

第三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3月29日(金) 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。

- 地域の強さを活かしていくには、都心部までの時間距離や利便性の向上が必要である。現在の運輸政策審議会答申の2015年以降の鉄軌道事業では、新百合ヶ丘までが複々線化の事業対象になっている。それを相模大野まで複々線化事業を延長するよう、市町村の連携が必要である。行政区域を超えた図書館の利用制度の場合、本市は複数の市町と連携して相互利用を行っているが、勉強会対象エリアでは1市のみが相互利用可能である。沿線で範囲を広げていくことにより、まちの活性化に貢献できる。図書館のみならずコンサートホール、文化施設などについても同様に沿線上に整備することで、沿線利用の促進が可能になる。昔小田急電鉄でP&R実験を行ったことを覚えている。P&Rを推進することによって公共交通も推進でき、駅までのアクセスも向上できる。その際、定期を持っていない人にもP&R利用者には割引特典を与えるなどの工夫も考えられる。東京都のシルバー定期は、バスや都営地下鉄は対象となっているが、その他の鉄道事業者は対象となっていない。高齢化が進んでいる中で、ある程度割引特典を与えていかに高齢者を取り込むかが重要である。また、東京都では「ぐるっとパス」を発行して、美術館めぐりに特典を与えている。同様の取り組みを小田急沿線で仕かけることも考えられる。いろんなところで連携をしながら取り組みれば、つながりが出てくる。
- 本市には大学病院があり、拠点性を強めるために機能強化を図っている。沿線の病院と連携を図れば人の流動が生まれる。医療関係でメリットがあるならサポートしていきたい。小田急線沿線には、それぞれの市が大規模な病院を持たなくても上手くいく可能性があると思う。一方、市街地整備の方では、コンパクトなまちづくりを目指しているが、単独の市の中でいろいろな機能が果たせればいいという傾向になっている。高齢化が進むと移動距離は短くなる。新宿でたくさん買い物をするより、町田・相模大野で買い物を済ませることが多い。今度海老名にも商業施設ができる予定である。近いところで様々な用事が済むという意味では、まちとしていい方向に進んでいる気がするが、鉄道事業者にとっては移動距離が短くなるため、収益は減るかもしれない。駅の再開発後にパスポートセンターができた。しかしパスポートセンターは法制度上、当該市民のための施設となっている。もう少し範囲を広げて近隣市の人でもパスポートセンターの利用ができるといい。そういった制度の改革がされれば、小田急沿線の交流、人の動きが生まれるのではないか。また、沿線には大学がたくさん立地している。単位の交換制度が増えれば、人の動きを見出すこ

とができる。連携のメリットについては、本当にこれで行政の経費が下がるかどうか検討する必要がある。

- 沿線居住者の特別な買物先について、本市の駅が入っていて驚いている。今後も商業施設ができる予定があるため、特別な買物先としてさらに上位に上がってくる可能性もある。特徴のある都市機能を配置するメリットとしては、行き来が活発になればなるほど、駅に行くまでの路線バスが充実されるのではないかと期待している。市が交通不便地域に対してコミュニティバス事業を行っているが、路線バスの充実によって交通不便地域が軽減されれば自治体負担も少なくなる。
- 本市は人口が少ないが駅の数が多いため、一駅ごとの利用者数はそれほど多くない。一部地域で県道の拡幅事業が行われており、周辺のまちづくりを検討している。本市には大きな商業施設がなく、夜間人口より昼間人口の方が少ない。駅周辺にも大きな施設がほとんどなく、住民の利用が中心となっている。小田急沿線の連携により、近辺で簡単に施設利用できるようになれば、市民の利便性は向上する。何か機能を置く場合、他の市からの来訪者が増えるので 商店街の活性化にもつながると思う。
- 鉄道駅 2 駅は鉄道を中心としたまちづくりを進めてきた。観光での連携も必要である。県西部は田舎的なところがあり、住居が非常にまばらな状況である。駅に集まってもらう交通手段を重点的に考えていかなければならない。バス路線は減便になっていく中で、自家用車を使って外出するケースが多々見られる。駅に集まってくるバスを早急に問題解決していかなければならない。商業施設に関しては、近隣市に大きな商業施設があるので、そこを利用すればいい。住民アンケートを取ってみると、日常的な買い物ができる施設が駅前にはないので、その辺の解決を目指していく。
- 中心駅はそれほど古い歴史がある駅ではないため、一日乗降客数が 1 万人くらいに留まっている。私たちは通勤・通学の利用が多いと思っていたが、資料をみると観光・レジャーで訪れる場合が多いことがわかって意外に思っている。隣接市の観光施設などから徒歩で来る人、歩いて観光する目的の人が多いのではないかと思う。まちの住民から見ると、駅がまちの南の端に立地していることから、車を使わないと駅が利用できない状況になっている。バス路線の整備手法について、総合計画の中で検討中である。こういった取組みとセットで、駅の活用を図っていく必要がある。駅周辺は土地区画整理を行っており、新しい住宅地が増える予定である。そういった住宅地からの利便性に寄与できる、質の高い住宅地を供給することについても考えていきたい。
- 人口減少、高齢化は市にも顕著に表れている。連携するメリットが神奈川県西部では見つけづらい。理屈はわかるが、そういう展開は県西部では難しい。高齢化が進み自分で運転できなくなる人が増えるとの記載があるが、バス、タクシーなどの公共交通に転換できるか。実際今のバスには定時性がなくわかりづらい。バスの減便でどの自治体も大変である。

バス事業はなかなか先が見えてこなくてこれからは激減してくると思っていたが、アンケートの結果をみて高齢者が動けなくなったときバス事業とうまく絡めると生き残る可能性があると感じた。本市は多くの数の駅を有している。バス、タクシー等でうまく駅へのアクセスを確保することによって鉄道も活性化し、高齢者の移動の手助けもできると思う。中心駅は店舗、公共施設、病院等が集まっているが、そこから3駅くらい離れると駅広も道路基盤もなく歩行者・自転車だけの脆弱な駅になっている。今後通信販売の物流施設が立地する予定の駅については、駅への需要が増えると予想される。行政と鉄道事業者が一体となって検討する余地がある。

- 集客施設が、本来は駅前にあるべきであるが、県西地域はそれが全部車の対応に合うように郊外に出来ている。そういう施設をもう一回新たに駅前に持っていく体力がない。多くの施設が郊外にあって、そこへの移動はどうしても車に頼らざるを得ないのが現状である。車からバスに転換させることはできないかについて市も集客施設のある場所のバスを対象に研究中である。路線バスとは違った新たなルートができ、一般の人も乗降可能にして上手く駅とつなげれば、利便性の向上も図れるのではないか。
- 複々線事業を50年にわたり推進しており、3月に下北沢駅が地下化され踏切が解消されるなど、一つの節目を迎えた。しかし複々線化にはもう少し時間がかかり、2017年度を目標にしている。この複々線化により、朝方を中心とする町田・県央・県西地区から都心への時間短縮はもちろんのこと、下り方面をはじめ抜本的な輸送サービスを見直すことにより、郊外地域への交通の利便性を高めることができる。登戸～向ヶ丘遊園地区については、現在上りが2線、下りが1線でいびつな形で複々線化を行っているが、登戸地区の区画整理事業の進捗が遅れているため、土地がなかなか確保できないことがその理由である。また登戸駅の下りの1番線の部分ができなくて、下り線の輸送改善が難しい状況にある。新百合ヶ丘までの複々線化についても検討はしているが、今後の輸送動向を見極める必要があるほか財源の問題もあるため具体化までには至っていない。高齢化を視点とした地域間移動の視点として、バリアフリー施設の充実と維持をしていかなければならない。現在、70駅全ての駅にエレベーターが設置されている。このエレベーターは2000～2005年にかけて約5年間集中的に設置したものである。20年経過すると同時期に更新を迎えることになる。乗降客数の少ない駅もすべて更新が必要である。
- 本日の勉強会で方向性が4つの提言に集約された。課題の認識としては共有できたと思う。今地方都市で起きている公共交通離れと車に依存した生活スタイルが大都市でもこれから定着しそうなところに課題があり、それを予防的にいいまちにしていくという意味での4つの提言である。今、都心方面に通勤している生産年齢人口がリタイアすると、都心との関係が希薄になっていくのではないか。そうなると都心に頼るのではなく、沿線で豊かな生活を送るために高次の都市機能を自ら立地させていくことが必要で、広域の連携の軸として鉄道がますます重要になってくる。160万人の人口になるべく小田急線を使っただき、より高度な機能の立地につなげていくことが重要である。人口規模を活用しながら

お互いに機能分担し、限られた行政経費の中で上手く立地させていくことについて、具体的に検討していかなければならない。機能分担やバス交通について具体的なアイデアがあれば教えてほしい。

- バスの利用客を増やすために、バス定期券を工夫して補助を行っている。住民、学生の利用が増え、補助前より利用が着実に伸びている。今後もまちの補助を続けていきたい。当然、バス会社の方にも協力していただいているが、今後どこまで広げられるか考えながら引き続き検討していきたい。施策の対象は高齢者と学生であり、目的は定住化の対策、公共交通利用促進である。
- 現状では採算が合わなくなり、既存バス路線が廃止された場合が多い。一つ特徴的なのは、路線廃止後に大手企業が独自に廃止した路線でバスを走らせていることである。そこに一般の人も便乗できないかと思う。そしてそれが一つのヒントになるとすれば、バス会社が独自にその路線を確保するよりも、大手企業などの民間が契約して一般の人が有料で利用できるようにすることにより、少しは可能性が見えてくるのではないか。
- 町田・相模原エリアはまだ都心との関係が強い。海老名～秦野エリアは地域間の流動が多く、海老名駅で乗り換えて横浜方面に移動する人、本厚木まで移動する人が多い。松田町～小田原市エリアは小田原駅への移動が多い。人の流動を一気に変えることは、よほどの施設ができない限り難しい。流動を見ながらどこに施設を配置していくのかを考える必要がある。県西地域ではバスを基軸としながら鉄道とうまくリンクを図るなど、もう少し細分化できると思う。
- 私は県西部の酒匂川、川沿いのまちによく遊びに行く。風景が好きで訪れたり、近隣施設を訪ねたりしている。曾我梅林は80代の両親も頻繁に行く。最近はかなり宣伝もしていて駐車場も完備されている。しかしみんな車で行く。本市と人事交流で来ている人たちから、丹沢、大山、箱根町のみならず、酒匂川方面にもかなり観光に行っていると聞いた。彼らのまちには海しかないから山と川がある小田急沿線に行くらしい。箱根の八景や丹沢の山並みが見えるというのも、よそから来る人にとってはものすごい魅力になる。鉄道事業者も観光に工夫をされていて箱根や大山にかなり力を入れているが、酒匂川が抜け落ちているのではないか。酒匂川は何らかの起爆になると思う。
- 今の話は提言④の交流人口の促進に入る話である。もう少し強く意識してもいいかもしれない。

以上