

ツインシティ倉見地区

まちづくり基本計画

平成14年3月

寒川町

- 目 次 -

1	はじめに	1
2	まちづくりの必要性	2
3	まちづくりの方向性	3
4	まちづくりの理念	6
5	まちづくりの方針	7
6	実現化に向けた今後の取り組み方針	25
参考1	今までの経緯	30
参考2	研究会、説明会で出された主な意見・要望等	31

1 はじめに

(1) 基本計画策定の目的

平成9年11月に「神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会」によって新幹線新駅誘致地区が寒川町倉見地区に決定され、併せて、新幹線新駅誘致地区周辺を中心として、相模川の東西両岸地区（寒川町倉見地区と平塚側地区）を一体化した環境と共生する都市の形成を目指すツインシティ構想が提案された。その後今日に至るまで調査が進められており、平成12年3月にツインシティ基本計画が策定され、今年度中にはツインシティ整備計画が策定される予定である。

また、町でも新幹線新駅誘致地区の決定及びツインシティ構想を受けて、新しい寒川町の総合計画であるさむかわ2020プランの策定（基本構想・基本計画が策定され、現在実施計画を策定中）や都市計画マスタープランの見直し作業（現在策定中）に着手しており、これらの計画との調整・整合を図りつつ、平行して、平成10年度から新幹線新駅誘致地区周辺のまちづくりの基本的な方向性（基本構想）について検討が進められてきている。

本基本計画は、これまでの調査結果をもとに、平成12、13年度の2年間で、地域住民の意向・要望を踏まえながら行政と町民が一体となって取り組むべきまちづくりの方針と課題を明らかにし、今後の具体的なまちづくりの内容、まちづくりを展開していくための方策、体制等を検討していく基本となるものである。

従って、今後は、本基本計画を基に地域の意見・意向を集約しながら、ツインシティ倉見地区まちづくりの実現化を目指していくものである。

2 まちづくりの必要性

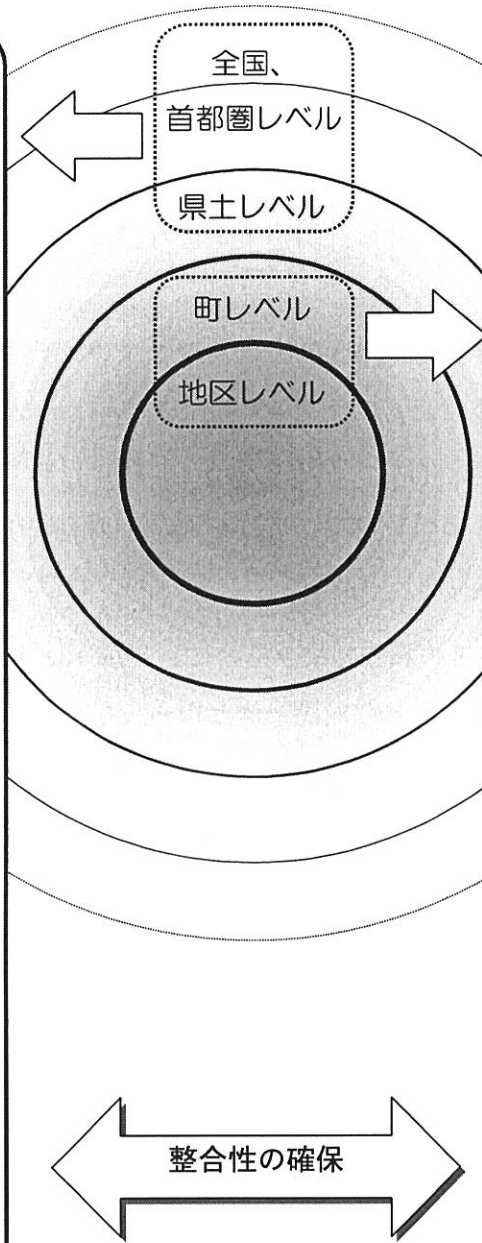
《広域的な視点》

★全国・首都圏の視点★

- 世界に開かれた恵まれた交通条件を活かしたまちづくりの必要性
 - ・さがみ縦貫道路、第二東名自動車道及び東海道新幹線等広域的な交通利便性を活かしたまちづくりが必要
- 首都圏の一極集中是正の役割を担う広域交流連携拠点の一翼としてのまちづくりの必要性
 - ・分散型ネットワーク構造への転換を睨んだまちづくりが必要

★県央・湘南都市圏の視点★

- 県央・湘南都市圏の地勢・自然環境や土地利用など恵まれた条件を活かしたまちづくりの必要性
 - ・都市化の進展と自然環境の維持・保全とを両立する環境と共生するまちづくりが必要
- ツインシティの一翼としてのまちづくりの必要性
 - ・県土全体のバランスある発展を導く機能集積を目指したまちづくりが必要



《地域的な視点》

★寒川町の視点★

- まちの新たな拠点としてのまちづくりの必要性
 - ・町のこれからの発展を目指していくための新たな拠点としてのまちづくりが必要
- 寒川町の中心市街地との連携を踏まえたまちづくりの必要性
 - ・町の中心である寒川駅周辺との役割分担を明確化するとともに、相互が連携し補完し合うまちづくりが必要

★倉見地区の視点★

- 地域住民の生活環境の向上を目指したまちづくりの必要性
 - ・現在の住・農・工の混在した市街地の環境を改善して、既存産業の拡充、新しい産業機能の導入や地区に広がる自然資源の保全と活用を目指したまちづくりが必要

《倉見地区の位置づけ》

各種の恵まれた条件を活かした県央・湘南地域の広域交流連携拠点

《倉見地区の位置づけ》

寒川町の中心市街地との連携を踏まえつつ、地域住民の生活環境の向上等を目指した新たな拠点

3 まちづくりの方向性

(1) 倉見地区の位置づけ

《広域的な視点から見た倉見地区の位置づけ》

各種の恵まれた条件を活かした

県央・湘南地域の広域交流連携拠点

- 集客力のある新たな都市機能を誘導するとともに、周辺の優れた自然・生活環境との調和に配慮したまちづくりを展開していく広域的な拠点

《まちづくりの考え方》

- ・新たな広域拠点としての都市機能の導入
- ・新たな都市機能を支える優れた都市基盤の整備
- ・既存の環境を生かしつつ、他地域のモデルとなりうる新たな環境共生システムの導入
- ・ツインシティ計画を先導し、魅力を高める都市機能の導入

《想定される導入機能・施設等》

- ・広域対象型業務・サービス機能
- ・広域商業機能
- ・会議・宿泊機能
- ・研究開発機能
- ・集合住宅

調和したまちづくり

《地域的な視点から見た倉見地区の位置づけ》

寒川町の中心市街地との連携を踏まえつつ、

地域住民の生活環境の向上等を目指した拠点

- 既存の農地や緑地などの自然環境を大切にしながら、既存の土地利用・都市環境と新たな都市機能が融合した、安らぎと賑わいを創出する地域に根ざした拠点

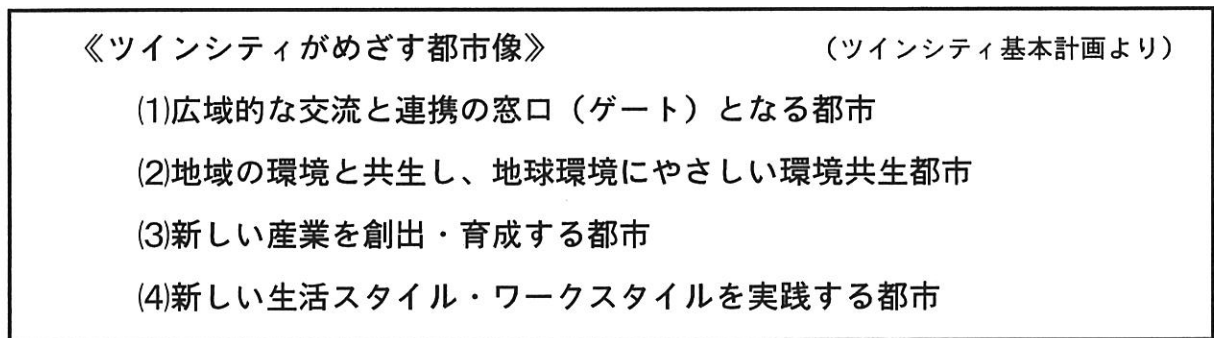
《まちづくりの考え方》

- ・既存産業と連携した新規産業の導入
- ・既存住宅地と調和した都市機能の導入
- ・広域交通と地域交通の分離を図れる都市基盤の整備
- ・既存の自然環境を活用した循環型システムの導入検討

《想定される導入機能・施設等》

- ・駅利用者を対象とした商業・サービス機能
- ・既存産業の拡充
- ・地域対象型文化、福祉等公益施設
- ・家庭菜園及び菜園付き住宅
- ・住宅

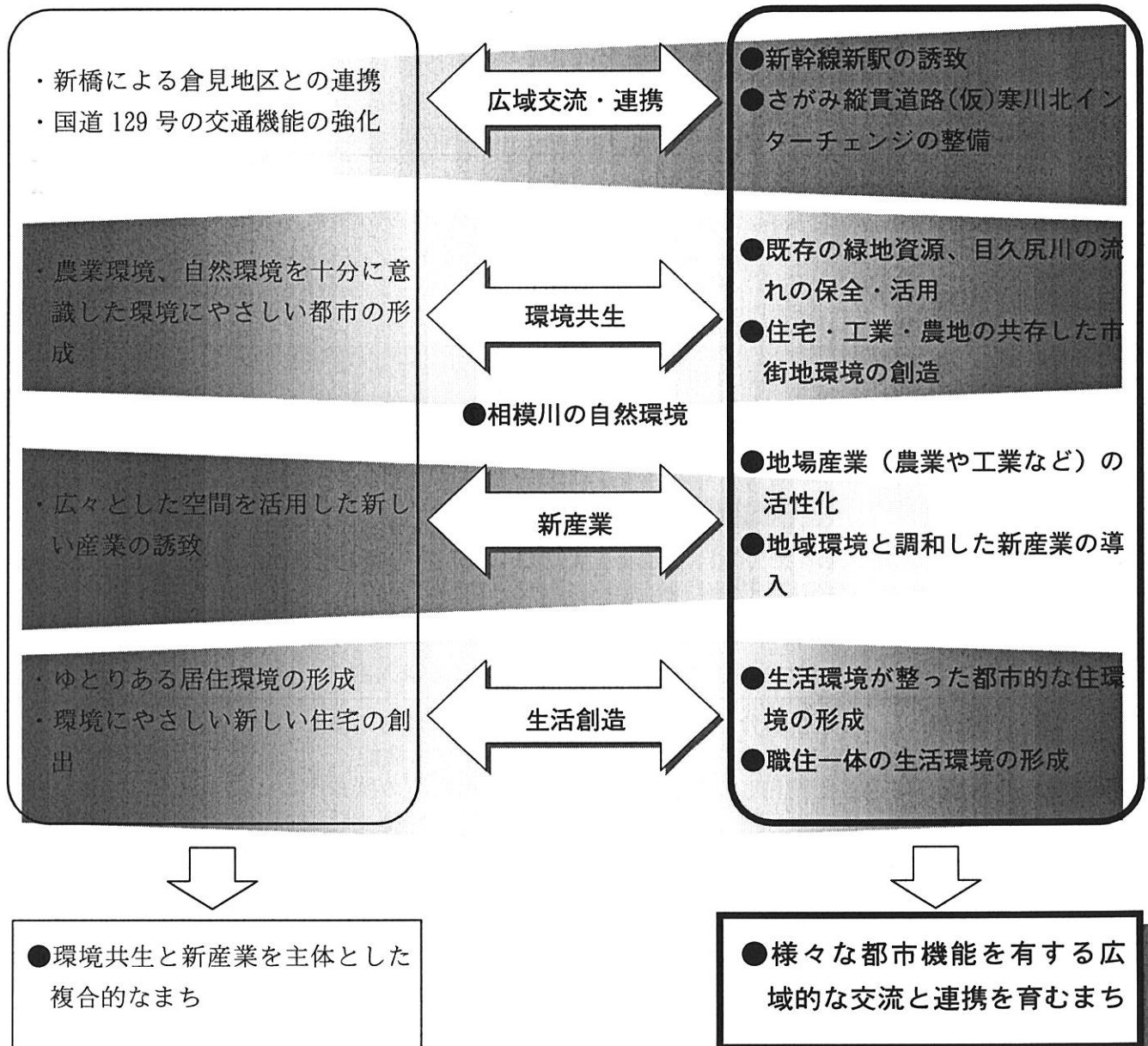
(2) ツインシティ計画から見た倉見地区の役割



《大神地区の役割》

《ツインシティがめざす都市像》

《倉見地区の役割》



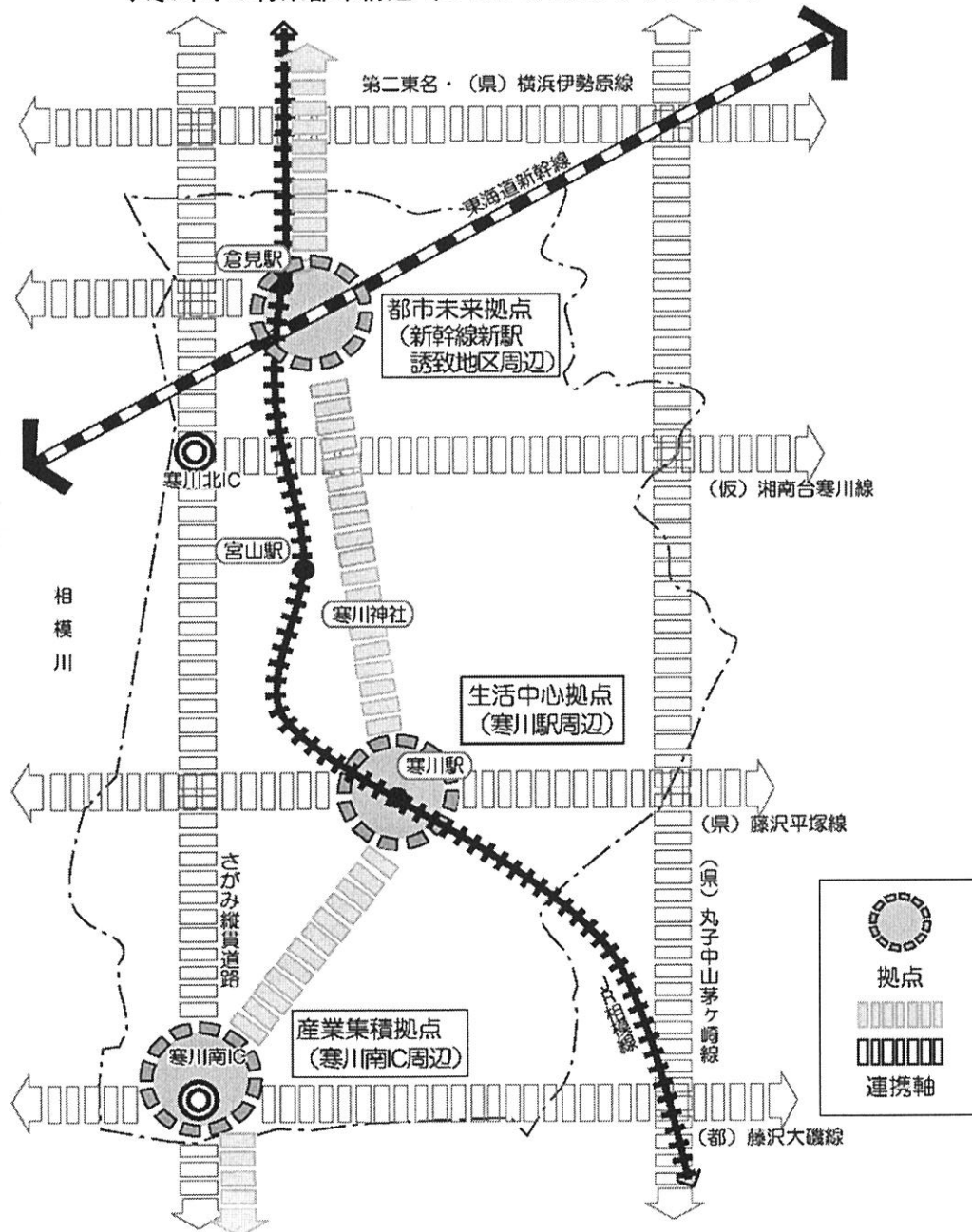
(3) 地域的な視点から見た倉見地区の役割

- さむかわ 2020 プランにおける倉見地区の位置づけ -

《倉見地区の位置づけ》

- 都市未来拠点として、新幹線新駅の誘致と(仮)寒川北インターチェンジのインパクトを適切に受け止めつつ、倉見駅周辺との一体的整備を図ることにより、広域からの集客にも対応した文化・交流、商業・業務などの機能集積を図る。
- 新幹線新駅誘致地区周辺を中心とした新たな北部の拠点として、環境と共生した新たなまちづくりを進める。

◆寒川町の将来都市構造（さむかわ 2020 プランより）



4 まちづくりの理念

ツインシティ倉見地区の将来の都市像、目指すべき方向をまちづくりの理念として以下の通り示す。

《まちづくりの理念》

広域的な交流連携を目指す拠点づくりを核としつつ、既存の農地や自然環境との調和にも配慮した賑わいと魅力のある環境共生の都市づくり

《まちづくりのテーマ》

★緑豊かな広域拠点としてのまちづくり

- ・寒川町の特徴、個性は、東京 50 km圏にありながら、農地や自然環境に囲まれていることにある。新幹線新駅誘致地区周辺のまちづくりは、この自然環境と調和した緑豊かな市街地整備を進め、鉄道や道路等による広域からの結節点としての役割を果たしていく。

★生態系に配慮したまちづくり

- ・相模川に残る貴重な自然を保全し、まちづくりの中に活かしていく必要がある。新幹線新駅誘致地区周辺は相模川に近く、市街地と河川とを緑地軸としてつなげ、環境と共生した都市づくりの形成を図る。

★魅力的な市街地の形成

- ・新幹線新駅誘致地区周辺としての新たな都市空間と、周辺の農地や自然環境が調和したまちづくりを進めることにより、魅力的な市街地空間の形成を図る。

★地域の可能性を活用した施設立地

- ・広域交通の結節機能を活用した新しい施設立地が期待され、現在の産業や農業の環境を基本としつつ、新しい施設立地による地域活力の一層の向上を目指した賑わいのあるまちづくりを目指す。

★快適な生活環境を支える都市基盤の形成

- ・居住者の増加や新たな施設立地に対応するため、都市基盤の整備や再編及び居住者や来訪者の安全で快適な移動が確保される交通施設等の充実を目指す。

★町民と行政の協働によるまちづくり

- ・まちづくりは行政サイドの意向だけで進められるものではなく、広く町民の意見を取り入れながら、町民と行政が協働して進めていくことが重要である。

5 まちづくりの方針

以上の基本的な考え方を基に、まちづくりの方針を考えていくに当たっては次のことを前提にする。

(1)まちづくりの基本方針

① 交通体系の方針

【公共交通】

- ・倉見地区に新幹線新駅を誘致することを目指す。
- ・新幹線新駅誘致地区とJR相模線倉見駅を中心として、公共交通による広域的な移動がしやすく、環境にやさしい交通体系を構築する。
- ・また、新幹線新駅誘致地区と倉見駅、平塚側地区との連絡は公共交通による移動や歩行者でも快適に移動できる交通システムを検討する。
- ・さらに、JR相模線の輸送力の増強や、将来的な相鉄いずみ野線の延伸について検討を進める。
- ・これらと併せて、バス路線の充実を図ることにより、高齢者などの交通弱者にもやさしい交通を目指す。

【自動車交通】

- ・倉見地区と広域圏を結ぶ道路から地域内の生活に使う道路まで、使い方によって役割が異なる道路を段階的に配置し、自動車による移動が便利で安全な道路網を構築する。

【歩行者・自転車交通】

- ・歩行者や自転車利用者が安全で快適に移動できるように、歩行者・自転車利用者のためのネットワークを構築する。
- ・特にA地区（P.9,18参照）については、歩行者を中心としたまちを目指して、駐車場の適正な配置と歩行者空間の充実を図り、歩いて楽しいまちを創出する。

以上の基本的な方針を踏まえて、①～⑦の骨格となる交通施設を設定し、9ページ以降から各々の施設の方針を整理する。

《骨格となる交通施設》

- | | |
|-------------|------------------|
| ①さがみ縦貫道路 | ⑤(仮)ツインシティ連絡橋 |
| ②(県)相模原茅ヶ崎線 | ⑥(仮)交通広場(南側・北側) |
| ③(仮)湘南台寒川線 | ⑦(仮)メイン通り(南側・北側) |
| ④(仮)海老名寒川軸 | |

② 土地利用の方針

【市街化区域の方針】

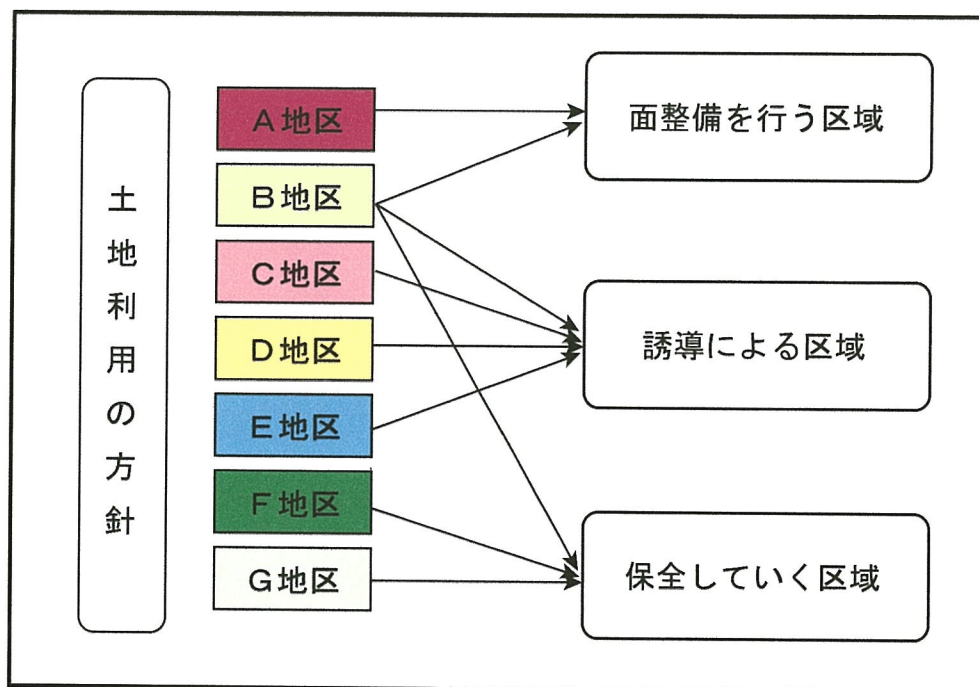
- ・現在の土地利用の集積を活かすこととし、計画的な土地利用の誘導を図る。
- ・環境と共生した生活を実現していくために、地域に賑わいを創出する施設や住民が安心して暮らすために必要な施設などの立地を誘導する。
- ・A地区（P.9, 18 参照）については、新幹線新駅の誘致や(仮)ツインシティ連絡橋の建設に伴い大きな影響を受けることから、それにあわせて良好な市街地環境の形成を図る。

【市街化調整区域の方針】

- ・地域住民の意向を反映させて、無秩序な宅地開発を抑制する計画的な市街地形成を図る区域と農地等の既存の環境を保全する区域に区分し、それぞれの調和を図る。
- ・A地区（P.9, 18 参照）については、新幹線新駅誘致により大きな影響を受けることから、計画的な土地利用を図るために都市基盤整備を行い、計画的な市街地形成を図る。
- ・緑地や施設園芸などの既存の資源・産業を活かし、環境と調和した土地利用形成を図る。

以上の基本的な方針を踏まえて、調査対象地区をA～Gの7地区に区分し、次ページ及び18ページ以降に各々の地区の方針を整理する。

《土地利用区分の概念》



◆交通体系の方針

- ・ **さがみ縦貫道路**

 - ・首都圏レベルでの円滑な交通を支える広域幹線道路
- ・ **(県)相模原茅ヶ崎線**

 - ・周辺都市とを連絡する寒川町、倉見地区の骨格となる道路
- ・ **(仮)湘南台寒川線**

 - ・さがみ縦貫道路(仮)寒川北ICへのアクセス機能を踏まえた東西連絡道路
- ・ **(仮)海老名寒川軸**

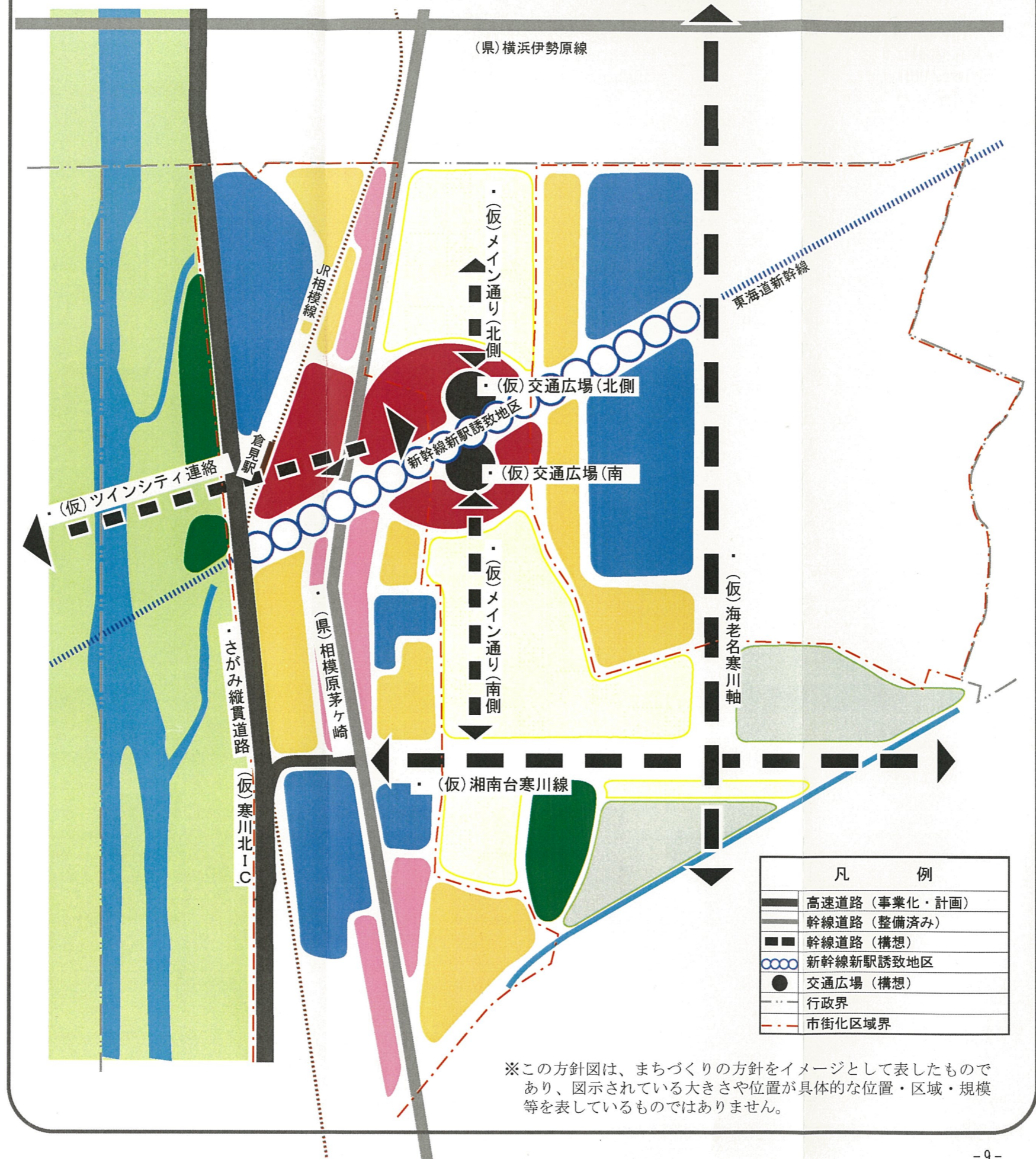
 - ・まちの成熟にあわせて(県)相模原茅ヶ崎線を補完する新幹線新駅誘致地区東側での南北連絡道路
- ・ **(仮)ツインシティ連絡橋**

 - ・新幹線新駅誘致地区、倉見駅、大神地区を連絡するツインシティの骨格となる道路
- ・ **(仮)交通広場(南側・北)**

 - ・鉄道利用者の円滑なアクセス・乗り換えを支える交通結節機能
 - ・多目的な利用に対応した交流機能
- ・ **(仮)メイン通り(南側・北)**

 - ・新幹線新駅誘致地区へのアクセス道路
 - ・地域住民の利便性・快適性を高める生活の中心となる道路

◆ツインシティ倉見地区まちづくり方針図



凡 例	
	高速道路(事業化・計画)
	幹線道路(整備済み)
	幹線道路(構想)
	新幹線新駅誘致地区
	交通広場(構想)
	行政界
	市街化区域界

※この方針図は、まちづくりの方針をイメージとして表したものであり、図示されている大きさや位置が具体的な位置・区域・規模等を表しているものではありません。

◆土地利用の方針

- A地区(駅周辺市街地)**

 - ・都市の魅力向上に資する商業・業務、文化・情報の交流機能の集積と近隣住民への商業・サービスの充実を目指す
- B地区(新市街地検討区域)**

 - ・良好な居住環境の創出や賑わい空間の創出を目指す
- C地区(沿道市街地)**

 - ・車利用に対応した商業施設などの沿道利用に即した土地利用の形成を目指す
- D地区(住宅系市街地)**

 - ・細街路の整備や小公園の設置などによる住環境の改善・向上を目指す
- E地区(工業系市街地)**

 - ・周辺環境へ配慮しつつ産業機能の維持・向上を目指す
- F地区(緑地等保全検討地区)**

 - ・地域住民の憩いの場としての有効活用と貴重な自然資源の保全を目指す
- G地区(農地保全検討区域)**

 - ・現在の良好な農業環境の維持を目指す

(2)交通体系の方針

① さがみ縦貫道路

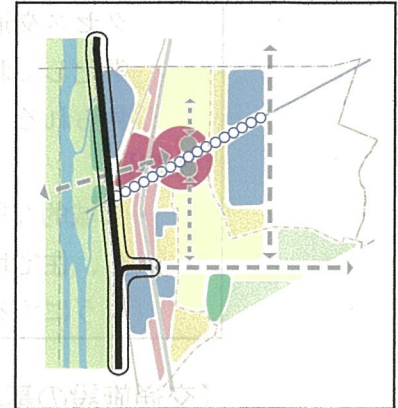
【現況】

- ・都心部での様々な都市機能の集中立地、都心部・首都圏における環状道路の整備の遅れにより、様々な交通が都心部に集中し、渋滞を招いている。
- ・町内及び県央・湘南都市圏において、南北を連携する幹線道路が不足しており、町内を通る(県)相模原茅ヶ崎線の渋滞が日常化している。

【課題】

- ・首都圏の高速道路ネットワークの形成による交通の円滑化を図るとともに、町内を通る通過交通の排除を図っていくためにも、さがみ縦貫道路の早期整備が必要である。

さがみ縦貫道路



【交通施設の基本的な考え方】

- 首都圏レベルでの円滑な交通を支える広域幹線道路
- (仮)寒川北インターチェンジ設置による全国、首都圏との連携強化

《交通施設の方針》

- ・倉見地区と首都圏における各都市間の円滑な広域アクセスの実現と、倉見地区内での通過交通の排除を目指し、早期開通に向けて整備促進を図る。
- ・新幹線新駅誘致地区や(仮)ツインシティ連絡橋とのアクセス確保の可能性についても検討を行っていく。

【さがみ縦貫道路のイメージ】



② (県)相模原茅ヶ崎線

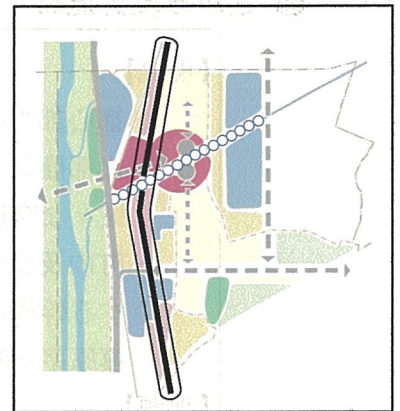
【現況】

- ・(県)相模原茅ヶ崎線は通過交通や市街地内へのアクセス交通等様々な交通が輻輳して交通混雑が日常化しており、住宅地内への不要な交通の進入が見られる。

【課題】

- ・広域的な交通網と整合した道路網計画を明らかにし、住宅地内に通過交通や産業交通が進入しないようにすることが必要である。

(県)相模原茅ヶ崎線



【交通施設の基本的な考え方】

○周辺都市との連携を支える寒川町の骨格を成す道路

《交通施設の方針》

- ・広域交通や地域内での移動のための交通など様々な目的の交通に対応するために、円滑な自動車交通の流れを確保することを目的とした機能強化を図る。
- ・計画幅員での街路整備は完了しているが、新幹線新駅誘致のインパクトを踏まえて、さらなる機能の向上について検討する。

【(県)相模原茅ヶ崎線のイメージ】



③ (仮)湘南台寒川線

藤川寒川線(仮) ③

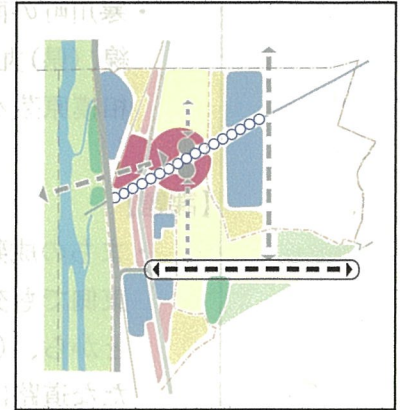
【現況】

- ・寒川町及び倉見地区と藤沢市北部方面を連絡する東西方向の幹線道路が不足している。
- ・さがみ縦貫道路(仮)寒川北インターチェンジのアクセス道となる(県)相模原茅ヶ崎線では交通混雑が日常化している。

【課題】

- ・広域的な道路網と整合した東西幹線道路が必要である。
- ・さがみ縦貫道路(仮)寒川北インターチェンジから発生集中する交通の処理も分担することのできる東西方向の幹線道路が必要である。

(仮)湘南台寒川線



【交通施設の基本的な考え方】

- 藤沢市方面を結ぶ新路線による東西幹線道路
- さがみ縦貫道路(仮)寒川北インターチェンジへのアクセス機能も受け持つ道路

《交通施設の方針》

- ・さがみ縦貫道路(仮)寒川北インターチェンジへのアクセスも考慮し、新幹線新駅誘致地区南側における東西連絡機能の創出を図る。
- ・新幹線の南側への配置を前提に、具体的なルート設定等を検討していく。

【(仮)湘南台寒川線のイメージ】



④ (仮)海老名寒川軸

新幹線誘致地区(仮) ④

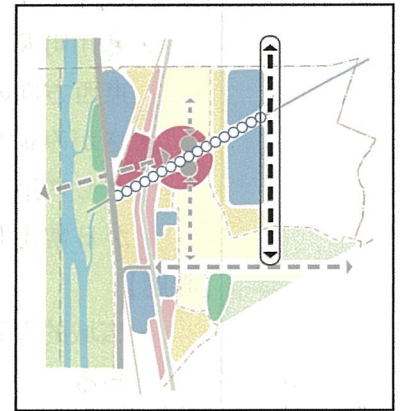
【現況】

- ・寒川町の南北方向の幹線道路は(県)相模原茅ヶ崎線、(県)丸子中山茅ヶ崎線の2路線であるが、(県)相模原茅ヶ崎線での混雑が目立つ。

【課題】

- ・まちの成熟が進む中では、新幹線新駅誘致地区の東側でも交通問題が起こってくると考えられることから、(県)相模原茅ヶ崎線の負荷を軽減する新たな道路についても検討していく必要がある。

(仮)海老名寒川軸



【交通施設の基本的な考え方】

- まちの成熟にあわせて新幹線新駅誘致地区の東側での交通を処理する道路
- (県)相模原茅ヶ崎線を補完する役割も担う新規南北幹線道路

《交通施設の方針》

- ・新幹線新駅誘致の影響を適切に受け止め、(県)相模原茅ヶ崎線を補完し、円滑な交通流動を確保していくための南北連絡機能の創出を図る。
- ・新幹線新駅誘致地区周辺の東側での交通処理を担う路線として、倉見地区東部への配置を前提に、具体的なルート設定等を検討していく。

【(仮)海老名寒川軸のイメージ】



⑤ (仮) ツインシティ連絡橋

(相模・阿南) 圏交(新) ⑤

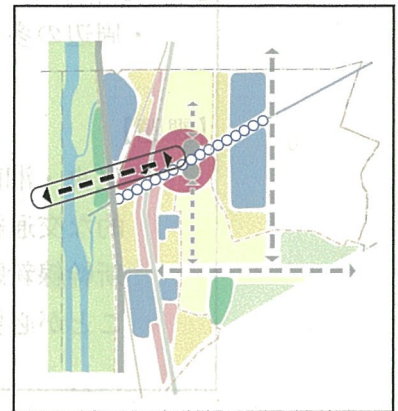
【現況】

- ・倉見地区の南側及び北側で相模川を横断する(県)藤沢平塚線の神川橋、(県)横浜伊勢原線の戸沢橋はいずれも交通混雑が日常化しており、ツインシティの一翼である平塚市大神地区と連絡する道路が不足している。

【課題】

- ・ツインシティ計画を実現するために、平塚市大神地区と連絡する交通手段の確保が必要である。

(仮) ツインシティ連絡橋



【交通施設の基本的な考え方】

○ツインシティ計画の骨格となる平塚市との連絡橋

《交通施設の方針》

- ・新幹線新駅誘致地区、倉見駅、大神地区を連絡し、快適な移動・乗り換えを確保するツインシティの骨格となる道路を創出する。
- ・環境共生の理念に基づき、自動車だけでなく、公共交通も兼ね備えたツインシティの骨格となる東西連絡機能の創出を図る。
- ・一般交通は(県)相模原茅ヶ崎線に、公共交通は倉見駅及び新幹線新駅誘致地区の交通広場にアクセスすることにより、円滑な交通流動を確保する。
- ・新幹線新駅誘致地区と倉見駅へのアクセスを考慮して、新幹線の北側への配置を前提に、具体的なルート設定等を検討していく。

【(仮) ツインシティ連絡橋のイメージ】



⑥ (仮)交通広場 (南側・北側)

【現況】

- ・周辺の多くは農家集落で、細い街路が多い。

【課題】

- ・県央・湘南都市圏の南のゲートにふさわしい広域的な交通結節点としての機能を確保するために、新幹線新駅誘致地区の南北に交通広場を配置することが必要である。

(仮)交通広場 (南側・北側)



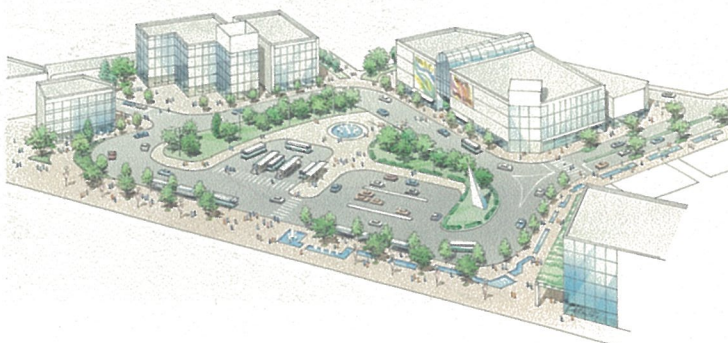
【交通施設の基本的な考え方】

- 新幹線新駅誘致地区への円滑な交通アクセスを支える交通結節機能
- 多目的な利用が可能な交流空間

《交通施設の方針》

- ・鉄道利用者の乗り換え利用等の円滑な交通アクセスを確保する。
- ・待ち合わせや休息、人々の交流など多目的に利用できる快適な都市空間の創出を図る。
- ・災害時の防災機能の確保を図る。
- ・北側の交通広場は、平塚市等の相模川右岸地域や海老名市方面などからの利用を、南側の交通広場は、寒川町全域や藤沢市、茅ヶ崎市方面などからの利用を対象とする。
- ・交通広場は、新幹線新駅誘致地区の南北それぞれへの配置を前提に、具体的な位置や規模、広場内の施設配置等を検討していく。

【(仮)交通広場のイメージ】



⑦ (仮)メイン通り (南側・北側)

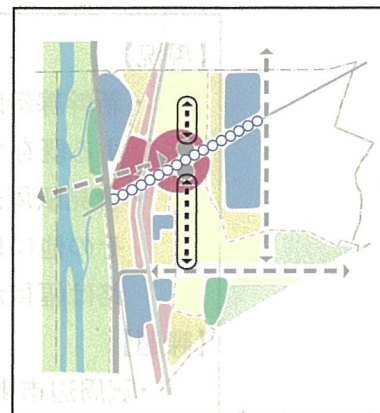
【現況】

- ・新幹線新駅を誘致する地域は細い街路が多く、地区のメインとなる道路がない。

【課題】

- ・新幹線新駅誘致地区にアクセスする道路が必要である。
- ・地域住民の利便性を高める道路が必要であるとともに、来訪者をもてなし、迎え入れるための道路として計画することが望ましい。

(仮)メイン通り (南側・北側)



【交通施設の基本的な考え方】

- 新幹線新駅誘致地区へのアクセス道路
- 地域住民の利便性・快適性を高める路線

《交通施設の方針》

- ・新幹線新駅誘致地区への快適なアクセスの確保を図るとともに、沿道空間への施設立地誘導とあわせて賑わいと交流を創出していく。
- ・北側については、主要な地区幹線道路まで、南側については(仮)湘南台寒川線までを前提として、具体的なルート設定等を検討していく。
- ・将来的には、地域住民が利用しやすい歩行者・公共交通をメインとしたトランジットモール化も視野に入れた検討も行っていく。

【(仮)メイン通りのイメージ】



(3) 土地利用の方針

A地区（駅周辺市街地）

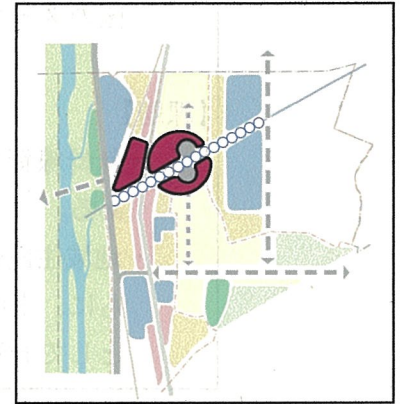
【現況】

- ・新幹線新駅誘致地区周辺は、緑豊かな屋敷林を有する既存の農家住宅地・農地が広がっている。
- ・倉見駅周辺は駅前通り沿いに小規模な商店街が、その他は低層の建物が密集しており、地区内の道路は幅員が狭く、歩行者の通行に支障が出ている。

【課題】

- ・駅周辺市街地は、ツインシティの拠点地区として、地区住民の意向に配慮した上で、土地利用の転換、都市基盤の整備を行うことが必要である。
- ・計画的な整備を行って、商業機能や文化・交流機能等の集積による賑わい、地域住民のための商業・サービス機能の拡充を行うことが必要である。

A地区（駅周辺市街地）



【土地利用の基本的な考え方】

○商業・業務機能や文化・情報の交流機能を集積するとともに、近隣住民への商業・サービス機能も併せ持つ新たなまちの中心としての土地利用

《土地利用の方針》

- ・新幹線新駅の誘致による来訪者の増加、様々な人々の往来・交流の活発化を促し、都市の魅力を引き立たせるため、商業機能や文化・交流機能など広域から多くの人を呼び込める都市機能の導入を目指す。
- ・地域住民が日常的に利用する近隣商業・サービス機能の拡充を目指す。
- ・土地利用の適正な配置や緑化の推進を行い、賑わいの中にも憩いや落ち着きが感じられる緑豊かな空間の創出を目指す。
- ・中高層の施設立地誘導、敷地内緑化の推進を図り、拠点として相応しい都市景観の創出を目指す。
- ・具体の規模やエリア取り、面的整備などの計画的な都市基盤整備の方策等について検討していく。

【A地区（駅周辺市街地）のイメージ】



B地区（新市街地検討区域）

（新市街地） 図紙〇

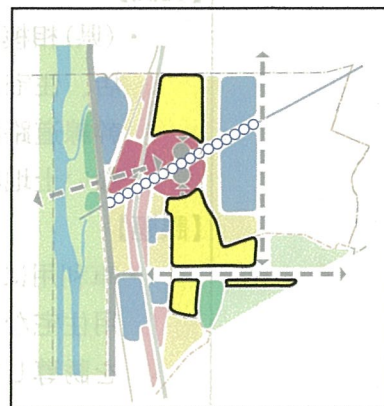
【現況】

- ・市街化調整区域内では、農地の休耕化や資材置き場等への土地利用転換が見られ、建物の立地に伴う日照などの営農環境上・景観上の問題も現れている。

【課題】

- ・農家の意向を十分把握し、保全する農地と土地利用転換する農地の整備・保全の方針を明らかにし、営農環境を整える必要がある。
- ・保全する農地以外の土地については、新幹線新駅誘致に伴うまちづくりの中で、新駅誘致の影響を勘案したA地区（駅周辺市街地）を補完する新たな土地利用展開を行うことが望ましい。

B地区(新市街地検討区域)



【土地利用の基本的な考え方】

○A地区（駅周辺市街地）を補完する新たな市街地としての土地利用と、現在の環境を保全していく土地利用の調和

《土地利用の方針》

- ・新たな居住者の受け入れ、新幹線新駅の誘致や関連する道路整備などによる移転家屋の受け入れを目指す。
- ・A地区（駅周辺市街地）に隣接する区域やメイン通り沿道などでは、住宅と商業・業務施設が融合した、快適で賑わいのある土地利用を目指す。
- ・新しい住宅地として、周辺環境との調和を意識した低層住宅地の創出を目指す。
- ・人々が集い、休息できるとともに、災害時の避難や活動の拠点となる公園を配置していく。
- ・住民意向を聞いた上で、新市街地として整備する実現可能な区域を設定し、農業との調整を図りながら面的整備などの計画的な都市基盤整備の方策等について検討していく。

【B地区（新市街地検討区域）のイメージ】



C地区（沿道市街地）

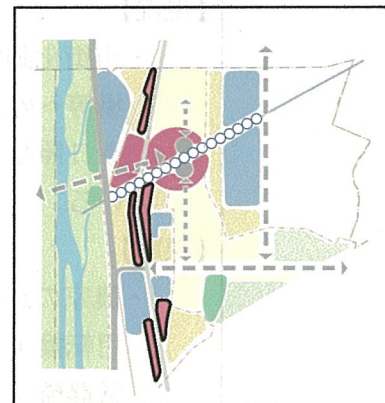
C地区(沿道市街地)

【現況】

- ・（県）相模原茅ヶ崎線沿道には現在工場・倉庫、商店、住宅、資材置き場、農地などが混在しており幹線道路沿道としての立地特性を生かし切っていない土地利用も見受けられる。

【課題】

- ・車利用に対応したロードサイドショップや店舗併用住宅などの幹線道路沿道にふさわしい土地利用を誘導していくことが必要である。



【土地利用の基本的な考え方】

○幹線道路沿道の立地条件を活かした土地利用

《土地利用の方針》

- ・既存の土地利用を尊重して、車利用に対応した商業施設など沿道利用に即した土地利用を目指す。
- ・後背地の住宅居住環境との調和を目指す。
- ・幹線道路沿道にふさわしい良好な街並みを見せる建物のデザインや敷地内緑化等の方策を検討していく。
- ・幹線道路沿道としての土地利用誘導と、沿道後背地の環境を守るために、適切な土地利用の誘導を図るための方策を検討していく。

【C地区（沿道市街地）のイメージ】



D地区（住宅系市街地）

(住宅系市街地) 図21

【現況】

- ・相模線沿いの既成市街地では工業系の用途地域でもあり、住工混在が見られ、住宅地への騒音や振動などの影響、工場用車両の生活道路への進入による歩行者の安全性などに問題がある。
- ・住宅地においても歩行者の交通に危険な狭隘な道路や地区住民が日常的に使える公園の不足など、基盤整備の遅れが見られる。

【課題】

- ・住宅と工場・倉庫等、双方の共存を目指して、公園や細街路の整備等による既成市街地の環境整備や土地利用の再編を考えていく必要がある。

D地区(住宅系市街地)



【土地利用の基本的な考え方】

○良好な住環境に配慮した住宅系を主とする土地利用

《土地利用の方針》

- ・住工混在や工場用車両の混入、狭隘道路による歩行者の安全性などの課題の解消や小公園の設置などによる住環境の改善・向上を目指す。
- ・既存の施設立地との調和を踏まえて、中低層の施設立地を誘導していく。
- ・地区の状況や住民の意向に配慮しながら、防災環境の充実、居住環境の向上を図るために必要な方策を検討していく。
- ・必要に応じて現在抱える問題点を解決するために、土地利用のあり方と改良の方法を検討していく。

【D地区（住宅系市街地）のイメージ】



E地区（工業系市街地）

(1) 現状

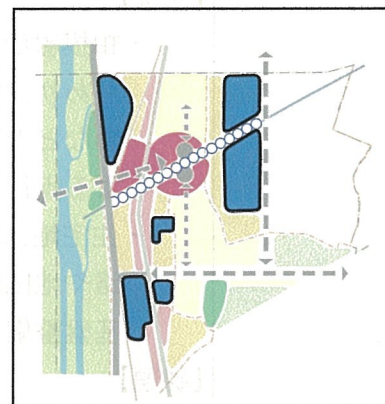
【現況】

- ・倉見地区には数多くの工場や倉庫が立地しており、地区の大きな特徴となっている。
- ・一方で住宅と工場の混在も見られ、騒音等の公害や大型車の住宅地内への進入等による居住環境の悪化、工場運営の非効率化等の問題を抱えている。

【課題】

- ・周辺環境との調和を図るために、緑地帯や環境施設帯などのより一層の充実、土地利用転換による住宅地、工業地の再編も考慮する必要がある。

E地区(工業系市街地)



【土地利用の基本的な考え方】

○周辺住宅地との調和を図りつつ、活力ある産業活動が展開される土地利用

《土地利用の方針》

- ・工場へのアクセス道路の整備や生活道路との分離など周辺の居住・自然環境との調和を目指す。
- ・工場の意向を把握しながら、中長期的な視点で土地利用の方向性を見出し、適切な事業方策を検討していく。
- ・超長期的には土地利用転換、適地への集約化の可能性についても検討していく。

【E地区（工業系市街地）のイメージ】



F地区（緑地等保全検討地区）

（緑地等保全検討地区）

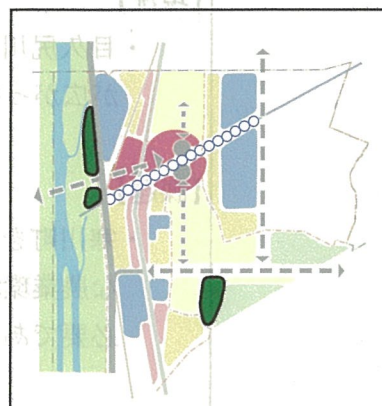
【現況】

- ・相模川は寒川町民のみならず、神奈川県民全体の貴重な自然資源であり、倉見地区内では、河川敷の一部が運動場として活用されている。
- ・旧目久尻川河道は緑地が残されている。

【課題】

- ・地区内に残された自然環境は極力保全するとともに、保全する農地や今後整備する公園・緑地もあわせて、その活用方向について十分検討することが必要である。
- ・相模川は倉見地区だけではなく広域圏の中心的な自然環境であるため、積極的に生かしていくことが望ましいが、相模川沿川の緑地は民有地も含まれているため、調整を図りつつ整備・保全の方針を検討していく必要がある。

F地区（緑地等保全検討地区）



【土地利用の基本的な考え方】

○比較的規模の大きい既存の広場や空き地と現存する樹林地における現況の機能の保全と有効活用の促進

《土地利用の方針》

- ・人々の心身にもたらす効果や地球環境上、防災上から自然資源の有効活用を目指しながら、地域住民とともにそのあり方と整備について検討していく。
- ・地域住民の憩い・交流の場としての有効活用を目指し、都市の中に残された自然は保全の方向で検討していく。
- ・相模川は住民に身近な自然空間となるよう（仮）ツインシティ連絡橋などからのアプローチを検討するとともに、河川敷の自然空間や水に親しめるよう木道や水上スポーツ施設等の整備を検討していく。

【旧目久尻川沿い緑地のイメージ】



【相模川の河川敷空間のイメージ】



G地区（農地保全検討区域）

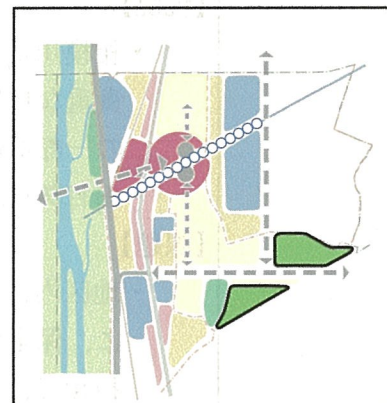
【現況】

- ・目久尻川沿川には比較的まとまりある良好な農地が広がっている。

【課題】

- ・寒川町を代表する産業である施設園芸などの良好な農業環境を、将来に渡って維持していくことが必要である。

G地区(農地保全検討区域)



【土地利用の基本的な考え方】

○既存の農地を主体として、現在の良好な環境の保全と農業のあり方の検討

《土地利用の方針》

- ・近郊への農産物の供給基地、市街地内の貴重な緑資源として、現在の農業環境の維持を目指す。
- ・観光や商業と連携した新しい農業の方策について検討していく。

【G地区（農地保全検討区域）のイメージ】



6 実現化に向けた今後の取り組み方針

(1) 今後の取り組みの視点

【広域的視点から】

- ・ ツインシティは県央・湘南都市圏の南のゲートとして位置づけられており、広域的な視野をもったまちづくりを進めていくことが必要である。そのために、広域圏を視野に入れた都市機能の導入や様々な人々が多くの目的で訪れ楽しい時間を過ごすことのできる賑わい空間の創出が望まれる。

【地域的視点から】

- ・ 倉見地区は寒川町における北部地域の拠点として位置づけられており、町全体の活力と新しい交流を創出する役割を担っている。そのため、寒川駅周辺との役割分担を明確にし、町全体の均衡ある発展を目指すためのまちづくりが望まれる。
- ・ 倉見地区のまちづくりによって、地域住民が暮らしやすく、安全で快適な環境を享受できるようにすることが重要である。そのために、地域住民が日常的に利用する近隣商店街機能の確保や医療・福祉施設の導入、身近な遊び場となる公園の整備、またハンディキャッパーの人たちも快適な暮らしができる地域環境づくりなどを進めていくことが必要である。

(2) 今後のまちづくり推進の考え方

●新幹線新駅の誘致とまちづくりの一体的な推進

倉見地区のまちづくりには、新幹線新駅の誘致が大きな影響を及ぼすため、新幹線新駅の誘致とまちづくりを連携させ、一体的に進めていくこととする。

まちづくりは新幹線新駅の誘致を図るためばかりでなく、地域住民の生活環境を向上させ、暮らしやすい地域環境を創出することも目的とする。

●協働型まちづくりの推進体制の確立

地域住民、民間企業、行政などの関係者が連携し、それぞれの役割を担いつつ協働して取り組んでいくことが重要である。

行政サイドは、地域住民の意見を反映させながら、まちづくりの実現を図るための手法や支援制度、法的規制などを検討する。

●まちづくり推進のプロセスの明確化

まちづくりを進めていく際の検討過程、プロセスを明らかにすることにより、関係者がお互いの情報を共有化できるようにする。

●柔軟性のある計画

まちづくりには長い年月がかかると予想されるため、常に時代のニーズに柔軟に対応できる計画とする。

(3) まちづくりの取り組みの方向

【導入機能の取り組み方針】

- 町の視点だけでなく広域的な見地からの検討
 - ・新幹線新駅誘致地区周辺は町の新たな拠点であるばかりでなく、県央・湘南都市圏の南のゲートとしても位置づけられており、各種導入機能の検討にあたっては、町の視点だけでなく、広域的な見地から検討することが必要である。
- 新たなビジネスチャンスの創出・活用方策の検討
 - ・新幹線新駅の誘致とまちづくりの推進により地域環境が大きく変化する中で、倉見地区で活動している農業や工業、商業などの地場産業は、新しい取り組みを行うチャンスが生まれる。例えば、農業では農産物の展示・即売機能、工業では産業機能の高度化や土地利用転換、商業では大型店の進出も踏まえ、地元商店による魅力ある商店街の形成など、様々な可能性が創出されることとなる。そのため、まちづくり計画との整合性に配慮しながら、行政と連携を取りつつ勉強会の開催や先進事例の調査など、それぞれが新しい可能性について前向きに検討していくことが必要である。

【土地・基盤整備に関する取り組み方針】

- 既存制度を活用したまちづくりの実現方策の検討
 - ・まちづくりを行うための制度としては既に多くのものがあるため、これら既存制度を有効に活用し、倉見地区のまちづくりの実現を目指していくことが必要である。
- 良好な街並みを創出していくためのルールづくり
 - ・まちづくりを行い、良好な環境・街並みを創出していくためには、道路や公園などの基盤施設の整備とあわせて、民有地空間でも土地利用や建築物の形態などについてのルールづくりの検討を行っていくことが重要である。
- 住民と協働でまちづくりの実現に向けた新たな仕組みの検討
 - ・既存制度ではきめ細かな配慮ができない部分については、地域住民と協働で新しい仕組みや手法を検討することが必要である。

【居住環境・地域コミュニティの取り組み方針】

●新旧住民が織りなす新たなコミュニティの創出についての検討

- ・新幹線新駅の誘致及び倉見地区のまちづくりの推進によって、家屋の移転や地区環境の変化、新住民の進出などがおこるため、既存の地域コミュニティが大きく変化していくことが予想される。
- ・倉見駅周辺など、市街地環境の転換・向上を行うことが想定される地区では、既存コミュニティへの影響が大きくなることが想定される。そのため、地区住民と十分協議を行い、既存コミュニティを維持していくための考え方や、新たな地域コミュニティを創出するための考え方について検討することが重要である。
- ・新市街地として新たに整備する地区では、多くの新住民が進出してくることも想定され、新しい居住環境創出のための規制・誘導方策について検討するとともに、現在の居住者が中心となって、地域コミュニティ創出のための考え方を検討しておくことが必要である。

●既存コミュニティの維持・向上についての検討

- ・地区環境の大きな改変を行わない既成市街地では、既存コミュニティを維持していくことが可能と考えられるが、周辺区域におけるまちづくりによる影響もあるため、コミュニティの維持・向上について地区住民と協議し、優れた地区環境の創造を目指していくことが必要である。

【まちの維持・管理の取り組み方針】

●ツインシティ、倉見のまちを育て、広めていくための体制・仕組みづくり

- ・まちをつくるだけでなく、まちを育て、発展させて、まちづくりの効果を町全体や周辺地域に波及させていくことによって、環境共生モデル都市としての役割を果たしていくことが必要である。そのために、来街者に配慮したサインの設置などツインシティ及び倉見地区のまちをプロデュースしていく体制・仕組みづくりや、ツインシティとしてのまちづくりや特色を広く情報発信していくことが望まれる。

●安定した土地利用形成、美しい街並みが将来に渡って存続されるよう、まちの維持・管理を行うためのルールづくり

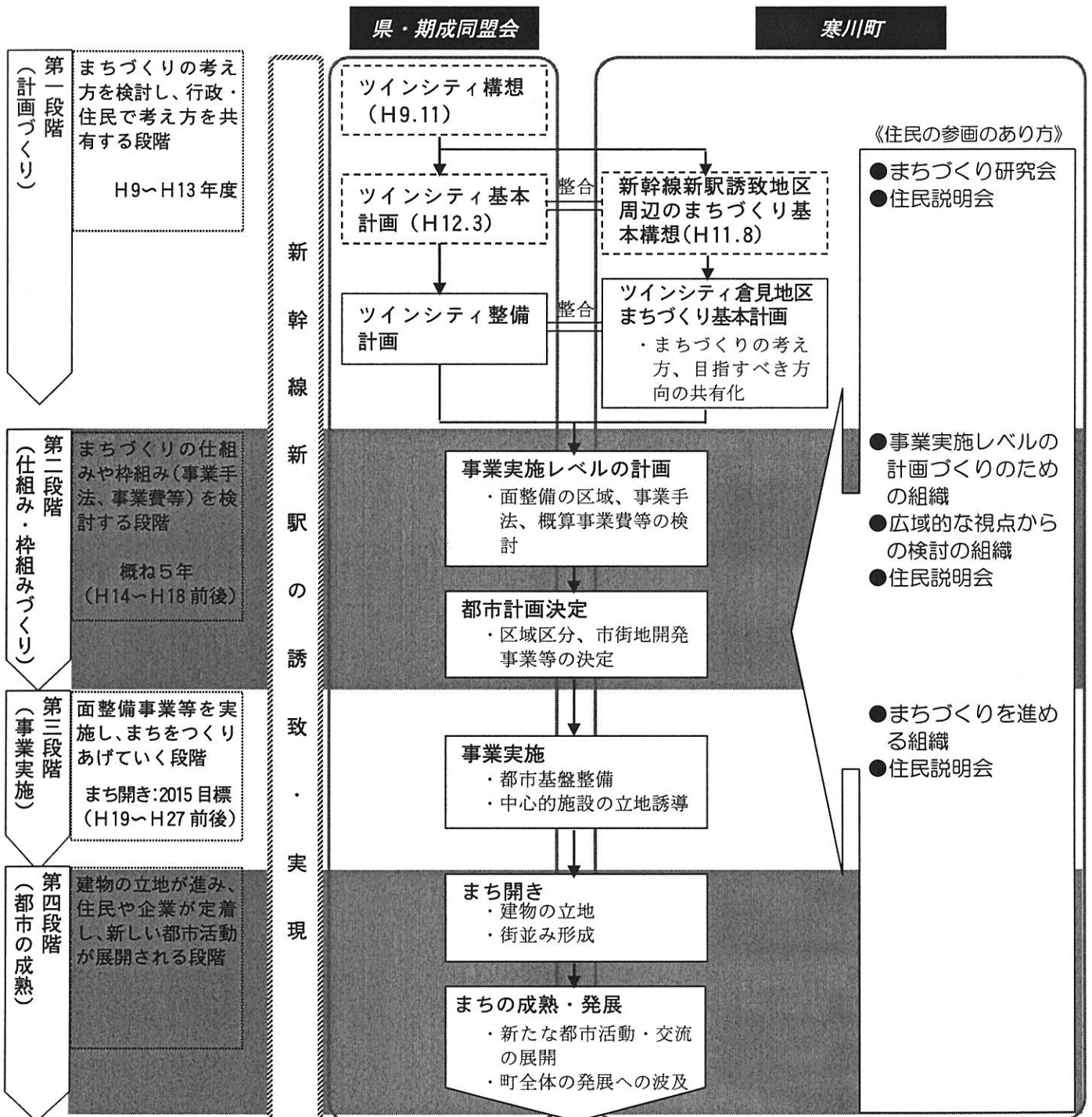
- ・倉見地区のまちづくりは、現在までの倉見地区にはない新たな土地利用が形成され、広域からも多くの人々が訪れるまちが形成されることとなる。倉見地区がそうした多くの人々を迎え入れられる美しいまちとして発展していくためには、安定した土地利用形成と美しい街並み形成に関して、将来に渡って存続していくための仕組みを確立することが必要である。
- ・地域住民と行政が協力して、計画的な土地利用や、将来に渡って安定した土地利用形成が図られるよう、土地利用の管理・運営を行うための組織の設立やまちの維持・管理を行うためのルールづくりについて検討しておくことが必要である。

(4) まちづくりの推進体制と今後のスケジュール

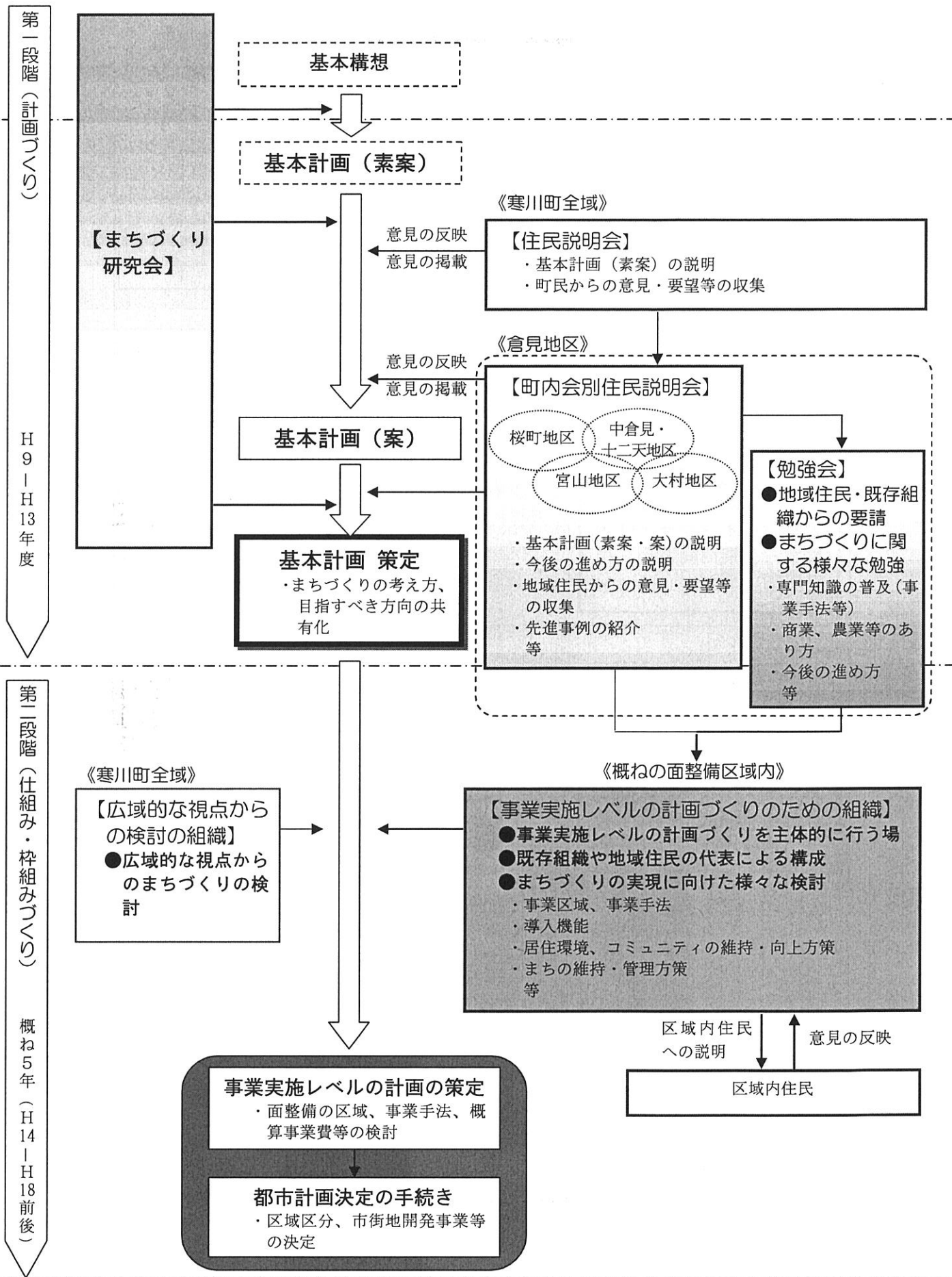
【推進体制】

- まちづくりには、それぞれ異なる立場の多くの住民が関わることとなる。そのため、既存の組織ごとに意見の集約化を図り、今後の計画づくりに反映させていくこととあわせて、まちづくりに関心のある人々が独自に勉強会や研究会をつくり、お互いの情報交換と意見交換を進めていける体制を構築していく。
- 行政側はこうした様々な組織に対して、必要かつ十分な情報提供を行うとともに、適宜意見交換の場を設けることにより、行政と地域住民が一体となってまちづくりに取り組んでいけるようにする。

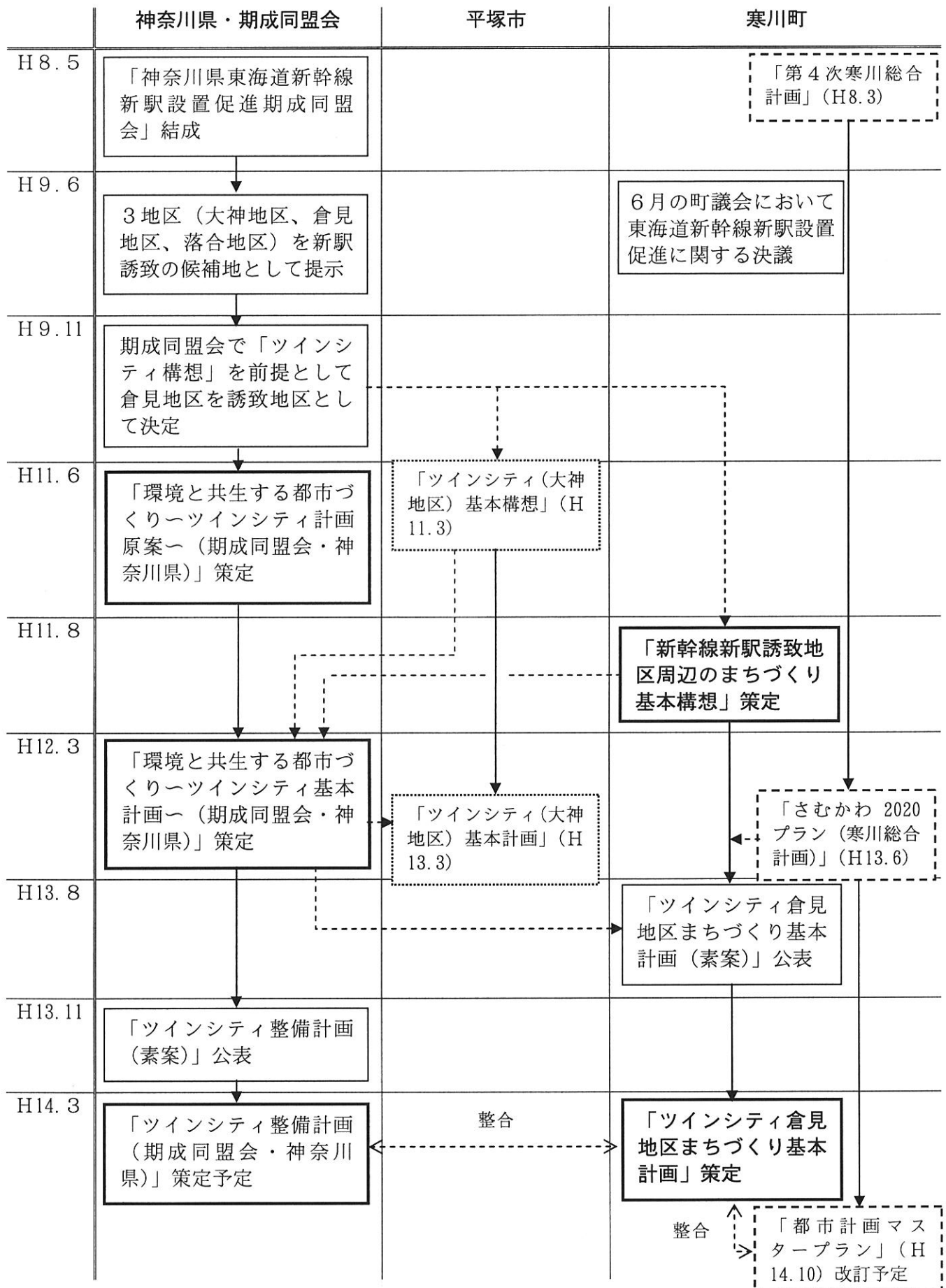
◆ツインシティ倉見地区まちづくりの進め方



◆当面（第一及び第二段階）のスケジュール



参考1 今までの経緯



参考2 研究会、説明会で出された主な意見・要望等

1. 計画のより具体的な内容が知りたい

- 方針図が抽象的で、自分の土地や家がどうなるのか分からない。道路の位置を示すことや地形図の上に図面を描くなど、具体的な計画内容が分かる資料を提示してほしい。
- 以前の説明会で提示された資料から先に進んでいないように見受けられる。具体論を示してもらわないと、住民としては不安ばかり持つこととなる。

2. 駅誘致に関する意見

- 駅が来るという話から、まちづくりが出てきた経緯が分からない。そもそも新駅誘致の話はどこから出たのか。またなぜまちづくりと一体で進めなければいけないのか。
- 寒川町及び倉見地区にとって本当に新駅をつくるメリットがあるのか。
- 駅は来るのか、来ないのか。来なかったときは誰が責任をとるのか。
- 町の将来を考えると、新駅誘致とまちづくりは必要である。

3. 計画の流れ等

- 先に法律を作って、あとから何を言ってもしょうがないというやり方は止めていただきたい。
- 基本計画は住民が納得してから決めるのか。一方的に3月に決まるのか。住民が納得するまで説明してほしい。
- この計画は議会で承認されれば、それで決まってしまうのか。
- 「新幹線新駅誘致地区周辺」、「倉見地区」、「ツインシティ」とまちづくりの名称が変わって分からない。

4. 区画整理には反対

- 現状の中での区画整理や地区計画には絶対反対である。
- 生産組合への公文書で「区画整理・地区計画等整備手法については、地元と協議が整わない限り、強行することはいたしません。」と言われている。
- 土地のタダ取りで道路や公園をつくり、それはみんな町の財産になる。そういうことは避けたい。
- 減歩は0にしてほしい。
- 一度、農地区画整理事業を行った土地を、まちづくりのためという大義名分で提供される土地利用だけは止めていただきたい。
- 土地を出せない部分をお金で出せと言われても出せない。
- 区画整理と地区計画は、今回の面整備にはあり得ないと判断しているが、どうなのか。
- 県は区画整理を誘導・強要しようとしている。

5. 区画整理に賛成

- 新駅には反対者がいないのだから、区画整理の計画を進めてもらいたい。
- 市街化では道路も広げられない。区画整理をしなければならないと痛切に感じている。

6. 事業主体について

- 具体的にいつまでには事業主体を決めるという明確なビジョンを示されたい。
- まちづくりは町が主体となって進めるのか。
- まちづくりの主体をハッキリさせずに、エリアだけ決めようとしているのはおかしいのではないか。

7. 新駅の構造等

- 新駅の幅、長さはどのくらい必要になるのか。
- 新幹線の駅用地の影響範囲を教えて欲しい。
- 新駅利用者の推計はしているのか。また採算面からの検討はしているのか。

8. 財源・費用負担について

- 今の寒川の財政状況では、このまちづくりは無理と思われるが、財源確保について県や期成同盟会は本当に出してくれるのか、十分確認されたい。
- 地元負担を出来るだけ少なくしてほしい。
- 借金をしてまちづくりをするのか。借金を子孫に残すのか。
- 家をつくるのに財源をどうするのか、そういうことを説明できなくてここへ来ているのでは困る。
- 費用負担はどうなんだから財源はどうかと、そういうことをきっちり説明して欲しい。何回質問してもいっこうに回答がない。

9. 情報提供について

- なぜ、町民や地元関係者に計画の進展を知らせなかったのか。
- ホームページは見ることも使うことも出来ない者も多いので、ニュースを頻繁に出していただきたい。まちづくりニュースは1回しか発行されていない。
- 海老名など近隣の状況も知りたい。
- 地元住民はもちろん近隣市町に対しても積極的にPRすべきである。
- 日曜日にも町民が意見を言えるような体制を役場として検討して欲しい。
- 説明会で多くの方の意見を聞けるように配慮されたい。
- 若い世代の意見が反映できるよう、まちづくりを進めてほしい。

- まちづくりをする上でのデメリットもきちんと説明して、前向きに吸収して欲しい。
- 美辞麗句だけではなく、実は痛みはこれくらいとか、こういう痛みも多少は地元で我慢してもらえますか、どの辺まで折り合っていただけますかという話がなければ前に出ないと思う。
- メリット・デメリットを住民に早く提示することが必要である。

10. 計画の内容について

- 環境に良いとか住民のためという観点に立って計画を進めてほしい。
- 移転しなくてはならない者の立場に立って計画を考えてほしい。
- この計画のために他の行政サービスが停滞しないようにして欲しい。
- まちづくりの中で、大型店舗と地元商店が共存できるような仕組みなどといった商業の在り方についても考えてほしい。
- F地区の保全の考え方は非常に良いと思う。
- 農業継続が出来るような施策を考えてほしい。
- 道路計画は交通量をベースに説明してほしい。
- 相模線の複線化など新駅に多くの利用者が見込めるような方策を考えるべき。
- まちづくりの中で文教地区という考え方も入れてほしい。
- 駅名について「新国際駅」等、国際人を意識したものはどうか。
- 湘南台寒川線が旭小学校のそばを通過するので、環境、安全への影響が不安である。
- 既存の工業地も白紙にして計画してほしい。
- 海老名市境の調整区域をそのまま残すような計画も考えてほしい。
- 海老名市境の調整区域はまちづくりの検討区域に入れるべきだ。

11. その他

- まちづくりが想定される区域内での開発や建築行為は、まちづくりの支障になるので、早い段階からの規制が必要である。
- 説明会には町長、県会議員、町会議員にも出席してほしい。
- 今までの住民の質問に対して、文書で回答するくらいのことはしてほしい。
- 農地の移転をする場合、移転先の対応は行政でしてほしい。
- 駅が出来ると固定資産税が上がる心配がある。
- 区画整理に賛成する人は、余分に土地を出すべきである。
- 整備の方法について真剣に議論してほしい。
- 駅を誘致するには区画整理や道路整備が必要だが、無償提供とすることがないようすべきである。
- 橋はSS9+1でつくればよい。
- まちづくりは短い期間ではなく、長いスパンで検討してほしい。

-
- まちづくりをするに当たっては、海老名、藤沢など行政間での話し合いをするべきである。
 - 農振農用地について、どのように考えているのか。
 - 平塚市との合併について、どう考えているのか。
 - 地域住民の意見をよく聞いて事業に反映してほしい。
 - ツインシティ計画自体、私らには分からない。
 - 大和市の言い分は理解できる。
 - 犠牲を強いられるのは地元だが、一番利益を受けられるのも地元である。
 - 地価が下がっている今が農地の集約化を最もやりやすい時期である。
 - 大和市が期成同盟会から脱会すると町の費用負担が増えるのではないか。
 - 大和市の脱会の動きや最近の景気の動向を踏まえ、この計画自体を再考する必要がある。
 - 3市3町の合併により、基本計画の考え方が変わるのか。
 - まちづくりの範囲は、丸い形を基本に考えていった方がよい。
 - 南口が表玄関になるようなまちづくりを考えてほしい。
 - 観光も視野に入れたまちづくりを考えてほしい。