

鉄道沿線まちづくり ガイドライン (第一版)

——沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりのために——

平成27年12月

国土交通省 都市局
街路交通施設課
市街地整備課
都市計画課

鉄道沿線まちづくりガイドライン（第一版）

目次

はじめに	3
1. ガイドライン策定の背景及び目的	5
1.1 社会環境の変化	5
1.2 鉄道沿線まちづくりが必要とされる背景	9
1.3 鉄道沿線まちづくりとは	16
1.4 ガイドラインの目的	18
2. 鉄道沿線まちづくりの進め方	19
2.1 全体手順	19
2.2 各手順の説明	20
(1) 体制の構築	20
(2) 現状の把握	28
(3) 目標の共有	30
(4) 具体的方策の検討	33
(5) 役割の分担	39
(6) 具体的方策の実施	42
(7) 連携の拡大	46
3. 鉄道沿線まちづくりの事例	49
3.1 包括的な体制の構築事例	50
3.2 人口減少・高齢化に対応するための連携型まちづくり事例	56
4. 鉄道沿線まちづくりに関連する制度・施策	66
4.1 活用可能な制度・施策	67
(1) 沿線市町村間の連携	67
(2) 都市機能の分担・連携	68
4.2 その他の関連する制度・施策	73
(1) 鉄道沿線まちづくりの素地となり得る市町村間の連携	73
(2) 鉄道沿線まちづくりの推進にあたって留意すべき制度・施策	76

はじめに

急激な人口減少、異次元の高齢化、都市間競争の激化とグローバリゼーションの進展、巨大災害の切迫等の背景を踏まえ、国土交通省では、2050年を見据えて国土づくりの理念や考え方を示した「国土のグランドデザイン 2050」を平成 26 年 7 月に策定した。また、この理念や考え方を実現するために、平成 27 年 8 月には「国土形成計画（全国計画）」「国土利用計画（全国計画）」が改定された。

生産年齢人口の減少は今後ますます進む見込みであるが、これにより、大都市郊外部や地方都市周辺の鉄道沿線においては、通勤人口が減り、鉄道を中心とした公共交通の利用者が減少し、結果として、公共交通のサービス水準の低下につながることも考えられる。また、鉄道を中心とした公共交通の利用者が減少すれば、駅の拠点性が失われ、駅前の中心市街地がさらに衰退するなど、沿線地域の住民にとっては利便性の低下が懸念される。

他方、全国的に高齢化が深刻になる中で、かねてから推進されてきた高齢者の運転免許証の自主返納制度や、運転免許を保有する高齢者の認知機能検査義務を拡大する昨今の道路交通法改正などを踏まえると、今後増加していく高齢者が自動車に過度に頼らない暮らしを実現するためにも、公共交通の必要性はますます高まるものと考えられる。

このような状況下において、わが国の経済を牽引する地域であり、多くの国民が暮らす場でもある大都市においても直面する、都市の国際競争力強化、高齢者の急増といった課題等を踏まえ、今後 10 年程度を見通した大都市政策のあり方について大都市戦略検討委員会において検討を行い、平成 27 年 8 月には「大都市戦略」を公表したところである。

この「大都市戦略」においては、今後の大都市圏のあり方として「都市再生の好循環」の加速、大都市「コンパクト+ネットワーク」の形成、「災害に強い大都市」の構築の 3 つの基本的方針が示されている。このうち、大都市「コンパクト+ネットワーク」の形成に向けた具体的方向性のひとつとして、「官民一体での鉄道沿線まちづくり」が掲げられており、大都市郊外部において、人口減少・高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念される中、鉄道沿線を軸に都市機能が集積する大都市特有の構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図る「鉄道沿線まちづくり」に取り組むことが重要であるとされている。

また、地方都市についても、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成 26 年 12 月

27 日閣議決定)で「都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成」が主な施策として位置付けられ、アクションプランにおいても必要な対応として「広域連携型のコンパクトシティの構築」が掲げられているところであるが、特に、鉄道を有する地域においては「鉄道沿線まちづくり」に取り組むことが効果的と考えられる。

そこで、本ガイドラインでは、地方公共団体及び鉄道事業者を主な対象とし、大都市郊外部や地方都市周辺の鉄道沿線において円滑かつ効果的に鉄道沿線まちづくりが推進されるよう、沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を示すものである。

このような場を活用して、沿線の市町村間での都市機能の分担・連携を高め、鉄道を軸とした都市機能の再編を進めることにより、コンパクトな都市構造の実現に資するものと考えられる。

なお、本ガイドラインでは「鉄道沿線まちづくり」の検討・導入部分において参考となると考えられる事例を中心に紹介している。今後、本ガイドラインを参考として勉強会などの「場」が形成されていくと期待されるが、それらの取組状況や得られた知見などを基にして、本ガイドラインの内容を随時充実させていく予定である。

1. ガイドライン策定の背景及び目的

1.1 社会環境の変化

全国的に人口減少・高齢化が進む中、サービス産業が衰退し、それが若年層の減少を加速させるという負のスパイラルを回避する観点から、意識的に駅周辺の都市機能の維持を図ることが重要である。

例えば、大都市圏郊外部の鉄道沿線においても人口の減少、特に生産年齢人口の減少が本格化する見込みである（図 1-1～図 1-6）。

さらに、図 1-7 のとおり、鉄道沿線の将来の人口増減率に着目してみると、都心から比較的近いエリア（5km 圏域）を除いて、いずれの距離帯においても人口が減少し、高齢者は増加する見込みであるが、駅から近いほど人口減少が緩やかであり、高齢者の増加率は大きくなる見込みである。

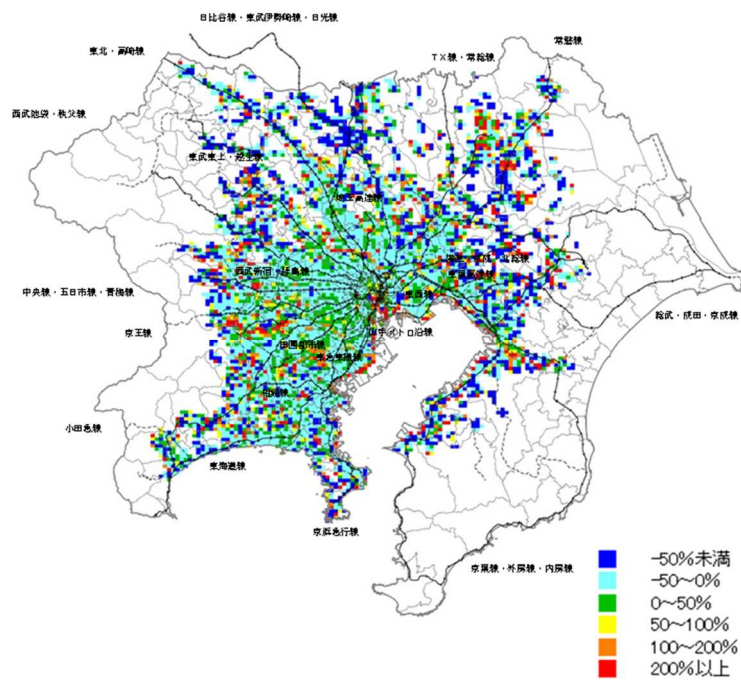


図 1-1 東京都市圏における生産年齢人口増減率(2005年→2035年)

出所：国土交通省都市局

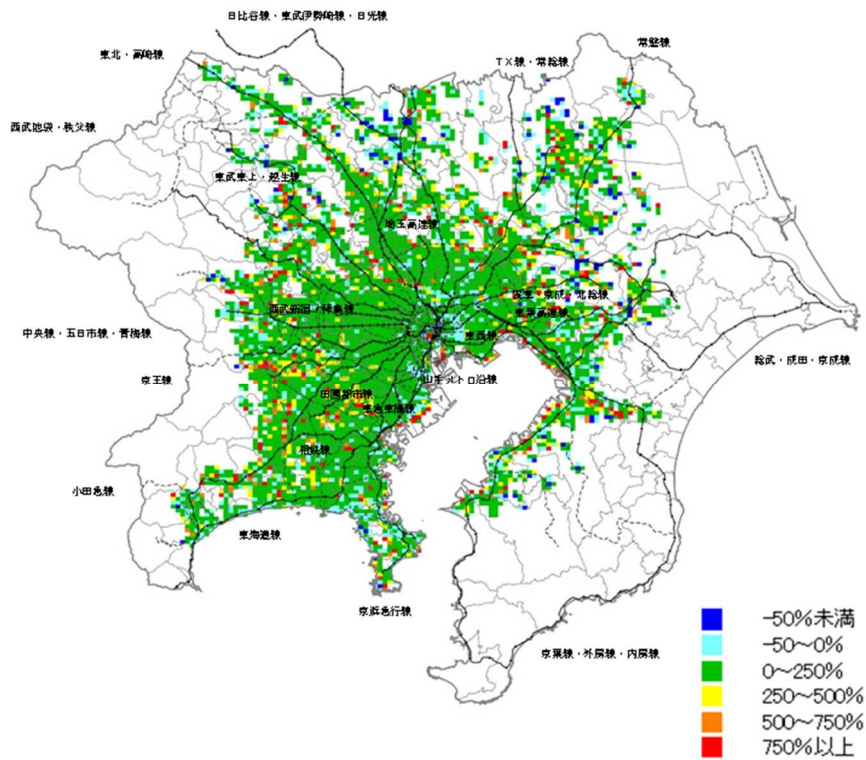


図 1-2 東京都市圏における高齢者人口増減率(2005年→2035年)

出所：国土交通省都市局

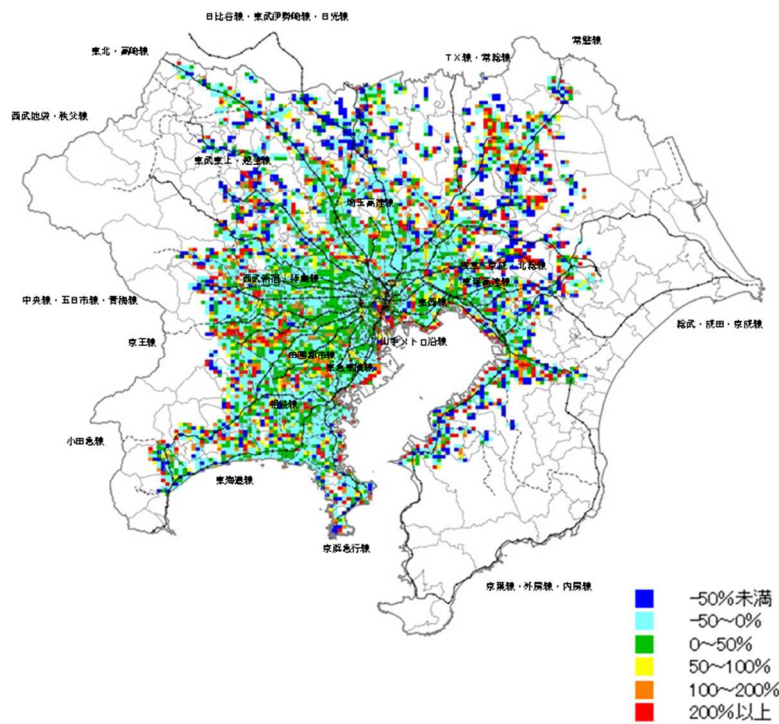


図 1-3 東京都市圏における夜間人口増減率(2005年→2035年)

出所：国土交通省都市局

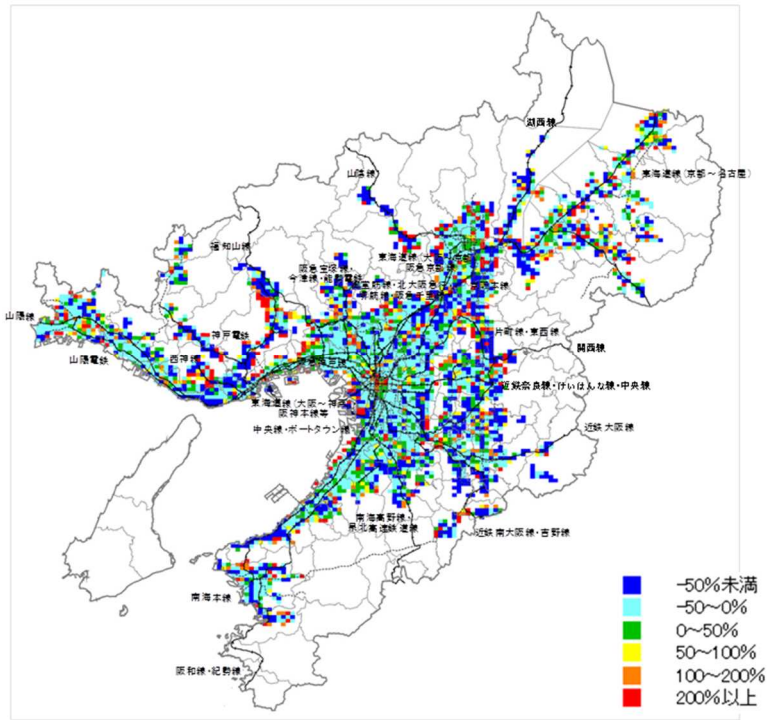


図 1-4 京阪神都市圏における生産年齢人口増減率(2005 年→2035 年)

出所：国土交通省都市局

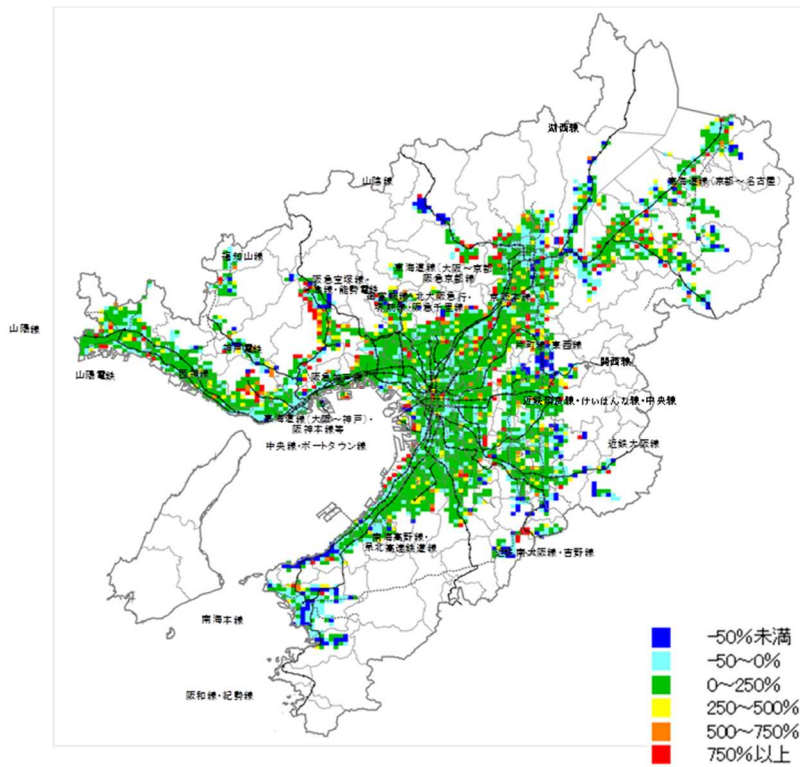


図 1-5 京阪神都市圏における高齢者人口増減率(2005 年→2035 年)

出所：国土交通省都市局

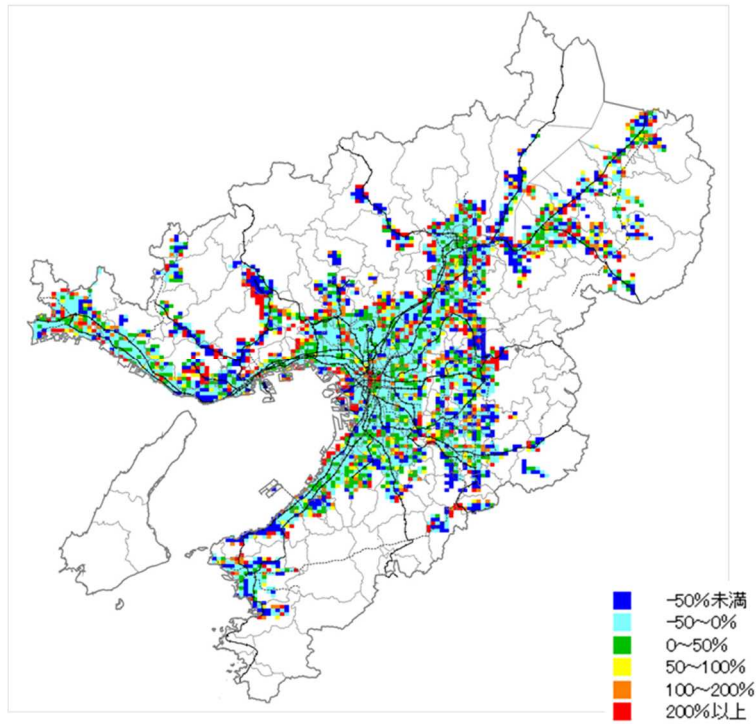


図 1-6 京阪神都市圏における夜間人口増減率(2005年→2035年)

出所：国土交通省都市局

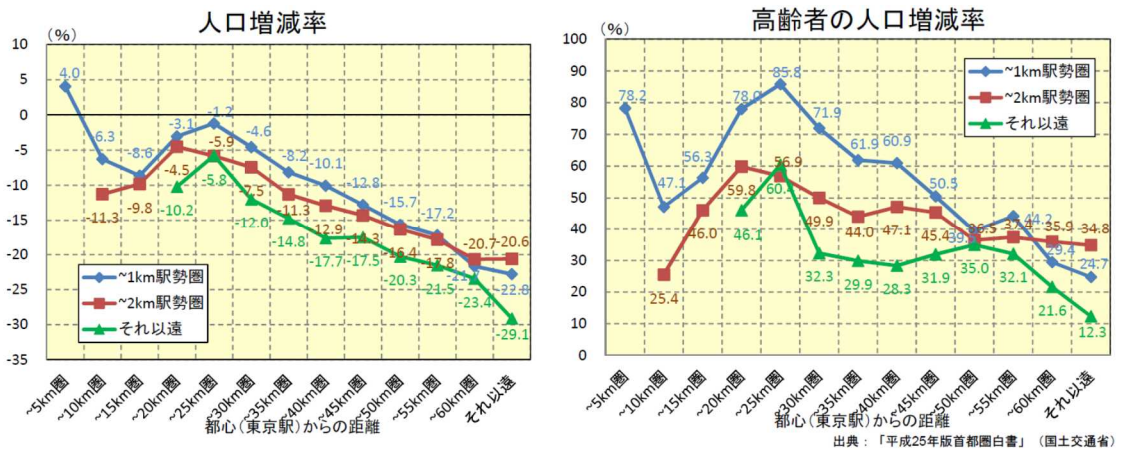


図 1-7 鉄道沿線の人口増減率(平成 22 年～平成 52 年)

出所：国土交通省「平成 25 年版首都圏白書」

以上、大都市圏郊外部のデータを中心に紹介したが、地方都市周辺においても同様、あるいはより深刻な状況にあると考えられる。

1.2 鉄道沿線まちづくりが必要とされる背景

大都市郊外部や地方都市周辺の鉄道沿線においては、鉄道を軸として都市機能が一定程度集積していることもあり、相対的に高い水準の都市サービスが提供されてきたところであるが、今後の人口減少・高齢化の進展に伴い、次のような課題が顕在化するおそれがある。

● 都市経営・都市サービス面の課題

各地方公共団体がそれぞれ、公共施設をはじめ、文化施設や拠点病院等の都市機能の整備に努めてきた結果、比較的狭いエリアに同様の施設が立地している場合が見受けられる。今後、人口減少が進むと、このような各施設の稼働率が低下する一方で、施設の老朽化に伴い維持管理費が増大することから、各地方公共団体の財政状況がさらに圧迫され、持続的な都市経営が難しくなることが予想される。

各地方公共団体では、平成 28 年度中に公共施設等総合管理計画の作成が求められており、適切に公共施設の再編を進めていかなければ財政状況が厳しくなり、都市サービスの水準を維持することが困難となるほか、それにより沿線の魅力が低下すれば、商業機能も衰退する可能性がある。

● 公共交通サービス面の課題

今後見込まれる沿線地域の人口減少・高齢化や沿線の魅力低下は、鉄道事業者にとって利用者数の減少による運輸収入の減少に直結するものであり、その結果、運行本数の減少など公共交通のサービス水準の低下にもつながることが懸念される。

● 住民の利便性の課題

上記のような都市サービス、公共交通のサービス水準の低下は、沿線地域の住民にとっては利便性の低下につながるものである。

これまでは、鉄道事業者が輸送サービスの維持・向上に努めるとともに、鉄道需要を喚起するため、鉄道沿線を軸として住宅・オフィス・商業・レジャーなどの開発を一体的に進めてきた事例もあった。しかし、開発が円熟期を迎えたこのような沿線地域においても、今後の急速な人口減少・高齢化の影響は厳しいものになることが予想される。

今後は、これらの課題に対応するため、鉄道沿線において沿線地方公共団体や鉄道事業者などの多様な主体が連携し、一丸となってまちづくりに取り組む必要があり、大きな転換点を迎えているところであると言える。

このような状況において、都市全体の構造を見渡した「コンパクト+ネットワーク」の実現を目指して、平成 26 年 8 月に「都市再生特別措置法」の一部改正法、11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正法がそれぞれ施行された。「都市再生特別措置法」では、市町村が住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（立地適正化計画）を作成することができる制度が設けられ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組み（地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画）が設けられた。

両法律に設けられたこれらの「まちづくり」と「交通」に係る制度は、互いに連携し合うことにより、好循環を実現しようとするものである。

また、都市計画運用指針においては『複数の市町村で広域生活圏や経済圏が形成されている場合等には、当該複数の市町村が連携して立地適正化計画を作成することも重要である。その際、地方中枢拠点都市又は定住自立圏における中心市とその周辺自治体との間や鉄道等の公共交通の沿線の自治体間で、例えば図書館等の生活サービスの立地や公共交通の充実等について連携することも考えられる。』とされており、都市機能の再編等を効果的に進めるために、複数市町村による連携の重要性が示されているところである。

以上のような状況から、複数の地方公共団体と鉄道事業者等が連携して「鉄道沿線まちづくり」に取り組むことの重要性が高まっている。

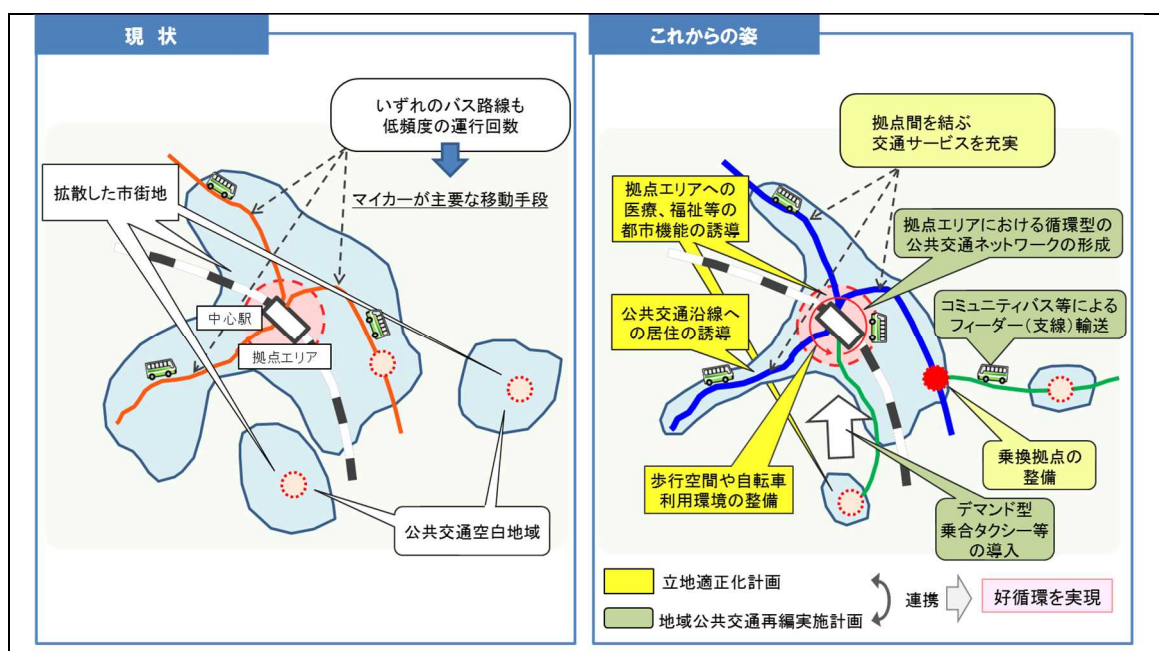


図 1-8 「コンパクト+ネットワーク」のイメージ

●立地適正化計画

人口の急激な減少と高齢化を背景に、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』を推進するため、都市再生特別措置法に立地適正化計画制度が創設され、都市の中心拠点や生活拠点（都市機能誘導区域）への機能の集積を図るための各種支援措置が設けられた。

その中でも、公共交通等のネットワークを介して、複数市町村による広域的な生活圈や経済圏が形成されている場合、関連する市町村が連携して立地適正化計画（コンパクトシティのための計画）を作成することにより、当該圏域における都市機能（医療・福祉・子育て支援・商業等）を一定の役割分担の下で整備・利用することができ、広域的な地域の活性化と効率的な施設配置を図ることが可能となる。

図 1-9 立地適正化計画

●地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものとして、市町村又は都道府県が「地域公共交通網形成計画」を策定することができることとなった。

「地域公共交通網形成計画」は、鉄道のみならず、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通等といった多様な交通サービスを対象とし、持続可能な地域公共交通ネットワークを目指すものであり、同計画は複数の地方公共団体が共同して作成することも可能である。加えて、同計画を作成・実施する際には、地方公共団体、公共交通事業者等が参加する協議会において協議を行うことが可能である。

また、「マスタープラン（＝地域公共交通網形成計画）」に基づき、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ面的な再構築を行う場合には、その実施計画の一つとして、「地域公共交通再編実施計画」の策定ができることとなった。

図 1-10 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画

事例：高次の都市機能の複数地方公共団体による分担・連携

複数の沿線地方公共団体の連携により、利用者人口を確保することで、各地方公共団体単独では設置・運営できない高次の都市機能も設置できる可能性がある。

東京都内の多摩六都（小平市、東村山市、清瀬市、東久留米市、西東京市の5市による広域行政圏。もともとは6市であったが、保谷市・田無市の合併により5市となった。）では、一部事務組合（多摩六都科学館組合）を組成し、多摩地域の自然豊かな生活環境と、科学技術の調和を大きなテーマに、最先端のプラネタリウムなどの設備も備えた「多摩六都科学館」を西東京市内に設置、共同運営している。



多摩六都のエリア

出所：多摩北部都市広域行政圏協議会ウェブサイト (<http://tama6.jp/>)

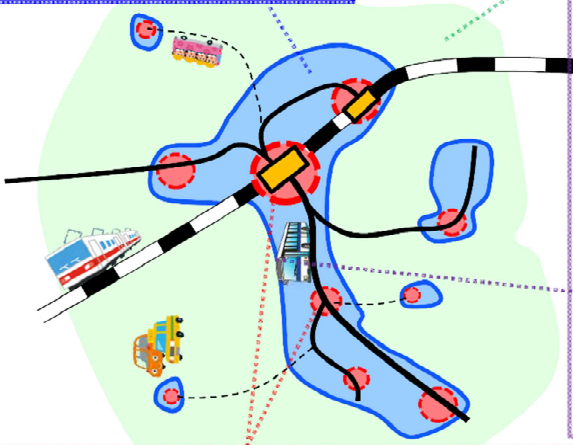
都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●**立地適正化計画（市町村）**
 ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
 ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土儀づくり（**多極ネットワークコンパクトシティ**）



<p>都市機能誘導区域 生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進 ○誘導施設への税財政・金融上の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特別 税制 ・民都機構による出資等の対象化 予算 ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 予算 ○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能 ○公的不動産・低未利用地の有効活用 <ul style="list-style-type: none"> ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合は国が直接支援 予算 	<p>居住誘導区域 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆区域内における居住環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費等の補助 予算 ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更） ◆区域外の居住の緩やかなコントロール <ul style="list-style-type: none"> ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による動きかけ ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能 ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用 <ul style="list-style-type: none"> ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による動きかけ ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度 予算 ・協定を締結した跡地の適正管理を支援
<p>公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通を軸とするまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法） ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所・乗降点等の公共交通施設の整備支援 予算 	<p>区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール</p> <ul style="list-style-type: none"> ○誘導した機能の区域外での立地について、届出、市町村による動きかけ

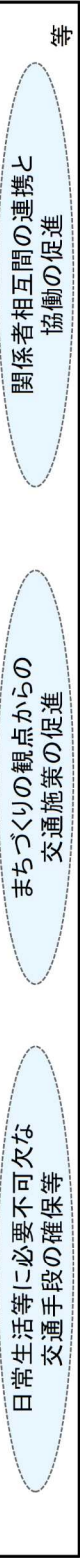
※下線は法律に規定するもの

図 1-11 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

出所：国土交通省資料（http://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html）

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

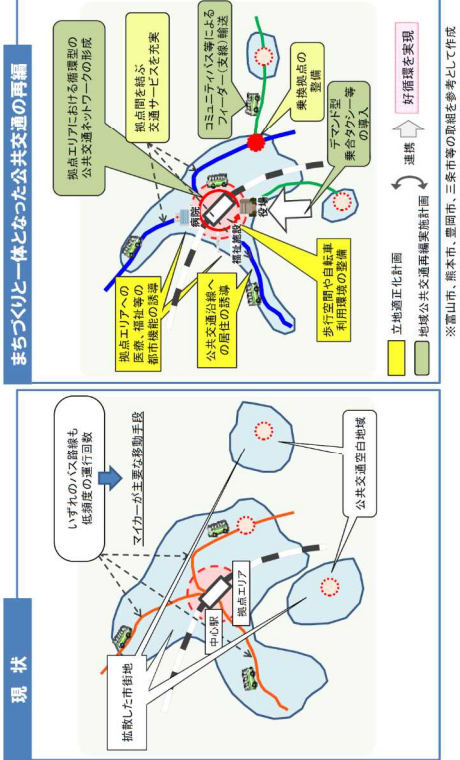
交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化



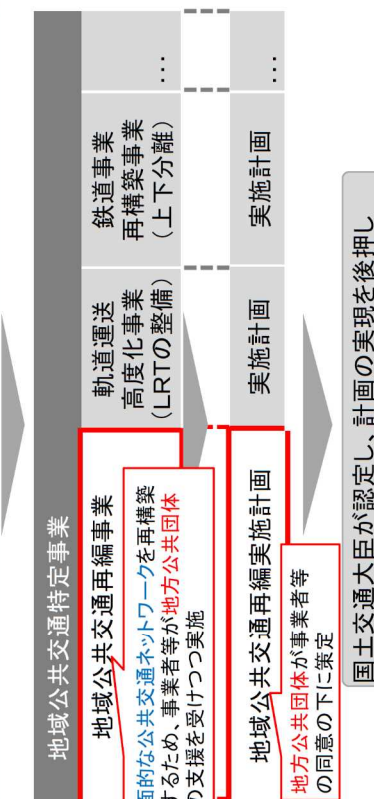
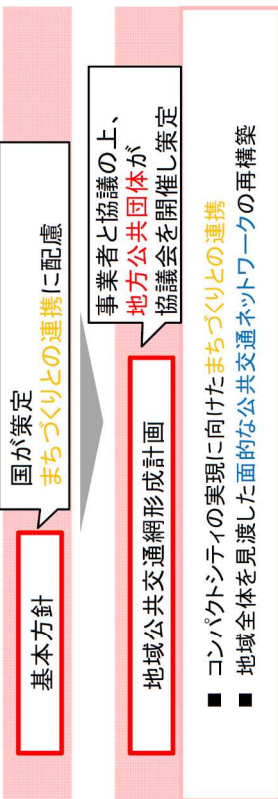
目標 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント**
- ① 地方公共団体が中心となり、
 - ② まちづくりと連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



※改正地域公共交通活性化再生法については、平成26年11月20日に施行

図 1-12 改正地域公共交通活性化再生法の概要

出所：国土交通省資料 (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)

1.3 鉄道沿線まちづくりとは

本ガイドラインで示す「鉄道沿線まちづくり」は、鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図るものである。

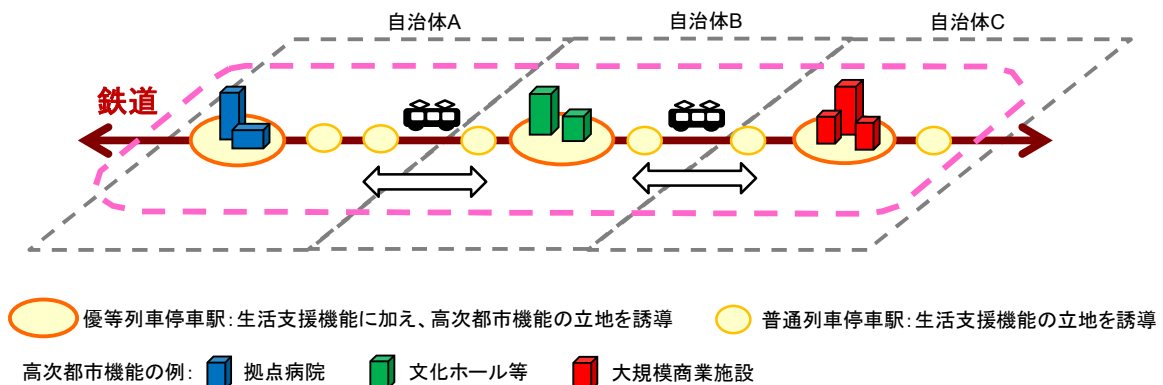


図 1-14 鉄道沿線まちづくりのイメージ

こうした「鉄道沿線まちづくり」を推進することにより、以下のような効果が期待される。

● 都市経営・都市サービス面

各種都市機能について、複数市町村間で適切な分担・連携が図られることにより、各地方公共団体が個別に整備を実施する場合に比べて、公共施設の再編等を効果的に進めることが可能となり、各施設の維持管理や更新に係る行政コストの適正化が図られ、都市経営を健全化することができる。また、これにより都市サービスの持続性が高まるほか、例えば、拠点病院についてはそれぞれが専門とする提供サービスの分化を行うなど、都市機能をそれぞれの拠点ごとに特化させることにより、さらに高質なサービスの提供が期待される。

● 公共交通サービス面

都市機能の分担・連携に伴い、公共交通を利用した市民の移動が活性化されることにより、沿線域内の輸送需要を喚起することができる。これにより、鉄道事業者の安定的・持続的な経営に寄与するとともに、公共交通のサービス水準の維持・向上が期待される。

● 住民の利便性

上記のような都市サービス、公共交通サービスの両面での水準の維持・向上により、沿線地域の住民にとっても利便性の維持・向上が期待される。

● 将来的に期待される効果

鉄道をはじめとした公共交通を利用して、複数市町村で分担・連携した都市機能を相互に利用するというライフスタイルが定着することにより、大規模商業施設を含めた都市機能のさらなる駅前への集積が図られ、駅周辺を中心とした地域の活性化につながることを期待される。

また、このようなライフスタイルの定着は、徒歩での外出をはじめとした運動の機会の増加にもつながり、多くの市民がより健康的、活動的に暮らせるまちづくりに寄与することが期待される。

このような効果を有する「鉄道沿線まちづくり」の推進にあたっては、沿線市町村と鉄道事業者を含む協議会などにより、広域的な都市機能の立地適正化を進めるために、「鉄道沿線まちづくり方針」を作成することが効果的である。

「鉄道沿線まちづくり方針」の作成にあたっては、地域の現状と将来を展望し、市民の生活や経済活動を支える上でどのような課題があるのか、持続可能な地域としてどのような姿を目指すのかについて十分に検討を行い、沿線地域の将来像、目標の明確化、共有化を図ることが大切である。

これを踏まえ、「鉄道沿線まちづくり方針」には以下の事項を記載することが考えられる。

- a) 居住誘導区域、都市機能誘導区域の概ねの配置
- b) 各都市機能誘導区域に誘導する都市機能増進施設に関する方針
- c) 広域連携型のコンパクトシティの形成に向けた協議会の構成員間の連携及び役割分担に関する方針

※必要に応じてバス事業者等との連携及び役割分担を追加

上記の協議会などが「鉄道沿線まちづくり方針」及びそれに基づく具体的方策に関する計画（「鉄道沿線まちづくり計画」）を作成することにより、広域連携の視点を持って各沿線市町村が立地適正化計画を作成することにつながる。

なお、当該市町村が地域公共交通網形成計画を作成する場合には、「鉄道沿線まちづくり方針」及び「鉄道沿線まちづくり計画」の作成に際して、地域公共交通網形成計画の検討・作成プロセスと連携する必要がある。

1.4 ガイドラインの目的

鉄道沿線まちづくりを推進する必要性や意義については、地方公共団体や鉄道事業者のそれぞれの中では徐々に認識され、一部の地域では具体的な取組事例も見られるところであるが、複数の地方公共団体間、及び地方公共団体と鉄道事業者との連携は決して十分に進んでいるとは言い難い現状にある。

一方、高齢社会における医療・福祉等生活サービスの効果的な提供、公共施設等の維持管理費など増大する行政コストの抑制、安全で安定した鉄道輸送の確保などは「待ったなし」の状況を迎えており、地方公共団体内の関係部局との連携、地方公共団体間の連携、鉄道事業者等の交通事業者と地方公共団体との連携の重要性が今まで以上に高まっている。

本ガイドラインは、地方公共団体及び鉄道事業者を主な対象とし、鉄道沿線を取りまく課題や鉄道沿線まちづくりを推進する必要性・意義についての理解のさらなる促進を図り、円滑かつ効果的に鉄道沿線まちづくりが推進されるよう、相互の連携の「場づくり」のための方針を示すものである。

2. 鉄道沿線まちづくりの進め方

2.1 全体手順

鉄道沿線まちづくりの実施において想定される手順を図 2-1 に示す。

まず、体制の構築を行った上で、その体制に含まれる関係主体において現状の把握や課題の認識を行い、目標を設定・共有する。そして、その目標の達成に向けた具体的方策の内容を検討し、役割分担の調整を行う。その後、役割分担の下で具体的方策を実施し、効果の確認を含めた進捗管理・PDCA サイクルの構築を図る。この中で必要に応じて、方策の再検討や追加的な方策の検討を行う。

当初構築した体制は、その時点で連携可能な主体・分野に限定したものとなる可能性もあるが、適宜、連携主体・分野の拡大を図り、目標の実現に向け、取組の拡大・深化を図ることが効果的である。

各手順の詳細は次節に示す。

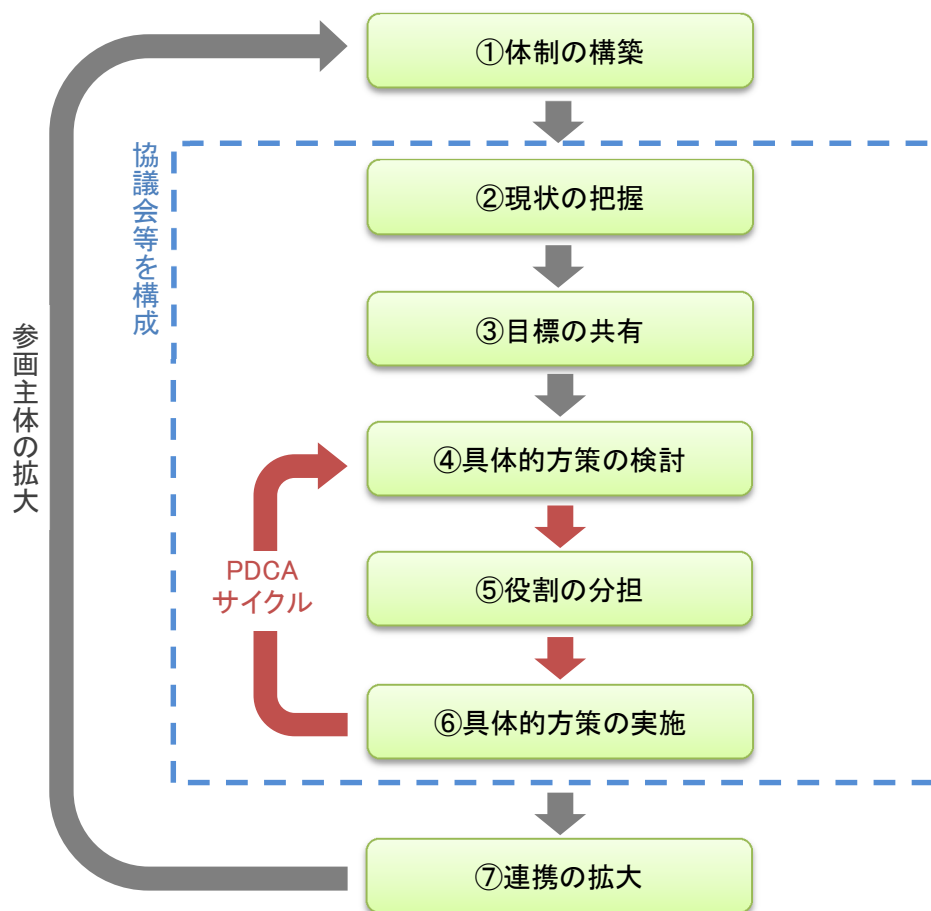


図 2-1 鉄道沿線まちづくりの全体手順

2.2 各手順の説明

(1) 体制の構築

鉄道沿線まちづくりに取り組む主体が現状の把握や課題の認識、目標の設定・共有等を行えるよう、体制を構築する。

1) 概説

① 鉄道沿線まちづくりの契機

鉄道沿線まちづくりのきっかけは様々である。例えば、以下のようなきっかけがあり得る。

- ✓ 医療計画の策定等：二次医療圏などにおける医療計画の策定、公共施設の共同利用・事務共同化など、広域での行政サービス提供の検討をきっかけに、地方公共団体が鉄道事業者等、関係主体に呼びかける。

(※) 二次医療圏：都道府県が病床の整備を図るにあたって設定する地域的単位の一つで、特殊な医療を除く一般的な医療サービスを提供する医療圏。複数の市町村を一つの単位として認定される。

- ✓ 公共施設の再編：公共施設等総合管理計画の作成や計画に基づく再編の実を進める際に、施設の相互利用・共同管理等の実現に向けて、地方公共団体が関係主体に呼びかける。
- ✓ 観光振興：交流人口の更なる増加を目指して、地域の観光関係団体を含めて関係主体が連携に取り組む。
- ✓ 鉄道の維持活性化のための活動：地域の活性化のための重要な基盤である鉄道の維持活性化を図るための活動を通じて、関係主体が連携に取り組む。
- ✓ 鉄道事業者の資産等の効果的な活用：地方公共団体間の連携体制がある状況において、鉄道事業者が保有する土地や資産を活用した地域の活性化への参画など、まちづくり面での連携を働きかける。

② 体制のレベル・範囲

参画する主体としては、沿線市町村、都道府県、鉄道事業者のほかに、二次交通事業者（バス事業者等）、地域住民、地元商工会、開発事業者、国、専門家（学識経験者）などが考えられる。また、地方公共団体においては、検討する内容に応じて、公共施設再編部局や医療・福祉部局の参画も考えられる。

体制のレベルや範囲は一意に決められるものではなく、これまでの経緯や取組の熟度に応じて、体制ごとに検討することが望ましい。例えば、初期段階での検討では、担当者レベル、あるいは少数のメンバー間での意見交換から始めることも可能である。

③ 定期的な勉強会・協議会等の開催

取組を具体化するためには、各主体において調整を担うメンバーが定期的に集まる場（勉強会・協議会等）を設けることが効果的である。特に、市町村境周辺では取組が進みにくいと考えられるが、鉄道を軸としたテーマ設定やグループワークの活用などにより、コミュニケーションの活性化が期待できる。

また、学識経験者が第三者として検討の場に関わることで、「指南役」「調整役」となることが期待できる。

2) ポイント

① 地方公共団体がリーダーシップを発揮する

関係主体の中には、複数の地方公共団体にまたがってサービスを提供している事業者も多い。そのため、事業者として積極的にまちづくりに参画したくとも、事業者側から特定の地方公共団体に対して積極的にアプローチすることが難しいケースもあることから、沿線地方公共団体がリーダーシップを発揮し、関係主体へアプローチすることで、課題解決に向けた体制の早期構築が期待できる。

② 広域行政主体（都道府県）が複数市町村間の連携調整を担う

都道府県が勉強会・協議会等の議論に関わることで、複数市町村間の調整役として機能し、連携の促進が期待できる。また、複数の都道府県にまたがる場合などは、国の機関（地方整備局・運輸局）も調整役として機能し得る。

③ 関係する組織それぞれにおいて窓口の一元化を図る

組織としての窓口を一元化することで、「どこに相談したらよいかわからない」「相手によって言うことが違う」という状況を回避することができ、連携が進みやすくなる。

鉄道沿線まちづくりでは多分野にわたる取組が必要となることから、窓口は、調整を担う企画担当部署などが担当することが効果的である。また、連携の当初時点において主体間で包括的な協定を締結することも、円滑な活動を図る上で有効である。

④ ゆるやかな連携から始める

まだ課題が顕在化していないものの、将来的には取り組んでいくべき事項については、議論のきっかけをつかみにくい。そこで、非公式な随時の意見交換などから開始し、徐々に共有しやすい課題・取組を特定していくことも効果的である。その場合、取り組むべき課題が明確になるにつれて、公式な協議会等を設置するフェーズへ移行していくこととなる。

鉄道沿線まちづくりにおいては、最終的には多様な主体が参画することとなるが、「ど

のような地域を目指していくべきか」といった大きな方向性についてはまず核となる主体のみで議論を行い、方向性が定まった段階で徐々に関係主体を巻き込んでいくことも有効である。

⑤ 取組に関する情報共有・発信を積極的に行う

初期段階では特に、参加主体間の認識やノウハウ、使用可能な予算などに差があり、お互いに連携して具体的方策を実施するまでには多くのハードルがある。そのため、まずはお互いが行っている事業などに関する状況を積極的に共有・発信する必要がある。ただし、議論に制約ができないよう、必要に応じて非公式な検討の場を設けることも考えられる。

3) 事例

事例 1-1 : 川西市「ふるさと団地再生協議会」

【関連 : 事例 5-1】

事例の着目ポイント

☞ 参加構成員が多様であり、協議会設立前に基礎調査を実施して問題意識を共有

川西市は昭和 40 年代に一斉に開発された郊外団地を多く抱えていることから、団地再生への具体的な方策を検討するため、「ふるさと団地再生協議会」を設置している。

1. 設置時期

平成 23 年 10 月 31 日より施行。第 1 回会議は平成 23 年 11 月 17 日に実施。

2. 設置目的

ふるさと団地における住民の高齢化や建物の老朽化によって、日常生活やコミュニティに関する課題が生じている背景を踏まえ、解決のためにはこれらの課題を住宅や交通、福祉などを包括的に扱う必要があると同時に、川西市のふるさと団地の再生・活性化に向け、各関係団体が共通の方向性を持つ必要がある。地域団体の代表者、学識経験者、交通事業者、金融事業者や民間デベロッパーなどで構成する「ふるさと団地再生協議会」を置くことで『新たな川西方式』とも言える『ふるさと団地再生』への具体的な方策を協議及び検討することを目的とする。

3. 検討対象団地

大和団地・多田グリーンハイツ・清和台

4. 構成員

- 学識経験者(会長) : 松村暢彦 准教授 (大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻)
- 関係事業者 : 大和ハウス工業株式会社、阪急バス株式会社、能勢電鉄株式会社、株式会社池田泉州銀行
- 地域住民 : 大和自治会長、多田グリーンハイツ自治会長、清和台自治会長
- 兵庫県 : 兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所
- 川西市 : 川西市総合政策部長、川西市都市整備部長

5. 協議会開催状況

平成 23 年から 9 回開催 (平成 27 年 2 月 20 日時点)。
年(度)2~3 回、年度末に必ず 1 回開催されている。

6. 協議会の位置付け

ふるさと団地再生モデル基礎調査業務を基に、具体の検討を推進するための組織として協議会を設立した。

参考 : 川西市ウェブサイト (<http://www.city.kawanishi.hyogo.jp/gyozaisei/12338/index.html>)



事例 1-2：埼玉県西部地域まちづくり協議会（ダイヤプラン）の取組

【関連：事例 4-2・事例 6-2】

事例の着目ポイント

☞ 地方公共団体間の連携の土壌があるところに鉄道事業者が参画

所沢市、飯能市、狭山市、入間市の 4 市は、少子高齢化などの課題を共同で解決することを目的として、昭和 63 年 8 月に埼玉県西部地域まちづくり協議会（ダイヤプラン）を設置した。

<西武鉄道との連携>

平成 25 年には、少子高齢化や急速な社会情勢の変化に対し、それぞれの強みを活かす連携方策の検討をともに進めていくため、ダイヤプラン 4 市を沿線とする西武鉄道と連携協力に関する協定を締結し、交通面での連携を図る体制を構築した。また、協定を締結する際に、ダイヤプラン各市と西武鉄道内に担当部署を設置し、地方公共団体側の窓口と事業者側の窓口をそれぞれ一元化することにより、スムーズに連携できるような工夫をしている。

<県との連携>

埼玉県には、9 か所の地域振興センターが設置されており、ダイヤプランのエリアは西部地域振興センターの管轄である。西部地域振興センターは、ダイヤプランの会議等に参加し、県として地域との情報共有を図っている。

協定名	埼玉県西部地域まちづくり協議会（所沢市・飯能市・狭山市・入間市）と西武鉄道株式会社との連携協力に関する協定
協定趣旨	埼玉県西部地域まちづくり協議会が策定した「第 2 次埼玉県西部地域まちづくり構想・計画」のうち、主に西武鉄道に関連のある方策について協議し、以下の項目について方策を実施する。 <ul style="list-style-type: none">・活力と賑わいに満ちたまち・安心して暮らせるまち・緑豊かで美しく住みよいまち
参加団体	埼玉県西部地域まちづくり協議会（所沢市、飯能市、狭山市、入間市）、西武鉄道株式会社
締結時期	平成 25 年 4 月

参考：所沢市ウェブサイト

(<http://www.city.tokorozawa.saitama.jp/iitokoro/enjoy/bunkakyoyo/daiaplan/index.html>)

事例の着目ポイント

☞ 会議形式の使い分け、会議を情報共有の場として活用

1. 設立経緯及び参加自治体

昭和 63 年 両毛地域東武鉄道沿線開発推進協議会を設立
 平成 4 年 両毛地域東武鉄道沿線開発構想を策定
 平成 17 年 両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会に名称変更
 平成 17 年 両毛地域東武鉄道沿線活性化構想を策定
 平成 20 年 上記構想を一部改訂
 平成 22 年 上記構想を見直し
 平成 27 年 上記構想を一部改訂



2. 問題意識

人口減少社会の到来や少子高齢化など多くの自治体が抱える問題に加えて、地域外への人口流出、中心市街地の衰退など地方公共団体が一般に抱える問題、モータリゼーションの進展、鉄道利用人員の減少など首都圏郊外における問題などが存在する。

3. 構想の位置付け（右図）

4. 協議会開催状況（平成 26 年度）

総会 1 回、プロジェクトチーム会議 1 回、
 実務者担当会議 5 回

5. 参加主体

地方公共団体（各市）、各市商工会議所、
 鉄道事業者（東武鉄道株式会社）

6. 会議及び参加メンバー

【両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会】

顧問：地元選出国會議員、群馬県知事、栃木県知事
 会長：足利市長

副会長：東武鉄道取締役社長、足利市議会議長（任期 2 年）、館林商工会議所会頭（任期 2 年）

監事：伊勢崎・館林市長（任期 2 年）

構成員：東武鉄道関係役員等、

桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・みどり市・佐野市・足利市の市長、市議会議長、

桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・佐野市・足利市の商工会議所会頭

【両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会プロジェクトチーム】

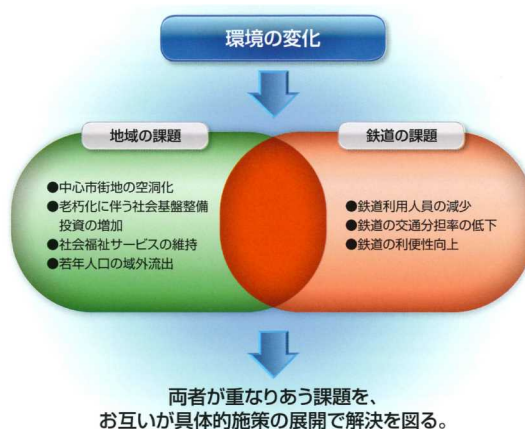
リーダー：足利市 副市長

サブリーダー：東武鉄道経営企画部長、足利商工会議所専務理事

構成員：東武鉄道関係社員等、

桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・みどり市・佐野市・足利市の担当副市長、担当部長、

桐生市・伊勢崎市・太田市・館林市・佐野市・足利市商工会議所専務理事



両者が重なりあう課題を、
 お互いが具体的施策の展開で解決を図る。

事例 1-4：しなの鉄道「しなの鉄道活性化協議会」

事例の着目ポイント

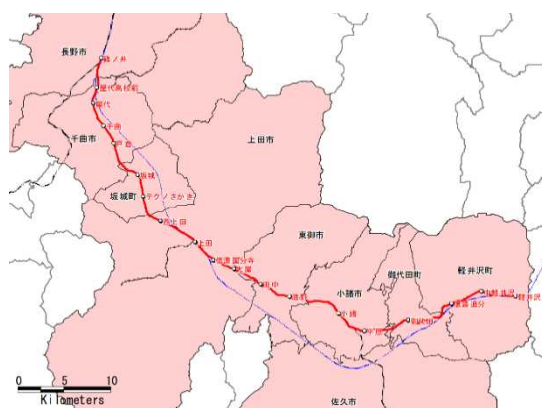
沿線複数地方公共団体と鉄道事業者によるプラットフォームの形成

しなの鉄道では開業以来利用者が減少しており、今後人口減少・高齢化が進んだ場合、鉄道サービスの低下が懸念される。当該地域における公共交通サービスを維持するためにも、地域の公共交通の基幹をなすしなの鉄道の経営を強化することが必要不可欠である。このことから、平成 21 年 2 月に沿線 9 市町と地元商工会による「しなの鉄道活性化協議会」を設立し、しなの鉄道をはじめとする地域公共交通の活性化に関する方策を検討している。

設立時期	平成 21 年 2 月
目的	・しなの鉄道の経営強化 ・しなの鉄道を軸とした地域公共交通の活性化方策の検討と実施
事業実施期間	平成 22～26 年（5 年間）
協議会メンバー	<ul style="list-style-type: none"> ●自治体：長野市、上田市、小諸市、佐久市、千曲市、東御市、軽井沢町、御代田町、坂城町、長野県 ●商工団体：長野商工会議所、長野商工会議所篠ノ井支部、上田商工会議所、小諸商工会議所、佐久商工会議所、千曲商工会議所、軽井沢町商工会、御代田町商工会、坂城町商工会 ●観光：しなの鉄道沿線観光協議会 ●交通事業者：しなの鉄道株式会社

しなの鉄道活性化協議会では、初年度にアンケート調査を実施し、アンケートの結果から該当地域における課題を把握した上で、アクションプランである「しなの鉄道総合連携計画」を策定している。

「しなの鉄道総合連携計画」に示されている事業内容は以下のとおり。



協議会の対象エリア

- | |
|--|
| 1. 旅客サービスの向上 |
| (1) より利用しやすいダイヤ (2) 駅舎等の整備・改良
(3) 老朽車両の更新 (4) 企画列車の運行 (5) パーク&レールライド
(6) 情報提供の高度化 (7) 降車駅からの移動手段 |
| 2. 駅及び駅周辺の活性化 |
| (1) バザーの開催 (2) 駅コンサートの開催 (3) 作品展示 (4) テナントの誘致 |
| 3. 地域との連携 |
| (1) 沿線イベント情報の発信 (2) 地域イベントとの連携
(3) 集客施設との連携 (4) 地域と連携した利用促進 (5) 環境整備 |

出所：しなの鉄道ウェブサイト (<http://www.shinanorailway.co.jp/about/>)

事例 1-5：世田谷区（東京都）・川崎市（神奈川県）の包括協定

事例の着目ポイント

☞ 都県境を越えた地方公共団体間連携

● 協定に基づく連携・協力の取組内容

- ・ 新たなエネルギー施策などによる持続可能なまちづくり
水素エネルギーなどの普及・活用に向けた取組、共同研究などを進める。川崎市では現在、水素社会の実現に向けた川崎水素戦略の策定に向けて取り組んでおり、その推進にあたり世田谷区と連携。
- ・ 多摩川など多様な地域資源の活用によるにぎわいのあるまちづくり
多摩川、鉄道、街道を介した地域間の連携・交流を進める。これまでの地域間の交流をさらに発展させるほか、東急電鉄など鉄道事業者の協力も得て、地域の連携したにぎわいづくりなども検討。
- ・ 災害対策などの相互連携による安全・安心のまちづくり
災害時の応急対策、復旧・復興対策など相互協力体制の検討や平時における情報交換・研修等を進める。市民・区民の安全・安心の確保、強化を図っていく。

参考：川崎市長・世田谷区長共同記者会見（平成 26 年 12 月 24 日）
(<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/157/695/697/d00137285.html>)

(2) 現状の把握

沿線の現状把握を可能な限り定量的、客観的に行い、課題認識を共有する。
具体的方策の事前・事後の検証ができるように、事前の状況を把握する。

【関連：(6) 具体的方策の実施】

1) 概説

人口減少・高齢化の現状及び今後の見通しについて、関係主体間で現状を共有できるようにデータ分析等を実施する。その際、駅勢圏ごと、駅からの距離帯ごとなどの切り口で鉄道沿線に着目した分析を行い、GISなどを活用しわかりやすく整理することが必要である。

2) ポイント

① 定量的、客観的なデータを基にして議論する

連携の初期段階において、関係主体間で現状の把握や課題の認識、目標の設定・共有を図ることが重要である。その際、定量的、客観的なデータに基づき議論をすることで、円滑な議論の進展が期待できる。特に、中長期も含めた連携によるメリットをわかりやすく、説得力を持って説明することは、従来連携できなかった相手との連携や、それぞれの組織内における調整という観点からも重要である。

既存の保有データで十分に定量的・客観的な裏づけを行うことが難しい場合は、関連する民間企業や国・都道府県等で実施している既存調査ストックを活用することが考えられる。

② 継続的なモニタリングを意識する

方策を継続するにあたっては、方策の効果を関係主体間で共有することが重要であり、初期段階のデータ整理においても、今後の継続的なモニタリングの実施を念頭に置く必要がある。

3) 事例

事例 2-1 : 『平成 24・25 年度 社会情勢の変化に対応した都市と交通事業者の取組に関する調査』(国土交通省都市局)

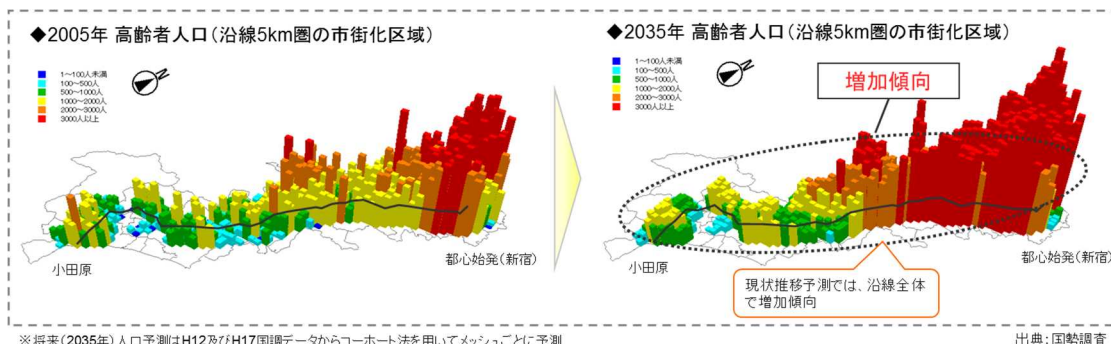
事例の着目ポイント

☞ 定量的なデータの活用・可視化

平成 24 年度から 25 年度にかけて国土交通省都市局では、「社会情勢の変化に対応した都市と交通事業者の取組に関する調査」として、東武伊勢崎線と小田急小田原線をモデルケースとし、今後の鉄道沿線まちづくりの方向性について取りまとめている。

その中で、沿線地方公共団体の人口動態や鉄道利用の現状を把握するために、国勢調査などによって得られたデータを GIS で地図上に表示するなどして、定量的なデータを視覚的に把握できる方法を用いている。このように、定量的なデータを活用して検討を行うことで、沿線の状況の時間的推移や地理的な違いなどを把握することができる。また、地図上に表示することで、変化の度合いが見やすくなり、課題を把握しやすくなる。

例として、以下に小田急小田原線沿線における高齢者人口の推移を示す。沿線全体で高齢者人口が増加傾向にあり、特に東京都内及び川崎市内の沿線地域において高齢者人口が増加することを地図上から読み取ることができる。



出所：国土交通省資料 (http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000030.html)

(3) 目標の共有

目標となる地域像を設定し、関係者間で共有する。

1) 概説

複数の地方公共団体間での広域連携においては、都市計画区域マスタープランや各地方公共団体における総合計画、都市計画マスタープラン、公共施設等総合管理計画、医療計画等を踏まえつつ、鉄道沿線という視点から広域での地域像を設定し、共有する必要がある。

2) ポイント

① まちづくりと交通の連携による目標を設定、共有する

方策の実施にあたっては、公共施設の再編や医療・福祉施策等を含め、まちづくりと交通とが連携することにより、効果的・効率的な住民への都市サービスの提供が可能となる。そのために、例えば学識経験者による講演の活用などにより、まちづくりと交通の連携の必要性について認識の共有を図った上で目標を設定し、関係者間で共有することが重要である。

② 将来像、目標を公表する

関係主体で取りまとめた将来像等については、ビジョンとして公表をすることで、各地方公共団体・鉄道事業者の総合計画や施策に位置付けしやすくなり、また、新たな関係主体を巻き込むきっかけにもなり得る。

3) 事例

事例 3-1：東急電鉄と横浜市の「次世代郊外まちづくり」に関する取組

事例の着目ポイント

- ☞ ビジョン策定による関係主体間の問題意識の共有、モデル地域での検討による民間主体の参画インセンティブの向上

<取組の背景>

横浜市は、郊外住宅地の人口流出や高齢化に危機感を持っており、郊外再生にあたり鉄道駅周辺に機能集積を図り、コンパクト化を進めたいと考えている。しかし、行政が大規模な都市開発に割くことができる費用や土地は限られているため、鉄道事業者や民間デベロッパーなどと連携することが必要であった。

一方、東急電鉄は、沿線住民の高齢化や都市インフラ、住宅の老朽化が進んでいく中、民間事業者単独ではなく、既存の街を舞台とした、住民や行政が連携したまちづくりの必要性を考えていた。

<取組のポイント>

横浜市と東急電鉄との間で「郊外住宅地とコミュニティのあり方研究会」を立ち上げ、郊外住宅地の課題や現状に対する解決策について議論を重ね、検討を行った。その検討過程を踏まえ、平成 24 年 4 月に「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結した。その後、モデル地区を定め、ワークショップを中心とした住民参画の取組や各種検討部会など、様々な取組を実施し、その検討成果を「次世代郊外まちづくり基本構想 2013—東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン—」として取りまとめた。

今回の次世代郊外まちづくりでは、横浜市のたまプラーザ駅をはじめとする東急田園都市線沿線の住宅地をポイントに絞ってモデル地域としたため、従来のマスタープランよりも民間事業者にとって短期間での意思決定や活動がしやすい枠組みとなっている。

また、ビジョン策定後も、年度ごとに実行計画としてリーディング・プロジェクトを取りまとめることで、着実にプロジェクトが推進される仕組みをとっている。

名称	「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定
連携主体	横浜市、東京急行電鉄株式会社
締結時期	平成 24 年 4 月
対象地区	東急田園都市線沿線の郊外住宅地
これまでの主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・たまプラーザ駅北側地区（横浜市青葉区美しが丘 1～3 丁目）を第 1 号モデル地区に設定。 <ol style="list-style-type: none"> ① 次世代郊外まちづくりワークショップ モデル地区の住民とともに全 5 回のまちづくりワークショップを開催。毎回 100 名程度参加。 ② たまプラーザ大学 まちづくり活動のヒントとなるテーマや事例を学習できる全 8 回のまちづくり講演会「たまプラーザ大学」を開催。 ③ 暮らしのインフラ検討部会 モデル地区における住民との協働による取組と並行して、“医療と福祉”、“スマートコミュニティ”、“暮らしと住まい”のテーマごとに部会を設定。専門家や学識経験者、民間企業が集まり、各テーマにおいて議論や検討を実施。 ・たまプラーザにおける取組を踏まえ、「次世代郊外まちづくり基本構想 2013—東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン—」を策定。



横浜市と東急電鉄が策定・公表したまちづくりビジョン

出所：「次世代郊外まちづくり」ウェブサイト (<http://jisedaikogai.jp/>)

(4) 具体的方策の検討

鉄道沿線まちづくりの取組として、ハード、ソフトの両面から検討する。

1) 概説

鉄道沿線まちづくりでは、都市機能の新規整備や駅施設の更新などのハードに限らず、イベントや実証実験などのソフトを組み合わせることで相乗効果が期待できることから、具体的方策の検討にあたっては、ハード、ソフトの両面から検討することが効果的である。

● ハードの例

- ✓ 高次の都市機能を享受するための地方公共団体間の連携
 - ・ 拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能の共同運営や共同利用を前提とした整備（実施にあたっては、各々の地方公共団体で立地適正化計画、公共施設等総合管理計画等を作成）
- ✓ 鉄道沿線まちづくりの実施にあたり重要な駅の拠点化
 - ・ 高次の都市機能へアクセスするための駅など、沿線において重要な役割を担う駅における、高齢者に優しい待合スペースの整備、バリアフリー対応のための駅施設の更新、自由通路の整備、二次交通との接続性を踏まえた駅前広場整備・周辺道路整備 など

● ソフトの例

- ✓ 鉄道の利用促進
 - ・ 沿線の魅力やイベントなどについての、沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携した PR
 - ・ 沿線施設へのわかりやすいアクセスガイドの提示・配布、案内の強化
 - ・ 鉄道や二次交通の沿線パスの発行 など

また、上記の検討により、「鉄道沿線まちづくり方針」及びそれに基づく具体的方策に関する「鉄道沿線まちづくり計画」の基礎を作成することができる。

2) ポイント

① 観光分野などの取り組みやすいテーマから、モデル的な取組として始める

高次の都市機能の分担・連携を目指すにあたり、分担する都市機能の内容によっては、短期的には不利益を被るのではないかという懸念から、合意形成に時間がかかる可能性もある。その場合には、観光を軸にした地域の活性化や施設の相互利用、沿線の PR による利用促進など、互いにメリットがわかりやすいソフトから推進し、徐々に取り組む

べき事項を明確にしていくことも有効である。

② 複数の方策を組み合わせ、相乗効果を図る

鉄道沿線まちづくりにおいてはハード、ソフトの両面から検討することが効果的であり、方策を個別に検討するのではなく、適切に組み合わせる実施することが有効である。

具体的には以下のようなことが考えられる。

- ✓ 共同整備した市民ホールを活用した、沿線・駅周辺のまちづくりを活性化するイベントの開催
- ✓ 沿線エリア内での複数の駅での同時のイベント開催と企画乗車券の発行 など

3) 事例

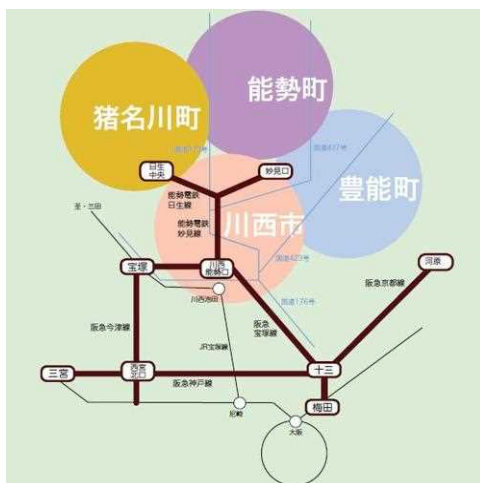
事例 4-1：川西市「いいな里山ねっと」

事例の着目ポイント

☞ 連携しやすい観光分野から取組を開始

猪名川上流に位置する 1 市 3 町（川西市・猪名川町・豊能町・能勢町）が、府県の境を越えたネットワークをつくり、観光を軸とした地域振興に取り組んでいる。

名称	いいな里山ネット (正式名称：猪名川上流の地域資源を活用するネットワーク会議)
連携主体	1 市 3 町（川西市・猪名川町・豊能町・能勢町）の行政・商工会・観光協会、大阪府、兵庫県、一庫ダム管理所、阪急バス株式会社、能勢電鉄株式会社
取組内容	共同での観光情報提供（パンフレット、ウェブページ、ポスター）、阪急宝塚線沿線観光あるき（ウォーキングイベント）の開催



エリア全体図

猪名川町 各所案内

猪名川天文台アストロピア

阪神地区でも最も標高の高い「大野山」の山頂に位置する天文台。口径50cmの望遠鏡を一人ひとりが覗くことができ、カーペットに座りながらプラネタリアムを楽しめたりと、雰囲気はとてアットホーム。周辺のキャンプ場「大野アルプスランド」では、7月中旬になると約16,000本のあじさいが咲き誇ります。



川西市のウェブサイトに掲載された他町の観光情報例

出所：川西市ウェブサイト (<http://www.city.kawanishi.hyogo.jp/gyozaisei/8863/index.html>)

事例 4-2 : 西武鉄道とダイヤプラン 4 市 (所沢市、飯能市、狭山市、入間市) における高齢者向け鉄道乗車券の取組 【関連 : 事例 1-2・事例 6-2】

事例の着目ポイント

☞ 連携しやすい社会実験から取組を開始

西武鉄道は、高齢化が進む埼玉県西部において、シニア世代の沿線住民にいかにより鉄道の利用を継続してもらえるかは重要な課題であると認識していた。そこで、西武鉄道では、高齢化対策のための社会実験として、平成 26 年 5 月にダイヤプラン 4 市の域内を中心とした鉄道・バス全線 1 か月乗り放題のフリーパスを 5,000 円で発売した。

社会実験の実施にあたり、ダイヤプラン 4 市内において説明会を開催した。

取組名称	DIA (ダイヤ) プランシニアパス (社会実験)
実施主体	西武鉄道株式会社、西武バス株式会社、埼玉県西部地域まちづくり協議会 (所沢市、飯能市、狭山市、入間市)
実施期間	平成 26 年 5 月 16 日 (金) ~ 平成 26 年 6 月 15 日 (日) : 1 か月間
対象者	平成 26 年 4 月 1 日現在、満 65 歳以上の方 ※居住地は問わない
対象エリア	西武鉄道 池袋線 : 所沢 ~ 東飯能 狭山線 : 西所沢 ~ 西武球場前 新宿線 : 所沢 ~ 本川越 西武バス 4 市内を起点もしくは終点とした全路線 (コミュニティバス除く)
価格	5,000 円
販売方法	事前申込み制 ・ 4 市内に各 1 か所設定した事前申込み会場において、本シニアパスの利用方法の説明を受けた後、事前申込み。 申込み会場 : 椿峰コミュニティ会館別館 (所沢市) 美杉台地区行政センター (飯能市) 狭山元気プラザ (狭山市) ぶしニュータウン集会所 (入間市) ・ 購入者は事前申込み時に引き取り場所を指定し、受け取る。 引き渡し場所 : 小手指駅、仏子駅、飯能駅、狭山市駅、西武バス飯能営業所、西武観光バス狭山営業所

参考 : 所沢市ウェブサイト

(<http://www.city.tokorozawa.saitama.jp/iitokoro/enjoy/bunkakyoyo/daiaplan/index.html>)

事例 4-3 : つくばスタイル協議会

事例の着目ポイント

☞ 多様なメディアを活用した沿線のブランディング・PR

つくばエクスプレス沿線（茨城県内）の地方公共団体、UR 都市機構は、つくばエクスプレス沿線地域において享受できる快適なライフスタイル“つくばスタイル”をブランド化させ、地域の魅力の浸透とより活性化した方策を実現するための PR を実施している。

取組名称	つくばスタイル協議会
協議会メンバー	茨城県、独立行政法人都市再生機構（UR 都市機構）、つくば市、つくばみらい市、守谷市
活動期間	平成 20 年～（ホームページ開設）
活動内容	<ol style="list-style-type: none"> 1.つくばスタイルに係わる取組全般の連携・調整を図る。 2.協議会として、つくばスタイルを継続的に情報発信するために以下の事業を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> ・つくばスタイルを体感し発信するワークショップ・イベント等の開催 ・つくばスタイルを実践している団体や個人のサポート ・ホームページや、みらい平駅などに設けられた情報ステーションを活用した情報発信 ・その他、協議会の目的に合致し協議会で必要と判断する事業



対象エリア



つくばスタイル協議会が発行する PR 誌の例

出所：つくばスタイル協議会ウェブサイト (<http://www.tsukuba-style.jp/>)

事例 4-4 : JOBAN アートライン協議会

事例の着目ポイント

- ☞ 鉄道事業者、沿線地方公共自治体、沿線大学が開催するアートイベントによる沿線のブランディング

常磐線沿線では、沿線地方公共団体、大学などが「JOBAN アートライン協議会」を立ち上げ、毎年様々なアートイベントを開催している。協議会メンバーがアートをキーワードとしてイメージアップを図ることをねらいとしている。アートを基調とした沿線情報の共有と連携環境の整備により、沿線内外への情報発信力の強化と交流人口の拡大を狙っている。

取組名称	JOBAN アートライン協議会
協議会メンバー	台東区、荒川区、足立区、葛飾区、松戸市、柏市、我孫子市、取手市 東京藝術大学 東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）東京支社
活動期間	平成 18 年 7 月
活動内容	1. JR 常磐線沿線地域活性化についての調査・研究に関すること 2. JR 常磐線沿線地域活性化を図るイベント等の普及・啓発に関すること 3. 資料の収集及び情報交換に関すること 4. その他協議会の目的達成のために必要な事項に関すること

イベントの一例として、駅の忘れ物傘にペイントを施し、再利用するアートプロジェクト・ワークショップを開催している。



JOBAN アートアンブレラのイベント開催 PR

出所：JOBAN アートライン協議会ウェブサイト (<http://www.joban-art.com/>)

(5) 役割の分担

具体的方策の推進にあたっての関係主体の役割分担を調整する。

1) 概説

具体的方策の推進にあたり、関係主体の役割分担を調整することが必要となる。各主体に期待される役割を以下に示す。

主体	役割
沿線市町村	・高次の都市機能の分担・連携を見据えた立地適正化計画等の策定、公共施設再編や医療・福祉等の関連する事業・施策の実施、他の事業主体との調整、地元理解の促進 など
都道府県	・広域的観点からの沿線市町村間の調整、助言
鉄道事業者	・沿線施設へのわかりやすいアクセスガイドの掲示・配布 ・沿線パスの発行などによる移動の円滑化 ・高齢者にやさしい待合スペースの整備など、駅等施設の環境改善 ・鉄道利用者へのPR など
二次交通事業者 (バス事業者等)	・鉄道駅から沿線施設までのアクセスの確保 など
地域住民	・沿線施設を利用する際の積極的な公共交通の利用 ・広域での高次の都市機能の分担・連携への理解 など
地元商工会等	・沿線地方公共団体や鉄道事業者と連携した、沿線をPRするための駅・沿線施設等でのイベントの企画・実施 ・公共交通を利用して沿線施設を利用する地域住民等に向けた販売促進企画の実施 など
開発事業者等 (宅地・再開発事業者等)	・既存の団地の活性化 など
国	・課題に対する技術的助言、複数都道府県にまたがる場合の広域的観点からの沿線地方公共団体間の調整、助言 など
専門家(学識経験者)	・専門家としての指南、第三者としての裁定 など

また、調整した役割分担は「鉄道沿線まちづくり方針」及び「鉄道沿線まちづくり計画」に反映させる必要がある。

2) ポイント

① 関係する組織が集まる協議会等での議論を通じた活用すべき資源の発掘

前述のとおり、各主体において調整を担うメンバーが集まる場を定期的に設けることで、鉄道沿線まちづくりをテーマとした主体間におけるコミュニケーションが活性化し、取組の具体化につながる。その際、各関係主体での取組内容やノウハウを紹介し合うことで、メンバーの中にある資源を共有し、互いに連携することで新たな取組につなげられないかといった議論が可能となる。

② 強みを活かせる沿線事業者の参画

事業者が既に保有する商品、資源、ノウハウなどを沿線地域の活性化につなげることができれば、事業者と地方公共団体にとって **win-win** の取組となる。協議会の場などを通じて、事業者側から沿線の活性化という公的貢献を意識した提案を積極的に行うことも効果的である。

3) 事例

事例 5-1 : 川西市「ふるさと団地再生協議会」

【関連 : 事例 1-1】

事例の着目ポイント

☞ 民間事業者の強みを生かした役割の検討

ふるさと団地再生協議会には、池田泉州銀行が参画している。当協議会において能勢電鉄沿線の団地再生のための様々な方策を検討する中で、若年層の流入を推進するための方策として、親世代との近居を推進する「親元近居住宅ローン」商品を展開している。

商品名	川西市 親元近居住宅ローン
利用可能主体	川西市内で自宅を新築、購入等し、かつ父母が川西市内に居住している者
融資期間	10 年以上 35 年以内
融資金額	500 万円以上 1 億円以内
融資金利	・池田泉州銀行住宅ローン基準金利より最大年 1.95%の金利引下げ。 ※以下の①もしくは②に該当する者はさらに年 0.05%優遇し、当行住宅ローン基準金利より最大年 2.0%の金利引下げ ①親世帯から自宅購入の頭金として住宅取得等資金の贈与を受けられた方 ②ローン利用者のお子さま名義で、当行にて教育資金贈与専用口座「みらいギフト」を開設されている方
取扱期間	平成 27 年 4 月 1 日～平成 27 年 9 月 30 日（申込受付ベース）
その他特典	・親世帯向け定期預金金利上乘せ（1 年ものスーパー定期：10 万円以上 500 万円まで年 0.3%金利上乘せ） ・ホームセキュリティサービスにおける優遇（親世帯、子世帯とも可） ※セキュリティ会社がサービスの提供及び優遇を実施。
注意点	・取扱いは、川西市内の店舗に限る。 ・上記以外の商品性は池田泉州銀行の「住宅ローン」に準ずる。

参考 : 川西市ウェブサイト

(http://www.city.kawanishi.hyogo.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/014/970/H27kinnkyo_roan.pdf)

(6) 具体的方策の実施

具体的方策の実施にあたり、進捗状況・効果を確認するとともに、さらなる効果の増大に向け、内容の改善を図る。 【関連：(2)現状の把握】

1) 概説

具体的方策を円滑に推進していくためには、進捗状況及び効果を確認し、「鉄道沿線まちづくり計画」の内容の改善を図るなど、PDCAサイクルを構築する必要がある。

2) ポイント

① 効果を定量的、客観的なデータで把握する

方策の継続性を確保するため、その効果を定量的、客観的なデータで把握することが重要である。その際、結果の妥当性確保のため、一定のサンプル数を確保した上で調査・分析を行う必要がある。また、学識経験者の意見を聞くことも有効である。

例えば、社会実験実施時のアンケートでは、利用者の属性、利用パターン、評価などを把握することができる。こうしたアンケートの実施及びその評価にあたっては、今後の行政課題への対応の検討材料とすることが重要であるため、費用や役割について、地方公共団体、鉄道事業者等の主体間で調整を行い、分担することも重要である。

3) 事例

事例 6-1：両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会

【関連：事例 1-3】

事例の着目ポイント

☞ 定例の会議を進捗確認の場として活用

両毛地域東武鉄道沿線活性化協議会では、毎年、両毛地域東武鉄道沿線活性化構想に基づく事業計画書（各市及び東武鉄道が実施する関連事業の一覧）を策定している。また、その取組状況や結果などを年1回開催される総会において報告し、共有を図っている。



対象エリア（事例 1-3 からの再掲）

事例 6-2：西武鉄道とダイヤプラン 4 市における高齢者向け鉄道乗車券の取組

【関連：事例 1-2・事例 4-2】

事例の着目ポイント

☞ 社会実験前後のアンケートによる定量的な効果の把握

事例 4-2 でも記載のとおり、西武鉄道及びダイヤプラン 4 市は高齢者向け鉄道乗車券（シニアパス）の社会実験を実施した。

実験においては、シニアパス購入者 160 名に購入申込時及び社会実験終了後にアンケート調査を実施しており、社会実験の前後に調査を行うことで、社会実験における取組が与えた影響や変化を把握することができた。また、社会実験終了後の取組方法の検討や、他の方策に与える示唆などを得るためにもアンケート調査などにより定量的に効果を把握することが有効である。

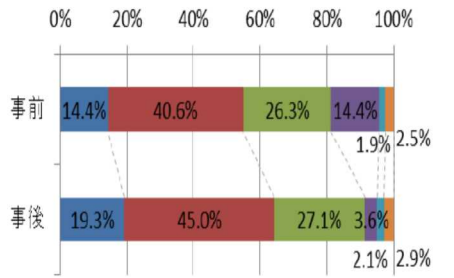
効果測定ツール	事前アンケート	事後アンケート
調査時期	申込時	2014年6月16日～7月15日
回収方法	対面記入	郵送回収
回答数(回答率)	160(100%)	140(87.5%)
共通項目		
	(1) 外出状況 ・外出頻度 ・外出目的	(2) 公共交通利用状況 ・鉄道・バスの利用頻度 ・訪問場所
	事前アンケート項目	事後アンケート項目
調査項目	(1) 購入動機 (2) 外出状況 ・外出手段 ・最寄駅(停留所) ・利用区間 ・交通費支出方法 (3) 購入者情報 ・居住年数・職業(現在/過去) ・職業免許保有状況	(1) 利用後の感想(妥当性) ・価格 ・期間 ・区間 ・形態 ・外出機会増加の実感 ・再購買意欲の有無 (2) 外出先(具体的な場所等)

社会実験の前後に行ったアンケート調査の概要

出所：大都市戦略検討委員会 西武鉄道発表資料
(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_tk1_000020.html)

アンケートでは、社会実験の前後における鉄道・バスの利用頻度や、外出目的の変化に関する質問を設けている。鉄道・バスの利用頻度については、社会実験前に比べて増加、特に低頻度層において大幅に増加しており、シニアパスが低頻度層の積極的な利用を促したと考察できた。また、外出目的については、普段から買い物、通院、交際・交流などの目的での外出は多かったが、シニアパス購入後には習い事・趣味、スポーツ・散歩、食事といった行動も増加したことがわかった。このことから、シニアパスの販売は高齢者の外出内容に影響を与えたと評価することができる。

全体の変化



利用頻度：11.0日／月→12.3日／月

低頻度層の変化



利用頻度：5.0日／月→10.8日／月

シニアパス購入者における鉄道の利用頻度の変化

全体の変化



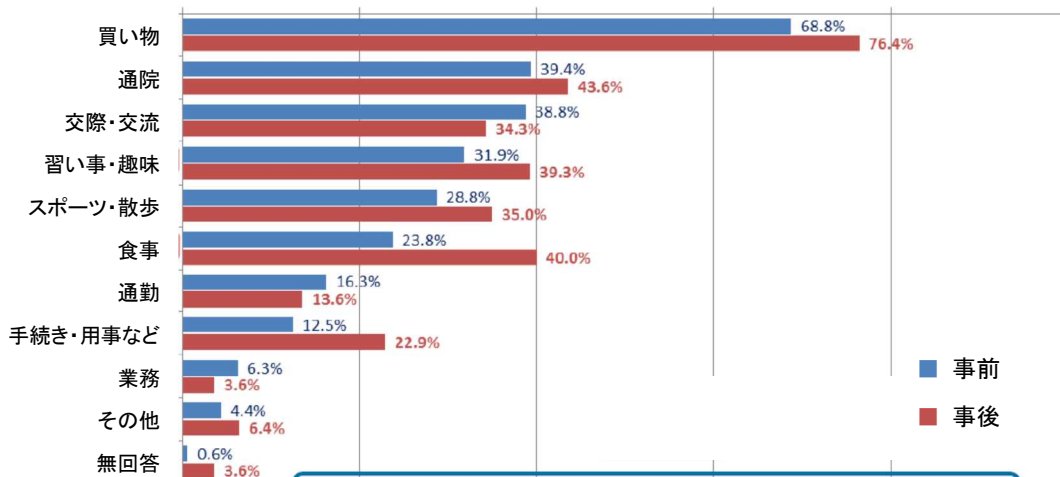
利用頻度：11.8日／月→13.3日／月

低頻度層の変化



利用頻度：4.8日／月→10.7日／月

シニアパス購入者におけるバスの利用頻度の変化



1人あたり平均外出目的数(回答数)2.7個 → 3.2個

シニアパス購入者の外出目的

出所：大都市戦略検討委員会 西武鉄道発表資料
(http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_tk1_000020.html)

(7) 連携の拡大

当初の分野、主体間での具体的方策の実施結果を踏まえ、連携分野やエリア、参画主体の拡大につなげる。

1) 概説

取り組むべき事業が明確になり、事業が進行していくにつれ、民間事業者や地元の地域団体等、新たな知見やノウハウを有するパートナーとの連携が必要になることがある。あるいは、同じ沿線において地域を拡大することで、より効果的な方策に進展していくことも考えられる。そのため、事業の進捗等を踏まえ、新たに連携すべき主体、地方公共団体が必要となった時には、随時それらの主体へ働きかけ、体制に組み込んでいくことが有益である。

2) ポイント

① 関係主体の拡大に向けた考え方

鉄道沿線まちづくりを持続的かつ発展的に推進していくためには、内部のメンバーだけではリソースやノウハウが限定されるため、外部の熱意を持つ主体の発掘・取り込みも有益になる。そのために、必要に応じて取組に関するプレスリリースなど、情報発信を積極的に行うことで、方策の推進にあたり有効な主体から参画意志が示されることが期待できる。

② 民間事業者等の参画拡大

具体的方策を実施しようとする時、ノウハウを持つ民間事業者をはじめとした関係主体の参画が必要となる場合もある。その際には、地方公共団体が主体間の調整を積極的に行うことで、関係主体の参画が進み、方策の円滑な実施が期待できる。

③ 地方公共団体の拡大

住民の生活圏は必ずしも一つの市町村にとどまるものではないため、周辺の地方公共団体にも取組を拡大していくことで、住民の利便性や効率的な行政運営につながることを期待できる。一方で、都道府県境を越える場合は、特に市町村間の日常的なつながりが薄い場合もあることから、国の機関（地方整備局・運輸局）などに調整役を依頼することも考えられる。

3) 事例

事例 7-1：河内長野市「子育て支援」

事例の着目ポイント

☞ 専門知識・技術等が必要な場合はノウハウをもつ主体と連携

河内長野市と南海電鉄は住民誘致を目的とした基本協定を結んでおり、「まちづくり」「教育・子育て支援」「定住・転入の促進」「観光振興」という4つの面で協力体制を構築している。そのうち、「教育・子育て支援」の一環で、大阪市内にあるNPO法人ノーベルと連携し、河内長野市の子ども・子育て総合センターあいっくに集う震災未体験の母親たちと共同で、災害時に役立つハンドブック「子連れおかの防災サバイバル手帳」を制作・配布した。これにより、南海電鉄沿線など河内長野市内の子育て世代の防災意識向上につながった。

名称	子連れおかの防災サバイバル手帳
発行者	河内長野市
制作・著作	南海電気鉄道株式会社
協力	特定非営利活動法人ノーベル、 子ども・子育て総合センターあいっくに集うママたち
監修	紅谷 昇平氏（神戸大学 特命准教授・河内長野市市政アドバイザー）
発行部数	3,000部
サイズ	143ミリ×100ミリ カラー 16ページ
特色	母子手帳にはさめるサイズの「子連れママ参加型の防災ハンドブック」となっており、震災未体験のママたちのリアルな疑問を掲載し、読者にも気づきと共感とリアリティを与えられるような構成・内容となっている。ハンドブックの中では、未体験ママとしてクマのキャラクターと、そのママの疑問に答えていく先生となる九官鳥が登場。このクマと九官鳥のやりとりは、実際に河内長野市に在住する震災未体験のママたちとワークショップを実施し、そこから生まれた知恵を専門家のアドバイスを得てまとめられている。
配布場所など	乳幼児健診センターで実施する4か月児健康診査時と同市在住の就学前の子どもの保護者で、希望する方には同市子ども・子育て総合センターあいっくにて配布。



子連れおかの防災サバイバル手帳

出所：河内長野市・南海電鉄・
ノーベル プレスリリース資料

(http://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/140807_3.pdf)

事例 7-2：東京急行電鉄株式会社「『みど*リンク』アクション」

事例の着目ポイント

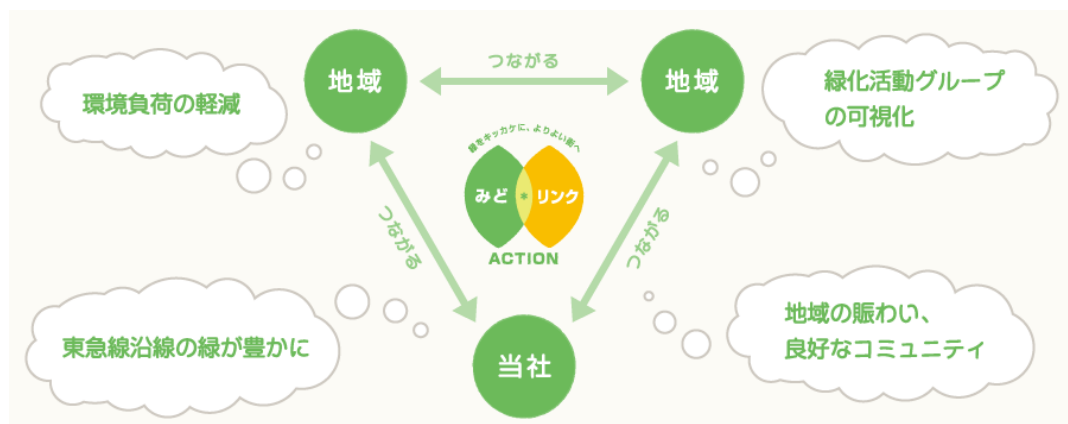
☞ 専門知識・技術等が必要な場合はノウハウをもつ主体と連携

『みど*リンク』アクションは、一般公募によって寄せられた地域の緑化活動の企画の中から特に優れた企画に東急電鉄が支援を行うことで、「みどり」をきっかけとしたまちづくり・コミュニティづくりを応援する活動である。

東急電鉄が審査の上、選出したグループそれぞれの取組に対し、企画内容に合わせ、1グループ 10万円から 100万円（消費税込み）相当の物品等での支援を行う。

苗木をプレゼントする「東急グリーンングキャンペーン」のリニューアルに際し、東急線沿線に多数ある、ボランティアで地域緑化活動をしているグループに着目した。以前の、苗木をプレゼントして終了していた一過性の緑化活動から、緑化をきっかけとした住民主体の自律的なまちづくりへと発展していくことを期待して平成 24 年に開始した。

事業設立日	平成 24 年 4 月 1 日
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の低減 ・ 緑化をきっかけに地域のコミュニティを広げ、深める ・ 緑化をきっかけに地域のまちづくりの活動を活性化 ・ 生物多様性の保全
支援対象	商店街、自治会、NPO 団体など住民の皆様と一緒に緑化に取り組むグループ
支援内容	予算 10 万円から 100 万円（消費税込み）の範囲内で、花、種、苗木、用具等企画内容に合わせた物品等を支援
支援実績	平成 24 年度実績 8 件、平成 25 年度実績 10 件、平成 26 年度実績 17 件、平成 27 年度予定 7 件



取組イメージ

出所：東急電鉄ウェブサイト (<http://mido-link.com/>)

3. 鉄道沿線まちづくりの事例

前章までは、図 2-1（19 ページ）の全体手順に示す項目ごとの概説やポイント、事例について解説してきたが、本章では以下に示す観点ごとに、全体手順を俯瞰した取組事例について紹介する。

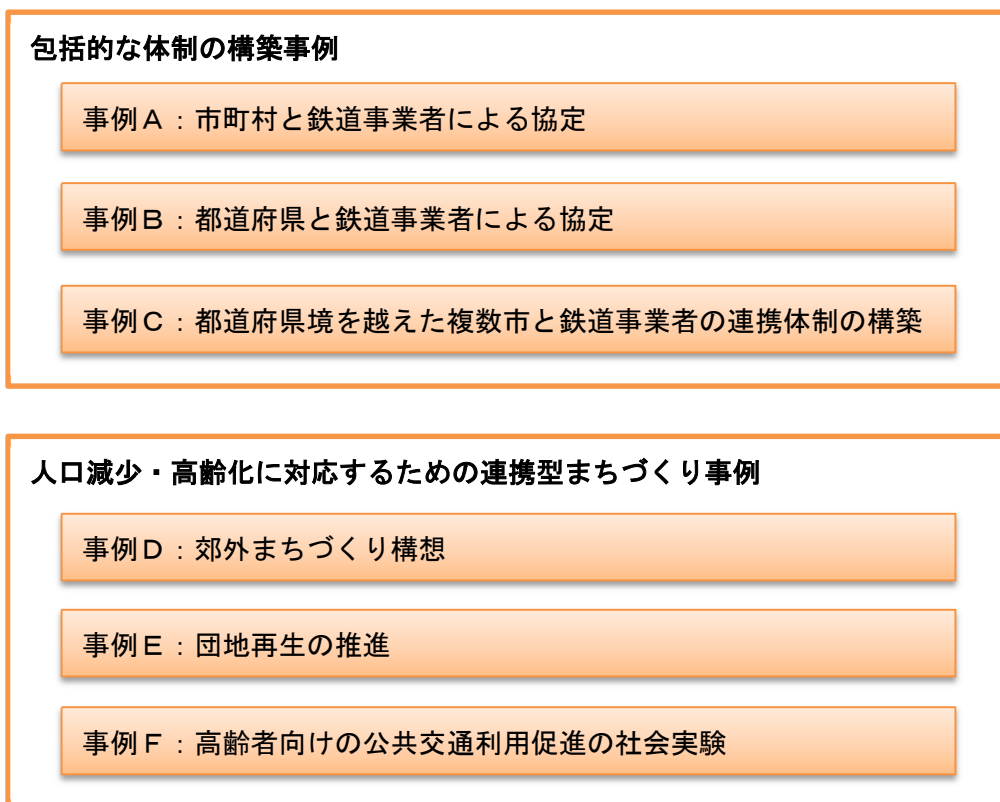


図 3-1 紹介する事例の位置付け

3.1 包括的な体制の構築事例

事例 A：市町村と鉄道事業者による協定

① 体制の構築

南海電鉄と河内長野市は、河内長野市内に観光資源が多くあったこともあり、南海電鉄主催のハイキングイベントなど、観光関連の事業で関係部署間の協力関係があった。

② 現状の把握

南海電鉄としては、3か年経営計画（平成20年度～22年度）の基本方針にある「沿線活性化の推進」に基づき、住環境が整った沿線ニュータウンへの子育て層の転入促進を図ることで「子育てにやさしい南海沿線」という沿線価値を創造することを目指し、平成22年1月に「住みかえ支援事業」を始めた。

また河内長野市でも、大都市圏ながらも急速な人口減少が続いており、市内のニュータウンで増え始めている空き家の解消や若年層の転入による地域の活性化を目的として、若年層・新婚世帯向けの家賃補助制度や持ち家取得補助制度などを平成23年4月に開始した。

このような状況のもと、前述のとおり観光面で既に関係を構築していた両者は、新たに住民誘致の視点での連携に取り組むこととなった。

③ 目標の共有

両者は平成23年5月に、「まちづくり」「教育・子育て支援」「定住・転入の促進」「観光振興」の4分野で連携協力に関する基本協定を締結した。

上記4分野について、まずはそれぞれできることを持ち寄り、無理せずに取り組むことを前提として、連携して実施した取組などの積極的な合同プレスリリースにより、対外的だけでなく、それぞれの内部での認知度も高めるなど、持続的な推進体制の確立を意識した。

④ 具体的方策の検討

南海電鉄は平成26年度からグループ会社とともに、河内長野市内での「定住・転入の促進」への取組の一環として、国土交通省の「住宅団地型既存住宅流通促進モデル事業」を活用し、河内長野市の協力のもと、市内の団地を対象に、子育て層の流入促進や駅周辺への親世代の居住、子世代の近居促進に向けた活動を実施している。この事業の活用は、公的役割を民間事業者が担う上で、社内説明や市役所との協議を後押しする効果があった。

⑤ 役割の分担

上記④の取組は民間事業者が主体となって申請した国の補助事業であるが、地方公共団

体との連携に関する審査項目が含まれていた。また、アンケート調査などで南海電鉄として住民に対して働きかける際にも、河内長野市と連携協力した国の補助事業という位置付けがあることにより公的役割を担っていることが理解され、安心感を得られやすいという効果があった。

⑥ 具体的方策の実施

基本協定を締結した当初は、月に 1 回程度の定期的な会合を実施していたが、それに加えて上記④の取組では主体となる南海電鉄のグループ会社、担当部署を交えた協議や情報交換も定期的に行っている。

⑦ 連携の拡大

南海電鉄と大阪府立大学は、南海電鉄本社ビル内へのサテライトキャンパス（I-site なんば）誘致をきっかけに、地域活性化を目的とした連携協定を平成 23 年 2 月に締結した。

平成 25 年 7 月に I-site なんばを会場として河内長野市の魅力発信を行う展示企画イベントを 3 者で連携して実施したのを機に、平成 27 年 2 月には河内長野市制施行 60 周年を記念した 2 回目の展示企画イベントを実施するなど、持続的な取組として定着している。

南海電鉄、河内長野市、大阪府立大学による産官学の連携にあたっては、組織としての関係を越えた人と人の顔が見える関係が重要であった。また、継続的な取組とするためには、最終的には各取組がそれぞれの組織にとってメリットを有するようにすることが重要である。

事例B：都道府県と鉄道事業者による協定

① 体制の構築

滋賀県は、大阪まで鉄道で40～90分の通勤圏に位置し、県の人口の約95%が駅から5km圏内に居住しており、ベッドタウンとしての役割を果たしている。現状においてもまだ人口が増加している地域が多く、県下の多くの市町が公共交通を活かしたまちづくりに積極的に取り組んでいることから、滋賀県とJR西日本は地域と鉄道の持続的な発展に向け、包括連携協定を締結した。

② 現状の把握

滋賀県域で鉄道事業を営むJR西日本は「地域共生企業」となることを目指しており、滋賀県と目指す方向性が一致していた。

③ 目標の共有

これまでの取組をベースに、まちづくりに関する様々な分野において連携できるよう、滋賀県とJR西日本との間で包括連携協定を締結するに至った。具体的には、駅を核にしたまちづくり、駅を中心としたアクセス改善、低炭素社会、観光・文化振興、子育て・福祉、安全安心、地域のブランディングなどである。

協定を締結する際に、それぞれの立場やそれぞれに取り組みたいことはあったが、双方にとって良い方向(=win-win)となる取組を実施していくこととした。

④ 具体的方策の検討

駅の橋上化や駅前広場等の周辺整備、バリアフリー化など、直接的には沿線市町とJR西日本が調整・協議して進めながら滋賀県とも情報を共有し、滋賀県からの各市町への補助メニューの紹介やアドバイス等により事業がスムーズに進むよう調整している。また、観光PR等ソフト面でも同様に連携して取り組んでいる。

⑤ 役割の分担

滋賀県は広域自治体として県内全体を俯瞰して市町と調整し、取りまとめを行っている。また、県は、広域からの誘客可能性や公共交通機関としての役割などJR西日本の特性・機能も加味して、まちづくりのビジョンを策定・提示している。

一方、JR西日本は、行政側が提示するビジョンに対して、事業者として可能な範囲で貢献している。

⑥ 具体的方策の実施

滋賀県及びJR西日本双方の企画部局が窓口となり、定期的な会合を開催し、事業の進捗

状況を把握しながら実現に向けて連携して取り組んでいる。

⑦ 連携の拡大

現状において連携主体・分野の拡大に関する進捗はないが、重要な事業についてはアクションプランを策定し、取組内容を定期的に協議しながら進捗状況を共有している。

包括連携協定の締結前は、関連する部署間の単発での連携であったが、協定締結によりどのような部署がどのようなことをやっているかについて相互理解が進むようになり、その結果、これまでどうしてよいかわからなかった事柄に対してアクションが取れるようになったことや、課題認識を共有できるようになったことが大きな成果である。

事例 C：都道府県境を越えた複数市と鉄道事業者の連携体制の構築

① 体制の構築

共通の産業が盛んであることや歴史的なつながりなど、もともと一体感があつた県境を越える一帯の地域で、地理的に中心となる市の市長の声掛けを基に市長会が立ち上がり、それをきっかけに、地域の移動を支える沿線の鉄道事業者も加わって協議会が設立された。

② 現状の把握

バブル崩壊以降、地価の下落や都心回帰、人口減少の本格化に伴い、従来型の都市圏全体での人口収容を目的としたハードのまちづくりからソフトのまちづくりへの転換が求められた。その中で、広域誘客、地域交通ネットワーク、中心市街地活性化の 3 つの柱が位置付けられた。

③ 目標の共有

協議会設立時に活性化構想を策定し、前述の問題意識や取組の方向性等について合意した。

上記の協議会の柱として、広域誘客、地域交通ネットワーク、中心市街地活性化の 3 つが立てられ、定期的な会合にて、各市での取組などを共有している。

3 つの柱のうち、広域誘客については、一体的に事業として取り組み、共同で宣伝することによる効果も高く、相乗効果を発揮しやすいことから、当該エリアで利用可能なフリーパス商品（鉄道・バスが乗降フリー）の導入を契機として、別組織である観光誘客連絡会議が設立され、各市の観光課長、鉄道事業者の宣伝担当課長が参画している。

④ 具体的方策の検討

観光誘客会議では、各市から拠出された共同宣伝費を基に、誘客促進のための観光パンフレット・ポスター等の制作検討をはじめ、観光周遊モデルコースの検討、他社線沿線から当該エリアへの誘客を促すための観光 PR キャンペーンの実施等を随時行っている。

⑤ 役割の分担

鉄道事業者は、各市から拠出された共同宣伝費を基に、観光誘客会議で合意された内容を踏まえ、パンフレットやポスター等の制作、観光情報誌への出稿、駅・車内への掲出等を行う。各市は、共同宣伝費を等分で負担し、また各市のウェブサイト等で独自の観光 PR を行っている。

⑥ 具体的方策の実施

協議会、観光誘客連絡会議ともに年に数回ずつ開催されている。（総会は年に 1 回のほ

か、実務担当者レベルの会議体が年に4～5回開催。観光誘客連絡会議は年に5～6回開催。)

⑦ 連携の拡大

現在は7市による協議会であるが、もともとは5市であった。後から加わった2市については、もともとは別の地域で協議会を設置していたが、市町村合併に伴い協議会が解散し、近接していた本地域の協議会の趣旨に賛同したこともあり、参加申込みがあった。

観光の取組にあたっては大学との連携を図っており、広域誘客の観点から学生の提案を受け、グルメマップ作成などに取り組んでいる。大学においても地域との連携策を柱においており、問題意識が一致した。

協議会では、各市の取組（事業計画）等が共有されることでお互いの取組を知る機会となり、必要に応じて連携が生まれる基盤となっている。

3.2 人口減少・高齢化に対応するための連携型まちづくり事例

事例D：郊外まちづくり構想

① 体制の構築

高齢化が進行する市と鉄道事業者の間で、「郊外住宅地とコミュニティのあり方研究会」を立ち上げ検討を重ね、「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結した。

② 現状の把握

市では、郊外住宅地の急速な高齢化に対し、既存の市街地では住民のライフスタイルにあった機能の提供ができていない一方、税収の減少と医療介護費負担の増加等により、対策のための財源の捻出も困難な状況であった。

一方、沿線開発を行った鉄道事業者としても、高齢化に伴う鉄道利用者の減少による減収に危機感を持っていた。

③ 目標の共有

市が鉄道事業者に働きかけて研究会を立ち上げ、約1年間、沿線地域の課題の共有や解決策の議論をした後に、協定を締結した。その後、市側の取組が国の環境未来都市事業に選定され、「持続可能な住宅地モデルプロジェクト」の一つに位置付けられた。市では建築部局が全体の窓口となっている。

産学官民が連携していくため、モデル地区を選定し、地区内全世帯へのアンケート調査、地域の活動団体へのヒアリング、住民参加型のワークショップ、学識経験者によるセミナー、検討部会による議論を通じて、まちづくりビジョンを策定した。

④ 具体的方策の検討

上記ビジョンの検討を通じて、郊外住宅地の再生に向けた主な取組を定めるとともに、毎年モデル地区で実施するリーディング・プロジェクトを定めている。

具体的には、住民活動団体の支援、子育てや地域包括ケアの仕組みづくり、土地利用転換に伴うコミュニティ・リビング（※）や地域ぐるみのエネルギーマネジメント、新たな交通手段の検討等のプロジェクトを推進している。

（※）コミュニティ・リビング：郊外住宅地の歩いて暮らせる生活圏の中で、暮らしの基盤となる住まいや住民の交流、医療、介護、保育や子育て支援、教育、環境、エネルギー、交通・移動、防災さらには就労といった様々なまちの機能を、密接に結合させていく考え方

⑤ 役割の分担

産学官民の連携が基本姿勢であり、市は民間事業者の事業が円滑に進むよう、地区計画

等を活用したインセンティブを設けることなどを想定している。

⑥ 具体的方策の実施

毎年、その年に実施するリーディング・プロジェクトと位置付けたものの実施状況や取組成果などをウェブページで公開しているほか、モデル地区内の全戸には「次世代郊外まちづくり通信」を配布し、活動の進捗状況を積極的に伝えている。

⑦ 連携の拡大

今後、モデル地域での成果を基に他の地域への展開を予定している。

また、各種イベントを随時開催しており、専門家による地域の子ども向けの授業や市民向けの講演など、専門家の参加や地域住民への理解拡大等を図っている。

まちづくりに関する事業については、鉄道事業者にとって中長期的な視点での理解を社内で広めていくことが必要となる場合もある。そういった場合に、行政との協定は社内等との調整がスムーズに進むきっかけになり得る。

事例 E : 団地再生の推進

① 体制の構築

団地再生に取り組む市が、地域とともに発展してきた鉄道事業者・バス事業者・地方銀行で構成する非公開の研究会を発足した。

② 現状の把握

沿線には高度経済成長期に開発されたニュータウンが多く存在しているが、そのようなニュータウンでは同時期に同世代が入居した上に、その子世代が団地に残らずに流出してしまっていることから、昨今急激に人口減少・高齢化が進行している。

これにより鉄道利用者も急激に減少していることから、市と鉄道事業者にとって団地再生は急務であり、お互いを運命共同体と考えて取り組む必要があった。

③ 目標の共有

前述の非公開の研究会では、抽象的な議論が中心となってしまったが、各主体がそれぞれの立場で具体的な検討に入った段階で一般公開された協議会を設立したところ、各主体は責任を持った意見を求められるようになり、より具体的な検討が進むようになった。

④ 具体的方策の検討

地域の現状について具体的な状況を確認するため、モデルとなる 3 地域を抽出し、各主体間で役割分担をして基礎調査を行った。

⑤ 役割の分担

市は、ハウスメーカー、地方銀行、バス事業者などに対する声掛けや各主体間の調整の役割を果たしている。

ハウスメーカー・地方銀行は、それぞれの事業者としての立場から、団地再生に有益で具体的な意見などを提示した。また、地域の実態を把握する基礎調査について住民を集めたディスカッションを行った結果、行政の認識と住民の声の溝を埋める機会となった。

一方、鉄道事業者は、隣接地域をつなぐ立場として、別途、公共交通基本計画策定委員会などによる交通面でのまちづくりに積極的に参加している。

⑥ 具体的方策の実施

年間数回の協議会を開催し、具体的方策に関する情報共有を行っている。例えば、市と地方銀行で連携して取り組んだ「親元近居住宅ローン」事業では、利用者数等の実績を協議会で報告するなど、事業の状況を共有している。

⑦ 連携の拡大

沿線の隣接する町にも鉄道事業者が開発したニュータウンがあり、同様の課題を抱えている。また、この 2 つの市町は異なる都道府県に属するため、都道府県境では道路等のインフラ整備が進みづらいなど、住民の日々の暮らしにも影響を与えている状況である。

特に、人口規模の小さい地方公共団体にとっては、都市機能を一つの地方公共団体でまかなうことが難しい。また、住民にとっての生活圏は鉄道を介して隣接する市町村にまで広がっている。図書館の相互利用やごみ処理施設の広域化、里山保全などでの地方公共団体間連携は見られるが、今後はまちづくり面での連携も期待されるところである。今後の推進にあたっては、行政界をまたぐ地域において連携することの効果进行分析しつつ、連携を図る必要がある。

事例 F：高齢者向けの公共交通利用促進の社会実験

① 体制の構築

少子高齢化などの課題を埼玉県所沢市・飯能市・狭山市・入間市の隣接 4 市が共同で解決することを目的として、昭和 63 年に埼玉県西部地域まちづくり協議会が設置された。

② 現状の把握

同様に危機感を持っていた沿線鉄道事業者である西武鉄道が、埼玉県西部地域まちづくり協議会の幹事市に出向き、連携できることがないか相談した。両者の問題意識が一致していたこともあり、初めから協定の締結に向けた前向きな議論ができた。

③ 目標の共有

協定が締結され、4 市及び西武鉄道の窓口がそれぞれ一本化されたことで情報が集まるようになり、様々な連携の調整・協議がしやすくなった。

協議会の幹事市は毎年 4 市の持ち回りで決めている。幹事市の方針によって毎年の活動内容が少しずつ変わることもあるが、逆に、毎年幹事市が変わることで一つの市に任せきりにならず、結果として、毎年の活動内容についての合意形成が容易になっている。

④ 具体的方策の検討

社会実験として高齢者向け乗車券（シニアパス）の発売を行った。これは西武鉄道から 4 市へ持ち込んだ企画であるが、あらかじめ鉄道事業者と地方公共団体の役割分担をはっきりさせた上での提案であったことにより実現につながった。

⑤ 役割の分担

西武鉄道と各市の窓口が必要な情報を交換した上で、地方公共団体側が 4 市間の調整及び各市内での調整を行っている。

また、第三者として学識経験者を加え、専門的な見地から助言を得ている。

⑥ 具体的方策の実施

シニアパスを活用した高齢者向けの公共交通利用促進に関する社会実験では、実験参加者へのアンケートを実施し、事業の効果を検証した。また、それらの結果については、論文発表などにより外部にも公表している。

⑦ 連携の拡大

団地の高齢化が大きな課題であるため、今後は開発主体との連携も考えられる。

検討に学識経験者が加わることで、アンケート結果の定量的な分析などに際して学識経験者の専門的な見地から助言を受けることができた。

参考 1 : 『平成 24・25 年度 社会情勢の変化に対応した都市と交通事業者の連携した取組に関する調査』(国土交通省都市局)

持続可能な都市、持続可能な沿線を実現するためには、鉄道沿線地域の魅力を高め、定住人口・交流人口を維持・増加させることが必要である。そのためには、鉄道路線という高機能な社会インフラを一層活用して、沿線地方公共団体や鉄道事業者をはじめとする関係者間の連携・協働による取組を行う必要があり、関係者間で検討を進めるため連携の「場」を設定することが必要である。

平成 24・25 年度には、国土交通省が鉄道沿線まちづくりを検討するにあたってのモデル地区として東武伊勢崎線沿線及び小田急小田原線沿線を選定し、勉強会を開催することで、沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携する場を設け、検討を進めた。

平成 24 年度には、3 回の勉強会を開催し、「今後の人口減少・少子高齢化などに対応していくためには、沿線を中心としたまちづくりが必要であり、そのためには地方公共団体と鉄道事業者との連携が必要である」という共通認識のもと、次に示す「基本的な考え方」、「沿線まちづくりの目標」及び「4 つの提言」を共有した。

●鉄道沿線まちづくりの基本的な考え方

1. 鉄道事業者及び地方公共団体等が社会情勢の変化に対応した沿線まちづくりへの取組の必要性を認識し、課題解決に向けての沿線まちづくりの目標及び方向性を共有することが必要である。
2. 沿線地域の現状、規模等を考慮した目標設定とし、目標を達成するために目指す方向性を示した上、特に連携が必要な事項について共通認識を持つようにするべきである。

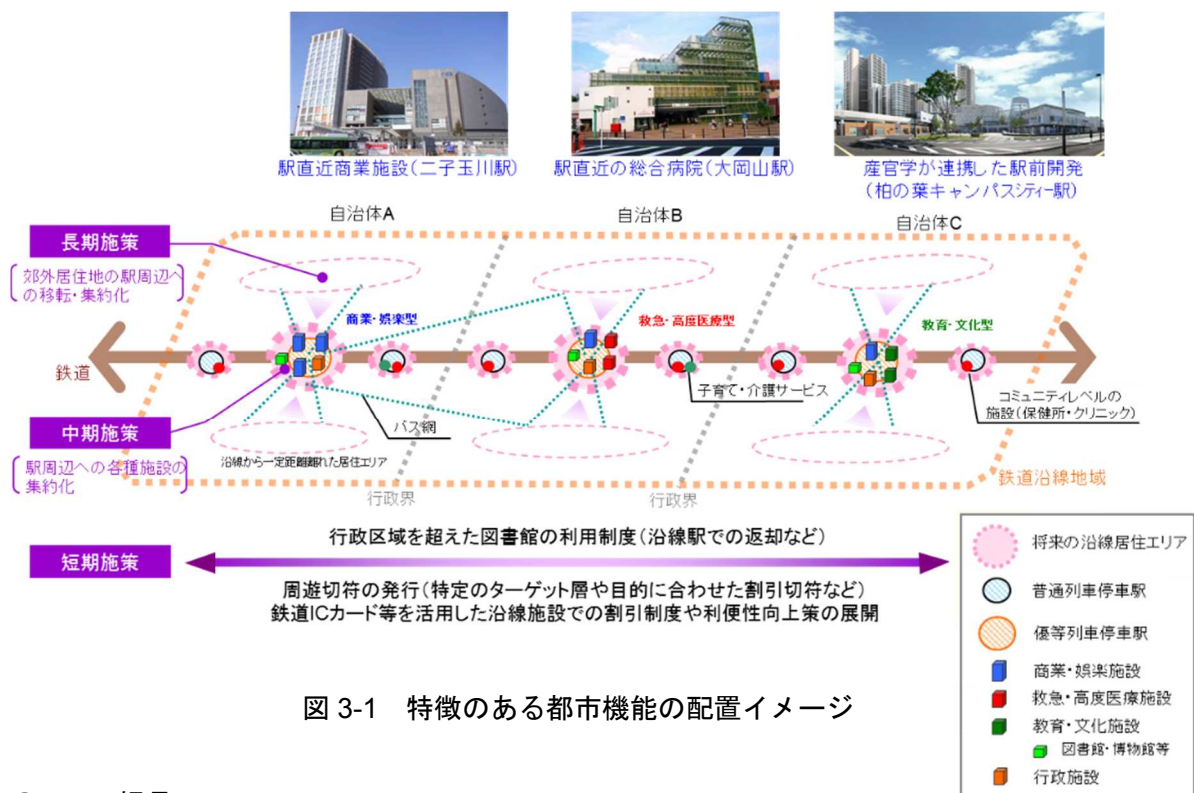
●沿線まちづくりの目標

- ・今後の人口減少・少子高齢化などに対応していくためには、沿線全体が連携するまちづくりが必要である。沿線における生活サービス拠点形成、沿線定住人口及び交流人口の維持・増加のための取組等を行う際には、地方公共団体と鉄道事業者が共通の目標を有し、同じ方向性で沿線を中心としたまちづくりに取り組む必要がある。



沿線まちづくりの目標: 「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」の形成

沿線の居住者や沿線地域に来訪する者が、生活や交流に必要な都市機能に円滑にアクセスすることができ、質の高い生活を営める都市群を形成する。



●4つの提言

提言①：各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上

沿線各地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともに、バス等の利便性を向上させ駅の拠点性を高め、自動車利用に過度に頼らない生活を可能とし、高齢者などの移動制約者にとっても生活の質を高める。

提言②：軸となる鉄道の利便性向上

沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携し、駅周辺に集積する都市機能を結ぶ軸として鉄道の利便性を向上させるとともに、鉄道利用を促進する取組を企画・実施する。

提言③：高次の都市機能を享受するための鉄道沿線内の地方公共団体の連携

沿線各地方公共団体が、高度な医療機能、大規模な文化施設、商業機能等の高次の都市機能を役割分担に基づき立地させるよう取り組むことにより、様々な高次の都市機能を沿線内に確保させる。

提言④：鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の維持・増加

沿線の特長をPRし、沿線居住人口の維持・増加に取り組むとともに、各地で開催される祭りなどの集客イベントを沿線地方公共団体・鉄道事業者等が連携してPRし、沿線の交流人口の増加に取り組み、沿線を活性化させる。

平成 25 年度には、「沿線まちづくりの目標」及び「4つの提言」に基づき、鉄道沿線まちづくりを実現するために必要な方策や連携する際の役割分担などについて、沿線の状況を踏まえて検討を行った。

勉強会では主に沿線全体における連携について検討を行ったほか、生活サービス機能の強化が求められる生活サービス拠点地域で構成するワーキンググループ（WG）を設置し、WGでの検討も2回実施した。WGでは、モデル地区の現状把握、地域のビジョン及び都市機能の集積・分担に関する検討、さらにこれらの内容を踏まえたモデルプラン（案）の作成等を行った。

表 3-2 平成 24・25 年度沿線まちづくり勉強会の検討内容

年度	勉強会・WG	検討テーマ
平成 24 年度	第1回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の現状把握及び将来予測 鉄道事業者による沿線活性化の取組
	第2回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の現状把握及び将来予測 沿線地方公共団体による沿線活性化の取組
	第3回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域のニーズ把握（アンケート調査） 鉄道沿線を軸とした鉄道沿線地域の連携の必要性
平成 25 年度	第1回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 今年度勉強会の方針 「高次の都市機能を楽しむための鉄道沿線内の地方公共団体の連携」に関する検討（モデル地区の選定について） 「鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加」に関する検討（沿線全体での連携方策について）
	第1回WG	<ul style="list-style-type: none"> モデル地区の現状把握 地域のビジョン及び都市機能の集積・分担に関する検討
	第2回WG	<ul style="list-style-type: none"> モデル地区におけるモデルプラン（案）の作成
	第2回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> WGの検討結果の報告（モデルプランの紹介） 地方公共団体アンケート結果の報告 沿線全体での連携方策の検討

それぞれの勉強会等の参加メンバーは以下のとおりである。東武伊勢崎線及び小田急小田原線の沿線地方公共団体がそれぞれ参加し、勉強会及びWGを実施した。

●沿線まちづくり勉強会（東武伊勢崎線）の参加メンバー

東京都、埼玉県、群馬県、足立区、草加市、越谷市、春日部市、杉戸町、宮代町、久喜市、加須市、羽生市、明和町、館林市、東武鉄道株式会社、国土交通省

●沿線まちづくり勉強会（小田急小田原線）の参加メンバー

東京都、町田市、相模原市、海老名市、秦野市、松田町、開成町、小田原市、小田急電鉄株式会社、国土交通省

参考2：平成27年度 鉄道沿線まちづくりに関する勉強会

鉄道沿線の地方公共団体間での多様な都市機能の分担、沿線施設への公共交通を利用したアクセスなどについて、鉄道沿線の地方公共団体及び鉄道事業者間の連携の可能性を検討するため、全国の具体的な地域で勉強会を開催している。

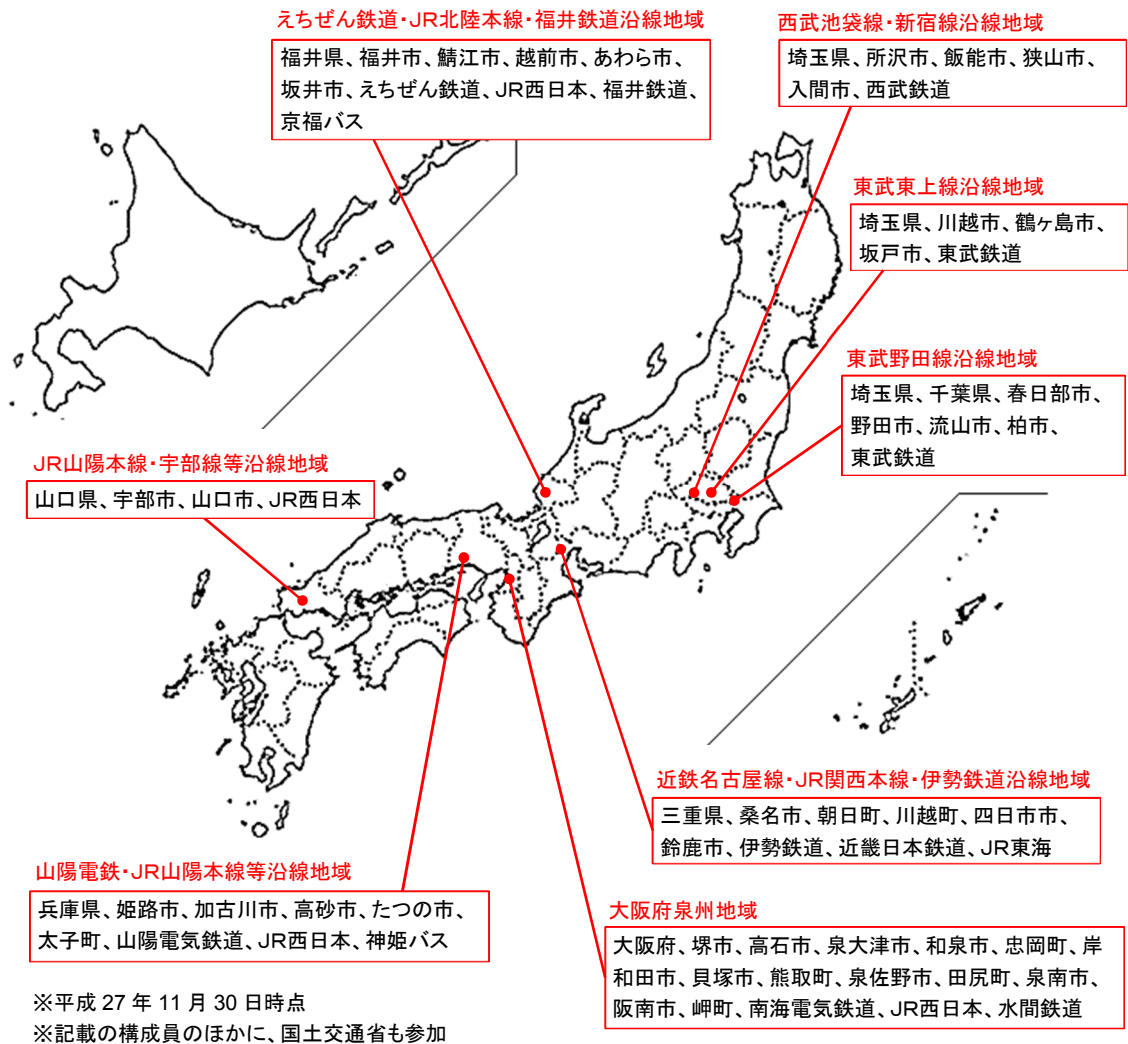


図3-3 平成27年度 鉄道沿線まちづくりに関する勉強会 開催状況

出所：国土交通省資料

4. 鉄道沿線まちづくりに関連する制度・施策

複数地方公共団体が連携を図る上での制度や施策を以下のとおり抽出した。

1. 活用可能な制度・施策

(1) 沿線市町村間の連携

①連携協約（地方自治法）

(2) 都市機能の分担・連携

①広域連携によるコンパクトシティ化の取組支援

②広域的地域活性化基盤整備計画（広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律）

2. その他の関連する制度・施策

(1) 鉄道沿線まちづくりの素地となり得る市町村間の連携

①定住自立圏（定住自立圏構想推進要綱）

②連携中枢都市圏（連携中枢都市圏構想推進要綱）

(2) 鉄道沿線まちづくりの推進にあたって留意すべき制度・施策

①公共施設等総合管理計画（公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針）

②保健医療圏域（医療法）

4.1 活用可能な制度・施策

(1) 沿線市町村間の連携

① 連携協約（地方自治法）

地方公共団体間で「連携協約」を締結することで、地域の実情に応じた行政の事務や政策面の役割分担を組合や協議会を組織せずに実施することを可能とする、地方自治法の改正によって制定された制度である。公共施設の相互利用や地方公共団体をまたぐ交通の維持向上など、複数地方公共団体での連携に広く活用可能である。

表 4-1 連携協約(地方自治法)の概要

インセンティブ	体制
<ul style="list-style-type: none">● 役割分担 普通地方公共団体は、他の普通地方公共団体と連携して事務を処理するにあたっての基本的な方針及び役割分担を定める連携協約を締結することで、事務分担だけでなく、政策面での役割分担も位置付けられる● 紛争処理 連携協約に係る紛争があるときは、自治紛争処理委員による処理方策の提示を申請することができる● 組織体制 組合や協議会等の別組織をつくることなく、より簡素で効率的に相互協力を図ることができる	複数地方公共団体間で連携協約を締結。

出所：総務省資料より作成

(2) 都市機能の分担・連携

① 広域連携によるコンパクトシティ化の取組支援

人口の急激な減少と高齢化を背景に、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えの下で、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直すため、都市再生特別措置法に立地適正化計画制度が創設され、都市の中心拠点や生活拠点（都市機能誘導区域）への機能の集積を図るための各種支援措置が講じられた。

その中でも、公共交通等のネットワークを介して複数市町村による広域的な生活圏や経済圏が形成されている場合、関連する市町村が連携して立地適正化計画を作成することにより、当該圏域における都市機能（医療・福祉・子育て支援・商業等）を一定の役割分担の下で整備・利用することができ、広域的な地域の活性化と効率的な施設配置を図ることができる。このため、複数市町村で連携して行う立地適正化計画の作成及びその前提となる広域的な立地適正化の方針の作成等を支援するとともに、複数市町村で連携して立地適正化計画を作成した場合、複数市町村が機能分担し、共同利用する施設の立地に対する支援を強化し、周辺市町村において必要となる施設の立地を支援すること等により、広域連携型のコンパクトシティの構築を推進することとしている。

また、関係省庁による「コンパクトシティ形成支援チーム」において、コンパクトシティ形成に向けた取組が一層円滑に進められるよう、関係施策が連携した支援策について検討するなど、関係省庁をあげて横の連携を強化し、市町村の取組を強力的に支援することとしており、「広域連携」についても連携施策の1つとして更なる充実に向けた検討を進めることとしている。

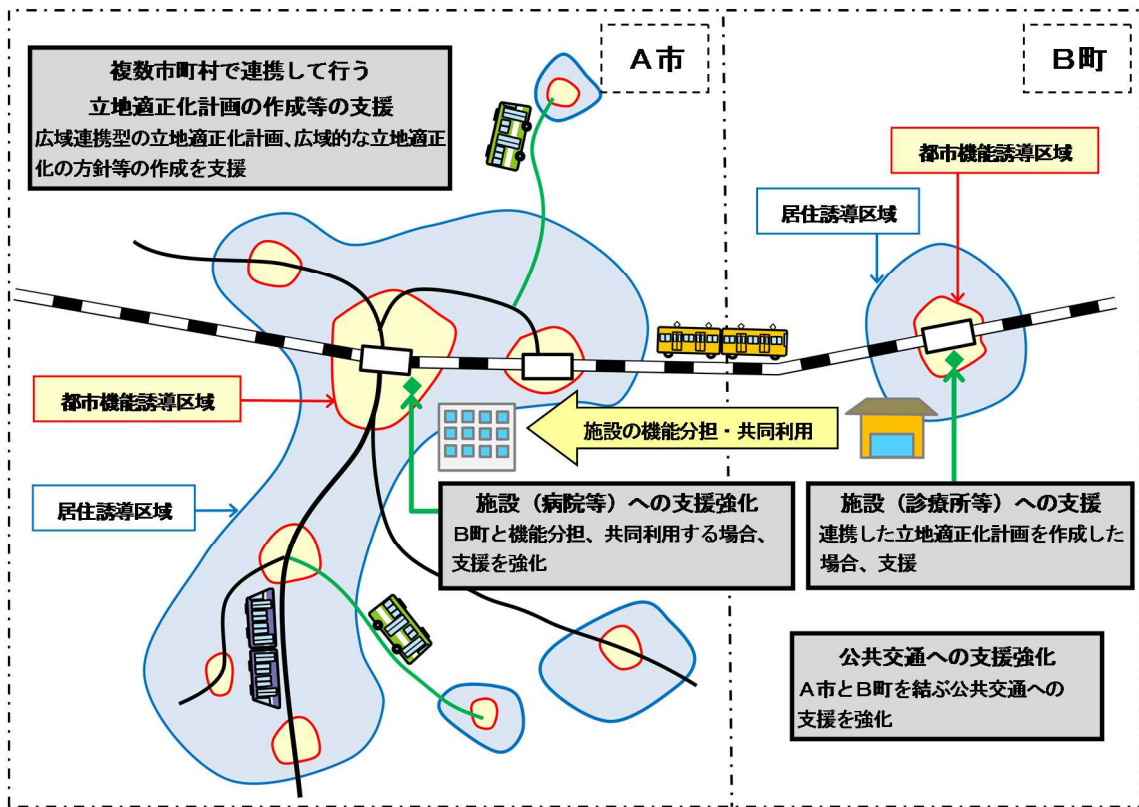


図 4-2 複数市町村で連携して行うコンパクトシティ化の支援概要

出所：国土交通省資料

都市再生特別措置法に関する支援措置

都市機能誘導区域	居住誘導区域	
<p>都市機能立地支援事業</p> <p>立地適正化計画に記載された、公的不動産の活用等と合わせて民間事業者が行う、誘導施設の整備等に対して、国から直接補助を行う。</p>	<p>集約促進景観・歴史的風致形成促進事業</p> <p>居住誘導区域又は都市機能誘導区域内における、一定の要件を満たす景観・歴史的風致形成に資する事業に対して国が支援。</p>	
<p>都市再構築戦略事業（交付金）</p> <p>立地適正化計画に位置付けられた、中心拠点・生活拠点の形成に資する誘導施設の整備等に対して国が支援。</p>	<p>ストック再生緑化事業（交付金）</p> <p>居住誘導区域内の既存の公共公益施設又は民間建築物（公開性を有するものに限る）及びその敷地内で整備される一定の要件を満たす緑化施設の整備に対して国が支援。</p>	
<p>優良建築物等整備事業（交付金）</p> <p>都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合、誘導施設の整備、土地利用の共同化、高度化等を行う優良建築物等の整備に対して国が支援。</p>	<p>公営住宅整備事業（交付金）</p> <p>公営住宅を除去し、居住誘導区域内に再建等する場合の除却費等を支援対象に追加。</p>	
<p>市街地再開発事業・防災街区整備事業（交付金）</p> <p>都市機能誘導区域において一定の要件を満たすものについて、交付対象額の嵩上げ等により支援を強化。</p>	<p>空き家再生等推進事業（交付金）</p> <p>老朽化の著しい住宅が存在する地区における不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却の支援対象に居住誘導区域外を追加。</p>	
<p>都市再生区画整理事業（交付金）</p> <p>都市機能誘導重点地区を重点地区に追加するとともに、誘導施設が立地する場合、交付限度額に道路用地費を全額算入。</p>	<p>市民緑地等整備事業（交付金）</p> <p>低・未利用地における外部不経済の発生を防ぐとともに、地域の魅力向上を図るため、居住誘導区域内における市民緑地を整備する際の対象要件を緩和。</p>	
<p>民間まちづくり活動促進・普及啓発事業</p> <p>都市機能誘導区域における、快適な都市空間の形成・維持等に資する都市利便増進協定等に基づく施設整備等を含む社会実験等を支援。</p>	<p>市民農園整備事業（交付金）</p> <p>居住誘導区域内外（都市機能誘導区域を除く）において、生産緑地の買取り申出に基づき農地を買取り、都市公園として市民農園を整備する際の対象要件を緩和。</p>	
<p>スマートウェルネス住宅等推進事業</p> <p>都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合、居住の安定確保と健康維持増進に関する取組みが行われる住宅団地等における生活支援・交流施設整備の支援を強化等。</p>	<th style="background-color: #90ee90;">立地適正化計画区域</th>	立地適正化計画区域
<p>都市再生事業等（独立行政法人都市再生機構）</p> <p>都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合等において、計画策定コーディネートの実施、政府出資金を活用した事業用地の先行取得、市街地再開発事業等の施行等により支援。</p> <p>（金融支援）</p>	<p>都市・地域交通戦略推進事業</p> <p>都市構造の再構築に取り組む都市における公共交通の利用環境の充実を重点的に支援し、歩行空間の整備等を新たに補助対象とする等、公共交通等への支援を強化。</p>	
<p>まち再生出資（民間都市開発推進機構）</p> <p>都市機能誘導区域内において行われる誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設（寄与施設）を整備する民間都市開発事業に対して出資。【総事業費の50%又は公共施設等+誘導施設の整備費又は資本の50%のうち最も少ない額】</p>	<p>集約都市形成支援事業（コンパクトシティ形成支援事業）</p> <p>立地適正化計画等の策定、都市の誘導施設の移転に際した旧建物の除却・緑地等整備を支援。</p>	

※上記メニューの一部について、複数市町村で連携して立地適正化計画を作成した場合の支援を強化

図 4-3 都市再生特別措置法に関する支援措置の概要

出所：国土交通省資料

② 広域的地域活性化基盤整備計画（広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律）

複数都道府県が連携・協力して取り組む都道府県を越える広域での観光や物流の活性化のための基盤整備等を支援する制度であり、広域的地域活性化基盤整備計画に位置付けられた都道府県をまたぐ交通インフラの改善や、これらと一体的に実施する施設整備や区画整理、観光等の取組を推進する際、社会資本整備総合交付金（広域連携事業）が活用可能となる。

表 4-4 広域的地域活性化基盤整備計画
（広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律）の概要

インセンティブ	体制
<p>●対象事業</p> <p>①基幹事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点施設において行われる広域的特定活動に伴う人の往来又は物資の流通に対応するために必要な事業等（道路、空港、港湾、鉄道事業に限る） ・重点地区における民間事業者等による拠点施設の整備に関する事業と一体的に実施することが必要な事業等（道路、河川、公園、土地区画整理事業等） <p>②関連社会資本整備事業</p> <p>③効果促進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記にかかる検討調査、社会実験、標識整備等 <p>●①～③の支援措置</p> <p>都道府県（市町村等への間接交付も可）を対象に、3～5年程度、①については最大 45%、②③は個別の法令に規定がある場合以外は 1/2 の交付率で計画に位置付けられた上記事業を対象に交付金が交付される。</p>	<p>都道府県は、広域的地域活性化基盤整備計画の作成と実施に際し、国土形成計画との整合・広域地方計画協議会の活用を通じ、関係者間調整を図る。</p>

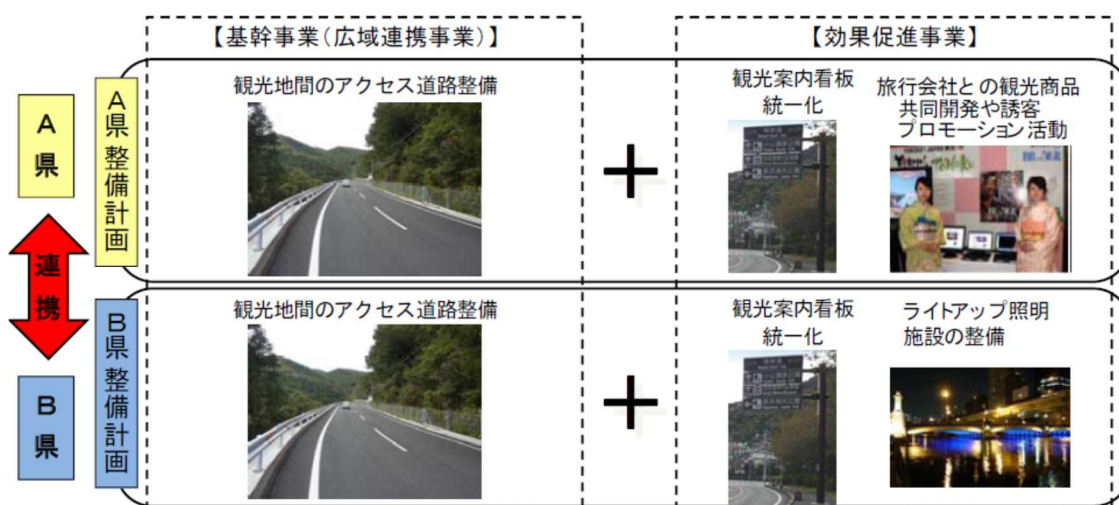




図 4-5 広域的な観光活性化のためA県とB県が連携して観光地間のアクセス道路、観光案内看板等を整備する例

出所：国土交通省資料より作成

4.2 その他の関連する制度・施策

(1) 鉄道沿線まちづくりの素地となり得る市町村間の連携

以下のような取組が既になされている場合、鉄道沿線まちづくりを実施するにあたっての素地となることが期待される。

① 定住自立圏（定住自立圏構想推進要綱）

複数市町村による都市圏での「定住自立圏」に係る協定、ビジョンの策定を通じ、中心市の機能（医療機関や商業施設等）を圏域で活用していくことや、活用に必要な交通機能を役割分担のうえ、維持整備していくことが可能な制度である。中心市（人口5万人程度以上、昼夜間人口比率1以上、原則3大都市圏外の都市）が定住自立圏の将来像や協定に基づき推進する具体的取組を記載した定住自立圏共生ビジョンを作成することにより、本取組に伴う財政需要について財政措置が講じられる。

表 4-6 定住自立圏(定住自立圏構想推進要綱)の概要

インセンティブ	体制
<p>●中心市 定住自立圏共生ビジョンに記載されている事業、定住自立圏共生ビジョン懇談会の開催（旅費、謝金）、圏域住民への普及啓発にかかる経費の一般財源の合計額に0.8を乗じて得た額の財政的支援が講じられる。上限は下記算定式による。 $1,000 \text{ 万円} + 7,500 \text{ 万円} \times (A \times \alpha + 1) \times (B \times \beta + 1) \times (C \times \gamma + 1)$ A：（当該定住自立圏の近隣市町村の合計人口／全定住自立圏の近隣市町村における1圏域当たりの平均人口）－1 B：（当該定住自立圏の近隣市町村の合計面積／全定住自立圏の近隣市町村における1圏域当たりの平均面積）－1 C：（当該定住自立圏の近隣市町村数／全定住自立圏の近隣市町村における1圏域当たりの平均市町村数）－1 $\alpha \sim \gamma$：AからCまでの各項目の標準偏差を概ね一致させるための調整係数</p> <p>●近隣市町村 ・定住自立圏共生ビジョンに記載されている事業に要する経費、定住自立圏の取組について、圏域住民への普及啓発に要する経費の一般財源の合計額の財政的支援が講じられる。上限は1,500万円。このほか、外部人材の活用や地域医療に対する財政措置のほか、各省による事業の優先採択等の支援あり。</p>	<p>中心市と周辺市町村が1対1で議会議決を経て、定住自立圏形成協定を締結。中心市が、圏域将来像や具体的取組を定めた、定住自立圏共生ビジョンを作成。</p>

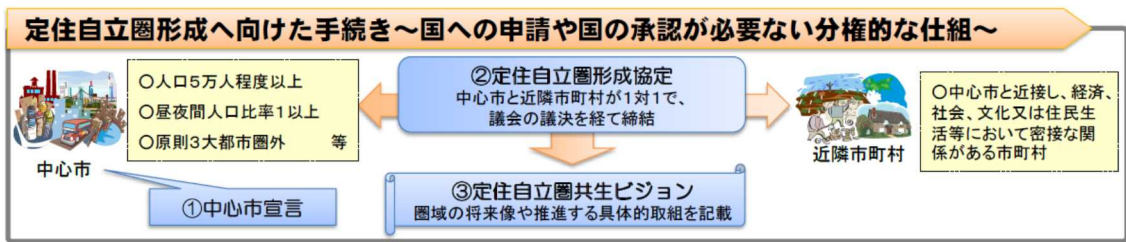


図 4-7 定住自立圏制度の概要

出所：総務省資料より作成

② 連携中枢都市圏（連携中枢都市圏構想推進要綱）

三大都市圏の区域外に存在する指定都市・中核市、及び三大都市圏の区域内に存在し
政令市・特別区への就業・通学者が自市内の就業・通学者の10%以下である指定都市・
中核市について、昼夜間人口比が概ね1以上の場合、連携中枢都市となることが可能で
ある。連携中枢都市は、近隣の市町村との連携に基づいて、圏域全体の将来像を描き、
圏域全体の経済をけん引し、圏域の住民全体の暮らしを支える役割を担う意思を「連携
中枢都市宣言」として公表できる。これにより、圏域内の公共施設等による各種サービ
ス機能、中核的な医療機能、大規模商業・娯楽機能その他の行政及び民間分野に係る都
市機能等を活用して、近隣の市町村と連携して取り組むことを促進する。

表 4-8 連携中枢都市圏(連携中枢都市圏構想推進要綱)の概要

インセンティブ	体制
<p>●連携中枢都市及び連携市町村の取組に関する包括的財政措置 (1) 連携中枢都市の取組に対する包括的財政措置 ①普通交付税措置「経済成長のけん引」及び「高次都市機能の集積・強化」の取組に対する財政措置（圏域人口に応じて算定／例：圏域人口75万で約2億円） ②特別交付税措置「生活関連機能サービスの向上」の取組に対する財政措置。1市当たり年間1.2億円程度を基本として、人口・面積等を勘案して上限額を設定 (2) 連携市町村の取組に対する特別交付税措置 1市町村当たり年間1,500万円を上限</p> <p>●外部人材の活用に対する財政措置（特別交付税） 圏域外における専門性を有する人材の活用 上限700万円、最大3年間の措置</p> <p>●個別の施策分野における財政措置 (1) 病診連携等による地域医療の確保に対する財政措置 病診連携等の事業に要する市町村の負担金に対する特別交付税措置（措置率0.8、上限800万円） (2) へき地における遠隔医療に対する特別交付税措置の拡充（措置率0.6→0.8）</p> <p>●連携中枢都市圏の形成に対応した辺地度点数^(※)の算定要素の追加 辺地度点数の算定にあたって近傍の市役所等にかえて連携中枢都市までの距離を算定可能</p>	<p>地方公共団体間の連携協約の締結により、「圏域全体の経済成長のけん引」、「高次の都市機能の集積・強化」、「圏域全体の生活関連機能サービスの向上」の3つの取組を進める。</p>

※辺地度点数：辺地に係る公共的施設の総合整備のための財政上の特別措置等に関する法律施行令第1条に規定する総務省令で定めるへんびな程度の基準。各種施設までの距離、交通機関の有無や頻度等に応じて算定される。

出所：総務省資料より作成

(2) 鉄道沿線まちづくりの推進にあたって留意すべき制度・施策

① 公共施設等総合管理計画（公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針）

老朽化する公共施設の更新や市町村合併に伴う施設配置の見直しの必要性等に対し、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行い、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設等の最適な配置を実現するための計画である。

本計画は各市町村にて策定するものであるが、検討にあたり、沿線の複数市町村間で公共施設等の現状（特に、高次の都市機能に関する立地、老朽化、維持管理の状況など）を把握し、分担・連携の可能性を踏まえて策定することも考えられる。

表 4-9 公共施設等総合管理計画

インセンティブ	体制
<p>●公共施設等総合管理計画の策定に係る支援 計画作成に要する経費について特別交付税措置（措置率 1/2）</p> <p>●地方債の特例措置 公共施設等総合管理計画に基づく公共施設等（公営企業に係るものを除く）の除却に地方債の特例措置を創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・期間：平成 26 年度以後の当分の間 ・地方債充当率 75%（資金手当） ・地方債計画計上額 300 億円（一般単独事業（一般）の内数） 	<p>公共施設等総合管理計画は各市町村が作成。</p>

出所：総務省資料より作成

② 保健医療圏域（医療法）

都道府県の医療計画において、住民の生活圏、行政や保健医療団体の区域、中核的な医療機関の分布、患者の受診状況などを総合的に勘案して設定される。

病院の設置にあたっては、圏域ごとの病床数の計画に適合する必要があることから、沿線での機能分担にあたっては、関係主体と十分協議のうえ、整合を図る必要がある。

