

藤沢市都市マスタープラン 改定（案）

下線：改定箇所

二重下線：前回報告時点からの主な変更箇所

目次

序章 都市マスタープランとは	1
1. 都市マスタープランの役割と性格	1
2. 藤沢市都市マスタープラン策定及び改定の背景	1
3. 藤沢市都市マスタープラン部分改定の目的	2
4. 藤沢市都市マスタープランの役割と位置づけ	3
5. 計画の構成	4
第1章 現況と課題	5
1. 藤沢市都市づくりの経緯	5
2. 藤沢市の現況と特性	6
3. 将来展望	8
4. 都市づくりの主要課題	15
第2章 全体構想	17
I. 基本理念	17
II. 目標とする都市	18
1. 将来都市像	18
2. 将来都市構造	19
3. 将来フレーム	28
III. 都市づくりの基本方針	30
1. 13地区別まちづくり	31
2. 活力を生み出す都市づくり	33
3. 低炭素社会構築に向けた都市づくり	36
4. 災害に強く安全な都市づくり	39
5. 美しさに満ちた都市づくり	42
6. 広域的に連携するネットワークづくり	45
第3章 地区別構想	47
1. 片瀬地区	47
2. 鵜沼地区	51
3. 辻堂地区	55
4. 村岡地区	59
5. 藤沢地区	63
6. 明治地区	67
7. 湘南大庭地区	71
8. 善行地区	75

9. 六会地区	79
10. 湘南台地区	83
11. 長後地区	87
12. 遠藤地区	91
13. 御所見地区	95
第4章 推進方策	99
1. 13地区別まちづくりマネジメントの推進	99
2. 主要プロジェクトの戦略的展開	99
3. 多様化する都市づくりの担い手との連携推進	101
4. 都市計画・都市づくりを支える 情報共有の更なる推進	101
5. 進行管理と見直し	102
6. これからの藤沢都市計画の考え方	103
資料編	104
1. 用語解説	104

序章 都市マスタープランとは

1. 都市マスタープランの役割と性格

都市マスタープランとは都市計画法第18条の2に位置づけられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたり、市町村が、都市づくりの方針を、住民の意見を反映しながら策定する計画です。この「基本的な方針」は、今後の市町村都市計画行政の基本とされ、法定都市計画の見直しや改定に際しての指針となるものです。

(参考) 都市計画法抜粋

(市町村の都市計画に関する基本的な方針)

- 第18条の2 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。
- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
 - 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
 - 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

2. 藤沢市都市マスタープラン策定及び改定の背景

本市の法定都市計画は、最初の藤沢市都市マスタープランというべき、1957年（昭和32年）に策定された「藤沢総合都市計画」を基本に進められてきました。その後、時々の市民や時代の要請を反映させた「北部開発事業」「西部開発事業」等により、その内容の充実を図りました。

そして、21世紀を目前に、都市計画法の改正及び大きな社会状況変化を受け、さらなる長期展望にたった「第二次総合都市計画」となる、「藤沢市都市マスタープラン」を1999年（平成11年）に策定し、これをもとに都市形成、都市整備を進めました。

また、「藤沢市都市マスタープラン」策定から10年が経過し、都市計画や社会状況をめぐる様々な変化が進むとともに、人口減少や既存ストックを活用した都市形成及び都市経営を視野に入れる時期を迎え、**2011年（平成23年）に改定を行い、まちづくりを進めてきました。**

これまで進めてきた目標とする都市や都市形成の考え方は、今後も長期的な方針として念頭におきつつ、これまでの都市整備及び協働による取組という蓄積の上にたち、**津波災害や少子超高齢社会の顕在化など、前回の改定時点と状況が異なるため**、時代変化を的確に捉え、新たな視点も踏まえた都市機能の創出を図るべく「藤沢市都市マスタープラン」を**部分**改定します。

3. 藤沢市都市マスタープラン部分改定の目的

1999年（平成11年）に策定した都市マスタープランは、2011年（平成23年）に社会状況の変化に対応するため、「各都市拠点の特性及び役割分担の明確化」、「都市の成熟化への取組」、「都市経営の視点を持った土地利用及び大規模土地利用転換の誘導」、「環境配慮型の都市づくりを誘導」、「都市間競争力のある魅力ある都市づくりの誘導」の視点を追加・強化した改定を行い、本市のまちづくりを進めてきました。

加えて、改定以降、東日本大震災の発災による大幅な津波浸水想定の見直しや少子超高齢社会等に向けた「立地適正化計画」の制度化など、都市を取り巻く社会状況等の変化に伴う都市計画への新たな要請が高まってきております。

そのため、2011年（平成23年）に改定した都市マスタープランの考え方を基本としつつ、これら変化に対応するべく、部分改定を行います。

部分改定にあたっては、次の項目を追加・強化します。

（改定に向け追加・強化した点）

① 津波に対するまちづくりの考え方の追加

東日本大震災以降、大幅に見直された津波浸水想定への対応が求められており、長期と短期の両方の視点に立ち、河川の遡上による浸水被害の防止などのハード対策と津波避難路の分かりやすさの向上などのソフト対策を進めていく必要があることから、津波に対するまちづくりの考え方を追加します。

また、大規模災害からの的確な復興を図るためには、平常時からの取組の充実が重要であるため、災害復興に向けた事前取組の考え方を追加します。

② 少子超高齢社会等に対するまちづくりの考え方の強化

これからのまちづくりは、福祉・医療施設や商業施設等が集積した生活の拠点の強化と周辺の良い居住環境の維持・形成を図り、地域住民が徒歩や公共交通により、容易に移動できるネットワークが形成された利便性の高いコンパクトな都市構造の構築が重要となります。

本市では、これまでも集約型の都市構造の構築を進めてきましたが、今後は少子超高齢社会や大規模自然災害に対応した、土地利用・交通・福祉等が一体となったまちづくりの考え方を強化します。

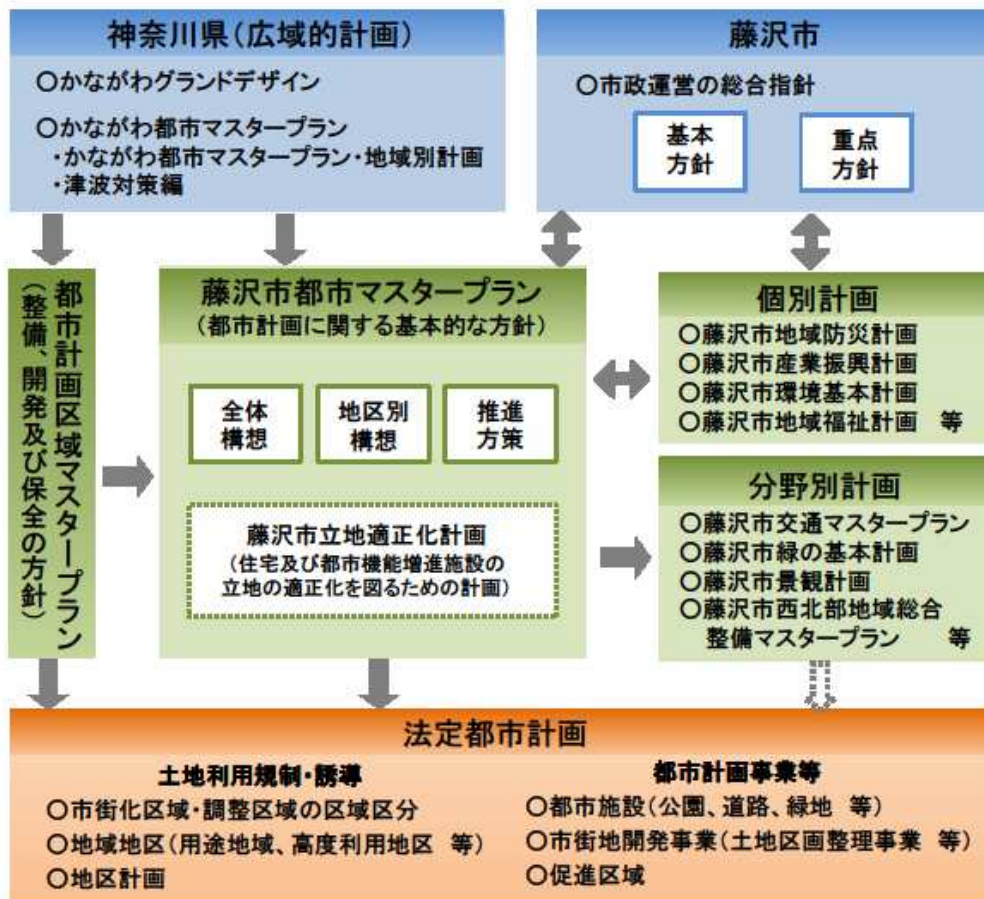
また、コンパクトシティの形成に併せ、成熟社会にふさわしい、少子超高齢社会においても持続可能な都市となるよう、良好な居住環境の維持・形成に向けた総合的な取組や公共施設等の適切な維持管理と更新を推進します。

③ 進行管理（確認・評価）におけるより分かりやすい指標の考え方の追加

将来都市像「自立するネットワーク都市」を実現していくため、より分かりやすく都市の動向等を把握できるよう、指標設定の考え方を追加します。

4. 藤沢市都市マスタープランの役割と位置づけ

- (1) 都市計画法に基づき、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と位置づけられ、今後の法定都市計画の決定・変更に際しての指針となります。
- (2) 「藤沢市市政運営の総合指針」と整合を図りつつ、おおむね20年の中長期を見据えた計画を示しています。
- (3) 「藤沢市地域防災計画」や「藤沢市産業振興計画」等の個別計画と連携して、総合的かつ計画的に都市づくりを進めます。
- (4) 「藤沢市交通マスタープラン」や「藤沢市緑の基本計画」等の分野別計画を策定する際の指針となります。なお、分野別計画については、都市マスタープランで定める都市づくりの方向性をその分野ごとに具体的に定めたものになります。
- (5) 住民の都市計画に対する理解とまちづくりへの主体的な取組の参加を促します。



5. 計画の構成

本都市マスタープランは、以下の構成とします。

序章 都市マスタープランとは

都市マスタープランの持つ役割や位置付け、計画の構成等を示しています。

第1章 現況と課題

本市のこれまでの都市づくりの経緯に基づき、都市としての成長段階を把握するとともに、現況と特性、社会経済動向の変化等による将来展望、広域的与件を整理し、都市づくりの課題を明らかにしています。

第2章 全体構想

2030年を目標にした本市の将来像を示すとともに、将来都市像を実現する都市づくりのテーマを定め、テーマに沿って都市づくりを展開する基本方針を示します。

I. 基本理念	都市づくりの基本的視座
II. 目標とする都市	基本理念を受けた2030年のあるべき都市像
1. 将来都市像	目標とする都市の理念的目標
2. 将来都市構造	目標とする都市の実態的目標
3. 将来フレーム	目標とする都市の数値的目標
III. 都市づくりの基本方針	目標とする都市を実現するため、テーマに沿って施策展開する基本的考え方

第3章 地区別構想

2030年のあるべき地区の将来像を示し、将来像を実現するため、きめ細やかに地区のまちづくりを進めるための基本的な考え方を示します。

各地区の構想は次のように構成します。

(1) 現況と課題	地区の現況と課題
(2) 地区の将来像	2030年の地区の姿
(3) まちづくりの基本方針	将来像を実現するための地区の課題を踏まえた基本的な考え方

第4章 推進方策

行財政の大きな転換期にあつて「都市づくり・都市管理主体の多様化」を視野に入れ、これまで蓄積した「社会資本の有効活用」をさらに進めることを基本に、本都市マスタープランを実現するための基本的な考え方を示しています。

第1章 現況と課題

1. 藤沢市都市づくりの経緯

本市の都市づくりは、戦後復興の一段落した1955年（昭和30年）に本格的にスタートしました。

当時の自治体再編成の中で、現在の市域（約70km²）を確定した本市は、都市の自立、特に経済基盤の確立を目指して「住宅、観光、産業の調和のとれた独立型衛星都市」建設を基本方針とし、総合都市計画として現在ある本市の骨格を青写真として描き、その実現に向けて諸事業を進めてきました。その中核となったものは、産業基盤の確立を目的とした「北部工業開発事業」、本市の都心形成を目的とした「藤沢駅前南部改造事業」「藤沢駅北口市街地再開発事業」、住宅スプロールのコントロールを目的とした土地区画整理事業の一つ「西部開発事業」です。

次いで、昭和40年代から展開した都市建設の主要課題は、これら先行した都市基盤整備事業を土台に急増した新たな藤沢市民の生活のシビルミニマムを達成するために進めたコミュニティ諸施設の整備でした。

「みどりと太陽と潮風のまち藤沢、市民による人間都市藤沢」という都市像の実現に向けて、小中学校の義務教育施設をはじめ、社会福祉施設、市民自治を支える施設の整備・充実に努め、ほぼその目的を達成する段階に至りました。

21世紀を迎え、本都市マスタープラン策定と前後して「湘南の海にひらかれた生涯都市藤沢」を都市像とし、この実現に向けて、より良好な居住環境、都市環境を維持する取組や、環境と共生する都市形成に向けた緑地の保全や環境負荷軽減等に取り組んでまいりました。また、本市の新たな活力創出に向けた「西北部地域のまちづくり」や、大規模土地利用転換として、湘南C-X地区における都市再生を戦略的に進めています。

本市の都市づくりでは、これまで蓄積した都市基盤・都市施設の段階的な更新・充実に
時期を迎えるとともに、大規模自然災害や少子超高齢社会に対応するため、持続可能なまちづくりを進める必要があります。

2. 藤沢市の現況と特性

これまで、本市が推進してきた都市づくりの結果として、本市の現況があります。この本市の現況から、これからの都市づくりを考える際に特性である『保全・継承・活用すべき優れた点』として次のようなことがあげられます。

(1)保全・継承・活用すべき優れた点

自然・地域環境の観点から

- ・境川、引地川から湘南海岸・相模湾へと市域を南北に貫く水のネットワークを中心に、豊かな自然環境を形成しています。
- ・湘南海岸や江の島といった、多くの観光客が訪れる優れた景勝地があります。
- ・河川沿いや斜面では緑地が保全されており、特に市街化調整区域に農地・樹林地が多く残されています。また、宅地内に樹林が育っている地域もあります。
- ・遊行寺・藤沢宿や江の島を中心に歴史文化財が遺されていたり、4つの大学が立地しているなど、湘南の風土のもと、藤沢らしい歴史・文化が育まれています。

生活環境の観点から

- ・13地区のコミュニティを中心としたまちづくり・地域経営や、主体的な市民活動が行われています。
- ・既成市街地では良好な居住環境を形成し、都市基盤が整備されています。

産業環境の観点から

- ・計画的な産業誘致により、工業が集積しており、神奈川県内でも工業出荷額が上位になっています。
- ・商業も集積しており、湘南圏域における商業拠点となっています。
- ・観光地の通年化や地域の特性を活かした観光魅力づくりを進めたことにより、観光客数は増加傾向にあります。
- ・農業も地の利を活かした営農をしています。

一方、現時点における本市の姿を踏まえて、これからの都市づくりを考える際に、時間経過の中で新たに顕在化してきた問題や、あるいはこれまでの都市づくりの中で積み残している点を、『解決すべき点』として捉えると次のようなことがあげられます。

(2)解決すべき点

自然・地域環境の観点から

- ・緑地も含め、自然的環境が開発等により減少してきています。
- ・未整備の公園等もあり、都市内緑地・公園が全体的に充分とはいえません。
- ・異常気象等が増加している中、海や河川、斜面地等の自然環境は災害を引き起こす危険を併せ持っています。

生活環境の観点から

- ・古くからの市街地では、細街路が多く、防災上脆弱さを抱えている地域があります。
- ・交通インフラでは、公共交通の便の悪い地域や、あるいは激しい通過交通の適切な処理が為されていないため、交通渋滞等を抱えている地域があります。
- ・宅地の細分化により、地区特性や防災性が低下している地域があります。
- ・土地利用転換や混在化等により、良好な市街地環境が低下している地域があります。
- ・既成市街地では、都市基盤や建物等の老朽化が少しずつ進んだり、耐震・省エネ対応等の取組が必要となる地域があります。

産業環境の観点から

- ・工業における従業者数は横ばいであり、出荷額等の伸びは微増していますが、大規模企業の転出も見られます。
- ・商業では、小売販売額の低下、商店街の活力の低下のほか、各地域でも商店数、販売額等が低下しています。
- ・農業では、後継者が少ないなど、継続的な営農に向けた条件が低下してきています。
- ・観光では、年間を通じて多くの観光客が訪れることで、ごみ増加・道路の混雑などの課題があります。

3. 将来展望

(1)社会状況等による藤沢市における将来展望

日本全体が、これまで経験したことがない人口減少社会へと突入し、都市を取り巻く環境も大きく変化しつつあります。市民生活に大きく影響を与える社会・経済状況も既に変化しつつありますが、都市への影響、課題を整理するとともに、本市について展望しました。

人口の減少、世帯数の増加 により…

労働力人口の減少による税収減少等の都市活力への影響が懸念されます。さらに非結婚者や高齢者の単身世帯が増加したり、一時期に開発された市街地での世代交代・ライフステージの転換による、居住スタイルの変化が予測されます。一方で、交流人口に対する捉え方、期待が変化しています。また、土地利用や社会資本にゆとりが生まれる一方で、更なる人口減少を見据えた都市や市街地の縮退が必要となります。

本市では、人口構成や、居住層、居住スタイルの変化に伴い、求められる居住環境及び都市サービスが変化します。また、観光をはじめ様々な交流促進を図ります。

高齢化・少子化の進展 により…

高齢者の雇用等生活の安定や、心身の健康の確保への取組が進む一方で、出産や育児に対する支援体制が充実します。また活気ある社会を維持することへの取組が重視されます。

本市では、都市のユニバーサルデザイン、バリアフリー化や公共交通に対する必要性が高まるなど、高齢者、障がい者、子ども等も含め誰もが住みやすい都市づくりが求められます。また地域の相互協力、NPO等に対する必要性及び市民意識が高まると同時に、コミュニティへの参加意識が高まり、活発なコミュニティが形成されます。

価値観・ライフスタイルの変化、多様化 により…

個人の価値観に対応した暮らし方、働き方等の選択肢が設けられ、フレキシビリティの高い社会システムへと変化していきます。

本市では、多様性を保持できるフレキシビリティの確保が求められ、社会システムや居住スタイル、働き方、コミュニティ等社会構造が変化します。特に、良好な居住環境を守りつつ、活気ある藤沢らしさの特化、具体性の発揮が求められていきます。また自主的・積極的に活動をする市民が増加し、このことが藤沢らしさ、活気の一環となっていきます。

地球温暖化問題のクローズアップ により…

世界共通の最重要課題として、個人から、企業、行政等、各々において低炭素社会に対応した取組が必要となり、また価値判断基準の1つとなりました。社会資本整備においても、環境創造であることが求められます。

本市では、市民及び社会からの環境負荷軽減に対する要請が高まり、市民が共感できる環境問題への対応が必要となります。緑空間や海等の地域資源の保全・再生に向けた近隣都市との連携が必要とされるほか、二酸化炭素の排出量を削減する動きが活発になります。

国際化の進展 により…

多様な分野での国際基準への対応が取り組まれ、個人及び地域レベルでも国際化、国際交流が活発となります。また、労働力低下に伴う外国からの労働力流入政策も進みます。

本市では、産業経済のボーダーレス化を活かした、本市独自の産業の形成を図る一方で、産業集積維持に向けた取組が重要となります。また、市民生活の中での国際化への対応も必要となります。

さらなる情報化の進展 により…

高度情報通信ネットワーク等の整備を通じビジネスや暮らしにおける情報化が大きく進展してありますが、併せて地域・世代間の情報化格差等の解消に向けた取組が必要になります。今後、さらなる情報化に伴い、ビジネススタイルやライフスタイルが多様化します。

本市では、市民、学術・研究開発拠点、産業を連携するネットワークが形成され、新たな藤沢スタイル、ビジネススタイルが誕生しています。また、行政サービスの中でも情報ネットワークは活用されてきています。今後より一層、市民や企業等への地域サービスの充実が求められます。

都市の安全性に対する意識の高まり により…

近年多発化する異常気象や、高度成長期に市街化された住宅地の老朽化及び住民の高齢化により、安全な都市づくりが更に必要となっています。個人、地域レベルにおける防災対策、防犯対策が進みます。また、高齢者や在日外国人等、増加する災害弱者への災害時対応について、コミュニティ充実を含め取組が必要となります。

本市では、防災、防犯に対する意識が高まる中で、安心して暮らせる生活空間の確保が求められ、都市の安全性を基軸とした都市整備、都市政策の展開が必要となります。また、危機回避に向けた地域での対策や、犯罪を未然に防ぐ観点からの都市づくりへの意識が高まり、住民相互協力が可能となる地域コミュニティづくりが求められます。

産業構造の変化 により…

産業の国際分業化の進展とともに国内製造業の空洞化が進む中で、高い技術力に重点をおく分野での成長が図られていきます。一方でサービス業、ソフト産業が発展していきます。しかし、労働力の横ばいあるいは低下傾向に対応した就業体制の構築が必要となります。

本市では、本市の持つポテンシャルを活かした新産業分野を創造しつつ、個性化を図っ

た地域商業、立地を最大限に活用した工業、農業が振興します。中心市街地では、商業、業務、交流機能が集積する本市の中心拠点として、さらに役割が高まります。また、企業及び産業の維持に向け、積極的に取組を進めます。

地方分権の進展 により…

分権型社会が進む一方、人口減少社会において都市間競争が高まり、各自治体が、周辺と連携しつつも、自主的な都市づくりが進展します。

本市では、分権型社会に対応した周辺都市との有機的な連携及び役割分担を果たすとともに、自主的で魅力ある都市づくり、愛着の持てる都市づくりが推進します。そのためにも都市活力を強化し、財政的基盤の確保が必要となります。また、市民が主体となった地区づくり、地域経営が進展します。

広域計画への対応 により…

広域計画に対する役割分担が増加する一方で、広域計画の地域への影響に対し、人々の関心が高まり、地域への対応もより重視されます。

本市では、広域圏で求められる役割に対し責任を全うする一方で、東海道新幹線新駅設置等の広域計画や周辺都市の計画等を十分踏まえた上で、地域づくりを進めることが急務となります。

(2)都市づくりに関わる広域的視点

本市を含む広域圏である神奈川県において、今後の本市に対する位置づけや展望、また、本市に期待される役割等を以下に整理します。

①都市イメージ

「**かながわグランドデザイン 基本構想（平成24年3月）**」では、県が設定する5つの地域政策圏のうち、本市は、湘南海岸から丹沢に至る相模川下流や境川、引地川、金目川の流域を一体として捉えた「湘南地域圏」に含まれています。

「湘南地域圏」では豊かな自然環境や文化の保全・活用を図るとともに、交通ネットワークの整備と併せた都市機能の向上や、環境と共生し「**たまちづくりを進め**」、豊かで活力にあふれた地域づくりをめざすとされています。

また、**産学公の交流や連携の促進、地域循環型農業の推進、地震や津波などへの備えの強化を湘南地域圏における政策展開の方向とされています。**

②都市構造等

「**かながわ都市マスタープラン（平成19年10月）**」では、県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、やすらぎと活力を感じる都市 かながわ」とし、県土・都市づくりの方向性として、「環境と共生した安全性の高い県土の形成」と「自立と連携による活力ある県土の形成」が定められています。

また、広域的な視点にたった取組として、**相模連携軸総合整備を位置付け、東海道新幹線新駅の誘致による全国との交流連携を図る南のゲートの形成が進められています。**

相模連携軸総合整備方針図



出典：かながわ都市マスタープラン（平成19年10月）

「かながわ都市マスタープラン・地域別計画（平成22年11月）」では、湘南都市圏の都市づくりの目標を『山なみをのぞみ、海と川が会い、歴史を生かし文化を創造する都市づくり』とし、基本方針を以下のように設定しています。

「環境共生」の方針

- ・地域ブランドを構築・発揮する魅力ある都市空間の形成
- ・海と山の魅力を融合させる土地利用
- ・新たな魅力を生み出す山や森林等の保全・活用

「自立と連携」の方針

- ・新たなゲート：南のゲート（ツインシティ）
- ・広域拠点：藤沢駅周辺、平塚駅周辺、秦野駅周辺
- ・地域の拠点：湘南台駅周辺、茅ヶ崎駅周辺、伊勢原駅周辺、寒川駅周辺、大磯駅周辺、二宮駅周辺
- ・新たな地域の拠点：村岡・深沢地区、辻堂駅周辺

湘南都市圏-将来都市構造-



凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

出典：かながわ都市マスタープラン・地域別計画（平成22年11月）

③交通等の連携軸

「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」では、連携による機能向上を果たす連携軸を位置づけていますが、そのうち湘南都市圏域で示している軸を以下に整理します。

県土連携軸

- ・相模軸：J R相模線の複線化、さがみ縦貫道路の整備
- ・横浜県央軸：相鉄いずみ野線の延伸
- ・県央足柄軸：新東名高速道路や国道246号バイパスの整備
- ・相模湾軸：新湘南バイパスの整備、東海道貨物線の本格的旅客線化
- ・横浜藤沢軸：横浜藤沢線の整備

都市連携軸（本市に関連するもののみを抜粋）

<主に都市圏域内外の交流を補完する軸>

- ・藤沢寒川軸：ツインシティへの連絡を支え強化する軸
- ・辻堂綾瀬軸：東名高速道路（仮称）綾瀬インターチェンジと連携する軸
- ・大船江の島軸：大船方面と江の島・湘南港を結ぶ軸

<主に都市圏域内の交流を支える軸>

- ・藤沢大磯軸：藤沢駅周辺から大磯駅周辺を結ぶ相模湾軸を補完する軸 等

また、「かながわ交通計画(平成19年10月)」においては、以下の基本方針が示されています。

- ・相模線の複線化
- ・東海道新幹線新駅設置の早期実現
- ・相鉄いずみ野線の延伸
- ・首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路、さがみ縦貫道路）の整備
- ・新湘南バイパスの整備
- ・武相幹線（第二東名高速道路）の整備
- ・横浜藤沢線、横浜伊勢原線の整備

④広域での防災対策(津波対策)

「かながわ都市マスタープラン（津波対策編）（平成25年3月）」では、最大クラスの津波に備えた都市づくりの方針を次のように設定しています。

また、広域的な後方応援拠点の機能の充実にあたっては、内陸部が沿岸部を迅速に応援できるように県及び市町村等で応援体制を整備するとしています。

最大クラスの津波からいのちを守るための予防対策

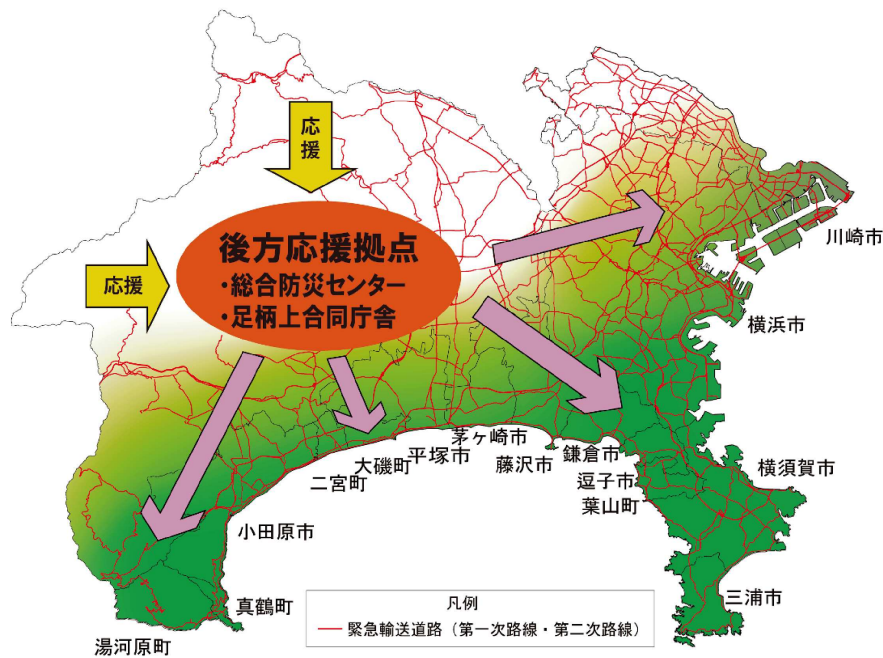
- ・最大クラスの津波から逃げやすい都市づくり

- ・ 建物や都市施設が被災しにくい都市づくり
- ・ 被災時における最低限の都市機能の維持・継続に向けた都市づくり

最大クラスの津波災害からの都市復興に備えた事前の取組

- ・ 都市復興における基本的な考え方
- ・ 都市復興に備えた事前の準備

後方応援拠点の概念図



出典：かながわ都市マスタープラン（津波対策編）（平成25年3月）

4. 都市づくりの主要課題

本市の現況と特性、将来展望、広域的視点等を踏まえ、都市づくりを進める上での主要課題として、次の8つに整理しました。

①中心市街地の再生・活性化

- ・**超高齢社会への対応**、環境負荷低減のもと、コンパクトな都市構造形成が求められているため、都市拠点の役割や重要性が高まっています。
- ・本市の活力を牽引し都心である藤沢駅周辺は、周辺の都市拠点の充実による広域圏における拠点性の低下、昭和40～50年代に整備した都市基盤、都市機能が社会変化に対応できていない等により、藤沢駅周辺の活力が低下しています。
- ・藤沢駅周辺地区の南北一体となった、広範な地域を対象とした拠点機能の強化と活性化への取組が必要です。

②産業構造の変化への対応

- ・国際化による国内製造業の空洞化や企業による集約化等が進む中、本市においても大規模工場や事業所が移転しました。
- ・工業系市街地の維持・再生に向けた取組が最重要課題であるとともに、移転した工場等の跡地において、適正な土地利用が図られるような取組も必要です。

③広域連携・交流のさらなる促進

- ・国や県が進める首都圏計画・県計画に対応し、広域的な視点を持ちながら、本市らしさのある都市づくりを進める必要があります。
- ・地方分権、人口減少が進む中で、高次機能を持つ広域的な計画の推進や効率・効果的な都市経営を進めるためには、近隣する自治体との連携がますます重要となります。

④人口減少・超高齢社会の到来への備え

- ・我が国は初めて人口減少社会、超高齢社会**を迎えています**。本市でも**高齢化率は上昇を続けていますが**、人口減少まで**は**、もうしばらく猶予があり、都市活力を維持しているこの時期に、その到来に備えた都市形成、経営に取り組むことが、この次の時代に暮らしやすく、住みよい都市を維持するためには必要です。

⑤都市空間の質の維持・向上

- ・社会状況や価値観の変化に伴い、ユニバーサルデザインな都市空間、安全で安心して暮らせる地域環境、潤いやゆとりのある景観等、より質の高い都市等が求められるようになりました。都市間競争力を維持する視点からも、都市の質を高める取組が重要です。
- ・昭和30年代から本格的に都市づくりを進めた本市では、都市基盤や都市施設の老朽

化や、更新時期を迎える公共施設や民間建物が多くあり、将来の都市のあり方について、都市全体が成熟化する中で、計画的な取組が求められます。

⑥防災・防犯の強化

- ・異常気象の多発、他都市での大地震被害の拡大などにより、災害に強い都市構造形成の取組が急務であるとともに、避難行動要支援者を含む要配慮者への対応が求められています。
- ・誰もが安心して暮らし、活動・交流できるよう、犯罪等が起きない都市空間形成も求められています。

⑦環境負荷低減に向けた、さらなる取組

- ・世界共通課題である環境負荷低減、環境共生に対し、40万人が暮らす都市としての責務、役割を果たす必要があります。
- ・地球温暖化対策への実効性のある取組実現に向け、都市全体における総合的な視野のもと、都市構造、交通、環境保全、エコタウン形成等、都市分野での取組を積極的に進めることが重要です。

⑧地区別まちづくりの新たなステージへの移行

- ・本市では、これまで13地区別まちづくりなど、市民が主体となったまちづくりや協働によるまちづくりを進めてきていますが、13地区に設置されている会議体などの運営等により、市民力・地域力を基本とした13地区の主体的なまちづくりのさらなる推進とマネジメントを進めます。これからの都市計画、都市整備では、これらの地区別まちづくり事業と連携・調整が重要となります。

1. 基本理念

藤沢市は、湘南の海やみどり等恵まれた自然を活かし、門前町や東海道の宿場町から発展した町の成り立ちを踏まえ、住みやすく、働きやすいまちをめざして先行的な都市づくりを進めてきました。その結果、本市は、首都圏の中にあつて多様な都市機能を持ち、農業、工業、商業、教育、文化、自然、市民活動等様々な分野で水準の高い40万人都市へと成長しました。また、鉄道を中心にした恵まれた公共交通と交通結節点に形成した都市拠点を中心に、利便性の高いコンパクトな都市構造を構築してきました。

21世紀に入り、人口減少・少子高齢化や地球環境問題への対応とともに、産業構造の転換や地方分権等への対応が都市が対峙する重要な課題となっています。社会の成熟化や都市間競争の激化、さらには都市経営コストの効率化や転換期を迎えている都市計画等、都市を取り巻く状況が大きく変化している時代でもあります。

こうした状況を背景に、本市では、人口が2030年に約44万4千人*とピークを迎え、その後は緩やかな減少に転じると予測され、人口減少社会を見据えた都市づくりが必要となります。さらには高度成長期に整備した多くの都市基盤・施設の更新・改築の時期を迎えつつあり、都市として選択と集中が必要となる中で、これらの諸課題に対応する新たな都市づくりが求められています。

そのため、本市は恵まれた自然環境のもと、これまで市民共有の財産として蓄積してきた都市基盤、都市機能等を充実・更新しながら、都市、地域、市民それぞれが自立できる、誰もが住み続けたい、質の高い都市の形成をめざします。

その形成に向けて本市は、交通、産業、環境、観光等様々な機能における広域連携を強化するとともに、市民力・地域力による市民主体の都市づくりを進めます。

さらに、自然環境や様々な交流・活動により長い間育んできた都市の文化の上にたち、都市活力の持続的創造、低炭素社会の構築、安全・安心度の向上、成熟社会にふさわしい連携・交流を高めながら、美しさと豊かさのある都市づくりを進めます。

そして、本市は時代状況を見通し、市街地の再編の方向性等将来のあるべき姿を見据え、都市の責務を果たすとともに、地球環境と共生する都市づくりを進め、湘南の自然の恵みのもとに、誰もが暮らしやすく働きやすく、今も未来も住み続けたい都市をめざします。

※平成29年度藤沢市将来人口推計（中間報告）

Ⅱ. 目標とする都市

1. 将来都市像

『自立するネットワーク都市』

都市は自立することによって、はじめて連携できます。

連携することによってはじめて、都市は自立することができます。

2030年に向けて、藤沢市は、『自立するネットワーク都市』をめざします。

- 市民ひとりひとりが、自由に交流連携しながら、自立して、健康にいきいきと暮らせる都市をめざします。
- 市民と行政の協働により、きめ細やかなまちづくりを進め、個性ある地域で構成される都市をめざします。
- 近隣都市と連携しながら開かれた都市機能の強化を図り、持続的に活力を創造できる都市をめざします。
- 自然環境の保全・創出とともに、低炭素型都市構造の構築や個人の環境行動により、エネルギーや食について自立的な取組を進め、地球環境と共生する都市をめざします。

2. 将来都市構造

藤沢市の将来都市像『自立するネットワーク都市』を実現する都市構造として、交流・連携の骨格となる『交通体系』、交流の場となる『都市拠点』、自然環境、地形が醸し出す『自然空間体系』、さまざまな都市活動・産業活動の舞台となる『市街地構成』、市民の身近なまちづくりの単位としての『地区の構成と地区拠点』の5つの要素で構成します。

さらに、少子超高齢社会等に対応するため、「立地の適正化に関する基本的な方針」を定め、各都市拠点を中心とした都市機能の高密度化を進めるとともに、拠点間及び拠点までの公共交通等のネットワークの維持・向上を図り、市街地と自然空間が調和した集約型都市構造の構築をめざします。

○立地の適正化に関する基本的な方針（藤沢市立地適正化計画）

本市では、今後20年間で少子化、高齢化がさらに進行していくため、都市拠点及び地区拠点を中心に、現在の市街地環境の維持・向上を図ります。

立地適正化計画策定の本来の趣旨の一つに、人口の増加に併せ拡大した市街地を今後の人口動向に併せ緩やかに集約していくということがありますが、本市においては、今後も現在の人口規模が維持されることが想定されることから、市街地の集約という観点ではなく、各拠点における都市機能の維持・向上及び大規模自然災害に対する安全性の向上を図っていきます。

各拠点における都市機能の維持・向上に関しては、少子超高齢社会を踏まえ、各拠点間における公共交通等によるネットワーク形成を図るとともに、歩行空間の整備・改善による自家用自動車交通のみに依拠しない日常生活圏域の形成等を図ることでコンパクトシティ化を推進します。

なお、日常生活圏域については、藤沢型地域包括ケアシステムの考え方を踏まえ、住まいを中心に、徒歩で概ね30分以内で移動できる身近で住み慣れた地域を基盤に、総合支援拠点である市民センター・公民館を中心とした13地区を基本とします。

また、大規模自然災害に対する安全性の向上に関しては、津波浸水想定区域や土砂災害警戒区域といったハザードエリアを明確にし、避難計画等の防災情報や被害想定等の周知を行い、都市の安全性の向上を図ります。

これらの取組により、市民の誰もが住み慣れた地域で安全・安心に暮らせる少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくりを進めます。

①交通体系

市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都市拠点間、都市機能相互間を結び、活力を創造する交通の骨格を形成します。また、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざします。

交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざします。

また、中長期を見据え、総合的な視点から交通のあり方について検討を行います。

<配置の考え方>

本市の南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道・自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路を配置し、ラダー型の交通軸とします。

ラダー型の交通軸を形成することで、本市を取り巻く高速交通網へのアクセス利便性を高め、産業、文化、観光、市民交流等様々な都市活動の側面で、東京都心や横浜はもとより、首都圏の主要都市や西日本方面等全国との連携強化をめざします。

併せて、市内の都市拠点相互、そして近隣都市との連携を強化し、藤沢市並びに湘南広域都市圏の一体性と自立性を高め、さらなる活力創造につなげていきます。

<構成要素>

・全国、首都圏の交通体系

鉄道	東海道新幹線(新駅(寒川町倉見))、東海道本線、小田急江ノ島線
自動車専用道路	東名高速道路((仮)綾瀬スマートインターチェンジ)、新東名高速道路、武相幹線、横浜湘南道路、新湘南バイパス、 さがみ縦貫道路 (首都圏中央連絡自動車道)
一般幹線道路	国道1号線

・都市間の交通体系

【東西方向】

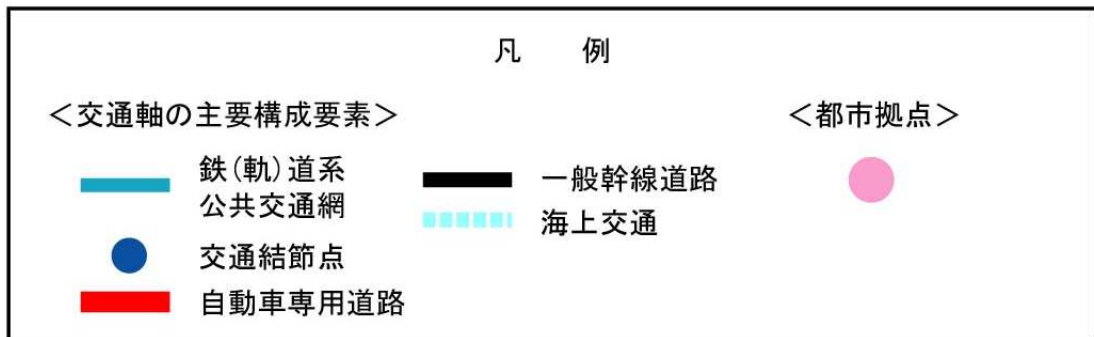
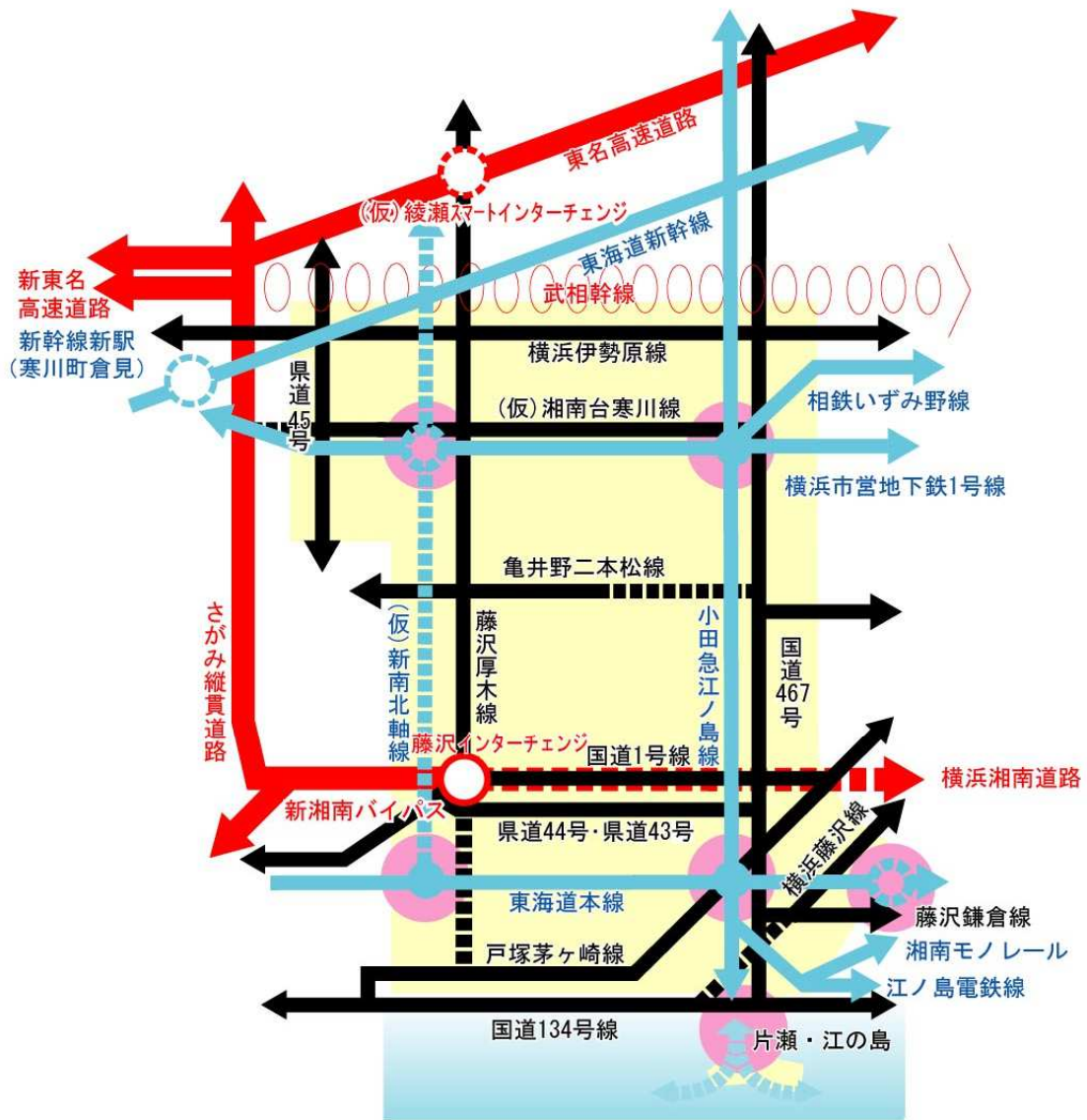
鉄 道	横浜市営地下鉄1号線、相鉄いずみ野線、東海道本線((仮)村岡新駅)、 江ノ島電鉄線、湘南モノレール、
一般幹線道路	国道134号線、戸塚茅ヶ崎線、藤沢鎌倉線、 県道43号、県道44号、 亀井野二本松線、(仮)湘南台寒川線、横浜伊勢原線

【南北方向】

鉄(軌)道	小田急江ノ島線、(仮)新南北軸線
一般幹線道路	国道467号、横浜藤沢線、藤沢厚木線、 県道45号

※国道467号は、都市計画道路名称は藤沢町田線と鎌倉片瀬藤沢線ですが、解りやすさを考慮した表記としました。

主要構成要素



②都市拠点

多様化する市民生活や産業活動を支え、都市の文化や産業の創出・発信を担う場として都市拠点を形成します。各拠点では都市機能の充実を図り、拠点性を高めるとともに、拠点間の機能分担と連携を図ることにより、都市全体の活力創出をめざします。

<配置の考え方>

本市の活力の創造をけん引する都市拠点は、多くの市民、来訪者が集まる場所であり、鉄（軌）道を主体とする交通の軸線が交差する箇所、もしくは公共交通相互の結節点であるラダー型の交通軸の結節部に配置します。

（仮）村岡新駅周辺では、鎌倉市と連携を図りながら新たな拠点形成を検討します。

<形成の方向>

藤沢駅周辺 【中心市街地】

本市の都心及び広域交流拠点として、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざします。これまでに整備された都市基盤を活かし、計画的な機能や建物更新の促進等により、商業、業務、行政、文化、都心居住機能等を充実するとともに、40万人が暮らす都市の都心にふさわしい風格のある、シンボルとなる都市空間を形成します。

辻堂駅周辺 【広域連携・複合拠点】

新たに創出する広域連携拠点として、産業関連機能、広域連携機能、医療健康増進機能、複合都市機能等の集積・維持を進め、多様な交流を育む拠点をめざします。湘南の気候と風土のもと、魅力と潤いのある一体感を持った都市空間を創出・維持します。また、辻堂駅南側への連携を強化するとともに、本市西部や西北部、茅ヶ崎市東部への交通ターミナルとして充実をめざします。

湘南台駅周辺 【文化・交流拠点】

鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用・充実しながら、また本市北部地域における商業・業務、行政サービス機能中心地として充実するとともに、質の高い都市空間形成を図ります。市民や大学・北部工業系市街地へ向かう人々等が交流するのにふさわしい賑わい・文化・交流の創出をめざします。

健康と文化の森 【学術文化新産業拠点】

慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を核に、産学公連携によるビジネス育成や国際交流の拠点の形成をめざし、広域にわたる本市の新たな活力創造の場を創出します。また、新たに創出する都市拠点にふさわしい、田園空間に囲まれた環境のもと質の高い拠点空間を形成します。

片瀬・江の島 【広域海洋リゾート・レクリエーション拠点】

首都圏の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、湘南海岸の自然環境と江の島の歴史環境を維持・保全するとともに、広域的な観光交流促進に向け、アメニティ豊かな空間形成や、観光、海洋レクリエーション機能及び交通環境の充実を図ります。

(仮) 村岡新駅周辺 【研究開発拠点】

(仮) 村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざすとともに、地域サービスの充実を図ります。

③自然空間体系

海と川、砂丘と台地等の地形が醸し出している藤沢の水と緑の多彩な自然空間は、次世代に引き継ぐ資産として、適切に維持・保全・活用していくとともに、新たな緑地空間の創出等を通じてネットワーク化を進めます。水と緑の空間は、生物多様性の維持・保全の場であり、防災、骨格的な都市景観、海風・陸風を市街地に運ぶ道、レクリエーション空間、農産物の生産の場、教育の場、広域観光等の重要な資源等といった役割を担っており、これらの自然空間の維持・充実を進めます。

<構成要素>

海

江の島、湘南海岸は藤沢を代表する自然・水辺空間である一方、首都圏のリゾート・レクリエーションゾーン、また、観光産業ゾーンとしての性格も有しており、保全を基調に活用を図ります。

河川

引地川、境川、目久尻川、小出川等の水辺、川沿いの自然地は、多様な生物生息空間として、また湘南の風を市街地へ運ぶみちとして保全に努めます。また、市民の身近なレクリエーションゾーンとして、みどり豊かな憩い空間の形成を図ります。

さらに斜面緑地とともに、水と緑による自然空間ネットワークの維持・充実を進めます。

谷戸

川名清水、石川丸山、遠藤笹窪の3つの谷戸は、都市との共生を図りながらこれまでの経緯や今後の活用方針を踏まえ、それぞれに適した形で保全に努めます。

斜面緑地

相模野台地や鎌倉連山の縁辺部に残る斜面緑地、引地川・境川沿いの斜面緑地等は、自然環境、景観、防災面等から保全に努めます。

農地

本市中央部の東西に広がる優良農地は市街地を分節する緑空間として、また、農業地として維持・保全に努めます。

河川沿いの水田は、田園景観の維持や保水・遊水機能への期待という観点からも維持・保全に努めます。西北部地域では、優良農地がまとまった緑地空間として、また、農業地として保全に努めるとともに、その他の農地については新たな都市機能立地との共存を図りつつ保全に努めます。

④市街地の構成

これまで形成されてきた市街地の構成を維持・継承し、有効活用する中で、成熟社会にふさわしい市街地の都市基盤・機能面の質的向上をめざします。大規模な土地利用転換においては、従前の市街地構成を基本とし、長期的展望のもと再構成等により充実を図ります。

現在の市街地の構成と配置の維持を基本としつつ、本市の都市活力向上のために必要となる新市街地を、西北部地域に計画的かつ重点的に創出します。

<配置の考え方>

住居系の市街地

国道1号線以南海岸までの一帯及び北部方面の小田急線沿線一帯、西部のライフタウン周辺という現在の配置を基本とします。

既成の住居系市街地においては、市民との協働による防災性の向上や、良好な居住環境の維持・充実を図りながら、快適な住宅地を形成します。

産業系の市街地

東海道本線沿い及び中・北部の内陸工業系市街地は現配置を基本とします。産業構造の転換・機能更新への対応を視野に入れ、既存産業の高度化等により工業集積を維持・充実するとともに、新たな研究開発機能の集積を誘導します。

鉄道駅周辺や海岸部、地区中心市街地、幹線道路沿道に配置されている商業系市街地は、現在の配置を基本に、機能充実を図ります。

特に、中心市街地である藤沢駅周辺における商業機能や都市空間の更新、また辻堂駅周辺における都市再生事業を通じて、広域商業地としての充実をめざします。

新たな市街地

西北部地域では、「農・工・住が共存する環境共生都市」の実現に向け、保全を基調としつつ、産学公連携による活力創出、都市と田園の魅力が融合したクラスター型構造からなる都市基盤形成に取り組めます。

そのうち「健康と文化の森」「新産業の森」の創出に向け、計画的、戦略的に緑地空間と連携した市街地空間の創出を図ります。

また、農地と宅地の混在が進み、土地利用の整序が必要な地区では、地区計画の活用等を通じたまちづくりを検討します。

⑤地区の構成と地区拠点

都市の空間構成に、これまで形成された市民センター・公民館単位の「地区」の概念を組み入れます。この地区を単位として市民力・地域力によるまちづくりを進めるとともに、身近な暮らしの充実に向け、各地区に都市サービス・交流等を集積する「地区拠点」を形成します。

<配置の考え方>

地区

地区は、「片瀬」「沼」「辻堂」「村岡」「藤沢」「明治」「湘南大庭」「善行」「六会」「湘南台」「長後」「遠藤」「御所見」の13地区とします。

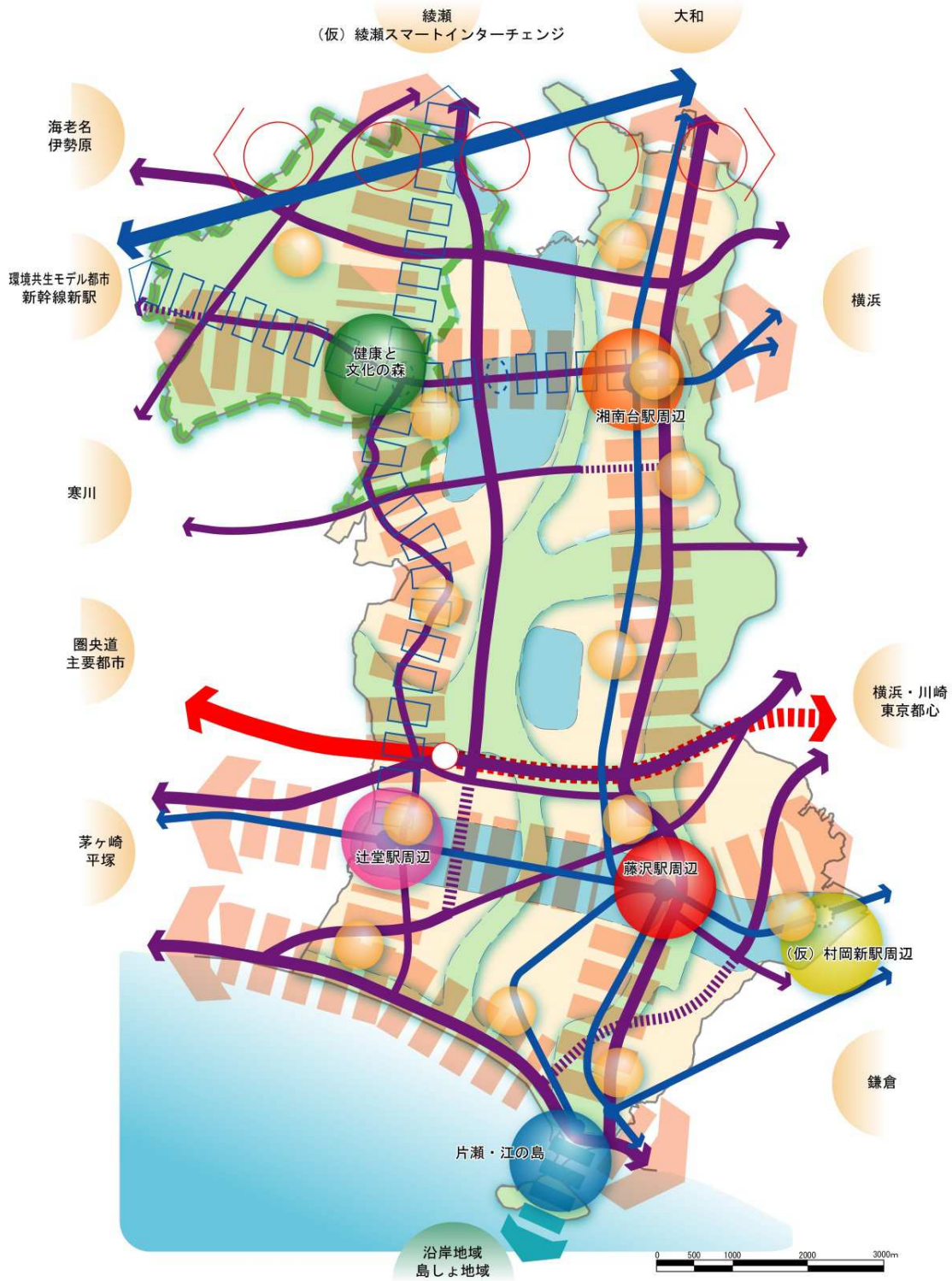
地区拠点

地区拠点は、公共交通によりアクセス性が高い市民センター・公民館周辺等を中心に配置し、身近な交流・都市サービス機能集積の誘導をめざします。

市民センター・公民館については、行政サービスや地域コミュニティの拠点であり、再整備の際には、福祉機能や周辺公共施設との複合化を検討し、機能連携、機能強化をめざします。

また、災害時の地区防災拠点でもあるため、防災機能の充実をめざします。

将来都市構造図



凡 例		<交通体系>		<拠点配置>		<水と緑の骨格>	
	ラダー型交通軸		鉄(軌)道		都市拠点		水と緑のネットワーク
	鉄(軌)道(計画・構想)		自動車専用道路		地区拠点		住宅系市街地
	自動車専用道路(計画・構想)		一般幹線道路				産業系市街地
	一般幹線道路(計画・構想)		海上交通(計画・構想)				西北部地域

3. 将来フレーム

①人口

本市の人口はしばらく増加傾向が続くことが見込まれていますが、少子超高齢社会、人口減少社会といった全国的な潮流は本市でも避けられません。

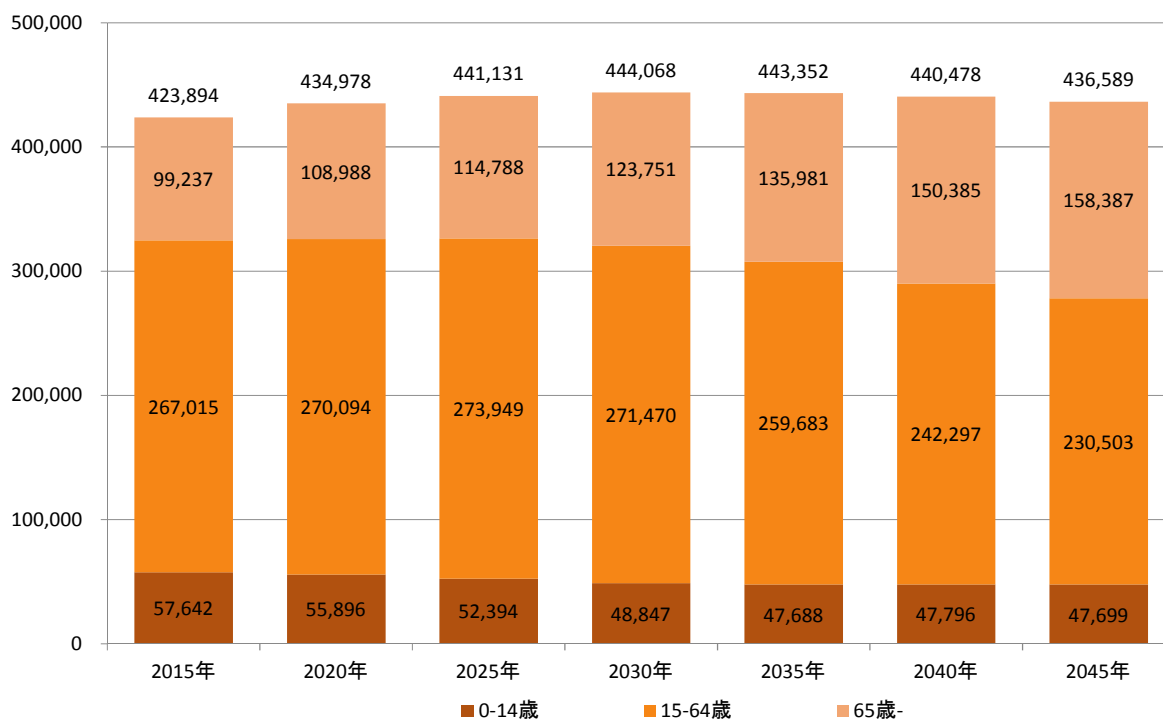
このようなすう勢に対し、将来都市構造で示した交通軸や都市拠点の形成をはじめ、産業系土地利用の維持・充実、既成の市街地における質の高い都市づくり、そして西北部地域における新たなまちづくりの展開を進め、都市の活力を高めることで、2030年(平成42年)に、本市の人口ピークとなる約44万4千人を想定します。

さらにその後の人口減少を見据え、維持及び緩やかな減少傾向にある都市の活力を持続的に創造できるよう、就業の場を維持するとともに、観光客数の増加傾向や都市拠点等への来街者の維持等の市内における広域交流の拡大等により、さらなる高齢化の進展に耐える活力を持続する都市づくりを進めます。

○居住人口については、平成29年度藤沢市将来人口推計(中間報告)をもとに、2020年は約43万5千人、2030年は約44万4千人を想定します。

○市内で働く就業者の維持・確保をめざします。

○市内に來訪する交流人口の増加をめざします。



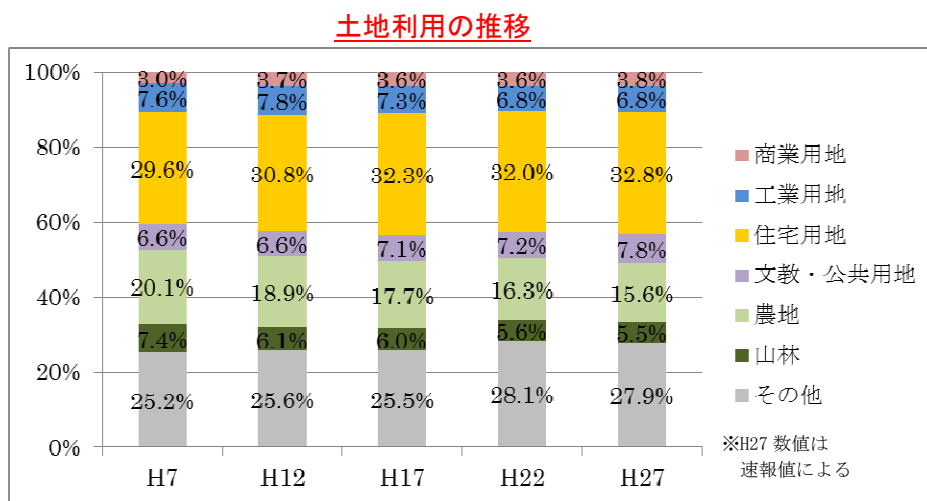
出典：平成29年度藤沢市将来人口推計(中間報告)

②土地利用

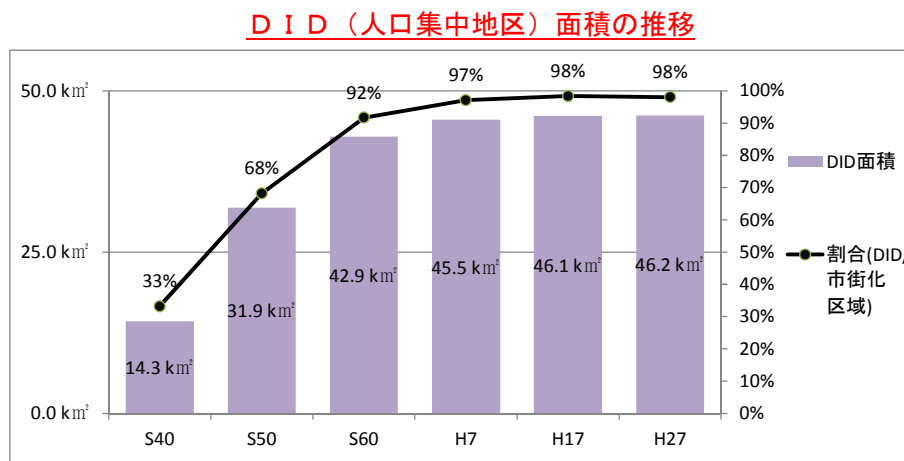
将来都市構造を実現するため、人口フレームを踏まえて、次の観点から土地利用の規制・誘導を図ります。

○都市と自然との共生を図るため、都市的土地利用と自然的土地利用の調和を図ることを基調とします。

○活力ある都市機能を維持するため、産業系土地利用を維持するとともに、住居系土地利用、公共系土地利用と調和を図ることを基調とします。



出典：都市計画基礎調査



出典：国勢調査

③環境

都市全体における低炭素型社会、循環型社会の構築に向け、低炭素化、環境共生に配慮した都市活動を支える都市構造や都市基盤等の形成・充実を進めます。

○『藤沢市地球温暖化対策実行計画』で設定した温室効果ガス削減目標（平成2年度を基準として、平成34年度までに40%削減）の実現に向け、都市計画の分野でも努力します。

Ⅲ. 都市づくりの基本方針

基本理念を踏まえ、「自立するネットワーク都市」を実現していくため、次の6つをテーマに都市づくりを進めます。

6つのテーマ

1. 13地区別まちづくり

市民主体のまちづくりや地域マネジメントを推進している中で、今後とも、地区の市民と行政が協働し、成熟社会におけるきめ細やかなまちづくりを進めます。

2. 活力を生み出す都市づくり

少子高齢社会、低炭素社会、情報社会を見据え、産業構造の変化に対応するため、これまでの蓄積を基盤に、近隣都市との連携も図りながら、持続的に活力を創出する都市づくりを進めます。

3. 低炭素社会構築に向けた都市づくり

自然環境の保全や循環型社会の形成と併せて、世界共通の課題である地球環境への負荷低減に向けた低炭素社会の構築に取り組み、環境と共生する都市づくりを進めます。

4. 災害に強く安全な都市づくり

災害に強い都市基盤の構築とともに、地域の安全・安心を高める取組により、災害や犯罪の発生を抑え、被害の拡大を最小にする都市づくりを進めます。

5. 美しさに満ちた都市づくり

成熟した社会において、景観やユニバーサルデザイン、人々の自立的な活動・交流等が創出する「美しさ」により、ゆとりを感じられ、暮らす場として選びたくなる、質の高い都市づくりを進めます。

6. 広域的に連携するネットワークづくり

人、地域、都市それぞれの広域的な連携を支える都市基盤づくりを進めるとともに、広域的な視点からの都市づくりを進めます。

1. 13地区別まちづくり

都市の成熟化とともに超高齢社会の中で、これまで育んだ良好な生活環境水準を今後とも維持していくためには、変化するニーズ・価値観等を踏まえ、安全性や快適性等多面的な視点を持ちながら、質的改善を図ることが必要となります。

本市では、市民センター・公民館を中心とする13地区を単位として、行政サービスや市民活動を充実し、市民と行政による協働のまちづくりを積極的に進めておりますが、今後も地域特性に柔軟に対応したきめ細やかなまちづくりが求められています。

都市計画においても、地域における市民と行政の協働によるまちづくりマネジメントの実現により市民力・地域力を活かした市民の主体的なまちづくりを充実する、より暮らしやすさを高め、それぞれの地区にふさわしい魅力的な生活空間の創出を進めます。

そして、各地区のまちづくりが市全体の都市づくりに連携することで、多価値共生型の都市社会の実現をめざします。

① 13地区を計画単位とするきめ細やかな計画の実践

- ・地区の整備計画の推進

② 地域の特性を活かしたまちづくりの推進

- ・地域資源、風致を保存・保全する制度の活用

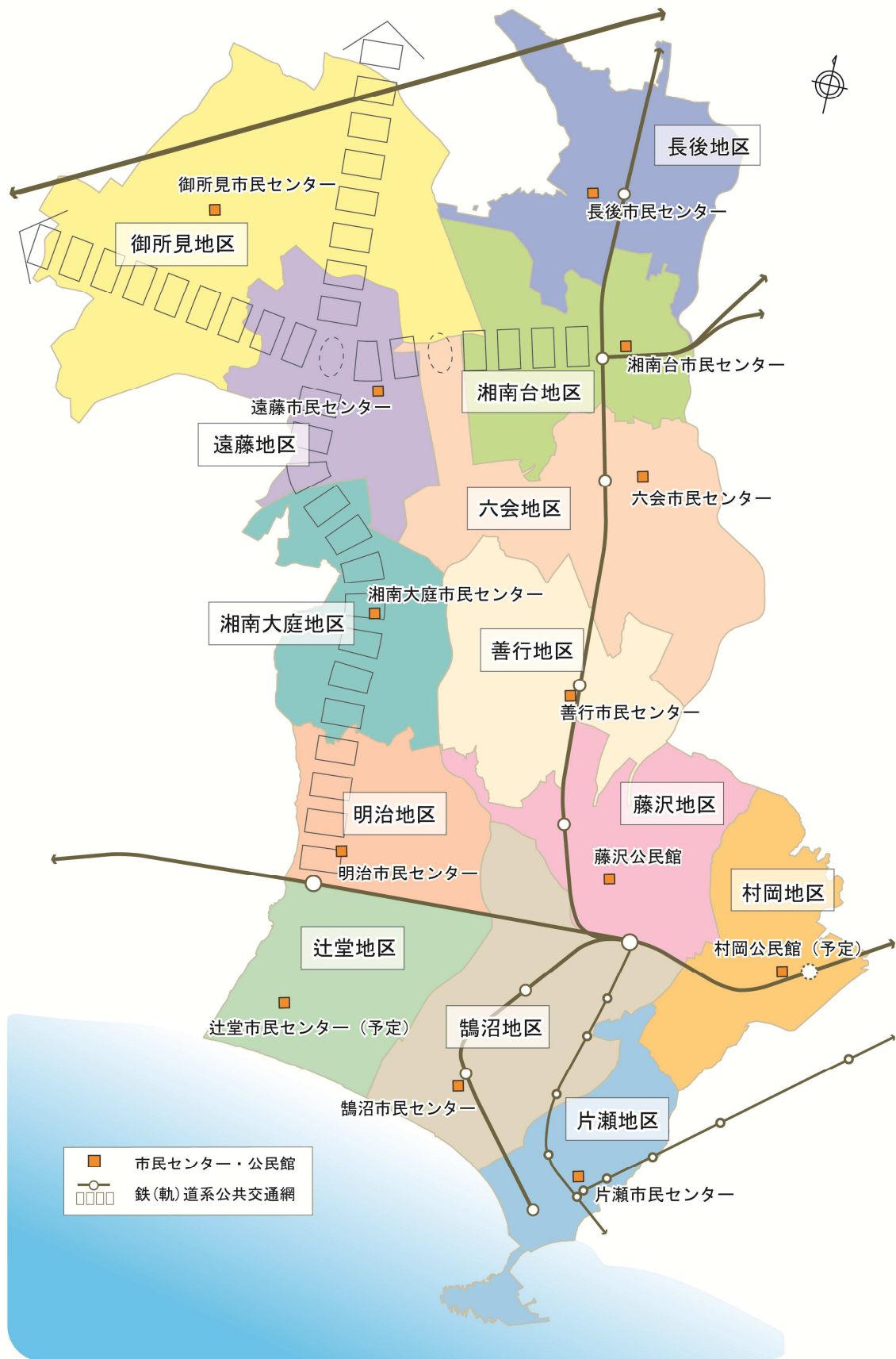
③ 市民と行政の協働によるまちづくりマネジメント

- ・地域の市民組織や多様な市民活動との連携・協働によるまちづくりの推進
- ・市民活動を支える行政間の連携・体制の充実

④ 市民の主体的なまちづくりへの支援

- ・地区計画や都市計画提案制度等を活用した市民主体・発意のまちづくりの促進・支援
- ・景観条例に基づく市民主体の景観まちづくりの推進・支援
- ・市民の力を引き出す仕掛けづくりや情報発信、リーダー育成等の推進

1.3 地区別まちづくり方針図



2. 活力を生み出す都市づくり

藤沢駅周辺を中心市街地の衰退、工業系市街地における企業移転等、本市の産業を取り巻く状況は厳しい局面を迎えています。活力を創出するためには、交通、自然環境、首都圏における位置等といった本市の都市環境とともに、集積する大学や産業の多様な連携等を活かすべく、そのための基盤整備が必要です。

都市活力の持続的な創造に向けて、都市拠点においては交通結節機能の充実とともに、それぞれが担う役割を明確にし、各拠点にふさわしい都市機能の集積を高めていきます。併せて、これら拠点が連携し、相互に機能補完することで、多様化する市民生活や産業活動、交流を支えるとともに、近隣都市と広域に連携を進めます。

計画的に配置した工業系市街地は、都市活力の維持・創出に向け、産業政策との連携のもとに今後も維持・充実に努めます。

農・工・住が共存する環境共生都市をめざしている西北部地域は、農業振興とともに、研究開発機能等の産業集積を計画的に進めます。

①都市拠点における機能強化と活性化の促進

藤沢

- ・多様な主体が連携した一体的な都心づくりの推進と藤沢の顔となる都市空間・景観の創造
- ・南北の連携強化とともに、歴史・文化の継承・活用やユニバーサルデザインによる回遊ネットワークの形成
- ・中心市街地再生に向けた各街区にふさわしい建物・機能更新の促進・誘導と公共公益施設の再配置・更新

辻堂

- ・湘南C-X地区にふさわしい都市機能の計画的な集積の誘導・維持
- ・湘南C-X地区を核に周囲と連続した美しい街なみの継続的な誘導・維持
- ・連携強化に向けた交通結節機能の充実

湘南台

- ・本市北部の拠点にふさわしい文化・交流機能の充実・促進
- ・駅利用者が回遊したくなる賑わいと質の高い都市空間・景観の形成に向けた検討
- ・交通結節機能の充実

健康と文化の森

- ・学術研究、インキュベーション、健康医療研究、交流機能等の機能誘導・充実
- ・交通体系の整備進捗と併せ、大学施設等と一体となった計画的な質の高い拠点空間の形成・誘導
- ・健康の森における、地域活力に資する利活用促進の検討推進

片瀬・江の島

- ・湘南の観光拠点にふさわしい賑わいと観光・交流機能の充実
- ・自然環境や歴史・文化を活かした景観・風致の保全・形成
- ・公共交通間の連携強化とユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの推進

(仮) 村岡新駅

- ・(仮) 村岡新駅を中心としたコンパクトな都市機能集積に向けた検討
- ・交通結節点形成に向けた、鎌倉市と連携し一体となった都市整備の検討
- ・研究開発、生産、業務機能の維持・充実及び地域サービス機能の集積促進

②工業系市街地における産業の活性化

- ・工業集積の維持・充実に向け、社会変化に対応した立地企業の操業環境の維持・向上や機能更新に向けた、都市基盤整備やその他産業振興施策との連携の促進
- ・工業系市街地にふさわしい産業機能の維持・充実
- ・J R 東海道本線沿線における、既存機能の維持・充実
- ・北部地域工業系市街地における都市整備の推進
- ・西北部地域の持つ緑豊かな環境に調和し、本市の活力維持・創出につながる新たな工業系市街地の創出及び立地誘導

③暮らしと活力を支える商業系市街地の維持・再生

- ・都市拠点の商業地における広域商業、サービス等の魅力ある都市機能集積の維持・充実
- ・鉄道駅や地区拠点周辺の商業系市街地における身近な暮らしを支える商店街等の維持・充実

④地産地消の促進や、立地条件を活かす農業と漁業の維持保全

- ・都市農業の維持、保全と基盤整備
- ・漁業のための基盤の維持・充実
- ・市民が生産者や農業・漁業、生産物とふれあえる場の形成

⑤首都圏のレクリエーションゾーンとしての湘南・藤沢の環境保全と観光・交流機能の活用・充実

- ・海を介在した交流機能や海洋レクリエーション機能の充実
- ・江の島や湘南海岸の景観・風致の保全に向けた周辺環境と調和した観光・交流施設の誘導
- ・歴史・文化等資源や自然資源等を活かした観光・交流の充実
- ・湘南海岸と併せ市内の観光交流促進に向けた回遊ネットワーク形成と情報発信の推進

⑥農業に加えた、研究開発機能等の導入による新たな産業ゾーンとしての西北部地域の基盤整備

- ・大学等知的資源を活かした新産業立地に向けた基盤整備の促進
- ・小規模分散型の研究開発機能導入に向けた基盤整備の促進
- ・田園・農業空間を活かした都市農村交流拠点の形成
- ・幹線道路沿道の一部における景観や周辺環境と調和した計画的な土地利用の検討

活力を生み出す都市づくり方針図



3. 低炭素社会構築に向けた都市づくり

世界の共通課題となった地球温暖化**防止**への取組に対し、本市においても、多様な自然の恵みとの共生や循環型社会の形成と連携して、低炭素社会構築に向けた都市づくりをめざします。

拠点性の高い都市づくり（エコ・コンパクトシティ、集約型都市構造）と併せ、公共交通の充実や徒歩・自転車で移動しやすい環境づくり、円滑に移動できる交通システムの充実等により、多様な交通手段を賢く利用し、健康的に活動ができる低炭素型の都市構造の充実を図ります。

また、都市の潤いや地球温暖化対策、生態系維持、生物多様性の保全、海風・陸風の通り道、景観や防災等の視点を持ちながら、市民の共有財産である湘南海岸や引地川、境川等の河川、斜面緑地、谷戸環境等の自然環境の保全・再生・創出を図るとともに、市内及び近隣市との連携を踏まえた水と緑のネットワーク化を進めます。

さらに太陽光といった自然エネルギーの有効活用等、湘南の自然を守り、活かすことを通じた環境負荷低減に向けた取組等を推進するとともに、市民が低炭素なライフスタイルを自然に選択する仕組み等、環境共生に向けた取組を市民との協働のもとに進めます。

①自然空間の保全と再生

- ・湘南海岸と引地川、境川を中心とした水と緑の軸線と拠点の整備
- ・市街地における緑の回廊づくり
- ・ビオトープネットワークの形成
- ・斜面緑地の保全
- ・里山の活力化と三大谷戸（川名清水、石川丸山、遠藤笹窪）における特性に応じた計画的な保全
- ・農地の自然的空間・交流空間としての保全・活用
- ・湘南海岸の保全
- ・河川の親水性確保と河岸部の自然回復
- ・下水道整備等による河川と海の水質保全

②低炭素型で、利便性の高い交通体系の構築

- ・公共交通網の強化、再編によるモーダルシフトの促進
- ・公共交通の維持・利便性の向上と環境負荷低減に向けた走行環境の充実
- ・多様な交通手段間の連携充実
- ・円滑な道路交通環境形成に向けた道路整備や交通需要マネジメント等の推進
- ・歩行者や自転車が移動しやすい交通環境の充実
- ・中長期を見据え、環境に配慮した交通システムの検討

③循環型社会の形成や低炭素型の都市整備の推進

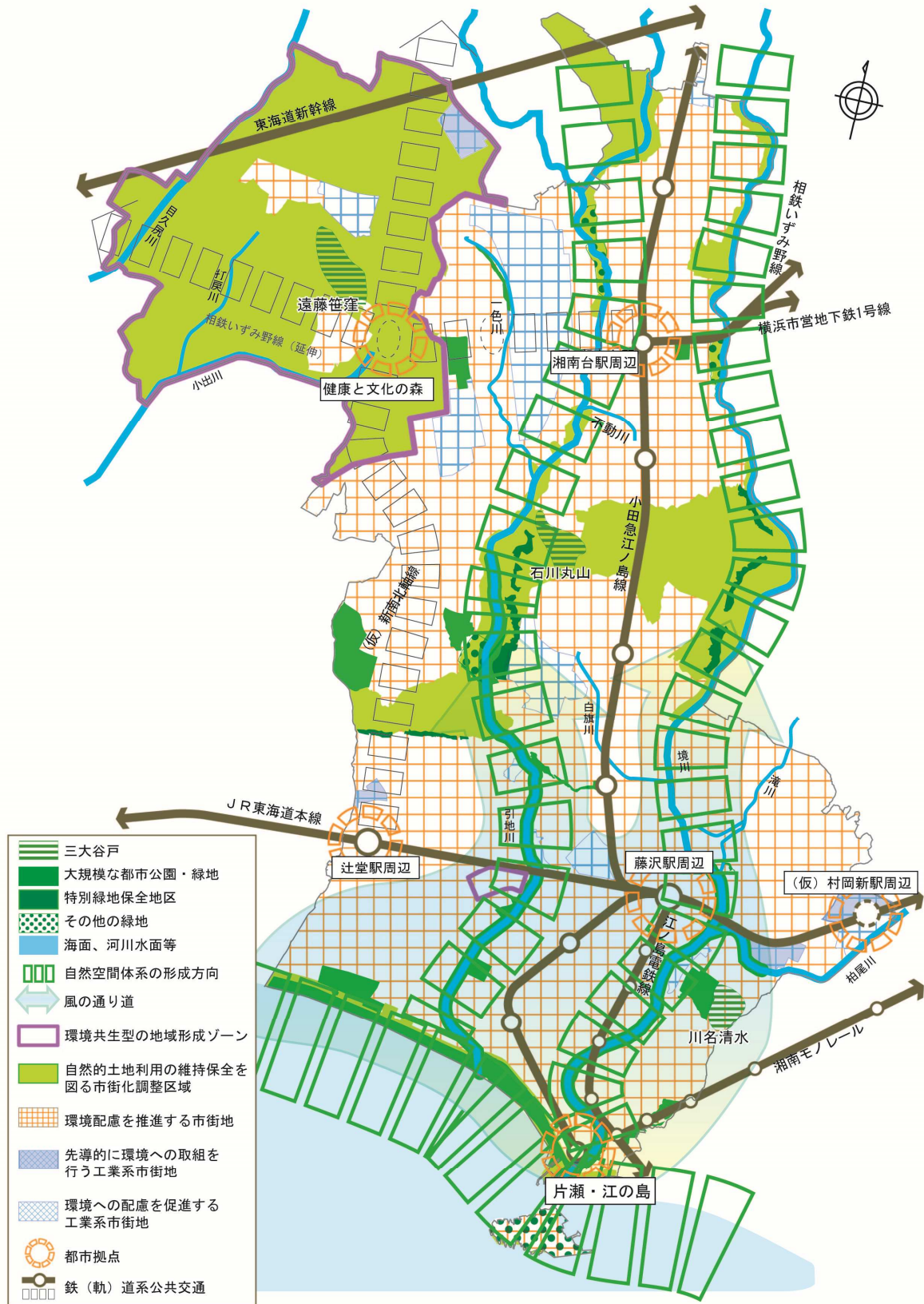
- ・再生可能エネルギーの活用や省エネルギー化等に向けた都市づくりの推進
- ・湘南の風が通る都市づくりの推進
- ・市街地や建物の更新等を契機とした低炭素化に向けた取組の推進

- ・ 公共公益施設更新時における、環境負荷低減となる都市構造を見据えた再配置・整備
- ・ 産業のゼロ・エミッション化の促進
- ・ ごみの減量・資源化、未利用エネルギー等の資源活用に向けた施設整備等の推進
- ・ **良好な**水循環の**形成**に向けた雨水の貯留浸透策の推進
- ・ 屋上、壁面緑化の導入推進

④市民等との協働による環境共生の推進

- ・ 市民や事業者、行政等多様な連携による環境との共生に向けた取組システムの充実
- ・ 環境配慮型の住まいづくりの促進
- ・ 身近な生活空間の緑化促進と都市緑化の推進

低炭素社会構築に向けた都市づくり方針図



4. 災害に強く安全な都市づくり

国内外の大地震や異常気象等による災害の多発により、都市の安全に対する市民の危機意識は非常に高まっており、これまで整備した都市基盤や都市機能等守るべき都市の財産（社会資本）の増大化等様々な課題を抱えています。また、高齢者や外国人等の災害時要援護者の増加のほか、犯罪の多種・多様化、複雑化等も進んでいます。

本市では、災害や事故、犯罪から市民の生命、財産、生活を守り、市民が安全に安心して暮らすことができる都市づくりをめざします。

公共建築物等をはじめ住宅・宅地の耐震化、幹線道路やその沿道の耐火建築物等による延焼遮断帯の形成、農地や斜面緑地等の自然的防災空間の保全等により地震に強い都市構造の形成を進めるとともに、特に都市拠点等における防災力強化を図ります。また、総合的な浸水対策や雨水流出抑制をする土地利用誘導等を進めることで、災害危険を軽減しかつ環境共生へとつながる都市空間の創造をめざすとともに、上下水道、道路等の社会資本の計画的な更新により、安全性を高め次世代へ良質なストックを継承します。被災時には、災害を拡大させず、安全に避難・救援できる都市づくりを進めます。

津波対策に関しては、ハード対策も視野に入れた対応を進めるとともに、数百年から千年に1回と
いった最大クラスの津波に対しては、避難を主としたソフト対策にも重点を置いた取組を進めます。

また、防災・減災対策を行っていたとしても、被災を0（ゼロ）にすることは大変困難なため、災
害後の復興に向けたまちづくりについて、事前にできる取組を進めることは重要です。

特に復興業務に向けた人材育成及び体制づくりや、復興時の住民や事業者等との合意形成、まちづ
くりのイメージ共有等が課題となっており、平常時から復興まちづくりに関する訓練や想定を行い、
復興時の負担軽減を図ることを目的に災害復興に向けた事前取組を推進します。

さらに、防災・防犯に向け、地域における安全・安心を高める取組を、市民と一体となり、情報共有を図りながら進めます。

①地震に強い都市づくり

- ・ 橋梁を含め主要な道路の整備
- ・ 公園・緑地等の整備・保全や公共空地の確保、市街化区域内農地の維持
- ・ 幹線道路沿道等における建物の耐火・耐震化の促進
- ・ ライフラインの耐震・耐火性や被災時の機能確保と都市基盤・施設の計画的な更新の推進
- ・ 広域避難場所や避難路周辺における不燃・耐震化、バリアフリー化等
- ・ 公共施設等における耐震化の推進 及び電源等の多重化の検討
- ・ 木造密集地域における避難空間の確保や狭隘道路の解消、住宅の不燃化等の推進

②津波に備える都市づくり

- ・ 津波避難路の安全性及び分かりやすさの向上
- ・ 津波避難場所の確保
- ・ 海岸保全施設及び河川管理施設等における津波対策の促進

・低層住宅地における津波防災の考え方の検討

・「藤沢市立地適正化計画」による安全・安心な居住環境づくりの推進

③風水害を防ぐ都市づくり

- ・引地川や境川における総合治水の促進
- ・遊水地や河道等の河川整備の促進
- ・雨水貯留浸透施設の設置促進や、雨水の流出を抑制する土地利用誘導の促進等、水害に強い流域づくりの推進
- ・下水道整備や既存ストックの活用等による浸水対策の推進
- ・準用河川や水路等の維持・改修による治水対策の推進
- ・急傾斜地崩壊危険区域等、危険箇所の解消及び崖地の開発規制に向けた検討
- ・高潮に対する避難・防護対策の促進

④地域防災力の強化

- ・市民と行政との協働による地域防災に向けた計画づくりや取組への支援
- ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさないまちづくりの推進
- ・ブロック塀の改修と家屋の耐震・耐火化の促進

⑤災害復興に向けた事前取組の推進

・災害復興への迅速な対応に備えた沿岸部の地籍調査の実施

・想定市街地被害の検証に向けた検討

・復興段階におけるまちづくり手法と地域住民との情報共有等に向けた検討

⑥防犯に配慮したまちづくり

- ・防犯まちづくりに配慮した施設整備の推進
- ・商店街や地域が進める防犯対策と連携した施設整備等の推進

災害に強く安全な都市づくり方針図



- 総合治水対策をすすめる河川
- ▨ 遊水地（完成済）（事業中）
- - - 改修事業をすすめる河川
- その他の河川
- 広域避難場所（公園緑地と重複）
- 広域避難場所
- 避難路整備を重点的に進めるエリア
- 避難路（不燃化）
- 避難路
- 緊急輸送路
- 地区防災拠点本部
- 津波浸水想定区域（レベル2）
- 道路網
- - - 鉄(動)道系公共交通網
- 市街化区域

5. 美しさに満ちた都市づくり

市民や都市活動を支える一定の都市基盤が整備され、人々はより暮らしやすさの向上を求めるようになるとともに、ライフスタイルや価値観の多様化が進み、都市に対して質や付加価値の向上を求めるようになりました。また、人口減少、地方分権の進展に伴い、暮らす場所、都市の選択肢が増えることが予測され、都市側は選ばれるための取組が求められます。

本市では、成熟社会を迎え都市の質を高めるキーワードを「美しさ」として、本市が考える多様な「美しさ」が市内に満ちた都市をめざします。

地形や自然環境を骨格にした都市構造の美しさや40万人都市にふさわしい風格と顔のある都市空間の充実・調和による都市景観の美しさ等を形成します。

多くの人々が活動・交流しやすく働きやすい都市・地域構造やユニバーサルデザインの機能美等による、都市空間および活発で健康的な交流・活動による美しさの創出をめざします。

また、市内に点在する歴史資源や、暮らし・住まい方により育まれる文化、身近な自然等、地区の特性を活かした美しい街なみ・居住環境を維持、創出したり、既成市街地の更新・再魅力化により美しさを再生する等、市内全体の美しさを高めます。

①自然や歴史・文化等を感じる湘南・藤沢景観づくり

- ・ 緑と水のつながりによる5つのベルトと「みどりの景観拠点」の景観形成の充実
- ・ 「まちの景観拠点」となる都市拠点等における都市景観づくりの推進
- ・ 13地区の景観資源を活かした協働による身近な街なみづくり
- ・ 江の島と湘南海岸における、歴史・文化や風致の維持・活用とともに遠景にも配慮した景観形成の推進
- ・ 景観拠点をつなぐ、回遊したくなるネットワークの充実

②身近な暮らしを支え、活動・交流しやすい地区拠点と周辺交通環境の充実

- ・ 鉄道駅や市民センター等を中心とした日常生活を支える都市サービス集積の促進と商店街の活性化支援
- ・ 地区拠点へのユニバーサルデザインによるアクセスの充実
- ・ 地区内を円滑に移動できる補助幹線道路の整備・充実
- ・ 歩行者や自転車等が安心して移動できる交通環境の整備・充実

③誰にでも使いやすい都市空間の形成やデザインの導入

- ・ 都市拠点等での重点的なユニバーサルデザイン導入の推進
- ・ 公園や道路、学校、その他公共公益施設におけるバリアフリー化の推進
- ・ 利用者が多い都市サービス施設や空間におけるユニバーサルデザイン導入の誘導・促進

④成熟化した既成市街地の再構築・再魅力化

- ・ 既成市街地の計画的再生・再編の検討
- ・ 都市基盤施設の総合的・計画的な維持管理と長寿命化対策等の適切な施設更新の推進
- ・ 適正配置をめざした都市計画公園・道路の見直しの検討
- ・ 市街地の更新機会等における地区計画等の推進

⑤ゆとりと潤いのある居住環境の維持・形成

- ・ 良好な居住環境の維持、形成に向けた総合的な取組の推進
- ・ 高さや敷地、緑化、形態規制等の必要に応じた規制・誘導の検討、推進
- ・ 身近な街なみや居住環境の保全・充実に向けた地区計画、景観形成地区等の検討、推進

美しさに満ちた都市づくり方針図



6. 広域的に連携するネットワークづくり

都市の自立性を支えるため、広域の都市構造の中での緊密な連携が不可欠となっています。そのため、首都圏50km圏に位置する本市は、全国あるいは首都圏、都市間を連絡する鉄道や主要幹線道路等、広域交通網の強化を図ります。

さらに、教育文化・医療福祉・供給処理等の高次都市機能を周辺都市との役割分担のもと導入するとともに、本市が有する湘南海岸等の自然環境や歴史・文化資源、首都圏における立地等を活かし、周辺都市との連携を図りながら、広域へと広がる観光・交流の促進をめざします。

①広域交通体系の整備

- ・都市拠点地区と他都市との交流を促進する広域交通網の整備

【鉄(軌)道】

東海道新幹線**新駅(寒川町倉見)**の設置促進
相鉄いずみ野線の湘南台以西への延伸促進
南北方向の新たな交通システムの整備推進
東海道本線(仮)村岡新駅の設置推進
東海道本線と小田急線の輸送力強化

【主要幹線道路】

- 自動車専用道路の整備促進
横浜湘南道路・**高速横浜環状南線**(首都圏中央連絡自動車道)、
東名高速道路((仮)綾瀬**スマート**インターチェンジ)、武相幹線
 - 国道・県道等の整備促進
国道1号線、国道134号線、国道467号
横浜藤沢線、藤沢厚木線、丸子中山茅ヶ崎線、
亀井野二本松線、戸塚茅ヶ崎線、(仮)湘南台寒川線
- ・公共交通網整備による広域圏内での移動利便性の確保

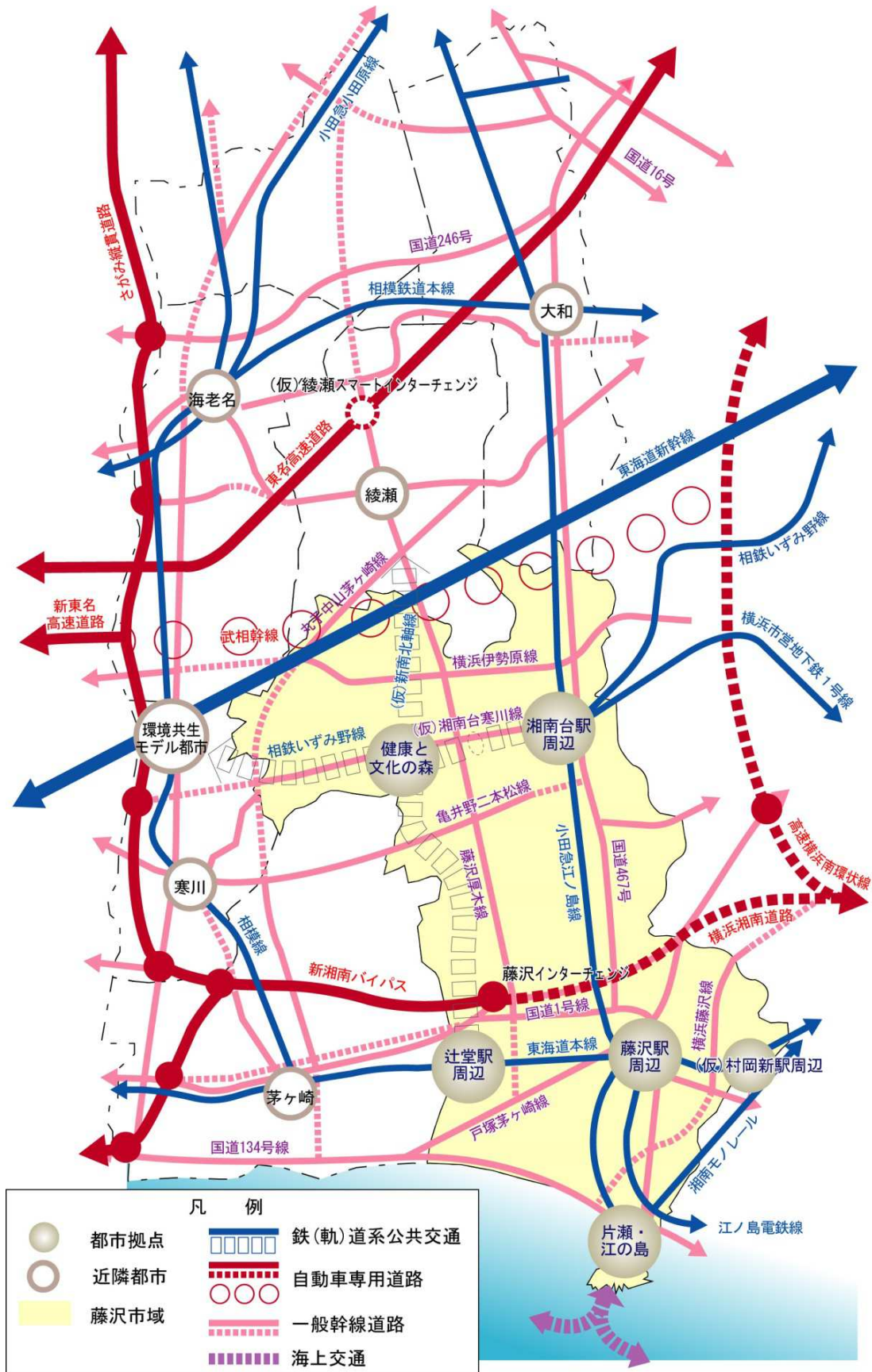
②高次都市機能の導入

- ・大学、病院等、高次都市機能の導入と機能間相互のネットワーク形成
- ・県プロジェクトの環境共生モデル都市との連携

③広域連携による観光・交流の充実

- ・首都圏のレクリエーション拠点にふさわしい観光交流機能の充実
- ・観光客等の交流・回遊を支える交通網、ターミナル機能の充実

広域的に連携するネットワークづくり方針図



第3章 地区別構想

1 片瀬地区

(1) 現況

古くから集落が形成されていた片瀬地区は、江戸時代には江の島詣で旧道沿いは賑わい、中世期に蓄積された社寺等文化財がまちの中に豊富に存在する、歴史と文化のまちです。現在では、湘南海岸や風致地区、景観地区に指定している江の島の自然環境を活かした首都圏有数のレクリエーション拠点形成されており、本市のイメージを代表する地区の1つでもあります。近年でも観光施設のリニューアルや漁港整備等が進められ、多くの観光客が訪れています。

自然発生により形成された古くからの住宅地のほか、明治期から昭和初期に主に別荘地として開発された住宅地や、昭和40年代に一体的な住宅地開発が行われた片瀬山等の閑静な住宅地があり、市内でも高齢化率の高い地区となっています。また、国道134号線や国道467号沿いでは、マンション立地が進んでいます。

海、川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれていると同時に、地震時の津波や台風時の高潮、河川の氾濫、崖崩れ等の災害の危険性を伴っています。残された斜面緑地も、開発により減少している箇所があります。

鉄軌道は小田急江ノ島線、江ノ島電鉄、湘南モノレールの3路線があり公共交通が充実していますが、地区及び広域幹線となる都市計画道路の整備状況は低く、また生活道路面で不十分な地域も存在しています。

(2) 都市づくり上の課題

- 高齢化率が高く、超高齢社会における地区形成、まちづくりに取り組むことが不可欠です。比較的に公共交通の利便性が高い一方で、江の島や片瀬山等では地形の高低差が大きく、移動しやすい環境づくりが求められます。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその後のまちづくりを見据えた、都市基盤の強化が必要です。
- 海沿いや河口部への立地、崖地や斜面地が多くある地形、狭隘・行き止まり道路が多い生活道路網等の地区の特性を踏まえ、土砂災害や津波浸水想定等に対する防災・減災を図るとともに、避難や救援を支える施設の整備・充実が必要です。
- 江の島や片瀬山周辺等に残された緑地は、歴史・文化と一体となり風致を育んでいる貴重な資源となっています。これらの緑地の保全に向けた取組が必要です。
- 広域海洋リゾート・レクリエーション拠点である片瀬・江の島では、多くの観光客が地区内を観光・回遊をしています。観光・交流の促進をめざすとともに、地区住民が快適に安心して暮らせる環境も不可欠であり、共存が求められます。
- 広域的な視点から横浜藤沢線においては、周辺の自然環境、居住環境への最大限に配慮した整備促進を図ることが必要です。

(3) 地区の将来像

歴史の薫りと潮の香りがただようふれあいのまち 片瀬・江の島

地域の歴史や湘南の自然環境を活かした、首都圏有数の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、片瀬・江の島の観光交流機能の充実を図りつつ、日常の住民の暮らしが息づき、共存する地区をめざします。

地区の更なる高齢化を見据え、身近な生活道路での安全・安心な道づくりや公共交通の充実、地区

商店街の活性化を図るとともに、地域のシンボルとなっている緑の保全に取り組む等、次世代に残せる地区づくりを進めます。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

- ①広域海洋リゾート・レクリエーション及び地区の拠点としての機能更新・充実
 - ・片瀬・江の島の風致・特性を高める観光交流機能の更新・充実を図ります。
 - ・観光及び地区の暮らしを支える商業・サービス機能の維持・充実を促進します。
 - ・土地利用や建物の立地・更新時には、住宅地も含め周辺環境に及ぼす影響を考慮しながら、隣接する住宅地と調和・共存が図られるよう、誘導方策について検討します。
- ②安全・安心で閑静な住宅地として、居住環境の維持・改善
 - ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の**改修**等、安全・安心の向上を図ります。
 - ・質の高い居住環境を形成している住宅地ではその維持・充実に向けた住民発意のまちづくりを支援します。
 - ・低層住宅地と近接する場所では、周辺環境への調和を配慮した土地利用及び建物更新を促進します。
- ③地域に密着した生活サービスの場となる地区拠点の充実
 - ・市民センター周辺や商店街では、地区の暮らしを支える身近な商業・サービス機能の維持・集積による維持・充実を促進します。

交通

- ①様々な交流及び地区内交通を支える広域交通網の形成
 - ・片瀬・江の島周辺の広域交流を支え、幹線道路の慢性的な渋滞の軽減等に資する横浜藤沢線の整備を周辺の自然環境、居住環境への配慮のもと促進します。
 - ・鉄（軌）道間の連携の向上、海洋交通による新たな広域連携及び鉄道、バス、航路等の相互連携の強化等、公共交通の充実を促進します。
 - ・湘南海岸沿いのサイクリングロードを活かし、自転車による観光交流ネットワークづくりを推進します。
- ②生活の利便性向上に向けた安全・安心な交通環境の充実
 - ・鉄道駅周辺や市民センター等の主要な公共施設の周辺を中心に、安全・安心な道づくりを進めます。
 - ・多くの来街者及び住民等が利用する都市拠点や観光・交流施設及びその周辺では、歩行空間等のユニバーサルデザイン化を図ります。湘南モノレール湘南江の島駅ではバリアフリー化を促進します。
 - ・円滑な自転車利用に向け、駐輪場整備等を検討します。
 - ・**片瀬江ノ島駅駅前広場などの都市基盤については、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその後のまちづくりを見据えて、安全で快適な環境づくりを進めます。**
- ③地区の暮らしを支える生活道路網の充実
 - ・災害・緊急時、あるいはコミュニティ間の連携強化に向けて、未整備の都市計画道路の整備や地区の生活道路網の充実を図ります。
 - ・江の島山頂へのアクセスのバリアフリー化に向け検討します。

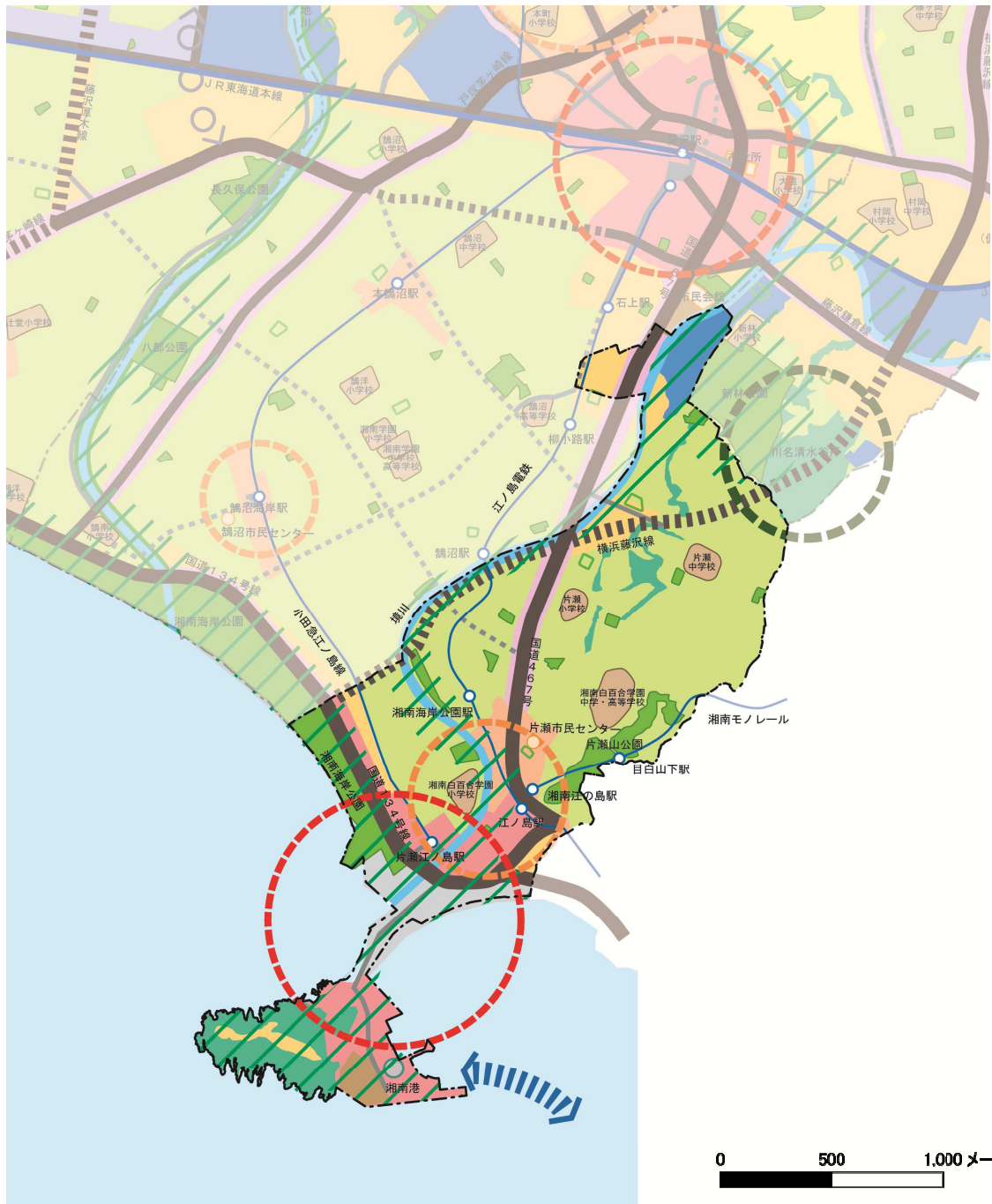
水・緑

- ①江の島・湘南海岸・境川を結ぶ水と緑によるレクリエーション・交流ネットワークの形成
 - ・湘南海岸公園や江の島を核に、境川により市内の水と緑をつなげ、鎌倉の海岸部とも連なる水と緑のネットワークを形成します。
- ②斜面緑地や社寺林の維持・保全及び宅地内緑の保全・創出
 - ・龍口寺から片瀬山周辺の斜面樹林や、社寺林の維持・保全に努めます。
 - ・まとまった地区の緑として、既存の緑を活かしながら広域避難場所となる片瀬山公園の整備を推進します。
 - ・風致や景観の維持・向上に向けた緑の保全や緑化に努めます。
 - ・宅地における庭への植樹や生け垣化、壁面緑化等、住民による緑化活動を促進します。

景観・防災・都市づくり等

- ①広域海洋リゾート・レクリエーション拠点にふさわしい景観の形成
 - ・江の島では、遠景にも配慮しながら湘南海岸のシンボルとしての景観の保全に向け、土地利用や建築、広告物の適切な誘導を推進します。
 - ・片瀬江ノ島駅周辺等も含めた湘南海岸では、都市拠点にふさわしい都市空間・景観の形成を周辺環境との調和を配慮しながら、建築や広告物の誘導のためのルールづくりを検討します。
- ②災害に備えた取組の推進
 - ・境川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。
 - ・崖崩れの危険箇所の対策を促進します。
 - ・津波に対する避難対策の充実を図るとともに、河川の遡上対策の促進に向けた検討を進めます。
 - ・地域の防災力向上に向け、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等を促進します。

片瀬地区将来構造図



	都市拠点		鉄(軌)道		低層住宅専用ゾーン
	地区拠点		自動車専用道路		中高層住宅専用ゾーン
	緑の保全拠点		主要幹線道路		一般住宅ゾーン
	都市農業交流拠点		幹線道路		集落地ゾーン
	市街地検討エリア		補助幹線道路		田園ゾーン
	13地区		歩行者自転車専用道路		緑地等ゾーン
	公共施設		(実線：整備済)		遊水地ゾーン
	学校(小、中、高、大学)		(点線：未整備・概整)		文化・教育・公共施設ゾーン
	港湾		(円：構想)		商業・業務ゾーン
	水と緑のネットワーク		新たな公共交通(構想)		地域型商業ゾーン
	都市計画公園(整備済(一部整備済含む))		海上交通		沿道型商業ゾーン
	都市計画公園(未整備)				工業住宅複合ゾーン
					工業ゾーン
					新産業ゾーン

2 鵜沼地区

(1) 現況

湘南海岸を臨み、境川と引地川に挟まれた豊かな自然環境に囲まれている地区です。

明治中頃まで半農半漁の村でしたが、明治中期から昭和初期にかけて、鉄道の開通を契機に別荘地、保養地、住宅地として開発され始め、戦時期には京浜方面からの疎開者の居住地にもなりました。戦後は交通の便がよく、環境にも恵まれていることから、住宅市街地として発展しました。

現在でも、地区の南側では別荘地としての名残も残しつつ、比較的緑が多い閑静な住宅地が形成されています。

一方で、本市の中心市街地である藤沢駅南側として、商業・業務、サービス等の都市機能等が集積するとともに、藤沢駅に近接した利便性の高さからマンションやJR東海道本線の北側に工場等も立地しています。

藤沢駅のほか、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄の駅があり、公共交通に恵まれた地区である一方、地区内に計画されている多くの都市計画道路が未整備であり、地区の骨格となる道路ネットワークの形成が不十分です。

また、狭隘道路や行き止まり道路も多く生活道路が不十分であるとともに、近年の宅地細分化により、さらに地震災害等への危険度が高まっています。さらに、津波・高潮や浸水等の災害危険度が高い地区となっています。

(2) 都市づくり上の課題

- 自然発生的に形成された市街地が多い地区南側は、地区内の道路ネットワークが形成されておらず、都市計画道路の整備が必要です。また、未整備の都市計画公園も多くあり、防災性の観点からも、都市施設の整備が求められます。
- 引地川や境川の下流部であり、浸水、津波・高潮等の災害危険度が高く、地区における防災・減災性の向上に向けた都市づくりが必須となっています。
- 別荘地等として開発され、松による屋敷林等があるゆとりある低層戸建住宅地を形成していますが、相続等に伴う宅地の細分化、行き止まり道路の増加、近接地での中高層建物の建設等により、良好な風致環境が失われつつあります。地区の資産でもある居住環境の維持・保全に向けた取組、誘導策が期待されます。
- 藤沢駅には乗換客等、駅を利用し訪れる人が市内外から多くいますが、周辺の商業・業務地での活気・賑わいの低下傾向が見られます。本市の都心としての活力の再生への取組とともに、地区住民にとっても身近にある利便性の高い都市拠点として充実が求められています。

(3) 地区の将来像

緑と海と人が輝くまち「湘南ふじさわ 沼」

自然や公共交通に恵まれた環境のもと、住宅地におけるゆとりある風致の維持と安全・安心の向上を進めるとともに、本市の中心市街地や、東海道本線沿いの産業系土地利用等、多様な街の顔が共存する地区をめざします。

藤沢駅周辺では、広域拠点としての役割とともに地区住民が身近に高度な都市サービスを享受できる拠点づくりを進めます。

超高齢社会における暮らしやすさの向上に向け、地区の骨格となる道路や都市公園等の都市基盤の

充実や防災まちづくりを進めます。

海・川・緑の自然に恵まれた格調ある 沼の居住環境を次世代に残せる地区をめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①藤沢駅周辺の都市サービス機能集積と都心居住の適切な誘導

- ・商業・業務、サービス機能や文化・交流機能等の機能集積を促進するとともに、建物更新の時期を迎えている公共施設や大規模な民間建物等については、周辺の活力維持・向上につながる機能・土地利用を誘導し、都市の顔にふさわしい都市空間形成をめざします。
- ・都市拠点としての交流・活力の維持・創出を見据えながら、都心居住を適切に誘導します。

②安心とゆとりのある居住環境の維持・充実

- ・質の高い居住環境の維持・保全に向け、住民主体のまちづくりルール等を検討します。また、低層住宅地と近接する場所では、建物高さや景観等、周囲に配慮した土地利用の更新・転換を促進します。
- ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の**改修**等、安全・安心の向上を図ります。

③鉄道駅を中心とした身近な地区拠点の充実

- ・鉄道駅並びに市民センター周辺を中心に、身近な商業サービス機能やコミュニティ機能、交流機能の集積を図ります。

④多様な機能が共存する土地利用の維持と調和の促進

- ・商業・業務系、中高層住居系、低層住居系、工業系の各土地利用を維持しながら、それぞれにふさわしい、また共存ができるような土地利用や高さ誘導を検討します。

交通

①公共交通ネットワークを活かした超高齢社会における暮らしやすさの向上

- ・駅のバリアフリー化等、既存公共交通の更なる使いやすさの向上を促進します。
- ・鉄道駅周辺や市民センター等の主要な公共施設の周辺を中心に、交通管理等も伴いながら安心してアクセスできる歩行空間や交通環境の向上に努めます。

②地区内の移動を支える道路網の整備

- ・地区内の慢性的な渋滞の軽減等につながる横浜藤沢線の整備等、広域交通を担う幹線道路網の強化を、周辺環境への配慮のもと促進します。
- ・沼奥田線の整備を推進するとともに、藤沢駅 沼海岸線や片瀬辻堂線、沼新屋敷線については整備の優先順位に**基づき、事業化に向け**、検討します。

③中心市街地の活性化につながる交通環境づくり

- ・輻輳している駅利用者の歩行空間の改善に向け、藤沢駅の改良をめざすとともに、駅南北間の連携強化を図ります。
- ・藤沢駅南口を中心に、商店街や公共施設等を安心・快適に歩いて回遊できる歩行空間や、自転車が利用しやすい環境づくり等、中心市街地の活性化につながる交通環境の改善を**推進**します。

④海岸沿いの観光地へのアクセスの向上

- ・海岸沿いの観光地を結ぶアクセス道路、交通手段について検討します。

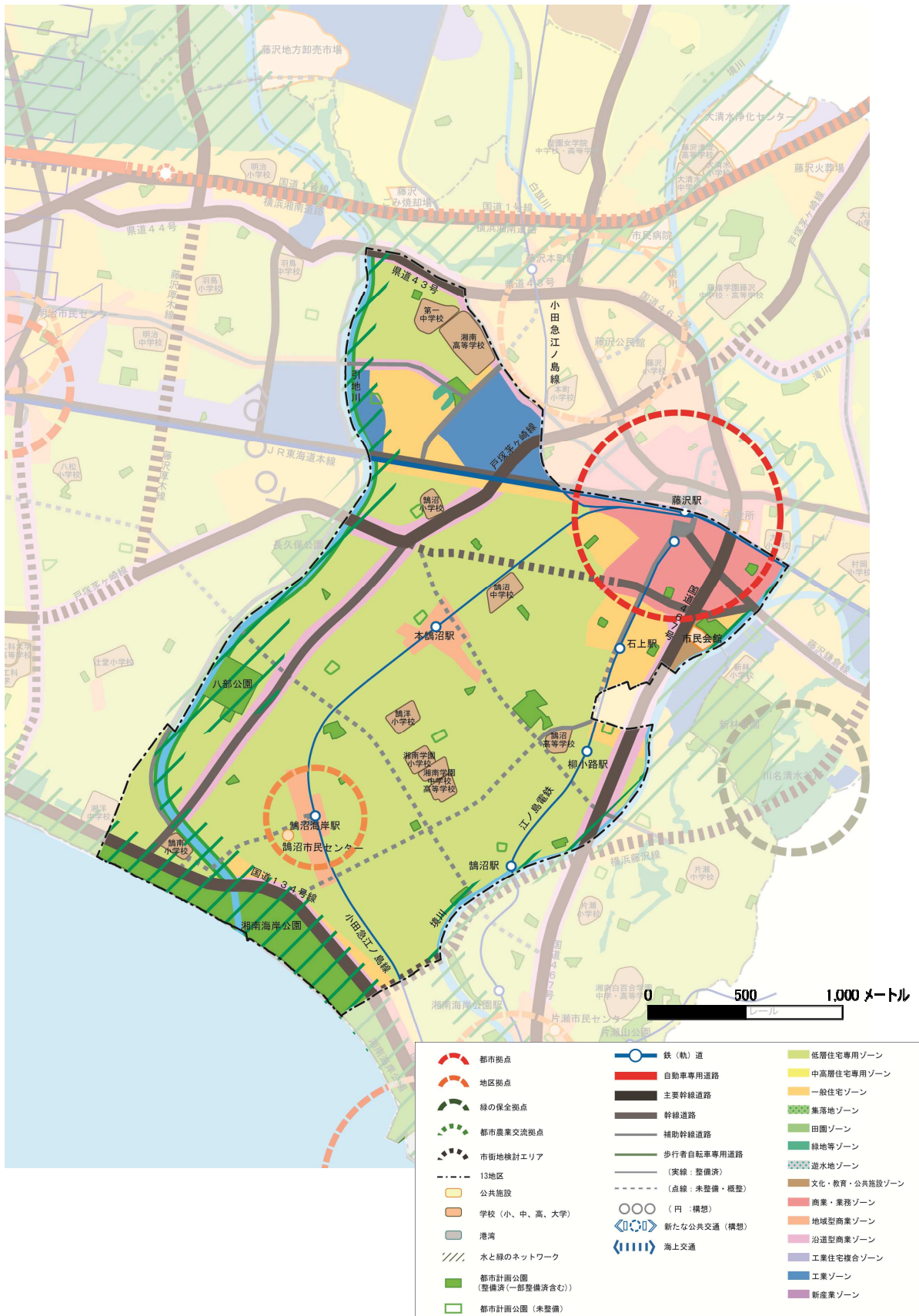
水・緑

- ①湘南海岸・引地川・境川を結ぶ広域レクリエーション・交流のネットワークづくり
 - ・湘南海岸や引地川、境川を軸として、サイクリングロードや緑道を活かしたネットワークを充実するため、**引地川緑地及び境川緑地**の整備を検討します。
- ②地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の確保・整備の推進
 - ・防災上の観点等を踏まえ、未整備となっている都市計画公園の整備を推進するとともに、公園や広場等の整備を検討します。
 - ・風致や景観の維持・向上に向けた緑の保全や緑化に努めます。
 - ・既存住宅地内に残る緑や保存樹林等について、まちづくりルール等により保全を図ります。

景観・防災・都市づくり等

- ①藤沢駅周辺の活性化に向けた都市整備の検討
 - ・藤沢駅南口周辺では、南北一体となりながらこれからの街のあり方や都市機能更新、交通環境の改善等について、多様な主体と連携・協働し、総合的に検討します。
 - ・民間建物の更新時には、本市の玄関口、顔にふさわしい都市空間と景観の形成に向けた誘導を図ります。
- ②防災まちづくりの促進
 - ・地域の防災力向上に向け、未整備の都市計画道路の整備とともに、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等を図ります。
 - ・境川、引地川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。
 - ・**津波に対する避難対策の充実を図るとともに、河川の遡上対策の促進に向けた検討を進めます。**
- ③格調のある居住環境・景観の維持・保全
 - ・格調ある居住環境を次世代に継承するため、敷地の細分化や建物の高層化を抑制するための制度の導入を検討します。
 - ・沼の緑が潤う閑静な住宅地や国道134号線沿いの景観を今後も維持・保全するため、景観法に基づく制度等の活用を図ります。

鶴沼地区将来構造図



3 辻堂地区

(1) 現況

地区の南側の海岸沿いには県立辻堂海浜公園が立地し、湘南らしい風致と賑わい、交流を持ちながら、住宅地と共存している地区です。太平台等の一部を除き比較的平坦な地形となっています。

本地区は1916年（大正5年）に辻堂駅が開設されると住宅地として開発され始め、さらに1955年（昭和30年）以降に演習地が返還され、工場が誘致される等本格的に都市化が進み、住宅市街地として発展してきました。

地区の過半が低層住宅地となっており、比較的緑も多く閑静な住宅市街地が形成されています。一方で、急速に宅地化した住宅地では、身近な公園や道路等の都市基盤整備が遅れていたり、近年では宅地の細分化等により、街なみの変化や防災性の低下等が懸念されるとともに、津波浸水等の危険性を伴っています。

また大規模工場や公務員宿舎の撤退等に伴い、地区内で複数の大規模な土地利用転換が見込まれています。

地区の骨格となる道路では未整備の都市計画道路も多くあり、また地区北側へのアクセスが十分ではない等により、交通渋滞が頻繁に発生しています。

辻堂駅北側で進む湘南C-X地区の開発により辻堂駅周辺における都市機能集積の高まりが期待されており、南口周辺においても連携しながらより利便性の向上等が期待されています。

(2) 都市づくり上の課題

- 豊かな水と緑のある湘南らしい低層住宅地を形成していますが、今後、想定されている大規模な土地利用転換・更新や、近年の宅地の細分化等による屋敷林の減少等といった良好な居住環境の消失に対し、これまで育んできた地区の文化、風致等を維持・継承する取組が求められています。
- 一方で、辻堂駅の改良や大規模土地利用転換等によりもたらされる新たな変化を、超高齢社会における地区全体の暮らしやすさ向上や文化形成として活用することが期待されます。
- 地区の快適性、安全性の向上等に向け、都市基盤整備の推進が必要です。特に道路網の充実が不可欠であり、骨格的な役割を担う都市計画道路の整備とともに、交通分担や地区内外との円滑な連携が求められています。併せて、地区内における移動手段の充実も期待されています。また、未整備の都市公園も多く整備が期待されています。
- 防災性が低い市街地でありながら、津波・高潮、液状化等の災害危険度が高いことから、都市基盤整備と併せて、地区における防災・減災の向上に向けた都市づくりが必須となっています。
- 湘南海岸や引地川等の地区の持つ資源を保全・活用しながら、地区の魅力へとつながる取組も期待されています。

(3) 地区の将来像

歴史と緑と潮風のかおる、健やかなまち“湘南辻堂”

湘南海岸に面し水と緑が豊かな環境のもと、平坦な地形を活かし、ユニバーサルデザインに配慮した地区の形成をめざします。

辻堂駅周辺と市民センター周辺の2つの地区拠点を核に、安全にアクセスしやすい交通環境を整備することで、多くの市民が交流・活動しやすく、暮らしやすい地域をめざします。

地区の持つ特性・文化を継承しながら、居住環境の維持・向上、防災性の高い市街地環境への改善

等を進めます。大規模土地利用転換の際には、周辺環境と調和し、風致を維持・成熟をめざします。
湘南海岸を活かした水と緑のネットワークにより、潮香の漂う、安心して快適に暮らせるまちの形成をめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

- ①都市拠点である辻堂駅周辺での地域の暮らしやすさを高める都市機能の促進
 - ・辻堂駅北側の湘南C-Xと機能分担及び連携を図りながら、地区の暮らしを支える商業サービス機能等の集積を促進します。
- ②地域と連携し、大規模土地利用等の更新時における適切な土地利用の誘導
 - ・大規模工場跡地の土地利用転換にあたっては、地域の交通環境や周辺土地利用との調和等を踏まえるとともに、低炭素社会構築に向けて環境と共生するまちづくりを進めます。
 - ・辻堂団地等の老朽化等に応じた土地利用更新・再編時には、風致や地域コミュニティ等との調和とともに、生活サービス機能の充実をめざし、魅力ある住宅地の更新を進めます。
 - ・高齢者、子育て機能に対応した土地利用も視野に入れ、地域に配慮したまちづくりを進めます。
- ③湘南・辻堂にふさわしいゆとりある住宅地の維持・形成
 - ・風致地区に指定されている住宅地は、今後も緑豊かな低層住宅市街地として、維持・保全に努めます。
 - ・緑豊かでゆとりある風致や、良好な居住環境の維持・充実に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
 - ・土地利用・建物更新を行う地区では、計画的にまちづくりを進められるよう地区計画等の活用を誘導します。
 - ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の**改修**等、安全・安心の向上を図ります。
 - ・周辺の住宅と調和した沿道利用の維持に努めます。

交通

- ①地区の骨格であり地区間連携を促進する交通ネットワークの形成
 - ・本市の幹線道路であり、防災の役割を担う広域交通ネットワークとなる戸塚茅ヶ崎線の整備を促進するとともに、**藤沢厚木線の整備に向けた検討を促進**します。
 - ・地区の骨格となる片瀬辻堂線や辻堂停車場辻堂線の整備を検討します。
 - ・大規模土地利用転換と併せ、周辺の交通環境向上につながる道路の実現に向けて検討します。
- ②安心して移動しやすい交通環境づくり
 - ・歩行者や自転車の利用者が安心して快適に移動できるように、共存できる道路づくりや自転車利用の促進に取り組みます。
 - ・人が多く集まり交流する辻堂駅や市民センター周辺では、ユニバーサルデザインの考えのもと、交通管理等も伴いながら安全な歩行空間の確保を図ります。

水・緑

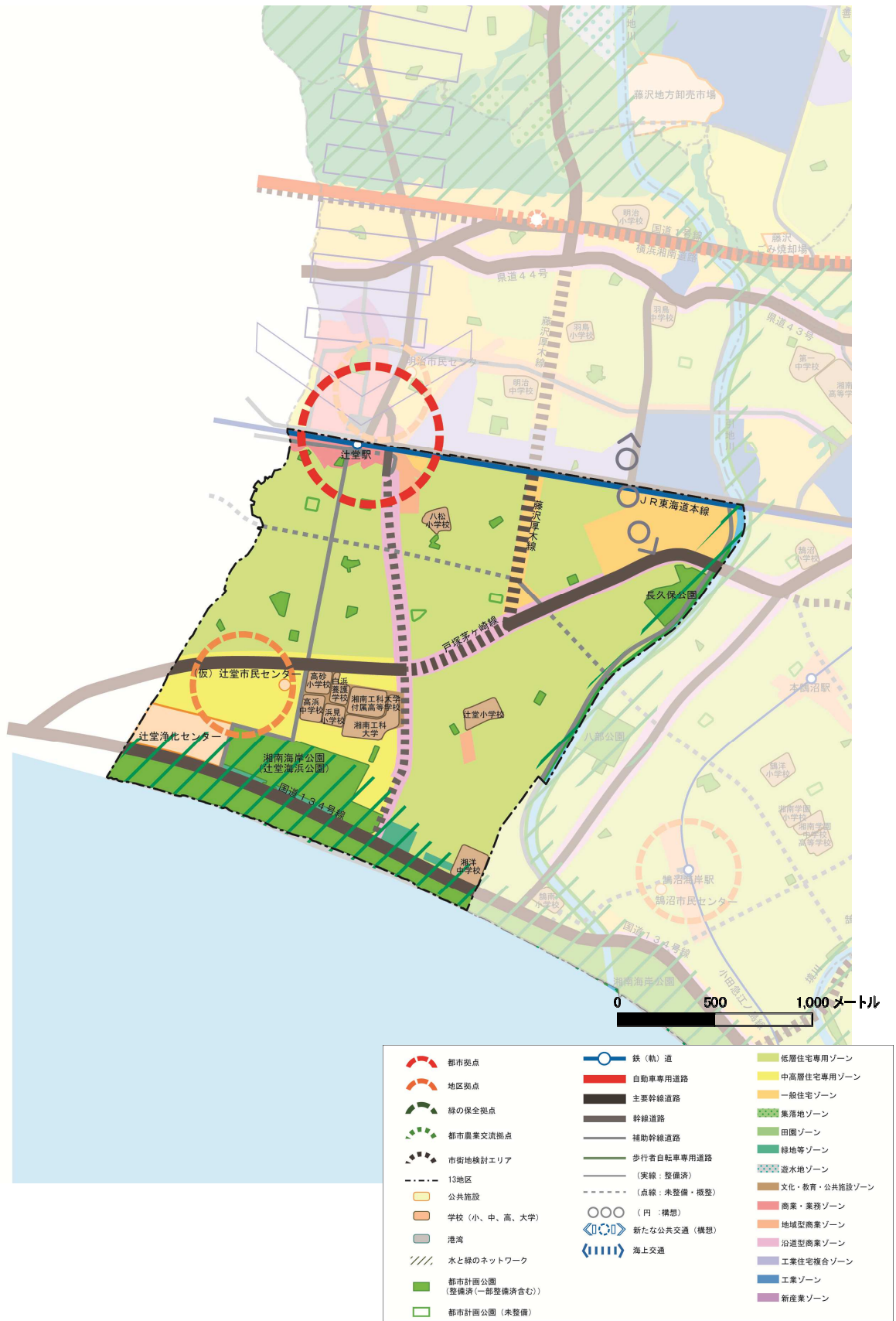
- ①湘南海岸・辻堂海浜公園等を中心とした水と緑によるレクリエーション・交流ネットワーク形成
- ・湘南海岸、辻堂海浜公園、長久保公園を中心に、レクリエーション・交流の場としてネットワークを形成します。

- ・湘南海岸沿い、引地川沿いの自転車専用道路を活用して、境川沿いとも連携した自転車による観光交流の動線づくりを推進します。
 - ・湘南海岸や周辺の緑の維持・保全に努めます。
- ②地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の確保・整備の推進
- ・未整備の都市計画公園の整備を推進します。
 - ・一時避難場所となる歩いていける身近な公園の整備を推進するとともに、防災上の観点等を踏まえ、公園や広場等の整備を検討します。
 - ・風致や景観の維持・向上に向けた緑の保全や緑化に努めます。
 - ・社寺林や住宅地内の緑を維持・保全します。

景観・防災・都市づくり等

- ①藤沢市の骨格となる湘南海岸や引地川等の維持及び景観形成
- ・湘南海岸や引地川等を軸に、自然環境と調和した景観形成を図ります。
- ②災害に強い地区づくり
- ・地区内での防災力向上に向けて、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等に努めます。
 - ・引地川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。
 - ・**津波に対する避難対策の充実を図るとともに、河川の遡上対策の促進に向けた検討を進めます。**
- ③大規模土地利用転換を活かした地区の利便性と魅力の向上
- ・大規模土地利用転換においては、円滑な交通環境やオープンスペースの確保等、地区全体の利便性と魅力の向上とともに、周辺と調和した環境形成を促進します。

辻堂地区将来構想図



4 村岡地区

(1) 現況

村岡地区は、1941年（昭和16年）に藤沢市に合併した後、1957年（昭和32年）の藤沢総合計画により、地区北部は「より住み良い」ところとして住宅地に、J R東海道本線沿線は「より働きやすい」ところとして工業地に位置づけられ、現在では、地区北部では低層住宅地、J R東海道本線沿線では工業地、工業と住宅の混成市街地が形成されています。もともと傾斜部が多い地形で形成されておりますが、地区北部では土地区画整理事業により多くの住宅地が開発されているとともに、道路や公園等の都市基盤が計画的に整備されています。

地区南部では、自然的土地利用を活かした新林公園や川名の斜面緑地が東西に連続して、緑の景観を呈しています。

地区の骨格となる道路網は、「かながわのみちづくり計画」において交流幹線道路として位置づけられている横浜藤沢線が地区南側で未整備となっておりますが、それ以外は概ね整備を終えています。

J R東海道本線沿線では(仮)村岡新駅構想により飛躍的な公共交通の利便性が向上するとともに、現在の産業集積と併せ、今後鎌倉市と連携したまちづくり等を進めることで、大きくポテンシャルが高まることが期待されています。

(2) 都市づくり上の課題

- 一定の都市基盤整備を終えている住宅地については、この居住環境の維持・保全を図るとともに、超高齢社会における地区づくりや災害に強いまちづくりが求められます。既成市街地の川名地区等において多く残っている狭隘道路の解消とともに、広幅員道路や河川の沿線における建物の不燃化等により延焼遮断帯の強化に向けた取組が必要です。
- (仮)村岡新駅構想の実現により、公共交通の利便性向上が期待されるとともに、研究所の新設等新たな産業の集積によって、地区の活力向上が予測されます。この新駅設置の機会を、地区全体でどのように活用し、また既成市街地との連携・共存のあり方について、公共交通網の再編等も含めて十分な検討が必要です。
- 川名清水谷戸や宮前御霊神社南側の斜面緑地等、地区南側に残る自然環境は、本市においても貴重な資源であり、これらの保全に向けた取組が必要です。また、周辺の自然環境と共生する都市基盤（横浜藤沢線、(仮)村岡新駅、宮前公園等）の整備や、新たに創出される緑との連続性が求められます。
- J R東海道本線沿線の工業地においては、適正な土地利用の維持に向けた取組が必要です。

(3) 地区の将来像

ふれ愛 ささえ愛 絆ではぐくむ“^{きり}輝ら里”むらおか

歴史・自然・産業等の地域の豊かな資源を活かしながら、安心して快適に暮らし、働き続けられる地区を形成します。

(仮)村岡新駅の設置を契機とした本市の新たな玄関口となる交通拠点の形成に向け、鎌倉市と連携したまちづくりとともに、村岡公民館に加え新たな地区拠点の創出により、活動・交流の充実をめざします。

都市整備と環境保全を共存させながらまちづくりを進め、利便性が高く、ゆとりと潤いのある都市環境のもと、人と人がふれあい支え合いながら、いきいきと暮らせる地区をめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

① (仮) 村岡新駅設置を契機とした、玄関口となる都市拠点の創出

- ・ (仮) 村岡新駅周辺では、緑豊かな周辺環境と調和した都市空間を形成するとともに、鎌倉市深沢地区と一体となったまちづくりを進めます。
- ・ 広域交流を育む都市拠点の形成とともに、身近な商業サービス機能、コミュニティ機能等の集積やユニバーサルデザインの導入を図ります。

② 安心して暮らし続けられる居住環境の維持・向上

- ・ 計画的な基盤整備を終えた住宅地では、良好な居住環境の維持・充実に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・ 基盤整備が遅れている住宅地では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない等、居住環境の改善を図ります。

・災害時や緊急時に備えるため、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。

③ 工業系市街地の維持

- ・ J R 東海道本線沿いにある工場・研究所等の工業系市街地を維持し、本市の活力を創出する産業拠点として充実をめざします。

交通

① 交通拠点の形成と公共交通の充実

- ・ 地区住民や就業者の利便性向上に向け、J R 東海道本線の新駅設置とともに、併せてバスネットワークの再編等による公共交通網の充実を促進します。
- ・ 公共交通結節機能を有した交通拠点として、湘南モノレール「湘南深沢駅」との連携強化を促進します。

② 地区内のバス交通の維持・充実

- ・ 暮らしや通勤の足として地区内外を連携するバス交通の維持・充実を図ります。

③ 地区の移動を支える道路網の充実

- ・ 地区内における交通渋滞、通過交通流入等の解消に向け、広域幹線道路である横浜藤沢線の整備を環境との共生を図りながら促進します。
- ・ (仮) 村岡新駅にアクセスする道路の整備を検討します。
- ・ 地区内の幹線道路等に連絡する主要な生活道路の充実を図ります。

④ 安心して歩けるみちづくり

- ・ (仮) 村岡新駅周辺では、ユニバーサルデザインに配慮するとともに、安心して歩いたり自転車でアクセスできる交通環境の充実を推進します。
- ・ 生活道路での通過交通の排除や走行速度抑制策等により、人が主役となる生活道路づくりを検討します。

水・緑

① 川名緑地を核とした緑の拠点づくり

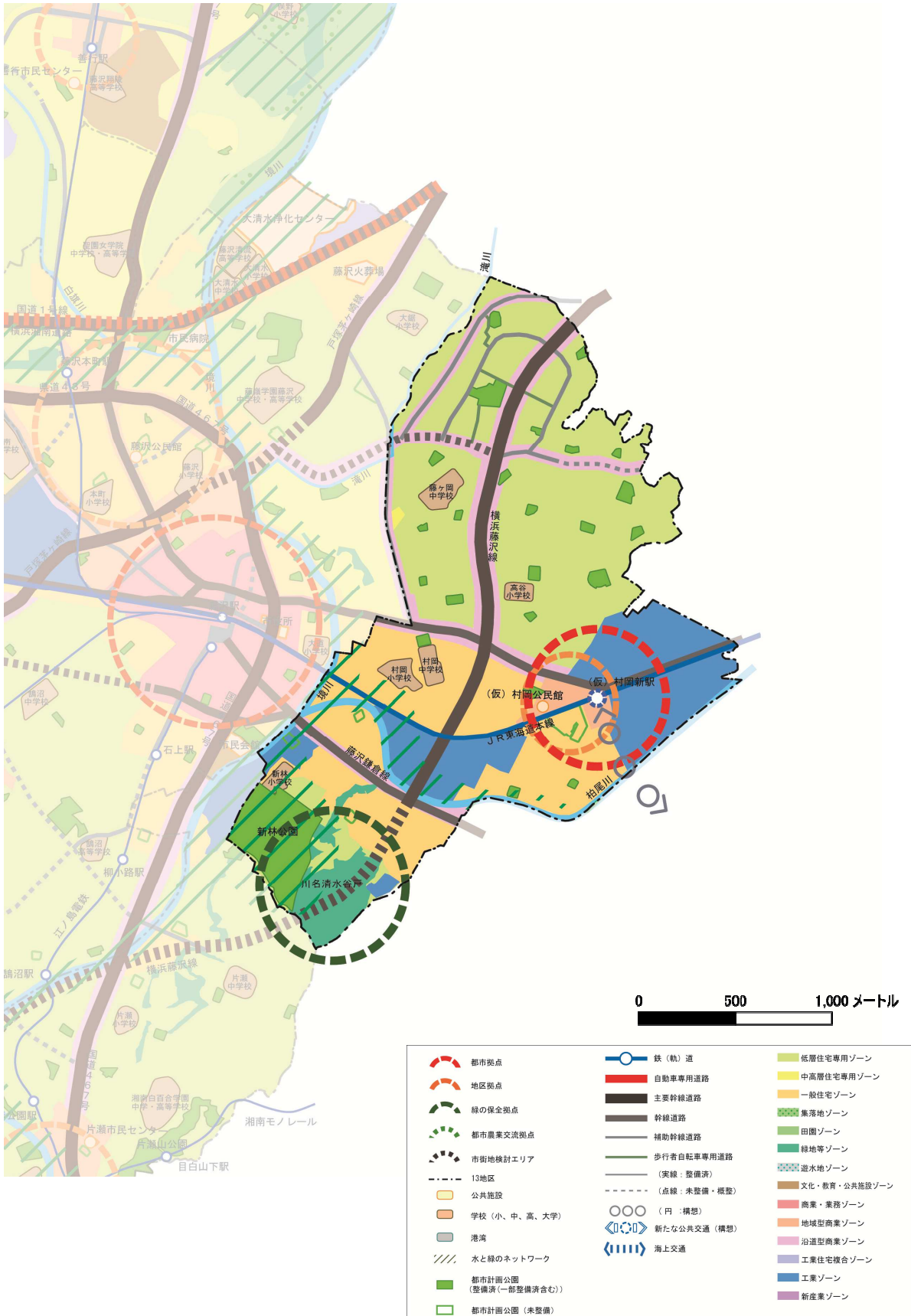
- ・ 川名清水谷戸を中心とした斜面緑地等は、新林公園や隣接する鎌倉市側の緑地と一体となった緑の拠点形成をめざし特別緑地保全地区等の指定をするとともに、緑地内に計画されている横浜藤沢線について、環境と共生する道路づくりのあり方について検討します。

- ・本市の玄関口として、（仮）村岡新駅及びJ R 東海道本線沿いにおける緑空間の維持・創出や緑化を図ります。
- ②谷戸や河川、斜面緑地等地区をつなぐ水と緑のネットワークづくり
 - ・柏尾川や境川、滝川等の河川と、川名緑地、公園、斜面緑地等をつなぐ、幹線道路沿いの街路樹の維持・充実や緑化を図ります。
- ③住宅地における緑の維持・創出
 - ・歩いていける身近な公園の整備を推進します。
 - ・潤いのある居住環境維持に向け、宅地内の緑の維持・充実を図ります。

景観・防災・都市づくり等

- ①（仮）村岡新駅設置を契機とした協働によるまちづくり
 - ・村岡地区まちづくり計画の実現に向け、（仮）村岡新駅予定地周辺におけるまちづくりを市民や事業者、行政等との協働により進めます。
 - ・深沢地区と連携した広域拠点となるまちづくりについて、鎌倉市、神奈川県等と連携しながら検討を進めます。
- ②地区内の緑を活かした景観づくり
 - ・川名緑地一帯や、本市の玄関口となるJ R 東海道本線沿い等、緑を活かした景観の維持・充実を図ります。
 - ・住宅地では、宅地内の緑や傾斜地形により保全されている緑等を維持・活用しながら、ゆとりのある景観の維持・創出に努めます。
 - ・宅地開発等においては、既存の緑や景観へ配慮するとともに、良好な都市空間の創出に努めます。
- ③災害に強い市街地形成の推進
 - ・広幅員道路や境川、柏尾川沿川における建物不燃化等により延焼遮断帯の強化を推進します。
 - ・境川における治水対策を促進するとともに、滝川の治水対策や市街地の安全・安心を高める公園整備を推進します。

村岡地区将来構想図



5 藤沢地区

(1) 現況

本地区は、藤沢駅北口を中心に広がる商業業務地と住宅地等により構成されており、地区内には、藤沢駅、藤沢本町駅があり、藤沢駅は鉄道3線が結節するターミナルとして利便性の高い場所であるとともに、歴史・文化や自然資源にも恵まれた地区です。

藤沢地区には、遊行寺を中心とした門前町や17世紀に開かれた東海道の宿場である旧藤沢宿等があり、本市の中心として歴史文化を育んできていました。一方で、1887年(明治20年)に藤沢駅が開業し藤沢駅北口に市役所等の行政施設や百貨店等が集積したことで賑わいの中心が移り、藤沢駅周辺が湘南地域の広域拠点の役割も担うようになりました。

地区の多くは、自然発生的な住宅地、あるいは商業・業務等との混在地で形成されておりますが、一部、土地区画整理事業により創出された戸建住宅地や集合住宅地もあります。

道路環境では通過交通が地区内に流入し、特に藤沢駅周辺へ集中する道路ネットワーク等により、道路交通の効率悪化や、歩行者等の危険性が増しています。

藤沢駅周辺は一時期より拠点性や活力が弱まりつつありますが、藤沢駅北口通り線の整備を中心とした北口駅前地区の整備や、市役所の建替え・更新等の建物・機能更新等を契機に、地区全体の活性化へとつながるまちづくりが期待されています。

また、老朽化が進む地区拠点について、より拠点性を高めた整備について周辺のまちづくりと併せて進めています。

(2) 都市づくり上の課題

■自然発生的な市街地が多く、良好な居住環境の維持・充実が求められるとともに、浸水危険がある地域もあることから、災害に強いまちづくりへの取組が重要となります。また、身近な公園整備と併せ、斜面緑地等の残されている緑の保全への取組が求められています。

■藤沢駅を中心に、3路線の鉄道が結節し多くのバスが発着するターミナル機能を有しているとともに、業務車輛や通過交通、送迎自家用車等が集中し、さらに徒歩や自転車での駅及び周辺利用等、多様な交通手段が輻輳しています。安心して藤沢駅周辺を訪れ、利用できるよう、交通環境の整理、充実が必要です。

■藤沢駅周辺では都心部としての活気の低下傾向が見られ、また近年では商業地域内に高層マンションが立地する等用途混在が進みつつある中、藤沢北口駅前地区整備事業や藤沢駅周辺の再整備構想等と連携しながら、商業地域を中心に地区全体の活力向上に向けた取組が求められています。

■藤沢駅や藤沢本町駅周辺、旧藤沢宿、また整備が進められている公共施設等の回遊性を持ったまちづくりが求められています。

■旧宿場町の街なみ等が年々消失しています。貴重な歴史・文化資源であるとともに、観光・交流資源、地区のアイデンティティの役割を担っており、その保全・活用に向けた取組が期待されます。

(3) 地区の将来像

歴史と文化が息づく、湘南藤沢の都心部拠点

これまで育んできた歴史・文化・自然を身近に感じながら、利便性と活気、あるいは暮らしやすさ等多様性を持った地区形成をめざします。

藤沢駅周辺、藤沢本町駅周辺の拠点性を高め、商店街や遊行寺・旧藤沢宿等、地区全体に賑わいや交流が育まれるような、回遊性と広がりを持ったまちづくりをめざします。

中心市街地との近接性等による暮らしやすさを享受しながら、安全・安心でゆとりのある居住環境の形成を進めます。

近隣との調和・配慮を図りながら、藤沢駅周辺や、商業・業務地、住宅地等それぞれのゾーンにふさわしい良好な街なみ形成をめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①賑わいと、歴史・文化が共存する、都心にふさわしい拠点の維持・再生

- ・本市の都心としての質を保ちながら、活力と交流のある拠点形成を進めます。
- ・既存の都市サービス機能やまちづくりに関するプロジェクト、遊行寺・旧藤沢宿の歴史文化財等、様々な都市機能や地域資源等を連携・活用しながら、一体感を持った拠点形成をめざします。
- ・藤沢駅周辺では、南北自由通路の拡幅やそれに伴う駅の改良、駅前広場の再整備・充実とともに、駅周辺街区における広域商業・サービス、行政、業務、交流機能等の更新・強化を進め、都心にふさわしい質の高い空間形成をめざします。都心居住については適切に誘導します。
- ・建物更新の時期を迎えている公共公益施設や大規模な民間建物等については、周辺の活力維持・向上に資する機能・土地利用を誘導します。

②安全で良好な居住環境の保全・向上

- ・地区にふさわしい土地利用や建物、緑化等を誘導するまちづくりルール等により、質の高い居住環境の維持・改善を図ります。
- ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。
- ・低層住宅地と近接する場所では、建物高さや景観等、周囲に調和、配慮した更新・転換を促進します。
- ・良好な低層住宅地の維持に向け、必要に応じた規制見直しや地区計画等を検討します。

交通

①移動しやすい交通環境づくり

- ・藤沢駅について、ユニバーサルデザインによる南北自由通路の拡幅や駅前広場の改良を進めるとともに、駅改良を促進します。
- ・藤沢駅周辺におけるユニバーサルデザインによる空間整備や、歩行・自転車・バス等様々な交通手段で安心して駅及び駅周辺に来街できるアクセス、輻輳する交通環境の改善を推進します。
- ・藤沢本町駅周辺では、バスとの連結強化や駐輪場整備、バリアフリー化等による歩行空間の見直し等を進め、公共交通の利用促進に努めます。

②円滑なアクセスを支える道路網の整備

- ・地区内における交通渋滞、通過交通流入等の解消に向け、横浜湘南道路を整備促進するとともに、国道1号藤沢バイパスについては、地域交通の安全性、利便性の向上に向けた改良や自転車道整備を促進します。
- ・藤沢駅周辺における安全で円滑な道路ネットワーク形成に向け、藤沢駅北口南北線等の整備を進めるとともに、交通規制の総合的な見直しや駐車場整備、歩行者・自転車等との共存のあり方等を検討します。
- ・地区内外の円滑なアクセスを支えるため、藤沢石川線の整備を推進します。

③歩いて楽しいまちづくり

- ・藤沢駅北口や藤沢本町駅から、商店街や遊行寺・旧藤沢宿、公共施設等を、楽しみながら安全に回遊できる生活道路等のみちづくりを図ります。

水・緑

①都心部に残る貴重な緑の保全とネットワークづくり

- ・伊勢山緑地、御所ヶ谷緑地等の斜面緑地や社寺林等の歴史・文化のかおる緑地の保全を図ります。
- ・河川沿いでは、市民と連携しながら公共空間や民有地における緑化を進め、水と緑の帯の形成をめざします。
- ・歩いていける身近な公園の整備を推進します。

②建物建築等と併せた緑の創出促進

- ・新たな建物や街区整備等における緑地空間の創出とともに、中心市街地等では多くの人々が緑を楽しめるような配置を誘導します。
- ・建物や宅地の緑化とともに、商店街や街なみを単位とした緑化への取組を促進します。

景観・防災・都市づくり等

①命と財産を災害から守るまちづくりの推進

- ・広幅員道路や河川沿いの延焼遮断帯の形成に向けて、沿道建物の不燃化や街路樹整備等を推進します。
- ・円滑な避難や救援を実現するため、狹隘道路等の解消や生活道路の整備・改善を推進します。
- ・境川、引地川における治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。

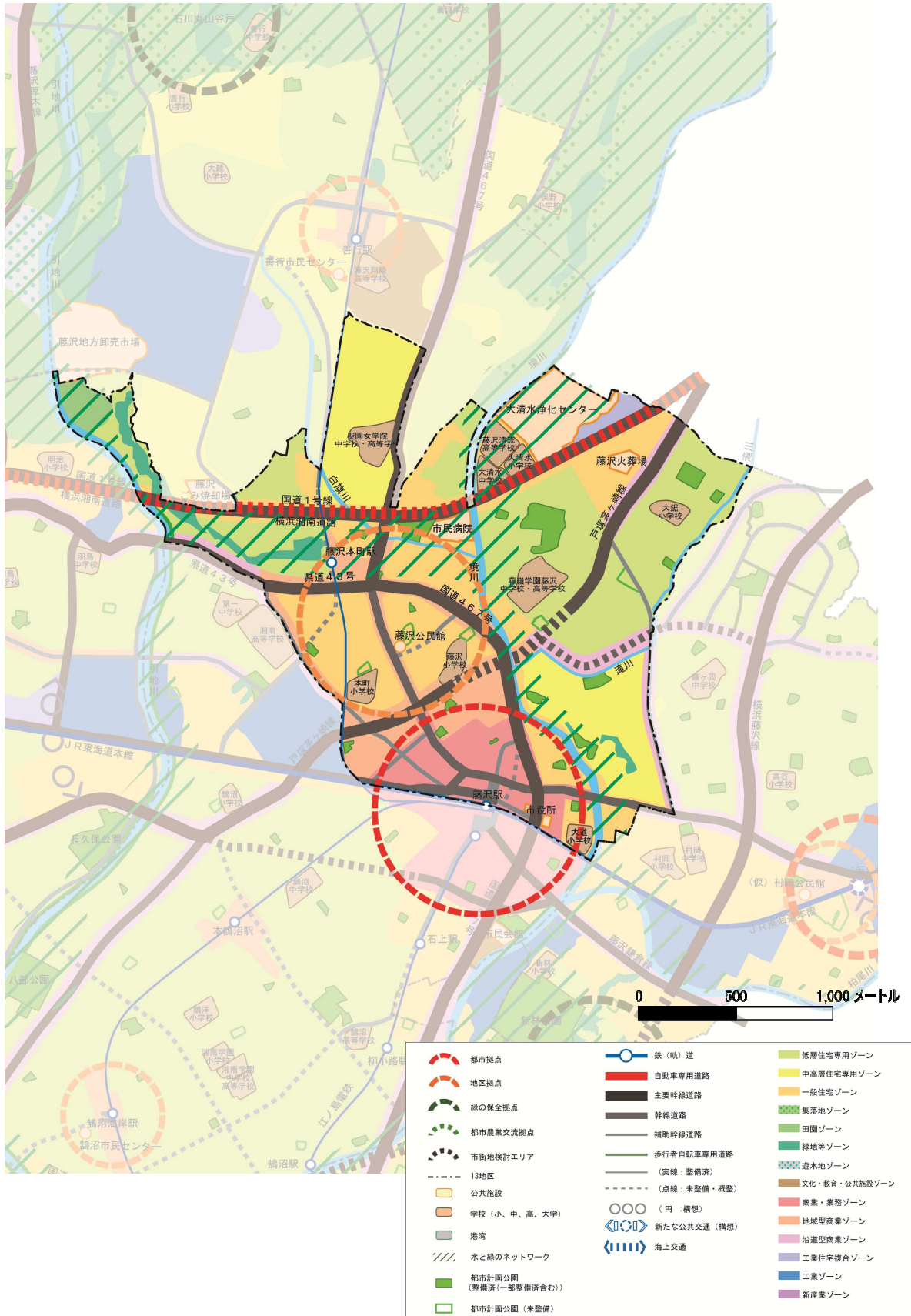
②由緒ある歴史・文化を受け継ぎ、新たな魅力と文化を育むまちづくり

- ・歴史・文化資源等の保全・活用等によるまちの魅力・文化づくりとともに、景観形成を図ります。
- ・多くの交流・賑わいにより育んだ地区特性の継承に向け、藤沢駅や藤沢本町駅、遊行寺・旧藤沢宿等を回遊したくなるネットワークを形成します。

③藤沢駅周辺の活性化に向けた都市整備の検討

- ・都心部におけるまちづくりの方向性について、多様な主体と共有化を図り、緩やかな連携のもと、都市機能更新や交通環境の改善等の活性化策を、南北一体となり総合的かつ戦略的に進めます。

藤沢地区将来構想図



6 明治地区

(1) 現況

明治地区は、江戸時代までは東海道と大山街道の交通結節点として賑わい、明治時代に入ると国道1号線、東海道本線という国土幹線の整備、辻堂駅の設置等、古くから交通の要衝として発展してきた地区です。現在では、辻堂駅を中心に、本市西部・北部や茅ヶ崎市域等への交通結節点の機能も有しています。現在、横浜湘南道路（首都圏中央連絡自動車道の一部）の建設が進行しています。

地区東側には引地川が流れ、北側には城南の斜面緑地があり、ランドマークとなる緑が形成されています。

住宅地としては、旧道沿いに集落が形成されていましたが、高度成長期に辻堂新町や羽鳥を中心に急激に住宅地開発が進み、戸建住宅や社宅等の集合住宅等が建設されました。小規模な宅地開発の連続により、行き止まり道路や狭隘道路等防災上の課題を有しています。

商業地として、新町通りを中心に商店街が形成されていますが、地区東部の大型ショッピングモールの進出による交通環境の悪化、地域商業の活力低下が発生しています。

辻堂駅前では戦前から工場が立地し、昭和30年代以降には東海道本線沿線に誘致した工場等により産業ゾーンが形成されましたが、近年、工場撤退による土地利用転換が進みつつあります。

そのうち辻堂駅前は、「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たに都市拠点再创出することになりました。広域連携機能や複合都市機能等を計画的に誘導・集積することとなり、本市の顔でもあり、地区への新たな活力・交流創出が期待されています。

(2) 都市づくり上の課題

- 自然発生的に宅地化した住宅地では、防災性向上への取組が求められます。
- 国道1号線沿いの第一種住居地域、第二種住居地域では、戸建住宅と集合住宅等の混在や狭小宅地の増加等の課題を抱えており、良好な居住環境の維持・創出に向けた検討が必要です。また、社宅跡地等の大規模な土地利用更新時には、周辺環境との調和等を考えた土地利用を検討することが期待されます。
- JR東海道本線沿いは、本市において重要な産業ゾーンの1つであり、産業系の土地利用の維持・存続に向けた取組が必要です。
- 湘南C-X地区での拠点整備を活かして、地区全体の暮らしやすさを高めることが期待されています。また、新たな公共交通システムの導入等が見込まれる中、市内外からの交通結節点としての充実も求められます。
- JRを南北に横断する動線が容量的に不足していることから、藤沢厚木線の整備が期待されます。また、横浜湘南道路の整備に際し、居住環境への配慮が求められます。
- 城南特別緑地保全地区や引地川緑地等の保全と併せ、周辺に残されている緑等と一体的になった緑の拠点形成が期待されます。

(3) 地区の将来像

明るく楽しい未来を創るまち、めいじ

新しい都市拠点と既存の商店街が共存し、住む人、働く人が暮らしやすく、楽しめる地区を形成します。

新たに生まれ変わる辻堂駅周辺を中心に交通結節点としての機能を強化することで、様々な交流を育むとともに、住民の活発な地区内外への移動や交流をめざします。

城南の斜面緑地や引地川沿いの緑地等骨格をなす水と緑に囲まれた良好な居住環境とともに、広域的な商業やサービス機能、昔ながらの商店街が身近にある、暮らしやすく、利便性の高い住宅地の形成を図ります。

また、東海道本線沿線や湘南C-X等において、地区の活力と新たな交流を育む産業機能の維持・創出を図ります。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①湘南C-Xと商店街が連携した地区拠点づくり

- ・湘南C-Xにおいては、広域連携機能や複合都市機能等多様な機能を持つ都市拠点を形成します。
- ・本市の西のゲートにふさわしい活気のある、住民にとって親しみのある都市空間の創造をめざします。
- ・住民の暮らしやすさを高めるために、湘南C-X等の広域的な商業地と既存の商業地の機能分担・連携を図ります。

②安心して暮らせる良好な居住環境の維持・向上

- ・自然発生的に形成された住宅地では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、生活道路・公園の整備等、居住環境の向上を図ります。
- ・計画的に整備された住宅地では、良好な居住環境の維持に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・N T T社宅跡地等の大規模な建物・土地利用更新時や、新たな集合住宅の建築時には、周辺環境との調和・配慮・連携を図りながら、緑とゆとりのある環境の形成を促進します。

③地区の活力となる工業系土地利用の維持

- ・湘南C-Xでは、研究開発・業務機能等を集積した産業地として維持します。
- ・東海道本線沿いでは、工業系を中心とした産業機能の維持・更新を図ります。

④引地川沿いの農地の維持・保全

- ・市街化調整区域の農地の維持・保全に努めます。

交通

①ユニバーサルデザインによる交通結節点づくり

- ・辻堂駅を中心に、誰もが鉄道、バス、自転車、歩行等多様な交通手段を快適に利用できる交通結節点を形成・充実します。
- ・本市西部や西北部等との連携強化に向けた公共交通の充実を検討します。
- ・歩行者や自転車の利用者が安心して快適に移動できるように、交通管理等も伴いながら交通環境の改善・充実を図ります。

②広域幹線道路整備と地区内道路網の充実

- ・広域幹線道路である横浜湘南道路の早期完成と藤沢厚木線の整備に向けた検討を促進します。
- ・辻堂地区での大規模土地利用転換と併せ、周辺の交通環境向上につながる道路の実現に向けて検討します。

③安心して暮らせる生活道路網の充実

- ・広域幹線道路整備による地域分断の解消や交通安全対策を検討します。
- ・身近な道路環境の向上をめざし、地区の幹線道路に連絡する主要な生活道路等の整備を図ります。

水・緑

①地区の緑の核となる城南の斜面緑地、引地川、湘南C-X等の維持・充実

- ・城南の斜面緑地等の樹林および引地川沿いの緑地、市街地に残るまとまった樹林地等の維持・保全を努めます。
- ・湘南C-Xでは、高木並木等が配された道路や神台公園等の維持・充実を図ります。
- ・新たな建築、土地利用転換の際には、屋上緑化や敷地内緑化を促進します。

②地区の身近な憩い・交流の場となる公園・広場の確保と整備の推進

- ・歩いていける身近な公園の整備を推進します。
- ・住宅地の緑の維持・充実を、住民と連携しながら図ります。

景観・防災・都市づくり等

①周辺地域との調和した土地利用・建物更新の促進

- ・大規模な土地利用転換時には、地域の交通環境や地域コミュニティの維持、周辺の土地利用との調和、眺望に配慮した建築物の高さの抑制等、地域のまちづくりと連携した取組を図ります。

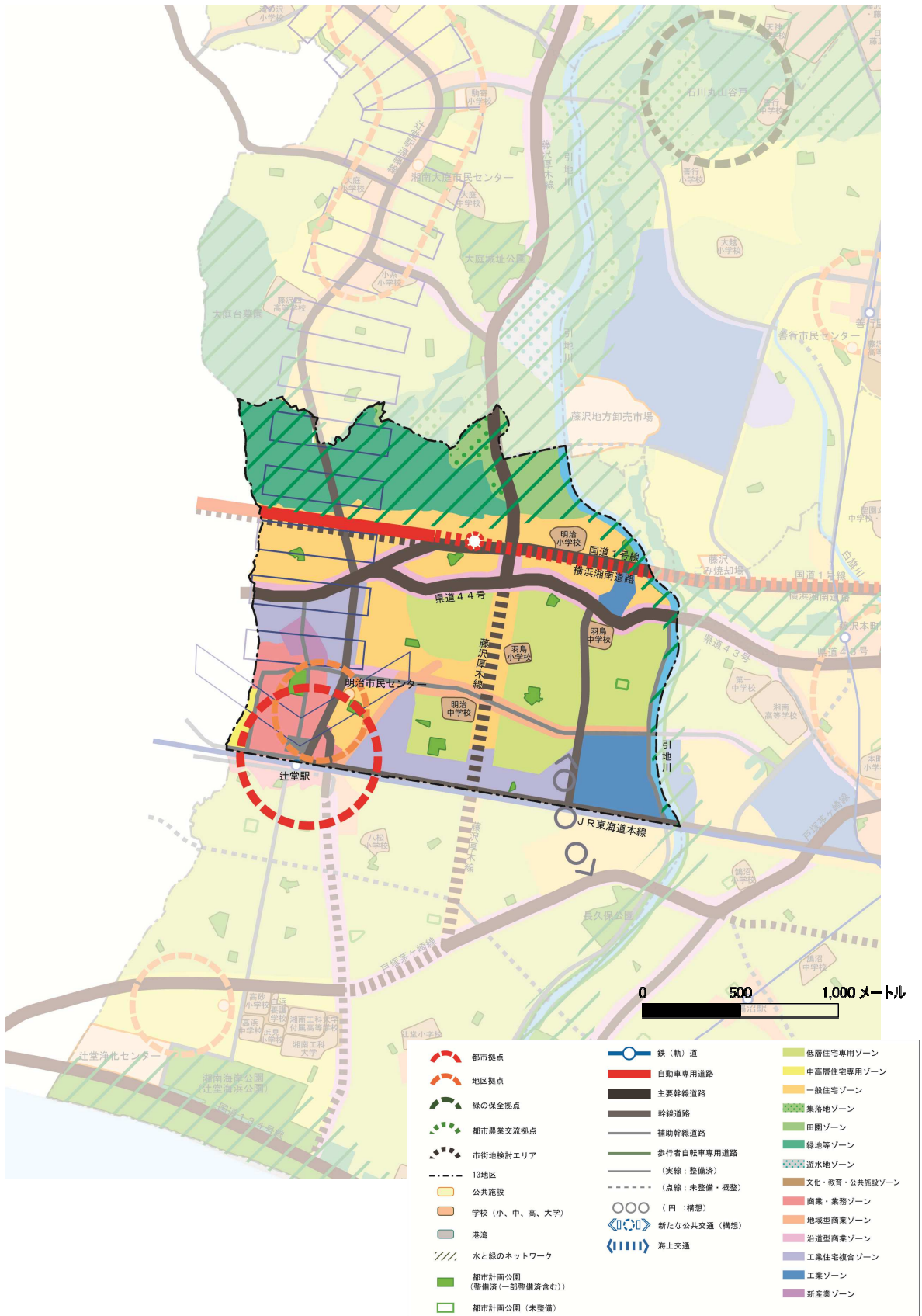
②湘南C-Xを中心とした景観づくり

- ・新たに創出する湘南C-Xでは、景観計画に則り質の高い都市空間・景観の形成を進めるとともに、周辺と連携・調和する景観を形成します。
- ・城南の斜面緑地等の自然資源や古い民家等の歴史文化的資源により形成される景観の維持・保全を図ります。

③災害に備えた都市づくりの推進

- ・安全に避難ができるよう、一時避難場所となる公園・広場の確保とともに、**ブロック塀の改修**、建物の不燃化を促進します。

明治地区将来構想図



7 湘南大庭地区

(1) 現況

湘南大庭地区は、相模野台地、高座丘陵の南端に属した緩やかな起伏に富む丘陵地で、東境には引地川に沿って水田地帯が広がり、西境には茅ヶ崎市の緑と隣接する自然の豊かな場所です。また、大庭城址をはじめ歴史的文化的文化財が点在しています。

昭和40年代、急激な人口増加に伴う無秩序な市街化を防ぐため、すぐれた緑地資源と変化に富む自然条件を活かした緑豊かな住宅地の開発を、また農業環境の保全・整備を目的として「都市と農業の調和するまち湘南ライフタウン」の総合的まちづくりを行いました。住宅地においては、豊富な緑地資源を活かし、オープンなコミュニティづくりをめざして中央けやき通り沿いに商業施設を、中心部に中高層系住宅を、外側に向かって低層系住宅を配置しています。集約化された農地は徐々に開発され、住宅地と混在しています。

公園・緑は、大庭城址公園をはじめとする都市公園が計画的に配置され、街の所々にある歩行者専用道路には街路樹が充実し、緑豊かな居住環境が形成されています。

道路は、生活道路に通過交通が入らない等機能別に配置されています。辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅等に連絡するバス網が中央けやき通りを中心に形成されています。

人口構成の特徴は昭和50～60年の間に住み始めた人々とその子供の世代が多いことであり、**急激な高齢化により市内でも高齢化率が高い地区となっています。**

(2) 都市づくり上の課題

- 当初の総合的まちづくりの考え方を継承しながら、今後も良好な居住環境が維持、形成できるような取組が必要です。未利用地や農地等の新たな土地利用においても既存の周辺環境と調和するような取組が求められます。
- 辻堂駅や湘南台駅への交通利便性の高さ、開発計画時に盛り込まれているコミュニティ活動拠点や地区中心商業地、公園等に支えられた良好な居住環境を維持・保全**する取組が求められます。**
- 急激な高齢化に対応するために、起伏の多い地形や歩道の安全性の確保あるいは向上への取組が必要です。
- 既存建築物の老朽化に対応した維持、改修等をとおして、高齢者等が安全、安心に生活できる環境形成**や地域コミュニティの活性化なども含めた総合的な取組が求められます。**
- 充実した地域コミュニティ機能が生まれ、地区内外の人々が交流し連携できるように、まちの中心部である中央けやき通りを、機能上、生活上、景観上より魅力あるものに育てる取組が求められます。
- 居住環境の豊かさを支える充実した街路樹や公園の樹木、街区を構成する農地を、適正に維持、管理する取組が求められます。

(3) 地区の将来像

住みたい 住み続けたいまち 湘南大庭

当初の開発計画に従い今日まで形成されてきた質の高い生活環境の維持・保全、更なる質の向上を図るため、市民が主体となったまちづくりを推進します。

地域コミュニティ活動の核となる湘南大庭市民センター周辺や、中央けやき通り沿いの大規模商業施設や様々な生活支援施設の集積を維持・充実**させる**とともに、辻堂駅、湘南台駅等の都市拠点に向けたバス交通等の公共交通の充実により、快適で暮らしやすい生活環境の形成をめざします。

湘南ライフタウンで創出された緑や、維持・保全されている農地や自然環境等との調和により、住民が憩い、愛着のもてる都市空間を形成し、住み続けたいまちをめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①良好な居住環境の維持・形成

- ・低層住宅地では、良好な居住環境の維持・保全に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・中高層住宅地では、緑豊かでゆとりある居住環境の維持・充実を図ります。
- ・南部の集落地では、緑豊かな居住環境の維持・保全に努めます。
- ・**災害時や緊急時に備えるため、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。**

②中央けやき通りにおける活気の維持・充実

- ・生活を支える施設が集積する中央けやき通りにおける活力の維持・充実をめざします。
- ・湘南大庭市民センター周辺では、地域コミュニティ機能の強化を図ります。
- ・南北に配置された大規模商業機能をはじめとする生活サービス機能の維持・充実を図ります。

交通

①地域間及び地域内の容易な連絡を可能とする公共交通の維持・充実

- ・住民の高い利便性を維持するために、また地区内外の人々が交流し連携するために、辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅等各都市拠点へ向けたバス交通網の維持・充実を図ります。
- ・辻堂駅より西北部方面へむかう新たな交通システム導入について研究します。
- ・子どもから高齢者まで、住民が移動しやすい地域内の交通手段や歩行環境のあり方を検討します。

②安心して移動できるみちづくり

- ・歩行者や自転車等で安心して移動できるよう、歩行空間のバリアフリー化や維持・管理等に努めます。

水・緑

①居住環境の豊かさを支える緑や水の適切な維持・管理

- ・街路樹や公園の樹木等、地区内にある緑について、住民参加による緑の管理、育成を促進し、適正な維持、管理を図ります。

②引地川緑地ゾーン等の緑の維持・保全

- ・引地川沿いに広がる斜面緑地や農地、大庭城址公園等のまとまりのある緑や、南部の市街化調整区域に広がる農地等の緑の維持・保全を図ります。

景観・防災・都市づくり等

①湘南ライフタウンにふさわしい景観の維持、形成

- ・起伏に富む地区にひろがる斜面地や引地川緑地等とともに、街路樹や公園と住宅地等、開発当初より育まれた良好な景観・風景の維持・保全を図ります。
- ・中央けやき通り沿い等における建替や新たな開発においても、地域の景観との調和を図ります。

②高齢化に対応したまちづくりの推進

- ・住民の安全で快適な生活を維持・充実するために、既存の道路や公園等を適切に維持・管理します。
- ・住民の地域交流や地区内外の様々な世代の人々の交流を拓げるために、公共施設の機能拡充や有効

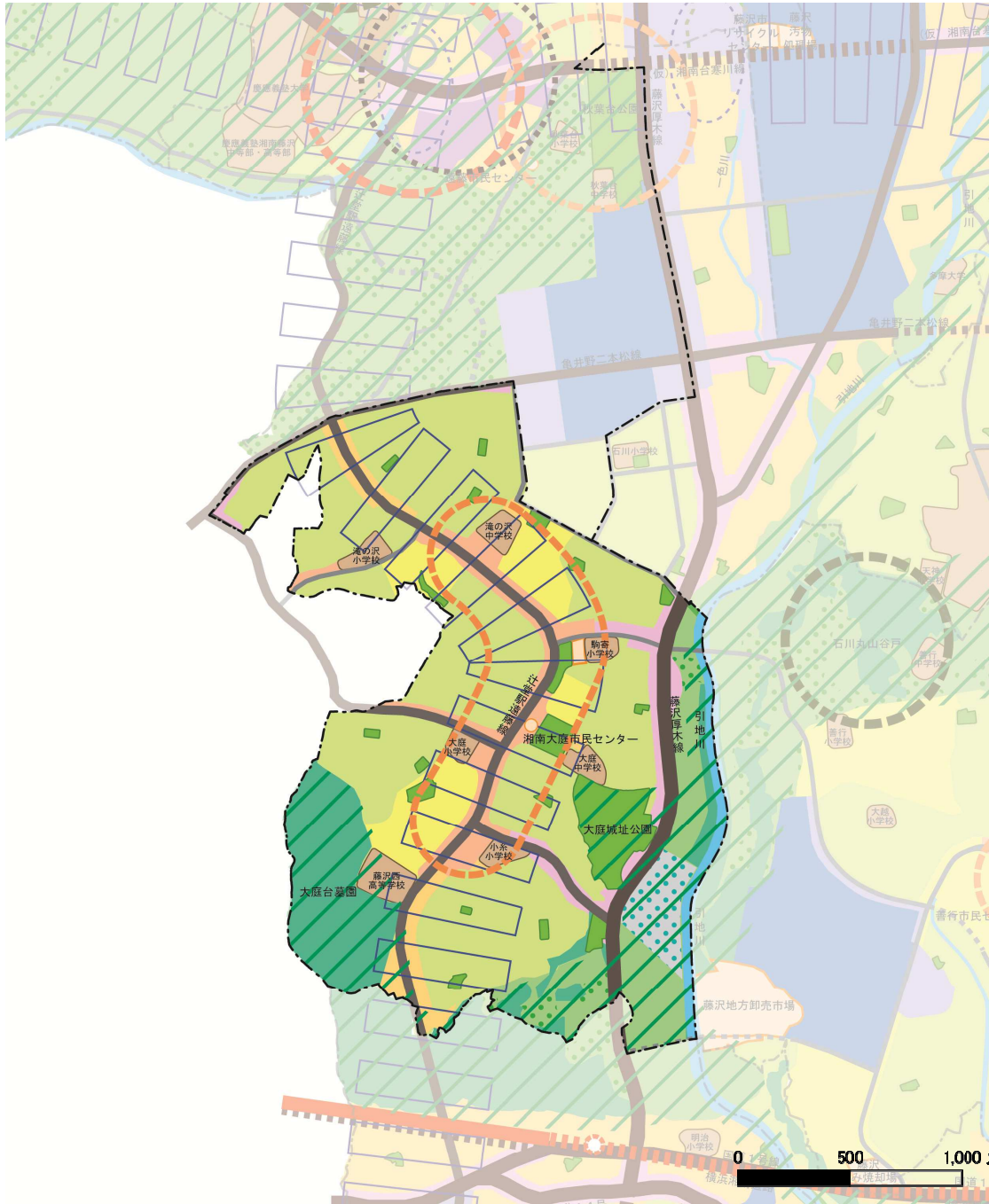
活用を図ります。

- ・住民が利便性の高い生活を維持・充実するために、商業機能の維持・充実を図ります。

・急激に高齢化が進んだ湘南ライフタウンにおける地域コミュニティのあり方や団地再生などの総合的な住宅施策について、検討します。

- ・まちの活力を維持するために、若い世代が住みたくなる都市環境のあり方を検討します。

湘南大庭地区将来構想図



- | | | |
|----------------------|--------------|---------------|
| 都市拠点 | 鉄(軌)道 | 低層住宅専用ゾーン |
| 地区拠点 | 自動車専用道路 | 中高層住宅専用ゾーン |
| 緑の保全拠点 | 主要幹線道路 | 一般住宅ゾーン |
| 都市農業交流拠点 | 幹線道路 | 集落地ゾーン |
| 市街地検討エリア | 補助幹線道路 | 田園ゾーン |
| 13地区 | 歩行者自転車専用道路 | 緑地等ゾーン |
| 公共施設 | (実線: 整備済) | 遊水地ゾーン |
| 学校(小、中、高、大学) | (点線: 未整備・概整) | 文化・教育・公共施設ゾーン |
| 港湾 | (円: 構想) | 商業・業務ゾーン |
| 水と緑のネットワーク | 新たな公共交通(構想) | 地域型商業ゾーン |
| 都市計画公園(整備済(一部整備済含む)) | 海上交通 | 沿道型商業ゾーン |
| 都市計画公園(未整備) | | 工業住宅複合ゾーン |
| | | 工業ゾーン |
| | | 新産業ゾーン |

8 善行地区

(1) 現況

善行地区は、西に引地川、中央に白旗川、東に境川が流れていることから坂が多い地形となっており、1960年（昭和35年）に小田急電鉄江ノ島線善行駅が開設されるまでは、傾斜地は山林、白旗川の谷筋は水田と集落という土地利用状況でした。

駅開設後、1964年（昭和39年）に荏原製作所が現在の位置に立地して以降、土地区画整理事業や民間の大規模な宅地開発、大規模な団地、駅前には県の総合スポーツ施設が立地し、善行地区のまちの基盤が形づくられました。近年では、善行坂の工業地域に指定されている斜面地でマンション建設が進んでいます。また、昭和40年代等に建設された団地等が建物・機能更新の時期を迎えつつあります。

石川丸山緑地及びその東側では、農地と山林が広がり、本市の南部と北部の市街地を分ける緑の帯となっています。市街地周辺の傾斜地山林は緑の景観を形成し、住宅地に潤いを与えています。

河川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれていると同時に、河川の氾濫、崖崩れ等の災害の危険性を伴っています。残された斜面緑地も開発により徐々に減少してきています。

地区内では、善行駅と善行団地以外の住宅地を結ぶ公共交通が少ないうえ、坂道が多く、駅アクセスが不便な地域もあります。

(2) 都市づくり上の課題

- 高齢者や障がい者が安心して通行できるように、狭隘道路の整備や行き止まり道路の解消等を図るとともに、坂道の多い地区特性を踏まえたユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの取組が求められています。
- 第一種中高層住居専用地域は、今後、住宅形態が混在化する可能性もあります。大規模土地利用転換も含め新たな土地利用や建物の更新に際しては、周辺地域との調和に向けた取組が求められています。
- 農地や山林の維持・保全や河川とのふれあいと併せた、緑と都市の交流機会の拡充に向けた取組が求められています。
- 産業系の土地利用の維持が求められています。
- 河川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれていると同時に、河川の氾濫、崖崩れの災害の危険性を伴っているため、地区における防災・減災の向上に向けた都市づくりが必須となっています。
- 地区内の道路ネットワークの見直しと、より円滑な移動を可能にする空間の確保や、移動手段の充実にに向けた取組が求められています。

(3) 地区の将来像

みんなが元気で、誰にもやさしい 坂のまち

善行のまちには傾斜地山林、農地、河川という多くの自然があり、それらは変化に富んだ緑の景観をつくりだしています。その豊かな自然と優れた眺望を活かし、緑と水につつまれた閑静な住宅地をめざします。また、自然と人と文化・歴史、産業等さまざまなまちの要素がうまく調和し、交流のある地区形成をめざします。

地区の生活の利便性を高めるために、地区の骨格となる道路や都市公園等の都市基盤の充実をめざします。更なる高齢化を見据えた身近な生活道路での安全・安心な道づくりや公共交通の充実、防災まちづくりにより、暮らしやすさと活力を高める地区づくりを進めます。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

- ①地区の特徴である丘の地形を活かしながら、安全で良好な居住環境の維持・保全
 - ・低層住宅を中心とした良好な居住環境は、今後とも周辺との調和を図りながら維持・保全します。
 - ・安全で良好な居住環境の維持・保全に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
 - ・建物の混在化を避け、周辺環境と調和した居住環境の維持を図ります。
 - ・基盤整備が遅れている住宅地では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、**ブロック塀の改修**等、居住環境の改善を図ります。
 - ・善行団地等では、超高齢社会に対応した充実や建物更新を誘導します。
- ②善行駅周辺における、地区の暮らしを支える拠点充実
 - ・地区住民の身近な生活を支えるため、駅前商業地の活性化や生活サービス機能の充実を図ります。
- ③農業生産の場となる農地保全と、集落環境の充実
 - ・市街化調整区域は、本市の中心的な農業生産の場として位置づけ、農業・農地への需要の高まりや多様な農業形態と連携しながら、耕作放棄地や荒廃地等の削減を促進します。
 - ・集落地の生活の安全性や快適性の向上のため、居住環境の整備を進めます。
- ④工業系市街地における産業機能の維持充実
 - ・工業系市街地では、良好な操業環境と産業集積の維持・向上を図ります。

交通

- ①地区間連携を支える交通ネットワークの形成
 - ・交通ネットワークの形成に向け、藤沢石川線の整備を推進します。
- ②善行地区における、安心して利用できる道路空間の改善
 - ・誰もがアクセスしやすい道路空間の維持・保全を進めます。
- ③安心して、移動しやすい交通環境の整備
 - ・高齢者をはじめ、移動することが困難な人でも安心して移動できるよう、身近な公共交通サービスの充実・維持を図ります。

水・緑

- ①石川丸山緑地や引地川を中心とした緑の拠点づくり
 - ・引地川親水公園、引地川緑道、引地川特別緑地保全地区等と併せ、引地川周辺に残る農地等の保全に努めます。
 - ・石川丸山緑地では都市緑地や特別緑地保全地区等の指定を図り、緑の拠点形成をめざします。
- ②斜面緑地の維持・保全
 - ・地区の特徴である傾斜地山林の維持・保全と併せて、市民との協働のもとに適切な管理についても取組を図ります。
- ③都市公園の整備充実
 - ・未整備となっている都市計画公園では、見直しを検討し整備を推進します。
- ④市民の憩いの場となる公園・広場空間の整備
 - ・斜面地においても、市民の憩いの場として、また災害時の一時避難場所として、公園や広場の充実を図るとともに、公園用地の確保策を検討します。

景観・防災・都市づくり等

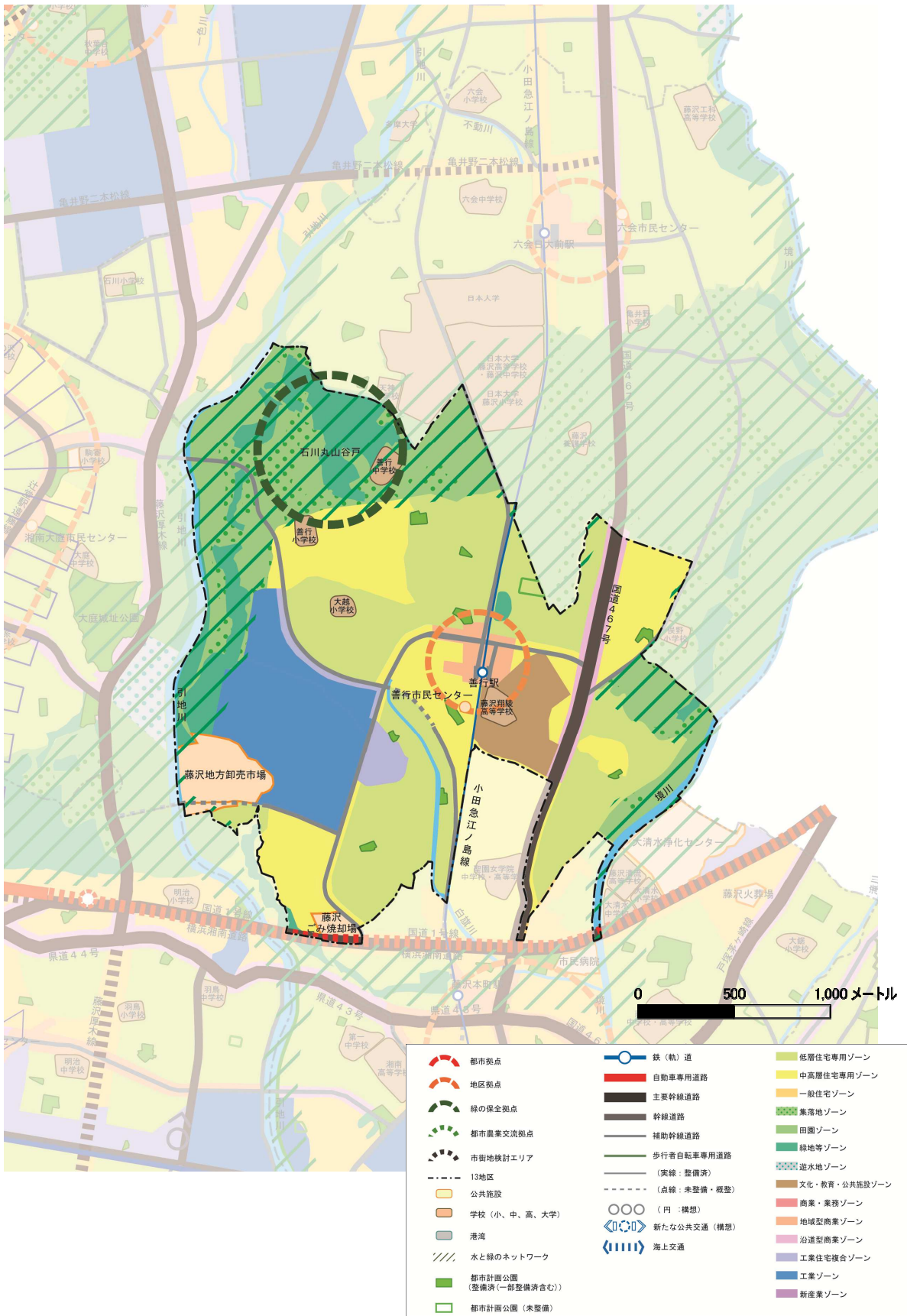
①丘を活かした街なみ、まちづくり

- ・地区の特徴である、傾斜地山林を背景とした住宅地の緑の景観を維持していくため、傾斜地山林の保全を図るだけでなく、傾斜地では、眺めを楽しめる道路や広場の整備を行い、丘を楽しめるまちづくりをめざします。

②河川における安全・安心の向上

- ・白旗川の治水対策を推進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。
- ・崖崩れの危険箇所の対策を促進します。

善行地区将来構想図



9 六会地区

(1) 現況

六会地区は1942年(昭和17年)に藤沢市に合併し、昭和40年代に土地区画整理事業が行われて以降、住宅地として発展をはじめました。現在では、自然的環境に恵まれた緑豊かな居住環境を形成しています。引地川、境川、谷戸、湿地、農地等の多くの自然が美しい景観をつくり出しており、地区の特徴となっています。

地区南部は市街化調整区域に指定され、引地川と境川を結ぶ緑の帯を形成しています。耕地面積が広く、本市の中心的な農業生産の場となっていますが、徐々に緑が減少してきています。

土地区画整理事業が行われた地区以外で、亀井野二本松線の整備が進んでおらず、地区内の道路網として機能が十分でない状況です。また、六会日大前駅周辺の地区中心部では、踏切や道路を歩行者や自転車、自動車等が錯綜し、安心して通行できない状況です。北東部では狭隘道路が多く、また宅地開発等による行き止まり道路が増えています。

公共交通は、ミニバスの導入による改善も見られますが、六会日大前駅を中心とした地区の中心部へ移動する手段が不十分な地域が残されています。

地区内には、日本大学をはじめとする文教施設が多く存しています。

(2) 都市づくり上の課題

■六会日大前駅周辺を、地域の中心拠点として、地区の活力を創出し、地区住民の暮らしやすさを高める必要があります。駅や市民センター等公共施設の周辺は、歩道や踏切等の歩行者への対応が十分でないため、**超高齢社会における安全な道づくり**が求められています。

■狭隘道路が多い地域や、開発による行き止まり道路が増えている地域では、地区住民がより安心して生活できるよう、改善に向けて取り組み、より安全なものとし、災害に強いまちづくりが必要です。

■地区が東西に広く、小田急線と引地川によって分断されている状況です。東西間の移動の利便性を高めるため、地区内の重要なネットワーク手段である亀井野二本松線の整備促進を図るとともに、南部や東部では六会日大前駅へアクセス性の向上が必要です。

■地区西部における公共交通の充実が求められています。

■市街化区域内の農地は、土地利用転換しやすいことから、今後、生産緑地制度の維持・活用や良好な市街地環境のあり方等の検討が必要です。また、市街化調整区域の農地は本市の中心的な生産の場として、将来にわたって維持保全が必要です。

■市街化調整区域に設置された**た**大規模直売施設は本市の農業振興の拠点として位置づけられており、都市と農業との交流の場として維持・活用するとともに周辺農地を今後とも保全することが必要です。

■境川、引地川に挟まれた六会地区では、河川沿いの斜面樹林や河川敷の緑を維持保全するとともに、水と緑のネットワーク形成に向けた取組が必要です。

(3) 地区の将来像

素的なふるさと 六会

地区内に立地する大学や高校等文教施設との協働のもと、恵まれた豊かな自然環境を活かし、誰もが安心して住むことのできる地区をめざします。

住民の身近な暮らしを支えるため、六会日大前駅周辺を地区の中心として、生活サービス機能を充

実するとともに、地区東西の移動の利便性や駅へのアクセス性を高め、多くの人が移動しやすく、暮らしやすい環境づくりに取り組みます。

超高齢社会における、災害に強い道づくりに取り組み、安全・安心して生活できる環境づくりをめざします。

地区南部に広がる農地や、境川、引地川沿いの斜面樹林等の自然を、地区の貴重な資源として将来にわたって維持保全し、大規模直売施設を活用しながら農業振興を図ります。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

① 六会日大前駅周辺部の、地区の暮らしを支える中心地としての充実

- ・ 六会日大前駅周辺を地区中心として、駅前商店街の活性化や生活サービス機能の充実を図ります。

② 安全・安心な住宅地として、居住環境の維持・改善

- ・ 災害時や緊急時に備えるため、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、ブロック塀の改修を進める等、安全・安心な居住環境を図ります。
- ・ 基盤整備を終えた地区では、良好な居住環境の維持に努めます。
- ・ 地区東部に多く残る未利用地では、土地利用の方向性について検討します。
- ・ 北部第二土地区画整理事業が施行済の地域では、隣接する工業地と共存する市街地を維持します。

③ 市街化調整区域における、農地の維持・保全と生活環境の維持・改善

- ・ 市街化調整区域の農地は、本市の貴重な農業基盤として、また、河川緑地や斜面緑地とともに緑の帯を形成する美しい景観資源として、将来にわたり維持・保全を図ります。
- ・ 遊休地となった農地は、市民農園や農業体験農園等交流の場としての有効活用を検討します。
- ・ 大型農産物直売施設設置による地域農業の向上や都市住民との交流等を考慮した総合的な農業基盤整備の維持充実を図ります。
- ・ 生活の安全性や快適性の向上のため、居住環境の整備を推進します。

交通

① 地区内の連絡を強化する道路網の充実

- ・ 地区内外の交流や移動を支えるとともに、鉄道を挟んだ東西をつなぐ道路網の充実に向け、善行長後線の整備を引き続き推進するとともに、亀井野二本松線等の整備を検討します。

② 生活の利便性を確保し、安全・安心な交通環境の改善

- ・ 地区拠点の周辺では、歩道の整備や段差解消といったバリアフリー化をはじめ、踏切の安全対策の検討等、歩行者が安心して移動できる安全な道づくりを進めます。
- ・ てんじんミニバスの運行の維持を図ります。さらに地区内の移動の利便性を高めるための身近な公共交通サービスの充実をめざします。

- ・ 相鉄いずみ野線の延伸に取り組むとともに、延伸に伴う新たな駅の設置に併せて、既存バス路線の再編など、交通利便性の向上をめざします。

水・緑

① 引地川・境川や農地を中心とした緑の維持・保全

- ・ 河川沿いの斜面樹林や河川敷の緑は、市街化調整区域の農地とともに、六会らしい自然景観をつくる水と緑の軸として一体的な維持・保全に努めます。
- ・ 引地川緑道や境川を中心に、六会の自然を満喫できる広域的なレクリエーションネットワークづく

りをめざします。

- ・斜面緑地は、貴重な自然資源・景観資源として、特別緑地保全地区の指定や市民等の保全活動等により維持・保全に努めます。

②地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の維持・充実

- ・都市公園は、住民主体による公園の維持管理を促進するとともに、公園の利用形態の変化に対応した使いやすい公園・広場づくりを検討します。

景観・防災・都市づくり等

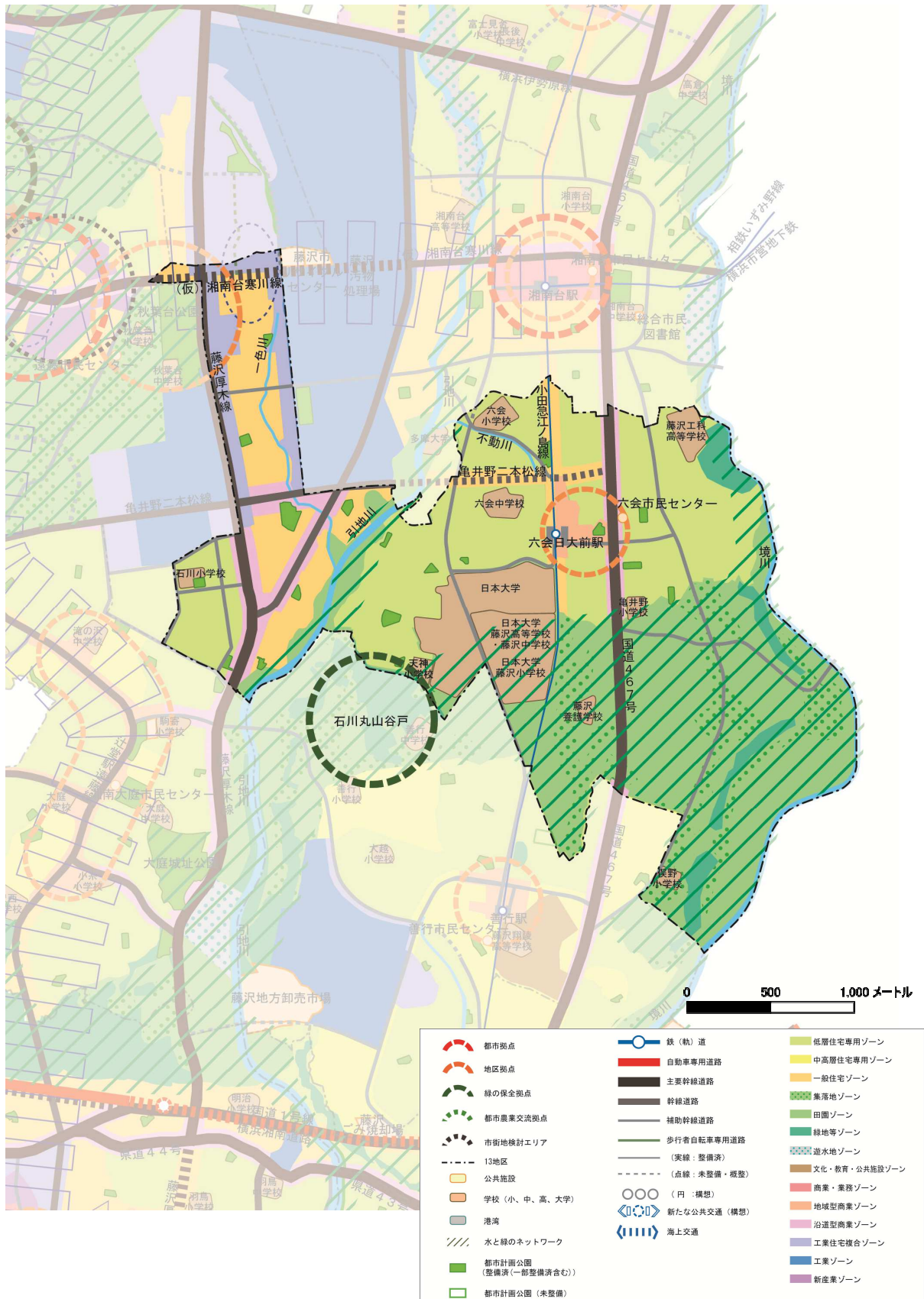
①文化にふれあうまちづくりの検討

- ・大学や高校が立地する地区の特性を十分に活かし、地域、大学、市が連携した文教地区にふさわしいまちづくりについて検討します。

②安全・安心の向上に向けた総合治水の推進

- ・境川、引地川の治水対策の促進及び一色川の治水対策の推進とともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。

六会地区将来構想図



10 湘南台地区

(1) 現況

湘南台地区は1942年(昭和17年)に合併した旧六会村の北部域にあたり、昭和30年頃までは水田と畑、斜面林等といった農村でした。

高度成長期に入り、平坦な地形や地盤条件等からいすゞ自動車等の進出が相次いだことから、本市では職住一体のバランスのとれた総合的な地域開発に向け「北部工業開発計画」を策定し、昭和30年代後半から土地区画整理事業や湘南台駅開設等の都市整備を計画的に進め、駅を核とした良好な市街地が形成されています。引地川、境川沿いの一部を除き、地区の概ねにおいて面整備を行い、住宅地や産業地が創出されました。

1999年(平成11年)には、湘南台駅に横浜市高速鉄道1号線や相鉄いずみ野線が延伸し、鉄道3線が結節するほか、ツインライナー(連節バス)が発着する等交通ターミナルとして充実しており、居住者のほか、就業者、学生等駅を利用し訪れる人が非常に多くなっています。

湘南台地区は市民センターの開設とともに1989年(平成元年)に誕生した新しい地区ですが、本市北部の拠点として、商業・業務・サービス機能が集積するほか、湘南台文化センターや総合市民図書館等、本市の核となる文化施設が立地し、暮らしやすく、利便性が高い地区となっています。

(2) 都市づくり上の課題

- 湘南台駅は鉄道3線の交通結節点として、居住者をはじめ就業者、学生等延べ**1日約16万人**の乗降客の利用があるのに対し、駅周辺での賑わいが欠けています。乗換が行われる地下から地上へ回遊したくなる商業・サービス機能の集積や都市空間の形成等、都市拠点にふさわしい魅力と仕掛けが求められています。
- 公共交通が非常に充実しているという特性を、超高齢社会、低炭素社会において、今後も地区の強みとして十分に活用でき、また活力となることが重要となってきます。そのためには、湘南台駅を中心に、多くの人々が安心してアクセスできるような交通環境の形成とともに、相鉄いずみ野線延伸が期待されます。
- 西側の工業団地は、地区及び市全体の活力創出の一翼を担っている地域であり、今後も工業地として維持するためにも、操業環境の充実・向上に向けた取組が必要です。
- 地区の骨格として南北方向に流れる引地川と境川の間に住宅地や商業地等の市街地が挟まれています。自然環境の保全・活用とともに、都市空間と一体となった回遊性を持たせ、市民等が楽しむとともに、本市北部への観光・交流の契機となることが期待されます。
- 就業者や大学生等多くの若い世代が地区を訪れ、交流することが持続していくことは、持続的な都市活力の創出、都市空間形成において、貴重な資源であり財産です。今後のまちづくりにおいて、どのように活用するか検討が求められます。
- 今田遊水地や下土棚遊水地の整備後には、平常時の上部利活用が期待されます。

(3) 地区の将来像

川と緑に囲まれ、豊かな文化を育て、みんなで創るまち湘南台

計画的に整備された市街地の中、地区の骨格である境川・引地川と湘南台駅を中心に地区全体の水と緑のネットワークを形成し、地区東西の一体感や都市的空間と自然的空間の連携・融合のもと、活力、やすらぎ、文化があふれる地区をめざします。

都市拠点である湘南台駅周辺を中心に地区全体の暮らしやすさを高めるとともに、交通ターミナル機能や、文化・交流機能を活かした質の高い都市空間形成を進めることで、地区の活力創出をめざします。

良好な街なみの維持・創出や様々な住民の主体的な取組とともに、地区で暮らし、交流する大学・事業所等とも連携しながら、地区の持つ文化・特性の充実・活用により、街の成熟化を図ります。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①湘南台駅周辺における賑わいと文化が集積し、魅力のある都市拠点形成の推進

- ・地区の暮らしや北部工業団地や大学等を訪れる来街者の交流を支えるとともに、駅利用者が回遊しなくなる商業サービス、文化、交流機能等の充実・更新と併せ、地下空間の活用等を促進します。
- ・多世代に使いやすい交通ターミナル機能を充実します。
- ・文化・交流拠点にふさわしい都市空間、街なみの形成を検討します。

②街の成熟化に併せた、安心して快適に暮らし続けられる住宅地づくり

- ・土地区画整理事業により整備された住宅地では、良好な居住環境を維持・保全します。
- ・市街地整備が遅れている地区では、生活道路の改良等居住環境の改善に努めます。
- ・良好な居住環境の維持・改善に向け、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。

・災害時や緊急時に備えるため、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。

③工業系産業機能の維持・充実の促進

- ・北部工業団地では、産業振興策と連携しつつ、工業系産業機能の維持・充実を促進します。

交通

①安全で快適に移動できる交通環境づくり

- ・交通利便性の向上や事故防止、渋滞解消に向け、公共交通の強化や道路整備、交通管理、横浜市区との円滑な連携に向けた検討等、総合的な交通対策を推進します。
- ・湘南台駅周辺を中心に歩行者や自転車等が、安全で快適にアクセスできる環境形成の検討を進めます。
- ・湘南台駅周辺から引地川緑道や境川サイクリングロード等へ、楽しみながら快適に回遊できるネットワークを検討します。

②幹線道路の交通混雑を軽減する道路整備の推進

- ・国道 467 号や高倉遠藤線等の幹線道路の交通混雑を軽減し、地区内の円滑な交通環境づくりにつながる未整備の都市計画道路の整備を推進します。

③相鉄いずみ野線の延伸促進

- ・健康と文化の森、さらには東海道新幹線新駅との連携を視野に、湘南台駅の広域交通網の結節性の向上に向け、湘南台駅から西側への相鉄いずみ野線の延伸を促進します。

水・緑

①引地川・境川を軸とした水と緑のネットワークづくり

- ・引地川や境川を中心に、斜面緑地の保全や市街地内の緑化等を進め、水と緑のネットワークの維持・充実を図ります。
- ・今田遊水地は、防災機能とともに、平常時における市民の憩いの場として、また自然学習の場とし

て整備を促進します。

②地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の充実

- ・住民主体による公園の維持管理を促進するとともに、明るく見通しの良い公園・広場の充実に努めます。
- ・引地川緑道の北側への延伸をめざした計画を検討します。

景観・防災・都市づくり等

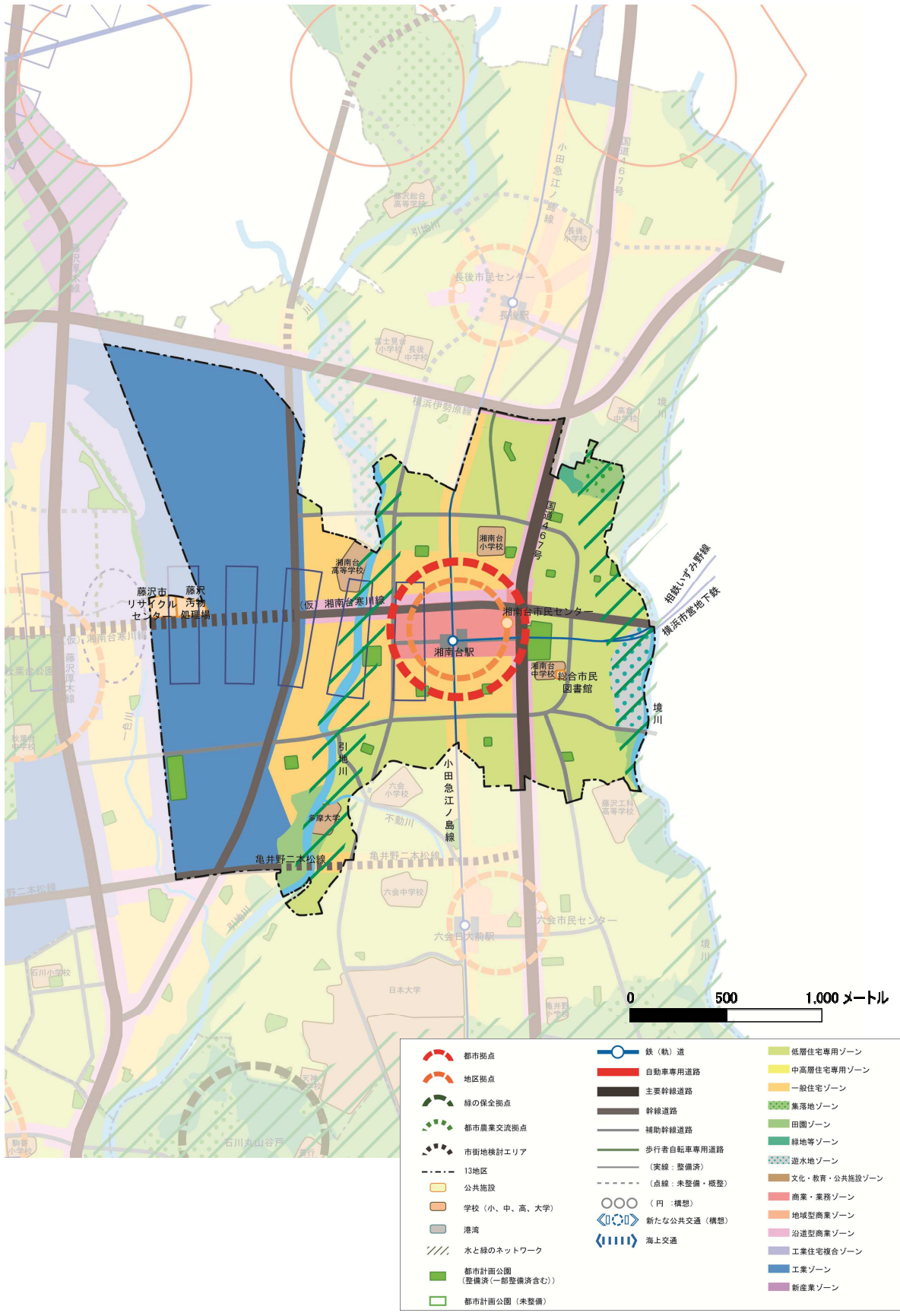
①湘南台駅周辺における魅力的な都市空間形成の促進

- ・湘南台駅周辺のまちづくりとの連携を図りながら、文化・交流拠点にふさわしい景観形成を図ります。

②今田遊水地と下土棚遊水地の整備促進

- ・水害から暮らしを守るとともに自然とふれあうことができる水辺として、今田遊水地や下土棚遊水地の整備を促進します。

湘南台地区将来構想図



1 1 長後地区

(1) 現況

大山街道（旧横浜伊勢原線）と滝山街道（旧藤沢町田線）が交差する、交通の要衝・宿場町として江戸時代から店や宿が立ち並び、周辺の農村の中心として栄えていました。1929年（昭和4年）に小田急江ノ島線の開業に伴い長後駅が設置されており、1955年（昭和30年）の藤沢市への編入以降も市北部の中心を担っていましたが、現在では、交通ターミナル、都市拠点として整備した湘南台駅周辺へと市北部の中心が移っています。

利便性の高さから自然発生的に宅地化していますが、住宅地と農地が混在し、比較的ゆとりがある市街地が形成されています。一方で、地区の骨格的な道路の不足、生活道路の狭隘・行き止まりといった都市基盤整備が不十分でもあります。

地区内には営農意欲が高い農家が多く、地区内を流れる境川、引地川沿いを中心とした市街化調整区域のみならず、市街化区域内にも農地が広がっており、生産の場であるとともに、良好な自然的環境として維持されています。

長後駅には、隣接地区や隣接市へアクセスするバスの発着が多く、市を超えた多くの住民、通学・通勤者が利用する交通結節点として、またゲート機能としての役割を果たしています。しかしながら、西口駅前広場の処理能力を超えた交通需要や、駅の東西を結ぶ道路基盤整備の不足による道路渋滞が課題となっています。また、駅周辺の商店街では、通過交通が多く歩道空間が十分に確保されておらず、安心して買い物がしにくい環境となっており、空き店舗の増加等、年々集客力が低下してきています。東口駅前の一部では、土地区画整理事業を終え、今後新たな土地利用、まちづくりが期待されています。

(2) 都市づくり上の課題

- 長後駅周辺では駅目的交通や通過交通の集中・輻湊により、慢性的な交通渋滞となっており、都市計画道路の整備や交通網の見直しも含めて道路基盤整備の不足を解消する取組が必要となっています。
- 長後駅は周辺地区や隣接市等の広域からのポテンシャルが高く、多くの駅利用者があるにもかかわらず、商店街を含め長後駅周辺では活力が停滞傾向となっています。地区の中心として、住民の暮らしやすさを高めるとともに、活力創出が必要です。長後駅西口では、特に綾瀬市へと連携するバス利用者が乗降する西口ターミナルの役割は大きく、この交流・集客を活用することが期待されます。また、長後駅東口では、土地区画整理事業により都市基盤、街区を十分に活かした活力創出が求められています。
- 住宅地の多くは、開発や自然発生的な宅地化が進み、都市基盤整備が十分ではない地域もあり、防災上の課題を抱えています。狭隘道路や行き止まり道路の解消による生活環境の充実等が求められています。
- 農業生産活動が活発な区域であり、市街化区域内の農地では、今後、生産緑地制度の維持・活用や良好な市街地環境のあり方等の検討が必要です。また、市街化調整区域の農地は本市の中心的な生産の場として、将来にわたって維持保全が必要です。

(3) 地区の将来像

さあつくろう！まちの輪・ひとの和・みどりの環

長後駅周辺では、これまで地区を育んだ歴史・文化を継承しながら、地区の中心として、また近隣

市等のターミナルとして充実を進め、住民の暮らしやすさとともに賑わいと活気を取り戻します。

緑に囲まれゆとりのある住宅地では、安心してこれからも暮らし続けることができる居住環境の維持・充実をめざします。

地区の骨格をなす河川や農地・緑地等自然的環境を維持・保全し、歴史と自然、活力があふれる一体的なつながりのある地区づくりを進めます。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①長後駅周辺における賑わい機能の充実

- ・長後駅周辺における回遊性や賑わいを育む商業地を形成するため、商業サービス機能の充実と地域との連携を図ります。
- ・長後駅西口では賑わい形成に向け、道路整備と併せて街区整備、機能集積等一体となったまちづくりを推進します。
- ・長後駅東口では、土地区画整理事業区域を中心に、駅前にふさわしい機能、建物誘導を図ります。

②居住環境の維持・改善の促進

- ・土地区画整理事業区域等の計画的に整備された低層住宅地では、良好な居住環境の維持・充実とともに、住民主体のまちづくりルール等を検討します。
- ・新旧の住宅が混在・密集する地区では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさないように努めます。
- ・避難地となる公園の整備・確保等の安全・安心な居住環境の改善や、周辺環境と調和した適正な土地利用に向け、地域の実情に合わせながらまちづくりのルール等を検討します。
- ・未利用地における無秩序な開発防止や生活道路網の確保等を誘導します。
- ・**災害時や緊急時に備えるため、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。**

③良好な営農環境の維持・保全と集落地との共存

- ・市街地を取り囲む市街化調整区域の農地は、本市の貴重な農業基盤として、また、河川緑地や斜面緑地とともに地区の骨格をなす緑空間として、農業振興策との連携を図りつつ、今後とも維持・保全します。
- ・集落地では、居住環境の安全性・快適性向上のため、住民発意による生活環境改善を図ります。
- ・幹線道路沿道等では、市街化調整区域として周辺環境と調和した土地利用誘導を検討します。

交通

①道路網の見直し・整備の推進

- ・長後駅周辺に集中する交通混雑の緩和と安全・安心な交通環境を確保するため、駅周辺の道路網について、都市計画道路の変更を含め、見直しを進めます。
- ・地区内外をつなぐ道路網の形成や通過交通の分散化を図るため、高倉下長後線等の都市計画道路の整備を推進します。

②交通ターミナルとしての機能強化の促進

- ・鉄道とバス間の乗り換え・連携強化を促進するため、適正規模である駅前広場の整備をユニバーサルデザインに配慮しながら検討します。

③公共交通機能の維持・充実

- ・市内各地区や隣接市と連携するバス交通の円滑な運行に向け、バス網の維持・充実を促進します。
- ・身近な公共交通サービスの維持・充実に努め、自家用車に依拠しない交通環境の形成を図ります。

④安心して回遊できる歩行・自転車空間の充実

- ・長後駅や商店街、市民センター等を中心に、安心して利用できる歩行空間の確保とバリアフリー化をはじめとした交通安全対策等を進めます。
- ・歩行者専用道、自転車道を活用しながら、地区内外へと楽しみながら回遊できるネットワークを充実します。

水・緑

①引地川・境川を軸とした環境づくりの推進

- ・引地川と境川では、河川沿いの農地や斜面林と一体となった形で、地区の水と緑の骨格として維持に努めます。
- ・県が整備を進める下土棚遊水地では、上部利用等市民とともにレクリエーションの場づくりを促進します。
- ・引地川緑道や境川サイクリングロード等を活用して、地区内に存在する憩いの森や公園、農園をつなぐ田園環境、河川等を楽しめるレクリエーションネットワークづくりを図ります。
- ・引地川緑道の整備を推進します。

②田園環境の維持・活性化の促進

- ・市街化調整区域では農地の維持・活性化とともに、良好な営農環境の維持を促進します。
- ・直売所等、農による交流・活力の場づくりを継続して進めます。

③身近な憩い・交流空間の充実

- ・住民に身近な交流空間となる緑の広場や憩いの森等の確保に努めるとともに、住民主体による維持管理活動を促進します。
- ・市街地内にある農地や平地林は、防災、レクリエーション上の貴重な空間として維持するとともに、交流空間としての活用を促進します。

景観・防災・都市づくり等

①長後駅西口周辺地区における一体的なまちづくりの検討・推進

- ・長後駅西口周辺の道路網見直しと併せて、市街地環境の改善及び長後駅周辺の利便性の向上、拠点機能の充実に向け、一体的なまちづくりについて検討します。

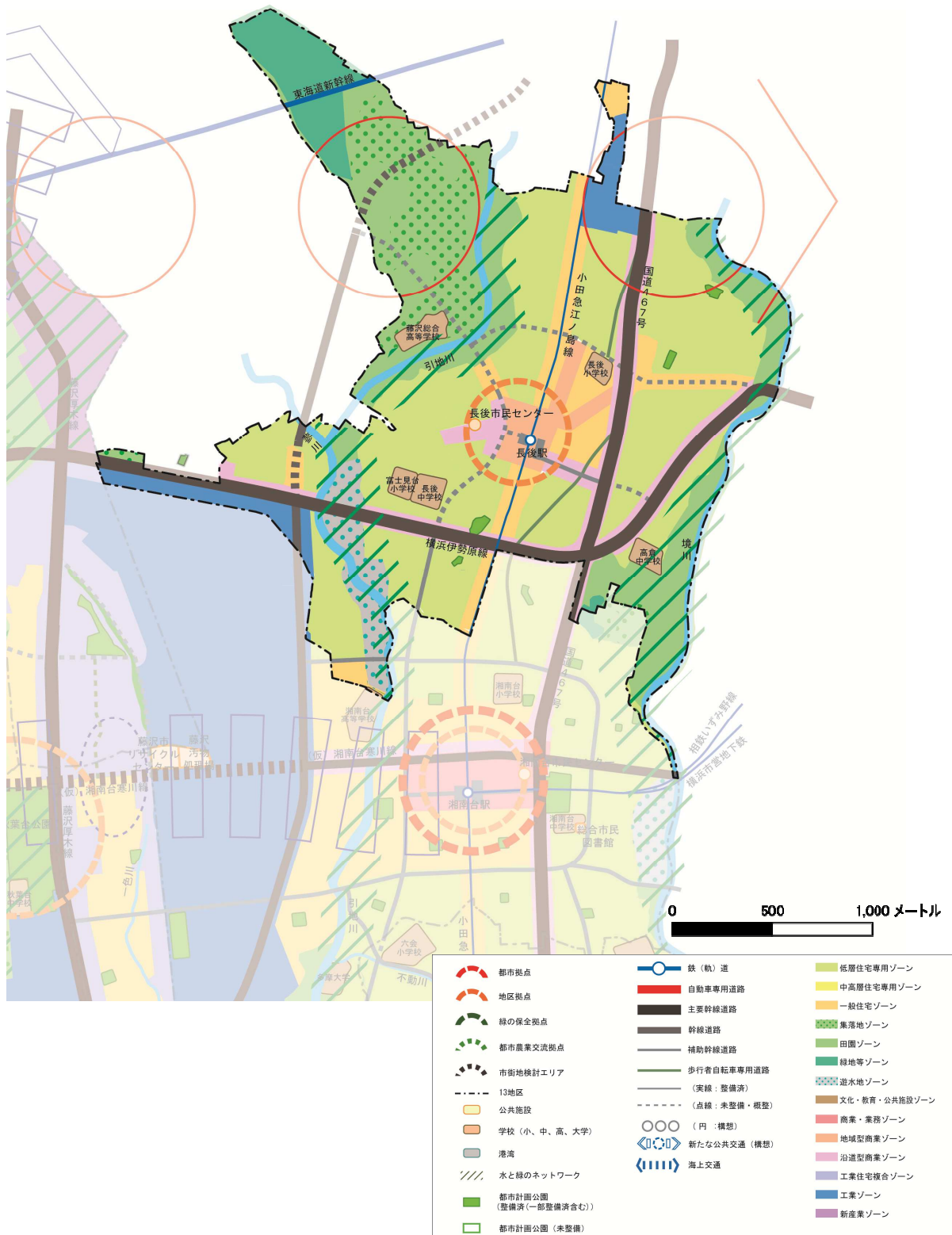
②引地川・境川における総合治水の推進

- ・水害から暮らしを守るとともに自然とふれあうことができる水辺として、下土棚遊水地の整備を促進します。

③長後の歴史がかおる街なみづくりの検討

- ・長後駅を中心に、大山街道と滝山街道の交差する交通の要衝・宿場町からの歴史を踏まえた、魅力的な街なみづくりについて検討します。

長後地区将来構想図



1 2 遠藤地区

(1) 現況

遠藤地区は、台地と谷戸によって構成される地区です。台地上の北東部から南東部には、中世の頃から発達した集落が数多くあり、小出川を中心に形成された谷戸部では、地形を利用して農業を中心にまちを形成してきました。

1955年(昭和30年)に小出村のうち、遠藤地区を藤沢市に合併編入して以降、地区東部の「北部工業開発計画」や南部の「西部開発事業」により、大規模な工場立地と良好な住宅地が整備されました。

現在も北部第二(三地区)の土地区画整理事業が進められているほか、菖蒲沢境地区や遠藤打越地区でも土地区画整理事業が行われました。

一方で、地区西北部では、農業地域として農業基盤整備を中心としたまちづくりが進められてきた結果、多くの自然が残されています。

地区のまちづくりは昭和60年代に入り、西部の農業地域に「健康と文化の森」構想が展開されたことを機に大きな変化をとげました。「文化の森」には慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスが中核施設として開校しているほか、「健康の森」には看護医療学部やインキュベーション施設が設置されるとともに、医療機能等の整備が行われました。健康と文化の森周辺については、計画的市街地整備の検討を行い、大学と一体となったまちづくりを進めています。

遠藤地区を含む本市西北部の周辺では、東海道新幹線の新駅設置をはじめ、それを中心とする「環境共生モデル都市」、東名高速道路(仮)綾瀬スマートインターチェンジ設置、(仮)湘南台寒川線整備等、広域的な事業が進展しています。

(2) 都市づくり上の課題

- 市街化調整区域内では、集落環境の改善が求められています。
- 「健康の森」では、良好な景観を有する谷戸環境を維持保全しながら、活用に向けた検討を進め、文化の森とともに都市拠点として活力創出への取組が必要となっています。
- 市街化調整区域では、相鉄いずみ野線の新駅構想等と併せて、周辺農地の都市的土地利用への転換が求められています。今後、周辺の自然環境との調和を図りながら計画的な誘導を行う必要があります。
- 高齢化が進む中、農地では後継者不足等により、耕作放棄地や荒廃地が増えており、土地利用の観点から対策が求められています。
- 市街化区域内に残る公共交通不便地域では、地区の移動の利便性が求められており、解消に向けた取組が必要となっています。
- 東海道新幹線新駅や東名高速道路(仮)綾瀬スマートインターチェンジ設置等の広域計画が進展しており、それらと連携する広い視野からのまちづくりが必要となっています。健康と文化の森を中心として、相鉄いずみ野線延伸や南北軸の新交通システムの導入により、広域的視点や地区の視点からの移動の利便性の向上が求められています。
- 地区内の安全性確保のため、浸水対策が求められています。

(3) 地区の将来像

新たな時代を拓く「健康と文化の森」を創造し“人と自然がいきづつまち”夢のあるまち遠藤をめざします。

「健康と文化の森」を中心とした新たな都市環境を形成し、魅力あるまちの創造を目標に、周辺都市や地域との連携を強化し、まちの賑わいと活気を高めるための公共交通導入の実現をめざします。

本市の三大谷戸の一つである遠藤笹窪谷（谷戸）をはじめ、里山や田園の美しい風景や豊かな自然環境は、まちの共有財産として、将来にわたって維持・保全を図るとともに、地域の様々な資源を活かした観光の充実により、多くの人々が訪れるまちをめざします。

併せて、耕作放棄地や荒廃地への対策や営農環境の充実等を図り、地域の人々が豊かに暮らせる、ゆとりと潤いのある生活環境の実現を図ります。

（４）まちづくりの基本方針

土地利用

①「文化の森」における教育・学術・研究機能の充実

- ・慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスを中心に、産学公連携による新たな産業創出や高度教育・研究機能を発揮できる環境整備を誘導します。
- ・大学に隣接する北側の地域では、学生等の居住施設やサービス施設等を誘導し、地域と大学との交流機能を創出します。

②豊かな自然環境と融合した「健康の森」の創出

- ・「健康の森」では、自然環境の保全を図りながら、都市機能の導入に向けた利活用の方向性の検討及び整備促進を図ります。
- ・健康医療施設等、地域の活力増進機能の**維持、充実**を図ります。

③生産性向上に向けた農地の保全・活性化と、生産基盤整備

- ・まとまった農地は食糧生産の場として維持するとともに、農業・農地への需要の高まりや多様な農業形態と連携しながら、耕作放棄地や荒廃地等の削減を促進します。
- ・幹線道路沿道の限定部分において、景観や周辺環境と調和した計画的な土地利用誘導を検討します。

④営農・集落環境の維持と、生活関連施設の整備による、生活環境の向上

- ・狭隘道路の解消や生活道路や下水道整備を中心とした生活排水処理施設の整備、公園の整備等、生活環境の向上を図ります。
- ・集落環境の改善が必要な地区では、生活の安全性・快適性の向上について検討します。

⑤身近な生活を支える都市サービス機能集積による地区中心拠点の形成

- ・「健康と文化の森」東側の区域は、交通の利便性を活かし、キャンパス支援施設や研究所等の立地促進とともに、地域生活を支える都市サービス機能の集積を図ります。

⑥既成市街地における、良好な生産環境や居住環境の形成

- ・市街化区域にある工業地においては、良好な操業環境の維持・保全を図ります。
- ・既成市街地にある工業・住宅混在地においては、居住環境に配慮しながら、良好な生産環境を保全し、その機能の維持・強化に努めます。
- ・菖蒲沢境地域は、ゆとりある良好な低層住宅地としての環境を維持、保全します。

・災害時や緊急時に備えるため、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。

交通

①広域的な交通拠点と連携する交通ネットワークの形成

- ・東海道新幹線新駅や東名高速道路（仮）綾瀬**スマート**インターチェンジ等の広域的な交通拠点と、地区内を結ぶ交通ネットワークの整備を周辺環境に配慮しながら進め、広域交通へのアクセス利便性の向上を図ります。

- ・市北部における東西方向の利便性強化のため、湘南台駅から健康と文化の森を通り、**倉見(寒川町)**方面に向けた相鉄いずみ野線の延伸を促進します。
- ・本市西部における南北方向の新たな交通システム導入について研究します。
- ②地域内の連絡を強化する道路網の形成
 - ・地区内と周辺地区との連絡強化のため、(仮)遠藤原線等、地区内外を結ぶ道路網の整備について検討します。
 - ・生活道路ネットワークや集落内における安心して歩ける道路環境の向上に努めます。
- ③公共交通の利便性向上
 - ・地区内におけるバス網の維持・充実を図ります。
 - ・**相鉄いずみ野線の延伸に伴う新たな駅の設置に併せて、既存バス路線の再編など、交通利便性の向上をめざします。**

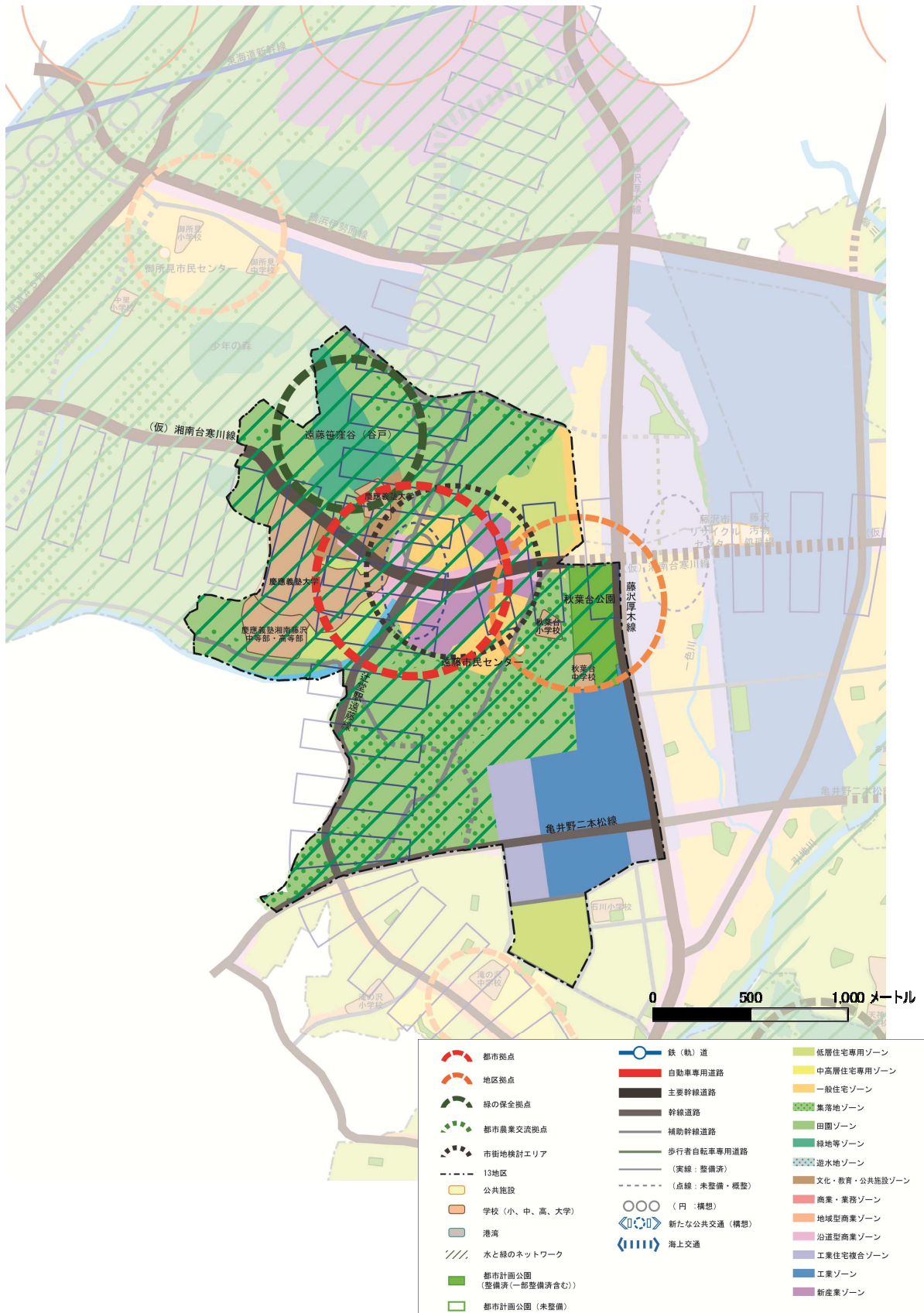
水・緑

- ①河川や緑等の景観保全を目的とした「水と緑のベルトゾーン」の形成
 - ・少年の森から健康と文化の森、そして小出川とその沿道、茅ヶ崎市の田園地域へのつながり等の地区内外を連携する「水と緑のベルトゾーン」として、市民活動や地域資源を活かしながら、ふるさとの心の豊かさを感じるゆとりある空間を形成します。
 - ・本市の三大谷戸の一つである遠藤笹窪谷(谷戸)の豊かな自然を、保全・活用します。

景観・防災・都市づくり等

- ①「健康と文化の森」を中心とした質の高い拠点空間の形成
 - ・健康と文化の森周辺は、相鉄いずみ野線の延伸の実現に併せ、新駅周辺の新たな都市機能の集積とともに、周辺環境と調和した都市空間・景観形成をめざします。
- ②豊かな自然景観の維持・保全
 - ・地区内の農地や山林を中心としたのどかな田園景観や、地区から見た周辺の眺望景観を維持・保全します。
- ③河川における安全・安心の向上
 - ・浸水被害の軽減に向け、小出川の治水対策を促進するとともに、**小出川流域の浸水対策を推進**します。

遠藤地区将来構想図



1 3 御所見地区

(1) 現況

本市の北西部に位置し、綾瀬市や海老名市、寒川町、茅ヶ崎市と隣接しています。御所見地区を含め周辺に市街化調整区域が広がっており、その中心部に位置しています。

御所見地区は、6村が1889年(明治22年)の市町村制により合併して「御所見村」となり、さらに1955年(昭和30年)に藤沢市に合併・編入しました。

13地区のうち最も面積が大きく、地区北東部に相模野台地等の丘陵地帯と河岸につながる平坦地、地区南部及び西部は相模川水系の小出川、目久尻川周辺の低地部により構成され、丘陵地を中心に既存集落が形成されています。

豊かな地勢と立地を活かした、野菜や植木、養豚等が中心の都市型農業が盛んであり、本市の農業振興地域として農業基盤整備を中心にまちづくりが進められてきました。そのため、現在でも多くの自然が残されています。

昭和30年代より本市が進めた「北部工業開発計画」が御所見地区にも部分的に変化をもたらし、地区東側には工業系市街地や菖蒲沢等の住宅地が形成され、横浜伊勢原線南側では既存の地区中心である住居系と工業系の市街地が飛び地で形成されています。また、市街化調整区域ではありますが、生活道路や下水道等の都市基盤整備を進めています。

現在、本市では「農・工・住が共存する環境共生都市」をめざした西北部地域のまちづくりを進めており、御所見地区では、新産業の森の形成に向け、計画的市街地整備の検討を進めています。

御所見地区を含む本市西北部の周辺では、東海道新幹線の新駅設置をはじめ、それを中心とする「環境共生モデル都市」、東名高速道路(仮)綾瀬スマートインターチェンジ設置、(仮)湘南台寒川線整備等、広域的な事業が進展しています。

(2) 都市づくり上の課題

- 超高齢社会を迎え、田園空間が多く広がる本地区では、公共交通の充実や身近な道路、下水道等の生活環境の整備等、地区活力を維持し、身近な暮らしやすさを高めていく取組が必要です。
- 現在進めている「新産業の森」等の西北部地域総合整備事業を、地区全体の活力へとつなげていくことが期待されています。
- 道路整備等により高まる開発圧力に対し、これらを活かした計画的な土地利用を検討するとともに、豊かな自然環境を無秩序な開発から守り、良好な田園環境・風景を維持・保全するための取組が必要です。また、まとまった樹林地についても、維持・保全に向けた取組が必要です。
- 農業に注目が高まる一方で、耕作放棄地・荒廃地は増加しています。御所見地区がめざす農業振興・交流や北部観光の振興に向けた基盤整備、空間形成等が期待されています。
- 東海道新幹線の新駅や東名高速道路の(仮)綾瀬スマートインターチェンジ設置等、本地区周辺地域にある広域的な計画を活かした、広い視野からのまちづくりが望まれます。

(3) 地区の将来像

住んで、見て、歩いてわかるまちの良さ

＝地域資源を活かし、北部新中心拠点を目指します＝

良好な田園環境の維持と暮らしやすさの向上を目標に、東海道新幹線の新駅や東名高速道路の(仮)綾瀬スマートインターチェンジ等全国へとつながる広域交通の更なる連携向上を活かした活気と活力のあるまちをめざします。

御所見中心拠点地区周辺における市民の暮らしを支え、暮らしやすさを高める拠点づくりや、「新産業の森」等の新たな産業基盤の整備を通じ、活力創出を進めます。

農業交流・振興への取組や農地保全、斜面林等の豊かな自然環境の維持・保全等、地域の活性化とともに、ゆとりと潤いのある地区の形成をめざします。

(4) まちづくりの基本方針

土地利用

①御所見中心拠点地区周辺における地域活力の交流を育む拠点形成

- ・御所見中心拠点地区周辺では、一体的な拠点として、地域交流・活動機能、地域商業機能等の充実を図ります。
- ・御所見中心拠点地区では、生活基盤施設の充実や地域の活力創出に資する計画的なまちづくりを推進します。

②新産業の森等の産業系土地利用の計画的誘導

- ・(仮)綾瀬スマートインターチェンジの整備を見据え、産業交流を導く新たな産業拠点として、周辺環境と調和した効果的な施設緑化等により豊かな緑につつまれた「新産業の森」の形成をめざします。
- ・藤沢厚木線沿道では利便性の高い交通機能を活かし、環境、情報分野、既存工業の新たな分野への展開等、研究開発施設等を段階的に立地誘導します。
- ・原北側では基盤整備を進め流通・業務地等への転換を図ります。
- ・幹線道路沿道では無秩序な土地利用を抑制しつつ、その一部については、景観や周辺環境と調和した計画的な土地利用を誘導します。

③既存住宅地の維持及び生活環境の向上

- ・狭隘道路の解消や生活道路の拡幅や新設、下水道整備を中心とした生活排水処理施設の整備、公園の整備等、生活環境の向上を図ります。
- ・既存集落と介在農地を含む区域は、交換分合により介在農地の集約とともに、居住型業務地等の創出を図ります。
- ・幹線道路沿道では、農地、樹林地、集落地との共生をテーマに、良好な沿道環境を維持するために、景観や周辺環境と調和した計画的な土地利用のあり方について検討します。
- ・市街化区域内の住宅地では、一般住宅地として店舗や事務所等と共存した良好な居住環境の形成を図ります。

・災害時や緊急時に備えるため、ブロック塀の改修等、安全・安心の向上を図ります。

④農地の保全及び農業振興・活性化の促進

- ・まとまった農地を食糧等生産の場として維持するとともに、農業・農地への需要の高まりや多様な農業形態と連携しながら、耕作放棄地や荒廃地等の削減を促進します。農道拡幅等の生産基盤整備により、生産性の向上を図ります。
- ・地域振興や地産地消の促進に向け、特色ある物産販売、農場でのレクリエーション機能等を有する「都市農村交流拠点」等交流の場づくりを促進します。

⑤広域交通環境を活かした工業系市街地としての維持・充実

- ・生産機能や研究開発機能等の維持及び立地誘導に向け、主要幹線道路横浜伊勢原線、藤沢厚木線等広域交通基盤を活かした、操業環境の維持・充実を図ります。
- ・既成市街地の工業、住宅混在地においては、居住環境に配慮しつつ、良好な生産環境を保全し、その機能の維持・強化に努めます。

交通

①地域交通との連携を強める道路交通ネットワーク形成の推進

- ・東海道新幹線の新駅や東名高速道路の（仮）綾瀬スマートインターチェンジ等全国交通へのアクセスとなる広域交通拠点や都市間連携の形成に向け、（仮）湘南台寒川線や丸子中山茅ヶ崎線の整備を促進します。
- ・地区内各方面からの広域連携強化に向け、（仮）遠藤 原線等の地区内幹線道路ネットワーク形成を検討します。

②広域連携を強化し、交流振興や利便性向上に資する公共交通の維持・充実

- ・本市北部における東西方向の利便性強化のため、湘南台駅から健康と文化の森を通り、倉見（寒川町）方面に向けた相鉄いずみ野線の延伸を促進します。
- ・本市西部における南北方向の新たな交通システム導入について研究します。
- ・地区内交通の維持を図ります。

水・緑

①水と緑のベルトゾーンの形成

- ・小出川や打戻川を軸に神奈川県立茅ヶ崎里山公園から少年の森にかけて、また目久尻川を軸に用田地区周辺にかけて、地区内外を連携する「水と緑のベルトゾーン」の形成をめざします。

②まとまりのある樹林地の保全

- ・用田の斜面地山林や 原の平地にある樹林等、既存のまとまりのある樹林地については、環境や景観、防災上の見地から保全に努めます。
- ・新たに計画的な土地利用誘導を図る地域では、樹林等の既存の緑地を中心に計画的な保全・創出を誘導します。

景観・防災・都市づくり等

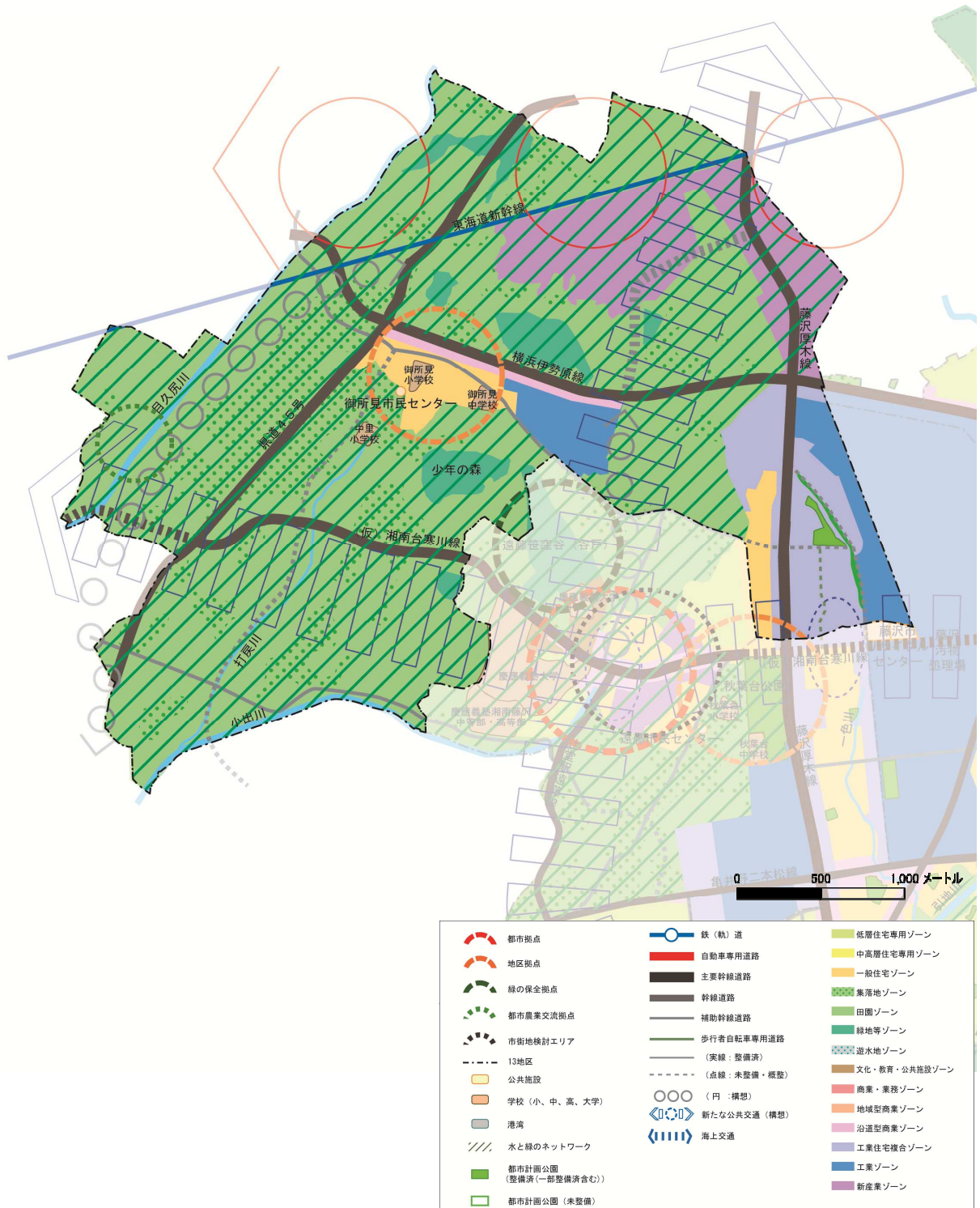
①「農・工・住が共存する環境共生都市」の実現に向けたまちづくり

- ・「西北部地域総合整備マスタープラン」の実現に向け、社会状況変化等に対応しながら、段階的にまちづくりを推進します。
- ・幹線道路沿道の一部等、無秩序な施設立地が想定される地区において、地域全体を見据えた中で区域を限定し、市街化調整区域の性格の範囲内での一定の都市的土地利用を計画的に誘導する等検討します。
- ・浸水被害の軽減に向け、目久尻川の治水対策を促進します。

②農を通じた交流振興を支える取組

- ・農業、農地への関心が高まる中で、農業・農地を通じた活気・活力創出に向けたまちづくりをめざします。
- ・地域全体をみすえ、交通環境と一体となった農業交流拠点、施設等の計画的な整備について検討します。

御所見地区将来構想図



第4章 推進方策

社会の成熟化に伴い、経済成長の鈍化や行財政の停滞、地方分権等が顕著になる中で、近年では都市づくり分野でも多様な手法や連携形態が出てきました。本都市マスタープランを実現するにあたっては、多様なまちづくりの担い手と連携していくことが不可欠となります。

蓄積した社会資本を有効に活用するとともに効率的な更新が求められる中、都市づくりに携わる行政、市民、事業者等、様々な主体が互いに役割分担し、連携・協力しながら、以下の方策のもと本都市マスタープランの実現をめざします。

1 13地区別まちづくりマネジメントの推進

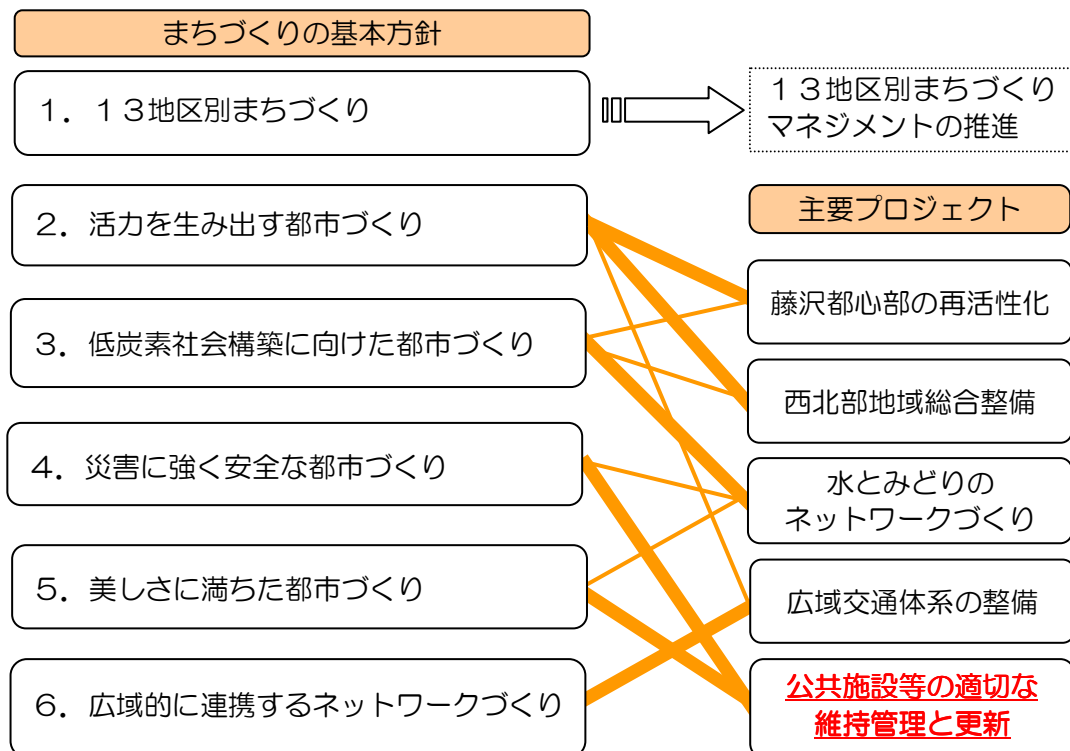
様々な都市サービス等を進めてきた13地区を単位として、まちづくりマネジメントを進めます。

これまで進めてきた市民との協働によるまちづくりを、13地区に設置されている「**会議体**」等の市民自治組織と連携しながら、今後は更に踏み込んだ市民力によるまちづくり活動の推進等のもと、市民と行政の協働による都市づくりを進めます。

その実現に向け、都市計画、都市づくり分野における専門性を有したまちづくりリーダーの人材育成に取り組みます。

2 主要プロジェクトの戦略的展開

将来都市像である「自立するネットワーク都市」の実現に向け、将来都市構造の根幹となる戦略的プロジェクトを多様な連携のもとに推進し、「**まちづくりの基本方針**」の実体化を図ります。



(1) 藤沢都心部の再活性化

本市の都心である藤沢駅周辺において、南北一体となった再活性化に向け、市民、事業者等との活性化方策の共有化を図ります。また、それに基づいた建物・機能更新の促進、様々な交通動線が共存する交通ネットワークの形成、駅・デッキ・駅前街区の回遊ネットワーク動線の形成等を、一体的かつ戦略的に展開します。

<短期に取り組む事項>

- ・藤沢駅周辺地区 再整備構想・基本計画に基づくガイドラインの策定
- ・藤沢駅 南北自由通路、駅前広場・デッキ整備の検討・推進

(2) 西北部地域総合整備

本市の活力を生み出す新たな産業ゾーンとして、農・工・住が共存する環境共生都市の創造をめざして、東海道新幹線新駅等広域プロジェクトと連携し、大学・病院等の高次都市施設や研究開発産業等の導入を図るとともに、生活基盤施設の整備を進めます。

<短期に取り組む事項>

- ・新産業の森地区の整備
- ・健康と文化の森の整備
- ・(仮)湘南台寒川線整備の促進
- ・(仮)遠藤 原線の整備
- ・健康と文化の森地区調整池の整備

(3) 水とみどりのネットワークづくり

都市と自然の共生をめざして、総合治水対策の一環として県が進める引地川・境川・目久尻川の河川改修と連携し、緑道や親水公園、遊水地等の整備を進めるとともに沿岸斜面緑地の保全を図り、水と緑のネットワークの保全と再生を図ります。

<短期に取り組む事項>

- ・特別緑地保全地区等の法制度を活用した三大谷戸の保全
- ・遊水地整備の促進
- ・引地川緑地の遊歩道整備

(4) 広域交通体系の整備

ネットワークを支える広域幹線交通網の強化・実現をめざして、国・県が進める主要幹線道路と相鉄いずみ野線の延伸構想の早期実現を促進するとともに、新たな交通システムの具体化を進めます。

<短期に取り組む事項>

- ・相鉄いずみ野線延伸の促進
- ・横浜藤沢線整備の促進
- ・(仮)新南北軸線の形成に向けた取組の推進(連節バスの導入等)

(5) 公共施設等の適切な維持管理と更新

少子超高齢社会においても、都市基盤等の機能維持や、より効果的な拠点形成を図るため、老朽化が進む公共施設等（公共建築物、道路、下水道等）の総合的かつ計画的な維持管理・更新を実施するとともに、複合化等による公共施設の再整備を進めます。

<短期に取り組む事項>

- ・公共施設等の計画的な維持管理による長寿命化の推進（予防保全等）**
- ・公共施設の機能集約・複合化等による再整備の推進**

3 多様化する都市づくりの担い手との連携推進

都市づくりの担い手が多様化する中で、自ら責任を持って活動を行う市民、NPO、事業者等との連携・協働による都市づくり及びネットワークづくりを進めます。また、地域の活性化や健全な都市経営へと繋がるような、多様な主体によるタウンマネジメントを促進します。さらに、より効果的、魅力的なまちづくりの推進をめざし、市民、事業者等の間での連携・マッチングを図ります。

時々の事業、施策に応じて、効果、効率、都市の持つべき品位・公正さ等様々な観点から、連携のあり方、手法等を選択し、質の高い都市形成を推進します。

4 都市計画・都市づくりを支える情報共有の更なる推進

都市づくりや都市管理の主体が多様化する中で、これまで蓄積した社会資本を有効に活用したまちづくりマネジメントを進めていくために、都市づくりに関する情報提供を充実するとともに、市民、行政、事業者間での情報の共有化を推進します。

5 進行管理と見直し

長期展望のもとに設定した将来都市像である「自立するネットワーク都市」の実現に向けては、その実現の過程において、施策の進捗状況をはじめ、都市づくりが将来都市像の実現に向かっているか把握することが重要です。市内の都市づくりや都市整備に関連する分野別計画の策定や施策実施時における適合性確保と共に、広域的な都市づくりにおいても本都市マスタープランを踏まえた関係都市との連携・調整を前提とします。

本都市マスタープランの実現に向けた進行管理においては、市民、事業者、学識経験者、行政等により構成する進行管理組織を設け、P（計画）D（実行）C（確認・評価）A（改善）サイクルを用いた進行管理を、概ね5年を目安に、またその他、必要に応じて行います。

確認・評価については、将来都市構造の実現に資する総合的な指標を設定、管理するとともに、まちづくりの基本方針を実体化する主要プロジェクトの進捗状況の確認等により行います。なお、指標については、成果指標（アウトカム指標）を基本としつつ、事業実施量（アウトプット指標）を組み合わせた複合的な指標を設定し、複数要素から都市の動向の把握に努めます。

さらに、社会経済情勢に大きな変化が生じた場合には、本都市マスタープランの見直しを行います。なお、部分見直しの必要が生じた際には、本都市マスタープランの基本的な考え方に沿った範囲に限り、進行管理組織が承認した検討組織による検討を行った上で、パブリックコメントや都市計画審議会の議を経る等の一定の手続きにより部分見直しを行います。

（参考）『将来都市構造の実現に資する総合的な指標』の設定

指標候補については、都市づくりの基本方針に合わせ、それぞれ指標を設定していますが、都市の動向を把握する際には、12個を一括りとして評価をしていきます。

なお、指標は、分野別計画等により進行管理しているものを基本とし、経年の変化が追えるとともに、できるだけ成果指標として示せるものを設定します。

（指標候補）

都市づくりの基本方針	指標（単位）	分野別計画・出典等
1 13地区別まちづくり	市街化区域内における DID（人口集中地区）の割合（％）	立地適正化計画
	市民の意識が高く、市民参加型の地域づくりが進んでいること。（％）	市民意識調査
2 活力を生み出す都市づくり	商業吸引力（％）	経済センサス
	夜間人口・昼間人口の比率（％）	国勢調査
3 低炭素社会構築に向けた都市づくり	温室効果ガスの削減率（％）	地球温暖化対策実行計画
	鉄道利用者増加率（％）	統計年報
4 災害に強く安全な都市づくり	住宅の耐震化率（％）	耐震改修促進計画
	都市計画道路整備率（％）	道路整備プログラム
5 美しさに満ちた都市づくり	緑地の確保率（％）	緑の基本計画
	まちと自然環境の調和がとれていること。（％）	市民意識調査
6 広域的に連携するネットワークづくり	最寄り駅まで15分圏域の人口割合（％）	交通マスタープラン
	年間観光客数（万人）	観光振興計画

6 これからの藤沢都市計画の考え方

地方分権の更なる推進や都市計画法改正時等には、これらに即した都市計画の変更等を進めますが、都市構造や土地利用等の基本的な枠組み・考え方について、本市では本都市マスタープランを継承し、継続的に運用します。

一方、全国的な人口減少社会において、本市においても2030年(平成42年)以降、緩やかではありますが減少が予測されるとともに、高齢化がますます進展していきます。

藤沢都市計画では、人口減少・少子超齢社会においても持続可能な都市となるよう、魅力ある移動しやすいまちづくりを着実に進め、市民ひとりひとりが元気に活動するとともに、地域で支え合える活力ある都市をめざします。

[用語解説]

	用語	意味	掲載ページ
ア	アメニティ	快適さや便利さ、潤い	<u>23</u>
	インキュベーション	新規事業や起業の立ち上げを支援するサービス・活動	<u>33, 91</u>
	雨水貯留浸透施設	雨水を一時的に貯めたり、地下に浸透させたりすることにより河川への流出を抑制する施設	<u>40</u>
	エコ・コンパクトシティ	中心市街地や主要な交通結節点周辺等を公共交通を基本にネットワークし、コンパクトで環境負荷の少ない「集約型都市構造」を持った都市の概念	<u>36</u>
	<u>NPO</u>	<u>営利を目的としない民間組織(Non Profit Organizationの略)</u>	<u>8, 101</u>
	延焼遮断帯	大地震時等において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間	<u>39, 59, 61, 65</u>
カ	<u>海洋レクリエーション機能</u>	<u>海を主たる活動の場とするレクリエーション(遊び・スポーツ・観光等)の機能</u>	<u>23, 34</u>
	<u>環境共生モデル都市、ツインシティ</u>	<u>環境と共生するモデル都市をめざす都市づくりとして、神奈川県が中心となって進めているプロジェクト。</u> <u>東海道新幹線新駅を誘致する寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚側地区とを新たな道路橋でつなぐツインシティ構想を中心に、両地区の機能分担と機能連携が図られた一体的な都市を整備し、全国との交流連携の窓口となるゲートの形成をめざしている。</u>	<u>12, 13, 45, 91, 95</u>
	クラスター型構造	一極集中に対して、多核分散型の拠点等を公共交通等でネットワークする都市構造	<u>25</u>
	景観形成地区	閑静な住宅地や個性ある商店街といった身近な生活環境の質の向上と美しく魅力ある街並み景観の形成を図るため、地区のまちづくりのルールを住民が定めることができる制度	<u>43</u>

	交通需要マネジメント	利用者のニーズを尊重しながら、車の利用の仕方や暮らしぶりを工夫することにより、自動車交通の円滑化を図ろうとする施策の総称 Transportation Demand Management (TDM)	<u>36</u>
	コンパクトな都市構造	集約型都市構造。市街地の無秩序な拡大に対し、持続可能な都市を形成するための空間像	<u>2, 15, 17</u>
サ	再生可能エネルギー	太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱等、一度利用しても比較的短期間に再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギー	<u>36</u>
	里山	人々の暮らしと結びついてきた近傍の林、森、山	<u>36, 92</u>
	<u>事業実施量（アウトプット指標）</u>	<u>事業を実施することによって直接発生した成果物・事業量（例：道路の整備による道路整備延長の増加）</u>	<u>102</u>
	<u>シビルミニマム</u>	<u>都市における市民生活の必要最小限の基準</u>	<u>5</u>
	<u>集約型都市構造</u>	<u>居住、交流等の各種機能を集積した都市構造。これからのまちづくりにおいては、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠となる。</u>	<u>19, 36</u>
	ストック	これまでに蓄積されてきた建築物や道路、下水道等の都市基盤	<u>1, 39, 40</u>
	スプロール	都市郊外部のスプロール化を指し、市街地が“無秩序に拡大”（sprawl の本来の意味）していく現象	<u>5</u>
	<u>スマートインターチェンジ</u>	<u>高速道路へのアクセスの向上を目的に、サービスエリアや、パーキングエリアまたは既存のインターチェンジの間に設置される ETC 専用インターチェンジ</u> <u>（ETC：高速道路などの料金所で止まらずに通行料を精算できるシステム（Electronic Toll Collection System の略））</u>	<u>20, 45, 91, 92, 95他</u>
	<u>成果指標（アウトカム指標）</u>	<u>事業を実施することによって得られた成果（例：道路の整備による渋滞延長・事故等の解消）</u>	<u>102</u>
	<u>生物多様性</u>	<u>様々な生態系が存在すること。並びに生物の種間及び種内に様々な差異が存在すること</u>	<u>24, 36</u>

	ゼロ・エミッション	発生する廃棄物を全て価値あるものとして利用し、排出物をゼロにしようとする考え方	<u>37</u>
	<u>ソフト対策</u>	<u>津波避難訓練や津波避難路への案内シールの貼り付けなど、物理的な構造物等を用いることなく行うことができる対策（対義語：ハード対策）</u>	<u>2, 39</u>
タ	<u>ターミナル</u>	<u>鉄道やバス路線等の終点始点となり、分岐点として多数の路線を束ねる役割を持つもの</u>	<u>22, 45, 63, 83, 84他</u>
	タウンマネジメント	都市経営の視点のもと、ソフトやハードな施策・取組を総合的、一体的に捉えて計画し、推進することで、街の活力を復活・維持させること	<u>101</u>
	地区計画	都市計画法に基づく制度。地区レベルで生活環境を保全したり整備するため、建築物の用途・形態等に関する制限や、道路、公園等の配置等について地区の特性に応じて、きめ細かく定めることができる。計画の策定には、地区内の住民の積極的な参加と協力が必要である。	<u>25, 31, 43, 56, 64</u>
	<u>超高齢社会</u>	<u>総人口に対して65歳以上の高齢者人口が占める割合を高齢化率という。高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」と定義される。</u>	<u>1, 15, 19, 31, 101他</u>
	<u>長寿命化（公共施設等における）</u>	<u>予防保全型の適正な維持管理を行うことで、公共施設等を長期間利用できるようにすること。また、新たに施設整備を行う際には、長期に利用できる仕様とすること</u>	<u>43, 101</u>
	<u>調整池</u>	<u>集中豪雨などの局地的な出水により、河川の流下能力を超過する可能性のある水を河川に入る前に一時的に溜める池</u>	<u>100</u>
	D I D	人口集中地区（Densely Inhabited District の略） 国勢調査結果をもとに、原則として人口密度が1k㎡当たり4,000人以上の地域で、実質の都市的地域、狭義の都市としての市街地の規模を示す指標	<u>29, 102</u>

	<u>都市機能</u>	<u>医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等の都市の生活を支え、都市の魅力を形成する機能</u>	<u>1, 11, 22, 33, 45他</u>
	<u>都市基盤</u>	<u>道路・鉄道等の基幹交通施設や緑地・公園などの都市のさまざまな活動を支える最も基本となる施設</u>	<u>5, 30, 39, 43, 101他</u>
ハ	バリアフリー	高齢者や身体障がい者等の社会生活に妨げとなる障害を取り除くこと	<u>8, 39, 42, 48, 52他</u>
	<u>ハード対策</u>	<u>道路（津波避難路）や堤防等の整備など、物理的な構造物による対策（対義語：ソフト対策）</u>	<u>2, 39</u>
	ビオトープ	bio（生物）と tope（場所）を合成したドイツ語。単に位置的な場所としてのみ捉えるのではなく、多様な動植物や微生物が生息していくことができるような、水、大気、土等も含めて、良好な環境を有する場所	<u>36</u>
	<u>ボーダーレス化</u>	<u>国境をはじめ、業種、業態、時間、組織、人材、仕事、性別などの様々な境界がなくなること</u>	<u>9</u>
マ	モーダルシフト	環境問題の視点から、輸送のモード（方式）を切り替えること	<u>36</u>
ヤ	谷戸	丘陵地帯が浸食されてできた谷あいの低湿地、及びその周辺の斜面樹林を含めた地形	<u>24, 36, 59, 91, 100他</u>
	<u>遊水地</u>	<u>洪水時の河川の流水を一時的に氾濫させる土地</u>	<u>40, 83, 84, 85, 89, 100</u>
	ユニバーサルデザイン	障がいや年齢、国籍などにかかわらずあらゆる人が快適に利用できる製品や建物、空間をデザインし、一人でも多くの人が、より使いやすく快適にするという思想	<u>8, 15, 30, 33, 42他</u>

	<u>要配慮者</u>	<u>災害発生時において、必要な情報を迅速かつ的確に把握し、自らを守るために安全な場所に避難するなどの一連の行動をとることが困難であったり、自宅を失うなどの理由により避難施設で生活する場合に、他者の配慮を必要とする方々（高齢者、障がい者、外国人、乳幼児、妊婦等）</u> <u>また、これらの要配慮者のうち、高齢者や障がい者など、災害が発生した場合に一人で避難することが困難であり、その円滑かつ迅速な避難の確保を図るために、特に支援を要する方々を「避難行動要支援者」として位置付けている。</u>	<u>16</u>
	<u>予防保全</u>	<u>建築物等に不具合や故障が生じる以前に、修繕等を行うことで、性能・機能を所定の状態に維持する保全の方法</u>	<u>101</u>
ラ	<u>ライフライン</u>	都市生活の維持に必要な不可欠な電気・ガス・水道・通信・輸送等	<u>39</u>
	<u>ラダー型の交通軸</u>	<u>鉄道や幹線道路といった交通が、縦軸（南北）と横軸（東西）方向によるはしご型に配置された交通軸</u>	<u>20, 22</u>
	<u>ランドマーク</u>	ある地域の目標となる標識、地形、建造物	<u>67</u>
	<u>立地適正化計画</u>	<u>医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直した計画</u>	<u>2, 19, 40, 102</u>
	<u>連節バス</u>	<u>大量輸送のために車体が2連以上につながっているバス</u>	<u>83, 100</u>