

鉄道沿線まちづくり

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。

人口減少に応じた2つのアプローチ

短期～中期

長期

—— 広域自治体・鉄道事業者の連携体制を構築、取組の深度化 ——→

既に人口減・高齢化の課題に直面している広域圏

広域での都市サービスの連携
(⇒沿線都市圏の形成)

将来的に人口減・高齢化が進行すると想定される広域圏

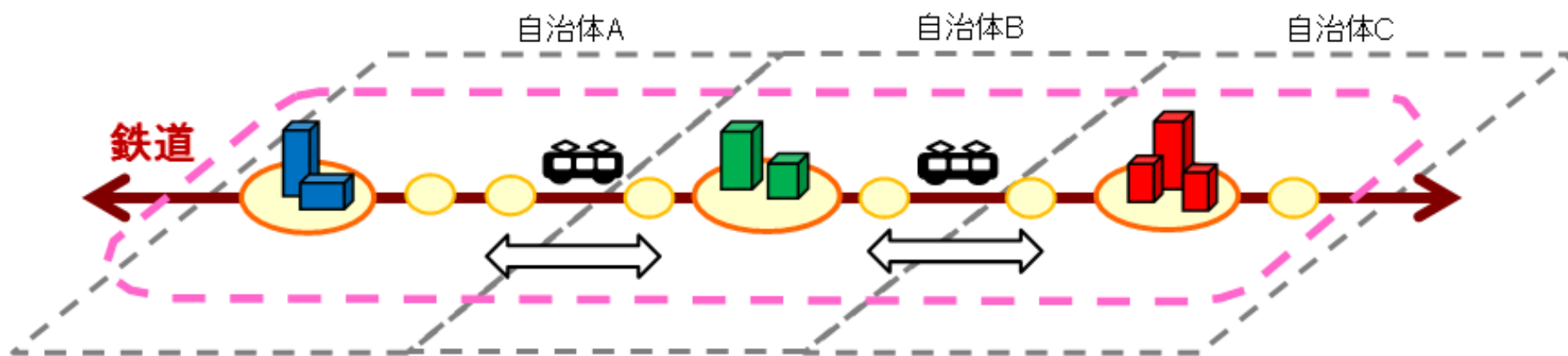
沿線での移動需要を喚起
(⇒沿線価値向上)

広域での都市サービスの連携
(⇒沿線都市圏の形成)

鉄道沿線まちづくりについて

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。



 優等列車停車駅：生活支援機能に加え、高次都市機能の立地を誘導
  普通列車停車駅：生活支援機能の立地を誘導

高次都市機能の例：  拠点病院  文化ホール等  大規模商業施設

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)

ポイント1. 課題やビジョンの共有（共通認識の醸成）

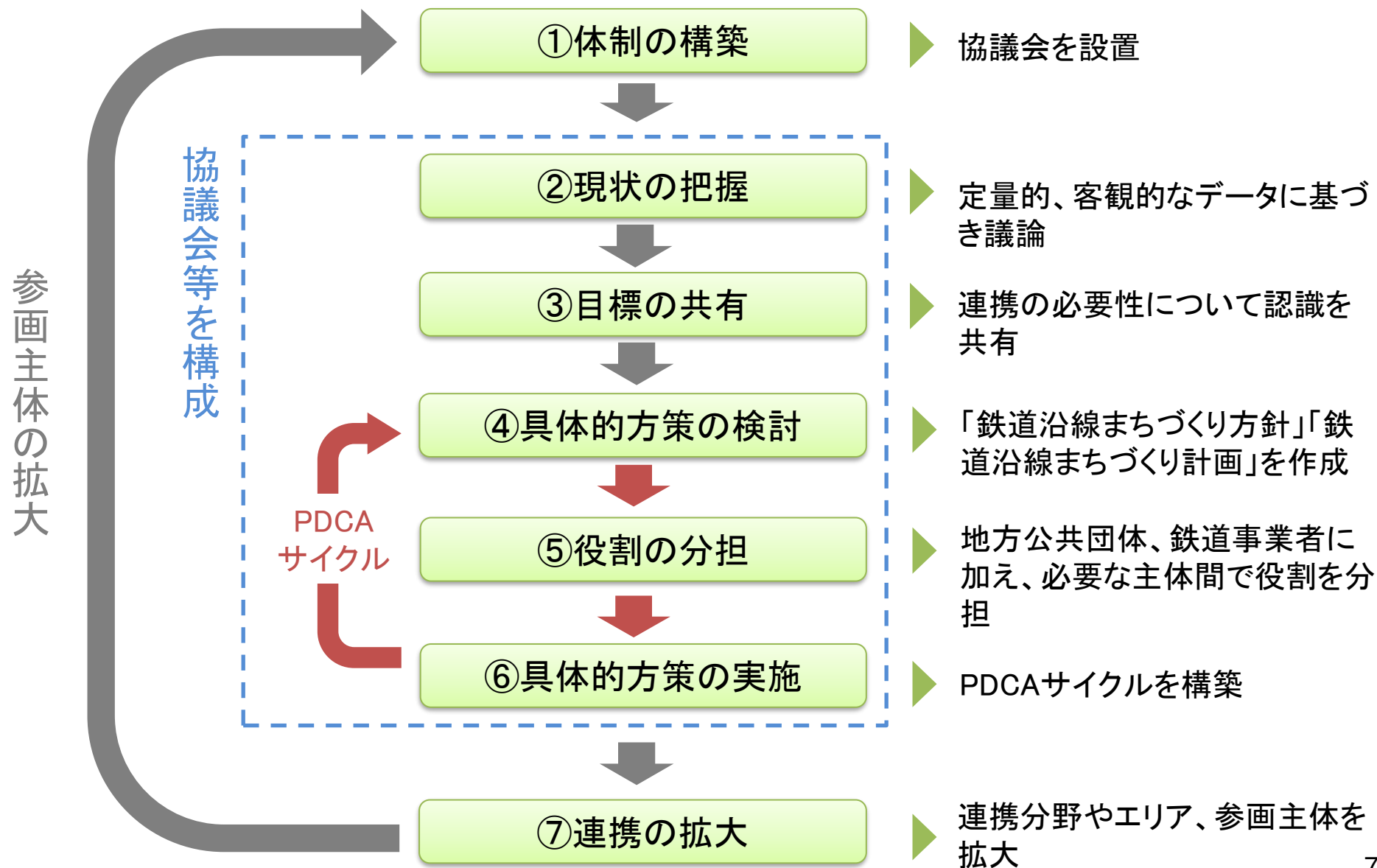
- 鉄道事業者および沿線地方公共団体において、それぞれ目標や対象エリアの範囲等が異なることが想定される
- まずは、データ等による現状把握を通じ、共通課題の抽出や共通ビジョンを策定する等、**目指すべき方向性の意識合わせ**を行うことが重要

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。



支援制度(関連予算)

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】

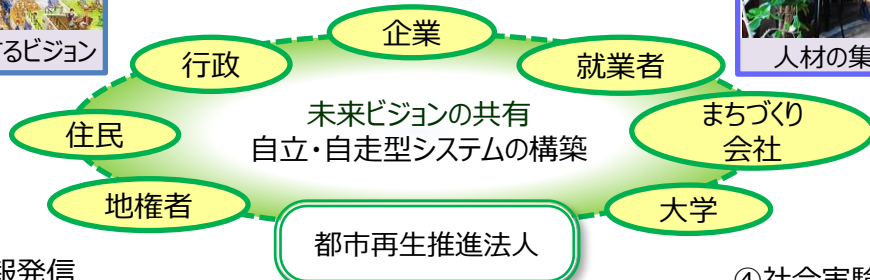
未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援

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



①エリアプラットフォームの構築



③シティブロモーション・情報発信



⑤交流拠点等整備



④社会実験・データ活用



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

普及啓発事業



<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シティブロモーション・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。

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
整備計画の作成
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

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へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業

事業主体等

●市町村、市町村都市再生協議会（社会資本整備総合交付金） ●都道府県、民間事業者等（都市再生推進事業費補助） いずれも国費率：1 / 2

施行地区

次のいずれかの要件に該当する地区、かつ、**都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域**（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む）

- ① 立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している市町村の、市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅※から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場※から半径500mの範囲内の区域等 ※ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。
- ② 観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる市街化区域等外の区域
- ③ 立地適正化計画、広域的な立地適正化の方針等に位置づけられた都市計画区域外の地域生活拠点

対象事業

【基幹事業】

道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、滞在環境整備事業、エリア価値向上整備事業、計画策定支援事業※ 等

※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の国が指定する「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能

【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業、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）



事業のイメージ

● 歩きたくなる空間の創出 Walkable

- 街路空間の再構築
- 道路・公園・広場等の整備及び既存ストックの改修・改変
- 道路の美装化・芝生化、植栽・緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化
- 滞在快適性等向上区域を下支えする周辺環境の整備（フリンジ駐車場、外周道路等の整備）

● 歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level

- 沿道施設の1階部分をリノベーションし、公共空間として開放
- 1階部分のガラス張り化等の修景整備

● 既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity

- 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に利活用できるまちなかハブや公開空地として開放
- 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備
- 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備

● 開かれた空間の滞在環境の向上 Open

- 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備
- 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

■モビリティハブ整備の支援

○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、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援する。

【拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業】

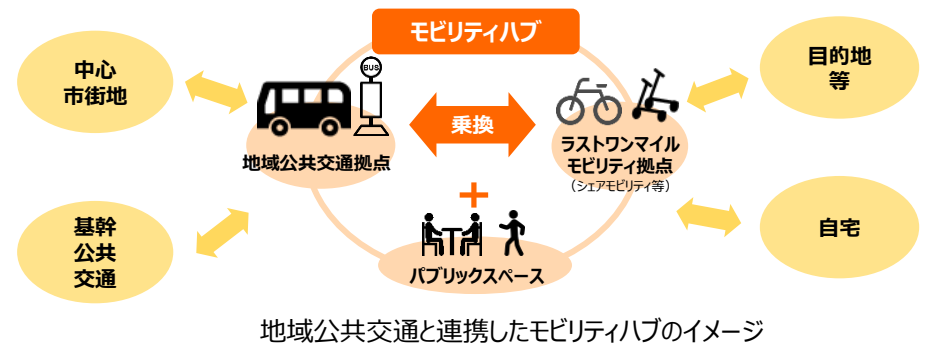
「シェアサイクル設備の整備」を「シェアモビリティ設備の整備」に改め、以下を支援対象とする。

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。

【拡充内容：まちなかウォーカブル推進事業】

基幹事業「滞在環境整備事業」の補助対象として以下を追加する。

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。



▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮ぐらっと



東急田園都市線駒澤大学駅

