

2. 駅まちデザインにおいて意識すべきこと

本章では、駅まち空間が都市機能の中核を担い、駅まち空間の整備によりまちづくりにおける多面的効果を発現させるために「駅まちデザインにおいて意識すべき事項」について示す。

(1) 駅まち空間における公共施設・民間施設の一体的な活用

- 駅まち空間は、それぞれ目的の違う不特定多数の人が集まり、移動や滞在が行われる空間である。
- そうした人々のニーズを満たすためには、駅まち空間全体を移動しやすく、かつ活用しやすい環境にすることが求められる。そのため、**施設の所有や管理の区分に関わらず、既存ストックのうち、その利活用が駅まち空間の質や駅まち空間内の活動の利便性向上に資するものを総じて「都市アセット」として捉えることが重要である。**駅まち空間内の「都市アセット」には、駅前広場、駅施設、駅広隣接地区にある民有地内の公開空地等が含まれる。
- 一体的な「都市アセット」を良質なものとするためには、周辺市街地との連携も意識しながら、駅まち空間内外の回遊性を高めるとともに、ユニバーサルデザインやバリアフリーへの配慮、都市機能の集約と良質なオープンスペースの確保、ゆとりとにぎわいのある「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成等にも配慮することが求められる。
- また、「空間・機能確保のための開発」から、「価値・持続性を高める複合的更新」へと転換を図った「市街地整備 2.0」の考え方も踏まえ、**個々の事業区域を超えたエリア全体を視野に入れ、ビジョンの構築・共有、事業実施、運営のサイクルを回しつつ、必要に応じて方向性を修正しながら進めることが重要である。**

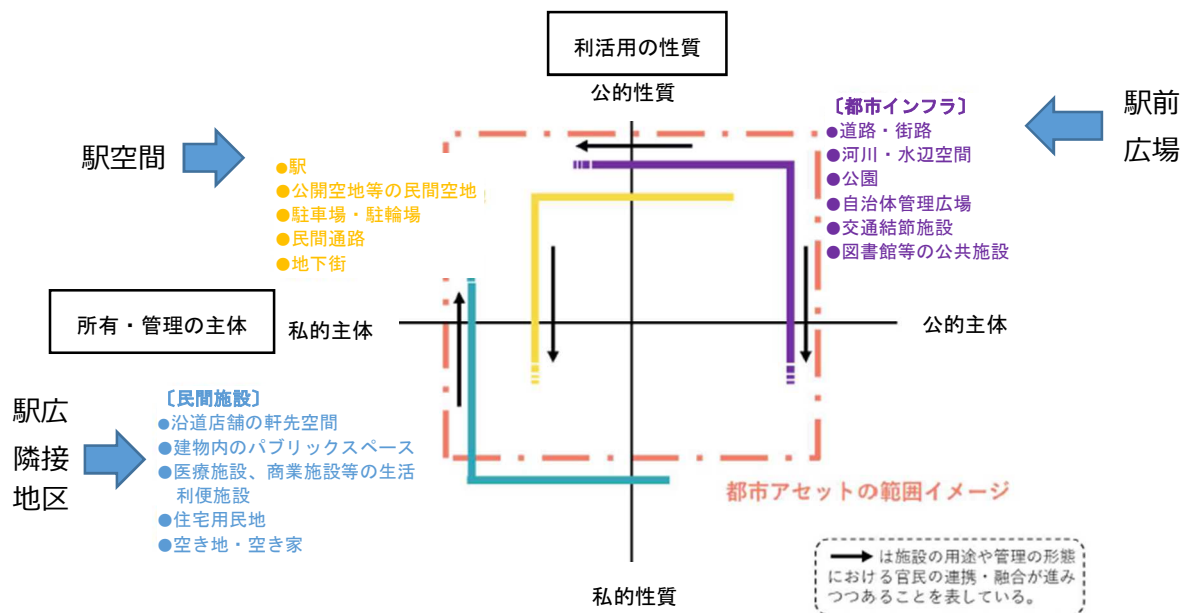


図 2-1 都市アセットのマネジメント（利活用・管理）の方向性の概念

(出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市施策のあり方検討会中間とりまとめ報告書 一部加筆)

解説 駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ

【従来】

- 空間毎・主体毎に、空間や機能がバラバラに整備・提供されている。
- 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る。

駅まち空間	改札内	案内所 (乗換・出口等)	乗降空間 乗換空間	
	改札外		滞留空間 通行空間 (自由通路)	鉄道のきっぷ
駅前空間	駅前広場	観光案内所	乗降空間 乗換空間	バス等の乗車券
	駅広隣接地区		滞留空間 (公開空地)	商業施設
周辺市街地		保育園等 図書館	通行空間 滞留空間 (道路・公園)	商店街



図 2-2 従来の駅まち空間における都市アセット



【目指すべき方向性】

- 利用者目線に立ち、所有区分等を越え、駅まち空間にある都市アセットを一体的に捉えて、関係者が連携し、計画・整備・管理運営を行っていくべきである。
- ユニバーサルデザインやバリアフリーへの配慮、都市機能の集約と良質なオープンスペースの確保、「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成等に配慮するべきである。

駅まち空間	改札内	一体的な都市アセット		
	改札外	防災機能 総合案内所	乗降機能	環境形成機能 交通サービスの充実
	駅前広場	受取渡却サービス	通行機能	乗換機能
	駅広隣接地区	駅なか保育園等	滞留機能	駅前商業施設
周辺市街地		サービス機能	商店街	

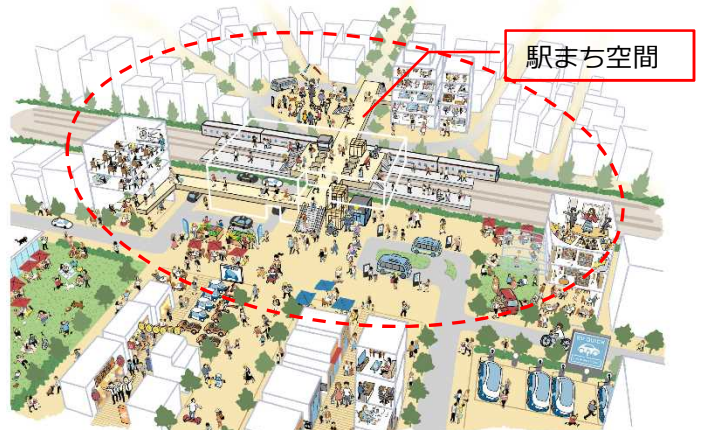


図 2-3 駅まち空間における都市アセットの目指すべき方向性

解説 備えるべき機能・確保すべき空間・活動を支える運営を一体的に捉えたイメージ

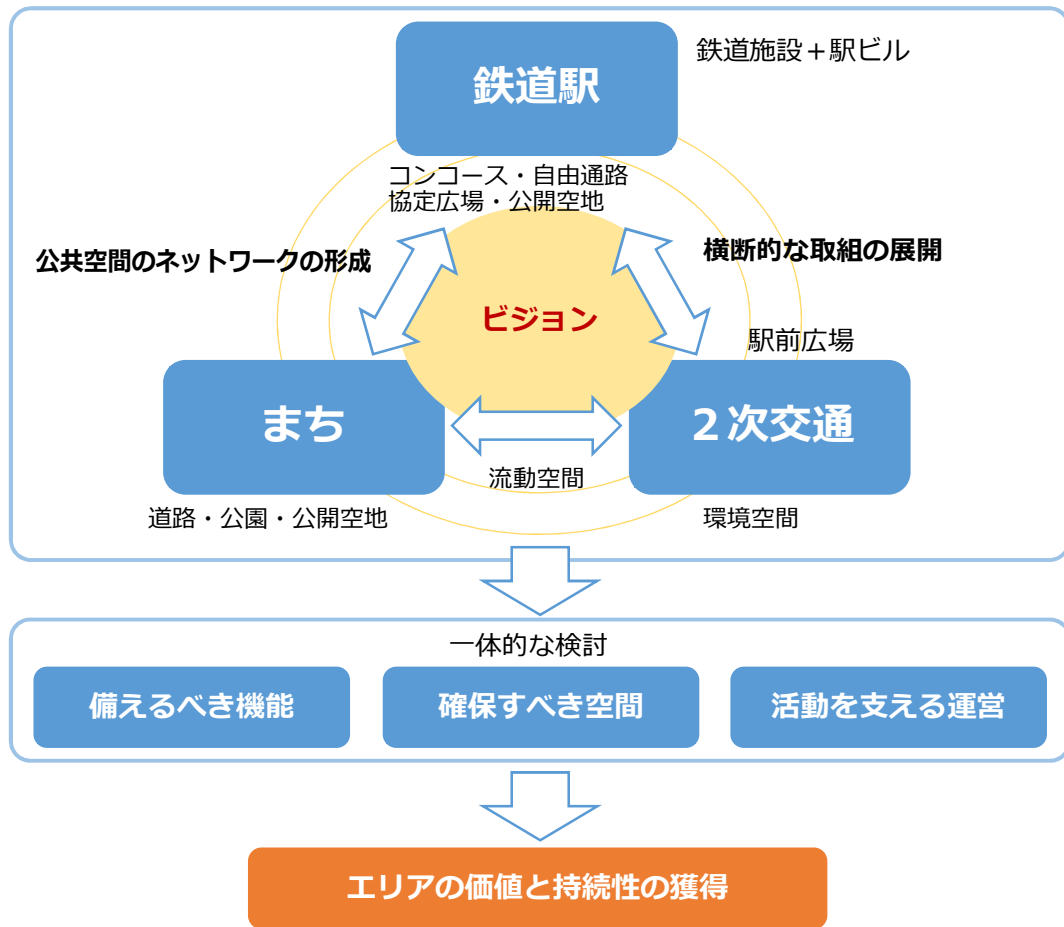


図 2-4 備えるべき機能・確保すべき空間・活動を支える運営を一体的に捉えたイメージ

(出典：駅まちデザイン検討会資料より)

参考 市街地整備 2.0 における市街地整備の進め方の転換

市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ

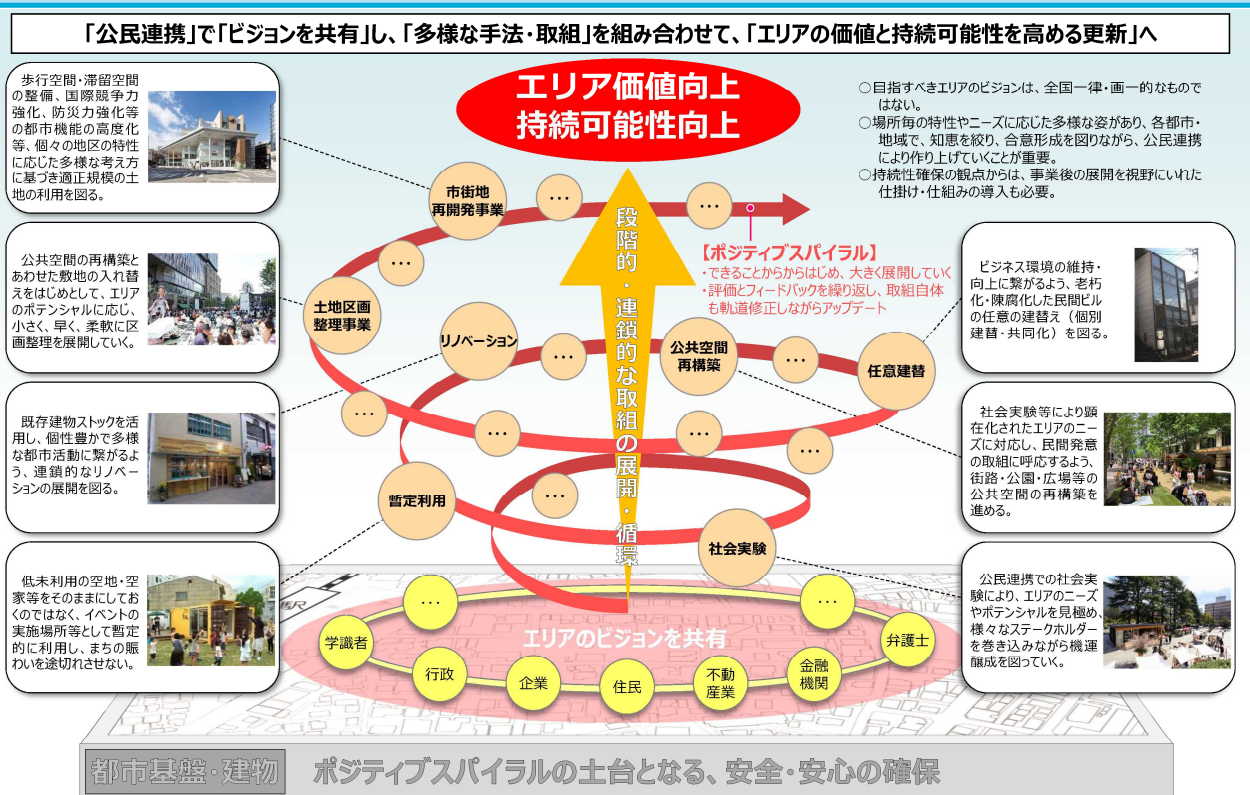


図 2-5 市街地整備 2.0 概要資料

(2) 駅まち空間の再構築が周辺市街地に与える影響への対応

- 駅まち空間は、市街地の中に含まれる場所であることから、駅まち空間の再構築は、その周辺の市街地にも影響を及ぼすことになる。そのため、駅まち空間の再構築の意義を、より多くの人に理解してもらえるよう、**周辺市街地との関係を常に念頭に置き、都市全体を改善する視点から検討する**ことが重要である。
- 駅まち空間を再構築した場合の影響については、都市における駅まち空間の成り立ちの経緯など、都市全体の視点から考察することが重要である。駅まち空間には交通結節機能のみならず周辺市街地との連携をふまえた多様な都市機能が求められるが、例えば、**駅が整備された当時、既成の中心市街地が離れた位置にあり、都市に複数の拠点が存在するような都市では、駅まち空間のみに都市機能を集中させるのではなく、既成の中心市街地とのバランスを考慮するなど、より俯瞰的な視点から検討することが重要である。**
- クルマ中心から人中心の空間へと転換する等、より**歩行者の移動しやすさを意識した再構築を行う場合は、周辺道路交通ネットワークへの影響も合わせて検討することが必要**である。また、駅まち空間内に商業施設が多い場合は、物流への影響も考慮することが必要である。
- こうした影響を予め検討しておくことで、駅まち空間の機能を周辺市街地の中で確保することや、駅まち空間と周辺市街地とを結ぶ新たな動線やバイパス経路の確保といった都市全体の視点での方策の検討が可能となる。さらに、**季節や時間帯で、駅まち空間内の公共空間の使い方を変えるという方策も考えられる。**
- **グランドレベルでの歩行者動線の確保など、再構築する駅まち空間と周辺の市街地をどのようなかたちで「つなぐ」かが重要なポイント**であり、このような検討の過程で生じたより良いまちづくりに向けた取組を、上位計画や関連計画にフィードバックすることで、都市全体の機能強化を図ることもできる。

解説 駅まち空間の成り立ちの分類とまちづくりの関係

駅まち空間の成り立ちは、まちなかの成立背景の観点から大きく3つのタイプに分けられ、各々の成立背景に応じて駅まち空間を再構築した場合に、周辺市街地に及ぼす影響について以下のような研究事例があるので、導入すべき機能の検討の際に参考にされたい。

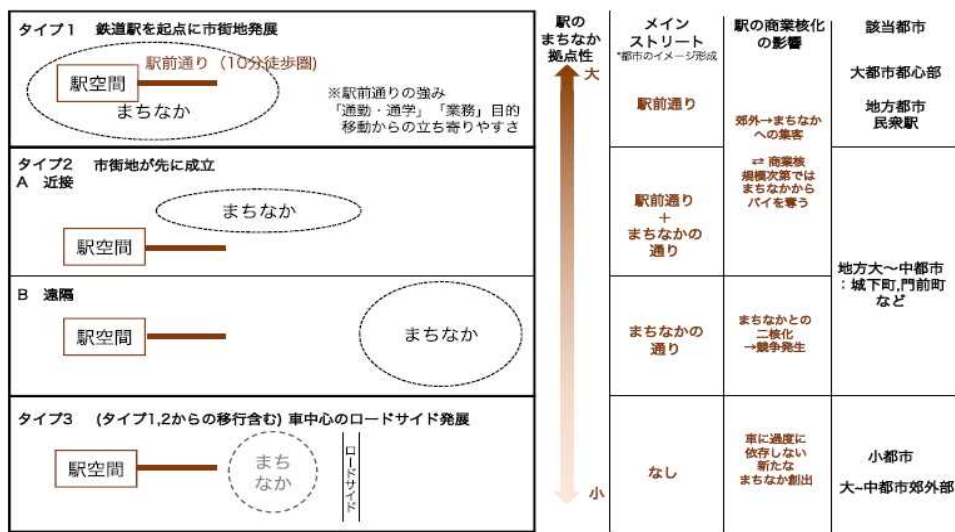


図 2-6 駅まち空間の成り立ちの分類とまちづくりの関係 (出典：駅まちデザイン検討会委員提供資料)

解説 駅まち空間と周辺市街地のまちづくりの連携

環状道路・フリンジ駐車場・荷捌き駐車場など設置により駅まち空間への自動車の流入を抑えるとともに、駅や公共交通停留所を中心としてにぎわいある歩行者空間を整備することにより、中心市街地全体の賑わいや活力の創出を図る。

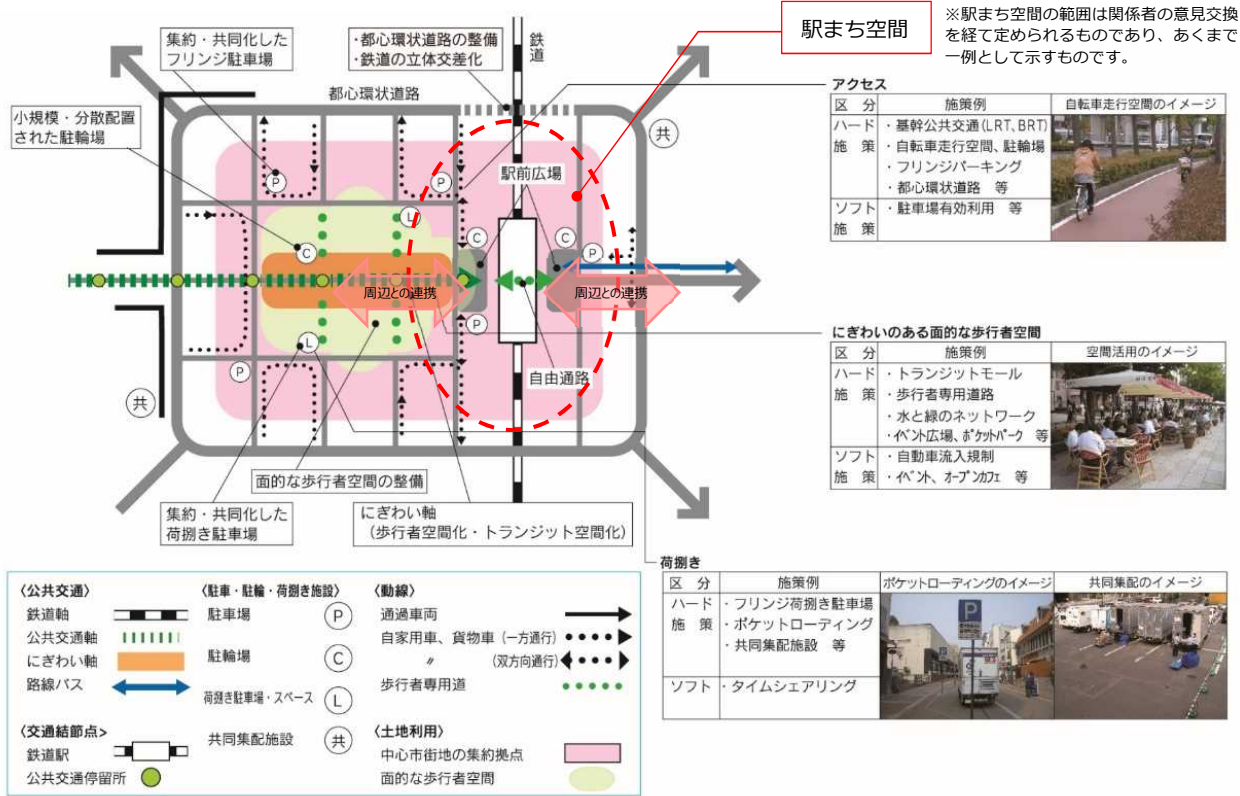


図 2-7 駅まち空間と周辺市街地のまちづくりの連携

(出典：国交省資料)

事例 富山市：公共交通を軸とした拠点中心型のコンパクトなまちづくりに向けた駅まち空間整備

人口減少がもたらす持続可能なまちづくりへの懸念から、LRT ネットワークをはじめとした公共交通を活性化し、「お団子と串」の都市構造によるコンパクトなまちづくりを実現するため、都心地区（富山駅周辺や平和通り周辺を含むエリア）と公共交通沿線居住推進地区を都市マスタープランで設定。

都心地区へのアクセス向上及び都心部の交通結節機能強化を基本方針として、LRT 整備（環状線化、富山駅南北接続）、富山駅の連続立体交差事業、駅前広場整備等を進めてきた。



図 2-9 富山市の公共交通を軸とした拠点中心型のコンパクトなまちづくりに向けた駅まち空間整備

(出典：国土交通省作成資料)

(3) これからの時代に求められる新たな視点

- 駅まち空間は都市内における極めてアクセス性・拠点性の高い貴重な空間であることから、積極的に公共空間（オープンスペース）の確保に努めるべき**である。この際、将来の社会経済活動の変化や ICT 技術等の革新にも対応できるよう、電源の確保や給排水設備等の機能配置も含め、空間利用の自由度が高く、柔軟に活用できるようなオープンスペースとすることが重要である。なお、オープンスペースの確保は、密閉・密集・密接の回避や、災害発生時の対応の円滑化にも資することが期待されるものである。さらに、備蓄品収納や待機場所の確保、情報活用により、帰宅困難者への防災・避難情報提供へ配慮することも重要である。

〈これからの駅まち空間が対応すべき動向〉

- 近年、デジタルテクノロジーの加速度的な進展等により、将来を見通すことが困難な状況となっている。特に、自動運転・MaaS・デジタルツインなどの先端技術や、スマートシティのような都市コンセプトについて、どのような過程で社会実装が進み、駅まち空間にどのような影響を及ぼすか、確実に見通すことは困難である。
- 昨今、気候変動による猛暑やゲリラ豪雨による水害などが発生することが増えており、緑陰を増やす、クールシェルターを整備する、防水・排水・貯水設備を設けるなどの対応策をとることも求められる。
- さらには、新型コロナウイルス感染症の流行を契機に、テレワークの進展をはじめとし、人々の生活や行動様式も変化してきており、ニューノーマルへの対応も求められている。
- これまで鉄道で郊外から都心に通勤していた会社員等が、自宅近くのカフェやサテライトオフィスで働く機会が増えた事例や、鉄道事業者が郊外駅周辺にテレワーク対応スペースを整備した事例もあり、駅まち空間を地域の人々の居場所として使う視点から、郊外駅のポテンシャルも高まっている。また、この動向を踏まえて、鉄道事業者等が駅まち空間のまちづくりやエリアマネジメントに積極的に参画することも期待される。
- 一方、人々が集まる空間である駅まち空間は、情報が集まりやすい空間でもあるため、サイバー空間上の拠点となるポテンシャルを有している。デジタルテクノロジーの進展により、「情報」の価値が一層高まることが予想される中、**駅まち空間は、多様な情報にアクセスできる「情報の駅」として、また、集まる情報を活用したスマート・プランニング※の実装にかかる中心的役割を担うことも期待される。**

※スマート・プランニング；

個人単位の行動データをもとに人の属性毎の行動特性を把握した上で、施設配置や歩行区間等を変化させたときの歩行者の回遊行動のシミュレーションを実施しながら施策や取組を検討する計画手法の総称

(出典：スマート・プランニング実践の手引き【第二版】国土交通省)

解説 「情報の駅」としての役割も担う駅まち空間のイメージ

駅まち空間においては、様々な情報の提供とともに情報の取得が可能であることから、これらの情報を駅まち空間の整備や管理・運営に活用していくことも考えられる。駅まち空間が、様々なモビリティや人が集まる交通結節点としての役割だけではなく、IoTセンサー・高速通信（Wi-Fi, 5G等）・案内所・サイネージなどにより、様々な情報が集まる「情報の駅」としての役割も担うことで、人々が駅まち空間を利用するメリットが増え、ひいては駅まち空間や周辺市街地の活性化へと繋がることが期待される。

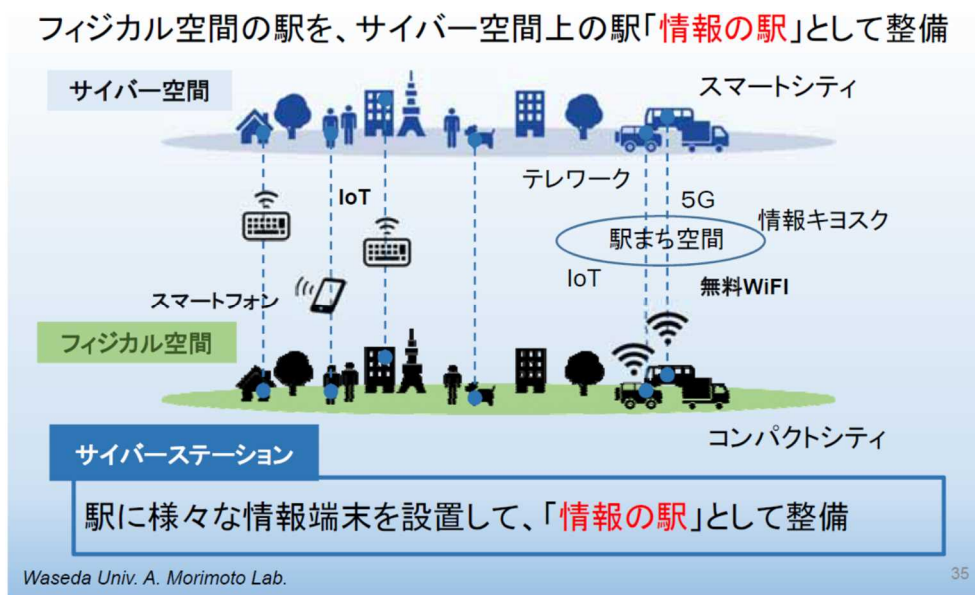
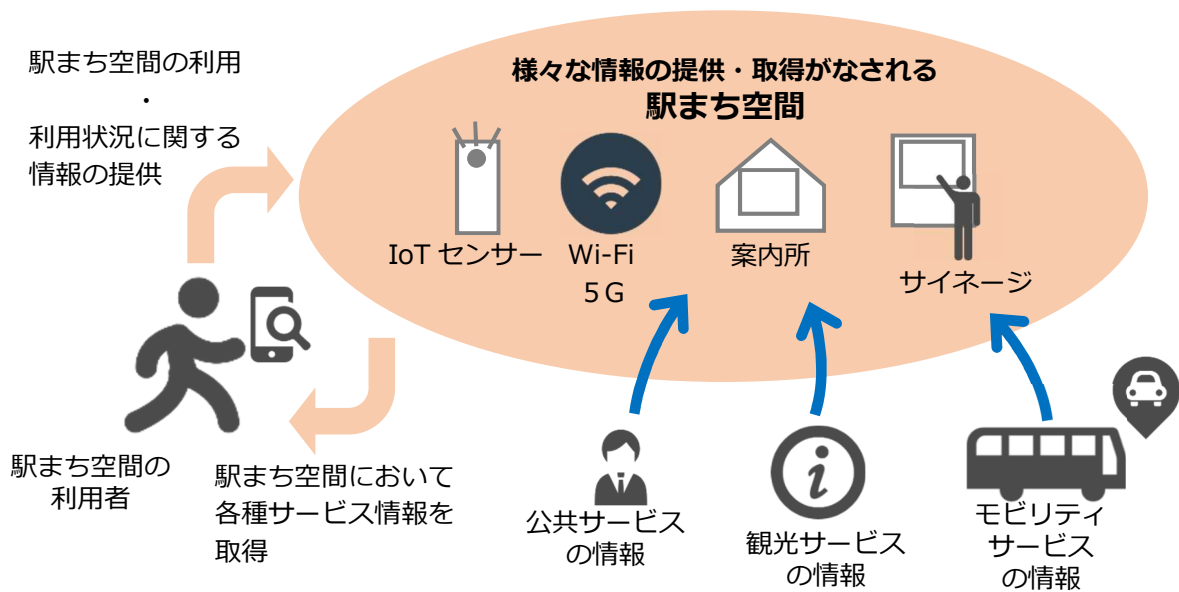
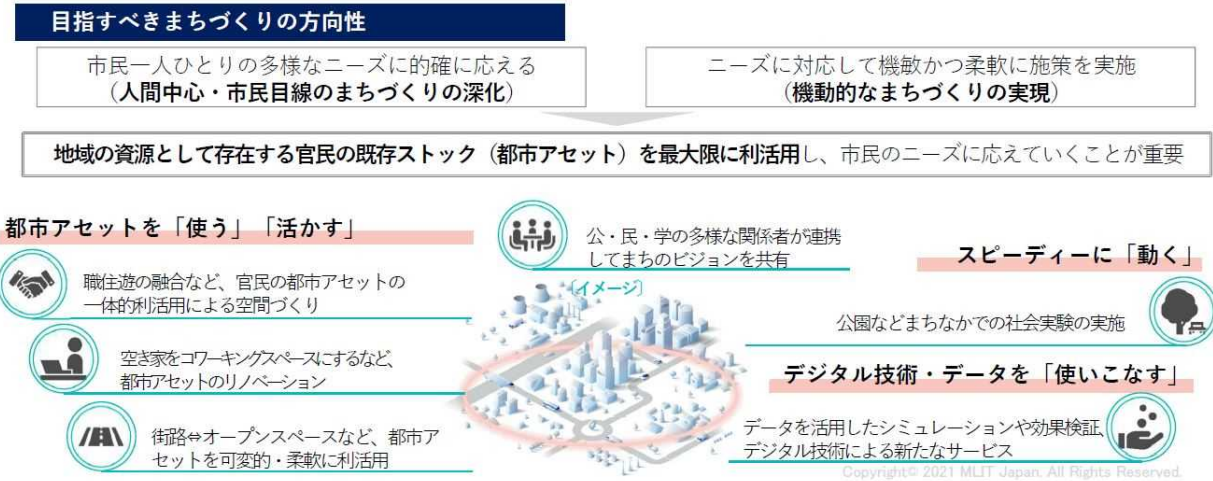


図 2-10 「情報の駅」としての役割も担う駅まち空間
(出典：駅まちデザイン検討会資料)

参考 ニューノーマルに対応したまちづくりの方向性

国土交通省都市局では、新型コロナ危機を踏まえ、今後の都市のあり方にどのような変化が起こるのか、今後の都市政策はどうあるべきかについて検討するため、様々な分野の有識者に個別ヒアリングを令和2年6～7月で実施。また、『デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会』を令和2年10月～令和3年3月に開催。目指すべきまちづくりの方向性や都市政策のあり方について論点整理を行い、令和3年4月に中間とりまとめとして公表。



目指すべきまちづくりの方向性に向けた具体的な取組（イメージ）

官民の多様な主体によるビジョンの共有
“自然や景観・歴史文化”“人や企業のつながり・コミュニティ”などの地域資本の活用

都市アセットを最大限に活用

都市アセットのポテンシャルを引き出す空間づくり

ウォーカーブル空間創出のための街路空間の再構築（松山市）
多様な人々の賑わいを生むための駅前広場の再整備（大塚市）

民間と連携した公園のリノベーション・利活用（名古屋市）
旧温泉宿を活用したコワーキングスペースの設置（別府市）

使われていない土地や限られた空間の有効活用

土地区画整理事業で集約した空き店舗等の敷地の活用（彦根市）
立体空間を活用した緑・オープンスペースの創出（目黒区）

景観に配慮した空地の広場化（高山市）

公共空間の可変的・柔軟な利活用

街路空間におけるオープンテラスによる活用（沼津市）
災害時の公園での避難者への給水（熊本市）

デジタル技術を活用した都市サービスの提供

顔認証受付・決済で手ぶら観光
滞留情報・防災情報等まちの情報のリアルタイム発信
誰もがスムーズに自由に移動するモビリティ

まちなかでの社会実験

空き地を暫定利用した広場化の社会実験（福山市）
自動運転技術を活用した公園での社会実験（奈良市）

まちづくりの担い手、プロセスの充実

データ活用を中心とした役割を担うまちづくり団体（船橋市）
データによりまちの課題を可視化し、市民参加を充実（松山市）

データの整備・共有に向けたルールづくり

3D都市モデルの整備・活用
データプラットフォーム
地域官民データ共有のルールづくり

Copyright © 2021 MLIT Japan. All Rights Reserved.

図 2-11 ニューノーマルに対応したまちづくりの方向性

（出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ概要版）

参考 新技術を活用した駅まち空間のイメージ

「データ駆動型社会に対応したまちづくりに関する勉強会」では、官民のデータを活用することによるまちづくりの高度化の推進を図るため、市町村や民間事業者に向けて、新たなデータを活用したまちづくりの取組の意義、考え方、留意点（ヒント）や、全国の取組の事例を解説するため、『データを活用したまちづくり～取組のヒントと事例～』を公表した。

取組のヒントとして、「データ活用まちづくりに継続的に取り組み、エリアの価値向上を図りながら官民連携の枠組みの持続性を担保していくことが目指す姿と考えられる」と示されており、データを活用したまちづくりの担い手としての中間組織の活躍への期待についても記載している。

第1部 データを活用したまちづくりのヒント

第1部では、準備段階での考え方、まちづくりの段階別の考え方、官民連携やデータ管理等の留意点などを紹介。

- まちづくりへのデータ活用に向けた準備
必要なデータの検討方法、データの取得方法、全国的なオープンデータの紹介など
- 段階別でのデータ活用まちづくりの取組

1 計画・整備段階	計画検討の高度化・深度化
周知調査等と組み合わせ、課題の詳細な把握や、施策の鮮明化など、計画検討の高度化・深度化を目指す	
2 利活用段階	都市サービスの展開
市民ニーズや都市活動状況のデータを把握することで、まちなかでの賑わいづくりなど、市民生活を豊かにする都市サービスの充実化を図る	
3 モニタリング・評価段階	的確かつ迅速な評価
施策・事業効果をより直接的かつ迅速に計測でき、適切な施策の見直しに活用可能	

●データを活用したまちづくりの推進に向けた留意点

官民データ連携の方法	まちづくりの担い手
データ活用への市民参加	パーソナルデータの取り扱い

第2部 データを活用したまちづくりの事例

第2部では、「取組分野」別でのデータを活用したまちづくりの事例や、分析事例を紹介。具体的には、まちづくりに活用するデータについて「取得・管理」、「分析」、「活用」ごとに、実施主体・体制や方法、費用などの事例の詳細を紹介。

まちづくりのテーマ例	該当自治体等
ウォークアブル	岡崎市、札幌市、松山市、他
エリアマネジメント	新潟市、尼崎市、品川区
モビリティ	さいたま市、岐阜市
コンパクトシティ	富山市、藤枝市
観光振興	豊岡市、藤沢市
滞留・密対策	岡崎市、千代田区
防災	千代田区、豊島区
ゼロカーボン	国立環境研究所
インフラ維持管理	柏市

+

紹介しているデータの例

センサー・AIカメラ・交通IC・スマホアプリによる人流データ、POS・地域ポイントによる消費データ、センサーによる防災データ など

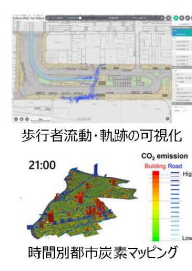


図 2-12 データを活用したまちづくり～取組のヒントと事例～ 概要版

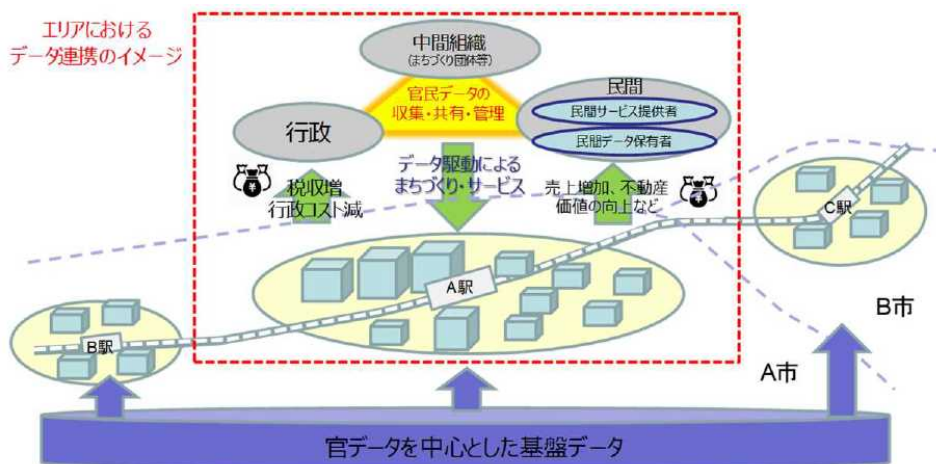


図 2-13 官民連携したデータ活用まちづくり

(出典：データを活用したまちづくり～取組のヒントと事例～)

参考 新技術を活用した駅まち空間のイメージ

「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」においては、自動運転技術等に基づくソリューションの方向性について議論されている。

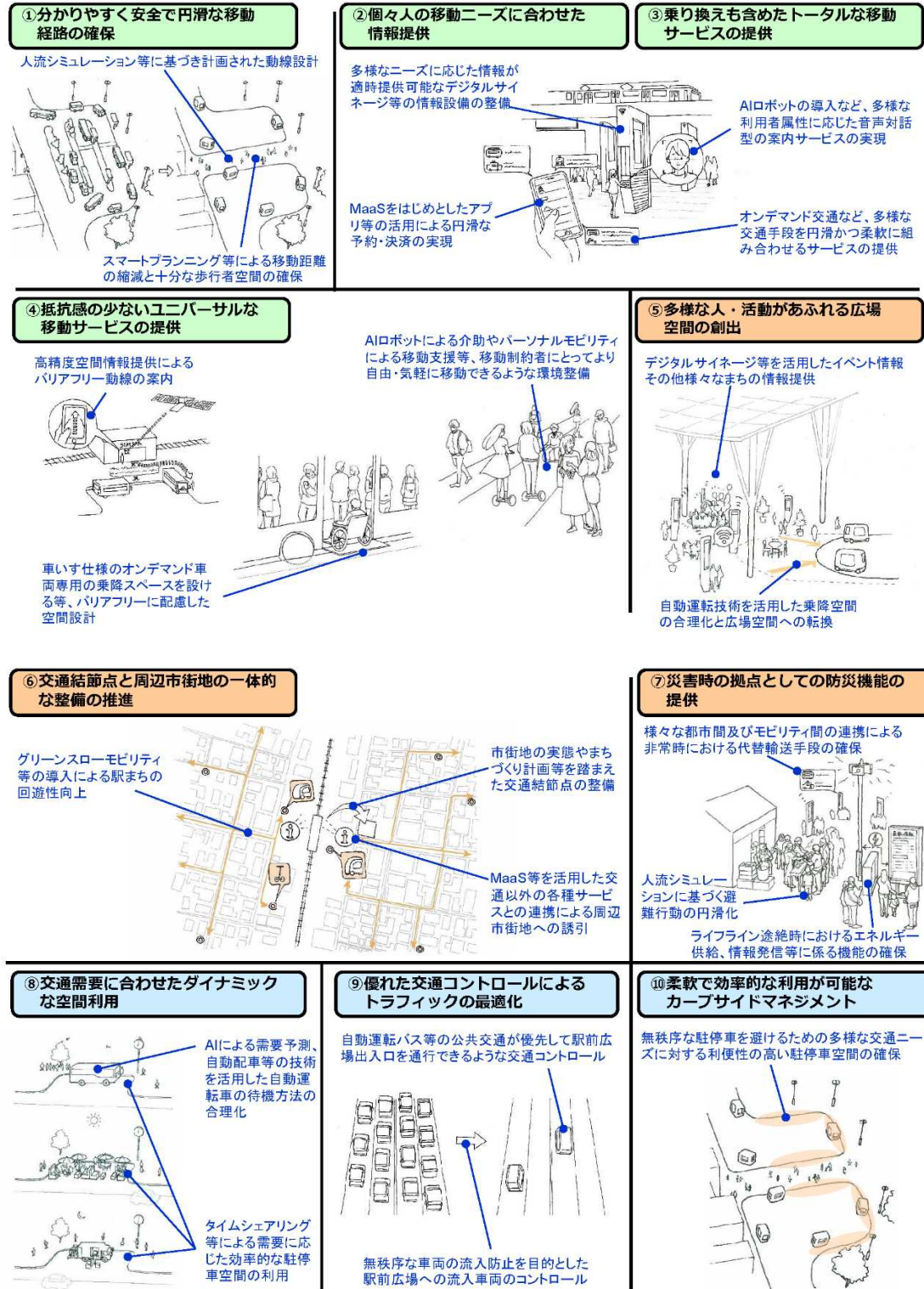


図 2-14 新技術を活用した駅まち空間

(出典：都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会資料)

参考 3D都市モデル整備・活用 オープンデータ化プロジェクト PLATEAU

国土交通省では、3D都市モデル整備・活用・オープンデータ化のリーディングプロジェクトとして、PLATEAU（プラトー）を進めている。都市活動のプラットフォームデータとして3D都市モデルを整備し、そのユースケースを創出する。さらにオープンデータ化することで、誰もが自由に都市のデータを引き出し、活用可能としている。

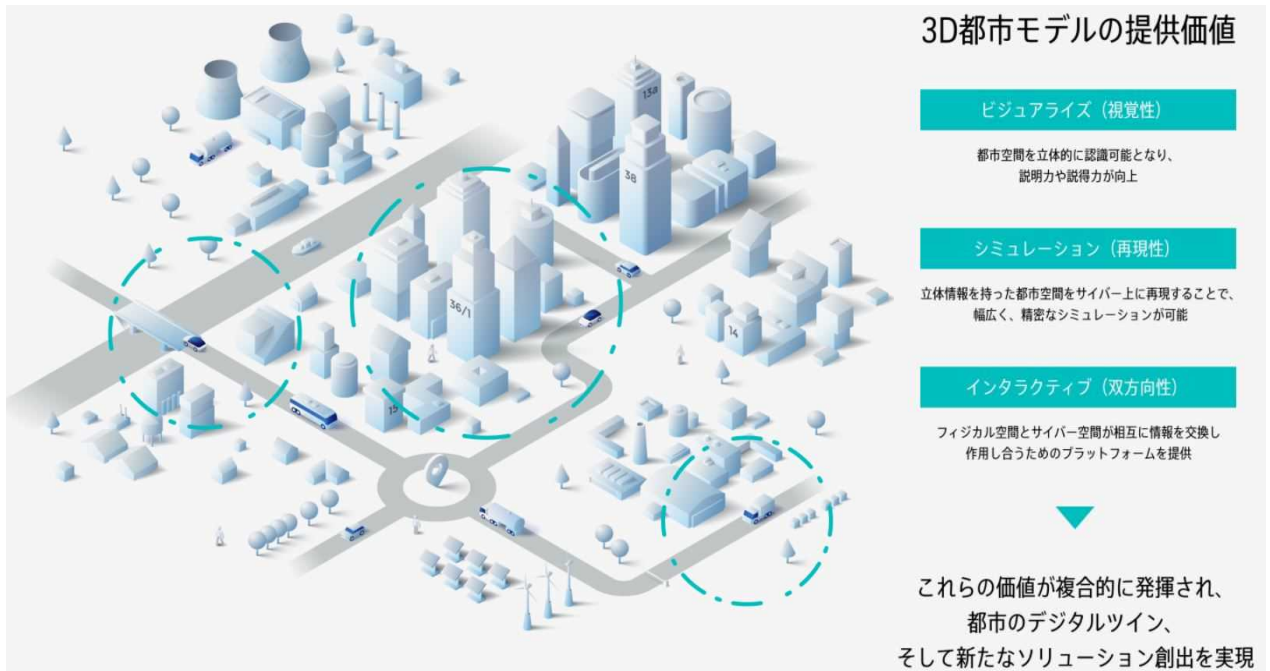


図 2-15 3D都市モデルのイメージ
(出典：PLATEAU ホームページ)

事例 新大阪駅：ウォーカブルな拠点整備を目指した都市開発に伴う歩行者量変化の可視化

現在の新大阪駅を3D都市モデルによって再現し、歩行者の移動データを重ね合わせることで、現状の空間設計の課題を洗い出す実証実験を行った。得られた知見を活用し、新大阪駅やその周辺を含むエリア一体をウォーカブルな拠点として整備していくための基礎材料やエリアマネジメント活動等の検討材料とすることを目指している。



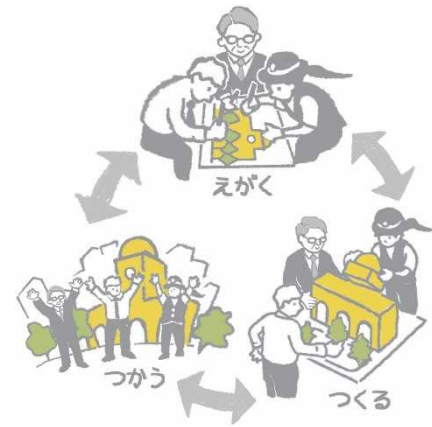
図 2-16 新大阪駅周辺のユースケース
(出典：PLATEAU ホームページ)

(4) 駅まちデザインの5原則

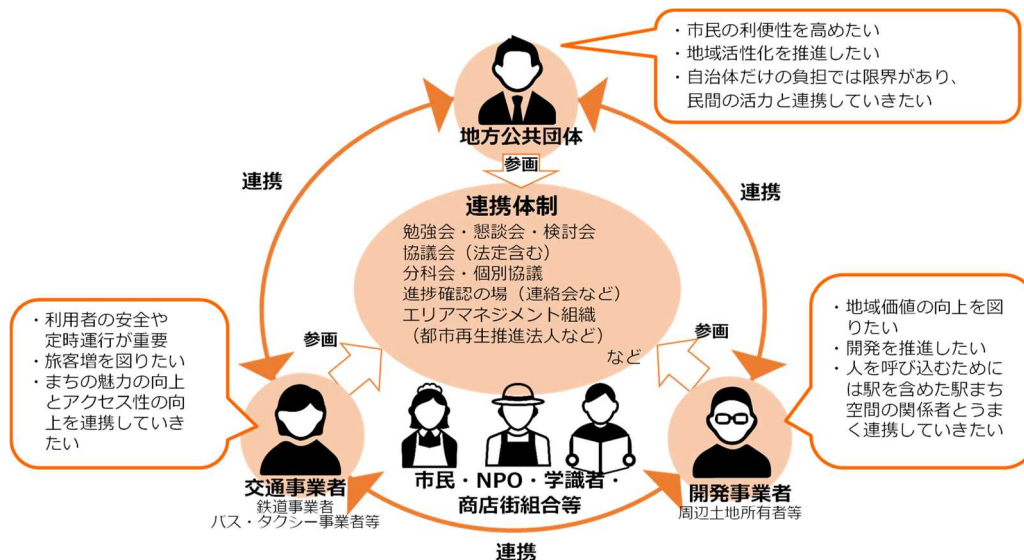
駅まちデザインにおいて留意すべき5つの原則を示す。

原則1 多様な主体の連携

- 駅まち空間には、多様な関係者が存在するため、行政、交通事業者・開発事業者・地域関係者・有識者などが、**連携して、計画づくりや運営を行っていく体制づくりが重要**である。
- 地域によって駅まち空間の関係主体の関わり方や関わるタイミングは異なるが、駅まち空間で主要な施設の管理運営を担っている地方公共団体、鉄道事業者、開発事業者が中心的な役割を担うことが期待される。
- その他にも、NPO や個人事業者に至るまで、多様な主体が存在する。さらには、駅まち空間の再構築に関する検討が深化する過程で、これまで特段の関心を示していなかった主体が、新たに関心を示すようになることもある。
- そのため、**どのような主体が、どのようなタイミングで関心を示す場合でも、他の主体はこれをしっかりと受け止め、互いに連携していけるような、柔軟な姿勢で取り組むことが重要**である。
- 地域の繋がりを活かして**市民と双方向のコミュニケーションを行い、課題やニーズをきめ細かく把握するプロセスを丁寧に進めていくことが必要**である。



解説 主な関係者と関心事項のイメージ



主体	駅まち空間再構築への期待
地方公共団体	市民の利便性向上・中心市街地の活性化・税収の増加 など
開発事業者	不動産価値の向上・売上や賃料の増加 など
交通事業者	利用者の利便性向上・沿線価値の向上 など

原則2 ビジョンの共有

- 駅まち空間は、多様な事業者が業を営み、地域住民が生活の場とする空間であることから、駅まちデザインを進めるにあたって、課題やビジョン（まちの理想像）、具体的な方策案などについて、常に**多種多様な関係者とイメージを共有しながら進めること**を念頭に置くべきである。
- そのためには、わかりやすいイメージ図や図表を用いるなど**見える化の工夫が重要**である。



事例 三宮周辺地区の『再整備基本構想』

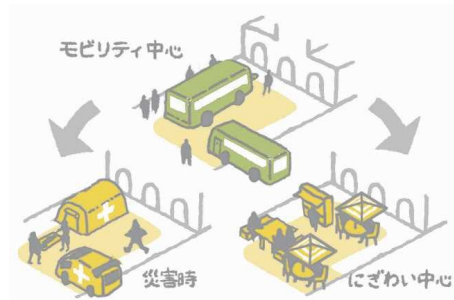
神戸三宮地区では、駅まち空間の将来像に関するわかりやすいイメージ図により関係者との意識共有を図っている。多くの人を惹きつけるようなビジョンは、プロジェクトを進めるための大きな原動力になり得る。



図 2-17 三宮周辺地区の『再整備基本構想』におけるビジョン
 (出典：三宮周辺地区の『再整備基本構想』 神戸市 平成 27 年)

原則3 空間の共有

- 駅まち空間において、必要な機能を確保するためには、空間的な制約がある場合や個々の空間の管理者だけで対応することが困難であったり非効率であったりする場合があるため「**空間の共有**」を考慮して整備することが重要である。
- 従来のように、各施設の所有者がそれぞれの管理施設において必要な空間を確保するだけでなく、施設の所有区分に関わらず、駅まち空間全体を移動・滞在しやすく活用しやすい環境とするため、**都市アセットを一体的な空間として整備し、利便性等を向上させることが重要**である。（図 2-18 参照）
- 周辺市街地との連携も意識しながら、**駅まち空間内外の回遊性を高めるとともに、「居心地がよく歩きたくなる」空間の形成等にも配慮すべき**である。（図 2-19 参照）
- なお、シンボルロードや歩行者デッキなどで駅とまちをスムーズにつなぎ、賑わいを波及させることを検討するとともに、空間を立体的に接続するなど駅まち空間の広がりを生み出すこと等も有効である。（図 2-20、2-21 参照）
- スペースが不足する場合には、**利用者ニーズに応じてひとつの空間に複数の機能を割り当てたり（マルチユース）、立体的な機能配置も比較対象に含めて検討したりするなど、スペースの有効活用に向けた柔軟な工夫が求められる。**
 - 利用者ニーズの把握においては、交通系 IC カードやフリー Wi-Fi 等の利用者データやセンサーによる人流データ等のリアルタイムのビッグデータを分析することや、効果検証のための社会実験等も効果的で、関係者間の取組の方向性を定めるとともに、取組に対する市民の関心や理解を高めることも期待される。



事例 大手町駅：一体的な都市アセットの整備

大手町駅では、地下鉄の乗換動線となる改札外コンコースを、隣接地区の再整備に合わせて拡張整備。本来駅施設である改札外コンコースをまち側に拡張し一体の都市アセットとして整備することにより乗換利便性が向上。

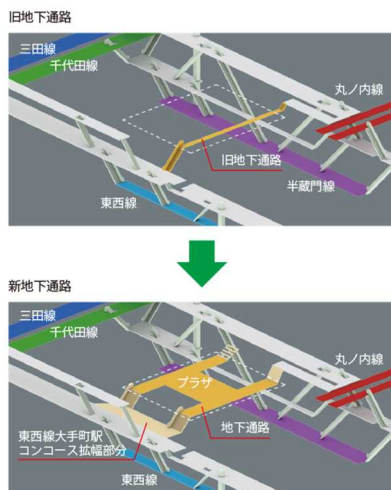


図 2-18 大手町駅における一体的な都市アセットの整備例
（出典：駅まち再構築事例集）

事例 姫路駅：駅と周辺市街地との連携による回遊性の向上

区画整理による駅前広場の再編整備と合わせ、駅前の大手前通り（一部）のトランジットモール化により歩行空間を大きく確保し姫路城に繋がる賑わいのあるストリートを整備。



図 2-19 姫路駅の駅前広場とストリート整備例
(出典：駅まち再構築事例集)

事例 渋谷駅 アーバンコア：
周辺街区との立体的な接続

広場等のパブリック空間に接し、駅や公共空間と周辺街区を立体的につなぐクロスポイントとして縦動線を整備。



図 2-20 アーバンコア
(出典：駅まち再構築事例集)

事例 元町中華街駅：
公園との立体的な接続

横浜高速鉄道元町中華街駅舎を増築し、上部を隣接する公園用地と一体の公園として活用。

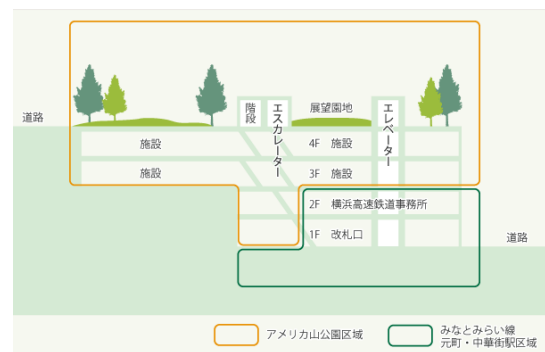
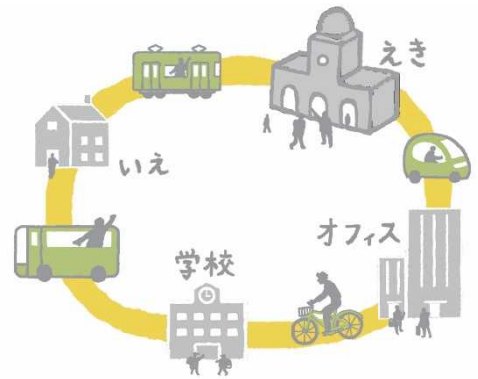


図 2-21 アメリカ山公園と元町中華街駅の断面イメージ
(出典：アメリカ山公園 web ページ)

原則4 機能の連携

- 駅まち空間を最大限に活用するためには、「空間の共有」によるハード整備だけでなく、「機能の連携」としてソフト面、すなわちサービスの連携を考慮することが重要である。
- 例えば、交通利便性の向上の観点からは、鉄道、路面電車、バス、タクシー、シェアカー、シェアサイクル等の多様なモビリティを集約するとともに、円滑に乗り換えられるようにすることが重要である。(図 2-25 参照)
- また、人々の価値観の変化・多様化への対応として、職住学遊の様々な機能を集め、つなげることで、利便性等を向上させ居心地の良いまちなかづくりを進めることも考えられる。(図 2-26、2-27 参照)
- こうした各種サービスの連携を考慮するにあたり、例えば、MaaS アプリなど、ICT 技術を活用することが有効であるが、その際、共通プラットフォームの構築やデータ連携手法等についても関係者間で事前に検討しておくことが望ましい。



解説 「空間の共有」と「機能の連携」について（出典：駅まち再構築事例集）

一般的な機能配置は、それぞれの空間が備える機能が固定化される傾向にあるが、駅まち空間の特性に応じて、機能や空間の配置を柔軟に行うことが重要である。

駅広隣接地区は駅前広場の延長としての活用や周辺市街地との接続や駅まち空間との連携のための重要な役割を担う。

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	交通結節機能	改札内コンコース・ホーム・昇降施設・駅務室・機械室 等	改札外コンコース・自由通路・駅務室・機械室 等	バス乗降（路線バス・高速バス・観光バス等）、タクシー乗降・一般車乗降・ライドシェア乗降・駐車施設（自動車、自転車）・乗換のための歩行者空間 等	駐車場 駐輪場 等	サイクルポート シェアモビリティポート フリンジパーキング 等
		待合場等	待合場 休憩スペース等	人々の滞留スペース・プラザ・災害時の一時避難場所 等	公開空地 共用部 等	公園・避難所・一時滞在施設 等
環境空間	市街地拠点機能	地域性や象徴性のある駅舎等	地域性や象徴性のある駅舎等	親水空間（噴水・水盤等）・シンボル施設（モニュメント等）・グリーンインフラ（シンボルツリー・芝生等） 等	公開空地 共用部 等	緑のネットワーク（街路樹・緑道等）・シンボルロード 等
		サービス機能（商業機能や住居機能、サービス機能も含む）	トイレ 通信（Wi-Fi）等	切符売り場 案内所 通信（Wi-Fi）等	通信（Wi-Fi、公衆電話） 交番・トイレ 行政窓口・観光案内所 等	商業・業務 住宅 等

駅前広場の機能について、駅空間・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し機能を連携

駅空間の機能について、駅前広場・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

周辺市街地の機能について、駅空間・駅前広場・駅広隣接地区と空間を共有し、機能を連携

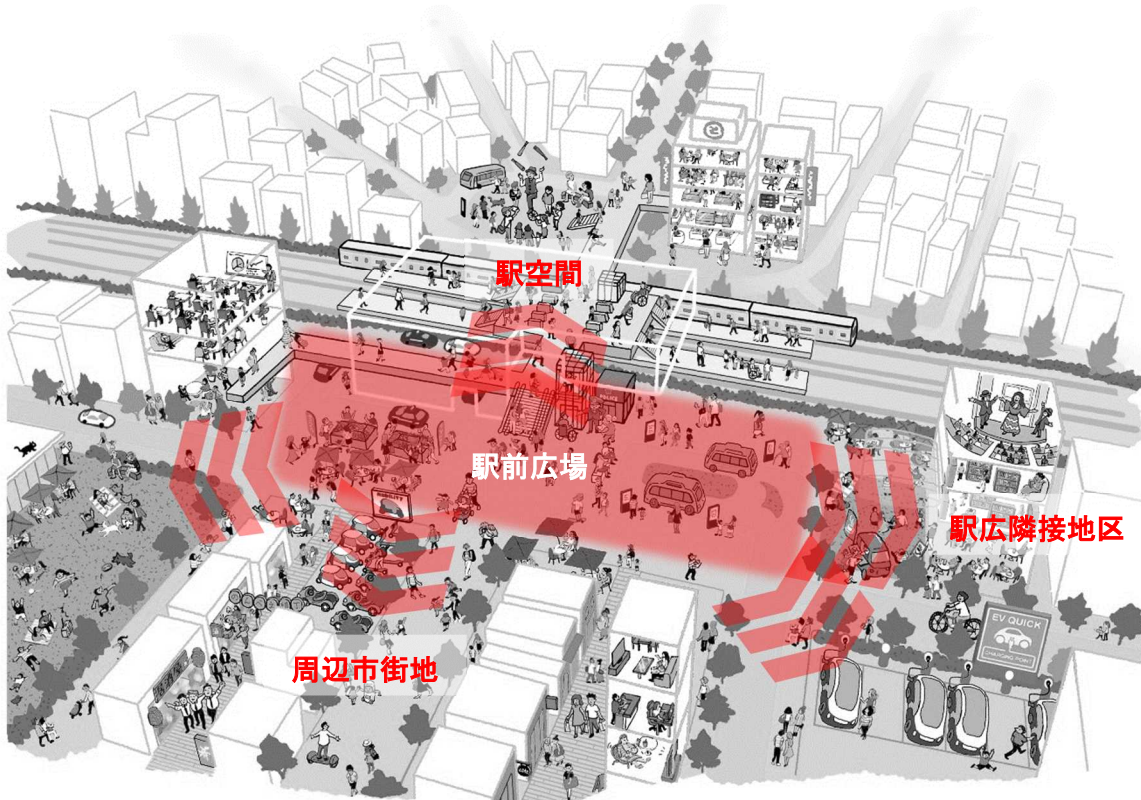


図 2-22 駅前広場の機能について、駅空間・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し機能を連携

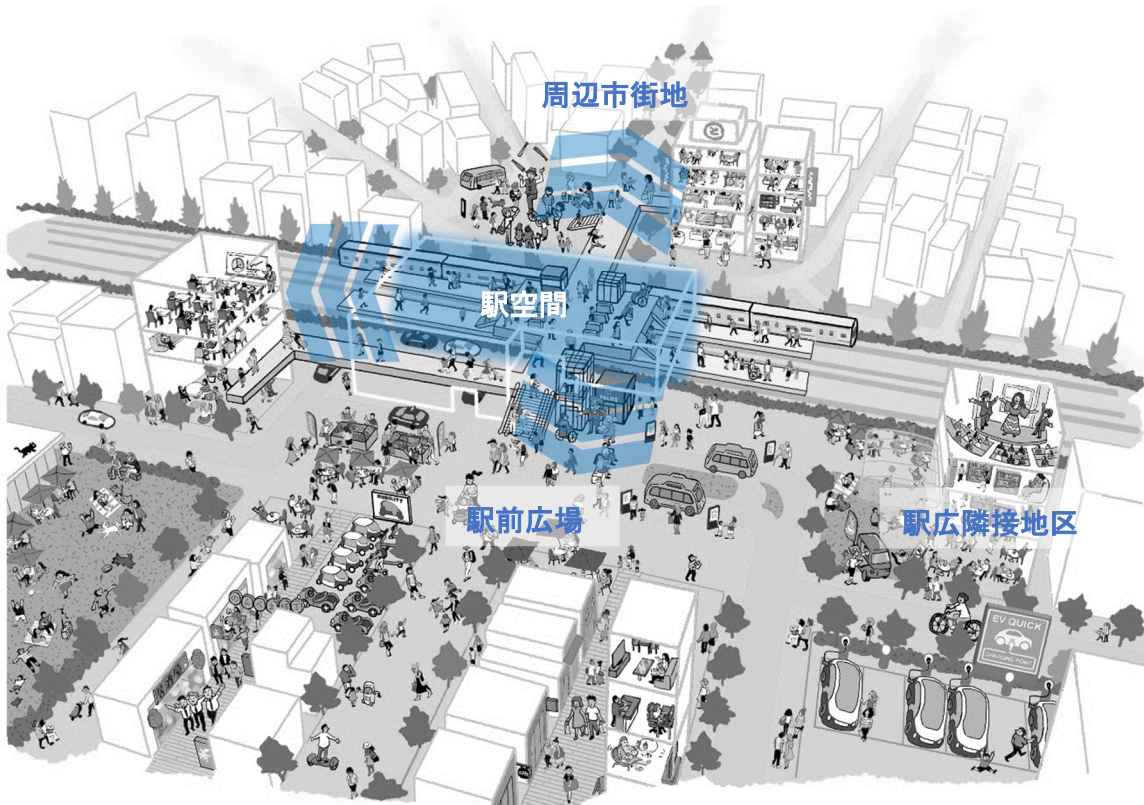


図 2-23 駅空間の機能について、駅前広場・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

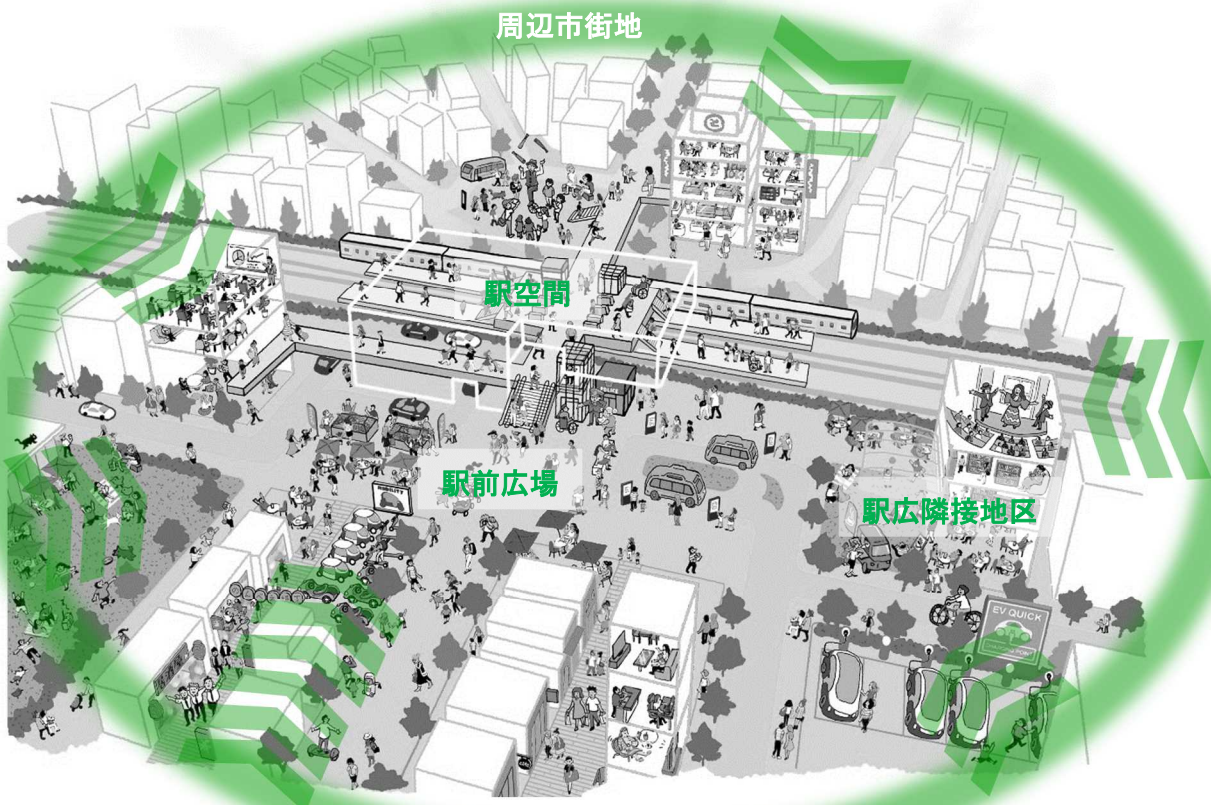


図 2-24 周辺市街地の機能について、駅空間・駅前広場・駅広隣接地区と空間を共有し、機能を連携

事例 ICTによる多様なサービス連携「my route」

利用可能なエリアの交通事業者、観光事業者等と連携し、ひとつのアプリでルート検索から予約、チケット購入まで完結でき、周辺の飲食店や観光スポットなども調べることが可能。

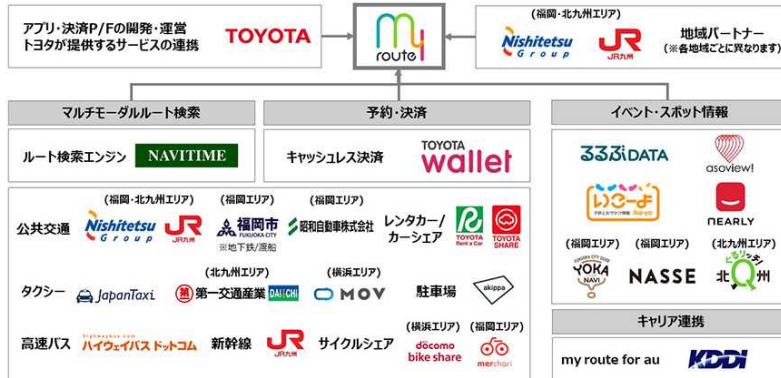


図 2-25 my route に関わる組織体制

(出典：トヨタ自動車株式会社 プレスリリース)

事例 共創施設「SHIBUYA QWS」

さまざまな企業・大学・人が連携・共創し、社会価値につながる未来の種を生み出す活動を支援する会員制の産業交流施設。



図 2-26 SHIBUYA QWS

事例 多様な機能の集約
「たまプラーザ駅改札前広場」

線路上空を活用した人工地盤を設置し、駅と一体の歩行者空間、滞留空間、商業施設、バスターミナルなどを整備。



図 2-27 たまプラーザ駅改札前広場

(出典：駅まち再構築事例集)

原則5 一体的で柔軟な運営

- 駅まち空間内の都市アセットは、基本的に連続する動線で繋がっている。そのため、ユーザーの目線に立ち、それぞれの管理区分を超えて、**一体的な管理・運営を行うこと**が望ましい。
- 例えば、都市再生推進法人などのエリアマネジメント組織等により、関係者間の連絡調整をはじめ、広告事業やイベント開催等の横断的な取組を実施すること等が考えられる。(図 2-30、2-31 参照)
- 一方、多様な活動の促進により駅まち空間の価値を高めていくために、季節や時間帯に応じて都市アセットの使い方を柔軟に変えていくことも考えられる。
- そのためには、**計画・事業化段階だけでなく、管理・運営段階においても、関係者間で連携して、可変的・多目的な活用を行うこと**が望ましい。



事例 秋葉原タウンマネジメント株式会社

秋葉原地域がグローバルな都市として持続的に発展するためには、地域の問題・課題を解決するとともに、更なるまちの魅力や価値を高めていく取組が強く求められており、そうしたまちづくりを実践するため、地元と千代田区で議論を重ね、各々が出資し、地域自らの意思と判断でまちを面的に管理・運営するためのマネジメントを行う法人として設立。

事業内容はまちに貢献する4つの事業として、美観推進事業、交通・治安維持事業、施設・地区整備事業、地域活性化・産業創出支援事業に取り組んでいる。

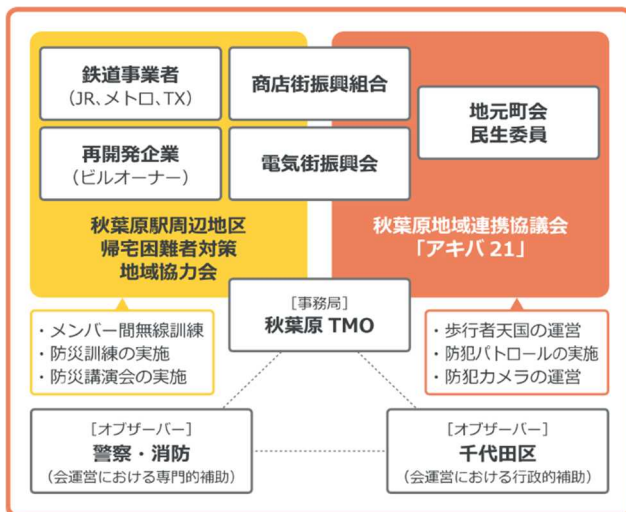


図 2-28 地域と秋葉原タウンマネジメントの関わり



図 2-29 地域活性化事業の一例

(出典：秋葉原タウンマネジメント株式会社 ウェブページ)

事例 飲食購買施設「カシワテラス」の設置

(一般財団法人) 柏市まちづくり公社を都市再生推進法人に指定し、道路占用許可特例制度(参考1 No.40を参照)を活用した広告事業や路上空間を活用したオープンカフェ事業等を実施して、まちの賑わい創出と魅力の向上を図っている。



図 2-30 柏駅ペDESTリアンデッキ上の飲食購買施設
(出典：駅まち再構築事例集)

事例 路上を活用した飲食スペース

(一般社団法人) アーバンデザインセンター大宮が道路占用主体となって、道路予定区域や路上を活用した飲食・休憩スペース等の設置や不動産オーナーと連携して民地におけるテイクアウト販売支援を行っている。

※「新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用基準緩和」を適用



図 2-31 さいたま市「おおみやストリートテラス@一番街」
実施風景

(出典：アーバンデザインセンター大宮 ウェブページ)