

次世代駅まちデザインの位置付けと進め方

村山 顕人

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 准教授

murayama@up.t.u-tokyo.ac.jp

<http://up.t.u-tokyo.ac.jp/%7emurayama/> | <https://note.com/aktmurayama>

2020.10.29 | 国土交通省 駅まちデザイン検討会

事例集作成の背景

- 都市にとって不可欠な交通結節点においては、従来想定されていないような多様な機能が求められるようになってきていることを踏まえ、必要となる機能を確保することが重要。
- しかしながら、十分な機能が備わっていない交通結節点も多く存在。

着目すべき点

- 駅空間、駅前広場、周辺街区等、個々に最適化するのではなく、「駅まち空間」として一体的に捉えること。

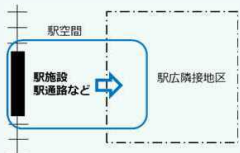
事例集の概要

- 先進的な取組により、優れた「駅まち空間」を形成している事例を紹介。
- いずれの事例も、『空間の共有』と『機能の連携』に柔軟に対応。

駅まち再構築の主なポイント

駅空間の拡張

例：駅施設をまちに拡張

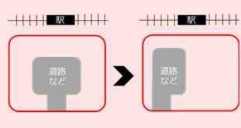


駅前空間の拡張・再編

例：駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張



例：用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編

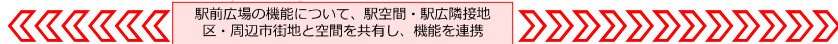


周辺市街地にある都市機能の集約

例：サービス機能を駅前広場に集約



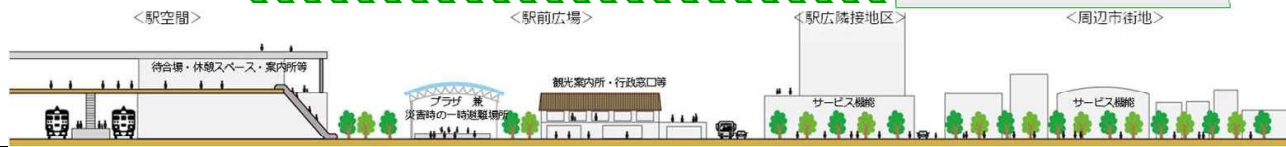
【立面イメージ図】



駅空間の機能について、駅前空間・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・駅前空間と空間を共有し、機能を連携



駅まち空間とは？

駅や駅前広場と一体的に空間の活用や機能の配置を検討すべき区域

駅空間	鉄道事業者所有・占用地
駅前空間 駅前広場 駅広隣接地区	駅空間に隣接する公共用地 駅広等に隣接する開発敷地等

【事例集の対象駅】

都心部	渋谷駅 大手町駅 博多駅	田町駅 さっぽろ・大通駅 虎ノ門駅
郊外部	柏駅 たまプラーザ駅	
地方中核都市	姫路駅 宇都宮駅	富山駅 福井駅
地方都市	土浦駅 尾道駅 宝積寺駅	廿日市市役所前駅 日向市駅 中村駅

【検討体制】 駅まち再構築勉強会：令和元年9月～令和2年5月に渡り、計3回開催

座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）

委員：森本章倫氏（早稲田大学教授）、村山顕人氏（東京大学准教授）

参加者：東京メトロ、JR東日本、日本民営鉄道協会、不動産協会、UR都市機構、東京都、盛岡市

国土交通省国土技術政策総合研究所・道路局・鉄道局・都市局 事務局：国土交通省都市局街路交通施設課

駅まち再構築事例集は国土省ホームページで公開中：

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000019.html

5. 検討会の進め方

※青字で示す資料および議事要旨は国土交通省のホームページにおいて公開を予定

第1回	(9月16日)	<ul style="list-style-type: none">趣旨説明委員からの発表(岸井委員、森本委員)テーマ別検討<ol style="list-style-type: none">駅まち再構築の必要性と意義について駅まちデザインの方向性について
第2回	(10月中旬)	<ul style="list-style-type: none">委員からの発表(村山委員、三浦委員)テーマ別検討<ol style="list-style-type: none">駅まちデザインの進め方について求められる仕組み(体制・制度など)について
第3回	(12月下旬)	<ul style="list-style-type: none">テーマ別検討 (※第1回・第2回を踏まえたテーマ設定)駅まちデザインの手引き[骨子]の審議
第4回	(2月下旬)	<ul style="list-style-type: none">駅まちデザインの手引き[素案]の審議



意見がまとまり次第、『駅まちデザインの手引き』として、
検討会名で公表

1. 駅まちデザインの目標設定

- 施策体系の中での目標
 - コンパクト＋ネットワーク型都市構造の実現
 - 居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成
- 世界的な目標の達成やリスクへの対応も
 - 持続可能な開発目標（SDGs）
 - グローバル・リスク
 - 都市のレジリエンス

持続可能な開発目標 (SDGs) (国連, 2015年)

2030年に向けた国際社会共通の17の目標



11 都市と人間の居住地を包摂的で安全、レジリエントで持続可能にすること

グローバル・リスク

これからの都市計画・まちづくりでは、多様なリスクに人間社会がどう適応していくかについて真剣に考えなければならない

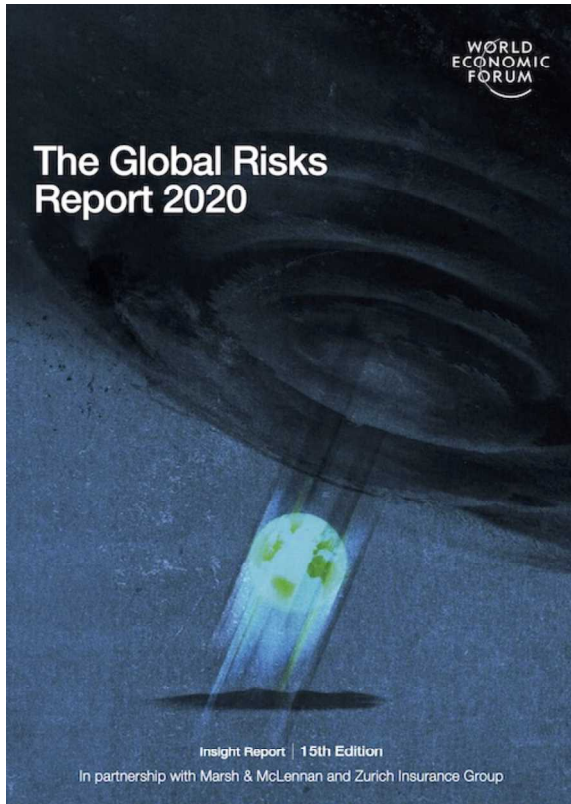
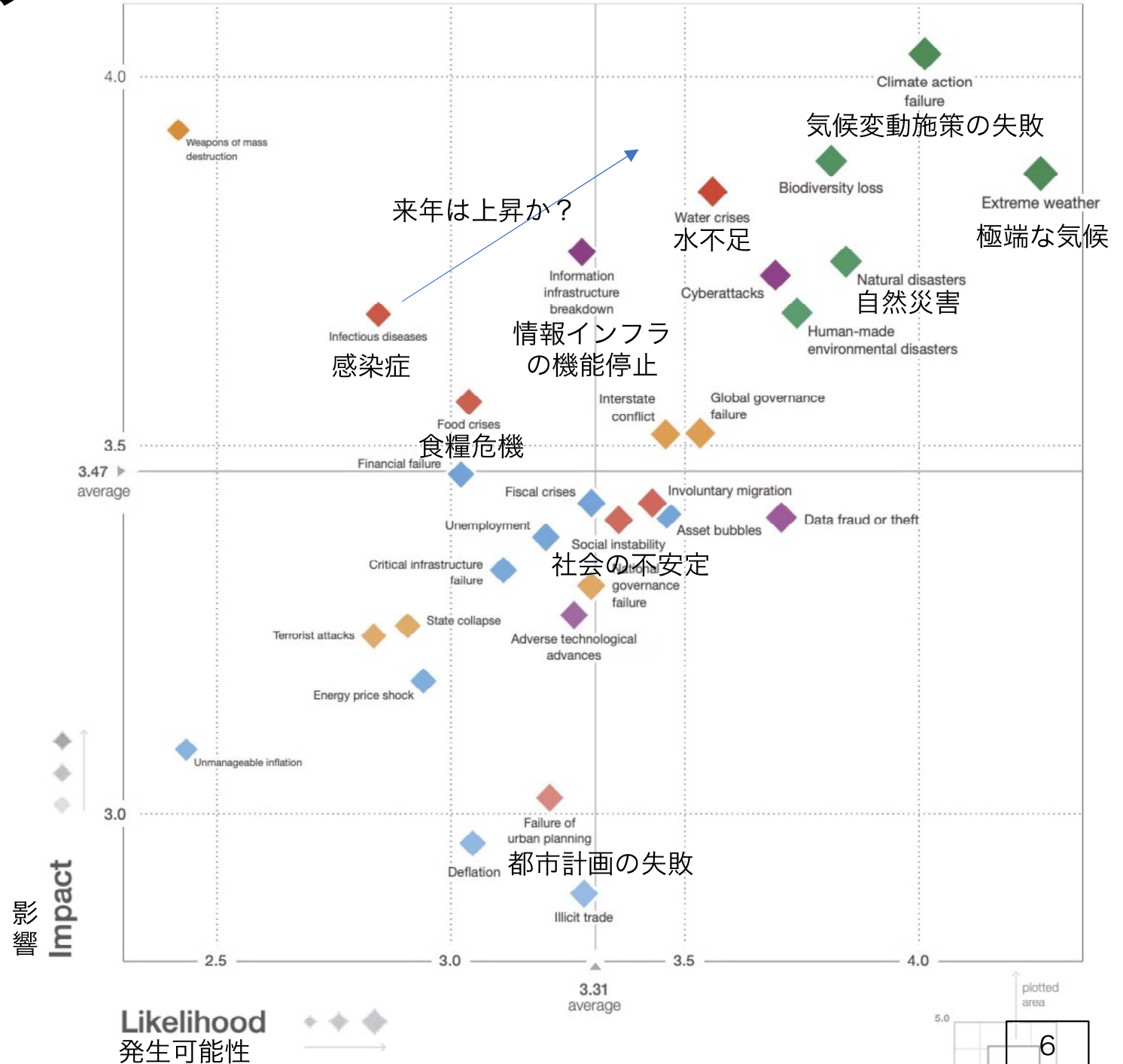


Figure II: The Global Risks Landscape 2020




都市のレジリエンス (100 Resilient Cities Powered by the Rockefeller Foundation)

いかなる進行性のストレスや突発的なショックがあっても都市内の個人、コミュニティ、組織、事業者、システムが生き残り、適応し、成長する能力

LONDON'S MAJOR SHOCKS

Drought 干ばつ 	Terror attack テロの攻撃 	Flooding 水害 
Extreme weather 異常気象 	Cyber attack サイバー攻撃 	Infrastructure failure インフラの故障 
Disease pandemic 病気の世界的流行 	ロンドンの主要な突発的ショック	

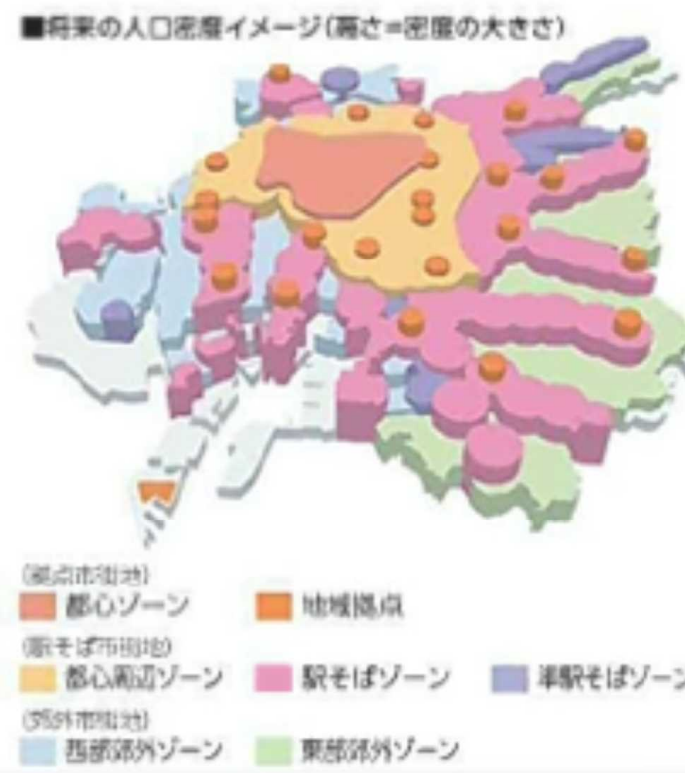
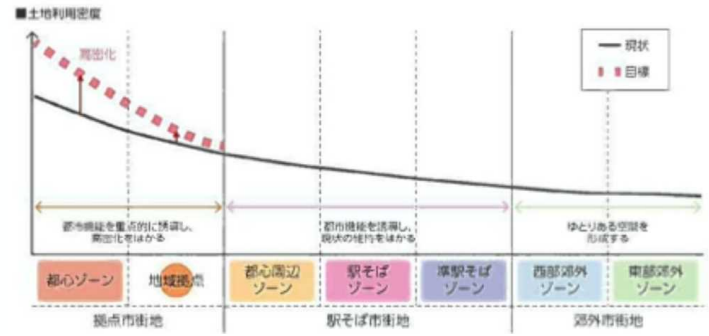
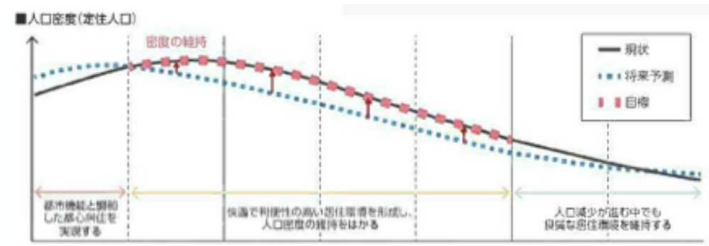
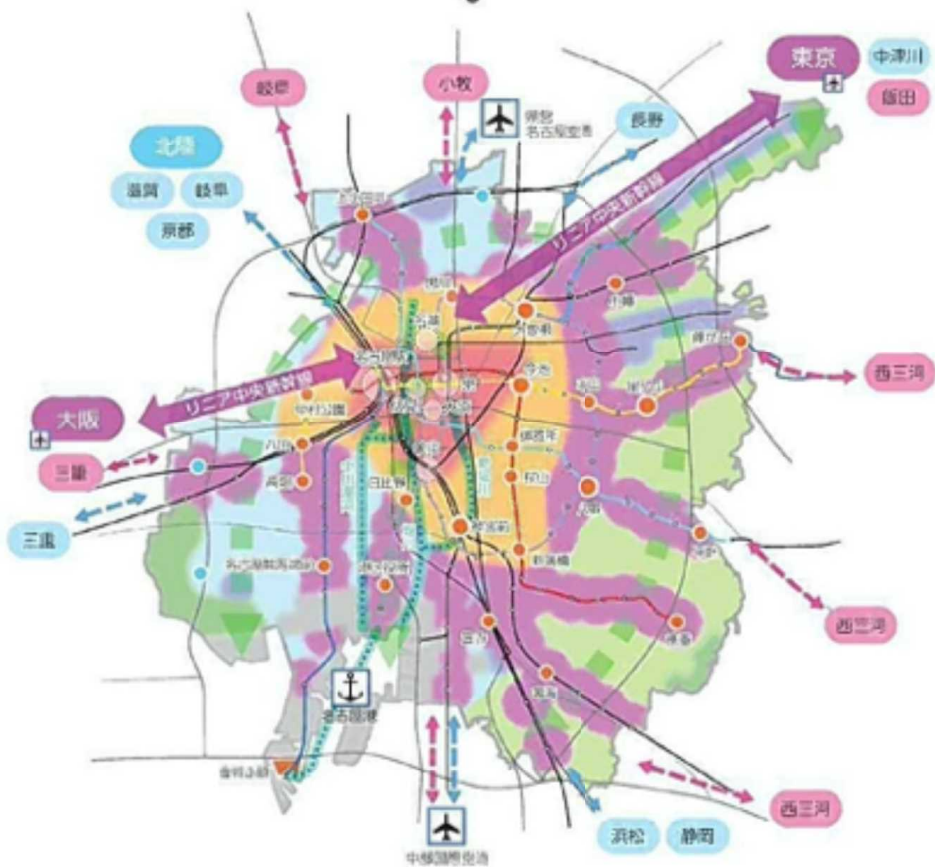
LONDON'S CHRONIC STRESSES

Lack of Social Cohesion 社会的つながりの欠如 	Inequality 不平等 	Poor Air Quality 大気汚染 
Food Insecurity 食糧セキュリティ 	Poor housing affordability and quality 住宅のアフォーダビリティと質 	Ageing infrastructure インフラの老朽化 
Poor health and wellbeing 健康と幸福の低さ 	Brexit イギリスのEUからの離脱 	ロンドンの進行性ストレス

2. 都市の空間計画と駅まちデザイン

- 空間計画を駅まちデザインで統合的に実現する
 - 都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画
 - 住生活基本計画、緑の基本計画、環境基本計画など
- 既存の空間計画への駅まちデザインの位置付け
 - 事例1：名古屋市都市計画マスタープラン
 - 事例2：デンバー市TODマスタープラン

名古屋市都市計画マスタープラン（2020年）



駅そばゾーン＝
 鉄道駅から
 800mの徒歩生
 活圏のイメージ

郊外駅そばゾ
 ーンにおける都市
 機能誘導と居住
 誘導

→都心・都心周
 辺に加え、郊
 外の生活系駅
 そばゾーンを
 支える駅まち
 デザインも重
 要に

→住宅や緑をよ
 り重視

名古屋市都市計画マスタープラン（2020年）



拠点市街地 **地域拠点**

都心ゾーンを補完する、市内各地域の中心地
 主要な交通結節点等において、都心に次いで都市機能が集積する、市内各地域の中心となる市街地です。近隣都市からも人々が訪れ、都心ゾーンを補完する役割を担います。

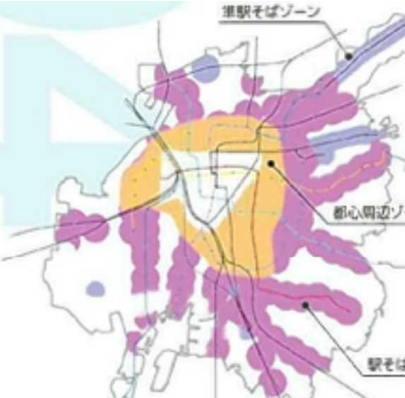
まちづくりの方針

▶にぎわいと生活利便性を高める施設の集積をはかり、周辺住民が訪れにぎわいのあるまちなみが駅を中心に広がるなど、快適なまちなかライフを過ごすことができる身近な拠点づくりをめざします。



※概ね20年先のイメージです

「周辺住民が訪れにぎわいのあるまちなみが駅を中心に広がるなど、**快適なまちなかライフ**を過ごすことができる身近な拠点」



駅そば市街地 **都心周辺ゾーン**
駅そばゾーン
準駅そばゾーン

快適で利便性の高い居住環境を有する市街地
 地下鉄をはじめとした公共交通の駅そばにおいて、利便性が高く歩いて暮らせる居住環境を有する市街地です。
 駅そば市街地やその周辺の郊外市街地の住民のための生活利便施設が集積し、若者や高齢者をはじめ利便性を求める居住ニーズに対応します。

まちづくりの方針

- ▶利便性が高く、多くの住宅ストックを有する鉄道駅周辺を中心に、良質な都市基盤を活かした既存住宅ストックや生活利便施設の有効活用、機能更新を重点的に行われます。それによって、就業世代や子育て世代、高齢者、障害者など様々な人々にとって生活しやすい、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。
- ▶また、人口減少や高齢化の著しい区域では、居住地の持続性を高めるために、世代間バランスを考慮し、特に若い世代の新規の定住促進などをはかります。
- ▶災害のおそれがある区域では、災害リスクを踏まえた居住や土地利用をはかり、災害が生じた際における被害軽減につなげるなど、安全・安心なまちづくりを進めます。



※概ね20年先のイメージです

「人口減少・高齢化が著しい区域では、居住地の持続性を高めるために、世代間のバランスを考慮し、特に若い世代の新規の定住促進などをはかる」

米国デンバー市TOD戦略プラン (2014年)



TODの原則には、

- ・ Sustainable (持続性)
- ・ Equitable (社会的公正)
- ・ Choice (選択肢)
- ・ Diversity (多様性)
- ・ Resilient (適応力)

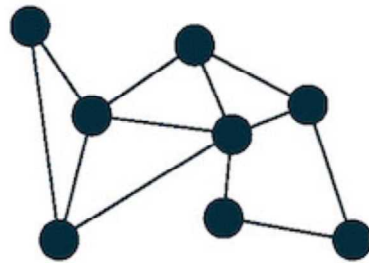
なども含まれる。

公共交通と住宅のアフォーダビリティは日本でも大事では？

TOD PRINCIPLES

The following TOD principles establish a base line for Denver neighborhoods to envision and plan for great transit communities.

connect



Entry Point – access to the regional economy

First/Last Mile – walk, bike, bus to the station

Access to All – connect to new and existing neighborhoods

innovate



Sustainable – economic, social, environmental

Equitable – opportunities for all

Global Economy – compete on the world stage

efficient



Location – one place to live, work, and play decreases need for regional trips

Shared Resources – reduce cost of infrastructure per household

Balance – jobs and homes nearby reduce travel times and long commutes

place



Active – promote safety and visual interest

Vibrant – bring together people and activities

Destination – public life happens in the streets and open space

mix



Choice – housing, jobs, shopping, transit options

Diversity – mix of incomes and age groups

Resilient – stands up through changing economic conditions

shift



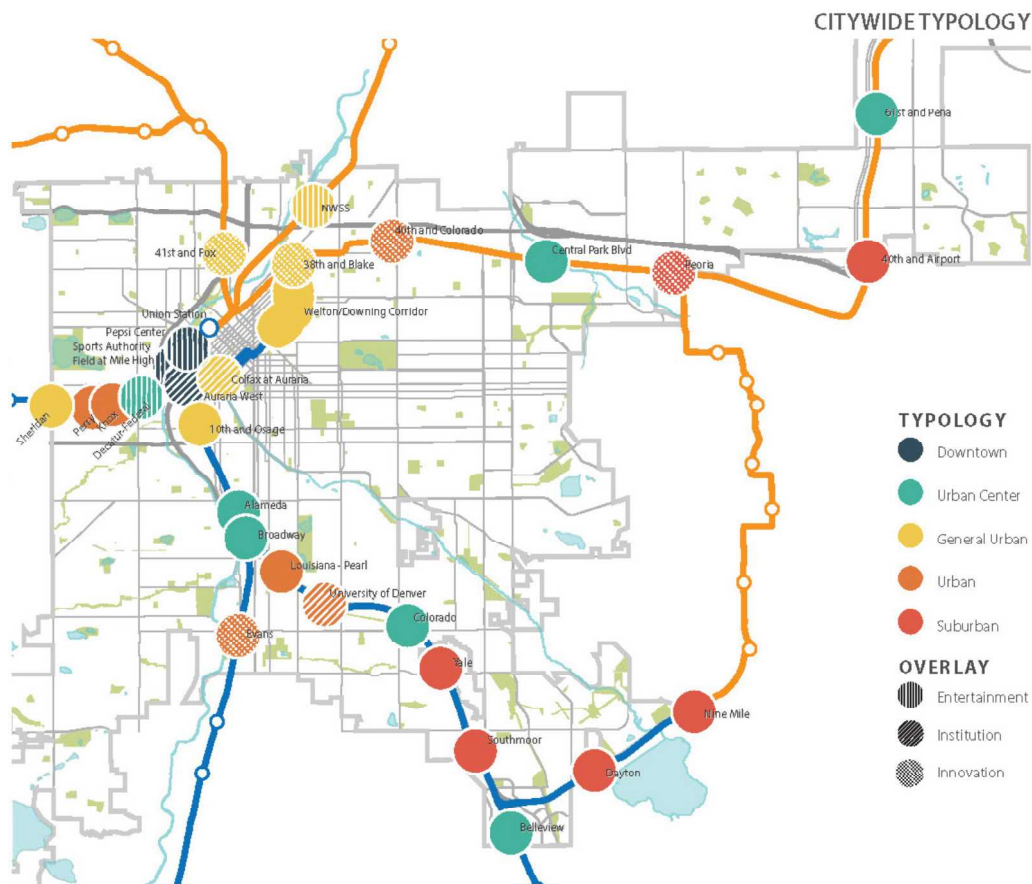
Car Free/Car Lite – becoming non/less car dependant for most trips

Public Space – more room for pedestrians and bikes, less for cars

Reduce and Energize – carbon emissions go down, healthy living goes up

米国デンバー市TOD戦略プラン (2014年)

- Land Use Mix**
What uses are desired and how are they mixed?
- Street and Block Pattern**
Are the streets and blocks supportive of TOD?
- Building Placement**
Are buildings framing the streets and open spaces?
- Building Height**
What is the scale and range of desired heights?
- Mobility**
How are people moving around? On foot, bike, transit, or car?



Prototypical illustrations of the aspirational typology create a visual representation of the desired scale and form of each station area:

DOWNTOWN



Mixed use, highest density, tallest buildings, high pedestrian activity, transit hub, and historic areas

URBAN CENTER



Mixed use, high density, grid and alley block pattern, high pedestrian activity, and multi-modal

GENERAL URBAN



Multi-family residential, grid and alley block pattern, main streets, corner stores, and multi-modal

URBAN



Grid and alley block pattern, predominantly single family residential, main streets, corner stores, and multi-modal

SUBURBAN



Town centers, community open spaces and residential neighborhoods

FUNCTIONAL OVERLAYS

These designations are applied to stations that have a key functional aspect on top of their context type that provides additional context and clarifies future expectations.

INNOVATION



Innovation stations are characterized by their high degree of mixed use, adaptive reuse of existing structures, and creative approach to business. These stations typically are found in existing industrial areas.

INSTITUTIONAL



This overlay typically applies to stations with one or more large land owners that have multiple buildings located in a campus setting. Universities, government centers, and medical campuses are typical uses.

ENTERTAINMENT



Entertainment stations are designed for accommodating major events when a large amount of passengers arrive and depart during a limited period of time.

1つの都市の中に様々なTODのタイプがある。

- 土地利用混合、街路・街区形状、建物配置、建物高さ、モビリティという物理的環境に基づくタイプ
- イノベーション、施設、娯楽という機能のオーバーレイ

3. 駅まちデザインの事例：日常生活の拠点として

- JR亀山駅周辺整備

<https://www.city.kameyama.mie.jp/docs/2017062800033/>

- 近鉄四日市駅周辺等整備

<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/genre/1496899743699/index.html>

- その他の事例

亀山駅周辺市街地総合再生基本計画（2014年）



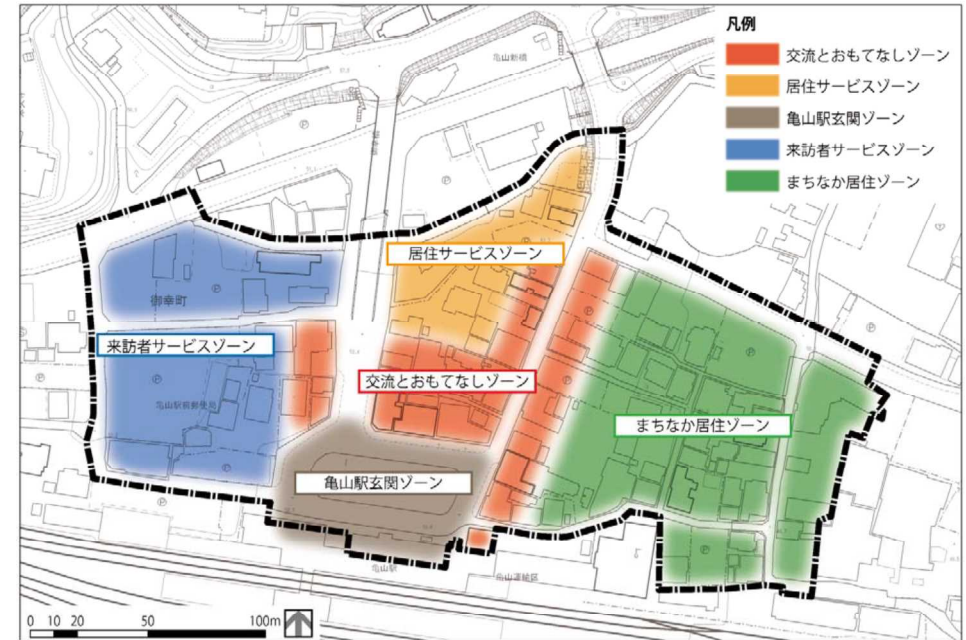
2007年10月



2017年3月

亀山駅前の様子：これから変わる！

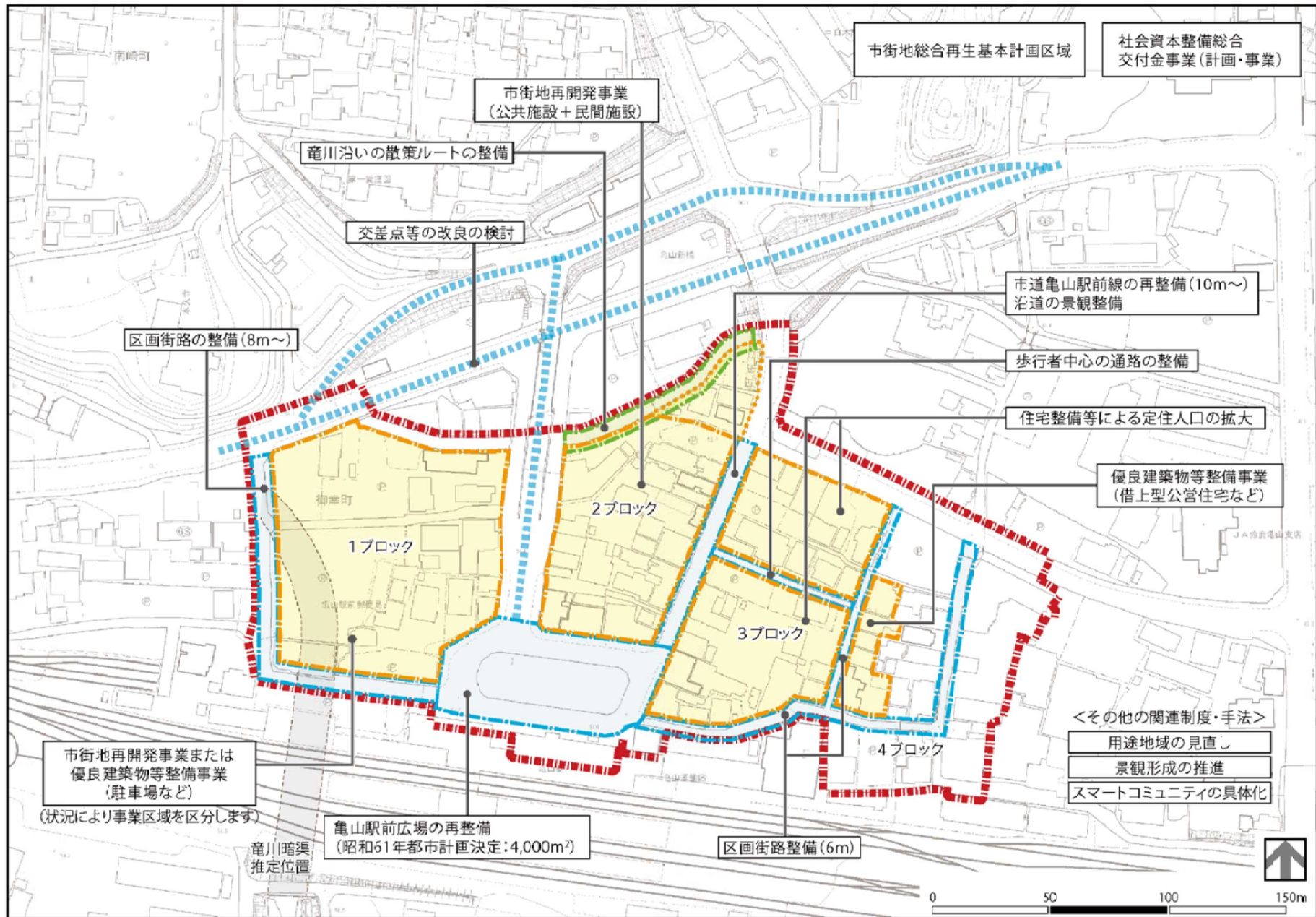
■土地利用方針図



■交通動線整備の方針図



亀山駅周辺市街地総合再生基本計画（2014年）



亀山駅周辺市街地総合再生基本計画（2014年）

亀山駅周辺地区・2ブロック市街地再開発事業基本設計 等業務公募型プロポーザル (2018年度)

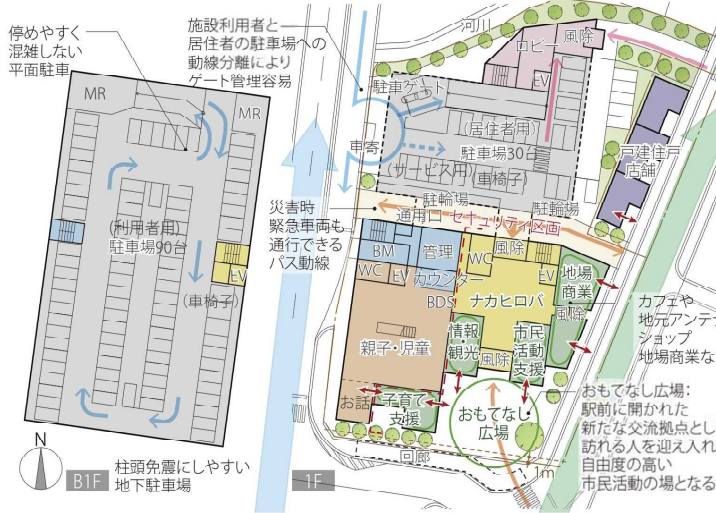
●住宅・図書館・商業・広場、用途に適した環境づくり

- 駅舎→広場→商業→図書館→住宅といった「にぎわい空間」から「静寂空間」への環境シークエンス（段階）を大切にします。
- 広場、バス動線、テラス、緑化など、用途やライフスタイルに応じた憩いの空間や心地よい環境を創出します。



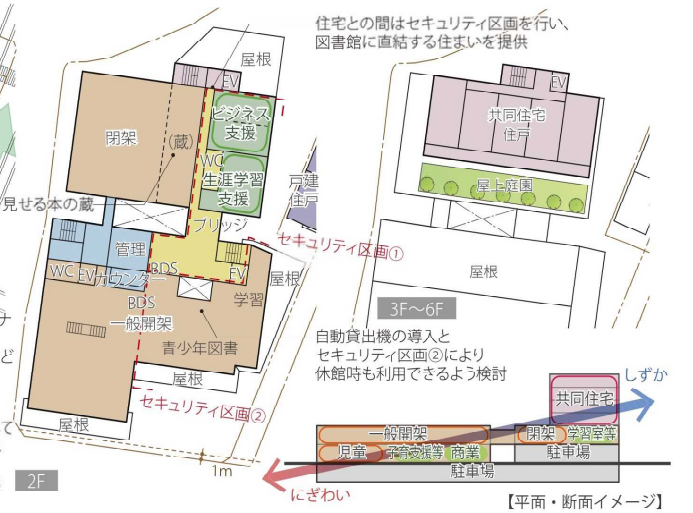
●多機能で多世代が共生できる駅前複合図書館

- 導入機能は、図書館のセキュリティ区画外に配置し、運用時間の自由度を高め、外部から直接出入りできるようにします。
- 導入機能は、おもてなし広場や図書館と関連する機能を隣接することで、つながりある使い方ができます。(子育て支援と本の読み聞かせなど)



●公共空間を内包した都市型住宅として付加価値を高めます

- 周囲の環境に合わせて「にぎやかな場所」と「静寂な場所」があり、地権者から施設利用者までもが無理なく共存できる計画とします。
- 共同住宅は、図書館と2階で直結することで、図書館や導入施設へのアプローチがスムーズとなり付加価値の高い都市型住宅が実現します。

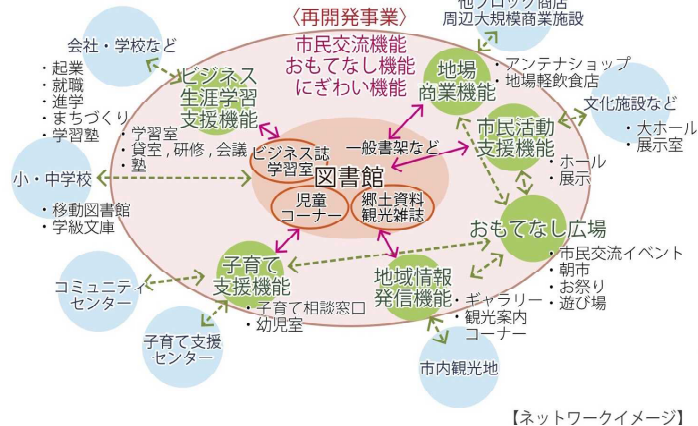


●3-1 公共図書館を核とした持続可能なにぎわいづくり

- 公共図書館として、都市機能の中核を担い、さまざまな機能を融合することで、亀山駅周辺の活性化・にぎわい化と相乗的な効果を展開していく学びと交流、まちづくりの拠点と位置付けます。

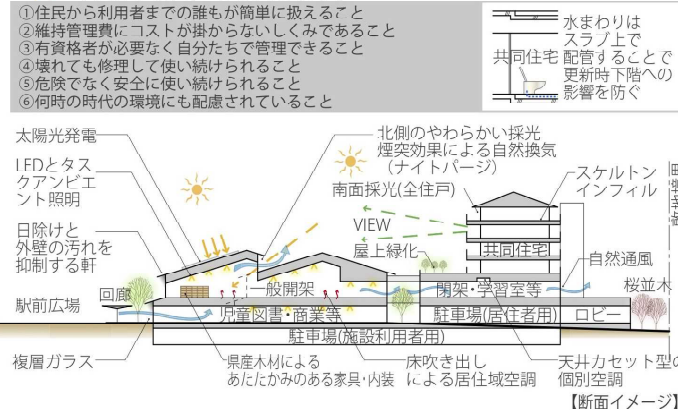
●3-2 図書館を中心にした地域の核となる機能のネットワーク

- 図書館と関連し、周辺にある既存の施設と連携・補完を図る機能を導入し、地域活性化の中核となるネットワークを構築します。



●4 LCCに配慮したサステナブルエコロジカル建築

- 高断熱化、自然エネルギーの活用、省エネルギー機器の選定において費用対効果を検証し、実効性の高い提案をします。
- 天井の高い図書館の一般開架ゾーンは、床吹き出しによる居住域空調とし、小部屋は個別空調にすることでランニングコストを低減します。
- 低層化することにより、トイレの数や共用部の面積が減り、建設コスト・維持管理費が抑えられます。
- 不特定多数の利用に耐えられ、貴重な財産を守るロングライフデザイン（下記6項目）を導入します。



●5 3社共同企業体による業務連携

- 市街地再開発事業は、多岐の分野に亘り専門的技術・知識を有する技術者（設計者・コンサルタント等）の総合力が必要であり、技術者などの取りまとめ・調整役であるコーディネーターの役割が重要です。
- 基本設計、事業計画・資金計画、権利調査及び評価の3つの分野は、各分野の専門性や役割分担を考慮すると、共同企業体として最適なチーム体制づくりが可能な分業分野といえます。当社および事後事業者2社による、3社共同企業体を組成し、適正な業務連携のもと事業遂行をすることを提案します。

共同企業体内で連携する役割		
<p>建築設計担当 代表企業＝当社</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築設計を担当し、他の共同企業体2社との連携のもと、市街地再開発事業として求められる条件的確な反映や、関連資料の提供、やり取りなども協調し、業務を遂行します。 共同企業体の代表企業として、各種契約関係や業務の進捗管理など、業務統括を適正に実行します。 設計に関連した専門性の高い業務（地質調査、土木設計、建築設備・見積など）については、当社から直接委託により業務を遂行します。 	<p>事業計画・資金計画担当 コーディネーター＝A社</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業計画・資金計画という事業の成立を図る上で重要な業務を担うべく、コーディネーターとして、全体を取りまとめる牽引役です。 当社（建築設計）との密な連携をとり、それら条件が建築計画に的確に反映されるように配慮します。 市街地再開発事業は長い時間を要し、そこで生まれた信頼関係が事業を円滑に進める鍵となる事業であることから、対象企業は地域事情へ精通した企業とします。 	<p>権利調査及び評価担当 B社</p> <ul style="list-style-type: none"> 地権者・関係権利者の方々にとって最重要と言える資産や補償に係る分野の業務を担うべく、主として（主として）事業コーディネーターとの連携により、地権者・関係権利者の方々の事業に対する様々な要望・疑問などに対応する役割を担っていただく。 専門性の高い分野であることから、特記仕様書に記載の資格を有する企業であることは無論、権利変換方式や国庫補助地再開発事業にも精通します。

亀山駅周辺市街地総合再生基本計画（2014年）



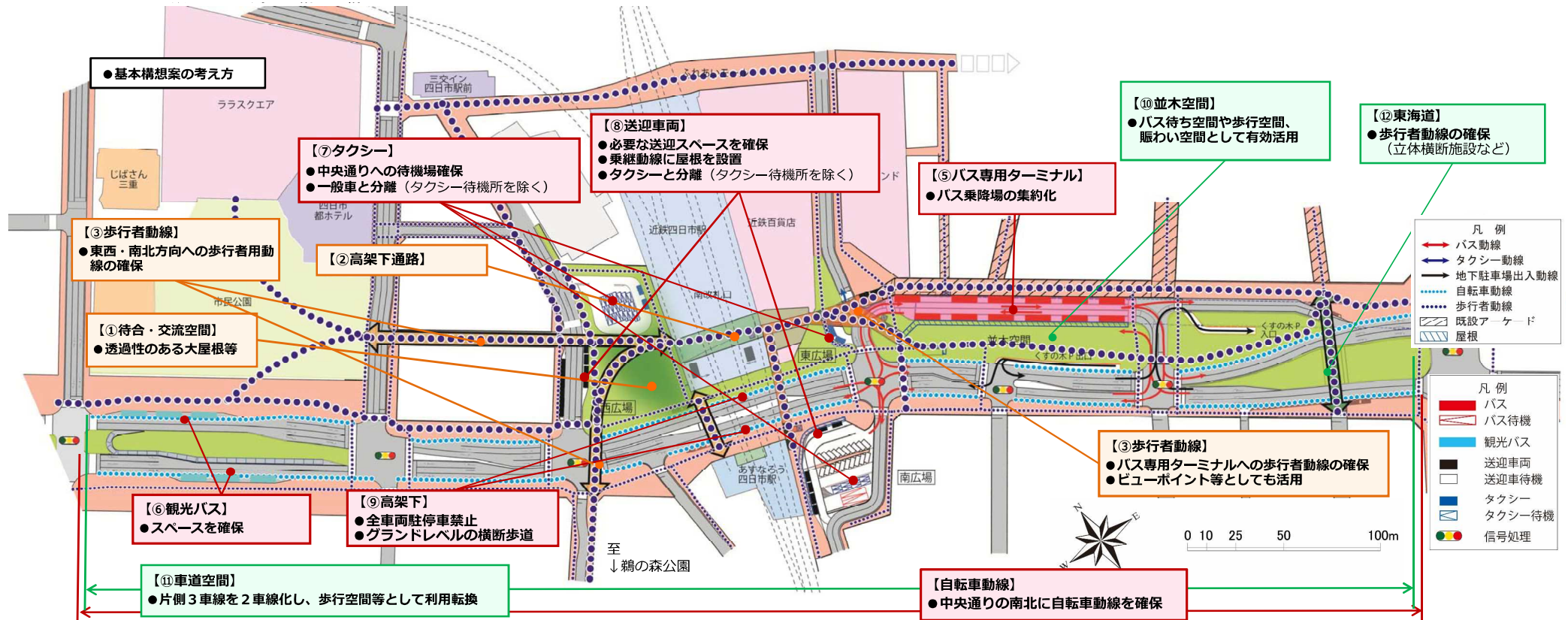
亀山駅周辺2ブロック地区第一種市街地再開発事業（2020年5月時点）

- ・当初想定よりも多い住戸数（駅と図書館に隣接する集合住宅の需要大）
- ・駅前広場との一体的設計は課題、交通機能を1ブロックに移設した方が良い？

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018年)



近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018年)



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【①待合・交流空間】
 ●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
 ●大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。

【②高架下通路】
 ●東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。

【③歩行者動線】
 ●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
 ●市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

【④駅周辺】
 ●わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【⑤バス専用ターミナル】
 ●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結び歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。

【⑥観光バス】
 ●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。

【⑦タクシー】
 ●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。

【⑧送迎車両】
 ●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐車スペースを含む)します。
 ●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。

【⑨高架下】
 ●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐車車を禁止します。
 ●周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。

【自転車動線】
 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

【⑩並木空間】
 ●活用されていない橋の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。

【⑪車道空間】
 ●現状の片側3車線を2車線(西浦通り~国道1号)にし、歩行空間等として利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。

【⑫東海道】
 ●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018年)

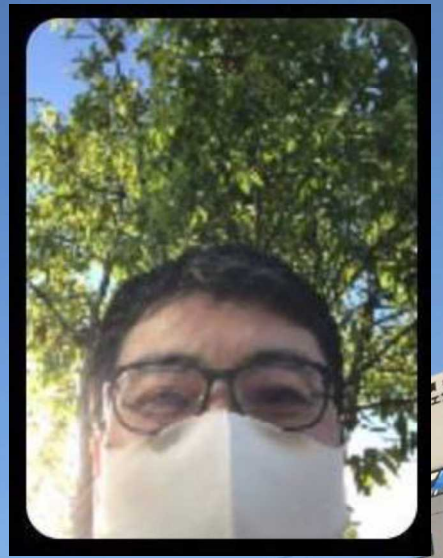
項目		案 No.1					案 No.2					案 No.3				
コンセプト		駅直近及び中央通り並木空間を拡張し、人が集える空間を多く配置					駅直近に人が集える空間を配置し、中央通りにバスを集約配置					駅直近にバスを集約しながら交通機能を配置				
機能配置概念図 【現況概念図】																
交通機能の設定		西広場	東広場	南広場	商店街前	合計	西広場	東広場	南広場	商店街	合計	西広場	東広場	南広場	商店街	合計
バス乗降場		5	-	7	5	17	-	-	6	7	13	-	-	-	12	12
バス待機場		4	-	2	-	6	-	-	3	-	3	1	-	-	-	1
タクシー乗降場		2	2	-	-	4	2	3	-	-	5	-	3	-	-	3
タクシー待機場		23	10	22	-	55	12	-	24	-	36	-	-	34	-	34
一般車		9	-	6	-	15	6	-	5	-	11	-	-	10	14	24
その他(観光バス)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3
(◎)著しく改善 (○)改善 (△)現状に対する評価 (×)現状より悪い	【視点①】	駅直近の環境空間	◎	西広場に環境空間創出	◎	西広場・東広場に環境空間創出	○	中央通り上のデッキに環境空間を創出								
		駅西側への回遊性	◎	西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出	◎	西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出	○	デッキの設置により回遊性の向上								
		駅東側への回遊性	○	商店街前のバス機能強化や並木空間を駅直近に配置することにより回遊性の向上	◎	東広場への環境空間創出及び商店街前バスターミナル設置により回遊性の向上	×	東バスの切ばが無くなることにより回遊が減少								
		四日市の顔としての景観形成	◎	景観形成の自由度が高い	◎	景観形成の自由度が高い	△	交通結節機能に特化しており自由度が低い								
	【視点②】	乗り継ぎ	△	駅直近の西バスの切ばが無くなり、2箇所に分散して配置	○	駅直近の西バスの切ばが無くなるが、商店街前の1箇所に集約とデッキ設置により乗り継ぎ利便性向上	◎	駅直近の西広場にバスを集約								
		鉄道⇄バス	○	駅の東西に配置(交通モードの分離)	○	駅の東西に配置(交通モードの分離)	×	東広場のみに乗降場が減								
		鉄道⇄タクシー	○	西広場と南広場内に配置	○	西広場と南広場内に配置	△	駅直近での西⇄東への送迎需要への対応								
		鉄道⇄一般車	○	2箇所に集約	◎	1箇所に集約	◎	1箇所に集約								
	バス⇄バス	○	2箇所に集約	◎	1箇所に集約	◎	1箇所に集約									
	バスのわかりやすさ	○	商店街前のバス機能強化や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与	◎	商店街前バスターミナル設置や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与	△	西広場にバスを集約し交通結節機能を強化しているが、駅東西のまちの賑わいにはあまり変化が無い									
まちの賑わいへの寄与	○	市民広場⇄西広場、並木空間の景観軸が形成されている	◎	市民広場⇄西広場⇄東広場⇄並木空間の一体的な景観軸が形成されている	△	現状と変化なし										
【視点③】	中央通りの景観形成	○	市民広場⇄西広場、並木空間の景観軸が形成されている	◎	市民広場⇄西広場⇄東広場⇄並木空間の一体的な景観軸が形成されている	△	現状と変化なし									
	並木空間へのアクセス性	○	駅からのアクセスが容易	◎	駅及び商店街からのアクセスが容易	△	グラウンドレベルでアクセス可能									

代替案の作成、比較評価を通じた利害関係者の合意形成

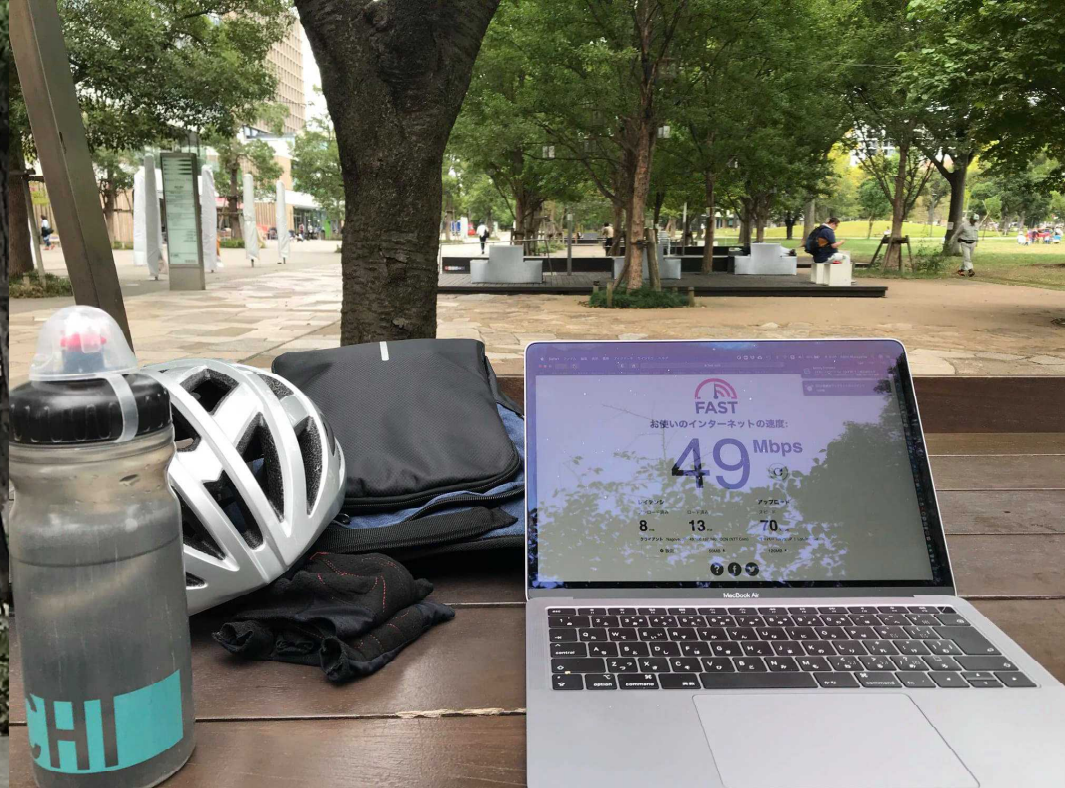
・ 高度な計画プロセス (現状分析・将来予測、空間計画案の作成、計画案の評価)

→ 駅まちデザインのプロセスを展開するための予算措置と人材育成の重要性

調布駅前



中野 CENTRAL PARK



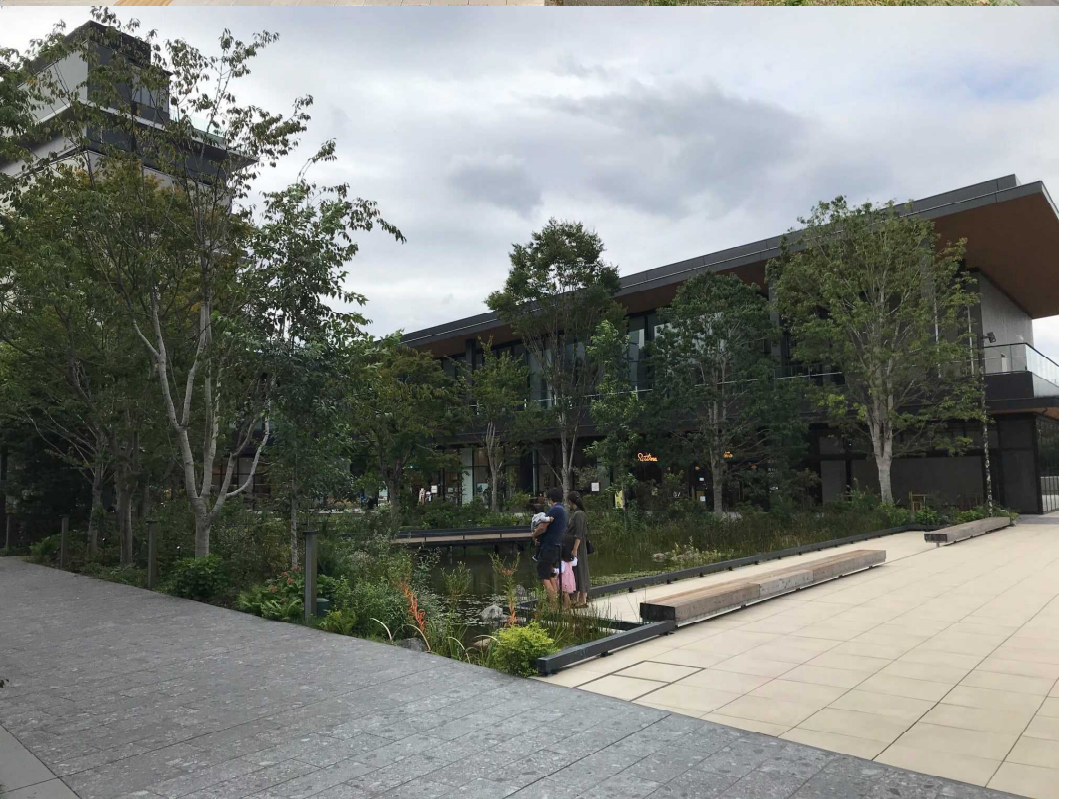
コロナ禍前の写真



コロナ禍前の写真

立川

GREEN SPRINGS



トリノ・リンゴット駅近く

