



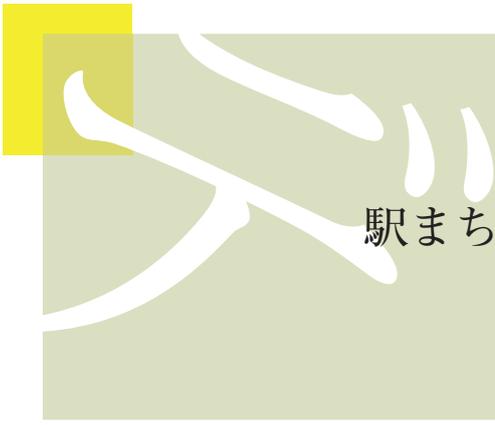
# 駅まちデザインの手引き

つながる駅とまち  
～駅とまちの上手なつきあい方～



駅  
から  
まち  
へ  
まち  
から  
駅  
へ





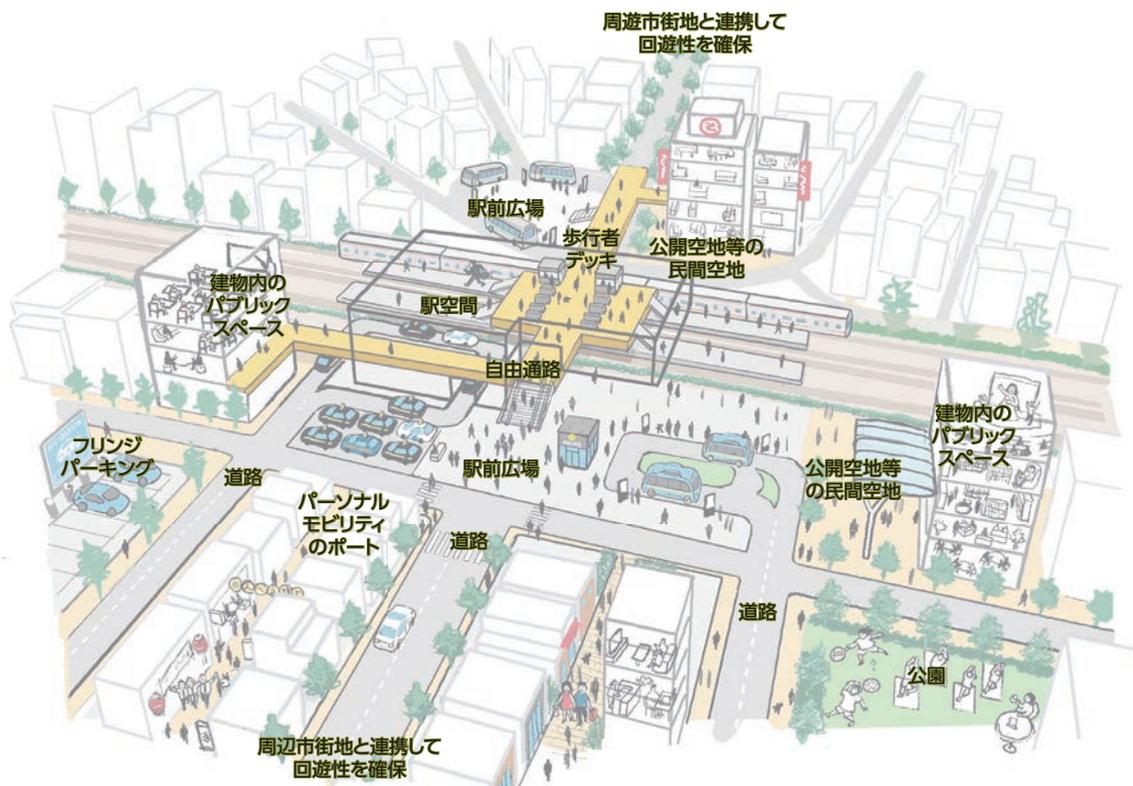
## 駅まちデザインの手引きについて

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。

「駅まちデザイン」とは、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」の形成を目指して、関係者が連携して、ビジョンづくり・計画策定・整備・維持管理に至るまでの一連のプロセスに関する考え方や進め方のことです。

「駅まちデザイン」においては、以下に示すことが求められます。

- 駅まち空間を、これからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえること
- 駅まち空間が備えているポテンシャルを最大限効果的に発揮できるようにデザインすること
- 既成市街地の再生に向けたり・デザインの視点や、地域の価値を持続的に向上させていくマネジメントの視点を持つこと
- 鉄道事業者、地方公共団体、開発事業者、市民等の様々な関係者が「まちを良くする」視点をもって連携し、共有すべきビジョンを明確にして、空間や機能を一体的に捉え、管理運営も含めて柔軟かつ総合的に取り組むこと



これからの駅まち空間



駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ

# 5

## 駅とまちが上手につきあっていくための 駅まちデザインの5原則

駅とまちが上手につきあっていくために特に重要なポイントを駅まちデザインの5原則として紹介します。

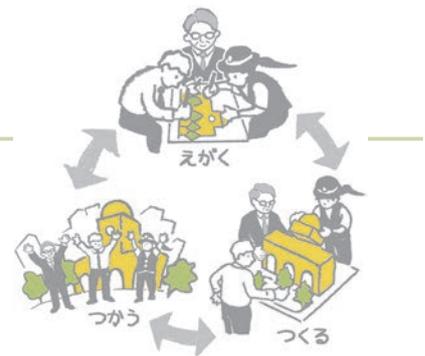


### 原則

# 01

## 多様な主体の連携

地方公共団体・交通事業者・開発事業者等の多様な主体が連携して、ビジョンを描き・計画を策定し・整備を進め維持管理を行っていくことが必要です。



原則

02

## ビジョンの共有

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）、具体的な方策などについて、常に多様な関係者とイメージを共有しながら進めることが重要です。

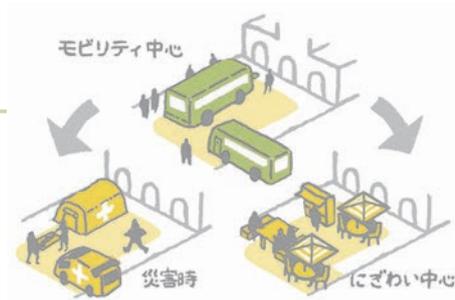


原則

03

## 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、「空間の共有」を考慮することが重要です。

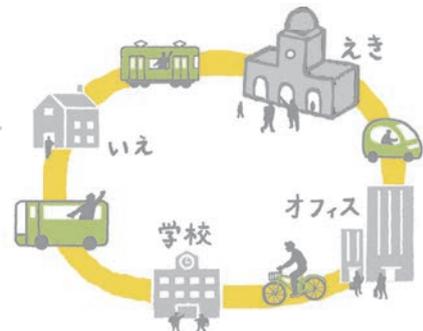


原則

04

## 機能の連携

駅まち空間を最大限に活用するためには、「機能の連携」を考慮することが重要です。



原則

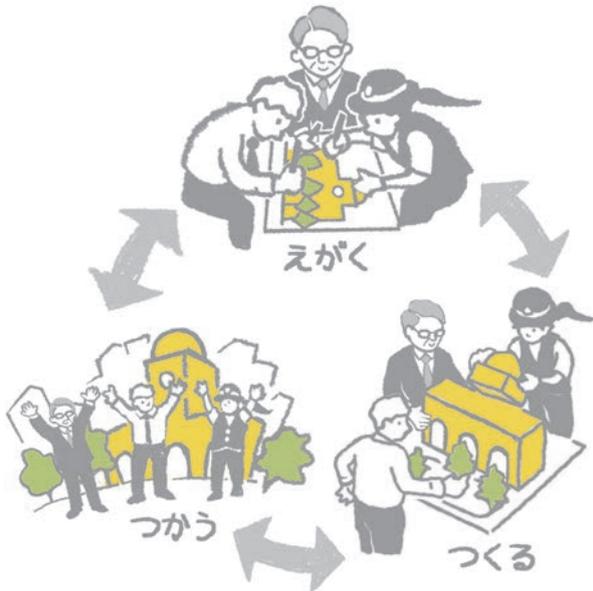
05

## 一体的で柔軟な運営

駅まち空間では、ユーザーの目線に立ち、管理区分を超えた一体的な管理・運営を行うことや、可変的・多目的な活用を行うことが重要です。

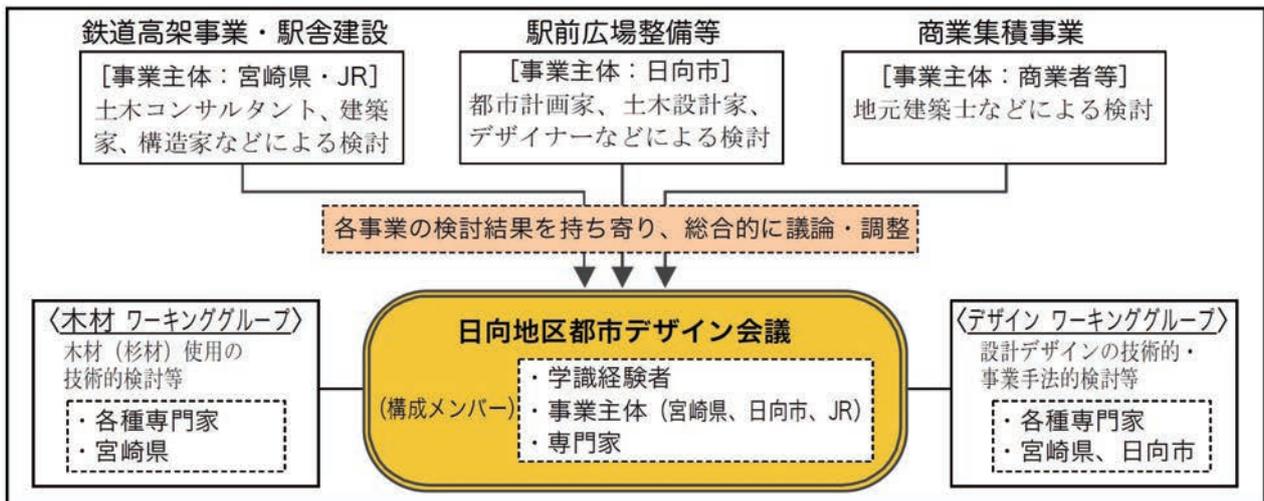


**POINT** 多様な主体が連携して計画 えがき・つくり・つかう



行政、交通事業者・開発事業者・地域関係者・学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必要です。

加えて、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す。



日向地区都市デザイン会議  
(出典：駅まち再構築事例集)

官民協働の議論・合意形成の場として「日向地区都市デザイン会議」を設置し、関係機関の相互協力体制のもとで事業化を推進。案内サイン等は市民が実際に計画案を判断できるよう、実物模型等を活用し合意形成を円滑化。

POINT まちの課題や将来像をみんなで共有する



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が重要です。

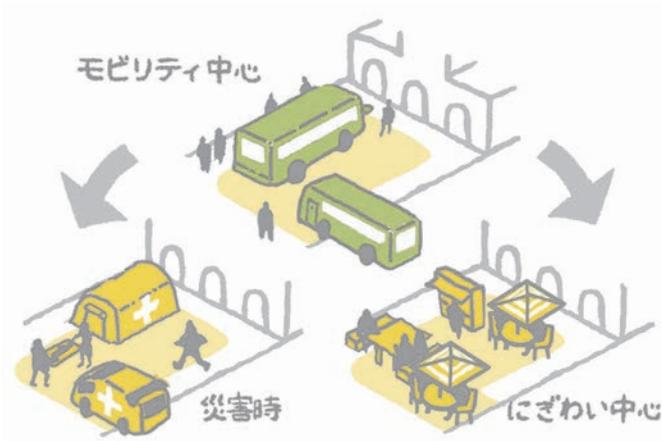
イメージの共有には、わかりやすいイメージ図や図表を用いるなど見える化の工夫が重要です。



将来像に関するわかりやすいイメージ図

(出典：三宮周辺地区の『再整備基本構想』 神戸市)

わかりやすく多くの人を惹きつけるようなビジョンを描くことにより、関係者との意識共有を図るとともに、プロジェクトを進めるための大きな原動力とした。

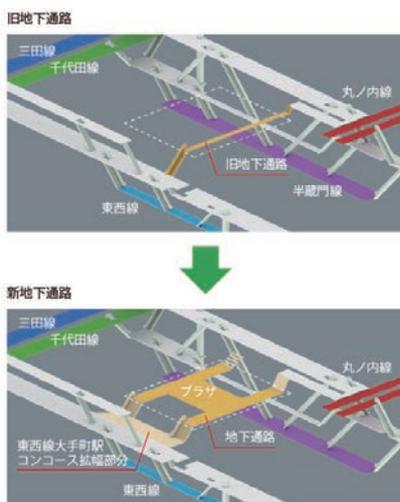


施設の所有区分に関わらず、駅まち空間全体を移動・滞在しやすく活用しやすい環境とするため、一体的な空間と捉えることが重要です。

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が必要です。

POINT

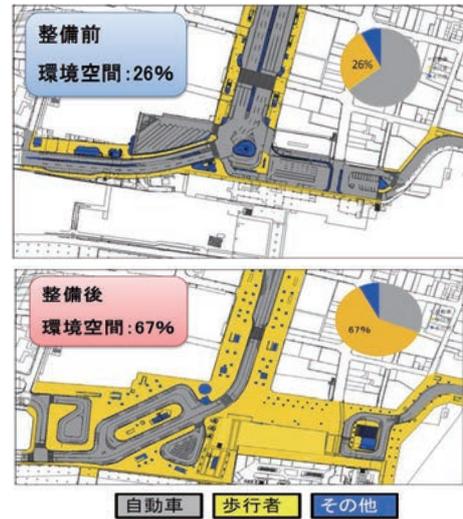
一体的な都市アセットをつくる



大手町駅地下連絡通路及び広場  
(出典：駅まち再構築事例集)

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幅整備。駅施設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。

POINT ▶ **駅とまちをつなぐ**



姫路駅

(出典：駅まち再構築事例集)

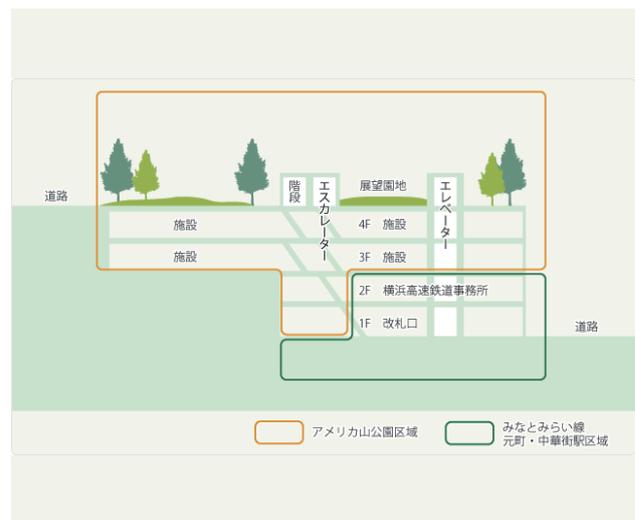
区画整理による駅前広場の再編整備と合わせ、駅前の大手前通り（一部）のトランジットモール化により歩行空間を大きく確保し姫路城に繋がる賑わいのあるストリートを整備。

POINT ▶ **空間を立体的につくる・つなぐ**



渋谷駅 アーバン・コア

(出典：駅まち再構築事例集)

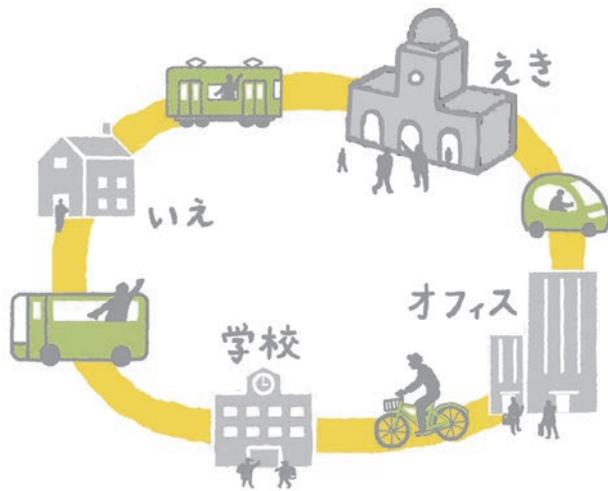


元町中華街駅

(出典：アメリカ山公園 web ページ)

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の立体的につなぐクロスポイントとして縦動線を整備。

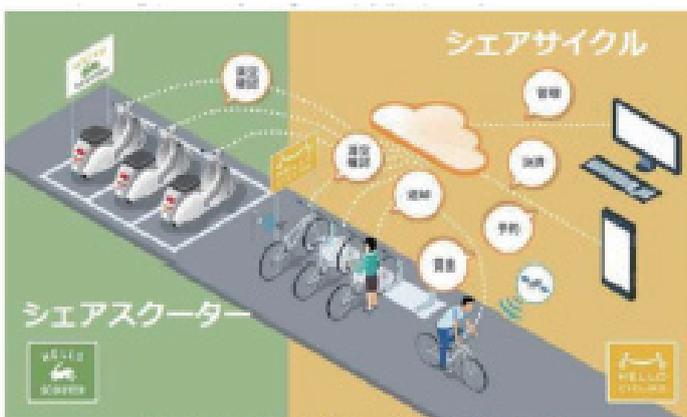
横浜高速鉄道元町中華街駅駅舎を増築し、上部を隣接する公園用地と一体の公園として活用。



駅まち空間を最大限に活用するためには、サービスの連携を考慮することが重要です。

例えば、多様なモビリティを集約し、円滑に乗り換えられるようにすること、職住学遊の様々な機能を集めてつなげることが考えられます。連携にあたっては、ICT 技術を活用することも有効です。

### POINT ▶ 多様なモビリティを集めて繋げる



モビリティシェアサービスのイメージ



マルチシェアモビリティステーションのイメージ

出典：令和2年12月23日市長定例記者会見資料

#### シェア型マルチモビリティの社会実装

(出典：データを活用したまちづくり 取組のヒントと事例)

移動利便性向上や都市の回遊性向上、環境負荷の低減を実現する新たな都市の交通システムとしてシェア型マルチモビリティを社会実装。モビリティのGPS データ等の活用により、ポートやモビリティの最適配置等の利便性向上につなげる取組。

POINT 職住学遊を集めて繋げる



共創施設「SHIBUYA QWS」  
(出典：駅まち再構築事例集)

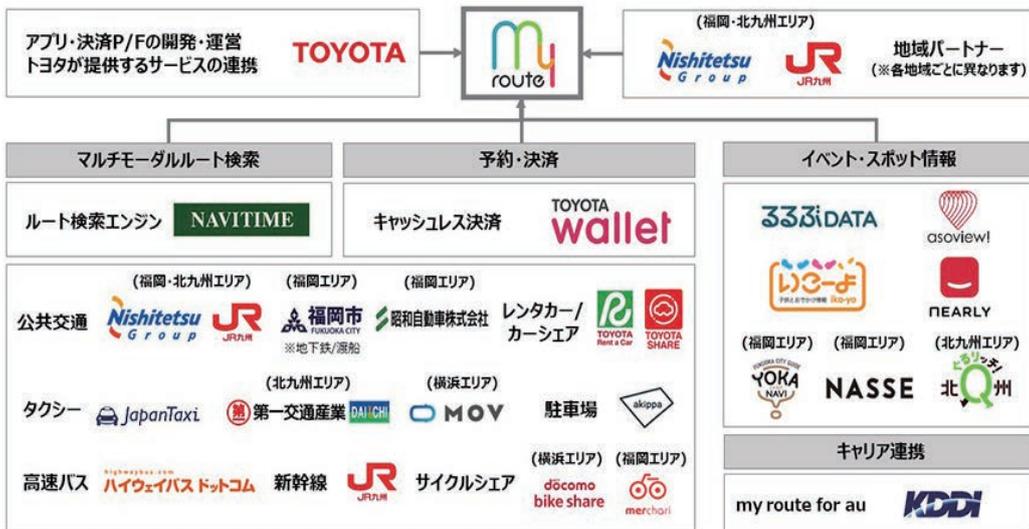


たまプラーザ駅改札前広場  
(出典：駅まち再構築事例集)

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。

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。

POINT ICTでサービスをつなげる



「my route」のサービス概要  
(出典：トヨタ自動車株式会社 プレスリリース)

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も調べられる。



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・運営を行うことが重要です。

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の横断的な取り組みが考えられます。また、季節や時間帯に応じて使い方を柔軟に変えていくことも考えられます。

## POINT

## 都市アセットを柔軟に活用する



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 Web ページ)

(一社) 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)

POINT 横断的な管理・活用をおこなう



秋葉原駅付近地区まちづくり推進協議会の体制

(出典：千代田区「秋葉原駅付近地区まちづくり推進協議会の活動のまとめ 報告書」)

秋葉原駅付近地区のまちづくりに対して地元住民・商工業者、開発事業者等及び行政が共通の認識を持ちながら、駅付近の開発に関する調整をする必要があるため、協調的なまちづくりを推進することを目的として秋葉原駅付近地区まちづくり推進協議会を設立。



飲食購買施設「カシワテラス」の設置

(出典：駅まち再構築事例集)

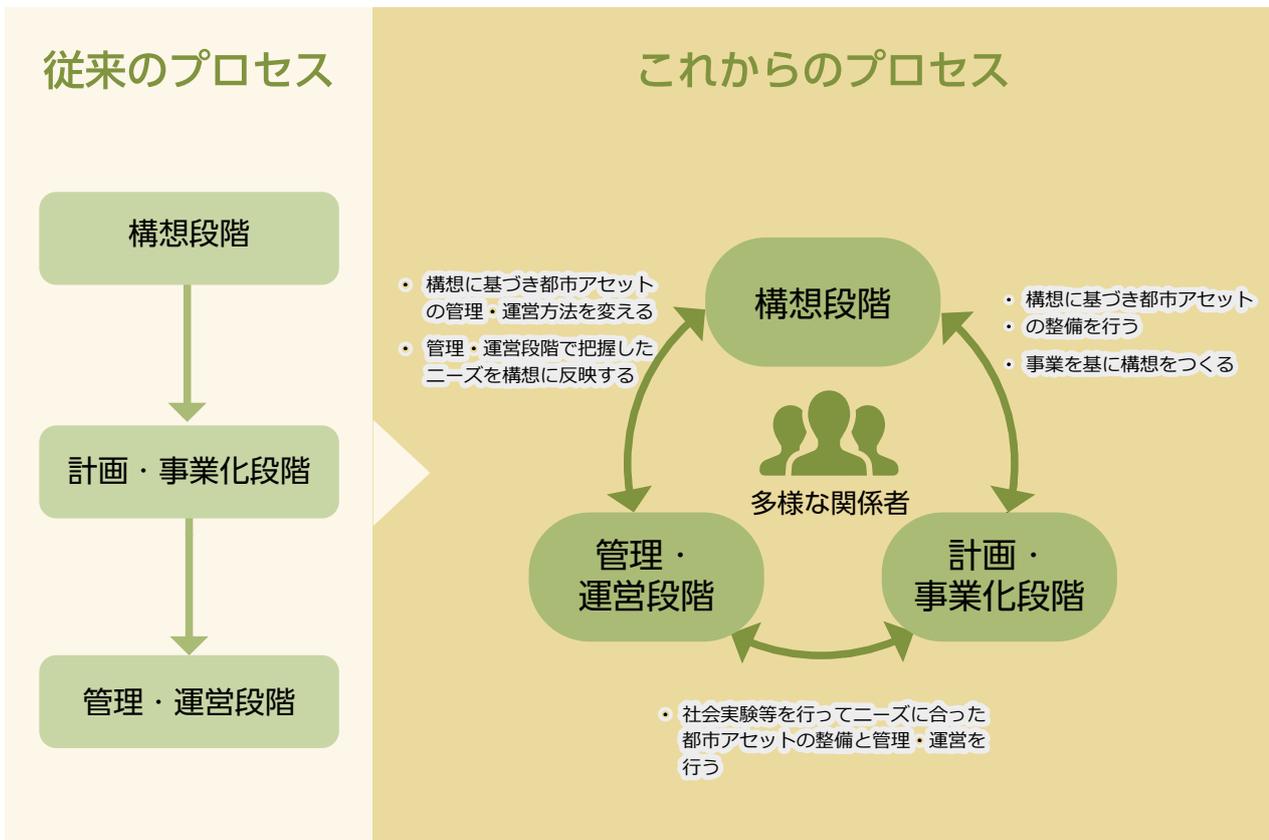
(一財) 柏市まちづくり公社を都市再生推進法人に指定し、道路占用許可特例制度を活用して公共空間を活用した広告事業や路上空間を活用したオープンカフェ事業等を実施して、まちの賑わい創出と魅力の向上を図っている。

## 駅まちデザインの進め方

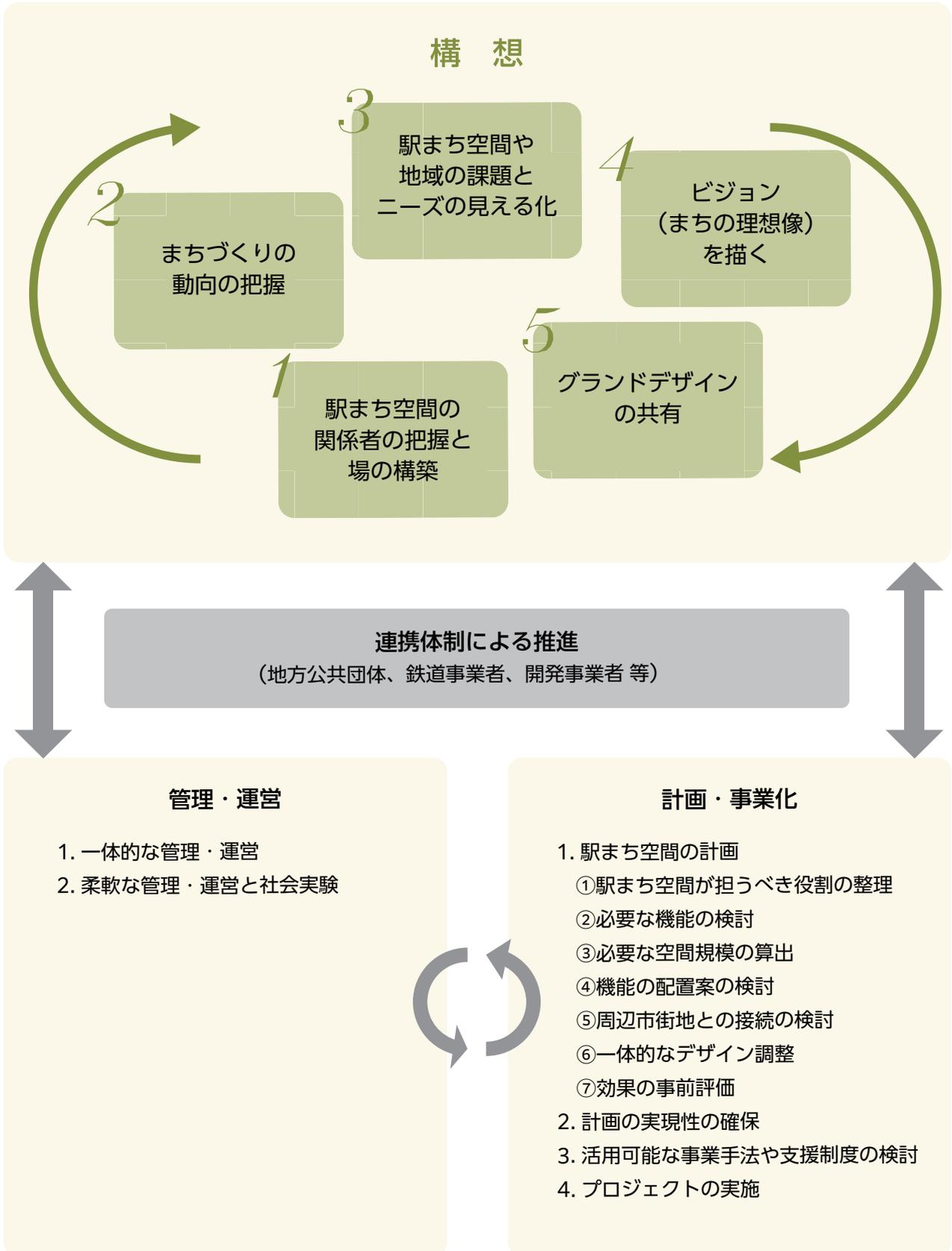
構想、計画・事業化、管理・運営段階で様々な関係者が主体的に関わることが重要です。また、プロセスも一様なものではないため、柔軟な取り組み方が想定されます。

駅まちデザインが進められる契機（きっかけ）は、地方公共団体や民間開発事業者が特定の事業を実施するとき、官民連携による管理運営の中で徐々に課題が共有されてきたとき、第三者が発信したビジョンが広く関心を呼び込んだときなど多種多様です。

これからの時代では、地域課題の解決や地域の活性化に資する駅まち空間の再構築を行うため、民間事業者や管理運営主体（交通事業者・開発事業者・公共施設管理者）が都市アセットを活用しながら構想や計画に積極的に提案をしていくプロセスや、構想内容の社会実験で管理運営の課題や効果を検証するプロセスなども重要となります。



構想段階、計画・事業化段階、  
管理・運営段階の検討プロセスのイメージ



# 駅まちデザイン検討会の実施概要

駅まちデザイン検討会（令和2年9月～令和3年8月）

## 委員

（敬称略）

岸井隆幸 日本大学 理工学部 土木工学科 特任教授  
三浦詩乃 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任助教  
村山顕人 東京大学大学院 工学系研究科 准教授  
森本章倫 早稲田大学理工学術院 創造理工学部 社会環境工学科 教授

## オブザーバー

東京地下鉄（株）、東日本旅客鉄道（株）、（一社）不動産協会、（一社）日本民営鉄道協会、  
（独）都市再生機構、東京都、盛岡市

## 関係部局

国土交通省道路局・鉄道局、国土技術政策総合研究所

## 事務局

国土交通省都市局

※手引き本体および会議資料等は下記国土交通省 HP をご参照ください

[https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000098.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html)