

視察報告 フォーラム寒川 馬谷原光織

日程：令和8年2月3日～令和8年2月4日

視察の目的（愛知県東浦町、安城市）：

本視察は、愛知県東浦町の緒川小学校における「自由進度学習」の先進的な取り組みを観察し、寒川町の教育の質向上に資する知見を得ることを目的とする。また、安城市の新幹線駅設置後の再開発事例を学び、寒川町の発展と住民生活の向上に寄与することを目指すものである。

東浦町緒川小学校・授業参観：

緒川小学校独自の「3ブロック制（1ブロック95分）」の時間割にて、子供自身が学習計画を立てて進める「単元内自由進度学習」が実施されている。教師は一斉指導ではなく、個別支援を行う役割へと変化している。集団学習や総合学習「生きる」では、協働的なプロジェクト学習が展開されている。

東浦町緒川小学校・学校理念と環境：

緒川小学校は「一人を粗末にするとき教育はその光を失う」という理念のもと、個別化・個性化教育を推進してきた。壁のないオープンスクール、ノーチャイム制など、子供主体の学びを支える環境が整備されている。教師は「学習の伴走者・環境の構成者」として、子供の学びを「見取る」ことに注力している。

行程

1日目：2月3日（火）「令和7年度 緒川小学校 第2回学校視察」

10:35-11:15

授業公開 2ブロック前半

1年生【集団学習】ときめきタイム（選択学習）

2年生【総合学習「生きる」】わたしたんけん

3年生【週間プログラムによる学習】理科：じしゃく、社会：火事から人をまもる

4年生【週間プログラムによる学習】国語：理由や例をあげる、算数「立方体、直方体」

5年生【総合学習「生きる」】6年生にありがとうをつたえる

6年生【集団学習 マスタリーラーニング】算数「6年のまとめ」

11:20-12:00 視察

授業公開 2ブロック後半

1年生【総合学習「生きる」】きせつをたのしもう

2年生【総合学習「生きる」】わたしたんけん

3年生【週間プログラムによる学習】理科：じしゃく、社会：火事から人をまもる

4年生【週間プログラムによる学習】国語：理由や例をあげる、算数「立方体、直方体」

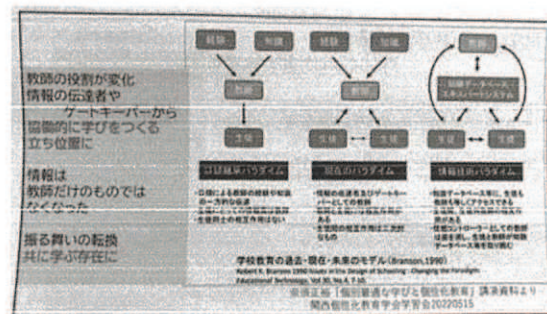
5年生【総合学習「生きる」】6年生にありがとうをつたえる

6年生【総合学習「生きる」】卒業式をつくろう

12:00 昼食（体育館、ホール）

13:30 全体会（体育館）

- 校長挨拶
- 研究主任より（学校紹介、概要説明）
- 講演 武庫女子大学教授 藤本 勇二 氏「幼児教育から見える緒川小学校の魅力」



14:30 質疑応答・情報交換

- ① 1・2年生
- ② 3・4年生
- ③ 5・6年生
- ④ 緒川の教育について
- ⑤ 東浦町教育委員会

●学校の特徴									
教育目標 豊かな心とたくましい体をもち、主体的に判断し、自ら学ぶ子を育てる。									
目指す子ども像・自ら学ぶ子 ① 自ら学ぶ子 自ら学び、自ら表現し、自ら創造する。									
② 自ら表現する子 自ら表現し、自ら創造する。									
③ 自ら創造する子 自ら創造し、自ら表現する。									
④ 自ら表現し、自ら創造する子 自ら表現し、自ら創造する。									
⑤ 自ら創造し、自ら表現する子 自ら創造し、自ら表現する。									
⑥ 自ら表現し、自ら創造する子 自ら表現し、自ら創造する。									
⑦ 自ら創造し、自ら表現する子 自ら創造し、自ら表現する。									
⑧ 自ら表現し、自ら創造する子 自ら表現し、自ら創造する。									
⑨ 自ら創造し、自ら表現する子 自ら創造し、自ら表現する。									
⑩ 自ら表現し、自ら創造する子 自ら表現し、自ら創造する。									

15:30 東浦町町議会議員懇談

山田議員、水野議員 - 東浦町の歴史と地域にひらかれた緒川小学校 -

16:40 終了



2日目：2月4日（水）名古屋駅周辺、三河安城駅周辺 視察

09：00 名古屋駅周辺視察

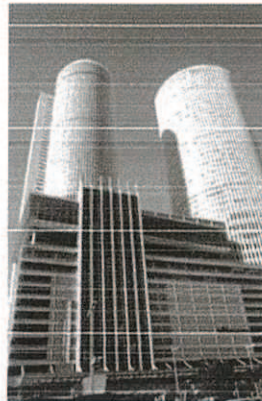
【JR セントラルタワーズ】

オフィスタワー：地上 51 階 高さ 245m

ホテルタワー：地上 53 階、地下 4 階

【JR ゲートタワー】

地上 46 階、地下 6 階 高さ 220m



13：00 三河安城駅（在来線）視察

三河安城新幹線駅、再開発地区（まちなかウォークブル推進事業）

TIPOFF！夢のアリーナ（建設地）

15：54 帰路～新幹線小田原駅～寒川駅



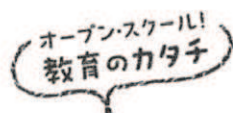
視察の報告

■ 1日目、愛知県東浦町「令和7年度 緒川小学校 第2回学校視察」

1) 本視察では、「令和7年度 緒川小学校 第2回学校視察」に参加した。第2回学校視察（以降、視察会とする）では鹿児島から北海道までの小学校教員約500名が参加、主に公立小学校教員が中心で、大学教員および教育関連学部・学生の参加もあった（*研究主任談話より）。

視察会は、体育館集合後、説明ののちに授業参観（自由見学）となった、児童482名（1学年3クラス）は、1~2年生がプレイルーム併設の1階フロアで活動し、3~4年生はホール併設フロア、5~6年生がホール上の2階フロアで活動する。緒川小の全ての教育活動は「週プロ」「生きる」「集団活動」「O・T」「はげみ学習」「集団学習」の6つに分類される。これが「個別最適な学び」と「協働的な学び」が一体となった緒川小の教育を構成する。

授業参観の午前時間割は2コマで学習内容や教科は前述行程のとおりである。活動はクラス（学年）単位で学習活動をおこなっていた。



緒川小の全ての教育活動は「週プロ」「生きる」「集団活動」「O・T」「はげみ学習」「集団学習」の6つに分類されます。これが「個別最適な学び」と「協働的な学び」が一体となった緒川小の教育です。

週プロ(週間プログラムによる学習)

教科の学習を自分で進めよう!

算数や国語などの教科学習で、子ども自身が学習計画を立てて進めます。苦手教科を先に終わらせ、得意教科に残りの時間を全部使うなど、それぞれ自由な計画で学びが進んでいきます。**ねらいは?**...自分で立てた計画に沿って学びを進めるので、教科学習だけでなく「学び方を学ぶ」ことができます。



集団活動

学校のことは児童で決める!

学校は「おがわっ子独立国(独立国活動)」として児童が治めます。主な組織として、首脳部(大統領、副大統領、自治・行事などの担当大臣)と自治(放送、図書、給食など)があり、学校生活の課題解決に向けて子ども主体で学校全体を動かします。**例えば**...「SDGs環境省の自治」は、全校児童で集めたペットボトルキャップを活用するために色別に分けます。



はげみ学習

いつでもどこでも自分のペースで学習できる!

「文字」「数」など基礎的な内容を、校内に設置されたプリント教材で各自学習します。学年を超え、在学中の6年間をかけて、各自のペースで進めます。**ねらいは?**...分野や単元に順番が決まっていないため、興味・関心や進め方の個人差に自在に対応できます。

総合学習「生きる」

自分以外にも目を向けよう!

「生活科」と「総合的な学習の時間」をあわせた実生活に根ざした総合学習。自然、人、社会の3つを6年間を通して学びます。

例えば...5年生では、校庭の田んぼで米作りを行います。地域の方に教わりながら、田起こし、田植え、稲刈りや稲こきなどを行い、「自然」や「人」を学びます。



O・T(オープン・タイム)

好きなことを追究しよう! 個性化を最も意識した活動! 自分の好きなテーマで具体的な目標、学習計画を作成して行う探究活動。1年を通して月に2~3回程度活動します。計画の修正はいつでも可能。最後はみんなの前で成果物を発表する子もいます。

例えば...「ラジコンを速く走らせる」「友だちにあげるしおりを作る」など



集団学習

習熟度別グループを活用した一斉授業

先生の授業による一般的な学習。算数など習熟度に差がでやすい内容は、習熟度別グループに分かれ、グループごとに指導します。

ねらいは?...グループ別に学ぶことで、基礎的な内容の完全習得を図ります。

出典：広報ひがしうら令和7年12月号

2) 緒川小学校、視察の概要

(1) 授業参観 (第2ブロック 10:35～12:00) 緒川小学校独自の時間割である「3ブロック制 (1ブロック 95分)」の中での学習活動を視察した。

主な参観授業内容:

- ・3年・4年:「週間プログラムによる学習 (週プロ)」
- ・概要: 国語、算数、理科、社会などの教科単元において、子供自身が学習計画を立てて進める「単元内自由進度学習」。
- ・4年生は国語「理由や例を挙げて、考えを書こう」や算数「直方体と立方体」、3年生は理科「じしゃく」などに取り組んでいた。教師が一斉に教えるのではなく、子供が自分のペースで課題に向き合い、教師は個別に支援を行っていた。
- ・1年・2年・6年:「集団学習」および「総合学習『生きる』」
- ・概要: 一斉指導や協働的なプロジェクト学習
- ・6年生は「最後の学習 (卒業式をつくろう)」として、自分たちの手で卒業式を創り上げる活動を行っていた。1年生は「せつぶんのつどい」を実施していた。
- ・特別支援学級: 総合学習として「とりそらショップ」の運営活動を見学。

(2) 全体会・講演 (13:30～14:30)

- ・校長挨拶・学校概要説明 (研究主任)

緒川小学校は1978年の校舎改築を機に「オープンスクール」として、一人を粗末にするとき教育はその光を失う」という理念のもと、個別化・個性化教育を推進してきた。

「学習の6態様」と呼ばれる独自のカリキュラム (はげみ学習、集団学習、週プロ、総合学習『生きる』、オープン・タイム、集団活動) により、子供主体の学びを支えている。

- ・講演: 武庫川女子大学教授 藤本勇二 氏

演題: 「幼児教育から見える緒川小学校の魅力」

要点: 自立した「学び手」を支えるには、子供に「委ねる」ことが重要である。緒川小の環境構成 (壁のない教室、教材へのアクセスの自由度) は、幼児教育の本質と通底しており、子供が自ら環境に関わり学びを調整している。

(3) 質疑応答・情報交換 (14:30～15:30)

- ・ラーニング・センター (廊下や共有スペースを活用した学習の場) やホールなど、校内の各所で意見交換を行った。今回は1階プレイルーム「④緒川の教育について」で参加した。

(1) 「学習の6態様」による柔軟なカリキュラム 緒川小学校では、全ての時間を自由進度学習にしているわけではなく、基礎定着を目指す「はげみ学習 (無学年制プリント学習)」、探究的な「総合学習『生きる』」、個人の興味を追求する「オープン・タイム

(O.T)」などを組み合わせている点が特徴的である。特に「週間プログラム (週プロ)」

では、子供が自ら「いつ、何を、どのように学ぶか」を計画・実行しており、これが近年注目される「自由進度学習」のモデルとなっている。視察では、子供が自分の学習進度を把握し、主体的に学ぶ姿が確認できた。

(2) 子供を「主役」にする環境と教師の役割変容 校舎は壁のないオープンスクールであり、チャイムが鳴らない「ノーチャイム制」がとられている。これにより、子供たちは時間を自ら意識し、活動を中断されることなく集中して取り組める環境が整っている。教師の役割は「情報の伝達者」から「学習の伴走者・環境の構成者」へと変化しており、子供の学びを「見取る (Mitoru)」ことに注力していた。若手教員の増加や業務多忙の課題に対しても、「おがわっ子ワクワクプロジェクト」などを通じ、教員自身も子供と共に挑戦し楽しむマインドセットの改革が進められている点が印象的であった。

(3) 「個別最適な学び」と「協働的な学び」の一体化 一人で黙々と進める時間（はげみ学習等）と、集団で高め合う時間（生きる、集団活動）が明確に意識されている。「週プロ」の中でも、友達と相談したり教え合ったりする自然な協働が見られた。ICT（タブレット端末）の活用も進んでおり、プリント教材のデジタル化や、発表資料の作成など、個別学習のツールとして定着していた。

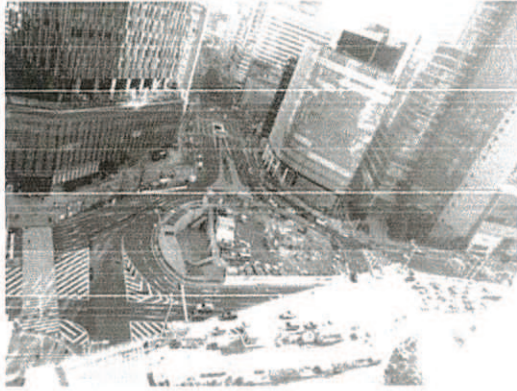
(4) 「任せる」勇気と環境づくり：緒川小の事例から、子供に学習の主導権を委ねることで、自律的な学習態度が育つことが確認できた。本町においても、一斉授業の一部を「子供が計画する時間」へと段階的に移行するなどのトライアルが有効ではないか。

(5) 物理的・心理的な「壁」を取り払う：校舎の改築は即座に困難であっても、教室内のレイアウトや、異学年・異学級との交流（ナナメの関係）を増やすことで、心理的なオープンスクール化は可能である。

(6) 教員の意識改革と働き方改革の並行：緒川小では、会議を週末に集約し、教員が子供と向き合う時間や研修の時間を確保していた。新しい学習形態の導入には、教員が余裕を持って子供を「見取る」体制づくりが不可欠である。

■ 2日目：

2月4日（水）名古屋駅周辺、三河安城駅周辺 視察



1. 名古屋駅周辺の都市計画 ～まちづくり方向性～

名古屋市は「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」 リニアや各種交通の結節点として強化。

(1) スーパーターミナル化と再開発

- ・駅前を歩行者中心の空間へ整備し、都市の魅力を高める
- ・まち全体を世界に通用する交流拠点にすることを掲げる
- ・「駅そば生活圏」を意識した駅中心のまちづくりで、住・働・交流が密接する構造へ

(2) 名古屋駅周辺交通基盤整備方針

- ・駅アクセス性や乗換の利便向上の方向性
- ・駅前広場や公共交通結節機能の拡充（歩行者動線設計の改善など）

(3) 「名古屋交通戦略 2030」などの計画では、公共交通を軸としたコンパクトな都市構造とネットワーク強化

- ・地下鉄・バス・名鉄・JR など複数の交通モードが連携する中心ゾーンの形成
- ・都心・駅そば・郊外を結ぶ公共交通の整備と、交通と土地利用の連携

2. 名古屋駅周辺の視察

(1) 駅前・再開発エリア、リニア工事箇所

(2) 名古屋駅前の高層ビル群（JR セントラルタワーズ、JP タワーなど）が再開発によりこれら新施設が一体となっている

(3) 再開発中の敷地や建設現場は、都市の変遷を肌で感じるスポット。完成後は新しい「ターミナルスクエア」など広場空間

(4) リニア中央新幹線をはじめとするインフラ強化は、都市のポテンシャルを押し上げる重要なトリガーである

(5) 駅前から周辺エリアにかけての再開発は、歩行者空間・公共空間の刷新・多様な用途の複合開発といった形で進む

3. 三河安城駅周辺 視察

(1) 三河安城駅は地方中核都市における数少ない新幹線新駅である。特に東海道新幹線においては、新駅設置が地域振興の効果を期待される一方、必ずしも周辺市街地の形成や活性化に結びつかない事例も存在する。

- ・ 三河安城駅周辺における都市形成の特徴を整理する
- ・ 新幹線新駅が都市構造に与えた影響を分析する

(2) 資料を中心に文献調査を行った。

- ・ 三河安城駅南土地区画整理事業概要
- ・ 安城市都市計画マスタープラン

(3) 駅設置と並行して、駅南側を中心に約 17.7ha を対象とした土地区画整理事業が実施され、駅前広場、幹線道路、街区整備が一体的に進められている。



(4) 空間構造：点から面への展開

三河安城駅周辺整備は新幹線駅を「点的施設」として扱わず、区画整理事業によって「面的整備」を行っている。駅前のみならず、歩行圏全体に都市機能を分散配置することで、駅効果を局所化させない構造が形成されている。土地利用構成を見ると、駅至近には商業・業務・宿泊機能が配置され、中間エリアには生活利便施設、外縁部には住宅が配置されており、段階的な都市機能配置が確認できる。

(5) 都市計画上の位置づけ

安城市都市計画マスタープランにおいて、三河安城駅は「広域交流拠点」として位置づけられている。一方、既存の JR 安城駅周辺は市民生活や行政機能を担う中心市街地とされており、新幹線駅を第二の中心市街地としない明確な役割分担がなされている。

(6) 官民関係の設計

三河安城駅周辺では、まちづくり指導要綱を通じて建築配置や景観形成の方向性が示され、これは民間開発を規制し、駅前の理想の都市空間を形成するための誘導をしている。

(7) TIPOFF！夢のアリーナ

最先端の技術や設備を備えたこのアリーナは、プロバスケットボールチーム「シーホース三河」、バレーボールチーム「クインシーズ刈谷」の新たなホームとなる施設。最先端の技術や設備を備えスポーツ観戦にとどまらず、様々なイベント開催や市民利用が可能。これまでの概念を超えた仕様と設備で最高のスポーツ・エンターテインメントが体感できま

す。日常的に利用できる空間として活用が期待される、1 階のマルチコンコースや 2・3 階の多目的コンコースでは、コミュニティ活動に加え、カフェ等があります。

※、三河安城交流拠点建設募金団体、シーホース三河株式会社が進め、アリーナは令和 10 年（2028 年）3 月に竣工後、安城市に寄附される予定。



視察先：東浦町立緒川小学校

テーマ：自由進度学習の実践と教育成果、および運営上の課題について

1. 教育成果と学力・進路への影響

学力調査の結果：数値的な学力調査においては「平均的」な傾向にある。しかし、自由進度学習の真価は数値化できない「経験値」の高さにある。

中長期的な成果：小学校時代の「自主的学習能力」が中学校以降で顕在化している。卒業生への個別インタビューでは、大学進学率が非常に高いという結果が得られた。

卒業生の声：「やりたいことができる学校だった」「緒川小での経験がその後の人生に役立っている」といった声が多く、主体性の育成が将来の進路選択に肯定的な影響を与えている。

2. 指導体制と通常教育との整合性

実践力の向上：教員は自ら学習プログラムを創り、実践することを通じて指導力を高めている。

外部との連携：町からコーディネーターが派遣されており、個別学習指導のサポート体制が整っている。

知見の共有：オープンスクールの実施や町全体での情報共有を通じ、教育手法のブラッシュアップと地域的な理解促進を図っている。

3. 現状の課題と対策

準備の負担：過去の蓄積はあるものの、個々の児童に合わせた工夫が必要なため、ゼロからの準備に近い労力がかかる場合がある。

児童の熱中度への対応：児童が特定の学習に熱中しすぎるあまり、他の活動との折り合いをどうつけるかが課題となる。

目的と手段の峻別：「自由」が目的化せず、あくまで「個々に最適な形で進める」という本来の目的を常に意識する姿勢が求められる。

4. 教員にとっての意義と魅力

教育の自由度：児童と同様、教員自身も「やりたいこと」を実践でき、学習課題も自由に構築できる。

やりがい：学習指導要領の内容を超えていく児童の姿に共感し、共に成長できる環境がある。

研修としての実践：自由進度学習の経験そのものが教員研修となり、特に個々の進捗を見極めて作成する「ワークシート」の構築プロセスが指導技術の向上に直結している。

5. 学習プログラム（習プロ）の運用と自治

実施形態：学年単位で実施。児童の希望を優先するが、定員がある場合は調整を行う。

児童の役割：特に6年生は自らプログラムを立ち上げ、リーダーシップを発揮する。

自治活動との連動：保健や植物の世話などの自治活動を通じ、個人の活動と集団の役割の平準化を図っている。

協働学習：個別学習が中心になりがちな「習プロ」においても、意図的に協働の場面を作り、孤立した学習にならないよう配慮されている。

6. 働き方改革と特別な支援への対応

働き方改革：多様なプログラムの準備には多大な時間を要するため、現場の負担感は大きい。学習の核となる「習プロ」の意義を再確認しつつ、効率化と質の維持の両立が模索されている。

学習障害（識字障害等）への対応：通級指導や特別支援学級との連携による「伴走型」の支援を実施。教員による読み上げなど、個別の特性に応じた配慮がなされている。

【考察】

劇作家バーナード・ショーが説いた「趣味と労働の境界」がなくなるような、没頭できる学習環境がここにはある。自由進度学習は、単なる放任ではなく、教員の緻密な準備と児童の主体性が合致した時に、数値では測れない「生きる力」として結実するものであると感じた。

新幹線新駅を核とした都市形成に関する考察

—— 三河安城駅周辺整備の実態と寒川町倉見地区への示唆 ——

要旨

本研究は、東海道新幹線三河安城駅を対象として、新幹線新駅が都市形成に与える影響と、その計画的特徴を明らかにすることを目的とする。三河安城駅は地方中核都市における数少ない新幹線新駅（※1）であり、駅設置後も長期にわたり周辺整備が継続されてきた事例である。本考察では、区画整理事業、都市計画マスタープラン、まちづくり指導要綱等の公的資料を基に、①空間構造、②都市計画上の位置づけ、③官民関係、④時間軸という4つの視点から調査を行った。その結果、三河安城駅では新幹線駅を単なる交通施設としてではなく、面的に都市機能を誘導する「都市経営装置」として位置づけていたことが明らかとなった。さらに、本事例から得られた知見を、構想段階にある寒川町倉見地区の新幹線新駅計画に適用する際の示唆として整理した。

1. 背景

新幹線新駅の設置は、莫大な整備コストや既存都市構造への影響を伴うため、全国的に見ても事例は限られている。特に東海道新幹線においては、新駅設置が地域振興の切り札として期待される一方、必ずしも周辺市街地の形成や活性化に結びつかない事例も存在する。そのため、新幹線新駅と都市形成の関係を実証的に分析することは、今後の交通拠点計画や都市政策を検討する上で重要な課題である。

三河安城駅は1988年に開業した東海道新幹線の駅であり、大都市中心部ではない立地条件の下で、駅周辺の都市形成が段階的に進められてきた点に特徴がある。本考察では、この三河安城駅を対象とし、新幹線新駅を核とした都市形成の実態を明らかにする。

2. 目的と方法

2.1 目的

本考察の目的は以下の3点である。

1. 三河安城駅周辺における都市形成の特徴を整理する
2. 新幹線新駅が都市構造に与えた影響を分析する
3. 得られた知見を寒川町倉見地区の新幹線新駅構想に適用可能な形で整理する

2.2 方法

方法としては、安城市が公表している以下の資料を中心に文献調査を行った。

- 三河安城駅南土地区画整理事業概要
- 安城市都市計画マスタープラン
- 三河安城駅周辺まちづくり指導要綱
- 三河安城駅周辺再生プロジェクト関連資料

これらを基に、空間構造、都市計画上の位置づけ、官民関係、時間軸の4つの分析視点を設定し、定性的分析を行った。

3. 三河安城駅の概要

三河安城駅は愛知県安城市に位置し、東海道新幹線（こだま号のみ停車）とJR東海道本線が接続する交通結節点である。名古屋都市圏の中間部に位置し、広域的な来訪者と地域住民の双方が利用する駅として計画されてきた。

駅設置と並行して、駅南側を中心に約17.7haを対象とした土地区画整理事業（※2）が実施され、駅前広場、幹線道路、街区整備が一体的に進められている。

4. 調査結果

4.1 空間構造：点から面への展開

三河安城駅周辺整備の最大の特徴は、新幹線駅を単独の「点的施設」として扱わず、区画整理事業によって「面的整備」を行っている点にある。駅前のみならず、歩行圏全体に都市機能を分散配置することで、駅効果を局所化させない構造が形成されている。

土地利用構成を見ると、駅至近には商業・業務・宿泊機能が配置され、中間エリアには生活利便施設、外縁部には住宅が配置されており、段階的な都市機能配置が確認できる。

4.2 都市計画上の位置づけ

安城市都市計画マスタープラン(※3)において、三河安城駅は「広域交流拠点」として位置づけられている。一方、既存のJR安城駅周辺は市民生活や行政機能を担う中心市街地とされており、新幹線駅を第二の中心市街地としない明確な役割分担がなされている。

この整理により、新幹線駅設置による既存市街地の空洞化を回避しつつ、新たな都市機能の受け皿を形成している点が特徴的である。

4.3 官民関係の設計

三河安城駅周辺では、まちづくり指導要綱(※4)を通じて建築配置や景観形成の方向性が示されている。これは民間開発を規制することを目的としたものではなく、駅前としてふさわしい都市空間を形成するための誘導的ルールである。

行政は公共空間や基盤整備を担い、民間は商業・業務・住宅開発を担うという役割分担が明確であり、結果として長期にわたる民間投資の継続を可能にしている。

4.4 時間軸と可変性

近年実施されている駅前再生プロジェクトでは、駅前空間を完成形とせず、社会実験や暫定利用を通じて使いながら更新していく方針が取られている。このような時間軸を意識した整備手法は、社会経済状況の変化に柔軟に対応できる点で評価できる。

5. 寒川町倉見地区への示唆

三河安城駅の事例から得られる最大の示唆は、新幹線新駅を「設置すること」ではなく、「都市構造の中でどう位置づけるか」を先行して検討する重要性である。

寒川町倉見地区においても、駅単体での議論を避け、ツインシティ構想や周辺都市との機能分担を前提とした面的整備、ルール先行型の都市誘導、駅前空間の可変性確保が重要(※5)となる。

6. 結論

本考察では、三河安城駅を対象として新幹線新駅を核とした都市形成の実態を調査した。その結果、同駅では新幹線駅を交通施設に留めず、面的整備、官民連携、時間軸設計を組み合わせた都市経営的アプローチが採用されていることが明らか(※6)となった。

これらの考え方は、寒川町倉見地区のような構想段階の新幹線新駅計画においても有効な示唆を与えるものであり、今後の新幹線新駅を巡る都市計画において重要な知見となる。

最後に、これら概念ここまで制度・ロジック等を積み上げてきたからこそ必要なのは、この計画を「守り続ける人間側の覚悟」を言語化することだと考える。

これを「新幹線新駅前という“未完成であり続ける都市”を実行する人々の心構え」として整理し、この考察を終わりとする。(※7)

- ※1) ・開業：1988年（昭和63年）、所在地：愛知県安城市
・特徴：
○ 東京～新大阪間の既存路線に、後から追加された新幹線駅
○ 名古屋市ほどの大都市でもなく、かといって観光地中心でもない
○ 工業集積（トヨタ系を中心とした製造業）と人口規模が設置の大きな理由
・東海道新幹線は「駅を増やす＝所要時間が伸びる」という制約が非常に厳しい路線なので、「新富士、掛川、三河安城は、地方中核都市クラスで例外的に認められた駅と言える。
- ※2) ・三河安城駅南土地地区画整理事業の区域図・計画図（別紙）
・施行面積：約17.7 ha
・所在地：安城市箕輪町昭和・唐生の各一部
・事業主体：三河安城駅南土地地区画整理組合
・事業期間：令和5～14年度
- ※3) ・三河安城駅を含む駅周辺地区を都市機能の集約拠点の一つとして位置づけ
・鉄道交通拠点性を活かした土地利用や歩行環境の改善
・マチナカ拠点区域（都市再生特別措置法による）としての整備誘導などの方針
～キーワード（エキナカ、エキマチ、マチナカ）
・都市計画総括図（別添参照）
- ※4) 「三河安城駅周辺地区まちづくり指導要綱」は、三河安城駅周辺地区における建築や開発行為が適切に行われ、まちづくり方針（景観・歩行者空間・土地利用誘導など）に沿って進むようにするための指導・承認制度
の枠組み（別添参照）
- ※5 新幹線新駅前整備に関するルール先行型都市誘導・民間活力活用方針（別添）
- ※6 「※5」に関して、MVV（Mission・Vision・Value）に基づく基本的考え方からの再整理（別添）
- ※7 「新幹線新駅前という“未完成であり続ける都市”を実行する人々の心構え」

参考文献

- 安城市（各年）「安城市都市計画マスタープラン」
- 安城市「三河安城駅南土地地区画整理事業概要」
- 国土交通省「新幹線駅周辺整備に関する資料」

三河安城は、新幹線停車駅でありながら快速が通過するユニークな交通結節点であり、駅周辺にはホテルや商業施設、飲食店が揃い、都会すぎず田舎すぎない住みやすさが魅力。見どころとしてはデンパーク、安城市歴史博物館など安城市全体の観光資源が近く、都市交通の要として名古屋方面へのアクセスも良く、自動車利用が中心だがバランスの取れたまちづくりが進むエリアです。

まちづくりの特徴

- ・ 新幹線駅と快速通過のギャップ: 新幹線が止まる駅でありながら、JR東海道線の快速が通過するという特徴があり、都市交通のユニークな存在です。
- ・ 利便性と落ち着きのバランス: 駅前には商業施設や飲食店が集積する一方、全体的に落ち着いた雰囲気、郊外型の生活がしやすい環境です。
- ・ 名古屋・豊田へのベッドタウン: 名古屋や豊田市へのアクセスが良く、通勤圏内のベッドタウンとしての機能も持ち、子育て支援も充実しています。

見どころ・周辺スポット

- ・ デンパーク: 安城市の代表的な観光スポットで、花や緑、イベントが楽しめるテーマパーク。
- ・ 安城市歴史博物館: 安城市の歴史や文化を学べる施設。
- ・ 安祥城址: 安城市の歴史的な背景を感じられる史跡。
- ・ 丈山苑: 趣のある日本庭園。
- ・ 堀内公園: 自然の中で遊べる公園。
- ・ コロナワールド: 映画館や天然温泉、ボウリングなどがある複合施設。

都市交通のポイント

- ・ 鉄道: JR東海道線の駅で、新幹線への乗り換えが可能です。快速は通過するため普通列車での利用が主。
- ・ 自動車: 農村地域も多く車が必須で、車通勤者が多いため交通渋滞が発生しやすい側面もあります。
- ・ 名古屋・豊田へのアクセス: 電車で30分程度で名古屋へ行けるため、都市機能へのアクセスも良好です。

まとめ

三河安城は、新幹線が止まる交通の要衝でありながら、日常の生活圏としては落ち着きがあり、商業施設や自然、歴史・文化施設がバランス良く配置された、利便性と住みやすさを両立させた地域と言えます。

愛知県「安城市」は住みやすい？長年暮らした私が安城の魅力やおすすめ ...2025/05/21 — 安城市の住みやすさ 安城市は、名古屋市へアクセスしやすく、商業施設が充実していて、自然にも恵まれた住みやすい街です。

三河安城駅周辺は、2026年現在、三河地域の玄関口として「ウォーカブル（歩きたくなる）なまちづくり」と大規模な交流拠点整備が急速に進んでいます。

まちづくりの進展と見どころ

- ・ 三河安城交流拠点（新アリーナ）の建設: JR三河安城駅から徒歩約3分のアイシン安城

工場跡地にて、5,000席規模の多目的アリーナの建設が進んでいます。2026年10月頃の竣工を目指しており、プロバスケットボール「シーホース三河」の本拠地として、また災害時の避難拠点としても期待されています。

- ・ ウォーカブルな空間整備: 「三河安城マチナカ協創地区」として、歩道隣接空間の活用やデジタル技術(3D都市モデル等)を駆使した、居心地よく滞在できる空間づくりが推進されています。

- ・ ららぽーと安城の開業: 2025年4月に近隣で開業した「三井ショッピングパーク ららぽーと安城」により、周辺の賑わいがさらに加速しています。

都市交通の特徴

- ・ ダブルアクセス: 東海道新幹線とJR東海道本線の両駅が隣接する交通の要衝です。2026年には、同年開催のアジア・アジアパラ競技大会に向けたインフラ整備も強化されています。

- ・ 次世代モビリティとアクセス向上:

- ・ 自動車産業の集積を活かし、環境に優しいモビリティサービスの導入検討が進められています。

- ・ 駅周辺の回遊性を高めるため、シェアサイクルや地域公共交通(あんくるバス)との連携が図られています。

- ・ 土地区画整理: 駅南側を中心に「三河安城駅南土地区画整理事業」などの大型プロジェクトが継続しており、道路網の整備と都市機能の集積が進んでいます。

新幹線新駅前整備に関する

ルール先行型都市誘導・民間活力活用方針

1. 新幹線新駅前はなぜ通常の駅前整備と違うのか

新幹線新駅前は、在来線駅前や既成市街地の再整備とは、前提条件が大きく異なる。

第一に、多くの場合、駅周辺は白地または低未利用地が中心であり、都市機能の蓄積がほとんどない状態からスタートする。これは自由度が高い一方で、初期判断の影響が極めて大きく、将来の都市構造を固定してしまうリスクを内包している。

第二に、新幹線新駅前では、開業当初の需要予測が非常に難しい。乗降客数、来訪者属性、滞在時間、周辺への波及効果などは、開業後に初めて明らかになる要素が多く、事前に精緻な完成像を描くこと自体が構造的に困難である。

第三に、一度形成された都市構造は、後から修正することが難しい。建物の配置、街区割、道路やインフラ容量は数十年単位で影響を及ぼし、初期整備の判断が将来世代の選択肢を狭める可能性が高い。

この三点が重なる新幹線新駅前は、「最初に完成形をつくる」という従来型の都市整備手法が最も失敗しやすい領域である。

2. 完成形先行型整備が抱える構造的リスク

議会や庁内でしばしば求められるのは、「駅前としてふさわしい完成形を示すこと」である。しかし、新幹線新駅前において完成形を先に描くことは、安心感と引き換えに、長期的な柔軟性を失う行為でもある。

完成形先行型では、開業直後の仮の需要に合わせて、ホテル、ロードサイド型商業施設、低密度の業務施設などが整備されやすい。これらは初期段階では一定の合理性を持つが、将来の需要変化に対応できず、そのまま固定化されるケースが多い。

また、土地が小規模に分割され、個別最適で開発が進むと、将来的な街区統合や再開発が物理的・権利的に困難になる。その結果、再投資が行われず、駅前の陳腐化や低迷を招く。

重要なのは、こうした失敗は「計画が甘かった」からではなく、「構造として避けられなかった」点にあるという認識である。

3. 時間軸の観点から見た新幹線新駅前

新幹線新駅前は、開業時点がピークではない。

多くの事例において、駅前の役割や価値が定まるのは、開業から10年、20年が経過してからである。人の流れ、企業立地、地域全体の産業構造の変化などが徐々に反映され、駅前の機能が再定義されていく。

にもかかわらず、短期的な賑わいや初年度の成果を重視してしまうと、長期的に必要な機能転換の余地を失う。その結果、将来世代が再整備費用や低利用地の維持コストを負担することになる。

この時間軸のズレを前提に据えることが、新幹線新駅前整備では不可欠である。

4. ルール先行型都市誘導という考え方

こうした背景を踏まえ、新幹線新駅前で採用すべき手法が「ルール先行型都市誘導」である。

これは、「何を建てるか」を都市計画で細かく規定するのではなく、「将来どう変わるか」を担保する条件を先に定める考え方である。

具体的には、用途を単一的・恒久的に固定せず、複合利用や機能転換を前提とした幅を持たせる。一方で、建ぺい率、容積率、高さ制限、壁面後退、歩行者動線、公開空地の質など、都市空間の骨格に関わる要素は明確にルール化する。

これにより、街並みや公共性は行政が責任を持って担保しつつ、建物の中身や事業内容については、時代に応じ

て民間が入れ替われる余地を残す。

ルール先行型とは、自由放任ではなく、「変化を前提とした統制」である。

5. 駅前空間における可変性の確保

可変性とは、後から都市を更新できる力である。

新幹線新駅前では、最初から高密度・恒久利用を前提とせず、将来的な街区統合や建替えが可能な区画割を行うことが重要となる。また、初期段階では暫定利用として、駐車場、イベント利用、低層商業などを許容し、需要が顕在化した段階で本格的な開発に移行できる余地を残す。

さらに、道路、上下水、エネルギーなどのインフラについても、初期需要ぎりぎりではなく、一定の余白を持たせることで、将来の高度利用に対応できるようにする。

可変性を欠いた都市は、成長できないのではなく、「更新できない都市」になってしまう。

6. 行政が担うべき役割の再定義

ルール先行型・可変性重視の整備において、行政の役割が弱まるわけではない。むしろ、その責任はより高度になる。

行政が担うべきなのは、建物の設計や用途の指定ではなく、都市全体が破綻しないための条件設定である。具体的には、都市計画ルールの設計、道路や広場などの基盤整備、公共空間の質と公共性の担保が中心となる。

これにより、行政は「つくる主体」から「都市を経営する主体」へと役割を転換する。

7. なぜ民間活力が不可欠なのか

新幹線新駅前整備は、初期投資が大きく、回収期間が長期に及び、需要予測の不確実性が高いという特徴を持つ。このため、行政単独で事業を完結させようとする、財政的にも運営的にも限界が生じやすい。

一方、民間事業者は、需要変化を読み取り、事業内容を修正し、再投資を行うノウハウと資金力を有している。特に、段階開発やフェーズ開発を前提とした投資判断は、民間の方が適している。

重要なのは、民間に任せること自体ではなく、民間が力を発揮できる「ルール」を行政が用意することである。

8. 官民の役割分担の整理

新幹線新駅前で成功しやすいのは、以下のような役割分担が明確なケースである。

行政は、都市としての骨格と公共性を担保する。具体的には、都市計画ルール、インフラ、公共空間の質を責任範囲とする。

民間は、その枠組みの中で、開発、運営、資金投入、更新・転用を担う。事業として成立させる責任を負い、需要変化に応じて中身を変えていく。

どちらかが過剰に役割を担うと、駅前は硬直しやすい。

9. 財政的観点から見た本方針の意義

本方針は、初期整備費を最小化することを目的とするものではない。むしろ重視すべきは、将来にわたって再投資が可能な都市構造をつくることである。

初期段階で安く整備しても、更新できない都市になれば、将来世代が再整備費や維持費を負担することになる。

一方、可変性を確保した駅前は、民間投資が循環し、結果として税収や都市価値の向上につながる。

10. 結論

新幹線新駅前は、「今、何を建てるか」を決める場所ではない。

「将来、何度でも変えられる条件」を決める場所である。

そのために、

- ルール先行型都市誘導
- 駅前空間の可変性確保
- 民間活力と都市経営ノウハウの活用

を一体として進めることが、行政として最も責任ある選択である。

① ルール先行型の都市誘導が不可欠な理由

新幹線新駅前

- 白地・低未利用地が多い
- 初期段階では需要が読みにくい
- 一度つくと後戻りが難しい

という条件が重なります。

だからこそ

****「何を建てるか」より先に「どう変わるか」**を規定する**

= ルール先行型 が効いてくる。

具体的には：

- 用途をガチガチに固定しない
- 建ぺい率・容積率・高さ・壁面後退などで空間の骨格だけ決める
- 景観・歩行者動線・公開空地の質をルール化

→ 中身は時代ごとに民間が入れ替わる余地を残す。

② 駅前空間の「可変性」を確保する意味

新幹線新駅前、開業直後がピークではなく、

10年後・20年後にようやく役割が定まる

ケースが多い。

可変性を確保しないと：

- 初期需要向けのホテル・ロードサイド型商業が固定化
- 土地が細分化され、再編不能
- 再投資の余地が消える

一方、可変性を意識すると：

- 街区統合・建替えが前提の区画割
- 暫定利用（駐車場・イベント・低層商業）を許容
- インフラ容量に“余白”を残す

→ 都市が「成長」ではなく「更新」できる。

③ 新幹線新駅前こそ民間活力が必要な理由

新幹線新駅前整備は、自治体単独だとほぼ必ず限界が来ます。

理由はシンプルで：

- 初期投資が大きい
- 回収が長期
- 利用の読みが外れやすい

ここで必要なのが：

◆ 民間活力

- 需要を読む力
- 失敗したときの軌道修正力
- テナント・運営の柔軟性

◆ 資金力

- 初期は赤字でも耐えられる
- 段階開発・フェーズ開発が可能
- 再投資を前提にできる

◆ 都市経営ノウハウ

- 不動産×交通×エリアマネジメント

- ハード整備より「運営」が主戦場
- 駅前を“施設”ではなく“事業体”として扱う視点

④ 成功しやすい構図（経験則）

新幹線新駅前で比較的うまくいくのは、

- 公：
 - ルール設計
 - 基盤整備
 - 公共空間の質担保
- 民：
 - 開発・運営
 - 資金投入
 - 更新・転用

という役割分担が明確なケース。

逆に、

- 公が「完成形」を描きすぎる
- 民が短期回収型だけで入る

このどちらかに寄ると、駅前はすぐ硬直します。

⑤ 一言でまとめると

新幹線新駅前は「つくる場所」ではなく

「変わり続けられる仕組み」を先につくる場所

そのための

- ルール先行型都市誘導
- 駅前空間の可変性確保
- 民間の資金力と都市経営ノウハウ

新幹線新駅前整備に関する

ルール先行型都市誘導・民間活力活用方針

— MVV (Mission・Vision・Value) に基づく基本的考え方 —

0. 本方針におけるMVVの位置づけ

新幹線新駅前整備は、単なる都市基盤整備事業ではなく、
長期にわたる都市経営そのものである。

そのため、本方針では、個別施策や事業判断の前提として、
以下のMVV (Mission・Vision・Value) を明確に定める。

Mission (使命)

新幹線新駅前を、時代の変化に応じて機能を更新し続けられる
地域の持続的成長拠点として成立させること

Vision (将来像)

完成しない駅前

— 開業時点ではなく、10年後・20年後に価値が高まる都市構造 —

Value (行動原則・判断基準)

1. 完成形を急がず、変化できる条件を優先する
2. 短期的合理性より、長期的更新可能性を重視する
3. 公と民が役割を分担し、それぞれの強みを最大化する
4. 都市を「建設物」ではなく「経営対象」として捉える

以下の各章は、このMVVを具体の都市整備方針へと落とし込むものである。

1. 新幹線新駅前はなぜ通常の駅前整備と違うのか

(Missionの前提整理)

新幹線新駅前は、在来線駅前や既成市街地の再整備とは、前提条件が大きく異なる。

第一に、多くの場合、駅周辺は白地または低未利用地が中心であり、都市機能の蓄積がほとんどない状態からスタートする。

これは一見すると自由度が高い状況であるが、裏を返せば、初期の判断がその後数十年の都市構造を規定してしまうというリスクを内包している。

第二に、新幹線新駅前では、開業当初の需要予測が極めて難しい。

乗降客数、来訪者の属性、滞在時間、周辺地域への波及効果などは、開業後の社会経済状況や民間投資の動向によって大きく左右され、事前に精緻な完成像を描くこと自体が構造的に困難である。

第三に、一度形成された都市構造は、後から修正することが難しい。

建物配置、街区割、道路やインフラ容量は長期間にわたり影響を及ぼし、初期整備の判断が将来世代の選択肢を狭める可能性が高い。

これら三点が重なる新幹線新駅前は、

「最初に完成形をつくる」ことを前提とした従来型の都市整備手法が、最も失敗しやすい領域である。

2. 完成形先行型整備が抱える構造的リスク

(Visionとの不整合)

議会や庁内ではしばしば、「駅前としてふさわしい完成形を示すべきだ」という要請がなされる。

しかし、新幹線新駅前において完成形を先に描くことは、短期的な安心感と引き換えに、長期的な柔軟性を失う行為でもある。

完成形先行型整備では、開業直後の仮の需要を前提として、ホテル、ロードサイド型商業施設、低密度の業務施設などが整備されやすい。

これらは初期段階では一定の合理性を持つものの、将来的な需要変化に対応できず、そのまま固定化されるケースが多い。

また、土地が小規模に分割され、個別最適で開発が進むと、将来的な街区統合や再開発が物理的・権利的に困難となる。

結果として再投資が行われず、駅前が陳腐化し、地域の成長拠点としての役割を果たせなくなる。

重要なのは、これらの失敗が「計画の詰めが甘かった」から生じるのではなく、完成形を前提にしてしまった時点で、構造的に避けられなかったという点である。

3. 時間軸の観点から見た新幹線新駅前

(Visionの時間設定)

新幹線新駅前は、開業時点がピークではない。

多くの事例において、駅前の役割や価値が定まるのは、開業から10年、20年が経過してからである。

人の流れ、企業立地、地域全体の産業構造の変化が徐々に反映され、駅前の機能が段階的に再定義されていく。にもかかわらず、短期的な賑わいや初年度の成果を重視してしまうと、将来必要となる機能転換や再編の余地を失う。

その結果、将来世代が再整備費用や低利用地の維持コストを負担することになる。

この時間軸のズレを前提として受け入れることが、新幹線新駅前整備における最重要条件である。

4. ルール先行型都市誘導という考え方

(Value①②の具体化)

以上の背景を踏まえ、新幹線新駅前で採用すべき手法が

****「ルール先行型都市誘導」****である。

これは、「何を建てるか」を都市計画で詳細に決めるのではなく、

「将来どう変わるか」を担保する条件を先に定める考え方である。

具体的には、用途を単一的・恒久的に固定せず、複合利用や機能転換を前提とした幅を持たせる。

一方で、建ぺい率、容積率、高さ制限、壁面後退、歩行者動線、公開空地の質など、都市空間の骨格に関わる要素については、明確なルールとして定める。

これにより、街並みや公共性は行政が責任を持って担保しつつ、

建物の中身や事業内容については、時代に応じて民間が入れ替わる余地を残す。

ルール先行型とは、自由放任ではなく、

変化を前提とした統制である。

5. 駅前空間における可変性の確保

(Visionの実装)

可変性とは、後から都市を更新できる力である。

新幹線新駅前では、当初から高密度・恒久利用を前提とせず、

将来的な街区統合や建替えが可能となる区画割を行うことが重要となる。

また、初期段階では暫定利用として、駐車場、イベント利用、低層商業などを許容し、

需要が顕在化した段階で本格的な開発へ移行できる余地を残す。

さらに、道路、上下水、エネルギーなどのインフラについても、

初期需要ぎりぎりではなく、一定の余白を持たせることで、将来の高度利用に対応可能とする。

新幹線新駅前整備を実行する人々の心構え

— ルール先行型都市誘導を「機能させ続ける」ために —

1. この計画は「仕組み」であり、「意志」がなければ機能しない

本方針は、完成形を示さない。

段階的に変わり続けることを前提とする。

そのため、図面や制度だけを整えても、自動的に成功するものではない。

新幹線新駅前整備とは、

****一度決めて終わる政策ではなく、**

世代をまたいで判断し続ける "都市経営の意志" **である。

この前提を、関わるすべての主体が共有していなければ、

ルール先行型都市誘導は、いずれ形骸化する。

2. 行政に求められる心構え

— 「完成させる責任」から「守り続ける責任」へ —

① 完成を約束しない勇気

行政には、将来像を明確に示すことが求められる。

しかし新幹線新駅前においては、

「完成形を約束しないこと」こそが最大の責任となる。

- ・今は空いている
- ・まだ何もない
- ・暫定利用が続いている

これらを「失敗」と捉えず、

将来に備えた余白として守り続ける覚悟が必要である。

② ルールを守る側に立ち続ける姿勢

行政の役割は、個別案件を "うまく通す" ことではない。

一時的な経済効果や声の大きい要望に押されて、

自ら定めたルールを緩めてしまえば、制度の意味は失われる。

- ・なぜこのルールがあるのか
- ・誰のための制約なのか
- ・将来世代に何を残すのか

を説明し続け、

短期の圧力から長期の都市構造を守る立場に立つ必要がある。

③ 部署を超えて「都市を経営する」意識

この計画は、都市計画部局だけのものではない。

財政、企画、観光、産業、建設、交通など、

すべての部局が同じ時間軸で考える必要がある。

- ・単年度予算の論理
- ・事業完結型の評価
- ・部局ごとの最適解

を超えて、

都市全体の持続性を優先する判断が行政には求められる。

3. 議会に求められる心構え

—「今の正解」より「将来の選択肢」を守る役割 —

① 目に見えない成果を評価する視点

新幹線新駅前整備では、

初期段階で目に見える成果が出ないことが多い。

- ・ 空地が残っている
- ・ 暫定利用が続いている
- ・ 民間投資が段階的である

これらは失敗ではなく、

将来の更新可能性を守っている証拠でもある。

議会には、

「今、何が建ったか」ではなく、

「将来、何が建て替えられるか」を評価する視点が求められる。

② 完成形を求めすぎない自制

完成形を求める声は、住民からも必ず上がる。

その声を受け止めつつも、

将来にわたる都市の選択肢を狭めない判断が必要である。

議会は、

短期的な安心感より、長期的な自由度を守るブレーキ役

であるべきである。

4. 民間事業者求められる心構え

—「儲ける自由」と引き換えの責任 —

① ルールを制約ではなく「前提条件」と捉える

ルール先行型都市誘導において、

行政が定めるルールは、民間の創意工夫を縛るためのものではない。

それは、

長期的に事業が成立し続けるための共通前提である。

民間には、

短期回収だけでなく、

更新・転用・再投資を含めた時間軸で事業を考える姿勢が求められる。

② 駅前を「点」ではなく「面」として捉える視点

個別敷地の収益性だけでなく、

駅前全体の価値がどう高まるかを考えることが、

結果として自社の利益にもつながる。

- ・ 街区再編
- ・ 公共空間との連動
- ・ エリアマネジメントへの参画

など、

都市全体を事業の舞台と捉える意識が不可欠である。

5. その他ステークホルダーに求められる心構え

—「今の便利さ」と「未来の可能性」の両立—

① 地元住民・利用者へ

すぐに賑わわないこと、
常に姿を変え続けることは、
不安を生む要素でもある。
しかし、新幹線新駅前は、
最初から完成している街ではなく、
一緒に育てていく街である。
短期的な不便さと引き換えに、
将来世代に選択肢を残すという考え方への理解が求められる。

② 金融機関・関係機関へ

段階開発や暫定利用は、
従来型の評価軸では不安定に見えるかもしれない。
しかしそれは、
リスクを分散し、更新可能性を高めるための戦略である。
完成形より、更新力を見る視点が重要となる。

6. 共通して求められる覚悟

—「変わらないために、変わり続ける」—

この計画を実行するすべての人に共通して求められるのは、
「すぐに答えを出さない覚悟」である。

- ・完成を急がない
- ・空白を恐れない
- ・変化を失敗と決めつけない

新幹線新駅前とは、
都市が自らを更新し続ける力を試される場所である。
制度は用意した。
ルールも定めた。
残るのは、それを信じ、守り、使い続ける人間側の意思である。

◎視察第2日目 現地自主視察(名古屋駅周辺地域)のまちづくりについて

名古屋駅周辺地域(名駅地区)に関して、都市政策・都市計画・市街地再開発事業・交通政策の各側面から、本町のまちづくり全般の参考事例として整理しました。

1. 名古屋駅周辺の戦略的意義と政策背景

● 名古屋駅の役割

名古屋駅はJR東海の東海道新幹線・東海道本線をはじめ、私鉄の近鉄・名鉄、地下鉄、バスターミナルなど多種類の交通が集まる中部圏の交通結節点であり、都市機能の核として位置づけられています。

● 都市再生緊急整備地域

名古屋駅周辺は国の「都市再生緊急整備地域」に指定されており、都市機能の高度化や居住環境向上を図るために、都市再生特別措置法に基づく都市計画の特例・税制支援・道路上空利用の規制緩和などの支援策が導入されています。これにより、官民連携の再開発促進や高度利用が計画的に進められます。

2. 都市計画全体像と名駅地区の位置づけ

● 名古屋市都心部将来構想

名古屋市は「名古屋市都心部将来構想」で、名古屋駅～栄までを含む都市コアの将来ビジョンを策定しています。主要方針として：

- 都市機能の集積・魅力創出
- 歩行者空間の充実や公共交通優先
- 環境配慮と安全・安心な都心形成

が掲げられています。名駅地区はこの全体構想の主要ゾーンとして位置づけられ、交通・都市機能の最重点拠点です。

● 名駅周辺地区の都市再生整備計画

令和7年度(2025年度)～11年度にかけた名駅周辺地区の都市再生整備計画は以下の目標を掲げています：

- 多様なまちの魅力形成と一体的な回遊空間の創出
- 人が主役の歩いて楽しい空間
- 公共空間と催事機能の活用促進

具体的には、歩行者交通量やシェアサイクル利用の増加など、指標による定量目標も設定されています。

3. 市街地再開発事業(名駅地区再開発)

● 名駅地区再開発計画の事業化

2025年5月に、名鉄・近鉄・日本生命など複数の民間事業者が参画する「名古屋駅地区再開発計画」が事業化決定しました。計画の概要は：

- 総敷地面積：約32,700㎡
- 延床面積：約520,000㎡
- 用途：商業、オフィス、ホテル、鉄道駅、バスターミナル
- 建物：地上31階・地下2階・高さ約172m程度
- スケジュール：2027年度着工～2030年代に段階的竣工(1期は2033年度)

この再開発では名鉄名古屋駅の再整備(線路・ホームの機能強化)や空港アクセス強化(中部国際空港方面の専用プラットフォームなど)も視野に入れています。こうした鉄道機能の強化は、地域交通拠点としての価値を高める狙いがあります。

● 再開発のビジョンと都市機能

再開発計画は単なる建替えではなく、「スーパーターミナル・ナゴヤ」を標榜し、以下のような都市機能を集積します：

- 公共交通結節点の高度化
- 高付加価値な商業・オフィス機能
- 国際的な宿泊・ビジネス機能の導入
- 歩行者空間・公共広場の整備による賑わい創出

都市の魅力と交流を促進することが計画の要です。

4. 名古屋市の交通政策（名古屋全体と名駅重視）

● 総合交通政策の方向性

名古屋市は2025年に新しい総合交通政策を発表し、持続可能な都市交通への転換や効率性の向上をめざしています。主要なポイントは：

- 公共交通の利便性向上（既存インフラ更新、接続性の強化）
- 環境に配慮した移動手段（自転車・歩行者空間の整備、電動モビリティの推進）
- 人・物流の流れを最適化する道路ネットワーク管理

などが挙げられます。名駅周辺はこの交通政策の中心となる重点地区であり、公共交通優先の道路整備や乗換え動線の改善が想定されています。

● 名駅の交通結節点としての強化

再開発事業と並行して、名鉄名古屋駅の機能拡大（線増・新プラットフォーム設置）、バスターミナル整備、高頻度バス路線整備、駅前広場の歩行者空間化などの施策が計画されています。これは交通ネットワークの効率化と利用者利便性の向上を図るものです。

5. 都市政策・都市計画の評価ポイント

◆ 経済的・都市的インパクト

名古屋駅周辺の再開発は、リニア中央新幹線開業を見据えて中心性強化と国際競争力向上を狙い、東海圏の経済成長の起爆剤とも期待されています。この効果については不動産市場分析などでも注目されています。

◆ 都市空間と公共性の創出

都市再生整備計画では歩行者空間・広場の整備、イベント空間の創出により「歩いて楽しいまち」を実現しようとしています。これはモノを運ぶ交通だけでなく、人の交流と活動を生み出す都市空間づくりの視点です。

6. 今後の課題と展望

- 長期的スケジュール（2030年代後半まで）での事業推進と財務負担
- 既存の都市機能（商業・生活環境）との調和
- 交通混雑緩和と安全な歩行空間づくりの両立

などが課題とされます。一方、国・自治体・民間の連携による大規模プロジェクトとして、名古屋駅周辺は今後10～20年で大きく変貌する計画です。

上記に加えて、名古屋駅周辺の具体的な道路整備計画・公共交通路線の変遷予測（地下鉄・バス・自転車計画）についても続けて整理しました。

1. 道路整備計画と駅前空間再編

(1) 駅前広場の再構築

名古屋駅は、JR・名鉄・近鉄・地下鉄・高速バスが集中する日本有数のターミナルですが、従来は「車両交通中

心」の駅前構造でした。今後は以下の方向で再編が進められています。

● 駅前広場の機能再整理

- バス・タクシー乗降場の再配置
- 一般車の滞留抑制
- 歩行者動線の拡幅・明確化
- バリアフリー動線の強化

特に、再開発の中核である 名古屋駅 周辺では、広場を「交通処理空間」から「滞留・交流空間」へと転換する方針が強く打ち出されています。

(2) 広域道路ネットワークとの関係

名駅地区は以下の幹線道路に囲まれています：

- 桜通
- 錦通
- 太閤通
- 江川線

これらは都心交通を支える骨格ですが、自動車依存を抑制しつつ公共交通優先に転換する政策が進められています。

名古屋市は、都心部において

- 交差点改良
- 信号制御最適化
- バス優先レーン整備
- 都心環状道路との接続性改善

を通じて、通過交通と都心目的交通の分離を目指しています。

2. 公共交通政策の高度化

(1) 鉄道ネットワーク再編と容量拡大

● 名鉄名古屋駅の再整備

再開発の中核となるのが、名鉄名古屋駅の抜本的改良です。現在は上下線が同一ホームに発着する高密度運用ですが、再整備では：

- 線路増設
- ホーム拡張
- 空港アクセスの機能強化

が計画されています。

これは 中部国際空港 へのアクセス向上と、国際競争力強化を目的とします。

(2) リニア中央新幹線との連携

名古屋駅は、将来的に リニア中央新幹線 の中間駅となります。

これにより：

- 東京～名古屋 約 40 分圏
- 三大都市圏の一体化
- 本社機能・研究拠点の立地促進

が想定されています。

都市政策的には、これは単なる交通高速化ではなく、

「時間距離の短縮による都市階層の再編」

を意味します。

名駅地区は「中部圏の中心」から「東京圏と一体化した超広域拠点」へと格上げされる可能性があります。

3. バス政策とターミナル再構築

名古屋駅周辺には多数の高速バス・都市間バスが発着しています。

再開発では：

- 高速バスターミナルの集約
- 地上と地下の立体的乗換動線確保
- デジタル案内・MaaS対応

が進められます。

これにより、

- 鉄道 ⇄ バス
- 空港アクセス ⇄ 都市間交通

の接続性が大幅に改善される見込みです。

4. 歩行者・自転車政策

(1) 歩行者回遊性の向上

名駅地区の課題は、

- 地上と地下の分断
- 再開発ビル間の連続性不足

でした。

現在は：

- デッキ整備
- 地下街ネットワーク拡充
- 広場空間整備

を通じて、回遊性向上が図られています。

栄地区との連続性も意識され、都心軸の形成が目指されています。

(2) 自転車政策

名古屋市は以下を推進中です：

- シェアサイクル拡充
- 駐輪場の再配置
- 自転車走行空間の明確化

特に名駅地区では「ラストワンマイル」の移動手段として自転車の活用が重視されています。

5. 都市政策としての総合評価

① 中枢性の強化

名駅地区は今後：

- 広域交通結節点
- 国際ビジネス拠点
- 高度商業集積地

としての性格をより強めます。

② 公共空間重視への転換

従来の「自動車優先型駅前」から

人間中心・滞留型・イベント活用型空間

への転換は、日本の地方中枢都市における先進モデルの一つといえます。

③ 課題

一方で：

- 建設費高騰
- 事業期間の長期化
- 既存中小商業者との関係
- 災害対応（南海トラフ地震対策）

などが今後の政策課題です。

6. 今後の展望（2030年代）

2030年代には：

- リニア開業
- 名鉄再整備完了
- 超高層複合ビル群完成

により、名駅地区は都市構造そのものを変える規模の変化を迎えます。

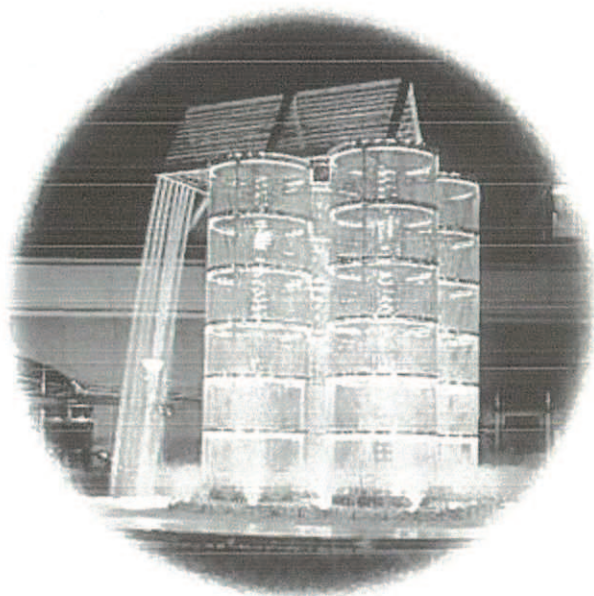
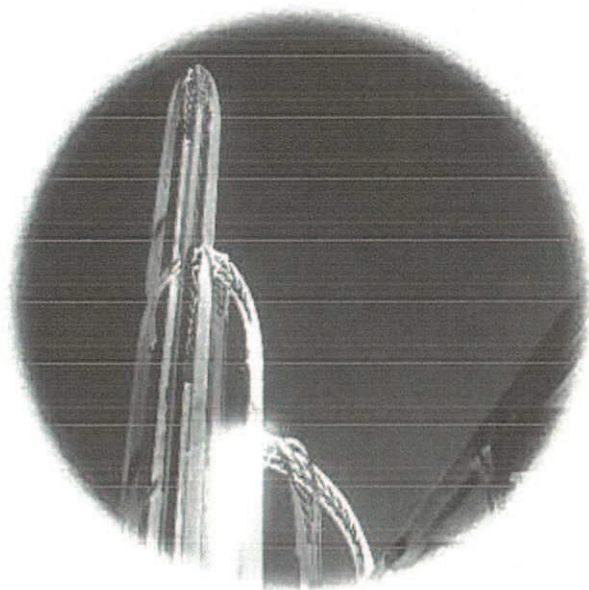
これは単なる再開発ではなく、「中部圏の都市構造再編プロジェクト」と位置づけることができます。



Amenity-Activity-Art-City

まちづくりガイドブック

三河安城駅周辺地区



A map of Japan showing its four main islands: Hokkaido, Honshu, Shikoku, and Kyushu. Major cities are labeled in Chinese, including Sapporo, Tokyo, Osaka, and Fukuoka. The surrounding seas and oceans are also labeled.

区 分	凡 例	区 分	凡 例
都市計画区域		第一種住居地域	①
行基区域		第二種住居地域	②
市街化促進地区		第三種住居地域	③
人口集中地区(人口密度)		近隣業務地区	④
緑地地区		第1種遊楽绿地	⑤
都市大気域		第2種遊楽绿地	⑥
都市環境敏感地区		公園游楽地区	⑦
広域都市地区		庭園游楽地区	⑧
高度利用区域		商業地区	⑨
都市計划区域 （都市計划区域外）		準工業地区	⑩
都市禁止域		工業特別地域	⑪
市街化誘導地区		準工業地区	⑫
市街化調整区域		工業地区	⑬
都市計划外区域		工業特別地域	⑭
その他公営施設			
特殊用途地区			
土地取得困難地区			
都市計画決定後変更地区			

図1 土地利用区分（標準線205m、幅41・42m）

