

2 現況・課題

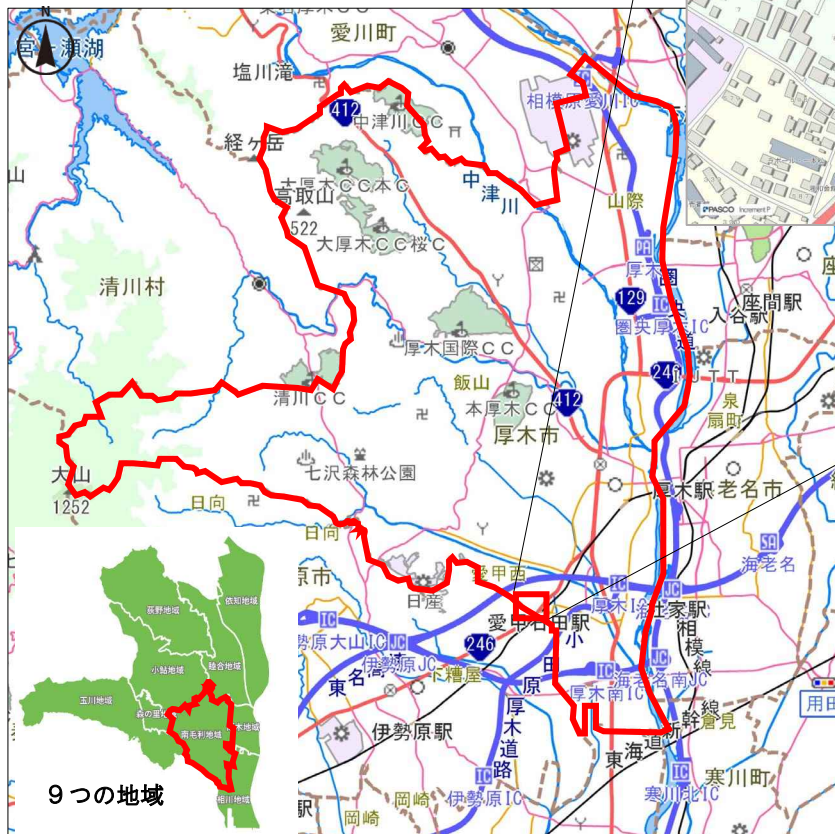
(1) 現況

ア 位置

- ・ 愛甲石田駅周辺は、小田急小田原線愛甲石田駅の周辺に形成されており、本市の南西部、伊勢原市との市境に位置しています。
- ・ 駅の北側には国道246号、北東側には県道604号、北西側には市道愛甲長谷線など、比較的交通量の多い幹線道路が近接しています。
- ・ 「総合計画」で示す市内15の地区のうち、本地区は、「南毛利南地区」に属しています。また、「都市計画マスタープラン」で示す地域別構想の9つの地域のうち、南毛利地域（南毛利地区、緑ヶ丘地区、南毛利南地区）に属しています。



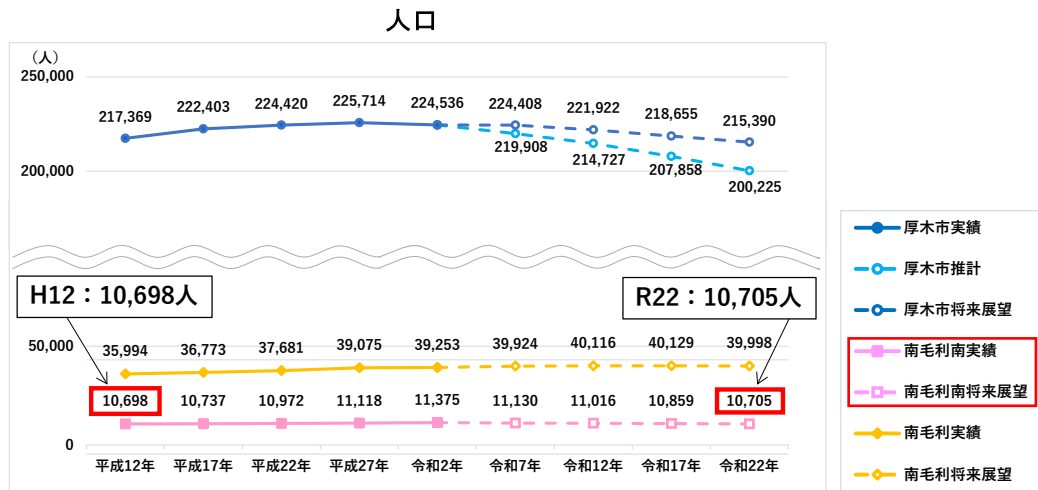
位置図



出典：厚木市タウンマップを基に作成

イ 人口

・「第2期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略^{※5}」において、人口の将来展望に基づく地区別の推計結果をみると、駅が立地する南毛利南地区の人口は、令和2年までは増加していましたが、令和2年以降は緩やかに減少していくことが予想され、令和22年には10,705人と、平成12年の10,698人と同程度の人口になると推計されています。

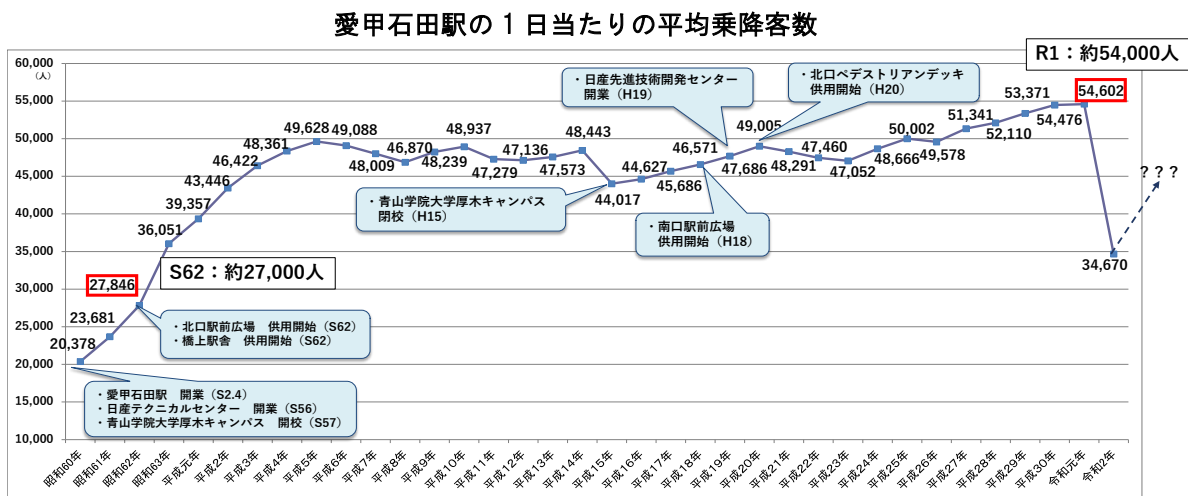


出典：第2期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略を基に作成

ウ 駅乗降客数

・愛甲石田駅は、昭和62年度に北口駅前広場と橋上駅舎が整備され、当時の乗降客数は約27,000人/日でした。以降人口増加や周辺企業の立地などで乗降客数が増加し、途中当該駅を最寄りとする大学の撤退により一時乗降客数が減りましたが、以降は増加を続け、令和元年度には橋上駅舎の供用開始時の約2倍の約54,000人/日となっています。

・令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度の約2/3（約35,000人）まで乗降客数が減少しましたが、今後はある程度回復することが見込まれるため、乗降客数の推移に注意する必要があります。

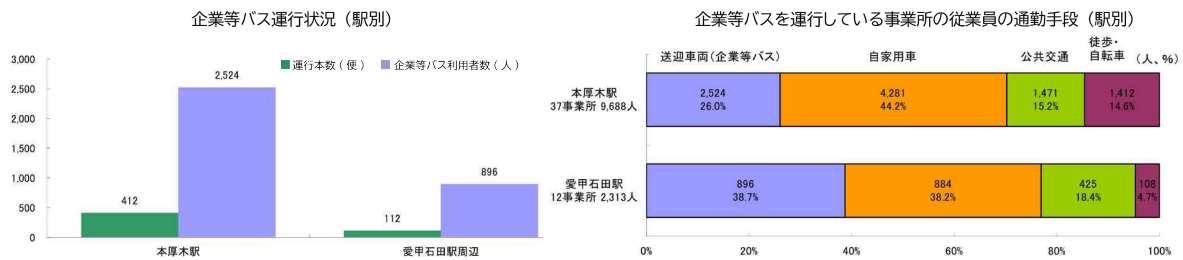


出典：統計あつぎと小田急電鉄HPを基に作成

※5 厚木市における人口の現状を分析し、人口の将来展望と目指すべき将来の方向を示した「人口ビジョン」と、人口減少を克服するための施策を位置付ける「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が一体となった計画のこと。

工 駅前広場

- ・駅前広場は、本市に北口駅前広場（約 4,900 m²）、伊勢原市に南口駅前広場（約 2,400 m²）が整備されています。
- ・駅には路線バスが乗り入れており、北口に平日 261 本/日、南口に平日 66 本/日が運行しています。
- ・「産業マスタープラン^{※6}」において、平成 28 年の調査では、駅周辺からは 100 便/日以上企業の従業員等を送迎しているバスが運行されていると推定されており、企業等バスを運行している事業所数 12 事業所のうち、8 事業所が南口、4 事業所が北口を主に利用しています。また、これらの事業所のうち、企業等バスの利用者は 896 人/日で全従業員の 38.7%となっています。

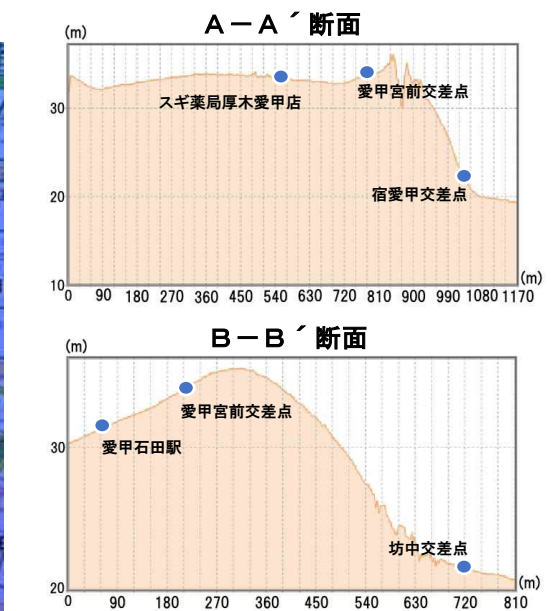
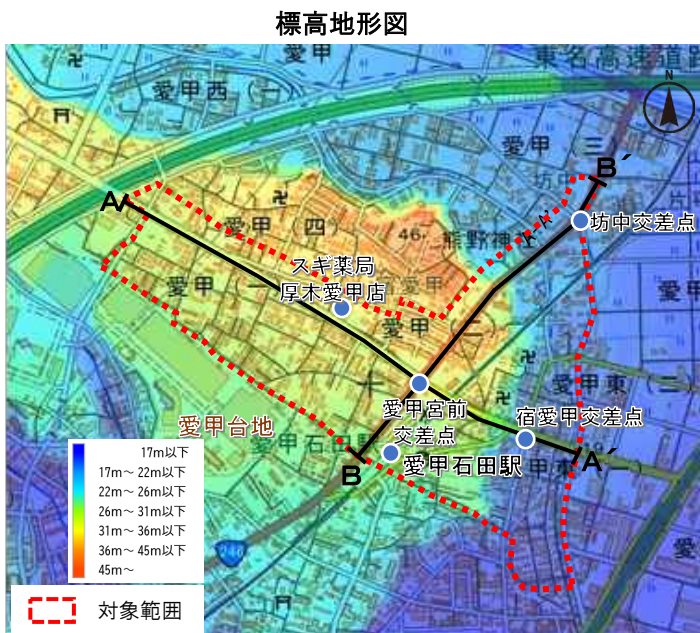


注）日産自動車株については、独自に発着を保有しているため、調査対象から除外。

出典：産業マスタープラン

オ 地形

- ・本市は、北西部に広がる丹沢山地、尼寺原台地及び荻野台地などの洪積台地、並びに南東部に広がる沖積平野の「三段構えの地相」と呼ばれる地域にあり、起伏に富んだ地形となっています。
- ・駅周辺の大部分は、愛甲台地上に形成されていますが、北東側にかけて、高低差が大きくなっています。

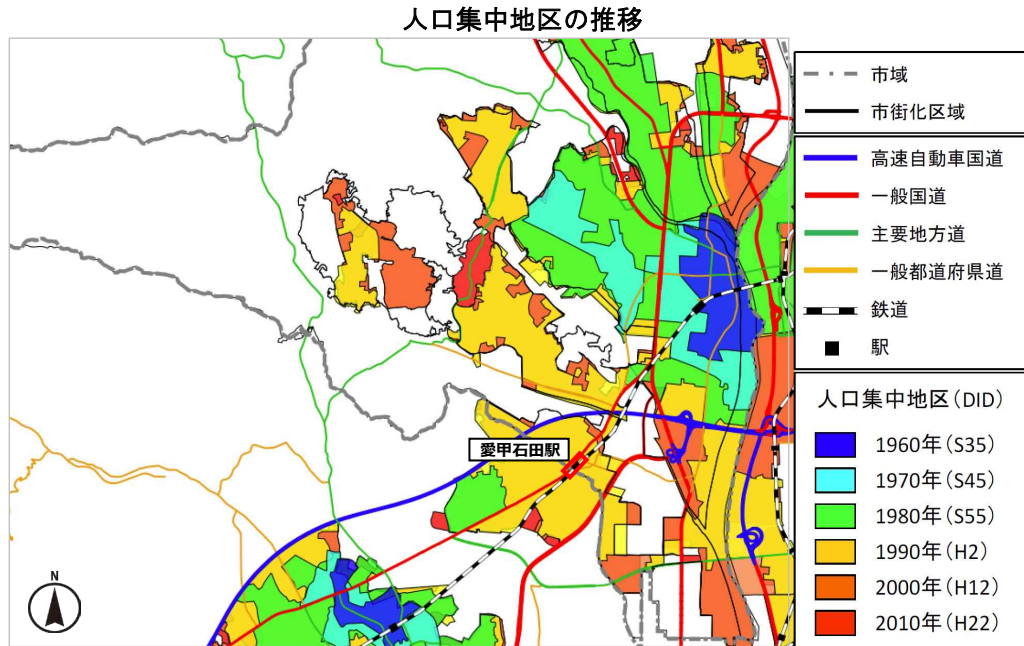


出典：国土地理院地図（国土地理院HP）を基に作成

※6 地域経済の活性化、継続的な産業の振興、にぎわいのあるまちづくりを推進するためのよりどころとなる厚木市の計画のこと。

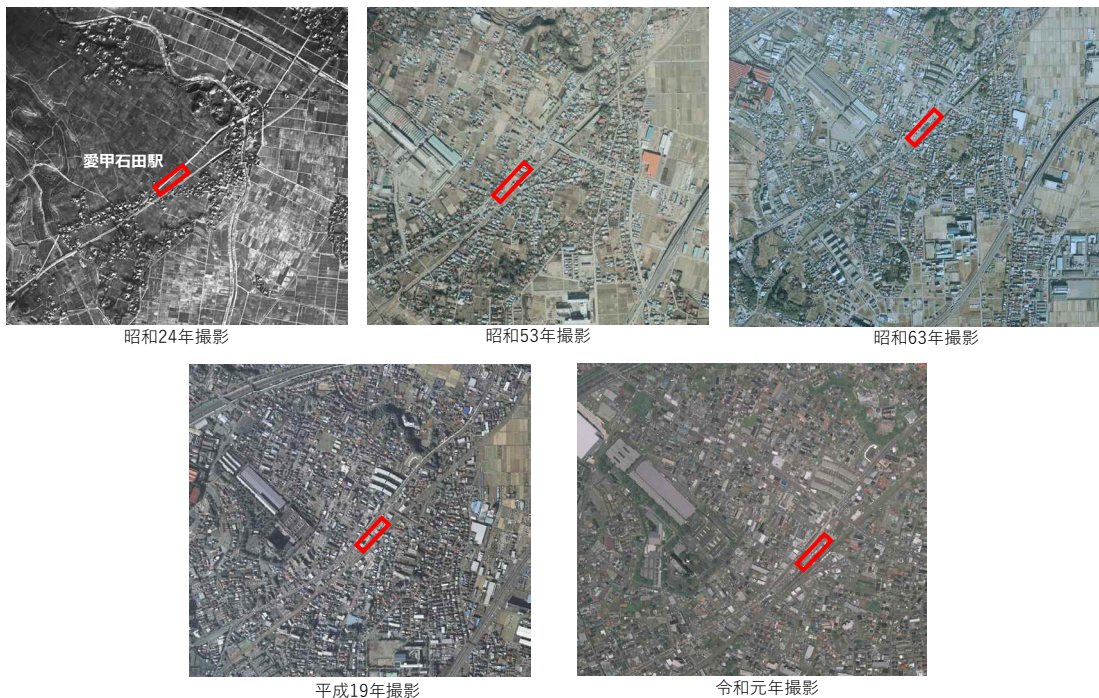
カ まちの変遷

- ・ 駅の整備以降、交通利便性を背景として駅周辺では住宅開発が行われ、市街化が進んできました。人口集中地区*の推移をみると、駅周辺は平成2年以降に人口集中地区となっています。
- ・ 航空写真をみると、昭和24年当時は田園が広がっており、駅南側を中心に一部集落が確認できます。その後、徐々に駅北側にも住宅等が立地し、昭和62年の北口駅前広場、橋上駅舎の整備後は、駅周辺や幹線道路を中心に市街化が進んできたことが分かります。



出典：コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

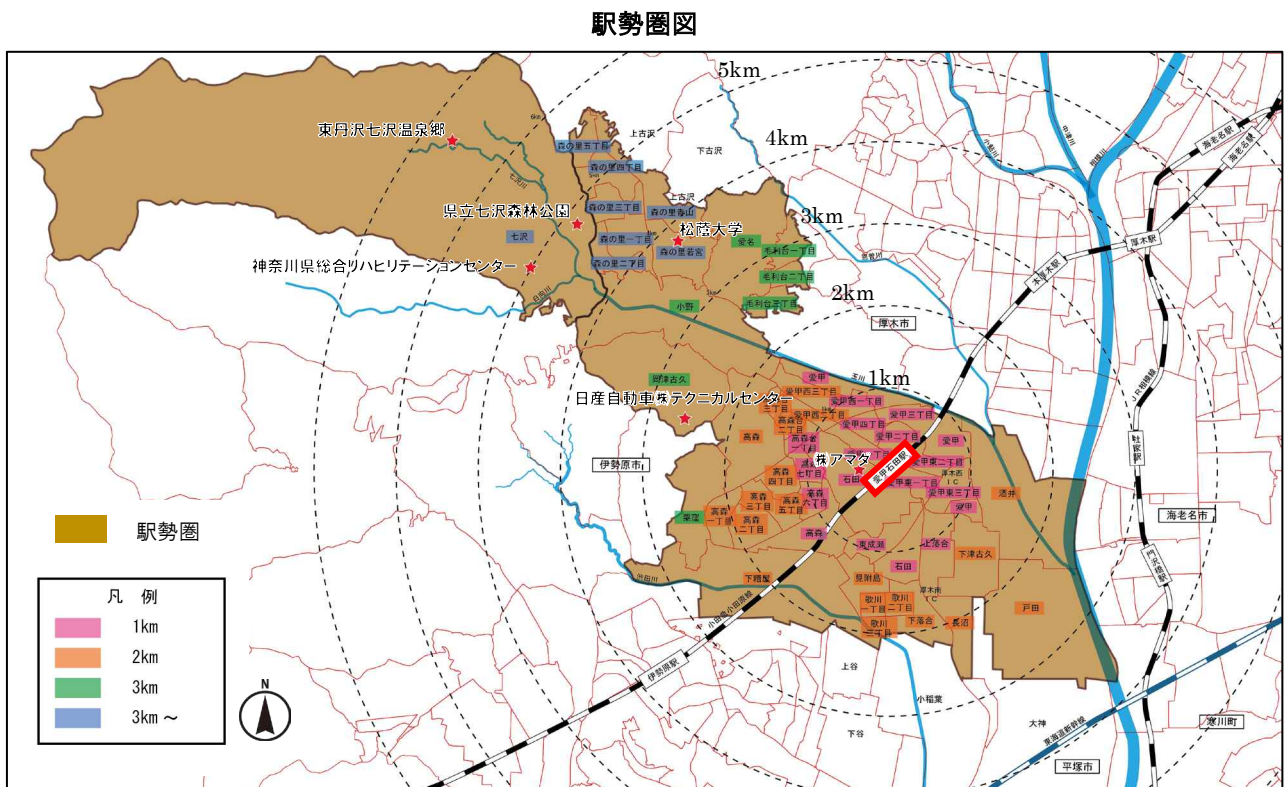
航空写真



出典：国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス（国土地理院 HP）を基に作成

ク 広域的にみたまちの特性

- ・ 駅から少し離れると、玉川に向かった斜面での緑地や玉川沿いには一団の農地などの緑地・農地が広がっており、付近は豊かな自然環境にも恵まれています。
- ・ 北西方向は大山に連なる丹沢山地部であり、そこに位置する県立七沢森林公園や東丹沢七沢温泉郷などの広域的な地域資源にも近接する位置にあります。
- ・ 駅勢圏*内には、開発により戸建て住宅団地が形成されているほか、複数の企業の研究施設や大学、病院などの比較的大きな施設も立地しています。
- ・ 駅周辺は、首都圏郊外の通勤住宅地という特性と、駅勢圏内に立地する研究施設や学校施設、広域的な地域資源への玄関口という特性も有しています。



駅勢圏内の主な施設



日産自動車(株)テクニカルセンター



(株)アマダ



松蔭大学



東丹沢七沢温泉郷



県立七沢森林公園



神奈川県総合
リハビリテーションセンター

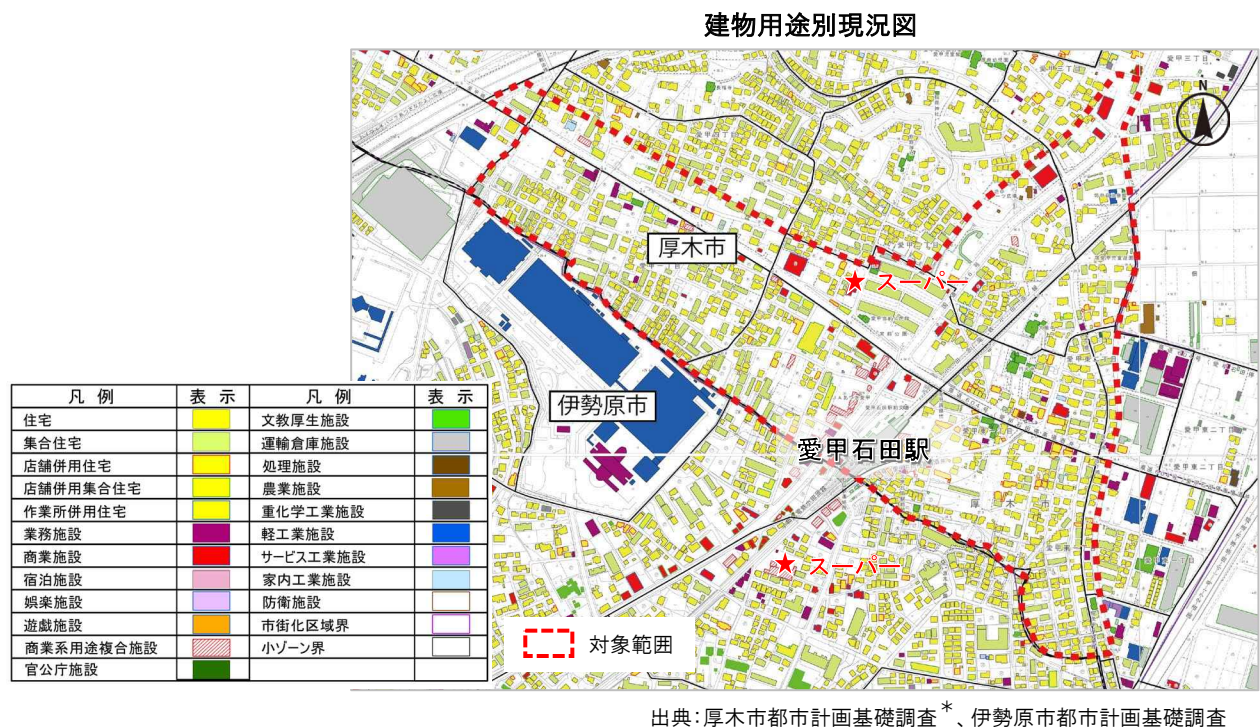
(2) 課題

駅利用者、駅周辺の住民を対象として実施したアンケート調査結果^{※7}（P71～81 参照）や、地元自治会を中心とした地元市民組織によるワークショップ形式で開催された会議で出された意見などの課題を「土地・建物利用」、「道路」、「公共交通・駅前広場」、「景観・みどり」、「防災」の5つの分野（テーマ）に沿って整理します。

ア 土地・建物利用

■ 駅周辺に商業施設(スーパーや飲食店など)が少ない

- ・ 駅周辺では北口に一部店舗が集積していますが、住宅が多く、食品や日用品を購入できる店舗や、飲食店などの商業施設が少ない状況です。
- ・ アンケート調査結果（まちづくり）において、満足度の低い項目や重要度の高い項目で商業施設の順位が1位となっています。また、愛甲石田駅やその周辺で必要だと思う施設の1位はスーパーなどの食料品店であり、現在は北口と南口にそれぞれありますが、距離が少し遠く利用しづらい状況です。



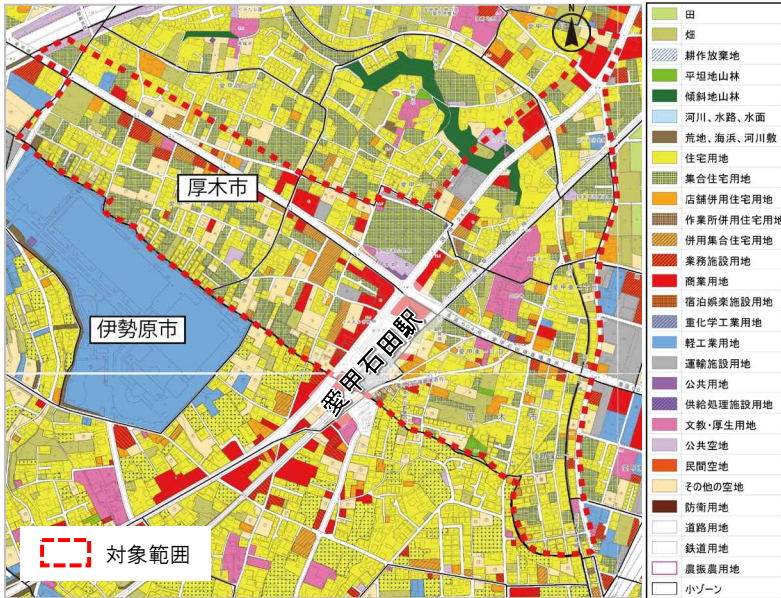
※7 アンケート調査は、平成30年度に交通環境に関するアンケート調査、令和2年度にまちづくりに関するアンケート調査を行っており、P11～P17において、交通環境に関するアンケート調査結果を「アンケート調査結果（交通環境）」、まちづくりに関するアンケート調査結果を「アンケート調査結果（まちづくり）」と表現する。

なお、交通環境に関するアンケート調査結果はP71～74、まちづくりに関するアンケート調査結果はP75～81に掲載している。

■ 低未利用地が多く存在し、土地の高度利用が図られていない

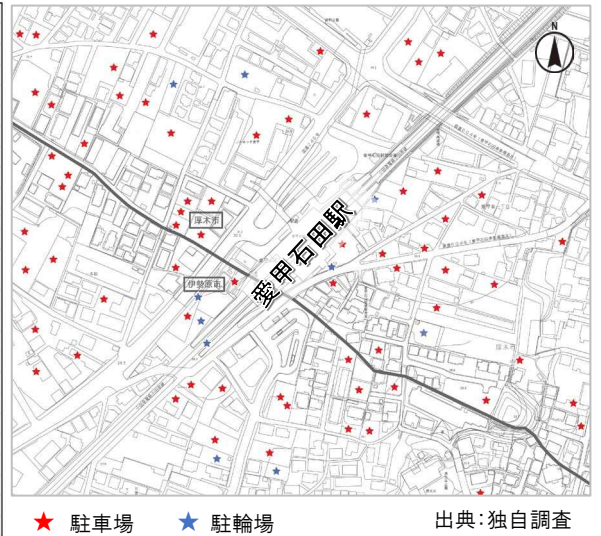
- ・ 駅周辺には戸建て住宅と駐車場・駐輪場などのいわゆる低未利用地が多く存在し、土地の高度利用や容積率の有効利用が図られていない状況です。

土地利用現況図



出典: 厚木市都市計画基礎調査、伊勢原市都市計画基礎調査

駐車場・駐輪場位置図

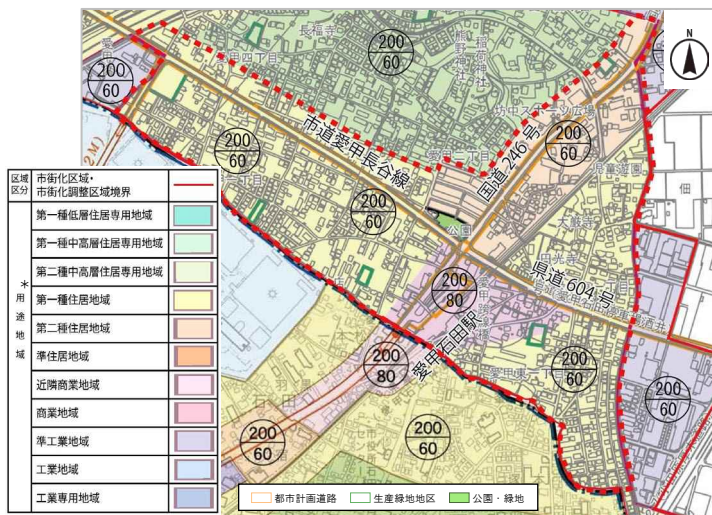


出典: 独自調査

■ 開発が起こりにくい環境（指定容積率など）

- ・ 駅周辺は近隣商業地域となっていますが、指定容積率は200%であり、上位計画である「厚木都市計画都市再開発の方針」においても、計画的な再開発が必要な市街地として南口側は一号市街地及び要整備地区、北口側は一号市街地の指定となっており、本厚木駅周辺等で指定されている緊急性の高い二項再開発促進地区*の指定はありません。また、国道・県道以外の道路幅員が4m程度と狭く、駅周辺の敷地が細分化されており、まとまった用地が確保できない状況のため、大規模な開発が起こりにくい環境となっています。

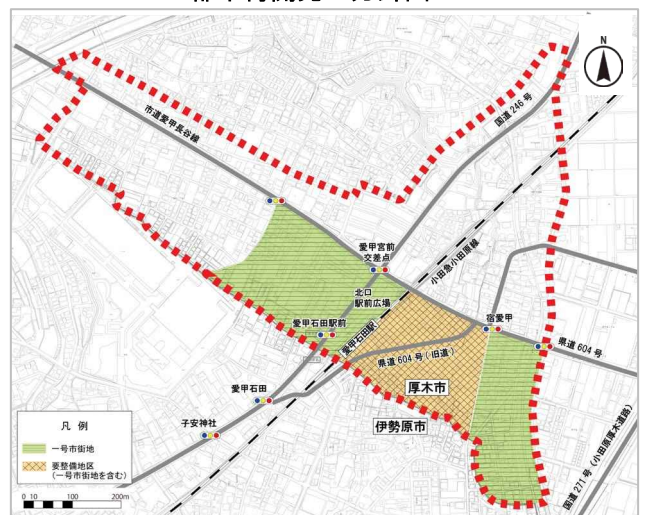
都市計画図



対象範囲

出典: 厚木市都市計画情報マップ、伊勢原市HP

都市再開発の方針図



対象範囲

出典: 厚木都市計画都市再開発の方針を基に作成

■ 公共施設の充実

- ・ 駅周辺の公共施設は、市役所連絡所のみとなっており、地区市民センターや児童館等は駅から離れた場所に位置しています。
- ・ アンケート調査結果（まちづくり）において、満足度の低い項目で公共施設の充実の順位が上位となっています。

公共施設の分布状況



出典：厚木市タウンマップを基に作成

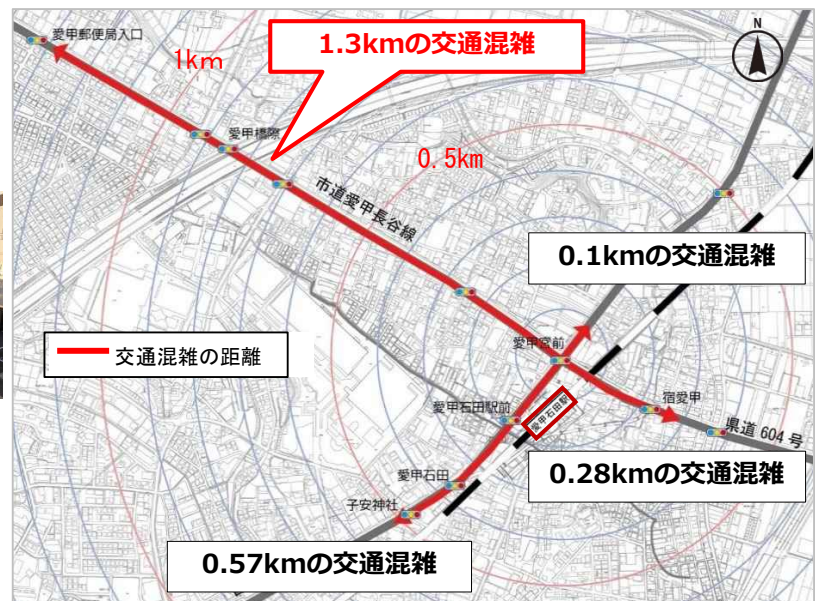
イ 道路

■ 愛甲宮前交差点を中心とした交通混雑

- ・ 朝夕ピーク時に愛甲宮前交差点を中心とした交通混雑が発生しており、市道愛甲長谷線は最大 1.3km の混雑がみられます。ピーク時の特徴として、大型車の混入率が高く、路線バスや企業の送迎バス、物流の大型貨物車が交通混雑の主な要因の一つであると考えられます。



愛甲宮前交差点を中心とした交通混雑



出典：平成30年度 交通量調査

■企業バス乗り場までの歩道の混雑

- ・朝ピーク時に駅施設内や国道246号、市道愛甲長谷線の歩道が混雑しています。特に雨の日はすれ違いがしにくい状況です。

【平成29年度 歩行者交通量調査】

北口ペDESTリアンデッキ
ピーク時(8:00~8:15) : 604人

国道246号(歩道)
ピーク時(7:45~8:00) : 496人



歩道の混雑状況(国道246号:雨天時)



歩道の混雑状況(国道246号:晴天時)



歩道の混雑状況(市道愛甲長谷線)



北口ペDESTリアンデッキの状況

■駅周辺の生活道路の安全性

- ・駅周辺の住宅地内には、幅員4m未満の狭あい道路*が存在します。
- ・また、南側の駅前道路は通勤通学時間帯には高校生の利用が多く見られますが、歩道がなく車とのすれ違いがしにくい状況です。

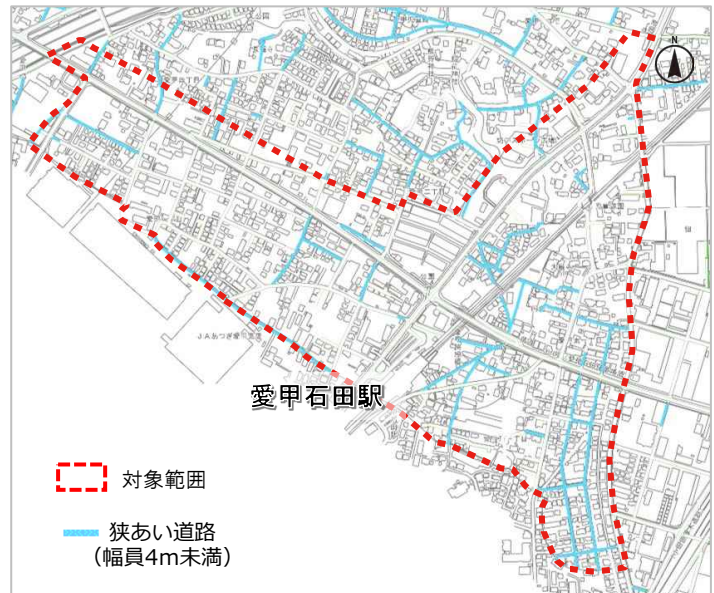


狭あい道路



駅前道路(南側)

駅周辺の狭あい道路



出典:厚木市タウンマップを基に作成

ウ 公共交通・駅前広場

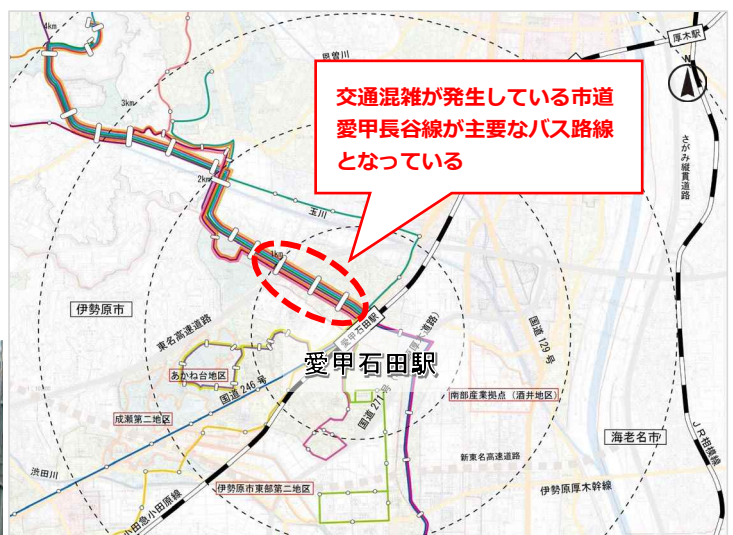
■通勤・通学ピーク時の路線バスの定時性

- ・駅に向かう主要なバス路線上で、通勤・通学時間帯の交通混雑により運行速度が低下しています。
- ・特に、愛甲石田駅を発着し市道愛甲長谷線を通る系統で、運行速度の低下が著しい状況となっており、路線バスの定時性が保たれていません。



北口駅前広場に乗り入れる路線バス

路線バスルート



出典:神奈川中央交通 HP を基に作成

■通勤・通学ピーク時の駅の混雑

- ・ 駅利用者の増加により、通勤・通学のピーク時にはホームや改札などの混雑が見られます。
- ・ アンケート調査結果（交通環境）において、駅利用者は混雑に関する項目について重要度が高くなっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響で乗降客数が減少したため、今後の状況に注意する必要があります。



ホームの混雑状況

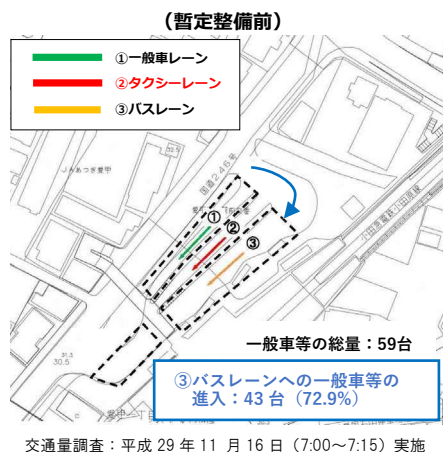
■北口駅前広場内でのバス、一般車等の交通の錯綜

- ・ 北口駅前広場では、一般車がバスレーンに進入し、バスの運行を阻害しています。
- ・ アンケート調査結果（交通環境）において、在住者は一般車乗降場の利便性に関する項目について重要度が高くなっています。
- ・ 令和3年度に暫定整備を行い、一部改善されましたが、今後は駅前広場全体を整備していく必要があります。



一般車がバスレーンに進入

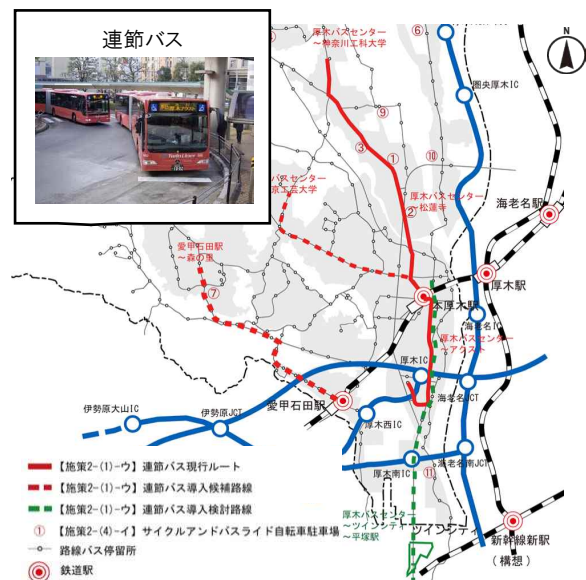
【駅北口駅前広場暫定整備工事(令和3年度)】



■駅前広場面積の充実

- ・ 駅の乗降客数からみると、現状の駅前広場の広さでは十分とは言えない状況です。地元からも一般車の待機スペースの少なさなどが意見として挙がっています。
- ・ 駅周辺では、土地区画整理事業が施行中であり、今後の駅利用の増加に対応可能な面積が必要となります。
- ・ 森の里地区と駅をつなぐルートで連節バス導入候補路線とされていることから駅前広場の拡張が必要です。

連節バスの導入候補路線



■企業の送迎バスへの対応

- ・ 駅からは 100 便/日以上企業の送迎バスが運行されています。また、駅周辺に独自にバスターミナルを設けて送迎バスを運行している企業も存在します。
- ・ これらの企業(独自にバスターミナルを設けている企業を除く)のうち、送迎バスを交通手段としている方は約 40%であり、事業所への主要な通勤手段の一つとなっています。
- ・ 今後は周辺の開発により、さらに企業の送迎バスが増えることも考えられます。



南口駅前広場



独自のバスターミナル

工 景観・みどり

■駅周辺のオープンスペース（公園・広場など）の不足

- ・ 駅周辺の公園は宮前公園のみとなっており、また、北口駅前広場には、イベント等が開催できるオープンスペースが少ない状況です。
- ・ アンケート調査結果（まちづくり）において、公園などのオープンスペースに関する項目が満足度の低い項目となっています。
- ・ 地元からも駅周辺の公園やオープンスペースの不足について意見が挙がっています。

宮前公園の位置



出典：厚木市タウンマップを基に作成

■地域資源（大山の自然景観など）への配慮

- ・ 駅北口から望むことができる本市の観光資源である大山は、アンケート調査結果（まちづくり）において、眺望に関する項目の満足度が高く、景観に配慮することが必要です。
- ・ 駅周辺には愛甲大塚古墳を始めとした歴史・文化などの地域資源があり、適切な保存と配慮が必要です。



北口ペデストリアンデッキから見た大山等

■市の玄関口にふさわしい駅周辺の緑化と適切な維持管理

- ・ アンケート調査結果（まちづくり）において、駅周辺の緑化の満足度が高い一方、地元からは駅周辺のみどりを増やしたいという意見が挙がっています。
- ・ 駅周辺は緑化を推進すべき地域として、「緑化重点地区」に指定されており、駅周辺の緑化と適切な維持管理が必要です。

緑化重点地区の範囲



出典：厚木市タウンマップを基に作成

防災

■ 駅周辺の一時的滞在スペースの充実

- ・ 駅周辺には災害時などに一時的に滞在できる大きな施設がなく、オープンスペースも少ない状況です。
- ・ アンケート調査結果（まちづくり）において、災害時の帰宅困難者向け一時滞在スペースの項目について満足度が低く、重要度が高くなっています。
- ・ 現在は、帰宅困難者一時滞在施設として、日産自動車(株)テクニカルセンター(200人)と(株)アマダ(200人)が指定されていますが、施設が開設されるまでは、他施設での待機が必要となります。
- ・ 駅周辺には企業が多く立地し、今後も周辺の開発により駅利用者の増加が想定されることから、帰宅困難者向けの一時滞在場所や駅周辺の避難場所の継続的な確保、施設が開設されるまでの待機場所が必要となっています。

駅周辺の施設配置



出典：コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

駅周辺の帰宅困難者用一時滞在施設

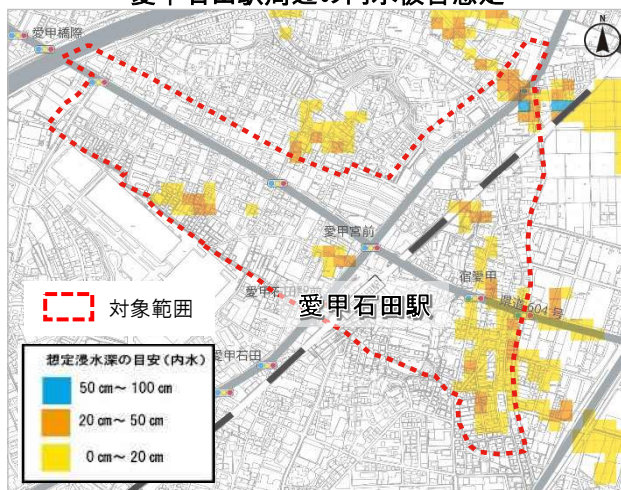


出典：厚木市タウンマップを基に作成

■ 災害時対応としての都市基盤*の整備

- ・ 駅周辺の住宅地内は幅員4m未満の狭い道路が存在し、災害時に緊急車両の通行に支障をきたす恐れがあります。
- ・ 駅周辺では一部内水被害が想定されている箇所が存在し、広域的にみると、玉川周辺で洪水浸水が想定されています。また、指定避難場所である東名中学校と愛甲小学校、指定緊急避難場所である片平老人憩の家が浸水範囲に含まれています。

愛甲石田駅周辺の内水被害想定



出典：厚木市内水ハザードマップ

愛甲石田駅周辺の洪水被害想定



出典：厚木市洪水浸水・土砂災害ハザードマップ

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

現況・課題

(3) 現況・課題図 (まとめ)

現況・課題のまとめを次の図のとおり示します。

<土地・建物利用>

- ① 駅周辺に商業施設(スーパーや飲食店など)が少ない
 - ・ 駅周辺に食品や日用品を購入できる店舗やカフェなどの飲食店が少ない。
- ② 低未利用地が多く存在し、土地の高度利用が図られていない
 - ・ 戸建て住宅と駐車場・駐輪場(低未利用地)が多く存在し、土地の高度利用が図られていない。
- ③ 開発が起こりにくい環境(指定容積率など)
 - ・ 駅周辺の指定容積率が200%、国道・県道以外の道路幅員が4m程度、敷地が細分化されているなど、まとまった用地が確保できない状況であり、開発が起こりにくい環境となっている。
- ④ 公共施設の充実
 - ・ 駅周辺の公共施設は市役所連絡所のみとなり、他の公共施設は駅から離れている。

<公共交通・駅前広場>

- ① 通勤・通学ピーク時の路線バスの定時性
 - ・ 朝夕ピーク時に駅に向かう主要なバス路線上で、交通混雑が発生し運行速度が低下している。
 - ・ 路線バスの定時性が確保できず、利便性が低下している。
- ② 通勤・通学ピーク時の駅の混雑
 - ・ 朝ピーク時に駅の下り線側ホーム及び改札口が混雑している。



改札口付近の混雑状況



ホームの混雑状況

③ 北口駅前広場内でのバス、一般車等の交通の錯綜

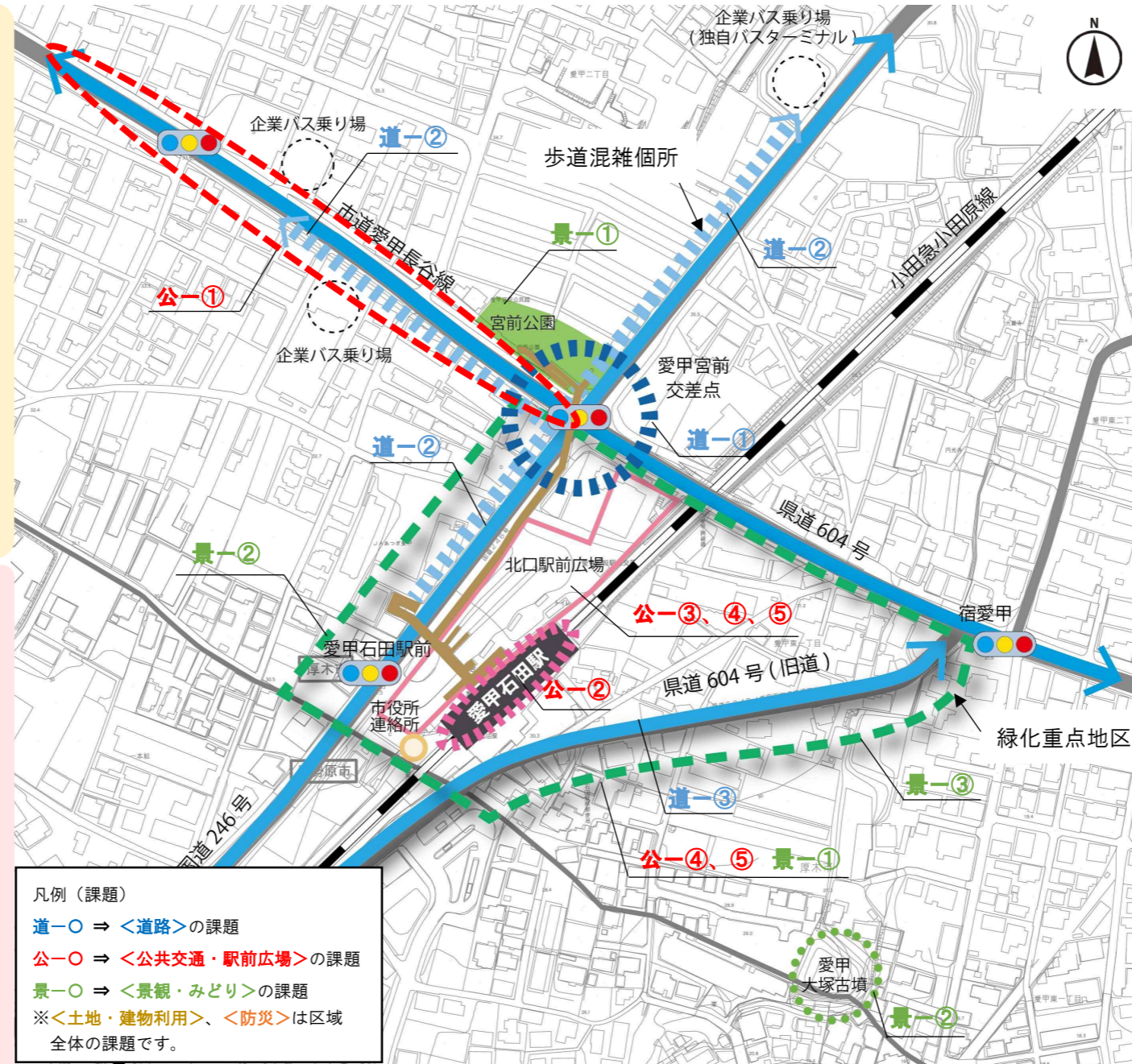
- ・ 北口駅前広場のバス乗降場付近で、一般車がバスの停車や交通動線を阻害している。
- ・ 一般車乗降場の利便性が低い。

④ 駅前広場面積の充実

- ・ 駅乗降客数を踏まえると、北口駅前広場、南口駅前広場ともに面積が不足している。

⑤ 企業の送迎バスへの対応

- ・ 駅から100便以上の企業バスが運行しており、事業所への主要な通勤手段の一つとなっている。
- ・ 今後は周辺の開発により、さらに企業バスが増えることが想定される。



凡例(課題)
 道-○ ⇒ <道路>の課題
 公-○ ⇒ <公共交通・駅前広場>の課題
 景-○ ⇒ <景観・みどり>の課題
 ※<土地・建物利用>、<防災>は区域全体の課題です。

<道路>

- ① 愛甲宮前交差点を中心とした交通混雑
 - ・ 朝夕のピーク時に交通混雑が発生し、駅周辺への自動車でのアクセス性が低下している。
 - ・ 今後、周辺の土地区画整理事業等の開発による自動車交通量の増加が想定される。



市道愛甲長谷線(小野方面)の混雑状況

② 企業バス乗り場までの歩道の混雑

- ・ 朝夕のピーク時に歩行者デッキや歩道での混雑が発生し、特に雨天時はすれ違うのが難しい状況。



歩道の混雑状況(国道246号:雨天時)



北口歩行者デッキの混雑状況

③ 駅周辺の生活道路の安全性

- ・ 駅周辺では幅員の狭い生活道路が存在している。
- ・ 幹線道路の交通混雑により、生活道路が抜け道になっている。
- ・ 南側の駅前道路は歩行者が多く見られるが、歩道が未整備である。

<景観・みどり>

- ① 駅周辺のオープンスペース(公園・広場など)の不足
 - ・ 駅周辺は宮前公園しかなく、北口駅前広場内にはイベント等が開催できるオープンスペースが少ない。
- ② 地域資源(大山の自然景観など)への配慮
 - ・ 大山の自然景観などの地域資源への配慮が必要である。
- ③ 市の玄関口にふさわしい駅周辺の緑化と適切な維持管理
 - ・ 駅周辺は「緑化重点地区」に定められており、緑化の推進や維持管理を図る必要がある。

<防災>

- ① 駅周辺の一時滞在スペースの充実
 - ・ 駅利用者が発災後に一時滞在できる場所が不足している。
- ② 災害時対応としての都市基盤の整備
 - ・ 幅員の狭い生活道路が存在し、災害時に緊急車両の通行の妨げとなる恐れがある。
 - ・ 内水(浸水)被害が想定されている箇所が存在する。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

現況・課題

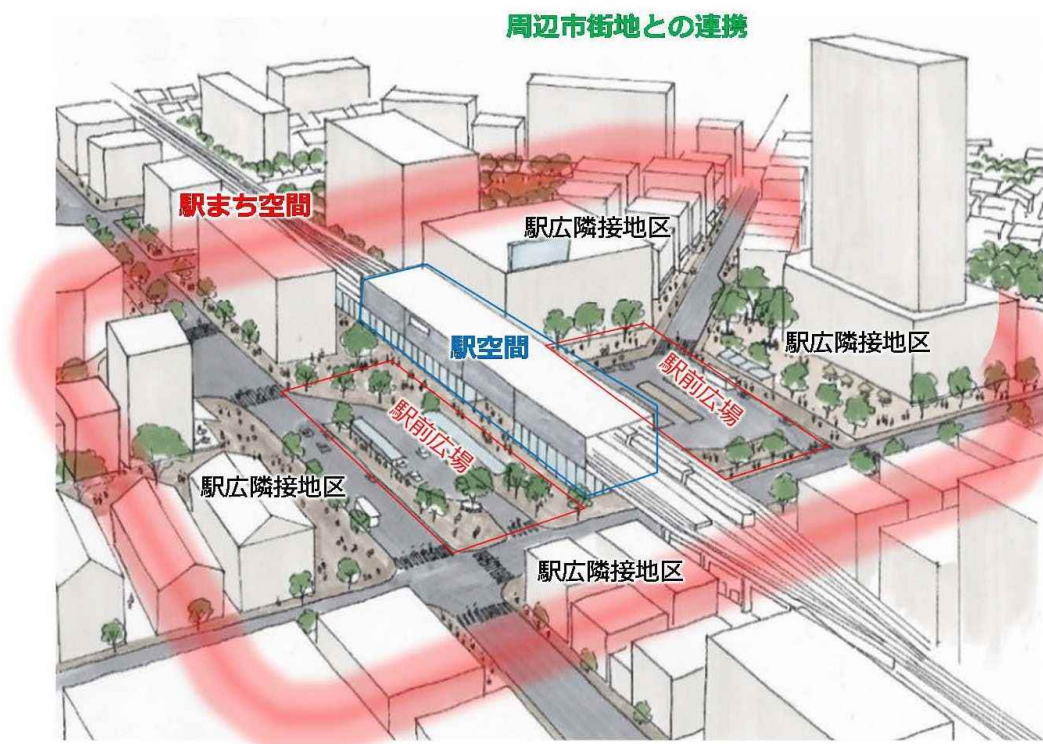
(4) これからのまちづくり

これからのまちづくりは、「現況・課題」で整理した内容の改善に取り組みながら、次のような社会的な動向、まちづくりの考え方を踏まえて、新たな魅力を備えるまちとしていく必要があります。

ア コンパクト・プラス・ネットワークなどの新たなまちづくりの方向性を踏まえた取組

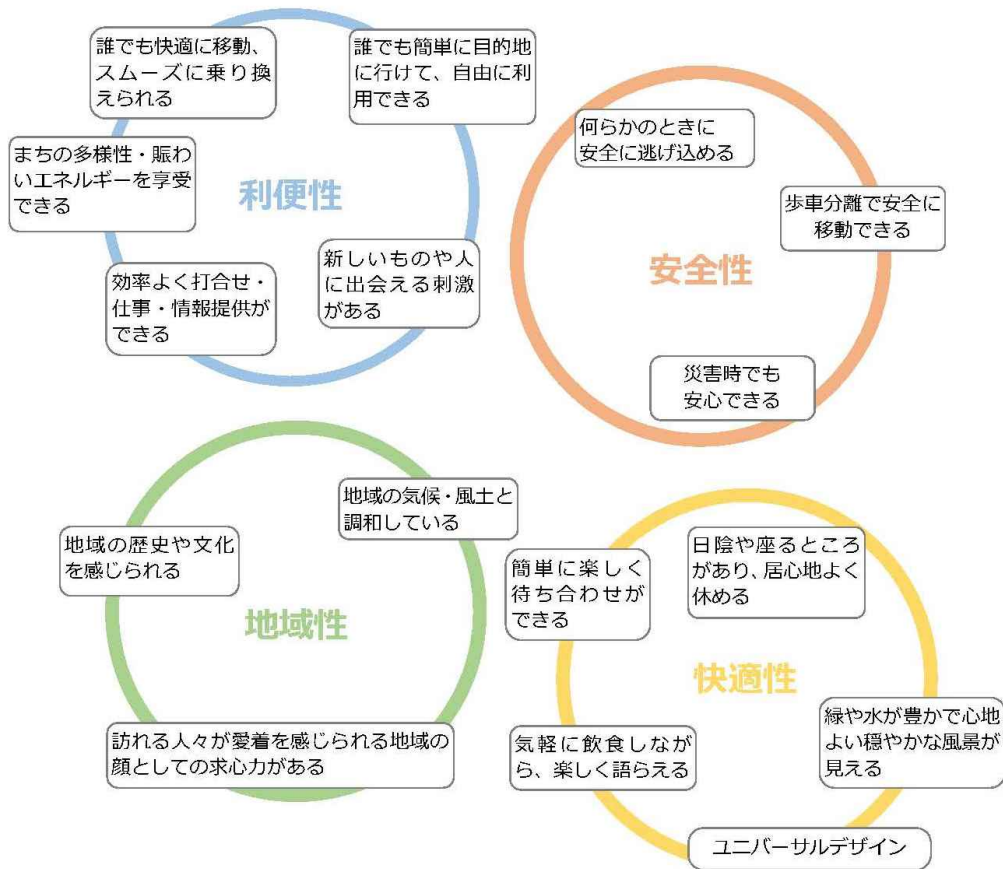
- ・国は、人口動向や環境問題等の様々な社会的な動向を考慮した今後の都市づくりの最も基本的な方向性として「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を示しています。この考え方の中で、都市機能の集中的な立地を誘導する区域内等の人が多く集まる場所では「居心地がよく歩きたくなるまちなか」といった考え方も示されています。
- ・駅を中心とする周辺の区域のことを、「駅まち空間」として捉え、国が示す「駅まちデザインの手引き」の中で、駅まち空間は、『多くの人々が集まり・出会い・交流が生まれる、都市生活における重要な拠点であり、駅まち空間のあり方とともに、駅まち空間を中心として都市を考える視点も重要である。また、人の集まるところには情報も集まり、多様な情報は、新たな付加価値を生み出す資源である。このような側面からも、駅まち空間をこれからの時代のまちづくりの中核を担い得る場所ととらえることが必要である。』との考え方が示されています。
- ・駅周辺の今後のまちづくりでは、この駅まち空間という捉え方の中で、構成する駅、駅前広場、周辺市街地を新たな形に再編していくことが求められています。

駅まち空間と周辺市街地での一体的整備



出典：駅まちデザインの手引き(令和3年9月 国土交通省)

駅まちデザインで重視すべき要素



出典：駅まちデザインの手引き(令和3年9月 国土交通省)

駅まち空間と周辺市街地で求められる機能と空間・施設の例示

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	交通結節機能	改札内コンコース・ホーム・昇降施設・駅務室・機械室等	改札外コンコース・自由通路・駅務室・機械室等	バス乗降（路線バス・高速バス・観光バス等）、タクシー乗降・一般車乗降・ライドシェア乗降・駐車施設（自動車、自転車）・乗換のための歩行者空間等	駐車場 駐輪場 等	サイクルポート シェアモビリティポート フリンジパーキング 等
	交流機能 防災機能	待合場等	待合場 休憩スペース等	人々の滞留スペース・プラザ・災害時の一時避難場所 等	公開空地 共用部 等	公園・避難所・一時滞在施設 等
	都市環境 形成機能	地域性や象徴性のある駅舎等	地域性や象徴性のある駅舎等	親水空間（噴水・水盤等）・シンボル施設（モニュメント等）・グリーンインフラ（シンボルツリー・芝生等） 等	公開空地 共用部 等	緑のネットワーク（街路樹・緑道等）・シンボルロード 等
環境空間	サービス機能 (商業機能や住居機能、サービス機能も含む)	トイレ 通信 (Wi-Fi) 等	切符売り場 案内所 通信 (Wi-Fi) 等	通信 (Wi-Fi、公衆電話) 交番・トイレ 行政窓口・観光案内所 等	商業・業務 住宅 等	図書館・公民館・地域交流施設・役所・文化ホール・福祉施設・郵便局・物産店・創業支援施設・観光支援施設 等

出典：駅まちデザインの手引き(令和3年9月 国土交通省)

イ 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた取組

- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って「ニューノーマル(新しい生活様式)」への移行に向けた取組により、まちづくりにおいてもその影響を考慮する必要があります。
- ・ 国では、新型コロナ感染症の拡大の影響を踏まえて「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(国土交通省都市局令和2年8月31日)」をとりまとめています。その中では、主な政策分野である「都市」「都市交通」「オープンスペース」について今後の方向性が提示されています。

【論点2】 都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

<新型コロナ危機を契機に生じた変化>	<今後の方向性>
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、公共交通利用者が減少。 ○ 移動時間等の削減により時間価値の重要性が強認識されるものと考えられる。 ○ 近距離の移動については、公共交通から自転車に転換している可能性。 ○ 公共交通について、感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応も必要に。 ○ 歩行者にとっての過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性が高まっていくと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 混雑状況のリアルタイム発信等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。 ○ まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。 ○ 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車を利用しやすい環境整備が必要。 ○ 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備も必要。 ○ 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。

出典：新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例(厚生労働省)

ウ SDGs、カーボンニュートラルへの対応を踏まえた取組

- ・ 持続可能な開発目標 (SDGs) とは、持続可能な都市の実現に向け、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。
- ・ 政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。この実現に向けて、世界が取組を進めており、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げているところです。
- ・ 本市は、令和3年2月に「ゼロカーボンシティ」を表明していることから、今後のまちづくりにおいても「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けた取組が必要です。

カーボンニュートラルとは

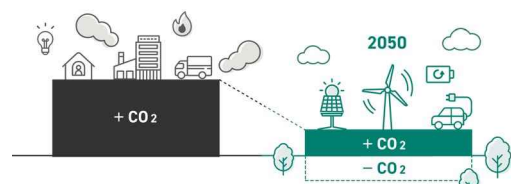
温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します

2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」※から、植林、森林管理などによる「吸収量」※を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

※人為的なもの

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を必要とします。



出典：環境省HP



工 新たな交通手段や広域的な交通網の動向を踏まえた取組

- ・国では、これまでの公共交通手段に加えて、今後は「超小型モビリティ*」と呼ばれる交通手段や、シェアモビリティ等の社会基盤としての交通手段への配慮が求められるとしています。
- ・新たな移動手段や交通サービス環境の変化を見据えたまちづくりの推進が必要です。
- ・県内では、リニア中央新幹線の整備や東海道新幹線新駅が検討されており、広域的な交通網の動向を踏まえた取組が必要です。

鉄道ネットワークの将来プロジェクト



出典：超小型モビリティの成果と今後(国土交通省)

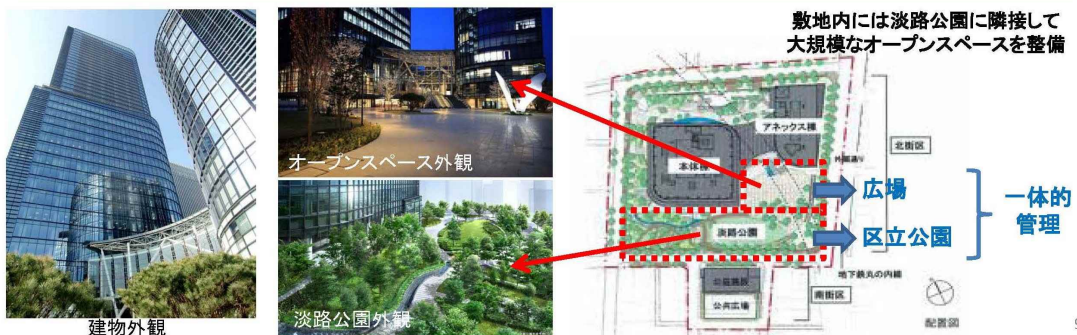


出典：交通マスタープラン

オ 災害時への対応を踏まえた取組

- ・都心南部直下地震はモーメントマグニチュード 7.3 で発生確率は 30 年間で 70%と想定されています。本市では最大で震度 6 強と予測されています。
- ・都心南部直下地震は東京湾北部地震にかわり、国が防災対策の主眼を置く地震としており、神奈川県内全域が「首都直下地震対策特別措置法」の緊急対策区域に指定されています。
- ・駅周辺での災害発生に備えたまちづくりを推進していく必要があります。

＜事例＞ワテラス(東京都千代田区、淡路町二丁目西部地区第一種市街地再開発事業)	
<p>民間再開発を契機として、淡路公園の拡張整備とあわせて発災時に活用可能な大規模オープンスペースを整備。平時は広場を地域防災訓練の場として活用することも想定。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施行区域面積：約2.2ha ○主要用途：事務所、商業施設、住宅、コミュニティ施設 等 ○竣工時期：平成25年2月(一部、6月) ○オープンスペース面積：4,400㎡(区立淡路公園3,000㎡を含む。) 	<p>＜帰宅困難者受入施設としての機能＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○発災時にはコミュニティ施設(1.3階、計約1,000㎡)、状況に応じオフィスエントランスを開放し、帰宅困難者(486名受入れを想定)に飲料水・食料や簡易トイレを提供する。 ○組合管理所有の防災備蓄倉庫を区に使用貸借し、物資や一部消防機材を備蓄。備蓄物資の初期購入は管理組合が負担、更新は区が負担する。



出典：民間事業者の誘導による大都市都心部等における防災性の向上について(参考資料)(国土交通省)