# 1. 鉄道沿線まちづくりガイドライン改訂の背景

国土交通省

○第１版は、コンパクト・プラス・ネットワークの一環として、**鉄道を軸とした複数市区町村における都市機能の分担・連携**に重点をおいた内容。
○他方、コロナを契機に、**市民のライフスタイルや価値観は大きく変容**し、**都市活動や公共交通の持続性に大きく影響**。

**多様な主体の連携・共創**による**「沿線価値の向上」**を目指した**沿線まちづくりの新たなパターンを追加**

## 鉄道沿線まちづくりガイドラインを改訂する背景

**【ガイドライン第１版】発出（平成27年12月）**

- 鉄道を軸とした行政による都市機能の分担、連携に重点
- 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**の方針を提示

**取り巻く環境の変化**

**移動の傾向**：外出機会の経年的な低下
**新型コロナ**：テレワークなどライフスタイルの変容、デジタル化の急激な推進
**新たな視点**：都市の質、個性に着目したまちづくり

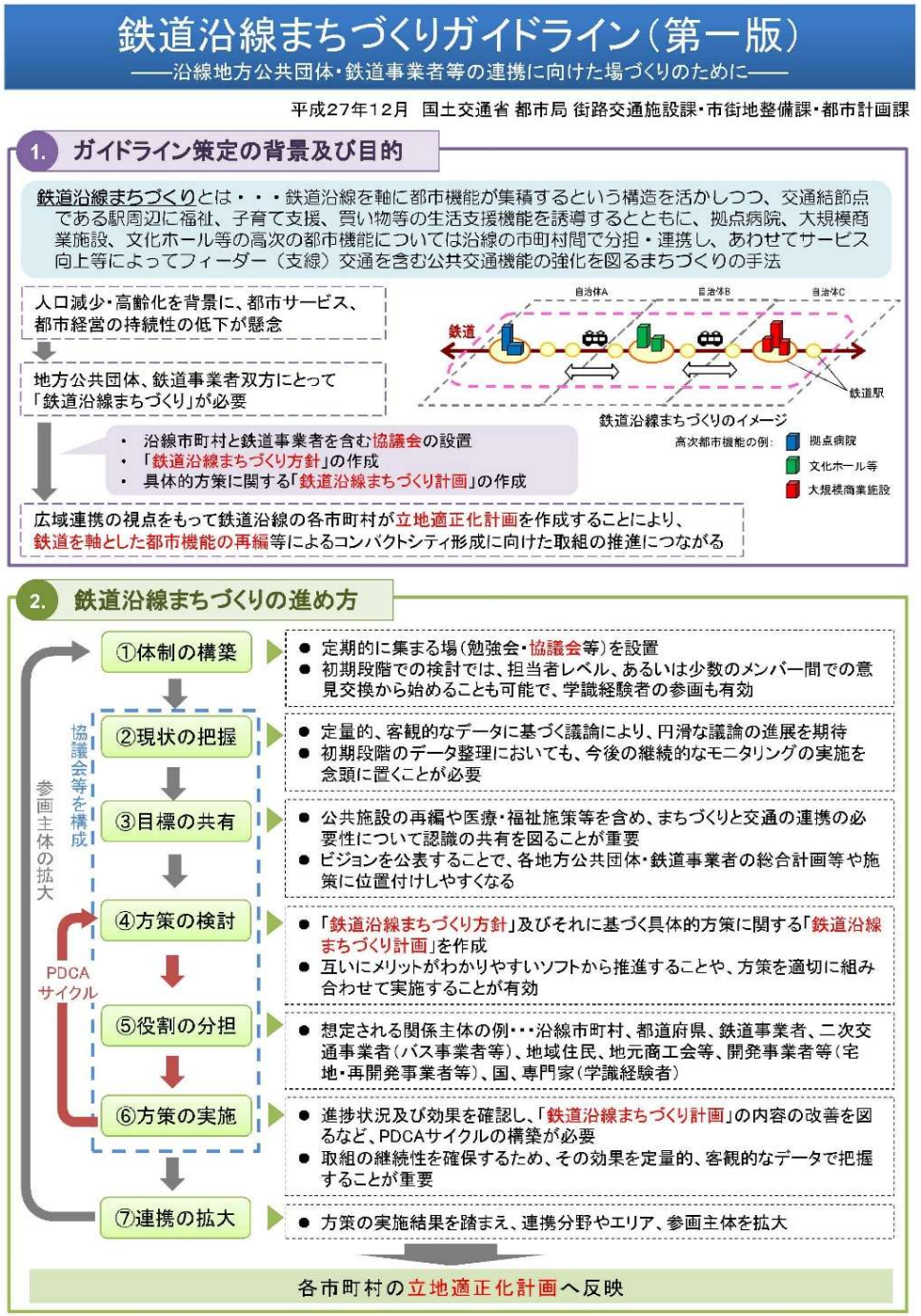
**鉄道沿線まちづくりの多様化**

- 鉄道事業者など、沿線や地域に根差した主体の取り組み
- エリアマネジメントなど公民連携の取り組みも増加
- １つ１つの現場で、様々な手法や工夫

**ガイドライン（第１版）に「連携・共創型沿線まちづくり編」を追加**

# （参考）鉄道沿線まちづくりガイドライン改訂の背景

国土交通省




## ○新しい時代の都市再生の方向性

- 「成熟社会の共感都市再生ビジョン」公表（2025.5）
- 都市の普遍的な魅力を向上させ、**画一化することなく固有の魅力を一層高める必要性**が明記

## ○沿線まちづくり研究会からの提言

- 各鉄道事業者・学識者等からなる研究会、「沿線まちづくりの推進に関する提言」を都市局長に提言（2025.6）
- 提言では、鉄道事業者や自治体等、多様な主体の連携を促進するためのガイドラインの改定などを提案

## ○「連携・共創型沿線まちづくり編」を追加

- 第１版の、立地適正化計画と連動し、鉄道を軸にした**都市機能の再編等の手法は存置**しつつ、沿線まちづくりの**パターンを新たに追加**
- 鉄道事業者など、**沿線や地域に根差した主体の取り組みに対して、沿線市区町村等における連携意識を高め**、沿線価値の向上を目指す鉄道沿線まちづくりを推進

# 2.「連携・共創型沿線まちづくり」の概念と意義・効果

国土交通省

○「連携・共創型沿線まちづくり」は、沿線に広がる地域資源やこれまでの開発経緯などを捉え直し、**駅や沿線ごとの個性を活かし、多様な主体が参画し魅力を再度高める多様なまちづくり（リ・ブランディング）を進めること、こうした各地区の取組が連携し、連鎖し、つながっていくことにより沿線全体の価値を高めていく取組**。

写真出典：
※1：高石市ホームページ（南海電鉄高石駅前）
※2：TauT 阪急洛西口（阪急電鉄洛西口駅周辺高架下）
※3：株式会社ジェイアール東日本都市開発　高円寺アパートメント
※4：ストリートデザインガイドライン- 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書-

図　鉄道沿線まちづくりにおけるリ・ブランディングのイメージ

# 2.「連携・共創型沿線まちづくり」の概念と意義・効果

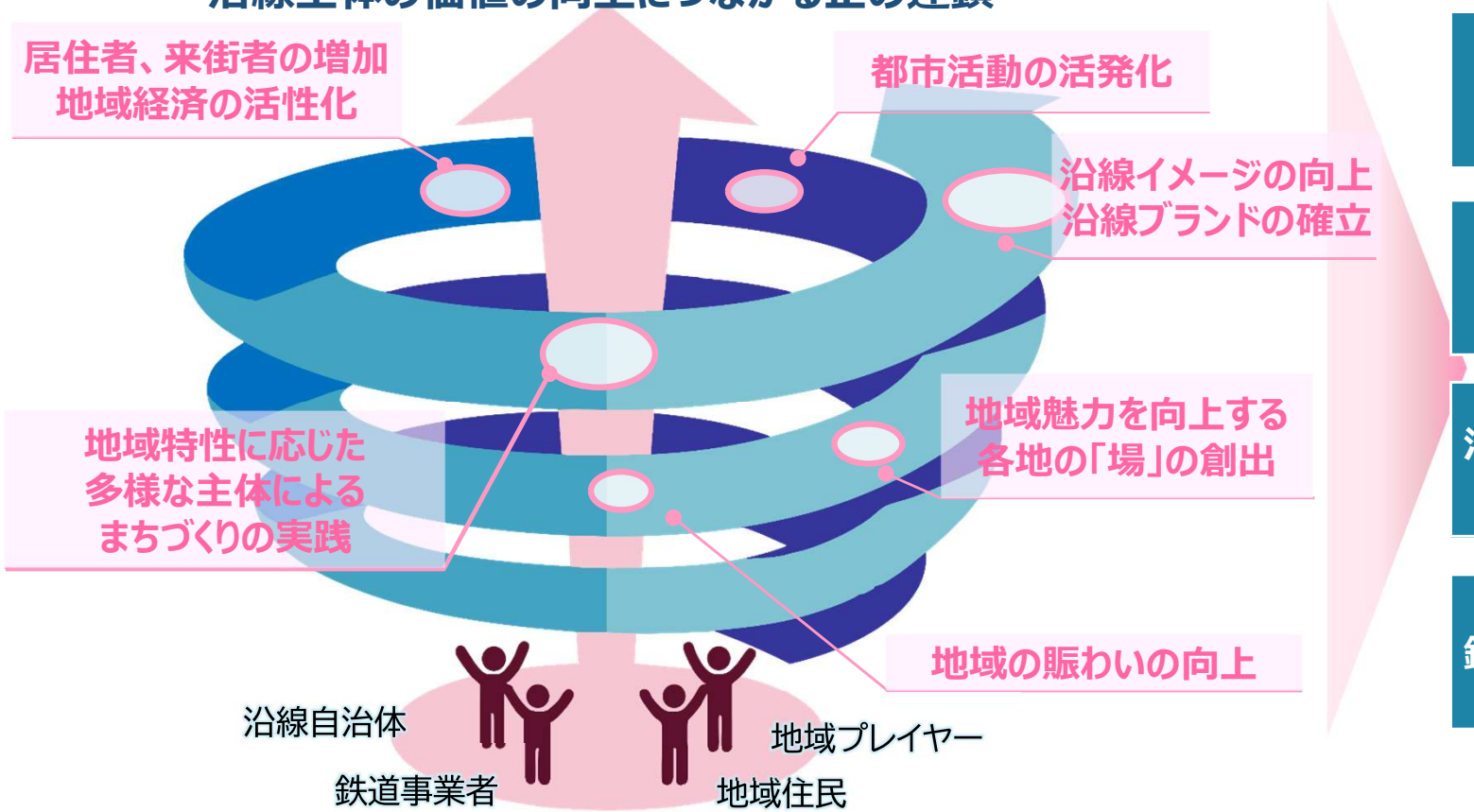
国土交通省

○各地域におけるまちづくりを通じ、市民、来街者、コミュニティが活動し、滞在する「場」を創出することで、地域の賑わいが向上し都市活動が活性化。

○これにより、ヒト・モノ・コトを引きつける力が向上し、居住者や来街者が増加し、地域経済が活性化。

○こうした**各地域の取組が沿線全体で連携し、連鎖し、つながることで、沿線の価値、イメージが向上**し、**沿線のブランド力を前提とした更なるまちづくりにつながることで、様々な主体に多様な効用が発現**。

**各地の「場」づくりが連鎖しつながり**
**沿線全体の価値の向上につながる正の連鎖**




**様々な主体への多様な効用**

| | |
|---|---|
| **地域住民** | 地域の魅力、利便性や満足度、活力の向上<br>地域課題の解決<br>シビックプライドの醸成 |
| **地域プレイヤー** | イノベーションの創出<br>地域経済活性化に伴うビジネスチャンスの増加 |
| **沿線自治体**（市区町村等） | 居住人口の維持・増加<br>都市経営の健全化<br>地域経済の活性化<br>都市イメージの向上 |
| **鉄道事業者** | 企業ブランドの向上<br>鉄道利用者の増加<br>不動産ビジネスの活性化 |

# 3. 手順・役割分担

国土交通省

○沿線まちづくりを進める手順は、地域特性、沿線市町村、鉄道事業者等の関係者の関係性等に応じて**様々なパターンが考えられる。**
○関係主体による連携・共創のための場づくり、各地域におけるまちづくりの実践を、**沿線特性に応じ柔軟かつ弾力的な手順で進めていくことが必要。**

## ◎沿線の状況等に応じた柔軟な連携・共創の場づくり

- 沿線まちづくりを進める上では、鉄道事業者、地方公共団体、地域関係者、学識経験者など多様な主体の参画と連携を促す場づくりが必要。
- この際、初動期から沿線全体の体制構築にこだわる必要はなく、地域関係者同士のネットワークを段階的に広げていく手順や、鉄道事業者と一都市、都道府県等の協力関係から徐々に輪を広げていく手順なども考えられる。

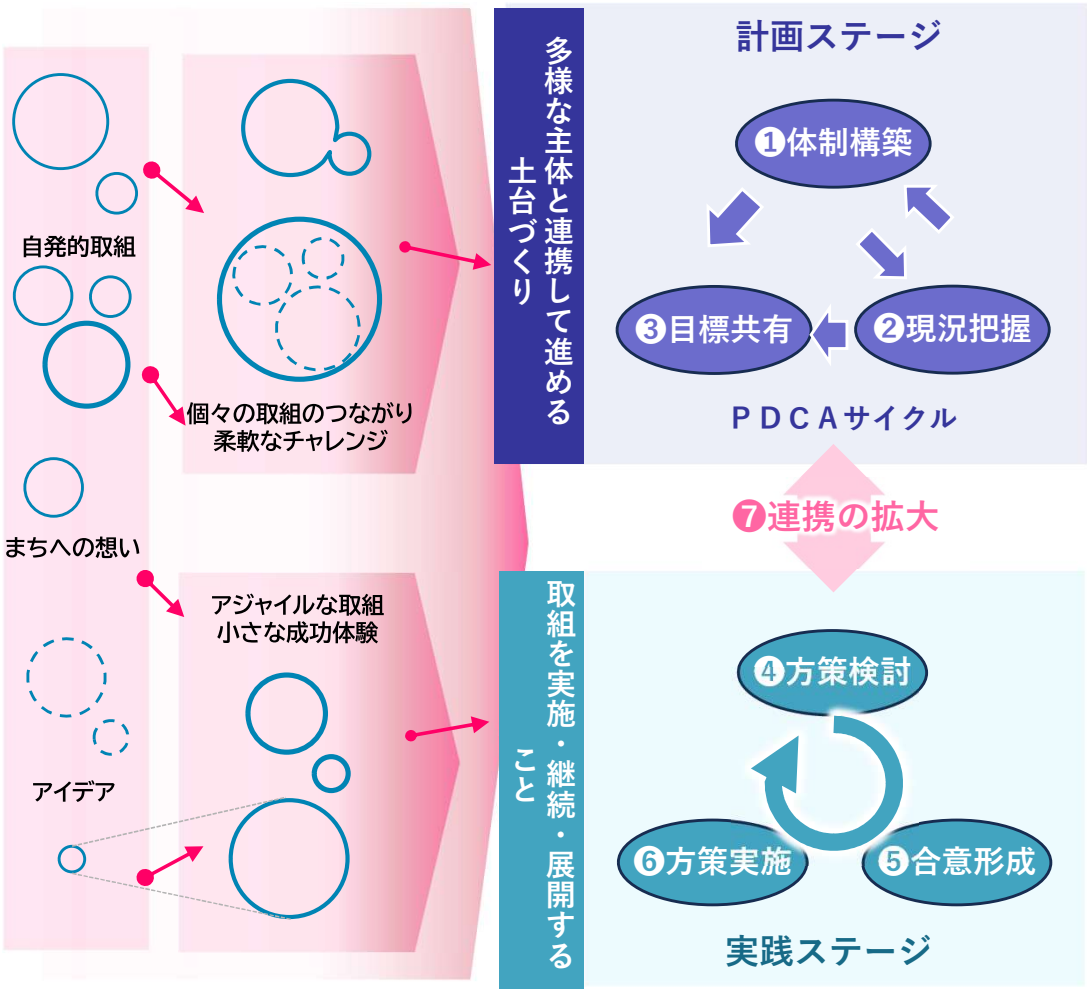
## ◎実践主義、現場主義に基づく取組の実施

- 各地域において地域の関係者が活発に活動する魅力的で持続的なまちづくりには地域課題に根ざし地域住民と向きあったアプローチが不可欠であり、この観点から、固定的な計画に基づく取組ではなく、アジャイルな取組、小さな成功体験から積み重ねる取組が求められる。

## ◎固定概念にとらわれない柔軟な発想

- 連携・共創型沿線まちづくりは、個々の地域のまちづくりがつながっていくことで、沿線全体の価値を高めていく新しい取組であり、各主体には固定概念にとらわれない柔軟な発想でチャレンジしていく姿勢が求められる。
- 例えば、沿線市区町村が結果の平等性だけにとらわれることなく、民間の取組に呼応し連携することにより、周辺に波及するモデル的な取組の創出等を通じ、吸引力と発信力に優れた地域創出が可能になるほか、各主体も自らの短期的な利益だけでなく、「まち」全体の利益と連動した中長期的な視点からの利益還元を目指すことが可能になる。

図　鉄道沿線まちづくりを進める３つのポイント




※基本的な手順を示しており、実践ステージからスタートするなど、様々な方法があります。

図　鉄道沿線まちづくりの基本的な手順

# 3. 手順・役割分担

国土交通省

○多様な主体が連携し、各主体が力を発揮するには、関係主体同士の**役割分担を明確にすることが重要**であり、それぞれ**主体が持つ強みを生かすことがポイント**。

○特に、広域的な鉄道沿線まちづくりを進める場合には、**沿線市区町村と鉄道事業者を中心としながらも、より多くの地域関係者や主体との**積極的な調整、または中立性のある**仲介役の助言などの方法も視野に、多主体連携を進めることが重要**。

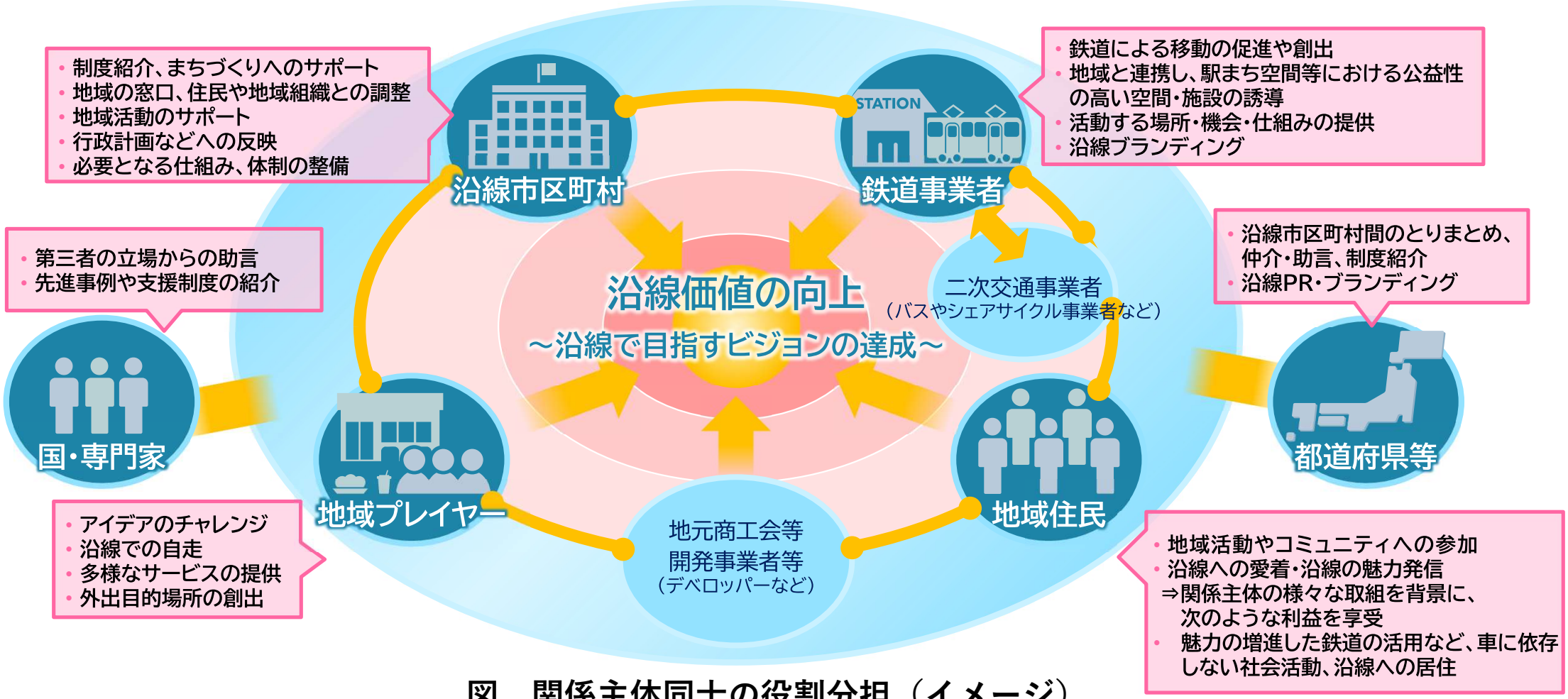



図　関係主体同士の役割分担（イメージ）

# 3. 手順・役割分担

国土交通省

○各主体が自らの短期利益の追求や消極的な姿勢では、利害が一致せず、取り組みが始まらない可能性がある。多様な主体が連携するには、**<u>協調できる領域を探しスモールスタートから始め、徐々に拡大・展開を図る進め方が、有効な手法</u>**の１つ。

# 4. 鉄道沿線まちづくりの事例

国土交通省

○計画ステージでは、多様な主体と連携する“始め方”や“続け方”を、実践ステージでは、連携する方策と仕掛け（工夫）に着目し、実践例を紹介。
○**多様な主体との連携による沿線価値向上の取り組みを中心にポイントを提示**

| | 計画・実践ステージのトピック | 紹介する実践例でのポイント |
|---|---|---|
| 計画ステージ | 始め方：目標共有・体制構築 | • 多様な主体同士で課題や目標を共感・共有し、ビジョンを作成<br>• そのために、地域や主体の個性に合った形で、連携主体が参画する体制を構築 |
| 計画ステージ | 始め方：スモールスタートからはじめる | • 小さなアクションを試しながら仲間づくり、仲間を増やす<br>• すでに実施している取組から共通のテーマを見出す、既存の取組の延長線上から連携する、連携しやすいテーマから始める |
| 計画ステージ | 取組を継続・拡大・展開を図る | • ある駅や地域で取り組んでいたまちづくりから得られた経験、ノウハウ、教訓などを生かし、沿線にエリアを広げていく<br>• テーマを変えながら関係主体との連携を絶やさない |
| 実践ステージ | 方策：駅まち空間等の活用を契機とした連携 | • 駅前広場、鉄道高架下の空間のほか、駅周辺にある公共空間（河川空間や都市公園など）のリノベーション等を通じて、市区町村と鉄道事業者が連携して取り組む（空間活用のビジョン策定、エリアマネジメント、かわまちづくりなど） |
| 実践ステージ | 方策：広域にわたる沿線ブランディング | • 複数の市区町村を跨ぐ沿線において都道府県等がコーディネート役となる<br>• 鉄道沿線まちづくりを行うプラットフォームのブランドを立ち上げ |
| 実践ステージ | 仕掛け：地域が関わる余白を作る | • 地域住民が参加しやすい、又は地域プレイヤーが様々なアイデアをチャレンジできる余白を作り、地域住民やプレイヤーが主体的に動けるようにする |
| 実践ステージ | 仕掛け：シームレスな空間づくり | • 市区町村と鉄道事業者が連携してハード整備をするにあたり、空間において官と民の物理的・デザイン等の側面から境界を感じさせない一体的空間を創出 |
| 実践ステージ | 仕掛け：地域コミュニティの形成・醸成 | • 地域への愛着やシビックプライドを高める方法として、リノベーションや宅地開発を通じて地域住民が参加できるコミュニティを作る・運営する仕組みを導入 |

# 4. 鉄道沿線まちづくりの事例

国土交通省

目標共有・体制構築

## 「京阪HD：枚方HUB協議会」

### ● 概要・経緯

・社有地の開発についての検討を始めた時期に、駅前広場の拡幅を市街地再開発事業で進めたいので一緒に再開発事業で開発できないかと枚方市から申し入れがあり、まちを大きく変えていきたい思いがあったことから再開発事業に参画し、まちづくりを推進。

・再開発事業の核となる商業施設は、2024年9月6日に開業。

### ● 取組のポイント

・**官民まちなか再生推進事業を活用**し、京阪ホールディングスが事務局となり、2021年、再開発事業に関わる事業者、地権者参画する官民連携のプラットフォーム「枚方HUB協議会」を設立し体制を構築。組成後、エリアマネジメントや公共空間の魅力向上の実施と、未来ビジョンを2023年度に策定。

・未来ビジョン実現のため、「枚方LOOP実行委員会」を、鉄道事業者自ら設立。

出典：京阪ホールディングス提供

取組を継続・拡大・展開を図る / 広域にわたる沿線ブランディング

## 「しなの鉄道沿線回遊性プロジェクト」

### ● 概要・経緯

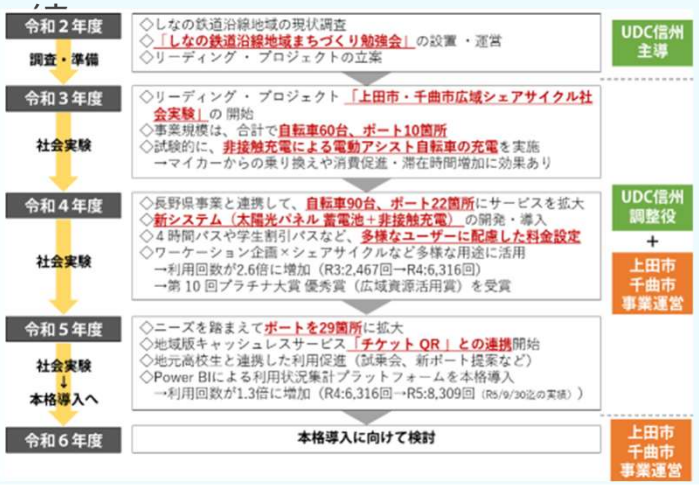
・長野県のしなの鉄道沿線（軽井沢駅～篠ノ井駅間）において、広域的なまちづくりのコーディネートを担う「UDC信州」が、複数の沿線自治体からの相談をうけ、沿線全体への観光客の回遊性向上をテーマに、プロジェクトを展開。

### ● 取組のポイント

・沿線自治体の**共通の悩み・課題をきっかけ**に、「しなの鉄道沿線回遊性プロジェクト」を立ち上げ。自治体間の連携を促すコーディネート役を担う。

・令和3～5年では広域的なシェアサイクル社会実験を実施し、沿線自治体の連携の意義を実感。令和6年度から事業運営を沿線自治体へ移行し、**本格導入へ**。

・令和6年3月に沿線ビジョンとなるディスカッションブックを策定、翌年から駅アセットを活用する勉強会を開催するなど取組を継続



出典：UDC信州HP

# 4. 鉄道沿線まちづくりの事例

国土交通省

**目標共有・体制構築**
**（関係者の利害が一致による多主体連携が実現した事例）**

## 「相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり」

### ● 概要・経緯

・神奈川県の相鉄いずみ野線沿線（二俣川駅～ゆめが丘駅間）で、少子高齢化や耕作放棄地などの**行政が抱える課題**に対し、**鉄道事業者**による地域資源の活用を通じた**街の魅力向上の利害が一致**し、郊外住宅地の課題解決に向けたモデル地区の構築を図る。

### ● 取組のポイント

・「相鉄いずみ野沿線における次代のまちづくり推進に係る四者連携覚書」を踏まえて、**企業×行政×大学×地域の多主体連携によるまちづくりを推進**。

出典：FCP相鉄いずみ野線沿線次代のまちづくりイメージブック

**スモールスタートからはじめる**
**（既存の取組に横ぐしを刺してストーリーでつないだ事例）**

## 「キサイチゲート」

### ● 概要・経緯

・京阪電鉄交野線の私市駅の駅前広場で地域資源を活かした事業を行うアントレプレナーとともに関係人口を生み出す社会実験を実施。2024年からはJR西日本と共催し、同じ市内にある学研都市線の河内磐船駅に集うコミュニティ団体にも活動範囲を拡大し、社会実験等を実施。

### ● 取組のポイント

・鉄道事業者が連携し、異なる沿線・駅前で実施されていた**既存の取組を繋げ面的な社会実験として展開**。両駅を中心としたエリアプラットフォームの基盤を作り**ビジョンや体制構築**を図る。

出典：西日本旅客鉄道NEWS RELEASE

# 4. 鉄道沿線まちづくりの事例

国土交通省

**地域が関わる余白を作る**
**（民間等の取り組みに自治体が呼応した取組事例）**

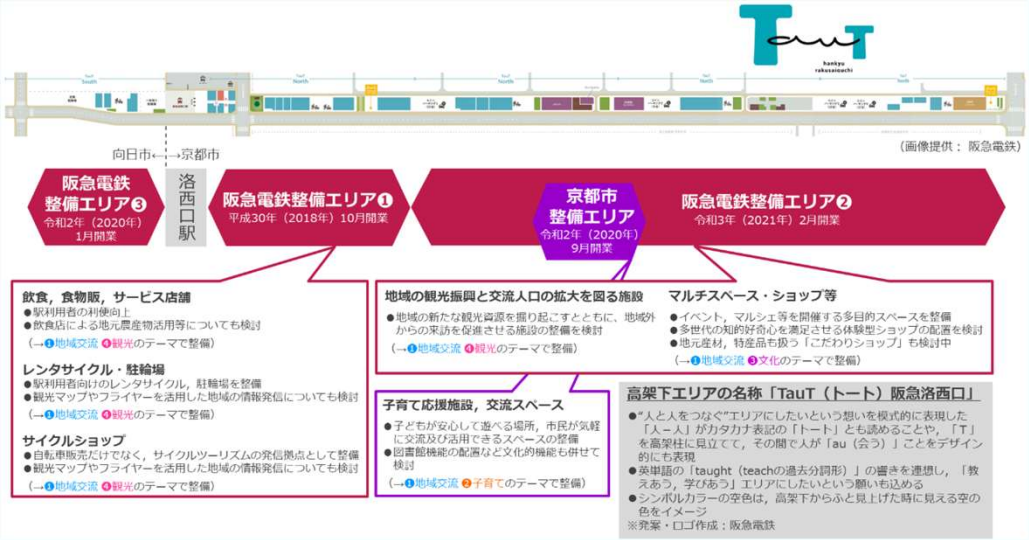
## 「TauT 阪急洛西口」

### ● 概要・経緯

・京都市の阪急京都線沿線（洛西口駅～桂駅）の連続立体交差事業により出来た高架下空間を包括連携協定により官民一体的に整備。

### ● 取組のポイント

・阪急電鉄は街の魅力を高め、「訪れたい」「新たに住みたい」「住み続けたい」と思ってもらえる沿線まちづくりを目指し、高架下開発を実施。それに**京都市も呼応**し、整備計画の策定を踏まえ、**コンセプトに合致した子育て応援施設、交流スペースを整備しまちの縁側として展開**。




出典：京都市　洛西口～桂　駅間プロジェクト

**シームレスな空間づくり**
**（民間等の取り組みに自治体が呼応した取組事例）**

## 「東京ミズマチ」

### ● 概要・経緯

・東京都墨田区の浅草駅～とうきょうスカイツリー駅間で、エリアの回遊性向上を目指し、高架下複合商業施設整備（東武鉄道）、公園再整備・コミュニティ道路整備（墨田区）、親水空間整備（東京都）により複数の公共空間を一体的に整備。

・管理境界の隔たりがなく、人々の往来の連続性やデザイン性に優れた空間を創出。

### ● 取組のポイント

・東武鉄道、東京都、墨田区がVision BooKを作成することで、**エリアビジョンを共有**。墨田区（河川管理者）も当該エリアを都市・地域再生等利用区域に指定し、**河川区域の規制緩和による取組の拡大・展開に寄与。**

写真：東武鉄道株式会社提供