

まちの健康

基本目標 5

快適な都市空間が 整うまち

市民が生き生きと暮らし、活動するためには、まちの快適さと利便性を高めることが必要です。計画的な市街地や道路交通網の整備を進め、公園など身近にゆとりのある空間を配置するとともに、景観に配慮した良好なまち並みを形成します。その結果、都市としての魅力が高まり、市民のまちへの誇りと愛着が生まれます。

また、高齢者や障がいのある人も含めて、すべての人が安心して移動し、快適に生活できるように、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを進めます。

大和市は「健康創造都市」の実現に向けて、地域の特性を活かし、快適な都市空間が整うまちづくりを推進します。

個別目標 5-1 快適な都市の基盤をつくる

個別目標 5-2 移動しやすい都市をつくる

個別目標
5-1

快適な都市の基盤をつくる

現状と課題

- 快適な市街地の形成に向け、これまで市内の様々な地域で土地区画整理事業*や開発事業が行われてきました。今後も、地域の特徴を活かした市街地の整備を進めていく必要があります。
- 良好なまち並みを整えるためには、土地や建物の利用などについて、地域ごとの実情を踏まえたルールに基づくまちづくりを進めることが重要です。
- 本市の面積に対する道路延長の比率は県内でも高い水準となっていますが、狭あい道路も多く存在しています。今後も安全で円滑な交通を確保するための道路整備を行うことが必要です。
- 市民1人あたりの都市公園*面積は、近隣他市と比べると多いとは言えない状況です。今後も、計画的な公園整備が求められます。



*土地区画整理事業……道路や公園などの公共施設の整備、改善をしながら土地の区画を整え、土地の利用増進を図る事業で、新たなまち並みの形成や既成市街地の再整備などを行うために用いられるまちづくり手法の一つです。

*都市公園……都市公園法に規定される公園で、地方公共団体が設置する公園または緑地のことをいいます。

取り組み方針

- 地域住民や事業者と連携し、個性豊かで魅力的な市街地の整備を計画的に進めます。
- 大和駅周辺においては、土地の高度利用や防災性の向上、都市機能の集積を図りながら、プロムナードを中心とした回遊性の高いまちづくりを目指します。
- 大和駅東側第4地区の再開発事業においては、本市の新たな文化創造拠点となる複合施設を整備します。（個別目標2-3、6-1、6-3参照）
- 中央林間駅周辺においては、駅周辺施設の改良などによる周辺商業地を含めた利便性の向上を図るとともに、公有地の有効活用について検討します。
- 高座渋谷駅周辺においては、引き続き土地区画整理事業を進め、本市南部地域の拠点としてのまちづくりを促進します。
- まちづくりのルールについて地域住民への策定支援を行い、市街地整備を進める地区を含め、ルールづくりを促進します。
- 公共建築物や道路、公園などの整備において、ユニバーサルデザインに配慮した取り組みを推進します。
- 歩道や自転車走行空間*の整備、交差点の改良などにより、交通の安全性や利便性の向上を図ります。また、災害時の避難路や緊急輸送路の確保など防災機能も考慮した都市計画道路*の整備を推進します。（個別目標3-1、3-2、5-2参照）
- 既設公園については施設の状況に応じて安全性や利便性の向上を図ります。また、防災機能も備えた公園を計画的に整備し、快適に利用できる公園づくりを推進します。（個別目標3-1、4-3参照）

地区計画、建築協定、地区街づくり協定などのルール化された面積の推移（累計）

資料：街づくり計画課・建築指導課・街づくり推進課（各年度集計）



* 自転車走行空間……自転車専用道路及び車道に自転車の通行位置と進行方向を明示した道路です。

* 都市計画道路……都市計画法に基づいて、あらかじめ位置、経路、幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のことです。

めざす
成果

1

市街地の整備が計画的に進んでいる

計画的な土地利用に基づき、市街地の整備が行われるとともに、中心市街地の活性化が進んでいます。

成果を計る主な指標

土地区画整理事業などによる市街地整備の割合		
現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
58.1%	60.2%	60.4%

プロムナードにおける1日あたりの通行者数		
現状値 (H23・2011)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
24,195人	25,850人	26,350人

渋谷（南部地区）土地区画整理事業の進捗率		
現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
87.6%	100%	—

主な取り組み

- ・市街地整備に取り組む地権者などに、組織設立や事業計画作成について、支援を行います。
- ・大和駅東側第4地区の再開発事業の実現に向け、再開発組合を支援します。また、再開発事業で整備する複合施設においては、芸術文化ホールや図書館、学習センター、屋内公園などを配置するとともに、周辺の道路や歩行者空間、オープンスペースを整備します。
- ・平成28年度の完了を目指し、計画的な渋谷南部地区の市街地整備を進めます。

めざす
成果

2

良好なまち並みが形成されている

景観に配慮した良好なまち並みが形成されるなど快適な住環境が創出されています。

成果を計る主な指標

大和市は良好なまち並みが形成されていると思う市民の割合		
現状値 (H23・2011)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
44.7%	50.0%	52.0%

地区計画*、建築協定*、地区街づくり協定*などルール化された面積（累計）		
現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
121.8ha	122.8ha	128.3ha

主な取り組み

- ・街づくり学校*の開催やメールマガジンなどによる情報提供を行うとともに、専門家の派遣などにより、まちづくりルールの策定を支援します。
- ・内山地区や中央森林地区において、まちづくりに関する勉強会や地域住民の意見交換会など、整備の検討に向けた取り組みを行います。
- ・良好な景観形成に向け、一定規模以上の建築物の建築や屋外広告物の設置に関し、指導や助言、審査などを行います。また、市民と協力し違反屋外広告物の除却活動を行います。
- ・不特定多数の人が利用する公共施設の建築について、バリアフリーを進めるよう、指導や助言、審査などを行います。
- ・高齢者など住宅確保が困難な市民へ市営住宅の提供を行います。また、計画的な改修などにより、市営住宅の長寿命化を図ります。

*地区計画……地域の話し合いによって決めた、きめ細かなルールを、都市計画として定めたものです。道路、公園などの公共施設の配置、規模などについても一体的、総合的に定めることができます。

*建築協定……土地の所有者等の地域の方により、建築物に関する基準、協定期間、区域等をルール化し、建築基準法に基づき市が認可したものです。認可後はルールが守られるよう住民の代表者などで組織する建築協定運営委員会が街づくりを進めます。

*地区街づくり協定……地域の方が話し合い、合意により取り決めたルールをみんなの街づくり条例に基づき市が認定したものです。住民が組織する街づくり委員会などが中心となり、柔軟できめ細かなルールを定めることができます。

*街づくり学校……市民を対象とした街づくりについての知識や技術を学ぶ講座です。年間に「基礎」「専修」「ゼミ」の3コースを実施しています。

めざす
成果

3 道路や公園を快適に利用している

道路や公園の都市基盤が整い、市民が快適に利用しています。

成果を計る主な指標

都市計画道路の整備率		
現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
63.3%	63.9%	64.7%

市民1人あたりの都市公園面積		
現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
2.7㎡	2.9㎡	4.0㎡

主な取り組み

- ・ 福田相模原線について、歩道拡幅を含めた整備を近隣自治体とも連携しながら進めます。
- ・ 県道丸子中山茅ヶ崎線について、事業主体である県に対しさらなる整備の推進を働きかけながら、交通の円滑化や安全性の確保に向けた市道との交差点の改良を進めます。
- ・ 交通に支障のある狭あい道路の拡幅や未舗装道路の整備を行います。また、計画的な改修などにより、道路橋の長寿命化を図ります。
- ・ 市民や協定を締結した事業者から道路危険箇所などの情報収集を行いながら、道路の適切な維持管理を行います。
- ・ 公園の遊具など施設の利用頻度や状態を調査するとともに、利用者の要望も考慮しながら、公園の適切な維持管理を行います。
- ・ 引地川公園ゆとりの森については、スポーツ広場や駐車場などの段階的な整備を進めます。
- ・ 道路や公園における段差の解消、出入口の幅員確保、色や言語に配慮した案内板の設置など、利用しやすさに配慮した整備を行います。



個別目標
5-2

移動しやすい都市をつくる

現状と課題

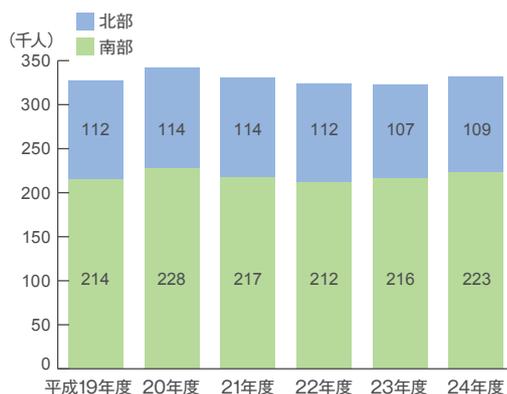
- 本市では市域のいずれの場所も鉄道駅からおおよそ徒歩圏にあり、また、平坦な地形が多く、移動する上での利便性に恵まれています。
- 鉄道や路線バスの利用しにくい地域などに、市ではコミュニティバス*を運行しており、多くの市民が利用しています。また、一部地域では市民が主体となり、小型のバスを使った移動手段の取り組みも行われています。
- 今後、高齢化が進んでいく中では、こうした身近な交通手段への需要が高まると考えられることから、地域ごとの状況を考慮した交通施策の充実が必要です。また、交通施策の推進にあたっては、二酸化炭素の排出抑制など環境面への配慮も求められます。
- 自転車は手軽で身近な交通手段であり、市内の地形的な特徴もあいまって、買い物や通勤などに利用されています。
- 自転車利用は、健康づくりや環境への負荷低減にも効果があることから、今後も自転車の利用者が増えていくと考えられ、利便性や安全性のさらなる向上が求められます。

取り組み方針

- より多くの市民が安全で快適な交通手段を気軽に利用でき、様々な活動が行われるよう、環境面にも配慮した総合的な交通施策を推進します。(個別目標 1-3、3-2、4-1、5-1 参照)
- コミュニティバスについては、公平性や収益性、他の交通機関との連携を考慮し、ルートへの拡大や見直しなどを行いながら、より良いサービスの提供に努めます。また、地域住民などが主体となった移動手段の取り組みを支援します。(個別目標 7-3 参照)
- やまと自転車憲章*に則り、自転車の利用促進やマナー向上を図ります。また、自転車を快適で安全に利用できる走行空間の整備とともに、駅前などでの放置自転車対策を推進します。(個別目標 3-2、5-1 参照)

コミュニティバス利用者数の推移

資料：街づくり総務課（各年度集計）



*コミュニティバス……地域住民の移動手段を確保するために、その地域の交通需要に合わせてきめ細かく対応するバスです。

*やまと自転車憲章……市民が自転車を有効に活用し、一人ひとりが健康やかで豊かな生活を送ることを目指し、平成24年11月1日に制定しました。

めざす
成果

1 地域交通の利便性が向上している

地域交通の充実により、まちの中を気軽に移動できています。

成果を計る主な指標

大和市は、公共交通機関を手軽に利用できると思う市民の割合

現状値 (H23・2011)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
75.8%	80.0%	82.0%

コミュニティバスの利用者数

現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
332,426人	638,100人	721,500人

主な取り組み

- ・コミュニティバスの実験運行結果などを踏まえて、運行ルートの拡大や見直しを実施するとともに、地域住民の協力を得ながら安全で快適な運行に努めます。
- ・コミュニティバスの運行時刻やルートなどについて、分かりやすく情報提供します。
- ・地域住民が主体となった移動手段の取り組みに対し、車両の提供などの運営支援を行います。
- ・鉄道駅施設のバリアフリー化や安全性の向上などについての要望を行います。

めざす
成果

2 自転車を快適に利用している

安全で快適に自転車を利用できる環境が整っています。

成果を計る主な指標

自転車走行空間の総延長

現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
14km	24km	35km

適正駐輪率*

現状値 (H24・2012)	中間目標値 (H28・2016)	目標値 (H30・2018)
98.7%	99.0%	99.0%

主な取り組み

- ・自転車利用のルールやマナーに関する講習会を実施します。
- ・自転車通行帯やナビマーク*などの配置により、自転車走行空間を整備します。
- ・自転車等放置禁止区域を中心に巡視や駐輪指導、移動保管などを行います。
- ・自転車を市内で共有して利用できるしくみの導入について検討します。



* 適正駐輪率……鉄道駅周辺に乗り入れられる自転車のうち、適正に駐輪された台数の割合です。

* ナビマーク……自転車が通行すべき部分や進行すべき方向を示す路面表示です。

