

第3回 小田急小田原線沿線まちづくり勉強会資料

鉄道沿線を軸とした鉄道沿線地域の連携の必要性

2013年3月29日



現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 人口減少、高齢化により、社会の経済活動が縮小するとともに、移動が負担となる者が増加している。一方で、モータリゼーションの進展を背景に都市機能が拡散し、自動車利用を前提とした都市が形成されている。これらの社会の変化の結果、自動車運転が困難な高齢者の外出機会の喪失など住民の**生活の質の低下が危惧される**状況にある。



- 社会の変化に適応し、**質の高い都市を維持・増進**するには、生活に必要な都市機能を、高齢者・子育て世帯等様々な人が利用できる形で確保することが必要であり、このためには誰でも利用可能な**公共交通の確保**が必要となる。



- 質の高い生活に必要な都市機能には、日常生活に必要な都市機能の他、高度な医療サービス、大規模な文化施設・商業施設など**高次の都市機能が不可欠**である。人口が減少・高齢化し、都市機能が拡散する中で、今後**高次の都市機能の維持が特に課題**となる。

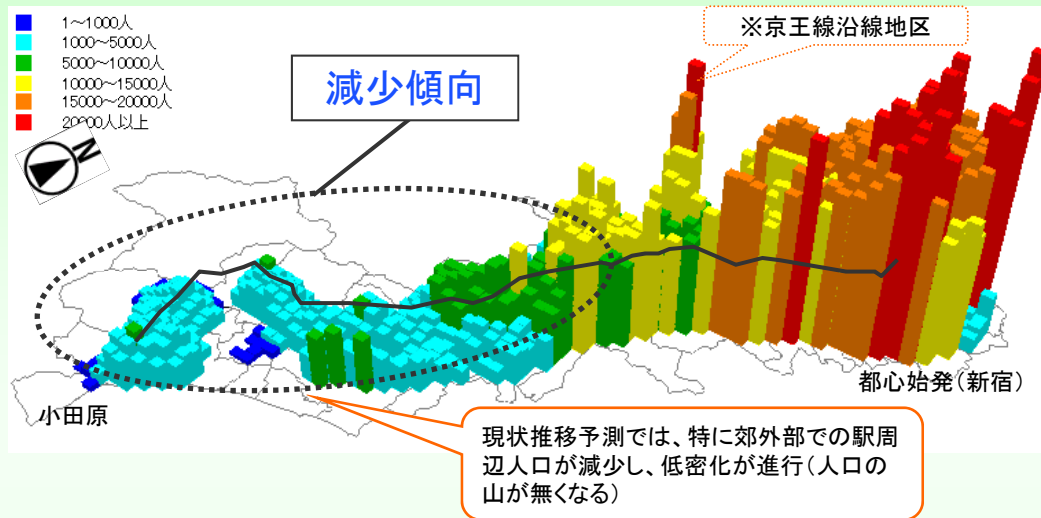


- 鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、**広い地域から多くの人を集める**ことを可能とし、広域からの集客を前提とした**高次の都市機能の立地を可能とする交通手段**である。
- 今後、高次の都市機能を含めた生活に必要な都市機能を沿線で確保するためには駅までのアクセス交通を含め、**鉄道を軸として沿線住民が生活するまちづくりが重要**であり、そのためには**沿線地方公共団体と鉄道事業者等の連携**が必要である。

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

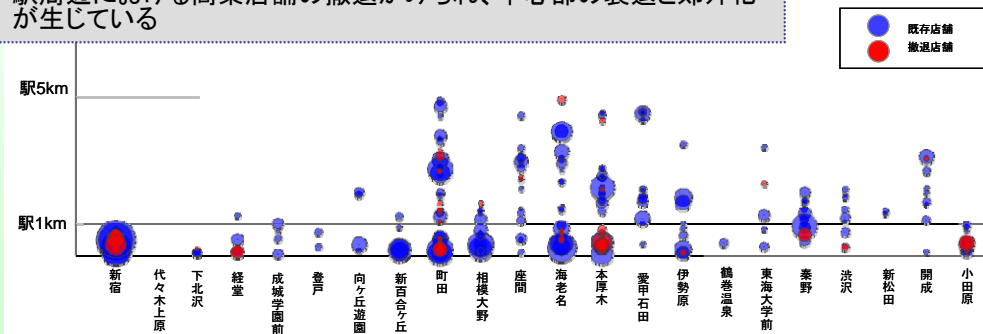
- 人口減少、高齢化により、社会の経済活動が縮小するとともに、移動が負担となる者が増加している。一方で、モータリゼーションの進展を背景に都市機能が拡散し、自動車利用を前提とした都市が形成されている。これらの社会の変化の結果、自動車運転が困難な高齢者の外出機会の喪失など住民の**生活の質の低下が危惧される**状況にある。

◆ 2035年 夜間人口(沿線5km圏の市街化区域)



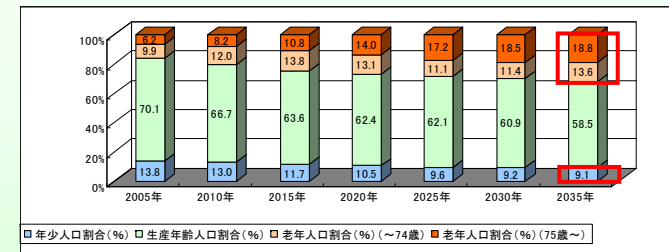
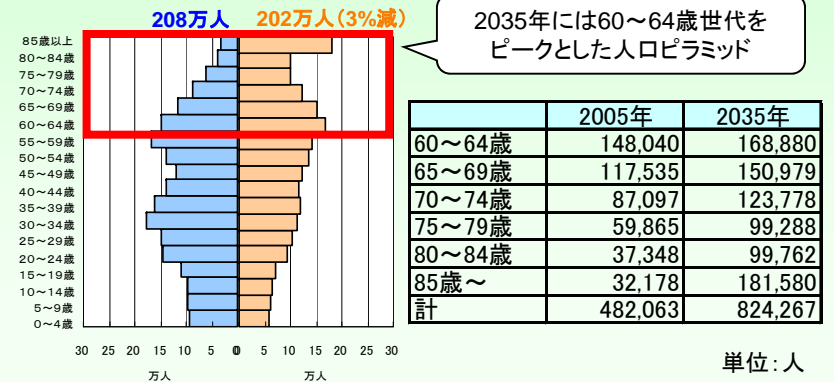
◆ 駅別の既存店舗と撤退店舗

駅周辺における商業店舗の撤退がみられ、中心部の衰退と郊外化が生じている



◆ 町田市～小田原市の人口変化

2035年における高齢者数は、約34万人増加し、**年少人口及び老年人口の割合は、全体人口の4割強を占めると予測されている。**



出典: 国立社会保障・人口問題研究所 2005年推計値

2005年 2035年

出典: 2005年人口 国勢調査

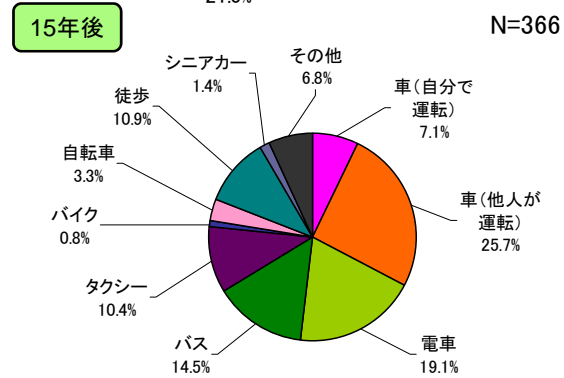
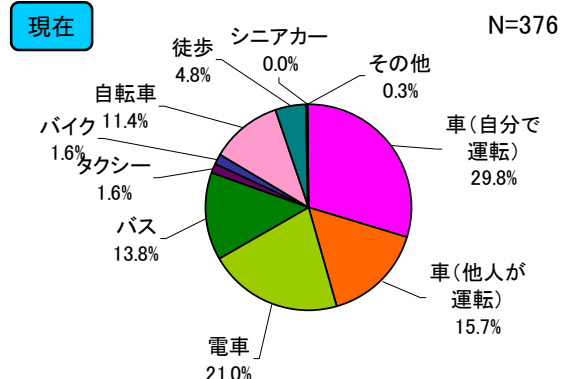
※2035年人口 2000年・2005年人口(自治体全体/国勢調査)からコーホート法を用いてメッシュごとに予測

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 社会の変化に適応し、**質の高い都市を維持・増進**するには、生活に必要な都市機能を、高齢者・子育て世帯等様々な人が利用できる形で確保することが必要であり、このためには誰でも利用可能な**公共交通の確保**が必要となる。

◆ 高齢者の15年後の利用想定交通機関

・高齢者施設を利用する高齢者に対し、来訪時の利用交通手段と15年後の利用交通機関を調査したところ、15年後は自分で運転する車や自転車利用が減少し、他人による送迎・徒歩・タクシーが増加する。



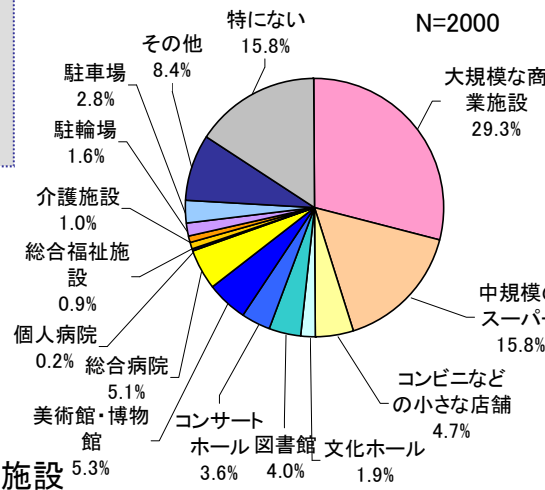
(資料) 高齢者アンケートによる

◆ 沿線、最寄り駅周辺に希望する施設

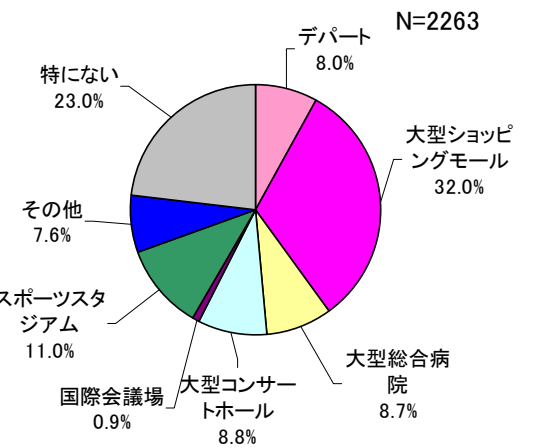
・駅利用者に最寄り駅および小田原線沿線に希望する施設を調査したところ、大規模商業施設、大型総合病院などの質の高い施設への希望が高い。

(資料) 駅アンケートによる

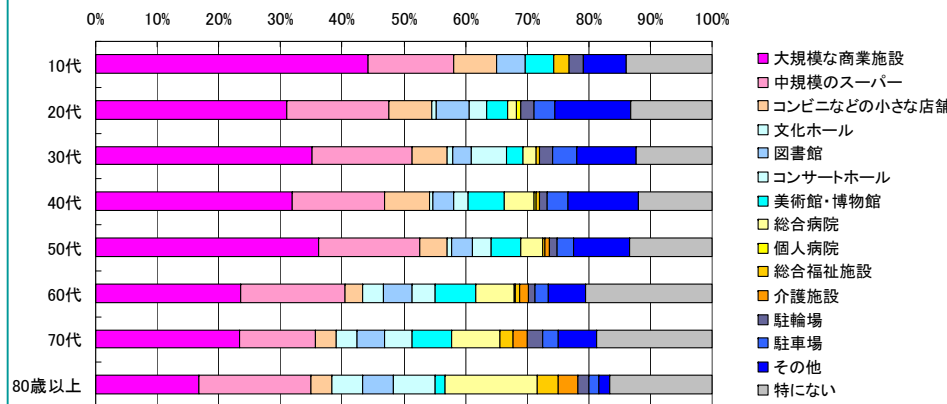
最寄り駅周辺に希望する施設



小田原線沿線に希望する施設



◆ 年齢階層別駅に欲しい施設



◆ 駅1キロ圏に位置する主要施設

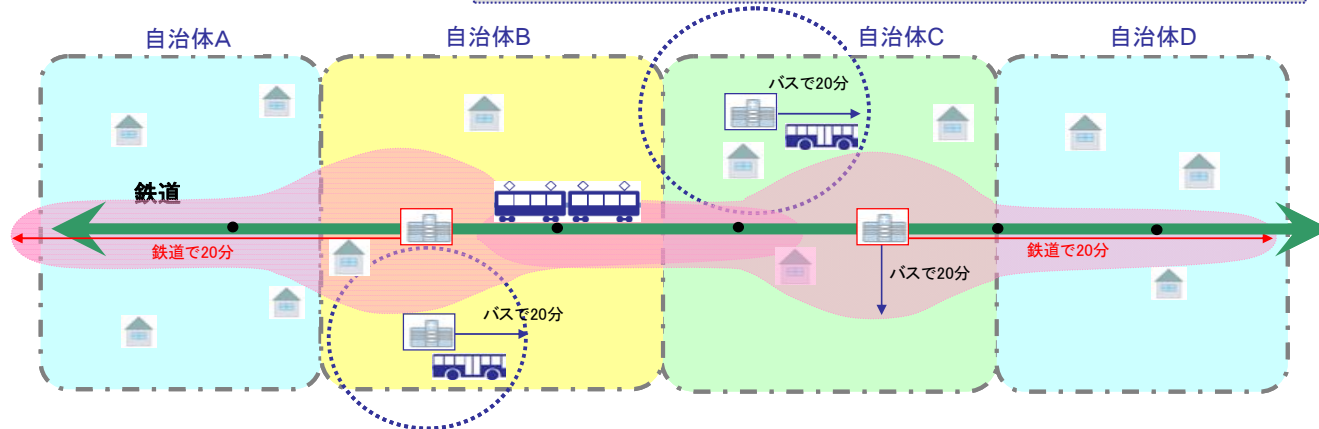
分類	施設名	最寄駅	距離
商業施設	ピナウォーク	海老名	232
	町田東急ツインズ	町田	148
	伊勢丹相模原店(本館)	相模大野	325
病院	伊勢原協同病院	伊勢原	600
	足柄上病院	新松田	500
	小田原市立病院	足柄	830
文化施設	町田市民ホール	町田	650
	グリーンホール相模大野	相模大野	550
図書館	町田市立中央図書館	町田	270
	小田原市立図書館	小田原	920

現状整理および鉄道を軸としたまちづくりの必要性

- 質の高い生活に必要な都市機能には、日常生活に必要な都市機能の他、高度な医療サービス、大規模な文化施設・商業施設など**高次の都市機能が不可欠**である。人口が減少・高齢化し、都市機能が拡散する中で、今後**高次の都市機能の維持が特に課題**となる。鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、広い地域から多くの人を集めることを可能とし、広域からの集客を前提とした高次の都市機能の立地を可能とする交通手段である。
- 鉄道は、その輸送人員・輸送距離の特性により、**広い地域から多くの人を集める**ことを可能とし、広域からの集客を前提とした**高次の都市機能の立地を可能とする交通手段**である。
- 今後、高次の都市機能を含めた生活に必要な都市機能を沿線で確保するためには駅までのアクセス交通を含め、**鉄道を軸として沿線住民が生活するまちづくりが重要**であり、そのためには**沿線地方公共団体と鉄道事業者等の連携が必要**である。

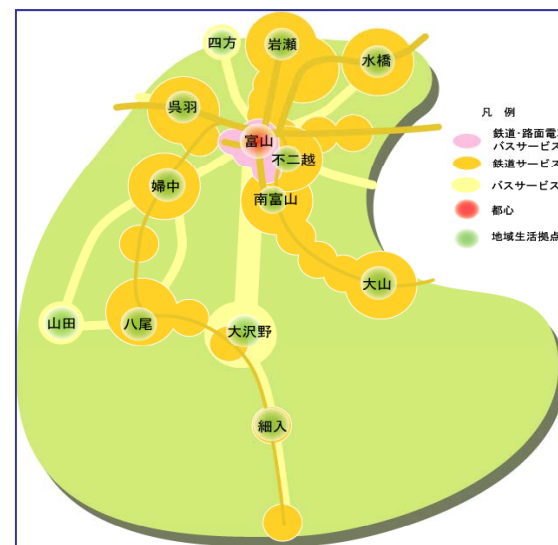
◆鉄道を軸とした移動のイメージ

・鉄道が持つ大量輸送性能、速達性により鉄道沿線の幅広い範囲からの集客が可能となる。



◆富山市が目指す都市構造

・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現



(資料) 第2回沿線まちづくり勉強会による

◆150万～200万人規模の都市機能比較

・150万～200万人規模の都市圏では高次の都市機能の立地が可能である。

	仙台都市圏	岡山都市圏	新潟都市圏	小田急小田原線沿線
人口	2,239,000人(2005年)	1,946,757人(2005年)	1,442,808人(2005年)	1,040,020人(市町村域内2005年)
100万冊以上の図書館	あり (富山県図書館、108万冊)	あり (岡山県立図書館、290万冊)	なし	なし
スタジアム(大型)	あり (日本製紙クリネックススタジアム宮城、22,026人)	あり (岡山県総合グラウンド-陸上競技場/merksスタジアム、22,000人)	あり (東北電力ビッグスワンスタジアム、約12,300人)	なし
年間10件以上開催された国際会議場(2010年)	あり (仙台国際センター、12件)	なし	あり (朱鷺メッセ、10件)	なし
高級ブランド店※	あり(3店舗)	あり(3店舗)	あり(3店舗)	なし
高さ100m以上の高層ビル	あり (仙台トラストタワー、180m)	あり (阿倍クレースタワー、108.6m)	あり (万代島ビル、148m)	なし

※高級ブランド店は代表としてルイヴィトン、グッチ、エルメスを対象とする。

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

- 小田急小田原線沿線地域は、これまで都心部や沿線の大学等への通勤・通学者の居住地としての性格を有し、鉄道駅を中心として沿線地域の都市機能が集約して立地してきた。**団塊の世代が退職し沿線の生産年齢人口の減少**が見込まれる、また少子化による通学需要の減少が見込まれる中、沿線地域では今後、**都心部との関係希薄化**や鉄道利用者の減少による**高次の都市機能の維持や誘導が困難**になることが予想される。
- また、町田・相模原地域及び小田原地域の間にある地域においては、今後、鉄道需要の減少により**駅前の都市機能の低下や鉄道機能の低下により住民の生活の質の低下が懸念**される。



- 小田急小田原沿線には**160万人の人口**があり、**沿線地方公共団体が連携し**、積極的に小田原線を活用したまちづくりに取り組むことにより、鉄道機能・生活に必要な都市機能を確保し、**質の高い都市群を形成**することができるのではないか。
- 一方で、現在、沿線地域のまちづくりは各地方公共団体によって取り組まれ、十分な連携が図られていないのではないか。



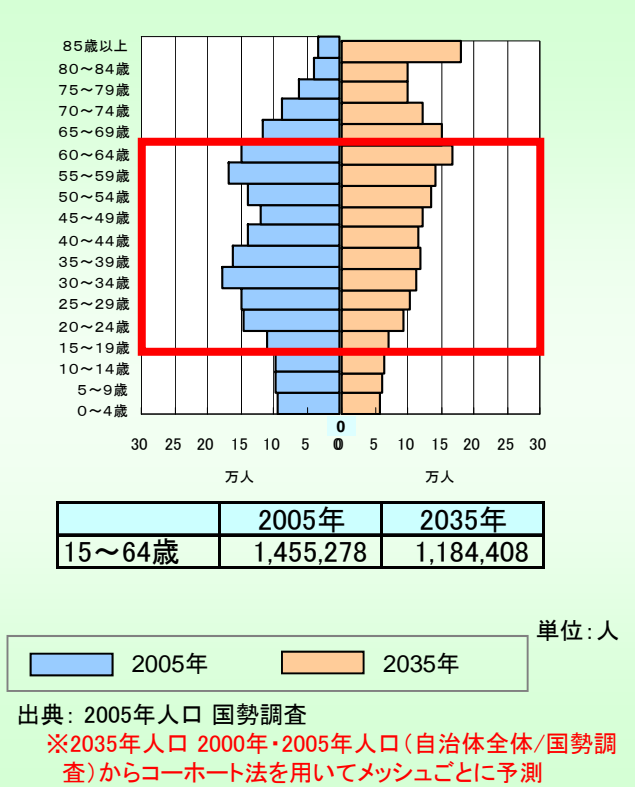
- 小田急小田原線を軸とするまちづくりとして、例えば以下の連携が必要ではないか。
★目標:「豊かな生活が維持・増進できる魅力ある都市群」の形成
 - 提言①: 各地方公共団体による沿線各駅への都市機能の集約及び拠点性向上
 - 提言②: 軸となる小田原線の利便性向上
 - 提言③: 高次の都市機能を享受するための小田原線沿線内の地方公共団体の連携
 - 提言④: 小田原線沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

- 小田急小田原線沿線地域は、これまで都心部や沿線の大学等への通勤・通学者の居住地としての性格を有し、鉄道駅を中心として沿線地域の都市機能が集約して立地してきた。団塊の世代が退職し沿線の生産年齢人口の減少が見込まれる、また少子化による通学需要の減少が見込まれる中、沿線地域では今後、都心部との関係希薄化や鉄道利用者の減少による高次の都市機能の維持や誘導が困難になることが予想される。
- また、町田・相模原地域及び小田原地域の間にある地域においては、今後、鉄道需要の減少により駅前の都市機能の低下や鉄道機能の低下により住民の生活の質の低下が懸念される。

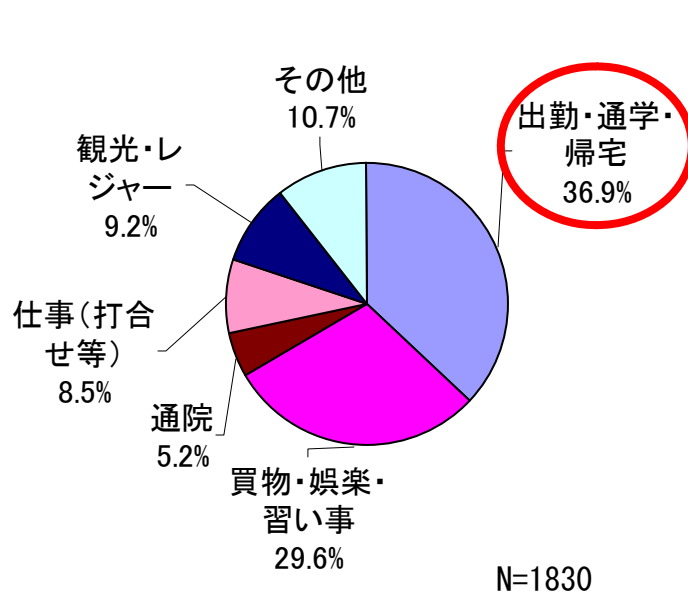
◆ 小田急小田原線の生産年齢数の変化

小田原線沿線(町田市～小田原市)の生産年齢人口は2005年から2035年で約19%減少



◆ 小田急小田原線の鉄道駅利用目的

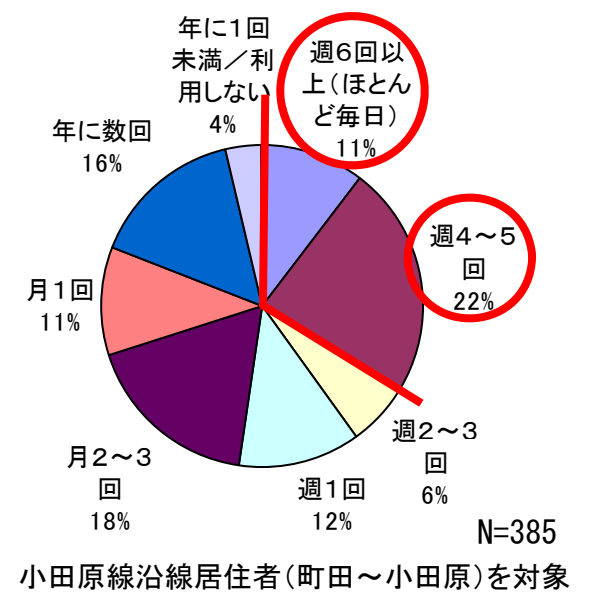
駅利用者の約37%が通勤・通学・帰宅の利用である。



(資料) 駅アンケートによる

◆ 年齢階層別の鉄道利用頻度

生産年齢階層(15歳～64歳)の鉄道利用頻度は週4回以上が33%を占めている。



小田原線沿線居住者(町田～小田原)を対象

(資料) WEB調査による

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

- 小田急小田原沿線には**160万人の人口**があり、**沿線地方公共団体が連携**し、積極的に小田原線を活用したまちづくりに取り組むことにより、**鉄道機能・生活に必要な都市機能を確保し、質の高い都市群を形成**することができるのではないか。
- 一方で、現在、沿線地域のまちづくりは各地方公共団体によって取り組まれ、十分な連携が図られていないのではないか。

◆沿線自治体の都市計画マスタープラン(中心核・副次核の位置付け)

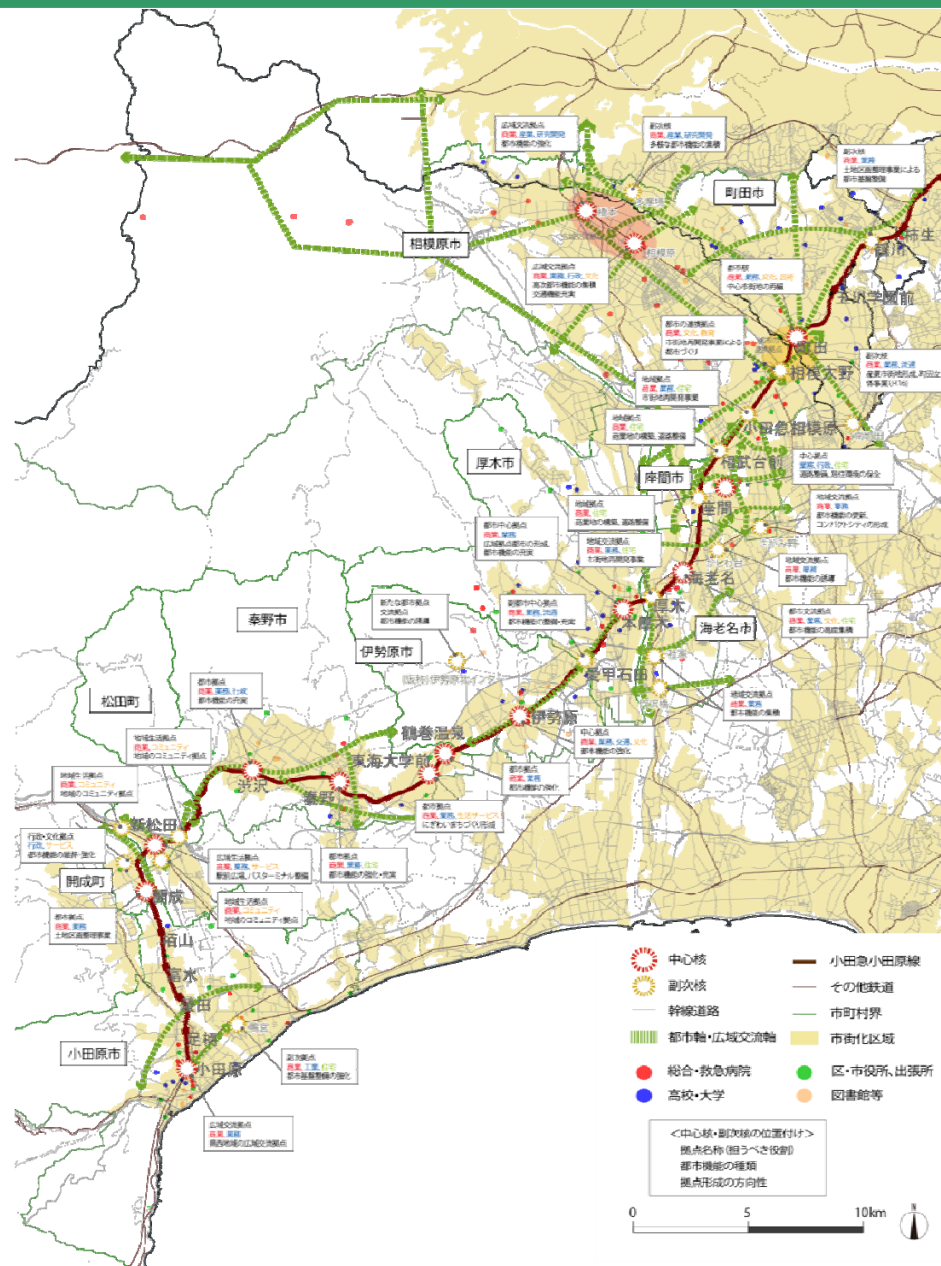
各地方公共団体の都市計画マスタープランなどでは、鉄道沿線を意識した将来計画が示されていない。

◆検討対象地域の将来圏域人口

人口区分	1975年 (A)	2005年 (B)	2035年 (C)
検討対象地域(沿線市町)の 夜間人口	1,045,537	1,646,026	1,586,773
	—	1.57 (B/A)	0.96 (C/B)
【参考】小田急小田原線全線の 夜間人口	1,731,749	2,500,677	2,394,295
	—	1.44 (B/A)	0.96 (C/B)

※相模原市については、南区のみを対象とする

(資料)第2回沿線まちづくり勉強会による



小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

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

小田原線沿線の約190万人の居住者や沿線地域に來訪する者が、生活や交流に必要な都市機能に円滑にアクセスすることができ、質の高い生活を営める都市群の形成。

◆特徴のある都市機能の配置(機能分担)イメージ



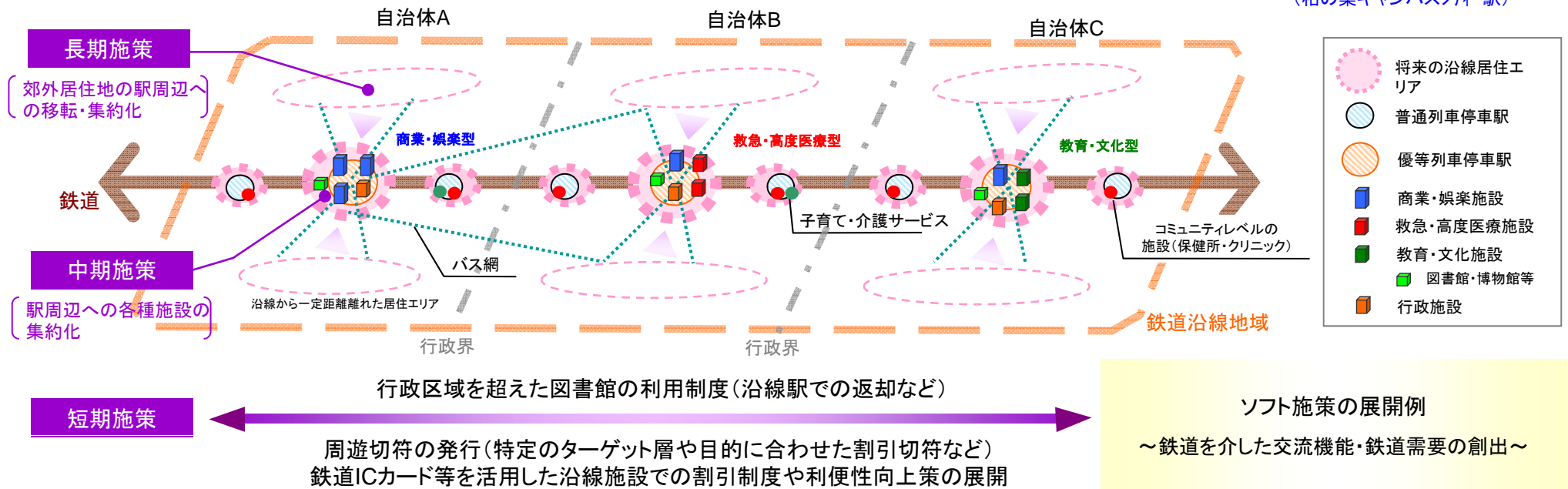
駅直近商業施設(二子玉川駅)



駅直近の総合病院(大岡山駅)



産官学が連携した駅前開発(柏の葉キャンパスシティー駅)



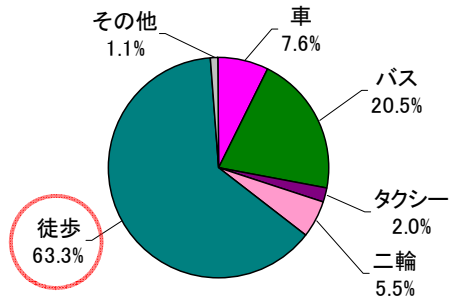
小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

● 提言①： 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

- ・沿線各地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともにバス等の利便性を向上させ駅の拠点性を高め、自動車利用を必要としない生活を可能とし、高齢者などの移動制約者にとっても生活の質を高めるとともに鉄道利用人口を増やす。

◆ 駅から目的地までの利用交通手段

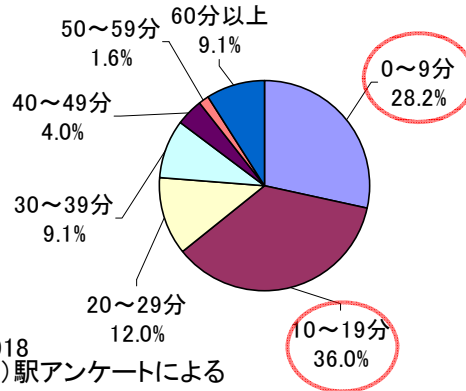
・駅利用者の約6割が徒歩での利用であり、駅に近い範囲に目的地があれば人々は電車と徒歩で生活できる。



(資料) 駅アンケートによる N=1466

◆ 駅から目的地までのアクセス時間

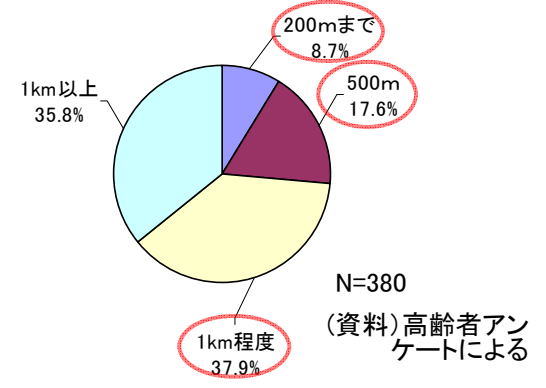
・駅利用者の約6割が20分未満(徒歩で約1.2km)であり、駅に近い範囲に目的地があれば多くの人の生活の質が向上する。



(資料) 駅アンケートによる N=1918

◆ 高齢者の徒歩による移動距離

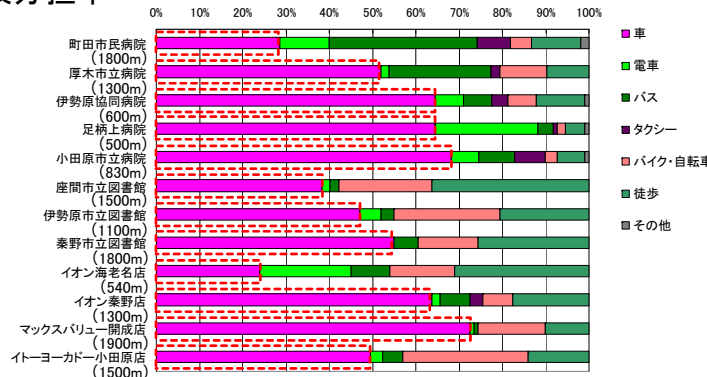
・高齢者の歩く距離は長くても1km程度までが多く、駅の周辺に必要な施設を集積させることで、高齢者等にとって利便性を高めることができる。



(資料) 高齢者アンケートによる N=380

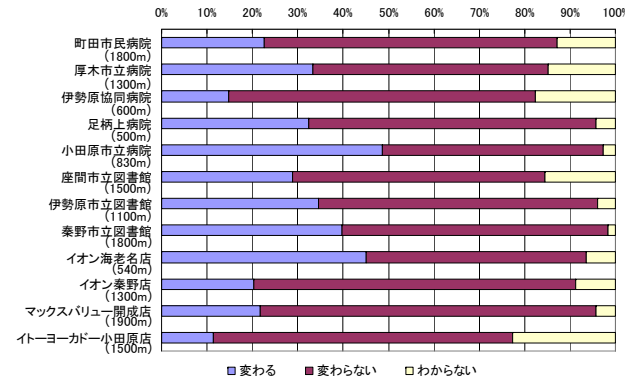
◆ 商業施設における利用交通手段分担率

・図書館・商業施設の自動車分担率は、駅に近い方が低い、病院はその限りではない。町田市民病院はバス利用が影響されていると考えられる。



(資料) 施設ヒアリングによる N=1265

◆ 鉄道駅直近の場合の公共交通転換意向※



N=705 ※サンプル数20以上の施設のみを対象

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

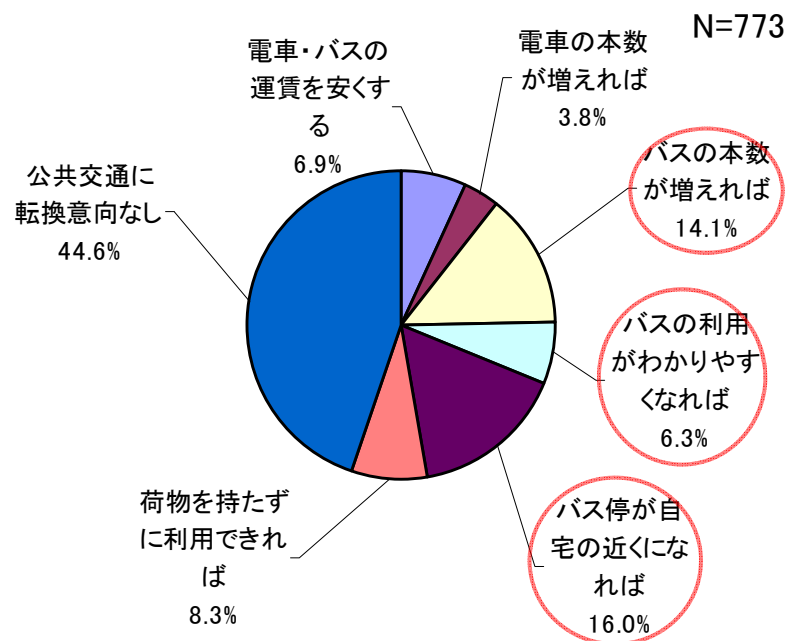
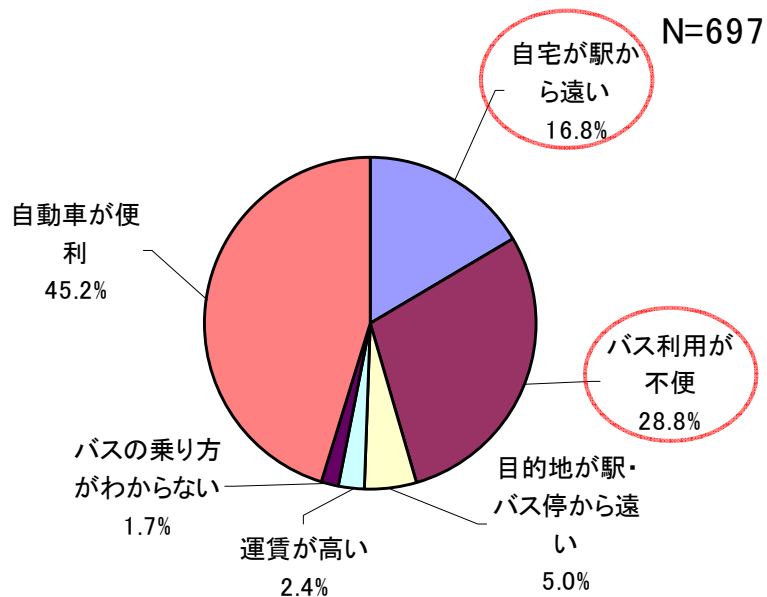
● 提言①： 各地方公共団体による沿線各駅の都市機能の集約及び拠点性向上

- 沿線各地方公共団体が区域内の駅周辺に都市機能を集約するまちづくりを行うとともにバス等の利便性を向上させ駅の拠点性を高め、自動車利用を必要としない生活を可能とし、高齢者などの移動制約者にとっても生活の質を高めるとともに鉄道利用人口を増やす。

◆公共交通を使わない理由

- 公共交通を使わない理由として、駅へのアクセス性が不便な理由を挙げているひとが約5割を占める。
- バスなどによる鉄道駅への利便性を向上させることで公共交通への転換を促すことができると考えられる。

◆公共交通転換理由



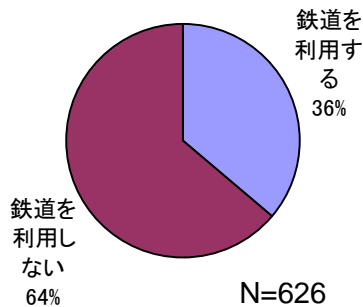
(資料)施設ヒアリングによる

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

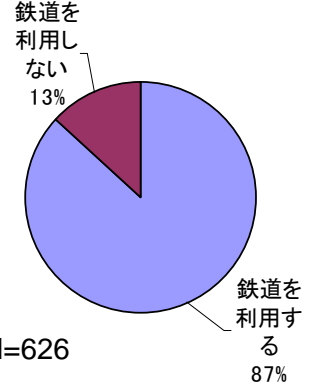
● 提言②： 軸となる小田原線の利便性向上

- ・沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携し、鉄道利用人口を拡大させるとともに、鉄道利用を促進する取組を企画・実施することで駅周辺に集積する都市機能を結ぶ軸として鉄道の利便性を向上させる。

◆ 日常の買い物に鉄道を利用する/しない比率



◆ 特別の買い物に鉄道を利用する/しない比率

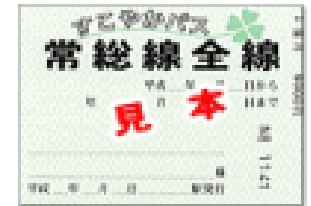


◆ 高齢者割引パスなどの導入事例

関東鉄道のすこやかパス

常総線全線が乗り放題の定期券。70歳以上の方ならどなたでも利用できる、常総線全線が乗り降り自由のお得な定期券

- ・利用日：全日
- ・対象者：70歳以上の人
- ・運賃：
 - [1ヶ月] 9,000円
 - [3ヶ月] 25,000円
 - [6ヶ月] 48,000円



北陸鉄道のシルバー定期 金沢市シルバー定期券助成制度



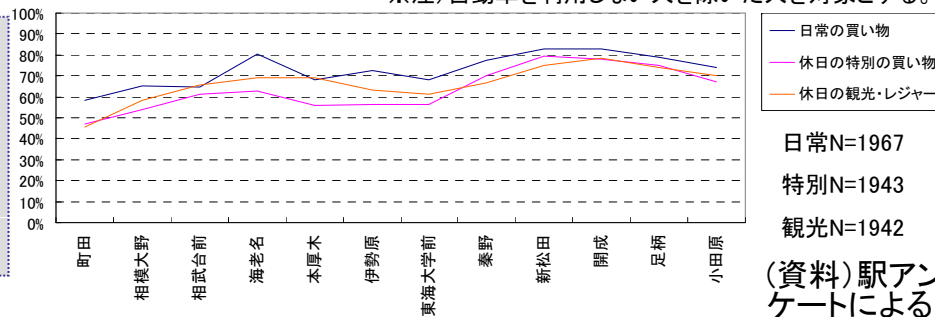
免許証を持たない70歳以上の人	6,000円で購入 (市が1,000円助成)
免許証を自主返納した70歳以上の人 (ただし、自主返納した日から1年間)	5,000円で購入 (市が2,000円助成)

特別な買い物には約9割の人が鉄道を利用しており、鉄道の利便性を向上させることにより、沿線の活性化を図ることができるのではないかと。

(資料)WEB調査による

◆ 自動車等を利用する人の割合

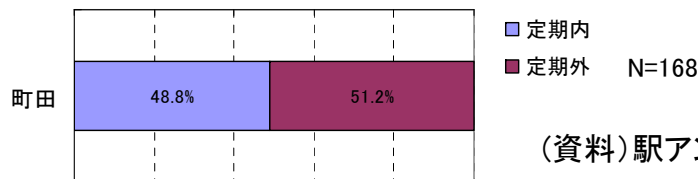
都心から遠いほど買い物・観光・レジャーに自動車を利用しており、特に郊外部の鉄道利便性向上が求められている。



(資料) 駅アンケートによる

◆ 小田原線町田駅に特別な買物目的で出かける人の定期券範囲

特別な買物先で町田へ行く定期を持つ人の約5割が町田を含む定期券を有する。



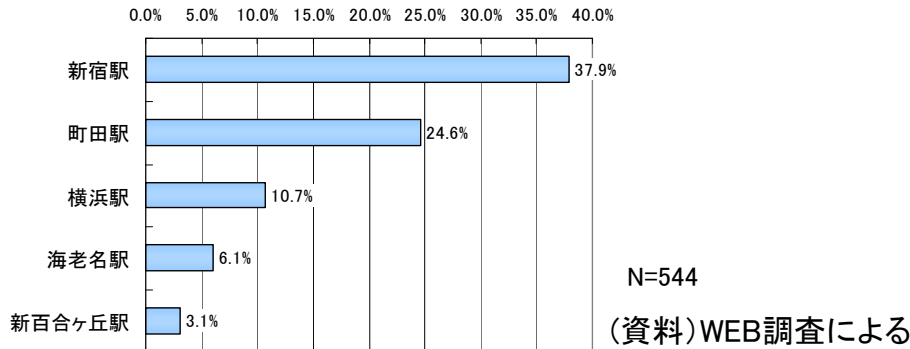
(資料) 駅アンケートによる

小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

● 提言③： 高次の都市機能を享受するための小田原線沿線内の地方公共団体の連携

- ・沿線各地方公共団体が、高度な医療機能、大規模な文化施設、商業機能等の高次の都市機能を役割分担に基づき立地させるよう取り組むことにより、様々な高次の都市機能を沿線内に確保させる。

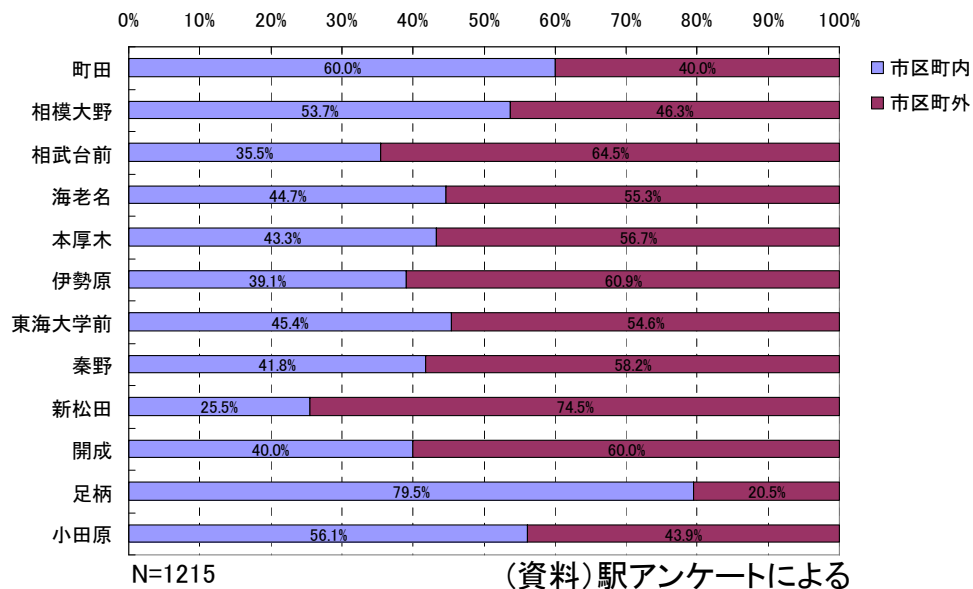
◆ 小田原線沿線居住者の特別な買物先 (上位5位)



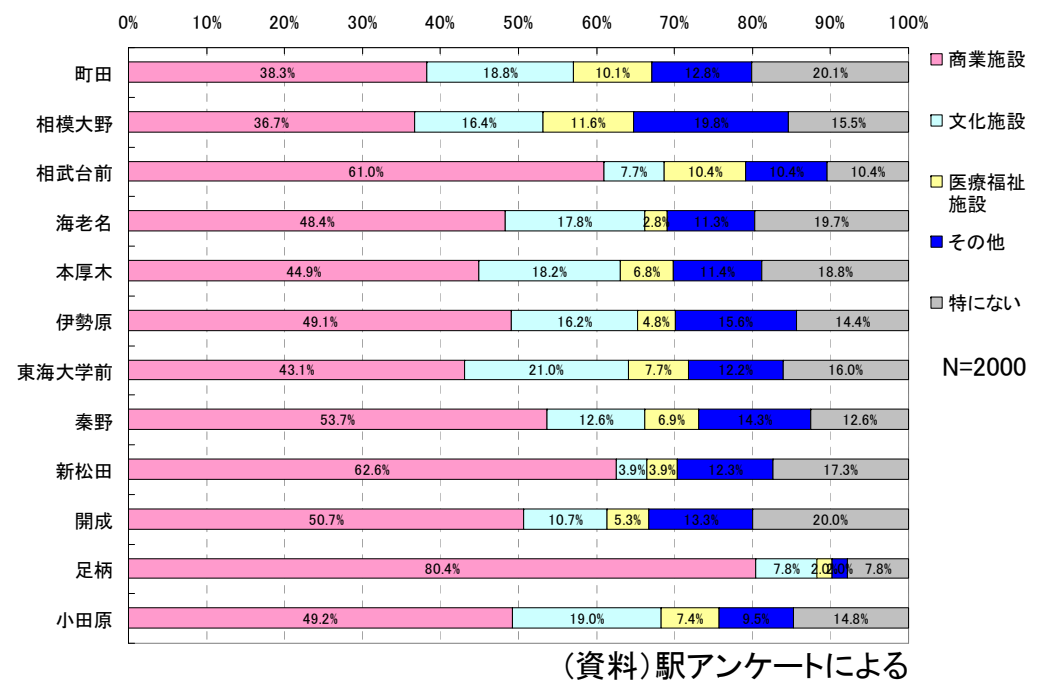
・特別な買物目的における鉄道利用の移動は、新宿、町田などの沿線内が上位にあり、自動車利用では約4割の人が、自市区町外へ買物に行っている。

・どの駅でも希望する施設は、商業施設が上位であるが、一定の規模の商圈を確保し、質の高いサービスを提供するためには、沿線で連携して集約配置する必要があると考えられる。

◆ 自動車による特別な買物先



◆ 駅別の駅周辺に希望する施設



小田急小田原線を軸としたまちづくり(案)

● 提言④： 小田原線沿線の魅力を活かした居住人口・交流人口の増加

- ・小田原線沿線の優れた特徴である、「生活環境の豊かさ(商業施設の充実、自然環境の豊かさ)」を「交通の利便性」とともにPRし、沿線居住人口の増加に取り組むとともに、各地で開催される祭りなどの集客イベントを沿線地方公共団体・鉄道事業者等が連携してPRし、沿線の交流人口の増加に取り組み、沿線を活性化させる。

◆地域を選んだ理由(WEBアンケート) N=20,219

小田原線沿線では、通勤の利便性、複数路線の利用、自然環境などに対する評価が高い。

	住居費が安い	物価が安い	通勤に便利である	都心に行きやすい	複数の鉄道路線が使える	始発駅である	鉄道・バスの本数が多い	街並みがきれい	閑静な住宅地である	沿線の雰囲気が好き	まちに活気がある	商業施設が充実している	飲食店が充実している	医療施設が充実している	高齢者支援施設が充実している	沿線に良い学校がある	学習環境が良い	公園が多い	自然環境が豊か	治安または防災面で良い	生まれた土地だから	その他
小田原線	5	21	1	3	9	17	8	13	4	12	20	7	16	14	22	19	18	10	2	11	6	15
田園都市線	14	21	2	1	11	20	9	6	3	4	16	10	18	13	22	17	12	7	5	8	15	19
平均	6.5	14.5	1.4	2.6	9.8	16.6	9.7	13.1	4.1	11.6	17.6	8.9	15.6	13.6	21.2	19.4	17.4	9.1	6.1	11.9	8.9	11.3

◆地域に住んでみて気づいた点(WEBアンケート) N=20,219

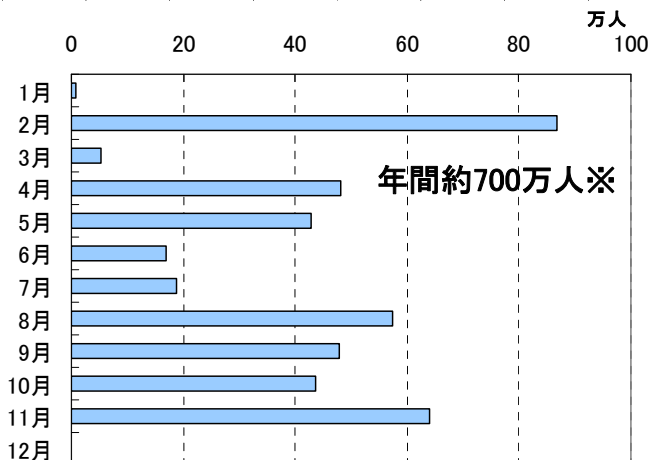
小田原線沿線では、複数路線の利用、公共交通の本数、自然環境などに対する評価が高い。

	住居費が安い	物価が安い	通勤に便利である	都心に行きやすい	複数の鉄道路線が使える	始発駅である	鉄道・バスの本数が多い	街並みがきれい	閑静な住宅地である	沿線の雰囲気が好き	まちに活気がある	商業施設が充実している	飲食店が充実している	医療施設が充実している	高齢者支援施設が充実している	沿線に良い学校がある	学習環境が良い	公園が多い	自然環境が豊か	治安または防災面で良い	生まれた土地だから	その他
小田原線	14	14	3	2	6	18	9	16	4	12	17	5	11	10	22	20	19	7	1	8	13	21
田園都市線	21	17	5	1	14	19	8	6	2	7	16	11	14	10	20	13	12	4	3	9	17	22
平均	14.5	10.1	2.9	1.9	9.3	15.9	9.6	14.1	3.8	12.3	16.9	7.4	12.6	9.1	20.7	19.2	17.1	6.3	3.7	10.2	13.1	19.2

◆イベント・祭りによる月別入込者数

小田原線沿線には年間約700万人※の観光客が訪れており、イベント等は2月、4～5月、8～11月に集中している。

※年間入込客数は年中イベントの入込客数込みであり、月別入込者数は年中イベントの入込客数抜きである。月別入込者数のうち、小田原市分は一部のイベントのみを対象としている。



(資料) 自治体提供資料より