しています。

そして、約90mあるトートひろばでは、年間大小さまざまなイベントが行われています。「ジャパンコーヒーフェスティバル」や「みどりのマルシェ」など、魅力あるコンテンツを誘致し、エリア外のお客様の来訪も期待して開催

写真-3 らくさいこどもお仕事ひろば



写真-4 トートのじかん



するマルシェイベント。「はたらくのりもの」や「らくさいこどもお仕事ひろば」など、地域のたくさんの事業者とともに、次代のまちの担い手である子どもたちの育成に力を入れて取り組む体験型学びのイベント。そして、洛西高架下大学シリーズ（大学、こども大学、ゼミと文化祭、サークル）は、高架下をキャンパスに見立て、地域のプレイヤーを探し、育て、その活動を持続的にサポートする一連の取り組みであり、阪急電鉄が中心となって、京都市の協力も得ながら開業当初より継続実施しています（写真-3）。

去年は、洛西エリアの魅力の発掘・発信を進め、「洛西ファン」を増やしていくための連続講座として、京都市が「RAKUSAI ACADEMY（洛西アカデミー）」を開講したことで、より多くのプレイヤーの発掘に結び付けました。この京都市と阪急電鉄の取組みを繋げ、ハブとなって地域で面白いことを見つけて育んでくれているのが、地域団体である「一般社団法人COTOIRO」。我々にとって大切な事業パートナーであり、地域の一般住民の方々です。「このまちをよくしたい」、「このまちでワクワクしたい」。それぞれの思い、小さな取組みの積み重ねから、これまでにない新たな掛け合わせが生まれ、より持続可能なまちづくりへと繋がっていると実感しています。

3. 整備による利用者の変化

本年、開業から8年目を迎えるTauTの目指すまちづくりは、地域住民をはじめ、たくさんの方に関わっていただくことで歩みを進め、日々深化しています。豊かな自然に恵まれたエリアで日々の生活を送る住民の方、地域に根ざし、まちに魅力を与える店舗や事業者、そしてその地に訪れる人。駅とまちを繋ぐ縁側のようなひらかれた場で、立場や世代を超えた多様な人と人が繋がり、市民、行政、事業者、教育（学校）、農業、様々なジャンルの掛け合わせが生まれ、活動のコラボレートへと繋がります。オープンスペースは、地域の方々の交流の場であり、チャレンジの場でもあります。月に一度、平日午前中に開催している「トートのじかん」では、陶芸体験やヨガ、花の寄せ植えなど、地域の方が自分の好きや得意を活かしたワークショップを開催し、お茶と対話も楽しんでいただく時間です（写真-4）。一人が行動を起こし、活動に興味をもたれた方が立ち寄り、そこから共創・また新たなチャレンジが生まれ、その一つ一つは個々の自己実現にも繋がっていきます。嬉しいことは、TauTの活動に関わっていただいた方が、高架下ではない場所でも活動の幅を広げ、高架下を起点としてエリア全体へとコミュニティが滲み出していると感じる事です。

4. 今後の展望

人口減少や少子高齢化をはじめとする急激な社会情勢の変化のなか、働き方改革、ワークライフバランスなど、仕事と生活の双方を重視する傾向が高まり、まちの魅力や磁力に惹かれて集まる・移住する人も見られるようになってきました。仕事や教育、生活の両面を重視して自らの居住地や就業地を決める傾向は今後も続くものと思われ、経済成長のかたちも、規模から質へと変わりつつあります。

「つながり」を生み出し、育む仕掛けを要所要所に取り入れた高架下空間というプラットフォームを整備したことで、「地域が抱える課題解決を行える場」、「多様なネットワーク・地域コミュニティ形成の場」となることはもちろん、人と人が繋がることから生まれるあたたかさ・豊かさも育んでいると実感しています。ソーシャルキャピタル（社会関係資本）を積み重ねることで、幸福感が生まれ、その地に住む人々の安住思考が高くなり、この地域の価値を少しずつ高め、快適な住みよいまち、まちの豊かさへと繋がっていくと考えます。将来にわたって多くの方に選ばれ続ける沿線を目指し、エリアそれぞれの特徴を踏まえた「幸せなまちづくり」を今後も展開していきたいと思っています。

2-4 浅草—東京スカイツリー®の観光回遊路整備

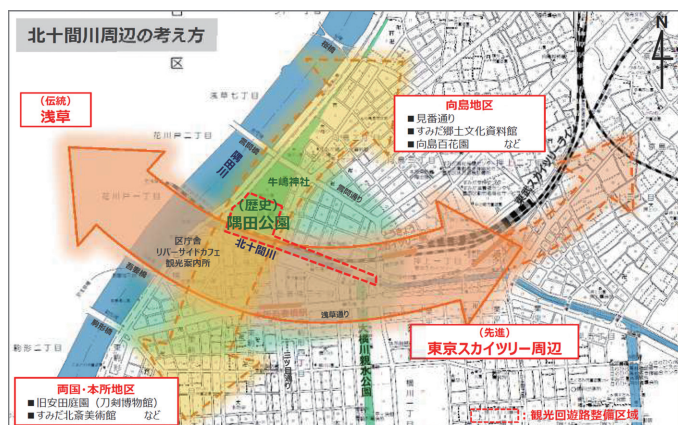
墨田区 都市整備部 都市整備課長 田村 知洋

1. はじめに

墨田区は、東京都東部に位置し、東は荒川、西は隅田川に挟まれ、また区内には、北十間川をはじめとした複数の内部河川が流れる水辺に囲まれたまちです。

隅田川を挟んで西側にある浅草（台東区）と、本区中央にある東京スカイツリー®の間に位置する本エリア（図-1）において、東京都、東武鉄道（株）及び墨田区の3者が連携し、東京オリンピック・パラリンピック2020（以下「オリパラ」という。）の開催に合わせて新たな賑わい東西軸（観光回遊路）を整備しました。

図-1 エリア構想図



2. 本エリアが抱える課題と可能性

2大観光拠点である浅草と東京スカイツリー®は、直線距離約1.5km（徒歩約20分）の位置にありながら、事業前は別々の観光地になっていました。

また、本エリアは河川・鉄道・道路・公園が隣接する特徴的な立地ですが、ほとんど人通りは無く、その特性を活かせていませんでした。

そして、エリアを構成する河川・鉄道・道路・公園の都市インフラは、耐震対策が必要な鉄道高架橋と河川護岸、人通りが少なく車の抜け道として使われる道路、樹木が鬱蒼とした暗い公園など、施設管理者それぞれが課題を抱えていました（施設管理者：〔河川〕東京都（表面管理は墨田区）、〔鉄道〕東武鉄道（株）、〔道路・公園〕墨田区）。

3. 関係機関の連携開始

関係機関が課題を認識している中、東京都による北十間川耐震護岸整備や、東武鉄道（株）による東武伊勢崎線の高架橋耐震補強の計画が具体化されたことから、区は2014年、隣接する区道及び隅田公園の再整備等を同時に行う「北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業」に着手しました。

まず、各施設管理者と学識経験者による検討会を立ち上げ、新たな回遊路の整備に向けた、エリアの整備コンセプト等について、検討を始めました。

当時、オリパラ開催に向けて都内各所で新たなまちづくりが動き出していましたが、立地のポテンシャルを活かせていない本エリアでも、2020年という大きな節目を目標地点とした、「2大観光拠点を結ぶ、河川・鉄道・道路・公園が一体となる新たな東京の顔をつくろう」という盛り上がり検討会で生まれました。

そこで、各施設管理者が同じゴールをイメージし、それぞれの役割（施設整備）を果たすという本事業の骨格が共有されました。

管理者それぞれが行う施設整備で、いかに一体的な空間を作りあげていくかという議論を進める中で、東武鉄道（株）の声掛けにより、まずは、本エリアの将来像となるビジョンを作成することになりました。

関係機関の担当者や設計コンサルなど実務者が定期的に集まり、日ごろの立場や役割を超えて純粋にエリアの理想像について議論をして、「Vision Book」をまとめあげるとともに、そのビジョンを具体的に形に落とすためのデザイン指針「Design Guideline（図-2）」を作成し、関係機関で共有しました。

図-2 Design Guideline（抜粋）



4. 地域の機運醸成

一方、新たなまちづくりに向けた地域の機運醸成も同時に進めるため、検討会メンバーに地元町会や商店会等を加えた地域の勉強会を2016年に立ち上げました。

勉強会では、今後のまちの変容をあらかじめ地域住民にもイメージしてもらえるよう、先進事例の見学会や、実際の整備規模を現地で体感する「現地・実寸ワークショップ（写真－1）」を実施し、まちづくりの機運醸成に努めました。

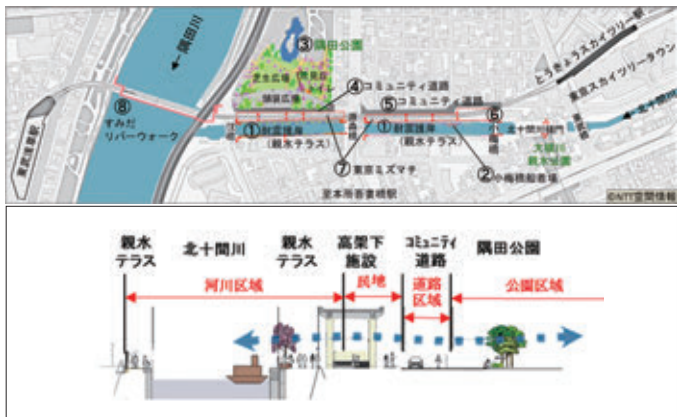
その結果2018年には、地域がより主体的に議論に加われるよう勉強会から協議会に組織を格上げし、河川敷地の特例占用（河川敷地占用許可準則第22「都市・地域再生等利用区域の指定等」）のための地域合意や、整備後の活用方針の策定などに至りました。

写真－1 現地・実寸ワークショップ



5. 各施設管理者の施設整備

図－3 施設平面図、断面図



（1）河川管理者：東京都

東京都は新たな耐震護岸（図－3中①）を建設し、その上部に管理用通路が生まれ、また、都の協力により、デザインガイドラインに沿った修景に配慮した仕上げ（転落防止柵、舗装、護岸壁面など）がなされた。

（2）鉄道管理者：東武鉄道（株）

鉄道高架の耐震補強工事後、高架下に新たな商業施設「東京ミズマチ（⑦）」が生まれた。河川敷地占用許可準

則の特例占用許可を受けた高架下施設には、水辺とまちが分断されないように、一定間隔で貫通路を設けるとともに、公共空間と統一的なデザインにすることで、エリアの一体性が確保されました。

また、東西動線をより強化するため東武鉄道（株）は、隅田川に架かる鉄橋に新たに歩行者専用橋「すみだリバーウォーク（⑧）」を架橋しました。これは、事業効果をさらに高めるものとなり、今では年間約130万人が通行するエリアになくはならない橋となっています。

（3）道路・公園・河川（表面）管理者：墨田区

樹木が鬱蒼と茂り子どもたちが安心して利用できなかった隅田公園は、南側に大きく切り開くとともに、イベント等も開催できる大きな芝生広場を持つ明るい公園に生まれ変わりました。あわせて道路には車両通行規制をかけ、公園と一体的な園路のような空間になりました。河川側では、新たに生まれた管理用通路を散策できる親水テラス（①）や、平常時は舟運で活用できる防災船着場（②）、親水テラスの動線を連続化させるための小梅橋架替え（⑥）などを行い、水辺にも新たな賑わいが生まれました。

写真－2 整備後の状況（左上：隅田公園、右上：北十間川
左下：道路、右下：すみだリバーウォーク）



6. おわりに

オリパラという明確なゴールを見据えて、施設管理者や地域住民が短期間で集中的に協力・連携し、2021年には施設整備がおおむね完了しました。新型コロナの影響で盛大なオープニングはできませんでしたが、近所の家族利用や地域の小さなイベント利用から始まり、徐々に大きなイベントの開催、観光客も回復した結果、墨田区の新たな賑わい拠点となっています。

現在、新たに生まれた東西の人の流れや賑わいを、南北に広げていく取組にも着手しており、今後さらにエリアを中心としたまち全体の回遊性向上・活性化が図られる見込みです。

自転車の話から、街の明日が動き出す。

Velo-cityは、自転車に関する世界最大級の国際会議です。世界の50を超える国・地域から行政関係者や研究者、専門家が集まり、自転車を活用したまちづくりを議論します。

Velo-cityでは、「自転車が都市の未来をどのように形作るか」という問いが、広い視野から議論されます。自治体や地域で実際に施策の実施に携わる「実践者」による発表は、他の地域においても問題の解決に大きく役立つに違いありません。

日本初開催となるVelo-city 2027 Ehimeは、日本の自転車活用推進の大きな転換点となることを目指しています。

来年5月はぜひVelo-city 2027 Ehimeで、自転車の様々な可能性を感じて、それぞれの地域での自転車活用のポテンシャルを見つけていただきたいと思います。

また、9月頃には学会会議での発表に向けた論文要旨の募集も開始される予定です。日本初のVelo-cityであなたの研究や取組みを世界と共有しませんか。最新情報をHPやFacebookでお知らせしますので、ぜひご覧ください。

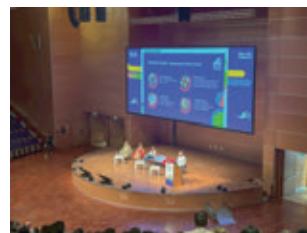


2027.5.25^土 - 28^火

開催場所：愛媛県武道館（松山市）

Velo-city 2027 Ehime

検索



街路交通事業事務必携

街路交通施策に関する予算・法制度を網羅した手引書

【最新号】 令和7年版のごあんない

令和7年10月20日発売 710頁 A5版

購入手続き後、取次店より発送されます。お手元に届くまでに数日程度要しますのでご了承ください。

価格：9,020円（外税・送料別）

購入方法：東京官書普及株式会社「土木関係書籍シビルbooks」

<https://www.tokyo-kansho.co.jp/book/> よりご注文ください

※当協会での販売・見積書作成等はありません

好評発売中

詳しくはホームページをご覧ください

日本交通計画協会

検索



収録内容：第1章 街路交通施設に関する事業と支援制度
第2章 街路事業の基本的事項
第3章 街路交通施設に関する事業の執行
第4章 街路交通施設の分野別（街路事業のテーマ別推進）

発行：JTPA 公益社団法人日本交通計画協会

監修：国土交通省都市局街路交通施設課

街路交通事業事務必携

令和7年

監修 国土交通省都市局街路交通施設課