

## 第一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10月11日(金) 13:30~15:10

2. 場 所 国土交通省 3号館 6F 都市局局議室

3. 各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。

- 東急電鉄はまちづくりにアイデンティティーを持っている。一方で小田急電鉄は鉄道や交通にアイデンティティーを持っている。小田急電鉄は1日200万人が利用している。30キロ圏域に20万人が利用する町田駅があり、他に10万人以上の駅も複数有している。中核都市間の移動も非常に多く、鉄道の利便性向上は実に重要である。
- 東急電鉄とJRは駅周辺に土地を多く所有しているが、小田急電鉄は土地所有が少ないため、自治体の協力が不可欠である。また、自治体と自治体の境界にある駅は非常に取組みが難しいが、鉄道の軸という観点からみると違った見方ができる。
- 市内には小田急電鉄が開発した住宅地が複数存在する。最近開発された住宅地では景観協定を結んで景観を重視したまちを売り出しており、それが好評を得て話題になっている。既存の小田急開発の住宅地でも、住民が中心となって建築協定、緑化協定、景観協定などを目指して活動している。さらに周辺地域の小田急電鉄以外のデベロッパーも類似した取組みを始めているため、まち全体がよくなりブランド力向上につながる相乗効果が得られている。駅周辺に鉄道会社の土地がなくても、連携によりいいまちづくりが実現できると思っている。
- 本市では駅周辺のまちづくりに力を入れている。中心駅周辺に空き地があり、本市に欠けている機能を入れるために検討中である。駅周辺はターミナルが3か所に分散されていて不便な状況であるため、それを1か所にまとめる。また、駅周辺に広場機能を強化してにぎわい強化を図る。
- 最近住宅が増えて乗降客も増えたにも関わらず、駅前広場が小さいままでバスの渋滞が問題となっている駅がある。駅から遠いところに住んでいる人の転出が危惧されてため、駅前広場を整備したい。整備には小田急電鉄の協力が必要である。この駅も自治体の境界にある。川を越えると他市になるが、他市との道路整備面でのすり合わせなど難しい点がある。

- 主要駅は昭和 40 年以降に区画整理事業によって整備されたものであるが、平成 25 年 3 月に再開発のビルが竣工した。もう一つの駅は再開発事業が進行中である。小田急小田原線沿線は昭和 30 年代から住宅開発が行われ、現在高齢化が進んでいる。高齢者の回遊性を保つことが重要と認識している。小田急小田原線については、回遊できるまちづくりを目指していきたい。リニア中央新幹線の新駅の立地が決まったため、新たなまちづくりの計画が進んでいる。また、補給廠がアメリカから返還されるため、そのまちづくりも進めなければならない。
- 資料で本市に参考になる事例が 3 点あったため、まちづくりを進める際に参考にさせていただきたい。
  - ①次世代郊外まちづくり：郊外の空き家などの郊外地域の問題に対して鉄道事業者と連携して取り組む際に、何を実施することが可能かヒントを得たい。
  - ②駅前送迎保育ステーション：子育てしやすいまちのイメージアップにつながるため、今後駅前の再開発、駅ビルの建て替えを行う際の事業化の可能性について検討したい。
  - ③小田急百貨店 P&R について：P&R やカーシェアリングについて連携が必要であると考えているが検討していきたい。
- 他沿線において沿線自治体で連携し、まちの活性化を目的としてウォーキングラリーを年 1 回開催している。沿線の施設を対象に 3 時間くらいで回れるポイントを設定し、各市を紹介すると同時に、鉄道利用を促進する趣旨で実施しており、連携自治体間で順番を決めて開催している。また、本市の小田急小田原線の主要駅は、開発等のまちづくりが進行中であり、紹介事例を参考にまちづくりを進めていきたい。
- 本市の小田急小田原線の主要駅は本市にとってかせない駅である。現在主要駅を拠点とした中心市街地で、既存ストックを活用した都市のリノベーションを進めている。公共施設の再配置を絡めて、中心市街地のにぎわい創出を図りたい。現在、小田急電鉄の駅周辺は触れてはいけない雰囲気があるため、今後は小田急電鉄と連携を図ってまちづくりを進めていきたい。また、都市間競争はお互いのつぶし合いになるため、うまく連携を取りながらまちづくりを進めていきたい。
- 主要観光地が今年 2 月「第 4 の国際観光地」地域に認定された。関連まつりの参加者が増え、大山までのバス利用者も増えた。また、市内は高度医療施設が充実している。しかし老朽化している医療施設があるため、市役所周辺地区にまとめて移転させて、医療拠点にするためにバックアップしていきたい。本市の観光スポット、医療施設は沿線全体の利便性向上に貢献できていると思っている。
- 昨年度のアンケート結果を見て、小田急小田原線沿線住民は、まちを選んだ理由として「生まれてから住んでいるから」、「自然環境が豊かだから」を選んだ人が多く、東急田園都市線に比べて、まちに対する愛着が少ないと感じた。

- ハード面のビッグプロジェクトはそれぞれの行政の財政を考えると難しい。メディアを活用して人を流通させる施策が重要である。大きなショッピングセンターで買物するなら町田・海老名、観光で歴史を学ぶなら小田原、高度医療施設に行くなら伊勢原、山登りするなら秦野、グルメなら厚木… のように、沿線を区域としてとらえ、沿線全体としてそれぞれに特化したテーマで一つの自治体が受け持った方が大きな魅力につながるのではないか。また、春は桜、夏は祭り、秋は紅葉、冬は温泉 のように、季節別情報発信がメディアを通じてできるといい。リピーターが増え、子連れの場合は次の世代にもつながり、多くの人が小田急沿線に住みたいという流れになるといい。沿線内での取り合いにはならないようにし、他沿線から小田急小田原線に流入するようにする必要がある。まずは沿線全体のソフト面での活動に取り組み、小田急電鉄と広報活動の協力をしながら人の流通を図りたい。その結果を受けてそれぞれの自治体がそれぞれのハード事業を粛々と進めるといい。
- 現在の取組みとしては、小中高生の保護者に、子供が PASMO で自動改札を通過した際に携帯メールでお知らせするサービスがある。まちが費用を負担し小田急電鉄が運営する形で、直接鉄道事業者と連携しながら鉄道利用の促進を図っている。本市の主要駅は自家用車による送迎、バス利用が多い。鉄道の安定的な利用のためにもバス整備は重要である。民間等が協力して、定期路線バスの便間に新たなバスを運行する場合やバス停から離れた地域での乗合バスを運行する場合に補助を出して、バス本数の増加や、バス路線の追加に取り組んでいる。また、高齢者パスを発行してバス定期の補助を行っている。65 歳以上の高齢者の年間のバス定期代を補助し、本人 1/3、バス事業者 1/3、行政 1/3 の負担としている。高齢者からはバスが使いやすくなったと好評を得ている。
- 今年度より本市主要駅の北口整備計画の基本方針の策定に取りかかる。駅周辺の安全性・利便性の向上、観光拠点としての駅前のあり方について検討を行う予定である。
- 小田急小田原線の主要駅は、昭和 60 年に開設され、他の沿線駅の利用者が多かったこともあり、駅周辺整備および駅開設が遅れた。現在も多くの人々が他沿線の駅を利用している。駅周辺の区画整理は第 1 期が終了し、第 2 期が進行中である。まだ人口は増加気味であるが、多くの郊外地域は人口減少期に入っている。しかしそれでも都心部は人口が増加している。都心部に集中する人をいかにつかむかが重要と考えられる。
- 地域資源を活用した交流人口の増加について取り組んでいる。地下街の再生、再開発、文化ホールの整備等の事業も推進中である。空き家バンク、すなわち魅力ある不動産の情報発信を通じて、都市セールスを兼ねた取組みを進めている。本市は首都圏への通勤ポテンシャルが非常に低いため、別の観点で都市セールスに取り組む必要がある。「海は近いけど津波は来ない」「保育園にまだ余裕がある」のように、暮らしに密着した情報を表に出しながら進めていきたい。小田急電鉄からも情報発信の協力をいただきたい。

- 平成 23 年～24 年、小田急電鉄の旅客営業部と連携した取り組みを始めた。本市の情報が乏しいということで、街歩きを 2 日間にかけて行い、箱根を訪れた人が帰りに本市にも立ち寄るように取り組んでいこうと合意したが（平成 24 年度）、小田急電鉄の人事異動により現在は断ち切り状態である。この取り組みを継続させたい。
- 箱根フリーパスは本市内の観光施設も利用できるがあまり知られておらず、箱根の中でしか利用できないと誤解している人が多いため上手く PR する必要がある（小田急電鉄へ要望）。小田急電鉄の各駅で（観光情報の）ペーパーを配布している。ペーパーのどこの記事がよかったかアンケートをとったところ、「本市の情報があってよかった」の回答が多かった。本市は魅力ある観光都市だと思っている。
- 平成 19 年にマスタープランを改訂した。その時点ですでに将来人口減少、高齢化が進むという予測があった。持続可能な都市づくりが重要であり、その方向性の一つとして集約型都市構造が考えられる。中心市街地への機能集積、公共公益施設および大規模集客施設の誘導が必要であることはわかっているが、方法論で模索状態であった。しかし一昨年前にエコまち法ができて、集約に向けた具体性が見えてきた。我々の役割は策定した計画を推進していき、情報発信することだと理解している。
- 本日の勉強会では、沿線に魅力のあるものをつくってそれを発信し、できるだけ多くの人に来てもらう、といった交流人口の増加のための施策を連携して取り組みたいという意思が多かった。このような意見が成果につながるといい。他にも沿線住民が沿線内で活発に移動できるようにする施策の連携があってもいいと思う。例えば、各市の特色を活かした拠点をつくり、移動に鉄道を利用していただく取り組みが考えられる。
- 本日の勉強会では、定住人口の増加に関する取り組みの意見があまり出なかった。首都圏の場合、住まいを選ぶ際、都市を選ぶより沿線を選ぶ傾向が強い。沿線全体での定住人口を増やすための連携も重要である。
- WG で具体策を検討し、取りかかれるものは取りかかり、支援が必要な制度面については国が支援策を考える。
- 大阪の鉄道利便性悪化は深刻な状態である。大阪市内にも鉄道本数が大幅に減った地域がある。阪急電鉄の場合、定期客が 10 年間で半減している。関西にはもはや夕方ピークがなく、朝ピークのみ存在する状態である。学生以外は乗らない、定期があまり使われない傾向が 10 年前から表れている。人口は減り始めると急激に減る。退職した後も人が移動するまちにしなければならない。
- 小田急小田原線の全体の輸送人員は 2012 年が過去最高であった。郊外部と都市部を分けても、まだ郊外部が減る傾向にはなっていない。中核都市が多いため、都心に通う人だけで

なく、中核都市に立地する企業に通う人も多い。

- JR 八王子支社管内は以前から乗降客数が減っているが、小田急小田原線は乗降客数があまり減っていない。町田以遠は、東京にも横浜にも行ける地域特性を活かして働く場所も住む場所も両方実現できる強いエリアになれると思う。どうすれば沿線でまとまって力をつけていけるかについて連携して取り組んでほしい。小田原線は、若者が利用する施設についても他沿線に比べて強いという印象を受けた。
- 平成 24 年の補正予算から「地方都市リノベーション事業」を創設している。駅前に施設を集めて箱物をつくる制度である。高齢者福祉施設、子育て支援施設等、病院、商業施設などが対象施設となり、政令指定都市である相模原市以外は活用可能である。従来の制度でこぼれていたところを細かく拾い上げる制度になっている。ぜひ活用してほしい。
- 高齢化社会に対応し、まちづくり等と連携、関係者の連携強化を図る地域公共交通の充実のための新たな制度を構築するため、交通政策審議会で審議が行われ、公共交通全体が危機感を共有する必要がある等の意見が出ている。大都市郊外でも神戸電鉄の減便などが現実になっている。多摩田園都市等では、旺盛な需要下で既に鉄道と地域まちづくりとの連携活動に取り組んでいる。橋梁の点検も予防保全が重要、医療でも早期発見が重要なように、早い段階から連携をして備える必要がある。
- まちづくりと一緒にになった鉄道が重要である。今までは、都心部に流れる人が増えて道路交通も増えていく中でいかに鉄道輸送力を増加させるかがメインで、使いやすい鉄道より混雑緩和の方が主眼であった。しかしこれからは、より持続的な鉄道、より高質なサービスで、よりよい生活が続けられるよう、鉄道と都市を一緒に考えていかなければならない。
- 次期答申に向けて新しい鉄道のあり方について調査検討している最中である。そちらの方でもまちづくりと鉄道の関係が大きなテーマになっている。皆様にご協力願いたい。

以上