

第2回沿線まちづくり勉強会
(小田急小田原線)
.WGの検討結果の報告

小田急小田原線沿線まちづくりモデルプラン

2014年3月28日(金)

1. はじめに: 沿線を軸とした連携の必要性について

1

生産年齢人口の減少・都心回帰

【人口増加期】

都心空洞化、郊外開発により、居住地が郊外化

【今後想定される事象】

- ・人口減少、地価下落(又は安定)などにより、都心回帰、一極集中現象が起こる可能性大。
(全国人口が減少する一方、東京都心の人口は増加)
- ・生産年齢人口の減少により、通勤需要が減少し、**都心と郊外間のつながりが弱くなる**ことが危惧。

郊外の居住推進及び魅力向上のためには、都心の都市機能に過度に頼らず、**郊外地域でも様々なレベルの都市機能を有することが必要。**

高齢者人口の増加・モータリゼーション化

【高齢者人口の増加】

- ・高齢者の増加により、**自動車が使えない人が増加**
(全国の高齢化率: 20.2%(2005年) 33.7%(2035年) 13.5%)

【モータリゼーションの進展】

- ・モータリゼーション化が進むにつれ、**郊外地域では、主要施設の立地も拡散し、公共交通ではアクセスしにくい施設が増加。**

自動車に過度に頼らなくても一定の生活サービスが享受できるまちづくりが必要。

一部の人のみ利用できる交通機関(自動車等)ではなく、**誰でも利用できる「公共交通」**を中心にまちづくりを進めることが必要。

郊外地域において、**公共交通を中心とした都市機能の向上**を図ることが必要

公共交通の中でもとりわけ幹線交通の性格が強い**鉄道**に着目し、**(鉄道)沿線を中心としたまちづくり(沿線まちづくり)**を検討する。

1. はじめに: 沿線を軸とした連携の必要性について

沿線まちづくりの概念

- 沿線の各地方公共団体が、**鉄道駅周辺を中心**としてまちづくりを行い、沿線全体の都市機能を有効に活用することで、より質の高いサービスを保持することができる。沿線まちづくりには、各地方公共団体で取り組むまちづくりと、沿線の地方公共団体間及び鉄道事業者が連携して取り組むまちづくりの**2種類**が考えられる。
 - **各地方公共団体での取り組み** **駅を中心としたまちづくり**
 - ・ 駅周辺への居住機能の強化、日常生活サービス施設の立地・誘導を図る。
 - ・ 単一の地方公共団体でも取り組みが可能。
 - **沿線の地方公共団体及び鉄道事業者が連携した取り組み** **沿線全体で連携したまちづくり**
 - ・ 鉄道でつながる**沿線地域を一つの都市群**として捉え、各地方公共団体が都市機能の役割分担を行い連携するとともに、沿線主要駅(拠点)への高質なサービス施設の立地・誘導を図る。
 - ・ **複数の地方公共団体及び鉄道事業者の連携が必要** (単一の地方公共団体だけでは困難)。

沿線まちづくりの方針

沿線まちづくりの2つの方向性	方針	対象
駅を中心としたまちづくり	駅周辺に 日常生活サービス を配置。	各地方公共団体
沿線全体で連携したまちづくり	沿線内の主要駅(拠点)に日常生活サービスを超えた高質なサービス(高次の都市機能)を配置。	沿線全体の地方公共団体および鉄道事業者

特に連携が必要な部分

連携の必要性

- 沿線住民の生活の質を向上し、沿線全体の魅力をアップするためには、鉄道路線を中心として関連地方公共団体および鉄道事業者等が連携を強化し、広域的な視点で取り組む必要がある。
- 沿線地域の各自治体は、管内の主要駅周辺地区をまちづくりの重要な拠点として考えており、その考え方は都市マスタープラン等に表されている。一方、各自治体の区域を越えた「鉄道沿線」という視点での都市像や鉄道沿線地域づくりという考え方は示されていない。
- 人口の減少・高齢化等に対応し、持続可能な都市を実現するためには、各自治体管内の閉じた取組だけでなく、沿線各自治体・鉄道事業者の連携・協働による取組みを併せて行い、鉄道路線という高機能な社会インフラを一層活用したまちづくりを行うことが重要である。

方向性

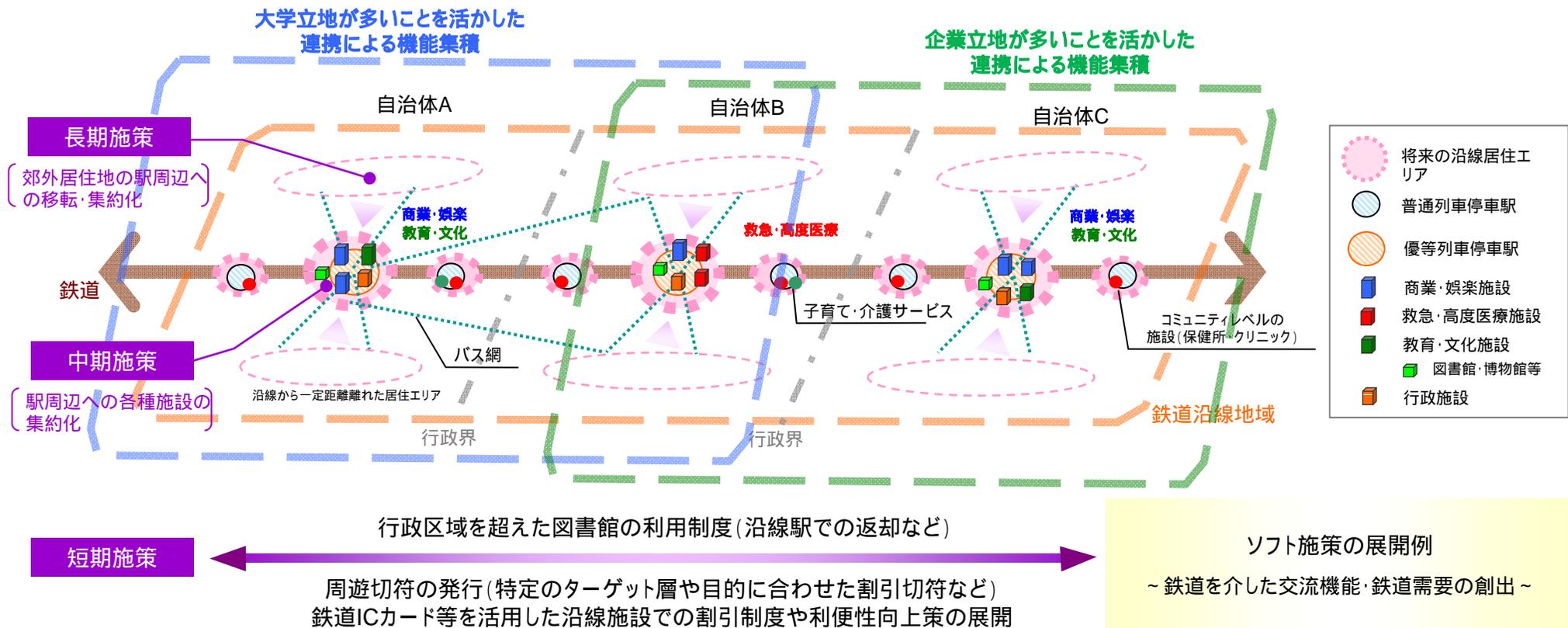
- 小田急小田原線の場合、町田駅、相模大野駅、海老名駅、本厚木駅が拠点地域として高いポテンシャルを有しており、商業機能等においては既に一定の集積がみられる。沿線まちづくりを検討するに当たり、今後は各地域での役割分担を図りつつ、都市機能の有機的かつ階層的配置を図ることが重要と考える。

1. はじめに：高次な都市機能を有する拠点形成の役割分担の考え方

役割分担の考え方

- 役割分担は、地域の居住者、来訪者、施設利用者等のターゲットや地域の特性にあわせた特色別に役割分担を行い、特徴のある都市機能の配置へと誘導しながら集積を図っていく必要がある。

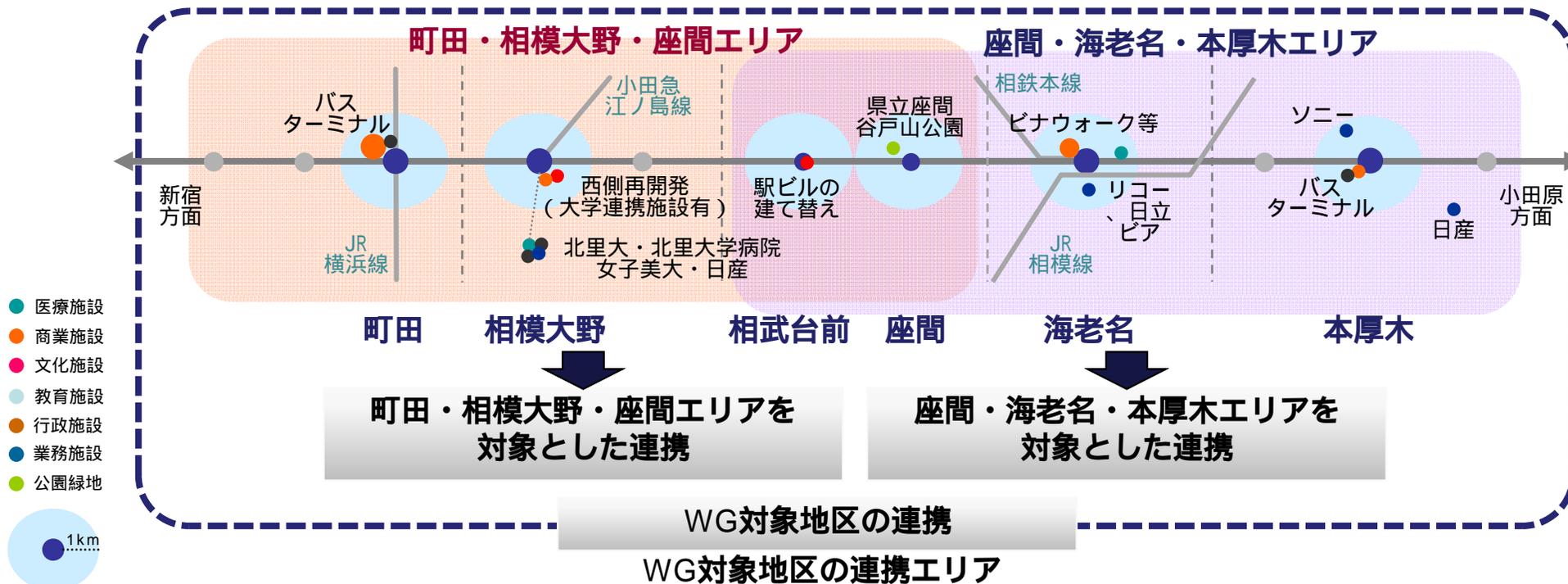
特徴のある都市機能の配置(機能分担)イメージ



1. はじめに:WG対象地域について

連携エリア

- 対象駅の交通結節点機能、将来の都市機能配置、駅周辺の開発計画等況の集積状況を踏まえて、沿線全体の機能強化を検討する。
- 既に拠点機能を有している町田・相模大野を中心とした「町田・相模大野・座間エリア」、海老名・本厚木を中心とした「座間・海老名・本厚木エリア」の2つのエリア内の連携を図る。
- 2つのエリアとも一定水準以上の拠点機能を有しているが、商業機能に加えて医療・文化・教育機能等、多様な都市機能を2つのエリア間で連携して形成することにより、沿線住民の生活の質の向上、沿線の魅力向上を図ることが必要と考えられる。
- 行政界にとらわれず、沿線全体および当該エリアにおける持続可能な成長のための多様な都市機能の向上、相互の適切な連携方策の検討を行うことが必要と考えられる。



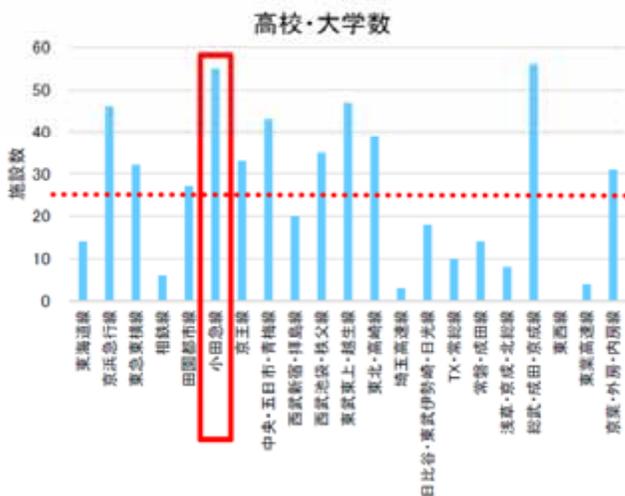
1. はじめに：特色のある拠点の形成に向けて(強みと弱みの抽出)

キーワード

- ・ **強み**：コンパクトなまちづくり、**学生居住**、駅周辺の居住増加、商業施設・飲食店等の充実、新たな拠点整備（海老名）、**市民と大学の連携**、東京・横浜等への良好なアクセス、メジャーな観光地の窓口、**複数の企業立地**、**再開発予定地**・**区画整理予定地の存在** など
- ・ **課題**：行政区の違いによる制度等の違い、駅周辺の広場・たまり場・公園の不足、**生活基盤施設の充実**、沿線に住み続ける工夫、周辺の企業・大学の人を定住させるための工夫、中心市街地の施設が老朽化、商業施設の立地競争、駅へのアクセスが悪い、大規模な文化施設の不足、地域密着型観光情報発信の不足 など

首都圏郊外部鉄道路線における高校・大学立地数

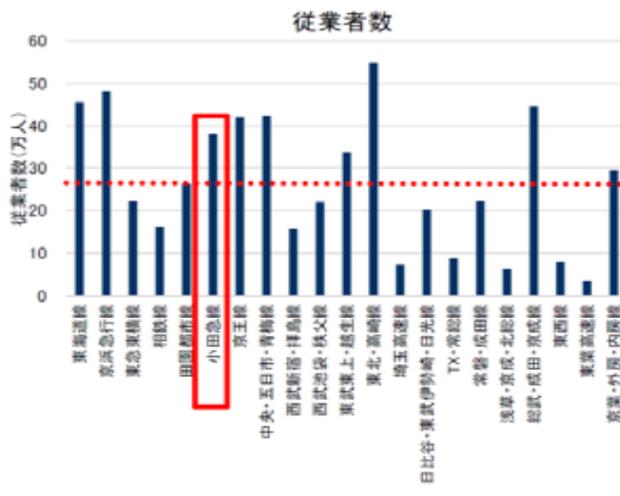
- ・ 首都圏郊外部21路線の駅1キロ圏に位置する高校・大学数を以下に示す。
- ・ 小田急小田原線は21路線の平均値（26か所）を上回っている（55か所）



出典：数値地図25000他から高校、大学を抽出（H18年度）

首都圏郊外部鉄道路線における従業者数

- ・ 首都圏郊外部21路線の駅1キロ圏における従業者数を以下に示す。
- ・ 小田急小田原線は21路線の平均値（約27万人）を上回っている（約38万人）



出典：事業所企業統計 H18年度

人口1万人当たりの病院・診療所・医師数

	人口1万人当たり病院・診療所数	
	箇所	順位
町田市	7.7	410
相模原市	6	681
座間市	5.1	767
海老名市	6.8	563
厚木市	7.3	482

	人口1万人当たり医師数	
	人	順位
町田市	13.8	542
相模原市	24.3	160
座間市	7.8	770
海老名市	18.6	324
厚木市	16	432

出典：東洋経済別冊 都市データパック2013年版

強み：沿線あたりの高校・大学数や従業者数が多い。
また、相模原市・町田市では、大学・企業・市民が連携した取り組みが行われている。

課題：2013年6月17日現在の全国の790市（789市+東京区部全体）におけるランキングは、いずれも全国からみて下位レベル。

2. 5つの連携方策

連携方策
(1)-a

**大学連携の取組みの
強化・沿線全体への
取組みへの拡大**

- 既存の大学連携施設の取組みおよび市民大学の取組み(町田～座間エリア)を拡大し、官民学が連携した取組みとする。
- 沿線大学のサテライト施設として、既存の大学連携の拠点機能を強化し、沿線ブランドイメージを向上させるための取組みを併せて行う。

連携方策
(1)-b

**企業立地に伴う
従業者の利便性向上**

- 企業連携のサテライト施設整備:沿線に立地する複数の企業と連携して駅周辺にサテライト施設を整備し、企業の展示ブース、会議室・ホールなどの共同利用等の活用ができるようにする。
- 沿線内企業を対象とした特典サービスの提供:駅周辺の商業施設、文化施設、スポーツ・娯楽施設等と連携し、沿線エリア内に位置する企業等に対してPRを行うとともに特典サービスを提供する。

連携方策
(2)

**医療施設・行政サー
ビス利用における
相互連携**

- 駅直近または駅周辺に、総合病院のサテライト医療施設として健康診断、人間ドックなど、簡単な定期健診ができるような医療施設を整備する。
- 一次医療レベルの個人病院を駅直近または駅周辺に集約させ、一次医療の拠点化を図る。

連携方策
(3)

**ファミリー層の居住
を促進させるための
生活基盤施設の導入**

- 駅周辺または駅直近に保育施設・学童保育施設を設ける。施設設置の際には、当該沿線利用者のニーズにあわせた付加価値を検討する。
- 駅から遠い保育施設について、駅前に保育機能のハブ機能とあわせ、送迎機能、一時預かり機能等を設ける。

連携方策
(4)

**駅へのアクセス強化
のための2次交通整
備の連携**

- 「駅から離れている観光資源や医療施設、企業、大学等～主要駅」のアクセスを向上させるために、2次交通(市営バス、BRT、デマンドバス等)を整備する。
- バスネットワークの外縁にはフリンジパーキングとしてP&R駐車場を整備し、公共交通の利用を促進する。

連携方策
(5)

**商店街の
イベントの連携**

- 既存のイベントの中で、複数駅で連携して実施することによりPR効果が高まると予想されるイベントを沿線に拡大し、広域で連携してイベントを実施する。
- 鉄道スタンプラリー、割引特典などとの組み合わせを検討する。

連携方策(1) -a: 大学連携の取組みの強化・沿線全体への取組みへの拡大

取組みの方向性

大学連携の取組みの強化・拡大

沿線に大学が多い特性を活かして大学の学識および人的資源を取り入れたまちづくりを行うことにより、沿線の強みを活かした個性づくり、沿線ブランドイメージアップを図る。また、様々な年齢層のコミュニケーションの場を広げることで、地域コミュニティの活性化も期待できる。

- 既存の大学連携の強化・拡大実施: 既存の大学連携施設の取組みおよび市民大学の取組み(町田～座間エリア)を拡大し、官民学(地方公共団体、公共交通事業者、大学および研究所等)が連携した取組みとする。
- 沿線大学のサテライト施設として、既存の大学連携の拠点機能を強化する。
- 大学連携を通して沿線ブランドイメージを向上させるための取組みを併せて行い、継続した沿線ブランドづくりができるようにする。

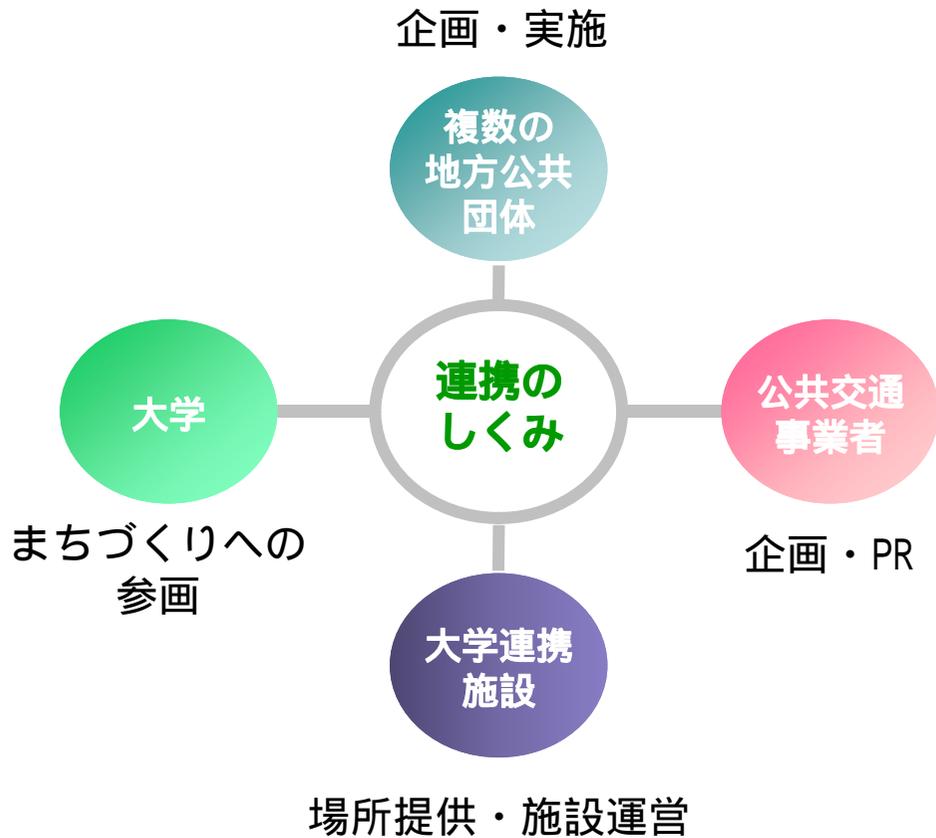
取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	・ 沿線ブランドイメージ向上のための取組みの企画・実施
公共交通事業者	・ 沿線ブランドイメージ向上のための取組みの企画 ・ 沿線内外へのPR
大学連携施設	・ 場所提供・施設運営
大学	・ 大学間連携、まちづくりの取組みへの参画

2. 5つの連携方策

連携方策(1) - a : 大学連携の取組みの強化・沿線全体への取組みへの拡大

連携イメージ



取組みのイメージ

- 大学連携施設：相模原市立市民・大学交流センター (ユニコムプラザさがみはら)

大学連携の例

見つめる。見つける。

相模女子大学の地域貢献活動

ユニコムプラザさがみはら (親子)が遊び 学生プランナー募集

学びの場づくり

大学連携による地域PR

さがまちパン

市民大学

さがまちカレッジ

学ぶことは、面白い -暮らしの中の身近な学び-

出典：さがまちコンソーシアムHP等

連携方策（1）-b：企業立地に伴う従業員の利便性向上

取組みの方向性

企業連携のサテライト施設整備 + 沿線内企業を対象とした割引特典

沿線に企業立地が多い特性を活かし、企業の従業員が気軽に沿線内で会議や企業間交流ができる場づくりをすることにより、企業の利便性を向上し、まちと企業の結束力を高めることができる。

企業連携のサテライト施設整備：沿線に立地する複数の企業と連携して駅周辺にサテライト施設を整備し、企業の展示ブース、会議室・ホールなどの共同利用等の活用ができるようにする。併せて、異業種交流の場としてのイベントを検討する。沿線企業とのつながり強化、鉄道利用の促進、駅周辺の業務機能強化、まちのにぎわい創出等の効果が期待できる。

沿線内企業を対象とした特典サービスの提供：駅周辺の商業施設、文化施設、スポーツ・娯楽施設等と提携し、沿線エリア内に位置する企業等に対してPRを行うとともに、施設利用割引等の特典サービスを提供する。鉄道利用の促進、企業従業員の生活の質向上、駅周辺の活性化につながる。

期間限定のスタンプラリー等のイベントを併せて実施 まちの回遊性、にぎわい向上を狙う。

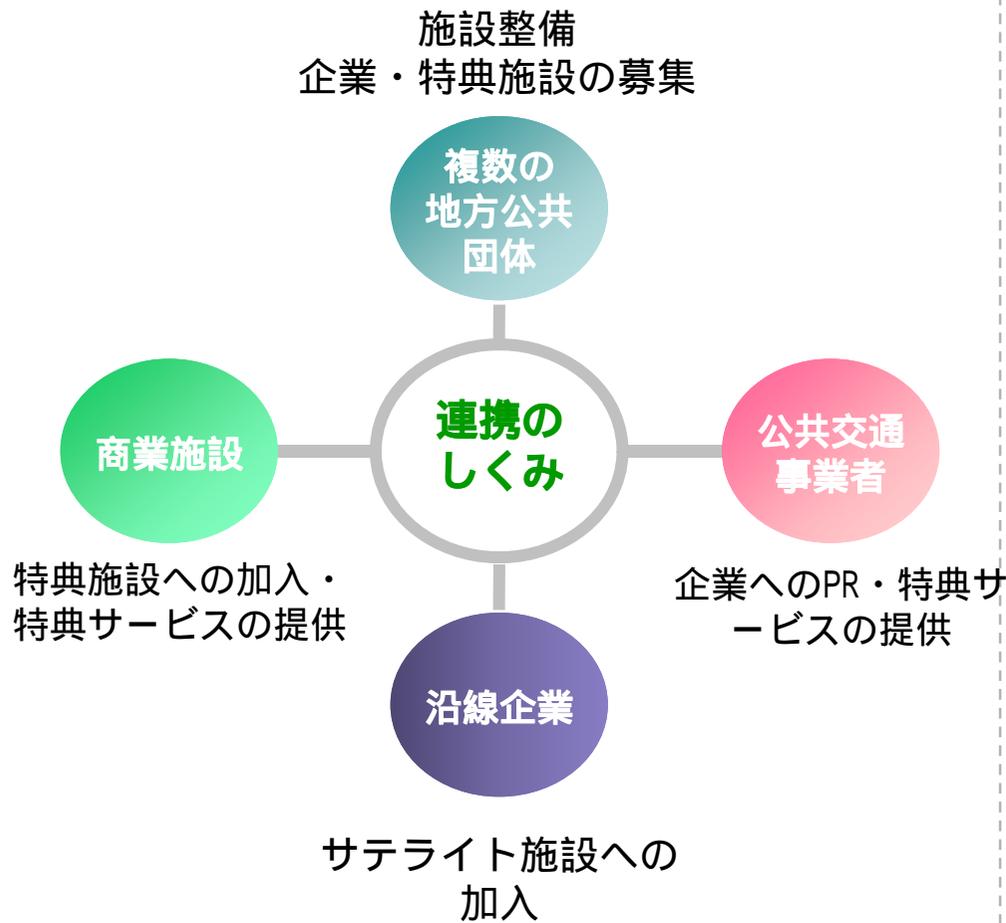
取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業の募集および施設整備 ・ 市有施設の特典施設化および特典施設の募集
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業連携のサテライト施設への加入 ・ 駅周辺施設の特典施設化、特典サービスの提供 ・ 特典施設のPR
沿線企業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業連携のサテライト施設への加入
商業事業者 など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特典施設への加入、特典サービスの提供

2. 5つの連携方策

連携方策(1) - b : 企業立地に伴う従業員の利便性向上

連携イメージ

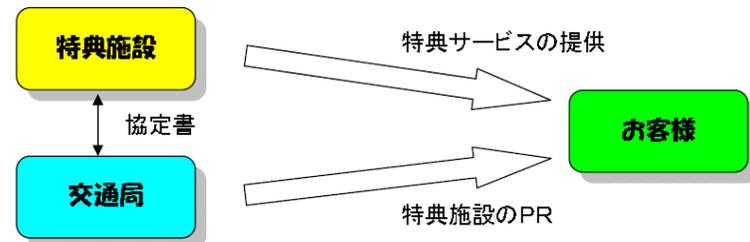


取組みのイメージ

- 企業連携サテライト施設
：相模原市立市民・大学交流センターの企業版を整備
(ユニコムプラザさがみはら)



- 定期券特典：福岡市交通局の取組みを参考に検討



連携方策（2）：医療施設・行政サービス利用における相互連携

取組みの方向性

医療施設の連携

現状において、1人当たり病院・診療所数、医師数の強化が必要である。また、今後高齢社会に対応した医療施設の質の向上が必要となる。

- 駅前サテライト医療施設の整備：駅直近または駅周辺に、総合病院のサテライト医療施設として健康診断、人間ドックなど、簡単な定期健診ができるような医療施設を整備し、沿線住民、沿線大学の通学者、沿線企業の通勤者など、誰もが利用できるようにする。
- 医療モールの整備：一次医療レベルの個人病院を駅直近または駅周辺に集約させ、一次医療の拠点化を図る。
- 主要駅全てに一次医療の拠点となる医療モールを配置し、なお沿線に位置する二次医療施設、三次医療施設との連携を図る。

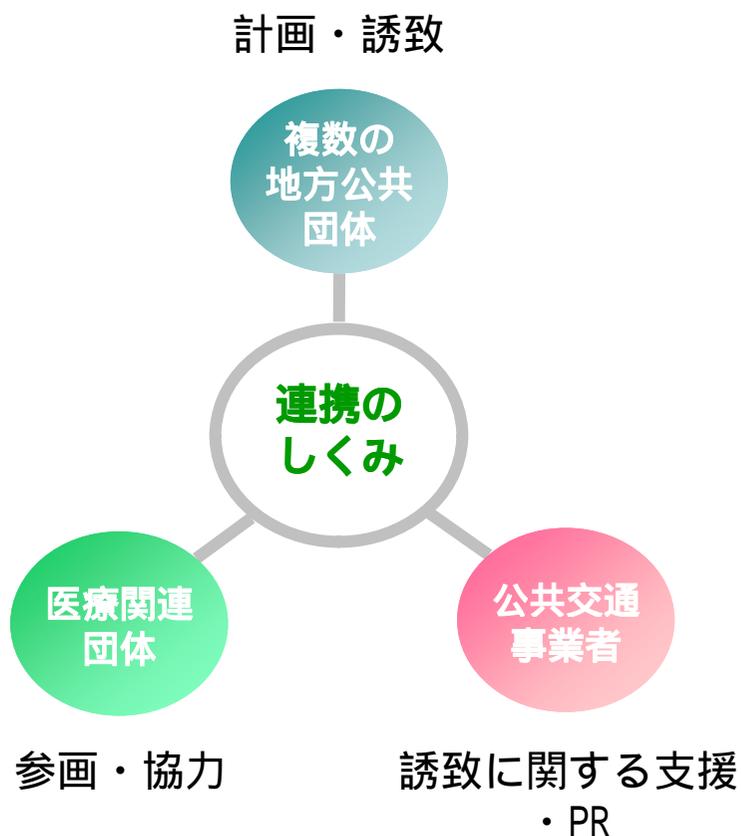
取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療施設整備の方針・計画づくり、誘致 ・ 市立病院との連携
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誘致に関する支援 ・ 沿線内外へのPR
医療関連団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療施設の参画・協力

2. 5つの連携方策

連携方策（2）：医療施設・行政サービス利用における相互連携

連携イメージ



取組みのイメージ

駅直上の医療施設：東急病院



駅周辺の人間ドック専用医療施設：ヘルスサイエンスセンター（ポーノ相模大野）



駅周辺の医療モール：北与野駅前医療モール（仮称）



連携方策（3）：ファミリー層の居住を促進させるための生活基盤施設の導入

取組みの方向性

駅前保育施設・駅前学童保育施設等の整備

子育て世代の居住を促進するためには、共働き夫婦の利便性を向上する方策として、保育機能を充実させる必要がある。共働き夫婦にとっては、子供を預けて安心して仕事をすることができ、子供にとっては、遊び・趣味の場、コミュニケーションの場を形成することによって子供の健全な成長に貢献できる。

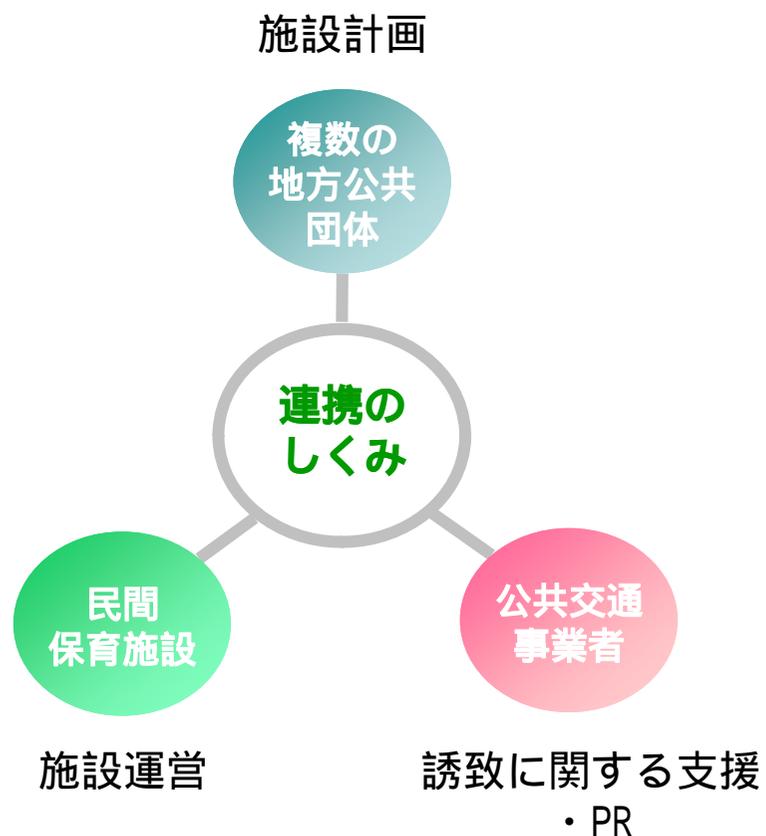
- **駅前保育施設・駅前学童保育施設の整備**：駅周辺または駅直近に保育施設・学童保育施設（放課後・長期休暇中の小学生を対象に、宿題、読書、レクリエーション等の活動を行う場）を設ける。リーズナブルな値段設定、年中無休、深夜営業、病児・病後児一時預かり機能等、当該沿線利用者のニーズにあわせた付加価値を検討する。
- **駅前送迎ステーションの整備**：駅から遠い保育施設について、駅前に保育機能のハブ機能とあわせ、送迎機能、一時預かり機能等を設けることにより、鉄道利用者の生活利便性の向上を図る。

取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	・ 施設計画
公共交通事業者	・ 誘致に関する支援 ・ 沿線内へのPR
民間保育施設	・ 施設運営

連携方策（3）：ファミリー層の居住を促進させるための生活基盤施設の導入

連携イメージ



取組みのイメージ

- ・ 駅前保育施設・駅前学童保育施設の整備：JR東日本の子育て支援事業「HAPPY CHILD PROJECT」

駅型保育園



駅型学童



出典：JR東日本HP

- ・ 駅前送迎ステーションの整備
：流山市の駅前送迎保育ステーション
(流山おおたかの森駅、南流山駅)

出勤前に駅前の送迎ステーションで子どもを預け、帰りに駅で引き取る



出典：千葉県HP

連携方策（4）：駅へのアクセス強化のための2次交通整備の連携

取組みの方向性

駅へのアクセス強化のための2次交通（バス・BRT等）整備の連携

3次医療施設、観光資源、企業、大学等が駅から離れているため、駅へのアクセス向上が必要である。各地方公共団体ではバス機能の強化を図っているが、広域ネットワークで連携を図ることにより、より効率的なネットワーク形成が期待できる。

- 2次交通の整備：WG対象エリア内の観光資源や医療施設、企業、大学等に関しては、行政界にとらわれず、面的な2次交通ネットワーク（市営バス、BRT等）を形成し、鉄道やバス等の公共交通の利便性向上、交通空白地域の解消等を図る。
- フリンジ駐車場の整備：バス・BRTでカバーできないエリアやより広域エリアから駅へのアクセスを向上させるために、バスネットワークの外縁にはフリンジパーキングとしてP&R駐車場を整備し、公共交通の利用を促進する。

取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	<ul style="list-style-type: none">・ バス・BRT等の2次交通整備計画の連携・ P&R駐車場の整備
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 2次交通の運営・ P&R利用の割引特典設定およびP & R駐車場の運営

連携方策（4）：駅へのアクセス強化のための2次交通整備の連携

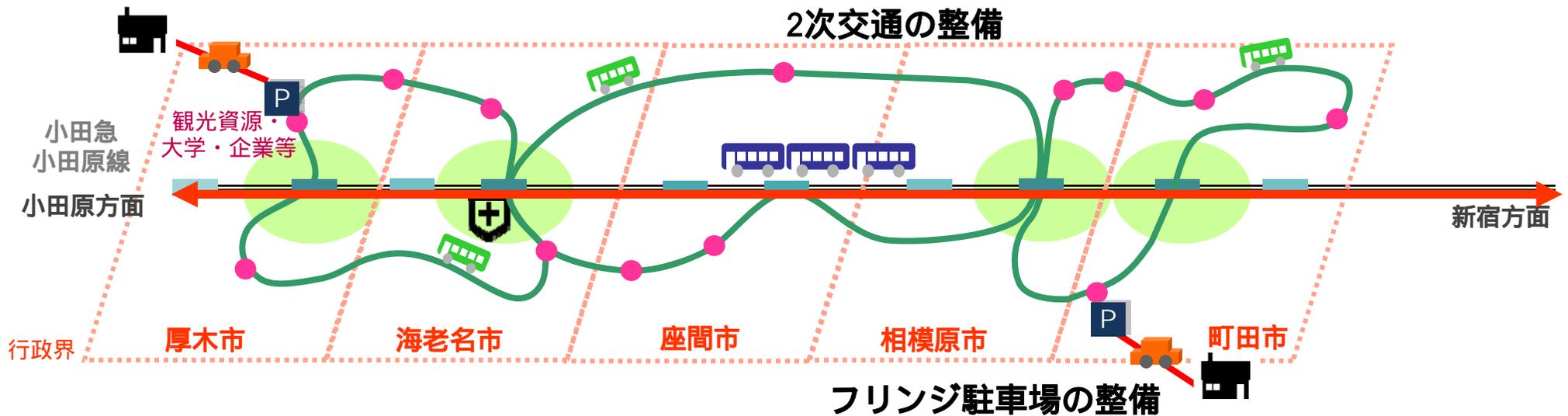
連携イメージ



2次交通整備計画の
地方公共団体間連携
P&R駐車場の整備

2次交通サービス
およびP&R駐車場の
運営等

取組みのイメージ



図中の施設位置等はイメージです。

連携方策（5）：商店街のイベントの連携

取組みの方向性

沿線の商業施設・商店街とのイベントの連携

より商業施設の個性を発揮し、沿線ブランドのイメージを向上するために、個別イベントのみならず、沿線全体で連携したイベント実施を検討する必要がある。

- 既存のイベントを活かした連携：既存のイベントの中で、複数駅で連携して実施することによりPR効果が高まると予想されるイベントを沿線に拡大し、広域で連携してイベントを実施する。単独駅ではなく、複数駅にわたりイベントを仕掛けることにより、沿線上でイベントの連続性を保たせることができ、沿線のイメージ発信にもつながる。
- 鉄道イベントとの連携：例えば、鉄道スタンプラリー、割引特典などと組み合わせることにより、鉄道利用の促進効果を図ることが可能である。

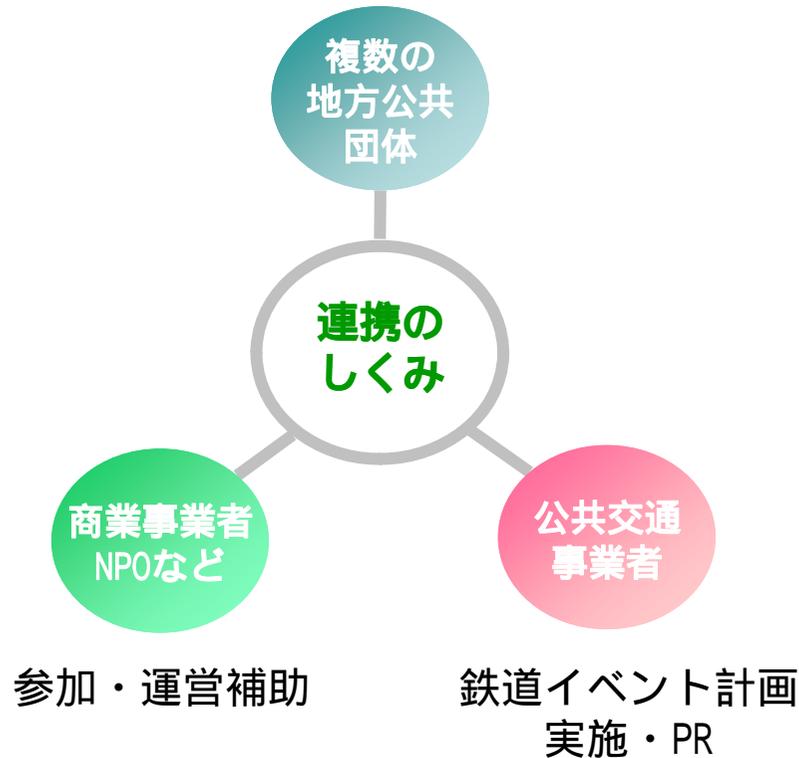
取組みの内容と役割分担

主体	役割分担の一例
地方公共団体	・ 既存イベントの連携・実施 ・ PR
公共交通事業者	・ 鉄道関連イベントの計画・実施 ・ 沿線内外へのPR
商業事業者、NPOなど	・ イベントへの参加、運営補助

連携方策（5）：商店街のイベントの連携

連携イメージ

イベントの連携・実施



取組みのイメージ

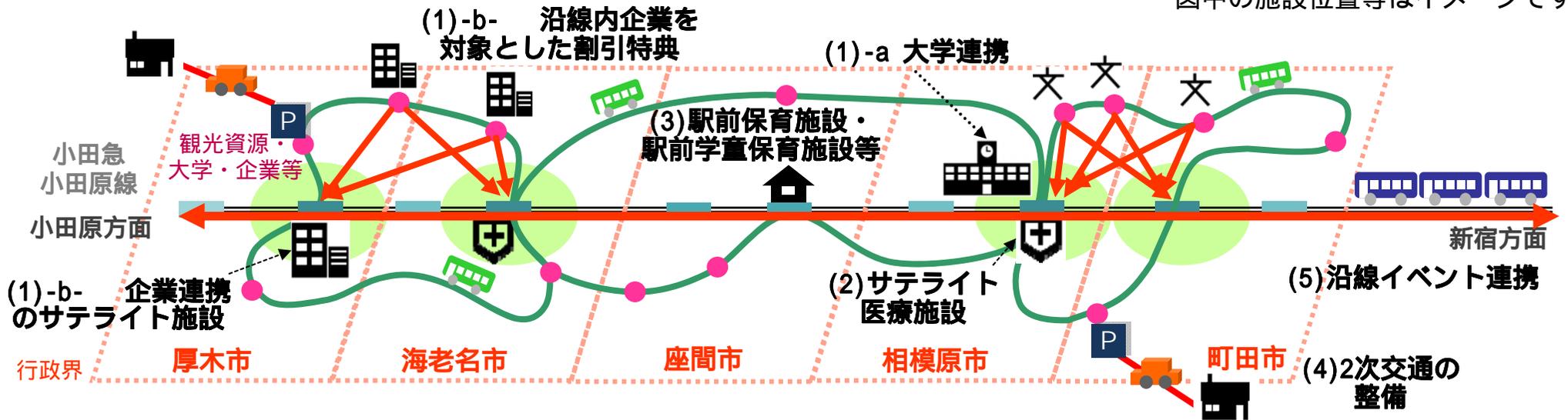
季節別にテーマを設定し、テーマに合ったイベント同士で連携を図り、必要に応じて広域での拡大を検討する。

		町田	相模大野	相武台前・座間	海老名	本厚木
花	4月	町田さくらまつり		座間市緑化祭り		厚木市みどりのまつり
	5月			座間市大風祭り	えびな市民ウォーク	厚木さつきまつり
	6月					
	7月			座間市ひまわり祭り		
食	8月		相模大野もんじえ祭り			あつぎ小江戸まつり
	9月	フェスタまちだ				
芸	10月	原町田四丁目大道芸 町田大道芸 町田時代祭			えびな市民マラソン	神奈川フードバトル
	11月	キラリまちだ祭		座間市ふるさと祭り		あつぎ国際大道芸
	12月					
	1月					
	2月					
	3月					

連携方策のイメージ

5つの連携方策を実施した場合のイメージ図を示す。

図中の施設位置等はイメージです。



連携と方針（案）

連携

沿線全体の移動の質を向上させるために、**地方公共団体及び鉄道事業者等が連携**し、まとまりのあるエリアにおける利便性向上を図る。



動線を意識した施設分類

分散立地されている生活サービス施設又は観光施設を、利用者の動線を踏まえて**分類**し、グループごとに回遊性を向上させるための施策を検討する。



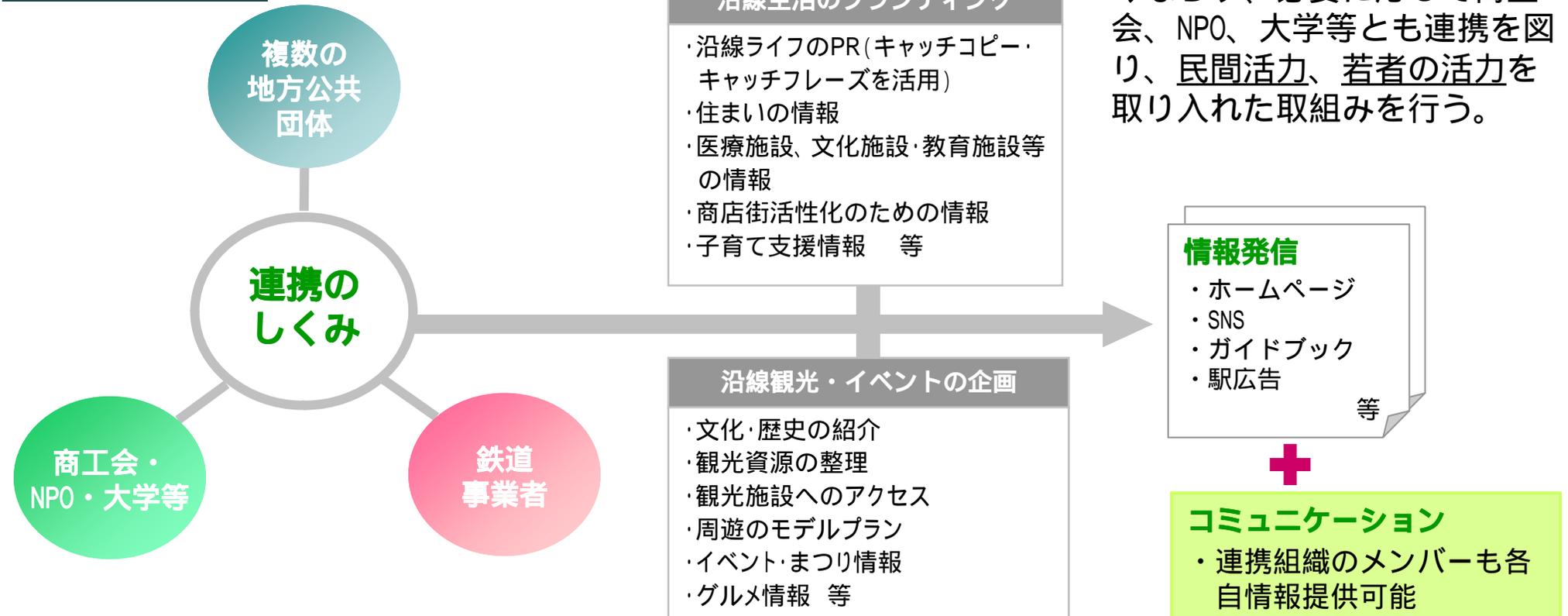
回遊性の向上

各グループに立地する**複数の施設**を対象に、**移動の質を向上**させるために、生活サービス施設又は観光施設間の**回遊性**を向上させる施策を検討する。

3. 小田急小田原線地域のイメージアップ戦略の方針

小田急小田原線地域のイメージアップ戦略の方針

施策イメージ



地方公共団体、鉄道事業者のみならず、必要に応じて商工会、NPO、大学等とも連携を図り、民間活力、若者の活力を取り入れた取組みを行う。

5つの連携方策

- a. 大学連携の取組みの強化・沿線全体への取組みへの拡大
- b. 企業立地に伴う従業者の利便性向上

医療施設・行政サービス利用における相互連携

ファミリー層の居住を促進させるための生活基盤施設の導入

駅へのアクセス強化のための2次交通整備の連携

商店街のイベントの連携

取組みの方向性

- **ブランディング・PR**では、沿線のブランドイメージを向上させ、既に沿線地域が有している良さを効果的にPRする施策を検討する。

ブランディング・PR

(1) 沿線生活のブランディング・情報発信

(2) 沿線観光・イベントの企画・情報発信

- **沿線地域の持つ良さ**(住みやすさ、観光資源、高質の施設など)を、昨年度のアンケート調査結果や地方公共団体及び鉄道事業者の知見などを踏まえて**体系的に整理**し、**情報発信のベースづくり**をする。
昨年度のアンケート調査では、沿線のイメージや良さについて知見を得ることができた。また、イベント・まつりによる月別入込者数を通して沿線の観光ポテンシャルを把握することができた。昨年度の知見を踏まえて情報発信のベースづくりに取り組む。

連携と方針（案）

連携

沿線全体の情報を発信するために**地方公共団体及び鉄道事業者等が連携**し、沿線のイメージアップのためのブランディング、沿線のPRなどを行う。

コンテンツの検討

沿線地域の持つ良さ(魅力)を体系的に整理し、沿線全体のブランディングやイベントの企画等とあわせ、情報発信のベースづくりを行う。

情報発信（コミュニケーション）

沿線全体での統一感をもたせ、ターゲットを意識し、紙媒体、グッズ、広告、インターネット(WEBサイト、SNS等)など**多様なメディアやツールを活用**しつつ、ニーズに応じた情報発信を行う。
一方的な発信に留まらず、沿線住民自らの情報発信が可能とする仕組みづくり等も考えられる。