

## 第二回小田急小田原線沿線まちづくり勉強会 議事概要

1. 日 時 2013年1月31日(木) 10:00~11:50

2. 場 所 国土交通省 3号館 特別会議室

3. 各地方公共団体および鉄道事業者からの主な発言は以下のとおり。

- 本市はバス交通が集中しており、路線数も渋谷について2番目に多い。幹線・フィーダー型のバス再編を考えており、連節バス、急行バスを検討している。幹線バスを集約する際、本数の減少によりサービスが低下しないよう注意する必要がある。また、自由に乗り降りできるシステムの検討も必要である。団地の再生については、建て替えや補助制度などを検討する。団地のみならず、まちをどういうふうにするかという観点で検討する必要がある。業務核都市の連携の考え方を今後どう捉えるか、国が方向性を明示する必要がある。小田急沿線のみならず、業務核都市同士でも機能分担を議論しなければならない。本市にある他路線では連携によるまちづくりの取り組みが行われている。都心回帰、まちなか居住に対抗して、郊外部の駅周辺の魅力向上を図る必要がある。駅のターミナル機能の強化も必要である。また、周辺市の交通環境の変化による対応が課題となる。
- 10年前に策定した都市計画マスタープランでは3つの拠点駅を定められ、交通機能を配置し、機能を集約してきた。小田原線の駅の場合、離れたところに複数の大学・工業団地があり、それらの施設と駅を結ぶ新交通システム(BRTなど)を構築したい。多くの大学の本拠地が都心であるため、都心との移動が多い。医療機能を強化する大学病院もある。今後の交流人口増加に備えてハード・ソフト両方の取り組みを検討していく。
- 市内には3路線が走っており、徒歩20、30分程度で駅にたどり着けるため、歩いて暮らせるまちといえる。コミュニティバスは市役所を中心に福祉施策の一環で運行中である。本市は小田急線により東西が分断されており、踏切の安全性で課題がある。駅の高架化、駅前面的整備などの検討が必要である。事業としては市街地再開発、踏切の改良、電柱の地中化、バリアフリーなどが行われている。
- 顔のないまちから脱却するために、人口50万都市圏の拠点市街地を形成したい。その先導的取り組みとして自由通路整備事業を進めている。本市は昭和50年前後に鉄道事業者による市内の大規模開発が行われ、ベッドタウンとして発達し、人口が急増した。また、区画整理に合わせてバス交通を整備してきた。駅勢圏1キロ、バス勢圏300mの範囲外を交通不便地域と位置づけ、コミュニティバスを4路線運行している。若い頃家を買った人たちが高齢者になっても便利に暮らせるために、駅に魅力ある施設をつくって出歩けるまちにし

たい。

- 駅周辺は平成 16 年に都市再生緊急整備地域に指定されている。平成 20 年に大規模商業施設が閉館し、今年度市が取得した。低層部は商業施設を誘致し、高層部は市民交流プラザとして検討している。本市は放射状に幹線道路が広がっており、一極集中のまちとなっている。郊外から集まるバスをバスセンターに集約させ、市民交流プラザを計画して、一帯をパブリックモールの考え方で整備することによって、歩いて暮らせるまちを目指す。本市は通勤の多いまちで、居酒屋も多い。繁華街の機能も活性化させて小田急線の中心的な位置という特性を活かしたい。
- 駅南口再開発は進んでいるが、北口については手が出ない状況である。人口の定住化や鉄道とバスとの連携に重点を置いている。小田急線の増発はできない状況であるが、地元のバスの増発を進めることにより、住民の利便性の向上、交流人口の増加、定住化などを図っている。鉄道事業者とも手を組んで幅を広げていく。
- 平地であるため、昔から水田地帯として発展してきた。駅周辺は鉄道事業者が昭和初期から順次を買収等を進めてきた。昭和 54 年から土地区画整理事業が進められ、現在も進行中である。南北の交通機能を担ってきたバスが約 2 年前に廃止した。30 分徒歩圏の考え方は、地域の半分が圏内にある小さいまちである。急行停車駅である近隣地域の駅の利用が多い。周辺地域の状況も参考にしながらまちづくり計画の手本にしたい。
- 公共施設が駅から 1km 弱離れたところに立地しており、結果的に中心市街地の衰退の一因になっている。本市は人口減少の傾向にあるが、小田原線の中では中心駅を除く 4 駅の沿線人口が微増の傾向にある。しかし駅前広場、駐輪場などのインフラ整備は伴っていない。中心駅周辺は東口再開発、地下街の再生、市民ホールの建替えの 3 つのメイン事業を予定している。また、中心市街地活性化基本計画の策定を予定している。大型施設の立地を見込んでいる駅もあり、交通の利用状況が今後大きく変わると予想されるため、駐輪場などのインフラ整備が必要である。高齢社会への対応、バスの整備が今後の課題がある。近日地域公共交通連携計画を策定し、バス路線計画を行う予定である。
- まちの規模、車への依存度などまちが置かれた環境が地域によって異なる。少子高齢化や活力の課題があるため、公共交通を大事にしていくこともよくわかった。
- 平成 24 年の補正予算で公共交通の利便性の高い地区の周辺で様々なサービス機能を立地させる動きを支援するために、地方リノベーション事業という事業を補正事業として立ち上げる予定である。駅やバス停においてピーク時間帯に 20 分に 1 本以上運行されている駅が対象であり、今回の自治体のほとんどが対象となる。駅の周りの 1km 範囲内・バス停の 500m 範囲内で公益施設、医療施設、福祉施設、学校・教育施設、文化施設、一部の商業施設の立地を促進させるための取り組みの応援をする制度を充実させたい。こういう制度を

活用しながら駅を中心としたまちづくりを進めてほしい。

以上