

第1回沿線まちづくり勉強会 (小田急小田原線)

1. 今年度勉強会の方針

2013年10月11日



生産年齢人口の減少・都心回帰

<人口増加期の開発(～2000年)>

- ・人口増加に伴う郊外開発により、居住地が郊外化、都心が空洞化

【生産年齢人口の減少】

- ・生産年齢人口の減少により、通勤需要が減少し、今後、都心と郊外間のつながりが弱くなる恐れあり

【都心への回帰】

- ・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)

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。

東京圏の人口推移

東京圏：東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県の1都3県

人口減少に伴い、今後、**夜間人口・生産年齢人口が減少、高齢者が増加**

1) 人口推移

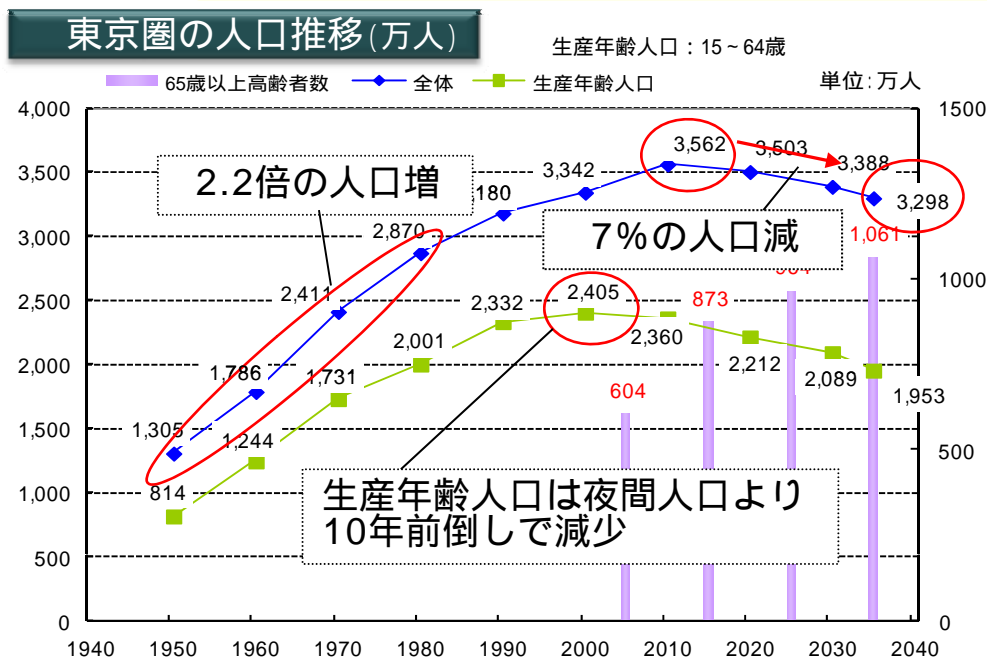
- ・1950年～1980年にかけて**2.2倍**の人口増加
- ・**2010年にピーク**（3,562万人）、**2035年にはピーク時から7%減**（約260万人減）と予測

2) 生産年齢人口の推移

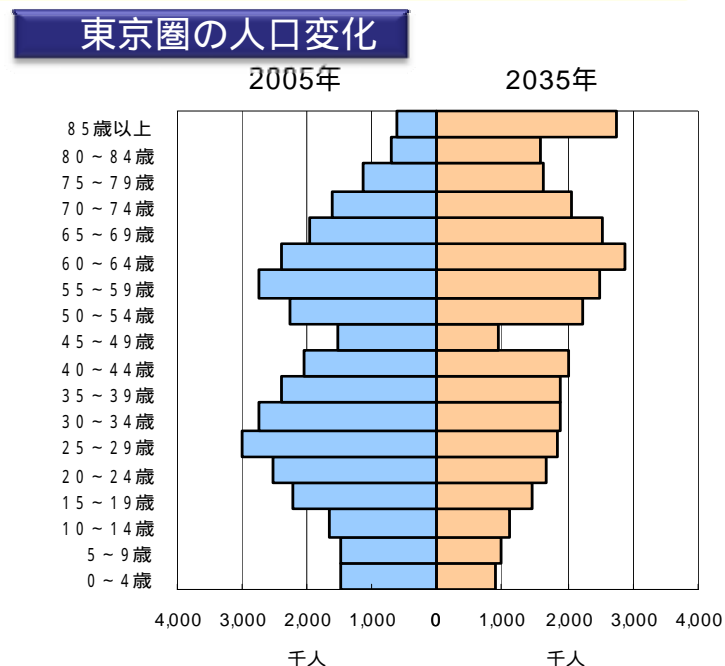
- ・**2000年にピーク**、夜間人口より10年前倒して減少

3) 高齢者数の推移

- ・団塊の世代の高齢化により2005年から2015年にかけて急増
- ・**2035年には60～65歳世代をピークとした人口ピラミッド**になると予測。



出典：1950年～2010年(国勢調査)
2020年～2035年(国立社会保障・人口問題研究所による推計値)



国立社会保障・人口問題研究所 2005年推計値
将来(2035年)人口予測はH12及びH17国調データからコーホート法を用いて予測

東京都市圏の人口推移 ～ 将来人口予測 ～

東京都市圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部の1都4県

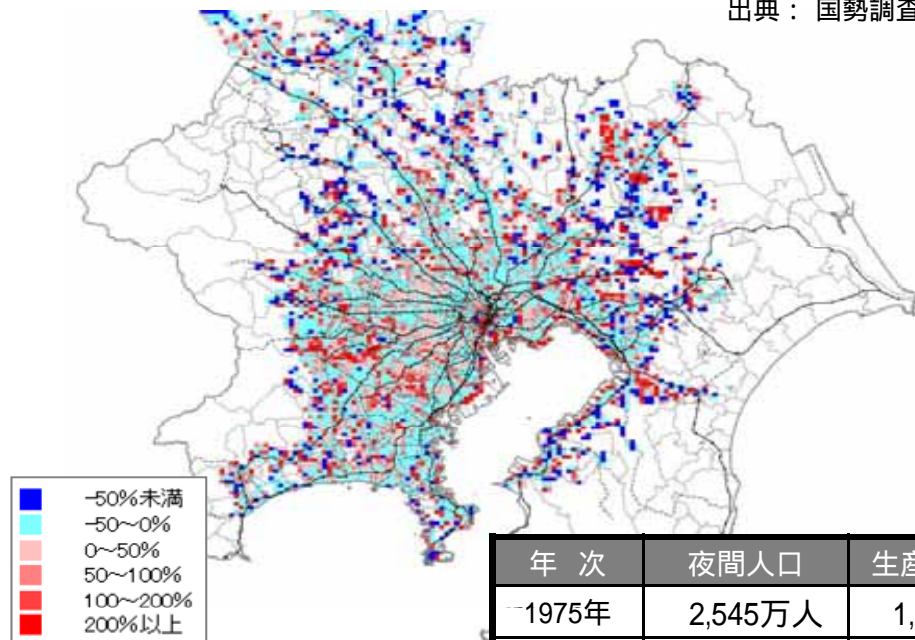
沿線地域で、**夜間人口・生産年齢人口が減少**

鉄道を中心とした公共交通の利用者減少

駅前の**中心市街地の衰退**、**公共交通事業環境の悪化**が進行
沿線地域の**生活の質の低下**が懸念される

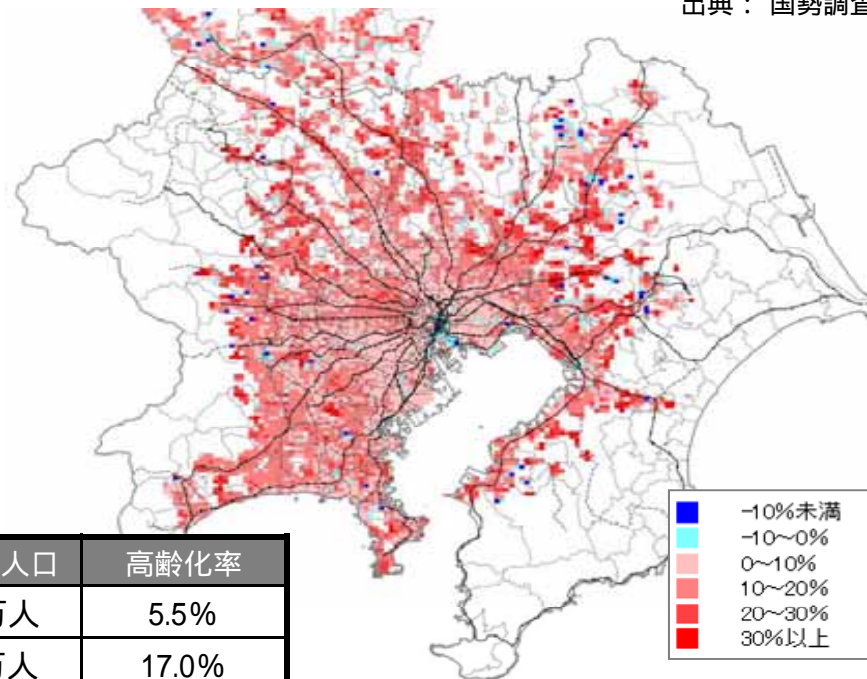
沿線地域夜間人口増減率：(2035年 - 2005年) / 2005年

出典：国勢調査



沿線地域高齢化率増減量：2035年 - 2005年

出典：国勢調査



年次	夜間人口	生産年齢人口	高齢化率
1975年	2,545万人	1,773万人	5.5%
2005年	3,308万人	2,299万人	17.0%
2035年	3,135万人	1,883万人	27.0%

将来人口はH12及びH17国勢調査データから
コホート法を用いてメッシュごとに予測

東京都市圏の自動車分担率の変化

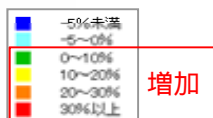
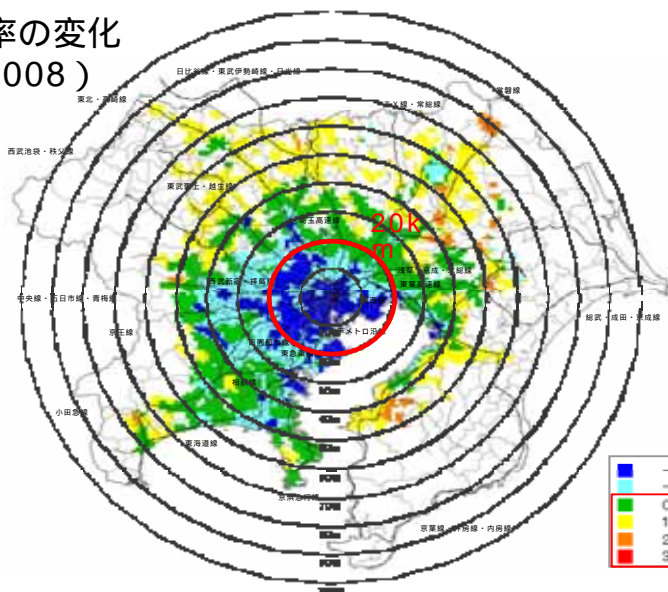
東京都心（東京駅）から概ね20～30km以遠で**自動車分担率が増加**
（北東部では南西部に比べてより都心に近い地点から増加）

モータリゼーションの進展、都市機能の拡散

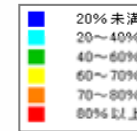
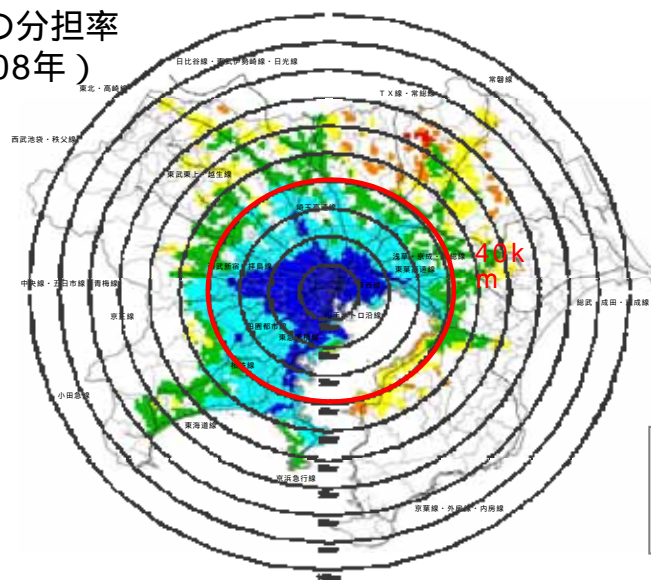
公共交通でアクセスしにくい施設の増加
（自動車が使えない人*の）**生活の質の低下**が懸念される

* 高齢者の増加により、今後、自動車が使えない人は増加
自動車の分担率

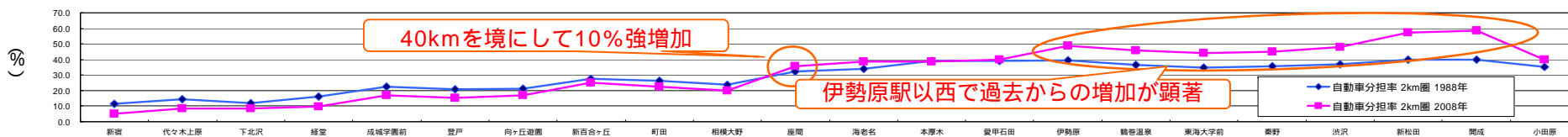
自動車分担率の変化
（1988-2008）



自動車の分担率
（2008年）



小田急小田原線の駅2km圏自動車分担率（%）



出典：東京圏パーソントリップ調査の計画基本ゾーンデータをもとに、面積按分によりメッシュ化

昨年度は沿線まちづくり勉強会を3回開催し、「今後の人口減少・少子高齢化などに対応していくためには、沿線を中心としたまちづくりが必要であり、そのためには地方公共団体と鉄道事業者との連携が必要である」という共通認識の下、以下の目標・提言を共有した。

昨年度勉強会における沿線まちづくりの目標および4つの提言

目標：「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」の形成

- 提言 : 各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上
- 提言 : 軸となる鉄道の利便性向上
- 提言 : 高次の都市機能を楽しむための鉄道沿線内の地方公共団体の連携
- 提言 : 鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

- 今後は沿線まちづくりの目標および4つの提言に基づき、沿線の状況を踏まえて沿線まちづくりを実現するために必要な施策や連携する際の役割分担などを検討する。
- 具体的には、**高次の都市機能を楽しむための役割分担**に関する検討、**居住人口・交流人口の増加のための沿線全体での連携施策**に関する検討などを行う。

昨年度の勉強会の検討内容(項目)

第1回勉強会(2012年12月開催)

- 東京都市圏における鉄道沿線の動向と鉄道沿線地域の予測・分析
- 鉄道事業者における沿線活性化に向けた取組みについて
- 他の沿線の取組みについて(東急電鉄・ユーカリが丘)

第2回勉強会(2013年1月開催)

- 事務局からの情報提供:都市計画マスタープランと大店立地状況、鉄道を利用した大規模店舗へのアクセス、150万~200万人規模の都市機能比較、市区町の人口・交通状況、お祭りイベント
- 事例紹介:バスの事例、富山市のまちづくり
- 地方公共団体からの発表および意見交換:地方公共団体の沿線まちづくり取組み状況

第3回勉強会(2013年3月開催)

- 鉄道を軸とした鉄道沿線地域の連携の必要性、関連資料、アンケート・ヒアリング調査から得られた知見の整理
- 鉄道事業者からの情報提供:企画乗車券の取組み紹介

今年度勉強会の方針およびWG設置の趣旨

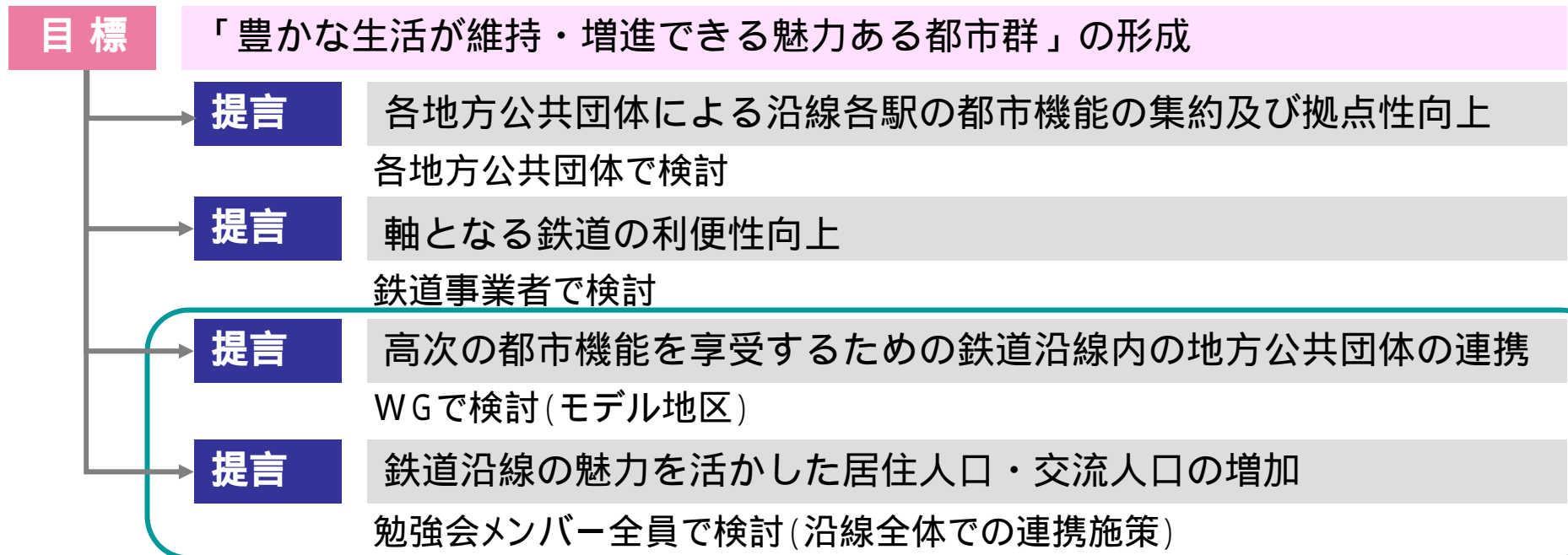
今年度勉強会の進め方

- 「高次の都市機能を享受するための鉄道沿線内の地方公共団体の連携(提言)」について、**モデル地区を選定しWGで検討**
- 「鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加(提言)」について、**沿線全体での連携施策を全体勉強会で検討**

WGでの検討内容

- モデル地区内の地方公共団体および鉄道事業者にて、**高次の都市機能を享受するための役割分担**について検討
 - ・ 第1回WG:現状把握、将来ビジョン、都市機能の集積・分担等検討
 - ・ 第2回WG:モデル地区におけるモデルプラン(案)の作成、検討結果のまとめ

沿線まちづくりの目標および4つの提言と検討内容の関係



全体スケジュール案(WGの検討内容含む)

勉強会・WG	検討テーマ	開催時期
第1回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> 今年度勉強会の方針 「高次の都市機能を享受するための鉄道沿線内の地方公共団体の連携」に関する検討(モデル地区の選定について) 「鉄道沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加」に関する検討(沿線全体での連携施策について) 	平成25年10月11日
第1回WG	<ul style="list-style-type: none"> モデル地区の現状把握 将来ビジョンおよび都市機能の集積・分担に関する検討 	平成25年 11月下旬～12月上旬
第2回WG	<ul style="list-style-type: none"> モデル地区におけるモデルプラン(案)の作成 	平成26年 1月中旬～1月下旬
第2回勉強会	<ul style="list-style-type: none"> WGの検討結果の報告 沿線全体での連携施策の検討 今年度勉強会のまとめ 	平成26年 2月中旬～2月下旬

勉強会・WG	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
第1回勉強会		第1回勉強会 ● (10/11)	アンケート調査 (勉強会メンバー)				
第1回WG		ヒアリング調査 (WGメンバー)	第1回WG				
第2回WG					第2回WG		
第2回勉強会						第2回勉強会	