

第2章

地域別構想

1. 地域別構想の考え方
2. 地域別構想
 - (1) 中央林間・つきみ野地域
 - (2) 南林間・鶴間地域
 - (3) 大和・相模大塚地域
 - (4) 桜ヶ丘地域
 - (5) 高座渋谷地域

1. 地域別構想の考え方

1 地域別構想の役割

- ・地域別構想では、全体構想における都市づくりの方向性を基本とし、鉄道駅を中心とした生活圏の視点で一定のまとまりのある区域を1つの地域として捉え、地域ごとの特性を整理しあるべき地域の姿を示すことによって、まちづくりの方向性を明らかにします。
- ・また、これらを踏まえ地域レベルの課題に対応したきめ細やかなまちづくりの方向性として「まちづくりの取り組み指針」を示します。
- ・なお、大和市みんなの街づくり条例に基づき、地域で合意され、市で認定した計画については、地域別構想の詳細計画として位置づけます。

2 対象範囲（5つの地域）

- ・地域別構想の地域区分は、中央林間駅、大和駅及び高座渋谷駅を中心に個性的な発展を遂げてきた「3つのまち」を基本とし、「鉄道駅徒歩圏（半径800m）」や日常生活圏域、地域の歴史的な形成経緯などを考慮して地域を設定します。

（1）中央林間・つきみ野地域

- ・中央林間駅を中心とした地域であり、各駅を中心に、緑豊かな質の高い都市環境が形成されている地域です。

（2）南林間・鶴間地域

- ・南林間駅、鶴間駅を中心とした地域であり、その周辺を東西に走る道路を中心に、行政施設を始めとした複合的な魅力ある都市環境が形成されている地域です。

（3）大和・相模大塚地域

- ・大和駅を中心とした地域であり、大和駅とその周辺の幹線道路を中心に、中心地としての活力ある都市環境が形成されている地域です。

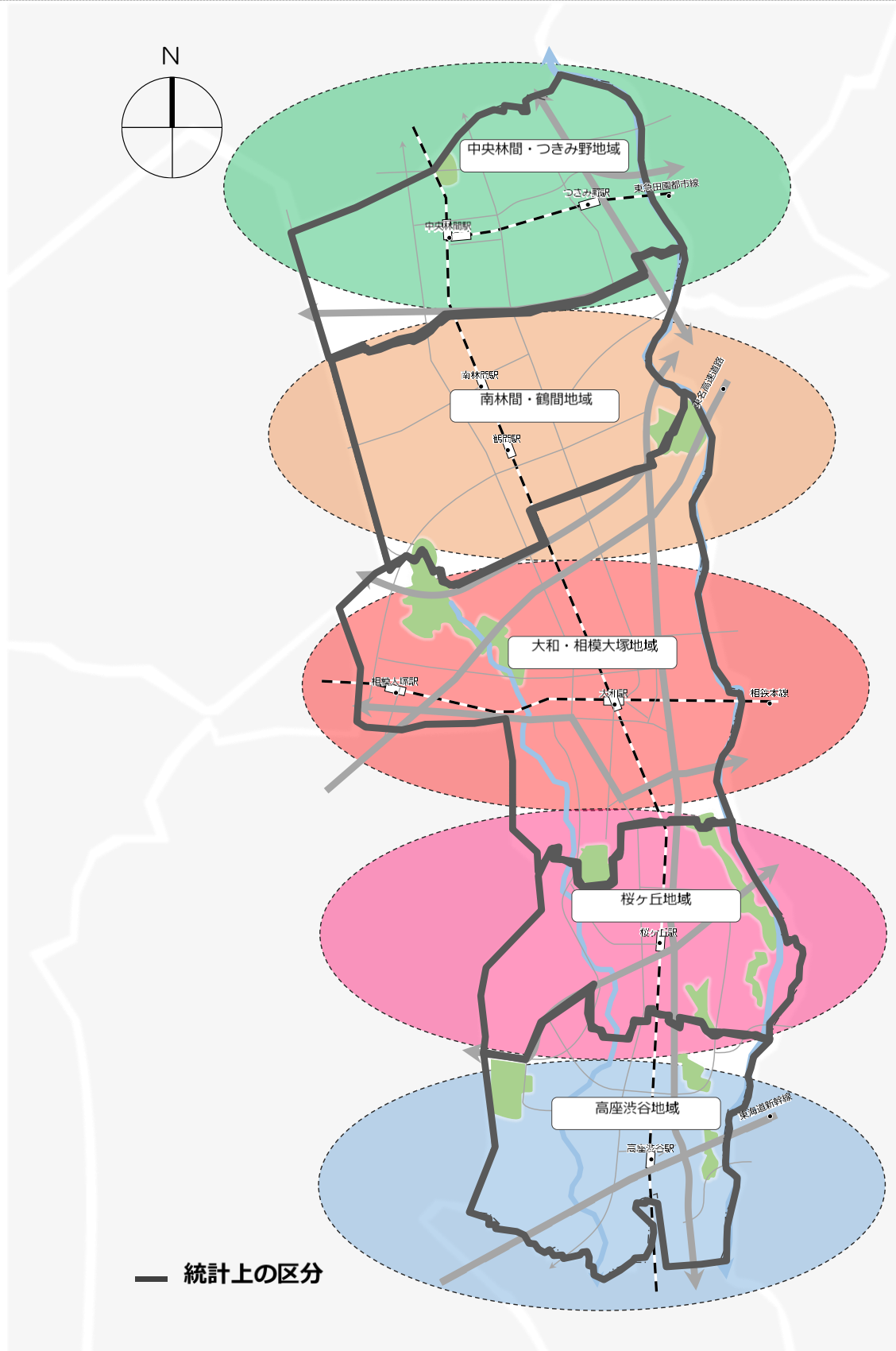
（4）桜ヶ丘地域

- ・桜ヶ丘駅と、その南側を東西に貫く県道45号（丸子中山茅ヶ崎）を中心とした地域であり、川沿いを中心に、活力との調和を生む、憩いある都市環境が形成されている地域です。

（5）高座渋谷地域

- ・高座渋谷駅を中心とした地域であり、地域の広範囲にわたって、懐かしさを感じるゆとりある都市環境が形成されている地域です。

5つの地域



3 地域別構想の構成

- ・地域別構想は、次の構成により整理します。

第2章 地域別構想

まちづくりの観点から、5つの地域の現況と特性を整理し、あるべき地域の姿と取り組み指針を示します。

[構想の概要説明]

1. 地域別構想の考え方 地域別構想の役割や構成について説明します。

2. 地域別構想

- | | |
|-----------------|--------------|
| (1) 中央林間・つきみ野地域 | (2) 南林間・鶴間地域 |
| (3) 大和・相模大塚地域 | (4) 桜ヶ丘地域 |
| (5) 高座渋谷地域 | |

[構想の前提整理]

- i. 地域の形成経緯 各地域の成り立ちを整理します。
- ii. 地域の現況と特性 各地域の現況と特性を整理します。
- iii. 地域のみなさんの声 各地域の皆さんにいただいた意見を整理します。
- iv. まちづくりの視点 各地域の今後のまちづくりに必要な視点を整理します。

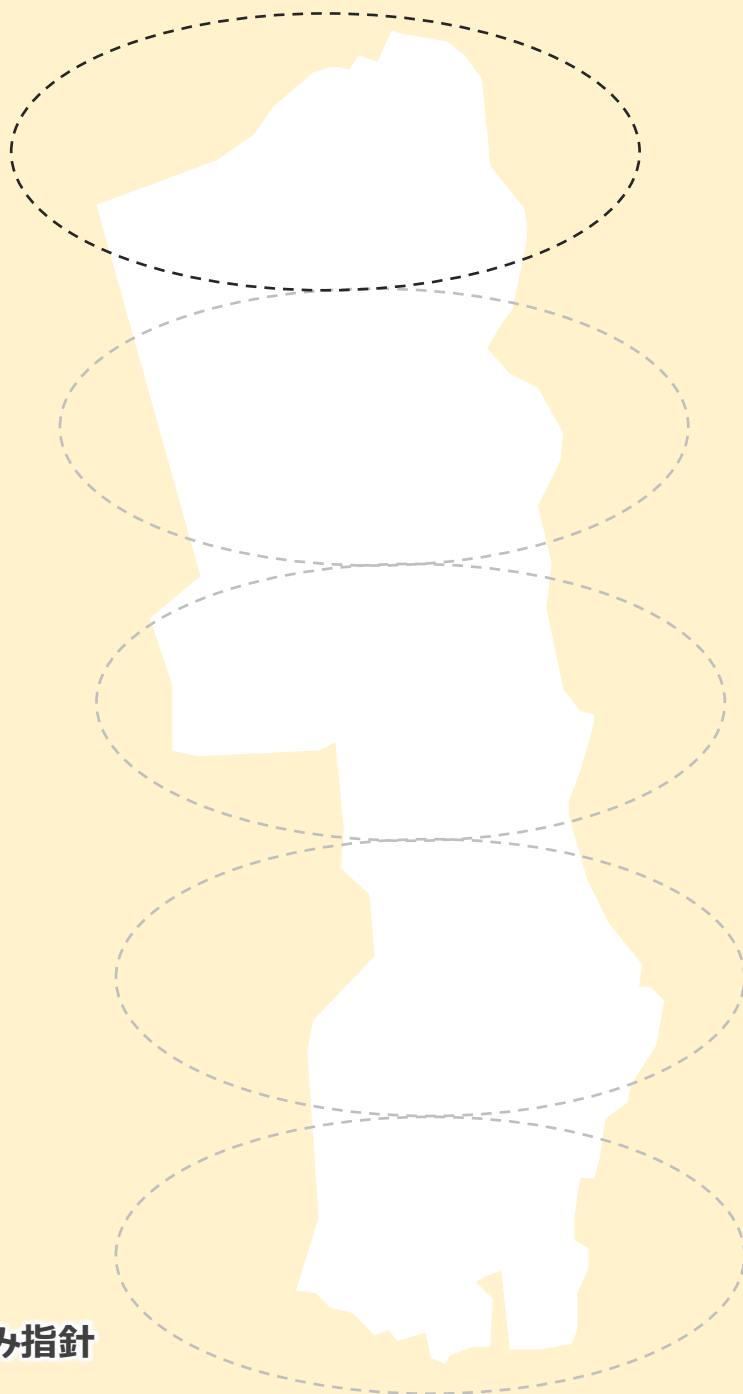
[構想の本編]

- v. あるべき地域の姿 各地域のあるべき地域の姿を示します。
- vi. まちづくりの取り組み指針 . . . 各地域のあるべき地域の姿の実現に向けた取り組み指針を示します。

2. 地域別構想

(1) 中央林間・つきみ野地域

- i. 地域の形成経緯
- ii. 地域の現況と特性
- iii. 地域のみなさんの声
- iv. まちづくりの視点
- v. あるべき地域の姿
- vi. まちづくりの取り組み指針



i. 地域の形成経緯

1 地形

- ・地域の東側を流れる境川とその支流である目黒川が相模野台地を刻み、現在の中央林間駅とつきみ野駅の間に谷地形を形成しています。

2 自然

- ・境川沿いには斜面緑地が点在し、市街地には、歩行者専用道路などの散策道や住宅地内の緑、生産緑地のまとまりがみられるとともに、まとまった樹林地である中央林間自然の森が残存しています。

3 道路・交通網

- ・国道16号等の幹線道路や小田急江ノ島線と東急田園都市線の2つの鉄道路線により、都心方面へのアクセス性が高く、特に中央林間駅は、東急田園都市線のターミナル駅として、本市の北の玄関口となっています。

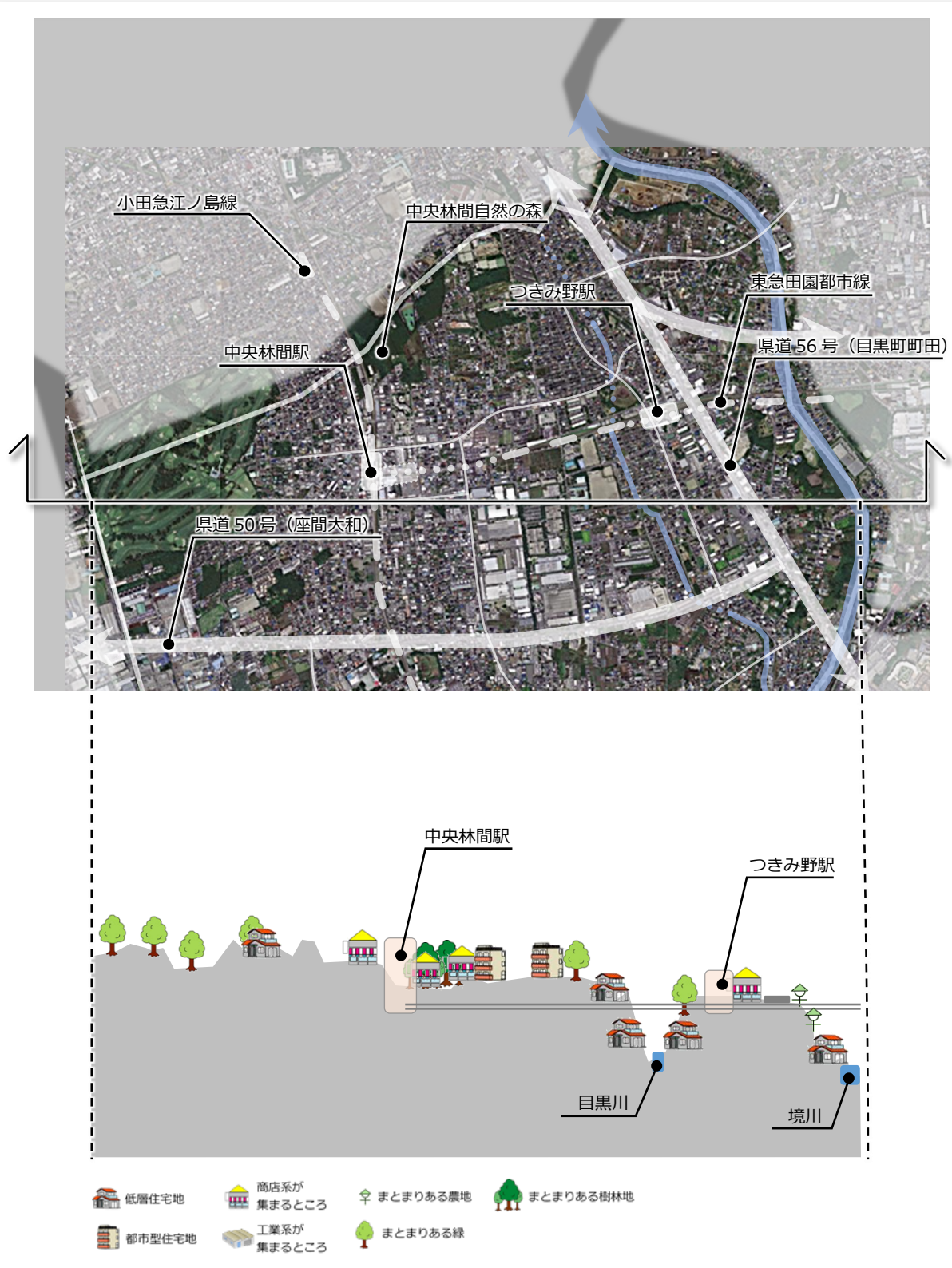
4 市街地形成

- ・中央林間駅周辺は、昭和初期の小田原急行鉄道江ノ島線の開通に合わせて持ち上がった一大都市構想である「林間都市計画」によって形成されました。
- ・構想では、住宅地として分譲するほか、総合グラウンド、遊園地、学園の建設や映画撮影所、相撲力士養成学校の誘致など、様々な事業が計画されていました。
- ・戦後には、住宅地として整備され現在に至っており、構想の名残として、当時の街区形状や相模カンツリー倶楽部などが残存しています。
- ・一方、つきみ野駅周辺においても、昭和40年代から東急電鉄による多摩田園都市構想の一環として進められた土地区画整理事業によって、緑豊かな住宅地が形成されてきました。
- ・昭和59年には、東急田園都市線によって中央林間駅と接続され、地域の東を流れる境川沿いの斜面林や農地と中央林間自然の森などのまとまった緑地が一体となって、田園都市のイメージにふさわしい街並みとなっています。

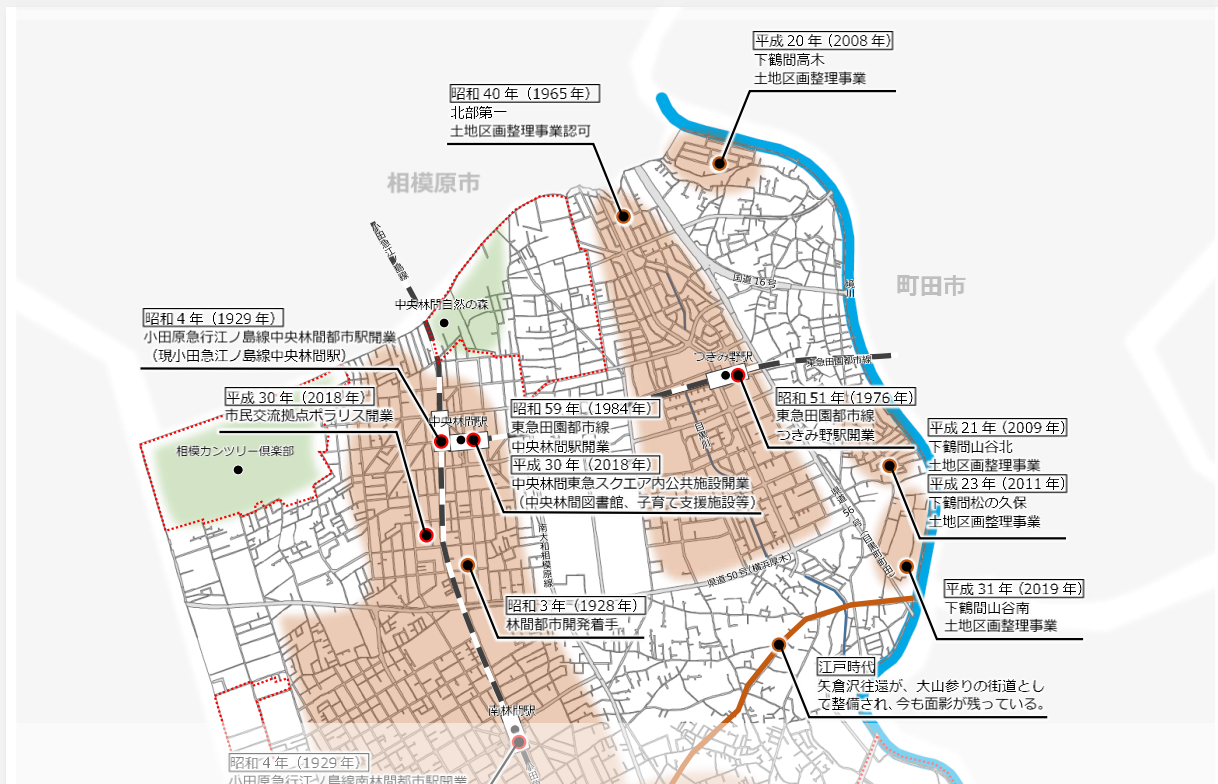
5 市街地整備（拠点性向上）

- ・東急田園都市線の乗り入れ以降、中央林間駅周辺は、地域の中心地として発展してきました。
- ・生活に身近な都市機能を提供する地域拠点として、平成30年に市民交流拠点ポラリスや中央林間駅前の商業ビル内に中央林間図書館、子育て支援施設などを整備し、生活の質と利便性の向上を図っています。

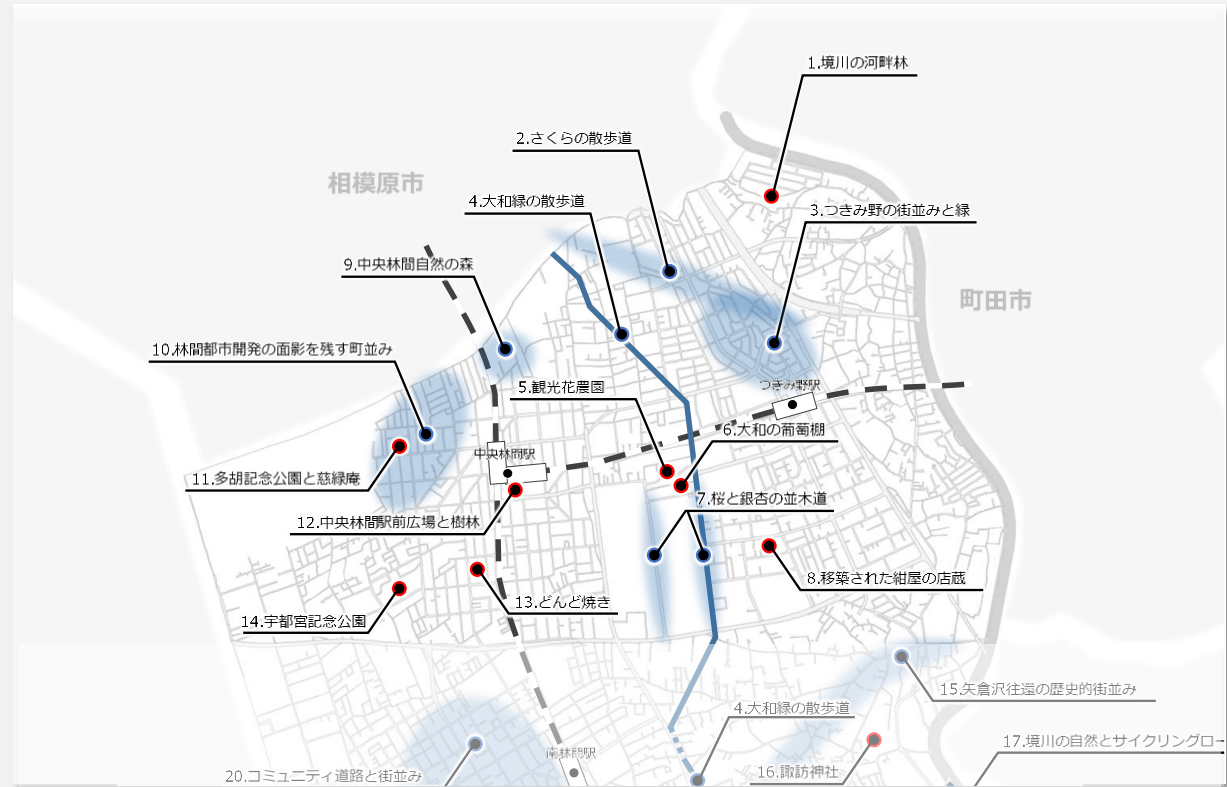
中央林間・つきみ野地域の概況



市街地の形成経緯



形成された景観(伝えたい残したいやまとの景観)

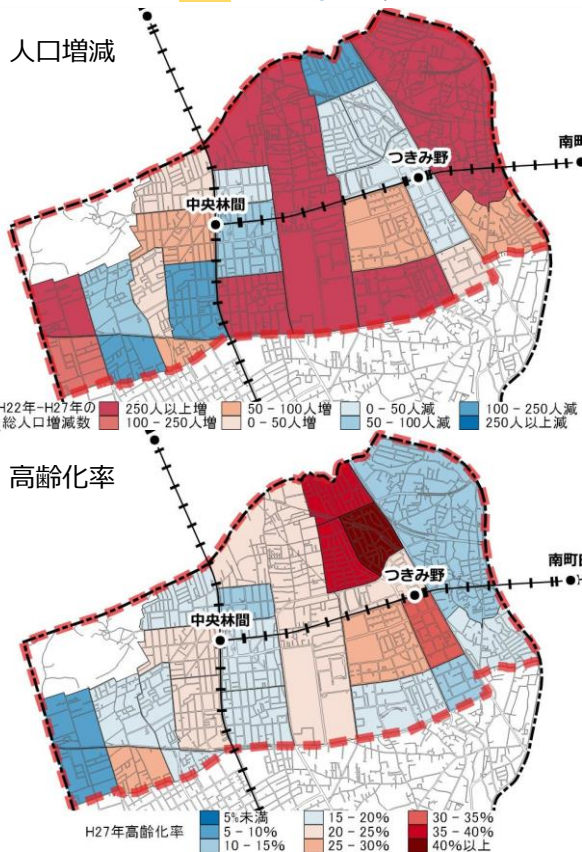
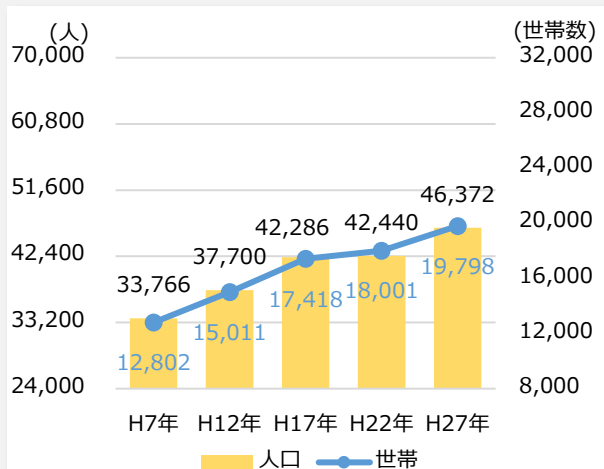


ii. 地域の現況と特性

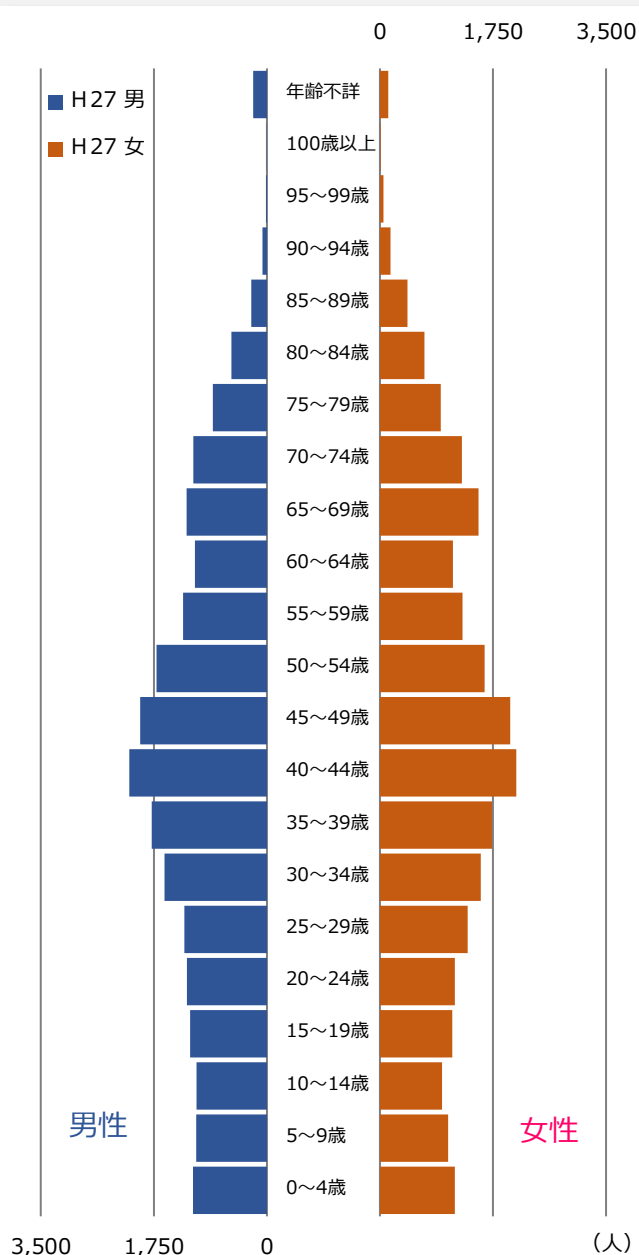
1 人口・世帯

- ・平成27年の人口は約46,000人、世帯数は約20,000世帯となっています。
- ・過去20年間の推移をみると、人口・世帯数ともに増加しており、人口は約12,600人、世帯数は約7,000世帯増加しています。
- ・高度経済成長期に計画的な宅地開発によって形成されたつきみ野地域などの住宅市街地において、人口減少と高齢化の進行がみられます。

図：人口世帯の推移



図：年齢別人口構成



出典：国勢調査（H27）

2 交通

- ・小田急江ノ島線、東急田園都市線が通り、都心と結ばれ交通利便性の高い地域です。
- ・東急田園都市線のターミナル駅である中央林間駅は、市内でも主要な交通結節点として多くの乗り換え客が行き交っています。
- ・道路は、地域の東部を国道16号、県道56号（目黒町町田）が通り、東西方向に県道50号（座間大和）、南北方向に都市計画道路南大和相模原線が通り、地域の道路の骨格が形成されています。
- ・しかし、都市間交通の骨格となるラダーパターンの一端を担う都市計画道路福田相模原線や南大和相模原線、公所相模原線の北端部が未整備となっています。

3 拠点

- ・地域拠点である中央林間駅周辺には、拠点集約型機能である、市民交流拠点ポラリスや、鉄道事業者との連携により整備した中央林間図書館、子育て支援施設などが立地していますが、さらなる子育て環境の充実が必要となっています。
- ・生活の拠点であるつきみ野駅周辺には、不足していた生活サービス施設が整備され、生活利便性の向上が図られています。

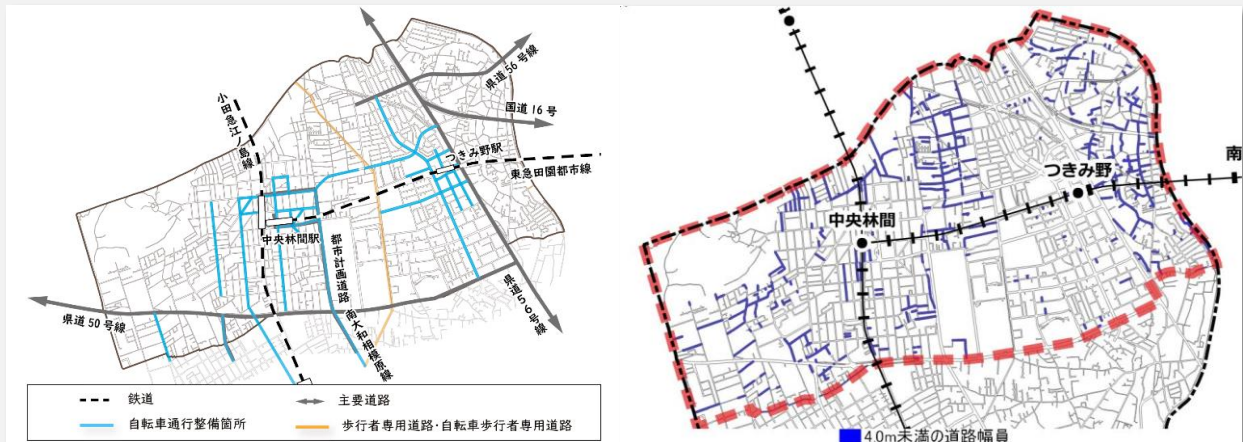
4 土地利用

- ・中央林間駅周辺では、駅を中心に大型商業施設や商店街が、つきみ野駅周辺では県道56号（目黒町町田）沿いに沿道商業地が形成されており、その周囲に共同住宅を中心とした住宅地が広がっています。
- ・地域の南を横断する県道50号（座間大和）沿いには道路交通の利便性を活かし、工業系の土地利用がみられます。
- ・近年は、工場などの事業所の市外への移転により、跡地が商業施設や住宅に転換され、工場等の事業所と商業施設、住宅が複合した土地利用が進みつつあります。
- ・地域の東側を流れる境川沿いには、斜面林や農地のほか、生産緑地の集積がみられ、中央林間自然の森や相模カンツリー倶楽部、さくらの散歩道など、様々な緑の資源が保全されていますが、周辺に総合公園や大規模な農地が無いため、緑被率は市域の平均に比べて低くなっています。
- ・また、やまと軸上に市街化調整区域が残存しており、新たな市街地の形成に向けたまちづくりが進められています。

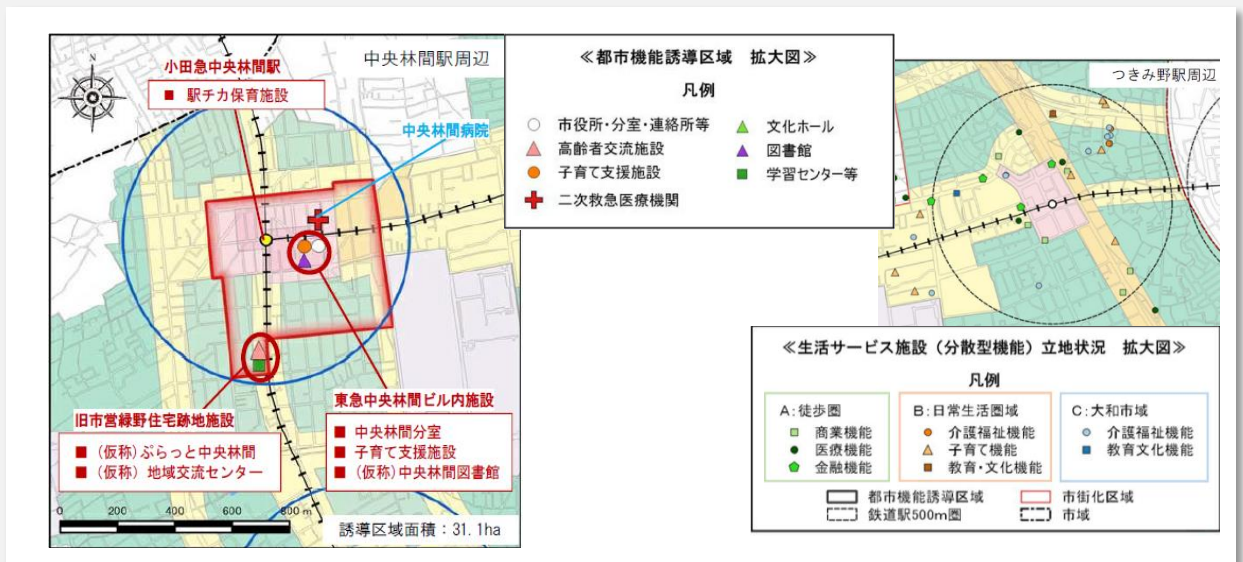
5 地域活動

- ・大和市道路等環境美化活動（アダプト・プログラム）や公園愛護会などの活動により、公共空間や自然環境の保全が進められています。
- ・中央林間地区では、地区街づくり協議会である「内山の市街地整備推進協議会」が設立され、地域の人たちが中心となって将来のまちづくりを考える活動が行われています。
- ・つきみ野地区では、自主的な街づくり組織である「つきみ野自治会まちづくり委員会」が中心となって、地区計画や建築協定の整備により、良好な住環境を形成しています。

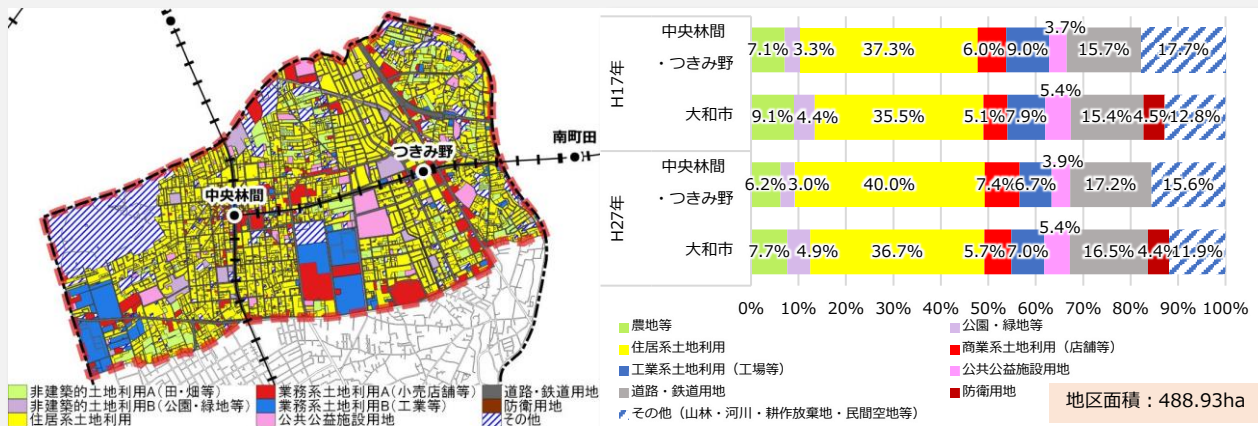
交通の状況



拠点の状況

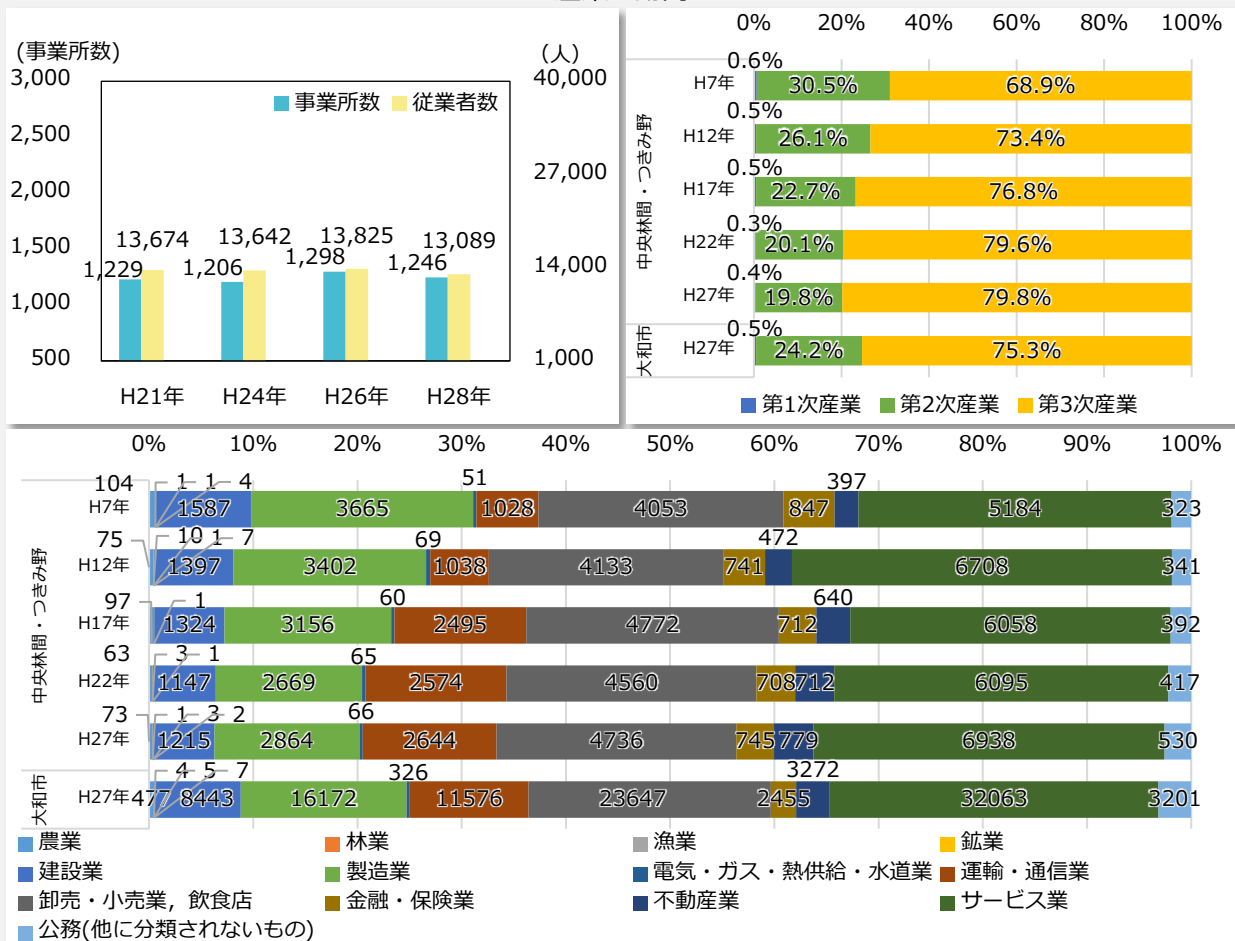


土地利用の状況



出典：H27 都市計画基礎調査

産業の動向



地域活動の状況

中央林間・つきみ野地域

まちづくり 組織一覧	地区街づくり 協議会	内山の市街地整備推進協議会
	大和市道路等 環境美化活動	つきみ野自治会まちづくり委員会、グリーンやまとプロジェクト実行委員会、グリーン ロードフラワーガーデン、つきみ野幼稚園、新町グリーンクラブ、アトリエ60
	公園愛護会	第一つきみ野公園愛護会、第二つきみ野愛護会、中央林間3丁目公園愛護会、中央林間 東寿楽会公園愛護会、第一さくらの散歩道公園愛護会、第二さくらの散歩道公園愛護 会、柿の木通り公園みどりの愛護会、緑野公園愛護会、どんぐり公園を育てる会、中央 林間西自治会みどりの会、セ・パルレ中央林間公園愛護会、新町グリーンクラブ、つる まの森保全協力会
	みどりの愛護会	内山緑の広場愛護会、中央林間ツリーガーデン運営委員会、やまものの会、 新町グリーンクラブ
地区計画等	地区計画：下鶴間高木地区地区計画、つきみ野6丁目地区地区計画、下鶴間山谷北地区地区計画 建築協定：つきみ草、つきみ野一丁目第三、つきみ野8丁目13番地、つきみ野6丁目7番地、 つきみ野7丁目第1、トアパニ-つきみ野、つきみ野7丁目1区3組、つきみ野7丁目第7組	

iii. 地域のみなさんの声

都市計画マスタープランの改定にあたり、「大和市に住んでいる人」だけでなく「大和市で働いている人」、「大和市で活動している人」など、本市に関わる様々な方から都市づくり・まちづくりに関する意見をいただき、地域ごとに主要な課題やニーズを整理しました。

地域のみなさんの主な声



iv. まちづくりの視点

中央林間・つきみ野地域の成り立ちや特性を踏まえ今後のまちづくりを進めるため、全体構想における4つの「都市づくりの視点」に基づき、当該地域の「まちづくりの視点」を次のとおり整理します。

視点①



小田急江ノ島線や東急田園都市線による都心への良好なアクセス、国道16号などの主要幹線道路の利便性を活かした、都心や隣接する自治体の拠点との交流・連携の促進による都市経営の効率化と新たな価値の創出

[都市づくりの視点①：都市内外の交流・連携の促進による都市経営の効率化と新たな価値の創出]

視点②



利便性の高い道路・鉄道交通を背景に立地した既存の事業所や、官民が連携して創出してきた駅周辺の拠点集約型機能を活かした、都市活力の創出

[都市づくりの視点②：多様な土地利用と地域社会の維持増進による都市活力の創出]

視点③



田園・林間都市の開発を基盤に形成された良好な住宅ストックや都市基盤施設、公所・山谷の斜面林や農地など、豊かな緑を活かした、快適な都市空間の創出

[都市づくりの視点③：都市基盤などの維持と再生による快適で個性豊かな都市空間の創出]

視点④



この地域の基盤を形作ってきた鉄道事業者を始め、地域に存在するまちづくり組織等と連携による新たな価値を生むまちづくりへの意識の醸成

[都市づくりの視点④：多様な主体による都市づくりの推進による「わがまち」意識の醸成]

v. あるべき地域の姿

林間都市・田園都市の名残を継承し、 駅を中心として快適に過ごせるまち

- ・ 中央林間・つきみ野地域の都市基盤には、現在においても、緑豊かな住宅地など、林間都市・田園都市の面影をみることができます。
- ・ 鉄道網が発達し、利便性の高い当該地域は、中央林間駅周辺を中心に、官民の投資により、市民交流拠点ポラリスや中央林間図書館などの拠点集約型機能が充実してきています。
- ・ このような特性を活かし、多様な世代が快適に過ごせるまちをあるべき姿とします。



vi. まちづくりの取り組み指針

あるべき地域の姿の実現に向けて中央林間・つきみ野地域に必要な取り組みを、全体構想における「都市づくりの方針」に基づき、「まちづくりの取り組み指針」として以下に示します。

1 快適に移動し交流できる地域環境の形成

移動の自由度を高め、誰もが快適に移動し交流できる地域環境の形成を目指します。

■まちづくりの取り組み指針

- ①中央林間駅は、ターミナル駅としての強みを活かし、鉄道事業者などと協力しながら駅前における交通結節機能の強化を目指します。
- ②中央林間駅を中心に、駅前広場や歩道の整備・改善、自転車利用環境の整備、道路の適正な管理と活用を推進するなど、歩きたくなるまちなか空間の形成を目指します。
- ③境川沿いに広がる林、自然林が多く残されている中央林間自然の森、西側に位置する多胡記念公園や宇都宮記念公園などの緑のスポットを結ぶ、歩行者系ネットワークの整備に取り組むなど、緑のネットワークの形成を目指します。
- ④南大和相模原線や公所相模原線など幹線道路の整備によりラダーパターンの形成を目指します。
- ⑤下鶴間高木地区などの境川沿い住宅地において、モビリティ・サービスの充実により、快適に移動できる交通環境の形成を目指します。

[（１）繋がり生まれる都市づくり]

2 快適に働ける地域環境の形成

新しい働き方を見据えた良好な操業環境を維持増進し、快適に働ける地域環境の形成を目指します。

■まちづくりの取り組み指針

- ①工場が集積する中央林間七丁目地区においては、敷地内や沿道の樹木、遊歩道などにより一体的に緑化された環境の維持を誘導していくなど、工場と周辺の住宅地との調和がとれた地域環境の形成を目指します。
- ②工場と住宅や商業施設の複合がみられる中央林間七丁目地区や中央林間西地区の工業地域や準工業地域については、交通利便性の良い立地を生かした分野の産業誘致や、きめ細やかな空間形成を行うなど、産業と住環境が調和する街並みの形成を目指します。

[（２）活躍しやすい都市づくり]

3 快適に暮らせる地域環境の形成

ライフステージの変化や多様なライフスタイルに応える暮らしの場を創出し、多様な世代が快適に暮らせる地域環境の形成を目指します。

■まちづくりの取り組み指針

- ①つきみ野地区など基盤整備がされた低層住宅地では、敷地内の緑を大切にし、開発当時のまちづくりの理念やイメージを感じられる空間を維持するなど、田園都市の名残を感じられる住環境の形成を目指します。
- ②中央林間地区の中層住宅市街地において、都市型住宅などが建設される場合には、建物の高さや形態について周囲との調和を図るとともに、オープンスペースや高木を植栽するなどの緑のスペース確保により、景観や周辺の住環境の向上を誘導するなど、林間都市の名残を感じられる住環境の形成を目指します。
- ③公所や山谷地区などの基盤未整備地域での宅地開発においては、道路整備や緑地の確保など、周辺環境との調和に配慮するよう誘導するとともに、景観面や防災面から重要な斜面林などの緑地の保全と、農地の活用により市民が自然と触れ合える場をつくるなど、緑を活かした住環境の形成を目指します。
- ④つきみ野地区を初めとした高齢化の進行が見られる地区では、空き家や空き地の利活用や流通促進、既存のルールの見直しなどにより、ライフステージの変化や多様なライフスタイルに応える暮らしの場の形成を目指します。
- ⑤市街化調整区域の内山地区は、都市基盤の整備や、中央林間自然の森の活用などにより、緑豊かな住環境の形成を目指します。

[（3）暮らし続けられる都市づくり][（5）心地良く暮らせる都市づくり]

まちづくり指針図（中央林間・つきみ野地域）



凡 例

交通

- 新幹線
- その他鉄道
- 主要幹線道路
- その他幹線道路
- ラダーパターン
- 歩行者系ネットワーク
- 歩行者系ネットワーク
(水と緑の資源を結ぶネットワーク)

拠点

- 中心拠点
- 地域拠点
- 生活の拠点

土地利用

- 商業系の市街地**
 - 幅広い役割を持つ中心的な商業・業務地
 - 地域の拠点性ある商業地
 - コミュニティの中心となる商業地
 - 沿道サービス施設が立地する市街地
- 住居系の市街地**
 - 利便性の高い中層市街地
 - 住まいを中心とした中層市街地
 - ゆとりある低層住宅市街地

工業系の市街地

- 工業等と住宅の混在を許容する複合市街地
- 活力を生む工業系市街地
- 水と緑のつながり**
 - 樹林地・農地を中心とする地域
- 緑のスポット**
 - 主な公園・保全緑地等
- 土地利用誘導地**
 - 緑豊かな新たな市街地形成を推進する地域
- ふるさと軸**
 - 水と緑のつながり