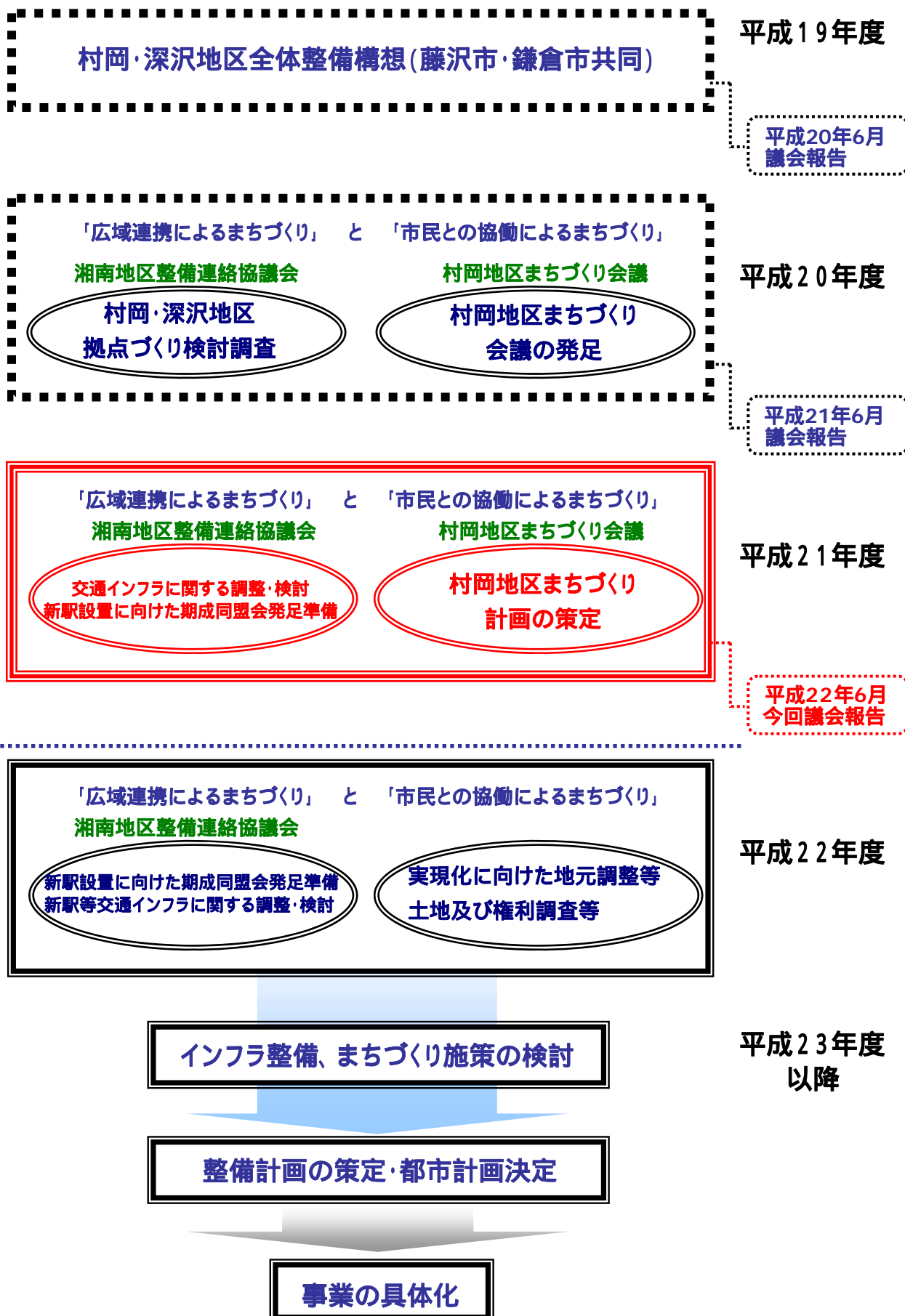


村岡地区のまちづくりについて

村岡・深沢地区のまちづくりの実現に向けて



村岡地区まちづくり計画について

計画対象地域

本計画の対象地域としては、新駅と新駅設置に伴う周辺のまちづくりを一体的に考えておく必要があることから、新駅から徒歩圏のエリア約130haを計画対象地域と設定しました。



村岡地区まちづくり会議について

- ・会議の設置目的

村岡地区まちづくり会議は、地域住民との協働により新駅を中心としたまちづくり計画を策定することを目的として設置したものです。

- ・委員構成

区分	推薦委員	公募委員	合計
町内会等			
宮前町内会	3名	4名	7名
小塚町内会	2名	3名	5名
小塚東町内会	1名	1名	2名
高谷町内会	2名	3名	5名
小計	8名	11名	19名
宮前地区 農協生産班代表			3名
学識経験者			3名
合計			25名

学識経験者

- ・日端康雄
(慶應義塾大学名誉教授)
- ・柳沢 厚
(藤沢市都市計画審議会会長)
- ・岸井隆幸
(日本大学理工学部教授)

まちづくりの課題

まちづくりの課題については、検討対象地域において新駅を前提としたまちづくりを進めて行くにあたり、現状を踏まえ、新駅設置により土地利用転換又は更新が見込まれる地域を「新駅周辺ゾーン」とし、その「周辺地域」と分けて課題を抽出します。

新駅周辺ゾーン

1、土地利用転換又は更新が見込まれる土地の新駅設置に合わせた活用

新駅にふさわしいまちの顔づくり 研究者と市内の企業、大学の交流の環境づくり

2、身近な生活環境への影響の軽減

賑わいの影響を軽減するまちづくり
流入交通の抑制策の検討、地域の交通安全性の向上

3、バリアフリー化による歩行環境の改善

南北横断施設の充実 バリアフリー化など歩行環境の改善

4、地域の日常生活を支える施設などの導入

日常生活を支える生活便利施設 公共公益施設 多様な世代が交流する場づくり

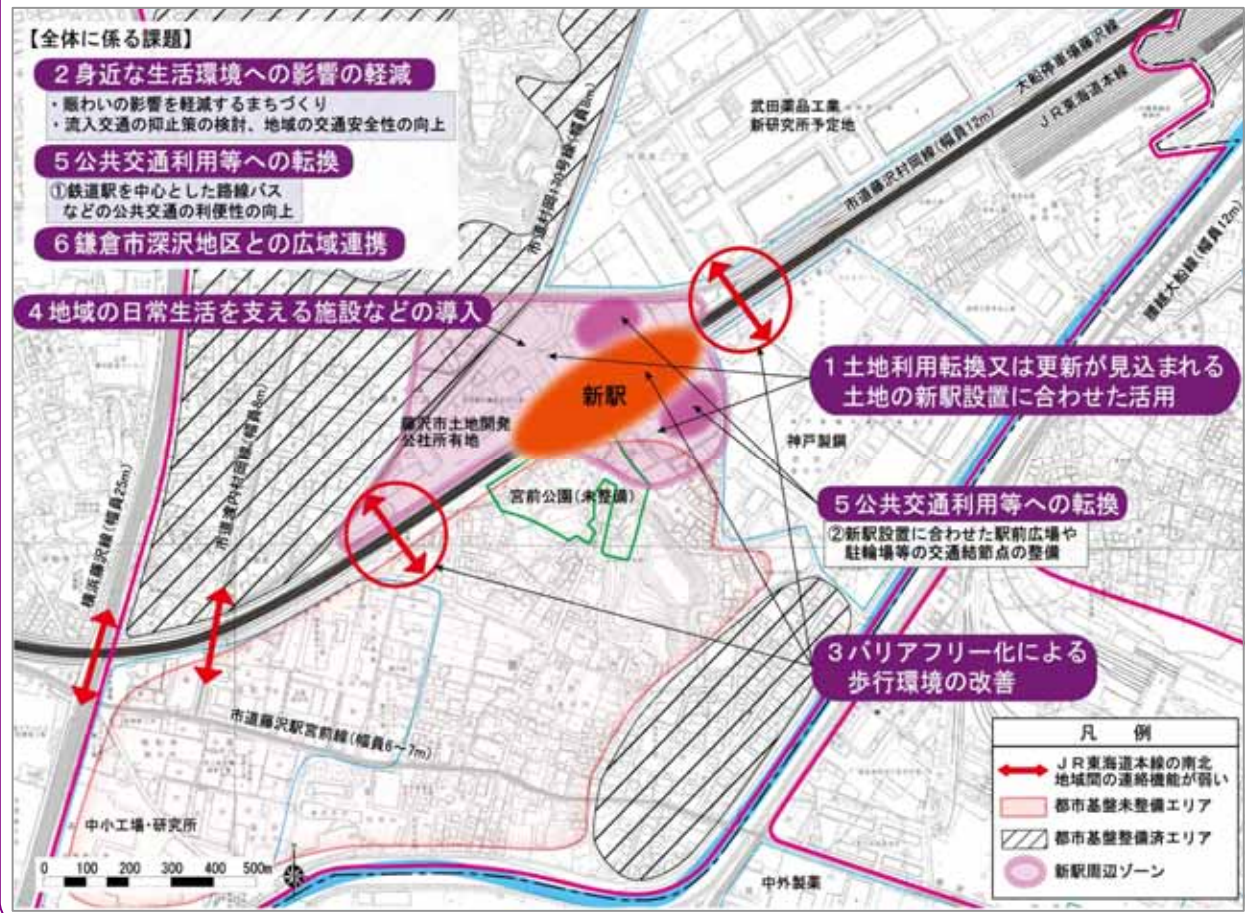
5、公共交通利用等への転換

鉄道駅を中心とした路線バスなどの公共交通の利便性の向上
新駅設置に合わせた駅前広場や駐輪場等の交通結節点の整備

6、鎌倉市深沢地区との広域連携

鎌倉市深沢地区のまちづくりと一体で考えること

< 現状及び新駅設置に伴う課題図(新駅周辺ゾーン) >



周辺地域

- 1、都市計画公園の整備と合わせた緑の保全
 緑豊かでゆとりと潤いのある快適な環境の創出
 美しい景観の形成
- 2、既存工場や研究所との連携による地域の活性化
 働く人の通勤利便性や交通安全性向上 便利施設の充実
- 3、防災性・交通安全の向上
 きょうあい道路の解消
 生活道路への通過交通の流入抑制
- 4、防犯対策の強化
 防犯灯設置などの防犯対策の推進
- 5、安全・安心の道路づくり
 歩道・自転車道の整備や見通しの悪い交差点の改良
 適切な道路標識の設置
- 6、バリアフリー化による歩行環境の改善
 既存横断施設のバリアフリー化 歩行環境の改善
- 7、良好な住環境の維持保全

< 現状及び新駅設置に伴う課題図(周辺地域) >



まちづくりの目標

めざすべき将来像

「活力と魅力に満ちた環境先進のまち」 ～湘南リンクタウン～

環境にやさしく、快適に暮らし働き続けられる、次世代に誇る環境先進のまちを目指します。
この将来像の実現に向け、鎌倉市深沢地区との一体的なまちづくりによって、新たな交通拠点形成します。

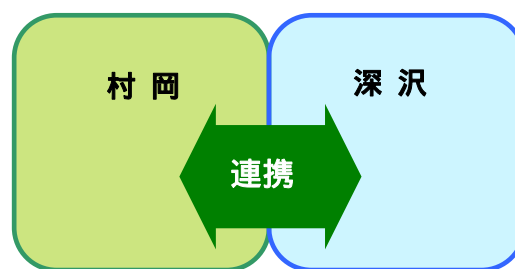
また、これまでに受け継いできた歴史的資源や、世界的レベルの工場・研究所などの知的資源などの保全・活用・調和と併せて、暮らし・働くひとびとが安全・安心して住み・働き続けられる環境づくりを行うことで地域の活力向上を図ります。

まちづくりの方向性・方針

村岡地区のまちづくりにあたっては、隣接する深沢地区を一体的に捉え、暮らしを支える公共公益施設などの相互利用や、周辺地域の歴史的資源や研究所などの知的資源との連携による地区の活性化を図るため、鎌倉市などとの連携によるまちづくりを進めていきます。

そのうえで村岡地区のめざすべき将来像を実現するため、次の4つの視点が必要と考えます。

< 連携によるまちづくり >



< 村岡・深沢地区(2009年7月鎌倉市撮影) >

村岡地区の新たな玄関口にふさわしいまちづくり

駅とまちをつなぐ交通利便性の強化

駅前広場、JR 東海道本線南北間自由通路、駐輪場などの整備
駅前広場に接続するアクセス道路の整備や、バスネットワークの強化

大規模用地を有効活用した魅力ある利便性の高い施設等の導入

地域の日常生活を支える生活利便施設、公共公益施設の導入

駅前の顔にふさわしい駅前景観の形成

村岡を印象づける新たな玄関口として、高品質な公共空間のデザイン、ユニバーサルデザインの導入



地域資源を活かしたまちづくり

地域資源を活かした安らぎ・潤いのある住環境の形成

御霊神社など歴史的資源の保全・活用
柏尾川など自然資源の活用
宮前公園の整備にあわせたまどりの保全

工場・研究等の高度な知的資源の活用

研究開発施設の誘導の検討
働く人の通勤利便性や交通安全性の向上、利便施設の充実



健康でいきいきと住み続けられるまちづくり

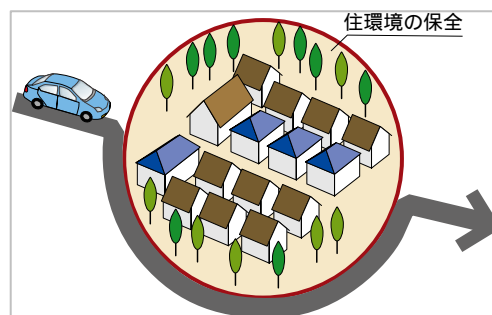
安全・安心な環境の形成

きょうあい道路の解消 通過交通の抑止策の検討
防犯灯の設置など防犯対策を強化

健康維持

歩きたくなる散策路や安全なサイクリングロードなどの創出
福祉・医療面で日々の暮らしのサポートの強化

人々がふれあう交流の場の創出



自動車利用に依存しないまちづくり

鉄道利用型ライフスタイルの実現

鉄道を中心とした、環境にやさしいライフスタイルの実現

公共交通サービスの強化

循環バスなどバスネットワークの確保 ノンステップバスなどの導入

自転車・歩行者ネットワークの形成

自転車や歩行者のネットワークの形成 南北間自由通路の整備 既存横断施設の連絡性の強化

自動車利用から公共交通利用への転換イメージ



土地利用構想

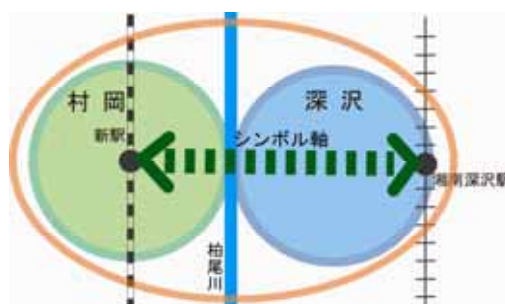
土地利用の基本的な考え方

地域構成イメージとしては、JR東海道本線の新駅を交通の拠点とするとともに、湘南モノレール湘南深沢駅と連絡する道路をシンボリックな骨格軸に位置付けます。

道路・交通ネットワークとしては、既存の道路網を中心とした新駅周辺の拠点形成に合わせた新設道路の配置や既存JR南北横断施設の強化を行うほか、自家用自動車から公共交通への転換を促進します。

土地利用としては、シンボル軸の沿道を中心に藤沢、鎌倉の両市に求められている施設などを配置していきます。

地域構成イメージ

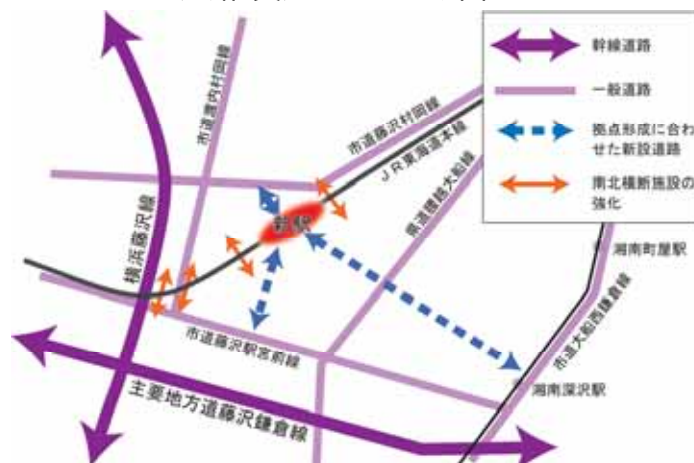


道路・交通ネットワーク

既存の腰越大船線、藤沢村岡線、藤沢駅宮前線などから新駅にアクセスする新設道路を配置し円滑な道路ネットワークを形成するとともに、既存JR南北横断施設の強化を行います。

また、新駅へのバスネットワークの確保など鉄道を中心とした公共交通の利便性を高めることで、自家用自動車に依存しない環境にやさしいライフスタイルの実現を図ります。

<道路・交通ネットワーク図>



シンボル軸

新駅と湘南深沢駅を結ぶシンボル空間として配置し、将来整備予定の宮前公園もあわせて村岡らしい新たな魅力的空間を形成します。(道路幅員は24~25mを想定しています。)

シンボル軸の断面イメージ



土地利用の方針

新駅周辺のまちづくりを先導的に進める地域を「新駅周辺ゾーン」、その周りの地域を「周辺地域」として、村岡地区と鎌倉市深沢地区が一体となったまちづくりを進めるために、土地利用のあり方を次のように定めます。

< 土地利用構想図 >



* 上図におけるアクセス道路、シンボル軸、土地利用ゾーン区分の位置は、概ねの考え方を地図に重ねたものであり、現段階で場所を特定するものではありません。

新駅周辺ゾーン

新駅設置に伴い、鉄道とバス、自転車などの交通の連絡性の強化に併せて土地利用転換を行うことで、地域の日常生活を支える生活利便施設や研究開発・業務施設などの集積を図る、まちづくりを先導的に進めるゾーンです。

周辺地域：現状の土地利用の継続を前提として、住環境の保全・向上と産業の活性化、先端的な研究機能の形成を図るエリアとして、以下のゾーンを設けます。

低層住宅専用ゾーン

通学路の交通安全対策、防犯・防災対策強化などにより、安全・安心で良好な低層住宅地として保全・向上を図るゾーンです。

一般住宅ゾーン

現状の住環境の継続を基本としながら、都市基盤未整備な箇所については、きょうあい道路の解消、通過交通の抑制などにより安全・安心な住環境の形成を目指すゾーンです。

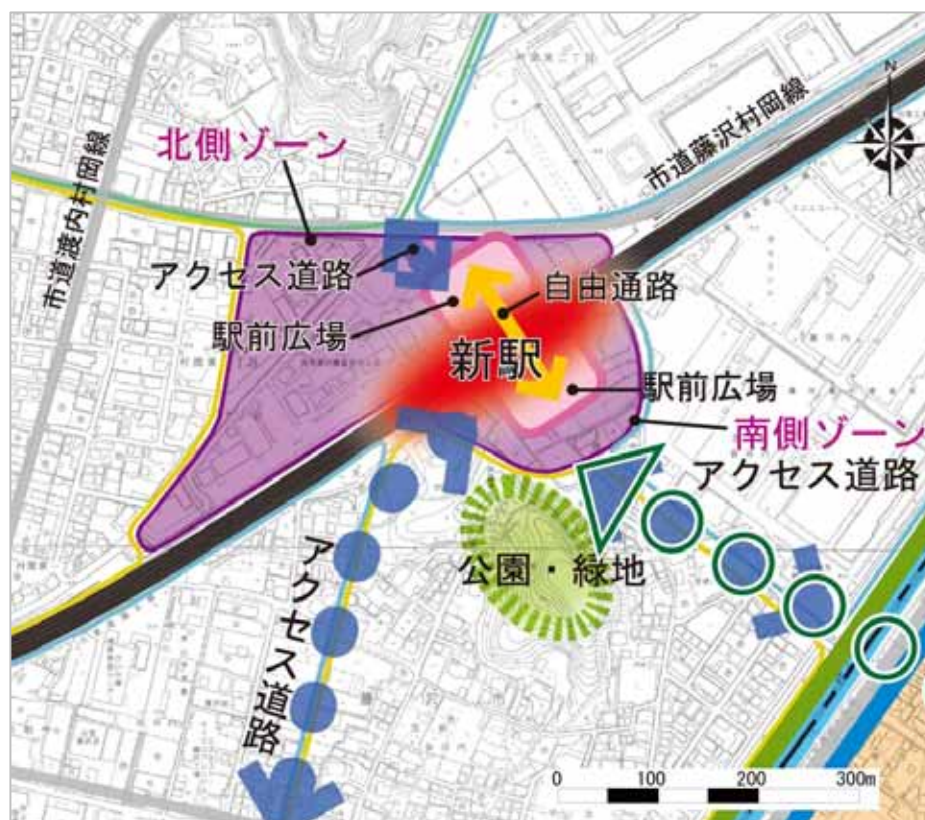
工場・研究等ゾーン

大規模工場をはじめ活力ある中小企業の産業の活性化と、先端的な研究機能の形成を図るゾーンです。

新駅周辺ゾーンにおける土地利用の方針

土地利用転換が見込まれる新駅周辺ゾーンについては、北側と南側の地域特性に応じてそれぞれの土地利用の方針を示します。

<新駅周辺ゾーンの土地利用構想図>



北側ゾーン

新駅周辺の区画整理事業が行われた北側ゾーンでは、日常生活を支える生活利便施設や公共公益施設、研究開発・業務施設などの集積を図ります。

そのため、周辺地域の環境との調和を図りながら、新駅設置に伴う都市基盤の整備に合わせて新たな交通拠点を形成し、新駅設置にふさわしい土地の高度利用を図ります。また、新駅周辺では駅前の顔にふさわしい景観の形成にも配慮します。

南側ゾーン

新駅周辺の南側ゾーンでは、周辺地域の住宅地などの環境に配慮しながら、新駅設置に伴う都市基盤整備に併せて、日常生活を支える生活利便施設や都市型住宅などを中心に、中密度の土地利用を図ります。また、新駅周辺では駅前の顔にふさわしい景観の誘導を図っていきます。

実現化方策

実現化方策の方向性について

土地利用構想の実現を図るため、土地利用の基本的な考え方で示した道路・交通ネットワークやシンボル軸の形成に向けた新たな都市基盤整備（道路・交通関係）の実現化方策の方向性を示します。

新たな都市基盤整備構想図



* 上図におけるアクセス道路、シンボル軸、土地利用ゾーン区分の位置は、概ねの考え方を地図に重ねたものであり、現段階で場所を特定するものではありません。

〔新駅周辺ゾーン〕

都市基盤整備、公共公益施設の確保、駅周辺の土地利用の誘導

〔低層住宅専用ゾーン〕

地区計画などによる良好なまちなみの形成
安全・安心の取り組み（通学路の交通安全対策、防犯・防災対策の強化など）

〔一般住宅ゾーン〕

きょうあい道路の解消、通過交通抑制、安全な歩行者空間や避難路の確保

〔工場・研究等ゾーン〕

知的資源の活用、産業の基盤となる道路整備の検討

まちづくりの進め方

まちづくりの実現に向けての考え方

「新駅周辺ゾーン」のまちづくりの進め方

新駅周辺ゾーンでは、新駅設置や駅へのアクセス道路の整備も併せて先導的にまちづくりを進めていくものとしますが、関係する権利者や企業との意見交換をはじめ、節目ごとに地元説明会を開催するなど、きめ細かな対応を図っていくことを基本とします。

「周辺地域」のまちづくりの進め方

周辺地域では、地区計画などの活用により、現状の土地利用の継続を前提として、住環境の保全・向上を図ることとしますが、地域住民、企業、藤沢市が協働しながら新駅周辺ゾーンのまちづくりの進捗状況も考慮し進めていくことを基本とします。

なお、駅へのアクセス道路については、新駅設置に併せて整備を進めるものとしますが、整備にあたっては、新駅周辺ゾーンと同様にきめ細かな対応を図っていきます。

整備手法の考え方

駅前広場や道路、公園などの都市施設整備にあたっては、直接買収方式を原則としますが、駅周辺の土地利用転換が見込まれる所については、権利者の意向を伺いながら区画整理手法も含め整備手法を選択していきます。

参考： 土地利用転換状況

