

特集…複々線化事業と選ばれるまちづくり

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕

複々線効果と
魅力あるまちづくり

複々線完成によって実現した「速達性」と「快適性」は、小田急電鉄全線において、移動Ⅱ「線」の改革をもたらしているが、沿線各エリアでは、その複々線効果を活かし、まちづくりⅡ「面」のリノベーションが進められている。

歴史のある沿線には既に成熟したまちも多いが、次世代に向けた定住の促進、交流人口の増大を視野に地域行政と密接な連携を図りながら、そのエリア特性に合致した付加価値を創出していく。

ここでは小田急電鉄が「選ばれる沿線」を目指し、取り組む3エリアのそれぞれ異なるまちづくりについて紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之



地下化された下北沢地区の上部利用

連続立体交差事業および複々線化事業で小田急小田原線が地下化された下北沢地区には、線路跡地が生まれた。その鉄道の上部利用について、生活創造事業本部開発推進部の橋本崇課長は「都心、そして住宅街の真ん中にとて長い公園ができ、公園の中に施設が点在するイメージ」と説明する。

小田急電鉄では、上部利用について東京都・渋谷区・世田谷区と協議を進め、「下北沢地区上部利用計画」をまとめた。東北沢・下北沢・世田谷代田の3駅に連なる上部空間には、世田谷区が駅前広場や駅間の通路、緑地・小広場、防災施設などを整備する。通路沿いや周辺には、小田急電鉄が手掛ける商業施設や住宅、大学のサテライトキャンパスなどを点在させ、線路上部を歩くことが楽しくなるまちを誕生させる計画だ。

「下北沢は東京の中でも際立った個性が光るまち。外国人観光客も多く、宿泊需要も高い。このエリアの魅力を存分に生かし、近隣や沿線を含め、世界中から人が訪れるまちにしたい」と橋本課長は意気込みを語る。

生活が豊かに広がるまちづくり

「にぎわい」や「回遊性」「子育て世代が住める街」「文化」をキーワードに開発する区域は2万7500㎡（鉄

道上部面積）、長さ約2km。3駅に連なる区域は、エリアごとに特性もそれぞれ異なるため、三つのゾーンに分けてイメージをつくり、2020年度中の完成（一部を除く）を目指して開発が進められる。

最も新宿寄りの東北沢駅エリアは、高感度な住宅地として人気の高い代々木上原の隣駅でもあることから、商業施設などを整備して代々木上原エリアと交流や融合を図り、文化的な発信拠点を目指していく。

中間の下北沢駅周辺は六つの商店街がある商業エリアであり、駅と直結した商業施設など、まちの特性や雰囲気とも親和性のあるイメージでゾーンを形成していく。特に、下北沢駅前は道路が狭く、車が駅前に入ってくることでできなかったもので、駅前広場の整備に大きな効果が期待されている。

下北沢―世田谷代田間には、国や世田谷区が指定する重要文化財や個人の邸宅も多く、歴史ある住宅地であるだけに代々その地に住む人も多い。落ち着いた街並みのこのエリアは、そうした住環境を意識したゾーンになる予定だ。4月にオープンする東京農業大学のサテライトキャンパスのほか、学生寮や保育園、商業施設などの建設が計画されている。

中でも東京農業大学のサテライトキャンパスは「まちに開かれたキャンパス」として市民講座なども積極的に開催していく方針を打ち出している。

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

[沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み]



海老名駅間地区開発計画「VINA GARDENS」が進む海老名エリア

さまざまな施設ができ、新たな交流の機会が創出されることによって、このエリアの生活はさらに豊かに広がっていくだろう。

粕江地区、世田谷地区では、連続立体交差事業および複々線化事業によって創出された高架下空間を利用して、既に保育施設や駐輪場などの生活利便施設、自治体による福祉施設や図書館など公共施設が整備されている。

下北沢地区は、小田急電鉄にとって初のまとまった面積での上部空間の利用であり、世田谷区が掲げる防災・減災、緑のあるまちづくりを考慮しながら開発を進めていく方針だ。

各エリアのにぎわいをつなげる

両事業の地域における効果は、人々の行動にも表れている。従来は鉄道によって南北に分断され、それぞれの地域の住民は、買物など日常生活の行動一つ取ってみても、南北のエリアに分かれて暮らしていた。下北沢地区は、まだ踏切が廃止された段階で、駅前広場などはこれからの整備となるが、双方への行き来が生まれ、地域全体の回遊性が大きく高まっているという。

また、かつての鉄道の両脇にあった住宅は線路に背を向けて建てられているが、線路跡地には多くの人が行き交う通路ができる。橋本課長も「これまで家の裏側だった場所も、整備される通路側

から見ると『表』にもなるので、住民の方々の意識がどう変わるか、その意識が街並みにどう反映されていくのか、楽しみでもある」と語る。

通路は区の管理道路であり、小田急電鉄は自社の施設を整備していくことになるが、「行政の担当箇所、当社の担当箇所という区別をせず、世田谷区と連携して一貫性を持たせたデザインのまちをつくっていきたい」（橋本課長）という。同時に、「下北沢駅周辺は週に2、3度まちのどこかで大小のイベントが実施されている。今後はそうしたイベントも上部空間で開催して、駅と駅、駅から周辺のまちへ、にぎわいをつなげていきたい」と意欲を見せる。

2 kmにわたる沿線地域が美しい1本の道でつながることは、地域にとって、目に見える以上の価値と意義をもたらしてくれるだろう。

海老名駅周辺で大規模開発を推進

都心部だけではなく、郊外都市での開発も進めている。海老名は昨年3月



生活創造事業本部
開発推進部 課長

橋本 崇
Takashi HASHIMOTO



世田谷代田駅周辺地区イメージ



下北沢駅周辺地区イメージ

■下北沢地区上部利用計画



駅構内の緑化など落ち着いた印象の世田谷代田駅



明るく開放感のあるデザインが特徴の下北沢駅



新しい文化を生み出す街に調和する東北沢駅

この開発計画の完成は2025年度の予定で、2016年度の着工から10年をかけて段階的に一つのまちをつかっていくことになる。居住人口・交

「VINA GARDENS」と名付けられた海老名駅周辺地区開発計画は、大きく二つのエリアに分けられる。一つが「くらしエリア」で、現在31階建てのタワーマンション（2020年入居開始予定）のほか、同等のマンション2棟の建設などが計画されている。もう一つが「賑わい創出エリア」で、オフィスのほか、フィットネスなどが入るサービス施設が建設される予定だ。自由通路に隣接する商業施設「TERACE」は2017年に先行開業し、開発途中のまちの一角に早くも新たなにぎわいをもたらしている。

のダイヤ改正で都心方面への所要時間が大幅に短縮され、朝ラッシュ時に運行される通勤特急ロマンスカーも停車するようになるなど、複々線化のメリットを多岐にわたって受ける地域でもある。

海老名駅の改良工事は2010年に完了したが、その西口に近接する3万5000㎡の土地では現在、大規模な開発計画が進められている。南側を小田急小田原線と相鉄本線、北側をJR相模線の線路に挟まれた「海老名駅間地区」だ。小田急海老名駅とJR海老名駅間は「自由通路」で結ばれている。

「海老名は今まさに伸び盛りの近郊都市と言っていると思う。駅前にはぎ

小田急グループにとってこれだけの規模の開発は初めてとなるが、これまでも小田急は、海老名では2002年に海老名駅東口にショッピングモール「VINA WALK」を開業し、ま

にぎわいを生み出してきた。

近年ではJR海老名駅の西側に大型商業施設「ららぽーと海老名」も開業、VINA WALKとともに交流人口を増やす役割を発揮している。

郊外都市の理想的な暮らしを実現

流入人口の大幅な増加が予想されるが、生活創造事業本部開発推進部の杉森俊彦課長は「タワーマンションは1棟に約300世帯が入居予定で、急激な人口の増加を回避するため、段階を経て建設する計画とした」と説明する。



生活創造事業本部
開発推進部 課長

杉森俊彦

Toshihiko SUGIMORI

特集：複々線化事業と“選ばれるまち”づくり

〔沿線エリアの価値創造 小田急電鉄の取り組み〕



「ViNA GARDENS」の「くらしエリア」ではタワーマンションの建設が進む



海老名駅間地区開発計画
「ViNA GARDENS」イメージパース



先行開業した「TERRACE」



2004年に完了した複々線化事業で駅周辺が大きく変わった成城学園前駅



高架下空間には学童保育施設（梅ヶ丘）や図書館（経堂）などを整備

わいがあり、周囲には相模川や丹沢山系が広がる自然環境にも恵まれた地。新宿・小田原間のちょうど中間地点に位置し、都心にも箱根・江の島・大山などの観光地にも気軽に掛けられる。移動や居住環境も含めて快適な郊外都市の生活ができる」と杉森課長は語る。

さらに、圏央道海老名ICや東名高速海老名SAにも近く、2020年に新東名高速道路が開通すればさらに交通の便が向上する。

「海老名はこれまでオフィスビルが少なかったが、交通利便性においても海老名の立地は大きなビジネス効果を発揮する。オフィスビルの開業によって、移転を検討される企業さまには海老名が交通の要衝であることに注目していただきたいと思う」と杉森課長は期待を寄せる。

また、オフィスが増えることによって、海老名は「住むまち」「楽しむまち」に、「働くまち」という顔が増える。職住近接という生活の選択も可能で、「海老名市もこの開発計画に大きな期待を寄せており、『郊外での理想的な暮らし』を提案するにあたって、当社と協議を重ねている」と杉森課長は語る。

2021年には海老名駅に隣接して「ロマンスカーミュージアム」も開業する。歴代のロマンスカーを中心とした数々の車両が展示される予定で、小田急電鉄の鉄

道文化を発信する、もう一つの個性が海老名の魅力に加わることになる。

新百合ヶ丘のエリアマネジメント

ここまでは新たにつくられるまちを見てきたが、既に成熟したまちでは今、何が起きているのだろうか。これまでの民鉄の開発モデルと言えば、鉄道を敷き、沿線に住宅や商業施設などをつくり、沿線住民による鉄道や施設の利用を自社の収益につなげてきた。

これに対し、生活創造事業本部まちづくり推進部の西村靖生課長は「人口減少や経済活動が収縮している中で、これからは自社だけではなく地域のために、競合意識や利害関係を超越して行政・企業・地元団体・住民・地権者など皆でにぎわいをつくり、地域の価値を向上するエリアマネジメントに取り組まなければ、地域の活気や鉄道を持続することはできない。これからはハードの開発に加えて、ソフトの開発『まちの魅力を向上する施策の立案と推進が必要だ』と語る。

小田急電鉄は現在、新百合ヶ丘地区



生活創造事業本部
まちづくり推進部 課長

西村靖生
Yasuo NISHIMURA



次世代型のまちづくりが進む新百合ヶ丘



新百合ヶ丘駅南口



冬恒例の「しんゆりイルミネーション」



上・下／主に第3土・日に開催される「しんゆりマルシェ」

でエリアマネジメント団体を設立。人口減少時代においても「選ばれる」まちづくりを進めている。

新百合ヶ丘は1970年代に宅地開発が始まったブランド力の高い住宅地である。地元住民の地域への愛着も強い。小田急小田原線・多摩線の2路線が乗り入れる新百合ヶ丘はすべての列車種別が停車する拠点駅で、2017年度の1日平均乗降人員は約12万6000人と全線で9番目となっている。また、横浜市営地下鉄ブルーラインが2030年を目途に新百合ヶ丘駅まで延伸する計画も発表され、さらなるまちの魅力向上が期待される。

「当社は川崎市とまちづくりに関する包括連携協定を結び、行政をパートナーに川崎市北部エリアを盛り上げていく協力体制が整っている。新百合ヶ丘では開発当初からさまざまな取り組みを行っており、現在は、次世代型のまちづくりとして、地域一体でエリアマネジメント活動を進めている」（西村課長）

企業・大学によるコンソーシアム

まちづくり推進部は、2017年に設置され、さまざまな部門が築いてきた沿線自治体や大学、企業、住民との連携など、地域の課題解決や既存事業の活用に資する機能を継承。長期的視点に基づいたソフト面における施策を立案・推進して、沿線各エリアの新たな

価値創出に取り組んでいる。

新百合ヶ丘のエリアマネジメント団体は、2018年4月に、小田急電鉄、新百合ヶ丘農住都市開発、三井不動産の3企業と、昭和音楽大学、日本映画大学の2校を幹事会員として「新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム」として設立。地域で行われてきたさまざまな活動を一体感のある組織に再編し、94社の会員企業や友好団体とともに、マルシェの開催（年7回）やハロウィン、イルミネーションなどのイベントのほか、ホームページや季刊誌を通しての情報発信、会員相互の交流を図るセミナー、ワークショップの開催など、多彩な活動を展開している。

「地元にお住まいの方々はもちろん、市内外から人が集う、活気に満ちた魅力ある『まち』にしていこう。これからは皆が当事者となってまちをつくるべく時代、まちの公共交通を担う当社には皆をつなぐ役割がある。まちに必要なものを皆で考える仕組み、プラットフォームをつくるのが当社の役割だと考えている」と西村課長は語る。

多様な人々が集い、交流しながら自分のまちの魅力を向上させ、持続的に発展させるエリアマネジメントの取り組みは沿線各エリアでスタートしている。

小田急電鉄では複々線効果を活かす視点で次世代のまちづくりを進め、沿線のまちには新たな魅力や価値が着実に育ち始めている。

鉄道上部に新たなまちをつくる

地下化された下北沢地区の鉄道上部利用で、世田谷区は駅前広場や各地区を結ぶ通路などを整備する。このエリアがこれまで抱えていた道路整備や防災、みどりの創出といった課題を解決しながら、周囲と調和したつながりのあるまちづくりを進めていく方針だ。住民、鉄道事業者とともに新たなまちづくりに取り組む世田谷区にお話を伺った。

撮影◎加藤有紀

世田谷区 北沢総合支所 支所長

高木加津子

Katsuko TAKAGI

課題だった道路整備・防災・みどりの創出

下北沢は商業地と住宅地が調和する個性豊かなまちです。下北沢はいわゆる「シモキタ」と呼ばれ、若者をはじめ多くの人が集まり、演劇や音楽などの文化を発信する場所であり、周囲には閑静な住宅街が広がっています。

従来、この地区が抱えていた大きな課題は、都市基盤としての道路整備、防災、そしてみどりの創出でした。道路網の脆弱さについては、それが混沌としたまちの魅力を形成している部分でもありましたが、住民が高齢化する中では、駅までの道路をきちんと整備し、電車と自動車をつなぐことで、人々の移動をしやすくする必要があります。

現在、世田谷区の人口は増加の傾向にあり、ユニバーサルデザインという意味において誰もが安心してまちに出て、楽しむことができる都市基盤をつくりたいと考えました。そこで、経堂駅や成城学園前駅などに続いて、この区間でも東北沢、下北沢、世田谷代田の3駅に駅前広場を整備していきます。

世田谷区内の公共交通は東西の移動は鉄道が充実しているのですが、南北の移動は路線バスが中心となります。駅前広場を整備し、交通結節機能を強化することで、移動の利便性が格段に向上します。さらに、駅前の商店街付近では歩行者と自転車が混在している道路も多く、駅前の駐輪対応として駐輪場も確保していきます。

また、従前は駅周辺にはスムーズに消防車も入ってこることができず、災害時に住民が集まるような避難場所となる空地もありませんでした。

小田急線地下化に伴う上部利用は憩いの場となるよう住民参加により時間をかけて検討していたのですが、そうした最中に東日本大震災が起これ、以来、私たちも災害対応をより重視し、防災という観点からも有効に活用したいと検討を重ねてきました。計画では防災のための小広場や通路などを設ける予定です。

もう一つにはみどりの創出があります。一般的に世田谷区はみどりが多いと言われていますが、その中で北沢地域は都市化が進んでいるため、みどりが少ないんです。みどり率は全区的には約25.2%ですが、北沢地域は最も少なく、約17.4%です。世田谷区としても、住民が快適に暮らすためには、潤いや憩いとなるみどりが必要だと考え、ここでは緑地を多く設けることにしました。

行政・鉄道会社・住民がデザインするまち

上部利用計画では世田谷区のほかに、小田急電鉄が通路沿いやその周辺に商業施設やオープンカレッジ、学生寮、保育園など多岐にわた

る施設をつくることになっています。この計画はまさに小田急電鉄と一緒に進めてきており、区としても小田急電鉄が手掛ける数々の魅力的な施設に大きな期待を寄せています。また、下北沢駅周辺の井の頭線高架下では京王電鉄も商業施設を新設します。

そこで、それぞれが担当する施設が、地域の個性を活かしながら秩序をもった統一感のあるデザインコンセプトのもとに建設を進められるよう、デザインの方針や具体的な方策を「北沢デザインガイド」としてまとめました。実はこの区間の中でも、地域特性は各駅周辺でそれぞれ異なります。それぞれの特色が一つにつながり、新しいまちの中に溶け込み、また、この新しいまち自体も周囲の地域になじんでいくことを目指しています。

都市デザインは見た目だけではなく、使い方、考え方も含まれています。皆でまちについて考え、つくったまちを使いながらさらに良くしていくということですね。

利用者にとっては誰がどの施設をつくったかということよりも、過ごしやすい空間が約2kmにわたり、つながって存在することが重要です。そのため、デザインを含めて、一体となってまちをつくっていく必要があると考えています。

また、この利用計画では区民からもアイデアを募集するなど住民参加を進めてきました。さらに、行政から住民へ情報を一方通行で送るのではなく、住民の方々と意見交換する場として、北沢デザイン会議を2014年度に設置しました。これまでに6回、会議を開催しています。第6回の会議では約160人の方に参加いただき、小田急電鉄、京王電鉄の方々からもご説明いただいたことは、この計画に対する住民の安心や期待、信頼にもつながりました。

この計画のデザインコンセプトは「つなぐデザイン つながるまちづくり」を掲げています。通路でつながっているだけではなく、この場所を介して、地域の歴史や人と人、そのほかあらゆるものがつながっていくという願いを込めています。

連続立体交差事業と複々線化事業は、この3月で完了を迎えました。世田谷区は地元自治体として、その効果をまさに実感しているところです。今後は、このような利便性の高い鉄道が通るまちの質をどのように高めていくか、そのために何ができるか、鉄道会社や住民の方々と一緒に考えていきたいと思っています。



世田谷代田駅付近の地上部に整備された「世田谷区立代田富士356（みごろ）広場」