



*Fujisawa  
Urban  
Master Plan*

# 藤沢市都市 マスタープラン

2018年(平成30年)3月部分改定





Fujisawa  
Urban  
Master Plan

住宅や産業、学校

また地域のコミュニティや緑、水、交通、そして人。

様々な要素が集まって都市は形成されています。

溢れる緑と海の広がり

陽がふりそそぎ、潮風が通り抜ける

藤沢市のまちづくりをイメージしています。

# 目次

---

## ■ 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	6
2 藤沢市都市マスタープラン策定及び改定の背景	7
3 藤沢市都市マスタープラン部分改定の目的	8
4 藤沢市都市マスタープランの役割と位置づけ	9
5 計画の構成	10

## ■ 第1章 現況と課題

---

1 藤沢市都市づくりの経緯	12
2 藤沢市の現況と特性	13
3 将来展望	15
4 都市づくりの主要課題	22

## ■ 第2章 全体構想

---

1 基本理念	30
2 目標とする都市	31
<b>1</b> 将来都市像	31
<b>2</b> 将来都市構造	32
<b>3</b> 将来フレーム	40
3 都市づくりの基本方針	42
<b>1</b> 13地区別まちづくり	43
<b>2</b> 活力を生み出す都市づくり	45
<b>3</b> 低炭素社会構築に向けた都市づくり	49
<b>4</b> 災害に強く安全な都市づくり	52
<b>5</b> 美しさに満ちた都市づくり	55
<b>6</b> 広域的に連携するネットワークづくり	58



---

### ■ 第3章 地区別構想

---

1 片瀬地区	63
2 鶴沼地区	71
3 辻堂地区	79
4 村岡地区	87
5 藤沢地区	95
6 明治地区	103
7 湘南大庭地区	111
8 善行地区	119
9 六会地区	127
10 湘南台地区	135
11 長後地区	143
12 遠藤地区	151
13 御所見地区	159

### ■ 第4章 推進方策

---

1 13地区別まちづくりマネジメントの推進	168
2 主要プロジェクトの戦略的展開	169
3 多様化する都市づくりの担い手との連携推進	172
4 都市計画・都市づくりを支える情報共有の更なる推進	172
5 進行管理と見直し	173
6 これからの藤沢都市計画の考え方	174

### ■ 資料編

---

1 用語解説	176
2 藤沢市都市マスタープラン部分改定の経過	180





# 序 章

*Fujisawa Urban Master Plan*

## 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
- 2 藤沢市都市マスタープラン策定及び改定の背景
- 3 藤沢市都市マスタープラン部分改定の目的
- 4 藤沢市都市マスタープランの役割と位置づけ
- 5 計画の構成

# 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、部分改定を行いました。

部分改定にあたっては、次の項目を追加・強化しました。

## (改定にあたり追加・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した。

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した。

### 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した。

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。

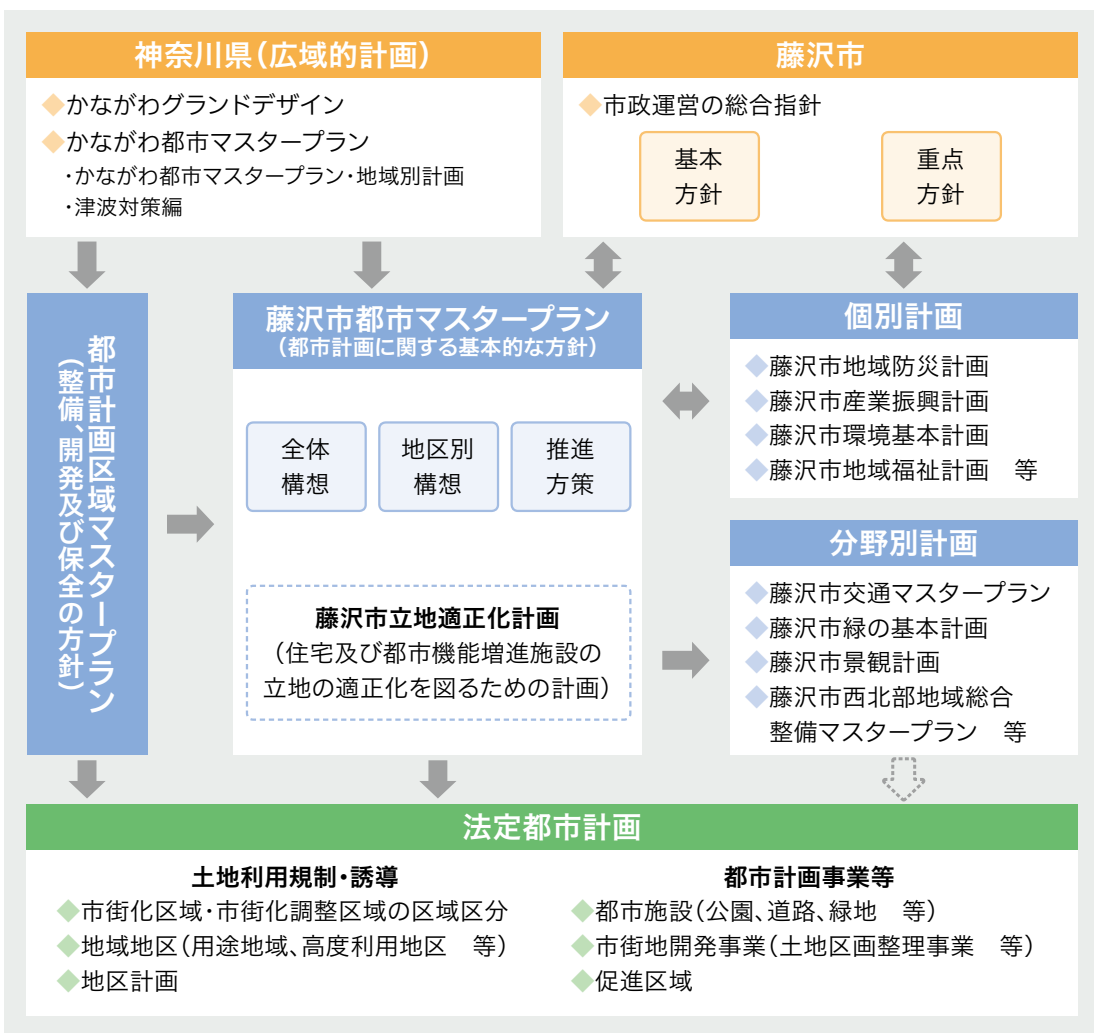
### ③進行管理(確認・評価)におけるより分かりやすい指標の考え方の追加

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した。



# 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・変更の際の指針となります。
- (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、次の構成とします。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

## 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。

### 1. 基本理念

都市づくりの基本的視座

### 2. 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

### 3. 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って「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。

## 資料編

用語解説・藤沢市都市マスタープラン部分改定の経過





# 第1章

*Fujisawa Urban Master Plan*

## 現況と課題

- 1 藤沢市都市づくりの経緯
- 2 藤沢市の現況と特性
- 3 将来展望
- 4 都市づくりの主要課題

# 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70km<sup>2</sup>)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・充実の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いますが、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設定されている、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次に整理します。

### 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。

「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、湘南都市圏域の都市づくりの目標を『山なみをのぞみ、海と川が出会い、歴史を生きし文化を創造する都市づくり』とし、基本方針が次のように設定されています。

#### 「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

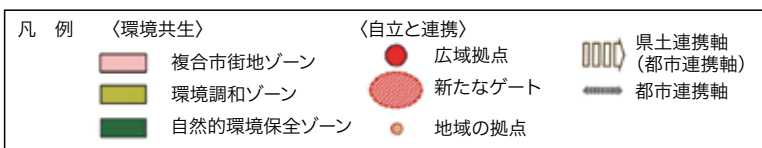
- ◆ 新たなゲート：南のゲート(ツインシティ)
- ◆ 広域拠点：藤沢駅周辺、平塚駅周辺、秦野駅周辺
- ◆ 地域の拠点：湘南台駅周辺、茅ヶ崎駅周辺、伊勢原駅周辺、寒川駅周辺、大磯駅周辺、二宮駅周辺
- ◆ 新たな地域の拠点：村岡・深沢地区、辻堂駅周辺



# 相模連携軸総合整備方針図



# 湘南都市圏域 — 将来都市構造 —



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次に整理します。

#### 県土連携軸

- ◆ 相模軸：JR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、次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が次のように設定されています。

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県及び市町村等で応援体制を整備するとされています。

##### 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

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

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。

## 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きています。
- ◆ 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きています。
- ◆ 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。

## 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。

## 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。

## 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。



## 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。

## 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。

## 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。

## 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。

# 部分改定検討のための基礎資料

## (1) 現状指標

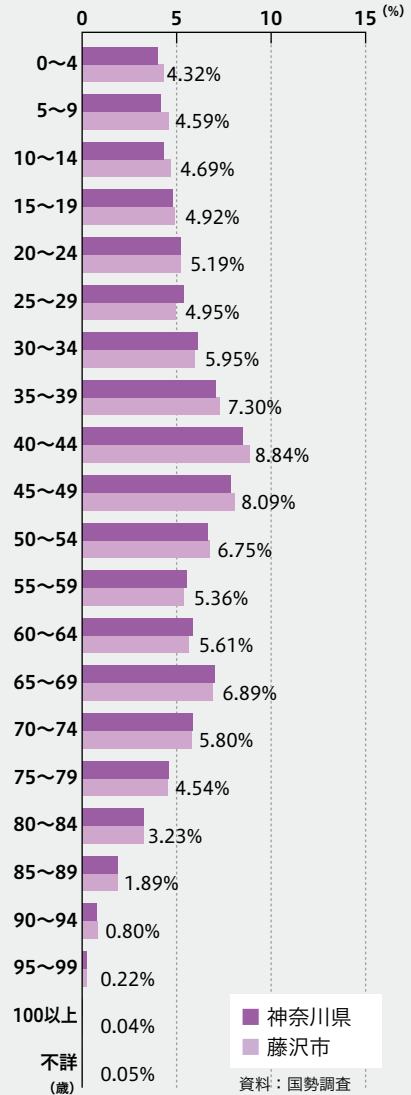
### ① 人口・世帯等

#### 人口の状況

資料：国勢調査

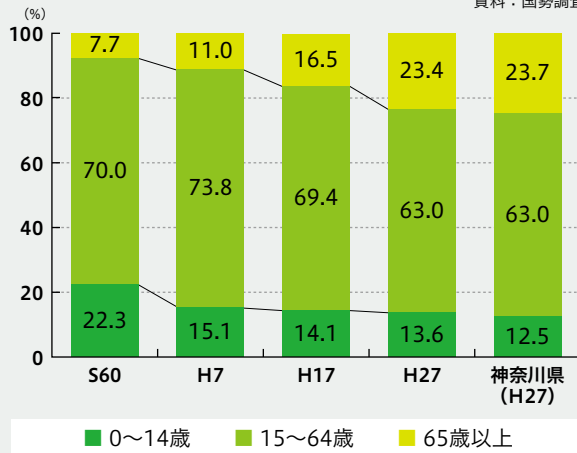
	S60	H7	H17	H27
全体(人)	328,387	368,651	396,014	423,894
増加率(%)		12.3	7.4	7.0
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	4,716	5,304	5,697	6,093
世帯数	108,775	137,993	161,232	180,170
増加率(%)		26.9	16.8	11.7
世帯規模(人)	3.02	2.67	2.46	2.35

#### 年齢別人口の構成(平成27年)

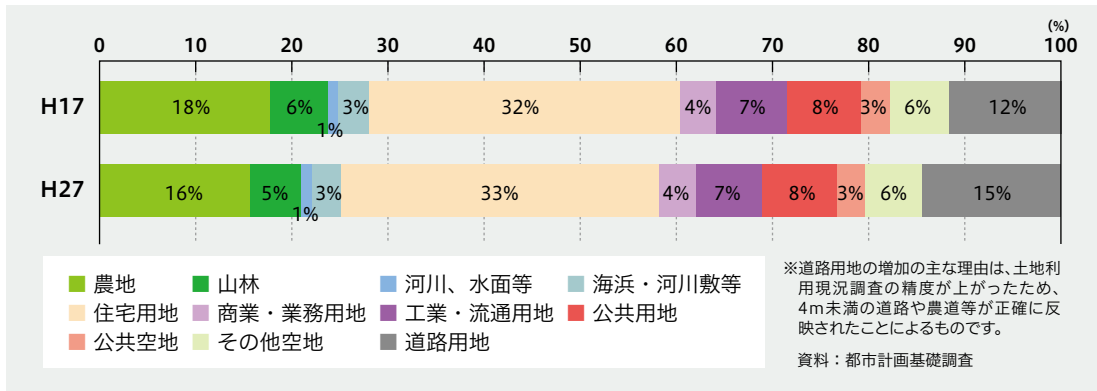


#### 年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



### ② 土地利用構成割合の推移



※グラフ中の数値は四捨五入を用いているため、合計が100%にならない場合があります

### 3 都市計画

平成30年4月時点

#### 用途地域

	面積 (ha)	市域に 対する割合	市街化区域に 対する割合				
				面積 (ha)	市域に 対する割合	市街化区域に 対する割合	
都市計画区域	6,957	100%					
市街化調整区域	2,203	32%					
市街化区域	4,754	68%					
第一種低層住居専用地域	2,196	32%	46%	住居系 用途	3,654	53%	77%
第二種低層住居専用地域	33	0.5%	1%				
第一種中高層住居専用地域	297	4%	6%				
第二種中高層住居専用地域	83	1%	2%				
第一種住居地域	719	10%	15%				
第二種住居地域	196	3%	4%				
準住居地域	130	2%	3%				
近隣商業地域	158	2%	3%	商業系 用途	329	5%	7%
商業地域	171	2%	4%				
準工業地域	293	4%	6%	工業系 用途	771	11%	16%
工業地域	115	2%	2%				
工業専用地域	363	5%	8%				

#### その他の地域地区

地 区	面積 (ha)	備 考
高度利用地区	2	藤沢駅北口再開発事業区域と同じ
防火地域	30	藤沢駅前と辻堂駅前の商業地域の一部
準防火地域	1,723	工業系用途と第一・二種低層住居専用地域以外
景観地区	63.1	江の島景観地区、湘南C-X(シークロス)地区の2カ所
風致地区	584.04	片瀬山、江の島、鶴沼、湘南海岸、太平台の5地区
臨港地区	11	湘南港臨港地区
特別緑地保全地区	35.8	引地川、境川、城南の3地区
生産緑地地区	94.6	510カ所

#### 主な都市施設

都市計画道路			都市計画公園		
	路線数	延長 (m)		箇所数	面積 (ha)
自動車専用道路	1	約 4,380	街区公園	159	約 38.06
幹線街路	61	約 149,730	近隣公園	26	約 31.4
区画街路	6	約 4,400	大規模公園等	7	約 151.5
特殊街路	7	約 3,680	緑 地	5	約 81.0
合 計	75	約 162,190	合 計	197	約 301.96

#### 市街地開発事業

	事業数	地積 (ha)
土地区画整理事業	13	1448.5
工業団地造成事業	1	54.5
市街地再開発事業	1	2

#### 地区計画

地区数	面積 (ha)
20	213.9

序  
章

第  
1  
章

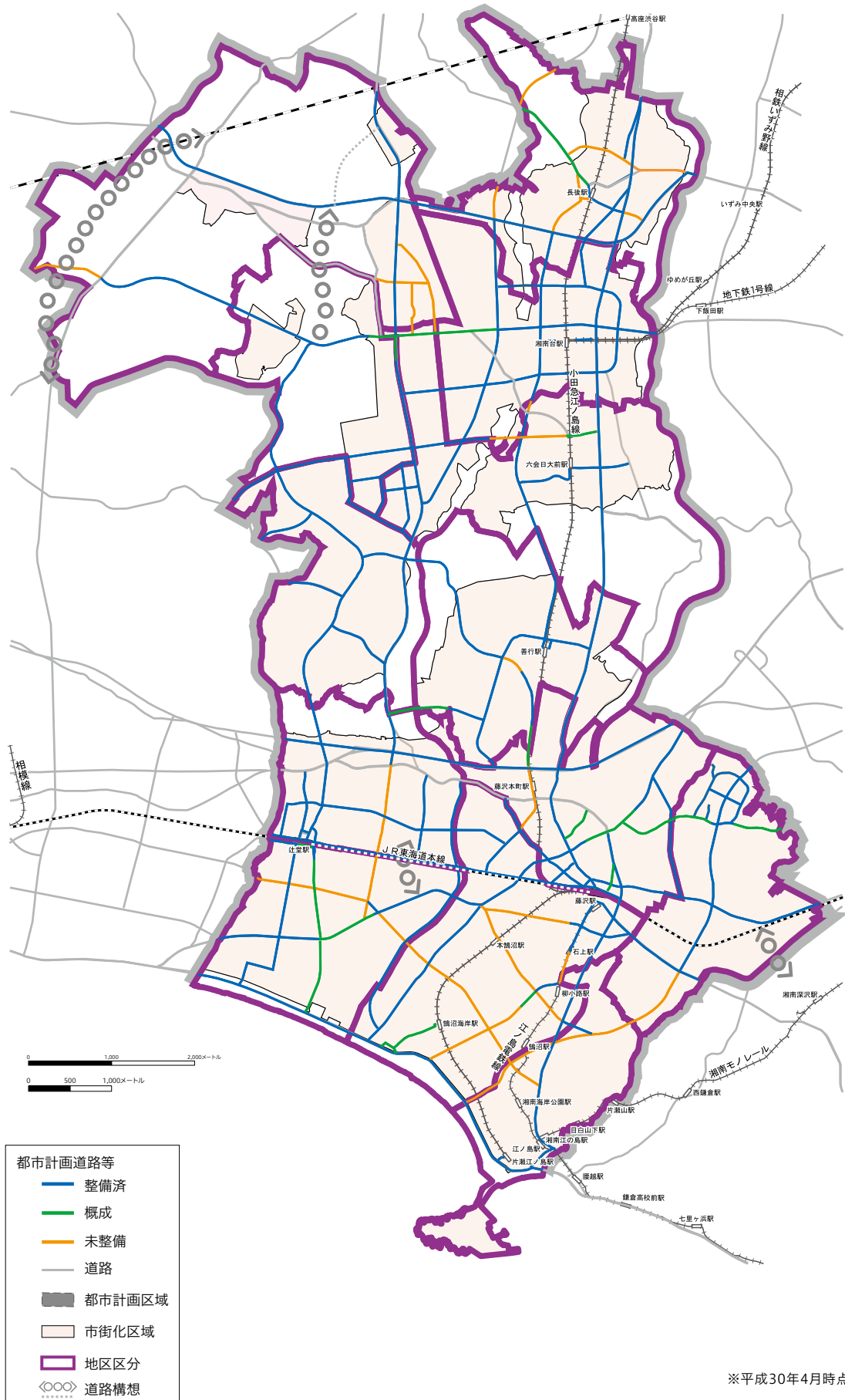
第  
2  
章

第  
3  
章

第  
4  
章

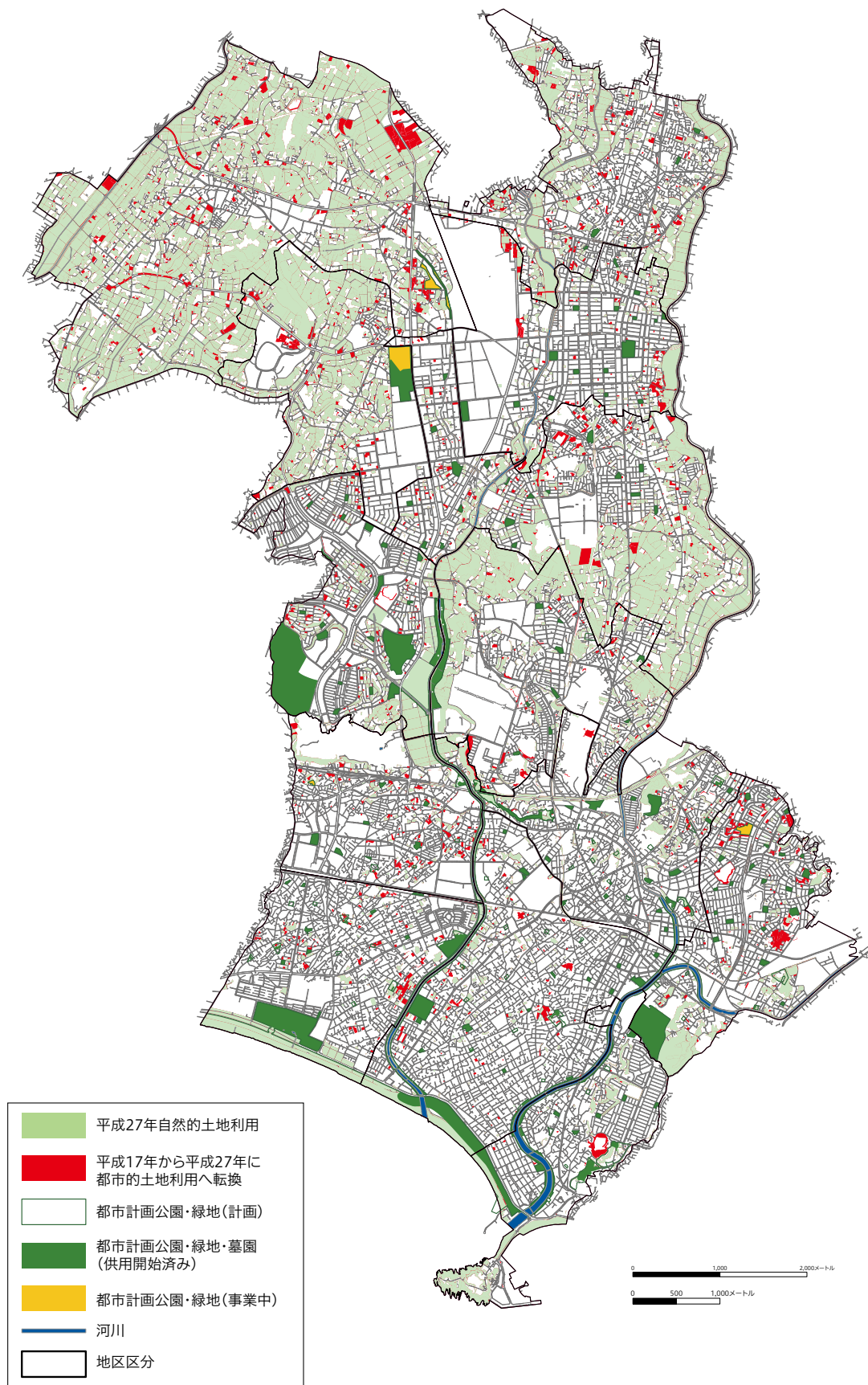
資  
料  
編

## (2) 道路・鉄軌道の状況





### (3) 水・緑の状況



\*土地利用現況については、都市計画基礎調査の項目変更等により、実際の土地利用の変更の有無にかかわらず、土地利用転換があったものと見なされる場合があります。

#### (4)ハザードエリアの状況

序章

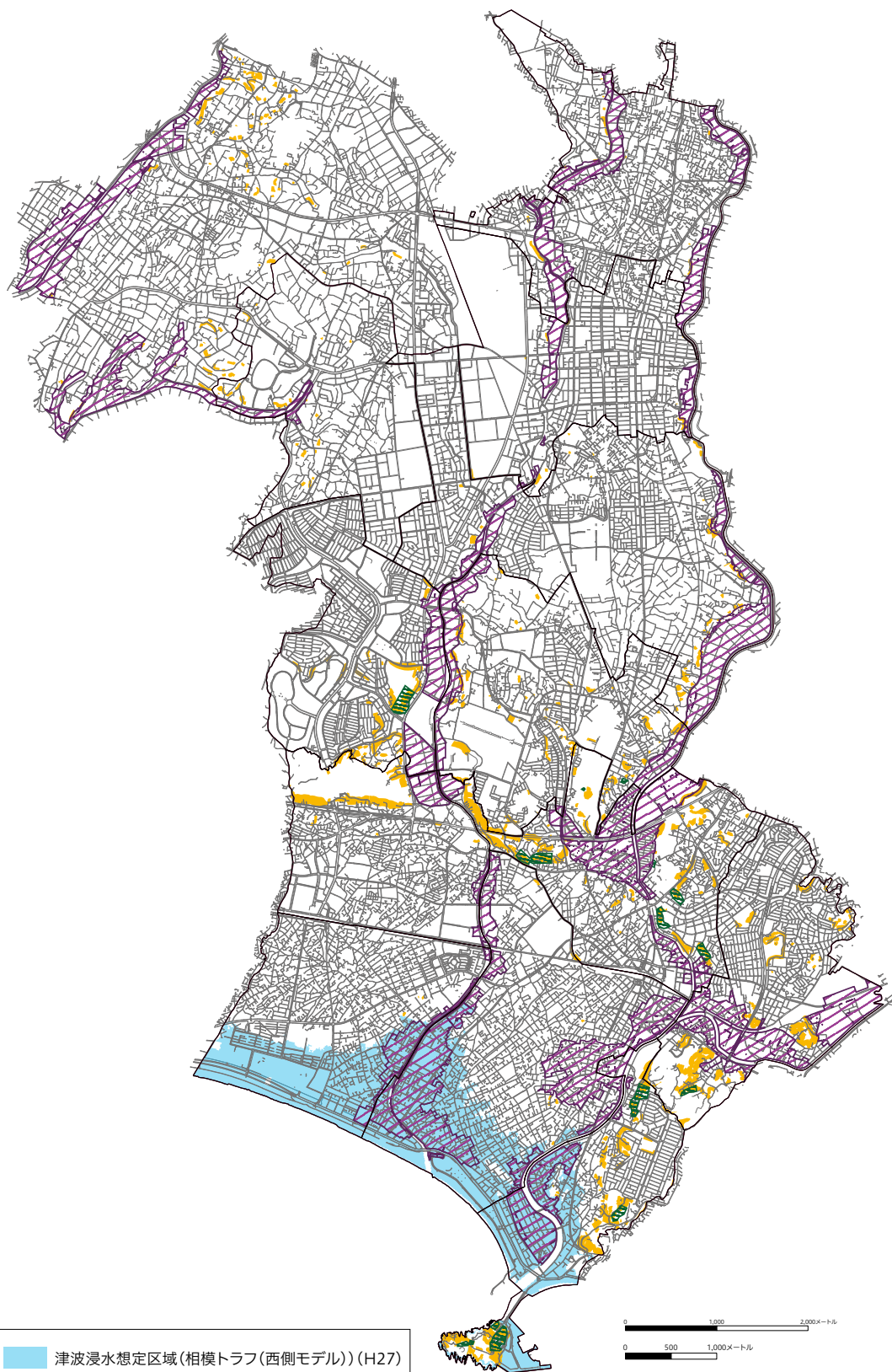
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編





# 第2章

*Fujisawa Urban Master Plan*

## 全体構想

- 1 基本理念
- 2 目標とする都市
  - 1 将来都市像
  - 2 将来都市構造
  - 3 将来フレーム
- 3 都市づくりの基本方針
  - 1 13地区別まちづくり
  - 2 活力を生み出す都市づくり
  - 3 低炭素社会構築に向けた都市づくり
  - 4 災害に強く安全な都市づくり
  - 5 美しさに満ちた都市づくり
  - 6 広域的に連携するネットワークづくり



# 1 基本理念

## 序章

## 第1章

## 第2章

## 第3章

## 第4章

## 資料編

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(平成42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。

# 2 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、より多くの人々が移動しやすい、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】

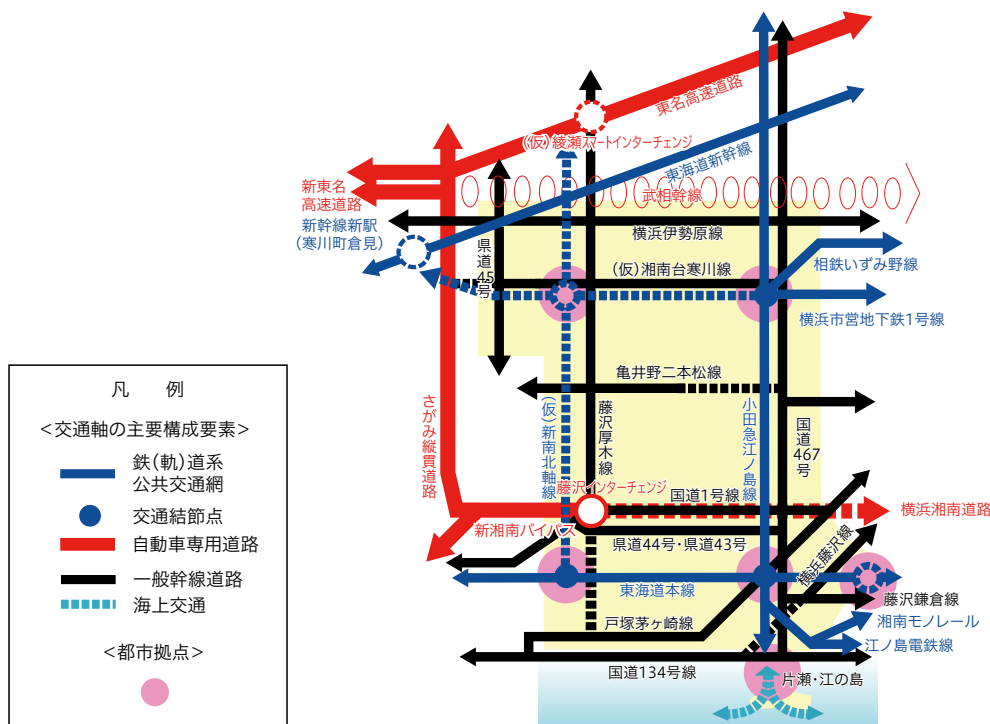
- 鉄(軌)道 横浜市営地下鉄1号線、相鉄いずみ野線、東海道本線((仮)村岡新駅)、江ノ島電鉄線、湘南モノレール、
- 一般幹線道路 国道134号線、戸塚茅ヶ崎線、藤沢鎌倉線、県道43号、県道44号、亀井野二本松線、(仮)湘南台寒川線、横浜伊勢原線

##### 【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みます。

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」「鶴沼」「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。

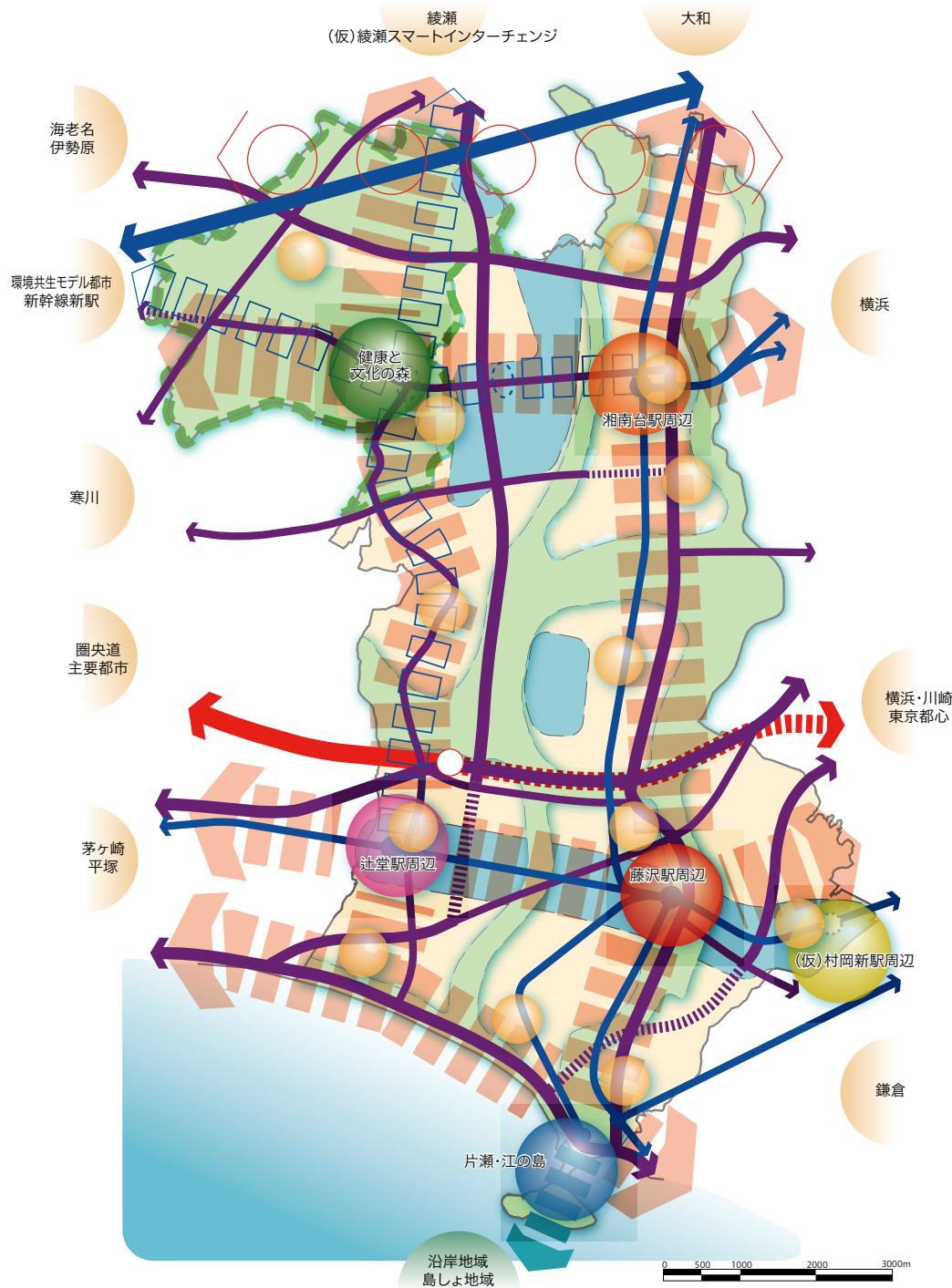
市民センター・公民館については、行政サービスや地域コミュニティの拠点であり、再整備の際には、福祉機能や周辺公共施設との複合化を検討し、機能連携、機能強化をめざします。

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		都市拠点	
	鉄(軌)道		地区拠点	
	鉄(軌)道(計画・構想)		水と緑のネットワーク	
	自動車専用道路			
	自動車専用道路(計画・構想)			
	一般幹線道路			
	一般幹線道路(計画・構想)			
	海上交通(計画・構想)			
			<市街地構成>	
				住宅系市街地
				産業系市街地
				西北部地域

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

### 3 将来フレーム

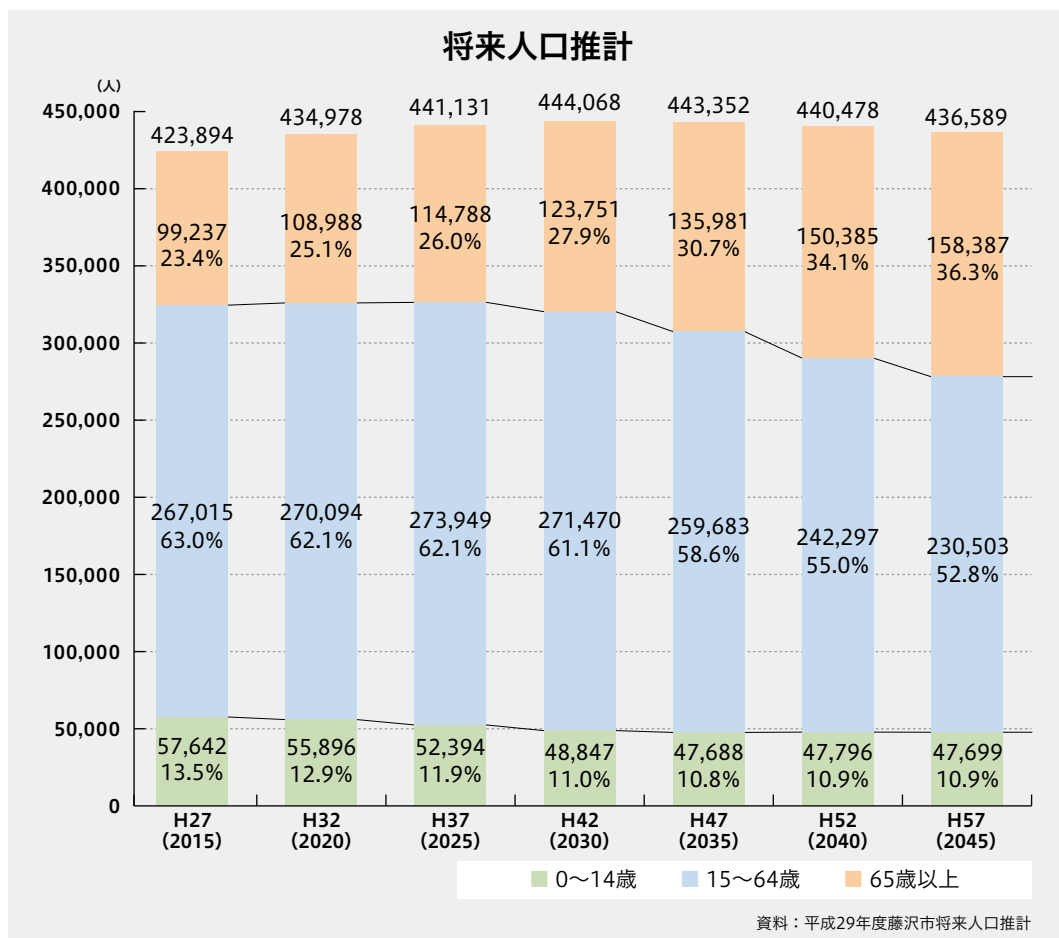
#### ①人口

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。

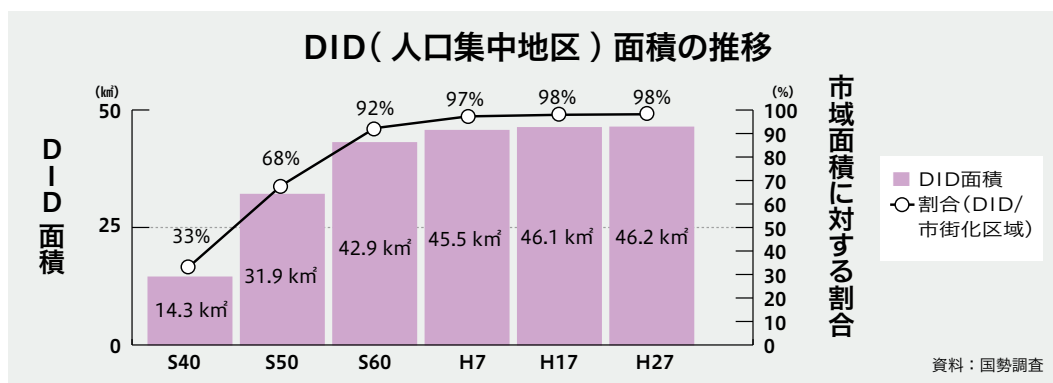
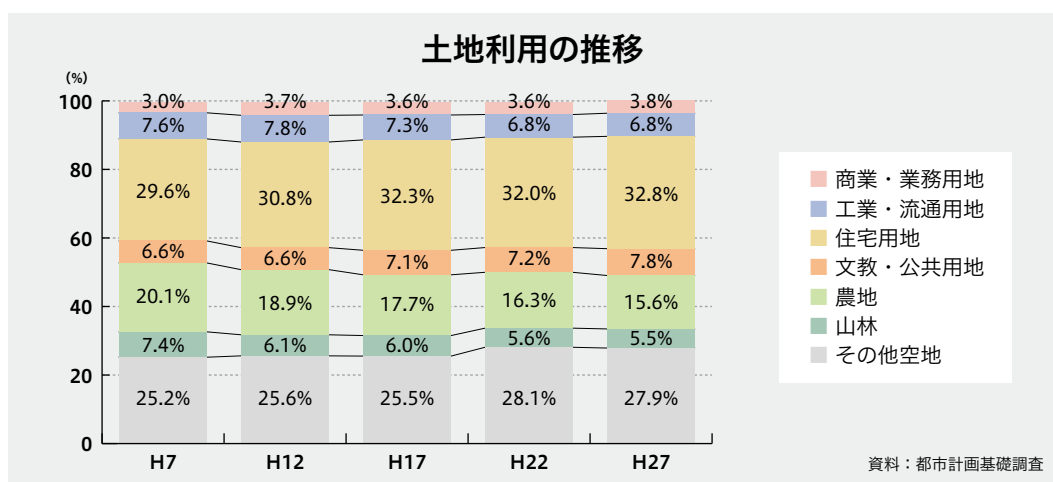
- 居住人口については、平成29年度藤沢市将来人口推計をもとに、2020年は約43万5千人、2030年は約44万4千人を想定します。
- 市内で働く就業者の維持・確保をめざします。
- 市内に来訪する交流人口の増加をめざします。



## 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。



## 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。

# 3 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

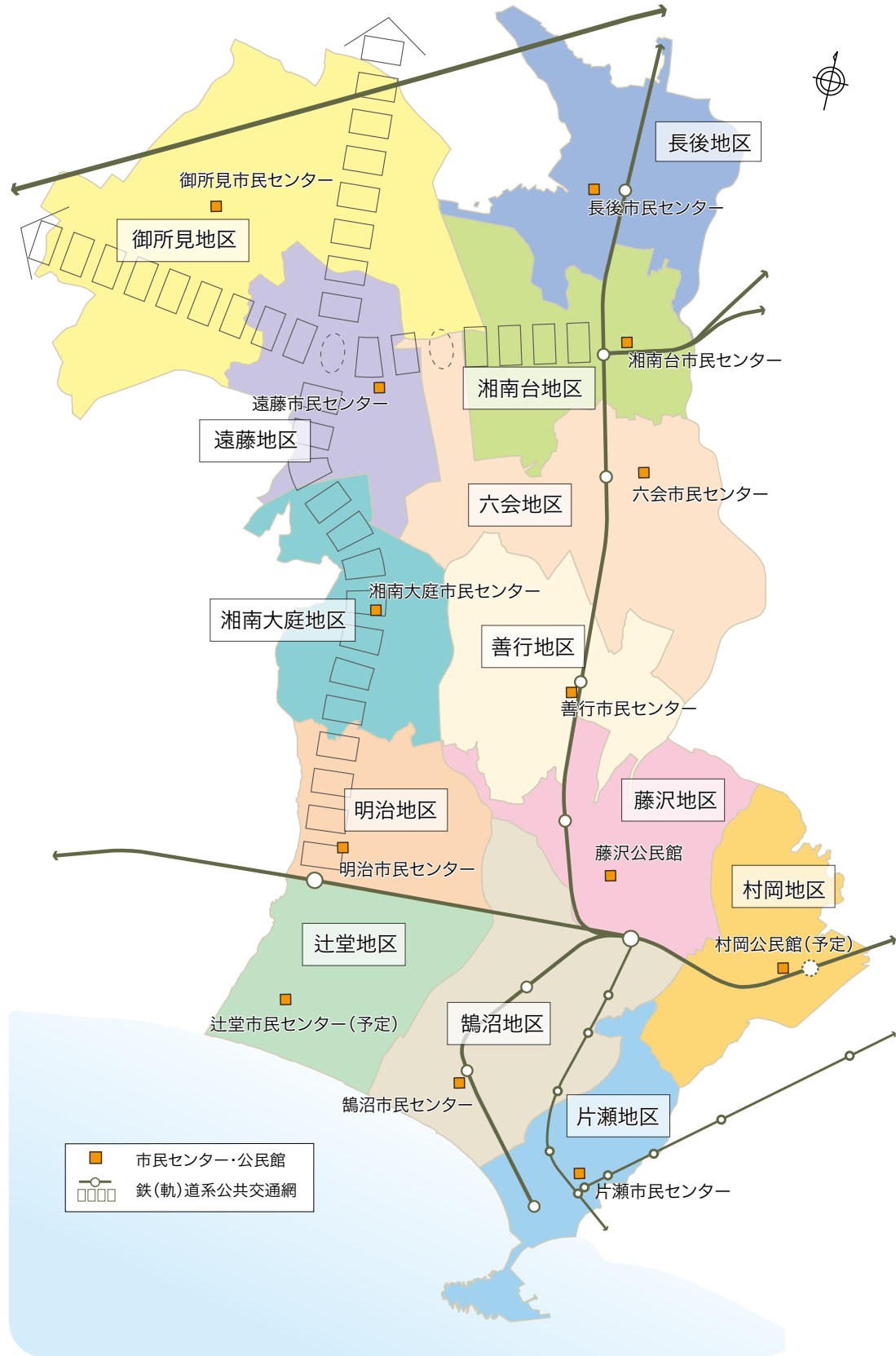
### ③ 市民と行政の協働によるまちづくりマネジメント

- ◆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

# 13 地区別まちづくり方針図



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

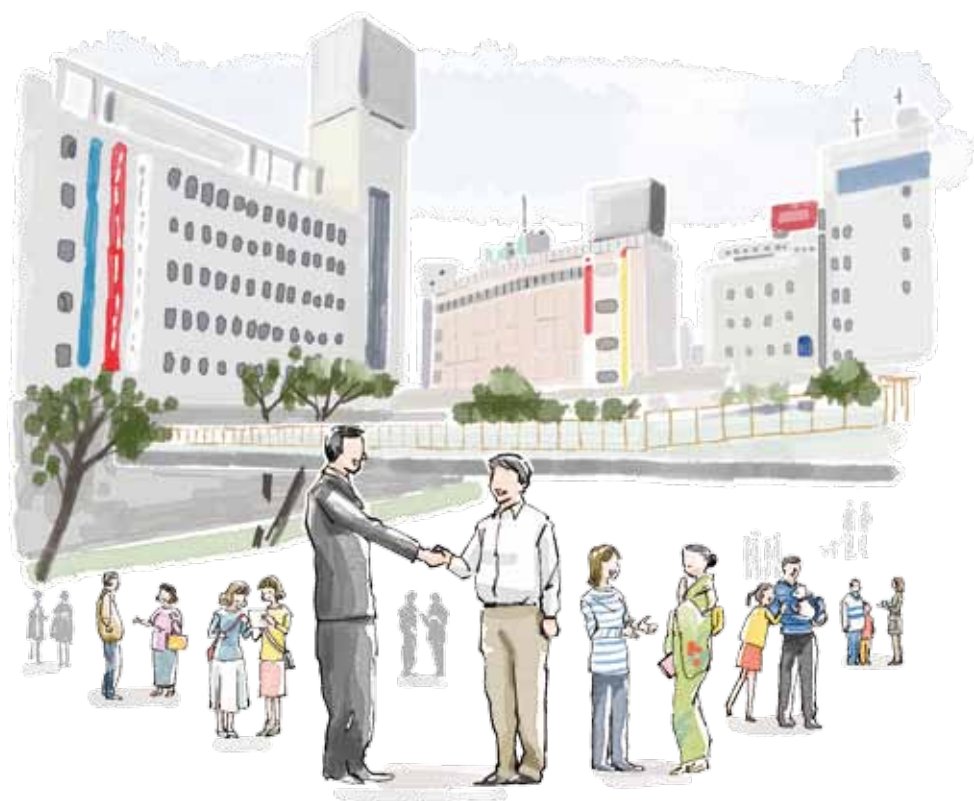
## 2 活力を生み出す都市づくり

藤沢駅周辺の中心市街地の衰退、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・充実を図ります。

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
- ◆ JR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

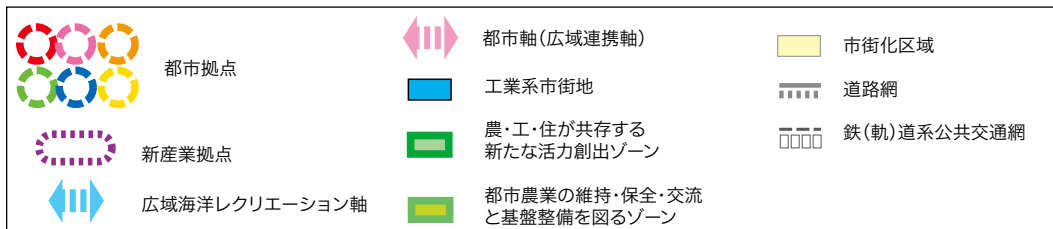
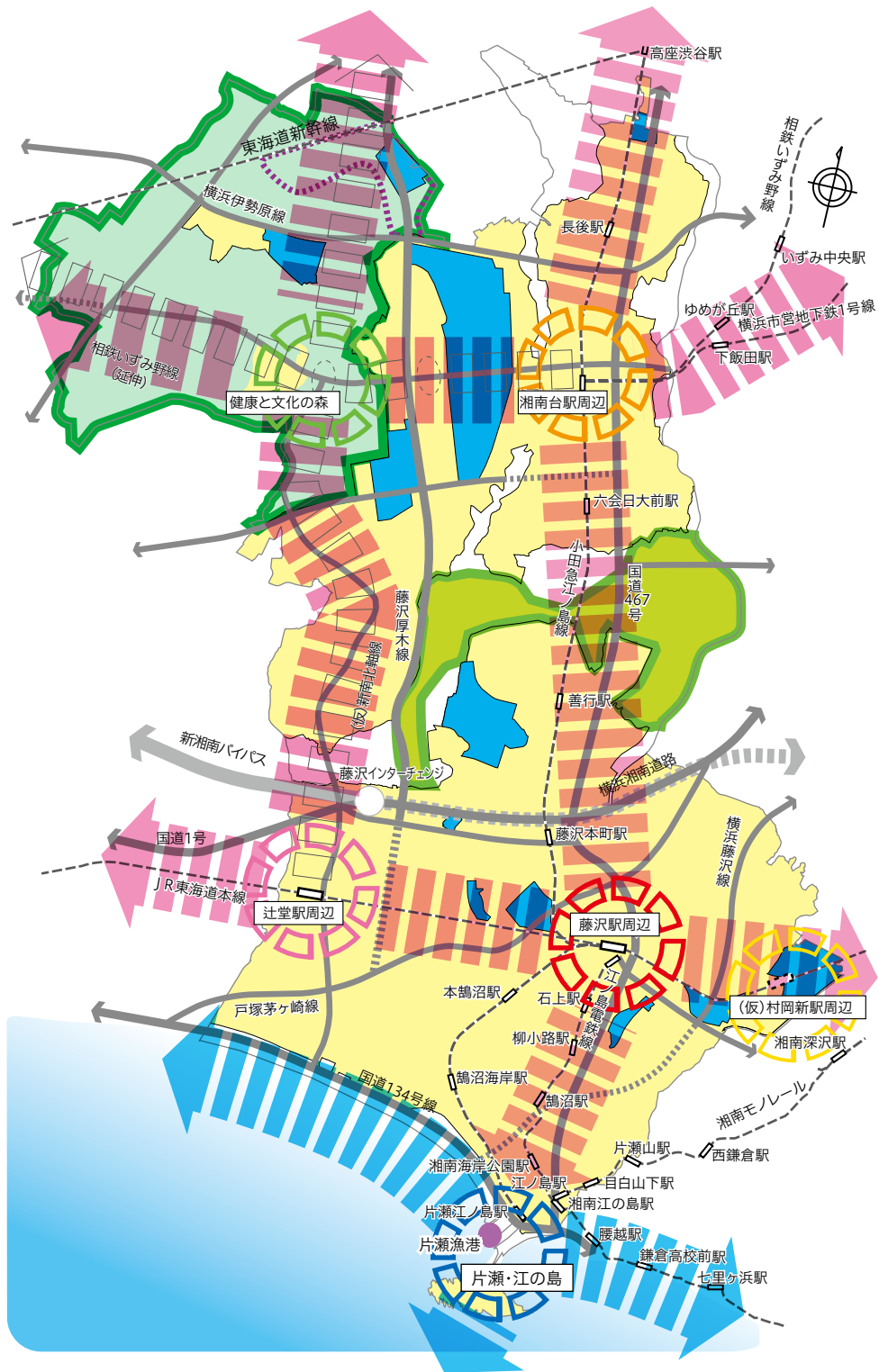
## ⑤ 首都圏のレクリエーションゾーンとしての湘南・藤沢の環境保全と観光・交流機能の活用・充実

- ◆ 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



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編



### 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
- ◆ 里山の活性化と三大谷戸(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

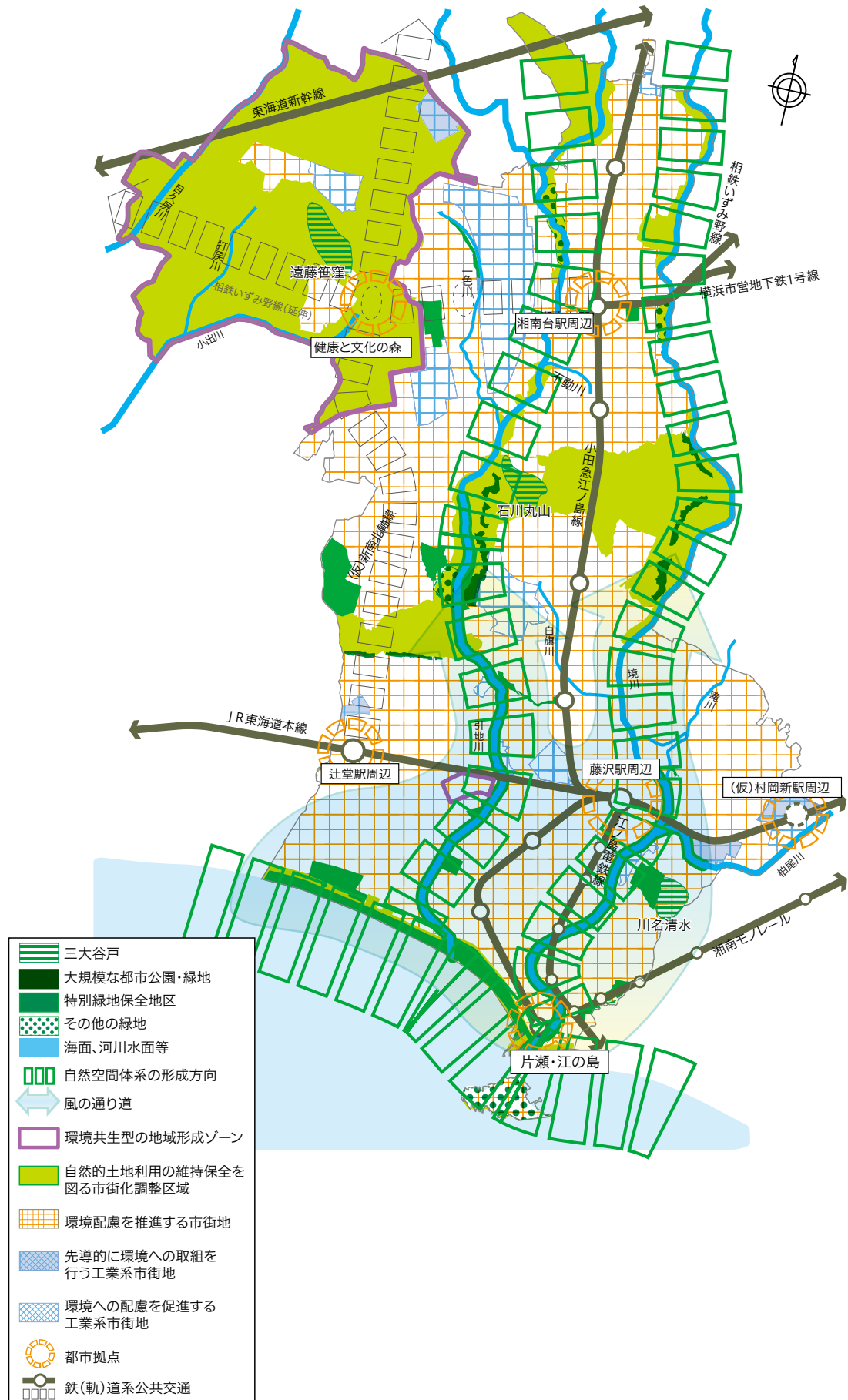
### ③ 循環型社会の形成や低炭素型の都市整備の推進

- ◆ 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



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

## 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

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編





## 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の交通環境の充実

- ◆ 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



	地区中心商業地等		まちの景観拠点		特別景観形成地区・景観形成地区		鉄(軌)道系公共交通
	コミュニティ活動の中心地区		みどりの景観拠点		地区計画		市街化区域
	地区内の交通		5つのベルトによる緑の骨格		ゆとりと潤いのある住宅エリア		市街化調整区域

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

## 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

序章

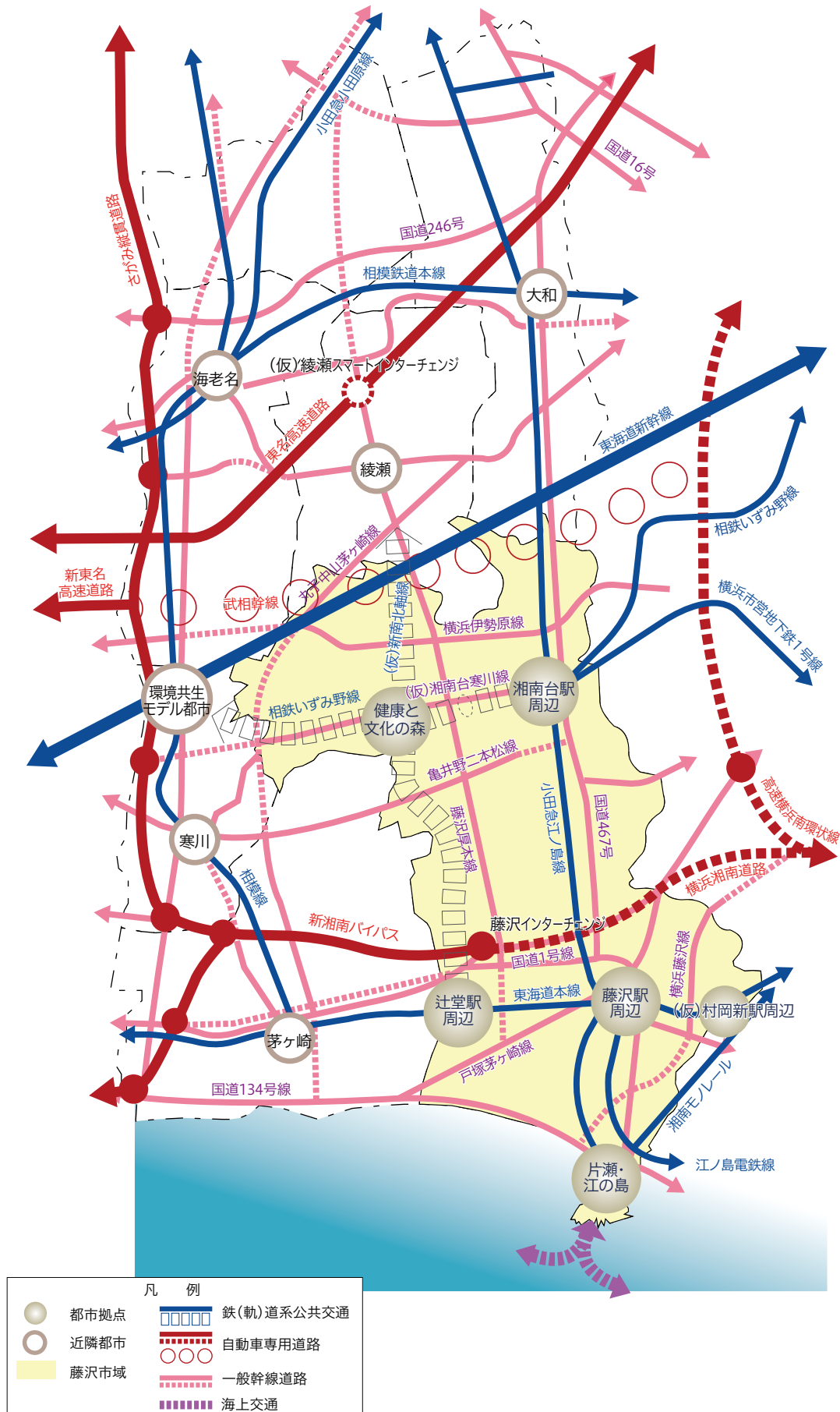
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編





# 第3章

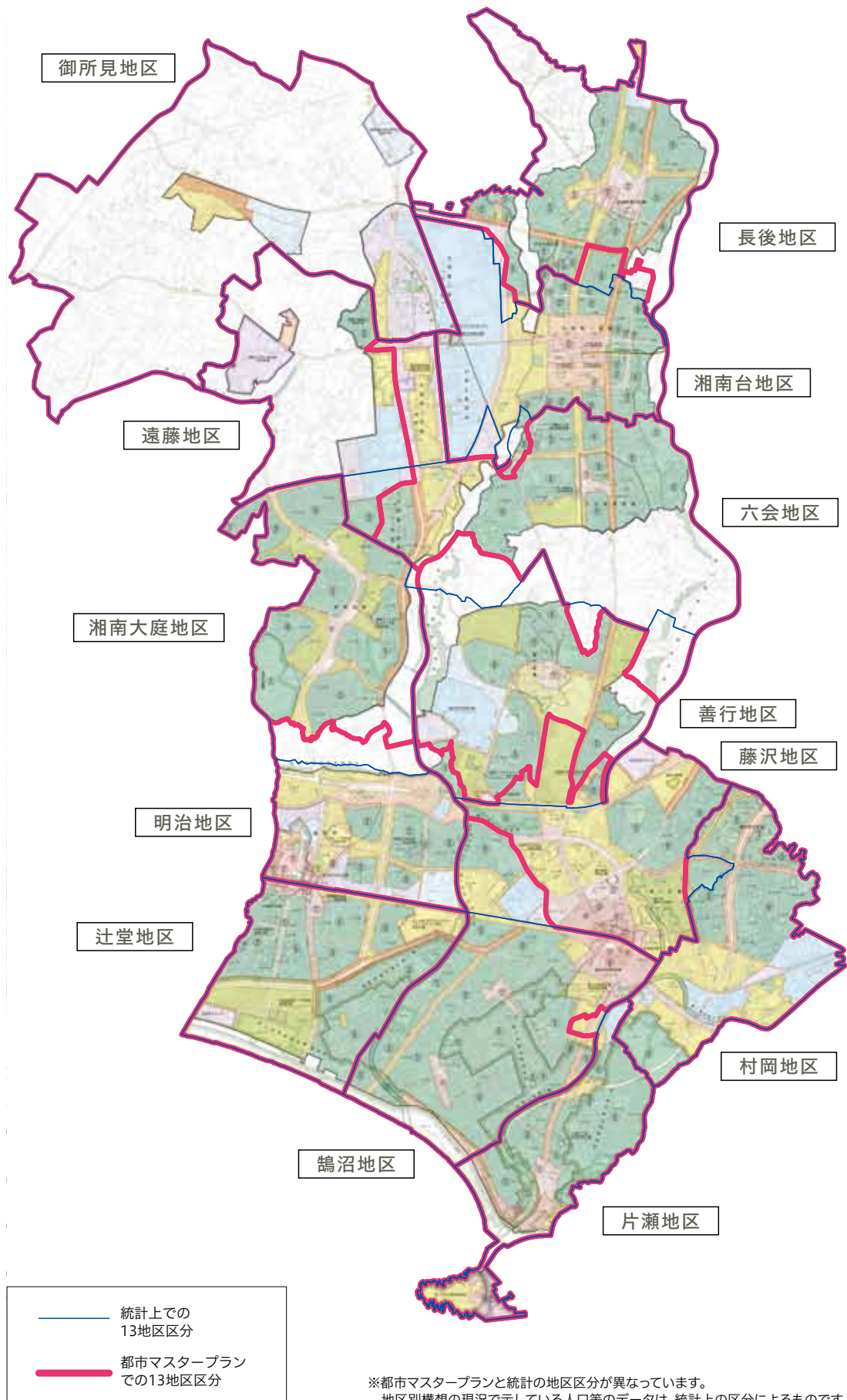
*Fujisawa Urban Master Plan*

## 地区別構想

- 1 片瀬地区
- 2 鵜沼地区
- 3 辻堂地区
- 4 村岡地区
- 5 藤沢地区
- 6 明治地区
- 7 湘南大庭地区
- 8 善行地区
- 9 六会地区
- 10 湘南台地区
- 11 長後地区
- 12 遠藤地区
- 13 御所見地区



# 13地区区分

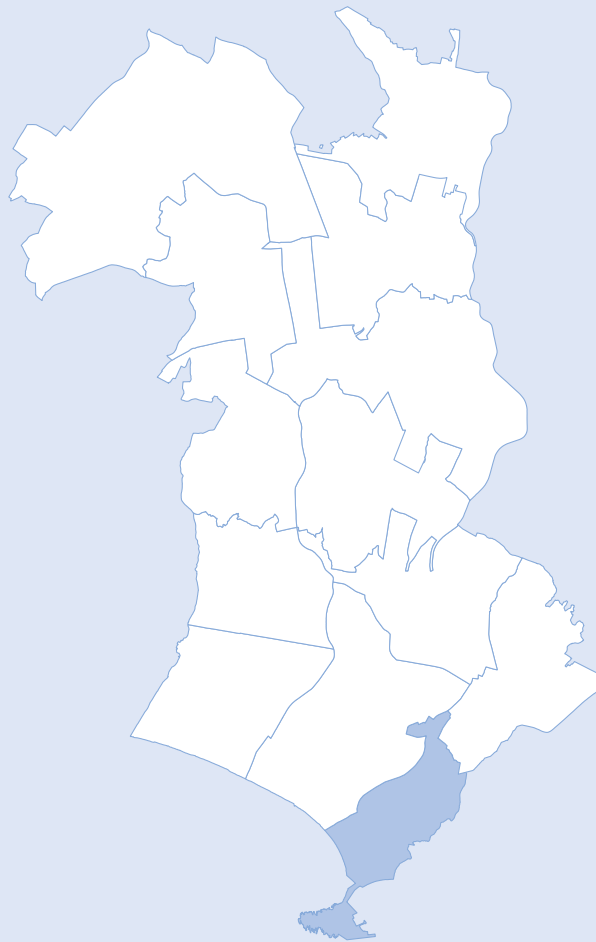


※都市マスタープランと統計の地区区分が異なります。  
地区別構想の現況で示している人口等のデータは、統計上の区分によるものです。

1

# 片瀬地区構想

KATASE AREA



## 現況と課題

## 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が形成されており、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 地区の指標

※グラフ中の数値は四捨五入を用いているため、合計が100%にならない場合があります

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

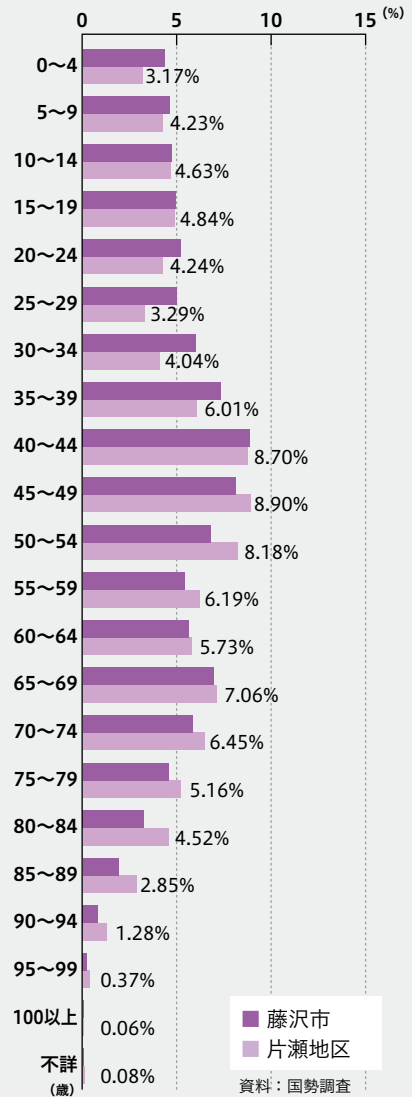
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

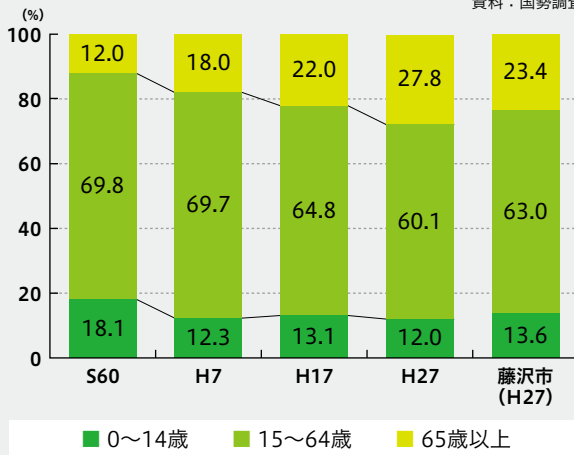
	S60	H7	H17	H27
全体(人)	17,049	17,604	20,082	20,129
増加率(%)		3.3	14.1	0.2
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	5,645	5,829	6,650	6,589
世帯数	5,592	6,517	8,163	8,643
増加率(%)		16.5	25.3	5.9
世帯規模(人)	3.05	2.70	2.46	2.33

年齢別人口の構成(平成27年)



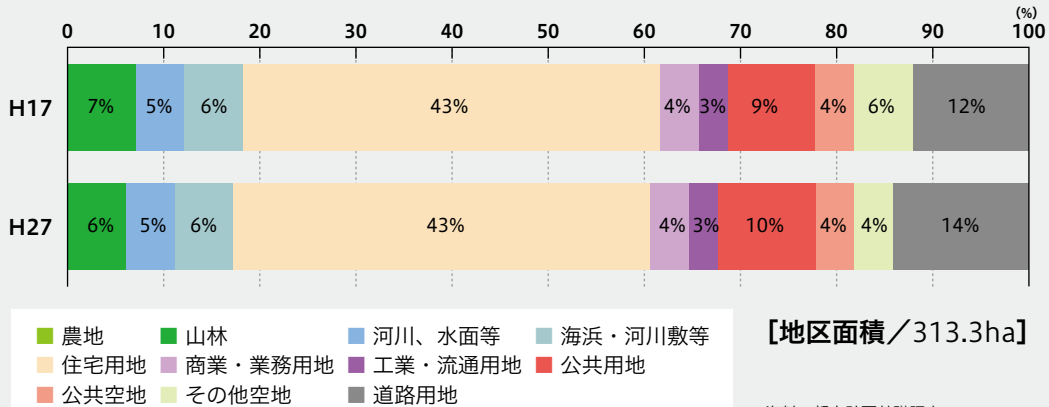
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



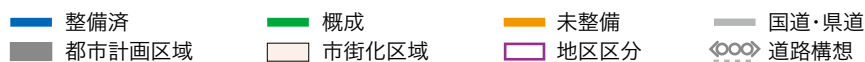
土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのが住宅地で、地区の4割を超え、都市的土地利用の半分を占めています。
- ・山林や河川、海浜等の自然的土地利用が地区の2割を占めています。
- ・平成17年から10年の間では、土地利用構成では大きな変化はありませんでした。



## 道路・鉄軌道の状況

### 都市計画道路の進捗状況



- ・小田急江ノ島線の片瀬江ノ島駅と江ノ電、湘南モノレールがそれぞれ2駅、立地しています。
- ・都市計画道路のうち、国道134号線や467号は概ね整備を終えています。横浜藤沢線と片瀬辻堂線は未整備であり、骨格的な道路網が不十分となっています。

## 水・緑の状況

### 緑地減少の状況(H17→H27)



- ・境川の下流・河口部や湘南海岸等の水と、片瀬山や江の島の斜面林等の緑に囲まれています。
- ・都市計画公園のうち、大規模なものでは湘南海岸公園が一部含まれています。片瀬山公園は、まだ未開設部分が多くなっています。
- ・境川及び沿岸部は境川緑地に指定されています。
- ・斜面地を中心に、緑地が減少しています。

\*土地利用現況については、都市計画基礎調査の項目変更等により、実際の土地利用の変更の有無にかかわらず、土地利用転換があったものと見なされる場合があります。資料：都市計画基礎調査



## 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。

## 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

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

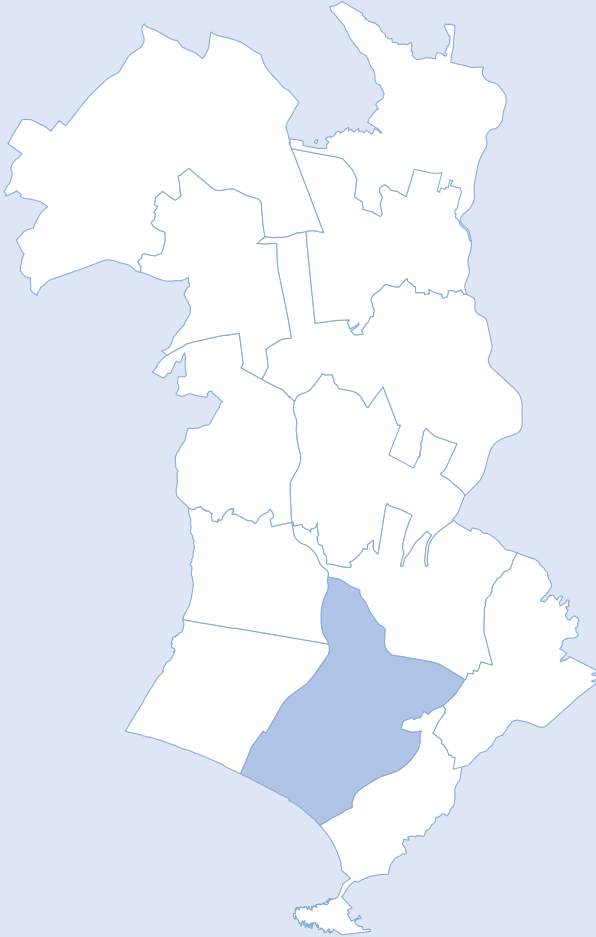


	都市拠点		鉄(軌)道		低層住宅専用ゾーン
	地区拠点		自動車専用道路		中高層住宅専用ゾーン
	緑の保全拠点		主要幹線道路		一般住宅ゾーン
	都市農業交流拠点		幹線道路		集落地ゾーン
	市街地検討エリア		補助幹線道路		田園ゾーン
	13地区		歩行者自転車専用道路		緑地等ゾーン
	公共施設		(実線:整備済)		遊水地ゾーン
	学校(小、中、高、大学)		(点線:未整備・概整)		文化・教育・公共施設ゾーン
	港湾		(○:構想)		商業・業務ゾーン
	水と緑のネットワーク		新たな公共交通(構想)		地域型商業ゾーン
	都市計画公園 (整備済(一部整備済含む))		海上交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

# 鵜沼地区構想

KUGENUMA AREA



## 現況と課題

## 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 地区の指標

※グラフ中の数値は四捨五入を用いているため、合計が100%にならない場合があります

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

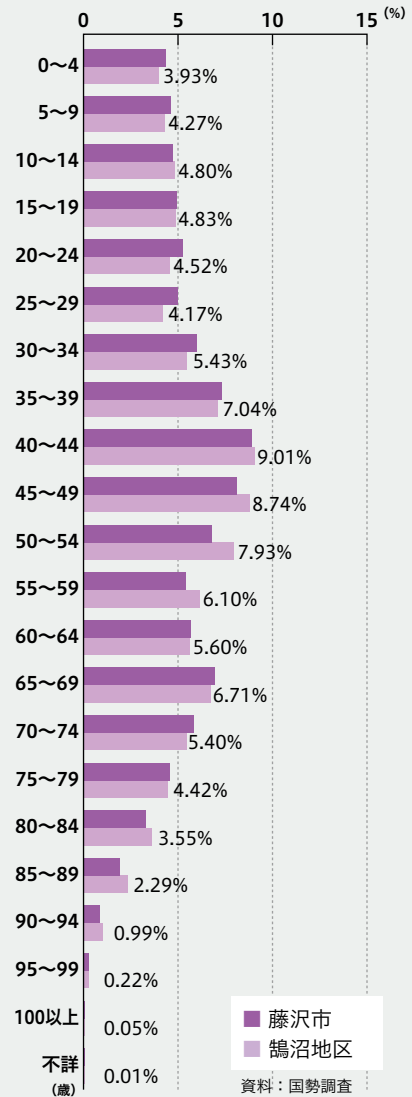
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

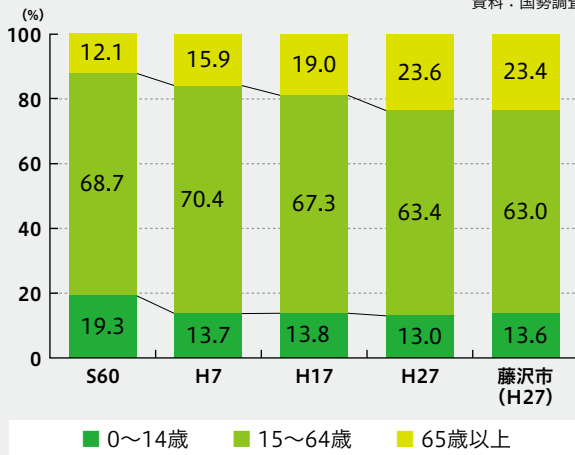
	S60	H7	H17	H27
全体(人)	43,865	46,041	52,324	55,326
増加率(%)		5.0	13.6	5.7
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	7,904	8,296	9,428	9,862
世帯数	14,952	17,645	21,706	23,729
増加率(%)		18.0	23.0	9.3
世帯規模(人)	2.93	2.61	2.41	2.33

年齢別人口の構成(平成27年)



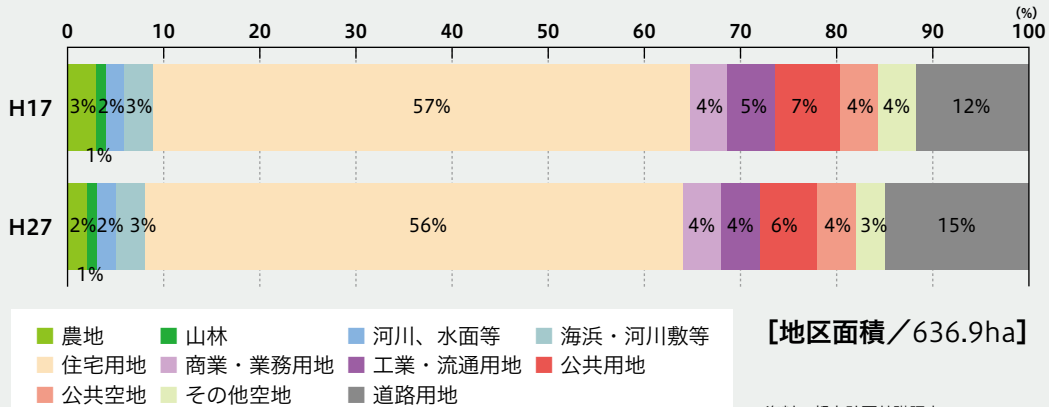
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



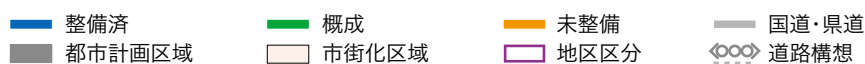
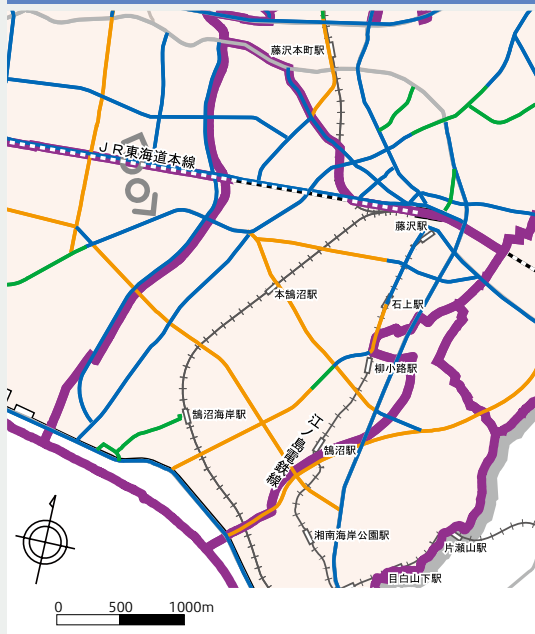
土地利用構成割合の推移

- ・地区の過半数となる56%が住宅地として利用されています。
- ・農地や山林、海浜等の自然的土地利用は、地区全体の1割に満たない状況です。
- ・道路用地の割合の増加は、主に4m未満の道路が正確に反映されたことによるものです。



## 道路・鉄軌道の状況

### 都市計画道路の進捗状況



- ・藤沢駅のほか、小田急江ノ島線が2駅、江ノ電が3駅、立地しています。
- ・未整備の都市計画道路が多く、特にJR東海道線以南では地区内のネットワークが不十分となっています。

## 水・緑の状況

### 緑地減少の状況(H17→H27)



- ・湘南海岸と境川、引地川に挟まれています。境川と引地川の河川及び沿岸を緑地指定しています。
- ・都市計画公園のうち、大規模なものとして湘南海岸公園と八部公園があります。また、街区公園、近隣公園等で未整備のものが点在しています。
- ・平地で市街化区域内農地等が分布している一方、平成17年から10年の間でもこれらの緑地が減少しています。

\*土地利用状況については、都市計画基礎調査の項目変更等により、実際の土地利用の変更の有無にかかわらず、土地利用転換があったものと見なされる場合があります。資料：都市計画基礎調査

## 地区の将来像

### 緑と海と人が輝くまち 「湘南ふじさわ鶴沼」

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楽しむことが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鶴沼の居住環境を次世代に残せる地区をめざします。

## 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。
- ◆鶴沼奥田線の整備を推進するとともに、藤沢駅鶴沼海岸線や片瀬辻堂線、鶴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。
- ◆鶴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。



# 鷓沼地区将来構造図

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編



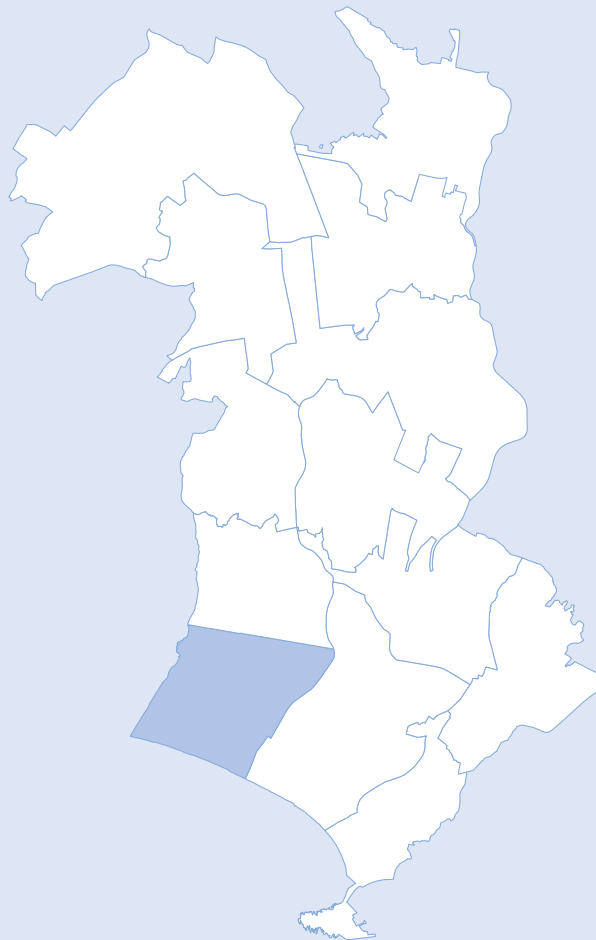
	都市拠点		鉄(軌)道		低層住宅専用ゾーン
	地区拠点		自動車専用道路		中高層住宅専用ゾーン
	緑の保全拠点		主要幹線道路		一般住宅ゾーン
	都市農業交流拠点		幹線道路		集落地ゾーン
	市街地検討エリア		補助幹線道路		田園ゾーン
	13地区		歩行者自転車専用道路		緑地等ゾーン
	公共施設		(実線:整備済)		遊水地ゾーン
	学校(小、中、高、大学)		(点線:未整備・概整)		文化・教育・公共施設ゾーン
	港湾		(○:構想)		商業・業務ゾーン
	水と緑のネットワーク		新たな公共交通(構想)		地域型商業ゾーン
	都市計画公園 (整備済(一部整備済含む))		海上交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



3

# 辻堂地区構想

TSUJIDŌ AREA



## 現況と課題

## 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げる取組も期待されています。



# 3 辻堂地区

## 3 地区の指標

※グラフ中の数値は四捨五入を用いているため、合計が100%にならない場合があります

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

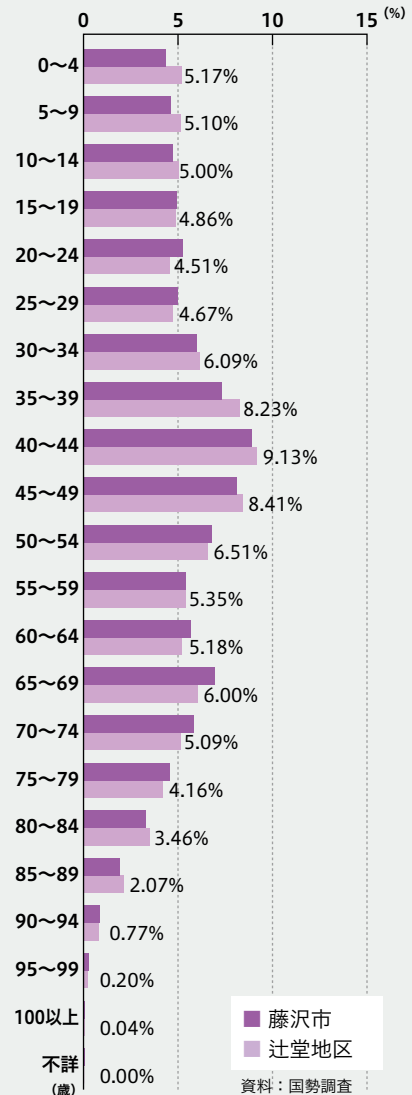
資料編

### 人口の状況

資料：国勢調査

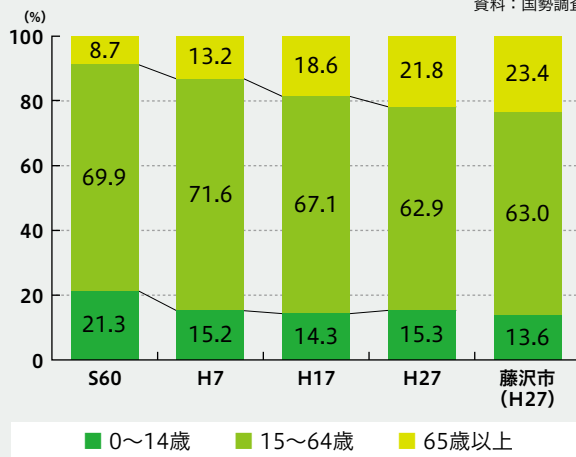
	S60	H7	H17	H27
全体(人)	36,131	37,838	37,453	41,349
増加率(%)		4.7	△ 1.0	10.4
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	8,101	8,484	8,398	9,447
世帯数	12,166	14,544	15,507	17,406
増加率(%)		19.5	6.6	12.2
世帯規模(人)	2.97	2.60	2.42	2.38

### 年齢別人口の構成(平成27年)



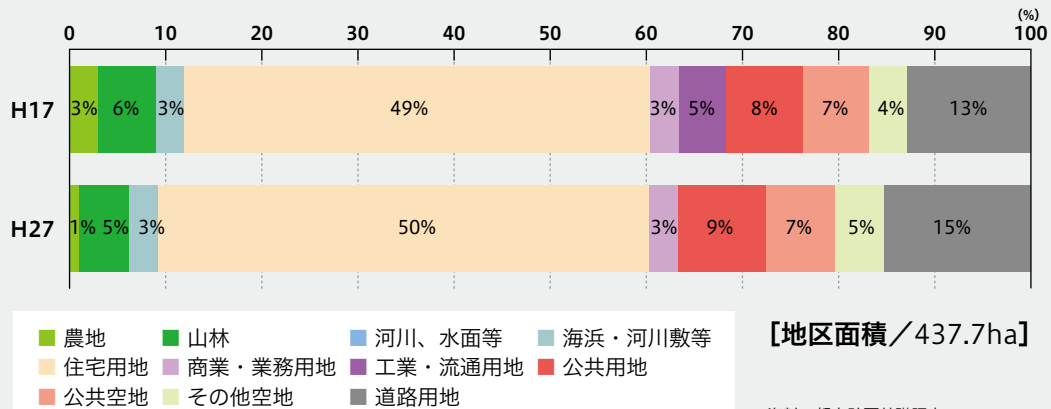
### 年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査

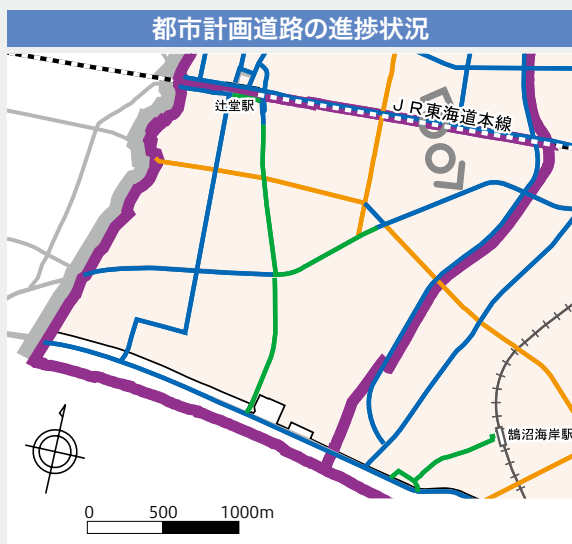


### 土地利用構成割合の推移

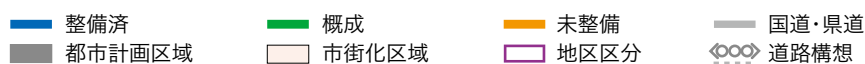
- ・最も多いのが住宅地で、地区のほぼ半分を占めています。
- ・農地や山林、河川等の自然的土地利用は、地区の約1割となっています。
- ・工業・流通用地の大規模土地利用転換により、住宅用地、道路用地等が増加しています。



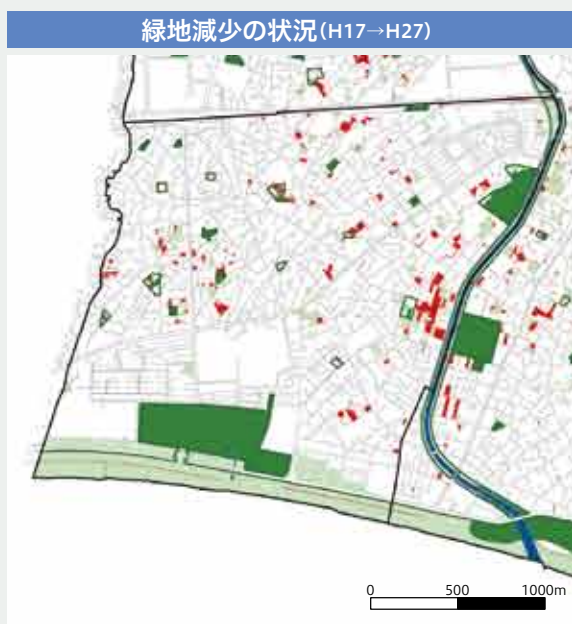
## 道路・鉄軌道の状況



- ・JR東海道線の辻堂駅が地区北側に接して立地しています。
- ・未整備の都市計画道路が多く、特に東西方向等、地区内のネットワークが不十分となっています。



## 水・緑の状況



- ・地区東側に引地川、南側が湘南海岸に面しています。
- ・都市計画公園のうち、大規模なものとして湘南海岸公園が一部含まれています。街区・近隣公園等では、未整備のものが多いです。
- ・引地川及び沿岸部は、引地川緑地に指定されています。



\*土地利用現況については、都市計画基礎調査の項目変更等により、実際の土地利用の変更の有無にかかわらず、土地利用転換があったものと見なされる場合があります。 資料：都市計画基礎調査



# 3 辻堂地区

## 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。

## 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、交通管理等も併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

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

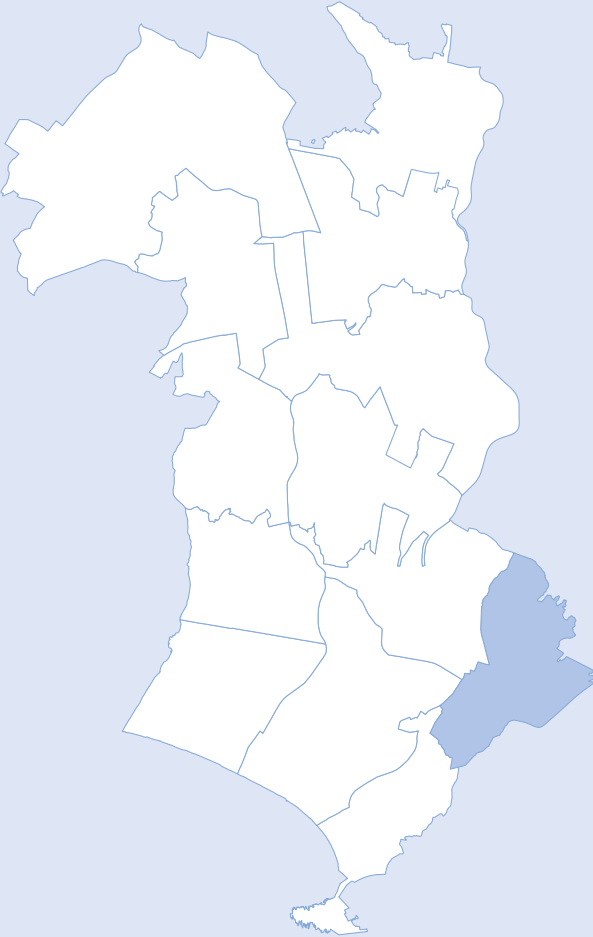


	都市拠点		鉄(軌)道		低層住宅専用ゾーン
	地区拠点		自動車専用道路		中高層住宅専用ゾーン
	緑の保全拠点		主要幹線道路		一般住宅ゾーン
	都市農業交流拠点		幹線道路		集落地ゾーン
	市街地検討エリア		補助幹線道路		田園ゾーン
	13地区		歩行者自転車専用道路		緑地等ゾーン
	公共施設		(実線:整備済)		遊水地ゾーン
	学校(小、中、高、大学)		(点線:未整備・概整)		文化・教育・公共施設ゾーン
	港湾		〇〇〇 (円:構想)		商業・業務ゾーン
	水と緑のネットワーク		新たな公共交通(構想)		地域型商業ゾーン
	都市計画公園 (整備済(一部整備済含む))		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

4

# 村岡地区構想

MURAOKA AREA





## 現況と課題

## 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、JR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、JR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。

JR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 地区の指標

※グラフ中の数値は四捨五入を用いているため、合計が100%にならない場合があります

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

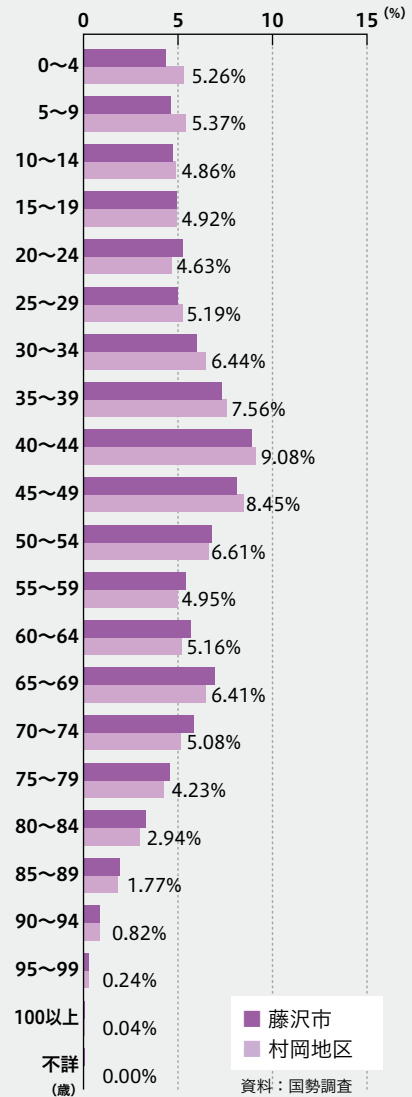
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

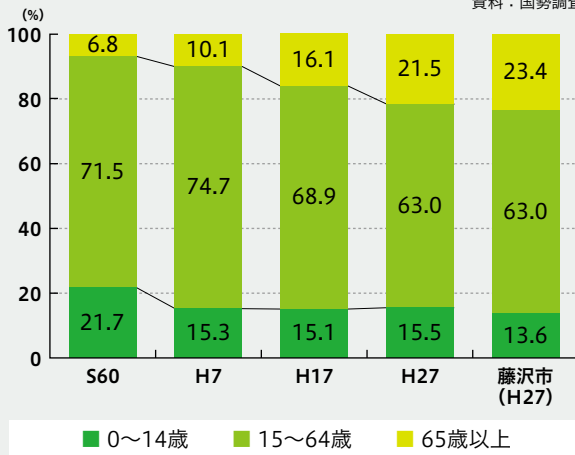
	S60	H7	H17	H27
全体(人)	19,114	22,182	26,142	29,638
増加率(%)		16.1	17.9	13.4
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	4,685	5,437	6,407	7,304
世帯数	6,232	8,099	9,963	11,779
増加率(%)		30.0	23.0	18.2
世帯規模(人)	3.07	2.74	2.62	2.52

年齢別人口の構成(平成27年)



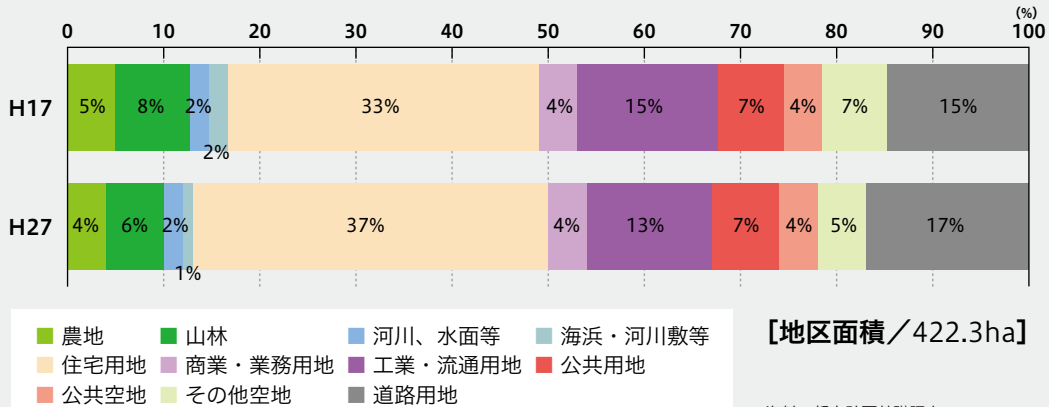
年齢三区区分構成比の推移

資料：国勢調査



土地利用構成割合の推移

- ・土地区画整理事業が進み、住宅地が地区の約4割と最も多い土地利用となっています。
- ・地区の特徴として、工業・流通用地が13%を占めていることがあげられます。
- ・山林等の自然的土地利用は減少しており、平成27年では1割強となっています。



[地区面積/422.3ha]

資料：都市計画基礎調査