

## まちづくり交付金による鉄道駅を中心とした都市の再生

東京都市大学 学生会員 ○渡邊 瞬  
東京都市大学 正会員 中村隆司

## 1. はじめに

鉄道駅を中心としたまちづくりは、モータリゼーションの進展により中心市街地の空洞化がみられる地方都市だけでなく大都市郊外部においても公共交通指向型開発（TOD:Transit Oriented Development）が求められるなかで、自動車依存を低減し環境にやさしくエネルギー消費効率に優れ持続可能な都市構造へと導き、コンパクトな市街地を形成すると共に都市の再生に繋がることが期待される。さらに、人々の交流の場や安全で安心できるコミュニティを形成するなどの効果があると考えられる。

そこで、本研究では都市再生を目標の一つとしている柔軟な支援制度であり、いわゆる PDCA サイクル(図1)を導入して先進的な制度でもある「まちづくり交付金制度」に着目し、「鉄道駅を中心とした都市の再生」をテーマに取り組む。

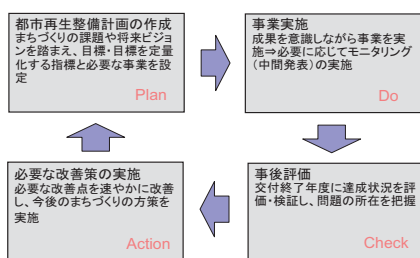


図1. まちづくり交付金におけるPDCA サイクル

## 2. 研究方法

全国を対象に、まちづくり事業が完了した地区の中から都市再生整備計画において、「駅乗降客数（鉄道）」を指標に設定している地区を選定する。まず、市町村のHP等に公開されている47地区（指標数N=49）の都市再生整備計画と事後評価シート、またはどちらか一方を入手し調査対象とした。その上で、駅利用者の増減を調べ、各事業との因果関係について分析を行う。また、「駅乗降客数」以外の指標も考察対象とし、まちづくりの目標が達成されているかを分析する。

## 3. 「駅乗降客数」指標

## 3-1. 目標達成状況

市町村が事後評価シートに記載された指標（数値目標）の達成を評価する際、目標を達成した場合は○、

目標達成に至らなかったが一定の効果は得られた場合は△、成果がみられなかった場合は×、というような自己評価をすることとなっている。

「駅乗降客数」指標は、自己評価の記載があった47地区において、達成度○:22(47%)、達成度△:19(39%)、達成度×:6(12%)、その他:2(4%)となっており、約85%の地区で成果が得られている。

## 3-2. 目標達成度の効果発現要因

目標を達成した事例で多くみられる効果発現要因には、道路や駅前広場等の駅周辺の基盤整備事業によるアクセス向上、土地区画整理事業による商業・業務等の施設整備、宅地供給による居住人口増加などが挙げられる。また、事業の遅れにより目標達成に至らなかったというケースも多々あるが、一定の効果は得られている。達成度×の事例では、大規模工場の移転による影響や実施した事業の効果だけでは利用者数の増加は見込めない、といった要因がみられた。

## 3-3. 目標の高さと評価値の伸び

従前値（目標年度の基準となる値）、目標値、評価値から横軸に目標値／従前値（目標の高さ）、縦軸に評価値／従前値（実績）をとり、図2に示した。

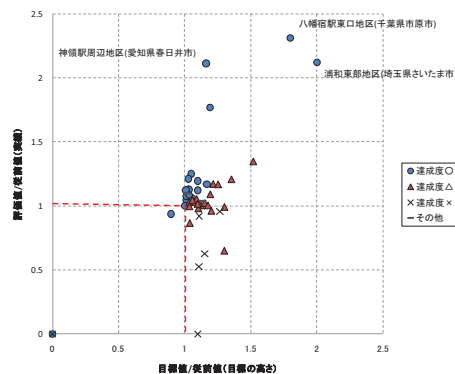


図2. 目標の高さと評価値の伸びの関係(N=49)

どちらも1.0~1.3に集中しており、これらの地区は目標の設定が妥当であったとも言えるが、もともと実現可能性があることを踏まえ目標値を設定している側面も否定できない。1.0を下回った地区は、事業の効果が得られなかったこと、過大な目標値を設定したことなどが要因である。一方で、目標以上に実績を挙げた

キーワード まちづくり交付金制度、駅乗降客数、基幹事業、提案事業

連絡先 〒158-8577 東京都世田谷区玉堤 1-28-1 3262(内線)

地区もあり、八幡宿駅東口地区、浦和東部地区、神領駅周辺地区等の都心近郊では実績が2.0以上となった。

なお、今日、鉄道利用者数は減少傾向にあり、増加は勿論、現状維持あるいは減少傾向を緩和することは容易ではないため、評価値が従前値を少し下回ったとしても、まちづくり交付金による成果が得られている面もあると考えられる。

4. 「駅乗降客数」以外の指標

「駅乗降客数」以外の指標は合計126指標あり、表1には指標の類型、数、目標達成状況を示した。

その他の指標は、「駅乗降客数」指標同様に高い成果をあげていることがわかる。指標類型としては、人口や商業に関する指標が多く設定されており、中心市街地の活性化をまちづくりの目標にしている地区が多くみられた。また、駅前地区として交通結節点の機能の充実、すなわち交通利便性を向上させる駐車場利用台数、交通量・アクセス距離、道路・歩道・バリアフリーの整備率などといった指標も多い。

表1. その他の指標の類型、数、目標達成状況(47地区)

| 指標類型                       | 指標数 | 目標達成状況      |             |           |           |  |
|----------------------------|-----|-------------|-------------|-----------|-----------|--|
|                            |     | ○           | △           | ×         | その他       |  |
| 人口                         | 14  | 8           | 4           | 2         |           |  |
| 観光入込客数、来街者数                | 8   | 4           | 2           | 2         |           |  |
| 交通量(自動車、歩行者等)              | 6   | 2           | 2           | 1         | 1         |  |
| 駐車場利用台数、放置自転車台数等           | 10  | 5           | 5           | 0         |           |  |
| 交通所要時間、アクセス距離等             | 6   | 6           | 0           | 0         |           |  |
| 小売・商業販売額、従業員数、来店者数、店舗数等    | 12  | 6           | 5           | 1         |           |  |
| 地域交流センター(交流センター、公民館等)の利用者数 | 9   | 9           | 0           | 0         |           |  |
| 公共施設(公園、広場等)の利用者数          | 3   | 2           | 1           | 0         |           |  |
| イベントの開催回数                  | 6   | 4           | 1           | 1         |           |  |
| 道路・歩道・バリアフリー等の整備率          | 12  | 9           | 3           | 0         |           |  |
| アンケート調査(アメニティの向上等)         | 16  | 12          | 4           | 0         |           |  |
| その他                        | 24  | 15          | 7           | 1         | 1         |  |
| 指標数合計                      | 126 | 82<br>(65%) | 34<br>(27%) | 8<br>(6%) | 2<br>(2%) |  |

5. 基幹事業・提案事業

データのあった39地区についてみると、基幹事業と提案事業の1地区あたり平均の事業の組み合わせ数は、基幹事業3.7+提案事業1.8=合計5.5となっている。

図3より、基幹事業は、歩行者の安全確保や駅前の混雑緩和等を整備方針とした道路、地域生活基盤施設(駅前広場、駐車場等)、高質空間形成施設(エレベーター、公衆トイレ等)が多くこの地区で実施されている。また、提案事業においては、地域創造支援事業が約95%の地区で実施されており、駅舎改築等の駅関連整備が多い。しかし、ソフト面はワークショップや観光ボランティアの育成等の住民が主体となって行われるまちづくり活動推進事業の実施地区が少ない。

1地区あたりの事業費平均は2,766百万円となっており、基幹事業と提案事業の割合は8:2である。図4

には各事業費平均の割合を示した。道路が最も高く911百万円(32.9%)であり、次いで地域創造支援事業:525(19.0%)、地域生活基盤施設:231(8.4%)、高次都市施設(駅自由通路、交流センター等):229(8.3%)、となっている。

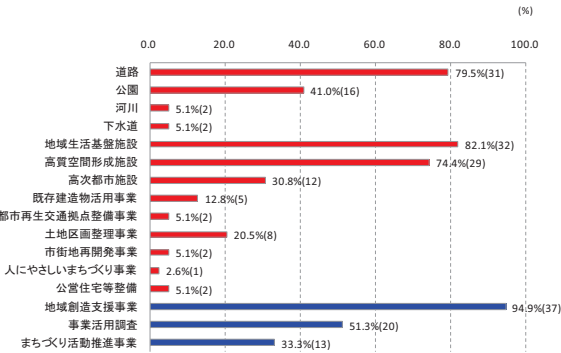


図3. 全体に対する各事業数の割合(39地区)

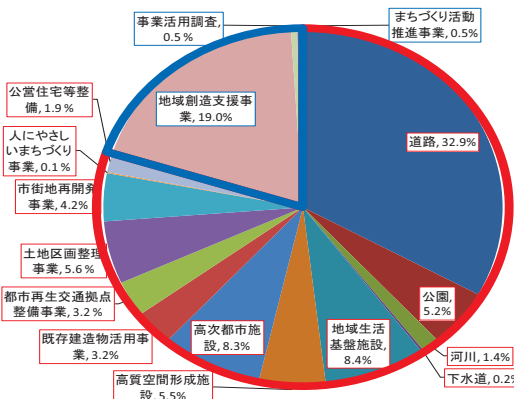


図4. 各事業費平均の割合(39地区)

6. まとめ

全体的には、各事業の一体的な整備により効率よくまちづくりが行われ、まちづくり交付金は大きな成果をあげているといえる。また、まちづくりの目標に多くみられた駅前の交通利便性の向上は、出勤・帰宅時間帯の混雑緩和やパーク&ライドの促進など交通結節点の機能を充実させ、これが鉄道駅を中心とした都市の再生に繋がっていると考えられる。一方で、事後評価における市町村の自己評価基準の甘さやもともと実現の可能性を踏まえた目標設定となっていること、ソフト面の住民等が参画した事業の実施が少ないなどの問題がある。

参考文献

1) 2) 国土交通省 『まちづくり交付金ハンドブック』(2007), 『まちづくりに関する総合的な支援措置』(2009.3)  
3) 都市鉄道整備問題研究会 『鉄道とまちづくりの連携～人が主役の豊かで持続可能な社会の構築に向けて～』(2006.5)