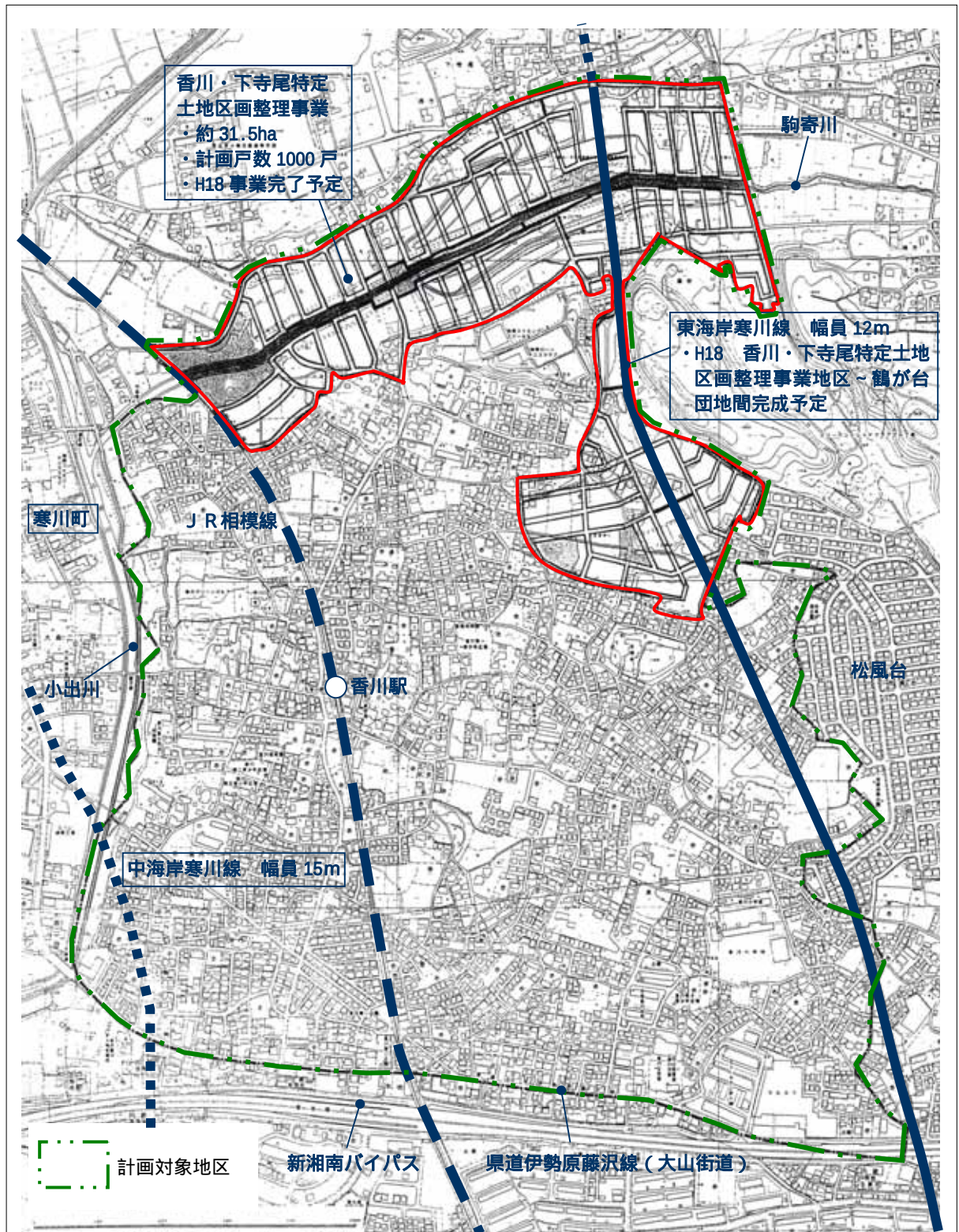


2 まちづくりの基本要件

(1) まちづくりを考える範囲

まちづくりを考える範囲として、香川・下寺尾特定土地区画整理事業地区を含む香川地区全域を設定する。

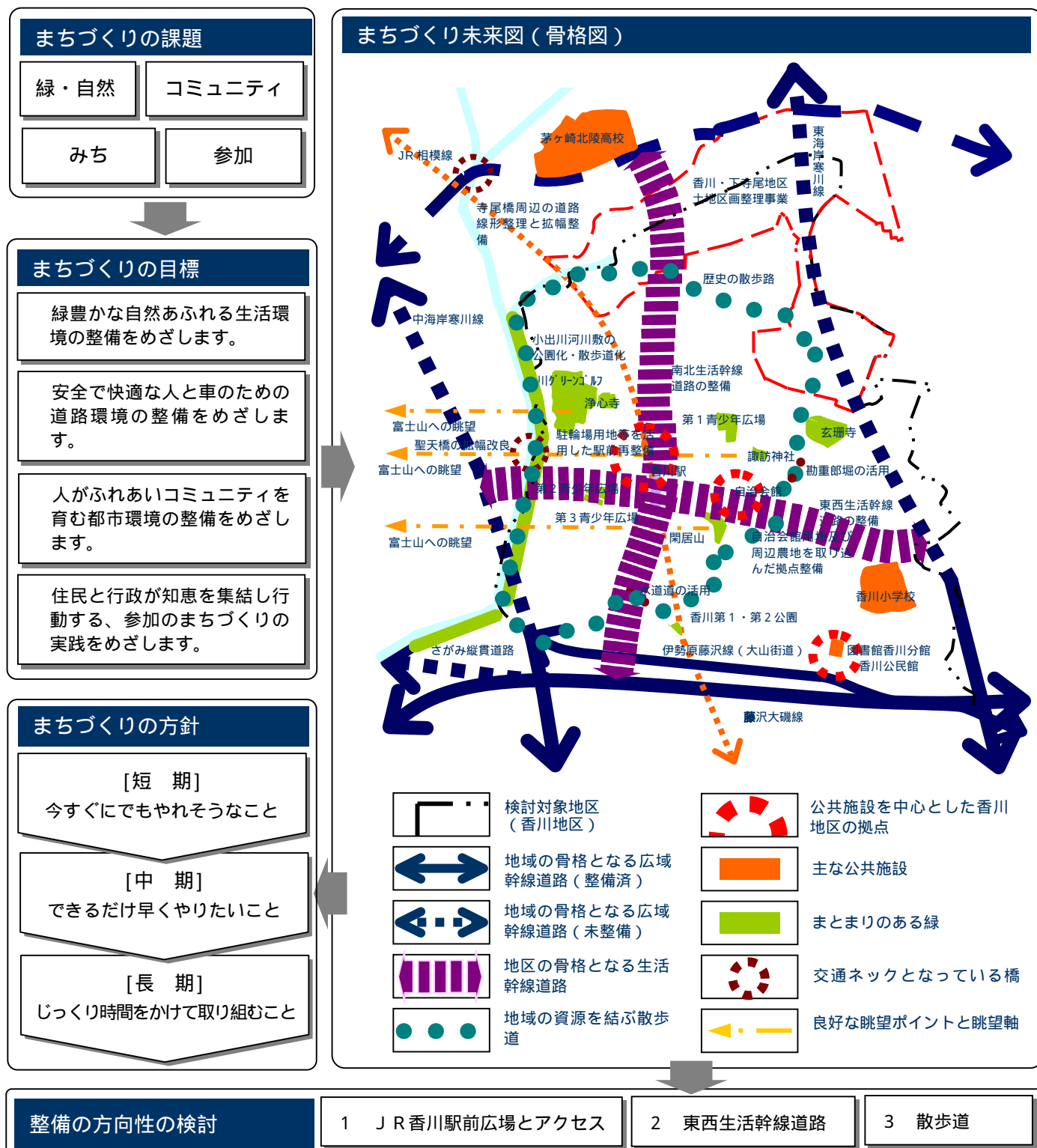


(2) 計画条件の設定

「まちづくりへの提言」の概要

「まちづくりへの提言」では、住民参加によるワークショップやアンケート及びまちづくり検討会で出されたまちづくりの課題をもとに、4つの目標を立てるとともに、20年後を見据えた香川地区のまちの骨格が示されている。また、短・中・長期の時間軸を見据えたまちづくりの方針、駅前広場や生活幹線道路などの具体的な整備イメージも提案されている。

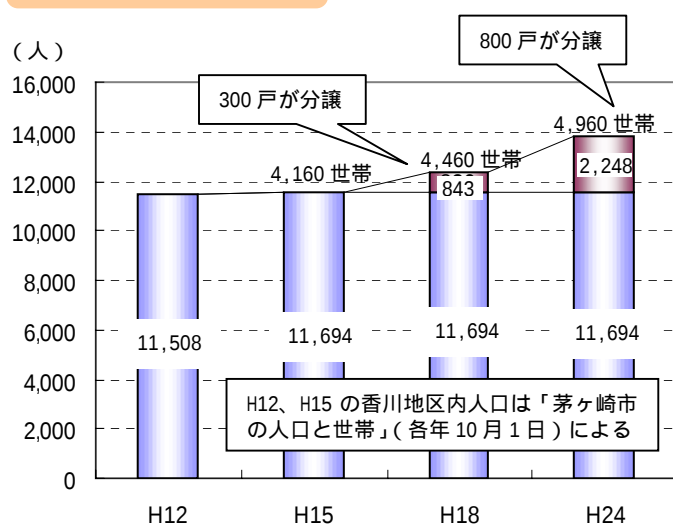
本計画では、これらの提言をできる限り活かしたものとする。



計画の前提

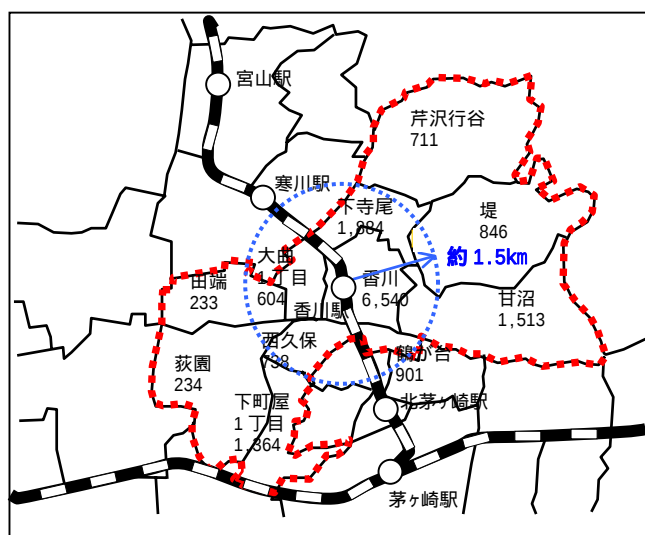
- 東海岸寒川線（香川・下寺尾特定土地区画整理事業地区～鶴が台団地）の開通
- 香川・下寺尾特定土地区画整理事業（31.5ha / 1,000 戸）の完了
- J R 相模線 香川駅の行き違い駅化する

計画条件の設定



現行の香川地区内の人口は平成 15 年から横ばい(11,694 人) また 1 世帯あたりの人員を平成 15 年の 2.81 人 / 世帯のままとし、香川・下寺尾特定土地区画整理事業区域内での宅地(全 1,000 戸)が平成 18 年までに 300 戸、平成 24 年までに 800 戸分譲されるとすると、平成 24 年における計画対象地区の人口は、約 13,940 人となる。

平成 24 年の地区内人口 = 約 13,940 人



「平成 11 年度 相模線複線化調査」における平成 27 年時(相模線全線複線化)の香川駅の需要予測は左図のようになっており、約 15,570 人 / 日が利用する。これは、平成 13 年度(約 7,880 人 / 日)の約 2 倍となっている。

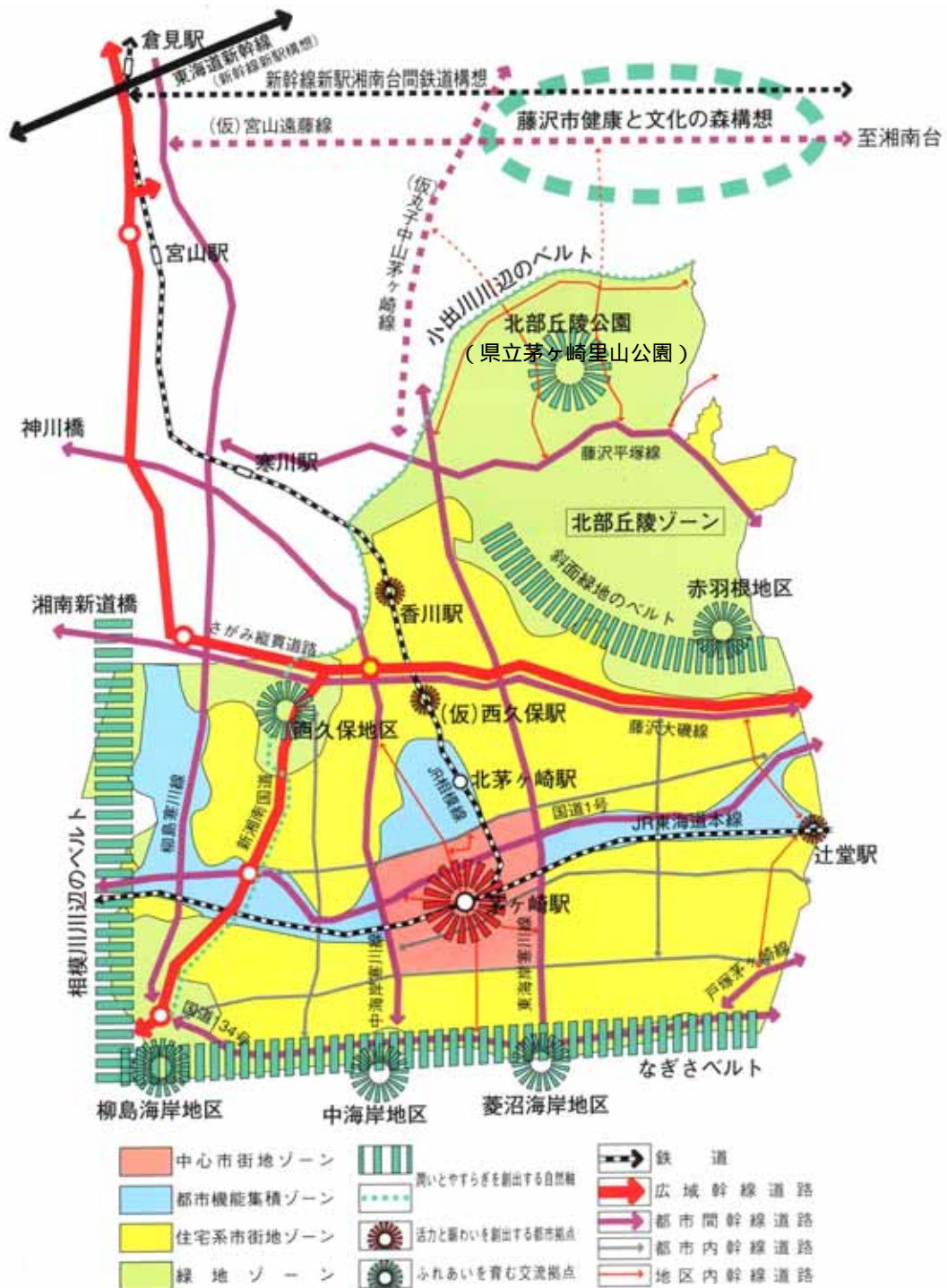
平成 27 年の香川駅乗降客数 = 約 15,570 人

(3) 上位計画における香川地区の位置づけ

[ちがさき・さわやかプラン]

『活力と賑わいを創出する北部地区の都市拠点』

- 北部丘陵公園（県立茅ヶ崎里山公園）や香川・下寺尾特定土地区画整理事業が整備されるにつれ、人の集中や移動手段の多様化が予想されることから、北部地域のまちづくりの核として香川駅周辺の都市基盤整備が必要。
 - 香川駅周辺整備基本計画を策定し、北部地区の拠点として、地域の活性化につながるまちづくりを進める。



『自然環境と田園環境に包まれた心豊かな郊外のまち』

- 香川駅と辻堂駅周辺の地区拠点機能の強化
香川駅と辻堂駅周辺は、近隣住宅地の人々の生活利便性を増進する近隣商業ゾーンとして、地区拠点機能の強化をめざし、店舗、病院、スポーツクラブなどが立地する賑わいのある街なみ形成を図る。
- 田園環境と共生する低中層住宅の街なみ形成
国道1号以北の中高層住居専用地域は、低中層住宅ゾーンの形成をめざし、生産緑地地区などの緑の環境と低層戸建住宅を中心に、中層住宅が立地する閑静な郊外住宅地の形成を図る。
- 藤沢大磯線の整備促進
本地域の中央部を東西に走る路線として計画されている藤沢大磯線は、本市の骨格的な道路ネットワークにおける広域交通軸として整備を促進し、通過交通の流動の円滑化を図る。



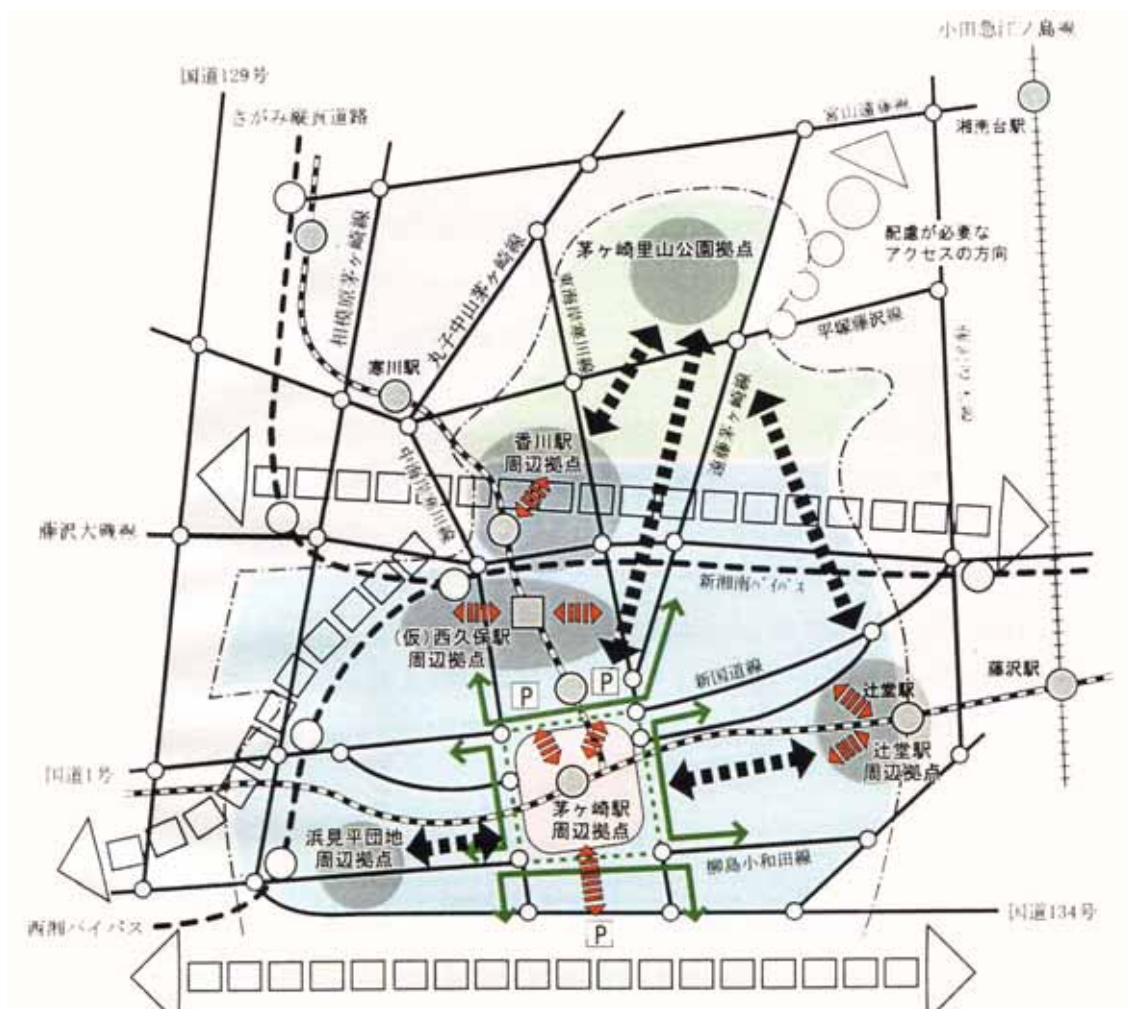
[茅ヶ崎市総合交通プラン]

[共通課題]

- 相模線の利便性向上、踏切による交通遮断への対策
- 遠藤茅ヶ崎線及び国道1号を走行する路線の定時性確保と利便性向上、東海道本線をまたいだ南北間の連絡
- 南北を結ぶ主要生活道路の渋滞対策、生活道路への通過交通の流入対策、海岸での駐車場容量の確保
- 茅ヶ崎駅および辻堂駅に集中する自転車需要への対応
- 市全域での歩きやすい道づくり、高齢者の移動に対する支援

[香川地区における課題]

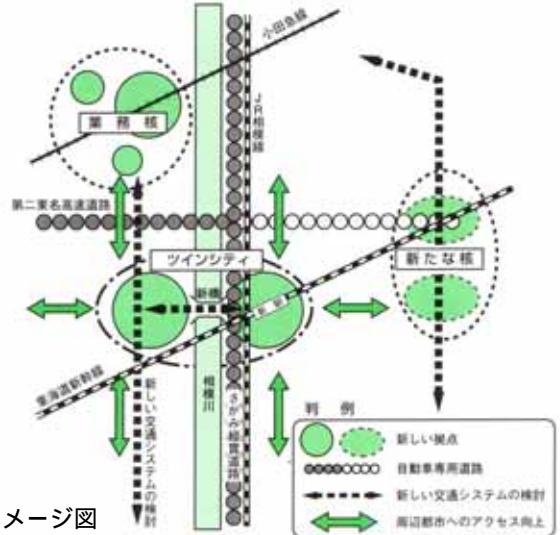
- 相模線の利便性向上とバス路線の設置、自転車対策、駅前広場整備、駅までの道路（歩道）整備などを併せた香川駅の交通結節機能強化
- 香川・下寺尾特定土地区画整理事業による新たな交通需要への対応



(4) 関連計画の概要

[ツインシティ整備計画] (平成14年4月 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会・神奈川県)

- ツインシティは、新幹線新駅誘致地区の寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚側地区とを橋梁で結び、川の東西が一体となった環境と共生する都市を形成する。
- ツインシティの形成とあわせ、周辺都市からの交通体系の整備を図ることにより、相模川をはさむ東西両地域の一体化や周辺都市との密接な交流連携を促進し、県央・湘南都市圏全体の発展をめざす。



ツインシティ形成のイメージ図

都市圏形成の流れ		年次	ツインシティ都市づくりのシナリオ	新駅誘致活動
● 広域交通網の一部開通	(現在)	2001年	【ツインシティ基本計画の策定】 【ツインシティ整備計画の策定】 ↓ 【都市計画決定】 【事業認可】	・新駅誘致地区の一本化 ・新駅誘致活動の推進
	○相模川を基軸とする、海、川、山の豊かな自然 ○東京から放射状の交通網をもとに市街地を形成 ○20万人以上の都市が6都市あり、我が国固有の産業集積エリア ○長期的展望（県央・湘南都市圏整備構想）に基づき、広域交通網整備や南北ゲート形成を推進 ・東海道新幹線の新駅誘致活動の強化 ・ツインシティの整備促進 ・さがみ縦貫道路、第二東名等の整備促進 ・JR相模線の駅行違い施設の整備促進 ・リニア中央新幹線の県内誘致活動の推進		（計画づくり） （第1段階） ↓ （計画づくり） （第2段階） ↓ （事業実施） （第3段階）	
● 広域交通網の開通	(骨格形成期)	2015年	【ツインシティのまち開き】 ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓	・新橋の完成 ・面整備の概成 ・先導的施設の完成 ・広域的な交流連携の拠点形成 ・環境共生モデル都市として様々な試み、全国へ発信 ・人と地球に優しい交通システム移動 ・環境共生ライフスタイルの展開 ・ツインシティからの新技術 ・ビジネスの発信、人材輩出など
● JR相模線輸送力増強	(広域交流胎動期)		○都市圏の骨格を形成する広域交通網がほぼ整備 ○南のゲートとなるツインシティの実現 ○広域交流、南北交流の活性化	
● 相模線の複線化	(広域連携拠点整備成熟期)			
● 相鉄いずみ野線の延伸				