

鉄道沿線まちづくりガイドライン

～連携・共創型鉄道沿線まちづくり編～

令和８年10月

国土交通省　都市局
街路交通施設課・市街地整備課・都市計画課

～ 目 次 ～

1. 「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」を追加する背景……1
1-1 ガイドライン第一版を発出した当時からこれまでの変遷……1
1-2 鉄道沿線まちづくりを取り巻く環境や動向の変化 …… 2
2. 「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」の概念と意義・効果…… 11
2-1 「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」の概念 …… 11
2-2 意義と効果……12
3. 手順・役割分担 ……15
3-1 鉄道沿線まちづくりの基本的な手順……15
3-2 鉄道沿線まちづくりを進める3つのポイント ……18
3-3 関係主体同士の役割分担……19
3-4 関係主体の連携イメージ…… 22
4. 鉄道沿線まちづくりの事例 …… 25
4-1 事例整理の視点と掲載事例の紹介 …… 25

1．「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」を追加する背景

1-1　ガイドライン第一版を発出した当時からこれまでの変遷

鉄道沿線まちづくりガイドライン第一版を発出した当時(平成 27 年 12 月)の鉄道沿線まちづくりの考え方は、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・連携に重きを置き、広域連携の視点をもって鉄道沿線の各市区町村が立地適正化計画を作成することなどを通じ、鉄道を軸とした都市機能の再編を図るなどの鉄道沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を提示したものであった。

鉄道沿線まちづくり、とは（第一版概要版より）

・鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については鉄道沿線の市区町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー(支線)交通を含む公共交通機能の強化を図るまちづくりの手法

こうした考えは現在も有効である反面、自治体間での都市機能の分担については、沿線を意識したまちづくりに取組むきっかけが乏しい、利害関係の調整が難しいといった課題もあり、取組が進みづらいという実情も見られた。

他方、第一版発出後、新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、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な影響がでていること、コロナ前から継続的に外出機会が低下傾向であること、また、都市行政としても令和7年5月の『成熟社会の共感都市再生ビジョン』が示すように、都市の個性と質や価値に着目した都市再生を進めていくこととしているなど、都市と交通を取り巻く環境に大きな変化が生じている。

鉄道沿線まちづくりの取組も、市区町村が中心となって取組むものだけでなく、鉄道事業者など、鉄道沿線や地域に根差した主体が中心となり取組を進めるものや、エリアマネジメントなど公民連携の取組も増加している。また、それぞれの現場においては、地域の強みや課題・実績を踏まえた、様々な手法や工夫がみられるなど、「鉄道沿線まちづくり」の取組そのものが多様化している状況にある。

そこで、多様な主体の連携・共創による「鉄道沿線価値向上」を目指した鉄道沿線まちづくりの新たなパターンとして、【連携・共創型鉄道沿線まちづくり編】として、『鉄道沿線まちづくりガイドライン』に追加することとした。

これに伴い、ガイドライン第一版は【鉄道沿線を軸とする広域的まちづくり編】に改めることとする。

1-2　鉄道沿線まちづくりを取り巻く環境や動向の変化

① コンパクト・プラス・ネットワークとガイドライン第一版の位置づけ

人口減少・少子高齢化が進行する中、持続可能な都市構造の構築に向けて、都市機能の集約と公共交通ネットワークの維持・強化を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が推進されてきた。この考え方は、公共交通と土地利用の一体的な再構築により、効率的かつ持続可能な都市経営の実現を目指すものである。

こうした中で鉄道沿線は、都市機能の集約を担う重要な空間であるとともに、複数の市区町村を結ぶ広域的な連携軸として重要な役割を果たしている。平成 27 年に策定された鉄道沿線まちづくりガイドライン第一版では、このような認識のもと、鉄道を軸とした都市機能の分担・連携の方向性が示された。その後、本ガイドラインは、鉄道沿線まちづくりの基本的枠組みとして活用され、広域的な都市構造の形成を推進する上で一定の役割を果たしてきた。

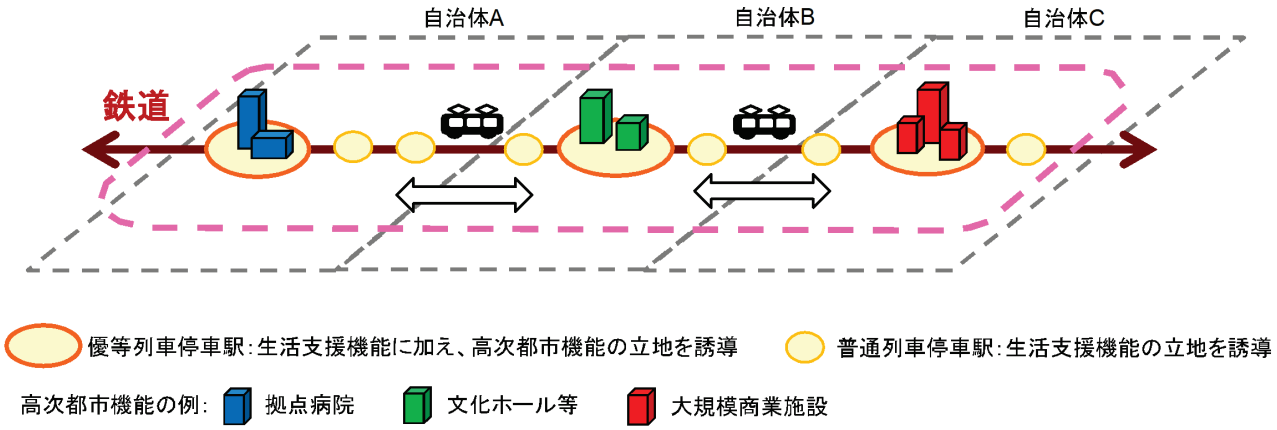


図 1　鉄道沿線まちづくりのイメージ（第一版掲載）

② 社会環境の変化と「『マチ』が『イエ』に負ける社会」の顕在化

近年、新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、テレワークやオンラインサービスが急速に普及したことで、仕事も、買物・交流などの都市活動の一部も、自宅にいながら享受できるようになり、人々の働き方や生活様式に新たな変化をもたらした。一方で、人々の移動という観点からみると、若年層を中心に外出率・移動回数が低下傾向にあり、平日の仕事や買物目的の移動に加え、休日の食事や観光など「都市を楽しむ」というべき移動についても減少が顕著であるなど、「『マチ』が『イエ』に負ける」とも呼べる状況にある。令和8年2月に設置した『都市交通施策の再整理に関する検討会』において、仕事や買物などのために、結果的に人が「集まる」だけの地区は、今後の外出先として選択されにくくなり、都市機能の衰退、地域経済の低迷など、都市の活力の低下をもたらすだけでなく、健康、環境、安心・安全、包摂性など、社会の様々な分野で深刻な社会課題を顕在化させる恐れがあると指摘されている。

③ 鉄道沿線で人々の活動を誘発する重要性の高まり

こうした社会環境の変化を踏まえると、都市の活力維持と持続性確保の観点から、居住・就業・交流・消費といった都市活動を鉄道沿線に集約していく重要性は引き続き高い。一方で、従来のように鉄道が存在すれば自ずと需要が発生するという前提は成り立ちにくくなっており、外出機会の減少を前提に、都市の側から人々の行動を積極的に誘発するまちづくりへの発想の転換が必要である。

そのためには、「出かけたくなる理由」や「滞在したくなる場」を創出する空間形成やコンテンツの充実により、都市活動そのものの質を高める視点が不可欠となる。鉄道沿線においても、都市機能と魅力を一体的に高め、人々の活動を誘発する都市政策と空間整備を進めることが求められている。

④ 鉄道沿線まちづくりの多様化と鉄道沿線価値向上の進展

近年、鉄道沿線まちづくりにおいては、鉄道事業者が鉄道沿線や地域に根差した主体として、まちづくりに資する多様な取組を展開する動きが広がっている。加えて、エリアマネジメントなどにおいても、地方公共団体と連携し重要な役割を担う事例が増加している。

また、駅前広場、高架下、公共空間といった鉄道関連空間を活用し、魅力的な空間やコンテンツを創出する取組が各地で展開されており、地域特性に応じた様々な手法や工夫が蓄積されつつある。これらの取組は、従来の交通結節点としての機能整備にとどまらず、賑わいの創出や交流の促進、経済活動の活性化へと広がりを見せている。

このように、鉄道沿線まちづくりは、多様な主体による多様な実践が積み重なる中で、その目的や手法の広がりとともに、鉄道沿線全体の魅力や機能を高める「鉄道沿線価値向上」に資する取組に進展している。



写真：駅前空間の賑わい創出（左）、高架下を街中の魅力ある場所として活用した取組（右）

⑤「連携・共創」という発想による鉄道沿線価値向上を目指したまちづくりのパターンの追加

これまで、地方公共団体、鉄道事業者、地域主体、民間事業者など、それぞれの立場から鉄道沿線の魅力向上に資する多様な取組が展開されてきた。しかしながら、各主体が有する資源やノウハウ等を組み合わせ、それぞれの強みを生かすことにより、価値や効果を相乗的に高めていく観点から、主体間が連携して取組を推進していくことの重要性が高まっている。

また、これらの取組は単独の地域で完結するものではなく、鉄道沿線という広がりのある視点を踏まえつつ、鉄道沿線の中で各地域が個性を生かしながら魅力的な空間やコンテンツを創出していくことが求められる。こうした取組の連なりが、鉄道沿線全体としての魅力や機能を高めていく基盤となる。

このように、多様な主体による「連携・共創」の取組を通じて、各地域の取組が相互に連関しながら鉄道沿線全体へと波及することで、鉄道沿線全体の価値向上、ひいては都市の持続的な発展につながるものと期待する。

紹介：外出・移動が減少している実態

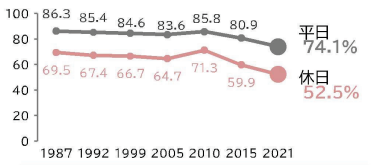
若者層を中心とした外出・移動の減少

国土交通省

○2010年から2021年の10年間で、若者層を中心に外出率・移動回数が低下傾向。平日の業務が減少しているほか、休日の食事や観光など、「都市を楽しむ」と言うべき移動についても減少が顕著。
○郊外や地方都市では「引きこもってしまっている」状況で、都市の質的な魅力の低下につながっているという指摘も存在。

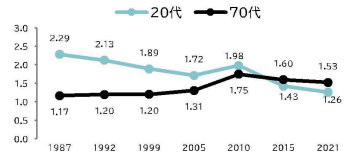
【家からのお出かけや１日の移動回数の変化】

外出率（1日1回は家から出かける人の割合）



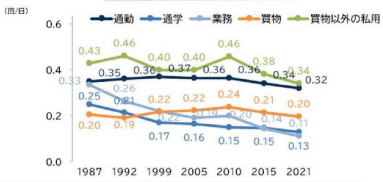
漸減傾向であり、2021年は過去最低を更新

年齢階層別1日あたりの移動回数（休日）



20代の移動回数の減少が著しく、また、70代よりも20代の方が移動回数が少ない

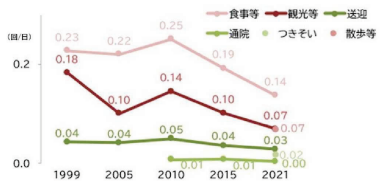
目的別移動回数（平日）



通学、業務、買い物以外の私用といった移動が減少

出典：第7回全国都市交通特性調査結果

目的別移動回数（買い物以外の私用）（休日）



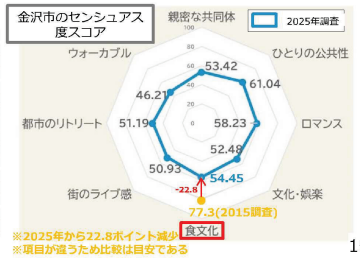
食事や観光を目的とする移動の減少が顕著

※通院は2010年より、つきそい・散歩は2021より調査

【『Sensuous City 2025』における調査結果】

『Sensuous City 2025』より抜粋（P.250）

地方都市では「食文化」や「自然」に強みがあったはずが、それらに関連するアクティビティをことごとく減らし、もともと強くなかった「店の人や他の客とおしゃべりしながら買い物をした」もさらにスコアを下げている。郊外も同様に数少ない強みであった「自然」指標でスコアを落とし、他の都市的な指標ではスコアを上げられなかったということになるだろう。要するに、**郊外や地方は引きこもってしまっている**のである。



出典：『Sensuous City 2025』LIFULL HOME'S総研

10

出典：国土交通省都市局資料より引用

- 移動の経年の変化として、外出率や移動回数は過去最低、各交通手段の利用回数も徒歩を除き減少。一方、自動車、徒歩の構成比は増加。
- 若年層の移動としては、若者の移動は大きく減少　７０代の移動回数との差は拡大。特に男性の通勤、女性の私用での移動が減少。
- 高齢者の移動としては、６０代と比較し７０代は、仕事（通勤・業務）の移動が大きく減少、買物・散歩等の移動が増加。自動車免許をもたない場合、公共交通利便性が高いと外出率が高い傾向。

都市交通施策の紹介：居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出

令和元年の有識者懇談会において、これまでの都市再生政策の動向を踏まえた今後のまちづくりの方向性として、「ウォーカブルな人中心の空間」への転換による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現が提言された。

これを受け、国土交通省では、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うことで、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進。



出典：国土交通省都市局資料より引用

都市交通施策の紹介：つながる駅とまち　-駅とまちの上手なつきあい方-

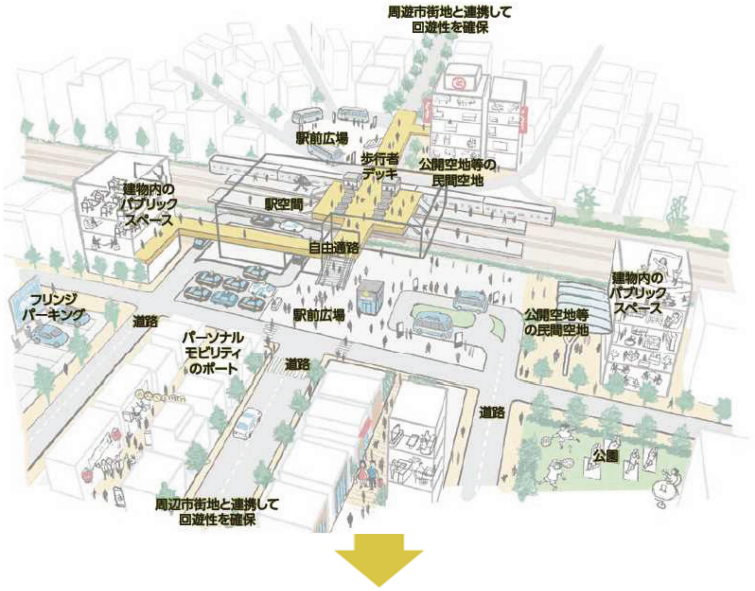
多様な関係者が連携して、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」を形成するための一連のプロセスに関する考え方や進め方等について、令和3年に有識者検討会が「駅まちデザインの手引き」をとりまとめ、これからの駅まち空間のつくり方にかかる方向性について具体的な進め方が提示された。

別紙

（参考）これから目指すべき駅まち空間のイメージ

【従来の駅まち空間】

空間毎・主体毎に、空間や機能がバラバラに整備・提供されていて、計画指針・設計基準・運用基準などは、空間や主体によって異なっている。



【これからの駅まち空間が目指すべき方向性】

利用者目線に立ち、所有区分等を越え、駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的に捉えて、関係者が連携し、計画・整備・管理運営を行っている。



出典：「駅まちデザインの手引き」報道発表資料より引用

都市交通施策の紹介：中間取りまとめ「成熟社会の共感都市再生ビジョン」

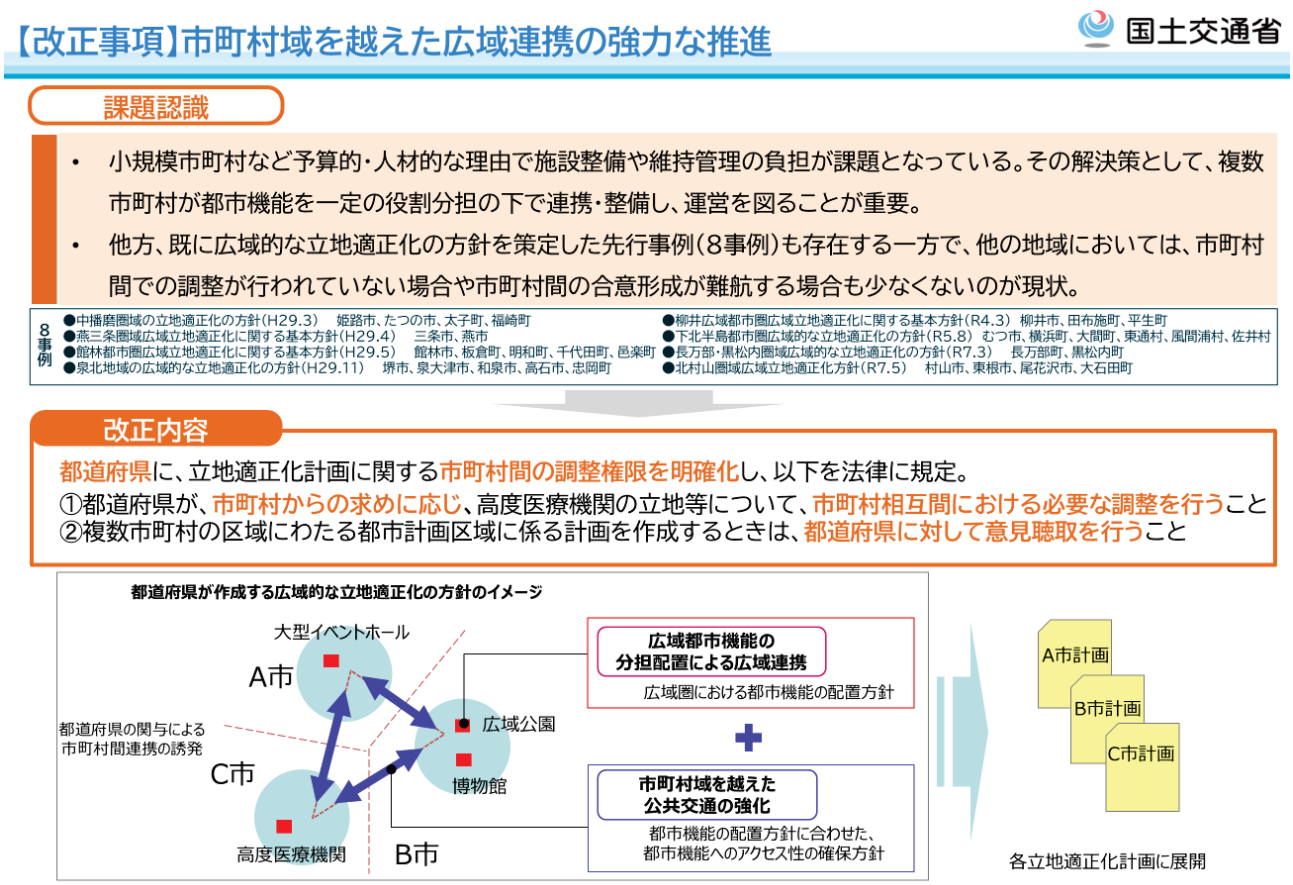
国土交通省では、中長期的な視点や地域文化を育む観点から、新しい時代の都市再生のあり方について検討するため、「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」を設置、都市の普遍的な魅力を向上させるとともに、画一化することなく固有の魅力を一層高めていくため、地方公共団体や民間事業者による創意工夫を促し、その内容を評価することで、各都市において人々の「共感」を呼び込む施策を推進することが有効であることを提示した。



出典：中間取りまとめ「成熟社会の共感都市再生ビジョン」（2025 年5月 16 日） 概要版より引用

まちづくり施策の紹介：広域連携による都市圏での高次都市機能等の確保

立地適正化計画の実効性を一層高めるためには、各市町村がそれぞれの域内で取組を行うのみならず、市町村域を越えた広域的な取組を進めていくことが重要である。一方で、広域連携を進めるに当たっては市町村間での合意形成にハードルがあることから、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和8年法律第23号）により、都道府県に対して、立地適正化計画に関する市町村間の調整権限を明確化し、より一層広域連携の強化を図る。

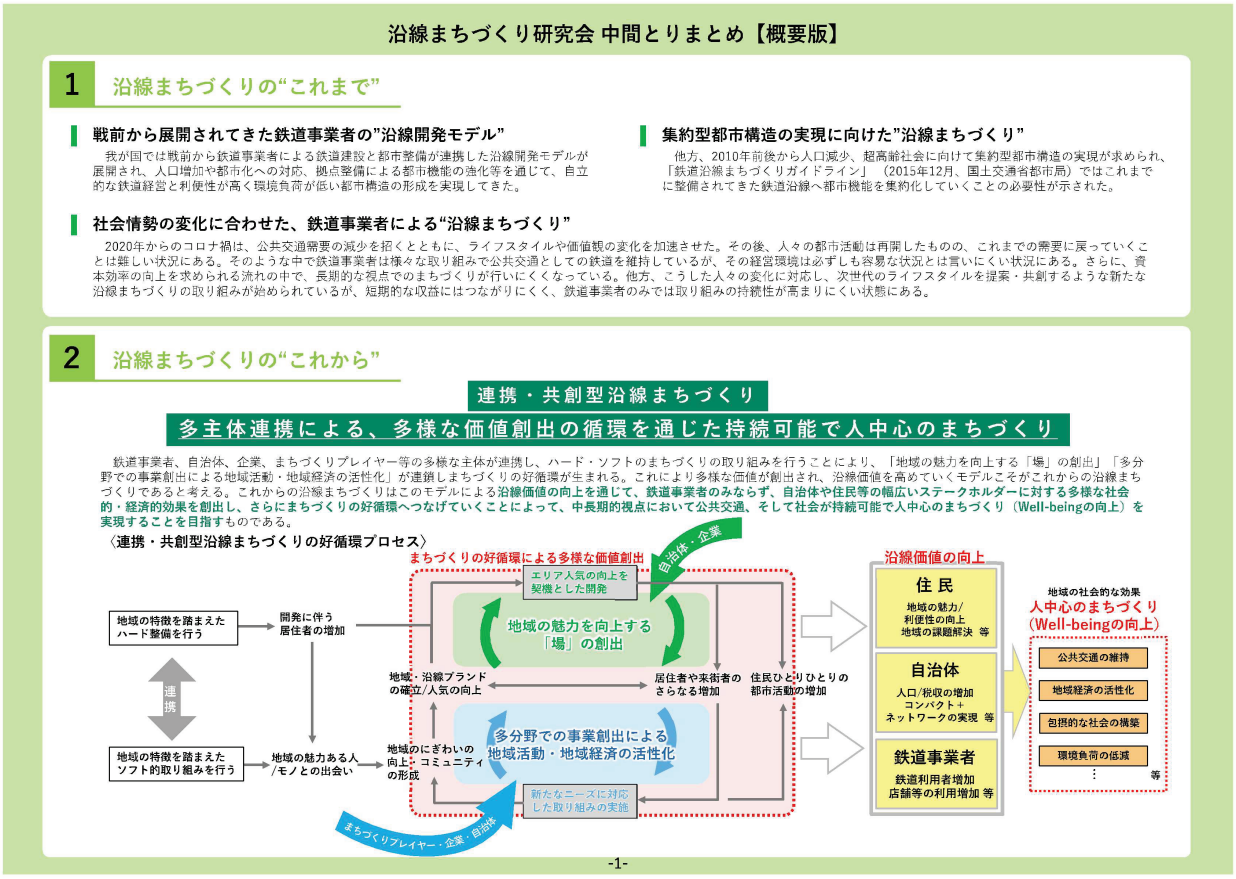


出典：国土交通省都市局資料より引用

コラム：沿線まちづくり研究会からの提言

鉄道事業者や有識者らにより構成される「沿線まちづくり研究会」（令和 5 年から活動）において、従来型の日本型 TOD を発展させ、公共交通の維持と持続可能なまちづくりの実現を図る新たな沿線まちづくりのモデルについて検討が行われた。その成果として、「沿線まちづくりの推進に関する提言」がとりまとめられ、国土交通省都市局長に対して提示されている。

当該提言においては、沿線まちづくりの“これから”の方向性として『連携・共創型沿線まちづくり』の考え方が示されており、鉄道事業者や地方公共団体をはじめとする多様な主体の連携を一層促進する観点から、ガイドラインの改定をはじめとする施策の充実の必要性が示されている。



出典：沿線まちづくり研究会　提言書及び中間とりまとめ概要版より引用

2. 「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」の概念と意義・効果

2-1 「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」の概念

本ガイドライン【連携・共創型鉄道沿線まちづくり編】において捉える鉄道沿線まちづくりとは、鉄道沿線全体をひとつのつながりとして捉え、地方公共団体、鉄道事業者、地域住民、地域プレイヤーなどの多様な関係者が連携しながら、それぞれの想いや強みを持ち寄り、地域の将来をともに考え、ともに形を創っていくといった考え方を基本とした鉄道沿線まちづくりである。

この考え方を踏まえ、以下に概念を示す。

○「連携・共創型鉄道沿線まちづくり」は、鉄道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、駅や鉄道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鉄道沿線全体の価値を高めていく取組である。

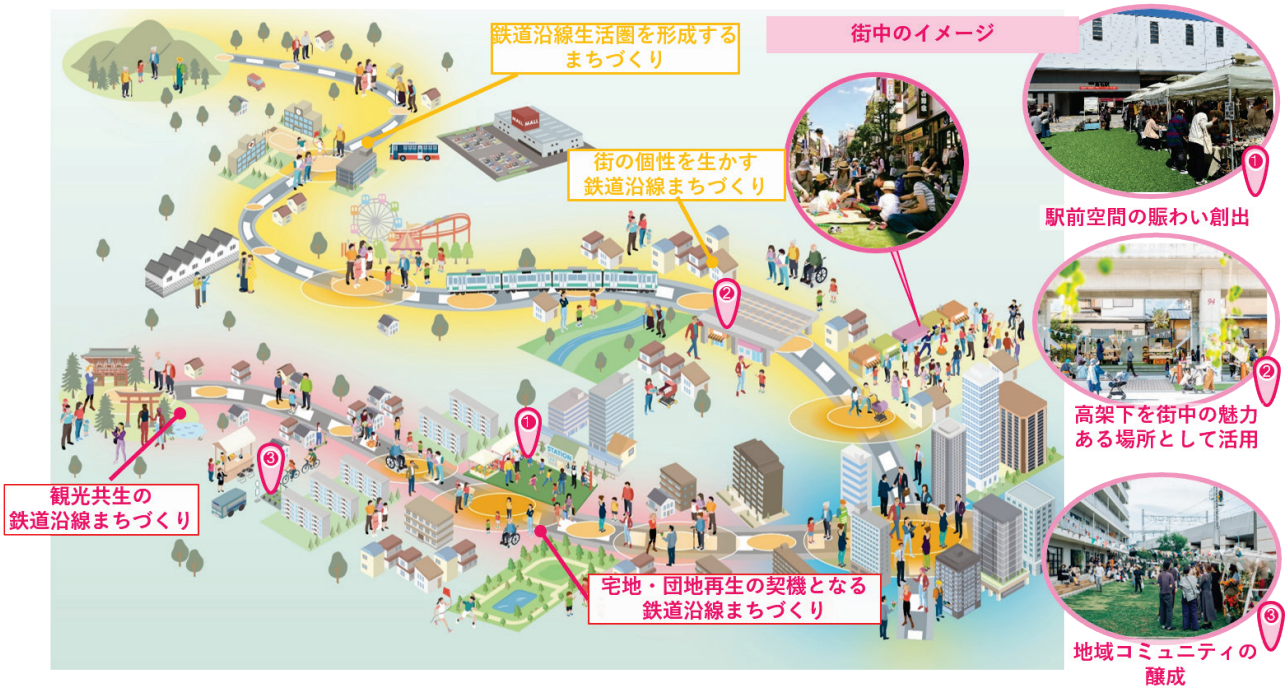


図 2 鉄道沿線まちづくりにおけるリ・ブランディングのイメージ

写真出典:

❶:高石市ホームページ(南海電鉄高石駅前)

❷:TauT 阪急洛西口(阪急電鉄洛西口駅周辺高架下)

❸:株式会社ジェイアール東日本都市開発 KOENJI APARTMENT

❶左隣り: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

2-2　意義と効果

(1) 各主体による各地の「場」づくりの連鎖

○ 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する。

○ 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、地域経済が活性化する。

○ こうした各地域の取組が鉄道沿線全体で連携し、連鎖し、つながることで、鉄道沿線の価値、イメージが向上し、鉄道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する。

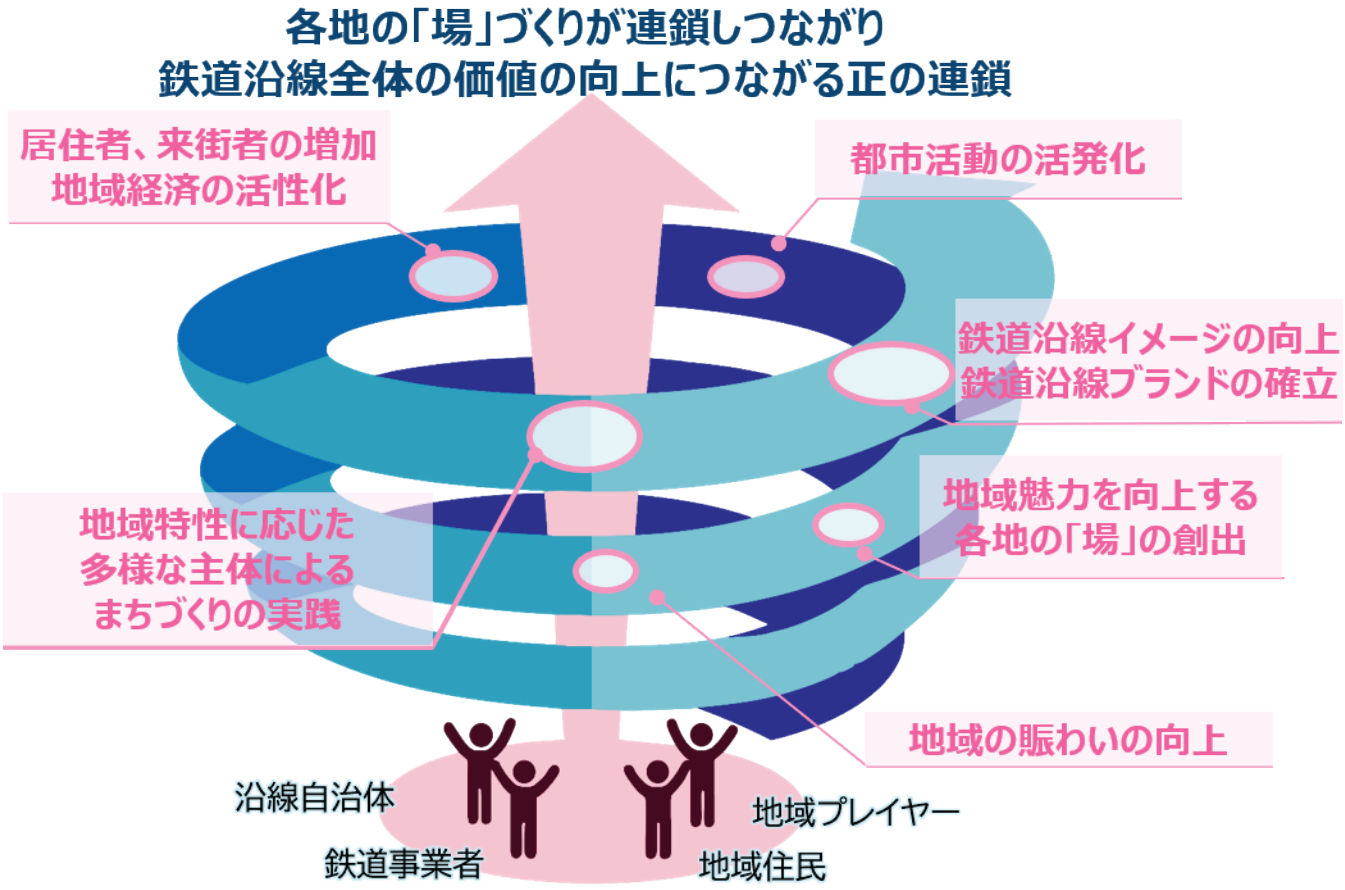


図 3　各地の「場」づくりが連鎖しつながり鉄道沿線全体の価値の向上につながる正の連鎖のイメージ

（2）様々な主体への多様な効果

鉄道沿線各地域における取組の連鎖が生まれることにより、鉄道沿線全体の価値の向上につながり、鉄道沿線まちづくりにかかわる様々な主体へ多様な効果がもたらされることが期待される。

表 1 様々な主体への多様な効用

主体	多様な効果（例）
 地域住民	・地域の魅力・活力の向上 ・暮らしやすさ（利便性や居住性）の向上 ・生活満足度の向上 ・地域課題解決の動きの活発化 ・コミュニティの形成・促進、地域活動の輪の拡大 ・シビックプライドの醸成
 地域プレイヤー※	・関係人口の増加 ・イノベーションの創出 ・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・減少幅の縮小 ・都市経営の健全化（雇用創出、税収増加など） ・地域経済の活性化・循環、民間投資の誘発、企業立地 ・都市機能の再配置、公共交通の維持・確保 ・市民の健康増進 ・都市イメージの向上
 鉄道事業者	・駅や駅周辺への来訪機会や立ち寄りの増加 ・上記に伴う、鉄道利用者の増加 ・沿線資産・資源の活用などによる関連ビジネスの活性化 ・企業ブランドの向上 ・地域プレイヤーとの関係構築

※鉄道沿線で事業・活動を行う、または参入を目指す事業者・個人であり、地域の活性化や新たな価値創出の担い手となる主体を意味する。

地域住民へのメリット

○ 駅周辺や鉄道沿線に交流拠点や活動の場が作られ、アクセス利便性の向上、商業・公共サービスの集積・充実が図られる。それにより、日常生活における行動の選択肢が広がり、まちなかへの外出や滞在を通じて豊かな生活ができるなど、**地域の魅力や利便性、快適性の向上の恩恵を受けられる**。

○ さらに、こうした空間や活動を通じて、地域住民同士のつながりが形成され、地域活動の輪が広がることで**地域課題の解決**や**シビックプライドの醸成**が図られる。

地域プレイヤーへのメリット

○ 地域の魅力向上や活動の活発化を背景として、駅周辺や沿線において、多様な主体が参画できる活動や事業の場が創出される。これにより、多様な主体との接点が生まれることで、単独では実現が難しかった取組についても、新たな発想が生まれ、**イノベーションの創出やビジネス機会の創出・拡大**につながる。

沿線自治体（市区町村等）へのメリット

○ 鉄道沿線まちづくりにより、まちなかの賑わいの創出や都市機能の集積が進み、来訪機会の増加や多様な移動が促される。これにより、地域内での消費や回遊性が高まり、**地域経済の活性化や都市イメージの向上**が期待できる。

○「場」づくりの取組が、多主体との連携のもと鉄道沿線全体で面的に広がることで、居住環境としての魅力、鉄道沿線のイメージや認知が高まり、居住や来訪の選択先として選ばれる地域となることで、**居住人口の維持・増加**にもつながる。

○ これらにより、「所得・消費・投資」の循環が生まれ、複数税目に波及した税収の安定化と、公共サービスの維持・充実につながり、**持続可能な都市経営の健全化**へと波及する。

鉄道事業者へのメリット

○ 鉄道沿線まちづくりにより、鉄道を利用した来訪や移動の需要が創出され、鉄道利用の機会が増えるだけでなく、ライフスタイルの多様化や外出行動の変化にも対応した利用が誘発されることで、**鉄道利用者の維持・増加**が期待できる。

○ あわせて、駅や鉄道沿線での滞在や回遊の増加が、鉄道沿線資産を活用した事業の展開を後押しし、不動産ビジネスなどの**沿線資産の活性化**にもつながる。

○ さらに、地域と連携した取組が鉄道沿線全体で展開されることで、鉄道沿線全体のイメージや評価が高まり、「選ばれる鉄道沿線」としてのブランドが形成され、**企業ブランド価値の向上**にも寄与する。

3．手順・役割分担

3-1　鉄道沿線まちづくりの基本的な手順

○ 鉄道沿線まちづくりを進める手順は、地域特性、沿線市区町村、鉄道事業者等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、鉄道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。

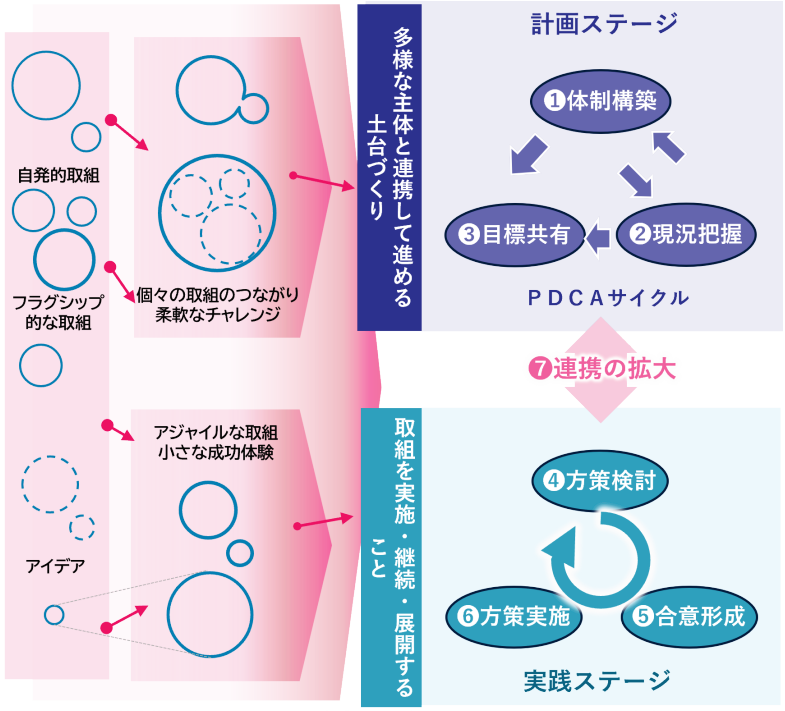


図 4　鉄道沿線まちづくりの基本的な手順

- 【鉄道沿線を軸とする広域的まちづくり編】（旧第一版）では、❶体制構築から❻方策実施の順番に進め、❼連携の拡大により連携主体・分野の拡大、取組の拡大・深化に至る全体手順を示したが、取組の内容や体制によっては、必ずしも「❶体制構築」から始めることが常に有効な手順であるとは言い切れない側面がある。
- 多様な主体との連携・共創を目指す上では、自発的またはフラグシップ的な取組を束ねることや、現場からのアイデアなどを拾い上げながら、個々の取組をつなげ柔軟なチャレンジができるようになることが、多様な主体と連携して進める土台づくりとなる。また、取組をアジャイルに進め、小さな成功体験を積み重ねることを通じて、取組を実施・継続・展開する PDCA が生まれる。これらが有機的に機能すると連携の拡大や鉄道沿線の他の場所への発展につながる。
- そのため、地域の自発的取組から広がる個々のつながりや、小さな成功体験等を起点として、「できるところから」進める方法も、鉄道沿線まちづくりを進めるパターンの1つとなり得る。

なお、❶～❼の各手順の考え方は【鉄道沿線を軸とする広域的まちづくり編】（旧第一版）に即するが、❶体制構築❷現況把握❸目標共有は、「多様な主体と連携して進める土台づくり」となる『計画ステージ』となり、❹方策検討❺合意形成❻方策実施は、「取組を実施・継続・展開する」『実践ステージ』の手順になるといえる。

（1）計画ステージ

計画ステージでは、まず体制を構築した上で、現況把握を行い、目標を共有する進め方が基本となる。一方で、取組の経緯や熟度によっては、先に地域の現状や課題を把握し、その内容を踏まえて関係者の体制を整えるなど、状況に応じて柔軟に進めることも考えられる。

いずれの場合も、地域の現状と将来を展望し、鉄道沿線地域の将来像や目標を明確化・共有化することが、具体的な取組を進めるための土台となる。

（2）実践ステージ

実践ステージでは、計画ステージで共有した目標を具体の取組へと落とし込む。目標の達成に向けた方策を検討し、関係主体の役割分担を調整した上で、それぞれの主体が取組を実施する。

さらに、取組の実施結果を確認し、想定した効果が得られているかを把握する。その結果を踏まえて、方策の内容や役割分担を見直しながら、取組を進めていくことでさらなる効果の増大につながる。

（3）連携の拡大

連携の拡大では、当初の主体間で実施した取組の結果を踏まえ、参画主体や取組を行うエリアを広げていく。ある地域で得られた成果やノウハウを他地域の取組にも活かすとともに、新たな主体の参画を促すことで、個別の取組を鉄道沿線上で連鎖的に展開していく。これにより、各地域の取組が相互につながり、鉄道沿線全体の魅力や価値の向上につながる。

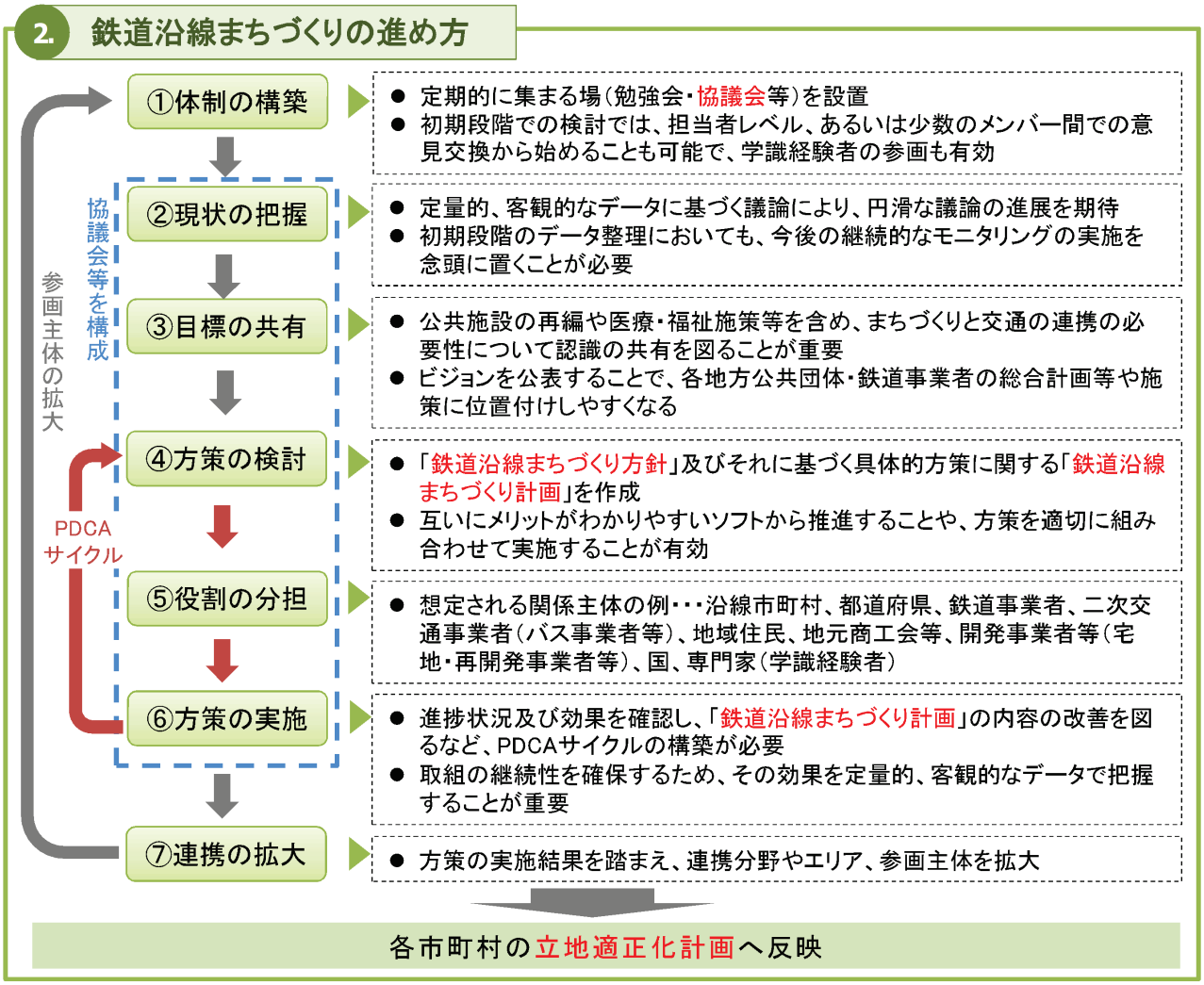


図 5 鉄道沿線まちづくりの進め方 【鉄道沿線を軸とする広域的まちづくり編】（旧第一版概要版）より

3-2　鉄道沿線まちづくりを進める３つのポイント



（1）鉄道沿線の状況等に応じた柔軟な連携･共創の場づくり

- 鉄道沿線まちづくりを進める上では、鉄道事業者、沿線市区町村、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、初動期から鉄道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。



（2）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。



（3）固定概念にとらわれない柔軟な発想

- 連携･共創型鉄道沿線まちづくりは、個々の地域のまちづくりがつながっていくことで、鉄道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。

3-3　関係主体同士の役割分担

○ 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である。

○ 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、より多くの地域の関係者との積極的な調整、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となる。

表 2　関係主体と役割の一例

主体		各主体の役割例
 沿線市区町村		・制度紹介、まちづくりに関連する地域活動へのサポート ・地域の窓口、住民や地域組織との調整 ・地域活動のサポート ・行政計画などへの反映 ・必要となる仕組み・体制の整備 ・活動する場所・機会・仕組みの提供 ・まちの PR
 鉄道事業者		・鉄道による移動の促進や創出 ・地域と連携し、駅まち空間等における公益性の高い空間・施設の誘導 ・活動する場所・機会・仕組みの提供 ・鉄道や鉄道沿線の PR
 地域プレイヤー		・アイデアのチャレンジ ・鉄道沿線での自走 ・多様なサービスの提供 ・外出目的場所の創出
 地域住民		・地域活動やコミュニティへの参加 ・鉄道沿線への愛着・鉄道沿線の魅力発信 ⇒関係主体の様々な取組を背景に、魅力の増進した鉄道など、車に依存しない社会活動、鉄道沿線への居住などの利益を享受
その他関係主体	都道府県等	・沿線市区町村間のとりまとめ、仲介・助言、制度紹介 ・鉄道や鉄道沿線・まちの PR
	二次交通事業者 （バスやシェアサイクル事業者など）	・鉄道駅や鉄道沿線施設をつなぐ移動手段の提供 ・鉄道移動を補完する幹線バスやラストワンマイルの整備
	地元商工会等	・地域組織や地域プレイヤーをつなぎ、沿線施設等での連携やイベントの企画を通じて地域の取組を支援
	開発事業者等 （デベロッパーなど）	・鉄道沿線における都市機能の整備や既存団地等の拠点の活性化 ・商業・住宅・業務等の一体的な開発による鉄道沿線の価値向上
	国、専門家 （学識経験者）	・第三者の視点からの助言 ・先進事例や補助制度の紹介

（1）沿線市区町村

駅まち空間や鉄道沿線における都市機能の集約・誘導を推進することに加え、鉄道事業者・地域プレイヤー・民間事業者などとの連携（官民連携）役として、国の諸制度等も活用し、多様な関係者が集まり議論するプラットフォーム構築や、関係者との共通認識を図るためのビジョンの策定を通じ、スモールスタートをバックアップするほか、まちづくり施策を行政計画へ反映し、まちづくりの推進役となる。

多様な関係者と連携しまちづくりをする主体に対しても、活用可能な制度の紹介やサポートを行うとともに、地域住民などの関係者との間を取り持つ立場として地域の窓口となり、時には利害の調整役として、地域とのコミュニケーションや課題解決を支援する。

また、地域プレイヤーのチャレンジやエリアマネジメントによる賑わいづくりや社会的活動を、空間や機会の提供により支援する。

（2）鉄道事業者

鉄道事業者は、地域における移動の基軸となる鉄道サービスを利用者に提供し、そのサービス水準の向上を通じて、鉄道沿線に住まう地域住民の外出・移動の促進・創出に寄与する役割が期待される。あわせて、駅を中心とした駅まち空間等においては、地域関係者と連携しながら、公益性の高い空間づくりや都市機能・施設の誘導に資する取組を進め、多様な主体の活動の場や機会の創出、これを支える仕組みづくりに関わることが期待される。

また、こうした取組を通じて、魅力ある駅まち空間が連なる鉄道沿線のリ・ブランディングに参画し、選ばれる鉄道沿線の形成に寄与していくことが期待される。

（3）地域プレイヤー

すでに鉄道沿線で事業や活動を行っている、またはこれから鉄道沿線地域に入って活動・起業したい事業者・個人（地域プレイヤー）が、沿線市区町村や鉄道事業者など関係主体が創出する空間・機会を使い、自らのアイデアをチャレンジし、これを通じて、新規事業創出や事業の拡大、社会活動などを鉄道沿線で自走できることを目指す。

また、鉄道沿線の地域住民などに向けて、多様で魅力的なサービスを提供することにより、地域住民のおでかけや活動を誘発し、それをきっかけに新たなプレイヤーを巻き込み・引き寄せながら地域経済の好循環に貢献する。

（4）地域住民

地域住民は、鉄道沿線まちづくりの推進により創出される空間や各種の取組を通じて、利便性や快適性の向上といった、楽しく豊かな暮らしを享受する主体である。これらの空間を日常的に利用することや、そこでの活動やコミュニティに関わることが、結果として鉄道沿線の魅力や価値の維持・向上につながっていく。

さらに、その中で生まれる実感や関心が自発的に他者にも共有されることにより、鉄道沿線の魅力が伝わり、居住者や来街者の関心が喚起され、鉄道利用や鉄道沿線居住の促進につながることで、結果として鉄道沿線を軸とした持続可能な地域の形成へとつながっていく。

（5）その他関係主体

国や都道府県、交通事業者、地元商工会等、開発事業者、専門家等の関係主体は、それぞれの立場から制度面での支援や助言、交通サービスの提供、拠点整備や連携の推進などを通じて、鉄道沿線まちづくりを支える。

例えば、都道府県は沿線市区町村間のコーディネートや広域的な視点からの支援等を行い、二次交通事業者は鉄道を補完する移動手段の確保を担う。また、商工団体、地域金融機関、地域活動組織などは、地域プレイヤーのつながりや活動機会を広げ、開発事業者は鉄道沿線拠点の整備や一体的な開発を通じて鉄道沿線の価値向上に寄与する。

これらの関係者との連携も進められることで、関係主体間の連携が促進され、鉄道沿線における取組や活動がより進めやすくなる。

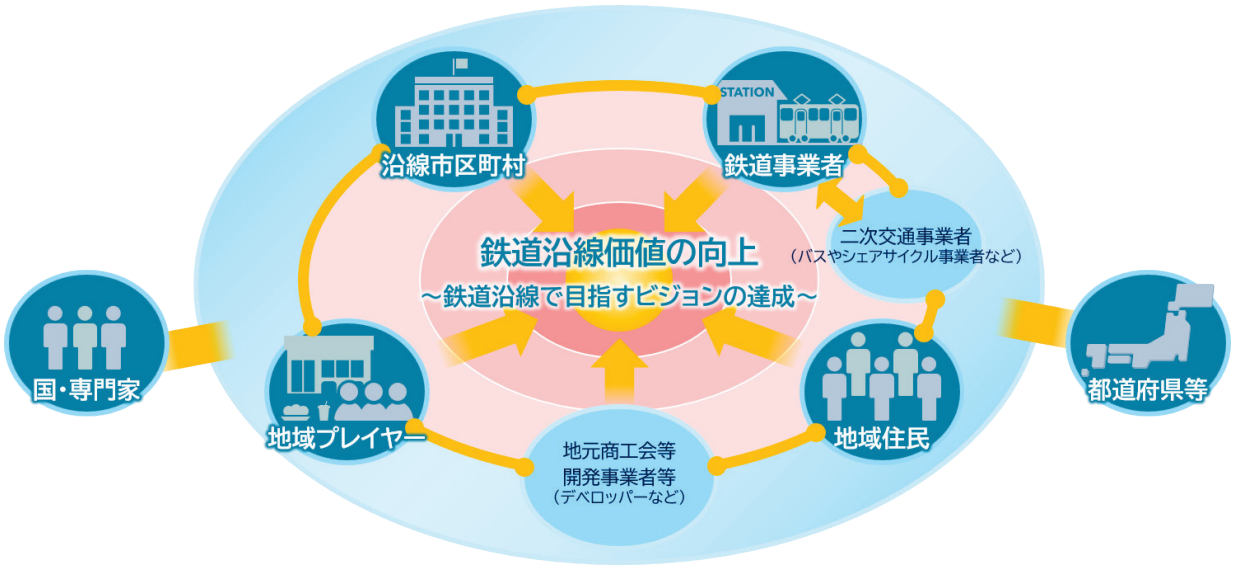


図 6 関係主体同士の役割分担（イメージ）

3-4　関係主体の連携イメージ

○ 連携にあたり、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、取組が始まらない可能性がある。多様な主体が連携するには、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、有効な手法の1つ。

○ 鉄道沿線まちづくりを関係主体が連携して推進するにあたっては、それぞれが異なる立場や時間軸を持つという前提を認識することが重要である。各主体のニーズや固定概念から生まれる利害関係と、協調領域を模索しスモールスタートから始めるアプローチが有効である。



図 7　多主体連携へのアプローチの考え方

(1) 各主体のニーズ･固定概念から生まれる利害関係

鉄道沿線まちづくりの各主体は、それぞれが鉄道沿線まちづくりに取り組む意義や役割を持つ一方、目的(ニーズ)や優先する事項は必ずしも一致しない。

例えば、以下のようなことが考えられる。

例1：鉄道事業者×沿線市区町村　収益性と公共性

○ 鉄道事業者が鉄道利用者数の維持･向上や資産価値の向上を目的として駅周辺の開発を進めようとした場合でも、沿線市区町村においては「民間主体の事業である」という意識が働き、公共として積極的に関与する位置づけが明確でないことから、結果として鉄道事業者任せとなり、連携が進まないことがある。

例2：沿線市区町村×地域プレイヤー･地域住民　平等性と機動性、スピード感の違い

○ 沿線市区町村が結果の平等性のみを求めていると、特定の地域で賑わい創出につながる取組の意向を地域プレイヤーや地域住民が持っていたとしても、行政としての支援につながらない。

○ 地域プレイヤーが自らのアイデアをもとに迅速に事業化したいと考えても、行政側では制度的な手続きや合意形成に時間を要するため、意思決定のスピードに差が生じ、結果として取組の具体化が滞る場合がある。

例3：事業者等×地域住民　収益と生活環境

○ 民間事業者が収益性の観点から集客性の高い施設やテナント導入を検討する一方で、地域住民は生活環境や利便性の観点から異なる機能を求めることがあり、導入する施設の内容や規模を巡って利害が対立する場合がある。

例4：鉄道事業者×地域プレイヤー　期待のズレ

○ 地域プレイヤーは鉄道事業者による空間提供や活動機会の提供を期待する一方、鉄道事業者は事業として成立する条件も考慮せざるを得ない場面もあり、参画の範囲や条件が一致せず、連携に至らないことがある。

以上のようなケースが考えられ、各主体が自らの短期的な利益や立場のみに基づいて行動した場合、利害がかみ合わず、結果として取組が始まらない、もしくは停滞するといったリスクが存在する。

（2）協調領域の模索

こうした状況を乗り越えるため、最初からすべての利害の一致や、鉄道沿線全体での完成された体制構築を目指すのではなく、主体間で協調可能な領域を探し、スモールスタートで取組を始めるという考え方が重要となる。

まずは各主体の立場や目的の違いを前提として受け止めた上で、部分的であっても共通し得る関心事項や、協働により相互にメリットが見込まれる領域を見出していくことが求められる。

具体的には、以下のような事項は、多くの主体にとって関心が共有されやすく、協調領域となり得ると考えられる。

- 駅周辺や鉄道沿線における魅力的な空間や居場所の創出など、地域の魅力向上につながる取組
- 鉄道沿線全体の価値向上に資する情報発信や回遊促進、ブランド形成に関する取組
- 駅前広場や高架下、公共空間等を活用した社会実験やイベントなど、地域のアイデアを試行的に実施する取組
- 鉄道沿線に住む人や訪れる人のニーズを把握し、それを踏まえた施設やサービスのあり方を検討する取組

（3）連携の仕方 【解決方法】

以上のように、それぞれの主体にとって「今できること」や「負担が小さく始められること」に着目し、小さな実践や試行的な取組を通じて関係性を構築し、徐々に連携の範囲を広げていくアプローチが有効といえる。

このような取組を、多様な主体が同じ方向を向いて行うには、中長期的な鉄道沿線価値の向上に向けた視点を共有することが重要となる。また、そうしたビジョンや目標は、個別の取組を踏まえて柔軟に更新していくことも有効であり、各主体が自らの利益とまち全体の利益との関係を意識し、長期的にはすべての主体にとって利益がもたらされるという認識を持つことが、持続的な連携関係の形成につながる。

4．鉄道沿線まちづくりの事例

4-1　事例整理の視点と掲載事例の紹介

鉄道沿線まちづくりの事例に関して、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、実践例を紹介する。

<table>
<tr><th colspan="3">計画・実践ステージのトピック</th><th>紹介する実践例とそのポイント</th></tr>
<tr><td rowspan="4">計画ステージ</td><td rowspan="2">始め方</td><td>目標共有・
体制構築</td><td>【ポイント】
・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
・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
【紹介事例】
・広域団体がコーディネートした沿線まちづくり（JR学研都市線沿線まちづくり：大阪府）
・未来ビジョンを描き、まちづくりを推進（枚方市駅周辺地区：京阪ホールディングス）
・多主体の連携・共創によるまちづくりの推進（相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり）</td></tr>
<tr><td>スモールスタートから始める</td><td>【ポイント】
・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
・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
【紹介事例】
・広域団体がコーディネートした沿線まちづくり（JR学研都市線沿線まちづくり：大阪府）
・スモールスタートできる場と仕組みづくり（神鉄沿線モヨウガエ、駅の再整備：神戸電鉄沿線）
・スモールスタート同士が連携し取組を拡大（キサイチゲート：大阪府交野市・私市エリア）</td></tr>
<tr><td colspan="2">取組を継続・拡大・展開を図る</td><td>【ポイント】
・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、鉄道沿線にエリアを広げていく
・テーマを変えながら関係主体との連携を絶やさない
【紹介事例】
・鉄道沿線で展開するエリアマネジメント構想（東急田園都市線沿線：横浜市・東急）
・鉄道沿線の回遊性向上プロジェクト（しなの鉄道線沿線：UDC 信州）</td></tr>
<tr><td>方策</td><td>駅まち空間等の活用を契機とした連携</td><td>【ポイント】
・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）
【紹介事例】
・かわまちづくりをきっかけとした官民連携（聖蹟桜ヶ丘駅周辺：京王電鉄・多摩市）</td></tr>
</table>

計画・実践ステージのトピック			紹介する実践例とそのポイント
実践ステージ	方策		・歴史・文化資源を生かした駅前空間の再生（あつたnagAya：名古屋鉄道） ・公共施設包括管理及び公園再整備による官民連携まちづくり（阪神尼崎駅周辺：尼崎市・阪神電気鉄道） ・市と鉄道事業者の共創による高架下空間活用（高石駅高架下開発：高石市・NANKAI）
		広域にわたる鉄道沿線ブランディング	**【ポイント】** ・複数の市区町村を跨ぐ鉄道沿線において都道府県等がコーディネート役となる ・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 **【紹介事例】** ・鉄道沿線の回遊性向上プロジェクト（しなの鉄道線沿線：UDC 信州） ・多極型まちづくりを推進するエリアマネジメント構想（newcal プロジェクト：京浜急行電鉄）
	仕掛け	地域が関わる余白を作る	**【ポイント】** ・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 **【紹介事例】** ・挑戦する地域を応援する「支援型開発」（下北線路街：小田急電鉄・世田谷区） ・街で活動している・したいプレイヤーとの共創（ミカン下北：京王電鉄）
		シームレスな空間づくり	**【ポイント】** ・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 **【紹介事例】** ・民間と行政の用地をバランスよく一体的に配置（TauT 阪急洛西口：阪急電鉄・京都市） ・水辺、高架下、公園・道路の一体的な空間整備（ミズマチ：東武鉄道、隅田公園：墨田区、北十間川：東京都） ・高架下空間における都市と鉄道の一体空間（中央ラインモール：JR東日本）
		地域コミュニティの形成・醸成	**【ポイント】** ・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 **【紹介事例】** ・民間と行政の用地をバランスよく一体的に配置（TauT 阪急洛西口：阪急電鉄・京都市） ・住まい手が育み、まちとつながる賃貸住宅（高円寺アパートメント：高円寺駅～阿佐ヶ谷駅） ・社宅リノベーションを通じコミュニティ拠点を創出（ミノリテラス草加：東武鉄道）

住みたい まちづくり

ライフスタイルやライフステージに応じて誰もが自分らしく安心して住み続けられるまち



働きたい まちづくり

地域に活力をもたらす多様なプレイヤーが連携し、新たな価値を共創し続けるまち



訪れたい まちづくり

地域ならではの魅力を活かしたクセになる体験を通して、訪れるたび新しい自分が見つかるまち



（出典）JR学研都市線沿線まちづくり協議会 JR学研都市線沿線まちづくり未来ビジョン

01 広域団体がコーディネートした沿線まちづくり（JR学研都市線沿線まちづくり：大阪府）

POINT

沿線市・鉄道事業者と協議会を設立し、沿線ビジョンを策定。
ワークショップを通じ、沿線連携の意義を共有・醸成。
「できることから始める」、スモールスタートから取組を開始。

エリア



（出典）令和6年度鉄道沿線まちづくり・駅まちづくり全国会議資料より
タイトル：学研都市線沿線まちづくりに関する取組
西日本旅客鉄道株式会社地域まちづくり本部

体制 JR学研都市線沿線まちづくり協議会

沿線自治体	大阪府
枚方市 交野市 寝屋川市 四條畷市 大東市 東大阪市 （政策企画担当部局・都市計画担当部局）	大阪都市計画局 （事務局・コーディネーター） 商工労働部 都市整備部

鉄道事業者

JR西日本
（本社・支社の沿線まちづくり担当部署）


協議会の様子

背景・目的

- 大阪都市圏全体を視野に2050年を目標として大阪のまちづくりの方向性を示す「大阪のまちづくりグランドデザイン」を大阪府・大阪市・堺市が策定。グランドデザインを羅針盤に、民間活力を最大限引き出しながら、多様な主体が一体となったまちづくりを推進。グランドデザインでは、「マルチハブ＆ネットワーク型都市構造」の形成を掲げ、放射・環状の交通ネットワークを中心に、多様な都市機能を備えた拠点エリアや生活圏が相互連携する都市構造を目指す。
- その実現に向け、JR学研都市線沿線まちづくり協議会を設立。JR学研都市線を今後も成長余地のあるポテンシャル線区として位置づけ、様々な分野・多様な主体と連携しながら沿線の魅力向上に貢献する。

取 組

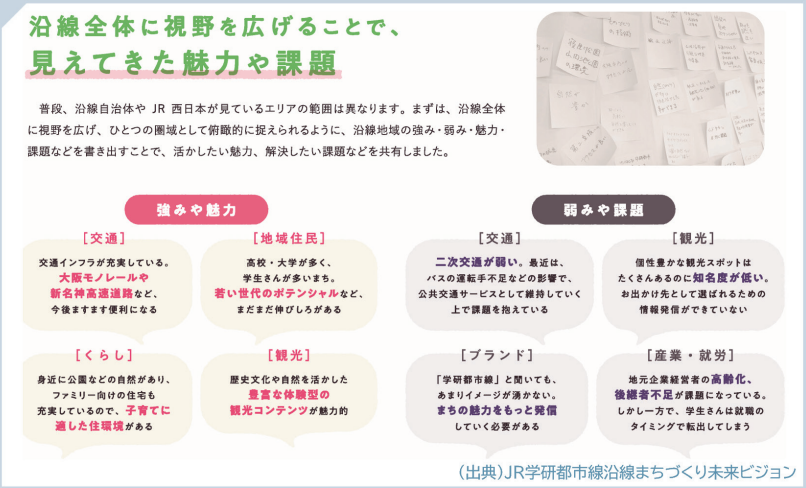
- 多様な主体の参画・共創による持続可能なまちづくりの実現を目的として、JR学研都市線沿線まちづくり協議会を組成。「住みたい」「働きたい」「訪れたい」をテーマに協議会を構成する多様な主体とともに未来ビジョンを策定。
- JR学研都市線沿線まちづくりを進めるにあたり、大阪都市計画局がコーディネートすることにより、沿線自治体とJR西日本の「共創」を促進。

STEP 1　沿線まちづくり協議会の設立

大阪のまちづくりグランドデザインに掲げるマルチハブ＆ネットワーク型都市構造の形成という広域的なまちづくり政策の位置づけのもと、複数の沿線自治体とJR西日本が参画する沿線まちづくり協議会を設立

STEP 2　ビジョンの策定

ワーキンググループのファシリテーションなど大阪都市計画局が調整機能を発揮し、立場や役職にとらわれず、対話やアイデアを重視し、自由にディスカッションを重ねるボトムアップ型のアプローチによりビジョンを共有



（出典）JR学研都市線沿線まちづくり未来ビジョン

STEP 3　施策・事業の実行

ビジョンを出発点として、市民や事業者など多様な主体の参画促進を図りながら、共創による様々な取組を創出し積み重ねていく。



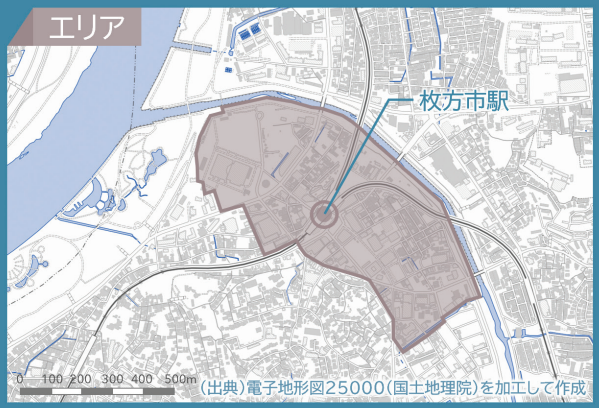
参考出典
令和6年度鉄道沿線まちづくり・駅まちづくり全国会議（学研都市線沿線まちづくりに関する取組）：
https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001872644.pdf
鉄道沿線まちづくりの推進：
https://www.pref.osaka.lg.jp/o140020/keicho/gd_suishin/tetsudouensenmachidukuri.html
未来ビジョン：https://www.pref.osaka.lg.jp/documents/104051/miraivision.pdf



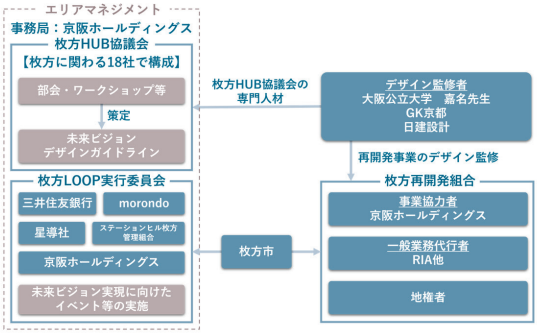
02 未来ビジョンを描き、まちづくりを推進（枚方市駅周辺地区：京阪ホールディングス）

POINT 鉄道事業者が国の支援制度を活用し、多様な主体の目標共有と推進体制を構築。
未来ビジョンの共有を通じて、継続的なエリアマネジメントの基盤を形成。

エリア



体 制



背景・目的

- 京阪HDが社有地開発の検討を始めた時期、駅前広場の拡幅を市街地再開発事業で進めたいと枚方市から提案があり、まちを大きく変えたいとの思いから再開発事業に参画し、まちづくりを推進。
- まちづくりのコンセプトとして、発展的で持続可能な仕組みづくりや自然豊かなまちの特徴を生かし、来訪者や居住者に居心地の良い憩い・交流の場を創出。パブリック空間が多様な人々の「居場所」「誇り」となるまちを目指し、京阪HDがエリアプラットフォームの設立・運営や未来ビジョン策定を推進。
- 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

- 京阪HDは経営計画の中で、「沿線再耕」を目標に掲げ、「えきから始まるまちづくり」を重点施策として地域企業・地域社会と協働した地域特色を生かしたまちづくりの連続的展開や人々が集いコミュニケーションが生まれる場としての駅とまちが一体となった空間整備を実施した。
- 上記の目標達成を目指し、枚方市駅のリニューアル、枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業を実施。枚方市駅を中心とした公共交通・自転車・徒歩で20分圏域のまちづくりを目指す。
- 枚方市駅周辺地区の再開発にあたり、継続的にまちづくりを進めるためにハードとソフトの両面からアプローチを図り、ソフト施策としてエリアマネジメントを展開。
- 国土交通省の「官民連携まちなか再生推進事業」を活用し、エリアプラットフォームを組成し京阪HDが事務局を担う。枚方HUB協議会の組成にあたっては、再開発組合や地元地権者に加え、鉄道事業者、地元企業、銀行、商工会議所、地域メディア、大学など40名ほどが集まるワークショップを継続的に行い、ステークホルダーとの意識合わせを実施した。
- 枚方HUB協議会にて2023年に枚方市駅周辺地区の未来ビジョンとデザインガイドラインを策定、再開発事業は、2024年9月6日に開業。現在枚方HUB協議会の活動は終了し、策定した未来ビジョンの実現を推進する枚方LOOP実行委員会がエリアマネジメントの活動を行う。









参考出典

京阪HD　プレスリリース「枚方HUB協議会」・枚方市駅周辺まちづくりを本格推進
https://www.keihan.co.jp/corporate/sustainability/biostyle/action/28.html
KEIHAN えきから始めるまちづくりHP：
https://www.keihan.co.jp/corporate/business/hirakatashi/



（出典）Future City Project 相鉄いずみ野線沿線次代のまちづくりイメージブック

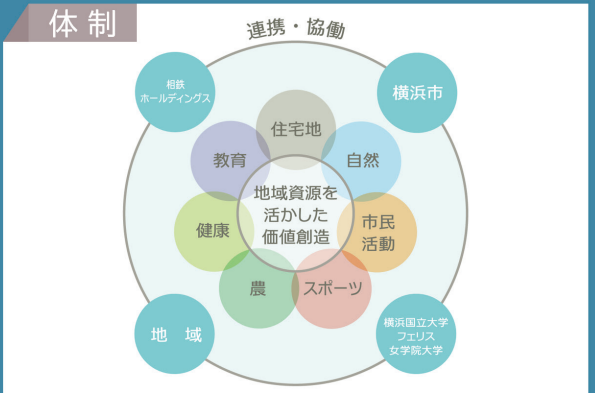
03 多主体の連携・共創によるまちづくりの推進（相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり）

POINT 行政と鉄道事業者の間でそれぞれの課題を共有し、共通のビジョンを作成。
これをきっかけに、企業×行政×大学×地域の多主体連携によるまちづくりに発展。

エリア



体 制

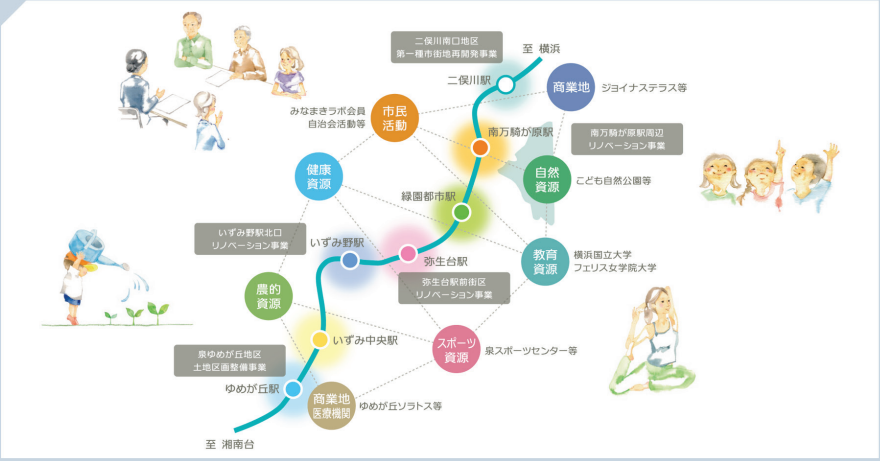


背景・目的

- 神奈川県の相鉄いずみ野線沿線（二俣川駅～ゆめが丘駅間）は開発から約50年が経過し、住民の高齢化や若年層の流出、インフラの老朽化など、横浜市の郊外が共通に抱える課題がある中で、地域課題の解決や地域の魅力を高めるために、横浜市と相鉄ホールディングス株式会社が2013年4月に、「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を締結したことを契機とする。
- 2016年6月には「次代のまちづくり」の推進に係る四者連携覚書を締結し、相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり（Future City Project ＝FCP）を推進している。

取 組

- 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目的が一致し、郊外住宅地の課題解決に向けたモデル地区を構築。「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している。
- 相鉄いずみ野線沿線には、それぞれの地域にさまざまな地域資源があり、駅前再整備によって新たなまちの魅力が生まれている。



- 次代のまちづくりの取組では、地域資源と新たなまちの魅力を掛け合わせながら施策をおこない、それらをつなげることにより、点から線、そして面の取組にすべく、みらいに向けたまちのくらしを提案し発信している。

地域住民主体の活動
みなまきラボの活動

自分の得意を生かして、まちづくりにかかわりたい地域住民が「みなまきラボ会員」として、ラボ内で定期的に活動しており、多世代交流を生む場となっている。

フラワーアレンジメント



子どもの本の無料貸出

教育機関との連携
スーパー給食

いずみ野小学校では、2012年度から地域の農畜産物だけで、地元横浜の料理人が献立を考えて給食を提供する「スーパー給食」を実施している。地産地消を推進し地域の魅力を発信するとともに、小学生、農家、料理人などとの交流を深めている。



いずみ野小学校 スーパー給食

地域住民主体の活動
やよい祭

相鉄線沿線の高校や地域活動団体、スポーツセンター、駅前の各テナントと連携し、相鉄いずみ野線沿線の魅力の中の、「健康」「スポーツ」（大きく捉えた「食」「医療」も含む）をメインのテーマにブース出展やステージイベントを開催している。



やよい祭

参考出典 Future City Project 相鉄いずみ野線沿線次代のまちづくりイメージブック：
https://www.izuminoline-fcp.jp/pdf/imagebook2024.pdf
横浜市・相鉄グループ 相鉄いずみ野線沿線 次代のまちづくり：https://www.izuminoline-fcp.jp/

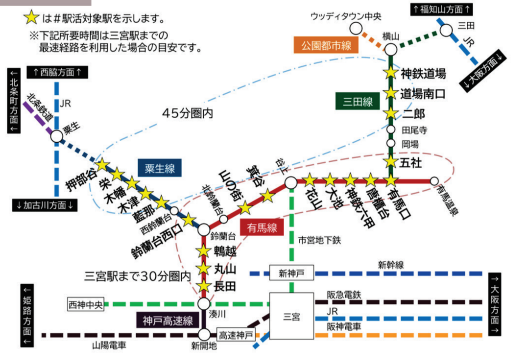


（出典）神鉄沿線モヨウガエHP

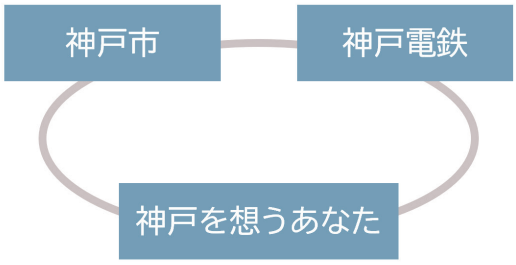
04 スモールスタートできる場と仕組みづくり（神鉄沿線モヨウガエ、駅の再整備：神戸電鉄沿線）

POINT 無人駅の多い郊外の鉄道沿線において、駅を中心としたまちづくりの一環として、駅や駅前の空間を使って地域の方がやりたいことをスモールスタートできるよう、鉄道事業者と行政が連携、空間整備や仕組みを構築。

エリア



体制



背景・目的

- 神戸電鉄沿線は、阪神間のベッドタウンとして開発が進んでいたが、現在は少子高齢化や人口減少により鉄道の利用者が減っており一部の駅では、駅舎の老朽化も進んでいる。
- 2020年11月に、神戸市と神戸電鉄は神鉄沿線の活性化を図るべく「神戸市と神戸電鉄株式会社との神鉄沿線リノベーションに関する連携協定」を締結した。沿線のオールドタウン化や人口減少など、様々な課題の解決に向けて取組が実施されている。

取 組

- 駅を中心としたまちのリノベーションに関することとして、神戸市の補助を活用しながら地域の玄関口である鉄道駅を中心に快適でにぎわいのあるまちとしていくため、駅の再整備・美装化、駅周辺の施設や土地の有効活用を実施。実績として、花山駅、大池駅、有馬温泉駅の駅再整備が完了した。







- 住民の地域活動を促進し、地域と一体となって駅前を賑わいのある公共空間にするための取組を展開する。
- また、沿線の活性化・情報発信では、沿線の活性化に向けたイベント企画や情報発信等を神戸市と神戸電鉄の双方が協力しながら進める。
- 上記のようなまちづくりの取組を進めるために、神戸市と神戸電鉄において、特に取組初動期における事業者負担の低減を目的とし、最終的には事業者独自の自走化を目指しつつ、広告や宣伝などの支援を行っている。
- 連携第1弾として、まちなかに実在する遊休不動産を対象とし、エリア再生のためのビジネスプランを創り出す短期集中の実践型スクール、「リノベーションスクール」が神戸市と神戸電鉄の共催で行われた。また、神戸電鉄の駅舎や駅周辺の遊休地を活用した「参加型プロジェクト」として2021年5月から「#駅活～challenge～」が始動した。駅舎や駅周辺の遊休地等で地域の活性化につながる事業アイデアを提案・実施する事業者等を募集している。





参考出典

神戸市：https://www.city.kobe.lg.jp/a29789/sintetuensen.html
神鉄沿線モヨウガエ：https://www.kobe-cube.jp/
神鉄沿線モヨウガエ：神鉄道場駅「わすれな駅」https://www.kobe-cube.jp/post-5151/
神戸市と神戸電鉄との連携協定の締結～沿線のリノベーションプロジェクト～ | CO-CREATION KOBE：https://kobeppp.jp/topics/512



05 スモールスタート同士が連携し取組を拡大（キサイチゲート：大阪府交野市・私市エリア）

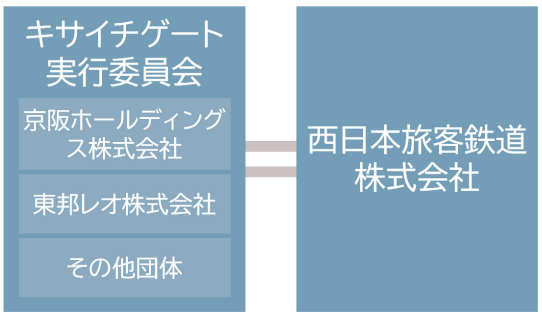
POINT

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。
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。

エリア



体 制



背景・目的

- 大阪府交野市は、高齢化が進むとともに休耕地や空き家数が増加傾向にある反面、大阪府民の森をはじめとする観光施設や、緑豊かな自然環境、鉄道を中心に充実した交通インフラ、地域資源を活かし自らのアイディアで事業を起こすアントレプレナーの多さなどの魅力がある地域である。
- そこで、京阪ホールディングス㈱と東邦レオ㈱は、大阪府民の森への玄関口・起終点である京阪電車交野線 私市駅前広場を拠点に、官民・地域と連携し、地域社会・コミュニティの活性化、QOL（クオリティオブライフ）の向上に貢献したいという思いのもと、2023年7月よりキサイチゲート実行委員会を結成。

取 組

- キサイチゲート実行委員会は、2023年9月～12月に、地域コミュニティ団体と連携し、京阪電車交野線私市駅の駅前広場を拠点に、従来の賑わいづくりではなく“交わり”を目的とした都市と郊外の関係人口を生みだす次世代の駅前広場社会実験を開催した。その期間中100を超えるアントレプレナー達が京阪電車交野線 私市駅前に集い、地域・行政・企業が連携し、私市を中心とした交野エリアの未来を考える契機となった。
- 翌年からは、西日本旅客鉄道と京阪ホールディングスが連携し、河内磐船駅（JR西日本）・私市駅（京阪電鉄）の近接する2つの鉄道駅でのイベントを一体的に実施し、連担したエリアとして取組を拡大し、社会実験が行われた。
- 社会実験では、私市駅前と河内磐船駅前において、マルシェの開催や地域プレイヤー（DJ、ギタリスト）によるライブ演奏、地酒（日本酒、クラフトビール）の提供などの社会実験を実施し、地域の魅力が発信された。









参考出典

KEIHAN えきから始めるまちづくりHP
交野市 星のまち観光協会HP
https://katano-kanko.com/kisaichigate2023/
京阪ホールディングス株式会社・西日本旅客鉄道株式会社・東邦レオ株式会社ニュースリリース
https://www.keihan.co.jp/corporate/info/release/assets/pdf/230905_keihan-holdings-kisaichi.pdf
https://www.keihan.co.jp/corporate/info/release/assets/240902_keihan-holdings.pdf
交野タイムズ
https://www.katano-times.com/news/kisaichigate-20241006.html



(出典)東急グループ:ニュースリリース、次世代郊外まちづくりHP

06 鉄道沿線で展開するエリアマネジメント構想（東急田園都市線沿線：横浜市・東急）

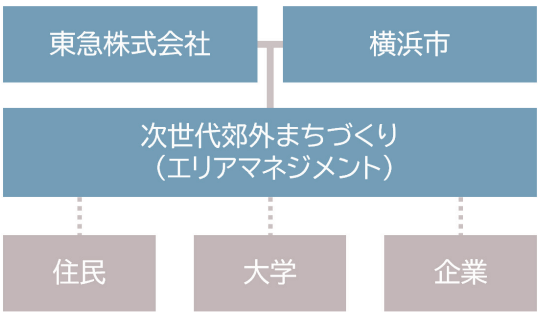
POINT ある駅や地域で取り組んでいたまちづくりから得られた経験、ノウハウ、教訓などを生かし、沿線にエリアを広げていく。
テーマを変えながら関係主体との連携を絶やさない。

エリア



(出典)横浜市HP

体制



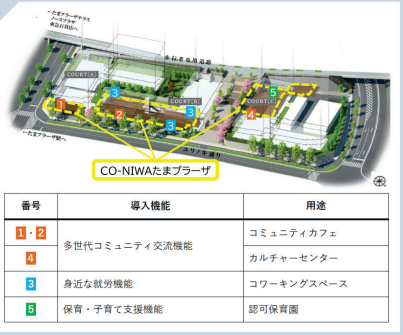
背景・目的

- 横浜市と東急株式会社は2012年4月の包括連携協定締結以降、「次世代郊外まちづくり」を推進。横浜市北部の田園都市線沿線で、地域課題を産学公民連携で解決する住民参加型プロジェクトを展開。
- たまプラーザエリアを皮切りに、青葉台駅周辺やすすき野エリアにおいても「田園都市で暮らす、働く」の実現に向け、地域活動支援や交流・就労機能整備、企業支援等を推進。
- すすき野エリアでは、マイクロモビリティを用いた域内回遊性の向上や小型トレーラーを使用した移動型サービスの実証等を実施。団地の空き室を活用した近隣大学生向けのシェアハウスプロジェクトも進めている。

取 組

■コミュニティ拠点の整備及び活用（CO-NIWAたまプラーザ）





番号	導入機能	用途
1・2	多世代コミュニティ交流機能	コミュニティカフェ
4		カルチャーセンター
3	身近な就労機能	コワーキングスペース
5	保育・子育て支援機能	認可保育園

- 「コミュニティ・リビング」を具現する地域利便施設「CO－NIWAたまプラーザ」を2018年10月11日に開業した。
- 歩いて暮らせる生活圏の中に、買い物、子育て支援、就労、コミュニティ活動など、暮らしに必要な機能を集約する、まちづくりの考え方「コミュニティ・リビング」を具現する地域利便施設である。
- 「コミュニティ・カフェ」「保育園・学童保育」「コワーキングスペース」、貫通広場や店舗前テラス、共用スペース「コミュニティ・コア」などの機能を備え、地域コミュニティの活性化の核となることを目指す。
- 各テナントの個性や得意分野・ノウハウを生かしたエリアマネジメント活動を企画・運営することで、本施設の各機能の連携による相乗効果を創出し、多様な世代・多様な住民の交流によるコミュニティ形成やまちの回遊性向上を促進する。

■コミュニティ拠点の整備及び活用（スプラス青葉台（SPRAS AOBADAI））



- 次世代郊外まちづくりで目指すまちの姿「コミュニティ・リビング」の推進、「住む」、「働く・活動する」が融合した自由で豊かな新しいライフスタイルの実現に向け、モデル地区「たまプラーザ駅北側地区」で得た知見やノウハウを活かし、「青葉台エリア」に展開する。
- 青葉台郵便局建物の2～3階をリノベーションし、テレワークなどで利用できるワークラウンジや、交流の場となるコミュニティラウンジ、ワークショップやセミナーでの利用が可能なイベントスペースに加え、10区画の小規模オフィスで構成されている。

■nexus（ネクサス）構想



- 東急では、多摩田園都市エリアにおいて、生活者起点で取り組む新たなまちづくり「nexus構想」を始動。nexus（ネクサス）とは、つながり・連鎖を意味し、緑豊かな「田園」と職住近接型の「都市」の共存を多摩田園都市エリアで目指すべき姿と捉え、東急が築いてきた行政や地域との関係性を生かした活動を展開する。
- 多様化する生活者の声を起点に、生活者一人ひとりにとって魅力的な「歩きたくなるまち」の実現を目指す。実現に向けては、東急グループだけではなく行政や多様な企業（バディ）と連携し、生活者起点でのサステナブルな地域ネットワークを構築し、東急はバディを支える役割を担うこととしている。

参考出典

次世代郊外まちづくりとは？｜次世代郊外まちづくり：https://jisedaikogai.jp/about/
一般社団法人ドレッセWISEたまプラーザエリアマネジメンツHP：https://tamaplazaam.com/about
SPRAS AOBADAI | スプラス青葉台：https://spras-aobadai.net/
東急株式会社、多摩田園都市エリアにおける生活者起点での新たな郊外まちづくり「ｎｅｘｕｓ（ネクサス）構想」を始動：https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20220119-1.pdf
生活者起点でのまちづくり「ｎｅｘｕｓ構想」６つのサステナブルテーマに沿った実証実験を始動：https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/20221012-1.pdf


（出典）都市と交通 122号

07 鉄道沿線の回遊性向上プロジェクト（しなの鉄道線沿線：UDC信州）

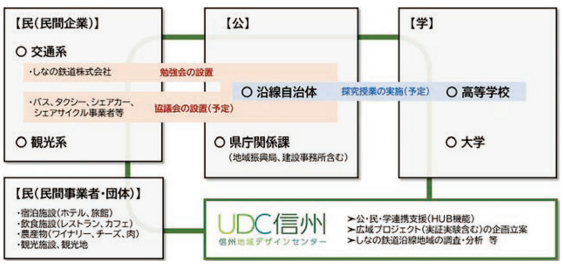
POINT

複数の市町を跨ぐ沿線においてＵＤＣがコーディネート役となり、沿線の回遊性に着目したプロジェクトを始動。
そこで得られた経験、ノウハウ、教訓などを生かし、テーマを変えながら関係主体との連携を絶やさず、鉄道沿線まちづくりを推進。

エリア


（出典）しなの鉄道線沿線地域まちづくりディスカッションブック

体 制



（出典）UDC SHINSHU 2020 ANUAL REPORT

背景・目的

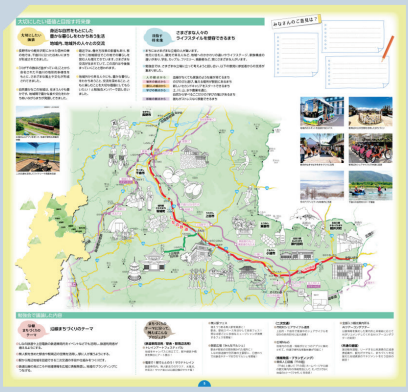
- 長野県のしなの鉄道線沿線（軽井沢～篠ノ井）で、広域まちづくりを担う「UDC信州」が沿線自治体と連携し、観光客の回遊促進をテーマにプロジェクトを展開。
- しなの鉄道線沿線には年間2,800万人が訪れるが、その8割が軽井沢・上田・長野に集中。一方、他地域にもワイナリーや温泉などの観光資源があり、その活用が課題となっていた。
- 沿線市町村では中心市街地の衰退や公共交通の維持困難などの課題があり、UDC信州が事務局となり、沿線4市としなの鉄道による「しなの鉄道線沿線地域まちづくり勉強会」を設置し、広域連携を推進。

取 組

- しなの鉄道線沿線回遊性プロジェクトの一環として、令和3年7月～12月の約半年間「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」を実施した。上田市と千曲市に10カ所のサイクルポートと、60台の電動アシスト付き自転車を設置し、需要や効果などを検証した。鉄道と合わせた利用が多かったことや消費額、滞在時間が増加したことなど、観光に効果が見られただけでなく、低炭素社会の推進にも寄与することが確認できた。また、各市では観光協会や民間事業者と連携したサイクリングツアーの実施や利用者特典としてお土産物の割引を行うなどのさまざまな動きがあった。令和6年度からは事業運営を沿線自治体へ移行し、本格導入が行われた。

令和3年度	リーディング・プロジェクト「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」の開始（10ポート・60台）。 試験的に、非接触充電による電動アシスト自転車の充電を実施。
令和4年度	長野県事業と連携して自転車を90台、サイクルポートを22か所へ拡大。料金メニューの充実や認知度向上策を実施し、利用回数が約2.6倍に増加した。 あわせて太陽光パネルや非接触充電システムを導入し、ゼロカーボン化への取組を推進した。
令和5年度	ニーズを踏まえてサイクルポートを29か所へ拡大。キャッシュレス決済の導入や高校生との連携による利用促進を実施。利用回数が1．3倍に増加した。
令和6年度（本格導入）	3年間にわたる社会実験で需要・効果を継続的に検証し、観光振興や回遊性向上、脱炭素化への有効性を確認。事業運営を沿線自治体へ移行し、上田市・千曲市で広域シェアサイクル事業を本格導入した。

- 左記のしなの鉄道線沿線地域まちづくり勉強会の成果物として令和6年3月に「しなの鉄道線沿線地域まちづくりディスカッションブック」を作成。ディスカッションブックでは、全6回の勉強会のプロセスや勉強会で話された内容を掲載し、沿線地域として「大切にしたい価値観」「目指す将来像」など目標の共有化が図られるとともに、「沿線まちづくりのテーマ」や「プロジェクトアイデア」といった今後の取組方針が示されている。
- 令和7年度からは、これまで行ってきた勉強会で得られた知見やディスカッションブックに記載したテーマでもある駅および駅周辺の空間活用の実現に向けて「駅まち空間検討会議」を開始し取組の継続と拡大が図られた。4つの駅を対象にフィールドワークや事前調査による課題整理とポテンシャルに対する提案を実施。





参考出典

UDC 信州 HP：https://udcshinshu.jp/cat-support/4213/　https://udcshinshu.jp/cat-support/7057/
https://udcshinshu.jp/wp/wp-content/uploads/0701_2020UDCshinshu_annual_%E5%9C%A7%E7%B8%AE.pdf
都市と交通 122号
http://www.jtpa.or.jp/custom_contents/cms/linkfile/toshi122.pdf



08 かわまちづくりをきっかけとした官民連携（聖蹟桜ヶ丘駅周辺：京王電鉄・多摩市）

POINT 駅周辺に近接する河川空間のリノベーション等を通じて、川を起点にまち全体に賑わいを創出するまちづくりを官民連携により推進。

エリア



体 制

- 京王電鉄株式会社
- 多摩市
- 一般社団法人聖蹟桜ヶ丘エリアマネジメント
- 聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり協議会

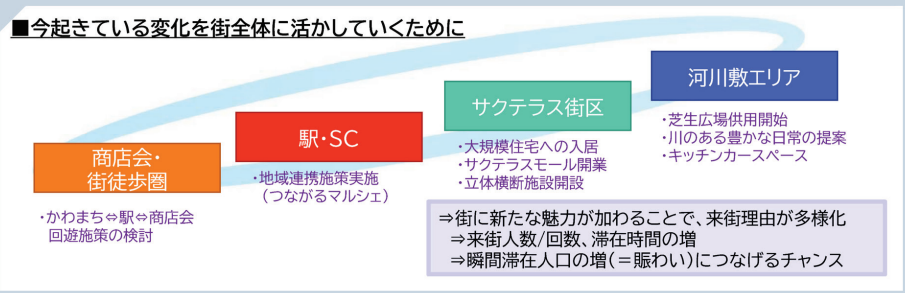
背景・目的

- 聖蹟桜ヶ丘は利便性の高い街だが、郊外ニーズの変化を踏まえ、地域固有の魅力向上が課題であった。このため、低利用の河川敷を活用し、実験的な取組を通じて街の価値向上を図る「かわまちづくり」を推進。また、2020年に多摩市の「聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり」計画が登録され、多摩市と京王電鉄の官民連携による取組を推進。
- 行政は、歩きやすく回遊性の高い、にぎわいある空間づくりを推進。鉄道事業者は、ハード更新に依存しない実験的な取組により、街の価値向上と地域活力の維持を推進。

取 組

- 聖蹟桜ヶ丘駅北地区の河川空間にせいせきカワマチ（多摩川河川敷芝生広場・キッチンカー停車場）を整備した。また、国のハード整備、隣接エリアで民間デベロッパーが先行実施する土地区画整理事業と歩調を合わせ、一体感のあるまちづくりを実践し、河川空間だけでなく、川を起点にまち全体に賑わいを創出している。
- 街の価値向上に向けて、街が持つ個性を熟知する地域や企業と行政、鉄道事業者が連携し、主体性と一体性をもってエリアマネジメントに取組むための実行チームとしてエリアマネジメント法人を設立。地域の各団体が参加し聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり協議会を組成、その構成団体からエリアマネジメント団体を立ち上げ、鉄道事業者である京王電鉄が事務局となり、官民連携により持続可能な管理運営体制の構築に取り組んでいる。
- 今後は聖蹟桜ヶ丘が重要な拠点都市でありつづけるためにも、エリアマネジメント法人を器として、「活動の場づくり」「アクションの拡大」「プレーヤーの発掘」というサイクルの循環により地域の力で街ナカの活動を多様化させる「自走」を目指す。





参考出典　令和5年度鉄道沿線まちづくり全国会議：https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001735532.pdf
日本都市計画学会計画設計賞2025年度受賞作品一覧：https://www.cpij.or.jp/upload/file/2025.pdf



（出典）MEITETSU WAO！

09 歴史・文化資源を生かした駅前空間の再生（あつたnagAya：名古屋鉄道）

POINT 駅前再開発を契機に、鉄道事業者が、自治体・地域団体・地元事業者等と連携しながら、地域の歴史・文化・食の魅力を発信する交流拠点を整備。

エリア



（出典）電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成

体 制

自治体	事業者
名古屋市	（株）MTGほか
地域団体	開発
あつた宮宿会	名古屋鉄道㈱

背景・目的

- 神宮前駅は、年間約700万人が訪れる熱田神宮の玄関口であり、周辺には歴史的資源や文化施設が多数存在する。一方、来訪者は熱田神宮の本殿を直線的に目指す人が多く、自治体や地域も観光まちづくりによるまちの新たな賑わい創出に向けて買い物や食事を楽しめる場の必要性を感じていた。
- そこで名古屋鉄道は、熱田神宮の最寄り駅である神宮前駅の西街区を「おとなの行きたいまち」と位置づけ、「地域で継がれる魅力を嗜み、再発見できる場所」をコンセプトに、観光商業施設を整備した。

取 組

- 熱田の歴史・文化・食などの地域資源を来訪者に伝えるため、施設全体を愛知県産木材による長屋形式とし、地域の景観や文化と調和した空間を整備した。また、地域で長く親しまれている店舗や地域文化を体験できる店舗、地域食材を活用する店舗等を誘致し、地域の魅力を施設内で体感できる仕組みを構築した。さらに、ワゴンショップやキッチンカー等も導入することで、多様な来訪者が立ち寄りやすい場を創出するとともに、飲食や休憩、買い物を楽しみながら地域の魅力を巡るきっかけづくりを行っている。
- 開業後は、施設内で滞在・休憩する来訪者の姿が見られるようになったほか、「せっかく訪れたのだからこの辺を散策してみようか」と周辺を回遊する来訪者も増加し、北側商店街への賑わいの波及がみられている。
- 熱田地区では、あつたnagAyaをはじめとする民間開発や地域団体による活動がそれぞれ進展していた中、個別・局所的であった取組の連携と相乗効果を図るため、2025年1月に「熱田神宮周辺エリアプラットフォーム」が設立され、同年3月には「熱田神宮周辺まちづくり未来ビジョン」が策定された。また、同年7月には地域団体と「あつたを盛り上げたい」という思いを持つ事業者が参画する「熱田外苑プロジェクト」も立ち上がり、関係主体が連携しながらエリア全体の価値向上に向けた取組を推進している。









参考出典

あつたnagAya HP：https://meitetsu-pm.co.jp/nagaya/
名鉄ニュースリリース　神宮前駅西街区の開発計画について ：
https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2023/__icsFiles/afieldfile/2023/08/29/23-08-29jinguumae.pdf
MEITETSU WAO！：https://www.meitetsu.co.jp/profile/bc/meitetsu_wao/story/02/

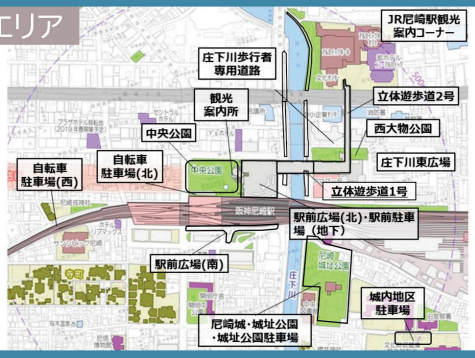

（出典）阪神尼崎駅周辺エリアHP

10 公共施設包括管理及び公園再整備による官民連携まちづくり（阪神尼崎駅周辺：尼崎市・阪神電気鉄道）

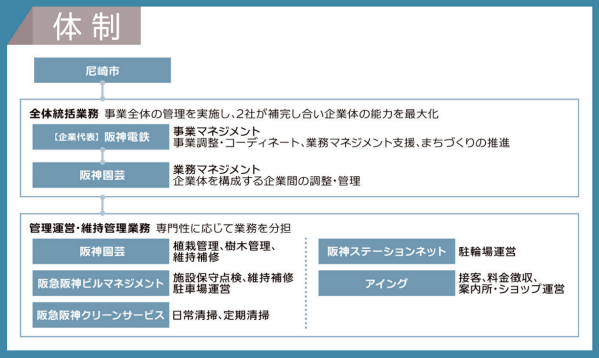
POINT

尼崎駅周辺公共施設の包括管理を通じた一体的な維持管理・運営により、賑わいの創出やエリアの魅力を向上。
また、管理施設の中央公園について、都市公園リノベーション協定制度を活用し、公園と駅前空間の再整備を行い、滞在・快適性を向上。

エリア



体 制



背景・目的

- 阪神尼崎エリアは、交通利便性というポテンシャルを有しながら、人口や事業所・従業者数が減少する等まちの活力低下が懸念されるため、阪神電気鉄道（以下、阪神電鉄）は当該エリアを沿線価値創造の重点エリアとして位置付け、尼崎市南部地域の都市再生にむけて尼崎市とまちづくり協定を締結し、官民連携での取組を進めていくこととした。
- 尼崎駅周辺の公共施設包括管理を通じたソフト面の取組（エリアマネジメント）と、中央公園再整備を合わせて行い、ソフト面とハード面の相乗効果を発揮し、エリア一体の賑わいづくりや魅力向上を推進するとともに、エリアの玄関口に相応しいイメージ向上の象徴空間として、エリア価値を高める。

取 組

- 阪神電鉄を代表企業とし、主に阪急阪神グループの企業で構成される共同企業体が、阪神尼崎駅周辺公共施設の包括管理事業に応募し、指定管理者として選定された。
- 尼崎駅周辺公共施設の一体的な維持管理・運営により、業務効率化及びコスト削減を図り、その削減費用をサービス向上や賑わい創出の取組に充当し、エリアの魅力向上を図っている。
- 関西で初めて都市公園リノベーション協定制度を活用し、阪急阪神不動産とともに、官民連携で中央公園を再整備した。芝生広場やベンチの設置による日常的な憩いの場の提供や、待ち合わせや休憩など幅広い滞在ニーズに応える滞在快適性等向上公園施設（飲食店2店舗）の設置を通じた利便性・滞留性の向上を図った。
- 公園リニューアルに合わせて、公園に面した駅前側でも、駅看板の美装化や、一体型滞在快適性等向上事業としてベンチの設置など、公園と一体的な居心地の良い空間を整備した。



モニュメントベンチ


デッキテラス


芝生広場



イタリアンダイニングカフェ「ロッカ」

- 再整備後の中央公園では、阪急阪神グループ主催のイベントを実施しているほか、外部のイベント利用も積極的に誘致を行い、市民や第三者による賑わいづくりが促進されている。

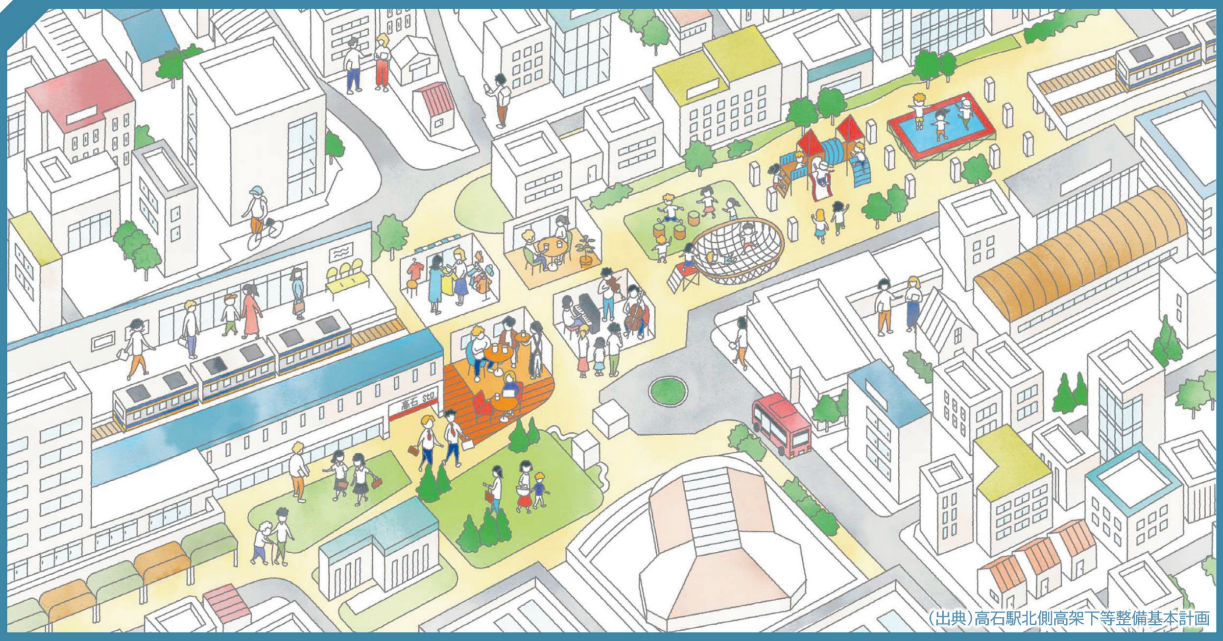

本とお花とパンとコーヒー


尼涼祭


パークヨガ


ナイトアーバンテラス

参考出典 第41回都市公園等コンクール国土交通大臣賞受賞作品の概要：
https://www.posa.or.jp/wp/wp-content/uploads/2026/03/summary06_prize_-r07_daijin.pdf

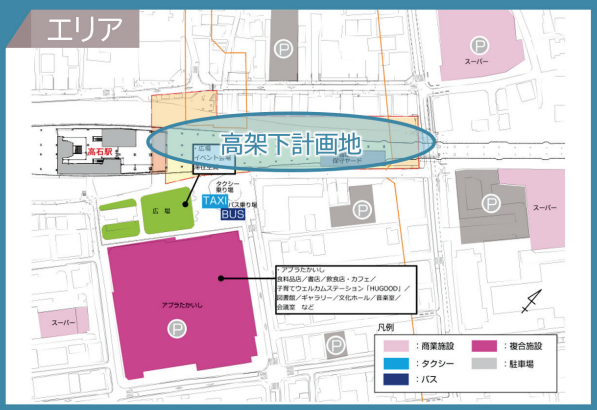


（出典）高石駅北側高架下等整備基本計画

11 市と鉄道事業者の共創による高架下空間活用（高石駅高架下開発：高石市・NANKAI）

POINT 連続立体交差事業により生まれる鉄道高架下の空間の活用において、市と鉄道事業者の意向を掛け合わせ、共通のキーワードにより開発を進める。

エリア



体 制

高架下空間の一体的な活用

㈱NANKAI ⟷ 高石市

利活用・空間構成の連携

背景・目的

- 高石市の南海本線・高師浜線連続立体交差事業に伴い、高石駅周辺では「高石駅北側高架下等整備基本計画」（令和2年度）や「高石駅周辺整備基本計画」（令和4年度）が策定されている。
- 鉄道高架化によって分断されていた東西の街を一体化させ、公園や商業施設を交えた「居心地が良く歩きたくなるまち（ウォーカブル推進都市）」の形成に向けた官民連携の取組が進められている。

取 組

- ウォーカブルの形成に向けて、南海沿線唯一の駅前芝生広場の整備や、拠点施設「アプラたかいし」と連携したイベントの開催、そして高架下空間を活用したエリア全体の活性化が積極的に実施されている。

高石駅東側駅前広場の社会実験（R4年2月）

子供用遊具





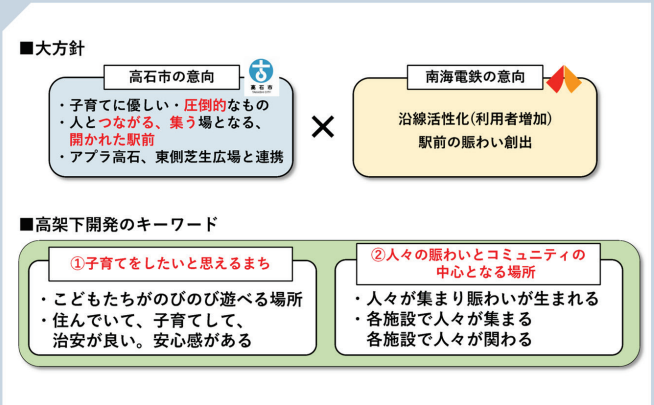
売店



ワークショップ

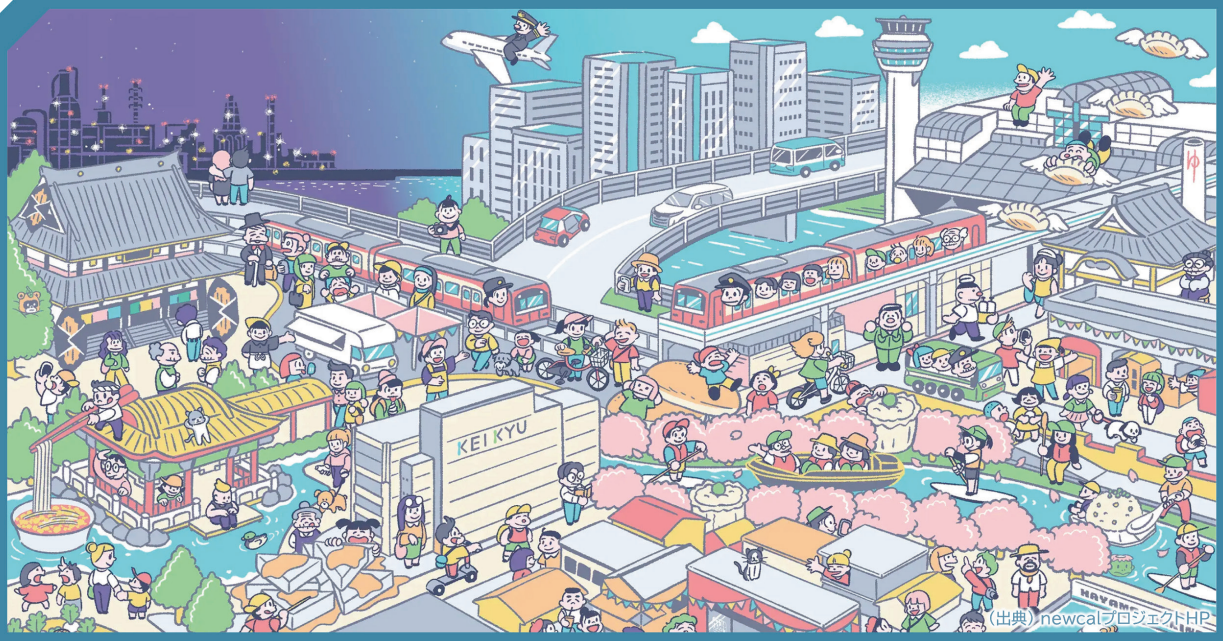


- 高架下空間の整備にあたっては、高架下空間と駅前広場が分断されることなく、シームレスかつ一体的な空間とすることで、駅前全体が歩きやすく利用しやすい魅力的なエリアとなることを目指す。





参考出典 高石市 高石駅北側高架下等整備基本計画：
https://www.city.takaishi.lg.jp/material/files/group/4/takaishieki_koukashita_keikaku.pdf
令和4年度鉄道沿線まちづくり全国会議：https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001735521.pdf

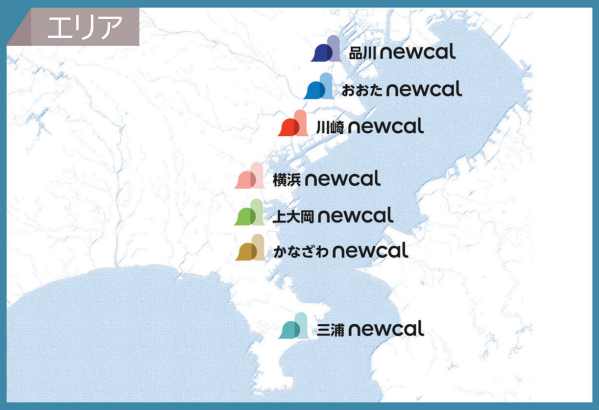


（出典）newcalプロジェクトHP

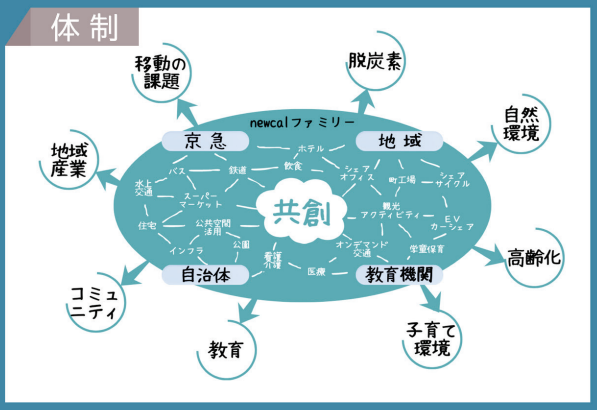
12 多極型まちづくりを推進するエリアマネジメント構想（newcalプロジェクト：京浜急行電鉄）

POINT 鉄道事業者が沿線全体をつなぐブランドのもと、
各地域拠点の個性を生かした取組を展開し、広域的な沿線価値を創出。

エリア



体 制

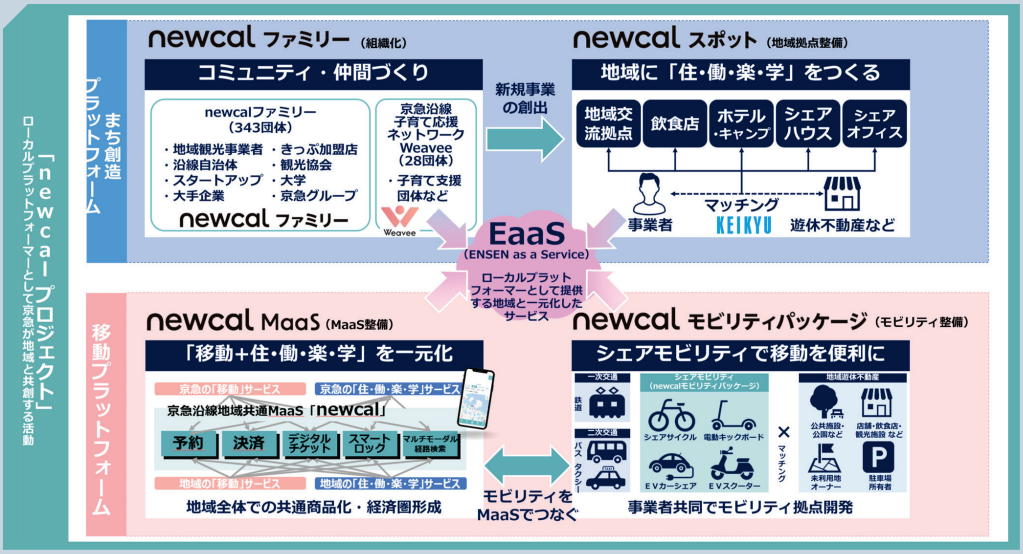


背景・目的

- 京浜急行電鉄は、移動サービスを担う「移動プラットフォーム」と地域の魅力創出を担う「まち創造プラットフォーム」の相互価値共創を軸に、「移動＋住む・働く・楽しむ・学ぶ」の機能を備えた複数の中核拠点が連携する「多極型まちづくり」を推進している。
- 本プロジェクトでは、沿線価値共創戦略で重視される「組織化」「地域拠点整備」「MaaS整備」「モビリティ整備」の4つの共創活動を通じ、デジタル基盤と沿線地域が一体となったサービス「EaaS（ENSEN as a Service）」の構築を目指している。さらに、「newcalプロジェクト」を通じて地域事業者等の主体的な活動をつなぎ、持続的なエリアマネジメントの仕組みを再構築し、新たな沿線価値の創出を図る。

取 組

- 「多極型まちづくり」時代における京急沿線エリアマネジメントは、「①ローカライズ」（エリアごとの活動）と「②共通基盤整備」（沿線共有化の活動）の2つのレイヤーに分けて整備することで、リアルとデジタルが融合した新しいまちづくりを目指す。
- さらに、「①ローカライズ」と「②共通基盤整備」を各プラットフォームに分け、4つの協創活動を展開し、「newcalプロジェクト」として位置づけた。



取組の一例

MaaS / モビリティ

三浦半島では、newcalファミリーを中心に自治体や事業者が連携し、MaaSやシェアモビリティの導入を推進している。脱炭素モデル地域として、環境負荷低減と地域課題の解決を一体的に進める取組が展開されている。


沿線全体で拡大を進めるシェアモビリティ拠点

仲間づくり / 場所づくり

地域住民や事業者が参画するワークショップを通じて、南太田駅前広場に地域交流拠点「ひといきスペースDONDON」を整備した。地域主体の運営による交流・にぎわい創出を起点に、南太田エリアのリノベーションと周辺地域との広域連携を推進している。さらに、駅前空間を活用したイベントや交流活動を展開し、地域コミュニティの形成とエリア価値向上を図っている。


ひといきスペースDONDON

仲間づくり / 場所づくり

日ノ出町・黄金町エリアにおいて、横浜市や地域団体、エリアマネジメント組織が連携し、高架下空間や大岡川沿いを活用した「アートによるまちづくり」を推進している。黄金町バザールやアーティスト支援を通じて地域のにぎわいを創出するとともに、地域再生のモデル形成や周辺エリアとの回遊性向上を図り、持続的なエリア価値の向上につなげている。


京急線の高架下に現れた個性的な空間

参考出典　newcalプロジェクトHP：https://keikyu-areamanagement.jp/



13 挑戦する地域を応援する「支援型開発」（下北線路街：小田急電鉄・世田谷区）

POINT 多様な人々の交流や挑戦を後押しする「支援型開発」を提唱し、街と人をつなぐ基盤づくりと、地域住民が参加しやすい仕組みを構築。

エリア



体 制

開発	小田急電鉄
広場の整備	世田谷区
建築設計	(株)つばめアーキテクト
ボーナストラック運営	散歩社
(tefu) lounge運営	UDS(株)
SHIMOKITA COLLEGE運営	小田急電鉄・UDS(株)・HLAB

背景・目的

- 代々木上原駅～梅ヶ丘駅間の連続立体交差事業と複々線化事業により創出された鉄道跡地を活用。
- 小田急電鉄は約1.7kmの開発エリアを「下北線路街」とし、2022年5月までに13施設を整備。
- 2019年9月、「サーバント・デベロップメント(支援型開発)」を掲げ、地域とともにまちづくりを推進。
- 開発コンセプトは「BE YOU. シモキタらしく。ジブンらしく。」。「であう」「まじわる」「生まれる」を支援し、多様な人々の交流や挑戦を後押しする拠点形成を目指す。
- 街と人をつなぐ基盤づくりと、地域住民が参加しやすい仕組みを通じて下北沢エリアの発展に貢献。

取 組

- 下北線路街は、全長約1.7kmの線路跡地を13のブロックに分けて開発された。木々や草花に触れながら、歩いて心地のいい時間を過ごすことができる空間となっている。地域とつながる保育園、新たな出会いや学びを提供する学生寮、チャレンジや個人の商いを応援する長屋（ボーナストラック）、ギャラリーやイベントのできるレンタルスペース、温泉旅館など個性的な施設が集まる。地域の人々が自由にイベントを開催でき、楽しく参加できる仕掛けもある。





［ 開発コンセプト ］

BE YOU.

シモキタらしく。ジブンらしく。

いろんな人が、自分らしく生きている街、シモキタ。
ここまで多様性にあふれている場所は、日本中を見渡しても、そうそう存在しません。
そんなシモキタの魅力がそのまま未来に息づきながら、
より多くの人がつながり合って、それぞれの心地いい場所がふえていく。
そのためのきっかけをつくったり、新たなチャレンジを後押しできる拠点となることを目指して、
当開発プロジェクトは走り出しました。

❶ **「であう」を支援する：**
さまざまなヒトやモノ、コトとの出会いを通じて いろんな個性を発見できる

❷ **「まじわる」を支援する：**
地域やコミュニティの枠を越え それぞれがつながり合って 刺激しあう

❸ **「うまれる」を支援する：**
新たな絆やチャレンジなど シモキタらしいなにかが 生まれていく

参考出典
コミュニティシップ：https://book.gakugei-pub.co.jp/gakugeibook/9784761528157/
下北線路街HP：https://senrogai.com/
小田急電鉄株式会社HP：https://www.odakyu.jp/



14 街で活動している・したいプレイヤーとの共創（ミカン下北：京王電鉄）

POINT 鉄道事業者が主体となって「まちづくり」をするのではなく、街で活動している・したいプレイヤーとの共創に着目し、かれらの個性や魅力を発揮できる「余白」をつくる。

エリア



体 制

施設運営	京王電鉄株式会社・株式会社京王SCクリエイション
設計・施工	京王建設株式会社
サイン施工	株式会社京王エージェンシー
開発プロデュース	株式会社ビルダーズ
建築・環境デザイン	株式会社ドラフト
SYCL by KEIO プロデュース・運営	株式会社ヒトカラメディア
PR・コミュニケーションデザイン	株式会社コネル

背景・目的

- 京王電鉄では、京王井の頭線の高架化をきっかけに高架下の開発を推進していたが、単なる高架下開発ではなく、今後の「京王」の開発のプロトタイプとなるようなプロジェクトとして開発を推進。
- そこで開発の方向性として、京王が主体となって「まちづくり」をするのではなく、街で活動している・したいプレイヤーと共創していきながら、街が魅力的になる活動を仕掛けていく開発を進めた。
- なお、活動を継続させていくために、「街の魅力化」と「京王の長期利益」を同期させることを意識し、街で様々なビジネスをしてもらいながら、京王・街双方にお金が循環していくようなモデルをつくることで、街への投資を持続的に行えるような環境を社内外につくっていくことを目指された。

取 組

- 高架下（ミカン下北）の開発に先立ち、3年間限定で実証実験を行った。実証実験では、屋外に金網フェンスで囲まれた空間が整備され、公共スペース、飲食店、イベントスペースとして活用された。
- 簡易的な施設ではあるものの、まちに開かれた高架下の暫定活用により、地元とのリレーション作りを行った。京王電鉄が事業主体となり、ほか民間2社が運営を担い、3社が連携し、まちのコミュニケーション拠点としての新たな可能性を開拓した。





- 2022年3月に「ミカン下北」が開業、A・B・C・D・Eの5街区から構成され、個性的な飲食店舗を中心とした商業エリアと「遊ぶように働く」を体現するワークプレイスが同居した、遊ぶと働くが混ざる新しい下北沢の形を京王が提案した。
- 飲食テナント箇所の設計・契約において、リースラインの外側である共用部にテナントの座席などが滲みだすことを推奨しているのが特徴。あえて自由にはみ出し、テナントごとに個性を出すことで、施設全体の賑わいを演出しており、テナントを単なる借主と捉えず、まちづくりの協業パートナーと捉えていることがうかがえる。



参考出典
ミカン下北HP：https://mikanshimokita.jp/about/
全国まちなか広場研究会HP：https://machinakahiroba.main.jp/
京王電鉄株式会社HP：https://www.keio.co.jp/



（出典）阪急電鉄HP

15 民間と行政の用地をバランスよく一体的に配置（TauT 阪急洛西口：阪急電鉄・京都市）

POINT 高架下空間の開発の前段階で行政と鉄道事業者が目標を明文化したことにより、開発当初からのコンセプトが引き継がれ、民間用地と行政用地の一体的な配置が実現。

エリア



体 制

企画、開発、運営、テナント誘致	
阪急電鉄株式会社 沿線まちづくり推進部 阪急阪神ビルマネジメント株式会社 株式会社ウェルビーイング阪急阪神	
広場管理などの運営	企画、地元住民の意見の集約、公共施設の建設、運営
一般社団法人 COTOIRO	京都市

背景・目的

- 連続立体交差化事業（鉄道高架化）によって生み出された総延長約1.2km、面積約11,200㎡の高架下空間を利活用し、周辺エリアにおける地域の活性化について官民が一体となって取組み、まちづくりの新たなモデルケースとするプロジェクト。
- 洛西口駅～桂駅の駅間を拠点とした、歩いて楽しいまちづくりに取組み、長期的なまちづくりの視点を踏まえ、周辺地域の利便性を向上させる。同時に、地域外からも多様な人を呼び込む新しい仕掛けの導入や様々なコンテンツとの連携を図り、周辺エリア全体の活性化につなげることを目指す。

取 組

- 京都市は「洛西ニュータウン再生」や「大原野“地域ブランド戦略”」など、地域とともに西京区の個性を生かした魅力あふれるまちづくりに取り組んでいた。一方、阪急電鉄では幅広い世代の方に「来訪したい、末永く住み続けたい」と思っていただける沿線・まちづくりを目指していた。
- そこで、この相互の取組を連携させることで、沿線地域の魅力がより一層高まるなど相乗効果が期待できるものと考え、2015年12月に京都市と阪急電鉄は包括的連携協定を締結。
- 高架下の開発にあたっては、京都市が親子のあそび場やカフェ、多目的室、ライブラリーなどの複合施設を整備し、阪急電鉄が飲食・食物販・サービス店舗に加え、ひろばや花壇などのオープンスペースを整備。人・モノ・情報が交流し、新たな文化・地域活動から持続的な賑わいが生まれることを願って整備された。
- 「まち」と調和した空間整備に加えて、当プロジェクトでは“まちとの連携”を重要視し、様々な取組によって地域の方々との接点を増やし、活動に参画してもらうことで、これまでにはなかった地域コミュニティを創出し、様々な賑わいや活動が生まれる拠点となっている。
- 開発の前段階で鉄道事業者と行政側が目標を明文化することで、エリア一帯のコンセプトの統一が図られるとともに、担当者が変わる中でも、連携協定によって開発当初の思いを引き継ぎながら事業を進めることができた事例といえる。

（一般社団法人・農家との連携）
野菜マルシェ「西山の恵み」



（近隣の高校との連携）
花壇の植栽・野菜や花苗の販売実習



（ローカルメディアとの連携）
地域案内マップ



（セミナー・交流型イベント）
「洛西高架下大学」



（地域事業社との連携）
「らくさいこどもお仕事ひろば」



（仲間の募集）
ボランティアチーム「トートまちつくり隊」



参考出典

TauT 阪急洛西口HP：https://www.taut-rakusaiguchi.com/
公益社団法人日本交通計画協会交通計画研究所、沿線まちづくり研究会 各社事例紹介:
https://www.jtpa.or.jp/custom_contents/cms/linkfile/enmachijireishoukai_260302.pdf
阪急電鉄ニュースリリース、－洛西口～桂駅間プロジェクト－「TauT トート 阪急洛西口」第3期エリアが2月1日（月）にオープン 全てのエリアが開業します！：
https://www.hankyu-hanshin.co.jp/release/docs/d0db8a42e082a25212373693a51faf2b09824c90.pdf



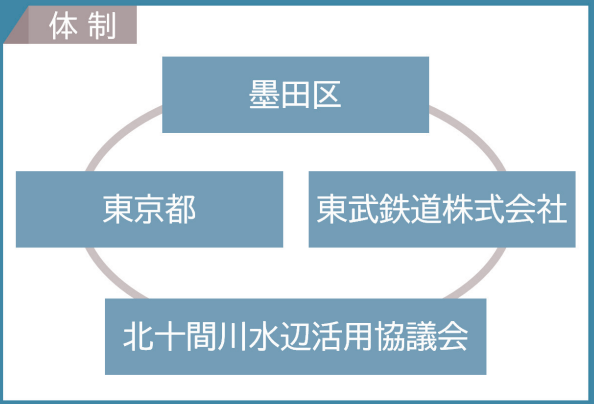
16 水辺、高架下、公園・道路の一体的な空間整備（ミズマチ：東武鉄道,隅田公園：墨田区,北十間川：東京都）

POINT 複数の主体が並行して整備を進める際の統一的な考え方を示すことにより、各主体が整備する水辺、高架下、公園・道路の物理的・デザイン的な一体感を創出。

エリア



体 制



背景・目的

- 東京都墨田区の浅草駅～とうきょうスカイツリー駅間は、鉄道（東武スカイツリーライン）ではつながっているものの、隅田川を挟んで動線が断絶していた。また北十間川護岸と東武鉄道高架はどちらも耐震補強工事が必要な状況、隅田公園も樹木や施設の老朽化といった、ハード面での改修が必要な状況であった。
- 東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、エリアの回遊性向上を目指し、高架下商業施設整備（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・墨田区）により、複数の公共空間を一体的に整備することとなった。

取 組

- 浅草駅～とうきょうスカイツリー駅間の回遊性向上を目指し、東京都、墨田区、東武鉄道がVision Bookを作成し、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・展開に寄与した。
- ビジョンにおいて複数の主体が並行して整備を進める際の統一的な考え方を示し、水辺、高架下、道路・公園を人々が往来するデザイン性に優れた空間整備につなげた。
- イベントなどが開催可能な舗装広場、芝生広場、コミュニティ道路などで開放的な墨田区立隅田公園を整備（墨田区）。その周辺で親水空間整備（東京都・墨田区）、高架下商業施設整備（東武鉄道）がそれぞれ行われた。
- 隅田川を横断する東武鉄道浅草駅ととうきょうスカイツリー駅間の鉄道橋「隅田川橋梁」に歩道橋「すみだリバーウォーク」を整備（東武鉄道）し、周辺エリアの回遊性を高めた。
- 2024年4月1日から、すみだパークマネジメントグループ（代表企業：東武鉄道）が墨田区より墨田区立隅田公園の指定管理事業を受託。







参考出典　日本交通計画協会　沿線まちづくり研究会
https://www.jtpa.or.jp/contents2/enmachi.html


（出典）株式会社JR中央線コミュニティデザインHP

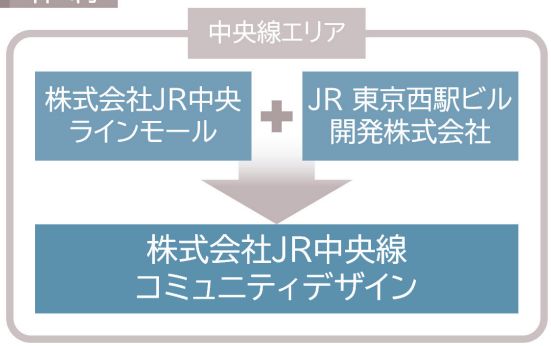
17 高架下空間における都市と鉄道の一体空間（中央ラインモール：JR東日本）

POINT 鉄道事業者と自治体が連携し、高架下空間と都市公園を一体整備することで、官民の境界を感じさせないシームレスな空間を創出。

エリア



体 制



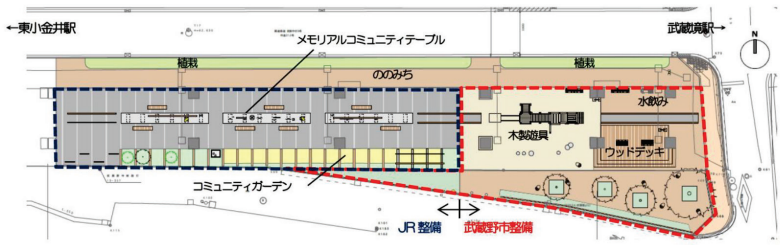
背景・目的

- JR中央線の国分寺駅～立川間の連続立体交差事業では、高架化に伴って生まれた広大な高架下スペースの一体的な開発により、中央線の沿線価値を総合的に高めることを目的として設立された㈱JR中央ラインモール（現：㈱JR中央線コミュニティデザイン）が、中央ラインモール構想に基づいて駅と一体となった商業施設（nonowa）の開発・運営や、高架下空間の有効活用、高架下を快適に歩いて楽しむことのできる歩行空間（ののみち）の整備等を通じて、沿線地域との連携を深めながら、地域づくりのための活動や事業を展開している。

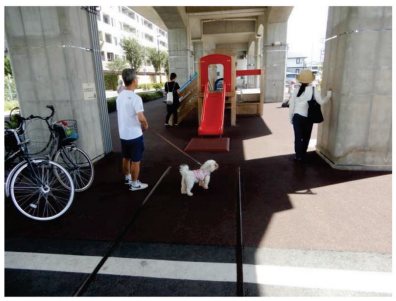
（出典）『連続立体交差事業～テーマ別事例集～』より文章引用

取 組

- JR東日本グループは、グループ経営ビジョン「勇翔2034」（中央ラインモールを構想時の経営ビジョンは「変革2027」）の実現に向け、中央線エリア等で「沿線くらしづくり構想」を推進。地域とともに世代を超えて暮らしやすい生活空間を創出し、沿線人口と生活圏の拡大を目指す。
- 中央ラインモール構想とは街がつながる連続立体交差事業（三鷹～立川間、事業主体：東京都）を契機に、緑と文化の溢れる中央線沿線に生まれた高架下空間において人と人、人と街、街と街、過去から未来へ「つながる社会」を創り、心豊かな暮らしの実現を目指す構想である。
- 武蔵境駅付近では、歩行者空間「ののみち」に面する高架下に、JR東日本と武蔵野市が協働して、中央線に使われていた鉄道設備を展示した「憩いのひろば」（JR）と、武蔵野市による「遊びのひろば」を、「武蔵境ぽっぽ公園」として整備した。
- 鉄道事業者側の広場と都市側の公園が一体化したことで、大きな屋根のある広場（公園）として、市民からも好評を得るなどの効果を上げている。

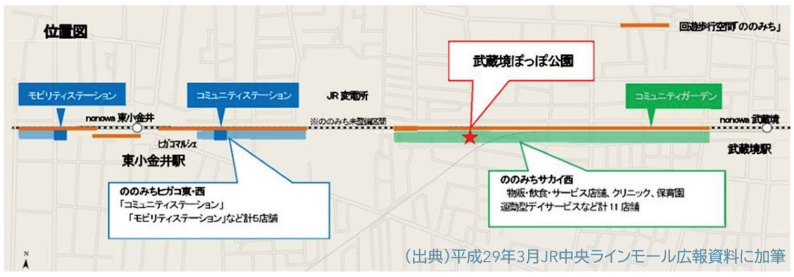






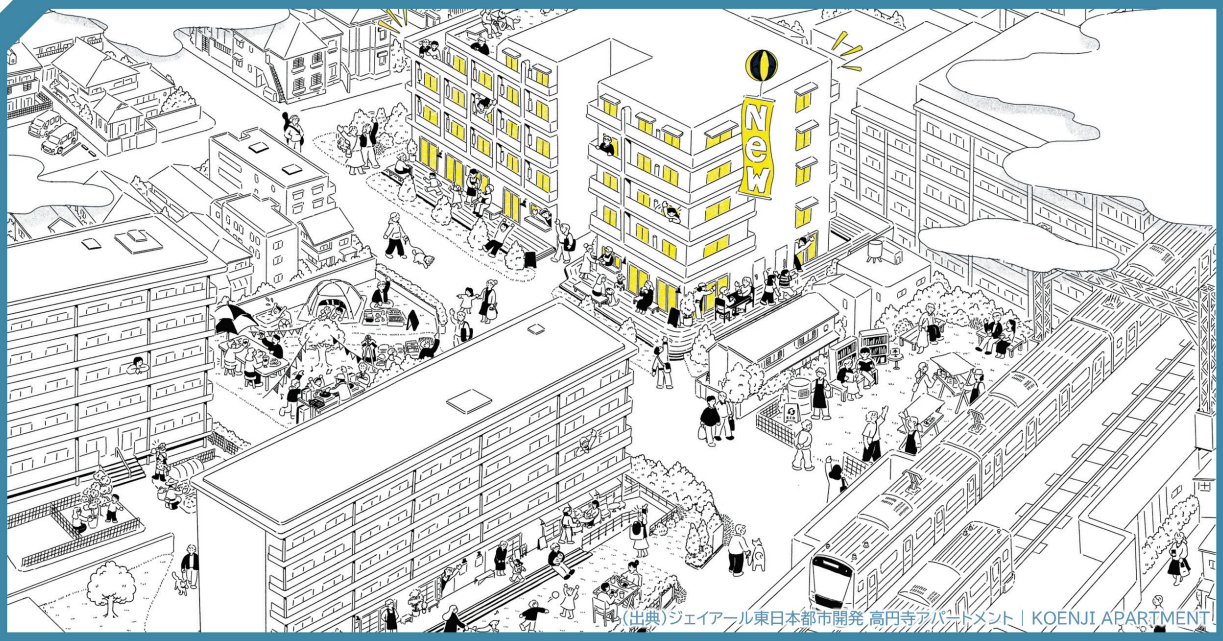
高架下歩行空間（ののみち）

まちの回遊性向上を目指し、沿線の住民や来街者が快適に歩くことが出来る高架下の歩行空間に、植栽やポケットパーク、カフェ、デッキテラスなどを配置した、新たな地域交流の場として整備された。



参考出典

株式会社JR中央線コミュニティデザインHP：https://www.jrccd.co.jp/company/
JR東日本グループニュース、沿線くらしづくり構想の推進について：
https://www.jreast.co.jp/press/2020/20201208_ho03.pdf
連続立体交差事業～テーマ別事例集～：https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001359076.pdf
JTPA REPORT 都市と交通　通巻122号（特集：鉄道沿線まちづくり）



（出典）ジェイアール東日本都市開発 高円寺アパートメント｜KOENJI APARTMENT

18 住まい手が育み、まちとつながる賃貸住宅（高円寺アパートメント：高円寺駅～阿佐ヶ谷駅）

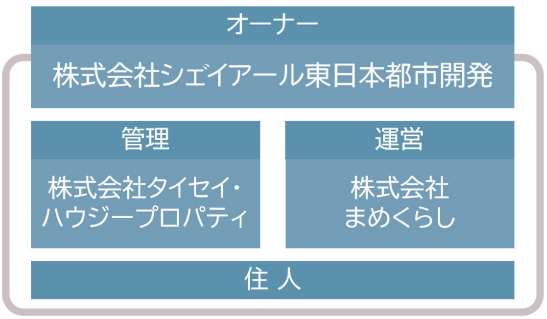
POINT 地域との親和性の低かった社宅のリノベーションを通じて、住人が楽しめるだけでなく、地域住民も参加できる場や機会を創ることで、まちの価値を高める拠点として再構築。新たに近接の独身寮も解体のうえ新築棟とし、多世代居住や地域交流の機能を拡大した。

エリア



（出典）電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成

体 制



背景・目的

- 旧国鉄の社宅として使われていたアパートだが、ブロック塀で囲われていることもあり、地域と分断されている状態であった。
- 2017年、阿佐ヶ谷・高円寺プロジェクトの一環として、リノベーションを実施することとなった。
- 単にリノベーションするだけではなく、ソフトによる価値創造や地域へひらいた空間づくりを行ない、まちの価値を高める拠点の一つとして、これからの時代の賃貸住宅のあり方を提案する。
- 2025年、独身寮を主に単身世帯向けの賃貸マンションに建て替え、低階層を店舗や店舗付住宅とすることで、リノベーション棟で築いた高円寺アパートメントの輪を広げ、さらに価値を向上させていく。

取 組

- これからの時代の賃貸住宅のあり方として、管理だけではなく運営が重要となる。そのためには大家と住人が関係性を育み、住人が住まいに愛着を持てる住まいづくりが重要だが、オーナーが大企業である本物件はハードルが高い。そのため、本物件では大家と住人の間の存在（女将）を作り、関係性にグラデーションを生むことで、住民の関わりが作りやすくなる環境を提供している。女将は日常的に住人と関わりを作り、住人と共にイベント等も実施している。



芝生でたまたま出会っただけで、自然に会話が生まれる住人たちの日常



住人の子供たちがハロウィンイベントで1階の女将の店舗にも立ち寄る



百年防災社（現：いのちとぶんか社）の協力により、住人たちで「防災ワークショップ」を開催



毎年、大勢のお客さんが芝生を埋め尽くす大盛況の「ピアフェス」

- コンセプト実現のポイントとしては、住人がこの場所の使い方を楽しむことで、住人に愛着が生まれるだけではなく、住人以外の地域の人もこの場所を楽しむことができる、まちの価値を高める拠点の1つと機能していることが重要である。
- また、住人同士が日常的なかかわりを通じて家族の境界があいまいになり、ここで子どもを産みたい・子育てしたいという安心感や、ここで何かあっても共助できるという安心感が生まれる。
- 新築棟にリノベーション棟の住人も利用できるシェアラウンジを設けたり、住人や地域の人の小さな商いを支援するシェアキッチン、店舗付住宅を設置したことで、住人同士や地域との関わりをつなぐ結節点としての機能を高め、これまでの活動をさらに拡大していく。

参考出典

ジェイアール東日本都市開発 高円寺アパートメント | KOENJI APARTMENT：
https://www.jrtk.jp/koenji-apartment/
日本交通計画協会　沿線まちづくり研究会：https://www.jtpa.or.jp/contents2/enmachi.html



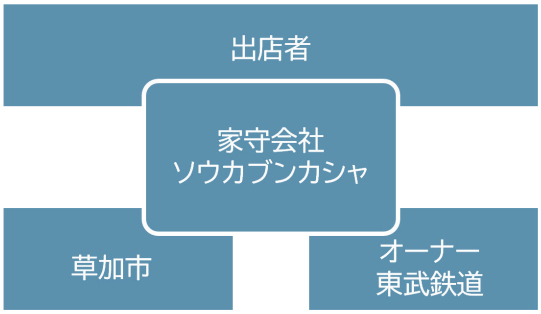
19 社宅リノベーションを通じコミュニティ拠点を創出（ミノリテラス草加：東武鉄道）

POINT 自治体と鉄道事業者の互いの弱点を補完し合う“官民連携”と活躍・活動されているメンバーとの協働により、地域に開かれたコミュニティ拠点を創出。

エリア



体 制

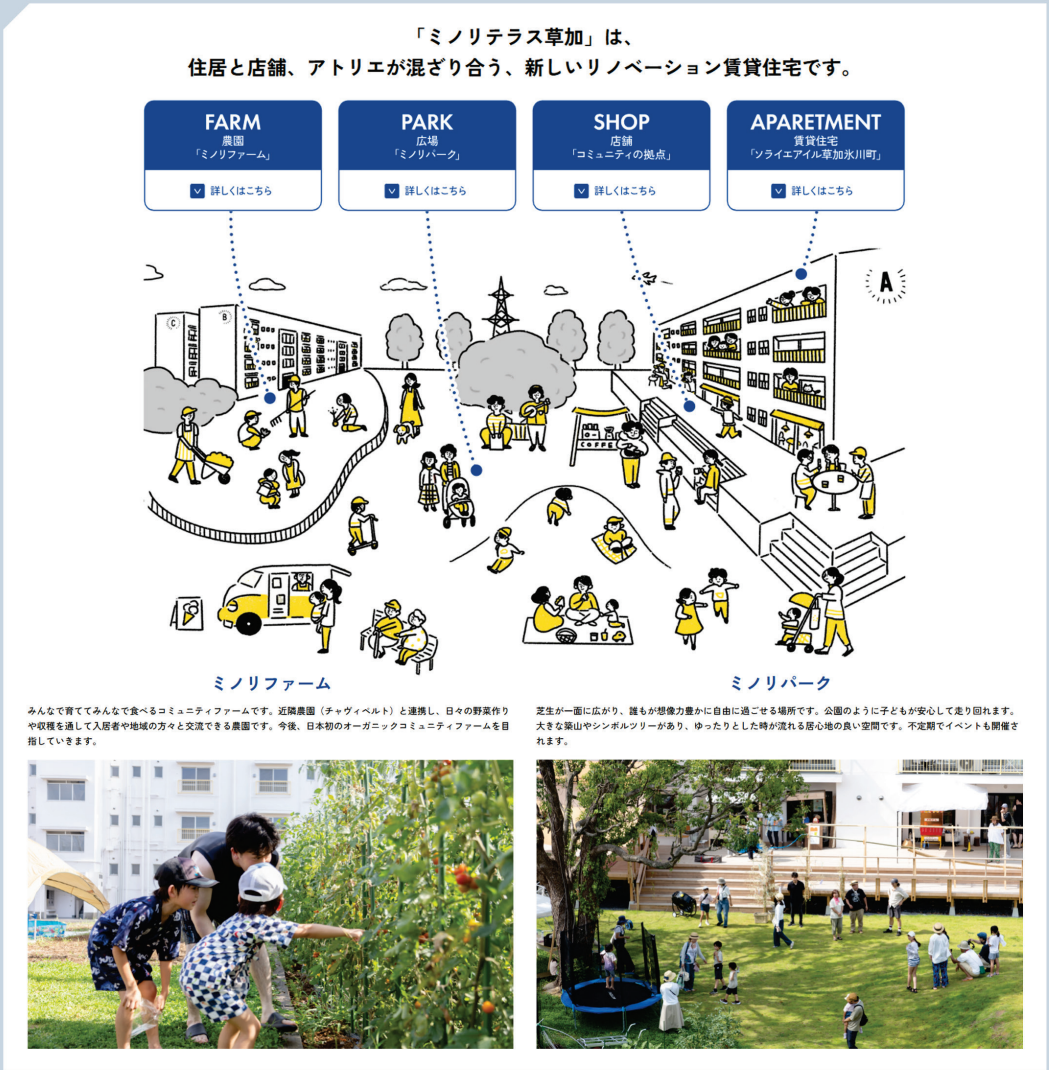


背景・目的

- 事業背景として、埼玉県草加市では「都市型産業の不足」や「目的地が無い」など『寝に帰るだけのまち』になっていることに課題を抱えていた。一方、東武鉄道では、閉鎖をした社宅の再生を通じて地域課題の解決に図りたいという想いがあったものの、そこで活動してくれるプレイヤー（運営者、出店者など）を見つけられないという状況にあった。
- その中で、草加市が2017年から始めた「リノベーションスクール」を通じて、草加市と東武鉄道のそれぞれの強み・弱みを補完し合う形での官民連携が実現し、「人とつながる、地域とつながる、まちのリビング」をコンセプトとしてミノリテラス草加の事業が発足した。

取 組

- 東武鉄道が埼玉県草加市に所有する社宅の閉鎖後の利活用として、一部店舗を複合した一般向け賃貸住宅へのリノベーションを行った。
- 草加市と東武鉄道の官民連携は、2017年に草加市が策定した「草加リノベーションまちづくり構想」の取組の一環として開催している「リノベーションスクール」において、ミノリテラス草加を題材として提供したことから始まった。このリノベーションスクールに東武鉄道の社員も参加。当社は遊休地の情報提供者として参加し、街のリアルな声や現地の思いを聞きながら、一般市民の方々も含めた合計20名ほどで、班に分かれて3日間かけて議論や検討を行った。
- その過程で、コミュニティ運営会社である「ソウカブンカ」が、社宅の再生を通じた地域に開かれたコミュニティ拠点の形成および居住者ならびに地域の皆様が生きがいやゆとりを実感できる暮らしを提供する。



参考出典　ミノリテラス草加HP：https://solaie.jp/ill-chintai/soka-hikawacho/concept/

鉄道沿線まちづくりガイドライン

【連携・共創型鉄道沿線まちづくり編】

令和８年10月 策定

発行：国土交通省　都市局
街路交通施設課・市街地整備課・都市計画課