

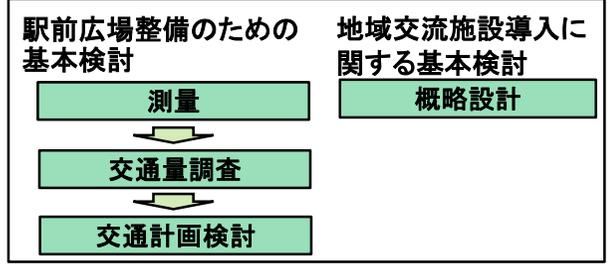
# 大和市中心林間駅周辺における地域活性化に関する調査

○（調査の背景・目的）中央林間駅は小田急江ノ島線と東急田園都市線が接続し、多くの人々が利用する交通結節点であり、大和市北部の地域拠点となっている。その一方、多くは単なる乗り換えのための利用に留まっていることから、駅周辺の賑わいを創出することが必要となっている。また、駅周辺は時代の変化に応じたまちづくりが進められておらず、少子高齢化に対応した都市機能の誘導や車から人が中心の社会への転換を目指した駅前広場の整備など取り組みが必要となっている。

このような状況から、平成27年10月に中央林間地区におけるまちづくり構想（中央林間地区街づくりビジョン）を策定し、地域拠点にふさわしいまちの実現を目指している。

本調査は、駅周辺の整備に向け現況調査や交通実態調査を行うとともに、整備効果を検討することを目的とする。

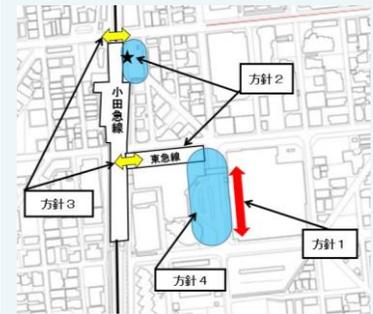
## （調査の手順）



## 調査成果

### 【駅前広場整備に関する概略設計等】

測量及び交通量調査の結果に基づき、駅周辺における課題を抽出し、鉄道事業者の意向を踏まえ、次のとおり、整備の方針をまとめた。

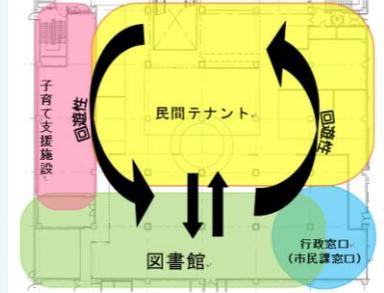


#### 方針

- ①東側駅前広場アクセス  
道路への通過交通の排除
- ②交通結節点としてのアクセス利便性の確保
- ③歩行者、自転車の利便性  
・安全性の確保
- ④駅周辺における滞留・交流空間の確保

### 【地域交流施設に関する概略設計等】

公共施設のコンセプトに加え、ビル全体のコンセプトや3階フロアの他テナントとの連続性や回遊性を考慮し、地域交流施設との相乗効果によりビル全体の賑わいを創出し、地域の活性化につながるよう、平面レイアウトや設備、デザインについて検討した。



**図書館**  
蔵書数を確保しつつ、くつろげる居場所を創出するための書架や閲覧席の配置、フロア全体での連続性や一体感に配慮した内装、他民間テナントとの融合を視野に入れた設備配置

#### 市民課窓口

駅から近く買い物ついでに届出等が行える立地を活かし、取扱業務の充実のために必要となるシステム等の設備やプライバシーを確保できるカウンターの効率的な配置

#### 子育て支援施設

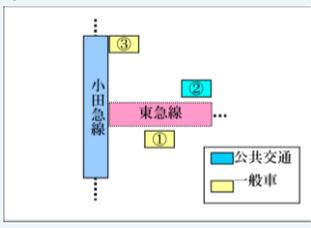
一時預かりに子どもを預けて買い物等の他のテナント利用がしやすいよう動線に配慮するとともに、ビル本体の開店時間よりも早く開館することが可能なよう、独立した入口が確保できる配置を検討



### 駅周辺交通計画の検討

現状の中央林間駅周辺は新たな広場整備のための拡幅やまとまった土地の確保が困難な状況であるため、現在のロータリーを廃止し、その部分に歩行空間にゆとりある広場を整備するとともに、現状の交通機能については分散配置することを基本とし、交通計画を検討した。

東急線側の広場には、利便性を考慮して駅改札口に近い北側に公共交通、南側に一般車を配置し、小田急線側の広場には、公共交通の乗り入れがスペース的に厳しいことが想定されることから、一般車が乗り入れる案を採用することとした。



## 基盤整備の見込み・方向性

新たな交通事業の機会創出や商業施設を積極的に誘致することで駅周辺の賑わいを創出する等、民間活動の活性化といった視点から検討を行い、官民の連携により、地域拠点にふさわしいまちの実現を目指し基盤整備を進めていく。

	駅前広場整備	地域交流施設整備
H29年度	・交通協議 ・都市計画手続き ・実施設計	・実施設計 ・整備工事
H30年度	・整備工事	・開館
H31年度～	・整備工事	

## 今後の課題

駅前広場整備にあたっては、空港バスやツアーバス等の新規路線開設等の新規事業参入機会の創出や駅周辺に賑わいをもたらすために、広場の機能分担やレイアウトについて、交通事業者等の関係者と検討を行い、合意形成が必要となる。

地域交流施設整備は、商業ビル内の他の民間テナントと融合を図り、集客力や賑わいの創出などの相乗効果を十分に発揮するため、デザインや設備等について、ビル所有者や他の民間テナントと連携し、検討を行っていくことが重要となる。

大和市中心林間駅周辺における地域活性化に関する調査			
調査主体	神奈川県大和市		
対象地域	神奈川県大和市	対象となる 基盤整備分野	地域交流施設、駅前広場

本調査は、中央林間駅前周辺における地域活性化に向けて「平成28年度中央林間駅東側駅前広場整備に伴う測量業務委託」、「中央林間駅東側駅前広場整備に伴う交通量調査業務委託」、「中央林間駅東側駅前広場整備に係る交通計画検討業務委託」、「東急中央林間ビル3階内公共施設整備設計業務委託」を実施したところであり、成果報告を取りまとめる。

## 1. 調査の背景と目的

中央林間駅は小田急江ノ島線と東急田園都市線が接続し、一日の平均乗降客数が20万人近くに達するなど、多くの人々が利用する交通結節点であり、大和市北部の地域拠点となっている。その一方で、利用者の多くは、単なる乗り換えのための利用に留まっている実態があり、地域の活性化を図るためには、鉄道事業者との連携のもと都市機能の充実や魅力的な商業施設の誘致を図り、駅周辺の賑わいを創出することが必要となっている。

また、現在の駅周辺は、東急田園都市線が乗り入れた昭和59年以降、時代の変化に応じたまちづくりが進められておらず、今後の少子高齢化の進行に対応した都市機能の誘導や、車から人が中心となっていく社会への転換を目指した駅前広場の整備など取り組みが必要となっている。

このような状況から、平成27年10月、鉄道事業者の協力のもと、中央林間地区におけるまちづくり構想（中央林間地区街づくりビジョン）を策定し、駅周辺の近々リニューアルする商業ビルを活用した地域交流施設（図書館や子育て支援施設を整備、行政窓口機能を充実）の整備や駅前広場の整備を図ることにより地域拠点にふさわしいまちの実現を目指している。

本調査は、駅周辺の整備に向けて現況調査や交通実態の調査を行うとともに、整備効果を検討することを目的とする。



## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

駅前広場整備に向けた測量、交通量調査、交通計画の検討及び地域交流施設整備に向けた設計を次の手順で実施した。

#### 【駅前広場整備に関する概略設計等】

##### 平成28年度中央林間駅東側駅前広場整備に伴う測量

交通機能の再配置に向けた測量  
(中心点測量, 縦断測量, 横断測量, 平板測量)

土地の権原調査  
(公図, 登記記録調査, 公図連続図作成)

現況平面図等の作成  
(道路台帳平面トレス, 実測平面図作成)

##### 中央林間駅東側駅前広場整備に伴う交通量調査

自動車交通量調査

歩行者交通量調査

バス・タクシー乗降調査

駐車滞留台数調査

信号現示調査

道路現況調査

##### 中央林間駅東側駅前広場整備に係る交通計画検討

上位計画の整理

現況把握と課題の整理

関係者の意向把握

駅周辺地区交通計画の検討

整備手法・都市計画制度の検討

周辺道路網の交通影響の評価

#### 【地域交流施設に関する概略設計等】

##### 東急中央林間ビル3階内公共施設整備設計

基本調査

平面計画

設備計画

デザイン計画

## (2) 調査結果

### ① 駅前広場整備に関する概略設計等

駅前広場の整備に向け、道路の中心点や縦断・横断等の測量や公簿による権原の確認、交通量調査を実施し、その結果をもとに交通課題を整理した。これに基づき鉄道事業者の意向把握を行い、駅周辺地区の整備方針を策定し、交通計画の検討や都市計画変更を見据えた道路協議や交通協議を行うための素案を検討した。



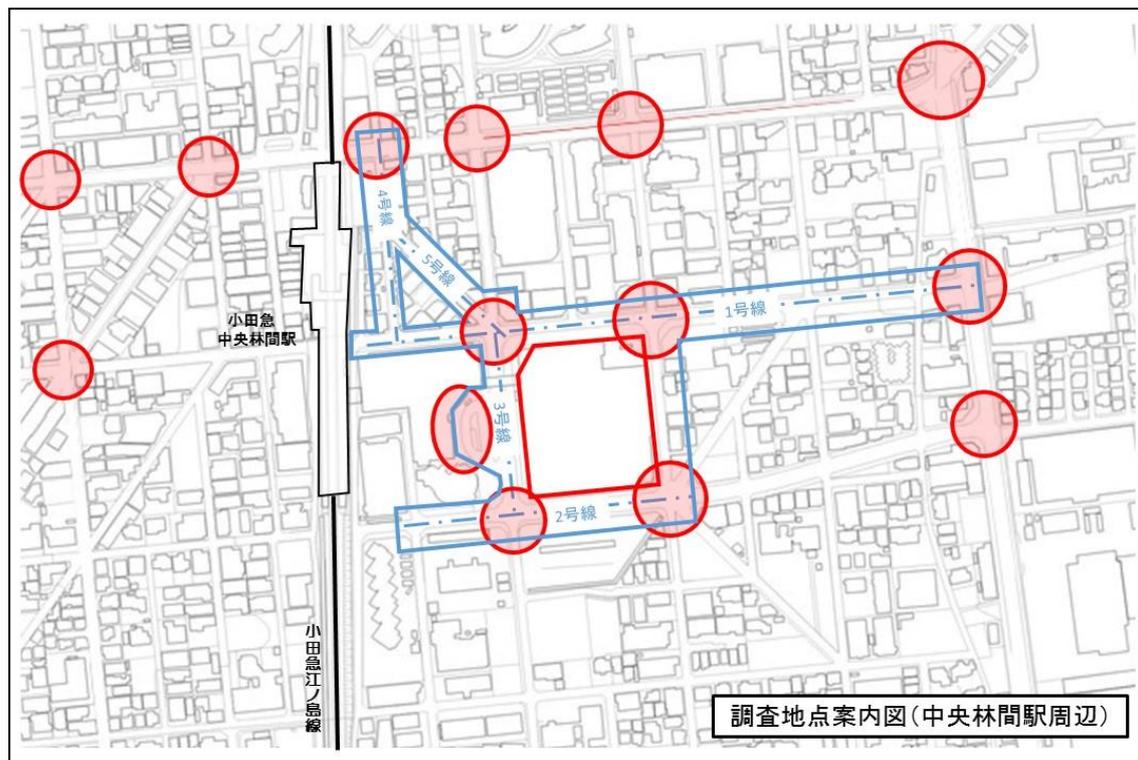
調査地点案内図(広域)



中心点設置



交通量調査

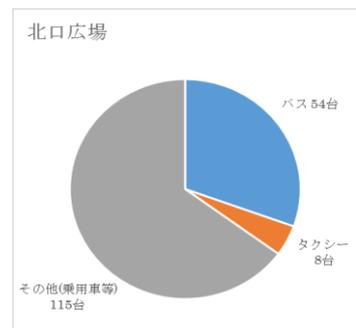
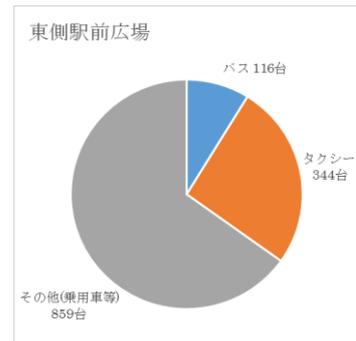
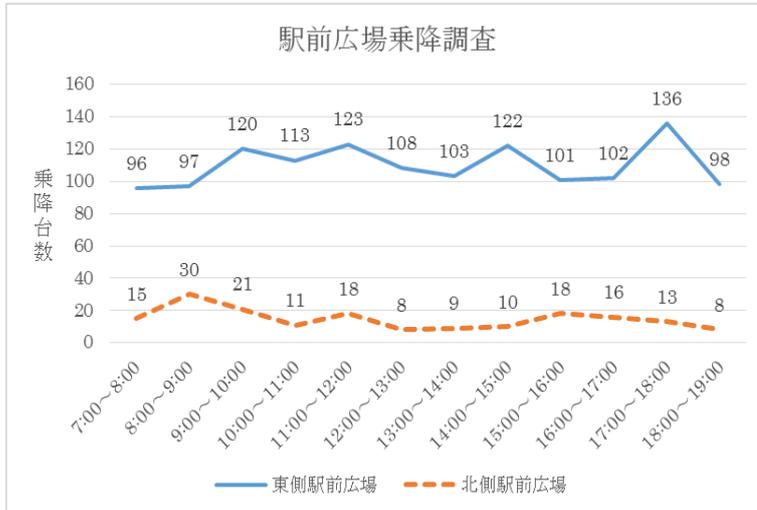


調査地点案内図(中央林間駅周辺)

## ①-1 交通課題の整理

### 課題1：東側駅前広場への駅端末交通の集中

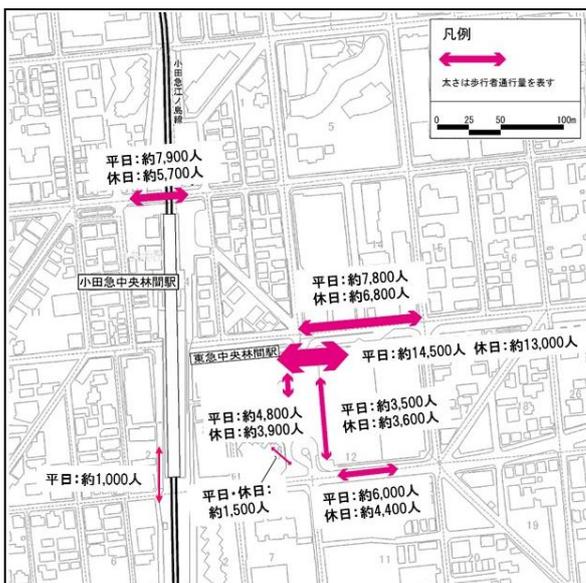
中央林間駅にある2つの広場（北口広場と東側駅前広場）のうち、バスやタクシーの発着、乗用車による送迎等の交通広場機能の大半が中央林間駅東口に集中していることから、東側駅前広場の安全性や通行利便性の向上が必要である。



乗降台数(種別)

### 課題2：東側駅前広場アクセス道路への通過交通の流入

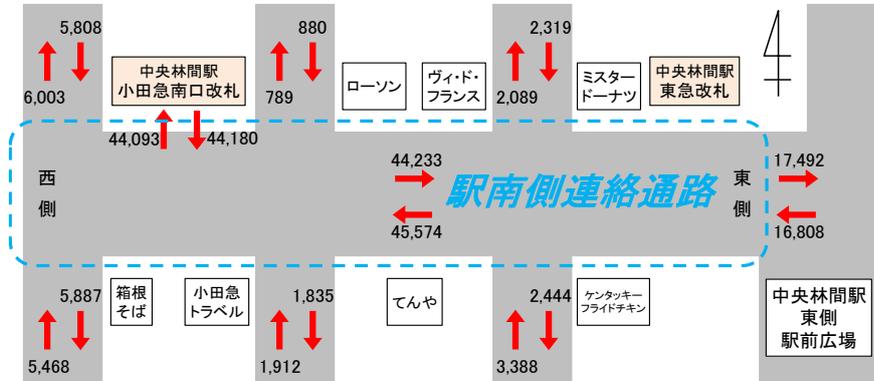
中央林間駅ビルと東急中央林間ビル前の横断歩道は、歩行者の通行量が多く、また、南北方向への自動車の通過交通量も多いことから、自動車と歩行者動線が交差しており、歩行者の安全確保が必要である。



### 課題3：乗換え動線の混雑

小田急中央林間駅には、南口と北口（線路の西側）の2箇所の改札口があるが、東側には改札口がない。

そのため、駅南側の東急連絡通路（小田急江ノ島線南口改札～東急田園都市線改札）に歩行者が集中し、特に朝のピーク時間帯における歩行者混雑が著しいため、新たな乗換動線整備が必要である。

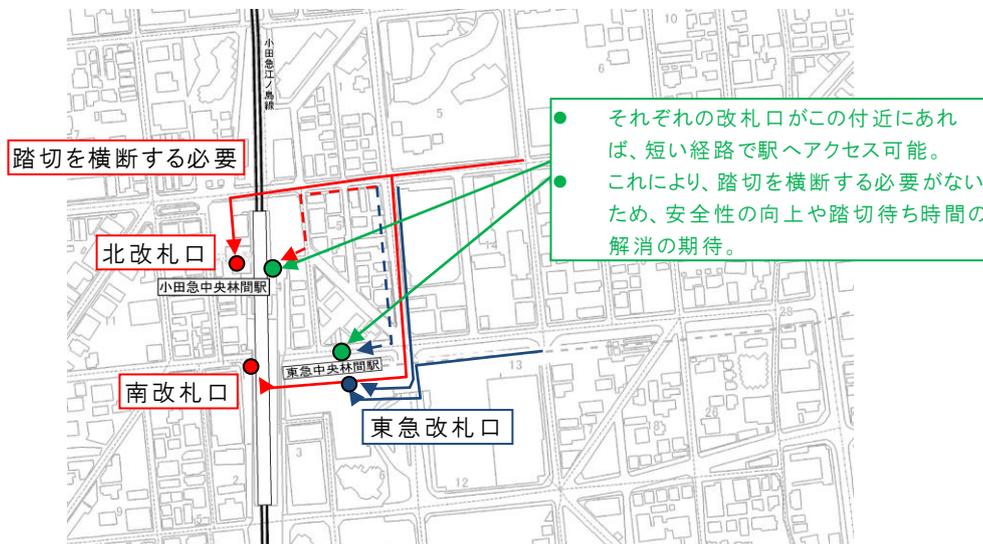


平成26年度 中央林間地区街づくりビジョンより

### 課題4：駅北東部からのアクセス利便性の低さ

駅北東部から小田急線へは、駅北側踏切（東林間7号踏切）を横断し、新宿方面の北改札口からホームへ向かう必要があるため距離が遠く、安全性も課題となる。

また、東急線へは南向きで1箇所しかない改札口からホームへ向かうため、動きが遠回りになる。



### 課題5：駅北側踏切（東林間7号踏切）への過度の集中

駅北側踏切（東林間7号踏切）は、歩道幅が狭く、朝夕の踏切遮断時間の長い時には歩行者が車道へはみ出る状況もあり危険である。

## ①-2 駅周辺地区の整備方針の策定

①-1で明らかになった課題をもとに、鉄道事業者の意向を踏まえ、次のとおり、4つの街づくりの方針をまとめた。

### 方針1：東側駅前広場アクセス道路への通過交通の排除

東側駅前広場は、歩行者動線の安全性確保のため、南北方向の通過交通を排除し、歩行者を中心とした空間とすることで、安全性や集客性を確保する。

### 方針2：交通結節点としてのアクセス利便性の確保

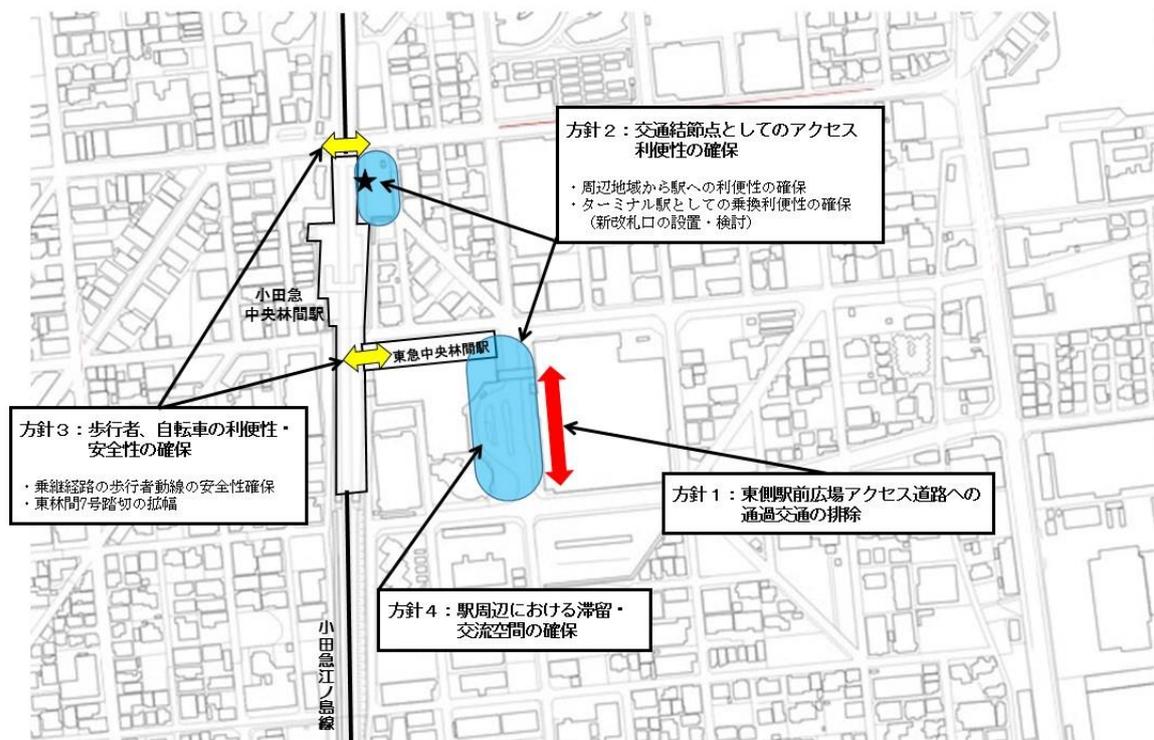
公共交通や一般車両等の周辺地域から駅への利便性を確保するため、広場を確保する。  
また、ターミナル駅としての乗換利便性を確保するため、小田急線の東側に新改札口を設置するとともに、東急線への新たな乗換ルートの整備についても検討する。

### 方針3：歩行者・自転車の利便性・安全性の確保

小田急線と東急線の乗継経路（駅南側の連絡通路）の歩行者交通量が多いため、新たな乗継経路へ分散することで混雑の解消を図るとともに、駅北側踏切（東林間7号踏切）を拡幅し、安全性を確保する。

### 方針4：駅周辺における滞留・交流空間の確保

中央林間駅周辺の市民等の憩いの場を確保し、イベントの開催も可能な交流空間のような広場を設置する。



### ①-3 駅周辺地区交通計画の検討

現状の中央林間駅周辺は新たな広場整備のための拡幅やまとまった土地の確保が困難な状況である。そのため、現在のロータリーを廃止し、その部分に歩行空間にゆとりある広場を整備するとともに、現状の交通機能については分散配置することを基本とし、次のとおり交通計画を検討した。

東急線側の広場には、利便性を考慮して駅改札口に近い北側に公共交通、南側に一般車を配置し、小田急線側の広場には、公共交通の乗り入れがスペース的に厳しいことが想定されることから、一般車が乗り入れる案2を採用することとした。

今後は、この案をベースに新たな交通事業の参入機会や賑わいの創出による駅周辺の活性化も含め具体的な検討を行っていく。

		案1	案2	案3	案4	
図面						
配置	東急南側①	一般車両	一般車両	公共交通 (のろっと・やまとんGO、タクシー)	公共交通 (のろっとやまとんGO、タクシー)	
	東急北側②	公共交通 (のろっと・やまとんGO、タクシー)	公共交通 (のろっと・やまとんGO、タクシー)	一般車両	一般車両	
	小田急側③	公共交通 (やまとんGO、タクシー)	一般車両	公共交通 (やまとんGO、タクシー)	一般車両	
交通機能	各方面からの公共交通アクセス利便性 (歩行者)	東方面: ○安全性及び利便性の向上 西方面: □大きく変わらない 南方面: △距離がやや遠くなる 北方面: ○利便性の向上	東方面: ○安全性及び利便性の向上 西方面: □大きく変わらない 南方面: △距離がやや遠くなる 北方面: ○利便性の向上	東方面: ○安全性のみ向上 西方面: □大きく変わらない 南方面: □変わらない 北方面: ○利便性の向上	東方面: ○安全性のみ向上 西方面: □大きく変わらない 南方面: □変わらない 北方面: △やや距離が遠くなる	
	駅利用者の利便性	・小田急 (新改札) → 東急への乗換 新たな乗り換え動線が設置される ・東急 → 小田急 (新改札) への乗換 新たな乗り換え動線が設置される ・南側連絡通路での乗換 新動線により混雑度が解消される。	同左	同左	同左	
	自動車への影響	バス (コミバス・送迎バス含)	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 ○小田急側は、利便性が上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 △小田急側は、利便性がやや上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 ○小田急側は、利便性が上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 □小田急側は、ほぼ変わらない。
		タクシー	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 ○小田急側は、利便性が上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 △小田急側は、利便性がやや上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 ○小田急側は、利便性が上がる。	△東急側は、改札口からやや遠くなる。 □小田急側は、ほぼ変わらない。
	自家用車 (送迎)	○: なし ×: 駅北側、駅西側 □: 駅南側、駅東側	○: 駅北側、駅西側 ×: なし □: 駅南側、駅東側	○: 駅北側 ×: 駅南側 □: 駅西側、駅東側	○: 駅北側、駅西側 ×: 駅南側 □: 駅東側	
課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>北側及び西側からの一般車両の送迎場所が遠くなる。</li> <li>小田急側では用地的にコミバスの乗降場の確保が困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな課題はなし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南側からの一般車両の送迎場所が遠くなる。</li> <li>小田急側では用地的にコミバスの乗降場の確保が困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南側からの一般車両の送迎場所が遠くなる。</li> </ul>	
総合判定		×	○	×	×	

## ②地域交流施設に関する概略設計等

平成30年度にリニューアルを予定している東急中央林間ビルを活用した地域交流施設を整備のため、概略設計を行った。

### 【施設概要】

施設名：東急中央林間ビル  
所在地：大和市中央林間四丁目12番1号  
構造規格：RC造地上3階地下1階建  
延床面積：22,086㎡

## ②-1 施設整備コンセプト及び基本方針の整理

「公共施設整備基本計画～東急中央林間ビル3階内～」(平成28年4月策定)における施設整備コンセプト及び基本方針を整理し、デザインコンセプトを検討した。

### 施設整備コンセプト

#### 基本コンセプト：

図書館を中心としたくつろぎと出会いの場、子育て支援の場づくり

#### 基本方針①：

人や本との出会い・交流を創出します

- ・飲み物を持ち込むなどくつろぎながらの読書や、友人との会話を楽しむことができる図書館を目指します。
- ・子どもからお年寄りまで、幅広い世代の人たちが気軽に利用でき、新たな交流や出会いの機会となる場を提供します。

#### 基本方針②：

子どもの健やかな育ちを支援します

- ・リラックスした雰囲気でも子育て相談ができる場を提供します。
- ・指定保育所までの送迎を行う送迎ステーションや一時預かりなど、働く世代が安心して子育てできる環境を整えます。

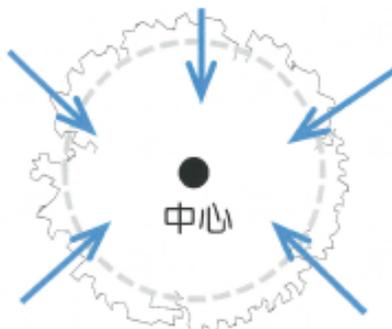
#### 基本方針③：

行政窓口の充実による市民サービスの向上を図ります

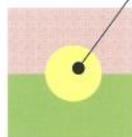
- ・駅に近いという利便性を活かすため、行政窓口を設け質の高い市民サービスを提供します。

### デザインコンセプト

円：中心性、つながる、人のたまり



テナント 円：融合



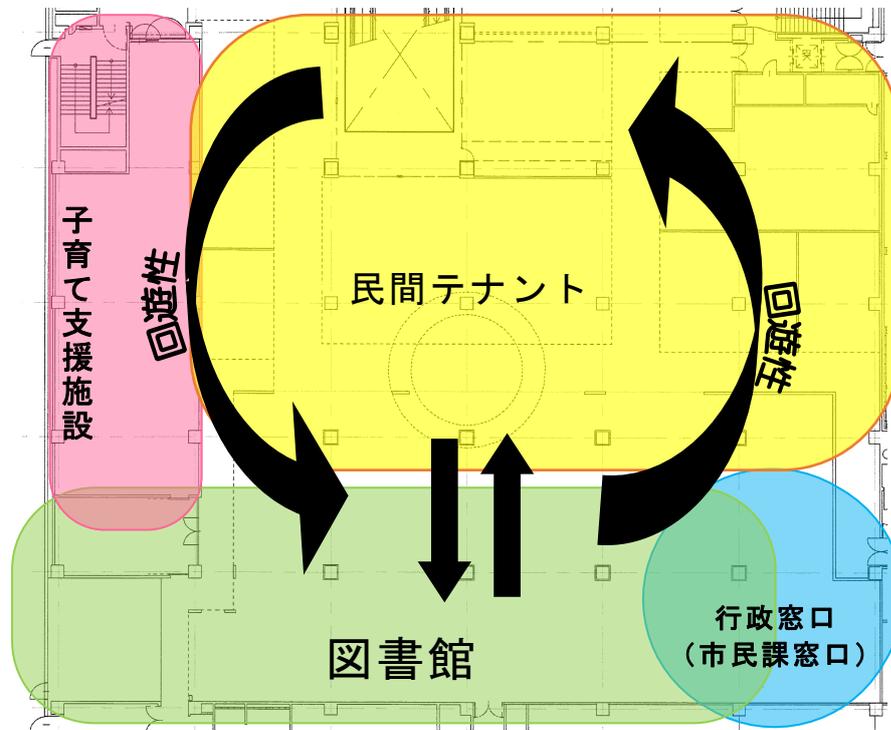
大和市施設



## ②-2 平面・設備・デザイン計画の検討

公共施設のコンセプトに加え、ビル全体のコンセプトや3階フロアの他テナントとの連続性や回遊性を考慮し、地域交流施設との相乗効果によりビル全体の賑わいを創出できるように、平面レイアウトや設備、デザインについて検討した。

- ・ 図書館 : 蔵書数を確保しつつ、くつろげる居場所を創出するための書架や閲覧席の配置、フロア全体での連続性や一体感に配慮した内装、他民間テナントとの融合を視野に入れた設備配置等を検討
- ・ 子育て支援施設 : 一時預かりに子どもを預けて買い物等の他のテナント利用がしやすいよう動線に配慮するとともに、送迎ステーションの開始時間がビル本体の開店時間よりも早くなることが予想されることから、独立した入口が確保できる配置を検討
- ・ 市民課窓口 : 駅から近く買い物ついでに届出等が行える立地を活かし、取扱業務の充実を図るため、必要となるシステム等の設備やプライバシーを確保できるカウンターの効率的な配置を検討



イメージパース



### 3. 基盤整備の見込み・方向性

駅前広場及び地域交流施設の整備により、都市機能の不足が解消され、超高齢化社会に対応したまちを形成するとともに、駅周辺の賑わいを創出することで、地域拠点にふさわしいまちの実現を目指し基盤整備を進めていく。

整備にあたっては、空港バスやツアーバス等の新規路線開設等の新たな交通事業の機会創出や地域交流施設と民間テナントとの連携を図ることで集客力のある商業施設を積極的に誘致し、これらの相乗効果により駅周辺の賑わいを創出する等、民間活動の活性化といった視点から検討を行い、官民相互の融合により、単なる乗換駅といった側面からターミナル駅にふさわしい駅へと生まれ変わることで、駅周辺の拠点性強化を目指していく。

今後のスケジュールとしては、駅前広場・交通広場整備については、社会資本整備総合交付金の都市再生整備計画及び都市・地域交通戦略推進事業を活用し、平成31年度の完了を目指す。小田急中央林間駅改善は、鉄道駅総合改善事業を活用し、平成29年から平成34年までに整備を行う。また、地域交流施設は、社会資本整備総合交付金の都市再生整備計画事業を活用し、平成30年4月の開館を目指し、実施設計、整備工事に着手し、平成29年度の完了を目指す。

	H29年度	H30年度	H31年度
駅前広場			
駅前広場・交通広場整備	交通協議 都市計画手続き 実施設計	整備工事	
小田急中央林間駅改善	実施設計	駅施設等改修工事	
東林間7踏切拡幅	実施設計	整備工事	
地域交流施設	実施設計 工事	開館	

### 4. 今後の課題

駅前広場整備にあたっては、空港バスやツアーバス等の新規路線開設等の新規事業参入機会の創出や駅周辺に賑わいをもたらすために、広場の機能分担やレイアウトについて、交通事業者等の関係者と検討を行い、合意形成が必要となる。

地域交流施設整備は、商業ビル内の他の民間テナントと融合を図り、集客力や賑わいの創出などの相乗効果を十分に発揮するため、デザインや設備等について、ビル所有者や他の民間テナントと連携し、検討を行っていくことが重要となる。