

公共交通と連携したまちづくりの推進について

よし だ ゆう
吉田 佑

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設企画室 駅まちづくり係長

1 はじめに・背景

これまで国土交通省においては、特に地方都市における人口減少や少子高齢社会の本格的到来を見据え、居住や都市機能の集積による密度の経済が働くよう、都市のコンパクト化を図るとともに、そのような居住や都市機能が集積する拠点間が公共交通ネットワークで結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて取り組んできたところである。

これらの取組みを推進するため、平成26年の都市再生特別措置法改正により創設された「立地適正化計画制度」と、同時期に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」との連携により、居住機能や都市機能の誘導と持続可能な移動手段の確保・充実を推進し、予算措置等も講じながら市町村等の取組みを促進してきた。

こうした取組みに加え、国土交通省では、都市内における官民のパブリック空間(街路、公園、広場、民間空地等)を人間中心の空間へ再構築し、沿道と路上を一体的に使って「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成することにより、まちなかに活力を生み出す取組みを法律・予算・税制の面から支援している。

本稿では、まちづくりと公共交通の一体的な取組みや、公共交通サービスの中核であり都市のにぎわいの中心である「駅まち空間」の再構築に向けたポイント、公共交通と連携した人間中心のまちづくりに向けた支援制度などについて、説明する。

2 「駅まち空間」の再構築

複数の公共交通サービスをつなぐ交通結節点

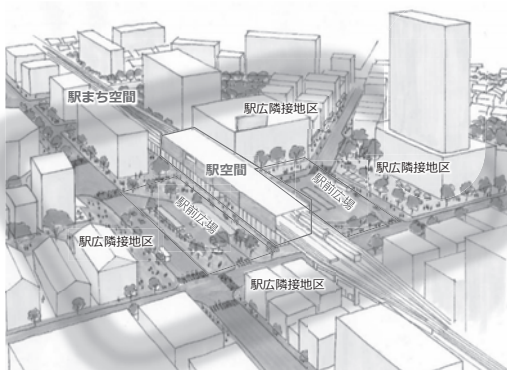
は、都市にとって特に重要な機能の一つであり、地域のニーズに合った機能を備えることが求められている。

一方で、日本の交通結節点の多くは高度成長期に整備されたものが多く、都市のかたちや利用者のニーズも徐々に変化してきていることも相まって、十分な機能が備わっているとはいえない事例も散見されている。都市の貴重なアセットである交通結節点において、時代や地域のニーズに沿って必要となる機能を確保することが喫緊の課題となっている。

こうした課題に向き合うにあたっては、駅や駅前広場、自由通路といった交通結節点を構成する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、交通事業関係者、民間開発事業者等と幅広い協議・調整をしながら、柔軟な発想で「空間の共有」と「機能の連携」を意識し、交通結節点の空間整備、機能配置を検討することが重要である。

「駅まち空間」は、スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能としての「利便性」、居心地の良い空間や魅力ある景観など充実した都市環境が有する「快適性」、歩車の分離やバリアフリー、災害時の一時避難スペースの確保などによる「安全性」、地域の歴史、文化、気候、風土とも調和した、訪れる人々が愛着を感じられるような「地域性」、このような機能を備えることが求められる。

国土交通省都市局では、優れた「駅まち空間」を形成している事例を、令和2年7月「駅まち再構築事例集」としてまとめ、公表しているので、是非ご参照いただきたい。



出典：駅まち再構築事例集

図1 駅まち空間の概念図

1) 「駅まちデザイン」

前述のように、「駅まち空間」は、多くの人々が集まり・出会い・交流が生まれる、都市生活における重要な拠点である。人が集まるということは、情報も集まる。多様な情報は、新たな付加価値を生み出す資源と考えることができるため、このような側面からも、「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、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デザインすることが必要である。

しかしながら、多様な主体が関わることから、具体的にどのようなアプローチを採るべきか判断が困難な状況にあるため、国土交通省では駅・駅前広場・周辺市街地の一体的な駅まち空間について、関係者が連携して利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりのある空間とするための一連のプロセスに関する考え方や進め方を「駅まちデザインの手引き」としてとりまとめ、令和3年9月に公表した。本手引きより、駅まちデザインにおいて特に留意すべき5原則を以下のとおり紹介する。

(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、交通事業者、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、多様な主体が存在し、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想定される。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。

(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ことが必要である。そのためには、分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。

例えば、神戸三宮地区では、駅まち空間の将来



出典：三宮周辺地区の『再整備基本構想』 神戸市 平成27年

図2 三宮周辺地区の『再整備基本構想』におけるビジョン

像に関する分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。

(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。

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、駅まち空間を一体的に整備し、利便性等を向上させることが重要である。

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、「居心地が良く歩きたくなる」空間の形成等にも配慮することも必要である。写真1は兵庫県姫路市の姫路駅周辺の整備事例で、駅前広場の再編整備と合わせ、駅前の大手前通りの一部をトランジットモール化し、歩行空間を大きく確保し姫路城につながるにぎわいのあるストリートの形成を実現している。

写真2は大阪を代表する商業・観光エリアであるなんば駅周辺において、地元・経済界・行政が一体となり、道路空間再構築に取り組む整備事例

で、タクシープールだったなんば駅周辺を民間主導の取組みで広場化し、人々が集まり、滞在する空間を創出している。



写真2 なんば駅前広場の再構築

(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、即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。

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。写真3は神奈川県横浜市のたまプラーザ駅の整備事例で、線路上空の空間に駅と一体的な歩行者空間、滞留空間、商業空間などを整備し、多様な機能を集約した空



写真1 姫路駅の駅前広場とストリートの一体整備



写真3 たまプラーザ駅における機能集約

間としている。

(5) 一体的で柔軟な運営

駅まち空間内の各施設は、基本的に連続する動線でつながっているため、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始め、広告事
業やイベント開催等の横断的な取組
みを実施すること等が考えられる。

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。

2) 「駅まちデザインの進め方」

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引き込んだときなど多種多様である。

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。

3 公共交通と連携した人間中心のまちづくり

まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって人間中心のまちづくりを進めるには、公共交通サービスの中核であり都市のにぎわいの中心である「駅まち空間」における多様な取り組みも重要である。

国土交通省では、「都市・地域交通戦略推進事

地域公共交通と連携した人間中心のまちづくり

都市・地域交通戦略推進事業
まちなかウォークブル推進事業

■モビリティハブ整備の支援

- 多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援する。

【拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業】

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。

【拡充内容・まちなかウォークブル推進事業】

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。

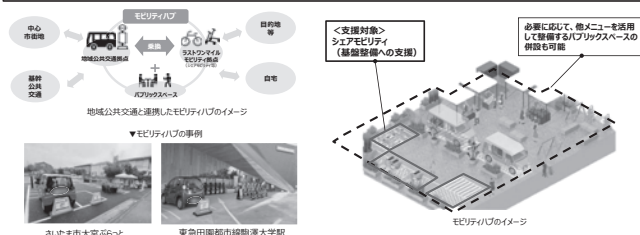


図3 モビリティハブ整備の支援

業」や「まちなかウォークブル推進事業」などの支援事業を通じて、拠点をつなぐ持続可能な公共交通ネットワークの形成や、駅まち空間等における公共交通と連携した人間中心のまちづくりを支援してきた。令和6年度には、多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援するために、シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用を拡充した(図3)。

このようなモビリティハブは、地域コミュニティの交流の場・滞在空間となり得るものであり、地域の多様なニーズに応え、地域の課題を解決する場としても期待される。

今後、公共交通と連携した人間中心のまちづくりが日本全国で一層推進されることを期待する。

(参考文献)

- 1) 立地適正化計画作成の手引き
https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000035.html
- 2) 駅まち再構築事例集
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000019.html
- 3) 駅まちデザインの手引き
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html