

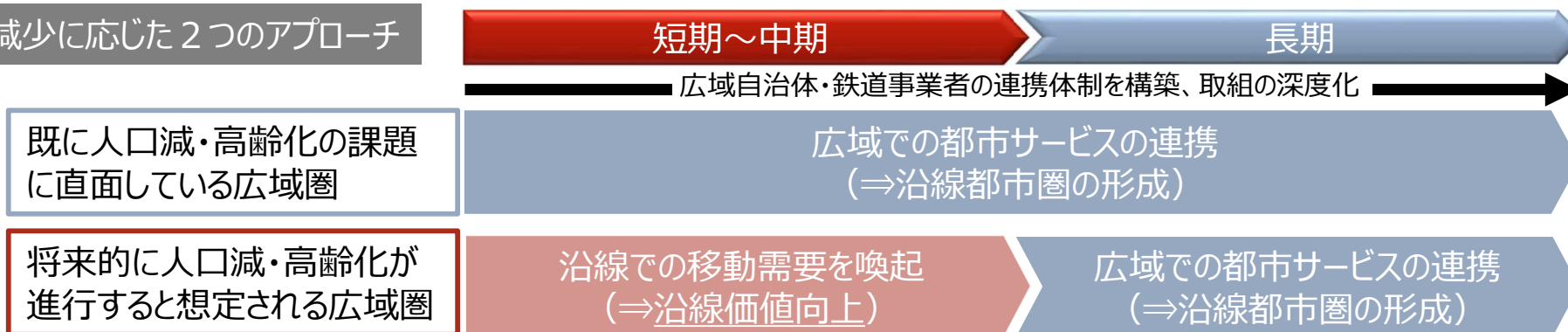
鉄道沿線まちづくりの取組

国土交通省 都市局
街路交通施設課

鉄道沿線まちづくり

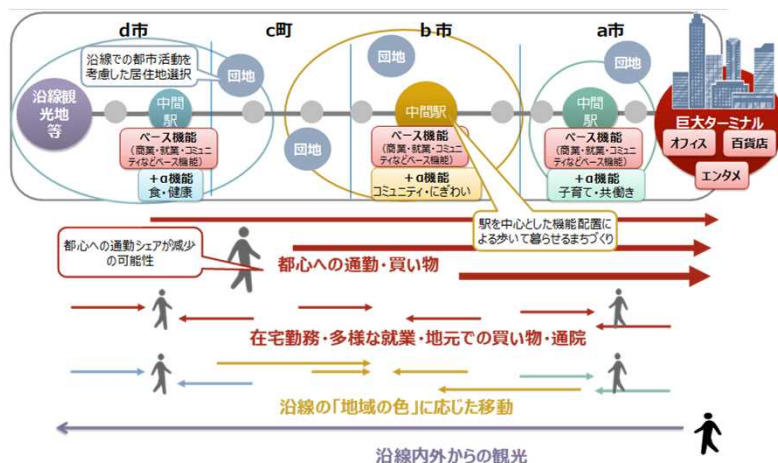
- 大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少や高齢化を背景とした都市サービス、都市機能の持続性の低下が懸念されるとともに、働き方改革や技術進展、コロナ禍によるライフスタイルの変化により、人々の鉄道を利用した移動需要が変化しつつある。
- 鉄道沿線における広域圏をひとつの『まち』としてとらえ、沿線の自治体と鉄道事業者が連携し、『沿線都市圏の形成』、『沿線価値向上』の2つのアプローチで、共通のコンセプトを持って取組を行うことで、持続可能な鉄道沿線のまちづくりを目指す。

人口減少に応じた2つのアプローチ



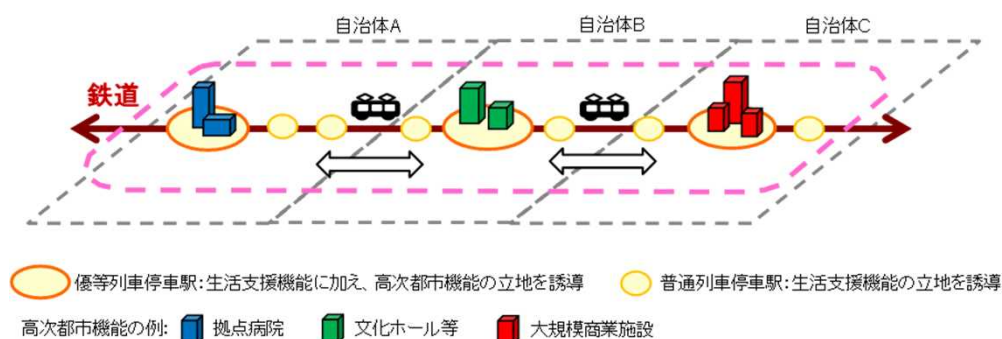
沿線価値向上

鉄道沿線で様々な主体が連携しながら、広域圏で共通のコンセプトを持って取組を行い、**居住だけでなく就業・消費・介護・子育てなどが可能な魅力的のある沿線**をつくりあげることによって移動需要を喚起。



沿線都市圏の形成

都市サービス（地域公共交通、商業・医療・文化・教育などのうち高次の都市機能）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を形成。



鉄道利用者減

**鉄道サービス低下
(編成車両減、運行頻度減)**

**沿線価値の低下
(周辺地価下落)**

鉄道も自治体も...

固定資産税減

沿線地域のブランド価値の向上 圏域で連携することによる相乗効果

自治体にとってのメリット

互いの地域資源を活かしたひとつの生活圏として
沿線内外への認知度向上・魅力発信

- ・観光客や関係人口の呼び込み
- ・居住者の転出抑制、生活圏人口の維持
- ・新たな圏域での交流・消費需要の活性化

鉄道事業者にとってのメリット

沿線の自治体と連携した沿線圏域として
沿線内外への認知度向上・魅力発信

- ・来街者としての利用者数増
- ・沿線人口増加による定常利用機会増
- ・新たな移動需要・関連事業の活性化

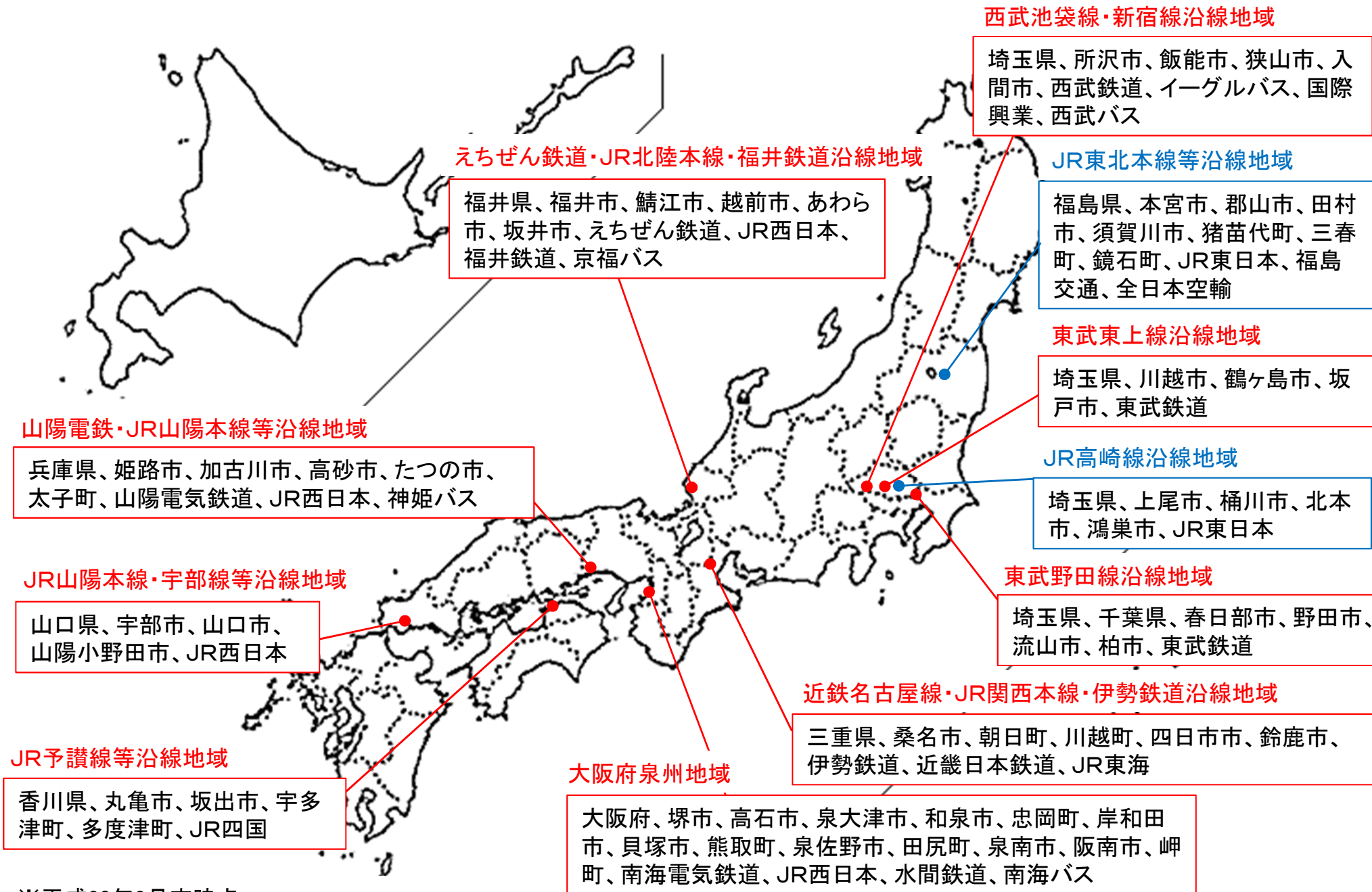
各地域の民間企業、店舗、地域団体等にとってのメリット

行政境にとらわれない鉄道を軸とした地域プレイヤーの相互連携により

- ・沿線外からの広域での顧客獲得
- ・沿線生活圏の人口増加による安定需要の創出
- ・多様な人材が交流することによるイノベーションの誘発、新たな事業展開の可能性

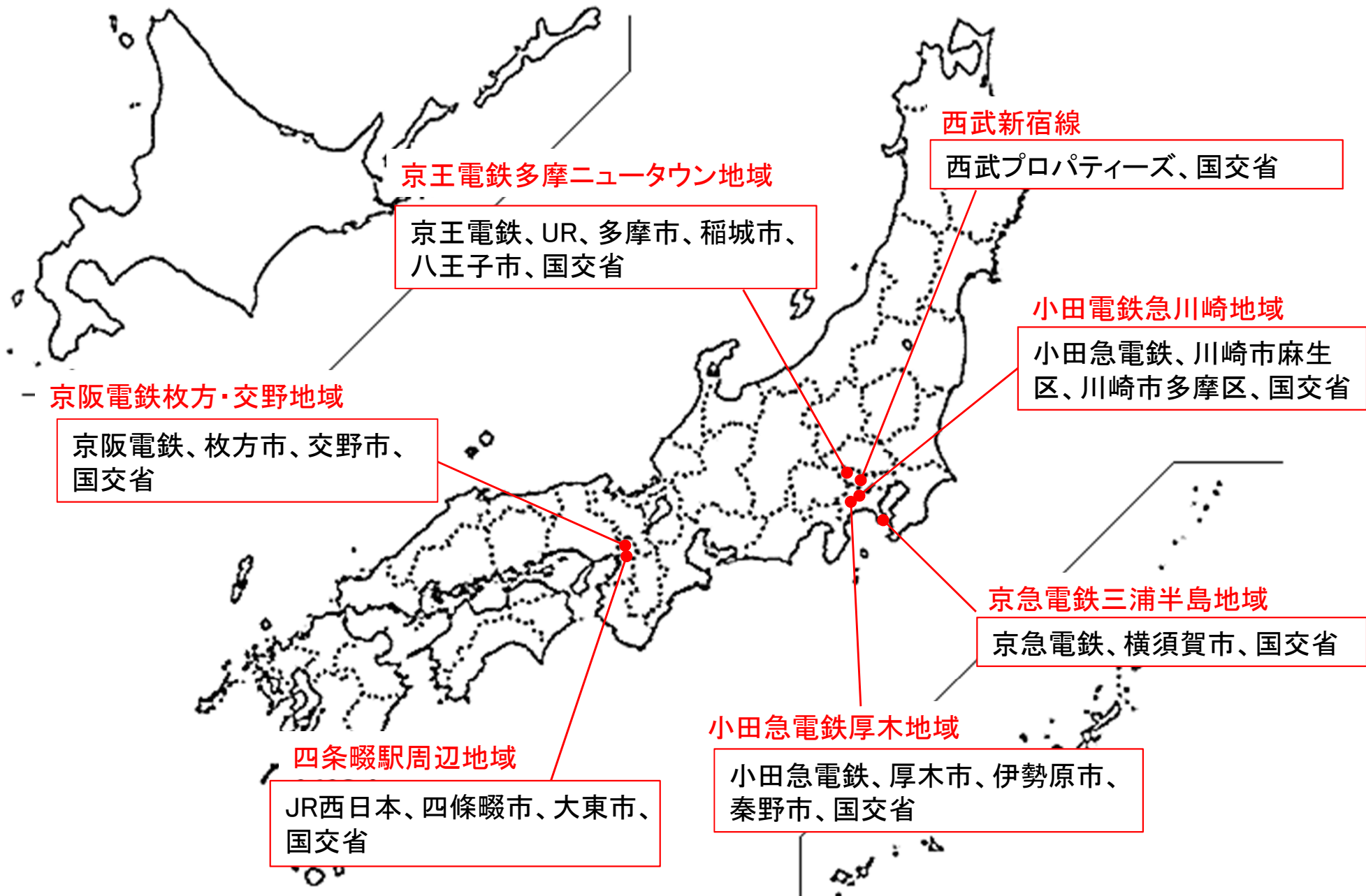
中長期的に一体的な沿線都市圏の形成
(鉄道沿線を軸としたコンパクト・プラス・ネットワークの形成)

鉄道沿線まちづくりに関する勉強会(H27~29)



※平成30年3月末時点

※記載の構成員のほかに、国土交通省も参加



- 車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、歩行空間の拡大や公共空間の芝生化、民間用地を活用した公共空間の整備などを重点的・一体的に支援する「まちなかウォーカブル推進事業」を令和2年度に創設。
- ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを更に進めるため、令和4年度よりグリーン化、デジタル技術・データの活用といった重点的に取り組むべきまちづくりの課題に対応するまちなかウォーカブルの取組に対する支援を強化する。

▶ 官民連携による取組を推進し、ゆとりとにぎわいある「居心地が良く歩きたくなる」空間を形成

まちなかウォーカブル推進事業

- ・ まちなかの歩ける範囲を車中心から人間中心の空間に転換するため、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援（R3.6時点で53市町村が滞在快適性等向上区域を設定）
- ・ **事業実施に当たり、重点的に取り組むテーマ（グリーンインフラの整備、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等）を設定した場合に、計画策定段階の取組を支援対象に追加（調査・社会実験、専門家派遣、ハンズオン支援等）**

■ 重点的に取り組むテーマ

グリーンまちなかウォーカブル

公園などグリーンインフラの整備によるカーボンニュートラルに資する取組とともにウォーカブル空間を形成



デジタルまちなかウォーカブル

デジタル技術・データの活用、スマートシティの社会実装に関する取組とともにウォーカブル空間を形成



子ども・子育てまちなかウォーカブル

幼児期の学校教育や保育、地域の子育て支援に関する取組とともにウォーカブル空間を形成



鉄道沿線まちなかウォーカブル

鉄道沿線市町村と鉄道事業者が連携し、公共交通を軸とした沿線生活圏単位でウォーカブル空間を形成



民間牽引まちなかウォーカブル

民間プロジェクトが活発な地域で、民間の力を積極的に活用してウォーカブル空間を形成



かわまちウォーカブル

河川流域の市町村と河川管理者が連携し、水辺の整備・利用に関する取組とともにウォーカブル空間を形成



(参考) まちなかウォーカブル推進事業

都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出に向けて、歩行空間の拡大や公共空間の芝生化、民間用地を活用した公共空間の整備などを重点的・一体的に支援する事業

事業主体等

【交付金】市町村、市町村都市再生協議会
国費率：1 / 2

【補助金】都道府県、民間事業者等

施行地区

- ① 都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、
- ② 都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域（周辺整備事業実施地区を含む）

対象事業

【基幹事業】

道路、公園、既存建造物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニュー

【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）



○ウォーカブルな空間整備

- 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変
- まちなかウォーカブル区域を下支えする周辺環境の整備
例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化、水辺周辺のプロムナードや水上デッキ 等

○アイレベルの刷新

- 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供
- 1階部分の透明化等の修景整備
例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等

○滞在環境の向上

- 『滞在環境整備事業』において支援
- 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備
 - 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査
例) 社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等

○景観の向上

- 景観資源の活用
例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美装化 等

鉄道沿線まちづくりの推進に向けた支援策 ～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。
【令和2年度創設】

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

エリアプラットフォーム活動支援事業

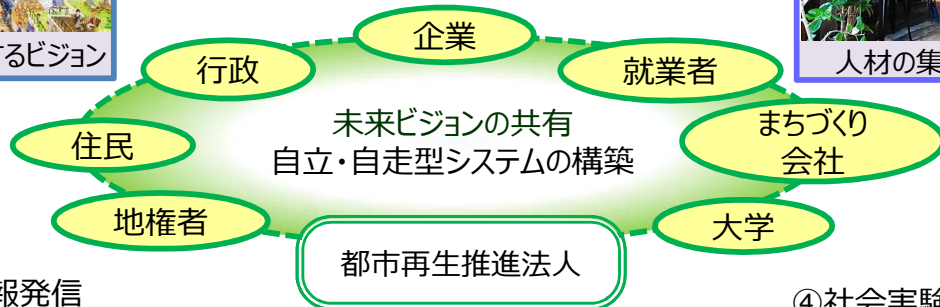
②未来ビジョン等の策定



③シティプロモーション・情報発信



①エリアプラットフォームの構築



まちなか再生に向けたビジョン実現のために
一体となって取り組む人材の集積

上記システムの構築に向けて
中間支援組織・専門人材を活用

⑤交流拠点等整備



④社会実験・データ活用



普及啓発事業



先進的なまちづくりノウハウの
水平展開

<補助対象事業>

- エリアプラットフォーム活動支援事業
 - ①エリアプラットフォームの構築※1
 - ②未来ビジョン等の策定※1
 - ③シティプロモーション・情報発信※2
 - ④社会実験・データ活用※2
 - ⑤交流拠点等整備
 - ⑥国際競争力強化拠点形成
- 普及啓発事業

<補助対象事業者>

- エリアプラットフォーム活動支援事業
エリアプラットフォーム※3
- 普及啓発事業
都市再生推進法人、民間事業者等

<補助率>

・定額、1/2、1/3

※ 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。

(参考) エリアプラットフォームについて

「居心地よく歩きたくなるまちなか」をはじめとする内外の人材や様々な投資を惹きつける魅力・国際競争力が高い都市を構築するためには、**官民の多様な人材が集結するプラットフォームにおいて、エリアの未来ビジョンを議論し、将来像を共有することが重要**であることから、官民の多様な人材が参画する「**エリアプラットフォーム**」を**補助対象事業者**とする。

エリアプラットフォームの要件

※下記の要件を満たす都市再生緊急整備協議会及び市町村都市再生協議会も補助対象とする。

	エリアプラットフォームに必要な者	対象者イメージ
構成者	・市町村	
	・ まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする 、又は 活動に関心を有する 特定非営利活動法人、一般社団法人若しくは一般財団法人、会社、地域団体等のうち主要な者	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生推進法人、まちづくり会社、都市開発事業者、市街地再開発組合、中心市街地整備機構 等 ・自治会、商工会議所、商店街振興組合、社会福祉法人、青年会議所、任意のまちづくり団体 等
参画や支援	・ 様々な投資の誘発等によりエリアの価値向上に寄与した優れたまちづくり活動実績のある者 の参画や支援	<ul style="list-style-type: none"> ・中間支援組織（多様な分野の専門人材で構成される行政と民間事業者をつなぐ専門性を有する組織等）に所属する者 ・専門人材（大学の有識者等） 等

必要に応じてエリアプラットフォームに加えることができる者	対象者イメージ
<ul style="list-style-type: none"> ・国 ・関係都道府県 ・公安委員会 ・公共交通事業者等 ・都市開発事業を施行する民間事業者 ・独立行政法人 ・民間都市機構 ・金融機関 ・建築物の所有者、管理者若しくは占有者 ・公共施設の整備若しくは管理を行う者 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省、バス事業者、鉄道事業者、UR、地元信用金庫、銀行 公共施設の指定管理者 等

- 令和3年12月に、鉄道沿線まちづくりに関するアンケート調査を、
過年度にケーススタディを実施した地域の自治体及び鉄道事業者に対して実施。

○アンケート調査概要

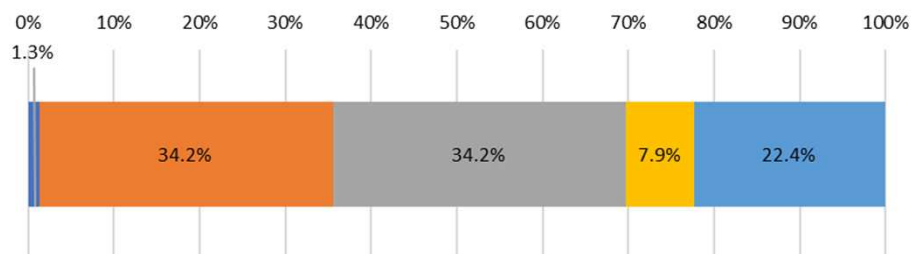
- ・目的：
過年度に実施したケーススタディの対象地域について、これまでの取組状況や具体的な課題や取組推進上のポイント等を整理し、今後の更なる鉄道沿線まちづくりの推進・展開やそのための支援策の検討に活用する。
- ・実施時期：令和3年12月
- ・実施対象：平成24年度～令和3年度に実施されたケーススタディ対象地域の自治体(府県・市町、のべ98団体)、鉄道事業者(のべ26団体)
- ・回答数：自治体 76/98、鉄道事業者 24/26

自治体と鉄道事業者で鉄道サービスの低下に係る危機感が異なる

当該エリアの鉄道の輸送に係るサービス水準が
今後低下する可能性について危機感を持っているか

【コロナ禍前まで 自治体】

n=76

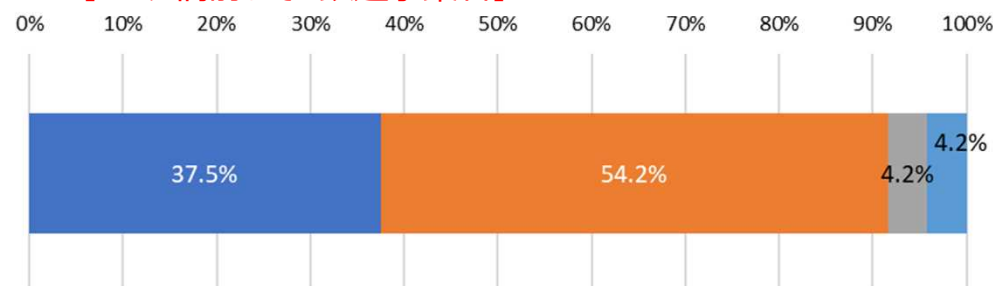


- 大いに危機感を持っていた
- 多少の危機感を持っていた
- 殆ど危機感を持っていない
- 全く危機感を持っていない
- 分からない

当該エリアの鉄道の輸送に係るサービス水準が
今後低下する可能性について危機感を持っているか

【コロナ禍前まで 鉄道事業者】

n=24

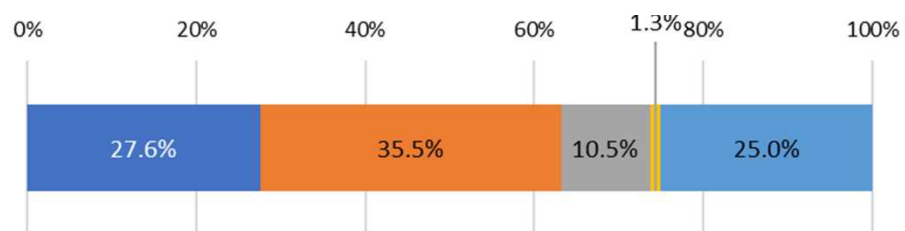


- 大いに危機感を持っていた
- 多少の危機感を持っていた
- 殆ど危機感を持っていない
- 全く危機感を持っていない
- 分からない

当該エリアの鉄道の輸送に係るサービス水準が
今後低下する可能性について危機感を持っているか

【コロナ禍以降 自治体】

n=76

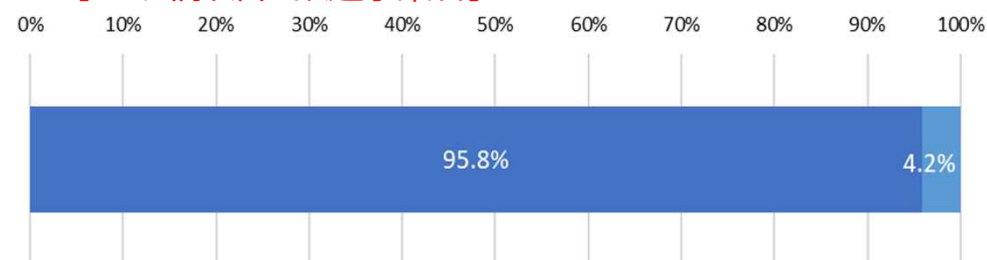


- 大いに危機感を持っている
- 多少の危機感を持っている
- 殆ど危機感を持っていない
- 全く危機感を持っていない
- 分からない

当該エリアの鉄道の輸送に係るサービス水準が
今後低下する可能性について危機感を持っているか

【コロナ禍以降 鉄道事業者】

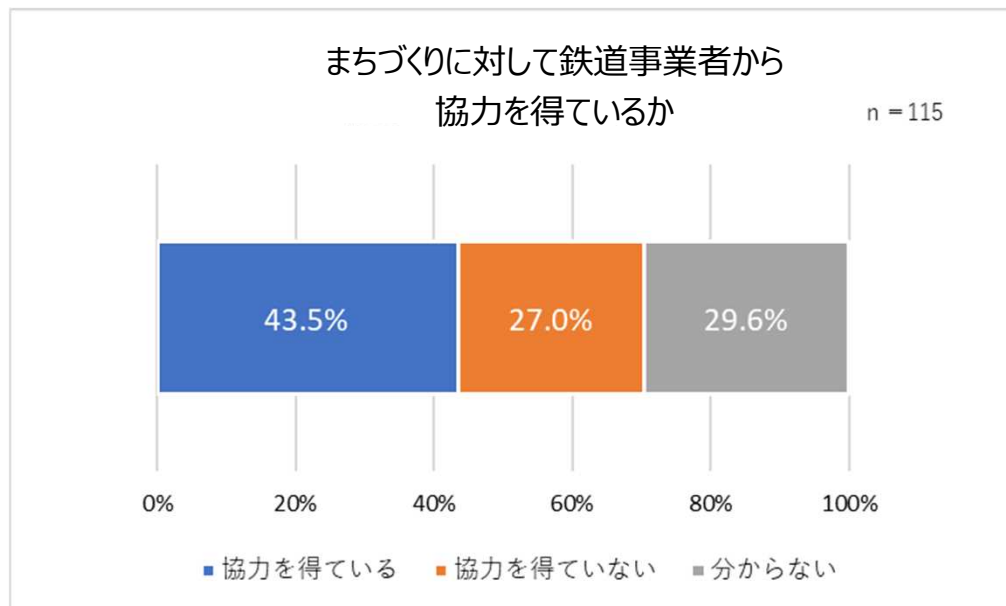
n=24



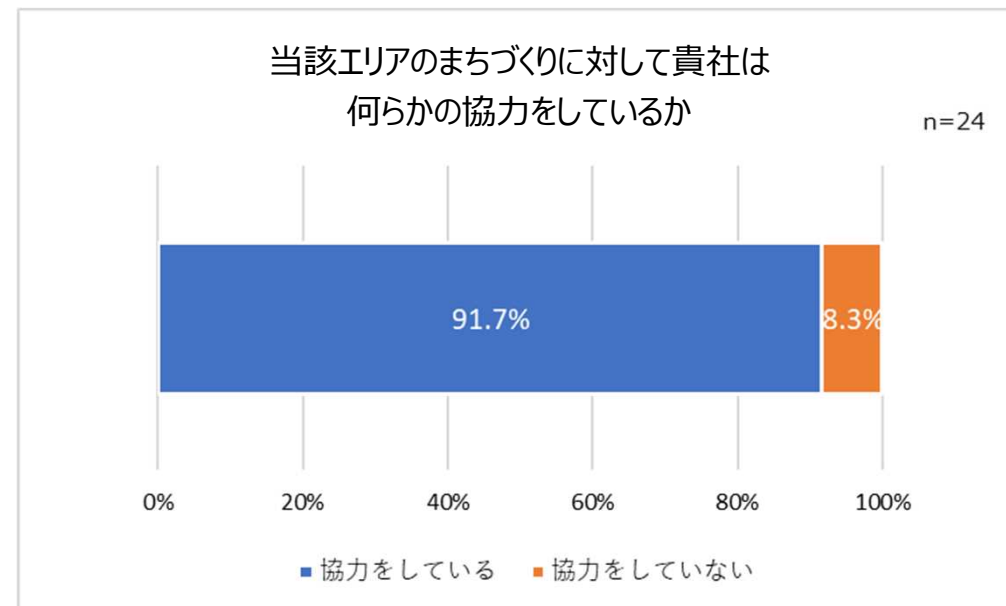
- 大いに危機感を持っている
- 多少の危機感を持っている
- 殆ど危機感を持っていない
- 全く危機感を持っていない
- 分からない

自治体と鉄道事業者でまちづくりに対する協力に係る認識が異なる

・自治体



・鉄道事業者

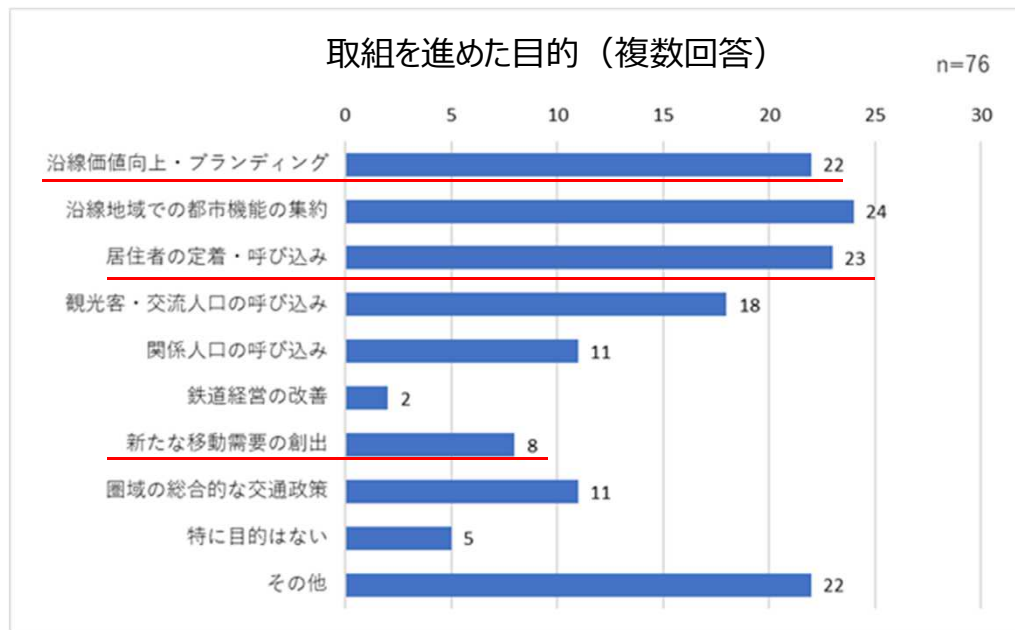


まちづくりに対する鉄道事業者の協力について

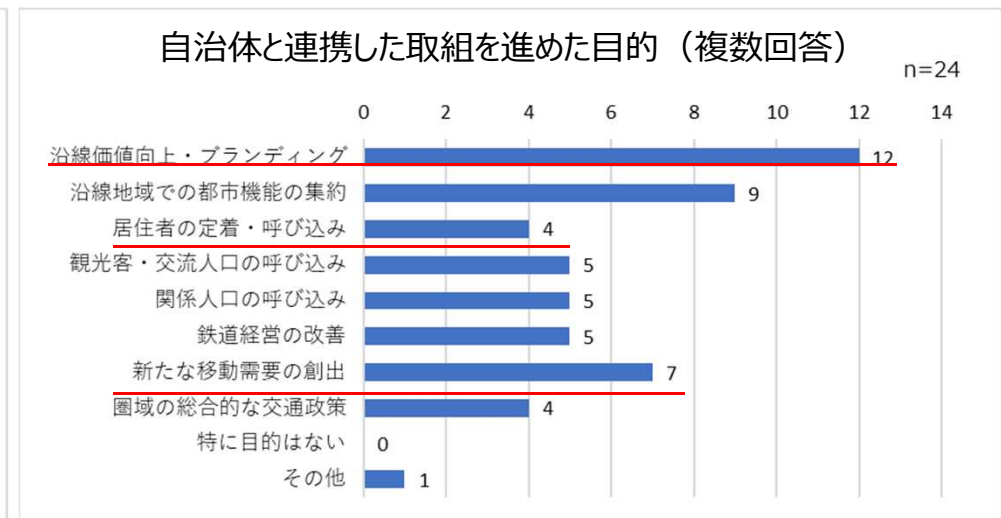
- ・自治体：3割程度が「協力を得ていない」または「分からない」と回答
※自治体内部で鉄道事業者との連携状況が必ずしも共有されていない可能性も？
- ・鉄道事業者：9割以上で「協力をしている」と回答

自治体と鉄道事業者で**取り組みの目的**が異なる

・自治体



・鉄道事業者

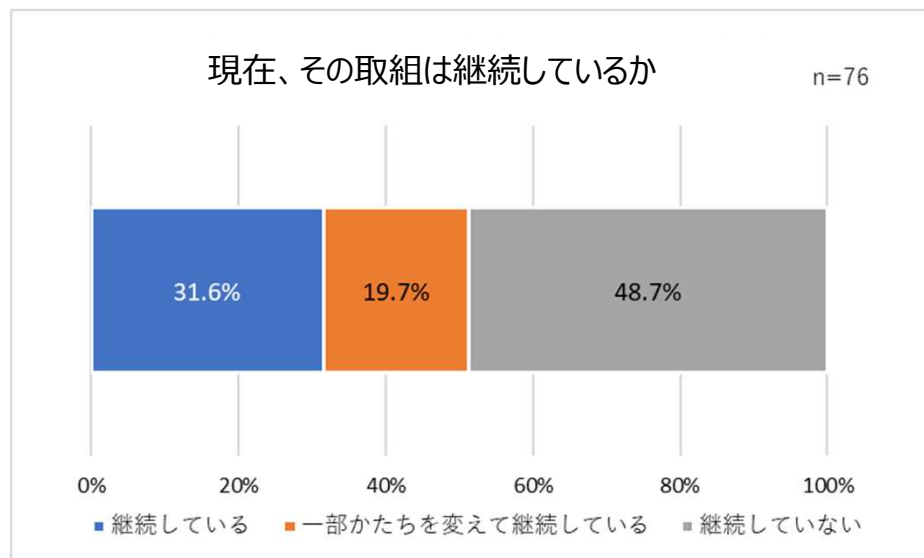


取組当初の目的について

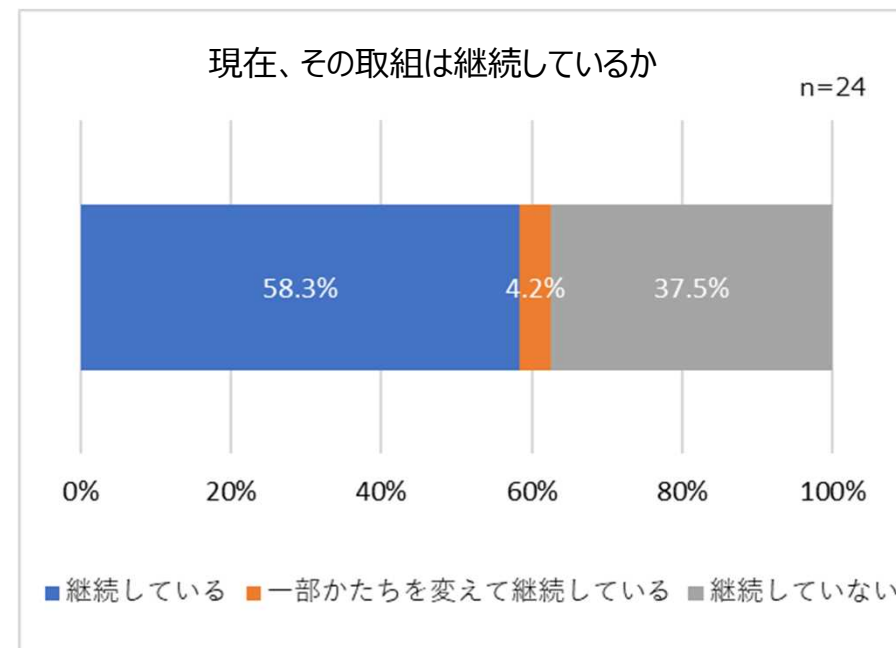
- ・「沿線価値向上・ブランディング」は自治体・鉄道事業者ともに共通して上位
- ・「居住者の定着・呼び込み」は自治体は回答数多、鉄道事業者は回答数少
- ・「新たな移動の創出」は鉄道事業者で回答数やや多、自治体では回答数少

一部かたちを変えているものも含め**約半数程度で取組が継続**
 自治体よりも鉄道事業者の方が継続している割合が高い

・自治体



・鉄道事業者

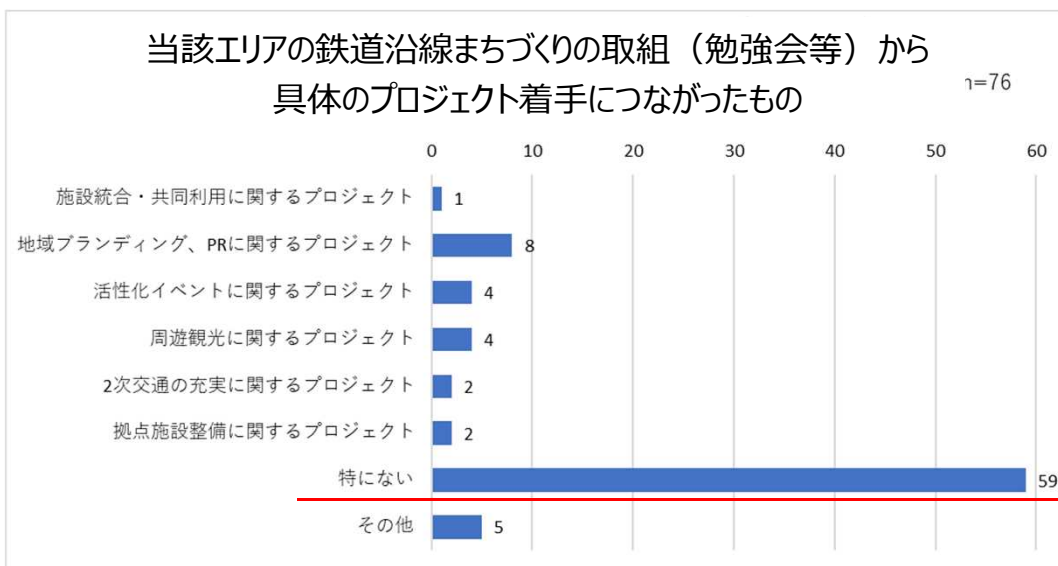


※継続していない理由

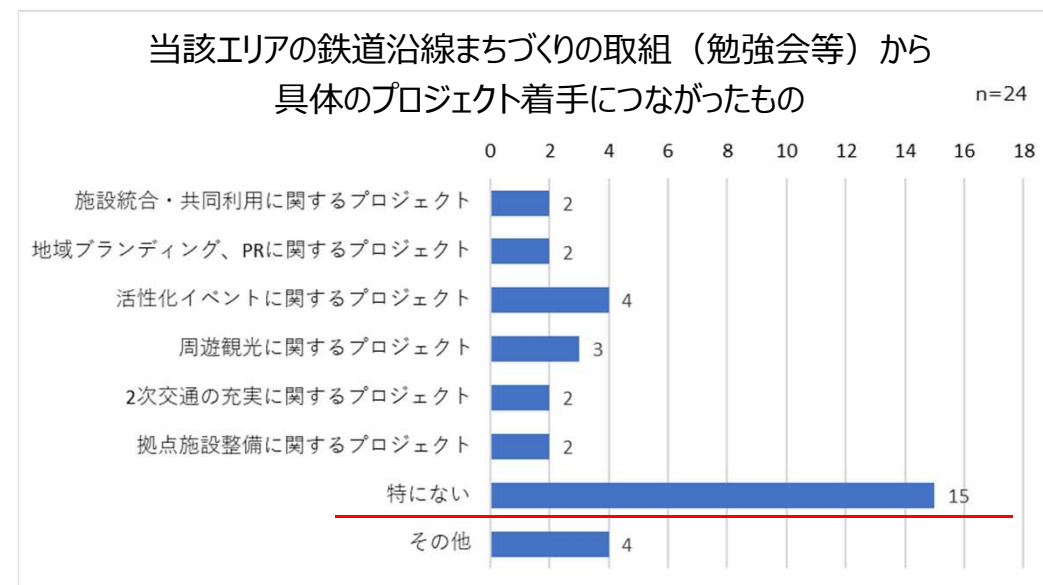
- ・自治体：「不明」または「勉強会が終了したため」が大半
- ・鉄道事業者：「勉強会が終了したため」が多数

勉強会から**具体のプロジェクト**につながったものは「**特になし**」が大半
 （自治体で約 8 割、鉄道事業者で約 6 割）

・自治体



・鉄道事業者

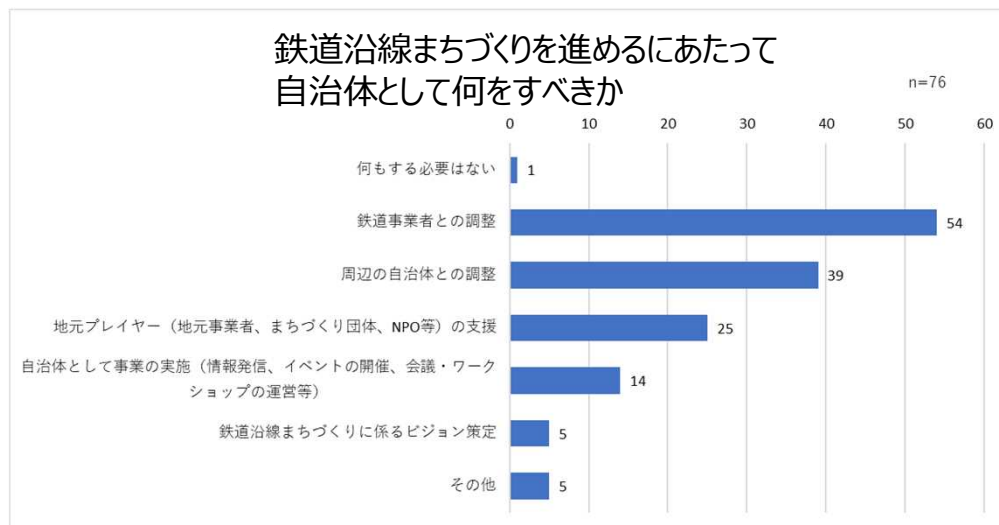


プロジェクトの着手につながったもの

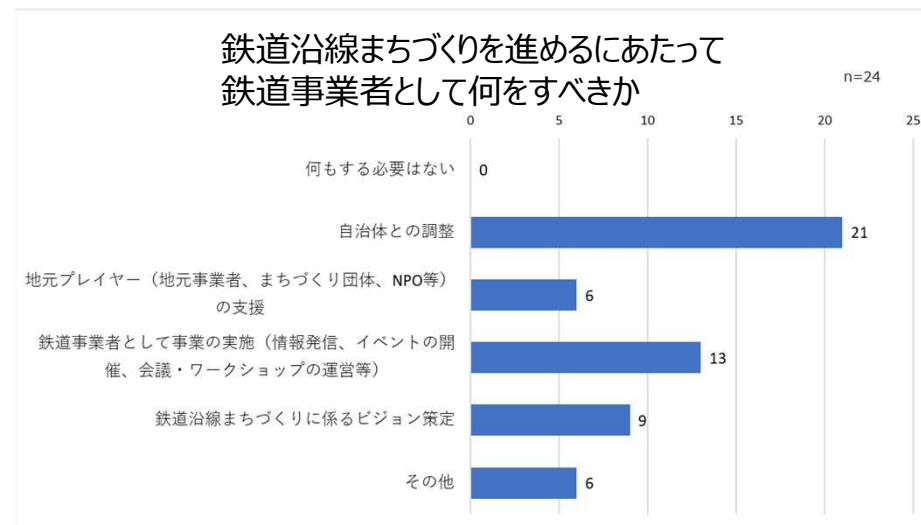
- ・自治体：「地域ブランディング・PR」「活性化イベント」「周遊観光」など
- ・鉄道事業者：「活性化イベント」「周遊観光」など

自治体・鉄道事業者ともに相互の調整が必要と認識

・自治体



・鉄道事業者

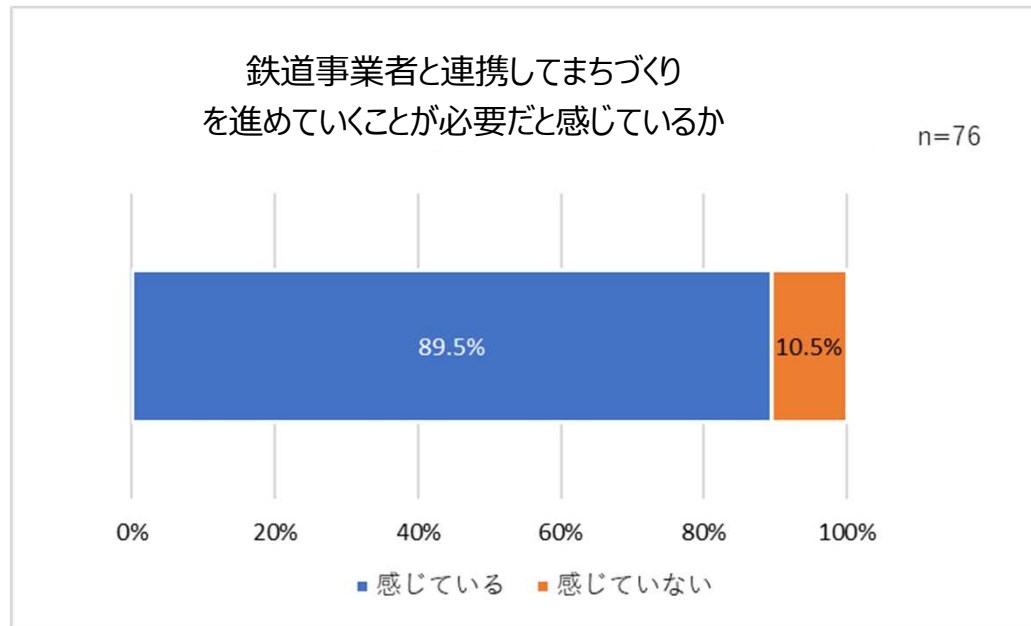


鉄道沿線まちづくりを進めるにあたって何をすべきか

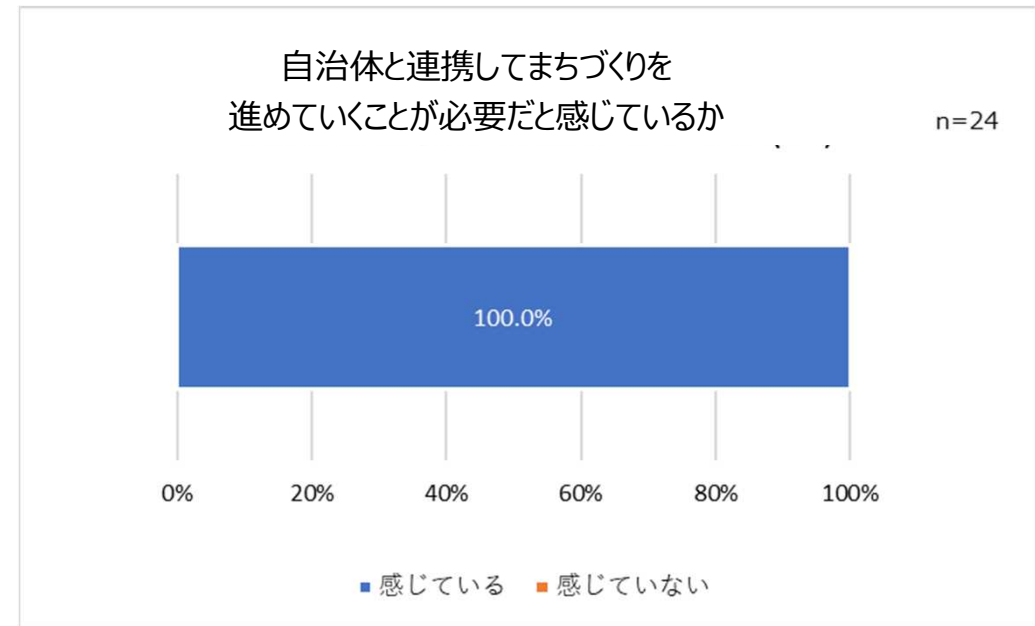
- ・自治体：「周辺の自治体との調整」、「地元プレイヤーの支援」の回答数多
- ・鉄道事業者：「鉄道事業者としての事業の実施」の回答数多

自治体・鉄道事業者ともに連携したまちづくりの必要性を感じている

・自治体



・鉄道事業者

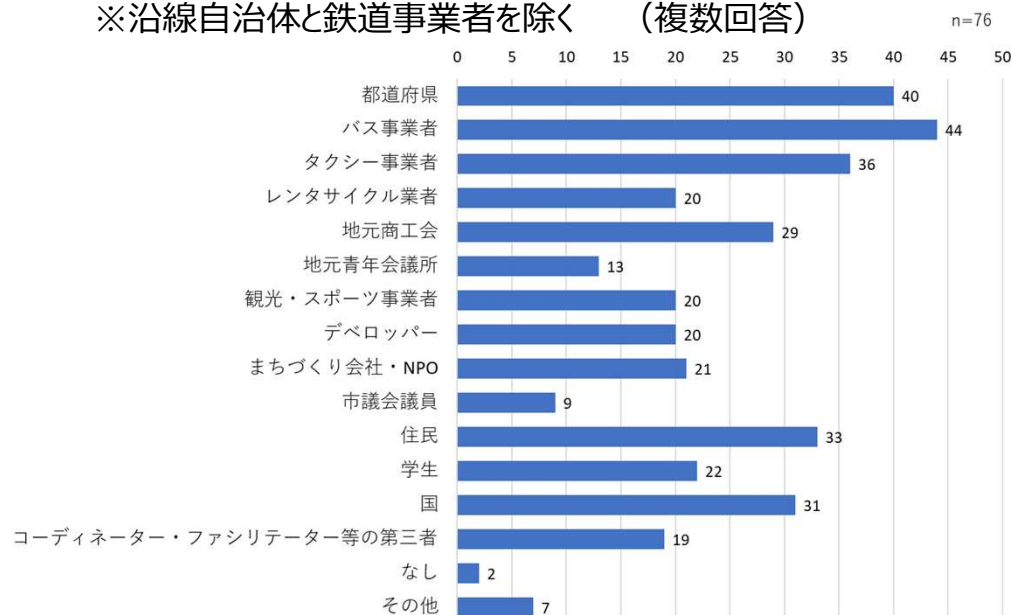


自治体・鉄道事業者ともに都道府県やバス事業者等への関与を期待

・自治体

鉄道沿線まちづくりを進めるにあたり、今後、関与を期待する者

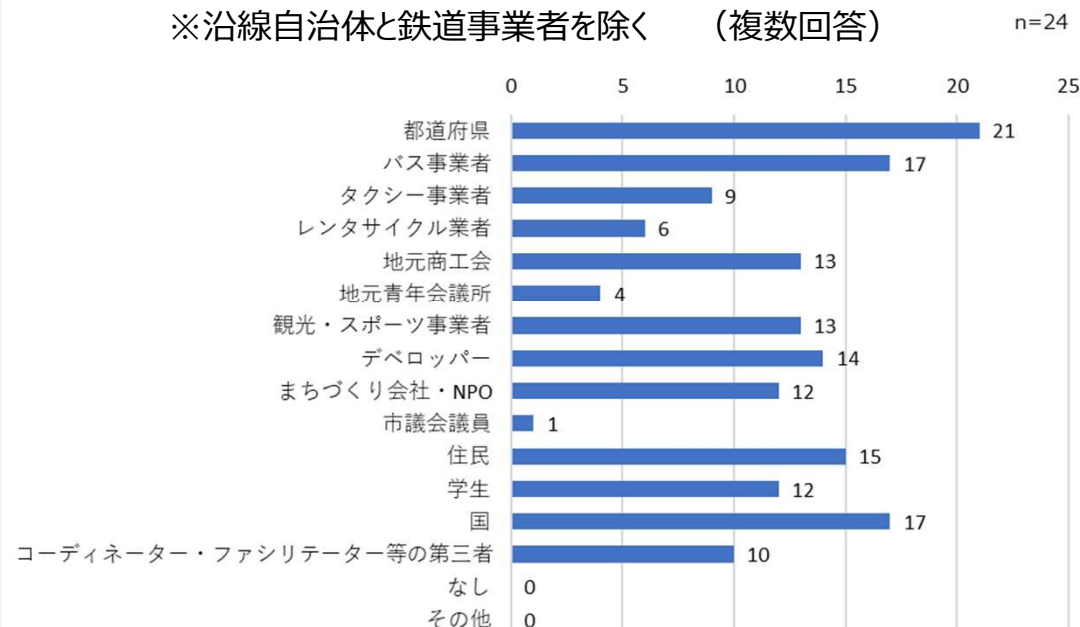
※沿線自治体と鉄道事業者を除く (複数回答)



・鉄道事業者

鉄道沿線まちづくりを進めるにあたり、今後、関与を期待する者

※沿線自治体と鉄道事業者を除く (複数回答)



今後、関与を期待する者について (都道府県、バス事業者を除く)

- ・住民、地元商工会、国：自治体・鉄道事業者とも回答数多
- ・タクシー事業者：自治体では回答数多い一方、鉄道事業者では回答数少
- ・デベロッパー、観光・スポーツ事業者：鉄道事業者で回答数多

課題やビジョンの共有(共通認識の醸成)

- ・データ等による現状把握を通じ、共通課題の抽出や共有ビジョンを策定するなど、目指すべき方向性の意識合わせを行うことが重要。

既存取組の整理(連携テーマの設定)

- ・共通ビジョンを踏まえて既存の取組を再整理するなど、各主体が既に実施している取組の延長線上での連携を図ることが重要。

持続的な体制づくり(プラットフォームの構築)

- ・協定締結や協議会設置を含め、組織間での持続的な体制の構築が重要。
- ・都道府県や地域団体など、様々な主体の関与も重要。



「都市と交通」(公益社団法人 日本交通計画協会)

<http://www.jtpa.or.jp/contents2/PublicRelationsMagazineCitiesandTransportation.html>

・通巻122号(2022年2月) <特集> 鉄道沿線まちづくり

※通巻 99号(2015年1月) <特集> 鉄道沿線のまちづくり