

これからの鉄道沿線における持続可能なまちづくりを考えるⅡ ～アフターコロナにおける大都市郊外部での沿線戦略～



2024. 5. 10 (金) 15:00~17:30

運輸総合研究所2階会議室 及び オンライン配信 (Zoomウェビナー)

共催：一般財団法人運輸総合研究所、一般社団法人日本民営鉄道協会

1. 開会挨拶



佐藤 善信
運輸総合研究所 理事長

2. 問題提起



サステナブルな沿線まちづくりに向けた
鉄道・TOD事業者の役割とは？

太田 雅文
株式会社東急総合研究所 フェロー・主席研究員
東京都市大学都市生活学部 非常勤講師

3. 事例紹介



谷 貴文
西日本旅客鉄道株式会社
地域まちづくり本部
交通まちづくり戦略部
沿線まちづくり部長



鈴木 昭彦
相模鉄道株式会社
営業部長



植村 優子
阪神電気鉄道株式会社
沿線価値創造推進室
部長



内藤 誠
名古屋鉄道株式会社
まちづくり推進部
企画担当 課長

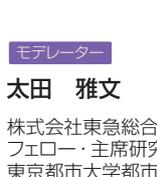


寺田 成
南海電気鉄道株式会社
グレーターなんば創造部
部長

4. パネルディスカッション



モデレーター
上村 正美
阪急電鉄株式会社
専務取締役
都市交通事業担当



モデレーター
太田 雅文
株式会社東急総合研究所
フェロー・主席研究員
東京都市大学都市生活学部 非常勤講師



渡邊 浩司
一般財団法人
民間都市開発推進機構
常務理事

谷 貴文
西日本旅客鉄道株式会社地域まちづくり本部
交通まちづくり戦略部 沿線まちづくり部長

鈴木 昭彦
相模鉄道株式会社 営業部長

植村 優子
阪神電気鉄道株式会社沿線価値創造推進室
部長

内藤 誠
名古屋鉄道株式会社まちづくり推進部
企画担当 課長

寺田 成
南海電気鉄道株式会社
グレーターなんば創造部 部長

5. 総括コメント



金山 洋一
運輸総合研究所 主席研究員／研究統括



羽尾 一郎
一般社団法人日本民営鉄道協会 理事長

6. 閉会挨拶

開催趣旨

当研究所では「『これからの鉄道沿線における持続可能なまちづくりを考える』～with/after コロナのニューノーマル時代を迎えて」と題した第81回運輸政策セミナーをコロナ禍（2022年5月）において開催しました。その中では、人々の生活スタイルを含む行動変容が見通せない状況の中、鉄道事業者において「鉄道沿線のまちづくり」の実現、推進に取り組まれている各社のご担当の皆様から、施策の効果や課題について共有しました。

今回は、前回とは異なる鉄道事業者をお招きし、人口減少が懸念される都市圏郊外部の地域をターゲットとした鉄道沿線まちづくりの施策についてご紹介をいただきながら、前回にはなかったまち側の登壇者の視点やご意見を交えて、アフターコロナにおける今後の「鉄道沿線まちづくり」戦略について議論いたしました。

本セミナーを通じて、持続可能なまちづくりに向けて、鉄道事業者を含めた様々な主体が連携するためのきっかけとなることを期待します。

セミナーの概要

■開会挨拶

佐藤 善信 運輸総合研究所 理事長

2003年5月に、日本民営鉄道協会の都市鉄道整備問題研究会が「大都市における鉄道整備の将来像～鉄道と都市の活性化に向けた官民連携のあり方について～」と題する提言を行った。提言には「駅を中心とした持続可能な都市構造の実現」という「方向性」が示され、20年以上前から「持続可能なまちづくり」を目指していた。その研究会委員には、本日で登壇いただく太田様、上村様のほか、当研究所の研究員も関わっていた。その後、コロナ禍を踏まえて当研究所では2020年10月に「新型コロナウイルスが鉄道輸送と都市構造に及ぼす影響に関するシンポジウム」を、コロナ禍が継続する中で2022年5月には「これからの鉄道沿線における持続可能なまちづくりを考えるⅠ」を開催し、アフターコロナと言われる中で本日のセミナーを開催した。

本日のセミナーでは、まず、アフターコロナにおけるまちづくりに対する問題提起を行い、次にご登壇の鉄道各社の事例紹介を行っていただく。提起された問題を題材として都市側の視点も加えたディスカッション・質疑応答を行った上で、当研究所から総括コメントをさせていただきます。

■問題提起

持続可能な沿線まちづくりに向けた鉄道・TOD事業者の役割とは？

太田 雅文 株式会社東急総合研究所 フェロー・主席研究員

東京都市大学都市生活学部 非常勤講師

コロナ直前の2015年から2020年までの国勢調査の結果をみると、都心に回帰していたが、コロナ後では都心が沈静化する一方で、郊外で大きく伸びる地域が出てきた。郊外化に向かっている。

Transit Oriented Development (TOD) は、大きく5つに分けられると考えている。



TOD1.0では阪急電鉄 小林一三の田園都市計画で郊外に住んで都心に働くこと、TOD2.0では民鉄会社を中心に沿線に様々な商業施設やホテル、野球場・球団経営などを開発していた。21世紀に入りTOD3.0で、鉄道事業者の直接の地域との関わりや後のエリアマネジメントがはじめてきた。コロナ禍を経て、TOD4.0の時代となり、沿線という線ではなく面的になる必要があり、郊外の商業拠点の再構築、従業地というよりも東京の地位向上のための「場」作り、空間デザインが必要になってきており、更にTOD5.0でデジタルが入ってくると、離れた場所との繋がり、地方創生もかかわってくると考えられる。同時に、サステナブルの意識も高まっており、鉄道会社にかかわらず、全ての企業が地域社会の貢献や環境への貢献を謳うようになっている。

目指すべきまちづくりとして、鉄道沿線による開発は1本の線だが、通常、大都市に行くのと並行して鉄道路線があり、面でカバーしようと考えなくてはいけない。そうすると、鉄道会社同士が連携しなければならない。最終的には、サステナブルコミュニティ、脱炭素循環型社会に向かうと考えている。

これからのまちづくりのイメージは地域社会と事業者が直接連携し、行政がそれを支援するという構図が大変重要になってくる。その中で駅を中心としたまちづくりをどのように進めていくべきなのかが重要である。また、交換可能な経済活動だけではなく、ステークホルダーが共感するプラットフォームに基づく実施困難な事業を実現するための交換型プロジェクトをどう生み出すかを考えなくてはならない。例えば、富山や宇都宮では、街ぐるみ（行政主導）で公共交通利用促進施策を推進している。

最後に、三つの問題提起をする。①サステナブルまちづくりに向けたTODの意義、②鉄道（TOD）事業者から見たサステナブルまちづくりへの取り組みの意義、③サステナブルまちづくりを進めるマネジメントとは、である。



TODは進化してきている。

- **TOD 1.0（～1980年頃）**
Garden City → 田園都市、郊外に住み都心で働く、一次開発
- **TOD 2.0（～2000年頃）**
郊外での商業拠点形成、さまざまな生活サービスの展開、二次開発
- **TOD 3.0（～2020年頃）**
地域連携、駅を中心としたエリアマネ、都心・郊外「再生」
- **TOD 4.0（2020年頃～）**
ポストコロナのニューノーマル（働き方）、「サステナブル」意識の高まり「交換」から「共感」へ → シビックプライド、えんどう豆・納豆構造
郊外：商業拠点の再構築
都心：働く場から東京の地位向上のための「場」づくり、空間デザイン
- **TOD 5.0（2020年頃～）**
TOD 4.0+デジタル
離れた場所での「繋がり」、関係・交流人口、行動変容ナッジ、地方創生

TODの進化（太田フェロー・主席研究員の講演資料）

■事例紹介①

谷 貴文 西日本旅客鉄道株式会社地域まちづくり本部
交通まちづくり戦略部 沿線まちづくり部長

学研都市線の沿線まちづくりの取り組みについて紹介する。学研都市線の課題は、人口減少で2020年から2050年で減少率が24%となっている。一方で、学研都市線は非常にポテンシャルを

持っている」と評価している。新大阪に直結しており、将来的には、北陸新幹線の延伸で松井山手駅付近に新駅も整備され、国土軸に直結している点である。西側には、国際産業拠点化が進んでいく京橋もあり、沿線の東西に拠点がある。更に、けいはんな学術研究都市で産官学連携、産業基盤を担う中小企業の集積で活力がある沿線と評価している。



学研都市線では、大阪府、JR西日本、沿線各市の連携の機運が高まり、大阪府がランドデザインの推進に向けた沿線まちづくりを、沿線市がまちづくりを通じた沿線活性化へ向けた連携をし、鉄道沿線のまちづくりを進めており、JR西日本としても沿線の魅力向上を図っている。それに合わせ、社内横断の組織体制である学研都市線「ミライ」プロジェクトが始動し、交通まちづくり戦略部のもと、「ブランディング（施策発進）」、「まちづくり」、「駅の在り方」、「地域との連携」を担っている。2023年8月には沿線6市、大阪府、JR西日本が参画する協議会が設置され、沿線まちづくりビジョンのとりまとめ、各種施策・事業の検討・調整を行っている。また、学研都市線沿線まちづくりビジョンの策定に取り組んでおり、多様な主体の参画によるまちづくりの実現、沿線地域のブランドイメージ向上を目的に、「住みたい」「働きたい」「訪れたい」という3つの観点を1つの旗印にして、様々な政策を進めていきたいと考えている。



西日本旅客鉄道の事例紹介（谷部長の講演資料）

■事例紹介②

鈴木 昭彦 相模鉄道株式会社 営業部長

都心との時間距離を短縮するために都心直通プロジェクト、認知度・好意度を向上するためにブランド戦略、沿線の利便性や価値を向上するために沿線開発プロジェクトをそれぞれ同時に展開することによって、沿線の魅力を高め、選ばれる沿線を目指すということが戦略のひとつとなっている。



相鉄線は、2019年にJR線と昨年には東急線との直通線が開業し、交通ネットワークが大幅に拡大した。認知度向上とともに、相鉄のブランドイメージの向上、選ばれる沿線のきっかけを作るため、デザインブランドアッププロジェクトに取り組んでおり、特に

車両は、東京都内への走る広告塔と考え、車両の外観は横浜の街が刻んできた歴史をイメージしたネイビーブルーの色としている。

いずみ野線のまちづくりは、現在、横浜市や沿線の大学と郊外住宅地の課題解決のモデルエリアとして連携し、駅ごとに役割を持たせて、駅前には生活利便施設のほか、「ひと」が集まる広場を設け、イベント開催や駅の拠点性向上を図っている。また、ゆめが丘では、土地区画整理事業によるまちづくりが進められ、計画人口は5,200人で賃貸住宅、分譲住宅が整備される他、総合病院や駅の改札口増設などリニューアルを行い、新しい街が今まさに生まれようとしている。

相鉄本線 星川駅～天王町駅間では、高架下を開発・活用しており、地域の特性に合わせて五つのゾーンに分け、主に分棟方式のレイアウトを採用して、将来の展開の遊びも残した上で開発し、様々な取り組みを行っている。最後に、相鉄線沿線の魅力の一つでもある自然の中で上質な時間の過ごし方を提案するイベントも実施している。

相鉄線沿線を知ってもらい、実際に来てもらい、最終的に住んでいただけるよう、今後も相鉄グループを挙げて、そして地域と連携して、様々な取り組みを進めていきたいと考えている。

相模鉄道の事例紹介（鈴木部長の講演資料）

■事例紹介③

植村 優子 阪神電気鉄道株式会社沿線価値創造推進室 部長

阪神間は大都市間でありながら、山と海に隣接した豊かなエリアだが、今後人口減少と高齢化は進んでいく。そこで、阪神間を持続可能なエリアにするために、住みたい、働きたい、訪れたいとなる「わくわくする沿線」を実現することが必要である。それを実現するため、ステークホルダーと協力して、各エリアで様々な取り組みを実施している。



阪神尼崎駅における公共施設の包括管理は、尼崎市から阪神電気鉄道株式会社を代表企業とする7社で構成する企業体が、指定管理者に選定され、2023年4月から駅前の複数の公共施設の管理業務を担っており、包括的に受託することで、管理費の削減を図り、その減額分を、賑わい創出や魅力向上に関する取り組みに充当し、駅

前の環境やイメージ改善に取り組んでいる。次に、都市公園リノベーション協定制度を活用した中央公園再整備計画では、ソフト面での取り組みだけでなく、公園整備というハード面の取り組みも実施し相乗的に魅力向上を図っている。通行するという空間から人が集い、憩いの場になるよう、開放的な芝生広場、木々の整備、滞在快適性向上施設整備に加え、民間敷地である駅の敷地と一体的に活用する一体型滞在快適性等向上事業を行い、滞在時間を増やし、満足度を高め、イメージアップを期待している。

甲子園エリアでは、公道での自動運転実験を実施し、阪神間の自動運転モビリティを導入するモデル地域として、西宮市と協働して推進している。こういった取り組みを「エンカチ（沿線活性化）」というタイトルで、ウェブやパンフレットなどで発信し、ステークホルダーとの取り組みを紹介し、新たな繋がりへの発掘を目指しており、わくわくする沿線の実現を目指している。



阪神電気鉄道の事例紹介（植村部長の講演資料）

■事例紹介④

内藤 誠 名古屋鉄道株式会社まちづくり推進部 企画担当 課長



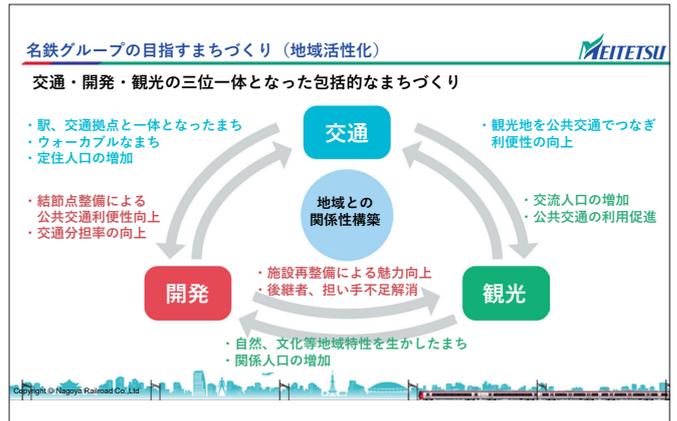
中京圏は自動車産業を中心とした車社会であり、公共交通の分担率の低さが1つの課題となっている。サステナブルなまちづくりでは、鉄道の環境負荷の小ささ、空間占有率の低さを掲げ、公共交通の分担率を上げていくような沿線のまちづくりを進めている。その中で、単純な開発ではなく、交通、観光といった要素も含め、3つの事業が三位一体となったまちづくりを目指している。

中京圏は名古屋駅や栄といった名古屋市中心部にビジネスや商業機能が集約しており、その外側に名鉄の沿線の拠点や中心都市が広がっている。また、さらにその外側には沿線ではないものの、インバウンド等の広域誘客を行うエリアが広がっている。事例として紹介する犬山と熱田神宮近くの開発は、沿線の拠点駅・中心都市で地域固有の魅力を活かしつつエリア内連携し魅力向上を図る取り組みとなっている。

犬山エリアでは、犬山城と城下町を見て帰る日帰り客が多く、如何に宿泊客を増やすか、街を周遊してもらうかといった課題がある。そこで、ホテルの新設や観光キャンペーンの実施、駅にアート作品を配置し、市内を周遊する仕組みづくりを行っている。

熱田神宮の最寄である神宮前駅の商業開発を行っている。熱田神宮の玄関口としてふさわしく「地域で継がれる魅力を嗜み、再発見できる場所」として、3棟の木造平屋建ての建物に、地域で長く愛されているお店や、食べ歩きも楽しめる地域食材を使ったお店、地元文化を感じられるお店等、地域の良さを感じられる店舗等を誘致し賑わいの創出を目指している。

年間700万人が参拝される熱田神宮と名古屋城などを周遊するきっかけを作り、名古屋市内の都心観光から沿線の各都市への観光といった周遊を促す仕掛け作りを、行政と一緒に進めている。



名古屋鉄道の事例紹介（内藤課長の講演資料）

■事例紹介⑤

寺田 成 南海電気鉄道株式会社 グレーターなんば創造部 部長



元々、なんば駅にはタクシープールがあり、歩行者は横断歩道を渡って通行していたり駅前広場には自転車放置されたり、人が歩くことの障害になっていた。これらの道路空間を再編し、人中心の空間に改造するプロジェクトが、なんばひろば改造計画である。

このなんば広場のプロジェクトは、民間からの発意がスタートであり、今から15年前に民間で検討が始まり、2011年には「まちづくり協議会」が設置され、その後プロジェクトを行政計画へ位置づけてもらうよう要望し、社会実験も経て、2017年ようやく官民が合意した基本計画が策定されたという、民間の強い思いで行政を巻き込んできたというのが1つ目の特徴である。2つ目の特徴は、この事業は、大阪市主体の事業であり、市の予算を使って整備を行っているが、地元が計画プロセスに関わることで、運営を担う法人ができるだけ望むような形で整備がされたり、活用ができるように、将来の運営受託を目指している準備委員会5団体で意見を出しながら大阪市と協議・調整を進めている。民間が公共空間のデザインに対しても意見を伝えながら整備形態が決まっていくというプロセスは全国的に見ても、珍しい事例となっている。なお、南海電鉄は、設立準備委員会の構成団体であるとともに、事業主体である大阪市から業務を受託し設計・施工者となっており、官民協働の中心的役割を担っている。

社会実験を経て公表された基本方針としては、大阪のおもてなし玄関口として、大きく3点挙げられた。1つ目、人中心の空間に再

編し、新たなシンボル空間を生み出すこと。2つ目、回遊する拠点として情報を届けていくこと。3つ目、ミナミの中心として居心地よく安心感のある空間を創っていくこと。この3つをポイントとして、観光客にも、日常的になんばを使う人にも、おもてなしができるような空間にしていくことがひろばの方針となっている。

なんばひろば改造計画



タクシープールであった時の様子



2021年度社会実験時の様子

車両空間で支配されているこの駅前広場を“人中心”の空間に改造する。
“再開発でない”、既存の成熟した都市の骨格を変える、日本でも先進的なプロジェクト。

- 位置：大阪府大阪市中央区難波5丁目1
- 面積：約6000㎡（利活用可能な中心エリアは約2000㎡）
- 広場の法的位置づけ：道路法による道路

南海電気鉄道の事例紹介（寺田部長の講演資料）

■パネルディスカッション

【モデレーター】

太田 雅文 株式会社東急総合研究所 フェロー・主席研究員

東京都市大学都市生活学部 非常勤講師

上村 正美 阪急電鉄株式会社 専務取締役 都市交通事業担当

【パネリスト】

渡邊 浩司 一般財団法人民間都市開発推進機構 常務理事

谷 貴文 西日本旅客鉄道株式会社地域まちづくり本部

交通まちづくり戦略部 沿線まちづくり部長

鈴木 昭彦 相模鉄道株式会社 営業部長

植村 優子 阪神電気鉄道株式会社沿線価値創造推進室 部長

内藤 誠 名古屋鉄道株式会社まちづくり推進部 企画担当 課長

寺田 成 南海電気鉄道株式会社 グレーターなんば創造部 部長

パネルディスカッションでは、3つのテーマについて議論を行った。



問題提起：特にポストコロナの新時代到来を踏まえて

①サステナブルまちづくりに向けたTODの意義とは？

脱炭素、循環型社会、健全なコミュニティの形成、イノベーション、シビックプライド、地域の活性化（＝関係・交流人口増）

②鉄道（TOD）事業者から見たサステナブルまちづくりへの取り組みの意義とは？

企業価値向上（＝レピュテーション向上）、収益増、人材育成、ブランディング、地域との交流・一体感、観光客誘致

③サステナブルまちづくりを進めるマネジメントとは？

KPIの設定、鉄道・開発縦割り組織の打破、競合で共創（納豆）、ステークホルダーとの信頼感、二次交通も含めた面的モビリティ、行政との連携、新TOD政策示唆・提案

モデレーターの太田フェロー・主席研究員による問題提起（パネルディスカッション資料）

①サステナブルまちづくりに向けたTODの意義とは

（太田）TODがサステナブルまちづくりにどう寄与するのか？

（南海・寺田）元々は旅客のシナジーを考えるまちづくりであったが、鉄道利用以外の方でどう利用していただくかに大きく変わってきているとの課題認識になった。今までとは違ったまちづくりを考えるには、地域や行政の方々と考えていくステップになる。

（相鉄・鈴木）いずみ野線沿線は駅勢圏により特徴も異なり、各駅に特徴を持たせたまちづくりを行っている。駅はまちの玄関であり、拠点性を高めていくという思いは鉄道事業のみならずグループとして一致している。

（太田）沿線ブランドの観点からはいかがか？

（民都機構・渡邊）地域を経営していく鉄道会社だからこそ、地域のブランドを高めることが、鉄道事業だけではなくて様々な事業に還ってくることで取り組んでいると思う。本来は自治体が地域経営に乗り出さないといけないところを、鉄道会社が、ウォークアブルなまちづくりで居心地をよくし、車ではなく公共交通を使ってもらう流れに一番敏感に反応して取り組んでいる。

（太田）観光の視点でのウォークアブルなまちづくりはいかがか？

（名鉄・内藤）各地域の中心市街地に人が来ないことは、沿線自治体でも危機感を感じているため、人をどう呼び込むかを一緒になって考えている。都心部では満たされない、その場所に行かなければ味わえないものをどう作り出してPRするかが大切だと思っている。（阪神・植村）駅前広場整備を尼崎市と協働して行っており、安心してゆったり過ごせるスペースでファミリー層にも集っていただけるようなイベントを仕掛けている。

（JR西・谷）鉄道はまちとまちをつなぐ装置産業であるが、特徴のあるまちをどうつないでどう交流して、流動してもらうのかを考えている。まちをつなげて活動していただき、ウェルビーイングを高めていただくことがサステナブルなTODではないか。

②鉄道（TOD）事業者から見たサステナブルまちづくりへの取り組みの意義とは

（太田）鉄道事業者やTOD事業者がまちづくりに取り組む意義とは、その会社にとって何であろうか？

（上村）まちづくりの評価は難しいが、長期的に見れば必ず価値が高まり、収益は上がると考えていいのではないかと。継続することで、関係者の理解も深まり、次につながると思う。

（谷）学研都市線の沿線自治体では、今後急激な人口減少が予測されており、各自治体はその危機感をお持ちなので、それが連携していく一つのきっかけになっている。

（渡邊）コンパクトプラスネットワークの考え方で、広域的に沿線で都市機能を分担していこうとしているが、自治体間でいろいろな課題があり、合意形成が難しいところがある。鉄道会社が先行的にブランディングから入っていき、鉄道会社が各自治体をつなぐ役割



渡邊常務理事



上村専務

もあろうかと思う。

(内藤) 当社の瀬戸線では、沿線価値向上プロジェクトとして、沿線の地域や行政などと沿線を盛り上げる活動をしていこうと、いろいろな種を探して取り組みを始めている。

(太田) 企業価値が上がったなどはどうか？

(寺田) 各自自治体と組みながら、就労マッチングを実施している。また、沿線ハイキングで電車に乗ってもらいましょう、というのは非財務的な価値を出していくことであり、南海としてのブランディングを徐々に上げていくことになっている気がする。

(上村) 鉄道会社が改札の中で閉じ込まっているのではなく、まちへ出ていき、情報を取りながら、そこから何ができるかを考えるのはすばらしいことだと思う。

Vol.11 | 2024 夏号

(鈴木) 今まで鉄道部門と不動産部門では見ている部分が違うところがあったが、その垣根がなくなってきた。駅員が参加する駅前広場でのイベントや防災ミーティング等を通じて、まちとの距離が縮まってきたとの手応えを感じている。

(植村) ウォーキングやラジオ体操、駅員が通学する学生たちへの温かい言葉かけなど、そういった活動で利用者の方との接点を持っている。

(渡邊) 鉄道事業者はパブリックスペースを持っている会社なので、そこを自らうまく使うことによって、場を生み出している。

(上村) 駅と駅との中間部では、どうしても一番収益性の高い駐車場になってしまう。収益性はそれほど高くないものの、地域コミュニティの拠点としていくことで価値が高まる。阪急・洛西口駅の高架下開発では、地元の京都市と連携した利用方法を考えた。

(渡邊) まちづくり側と言う中心市街地問題と全く同じで、最適な利用法として青空駐車場にしてしまうと、まちが寂れて衰退してしまう。

③サステナブルまちづくりを進めるマネジメントとは

(太田) サステナブルなまちづくりを進めるマネジメントとは何か？ KPIの設定についてはどうか？

(谷) まちづくりのマネジメントで一番大事なものは、行政や地元、キーマンの方といかに連携しながら持続的に活動をしていくのかということ。鉄道会社は縦割りの組織で、交通とまちづくりの担当者では観点が違うが、同じ職場で一緒に価値を高めていく議論の場をつくると、連携しながら持続的に活動できる。

(寺田) 2023年にエリアマネジメントを担当した際、人流をKPIとすることにした。携帯電話会社キャリアの人数（位置情報）をカウントし、2019年のコロナ禍前と比べてどうかということを見ている。

(内藤) 私は不動産畑で、行政の課題に対して不動産の観点からは難しいというところで止まっていたものを、今は同じ本部で交通や観光の担当とすぐ連携して、違う側面からアプローチできることで、やりやすくなった。

(植村) 当社も鉄道の駅を中心としたまちづくりの中で、不動産の収益性というのが問題にもなるが、その駅の乗降客数、来街者が増える施設をつくり、整備していくということが長期的に大事であると認識している。

(太田) 阪神と阪急はホールディングスで一緒であり、梅田の駅を

中心としてまちづくりをしようとする、大阪駅の北口は阪急が強く、南口は阪神が強くて、一体でやるから全部カバーできるという話があった。

(上村) 阪急・阪神としては、「梅田ビジョン」を策定し、西から東まで一体的なまちづくりを進めている。もちろん阪急大阪梅田駅周辺と阪神大阪梅田駅ではそれぞれ特色がある。

(渡邊) 自治体の中でもエリアによって全然性格が違うところもある。その両方の連携ができるような形で大きく考えられたらよい。

(太田) 全体の価値が上がるにはどのようなマネジメントがよいのか？

(鈴木) グループの中で言えば、個別最適ではなくて全体最適であると思う。それぞれ事業会社の強みを持ち合えば、沿線はかなり変わるのではと今でも考えている。

(太田) お二人からまとめを。

(渡邊) 日本のTOD、沿線開発は環境に優しく、かつ自ら稼いで経済を回しているという、世界でも稀な鉄道とまちとの関係だと思う。しかし、このビジネスモデルは、長時間通勤や混雑という犠牲の上に成り立っていたことに、人々はコロナ禍で気づいてしまった。これを機会に新しいTODの考え方、サステナブルなビジネスモデルへ移行していかねばならない。沿線を一体として地域を運営していく観点から、沿線の人たちが幸せになるようにすることは、自治体にとっても鉄道会社にとっても同じ方向を向いていける関係となる。

(上村) 鉄道側では長年、輸送力を増強、混雑を緩和し、安全運行していくことで、お客さんに満足してもらえることを目指してきた。兼業と言われる開発事業では、沿線のまちづくりを進め、今日の事例のようにお客さんが幸せになれるようなことをしてきている。新しい日本型TODの動きができてきたのかなと思う。

■質疑応答

Q：鉄道会社がまちづくりのデザイナーやマネジメントに興味を持つ新入社員が欲しい時、鉄道会社のイメージをどう伝えていくべきか。

A (内藤)： 鉄道会社は地域に根差した会社だと思うので、その地域にゆかりがあるとか、生まれ育ったとか、何か関わった地域で長く活性化に携わっていけることをPRしている。

Q： 地域との結びつきとして、利用するモビリティは鉄道だけではなく、自動車などの違うモビリティと融合することで、生活者目線でのモビリティが完成するのではないかと思った。

A (上村)： 主要な幹線を鉄道で維持するまちづくりをしながらも、二次交通を自動車やバスとタクシーだけではなく、カーシェアリングや自動運転を含めて考えるべきだと思うが、そこをシームレスにするにはどうするかという課題がある。

Q： インバウンドをどう取り込んでいくかについて、何か工夫して成功した事例、逆に課題になっている部分があれば伺いたい。

A (谷)： 弊社で言えば、山陽新幹線や北陸新幹線がメインであるが、この沿線をどのように回遊してもらおうのかが非常に重要だと思っている。目的地までシームレスに、楽しみながら行くことができることが非常に大事である。

A (寺田)： なんばが最終目的でなく、タコ焼きを食べに立ち寄る場所という場合もある。他に案内できることがないのかなど、鉄道会社はB to Cの顧客設定を持つ舞台をもっと持つべきではないか。

A (渡邊) : TODは住んでいる人を中心に考えるが、住んでいる人が居心地良いと思う場所は、海外から来た人にとっても居心地良い場所になってくるはずである。

Q : 鉄道事業があってグループのブランドがあるのか、それとも鉄道はグループ事業の一つで非鉄道事業でもブランドを作っているのか、非鉄道社員はどちらの意識か。

A (内藤) : 一番お客様との接点がある鉄道やバスが毎日、安心・安全に運行して信頼を与えていることが不動産事業にもプラスに働いていると思う。

■総括コメント

金山 洋一 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員／研究統括

本日は、今後の研究に資する貴重なお話を伺えた。鉄道が、まちづくり、居住立地に効果的な要因として、駅位置が変わることがまずないことなどがあげられる。ただし、鉄道公共交通のネットワークサービスから目を離してはいけない。利用者主体の運行サービスレベルの提供が前提である。



人口減少時に輸送力を調整して減便すると、住みにくい都市になってしまう。また、いわゆる開発利益の還元は、宅地開発等によって、広範な外部経済効果のごく一部を鉄道会社に内部化することによって成立してきた。開発利益を広く享受できるのは、税収がある自治体である。TODにおける官民の役割として見れば、いかに民間活力を発揮したまちづくりをしていくのかがテーマである。大都市圏郊外部のTODでは、いずれも開発利益を得る自治体と鉄道事業者が、ともにプレイヤーとしてどう連携するのかがポイントとなる。都市を持続可能にしていくには、自治体と鉄道事業者が、共創に着実に取り組んでいく必要があることを再確認した。

■閉会挨拶

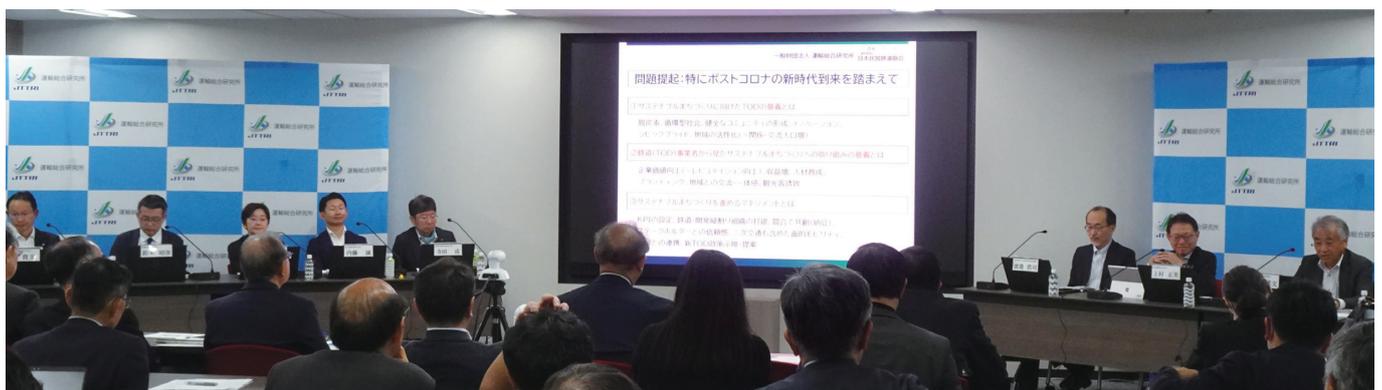
羽尾 一郎 一般社団法人日本民営鉄道協会 理事長

各社の様々な努力で進められてきた沿線開発だが、人口が減少し、コロナ禍も経て、利用者や関係住民のニーズや嗜好が多様化し、その意識と行動が変化している中で、民鉄各社の沿線との関わり方も変化、進化してきている。本セミナーで印象深く感じたのは、第1に、鉄道会社の関わる「まちづくり」の概念に新たな意味を込めて頂いたこと、第2に、「エリアとしての地域マネジメント」にも新たな意味づけを頂いたことである。当協会としても、民鉄各社の取り組みを支援する思いがあり、当協会の定款の見直しにおいて、それらを反映したいと考えている。具体的には、協会の事業目的は「鉄道輸送力の増強」「安全輸送の確保」の2つのみを挙げていたが、「良質な交通ネットワークの形成」「利便性の向上」を新たに掲げたい。さらに、協会の事業内容としても、新たに、「地域の交通ネットワークの充実」「まちづくりへの参画」「地方公共団体と連携した地域の共生の取組」を明記する方向で検討している。また、本日も話題に出ていた不動産事業、ホテル・旅行等観光事業、商業・流通業、物流事業等、鉄道会社が担う鉄道以外の業務について、「それらと鉄道事業を有機的に連携させ、相乗効果の発揮等につなげる取組」を行う趣旨も明記したいと考えている。今後、総会の手続きを経て改正内容を決定し、具体的な取り組みを進めていきたい。



協会活動を強化していくことをお約束し、あらためて、本日まで参加の皆様にご心より御礼を申し上げます。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。



当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2024/semi240510.html>

