

3 香川地区の現状と課題

(1) 現況の把握

人口

〔人口動向 市全体との比較〕

人口、世帯とも毎年若干ではあるが増加傾向にある。また、一世帯あたりの人員は年々減少傾向にあるものの、市平均よりも若干高い数値が見られる。また、住居表示別人口を見ると香川甘沼線以南のブロックに人口重心があるといえる。

	茅ヶ崎市全体			香川地区		
	世帯数	総人口	一世帯当り人員	世帯数	総人口	一世帯当り人員
平成3年	68,539	203,848	2.97	3,171	10,040	3.17
6年	73,677	211,878	2.88	3,569	11,001	3.08
9年	77,019	216,015	2.80	3,629	10,972	3.02
12年	80,959	220,809	2.73	3,923	11,508	2.93
15年	85,737	226,106	2.64	4,160	11,694	2.81

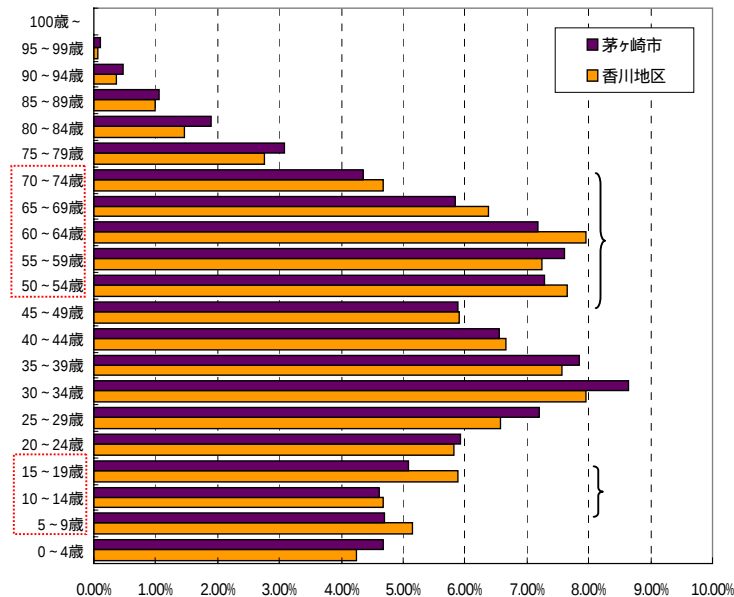
(各年10月1日現在)



資料：「茅ヶ崎市の人口と世帯」平成15年10月号

〔年齢別人口構成〕

平均年齢(*)はいずれも41.3歳と同じであるが、年齢別構成に違いが見られ、香川地区は市全体と比較すると、5～19歳の青少年と50～74歳の中高年の割合が高いのが特徴的である。20年後を想定した場合、青少年層の地区外流出によって、より高齢化が進むと予想される。



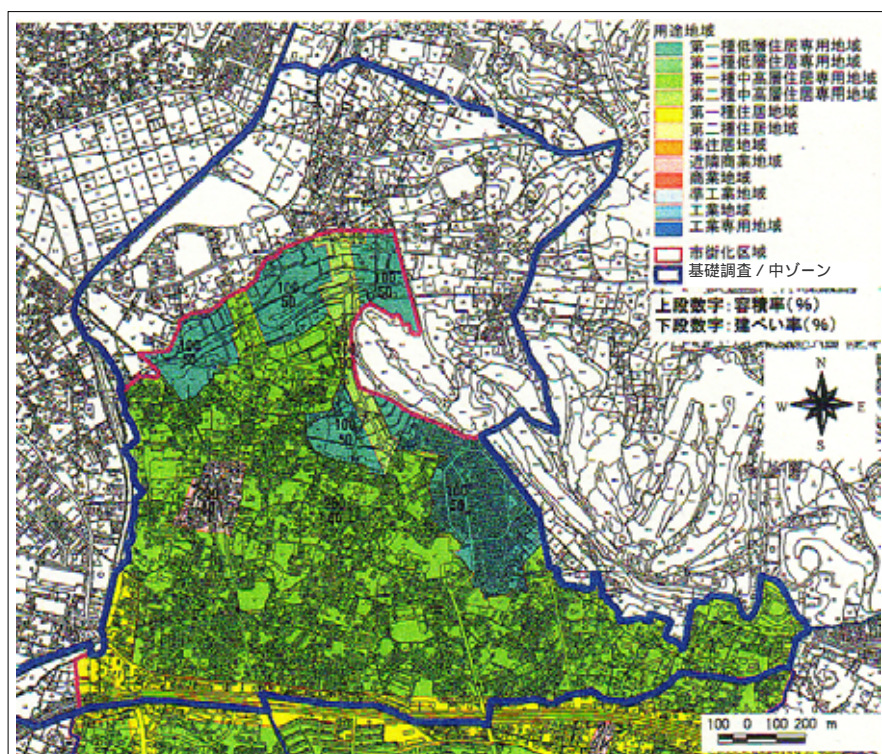
(*)ただし、平均年齢は次式にて算出
 平均年齢 = $\frac{\text{各層中間年齢} \times \text{対象人口}}{\text{地区内総人口}}$

資料：「茅ヶ崎市の人口と世帯」
 平成15年8月号

土地利用

〔地域地区〕

地区の大部分は第一種中高層住居専用地域（容積率200%、建ぺい率60%）であり、香川駅周辺が近隣商業地域（容積率200%、建ぺい率80%）となっている。また、香川・下寺尾特定土地区画整理事業区域内は概ね第一種低層住居専用地域（容積率100%、建ぺい率50%）に指定されている。

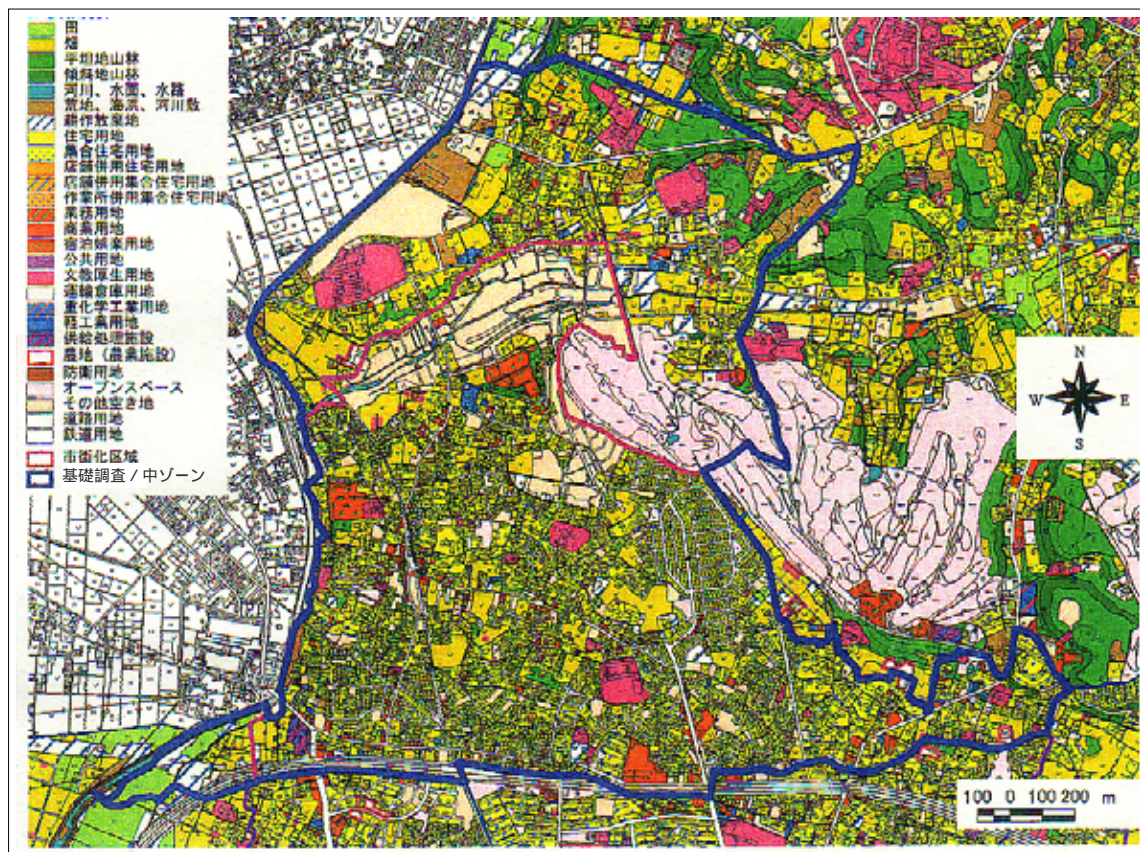


出典：「平成14年度
 都市計画基礎調査」

〔土地利用〕

地区の大部分が住宅用地であり、香川駅の西側に「店舗併用住宅地」が比較的集中している。また、駅の南側には若干農地が存在するものの、近年の小規模な宅地開発の影響により農地が減少しており、今後もその傾向は進むと考えられる。

僅かではあるが、ところどころに山林（寺社林・民有地林）が点在する。



出典：「平成 14 年度都市計画基礎調査」

交通

[地域間移動交通流動 (OD量)]

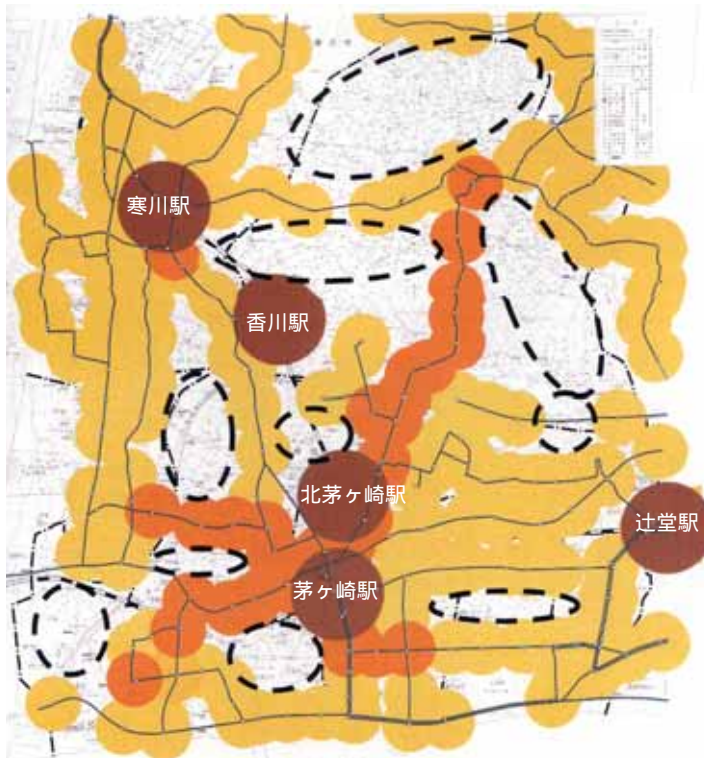
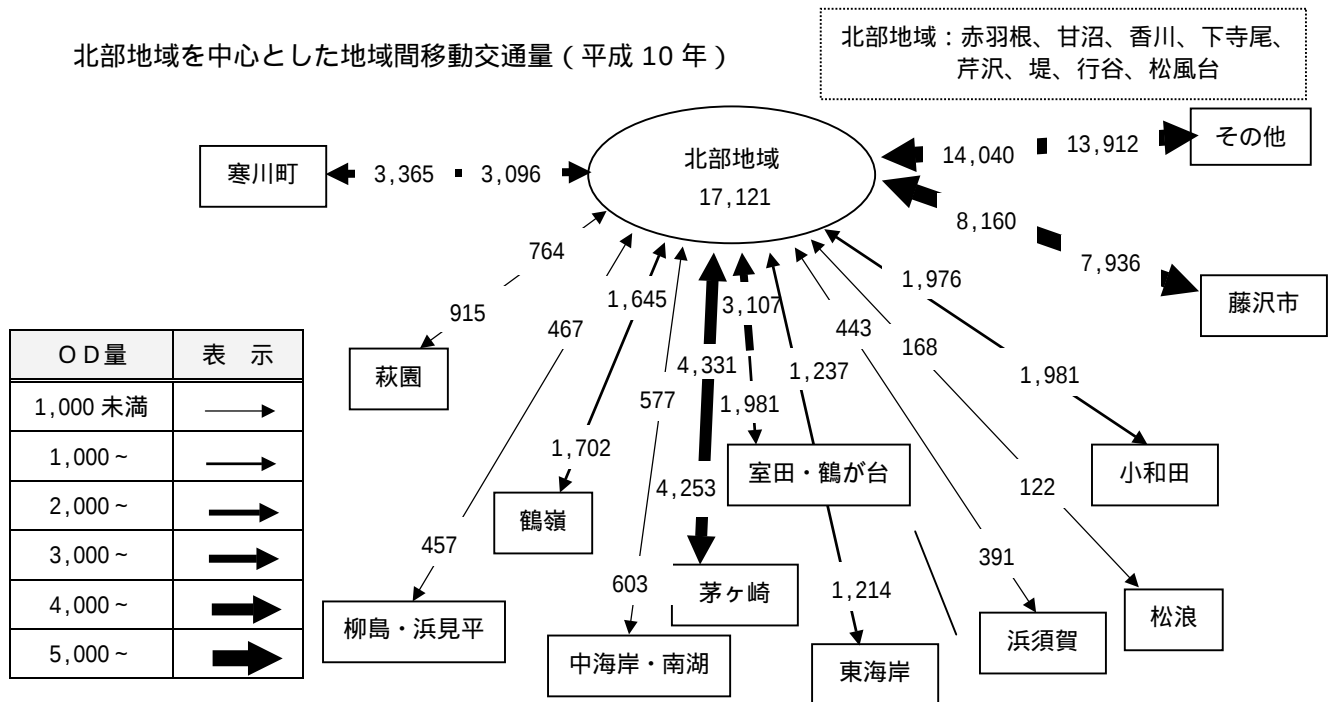
OD (origin and destination table) 量...
1日に地域間を移動する交通量

香川地区が含まれる「北部地域」を中心とした、地域間で1日に移動する交通量は下図のとおりとなっている。

北部地域内の内々交通のほか、茅ヶ崎地域、寒川町、藤沢市間との相互交通が多く見られる。また、室田・鶴が台地域からの流入が多いことが特徴的である。

これらのOD量を交通手段別にみると、北部 茅ヶ崎では自動車利用が多く、分担率が両方向とも50%を超えている。また、北部 北部では自動車のOD量が最も多く、公共交通（鉄道・バス）の不便地域であることがうかがえる。

北部地域を中心とした地域間移動交通量（平成10年）



公共交通空白・不便地域（平成10年）

- バス停からの距離が半径 300m 以内で
運行本数が 200 台・往復/日以上地域
- バス停からの距離が半径 300m 以内で
運行本数が 200 台・往復/日以下地域
- 鉄道駅からの距離が半径 500m 以内の地域

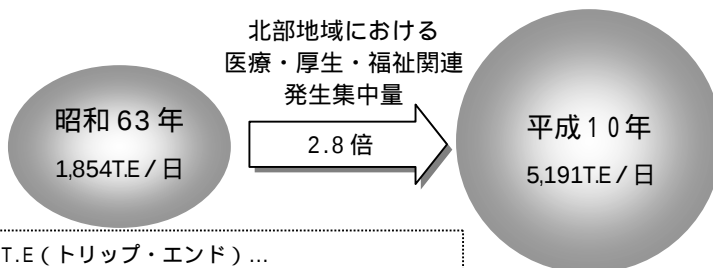
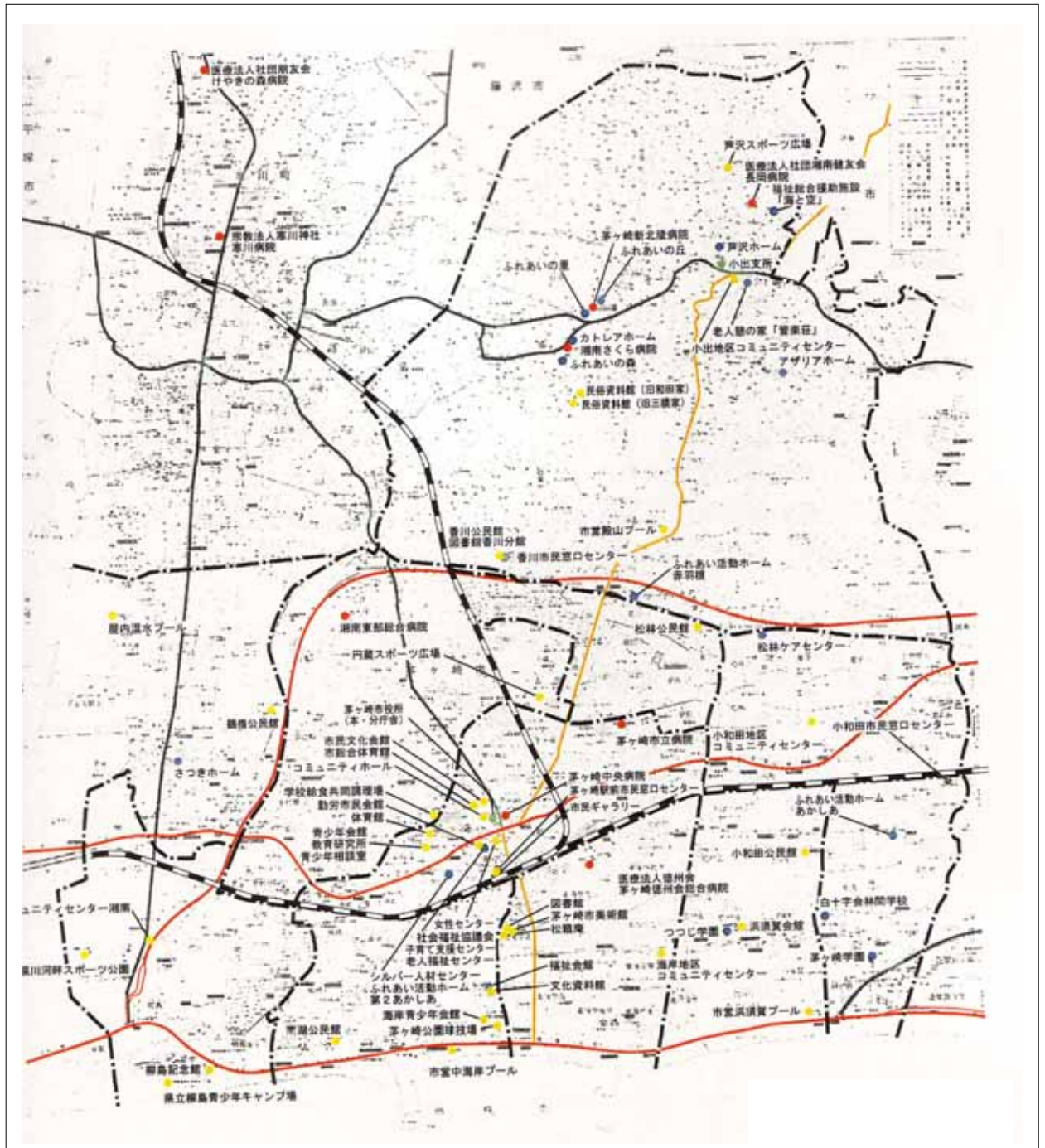
出典：「茅ヶ崎市総合交通プラン策定調査 報告書」

代表交通手段別 OD 量（茅ヶ崎市内 / 平成 10 年）

	OD 量上位 10				分担率上位 10			
	発地	着地	OD 量	分担率	発地	着地	OD 量	分担率
バス	茅ヶ崎	鶴嶺	523	7.3%	浜須賀	萩園	32	42.1%
	北部	茅ヶ崎	471	11.1%	松浪	萩園	34	29.8%
	茅ヶ崎	北部	406	9.4%	萩園	浜須賀	32	29.6%
	柳島・浜見平	茅ヶ崎	403	14.1%	萩園	松浪	34	17.4%
	鶴嶺	茅ヶ崎	347	4.7%	萩園	東海岸	87	16.7%
	茅ヶ崎	室田・鶴が台	306	9.0%	東海岸	北部	152	15.4%
	茅ヶ崎	柳島・浜見平	283	9.1%	中海岸・南湖	北部	89	15.4%
	室田・鶴が台	茅ヶ崎	280	9.0%	松浪	中海岸・南湖	28	14.9%
	萩園	茅ヶ崎	240	9.1%	柳島・浜見平	茅ヶ崎	403	14.1%
	茅ヶ崎	萩園	211	7.1%	鶴嶺	東海岸	145	12.8%
自動車	北部	北部	4,617	27.0%	小和田	中海岸・南湖	249	100.0%
	鶴嶺	茅ヶ崎	2,779	37.6%	室田・鶴が台	萩園	236	100.0%
	茅ヶ崎	茅ヶ崎	2,635	13.2%	萩園	室田・鶴が台	199	84.7%
	茅ヶ崎	鶴嶺	2,627	36.5%	松浪	室田・鶴が台	174	83.7%
	北部	茅ヶ崎	2,242	52.7%	松浪	北部	137	81.5%
	茅ヶ崎	北部	2,207	51.0%	中海岸・南湖	小和田	249	79.8%
	鶴嶺	鶴嶺	2,097	14.7%	萩園	小和田	259	79.2%
	小和田	小和田	1,856	13.4%	小和田	柳島・浜見平	110	79.1%
	茅ヶ崎	萩園	1,630	55.2%	室田・鶴が台	松浪	128	79.0%
	浜須賀	茅ヶ崎	1,619	53.0%	北部	萩園	720	78.7%
タクシー	東海岸	鶴嶺	117	11.0%	東海岸	鶴嶺	117	11.0%
	茅ヶ崎	茅ヶ崎	93	0.5%	松浪	東海岸	82	7.4%
	東海岸	茅ヶ崎	91	1.9%	東海岸	松浪	56	6.4%
	松浪	東海岸	82	7.4%	中海岸・南湖	北部	36	6.2%
	茅ヶ崎	東海岸	63	1.4%	北部	中海岸・南湖	36	6.0%
	茅ヶ崎	室田・鶴が台	63	1.8%	北部	東海岸	58	4.8%
	東海岸	浜須賀	61	1.6%	茅ヶ崎	松浪	43	4.1%
	浜須賀	東海岸	61	1.7%	東海岸	茅ヶ崎	91	1.9%
	茅ヶ崎	北部	61	1.4%	茅ヶ崎	室田・鶴が台	63	1.8%
	北部	東海岸	58	4.8%	浜須賀	東海岸	61	1.7%
二輪車	茅ヶ崎	茅ヶ崎	6,048	30.3%	鶴嶺	松浪	165	100.0%
	北部	北部	5,747	33.6%	松浪	鶴嶺	131	100.0%
	鶴嶺	鶴嶺	4,850	34.1%	浜須賀	室田・鶴が台	97	75.2%
	東海岸	東海岸	4,609	37.3%	浜須賀	中海岸・南湖	421	73.6%
	松浪	松浪	4,556	41.8%	萩園	浜須賀	76	70.4%
	小和田	小和田	4,463	32.3%	柳島・浜見平	中海岸・南湖	1,233	68.5%
	柳島・浜見平	柳島・浜見平	4,450	40.0%	中海岸・南湖	浜須賀	322	68.2%
	浜須賀	浜須賀	3,847	35.9%	中海岸・南湖	柳島・浜見平	1,298	67.5%
	中海岸・南湖	中海岸・南湖	3,121	36.3%	室田・鶴が台	浜須賀	65	67.0%
	室田・鶴が台	室田・鶴が台	2,860	42.7%	松浪	小和田	656	59.9%
徒歩	茅ヶ崎	茅ヶ崎	10,974	55.1%	茅ヶ崎	茅ヶ崎	10,974	55.1%
	小和田	小和田	7,495	54.3%	小和田	小和田	7,495	54.3%
	鶴嶺	鶴嶺	7,282	51.2%	室田・鶴が台	室田・鶴が台	3,622	54.1%
	北部	北部	6,681	39.0%	萩園	萩園	4,775	53.5%
	東海岸	東海岸	6,359	51.5%	浜須賀	浜須賀	5,750	53.2%
	浜須賀	浜須賀	5,750	53.2%	東海岸	東海岸	6,359	51.5%
	松浪	松浪	5,469	50.2%	中海岸・南湖	中海岸・南湖	4,402	51.2%
	柳島・浜見平	柳島・浜見平	5,200	46.8%	鶴嶺	鶴嶺	7,282	51.2%
	萩園	萩園	4,775	53.5%	松浪	松浪	5,469	50.2%
	中海岸・南湖	中海岸・南湖	4,402	51.2%	室田・鶴が台	中海岸・南湖	121	48.2%

出典：「茅ヶ崎市総合交通プラン策定調査 報告書」

主要施設分布と発生集中交通量



出典：「総合交通プラン策定調査 報告書」

北部地域において医療・厚生・福祉
関連施設への発生集中量が急激に増
加している。これは、高齢化に伴い老
人施設や新北陵病院等の利用が増加
しているためである。

交通に関する住民意識【香川地区】

Q. 歩行環境に対して不満とした回答者の構成比

香川地区（回答数 71）	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %	構 成 比	市全域 （回答数 1461）
歩きやすさ											70%	63%
歩道の幅員											82%	74%
歩道の連続性											82%	71%
生活道路での車との分離											83%	79%
中心市街地での車との分離											77%	75%
自転車との分離											83%	81%
ベンチ等の休憩施設や街路樹等											72%	70%

Q. 今後の交通施策で最も重視すべきと考える項目

香川地区（回答数 71）	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %	構 成 比	市全域 （回答数 1461）
混雑の解消や移動時間の短縮											24%	21%
生活環境の改善や地球温暖化対策等の環境への配慮											17%	21%
交通事故削減のための安全対策											18%	19%
高齢者や障害者を含め、誰もが移動しやすい環境の整備											35%	33%
産業や経済活動の振興											4%	2%

「混雑の解消や移動時間の短縮」の例

- バイパス整備や道路の拡幅など、身近な道路整備の推進
- 鉄道やバス、タクシー等の公共交通機関の充実
- 利用される自動車の量の削減など、自動車の利用の仕方の工夫
- 他の拠点都市との連絡を強化する高速道路の整備
- 移動が少なくなるような施設配置や土地利用の推進

「高齢者や障害者を含め、誰もが移動しやすい環境の整備」の例

- 凹凸や障害物のない歩行空間の整備
- バスや鉄道の車両構造の改善
- 既存交通サービスの見直しや新しい交通サービスの提供
- 駅や公共施設等での移動のしやすさの向上
- 施設や交通状況、費用など、移動に関する情報の提供

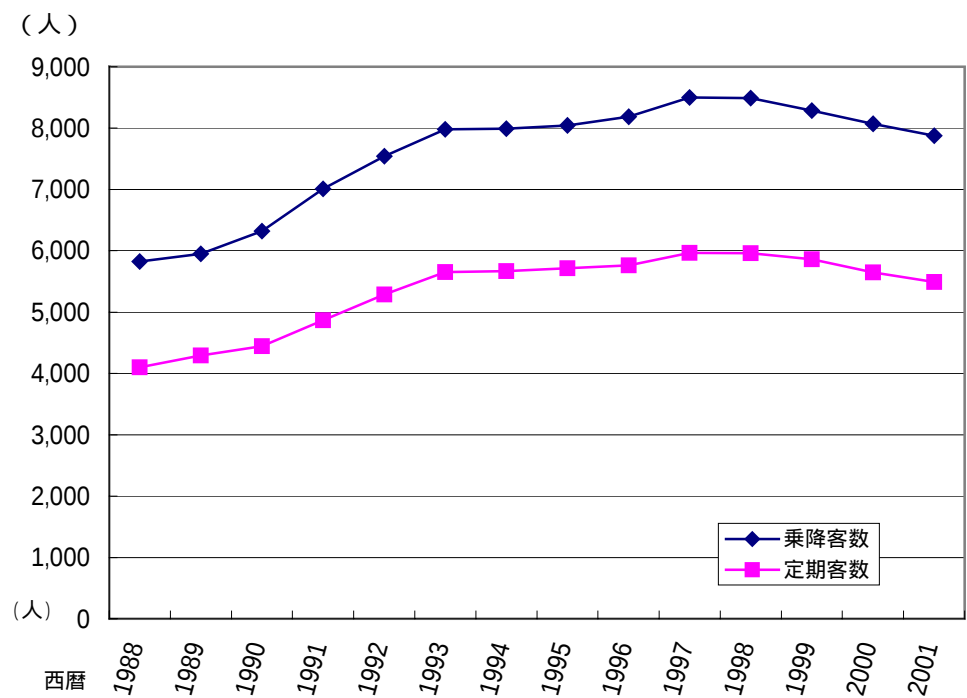
出典：「総合交通プラン策定調査 報告書」
平成 13 年度 茅ヶ崎市の交通に関するアンケート

[香川駅乗降客数]

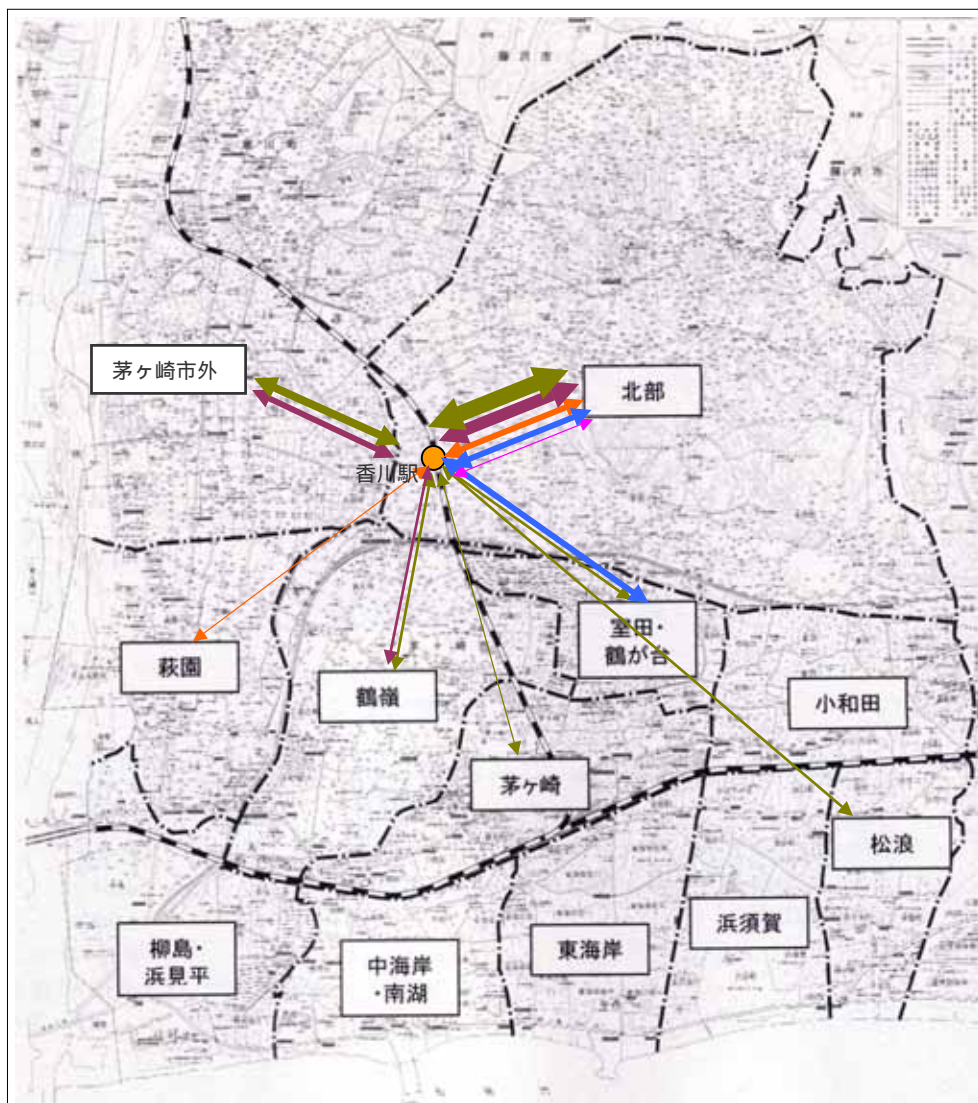
J R 相模線の乗降客の動向は、定期客数ともに横ばい又は近年若干の減少状態にある。これは、寒川駅や北茅ヶ崎駅などでも同じ傾向を示していることから、全体的に J R 相模線の利用客が減少傾向にあると言える。理由としては、社会現象による少子高齢化やマイカー運転での移動の増加などが考えられる。

年度	乗降客数	定期客数	年度	乗降客数	定期客数
1988 (S63)	5,824	4,100	1995 (H7)	8,044	5,716
1989 (H1)	5,948	4,292	1996 (H8)	8,185	5,759
1990 (H2)	6,320	4,449	1997 (H9)	8,498	5,967
1991 (H3)	7,010	4,868	1998 (H10)	8,489	5,962
1992 (H4)	7,542	5,284	1999 (H11)	8,285	5,861
1993 (H5)	7,983	5,652	2000 (H12)	8,070	5,648
1994 (H6)	7,991	5,668	2001 (H13)	7,878	5,488

資料：神奈川県中小企業センター「駅勢情報」



[香川駅利用者の端末交通手段]



出典：「平成10年
パーソントリップ調査」

パーソントリップ調査...
人の1日の行動について、目的、手段、発着点を調査したもの。

トリップ数	表示
50 未満	←→
50 ~	←→
100 ~	←→
500 ~	←→
1,000 ~	←→
3,000 ~	←→

交通手段	表示
路線バス	—
自動車	—
タクシー	—
原付・自二車	—
自転車	—
徒歩	—

交通手段	路線バス	自動車	タクシー	原付・自二輪	自転車	徒歩	その他	不明	合計
香川駅利用者 発着地									
松浪地区						54			54
						100%			100%
茅ヶ崎地区						34			34
						100%			100%
鶴嶺地区					68	68			136
					50%	50%			100%
室田・鶴が台地区				88		58			146
				60%		40%			100%
萩園地区		34							34
		100%							100%
北部地区	29	204		114	1748	3881			5976
	0%	3%		2%	29%	65%			100%
茅ヶ崎市外					150	828			978
					15%	85%			100%
総計	29	238		202	1966	4923			7358
	0%	3%		3%	27%	67%			100%

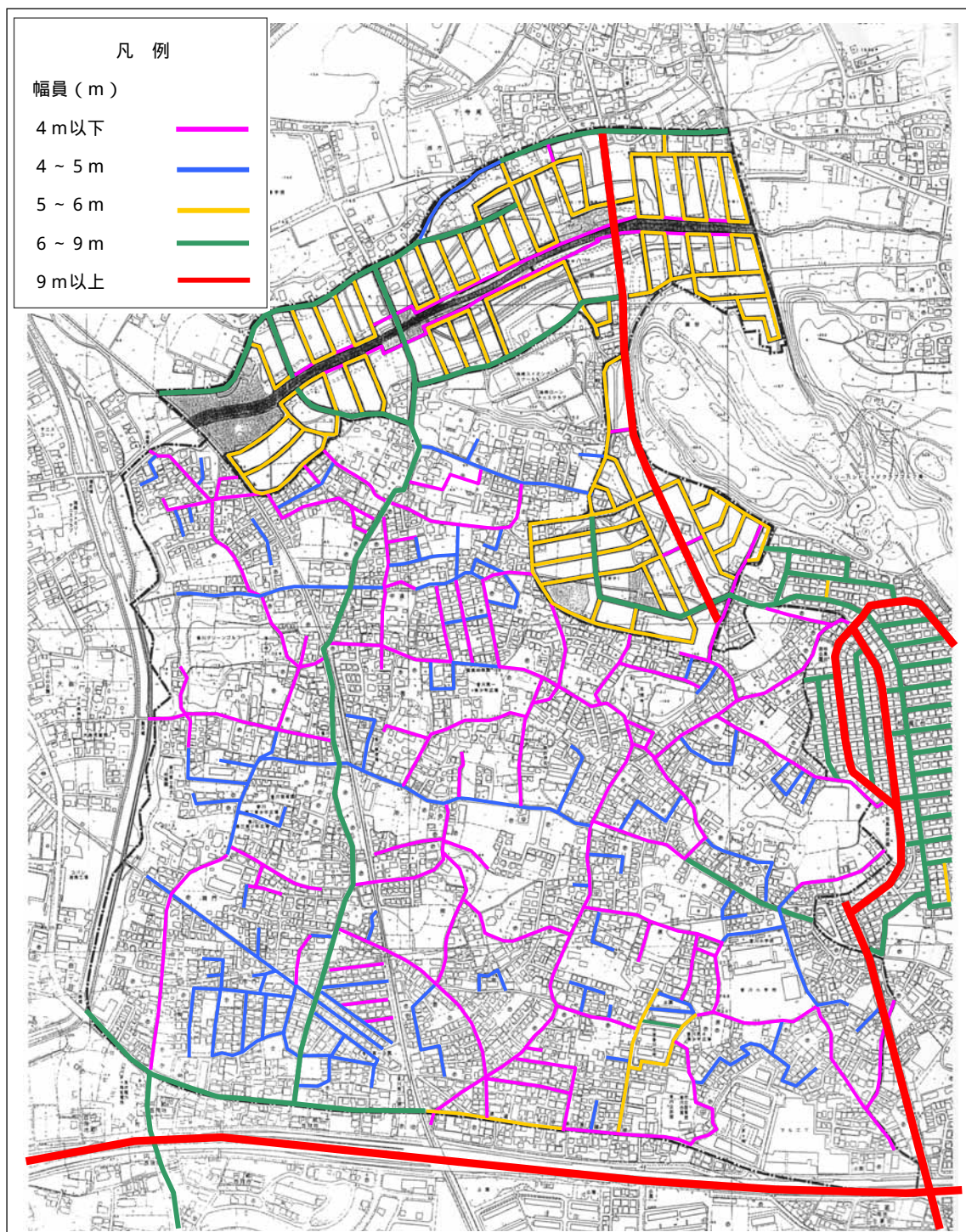
道路

〔道路現況〕

当該地区の道路網密度は、150m～250m/haであり、住宅地として望ましい250～350m/haに達しておらず、全体的に道路が少ないことがうかがえる。

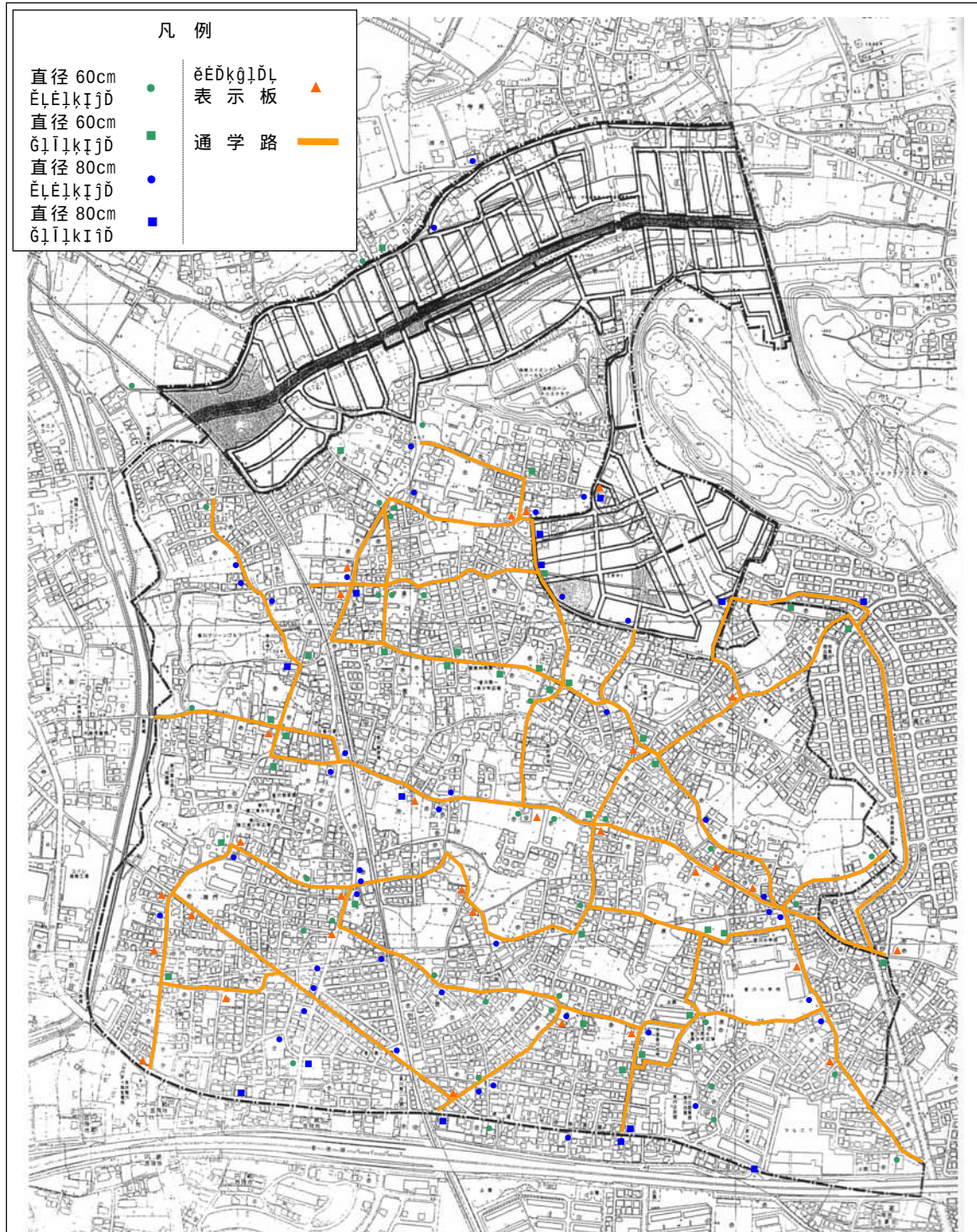
また、幅員9m以上の道路は地区の南を通る藤沢大磯線、地区の東を通る東海岸寒川線（一部整備中）のみであり、多くの道路は幅員5m以下である。

また、特に香川小学校付近には幅員4m未満の行き止まり道路が多く見られるが、災害時の安全性を確保するためにも、このような狭あい道路の改善が急務である。



[通学路指定路現況]

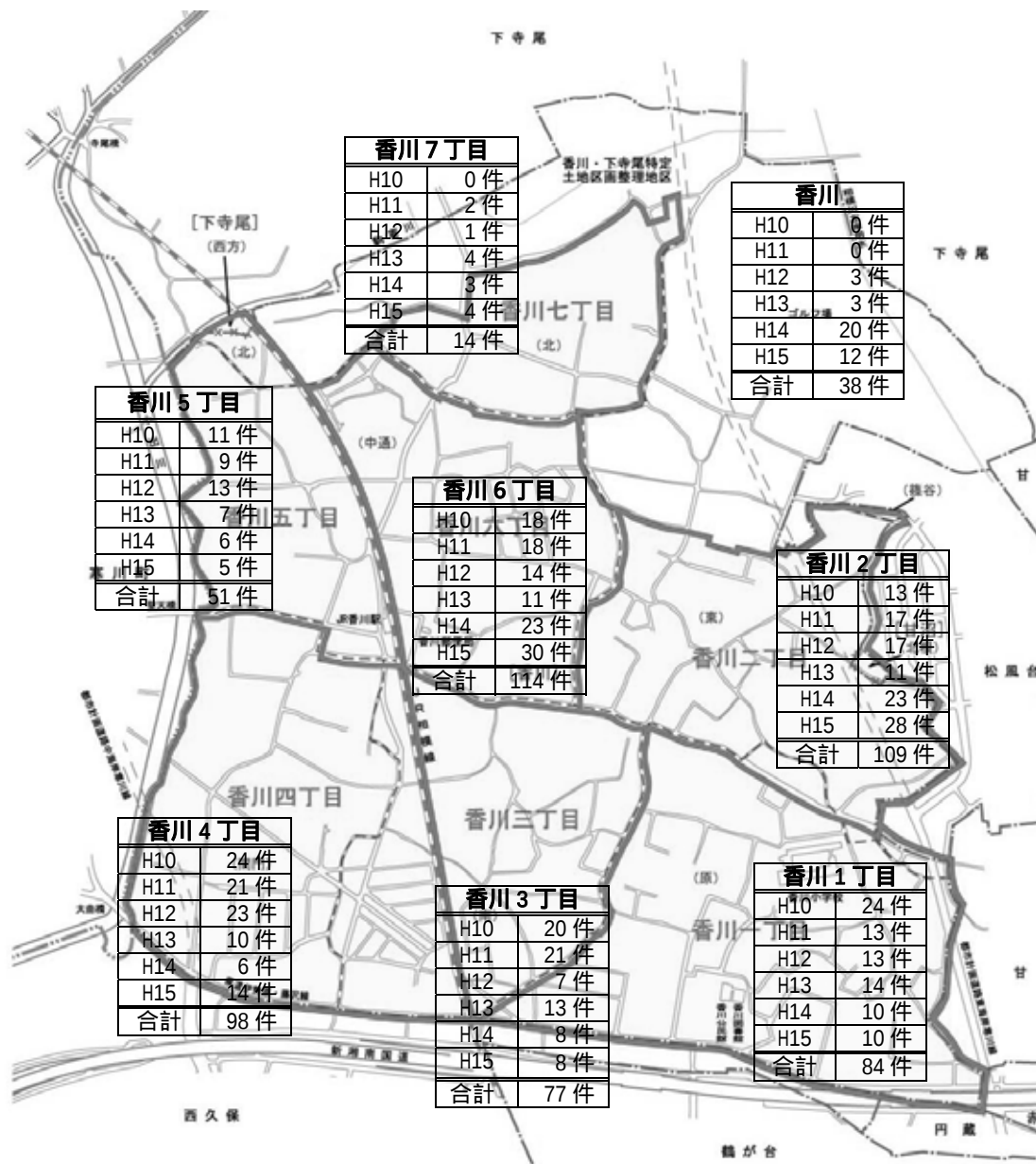
地区南東部に香川小学校があり、下図のように広範にわたって通学路が指定されている。このうち、見通しの悪い交差点等にはカーブミラーが設置されているものの、全体的に幅員も狭く、より一層の安全対策が求められる。



施設分布

[建物立地動向（過去6年間）]

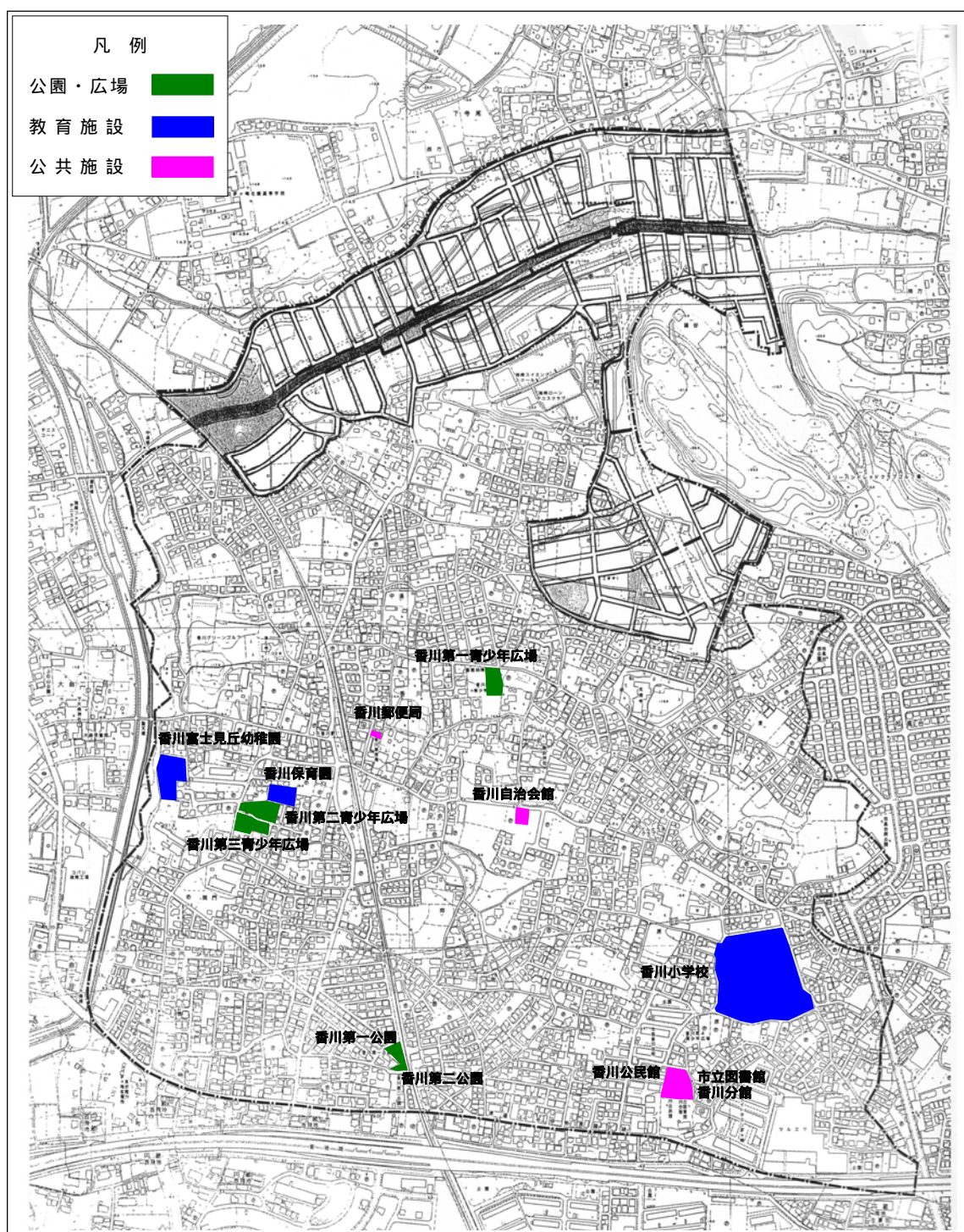
年間100件近くの建物立地があり、近年は香川甘沼線以北（香川、香川2・6丁目）での増加傾向が目立ってきている。特に香川・下寺尾特定土地区画整理事業地区において、平成14～15年度に32件の建築行為（建替）が見られた。



[公共公益・教育文化施設分布]

地区内には地域コミュニティの場として、香川自治会館、香川公民館が整備されている。また地区の大部分が香川小学校の学区に指定されている。平成14年度都市計画基礎調査によると、公共系建物（行政施設、教育施設、公共サービス施設など）の床面積は1人あたり2.12㎡/人（茅ヶ崎市全体では3.54㎡/人）であり、都市の利便性が高いとはいえない。

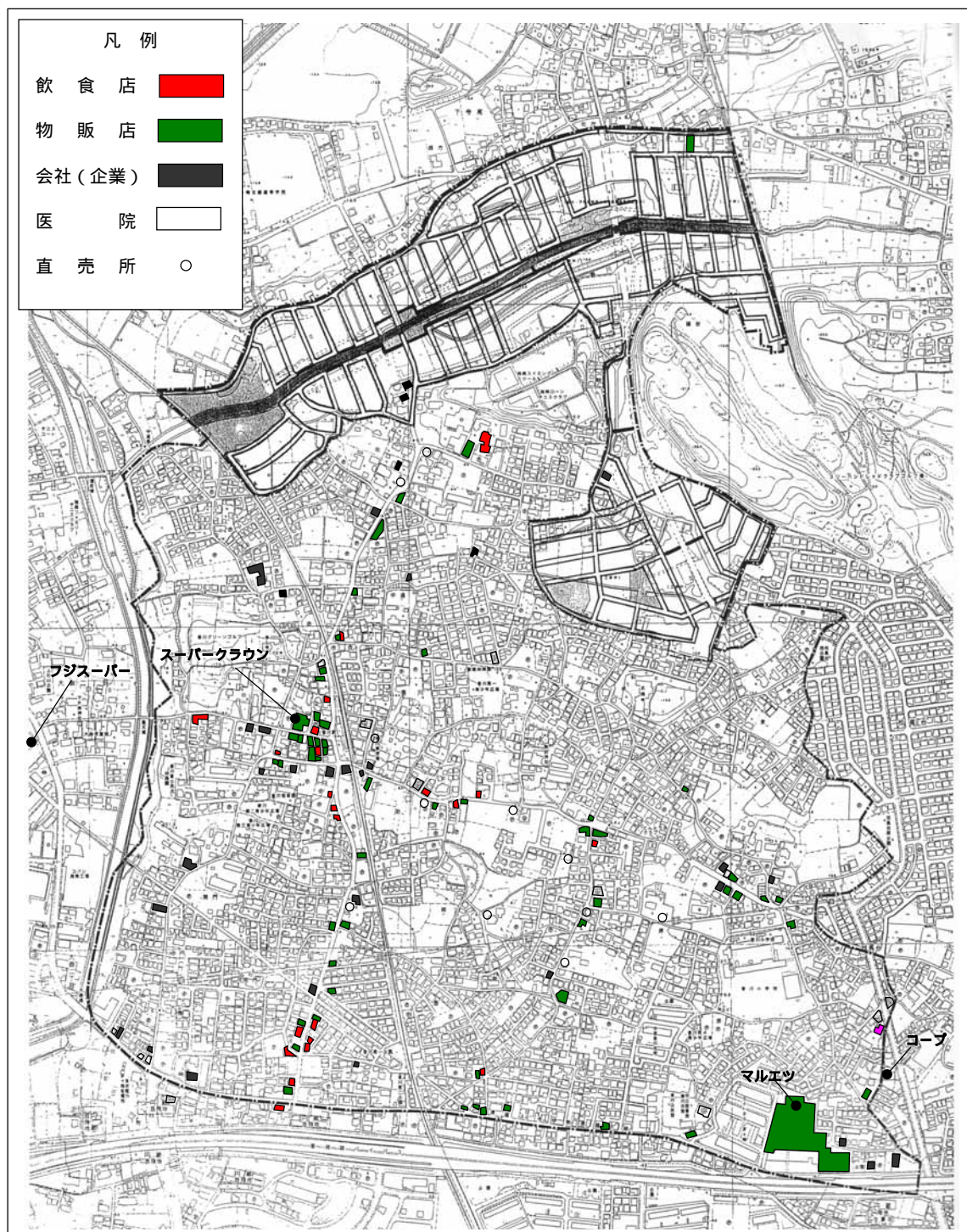
都市計画公園は地区南側の2ヶ所（香川第一、第二公園）のみであり、平成14年度都市計画基礎調査によると、当該地区が含まれる中ゾーンの1人あたりの公園緑地面積は0.74㎡/人（茅ヶ崎市全体では1.51㎡/人）と絶対的な量が不足している。その他、多目的広場として3ヶ所の青少年広場があり地域住民の憩いの場所として利用されているが、公共用地でないため永続的な利用が確保されていない。



[商業施設分布]

香川駅周辺においては、銀行など商業施設は比較的、西側に集中している。地区内に点在する青果店、理髪店、薬局、化粧品店などの店舗は併用住宅が多い。

また、地区内に2ヶ所、周縁部に2ヶ所のスーパーがあり、日常の食料品や生活雑貨等の購入に利用している人が多い。

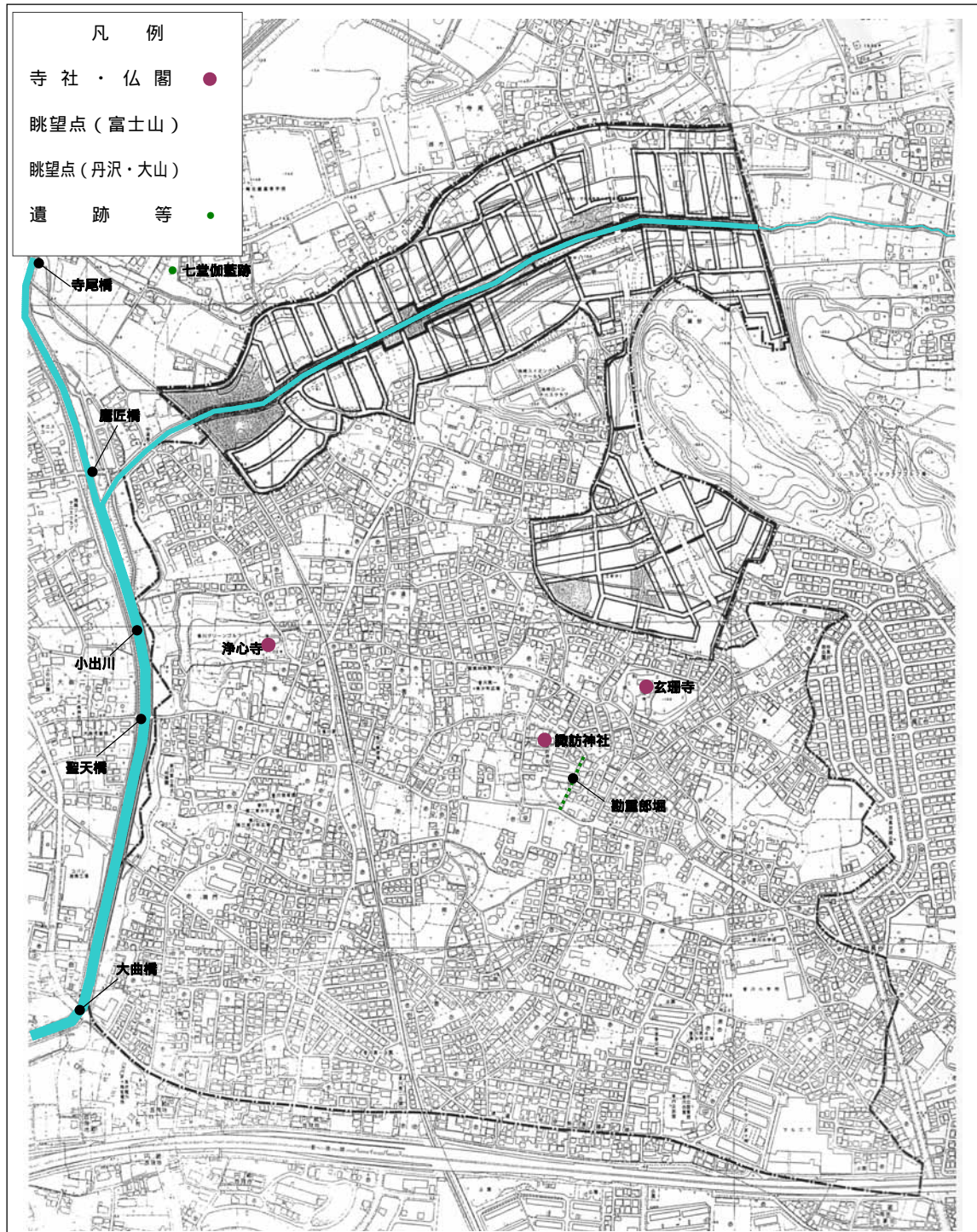


参考：都市計画基礎調査(平成14年度)

[歴史・景観資源分布]

歴史的資源としては、勘重郎堀や勘重郎の供養碑がある浄心寺、樹齢数百年余りのカヤの巨木を有する玄圃寺等の寺社に加え、七堂伽藍跡や古代の役所である高座郡衙の遺構等が県立茅ヶ崎北陵高校周辺に集まっている。

また、地区内の高台に富士山や丹沢・大山を望む眺望ポイントがある。特に、良好な景観を有する小出川沿いは、眺望スポットとしての活用が望まれる。



(2) まちづくりの課題と基本的考え方

土地利用について

現状と課題

- 北側への宅地拡大 (P.12)
香川・下寺尾特定土地地区画整理事業地区をはじめ、地区の北側へ宅地が拡大する傾向にある。
- 無秩序な宅地化の進行 (P.21)
香川甘沼線沿道を中心に、農地や未利用地の宅地への土地利用転換が急速に進んでいる。
- 点在する商業施設 (P.23)
市道 0111 線と香川甘沼線沿いに小規模な店舗が点在しているが、商店街としてのまとまりは感じられない。

基本的考え方

- ▶ 今後も宅地化に伴う人口増加が予想され、これに対応した基盤整備を行う。
- ▶ 計画的な土地利用を展開し、虫食い状の土地利用とならないよう誘導していく必要がある。
- ▶ 駅前を中心に、地区拠点にふさわしい適正規模の商業系地域を設定し、商業施設の土地利用調整を図る。

交通について

現状と課題

- 狭隘な道路空間 (P.19)
地区内道路の大部分が幅員 5 m 未満で、歩道が確保されていない道路であり、朝夕の混雑時などは歩行者や自転車、自動車が錯綜している。
- 交通結節点に十分でない駅前広場
香川駅の行違い駅化や相模線の複線化に伴い利用者増が予想されるが、これに対応するだけの公共空間を有していない。
- 希薄な公共交通ネットワーク (P.13、18)
香川駅にはバスの乗り入れがなく、ＪＲ利用者は自転車と徒歩が中心である。そのためマイカー利用が多く、茅ヶ崎駅方面の交通混雑を助長している。

基本的考え方

- ▶ 市道 0111 線 (一部・香川駅前通り) と香川甘沼線 (香川小学校通り) を生活幹線道路と位置づけ、歩行者や自転車が安全に通行できる歩道空間を確保した幅員の道路整備を行う。また危険箇所は早急な環境改善を目指す。
- ▶ 将来の香川駅利用者を推計し、これの受け皿となる交通結節点機能を有した駅前広場を整備する。
- ▶ 地区内および市の北東部 (北部丘陵方面) をにらんだバス交通による公共交通ネットワークを整備し、茅ヶ崎駅周辺への交通集中を抑制する。

緑・自然、歴史について

現状と課題

- 水辺のオープンスペース (P.24)
小出川の河川空間沿いには、水辺特有の昆虫や動植物など貴重な自然が見られる。
- 減少する民地の緑
敷地いっぱいにアパートなどが建ち、宅地の樹木や生垣が年々減少している。
- 歴史的資源のＰＲ不足 (P.24)
当地区内には勸重郎堀や水道道、七堂伽藍跡など歴史的にも貴重な資源が存在するが、あまりＰＲされていない。

基本的考え方

- ▶ できる限り自然を残した河川改修を行い、貴重な自然を子どもたちの代まで残していくよう目指す。
- ▶ (仮称) まちづくり総合条例の中に、共同住宅への緑化や地域の緑地確保を盛り込み、民地における緑の確保を誘導していく。
- ▶ このような歴史的資源をまちづくりに活かし、これらをめぐる回遊路を設定し、地区内外の人にＰＲする。

公共施設について

現状と課題

- 高い交番設置要望
近年、地区内での犯罪件数が増えており、地域住民の中で交番設置の要望が非常に高い。
- 地区の南部に偏る施設配置（P.22）
図書館や公民館、行政窓口が地区の南側に偏っており、地区住民にとって利便性が高いとは言いがたい。
- 需要に対応できない施設
地区の中心部にある自治会館は老朽化が進んでいるうえ、中高年層を中心とした需要増に対応できていない。
- 少ない公園緑地（P.22）
子供たちの遊び場が少なく、民地を借地した青少年広場がよく利用されているが、徐々になくなりつつある。

基本的考え方

- ▶ 駅前広場の整備とあわせた早期の交番設置を目指す。
- ▶ 通勤や通学、買い物のついでに立ち寄ることができるよう、駅周辺への施設配置を検討する。
- ▶ 地域施設の利用者圏を前提として、利用しやすい位置への施設配置や規模の見直しを行う。
- ▶ 将来的に担保性のない青少年広場に代わる恒久的な遊び場の確保を目指す。

商業・サービス施設について

現状と課題

- 商圏の分散（P.23）
食料品等の日常の買物は周縁部に立地するスーパーが利用されるなど、分散する傾向にある。
- バリアフリー化への未対応
商業施設や各種サービス施設等は、入口の段差や狭い通路など、バリアフリーへの対応が十分でない施設が多い。

基本的考え方

- ▶ 駅周辺や生活幹線道路沿道等への商業施設等の土地利用調整を図り、日常的な買い物は済ませられるようにする。
- ▶ 今後の高年齢化時代に向け、公益性の高い施設等を中心に、バリアフリー化を呼びかけていく。

コミュニティについて

現状と課題

- 高齢化の進行（P.11）
今後、若い世代の流出が進むと、より一層の高齢化が懸念される。
- 地域の連帯感の希薄化
都市化の進行に伴い、以前から地域に住む人と新たに移ってきた人との間の連帯感や相互扶助の精神が希薄化する傾向が見られる。
- 治安の悪化
自治会規模が大きくなるにつれ、犯罪が増加するなど、治安の悪化が目立っている。

基本的考え方

- ▶ 高齢者には地域活動に積極的に参加できるような仕組みをつくるとともに、子どもとお年寄りの交流などを推進する。
- ▶ まとまりをもった地区として一体的なまちづくりを展開していく。また地域住民が一体となったまちづくりのルールづくりを推進する。
- ▶ 常勤の交番設置に至るまで、警察官の立寄所の設置や地域住民の協力によるパトロール活動など、自衛策の実施を目指す。