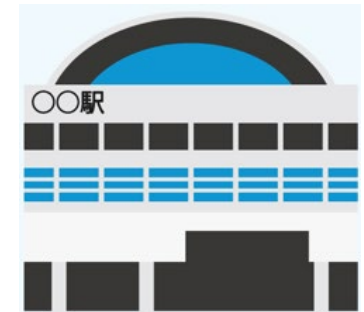


駅と沿線からの郊外再生

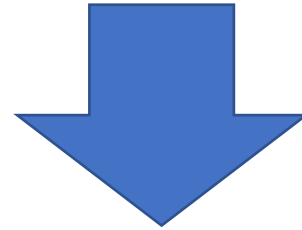


関西学院大学建築学部
教授 角野幸博

お伝えしたいこと

脈（沿線）としての鉄道と核（拠点）としての駅の再編をふまえた沿線力の強化によって郊外再生をすすめる

1. 沿線のスリム化の誘導
2. 駅前における拠点機能の再編
3. 拠点の機能分担とネットワーク



1. 多様な居住者を受け入れるための多様な住宅供給と適度な用途混在
2. 住宅以外の機能誘致

沿線観

都市圏住民あるいは鉄道事業者がそれぞれの鉄道沿線にもつイメージの総体

沿線力

沿線の業務機能や教育・文化・情報発信などの情報生産力を加えたもの

沿線価値

住まう視点や消費的視点からの沿線評価

郊外をどうみるか

- **日本の郊外開発の特殊性**
 - ユートピアとしての郊外から大衆の郊外へ
 - 持ち家取得の推進
 - 鉄道事業者の大きな役割
 - 東京圏と地方都市圏の郊外開発の差異
- **郊外の肥大化**
 - 徒歩圏、バス圏、マイカー圏
 - 都心に紐づけられた存在
- **避けられない大都市圏の人口減少**
 - 都心開発と郊外開発の共存の可能性
 - スリム化戦略はあるのか



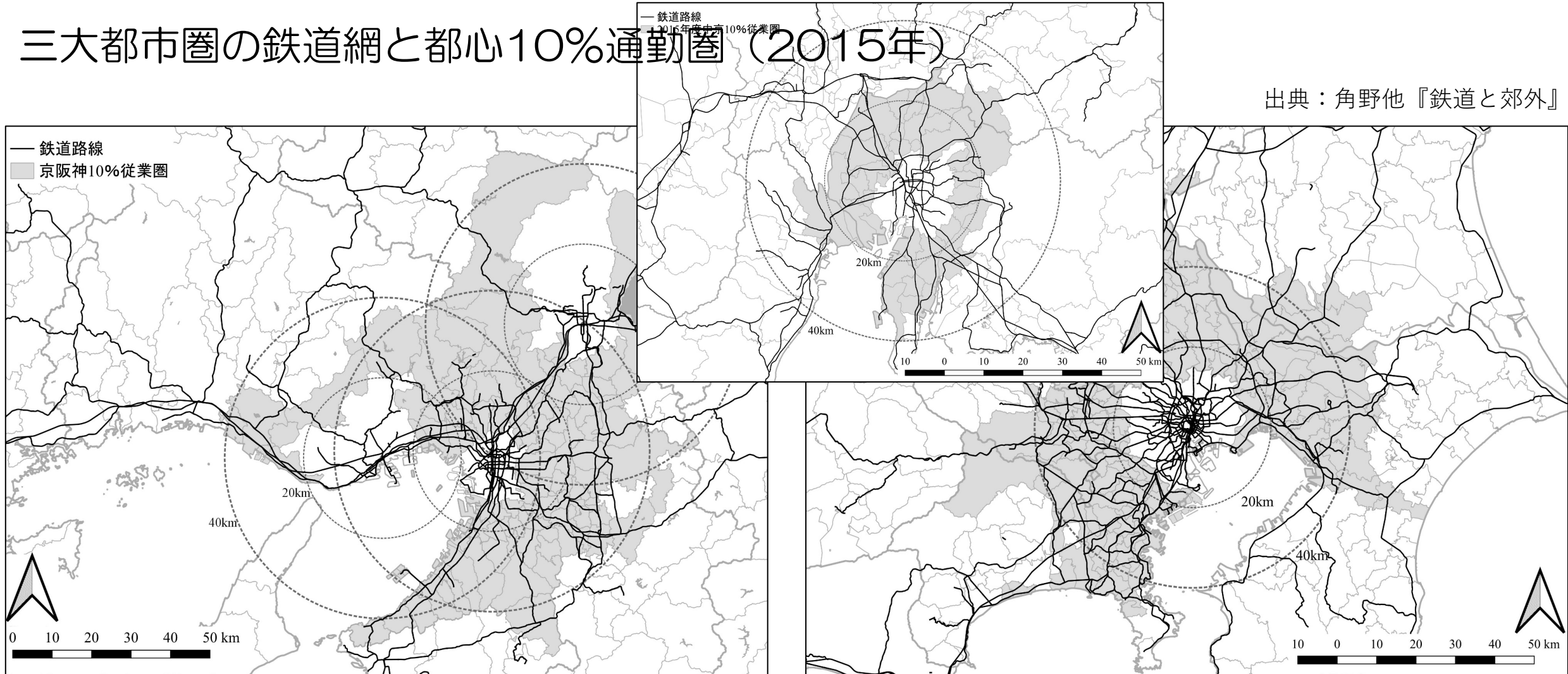
郊外の再生は都心の再生と
大都市圏の再編につながる

人口減少下における都心像
と郊外像とを同時に見直す
必要がある

郊外再生における鉄道事業
者の役割が重要である

郊外は鉄道とともに拡大してきた

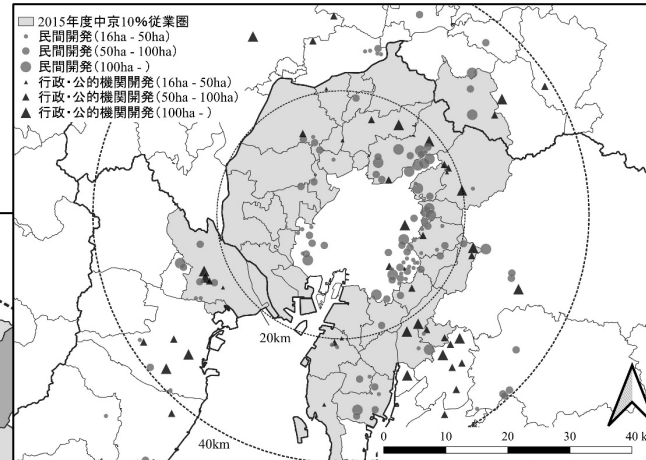
三大都市圏の鉄道網と都心10%通勤圏（2015年）



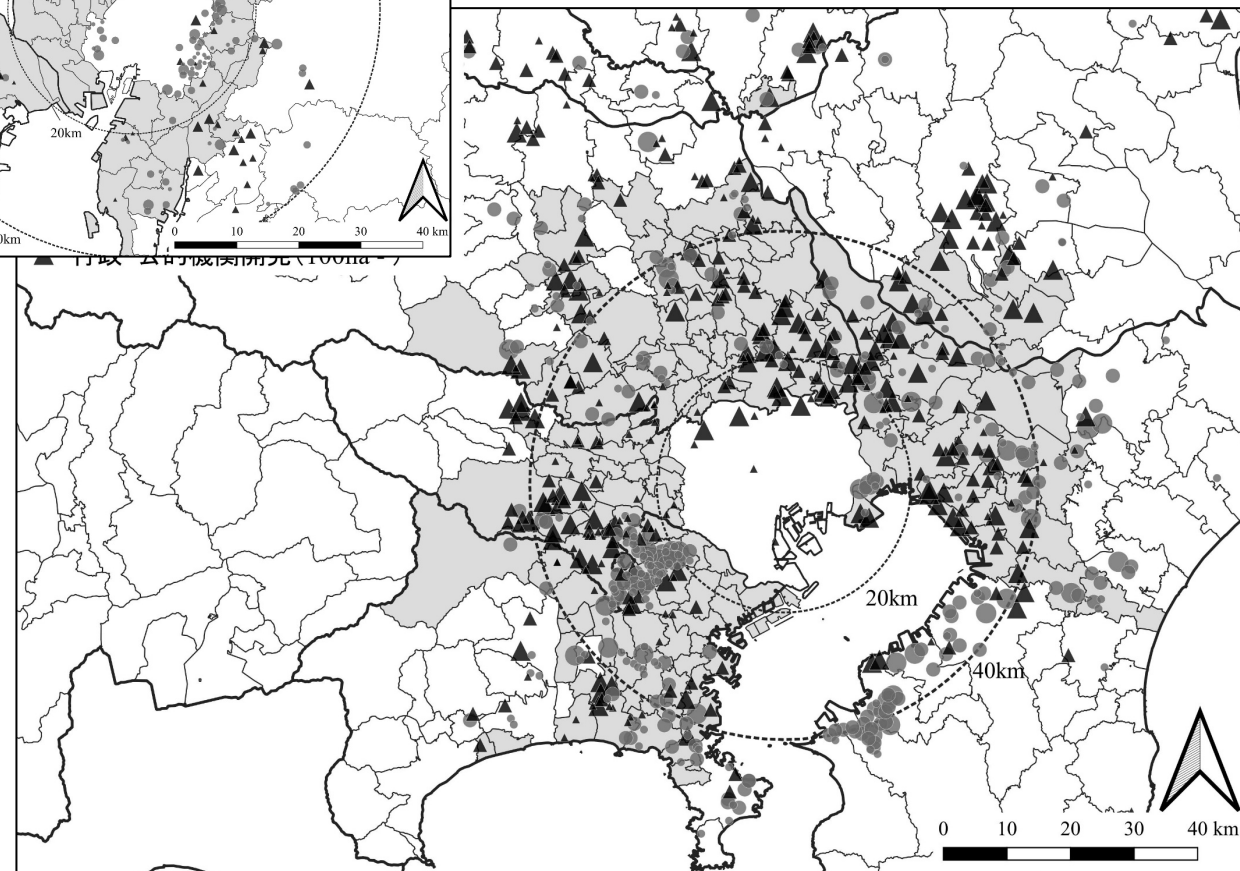
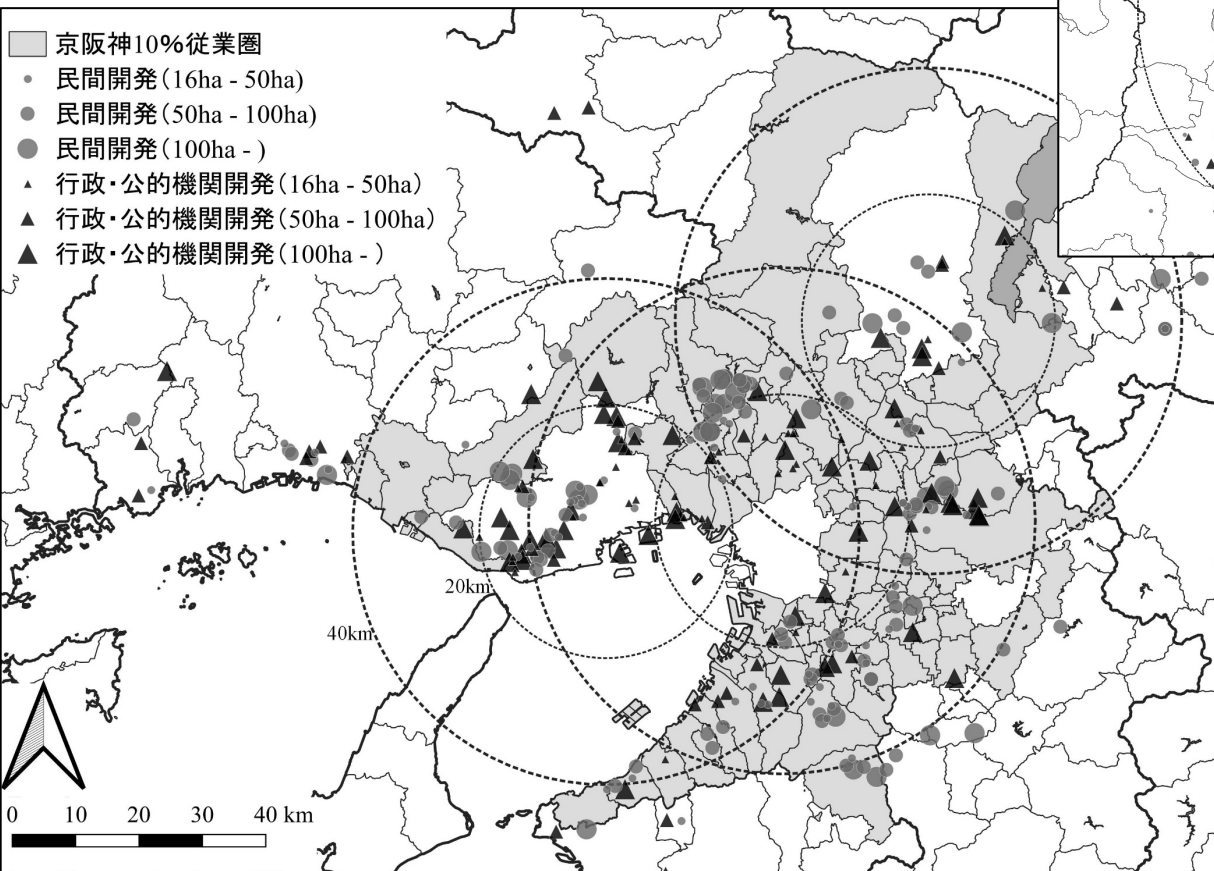
出典：角野他『鉄道と郊外』

郊外は鉄道とともに拡大してきた

三大都市圏の郊外住宅地開発



出典：角野他『鉄道と郊外』



鉄道会社はずっと沿線まちづくりを行ってきた

• 戦前創業期：沿線価値の創出

- 鉄道経営
- 郊外レクリエーション
 - ：社寺参詣、海浜・山岳リゾート、温泉、スポーツ
- 学園誘致・学校経営
 - ：私立学校、郊外学習、音楽学校
- 都心ターミナル経営
 - ：百貨店、飲食、小売り、劇場等
- 既成市街地の沿線化
 - ：電気供給、バス、タクシー
- 住宅地開発
 - ：借家経営、分譲住宅他
- 郊外生活の支援
 - ：購買組合、倶楽部、幼稚園、スポーツ施設、無料乗車券等



出典：角野他『鉄道と郊外』

鉄道会社はずっと沿線まちづくりを行ってきた

• 戦後から高度経済成長、安定成長期：沿線価値の拡充

- 住宅地開発：公庫融資付住宅、付加価値工夫
- 大規模住宅団地開発：企業グループの強み
- マンション開発
- 郊外駅の駅前経営・高架下活用
 - ：百貨店、ショッピングセンター、飲食店街
- 沿線情報誌
- 郊外生活支援：スーパーマーケット、駅売店、スポーツ教室
- 既存事業の拡充：都心ターミナル再開発、スポーツ、娯楽、興行、観光
- 新領域への進出：観光リゾート、グループカード、CATV、文化事業
- 沿線外での展開：不動産、流通、ホテル、貨物輸送、旅行業、海外進出

出典：角野他『鉄道と郊外』

鉄道会社はずっと沿線まちづくりを行ってきた

• 低成長期の事業展開：沿線価値の再構築

- 事業再編・グループ再編：不採算事業からの撤退
- 都心ターミナルへの集中投資：都市再生特措法の活用、エリアマネジメント
- 郊外開発の継続：コンセプト・事業規模の見直し
- 収益構造の転換、沿線外に注力：不動産部門の再編、短期回収事業、海外
- 駅前機能の再構築と駅ナカビジネス
- 沿線経営の再構築：沿線地域全体の再生への関与
- 沿線居住者のつなぎとめ：各種生活支援サービス、住み替え支援
- 多様な主体との連携と事業分野の開拓
- 鉄道会社による取り組み姿勢の差異

出典：角野他『鉄道と郊外』

「郊外」から「沿線」へ

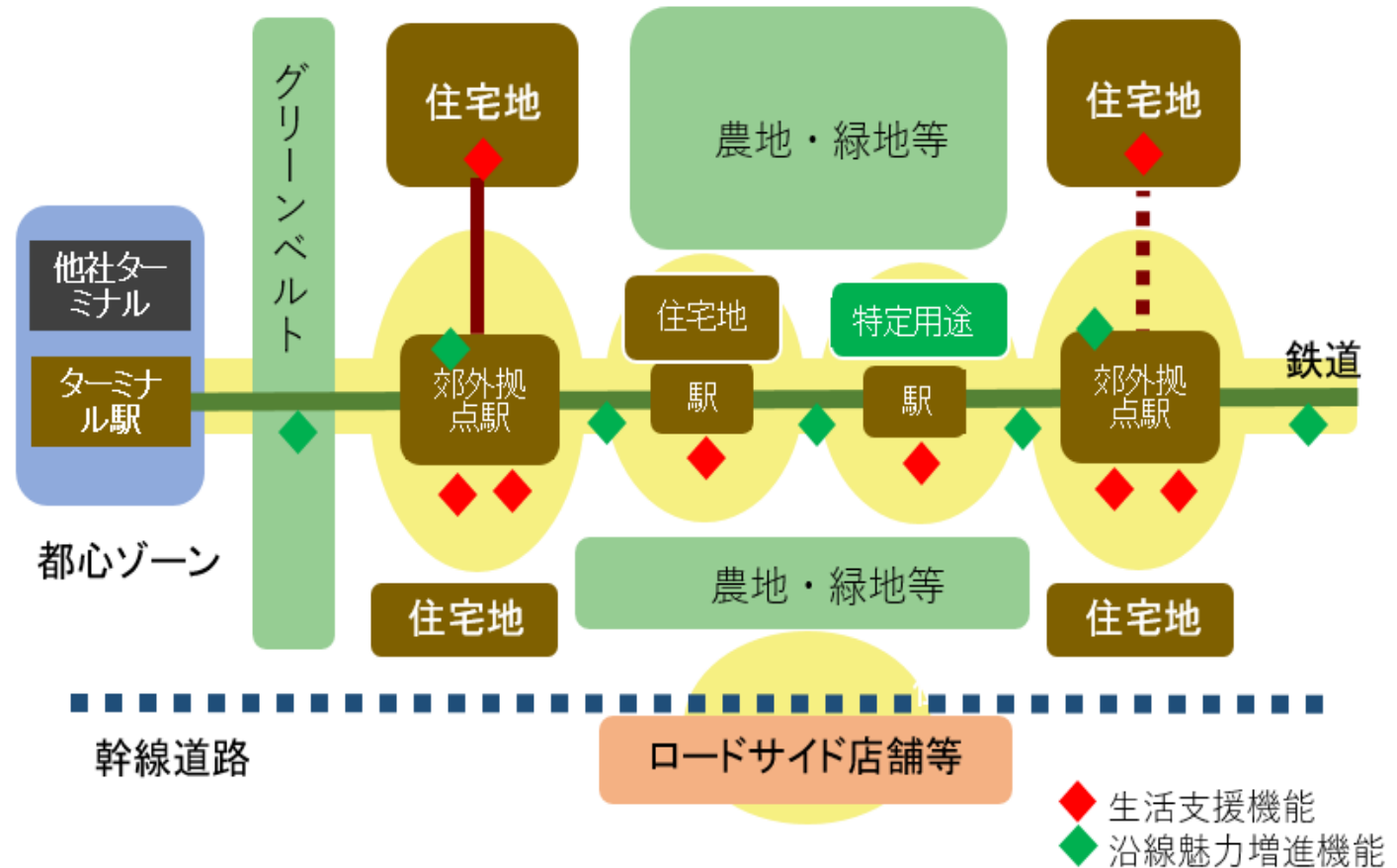
「郊外」から「沿線」へ

- 就業形態の多様化
- 総移動量の停滞または減少
- ロードサイドへの流出
- ターミナルへの集中投資
- 郊外のスポンジ化
- 郊外のスリム化



総合的な沿線戦略の必要性

鉄道を脈とした郊外再編—しみ出しとスリム化—



角野他『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)』

人びとは沿線でどのように暮らしているのか

・買物からみた郊外

①ロードサイド店

専門店・小規模店も含む

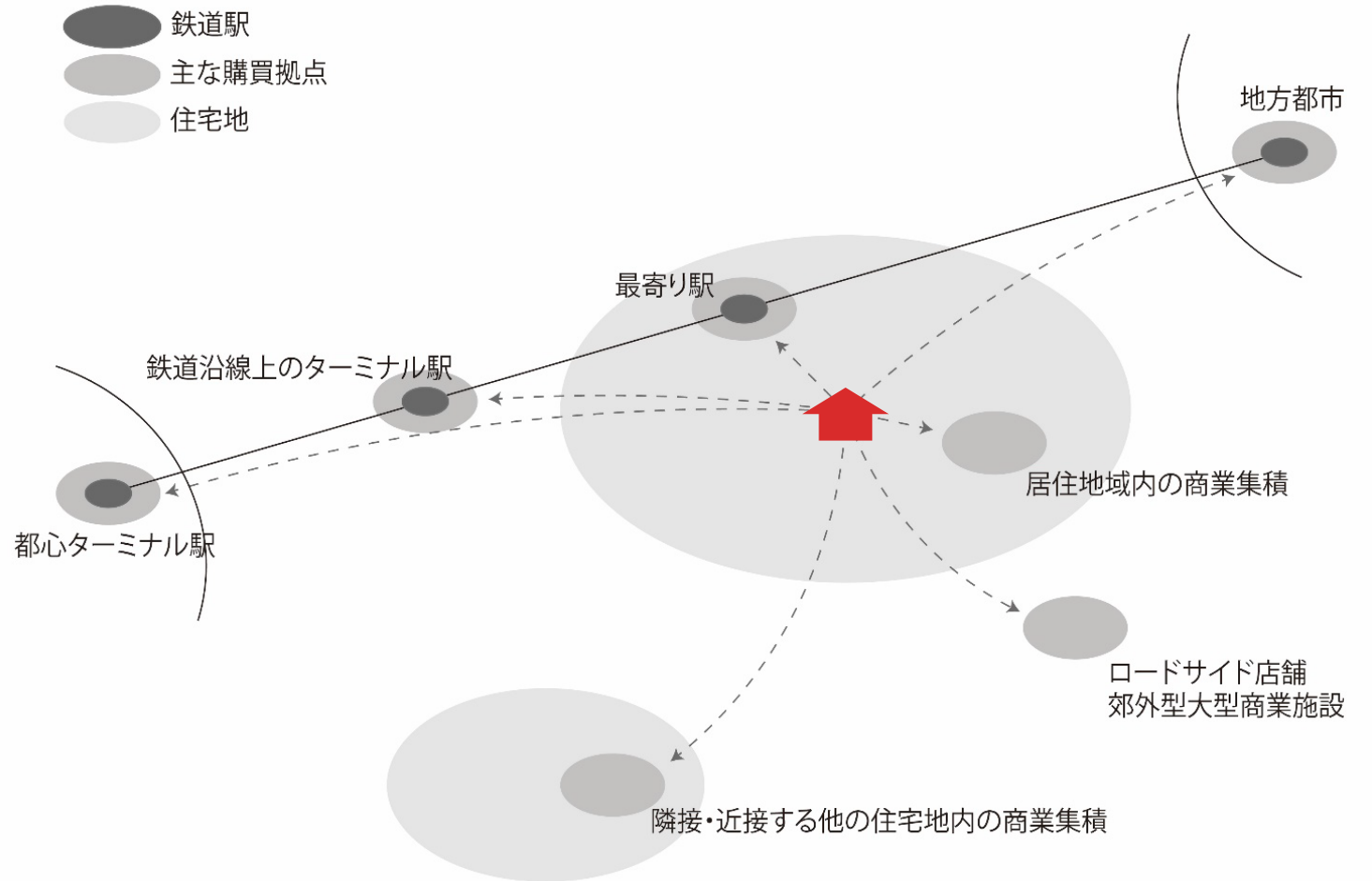
②住宅地内の最寄り店

高齢化した地域で多い

③駅前・近隣市中心部の店舗

駅徒歩圏内

徒歩圏外からのマイカー利用



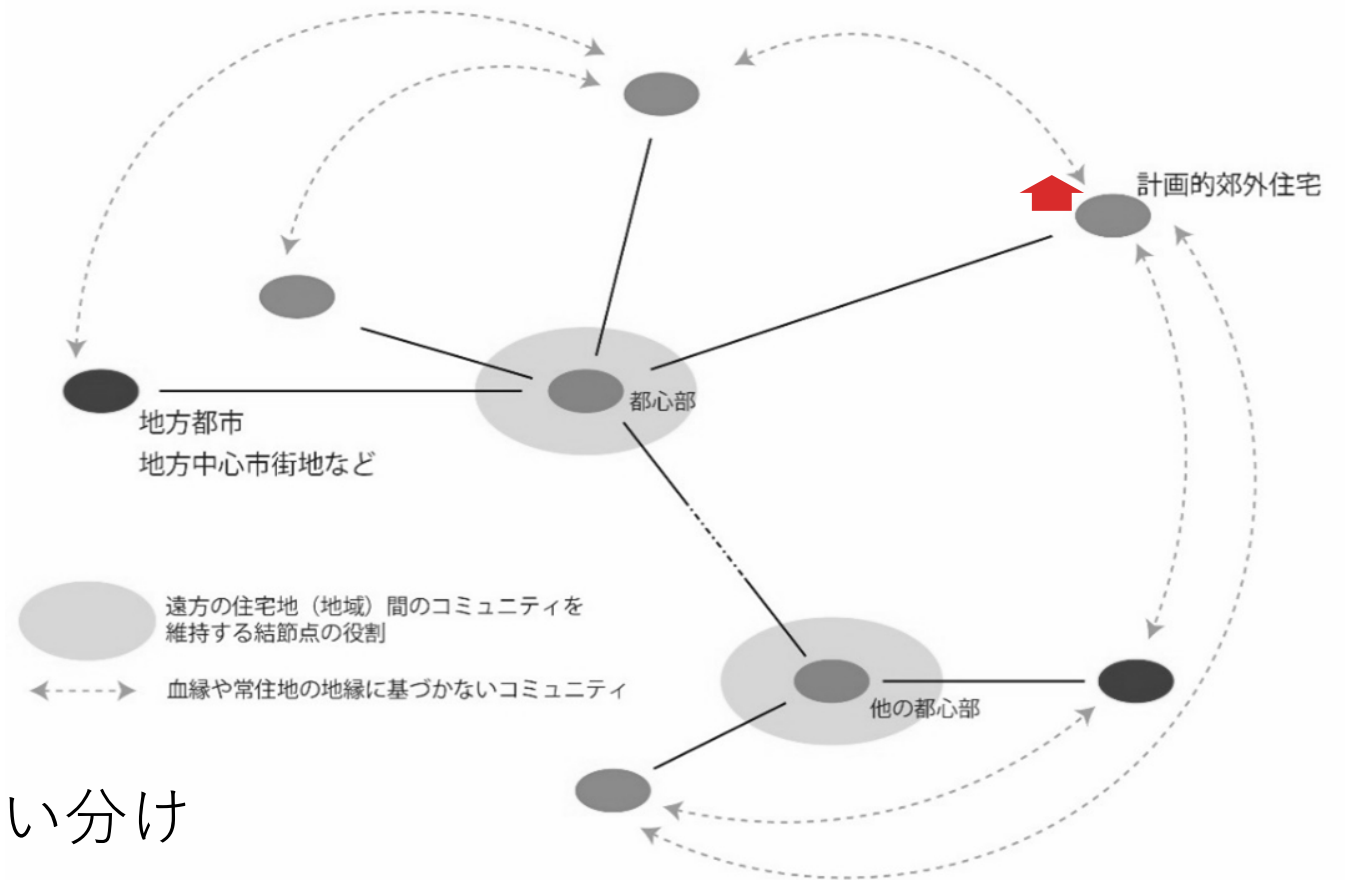
青木嵩「郊外生活の現在」角野編『鉄道と郊外』

人びとは沿線でどのように暮らしているのか

・ 外食からみた郊外：外食コミュニケーションの多様化

- ・ 核家族での外食
- ・ 世帯分離家族をつなぐ外食
- ・ 近隣の友人知人との外食
- ・ 多様な友人・知人との外食
- ・ 遠方の親戚知人との外食
- ・ 冠婚葬祭、記念日の外食

⇒ 都心、ロードサイド等との使い分け



青木嵩「郊外生活の現在」角野編『鉄道と郊外』

人びとは沿線でどのように暮らしているのか

• 自己実現の場としての郊外

- 趣味・習い事、スポーツジム、美術館・博物館、気軽な集いの場所
- 趣味・習い事は、多様な場所で楽しむ
- 「家族を中心とした生活」から「個人と家族を尊重した生活」へ
- 若い世代の趣味、嗜好を受け止める郊外とは？
- 若い世代ほど「鉄道沿線のイメージ」を持たない

人びとは沿線でどのように暮らしているのか

• 多核化する郊外生活圏

- 複数の核の使いこなし

A：都心

B：地方都市（中心市街地）

C：近隣の住宅地－地方都市（中心市街地）

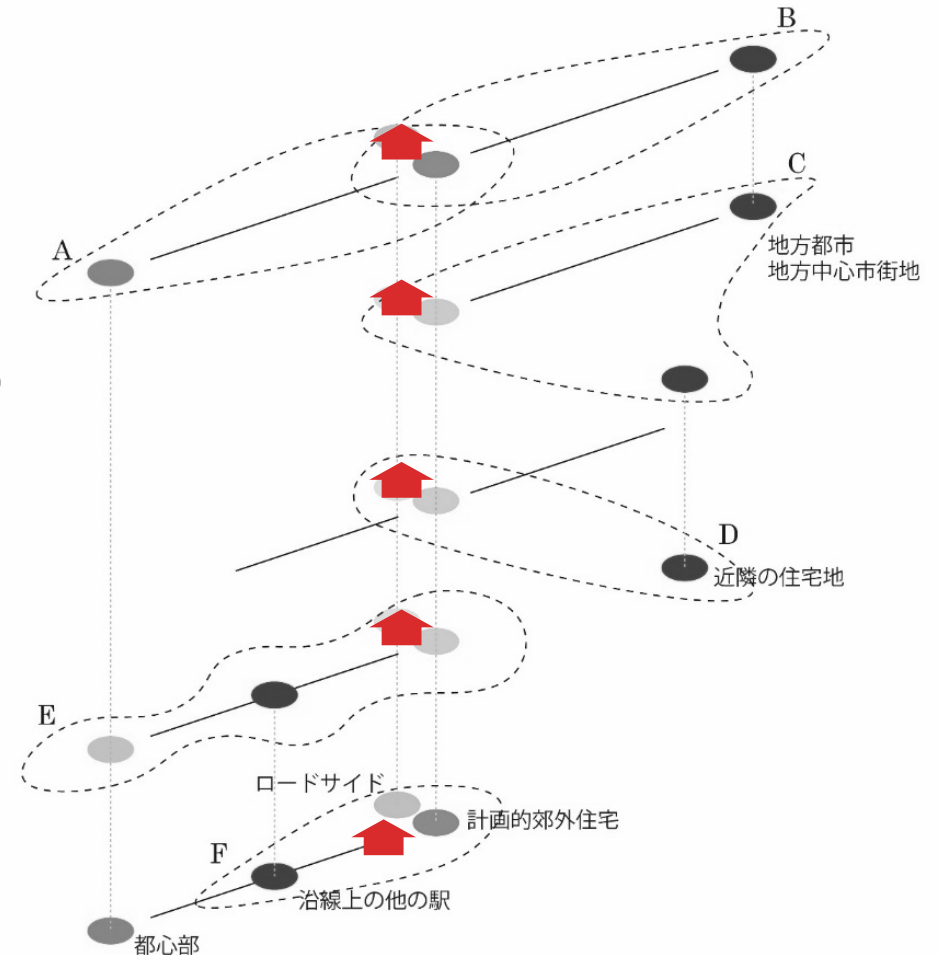
D：近隣の住宅地

E：都心－沿線上の他駅

F：沿線上の他駅

• 「上がり」としての郊外の多様化

→時々のニーズを満たす選択肢のひとつ



青木嵩「郊外生活の現在」角野編『鉄道と郊外』

人びとは沿線でどのように暮らしているのか

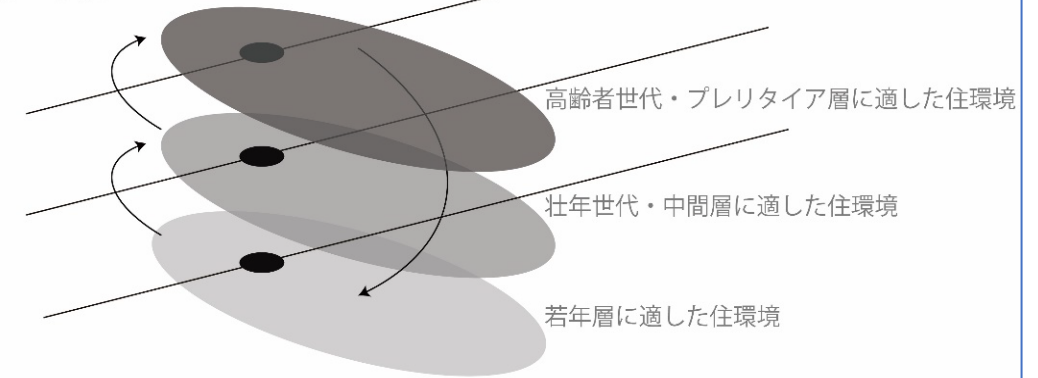
沿線再編・変容のパターン

- ①居住世代の高齢化と更新
- ②用途混在、世代混住
- ③沿線住宅地間の役割分担と移住

- 郊外のセグリゲーション
- 郊外のデグレード

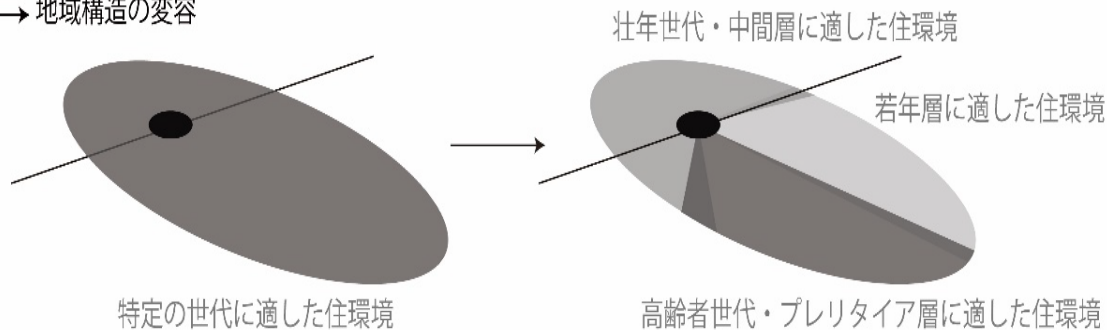
パターン①：居住者世代の成長に伴う地域の再編

→ 地域構造の変容



パターン②：用途混在・世代混住を目指した地域構造への転換

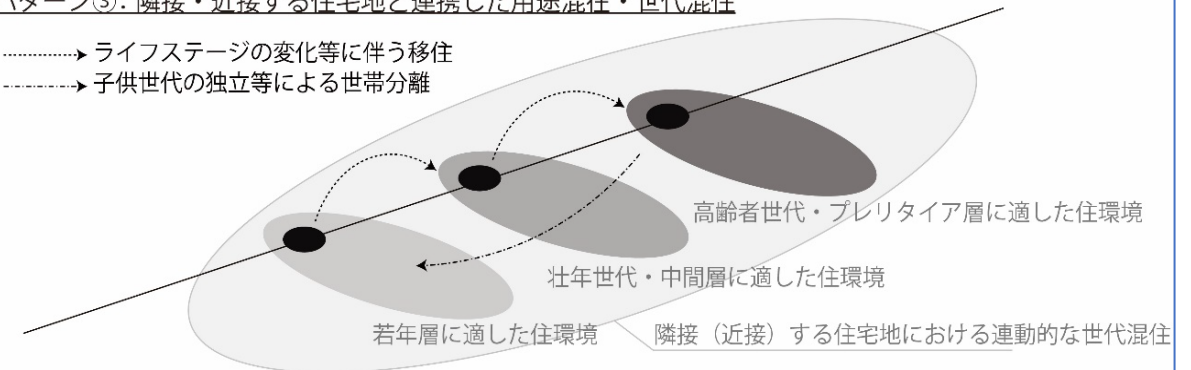
→ 地域構造の変容



パターン③：隣接・近接する住宅地と連携した用途混在・世代混住

.....→ ライフステージの変化等に伴う移住

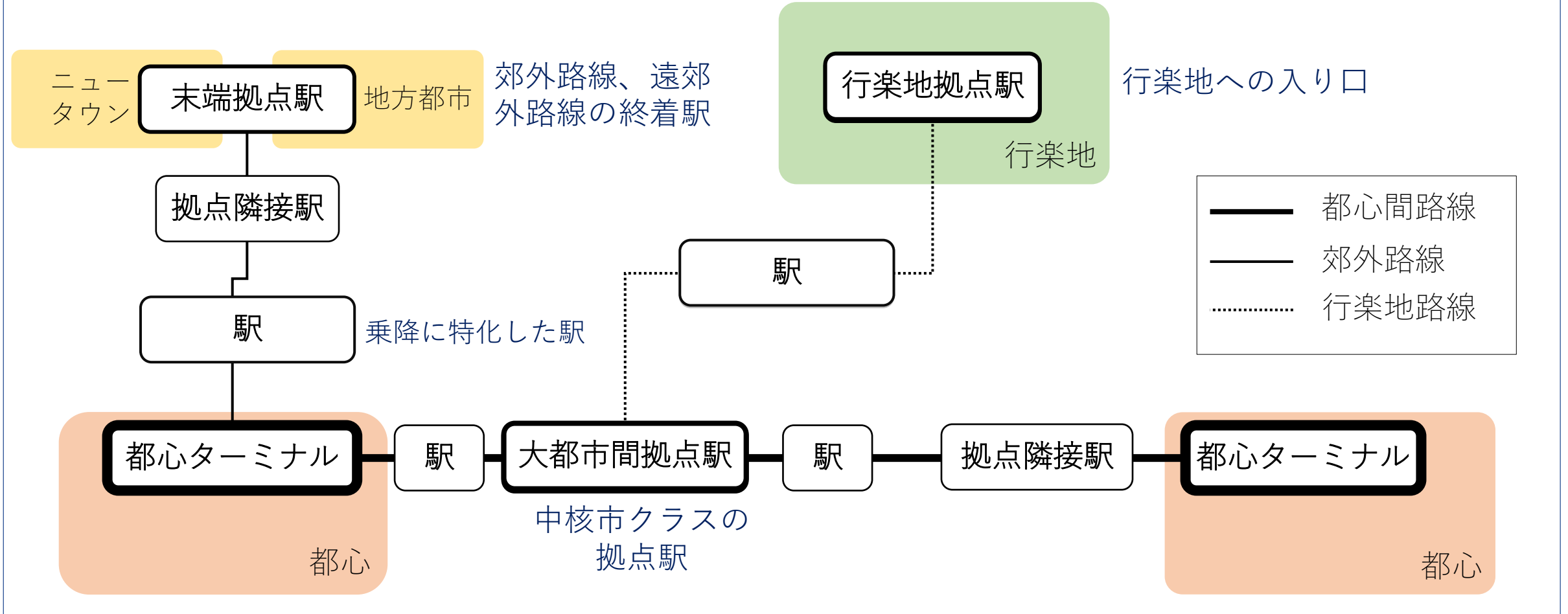
.....→ 子供世代の独立等による世帯分離



青木高「郊外生活の現在」角野編『鉄道と郊外』

駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

• 路線タイプと駅のタイプ



駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

• 駅に求められる特性

拠点性

- 生活拠点としての機能集中
- 人や情報の交差点
- 日常行動のなかでの目的地
- ハレの場

象徴性

- 駅舎デザイン
- 特定機能、テーマの模索
- 外の世界へのつながりを暗示

連続性

- 周辺土地利用との連続性
- 高架下と隣接地との一体化利用
- 抵抗のない動線計画
- 多様な主体との協働と共創

駅づくりはまちづくり

目的地としての駅

駅前のサードプレイス化

ハレの場の創造

高齢者層と子育て層との共生

誇りと愛着を育む駅舎と駅前

ネットワークでの魅力向上

多様な駅前居住の推進

・拠点駅の特徴（住民アンケート調査結果）

印象評価

- ①商業施設や飲食店が揃っている
- ②銀行や公共サービス施設が揃っている
- ③にぎわいのある商店街や飲食店街がある
- ④歩いて楽しむことができる
- ⑤街並みや、道が美しい
- ⑥夜も明るく、安全である
- ⑦地域のコミュニティ拠点である
- ⑧災害時に地域の拠点になる

拠点性の評価

- ①いろいろなイベントを行っている
- ②人と待ち合わせができる店や場所
- ③一人や友達などくつろげる店や場所
- ④特別な日に食事をしたくなる店
- ⑤休日に出かけたくなる施設や場所
- ⑥特にお気に入りの店や場所がある

- ・両指標間に相関あり
- ・両指標で高評価を得たのは大都市間拠点駅

角野他『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)』

• 駅の拠点性：目的地としての駅

- 誰か・何かに出会う駅
- 時間消費の駅
- 特定の機能を持つ駅
- 目的地への入り口

属性別にみた、「出かけたくなる場所、よく出かける場所」

	年齢による違い	15歳以下の子どもの有無による違い（本人50歳以下）
美味しいものが食べられる場所 自然が豊かな場所 いろいろ好みのもを購入できる場所	40歳以下が好む。	特になし。
温泉やマッサージ等リラックスできる場所	50歳以下が好む。 50歳以上 (25.4%) 50歳以下 (38.9%)	いない方が好む。 いる人 (34.7%) いない人 (44.3%)
いつも何かイベントをやっている場所	40歳以下が好む。 40歳以上 (8.2%) 40歳以下 (23.2%)	いる方が好む。 いる人 (19.8%) いない人 (8.2%)

サラリーマンがリタイア後も行く駅は？

【参考：駅への外出頻度】

- 近鉄奈良線沿線住民：65歳以上 > 64歳以下
- 能勢電鉄沿線住民：65歳以上 ≒ 64歳以下
- 南海高野線沿線住民：65歳以上 < 64歳以下

角野他『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)』

駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

• 駅の拠点性：施設やサービスは駅前でなければならないのか？

- 駅の誘因力は50%程度（？）
- 図書館は根強い人気

	近鉄奈良線沿線	南海高野線沿線	能勢電鉄沿線
安価で身近にあれば利用したい施設やサービス			
第1位	図書館(38.5%)	飲食店（昼・夜）(44.6%)	飲食店（昼・夜）(32.7%)
第2位	飲食店（昼・夜）(28.8%)	図書館(33.7%)	カフェ(27.9%)
第3位	各種教室(25.5%)	カフェ(32.0%)	スポーツジム(26.4%)
第4位	カフェ(24.5%)	各種教室(29.8%)	各種教室(25.1%)
第5位	スポーツジム(24.0%)	スポーツジム(25.9%)	図書館(24.8%)
上記の施設などが最寄り駅周辺にあれば利用したい人の割合			
	50.6%	41.1%	55.9%

角野他『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)』

・ 郊外における駅の拠点化の可能性と計画課題

拠点性向上のための与件

後背圏の夜間人口及び昼間人口

居住者の家族構成と生活スタイル

フィーダー公共交通充足度

先端技術の普及時期(自動運転等)

立地適正化計画等の進捗状況



拠点性向上のための課題

多様な機能の誘致
(業務・教育・文化・医療・居住他)

子育て支援機能の強化
(後背圏の人口増加策)

スポンジゾーンへの対応
(後背圏を含めた魅力向上)

郊外駅周辺の工場等の用途転換

• 駅の象徴性

- 象徴的駅舎デザイン・広場デザイン



浜寺公園駅 特定非営利活動法人 浜寺公園駅舎保存活用の会



天理駅

• 駅の象徴性

- 「コミュニティの中心として歴史上重要な役割を担ってきた場所は、「外部」との接点としての性格を持つ場所である」（広井良典，2009）
 - 神社などの宗教施設は彼岸あるいは異世界との接点
 - 学校は新しい知識や情報という外の世界との接点
 - 商店街や市場はモノやサービスの交換を通じた外の世界との接点

従来の駅は、鉄道に乗って外の世界につながる接点であった
現在の駅は、様々な外の世界との接点としての象徴性があるか？
地域の顔、コミュニティの中心としての象徴性があるか？

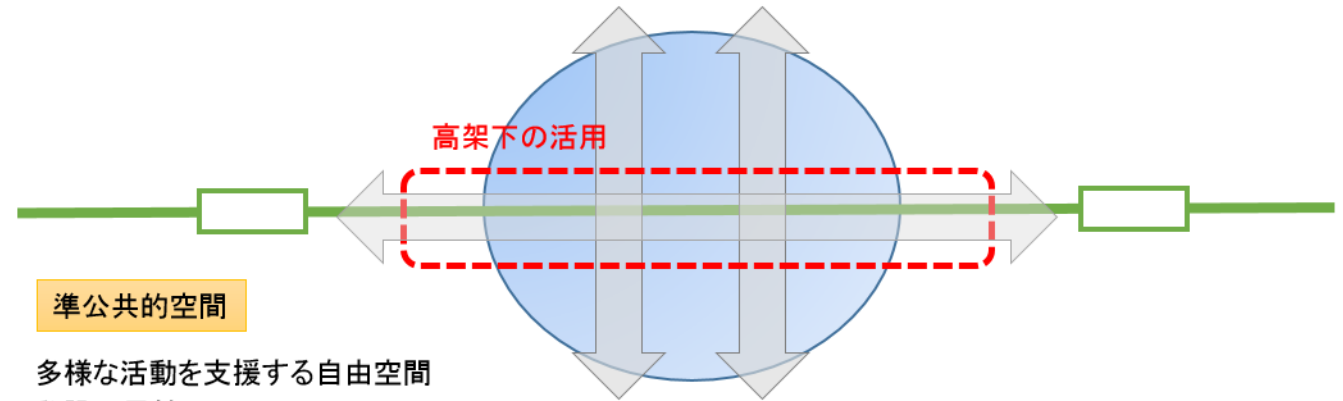
駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

• 駅の連続性：まちにつながる駅

- 市街地の分断を避ける



事業採算性はなくても、沿線価値を高める使い方の提案
(もともと収益が上がらないところで人の来る利用)



準公共的空間

多様な活動を支援する自由空間
私設公民館

ほかのところでは、できない活動ができる場所

おしゃれ感覚: SOHO, リノベーション デザイン性は重要
音の出る作業・趣味、オーダーメイド的な仕様
健康(ボルダリング、ヨガ、高架下ランニングコース、散歩道、
大学のゼミ室)

健康と食

野菜工場(阪神)、子供食堂、大人食堂

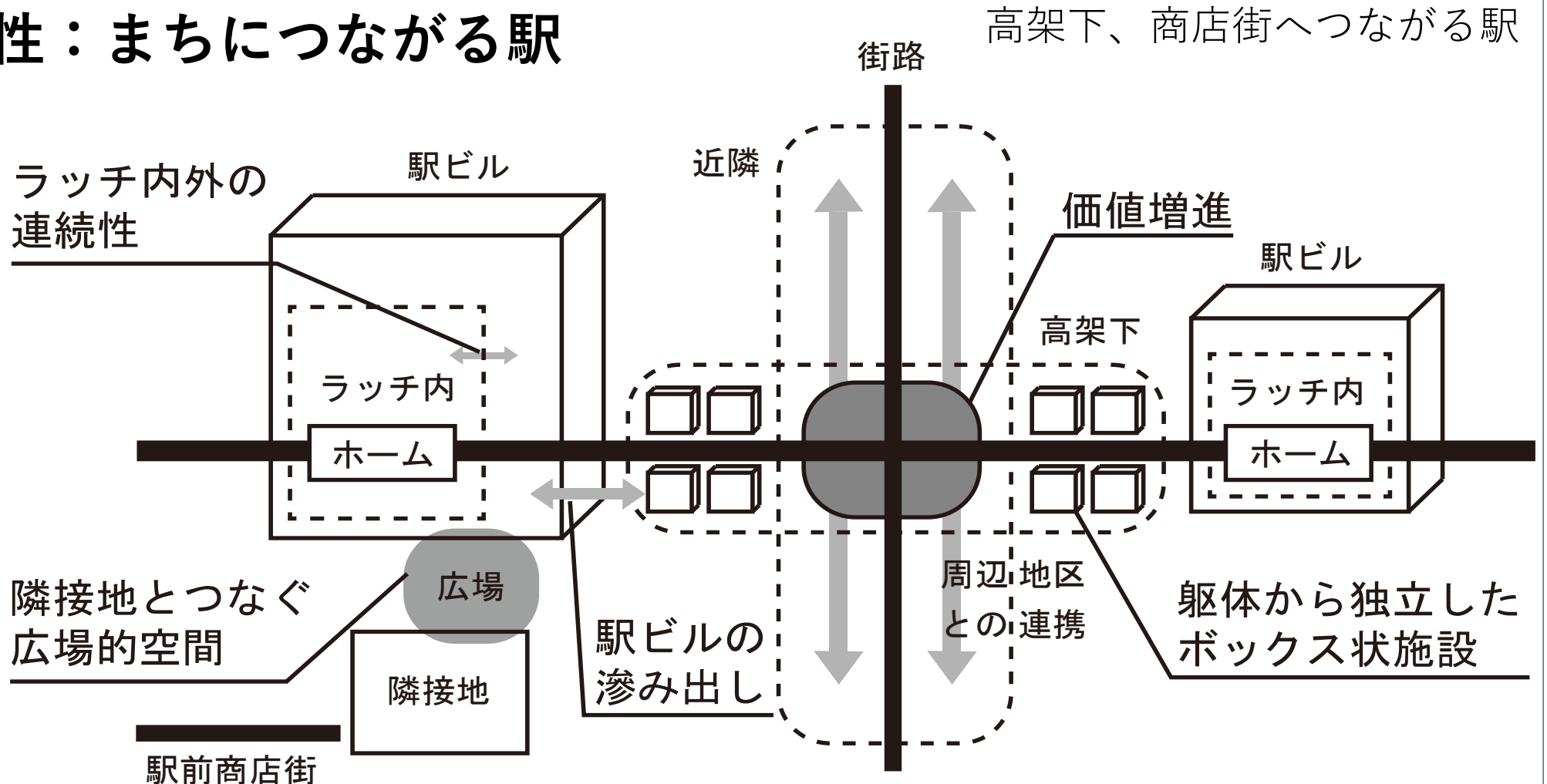
周辺の土地利用と連動した土地利用、デザインの一体化

近隣に必要な床を高架下で供給する
たとえば、集会室、駐輪場

中高生のアジール、自由に遊ぶ場

駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

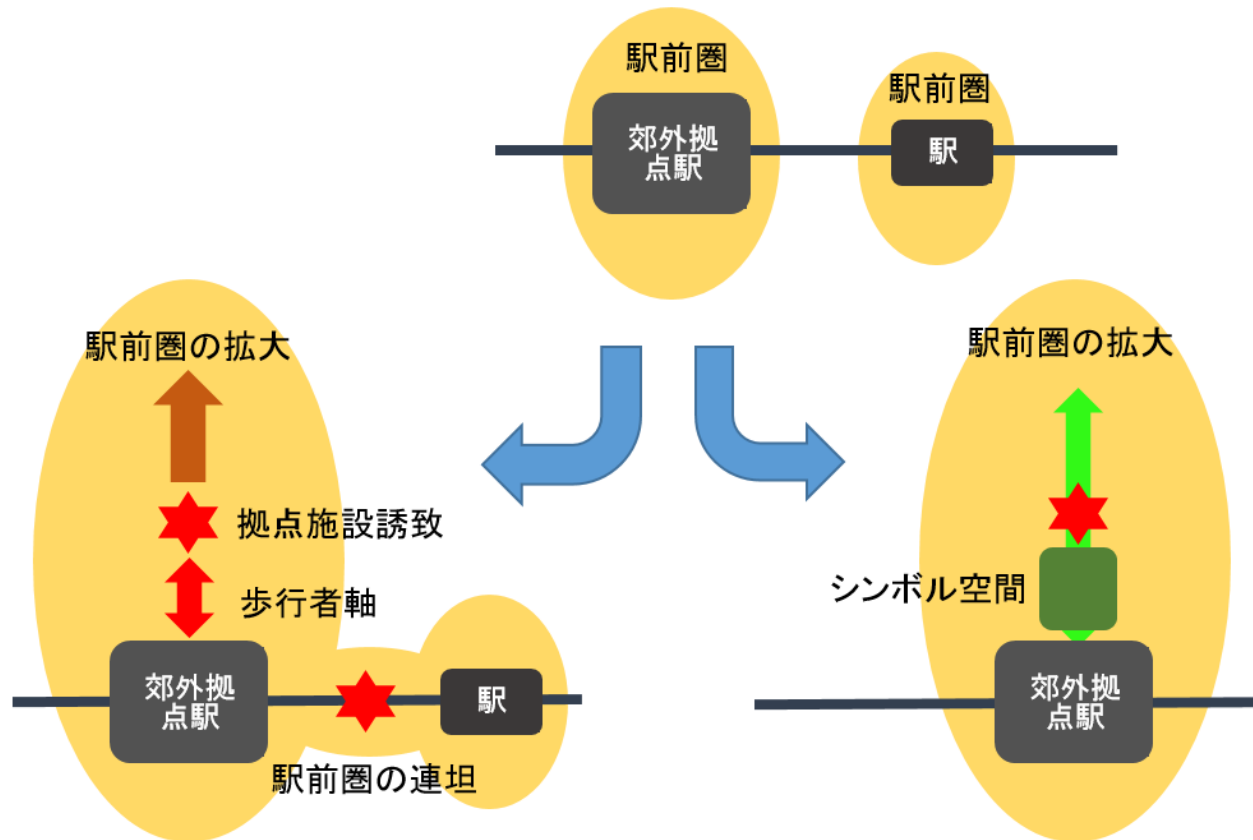
• 駅の連続性：まちにつながる駅



伊丹康二「郊外駅の現状と未来像」角野編『鉄道と郊外』

駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

• 駅の連続性：駅前の拡大

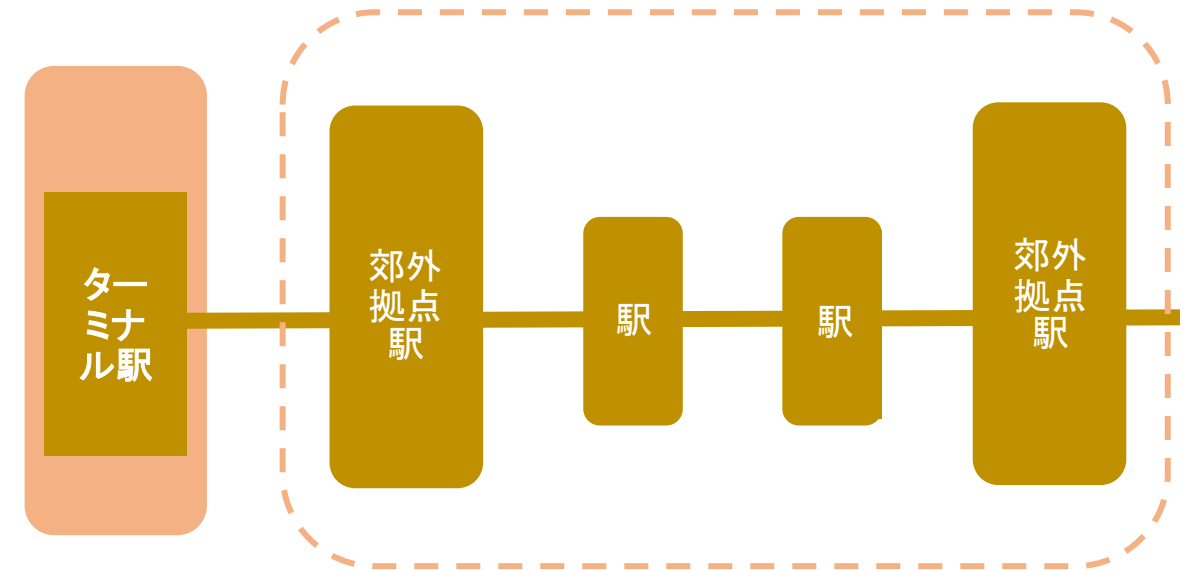


角野他『駅から始まるコンパクトシティ形成促進方策に関する研究(4)』

• 施設の駅間相互利用の促進

- 郊外拠点駅間の相互利用
 - ホール、図書館、大型商業等
- 非拠点駅
 - ベーカリー、お稽古事、塾等
 - 個性的な飲食店、評判のクリニック等
 - 一つ目小町
- 移動時間や運賃のバリアーの軽減
 - スマホ、ICカード利用などに伴う割引
 - 改札内外からの施設へのアクセス
 - 高架下空間の連続的（物語的）活用

相互利用促進・移動コスト低減

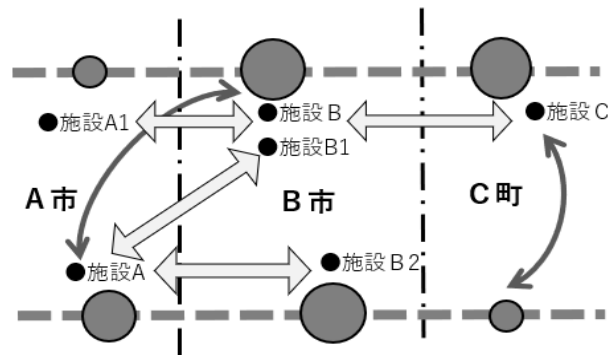


駅と駅前は沿線まちづくりの焦点

・駅の連続性：異なる拠点の連携事例：沿線型コンパクトシティ

鉄道軸上の
複数の自治体が連携

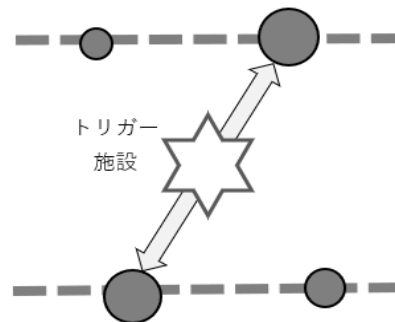
機能分担・相互補完



鉄道軸上の異なる自治体・施設が連携し
異なる鉄道軸がフィーダーで連携

異なる鉄道軸上にある
比較的近い拠点

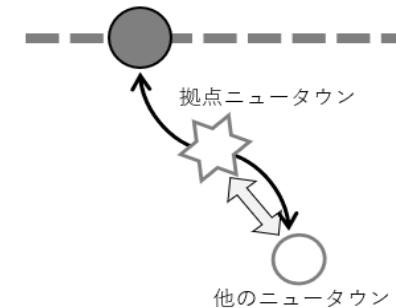
融合・高次発展



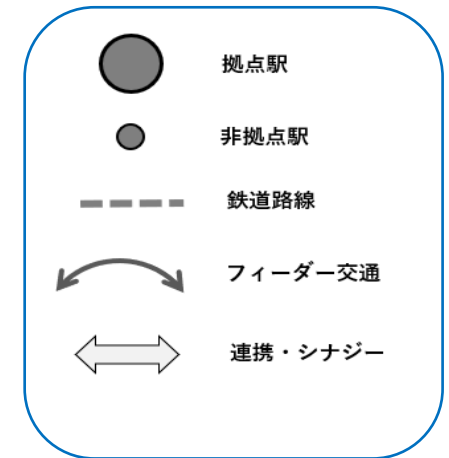
並行する鉄道軸の対立する拠点が
トリガー施設を媒介に連携

駅に頼らず
拠点ニュータウンを再生

目標共有・共に進化



拠点駅から離れたニュータウンが拠点となり
フィーダー軸上の他のニュータウンと連携



・駅に求められる特性

拠点性

- 生活拠点としての機能集中
- 人や情報の交差点
- 日常行動のなかでの目的地
- ハレの場

象徴性

- 駅舎デザイン
- 特定機能、テーマの模索
- 外の世界へのつながりを暗示

連続性

- 周辺土地利用との連続性
- 高架下と隣接地との一体化利用
- 抵抗のない動線計画
- 多様な主体との協働と共創



駅づくりはまちづくり

目的地としての駅

● 駅前のサードプレイス化

● ハレの場の創造

● 高齢者層と子育て層との共生

誇りと愛着を育む駅舎と駅前

● ネットワークでの魅力向上

多様な駅前居住の推進

・ 駅前のサードプレイス化

近代化

- ・ 空間分化・純化
- ・ 第1空間の遠隔化
- ・ 第2空間と第3空間との関係緊密化



第2空間
(職場)

成熟化

- ・ 空間再融合
- ・ 第1空間の都心回帰と多様化
- ・ 第3空間の多様化

第3空間
(盛り場等)

第1空間
(家庭)

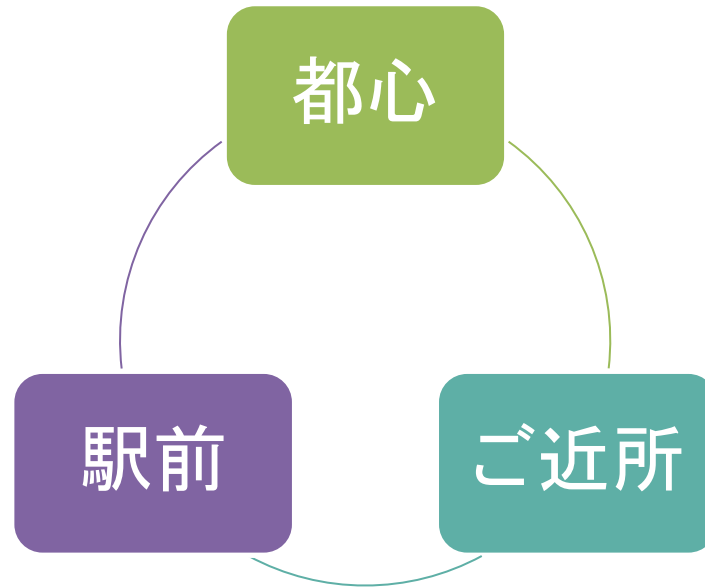
近代化に伴い家庭(第1の空間)と職場(第2の空間)が分離し、さらにその間に盛り場などの第3の空間が現れた

・ハレの場の創造

非日常的な楽しみと交流の場。おしゃれをして出かける場。

とくに目的が無くても、出かけるといろんな楽しみに出会えるのではないかという期待感。都会性、祝祭性の演出

- ・駅前空間の両義性
- ・圏域人口の限界
→こじんまりとした特別な場所の可能性
- ・常設の限界
→仮設空間、イベントの可能性

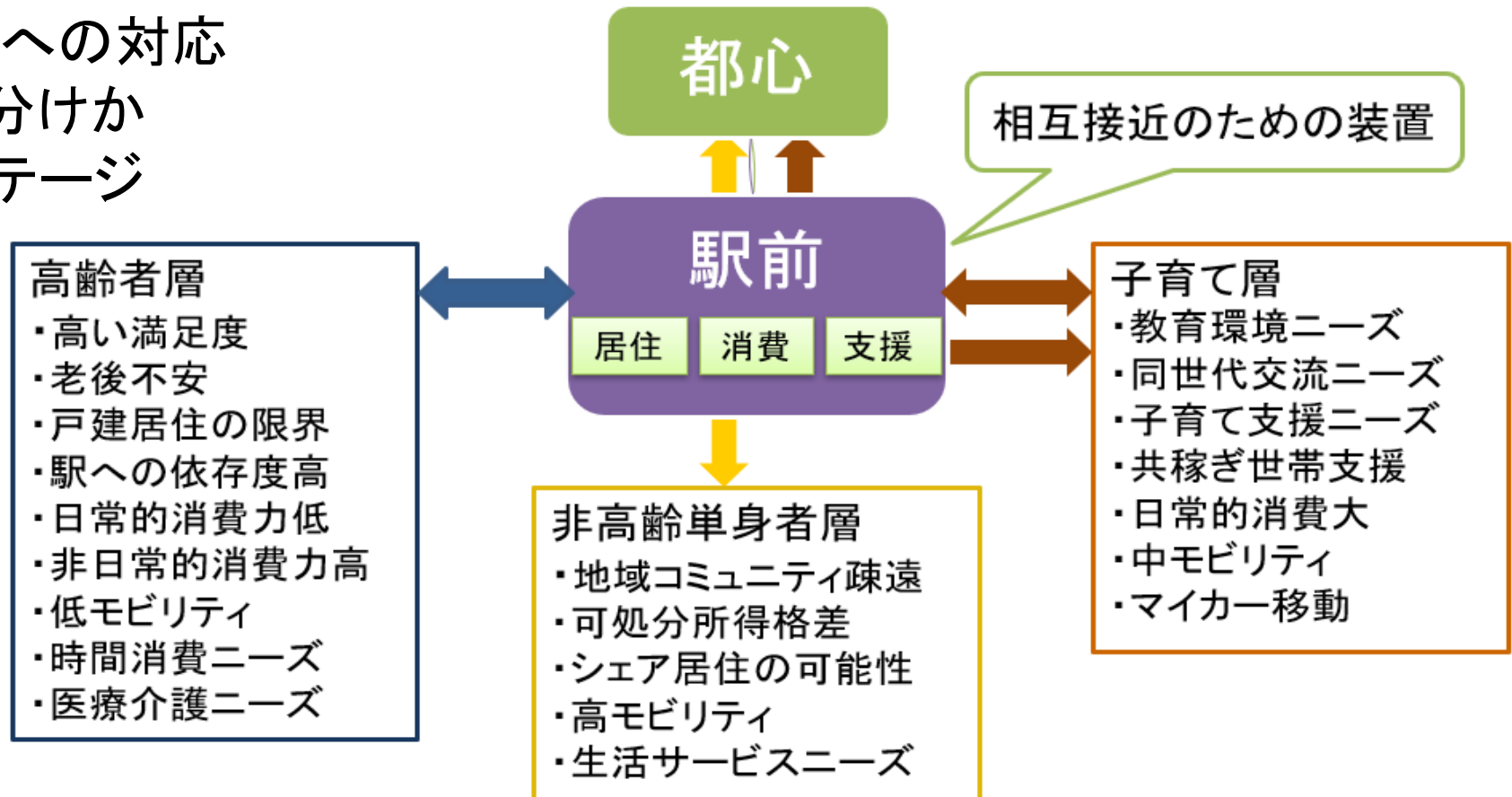


ハレ(非日常)の暮らしを楽しめる施設と場所

ケ(日常)の暮らしを支える施設と場所

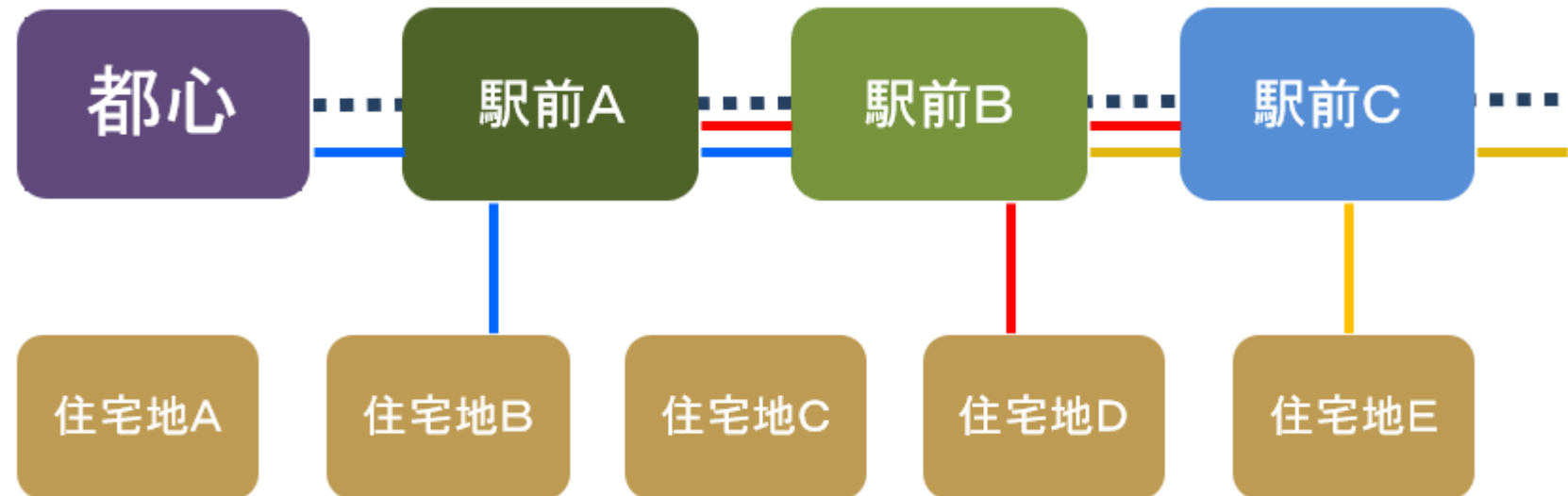
・ 高齢者層と子育て層との共存の可能性

- ・ 多様な家族タイプへの対応
- ・ 相互交流か棲み分けか
- ・ 変化するライフステージ



• ネットワークでの魅力向上

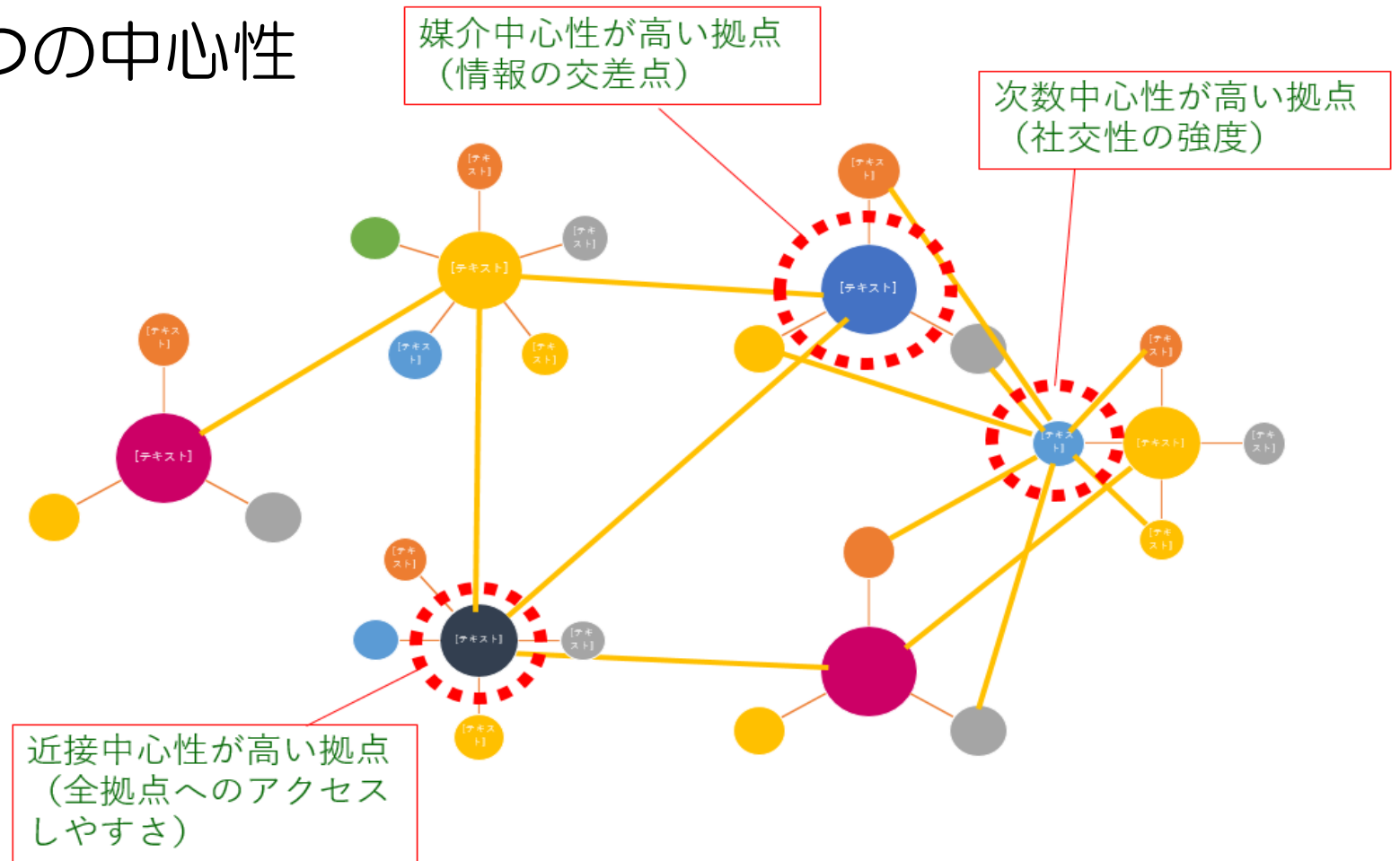
- 分散的多核化の進展: 郊外での多様な拠点の成立可能性
個々の駅の個性化
- 複数の拠点駅を役割分担させながらネットワーク化
- 駅間の移動負担の軽減



ネットワークにおける三つの中心性

- ・ 媒介中心性
- ・ 次数中心性
- ・ 近接中心性

(ニール・ファーガソン著、
柴田裕之訳『スクウェア・ア
ンド・タワーズネットワークが創
り変えた世界』より)



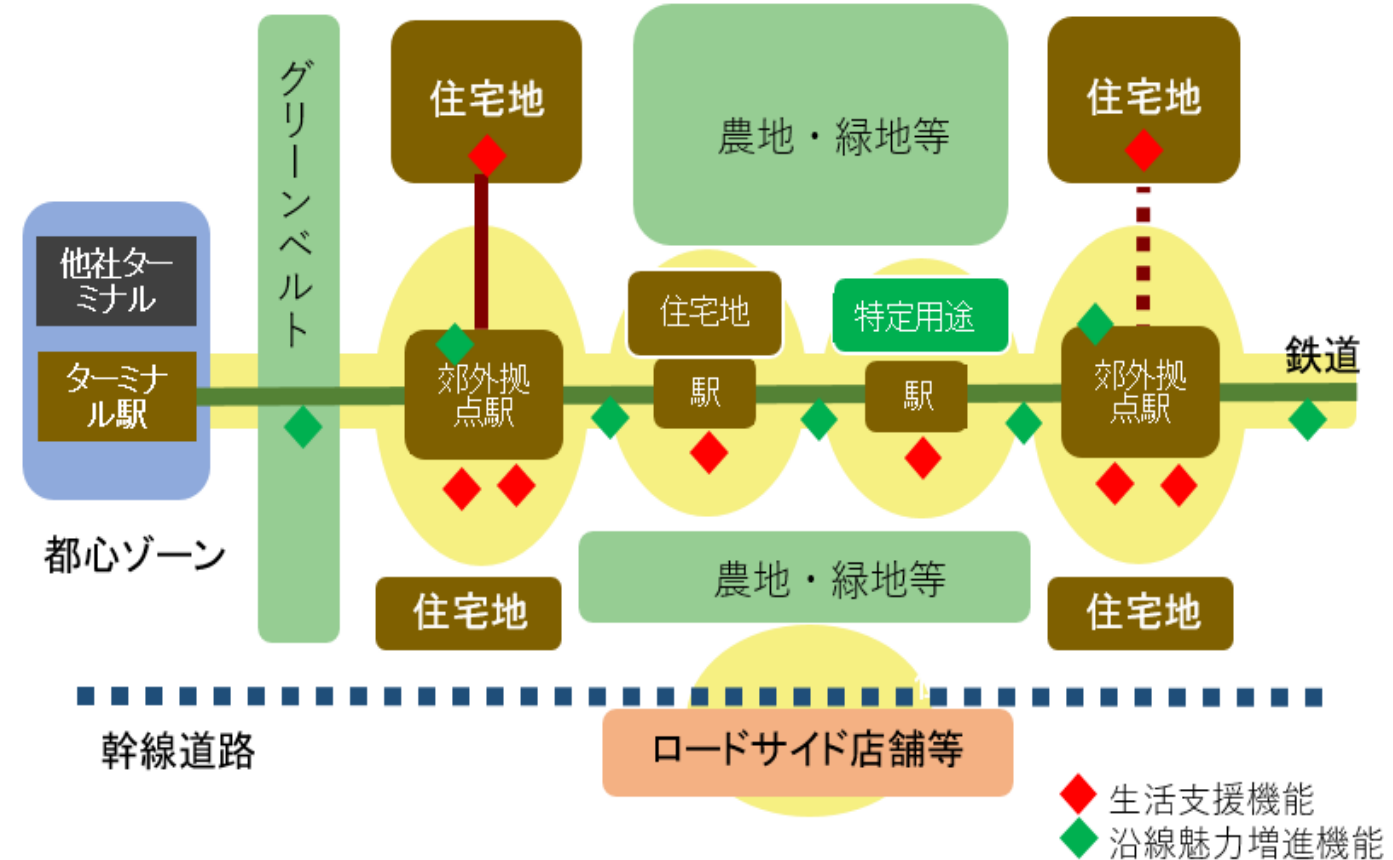
出典：角野他『郊外と鉄道』

駅勢圏の構造変化：沿線型コンパクトシティの展望

- 大都市圏のスリム化
- ロードサイドへの流出
- 鉄道の役割と通勤形態の変化
- 総移動量の減少

- 沿線魅力増進機能の戦略的配置
- 駅周辺への生活支援機能の誘導
- 駅周辺に多様な住宅供給
- 住以外の特定用途の検討
- バス圏住宅地への生活支援機能の選択配置
- 農地・緑地の積極的保全
- ロードサイド型施設との差別化
- 駅間移動のコスト削減

鉄道を脈とした郊外再編—しみ出しとスリム化—



角野他『駅から始まるコンパクトシティ
形成促進方策に関する研究(4)』

沿線ブランド再構築に向けて

郊外戦略の壁

• 均質化する沿線戦略

- 小林一三モデルの一般化
- 駅前と郊外の均質化
- 均質化しつつある沿線ブランド戦略

• 郊外の渋谷化、阪神間化

- パルコ、二子玉川高島屋、紀伊国屋
- いかりスーパー、アンリシャルパンティエ
- 高度消費社会：消費スタイルが消費される

• 明るく健康的な郊外の限界

- 周縁性とクラブ性の相克
- サードプレイスの陳腐化
- デグレードの進行
- 転勤族が評価する郊外

人口減少に伴う
都市圏構造の変化



技術革新に伴う
生活行動の変化

新しい沿線戦略の可能性

■ 鉄道を脈とした立地適正化計画

- 「つなぐ」インフラとノウハウに自信
- 移動時間を活性化させる

■ 新しい公共性の誘導

- 公共空間としての駅
- 多様な commons の導入

■ 第3の郊外文化・沿線文化

- 多様性とカウンターカルチャー性
- 居住者が楽しめる自前の郊外生活
- 地元住民が評価する郊外

新遊民の誕生と沿線力

- 地方からの流民が近代の都市文化を育んできた
- 流民は都市を舞台に活動する遊民となった
- 近代日本の郊外は都市流民（遊民）の定着装置であった
- 「ネットワーク家族」や「リモート家族」が生まれた
- 住まいの「上り」が多様化し、多くの郊外は変貌を求められた
- 都市、郊外、農山漁村を行き来する「新遊民」が誕生した
- 「新遊民」のライフスタイルやコミュニティが誕生した
- 「新遊民」が選ぶネットワーク時代の「沿線力」を強化する

新遊民の誕生と沿線力

- 鉄道会社がけん引する今後の生活スタイル
 - 鉄道会社の最大の武器は“信頼感”：安全、安心、安定
 - 地域に根差した歴史
 - 鉄道会社グループの総合力
- 沿線住民と自治体の当事者意識
 - 家族形態の多様化への対応
 - 社会的ネットワークのサポート
 - SDGS等社会的課題への関心
 - 沿線自治体の連携
- 総合力としての“沿線力”の強化
 - 業務機能と情報生産力、ネットワーク力
 - 沿線を幹とし、沿線外にも開かれた生活の実現

沿線力

沿線の業務機能や教育・文化・情報発信などの情報生産力を加えたもの

出典：角野他『鉄道と郊外』

Fin



ご清聴ありがとうございました