

## シンポジウム

# 大都市東京を支えるまちと都市鉄道のあり方

## ～東京圏を支えるまちづくり～

平成27年7月13日 海運クラブ国際会議場

主催：一般財団法人運輸政策研究機構

後援：国土交通省

## プログラム

13:00～13:15	主催者挨拶 来賓挨拶 来賓挨拶	黒野 匡彦 本田 勝 佐野 克彦	一般財団法人運輸政策研究機構会長 国土交通事務次官 東京都都市整備局技監
13:20～14:00	基調講演	今後の東京圏を支える地域社会について 調査研究のポイント 森地 茂	政策研究大学院大学政策研究センター所長
14:00～15:00	研究報告	鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策 鉄道事業者における海外展開 伊東 誠	一般財団法人運輸政策研究機構首席研究員
15:00～15:20	コーヒーブレイク (休憩)		
15:20～16:05	特別講演	地方創生戦略 和泉 洋人	内閣総理大臣補佐官、政策研究大学院大学客員教授
16:10～17:50	パネルディスカッション：30年後の東京圏を支えるまちづくりと鉄道	コーディネーター パネリスト 森地 茂 志村 務 内藤 廣 矢島 隆 森本 雄司 今村 俊夫 山村 明義 金杉 和秋 星野 晃司 牧野 修	政策研究大学院大学政策研究センター所長 国土交通省大臣官房審議官（鉄道局担当） 建築家・東京大学名誉教授 日本大学客員教授 東日本旅客鉄道株式会社常務取締役 東京急行電鉄株式会社取締役副社長 東京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長 西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長 小田急電鉄株式会社専務取締役執行役員 東武鉄道株式会社専務取締役鉄道事業本部長
17:55～18:00	閉会挨拶	春成 誠	一般財団法人運輸政策研究機構理事長

司会：神田 尚樹 一般財団法人運輸政策研究機構調査室長

## 基調講演



森地 茂

## 特別講演



和泉洋人

## 研究報告



伊東 誠

## パネルディスカッション

コーディネーター パネリスト



森地 茂

志村 務

内藤 廣

矢島 隆

森本雄司

今村俊夫

山村明義

金杉和秋

星野晃司

牧野 修

## 1— 基調講演

今後の東京圏を支える地域社会について  
調査研究のポイント

森地 茂

(政策研究大学院大学政策研究センター所長)

## 1.1 はじめに

本日の発表のポイントは3点ある。

1点目は東京圏の人口動態と将来について話をします。国立社会保障・人口問題研究所の人口統計は過去ずっと過小評価をして実績が予測を上回り続けていたというのが昨年のシンポジウム<sup>1)</sup>での指摘である。そこで、今回は社会移動に着目した。一般的に、全国の全ての地域から東京に転出超過しているという認識があるが、それが少し異なっている。また、東京圏の郊外について勉強を始めたので、それを紹介する。

2点目は、都市構造の変化と鉄道の役割である。鉄道沿線の高齢化が問題となっているが、それに対して鉄道サービスと沿線事業が非常に大きな力を発揮する。そのためには駅と周辺開発が重要だが、日本では、これらが景気対策や経済対策としては位置付けられてこなかった。一方、欧米では、80～90年代の主たる経済対策は鉄道駅周辺開発だったといえるほどである。そのころから、経済不況に苦しみながら営々と駅周辺開発を続けてきた欧米の努力を再認識する必要があるので紹介する。

3点目は、アジアの大都市交通とインフラ輸出であり、これも大変重要な政府の課題である。特にアジアの国々はPPP志向だが、資金調達も国際的になるため、例えばベトナムがイギリスやフランスに比べて条件の良いインフラ投資対象なのかと考えると必ずしもそうではないことがある。しかし、ほとんどのアジアの意思決定者は、民間に任せれば必ず成功すると信じて、様々な法律を作った。しかし、実際には失敗の連続である。そ

うした中で、建設だけでなく運営も工夫が必要ということで、一番効率的な運営を行う日本の鉄道会社への期待は大きい。そのためにも、まずアジアの大都市と交通、PPP事業の現状などの理解が必要と考えて勉強をしている。

## 1.2 東京圏の人口動態と将来

## (1) 東京圏の人口動態の実態

高齢化というと、ニュータウンや、最近では豊島区が危ないなどという議論もあるが、我々の問題意識は、鉄道沿線の格差の拡大である。

図一は東京都の年齢階層別転入出量であり、マイナスが転出超過、プラスが転入超過を示す。これによると、ほとんどの地域は進学用の15～19歳、就職用の20～24歳で東京への転入超過となり、そのほかの世代では大阪府、近畿5府県以外は転出超過となり、高度経済成長期に東京に来た人たちは地方へ戻っている傾向がある。以前、日本創成会議(増田寛也座長)から、高齢者が支援を必要とする前に地方に移住すると、必要となる高齢者関連の施設配置のバランスが良くなるという報告があった。それに対して批評もあったようだが、実態は東京に出てきた人は地方に戻る傾向があり、好む人は地方に転出しやすく

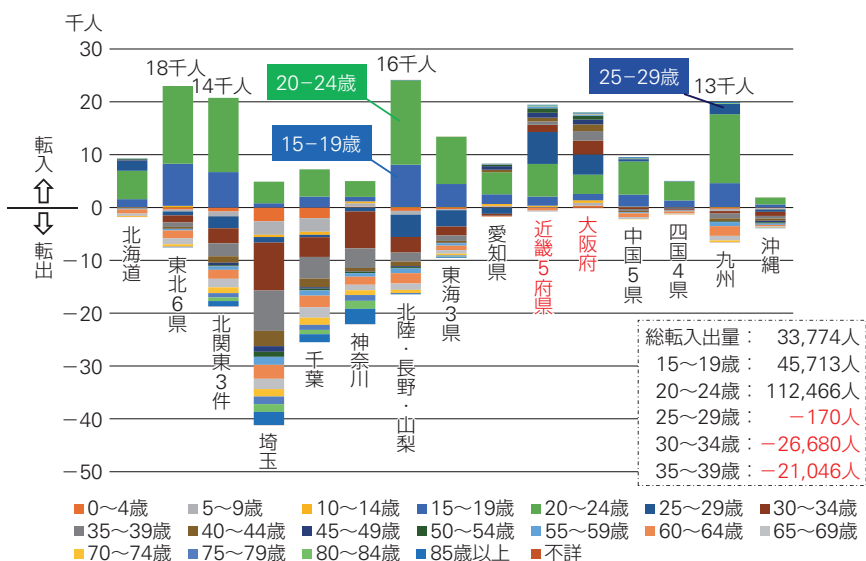
するのが良いという趣旨である。

沿線別に年齢階層別人口の増減を見ると、埼玉、千葉方面の沿線では高齢化が顕著であり、都心から離れると沿線格差が大きくなる。従って、そのさらに遠い地域も分析する必要がある。また、駅ごとに見ると最近では、駅周辺、駅直近のマンションなどは、都心から多少遠くてもすぐ売れる状況にある。しかし、駅から10～15分離れると販売が難しいということがある。

## (2) 東京都への人口移動のメカニズム

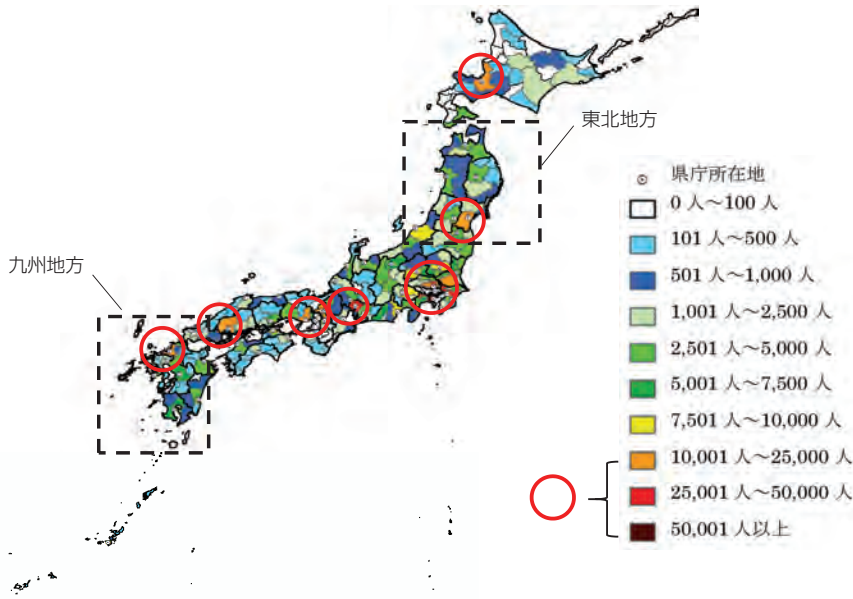
全国的生活圏から東京都への転出量を図二に示す。中でも転出量が多い生活圏は大阪圏、名古屋圏、関東の周辺県に加え札幌、仙台、広島、福岡などの中枢都市、中核都市である。一般的に地方創生は、地方の小さなまちの活性化を連想する。それは大事なことであるが、東京への転入を抑えるという意味では、実は地方の中核都市や県庁所在地の活性化が必要である。ところが、地方の中ではそれらの都市が一番栄えている地域であるため、その地域にさらなる投資をしたり、まちづくりを強化したりすることは、政治的には易しくない。このバランスのととり方が大きな課題である。

東京都への転出量について、東北地



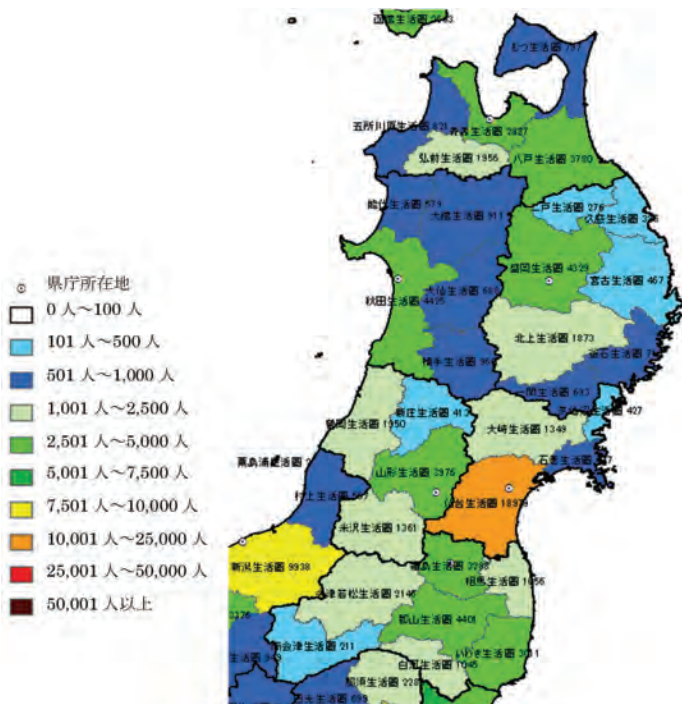
出典：平成22年国勢調査

■図一1 地域別・東京都の転入超過量(2005-10の変化量)



出典：平成22年国勢調査

■図一2 全国生活圏別・東京都への転出量の変化(2005-10の変化)



出典：平成22年国勢調査

■図一3 東北地方生活圏別の東京都への転出量(2005-10の変化)

方に着目する(図一3)。これによると仙台が最も多く、次いで、新潟、秋田、盛岡などの比較的中核的な地域からの転出が多い傾向である。これは、東京の大学に行くような高校がある地域、あるいは東京に就職させるような大学がある地域であるためこの様な傾向になる。

図一4は生活圏別の年齢別人口の变化量の比較であるが、全国をみると、進

学世代もしくは就職世代のいずれかは転入している地域が目立つ。ただ、非常に厳しいのは進学世代も就職世代も転出する地域である。ちなみに45の県庁所在地のうち19は就学・就業世代とも転出超過であり、厳しいところである。

次に首都圏の生活圏に着目すると、都心から60~70キロ圏の北関東地域で進学世代も就職世代も転出超過となり、年

齢別の人口として厳しい状況がみられる。ただ、人口が減少すると景気が悪くなり貧しくなるという議論があるが、市町村別だと非常に厳しいところがあるものの、生活圏単位で1人当たりの生産額を見る(図一5)と、北関東は比較的豊かさが維持できている。

### (3) 東京圏の人口の将来

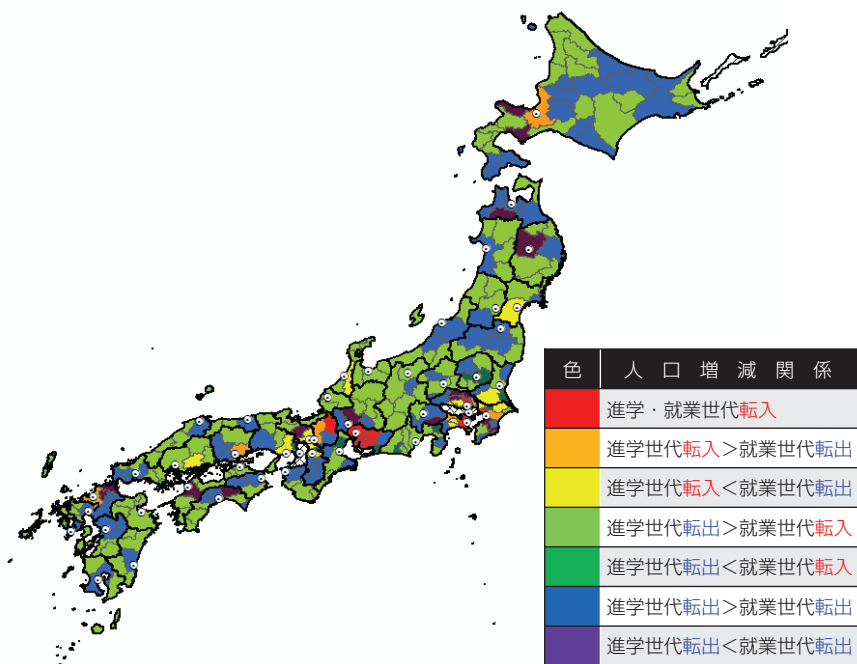
90年代の都市論は、日本は都心回帰、アメリカがコンパクトシティであり、今では日本がアメリカの都市論を取り入れたのだが、実は欧州では同時期にカウンター・アーバンゼーション(逆都市化)が言われ、地方に住んだ方が格好いいし快適だというのが社会風潮としてあった。日本でも最近では、地方回帰や農業志向など、若い人の志向が変わってきており、このような構造が20年後にはもう少し強まる可能性もあるかと思う。

また、若者の大都市志向と地方回帰について、地方でも例えば水産業者などは1,000万円を超える年収を稼ぐ人がおり、若い時代に東京に来て、その後、地方に戻る傾向がある。ただし、地方への定着の問題は仕事だけでなく文化、娯楽、教育、医療など、生活サービスが非常に貧しいことが多く、そうした点の対応に日本の大きな課題があるかと思う。

これらを踏まえて、東京の人口の将来を考えると、デフレからの脱却を受けて東京圏への転入超過は増加する。そして地価が上昇すると、都心回帰は減速し、再び郊外に人々が住むと考えられる。その時に、高度経済成長期のように多くの人が地方から転入超過となれば、東京圏の西側に続いて東側や北側でも居住者が出てきて、それが少ないと沿線格差が拡大する。

また、鉄道沿線格差は都心から10キロ以上離れた距離帯で生じているが、近郊地域では、多世代ミックス型が望ましい。地方自治体は努力をしているが、行政には限界があり、鉄道事業者の協力





出典：国勢調査

■図—4 全国生活圏別の年代別年齢別変化量（2005-10の変化）の比較



■図—5 北関東3県の生活圏における人口と1人当たり総生産額（実質）の変化（2001～2011）

が期待される。様々な事業展開の中で、若い人たちが集まり、高齢者が住みかえをしていくことが重要である。都心部でも、高級住宅地は若年層の流入が限定的で、木造密集地域は子供たちも住みながらないが、それらの再開発などにより多世代ミックス型に移行するのではないか。そのため、地方創生などの政策展開と若年世代の地方志向の動向を見て、東京の将来を考える必要がある。

### 1.3 都市構造の変化と鉄道の役割

#### (1) 東京圏の都市開発と鉄道の課題

高度成長期には、都市鉄道ネットワークの拡充、都心駅周辺への都市機能集

積、鉄道先導型郊外開発を進め、これが日本の自慢でもあった。一方、今は少子高齢社会となったため、多世代ミックス型都市構造、国際競争力強化で新たな機能集積やまちの個性を出すといったことがまちづくりの課題となっている。

多世代ミックス型の都市構造という点では住みかえ促進、多世代共同住宅、子育て支援、生活・鉄道サービス充実などが行われており、事例も多い。一方で、世界にも認められている鉄道サービスを支える、高頻度の運行、高密度の鉄道網、相互直通運転であるが、それによる影響も出てきた。高頻度運行が後続列車への遅れを連鎖し、高密度の鉄道網や相

互直通運転のために、いずれかで遅延すると、関連路線にも波及し、面的に影響が広がる。こうした遅延の発生要因として駅の混雑が関係する場合もある。

#### (2) 都市開発と鉄道の連携

近年の都市改革の一環である容積規制緩和により高層の住宅や建築物が次々と整備されていることの影響で、駅の容量が不足するケースが出ている。これまでは、建築物の容積規制の根拠として社会インフラの容量は考慮していたが、対象は上下水道や道路であり、鉄道は対象外だった。

駅容量の不足は列車の乗降時間の増加をもたらし、列車運行へ影響して、遅れを増長させている。ビル1棟の建設は200～300億円の資金で2～3年の期間である。一方、駅整備には費用が500億円、期間は10年というオーダーで必要となり、これらの調整が必要である。そこで、都市側と鉄道側の情報交換や相互の協力体制が必要との認識のもと、都市再生機構と運輸政策研究機構で勉強を行った。その勉強の後、国土交通省により新たな制度が作られ、昨年度から虎ノ門新駅整備に係る都市計画決定がなされ、東京オリンピック・パラリンピックに間に合うように準備が始まった。この制度は非常に画期的で、都市開発と併せた鉄道駅の整備を行い、都市側はその負担もし、かつ、将来のビル建設者からも負担を得るというものである。特に、将来に渡って受益者に負担を求めるのは、かつての鉄道における特定都市鉄道整備積立金制度以来ではないかと理解している。

#### (3) 海外における駅と周辺開発

ストックホルムの新しい中央駅では新駅舎の中に国際会議場、バスターミナル等が整備された。バンクーバーでは地下鉄駅周辺の一街区を公園にした。ベルリンでは中央駅と国会議事堂をダイナ

ミックに整備し、非常に大きな駅空間を確保し新たな観光地にもなっている。フランスのリヨン駅では周辺のオフィスを解体して駅空間を拡大し、インターノードステーションを整備した。バーミンガムのニューストリート駅では東京駅でも行った駅の空中権売却などを実施し、駅周辺でビジネスインベーションやショッピングセンターなどの大規模開発を実施した。レ・アル駅では地面を掘割状に開削し、開削した空間の壁面に商業施設を整備した。このように地下だと思えないような空間とし、さらに進化させて周辺を公園とした。

以上のように欧米でも駅周辺の開発により立派な都心に再生されている。

#### (4) ケーススタディ

前述した海外事例を踏まえて、本調査研究では30年後の東京で同様の施策を実施した場合として幾つかの駅を例に議論を進めた。ここでは新橋の例のみを取り上げる。

新橋は現時点でJR東日本と東京メトロが事業を実施中であるが、30年後という観点からの検討であることと、周辺に昭和40年代に建設された再開発ビルがあるので、仮にそれも含めた駅周辺と駅を一体的に整備した場合として検討したものである。

新橋は、多くの人が認識していないが地理的には銀座の入口に位置している。また、汐留は最先端のビジネスセンターであり臨海部につながっている。さらに、内幸町、霞が関は企業の本社あるいは行政の中核である。一方で、昔ながらの歓楽街も存在している。四方にこれだけ特徴の異なる東京の顔が存在しており、そのゲートウェイであるという認識を持つと、新宿や渋谷よりも駅としての発展の可能性は高いといえ、駅の大規模な改善が周辺のまちにも非常に大きなインパクトを与えるといえよう。

ここに駅と一体的な駅ビルを整備し、

その中にハイクラスホテル、会議場、サテライトオフィス等の機能を集積させることで、駅自体も大きく利便性が改善される可能性がある。新橋駅や周辺のまちにおいて残すべきところは残し、改善すべきところは再開発し、その上に大きな駅ビルを構築する。駅ビル内には四方に出られるようなコンコースを平面として確保し、東京の顔としてのゲートウェイ機能を発揮するための整備を検討した次第である。

#### (5) 東京圏の駅周辺整備の可能性

海外では駅とまちを一体的に整備することが標準的であり、日本でも実施できないとは考えられないが、問題は合意形成である。例えば渋谷の事例でも発表者が携わってからだけでも昭和40年代から再開発が検討されてきており関係者の多くが再開発は困難であるとの意向であった。ところが、鉄道会社3社が再開発の意向を示した途端に、その周辺も再開発を進めるとなったのである。今は、ヒカリエの周辺や原宿側でも再開発の話が出てきており、中枢駅が変わるとまちの方も変わるということが実際に発生している。駅再生を契機として、駅周辺のまちの再整備が促進されることを示す事例であるといえよう。

### 1.4 アジア大都市交通とインフラ輸出

#### (1) 調査研究の趣旨

数年前に、アジアの大学教授や官僚と一緒に運輸政策研究機構で勉強会を実施し、アジア交通学会のプロジェクトとして、本を出版した<sup>2)</sup>。欧米や世界銀行の専門家は、アジアは資金がないからLRTやBRTという安価な交通機関を整備することを勧めるが、その結果、マニラでは通勤鉄道で毎朝あるいは毎夕、乗車までに2時間以上待つ有様である。そこで、調査研究の目的は、当時の分析データが古くなったので更新することに加え、鉄道に関する制度も調査し問題点

を分析している。さらに、アジアの代表的な交通の専門家に参画してもらい、親日の人的ネットワークを作っておくということも考えている。アジアの特性は人口の急増である。人口規模が100万人から500万人になるまでロンドン100年、ニューヨーク60年、東京が37年だが、アジアは20数年で到達しており、ものすごい勢いで急成長している。

#### (2) PPPの事例 (ソウル)

ソウルの地下鉄9号線はヴェオリアというフランスの会社が参画するプロジェクトである。契約形態はまず行政とSPC(メトロ9)が運行権について契約し、その上でメトロ9が実際の運行業務を行うソウル9と契約し、さらにソウル9は車両保守業務を行うメイントランスと契約することで経営している。ヴェオリアは現地子会社を通じてソウル9やメイントランスに出資するだけである。この整備費のうち、下部施設のインフラ部は100%公共負担であり、上部施設の車両や軌道のうち3分の2は民間だが、公共も3分の1を負担している。結果的に、総事業費に対する民間の負担割合は20%のみである。しかも、民間のメトロ9は車両メーカーや建設会社等と財務投資家が約半分ずつ出資し、職員はわずか16名であるが、ここにはヴェオリアは参画していない。ヴェオリアが参画するソウル9には、当初は、ヴェオリアの職員も加わっていたがすぐに引き揚げた。これは開業後、所有権を全て市に引き渡し、収入を全て市に収めたうえで、必要な費用を賄う収入だけを得るというスキームであるためであり、ヴェオリアは需要リスクを絶対に負わない仕組みである。

さらに当初、最低収入補償制度(MRG)という鉄道事業者への支援スキームがあり、2003年は需要が損益分岐点収入の5割に満たない場合は、5割までは鉄道事業者が自己負担をするが、その5割を超えると、そこから9割の水準

まではソウル市が負担し、鉄道事業者は残りの不足分の10%だけを負担するという制度があった。その後、行政の負担水準は9割から7.5割に引き下げられたが、支援スキームは存在した。

しかし、問題はここからであり、その支援スキームがあったものの、メトロ9は、独立採算とするにはソウルの公共交通の統合運賃制の運賃水準より高くすることが必要だということで、ソウル市と協議を始めた。その協議は整わなかったため、届け出制という契約だった運賃についてメトロ9は運賃値上げ申請をした。しかし、ソウル市はその申請を拒否したため両者で裁判となった。ソウル9の言い分が正しいようにも思えるが結果は市が勝訴し、当初の出資者は退出し、別の出資者に変わってしまった。

### (3) 世界における官民分担の傾向

ソウル地下鉄9号線でも見られるようにPPPの大半は官の失敗もしくは民の失敗がある。PFI事業の実績では先進的な英国ですらPFIのルールを変えた。これは、事業による民間の過剰な利益、民間が破綻した事業に対する公共の巨額な肩代わり負担、手続き時間に対する官民の時間感覚の差などに対する批判があったためである。

変更後は政府が出資したPFI事業以外は認めないということになった。これでは、かつての三セクと同じではないかと思うが、情報を正確に開示させたいということが趣旨のようである。また、その認可は各省庁ではなく財務省のみが行えるようになってきている。

この様に、世界でもPFI事業の見直しがある中で日本から新幹線や都市鉄道を輸出するにしても、アジアの現行の法制度は機能しにくいので、適切な改正を行っていただく必要があると思う。

### (4) 鉄道事業者の海外展開の方向性

日本は国鉄も営団地下鉄も民営化し

て健全な運営をしている。アジアの国でも同様にして、設立当初は公的にも支援を行い、鉄道運営に対する経験値を高めた上で、効率的な会社を作るという方法が1つある。また、日本の民鉄が行ったように沿線のまちづくりと鉄道事業を一体的に行う方法も1つである。残念ながら、アジアの国ではカントリーリスクが大きく、約束通りに事が進まない、政権や首長の交代により話が変わるなど、大変な面はあるが、日本の鉄道事業者における運営の方法が適用できる時期が近づいているように思われる。

## 2——研究報告

### 鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策 鉄道事業者における海外展開

伊東 誠  
(運輸政策研究機構主席研究員)

#### 2.1 調査研究の目的

本調査研究の目的は、30年後を見据えた東京圏の将来像を描くため、課題を抽出して問題解決に向けた方策を検討することである。また、アジアの大都市における鉄道整備運営方策に日本の鉄道事業者がどう参入できるかということである。

まず、鉄道の現状と課題に着目すると以下の10点が挙げられる。①都心部の駅周辺開発に伴う駅の深刻な混雑の解消、②高齢者利用・外国人利用に対応できる質の高いサービスとしての乗り継ぎ利便性向上や高度なバリアフリーの実現、③鉄道駅を核とした駅周辺地区の再生・活性化、鉄道による地域分断の解消、④東京都市圏の国際競争力強化に資するサービス向上、⑤鉄道を中心としたライフスタイルの構築に資する駅機能および駅周辺機能の拡充、⑥観光地としての価値の向上・創造、⑦防災化・老朽化対策、⑧利用しやすい運賃や改札口をなくす新技術の導入、⑨わが国に

における鉄道事業のノウハウを活用したアジア大都市への貢献、⑩低炭素社会の実現である。

#### 2.2 まちづくりと鉄道の連携

##### (1) 連携とは

連携とは、鉄道利用の促進、およびまちの再生・活性化を目的に、鉄道サービスの向上と、まちづくりの施策を関係主体が合わせて行うことと定義した。また、連携の視点として次の点を挙げる。1点目は空間の連携である。駅と駅周辺地区の構造物の一体化、デザインなどを一体化するという点を空間の連携とした。2点目は規模の連携である。駅容量と駅周辺開発の規模を整合させるという観点も連携である。3点目は機能の連携である。鉄道の機能と沿線の様々な都市機能あるいは観光機能との連携であり、例えば、都市機能などの拠点を駅に配置する、または沿線地域間で都市機能を分担させるという観点も機能の連携の一部とすることができる。ほかにも運賃や料金の連携、時間的連携、情報の連携、事業制度の連携、そして様々な計画を実現するための関係者の連携などが重要である。

以上で述べた観点から、連携方策について以下のとおり整理した。

1点目は、都市の再生と駅の容量拡大・機能向上に向けた駅と駅周辺地区の空間の一体的整備であり、一体的建築物、一体的再開発、デザインの統一などが主要な施策となる。

2点目は、ゲートウェイにふさわしい機能の配置である。アジアのヘッドクォーター、国際交通のゲートウェイ、または地域ブランドを反映した文化、歴史等を文脈とした形で様々なデザインが採用されることも方策である。

3点目は、鉄道による地域分断の解消と駅周辺地区の回遊性の向上である。現在、連続立体交差事業は自動車交通の大小が根拠となっている面も見受けら



れるが、今後は歩行者交通量の大小を重視した連続立体交差化による回遊性の向上、それがまちの活性化に大きく寄与することを考えていく必要がある。

4点目は、駅および周辺地区への各種都市機能の拠点形成で、様々な都市機能、ディベロッパーと鉄道事業者の連携による団地再生などが考えられる。

5点目は、乗り継ぎ利便性向上である。これは高度で複数ルートが確保されているバリアフリー化が重要である。既に取組みが進んでいる箇所も見られるが、複数ある経路のうちの主要経路や主要な動線の経路をまずバリアフリーにすることが重要である。

## (2) ケーススタディ

これまで述べた施策を長期的視点から整備のあり方として取りまとめ、施策の実務への適用可能性を探るという観点から、ケーススタディを実施した。本ケーススタディは、本調査にかかわる関係者の合意を得ているものではないが、これから様々な議論に向けての1つの大きな参考になることを目指したものである。

本ケーススタディの代表駅を選定するにあたっては、まず、①都心部かつ山手線内の駅であり、国際競争力の強化や駅周辺地区の再生、容量不足が課題となっている駅をグルーピングし、ここでは新橋駅を選定した。次に、②山手線内の駅であり、かつ郊外路線のターミナルとなっており、容量の不足、地域ブランドの活用による再整備という観点からグルーピングし、ここでは高田馬場駅を選定した。

郊外部の駅については、③郊外路線の拠点駅において、回遊性の消失や駅周辺団地の再生が求められている駅を1つのグループとし、ここでは自由が丘駅および町田駅を選定した。さらに、④郊外部において生活サービス機能の強化、および大規模団地の再生などが求められている駅を1つのグループとし、ここで

は狭山市駅を選定した。最後に、⑤郊外鉄道と幹線鉄道の結節駅で、ゲートウェイ機能を活用した地域の再生、あるいは乗り継ぎの問題がある駅をグルーピングし、大宮駅を選定した。

### (a) 高田馬場駅

新橋駅は森地先生の報告で触れられているため、本報告では高田馬場駅から述べる。

高田馬場駅は、利用者が非常に多く、東京圏の中でも東京駅または品川駅に次いで8番目であり混雑しているにもかかわらず、まちが古めかしく、魅力に乏しいことが大きな問題である。高田馬場駅は、ポテンシャルは高いが地味な印象を与える駅であることが問題意識の1つである。

高田馬場駅の整備方針として、1点目は、新橋ではまちづくりと一体となり鉄道施設の容量を拡張するという案であったが、高田馬場駅はできるだけ現在の鉄道用地の範囲内で、高度化利用によって対応する方法を検討した。2点目は、駅および駅周辺地区整備として、駅ビルと駅周辺ビルを一体的に整備することであり、合わせて文教という地域ブランドを生かした新たな機能を配置することである。建築デザインも地域ブランドを文脈としたデザインにし、店舗・オフィスは駅乗降人員の規模を生かすとともに、大学との連携としてサテライトキャンパスや大学と企業のコラボレーション・起業支援、また文化や地域にゆかりのある施設を活用した拠点化とすることを検討した。

### (b) 自由が丘駅

自由が丘駅は、高級住宅街という特性を持ち、さらに駅前商業が周辺のまちなにじみ出し、独特の商業拠点を形成しているのが特徴であり、その拠点性の維持・拡大が課題である。また、まちが鉄道で分断されており、かつ道路が狭いため、歩いてまちを楽しむことができる回遊性の向上、首都圏交通ネットワーク

の多重化の拠点整備などが課題である。

整備方針としては、回遊性の確保を主目的として鉄道を立体化する。また、駅周辺地区の交通空間は歩行者を中心とする。同時に、立体交差後の線路用地の活用として、地下空間を利用して駅のアクセスを向上させるため、地上部分は歩行者空間として回遊性を高める案を考えた。なお、この案の場合は大規模災害の拠点としても地下道路が活用できる。歩行者空間としては、駅周辺部分を歩行者優先ゾーンとし、歩行者の動線軸、および歩行者だけではない多様な小型モビリティ、高齢者の車椅子など、様々なパーソナルモビリティが活動できる軸を設けるとともに、車の乗入規制を実施するものである。これにより、立体交差化と合わせて回遊性の極めて高いまちが形成できると考える。

### (c) 町田駅

町田駅は全国有数の商業地であるとともに、過去に駅と周辺の再開発を実施したにもかかわらず、時間経過による老朽化、機能の陳腐化が進んできたことから、さらに大規模改修を実施することが必要になった例として取り上げる。また、バス停も分散して配置されて利用しにくく分かりにくくなっている。さらに、駅周辺には高齢化した大規模団地があり、その再生が課題である。

整備方針としては、自由が丘駅のケースでは鉄道の地下化を検討したが、町田駅は施設を動かさずに地域分断を解消する利用しやすい駅前広場空間を創出する方策を検討することとした。町田駅の構造上の特徴は、小田急線とJR横浜線でまちが4つに分断されており、歩行者が鉄道を横断する箇所も極めて限定されている。このことから、ペDESTリアンデッキをJR横浜線に向かって延長するとともに、小田急線を横断可能な構造とすることで、東西・南北方向の分断を解消する大規模な自由通路とペDESTリアンデッキのネットワークを提案した。ペ

デストリアンデッキあるいは自由通路のネットワークに合わせた歩行者道路をきめ細かく構築することにより、回遊性の向上を達成する案を検討した。

#### (d) 狭山市駅

狭山市駅は西武新宿線の駅であり、都心から40キロ圏、所沢から10キロほど郊外に位置し、その駅および駅周辺の課題として、大規模団地の老朽化と高齢化への対応、駅の拠点性向上、高齢者のモビリティを確保するための駅へのアクセス交通のサービス向上が挙げられる。

整備方針は、駅の拠点性向上と団地の再生を同時に実施することをねらいとし、そのために駅を様々な機能の中核拠点にすることとした。1つの案としては、複数の団地内にある同じ機能、小規模な機能を統合し、駅および駅周辺に都市機能の拠点を設け、これらをネットワーク化して相乗効果を出すことである。その利点として、個々の団地では規模が小さくて成立し得ない都市機能の拠点を駅周辺に整備し、団地と駅との交通サービスを向上させることで、例えば比較的高次元医療施設や大規模子育て施設を誘致することによって、いわばマスマリットを生かすことにある。さらに、狭山市だけではなく、沿線の各駅に適宜配置することによって、沿線全体の価値向上に寄与するものと考えている。

#### (e) 大宮駅

大宮駅の課題は、北のゲートウェイとしてのプレゼンスの確立と、特に駅東口はまちづくりが進んでいないこと、地域分断の解消、乗継ぎが良くない、混雑している箇所があるといった点である。

これらの課題を踏まえた整備方針として、北のゲートウェイに相応しいまちづくりを挙げた。例えば、大宮駅東口は、陳腐化した行政庁舎があり、その建替を契機として順番に再開発を進めることで、目標とする東口のまちづくりが可能であることを検討した。このほかにも、

地域分断を解消するための自由通路、東武アーバンパークライン（野田線）のホームと乗継施設の混雑緩和、駅前広場の再整備を取り上げた。具体的なプランとして、東武線のホームを現状から南側に移設するとともに、ホームを拡幅・増設して2面3線化することで、乗継距離も短縮するとともに利便性も向上させ、併せて駅前広場を整備する案を検討した。

これらの施策の具体化に向けて、今回のケーススタディを実施した駅も含め、関係の方々で検討が始まることを期待するものである。

### 2.3 鉄道事業の海外展開のあり方

本調査研究の目的は先に森地先生が述べたとおりである。

アジア大都市の都市鉄道プロジェクトについては、各都市の研究者に大規模なアンケート調査を実施し、プロジェクトの概要、計画法制度、鉄道の建設、運営の根拠法、許認可、関連事業、支援制度などを把握した。対象路線は、9都市、10路線である。これは、一定期間鉄道運営がなされているもの、PPPスキームが適用されているもの、あるいは建設中の路線から選定したものである。

路線別の問題点に着目すると、期待された需要が発現しないというケースが多く、収入が当初計画より下回っているようである。また、バス等の再編が進まない、他路線の整備の遅れ、沿線開発の不調という例も挙げられる。そのほかにも、工事が遅延することによりリスクが膨らむ路線も多く見られた。いずれにしても問題なく進んだ例は見られなかった。

ここでは、デリー空港線の詳細について述べる。デリーでは、元々公社のような存在であるデリーメトロ社が全て円借款で地下鉄を建設していた。ただ、デリー空港線のみPPPで実施しており、そのために、デリー空港鉄道株式会社を設立した。当初計画は、インディラガン

ジー国際空港から都心まで最高時速120キロで、約18分で結ぶ計画であった。事業スキームは、デリーメトロ社がインフラを建設し、上部施設（鉄道システム、車両等）はデリー空港鉄道（SPC）との間でコンセッション契約を結び、デリー空港鉄道が上部施設の整備を行い、コンセッション料を支払う代わりに事業運営権を得る仕組みである。デリー空港鉄道の場合は、リライアンス・インフラ社というインドの大企業と、CAF社というスペインの車両メーカーが出資し、国内・海外の企業から資金を調達して運営していた。一方、デリーメトロ社は全部、政府からの補助金で運営している。総事業費に対する各主体の負担はインフラ部分と、上部施設が概ね半々である。デリー空港鉄道がデリーメトロ社に支払うコンセッション料等は、コンセッション料が5.1億ルピー、収入の1~5%（年次によって異なる）、ライセンス料1万ルピーの3点であるが、2013年度の収入が3.7億ルピーであることから、コンセッション料にも満たない収入という状況である。また、建設にあたってはトラブルが生じている。当初は英連邦競技大会に合わせて開業する予定であったが、デリー空港鉄道が安全認証の取得ができなかったために開業を延期した。その段階で、同社は最初にデリーメトロ社に賠償金を払っている。その後、開業には至ったものの、営業開始後にデリーメトロ社が建設したインフラ部分のレール締結装置の部品が壊れていることが判明し、それが原因で運行停止となった。その後、運行再開に至ったものの、非常に低速度での運行を強いられた。デリー空港鉄道は契約違反であるとして契約解除を通知したが、進展がなかったことから、同社は運行停止をデリーメトロ社に通知した。結果的に、デリーメトロ社がデリー空港鉄道の職員を全部引き継いで運行を継続している。リライアンス・インフラ社はデリーメトロ社に対して解



除手数料を要求しており、直近では仲裁手続に入っている。

以上、デリー空港線を例にとり、鉄道事業の海外展開におけるリスクを整理する。1つは工事遅延リスクである。デリーの場合はデリー空港鉄道が負ったものである。2つ目は品質リスクである。デリーの場合はデリーメトロ社のリスクである。3つ目はマーケットリスクである。需要予測4.2万人に対し、空港需要の過大予測、あるいは英連邦競技大会に間に合わなかったなどの理由から1.1万人、4分の1しか利用がなく、それによって収入も得られなかった。4つ目は経済リスクである。リーマンショックの直後であり、この会社は沿線開発を進めることで利益を出そうと考えたようだが、沿線開発が全く進まなかった。それもデリー空港鉄道の撤退につながったと考えられる。また詳細は省略するが、5つ目にはパートナーリスクという点も挙げられる。

最後に、本調査では、今後アジア大都市交通の現状データをさらに分析し、個別プロジェクト情報の精査を進め、比較分析あるいはリスクとインセンティブの分析の実施を通じて、日本の鉄道会社の海外展開をどう考えるべきか取りまとめることを考えている。

### 3——特別講演

#### 地方創生戦略

和泉洋人

(内閣総理大臣補佐官、  
政策研究大学院大学客員教授)

#### 3.1 地方創生戦略の背景と基本的な考え方

本日は、地方創生戦略というテーマで、地方創生戦略の基本的な考え方を説明した上で、東京圏の未来と可能性についてお話しする。

まず、地方創生の中には、「東京一極集中の抑制」と「東京の国際競争力の強化」をどの様に両立させるのかという

極めて難しいテーマがある。結論からいうと、二兎を追って一兎を得ずではなく、日本は二兎を追い続けるしかない。また、価値観の多様化、国土強靱化、選択と集中、対流型国土の形成の4つの視点を通じて、この二兎をどの様に追うのがこれからのテーマになる。

地方創生の根幹には、人口減少問題がある。日本の総人口は現在1億2,800万人であるが、今後100年間で急激に減少して現在の100年前の水準に戻っていく可能性があると言われている。潜在成長率は、「生産性」「設備投資(資本)」「労働力」という生産活動に必要な3つの要素で考えられているが、日本が将来に向けて持続的な成長を遂げるためには、生産性を上げて、設備投資をして、労働力を確保することが必要であり、労働力が急激に減少するという事は、日本経済は極めて深刻な状況に陥るということである。労働力を確保するためには、簡単に言うと、高齢者が働く、女性の社会参加率を上げる、子供を増やす、そして外国人を入れるという4つの方法しかない。1番目と2番目は異論がないと思うが、3番目の子供を増やすことには異論はないが即効性はない、4番目の外国人を入れることについてはなかなか国民的なコンセンサスができていないという状況もある。そのため、特に1番目の高齢者が働くことと2番目の女性の社会参加率を上げることをどの様に進めていくかということになる。日本の人口ピラミッドを見ると、団塊ジュニア世代が40歳代になっている。その様な状況の中、元気な高齢者はしっかりと働いて、自分の生きがいとして社会に貢献するという時代が目前に来ている。幸いにして、日本人というのは仕事をしたい民族である。既に、現在の全労働力に占める65歳以上の割合は1割を占め、働いても良いと考えている人の割合も含めると2割になる。組織の活性化を考えた場合、いつまでも高齢者が同じ組織の上層部に居座るこ

とは良くないが、後輩に立場を譲りながら新しい形態で仕事をしていき、老老介護といった暗いイメージではなく、健康長寿で元気な高齢者が介護をするといった明るいイメージになるような健康長寿社会を形成していくことが、日本の新しいパラダイムを開く大きなポイントになると考えている。

一方で、出生率はやや回復しているが、出生数は減少傾向にある。出生数は、第1次ベビーブームが269万人、第2次ベビーブームが200万人であったのに対して、今は100万人まで落ち込んでいる。また第2次ベビーブーム世代が40歳代になり、子供を持つ可能性のある世代の人口そのものが減少していることから、今後の出生数はさらに減少していくことが確実となっている。一方、国内の人口の移動を見ると、これまで戦後3回にわたり三大都市圏への人口集中が起きており、特に近年は大阪圏と名古屋圏への人口流入はなく、東京圏のみで人口集中が起きている状況にある。欧米諸国の首都圏と比較しても、東京圏の人口のみが国の総人口に対する割合を伸ばし続けており、2050年には日本の居住地域の2割が無居住化し、人口が半分以下になる地点が6割を超えるのではないかとされている。さらに、都道府県別の出生率を見ると、東京都のみが1.15と極めて低い状況にある。つまり、出生率が低い東京に若い人が集まっているわけであり、東京への集中の抑制を考えた場合は、若い人が地方に行って生きがいを持って生活できるような環境をつくるのが、最大のポイントになる。これには、一昔前の地方から東京へ出て、一流企業に就職して、偉くなることを理想とする一様な価値観では対応できず、日本人の価値観の多様化を前提にして考えなければならない。例えば、総務省の地域おこし協力隊の活動の中では、実際に地方で働いてみると東京で働いていた時よりも収入は半分になるが、地方の方が

はるかに住みやすく、生きがいのある生活ができるという人が増えている。この様な価値観が日本の中で共有されてくると、大分変わってくるのではないかという期待を持っている。

昨年12月に策定した国の長期ビジョンでは、2060年に1億人程度の人口を維持することを明確に示している。結婚したい人たちが結婚できて、結婚したカップルが産みたいと思っている数の子供を産める環境をつくれれば、日本の人口は概ね1億人で安定する。人口が1億人で安定するということは、高齢化率は上げ止まり、その後、下降していくと考えられる。その様な前提の基で、現在地方の人口ビジョンと地方版総合戦略が策定されている途中である。地方の市町村長の中には野心的な人口ビジョンを掲げる人もいと聞いており、おそらく地方の人口ビジョンを合計すると1億人を超える予想しているが、そういった地域の意欲を引き出していくことが、これからの地方創生政策の最大のポイントであると考えている。

昨年、「まち・ひと・しごと創生本部」が設置された。言葉の順番は、「まち・ひと・しごと」ではなく、「しごと・ひと・まち」の順が正しいのではないかと考えている。つまり、まず仕事をつくり、そして若い人たちがそこに就業し、その場で結婚、出産、子育てができる環境をつくり、それを支えるためのまちをつくっていくことが重要である。国の総合戦略においても、基本目標の第1に「地方における安定した雇用を創出する」を掲げ、それを受けて第2に「地方への新しいひとの流れをつくる」、第3に「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」という好循環作りを掲げている。また、循環を支える人口は当然減少するため、今と同じような市街地のままではなく、都市をコンパクト化して小さな拠点を形成し、そこで好循環を作り出すのに必要な機能を準備していくことが必要となる。主

な施策としては、まず「地方における安定した雇用を創出する」ために地域産業の競争力強化が挙げられている。これは、日本のGDPの約7割を占めるサービス産業の生産性向上や、農林水産業の成長産業化などである。特に農業については、従来は岩盤規制と言われていた農協の改革などを規制改革や国家戦略特区などを活用しながら進めていく。具体的な良い事例を1つ挙げると、株式会社経営共創基盤の富山和彦社長は、これまで地方のバス事業は生産性が上がらないと言われていた中で、地方のバス会社を傘下にして経営支援を行って生産性を上げている。最初はバス会社の組合が警戒していたと聞かすが、支援を始めると、例えば高齢の運転手の方が高齢の乗客の心理がわかり、若い運転手よりも事故率が少なく、安全な運行ができているといった目から鱗が落ちるような話も聞かれる。この様な新しいアイデアを持って、地方のサービス産業などの生産性を向上させ、競争力を強化していきたい。また、小さな拠点の形成では、地方都市の中心部の活性化も大事であるが、郊外の生活においても医療や介護などの最低限の行政サービスや買い物などの機能を狭いエリアに集めて、徒歩での移動でサービスが受けられる拠点をきめ細かく作っていくことも始めている。例えば、道の駅は昔から国土交通省道路局で実施していた施策であるが、最近では医療・福祉施設や図書館などが併設され、地域の拠点となりつつある。また、この道の駅を活用して、地域の農業や産業を売り出しているところもある。この様な施策は、過去においても実施してきたが、今回は「まち・ひと・しごと創生本部」を設置し、担当大臣が専任大臣になった。従来の地域活性化の担当大臣は兼務であったが、今回は担当大臣が自民党で幹事長の経験があり、選挙対策で全国津々浦々を見てきた石破茂大臣である。この体制でスタートしたことが新

聞等で行われているように異次元であり、大きな推進力となっている。

### 3.2 東京圏の未来と可能性

次に東京圏についてである。日本のGDPを世界の主要国と比べると、世界の主要国は平成3年からの20年間で2倍以上、中国は17倍に増加している中、日本は1.7倍と低調である。しかし、この間の日本のGDP増加額約19兆円のうち、東京圏だけで約15兆円増加しているほか、1人当たりGDPも東京圏はアジアの他都市に比べて高い水準にあり、東京圏は現在も高い国際競争力を持っていると言える。例えば、「世界の都市総合力ランキング2014」では、東京は世界トップ300企業数で第2位、研究者数は第2位、公共交通の充実・正確さで第1位であり、英国情報誌「モノクル(Monocle)」の“生活の質が高い都市”ランキングでは東京は2014年版で世界第2位と評価されている。この様なデータからも東京が現在も世界トップクラスの都市であることは明らかであるが、大事なポイントとして首都直下型地震を想定したバックアップ機能を有しているかという点がある。東京圏には日本の人口の約28%の人が生活しているが、その場所に日本企業の本社は60%、外資系企業の本社は88%が立地している。また、日本の証券売買高は東京が約97%を占めている。この様な中で、アクサ生命保険は、事業継続体制を強化するために重要な本社機能を札幌市に移した。これにより、決して同社の競争力が低下するわけではないが、首都直下型地震が発生した場合でも事業継続が可能となるほか、北海道における雇用の創出になる。この様な選択と集中を真剣に取り組み、若い人が地方で働ける環境を整える一方で、東京の国際競争力を強化するためにどの様な機能を維持、向上すべきかを考えなければならぬ。この様な視点から考えると、冒頭に日本は「東京一極集中の抑制」と



「東京の国際競争力の強化」の二兎を追いつけるしかないと言ったが、「東京一極集中の抑制」は東京圏の縮小という話ではなく東京圏の高い生産性や国際競争力をどの様に引き上げていくかという視点が重要になる。

最近では、地方創生が全面に出ているが、平成13年に第1次小泉内閣が発足し、翌年に都市再生特別措置法が施行し、その後、特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区などを創設して一気に都市再生に舵を切った。そして、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、再度新たな展開を進める環境になっているとともに、2027年には名古屋までリニア中央新幹線が開通する計画であり、東京圏はまさに大転換期にある。例えば、アジアヘッドクォーター特区では、東京の国際競争力を向上させるため、業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、特区内への外国企業誘致を推進しており、虎ノ門では地下鉄の新駅を2020年に向けて整備し、その周辺の都市開発が進められている。また、リニア中央新幹線の開通にあたり、品川駅周辺の開発が活発化しており、羽田空港までのアクセスの良さもあり、品川と田町の間の新駅整備や既存の車両基地を活用した再開発など大規模開発が急速に進んでいる。さらに、渋谷では、鉄道駅の改築と同時に周辺の市街地再開発事業や土地区画整理事業などが進んでいるほか、多摩川を挟んだ羽田空港周辺地域および京浜臨海部では、両側を連絡道路でつなぐ計画が進んでおり、ライフサイエンス分野等の成長戦略拠点として、医療研究施設が進出し始めている。他方、東京圏におけるインフラ整備では、羽田・成田両空港の年間合計発着枠を現在の75万回から82.6万回まで増加させることを目指し、国土交通省を中心に関係自治体等と協議を進めている。また、東京圏の高速道路網に不足していた環状線として、今年

3月に首都高速中央環状線が全面開通し、新宿や渋谷から羽田空港までの時間が大幅に短縮され、今後は、圏央道と外環を含む3環状道路の全面開通が期待される。

その様な中で、訪日外国人旅行者数が急激に増加している。これは、中国や東南アジアなどを対象にビザの条件が緩和されたことが大きく影響している。国土交通省では、2015年は1,500万人をはるかに超えるとしているが、実際は1,800万人を超えるとも言われている。その様な状況の中、東京は都市としての高い国際競争力を持つ割には三ツ星クラスのホテル数が少ない。今年3月に仙台で国連世界防災会議が開催されたが、世界の要人は仙台のホテルではなく、東京の三ツ星クラスのホテルに泊まり、会場へは新幹線で往復していた。東京の国際競争力を強化するには、この様な三ツ星クラスのホテルをさらに増やさなければならない。

また、リニア中央新幹線が大阪まで開通すれば、日本の三大都市圏が60数分で結ばれる。山手線1周が59分であるので、ほぼ同じ所要時間で6,000万人の都市圏が形成される。この様な都市圏は、世界にも例がなく、どの様な経済効果が出るのかは想像もできない。しかし、人口が減少する日本にとって大きなアドバンテージになることは確実であり、国土交通省では「スーパー・メガリージョンの形成」と表現しているが、東京一極集中ではなくスーパー・メガリージョン全体で高度な都市機能を持ち、国際競争力を発揮していくことも目指すべきである。

続いて、新たな国土形成計画と首都圏広域地方計画についてである。新たな国土形成計画は、今年3月に中間報告が発表されたが、この中には『対流』こそが日本の活力の源泉」「重層的かつ強靱な『コンパクト+ネットワーク』」「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」「安全・安心と経済成長を支える国土の

管理と国土基盤」「国土づくりを支える参画と連携」などといった大きな柱が挙げられている。同計画ではこのような柱で地方創生と東京圏、将来のスーパー・メガリージョンの受け皿をつくっていかうということになる。また、国土形成計画と同時に広域地方計画を策定することになっており、今年4月に骨子が決定した。この中でポイントになることは、首都圏の課題の解決に向けた基本的な考え方の第1に「防災・減災を組み入れた成長・発展戦略を描く」を挙げたことである。首都直下型地震は今後30年間に70%の確率で発生すると言われているが、従来では「成長・発展戦略」と「防災・減災」は別物であった。しかし、日本は国際競争力が高いものの、国土強靱化は低いと言われており、国土強靱化が向上すればさらに国際競争力は高まる。つまり両軸での戦略を描くことが重要になる。国土強靱化という発想は米国や英国でもあり、その対象領域は、通信や物流から、医療、エネルギーまでほぼ全ての領域である。ただし、平時と有事という言い方があるが、有事だけ考えて投資するのは難しく、その投資が平時でも生かせるような投資であれば非常にやりやすいと言われている。例えば、東京湾の海上管制は、従来4つの管制室および東京湾海上交通センターの計5箇所で行っていたが、国土強靱化の観点から1つに統合することが決定した。この効果を有事で考えると、東日本大震災でのコンビナート火災が首都直下型地震で発生した場合には、東京湾内の船舶を安全な場所に避難させる必要があり、管制の一元化により当然効率的になる。平時で考えると、従来の横浜港では3,000トン以上の船舶には水先人が必要であったが、高度な海上管制の実現により、1万トンまで緩和することができた。これは1つの例であるが、この様に平時と有事という2つの観点から国土強靱化を進めていくことが重要である。



最後に、日本創成会議の報告についてである。これは、簡単に言うと、東京圏は急速に高齢化するので日本版CCRC (Continuing Care Retirement Community) を地方圏の施設が余る場所に形成し、健康な時から移住してはどうかという提言である。内容については賛否両論あると思うが、このレポートを単に批判するだけではなく、東京圏で急激に高齢化が進むとどのような結果をもたらすのか、何もしなかった場合はどうなるのか、ということを地方創生や東京圏の国際競争力の強化という観点から考える契機にすべきであると考えている。

#### 4——パネルディスカッション

コーディネーター:

森地 茂

(政策研究大学院大学 政策研究センター所長)

パネリスト:

志村 務

(国土交通省大臣官房審議官(鉄道局担当))

内藤 廣

(建築家・東京大学名誉教授)

矢島 隆

(日本大学客員教授)

森本雄司

(東日本旅客鉄道株式会社常務取締役)

今村俊夫

(東京急行電鉄株式会社取締役副社長)

山村明義

(東京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長)

金杉和秋

(西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長)

星野晃司

(小田急電鉄株式会社専務取締役執行役員)

牧野 修

(東武鉄道株式会社専務取締役鉄道事業本部長)

森地 茂 (政策研究大学院大学政策研究センター所長) (コーディネーター): まず「30年後の東京圏を支えるまちづくり」と題して各鉄道事業者の中心的な取組みを、次いで国土交通省から「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」を、その後、矢島先生から「人口減少下の市街地整備とTOD」をお話いただき、内藤先生から締めくくりのコメントを頂戴

し、最後にフリーディスカッションとする。

森本雄司 (東日本旅客鉄道株式会社常務取締役): 品川駅周辺開発と羽田アクセスについてお話しする。

品川地域には鉄道の拠点、羽田との近さによる広域交通の利便性の高さ、先端的な技術を有する企業の集積といったポテンシャルがある。この地域の開発将来像は、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」とまちづくりのガイドラインで定まっておられ、当社もそれを目指し開発をしていく。

品川の開発は、駅とまちとの一体開発であると同時に、品川車両基地の跡地開発でもある。輸送体系の変化や電車の運用効率の向上、寝台列車の廃止等に加え、上野東京ラインの開通をもって車両基地や品川駅の将来を詰めた上で、発生用地を生み出した。しかしながら線路と線路で挟まれた土地であるため、接道を行うために線路を振る必要がある。加えて山手線と京浜東北線は田町以北では乗換のしやすい方向別になっていることから、新駅ができてこの利便性を確保するために両線の立体交差が引き続き必要となる。この立体交差を作りながら切り替え工事を行うのが課題である。

本事業により生み出される土地は13haで、新駅は田町から約1.3キロ・品川から約0.9キロの位置に設置予定である。開発コンセプトは「グローバルゲートウェイ品川」である。エキマチ一体開発として、広場と駅を同じ高さとし、その下に列車が走り、そして道路がある。また、新・国際都市として、羽田に近いことから、アジアのゲートウェイになるようなまちづくりを展開していきたい。観光も一つの切り口で考え、さらにはストリート型まちづくりとして、品川駅の改良と合わせて広場を作り、この広場と合わせて通っていくと旧東海道の歴史や文化が感じられる自然豊かなまちづくりを考えたい。

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」に基づくまちづくりイメージでは、品川駅にはリニアとの接着、京浜急行の駅の2面4線化、西口の広場が狭いため北口の広場機能の計画もある。これらや、泉岳寺駅さらには田町駅ともつなぎ、縦の歩行者導線をつなぐ。駅と広場、働くところと住むところを一体化する。東西も新駅からの歩行者導線や環状4号線、第2東西通路でつなぐ。

最後に羽田アクセスについて、既存ストックを活用した新たなネットワークとして貨物線を活用し、空港に乗り入れると東京駅からは28分が約18分、新宿駅からは46分が約23分と相当の時間短縮が可能になる。既存の設備を利用してこのような検討も行っている。

今村俊夫 (東京急行電鉄株式会社取締役副社長): 二子玉川の再開発を説明する。

再開発にあたっては、この土地が元来保有する自然資産や都心との距離を活かしながら、良好な住環境と商業集積をさらに発展させる計画とし、商業施設は玉川高島屋との共存や相乗効果を発揮させるため、カジュアル感のある気軽に利用できる場を提供する計画とした。また、暮らす・遊ぶだけでなくビジネスの場として提供し、多様な来訪者を促し新たな価値を地域に提供、環境を重視するIT企業および外資系企業の誘致を中心とした。

1期は住宅や駅周辺の商業とオフィス、2期は商業施設やホテル、オフィス等を擁する複合施設とした。15,000人の就業人口が見込まれ、うち外国人が1,000人で、駅を含め周辺で多言語対応を進めている。また、本事業は第三者からの評価として、屋上緑化を含む整備計画はJHEP認証においてAAAを取得、またLEED街づくり部門においてもゴールド予備認証を日本で初めて取得した。豊かな自然や歴史、文化を背景に、再開発地の地域住民と開発者の英知を集めたこの

計画が1つのまちとして評価されたものと確信している。

2010年の駅施設開業後、駅乗降人員は16%増、昨年度の二子玉川ライズの来訪者も1,900万人を超え、基本商圏である5キロ圏を超えた広範囲から訪れていただいている。今後もさらなる魅力向上が図られ、より一層の賑わいの創出や地域の経済効果に貢献できると期待している。

本事業は、暮らす、遊ぶ、働く、の三位一体のまちづくりを掲げ、水と緑の保全・創出による良質な住環境を整備し、商業施設は多様なニーズに応える魅力ある店舗を誘致、高島屋との相乗効果も発揮している。オフィスはクリエイティブ産業との連携を深め、クリエイティブ・シティ・コンソーシアムを設立、IT系企業を中心に就業人口を呼び込み、30分圏内の住宅事業を喚起し新たな住環境ビジネスを生み出すなど新しいイノベーションも期待できる。さらに、新設のスタジオから国内外を含め情報発信し、地域と一体となった数々のイベントを開催、広範囲のお客様の継続的な来訪を期待している。開発エリア内の発展に留まらず、多摩川という自然環境を取り込みつつ、周辺地域への波及効果も発揮し商圏を拡大していくため、今後もまちの変化を注視し、暮らす、遊ぶ、働く、の3つが継続的に進化し続けるよう努力していく。

駅を中心とした大規模開発は一民間企業だけでは資金や時間の面で限界があり、国や地方自治体から法規制の緩和や支援をいただきつつ進める必要がある。急速に少子高齢化が進む中、経済の活性化を支えるためにさらなる経済効果を発揮するには、インバウンド、外国企業、投資家等の取組みにより、国内外を問わず需要を創出し、その効果が開発地域のみならずほかの地域へも連鎖することが重要であり、官民連携の取組みがスピーディーに推進されることに期待している。利便性の高い鉄道ネット

ワークを先行整備する沿線で地域ごとに特性を見極め、それぞれを十分に生かし、地域に合った開発を立案、ソフト・ハード両面で工夫しながら進めていけば、今後も鉄道と開発の計り知れない相乗効果が発揮できると考えている。

山村明義（東京地下鉄株式会社専務取締役鉄道本部長）：既存ストックの再生をまちづくりの視点でどう活かすか、その象徴として銀座線のリニューアルを取り上げる。

銀座線は2017年の開業90周年を見据え、2012年頃から銀座線のリニューアル計画を開始した。それに先立ち、1985年頃に土木構築物の健全性のチェックを行った。打設当時のコンクリートをコア抜きし、引っ張りや圧縮強度の試験を行ったところ、打設当時と変わらない健全性は発揮していたものの、日本橋～渋谷間の中柱の構築のコンクリートに大分隙間ができており、これをプレキャスト製のコンクリート枠で補強、また、鉄筋とコンクリートを入れて側壁の補強をし、全線の健全性を強化した。赤坂見附～虎ノ門駅間は元々地下水位が高かったものの、築造後に高度成長期に入り地下水くみ上げの勢いが高まり、地下水位低下による土圧変化が生じて構築が変状をきたしたので、この変状に対処した。現在溜池山王駅がある場所の下に南北線の駅を築造し大きく作り変え、一部は外側に門型構築を作り断面を補強、全長1キロにわたりトンネル改良工事を実施した。ここには現在溜池山王駅ができ、南北線と銀座線の乗換も非常に便利であり、1日の利用が14万人を超えている。昨今では赤坂1丁目開発や重要な市街地再開発も予定されており、駅を中心に交通がまちづくりに貢献する大きな見本になると思う。

構築物の健全性を確保したうえで、2017年の開業90周年、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けてまち

との連携を重視したりリニューアル計画を策定し実施中である。路線のコンセプトは「伝統×先端の融合」。デザインコンセプトは「ゆめ-plus」「まち-ism」。エリアは浅草～神田の下町エリア、三越前～京橋の商業エリア、銀座駅はその固有性ゆえに単独で、ビジネス地区としての新橋～赤坂見附、トレンド地区としての青山一丁目～渋谷とし、それぞれの区域・エリアごとにコンセプトを立てている。車両・ホームドアを含め1,000億円近い投資をして銀座線を再生していく。

デザインの実例をいくつか紹介する。下町エリアの中の上野の山文化ゾーンは、美術館、動物園、コンサート会場など、世界的にもこれだけの文化施設が1箇所に集中していることは珍しく、地の利を活かし世界に発信するため、上野の山文化ゾーン連絡協議会と連携しコンセプトを詰めてきた。商業エリアでは、PACK-AGEという言葉でデザイン、コンセプトをまとめた。駅の空間をテーマが詰まったギフトボックスと見立て、駅がまちのかけ橋となり人々に新たな時代への期待感を膨らませるとした提案である。銀座駅は全銀座会とデザインワークショップを作り、これを下地にトータルコンセプトづくりを進めてきた。地下鉄をご利用のお客様に良い体験、良い経験をしていただき、まちを味わっていただくということが駅のゲートウェイとしての価値であろうということで進めてきた。

地下鉄の駅は一旦完成するとなかなか改造しにくい、トータルのコンセプトを持ちソフト・ハードを一新することで、まちづくりに貢献し、駅を利用される方に大きな良い体験を提供できると信じ、これからも各路線の向上に努めていきたい。

金杉和秋（西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長）：ダイヤプランとの連携、連立事業を契機としたまちづくりの2つの課題をお話する。



当社の輸送人員は沿線全体でおおよそ横ばい、埼玉県内では2001年から2014年にかけて下落傾向であり、池袋線の都内エリアは堅調な推移である。このような状況を踏まえ、都内エリアは魅力的な駅および駅周辺の整備により人口流入を促し、新宿線もてこ入れをし、池袋線のように盛り上げたい。また、高齢化の進む埼玉県内では外出意欲の創出に努めたい。

まず、所沢・飯能・狭山・入間各市が結んだダイヤプランとの連携を紹介する。4市は都心から30～40キロ圏に位置し、昭和40年代の大規模団地の整備により人口が増加、今後の急速な高齢化の進展が課題であり、埼玉県西部地域まちづくり協議会（ダイヤプラン）を発足させた。当社は本協議会と基本協定を2013年に締結、広域行政と事業者相互の強みを発揮することを目的とした。その基本協定に基づき、共通の課題である高齢化という課題に対し、高齢者のより快適な暮らしづくりのサポートや、移動活性化による外出機会向上を通じて魅力あるまちづくりを目的に、65歳以上の方を対象に、所沢～東飯能、西所沢～西武球場前、所沢～本川越の鉄道路線ならびに4市内を起終点とする西武バスの全区間（コミュニティバス、東京都内を除く）を乗降自由とするシニアパスを、利用期間1か月、5,000円で発売し社会実験を行った。

社会実験対象地域となる大規模団地は4市が選定、いずれも最寄り駅までバスで約10分で高齢者が非常に増加している地区である。例えば一番大きな狭山市の狭山台団地は、バスで12分、高齢人口が3,600人以上である。結果として160人のお客様にシニアパスをご購入いただいたが、この効果として、高齢者の外出意欲の向上、市域内の食事処や医療施設への活発な移動といった地域活性化、運賃抵抗の軽減による公共交通の利用促進が確認できた。一方、課題とし

て、参加者の大半が週3日以上出かける外出意欲の高い方であり、外出の頻度が低い方の意欲創出が挙げられる。また、各自治体の交通施策への考えの差から行政界を超えた連携の難しさを感じた。事業者としては高頻度層がシニアパスに転移することによる減収リスクがある。

次に、池袋線石神井公園駅付近の連続立体交差事業を契機とした駅周辺のまちづくりについてお話しする。練馬高野台～大泉学園間の2.4キロは、2007年5月の都市計画事業認可から高架化完了まで約8年間とスピード感を持って完成させた。その間、複々線化の完了、5社相互直通運転の開始、また新設となる石神井公園駅西口を開設した。

高架下利用は自治体と連携して行い、当社では商業施設、保育所、駐輪・駐車場を、練馬区では駐輪場、図書館資料受取窓口等を整備した。当社が整備した商業施設は、駅とつながる形でEmioや区道脇に低層型のEmio Northを配置、当社グループが整備を進める保育所のNicot石神井公園も整備した。練馬区が整備した南口駅前広場は、ほかでは例の少ない高架下に整備し南北の駅前広場間の移動を容易にした。

今後の連立事業として新宿線中井～野方駅付近で地下化を2020年度に、東村山駅付近で高架化を2024年度に完成予定である。埼玉県等は少子高齢化が厳しいと予測されているエリアであるが、新宿線は2040年度でも沿線人口が伸びる余地がある地域と分析しており、連立事業をしっかりと行い魅力を上げ、お客様の増加を期待している。

これらのほか、池袋での旧本社ビル建替、所沢での総合的な開発を進めようとしている。開発事業を契機とした駅周辺のまちづくりを進展させるためには、人口構造の変化等のパラダイムシフトへの対応を進め、関係者間で共有する必要がある。これらをベースとし、沿線の

魅力向上、沿線定住人口の増加、企業誘致による従業人口の増加を主とした施策を展開し、当社グループが掲げる地域社会の発展等に貢献し、安全で快適なサービスを今後も提供していきたい。

星野晃司（小田急電鉄株式会社専務取締役執行役員）：小田急線のターミナル駅・中核駅とまちづくりについてお話しする。

当社線は、小田原線・多摩線・江ノ島線の3路線で構成され、総路線長は120.5キロ、駅数は70、1日平均乗降人員が約202万人である。代々木上原駅から東京メトロ千代田線に乗り入れているほか、小田原駅から箱根登山線へも乗り入れを行っている。沿線エリアには、鉄道12路線が乗り入れる世界最大のターミナルである新宿駅のある新宿エリア、複々線化工事を進めている世田谷エリア、観光スポットとして年間観光客数が2,000万人を超える箱根エリアのほか、江ノ島エリアや当社の中で第三の観光地として期待している県央の大山エリアなどがある。このようなターミナルや観光のほかに、沿線の特徴として、新宿から30キロ以上離れた場所に乗降人員が10万人を超える駅が点在していることがある。すなわち、必然的に人が集まるターミナル駅や観光スポットのほかに、沿線エリアで中核となっている駅を行き来するお客様が多くあり、これらの駅とその周辺のまちづくりを推進することが当社の鉄道戦略において大変重要であると考えている。

当社の沿線と関西の鉄道会社の沿線の年齢別人口を比較すると、関西の場合は団塊世代の方が団塊ジュニア世代よりも人口が多いが、当社の場合は団塊世代より団塊ジュニア世代の方が人口は多くなっている。これは、東京圏の鉄道沿線の特徴と言い換えることができるかもしれないが、当社ではこの団塊ジュニア世代が退職する時代に入る前に、今のうちから魅力的なまち、魅力的な駅づくりに手を打つ必要があると考えている。



その様な考えを踏まえ、当社では鉄道事業の今後の方向性を4つ掲げている。第1に沿線の中核駅の活性化、第2に新宿という大きなターミナルの機能・価値向上、第3に長年取り組んできた複々線化の効果を最大限活用すること、第4にネットワークの拡充である。また、各施策の推進には、自治体や関係する企業などの社外パートナーとの連携も必要であると考えている。

最後に具体的な施策例として新宿駅についてお話する。現在の新宿駅には、駅としての顔がない、増加する訪日外国人への対応、閉鎖的な駅空間、狭隘なコンコースやホーム、バリアフリー施設の不足、駅前広場など「まち」との連続性といった課題がある。これまでも、外国人旅行センターの整備や、急行ホームの一部ではあるがホームドアの設置、分かりやすいサイン・多言語標記の見直しなどを進めてきたが、当社では現在、新宿西口における再開発計画を検討している。将来の新宿駅では、現状の課題を解決するとともに、都市間競争に打ち勝つため、国や東京都、新宿区、そして関係各社と協力し合い、まちと一体となった整備を行うことにより、都市機能の向上を図り、東京圏の国際競争力の向上に貢献したいと考えている。

牧野 修（東武鉄道株式会社専務取締役鉄道事業本部長）：東武アーバンパークライン（野田線）における取組みを説明する。

この路線は東京から30キロ圏の8つの中核都市であるさいたま、春日部、野田、流山、柏、松戸、鎌ヶ谷、船橋を環状形式で結んでいる。輸送人員は1日46万人で、当社全線の2割を占め、大宮、柏、船橋各駅が乗降人員1日10万人を超えている。

大宮では東北・北陸・上越新幹線、そして来春には北海道新幹線ともつながる。春日部では都心方面と合わせて日光・鬼怒川・両毛エリアである北関東と

の接着を図っている。流山おおたかの森でTX線、柏でJR線、新鎌ヶ谷で新京成・北総・成田スカイアクセス線、船橋でJR・京成線と、様々な都心等へ直通する路線と乗換可能な非常に利便性の高い路線であると考えている。

2014年4月には、当社沿線をはじめ首都圏の皆様により一層親しみを持っていただき、さらなるイメージアップを図ることで沿線価値の向上を目指すことを目的に「東武アーバンパークライン」の愛称名やロゴを設定、都市間輸送と都心に向かう路線との乗換駅を複数有する交通利便性の高さ、身近に自然を感じられる公園が多く点在し、憩いのある住みやすさを合わせ持つ野田線の特徴を、都市を意味するアーバンと、公園を意味するパークを組み合わせた造語で表現した。

現在東武グループでは「中期経営計画2014～2016」を進めており、その筆頭にアーバンパークラインの利便性・快適性の向上を挙げている。これまでも流山おおたかの森駅の開業や、大宮～とうきょうスカイツリー・浅草を結ぶスカイツリー特レインの運行、国土交通省が進めるエコレールラインプロジェクトの対象事業に認定された人と環境にやさしい新型通勤車両60000系の投入、さらには当社で初めての可動式ホーム柵を、2014年春に船橋駅、2015年春に柏駅で使用開始した。これからの取組みとして、まず大宮～春日部間の急行運転を準備している。現在は各駅から乗換駅までを結ぶ短距離利用のお客が多いことが特徴だが、それだけでなく都市間輸送のお客様をより取り込み、新幹線の北のゲートウェイである大宮への利便性向上に大きく寄与するよう力を入れていく。スカイツリーラインとアーバンパークライン間での定期列車の直通運転化の検討や清水公園～梅郷間の連続立体交差事業も進めており、さらにアーバンパークライン沿線で都市側の区画整理

事業が多数進められ将来的な利用客の増加も見込まれることから、大宮駅での乗換利便性の向上は是非とも手掛けた事業だと考えている。

この沿線で当社もまちづくりを合わせて手がけ、清水公園での大規模分譲をはじめ、マンション分譲や保育施設運営等を行っている。アーバンパークライン沿線に今後も東武グループ一体となって事業展開を図り、沿線価値のさらなる向上に努めていきたい。

志村 務（国土交通省大臣官房審議官（鉄道局担当））：交通政策審議会における鉄道部会での都市鉄道全般についての議論の中から、特に鉄道とまちづくりに関連した部分について紹介する。

東京圏の都市鉄道のあり方についての議論の必要性という面で、国際競争力、少子高齢化、人口減少、首都圏直下型地震をはじめとした災害リスク、訪日観光客の増加、東京オリンピック・パラリンピックが課題・キーワードとして取り上げられてきた。必要な対策として、空港アクセス、遅延対策、バリアフリー、まちづくりとの連携、防災対策、国際化等がある。小委員会での中間整理における東京圏の都市鉄道に関する現状認識の中から、鉄道とまちづくりに関連するデータを中心に報告し、その後、駅空間・防災ワーキング・グループにて駅とまちづくりなどに関連した議論の内容を報告する。

都市鉄道に関する現状認識として、18号答申のフォローアップがある。18号答申では東京圏の将来展望として分散型ネットワーク構造が進むと示され、東京圏の人口は2015年に向けて全体では4%増、東京都区部は8%減と見込まれていた。これに対して2011年の時点で、全体では9%増、東京都区部は12%増となった。18号答申の基本的な考え方は、①混雑の緩和、②速達性の向上、③都市構造・機能の再編整備等への対応、④空港、新幹線へのアクセス機能の強

化、⑤交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進が挙げられている。まず人口は、郊外部の市町村に比べ都心3区の千代田・中央・港区などの人口が顕著に増加している。郊外部でも、横浜やつくば、川崎など業務核都市において増加している。混雑率は2013年で165%に低下した。速達性の向上ではTXの開業により守谷～秋葉原間が73分→37分になるなど、新線等の効果が着実に出ている。都市構造・機能の再編等への対応の現状では、都心・副都心での開発と合わせ、大江戸線やりんかい線などの整備が着実に進み、相応に対応している。空港アクセスは2000年と比べ成田・羽田とも90分以内の到達圏が広がった。バリアフリーに関して、2013年度末で駅の段差解消は90%、車両の対応状況は60%となり、着実に進んでいる。シームレス化については、相互直通運転の路線延長が2015年3月現在で880キロ、東京圏鉄道総延長の36%に達している。

続いて駅空間・防災ワーキング・グループでの議論を紹介する。駅をめぐる社会経済の状況の変化として、超高齢化社会、観光立国、東京オリンピック・パラリンピック、国際競争力、防災・災害を将来の前提とし、駅の役割は交通ネットワークのノード（節）であり、鉄道利用者に鉄道サービスを提供する拠点であると整理した。駅空間における取組みについては、駅における主役である鉄道利用者のさらなるシームレスな移動を実現していく必要があるとした。また同時に、駅は人々が集うまちの賑わい拠点であり、まちの顔として快適で初めて利用する方にも直感的にわかりやすく、安全でほっとできる公共的機関であるとともに情報拠点であることが期待されており、駅はまちづくりにおける拠点的な役割を担うべきものと整理されている。このために、鉄道事業者のみならず、地方公共団体をはじめとする関係者の行動、連

携、協調が不可欠である。シームレス空間の充実に向けて関係者間の共通認識や取組みの連携調整が不足していないか、駅空間の高品質化において利用者にとって心地よく利用しやすいデザイン性と十分な機能性の2つの視点が必要ではないか、少子高齢化により保育所等の生活支援機能の付加が進展する中で駅空間の快適性が十分か、臨海部等の都市開発がある中で駅改良が進まずボトルネックが生じる状況がないかなど駅とまちの一体感の確保が重要ではないか、自由通路の問題や駅と周辺地域とのデザイン性の統一・調和などが十分か、といったこと等々が挙げられている。

こういった課題に対する提言として、2020年までに早急に取り組むべき対策の方向性を挙げる。「みんなで駅マネの推進」を図る上で、課題の共有・調整の場として、行政・鉄道事業者だけでなく関係する施設所有者や管理者に幅広く参画いただき、利用者ニーズの共有化や提供する情報の統合、サインのルール作り、円滑な旅客流動の確保のための施設改良計画の調整など、場を作り連絡・調整し実現していく枠組みが求められているのではないか。まちづくりの視点から、地方公共団体が主体的な役割を果たすことが期待されるとしつつ、一方で、鉄道事業者においても行政に対してこのような場の設置を働きかけるなど、積極的な関与が期待される。また、それぞれの駅の特性把握のために、駅のカルテづくりを提案したいと考えており、さらには、鉄道利用者等参画の推進として、鉄道利用者の方々の巻き込んでいく取組みも重要と考えている。

本答申等も契機に、30年後の駅やまちのあり方について議論・調整が進むことを期待している。

矢島 隆（日本大学客員教授）：郊外を中心とした人口減少下での市街地整備についてお話しする。

都市圏の土地利用のうち大きな割合を占めるのは住宅であり、居住ニーズの変化が今後の都市圏の姿を占う中で一番の要因となる。従来の居住ニーズ・意識は一樣であり、都心から30～50キロ圏を中心に、団塊の世代が核家族で一斉に居住しているものであった。しかしその居住ニーズはだいたい多様化してきた。バブル崩壊により地価が下落、若年層は都心近郊での利便性の高い地域へ居住、高齢者も都心回帰となった。従来の団塊世代は一戸建て志向であったが、今後の団塊世代は、親自然・親農志向か、アーバンライフの志向に分化していく。マルチハビテーションで田舎・遠郊と都心を往来し、2軒の家を保有する方もいる。団塊ジュニア世代は、従来は団塊世代と同居していたが、今後は利便性の高い都心もしくは近郊で、一戸建てよりもマンション住まいということになる。

大都市圏での市街地の縮退について、一斉に潮が引くように縮むとのイメージではないと考える。遠い郊外では縮退していけようが、近郊および内側はモザイク状に分化するのではないかと。交通結節点の周辺は再整備や更新が進み、団塊世代が転出した後に若い世代が戻り更新が進む。一方で、そうでない場所では、団塊世代が出て行ってしまつと後の世代がそれを埋めずに劣化が進む。しかしこうした現象は単純に距離帯あるいは方向別の簡単な議論では済まず、その住宅地が持つマイクロな特性によって左右される。

今後の市街地整備の方向を見るために、人口問題研究所のデータを使い交通の利便性が良いところに人が集まるという仮説を置き推計した。都心からの時間距離を45分、60分、75分で区切り、さらに最寄駅からの距離を1キロ、1.5キロと細かく分類した。人口増が継続するのは都心から60分以内であり、60分～75分で駅から1キロ以内でも人口増が継続するが、都心から75分以上の場所では人



口は減少する。60～75分では当面人口が停滞するが将来は減少する。もちろんこれらには県別の差異があり、遠い郊外に行くとその影響がはっきり出るが、より近いところでは必ずしも県別の差異が出ないという分析結果が出た。

先ほどの分類別に、今後の市街地整備の方向性を示す。45～60分の地域では緩やかに人口増が継続することから、駅周辺を中心に再整備、再開発を行うことが十分に可能である。60～75分の地域は高齢化が進行し若年層も減少する地域であるから、よほどうまく考えないと都市整備が成立しない。75分を超えると人口が減少し高齢化も進み、非常に厳しい。

今後については、鉄道駅を中心とする市街地を大切に、市街地密度の高い駅周辺において都市機能を集積、高密度に居住するよう、都市計画として誘導することが大事である。また駅周辺は高齢者にとっては買い物や医療等の必要な機能に対するアクセス性が高いことから非常に魅力的な場所である。交通結節性を活かした市街地の再編が一番のポイントかと思う。

一方で遠い郊外や鉄道と鉄道の間地域では、市街地が縮んでいくことが現実に起こり得る。このような地域の再整備について確とした方向は出ていないが、ゆとりある土地と自然資源を活かした地域づくりを何とかしてみたい。親自然志向や親農志向の居住者に対する受け皿づくりも考えられるが、事業ベースでプロジェクトを仕掛けるのは大変な課題と認識している。

もう一つ、首都圏には業務核都市構想が以前からあり、今もそれに応じた都市整備が進んでいる。そうした地域は単に住宅地というよりも、若年層を中心として職場の形成も含めた定住のための地域づくりができる場所でもある。核都市相互に機能を補完しあい、首都圏を取り巻くリング状の交流・連携を図ること、

これに大きな可能性が一つ秘められているようにも思う。それからまた業務核都市を母都市とする周辺地域の連携についても、大きな可能性があると考えられる。

人口減少は現実のものではあるが、首都圏に限って言えば鉄道網に支えられ開発の余地は十分にある。幸い、人口が大きく減少するまでに時間がある。郊外の再整備戦略が十分に動くプロジェクトとして機能すると思うし、またそれなりの時間もあるだろうということで、各社の努力とそれに対するまち側の努力に今後期待したい。

内藤 廣(建築家・東京大学名誉教授): 駅の再生なしにまちの再生はあり得ないと思っている。しかし、一般の人は意外と駅のことをイメージできていない。例えば渋谷駅、新宿駅はどんな形をしているか思い浮かべられないはずである。例外は東京駅だけである。同じことは全国で起きている。だから、顔のないまちが数多くできている。これは、鉄道事業者が努力をする部分だと思う。これからの鉄道施設を中心としたまちづくりの論点として、産業革命以来と言われるIT革命がある。今、駅を中心とした再開発で超高層ビルがいくつも立ち上がってきているが、駅を中心とした開発のあり方を一回、冷静になって見直すべき時期に来ている。つまり、ITの技術的な革新と超高層を中心としたまちづくり事業との間に大きなズレが出てきている。今後、IT化はオフィス需要をさらに劇的に変えていくはずである。いくら開発をしても、またいくら利便性が増しても、良いまちができなければ企業はまちを出て行く。良いまちだけが生き残る。そう考えれば、鉄道事業と面的なまちづくりを一体的なものとして考える必要が必ず出てくる。それが10年後ぐらいの近未来の姿ではないかと思っている。

森地:ここからはフリーディスカッションとする。内藤先生の意見にあった駅を中心とした再開発という観点から意見を聞きたい。まず、二子玉川についてはどう考えているか。

今村:まちづくりの課題の中で、外国人をどの様に受け入れていくかということがある。地域と業種と人材をうまく調整していきながら、様々なプランを同時並行で行っていかないといけない。

森地:品川はどう考えているか。

森本:大きな更地なので、まちの基盤がなく、一から作っていくこととなる。どのような機能を入れ、どの様にそれを誘致していくか、特に外国の方を誘致していくには、どのようなやり方をしていけばいいのか、様々な話を聞いて、参考にしていきたい。

森地:新宿はどう考えているか。

星野:大規模な駅では関係者が大勢いて、再開発となるとかなりの時間がかかる。これから我々の沿線で考えると、企業誘致は重要だと思う。オフィスを駅の近くに作るとした場合、企業の方々の方が大きなパートナーとなり、場合によっては、その企業の方々の意見も取り入れたまちづくり、駅づくりというのもあり得る。

森地:大宮はどうか。

牧野:地元でまちづくりの計画が多数出てきているので、長期的には、まちづくりを合わせた中で、乗換利便性の改善ができないかと思う。実現に向けて、関係者間の調整を続けていきたい。

森地:西武は郊外部の話がされていたが、都心部では池袋・新宿のターミナルを持っている。そちらについてはどう考



えているか。

金杉:TPO (Time (時間), Place (場所), Occasion (場合)の頭文字)という言葉があるが、自分たちの既成概念だけで物事を推し進めるのではなく、多様な方々の話を聞きながら、慎重に進めていかないと、30年という時間軸を考えて出てきた成果があまり意味のないものになってしまう恐れもあるのではないかと思うので、社会経済情勢、グループの経営環境を的確に計画に反映し、しっかりと取り組んでいきたい。

森地:品川、虎ノ門等、至る所で大規模な開発が進んでいるが、今後の方針はどうか。

山村:開発エリアと地下鉄をなるべく大きく接続し、さらに、接続の形態については、関連事業と鉄道事業で相乗効果を出せるような連携も必要で、土地も含めて開発に協力していくスタンスに持っていくべきだと思う。

森地:高齢化や国際化への対応は、今後、「みんなで駅マネ」の続きであったが、高齢化、国際化さらにはIT革命など、今までと違う構造改革的に起こる問題があり、そのときに「みんなで駅マネ」でどういう議論をされるのか。

志村:「みんなで駅マネ」というのは、方法論というか手法論なのかもしれない。30年後というのは、なかなか想像がつかない。30年前は臨海部の開発がこれほど進むとは思っておらず、また、そもそもバリアフリーという発想さえ当時あまりなかったと思う。海外から多くの観光客が来て、鉄道、まち、地域など、至る所で多言語対応をしようとも思っていなかった。これまで関わりのなかった方々も含め、幅広い方々からニーズを把握し、あるいはこれまであまり利害関係者だと思っていなかった人たちとも話をして調整していく等、柔軟に変化に対応して、30年後のあるべき姿が浮かんでくるのかと思う。その発想の一つが「みんなで駅マネ」である。

それから、もう一つ、先ほど海外の事例を含め、様々な先進的な事例を紹介いただき、確かに海外で実現できているのに日本でできないわけがないと言われ、かつ30年という時間軸を与えられると、それは皆でやっぺいこうということなのかとも感じている。その意味でも、実行力や想像力といったものを、限界を作らずに発想していくということが重要かと思う。

森地:東京はまだまだ人口も増え、改善あるいは改革をしていかないといけない。ぜひお集まりの皆様にもご協力いただき、良い展開になればと思う次第である。

#### 参考文献

- 1) 運輸政策研究機構 [2014], “少子高齢社会における持続可能な都市鉄道のあり方～東京圏の国際競争力強化に向けて～”, 「運輸政策研究」, pp.56-71.
- 2) Morichi, S and Acharya, S.R. [2012], *Transport Development in Asian Megacities: A New Perspective*, Springer.

(とりまとめ(調査室):菅生康史, 仙波悟史,  
西村潤也, 室井寿明, 吉澤智幸)