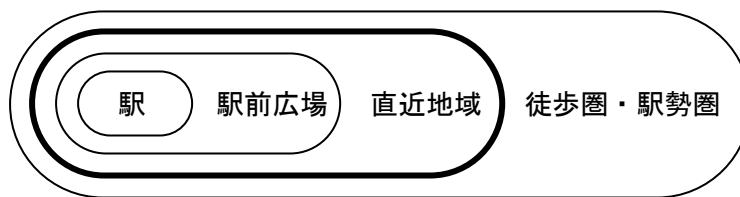


提言 2 「駅・まち」のひろがりを一体的に整備 ～鉄道・交通・民間各事業者間の協力関係を構築

(1) 「駅+まち」という、ひろがりをもたせた一体的な整備イメージが必要

- ・「駅」の持っているべき都市機能の拠点性や、都市の玄関口としてのシンボル性が、都市再生にとって期待される重要な役割として、蘇ることが期待される。
- ・駅舎・駅ビルは待ち時間や人々との交流が楽しくなる賑わいのある溜まりと待合せの場・空間として多様なサービス施設を配置し、駅の内部空間は明るく快適で暖かみがあり、場所に応じてメリハリのきいたものとなるよう、複合的戦略拠点として計画・設計すべきである。
- ・「駅」とは、駅前広場と周辺の「まち」に対して開かれ、連携した空間である必要があり、今後の都市再生に向けて「駅」の整備を考える場合、「駅+まち」が一体となった整備イメージを持って計画を立て、デザイン設計する必要がある。



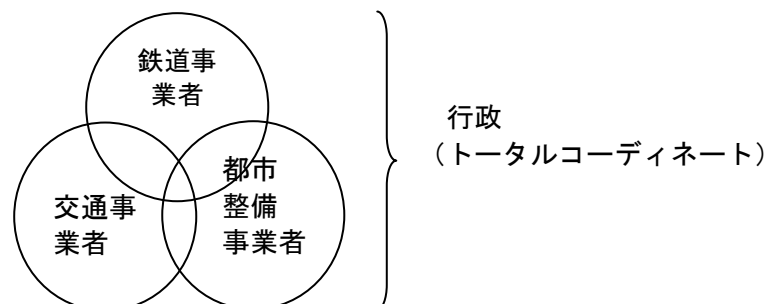
従来の「交通結節点」＝駅＋駅前広場

「駅・まち」＝駅＋駅前広場＋直近地区＝「都市の交流拠点」

「駅・まち」の効果的な整備により都市が活性化、再生するなど、良い影響を受ける範囲

(2) 鉄道事業者、交通事業者とともに民間都市整備事業者との協力関係の構築が必須

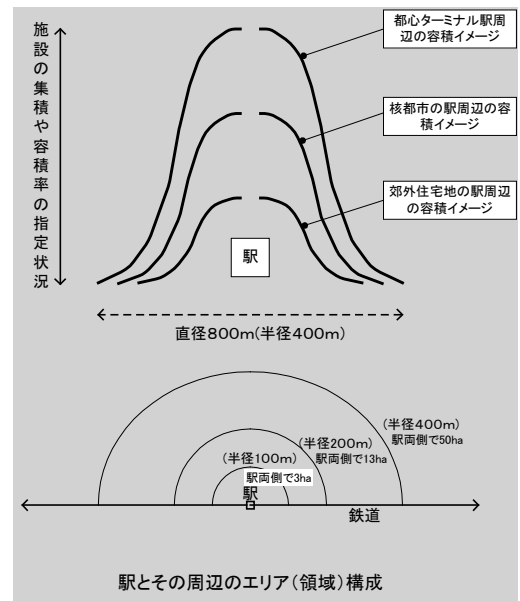
- ・駅と駅前広場だけの整備であれば、行政と鉄道事業者、交通事業者との協力関係において推進が可能であるが、「まち」との協働、すなわち民有地である直近地区も一体に計画し、整備を実施するためには、民間の都市整備事業者との協力関係を構築しておく必要がある。
- ・鉄道事業者、交通事業者、都市開発事業者相互の協力関係を取り持ち、全体の計画を取りまとめて事業を推進する体制を組むことは行政サイドの重要な役割のひとつといえる。



参考：駅からの距離に応じた柔軟な機能・ゾーニング計画と沿線プランニング

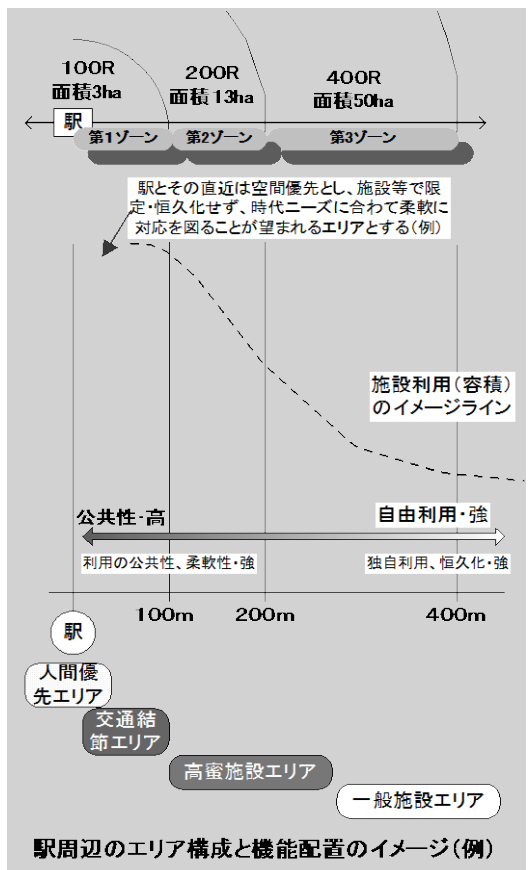
① 駅を中心とする都市空間のエリア（領域）構成とボリューム（容積）構造

- ・ 駅を中心にした平面的な広がり、東京の都心地区でも核都市でも郊外の住宅市街地でも、極端な差はなくむしろほぼ同様といって良い。
- ・ そのエリア（領域）はおよそ、半径 400メートルである。この規模は C. アーサー・ペリーの近隣住区単位の広がりとして示された半径 1/4 マイル（約 400m）の規模とも符合する。



② 400メートルゾーンの層構造

- ・ 駅及び周辺空間の公共特性を前提として、駅を含む 400メートルエリアについて、3層のゾーン構造を意識した検討が必要である。
- ・ 第1ゾーン：半径 100メートルの 3ヘクタールエリア
- ・ 第2ゾーン：半径 200メートルの 10ヘクタールエリア（第1ゾーンを除く面積）
- ・ 第3ゾーン：半径 400メートルの 37ヘクタールエリア（第1.2ゾーンを除く面積）



③ 駅のタイプ（地域の状況）に応じた柔軟な機能・ゾーニング計画と沿線プランニング

- ・ 400メートルエリア内では、一般的には駅（人間優先エリア）から外側に向かって、交通結節エリア、高密施設エリア、一般施設エリア、と広がってゆく。
- ・ こうした駅が連なる鉄道沿線では、駅の特長や、乗降客数、交通結節機能の重要性、周辺のまちの特性等を考慮した機能配置（例えば、交通結節機能を連携させる、商業機能が連続する、等）、柔軟かつダイナミックな沿線プランニングを策定した上で、それぞれの個性的な「駅・まち」の形成をめざすことが重要である。