

④機能の配置案の検討

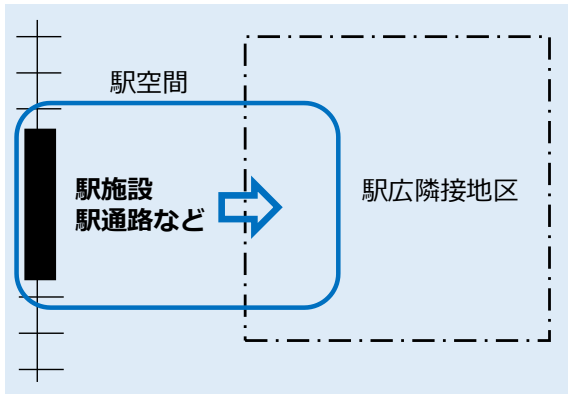
- 機能の配置案を検討するにあたっては、効果的な「空間の共有」と「機能の連携」を検討するため、駅前空間のみならず、周辺市街地との連携も考慮しながら、より広いエリアとなる駅まち空間をベースとして検討することが必要である。
- また、多様なステークホルダーが存在しており、個々の重視する視点によって配置案の評価が大きく異なってくることから、複数の案を比較検討することが有効である。
- 特に、「空間の共有」を検討する際には、物理的な施設配置を考慮しながら、実現可能な空間の形成を意識することが求められるため、比較案の検討の際には、各建物の配置や構造を把握する者の参画が必要である。
- 一方、駅まち空間のスペースは限られているため、絶対的にスペースが不足する場合には、季節や時間帯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。
- それでもなおスペースが不足する場合は、必ずしも駅まち空間に必要不可欠ではない機能を周辺市街地に求めるといった工夫も考えられる。一部の機能は損なわれることとなるが、駅まち空間全体としては、ゆとりある魅力的な空間として価値を高める可能性がある。
- 比較対象項目には、出来る限り、概算事業費や整備による便益を含めることが望ましい。しかしながら、具体的な金額の算出は困難な場合もあるため、その場合は定性的な比較だけでも示すことで、関係者間の理解を促進することが重要である。
- なお、「空間の共有」と「機能の連携」を検討するにあたっては「駅まち再構築事例集」に掲載されている「10のアプローチ」も参考にしつつ検討することが望ましい。

解説

「空間の共有」と「機能の連携」に関する10のアプローチ（駅まち再構築事例集）

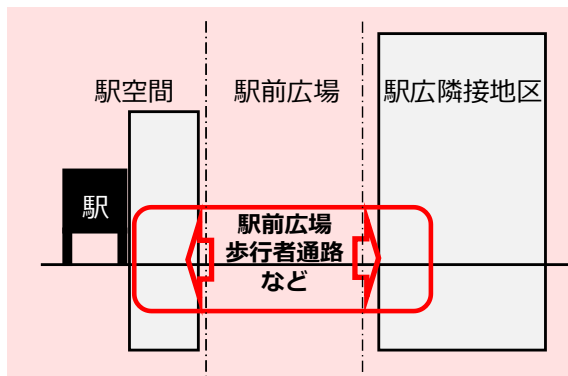
	「空間の共有」と「機能の連携」に関する10のアプローチ	先進事例（駅）
駅空間の 拡張	【A】 駅施設をまちに拡張	虎ノ門、田町
駅前空間の 拡張・再編	【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張	渋谷、姫路
	【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張	大手町、さっぽろ
	【D】 用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編	博多、富山
	【E】 交通機能の一部を周辺市街地に確保	福井
	【F】 交通機能を駅空間に移転	たまプラーザ、富山
都市機能の 集約	【G】 サービス機能を駅広隣接地区に集約	宇都宮、土浦、日向市
	【H】 サービス機能を駅前広場に集約	柏、宝積寺
	【I】 サービス機能を駅空間に集約	尾道、中村
	【J】 公共交通路線沿いに公共サービス機能を集約	廿日市市役所前

【A】 駅施設をまちに拡張



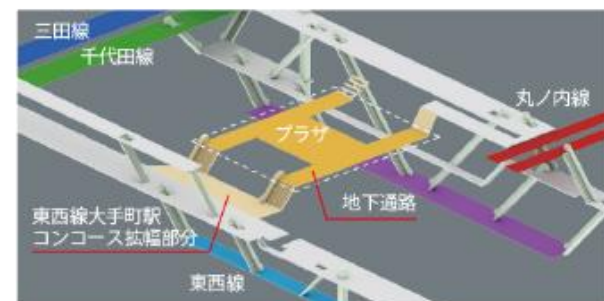
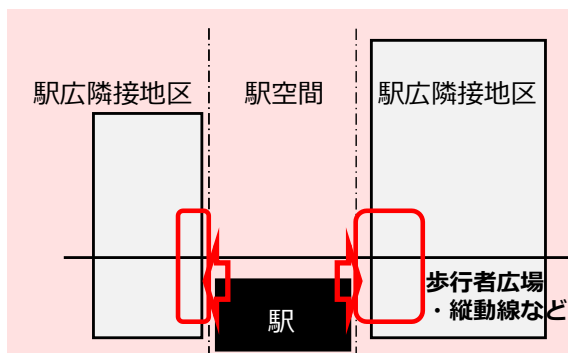
虎ノ門駅：都市再生特別地区を活用した開発事業の貢献項目

【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張



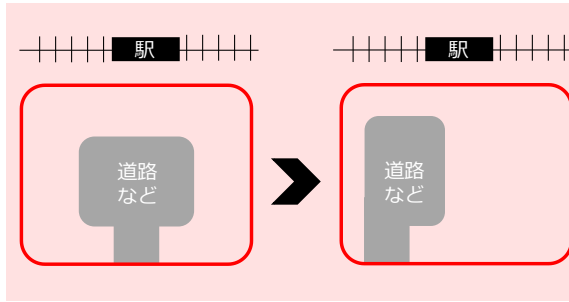
渋谷駅：立体都市計画制度の活用により駅前広場を拡張

【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張



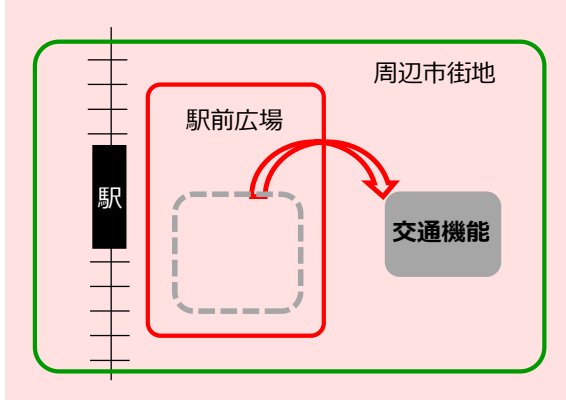
大手町駅：都市再生特別地区を活用した開発事業の貢献項目

【D】 用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編

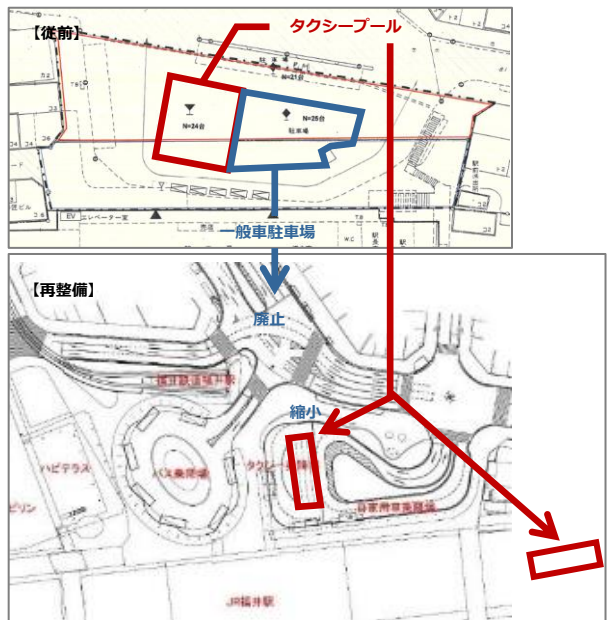


博多駅：道路付替等により交通施設と歩行者空間再編

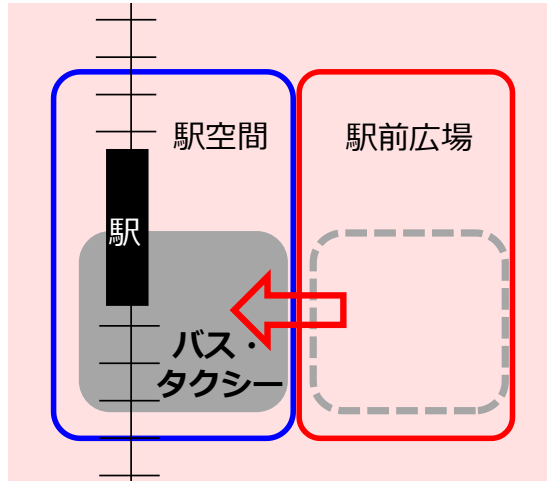
【E】 交通機能の一部を周辺市街地に確保



福井駅：駅前広場外にタクシープールを整備してショットガン方式で運用し、ゆとりある歩行者空間を確保

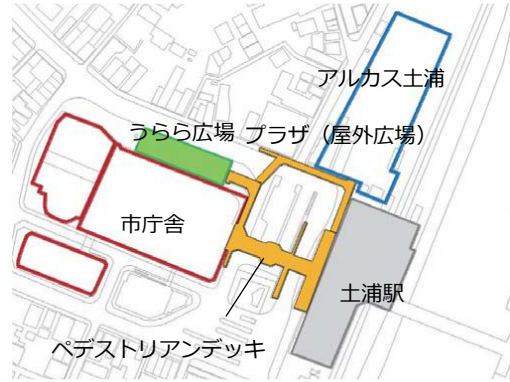
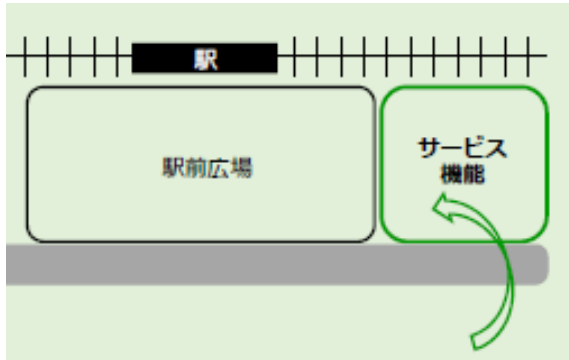


【F】 交通機能を駅空間に移転



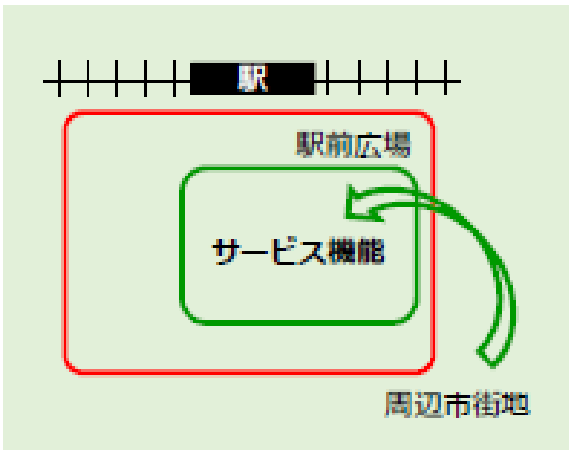
富山駅：連続立体交差事業等で生まれた高架下空間に設けたLRTの停留場で、バリアフリー化と交通結節機能強化

【G】 サービス機能を駅広隣接地区に集約

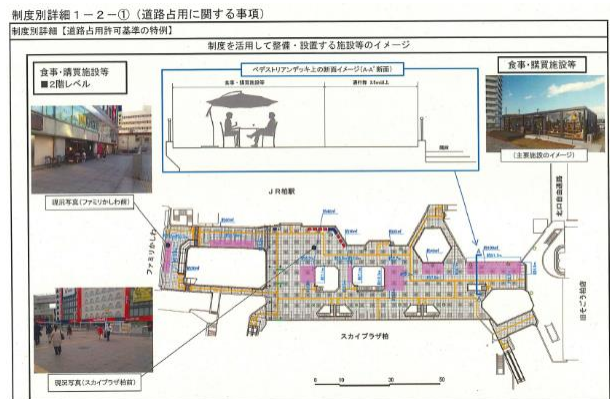


土浦駅：ペDESTリアンデッキでつないだ駅広隣接地区に交流広場やサービス機能を集約

【H】 サービス機能を駅前広場に集約

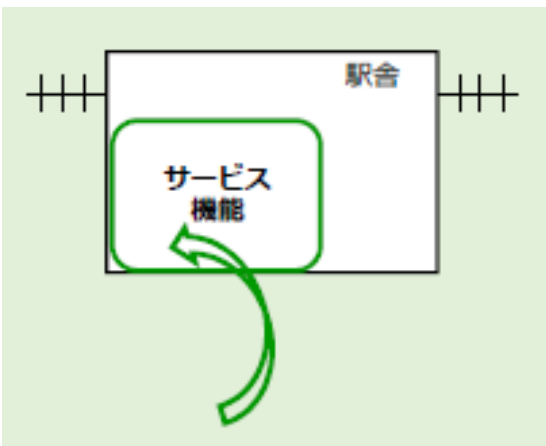


周辺市街地



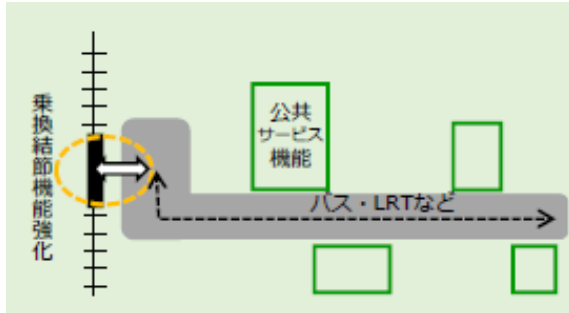
柏駅：道路占用許可特例制度（参考 1 No.40 を参照）を適用し、駅前広場（歩行者デッキ）に滞留空間を整備

【I】 サービス機能を駅空間に集約



中村駅：乗客以外も利用可能な待合スペース等を駅舎内に整備

【J】 公共交通路線沿いに公共サービス機能を集約



廿日市市役所前駅：シビックコア地区計画に基づき、駅と周辺市街地をつなぐシンボルロード沿いに公益的施設を再配置

参考

季節や時間帯に応じた空間の活用（マルチユース）のイメージ

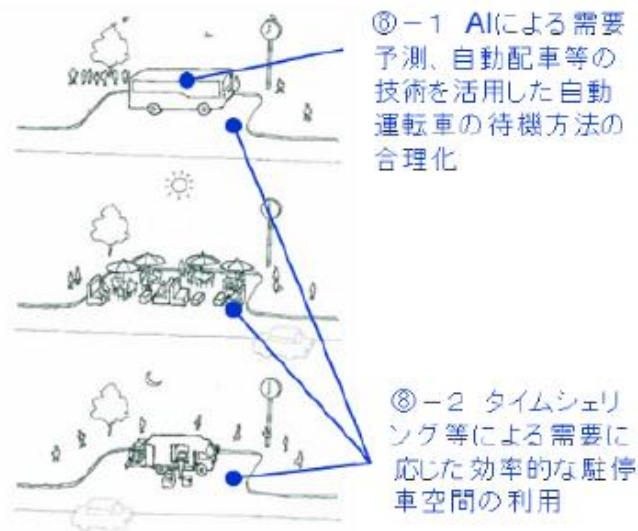


図 3-32 マルチユースのイメージ

(出典：都市における自動運転技術の活用方策に関する検討 検討資料)

事例 長野駅 駅前広場の比較検討

駅前広場の範囲に限定した機能配置について、駅からの歩行者動線、バスやタクシーなどの流入のしやすさなどの観点から、複数案の比較検討を行っている。

検討項目	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
概要	広場への車両出入り口を1箇所とする。	広場への車両出入り口を現状通り、2箇所とする。	広場への車両出入り口を現状通り、2箇所とする。	広場への車両出入り口を1箇所とする。
ゾーニング・動線図				
歩行者空間の連続性	歩行者空間の連続性が確保されている。	歩行者空間の連続性が確保されている。	歩行者空間の連続性が確保されている。	歩行者空間の連続性が確保されている。
交通機能の確保	交通機能が確保されている。	交通機能が確保されている。	交通機能が確保されている。	交通機能が確保されている。
景観形成	景観形成が図られている。	景観形成が図られている。	景観形成が図られている。	景観形成が図られている。
評価	歩行者動線と車線動線が一部重複する。	歩行者動線と車線動線の重複もなく安全性が確保されている。	歩行者動線と車線動線の重複もなく安全性が確保されている。	歩行者動線と車線動線が一部重複する。

図 3-33 長野駅 駅前広場の比較検討 (出典: 長野駅善光寺口整備計画検討委員会報告書 (平成 22 年 3 月))

事例 近鉄四日市駅 駅前広場の比較検討

駅を中心に周辺の商業施設までのアクセスを意識した駅まち空間の範囲を対象に、交通機能・賑わい形成・景観などの観点から、複数案の比較検討を行っている。

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歩道を拡張し、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			
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	12
バス待機場	4	2	1
タクシー乗降場	2	2	3
タクシー待機場	23	22	34
一般車	9	6	14
その他(観光バス)	-	-	2
【視点①】	駅直近の環境空間を創出	駅直近の環境空間を創出	駅直近の環境空間を創出
【視点②】	駅直近の西バスの並びが無くなり、2箇所に分散して配置	駅直近の西バスの並びが無くなり、2箇所に分散して配置	駅直近の西バスの並びが無くなり、2箇所に分散して配置
【視点③】	中央通りの景観形成	中央通りの景観形成	中央通りの景観形成

図 3-34 近鉄四日市駅 駅前広場の比較検討 (出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 平成 30 年)

事例 姫路駅北駅前広場の整備計画

市が公表した北駅前広場計画の素案に対し、交通機能が最優先になっているとして市内の各種団体（商工会議所、議会関係者、商店街、市民など）から、複数の代替案が提示された。代替案の提示を受け、市は、権利関係者・関係行政機関で構成した「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を立ち上げると共に、各団体主催のワークショップや市民フォーラム、公開専門家ワークショップなどが行われた。

多くの関係者の積極的な関与により、駅前のトランジットモール整備等、公共交通や歩行者優先の開発を決定づけられる重要な方向付けが行われた。

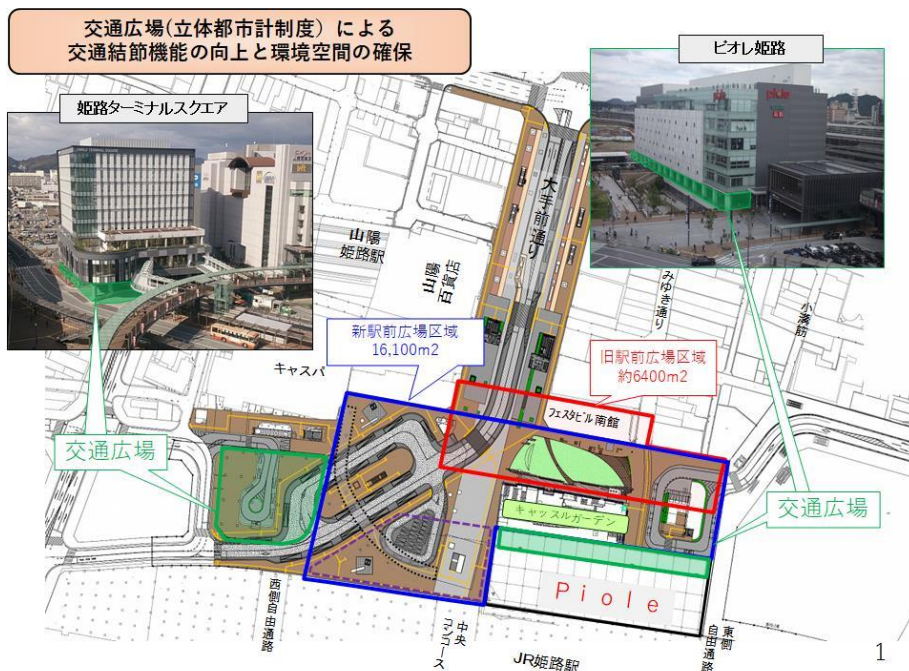
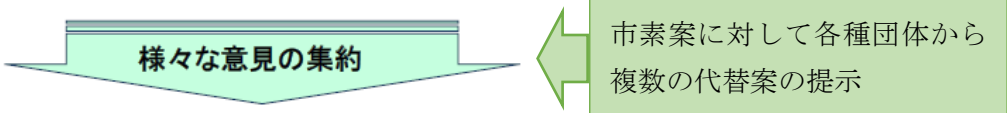
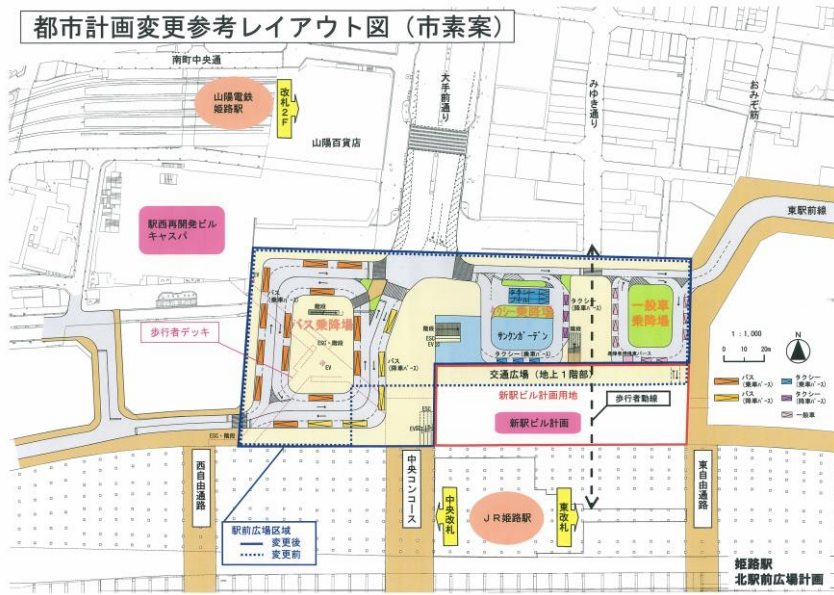


図 3-35 姫路駅北駅前広場の整備計画
(出典：姫路駅北駅前広場整備推進会議資料)

⑤周辺市街地との接続の検討

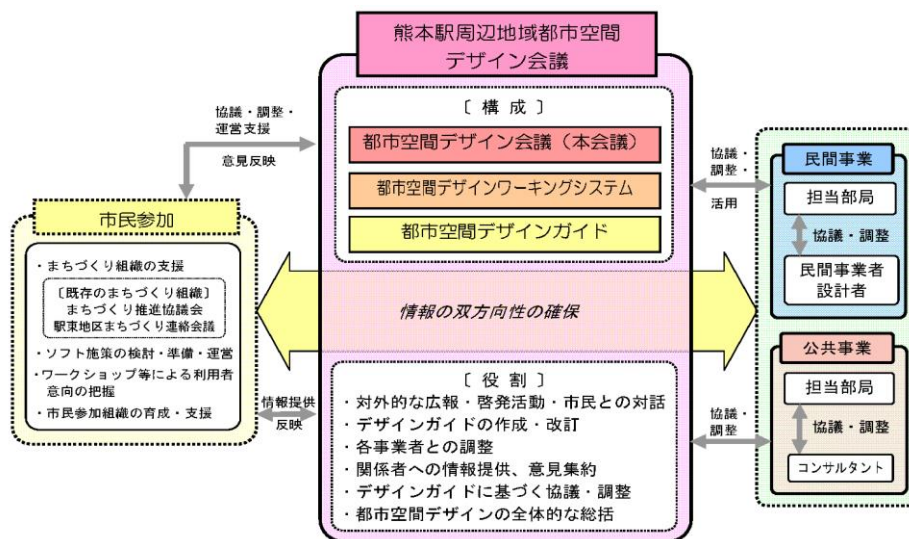
- 駅まち空間は独立して存在するのではなく、都市を形成する周辺市街地と連続した空間であることが多いため、**計画の際は、周辺市街地とどのように接続するのかを意識する必要**がある。
- 特に、駅まち空間に求める機能を変化させる場合は、その内容に応じて、つなぎ方を検討することが求められる。
- 例えば、人中心の「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成を志向する場合やトランジットモールのような公共交通を優先する場合、これまで駅まち空間を往来していた車両の流出入を制限することとなり、この制限は物流を担う車両にも影響する。そのため、周辺道路ネットワークを踏まえた、まち全体の回遊性・流動性向上につながっているか精査が必要である。
- 他方、引き続き車両によるアクセスを重視する場合や、バスターミナルのように大型車両が集まる機能を新たに設ける場合にも、周辺市街地との接続部が円滑な交通環境を備える上で十分な容量となっているか、グランドレベルでの歩行者動線が十分に確保されているか等について、精査が必要である。
- また、小売業や行政等のサービス機能の強化を目指す場合は、人のみならず、車両、物流を含めた全ての交通量が増えることを念頭に入れた精査が必要である。
- いずれにしても、**駅まち空間と周辺市街地は道路ネットワークで接続することとなるため、多様な道路空間の活用方策があることに留意しつつ、駅まち空間に求める機能に照らして、駅まち空間を含むまち全体の人・車両・物流の円滑な移動が確保される計画とすべき**である。
- なお、駅まち空間の通過交通を制限する場合は、都市全体の道路ネットワークのあり方に影響を及ぼす可能性があるため、留意が必要である。

⑥ 一体的なデザイン調整

- ・ 駅まち空間は、まちの顔となる位置にあることが多く、また、その再構築には長い期間が必要となることから、**景観の調和や、地域特性にも配慮したデザインを検討することが求められる。**
- ・ 長期にわたる駅周辺地域の整備では、多様な公共事業と民間開発が互いに連携し調和しながら、魅力的な都市空間を創出することが求められるため、**デザインの調和や一貫性をつくる仕組みづくりが重要**である。
- ・ まちづくりの考え方が、地域のまちづくりのルールに発展していくように、市民参加やまちづくり組織の地域活動の支援を行うことも重要である。

事例 熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議によるパークステーション構想

「熊本駅周辺地域整備基本計画（H17）」に基づいた都市デザインの統一性や事業主間の調整を図るため、「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」を設立し、熊本駅を中心とした熊本駅周辺整備（63.2ha）における、都市空間の考え方やデザイン調整システムのあり方を議論している。主な事業として九州新幹線整備事業、鹿児島本線等連続立体交差事業、熊本駅西土地区画整理事業、市街地再開発事業や、都市計画道路整備による沿道等のデザイン調整を行っている。また事業区域外の街区のまちなみ形成についても、住民とデザイン調整が行われている。



〈 デザイン調整の体制とデザイン会議の役割 仕組み図 〉

図 3-36 「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」におけるデザイン調整の仕組み（出典：熊本県）



公園のような駅、駅のような公園とした駅周辺整備



駅前を南北に貫く路面電車通り沿い



再開発地区から坪井川へとゆるやかに結ぶスロープ

（出典：国土交通省）

⑦効果の事前評価

- 駅まちデザインを進める過程では、ひとつの案に収束しない場合があり、また、期待される効果が実感として広く伝わりにくい場合もあることから、事前評価としてこれまでとは異なるどのような効果が生じるのかをわかりやすく示すことが重要である。
- ひとつの方策として、社会実験の実施が挙げられる。**社会実験は取組の方向性を定める貴重な機会である**ことから、検証する項目を総花的なものとはせず、必要最小限の項目に絞って実施することが望ましい。
- また、社会実験の実施は、駅まち空間内の公共施設の利用に関わるが多いため、まちづくりに関する行政当局と連携して、実施企画を検討することが効率的である。
- スマート・プランニングを進める等、**駅まち空間でデジタル情報の収集を志向する場合は、情報セキュリティへの配慮が求められる**。社会実験を通じて、取得された情報が安全・確実に扱われ、駅まち空間の利便性を高めるために効果的であることについて、広く理解促進を求めることが必要となる。
- 一方、**コンピューター上のシミュレーションで効果を検証することも有用**である。駅まち空間内の人やモノの動きをデジタルデータとして把握している場合は、シミュレーション作業をより円滑に進めることができる。
- なお、このような効果の検証は、駅まち空間の計画検討時だけでなく、構想段階で意見が収束しない場合にも、合意形成を促進するために有用な方策である。

事例 岡山市でのスマート・プランニング

シミュレーション技術を活用して施策効果の事前評価を行った。

2. 都市アセットの利活用を進めるためのサービス提供事例：

基本的論点
(2-1) ③関連

岡山市・スマート・プランニング

- 岡山市では中心地市街地の回遊性向上と魅力づくりのため、社会実験としてオープンカフェを設置し、GPSを用いた人流データの把握によって効果を検証。このデータに基づき回遊行動シミュレーションを実施。
- ここで得られた**シミュレーションモデルを活用し、再開発や歩道拡幅等の各種のまちづくり施策の効果**をシミュレーション。



図 3-37 岡山市におけるスマート・プランニング

(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 第2回資料)

(2) 計画の実現性の確保

- 関係者の連携で作成した駅まち空間の計画の実現性を高めるため、都市基盤、建築物等の整備に関する内容を都市計画に定めることが効果的である。また、公費による支援策には、都市計画への位置付けを条件とするものもある（『【参考1】駅まちデザインを推進する上で役立つツール』参照）。
 - 一方、関係法令や条例に基づく手続きとなることから、一定の期間が必要となり、多くの事務作業も求められる。また、計画内容の変更をする必要が生じた場合も、その内容に応じた所要の手続きが必要となる。
 - 計画の内容に応じて、都市計画に定めることのメリットとデメリットを関係者間で共有し、どのように進めることが計画の円滑な実現につながるかについて、意見交換することが重要である。
 - この際、**計画した駅まち空間を実現するために必要不可欠な公益的な施設を都市計画施設として定めるとともに、その実現性を補完するための街区内のルールを地区計画で定めることが考えられる。**
 - 都市計画は、地方公共団体が定めるものであることから、駅まち空間の計画内容を都市計画に定めることを検討する場合は、地方公共団体が主体的に関わる必要が不可欠である。地方公共団体が中心となって関係者間で意見交換し、計画の実現可能性を確保していくために適切な仕組みを活用していくことが重要となる。
- 都市計画；都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地再開発事業に関する計画。（都市計画区域については、都市施設や地区計画等を定めることができる。）

解説 都市施設、地区計画の位置づけ

都市施設や地区計画は、原則として都道府県が定める都市計画区域の区域内で定めることが可能となる。

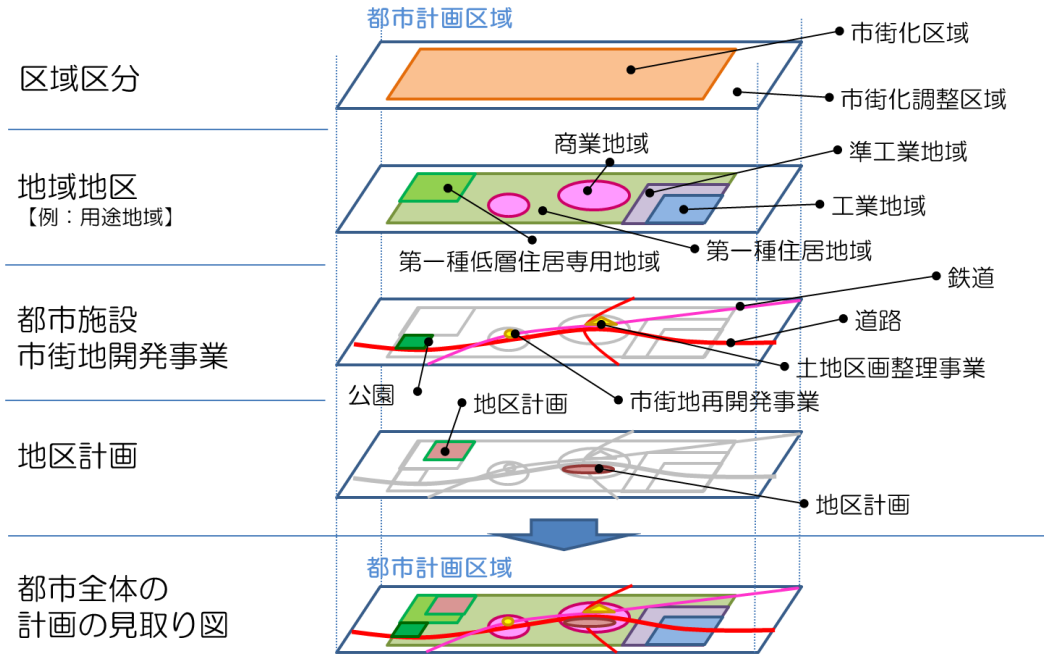


図 3-38 都市施設や地区計画の位置づけ

(出典：国土交通省ウェブページ)

解説 都市計画に定めることができる施設

種別	対象となる主な施設
都市施設 (都市計画法第 11 条第 1 項)	<ul style="list-style-type: none"> ・道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設 ・公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地 ・学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設 ・病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設 等
地区施設 (都市計画法第 12 条の 5 第 2 項第 1 号イ)	主として街区内の居住者等の利用に供される道路又は公園、緑地、広場その他の公共空地（都市計画施設を除く）

事例 駅前広場を含む外周道路を都市計画道路、交流広場を地区施設に位置づけ（宇都宮市）

駅前広場を含む外周道路を都市計画道路に定めるとともに、中央地区内の交流広場は、民間事業者による公共空間の整備を誘導・担保するため、駅前広場や当該地区に建設する拠点施設と連携し、多くの人や様々な情報が集い、交流する広場として地区施設として定めている。

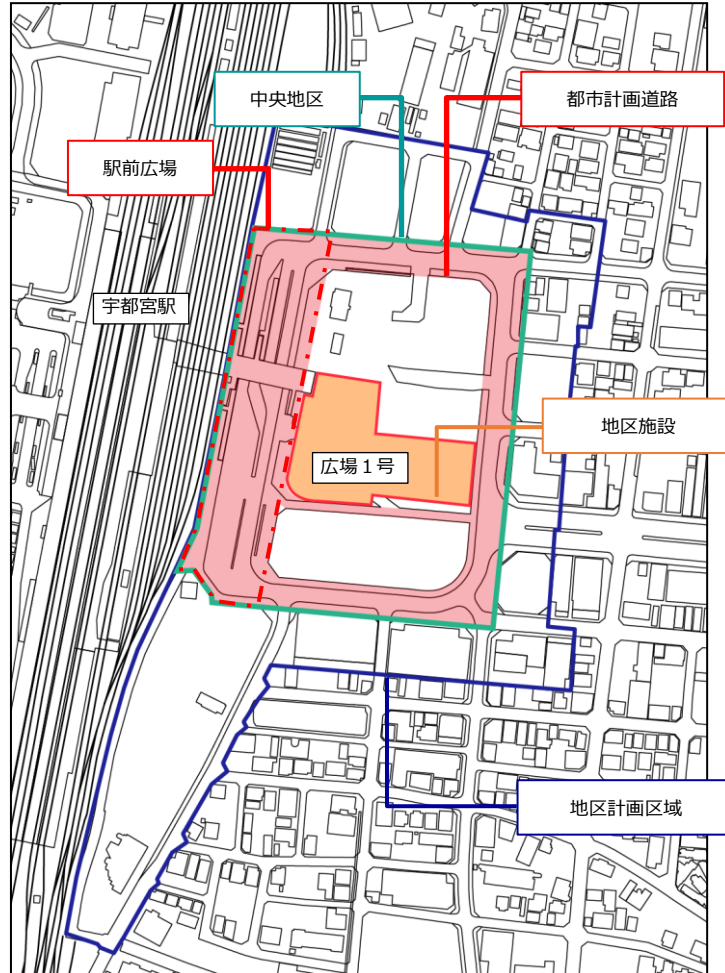


図 3-39 宇都宮駅東口地区の都市計画道路と地区施設
 (出典：宇都宮駅東口地区 地区計画 計画図より作成)

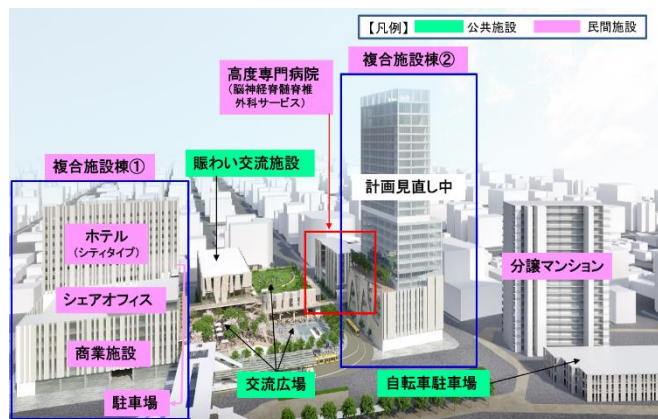


図 3-40 宇都宮駅東口地区の整備イメージ
 (出典：宇都宮市「宇都宮駅東口整備事業 施設全体概要」より作成)

事例 都市計画施設である駅前広場等と連携した歩行者空間等を地区施設に位置づけ（渋谷区）

公有地内の駅前広場および道路を都市計画施設として定めている。また、私有地内の交通広場についても都市計画施設として定めるとともに、その立体的な範囲を都市計画に定めている。さらに、地区計画において歩行者専用通路・広場空間・縦軸動線（アーバンコア）などの歩行者空間を地区施設として定めている。

複数の都市開発が連携しながら、「駅とまち」や「まちとまち」を繋ぐ歩行者ネットワークを構築していく計画に対し、それぞれの歩行者空間を地区計画に位置付けることによって、実現を担保した事例である。

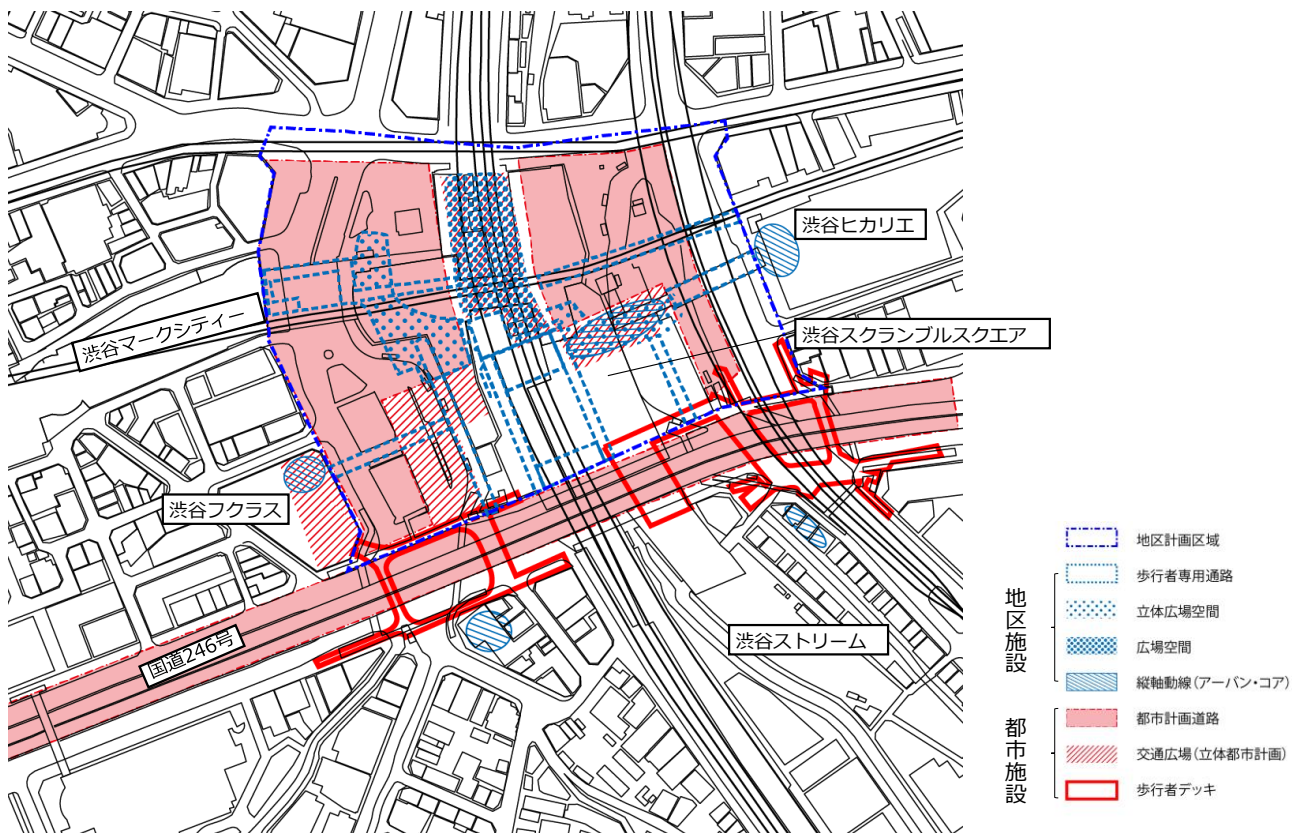


図 3-41 渋谷駅周辺の都市施設と地区施設

(出典：駅まち再構築事例集 渋谷駅の図に追記して作成)

(3) 活用可能な事業手法や支援制度の検討

- 全国各地で進められている様々なまちづくりを円滑に進めるために制度化されているまちづくり関連法令等には、**駅まち空間の再構築を進める際に活用可能な事業手法が数多く存在**する。
- また、それぞれの事業手法には、取組の加速化のため、補助金の交付や税制の優遇等による支援制度も付随している場合がある。
- これらの事業手法・支援制度は、公共インフラの整備（都市アセットの形成）を行うことが要件となることが多いため、**最適な事業手法や適用可能な制度の検討は、特に地方公共団体を中心として、関係者間で調整しながら検討していくことが望ましい**。
- 一方、公的な制度の適用や支援を受ける場合、所要の手続きが求められることから、事務作業の負荷は増加するとともに、公的主体側の意思決定のタイミングが、駅まち空間の関係者が希望するスピードと乖離してしまうことも起こり得る点には留意が必要である。
- なお、具体的な手法については、『【参考1】駅まちデザインを推進する上で役立つツール』を参照されたい。

事例 複数の支援制度を活用した駅まち空間の整備（富山市）

富山駅及びその周辺について、複数の支援制度を組み合わせることで駅まち空間の整備を一体的に進めている。



図 3-42 富山駅周辺で活用された支援制度

(4) プロジェクトの実施

- 駅まち空間の再構築は、一体的な都市アセットの形成を目指すものであることから、個々のプロジェクトの関係者が連携してマネジメントすることが必要である。**プロジェクトマネジメントを担う組織を設けることで、総合調整を円滑に進めやすくなることが期待**される。
- 既にエリアマネジメント組織がある場合は、プロジェクトマネジメントの円滑化に寄与するため、関係者のひとりとして連携することが望ましい。
- なお、実際に整備を進める段階では、個々の事業主体が理想と考えるスケジュールで進められている場合であっても、各プロジェクトの進捗状況を定期的な意見交換を通じて共有することで、認識の齟齬が生じないように努める必要がある。
- また、不測の事態が生じた場合でも、必要となる善後策の検討や合意形成が進みやすくなるようにするため、ネガティブな情報でも忌憚なく意見交換できる環境の構築が求められる。
- 複数の事業を相互に連携させ、相乗効果を発揮しながら、理想的な空間や機能の確保を目指すような場合には、都市アセットを一体的に捉えた計画策定と、計画に基づく各種事業の着実な実施が求められる。また、事業や合意形成を円滑に進めるためには、都市アセットの整備等にかかる負担が特定の主体に偏らないようにする工夫も必要となる。そのため、**複数の事業を位置づけ・束ねる役割を担う計画（都市再生整備計画など）の策定や、都市再生事業・市街地整備事業などの実施、複数事業者共同での都市アセットの整備、負担を適切に分担するための仕組み（協力金・負担金など）の活用等を検討することも重要**である。

参考 プロジェクトマネジメントのイメージ

駅まち空間の整備は、駅施設・駅前広場・周辺都市開発などの整備を一体的に進めるものであり、各施設のプロジェクト関係者との調整を行いながら、俯瞰的な立場から、各施設の仕様やスケジュールやリスクの調整や施工管理などを円滑に進めていくことが必要となるため、一体での進捗管理（プロジェクトマネジメント）を進めることが重要である。

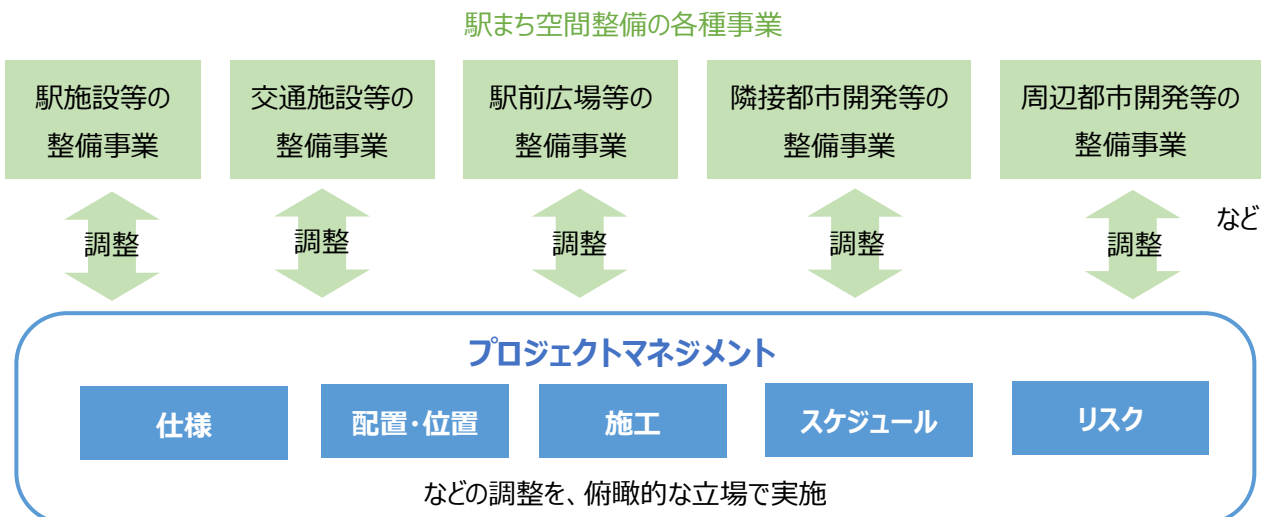


図 3-43 プロジェクトマネジメントのイメージ

事例 日比谷線新駅（虎ノ門ヒルズ駅）の駅まち空間整備における関係者の連携

駅施設・駅広場・道路上空の広場空間などの一体的な都市アセットの整備に向けて、複数の開発事業者・鉄道事業者・行政等が、資金・空間・技術等を持ち寄り、連携して整備を進めている。



図 3-44 日比谷線新駅の駅まち空間整備における関係者の連携
(出典：新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン 令和元年7月)

事例 柏駅の駅まち空間整備における関係者調整

駅まち空間整備の計画や事業の進捗に応じて、協議会や委員会、まちづくり公社などの多様な主体が参画し、事業の全体調整を行っている。

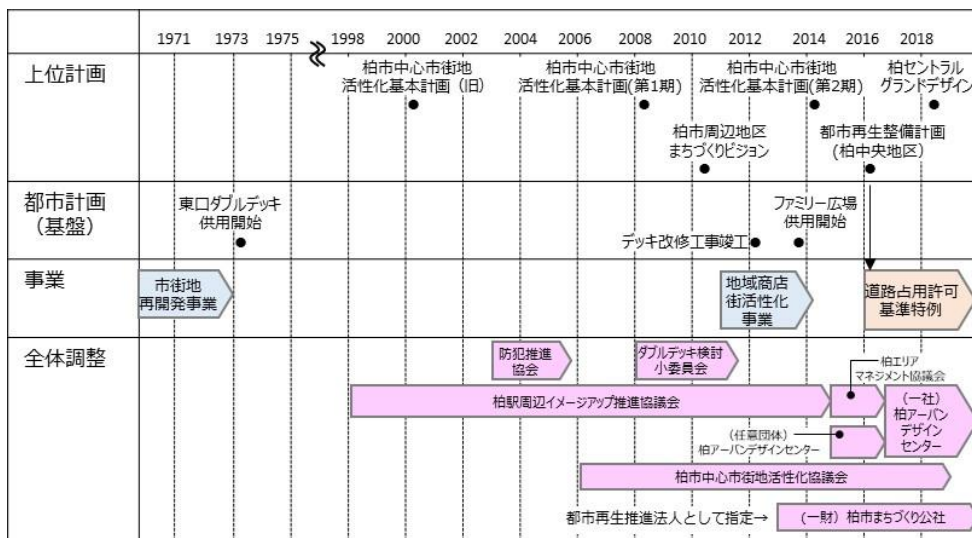


図 3-45 柏駅の駅まち空間整備における関係者調整
(出典：駅まち再構築事例集)

事例 渋谷駅中心地区工事・工程協議会

9事業者による工事が輻輳する渋谷駅周辺では、「渋谷駅中心地区工事・工程協議会」を設立し、重複する施工ヤードや工程の調整や、工事情報の発信を行う情報プラットフォームの作成を行っている。



渋谷駅中心地区基盤整備方針（平成24年10月、渋谷区）に基づき作成
桜丘口地区については事業者からの都市計画提案内容に基づき作成

■協議会メンバー

国土交通省東京国道事務所、東日本旅客鉄道、東京急行電鉄、東京地下鉄、渋谷駅地区駅街区共同ビル開発事業者、渋谷駅南街区プロジェクト事業推進者、道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発準備組合、渋谷駅桜丘口地区再開発準備組合、渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者

＜参考＞渋谷駅前エリアマネジメント協議会との連携

渋谷駅前エリアマネジメント協議会と連携して、下記を実施していきます。

- (1) 工事中の歩行者動線等の情報発信
- (2) 渋谷駅周辺構築段階図（情報プラットフォーム）の情報発信
- (3) その他

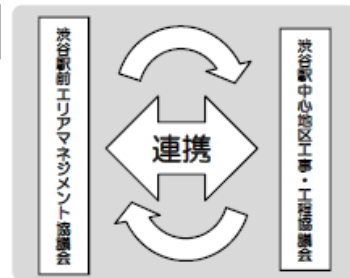


図 3-46 渋谷駅中心地区工事・工程協議会

（出典：国土交通省関東地方整備局 記者発表資料 平成 26 年 3 月）

管理・運営段階

(1) 一体的な管理・運営

- 駅まち空間は、主に地方公共団体、鉄道事業者、開発事業者等の各主体が所有・管理するエリアで構成され、それぞれの主体毎に管理・運営されている。
- しかし、**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ため、管理区分を超えて一体的に管理・運営することが望ましい。**
- 一体的な管理・運営の内容は、関係者間の連絡調整のみを対象とするものから、必要となるコストの負担のあり方、イベント等の営利事業を行うものまで多様な形式がある。
- どのようなレベルの管理・運営を行うかに応じて、活動の円滑化、透明性の確保に資する管理・運営のための枠組みを検討することが望ましい。

解説 一体的な管理・運営の内容（例）

- 施設・環境整備の視点
植栽剪定、日常清掃、修繕（軽微なもの）、防災設備等の維持管理点検 等
- 防災の視点
情報提供等の連携体制、避難場所・備蓄倉庫等の確保と管理、防災訓練の実施 等
- 交通・治安維持確保・防犯の視点
滞留空間の運用、利用可能時間の調整、夜間警備、シャッター区分、浮浪者対応等
- 交流・賑わい創出の視点
看板設置、広告物、イベント活用、ホームページ・広報誌等による情報発信 等

一体的な管理・運営のイメージ

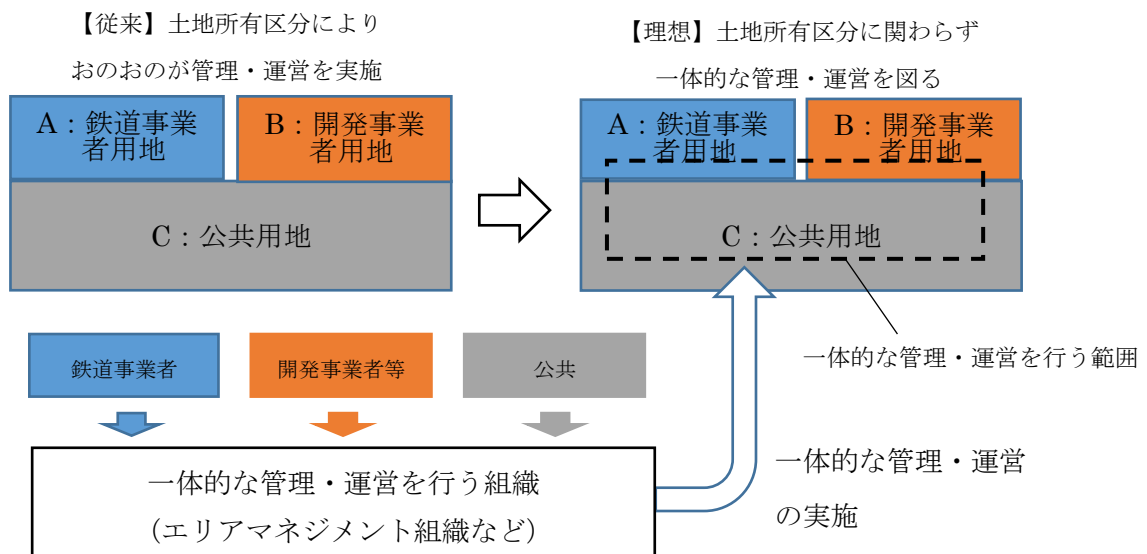


図 3-47 一体的な管理・運営のイメージ

参 考 管理・運営を行うことが想定される組織の一覧

管理・運営を行う組織形態は多様なものがあるが、大まかには法人格の有無、営利/非営利で分類される。駅まち空間の規模や管理・運営の中で行おうとする業務の内容、これまでの管理・運営の実態等を踏まえつつ、それぞれの利点/不利点を考慮し、適切な枠組みを選択することが求められる。

営利団体・非営利団体、法人格の有無別の主な団体

	営利団体 ・利益を得て配分する	非営利団体 ・利益が生じた場合も配分せずに目的達成のための費用に充てる
法人格あり ・社会的信頼が高まるので、資金調達や取引が円滑化。 ・税制優遇がある。助成金が得られやすい。 ・法人関係法令の制約を受ける。	・商店街振興組合 ・合同会社（LLC） ・株式会社	・自治体・町内会（認可地縁団体） ・団体管理組合法人 ・一般社団法人 ・NPO 法人
法人格なし ・柔軟な団体運営が可能。 ・設立コストが不要。 ・団体名での登記や口座開設ができない。	・有限責任事業組合	・自治体・町内会 ・まちづくり協議会 ・協定運営委員会

事 例 秋葉原駅付近地区まちづくり推進協議会（略称：Aテーブル）

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。

〈 調査・検討項目 〉

- ①歩行者ネットワークの形成と歩行者の案内・誘導
- ②駐車場の案内誘導
- ③循環型社会に向けた取組
- ④秋葉原クロスフィールド（ITセンター）を活用した地域づくり
- ⑤その他（トイレ、駐輪場等）
- ⑥今後の取組（タウンマネジメント）

【体制】

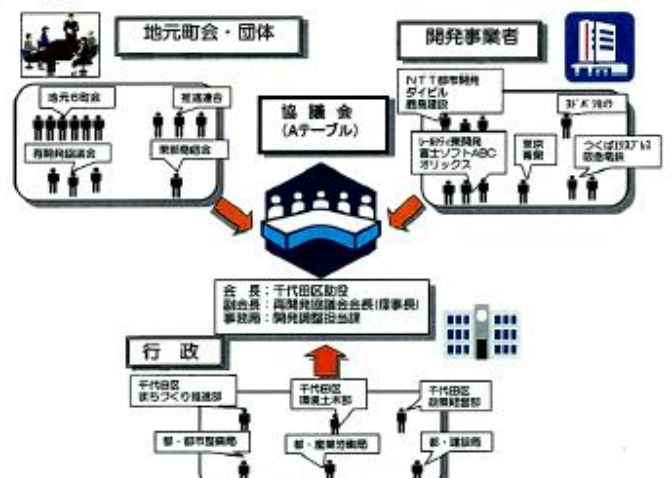


図 3-48 秋葉原駅付近地区まちづくり推進協議会の体制

（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」2006年）

事例 一般社団法人汐留シオサイト・タウンマネージメント

地下歩道空間（公共施設）の維持管理・活用（イベント）、広告収益事業等を実施している。



図 3-49 広告収益事業、イベントの実施状況

（出典：東京都都市整備局 「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き」2016年）

事例 ふらのまちづくりグループ

駅周辺のハード整備と賑わい創出のためのソフト事業を、まちづくり会社が推進している。

3. 都市アセットを最大限に利活用する施策：
再開発事業等と竣工後の管理・運営の総合的マネジメント（ふらのまちづくりグループ）

基本的論点
(2-1) ④関連

- まちづくり会社主導により、エリアマネジメントと一体となった市街地再開発事業を実施し、総合的なまちづくりを実現。
- エリマネ主体が、施行地区の地権者の同意に基づいて市街地再開発事業の施行者となることで、再開発とその後のエリマネを連続的・戦略的に実施する事例。

◆富良野市の現状と課題

・観光施設の多くが周辺郊外地に位置することから、街なかへの観光客流入が少なく、中心市街地の賑わいへの影響は限定的
・市街地の拡大・郊外化に伴う商業機能の衰退に加え、H19の街なかの地域の中核病院の郊外移転で、更なる市街地衰退が懸念

◆まちづくりの経緯と構想実現に向けた活動

・病院の郊外移転を契機とし、まちづくり会社や商工会議所を中心とした「中心市街地活性化協議会」で、民間主体による中心市街地活性化基本計画原案を策定（ルーフコア構想）
・まちづくり構想実現に向け、まちづくり会社主導により、戦略的なまちづくりを展開
・上記協議会構成員および富良野市は、事業実施後の現在も10年以上にわたり、今後のまちづくりについて、協議・調整を継続

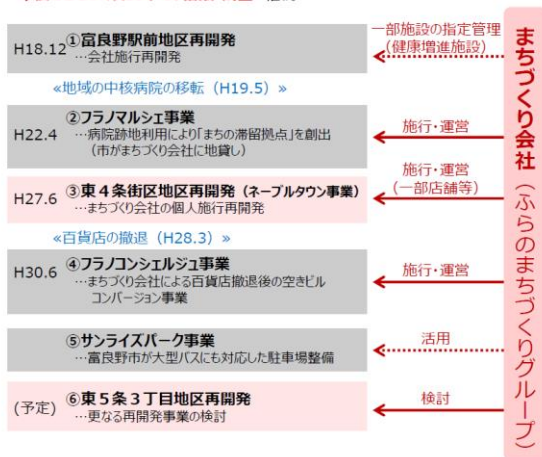


図 3-50 再開発事業等と竣工後の管理・運営の総合的マネジメント

（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 第2回資料）

事例 NPO 法人 KAO の会（鎌ヶ谷市）

さまざまな団体と連携しながら駅前広場維持管理や駅前でのイベント等の開催を行っている。

KAOの会の活動方針



▲鎌ヶ谷駅前広場、民間街区の維持管理活動NPO法人KAOの会



▲平成26年6月21日（土）鎌ヶ谷駅周辺 キャンドルナイト。

「駅前を核としたまちづくり活動」 私たちは、自らの手で、できることからひとつひとつ積み上げていくまちづくり、まちの顔づくりを実現していきます。

◆市民の皆様により理解されるよう地道な活動を行なっていきます。

◆イベント等の企画段階から参加していただけるスタッフの輪をひろげていきたいと考えています。

◆鎌ヶ谷の事例を含め、個人の土地活用から、官民連携によるまちづくり事業まで、実践におけるノウハウを提供していきます。

図 3-51 KAO の会の活動方針

（出典：NPO 法人 KAO の会 ウェブページ）

(2) 柔軟な管理・運営と社会実験

- 多様な活動の促進により駅まち空間の価値を上げていくために、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なども考えられるが、**計画時に想定した使い方を実現するには、管理・運営段階における関係者間の連携が求められる。**
- また、計画の策定後、施設整備を経て、新たな駅まち空間として機能するまでには、少なくとも数年の時間を要することがあり、その間に、駅まち空間の都市アセットに求められる機能のウェイトが変化してくる可能性も想定される。
- そのため、**駅まちデザインの骨格となるコンセプトである「空間の共有」と「機能の連携」については、計画策定時だけではなく、所要の整備後の管理・運営段階でも重視すべき**である。限りある駅まち空間の都市アセットを、その時のニーズに応じて効果的に活用するため、関係者間の連携により、都市アセットを柔軟に活用するという姿勢が常に求められる。
- 一方、都市アセットの柔軟な活用を検討する際には、エリアマネジメント団体等の持続性を踏まえ、社会実験等によりその効果や実現可能性を事前に検証することが重要である。
- 社会実験は、都市アセットの柔軟な活用を考える上でも効果的であり、また、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を高めるために活用することも期待される。社会実験を通じて、市民や管理・運営を行う団体を含む民間事業者の発意等による施設整備を含めた新たな事業を展開することも考えられる。

事例 さいたま市・おおみやストリートテラス

道路予定区域や路上を飲食スペース等に柔軟に利活用している。

1. 都市アセットの柔軟な利活用事例：

さいたま市・おおみやストリートテラス（街路×オープンスペース）		基本的論点 (2-1) ②関連
<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大の中で地元飲食事業支援と屋内の3密を回避するために、公民学の中間支援組織が道路占用主体となって道路予定区域を活用した飲食・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を支援。 また、商店街においては、「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」を適用して同組織が道路占用を一括して行い、沿道飲食店の屋外テラスの設置を支援。 		

取組名称	ストリートパーク	ストリートランチ	おおみやストリートテラス@一番街
実施主体	一般社団法人 アーバンデザインセンター大宮（都市再生推進法人）		
実施時期	令和2年6月1日～11月30日 (183日間)	令和2年2月3日～3月31日 令和2年6月4日～	令和2年8月1日～11月29日 (121日間)
実施空間	道路予定区域（氷川緑道西通線）	・民地（氷川緑道西通線沿い） ・道路予定区域（氷川緑道西通線）	道路（大宮一番街商店街）
取組概要	飲食・休憩スペースを設置	・飲食店によるテイクアウト販売を支援（民地） ・キッチンカーの設置・販売を支援（道路予定区域）	沿道飲食店による屋外テラス設置を支援
			

図 3-52 さいたま市・おおみやストリートテラスの実施状況

(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 第2回資料)