

第1章 綾瀬市の概況

1. 位置

(1) 広域的位置

●広域的に良好な立地条件にあるものの、移動利便性は不十分

- ・ 綾瀬市は神奈川県の中核に位置し、東京都心部から約40km、横浜から約20kmの首都圏域に属します。
- ・ 市内には東名高速道路、JR東海道新幹線などの高速交通軸が通っていますが、市内での交通結節点がなく、県央地域という広域的に高い位置ポテンシャルをもちながらも移動利便性は十分とはいえない状況にあります。

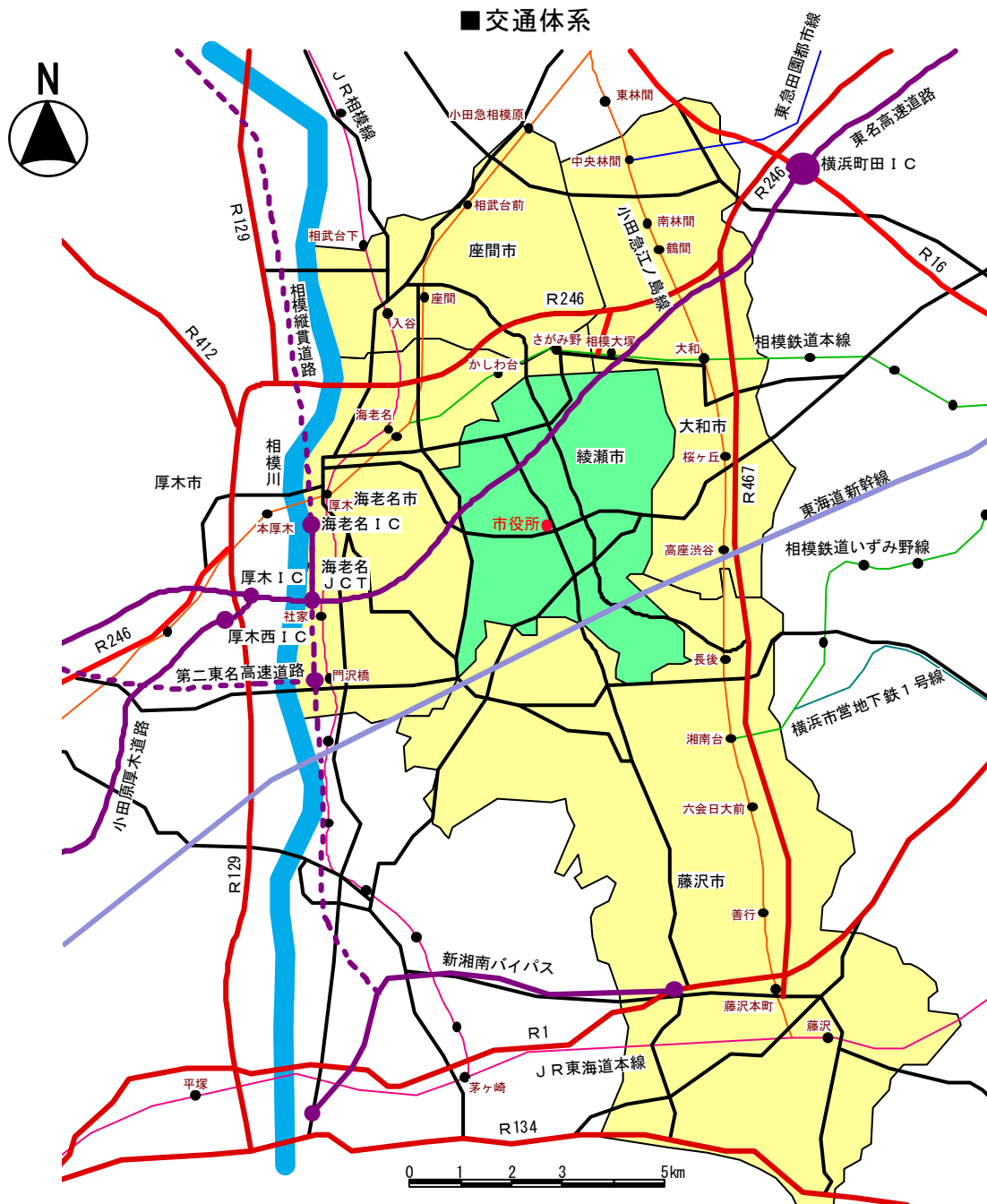
■綾瀬市の広域的位置



(2) 交通体系

●綾瀬市を囲む形で国道、鉄道が配置、市役所から周辺駅まで約20～30分所要

- ・市を囲む形で国道や鉄道が配置されており、市の中心部である市役所から周辺の鉄道駅まではバスで概ね20～30分程度で連絡しています。
- ・鉄道各駅から東京都心部、横浜都心部までは概ね30分から1時間程度で連絡しています。
- ・平成22年2月末に、さがみ縦貫自動車道の海老名インターチェンジ～海老名ジャンクション間が開通し、東名高速道路と直結しました。

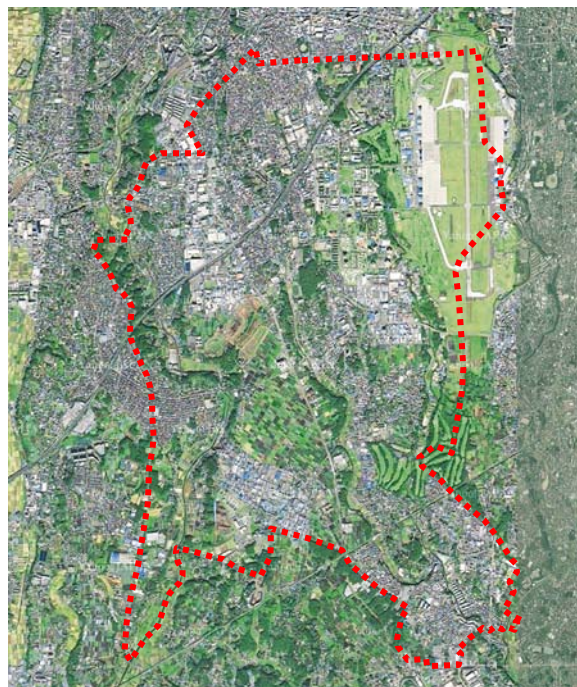
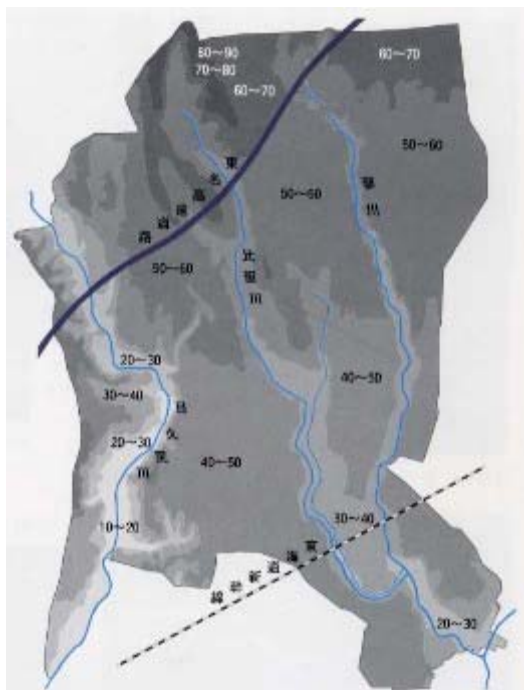


2. 地 形

● 3河川による河岸段丘と平坦地により形成

- ・ 本市の地形は、市内を北から南へ緩やかに流れる蓼川、比留川、目久尻川の3河川による河岸段丘と平坦地によって形成されていますが、市内は起伏が多く、坂道が多くみられます。
- ・ 市内からの眺望は、西に大山・丹沢連峰をおさめ、遠く富士の秀峰を仰ぐことができ、市内湧水地にはホタルが生息するなど、自然環境に恵まれています。

■ 綾瀬市の地形（市史資料他）



<市役所屋上から西及び北方向を望む>



<市役所屋上から南方向を望む>



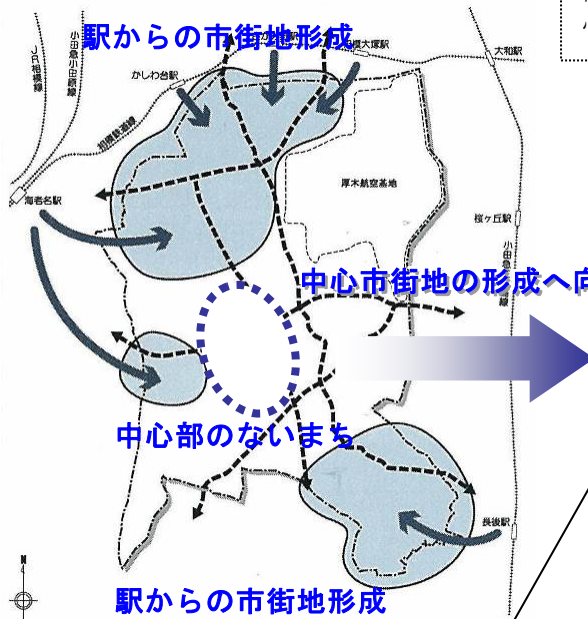
3. 市街地状況

(1) 市街地の成り立ち

● “郊外的なまち” から “中心のあるまち” へ

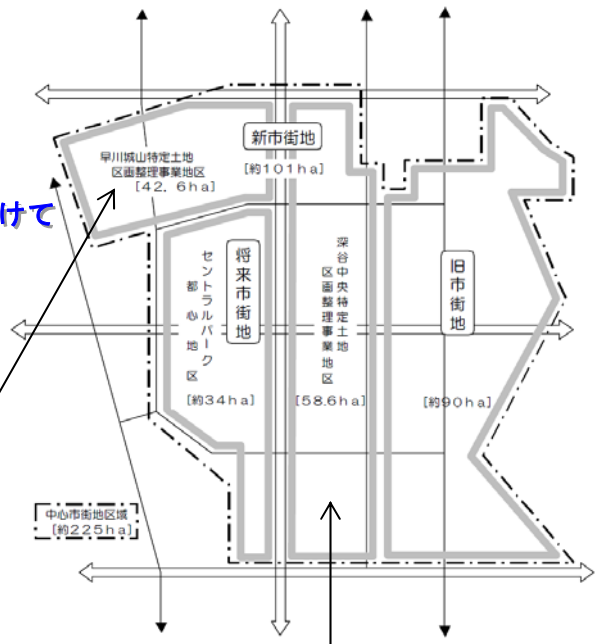
- ・ 市の外縁部に鉄道が通る地域特性のため、市街地形成も市域外縁部からはじまり、民間によるスプロール的な宅地開発が進んだ結果、“中心がない郊外的なまち” となり、これまで近郊都市のベッドタウン的な役割を余儀なくされてきました。
- ・ 近年では、タウンセンター計画（昭和48年～）に基づく商業集積や住宅地開発が進み、市役所を中心とした新たな中心市街地が形成されつつあります。
- ・ 平成17年3月に大型商業施設「綾瀬タウンヒルズショッピングセンター」が開店してからは、中心部における人と車の動きが活発化し、都市化の波が一気に広がりました。

■市街地の成り立ちイメージ



■タウンセンター計画

市の中心地域における都市の「顔」づくり、市民交流の場、地域産業と文化の集積の場づくり等を目指し、新市街地である2つの土地地区画整理事業地区と市庁舎を核とする将来市街地である「セントラルパーク都心地区」によって、本市の中心市街地を創出し、まちの活性化を図る計画。



【早川城山特定土地地区画整理事業】


- 施行 組合施行
- 施行面積 42.6ha
- 計画人口 3,600人
- 計画戸数 1,200戸
- 事業期間 H6～H15(完了済)



城山公園を後背とした良好な新興住宅地として開発

【深谷中央特定土地地区画整理事業】

- 施行 公共施行(綾瀬市)
- 施行面積 58.6ha
- 計画人口 5,400人
- 計画戸数 1,750戸
- 事業期間 H6～H27(事業中)



行政中心・商業核の形成による新たな中心市街地として開発

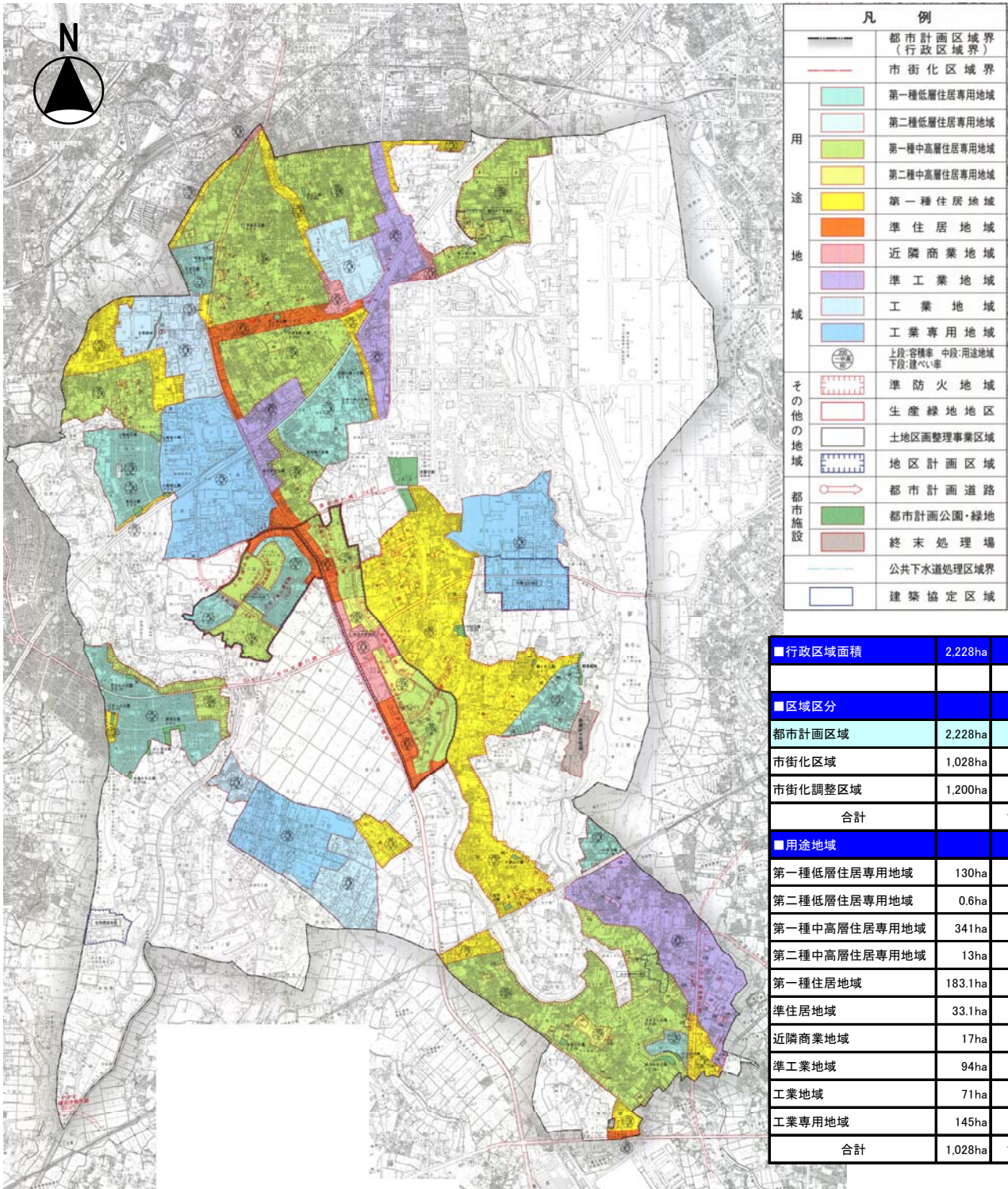
第1章 綾瀬市の概況

(2) 土地利用状況

●市街地の成り立ちを反映した用途配置、工業系に特化した土地利用

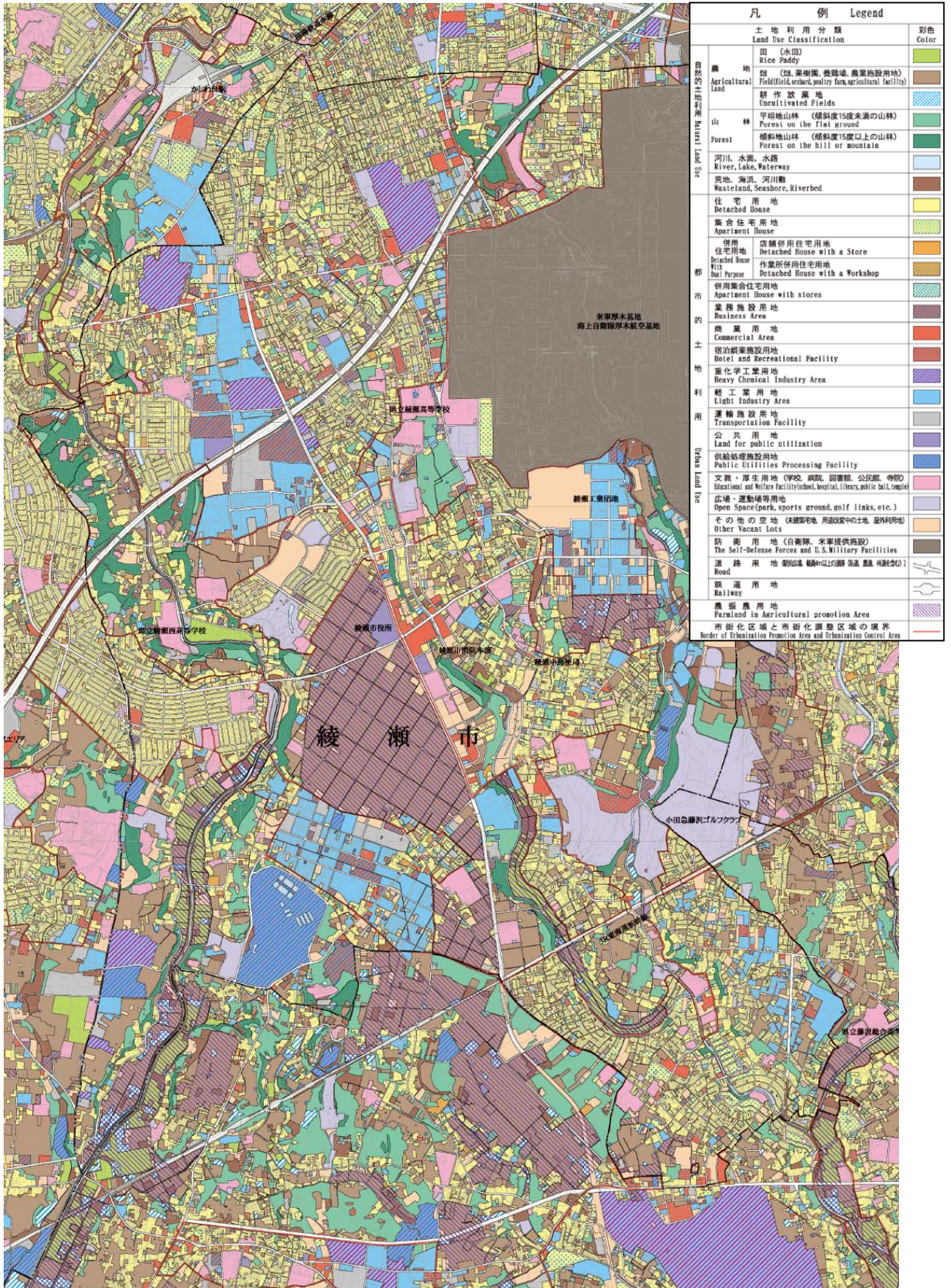
- ・ 用途地域は市街地形成に沿った形で指定されており、住工が混在した用途配置及び土地利用となっています。
- ・ 市街化区域のうち、住居系地域が約68%を占めていますが、工業系の用途も約30%近くを占めており、工業系に特化した本市の特徴を示しています。

■用途地域指定状況（平成22年4月 都市計画図）



第1章 綾瀬市の概況

■現況土地利用状況(平成17年都市計画基礎調査)

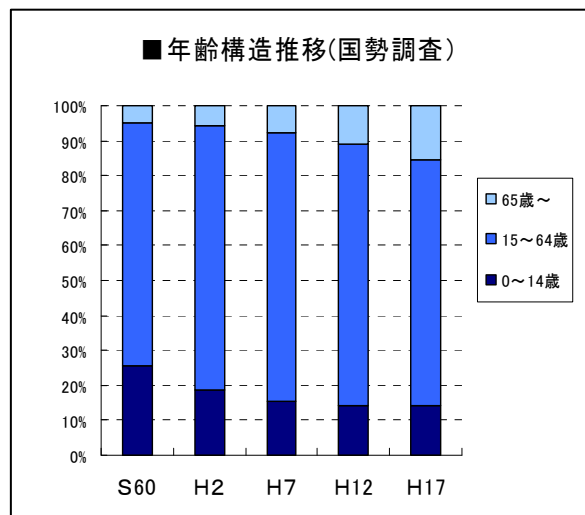
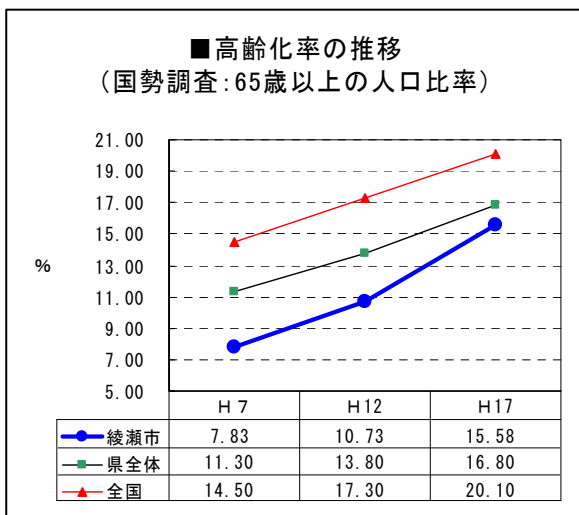
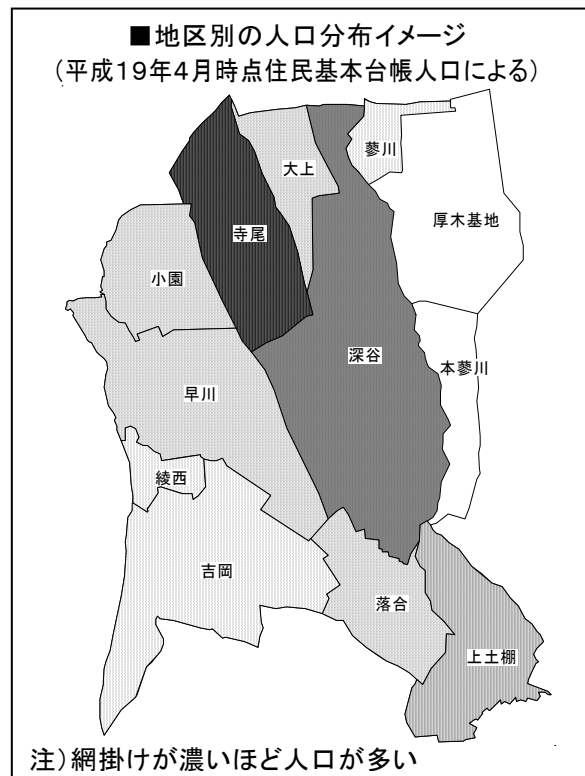
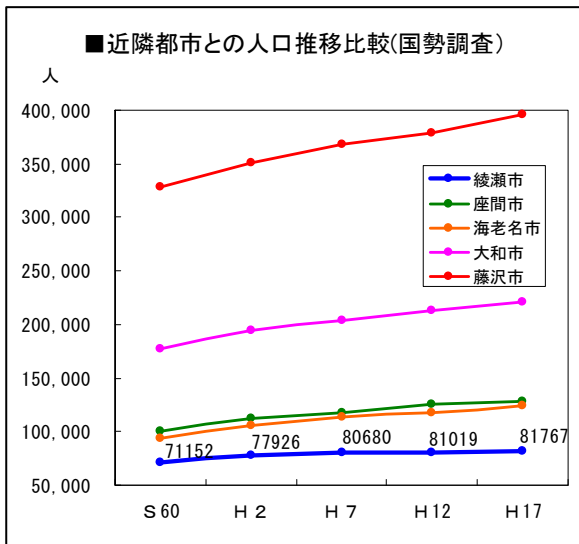


4. 社会動向

(1) 人口動向

- 昭和40年代の宅地開発により人口は急増、過去20年近くは緩やかに増加
- 人口は概ね市街地の成り立ちに準じる形で分布
- 高齢化の動向は全国並み、過去5年は急加速

- ・ 昭和40年代からの宅地開発により、本市の人口は急激に増加しましたが、平成2年以降の約20年間は近隣都市よりも緩やかな伸びとなっています。
- ・ 人口は、概ね市街地の成り立ちに応じて分布しており、中でも寺尾地区は最も早く市街化した地区であるため、約4分の1の人口が分布しています。
- ・ 高齢化については全国並みに進んでいますが、近年は急激に伸びており、県の水準に近づきつつあります。

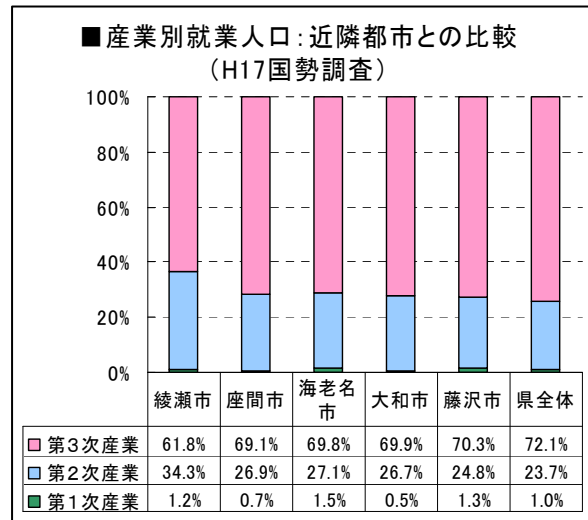
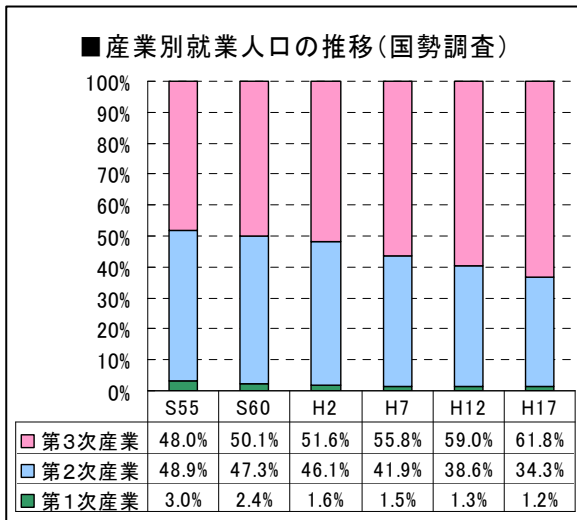


第1章 綾瀬市の概況

(2) 産業別就業人口の推移

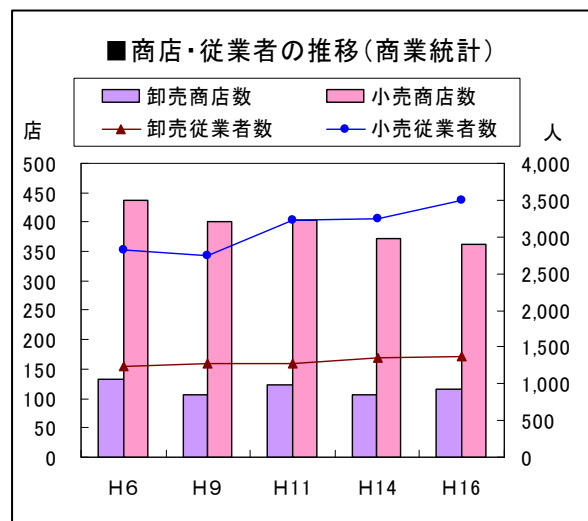
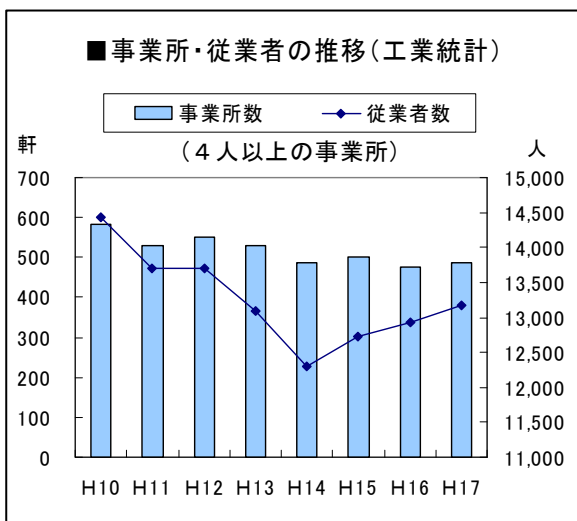
● 第2次産業に特化しつつも第3次産業へ徐々に移行、従業者数は増加傾向

- 本市の主力産業は第2次産業であり、早川工業団地、綾瀬工業団地などの生産拠点が市の産業を牽引しています。しかし、平成以降の景気後退や都市化の進展に伴う商業機能の拡充などの影響から、現在では就業人口の6割以上が第3次産業就業者となっています。
- 工業、商業ともに事業所数は横這いですが、従業者数は増加の傾向にあります。



(参考)

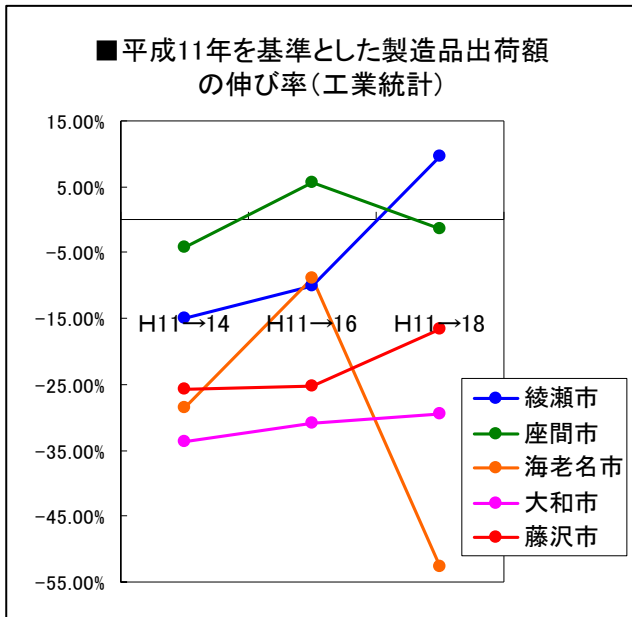
第1次産業	農林水産業
第2次産業	建設業、製造業等
第3次産業	卸売・小売業、他サービス業



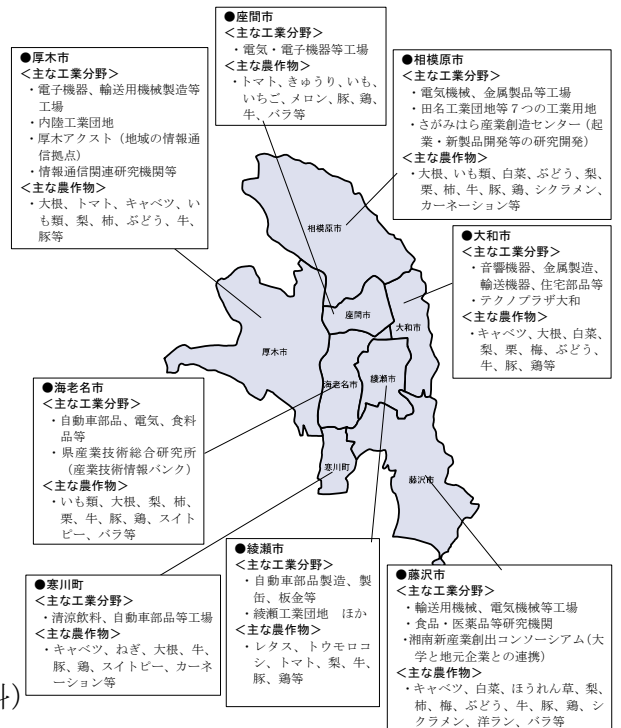
(3) 工業の動向

●市内4カ所の工業団地を中心に製造業出荷額は増加傾向

- ・ 現在、県内には76の工業団地があり、うち4団地が本市にあります。
- ・ 本市の工業は、輸送用機械器具、一般機械器具、金属製品の製造業が中心で、大半が自動車関連産業と電子機器産業です。
- ・ 本市の製造品出荷額は、近隣都市の中では最も高い伸びを示しています。

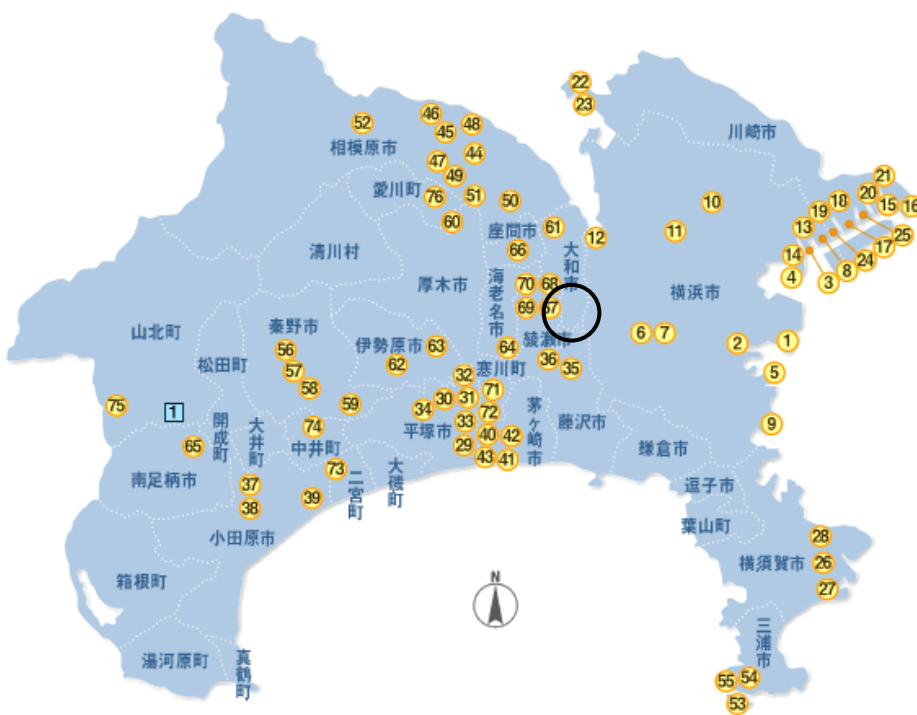


■(参考)綾瀬市及び近隣都市の工業生産特性
(平成16年度地域活性化インターチェンジ設置に関する検討調査)



■(参考)県内の工業団地分布状況

(2007年時点、神奈川県企業誘致促進協議会資料)



(NO.67)与蔵山下工業団地(綾瀬市)

- 事業主体 : 進出企業
- 立地企業数: 71社
- 敷地面積 : 17.7ha
- 造成年 : 不明

(NO.68)綾瀬工業団地(綾瀬市)

- 事業主体 : (独)環境再生保全機構
- 立地企業数: 23社
- 敷地面積 : 10.2ha
- 造成年 : 昭和49年

(NO.69)早川工業団地(綾瀬市)

- 事業主体 : (独)環境再生保全機構
- 立地企業数: 23社
- 敷地面積 : 5.5ha
- 造成年 : 昭和50年

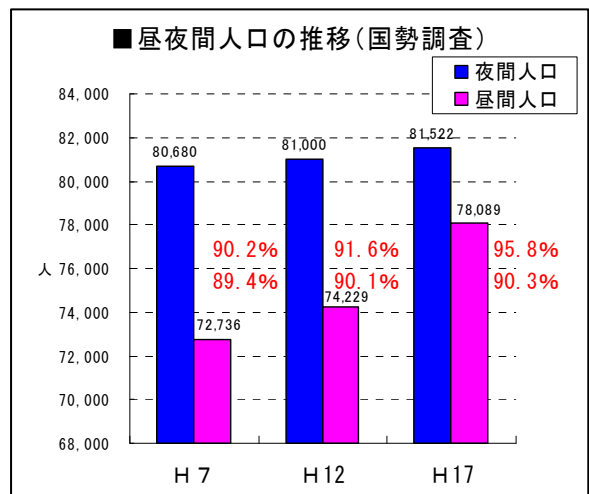
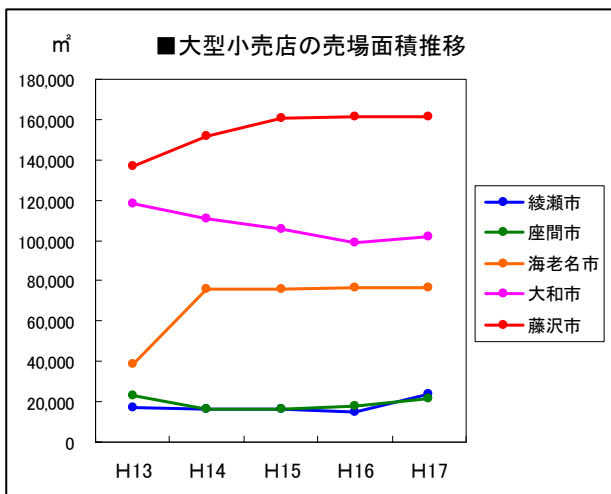
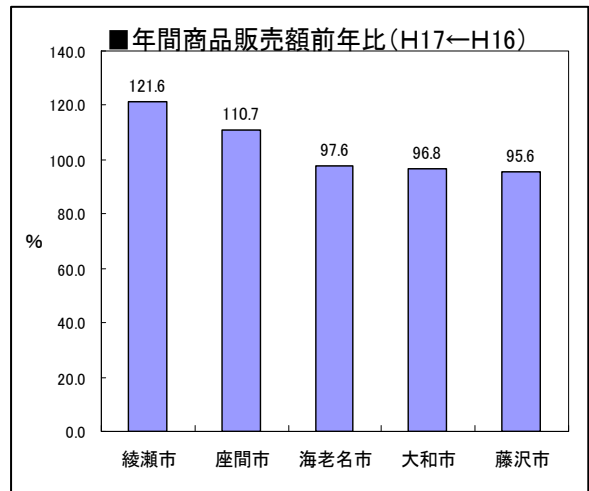
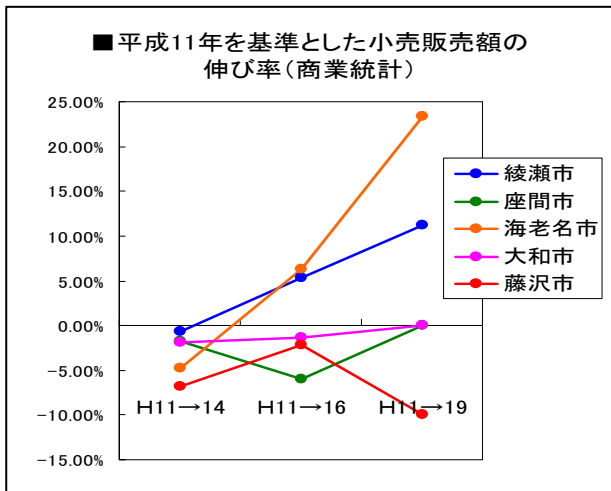
(NO.70)さがみ野工業団地(綾瀬市)

- 事業主体 : (独)環境再生保全機構
- 立地企業数: 24社
- 敷地面積 : 2.9ha
- 造成年 : 昭和54年

(4) 商業の動向

● 中心市街地形成とともに商業規模も増加傾向

- ・ 本市の商業は比較的小規模な商店が中心でしたが、近年では周辺都市とともに商業の大型化が進展し、購買力も大型商業へとシフトしていきました。顕著なところでは平成14年に海老名駅前に大型ショッピングモールが開業しました。
- ・ 本市では、平成17年3月のタウンヒルズショッピングセンター開業により、市内の売場面積が対前年比で72.1%増、年間商品販売額も21.6%増となり商業規模が飛躍的に向上しました。
- ・ 今後も中心市街地への商業集積にとまない本市の商業ポテンシャルは向上していくものと考えられます。
- ・ この関連動向として、平成17年の昼間人口比率が大幅に増加しています。



%=昼間人口率：上段は本市、下段は県

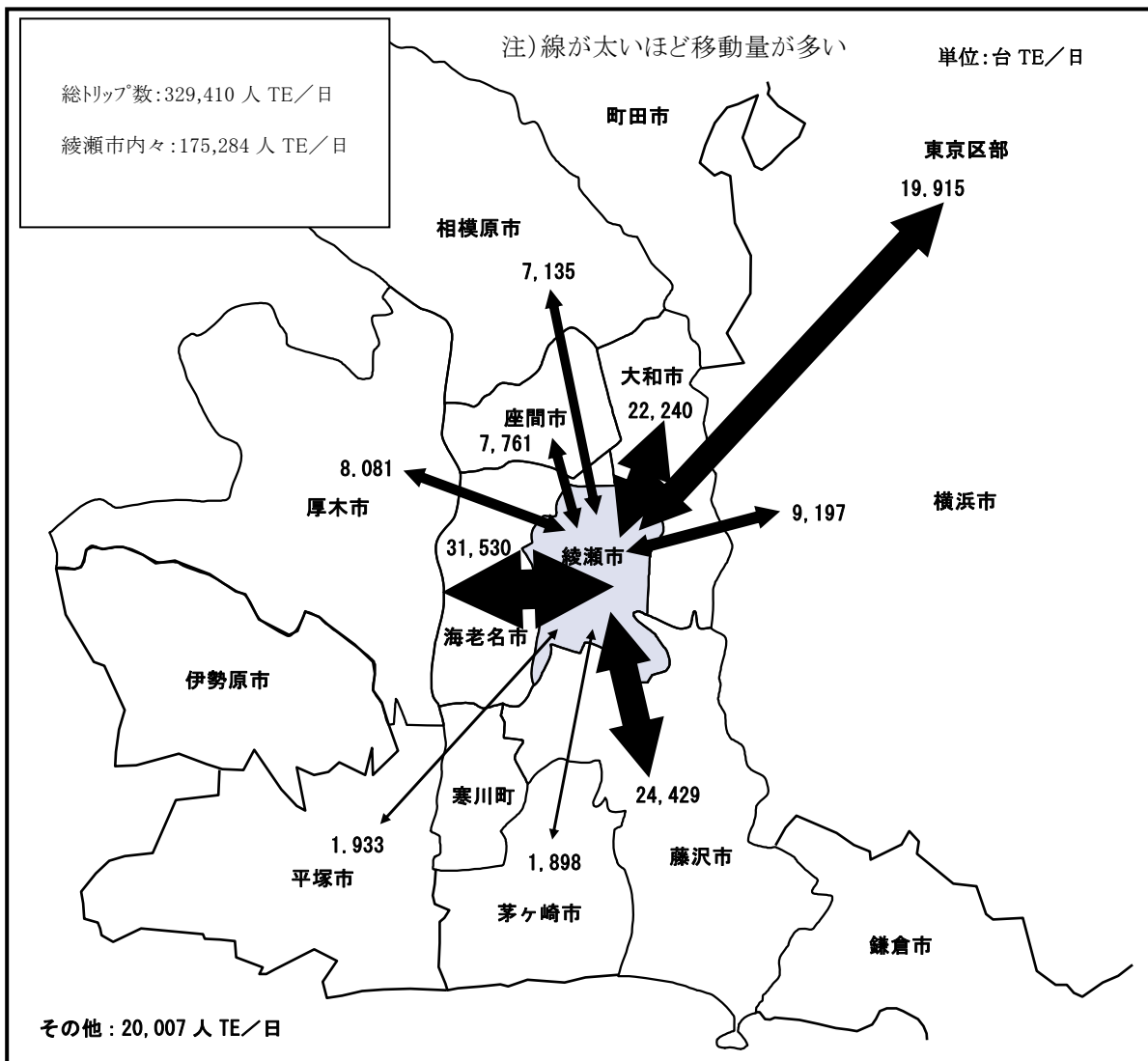
5. 移動特性（東京都市圏パーソントリップ調査結果より）

(1) 人の移動特性

- 綾瀬市内の移動量と市外との移動量はほぼ同じ
- 綾瀬市と近隣市間の移動量は、海老名市が最多で、次いで藤沢市、大和市

- ・綾瀬市の総移動量は、約33万人TE※/日であり、この内、綾瀬市内の移動量（内々交通）は約5割の17.5万人TE/日であり、市外間移動量とほぼ同じです。
- ・綾瀬市と近隣市間の移動量では、海老名市間の移動が最も多く、次いで藤沢市、大和市の順となっています。

■都市間移動量(平成20年)



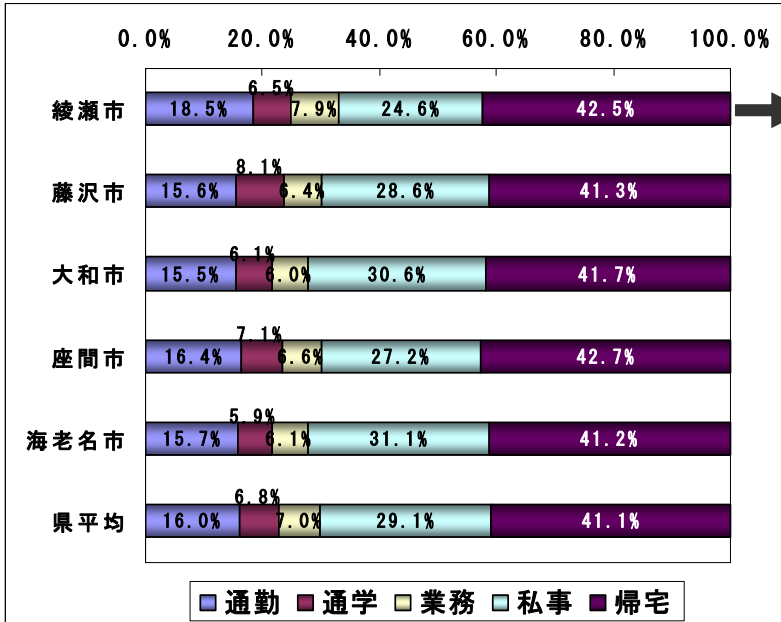
※TEとはトリップエンドの略称で、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。すなわち、ある人が自宅を出発した時点で1トリップエンド(発生交通量)、会社に到着した時点で1トリップエンド(集中交通量)となり、計2トリップエンド(発生集中交通量)とカウントします。

(2) 移動の目的

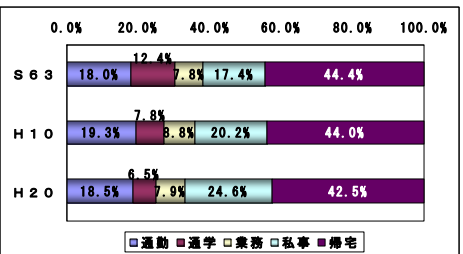
- 移動の目的は、私事、通勤の順で多く、近隣市も概ね同じ傾向
- 経年変化では、通学移動が減少傾向
- 海老名市との間では私事目的（買い物等）が特化

- ・ 綾瀬市の移動目的は、私事が最も多く、次いで通勤移動となっています。近隣市についても概ね同じ傾向となっています。
- ・ 昭和63年からの傾向をみると、通学移動が減少しつつあります。
- ・ 特に、綾瀬市と海老名市との間では私事（買い物等）の移動が多くみられます。

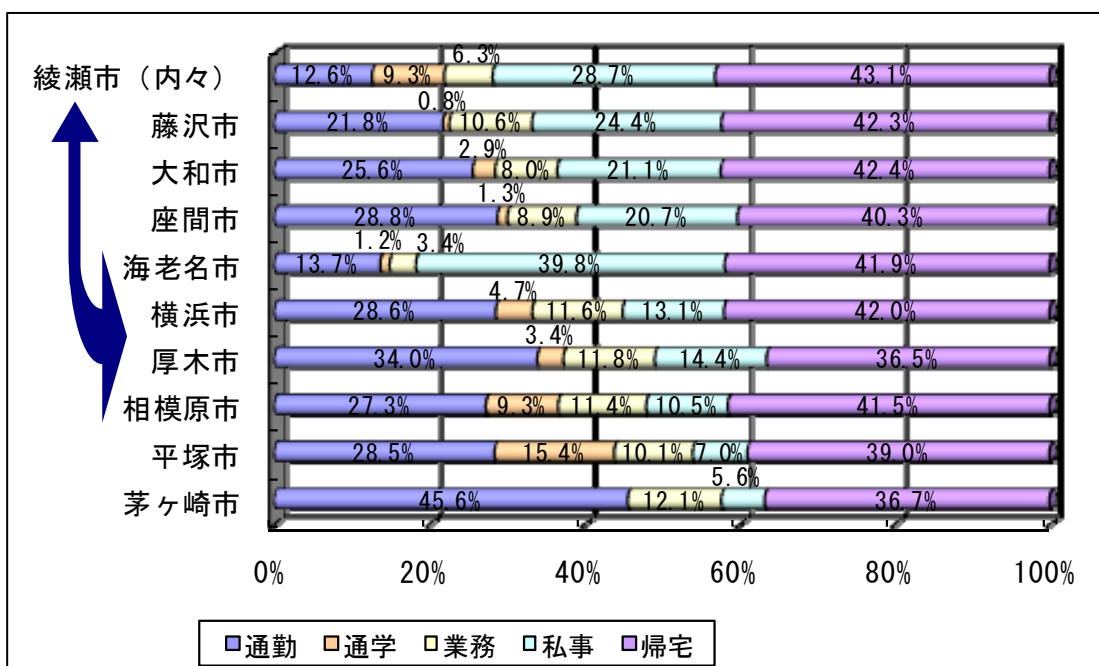
■綾瀬市及び周辺都市の移動目的構成（平成20年）



■移動目的の経年変化（綾瀬市）



■綾瀬市と周辺市間の移動目的（平成20年）

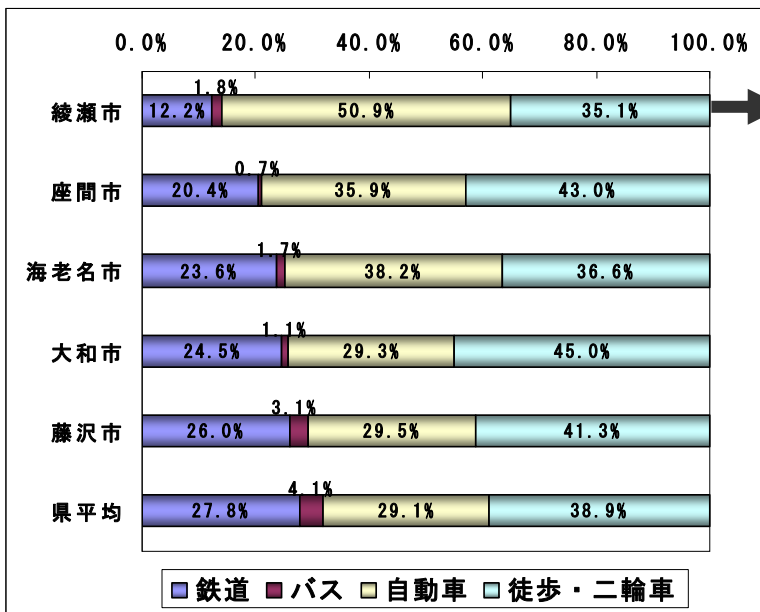


(3) 交通手段

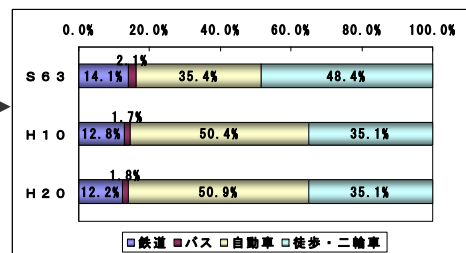
- 自動車の利用割合は約5割で近隣市の中では最多、この10年間は変化みられず
- 綾瀬市と周辺市間の移動においても自動車利用が6割以上

- ・ 綾瀬市の交通手段は、自動車が約5割と最も多く、次いで徒歩・二輪車であり、バスの利用割合は県平均より低い状況です。
- ・ 経年においても、この10年はこの割合に変化はみられません。
- ・ 綾瀬市と近隣市間の移動手段も6割以上が自動車となっています。

■ 綾瀬市及び周辺都市の交通手段構成（平成20年）



■ 交通手段の経年変化（綾瀬市）



■ 綾瀬市と周辺市間の移動交通手段（平成20年）

