

### 3. 駅まちデザインの進め方

駅まちデザインを進めるにあたり、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事が重要である。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る。本章では、駅まちデザインの具体的な進め方として、構想、計画・事業化、管理・運営の順に示す。

- 駅まちデザインが進められる契機は**、地方公共団体の公共事業や民間開発事業者のプロジェクト等の特定の事業が行われることが契機となる場合や、官民連携による日々の管理・運営の中で、駅まち空間の課題が関係者間で徐々に共有されることが契機になる場合、さらには、関係者のみならず第三者が発信したビジョンが広く関心を呼びこんだことが契機となる場合等、**多種多様である**。

  - これまでは、地方自治体が中心的役割を担い、構想→計画→事業化を行った上で各施設の管理・運営は各主体がそれぞれ実施するプロセスが主流であった。しかし、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には、民間事業者や管理・運営主体（交通事業者・開発事業者・公共施設管理者等）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る。
- 多くの場合、既存の駅まち空間を再構築するプロジェクトが中心となるため、**現況と課題をしっかりと把握し、関係者間で情報共有・意見交換を行える環境を整えることが重要**である。
- 駅まちデザインを進めるにあたっては、**取組の全体をコーディネートしながら推進するようなプロジェクトリーダー的な役割を担う主体が存在することが望ましい**。地方公共団体の他、新たな開発を志向する開発事業者、沿線価値を高めたい鉄道事業者、地域のオピニオンリーダー等の様々な主体が候補となりうる。
- 一方、より広く駅まち空間再構築プロジェクトの理解を得るため、**相応の公平性・透明性の確保をしつつ、特定の主体に牽引役を頼るのではなく、関係主体の能動的な参画が重要**となる。

#### 解説 駅まちデザイン検討プロセスのイメージ

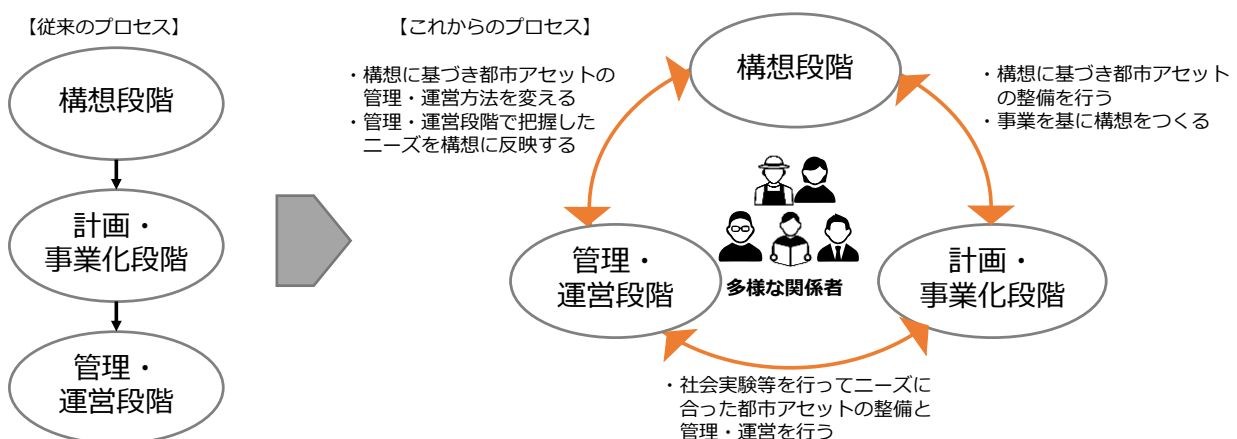


図 3-1 駅まちデザイン検討プロセス

解説

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

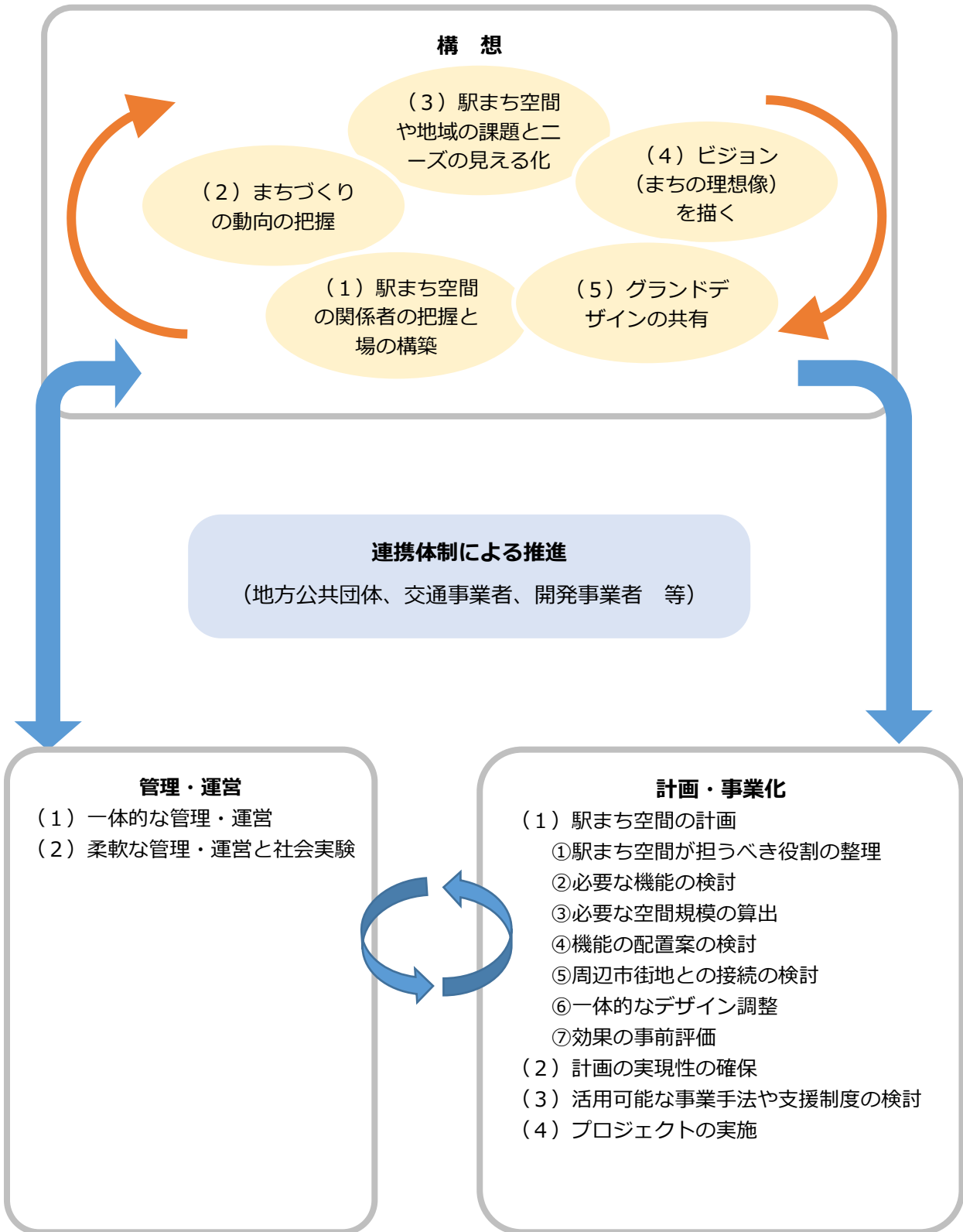


図 3-2 構想段階、計画・事業化段階、管理・運営段階の検討プロセスのイメージ

## 構想段階

### (1) 駅まち空間の関係者の把握と場の構築

- 駅まち空間には、地方公共団体、交通事業者、開発事業者、地権者等の多種多様なステークホルダーが存在するため、**構想の初期段階から**、それぞれの駅まち空間との関わり、将来の視点等の把握に努めるとともに、**関係者のつながり（Win-Win となる方策）を検討することが望ましい。**
- 連携を進めるためには、**関係者間で忌憚のない意見交換をすることが重要**であるが、必ずしも形式に拘る必要は無い。例えば、日常的な懇親の場や、SNS を通じた意見交換の場、既存組織（エリアマネジメント組織や協議会等）の活用などが考えられる。

### 事例 渋谷区のまちづくり体制

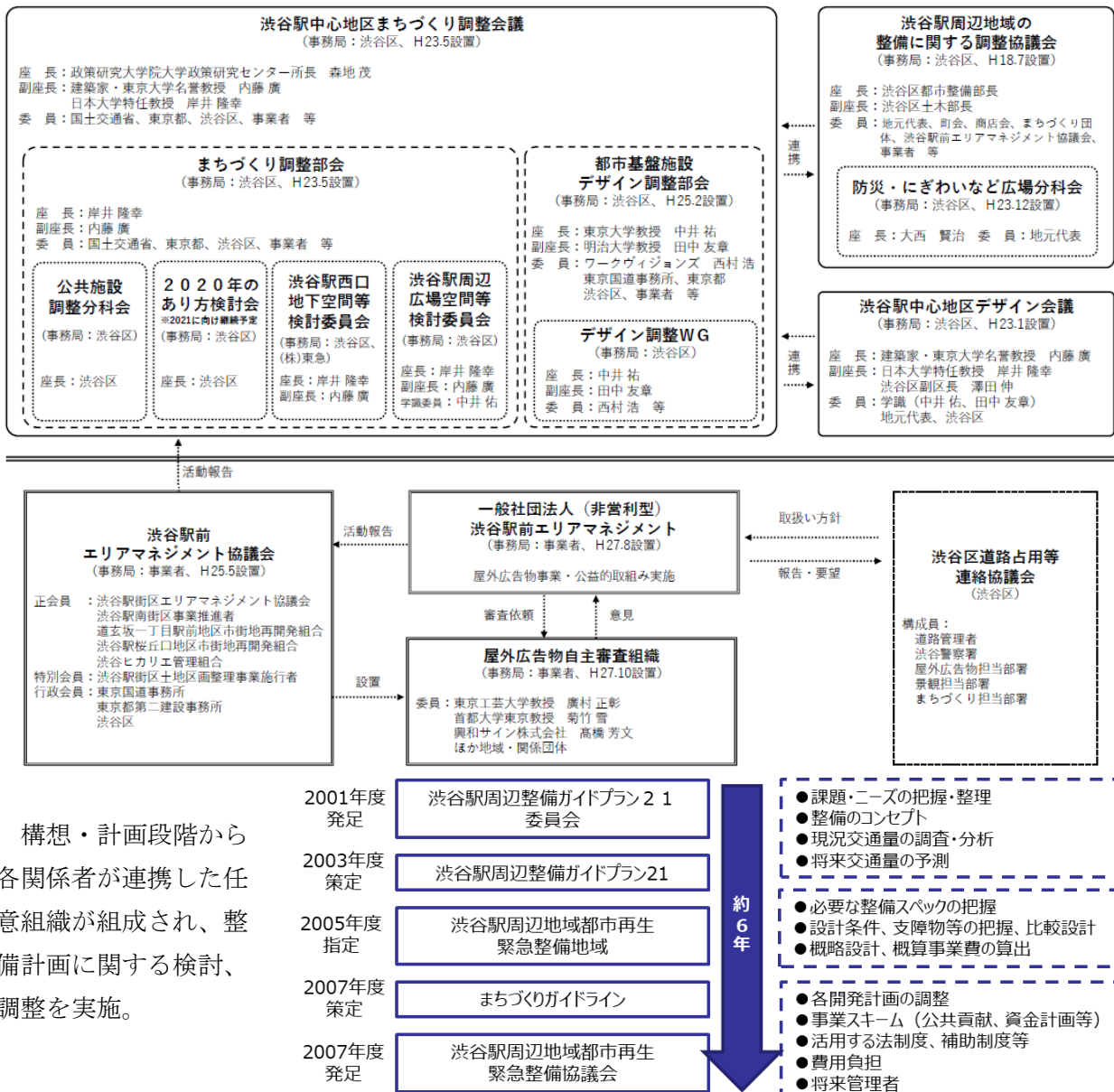


図 3-3 渋谷区のまちづくり体制 (出典: 駅まち再構築事例集、国土交通省作成資料)

**事例 日向地区都市デザイン会議**

「日向地区都市デザイン会議」として、関係機関の相互協力体制のもとで事業化がすすめられた。

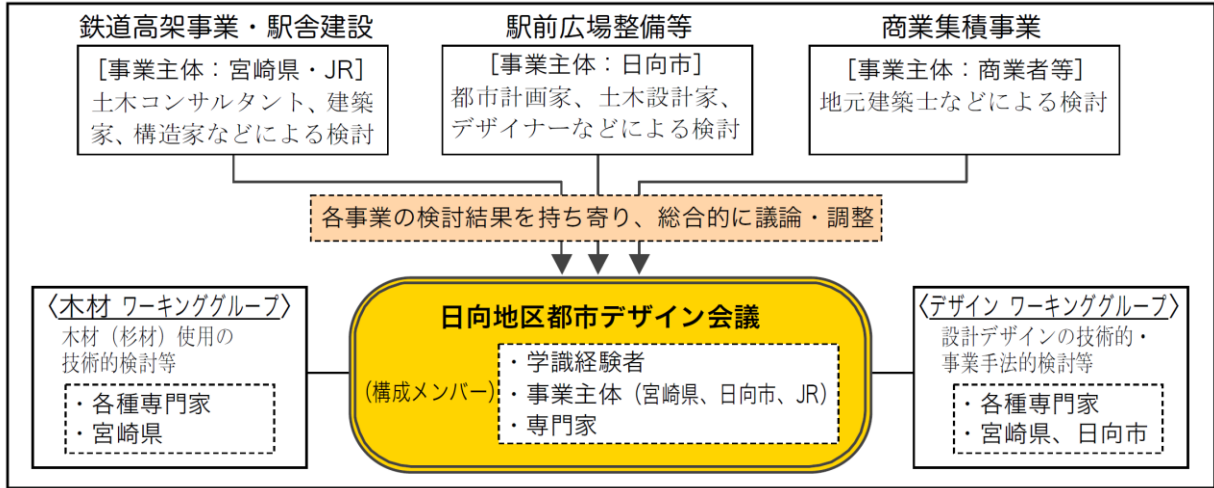


図 3-4 日向地区都市デザイン会議の体制

(出典：駅まち再構築事例集)

## (2) まちづくりの動向の把握

- 駅まち空間は都市拠点として位置づけられるものであるため、その**デザインを進めるにあたって、周辺の都市開発や基盤整備などのまちづくりの動向を把握することが必要**である。
- 例えば、既存の都市計画や都市マスタープラン、その他関係計画（地域公共交通計画、都市再生整備計画等）が挙げられるが、こうした動向を把握することで、都市全体のまちづくりにおいて、駅まち空間に期待されている役割を明確にすることができる。
- また、**駅まち空間内で進められている個々の開発プロジェクトを地図上で整理することも、まちづくりの動向の把握に効果的**である。ばらばらに進められているプロジェクトのつながりを明示することで、駅まち空間全体の魅力を高めることができるようなアイデアが見えてくる可能性が期待される。

### 参考 虎ノ門駅周辺におけるケーススタディ

虎ノ門周辺では、虎ノ門ヒルズ駅周辺の大規模都市開発にあたり、研究会を組織し、その中で周辺まちづくりの動向の把握が行われ、整備すべき機能の検討がなされた。

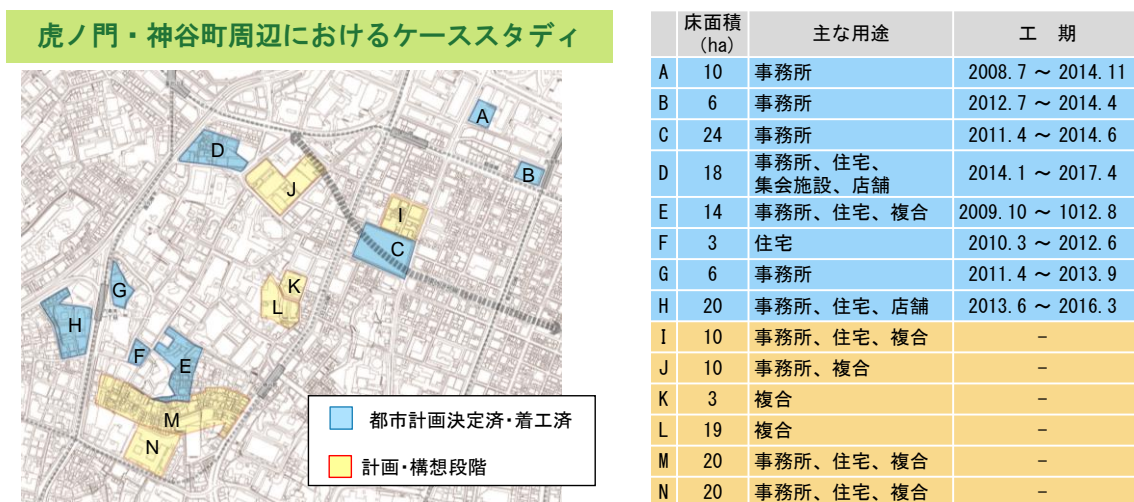


図 3-5 虎ノ門駅周辺のまちづくり動向の把握事例

(出典：国土交通省作成資料)

### (3) 駅まち空間や地域の課題とニーズの見える化

- 駅まち空間の課題の把握と情報共有の促進のため、**現状と課題を「見える化」することが重要**である。
- 人や車両の交通量、駅の乗降客数、来訪者数といった基本的な情報を定量的に把握し、GISデータと連携させて表示し、情報共有できるようにすることが望ましい。
- バリアフリー動線の状況など、定量的な把握に馴染まない情報も、地図と連携して表示することで、課題をより分かりやすく把握・共有することが可能となる。
- 既存の情報だけでは十分な課題の把握が困難な場合は、実測することも視野に入れる必要がある。その際、関係者以外の第三者にも参加してもらい新たな視点から改めて駅まち空間を眺めてもらうことで、見落とされていた課題が抽出されることがある。
- なお、**各種データの収集にあたっては、まずは現地調査の上、定性的な調査や観察、経験等を基にしながら、どのような想定ができるか一定の仮説を構築することが重要**である。

#### 事例 博多まちづくりガイドラインにおける歩行者交通量の把握（現状の見える化）

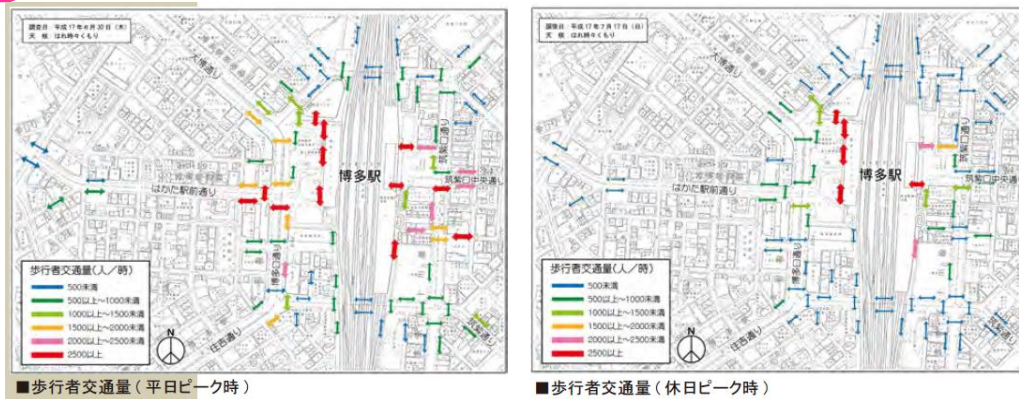


図 3-6 博多駅周辺の歩行者交通量

(出典：博多まちづくりガイドライン 博多まちづくり推進協議会 平成 21 年 12 月 (平成 26 年 1 月に改訂))

#### 事例 新潟駅周辺地区の現状と課題（課題の見える化）



図 3-7 新潟駅周辺地区における課題認識

(出典：新潟市ウェブページ 平成 24 年 8 月)

**解説** 駅まち空間における課題把握にあたっての考え方

駅まち空間の課題はそれぞれの駅まち空間で異なるが、都市規模ごとに異なる課題、駅空間や駅前空間など各空間にまたがって存在する課題、すべての空間に共通する課題等、一般的な課題の傾向を意識しながら分析することで、効率的な作業を行うことができる。都市規模ごと、空間ごとに想定される課題や都市規模によらない共通課題について例を示す。なお、具体的な個別駅の事例については、『【参考2】駅まちが抱える課題と駅まち再構築により期待される効果』を参照されたい。

**【大都市・都心部における課題】**

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	
交通結節機能		複雑な歩行者動線、列車の乗降客のピーク対応 滞留空間の不足、3密の回避が必要 必要な駅施設等の設置が困難、 乗換動線の交錯				
交流機能 防災機能		駅前広場の確保が困難 帰宅困難者対応 一時滞在施設の確保 都市の玄関にふさわしい空間の不足 (歩行者空間、にぎわい空間など)				
サービス機能		権利者が複雑に絡み合っており、 まちと切り離された整備・運営が行われている				

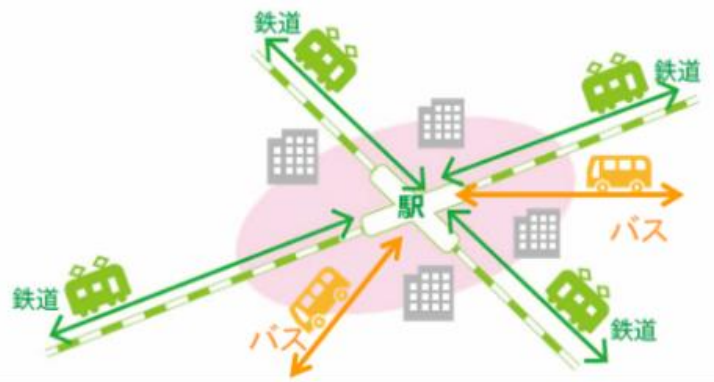


図 3-8 複雑な歩行者動線



図 3-9 滞留空間の不足



図 3-10 分かりやすい案内の必要性

【大都市郊外部における課題】

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	
交通結節機能		通勤等ピーク時の滞留空間の不足		周辺施設等への動線の交錯、乗換利便性が低い		
		ピーク時における路線バス・通勤通学バスの利用者の集中		駐輪場の不足		
交流機能 防災機能		駅前広場の確保が困難				
		ピーク時以外の空間の活用				
サービス機能		都市機能更新の停滞				
		線路による市街地や交通の分断 アクセス道路の不足、駅周辺の活力低下				

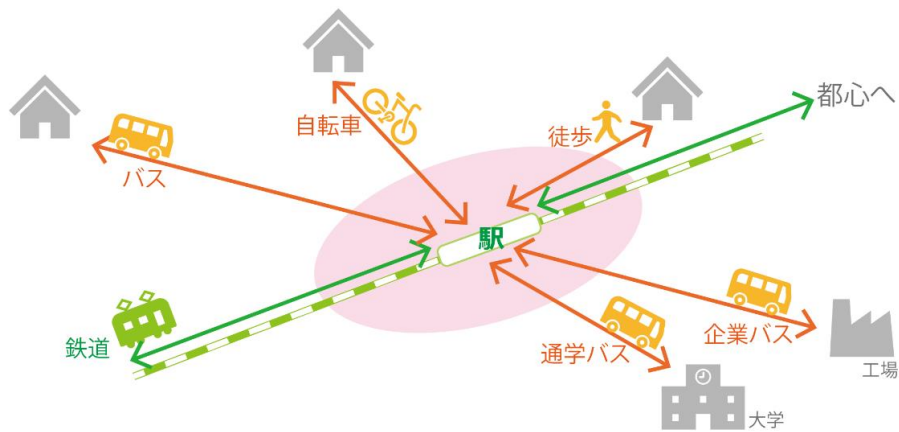


図 3-11 乗換利便性が低い  
(乗換距離が長い)



図 3-12 バス待ちの列



図 3-13 駅周辺道路の混雑（踏切や送迎用自家用車による混雑等）



【地方中核都市における課題】

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	
交通結節機能		観光ピーク時等の混雑 ローカル線等への乗換利便性が低い 交通機能の不足 (バス乗降場、タクシー乗り場)				
交流機能 防災機能		帰宅困難者対応		一時滞在施設の確保		
サービス機能		核となる機能の縮小・撤退(都市機能の更新停滞)、 観光客受入拠点の不足、定住・交流人口の減少による活力低下				
				駅周辺の未利用地、市街地の老朽化		

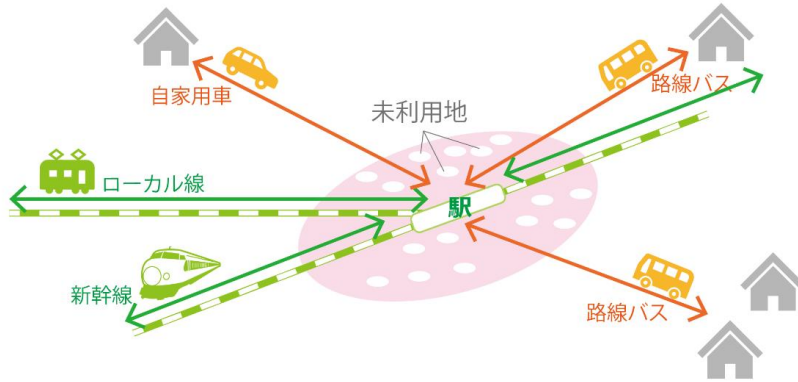


図 3-14 交流のための空間や機能の不足



図 3-15 ピーク時以外は閑散としたタクシープール

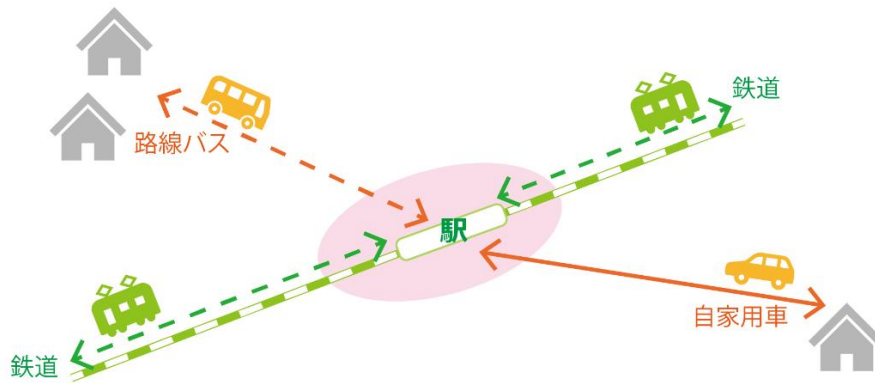
都市機能の停滞（百貨店の閉店等）

2017年		2018年		2019年	
西武筑波店	茨城県つくば市	十字屋山形店	山形県山形市	コレット井筒屋	福岡県北九州市
西武八尾店	大阪府八尾市	西武船橋店	千葉県船橋市	井筒屋黒崎店	福岡県北九州市
さくら野百貨店	宮城県仙台市	西武小田原店	神奈川県小田原市	伊勢丹相模原店	神奈川県相模原市
三越多摩センター店	東京都多摩市	ヤマトヤシキ姫路店	兵庫県姫路店	伊勢丹府中店	東京都府中市
三越千葉店	千葉県千葉市	伊勢丹松戸店	千葉県松戸市	新潟三越	新潟県新潟市
堺北花田阪急	大阪府堺市	丸栄	愛知県名古屋市	ヤナゲン大垣本店	岐阜県大垣市
大丸浦和パルコ店	埼玉県さいたま市	井筒屋宇部店	山口県宇部市	中三	青森県青森市

日本経済新聞 2018年12月17日の記事/帝国データバンク TDB カレッジ コラム等より作成

【地方都市における課題】

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	
交通結節機能		過大な駅空間や駅前広場				
		鉄道利用者の減少、 路線・駅の存続危機				
		移動弱者や観光客向けの交通結節機能の不足				
				公共交通の規模縮小		
交流機能・防災機能		余剰空間の利活用				
		駅、駅前広場の老朽化				
サービス機能 (商業機能や住居機能、 公益的機能も含む)				都市機能更新の停滞、観光客受入拠点の不足、 定住・交流人口の減少		
				駅周辺の未利用地		



(整備前)



図 3-17 有効活用が求められる駅空間や駅前広場



(整備後)

図 3-16 駅空間の利活用の先進事例 (中村駅)

【都市規模に関わらない共通課題】

共通の課題	課題解決に向けた関係者の連携によるアプローチ例	先進事例
移動円滑化 (案内サインなど)	複数の交通事業者の連携によるサインの統一	新宿駅
防災、災害時対応	自治体や企業が連携した防災協力体制づくり	東京駅（大丸有）
地域の特性に応じた 景観づくり	自治体や交通事業者が連携した景観づくり	長野駅、 門司港駅など

移動円滑化

- ・アプローチ（例）：複数の交通事業者等の連携によるサインの統一
- ・新宿：東京都、新宿区、鉄道事業者等をメンバーとするターミナル協議会にてサイン統一を図った。

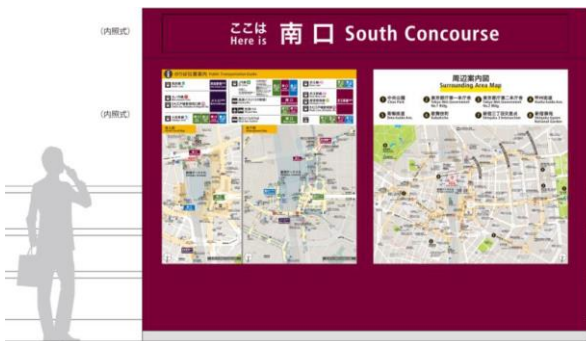


図 3-18 新宿駅のサイン計画

景観形成

- ・アプローチ（例）：自治体と交通事業者が連携した個性ある景観づくり
- ・長野駅善光寺口駅前広場：長野の顔づくりに向けて、駅ビルと駅前広場のデザインの調和を図った。



図 3-19 長野駅善光寺口駅前広場及び自由通路

防災

- ・アプローチ（例）：自治体と企業が連携した防災協力体制づくり
- ・東京駅周辺（大丸有）：企業同士が地域住民組織を模して「東京駅周辺防災隣組」を組織し、行政と連携して災害時における協力体制づくり等に取り組んでいる。



図 3-20 東京駅周辺防災隣組の訓練の様子

**事例** なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画（アンケート、社会実験等による課題の抽出）

駅前空間の再編検討にあたり、アンケートや社会実験により課題を抽出し、基本計画を策定。

■これまでの検討経緯



図 3-21 基本計画の位置付けとこれまでの検討経緯

（出典：なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画）

#### (4) ビジョン（まちの理想像）を描く

- 駅まちデザインは、都市拠点である駅まち空間を再構築するプロセスであり、幅広く地域の関係者（住民・商店会・学生・地元企業など）の意見を収集し、方針を共有しながら進める必要がある。その作業を効率的に進めるためには、**ビジョン（まちの理想像）を掲げて将来イメージの共有を図ることが望ましい。**
- ビジョン（まちの理想像）を描く際には、**VR（Virtual Reality）や模型など可視化技術も活用し、積極的にイメージの共有と合意形成を図ることや、地域の関係者に加え、様々な分野の専門家からの意見をうかがうことも効果的**である。
- 意見を反映させる手段としては、複数の分野からの意見を総合的に検討してビジョンを描くアプローチと、個別に意見を聴取してその都度 PDCA サイクルを実施してビジョンを描くアプローチが想定される。どのようなアプローチを選択するかは、関係者で相談し検討することが望ましい。
- ビジョンを検討する過程では、一つの案に収束させることが困難な場合もある。その場合、無理やり収束させようとはせずに、個々の案のメリット・デメリットを整理しつつ、関係者の中で議論するだけでなく、広く意見を伺いながら、新たな視点も取り入れて進めることが望ましい。

#### 参考 PDCA サイクルの実施イメージ

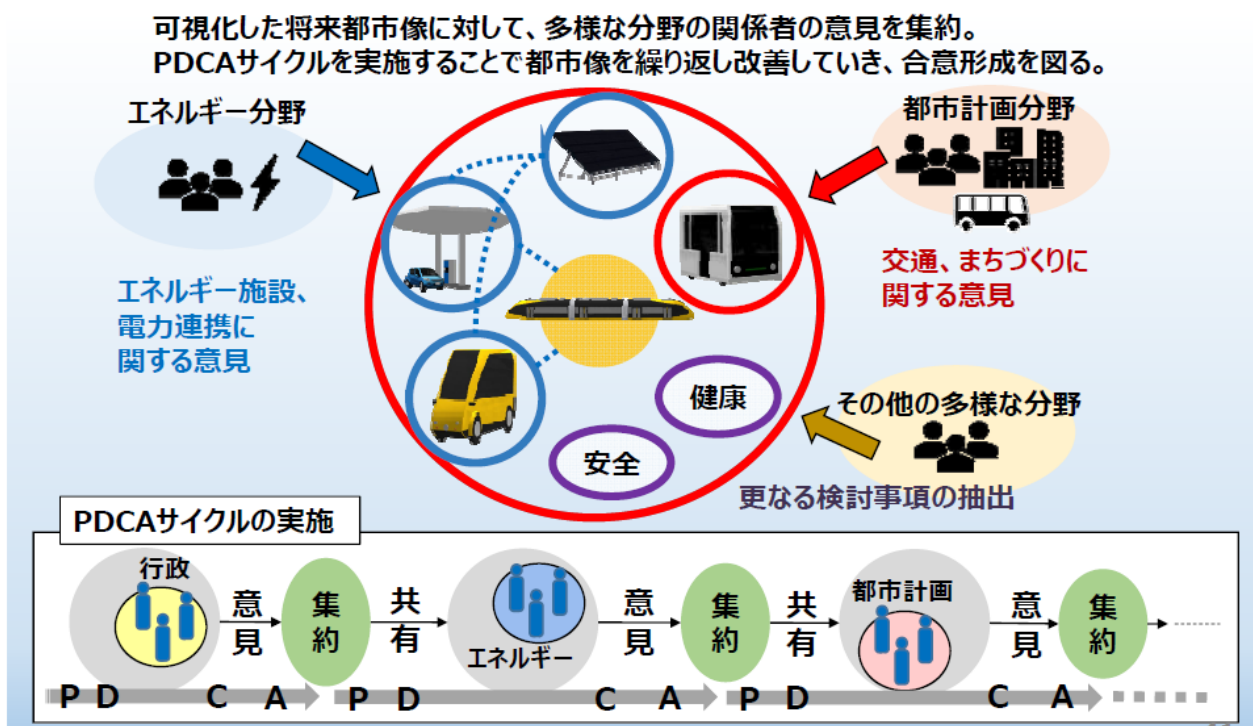


図 3-22 PDCA サイクルの実施イメージ

（出典：駅まちデザイン検討会資料）

**事例** 品川駅北周辺地区におけるまちの将来像

「この街で出会う経験とストーリー」として、期待される施設や機能を表現している。



図 3-23 品川駅北周辺地区における期待される施設・機能

(出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会 平成 29 年 3 月)

### (5) グランドデザイン（駅まち空間の形成に向けた基本的な考え方）の共有

- 駅まち空間の形成に向けた基本的な考え方を共有するため、関係者間で共有したビジョン（まちの理想像）を踏まえ、目指すべき駅まち空間の姿、その実現に向けたまちづくりの基本的な方針と具体的な方策を示すグランドデザインを作成することが重要である。
- グランドデザインの作成においては、駅まち空間が直面する課題への対応方針が見える形で、まとめることが望ましい。

#### 事例 品川駅北周辺地区のネットワークデザイン

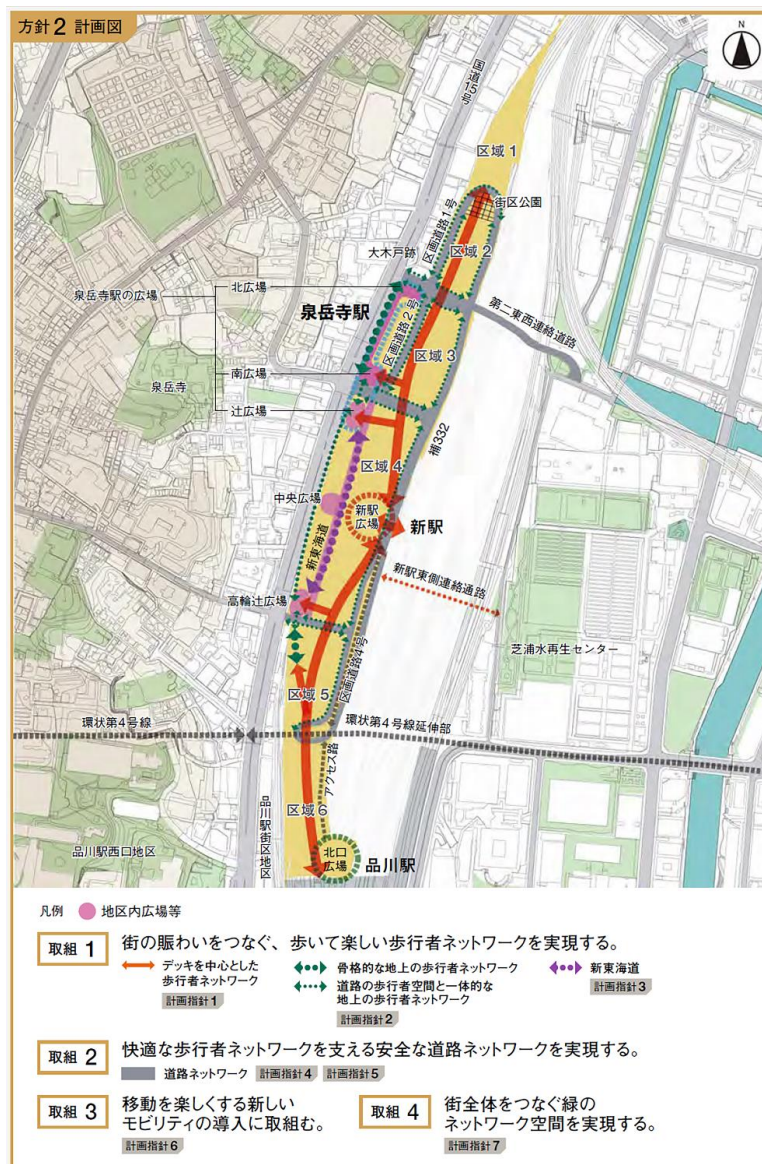


図 3-24 品川駅北周辺地区におけるネットワークデザイン

(出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会 平成 29 年 3 月)



図 3-25 品川駅北周辺地区のまちづくりの方針  
(出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会 平成 29 年 3 月)

**事例 品川駅北周辺地区におけるガイドラインの運用**

**5 ガイドラインの運用と仕組みづくり**

**ガイドラインの運用とマネジメントの仕組みづくりに向けた取組みの考え方**

**ガイドラインの運用**

ガイドライン2014において示されているまちづくりの方向性を具体化した個別地区のガイドラインとして、官民が連携して本ガイドラインを適切に運用するため、開発事業者と関係行政とが円滑に議論や調整、情報共有を行う組織（仮称）品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン運用委員会を組成する。

（仮称）品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン運用委員会においては、この街における開発事業の建物計画に係る都市計画や景観の手続き等を見据えて、本ガイドラインと計画案との適合の確認、各事業間の調整を行う。

**成長し続ける国際交流拠点の実現に向けて**

長期的な視点に立ち、品川駅北周辺地区において、時代背景や社会状況に対応できるサステナブルな街を実現するため、周辺地域の状況等を踏まえつつ、段階的にまちづくりを進めていくにあたり、必要に応じて本ガイドラインの改訂を行うことを検討する。

また、魅力ある国際交流拠点の実現に向けた街のマネジメントの仕組みづくりのため、街の運営等を行うマネジメント組織の立ち上げを検討する。

**成長し続ける国際交流拠点の実現に向けたガイドラインの運用**

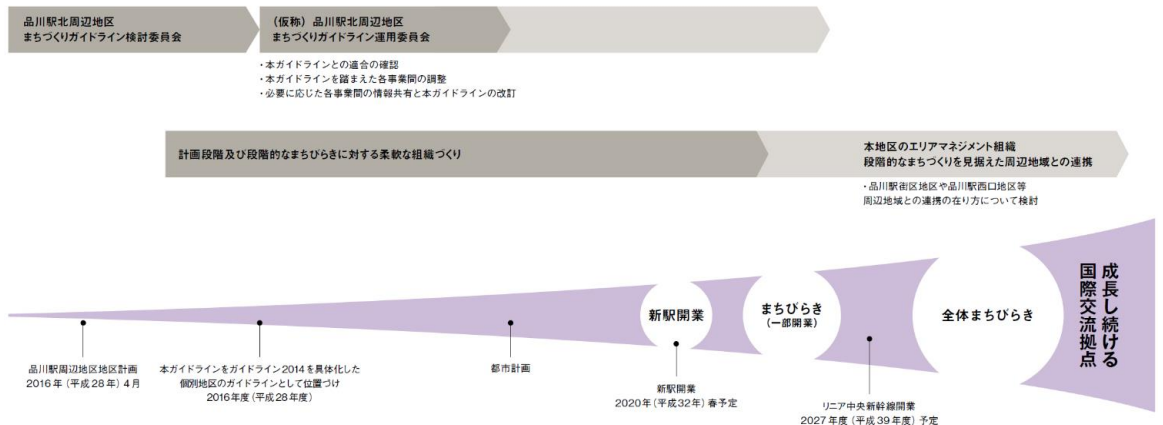


図 3-26 品川駅北周辺地区まちづくりガイドラインの運用とマネジメントの仕組みづくりに向けた取組の考え方  
(出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会 平成 29 年 3 月)



## 計画・事業化段階

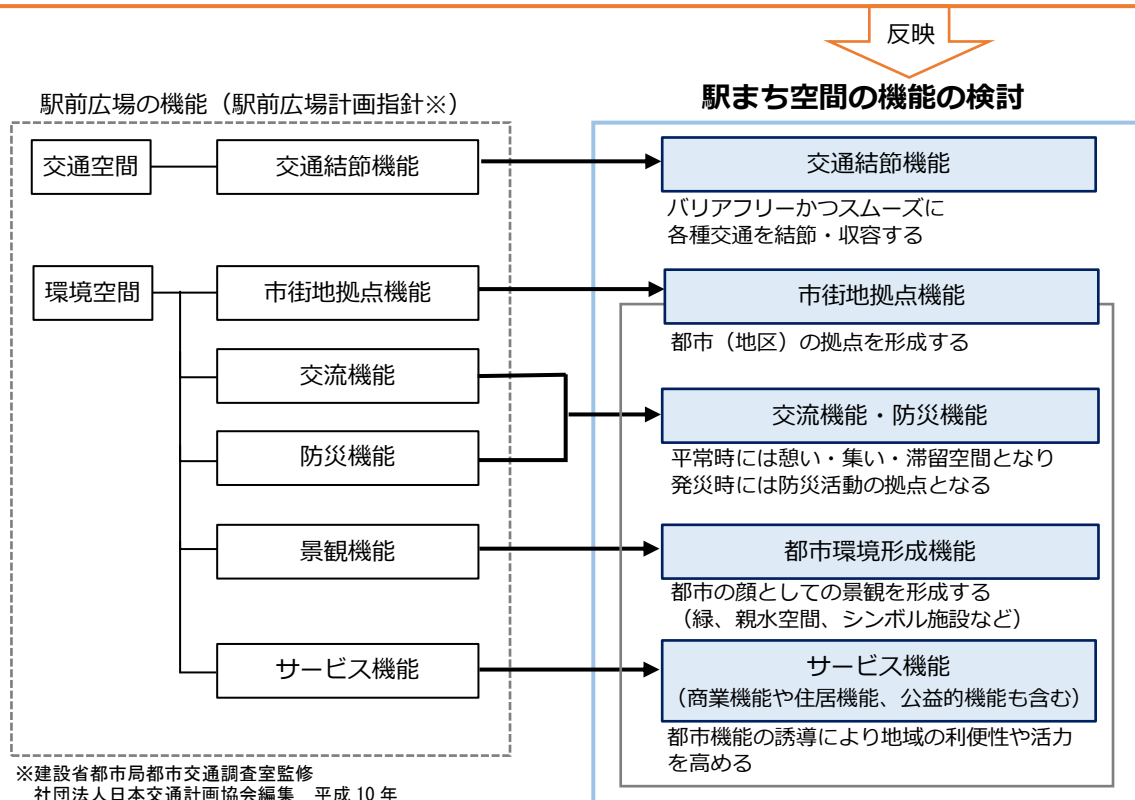
### (1) 駅まち空間の計画

#### ① 駅まち空間が担うべき役割の整理

- 駅まち空間は、交通結節機能を中心に、都市における主要な機能を担うため、駅まち空間をデザインする際は、**都市における駅まち空間の成り立ちの経緯や上位計画、関連計画、社会動向、市民ニーズなどを、俯瞰的に把握し、駅まち空間が担うべき役割について整理**することが求められる。
- なお、駅まち空間を構成する要素のひとつである駅前広場の機能整理を参考にすると、例えば、交通結節機能、市街地拠点機能、交流機能、防災機能、都市環境形成機能、サービス機能に分類される。

#### 解説 都市において駅まち空間が担うべき役割や備えるべき機能の整理におけるポイント

- ①都市における駅まち空間の成り立ちの経緯（中心市街地との位置関係、歴史的背景など）
- ②上位計画・関連計画  
（都市計画マスタープラン、立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画など）
- ③社会動向・市民ニーズ など



（出典：駅まち再構築事例集）

② 必要な機能の検討

- 駅まち空間の計画にあたり、駅まち空間が担うべき役割を整理した上で、**都市全体にわたる都市計画や交通計画を踏まえ、地域の課題やニーズに照らして、具体的に備えるべき機能を検討することが必要である。**
- **必要な機能は、現時点で顕在化している課題やニーズのみならず、将来を見据え、これからの時代に求められる新たな機能があることにも留意することが必要**である。具体的には、例えば、自動運転車両に代表される新モビリティの活用や、スマート・プランニングを用いた駅まち空間の柔軟な利活用といったものがあげられる。
- しかしながら、リストアップしたものが総花的な機能の羅列になる可能性もあるため、各機能の優先順位や、各機能が必要となる時期についても整理することが望ましい。
- なお、**各機能は面的かつ一体的なハード・ソフト両面でのバリアフリー機能を備えることが必須であり、障害者団体等の参画も得ながら検討することが望ましい。**

**参考** 備えるべき機能のリストアップイメージ

機能の分類	備えるべき機能	これからの時代に求められる代表的機能
交通結節機能	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">バス乗降</div> <div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">タクシー乗降</div> <div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">自転車駐輪場</div> <div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">歩行者の乗換空間</div> <div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">改札外コンコース</div> </div>	<div style="background-color: #add8e6; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">自動運転車両</div>
交流機能・防災機能	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #6a329f; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">滞留スペース</div> <div style="background-color: #6a329f; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">待合場</div> <div style="background-color: #6a329f; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">広場</div> <div style="background-color: #6a329f; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">一時避難場所</div> <div style="background-color: #6a329f; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">情報発信</div> </div>	<div style="background-color: #9370db; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">情報ステーション</div>
サービス機能	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">小売業</div> <div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">行政窓口 観光案内</div> <div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">トイレ</div> <div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">通信 (wifi 等)</div> <div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">物流</div> </div>	<div style="background-color: #ffcc00; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">電気自動車 充電施設</div>
都市環境形成機能	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">グリーン インフラ</div> <div style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">親水空間</div> <div style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">シンボル 施設</div> <div style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">地域性や 特徴性のある 駅舎</div> <div style="background-color: #4caf50; color: white; padding: 10px; border-radius: 10px;">ストリート ファニチャー</div> </div>	

**参考** バリアフリー整備ガイドライン

国土交通省総合政策局では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、公共交通事業者等が、旅客施設、車両等及びウェブサイト等を新たに整備・導入等する際や旅客施設及び車両等を使用して役務を提供する際に、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるための整備のあり方を具体的に示している。

移動の連続性、容易性を確保するためには、利用対象者をそのニーズに基づいて統合的にとらえ、施設・車両、地域、ハード対策・ソフト対策などを一体的にとらえて計画し、整備を行うことが重要であるとして、整備の方針を示している。

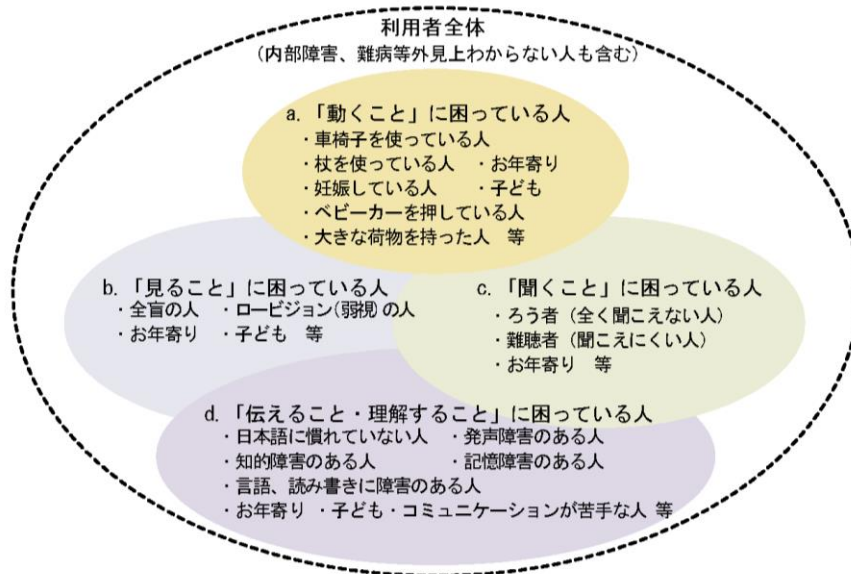


図 1-2-1 多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図

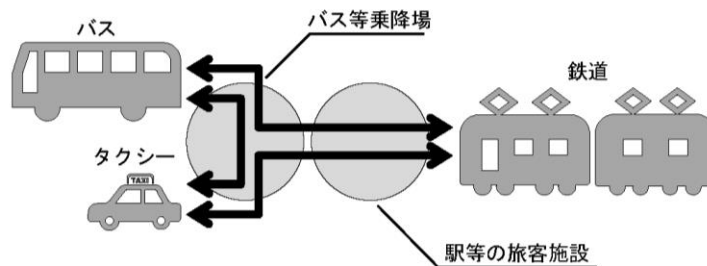


図 1-2-2 施設・車両等を一体的にとらえるイメージ図

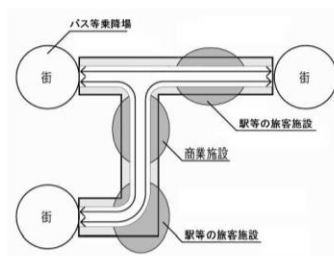


図 1-2-3 旅客施設と周辺地域を一体的・統合的にとらえるイメージ図

図 3-27 バリアフリー整備ガイドラインにおける整備方針の一例  
(出典：バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編))

**事例** 田町駅東口北地区：街づくりビジョンによる機能等の整理

JR 田町駅（東京都港区）の駅前の公有地等を活用した駅まち空間整備にあたり、港区では『田町駅東口北地区街づくりビジョン』（以下「ビジョン」と呼ぶ）を策定した。ビジョンでは、歴史的背景・上位計画・地域の特色・周辺地域の課題などを踏まえて、期待される役割や求められる機能を整理した。ビジョンに基づき、行政と開発事業などが連携しながら、公共施設等の整備が進められた。



まちづくりの方針図

<p><b>凡例</b></p> <p><b>【重点的テーマ】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 東河や表段などの水辺空間を活かした、多くの人が住み、働き、訪れる地区の形成</li> <li>● 快速な歩行者ネットワークの形成</li> <li>● 水辺の都市空間の整備</li> <li>● 緑の拠点</li> <li>● 水の拠点</li> </ul> <p><b>【画的な整備の方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺の拠点整備を進める</li> <li>● 街区基盤を活かして、商業・業務・都市型住宅環境の整備を進める</li> <li>● 土地利用調整区画により、商業・業務・都市型住宅環境の整備を進める</li> <li>● 土地利用調整区画により、水辺空間環境を活かした都市型住宅環境整備を進める</li> </ul>	<p><b>【その他の主なまちづくりの方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域特性に応じた居住と都市活動の調整がなされるまちづくり</li> <li>● 大規模開発の土地利用調整等による環境に配慮したまちづくり</li> <li>● 快速な道路・交通体系のあるまちづくり</li> <li>● 駅前広場のリアフリー化</li> <li>● 個性豊かな自治体空間の形成</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公園・緑地等施設</li> <li>● 教育・研究・医療施設等</li> <li>● 土地利用調整に伴う都市型住宅・業務等中街地</li> <li>● 商業・娯楽・居住等の計画的な複合住宅地</li> <li>● 港湾機能と地産地消中心の地区</li> </ul>
--	---

港区まちづくりマスタープランより

**田町駅東口北地区**

まちづくりの方向性から導かれる、田町駅東口北地区の環境と共生した魅力的な複合市街地の形成を誘導するプロジェクトとしての役割・期待は以下のとおりです。

**1 田町駅周辺の快適な歩行者ネットワークの構築**

- ・ 後背地の工場、倉庫等を中心とした大規模跡地の住宅への土地利用転換の進行や、計画地区の大型オフィスの導入に対応できるように交通結節機能の整備が求められています。
- ・ 田町駅の歩行者アクセスの分散処理、公園・運河・広場等のネットワーク化などの課題に対応するため、歩行者ネットワークの形成や駅周辺のリアフリー化が求められています。
- ・ 当該地区では、公共公益施設、商業施設等の大量に自転車等の駐車需要を生じさせる施設の設置が想定されるため、駐輪場の設置が求められています。

**2 新しいコミュニティの拠点となる公共公益施設の整備**

- ・ 公共公益施設は、支所改革による総合支所の権限・責任の強化や、耐震安全性の確保、芝浦地区における緑の不足解消、医療機能の充実、後背地の土地利用転換に伴う人口の増加等の課題に対応できるように機能更新が求められています。
- ・ 区民と行政の良好な協働関係の構築や新旧住民の相互交流の促進、またまった緑の確保が図られるよう、公共公益施設の一体的な整備が期待されています。

**3 駅前の大規模敷地における複合機能の集積**

- ・ 地区の土地利用転換にあたっては、業務、商業、文化・交流等の複合機能の集積にともなう、地域の生活サービスの向上が期待されています。
- ・ 駅前における公共公益施設、商業施設等の大量に駐車需要を生じさせる施設の配置に伴い、駐輪場の設置が求められています。
- ・ 大規模な複合施設のエネルギー利用は、一体的かつ総合的な環境への取り組みが求められています。

**4 新たなイメージを創出する駅前の顔づくり**

- ・ 東口駅前広場は交通結節点としての役割のほか、芝浦地区の顔・玄関口となる交流拠点として、さらに、災害時の避難や救出・救助活動の場の確保など防災面での役割が期待されています。
- ・ 駅前広場の役割の一層の強化に向けて、商店街ではシンボルストリート／なぎさ通りの街並みの形成や、地域の防災性向上の観点から、機能更新が求められています。

図 3-28 田町駅東口北地区周辺のまちづくりの方向性と役割・期待

（出典：『田町駅東口北地区街づくりビジョン』 東京都港区 平成 19 年）

### 3. 駅まちデザインの進め方【計画・事業化段階】

田町駅東口北地区の開発整備にあたっては、芝浦港周辺地区のまちづくりの基本的な考え方である「水辺や緑を感じられる環境と共生した魅力的な複合市街地の形成」を目指し、大規模敷地の土地利用転換にあわせ、土地利用の整序化を図り、業務、商業、文化・交流、スポーツ・健康増進・医療、公共サービス・防災機能等の公共公益機能を備えた精密さと魅力ある複合市街地を創出します。

- 新たな都市の拠点ゾーン**  
 駅至近の立地利便性をいかして、土地の合理的かつ健全な高度利用を図り、都市の活力・活性化に資する複合拠点を形成するとともに、後背地の土地利用転換の進行に対応できるよう交通結節機能の整備を行います。
- くらしの拠点ゾーン**  
 地域の憩いの場となる緑とオープンスペースを核に、スポーツ・健康増進・医療、公共サービス・防災機能等の公共公益機能を配置し、地域コミュニティ活動の活性化のための拠点を形成します。
- 公園・緑地等の整備イメージ**  
 緑とオープンスペースは地域の憩いの核となるよう一体的に整備します。くらしの拠点ゾーンへのアプローチとなる緑道モジュールは日々の暮らしのための安全で快適な歩行者空間とします。
- 道路等の整備イメージ**  
 道路は、開発に伴い発生する交通の円滑な処理を図るとともに、緑豊かな街路空間を創出し、ゆとりある歩行者空間を確保するため拡幅や整備します。駅前の交通結節機能の整備のため、道路に接続する敷地内道路を整備します。
- 歩行者ネットワークの整備イメージ**  
 地区内の回遊性や駅へのアクセシビリティを高め、歩行者の利便性・安全性の向上を図るため、地区内を貫通する道路を整備します。

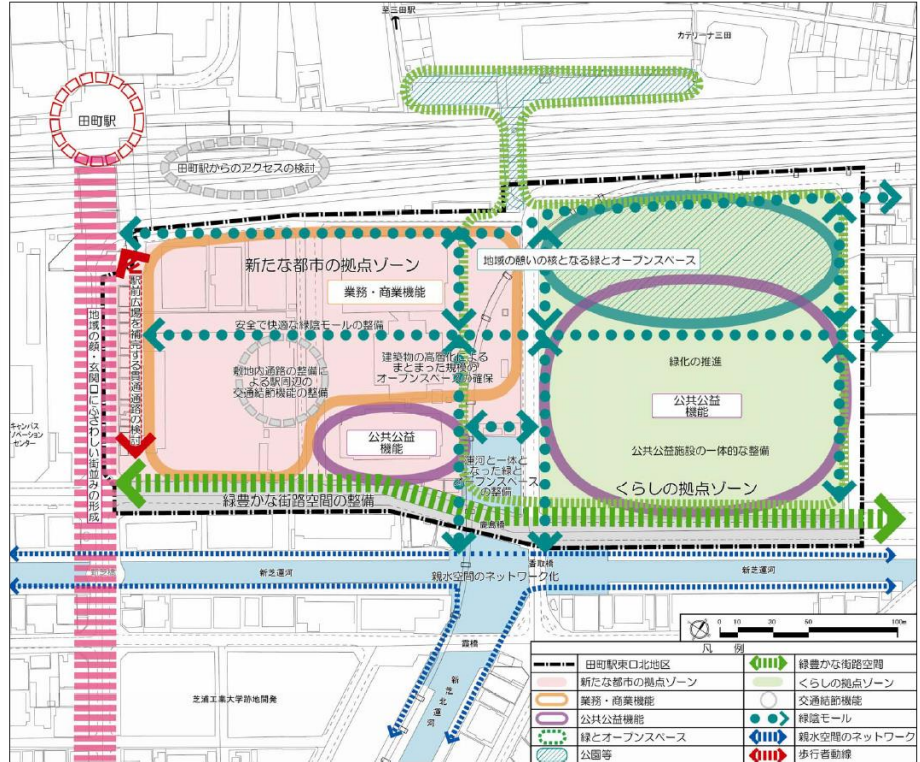


図 3-29 田町駅東口北地区のゾーニングと整備イメージ

(出典：『田町駅東口北地区街づくりビジョン』 東京都港区 平成 19 年)

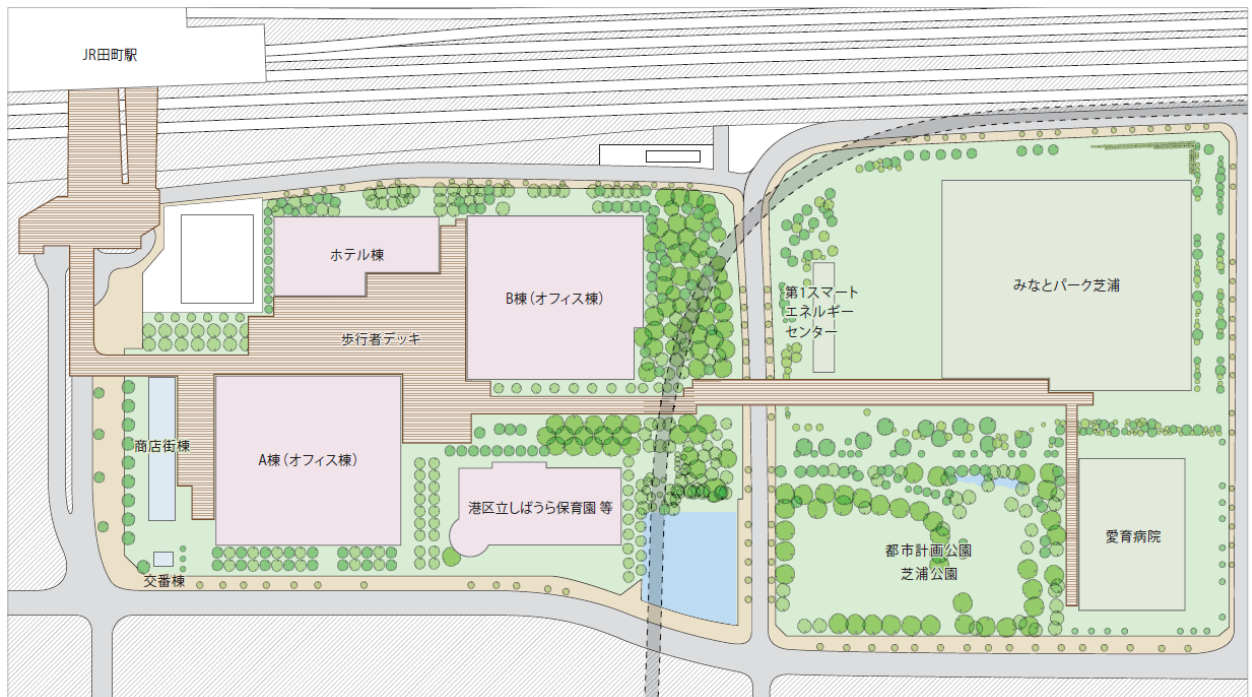


図 3-30 田町駅東口北地区の施設計画

(出典：『田町駅東口北地区 事業紹介パンフレット』 独立行政法人都市再生機構 平成 26 年)

③必要となる空間規模の算出

- 駅まち空間に備えるべき機能を発揮させるためには、**必要となる空間規模（面積等）を算出することが必要**である。
- 必要となる空間規模は、配置計画の検討と密接な関係にあるため、理想的な空間規模と配置計画による制約の双方を見比べながら検討することが重要である。
- **機能に応じた空間規模の検討においては、駅前広場計画指針で示されている考え方の他、学術的な研究成果や、国内外の他都市の先行事例も参考にすることが望ましい。**
- なお、急速に発展するデジタルテクノロジーは、どのような技術がどのような時期に広く使われるようになるか、予測することが困難なものが多く、短期的には必要とならない機能が、中長期的には求められる機能となる可能性も想定される。こうした**将来ニーズに柔軟に対応できるようにするため、できる限り個々の機能のスペースを広めに確保しておく**ことが考えられる。
- また、人中心の「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを志向するにあたり、人々が安全・安心して移動・滞在できる環境を整えることが重要であるため、単なる通路として必要となる空間以上にスペースを確保することが求められる場合もある。
- 駅まち空間に求める機能を追加した場合、また、既にある機能の強化を図る場合には、駅まち空間を訪れる人、流通するモノ等の数や動きも増加することが想定される。そのため、必要となる空間の規模については、駅まち空間に求める機能の内容を踏まえ、駅まち空間と周辺市街地との接続部も含めて検討することが必要である。

**参考** 機能に応じた必要規模の検討

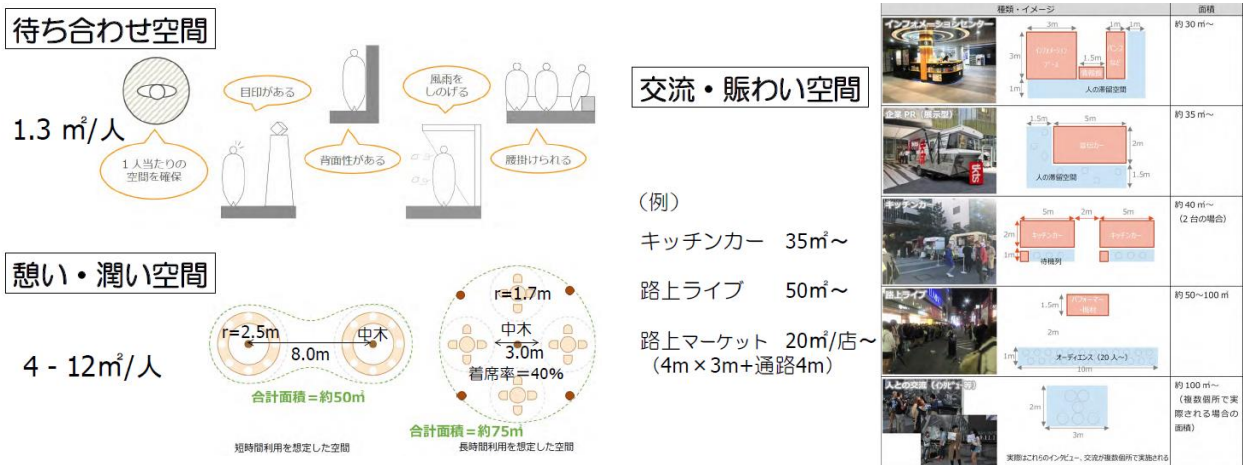


図 3-31 機能に応じた必要規模の検討

(出典：駅まちデザイン検討会資料)

### 参考 機能に応じた必要規模の検討の際に参照する指針等

駅まち空間に備えるべき機能に応じた必要規模の検討においては、機能によって下記に示す指針やマニュアル等も参照し算出する。

備えるべき機能や必要規模を検討する事項	参照する指針など
駅まち空間を構成する要素のひとつである駅前広場の機能である、交通結節機能、市街地拠点機能、交流機能、防災機能、都市環境形成機能、サービス機能などの空間規模など	駅前広場計画指針 (建設省都市局都市交通調査室監修, 日本交通計画協会編集 平成 10 年)
車いす利用者のための幅員やエレベーター等のバリアフリー機能など	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)に基づく建築設計基準、公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン(国土交通省) など 建築設計基準 <a href="https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html">https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html</a> ガイドライン <a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html</a>
歩行者交通流動など歩行者空間のサービス水準や大規模開発地区での交通計画に関する検討事項など	大規模開発地区関連交通計画マニュアル(国土交通省) <a href="https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/daikibo_manual.html">https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/daikibo_manual.html</a>

