

4 立地適正化計画の基本的な考え方

(1) 立地適正化計画の区域

藤沢市全域（都市計画区域（市街化区域・市街化調整区域））を対象とします。

(2) 計画期間

持続可能な都市となるためには、概ね20年後にどのような都市であるべきかを立地適正化計画では定めるとしており、計画期間については平成29年度から平成48年度の20年間とします。

なお、進行管理については、概ね5年ごとに行うものとします。

(3) 立地の適正化に関する基本的な方針

本市では、今後20年間で少子化、高齢化が進行していくため、少子超高齢社会に備え、都市拠点及び地区拠点を中心に、現在の市街地の居住環境の維持・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、今後も大幅な人口減少が見込まれていないため、現在の都市の活力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、大規模自然災害に対する安全性の向上及び少子超高齢社会に向けた各拠点における都市機能の維持・向上を図っていきます。

都市の安全性の向上のため、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の周知を図ります。

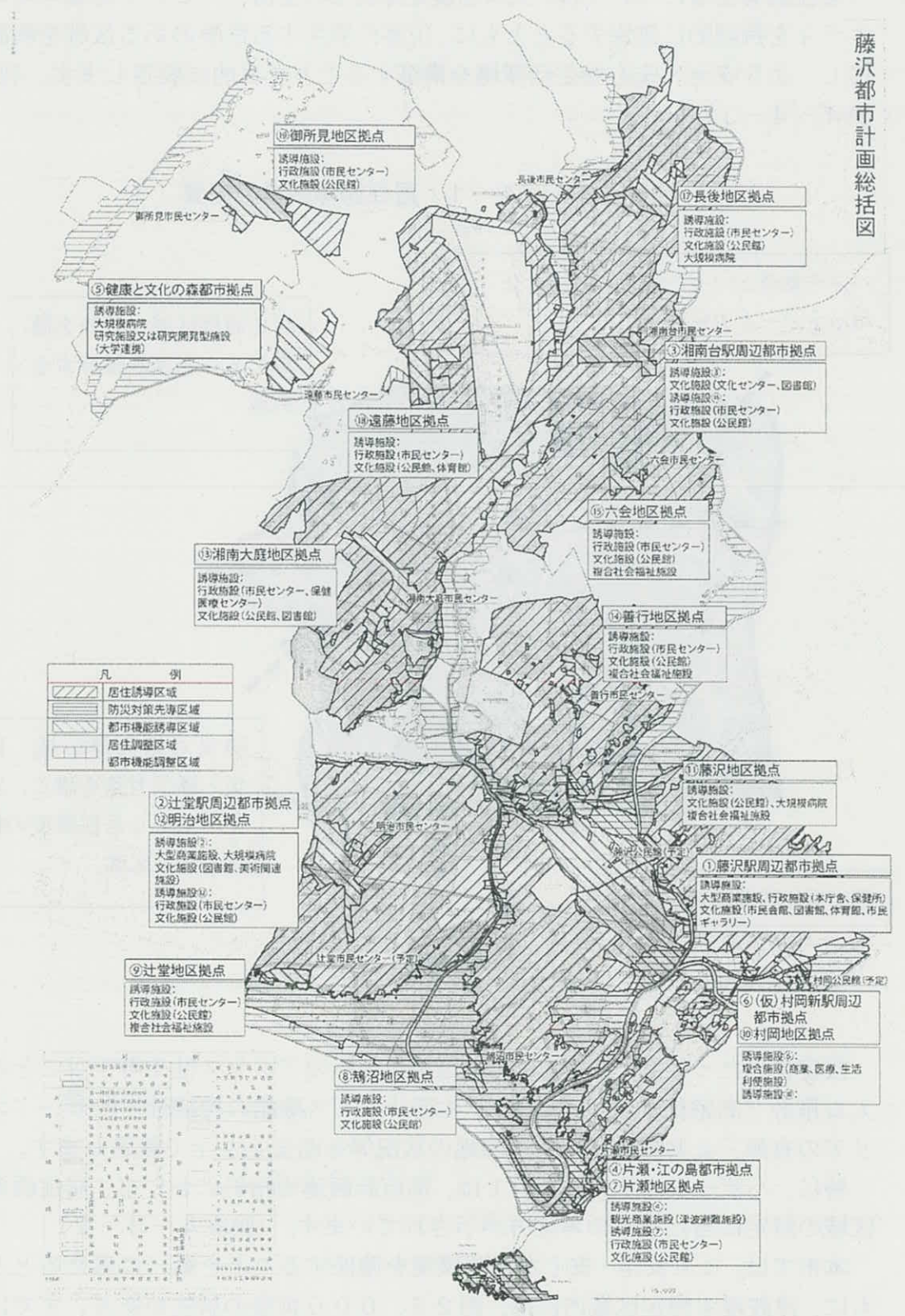
また、各拠点間における鉄道等の公共交通網によるネットワーク形成を図るとともに、歩行空間の整備・改善による自家用自動車交通のみに依拠しない日常生活圏の形成等を図ることでコンパクトシティ化を推進します。

なお、日常生活圏については、概ね30分以内に必要なサービスが提供される区域として、藤沢型地域包括ケアシステムの構築に合わせ、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。

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に向けた持続可能なまちづくりを進めます。

計画の全体図は次のとおりです。（図表4-3-1）

図表4-3-1 計画全体図

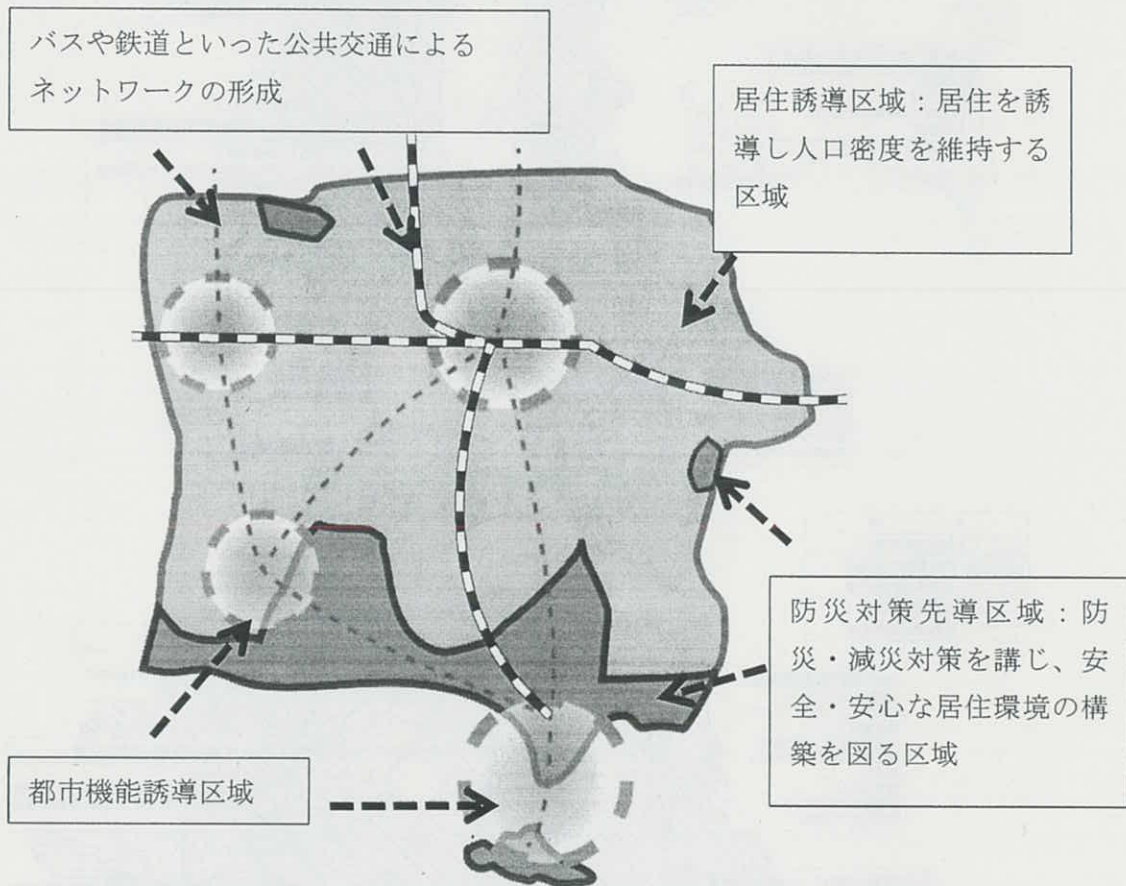


下図：藤沢都市計画総括図

(4) 居住誘導区域

居住誘導区域については、人口密度を維持し、生活サービスや地域コミュニティを持続的に確保するとともに、災害の発生する危険のある区域を明確にし、より安全・安心な生活環境を構築することを目的に設定します。(図表4-4-1)

図表4-4-1 居住誘導区域の概要



設定に当たっては、都市拠点、地区拠点等へのアクセス性や町丁目ごとの人口推計（高齢化率・D I D等）、生活サービス機能の持続性、ハザードエリアの有無、公共施設の配置、緑地の状況等を踏まえた上で設定します。

特に、ハザードエリアについては、都市計画運用指針において、居住誘導区域の設定に当たっての考え方が示されています。(図表4-4-2)

本市では、より安全・安心な居住環境を確保することを第一に考えるとともに、津波浸水想定区域内には、約25,000世帯の居住があり、すでに都市基盤が整備され、居住誘導区域内への誘導という考え方が現実的ではな

いため、今回の設定では、各ハザードエリアについては、原則、居住誘導区域には含みませんが、藤沢市が独自で設定する「防災対策先導区域」として位置付けていきます。

防災対策先導区域では、居住誘導区域内への積極的な誘導を図る区域という位置付けではなく、行政が先導し、事業者や市民等と連携して、防災・減災対策を重点的に行い、市民の安全・安心な居住環境づくりを行う区域として位置付けます。

また、今後、ハザードエリアが新たに指定若しくは変更された際には、居住誘導区域の見直しを検討します。

なお、各ハザードエリア内にある都市拠点及び地区拠点については、防災対策先導区域に設定するとともに、避難等に有効な施設利用が想定されることから、都市機能誘導区域（かつ居住誘導区域）に設定します。

図表 4-4-2 ハザードエリア等における居住誘導区域の設定

	都市計画運用指針	区域（平成27年度時点）	市の方向性
1	都市再生特別措置法、同法施行令により居住誘導区域に含まないこととされている区域	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域 ・建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の建築が禁止されている区域（*）（藤沢市該当なし） 	居住誘導区域に設定できない。
2	原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害特別警戒区域（藤沢市該当なし） ・津波災害特別警戒区域（藤沢市該当なし） ・災害危険区域（*除く）（藤沢市該当なし） ・地すべり防止区域（藤沢市該当なし） ・急傾斜地崩壊危険区域 	防災対策先導区域に設定する。
3	災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域 ・津波災害警戒区域（藤沢市該当なし） ・浸水想定区域 ・都市洪水想定区域・都市浸水想定区域（藤沢市該当なし） ・津波浸水想定区域 ・その他、災害のおそれのある区域 	防災対策先導区域に設定する。

資料：都市計画運用指針（国土交通省）

藤沢市人口推計では、2030年（平成42年）にピークを迎えるものの2040年（平成52年）においても、大幅な人口減少が見込まれず、町丁目ごとの人口推計においても各地区とも一定の人口密度が維持されることが推計されています。

そのため、生活サービスへの需要が引き続き見込まれ、生活サービス施設が維持されていくことが想定されるとともに、本市の13地区別のまちづくりや藤沢型地域包括ケアシステムの構築、公共施設等総合管理計画による公共施設等の適正な維持管理及び公共施設の再整備等により、行政・福祉・子育て施設等についても維持・改善していくことをめざします。

現在の市街地において、バス・徒歩による最寄り駅までの15分圏が確保されていない地域がありますが、藤沢市交通マスタープランにおいて、公共交通のサービス圏域の拡大を目標として公共交通網の整備を進めています。

以上のことから、現在の市街化区域（工業専用地域、大規模緑地等を除く。）については、地区ごとにまちづくりの方向性を示し、ハザードエリア（都市拠点等を除く）を除き、居住誘導区域に設定します。（図表4-4-3）

市街化区域のほぼ全域を居住誘導区域若しくは防災対策先導区域に設定するため、道路や下水道といったインフラ施設については、現在の規模を維持していくことを基本とします。

現状のまま、インフラ施設を維持、更新した場合には、多額の更新費用等が予測されているため、「藤沢市公共施設等総合管理計画」（平成27年3月）を策定し、予防保全型の維持管理や長寿命化の取組による適正な施設維持、施設更新をめざします。

なお、地区拠点である遠藤地区拠点及び御所見地区拠点については、行政サービス、市民活動の拠点である市民センター・公民館が市街化調整区域に建設されているため、居住調整区域（藤沢市独自設定）とし、隣接する周辺の市街化区域と合わせ、居住誘導区域を設定します。

※都市拠点に位置付けている健康と文化の森地区については、平成28年度中に市街化区域に編入予定のため、居住誘導区域に設定します。

図表4-4-3 居住誘導区域外とする区域一覧

市街化調整区域、ハザードエリア（急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域、津波浸水想定区域）、工業専用地域、10ヘクタール以上の都市施設（大庭城址公園、新林公園、大庭台墓園、大清水浄化センター、藤沢地方卸売市場）、川名緑地、地区計画（新産業の森地区、藤沢卸売団地地区）

(5) 防災対策先導区域（藤沢市独自設定）

防災対策先導区域については、ハザードエリアであることの再周知を図り、地域住民の災害に対する意識啓発を図るとともに、減災・防災対策を重点的に行っていく区域として設定し、事業者や市民等と連携して、より安全・安心な居住環境づくりを進めます。

特に今回の制度の一つにある届出制度（居住誘導区域外に3戸以上若しくは1,000㎡以上の開発を行う場合、市に届出を出す必要がある）を有効に活用し、防災対策先導区域（居住誘導区域外）での開発行為を行う事業者や住民等に対し、区域設定の趣旨を周知し、そのエリアのハザード状況や避難対策の状況、避難方法等の周知を行い、災害に対する意識啓発を図ります。

なお、防災対策先導区域に設定するハザードエリアについては、大規模自然災害により特に多大な被害が想定される急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域及び津波浸水想定区域とし、それぞれの区域の対象箇所及び対策等については、次のとおりです。

①急傾斜地崩壊危険区域

（対象箇所）

- ・18地区、延長3,135mの区域を対象としています。

（対策）

- ・崩壊防止工事については、すべての地区で着手し、現段階で、延長2,753.5m（進捗率87.8%）の工事が完了しており、引き続き神奈川県に働きかけを行っていきます。
- ・ハザードマップ等により、引き続き災害情報等の周知を図ります。

②土砂災害警戒区域

（対象箇所）

- ・186箇所、約8,100世帯を対象としています。

（対策）

- ・警戒避難体制の構築を図るため、地区ごとに避難場所や避難経路等の説明会を実施し、より安全に避難できる体制を構築します。
- ・ハザードマップ等により、引き続き災害情報等の周知を図ります。

③洪水浸水想定区域

（対象箇所）

- ・境川、引地川、目久尻川、小出川の浸水区域を対象としています。

（対策）

- ・特定都市河川に指定された境川及び引地川は、神奈川県や流域内の地方公共団体と連携を強化し、総合治水対策を進めます。
- ・河道整備や遊水地整備を進めます。
- ・区画整理など大規模土地利用の際には、雨水貯留施設や雨水浸透施設の整備を進めます。
- ・ハザードマップ等により、引き続き災害情報等の周知を図ります。
- ・今後、大雨等による内水対策についても、検討を進めます。

④津波浸水想定区域

(対象箇所)

- ・片瀬地区、鵜沼地区、辻堂地区の沿岸部を中心に約25,000世帯、約60,000人を対象としています。

(基本的な考え方)

- ・最大クラスの津波に対しては、避難することを中心とするソフト対策を実施し、比較的発生頻度の高い津波に対しては、県と連携した施設整備も視野に入れた対応を進めます。

(対策)

- ・避難については、原則、避難可能時間(概ね5分程度)での津波浸水想定区域外への避難を基本とし、避難できない区域については津波避難ビルへの避難を行います。
- ・「地域ごとの津波避難」(津波避難マップ)に基づく、津波避難訓練を行い、浸水想定区域外への円滑な避難行動に向けた取組を進めます。
- ・津波浸水想定CGやふじさわ防災ナビなどを活用した津波に対する意識啓発を図ります。
- ・津波避難を考慮した都市計画道路の整備や橋りょうの耐震化を進めます。
- ・短時間で津波避難が出来ない区域では、民間施設への津波避難機能の整備促進や公共施設の有効活用を優先的に進めます。
- ・民間施設への津波避難機能の整備促進に当たっては、屋上フェンスや外付け階段等の整備に対する補助を実施します。
- ・津波浸水想定区域では、津波避難場所を確保するため、区域内に立地する公共施設の有効活用、民間の建築物との津波避難ビル協定の推進、民間が行う避難場所整備事業への補助等の取組を実施します。
- ・藤沢市津波避難計画に位置付けた津波避難路にある倒壊時に通行障害となる可能性がある建物の耐震化を図るため、耐震診断補助制度及び耐震改修に必要な支援を検討します。

(6) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な都市機能を誘導し、各種サービスの効率的な提供を図るとともに、一定の機能を集約することにより都市の活力を維持していくことを目的に設定します。(図表4-6-1)

設定に当たっては、市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの都市機能を提供する区域である都市拠点(中心拠点)と、地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する区域である地区拠点(地域/生活拠点)を設定します。(図表4-6-2)

都市拠点(中心拠点)としては、鉄道等を主体とするラダー型の交通軸の結節部である6都市拠点(藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺、片瀬・江の島、健康と文化の森、(仮)村岡新駅周辺)、地区拠点(地域/生活拠点)としては、市民の身近なまちづくりの単位として各地区の市民センター・公民館等を中心とした13地区拠点を都市機能誘導区域とし、駅を中心に用途地域の商業地域・近隣商業地域を基本に市民センター・公民館周辺を設定します。

なお、地区拠点である遠藤地区拠点及び御所見地区拠点については、行政サービス、市民活動の拠点である市民センター・公民館が市街化調整区域に設置されているため、都市機能調整区域(藤沢市独自設定)とし、隣接する周辺の市街化区域と合わせ、都市機能誘導区域を設定します。

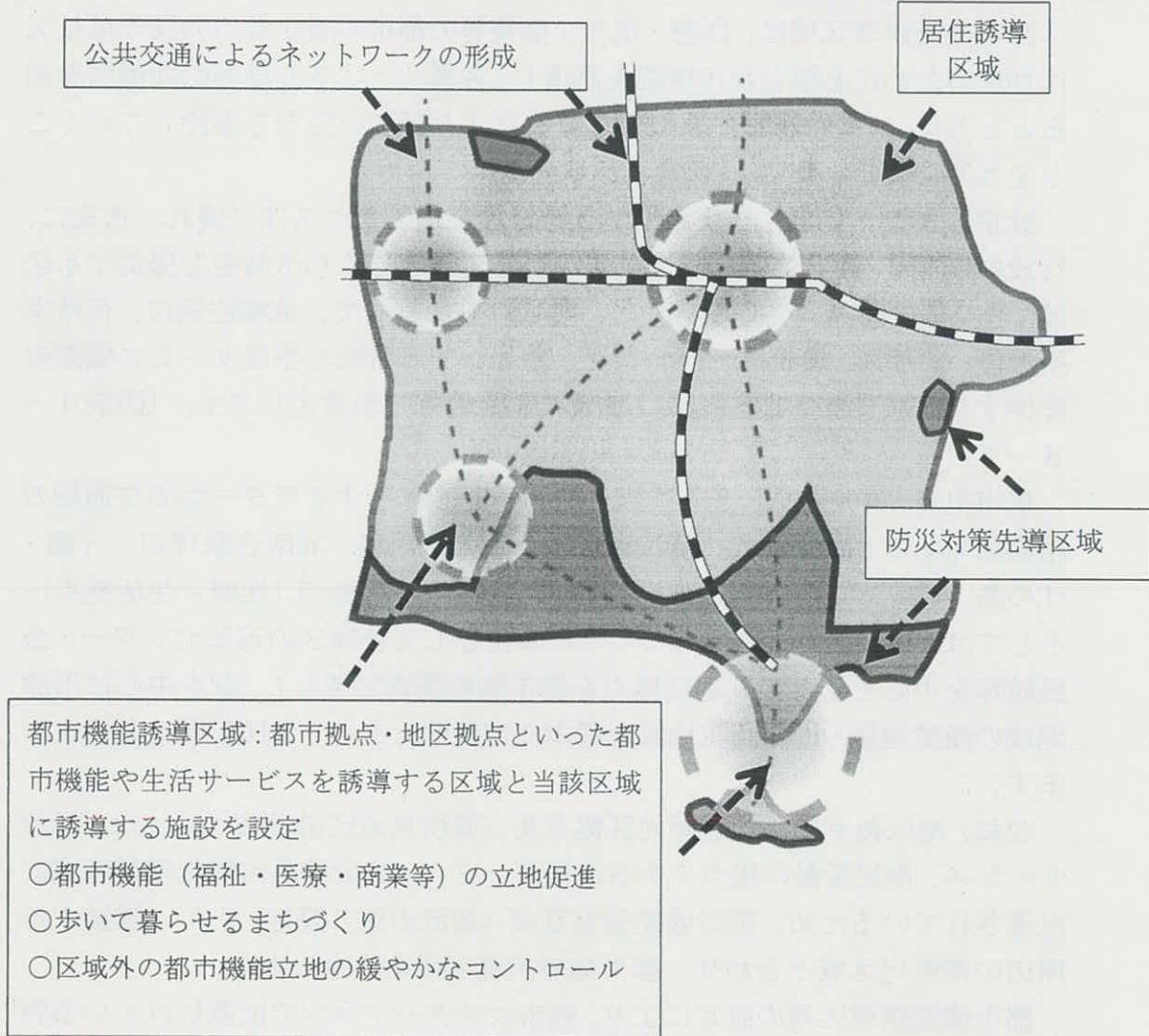
都市機能誘導区域の設定により、都市マスタープランで位置付けている将来都市構造のイメージがより明確になるとともに、今後の少子超高齢社会に向け、都市機能の誘導や公共交通のより一層の利便性の向上をめざします。

また、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造が構築されることにより、拠点への移動の容易さ等から、都市の活力が維持・向上するとともに、高齢者の行動の活発化が図られることによる健康寿命の増進や子育て世代・若者世代等にも魅力あるまちづくりが推進されます。

高齢者や子育て世代等の活発な活動により、まちや地域コミュニティのにぎわいの創出が図られ、住みやすいまち、住みたいまちとして、さらに都市の活力の維持・向上が図られることをめざします。

※都市拠点に位置付けている健康と文化の森地区については、平成28年度中に市街化区域に編入予定のため、都市機能誘導区域に設定します。

図表 4-6-1 都市機能誘導区域の概要



図表 4-6-2 各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の考え方	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ➢特に人口が集積する地区 ➢各種の都市機能が集積する地区 ➢サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ➢周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ➢日常的な生活サービス施設等が集積する地区 ➢徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 ○近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○合併町村の旧庁舎周辺地区等

資料：国土交通省資料から抜粋

(7) 誘導施設

誘導施設については、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき施設を設定します。

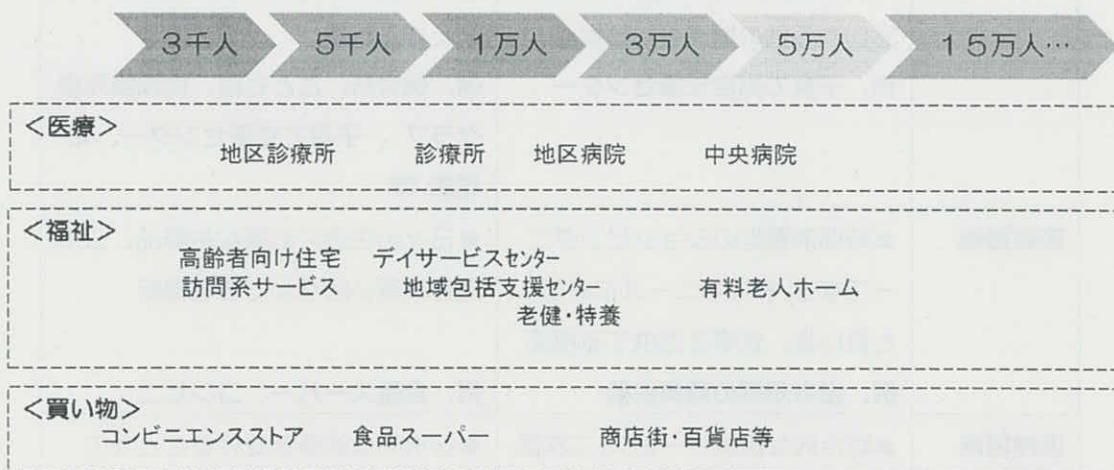
具体的には、各拠点の現状（人口構成、公共交通等）や福祉施設、商業施設といった都市機能等を勘案し、設定します。（図表4-7-1、図表4-7-2）

そのため、6都市拠点には、各拠点の特性に合わせた誘導施設を設定することとし、大規模商業施設、大規模病院及び文化施設（図書館）などを競っています。

また、13地区拠点には、各地区の拠点となる行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）を基本に誘導施設を設定します。

図表4-7-1 都市機能の維持に必要な圏域人口

周辺人口規模



資料：国土交通省資料から抜粋

図表 4-7-2 想定される各種の都市機能

	都市拠点	地区拠点
行政機能	<p>■ 中枢的な行政機能</p> <p>例. 本庁舎</p>	<p>■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等</p> <p>例. 支所、福祉事務所など各地域事務所</p>
介護福祉機能	<p>■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能</p> <p>例. 総合福祉センター</p>	<p>■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能</p> <p>例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン等</p>
子育て機能	<p>■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能</p> <p>例. 子育て総合支援センター</p>	<p>■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能</p> <p>例. 保育所、こども園、放課後児童クラブ、子育て支援センター、児童館等</p>
商業機能	<p>■ 時間消費型のショッピングニースなど、様々なニースに対応した買い物、食事を提供する機能</p> <p>例. 相当規模の商業集積</p>	<p>■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能</p> <p>例. 食品スーパー、コンビニ</p>
医療機能	<p>■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能</p> <p>例. 病院</p>	<p>■ 日常的な診療を受けることができる機能</p> <p>例. 診療所</p>
金融機能	<p>■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能</p> <p>例. 銀行、信用金庫</p>	<p>■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能</p> <p>例. 郵便局、ATM</p>
教育・文化機能	<p>■ 市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能</p> <p>例. 文化ホール、中央図書館</p>	<p>■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能</p> <p>例. 図書館支所、社会教育センター</p>

資料：国土交通省資料から作成

(8) 地区ごとのまちづくりの方向性（誘導方針）

① 藤沢駅周辺都市拠点

○現状

本都市拠点は、鉄道3線が結節するターミナルとして、本市の都心及び広域交流拠点として、また、湘南の玄関口としての役割を果たす利便性の高い場所です。

また、歴史・文化にも恵まれ、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、藤沢市の中心として歴史文化を育んできました。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。

しかしながら、藤沢駅周辺を利用し楽しむ人の流れが弱まりつつあり、商店街や駅周辺等での魅力づくりによる藤沢駅から流れを作り出す仕掛けづくりが必要となっています。

これまでに整備された都市基盤を活かしつつ、計画的な機能や建物の更新等の促進により、商業機能、業務機能、行政機能、文化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、南北間の連携を強化した多機能回遊型の都市拠点をめざすとともに、藤沢駅周辺地区の再活性化に向け、藤沢駅前を中心としたリニューアルを進め、市の都心部であり、湘南の玄関口として新しい藤沢駅前づくりに取り組んでいます。

○公共交通等

本都市拠点は、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線の鉄道3路線及び多方面へのバス網などが結節し、市内外から多くの人々が集散する場となっています。

藤沢駅及び駅前広場の整備から30年以上が経過し、現在の駅乗降人数は、現在の駅舎（橋上化）が完成した1980年（昭和55年）よりも約1.4倍へと増加しており、駅施設やバスターミナルにおける歩行者の動線錯綜等の問題や駅周辺施設の老朽化・陳腐化、駅南北の連携強化など、多種多様な問題があり、それらの改善・更新が必要です。

そのため、藤沢駅南北の連携強化に向け南北自由通路の拡幅とともに、それに伴い鉄道間及び他交通モード間の乗り換えの利便性向上等、交通結節点の機能向上や生活支援機能の充実等をめざした駅改良の早期実現に向けた取組みを推進します。

○まちづくりの方向性

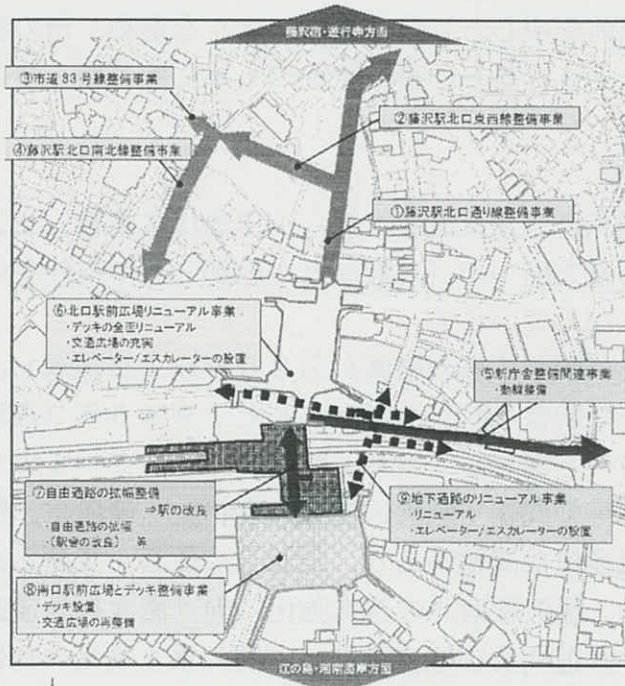
本都市拠点、行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流機能等が集積する藤沢の都心部として、市全体の活力をけん引する役割を担っており、成熟化・老朽化しつつある街の再活性化とともに、超高齢社会や成熟社会を見据え次の時代に対応した街への転換をめざします。

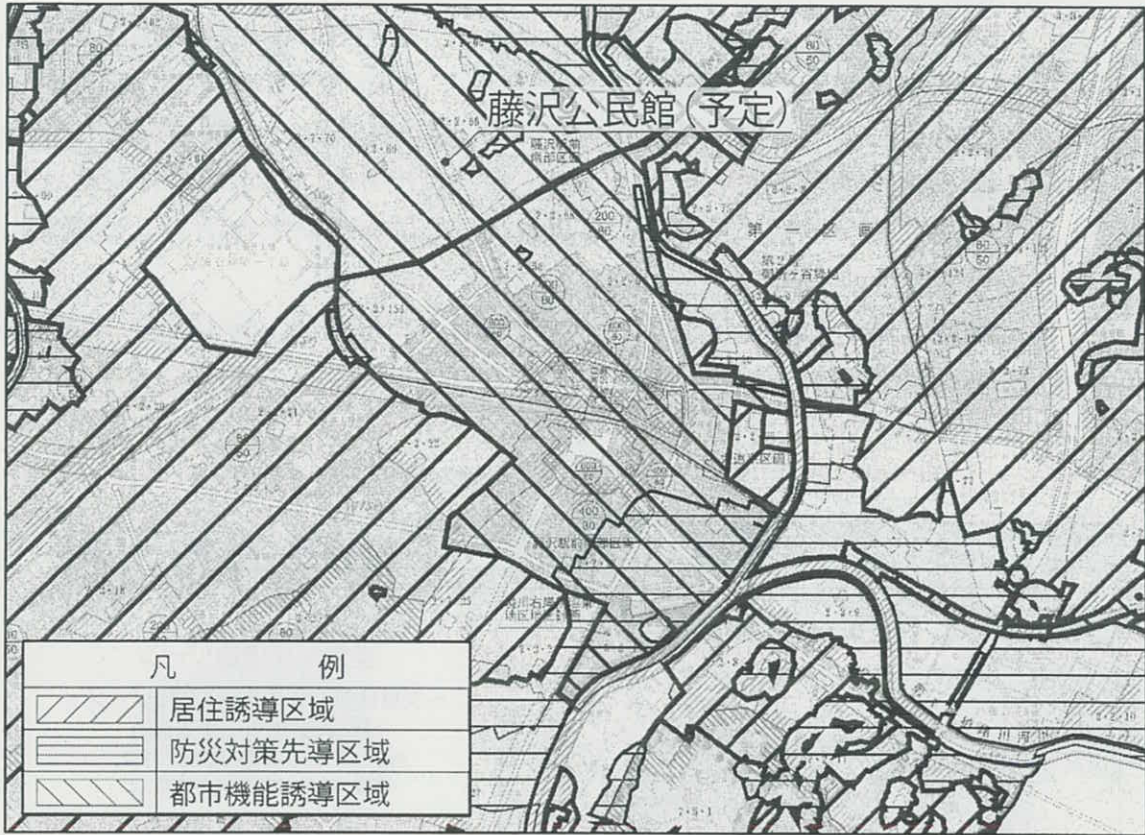
特に市内最大の利用者数を誇る藤沢駅から利用者を駅周辺に回遊させる魅力あるまちづくりを進め、市内だけでなく、広域的な吸引力を高め、市外からの来街者数を増加させていくため、建物の更新時期を捉えたエリアの顔となる大型商業機能等の強化を図るための基盤整備を進めるとともに、駅周辺の商店街の活性化を事業者等と連携して進めます。

また、建物の機能更新の際には、藤沢都心部の再生をけん引するような機能集積や都市拠点としての一体的な都市空間の誘導を図ります。

そのため、誘導施設としては、『大規模商業施設』を設定するとともに、行政施設として『本庁舎』及び『保健所』、文化施設では、文化・交流の拠点として『市民会館』及び『市民ギャラリー』、本市の図書館4館構想のひとつとして『図書館』、スポーツ施設の拠点として『体育館』を設定します。

<藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業計画案>





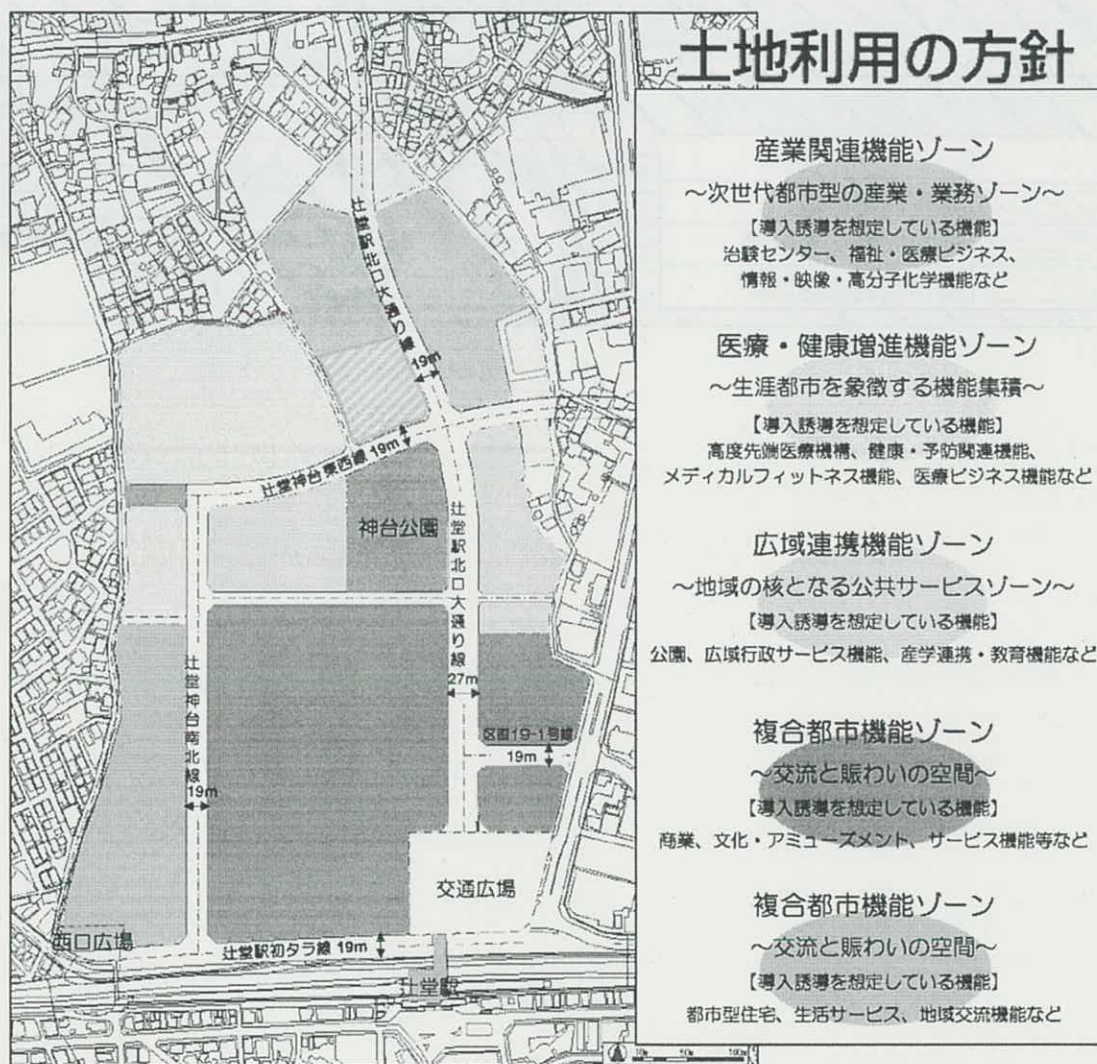
②辻堂駅周辺都市拠点

○現状

本都市拠点は、戦前から工場が立地し、昭和30年代以降には東海道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、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が創出され、広域連携機能や複合都市機能等が計画的に誘導・集積され、地区への新たな活力・交流創出が期待されています。

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。

<湘南C-X地区の土地利用方針>



○公共交通等

辻堂駅周辺地区は、辻堂駅北口における湘南C-X地区の都市再生事業により、新たな都市拠点として再創出されたことから、商業・業務施設の集積が進み、特に大規模な商業施設への自動車交通が集中するため、休日を中心に交通渋滞が発生しています。

また、辻堂駅を起終点とするバス網は、湘南大庭周辺地域や茅ヶ崎市域などに連絡するなど、地域や市域を越えて利用されている状況となっております。

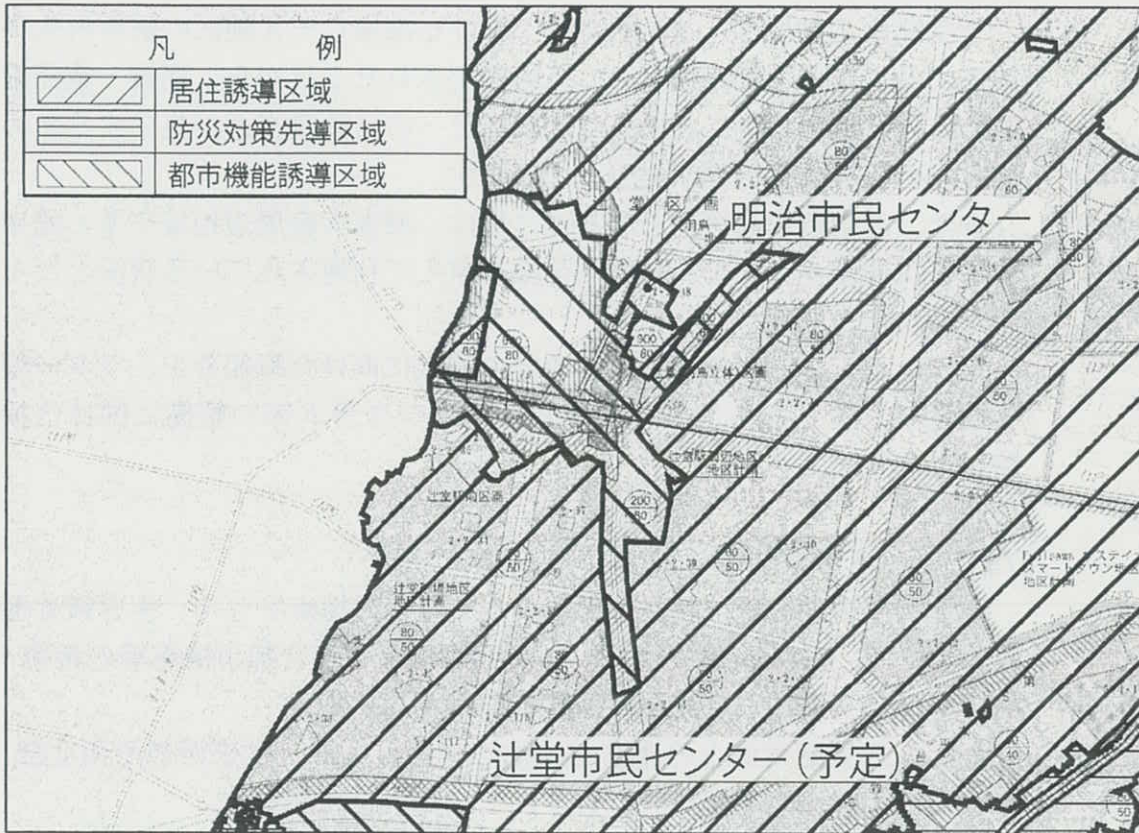
そのため、さらなる交通結節機能の強化に向けた取組みと、ラダー型の交通軸となる北部方面への新たな交通システム等の整備に向けた検討を進めます。

○まちづくりの方向性

辻堂駅周辺地区は、新たに創出する広域連携拠点として、引き続き産業関連機能、医療健康増進機能、広域連携機能、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。

また、辻堂駅南側と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図ります。

そのため、誘導施設としては、『大規模商業施設』を設定するとともに、本市の図書館4館構想のひとつとして『図書館』、本市の芸術拠点として『美術関連施設』、また医療拠点として『大規模病院』を設定します。



③湘南台駅周辺都市拠点

○現状

本都市拠点は、湘南台駅に横浜市高速鉄道1号線や相模鉄道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、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。

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市の核となる文化施設が立地し、利便性が高い地区となっています。

○公共交通等

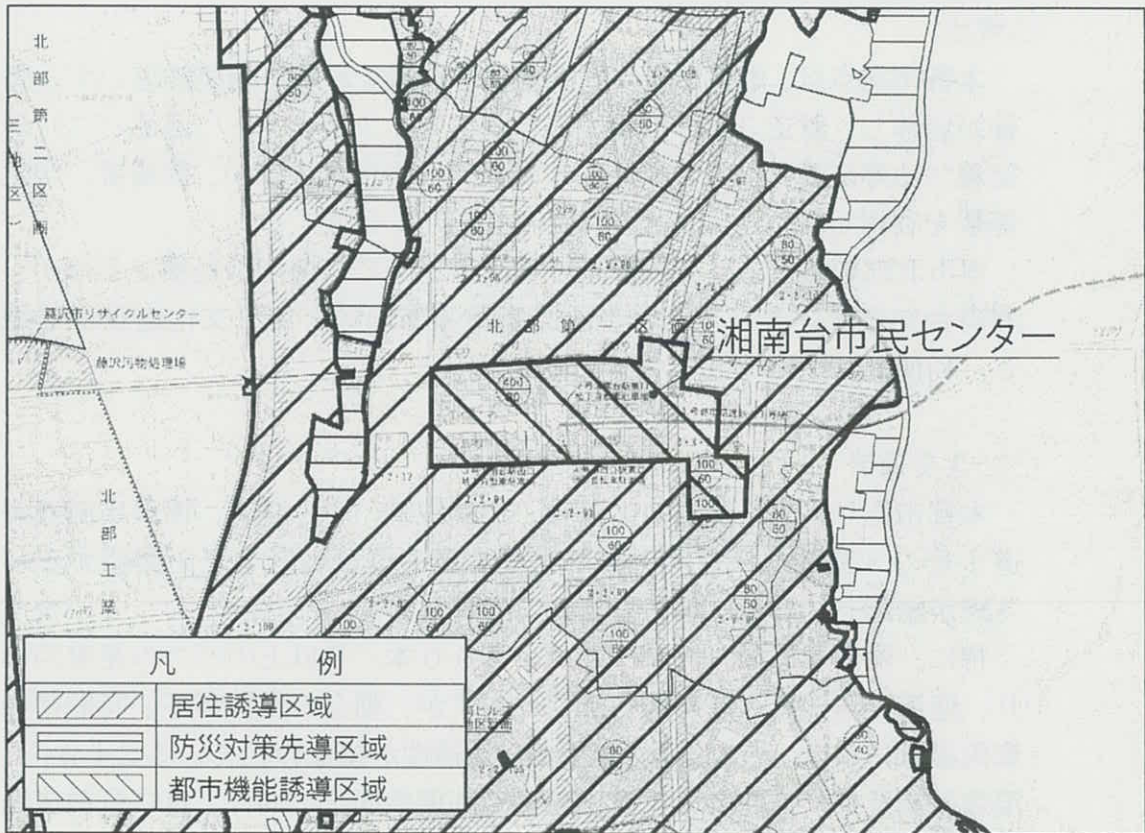
本都市拠点は、小田急江ノ島線、相模鉄道いずみ野線、横浜市高速鉄道1号の3路線の鉄道網と湘南大庭地区や遠藤地区などを連絡するバス網が結節しており、地区を越えて利用されている状況となっています。

特に、湘南台駅西口においては、800本/日以上以上のバスの発着があり、連節バスの導入等が図られていますが、朝夕の便数が多い時間帯の車両混雑により、バス交通の定時性・速達性が損なわれていることから、混雑解消及びバス路線の定時性確保や利便性向上に向け、東口駅前広場の運用改善を進めます。

○まちづくりの方向性

本都市拠点は、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、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、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にぎわい・文化・交流の創出をめざします。

そのため、誘導施設としては、本市北部の文化・交流の拠点として『文化センター』を設定するとともに、本市の図書館4館構想のひとつとして『図書館』を設定します。



④片瀬・江の島都市拠点

○現状

本都市拠点は、湘南海岸や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として、本市のイメージを代表する地区の1つであり、近年、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。

また、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。

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等の災害の危険性を伴っており、橋りょうの耐震化や津波避難ビルの指定の拡大等の防災対策を進めます。

○交通施策

本地区拠点には、鉄軌道として小田急江ノ島線、江ノ島電鉄、湘南モノレールの3路線あり、公共交通が充実しています。

首都圏の海洋リゾート・レクリエーション拠点であり、多くの観光客が訪れることから、休日を中心に、鉄道を利用して訪れる観光客、江の島島内に訪れる自家用自動車の交通渋滞や居住地域への通過交通が流入するなど、人や車の交通混雑の問題が生じています。

そのため、片瀬・江の島周辺における周遊環境の向上に向けた交通施策を「湘南江の島魅力アップ・プラン」と連携を図りながら展開するとともに、駅前空間が有効に機能していない駅前広場整備を検討します。

○まちづくりの方向性

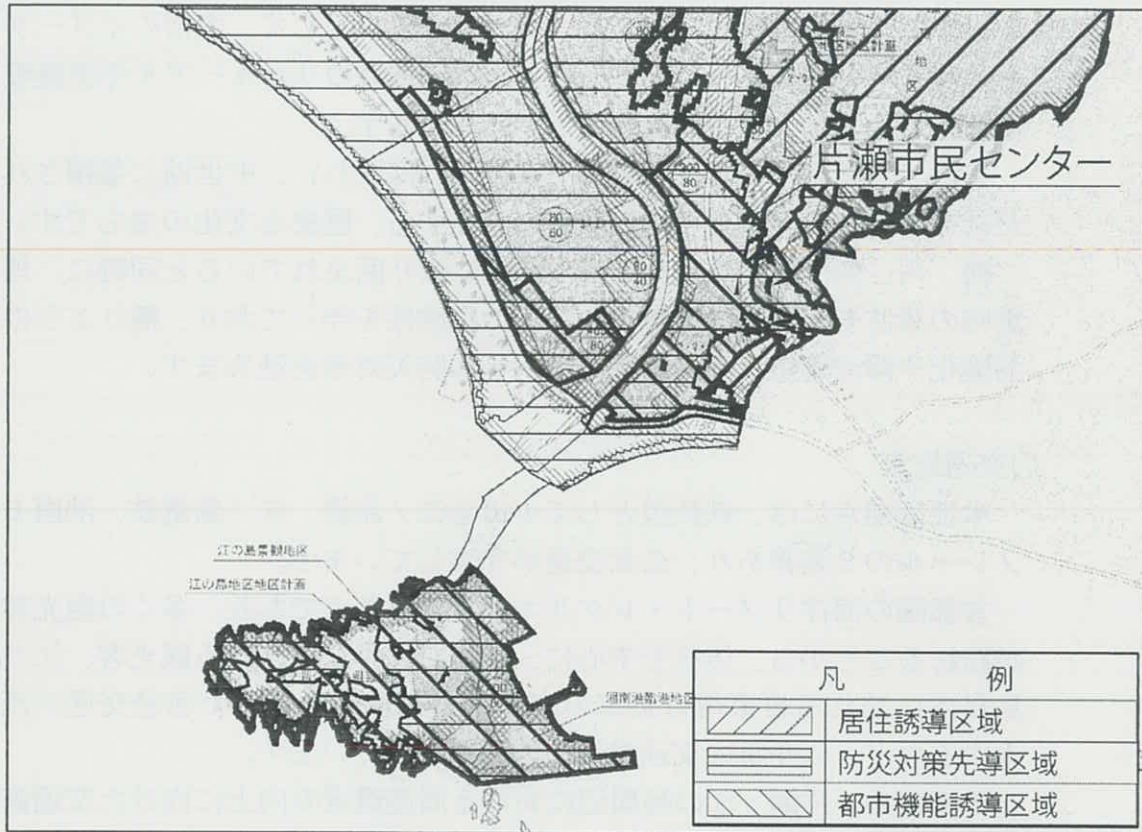
本市の観光の中心となる「湘南江の島」が今後も国内外の多くの方々安心して訪れ、愛される観光地となるため、「四季を通じて訪れたい湘南江の島・・・自然と歴史、海辺や街並みなど多彩な魅力が織りなすまち」をめざし、江の島魅力アップ・プランを平成24年度に策定しました。

江の島魅力アップ・プランでは、「観光客が楽しめるおもてなしの体制と拠点づくり」、「江の島を中心とした湘南海岸の周遊性の確保」、「観光客を含む災害時の対策」等を観光振興に向けた施策の基本方向として、まちづくりを進めています。

そのため、誘導施設としては、『観光商業施設（津波避難施設）』を設定します。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピックのセーリング競

技会場に江の島が選ばれたことを一つの契機とし、その後のまちのあり方を含め、今後のまちづくりについて、検討します。



⑤健康と文化の森都市拠点

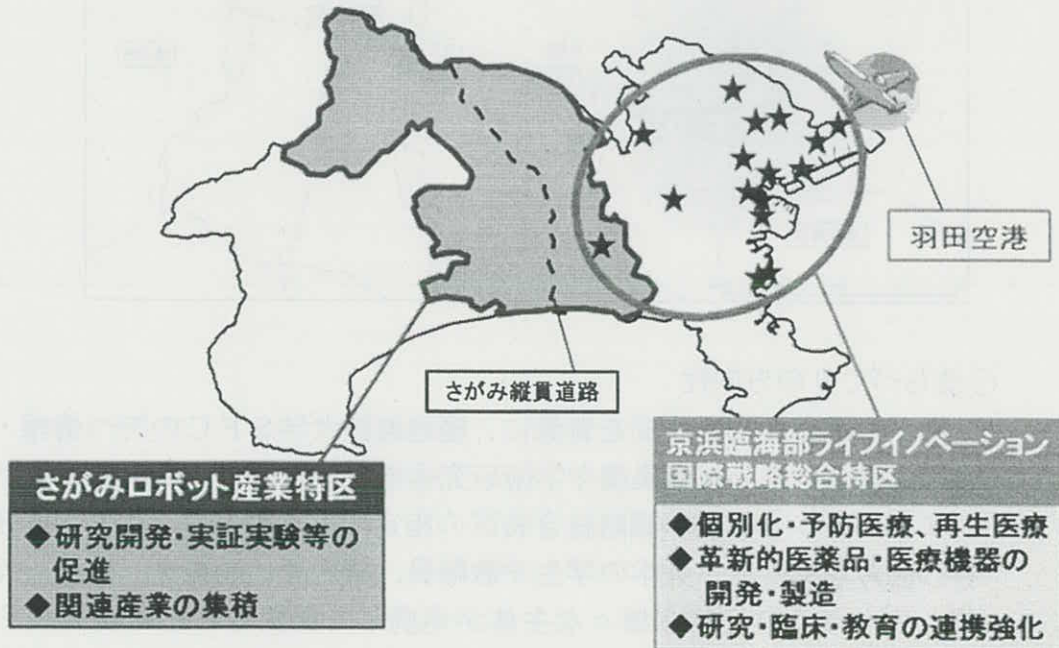
○現状

本都市拠点やその周辺には、本市の三大谷戸のひと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、あじさいや彼岸花が咲く小出川など、水と緑があふれる豊かな自然を有しています。また、萩の寺と知られる宝泉寺など、樹林に囲まれた寺社があり、さらに高台からは富士山も眺望できるなど、守っていききたい資源、景観がひろがっています。

本都市拠点には、慶應義塾大学SFCが立地しており、最先端のサイエンス、テクノロジー、デザインを活かしながら、環境、エネルギー、格差拡大、戦争、民族・宗教対立等、ひとつの学問領域だけでは解決不可能な問題に対して、総合的に問題解決に取り組み、対策立案からその実証実験、そして結果評価まで一連の過程を通じた研究を進めています。

また、本地区は、「京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区」と「さがみロボット産業特区」に指定されており、これらの特区に関連した医療・健康や介護の分野についての研究開発施設や企業の集積による地域の活性化、先端技術を活用した地域の健康・医療のまちづくりの展開などが期待されています。

<神奈川県内の特区の位置（※国家戦略特区は神奈川県全域）>



資料：神奈川県ホームページをもとに作成

○公共交通等

本地区拠点は、鉄道駅がなく、公共交通のサービス水準が低い状況にあるため、2012年（平成24年）には、神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道（株）で構成された「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」において、寒川町のツインシティまでの延伸をめざしつつ、第1期区間として湘南台駅から慶應義塾大学SFC付近までいずみ野線を延伸するという検討結果をとりまとめており、いずみ野線の延伸に向けた取組みを進めています。

いずみ野線延伸に伴い設置を想定している（仮称）A駅・B駅においては、拠点性の高いまちづくりを進めるとともに、新駅を中心とした公共交通のネットワークの再編を進めることで、市の北部における交通利便性の向上も図ります。

また、さがみ縦貫道路・寒川北インターチェンジや東名高速道路の（仮）綾瀬スマートインターチェンジなどとの連携強化に向け、幹線道路の整備等を行い、幹線道路ネットワークの形成を図ります。

<いずみ野線延伸のイメージ>



○まちづくりの方向性

豊かな自然や田園空間を背景に、慶應義塾大学SFC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して、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定などの動きもふまえ、地区が持つ強みを活かし、大学の学生や教職員、研究者、産業界、市民、行政等、まちづくりを担う様々な主体が連携して展開される環境共生や健康・医療、農業等に関する活動や取組によって、活力が創造されるまちをめざします。

そのため、誘導施設としては、『大規模病院』、『研究施設又は研究開発型施設（大学連携）』を設定します。

また、本都市拠点の東側については、市街化区域への編入をめざし、今後のまちづくりを検討します。

<健康と文化の森地区まちづくり基本計画 まちづくりビジョン>

みらいを創造するキャンパスタウン

新しいライフスタイルを生みだし、持続的に発展しつづけるまち

活力創造・文化・交流のまちづくり

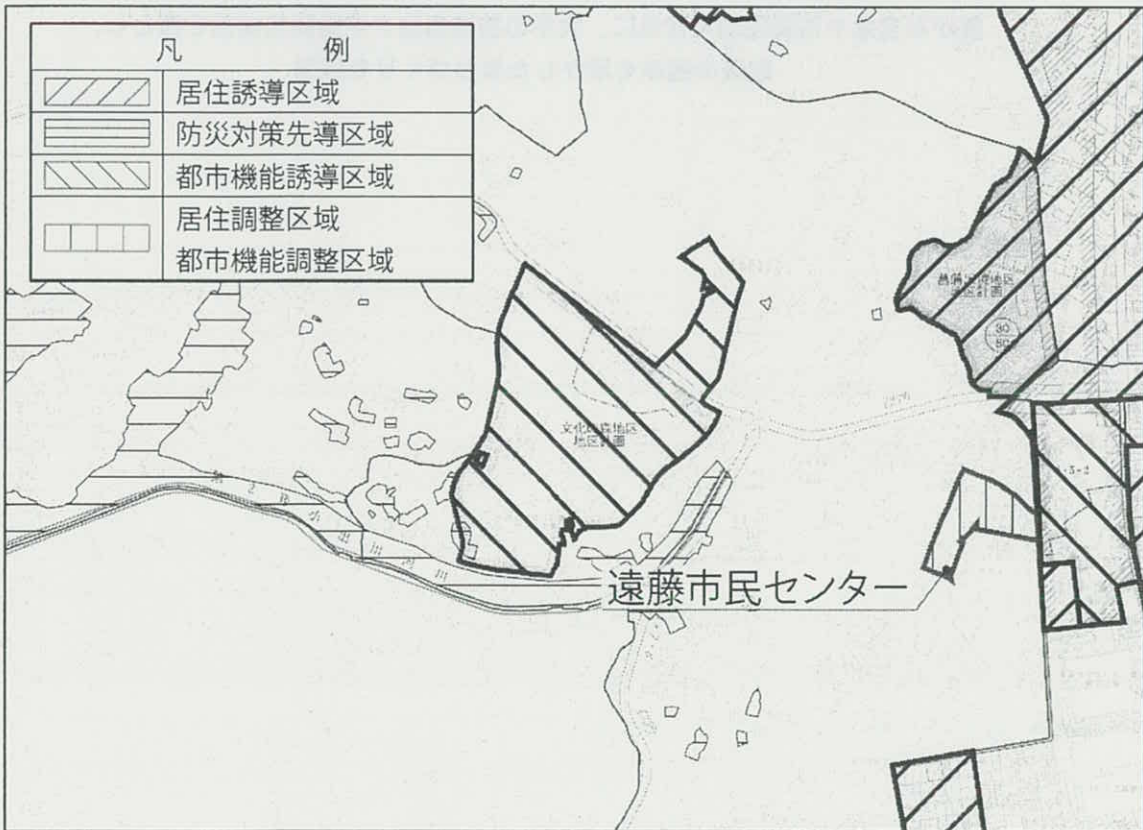
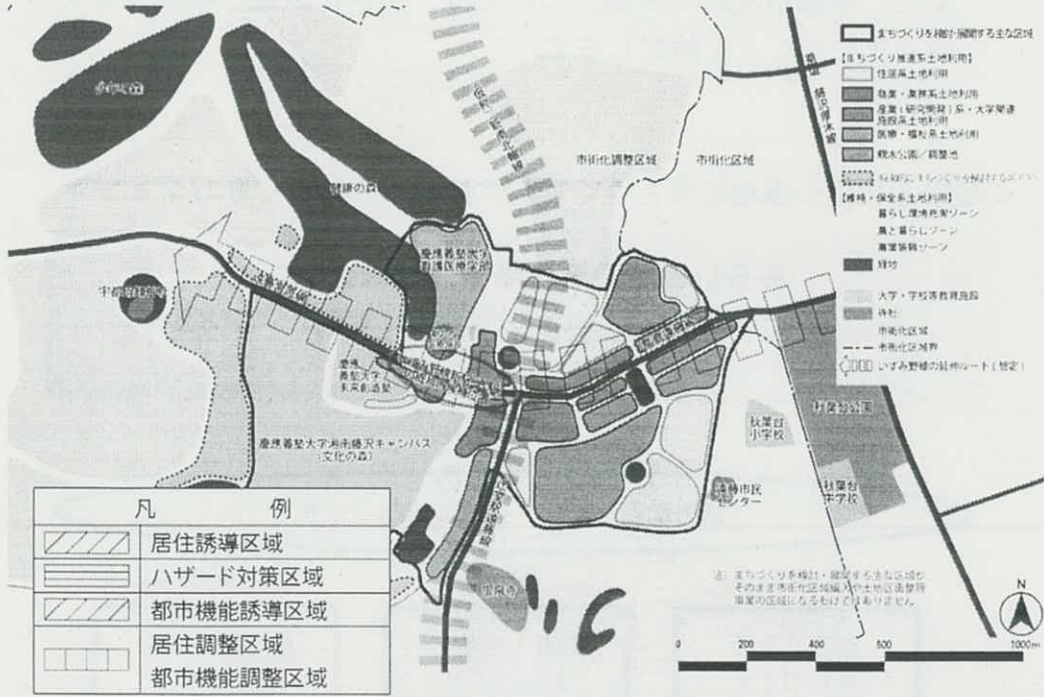
環境共生の
まちづくり

健康・医療の
まちづくり

農を活かした
まちづくり

豊かな自然や田園空間を背景に、大学の技術集積や学術研究機能を核とし、
地域の強みを活かしたまちづくりを展開

< 【土地利用配置パターン】 東西に商業・業務軸を形成し、既成市街地との関係性に配慮した案（健康と文化の森地区まちづくり基本計画） >



⑥（仮）村岡新駅周辺都市拠点

○現状

本地区拠点は、新駅設置により村岡地区の交通利便性が飛躍的に向上することや、藤沢駅の混雑緩和等が図られることから、地域住民を中心とした市民との協働によるまちづくりとともに、神奈川県、鎌倉市、本市で構成する「湘南地区整備連絡協議会」を中心に、広域連携によるまちづくりとを並行しながらJR東海道本線大船駅と藤沢駅の間への新駅設置の検討を進めています。

村岡地区のまちづくりの実現に向けては、官民共通の誘導指針となる「村岡新駅地区まちづくりガイドライン（案）」を策定し、地域住民との意見交換や関係機関との協議を重ねながら、事業の具体化に向けた検討を進めています。

○交通施策

村岡地区は、鉄道駅まで距離があり、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアが多くあります。

そのため、村岡地区等の交通利便性向上及び藤沢駅周辺の交通渋滞等に起因する環境負荷の改善を図るため、JR東海道本線藤沢・大船駅間に（仮）村岡新駅設置に向けた取組みを推進します。

また、新駅設置を含む広域的なまちづくりを効果的に進めるため、神奈川県、鎌倉市、藤沢市で組織する湘南地区整備連絡協議会において、新駅設置を含む広域的なまちづくりの早期実現に向けた検討を進めています。

新駅周辺のまちづくりに合わせ、駅へのアクセス手段としてのバス路線の再編を推進し、鉄道を軸とした交通体系の骨格を形成することをめざします。

○まちづくりの方向性

本地区拠点は、「村岡新駅地区まちづくりガイドライン」において、まちの将来像を「緑に抱かれた湘南村岡コンパクトタウン」と位置付け、御霊神社から村岡城址につながる鎌倉古道の名残や緑豊かな自然環境に包まれた地形や立地を活かし、みどりあふれる環境で多様な人々が快適に暮らし、憩い、訪れ、働き続けられる、新駅を中心とした、活力と魅力に満ちた、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成をめざします。

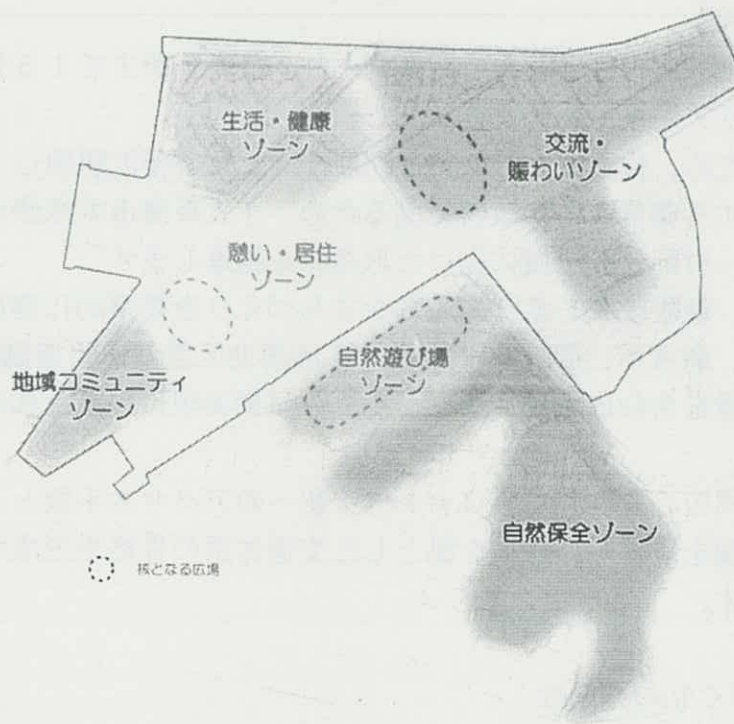
また、JR東海道線の（仮）村岡新駅周辺において、鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生

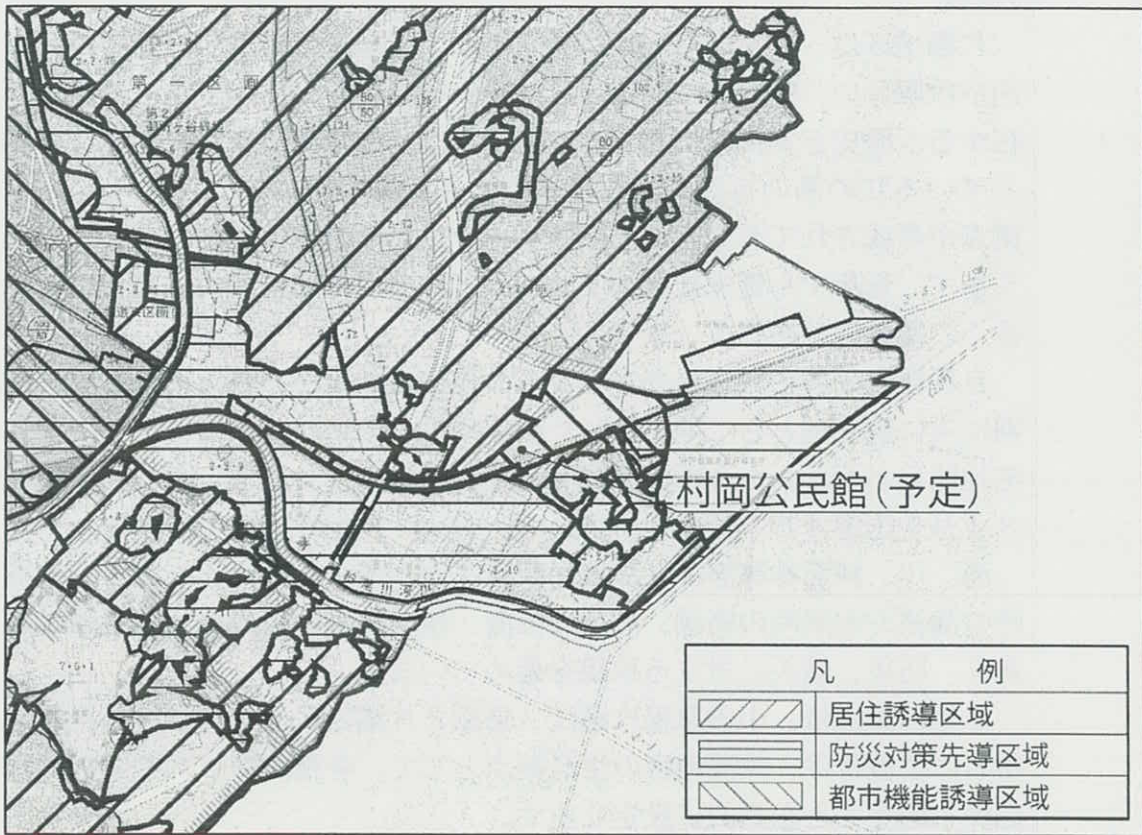
産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざすとともに、地域サービスの充実を図ります。

そのため、誘導施設としては、『複合施設（商業、医療、生活利便施設等）』を設定します。

なお、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープランにそれぞれ都市拠点として位置付けられている村岡地区・深沢地区を一体の拠点として、新駅設置にあわせ、「極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現」をめざし、都市機能の役割分担等、両市が連携・協力して、駅周辺のまちづくりを推進します。

<都市空間形成の方針図（村岡新駅周辺地区まちづくりガイドライン）>





⑦片瀬地区拠点（片瀬江ノ島駅）

○現状

片瀬地区は、古くから集落が形成され、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、藤沢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すすめられ、多くの観光客が訪れています。

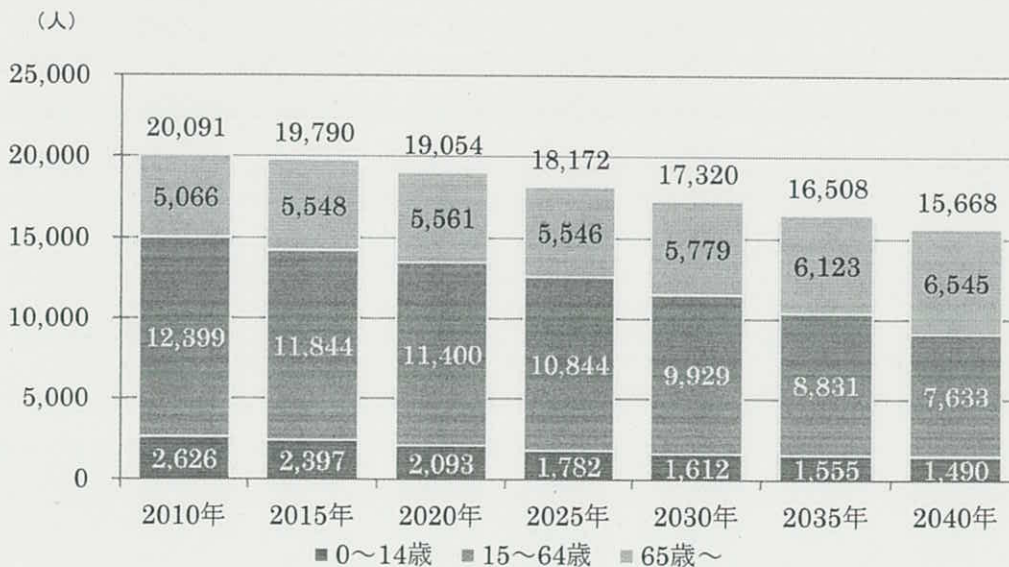
自然発生的に形成された古くからの住宅地のほか、明治期から昭和初期に主に別荘地として開発された住宅地や、昭和40年代に一体的な住宅地開発が行われた片瀬山等の閑静な住宅地があります。また、国道134号や国道467号沿いでは、マンション立地が進んでいます。

海、川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれている一方で、地震時の津波や台風時の高潮、河川の氾濫、崖崩れ等の災害発生の危険性があり、防災、減災に対する取組を進めています。

本地区拠点は、小田急線片瀬江ノ島駅と片瀬市民センター・公民館を中心に位置付け、片瀬地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<片瀬地区の人口>

今後人口の減少と高齢化の進展が進むと推計しています。2040年（平成52年）までに人口が約2割減少し、高齢化率は40%を超える見込みです。



○交通施策

鉄軌道としては小田急江ノ島線、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、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。

首都圏の海洋リゾート・レクリエーション拠点であり、観光地でもある片瀬・江の島周辺には、多くの観光客が訪れることから、休日を中心に、鉄道を利用して訪れる観光客、江の島島内に訪れる自家用自動車の交通渋滞や居住地域への通過交通が流入するなど、人や車の交通混雑の問題が生じています。

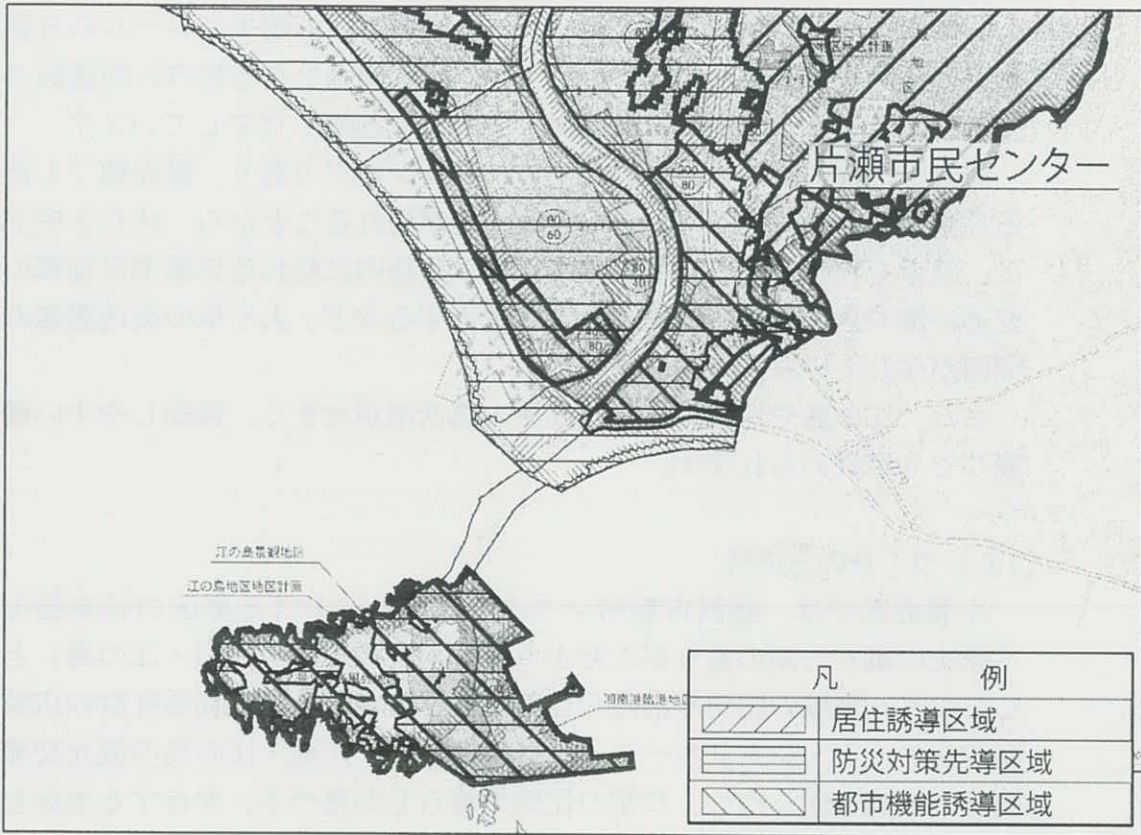
また、江の島や片瀬山等では地形の高低差が大きく、移動しやすい環境づくりが求められます。

○まちづくりの方向性

片瀬地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「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」としており、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。

本地区では、今後、人口減少と高齢化がますます進展すると推計されており、観光の面からだけでなく、地域住民の居住環境の向上を図るため、交通環境の充実や津波等の大規模自然災害に対し、安全・安心なまちづくりを進め、子育て世代や若年世代に魅力あるまちづくりをめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』を設定します。



⑧ 鶴沼地区拠点（鶴沼海岸駅）

○現状

鶴沼地区は、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ます。

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、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、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 東海道線の北側に工場等も立地しています。

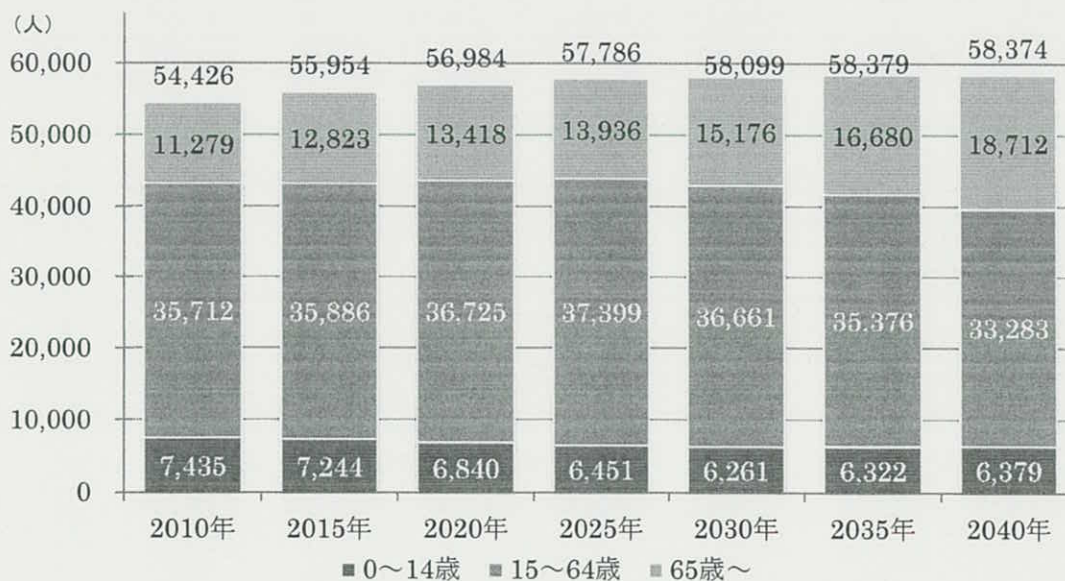
また、近年の宅地細分化により更に地震災害等への危険度が高まるとともに、津波・高潮や浸水等の災害危険度が高い地区となっています。

本地区拠点は、小田急線鶴沼海岸駅と鶴沼市民センター・公民館を中心に位置付け、鶴沼地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

< 鶴沼地区の人口 >

藤沢駅南口の開発等を想定し、人口増加が市全体のピークよりも長く続くことを見込んでいます。一方、高齢化率が市全体の平均的な値で推移することから、地区内での高齢化率の差が生じることも懸念されます。

また、高齢者数が市内で最も多くなる推計となっています。



○公共交通等

鵠沼地区には、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、生活道路には狭隘道路や行き止まり道路も多く、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な状況です。

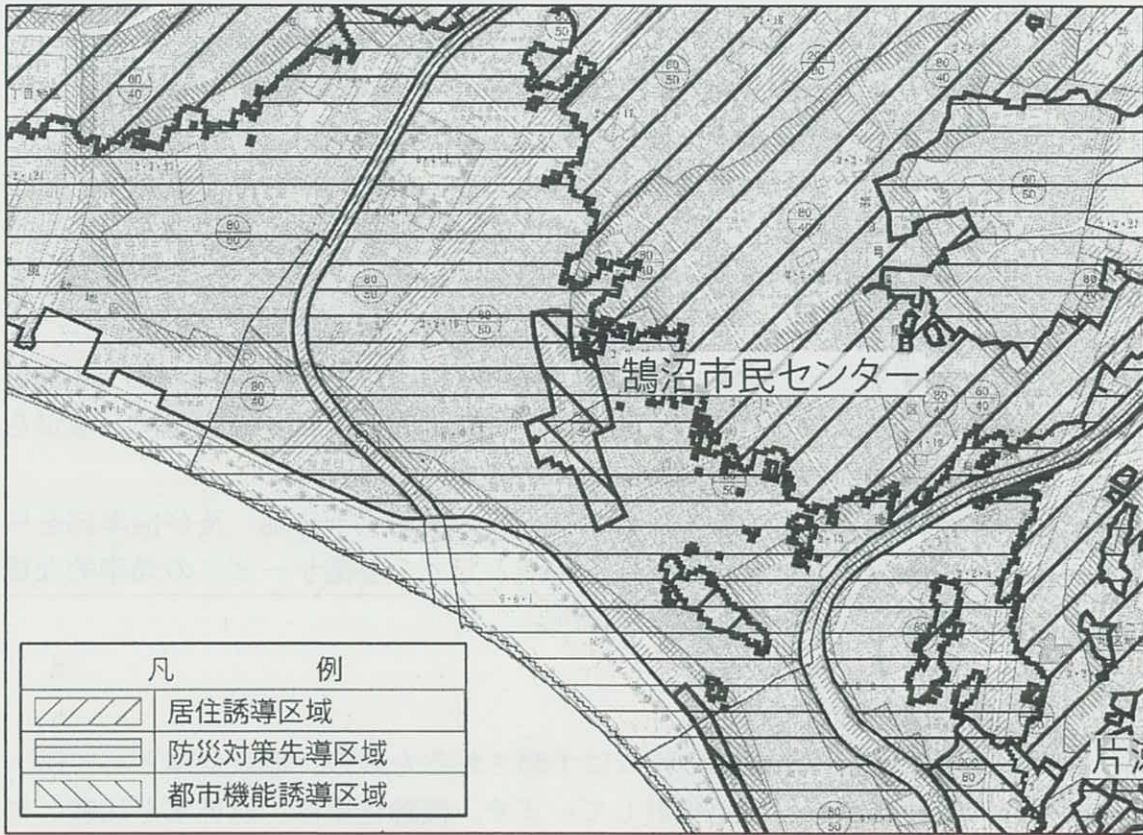
藤沢駅北口に集中するバス交通の分散化を図るため、南口のアクセス道路となる都市計画道路の整備を推進するとともに、生活道路網の改善を図ります。

○まちづくりの方向性

鵠沼地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「緑と海と人が輝くまち「湘南ふじさわ鵠沼」とし、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、東海道線沿いの産業系土地利用等、多様なまちの顔が共存する地区をめざします。

また、本地区の人口は増加傾向にあるものの、近年の宅地細分化により地震災害や津波・高潮、浸水等の災害危険度が高い地区となっていることから、道路や公園、避難施設の整備など安全・安心なまちの形成をめざし、子どもから高齢者までが住みやすい居住環境の整備を進めます。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』を設定します。



⑨辻堂地区拠点

○現状

辻堂地区の南側の海岸沿いには県立辻堂海浜公園が立地し、湘南らしい風致とにぎわい、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。

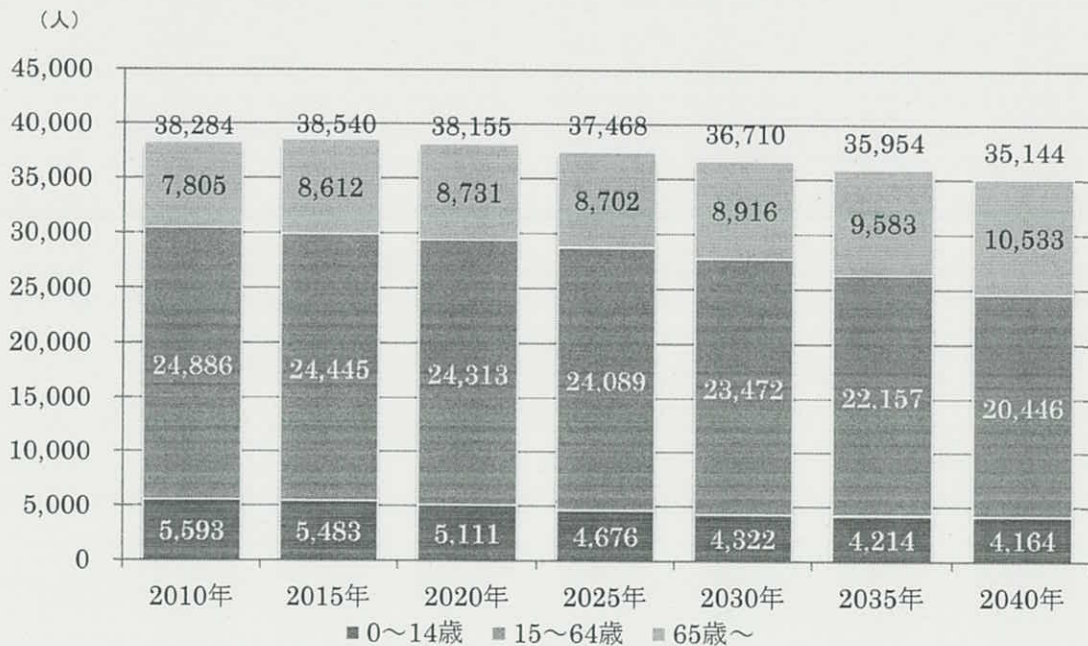
地区の過半が低層住宅地となっており、比較的緑も多く閑静な住宅市街地が形成されています。一方で、急速に宅地化した住宅地では、身近な公園や道路等の都市基盤整備が遅れていたり、近年では宅地の細分化等により、街並みの変化や防災性の低下等が懸念されています。

辻堂駅北側の湘南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。

本地区拠点は、辻堂市民センター・公民館（予定地）及び沿岸部を中心に位置付け、辻堂地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<辻堂地区の人口>

開発による一定規模の転入は予想されるものの、地区全体としては、人口減少が進むものと推計しています。高齢化率は、他地域と比較して低い傾向にあり、2040年（平成52年）でも26.6%と推計していますが、これらの推計結果から地区内での住民の入れ替わりが進むことも予想されます。



○公共交通等

辻堂地区には、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、東西方向のネットワークや地区北側へのアクセスが十分ではないこと等により、交通渋滞が頻繁に発生しています。

平坦な地形が広がっていることから、自転車利用の割合が高くなっています。

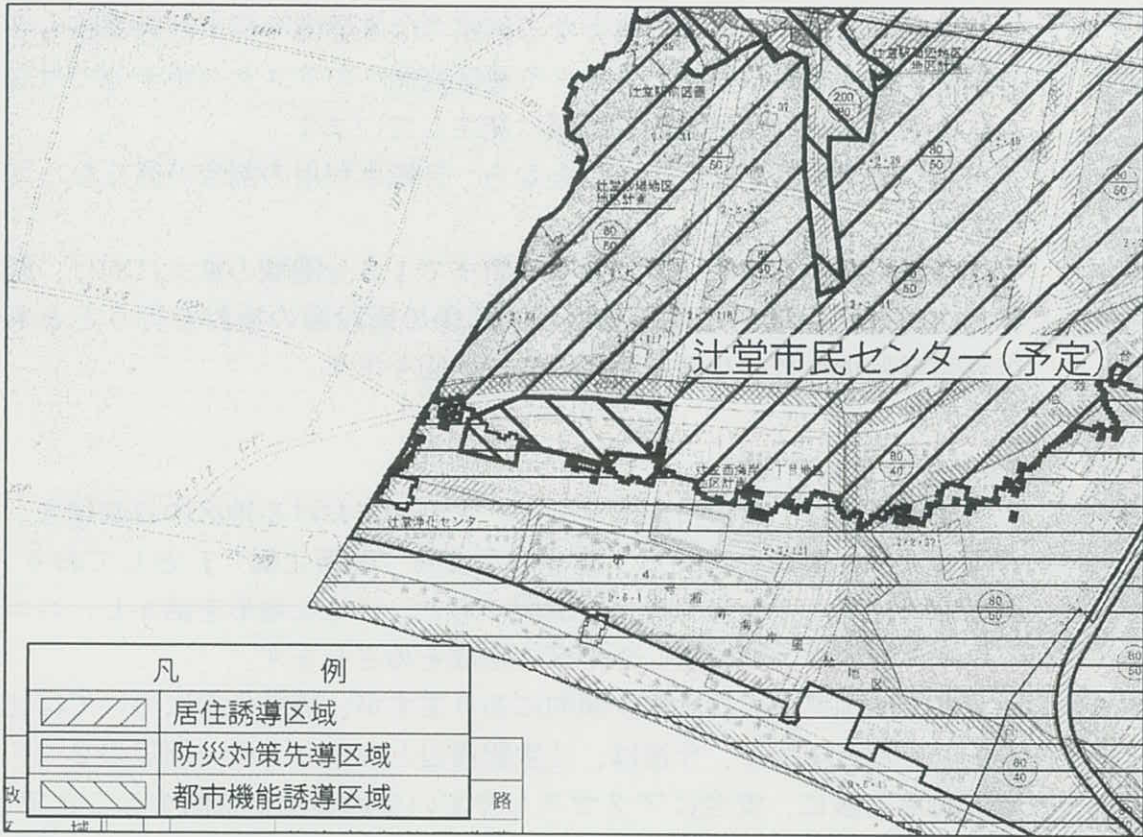
辻堂東部の一部地域では、最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、既存バス路線の再編や地域提案型バス路線の新設等の検討を行うとともに狭隘道路の改善や生活道路網の充実を図ります。


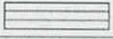

○まちづくりの方向性

辻堂地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「歴史と緑と潮風のかおる、健やかなまち“湘南辻堂”」としており、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。

また、本地区の人口は減少傾向にありますが、高齢化率については比較的低くなっており、今後は、辻堂駅周辺と市民センター周辺の2つの地区拠点を中心に、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、暮らしやすい地域形成を進め、現在の人口規模を維持するよう、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。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』及び『複合社会福祉施設』を設定します。



凡 例	
	居住誘導区域
	防災対策先導区域
	都市機能誘導区域

⑩村岡地区拠点

○現状

村岡地区は、1941年（昭和16年）に藤沢市に合併した後、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。

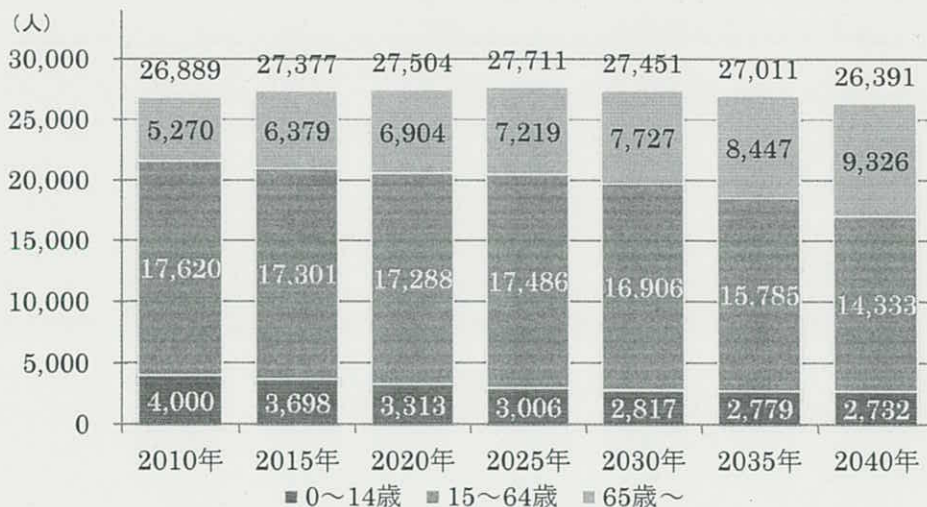
地区南部では、自然的土地利用をいかした新林公園や川名の斜面緑地が東西に連続して、緑の景観を呈しています。

JR東海道線沿線では（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すすめることで、大きくポテンシャルが高まることが期待されています。

本地区拠点は、（仮）村岡新駅及び村岡公民館（予定地）を中心に位置付け、村岡地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<村岡地区の人口>

区画整理事業等により人口増加が認められるものの、市全体のピークよりも早く人口減少を迎えることが推計されています。高齢化率は人口減少に伴い、比較的高い値で推移し、2040年（平成52年）には35.3%となり、市内では4番目に高い率となっています。



○交通施策

村岡地区内には、鉄道駅がないことから、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアが多くあるとともに、藤沢駅における駅構内の混雑、駅周辺の交通渋滞等、交通に起因する環境負荷の改善及び村岡地区等の交通利便性向上を図るため、JR東海道本線藤沢・大船駅間に（仮）村岡新駅設置に向けた取組みを推進します。

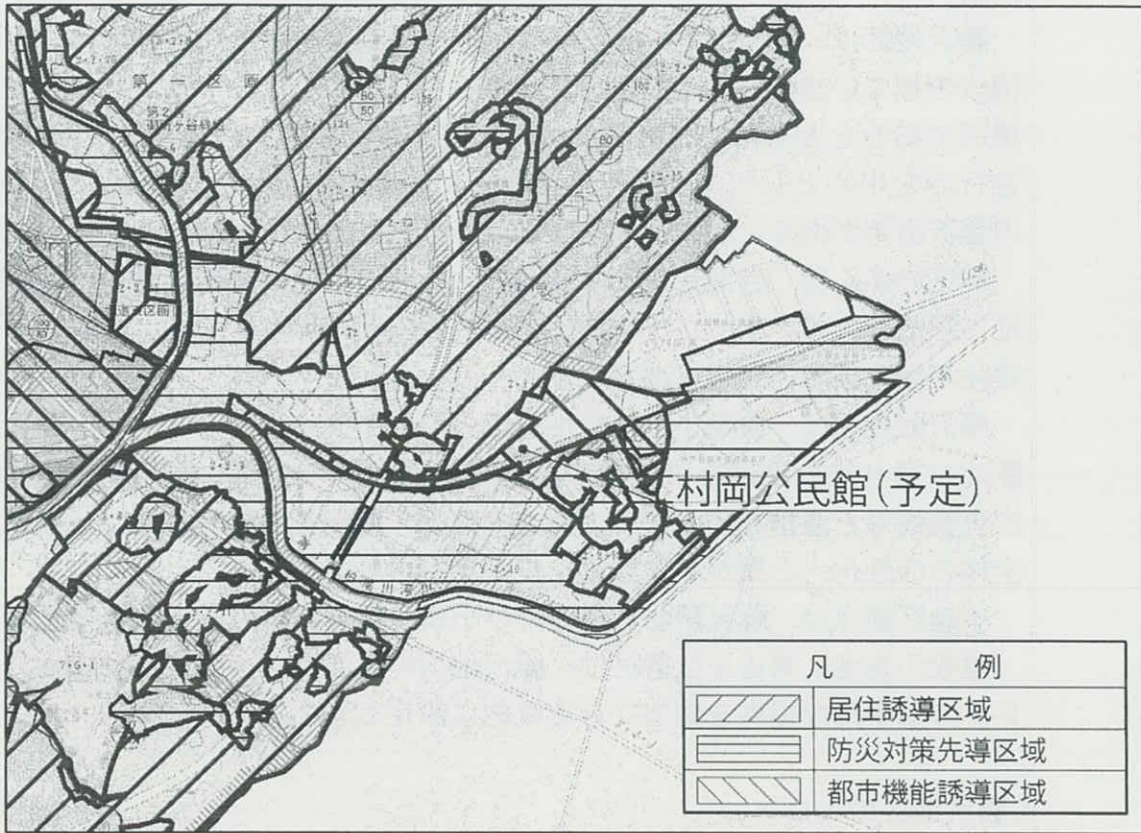
また、地区の骨格となる道路網は、「かながわのみちづくり計画」において交流幹線道路として位置づけられている横浜藤沢線が地区南側で未整備となっていますが、それ以外は概ね整備を終えています。

○まちづくりの方向性

村岡地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「ふれ愛 ささえ愛 絆ではぐくむ “輝ら里” むらおか」としています。

本地区の人口は、市のピークより早く減少傾向となり、高齢化も進展することから、新たなまちづくりに併せ、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形成をめざし、高齢者はもとより、若年世代・子育て世代にとっても住みやすいまちをめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『公民館』及び『複合社会福祉施設』を設定します。



⑪藤沢地区拠点（藤沢駅、藤沢本町駅）

○現状

藤沢地区は、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います。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あり、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、藤沢市の中心として歴史文化を育んできていました。

地区の多くは、自然発生的な住宅地、あるいは商業業務地等との混在地で形成されていますが、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。

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計画や市役所新庁舎整備等と連携を図りつつ、周辺の建物・機能更新等を契機に、地区全体の活性化へと繋がるまちづくりが期待されています。

本地区拠点は、藤沢駅北口周辺及び小田急線藤沢本町駅と藤沢公民館（建設予定地）周辺を位置付け、藤沢地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<藤沢地区の人口>

藤沢駅北口をはじめとする開発行為等により増加傾向にあるものと推計されます。高齢化率も湘南台地区に続いて低いものとなっていますが、高齢者数は市内で3番目に多くなる推計となっています。

