

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。

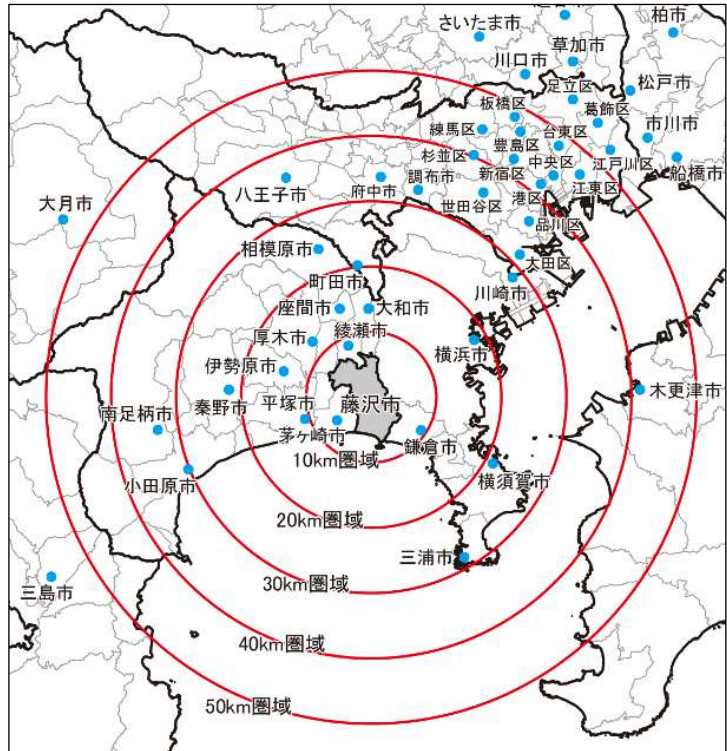


図 首都圏における藤沢市の位置

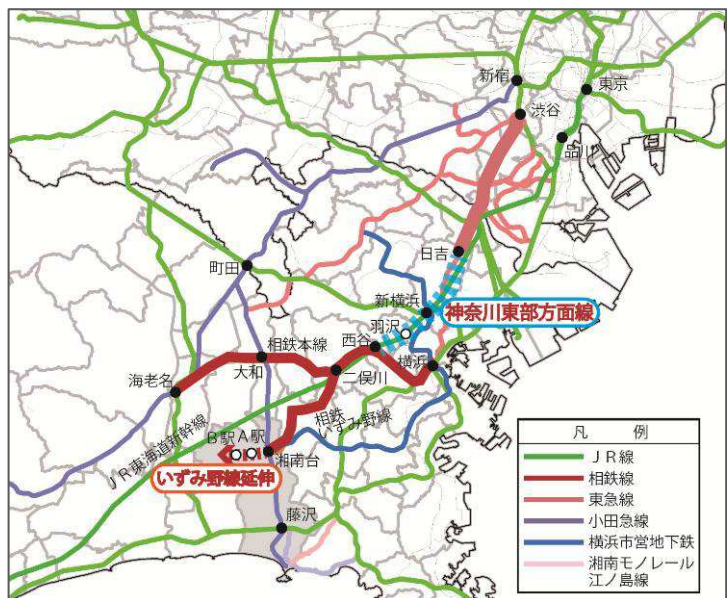


図 藤沢市周辺の鉄道網

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。

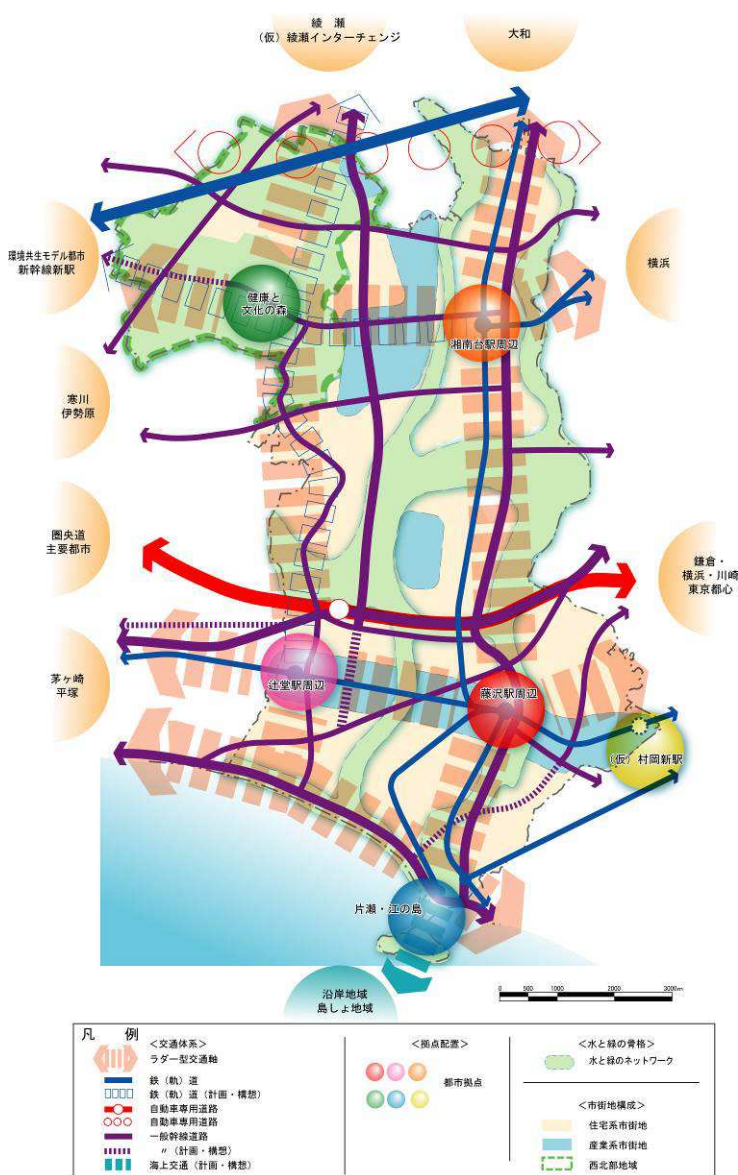


図 将来都市構造図

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に分けると、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。

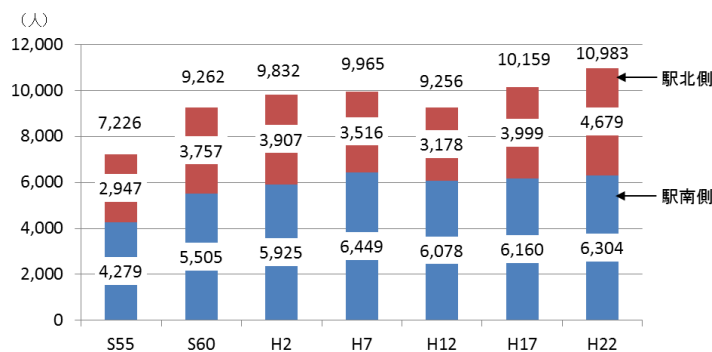


図 夜間人口の推移

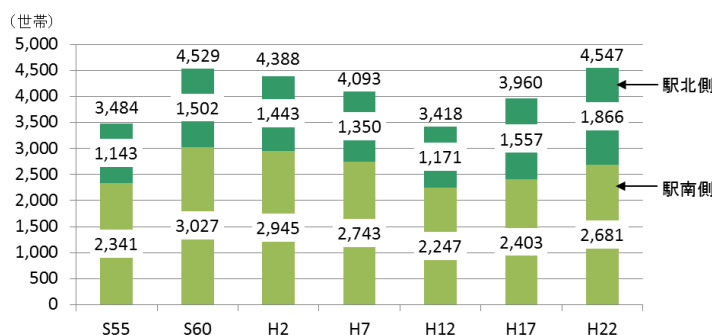
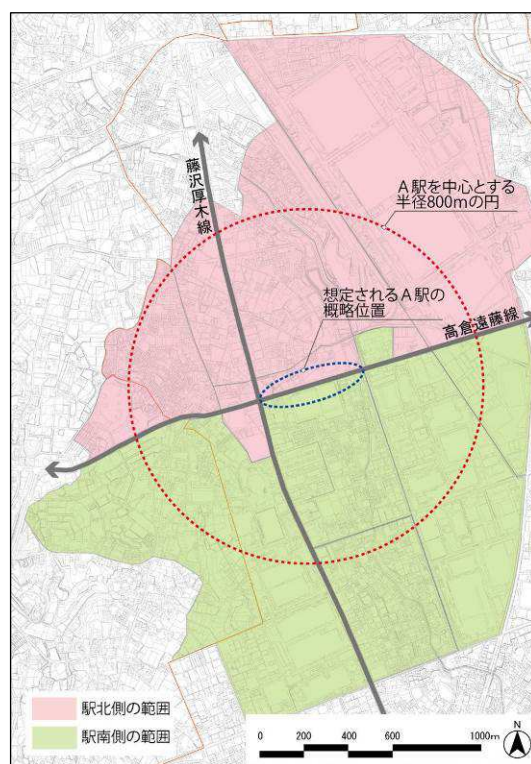


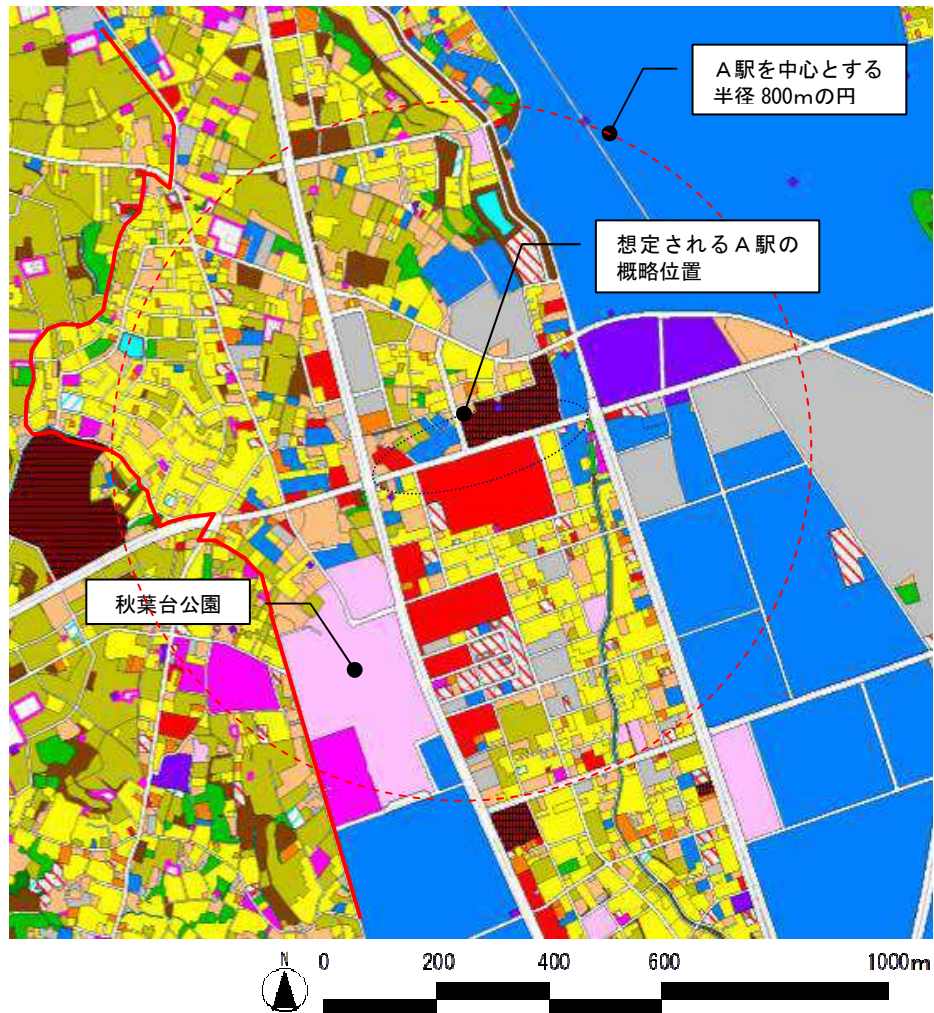
図 世帯数の推移

資料：国勢調査（2010年（平成22年））



(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。

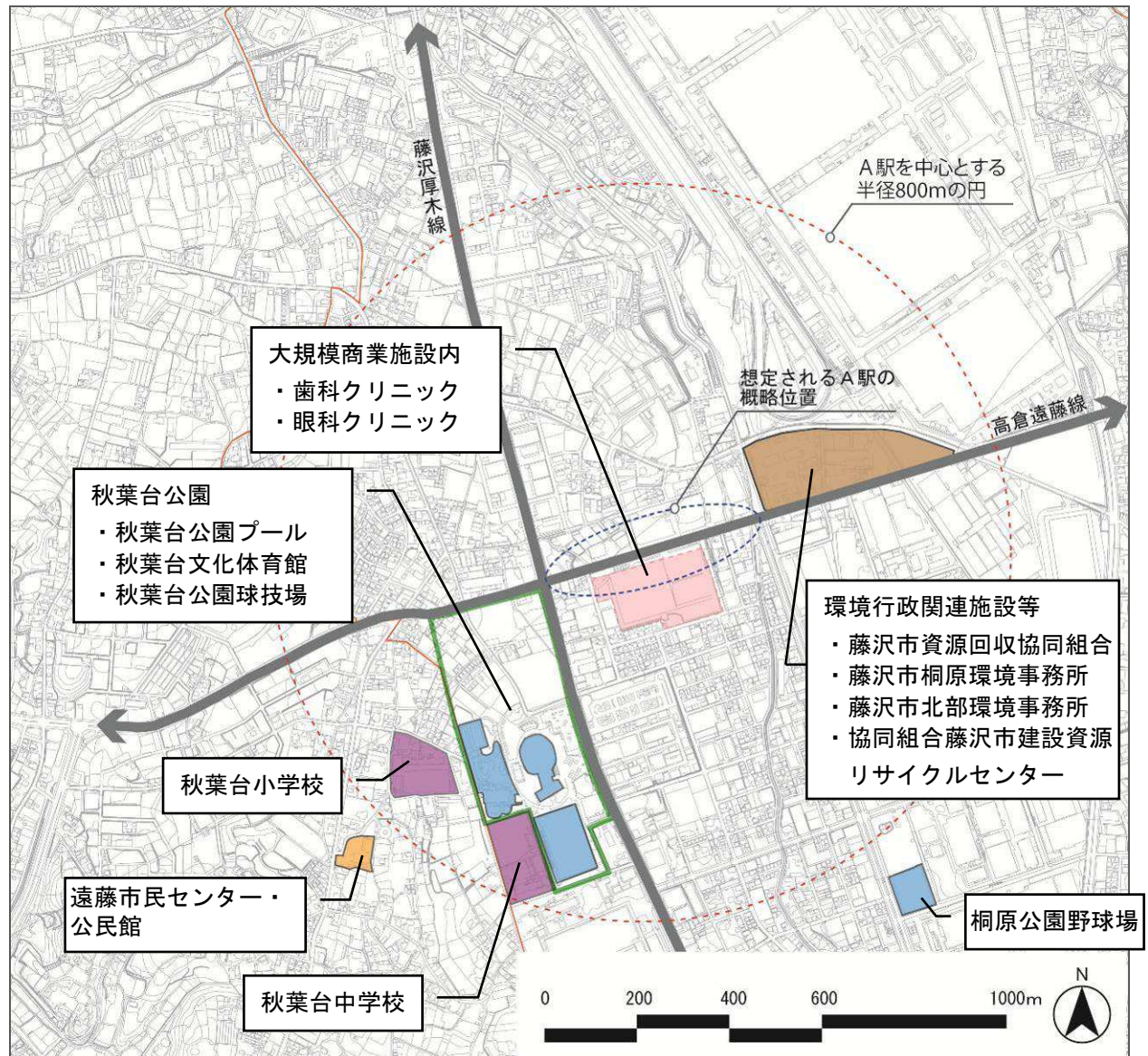


図 公共・公益施設等の分布

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。

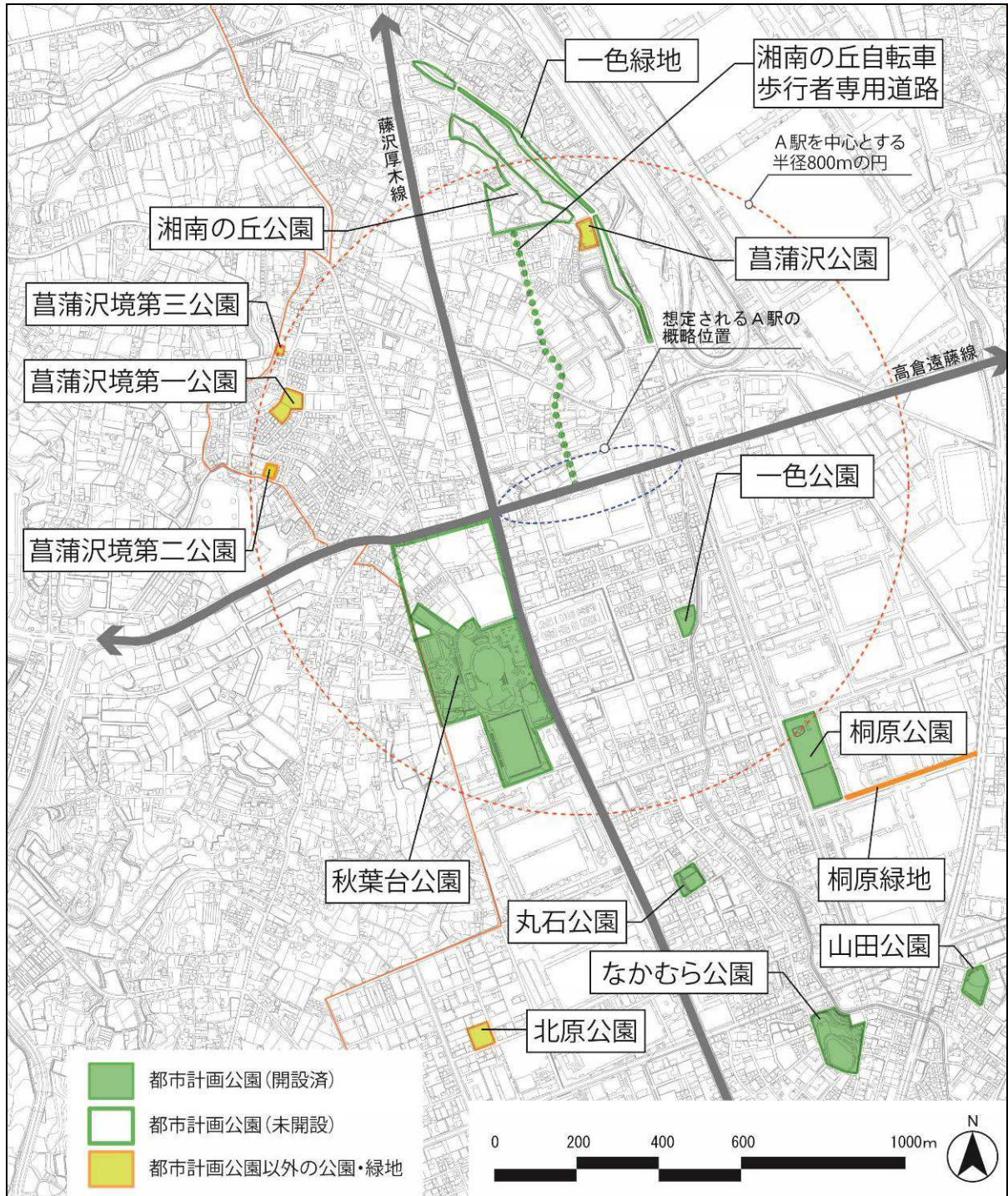
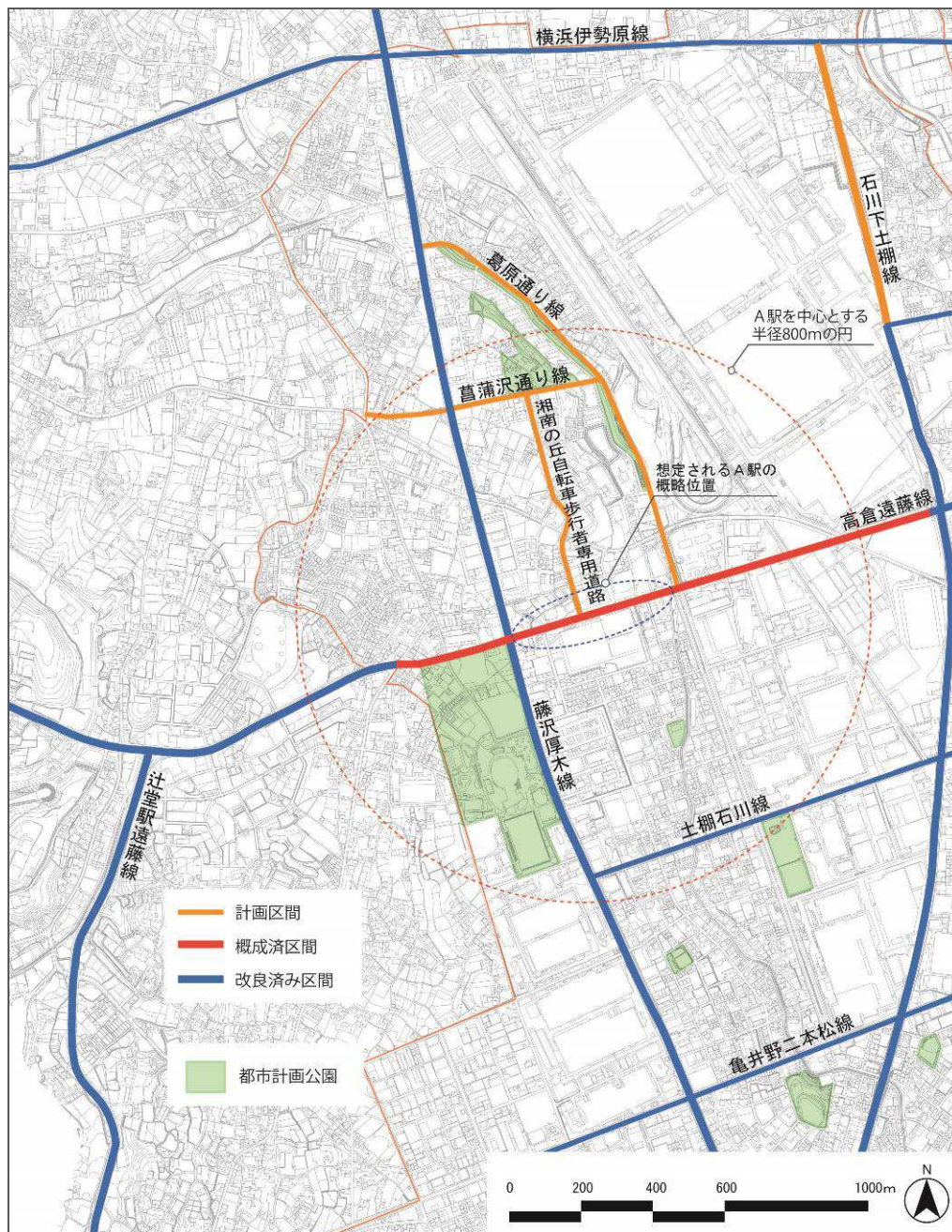


図 対象地区周辺の公園・緑地の状況

(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。



(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。

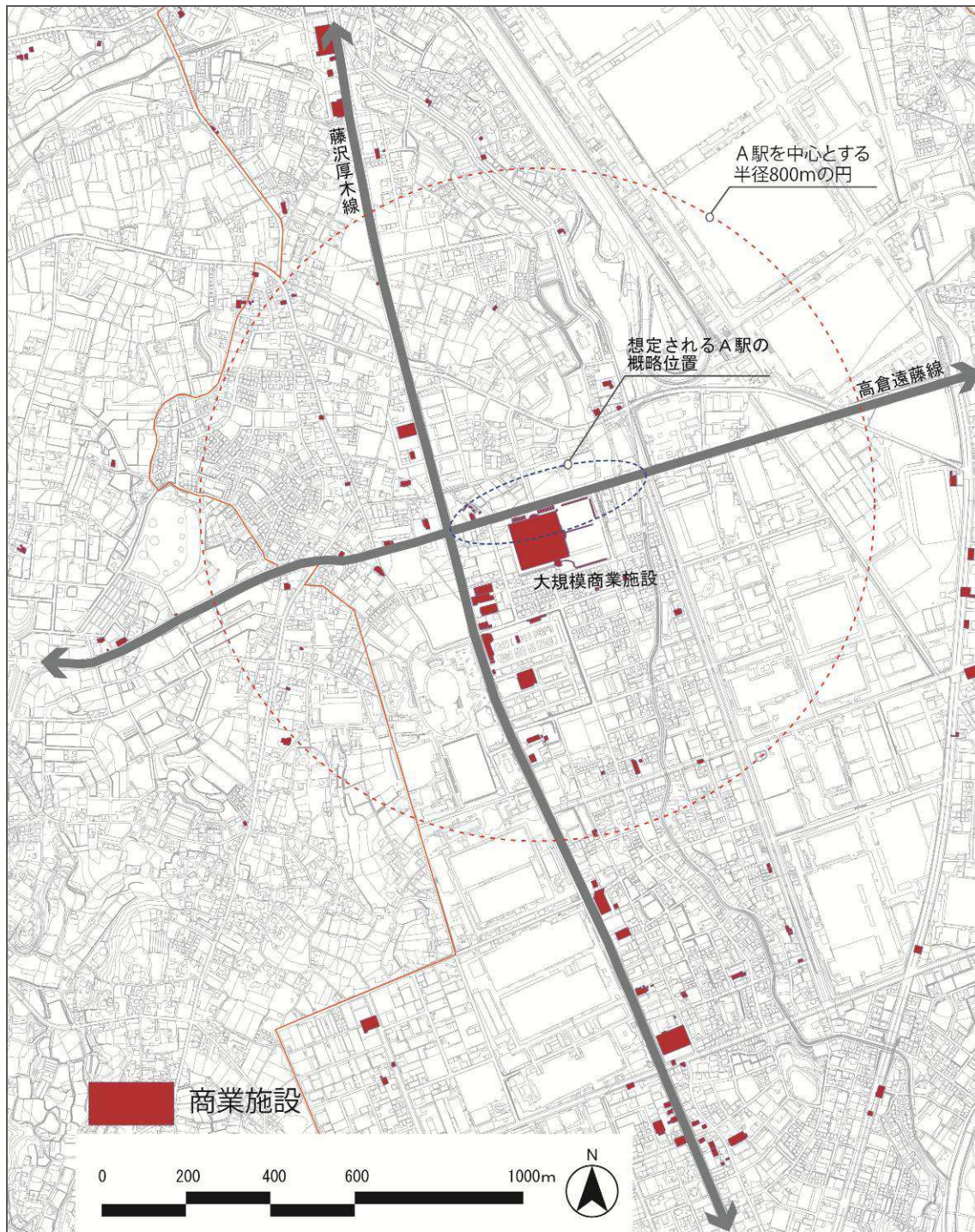


図 商業施設等の分布

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。

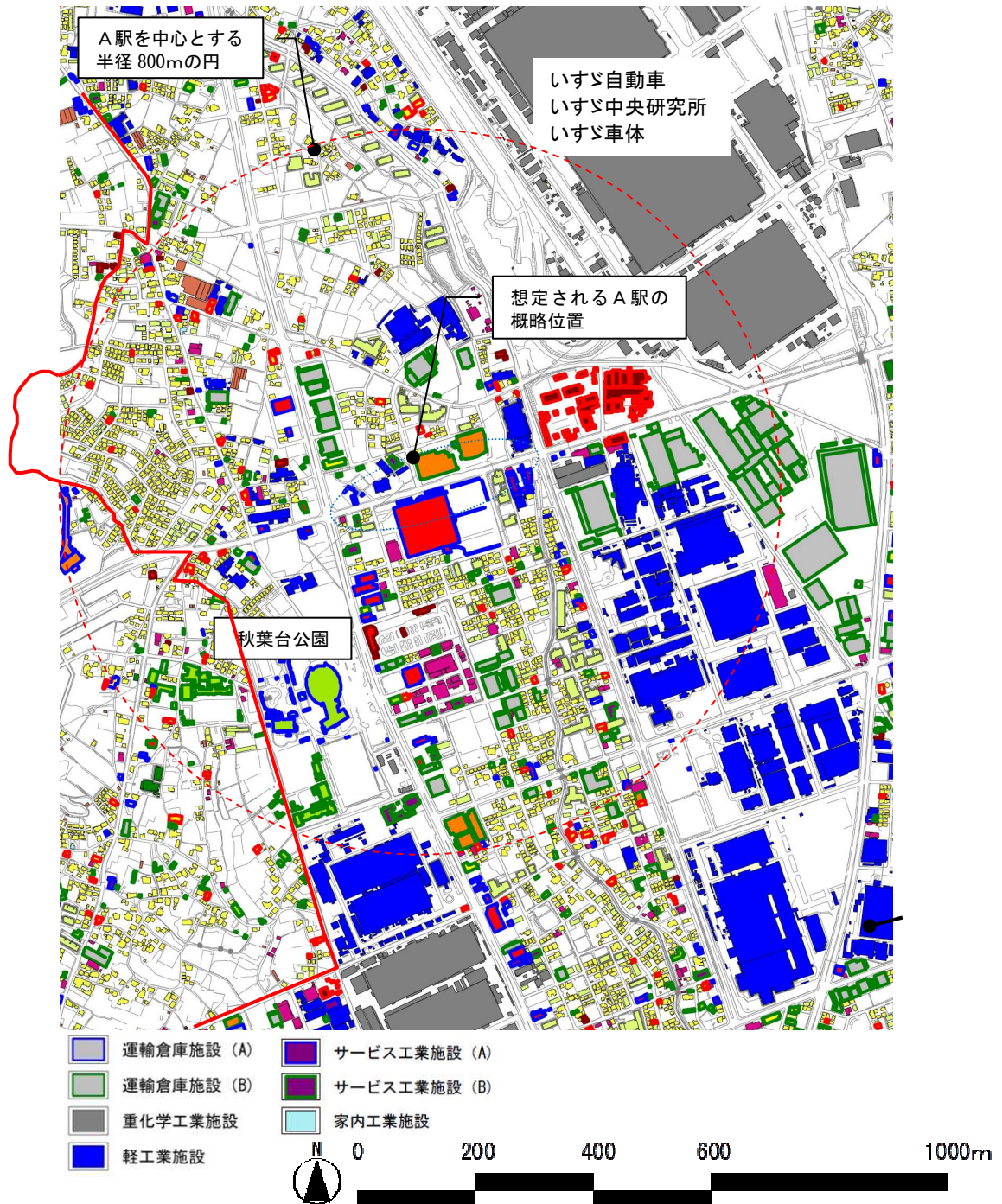


図 工業施設の分布

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。

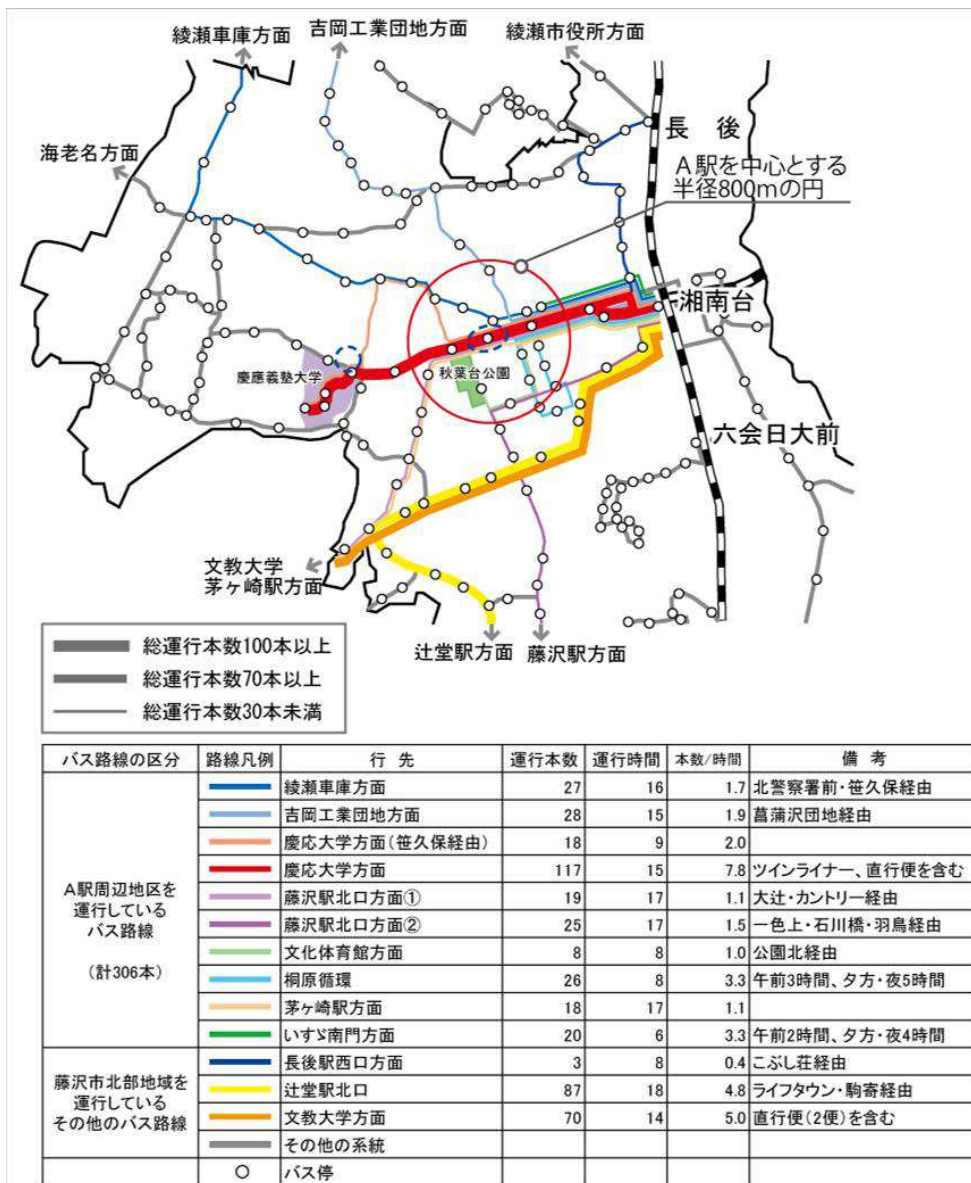


図 A 駅周辺の系統別バス路線

※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。

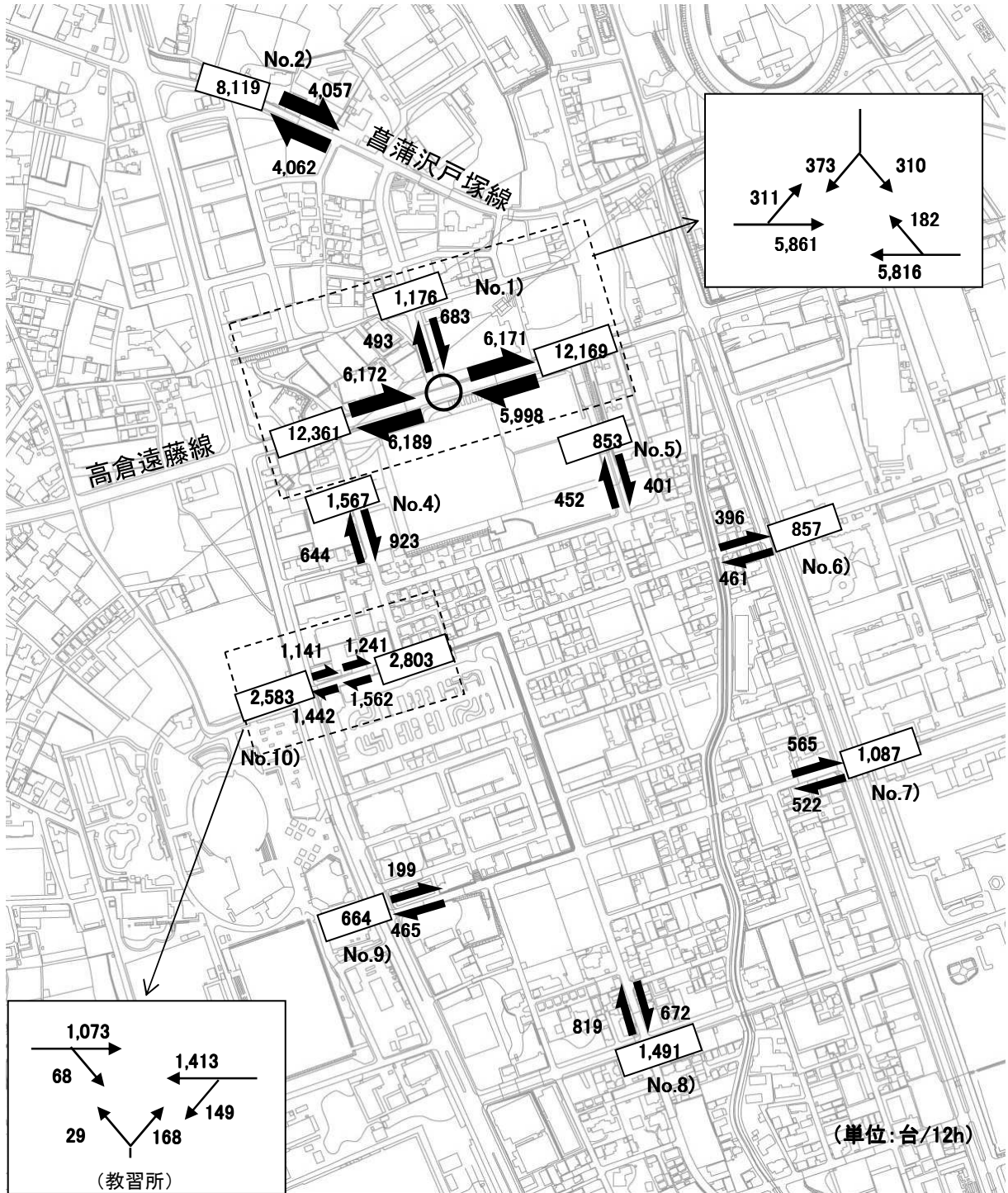


図 A 駅周辺の自動車交通量 (平成 27 年) 1 月 29 日 (木) 実態調査

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。

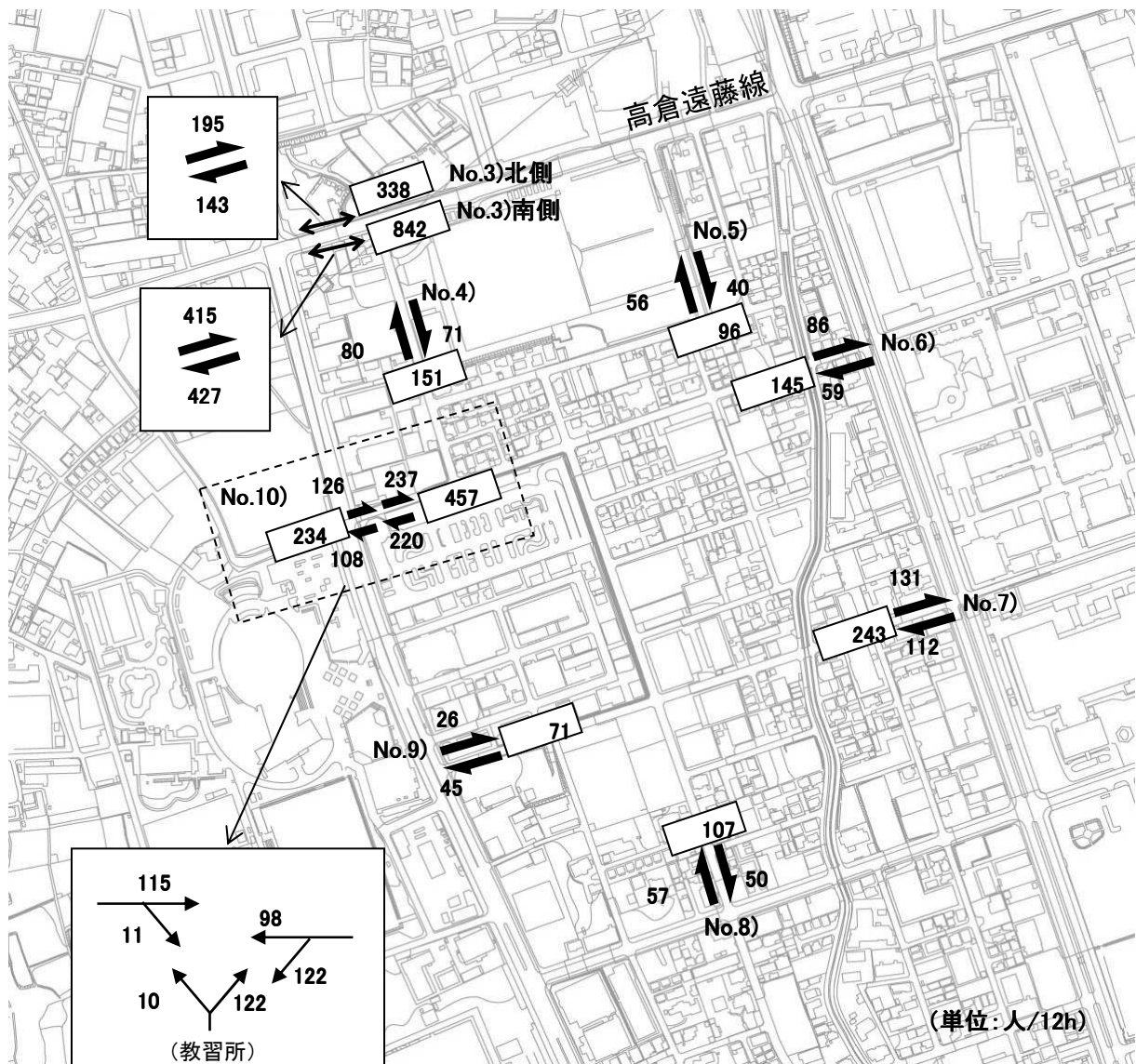
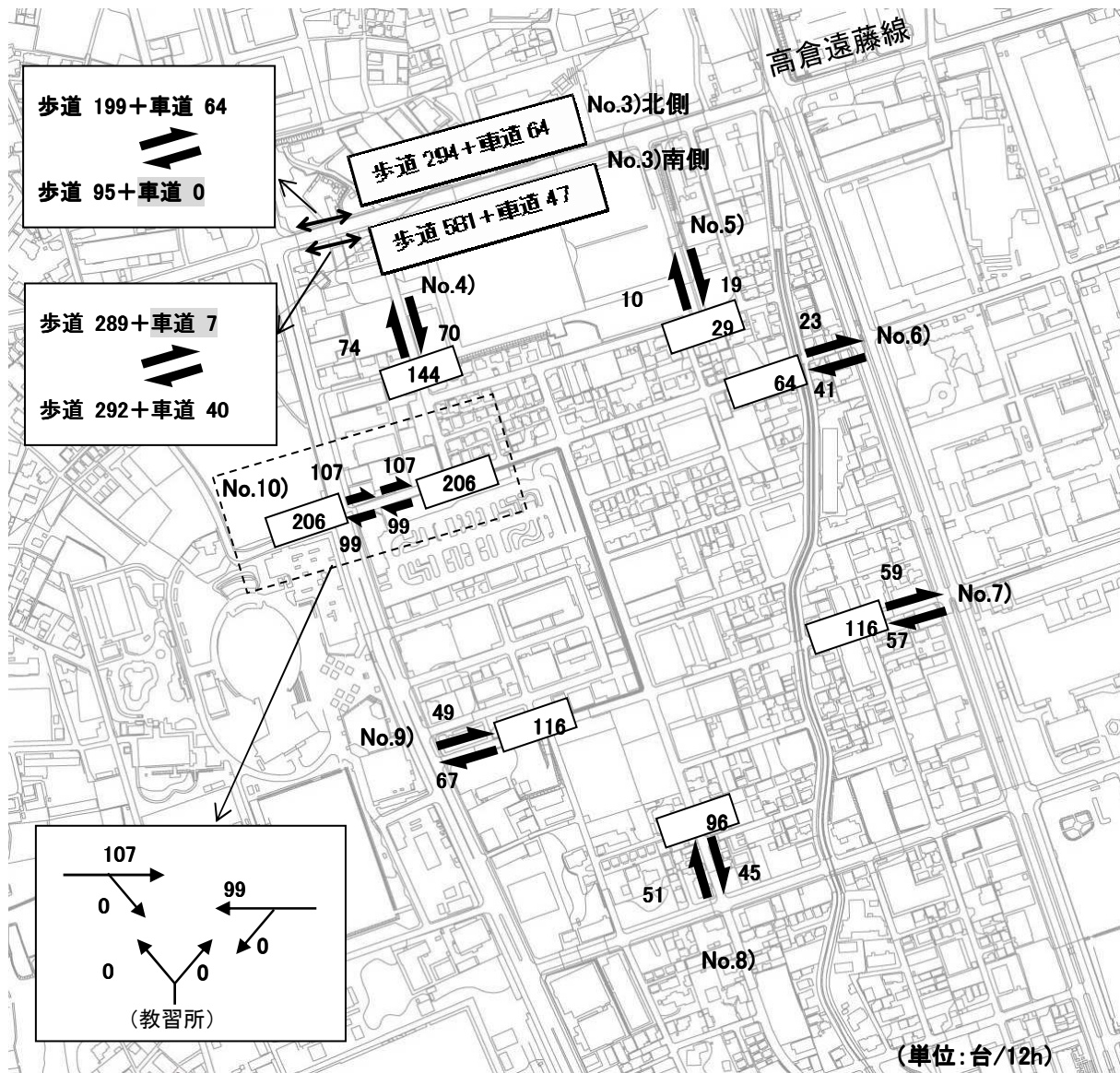


図 A 駅周辺の歩行者通行量（平成 27 年 1 月 29 日（木）実態調査）

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。

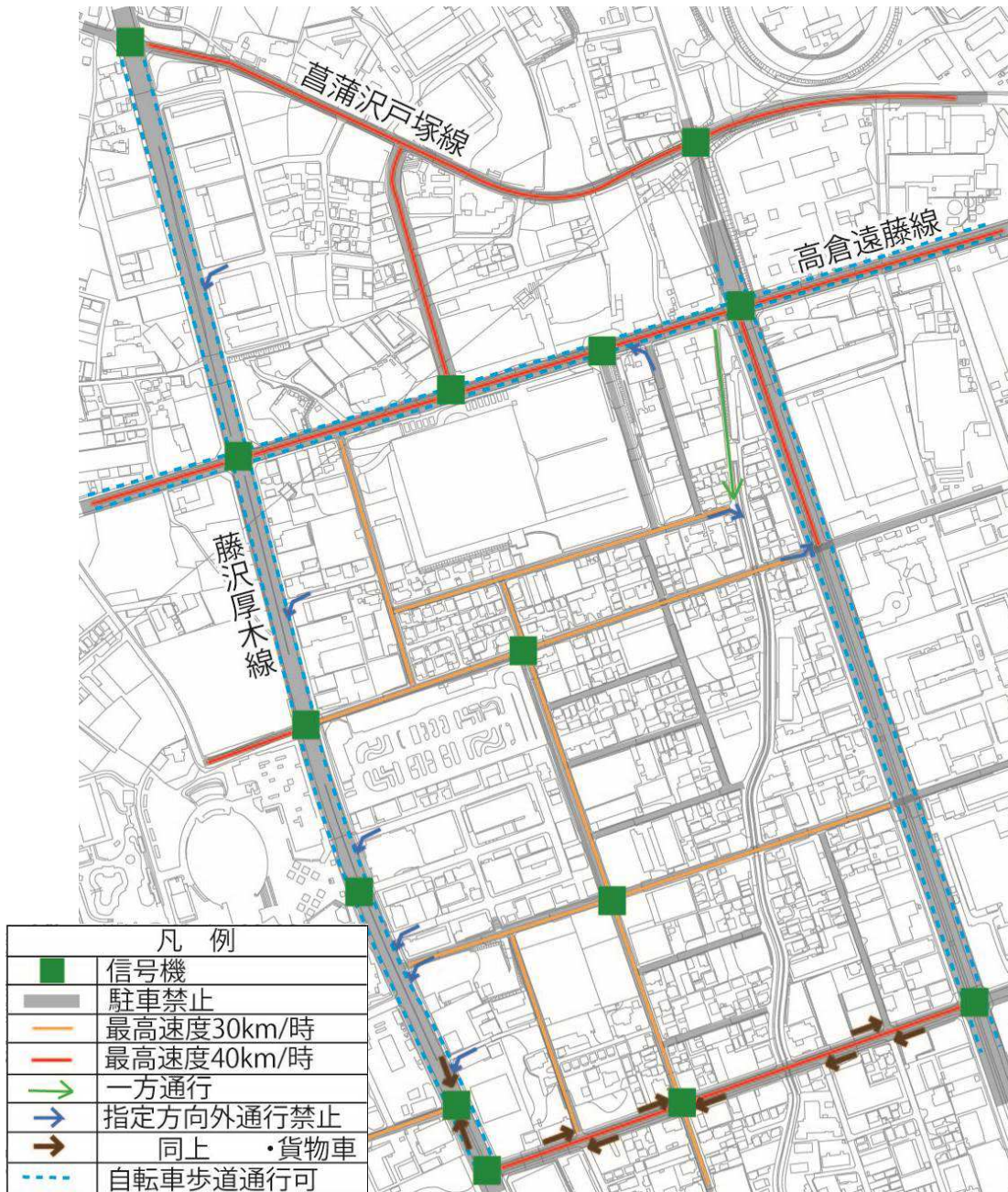


図 現況の交通規制

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。

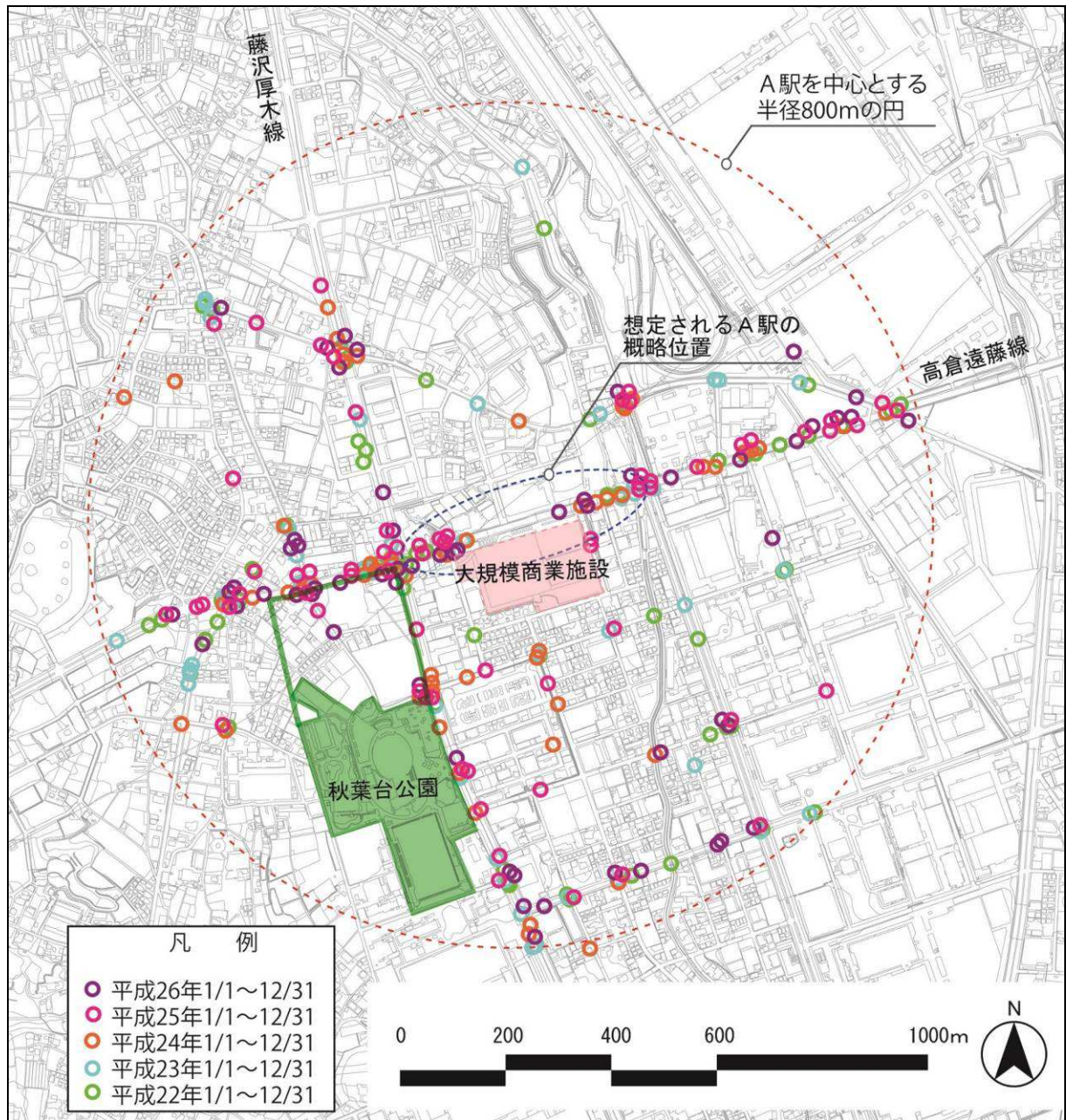


図 交通事故の発生状況

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ことが必要です。

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。

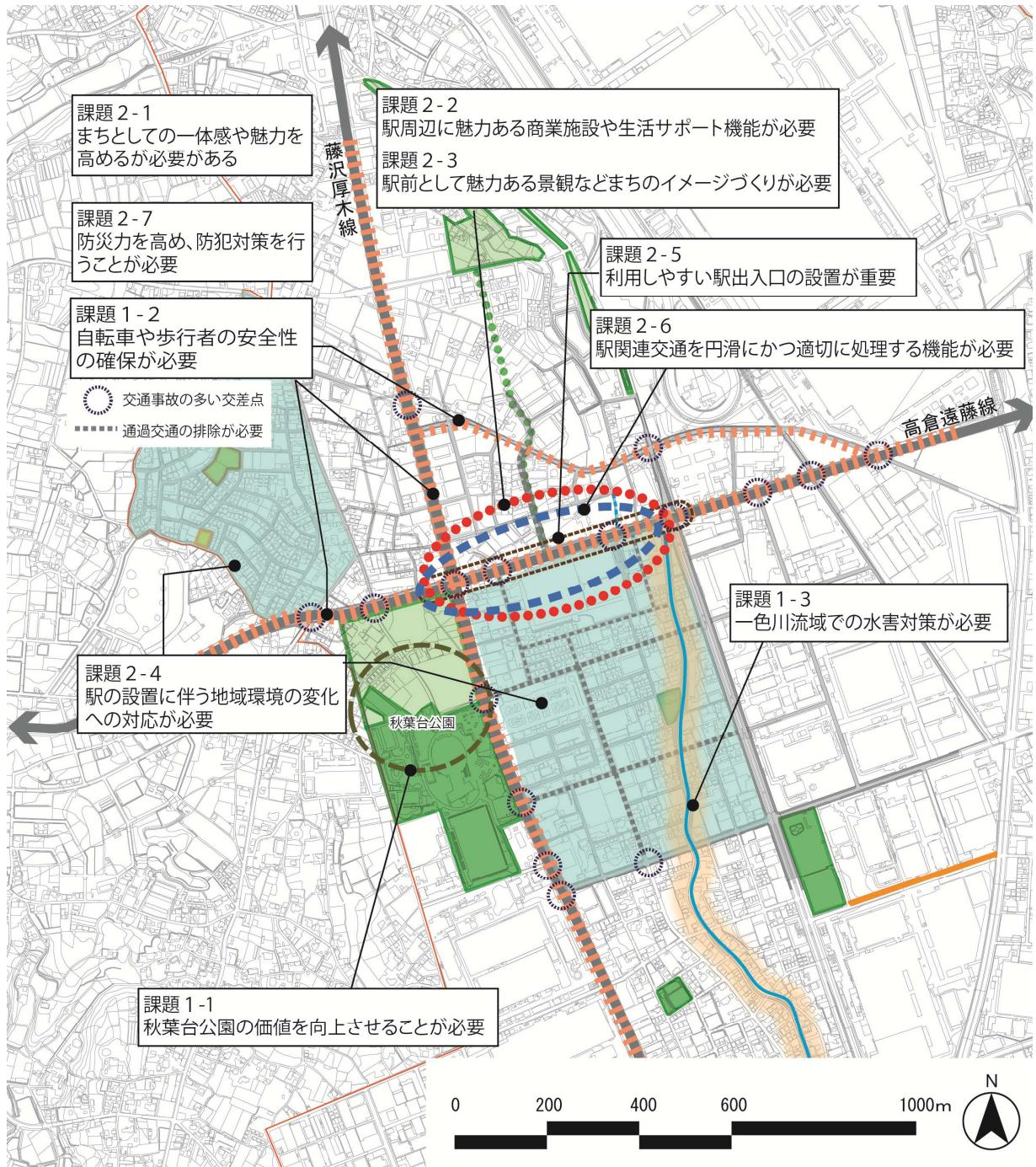


図 A 駅周辺のまちづくりにおける課題図