

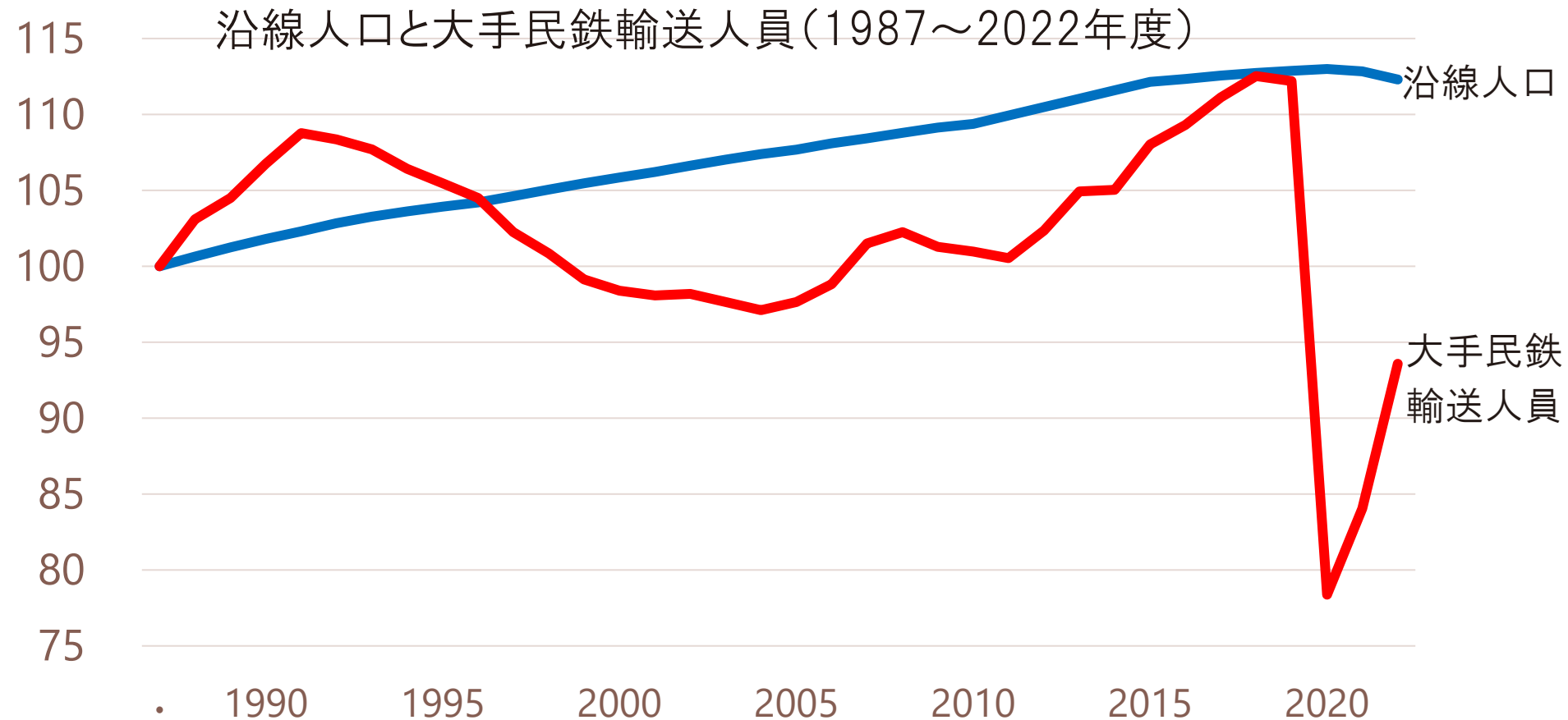
サステナブルな沿線まちづくりに向けた 鉄道・TOD事業者の役割とは？

2024年5月10日

太田雅文

(株)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

大手民鉄の輸送人員は2005年頃から増加傾向であったが、コロナ禍により落ち込み、今は回復しつつある。



沿線人口(住民基本台帳): 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、京都府、奈良県、大阪府、兵庫県、和歌山県、福岡県

大手民鉄16社: 東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄、出典: 大手民鉄の素顔

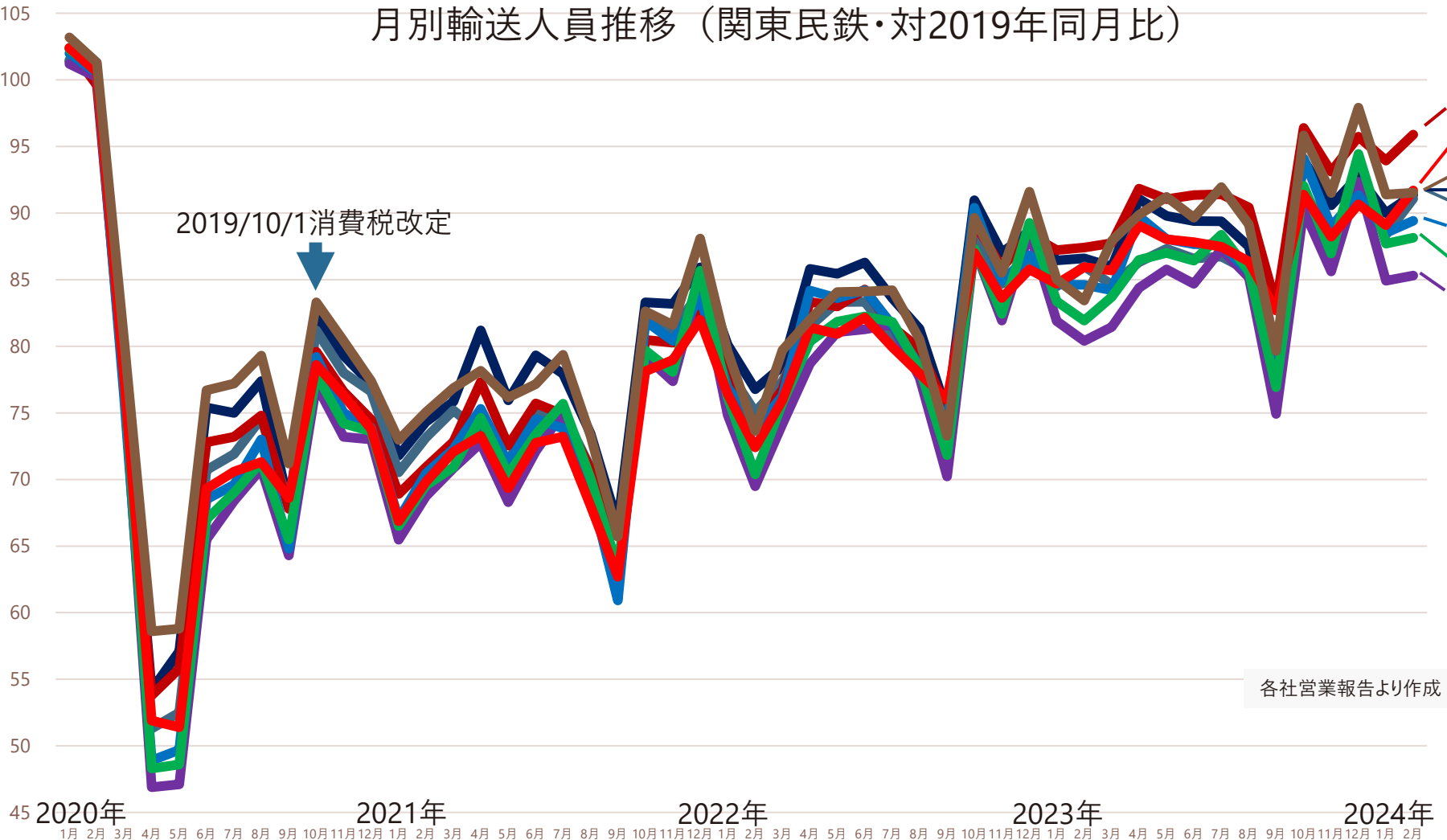
果たしてコロナ前の水準まで回復するのか？ これまでと同じことをやっていたら9割くらいが限度なのでは？

月別輸送人員推移（関東民鉄・対2019年同月比）

2019/10/1消費税改定

京成
京急
相鉄
東武
西武
小田急
東急
京王

各社営業報告より作成



運輸政策セミナーを開催した。

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

総合交通、幹線
交通、都市交通 鉄道・TOD

(オンライン配信および会場参加の併用開催)



Supported by  THE NIPPON FOUNDATION

主催 一般財団法人運輸総合研究所

日時 2020/10/26 (月) 15:00~17:00

会場 (所在地) ベルサール御成門タワー※人数限定 (東京)

テーマ 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

基調講演: 森地 茂 政策研究大学院大学客員教授 名誉教授

パネルディスカッション:

コーディネータ: 山内 弘隆 運輸総合研究所 所長

パネリスト : 太田 雅文 株式会社東急総合研究所 主席研究員・東京都市大学都市生活学部非常勤講師
岸井 隆幸 一般財団法人計量計画研究所 代表理事・日本大学理工学部土木工学科 特任

講師

教授

坂井 究 東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役総合企画本部長
城石 文明 東急電鉄株式会社 代表取締役副社長執行役員鉄道事業本部長
野焼 計史 東京地下鉄株式会社 常務取締役鉄道本部長
森地 茂 政策研究大学院大学 客員教授 名誉教授 (50音順)

<https://www.jttri.or.jp/events/2020/symposium201026.html?msclkiid=1622d85bcf1811ec8bb842c081d7d345>

運輸政策セミナーを開催した。

→ 鍵は沿線の持続可能（サステナブル）なまちづくりでは？

<https://www.jttri.or.jp/events/2022/semi220523.html>

「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る戦略



日時 2022/5/23（月）14:00～17:00

開催回

第81回

「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る戦略

講演「サステナブルな沿線まちづくり・モビリティ」

- ① 太田雅文 (株)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
- ② 上村正美 阪急電鉄(株) 専務取締役都市交通事業本部長

パネルディスカッション

テーマ・
プログラム

コーディネーター： 太田雅文 (株)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

パネリスト： 山崎美紀 東武鉄道(株) 経営企画本部部長

佐藤龍一 (株)西武リアルティソリューションズ 沿線開発事業部長

菊池祥子 京王電鉄(株) 開発事業本部開発推進部開発担当課長

鈴木 都 小田急電鉄(株) まちづくり事業本部エリア事業創造部長

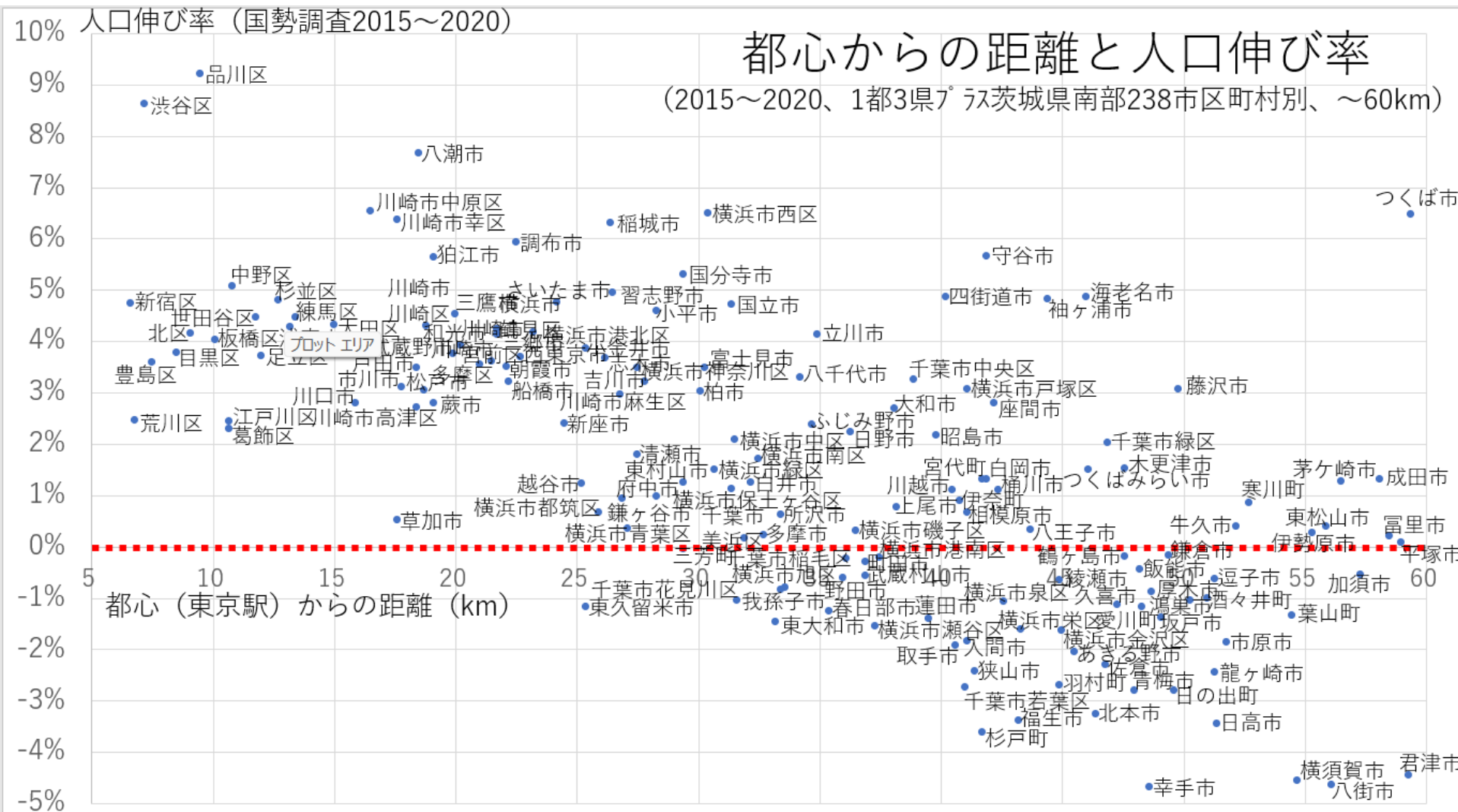
中村真理子 東急(株) 沿線開発事業部開発第二グループ事業企画担当主査

一條英仁 京浜急行電鉄(株)生活事業創造本部 まちづくり統括部長

上村正美 阪急電鉄(株) 専務取締役都市交通事業本部長

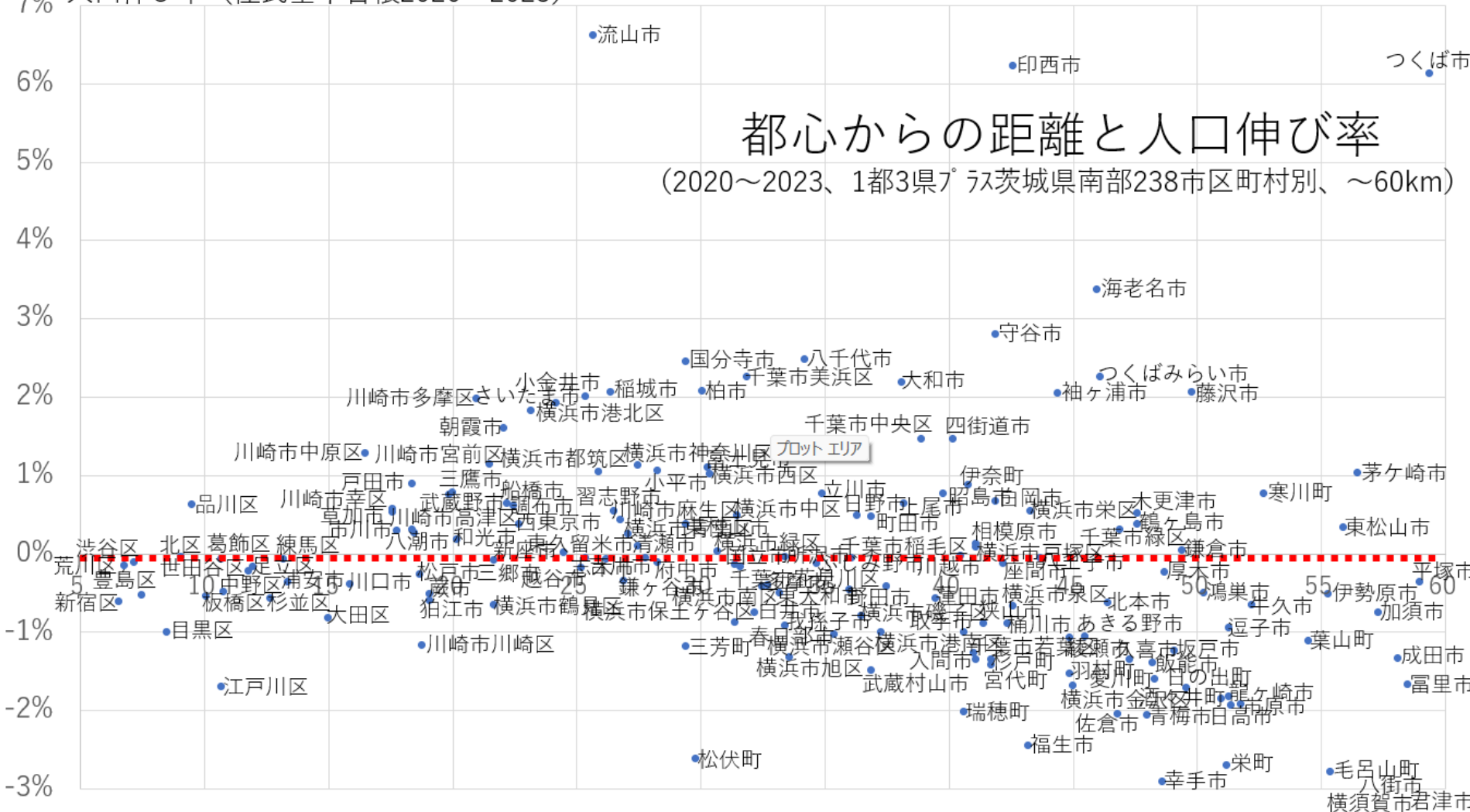
野口 厚 西日本鉄道(株) まちづくり・交通・観光推進部課長

コロナ禍をきっかけに大都市の構造は変わった。再び郊外の時代へ。



コロナ禍をきっかけに大都市の構造は変わった。再び郊外の時代へ。

7% 人口伸び率（住民基本台帳2020～2023）



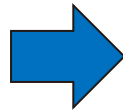
出典：TODによるサステナブルな田園都市

キーワードは田園都市、そしてTOD (Transit-Oriented Development)

エベネザー・ハワード
(1850～1928)



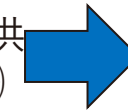
https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&thid=AMMS_88ac7f3703bdc272a940d4250269857c&mediaurl=https%3a%2f%2fupload.wikimedia.org%2fwikipedia%2fcommons%2f8%2f81%2fbenezer_Howard.jpg&exph=274&expw=212&q=エベネザー・ハワード&selectedIndex=0&stid=b7157914-777d-612e-62c0-03fbd0474ffd&cbn=EntityAnswer&FORM=IRPRST&idpp=overlayview&ajaxhist=0



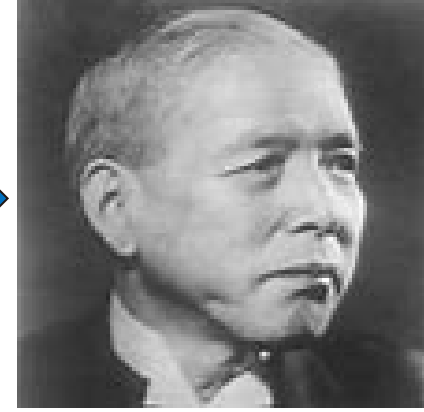
渋沢栄一
(1840～1931)



写真提供
東急(株)



小林一三
(1873～1957)



写真提供
阪急電鉄(株)

「Garden City」を提唱

「田園都市」として輸入

「田園都市」事業を実施



写真提供
東急(株)



田园调布(1930年頃)
駅を中心としたまちづくり



TOD

Transit-Oriented
Developmentの略
(公共交通主導型
まちづくり)

出典：インフラ整備70年講演会資料
(2020.3.10、建設コンサルタンツ協会)

キーワードは田園都市、そしてTOD (Transit-Oriented Development)

公共交通に根差したサステナブルなまちづくりが
次世代の明るい未来を拓く！

TOD による サステナブルな 田園都市

監修：株式会社 東急総合研究所

編著：太田 雅文・西山 敏樹・諫川 輝之

著：林 和真・加賀屋 りさ・川口 和英・坂井 文・

高橋 輝行・中島 伸

仕様：A5 判・並製・印刷版モノクロ／電子版一部カラー・

本文 250 頁

印刷版・電子版価格：3,000 円（税別）

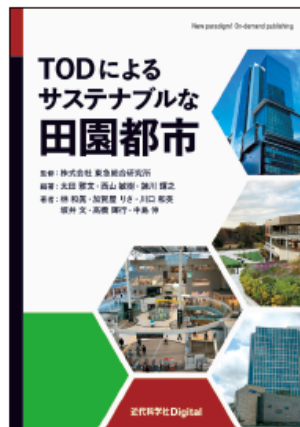
ISBN (POD)：978-4-7649-6079-4 C3052

ISBN (カバー付単行本)：978-4-7649-0686-0

C3052

発行：近代科学社 Digital

発売：近代科学社



全国の書店・ネット書店にてお求めいただけます。お取り扱い店は以下の
ウェブページをご覧ください。

<https://www.kindaikagaku.co.jp/>

book_list/detail/9784764960794/



お問い合わせ先

株式会社近代科学社

〒101-0061 東京都千代田区神田神保町 1-105

神保町三井ビルディング

電子メール：contact@kindaikagaku.co.jp

近代科学社 Digital

<https://www.kindaikagaku.co.jp/kdd/>

近代科学社 Digital は、株式会社近代科学社が推進する 21 世紀型の理工系出版レーベルです。デジタル
パワーを積極活用することで、オンデマンド型のス
ピーディで持続可能な出版モデルを提案します。

目次

第 1 章 TOD・田園都市の歴史

- 1.1 Garden City から田園都市へ
- 1.2 多摩田園都市のまちづくり
- 1.3 鉄道による沿線型 TOD の実践
- 1.4 ターミナル・拠点型まちづくり：渋谷の台頭

第 2 章 「サステナブル」とポストコロナの都市 構造

- 2.1 郊外型「拠点」の成長と連担
- 2.2 ポストコロナの生活スタイル・都市構造
- 2.3 「サステナブル」なまちづくりとは

2.4 サステナブル田園都市 TOD モデルの発展

- 2.5 [研究報告] 地方創生に向けた関係人口づくりと
TOD 事業者の役割

第 3 章 公共交通オリエンティッドな持続可能 な都市空間

- 3.1 都市空間のデザイン
- 3.2 都市空間のマネジメント
- 3.3 都市空間の発展戦略
- 3.4 都市空間を支える交通基盤（総括）

監修者・編著者紹介

監修者

株式会社東急総合研究所

東急グループの戦略研究所として 1986 年に設立。東急株
式会社およびグループ各社の経営戦略・事業戦略の策定や事
業活動の支援を行うとともに、経済、産業、地域、消費構
造、消費者意識や行動など、経営環境の変化をとらえた基礎
的研究、東急線沿線を主体とした各種情報の収集と分析、グ
ループの幅広い事業活動をカバする調査研究を実施。この
ほかグループの経営層を対象とした講演会、一般社員を対象
としたセミナー、若手社員を対象とした勉強会を実施し、人
的ネットワークの構築にも取り組む。

編著者

太田雅文（おおた まさふみ）

株式会社東急総合研究所フェロー・主席研究員 Ph.D

1959 年東京生まれ。東京大学工学部土木工学科卒業、同大
学工学系研究会土木工学専門修士課程修了、ロンドン大
学ユニバーシティカレッジ大学院都市計画 (The Bartlett
School of Planning) にて Ph.D 取得。東京急行電鉄株式会
社鉄道事業本部事業統括部長、開発事業部副事業部長、株式
会社東急ステーションリテール取締役副社長、株式会社東急
設計コンサルタント取締役専務執行役員都市・土木本部長な
ど、鉄道、都市開発、リテール等 TOD・まちづくり関連部
門を経任。2020 年 4 月より現職。著書（共著）『成熟都市
のクリエイティブなまちづくり』（宣伝会議、2007）、『鉄道
が創りあげた世界都市・東京』（一般財団法人計量計画研究所、
2014）、『東京都市大学都市生活学部非常勤講師。執筆担当：
はじめに、第 1 章、第 2 章 2.1～2.4、おわりに』

西山敏樹（にしやまとしき）

東京都市大学都市生活学部・大学院環境情報学研究所准教授
博士（政策・メディア）

1976 年東京生まれ。慶應義塾大学総合政策学部社会経営
コース卒業、慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科修士
課程および後期博士課程修了。慶應義塾大学大学院政策・メ
ディア研究科特別研究専任講師、慶應義塾大学教養研究セン
ター特任准教授、慶應義塾大学医学部特任准教授、慶應義塾
大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科特任准教
授などを経て現職。一般社団法人日本イノベーション融合学
会理事長、一般社団法人日本テレワーク学会理事、特定非常
勤活動法人ヒューマンインタフェース学会評議員など、学会
の役職も多数務める。専門領域は、ユニバーサルデザイン、
モビリティデザイン、未来都市論、社会調査法など。交通用
車輛の開発に関する大型プロジェクトを多数経験。ユニバー
サルデザインに関わる地域開発も多数手がけており、研究や
実務の成果の表彰も 20 件にのぼる。研究領域に関わる著書
も 30 冊にのぼる。執筆担当：第 3 章 3.4.1

諫川輝之（いさがわてるゆき）

東京都市大学都市生活学部・大学院環境情報学研究所准教授
博士（工学）

1985 年生まれ。筑波大学社会工学類都市計画専攻卒業、
東京工業大学大学院総合理工学研究所人間環境システム専攻
修士課程および博士後期課程修了。東京工業大学産学連携
研究員、LLP 人間環境デザイン研究所研究員、日本学術振
興会特別研究員（東京大学）を経て、2017 年東京都市大
学都市生活学部講師、2022 年より現職。専門は都市防災・地
域防災、環境心理行動学、都市・建築計画。生活者の視点に
立てて災害に強いまちづくりを進めるため、災害時の避難行
動やリスク認知、各種施設における防災対応などに関する研
究を行っている。人間・環境学会大会発表賞、日本建築学会
奨励賞など受賞。共著に『ニューノーマル時代の新しい住ま
い』、『都市・建築デザインのための人間環境学』など。執筆
担当：第 3 章 3.2.2

内容紹介

本書のキーワードは TOD、サステナブル、田園都市です。TOD は
Transit-Oriented Development の略で、鉄道をはじめとした公共交通に根差
した都市開発やまちづくりを意味します。1990 年代、米国の都市計画家ピー
ター・カルソーにより提唱された理念で、より健全で持続可能なコミュニ
ティへと導く上で不可欠とされ、今、世界中で注目されている考え方です。
本書では、TOD による田園都市開発の先駆者たる東急のまちづくりの経緯と
特徴を振り返り、合わせてポストコロナの時代の変化や、昨今高まりつつあ
る「サステナブル」意識を踏まえ、今後のビジョン・可能性について展望し
ます。

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

「サステナブル」への意識が高まっている。

各鉄道・TOD事業者は、統合報告書等において環境・地域社会貢献をマテリアリティとして掲げている。

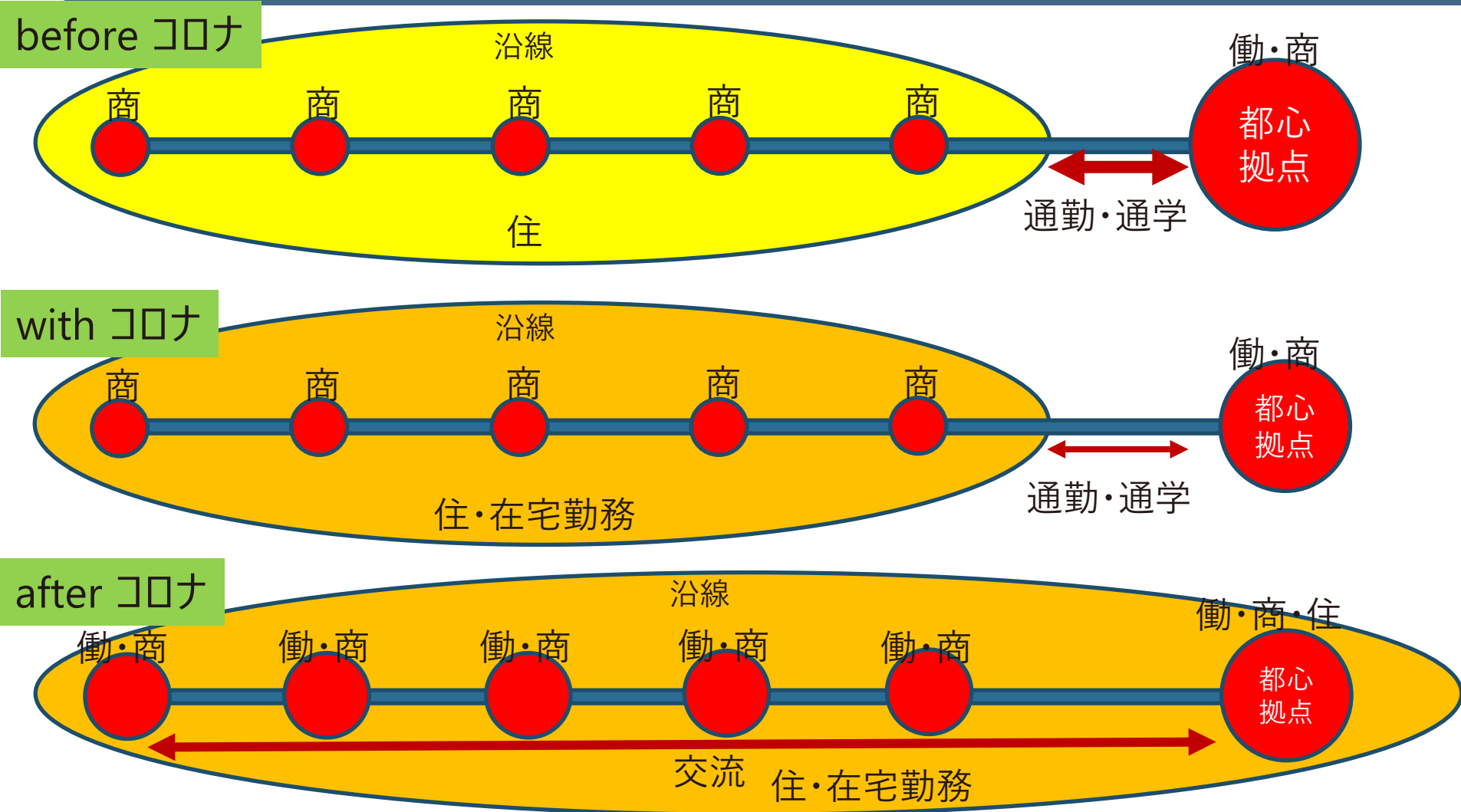
	マテリアリティ（重要テーマ）	出典
東武	地域社会の持続的発展 、企業価値創造に資するコーポレート・ガバナンス、多様な社員の「能力と可能性」向上、 環境優位性の更なる向上などによる環境負荷の低減 、グループ全ての事業の根幹である安全・安心の確保	東武鉄道(株)社会環境報告書2023
西武	安全（安全安心）、 環境（温室効果ガス削減、廃棄物削減、水資源の確保、森林や生物保護） 、社会（ 沿線・周辺自治体活性化 、ユニバーサルデザイン対応、少子高齢化）、会社文化（働き方改革、多様な人材雇用、従業員教育・管理、コンプライアンス）	(株)西武ホールディングス統合報告書2023
京成	安全・安心、日々の暮らし、 観光振興 、空港輸送、ガバナンス、人材	京成グループ 統合報告書2023
京王	安全・安心、 「まち」との共生・発展 、幸せな暮らし、デジタル社会への対応、活躍する人財、 環境にやさしく 、経営基盤	京王電鉄(株)統合報告書2023
小田急	安全・安心、 まちづくり・地域社会 、日々の暮らしと観光体験、 環境(カーボンニュートラル) 、価値創造型人材の育成、ガバナンス	小田急電鉄(株)統合報告書2023
東急	安全・安心、 まちづくり 、生活環境品質、ひとづくり、 脱炭素・循環型社会 、企業統治・コンプライアンス	東急(株)統合報告書2023
京急	気候変動への対応、循環型社会の推進、生物多様性の保全 、魅力的で働きやすい職場環境、ダイバーシティ&インクルージョン・人材開発、 地域社会との発展と共生 、安全・安心・快適なサービスの提供、ビジネスモデルのレジリエンス、透明性の高い情報開示、DXの推進	京急グループ 統合報告書2023
相鉄	安全・安心(①お客様の安全、②従業員の健康と安全)、 環境(③気候変動の緩和と適応、④資源循環への貢献) 、社会(⑤ダイバーシティ&インクルージョンの推進、⑥お客様満足の推進(CS)、 ⑦地域社会への貢献、⑧持続的な生活インフラの整備 、⑨技術革新の活用)、ガバナンス(⑩ガバナンスの充実、⑪コンプライアンス経営の推進)	相鉄グループ 統合報告書2023
JR 東日本	安全安心なインフラを社会のために、 活力ある社会のために(地方創生、快適な都市、共生社会) 、 豊かな地球環境のために(カーボンニュートラル、サキュラーエコノミー) 、新たな技術とサービスを社会のために(イノベーション)(技術革新、新領域)、すべてのグループ社員が生き生きを活躍するために(エンゲージメント)(DE&Iの推進、人材育成、健康経営、労働安全)、経営の信頼を高めるために(果敢なチャレンジ)を促進する内部統制、人権尊重)	JR東日本グループレポート2023
東京メトロ	地下鉄の安全に、そしてつよく(①安全・安定輸送の実現、②強靱で安心な交通インフラの構築)、一人ひとりの毎日を生き活きと(③移動の安心・利便性・快適性向上、④多様なライフ・ワークスタイルへの対応)、 東京に多様な魅力と価値を(⑤都市・地域の魅力度向上) 、 地球にやさしいメトロに(⑥脱炭素・循環型社会の実現 、⑦海外への展開・支援)、新たな時代を共に創る力を(⑧技術開発・DX・パートナーシップの強化、⑨人権の尊重/ダイバーシティ推進/人材育成、⑩ガバナンス強化)	東京メトログループ サステナビリティレポート2023

「サステナブル」への意識が高まっている。

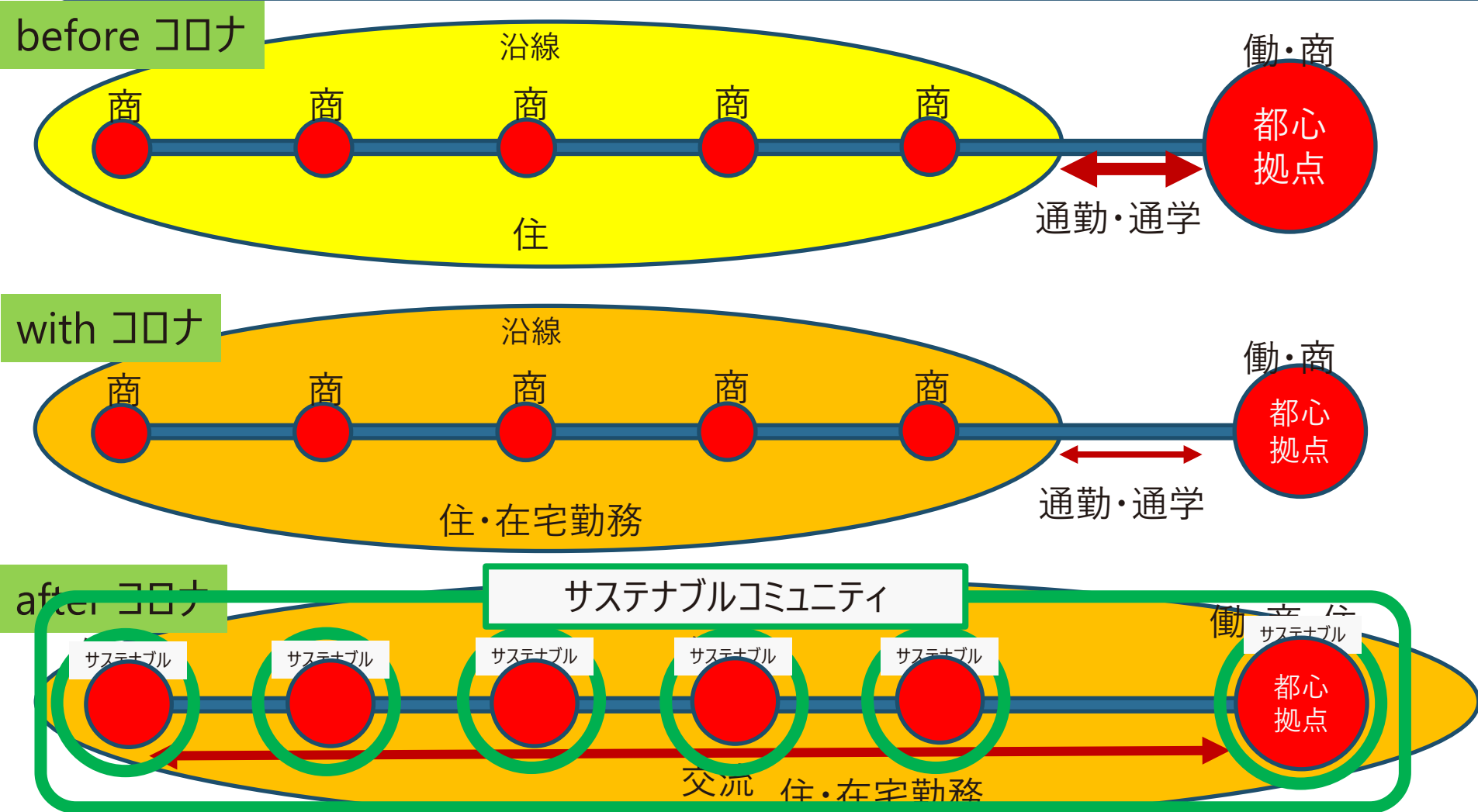
各鉄道・TOD事業者は、統合報告書等において環境・地域社会貢献をマテリアリティとして掲げている。

	マテリアリティ（重要テーマ）	出典
名鉄	E環境(環境保全への貢献) 、S社会(安全・安心の確保、 地域価値の向上 、誰もが活躍できる職場づくり・人づくり)、Gガバナンス(ガバナンスとリスクマネジメントの強化)	名鉄グループ 統合報告書2023
JR東海	安全かつ強靱なインフラの構築(大規模地震、自然災害の激甚化、新たな感染症、サイバーセキュリティ)、利用しやすい交通インフラの提供(バリアフリー、インバウンド需要)、 地域の活性化(沿線地域社会・経済の発展) 、 地球環境の保全(気候変動、資源不足) 、働きやすい職場の確立(社員の働きがい、人材の多様性)、イノベーションの推進(経済成長、技術基盤の確立)	東海旅客鉄道(株) 統合報告書2023
近鉄	価値観の変化を先取りしたくらしの創造、 ネットワークの充実による元気なまちづくり 、人と地域を豊かにする観光の提供 脱炭素・循環型社会実現への貢献	近鉄グループ 統合報告書2022
南海	S社会(安全・安心・満足のさらなる追求、 賑わいと親しみのあるまちづくり 、夢があふれる未来づくり、豊かな暮らしの実現、一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり)、 E環境(地球環境保全への貢献) 、Gガバナンス(誠実で公正な企業基盤強化)	南海グループ 統合報告書2023
京阪	社会課題の解決に寄与する事業の創出(BIOSTYLE PROJECTの推進、 地域活性化や地域のコミュニケーション強化などに寄与する社会貢献活動の推進)、 環境・社会に配慮したオペレーション(温室効果ガスの削減、廃棄物の削減・水資源の有効利用) 、成長し続ける組織・人材(個の能力とパフォーマンスの最大化、挑戦の変革を生む風土改革)、持続可能かつ強固な経営基盤(さらなる安全安心の追求)	京阪グループ 統合報告書2023
阪急・阪神	安全・安心の追求、 豊かなまちづくり 、未来へつながる暮らしの提案、一人ひとりの活躍、 環境保全の推進 、ガバナンスの充実	阪急阪神ホールディングス 統合報告書2023
JR西日本	安全安心で人と地球にやさしい交通 、 人々が行きかういきいきとしたまち 、一人ひとりにやさしく便利で豊かな暮らし、 持続可能な社会 、 地球環境 、価値創造の源泉であるひとづくり	JR西日本グループ 統合レポート2023
西鉄	環境と調和ある事業活動の推進(E) 、安全・あんしんの追求(S)、 持続可能で活力あるまちづくりへの貢献(S) 、お客さま満足の向上(S)、働きやすい・働きがいのある職場づくり(S)、人権の尊重(S)、コーポレート・ガバナンス(G)、コンプライアンス(G)	西鉄グループ サステナブル経営2023
JR九州	E脱炭素社会の実現 、Sすべての事業の基盤となる安全とサービス、 S持続可能なまちづくり 、S価値創造の源泉である人づくり、G健全な企業運営	JR九州グループ 統合報告書2023

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



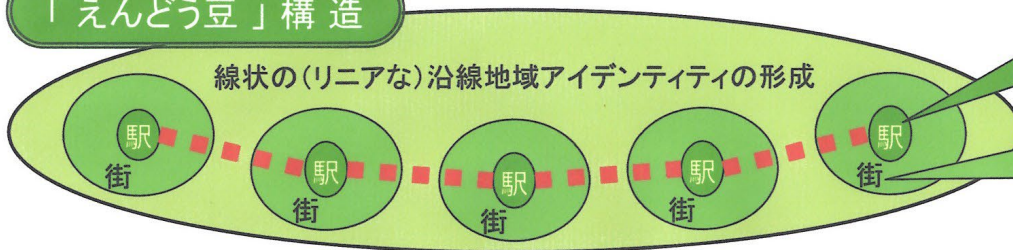
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

エリア戦略の推進



「えんどう豆」構造

線状の(リニアな)沿線地域アイデンティティの形成



【ハード面からのアプローチ】

拠点(主要駅)および
その周辺における開発

【ソフト面からのアプローチ】

3つの沿線コア事業の連携
地域・行政とのアライアンス

沿線地域を居住者・鉄道乗降客等の特性から区分、実効性の高い施策を展開

【田園都市エリア】高津区・宮前区・青葉区・都筑区・緑区他

<特性>

現在は成長中だが、今後急速に高齢化に向かうと
予想されるエリア

<戦略指針>

当社資産を活用した駅周辺への諸機能集中、
街の利便性向上

＜田園都市線＞

【東横エリア】中原区・港北区・神奈川区・西区・中区

<特性>

ゆるやかに高齢化に向かいつつある、成熟したエリア

<戦略指針>

横浜エリアのプロモーションによる鉄道需要喚起

＜東横線＞

【渋谷・山手エリア】渋谷区・世田谷区・目黒区

<特性>

人口動態のバランス(増減・流入)がとれた、
理想的なエリア

<戦略指針>

沿線のイメージリーダーとしての
ブランド価値の更なる向上

【池上・多摩川エリア】品川区・大田区

<特性>

超成熟期にあり、街の再生ステージに向かうべきエリア

<戦略指針>

子育て世代の流入促進によるエリア全体の活性化

多摩川

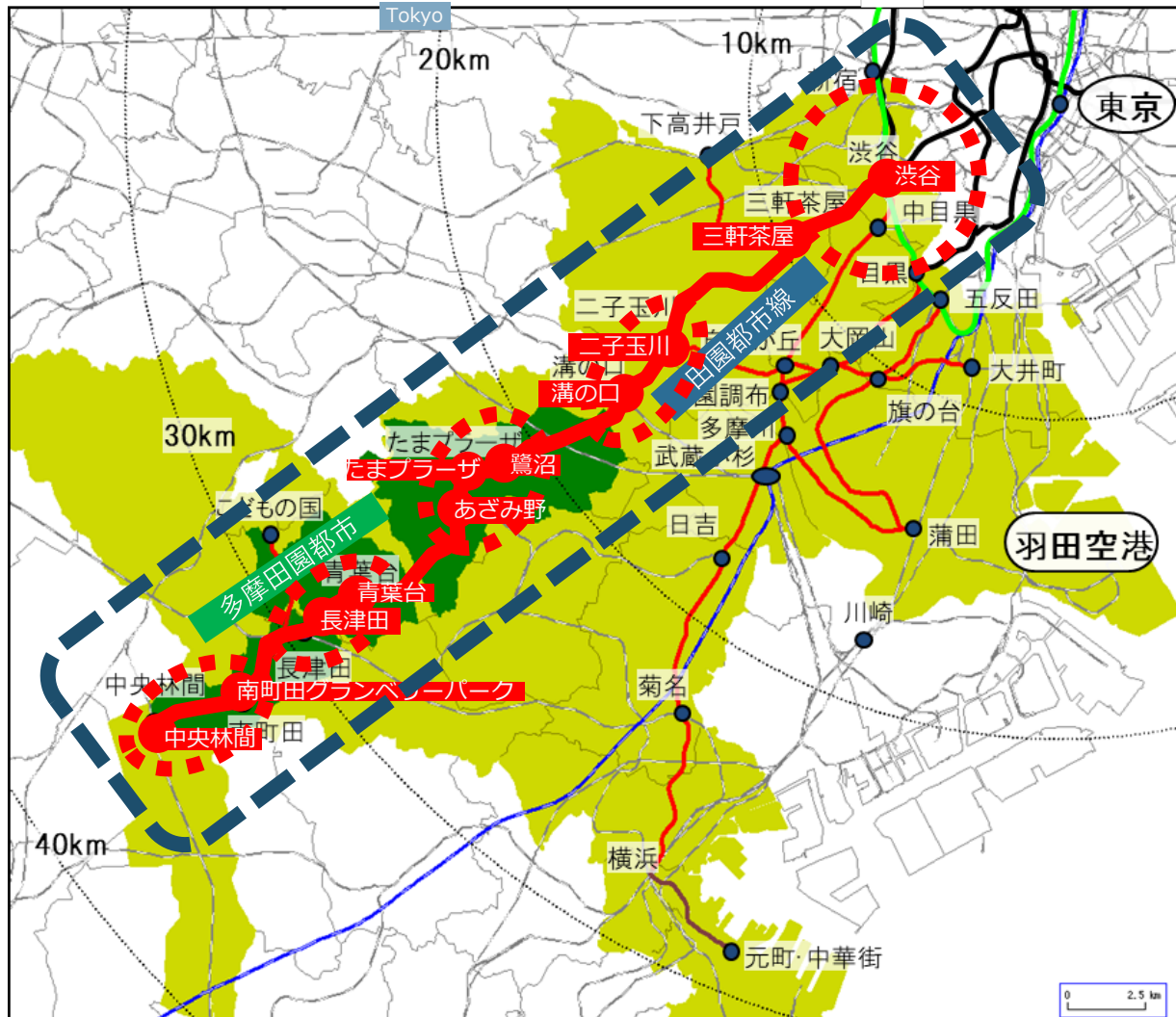
東京急行電鉄中期経営計画

(2005-2007年度)より

https://www.tokyu.co.jp/file/050328_1.pdf

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

サステナブル田園都市TODモデル - (仮称) SDT モデル -

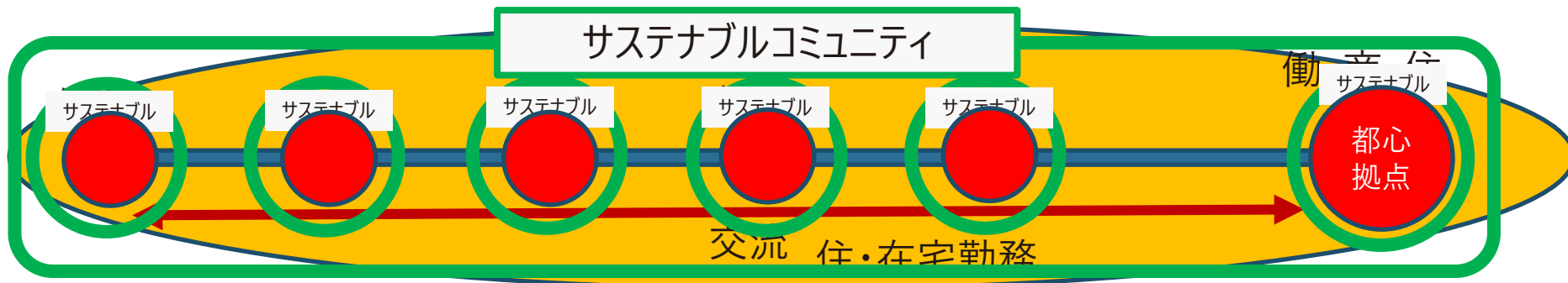


出所：東急株式会社『FACTBOOK2021』より ※地図：Copyright 国際航業-住友電工

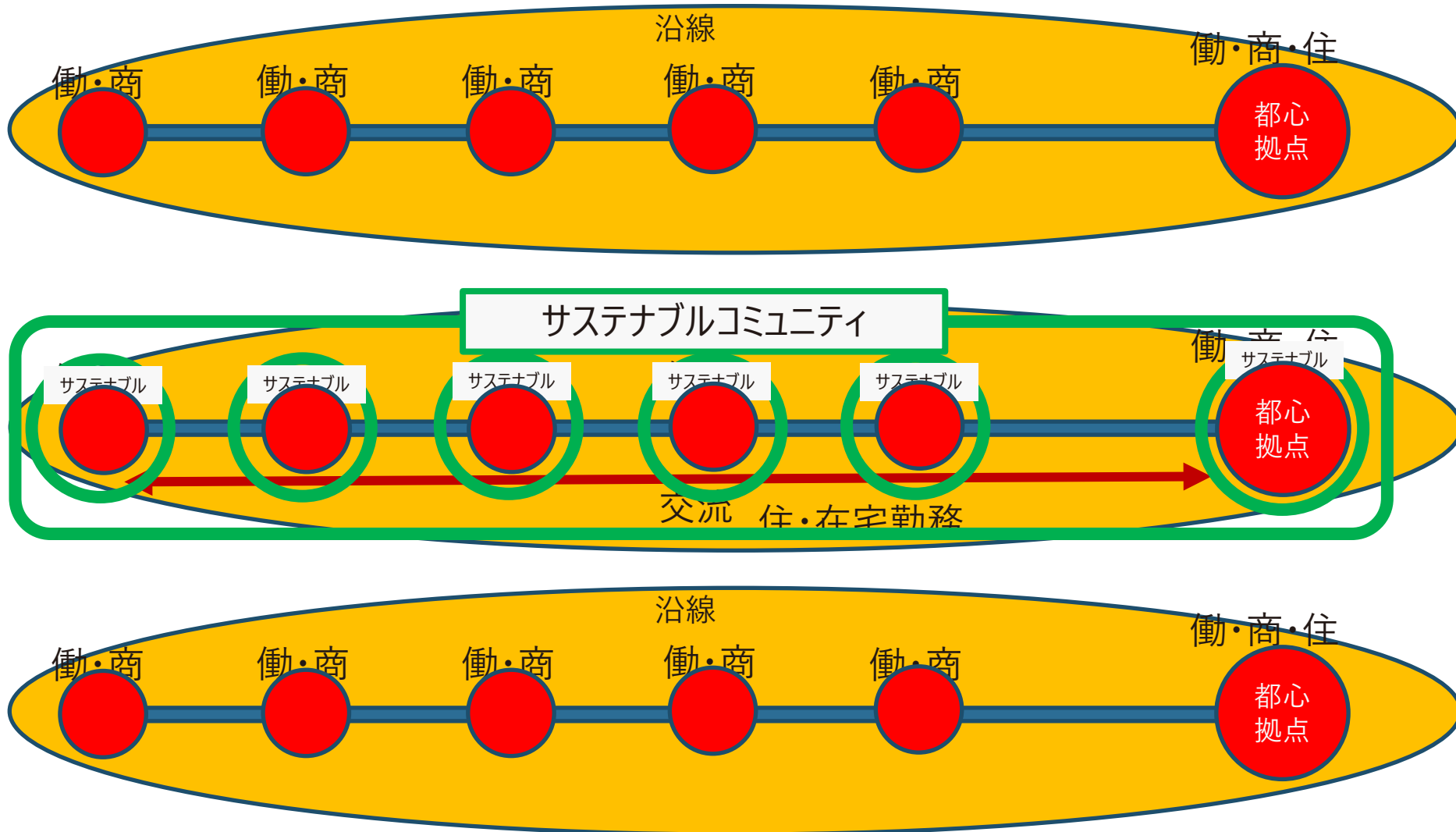
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは サステナブル田園都市TODモデル - (仮称) SDT モデル -

- 渋谷を起点、拠点（三軒茶屋、二子玉川、溝の口、鷺沼、たまプラーザ、青葉台、南町田GBP等）が連なっている。
- 拠点間を鉄道（田園都市線）で効率的に移動できる。
- シンボリックな駅と周辺開発・都市基盤整備が一体的になされ、それぞれの拠点にはさまざまな都市機能が包含されている。
- 拠点周辺ではエリアマネジメントの取り組みが展開され、整備効果とシビックプライドを地域で共有する仕組みになっている。
- 拠点を含めた沿線には多様な主体が交流できる「場」があり、より豊かな生活を実現できるイノベーションが生み出される。
- 都市機能とモビリティのトータルコーディネートにより、脱炭素・カーボンニュートラルへと向かっている。
- エネルギーや食糧の地産地消への取り組みが進み、循環型社会へと向かっている。
- 歴史や文化を尊重したデザイン指向のまちづくりが進んでいる。
- 地域社会と企業が連携し、共に価値を創る（CSV : Creating Shared Value）の仕組みが整っている。

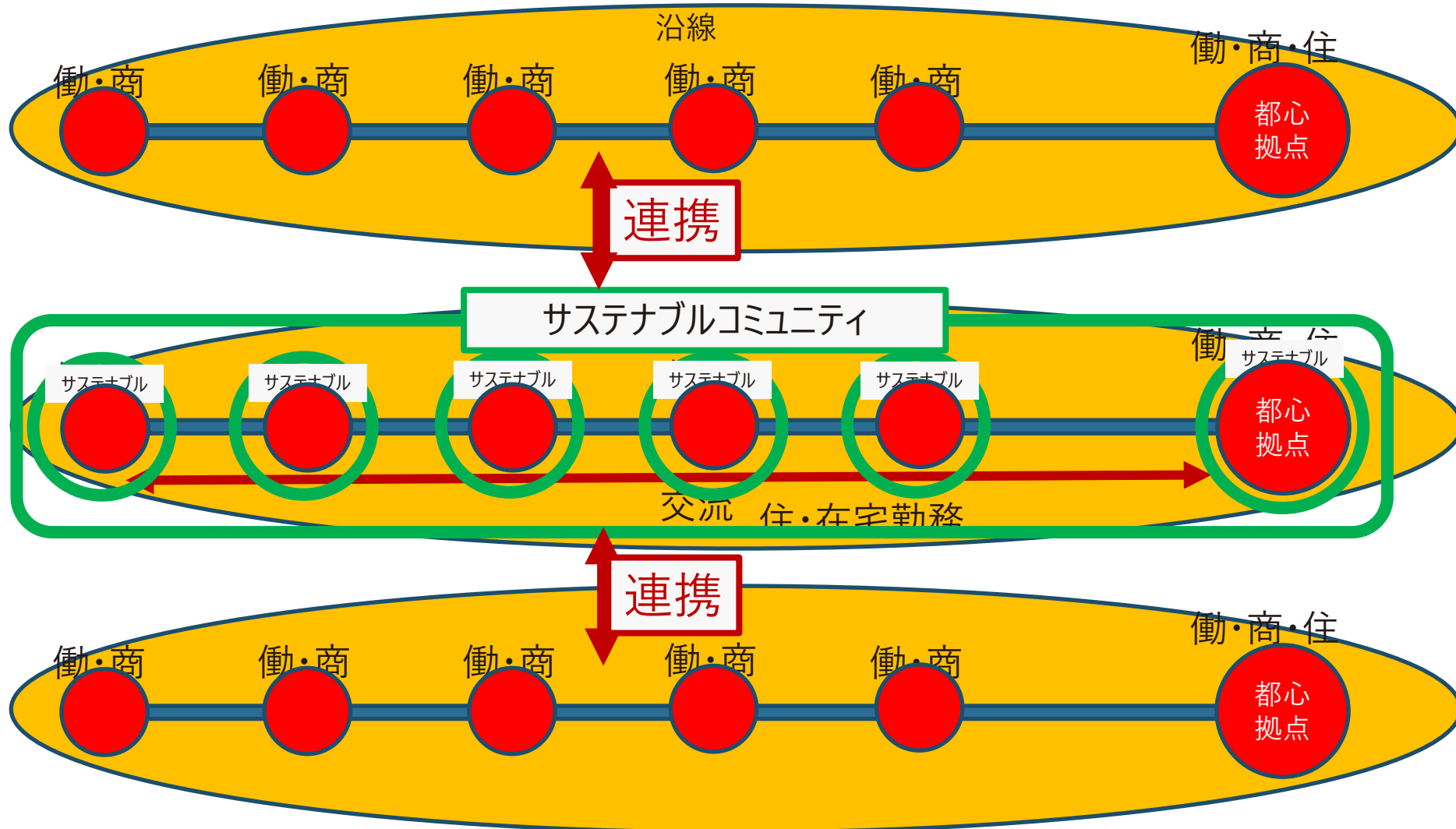
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



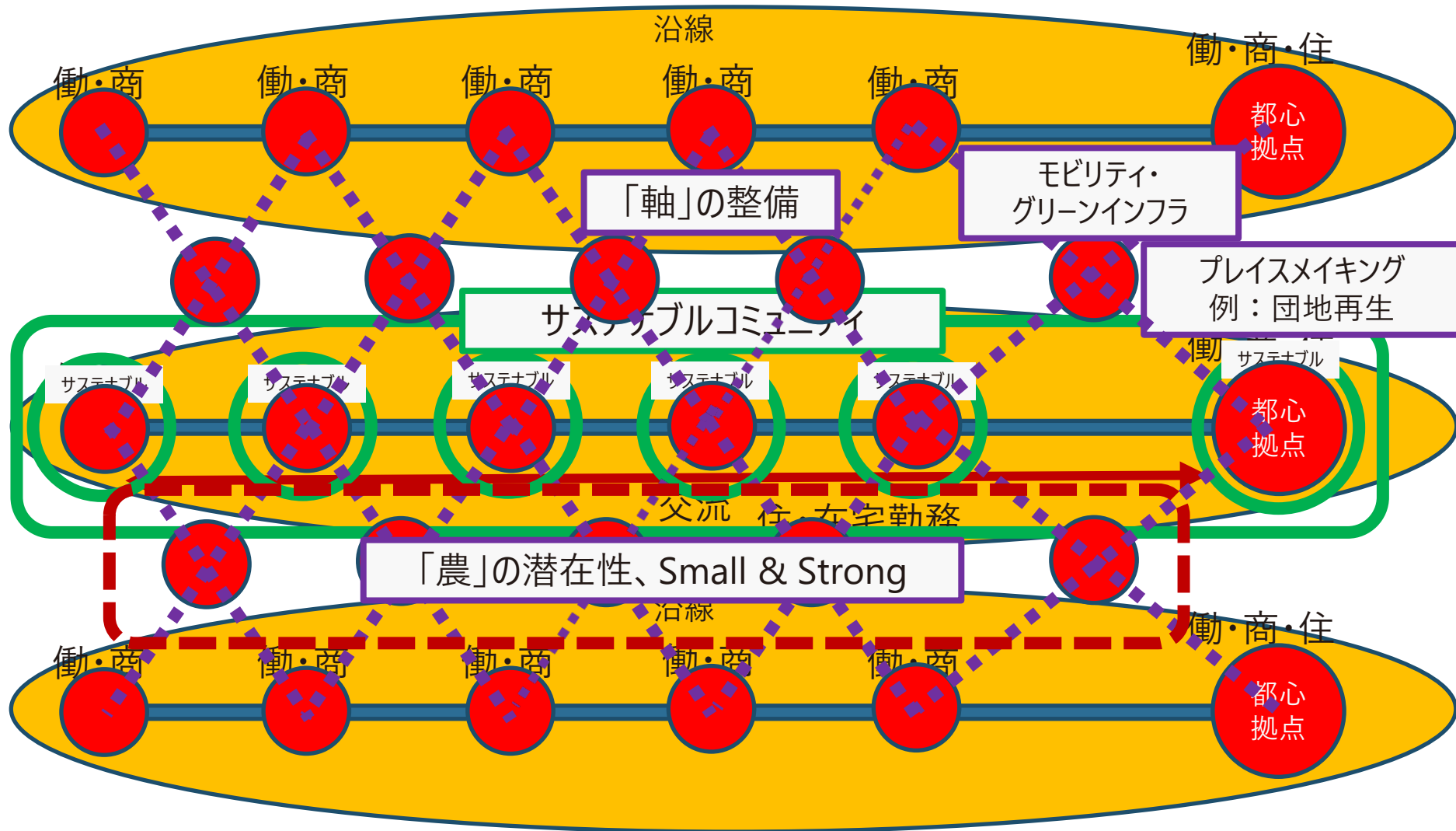
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



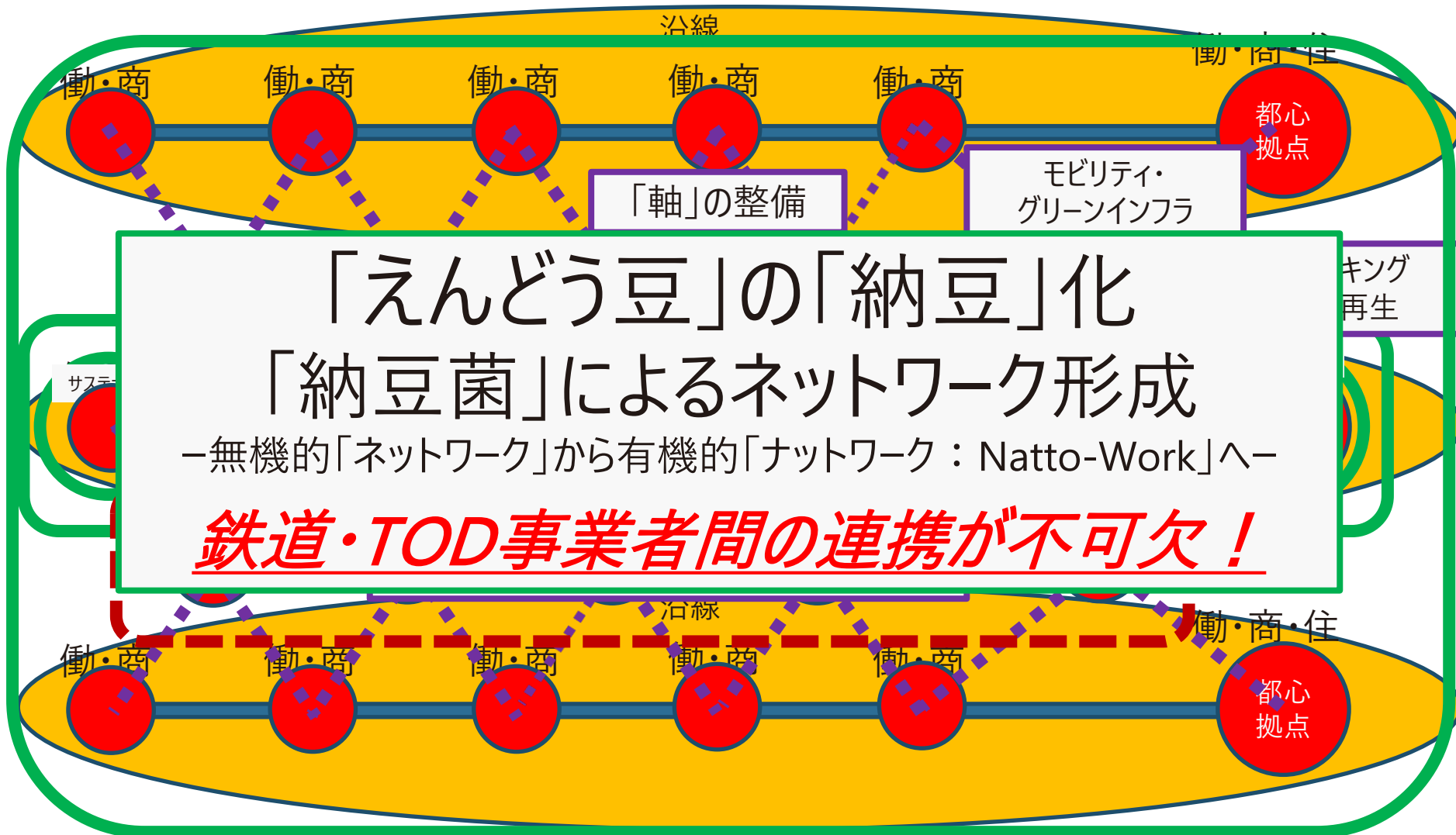
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

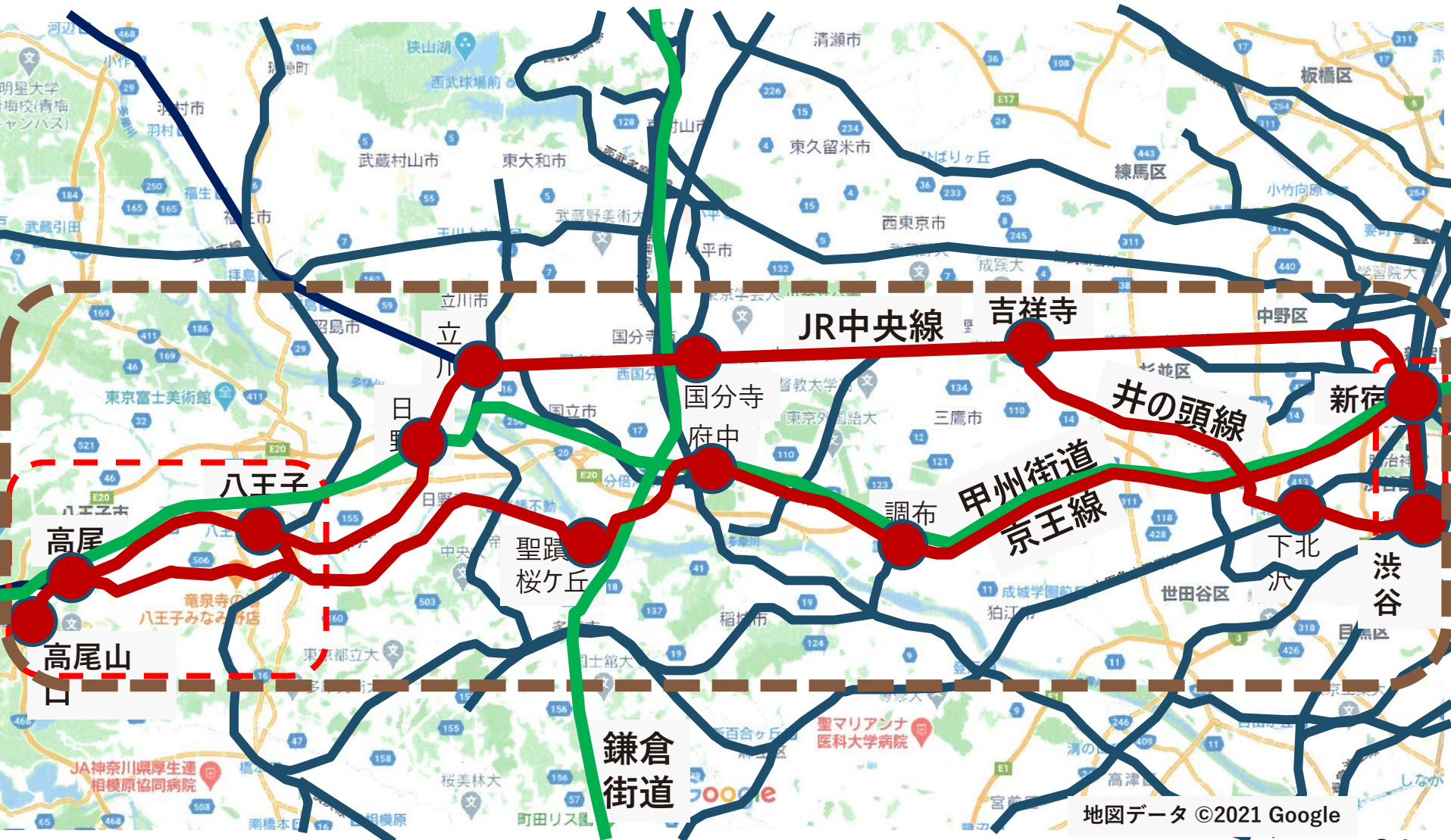


目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

たとえば、新宿～八王子・高尾間でJRと京王は競合しているが、連携パートナーでもあるのでは？



地図データ ©2021 Google

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

駅を中心に円を描くと行政境を跨ぐケース：鉄道・TOD事業者のイニシアチブが求められる。

駅を中心に円を描くと行政境を跨ぐ。 町田



地図データ ©2022Google

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは これからは地域と事業者が直接連携し、行政が支える構図になるのでは？



これからのまちづくり（のひとつのパターン）



第21回サステナブル田園都市研究会（2023年11月8日）片岡公一氏（㈱山手総合計画研究所代表取締役）資料より

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは
「交換」（財務）から「共感」（非財務）による価値創造モデル

交換

（財務＝収益）



共感

（非財務も含めた価値）

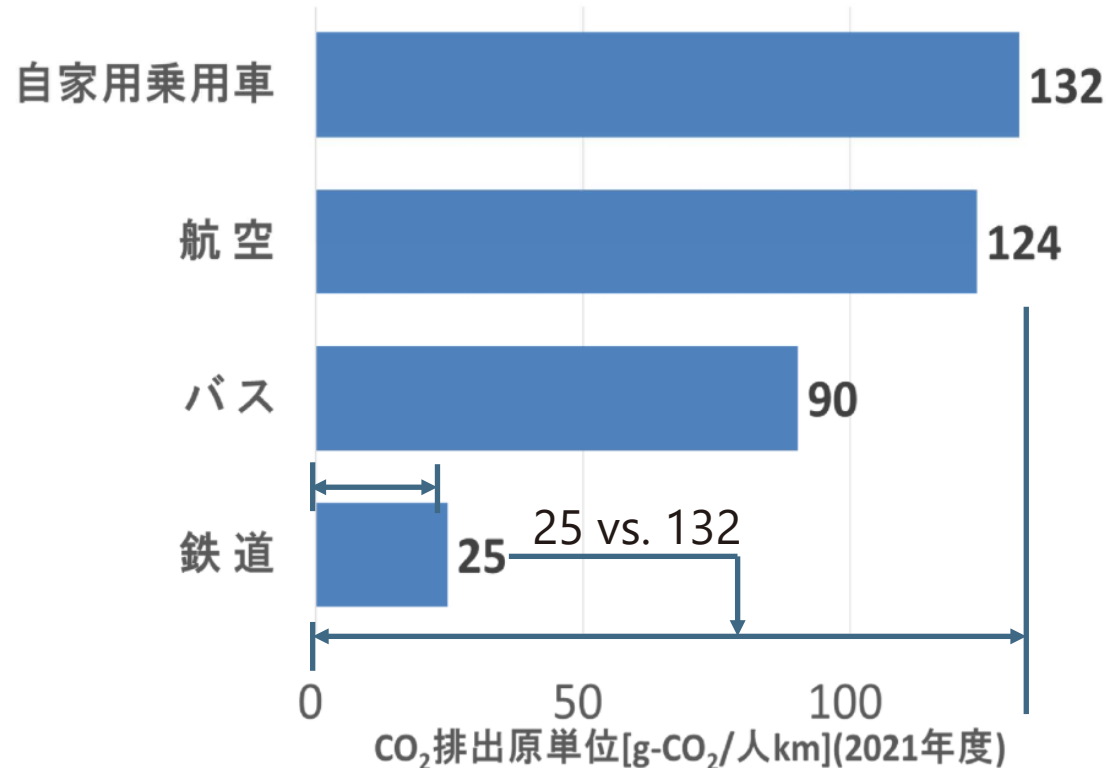
選ばれる街となるためには・・・

ステイクホルダーの「共感」プラットフォームに基づく
実施困難事業（取り組み）の実現に資する
「交換」型プロジェクトをいかに生み出すか？

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは
脱炭素視点で自家用車と比較した鉄道の優位性は明らか。「共感」を得やすい。

排出原単位は鉄道は自家用車の1/6～1/5、
特にどちらかを選ぶ自由度の高い土休日の行動変容を促す意義は高い。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、
「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

TODを優先順位の高い政策として掲げ、人々の行動変容喚起を促す自治体もある

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推進

まちづくりの理念と公共交通活性化

富山市のまちづくりの理念

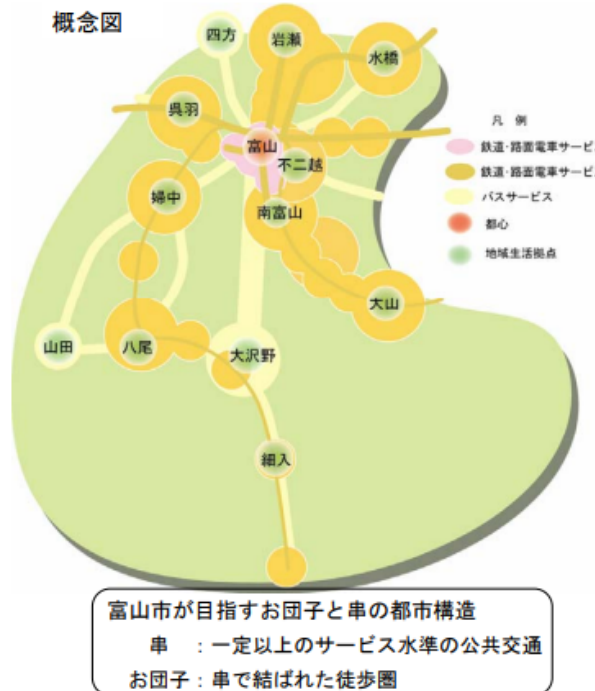
これからの本市のまちづくりにおいては、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指します。

富山市が目指すお団子と串の都市構造

本市がめざすコンパクトなまちづくりは、生活者の視点を第一に、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成をめざすものです。こうしたコンパクトなまちづくりの実現において、公共交通は人口や都市機能などが集積する徒歩圏（＝お団子）をつなぐ「軸」としての役割を担います。

そのため、徒歩圏（＝お団子）に集積した市民が公共交通を利用しやすくするよう一定以上のサービス水準を確保し、それらを強化するための活性化を図ることが求められます。それによって公共交通サービス圏域の魅力を高め、人口や都市機能の集積をめざします。

https://www.city.toyama.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_001/006/257/2.pdf




MOVE NEXT UTSUNOMIYA

[NEWS & TOPICS](#)
[MOVE NEXT UTSUNOMIYA](#)
[ACTION](#)
[LINKS](#)



LRTも、バスも、
地域内交通も、
乗り継いで
もっと便利にもっとおトクに。

広がる。つながる。毎日がもっと豊かになる。

ABOUT

MOVENEXT UTSUNOMIYAとは

公共交通をより身近な存在として感じていただくことで、より多くの方の利用に結びつけ、公共交通の持続・充実・発展にもつながる好循環づくりに向けたキャンペーンです。

LRTの開業を迎え、宇都宮市は、公共交通を「つくる」ステージから、便利に「つかう」ステージへ。便利になっていく公共交通を、あなたがスマートに使うその一回一回が、もっと豊かな毎日につながっていきます。

<https://supersmartcity.u-movenext.net/>

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは 脱炭素だけではなく、TODによる豊かな生活・ウェルビーイング向上をアピールすべき

昼呑みができる まちづくりは？

参考：1人あたりGDP（2024年時点）
日本 \$34.55thousands
スペイン \$34.93thousands

<https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO/WORLD>



<https://www.asahi.com/and/article/20210830/407907252/2/>

- 1 | スペインの一日の流れ①朝の勤務時間はのんびりスタート
 - 1-1 | 定時出社はゆるい、仕事の開始ものんびり
 - 1-2 | 朝11時頃に軽食休憩を取る
- 2 | スペインの一日の流れ②お昼は長～い休み時間(シエスタ)を取る
 - 2-1 | 14～16時頃まで休み時間（シエスタ）
 - 2-2 | シエスタの時間帯はお店も閉まっている
 - 2-3 | 金曜日の午後は休みの会社も多い
- 3 | スペインの一日の流れ③夜は仕事が終わってから遅めの夕食
 - 3-1 | スペイン人の夕食は21時か22時頃が一般的
 - 3-2 | スペイン人の寝る時間は夜23時～1時頃
- 4 | スペイン人の食生活について
 - 4-1 | スペイン人の食事は1日5食が一般的
 - 4-2 | スペイン人がお酒を飲む時間帯は？
- 5 | スペイン人の朝昼夜、平日休日の時間感覚
 - 5-1 | 朝は15時まで、昼は21時まで
 - 5-2 | 日曜祝日はお店やスーパーマーケットも休業
- 6 | まとめ：スペイン人の生活リズムはゆったりしていて自由だった

<https://jopelog.com/timeschedule/>

目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

TX流山おおたかの森駅では、デザインされた駅前空間をマルシェやイベント等で活用



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは 東急池上線戸越銀座駅では、周辺コミュニティと協働で木を活用したリニューアルを実施



目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは

サステナブル田園都市研究会（立正大学・(株)東急総合研究所共同企画）

第19回 2023年9月5日（火）16:00～18:20 場所：立正大学品川キャンパス13号館9Fラウンジ、リアル・オンラインハイブリッド

内容：駅と商店街によるTODサステナブルまちづくり・戸越銀座を研究する！

- 話題提供（敬称略）
- ①野呂一仁：立正大学文学部社会学科講師・地域連携支援室担当
 - ②亀井哲郎：品川区商店街連合会会長・(一社)戸越銀座エリアマネジメント理事
 - ③池田三和子：(株)池田元一商店取締役ウッドコミュニケーション事業部
品川区立芳水小学校校区教育協働委員
 - ④横尾俊介：東急電鉄(株)鉄道事業本部工務部施設課課長代理

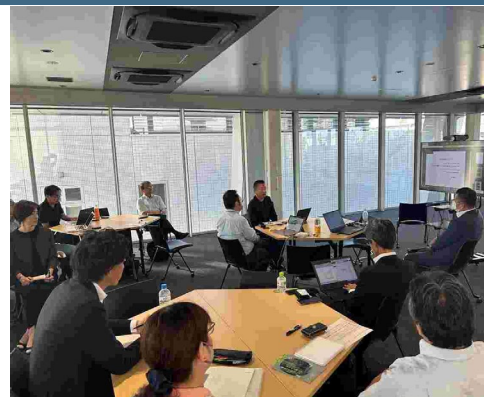
意見交換（上記4名に加え以下、50音順、敬称略）

・明石賢郎：品川区地域振興部商業・ものづくり課商店街支援係長

・藤井俊公：納豆菌研究会 駅ごとリアル＋デジタルメディア活用

司会 杉本将輝：立正大学地域連携センター産学連携コーディネーター、太田雅文：(株)東急総合研究所フェロー・主席研究員

参加者数：56名（リアル14名、オンライン42名）



■立正大学地域連携プログラムにおいては「サービスマーケティング」という学びの場で地域社会に貢献する。

■危機感もあり、戸越銀座商店街のブランディングにより、知ってもらい、来てもらうように努めた。

■商店街は、周辺地域も含めた安全・安心まちづくりにおいて、中心的な役割を担わなければならない。

■チェーン店に頼らず「食べ歩き」を促すような店舗も多く土休日に広域からの集客へとつながっている。

■木を最後まで使い尽くす「森の出口」取り組み体験を商店街を舞台に展開しSDGsへの意識を高める。

■駅の「木になるリニューアル」によりまちとの繋がりを深め、「協働」によりプロジェクトを進めた。

■近代的なデザインではなく木の持つ癒し感、香りは、駅の親しみやすさやシビックプライドへと導く。

■品川区内には商店街が多い、学生をはじめとする「よそもの」の参画を促すことにより活性化する。

■ECにより物販店は衰退するとは言われているが、EC起業家がリアル店舗を商店街に求めることもある。

■デジタル納豆菌育成により駅と商店街が連携して、GDPには計上されなくても価値ある活動を起こす。

■商店街を「場」として、データ活用しながら行動変容を促すスマートシティまちづくりの可能性は高い。

■商店街をスローモビリティ的電車が横切る踏切、都交との乗換、IC乗車券との連携等のリソースがある。

■駅改修において周辺の商店街や住民が参加することは、開業後まちづくりの価値を高める効果が高い。

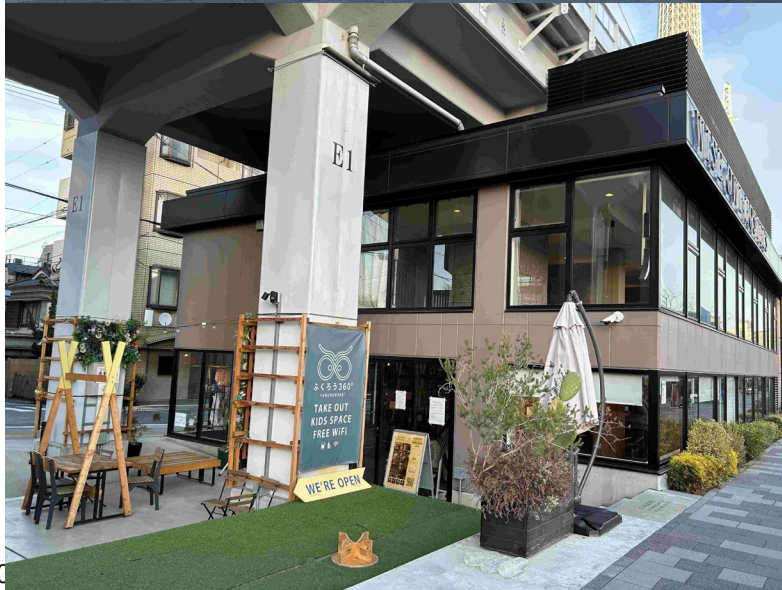
目指すべきTOD・サステナブルまちづくりとは
二子玉川駅周辺では「二子玉川エリアマネジメント」を組織化、エリマネに取り組む。

二子玉川のエリマネでは駅隣接の多摩川河川敷空間の多目的活用に取り組んでいる。

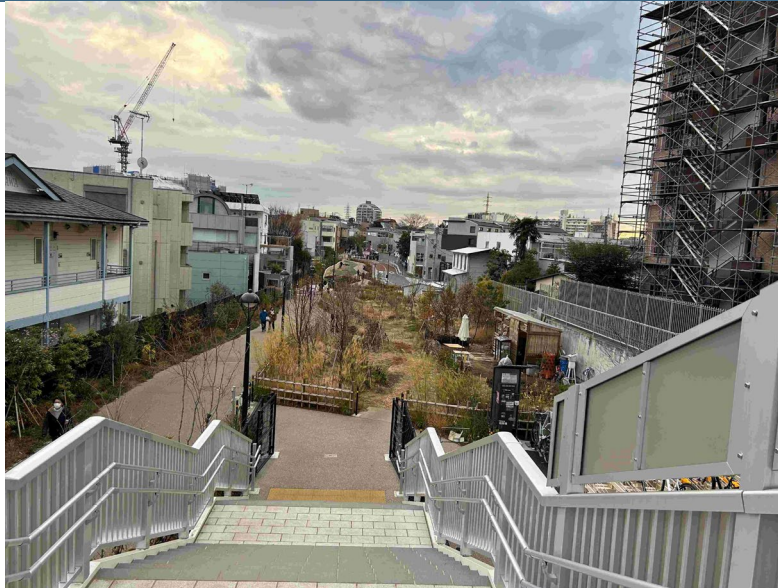


<https://futako.org/projects/#kasenjiki>

TOD・サステナブルまちづくりへの貢献の例 東武：ミズマチ・ソラマチ



TOD・サステナブルまちづくりへの貢献の例 小田急：下北線路街



TOD・サステナブルまちづくりへの貢献の例 京急：黄金町



TOD・サステナブルまちづくりへの貢献の例 阪急：洛西口



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