

鉄道の複々線化を踏まえた 今後のまちづくりについて

上田 敬生¹

¹正会員 小田急電鉄株式会社 交通企画部 (〒182-0025 東京都新宿区西新宿 1-8-3)
E-mail:hiroki.ueda@odakyu-dentetsu.co.jp

小田急線では、輸送需要に対応するため、これまで列車の増発、長編成化など様々な施策を実施してきた。しかし、従来の複線設備では輸送力に限界があることから、快適な輸送サービスを実現するための抜本的な輸送改善策として、東北沢～和泉多摩川間（10.4km）の複々線化事業を進めてきた。平成 30 年 3 月に当該区間の複々線化が完成し、それにあわせて朝の通勤時間帯に都心方面への所要時間の短縮、混雑の大幅緩和などを実現した抜本的なダイヤ改正を実施した。

鉄道の利便性が格段と向上したことを踏まえ、複々線化の効果を最大限発揮するためにも今後は、沿線のまちづくりに注力していく必要がある。小田急線の特徴とそれをいかした今後のまちづくりの方向性について報告する。

Key Words: quadruple track, town planning,

1. 小田急線の特徴

(1)路線の概要

小田急線は、副都心新宿を起点として、小田原線、江ノ島線、多摩線の 3 路線計 120.5km、全 70 駅からなる通勤・通学、観光路線であり、1 日平均約 207 万人に利用されている。(図-1)



図-1 小田急線路線図

(2)小田急線の乗降人員と断面輸送量

小田急線には、中核となる 1 日平均の乗降人員が 10 万人以上の駅が 11 駅ある。そのうち、起点となる新宿駅から 30km 以上離れた駅が 6 駅ある。

また、3 路線をあわせた断面輸送量においては、郊外から都心方面にかけて徐々に多くなっているのではなく、郊外においても一定の断面輸送量を確保しつつ推移していることが分かる。(図-2)

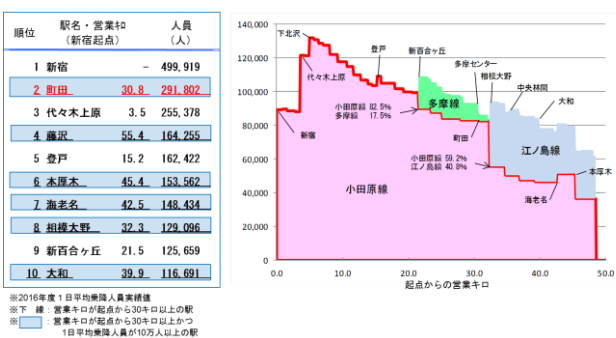


図-2 小田急線の乗降人員と断面輸送量

このことから、小田急線は、都心方面への一方的な輸送だけでなく、乗降人員が多い中核駅を往来する都市間輸送が多く、朝方ラッシュ時間帯に「下り方面も混んでいる」と言われる所以である。

この都市間輸送が小田急線の活力の源泉となっていることから、今後、更なる成長戦略を描くためには、中核駅の活性化、いわゆる駅を中心としたまちづくりが重要となっている。

2. 小田急線の複々線化事業

(1) 事業のあらまし

小田急線では、快適な輸送サービスを実現するため、上下線を各 2 本ずつ計 4 本の線路にする複々線化事業を東北沢～和泉多摩川間（10.4km）で進めてきた。

この複々線化事業は、東京都との連続立体交差事業と一体的に進めており、昭和 39 年の都市計画決定を経て、平成元年に工事着手をし、構想から約半世紀、工事着手から 30 年を経た平成 30 年 3 月に複々線化、ダイヤ改正を実施したものである。（図-3）

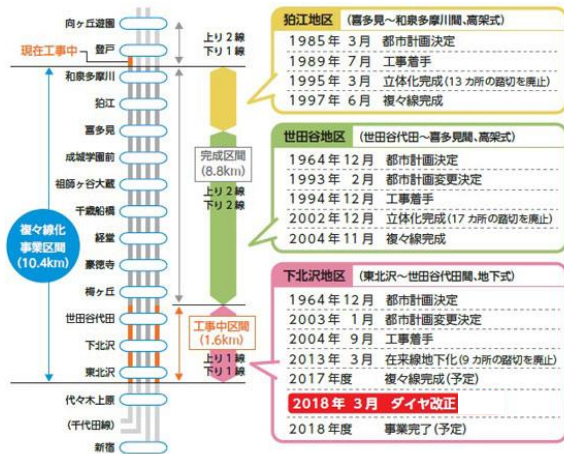


図-3 複々線化事業の概要

(2) 複々線化の効果

この複々線完成により朝方ラッシュピーク時間帯に列車の運転本数をダイヤ改正前の 27 本から 36 本に増やすことが可能となり、混雑の緩和を図った。また、各駅停車と急行系の優等列車を別々の線路を走行させることにより所要時間の短縮を可能とした。（図-4）

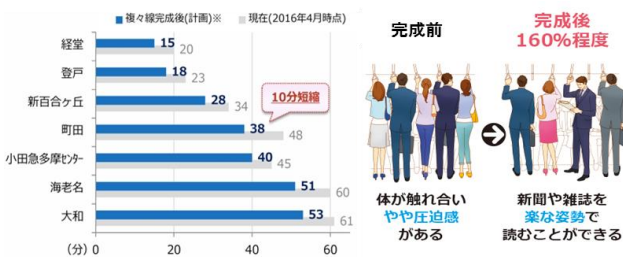


図-4 複々線化の効果

これらの効果に加え、東京メトロ千代田線への直通列車も大幅に増やすことによって、都心方面へのアクセス性も向上している。

また、このダイヤ改正に合わせ、「箱根につづく時間（とき）を優雅に走るロマンスカー」をコンセプトに展望席からの眺望を格段と向上させただけでなく、側面窓についてもこれまでのロマンスカーと比べ最も大きいも

のとし、居住性や乗り心地、安全性、環境性能にも配慮して製造した新型ロマンスカー7000形 GSE(Graceful Super Express)を運行させており、鉄道の利便性向上だけでなく、沿線のブランド価値向上にも努めている。（図-5）



図-5 新型ロマンスカー7000形（GSE）

3. 現在進行中のまちづくり

(1) 海老名におけるまちづくり

海老名駅は、起点の新宿駅から約 42km の位置にあり、3 路線（小田急小田原線・相鉄線・JR 相模線）が乗り入れるターミナル駅である。近年、圏央道が開通するなど交通便利性に優れており、今後更に成長が見込まれる地域である。

こうした状況を踏まえ、「憩う・くらす・育む～ViNA GARDENS～」を開発コンセプトにまちづくりを進めている。地域特性や将来的な人口構成の変化を見据えた多様な住宅の供給のほか、中核駅としての賑わいを創出する商業施設やオフィス、サービス複合施設などを駅周辺の約 3 万 5 千㎡にコンパクトに配置する計画となっており、平成 37 年度の全体竣工を目指している。（図-6）



図-6 海老名まちづくりの概要

また、平成 28 年 3 月のダイヤ改正より特急ロマンスカーの停車駅としており、鉄道の利便性向上をまちづくりにいかしている。

(2) 中央林間におけるまちづくり

中央林間駅は、東急田園都市線との乗換駅であり、1 日平均約 9 万 8 千人の乗降人員がある。特に、朝ラッシ

午時間帯に著しく混雑し、円滑な旅客流動だけでなく、安全面、列車の定時性の観点からも課題となっていた。
(図-7)



図-7 小田急中央林間駅の混雑状況

一方、地元自治体である大和市においては、駅北東部の市街化地域への編入や駅周辺の交通体系の見直し、歩行者空間化、市民サービス施設の配置など駅周辺におけるまちづくりを計画していた。これらの状況を踏まえ、当社と大和市とで協議したところ、各々の課題解決や取り組みが双方にとってメリットを創出することが確認できたことから、鉄道の駅改良と大和市の進める駅周辺のまちづくりを一体的に進めることで合意した。

主な事業概要としては、当社で整備するものとして、市街化地域への編入を受け入れるための駅北東側に向けた改札口の新設ならびに改札口に隣接した保育所の整備、ホーム上の混雑緩和を図るための階段のセットバック、ホームドアの整備、円滑な旅客流動のためのエスカレーターの整備を行い、大和市にて新改札口前に新しくロータリーを整備し、交通結節点を形成することとしている。
(図-8)

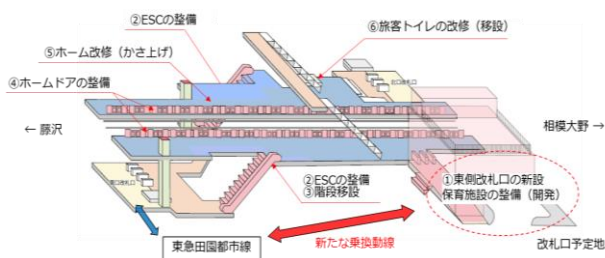


図-8 中央林間駅工事イメージ

この事業は、駅空間の質的進化が図られるとともに、まちづくりと一体的に進めることから、国土交通省の「鉄道駅総合改善事業」の適用を受けて事業を進めている。

4. 今後のまちづくりの方向性

(1) まちづくりのイメージ

今後、当社が進めるまちづくりのイメージを以下に示す。(図-9)

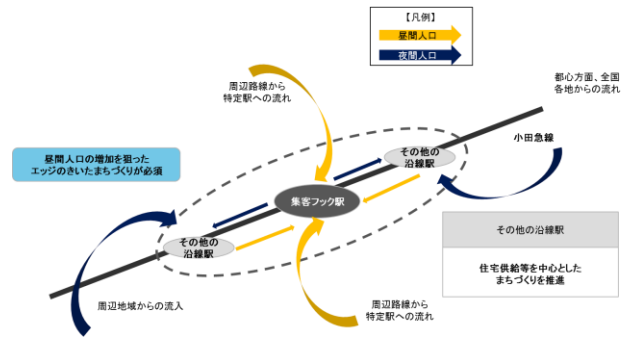


図-9 まちづくりのイメージ図

1 日平均乗降人員が 10 万人を超える中核となす駅の中でも豊かな地域資源を有し、産業、商業、文化等の集積により沿線外の住民への訴求力が存在し、当該駅だけでなく駅周辺エリア、周辺沿線駅にも夜間人口の増加等で波及効果をもたらす駅を「集客フック駅」と位置付け、昼間人口の増加を狙ったエッジの効いたまちづくりを強力に進めていく。また、その他沿線駅には、住宅供給等を中心としたまちづくりを進めていくこととし、集客フック駅とその他の沿線駅をエリアととらえ、そのエリア内の棲み分けを明確にしたまちづくりを進めていく。

(2) まちづくりの手法

これまでのまちづくりの手法に関しては、物件主導、単独事業という考え方が強かった。機能性や利便性を追及した物件を提供し、魅力的な物件を増やすことでシェアの拡大を追及してきた。また、駅や駅周辺の鉄道用地の有効活用など、面的な広がりより物件ごとの点の拡散といったイメージでまちづくりを進めてきていた。

鉄道の利便性とまちの活性化は表裏一体の関係性であると考えられる。路線として鉄道の利便性が向上すれば、沿線のまちの活性化につながる。また、まちが活性化すれば、鉄道事業の収益が改善し、更なる設備投資などにより、一層鉄道の利便性が向上するなど、鉄道とまちの相乗効果を望むことができる。また、その逆の状況も考えられ、鉄道とまちの衰退という負のスパイラルに陥る危険性もある。

これらを踏まえ、今後のまちづくりは、従来の物件主導、単独事業に対して、エリア主導、自治体、地域との連携という考え方で進めていく必要がある。エリア主導とは、まちのビジョンを考え、その具現化を図るとともに、エリアの魅力を高めていくことを追求していくことであり、また、エリアの魅力を追求していくために、自治体や地域と連携して、ハード及びソフト両面の既存ストックを相互に有効活用していくことが求められる。

上述のまちづくりの手法のためには、エリアマネジメントの推進が必要不可欠である。エリアマネジメントによってエリアの価値を向上させるとともに、面的活性化、

地域が抱える課題の解決に取り組み、日本一暮らしやすい沿線を目指していく。(図-10)

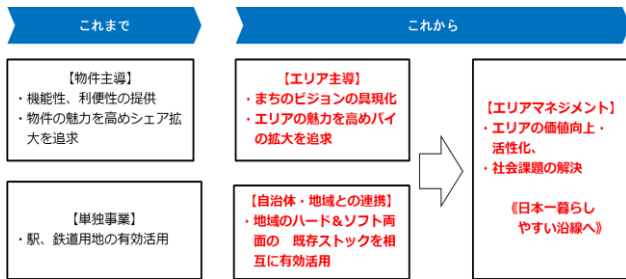


図-10 まちづくり手法の考え方

(3) エリアマネジメントに対する考え

エリアマネジメントを推進していくための第一段階として、官民連携のまちづくり協議会の設立や準備行為としての有志での勉強会やセミナーの実施など、実行に移していくためにステークホルダーを巻き込み、ともにエリアの将来像を共有する。

第二段階として、運営主体の設立や資金、収支計画の立案など持続可能な事業モデルを構築するとともに、将来像の明文化とガイドラインの作成など、組織、仕組みづくりを進めていく。

そして、第三段階としてまち並みの形成、各種イベントの開催などによる賑わいの創出、まち一体となつてのPR 発信、安全・安心の確保など、エリアに合わせた各種

施策を展開していきたいと考えている。

4. 今後の展望

沿線エリアの成長=小田急の成長と考えることから、このエリアマネジメントの推進は、当社の成長にとって不可欠な取り組みである。

当社ならびにグループは、鉄道やバスなどまちづくりに欠かせない公共交通事業を手がけている。また、今までも沿線の各自治体と協働してまちづくりを推進してきている実績があること、CSR 活動などの地域貢献の取組を展開していることなどから、エリアマネジメントとの親和性は高いと考えており、今後は、沿線の価値向上のため鉄道事業者として積極的にエリアマネジメントの推進において中心的な役割を担っていききたいと考えている。