

沿線まちづくりの推進に関する提言を 国土交通省都市局長へ提出いたしました

2023（令和5）年より、沿線まちづくり研究会（事務局：（公社）日本交通計画協会）を立ち上げ、従来の日本型 TOD を進化させた、鉄道事業者が継続的に参画し、公共交通の維持と持続可能なまちづくりを実現できる、新しい沿線まちづくりのモデル構築に向けた検討を行ってきました。

この度、6月23日に鉄道事業者19社（東日本旅客鉄道㈱・東海旅客鉄道㈱・西日本旅客鉄道㈱・九州旅客鉄道㈱・東武鉄道㈱・西武鉄道㈱・京成電鉄㈱・京王電鉄㈱・小田急電鉄㈱・東急㈱・京浜急行電鉄㈱・相鉄ホールディングス㈱・名古屋鉄道㈱・近畿日本鉄道㈱・南海電気鉄道㈱・京阪ホールディングス㈱・阪急電鉄㈱・阪神電気鉄道㈱・西日本鉄道㈱）と有識者等が本研究会にて議論した成果を、中間とりまとめ（案）としてまとめ、研究会を代表して、東日本旅客鉄道㈱・東急㈱・阪急電鉄㈱の3社より国土交通省都市局長へ提言書を提出いたしました。

- 提言書及び中間とりまとめ概要版（案）は次頁以降に掲載
- 沿線まちづくり研究会のメンバー・概要については[こちら](#)

提言書の概要（抜粋）は以下の通り

○沿線まちづくりの方向性

「連携・共創型沿線まちづくり

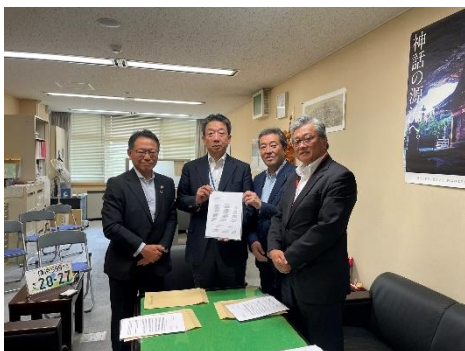
～多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた、持続可能で人中心のまちづくり～」

○沿線まちづくりを推進するためのポイント

- ①自治体・住民・企業などとのパートナーシップの構築
- ②主体性や連携を生む為の関係者間の役割分担の明確化
- ③活動・事業の収益性確保や自走化の仕組みの構築
- ④自治体・鉄道事業者等の体制構築と意思決定の判断基準（評価基準）の策定

○国土交通省都市局への提言

1. 自治体等の理解の促進・沿線まちづくりのムーブメント起こし
2. 沿線まちづくりに向けたステークホルダーとの協働の枠組み及びビジョン共有
3. 沿線まちづくりを支える制度的・資金的スキームの構築
4. 沿線まちづくりの持続性を支える評価システム・人材確保方策の構築



なお、本件プレスリリースは、ときわクラブ、丸の内記者クラブ、JR 記者クラブ、国土交通記者会にお届けしております。

【本提言や研究会に関する問合せ】
沿線まちづくり研究会
事務局：公益社団法人日本交通計画協会 三浦・近藤
〒113-0033 東京都文京区本郷 3-23-1
TEL：03-3816-1791／Mail：mail@jtpa.or.jp

令和7年6月23日

国土交通省 都市局長
内田 欽也 様

沿線まちづくり研究会

沿線まちづくりの推進に関する提言

我が国の都市は、明治以降、鉄道路線の延長とともに発展してきました。とくに鉄道による沿線開発を伴った仕組みは、自立的な鉄道経営が可能な我が国独自のTODによるビジネスモデルを構築し、これまでの、利便性・効率性が高く環境負荷が低い都市構造の形成に大きな役割を果たしてきました。

近年に至り、人口減少高齢化に加え、コロナ禍の影響による公共交通需要の減少、ワークスタイルやライフスタイルの変化、身近な都市環境を重視する価値観の変化等が進み、これまでの人口増加時代のまちづくり手法やまちと鉄道とのあり方では、公共交通の維持も持続可能なまちづくりも難しくなりかねない状況が生まれてきています。他方、一部では、ライフスタイルの変化等に対応した新たな沿線まちづくりの取り組みも始められています。

このため、鉄道事業者と有識者等による「沿線まちづくり研究会」を公益社団法人日本交通計画協会の自主研究として令和5年に立ち上げ、従来型の日本型TODを進化させた、鉄道事業者が継続的に参画し、公共交通の維持と持続可能なまちづくりを実現できる、新しい沿線まちづくりのモデル構築に向けた検討を行ってきたところです。

このたび研究会の中間とりまとめ（案）がまとまりましたので、これを踏まえ、これからの沿線まちづくりの推進のため、下記のとおり施策の推進を提言いたします。公共交通による人中心で持続可能な社会の実現に向け、新しい沿線まちづくりに対するご理解ご支援をよろしくお願いいたします。

記

- ・ 本研究会では、これからの沿線まちづくりの方向性を、
「連携・共創型沿線まちづくり ～多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた、持続可能で人中心のまちづくり～」
と考える。
- ・ 具体的には、鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等の多様な主体が連携し、ハード・ソフトのまちづくりの取り組みを行うことにより、「地域の魅力を向上する「場」の創出」「多分野での事業創出による地域活動・地域経済の活性化」が連鎖し、ま

ちづくりの好循環が生まれる。これにより多様な価値が創出され、沿線価値を高めていくモデルである。

- ・ このモデルによる沿線価値の向上を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を創出し、更には循環させていくことによって、最終的に鉄道事業者も自治体・住民等も Win-Win の関係を生み出し、公共交通、そして社会が持続可能で人中心のまちづくり（Well-being の向上）を実現することを目指すものである。
- ・ 他方、こうした沿線まちづくりは、多方面に効果を発揮し、社会的な意義は高いものの、短期的な収益性というよりも中長期的な効果として顕在化するものであるが、これらに対し自治体や住民の理解や支援が不十分であるという課題がある。また、コロナ後の経営環境の変化や、資本効率の向上を求められる流れの中で、鉄道事業者においても、沿線まちづくりの取り組みに対する理解の不足とそれによるリソースの不足という環境にさらされている。このため、社会的な意義が高いもののその取り組みの持続性が高まりにくい状態にあるといえる。
- ・ これらを踏まえると、これからの沿線まちづくり「連携・共創型沿線まちづくり」を推進していくにあたっては、以下のような課題があると整理できる。
 - ア. 沿線まちづくりに対する共通認識の不足に関する課題
 - イ. 役割分担の不明確さに関する課題
 - ウ. 資金不足・人材不足に関する課題
- ・ このため、「連携・共創型沿線まちづくり」の推進に向けては、鉄道事業者、自治体、住民、企業等において、中長期的視点での沿線まちづくりの社会的・経済的意義を共有し、認識を高めていくこと、そしてその実現を支援していくことが重要であり、そのポイントとして以下の４点があげられる。
 - ①自治体、住民、企業等の理解促進・意識向上
 - ②主体性や連携を生むための関係者間の役割分担の明確化
 - ③活動・事業の収益性確保や自走化の仕組みの構築
 - ④自治体・鉄道事業者等の体制や意思決定の判断基準（評価基準）の構築

については、国土交通省都市局に対し、以下のような施策の推進を図っていただくよう、ここに提言する。

1. 自治体等の理解の促進・沿線まちづくりのムーブメント起こし
 - ・ 沿線まちづくりの効果・意義を広く発信するシンポジウム開催への協力
2. 沿線まちづくりに向けたステークホルダーとの協働の枠組み及びビジョン共有
 - ・ 既存制度を活用した官民連携のプラットフォーム構築支援とビジョンの作成支援（官

まち事業の活用と沿線まちづくりへの重点的かつ継続的な支援)

- ・ 新たな考え方を加味した鉄道沿線まちづくりガイドラインの改定、自治体等への周知

3. 沿線まちづくりを支える制度的・資金的スキームの構築

- ・ 改定ガイドラインの広域立地適正化方針に基づく公共交通関連整備への重点的支援
- ・ 駅前広場、高架下、駅周辺の公共的空間等の利活用、二次交通を促進する制度的な支援（ソフト・運用への支援、都市施設の時間帯等に応じた暫定・可変的な利活用等）
- ・ 鉄道事業者の資産活用に対する支援（税優遇）
- ・ エリアプラットフォームや民間に対する支援の拡充（官まち事業の充実等）

4. 沿線まちづくりの持続性を支える評価システム・人材確保方策の構築

- ・ 評価手法・指標等の研究・開発
- ・ 評価に基づく資金調達の仕組み確保や人材の確保方策の検討

以上

沿線まちづくり研究会 参加者

東日本旅客鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
九州旅客鉄道株式会社
東武鉄道株式会社
西武鉄道株式会社
京成電鉄株式会社
京王電鉄株式会社
小田急電鉄株式会社
東急株式会社
京浜急行電鉄株式会社
相鉄ホールディングス株式会社
名古屋鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社
南海電気鉄道株式会社
京阪ホールディングス株式会社
阪急電鉄株式会社
阪神電気鉄道株式会社
西日本鉄道株式会社
有識者
（事務局）
公益社団法人日本交通計画協会

1 沿線まちづくりの“これまで”

戦前から展開されてきた鉄道事業者の”沿線開発モデル”

我が国では戦前から鉄道事業者による鉄道建設と都市整備が連携した沿線開発モデルが展開され、人口増加や都市化への対応、拠点整備による都市機能の強化等を通じて、自立的な鉄道経営と利便性が高く環境負荷が低い都市構造の形成を実現してきた。

社会情勢の変化に合わせた、鉄道事業者による“沿線まちづくり”

2020年からのコロナ禍は、公共交通需要の減少を招くとともに、ライフスタイルや価値観の変化を加速させた。その後、人々の都市活動は再開したものの、これまでの需要に戻っていくことは難しい状況にある。そのような中で鉄道事業者は様々な取り組みで公共交通としての鉄道を維持しているが、その経営環境は必ずしも容易な状況とはいえない状況にある。さらに、資本効率の向上を求められる流れの中で、長期的な視点でのまちづくりが行いにくくなっている。他方、こうした人々の変化に対応し、次世代のライフスタイルを提案・共創するような新たな沿線まちづくりの取り組みが始められているが、短期的な収益にはつながりにくく、鉄道事業者のみでは取り組みの持続性が高まりにくい状態にある。

集約型都市構造の実現に向けた”沿線まちづくり”

他方、2010年前後から人口減少、超高齢社会に向けて集約型都市構造の実現が求められ、「鉄道沿線まちづくりガイドライン」（2015年12月、国土交通省都市局）ではこれまでに整備されてきた鉄道沿線へ都市機能を集約化していくことの必要性が示された。

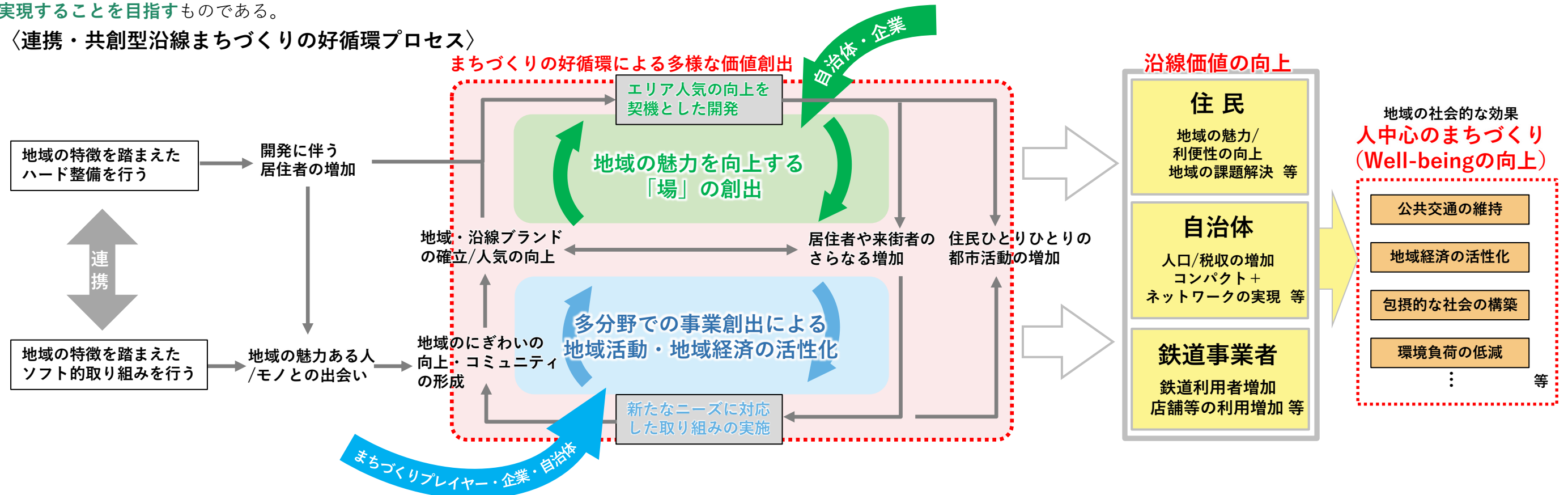
2 沿線まちづくりの“これから”

連携・共創型沿線まちづくり

多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた持続可能で人中心のまちづくり

鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等の多様な主体が連携し、ハード・ソフトのまちづくりの取り組みを行うことにより、「地域の魅力を向上する「場」の創出」「多分野での事業創出による地域活動・地域経済の活性化」が連鎖しまちづくりの好循環が生まれる。これにより多様な価値が創出され、沿線価値を高めていくモデルこそがこれからの沿線まちづくりであると考えられる。これからの沿線まちづくりはこのモデルによる沿線価値の向上を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を創出し、さらにまちづくりの好循環へつなげていくことによって、中長期的視点において公共交通、そして社会が持続可能で人中心のまちづくり（Well-beingの向上）を実現することを目指すものである。

〈連携・共創型沿線まちづくりの好循環プロセス〉



3

地域の特征に応じた沿線まちづくりの展開

地域の特征に合わせ、鉄道事業者や各地域の自治体等の多様な主体が連携し、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要

同一の沿線であっても、地域ごとの課題やポテンシャル等が異なるため、地域特性に応じて適切な主体（鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等）と連携しながら、ハード・ソフトのまちづくりを展開していく必要がある。また、その際には各地域単独の視点ではなく、沿線全体の視点をもって取り組むことが重要となる。



4

沿線まちづくりを進める上での課題と対応

沿線まちづくりを推進していく際の課題

課題 1 沿線まちづくりに対する共通認識の不足に関する課題

沿線まちづくりという事業に対して、社会一般の中で、また鉄道事業者内においても、その意義についての理解が不足している。

課題 2 役割分担の不明確さに関する課題

沿線まちづくりを推進する際には、自治体、鉄道事業者、住民、企業等、様々な関係者が関わるが、それぞれの役割が明確になっていない。

課題 3 資金不足・人材不足に関する課題

沿線まちづくり自体の短期的な収益性は高くなく、人材的にも不足しているため、事業を推進していく持続可能なスキームが必要となる。

沿線まちづくりを進める上でのポイント及び新たな対応（提言）

ポイント A 自治体、住民、企業等の理解促進・意識向上

（新たな対応）自治体等の理解の促進・沿線まちづくりのムーブメント起こし

・沿線まちづくりの効果・意義を広く発信するシンポジウム開催への協力 等

ポイント B 主体性や連携を生むための関係者間の役割分担の明確化

（新たな対応）沿線まちづくりに向けたステークホルダーとの協働の枠組み及びビジョン共有

・新たな考え方を加味した鉄道沿線まちづくりガイドラインの改定。官民連携プラットフォーム構築 等

ポイント C 活動・事業の収益性確保や自走化の仕組みの構築

（新たな対応）沿線まちづくりを支える制度的・資金的スキームの構築

・駅前広場や高架下の利活用等を促進する制度的支援。鉄道事業者の資産活用に対する資金的支援 等

ポイント D 自治体・鉄道事業者等の体制や意思決定の判断基準（評価基準）の構築

（新たな対応）沿線まちづくりの持続性を支える評価システム・人材確保方策の構築

・評価手法・指標等の研究。評価に基づく資金調達の仕組み確保、人材の確保方策の検討 等