

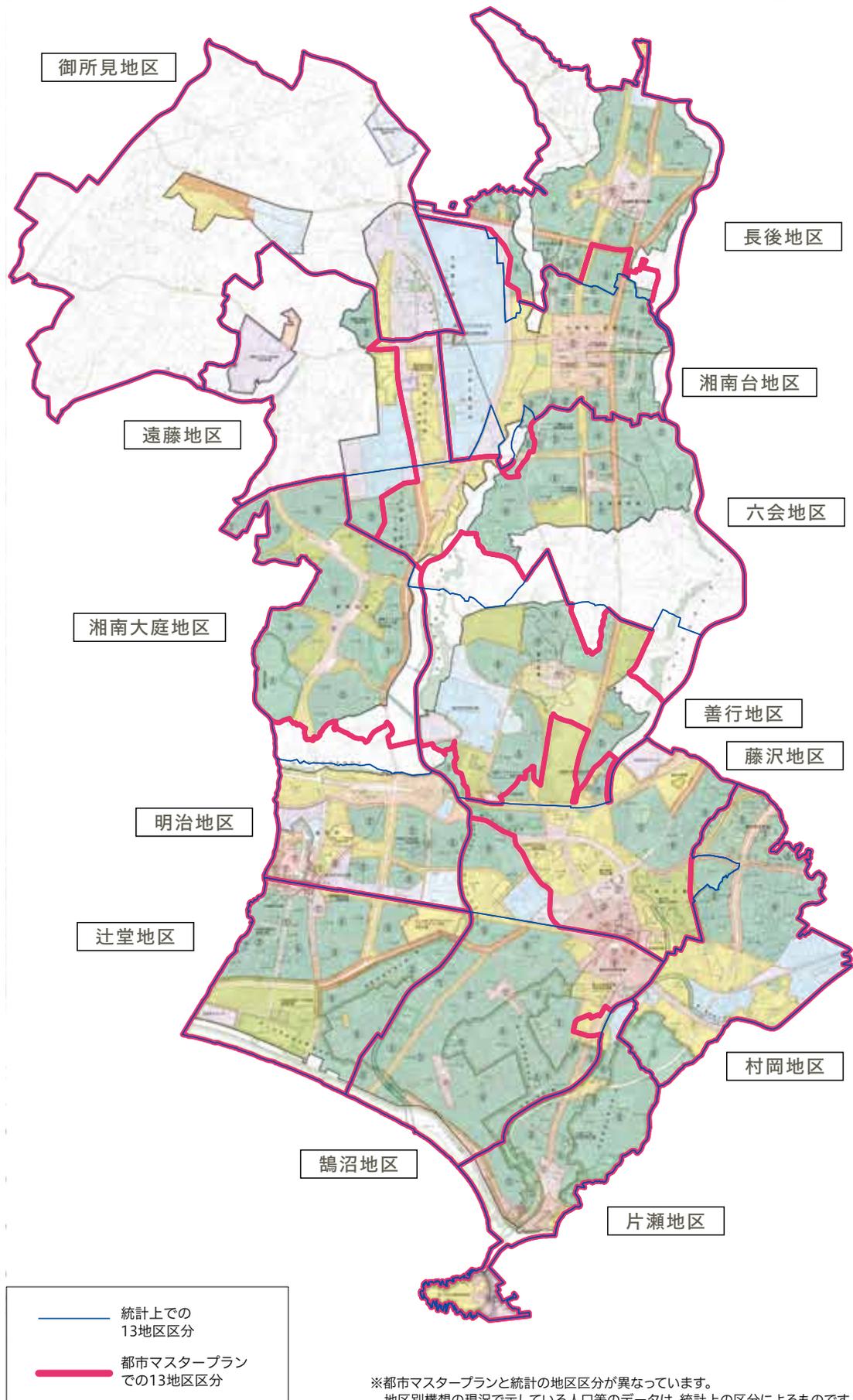
第3章

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



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

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

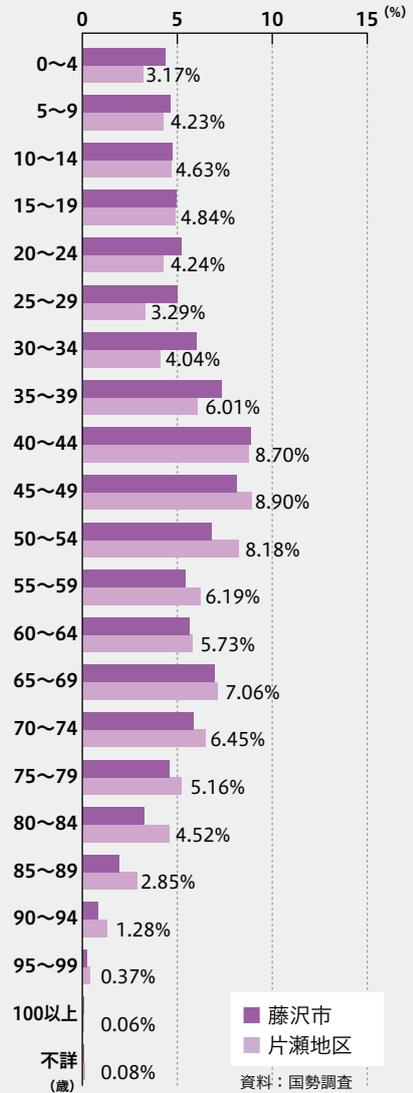
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

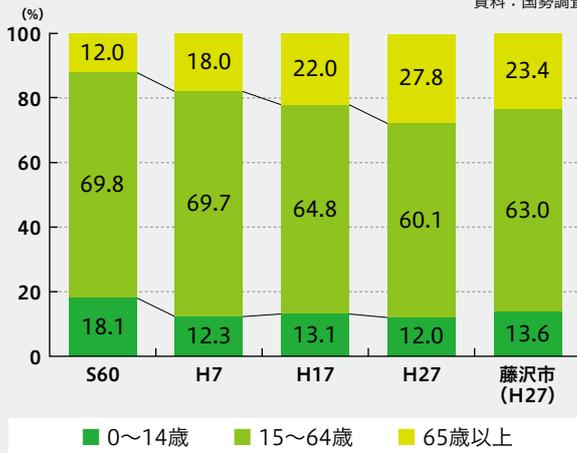
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 17,049 | 17,604 | 20,082 | 20,129 |
| 増加率(%) | | 3.3 | 14.1 | 0.2 |
| 人口密度(人/km ²) | 5,645 | 5,829 | 6,650 | 6,589 |
| 世帯数 | 5,592 | 6,517 | 8,163 | 8,643 |
| 増加率(%) | | 16.5 | 25.3 | 5.9 |
| 世帯規模(人)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

年齢別人口の構成(平成27年)



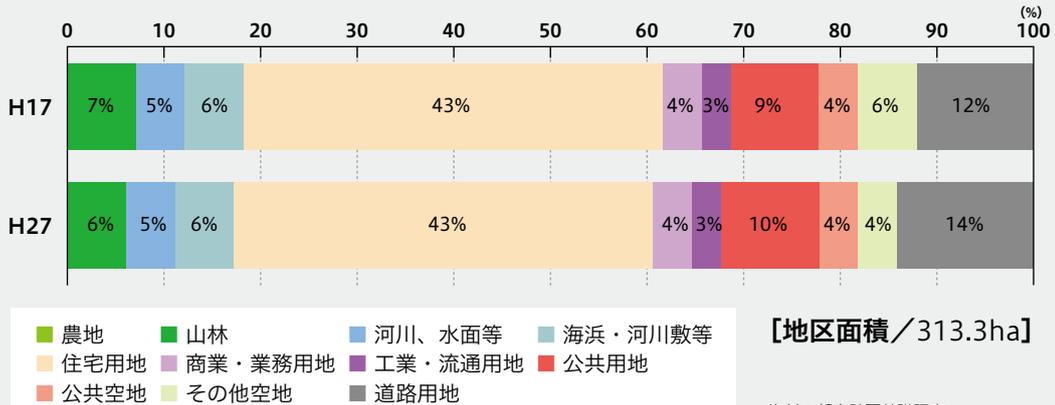
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



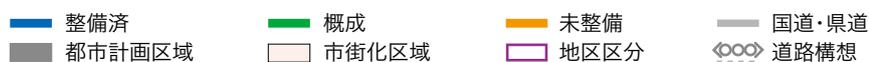
土地利用構成割合の推移

- ・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が、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

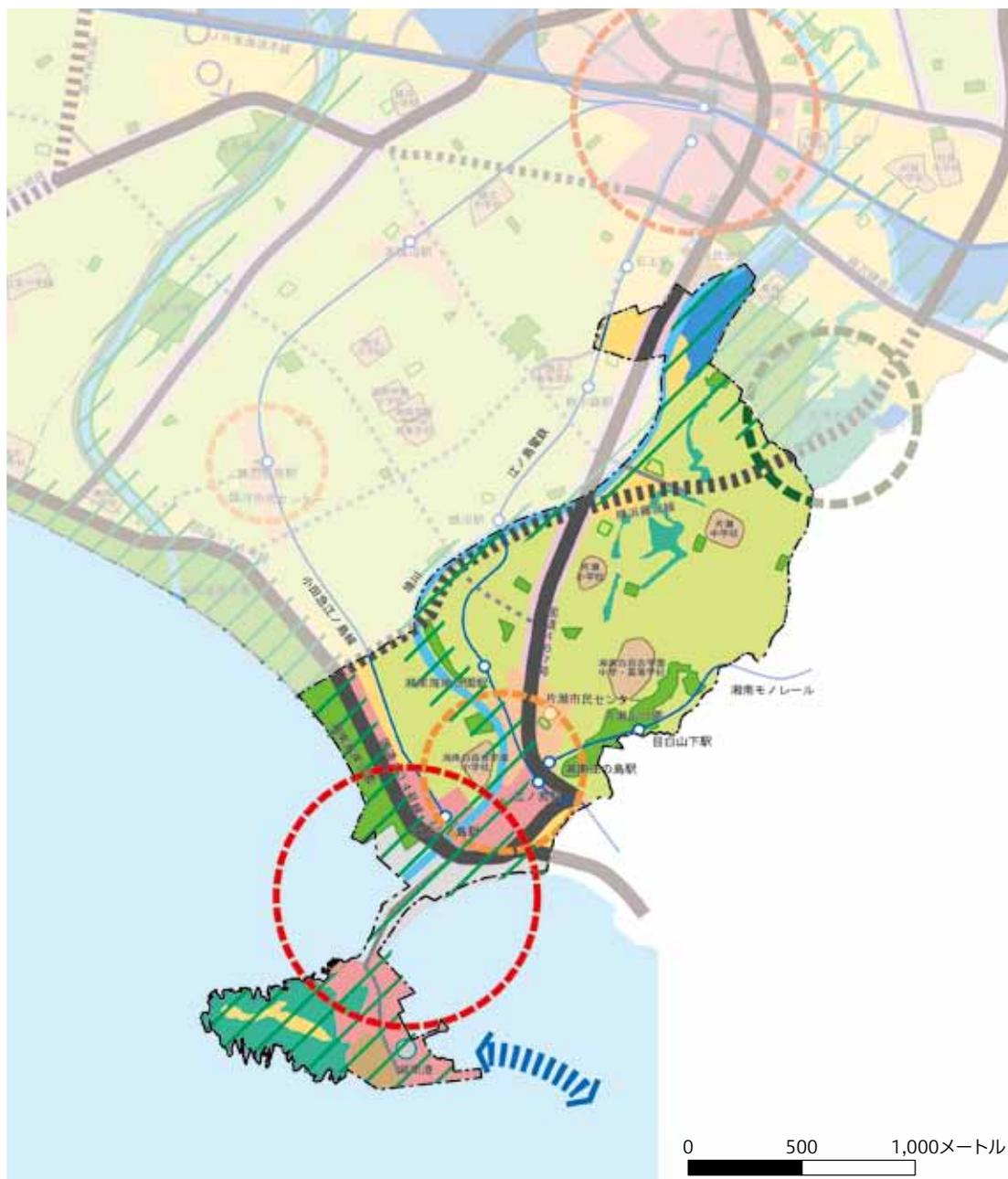
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

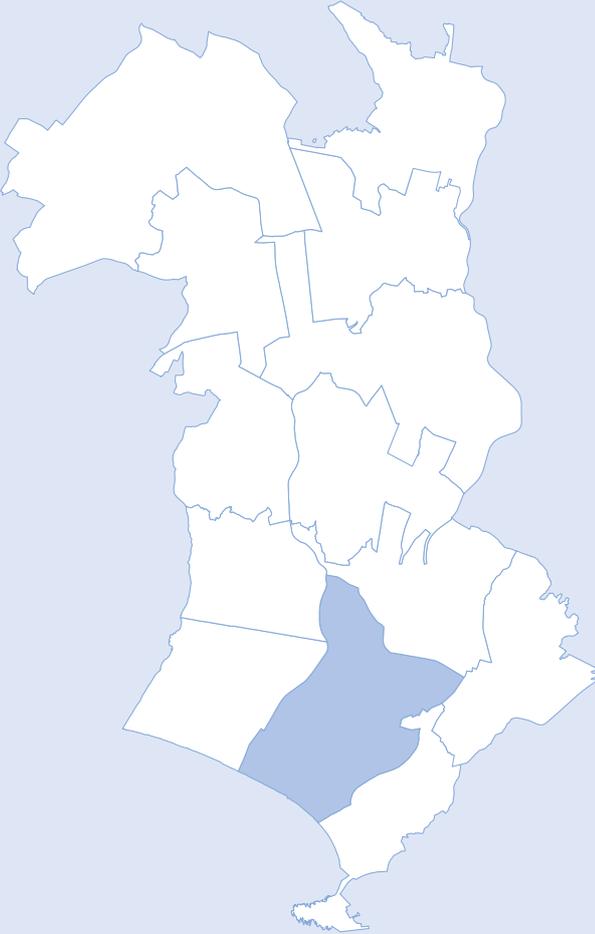


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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 | | (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。

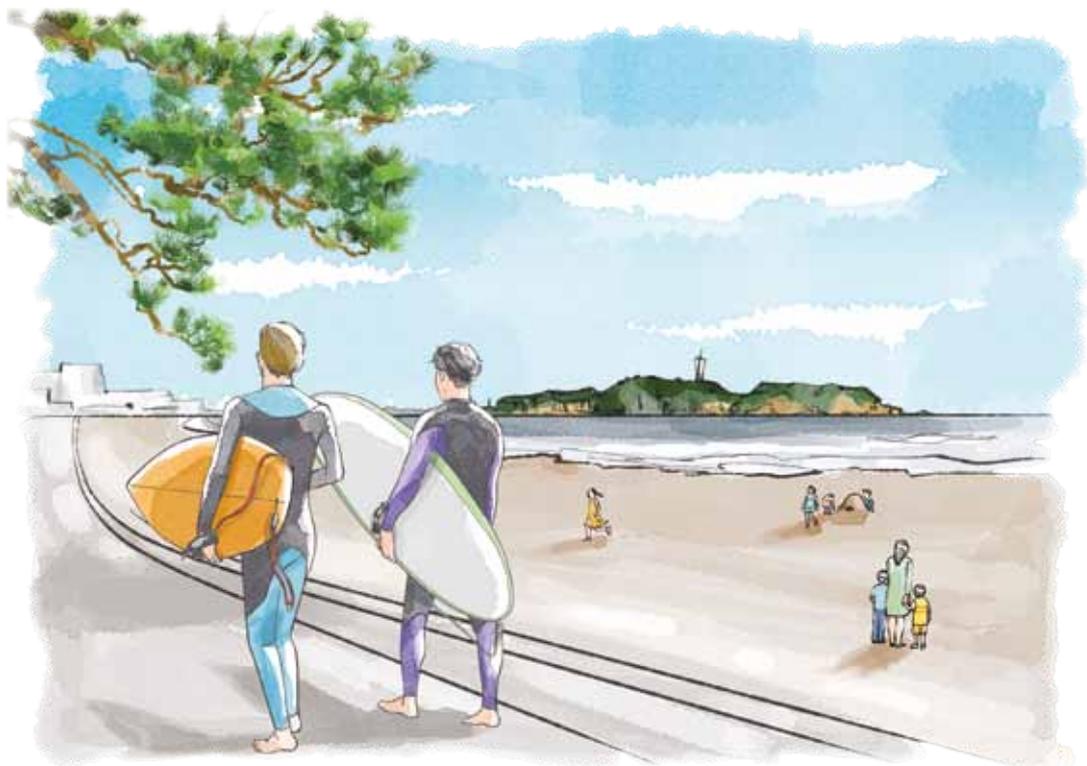
明治中頃まで半農半漁の村でしたが、明治中期から昭和初期にかけて、鉄道の開通を契機に別荘地、保養地、住宅地として開発され始め、戦時期には京浜方面からの疎開者の居住地にもなりました。戦後は交通の便がよく、環境にも恵まれていることから、住宅市街地として発展しました。

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

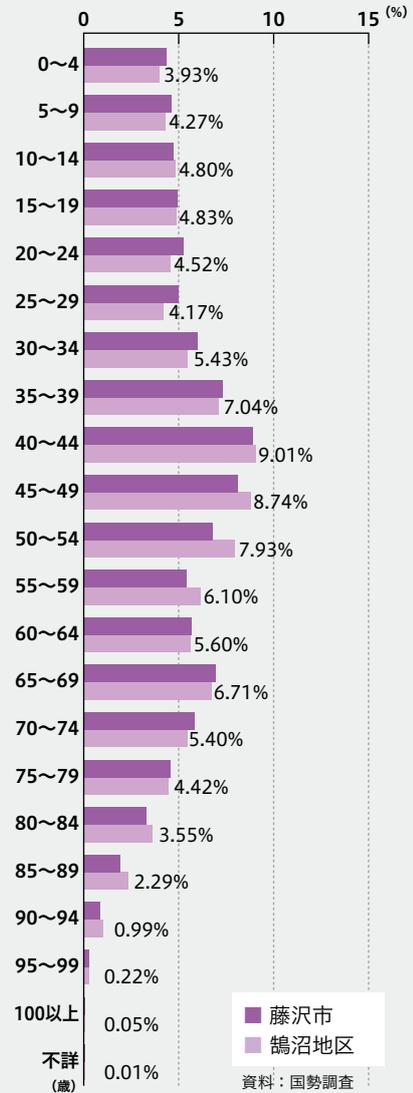
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

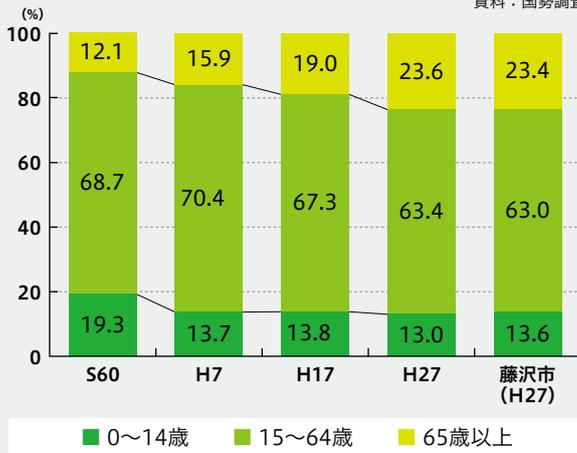
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 43,865 | 46,041 | 52,324 | 55,326 |
| 増加率(%) | | 5.0 | 13.6 | 5.7 |
| 人口密度(人/km ²) | 7,904 | 8,296 | 9,428 | 9,862 |
| 世帯数 | 14,952 | 17,645 | 21,706 | 23,729 |
| 増加率(%) | | 18.0 | 23.0 | 9.3 |
| 世帯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

年齢別人口の構成(平成27年)



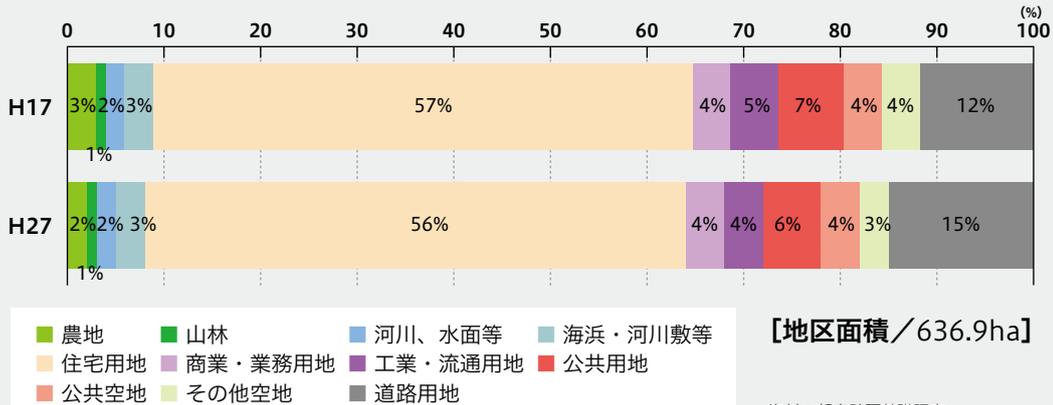
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



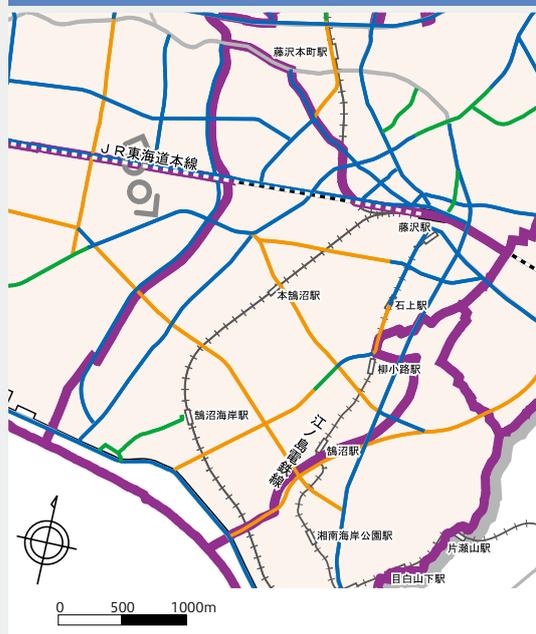
土地利用構成割合の推移

- ・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。

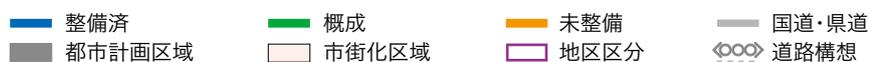


道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

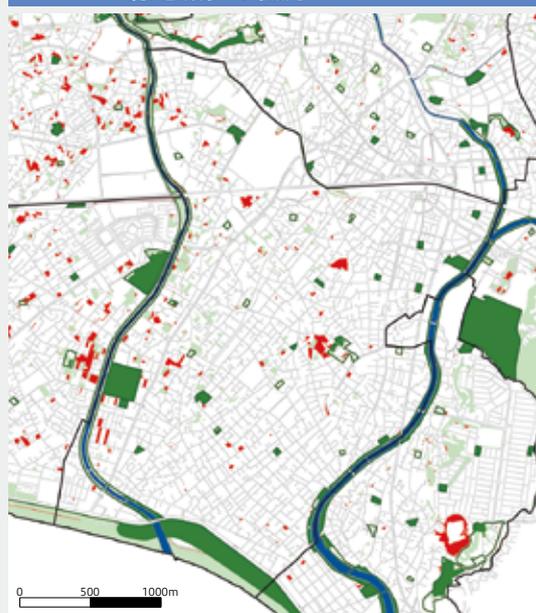


- ・藤沢駅のほか、小田急江ノ島線が2駅、江ノ電が3駅、立地しています。
- ・未整備の都市計画道路が多く、特にJR東海道線以南では地区内のネットワークが不十分となっています。



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受用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

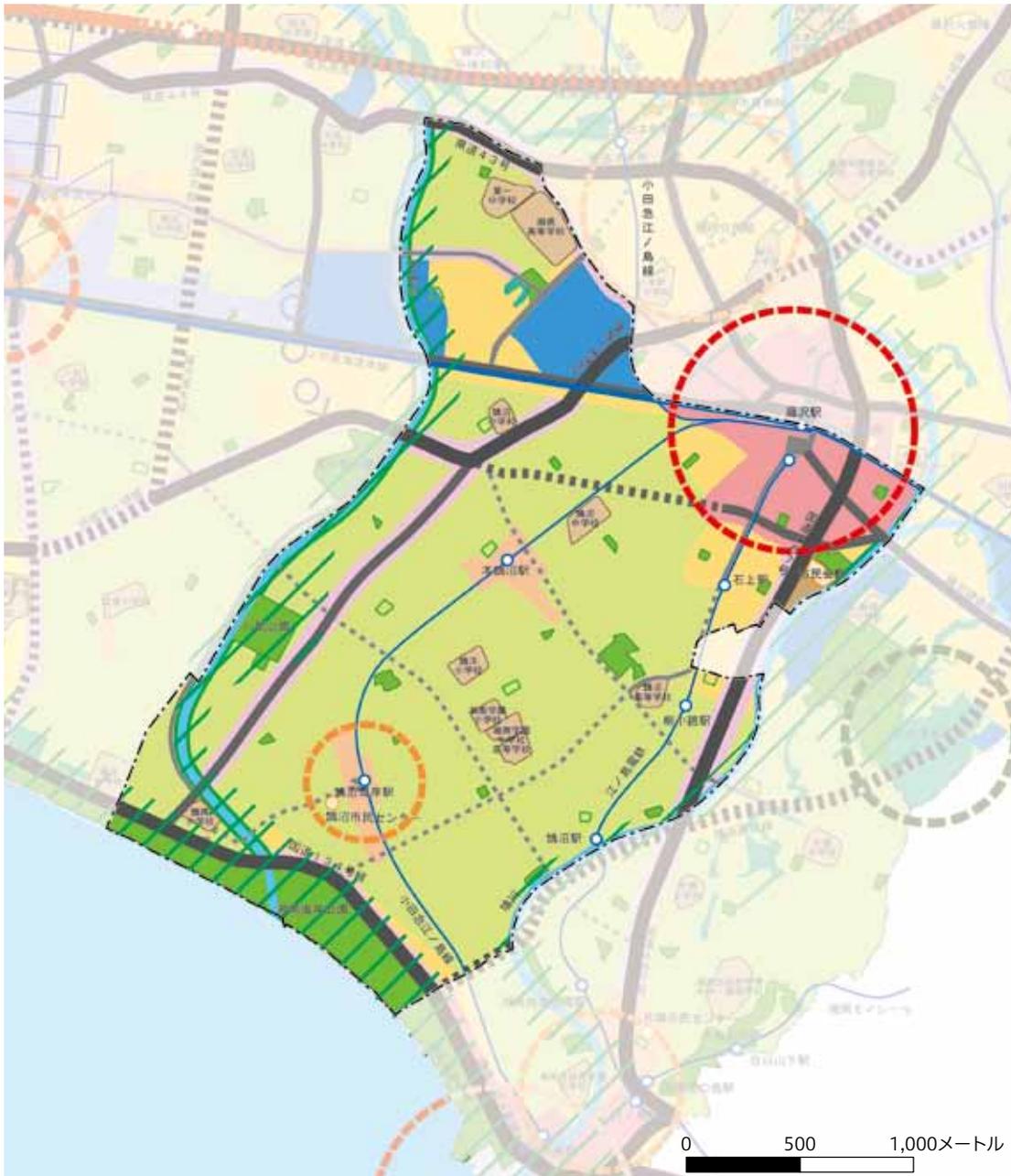
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

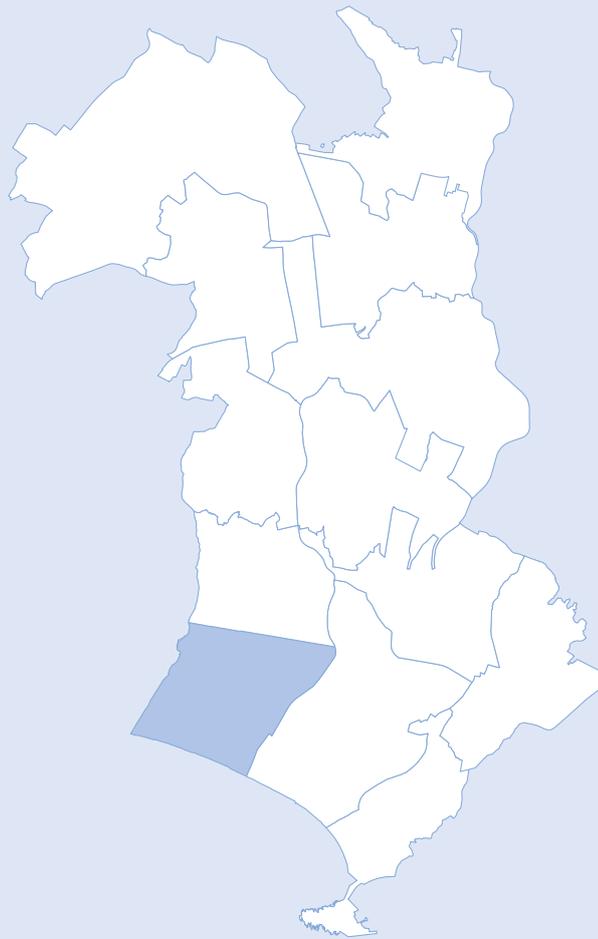


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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

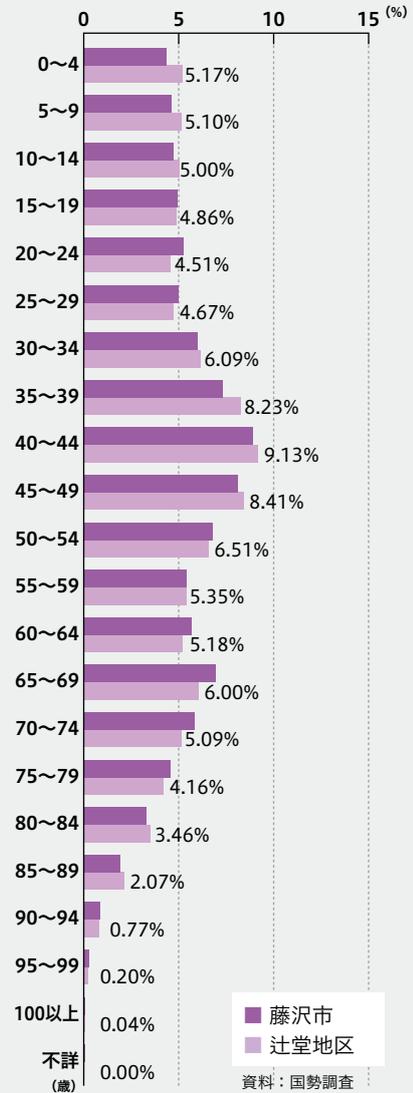
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

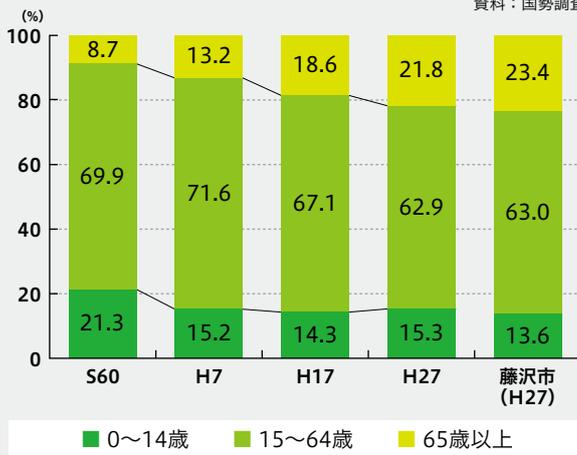
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 36,131 | 37,838 | 37,453 | 41,349 |
| 増加率(%) | | 4.7 | △ 1.0 | 10.4 |
| 人口密度(人/km ²) | 8,101 | 8,484 | 8,398 | 9,447 |
| 世帯数 | 12,166 | 14,544 | 15,507 | 17,406 |
| 増加率(%) | | 19.5 | 6.6 | 12.2 |
| 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



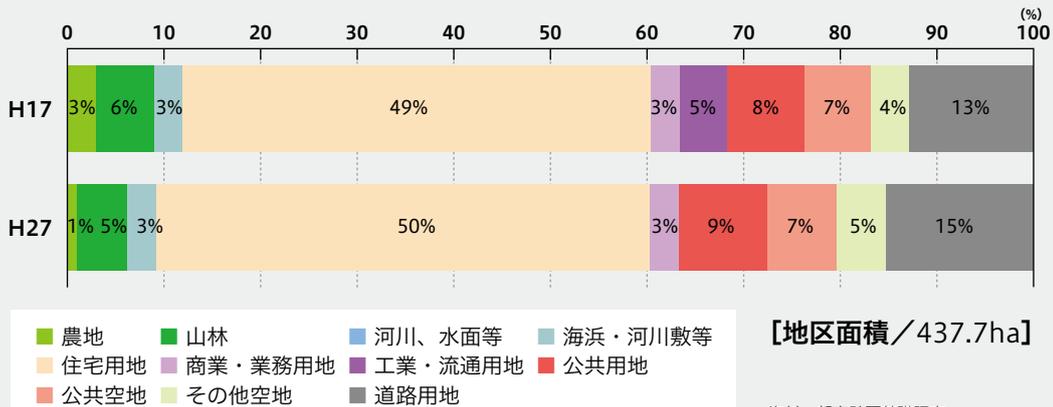
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



土地利用構成割合の推移

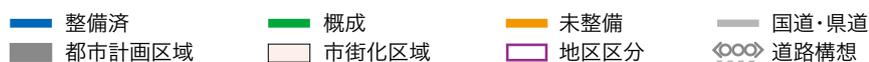
- ・最も多いのが住宅地で、地区のほぼ半分を占めています。
- ・農地や山林、河川等の自然的土地利用は、地区の約1割となっています。
- ・工業・流通用地の大規模土地利用転換により、住宅用地、道路用地等が増加しています。



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、未整備のものが多くあります。
- ・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 | | (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

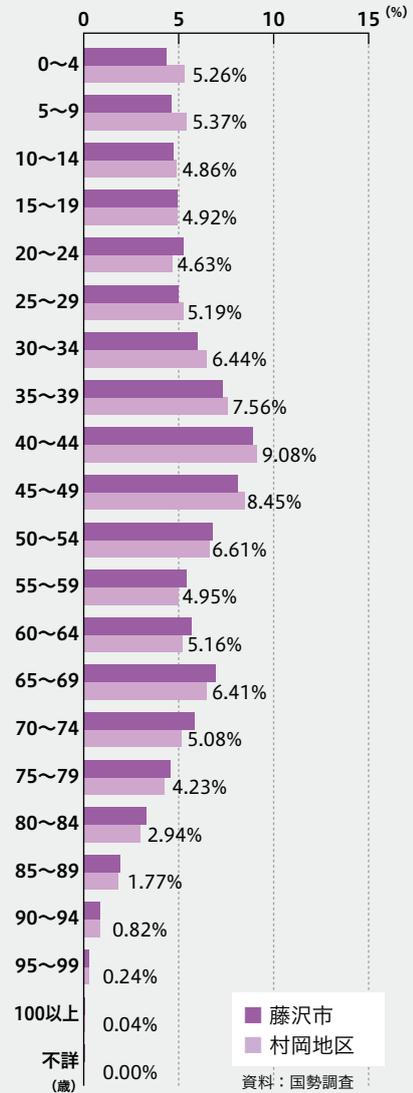
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

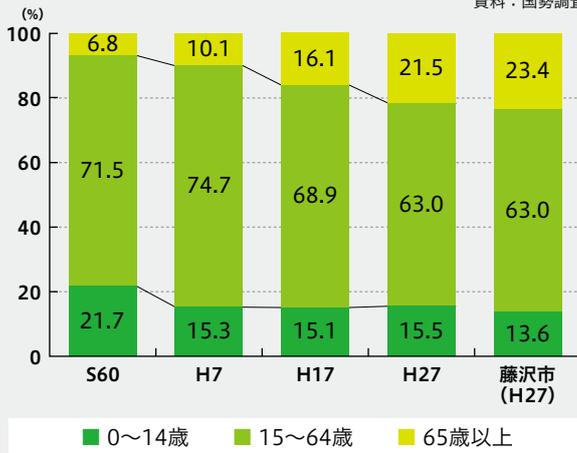
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 19,114 | 22,182 | 26,142 | 29,638 |
| 増加率(%) | | 16.1 | 17.9 | 13.4 |
| 人口密度(人/km ²) | 4,685 | 5,437 | 6,407 | 7,304 |
| 世帯数 | 6,232 | 8,099 | 9,963 | 11,779 |
| 増加率(%) | | 30.0 | 23.0 | 18.2 |
| 世帯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

年齢別人口の構成(平成27年)



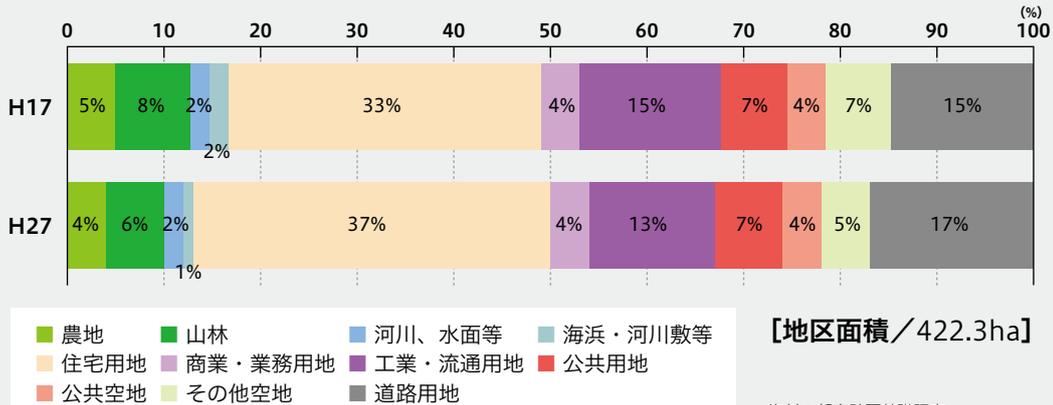
年齢三分構成比の推移

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。

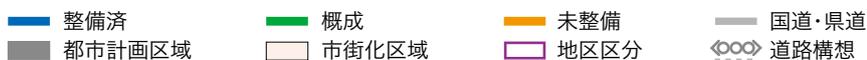


道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況



- ・藤沢駅とは近接しておりますが、地区内には鉄道駅は立地していません。
- ・柄沢特定土地区画整理事業により、都市計画道路が概ね整備されています。



水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・柏尾川、滝川が境川と合流し、その南側で川名緑地を中心とした斜面緑地等が残されています。
- ・地区北側では、土地区画整理事業等により緑が減少していますが、公園整備等により保全された緑地もあります。また、地区南側の斜面地でも緑が減少しています。
- ・多くの都市計画公園が整備されていますが、一部の街区・近隣公園が未整備となっています。



*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

ふれ愛 ささえ愛
絆ではぐくむ“輝^きら^り”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。

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

- ◆JR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、JR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JR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JR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

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 | | (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 |

5

藤沢地区構想

FUJISAWA AREA



現況と課題

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、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

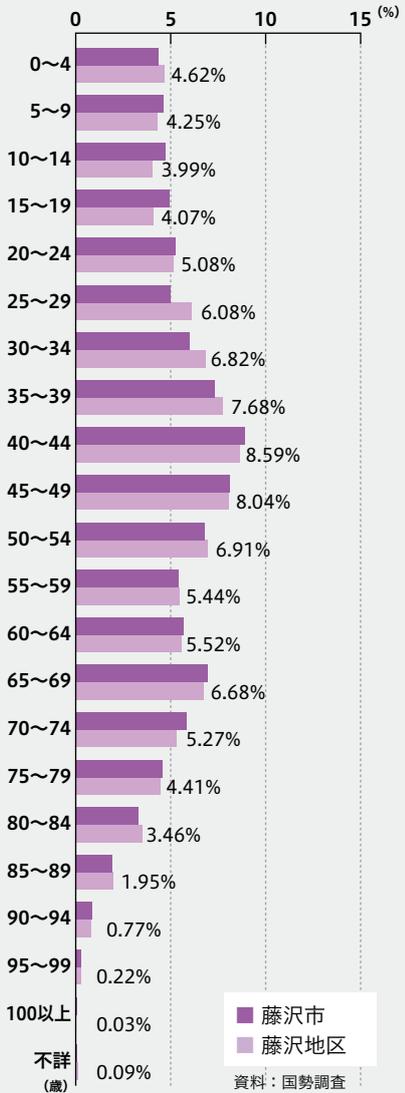
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

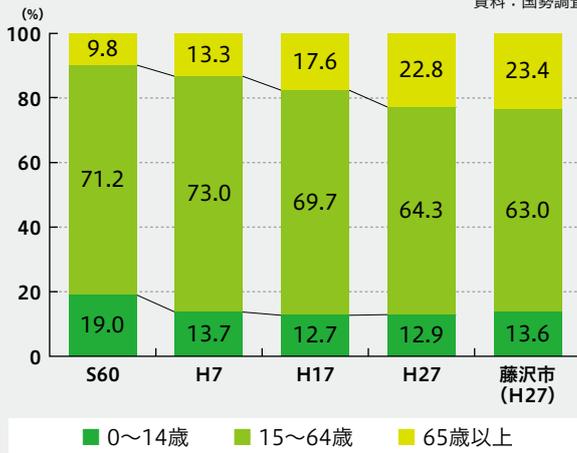
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 36,768 | 39,123 | 41,476 | 44,531 |
| 増加率(%) | | 6.4 | 6.0 | 7.4 |
| 人口密度(人/km ²) | 7,823 | 8,324 | 8,825 | 9,383 |
| 世帯数 | 13,318 | 15,939 | 18,413 | 20,402 |
| 増加率(%) | | 19.7 | 15.5 | 10.8 |
| 世帯規模(人) | 2.76 | 2.45 | 2.25 | 2.18 |

年齢別人口の構成(平成27年)



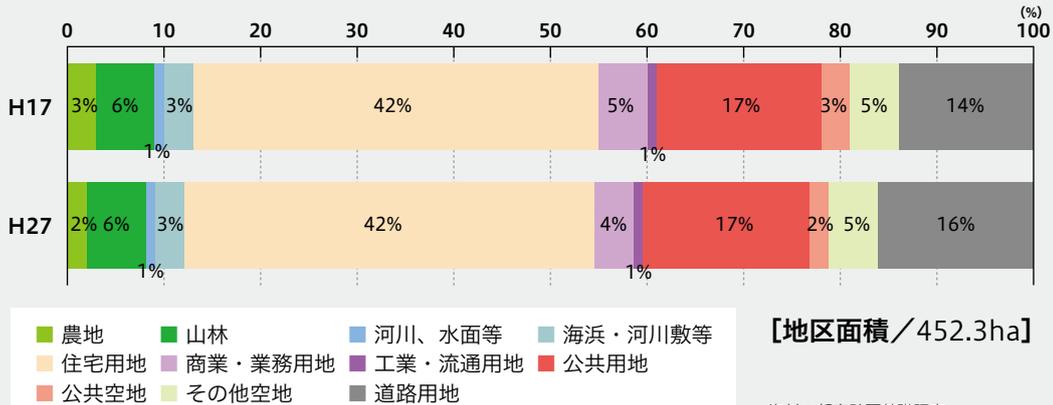
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



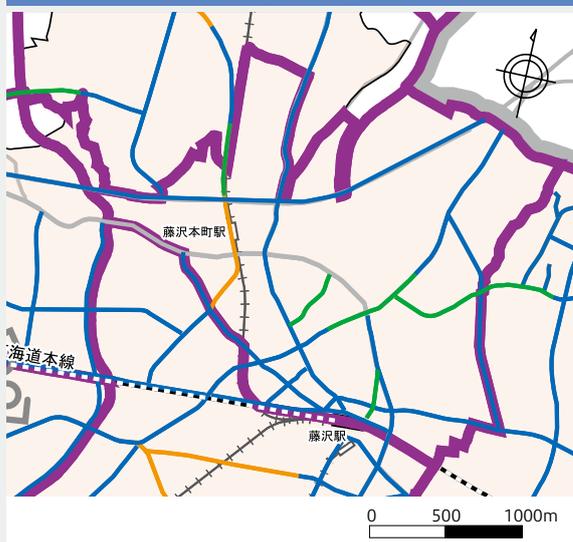
土地利用構成割合の推移

- ・住宅地が地区全体の約4割と最も多く占めています。
- ・本地区の特徴として、公共用地が17%、商業・業務用地が4%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約1割となっています。

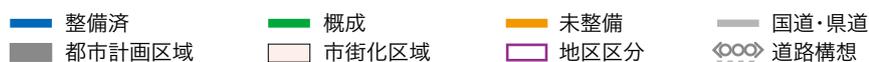


道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

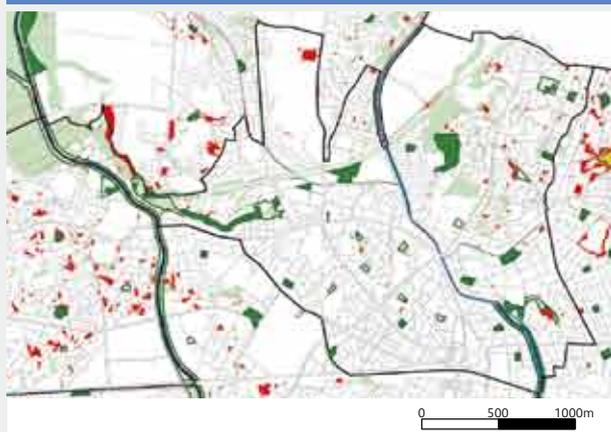


- ・都市計画道路とその他の道路により地区の骨格となる道路網形成をめざしています。
- ・都市計画道路においては、部分的に未整備な路線があり、藤沢石川線が事業中です。



水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・国道1号線南側や境川沿い等の斜面に緑地が部分的に残されており、伊勢山緑地、御所ヶ谷公園・緑地、翠ヶ丘公園等として保全されているものもありますが、西富の辺りを中心に、少しずつ消失しています。
- ・一部の都市計画公園・緑地が未整備となっています。



*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。

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歩いて楽しいみちづくり

- ◆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、狭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

序章

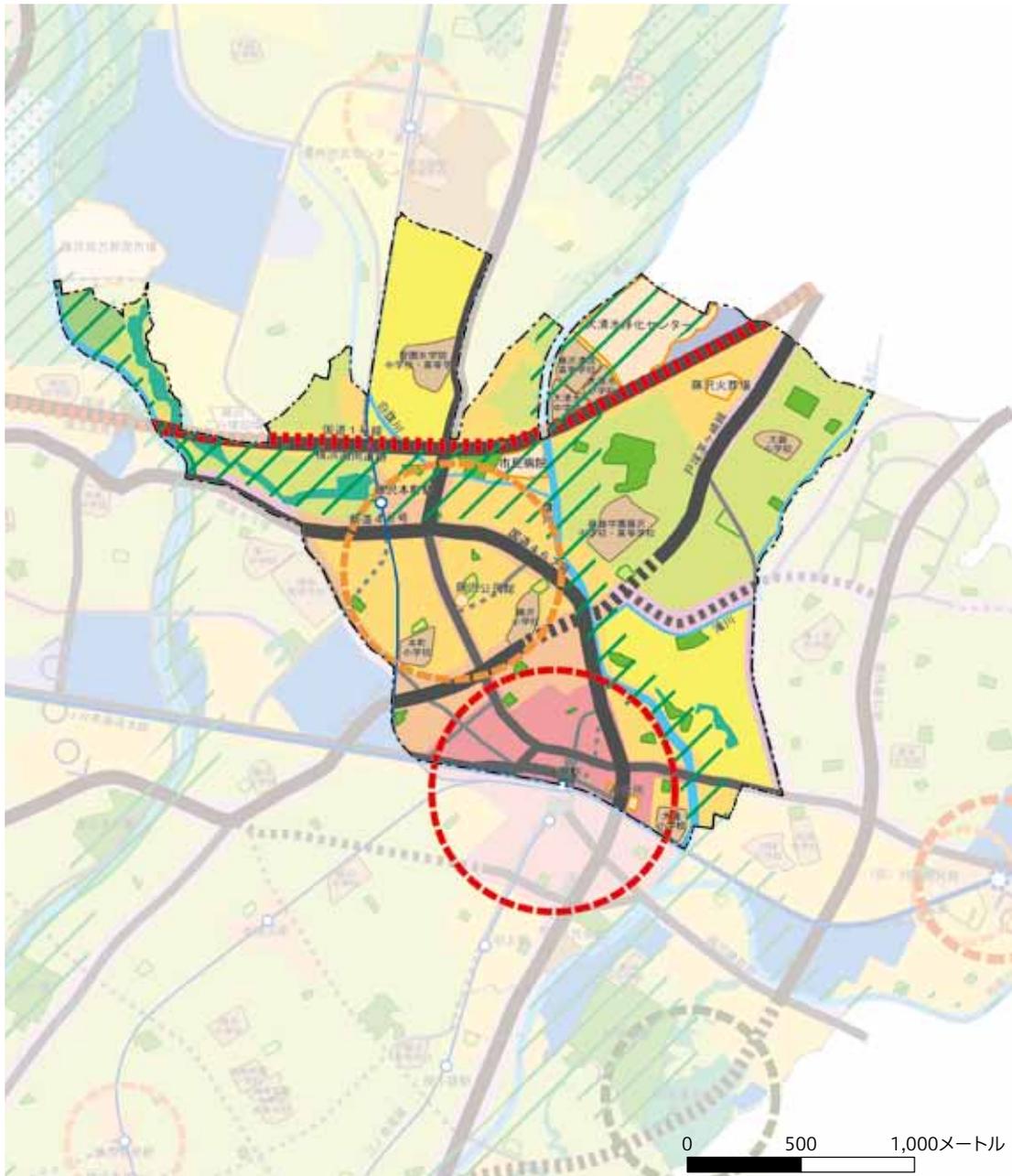
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

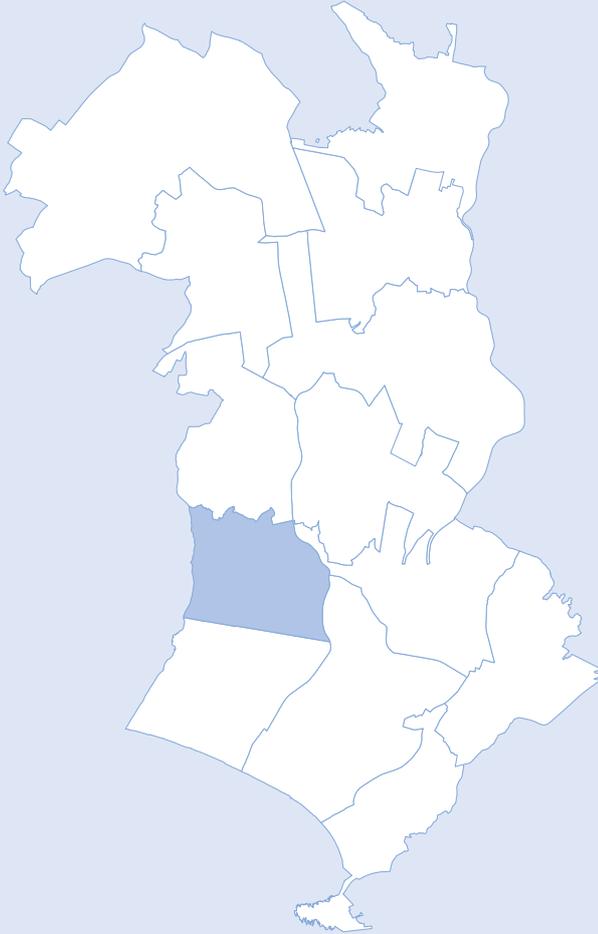


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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 | | (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 |

6

明治地区構想

MEIJI AREA



現況と課題

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。

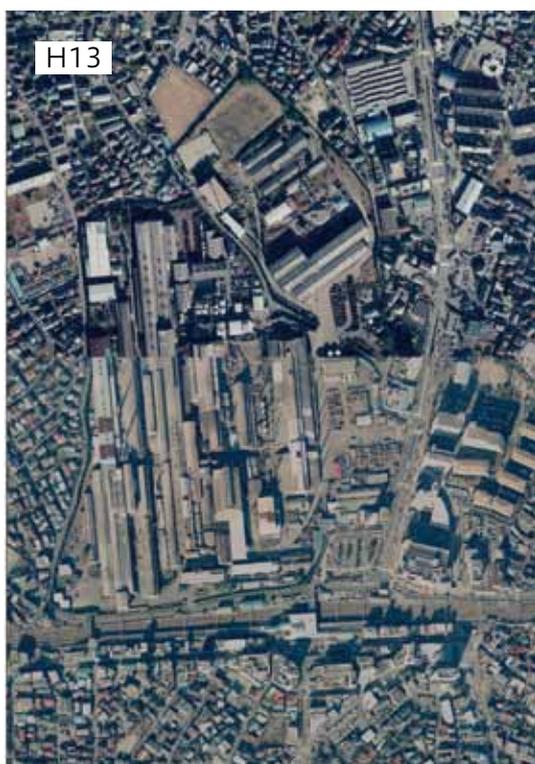
辻堂駅前では戦前から工場が立地し、昭和30年代以降には東海道本線沿線に誘致した工場等により産業ゾーンが形成されましたが、近年、工場撤退による土地利用転換が進みつつあります。

そのうち辻堂駅前には、「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たに都市拠点を再創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問題を抱えており、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

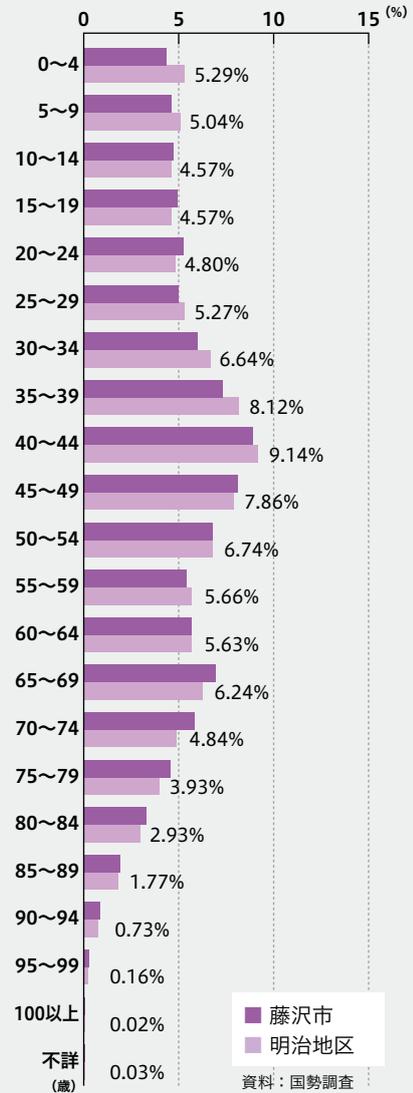
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

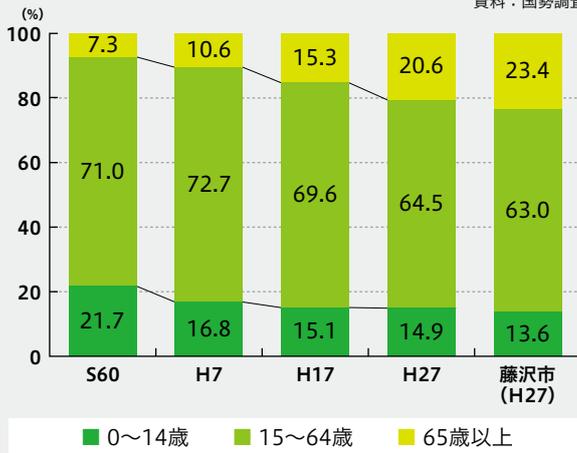
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 20,586 | 23,890 | 25,177 | 28,600 |
| 増加率(%) | | 16.0 | 5.4 | 13.6 |
| 人口密度(人/km ²) | 7,050 | 8,182 | 8,622 | 9,396 |
| 世帯数 | 6,941 | 8,902 | 9,983 | 11,839 |
| 増加率(%) | | 28.3 | 12.1 | 18.6 |
| 世帯規模(人) | 2.97 | 2.68 | 2.52 | 2.42 |

年齢別人口の構成(平成27年)



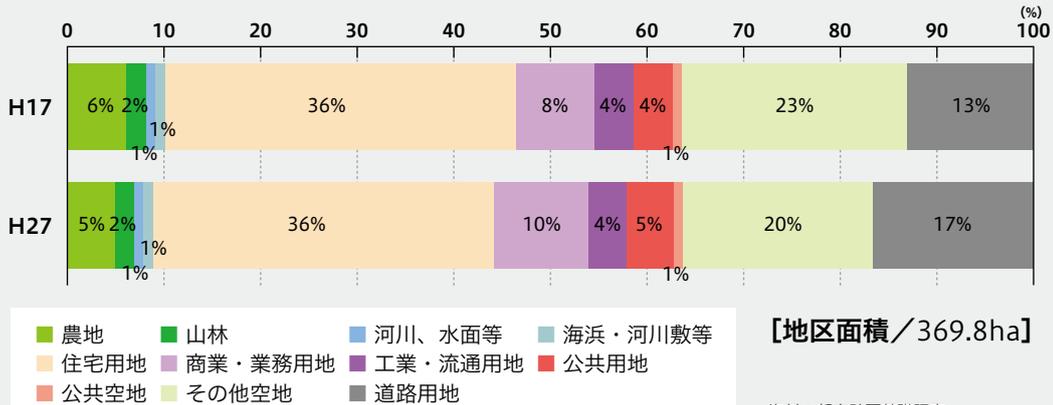
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



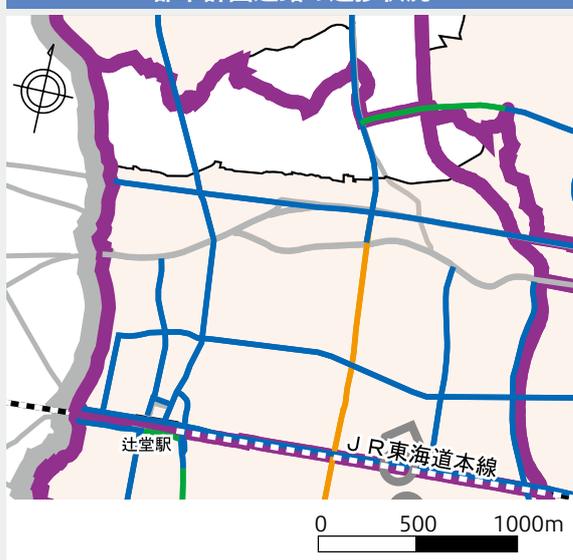
土地利用構成割合の推移

- ・平成17年から10年の間では、湘南C-Xの土地利用が進んだことで、その他空地が減少し、商業・業務地、道路用地が増えています。
- ・農地等の自然的土地利用は、地区全体の1割程度となっています。

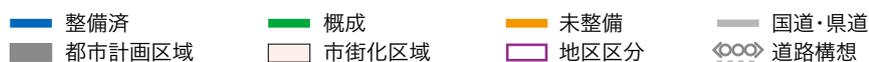


道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

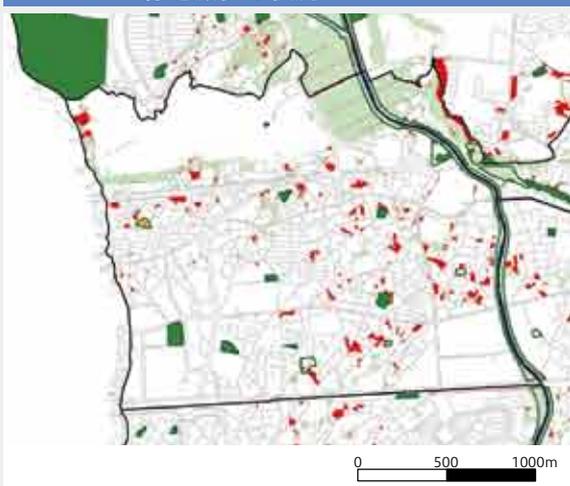


・辻堂神台一丁目地区土地区画整理事業で都市計画道路整備を行ったため、地区内では藤沢厚木線のみが未整備となっています。



水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・地区北側は城南の緑地が台地状に広がり、斜面緑地部分は城南特別緑地保全地区に指定され、保全しています。
- ・地区東側の引地川及び沿岸部は、引地川緑地に指定されています。
- ・部分的に自然発生的な市街地があるため、未整備の都市計画公園があります。



*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

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。

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。
- ◆NTT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

序章

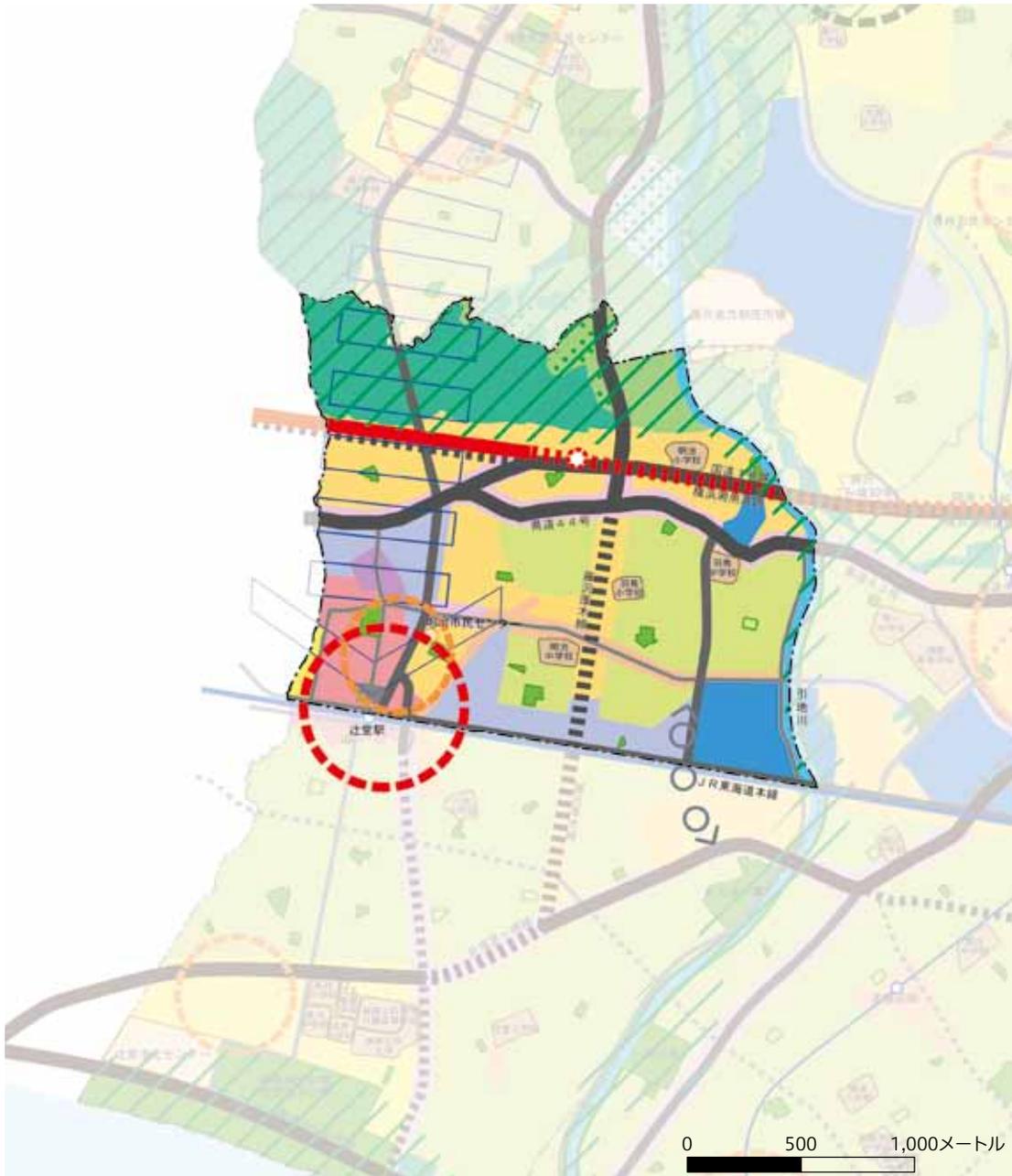
第1章

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 | | (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 |

7

湘南大庭地区构想

SHŌNANŌBA AREA



現況と課題

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

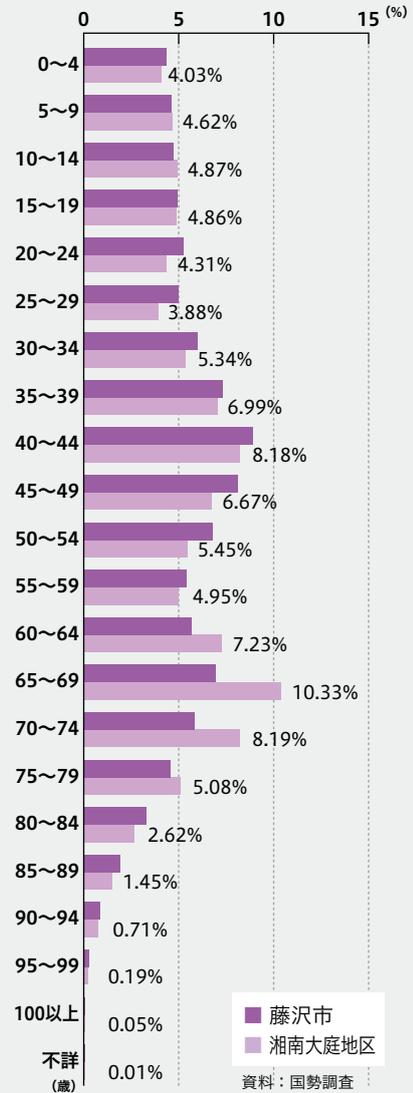
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

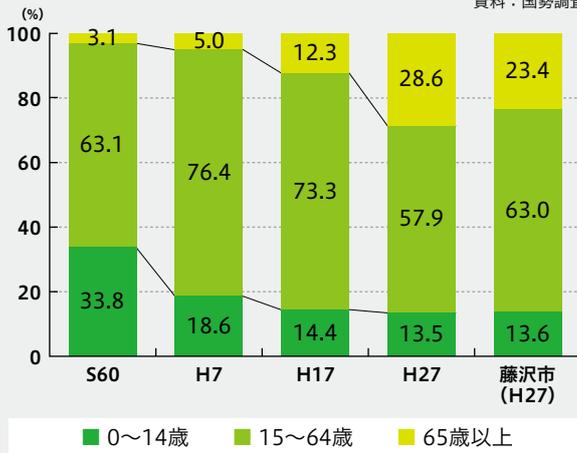
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 25,811 | 31,602 | 31,685 | 32,221 |
| 増加率(%) | | 22.4 | 0.3 | 1.7 |
| 人口密度(人/km ²) | 5,002 | 6,124 | 6,141 | 6,435 |
| 世帯数 | 6,875 | 9,677 | 11,260 | 12,649 |
| 増加率(%) | | 40.8 | 16.4 | 12.3 |
| 世帯規模(人) | 3.75 | 3.27 | 2.81 | 2.55 |

年齢別人口の構成(平成27年)



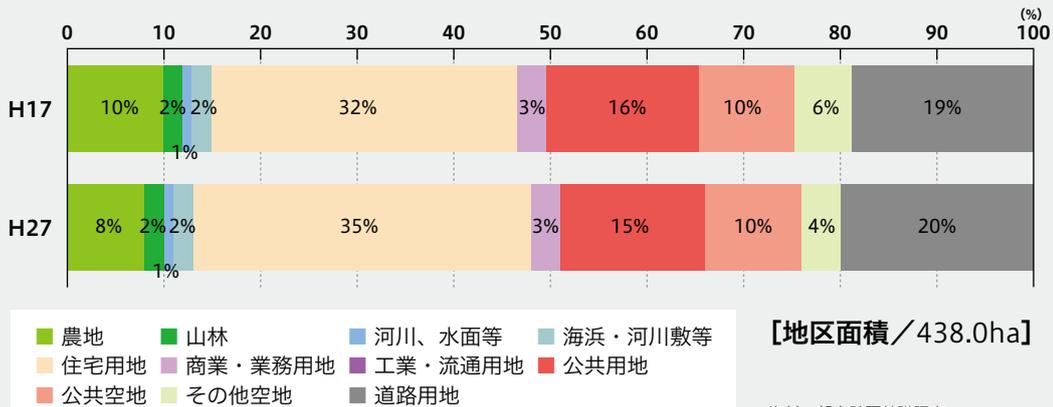
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



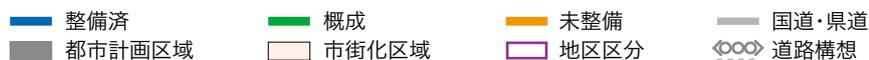
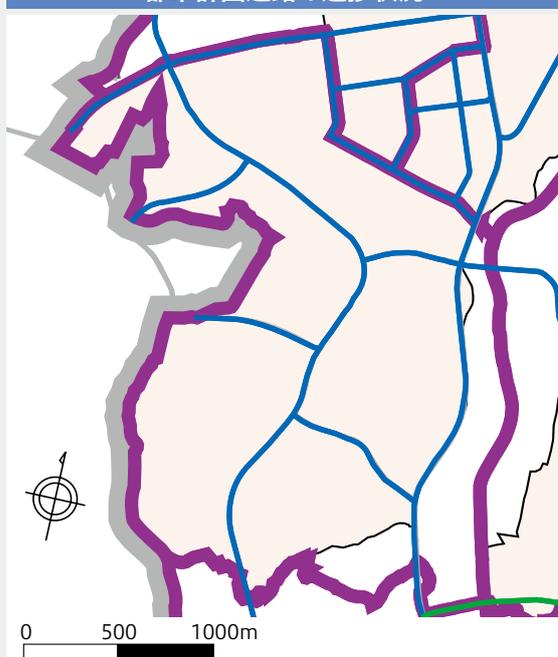
土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのが住宅地で、地区の35%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。
- ・農地等の自然的土地利用は、13%となっています。



道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況



- ・中央部を南北に縦貫する辻堂駅遠藤線(中央けやき通り)を交通軸とし、南はJR辻堂駅に、北は小田急湘南台駅と慶應義塾大学を結ぶ東西軸である高倉遠藤線、遠藤宮原線に接続しています。
- ・中央けやき通り沿いにバス路線が集中しています。非常に多く運行しているJR辻堂駅を結ぶ路線バスや小田急湘南台駅を結ぶ路線バス等により、利便性が高くなっています。
- ・開発当初より一体的なまちづくりを行っているため、都市計画道路の整備はほぼ完了しています。

水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・緑豊かな丘陵地には大庭城址公園、東境には引地川沿いに水田や親水公園等の緑地、西境には大庭台墓園や茅ヶ崎市の緑に隣接する自然豊かな地区です。
- ・都市公園の整備水準が高く、街区には街路樹が整備された歩行者専用道路が数多く配置されています。
- ・農地が都市的土地利用に転換しているケースが多く見受けられます。
- ・未整備の都市計画公園はありません。

*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

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。

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拡げるために、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

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 | | (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

善行地区構想

ZENGYŌ AREA



現況と課題

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ります。
- ◆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、移動手段の充実に向けた取組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

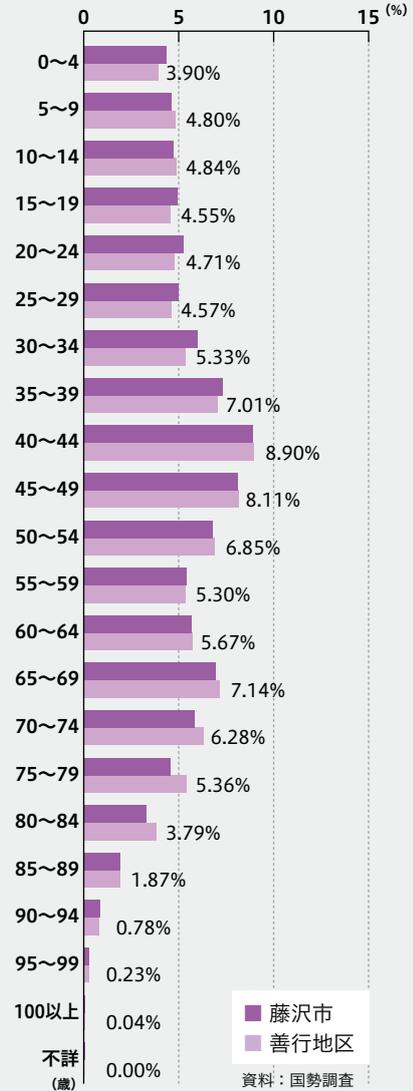
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

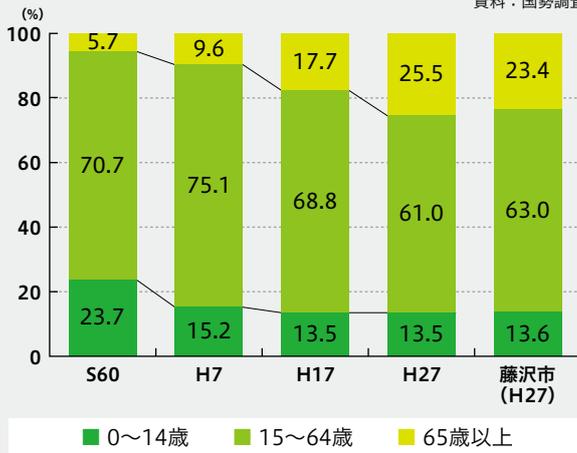
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 33,563 | 37,860 | 39,323 | 42,297 |
| 増加率(%) | | 12.8 | 3.9 | 7.6 |
| 人口密度(人/km ²) | 5,520 | 6,227 | 6,468 | 6,945 |
| 世帯数 | 10,489 | 13,844 | 16,240 | 17,987 |
| 増加率(%) | | 32.0 | 17.3 | 10.8 |
| 世帯規模(人) | 3.20 | 2.73 | 2.42 | 2.35 |

年齢別人口の構成(平成27年)



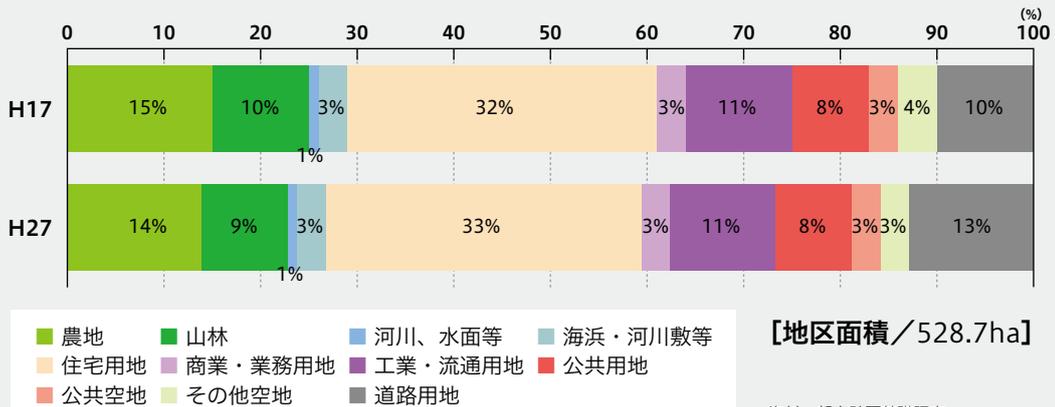
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



土地利用構成割合の推移

- ・農地等の自然的土地利用が地区の約3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。

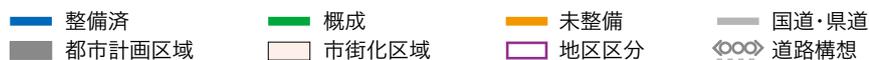
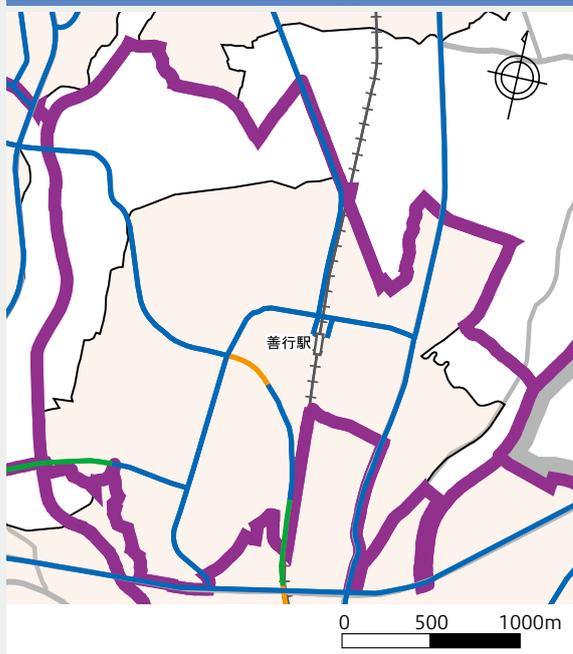


[地区面積/528.7ha]

資料：都市計画基礎調査

道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況



- ・小田急江ノ島線の善行駅が立地しています。
- ・地区間を連絡する都市計画道路については、地区西側での整備が進捗しています。

水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・境川と引地川沿いの斜面緑地は特別緑地保全地区に指定しています。
- ・斜面地を中心に緑地が減少しています。
- ・石川丸山緑地の保全に向けた取組が進められています。
- ・未整備の都市計画公園が1箇所あります。

*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

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。

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

序章

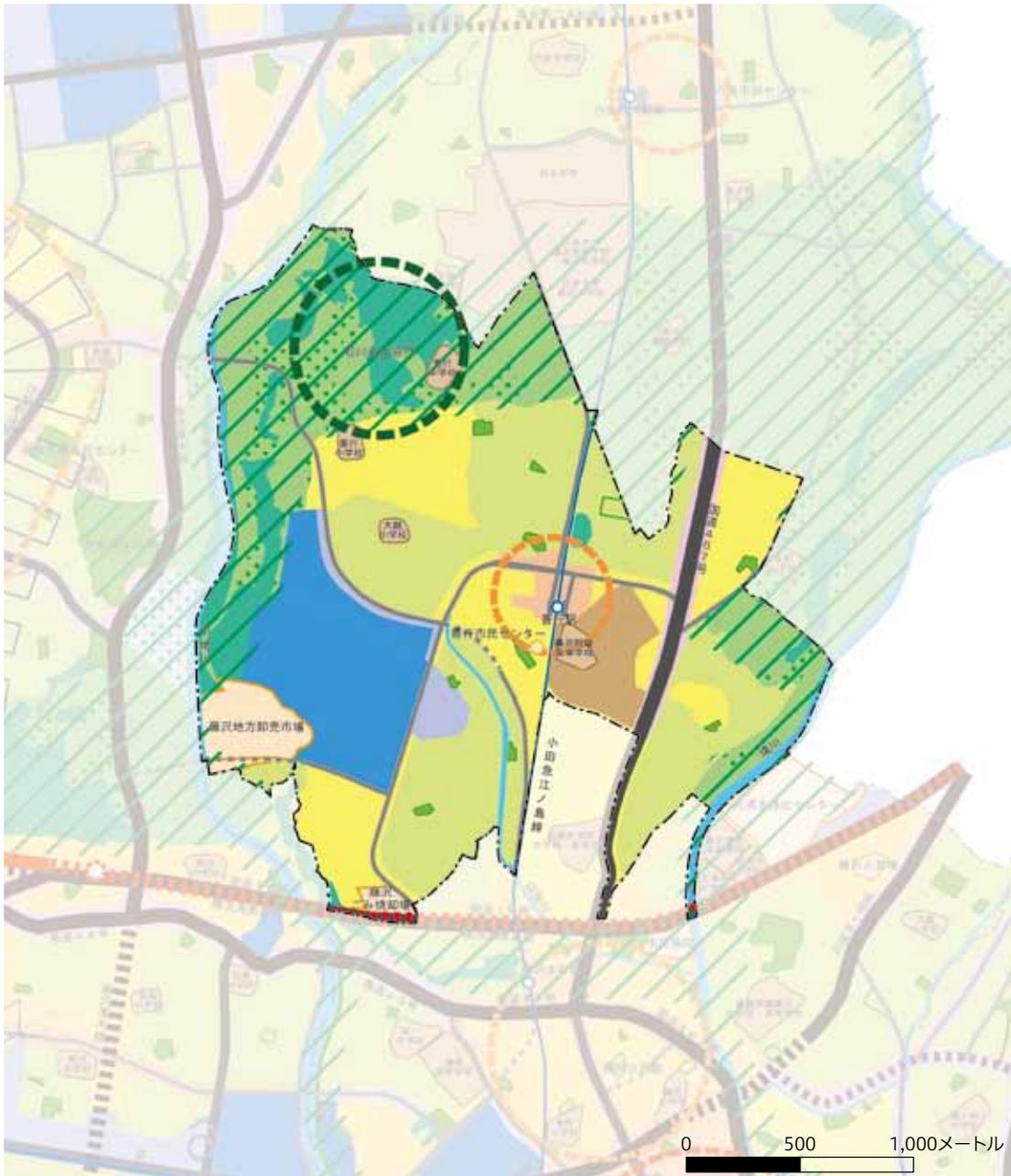
第1章

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 |

9

六会地区構想

MUTSUAI AREA



現況と課題

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

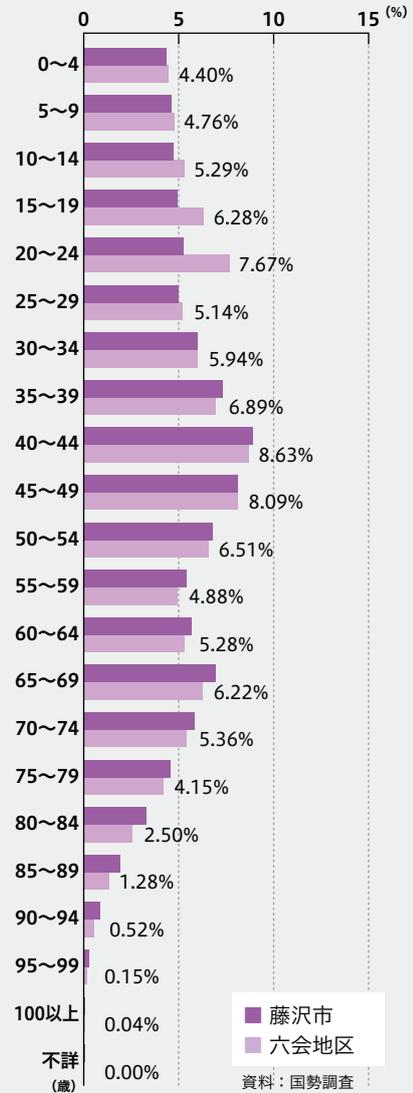
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

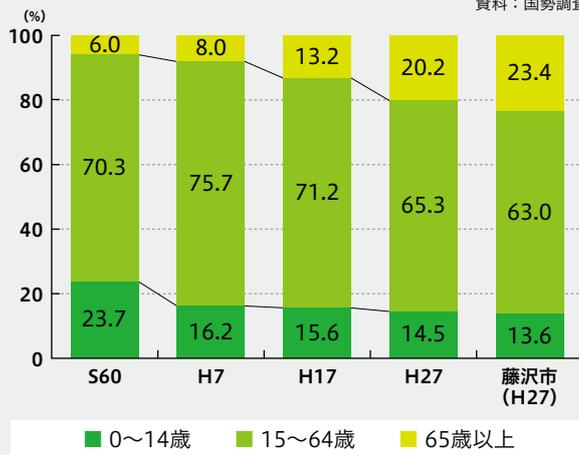
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 21,840 | 29,519 | 33,310 | 35,679 |
| 増加率(%) | | 35.2 | 12.8 | 7.1 |
| 人口密度(人/km ²) | 3,025 | 4,089 | 4,614 | 4,961 |
| 世帯数 | 6,988 | 11,252 | 13,581 | 15,039 |
| 増加率(%) | | 61.0 | 20.7 | 10.7 |
| 世帯規模(人) | 3.13 | 2.62 | 2.45 | 2.37 |

年齢別人口の構成(平成27年)



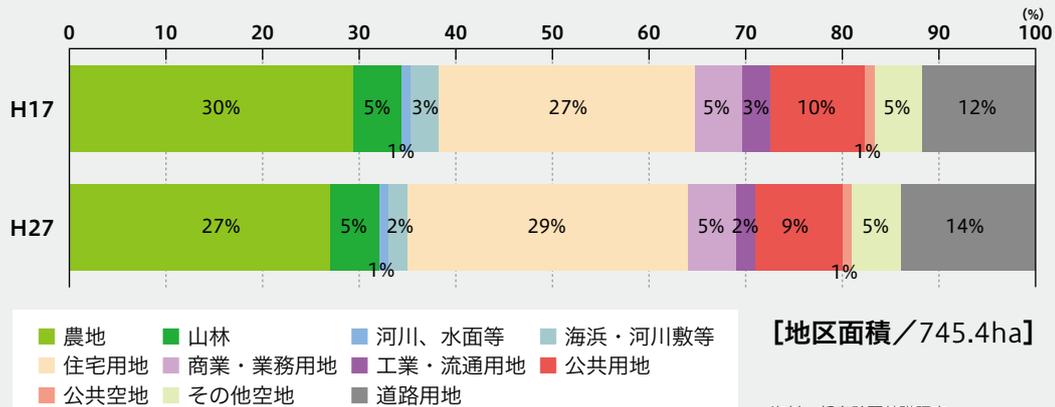
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのは住宅用地で、地区の29%を占めるとともに、農地を含む自然的土地利用が全体の35%となっています。
- ・平成17年から10年の間で農地等の自然的土地利用が減少し、住宅地が増えています。

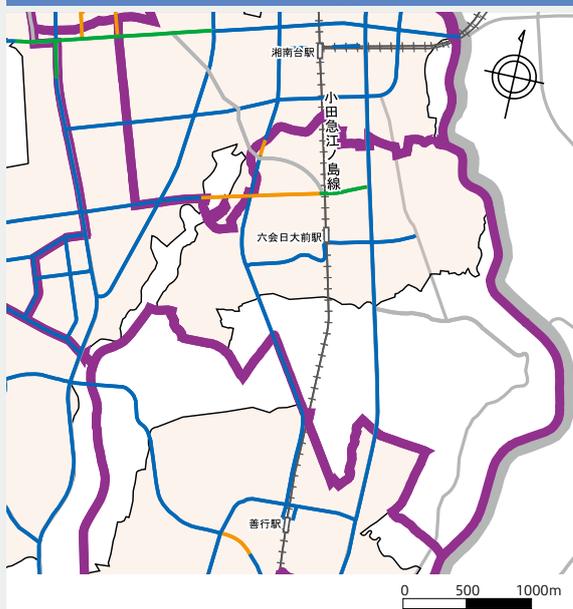


【地区面積/745.4ha】

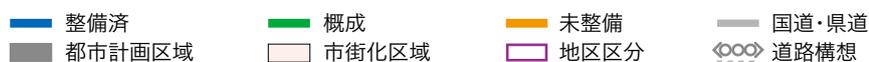
資料：都市計画基礎調査

道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

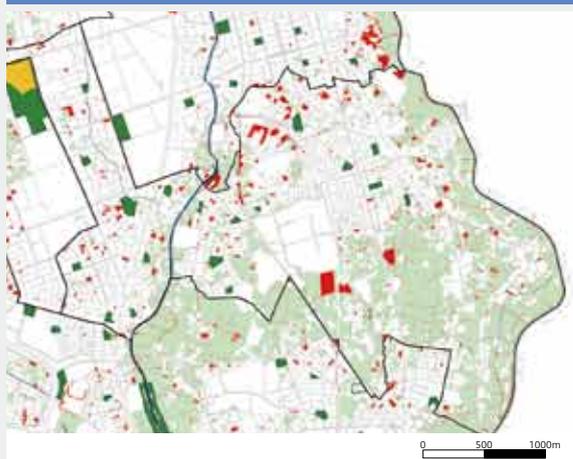


- ・小田急江ノ島線六会日大前駅が地区の中心に立地しています。
- ・都市計画道路のうち、亀井野二本松線等が未整備となっています。



水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・西側に引地川、東側に境川があり、境川周辺の傾斜緑地は、特別緑地保全地区に指定されています。
- ・市街化調整区域の農地が、境川と引地川を結ぶ緑の帯の役割を担っていますが、減少がみられます。
- ・市街化区域内の今田や亀井野では、自然的土地利用が多く見受けられます。
- ・未整備の都市計画公園はありません。



*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

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。

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ず、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

序章

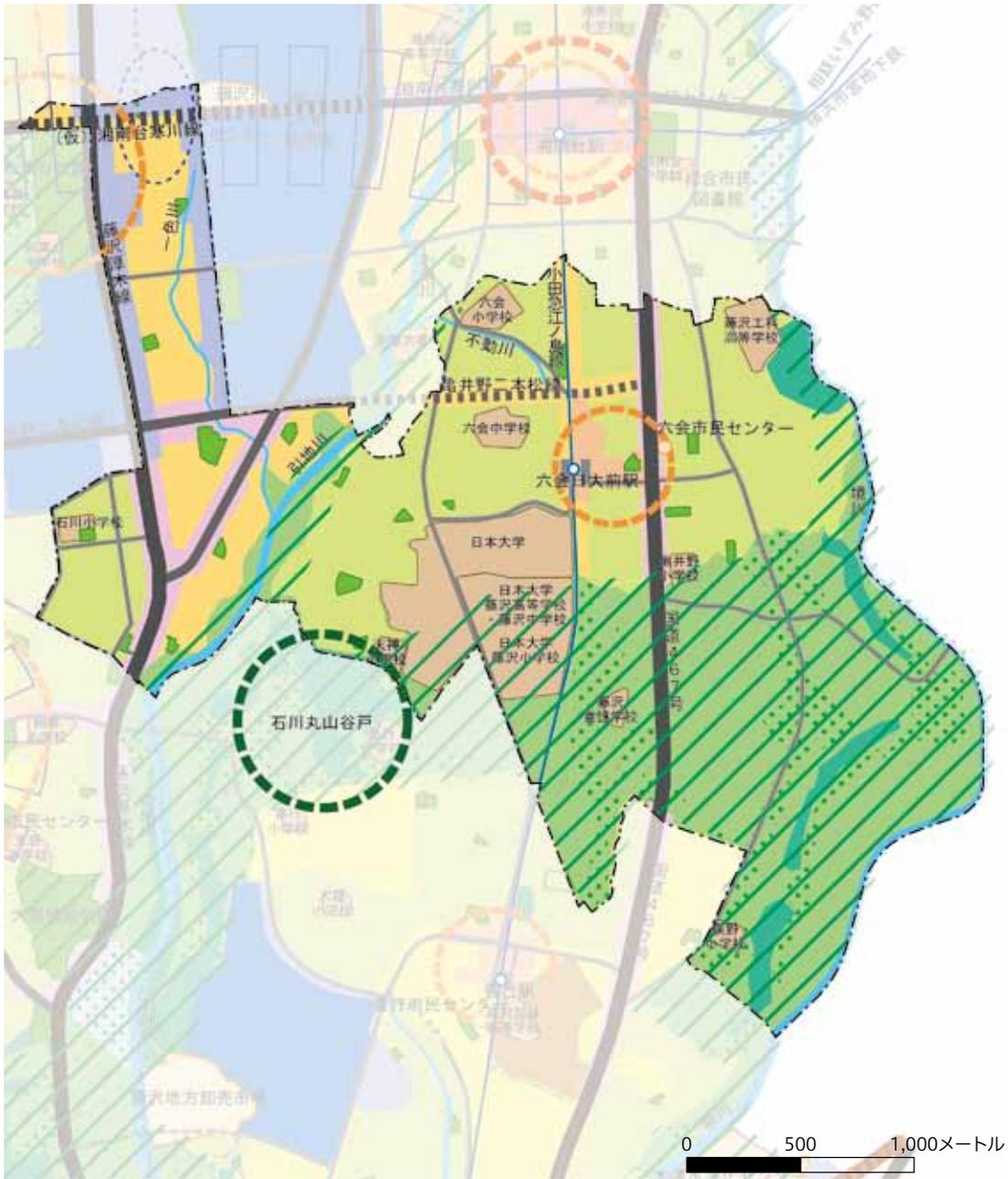
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

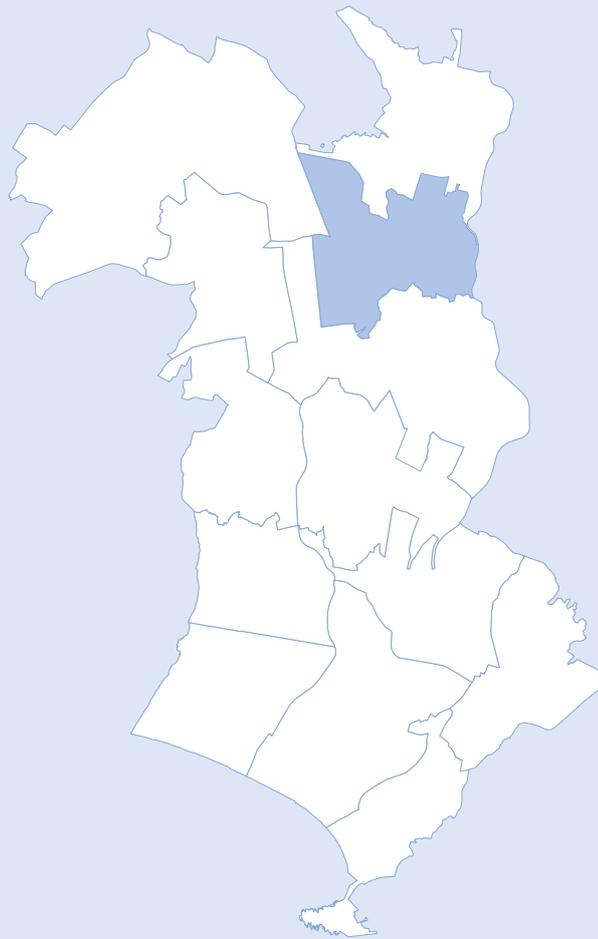


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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 |

10

湘南台地区构想

SHŌNANDAI AREA



現況と課題

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

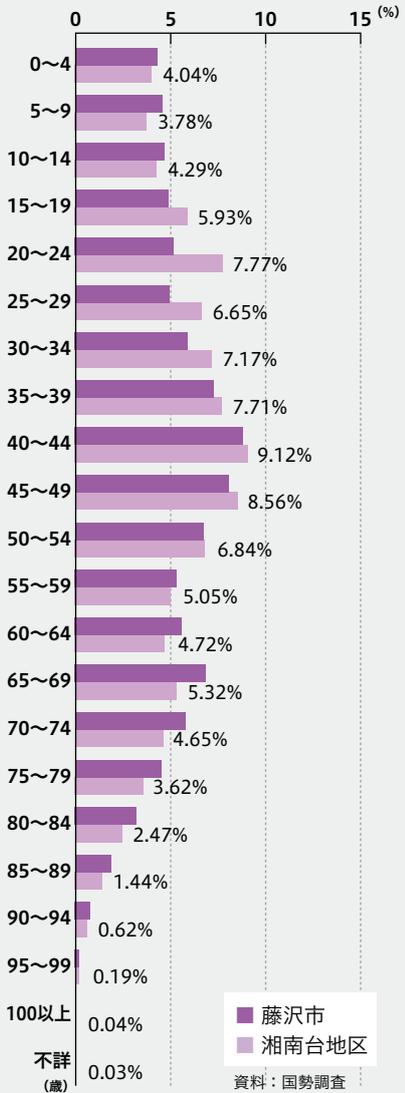
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

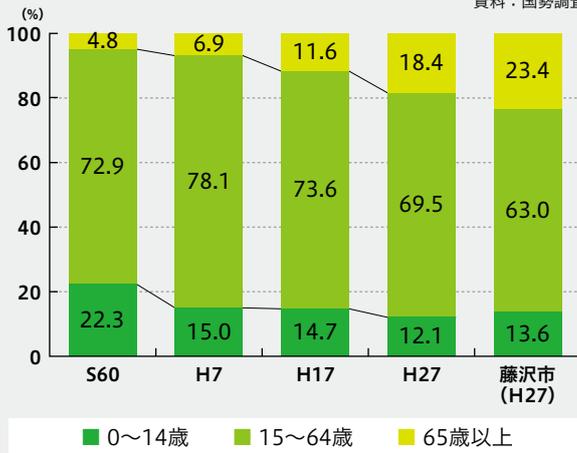
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 18,993 | 24,537 | 29,042 | 31,146 |
| 増加率(%) | | 29.2 | 18.4 | 7.2 |
| 人口密度(人/km ²) | 4,259 | 5,502 | 6,512 | 7,291 |
| 世帯数 | 7,082 | 10,771 | 13,341 | 14,972 |
| 増加率(%) | | 52.1 | 23.9 | 12.2 |
| 世帯規模(人) | 2.68 | 2.28 | 2.18 | 2.08 |

年齢別人口の構成(平成27年)



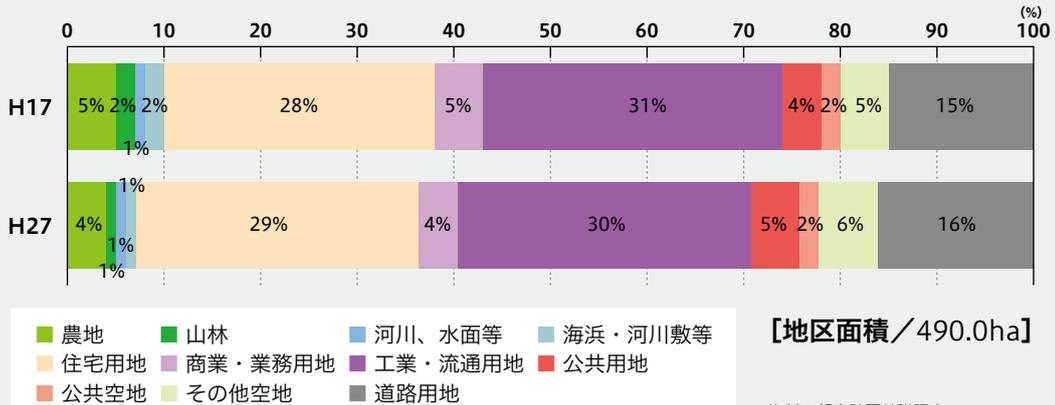
年齢三区区分構成比の推移

資料：国勢調査



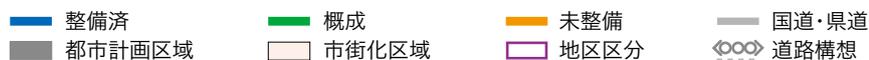
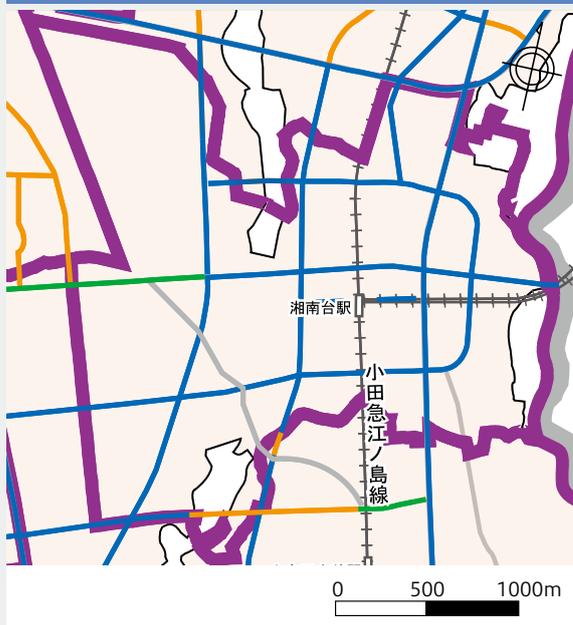
土地利用構成割合の推移

- ・工業・流通用地が最も多く、地区の特徴でもあります。次いで住宅地となっています。
- ・自然的土地利用は地区の1割程度となっています。
- ・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

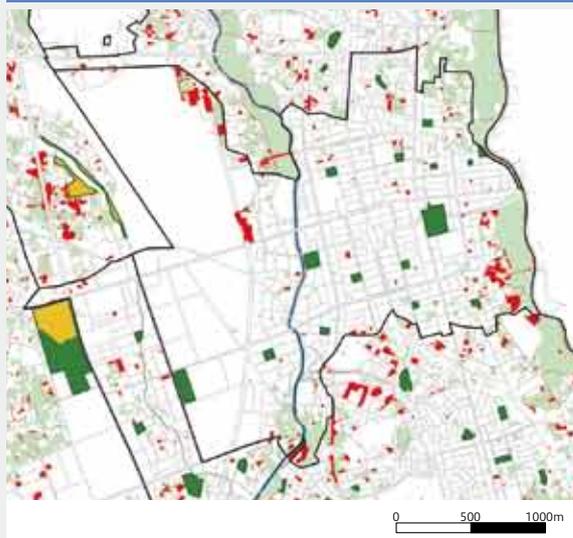
都市計画道路の進捗状況



- ・小田急江ノ島線と相鉄いずみ野線、横浜市営地下鉄の3線が乗り入れている湘南台駅が立地しています。
- ・地区の大半が土地区画整理事業区域に含まれており、都市計画道路の整備は概ね完了しています。
- ・土地区画整理事業により、高倉遠藤線の整備が進められています。

水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・地区の東側に境川、地区中央部に引地川が南北方向に流れています。地区内には、境川沿いに今田遊水地が整備されています。
- ・土地区画整理事業により、地区内の都市計画公園は整備を終えています。

*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

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。

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、駅利用者が回遊した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、横浜市域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

序章

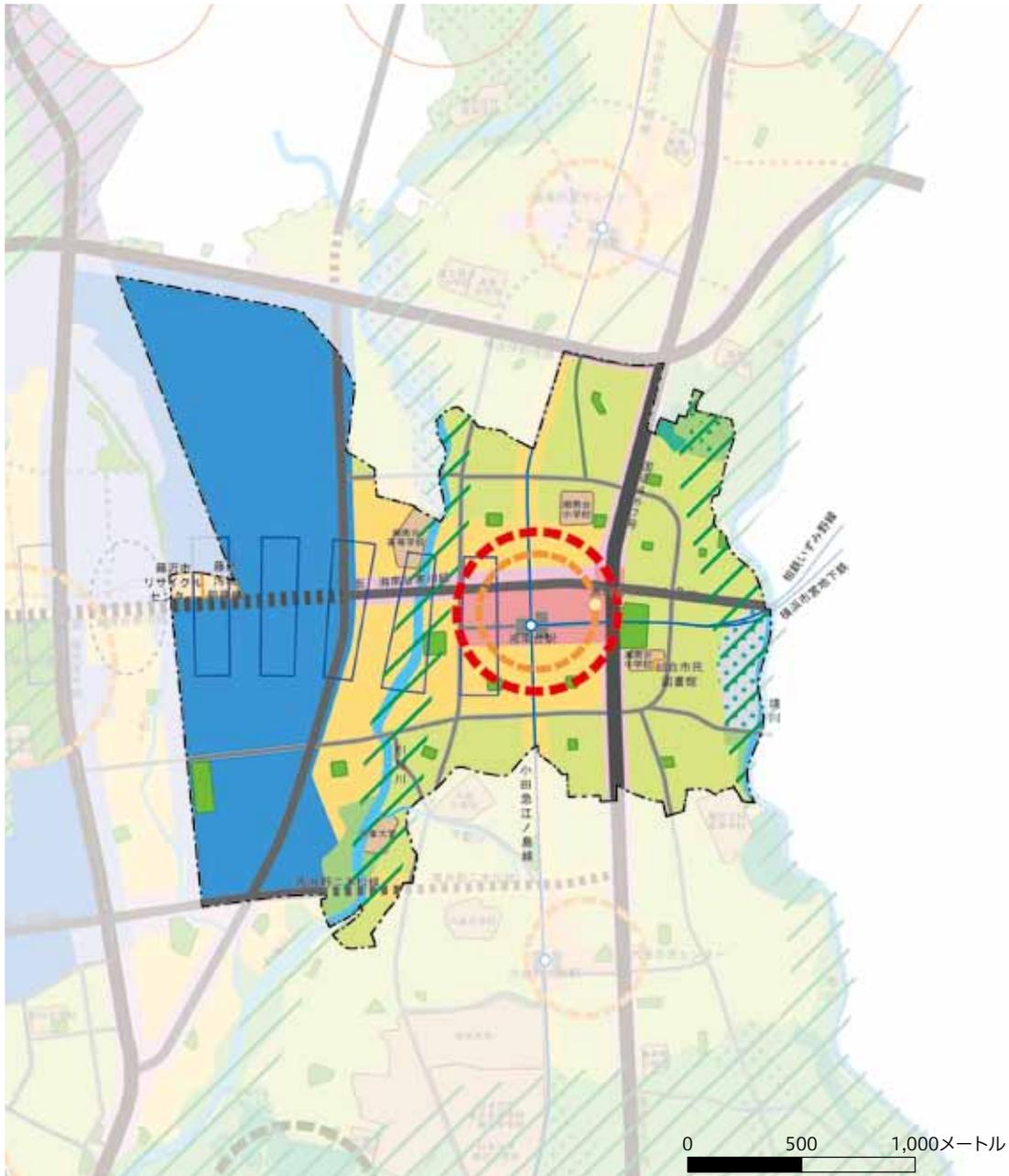
第1章

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 | | (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 |

11

長後地区構想

CHŌGO AREA



現況と課題

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

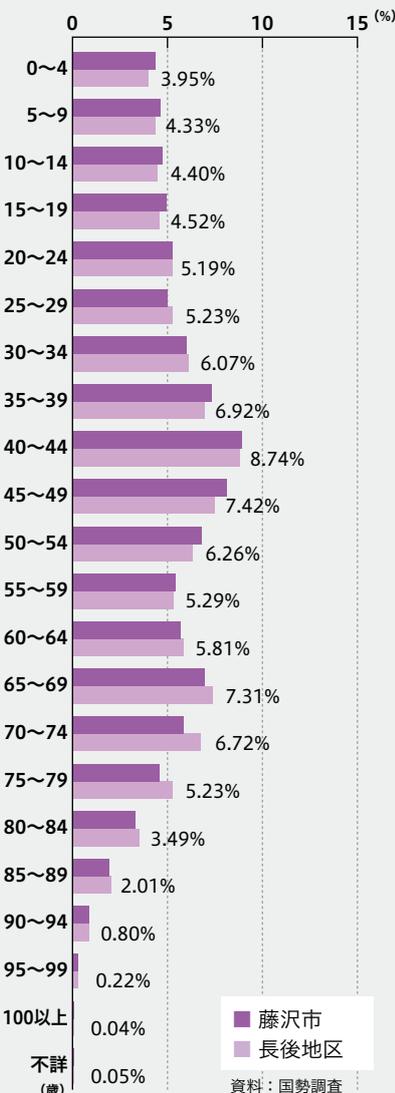
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

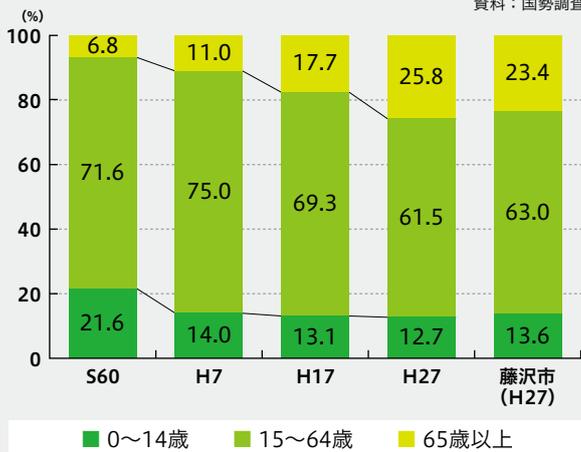
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 28,001 | 30,967 | 31,970 | 33,239 |
| 増加率(%) | | 10.6 | 3.2 | 4.0 |
| 人口密度(人/km ²) | 5,374 | 5,944 | 6,136 | 6,147 |
| 世帯数 | 9,005 | 11,383 | 12,761 | 13,930 |
| 増加率(%) | | 26.4 | 12.1 | 9.2 |
| 世帯規模(人) | 3.11 | 2.72 | 2.51 | 2.39 |

年齢別人口の構成(平成27年)



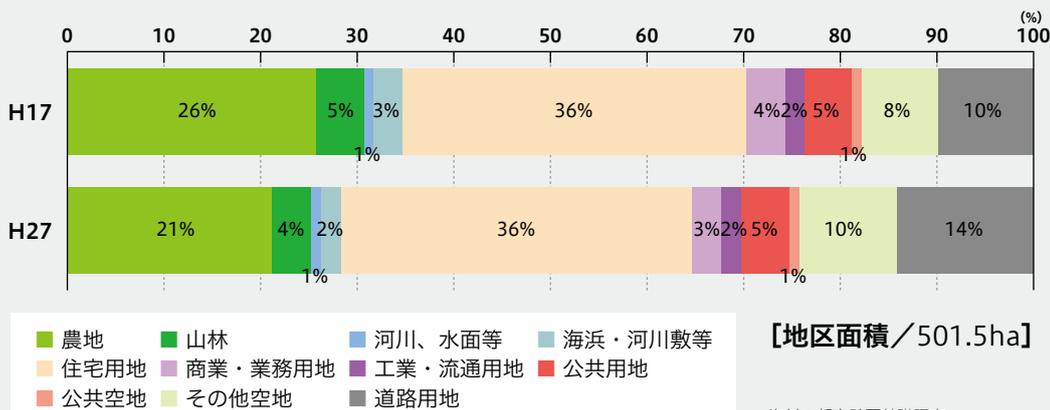
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



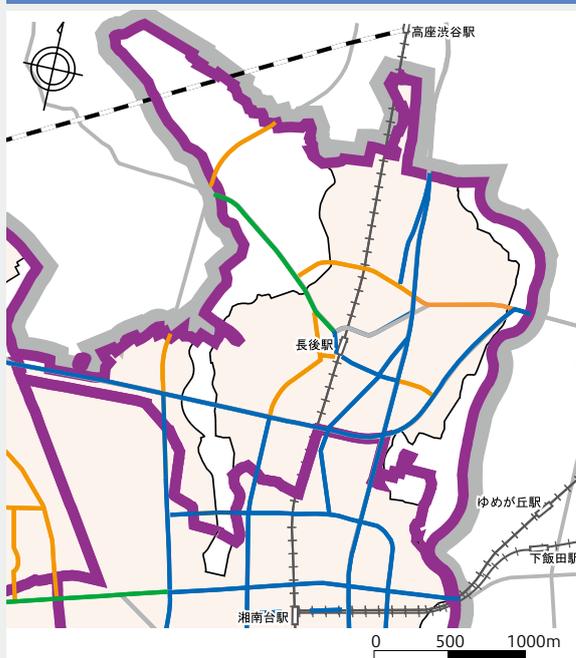
土地利用構成割合の推移

- ・都市的土地利用への転換により農地が21%、住宅用地が36%となっています。
- ・道路用地の割合の増加は、主に4m未満の道路や農道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

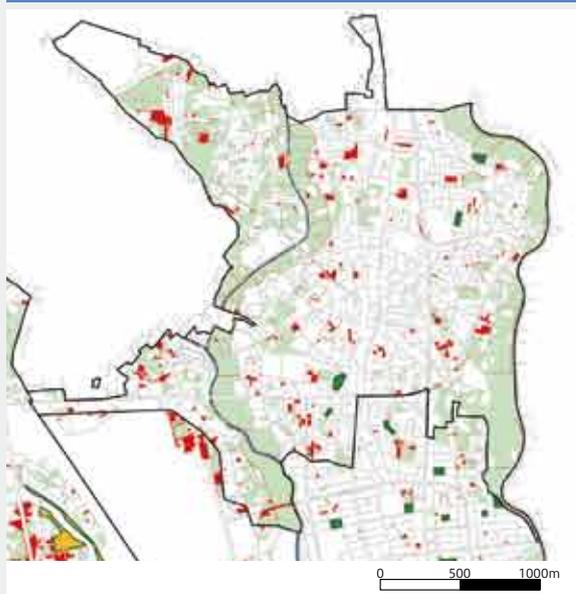


・地区の骨格となる都市計画道路のうち、国道467号と横浜伊勢原線は整備を終えていますが、それ以外は未整備のものが多く、骨格的な道路網は不十分となっています。

■ 整備済 ■ 概成 ■ 未整備 国道・県道
 都市計画区域 市街化区域 地区区分 道路構想

水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



・南北方向に境川、引地川が流れています。地区の1/3程度が市街化調整区域に指定されており、農地を含め自然的土地利用が多く見受けられます。

・都市計画公園は整備を終えているものの、地区内に都市公園が不足しているエリアが見受けられます。

・ミニ開発等による都市的土地利用への転換が見受けられ、自然的土地利用が減少しています。

■ 平成27年自然的土地利用 ■ 平成17年から平成27年に都市的土地利用へ転換*
 都市計画公園・緑地(計画) ■ 都市計画公園・緑地・墓園(供用開始済み)
■ 都市計画公園・緑地(事業中) ■ 河川 地区区分

*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

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。

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

序章

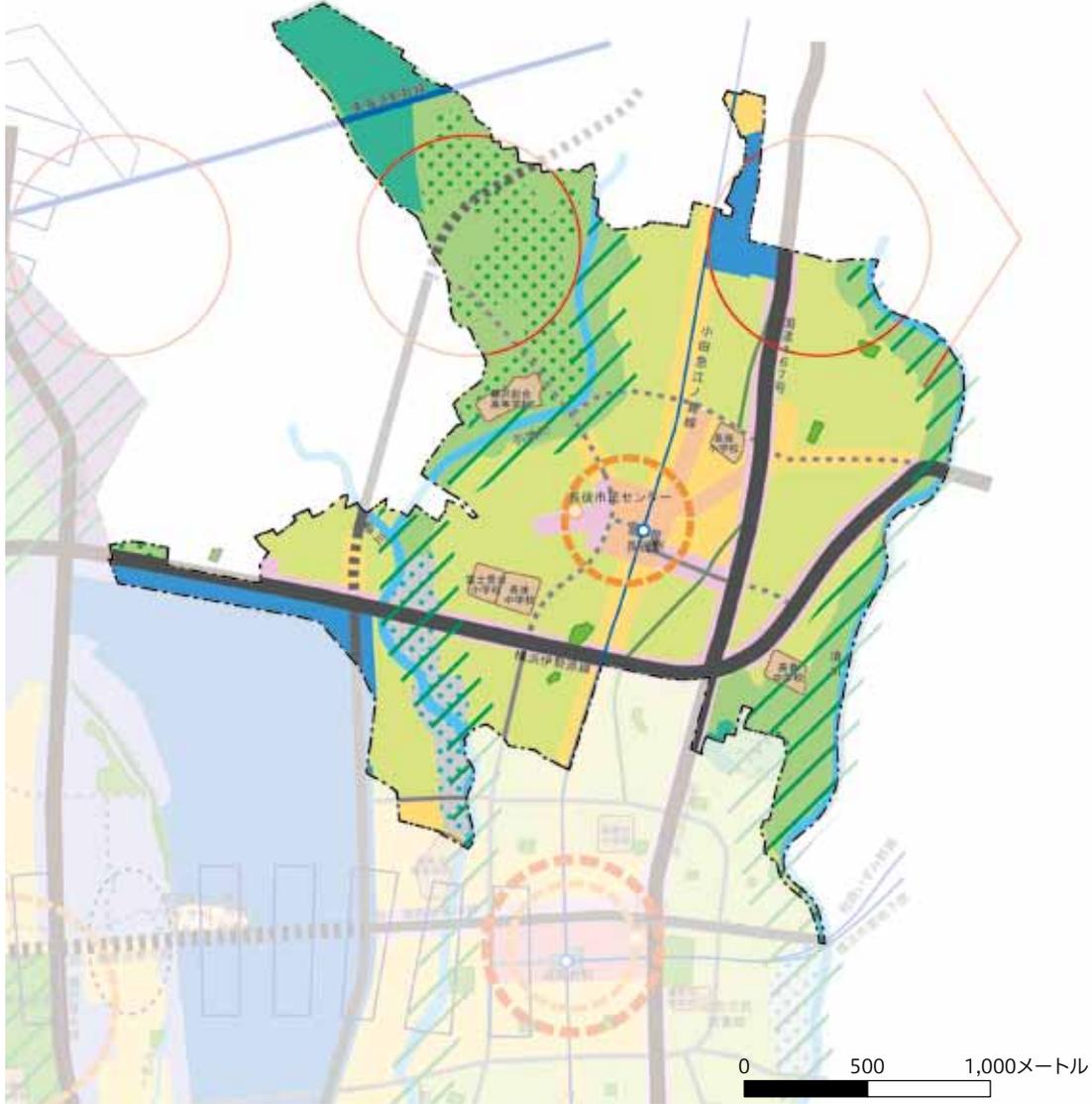
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

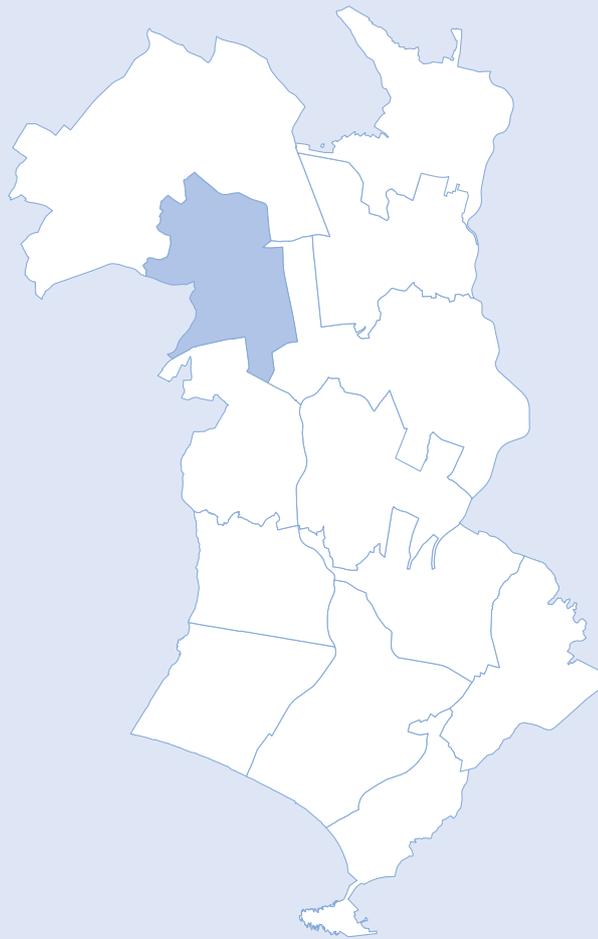


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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 | | (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 |

12

遠藤地区構想

ENDŌ AREA



現況と課題

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

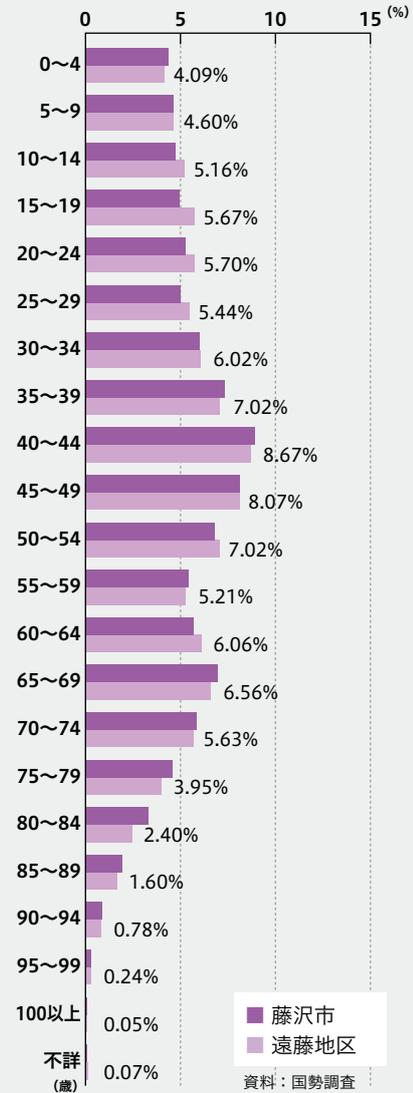
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

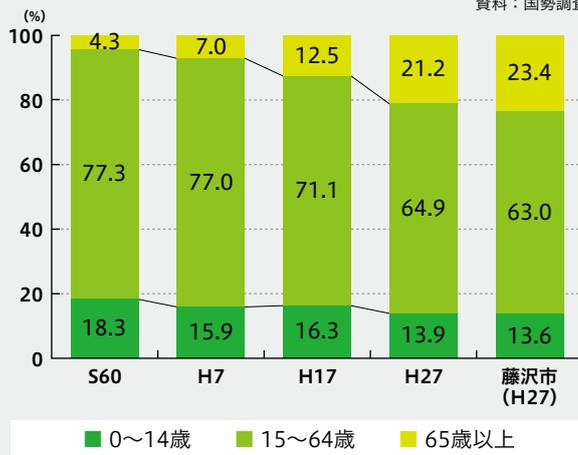
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 9,311 | 10,096 | 10,524 | 11,524 |
| 増加率(%) | | 8.4 | 4.2 | 9.5 |
| 人口密度(人/km ²) | 1,877 | 2,035 | 2,122 | 2,315 |
| 世帯数 | 4,367 | 3,999 | 3,910 | 4,614 |
| 増加率(%) | | △ 8.4 | △ 2.2 | 18.0 |
| 世帯規模(人) | 2.13 | 2.52 | 2.69 | 2.50 |

年齢別人口の構成(平成27年)



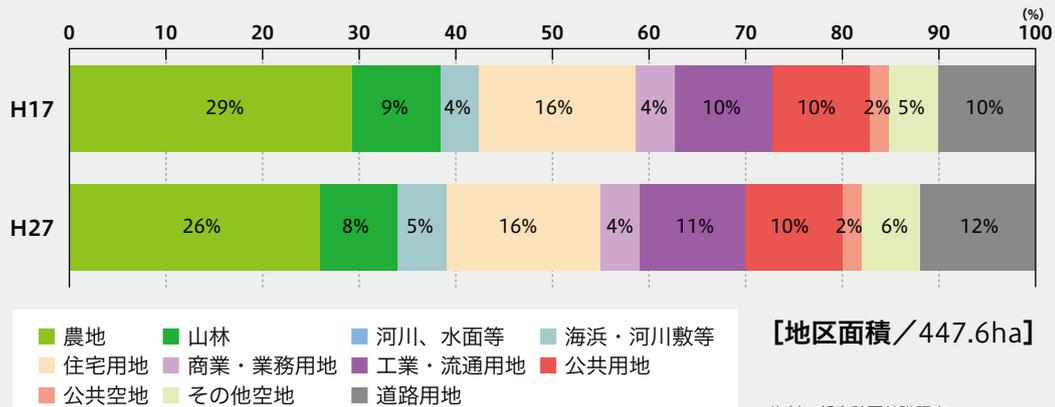
年齢三分構成比の推移

資料：国勢調査



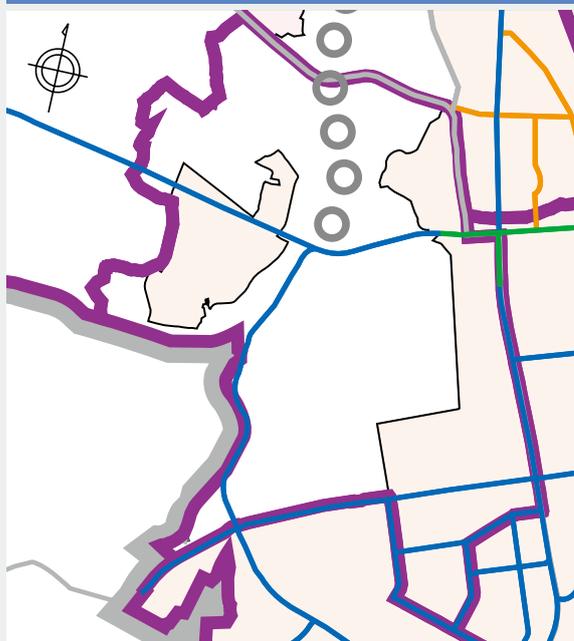
土地利用構成割合の推移

- ・農地が地区内の26%を占め、最も多い割合となっています。
- ・さらに、農地を含め、自然的土地利用が地区の39%となっています。
- ・住宅地は16%であり、菖蒲沢境のほか集落地に分布しています。



道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

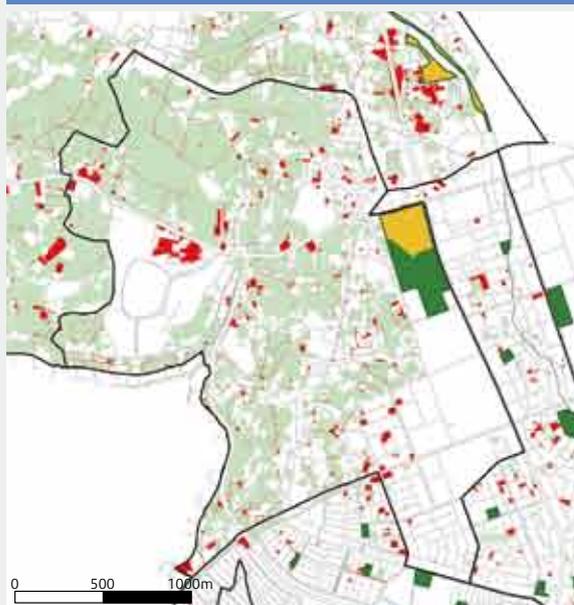


・地区内の都市計画道路は、概ね整備済みとなっています。

- 整備済
- 概成
- 未整備
- 国道・県道
- 都市計画区域
- 市街化区域
- 地区区分
- ⊞ 道路構想

水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・地区の6割以上が市街化調整区域であり、多くの農地や樹林地等が維持・保全されています。
- ・慶應義塾大学北側は、遠藤笹窪谷戸や緑地空間の一体的な保全の取組を進めており、ここからの湧水が小出川の源流のひとつとして流れています。
- ・運動公園である秋葉台公園は約13.4haのうち約7.7haが整備されているほか、菖蒲沢境等に都市公園が整備されています。

- 平成27年自然的土地利用
- 平成17年から平成27年に都市的土地利用へ転換*
- 都市計画公園・緑地(計画)
- 都市計画公園・緑地・墓園(供用開始済み)
- 都市計画公園・緑地(事業中)
- 河川
- 地区区分

*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

新たな時代を拓く「健康と文化の森」を創造し“人と自然がいきづくまち”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。

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)遠藤葛原線等、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

序章

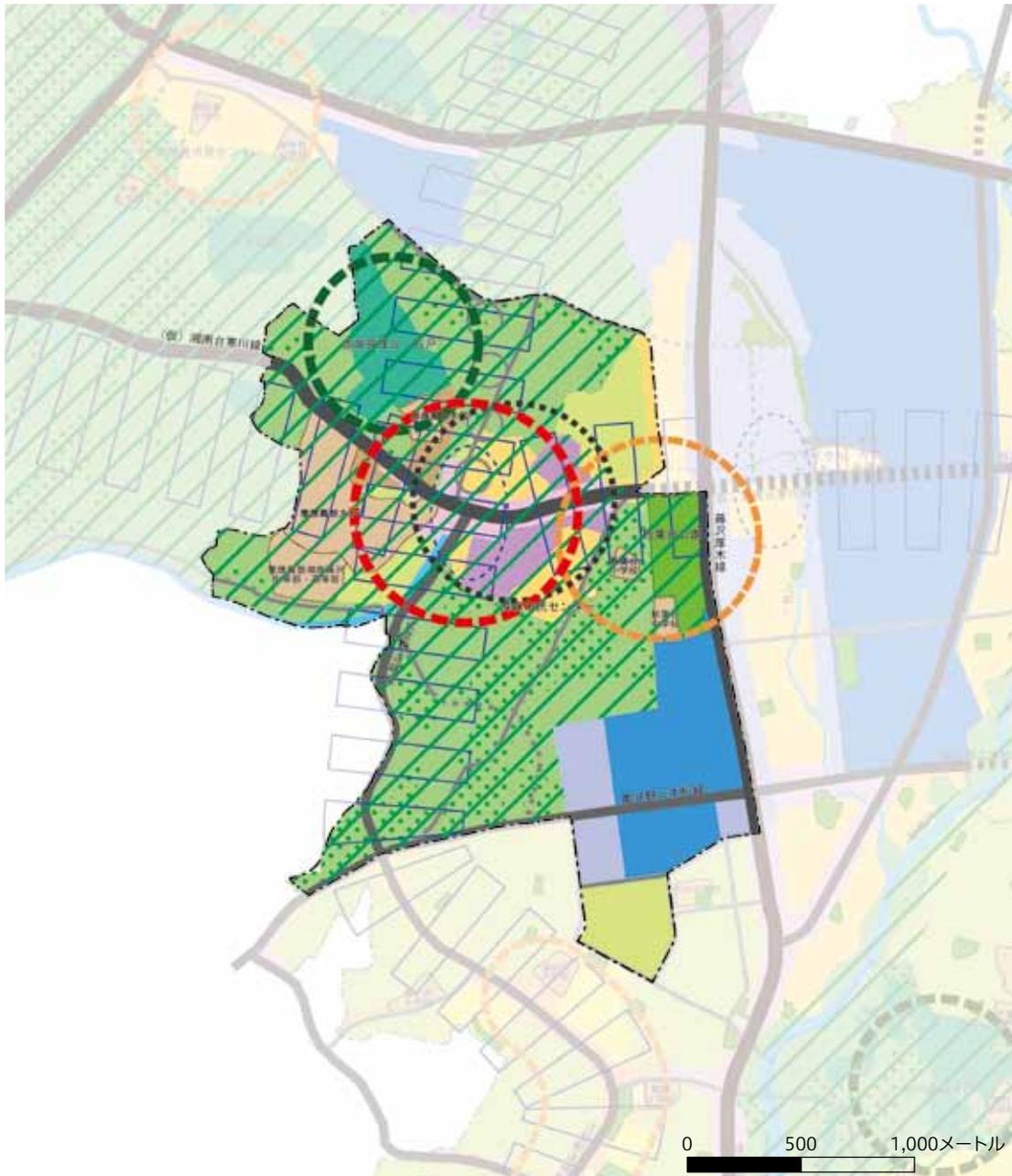
第1章

第2章

第3章

第4章

資料編

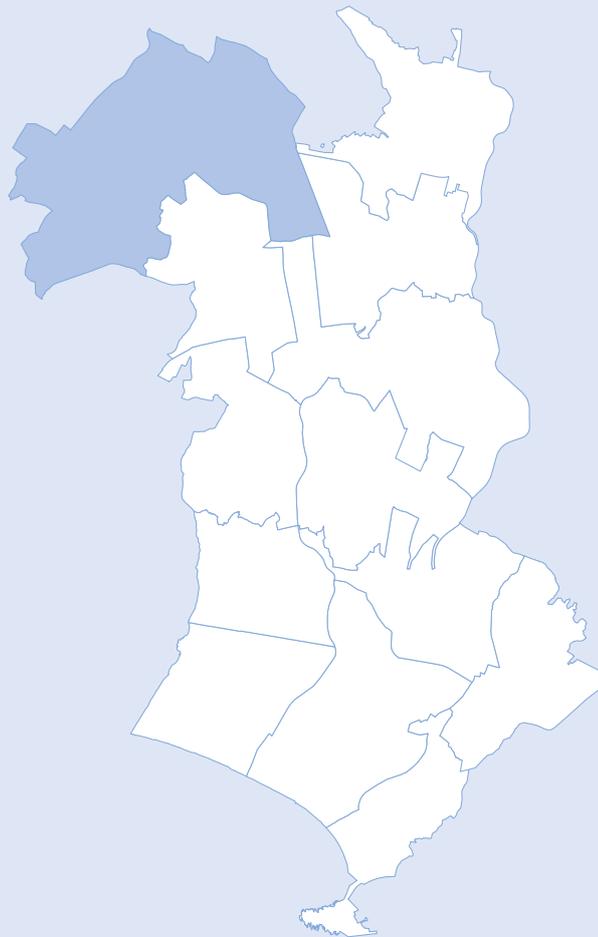


| | | | | | |
|--|--------------------------|--|-------------|--|---------------|
| | 都市拠点 | | 鉄(軌)道 | | 低層住宅専用ゾーン |
| | 地区拠点 | | 自動車専用道路 | | 中高層住宅専用ゾーン |
| | 緑の保全拠点 | | 主要幹線道路 | | 一般住宅ゾーン |
| | 都市農業交流拠点 | | 幹線道路 | | 集落地ゾーン |
| | 市街地検討エリア | | 補助幹線道路 | | 田園ゾーン |
| | 13地区 | | 歩行者自転車専用道路 | | 緑地等ゾーン |
| | 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 |

13

御所見地区構想

GOSHOMI AREA



現況と課題

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

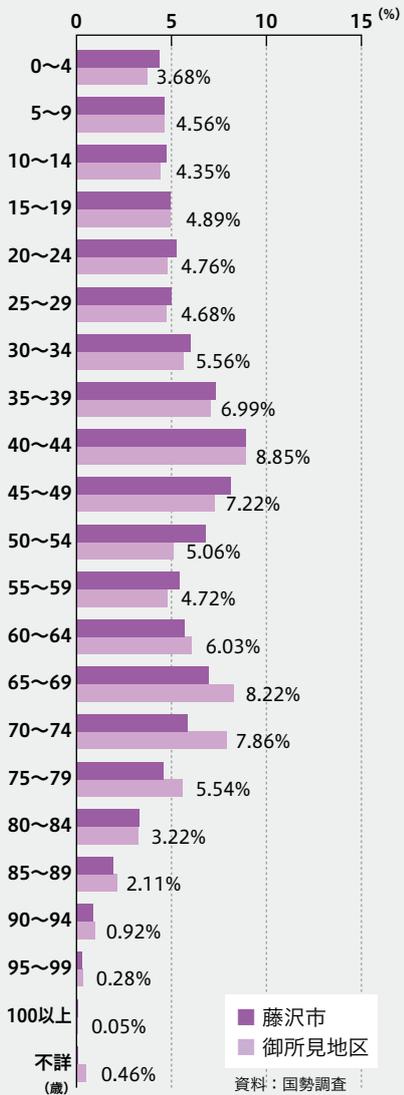
資料編

人口の状況

資料：国勢調査

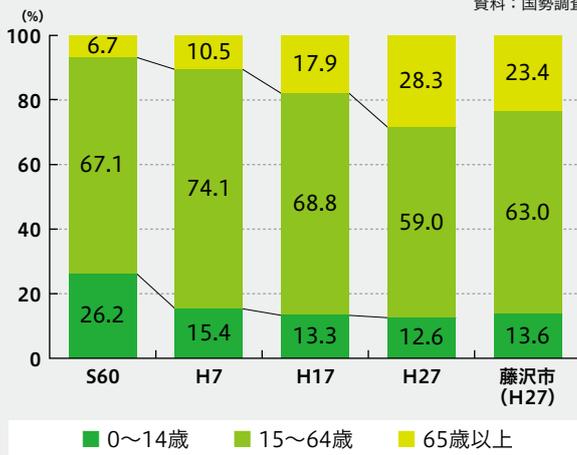
| | S60 | H7 | H17 | H27 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 全体(人) | 17,355 | 17,392 | 17,506 | 18,215 |
| 増加率(%) | | 0.2 | 0.7 | 4.1 |
| 人口密度(人/km ²) | 1,470 | 1,473 | 1,482 | 1,552 |
| 世帯数 | 4,768 | 5,421 | 6,404 | 7,181 |
| 増加率(%) | | 13.7 | 18.1 | 12.1 |
| 世帯規模(人) | 3.64 | 3.21 | 2.73 | 2.54 |

年齢別人口の構成(平成27年)



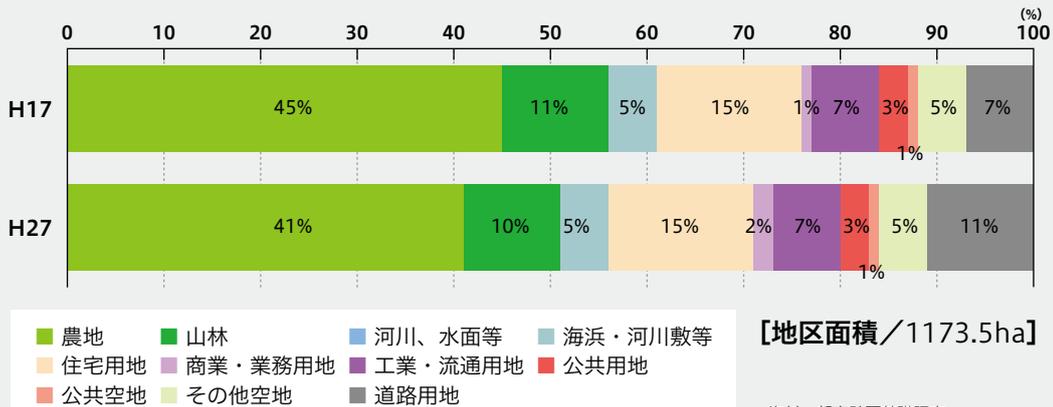
年齢三区分構成比の推移

資料：国勢調査



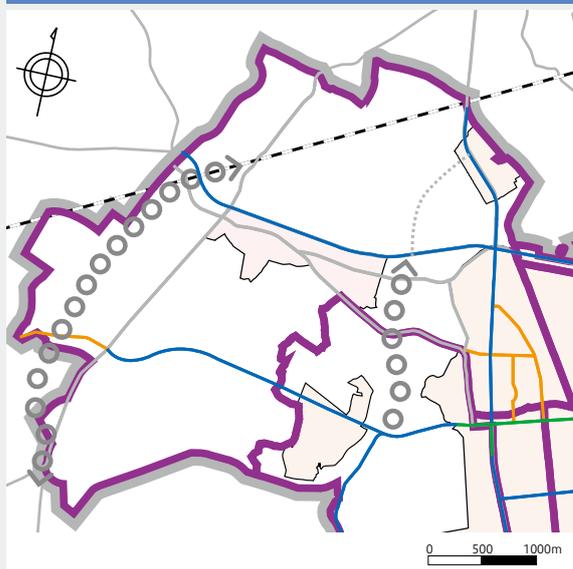
土地利用構成割合の推移

- ・自然的土地利用が地区の半分以上を占めており、農地が41%と最も多くなっていますが、農地と山林は減少傾向にあります。
- ・道路用地の割合の増加は、主に4m未満の道路や農道が正確に反映されたことによるものです。

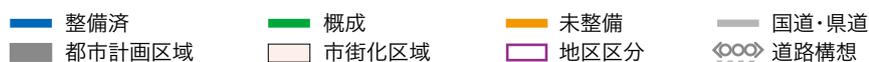


道路・鉄軌道の状況

都市計画道路の進捗状況

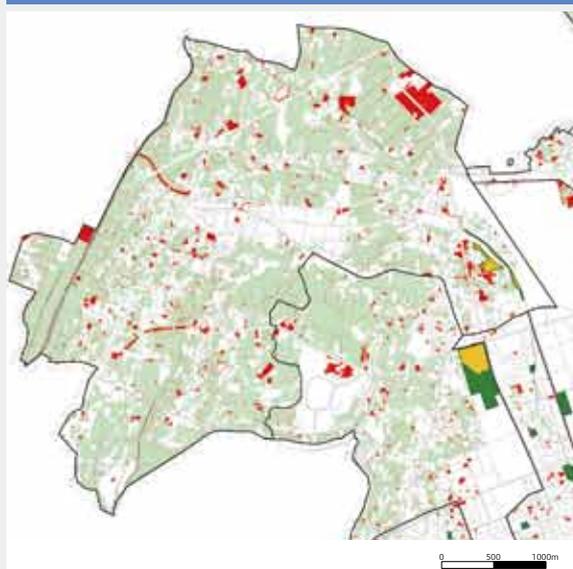


- ・都市の骨格となる藤沢厚木線や横浜伊勢原線が整備済みとなっています。
- ・遠藤宮原線は、県道丸子中山茅ヶ崎線以東部分について整備済みとなっています。



水・緑の状況

緑地減少の状況(H17→H27)



- ・農地、山林が地区全体に広がっているものの、都市的土地利用への転換が見受けられます。
- ・小規模な都市公園が整備されていますが、近隣公園である湘南の丘公園は、まだ未整備です。
- ・地区東側で一色緑地が指定されています。



*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

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。

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。
- ◆葛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・充実に努めます。
- ◆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)遠藤葛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葛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

序章

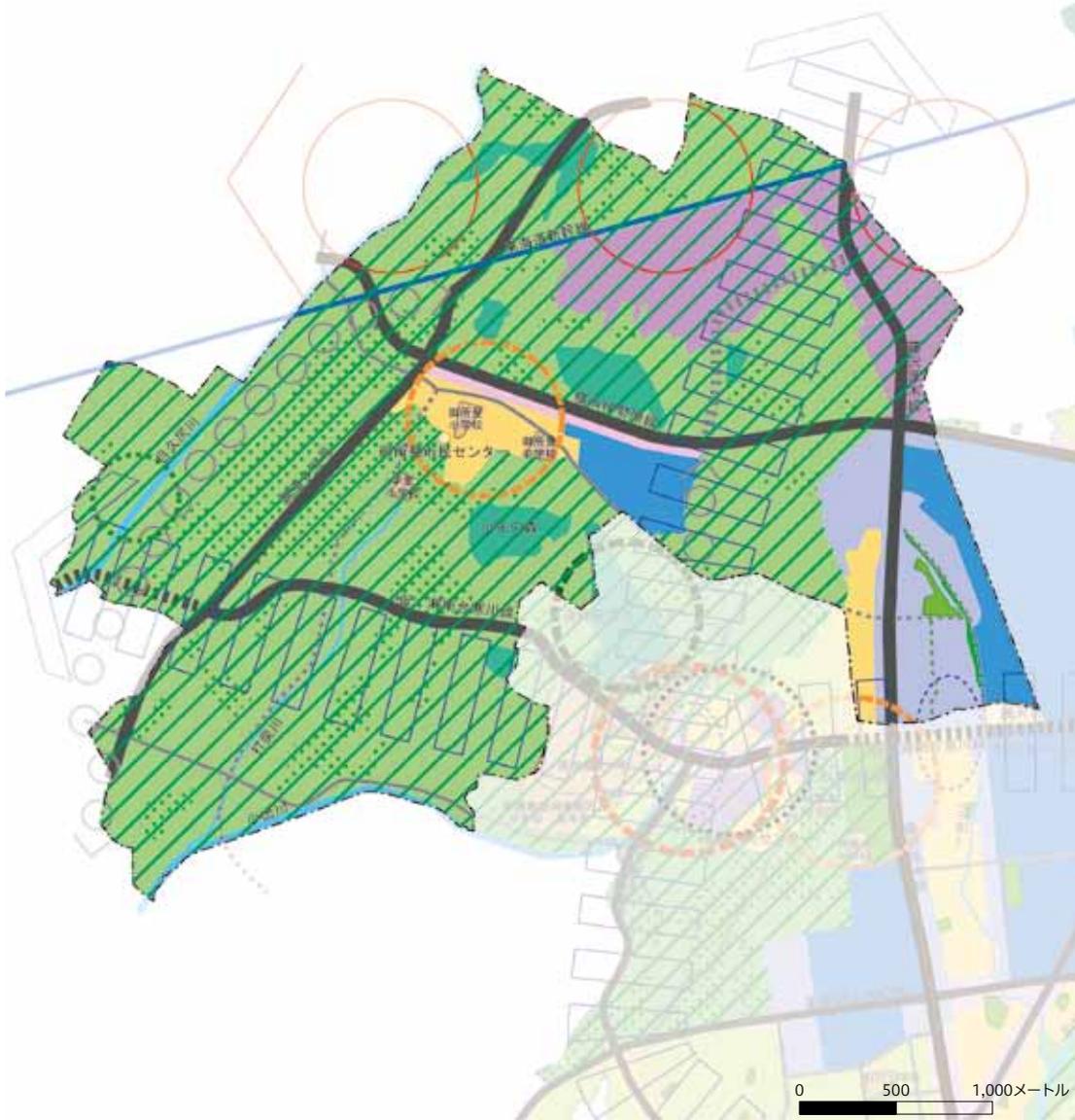
第1章

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 | | (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 |