

いずみ野線 A 駅周辺まちづくり基本計画（案）

2016 年（平成 28 年）3 月

藤 沢 市

目次

1	いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画策定の背景と位置付け	1
1-1	まちづくり基本計画策定の目的	1
1-2	まちづくり基本計画の位置付け	1
1-3	計画の対象区域	2
2	A駅周辺地区の現況と課題	3
2-1	A駅周辺の現況	3
2-2	A駅周辺のまちづくりにおける課題	18
3	まちづくり計画	22
3-1	まちの将来像	22
3-2	まちのめざす姿	23
3-3	まちづくりの基本方針	25
3-4	まちづくりの具体的な取組	28
4	まちづくりの実現に向けて	48
4-1	今後のまちづくりの実現のために	48
4-2	まちづくりの段階的な取組	50

1 いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画策定の背景と位置付け

1-1 まちづくり基本計画策定の目的

いずみ野線A駅は、2012年（平成24年）3月にとりまとめた「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会とりまとめ」において設置される新駅の一つと位置付けられました。そこでこのA駅の周辺における将来のまちづくりについて、市民や学識経験者、関係団体及び本市職員で構成される「いずみ野線A駅周辺まちづくり計画検討委員会」（以下「委員会」という。）を立ちあげて検討を進めるとともに、周辺地域住民を対象としたアンケート調査や地域での意見交換会も実施しながら、「いずみ野線A駅周辺まちづくり計画」（以下「まちづくり計画」という。）として検討結果をとりまとめ、2014年（平成26年）5月に委員会から市長へご提言いただきました。

この提言を受けて、藤沢市ではいずみ野線A駅周辺のまちづくりが地域住民、事業者、及び関係機関との連携を図りながら、着実に進められるよう「いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画」（以下「まちづくり基本計画」という。）を策定しました。

1-2 まちづくり基本計画の位置付け

まちづくり基本計画は、市長へ提言されたまちづくり計画をもとに、市の行政計画として位置付け、A駅周辺のまちづくりの方向性を示したものです。

まちづくり基本計画の前提であるいずみ野線の延伸を実現するためには、駅周辺地区におけるまちづくりを推進し、新しい鉄道駅が設置されるにふさわしい地区として発展することが必要となります。そのため、まちづくり基本計画では、A駅が設置されることを踏まえて、A駅周辺にふさわしいまちづくりのあり方とその進め方についてとりまとめております。

また、A駅周辺では、現状でもいくつかの課題があります。これらの課題についても、方針についてとりまとめております。

今後はまちづくり基本計画をもとにして、各主体が積極的に連携を図りながら、A駅周辺のまちづくりに取り組んでいきます。

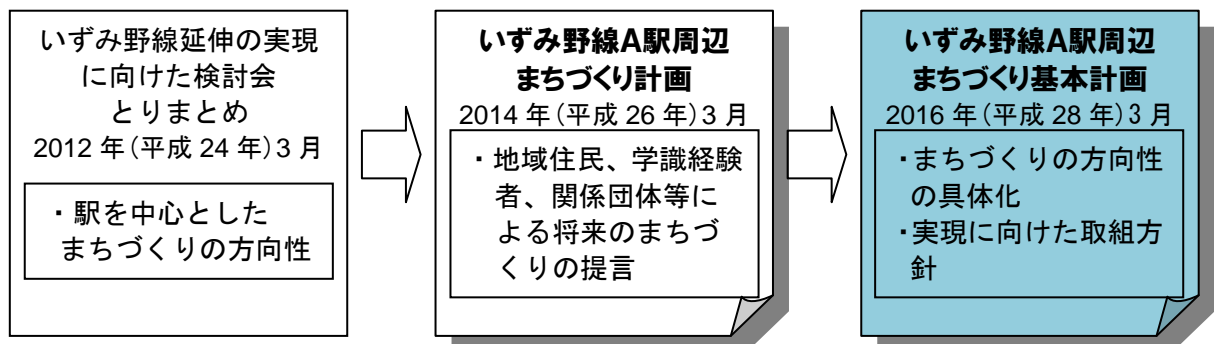


図 基本計画の位置付け・関係性

1-3 計画の対象区域

本計画は、A駅を中心とする概ね半径800mの範囲を主な対象とするものです。

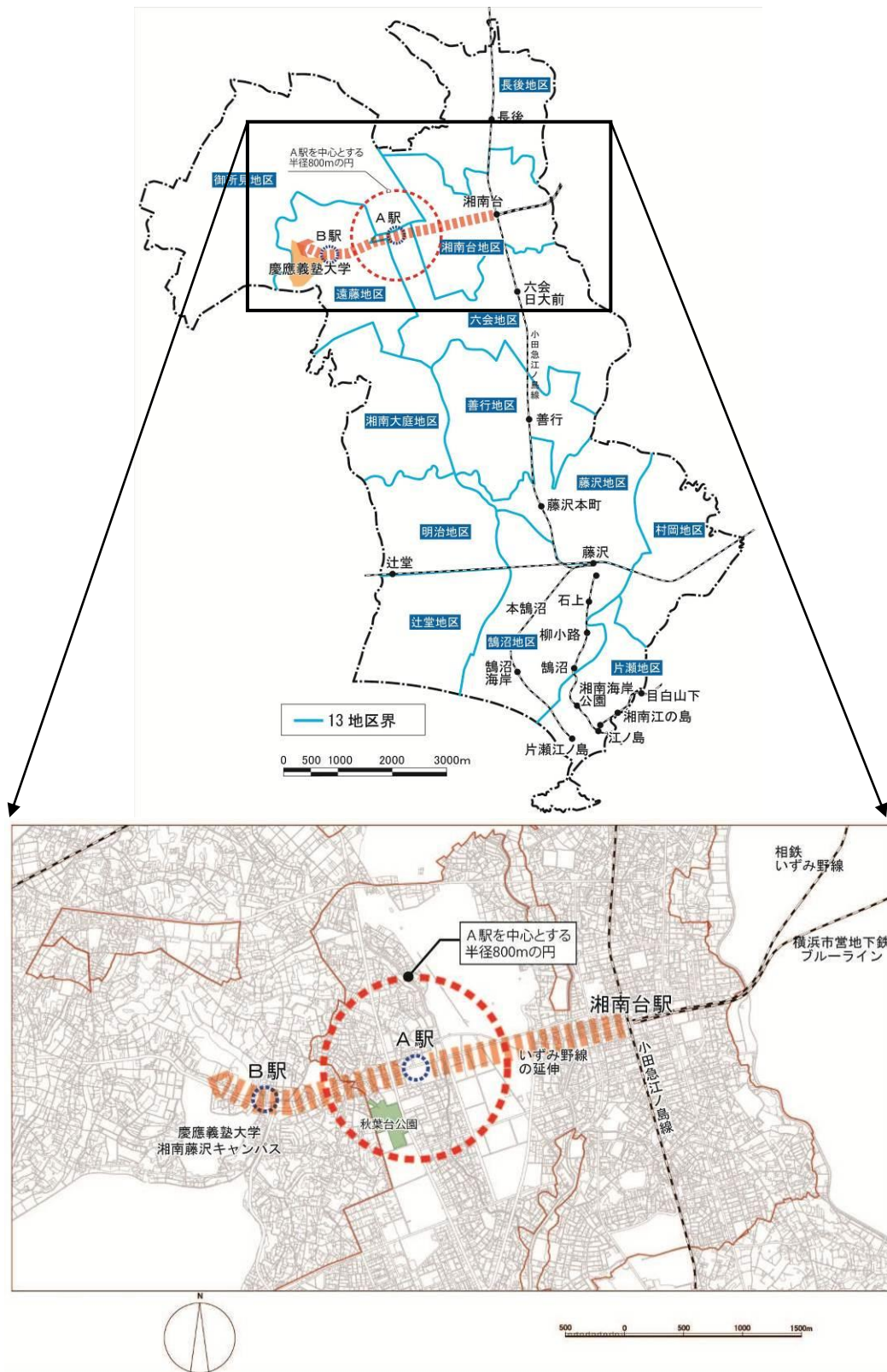


図 A駅周辺まちづくり基本計画の主な対象地区

2 A駅周辺地区の現況と課題

2-1 A駅周辺の現況

(1) A駅周辺地区の概況と位置

藤沢市は、東京都心部から50km圏域内にあり、神奈川県南部中央部に位置し、東は横浜市、鎌倉市、西は茅ヶ崎市、寒川町、北は大和市、綾瀬市及び海老名市の6市1町に隣接しています。市内の鉄道として、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレール、横浜市営地下鉄ブルーライン、相模鉄道いずみ野線が運行されており、広域公共交通網が比較的充実しています。また、相模鉄道については、本線の西谷駅からJR線や東急線との相互乗り入れに向け「神奈川東部方面線」の整備を進められているところであり、市の北部地域から新横浜や東京都心部へのアクセス性の向上が期待されています。

一方、鉄道の空白地域である西北部地域における鉄道網の整備については、1999年（平成11年）に湘南台駅まで開業した相模鉄道いずみ野線の湘南台以西への延伸の構想があり、藤沢市都市マスタープランにおいても、都市拠点と位置づけられている湘南台駅周辺地区と慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（以下「SFC」という。）付近の健康と文化の森地区とを結び、市民の内外にわたる自由な交流・連携を支え、都市拠点間、都市機能相互間を結び、活力の骨格を形成する交通軸として位置づけられています。

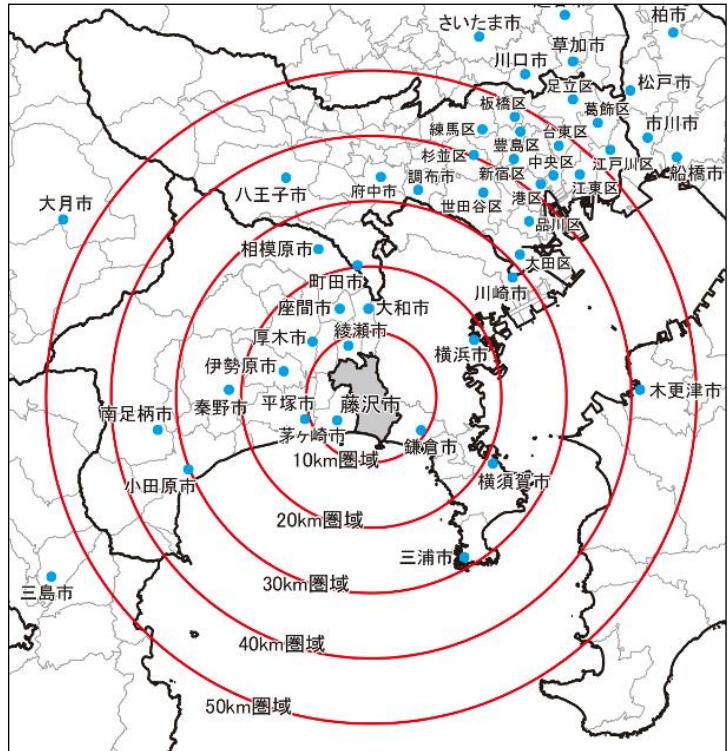


図 首都圏における藤沢市の位置

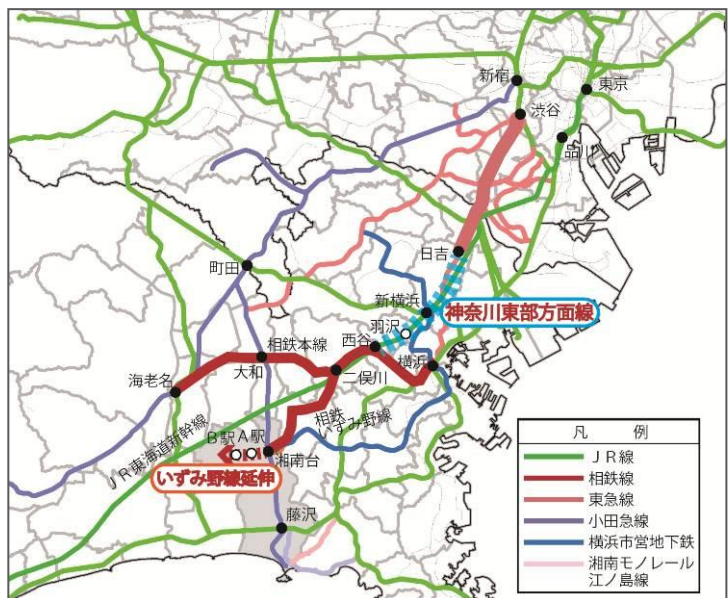


図 藤沢市周辺の鉄道網

2010年(平成22年)6月には、神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道株式会社の4者で「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」を立ち上げ、湘南台駅からSFC付近までを第1期区間として、交通システムやまちづくりについての検討を行いました。2012年(平成24年)3月には、単線鉄道による整備及び秋葉台公園の東側付近とSFC付近に新駅(A駅及びB駅)を設置すると想定した検討結果がとりまとめられ、延伸に向けた機運も高まりつつあります。

想定された新駅のうち、秋葉台公園東側付近に想定されたA駅の周辺は、駅の南側の地区については土地区画整理事業の施行によって既に都市基盤が整備されており、住、商、工が混在する土地利用がなされています。一方、北側の地区については、北部第二(三地区)土地区画整理事業が施行中であり、現在、基盤等の整備が進められています。

また、この地区の大きな特徴として、いずみ自動車藤沢工場や桐原工場団地等が立地する藤沢市の代表的な工業集積地となっており、多くの従業員がこの地区に通勤しています。また、A駅の西側には、藤沢市を代表する運動公園である秋葉台公園が一部整備されており、多くの市民等に利用されています。

この地域の交通としては、湘南台駅からA駅の西側にあるSFC方面を結ぶ東西方向のバス路線に多くのバスが運行していますが、南北方向のバス路線は非常に少ない状況です。また、幹線道路としては東西方向に湘南台駅から遠藤地区方面を結ぶ高倉遠藤線、南北方向には、藤沢市南部から綾瀬市方面を結ぶ藤沢厚木線が通っており、A駅の周辺で高倉遠藤線と藤沢厚木線が交差し、自動車交通の利便性が高い地区となっています。

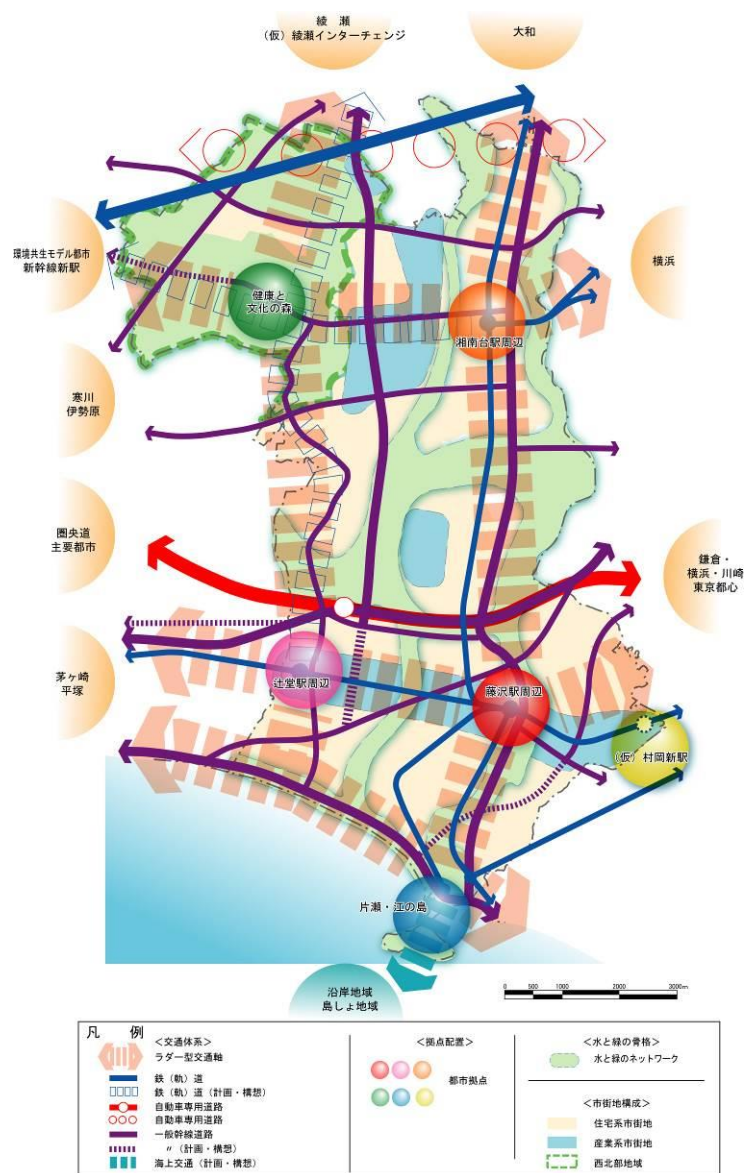


図 将来都市構造図

出典：藤沢市都市マスタープラン(平成23年改定)

(2) 人口・世帯

1) 夜間人口の推移

夜間人口の推移は、1980年（昭和55年）から1995年（平成7年）までは増加傾向にありましたが、2000年（平成12年）時点では減少しており、その後、再び増加に転じています。

概ね高倉遠藤線を境に駅の南北で分けると、2010年（平成22年）の夜間人口は駅南側が約6,300人、駅北側が約4,700人となっています。2005年（平成17年）からの5年間は駅南側がほとんど横ばいであるのに対して、駅北側が約700人増となっており、北部第二（三地区）土地区画整理事業の進展により、今後も人口の増加が想定されます。

2) 世帯数の推移

世帯数は1985年（昭和60年）から減少していましたが、2005年（平成17年）時点では再び増加に転じています。

A駅の南北では、駅北側では、2000年（平成12年）に大きく減少しましたが、2010年（平成22年）に約1,900世帯と1980年（昭和55年）以降の最高値を示すなど、北部第二（三地区）土地区画整理事業の進展により、世帯数が増加したものと想定されます。

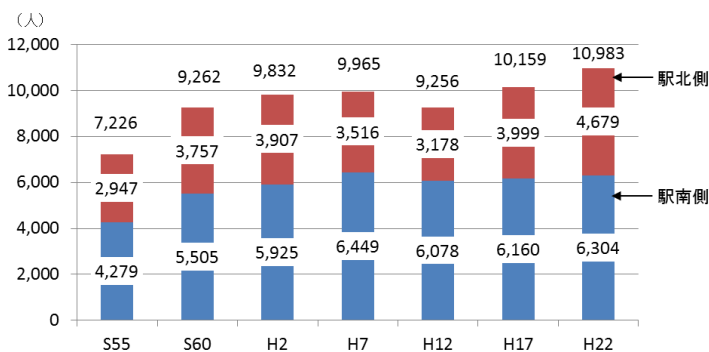


図 夜間人口の推移

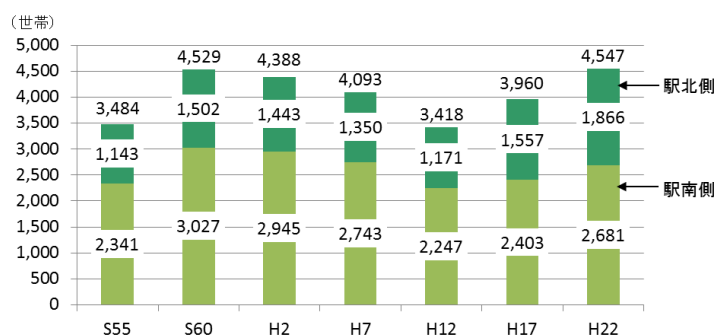


図 世帯数の推移

資料：国勢調査（2010年（平成22年））

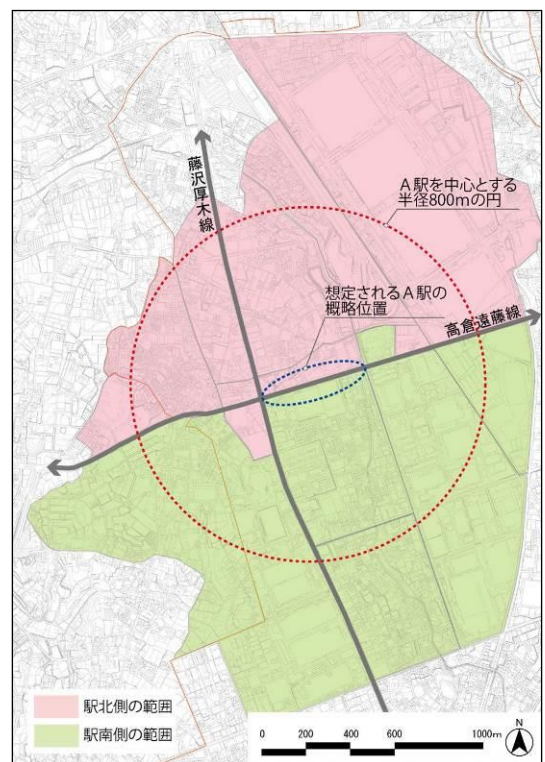
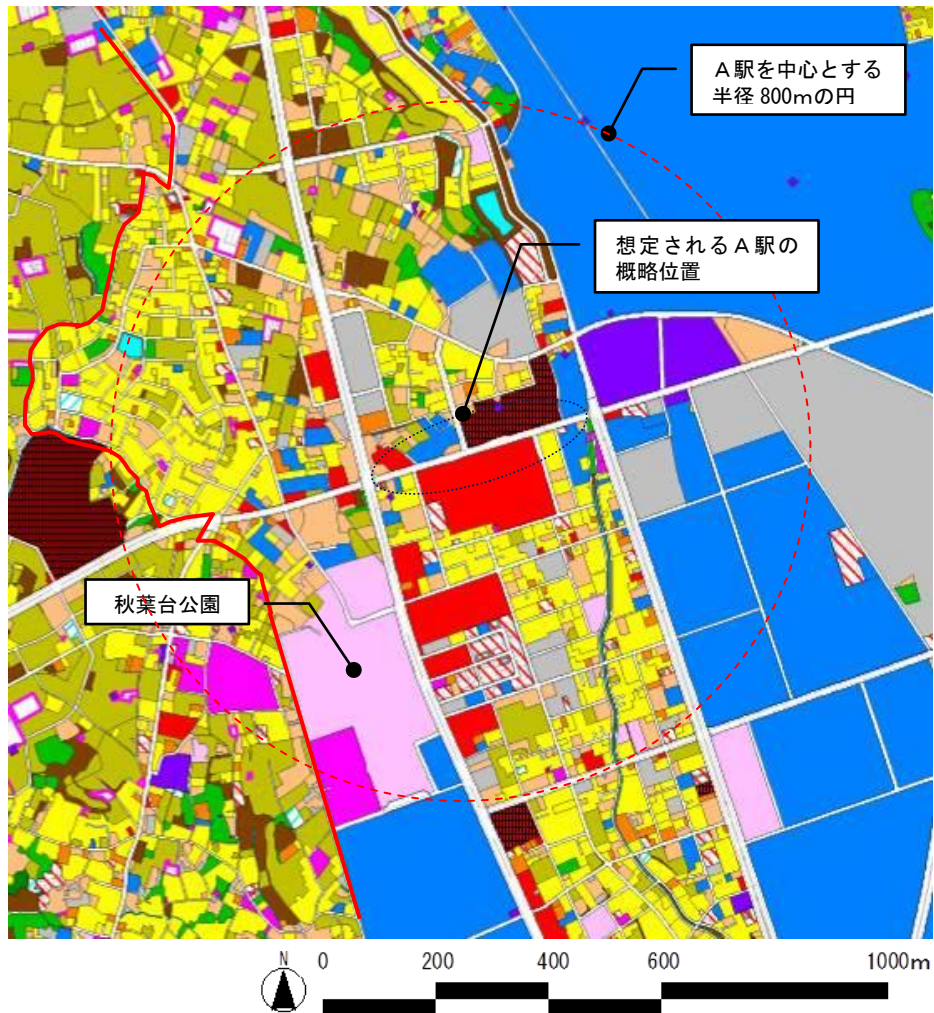


図 駅南北の範囲

※都市計画基礎調査のゾーン設定に基づく区割りを適用

(3) 土地利用

周辺の土地利用として、想定しているA駅の直近には大規模な商業用地があり、東側には大規模な工業用地が広がり、その西側は住、商、工が混在しています。また、南西には大規模な公園用地があります。



h23 土地利用現況

田（農振外）	業務施設用地
田（農振内）	商業用地
畑（農振外）	宿泊娯楽施設用地
畑（農振内）	商業系用途複合施設
平地地山林	公共用地
傾斜地山林	文教厚生用地
河川、水面、水路	運輸倉庫用地
荒地、海浜、河川敷	重化学工業用地
耕作放棄地（農振外）	軽工業用地
耕作放棄地（農振内）	供給処理施設
住宅用地	農地（農業施設）
集合住宅用地	防衛用地
店舗併用住宅用地	広場・運動場等用地（都市公園）
店舗併用集合住宅用地	広場・運動場等用地（ゴルフ場）
作業所併用住宅用地	広場・運動場等用地（公共空地）
	広場・運動場等用地（民間空地）

図 土地利用現況図

資料：都市計画基礎調査（平成 23 年）

(4) 公共・公益施設

公共・公益施設の分布は、A駅の南西には秋葉台公園があり、その公園内には体育館、プール、球技場が立地しています。その周辺には小中学校や市民センター・公民館があります。また、医療施設の分布は、A駅直近の大規模商業施設内に歯科及び眼科クリニックはあるものの、それ以外は立地していません。

A駅の東側に環境行政に関する施設やリサイクルに関わる施設が立地しています。

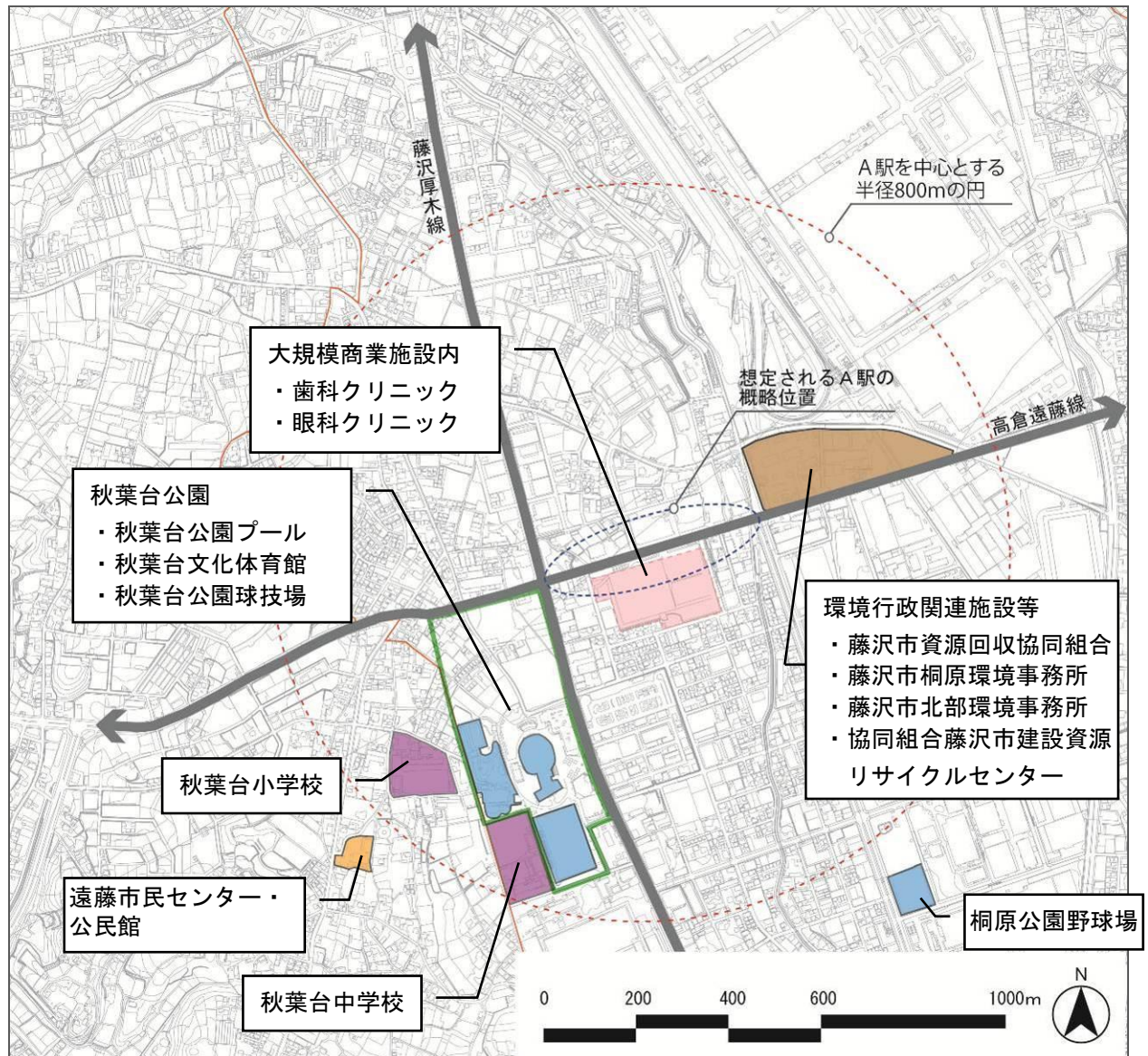


図 公共・公益施設等の分布

資料：神奈川県 e-かなマップ、藤沢市 HP

(5) 公園・緑地

公園・緑地は、一色公園及び桐原公園などが整備されています。また、秋葉台公園については、計画の一部が整備されており、今後北側に拡充する予定となっています。さらに、北側には湘南の丘公園、一色緑地が計画されて、今後整備する予定となっています。

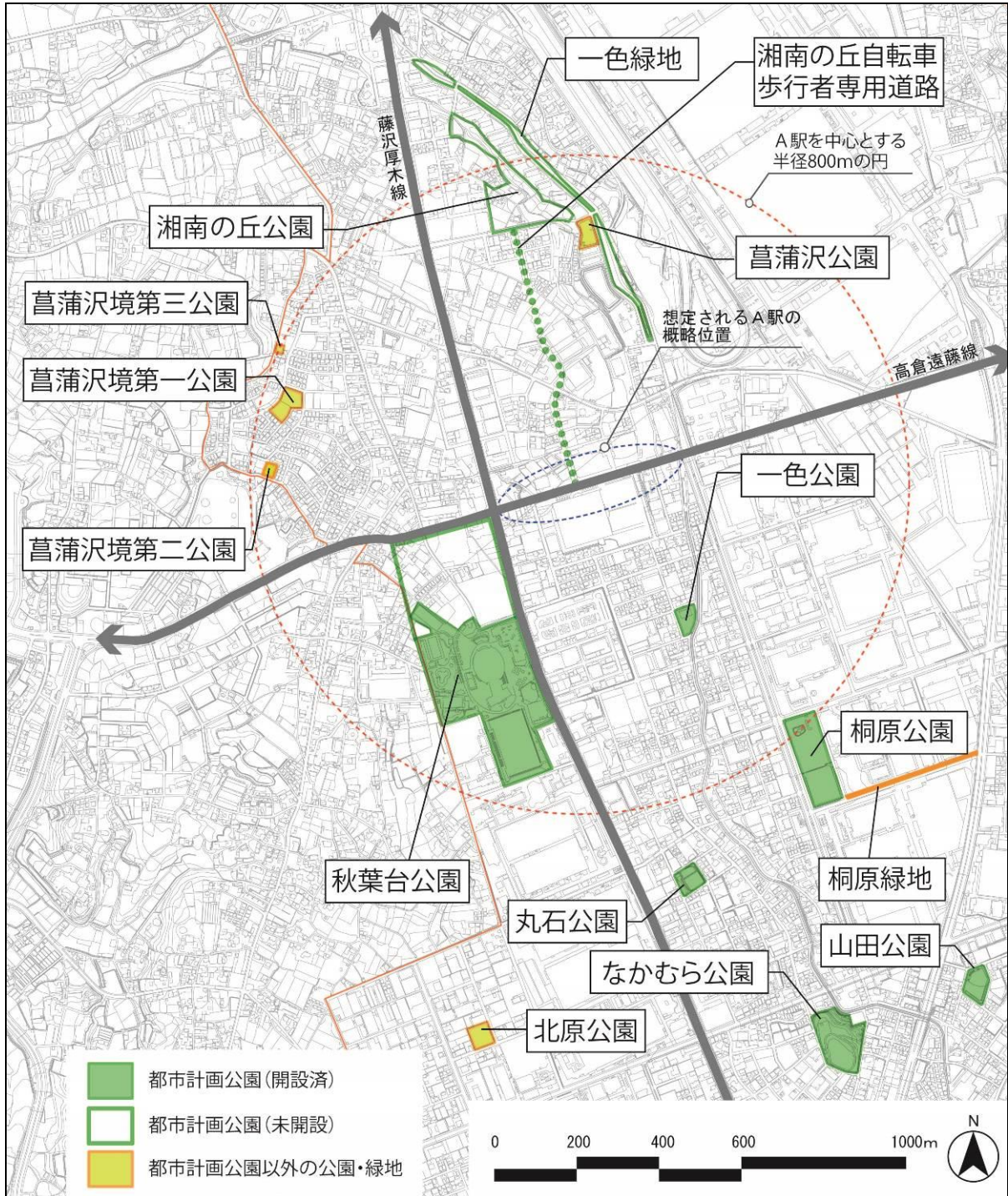


図 対象地区周辺の公園・緑地の状況

(6) 都市計画道路

都市計画道路は、南北方向の幹線道路として藤沢市南部と綾瀬市の市街地や東名高速道路（仮称）綾瀬インターチェンジなどを結ぶ藤沢厚木線が整備されており、東西方向の幹線道路として湘南台からSFC付近を結び、将来的にはさがみ縦貫道路に接続予定の高倉遠藤線が、今後幅員25mに拡幅する計画になっています。さらに、北側には横浜伊勢原線、南側には土棚石川線、亀井野二本松線が整備されており、自動車交通の利便性が高い地区となっています。

また、A駅北側の北部第二（三地区）土地区画整理事業区域内では、菖蒲沢通り線、葛原通り線が計画されているほか、湘南の丘公園とA駅付近を結ぶ湘南の丘自転車歩行者専用道路が計画されています。

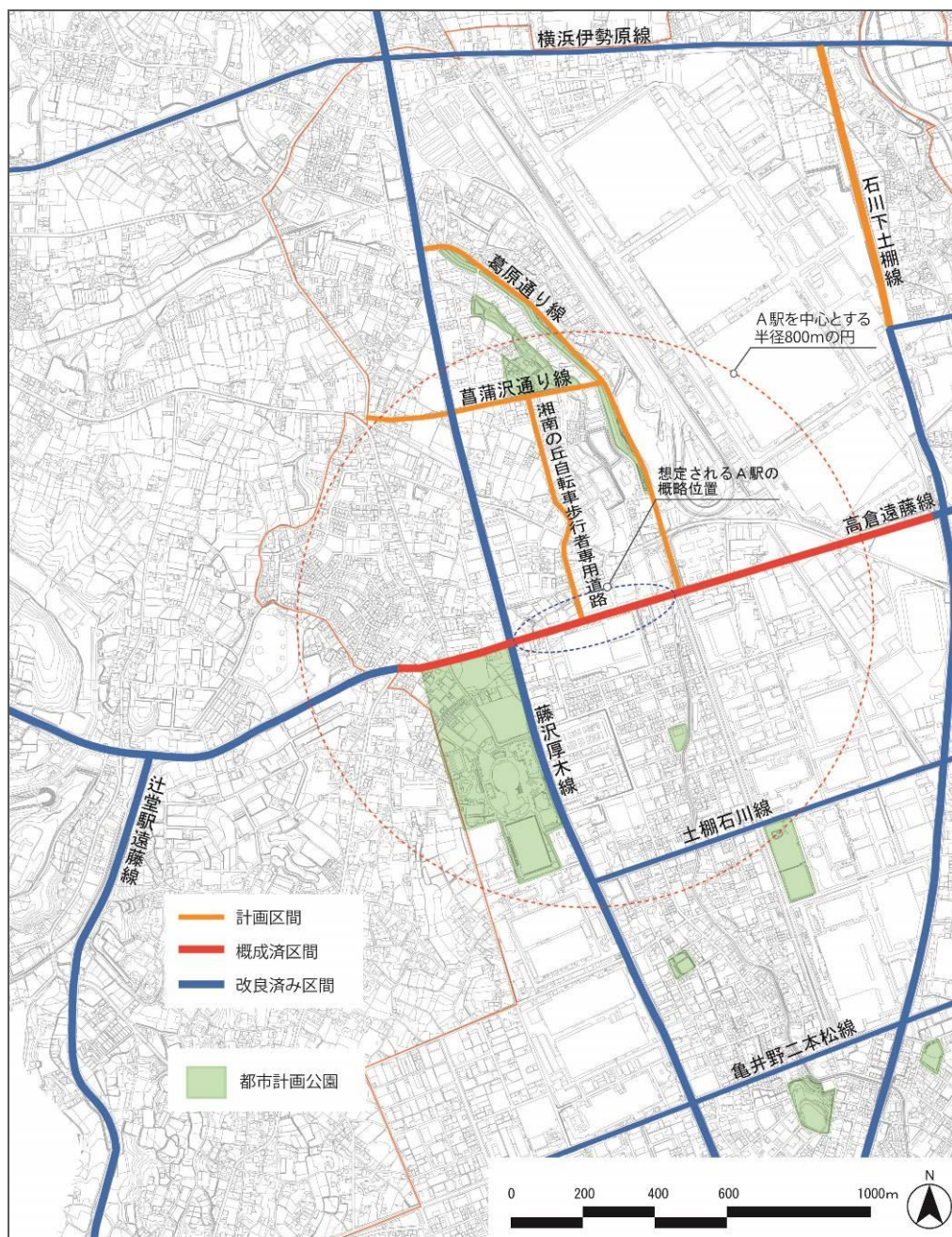


図 都市計画道路の整備状況

(7) 産業

1) 商業施設

商業施設の分布として、A駅直近に大規模商業施設が立地しています。また、藤沢厚木線沿道に店舗等が点在していますが、その他の地域にはあまり店舗等が立地していません。



図 商業施設等の分布

資料：都市計画基礎調査（平成23年）

2)工業施設

工業施設の分布は、A駅の北東に自動車会社の工場及び研究所が、南東の桐原工業団地には工場や研究所が集積しています。また、秋葉台公園の南側にも大規模な工場が立地しています。

主要工場の製品をみると、自動車関連の製品工場が多く、その他ハードディスクドライブの研究開発をしている企業や製パン製菓機械を製造している企業などが立地しています。

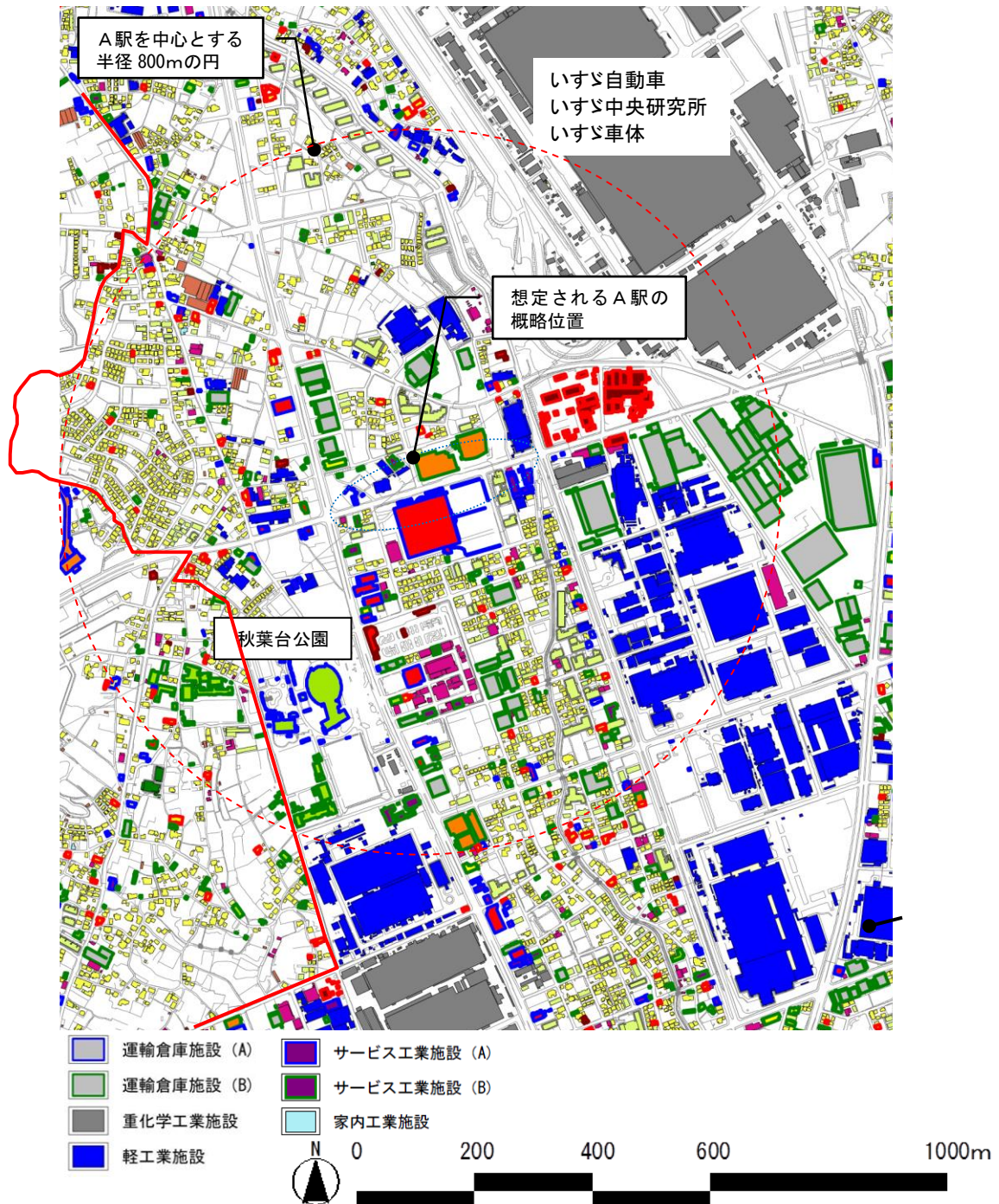


図 工業施設の分布

資料：都市計画基礎調査（平成23年）

(8) 交通

1) バス路線の現状

A 駅周辺のバス路線網は、湘南台駅を起点として路線網が構築されており、湘南台駅西口にバス路線が集中しています。

本数別にみると、湘南台駅と S F C を結ぶ系統は 135 本／日の運行があり、また、湘南台駅と A 駅周辺地区を結ぶ路線は、湘南台駅と S F C を結ぶ系統を含め、約 300 本／日の運行があることから、A 駅周辺地区は公共交通に対する高い需要があることがわかります。

また、湘南台駅や長後駅から辻堂駅方面、海老名方面、茅ヶ崎駅方面など、西へ向かう長距離の路線も運行されていることから、利用者の利便性に配慮しつつ、鉄道とバスのあり方の検討を踏まえた上で、いずみ野線延伸にあわせて A 駅と B 駅を起点とするバス路線の新設や再編を行うことが考えられます。

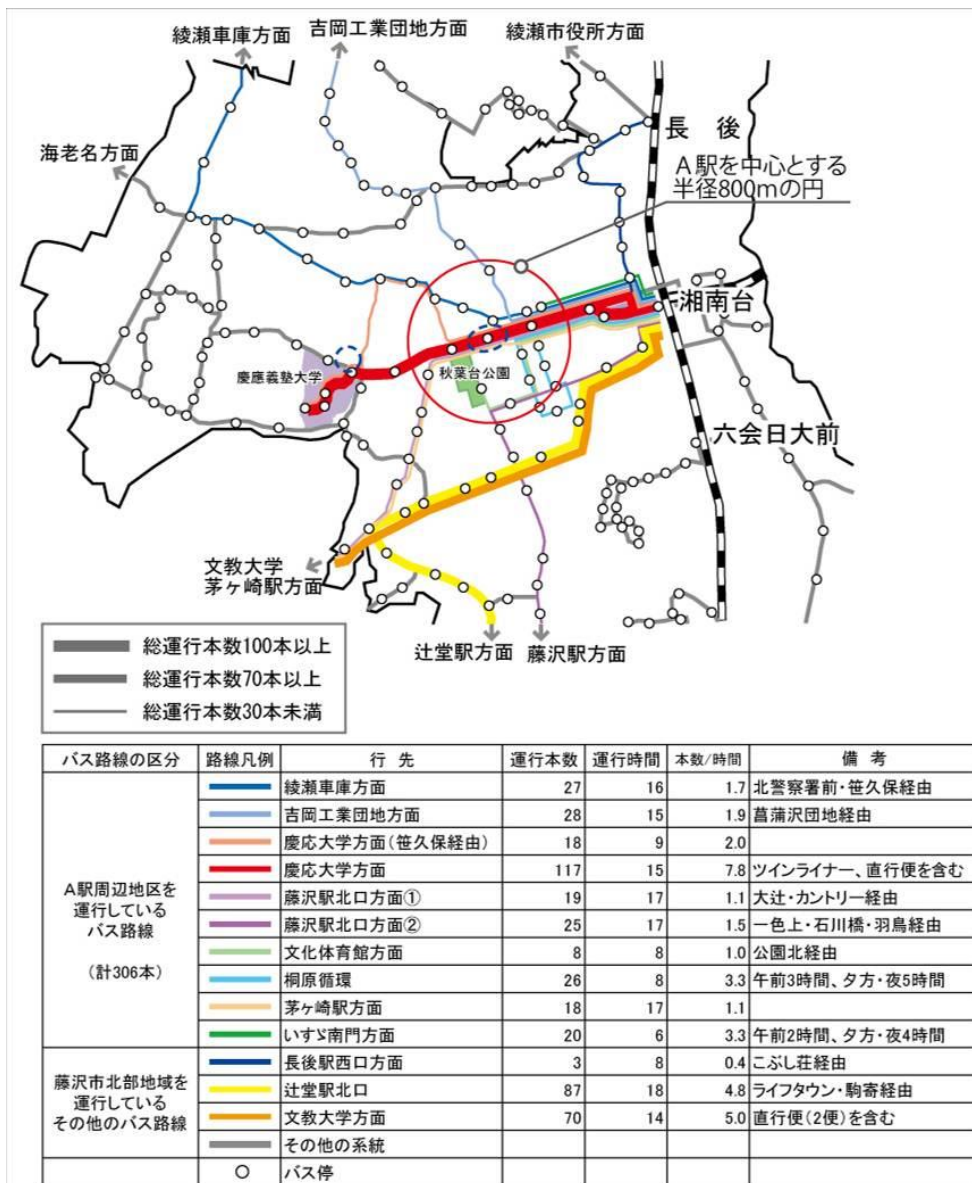


図 A 駅周辺の系統別バス路線

※藤沢市北部地域を運行しているバス路線の表示

資料：神奈川中央交通HP

2) A 駅周辺の主な道路の自動車交通量

A 駅周辺の主な道路の自動車交通量を見ると、高倉遠藤線の 12 時間交通量は約 1 万 2 千台、同じく菖蒲沢戸塚線は約 8 千台となっています。また、A 駅南側地区の生活道路の 12 時間交通量は、地点 No. 10 を除くと約 900 台～約 1,600 台となっており、地点 No. 10 は藤沢厚木線との交差点で約 2,600 台とやや多くなっています。

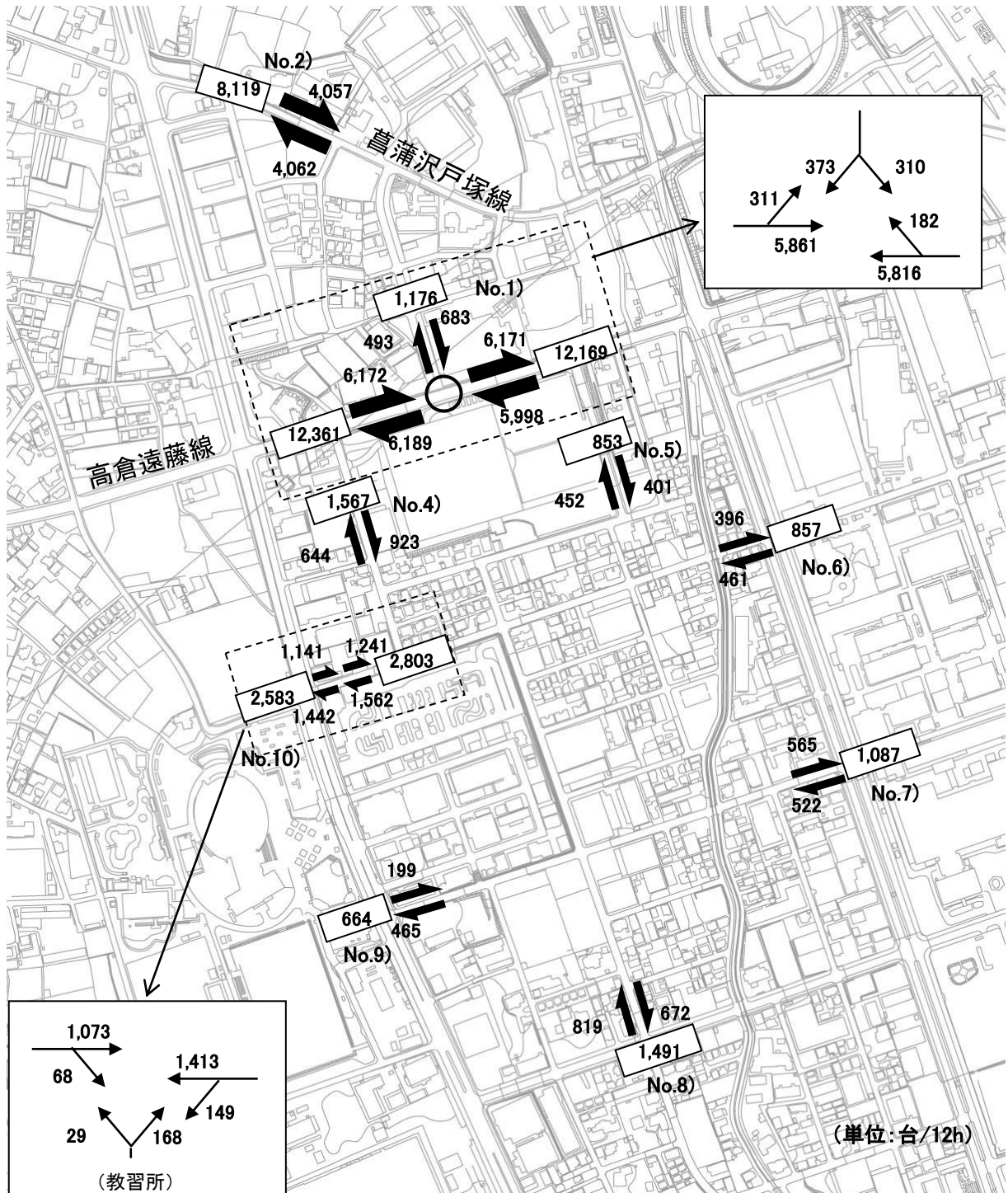


図 A 駅周辺の自動車交通量 (平成 27 年) 1 月 29 日 (木) 実態調査

3) A 駅周辺の主な道路の 12 時間歩行者通行量

A 駅周辺の 12 時間歩行者通行量を見ると、高倉遠藤線（地点 No. 3）の南側歩道が 842 人、続いて地点 No. 10 の教習所東側が 457 人と多くなっています。

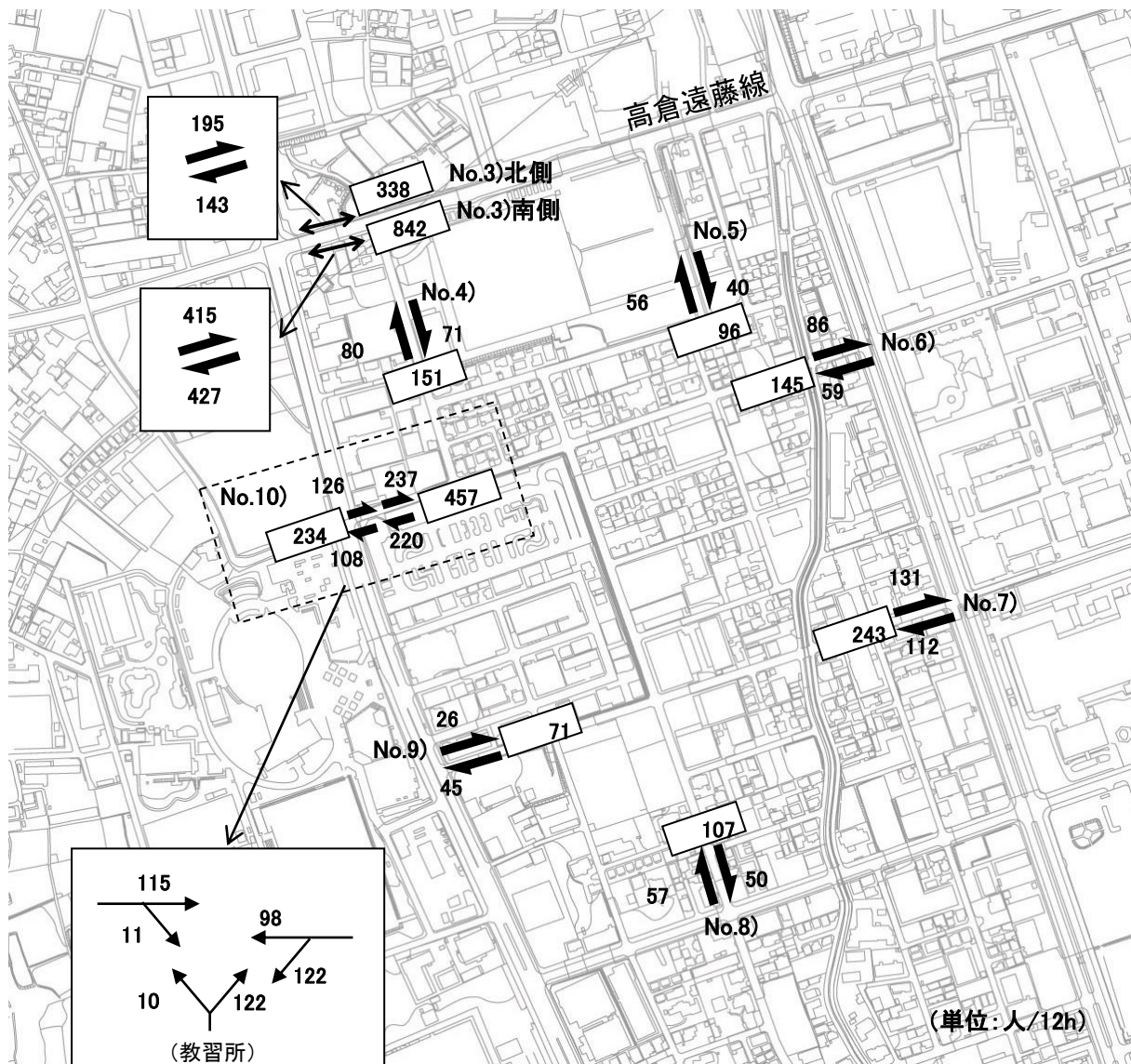
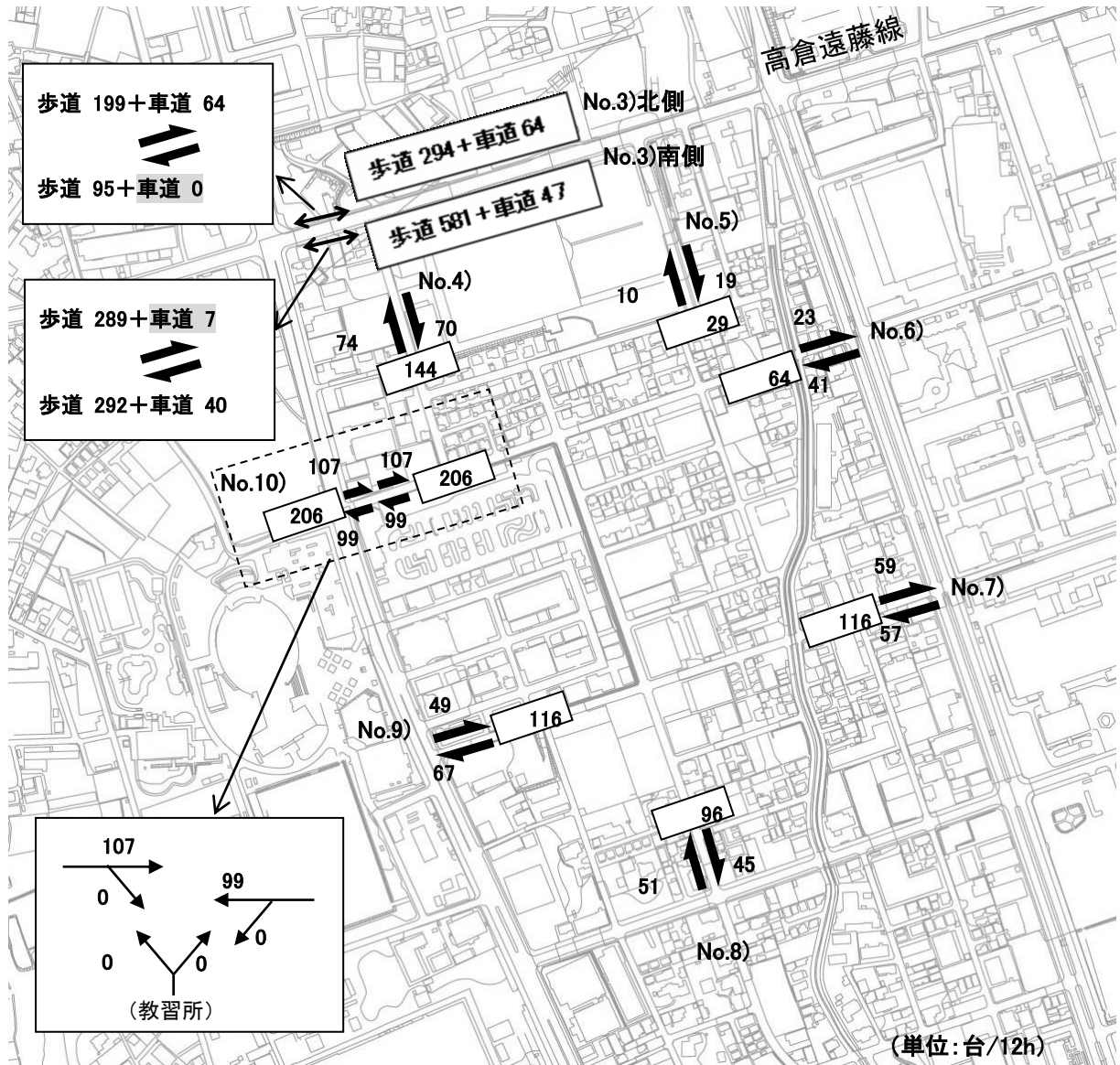


図 A 駅周辺の歩行者通行量（平成 27 年 1 月 29 日（木）実態調査）

4) A 駅周辺の主な道路の 12 時間自転車通行量

A 駅周辺の 12 時間自転車通行量を見ると、高倉遠藤線は、自転車通行量が 12 時間で概ね 1 千台と多くなっています。この中でも、南側の歩道上を通行する自転車が 581 台と多いことが分かります。

生活道路の自転車通行量は、地点によって、29～206 台となっています。



備考) 自動車教習所の駐輪場は別に整備されていることから、調査地点で自動車教習所に入出入りする自転車はありません。

図 A 駅周辺の自転車通行量 (平成 27 年 1 月 29 日 (木) 実態調査)

5) 交通規制

駐車禁止の交通規制は、主な道路はほぼ指定されていますが、高倉遠藤線の北側で規制されていない区間があります。

最高速度は、高倉遠藤線や菖蒲沢戸塚線では40km/時、地区内の主な道路は30km/時が指定されています。

指定方向外通行禁止によって、南側地区の南端にあたる東西道路から地区内への大型車輛の進入が規制されています。

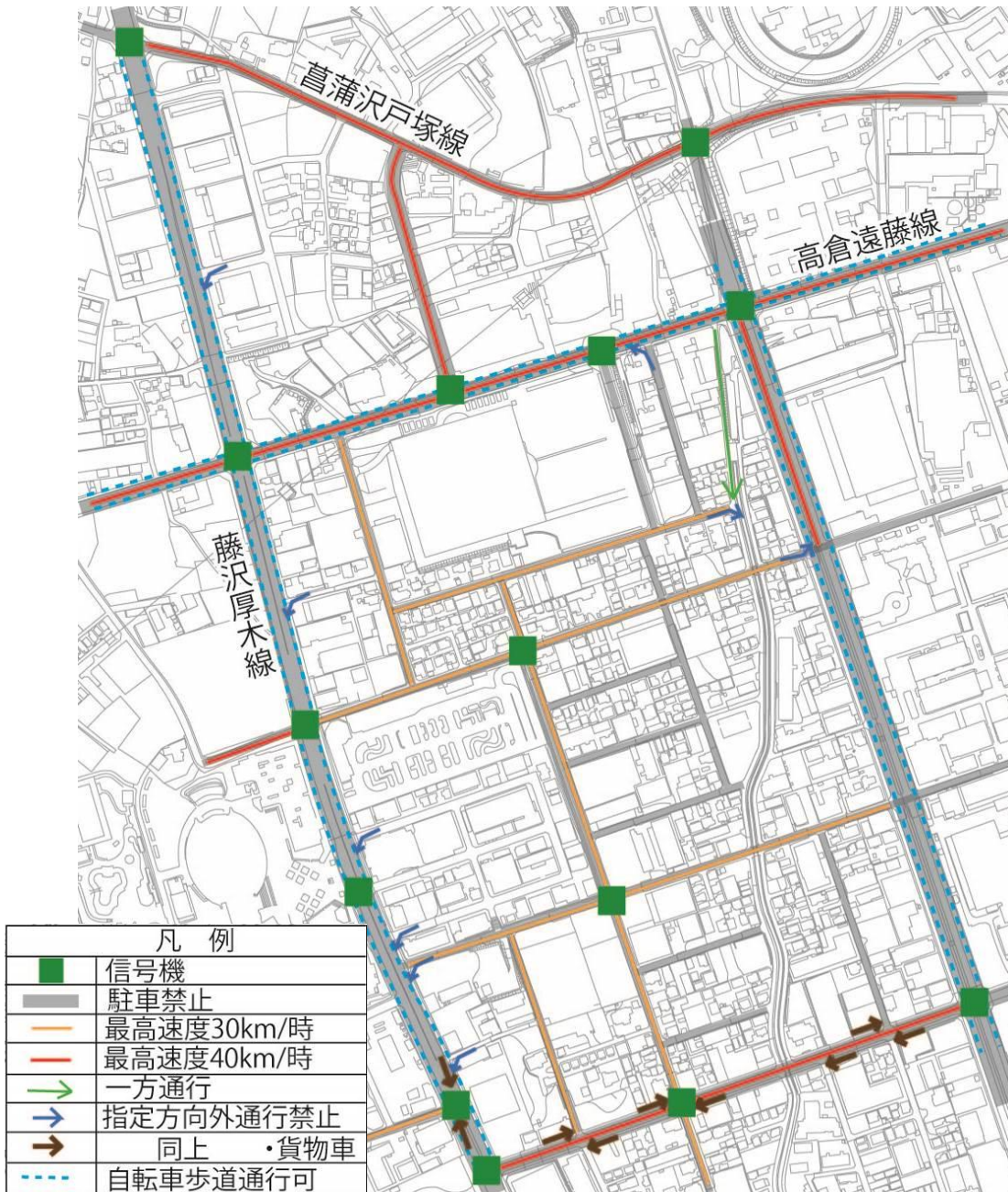


図 現況の交通規制

出典 : 現地視察より整理

6) 交通事故の発生状況

2010年（平成22年）から2014年（平成26年）の交通事故発生状況は、幹線道路である高倉遠藤線及び藤沢厚木線の交差点周辺に集中しています。さらに、地区内の道路においても交通事故が多く発生しています。

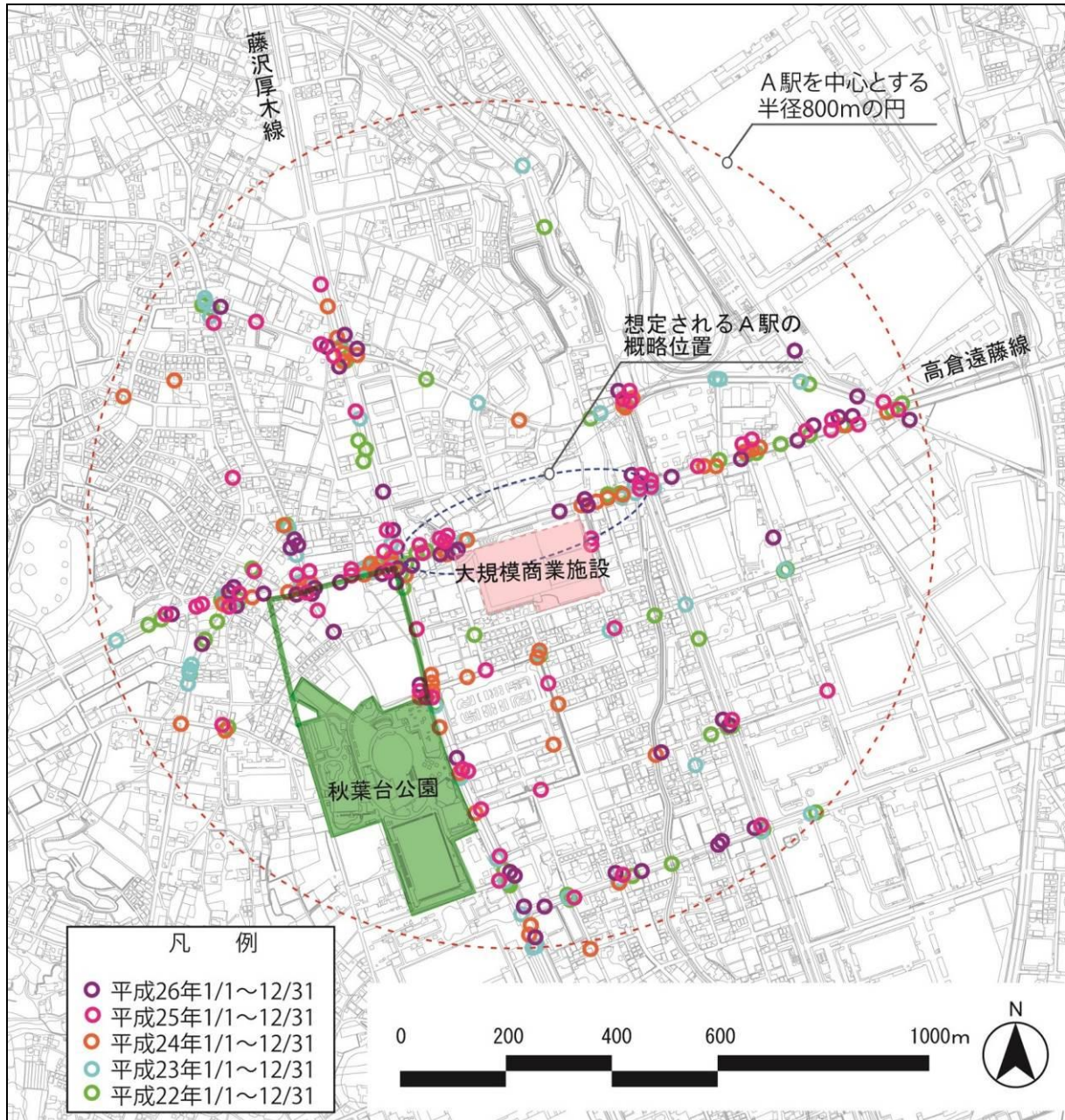


図 交通事故の発生状況

資料：藤沢北警察署資料

2-2 A駅周辺のまちづくりにおける課題

A駅周辺地区の現況や地域からの意見、将来の予測などを踏まえ、現段階で対応すべき課題と、A駅が設置される時の課題に分けて整理しました。

(1) 現段階で対応すべき課題

課題1-1：秋葉台公園の価値を向上させる必要があります。

秋葉台公園は地域の顔であり、運動公園として整備が進められておりますが、スポーツの拠点として市の内外に認識され、多くの人々に利用されるよう、土地区画整理事業の進捗にあわせ、今後も整備を進める必要があります。これに加え、誰もが気軽に訪れ、憩い、季節を感じられるような魅力ある公園づくりを進める必要があります。

課題1-2：自転車や歩行者の安全性の確保が必要です。

幹線道路である高倉遠藤線や藤沢厚木線などは交通量が多く、特に交差点周辺において交通事故が数多く発生しています。A駅の北側や東側から秋葉台小学校及び中学校に通学する児童・生徒も多くおり、交通量の多い高倉遠藤線や藤沢厚木線などの幹線道路はもとより、地区内の道路も含め安心して通学等ができるよう交通安全対策が必要です。

また、A駅周辺地区は、特に朝の通勤や通学の時間帯において、自転車や歩行者の交通量が多いため、自転車、歩行者が安全に道路を通行できるような取組や駐車場及び駐輪場の需要の高まることが予測されます。

課題1-3：一色川流域での水害対策が必要です。

台風や集中豪雨によって一色川の溢水が発生しているため、対策を講じる必要があります。

(2) A駅が設置されるとき課題

課題2-1：まちとしての一体感や魅力を高める必要があります。

A駅の設置場所は、藤沢市の13地区のうちの「六会」、「遠藤」、「御所見」および「湘南台」の各地区のそれぞれ境界付近に想定されており、A駅周辺地区は各地区の縁辺部にあたります。そのため、この地区のまちづくりを進めるには、地区としての一体感を醸成しつつ、秋葉台公園、桐原工業団地などの工業集積、大型商業施設などの地域の資源も活用しながら、新たな魅力づくりを行い、地域の活性化や魅力を高める取組を進めることが重要です。

その一方で、A駅周辺地区の大半は準工業地域に指定されており、従前から小規模な事業所が立地しておりますが、A駅の設置に伴い、区画整理区域内でも住宅需要が高まりマンション・アパートや戸建住宅の立地が進むことが予測されます。その結果、住居系建物と工業系建物の混在が起こる可能性があります。

課題2-2：駅周辺に魅力ある商業施設や生活利便施設等の誘導が必要です。

この地区には、A駅の直近に日常生活に必要なものが揃う大型商業施設がありますが、

そのほかには、藤沢厚木線と高倉遠藤線の交差点付近には数えるほどしか店舗が立地していません。A駅の設置により、駅周辺に商業・業務施設の立地需要は高まりますが、既にA駅の設置が想定されている高倉遠藤線沿道は他用途の土地利用が進んでおり、商業・生活利便施設の転換には時間がかかる可能性があります。

また、病院や診療所、金融機関は少なく、子育て支援施設やコミュニティ施設などは立地していないため、今後、生活の質を向上する生活利便施設の誘導が必要です。

課題2-3：駅前として魅力ある景観などまちのイメージづくりが必要です。

A駅前はこの地区の玄関口となり、多くの人々が訪れる場所となるので、地域住民が誇りに思える、魅力ある景観をつくり出していくことが重要であり、歩いて楽しい緑あふれるまちのイメージを演出し、地域全体の価値の向上を図ることが必要です。

また、現状では用途地域により、土地利用の規制を図っておりますが、駅の設置によってマンション等の中高層の建築物の立地が進むことが予測されます。その結果、現在の2階建て戸建住宅中心の街なみが大きく変化し、高さの不統一による日照問題の発生、街なみ景観が阻害されることが予測されます。

A駅周辺では商業施設や生活利便施設の立地需要が高まる一方で、統一感のない建物のデザイン・色彩、看板広告物の氾濫などにより、地区の魅力を高めることが困難になると予測されます。

課題2-4：駅の設置に伴う地域環境の変化への対応が必要です。

A駅が設置されることで、マンション等の立地が進む等、土地利用が変化する可能性があります。現在、低層戸建住宅地となっている区域については、こうした変化に伴い良好な地域環境に影響が出ることが考えられるため、その対応について検討する必要があります。

課題2-5：利用しやすい駅出入口の設置が重要です。

A駅の設置は地下に想定されているため、A駅の設置の効果を最大限に享受するためには、地上との出入口を適切な位置に配置し、ユニバーサルデザインの導入を図ることが必要です。

課題2-6：駅関連交通を円滑にかつ適切に処理する機能が必要です。

A駅の設置により、バス、タクシー、送迎車及び自転車など、駅に関連する交通が発生し、集中することになります。また、幹線道路が混雑した場合、渋滞回避のため、低層戸建住宅地内を通り抜ける車輛が発生するおそれがあることから、これらの交通を円滑にかつ適切に処理することができる機能を持たせることが必要です。

課題2-7：防災力を高め、防犯対策を行うことが必要です。

A駅が設置されることで、この地域に多くの人々が訪れ、また住宅施設が供給されることにより居住者も増加します。そのため、地域の防災力の向上、防犯対策はまちづく

りにおいて非常に重要な課題です。また、A駅は地下に想定されていることから、地下道の安全性を高めることも必要です。

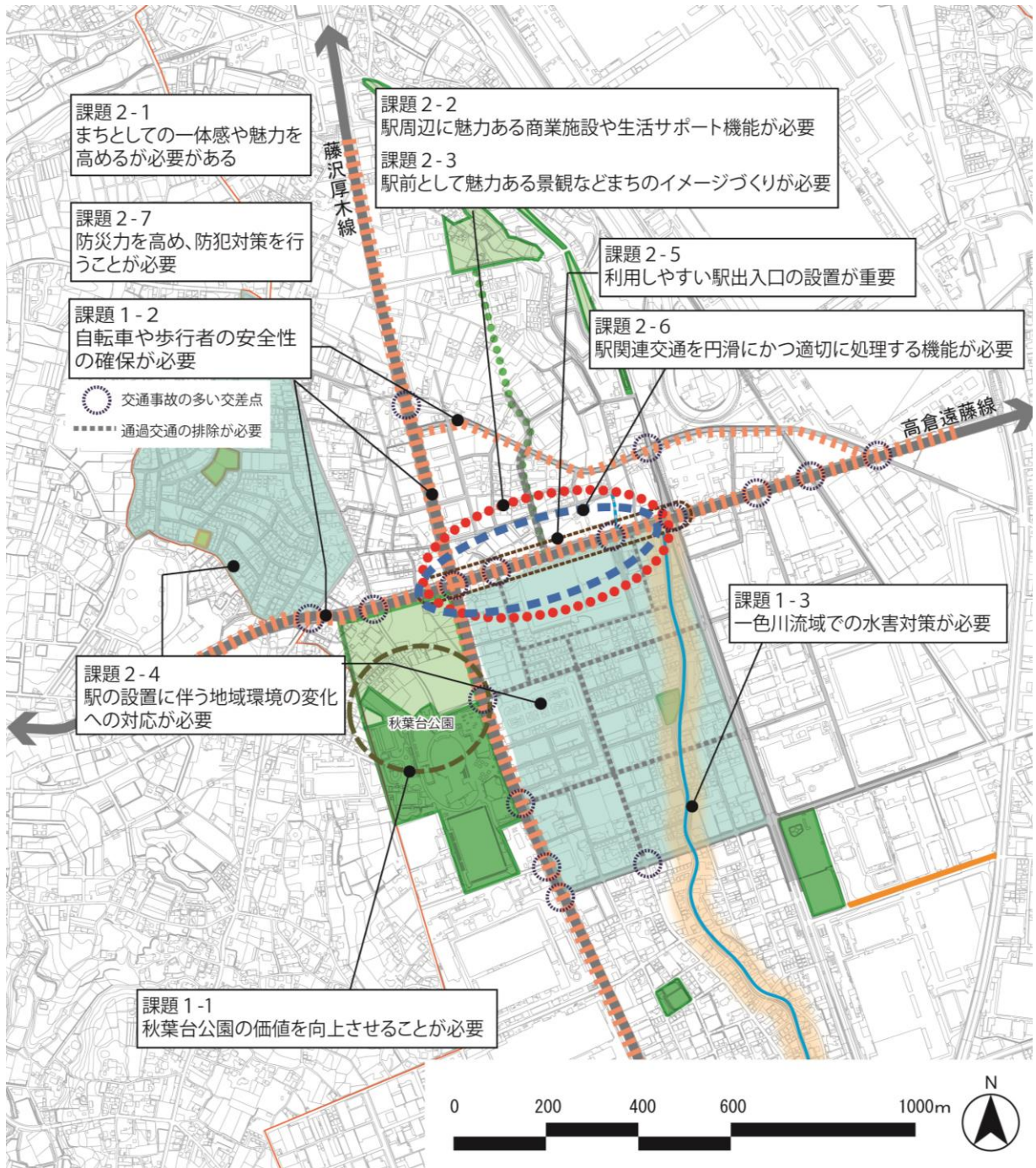


図 A 駅周辺のまちづくりにおける課題図

3 まちづくり計画

3-1 まちの将来像

まちの将来像は、まちづくり計画において提案されました。この内容は地域住民が中心となってまちのあり方について検討を重ね、まとめたものであり、この内容を実現することで地域住民が望むまちの実現が可能になると考えられます。

秋葉台公園 をまちの中心とした、
にぎわい と **落ち着き** を兼ね備えた**安全**なまち

秋葉台公園はこの地域にとって大切な存在であること、駅周辺でのにぎわいづくりとそのまわりは落ち着きがあり、ゆったりとしたまちの維持・形成が必要であること、スポーツや散歩などを通じて多世代が元気に楽しく、そして安全に暮らせることが、このまちの将来のイメージです。

3-2 まちのめざす姿

将来像を実現するために、まちのめざす姿について、個性・魅力、にぎわい・活気、環境・景観、交通利便性、安全・安心という観点でまとめました。

この5つのテーマは、まちづくり計画の策定段階における委員会の中にて、議論した内容を整理して設定したものです。また、まちづくり計画においても、これらのテーマがまとめられています。

テーマの内容を再検討した結果、A駅周辺の地域特性と将来の姿を整理することに適したものであると考え、この5つのテーマを活用してまちのめざす姿を整理することとします。

個性・魅力

【まちのめざす姿 1】

●地域の特色を活かした多くの人々が訪れる個性豊かで魅力のあるまち

A駅周辺地区にある秋葉台公園や桐原工業団地などの工業の集積、また大型商業施設といった地域の資源を活かしつつ、新たに設置が想定されているA駅のまわりに誰もが訪れたいと思う空間を創出し、魅力あるまちを目指します。

にぎわい・活気

【まちのめざす姿 2】

●若者が多く住み、高齢者にとっても便利で賑わいや活気のあるまち

A駅が設置された場合、A駅にはたくさんの人々が集まることから、A駅の直近は交通結節機能に加え、この地区の新たな交流機能の形成を目指すことが重要です。また、地域住民が利用できる商業機能や生活サービス機能の誘導を目指し、誰もが住みやすく便利で賑わいや活気のあるまちを目指し、この地域全体の活性化を図ります。

環境・景観

【まちのめざす姿 3】

●ゆとりがあり落ち着いた駅前を中心に、緑あふれる良好な環境を備えた住みよいまち

駅出入口の直近は、待ち時間や人々の交流が楽しくなる賑わいのあるたまり空間や待ち合わせの場などの空間づくりが必要であり、また、この地区の玄関口として地域の方々が誇れるゆとりがあり落ち着いた駅前を目指します。

また、この地域の落ち着いた地域環境を保全するとともに、新たに創出することで、将来にわたり人々が住まい、働くことのできる緑あふれる良好な環境を備えた住みよいまちを目指します。

交通利便性

【まちのめざす姿 4】

●多様な交通手段で駅にアクセスできる交通利便性の高いまち

新しく地下に駅ができることで、A駅周辺地区の交通利便性、さらにはまちの価値が

向上します。その効果を最大限に享受するために、駅へのアクセス性の向上を目指します。

安全・安心

【まちのめざす姿 5】

●将来にわたって、誰もが安全・安心に生活し交流できるまち

安全や安心は、人間の基本的な欲求であり、まちづくりにおいても大前提のものと考えます。そして、それは、いま現在も、駅ができ居住者や交通量の増加が見込まれる将来においても、とても重要なこととしてとらえ、地域コミュニティの強化も含めた防災力や防犯性の向上、交通の安全確保、ユニバーサルデザインの導入など、誰もが安全・安心に暮らせるまちをを目指します。

3-3 まちづくりの基本方針

まちの将来像及びめざす姿を実現し、A駅ができることによるまちの価値の向上を最大限に享受し、さらに次世代に継承するために、まちづくりの基本的な考え方を整理しました。

【まちづくりの基本的な考え方】

●地域資源の活用や魅力の創出による駅設置の波及効果を高めるまちづくり

この地区には、秋葉台公園、桐原工業団地などの工業集積、大型商業施設など、特色ある地域の資源があります。

地域の顔である秋葉台公園は運動公園としての魅力を高め、スポーツの拠点として市内外に認識され、多くの人に利用される公園を目指します。さらに、交流や憩いの場としての魅力も高めます。

工業の集積は、市の活力創造に寄与するだけでなく、この地区を訪れる交流人口が多いという強みにもつながるため、工業機能の維持、充実を目指します。さらにA駅の直近にある大型商業施設は、この地区の生活の利便性の向上に寄与しており、その機能は維持しつつ、さらに他の地区からも訪れたいと思わせる魅力ある商業施設及び飲食店が充実するよう誘導を図ります。

●地域住民が誇りに思える魅力ある景観、みどり、公園の形成

この地区の玄関口となるA駅の駅前には、この地域の住民にとって誇りに思える景観の形成を目指します。さらに、住民やこの地区を訪れる人が、歩いて楽しいゆとりと潤いのある緑あふれる景観の形成を目指します。

また、この地区には一部開設中の秋葉台公園の他に今後整備が予定されている湘南の丘公園、さらには地区外ではありますが、春には桜が咲き花見の名所でもある桐原公園など、規模の大きい特色ある公園があります。これら公園の整備を着実に進めるとともに、これらを活用したみどりのネットワークの形成を図ります。

●誰もが安全で安心して生活できる環境づくり

A駅ができることで、住宅供給が進み人口の増加が想定されます。また、この地区を目的地とする訪問者の増加も想定されます。このようなことから、通学路なども含めた交通安全対策、地域の防災力の向上、防犯対策など、併せてユニバーサルデザインの導入など、誰もが安全で安心して生活できる環境づくりを進めます。

●駅アクセス交通の円滑化、適正な交通施設の配置

A駅が設置されることにより、この地区の利便性やまちの価値は飛躍的に向上します。この効果を最大限に享受し、また一方で、駅に集中する交通を円滑に処理するために、A駅の出入口やアクセス交通の処理機能等、交通施設の適正な配置に取り組みます。

●地域コミュニティの強化への取組

A駅周辺地区は、本市の13地区のうち「六会」、「遠藤」、「御所見」及び「湘南台」にまたがっており、またこの地区の全域が秋葉台小学校・同中学校の通学区域（ただし、御所見地区の一部は御所見小学校・同中学校が選択可能）となっています。

また、この地区はいわゆるベッドタウンとは異なり、工業の集積があり、他の地域からこの地区へ通勤する人々がいることも大きな特徴です。さらに、A駅ができることで新しく生活をはじめめる人も増えることが想定されます。

まちづくりは、ハード的な施設の整備を進めるだけでなく、そこで生活する人々や働く人々のつながり、コミュニティを強化していくことが重要です。さらにコミュニティの強化は、防災力や防犯性の向上にも寄与します。このようなことから、新たにA駅を中心としたこの地区で地域の交流、活動が活発になるような取組を進めることで、地域コミュニティを強化し、まちとしての一体感を醸成します。

●地域の特色を踏まえたまちづくり

A駅周辺地区は、土地区画整理事業が施行中と完了した地区、また住・商・工混在の地区、工業が集積している地区、住宅地として整備された地区など、多様な地区が混在しています。このようなことから、それぞれの持つ個性を大切にしながら、これらが共存できるまちを目指します。

A駅周辺地区の土地利用については、地域の特色を活かして大きく5つのゾーンに区分し、まちづくりの基本的な考え方に沿って、それぞれ特徴ある土地利用の展開を目指します。

●駅周辺は賑わいゾーンを目指します。

A駅を中心として高倉遠藤線沿線は、賑わいや交流の核の形成を目指します。

●駅南側の土地区画整理事業が完了した地域は、住環境を守り育てるゾーンを目指します。

高倉遠藤線沿道の南側の既成市街地は、現在の良好な住環境を維持し、将来にわたって安心して生活できる住環境を守り育てていきます。

●駅北側の土地区画整理事業を進めている地域は、新しい地域環境を創りあげるゾーンを目指します。

北部第二（三地区）土地区画整理事業が進められている地域は、まちの発展にあわせて、新しく地域環境を創りあげていきます。

●菖蒲沢境地区は、住環境を守り育てるゾーンを目指します。

土地区画整理事業により都市基盤が整備された地域であり、良好な居住環境を確保し、緑豊かで潤いある快適な住宅市街地の形成を図ることを目標と定めた地区計画によるルールが定められているので、そのルールを踏まえ、良好な住環境を守り育てていきます。

●工場や研究所などが集積する地域を工業機能の維持・充実を目指すゾーンを目指します。

桐原工業団地やいすゞ自動車などが立地する地区の東側と秋葉台公園の南側の地区は、本市を代表する工業集積地であり、その維持・充実を目指します。

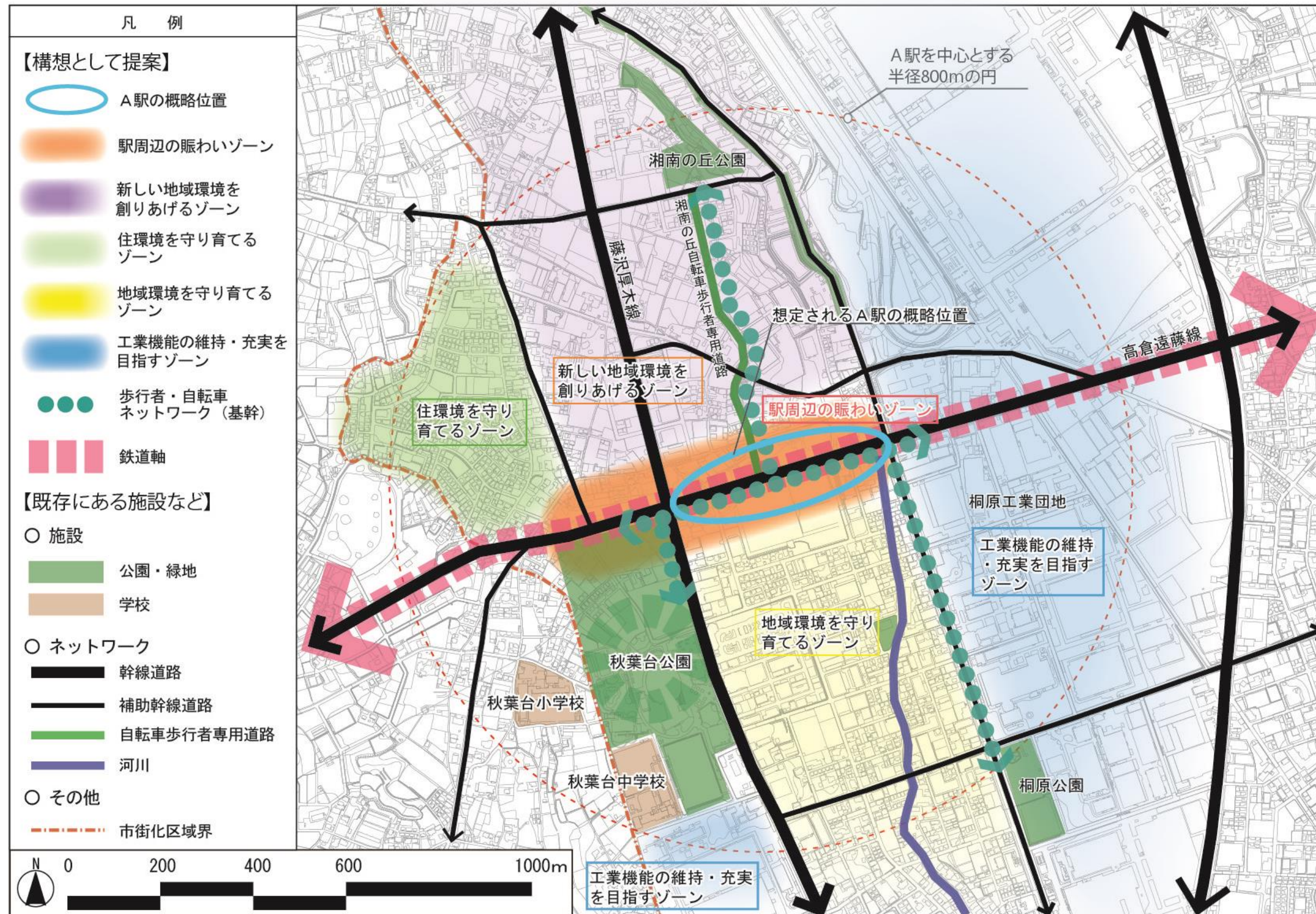


図 まちづくり構想図

3-4 まちづくりの具体的な取組

まちづくりの基本的な考え方に基づいて、まちのめざす姿を実現するための具体的な取組についてまとめました。

まちのめざす姿 1

地域の特色を活かした多くの人が訪れる個性豊かで魅力のあるまち

(1) 「まちのめざす姿1」を実現するための具体的な取組

① 地区の玄関口である駅前づくり

A駅が設置された場合、駅前には、住民や通勤、通学等で多くの人が利用するまちの玄関口となり、そのまちの第一印象を決定づける大切な場所となります。そのために、地域の方々から誇りに思える駅前づくりを進めることが重要です。

【具体的な取組】

○魅力ある景観や環境の創造

- ・ A駅を訪れた人が、地下の改札口から地上に上がってきたときに、単なる地下の出入口があるだけではなく、魅力ある景観や環境を創りあげることが必要です。そのため、駅が設置されることによる地域ポテンシャルの向上、地域イメージに配慮した建築物のデザイン、色彩、看板・広告物等が魅力ある景観を有し、地域全体が美しい街なみを形成するように、地域住民・民間事業者の協力を得ながら、景観形成のための方針やルールを作成など各種の取組を進めていきます。
- ・ A駅周辺で魅力ある街なみ形成が進むことにより、地域全体で景観や街なみを守り、育てようとする意識が高まってくることが考えられます。そうした場合には、地区計画や景観形成地区などの手法について地域住民が主体的に検討することを積極的に支援し、魅力ある景観や環境の創造をめざしていきます。



街路樹と民有地の緑化による緑豊かな道路空間を演出したイメージ

<三島市大通り商店街まち並みづくり協定>

三島市の大通り商店街は、電線類地中化を契機に、商店街のあるべき景観について定めた「大通り景観提案書」を自主的に作成し、提案書に基づき「大通り商店街まち並みづくり協定」を市と締結しました。その後、市では大通り商店街を「景観重点整備地区」に指定し、条例に基づく景観形成が行えるようになっていきます。



○個性豊かで魅力のある駅前を創出

- ・ まちの玄関口として、駅前に質の高い空間を作り出すために、日常的な買い物に便利な商業施設の機能を維持しつつ、魅力があり個性的な商業施設や飲食店の立地が進むような誘導策を検討します。また、人々が交流する「場」の確保や民間施設内で交流できる空間の確保などについて、民間事業者等と連携しながら取り組んでいきます。

② 魅力を高める秋葉台公園等の整備・活用

この地区内には秋葉台公園のほか、湘南の丘公園などが位置づけられています。これらの公園については、豊かな地域環境のイメージを決定づける重要な施設であることから、いずみ野線延伸の進捗状況に関わらず着実に整備を進めていきます。特に、この地域の顔といえる秋葉台公園については、運動公園として野球場やテニスコート等の整備が予定されています。今後、着実に施設の整備を進め、運動公園としての存在感を高め、市民が気軽にスポーツにふれあえるとともに、市の内外にスポーツの拠点として認識されるよう整備を進めます。

【具体的な取組】

○運動公園として着実な整備の推進

- ・ 運動公園として位置づけのある秋葉台公園については、市民が気軽にスポーツにふれあえるとともに、市の内外にスポーツの拠点として認識されるように、土地区画整理事業の進捗にあわせて、着実に整備を進めます。

○より一層魅力のある公園づくり

- ・ 秋葉台公園の未整備区域や湘南の丘公園などこれから整備する公園については、地域住民の意向も踏まえながら、地域住民が愛着の持てる公園として整備を進めます。また、秋葉台公園の供用区域や桐原公園等の既存の公園については、施設の更新時期などにあわせて、より一層魅力ある公園としての整備を進めます。



桐原公園

○憩いや遊びなど、多様な楽しみ方ができる公園づくり

- ・ 秋葉台公園は運動公園としての機能を確保するなか、子どもたちが気軽に遊べる場を増やすとともに、誰もが憩える場としても整備を進め、たくさんの人が訪れる公園としていきます。



公園でのイベントのイメージ

③ 地域と連携する工業機能の維持・充実

桐原工業団地やいすゞ自動車藤沢工場などが立地する地区と秋葉台公園の南側の地区は、本市を代表する工業集積地域であり、多くの関係者が出入りしております。A 駅を設置するにあたっては、従業員等の利用にも配慮して、働いている人にとっても使いやすく便利なものにすることが重要です。

また、工場や事業所を地域に開かれたものにするすることで、まちに新たな魅力が創出され、他の地区にはないまちとなります。

【具体的な取組】

○A 駅は働く人にとっても便利で使いやすい環境の充実

- ・ 桐原工業団地等で働く人にとってA 駅ができることで、通勤が便利になる、あるいは通勤帰りに、気軽に立寄れる商業施設や飲食店が近くにあるということは、従業員等の生活の質が向上し、工場・事業所全体にも良い効果が現れると考えられます。その効果をより高めるために、働く人にとっても便利で使いやすいA 駅の整備が必要です。

○地域の環境との融和

- ・ 例えば、工場・事業所における緑化は、そこで働く人たちにとって仕事場の環境をより良くし、また、地域環境との融和を図るためにも重要であり、今後も取り組みを推進します。その際、工場敷地内の緑地の一部を地域に開放し、工場と地域との融和を図る場として活用するよう、工場と連携し検討していきます。こうした取組は、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、進めていきます。



工場緑化のイメージ
(タイホーコーザイ研究開発センター)

<工場内緑地の開放例>

一般開放されているサッポロビール静岡工場のビオトープ園



出典：サッポロビールホールディングス株式会社ホームページより

○地域に開かれた工場・事業所づくりの推進

- ・ 近年、芸術文化支援や慈善活動など、企業の社会貢献活動（CSR）が盛んに行われています。こうした取組は 企業が独自に行うものですが、行政や地域住民からも働きかけを行い、地域へ開かれた取組を進めてもらうことで、他の地区にない魅力や新

しいコミュニティの発生が期待されます。

- 本市では災害時の応急対策、物資支援（生活物資、食料品・飲料水等の提供など）に協力してもらえらる企業との間で「災害時応援協定」の締結を進めています。A駅周辺地区では工場・事業所が多く立地しており、この協定の締結を進め、地域全体の災害への対応力や防災性の向上を目指します。こうした取組は、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、進めていきます。

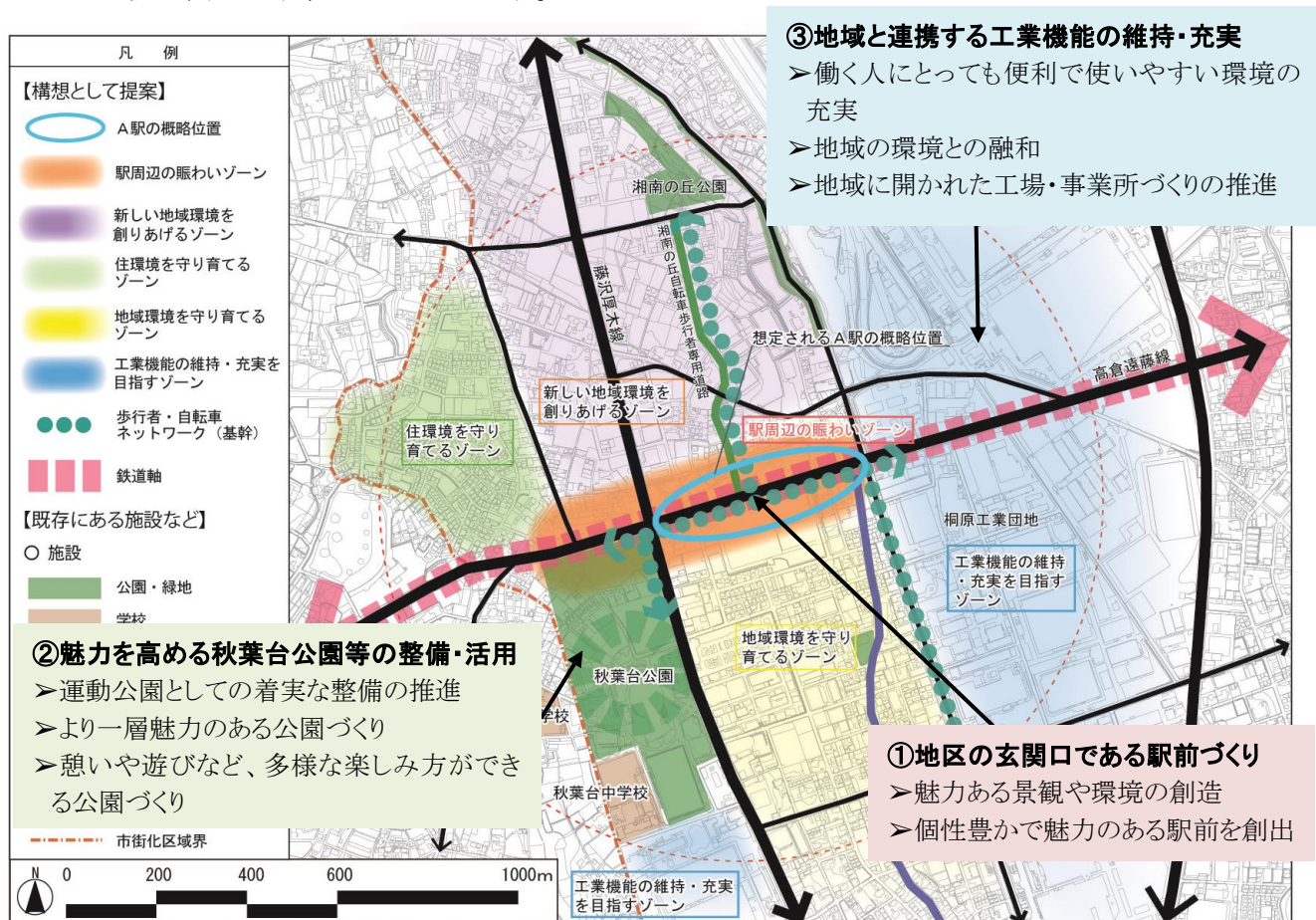


図 地域の個性・魅力づくりの方針

まちのめざす姿2

若者が多く住み、高齢者にとっても便利で賑わいや活気のあるまち

(1) 「まちのめざす姿2」を実現するための具体的な取組

① 魅力ある商業施設・賑わいの誘導

A駅周辺地区には、駅の想定位置の直近に大規模商業施設があり、都市サービス・生活サポート機能として、この地区の生活の利便性に大きく寄与しております。そのため、今後もこの地区に必要な施設として位置づけ、その機能維持を目指します。

そのほか遠藤東交差点付近に商業施設、飲食店が数店舗点在しております。こうした商業施設は自動車利用に対応して広い駐車場を確保したいいわゆるロードサイド型の店舗形態となっているものもありますが、この地区の街なみの維持・拡充に配慮して、地域住民の利用にも配慮した魅力ある店舗となるよう誘導を図り、A駅の直近の地区のにぎわいや交流の核を形成します。

あわせて、この地区での生活の質を向上させる都市サービス・生活サポート機能の強化を進めます。

【具体的な取組】

○魅力ある専門店や飲食店の立地誘導のための地域イメージの向上

- ・ 魅力ある駅前空間を創出するために、個性的な専門店やお洒落な飲食店の立地が進むよう、地区全体のイメージ向上を図る取組を進めます。

○マンションの低層階への商業施設の配置

- ・ 高倉遠藤線沿いなど、駅直近にマンションが立地する場合は、低層階部分に商業施設を配置することで、駅周辺のにぎわいを創出することができます。そうした施設の誘導を図るために、低層階への商業施設の配置のルール化を検討します。



魅力あるレストラン・カフェの立地によりにぎわうイメージ



マンション低層階に商業施設を配置しているイメージ

＜静岡市呉服町商店街 ランドオーナー会議＞

商店街のイメージの維持や商店街のコンセプトにそぐわない店舗を出店させないために、呉服町商店街では、店舗のオーナーである地権者にも商店街活動を理解してもらうための会議を設置しております。この会議の設置により、空き店舗へのテナント選定にあたっては、ランドオーナーと商店街が協議する機会を設けることが可能になり、最適なテナントの組み合わせの構築に向けた一歩が可能となりました。



② 都市サービス・生活サポート施設の拡充

超高齢化が進むなかで、多世代が暮らし生活することは、この地区が持続的に発展するために必要であり、高齢者や子育て世帯、単身者などそれぞれのライフステージに必要な都市サービス・生活サポート機能の拡充が必要です。

【具体的な取組】

○駅周辺への生活サービス施設の誘導

- ・ 病院や診療所、子育て支援施設など現在不足している生活サービス施設については、北部第二（三地区）土地区画整理事業の進捗に伴い、人口が増加することにあわせて民間企業への働きかけを行い、地区内への立地誘導をめざします。その際、A駅周辺への誘導を進めることで、駅周辺のにぎわいにも寄与することができます。

○多世代が交流できる施設の導入

- ・ A駅周辺地区が地域コミュニティの境界に位置していることから、A駅設置にあわせて新しい地域コミュニティの育成を図ることが必要です。そのために、様々な世代の人が集い、交流することができ、また余暇や学習の時間を過ごすことができるような、新しいコミュニティの核となる施設の設置について、地域住民と検討を進めていきます。

＜杉並区建築物の建築に係る住環境への配慮等に関する指導要綱＞

杉並区では、階数が3以上の集合住宅でファミリー形式の住戸数が100戸を超える事業を行う者は、区長と子育て支援施設等に関する協議を行うとする要綱を定めています。

①魅力ある商業施設・賑わいの誘導

- 魅力ある専門店や飲食店の立地誘導のための地域イメージの向上
- マンションの低層階への商業施設の配置

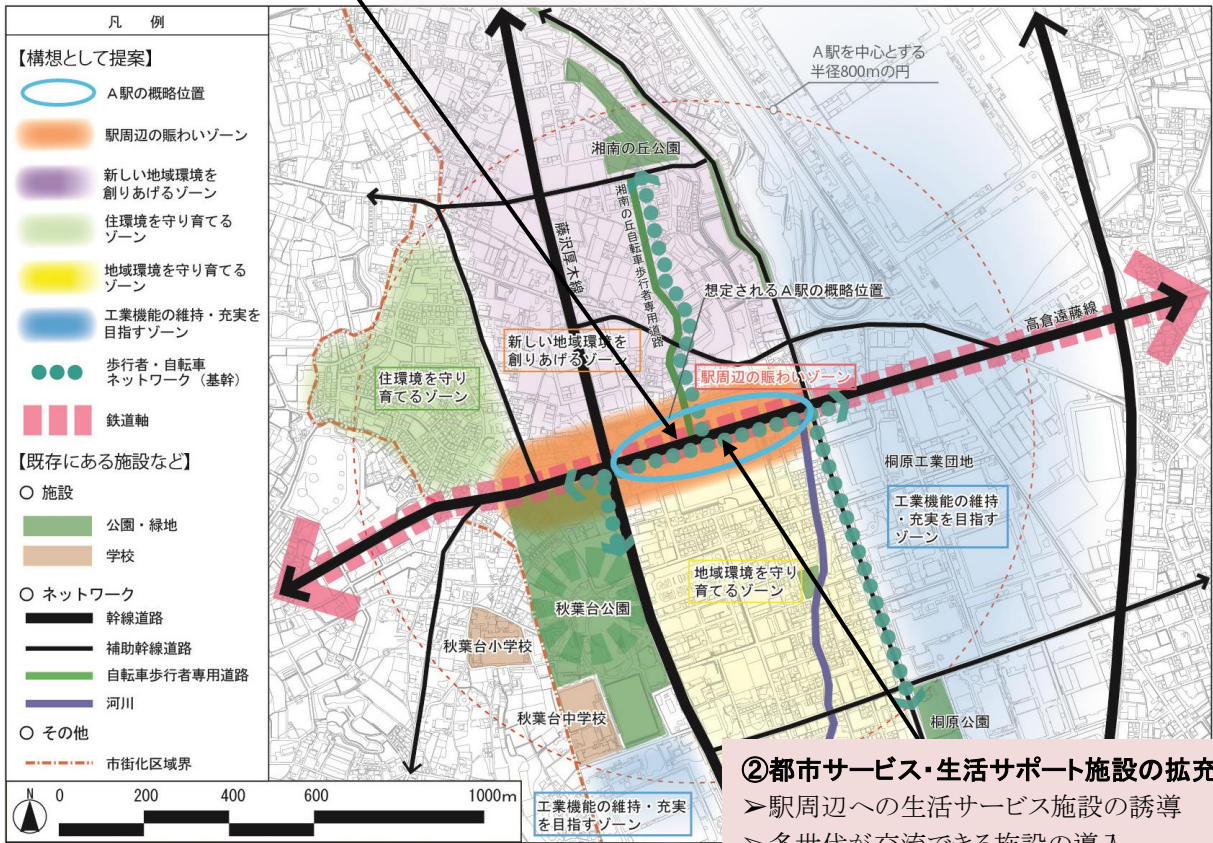


図 賑わいや活気づくりの方針

まちのめざす姿3

ゆとりがあり落ち着いた駅前を中心に、緑あふれる良好な環境を備えた住みよいまち

(1) 「まちのめざす姿3」を実現するための具体的な取組

① 街路や駅前広場への緑の創出

この地区の玄関口として地域の方々が誇れる、ゆとりがあり落ち着いた駅前を目指すため、駅出入口周辺等に緑を創出します。また、健康的な暮らしにつながる歩いて楽しい緑あふれるまちのイメージを創出するために、魅力的な歩きたくなるみちづくりを進めます。

【具体的な取組】

○駅前に魅力的な交流空間の場の創出

駅前広場を設置した場合は、交通処理を行うだけの施設としてではなく、季節感の感じられる花やシンボルツリーを植え、魅力的なたまり空間や待ち合わせの場としての整備も図ります。



シンボルツリーのある緑豊かな駅前広場のイメージ

○季節感あふれるみちづくり

高倉遠藤線や湘南の丘自転車歩行者専用道路は駅直近の道路であり、この地区を訪れる人に対して、魅力的な都市空間を提供することが求められることから、季節を感じられるみちづくりを進めることが考えられます。そのため、高倉遠藤線の整備にあわせて道路の緑化を行うとともに、沿道の民有地内の緑化を促し、道路沿道の民有空間を含めてみどり豊かなみちの演出を進めます。その他の区域では、沿道の民有地内の緑化を促します。

○歩いて楽しい緑のネットワークづくり

地区内の道路に通り名などの愛称がつけられるなど、親しまれるようなみちづくりを進め、歩いて楽しい緑のネットワークを形成します。また、地区内の大きな公園として、一部開設済の秋葉台公園の他にも、駅の北側に湘南の丘公園が計画されており、桜の名所である桐原公園の立地も活かして、これらを結ぶ歩いて楽しい緑のネットワークを創出します。

② 地域環境の保全

幹線道路に囲まれた地区の閑静で落ち着いた地域環境を保全します。現状においても住宅地内に入ってくる通過交通や大型車の通行が多い道路があり、A駅ができることでさらに交通量の増加が想定されることから、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、自動車交通量の抑制に取り組みます。

また、A駅ができることで住居系機能の需要が高まることにより、マンション等高層の建築物の増加が想定され、将来的に地域に日照等の課題が発生することが想定される

ため、地域に調和する建築物のあり方について検討します。

【具体的な取組】

○地区内に流入する通過交通の抑制

- ・ 幹線道路に囲まれた地区においては通過交通や大型車が入らないよう、あるいは安全に通行できるよう、早期に地区の交通について総合的な検討を行います。
- ・ 住宅地における交通対策としては様々な手法があり、A 駅周辺においても最高速度 30km/h の区域規制に併せて、可能な対策を実施していくことが必要です。取組にあたっては、地域住民と連携して交通管理について検討を進めます。

表 主な交通対策の手法の例

分類		交通対策
ソフト施策	交通規制	最高速度 30km/h の区域規制
		駐車禁止の区域規制
		大型車等通行禁止規制
		歩行者用道路規制
		一方通行規制（組合せ）
		指定方向外進行禁止規制
	その他	中央線抹消
		路側帯拡幅
ハード施策	物理的デバイス (物理的装置)	ハンプ（道路上の起伏）
		狭さく
		シケイン（S 字カーブ）
		通行遮断
		車止め

<主な道路の路面標示イメージ例>

現況：中央線あり、片側のみ路側帯



中央線抹消、両側に路側帯・カラー舗装等



○周辺環境と調和した建築物のあり方についての検討

- ・ 将来、この地区に高層住宅等の立地が想定されることから、この地区の周辺環境と調和した建築物のあり方について、早期に検討を進めます。

表 土地利用の誘導、景観・街なみ誘導に関する制度概要と特徴

制度名	規制誘導の内容等
地区計画	<ul style="list-style-type: none"> ●地区施設の整備（道路・公園等） ●建築物等に対する制限 <ul style="list-style-type: none"> ・形態意匠、高さの最高限度/最低限度、壁面の位置、敷地面積の最低限度 ・用途、容積率の最高限度/最低限度、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度、建築物に付属する垣又はさくの構造、緑化率の最低限度 ●工作物に対する制限 <ul style="list-style-type: none"> ・形態意匠、壁面後退区域における工作物の設置の制限
景観地区	<ul style="list-style-type: none"> ●建築物に対する制限 <ul style="list-style-type: none"> ・形態意匠、高さの最高限度/最低限度、壁面の位置、敷地面積の最低限度 ●工作物に対する制限 <ul style="list-style-type: none"> ・工作物の範囲を条例で定めることができる ・形態意匠、壁面後退区域における工作物の設置の制限 ・高さの最高限度/最低限度
景観形成地区	<ol style="list-style-type: none"> ①地区名称 ②区域及び面積 ③景観形成の目標および方針 ④景観形成基準 ⑤景観重要建造物等の指定方針 ⑥景観重要公共施設 ⑦屋外広告物 等 <p style="text-align: right;">※①～④が必須項目</p>
特別用途地区	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物の用途に係る規制の強化または緩和
建築協定	<ul style="list-style-type: none"> ●建築物に対する制限 <p>敷地、位置、構造、用途、形態、意匠、建築設備</p>
景観協定	<ol style="list-style-type: none"> ① 建築物の形態意匠に関する基準 ② 建築物の敷地、位置、規模、構造、用途又は建築設備に関する基準 ③ 工作物の位置、規模、構造、用途又は形態意匠に関する基準 ④ 樹林地、草地等の保全又は緑化に関する事項 ⑤ 屋外広告物の表示又は屋外広告物を掲出する物件の設置に関する基準 ⑥ 農用地の保全又は利用に関する事項 ⑦ その他良好な景観の形成に関する事項

①街路や駅前広場への緑の創出

- 季節感あふれるみちづくり
- 歩いて楽しい緑のネットワークづくり

②地域環境の保全

- 地区内に流入する通過交通の抑制
- 周辺環境と調和した建築物のあり方についての検討

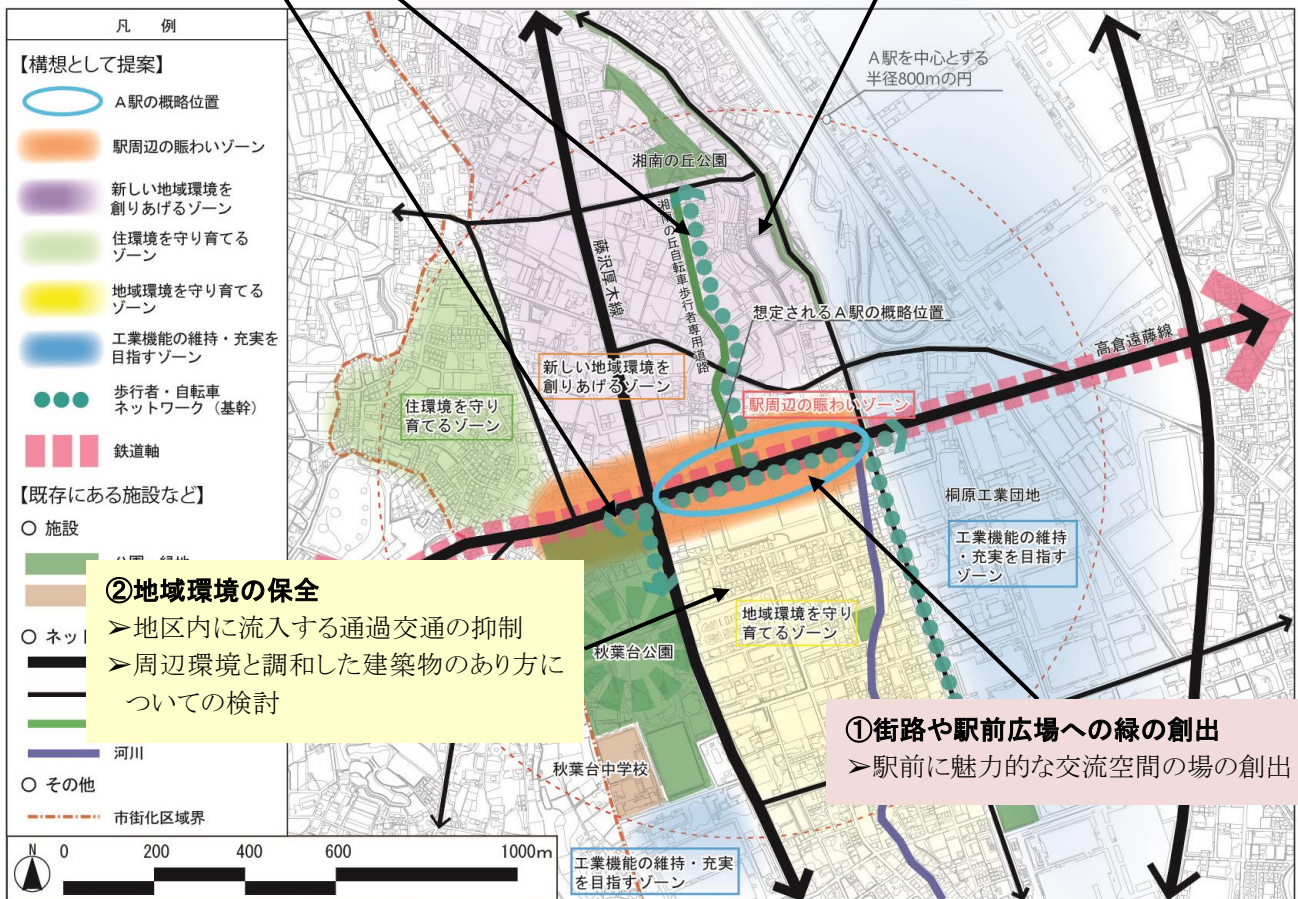


図 環境・景観づくりの方針

まちのめざす姿 4

多様な交通手段で駅にアクセスできる交通利便性の高いまち

(1) 「まちのめざす姿4」を実現するための具体的な取組

① 適切な駅出入口の設置

A駅の位置や鉄道線形、構造等の詳細については、鉄道延伸計画の検討を深めるなかで具体的に定まります。現状での考え方は、A駅の構造は地下と想定されており、まちとつなげる駅の出入口は、適切な位置に配置することが重要となります。そのため、住んでいる人、通勤等でまちを訪れる人、秋葉台公園の利用者などを考慮しながら利用しやすい駅出入口を設置します。また、A駅の出入り口はエレベーター・エスカレーターの設定によりユニバーサルデザインを導入し、誰もが使いやすいものにします。

【具体的な取組】

○適切な位置への駅出入口設置

- ・ 集客力のある大規模商業施設には出入口が必要と考えられます。また、A駅の直近には、高倉遠藤線や藤沢厚木線など交通量の多い道路があり、秋葉台公園もあることから、幹線道路の横断を極力避け、交通安全に配慮した位置に、A駅の出入口を設置します。
- ・ 工業団地等工場や事業所へ通勤される方も含め地域の方々にとって利便性の高い、使いやすい駅出入口を設置し、出入口相互も地下通路で結びます。
- ・ A駅出入口は、エレベーター・エスカレーターを適切に設置し、ユニバーサルデザインの導入を図ります。
- ・ 浸水のおそれのある箇所における出入口については、高い位置での設置や出入口からの流入を防止する構造など、地下駅構内に雨水が入らない対策を講じます。

<駅出入口の配置の検討>

A駅出入口は、図に示す3箇所が候補となります。周辺地域からのアクセス性や駐輪・駐車施設、また整備費用なども考慮に入れた上で、設置場所や数を決めていくことが必要です。

a 出入口：A駅候補位置の中心

A駅候補位置の中心に位置し、南側には大規模商業施設が立地し、北側に緑のネットワークの一部として位置付ける湘南の丘自転車歩行者専用道路が配置された、A駅周辺地区の中心となる出入口です。

b 出入口：秋葉台公園アクセス

秋葉台公園や菖蒲沢境地区方面にアクセスするための重要な出入口です。

c 出入口：桐原工業団地アクセス

桐原工業団地をはじめとする工場や事業所の従業者及び地区東側居住者の利用を想定した出入口です。



出入口のイメージ（湘南台駅出入口）

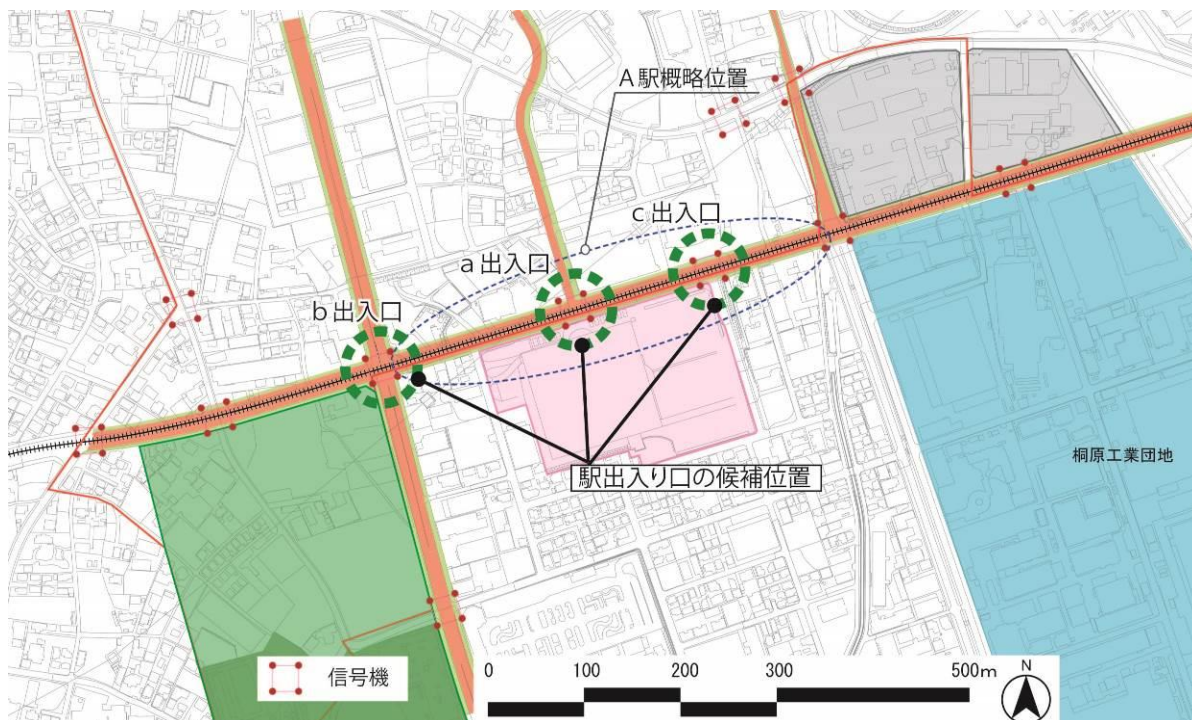


図 駅出入口の候補位置

② 駅関連交通の円滑な処理

A駅が設置されると、バス、タクシー、自転車、自動車など、駅に関連する交通が発生し、駅に集中します。地区内道路への通過交通の課題も含め、これらの交通を円滑に処理します。

【具体的な取組】

○駅に集まる多様な交通を円滑に処理できる機能の整備

- ・ 鉄道を利用する人が、円滑に駅にアクセスできる機能を整備します。具体的には、送迎車両や福祉車両の停車・待機スペース、バスの乗降スペース、自転車等の駐輪スペース等が必要な機能として考えられます。そのため、駅前広場の設置等について、検討・協議を深めます。

<駅前広場設置の検討>

駅前広場については、必要な機能の整理を行った上で、設置の有無の検討を行います。

設置する場合には、まとまった規模の用地が必要であり、駅直近の土地を活用する「案1：駅周辺配置案」、公園計画との整合性を確保することを前提とした秋葉台公園整備区域を活用した「案2：秋葉台公園配置案」の2案を候補として考えます。

設置しない場合には、まとまった規模の用地は必要ないものの、駅出入口のできるだけ近い位置にバスベイ、送迎車両の待機スペース、自転車駐輪施設等の設置が必要であると考えます。

用地確保の有無や交通手段間の乗換え利便性など、設置する場合、しない場合どちらにおいても、メリット・デメリットがあることから、いずみ野線の延伸時期を見据えながら、

賑わいや交流の場の形成及びB駅との役割分担並びにバス路線の再編・新設等をふまえ、
検討・協議を深めます。

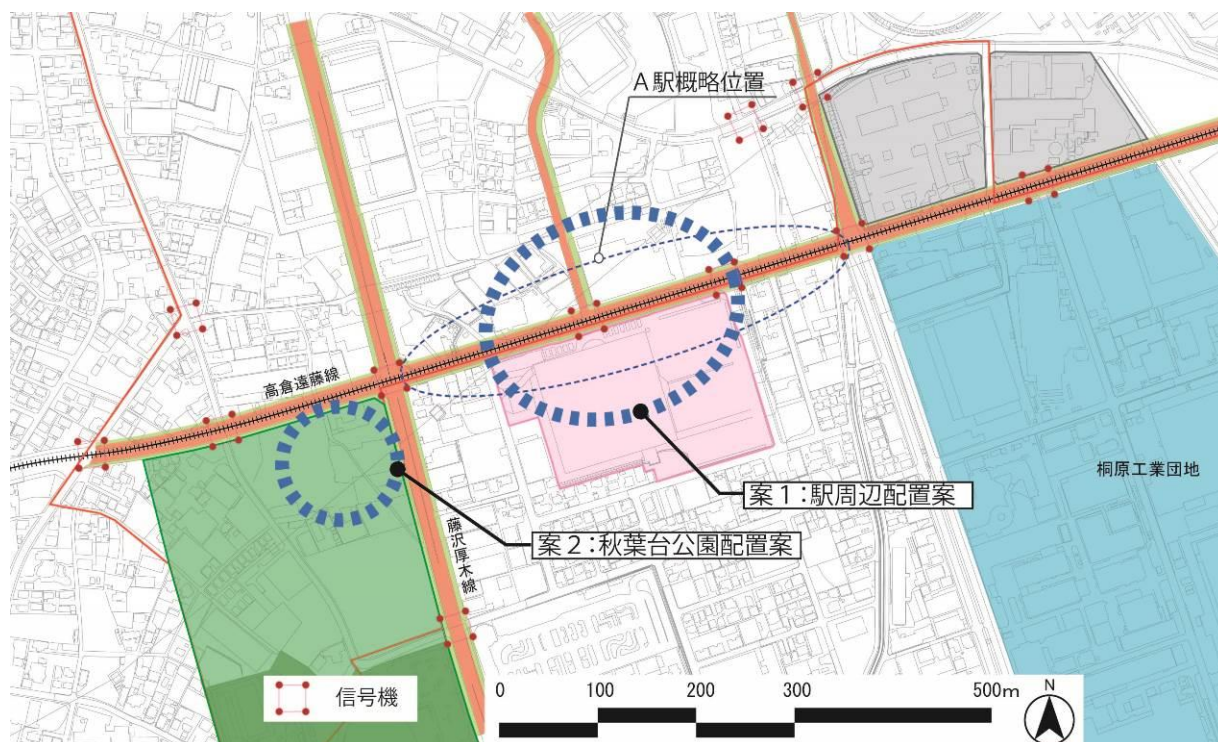


図 想定される駅前広場の位置

表 配置（案）の比較表

項目	案1：駅周辺配置案	案2：秋葉台公園配置案
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ A駅が設置される位置の周辺の土地を活用して、駅前広場を整備します。 ・ 現在の土地利用を勘案すると、候補としては、高倉遠藤線南側（大規模商業施設周辺）と高倉遠藤線北側（石川6丁目北交差点の北側周辺）の2箇所が想定されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 秋葉台公園の拡張予定区域を活用して駅前広場を整備します。
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅に近接した位置に整備することによって、駅利用者の利便性が高まります。 ・ 人々が集まる駅前広場周辺に商業施設の立地が期待され、にぎわいのある駅周辺の形成に寄与します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地買収の必要がなく、公園の整備にあわせて整備することが可能です。 ・ 公園と一体的に整備することで、まちの玄関口として、秋葉台公園を印象づけることができます。また、公園に隣接することで、特色ある駅前づくりが可能となります。
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民有地であるため、用地買収が必要となります。 ・ 大規模商業施設の駐車場用地を活用する場合、駅前広場へのアクセスと大規模商業施設駐車場への入場が交錯しないよう、交通動線に配慮することが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公園拡張区域には、野球場の整備が計画されているため、駅前広場を整備する場合には、半地下、2層構造とするなど、公園計画との整合性を確保することが必要となります。 ・ A駅設置想定位置から少し離れているため、駅利用者にとっての利便性は、駅周辺配置案と比較するとあまり高くありません。 ・ 遠藤東交差点から駅前広場に直接アクセスすることは交通処理上困難なため、西側交差点から迂回して駅前広場に入ることになり、車両ではアクセスしにくい配置となります。

○駐車場・駐輪場の確保

- ・ 自動車及び自転車等でA駅へアクセスする交通も想定されることから、駐車場や駐輪場について、適正な配置や規模について検討します。特に駐輪場については、自転車が駐輪するためだけに幹線道路を横断することがないよう設置します。A駅周辺に立地する商業施設等については必要な駐車場・駐輪場を施設側で確保するよう協議・調整します。



駅に隣接する駐輪場のイメージ

③ 自転車利用環境の改善

近年自転車は環境にやさしく健康的な乗り物として注目されており、駅ができることで自転車の交通量の増加が見込まれることから、自転車を利用しやすい環境づくりを進めます。また、高倉遠藤線などは現在も自転車の通行量が多く、自転車利用者はもちろんのこと歩行者等も含めて安全性の確保が必要です。



自転車専用レーンのイメージ

【具体的な取組】

○高倉遠藤線での自転車走行空間の確保

- ・ 高倉遠藤線は現況でも約 1,000 台/12h の通行があり、「ふじさわサイクルプラン 2014 年（平成 26 年）3 月」において「自転車走行空間を検討する路線」に位置づけられています。そのため、歩行者と自転車の交通が錯綜しないよう、自転車の走行空間の確保について検討します。こうした取組は、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、取り組んでいきます。

○自転車利用者の交通ルールの遵守やマナー向上についての取組

- ・ 自転車利用者の交通ルールの遵守やマナー向上に向け、市民の意識を高める取組を推進します。こうした取組は、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、取り組んでいきます。

○レンタサイクルやコミュニティサイクルの導入の検討

- ・ A 駅が設置された際には、この地域を訪れる人にとっても自転車を利用しやすい環境を整備することが重要です。そこで、レンタサイクルやコミュニティサイクルなどの導入の可能性について検討を行います。

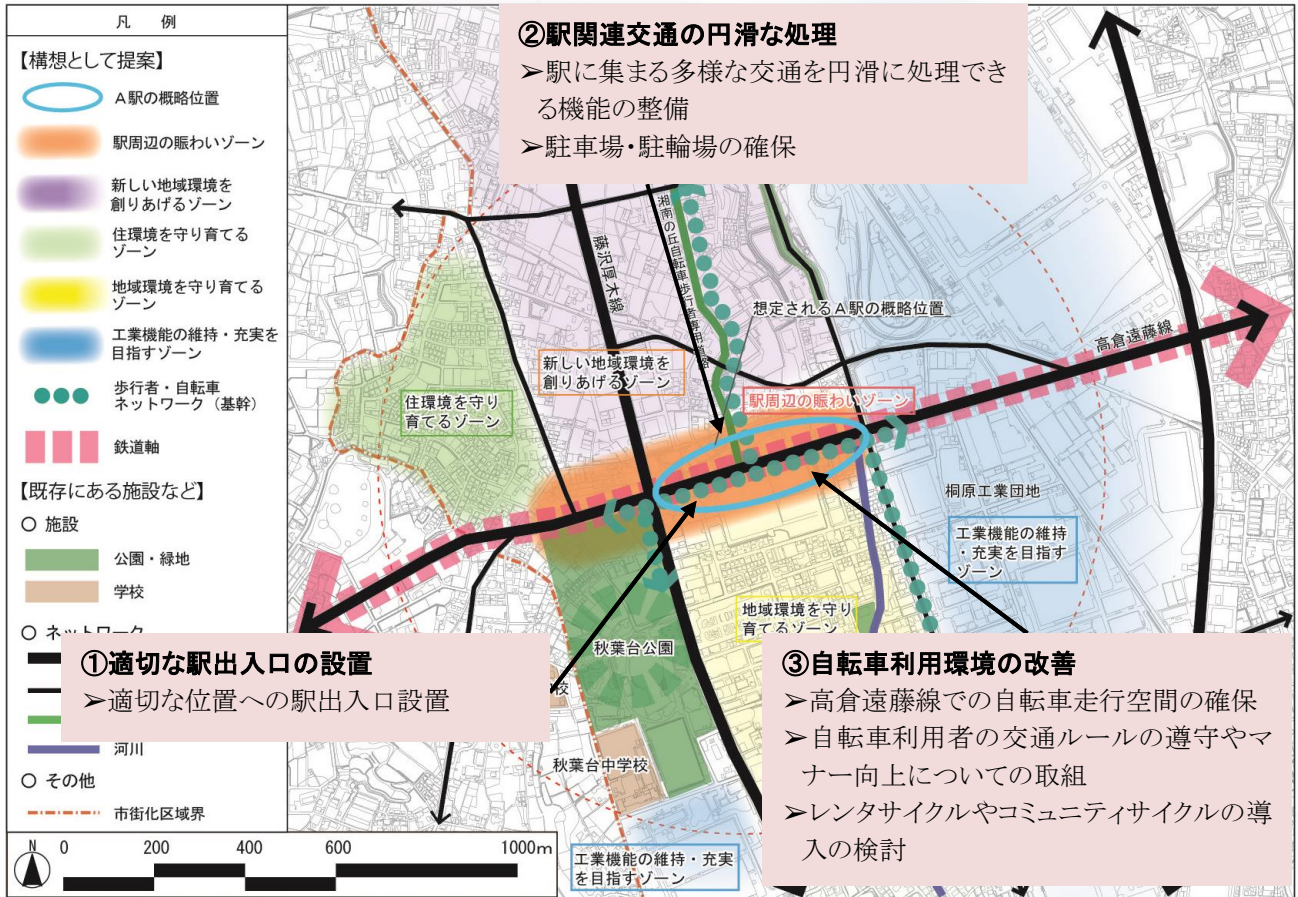


図 交通利便性向上の方針

まちのめざす姿5

将来にわたって、誰もが安全・安心に生活し交流できるまち

(1) 「まちのめざす姿5」を実現するための具体的な取組

① 道路交通の安全確保

誰もが安全・安心に生活すること、子供たちが安全に学校に通学できること、高齢者でも安心して駅が利用できることなどが必要で、誰もが安全・安心に良好な地域環境の中で生活できるよう道路交通の安全確保に取り組みます。

【具体的な取組】

○地区内の生活道路に入り込む通過交通の抑制

- ・ 地区内の生活道路に入りこむ通過交通の抑制や、いすゞ自動車株式会社南門前の通り（御所見 961 号線）等の大型車の走行する道路での安全対策など、閑静で良好な地域環境の創出を図るために、通学路等を含めた地域全体の交通安全性の向上について検討します。また、住宅地内での交通対策について、地域住民との協議を進めていきます。こうした取組は、いずみ野線延伸構想の進捗に関わらず、取り組んでいきます。

○ユニバーサルデザインの導入の推進

- ・ 高齢者や障がい者を含め誰もが安全に安心して生活し交流できるまちをめざすために、特に駅施設やその周辺において、民有地と公共空間の双方でのユニバーサルデザインの導入を推進します。

○防犯面に配慮した地下通路の整備

- ・ A 駅の地下通路の整備にあたっては、防犯面にも配慮します。



地下道出入り口でのエスカレーター設置によるユニバーサルデザインのイメージ（湘南台駅地下道）

② 防犯・防災の強化

A 駅の開設により、地区の居住者、来訪者とも増加することが予想されます。その結果、犯罪の危険性も高まることが考えられ、防犯対策を講じることが必要となります。

防犯対策と併せて、地震などの自然災害が発生した際に、安心して A 駅から避難できることも必要です。

また、この地区は集中豪雨による一色川の溢水が発生していることから、防災力を高める必要があります。

【具体的な取組】

○地区の防犯対策の推進

- ・ この地区には交番がないため、交番の誘致や巡回の強化、防犯カメラの設置等について警察と協議します。また、自主防犯組織の育成を進めて、地域住民による防犯対策を推進します。



デザイン化された交番のイメージ

○災害に強いまちづくりの推進

- ・ A 駅周辺のまちづくりとして、公共用地を活用し、積極的に雨水流出抑制に取り組むとともに、民有地についても、雨水流出抑制を図るよう土地所有者と協議します。
- ・ 一色川の河川改修等の雨水対策を進め、治水安全度の向上に努めます。
- ・ 災害時においても、A 駅の機能が完全に停止することのないよう非常用電源などの施設整備に取り組みます。

③ 地区内の交通管理の取組

地区内の生活道路へ入り込む通過交通が多いため、道路交通の安全の確保や地域環境の保全に向けて、地区内の交通の管理に取り組みます。

【具体的な取組】

○地区内の交通管理への取組

- ・ 通過交通を抑制するために、一方通行化等の規制やスピードを出しにくい道路構造への改良が考えられます。こうした取組を進めるためには地域住民の方々の合意形成が必要なため、早期に地域の住民等が主体となる検討組織を立ち上げ、地区内の交通管理について検討を行います。



道路交通の安全性を確保する
「ゾーン 30」のイメージ

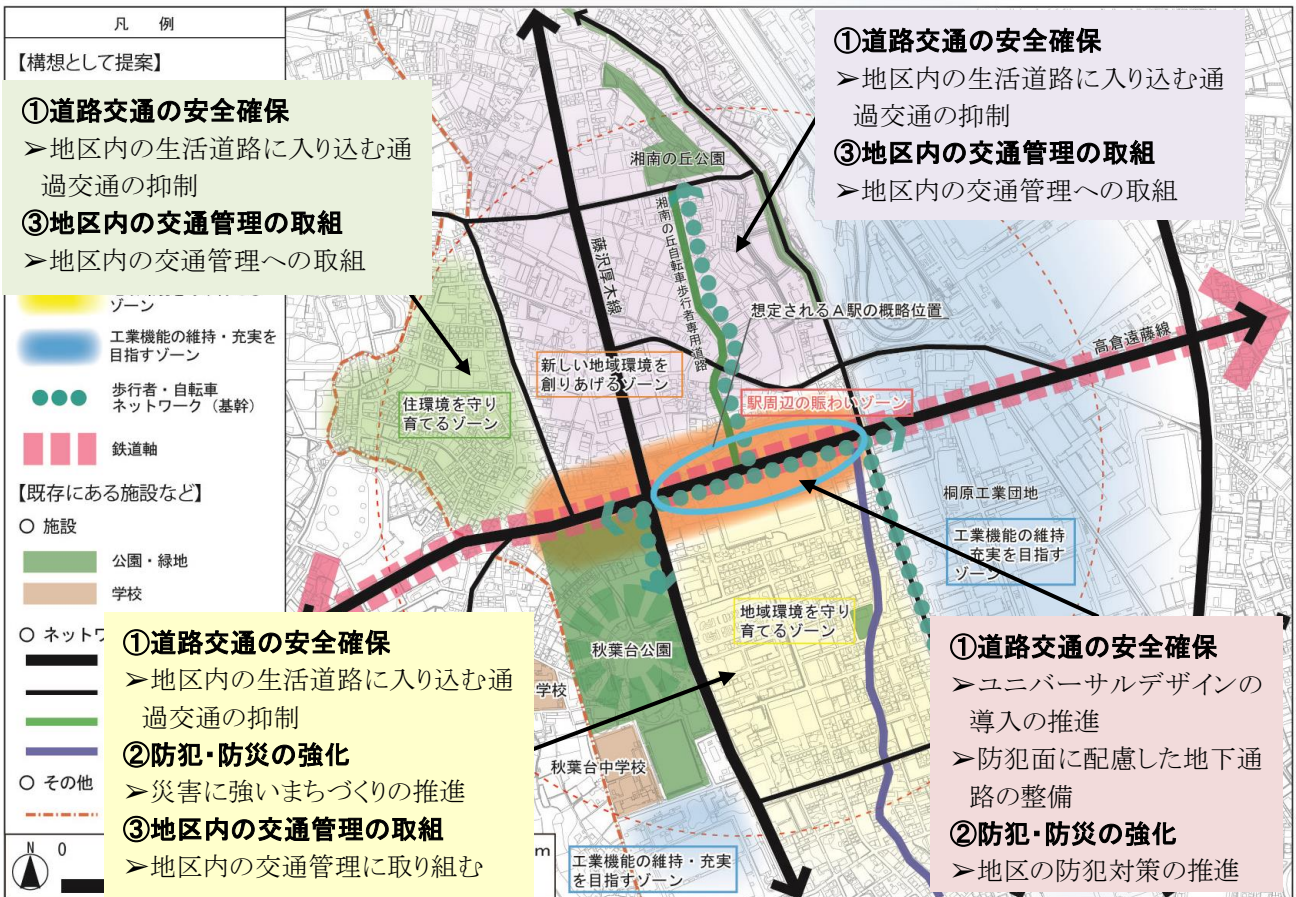


図 安全・安心まちづくりの方針

4 まちづくりの実現に向けて

4-1 今後のまちづくりの実現のために

A駅周辺まちづくり基本計画を実現するために、まちづくりの実現に向けた取組についてまとめました。

(1) いずみ野線延伸の実現に向けた取組の推進

いずみ野線延伸は、本市の北部地域の発展を促す重要な役割を担っており、その実現に向けた取組を進めます。

また、A駅の位置や鉄道線形、構造等の詳細については、いずみ野線延伸計画の検討を深めるなかで具体的に定まっていきますが、地下駅を想定しているA駅への出入口の位置については、地域住民の利便性や周辺施設等へのアクセス性などまちづくりの観点から検討します。

(2) 沿線まちづくりの取組

① いずみ野線延伸地域全体で連携したまちづくりの推進

A駅周辺のまちづくりは、湘南台駅に加えて新設するB駅を含めた延伸地域全体で連携し、推進することが重要です。そのため、A駅周辺のまちづくり計画は、湘南台駅西口を中心とした駅周辺及びB駅周辺のまちづくり計画と調整、連携を図りながら取り組んでいきます。

② 現状で抱えている課題の解決に向けた取組

A駅周辺は、現状においていくつかの課題を抱えています。特に交通安全対策については、地区内の通過交通を抑制するための一方通行等の規制やスピードを出しにくい道路構造への改良などの取組が考えられます。しかしながら、それらの取組は、地域住民の道路環境の利便性が低下することにもつながることから、地域住民の主体性のもと、行政・道路管理者等が連携しながら進めます。

また、一色川沿いの雨水対策については、地域住民の協力を得ながら、治水安全度の向上に努めます。

③ A駅設置に伴う周辺環境の変化を想定した取組の推進

A駅の設置により、周辺環境が大きく変化することが想定されます。そのため、A駅設置に伴う変化を想定しつつ設置後も良好な地域環境が継続されるよう、土地利用や街並誘導方策、交通環境の向上等のまちづくりを地域住民と連携して進めます。

④ 駅関連施設の検討と整備の推進

駅関連施設については、地域住民だけでなく工場や事業所の従業員等、日常的にこの地区を訪れる人々の視点も考慮した検討を進め、計画内容を深めていきます。また、駅前広

場など用地の確保が必要な施設については、計画内容の精度を高めるとともに地権者との協議等も併せて進めていきます。

⑤ 新しい地域コミュニティ育成に向けた検討

本地区は、現状においても秋葉台公園をはじめ、来街者が多く集まる地区であり、駅という新たな核が形成されることにより、より多くの来街者が集まるとともに、A駅設置後は、住民の増加も期待されます。そのため、これまでのコミュニティに加え、新たなコミュニティを形成していくことが駅周辺のまちづくりにおいて重要となります。

地域コミュニティは、地域住民や商工業などを主体としたまちづくりを進めるための母体となるため、地域住民と連携してまちづくりを検討する中で、新しい地域コミュニティのあり方や内容等についても検討を進めます。

駅名については、この地区の代名詞となる大事なものであるため、地域の方々が愛着を持つとともに誇れる駅名となるよう、公募を採用するなど、その決め方について検討していきます。

(3) まちづくりを支援する仕組みと体制づくり

① まちづくりを支援する仕組みづくり

この地区のまちづくりは、駅の設置に伴う行うべき取組と、現状の課題解決するために行うべき取組があります。このうち、当面は現状で抱える課題解決に向けた取組を進めることが考えられますが、まずは住民の方々が中心となり、地区の課題解決について考え、意識の共有化を図ることから始めることが必要です。しかしながら、こうしたまちづくりはきっかけやそれを支援する人材がない場合は、進めることが困難であることも事実であるため、地区を支援するNPO・まちづくり団体等との連携を図りつつ、地域住民が主体となるまちづくりを支援するための仕組みについて検討していきます。

② まちづくりを推進する体制づくり

まちづくりを支援する仕組みづくりは、前述した新しいコミュニティの形成も含めて、まちづくりを推進するための体制づくりが必要となります。体制づくりは住民が主体となって立ち上げる必要がありますが、その際には立ち上げ支援なども含めて行政の支援のあり方も検討していきます。また、この体制は、長期的視点でA駅周辺のまちづくりを推進する体制となるため、住民に加えて事業所や大学、鉄道事業者などの参画についても検討していきます。

4-2 まちづくりの段階的な取組

A駅周辺のまちづくりは、健康と文化の森地区のまちづくりや鉄道延伸に向けた取組も見据え、段階的に展開します。

		準備段階（短期）	整備段階（中期）	成熟段階（長期）
期間の考え方		いずみ野線延伸やA駅の具体的な位置が決定するまでの段階	A駅の設置に向けた各種の手続きや工事がはじまり、開業するまでの段階	A駅が開業し、まちが発展・成熟を迎える段階
まちづくりの目標		現状の課題の解決や将来を見据えた取組	A駅設置に伴うまちづくりの推進	まちが持続的に発展・成熟するための地域管理の仕組みの構築
項目	土地利用 景観・街なみ誘導	A駅設置の影響分析 土地利用誘導・街なみ誘導方策の検討	土地利用誘導・街なみ誘導方策の実施	まちの維持管理についての取組
	交通	交通環境の改善に向けた取組 社会実験等の実施	駅前広場等の詳細検討・協議 バス網再編の詳細検討・協議 駅前広場等の開設	交通管理についての取組
	地域コミュニティの形成	地域コミュニティ形成に向けた協議・調整 社会実験を通じた組織形成の醸成	地域コミュニティの形成を通じた取組の推進、地域コミュニティの強化・運営機能の強化	
鉄道の整備（想定）		いずみ野線延伸 A駅の位置や鉄道線形の決定	工事着手	湘南台駅～B駅延伸開業 B駅から先への延伸についても検討

いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画

計画建築部 都市計画課

〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1番地の1

電話 0466-25-1111(内線 4214)

E-mail tosikei@city.fujisawa.kanagawa.jp

