

令和4年度鉄道沿線まちづくり全国会議

国土交通省の取組

国土交通省 都市局

街路交通施設課

鉄道沿線まちづくりの背景

生産年齢人口の減少、高齢化の進展など



大都市郊外部や地方都市周辺の鉄道沿線においては、通勤人口が減り、鉄道を中心とした公共交通の利用者が減少し、公共交通のサービス水準が低下



駅の拠点性が失われ、駅前の中心市街地がさらに衰退するなど、沿線地域の住民にとっては利便性の低下が懸念



今後増加する高齢者が自動車に過度に頼らない暮らしを実現するためにも、公共交通は重要

大都市では

大都市戦略（平成27年8月公表）

地方都市では

まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）

で、官民一体での鉄道沿線まちづくりの重要性を強調

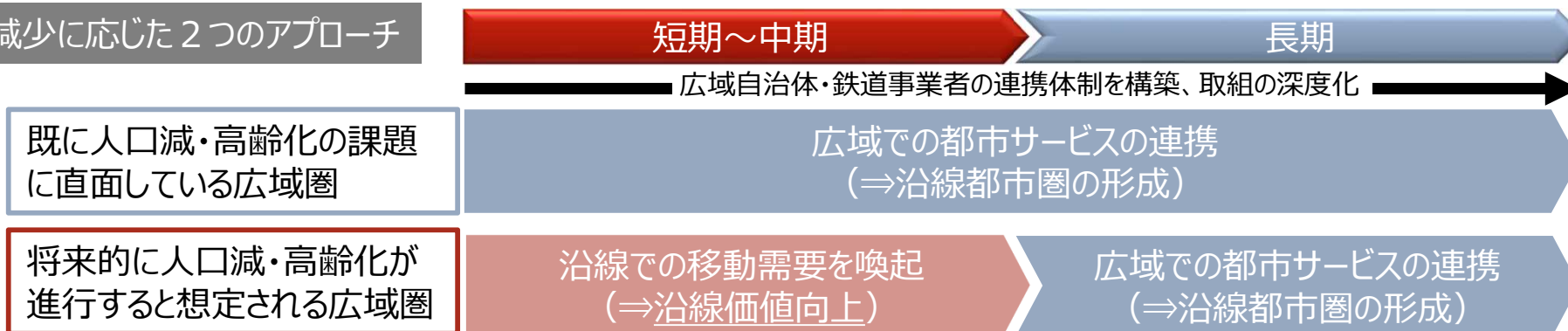
沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を示すものとして、

平成27年12月、鉄道沿線まちづくりガイドライン（第一版）を公表

鉄道沿線まちづくりについて

- 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

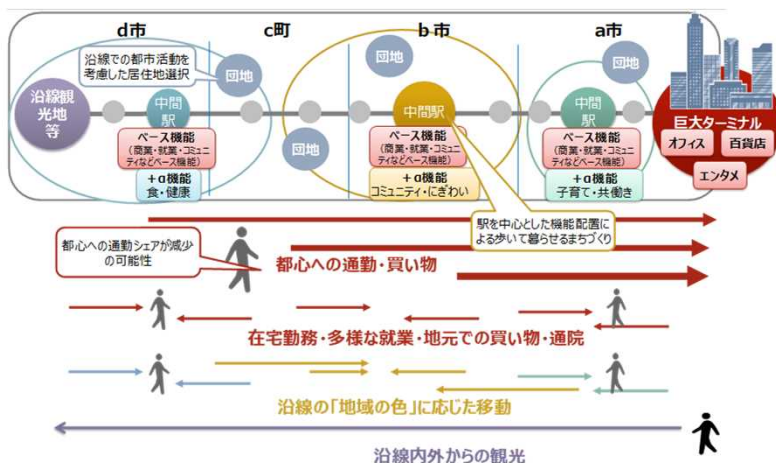


既に人口減・高齢化の課題に直面している広域圏

将来的に人口減・高齢化が進行すると想定される広域圏

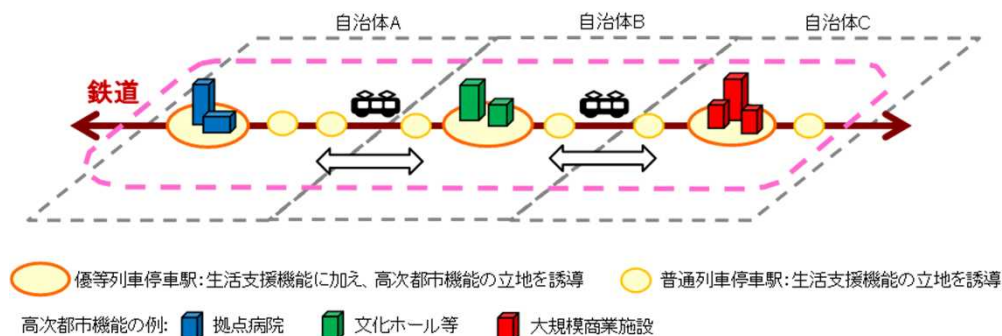
沿線価値向上

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。



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

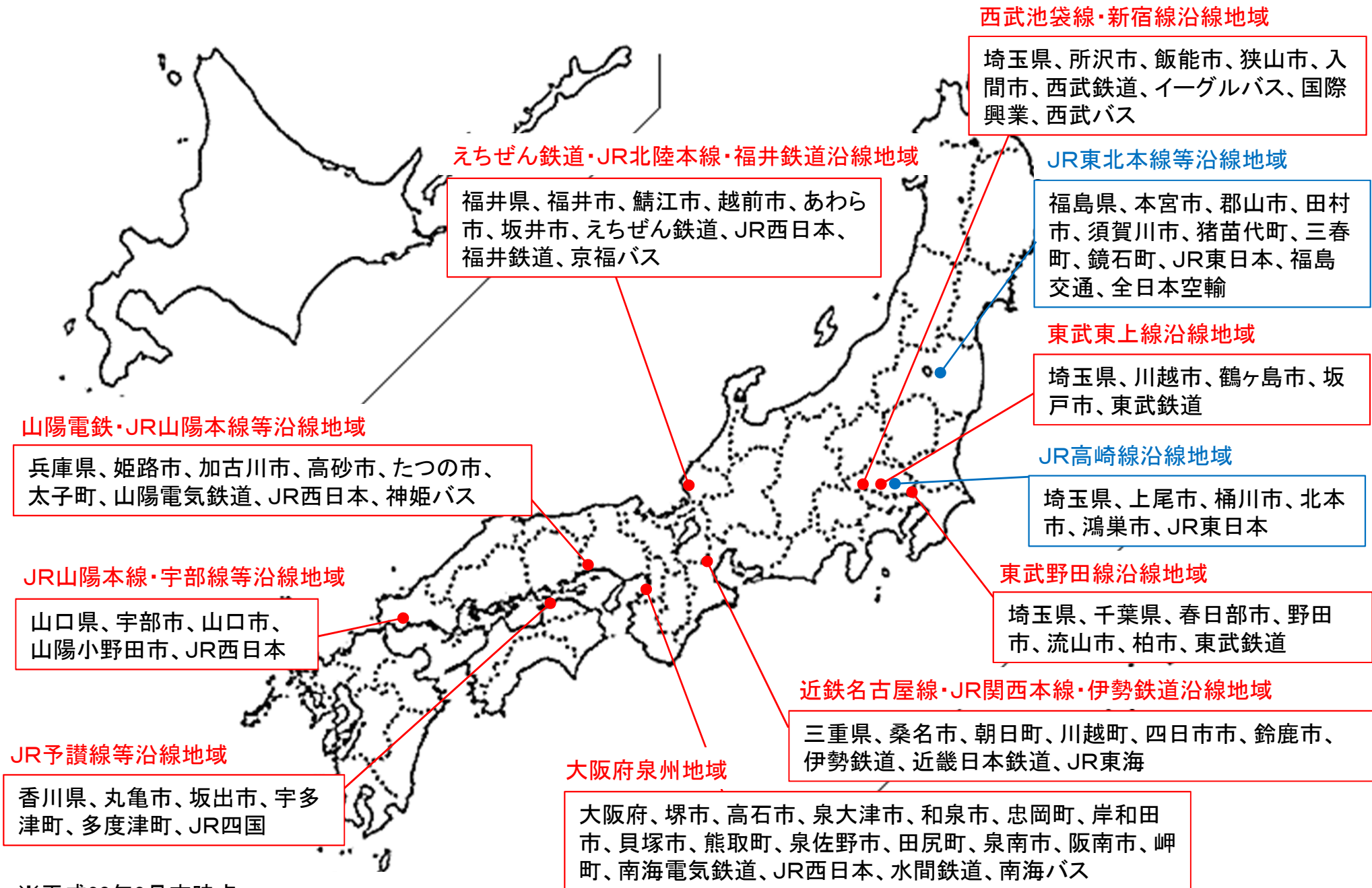
各地域の民間企業、店舗、地域団体等にとってのメリット

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ケーススタディ(H27~29)

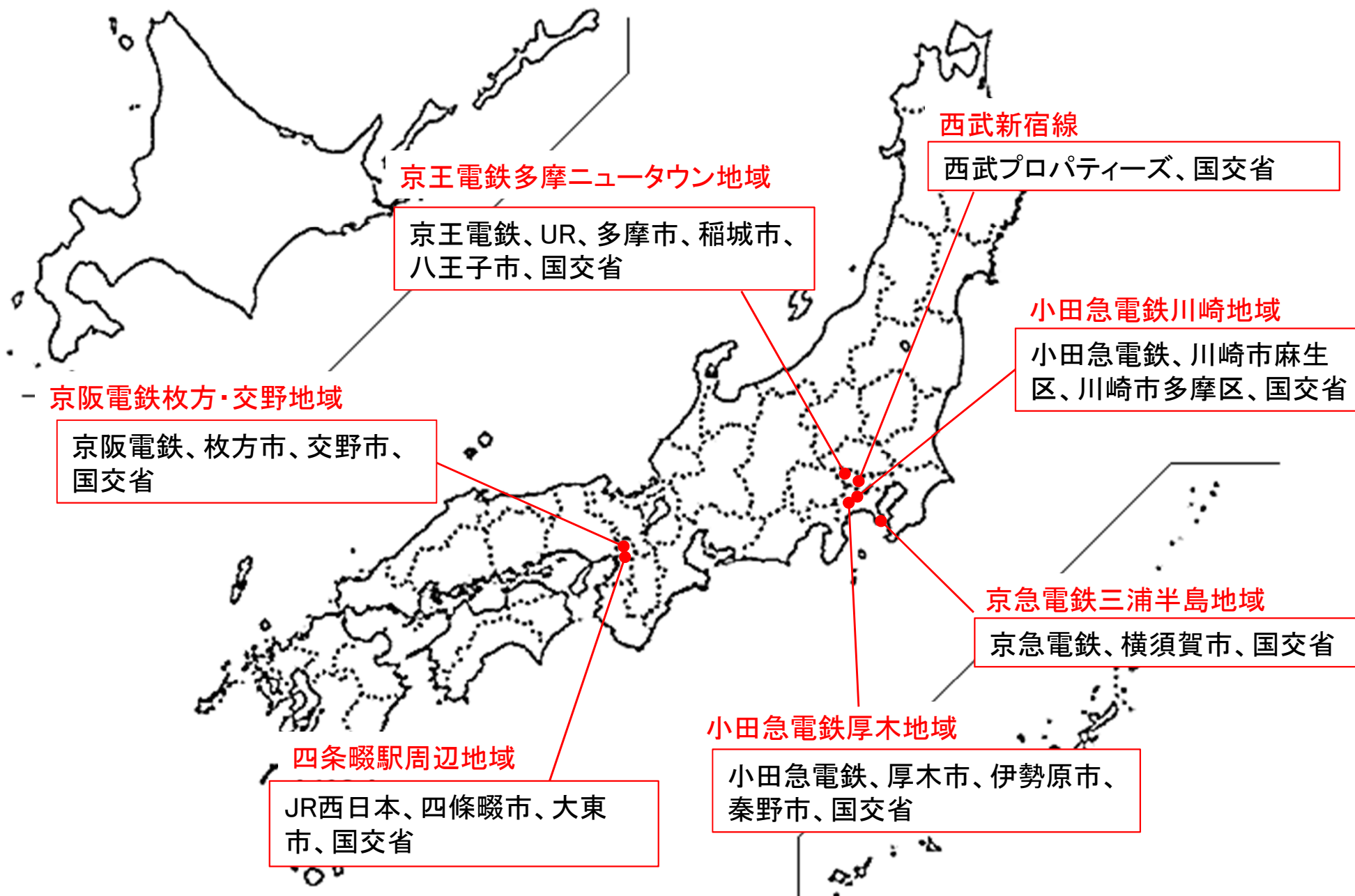


※平成30年3月末時点

※記載の構成員のほかに、国土交通省も参加

■: H27年度に実施 ■: H28年度に実施

鉄道沿線まちづくりに関するケーススタディ(H30~R2)



ポイント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
- 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

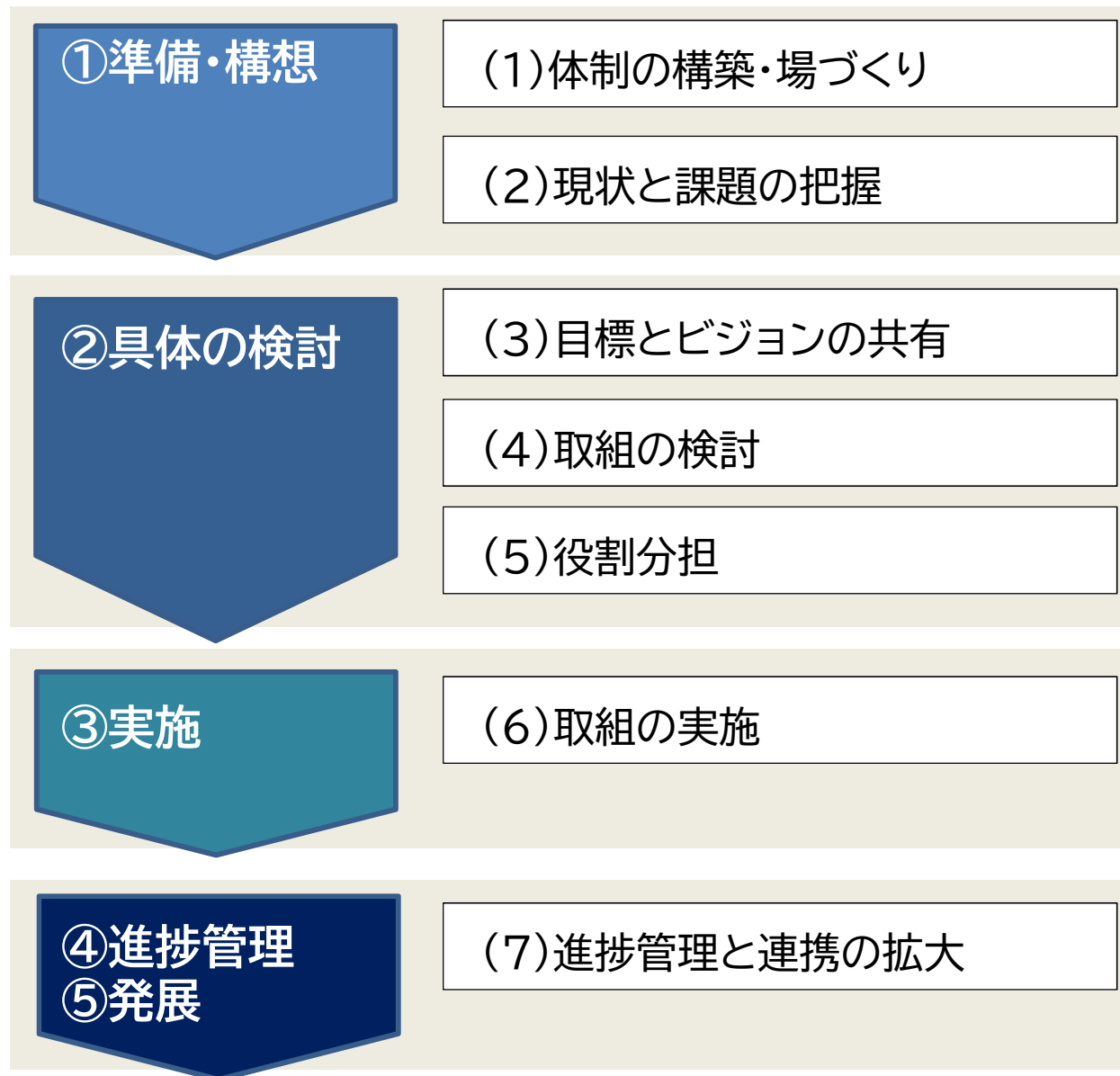
ポイント2. スモールスタートを切る（連携テーマの設定）

- 具体的な取組を検討するにあたっては、まずは各主体がすでに実施している取組について共通ビジョンを踏まえ改めて整理しなおす等、**既存の取組の延長線上での連携を進めるなど、スモールスタートを切る**ことが重要

ポイント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
- 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**も考えられる。

取組の進め方



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

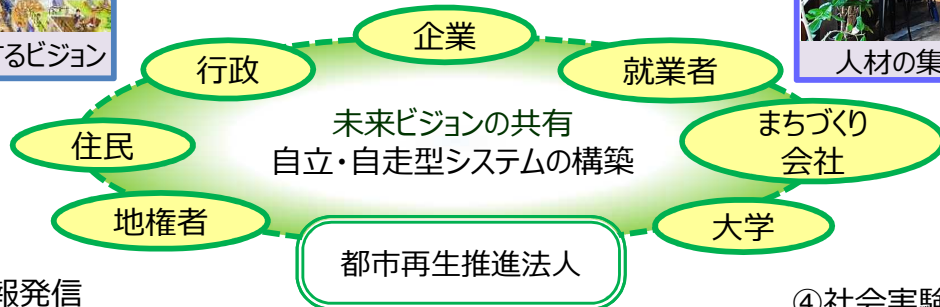
②未来ビジョン等の策定



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。

鉄道沿線まちづくりの推進に向けた支援策 ～まちなかウォーカブル推進事業～

- 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



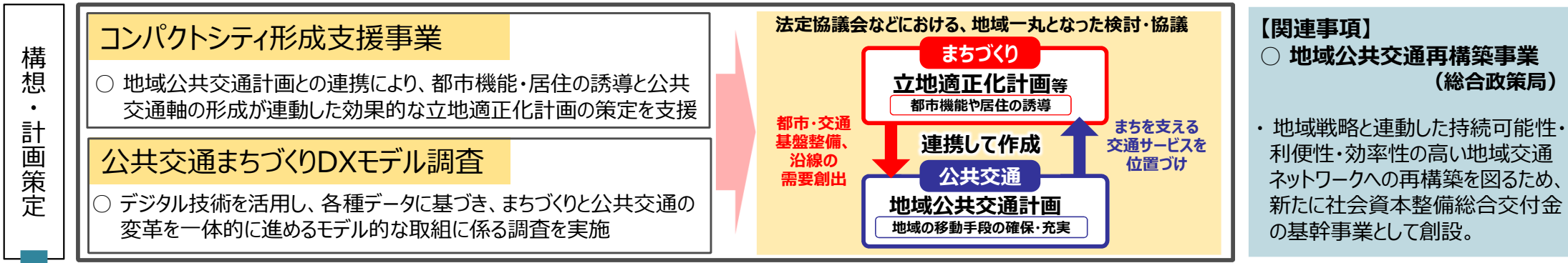
コンパクトシティ形成支援事業	補助	5.0億円(0.92倍)
まちづくりDX先導調査	調査	2.0億円(皆増)
都市・地域交通戦略推進事業	補助	10.0億円(1.11倍)
	社総交	5,492億円の内数 等

2. 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

(1) まちづくりと公共交通との連携による持続可能な交通軸の形成

※令和4年度第2次補正予算 コンパクトシティ形成支援事業 1.0億円。合計6.0億円 (1.10倍)

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、持続可能な交通軸を形成するための取組を推進する。



構想・計画策定

施設整備等

都市・地域交通戦略推進事業

【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



駅前広場



自由通路



パークアンドライド用
駐車施設



停留所



シェアサイクル
設備



社会実験

【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
- 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嵩上げ (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)



2. 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

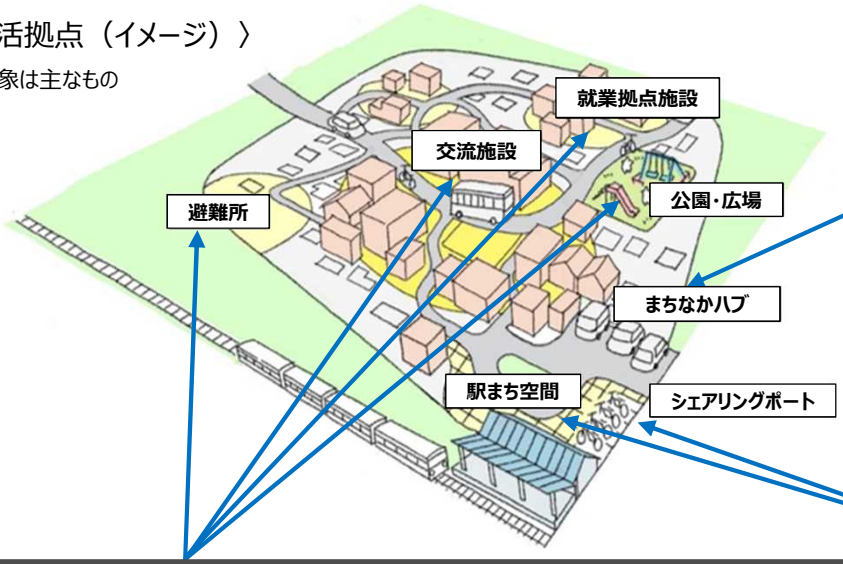
(2) 日常生活を支える地域生活拠点の形成

都市構造再編集中支援事業	補助	700.0億円(1.00倍)
まちなかウォーカブル推進事業	補助	5.9億円(1.68倍)
都市・地域交通戦略推進事業	補助	10.0億円(1.11倍)
まちなかウォーカブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業	社総交	5,492億円の内数

多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）の充実を図るため、日常生活を支える地域生活拠点において、必要な都市機能・公共公益施設の誘導・整備、アクセス性の向上、ゆとりとにぎわいのあるウォーカブル空間の形成を推進する。

〈地域生活拠点（イメージ）〉

※支援対象は主なもの



滞在・交流の促進 【まちなかウォーカブル推進事業】

○地域生活拠点における滞在・交流空間の形成への支援

日常生活を支える地域生活拠点において、滞在の快適性の向上に資する公共空間の整備や既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を推進。

・地域住民、来街者、関係人口等の多様な人々の滞在・交流を促進するため、既存建造物の活用による、デジタル技術の利用環境を備えた、人々が集い憩う施設（まちなかハブ）の整備を支援対象に追加。



多様な人々が集う施設（イメージ）

都市機能の誘導・整備等 【都市構造再編集中支援事業】

○立地適正化計画に基づく公共公益施設の誘導・整備等への支援

立地適正化計画に基づき市町村や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し、集中的に支援。



都市機能の整備
(交流施設、病院、学校、図書館等)



公共公益施設の整備
(道路・公園・広場等)



防災力強化の取組
(避難所の整備・改修等)

アクセス性の向上 【都市・地域交通戦略推進事業】

○モビリティサービスの充実への支援

①新たなモビリティの普及への対応
・シェアリングポート等を含めた自転車駐車をエリア全体で一体的に整備する場合、駐車台数の要件を撤廃。



シェアサイクルの整備
(岡山県岡山市)

②誰もがアクセスしやすい交通環境の整備
・バリアフリー交通施設整備を単独で行う場合、全体事業費の下限額の要件を撤廃。



改築した駅舎に観光案内所を併設
(奈良県奈良市)

③駅まち空間の再構築
・駅舎の地域拠点施設への改修や減築等による再整備を支援対象に追加。

都市構造再編集中支援事業	補助	700.0億円(1.00倍)
まちなかウォークブル推進事業	補助	5.9億円(1.68倍)
都市・地域交通戦略推進事業	補助	10.0億円(1.11倍)
都市再生整備計画事業、まちなかウォークブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業	社総交	5,492億円の内数

2. 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

(3) 都市圏全体での実効性のあるコンパクト化の推進

都市圏全体での持続可能な都市構造の実現に向けて、市町村管理構想・地域管理構想と連携しつつ、都市計画区域外の郊外住宅地や周辺集落等における地域生活拠点の形成等のコンパクト化の取組を支援する。

都市構造再編集中支援事業、都市再生整備計画事業、まちなかウォークブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業



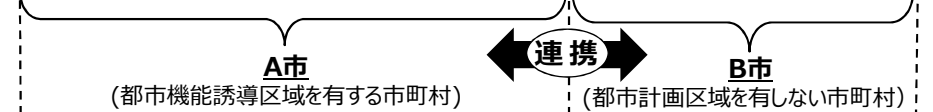
都市計画区域外における地域生活拠点の形成に対する支援

- **都市計画区域外の地域生活拠点を、施行地区に追加。**
 - ・ 都市計画区域外における地域の拠点となる区域 (A市の都市機能誘導区域から公共交通により概ね30分)
 - かつ
 - ・ 「立地適正化計画」又は「広域的な立地適正化の方針」又は「市町村管理構想・地域管理構想」に位置付けられた区域

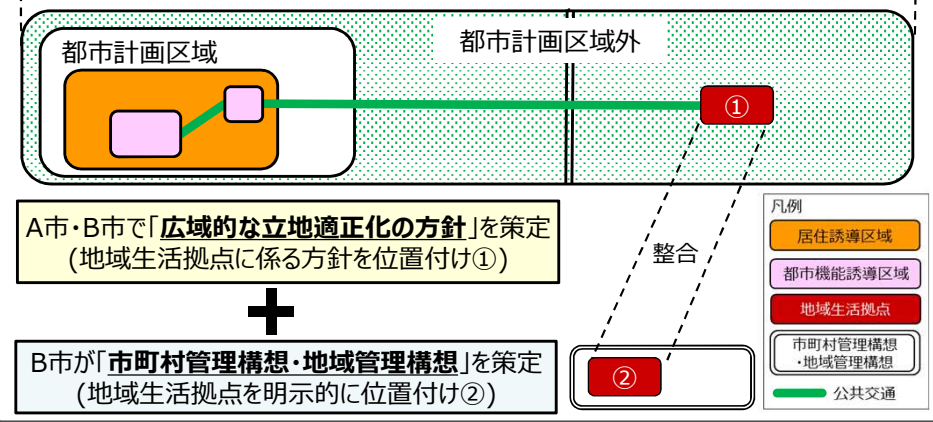
【都市構造再編集中支援事業、都市再生整備計画事業、まちなかウォークブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業】

- **医療施設など日常生活に必要な機能（誘導施設相当施設）を新たに基幹事業に追加。**【都市再生整備計画事業】

※「立地適正化計画」又は「広域的な立地適正化の方針」と「市町村管理構想・地域管理構想」とともに作成し、整合が図られている場合、**重点配分**。
【都市構造再編集中支援事業、都市再生整備計画事業、まちなかウォークブル推進事業】



【立地適正化計画と市町村管理構想・地域管理構想の連携の例】



都市圏全体での公共交通ネットワークの形成に対する支援

- **都市計画区域外の地域生活拠点と都市機能誘導区域を結ぶ公共交通ネットワークを支援対象に追加し、当該事業における補助率を高め*** (1/3→1/2)。【都市・地域交通戦略推進事業】
*都市計画区域外の地域生活拠点で実施する事業も高上げの対象 (1/3→1/2)。

凡例

- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 地域生活拠点
- 市町村管理構想・地域管理構想
- 公共交通