

都市政策・地域経済ワークショップII

「駅から始まる魅力あるまちづくり」

講演日 …… 2019年10月4日(金)

講演者 …… 西日本旅客鉄道株式会社

執行役員 創造本部 副本部長 春名幸一氏

1. 当社の置かれた状況とまちづくり

- (1) 当社エリアと経営環境の変化
- (2) めざす未来…訪れたい、住みたいまちと沿線をつくる
- (3) 当社の進めるまちづくり…駅を中心としたまちづくり

2. アーバンエリアのまちづくり…アーバンのありたい姿

- (1) 関西圏ブランドの確立に向けた沿線づくり
- (2) 各タイプ別の駅開発
 - ① 拠点駅開発…沿線の核となる拠点駅開発による沿線価値向上
 - ② 準拠点駅開発…近郊都市圏域の価値向上
 - 1) 駅改良と併せた賑わい創出…自治体との協調による駅改良と周辺整備
 - 2) 橋上駅化とまちづくり…橋上化によるまちの分析解消
 - 3) 駅周辺開発への参画
 - ③ 新駅設置とまちづくり
 - ・道路整備にあわせた新駅…駅周辺地域のポテンシャル向上
 - ・大規模面整備にあわせた新駅…新駅を中心とした新たなまちづくり

3. 新幹線拠点駅のまちづくり

- (1) 新幹線駅の特徴
- (2) 山陽新幹線沿線とまちづくり
- (3) 北陸新幹線とまちづくり

4. まちづくりと駅の関連性

- (1) まちづくりにおける駅の地理的位置づけ
- (2) まちづくりにおいて駅と駅前広場に求められる機能
- (3) まちづくり上の駅の課題
- (4) 鉄道とまちづくりの連携

鉄道事業者である JR 西日本がこれまで実施してきた、駅周辺開発の考え方と個別の事業ごとにどのような考え方で開発を進めてきたのか、また、駅とまちづくりの関係性について講義していただいた。

1. 当社の置かれた状況とまちづくり

JR 西日本が所管するエリアは北は新潟から南は福岡に到る 2 府 16 県に跨がり、駅数は 1,000 駅、乗降客数は 500 万人で、うち近畿地方では 8 割を占めている。

所管エリアでは人口減少が進んでおり、特に中国・山陰線、北陸エリアについては全国を上回る人口減少がみられる。

人口減少の進展度を比較すると、[全国] 2010 年 12,806 万人に対し、2030 年△9% [首都圏] ※東京・神奈川・埼玉・千葉 2010 年 3,562 万人 2030 年△3% [東海] 2010 年 1,511 万人 2030 年△7% [近畿] 2010 年 2,090 万人 2030 年△9% [北陸] 2010 年 307 万人 2030 年△12% [中国] 2010 年 756 万人 2030 年△12%と、首都圏や東海地方と比較して近畿圏は今後の人口減少ペースが速くなっている。

JR 西日本が、2 年前に発表した中期経営計画では、近畿圏とともに各エリア毎に地域交流・定住人口を増やしながらか、いかに鉄道利用のお客様を増やすかという戦略を立てている。

めざす未来として「JR 西日本グループ中期経営計画 2022」では、西日本各エリアは、「行ってみたい、また行きたい」広域誘客ゾーンの演出、中核都市を中心とした便利で賑わいのあるまちづくり、訪日のお客様にとって魅力ある旅先としての西日本エリアの演出、新幹線を基軸とした広域鉄道ネットワークの磨き上げ、関西都市圏ブランドの確立を打ち出している。例えば、行ってみたい・来てみたいでは、観光集客数を増やすこと、また都市圏を中核にしながらか日常生活の中で移動を増やすようなまちづくりをしていくことである。

特に関西圏は日本第二の都市圏であり、JR 西日本としては“ニッポン”のゲートウェイにふさわしい、先進性を備えた関西都市圏ブランドの確立に貢献するとともに、鉄道ネットワーク整備と沿線開発による国際都市としての魅力の向上、西日本最大のターミナル大阪駅周辺の開発を通じた賑わいの創出、新大阪エリアの広域ハブ拠点化と国際ビジネス立地のポテンシャルの発揮、魅力ある沿線ブランドの確立を担っていきたいと考えている。

このため、JR 西日本が進めるまちづくりとしては、「線区価値向上」という考え方のもと、駅や線区の特徴に合わせて、駅及び駅周辺に都市機能の集積を図っている。人口減少や少子高齢化が進展する中で、鉄道駅を拠点としたまちづくりはコンパクトシティを志向する行政とも目的が一致している。沿線の自治体や事業者、地域の皆様と連携を図りながらか暮らしを便利で豊かにするためのまちづくりに取り組んでいる。

2. アーバンエリアのまちづくり

関西圏ブランドの確立に向けた沿線づくりとしては、安全で高品質な鉄道サービスと生活

サービスの提供を通じて、便利で快適な暮らしを実現するため、新線や新駅設置等鉄道ネットワークの整備や、地域のまちづくりとあわせて駅をより魅力的な空間とすること等を通じて、鉄道を利用されるお客様や沿線で生活される皆様のニーズに応じた質の高い生活サービスや商品を提供し、沿線への居住や鉄道のある暮らしを選択していただくことを目指していく。

鉄道駅関連の開発としては2030年に向けて、なにわ筋線整備による大阪都心部の南北接続や夢洲臨海部に向けてのアクセスなど視野に入れながら沿線街づくりを考えていきたい。

また、北陸新幹線の大阪への延伸を睨み、新大阪駅についても広域ハブの拠点としてまちづくりをすすめていきたいと考える。

私鉄とJRが相互に乗り入れしている京橋や天王寺などのターミナル駅では、私鉄事業者と共同してターミナル開発を行い、拠点機能とともに沿線の価値を高める時代を迎えていると考えており、インフラ整備・立体交差・新駅高床化・周辺再開発などハード整備をきっかけにしながら、駅を中心に様々な機能集積を行なっている。

① 拠点駅開発

大阪駅；2011年にノースゲートビルが開業した。この駅ビル開発は、梅田の貨物ヤードに計画されていた開発を先導し誘発するものであった。それまでの大阪駅は南北が高架鉄道により分断されているイメージあり、ここを一体化するような形で駅整備を行うこととした。

現在、南北をつなぐ地上レベル・デッキレベルに加え、西梅田において阪神電鉄が地下駅の拡張と地下通路の拡充などの整備をおこなっており、これとも連携してうめきた2期整備とも連動する地下駅をつくっている。

これにより、関空特急のはるかが停車できる駅が誕生することになり、うめきた2期開発での人の流れがより活発にしていくことになる。2030年には、梅田の利便性と南北の一体化が促進されうめきたがより活性化するものと考えており、南海電鉄とも協力してやっていく。

梅田エリアでは、梅田地区全体の競争力・集客力・地域力を高め持続的な発展を目指していくことを目的に、JR西日本・阪急電車・阪神電車・グランフロント大阪の4社により2009年に梅田地区エリアマネジメント実践連絡会が発足した。活動のコンセプトとしては、『駅から広がるまちづくり』・『歩いて楽しいまちづくり』・『新しい時代のまちづくり』とし、うめきたエリア・阪急梅田駅 茶屋町エリア・JR大阪駅エリア・西梅田エリア・JR大阪駅南エリア（ダイヤモンド地区）が梅田地区エリアマネジメントの対象エリアとなっている。

京都駅；1995年建都1200年事業のときに、四代目京都駅の国際的コンペを行なって京都駅改築事業を実施した。駅北側の古い町を守っていきながら南側には新しいものをつくるというコンセプトとした。必要な建物規模を確保する為、高さの規制緩和を受けた。

デザイン面では、内部空間がユニークで大胆な空間になっていることなど、21世紀に向かう新しい空間のデザインとした駅となり、あわせて区画整備をしてアクセス道路とともに駅前広場などのインフラの整備を行った。

② 準拠点駅開発

大津駅；京都の隣に位置し微妙な距離でもあり、通り過ぎる駅となっていたが、立寄る駅、集いの場への生まれ変わるため、大津市の古い町並みを活かしながら駅前の活性化、市と一緒に駅ビルの改修を実施。周辺のまちづくり、地域共生・地域の活性化を図ることを目的に大津宿場町構想を掲げる大津市とJR西日本の共同により大津リノベーションスクールの開催を実施。大津駅の位置づけとしては、まちの玄関口・回避の拠点・情報発信の拠点とし、大津市もその重要性を認識していただいている。

高槻駅；駅西側にホーム増設・ホーム柵の設置、橋上店舗リニューアルなど、駅改良プランの実施をした。このことにより生み出された空間を活用して施設を配置して、利便性を高めるとともに、広域的な拠点性を創造した。現在 JR 高槻駅 6,5 万人/日、阪急高槻駅 3,2 万人/日となっており、はるか・サンダーバードが停車する駅としてますます便利な駅になっている。

茨木駅；万博の時にできた駅で、エスカレーターや設備工事、西側のアクセス強化をしながら、駅の利便性と安全性を高める一方、改札口エスカレーター新設、美装化等に合わせ橋上駅に店舗を設置した。周辺においては、賃貸マンションや分譲マンションなどがあり、今後の再開発が課題である。

摂津本山駅；北と南に分かれていた駅であったが、南北一体化を進めたまちづくりをすすめるため、自由通路整備に合わせて駅舎の橋上化・バリアフリーを実施し、鉄道によるまちの分断を解消するとともに駅利用者の利便性の向上を図った。

尼崎駅；周辺のまちづくりが進み、乗り換えのお客様が增大したため、新たに歩行者通路をつくり駅の利便性を向上させた。

岸辺駅；吹田の貨物ヤード跡地に健康イノベーションを図る北大阪健康医療都市の建設が進められており、JR も周辺関係機関等と連携し、医療・健康をテーマにしたまちづくりを推進するため、健康をテーマとしたテナントが入るビルを建設した。2018年11月17日に開業、物販店・飲食店、クリニック、宿泊施設、フィットネス他が入り、延床面積:約 27,000 m²のビルとなり、貨物ヤード跡地の敷地面積:約 8,235,71 m²、用途地域:商業地域 80%/600% となっている。

③ 新駅設置とまちづくり

JR 西日本発足以降開業した新駅は 1987.04~2019.04 現在 89 駅、うち近畿圏内の新駅は 43 駅（既存駅間に新設した新駅 25 駅・新線と同時に開業した新駅 18 駅）となっている。

新駅設置と周辺まちづくりの考え方は、既存市街地の利便性向上のための新駅として、地域全体の活性化と利便性向上（○徒歩、自転車のアクセス性向上 ○既存のバスネットワークの活用 ○コンパクトな駅前施設）、大規模な面的整備によるまちづくりと連携した新駅

として、まちづくりの新たな拠点（○土地区画整備事業等の面的整備との連携 ○工場跡地等の大規模な土地利用の転換 ○良好なまちづくりの核）、まちの活性化に向けて先行して設置する新駅として、周辺地域活性化に向けた整備促進の牽引役（○まちづくりの進展に応じた駅周辺整備）としている。

甲南山手駅；鉄道利用が期待できる道路改良とあわせた駅づくりとして、道路整備計画とあわせて線路を 1 線ずつ移動してホームを生み出しアクセス強化を図った。自治体と共同してつくった駅で、国際都市神戸市の東の玄関口としてふさわしい常にきれいなまちを目指して地域と連携して広場の整備をした。

さくら夙川駅； 駅を設置することで、地域全体の活性化と利便性向上につながった。

嵯峨野線梅小路京都西駅； 駅周辺のポテンシャルをあげた駅で 2019 年 3 月に開業した。ここにはもともと水族館がありさらに南側には中央市場もあったが、京都駅から 20 分強かかる距離にあった。新駅設置により利便性が向上した。

総持寺駅；周辺に工場跡があり跡地とセットでまちづくりを行っている。駅整備に合わせて稼働柵の設置も行なっている。

南草津駅；大規模に生まれ変わった駅で数年前には新快速も停まるようになり、新駅設置当時には何もなかった駅周辺のまちづくりが進み、開業時の 1994 年は市人口:98 千人、乗車人員:9 千人だったのが、2016 年では市人口:131 千人、乗車人員:29 千人となっている。

桂川駅；キリンビール工場跡地の開発と併せて新駅設置が進められ、洛西ニュータウンが広がりこれからまだまだ乗降客が伸びていく駅である。

3. 新幹線拠点駅のまちづくり

山陽新幹線は当時社会の要請から突貫でつくったため、鉄道整備に比して駅周辺のまちづくりが追いついていなかった。当時在来線の駅ビルがある中で新幹線の駅ができたパターンでは、昭和 47 年の新大阪～岡山開業では、新神戸・姫路、昭和 50 年の岡山～博多開業では、福山・広島・徳山・新山口・小倉となる。

広島駅；広島シティネットワークの充実により広島駅周辺の拠点性が向上し、過去 10 年間で広島駅の乗降客は増加傾向にあり、2017 年には年間乗降客が 15 万人を突破した。JR 西日本管内 2 府 16 県エリアとしても乗降人員は 14 万人/日で 7 位、収入は 119 百万円/日で 2 位となり、広島駅南口広場再整備事業としても駅ビル活用高架案による路面電車の駅ビルへの乗り入れ、南口駅前広場の再整備、駅ビルの建替え、駅ビル内における歩行者空間整備などをし、駅周辺開発だけではなく、鉄道整備もあわせて都市圏のまちづくりをすすめている。周辺の再開発がすすみ、中国地方としても広島駅は重要拠点で、駅を中心とした他の駅の改良、新型車両も含めて充実させ、今では広島の鉄道ネットワークを形成している。

岡山駅；東口駅前広場・地下街整備、駅橋上化・自由通路、西口駅前広場などを整備し、橋上化により分断化されていた駅周辺の一体化をした。この整備方法は徳山・山口でも実施。

姫路；長い年月をかけて立体交差事業を進め、同時に区画整理をして古いビルも建替えられ、駅前広場はトランジットモールも整備されてユニークなものとなるなど、まちそのものが変わり連続的なまちづくりとなった。播但線・姫新線の輸送改善としては、カーブの改良化・ディーゼル車両取替えなどネットワーク性を高める公共交通利用促進を図った。

北陸新幹線は、東京～金沢約 450 km（内 JR 西日本約 170 km）、金沢～敦賀までつながっている。

金沢のまちづくりは金沢駅のデザインコンセプトが、まちがみえる、心と体に気持ちがいい駅となり、ホーム・コンコース・トイレ・待合室などに伝統工芸品などが施されている。駅周辺で整備・連続立体交差事業なども進められており、象徴的な門構えで金沢らしい駅として、これからもどんどん開発が進められている。

高岡駅は、新駅であり、まちづくり計画がなかなか進まず自治体も課題になっている。在来線駅と新幹線新駅の 2 つの拠点をもつのは難しい課題とされていたが、ネットワークをつくりながら両駅を高めていき公共交通として成功させる。

富山駅は、コンパクトシティ志向で、北陸新幹線の建設、在来線の高架化に合わせた富山港線の LRT 化を実施しており、駅都市用地の公募の実施では、優先交渉権者として JR 西日本グループが選定されホテルと商業の複合施設の開発計画を推進している。

4. まちづくりと駅の関連性

○まちづくりにおける駅の地理的位置づけ

駅を中心に（駅表）「駅周辺エリア」⇔「駅前広場」⇔「駅」、（駅裏）「駅」⇔「駅前広場」⇔「駅周辺エリア」

○まちづくりにおいて駅と駅前広場に求められる機能

「交通結節機能」（鉄道と 2 次交通のアクセス拠点）・「まちの玄関としての景観・機能集積」・「まちの防災拠点」

○まちづくり上の駅の課題

「鉄道によるまちの分断」⇒連続立体交差、橋上駅化

「低利用の鉄道敷地による非効率な土地利用」（貨物機能・長距離用留置機能）⇒市街地整備、鉄道事業者による土地利用の転換

「築年数の古い駅及び駅周辺建物の陳腐化」⇒駅舎建替、市街地再開発

○鉄道とまちづくりの連携

「鉄道を中心としたまちづくりの推進（コンパクトシティ）」×「鉄道利用の増加」

「他交通業者との連携による鉄道利用の促進（Mass など）」⇒公共交通を中心としたまちづくりの促進

「各社拠点駅の会社間連携によるエリマネ（共同イベント、動線強化など）」⇒拠点エリアの魅力・利便性向上

「ダイヤ改正（優等停車等）による駅の吸引力の変化」⇒当該駅周辺地区の魅力・利便性向上。としている。

駅の表と裏では歴史的にそれぞれ発展が異なる。駅前広場がまちにとってどういう意味を持っているのかを考えて整備する必要がある。鉄道と2次交通の結節、まちの玄関口としての景観、防災機能など考えていく必要がある。

鉄道によるまちの分断化や低利用の鉄道敷地による非効率な土地利用、築年数の古い駅および駅周辺建物の陳腐化など課題があり、貨物に関しては線路を集約するだけでコストがかかるため、それに見合った土地の利用価値がない場合、据え置かれている状況で、古い駅はまちの景観として好ましくないケースもある。

まち分断を解消するため連続立体交差化をすすめ市街地整備を行っている。何もしないことにより利用者が減り、マイナスのスパイラルとなっていくので、鉄道を中心としたまちづくりの推進（コンパクトシティ）×鉄道利用の増加を考え、他交通業者との連携による鉄道利用促進（Mass など）、エリアマネジメント、拠点性、ダイヤ改正による駅の吸引力の変化をしていき、周辺の活性化に寄与していきたい。

以上。