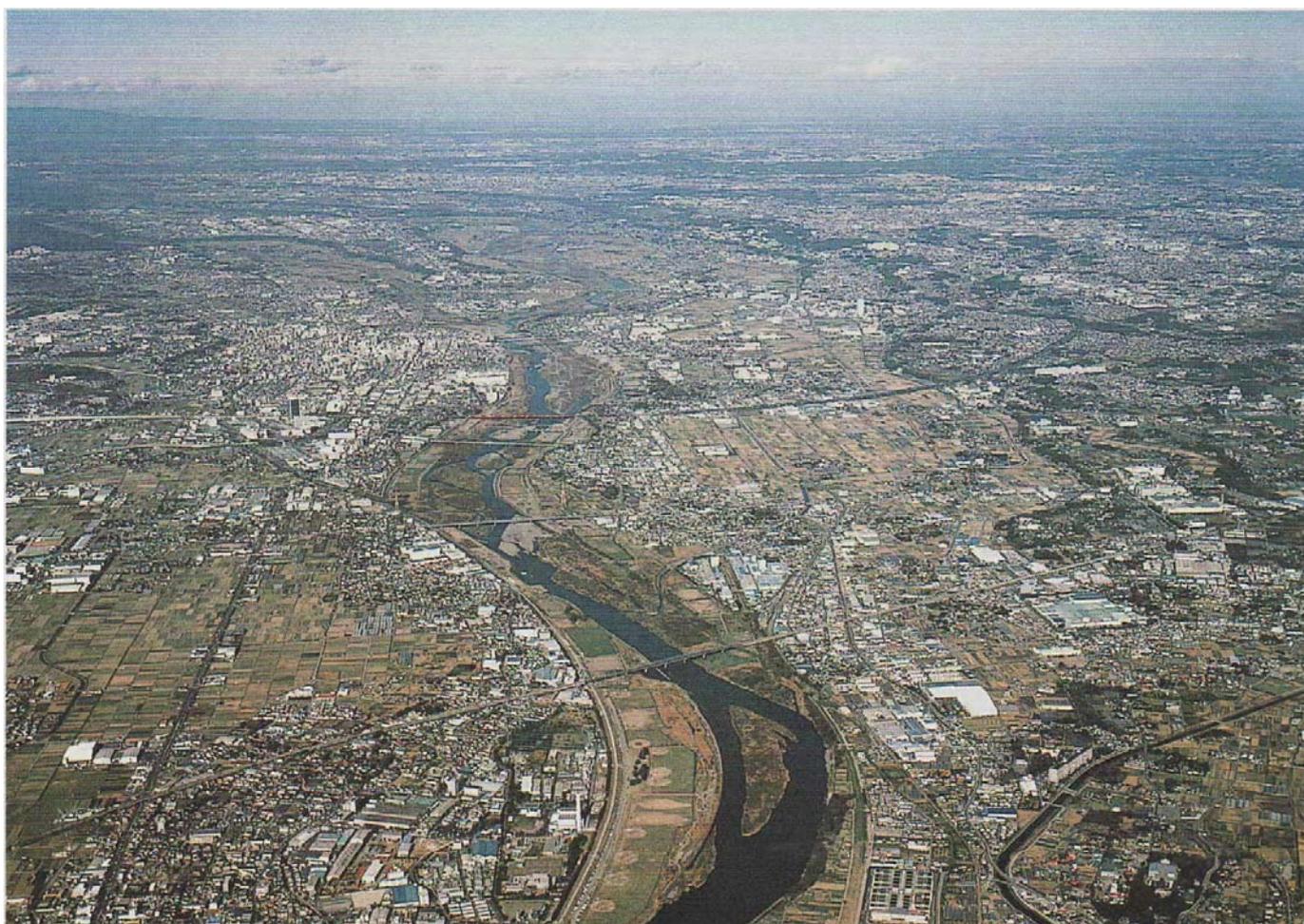


ツインシティ整備計画



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

目 次

はじめに	1
1 東海道新幹線新駅の誘致とツインシティ	
2 ツインシティ整備計画について	
序 ツインシティ整備の意義	5
1 ツインシティ整備の意義	
2 ツインシティがめざす都市像	
第1章 ツインシティ整備にあたっての基本となる考え方	9
1 整備の基本となる考え方	
2 三者の役割分担	
3 三者の連携方法	
第2章 ツインシティの都市づくりのシナリオ	13
1 都市づくりのシナリオ	
2 ツインシティ整備と都市圏形成の流れ	
3 2015年の都市圏像	
第3章 ツインシティへの交通アクセスの骨格	17
1 交通アクセス整備の基本方向	
(1) 鉄道等の公共交通網の整備	
(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備	
2 交通アクセス整備の骨格事項	
(1) 鉄道等の公共交通網の整備	
(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備	
第4章 ツインシティの都市づくりの骨格	
1 都市づくりの基本方向	31
(1) ツインシティ（2つの個性豊かな都市づくり）	
(2) ツインシティの規模	
(3) 都市づくりの骨格となる整備内容	
(4) ツインシティでの生活スタイル・ワークスタイル（イメージ）	
(5) 環境共生のモデルとなる都市づくり	
(6) 都市づくり検討区域	
2 部門別の都市づくりの骨格事項	39
(1) 土地利用の骨格事項	
(2) 交通の骨格事項	
(3) 水・みどりの骨格事項	
(4) 環境インフラの骨格事項	
第5章 ツインシティの都市づくりの進め方（ステージプラン）	65
(1) 第一段階（計画づくり）	
(2) 第二段階（仕組み、枠組みづくり）	
(3) 第三段階（事業実施）	
(4) 第四段階（都市の成熟）	
第6章 ツインシティの整備に向けて（これからの具体的な取組み）	71
1 ツインシティの都市づくり	
(1) 三者の協働による取組み	
(2) 面整備事業についての基本的考え方	
(3) ツインシティでの雇用の場の創出	
2 県央・湘南都市圏の都市づくり	
資 料	81
1 ツインシティ（大神地区）基本計画	
2 ツインシティ倉見地区まちづくり基本計画	
3 用語の解説	
参 考	87
1 ツインシティ整備計画の策定に際して実施した県民参加の概要	
2 ツインシティ整備計画の検討経過	
3 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会	

はじめに

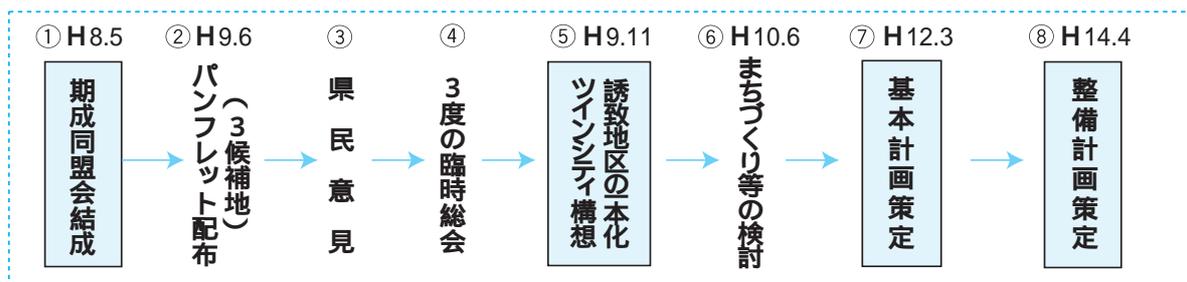
1 東海道新幹線新駅の誘致とツインシティ

県と神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会では、より多くの県民の皆さんの利便性の向上につながることを、さらには、JR東海にとっても魅力がある場所と考えられることなどの視点から、JR相模線やさがみ縦貫道路（圏央道）との結節点である寒川町倉見地区を新幹線新駅誘致地区に決定しました。

そして、相模川を挟んだ東西両側の地域の連携を図りながら、相乗効果を発揮し、両地域の発展につながる都市づくりとして、新駅誘致地区の倉見地区と相模川対岸の平塚側地区とを一体化した環境共生のモデル都市をめざすツインシティの整備に取り組んでいます。

このツインシティは広域交通の結節点にあること、周辺には産業や学術研究機関などが高度に集積していることから、これらを活かして都市づくりを進めるとともに、周辺都市からのアクセス整備を図ることにより、周辺地域の発展へと導いていきます。また、こうした取組みにより、ツインシティが鉄道事業者にとっても魅力あるものとなるよう努力していくことが、東海道新幹線新駅の実現につながるものと考えています。

(1) 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会の活動経過



- ① 平成8年5月31日、県中央部地域を活性化して県土の均衡ある発展を図るためには新幹線新駅が不可欠であるとの認識から、昭和45年頃から相模川東西でそれぞれ行われていた誘致活動を一本化して「神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会」（以下、「期成同盟会」という。）を結成しました。
- ② 平成9年6月、3地区（平塚市大神地区、寒川町倉見地区、綾瀬市落合地区）を新駅誘致の候補地として、これを周知するためにパンフレットを配布しました。
- ③ このパンフレットをもとに、県民の皆さんから6,600件のご意見をいただきました。また、新駅誘致の要望書が約59万3千人の署名によって提出されました。
- ④ 期成同盟会では、3度の臨時総会を開催して誘致地区を寒川町倉見地区に決定しました。

- 第1回臨時総会（平成9年7月24日）では、会員による意見交換を行いました。
- 第2回臨時総会（平成9年10月27日）では、次の地区選定の3つの視点を提示しました。

- (7) 相模川を挟んだ東西両側の地域の連携を図りながら、相乗効果を発揮し、両地域の発展につながるまちづくりができること。
- (4) 広域性、利便性の視点から、より多くの県民の皆さんの利便性の向上につながること。
- (9) JR東海にとっても、魅力ある場所と考えられること。

○ 第3回臨時総会（平成9年11月6日）では、**知事からツインシティ構想と誘致地区を寒川町倉見地区とする提案があり、全会一致で決定しました。**

- ⑤ 平成9年11月、期成同盟会は、第3回臨時総会の決定を受けて、「ツインシティ構想」と「新駅誘致地区」を発表しました。
- ⑥ 平成10年6月、期成同盟会の下に「まちづくり検討協議会」を設置して、新駅誘致に向けてツインシティのまちづくりとアクセス整備の検討を開始しました。
- ⑦ 平成12年3月、県民参加を行いながら「ツインシティ基本計画」を策定しました。
- ⑧ 平成14年4月、「ツインシティ整備計画」を策定しました。

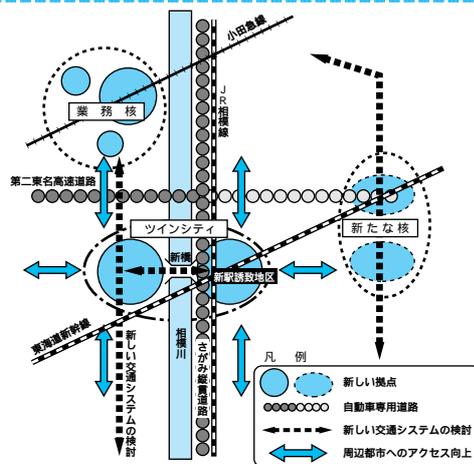
(2) 県央・湘南都市圏整備構想とツインシティ構想

県央・湘南都市圏整備構想



- これからの県央・湘南都市圏の整備にあたっては、地域の長年の夢である東海道新幹線新駅とリニア中央新幹線新駅を誘致して、全国との交流連携の窓口となる二つのゲートを形成し、これをつなぐ南北方向の交通と情報からなる軸をJR相模線の複線化やさがみ縦貫道路等の整備により強化し、都市圏の一体性と利便性の向上、新たな活力の創造をめざします。
- さらに、相模川流域や湘南海岸地域等の都市の中に残された貴重な自然空間を生かし、環境に配慮した都市づくりを進めることにより、環境と共生した生活都市圏の形成を図ります。

ツインシティ構想



- ツインシティ構想は、平成9年11月に期成同盟会が新駅誘致地区を寒川町倉見地区に決定した際に、提案した都市づくりです。
- この都市づくりは、相模川に新たな道路橋を架けて、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りょうで結び、川の東西両地区を一体化した環境と共生する都市を形成するものです。
- また、ツインシティの形成と併せて周辺都市からの交通体系の整備を図ることにより、相模川を挟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します。

2 ツインシティ整備計画について

(1) 整備計画の趣旨

これまでの都市づくりは、過去の都市形成の延長線上、あるいは、先進事例を参考にして、その将来の姿を示し、その実現に向けて進められてきました。

しかし、人口減少社会の到来、成熟と安定の時代の到来によって、地球規模の環境を重視することや地域の特性を生かしたまちづくりなど、都市づくりに求められる社会ニーズが時代とともに変わってきており、これからは、こうしたことを視野に入れて取り組むことが必要です。

そこで、このたび策定する「ツインシティ整備計画」では、ツインシティ整備にあたっての基本となる考え方を県民・企業・行政の「**三者の協働（役割分担と連携）による都市づくり**」とし、時代の変化や社会ニーズが多様化していくことに適応してツインシティの整備を進めることができるよう、「**都市づくりのシナリオ**」を示した上で、「**都市づくりの骨格（スケルトンプラン）**」と「**都市づくりの進め方（ステージプラン）**」を定めることにしました。

このツインシティ整備計画を基にして、県民・企業・行政の三者が話し合いを重ねていきながら都市づくりを展開していくことにより、ツインシティ整備の意義を果たしていくとともに、東海道新幹線新駅の誘致を進めます。

(2) 地元市町の基本計画との関係

ツインシティの地元である平塚市と寒川町では、ツインシティのまちづくりを市民・町民や地元の皆さんのご意見をいただきながら、地域の視点からそれぞれに基本計画としてまとめています。(81, 82ページ参照)

また、県と期成同盟会では、相模川の寒川側、平塚側の両地区が機能分担と機能連携を図りながら一体的な都市を形成し、県央・湘南都市圏全体の利便性の向上と発展に寄与する環境共生モデル都市、さらには、東海道新幹線新駅を誘致するのにふさわしい都市としてツインシティが整備できるよう、地元市町が策定する基本計画を尊重しながら、広域の視点からツインシティ整備計画を策定しています。

今後、地元市町と県、期成同盟会は一層密に連携して、これらの計画を基にツインシティの具体的な都市づくりについて、地元の皆さんと十分に話し合い、協働して、地域の視点と広域の視点を兼ね備えたツインシティの整備を進めていきます。

(3) 整備計画の構成

ツインシティ基本計画（平成12年3月策定）

- ・めざす都市像
- ・土地利用の方針
- ・取組みの方向
- ・交通に関する方針
- など

ツインシティ整備計画

序 ツインシティ整備の意義

- ・首都圏を分散型ネットワーク構造へと変えていくための核とする。
- ・「県土全体のバランスある発展」を導く核とする。
- ・県央・湘南都市圏を環境と共生する都市圏へと誘導していくための核とする。

第1章 ツインシティ整備にあたっての基本となる考え方

- ・県民・企業・行政の三者の「協働（役割分担と連携）による都市づくり」

第2章 ツインシティの都市づくりのシナリオ

- ・ツインシティは、4つの段階で都市づくりを進めていきます。
- ・まち開きの目標を2015年とします。

ツインシティへの交通アクセスと都市づくりの骨格（スケルトンプラン）

第3章 ツインシティへの交通アクセスの骨格

鉄道等の公共交通網の整備

- ・東海道新幹線新駅の誘致
- ・JR相模線の輸送力の増強
- ・相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸
- ・新たな交通システムの整備

道路ネットワークの整備

- ・さがみ縦貫道路（圏央道）
- ・第二東名高速道路
- ・新橋と接続道路
- ・（仮）藤沢寒川軸など

第4章 ツインシティの都市づくりの骨格

都市づくりの基本方向

- ・相模川の平塚側、寒川側の両地区が相互に補完し、相乗効果を発揮する都市づくり
- ・1万人の雇用の場の創出と5千人の居住の場を創造する都市づくり
- ・職・住・遊・学が一体となった複合拠点を創る都市づくり
- ・環境共生のモデルとなる都市づくり

部門別の都市づくりの骨格事項

- ・土地利用の骨格事項……都市づくり先導地区、魅力づくり地区など
- ・交通の骨格事項……交通結節拠点、新橋と接続道路、骨格道路など
- ・水・みどりの骨格事項……水とみどりのネットワークの形成など
- ・環境インフラの骨格事項……環境への負荷を低減する基盤整備など

第5章 都市づくりの進め方（ステージプラン）

第6章 ツインシティの整備に向けて（これからの具体的な取組み）

序 ツインシティ整備の意義

1 ツインシティ整備の意義

県と期成同盟会では、ツインシティ整備の意義を次のように考えています。

(1) 首都圏を分散型ネットワーク構造へと変えていくための核とする。

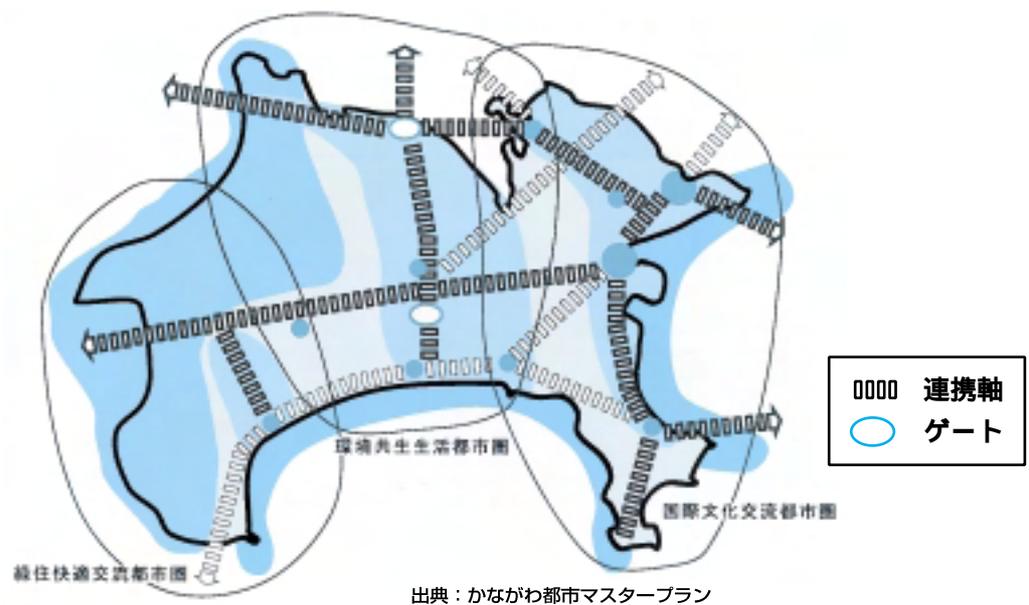
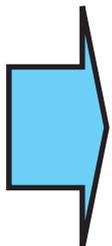
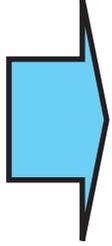
- ツインシティは、首都圏の機能分散の一翼を担う厚木広域連携拠点の業務施設集積地区であり、鉄道と高速道路によって、東京、関西方面や首都圏の中央環状軸方面への交流連携の窓口となります。また、周辺地域には、首都圏でも有数の産業や学術研究機関が集積しています。
- ツインシティの形成にあたっては、このような立地特性を十分活用して、既存の産業の活性化や新たな産業の創造につながる都市づくりを展開し、業務集積や就業面において首都圏の機能分散の受け皿となる都市づくりを進めます。
これにより、首都圏の一極集中構造を分散型ネットワーク構造に変えていきます。

(2) 「県土全体のバランスある発展」を導く核とする。

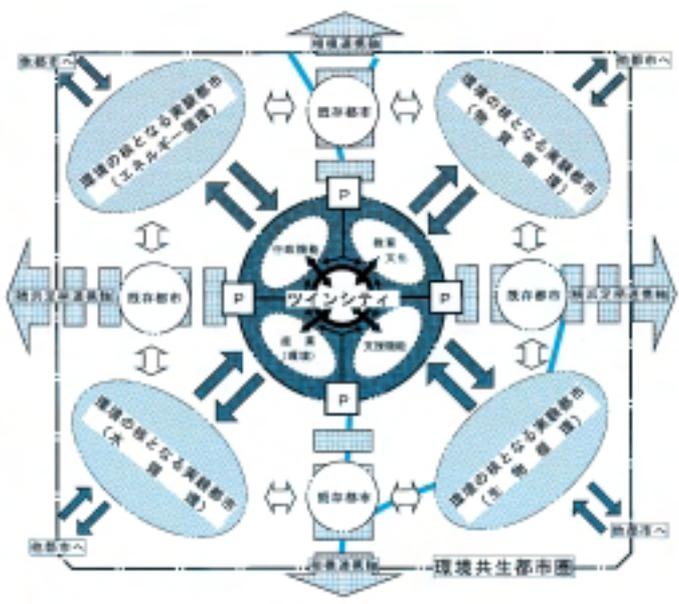
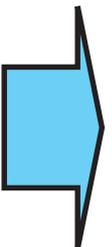
- 県土の将来を見据えると、産業や行政機能の立地、地域文化の形成を視野に入れながら、県の都市構造が複眼的になるように整備していく必要があります。行政機能の一部も具備し、地震などの非常時には、代替・補完手段の確保された都市圏整備をする必要があります。
- ツインシティの形成にあたっては、全国との交流連携の窓口（ゲート）という特性を活かして、都市圏全体の発展につながるような産業、広域行政、教育・文化、防災などの機能集積を図り、県土全体のバランスある発展を導きます。

(3) 県央・湘南都市圏を環境と共生する都市圏へと誘導していくための核とする。

- ツインシティの形成にあたっては、県民・企業・行政の参画・協働のもとに計画的な都市づくりを展開し、地域の自然や歴史文化を生かすとともに、地球規模の環境問題に配慮した環境共生のモデルとなるような都市づくりを進めます。
- ツインシティを契機に、都市圏内で環境と共生する都市づくりを展開するとともに、ツインシティと周辺都市や新たな産業研究拠点とが連携することによって、一つの都市では対応できないような物質・水等の広域循環システムを構築し、都市圏全体を環境と共生する都市圏へと導きます。



出典：かながわ都市マスタープラン



かながわ新総合計画21を修正

2 ツインシティがめざす都市像

県と期成同盟会では、ツインシティがめざす都市像を次のように考えています。

(1) 広域的な交流と連携の窓口（ゲート）となる都市

さがみ縦貫道路（圏央道）、第二東名高速道路、東海道新幹線などの高速交通網への円滑で迅速なアクセスを確保します。

また、高速交通体系の結節機能を活用した拠点整備を進めることにより、都市圏における広域的な交流と連携の窓口（ゲート）となる都市をめざします。

(2) 地域の環境と共生し、地球環境にやさしい環境共生都市

相模川の河川空間および周辺の農業、田園環境などとの共生を図るとともに、省エネルギー型、循環型、低環境負荷型の地球環境にやさしい環境共生都市をめざします。

(3) 新しい産業を創出・育成する都市

都市圏内に高度に集積している先端技術産業、都市農業、流通関連産業等のさらなる高度化、多様化を支援する機能誘導を図るとともに、業務核都市や地域の拠点などと連携して、環境や情報などの分野での新しい産業を創出育成する都市をめざします。

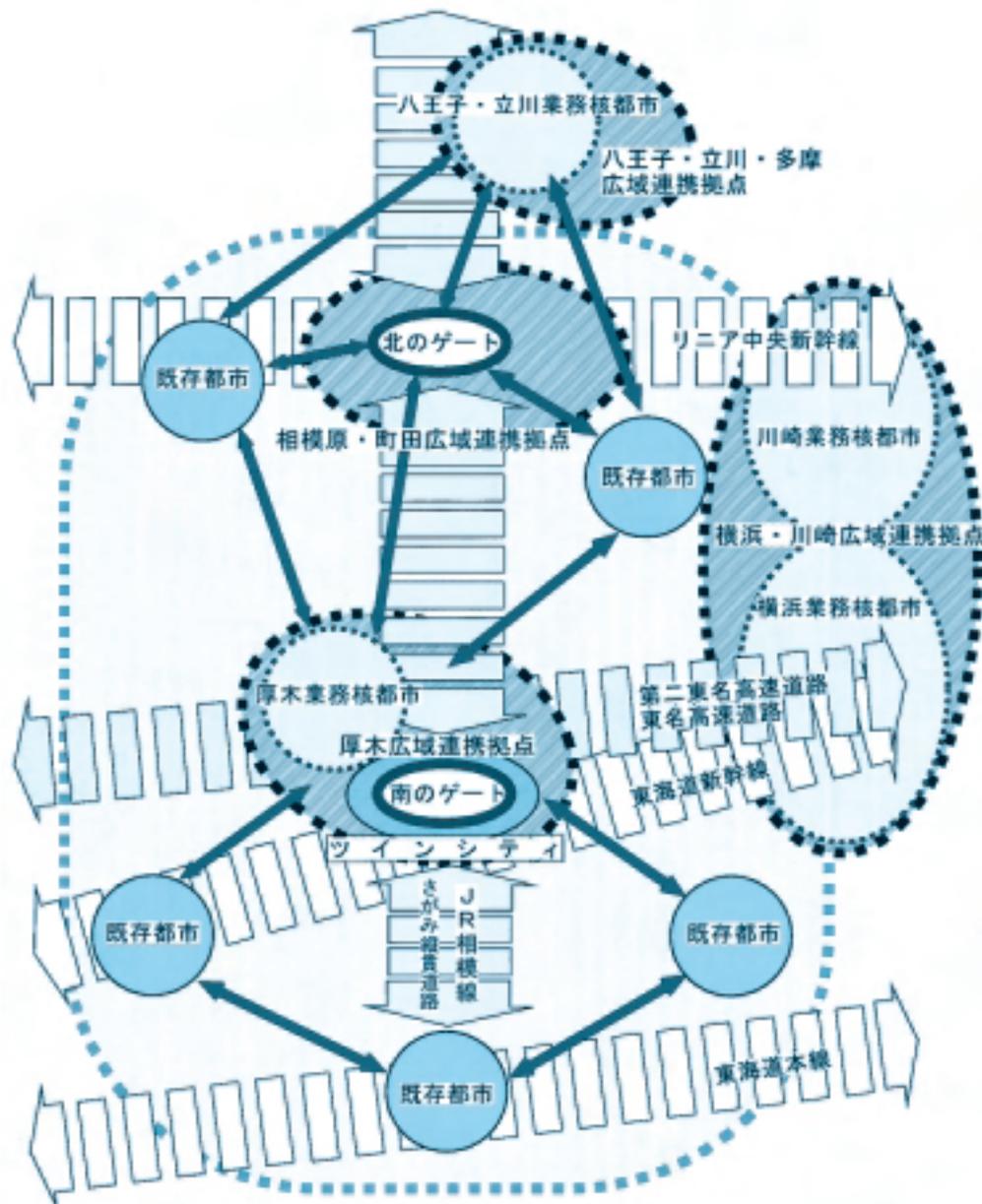
(4) 新しい生活スタイル・ワークスタイルを実践する都市

周辺の農業や河川空間との共生、高速交通体系の結節機能を活用した拠点整備、新しい産業を創出・育成する機能誘導を通じて、都市と農業との連携や職住近接、ゼロエミッションの追求などの新たな生活スタイル・ワークスタイルを実践する都市をめざします。

「ツインシティ整備の意義」を踏まえ、「ツインシティがめざす都市像」を実現する取組みを進めていく中で、周辺諸都市もそれぞれの地域特性を生かした活性化や環境共生をめざす都市づくりを連携して進めていくことにより、県央・湘南都市圏では、

- 持続可能な社会を支える「環境と共生する都市圏」
 - 交流と連携を実現する「ネットワーク型都市圏」
- を形成していきます。

〈ネットワーク型都市圏形成の概念図〉



第1章 ツインシティ整備にあたっての基本となる考え方

1 整備の基本となる考え方

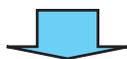
ツインシティの整備にあたっては、**県民・企業・行政の「三者の協働による都市づくり」**を基本として取り組んでいきます。

※「協働による都市づくり」とは、「役割分担」と「連携」のもとに都市づくりを推進すること。

《行政》

この都市づくりに対して行政が期待するもの（ツインシティ整備の意義）

- ・ 首都圏を分散型ネットワーク構造へと変えていくための核づくり
- ・ 「県土のバランスある発展」を導く核づくり
- ・ 県央・湘南都市圏を環境と共生する都市圏へと誘導していくための核づくり



このため、ツインシティでは次の事項を推進

- ・ 東海道新幹線新駅の誘致と周辺都市とのネットワーク化⇒〈ゲート形成〉
- ・ ゲートを活用した雇用の場の創出（約1万人）と居住の場の創造（約5千人）
- ・ 環境共生のモデルとなる都市づくり



行政が実施する具体事項（主な事項）

- ・ 周辺都市とのアクセス整備と交通ターミナル整備
- ・ 業務、商業街区の形成
- ・ 良好な住宅地整備
- ・ 水とみどりのネットワーク形成
- ・ 環境への負荷を低減する基盤整備とそれを支える仕組みづくり
- ・ 新駅が誘致できたときに必要となる用地の確保など



この都市づくりにあたって行政が果たす役割

- ・ 都市づくり全体をリードする。
- ・ 都市づくりの道しるべ（都市づくりのシナリオ、骨格等）を示す。
- ・ 新駅誘致活動をリードする。
- ・ 都市づくりを先導する施設の立地誘導を図る。
- ・ 交通基盤、河川等の整備の計画策定と事業推進を行う。



この都市づくりにあたって行政が負担する主な内容

- ・ 都市計画決定する道路、公園などの公共施設整備に係る費用
- ・ 面整備の推進に必要な費用
- ・ 新駅が誘致できたときの新駅用地の確保などに係る費用（期成同盟会等と連携）

《 県民・地権者等 》

この都市づくりに県民・地権者等が期待できる効果

- ・ 誇りとうるおいのある都市生活
- ・ 新産業の創出や既存産業の高度化による雇用の場の創出
- ・ 住環境の向上（歩道・公園・下水道等の公共施設整備、住宅と工場等の混在による弊害解消など）
- ・ 交通利便性の向上
- ・ 宅地の利用増進（敷地の整形化、広幅員道路への接道、公共施設整備による利便性向上など）など



行政が期待する県民・地権者等の役割

- ・ 地元の主体的な都市づくり
- ・ 「生涯住みつづけたい街」の実現に向けた勉強会と事業への参画など
- ・ 環境共生型ライフスタイルの実践

《 企 業 》

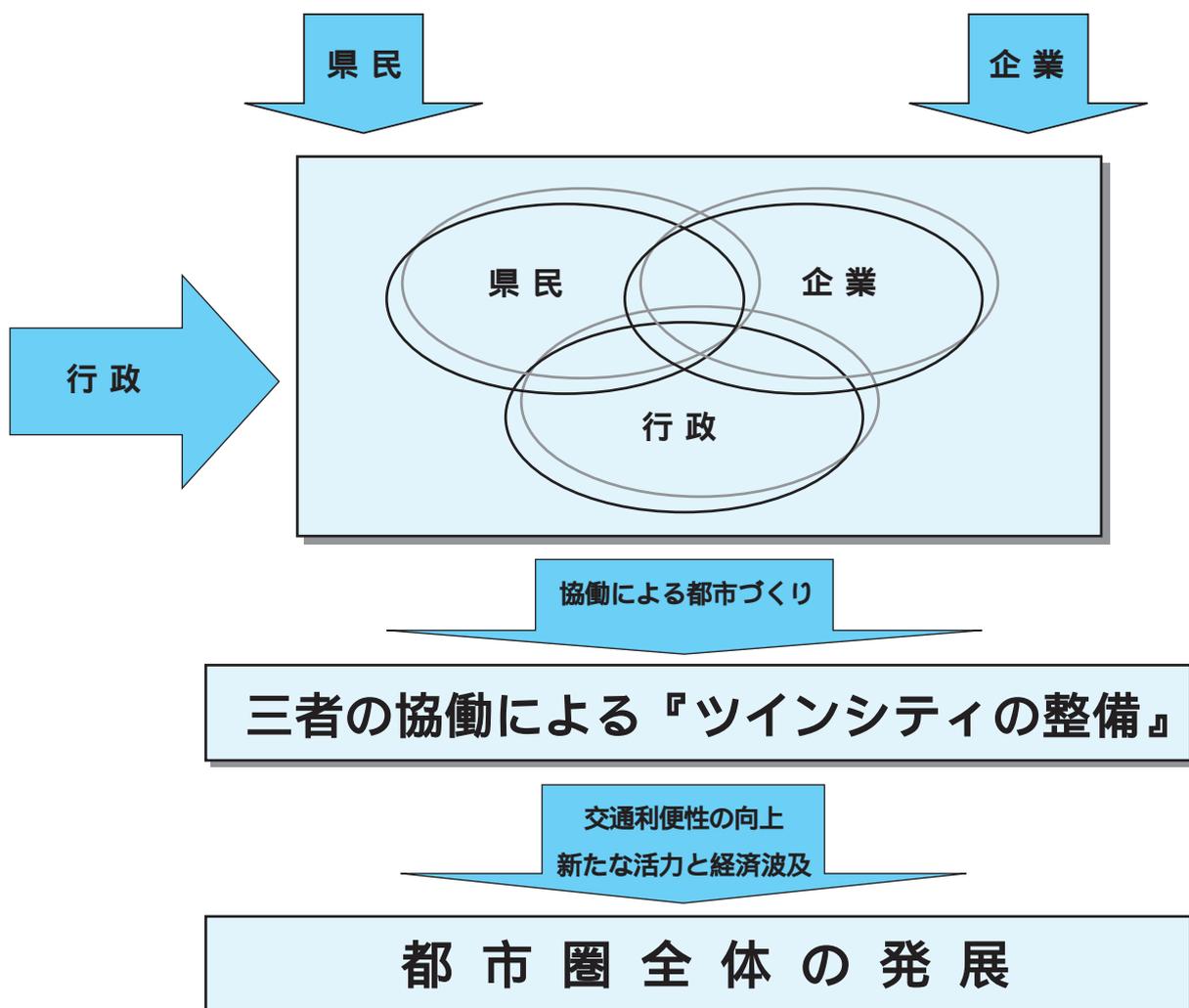
この都市づくりに企業が期待できる効果

- ・ 産業基盤の強化
- ・ 環境共生などの新たな取り組みへの参画
- ・ 企業理念の社会的アピール
- ・ 新たなビジネスチャンスなど



行政が期待する企業の役割

- ・ 新産業創出などによる活性化
- ・ 環境共生等の実現に向けた研究、提案、事業参画
- ・ 利益の社会還元 など



こうした都市づくりを実現するため、県民・企業・行政の『三者の役割分担』と『三者の連携方法』を次のように提案します。

2 三者の役割分担

(1) 行政の役割

- ・ 県民・企業の理解を得て、都市づくり全体をリードする。
- ・ 都市づくりの道しるべ（都市づくりのシナリオ、骨格等）を示す。
- ・ 新駅誘致活動をリードする。
- ・ 都市づくりを先導する施設の立地を誘導する。
- ・ 交通基盤関係の計画づくりと事業推進を行う。
- ・ 河川・水・みどり関係の整備の計画づくりと事業推進を行う。

(2) 企業の役割

- ・ 環境共生の実現に向けた研究・提案と事業参画を行う。
- ・ 交流連携の実現に向けた研究・提案と事業参画を行う。
- ・ 新駅誘致活動を進める。

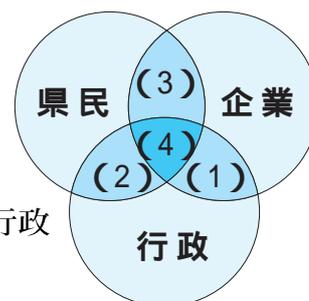
(3) 県民（住民）の役割

- ・ 地元の主体的な都市づくりを進める。
- ・ 「生涯住みつづきたい街」の実現に向けた勉強会と事業への参画を進める。
- ・ 新駅誘致活動を進める。

3 三者の連携方法

(1) 企業と行政

- ・ 地元企業、団体との意見交換を進める。
- ・ 企業の有する技術・情報等を都市づくりに活かすため、行政と企業との協働研究等を進める。



(2) 県民（住民）と行政

- ・ 地元の皆さんの主体的な都市づくりを促進するために勉強会を実施する。
- ・ 都市づくりの具体化に際しては、広く県民参加を実施する。

(3) 県民（住民）と企業

- ・ 地元の皆さんの生活設計や土地活用について、相談・提案のできる体制・仕組みをつくる。

(4) 県民・企業・行政

- ・ 三者の協働による都市づくりを推進するための体制づくりを進める。

※ 当面は、行政主体の組織でスタートし、徐々に三者の協働組織へと発展を図る。

《参考：現在の取組み状況》

企業と行政の連携に向けた取組み（行政と企業との協働研究）

ツインシティの実現に向けて民間企業・団体が持つ新しい発想や技術を都市づくりに反映できるように、次の8つの研究テーマそれぞれに、行政と企業とが一緒に取り組む研究会を設置し、研究を進めている。

- ① 環境共生ライセンス制度と水利用・新エネルギー活用技術の研究
- ② 環境調和型エネルギー都市の研究
- ③ 「みどり」の複合効果とグリーンインフラの研究
- ④ 環境共生型新交通システムの構築の研究
- ⑤ テレワークを活かしたライフスタイルとモデル施設の研究
- ⑥ 福祉・健康都市づくりの研究
- ⑦ 農家地権者参画型の新しい都市づくりの研究
- ⑧ 公・民パートナーシップによる区画整理の研究

県民と行政との連携に向けた取組み

- ① ツインシティ（大神地区）地元勉強会

自治会などの各組織の代表者が主体となって地元勉強会を組織して、ツインシティ大神地区のまちづくりの課題に取り組み、調査、研究、勉強を行っている。また、全市的な見地からまちづくりを研究する組織によって、地元勉強会と連携しながらツインシティの実現化に向けた検討を行うこととしている。

- ② ツインシティ（倉見地区）地元を対象にした説明会

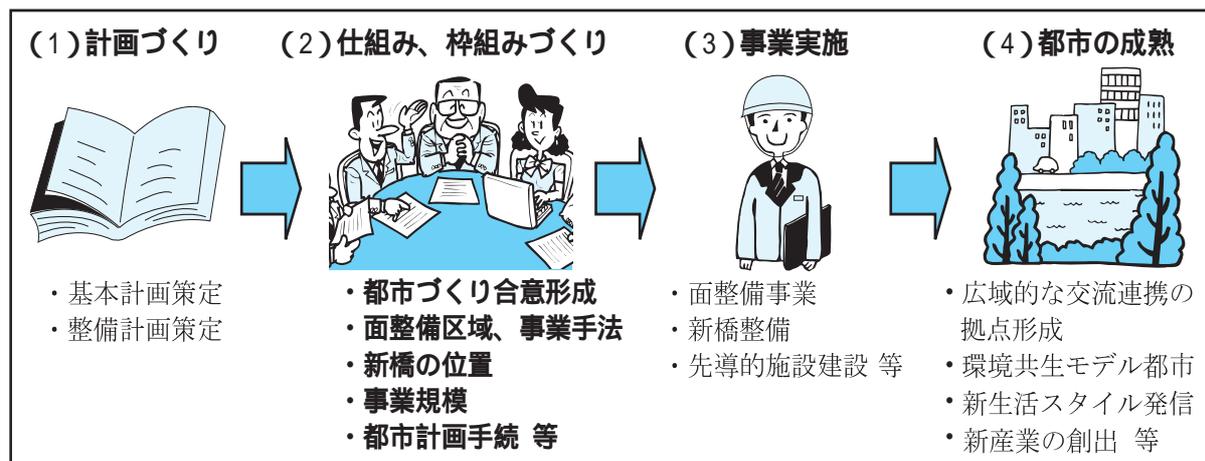
地元団体及び自治会を4つのブロックに分けて、町が策定する基本計画や今後のまちづくりについて意見交換、情報交換等を行っている。

今後、町全域の広域的視点から検討する場や地元で事業実施レベルの計画を検討する場を設けることとしている。

第2章 ツインシティの都市づくりのシナリオ

1 都市づくりのシナリオ

ツインシティの都市づくりを次の四つの段階で進めていきます。



(1) 第一段階は、「計画づくり」を行います。(ツインシティ整備計画策定まで)

- ツインシティの都市づくりの内容を「基本計画」(平成12年3月策定)、「整備計画」(平成14年4月策定)としてまとめます。
- 「基本計画」では、めざす都市像や土地利用、交通に関する基本方針を示しています。
- 「整備計画」では、基本となる考え方や都市づくりのシナリオ・骨格等を示しています。

(2) 第二段階は、「仕組み、枠組みづくり」を行います。(都市計画決定まで)

- ツインシティの整備に向けて、地権者(住民、事業者、農業生産者等)とのきめ細かな協議を重ね、面整備の区域、事業手法、事業主体、新橋の位置等を定めていきます。(この段階で事業規模や県・市町の役割分担が固まります。)
- その後、環境影響評価や都市計画の手続きに入っていきます。
- 第二段階は、概ね5年間を目標に取り組んでいきます。

(3) 第三段階は、「事業実施」です。(都市計画決定からまち開きまで)

- 面整備や新たな道路橋の整備など、様々な事業を実施します。
- 新橋の完成、面整備の概成、先導的施設の完成など、ツインシティが新しい都市としてスタートを切る「まち開き」の目標を2015年とします。

(4) 第四段階は、「都市の成熟」していく段階です。(まち開き以降)

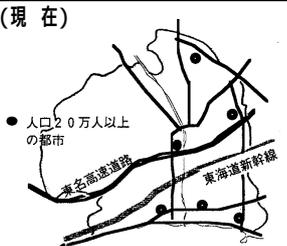
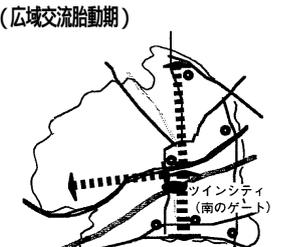
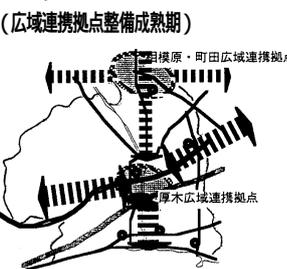
- まち開きの後、ツインシティにおいて人・もの・情報の活発な交流が繰り広げられ、広域的な交流連携の拠点として、また、環境共生モデル都市としてツインシティが成熟していきます。

2 ツインシティ整備と都市圏形成の流れ

ツインシティの整備については、長期的展望である「県央・湘南都市圏整備構想」の計画的かつ効果的な展開を進めていく中で、現在進められている広域交通網整備と十分な連携を図って実施します。

こうした都市づくりによって、県央・湘南都市圏が首都圏の西の玄関口としての機能が高まり、都市圏全体の利便性の向上と新たな活力の創造につながります。

そして、広域交通網整備やツインシティ整備にあたっては、相模川や都市の中に残された貴重な自然空間を生かし、環境負荷の少ない都市づくりを進めます。

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
<p>(現在)</p>  <p>人口20万人以上の都市</p> <p>東名高速道路 東海道新幹線</p> <p>広域交通網の一部開通</p> <p>(骨格形成期)</p>  <p>広域交通網の開通 JR相模線輸送力増強</p>	<p>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</p> <p>20万人以上の都市が都市あり、我が国有数の産業集積エリア</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海道新幹線の駅誘致活動の強化 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 	2001年	<p>(第1段階) 計画づくり</p> <p>【ツインシティ基本計画の策定】</p> <p>-----【ツインシティ整備計画の策定】-----</p> <p>(第2段階) 仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市づくりの合意形成 都市づくり推進組織の創設 事業主体、手法の決定 <p>-----【都市計画決定】【事業認可】-----</p> <p>(第3段階) 事業実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 新橋整備 面整備 相模川の保全と整備 	<ul style="list-style-type: none"> 新駅誘致地区の一本化 新駅誘致活動の推進 <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅誘致活動の強化 新駅が誘致できたときの用地確保の検討など
	<p>(広域交流胎動期)</p>  <p>相模線の複線化 相鉄いずみ野線の延伸</p> <p>(広域連携拠点整備成熟期)</p>  <p>相模原・町田広域連携拠点 厚木広域連携拠点</p>	<p>都市圏の骨格を形成する広域交通網がほぼ整備</p> <p>南のゲートとなるツインシティの実現</p> <p>広域交流、南北交流の活性化</p> <p>南北ゲートにおける都市づくりが進み、これを核とする厚木広域連携拠点、相模原・町田広域連携拠点を形成</p>	2015年	<p>-----【ツインシティのまち開き】-----</p> <p>(第4段階) 都市の成熟</p> <ul style="list-style-type: none"> 新橋の完成 面整備の概成 先導的施設の完成 <ul style="list-style-type: none"> 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稼働 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

県と期成同盟会では、以上のシナリオに基づきツインシティを整備するのに合わせて、周辺都市とのアクセス整備を図り、ツインシティを広域的な交流連携の拠点として活力と魅力にあふれた都市とすることにより、東海道新幹線新駅の誘致が実現するものと考えています。

3 2015年の都市圏像

新橋の完成、面整備の概成、先導的施設の完成などツインシティが新しい都市としてスタートを切る、まち開きの目標年度である2015年は、県央・湘南都市圏の人口のピークを迎える時期ですが、その後も世帯数の増加が見込まれています。

(現在270万人→297万人：津久井地区を含む都市圏の人口)

その頃、広域交通網の整備では、都市圏の中央を南北に貫くさがみ縦貫道路(圏央道)などが完成し、都市圏の自動車交通の流れが変わってきています。

そして、JR相模線は、車両の行違い施設の整備が進み、現在よりも短い時間で相模原市と茅ヶ崎市との間を行き来することができるようになっていきます。

また、相模川の保全・整備と併せて、県立茅ヶ崎里山公園やさがみグリーンラインなどの整備が進み、都市の中の緑や憩いの空間が増えています。

こうした時期に、県央・湘南都市圏の南のゲートであるツインシティのまち開きが実現すると、これを契機として、仕事や旅行でツインシティや周辺都市を訪れる人々が段々に増えていき、JR相模線の複線化や相鉄いずみ野線の延伸、リニア中央新幹線の停車駅誘致などへの動機づけや、厚木業務核都市や綾瀬市のタウンセンター計画をはじめとする周辺都市の活性化に効果が上がるものと考えています。

また、東海道新幹線新駅の誘致活動やツインシティの都市づくりをきっかけに開始した都市圏内全ての自治体が協働して推進する環境と共生する都市づくりによって、環境関連分野などの新しい産業が開花して、全国に誇れる持続可能な活力と魅力のある都市圏になるものと考えています。

こうした長期的な展望のもとに、ツインシティの都市づくりを県民、企業、行政の三者の協働のもとに進めていきます。

さがみ縦貫道路

(寒川北インターチェンジ完成予想図)



(提供：国土交通省横浜国道工事事務所)

- ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部を形成する道路
- ・延長約34 km（茅ヶ崎市～城山町）
- ・2007年度末の完成をめざしている。

県立茅ヶ崎里山公園

(風の広場、風の滑り台)



- ・里山の自然を生かした都市公園
- ・計画面積：36.8ha（2001年10月に一部開園済み）
- ・2009年春に全面開園を予定している。

厚木業務核都市

(東名厚木インターチェンジ周辺地区)



(提供：厚木市)

- ・広域的な連携・交流の要となる都市づくり
- ・本厚木駅周辺地区、東名厚木インターチェンジ周辺地区などが業務施設集積地区として位置づけられている。

綾瀬市のタウンセンター計画

(センター区のイメージ図)



(提供：綾瀬市)

- ・都市機能の総合的集約による中心市街地づくり
- ・計画面積：約101ha
- ・現在、2つの土地区画整理事業が進められている。

第3章 ツインシティへの交通アクセスの骨格

1 交通アクセス整備の基本方向

(1) 鉄道等の公共交通網の整備

- 広域的な交流と連携の窓口(ゲート)となるツインシティへの周辺都市からの公共交通アクセスは、既存の公共交通網を活かしつつ、整備が進むように取り組めます。
- 取組みにあたっては、公共交通を利用しやすいよう、必要なアクセス整備や、都市づくりを順次進めていきます。

ア 東海道新幹線新駅の誘致

- ・ 寒川町倉見地区へ新幹線新駅を誘致することをめざします。

イ JR相模線の輸送力の増強

- ・ 所要時間の短縮や輸送力の増強を図りながら、全線の複線化をめざします。

ウ 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

- ・ 湘南台駅からツインシティへの延伸をめざします。

エ 新たな交通システムの整備

- ・ ツインシティと主要な都市間等に新たな交通システムを整備することをめざします。

(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備

- ツインシティを中心とした道路網は、既存の道路網の活用を図るとともに、新たな道路を整備するなどにより、長期的な展望の中で理想的な道路ネットワークを形成していきます。

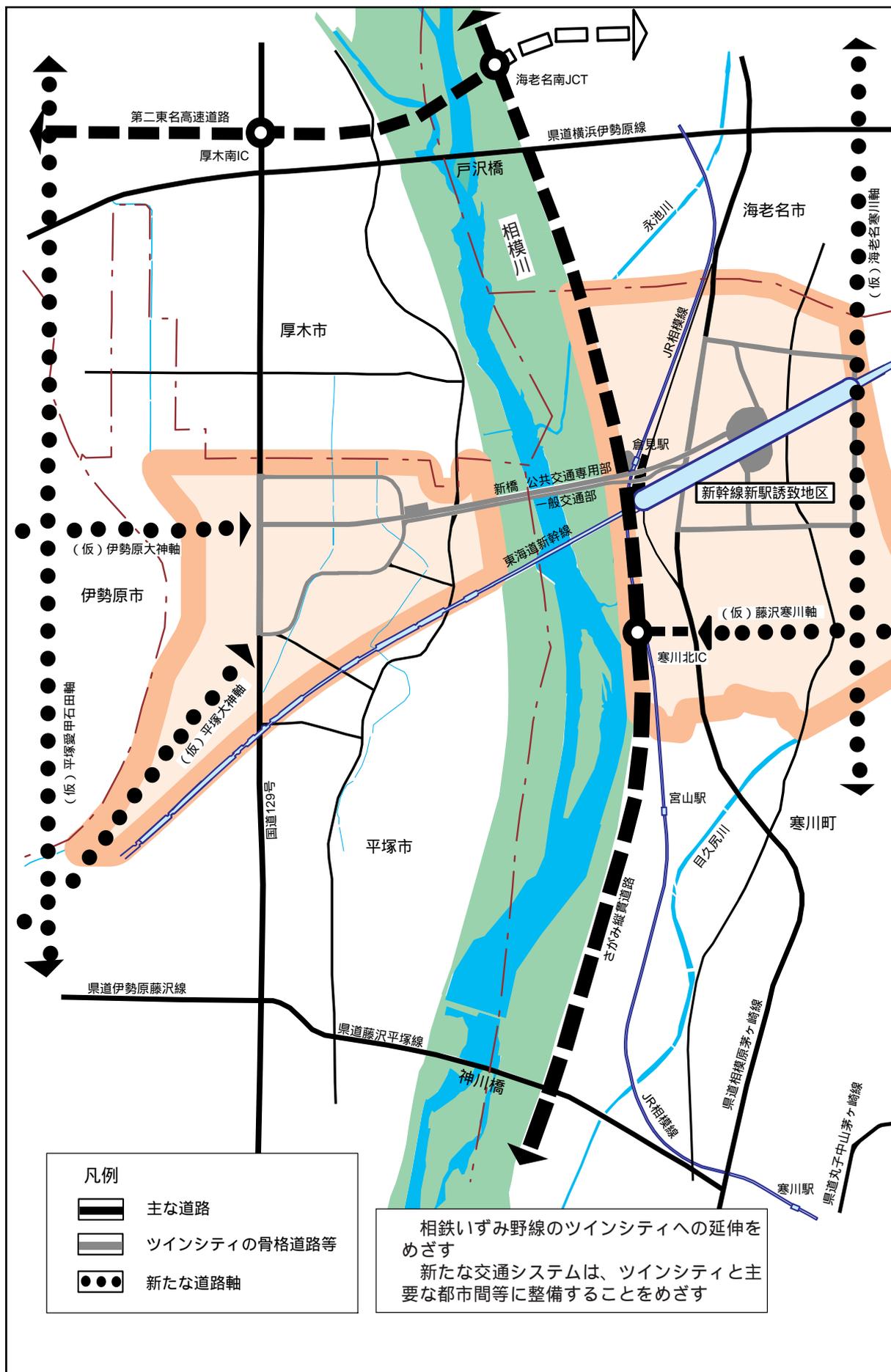
ア 活用を図る既存の幹線道路網（事業中のものを含む）

- ・ 自動車専用道路……さがみ縦貫道路、第二東名高速道路
- ・ 一般幹線道路……国道129号、相模原茅ヶ崎線、丸子中山茅ヶ崎線、横浜伊勢原線、藤沢平塚線、伊勢原藤沢線 等

イ 新たな道路

- ・ 一般幹線道路……新橋と接続道路、藤沢寒川軸、平塚愛甲石田軸、平塚大神軸、伊勢原大神軸、海老名寒川軸
(※ 軸名は仮称)

〈ツインシティへの交通アクセスの骨格図〉



2 交通アクセス整備の骨格事項

(1) 鉄道等の公共交通網の整備

ア 東海道新幹線新駅の誘致

《めざす姿》

- 寒川町倉見地区へ新幹線新駅を誘致します。
- 新駅誘致地区を中心に、様々な交通手段への乗換をスムーズにし、都市圏の「南のゲート」を形成します。

《目標年度》

- ・ 未定
- ・ ツインシティの都市づくりに関する地元の方々の理解・協力を得て、できるだけ早期に新駅を誘致できるよう、都市づくりを進めると共に、関係機関に対する要望活動を引き続き行っていきます。

《具体的な取組み》

- ・ 新駅を誘致できるよう環境づくりを進めます。
 - ① **新駅誘致地区周辺の都市づくり**

新駅を誘致できたときに必要となる用地規模をあらかじめ想定し、確保の見込みをたてた上で、周辺の都市づくりを進めます。
 - ② **新たな都市づくりに必要な交通基盤の整備**

周辺都市からの利用者交通を円滑、かつ適切に受け止めるため交通基盤を整備します。
- ・ 交通事業者をはじめとする関係機関に対して、引き続き新駅誘致に関する要望活動を行います。

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長：県知事)は、平成12年度も東海旅客鉄道(株)に「新幹線新駅の設置」について要望しました。新駅期成同盟会は、関係機関に対して引き続き新駅誘致に関する要望活動を行っています。

これらの要望に対して、東海旅客鉄道(株)からは、「東海道新幹線は、東京～大阪間の大動脈輸送を使命として、設備能力の限界まで列車を設定しています。

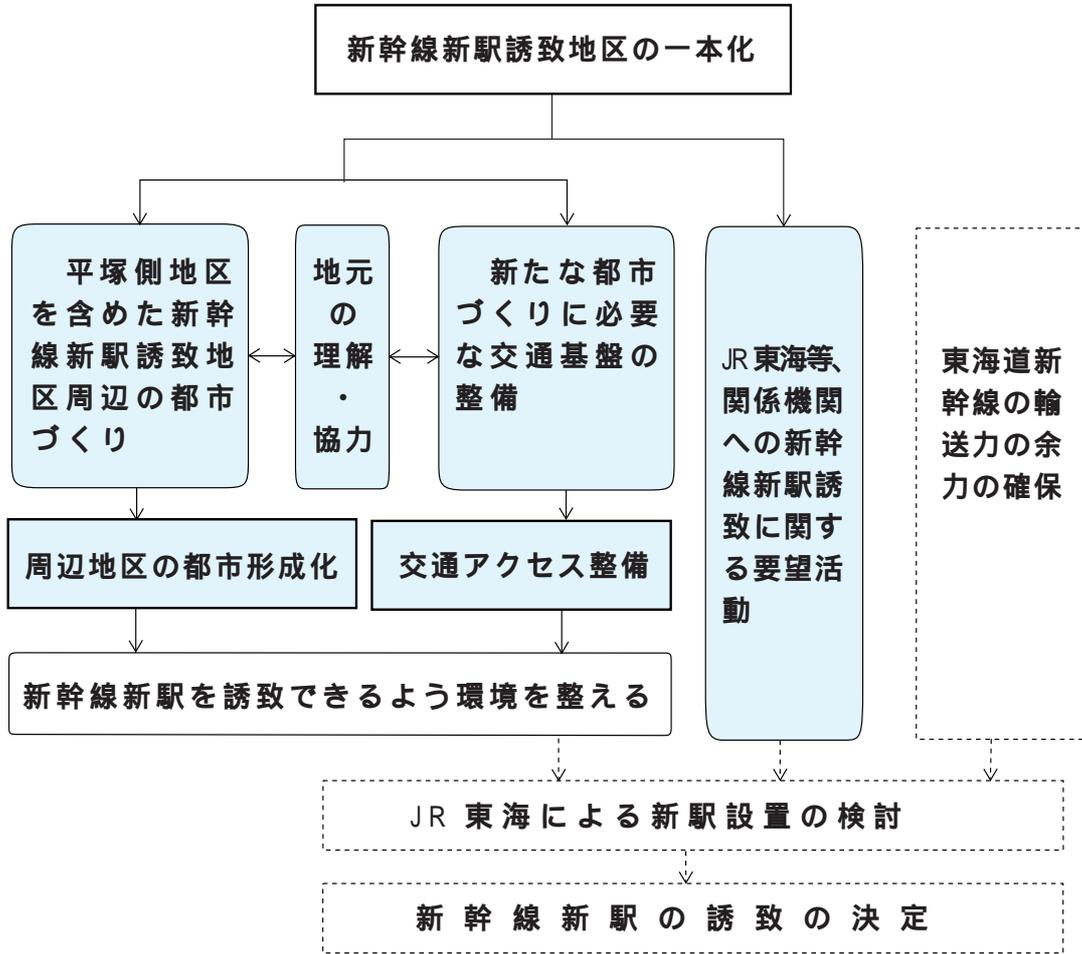
このような高密度の列車運行の中で、新たに中間新駅を設置することは、列車の到達時分の延伸や設定できる列車本数の減など、列車ダイヤ構成上多くの問題を生じさせ、結果的に量、質ともに全体の輸送力を落とすことになり困難であります。

とりわけ、品川駅開業後においては、列車ダイヤが一層稠密化していくこととなるため、新駅設置は極めて困難となります。

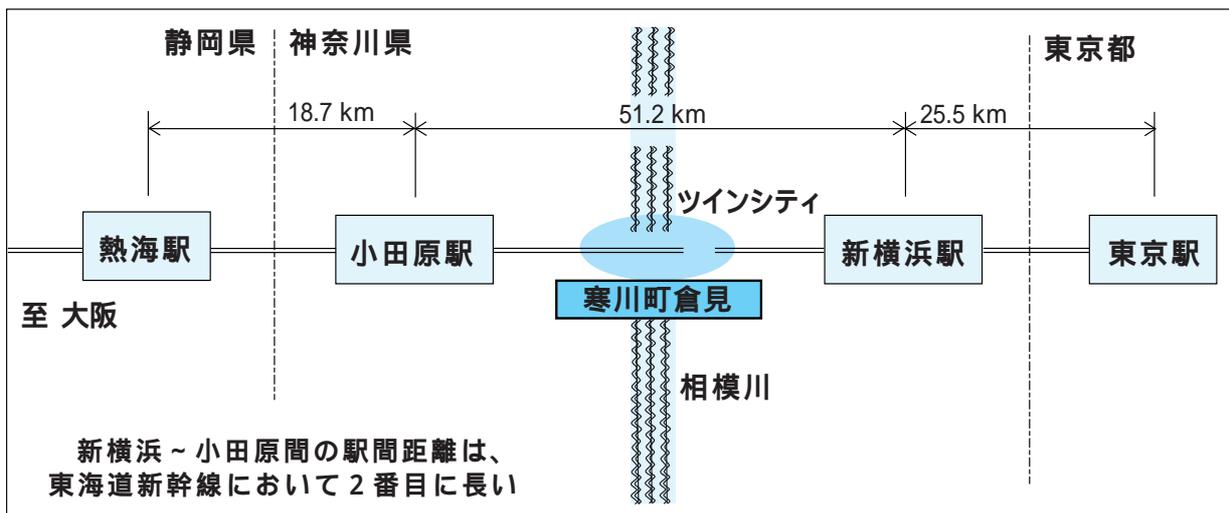
寒川町倉見地区の新駅につきましては、東海道新幹線の中でも輸送量の多い区間でダイヤも稠密であり、長期的に、中央新幹線の開業など、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じた場合などにおいては、検討の対象になると考えております。

その際、これまでの新幹線新駅設置の場合と同様、周辺地区の都市形成やアクセス整備が進んだ上で、十分な需要見込みによる収支採算性の検証とともに、駅設置及び良好なダイヤ設定が可能な物理的条件の確保等、必要な事項について十分検討した上で可否を判断していく必要がある」という回答を得ています。

〈新幹線新駅誘致に向けたシナリオ〉



〈新幹線新駅要望位置図〉



イ JR相模線の輸送力の増強

《めざす姿》

- JR相模線の利用を促進させるとともに、順次、所要時間の短縮や、輸送力の増強を図りながら、全線(茅ヶ崎～橋本間)の複線化をめざします。

《目標年度》

- ・ 行違い施設の新設、信号保安施設改良等について、2015年までに整備されるよう取組みを進めます。

平成12年1月、運輸政策審議会は、『東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について』の答申(目標年次2015年)の中でJR相模線を「沿線開発の進捗等に伴う輸送需要動向を勘案し、信号保安施設改良、行違い施設の新設等を行う。」と位置づけました。

《具体的な取組み》

- ・ 各駅の利用形態、沿線住民の意向などを総合的に勘案し、次の項目に沿った各駅毎の交通改善方策を定めた上で、優先的、重点的に取り組めます。
 - ① バスや自転車など駅アクセス交通のサービス充実
 - ② 駅前広場やアクセス道路の整備など駅周辺の交通施設の整備
 - ③ バリアフリー化やシームレス化など、駅施設の利便性の向上
- ・ 既存の鉄道施設を有効に活用しながら、所要時間の短縮や輸送本数の増加などを図るため、行違い施設の新設などを早期に実現できるよう、方策を検討し、交通事業者と協議します。

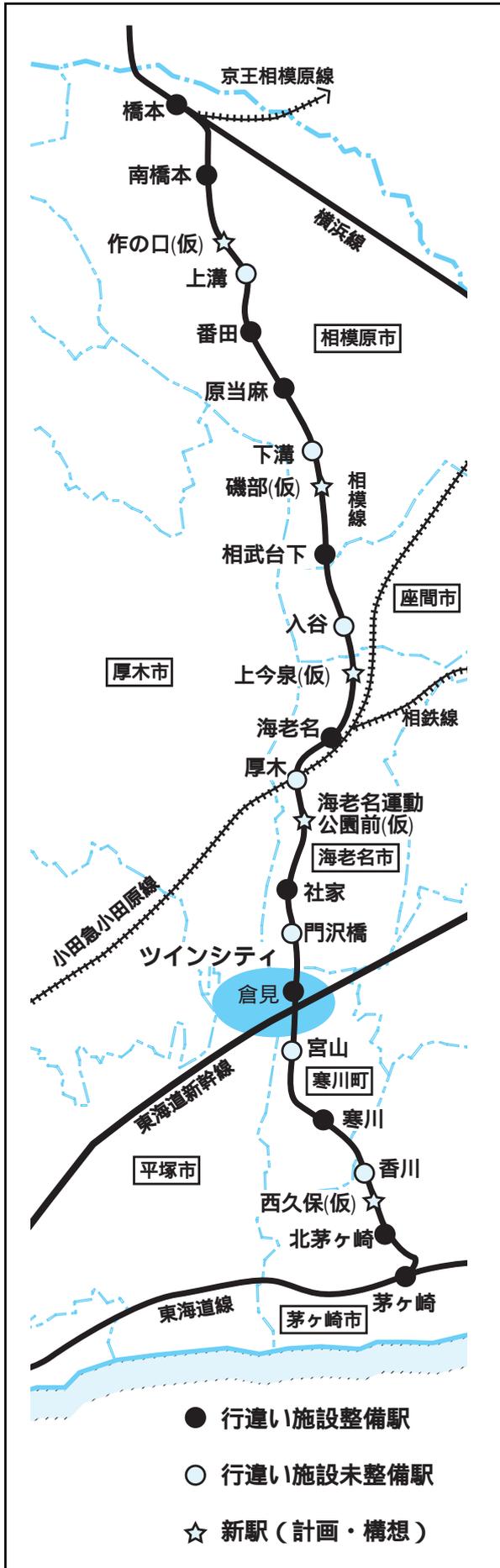
《課題》

- ・ 事業採算性を確保すること。

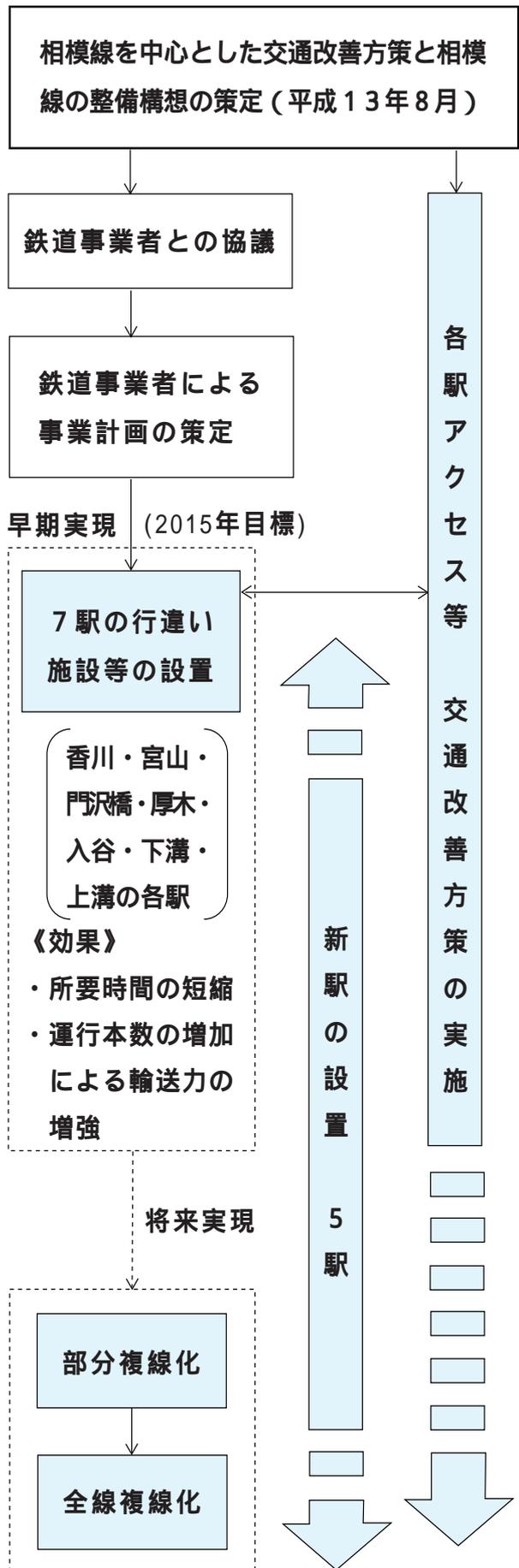
神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長:県知事)は、平成12年度も東日本旅客鉄道(株)に「相模線の複線化の早期実現」について引き続き要望しました。

この要望に対して東日本旅客鉄道(株)からは「相模線の複線化は、莫大な投資を必要とすることと、将来の大幅な利用者の増加が不透明な状況であるため、沿線の開発状況等を勘案しつつ、検討する長期的な課題」であるといった趣旨の回答を得ています。

〈相模線の路線図〉



〈全線複線化に向けた段階的整備シナリオ〉



ウ 相鉄いずみ野線のツインシティへの延伸

《めざす姿》

- 相鉄いずみ野線は二俣川駅から湘南台駅まで開通していますが、この路線をツインシティに向けて延伸することをめざします。

《目標年度》

- ・ 未定

平成12年1月、運輸政策審議会は、『東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について』の答申の中で、相模鉄道いずみ野線は、「湘南台→相模線方面」への延伸を「今後整備について検討すべき路線」と位置づけました。

《具体的な取組み》

- ・ 湘南台駅以西の延伸については、地元市町による延伸方面のまちづくりを進めます。
- ・ 将来に向けた鉄道延伸のためのツインシティ内の各種方策について検討を進めます。

《課題》

- ・ 利用者数、事業採算性を確保すること。
- ・ 延伸事業の実現に向けた整備手法等について、関係機関により検討すること。

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議(会長：県知事)は、平成12年度、相模鉄道(株)に相鉄いずみ野線の「ツインシティ方面への延伸」と「平塚への延伸」について要望しました。

この要望のうち「ツインシティ方面への延伸」に対しては、相模鉄道(株)から「ツインシティ方面への延伸は、十分な輸送需要が見込めず、事業採算性を確保することが困難である。新駅の「期成同盟会」の下部組織において交通事業者の立場として参加しており、ツインシティ方面への延伸については、県央・湘南都市圏整備構想の交通ネットワーク整備等の中で研究していきたい。

しかしながら、新線の建設に要する費用は膨大であるので、新線建設事業に対する国・県・市等の公的助成の導入ならびに整備手法の検討が必要である」といった回答を得ております。

エ 新たな交通システムの整備

《めざす姿》

- 県央・湘南都市圏における公共交通の定時性を確保するため、主要な都市間には新たな交通システムを整備します。
- 新たな交通システムの整備にあたっては、次の点を整理して進めます。
 - ① 高齢者をはじめとする全ての人の移動を支えるため、交通政策上、導入すべきシステム
 - ② 利用者の需要動向等から、導入すべきシステム

《目標年度》

- ・ 未定
- ・ 整備する「公共交通軸」は、システムの内容等により、完成目標の年度等は異なるので、各軸の事業展開において、それぞれ目標を定めます。

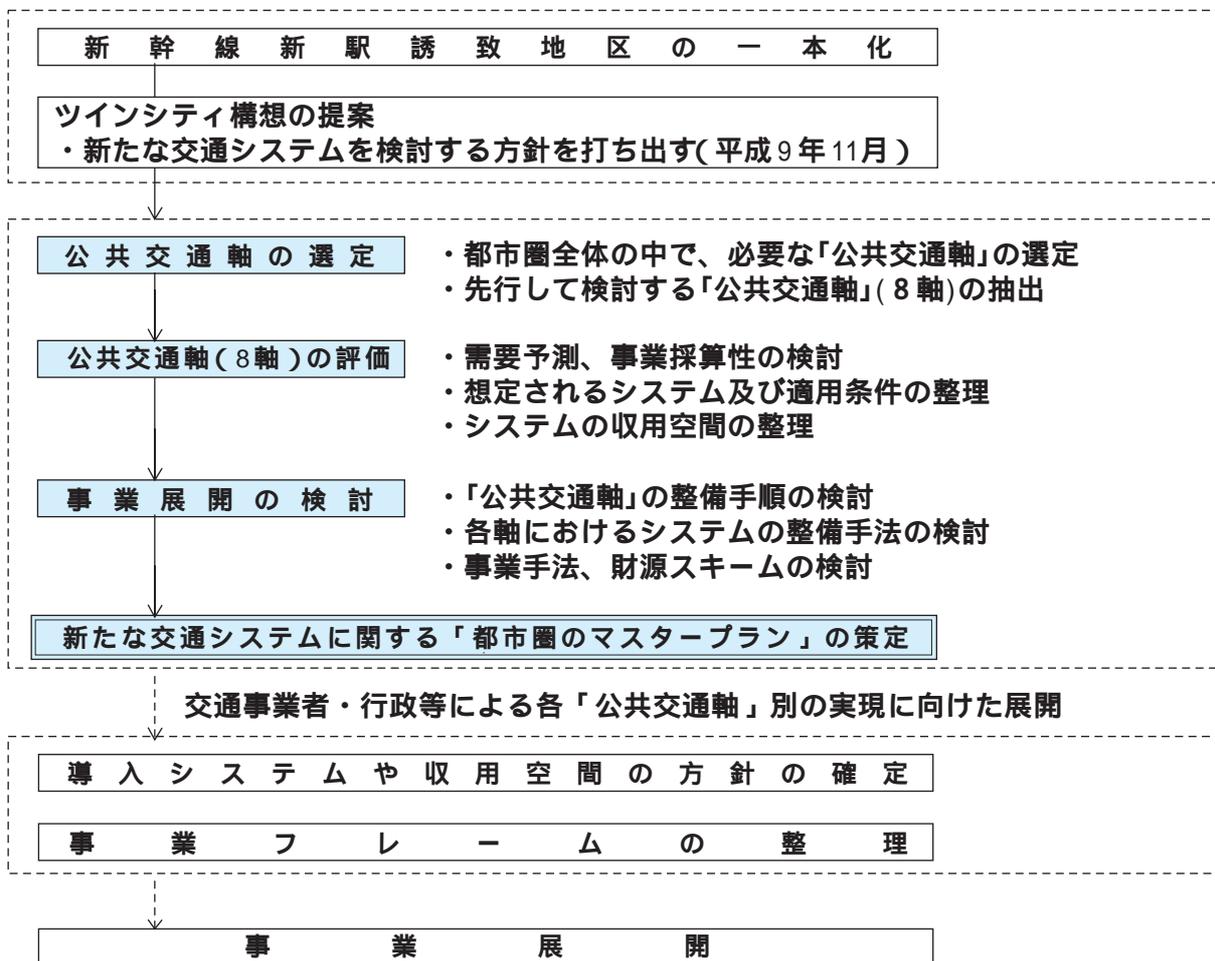
《具体的な取組み》

- ・ 新たな交通システムは、都市間のアクセス向上、公共交通不便地域の解消、広域ゲートの接続強化、主要地区開発などへのアクセス強化、といった視点から検討した「公共交通軸」のうちの8軸について、右のシナリオを踏まえてシステムの整備を進めます。
- ・ 需要等の検討を踏まえた上で、将来の県央・湘南都市圏の新たな交通システムに関するマスタープランを策定します。
- ・ マスタープラン策定後、交通事業者と行政等は、各「公共交通軸」別に導入システムや収容空間の方針を確定し、事業フレームを整理した上で、順次、事業展開を図ります。

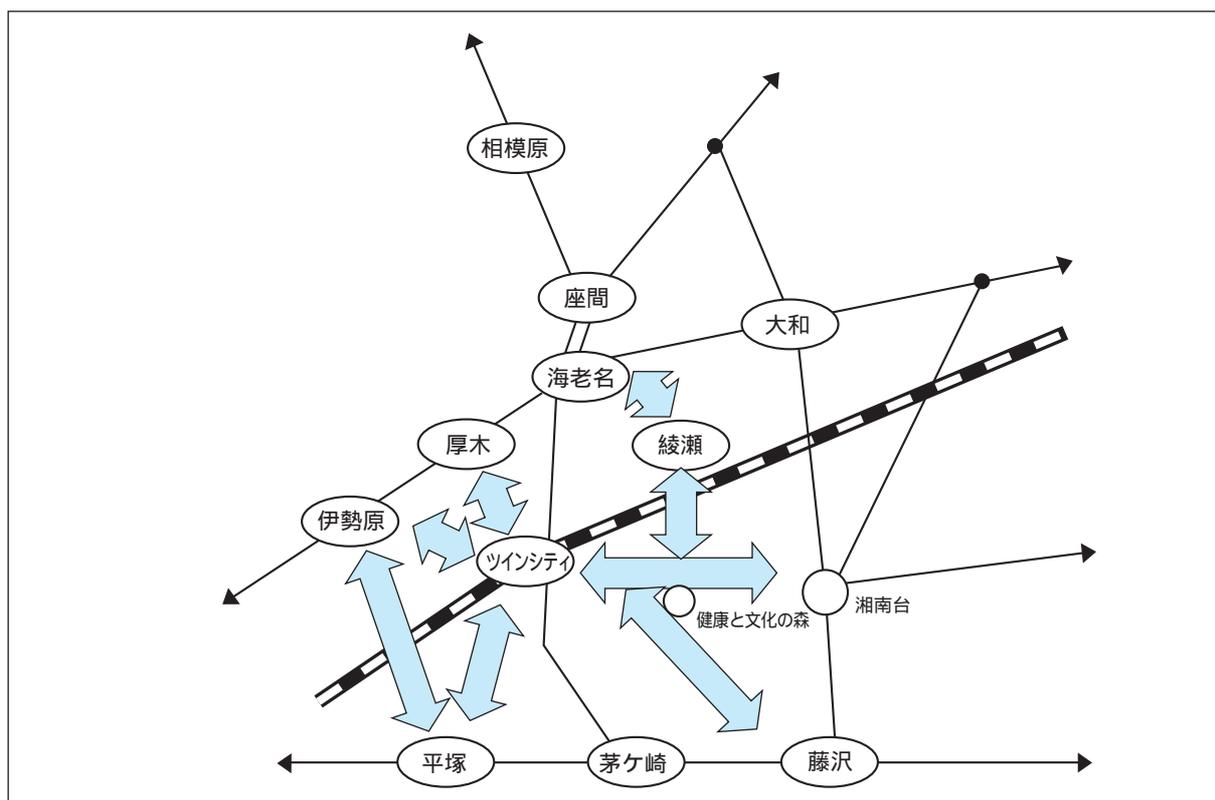
《課題》

- ・ 実現性の高い交通システムを選定すること。
- ・ 既存の道路空間で収容空間が不足する場合は、後述の「新たな道路軸」との連携も考慮すること。

新たな交通システム整備までのシナリオ



先行して検討を進めている「公共交通軸」(8軸)



(2) ツインシティへの道路ネットワークの整備

《めざす姿》

- 都市圏の道路ネットワークは、県土の骨格となる自動車専用道路網と、市町間の交流を支える幹線道路や身近な生活道路等から形成します。
- ツインシティ周辺では、自動車専用道路の整備状況やツインシティの都市づくりに合わせて、既存道路を活用していくことと、適切な時期に新たな道路を造ることにより、長期的な展望の中で理想的な道路ネットワークに完成させていきます。

《具体的な取組み》

- ・ ツインシティを中心とした道路網は、ツインシティのまち開きや、都市の形成過程を支えると共に、周辺都市の活性化を促すネットワークを形成します。
- ・ この道路ネットワークの形成において新たに位置づける道路軸については、ツインシティの形成過程に応じて整備を検討するものと、ツインシティだけでなく自動車専用道路の整備状況にも応じた整備を検討するものとに分けて整理し、道路ネットワークを形成します。
- ・ 新たな道路は、「かながわ交通計画」等の計画での位置づけや、事業主体（県・市町等）の決定、あるいは事業構造の見通しなど、事業化に関する環境を整えた上で、個々にスケジュールをたてて、都市計画決定等の手続きを経て事業化に結びつけます。

ア 活用を図る既存の幹線道路網

ツインシティが生まれて、人や物の集積が始まり、環境共生都市として発展し始める都市の形成過程では、既存の幹線道路の道路機能をそのまま活用することや、多車線化等の機能強化を図ることなどにより有効活用を図ります。

○ 左岸側（寒川側）南北方向

左岸側には、相模原茅ヶ崎線と丸子中山茅ヶ崎線が各々2車線で整備されているので、当分の間は、主にこの2本の県道が、左岸側の南北方向のアクセス交通を受け持つこととなります。

現在整備が進められているさがみ縦貫道路が完成すれば、地域内に混在している通過交通を受け入れることが可能となります。

また、既存の幹線道路の交通状況に応じて、丸子中山茅ヶ崎線等の多車線化等に関する検討を行います。

○ 左岸側（寒川側）東西方向

相模川東側の都市からのアクセスについては、現在、事業中の横浜伊勢原線（用田バイパス）の4車線化や、丸子中山茅ヶ崎線と相模原茅ヶ崎線を結ぶ道路（（都）寒川下寺尾線）の整備により、相模原茅ヶ崎線経由で主なアクセス交通を受け持つこととなります。

○ 右岸側（平塚側）南北方向

右岸側には国道129号が4車線で整備されているので、周辺の土地利用状況等から考えて、主に本路線が右岸側の南北方向のアクセス交通を受け持つこととなります。

○ 右岸側（平塚側）東西方向

相模川西側の都市からのアクセスについては、現在、事業中の戸田交差点の立体化、横浜伊勢原線の伊勢原立体や下落合の4車線化等、関連する道路整備が進められていることから、これらが完成すれば、国道129号経由で、主なアクセス交通を受け持つこととなります。

イ 新たな道路

新橋と接続道路は、ツインシティの成長と東西方向の行き来を支えるため、ツインシティのまち開きにあわせて整備します。

さらに、広域的な交流連携の拠点としてツインシティの都市全体が活気づく時期には、これを支える道路網の再構築を検討し、周辺の交通状況に応じて、ツインシティへの高いアクセス機能を担う道路を整備します。

(ア) ツインシティの形成過程に応じた道路ネットワークの整備

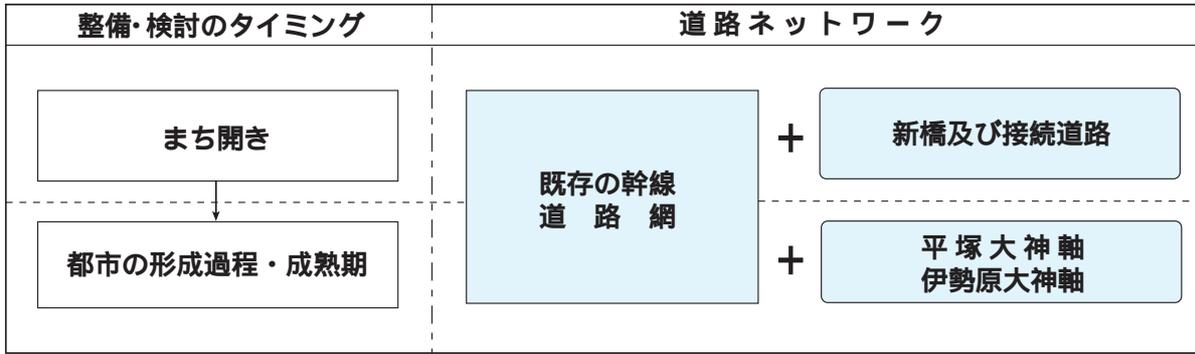
ツインシティに直接アクセスする次の2軸については、ツインシティの都市づくりの進捗に応じて検討を行います。

○ 右岸側（平塚側）東西方向

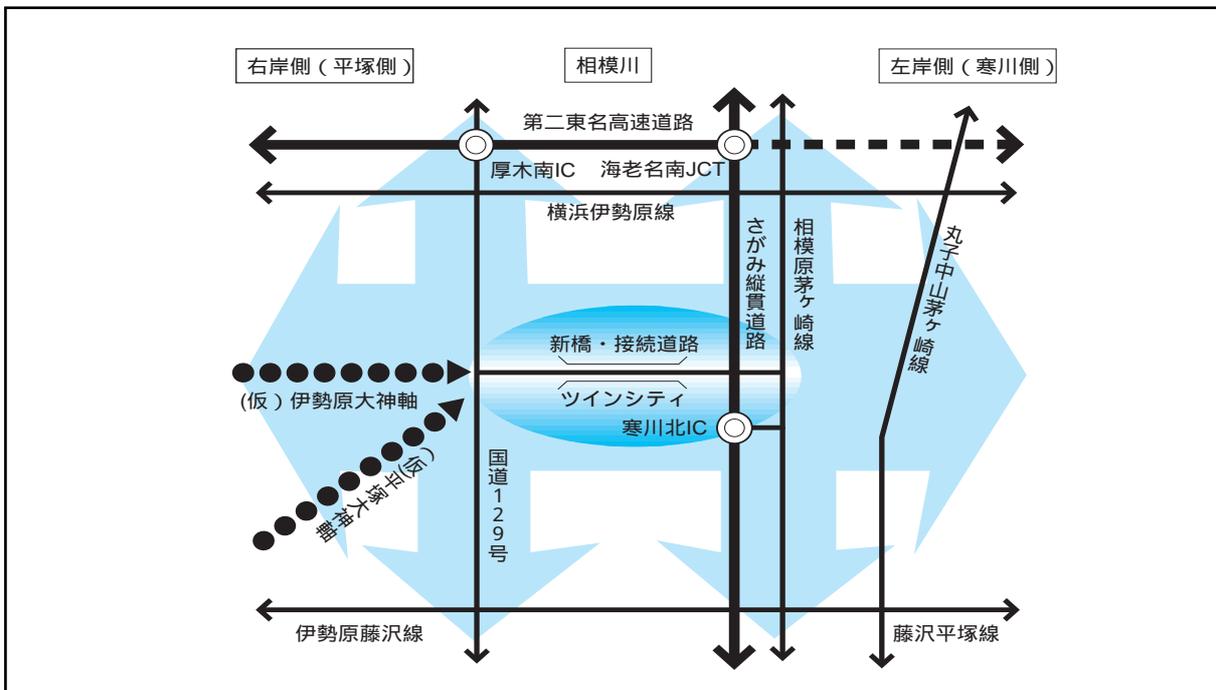
（仮）伊勢原大神軸については、都市間の交通アクセス機能を整理し、整備の検討を行います。

（仮）平塚大神軸は、市街地の環状道路とツインシティとを結ぶ道路機能や、都市間アクセス機能を整理し、整備の検討を行います。

〈道路ネットワーク形成のシナリオ〉



〈ツインシティの形成過程に応じた「新たな道路軸」〉



(イ) 自動車専用道路の整備状況に応じた道路ネットワークの整備

ツインシティ周辺の自動車専用道路の整備に伴い、ツインシティとその周辺地域はもとより、更に広い地域との交流連携を支える道路網を構成する必要があるため、既存の幹線道路を有効に活用しつつ、この道路機能を強化するため、自動車専用道路の整備状況に応じて、次の新たな道路軸の検討・整備を行います。

○ 左岸側（寒川側）東西方向

(仮)藤沢寒川軸については、さがみ縦貫道路が開通する際の寒川北インターチェンジへのアクセス道路となる相模原茅ヶ崎線が2車線であるため、インターチェンジへのアクセス向上や、東西方向の道路網を補完するため、整備に努めます。

○ 左岸側（寒川側）南北方向

(仮)海老名寒川軸については、インターチェンジへのアクセス機能を考慮して、第二東名高速道路の相模川以東への延伸の具体化にあわせて、整備の検討を行います。

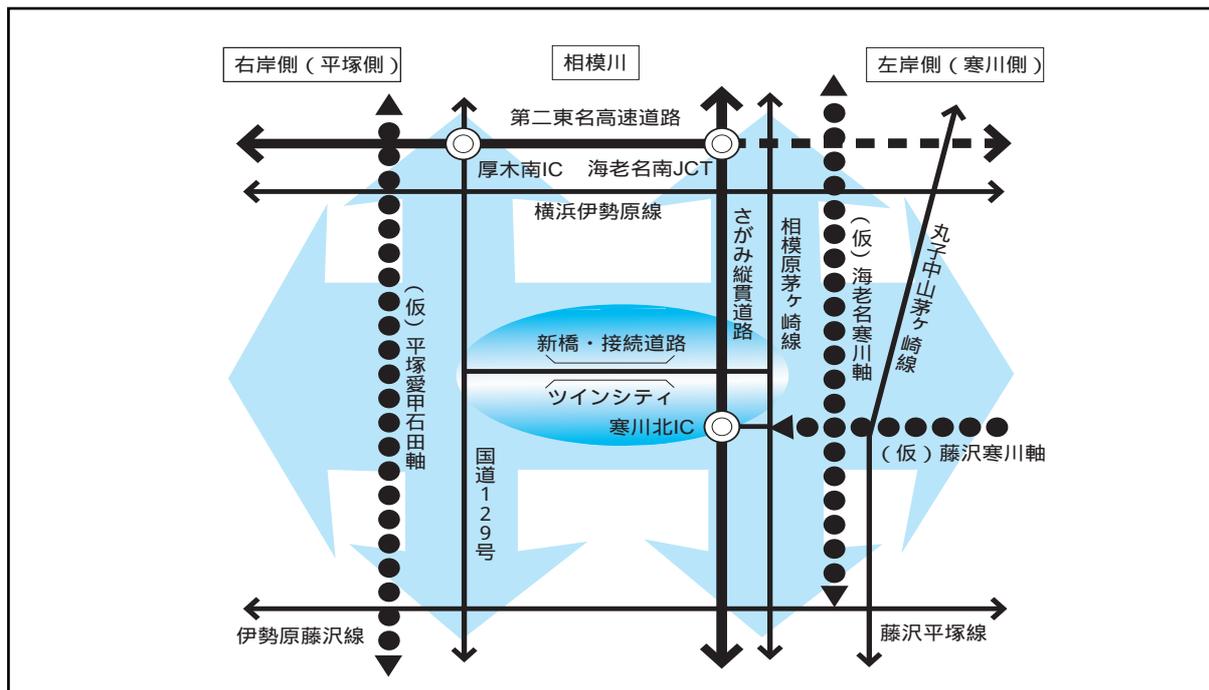
○ 右岸側（平塚側）南北方向

(仮)平塚愛甲石田軸については、さがみ縦貫道路が開通した後の南北方向の道路網を補完するため、国道129号の交通状況等を勘案しながら整備の検討を行います。

〈道路ネットワーク形成のシナリオ〉

整備・検討のタイミング	道路ネットワーク
さがみ縦貫道路の開通後	既存の幹線道路網 + 藤沢寒川軸 平塚愛甲石田軸
第二東名高速道路の延伸の具体化	+ 海老名寒川軸

〈自動車専用道路の整備状況に応じた「新たな道路軸」〉



《課題》

- ・ 新たに整備する道路軸の整備時期、事業主体、整備費用など事業構造を決定すること。

第4章 ツインシティの都市づくりの骨格

1 都市づくりの基本方向

(1) ツインシティ（2つの個性豊かな都市づくり）

- ツインシティは、東海道新幹線新駅誘致地区である寒川町倉見地区と相模川対岸で新たな都市づくりを行う平塚側地区という、**2つの異なる条件を持った地区**でそれぞれに個性豊かな都市づくりを進めようとするものです。
- 寒川側では県央・湘南都市圏の各都市と都市圏を越える各都市が広域的に交流連携する機能を主に担い、平塚側では厚木広域連携拠点（業務核都市）の一翼を担う施設立地を進めます。これらによって、県央・湘南都市圏の全体の発展と利便性の向上を図ります。
- この両地区が相互に補完し、相乗効果を発揮することによって、発展しつづける都市をめざします。

(2) ツインシティの規模

- 県央・湘南都市圏では、国勢調査によると流入人口約22万人、流出人口約48万人で、約26万人の流出超過となっており、その多くは東京都心部や横浜・川崎などへの通勤・通学者となっています。（平成7年国勢調査）
- そこで、こうした現状を踏まえて自律した都市圏形成を図るため、ツインシティ整備では、**1万人の雇用の場の創出**と職住近接を図るため**5千人の居住の場を創造する都市づくり**をめざします。

<面整備規模の考え方>

- ・ 新幹線新駅の誘致活動を契機とするツインシティでは、面整備によって1万人の雇用の場と5千人の居住の場を新たに創ります。
- ・ 1万人の雇用の場（従業人口）は、比較的規模の大きな土地利用が可能な平塚側で約6千人、残りを寒川側で約4千人とします。
- ・ 5千人の居住の場（居住人口）は、それぞれ雇用の場（従業人口）の半数とし、寒川側には既存人口として約千人を加えて、平塚側を約3千人、寒川側を約3千人とします。
- ・ この計画人口をもとに面整備の規模を想定したものが下表です。

		平塚側	寒川側	合計
計画人口	従業人口	約6千人	約4千人	約1万人
	居住人口	約3千人	約3千人	約6千人 (既存人口含む)
面整備の想定規模		約70~80ha	約60~70ha	約130~150ha

(3) 都市づくりの骨格となる整備内容

○ 平成12年3月に策定した「ツインシティ基本計画」では、「ツインシティがめざす都市像」として、次の4項目を掲げています。

- ・ 広域的な交流と連携の窓口（ゲート）となる都市
- ・ 地域の環境と共生し、地球環境にやさしい環境共生都市
- ・ 新しい産業を創出・育成する都市
- ・ 新しい生活スタイル・ワークスタイルを実践する都市

○ これら4つの都市像の実現をめざし、ツインシティでは以下の整備を図ります。

〈ツインシティの整備概要〉

めざす都市像	平塚側	寒川側	密接な関わりを持つ部門別の骨格事項	
広域的な交流連携都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 相模川西側諸都市の玄関口形成 ・ 第二東名インターチェンジの活用 ・ 通過交通分離と公共交通を利用しやすい都市づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線新駅の誘致 ・ 相模川東側諸都市の玄関口形成 ・ さがみ縦貫インターチェンジの活用 ・ 通過交通分離と公共交通を利用しやすい都市づくり 		交通
東西両地区をつなぐ新橋整備				
環境共生都市	自然系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺農地や水路を活かした都市づくり ・ 水とみどりのネットワーク形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旧目久尻川沿の緑地保全 ・ 水とみどりのネットワーク形成 	水・みどり
	新都市系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の少ない都市基盤整備 ・ 水循環都市づくり ・ 都市と農業との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の少ない都市基盤整備 ・ 水循環都市づくり ・ 都市と農業との連携 	
相模川河川空間の保全と整備				
新産業創出育成都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい都市づくりと連携した新産業の創出育成（情報通信、環境、医療福祉、生活文化など） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通の結節性を活かした新産業創出育成（商業、観光など） ・ 既存産業の高度化 	土地利用	
新しい生活・ワークスタイル実践都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境共生、高度情報社会、少子高齢社会に対応した新しい住まい方、働き方の実践と情報発信 ・ 職住近接や遠隔勤務の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 良質な住環境の保持と充実 ・ 職住近接や遠隔勤務の実現 		

職・住・遊・学が一体となった複合拠点都市

(4) ツインシティでの生活スタイル・ワークスタイル (イメージ)

ツインシティにおいて実践される生活スタイル・ワークスタイルを次のように展望しています。

職

ツインシティで働く

広域交通を利用して、全国から人・もの・情報が集まり、都市圏に集積している産業や人材との交流や新技術を生かしたビジネスが行われている。

環境共生や新技術に関するシンポジウム、異業種交流が頻繁に行われ、環境関連のベンチャー企業などが活躍している。



職住の近接により、高齢者や子育て中の女性も安心して社会参加ができ、余暇時間を地域のコミュニティ活動などに活用している。



住

ツインシティに住む

緑豊かな住環境の中で多世代が暮らし、豊かさを実感できる環境共生型のライフスタイルが実践されている。

高齢者、障害者をはじめ、誰もが快適にツインシティの中を移動でき、エコマートで環境に配慮した商品を購入したり、クリーンエネルギーの活用などにより、環境にやさしい生活スタイルを実践している。



市民農園や有機野菜の販売などを通じて、周辺農家との交流が生まれ、環境共生の意識醸成とともに、新たな地域コミュニティが形成されている。



遊

ツインシティで遊ぶ

相模川や周辺の観光地を利用して、自然と親しんだり、豊かな余暇を過ごしている。

相模川では、身近な自然とのふれあいを通じて、地域住民・周辺住民・来街者が交流している。



ツインシティを拠点とする交通アクセスによって、丹沢・大山、湘南海岸、江の島などでの観光・レクリエーションを楽しんでいる。



学

ツインシティで学ぶ

リサイクル活動等を通じて環境共生の生活スタイルを身につけたり、文化・教育施設や民間企業とのネットワークにより、世代を問わずに様々な学習サービスを受けることができる

リサイクル工房では、誰でも家具や古着のリサイクルを体験、学習できる。



ツインシティでは子どもから高齢者まで、各自の生活に応じて、楽しみながら学んでいる。



(5) 環境共生のモデルとなる都市づくり

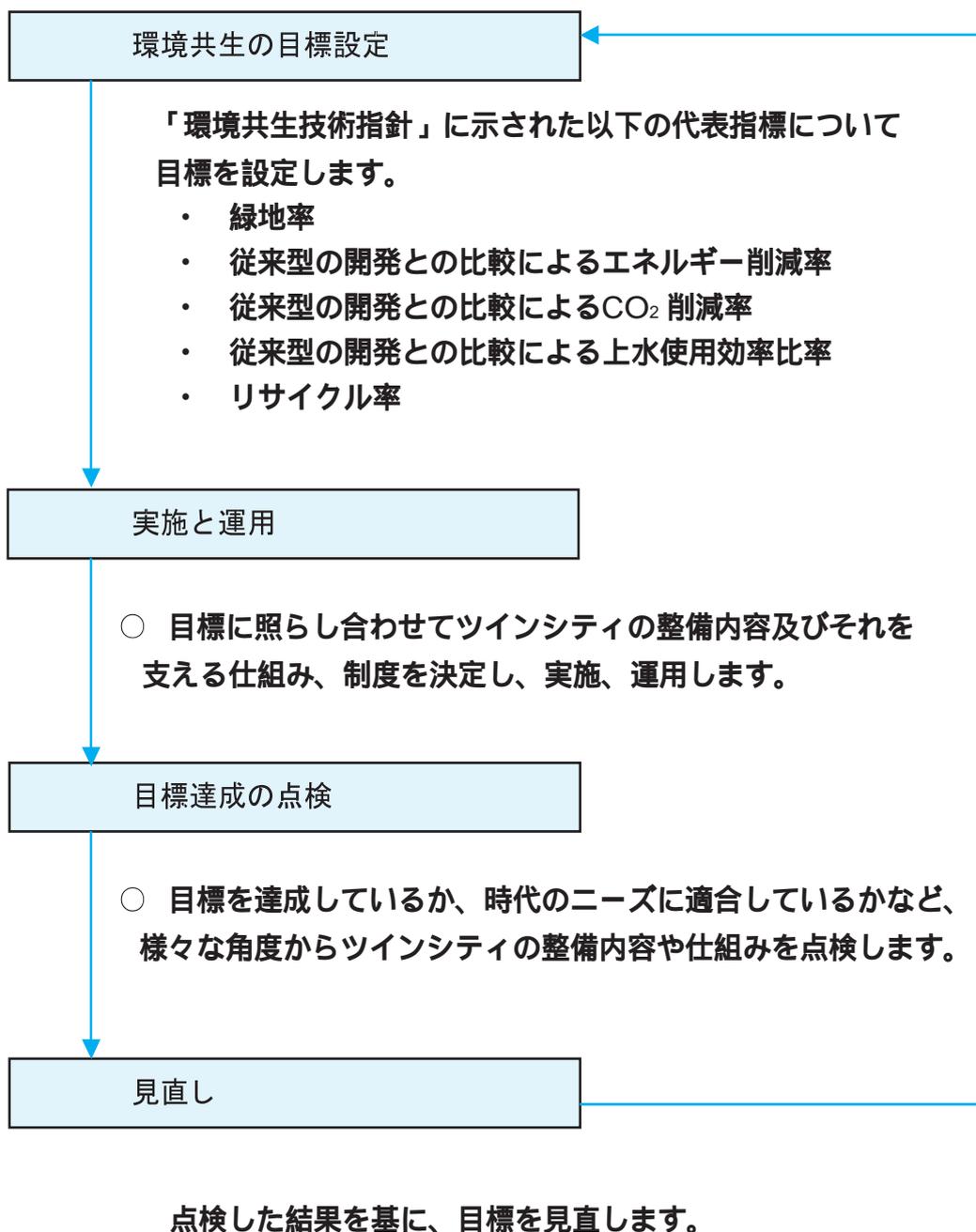
○ ツインシティの整備にあたっては、環境共生のモデルとなる都市づくりをめざします。そこで、「環境と共生する都市づくり誘導指針」（平成12年3月策定）に基づき、自然環境が有する機能・魅力の活用、環境への負荷の低減、環境とのバランスのとれた交通計画及び地域アメニティの創出に配慮した都市整備を進めます。

〈環境共生に向けたツインシティでの主な整備内容〉

環境と共生する都市づくり誘導指針		ツインシティでの主な整備内容
環境共生の目標	取組みの方向性	
目標1 自然が有する機能・魅力を生かした都市づくり	自然を生かした土地利用	・気候緩和の観点から、水と緑のネットワーク形成や屋上緑化、宅地内緑化を推進します。
	みどり豊かな都市づくり	・相模川の保全・整備など、水と緑のネットワーク形成や農地の集約配置を推進し、みどり豊かな都市づくりを進めます。
	健全な水環境の確保	・雨水の地下浸透を推進します。 ・相模川を環境共生のシンボル空間として捉え、水辺空間の保全・再生を図ります。
	多様な生物との共生	・ダイサギのコロニー（集団繁殖地）となっている旧目久尻川沿いの緑地を保全します。
目標2 環境への負荷を低減する都市づくり	都市の特性を生かした省エネルギー	・省エネルギー、節水に配慮した住宅、商業業務ビル等の建築を促進します。
	クリーンエネルギーの活用	・太陽光発電、燃料電池、コージェネレーション設備の導入に取り組みます。
	水・資源のリサイクル	・生ごみの堆肥化などの資源循環や下水処理水の再生利用に向けて取り組みます。
	環境負荷の少ない都市システム	・水循環、資源循環、クリーンエネルギーの活用に向けた複合的な環境インフラシステムの導入に向けて取り組みます。
目標3 環境とのバランスのとれた交通計画による都市づくり	交通施設容量の確保	・ツインシティの計画人口や来街者を考慮した駐車場配置を進めます。
	モーダルミックスの促進	・利用しやすい公共交通、スムーズな乗り換え、歩行者・自転車を優先する交通システムの形成を図ります。
	環境にやさしい交通基盤・交通手段	・多様な低公害車両の共同利用による地域交通システムの導入に向けて取り組みます。
目標4 地域アメニティを創出する都市づくり	生活環境の保全	・ポケットパークなどの小公園や緑道、せせらぎ、集合農地などを整備して、うるおいのある住環境を作ります。 ・道路、公園等の公共施設や共同住宅等の構造、設備、配置等について生活環境に配慮した設計を行なうことにより、安全・安心な都市づくりを進めます。
	地域景観への配慮	・電線の地中化や地域景観に調和した街並みの形成に努めます。
	災害に強い都市	・広場などの整備にあたっては、水やエネルギー等、災害時の拠点として活用できる機能の確保に努めます。
	人にやさしい都市	・建築物や歩行空間等の整備にあたっては、バリアフリー化を進めます。

◇ 環境共生のモデルとなる都市づくりを推進するしくみ

- ツインシティの整備にあたっては、「県央・湘南都市圏環境共生モデル都市づくり推進要綱」の手続きにより、環境共生のモデルとなる都市づくりを推進します。
- さらに、次に示す環境管理の考え方を基に、県民・企業・行政の三者の協働によって、環境共生モデル都市の実現をめざします。

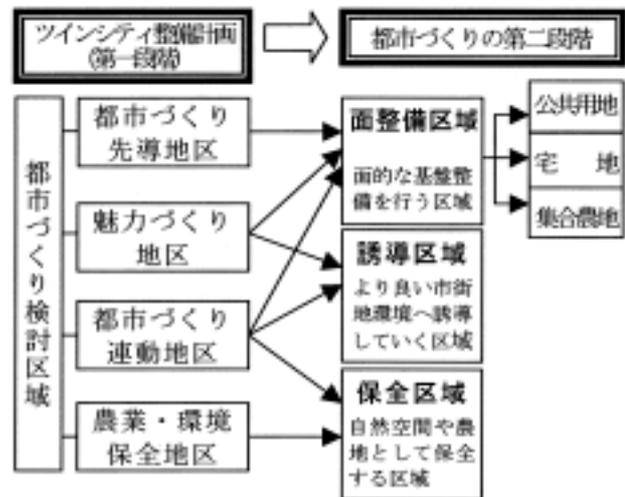


(6) 都市づくりの検討区域

○ ツインシティの都市づくりは、整備・誘導・保全を計画的に進めていくことが重要です。このため、ツインシティの都市づくりを検討していく区域（都市づくり検討区域）を右ページのように決めました。

○ 「都市づくり検討区域」は、ツインシティ整備計画（第一段階）では、「都市づくり先導地区」「魅力づくり地区」「都市づくり連動地区」「農業・環境保全地区」の4つの地区に区分しており、その考え方は「土地利用の骨格事項」（39～44ページ参照）に記載しています。

○ 整備計画を策定した後（第二段階）、この区域内の住民・地権者等の皆さんと話し合いを重ねていき、面的な都市基盤整備を行う区域（**面整備区域**）、誘導や規制によってより良い市街地環境へと誘導していく区域（**誘導区域**）、自然空間や農地として保全する区域（**保全区域**）の3つにこの区域を区分して、ツインシティの具体化へと進めていきます。（74ページ参照）



○ こうした面整備事業などの都市づくりを具体化していくに際しては、この「都市づくり検討区域」に隣接する周辺地域の土地利用やまちづくり計画などとの連携や機能補完について、関係市町とともに検討していく必要があります。

○ **面整備の区域設定や事業主体、事業手法等については、地元関係者の皆さんと話し合いを重ねながら、都市づくりの第二段階において決定します。**

<「都市づくり検討区域図（右図）」の説明>

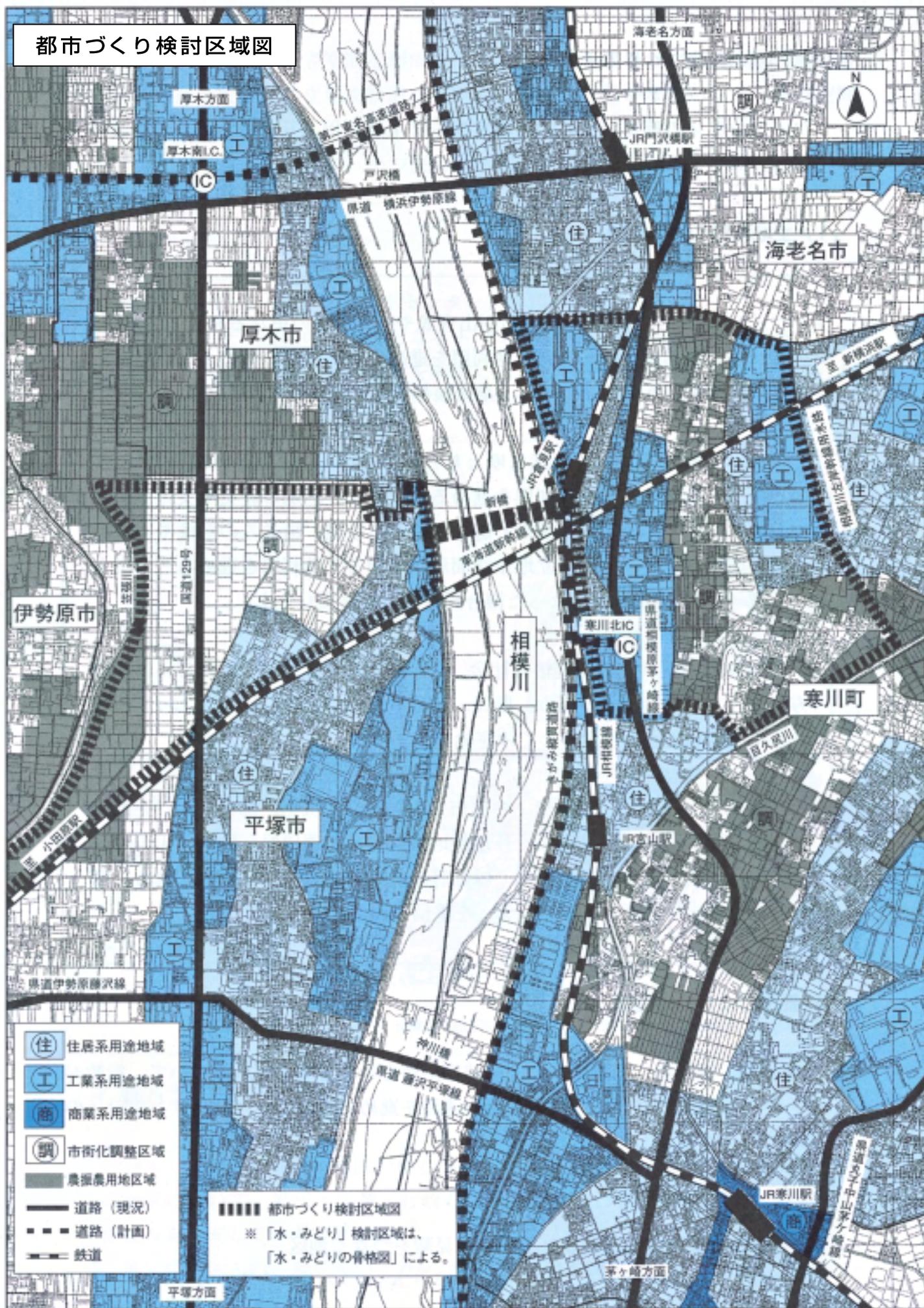
(平塚側)

- ・ 平塚側は、基本として東海道新幹線の北側で、新橋から国道129号沿道にかけての区域としました。
- ・ 市町村が農用地等としての利用を確保すべき土地として指定している農業振興地域農用地区域は原則として除きますが、西側の笠張川沿いの農用地区域については、幅が狭く、整備・保全について国道129号の西側地区と一体的に考える必要があることから、区域に含めました。
- ・ 東側の市街化区域については、平塚市の都市計画区域界としました。

(寒川側)

- ・ 寒川側は、基本として新幹線新駅誘致地区の倉見地区を中心とした区域としました。
- ・ 区域の北側は、寒川町の都市計画区域界、東側は相模川左岸幹線用水路と目久尻川を境とし、南側は宮山駅周辺の住居系地域を除いた区域としました。

都市づくり検討区域図



2 部門別の都市づくりの骨格事項

ツインシティの都市づくりの骨格事項を「土地利用」、「交通」、「水・みどり」、「環境インフラ」の各部門別に示します。

(1) 土地利用の骨格事項

- ツインシティは、新しい産業の創出育成や既存産業の更なる発展に向けて、広域交通の結節性を活かした土地利用を進め、首都圏の分散型ネットワーク構造の一翼を担う広域連携拠点（業務核都市）を形成します。
- また、職住が近接して生活にゆとりとうるおいが生まれるように、職と住のバランスに配慮した土地利用を進めるとともに、地域の歴史や文化をもとにツインシティの顔となる個性と魅力あふれる空間、街並みの形成や、生涯学習、環境学習などの施設立地や空間形成を図る土地利用を進めることにより、職・住・遊・学が一体となった複合拠点都市を整備します。
- さらに、環境共生や高度情報社会、少子高齢社会に対応した新しい住まい方、働き方を実践できるよう、県民・企業・行政の三者の協働によって、街並みや土地利用を誘導するしくみを検討します。
- 以上のことからツインシティの都市づくり検討区域を、都市づくり先導地区、魅力づくり地区、都市づくり連動地区、農業・環境保全地区の4つに区分して、市街地整備と優良農地・緑地等の保全を計画的、効果的に進め、環境共生のモデルとなるツインシティを整備します。

ア 都市づくり先導地区

平塚側、寒川側、それぞれの交通結節拠点を中心とする地区において、行政がリードして交通結節拠点の整備や建物建設を進めることにより、ツインシティの都市づくりを先導していきます。

(寒川側)

- 新幹線新駅誘致地区とJR相模線倉見駅をつなぐ地区

JR相模線倉見駅からシャトルターミナル、バスターミナルなどの交通広場

へと行き来する歩行者空間を形成する地区であることから、商業・業務施設や公共公益施設などの立地を検討し、賑わいとみどり豊かなうるおいのある空間を創ります。

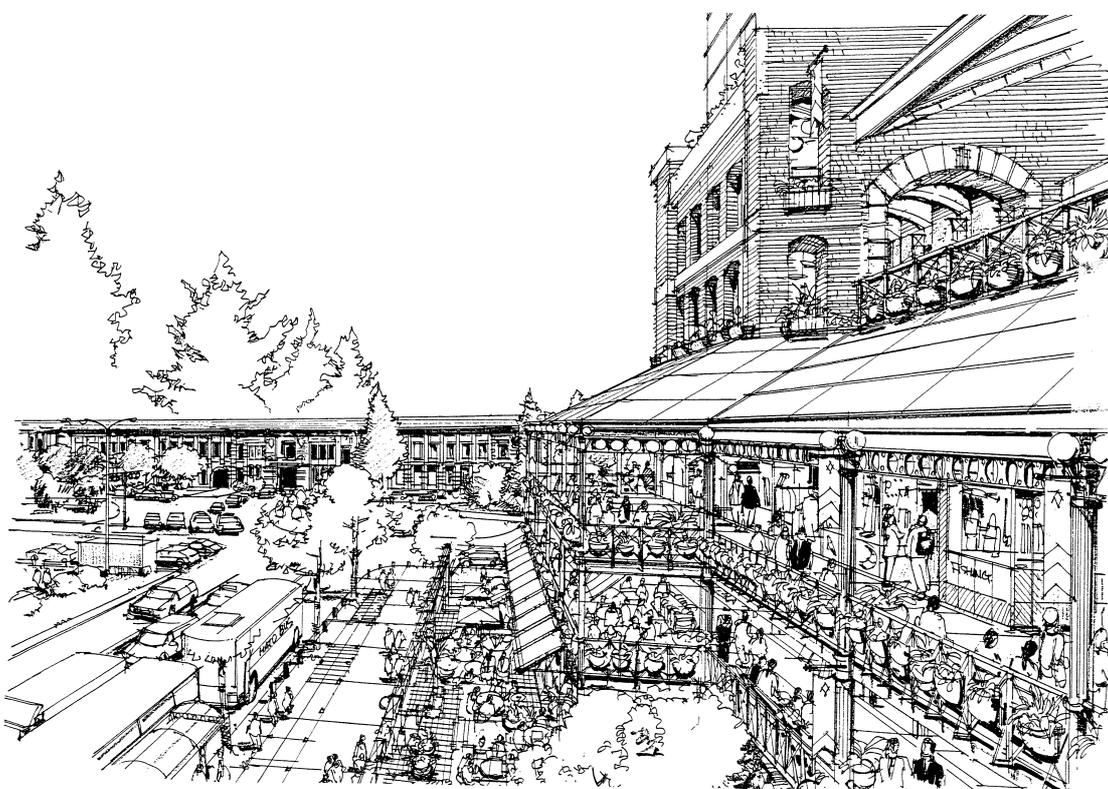
また、だれもが安全に、かつ快適に移動できるよう、バリアフリーで連続した歩行者空間を整備します。

(平塚側)

○ 交通結節拠点（トランジットセンター）周辺の地区

ツインシティの西の玄関口となるトランジットセンター周辺地区であることから、公共公益施設などの立地を検討し、水とみどりが豊かで四季を感じられるうるおいのある空間を創ります。

都市づくり先導地区のイメージ

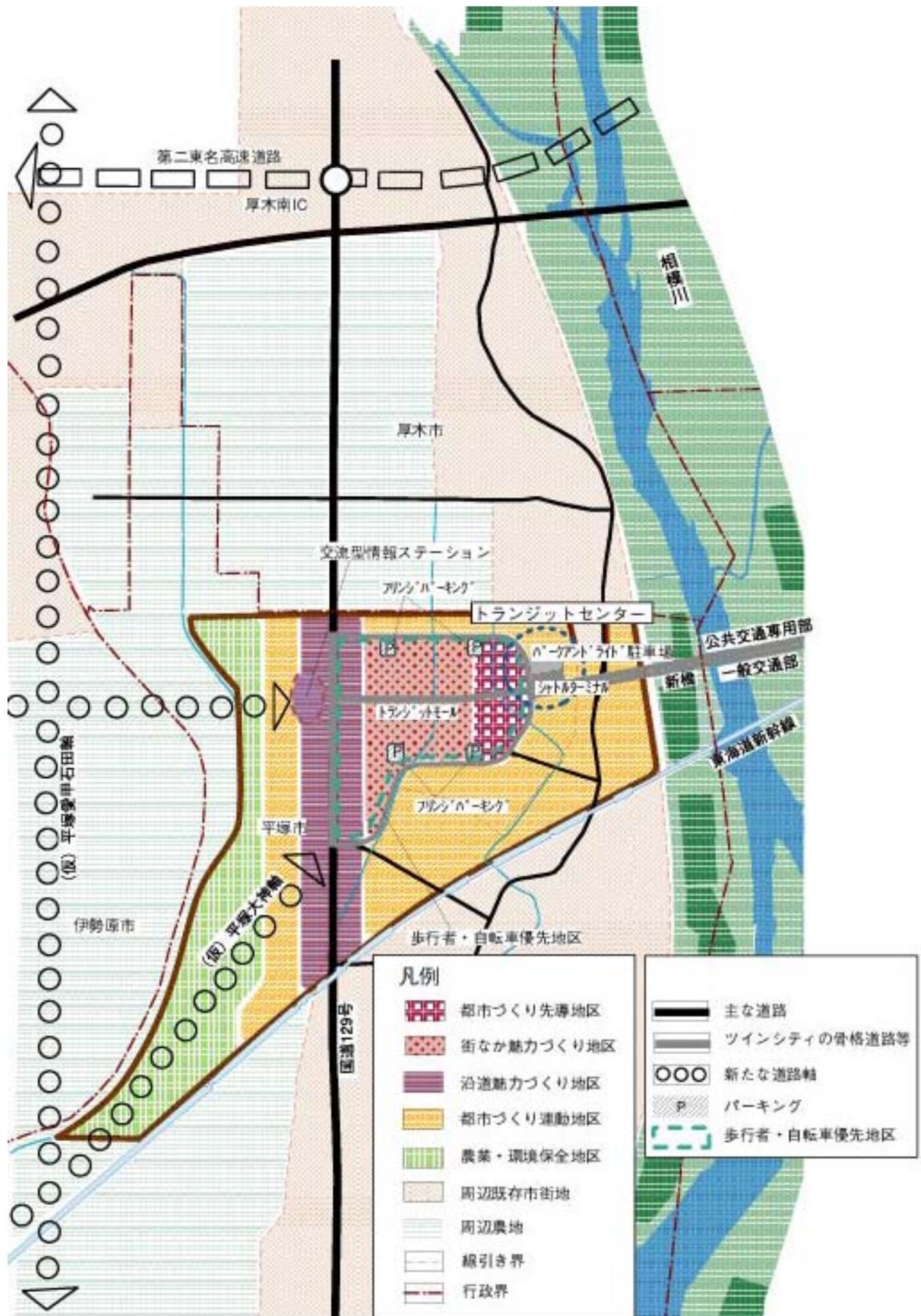


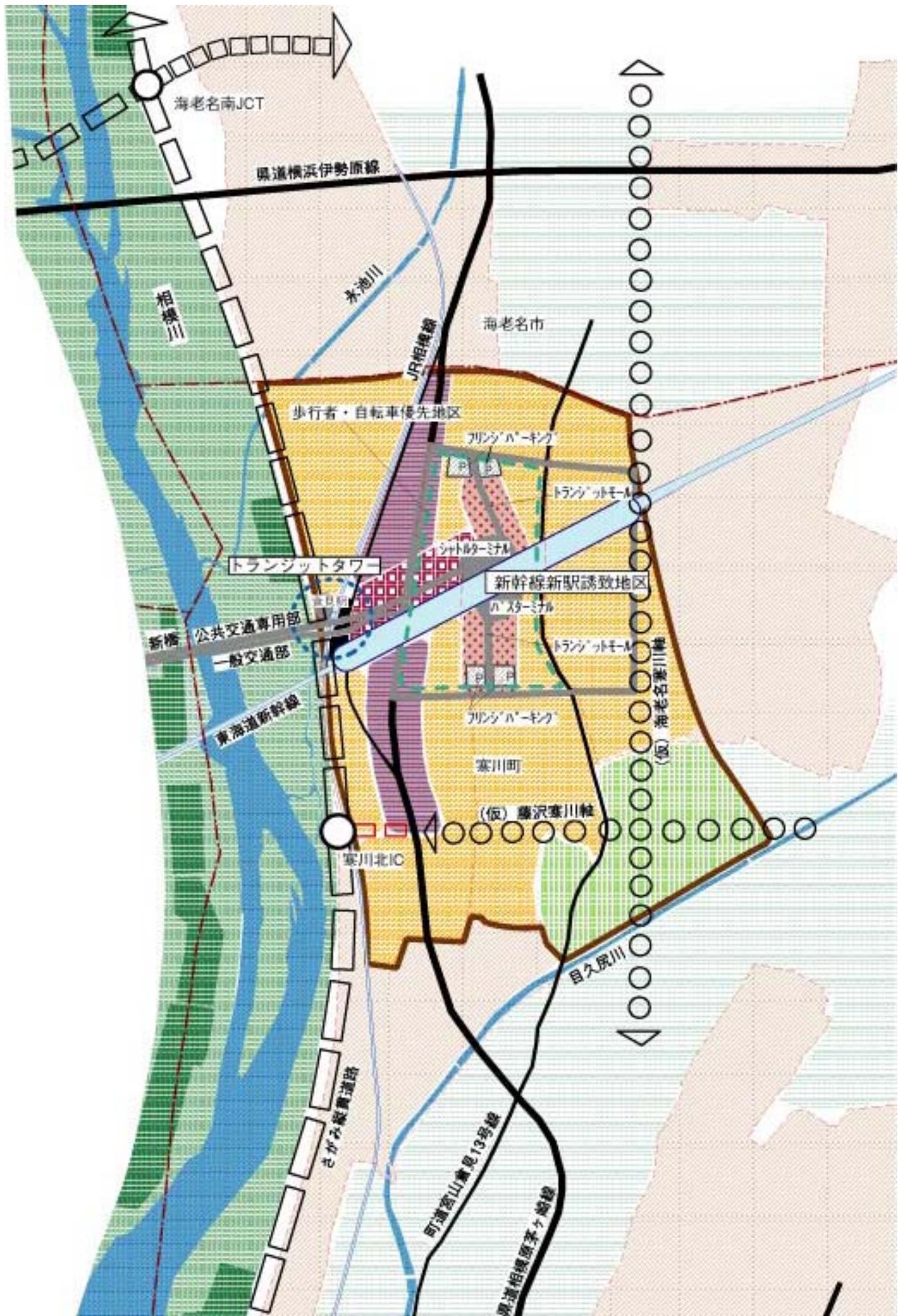
出典：「都心改創の構図」依田和夫編 著・鹿島出版会、山口博喜氏作

イ 魅力づくり地区

ツインシティの東西両地区の中心部や国道、県道などの広域的な幹線道路沿道の地区において、県民・企業・行政の三者が協働し、個性と魅力あふれる空間、街並みを形成していきます。

地元の皆さんのご意見をいただきながら、歴史や文化などをもとにして地域の魅力を創造します。





(ア) 街なかの魅力づくり地区

(寒川側)

- 新駅誘致地区につながる(仮)メイン通りを中心とする地区

南北の交通広場に接続する(仮)メイン通りの沿道空間であることから、地域性が豊かで連続的な賑わいと統一的なデザインの空間を形成します。

具体的には、1、2階が商業、サービス業などの建物で、屋上緑化や太陽光発電を採り入れた環境共生型の5～6階建てまでのものを中心とした空間をイメージしています。

魅力づくり地区のイメージ



出典：「シニアライフ都市づくりガイド」

(平塚側)

- ツインシティ平塚側の中心となる地区

平塚側の中心地区であることから、新しい産業・ビジネス、生活スタイルの息吹が感じられる、豊かなみどりで縁取られる環境共生の空間を形成します。

地区の中心には、公園や農地を配置して緑の拠点を形成するとともに、新橋から国道129号へとつながるトランジットモール沿道に賑わいのある統一的な街並みを形成し、東西方向の人の流れを創り出します。

(イ) 沿道の魅力づくり地区

(寒川側)

- 県道相模原茅ヶ崎線沿道の地区

沿道の土地利用が進んでいることから、現在の土地利用状況に配慮しつつ、快適で魅力ある沿道空間を形成していきます。

沿道の緑化を推進するとともに、景観への配慮や交通渋滞を引き起こさない土地利用・建物立地を誘導します。

(平塚側)

- 国道129号沿道の地区

国道129号の沿道は、民間建物の立地需要が高い地区だと考えられることから、それぞれの地権者が協働してより大きな街区を構成し、計画的に土地利用を進

めていきます。

そして、沿道の緑化を推進するとともに、景観への配慮や交通渋滞を引き起こさない土地利用・建物立地を誘導します。

ウ 都市づくり連動地区

この地区は、都市づくり先導地区・魅力づくり地区と連動して、地域の産業を支える空間や様々な生活スタイルに対応できる住空間、新たな都市と既存市街地とを結びつける空間として整備します。区域内の優良な農地については集約化を進め、農業環境の整備を進めます。

特に、倉見側では、新駅誘致地区の整備に伴って移転が必要となる住宅や事業所等の用地確保を図ります。

都市づくり連動地区のイメージ



エ 農業・環境保全地区

ダイサギのコロニー（集団繁殖地）となっている旧目久尻川沿いの緑地や集団的な農用地については、良好な農業環境・自然環境・田園環境を保全していきます。

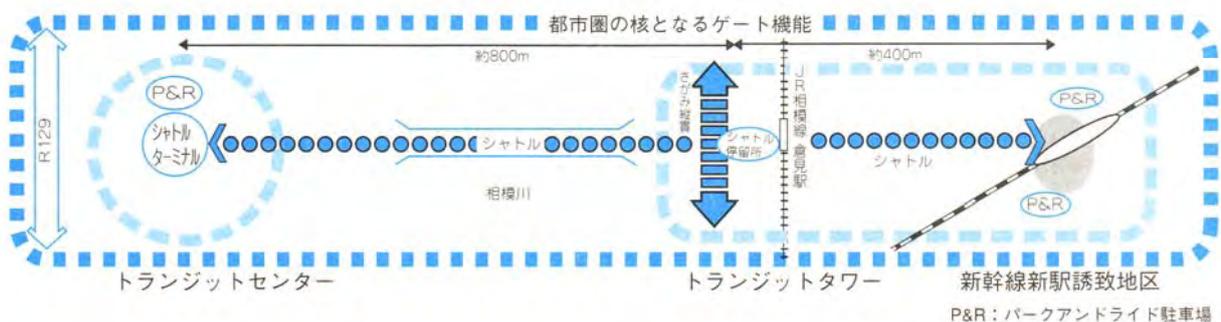
(2) 交通の骨格事項

○県央・湘南都市圏の新たな玄関口「南のゲート」として、新幹線新駅誘致地区を中心に、利用しやすい公共交通、スムーズな乗換え、歩行者・自転車の優先を可能とする交通システムの形成を図ります。

○そのため、周辺都市との交通アクセスの結節拠点の形成や東西地区のスムーズな連携を図る新橋と接続道路を整備するとともに、歩行者・自転車を優先する地区を設定し、これを支える地区内の交通アクセスを整備します。



〈「南ゲート」のイメージ図〉



ア 交通結節拠点の整備

マイカーから鉄道やバス等の公共交通機関への乗換えや公共交通機関相互の乗換え、またツインシティ内での施設利用のため、新橋と接続道路を結ぶ交通基盤の整備に加えて、都市圏の乗換え拠点・ツインシティ内の利用拠点となるよう、寒川側・平塚側両地区に交通結節拠点を整備します。

拠点には、発生集中する様々な交通手段の需要を予測した上で、これらの交通を受け止めることができるように、施設を運営するしくみ、行政と交通事業者等の役割分担などを検討した上で、適切な規模の施設を整備します。

(ア) 寒川側の交通結節拠点

○ 新幹線新駅誘致地区

- ・ 公共交通機関やマイカー等の乗換えのためのバスターミナルと、シャトルにより平塚側の交通結節拠点を結ぶシャトルターミナルを整備します。
- ・ 将来新幹線新駅が誘致できたときには、新駅乗換え拠点となります。

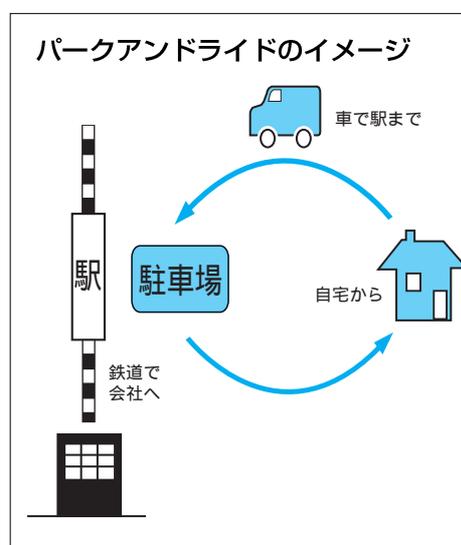
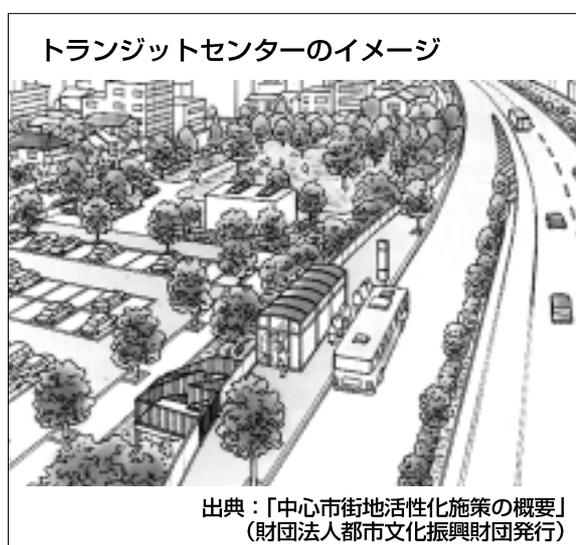
○ トランジットタワー

- ・ J R 倉見駅と、新幹線新駅誘致地区、平塚側地区との乗換え拠点として位置づけ、J R 倉見駅周辺の都市づくりに合わせて整備します。

(イ) 平塚側の交通結節拠点

○ トランジットセンター

- ・ パークアンドライド駐車場やシャトルターミナルからなり、相模川西側の周辺市町からのマイカー利用者は、シャトルに乗換え移動ができるように整備します。
- ・ 将来新幹線新駅が誘致できたときには、新駅の西口の機能を担います。



イ 新橋と接続道路の整備

寒川側と平塚側の交通を円滑に結ぶため、新橋及び接続道路を設置します。

新橋及び接続道路には、一般交通、歩行者及び自転車を通行させる部分の他、都市づくりの進行により公共交通専用部を設け、低公害バスなどのシャトルを導入して、平塚側からの利用者などが、JR倉見駅や新幹線新駅誘致地区へスムーズにアクセスできるようにします。

○ 一般交通部

一般交通部（2車線）を設置し、一般交通の通行を受け持ちます。

○ 歩行者・自転車道

ツインシティの寒川側・平塚側両地区の歩行者・自転車優先地区を結び、歩行者・自転車道のネットワーク化を図ります。

○ 公共交通専用部

寒川側・平塚側両地区の交通結節拠点の間や、周辺都市と新幹線新駅誘致地区を結ぶため、公共交通の専用通行部（2車線）を設置します。

ウ 地区内の交通システムの整備

ツインシティでは、骨格道路を配置して交通の整流化を図り、都市の中心部に車が入り込まないように、骨格道路で囲まれた中に歩行者・自転車優先地区を設定します。

(ア) 交通の整流化を図る骨格道路の整備

寒川側では新幹線新駅誘致地区を中心とした骨格道路として、県道相模原茅ヶ崎線を位置づけるとともに、新駅誘致地区の南側、北側及び東側に地区幹線道路を整備し、交通の整流化を図ります。

平塚側では国道129号と新たに整備する（仮）ループ道路により、交通の整流化を図ります。

(寒川側)

○ 県道相模原茅ヶ崎線

- ・ 新幹線新駅誘致地区西側の南北方向の骨格道路として位置づけます。
- ・ 寒川側南北方向の広域的な交通と新橋等による新たな交通を受ける道路で、都市づくりの進行により機能強化を図ります。

○ (仮) 南側骨格道路

- ・ 新幹線新駅誘致地区南側の東西方向の骨格道路で、茅ヶ崎・藤沢方面からの南側の交通広場へのアクセス交通を受ける主要な地区幹線道路と位置づけて整備します。

○ (仮) 北側骨格道路

- ・ 新幹線新駅誘致地区北側の東西方向の骨格道路で、海老名方面からの北側の交通広場へのアクセス交通を受ける主要な地区幹線道路と位置づけて整備します。

○ (仮) 東側骨格道路

- ・ 新幹線新駅誘致地区東側の南北方向の骨格道路として位置づけます。
- ・ 主要な地区幹線道路であると同時に、新たな道路軸の一つである(仮)海老名寒川軸と重複するので、都市づくりの進行により整備します。

(平塚側)

○ 国道129号

- ・ 南北方向の骨格となる道路として位置づけます。

○ (仮) ループ道路

- ・ ループ状に配置し、一般車両を国道129号からトランジットセンターへ導き、新橋の整備などにより発生する新たな交通を受ける骨格道路として位置づけます。
- ・ 周辺の既成市街地からの連絡道路になるとともに、主要な地区幹線道路として位置づけて整備します。

(イ) 歩行者・自転車優先地区における道路等の整備

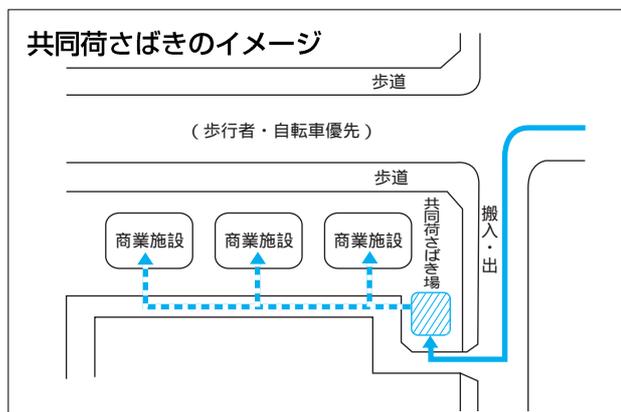
歩行者・自転車優先地区では、マイカーから鉄道・バス等の公共交通機関へのスムーズな乗換と、地域の快適な暮らしを実現するために、様々な形態の道路や駐車場を整備し、それらを活用した交通システムづくりを進めます。

寒川側は、新幹線新駅誘致地区の南北に、交通広場、トランジットモール、フリンジパーキングを整備します。

平塚側は、トランジットセンターと国道129号の間にトランジットモールを整備し、ゆとりある歩行者空間をつくります。また、地区内は歩行を基本とした快適な移動ができる交通システムを導入します。

○ 地区内に配置する道路等

・ 商業的利用、業務的利用される地区では、歩行者の動線と区別し、サービス車両等が利用できる道路を配置します。

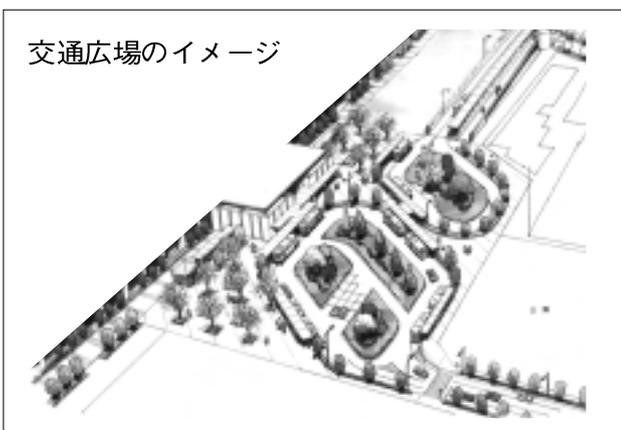


・ 住宅地区では、道路の配置、構造、管理する仕組み等を工夫し、地区内を通過する交通が入り込まないようにします。また、歩行者の安全性、快適性や沿道の居住環境の向上を図るコミュニティ道路等を整備します。



○ (仮) 交通広場 (南側・北側)

・ 鉄道利用者の円滑な乗換えを支える交通広場を整備し、シャトルターミナル等を設置します。
・ ツインシティへの来訪者の玄関口として、寒川町はもとより県央・湘南都市圏の新たな顔となるよう、地域イベント広場等の設置を検討します。



○ トランジットモール

(寒川側)

・ 周辺都市から新駅誘致地区へのアクセスを担う(仮)メイン通り(南側・北側)で、地域の利便性・快適性を高める道路として整備します。

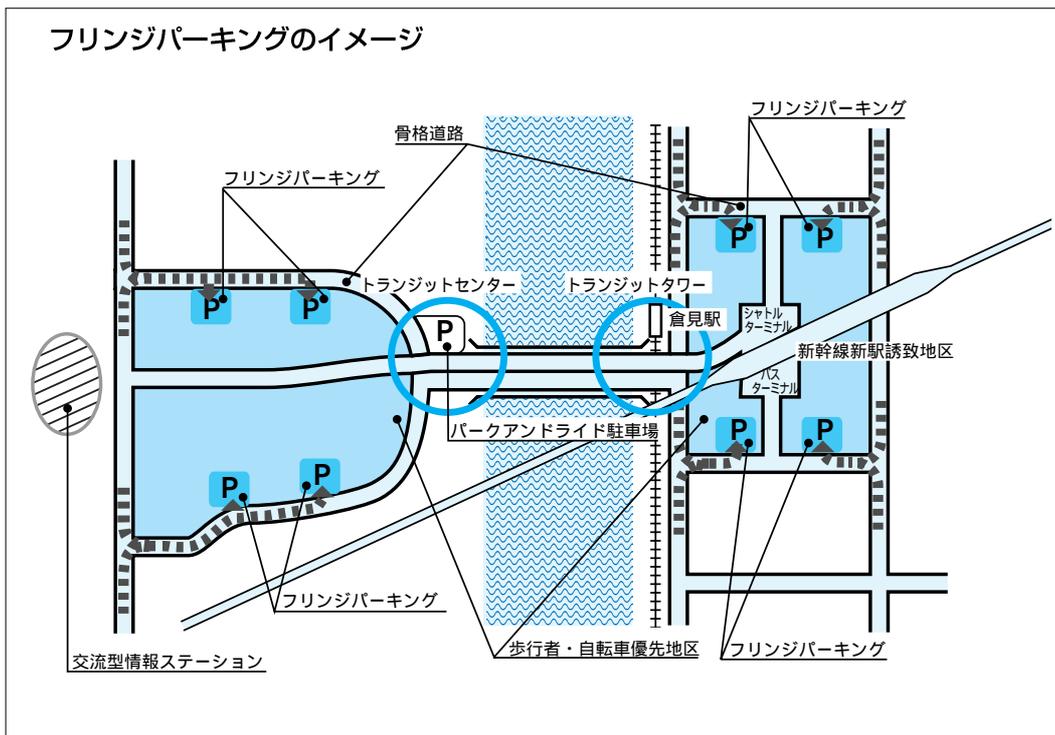
(平塚側)

・ 平塚側トランジットセンターと国道129号を結ぶ平塚側のメイン通りで、地域の交流を盛んにする、シンボルとなる道路として整備します。



○ フリンジパーキング

- ・ ツインシティへの来訪者が、歩行者・自転車優先地区へ車で入り込まないように、骨格道路に接して駐車場を整備します。



エ 交流型情報ステーション

国道129号沿道に、地域の農地と消費者とを結びつけ地域の農業を支える機能や道路情報を提供する機能を持ち、また、一般車両の休憩場所としても利用できる「交流型情報ステーション」を設置します。



(3) 水・みどりの骨格事項

- 地域の自然に馴染んできた様々な文化的景観を持つ風景を大切にしながら、日々誰もが身近に四季の変化を感じることができる都市づくりを進めます。
- 新たな生活環境の創出にあたっては、生物の生息・生育や移動などの生態系に配慮し、自然環境との共生を図ります。
- 地域においては地球にやさしい環境負荷の少ない都市をめざし、気象面、治水面及び利水面での環境負荷低減効果に取り組むなど、健全な水環境の形成に努めます。
- このため、貴重な自然空間を有し、「環境共生のシンボル空間」である相模川について、水・みどりの主軸と位置づけ、自然環境の保全・整備を進めます。
- さらに、ツインシティの東西方向に都市景観の主軸となる空間を形成するとともに、相模川の左右岸の拠点につながる南北方向には、地域性を高める空間として、ふるさと空間、せせらぎ空間などの、まとまりや連続性のある空間づくりを進めることにより、水とみどりのネットワークを形成します。

ア 相模川河川空間の保全と整備

環境共生のシンボル空間である相模川河川空間には、まちづくりの視点から「相模川河川環境管理基本計画」を踏まえ「自然環境保全ゾーン」、「環境学習ゾーン」、「レクリエーションゾーン」、「水辺、水面利用ゾーン」の4つのゾーンを設定しました。今後、河川整備計画の策定等の取組みと連携して保全と整備を進めます。

さらに、相模川と東西両地区の連携を深めるため、周辺の道路からのアクセス拠点を整備するとともに、さがみグリーンラインの自転車道や河川堤防を利用し、相模川を回遊するネットワークを形成します。

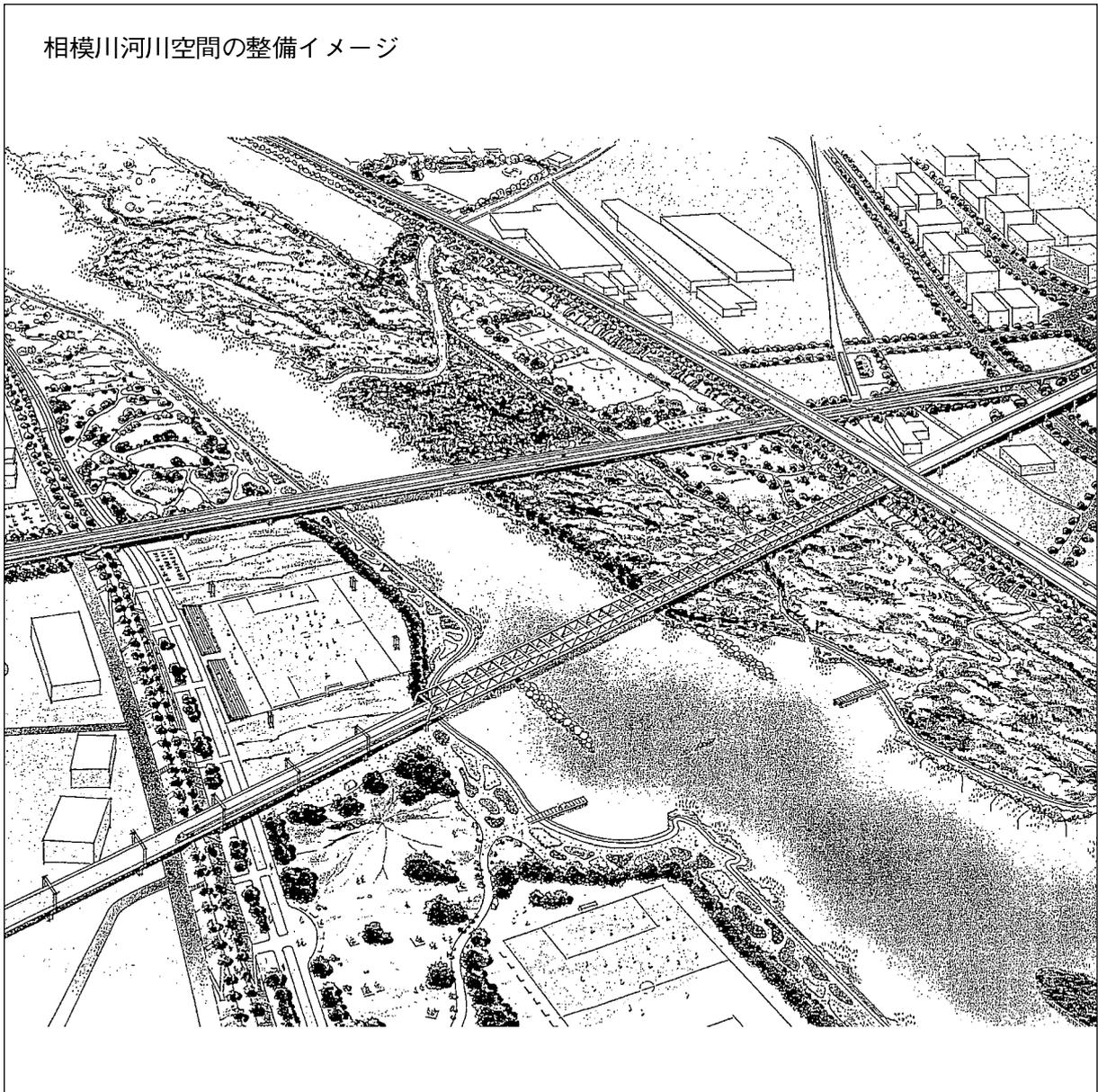
- ・ 多様な動植物の生息・生育空間として良好な自然環境は、極力保全するよう努めます。
- ・ 河川の整備にあたっては、多自然型川づくりを行います。
- ・ 行政と地域の連携や、県民、事業者の協力を得ながら不法投棄等を回避する対策を図ります。
- ・ 環境学習の場として利用できるよう、散策路の整備や水質浄化施設の導入などを検討します。

水・みどりの骨格図



- ・ 既存のグラウンド等の周辺には極力みどりを配置します。
- ・ 相模川への接点となるアクセス拠点（新橋からのメインエントランスと、市街地から川へのサブポイント）を整備します。
- ・ 川への道しるべとなるサイン計画を策定し、適切に道標を配置します。
- ・ 既存のグラウンド等の施設は、災害時には一時的な避難場所、復旧活動の場として利用します。また、ツインシティ周辺に、河川防災ステーションを整備する場合には、ツインシティの都市機能と連携した平常時のあり方などを検討します。

相模川河川空間の整備イメージ



イ ツインシティの都市景観の形成

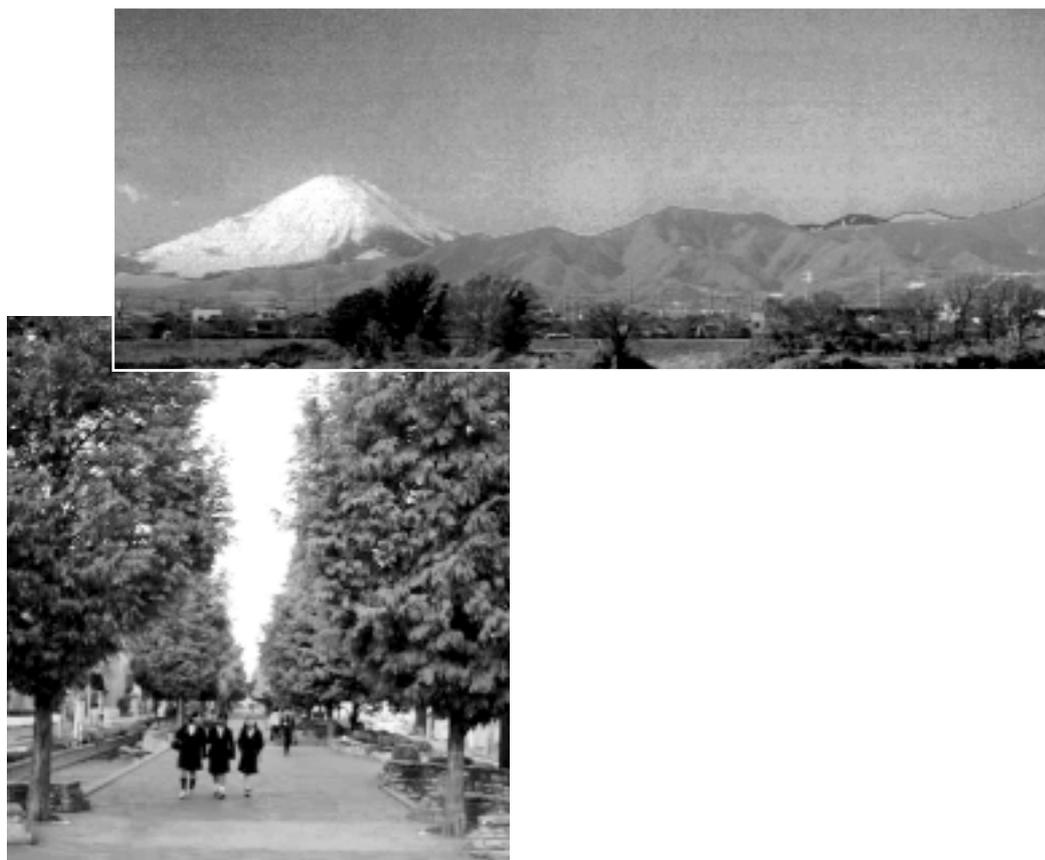
(ア) 都市景観のリンケージ（連鎖）

ツインシティの都市景観については、近景に相模川に架ける新橋、中景に寒川側、平塚側のみどり豊かな拠点、遠景に丹沢山系や富士山を位置づけ、景観のつながりに考慮した施設の配置を行い、東西方向の主軸となる都市景観のリンケージの形成を図ります。

新橋の設置にあたっては、景観に配慮し眺望ポイントを整備します。

- ・ 建物は、丹沢山系や富士山に向けた見通しのある景観に配慮し、整備・誘導します。
- ・ 景観の連続性に配慮してトランジットモールを配置し、モール内の自転車歩行者道路は緑化や透水性舗装とします。
- ・ トランジットモールから続く、新橋の接続道路は極力緑化し、みどりの連続性を意識した整備をします。
- ・ 国道129号の西側には、農地（市民農園、観光農園等）を配置し、その西側の農地と景観の連続性を図ります。

丹沢山系や富士山に向けた景観の広がりイメージ



(イ) 寒川側の拠点

寒川側は、新幹線新駅誘致地区のシャトルターミナル等を中心とした地区を、水と親しめるみどり豊かな拠点として整備します。

- ・ 交通広場（シャトルターミナル等）は極力緑化するとともに、雨水、再生水等を活用して、水と親しめる場を創出します。
- ・ 新駅誘致地区周辺に沿って計画する道路の沿道には、適切な緑を配置します。
- ・ 拠点内の公共公益施設は、屋上緑化等重点的な緑化を推進するとともに、雨水貯留浸透施設を整備します。
- ・ 拠点周辺の民地は極力緑化し、みどりの連続性に配慮します。

水と親しめるみどり豊かな拠点イメージ



提供：国土交通省

(ウ) 平塚側の拠点

平塚側は、ループ道路内の南北方向の農業用水路と東西方向のトランジットモールの交点を中心とした地区を、せせらぎのあるみどり豊かな拠点として整備します。

- ・ 人々の憩いの場や環境学習が実践できるように、多彩な水とみどりを配置した都市公園（エコパーク）を整備します。
- ・ 都市公園の周辺では、市民農園等を整備するなど、まとまりのあるオープンスペースを確保します。
- ・ 農業用水路、雨水排水路を活用した、せせらぎを形成します。
- ・ 拠点内の自転車歩行者専用道路（コミュニティパス）は透水性舗装するとともに、みどりにつつまれた空間を形成します。
- ・ 拠点内の公共公益施設は、屋上緑化等重点的な緑化を推進するとともに、雨水貯留浸透施設を整備します。
- ・ 拠点には、災害時の避難場所、復旧活動の場としての機能を備えます。
- ・ 拠点周辺の民地は極力緑化し、みどりの連続性に配慮します。

せせらぎのあるみどり豊かな拠点イメージ



提供：M&N 環境計画研究所



提供：都市基盤整備公団

ウ 地域性を高める空間の保全と整備

(ア) ふるさと空間（寒川側）

寒川側は、寒川神社をはじめとする地域の社寺林、旧目久尻川沿い緑地等の郷土景観に着目し、歴史的・文化的な背景をもつ、みどりの資源を生かしながら、生態系に配慮しつつ、ふるさとを偲ばせる空間のつながりを意識して、(仮)メイン通り、街区公園、緑道等を整備します。

- ・ 新たに整備する、南北（仮）メイン通りの歩道部は緑化や透水性舗装とするとともに、新たなふるさとの景観を形成します。
- ・ ダイサギのコロニー（集団繁殖地）となっている旧目久尻川沿い緑地を保全するとともに、再生水等を活用したせせらぎの創出・再生に取り組みます。
- ・ 寒川神社や、歴史ある社寺林などを結ぶ緑道を整備します。
- ・ 防災調整池は緑化するなど、自然的利用を図るとともに、主な街路では電線類を地中化し、広がりのある景観の形成を図ります。
- ・ 大規模区画ではオープンスペースを配置するなど、地域性を高める景観の形成を図るとともに、雨水の貯留浸透機能を備えます。

旧目久尻川沿い緑地



(仮) メイン通り歩道部イメージ



出典：「ESPLANADE」

(イ) せせらぎ空間（平塚側）

平塚側は、水田地帯とこの地域に流れる農業用水等の流れに着目し、生態系に配慮しつつ都市の中にせせらぎを創出し、うるおいとやすらぎを感じさせる親水空間の形成や、この流れに沿った緑道等を整備します。

- ・ 農業用水路、雨水排水路を活用した、せせらぎを形成し、水辺生物の生息、生育環境を創出します。
- ・ せせらぎの両脇には、自転車歩行者専用道路（コミュニティパス）など、緑道を整備します。
- ・ 大規模区画ではオープンスペースを配置するなど、地域性を高める景観の形成を図るとともに、雨水の貯留浸透機能を備えます。
- ・ 防災調整池は緑化するなど、自然的利用を図るとともに、主な街路では電線類を地中化し、広がりのある景観の形成を図ります。
- ・ 社寺林や屋敷林に加え、地域での緑地（コモングリーン）等を結ぶ緑道を整備します。
- ・ ツインシティ地区の周辺の田畑、農業用水路の緑地空間は、この保全に努めます。

せせらぎイメージ



出典：「精選 手づくり郷土(ふるさと)賞 Part11 一個性ある地域づくりー」

自然的利用をした防災調整池イメージ



提供：「都市基盤整備公園」

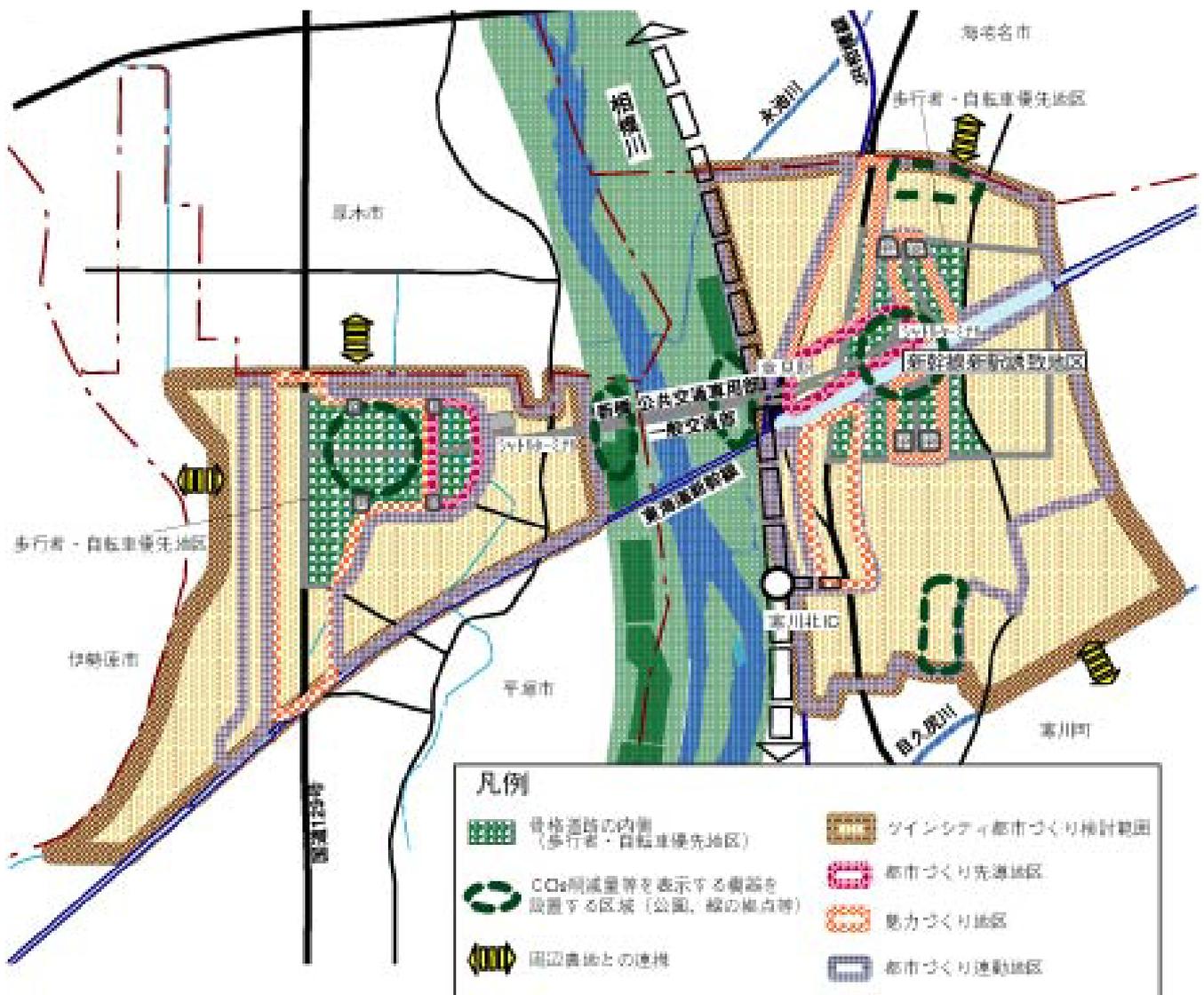
(4) 環境インフラの骨格事項

○ツインシティでは、地域の環境と共生し、環境負荷の少ない都市を実現するため、クリーンエネルギーの利用、水・資源のリサイクル、環境にやさしい交通システム、新たなライフスタイル・ワークスタイルの創造など、環境への負荷を低減する基盤（環境インフラ）整備を進めます。

○環境インフラの整備は、土地利用計画を踏まえながら、地区の特性に応じて進めます。

○整備にあたっては、都市の成熟や社会状況の変化に応じて、新たな技術やシステムを活かし段階的に導入します。

環境インフラの骨格図

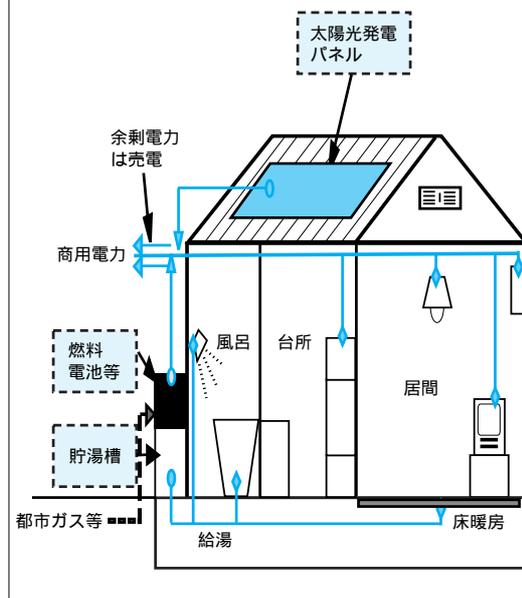


ア 環境への負荷を低減する基盤整備

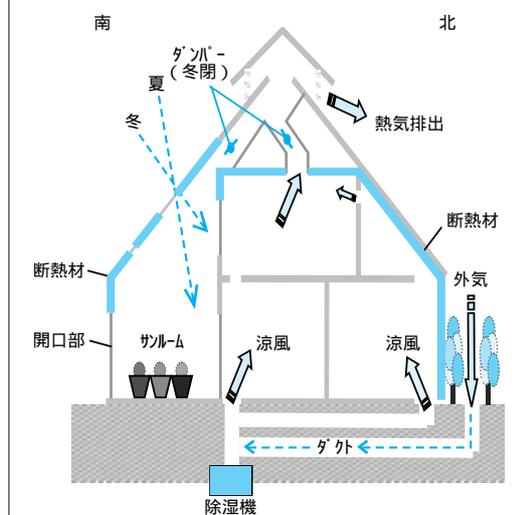
(ア) クリーンエネルギーの利用

- ・ ツインシティでは、太陽光発電や燃料電池、マイクロスタービーンなどのクリーンなエネルギー供給ができるような都市基盤を、東西両地区の中心部やその他の街区単位で整備し、電気・ガス等の従来型エネルギー使用量の少ない都市を造ります。
- ・ 道路、公園、広場などの公共空間や建物単位でのクリーンエネルギー導入を促進するとともに、売電などによって相互に融通し効率を高め、従来型エネルギー使用量の削減をめざします。
- ・ 自然の力を利用した省エネルギー構造の住宅や商業業務ビル等の建築を促進し、エネルギー消費量の削減をめざします。

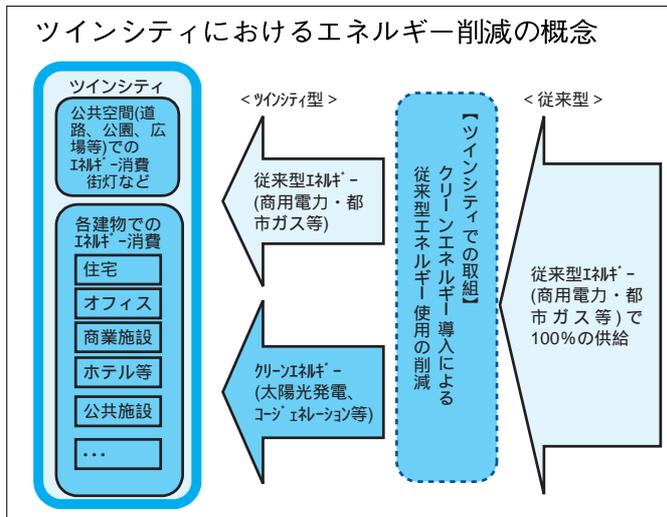
クリーンエネルギーを利用した建物概念図



省エネ構造（パッシブソーラシステム）の概念図



ツインシティにおけるエネルギー削減の概念

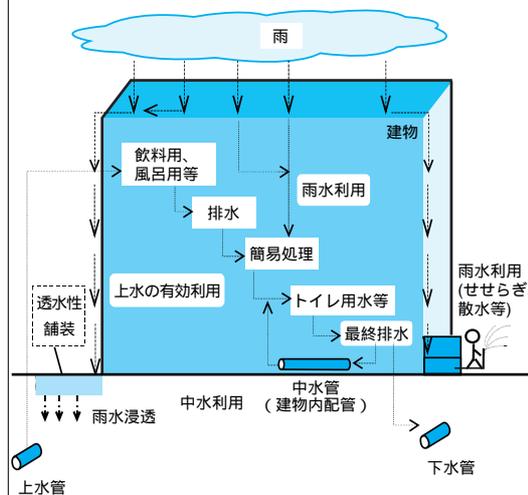


(イ) 水・資源のリサイクル

○ 水循環システム

- ・ 雨水や中水を、都市のせせらぎや植栽への散水などに活用できる都市基盤を整備して、上水消費量の少ない水循環都市をめざします。
- ・ 透水性舗装や雨水浸透柵などの利用を促進し、雨水浸透による地下水涵養を進めます。

水循環の概念図

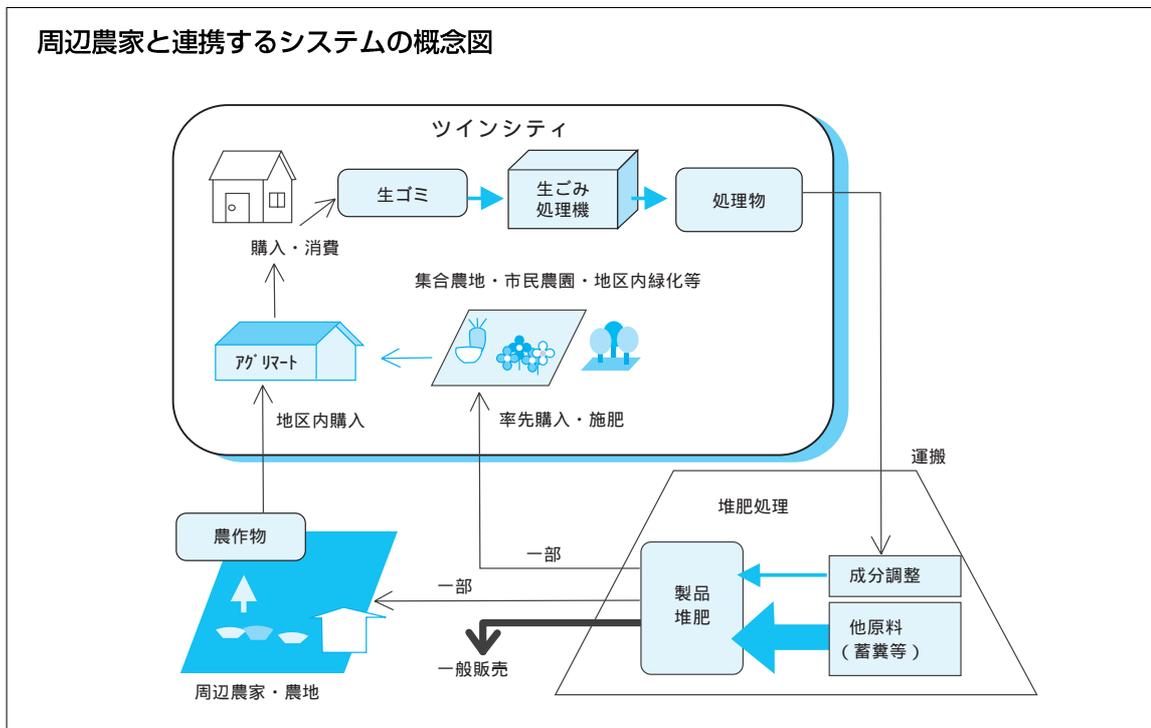


(カ) 周辺農地と連携するしくみづくり

- ・ ツインシティで発生する生ゴミを堆肥化します。栄養分等調整後、その一部を周辺農地や市民農園などで活用し、そこで収穫した農作物をツインシティで優先的に購入するなどのしくみづくりに取り組みます。

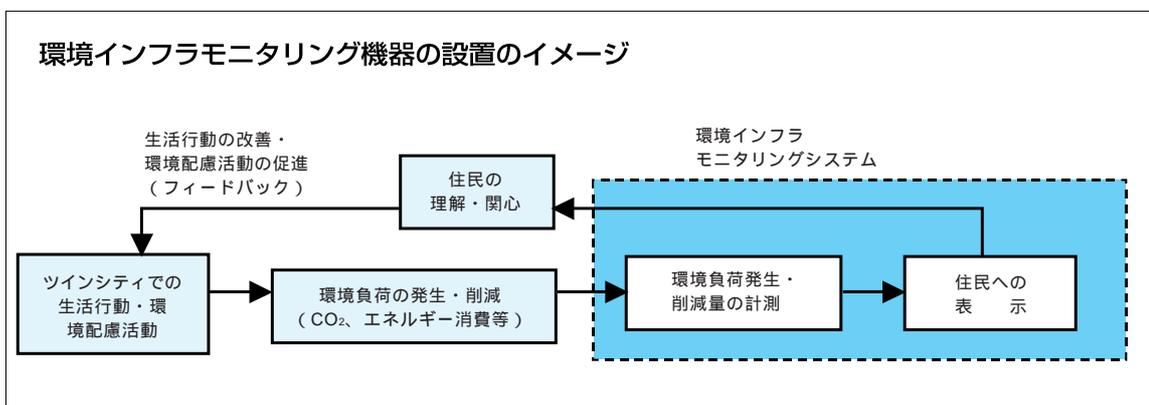
また、地元の農産物などを販売するアグリマートを設置することで、都市と農地の連携をめざすとともに、周辺農業の活性化を図ります。

- ・ ツインシティには集合農地や市民農園を整備して、ツインシティの住民が周辺農家の方々との交流を図れるしくみづくりに取り組みます。



(キ) 環境インフラモニタリングシステムの導入

- ・ ツインシティのエネルギー削減量やCO₂削減量を常時モニタリングする情報機器を公共施設や公園に設置して、ツインシティの環境共生の度合いを人々が認識できるようにしくみづくりに取り組みます。



イ 地区の特性に応じた環境インフラの導入

環境インフラの整備は、地区の特性や都市の成熟に応じ、新しい技術やシステムを活かして、段階的に導入していく必要があります。

そのためには、立地する建物や整備する街区の規模に合った導入計画を、利用者・整備主体・行政が協働して検討し、時代の進展に応じて、実施・運用していく必要があります。

(ア) 骨格道路の内側の地区

歩行者・自転車を優先する地区であるため、環境にやさしい交通システムの導入に取り組みます。また、SOHOセンターなど職住近接型ワークスタイルの拠点となることから、高度情報社会に対応できる情報通信基盤を整備します。

(イ) 都市づくり先導地区

公的主体が強く関与し、建物と都市基盤を一体的に計画できる地区であるため、先進的な複数の環境インフラを組み合わせた複合システムの導入に取り組みます。

水循環拠点などの導入や、公共公益施設にエコセンターなどの市民自らが参加できる施設の立地や誘致に取り組みます。

(ウ) 魅力づくり地区

主要な道路の沿道で商業施設や業務施設が段階的に計画される地区であるため、個別建物単位での環境インフラを導入に取り組みます。一定街区で建物と基盤整備の一体的な計画が見込まれる場合は、先進的な複数の環境インフラを組み合わせた複合システムの導入を街区単位で取り組みます。

(I) 都市づくり連動地区

「都市づくり先導地区」「魅力づくり地区」と連動して、土地利用が改編される地区では、クリーンエネルギーを利用した住宅や資源のリサイクルを取り入れた住宅建設を誘導します。複数の戸建住宅や集合住宅を計画する場合は、クリーンエネルギーや資源循環システムの共同利用を誘導します。

ツインシティを環境負荷の少ない都市とするには、以上の取組みと併せて、環境インフラの導入促進とその効率的な運用に向けて、例えば、グリーン電力料金や環境キップ等の新しい仕組み・きまりと、それを運用する組織を三者協働で検討していきます。