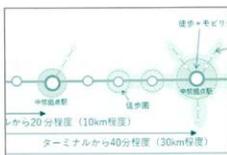


第 281 回 都市懇サロン レポート	「鉄道沿線のリ・ブランディング」 ～ 中間駅の魅力創出 ～		
講 師	株式会社日建設計総合研究所 上席研究員 吉田 雄史さん	開催日	令和 6 年 6 月 11 日 (火) 18 : 00 ~ 20 : 00
講 師 プロフィール	<p>○1970 年東京都生まれ</p> <p>○早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻都市計画専門分野修士、米国南カリフォルニア大学大学院不動産開発修士</p> <p>○(株)日建設計、(株)日建設計総合研究所にて大規模都市開発の計画、都市ビジョン・戦略策定、TOD (Transit Oriented Development)、スマートシティに係る調査・戦略策定等に従事</p>	 <p>(株)日建設計総合研究所 吉田 雄史 さん</p>	
お話の概要	<ul style="list-style-type: none"> ●自己紹介／会社紹介 ●鉄道沿線を軸とした 30 分都市圏 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍（ワーク・ライフスタイルの変化）により、都心から離れた中間（乗り換え）駅周辺において賑わい等の受け皿となる傾向が見られる。 ・鉄道沿線を軸とした 30 分都市圏の仮説（仮説に係るデータ分析の 3 視点） <ul style="list-style-type: none"> 【視点 1】コロナ後の人の動き（30 分都市圏での平日昼間人口の増加傾向） 【視点 2】ワークプレイスの集積（新たなエリアでの業務機能集積） 【視点 3】活動の受け皿となる多様な施設の集積 ・30 分都市圏のタイプ <ul style="list-style-type: none"> 【特徴先鋭化ゾーン】二子玉川、たまプラーザ、調布、流山おおたかの森 【戦略的底上げゾーン】聖蹟桜ヶ丘 【新たな需要創出ゾーン】三崎口、三浦海岸等 観光型 MaaS ・中核拠点駅の重要性は今後も高まることが想定される。 ●鉄道沿線のリ・ブランディング <ul style="list-style-type: none"> ・従来の鉄道会社による鉄道沿線のブランディング ・ライフ／ワークスタイルの変化に応じて、戦略及び都市機能の見直し等が必要。 ・沿線まちづくりの戦略・ブランディング例（小田急、京王、TX、江ノ電、しずてつ） ・ケーススタディ（京急沿線共創戦略 2024）等 ●今後の駅周辺のあり方（Sustainable & Smart Transit Oriented District） <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転など移動手段・移動トリップの多様化。 ・分散型拠点に向けた駅の新たな魅力創出や訪れる必然性の創出。 		
意見交換の概要	<p>参加者の質問等から講師の解説、意見交換を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体が関与する取組は少なく、民間（鉄道）事業者が主体となっている。都市計画との協働が望まれる。 ・パリの 15 分都市圏は居住地中心で日本とは状況が異なるが、より充足した生活の実現のために、通勤時間の短縮によるゆとり（ワンモア・アワー・ア・デイ）や駅の魅力創出が期待される。 ・職場が遠隔になる場合、多拠点居住やサテライトオフィスの環境整備が必要。 		
記録者のひとこと	<p>コロナ禍を経て私たちの生活は変化し、従来の乗換駅を中心に多様化する利用者のニーズを反映した都市機能の集積が進展していることを理解できた。</p> <p style="text-align: right;">《都市懇サロン運営部会 委員 今井 重行》</p>		

コロナ禍を受けた移動、ワーク・ライフスタイルの変化

⇒都心から離れた中間駅（乗り換え）周辺において賑わい等の受け皿となる傾向が見られる。



鉄道沿線を軸とした30分都市圏の考え方

⇒単なる交通結節点から中核拠点へ

～通過する場から滞在する場へ。新たな価値が生まれる場へ



鉄道沿線のリ・ブランディング

ワーク/ライフスタイルの変化に応じて、戦略及び機能の見直し等を行うべき。

⇒より使われる沿線経済圏へ



今後の駅周辺のあり方

自動運転など移動手段・移動トリップの多様化

⇒分散型拠点へ、駅の新たな魅力創出、訪れる必然性をつくる



<https://www.citiesforum.org/interview/interview-kerkko-vanhanen-cities-forum/>