

第2回小田急小田原線沿線まちづくり勉強会
自治体発表資料

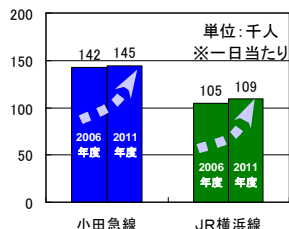
平成25年1月31日

駅周辺の賑わいを生かし、潜在的なまちのポテンシャルを高め、民間の活力を呼び込むことによって魅力的な街につくりかえていくためには、都市基盤を再構築することが必要がある。

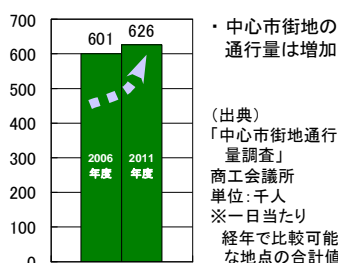
交通の要衝、商業の拠点として賑わいのあるまち

■町田駅の乗車人員

・町田駅の乗車人員は増加

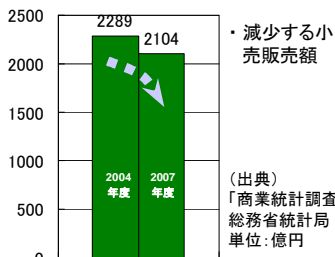


■中心市街地通行量調査

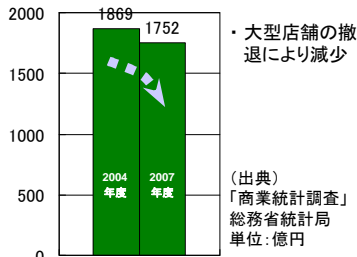


中心市街地の小売販売額が減少

■中心市街地小売販売額



■中心市街地小売業売り場面積



駅周辺の都市構造がまちのポテンシャルを阻害

(鉄道がまちを分断)

- 鉄道によって分断され、車両や歩行者の移動に大きな支障となっているだけでなく、線路を境として一体的な土地利用ができない。

(道路基盤が脆弱)

- 駅前広場がなく、バス発着拠点が分散しており、路線バスの利用環境が不便な状況となっている。
- 道路幅員が狭いため慢性的な交通混雑となっており、商業地の交通基盤としては不十分となっている。

(ゆとりある都市空間が不足)

- 駅の顔となる駅前空間やゆったりできる歩行空間、広場空間が不足している。
- ペDESTリアンデッキ付近への集中する歩行者を市街地に引き込むアプローチが不十分となっている。
- 原町田地区の再開発から30年が経過し、将来のニーズに対応したまちの更新が必要となっている。

町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」・「未来づくりプロジェクト」

「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」

町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2012年度～)のリーディングプロジェクトのひとつに「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」を掲げ、その中で小田急町田駅周辺地区など3つの地区を重点検討地区として位置づけ、広域の拠点として都市の魅力を向上させる



※この背景の地形図は町田市が公共測量により作成したものです。(平22測公第184号)

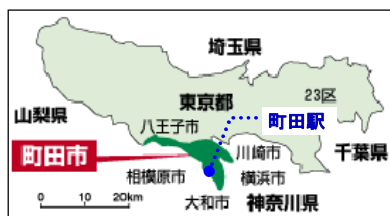
広域拠点として都市機能を充実

- 町田駅の交通結節点の要衝、商業都市としての都市機能を充実し、市内外から多くの人をひきつけ、広域拠点として都市の魅力を高める

◆ 戦略1 交通結節点としてのターミナル機能の強化

◆ 戦略2 新たな賑わいの創出

◆ 戦略3 誰もが快適に歩くことができるまちづくり



交通アクセスを向上させるため、交通ネットワーク拠点としての基盤充実させターミナル機能強化を推進

① 鉄道輸送力の強化

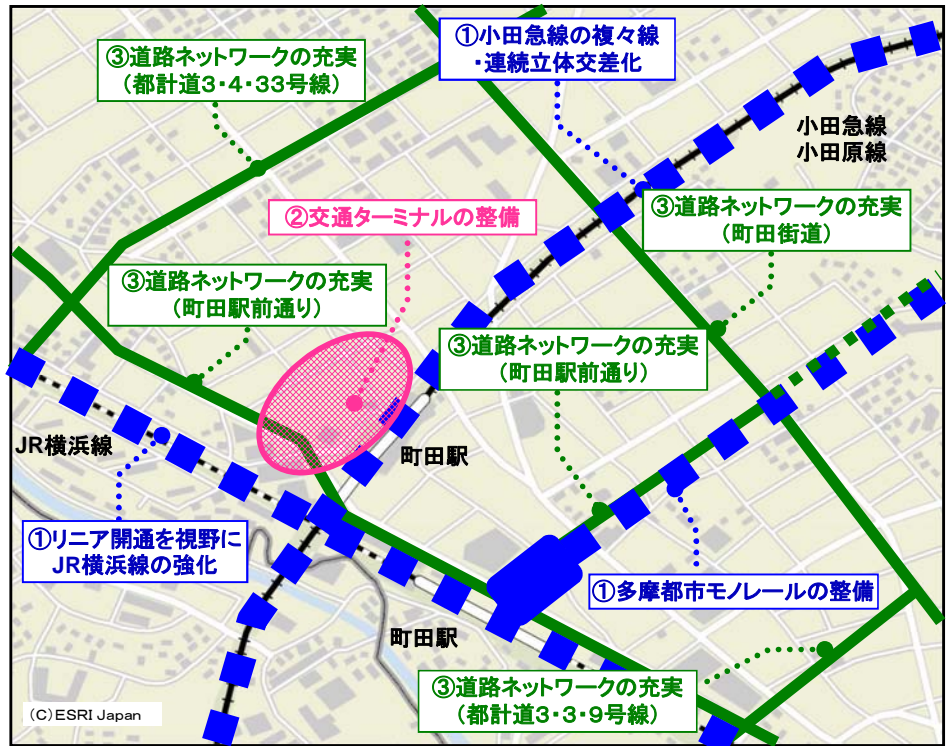
首都圏東部の交通の要衝として都市間の連携を強化することによって、地域の産業経済の発展、市民生活の向上に図る鉄道輸送力を向上

② 交通ターミナル機能の強化

交通ターミナルの整備によってバスの発着拠点を強化・集約し、公共交通相互をつなぐ連絡通路の充実など公共交通相互の乗り換えの利便性を向上

③ 道路ネットワークの充実

町田駅前通り及び周辺の主要幹線道路の輸送力を強化するとともに相互の連携を強化することによって、町田駅周辺の道路ネットワークを充実



新たな魅力を創造し、多様な都市活動を支えるため、広域交流拠点としての基盤を充実させ新たな賑わいの創出

① 文化芸術活動の充実

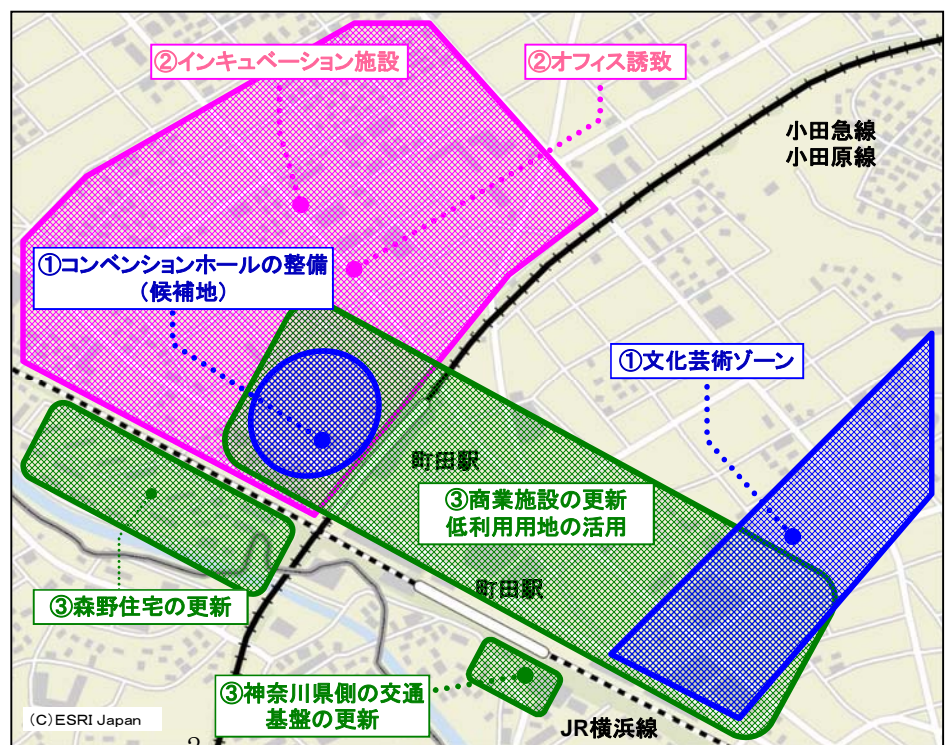
文化芸術活動の拠点として1500～2000席規模のコンベンションホールを整備することによって多様な楽しみが体験できるまちの魅力づくりを推進

② 業務機能の充実

広域交流拠点としての強みを生かしオフィス誘致だけでなく、起業・創業を支援することによって町田発のベンチャーを創出し、市内雇用を創出

③ 都市空間の有効活用

老朽化する施設の更新や低利用の用地の活用など都市空間を有効利用することによって、新たな施設の導入を図るなどまちの機能を充実



鉄道線路によって分断された市街地を一体化、人の移動を円滑につなぐ機能の強化を行うとともに、開放的な空間を設けることによって、誰もが快適に歩くことができる都市空間の創出

①小田急線複々線・連続立体交差化による一体的まちづくり

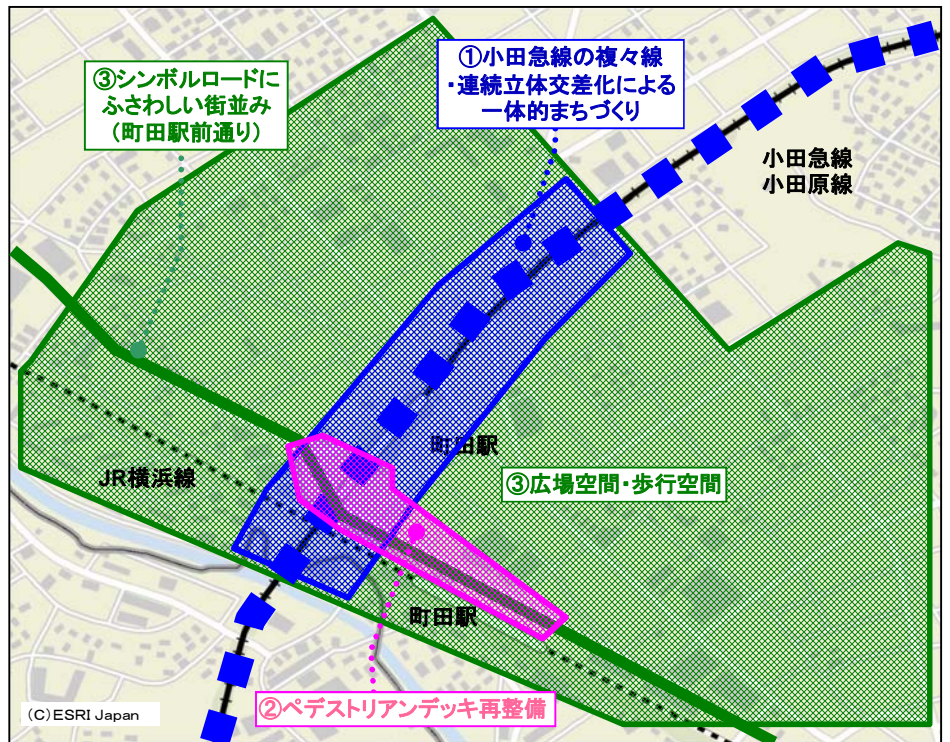
小田急線の複々線化・連続立体交差化を図り、鉄道輸送の強化を図るだけでなく、鉄道線路によって分断された市街地の一体化、新たな機能を整備するための空間を創造

②ペDESTリアンデッキ再整備

公共交通間の移動や市街地へのアプローチを充実させるため、ペDESTリアンデッキを再整備し、駅周辺の移動の円滑化

③ゆとりのある都市空間の創出

駅周辺に回遊性の高い歩行空間や人がにぎわう開放的な広場空間を設け、ゆとりのある都市空間を創出



町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」・「未来づくりプロジェクト」

「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」(概要)

町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2012年度～)のリーディングプロジェクトのひとつに「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」を掲げ、その中で小田急町田駅周辺地区など3つの地区を重点検討地区として位置づけ、広域の拠点として都市の魅力を向上させる

広域拠点として都市機能を充実

町田駅の交通結節点の要衝、商業都市としての都市機能を充実し、広域拠点としての魅力を高め、市内外から多くの人をひきつける



※この背景の地形図は町田市が公共測量により作成したものです。(平 22 製公第 184 号)

町田駅周辺の魅力向上のための重点検討地区

■ 戦略1 交通結節点としてのターミナル機能の強化

- 交通アクセスを向上させるため、交通ネットワーク拠点としての基盤充実させターミナル機能強化を推進

「鉄道輸送力の強化」「交通ターミナル機能の強化」「道路ネットワークの充実」など

■ 戦略2 新たな賑わいの創出

- 新たな魅力を創造し、多様な都市活動を支えるため、広域交流拠点としての基盤を充実させ新たな賑わいの創出

「コンベンションホールの整備」「業務機能の充実」「都市空間の有効活用」など

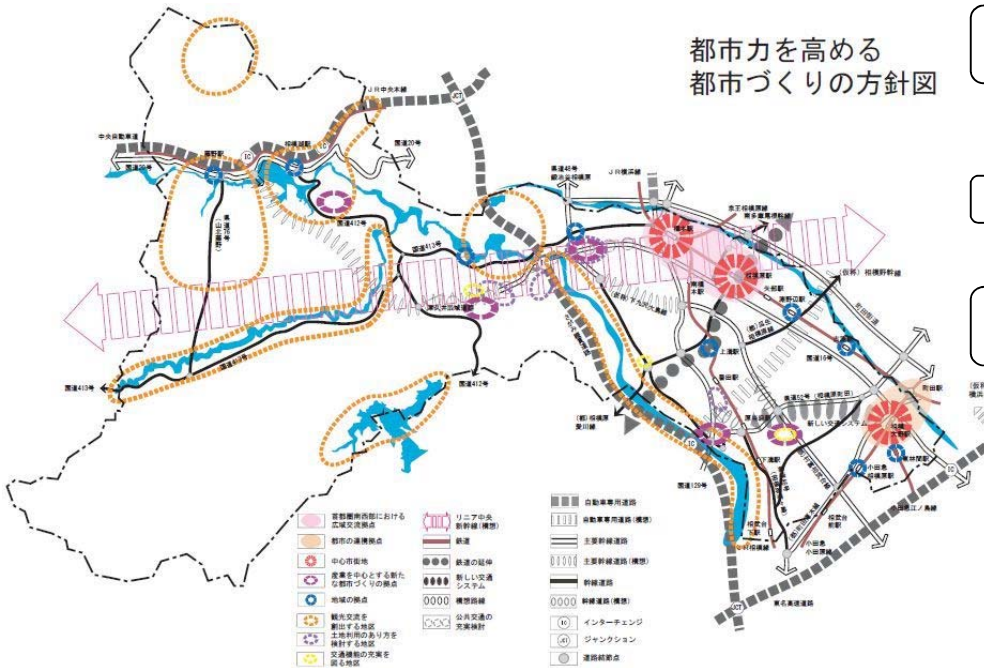
■ 戦略3 誰もが快適に歩くことができるまちづくり

- 鉄道線路によって分断された市街地を一体化、人の移動を円滑につなぐ機能の強化を行うとともに、開放的な空間を設けることによって、誰もが快適に歩くことができる都市空間の創出

「小田急線複々線・連続立体交差化による一体的まちづくり」「ペDESTリアンデッキの再整備」「ゆとりのある都市空間の創出」など

相模原市における交通まちづくり

首都圏南西部の広域的な交流拠点都市として、3つの中心市街地（相模原、橋本、相模大野）での都市づくりを進めつつ、「相模原駅周辺」と「橋本駅周辺」を一体的なエリアとして、エリアが有するポテンシャルや広域的な交通軸を生かした都市づくりを推進



「首都圏南西部における広域交流拠点」の形成

- ・橋本駅周辺の整備促進
- ・相模原駅周辺の整備促進

「都市の連携拠点」の形成

- ・相模大野駅周辺の整備促進

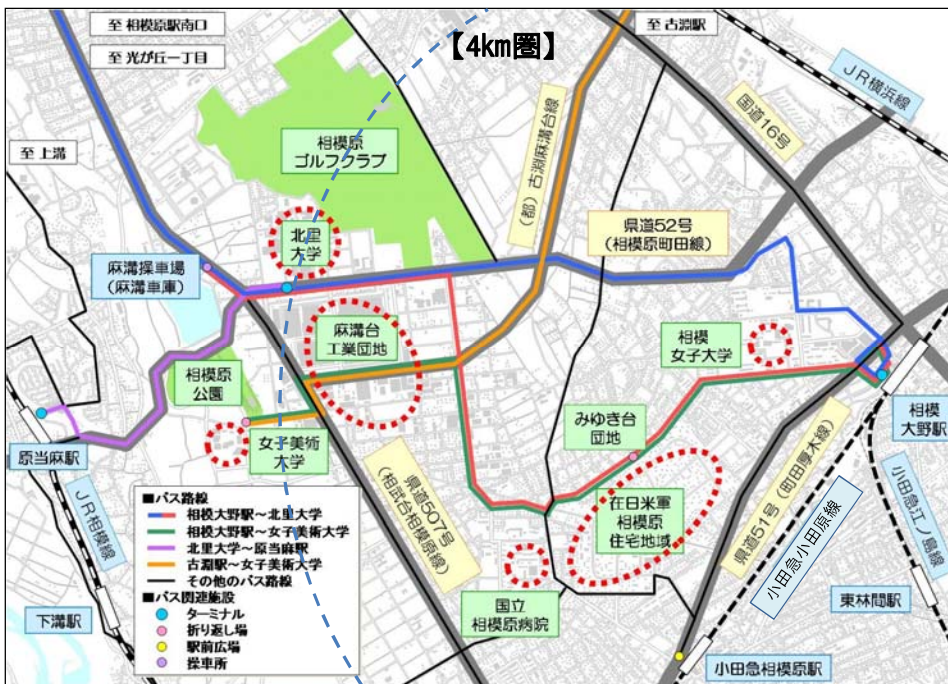
「産業を中心とした新たな都市づくりの連携拠点」の形成

- ・麻溝台・新磯野地区
- ・当麻地区

相模原市における交通まちづくり

小田急線沿線の特性

- ①外縁部に鉄道があり、鉄道から離れた中央部に北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等の施設が立地しており、従業者、通学者、来院者などが集中し、拠点化。
 - ②住宅地が鉄道から離れたL=約4km圏まで拡大。
- ⇒①②の結果、拠点間を結ぶバス路線は、通勤・通学時間帯の双方向が平準化し利用者数が多い。
(相模大野駅発着の乗降者数は約16,000人。)



市街地開発事業

- ・相模大野駅周辺
区画整理&再開発
- ・小田急相模原駅周辺
2つの再開発
- ・原当麻駅周辺
区画整理
- ・麻溝台・新磯野地区(予定)

大学・企業

- ・北里大学
- ・女子美術大学
- ・相模女子大学
- ・麻溝台工業団地

現状認識

拡大した市街地の中に、市の経営基盤を支える医療・工業の拠点が既に形成されているが、これを支える交通インフラが不足している。

資料 1 についてのまとめ

1 鉄道沿線まちづくりの現状認識、取組意向

- ① 各自治体からみた鉄道・駅を主体としたまちづくりの取組みと肌身を感じている街の現状認識について

座間市においては小田急線小田原線により市域が東西に分断され、また、小田急線と主要地方道町田厚木線は概ね100m程度の間隔で並行しており小田急線の踏切と主要地方道町田厚木線の交差点との間隔が狭く、踏切の渋滞がさらに交差点の渋滞へ派生する一因となっている。

そのことから、小田急相模原駅、相武台前駅、座間駅に近接する踏切においては朝夕の通勤通学時間に自動車と歩行者、自転車とが錯綜し、非常に危険な状態となっている。

- ② 沿線まちづくりの取組への意向

小田急相模原駅、相武台前駅、座間駅に近接する踏切では、歩行者や自転車の横断が多く通学路に指定されている箇所もあり、自動車交通との錯綜等、安全面からも問題があり鉄道と道路の交差箇所については、踏切改良や立体交差等が必要となっております。

また、特に駅を中心とした周辺地区では、鉄道施設の改良ばかりでなく、現在の駅前広場は、歩行者や地域住民が集い、交流できるような空間が少なく、交流できる広場空間を創出することも必要なことから面的整備を行い、鉄道高架事業と同時に駅周辺の一体的な整備を行うことが必要と思われるが、経済情勢、国県市の財政状況など事業をめぐる環境変化を見据えた視点からの検討が今後必要と思われます。

海老名駅周辺地区のまちづくり



海老名市の位置



・神奈川県ほぼ中央に位置し、面積26.48km²の都市である。

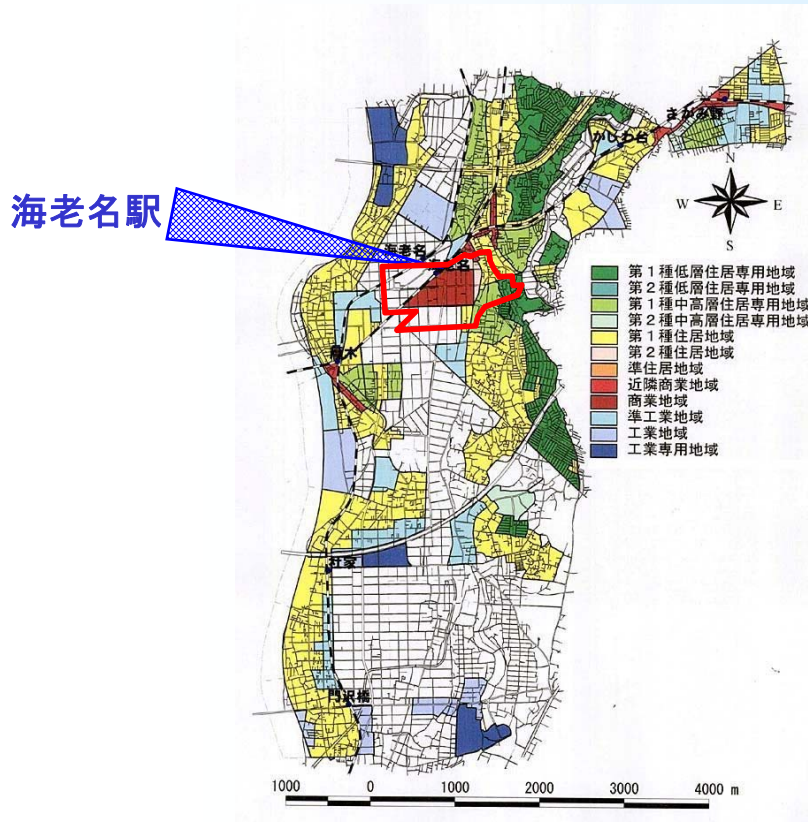
・小田急線・相鉄線・JR相模線の3線が通り、市内には9駅が存在している。中でも3路線全ての駅がある海老名駅は1日26万人もの乗降客数を数える。

また、乗換えなしで新宿まで50分、横浜まで30分とアクセスもよい。

・東名高速道路が市内中央部を走っており、さらに2010年2月さがみ縦貫道路の海老名ICが開業したことから、広域交通の利便性はさらに高まった。



市街化の状況



| | |
|--------|--------|
| 都市計画区域 | 2648ha |
| 市街化区域 | 1393ha |
| 調整区域 | 1255ha |

海老名の将来都市像(海老名市都市マスタープラン)

快適に暮らす 魅力あふれるまち 海老名
都市機能を集積し、暮らしの質を高める都市づくり

目指すべきは

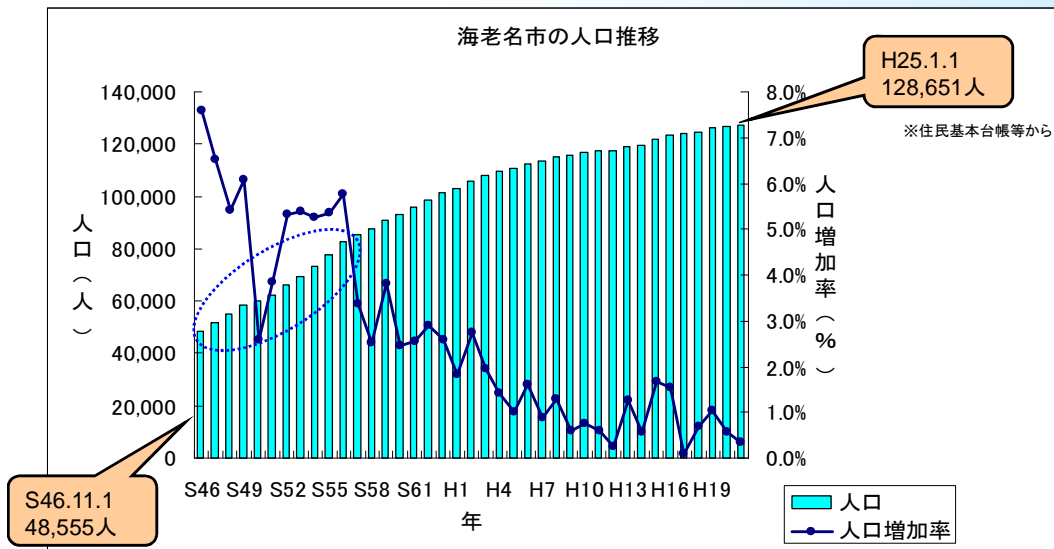
まちの賑わいや元気を実感できる都市
安全で安心感のある都市
誰もが暮らしやすさを実感できる都市
自然や歴史の魅力があふれる都市

海老名市の人口

・市政施行後の10年間で、人口は60%以上も増加し、首都圏のベッドタウンとして大きな変貌を遂げた。

・その後の10年でも、年間2~6%以上の上昇を続けた。平成に入ってから鈍化傾向にあるが、依然として微増中

⇒平成25年1月1日時点 128,651人（市政施行後約40年で約2.6倍）



鉄道、在るがゆえの悩み

★鉄道三線が結節

→交通上の大きな強みであるが、反面その鉄道そのものにより、市街地が分断され、まちづくりを円滑に進めることができない場合がある。

→鉄道事業者は、所有する施設の重厚長大性から市のまちづくりへの自由度が低く、これまでは積極的に協力することが少なかった。

⇒さらに海老名駅周辺は小田急電鉄株が鉄道用地以外にも多くの土地を所有しており、積極的な土地活用が図れないまま、駐車場等の低未利用地が広がっていた。



平成11年 東口駅前交通広場

「顔のないまち、海老名」

と長い間揶揄されていた

H6 庁内組織として「駅周辺対策室(現 駅周辺対策課)」を立ち上げ、取り組みを開始

あるべき海老名駅周辺のまちづくりは

顔のないまち海老名からの脱却

駅東西の一体的なまちづくりのために

歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保

働いて・遊んで・食べて・買ってもらうために

賑わいを創出

だれもが利用しやすい駅へ

電車・バスの乗換えも容易に



県央地域の中心、人口50万都市圏の拠点市街地の形成



海老名駅自由通路の整備へ

だれもが安心して歩き、集い、働き、そして遊べる

海老名駅とその周辺のまちづくりを目指して

その先導的役割を果たすべく

「**海老名駅自由通路整備事業**」を進めています。



海老名駅自由通路全体計画図



海老名駅自由通路（東口駅広部）

【交通連携推進事業】



海老名駅自由通路（中央三丁目方面）

【中心市街地商業等活性化総合支援事業費補助金】



海老名駅自由通路（小田急・相鉄駅舎部）

【交通連携推進事業】





民間開発の促進【小田急電鉄株】

- 昭和39年頃 用地取得を開始
- 昭和48年 海老名駅移転
- 昭和57年 コミュニティタウン計画
- 昭和60年 ビナタウン21
- 平成9年 市街地整備に関する基本協定



「行政は行政の役割を、民間は民間の役割を」

平成12年 EBINA PROJECT

平成13年4月着工 → 平成14年4月竣工(ビナウォーク誕生)



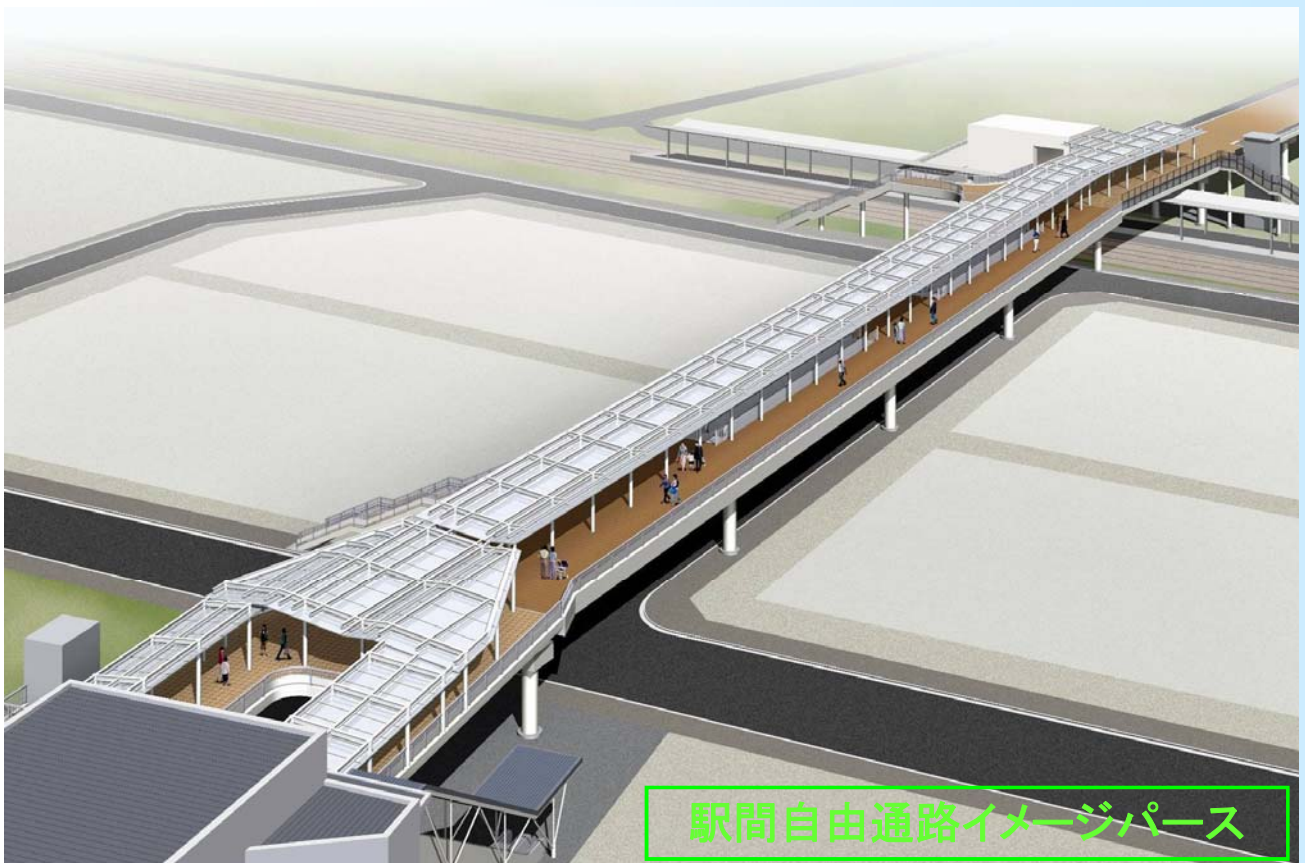
まちづくりに終わりはありません

○自由通路西へ・・・

今後進展していく駅間地区の民間開発、西口地区の土地区画整理事業を見据え、自由通路を西側へ延伸させていきます。

○そしてみらいへ

鉄道交通の要衝という強みを生かし、今後とも魅力あるまちづくりを進め、「降りて歩きたくなるまち海老名」を目指して必要な都市基盤整備を進めていきます。

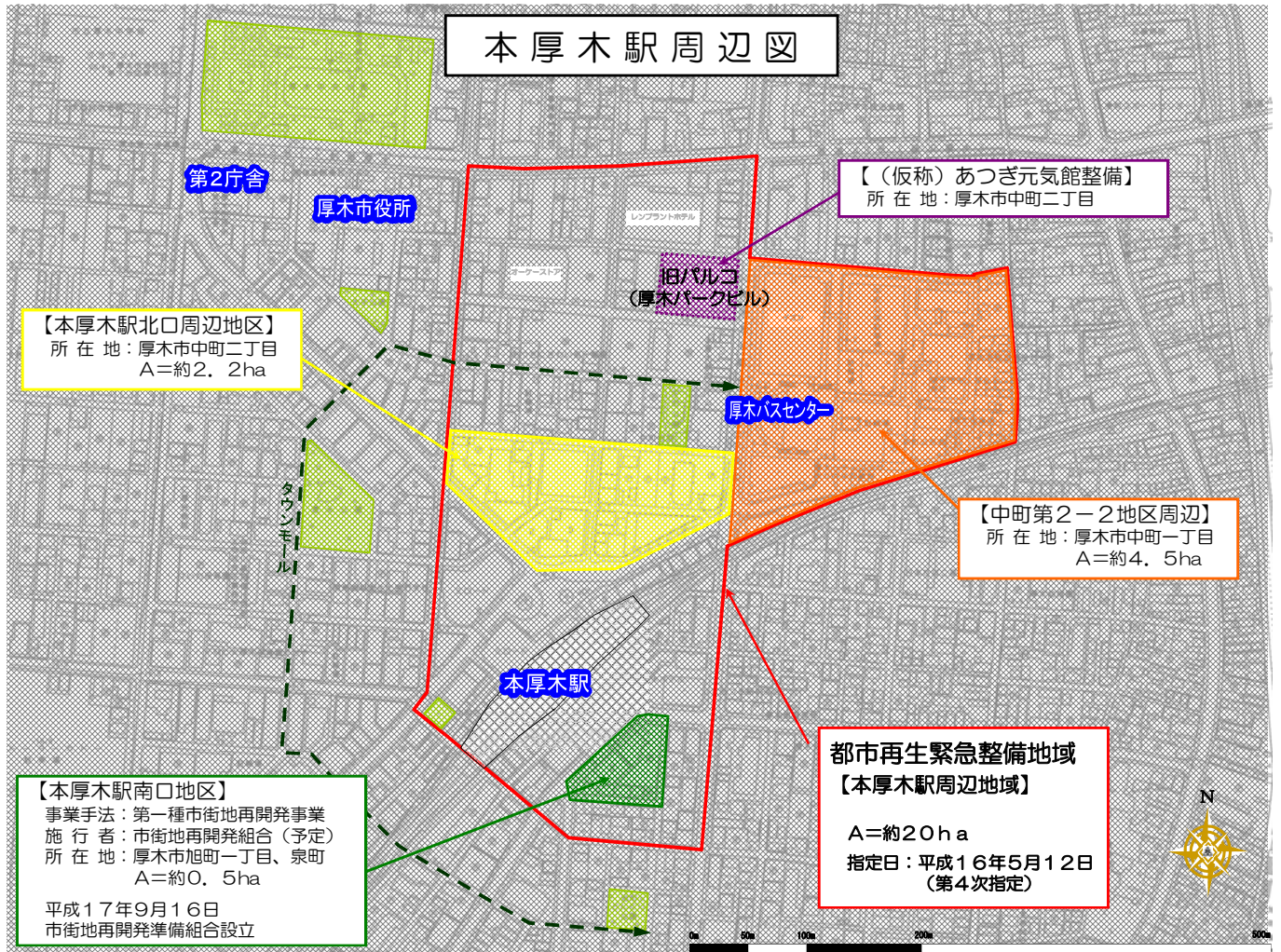




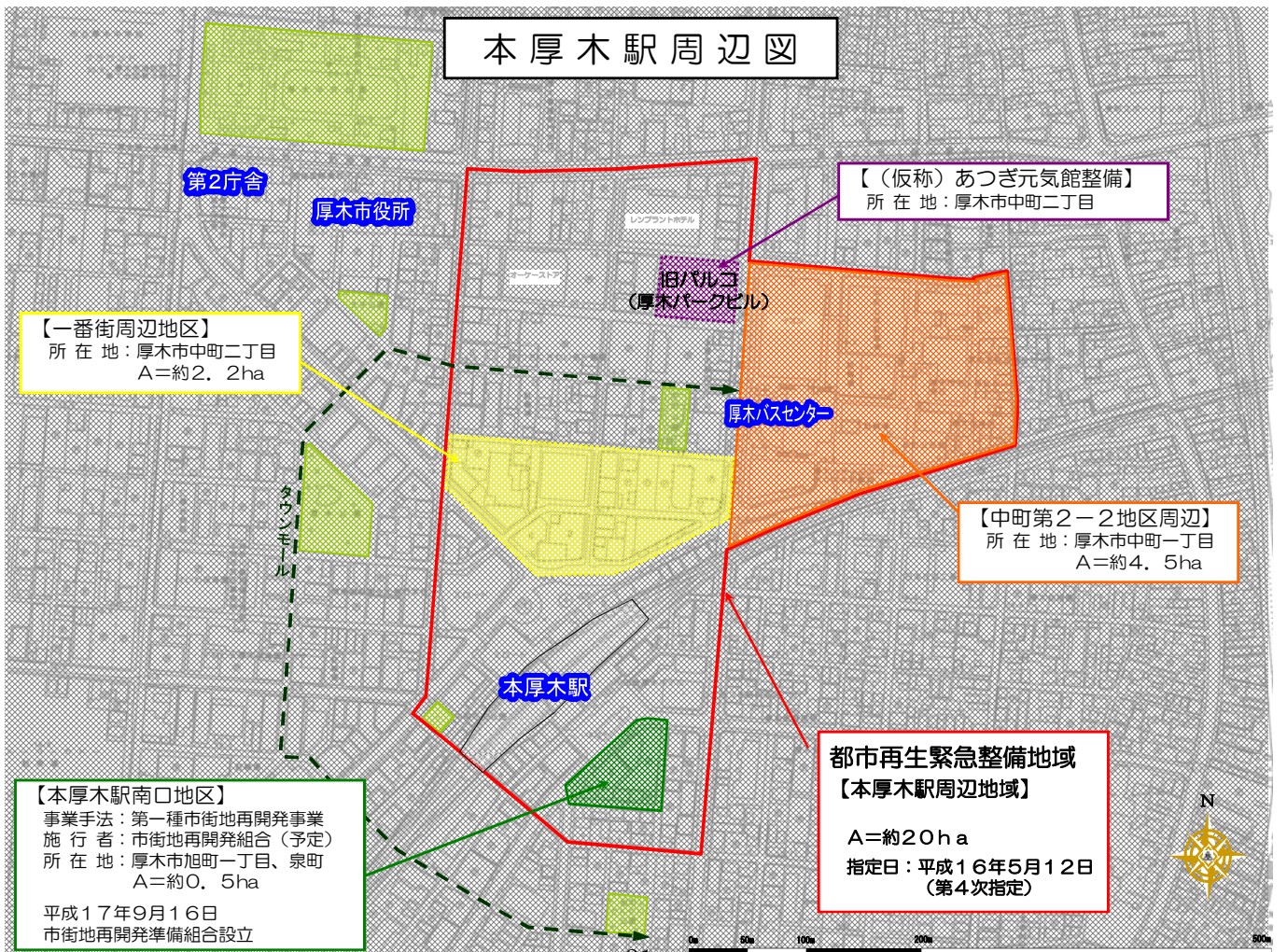
西口土地区画整理事業イメージパース

どうもありがとうございました。







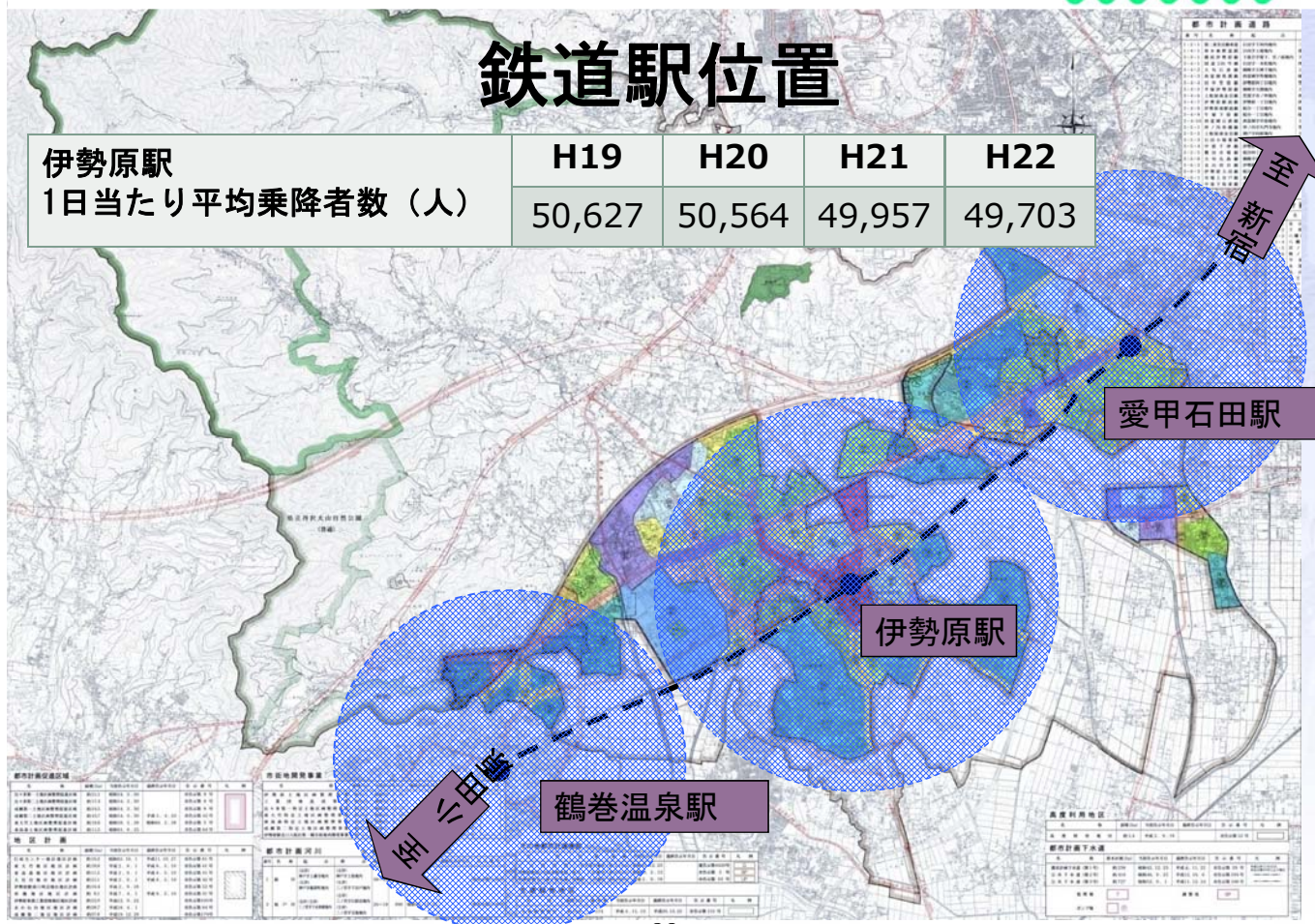


第2回小田急沿線まちづくり勉強会 【伊勢原市】



鉄道駅位置

| 伊勢原駅 1日当たり平均乗降者数（人） | H19 | H20 | H21 | H22 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 50,627 | 50,564 | 49,957 | 49,703 |

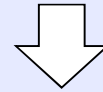


伊勢原駅周辺まちづくりに係る事業の経緯



〈既決定都市計画位置図〉

○第一種市街地再開発事業
(組合施行)
都市計画決定1.4ha (H2.9)



○キーテナントの撤退により、事業計画を再構築するも成立せず

平成16年3月 事業中止

現状の課題

- 交通結節点機能の改善
- 駅前商業地区として土地の高度利用の推進

伊勢原駅周辺地区 今後の取組

駅北口

○再開発に代わる新たな事業手法により拠点整備を検討

◆事業概要

交通基盤整備：アクセス道路・駅前広場
沿道市街地整備

◆課題

財源の確保、権利者合意形成、都市計画変更

今後に期待すること

- 観光の玄関口として、鉄道による広域的な集客
- 公共交通利用促進のための駅へのアクセスと乗り換え機能の強化

『小田急線新松田駅』周辺地区の再生(再編)・活用をキー(核)とした総合的なまちづくり活性化施策の推進

松田町の中心市街地は、地勢上、足柄平野の北端に位置し、東西3km南北1km程度のコンパクトな都市構造を有する。商業、交通、観光等の拠点となる「新松田駅」周辺の再編・活用をいかに推進していくかが大きな課題となっている。

【上位計画での位置付け】

松田町第5次総合計画(H23～30) 6つの柱

- 1 自然豊かな美しい環境を育む(自然・景観)
- 2 安全で心地よい環境を育む(都市基盤・生活環境)
- 3 元氣と心かよう安らぎを育む(健康・福祉)
- 4 未来をひらく人と文化を育む(教育・文化)
- 5 創造性豊かな活力を育む(産業)
- 6 みんなが誇れるまちを育む(行財政、自治・まちづくり)

【推進中の事業】

■新松田駅南口駅前広場の整備(①)

- ・南口周辺の活性化と利便・安全性の向上を図る
- ・一般車送迎用スペース、歩行者通路を暫定供用

■駅周辺地区への地区区画の導入検討(②)

- ・地区施設等の計画やまちなみの誘導を図る

■地域公共交通(バス路線)の機能補完

- ・デマンドバス実証運行～路線バスの増便・定期券補助導入を実施

■観光情報発信の充実

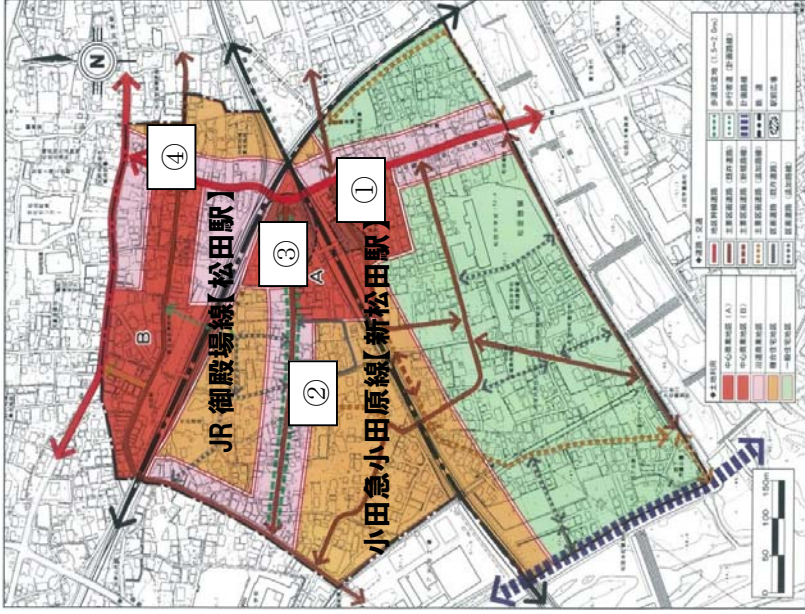
- ・テレビ等、メディア活用による広域的な宣伝を実施

■新松田駅北口周辺整備のあり方検討(③)

- ・地元団体との意見交換～県での検討着手予定

■駅へのアクセス道路(県道)の歩道整備(県)(④)

- ・観光や生活動線の機能・安全性の向上を図る



【駅周辺地区】

【新松田駅北口広場の通勤通学の状況】



【駅周辺地区の再編に向けた今後の課題】

- 町単独では、財政力や人員確保、技術面で大きな制約がある
- 面的な整備にあたり、地域や鉄道事業者等との協働、協力体制の確立が必要
- 鉄道により地区が分断され、道路網の脆弱さや密集市街地が形成されているなど事業上の制約も多く、地区の整備・再編にあたってはエリアでのマネージメントや工夫が必要
- 小田急線踏切は交通量が多く、閉鎖頻度も多いため、ペDESTリアンデンキやソフト自由通路等による歩行者動線の検討が必要

まちづくり戦略: キーワード『定住化』

松田町全体の活性化に向けた取り組みとして、定住人口や就業人口の確保だけでなく、観光・ハイキング等のデジタルの増加や鉄道乗換え客が回遊するような商店の活気やまちなみの魅力を創出することが必要と考えており、今後、ハード・ソフトが一体となった総合的なまちづくりを推進するにあたり、地域や鉄道事業者等と連携した駅周辺地区の再編・活用手法を検討していく必要があります。

小田急小田原線沿線 まちづくり勉強会資料

神奈川県 開成町

これまでのまちづくりの成果



これまでのまちづくりの成果

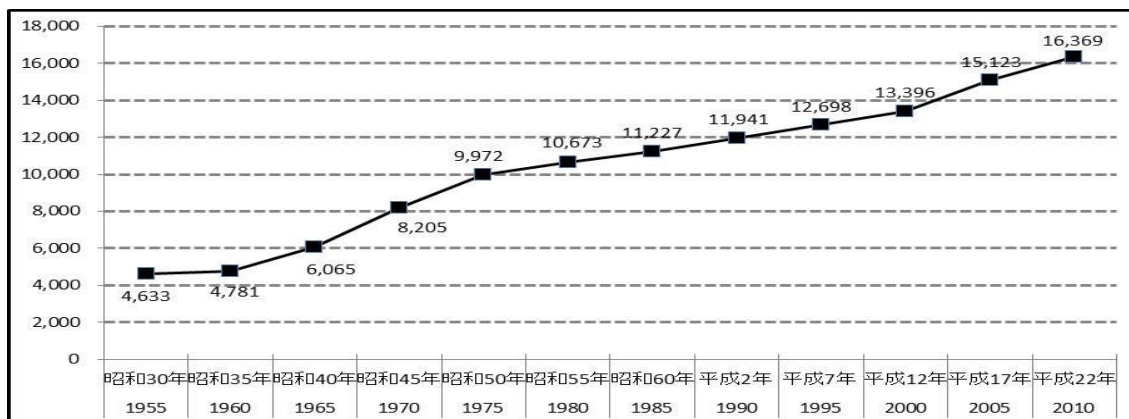
◆ 10年間で人口が約3,000人増加

平成17年から平成22年の人口増加率

開成町 8.2% (県内平均 2.9%)

⇒ **県内市町村 1位**

◆ 人口増加傾向は、基盤整備がさらに進むことにより今後もしばらく続く見込み



今後の取り組み

➤ 土地区画整理事業などの基盤整備を引き続き実施。

○現在進行中の土地区画整理事業の終了後、計画決定している周辺地区の基盤整備に着手。

○合わせて幹線道路の整備も実施。

➤ 企業誘致や商業施設の集積を図っていく。

○現在進行中の土地区画整理事業の終了後、当該地内の工業専用地域 (2ha)への企業誘致を進める。

○今後の駅前の基盤整備の進捗に合わせ、商業施設の集積を図る。

➤ 開成駅の機能の強化を図っていく。

○駅に接続する公共交通網の再整備を進めるとともに、駐輪場の整備、情報発信拠点機能の整備を図る。

小田原市における鉄道・駅を主体としたまちづくりの現状

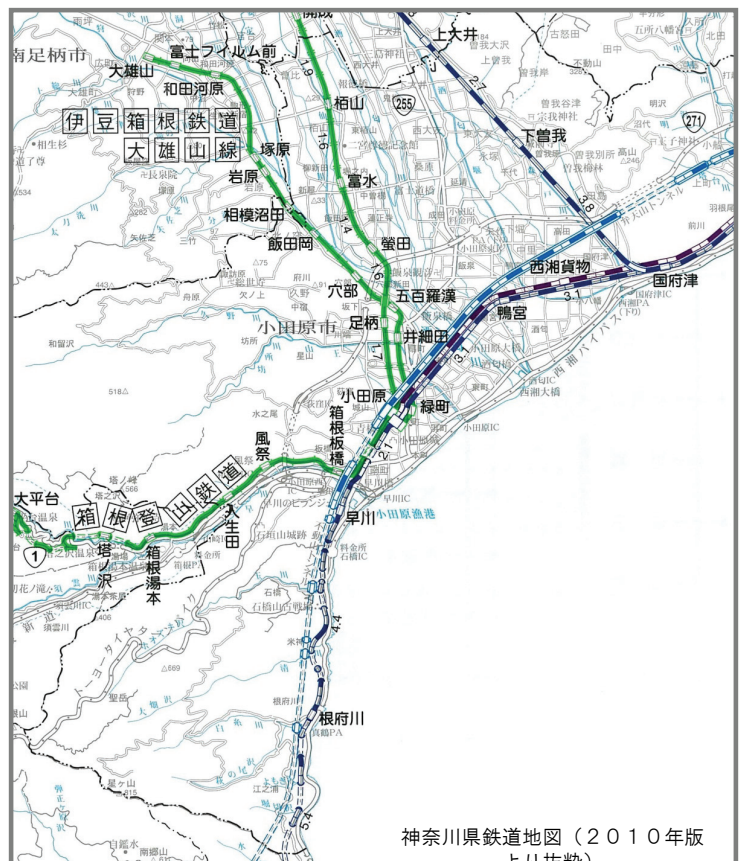
平成25年1月 小田原市

① 小田原市における鉄道・駅の現状

◆小田原市は、鉄道が6路線
18駅存し、4社のバス事
業者が、路線バスを86系
統運行している。

うち、小田急小田原線は、
市内に5駅ある。

◆市の中央を南北に酒匂川が
流れ、近年では東側に大型
商業施設が立地し、中心市
街地が衰退している。
また、小田原駅北側に行政
機関が多く集積する状況と
なっている。



② 小田急小田原線沿線の状況

(足柄駅～栢山駅)

- 駅周辺の道路幅員が狭いため、歩行者等の安全確保等が必要。
- (想定される課題)
- ◆駅を中心とした総合的なまちづくりへの要請
- ⇒駅広整備、周辺道路整備、駐輪場整備、バス等末端交通との連携等

(小田原駅)

- 小田原駅東口再開発事業、小田原地下街の再生に向けた取組が進められている。
- (想定される課題)
- ◆駅広整備等は一定程度整備済みではあるが、バス等末端交通の利便性の向上。
- ⇒新中心市街地活性化基本計画の策定等



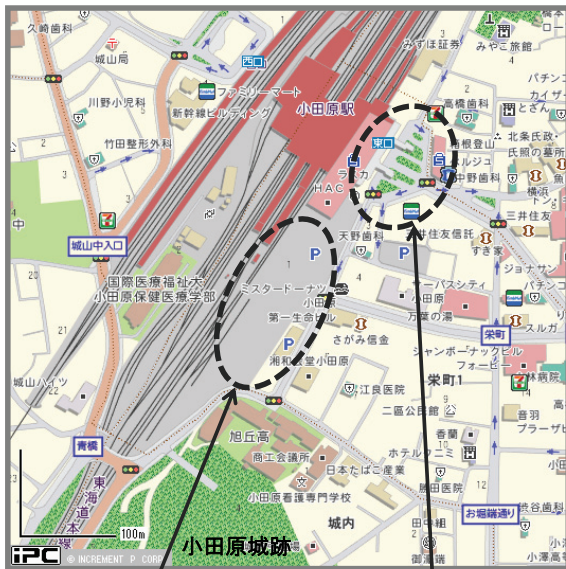
小田急小田原線については、小田原駅から栢山までの5駅、中心商業地である小田原駅を除き、足柄から栢山までは駅周辺に住宅地が多くなっており、人口が増加傾向にある。

(足柄駅)

- 工業系用途地域における大規模工場の撤退等に伴う跡地利用が生じている。
- ※GSユアサ跡地、JT跡地
- 工業系の土地利用が見込めない状況下においては、周辺の交通基盤等から商業系よりも住宅系の土地利用の方が望ましい。
- (想定される課題)
- ◆事業所等の立地に伴う、通勤者等の増加への対応。
- ⇒駐輪場の整備、周辺道路整備、バス等末端交通との連携、歩行者の安全確保等

③ 代表的な事業等

[小田原駅]



小田原駅東口再開発

小田原地下街の再生
(平成26年度供用開始予定)

[足柄駅]



JT跡地 (約8ha)

GSユアサ跡地 (約11ha)
(アマゾンジャパン・ロジスティクス)

④ 沿線まちづくりへの期待

小田原市の現状

- ◆高齢化率が 24.7%
(平成24年度)
- ◆代表的交通手段が自家用車
である割合が 46%超
(平成24年度)

公共交通に関する課題

- ◆高齢社会への対応
- ◆東西を結ぶ公共交通サービスの充実
- ◆鉄道駅などにおける鉄道と路線バスの乗継の円滑化 (道路ネットワークの構築など)

等

※市生活交通ネットワーク計画調査結果より

小田原市における公共交通の現状の取組み

- ◆「小田原市地域公共交通連携計画」を策定 (平成25年3月まで)
- ◆平成25年度以降、連携計画に基づく事業の検討・実施
⇒市民・交通事業者・行政の連携強化、乗継拠点の整備、乗継環境の向上、
駅・バス停等における情報案内の向上、駅前広場のレイアウトの見直し 等

鉄道・駅は、今後の都市機能の集約化に重要な施設であることから、
エコまち法などを積極的に活用し、鉄道・駅を中心としたまちづくり
に取り組んでいきたい。