

令和5年度 地域公共交通シンポジウム in 中部

# まちづくりと公共交通施策の一体的推進について

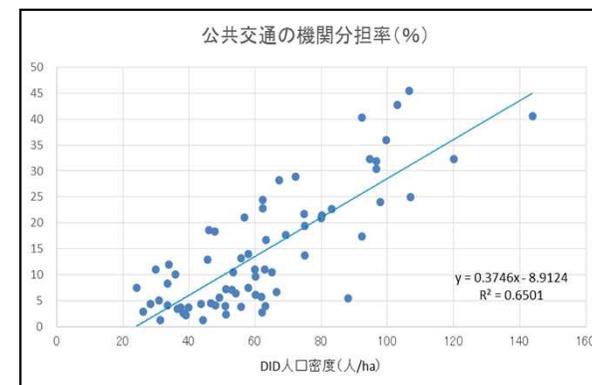
中部地方整備局 建政部 都市整備課  
課長 後藤 直紀

令和5年11月28日

# 公共交通と都市構造の関係

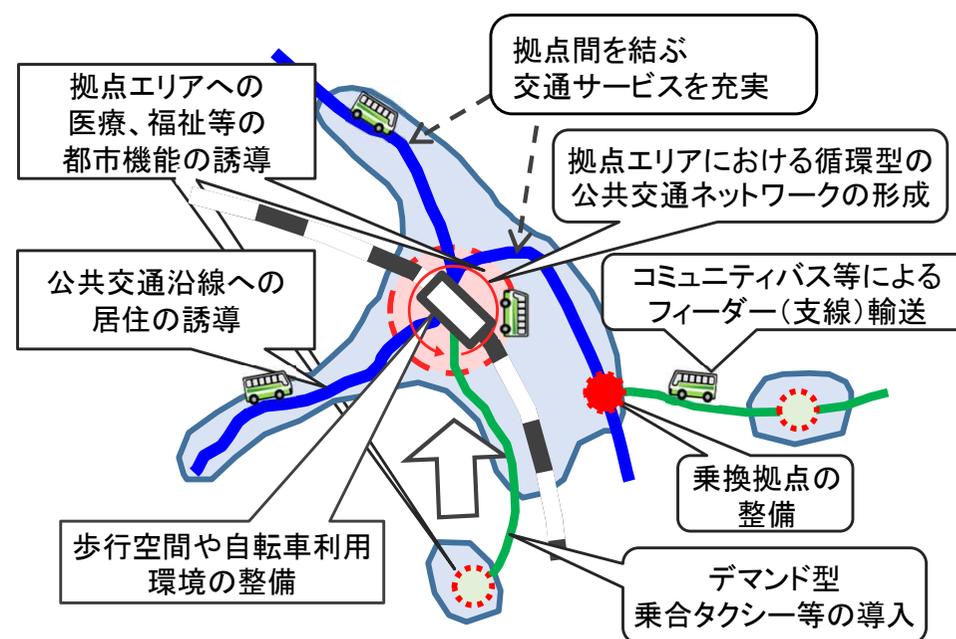
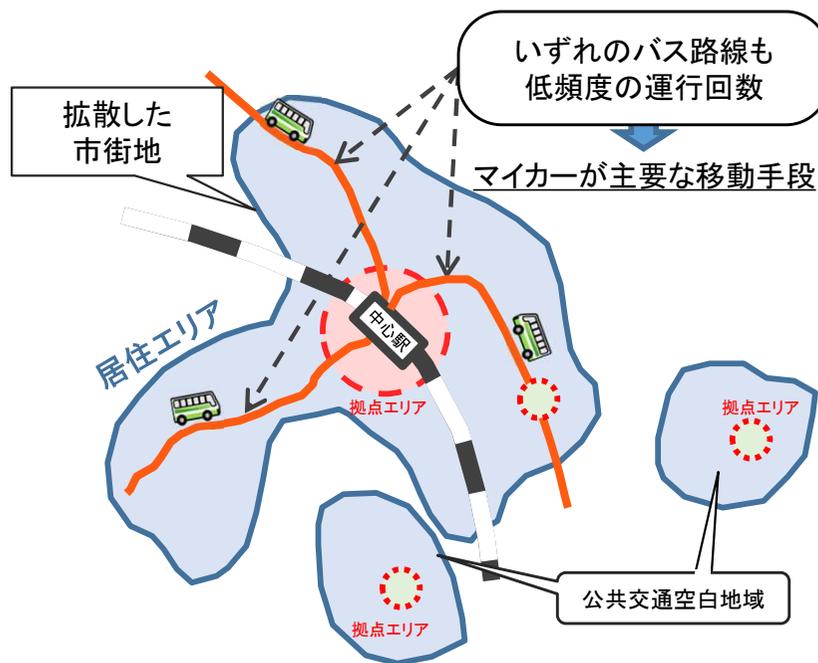
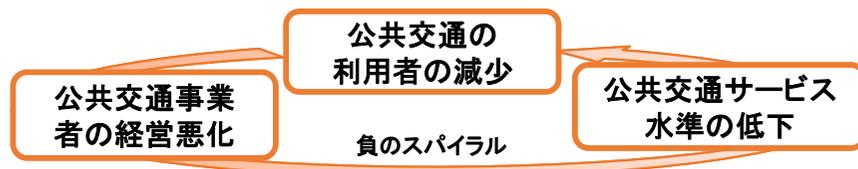
- 都市の人口密度が高いほど、公共交通の分担率は高い
- 多くの地方都市で発生している市街地の拡散・人口減少がこのまま進むと、より公共交通の利用者が減少する恐れ。

⇒ **公共交通と都市構造の改善が連携し支え合う必要**



現状: 市街地の拡散・人口減少が進み  
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: 公共交通沿線に居住を誘導し、  
利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



# コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

- 都市のコンパクト化は、縮退均衡を目指すものではなく、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、
  - ・ 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**生活利便性の維持・向上**
  - ・ サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**(地域の消費・投資の好循環の実現)
  - ・ 行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**
  - ・ 災害リスクを踏まえた居住等の誘導や防災対策の実施による**居住地の安全性強化**
 などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

## 都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**
- **頻発・激甚化する自然災害**



### ■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

### ■ 地域経済の衰退

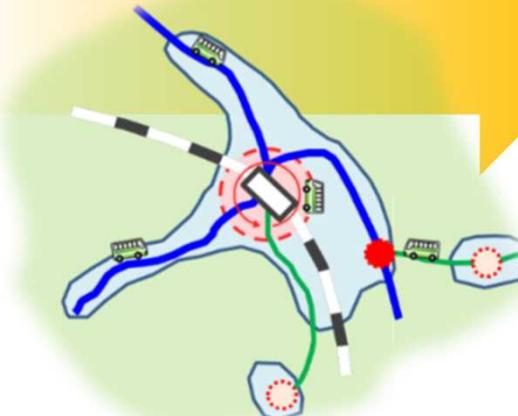
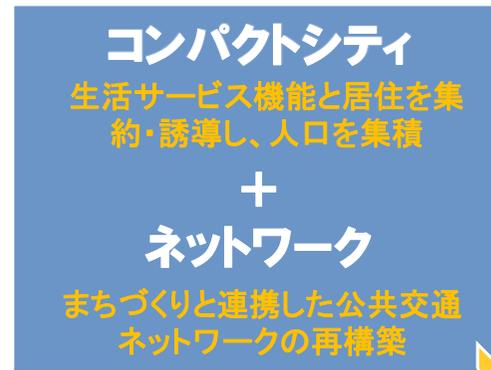
- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

### ■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

### ■ 都市部での甚大な災害発生

- 被害額の増加、都市機能の喪失



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

## コンパクトシティ化による効果の例

### 生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
- 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

### 地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
- 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現

### 行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
- 地価の維持・固定資産税収の確保
- 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

### 地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
- CO2排出量の削減
- ➡ カーボンニュートラルな都市構造の実現

### 居住地の安全性強化

- 災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実施
- ➡ 災害に強い防災まちづくりの実現

# コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの構築**を推進。
- 必要な機能の誘導に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

## 立地適正化計画 (市町村が作成)

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

### 都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

#### ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

#### ◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

#### ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

#### ◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

#### ◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

## 多極ネットワーク型コンパクトシティ



## 地域公共交通計画 (市町村・都道府県が作成)

【改正地域公共交通活性化再生法】

(令和5年10月1日施行)

- ◆ まちづくりとの連携
- ◆ 地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

### ① 地域公共交通利便増進実施計画

ダイヤ・運賃等の調整による公共交通サービスの改善

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

### ② 地域旅客運送サービス継続実施計画

認定を受けた実施計画に基づき、新たな運送を実施

- 地域公共交通の維持が困難と見込まれる場合、地域旅客運送サービスの継続を図るべく、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により新たなサービス提供者を選定

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

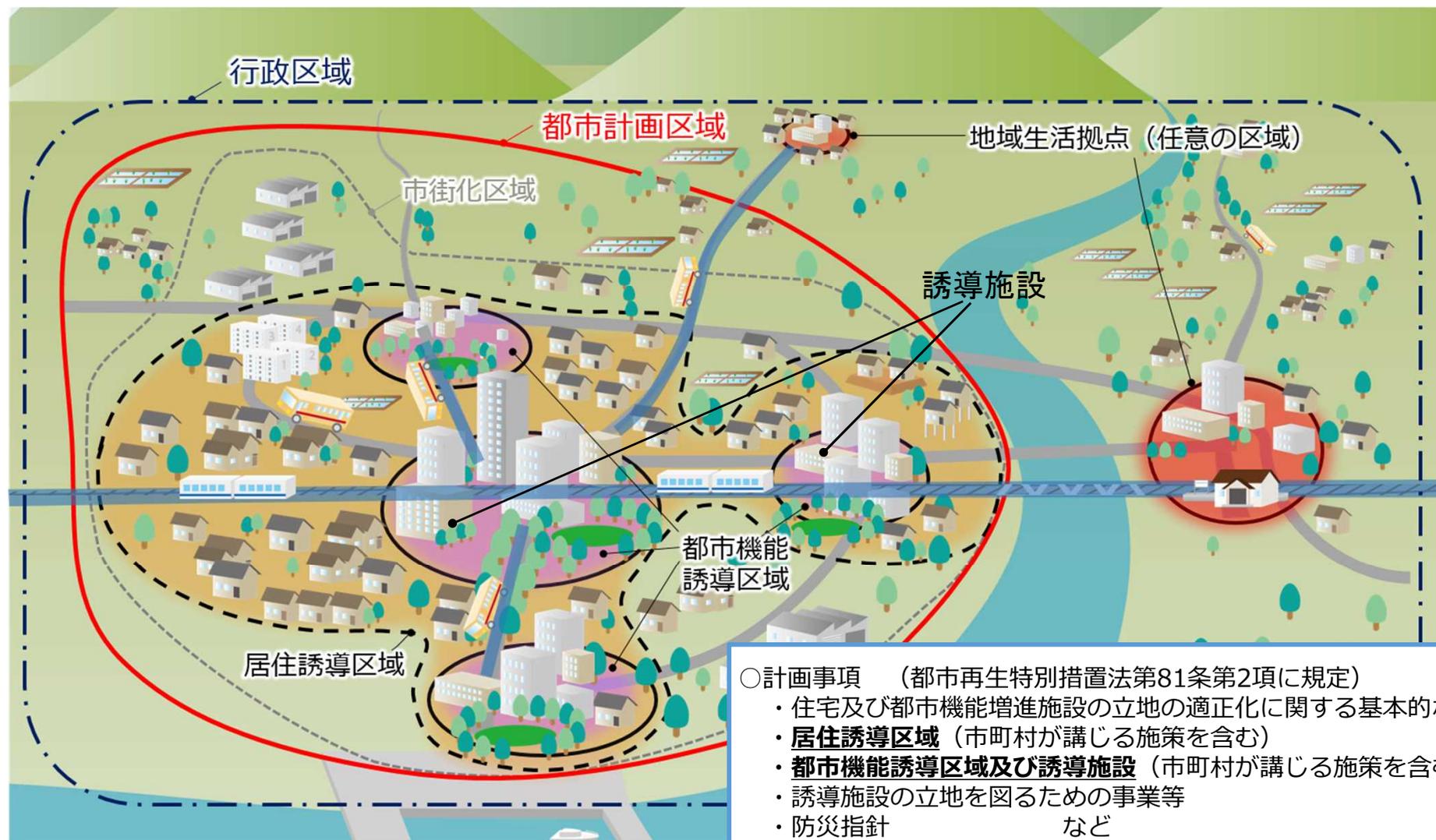
好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

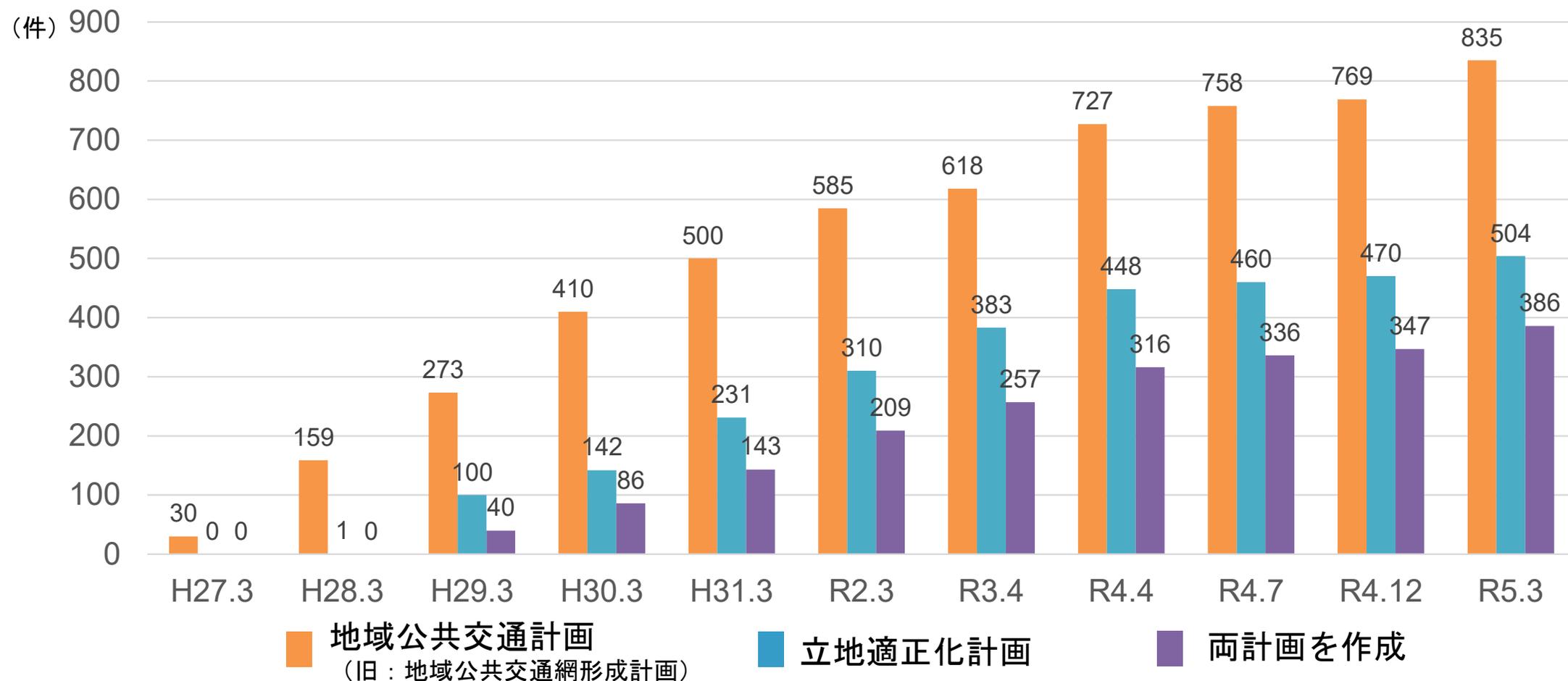
# 立地適正化計画とは

- 立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村において、市街化区域（非線引き都市計画区域においては都市計画区域）の範囲に**居住誘導区域**と**都市機能誘導区域**、防災指針を定め、持続可能な都市構造への転換を推進する制度。
- 区域を定めるのみならず、様々な事業を位置づけることが可能。
- 関連する市街化区域外（都市計画区域外を含む）の将来像についても、幅広く記載が可能。



# 立地適正化計画・地域公共交通計画の一体的作成の推進

○ 立地適正化計画と地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の両計画を併せて策定している都市は、令和5年3月時点において386都市となっている。



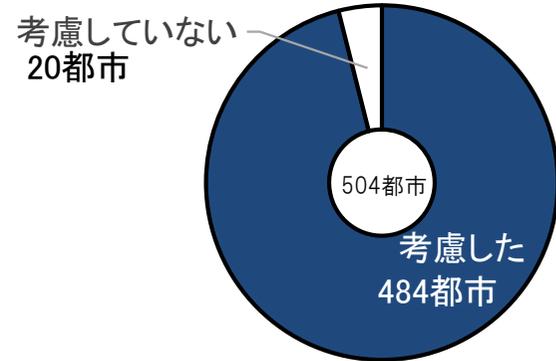
# 立地適正化計画の検討における公共交通の考慮状況

- 居住誘導区域と都市機能誘導区域の範囲について、殆どの都市が公共交通を考慮して設定している現状。
- また、考慮した交通モードは、鉄道と路線バスが大多数を占めており、コミュニティバスやデマンド交通を考慮しているところも多い。

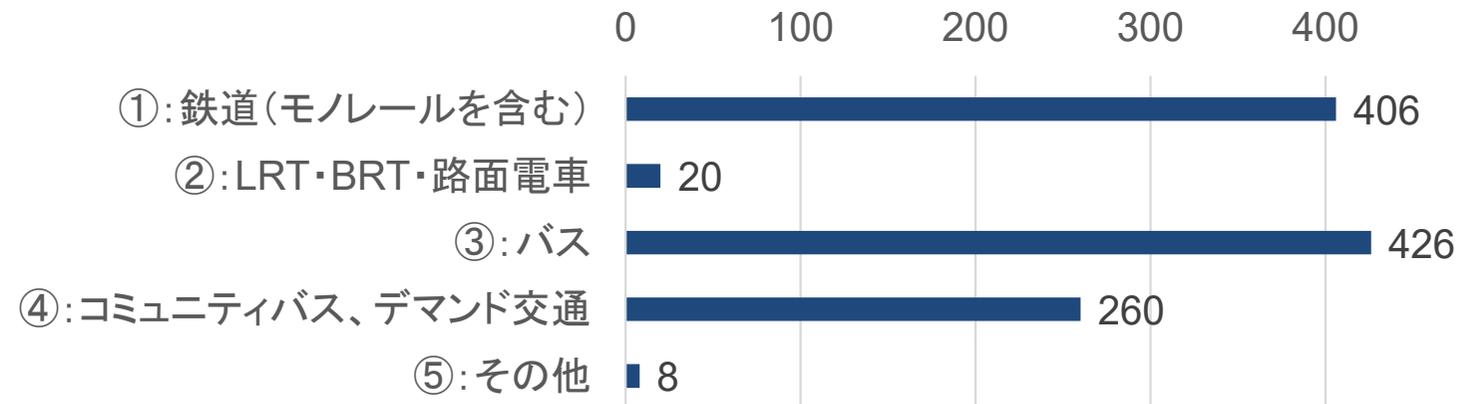
R5.3時点

## 居住誘導区域

【居住誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】

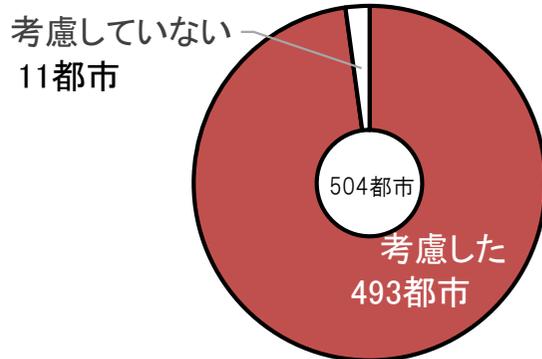


【考慮した交通モード】

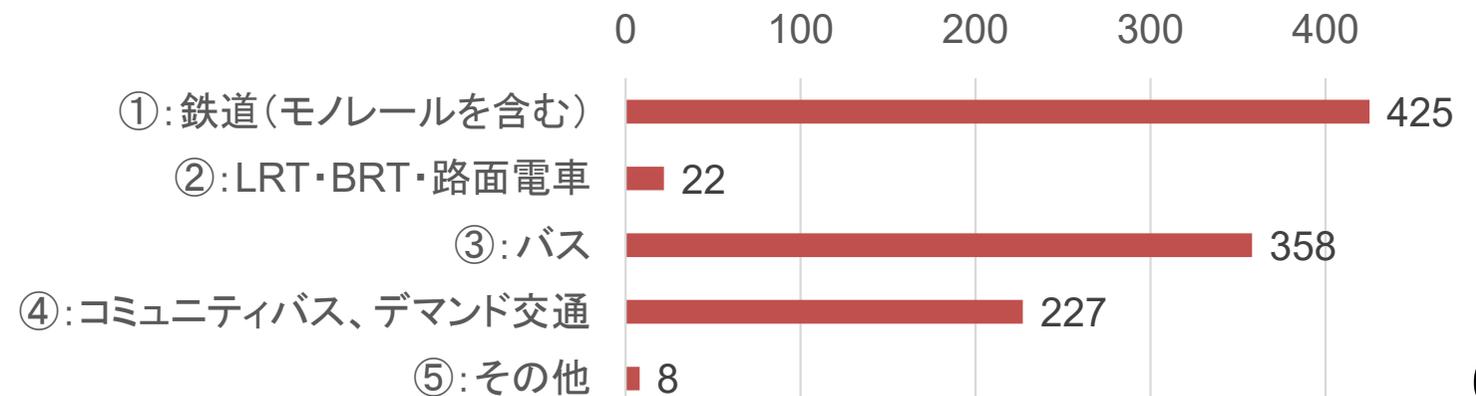


## 都市機能誘導区域

【都市機能誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】



【考慮した交通モード】

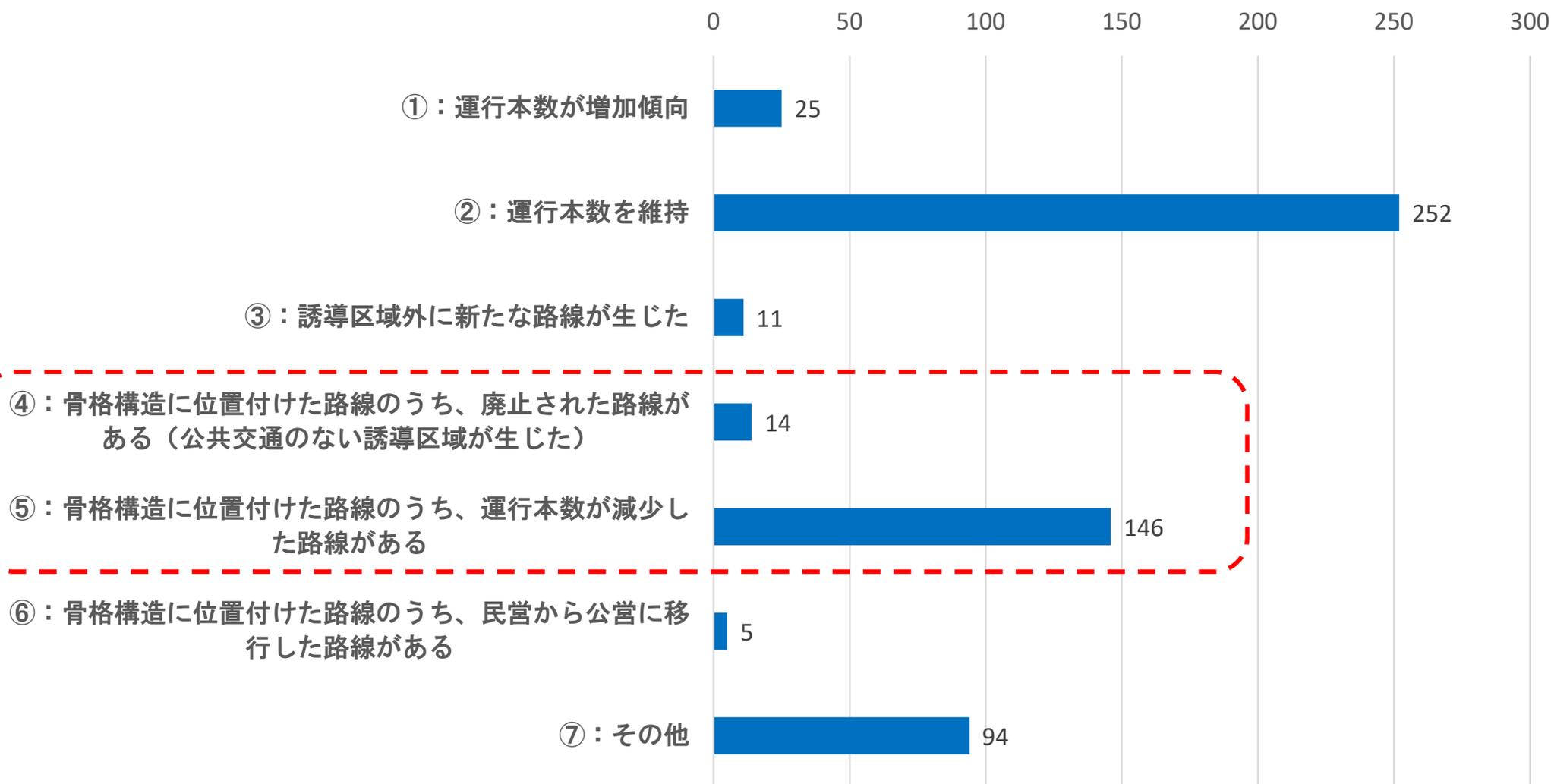


# 立地適正化計画作成後の考慮した公共交通の状況変化

- 立地適正化計画を作成後、居住誘導区域等の設定に当たり公共交通を考慮している都市において、運行本数などサービスレベルを維持している都市が約半数である一方、路線の廃止や、運行本数の減少が生じている都市がある。

R5.3時点

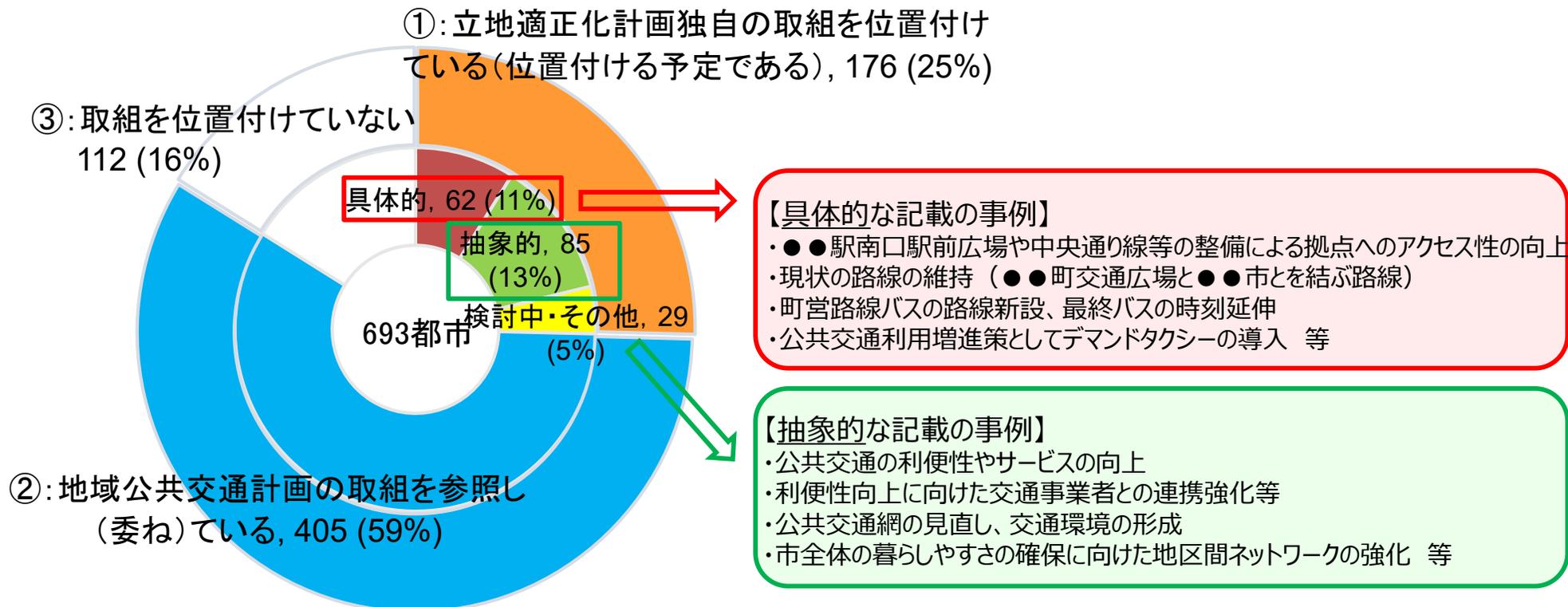
## 【立適作成後の公共交通の状況】



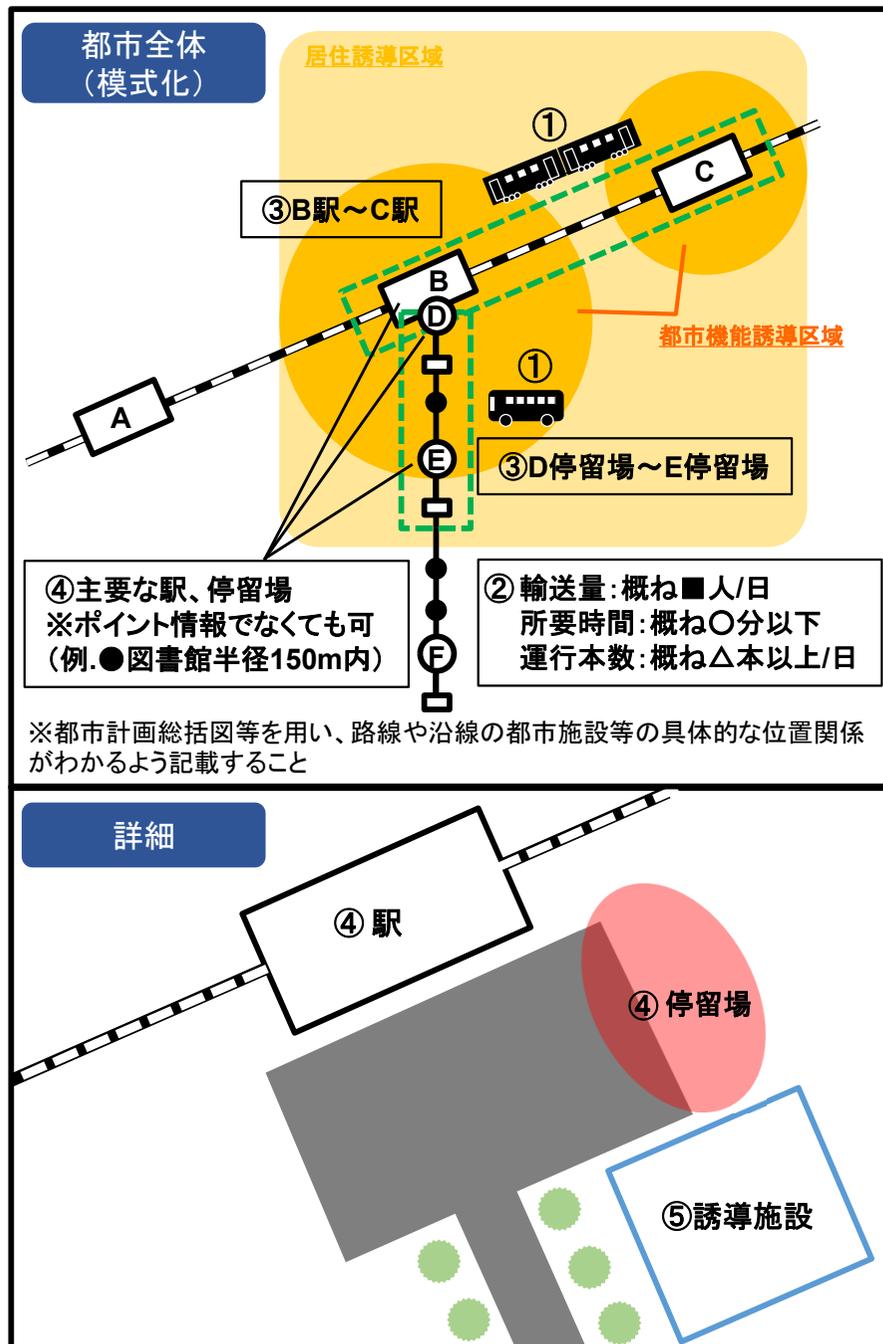
- 居住誘導区域の設定にあたり公共交通等を考慮した都市の中の半数以上は、地域公共交通計画の取組を参照し委ねている状況にあり、公共交通に関する取組を位置付けていない都市を加えると7割を超える
  - 立地適正化計画に公共交通に関する独自の具体的な取組を位置付けている都市は1割程度に過ぎず、そのうち軸周辺の拠点において軸と関連する拠点整備に関する取組が位置付けられている事例は少数
- ⇒ **立地適正化計画に、公共交通軸とそれを支える拠点整備の取組が一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は僅かな割合にとどまっている状況**

## 【立地適正化計画における公共交通に関する取組の位置付け】

R5.3時点



# 立地適正化計画への位置づけイメージについて



## 記載にあたっての留意事項

- 居住誘導施策等に関連する事項として記載することが考えられる
- 地域公共交通計画や都市・地域交通総合戦略等の記載を踏まえ、可能な範囲で具体的、即地的に記載
- 交通事業者等関係者と調整の上、都市構造上必要な基幹的な公共交通軸を位置づけ

## 具体的な記載内容(例)

### 【具体的とは】

- ①交通モード  
⇒鉄道、LRT、基幹バス等について記載
- ②サービスレベル  
⇒運行本数、所要時間、運行間隔等について、具体的に記載することが考えられる

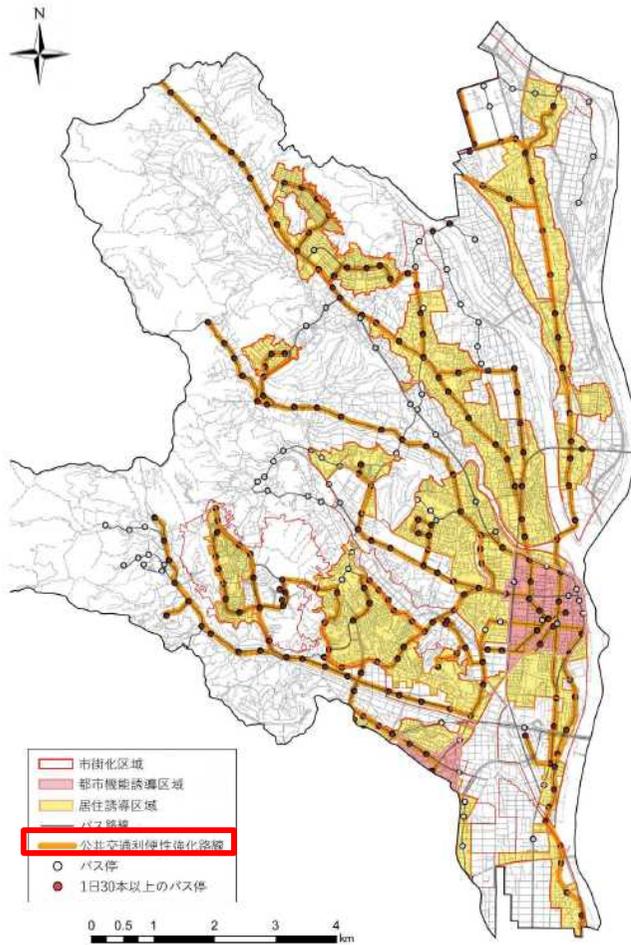
### 【即地的とは】

- ③路線(ルート)・区間
- ④主要な駅、停留所等
- ⑤関連する都市機能(誘導施設)等  
⇒各々の位置関係がわかるように即地的に記載  
※例えば1/2500程度の縮尺図を下図として使用

# 公共交通軸と関連する取組の有機的連携(厚木市)

- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画(コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画)として作成
  - 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進
- ⇒ **立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在**

## ■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



## ■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域(本厚木駅周辺)
実施主体	市・道路管理者(県・市)・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・ <u>バス停近くの生活利便施設の誘致</u> ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域(宮の里地区など) 居住誘導区域外(主に市街化調整区域)

## 【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1)生活利便施設整備費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額※	補助上限額	補助対象エリア
スーパー※1	①施設整備費※2 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線※3の沿線 2 施設が不足する地区※3 ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同種の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同種の施設とする。)
ドラッグストア※2	事業を開始した日から5年間の賃借料に相当する額	5千万円 (年1千万円)	
コンビニエンスストア※3	③調剤所整備費※7 (診療所に限る。) 調剤所整備費の2分の1に相当する額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線※3の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同種の施設がないこと
内科を有する診療所※4	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円) 調剤所を整備した場合 2千100万円 (年420万円)	公共交通利便性強化路線※3の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと



**公共交通軸の位置づけ(バス停、サービスレベル)**

**交通結節点となる本厚木駅周辺の拠点整備**

**都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援**

**等の即地的・具体的な取組を位置付けている**

# 都市・地域交通戦略推進事業(社会資本整備総合交付金・補助金) 国土交通省

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※1：地方公共団体、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
  - ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
  - ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）



路面電車・バス・鉄道等の公共交通の施設\*3



自由通路



ペDESTリアンデッキ



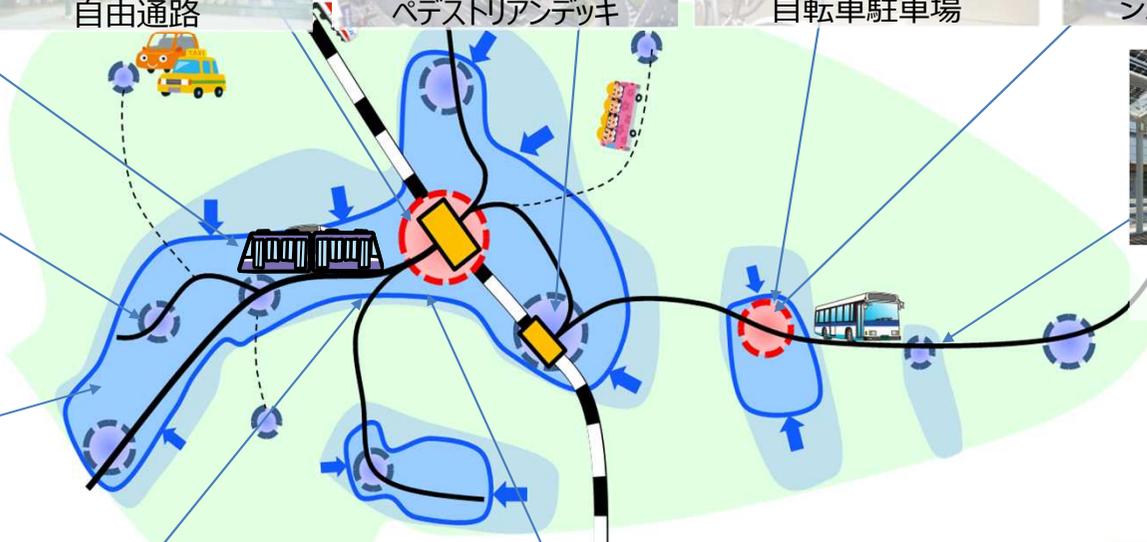
自転車駐車場



シェアサイクル設備



駐車場(P&R等)



駅舎の地域拠点施設への改修・減築



交通結節点整備



公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等



自立分散型エネルギー施設



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



地区交通戦略に基づく街路空間再構築・利活用



社会実験

交通まちづくり活動の推進



スマートシティの推進

情報化基盤施設\*4 デジタルの活用に係る社会実験

※3 インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※4 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

# 都市・地域交通戦略推進事業の活用事例①(熊本県熊本市)

民間バス会社の経営危機を契機に、持続可能な公共交通の実現に向けて、官民一体で推進

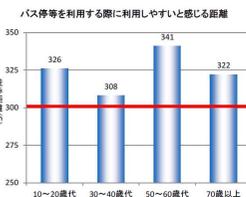
○路線バス利用者は、コロナの影響もあり、昭和50年に比べて約2割まで減少 ⇒ 都市のコンパクト化と連携してバス等の公共交通網の再構築を図る

## 都市のコンパクト化

### 居住

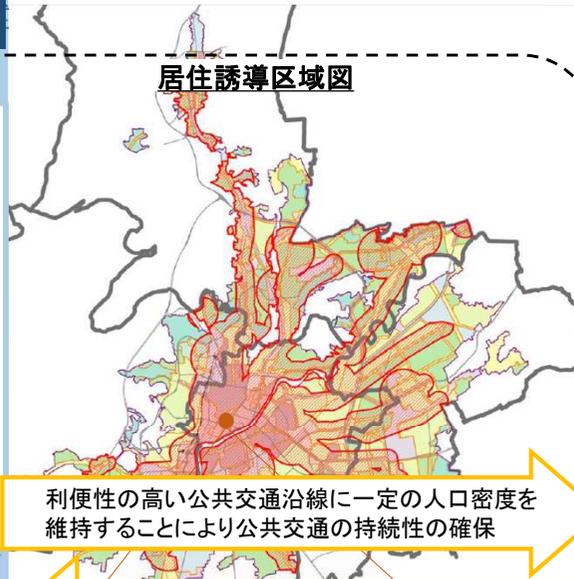
○利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺(市街化区域の約55%)に居住を誘導

○市民アンケートから算出した「バス停等を利用しやすい距離」を基に、居住誘導区域を設定



公共交通の利用を念頭に置き、市民ニーズを反映させた区域を設定

### 居住誘導区域図



利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することにより公共交通の持続性の確保

利便性の高い公共交通が確保される事により市民の暮らしやすさを維持

### 中心市街地

○民間の再開発事業と一体となった利活用の自由度が高い広場や公園を整備し、明るく快適な空間を整備するとともに、歩行環境の整備等によりまちのシンボルである熊本城や周辺の商店街との回遊性を向上

一体的に整備を行い、コンセプトである「熊本城と庭つづき『まちの大広間』」を具現化(ウォークアブル空間の形成)



### 交通

○中心市街地と地域拠点を結ぶ8方面について、各方面の特徴に応じて、骨格となる基幹軸を形成

○バス路線では競合路線を再編して効率化



○バス専用(優先)レーンの拡充検討、運行ダイヤの平準化、多量輸送車両導入、電停改良など、公共交通の利便性を向上



○民間の既存ストックも活用した乗換拠点の整備

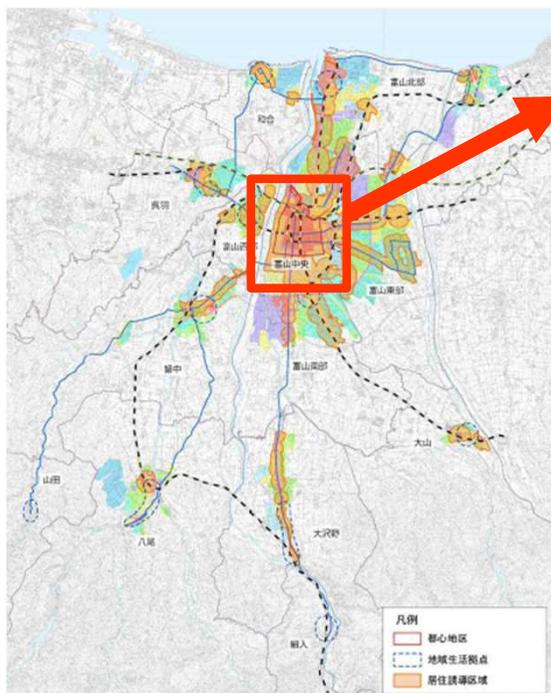
都市・地域交通戦略推進事業において、

・ 停留所の利便性向上  
・ 乗換拠点の交通施設整備を支援し、公共交通軸の強化に寄与



# 都市・地域交通戦略推進事業の活用事例②(富山県富山市)

- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりのため、都市マスタープランにおいて、鉄道駅やバス停などの徒歩圏に居住を推進する地区として「都心地区」と「公共交通沿線居住推進地区」を設定し、居住と都市機能を誘導。
- 「立地適正化計画」においても、公共交通の活性化や都市機能の集約により区域内的の魅力を高め、中長期的に居住の誘導を図る区域として「居住誘導区域」を設定。
- 「都心地区」では、新幹線建設と連続立体交差事業を契機として、路面電車南北接続や駅前広場整備を実施し、富山駅周辺の交通結節機能を強化するとともに、南北一体的なまちづくりを実現。これにより、公共交通による都心へのアクセス、都心部の回遊性向上に加え、市街地再開発等も実施し民間投資を誘発。



**【都心地区】**  
 都市・地域交通戦略推進事業において、コンパクトシティの軸となる公共交通について

- ・ 市電の環状線整備、LRTの南北接続
- ・ 駅前広場整備

を支援し、公共交通軸の強化に寄与



## 富山市立地適正化計画

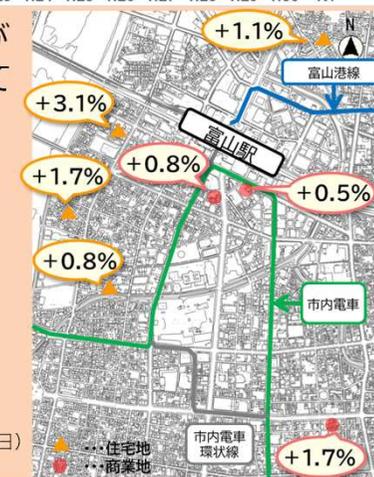
コンパクトなまちづくりの実現に重要な公共交通の路線を「公共交通軸」とし、都市の集約化を図る軸として位置づけ

## 整備効果

○ 富山ライトレールの整備により、利用者数が、平日で約2.1倍、休日で約3.3倍へと大幅に増加



○ 県全体の地価平均が平成5年以降下落しているなか、富山市は地価(全用途平均)を堅持(R2年まで6年連続で上昇)



(令和3年地価公示より)  
 ※地価調査(国調査、基準日:1月1日)  
 調査地点数(市内107地点)

# 都市・地域交通戦略推進事業の活用事例③(岡山駅前広場等の再整備)

## 具体的な地域課題

○岡山駅は、現在の路面電車電停から離れており、来街者や観光客にとってわかりづらく、乗り換えの利便性が低い状況となっている。



## 都市・地域交通戦略推進事業の活用 (R元～)

- 本事業において、路面電車の岡山駅前広場乗り入れ及び岡山駅前広場の一体的な整備を行い、岡山駅の交通結節機能を強化することで、乗り換え利便性、安全性の向上を図る。
- また、路面電車の延伸と合わせて、人が主役の空間を確保した駅前広場の整備を行い、にぎわい拠点の形成を図る。

## 立地適正化計画等による位置づけ

- 岡山市立地適正化計画 (R3.3) において、岡山駅を含む中心地域を「都心」と位置づけ、「都心」及び「各拠点」を都市機能誘導区域に設定。
- コンパクトでネットワーク化された都市構造の実現に向け、**都心と各地域の拠点とを結ぶ公共交通の利便性向上**など、便利で快適な交通ネットワークの構築に取り組むこととしている。
- 岡山市総合交通計画 (H30.9) の主要施策として、「路面電車の岡山駅前広場乗り入れ」を掲げている。
- 岡山駅の交通結節機能を向上させることで、**公共交通の利便性向上や中心市街地の回遊性の向上**を図ることとしている。



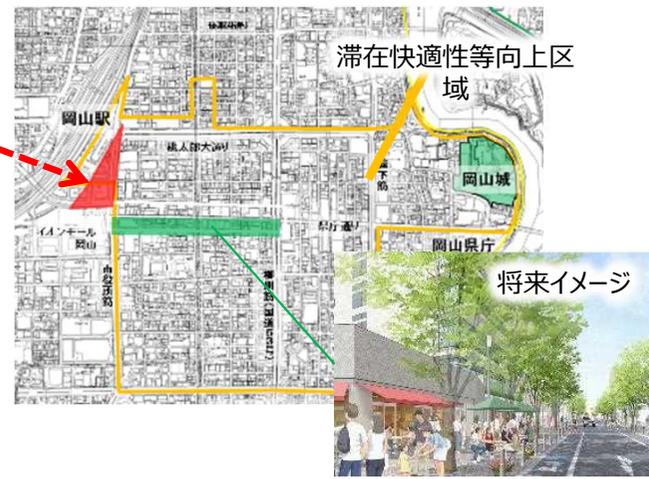
駅前広場の整備イメージ



- 公共交通相互の乗り換えをわかりやすくするなど、利便性を向上し、**公共交通拠点**を形成
- 市街への開放的な風景の確保や、緑あふれる駅前広場の整備により、人が主役の空間を確保し、**にぎわい拠点**を形成

## 整備効果

- J R 岡山駅乗換時間 最大約3分短縮
- J R 岡山駅乗換時の交差点横断回数 2回 → 0回



駅前広場及びその周辺は、滞在快適性等向上区域に指定されるなど、**事業者等と連携しながら、区域一体となって賑わい創出**に取り組んでいる

# 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

## 都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

### 【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

#### 【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



#### 【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



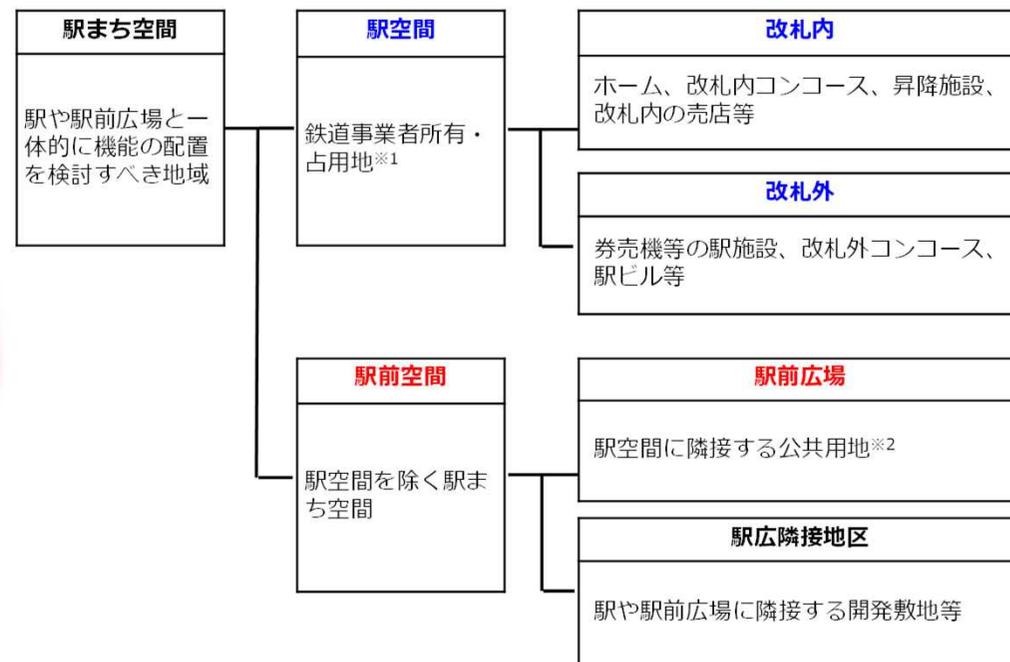
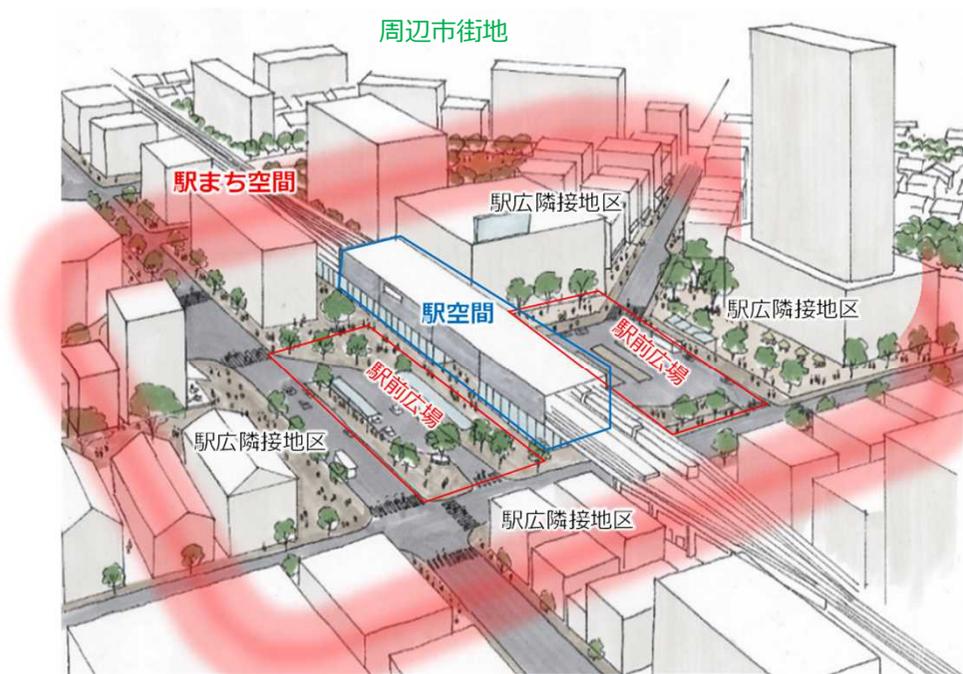
都市の骨格を支える交通インフラの整備（支援イメージ）

# 駅まち空間の再構築

# 駅まち空間とは

駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係もふまえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間

具体的な範囲は、個々の駅や交通結節点の特性により変化するものであり、一律に定めるべきものではないが、「駅まち空間」の要素は以下のとおり。



※1 協定駅前広場は除く  
 ※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

## 事例集作成の背景

- 都市にとって不可欠な交通結節点においては、従来想定されていないような多様な機能が求められるようになってきていることを踏まえ、必要となる機能を確保することが重要。
- しかしながら、十分な機能が備わっていない交通結節点も多く存在。

## 着目すべき点

- 駅空間、駅前広場、周辺街区等、個々に最適化するのではなく、「駅まち空間」として一体的に捉えること。

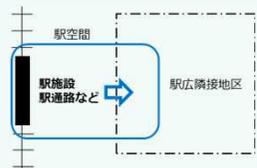
## 事例集の概要

- 先進的な取組により、優れた「駅まち空間」を形成している事例を紹介。
- いずれの事例も、『空間の共有』と『機能の連携』に柔軟に対応。

### 駅まち再構築の主なポイント

#### 駅空間の拡張

例：駅施設を  
まちに拡張

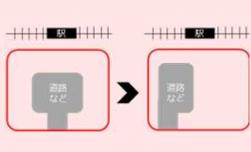


#### 駅前空間の拡張・再編

例：駅前広場の交通機能  
を駅空間・駅広隣接  
地区に拡張



例：用地交換・道路  
配置変更により  
駅前空間を再編

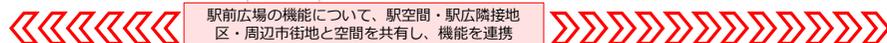


#### 周辺市街地にある 都市機能の集約

例：サービス機能を  
駅前広場に集約



【立面イメージ図】



駅空間の機能について、駅前空間・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携



【検討体制】 駅まち再構築勉強会：令和元年9月～令和2年5月に渡り、計3回開催

座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）

委員：森本章倫氏（早稲田大学教授）、村山顕人氏（東京大学准教授）

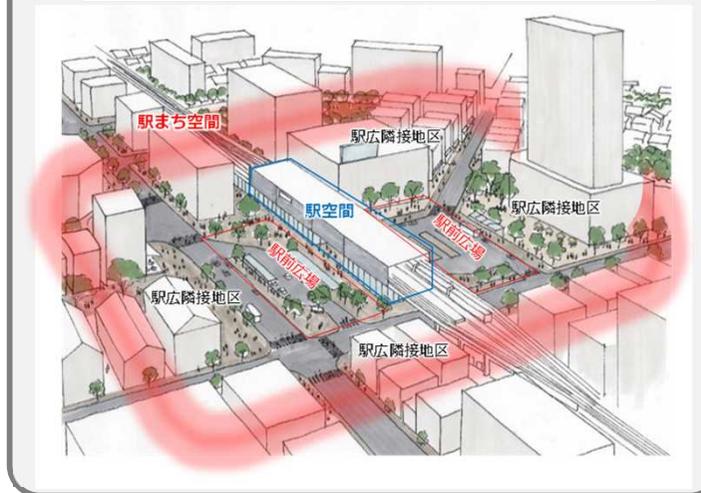
参加者：東京メトロ、JR東日本、日本民営鉄道協会、不動産協会、UR都市機構、東京都、盛岡市

国土交通省国土技術政策総合研究所・道路局・鉄道局・都市局 事務局：国土交通省都市局街路交通施設課

## 駅まち空間とは？

駅や駅前広場と一体的に  
空間の活用や機能の配置を検討すべき区域

駅空間	鉄道事業者所有・占有地
駅前空間 駅前広場 駅広隣接地区	駅空間に隣接する公共用地 駅広等に隣接する開発敷地等



## 【事例集の対象駅】

都心部	渋谷駅 大手町駅 博多駅	田町駅 さっぽろ・大通駅 虎ノ門駅
郊外部	柏駅 たまプラーザ駅	
地方中核都市	姫路駅 宇都宮駅	富山駅 福井駅
地方都市	土浦駅 尾道駅 宝積寺駅	廿日市市役所前駅 日向市駅 中村駅

# 駅まちデザインの手引き(令和3年9月公表)

## つながる駅とまち ~駅とまちの上手なつきあい方~

[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000098.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html)



### 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

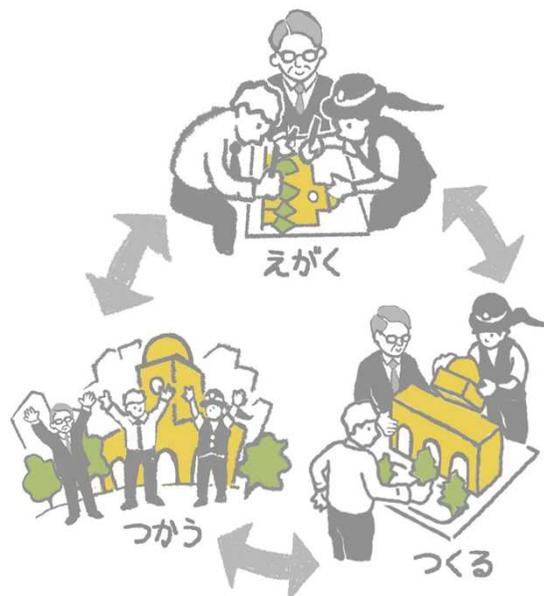
#### 2. 駅まちデザインにおいて意識すべきこと

- (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

【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



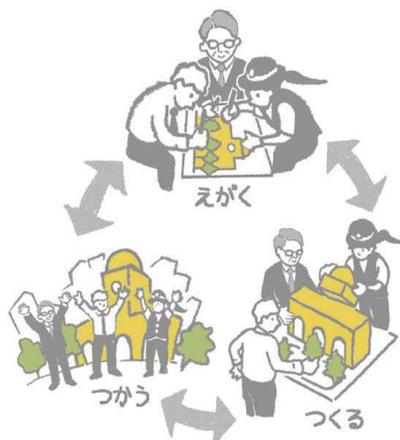
交通結節点や周辺の施設を、  
それぞれ個別にとらえるのではなく、  
駅・駅前広場・周辺市街地を  
**「駅まち空間」として**  
**一体的にとらえることが重要**



**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

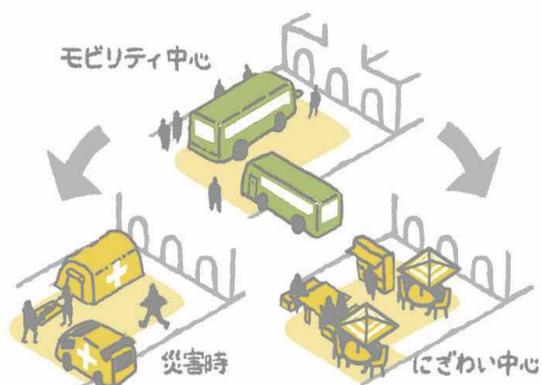
## 1 多様な主体の連携



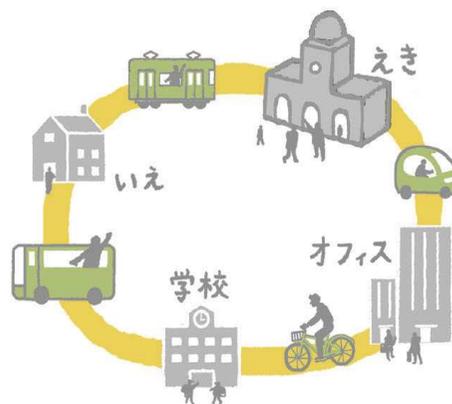
## 2 ビジョンの共有



## 3 空間の共有



## 4 機能の連携



## 5 一体的で柔軟な運営

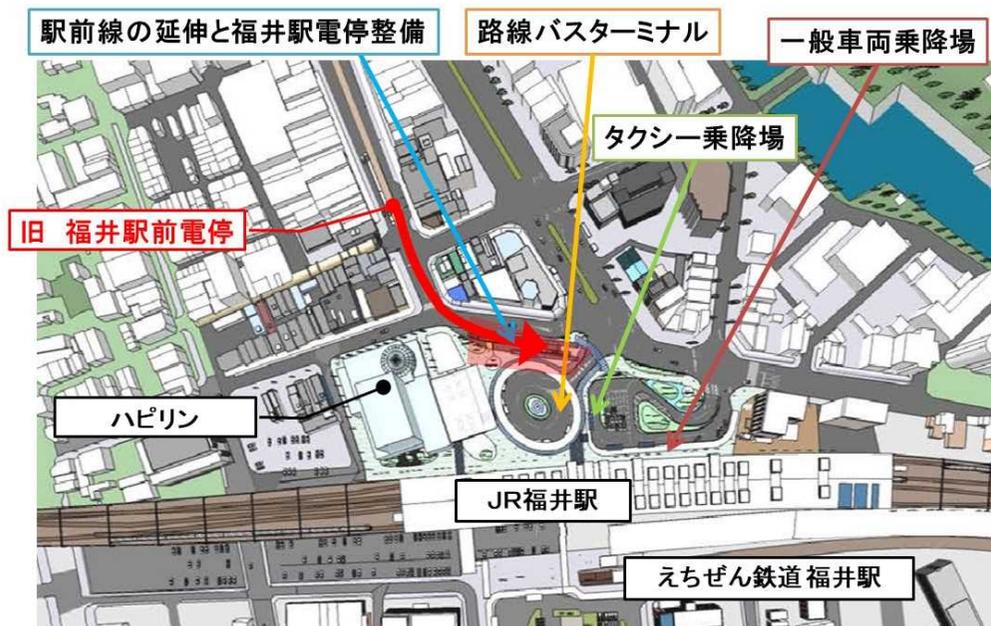


# 事例① 福井駅

## 駅前空間の拡張・再編

## 周辺市街地にある都市機能の集約

- 駅広隣接地区の再開発事業にて、商業施設や公共公益施設、賑わい創出に資する屋根付き広場等を整備
- タクシープールの大部分を高架下に移転することで、ゆとりある空間を確保



複合施設と駅前広場

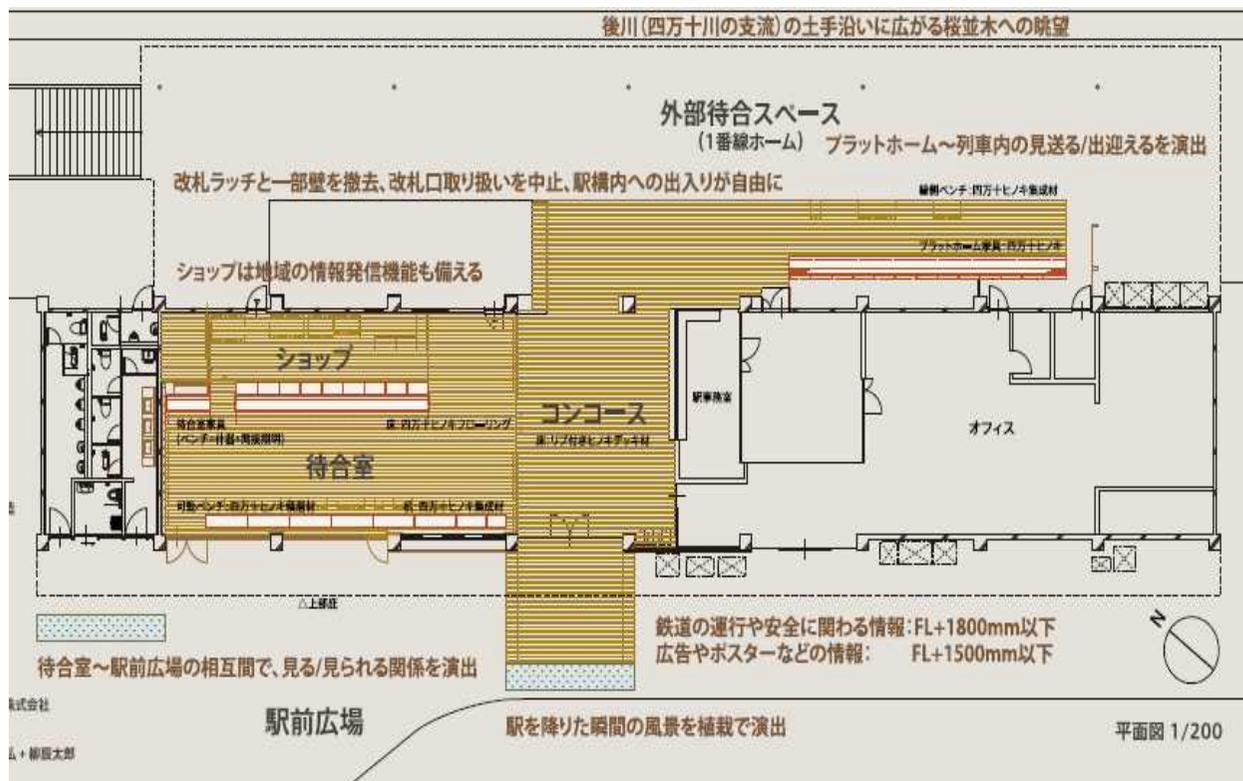


高架下を利用したタクシープール

# 事例② 中村駅

## 周辺市街地にある都市機能の集約

- 地域に開かれた交流空間として、乗客以外にも利用可能な待合スペースやショップを、改札を取り払った駅舎内に整備



改札を取り払ったコンコース

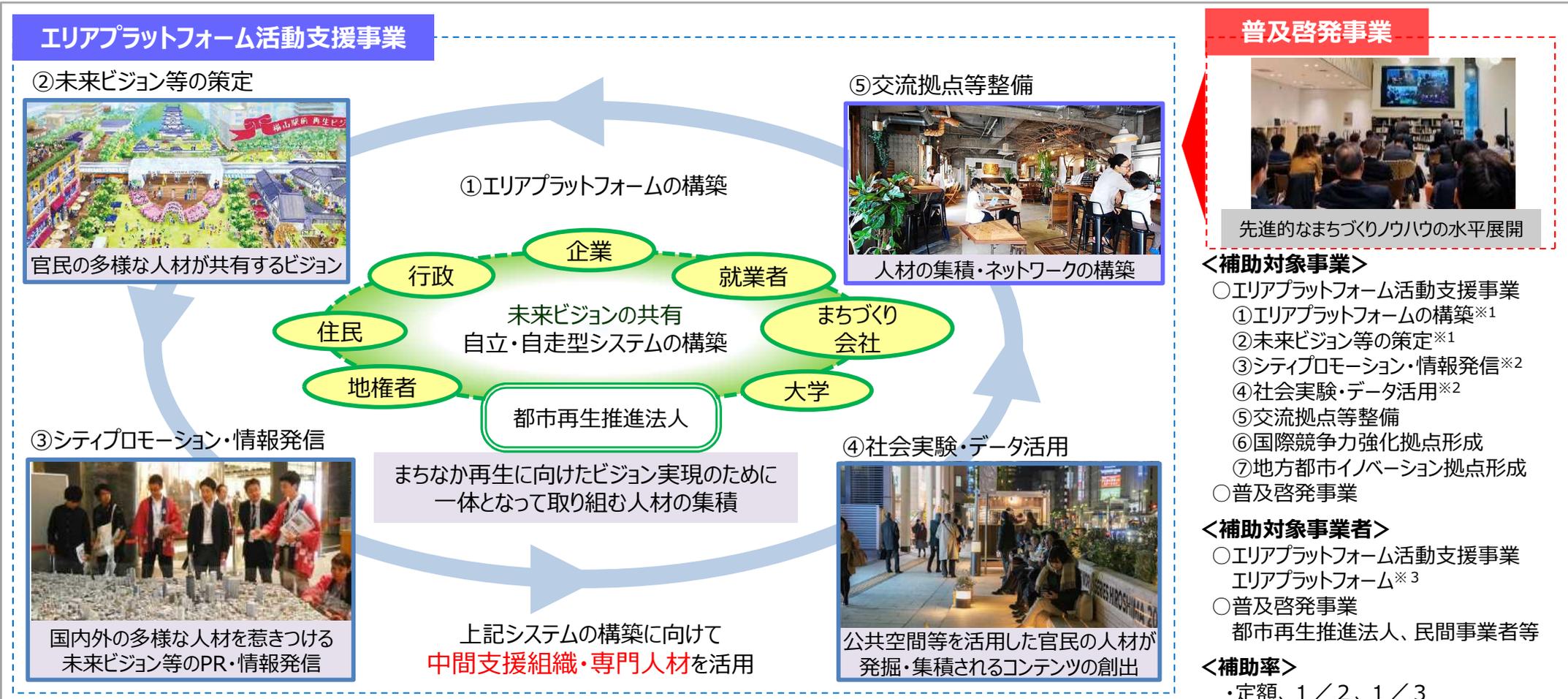


待合スペース

# 官民連携まちなか再生推進事業

官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。

## 未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援



※ 1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度あたり合計1,000万円を上限とする。（最大2年間 ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間）

※ 2：1事業あたり1年間に限る。 ※ 3：「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。

**ご清聴ありがとうございました。**