

鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の 今後のあり方の検討と提言の作成

福田 有希¹・伊藤 香織²・早崎 詩生³・家田 仁⁴

¹正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿 1-20-22)
E-mail:y_fukuda@crp.co.jp

²正会員 東京理科大学 教授 (〒278-8510 千葉県野田市山崎 2641)
E-mail: kaori@rs.tus.ac.jp

³正会員 社会システム株式会社 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿 1-20-22)
E-mail: hayasaki@crp.co.jp

⁴フェロー会員 政策研究大学院大学 特別教授 (〒106-8677 東京都港区六本木 7-22-1)
E-mail:iceda@grips.ac.jp

わが国の鉄道駅を中心とする公共歩行者空間では、様々な改善努力が図られてきたものの、所有者や管理者の事情や制約の中で、空間設計上の連続性や統一性の欠如、都市や場所の個性を十分に活かしきれない課題などが発生している。そこで学識経験者、鉄道事業者をはじめとする実務者が集まる「歩行者空間デザイン研究会」では、このような公共歩行者空間における現状や課題について議論を重ね、公共歩行者空間についての今後のあり方について検討をおこなった。本提言の目的は、市民の誇りとなるような公共歩行者空間を社会全体の取り組みによって実現することを目指し、その第一歩として国民の関心を喚起することである。本提言では、鉄道駅および駅周辺をはじめとする公共歩行者空間について、現状認識を整理の上、公共歩行者空間の今後のあり方に関する方向性を示し、3つの具体的方策に関する提言を示した。

Key Words: *public space, pedestrian zone, railway stations, civic pride*

1. 歩行者空間デザイン研究会の設置経緯

(1) 研究会の設置経緯

わが国の鉄道駅、幹線道路・市街地街路・広場などにおける公共歩行者空間は、様々な改善努力が払われてきたが、最低限必要な安全性や通行性についても依然として課題は極めて多い。また、駅周辺では自転車や新たなモビリティの混在による課題も顕著である。最近では駅に市民のコミュニティや広場としての機能を求める機運も生まれているものの、所有者や管理者の事情や制約の中で、空間設計上の連続性や統一性の欠如、都市や場所の個性を十分に活かしきれない課題などが発生している。

そこで、鉄道駅および駅周辺をはじめとする地下通路、街路、商業施設などの公共歩行者空間に関する幅広い分野の実務者・研究者が集い議論を展開する場を設け、快適性等の利用者の視点からみた公共歩行者空間の現状の課題や今後のあり方、歩行者空間設計方法論等について総合的な議論の上、一定の方向性を見出すことを趣旨と

した「歩行者空間デザイン研究会」（以下、「当研究会」）を2021年8月に設置した。当研究会の当初メンバーは、鉄道事業者等の民間企業や大学等研究機関の指導的立場にある実務者と斯界のリーダーの実績を持つ研究者からなる12名であったが、2023年3月時点では、新たにディベロッパーやデザイナーが加わり、総勢30名にまで拡大している。

(2) 本提言の目的及び位置づけ

当研究会において、公共歩行者空間における現状認識や課題について議論の上、公共歩行者空間の今後のあり方について検討を行い、そのとりまとめとして本提言を当研究会の第一次提言として作成することに至った。

本発表の目的は、市民の誇りとなるような公共歩行者空間を社会全体の取り組みによって実現することをめざし、その第一歩として国民の関心を喚起することである。

取り組みの実現にあたっては、鉄道事業者・道路管理者・民間など個別の空間所有者のみの責務において実施

表-1 歩行者空間デザイン研究会開催履歴

	開催日	内容	実施方法
第1回	2021年8月31日	初回顔合わせ	Zoom
第2回	2021年10月11日	名古屋大学・井料美帆准教授による話題提供「歩行者の交通流動とサービス水準」	Zoom
第3回	2021年11月29日	東京理科大学・伊藤香織教授による話題提供「公共空間とまちの使い手」	Zoom
-	2021年12月4日	第64回土木計画学研究発表会にて企画セッション「人のストレス・快適性と鉄道駅街路/商業施設等の公共空間設計」における議論	Zoom
第4回	2022年1月19日	東日本旅客鉄道株式会社・山本航介氏による話題提供「都市鉄道における旅客施設の容量設計基準類とその運用に関する国際比較～ベースとなる計画思想と将来のあり方～」 社会システム株式会社・福田有希による話題提供「都市鉄道駅の空間設計における旅客の快適性評価システムのプロトタイプの開発」	Zoom
第5回	2022年3月1日	東京地下鉄株式会社による話題提供「お客様満足度向上に向けて」	Zoom
第6回	2022年5月16日	東日本旅客鉄道株式会社による話題提供「JR東日本における駅空間改良」	Zoom
第7回	2022年7月21日	黎デザインアソシエイツ・赤瀬達三氏による話題提供「パブリックデザインの輪郭～鉄道駅空間を例に～」	Zoom
第8回	2022年9月5日	「現状認識と今後のあり方に関するメッセージ」に関する第一次議論	Zoom
第9回	2022年10月28日	「現状認識と今後のあり方に関するメッセージ」に関する第二次議論	Zoom
-	2022年11月13日	第66回土木計画学研究発表会にて「鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の今後のあり方に関する提言（案）～誇りの持てる質の高い空間の実現に向けて～」の発表	琉球大学

するのではなく、社会全体の取り組みによる実現を目指すものである。

空間設計」にて提示・議論を行った。

2. 鉄道駅を主な対象とする第一次提言の検討経緯

(1) 研究会の開催履歴

表-1 に研究会の開催履歴を示す。研究会は概ね2カ月に1回の頻度でオンライン（Zoom）開催し、2023年3月時点で9回開催した。1回の開催時間は約2時間である。第1回は初回顔合わせ、第2回から第7回にかけては、研究会メンバーがプレゼンターとして話題提供の上、参加者全員で講演内容について意見交換を行った。時間配分としては、話題提供は45分程度、意見交換は75分程度と、議論の時間を多く設けている。第8回と第9回については、第2回から第7回の話題提供から得た公共歩行者空間に関する現状認識や課題、今後の公共歩行者空間のあり方を提言としてとりまとめるための議論を2回に渡っておこなった。取りまとめた提言（案）は、第66回土木計画学研究発表会における企画セッション「15人のストレス・快適性と鉄道駅街路/商業施設等の公共

(2) 提言とりまとめWGの設置

第66回土木計画学研究発表会にて提示するための提言（案）を作成するために、提言とりまとめWGを設置した。WGメンバーは研究会メンバーの5名から構成され、うち1名を主査とした。

提言（案）を作成にあたっては、各メンバーからの意見を集約し、デルファイ法による各自の修正を経た。まずは各メンバーから鉄道駅をはじめとするわが国の歩行者空間についての i) 現状と過去（質・量・理念・課題等）に関する認識、ii) 今後のあり方・方向性に関する意見、iii) ii) の実現・推進に必要な技術的あるいは制度的な改善に関する提言の3点についてメモを各自作成し、提言とりまとめWGにて内容を集約・類型化し、第7回研究会にてメンバーに配布した（第一次メモ）。第8回研究会の第一次議論では、配布したメモを基に修正版を予め提出してもらい、提言とりまとめWGにて集約化し、第二次メモとして配布し議論をおこなった。提言とりまとめWGではここまでの議論を取りまとめ、提言（草案）を作成し、第9回研究会にて、第二次議論をおこなった。ここでの議論を踏まえ、第66回土木計画学研究発表会

にて発表をする提言（案）をとりまとめた。

(3) 過去の土木計画学研究発表会での議論

当研究会では、過去に 2 回、土木計画学研究発表会にて企画セッションを設置し、議論を行った。

a) 第 64 回土木計画学研究発表会での議論

2021 年 12 月 3 日から 5 日にかけてオンライン開催された第 64 回土木計画学研究発表会にて、当研究会の企画セッション「人のストレス・快適性と鉄道駅/街路/商業施設等の公共空間設計」を設置した。セッションには 8 者からの応募があった。各発表者に、わが国の公共空間における課題とその改善の方向性について触れてもらい、セッション座長が各意見を集約し、クロージングリマーカーで当セッションからのメッセージとして発信した。

b) 第 66 回土木計画学研究発表会での議論

2022 年 11 月 11 日から 13 日にかけて、琉球大学にて開催された第 66 回土木計画学研究発表会にて、第 64 回と同様に当研究会の企画セッションを設置した。第 66 回では 10 者からの応募があり、2 コマ分の横断セッションとすることができた。セッションの最後に提言とりまとめ WG で作成した「鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の今後のあり方に関する提言（案）～誇りの持てる質の高い空間の実現に向けて～」をセッション参加者に向けて提示し、提言に関する総合ディスカッションをおこなった。

議論では、日本における公共歩行者空間は質の高い空間であるとは言えないこと、歩行者を群衆としてとらえるのではなく、シビックプライドやデザインの観点を取り入れることが必要であること、多様化する目的をもつ個々の歩行者に対応できるような多様性のある空間であるべきことといった意見がみられた。また、鉄道駅は多くは民間事業者による管理・運営であるためきちんとした方針を定めることができれば、歩道や道路といった公物と比較して改善が容易であるといった意見もみられた。研究会外の参加者との議論は大変有意義であるものとなった。

3. 土木計画学研究発表会において議論したい主なポイント

第 67 回研究発表会において、議論したい点を以下に列挙する。

- (1) 複数会社が乗り入れる鉄道駅や駅前広場との境界など、管理者の垣根を超えた統合的な空間デザインの実現が困難である最大の障壁は何か。
- (2) わが国の「公共歩行者空間」は、「みんなの空間」であるはずなのに、誰の空間でもなくなっていること

が少なくない。これは自ら関わろうとするきっかけや理由が少ないことが要因の一つだと考えられるが、その空間の当事者を増やすためにできることは何か。

- (3) 公共空間の空間質の重要性が看過されがちなのはどこに原因があるのか。同じ公共事業でも建築物における場合と違いが生じるのはなぜか。

4. 歩行者空間デザイン研究会の今後の活動方針

当研究会では、本提言の発表までを研究会の第一ステージと位置づけ、今後は第二ステージとして、主たる対象を鉄道駅から「街路・広場・公園」などに移し、同様の議論を開始している。また同様に提言の作成を予定している。当研究会はオンライン開催であるため、場所を問わず参加いただけるものである。ご興味のある方や参加希望の方は、筆者まで気軽ご連絡をいただきたい。

付録 鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の今後のあり方に関する提言

～誇りの持てる質の高い空間の実現に向けて～
(第一次提言)

【要旨】

本提言の目標は、市民の誇りとなるような公共歩行者空間を創出することである。なお、ここでの公共歩行者空間とは、鉄道駅および駅周辺をはじめとする歩行者空間を指す。実現にあたっては、鉄道事業者・道路管理者・民間など個別の空間所有者のみの責務において実施するのではなく、社会全体の取り組みによる実現を目指す。第一歩として国民の関心を喚起することを意図した提言である。

明治時代に建築された駅舎では、格調高く都市のシンボルとなるような意匠・空間が多々存在した。一方、戦後は鉄道利用者の激増による駅施設の慢性的な混雑に対し、旅客の通行とその安全を第一に輸送力増強や容量拡張が実施され、一様に交通機能の充実が図られることに重点がおかれてきた。最近では駅に市民のコミュニティや広場としての機能を求める機運も生まれているものの、所有者や管理者の事情や制約の中で、空間設計上の連続性や統一性の欠如、都市や場所の個性を十分に活かすきられない課題などが発生している。

今後は、引き続き駅の安全の確保及び機能の充実を図るとともに、都市や地域に対する市民の誇り（シビックプライド）を喚起する歩行者空間を創造することを目指す。そのためには、歩行者空間づくりの初期段階において優れた技術者・設計者のもとで統合的なデザインを実施することが重要であり、デザイン時から所有者や管理者だ

けでなく、市民や利用者などが広く関与することが必要不可欠である。

具体的な提言としては、第一に、関連主体皆が協力し社会的責任を持って空間の質の改善に向けた努力意思を発信することの提言。第二に、公開空地などの空間確保に有効な既存制度の活用に加え、空間づくりの新たなアプローチの構築として行政・関係者らによる所管区分を超えた統合的なエリアマネジメントを導入すること。その際にはシビックプライド醸成を視野に入れた地域の人々の積極的な参加と協力を促進する支援体制づくりも図ることの提言。第三に、望ましい空間サイズや空間機能の規範づくりや空間の質や快適性の評価の実施といった技術的な提言の三点を提示するものである。

I. 現状認識

1. 駅に関わる歴史的経緯

明治時代に初めて国内に鉄道が敷かれ、大正時代以降、鉄道ネットワークが形成されてきた。当時の駅舎には官公庁・大学や銀行など同様に様式建築が採用され格調の高い意匠・空間が多々存在した。

戦後、高度成長期を経て利用者の激増により車両、駅ホーム、通路で慢性的な混雑が発生し、鉄道の輸送力増強や容量拡張が実施されてきた。駅施設では利用者を安全に移動させることを基本に、コンコース拡張、バリアフリー化、サイン整備、トイレ美化など利便性、快適性向上への投資を行ってきた。

我が国の鉄道ネットワーク拡張の一つの特徴として沿線開発とセットで鉄道整備を行うビジネスモデルがある。また、国鉄の民営化後の多角経営化により、駅の上空や駅に隣接して商業施設が整備される事例が多くなった。鉄道事業が民間（一部、第三セクターや公営）による独立採算が原則である反面、公共料金として運賃設定に制約があることから、収益向上のため駅の空間が商業利用としても使用されてきた。

駅を中心としたまちづくり（地下鉄駅では少ない）が形成されてきた。モータリゼーションによりまちの求心力が弱まってきたが、最近では駅に市民の交流や広場としての機能を求める機運も生まれている。

地方部ではモータリゼーションにより鉄道経営の維持が課題となる中で、自治体と鉄道事業者の協力のもと駅及び駅周辺で公民館・図書館・観光案内機能など公共機能の充実に取り組み都市の再生を図るようになった。

都市全体を見ると、パーク PFI など民間活力の導入で機能面・デザイン面の顕著な品質向上がみられる都市公園、市街地開発事業による公開空地の活用などで質・量ともに充実した歩行者空間が多出している。他方で、地

上駅のみならず地下鉄駅についても、各駅の個性を創出させるデザイン上の取り組みが行われるようになった。

2. 駅及び駅周辺の空間の現状と課題

(1) 従来の取り組みに係る課題の山積

公共歩行者空間では様々な改善努力が払われてきたが、ホームドアの整備や耐震性のさらなる強化などの安全対策についても継続して取り組む必要がある。また、駅周辺で自転車や新たなモビリティの混在による課題も顕著となった。

総じて我が国の駅及び駅周辺の公共歩行者空間は「手狭」であり、通路の集合で構成され連続性にかける。動線の複雑さやわかりにくさ、複雑な施設配置と情報提供の不足、交通機能と商業機能が併設された空間における通行者と滞留者の混在などの流動上の課題や、加えて休憩施設の不足や宣伝広告の過多などの居住性や空間の質に係る課題なども山積している。また、バリアフリーについては、制度や事業者努力によりハード・ソフトの両面から改善されつつあるが、まだ利用者にとっては不十分と感じる面も残されており、継続的な改善努力が必要である。このように、空間の広がりや連続の必要性について言及こそされているものの、過密な都市空間や地下空間では狭さ故にこれらの課題解決に対して制約や事情がある。また、交通機能の充実が図られる一方で、空間が持つ個性を活かしきれていないことも少なくない。

空間設計のアプローチでは、必ずしも利用者の目線ではなく所有者や管理者の事情や制約に基づく空間設計になっていることが少なくない。また、複数の空間所有者が個々に設計することにより連続性や統一性が欠如している、あるいは本来の連続した空間の大きさを活かしてきれていないなど、空間整備や空間管理において様々な専門家の議論、市民との共同活動が不足しているという課題がある。また、許認可や都市計画決定など駅整備の初期段階で既に仕様が決定しており空間設計の段階では仕様の制約を受けること、十分な情報共有がなされていないこと、予算制約、空間制約、調整労力の制約など様々な制約がある。

空間利用や質の面でみると、日本庭園の作庭技術を活かした高度なデザイン質を有する面もある反面、市民ニーズへの適合性と用途の柔軟性、インフォーマルな機能への寛容さの欠如など、改善の余地は極めて大きい。

(2) 空間の価値の課題

駅及び駅周辺の公共空間は人々に開かれたものであるから、単に通行するだけの空間ではなく、人々が時に休み、周囲を眺め、施設の偉容に心奪われ、また天候や季節を味わい、まちの空気を感じ、時として人々と話し、集い交わることのできる空間でもある。このように交通機能以外の視点からも空間の価値を高めることが課題で

ある。

(3) 空間設計の技術的な課題

安全上の必要最小限の空間に対する評価は実施されているものの、空間の質の評価と移動利便性の評価が独立に行われているなど、多様化する空間利用に対する個々の価値を適切に評価するための方法論が十分でなく、実行も伴っていない。

II. 今後の方向性

現状認識を踏まえ、引き続き駅の安全の確保及び機能の充実を図るとともに、都市や地域に対する市民の誇りを喚起する歩行者空間を創造することを目指す。そのためには、歩行者空間づくりの初期段階において優れた技術者・設計者が統合的なデザインを実施することが重要であり、デザイン過程から運用まで所有者や管理者だけでなく、市民や利用者などが関与することが必要不可欠である。以下に歩行者空間の今後のあり方についての方向性を7点示す。

1. 鉄道の果たしてきた役割と今後～公共貢献を果たす駅の空間づくりに向けて～

戦後都市圏で急拡大する需要に対応してネットワークの整備や駅施設などの拡張により容量拡大が進められた。また、利便性・快適性などのサービスの向上に取り組み、我が国の大動脈として経済成長・国民生活を支えてきた。さらに今日では、豊かな国民・市民生活の実現、都市や地域づくりのため、鉄道駅には市民生活が営まれる都市の空間として公共貢献が求められており、その実現に向けては鉄道事業者を始めとする駅の空間所有者と国民・市民との協働が鍵となる。

2. 「都市のアイデンティティ」としての鉄道駅

鉄道駅を交通施設としてだけでなく「プレイス」ととらえ、駅（プレイス）の連なりから沿線地域、さらには都市に広がることを目指す。まちの様子が見え、自然光が感じられ、まちの気配を体感でき、コミュニティの構成を知ることができるような都市の玄関となり広場となる駅、公共歩行者空間を創ることが重要であり、交通施設としての機能性の面と都市のアイデンティティの両立を図る必要がある。

3. 「私（たち）の場所」としての駅

駅はそもそも、市民が自由に過ごし行き来する都市の公共空間である。この空間が「私（たち）の場所」と感じられるようになったときに、駅を中心としてまちや生活が形成されてきた我が国の都市の個性を誇りに感じられると考える。そのためには、国民・市民が駅及び駅の

公共歩行者空間整備を計画する段階から運営する段階まで積極的に参画することが重要であり、その環境や仕組みをつくり、情報共有をして、国民・市民の理解を得ることが大事である。

4. 都市や地域の個性を活かした空間価値の創造

社会情勢や人々の価値観の変化が起こり、公共空間の機能性や快適性の定義は一義的なものではなくなっている。このことを踏まえた上で、「まち」特有の個性や文化、役割などの心理的・情緒的・意味的価値（例えば、やすらぎ、心地よさ、美しさ、らしさ、賑わい、遊び心、インフォーマルな活動くストリートパフォーマー、アート、イベントなど）を保ちつつ、機能的な価値も併せ持つことを目指す。これらを実現するためにも、デザインの段階から優れた技術者・設計者のリードと市民や他分野の専門家を交えた議論が必要である。

5. シビックプライド（都市や地域に対する市民の誇り）の源泉となる空間づくり

歩行者は良き都市の原点である。良き公共歩行者空間は、都市や地域に対する市民の「誇り」（シビックプライド）の源泉となり、交流すなわち創造のフォーラムとなるべきポテンシャルを秘めた存在である。駅をシビックプライドとして「市民が実感でき、市民の生活の糧となり、市民意識（お互い声を掛け合う市民のような）を育て、その魅力を市民のみならず世界に発信できる」ような空間づくりを駅の公共歩行者空間づくりの基本に置く。

6. サステナブルな都市の空間として公共歩行者空間の整備と運営

サステナブルなまちづくりを進めるにあたって、その重要な核となる駅の公共歩行者空間においてもサステナブルな空間づくりを進める必要がある。そのためには、空間の質の向上に向けて関係各者が協働で整備・運営に関与することが重要である。

7. 空間の質と機能の高度化

現状認識で指摘した課題を解決し、公共歩行者空間の質と機能を高度化する必要がある。公共歩行者空間では移動と滞留、混雑と賑わいなど、必ずしも両立しづらい要素も混在し、空間づくりにおいては、これらの「対立を解決しながらの設計」が求められ、その手法と評価技術の開発が必要となる。また、管理者の違いにより生まれる物理的な不連続をなくすための統合的なデザインを行い、空間のシームレス化を図ることが重要である。

Ⅲ. 具体的方策に関する提言

1. 公共歩行者空間の質的改善に向けた努力意思の発信

公共歩行者空間の質は、空間の価値や都市の魅力を高め、シビックプライドの醸成や、それらを通じた空間保有者の社会的レピュテーションの確保にも寄与しうる、極めて重要な要素である。心ある空間管理者は、このことを十分認識し、空間の質の重要性とその改善に向けた努力意思について、社会的責任の一環として行動指針等に記載し、広く社会に発信すべきである。

2. 体制・制度面での提言

民間の都市再開発などで整備される公開空地など、空間確保に有効な制度をさらに活用し、空間としての充実を図る。

鉄道事業者や行政及び都市開発者、不動産所有者などが所管区分を超えて、統合的なエリアマネジメントを行う必要があり、マネジメント及び空間整備投資に関する支援体制の構築を図る必要がある。その際は、シビックプライド醸成も視野にいれた情報共有や市民の参加を積極的に進めることが不可欠である。

都市や地域に対する市民の誇りを喚起するような空間を創り出すためには、プロジェクトごとに広範かつ専門性に富んだ知識を持ち、解決能力に優れた技術者・設計者のリードが不可欠である。さらに、そうした人材を発掘する仕組みが必要である。また、市民・利用者の声なき声を集めて、真のニーズに沿った議論の仕組みづくりも重要である。

3. 技術的な提言

公共歩行者空間の基準類・ガイドラインについて必要最小限の空間サイズを定める現状から、望ましい空間サイズや空間機能の規範を定めるものへと脱皮する必要がある。

公共歩行者空間の評価にあたり、交通流動としてのサービスの質と空間の魅力を総合的に捉えるフレームが必要である。円滑性にかかるサービス水準と空間の質、見通しのよさやわかりやすさ、回遊しやすさや滞留しやすさなどの総合的な観点から、統合的に空間におけるサービスの質を評価する手法を構築し、評価を実施する必要

がある。

本提言の検討・作成メンバー一覧（歩行者空間デザイン研究会）

赤瀬 達三（黎デザインアソシエイツ）
 家田 仁（政策研究大学院大学）座長
 池田 佳樹（東日本旅客鉄道株式会社）
 伊藤 香織（東京理科大学） 提言とりまとめ WG 主査
 井料 美帆（名古屋大学）
 太田 雅文（株式会社東急総合研究所）
 河合 秀智（東日本旅客鉄道株式会社）
 川西 康之（株式会社イチバンセン一級建築士事務所）
 小泉 健一（社会システム株式会社）
 小泉 博（東京地下鉄株式会社）
 清水 弘之（ゲートシティ大崎管理組合）
 高松 誠治（スペースシンタックス・ジャパン株式会社）
 力石 真（広島大学）
 西田 正志（東急電鉄株式会社）
 早崎 詩生（社会システム株式会社）
 福井 恒明（法政大学）
 福田 有希（社会システム株式会社）＜幹事長＞
 藤原 啓示（広島大学）
 村里 誠（東京地下鉄株式会社）
 矢島 隆（公益財団法人区画整理促進機構）
 山本 航介（東日本旅客鉄道株式会社）
 ZAFIRAH BINTI ABDUL GANI（広島大学）
 （五十音・アルファベット順）

協力

深澤 祐二（東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長）
 福田 誠一（東急電鉄株式会社 代表取締役社長）
 山村 明義（東京地下鉄株式会社 代表取締役社長）
 （五十音順）

謝辞：本提言作成にあたり、歩行者空間デザイン研究会メンバーをはじめ、東京地下鉄株式会社 野焼計史氏（専務取締役）・荻野竹敏氏（鉄道本部工務部長）、東日本旅客鉄道株式会社 伊勢勝巳氏（代表取締役副社長）には、本提言へのご賛同をいただきました。ここに記して感謝の意を表します。

（2023.3.6 受付）

RECOMMENDATIONS ON THE FUTURE PUBLIC PEDESTRIAN SPACE CENTERED ON RAILWAY STATIONS

Yuki FUKUDA, Kaori ITO, Shio HAYASAKI and Hitoshi IEDA