

## 藤沢市都市マスタープランの改定について

## 1 前回の都市計画審議会以降の経過及び主な意見と市の考え方

## ( 1 ) 平成 29 年 6 月市議会 ( 建設経済常任委員会 )

No	意見等の内容	市の考え方
1	指標について、事業の実施量ではなく、効果を捉えた成果指標となっているが、都市マスタープランに記載された各取組が市民ニーズに合致しているのかどうか、どのように判断していくのか。	市民ニーズの把握に当たっては、郷土づくり推進会議との意見交換やパブリックコメント等を実施しています。 今回の指標は、成果指標と事業実施量を組み合わせたものとしており、事業実施量の数値が上がっているのに、成果指標の数値が上がらない場合などは、施策にズレが生じている可能性がありますので、見直しについても検討します。
2	郷土づくり推進会議やパブコメなど、多くの人は積極的に参加していないのではないかと。そういった人たちで市は形成されており、市から積極的に意見を聞くためにも無作為のアンケート調査を実施していくべきでは。	無作為のアンケート調査は、市民意識調査で実施しております。 その中には、まちづくりに関する項目が複数あり、その部分については指標に設定していくなど考慮していきます。
3	都市マスタープランは 20 年先を見据えるということで、子どもたちの意見はどのように聞いているか。	説明会やパブリックコメントを実施しても、子どもたちはもちろん、なかなか若い世代の意見も出てこない状況ではあります。 全面改定を行う際には、若い世代の意見集約の仕方についても検討していきます。
4	ハードの整備が多く、ソフト対策や既存の施設を活用するといった観点はどうか。	都市計画という性質上、ハード面、施設整備に関する事項が多くはなっていますが、公共施設の整備に関しては、維持管理や今後の更新といった部分を盛り込み、既存施設の活用を含めて進めていきます。
5	商店街の位置付けは、衰退してなくなってしまうというのはいらないのか。	市民センター、駅を中心とする地区拠点として、商店街も捉えています。 日常生活を支える地区拠点と、市全体を捉えた都市拠点の 2 重構造に交通ネットワークの形成を進め、より利便性の高い都市構造の構築をめざしています。

6	津波対策について、ハードとソフトそれぞれの対策の取組を進めていくとあるが、この点で大事な、住民と共同しての取組はどうか。	津波対策の取組として、百年から百数十年に一度の頻度で発生するレベル1クラスに対し、ハード面では、地域の方々の理解を得ながら河川の河口部の対策についての検討が必要であると考えています。 また、千年から二千年に一度のレベル2クラスでは、避難を中心とするソフト対策にも重点を置くというもので、津波避難路に対する案内板表示等の実施によるわかりやすさの向上など、住民との意見交換を行いながら、地域防災力の強化に取り組んでまいります。
7	津波避難経路の安全性及びわかりやすさの向上とあるが、まさにこのことこそ住民との協働のなかで、より良くなっていくものだと思う。 検証などはどうするのか。	津波による影響がある沿岸部に位置する片瀬、鶴沼、辻堂の3地区において「藤沢市津波避難計画」を基に、まち歩きやワークショップを行い、津波避難マップを作成しております。 「津波避難経路の安全性及びわかりやすさの向上」では、避難マップをもとに地域の方々と検証しながら避難方向等の路面標識の設置等に取り組んでいくものです。
8	津波避難場所の確保が加わったが、どこまで進んでいるのか。	避難場所の確保につきましては、引き続き、津波避難施設に対する補助の実施を行うことや、立地適正化計画の届出の際に、対象となり得る施設の津波避難ビル化への誘導等を実施してまいります。津波避難ビルとしての協定は213箇所、民間への補助は平成28年末で6件実施しています。
9	災害弱者への対策はどうなっているのか。	災害弱者（避難行動要支援者）については、自助、共助、公助が連携した避難支援体制の整備が必要であると考えております。 また、立地適正化計画において、津波浸水想定区域を防災対策先導区域に指定して防災対策を進めており、その制度の中で、土地売買の際、重要事項説明がなされることや、届出制度を活用して、その敷地が浸水想定区域にあることを案内し、津波の危険があることについて指導助言をしています。

10	<p>新幹線新駅倉見駅の設置促進について、必要ないと思うが進捗状況は。</p>	<p>湘南台駅から倉見駅を終点とする、いずみ野線延伸事業に取り組んでおり、倉見の新幹線新駅が実現すると、全国の都市との交流連携が飛躍的に高まる交通拠点となります。</p> <p>JR 東海への要望活動も神奈川県を始め周辺市と連携して行っていますが、ツインシティ倉見地区においては、昨年の第7回線引き見直しにおいて、一般保留としての位置づけをもち、西側相模川を渡った平塚市のツインシティ大神地区土地区画整理事業は既に着工し、新駅の受け皿となるまちづくりが進められています。</p>
11	<p>「自家用自動車交通」のみに依拠しない日常生活圏域は、超高齢化社会において大事な視点である。コミュニティバスなど身近な公共交通を走らせていく必要があるのではないか。</p>	<p>超高齢社会の進展に伴い公共交通手段の利便性向上は重要な視点であると考えており、地域からの意見も多くありました。</p> <p>「バス路線がない」「地形上通れない」など日常生活で自動車に依拠せず暮らすことが困難なところなどでは、路線バスの再編などによる地域提案型バスや地域で運営するのりあいタクシーなどの地域公共交通など、地域に適した公共交通の導入を図っていく必要があると考えております。</p>
12	<p>公共交通網の形成、いわゆるネットワークの問題ですが、これは超高齢化社会に向けての大切なまちづくりの方向である。市民もそのことを望む声が大変多い中で、どのようなネットワークをつくっていくのか。</p>	<p>公共交通ネットワークの目指す姿としては、鉄道を頂点として、基幹的な路線バス、地域の乗り合いタクシーなどの地域公共交通と、全てが機能することで総合交通体系を構築するものです。</p> <p>現在、いずみ野線を延伸することで、西北部方面の徒歩圏の拡大を主とした交通利便性を大きく向上し、新南北軸線上に連節バスを導入することで、湘南大庭地区の駅アクセス利便性の改善を図るものです。</p> <p>既存の小田急線やJR東海道線の各駅端末交通手段としても、基幹的な路線バスの最適化と共に、路線バスの導入が困難な地域には、地方の方々と連携して乗り合いタクシーなどの地域公共交通を手当することで、市域全体の公共交通ネットワークを構築していく考えです。</p>

13	<p>公共施設の更新について、再整備基本方針やプランで進めているが、これは国の考え方だと思う。例えば労働会館の複合化問題なども議論してきたが、国からの発想ではなく、住民や利用者の立場のまちづくりの発想が基本にならないといけないのではないか。</p>	<p>「公共施設の更新」としては、地区拠点となる市民センター等においては、適正な施設更新が行われなければならないと考えます。</p> <p>これについては、地域住民の皆様からご意見を伺いながら利便性の高い施設にする必要がありますが、一方では、将来的にも行政サービスの低下を招かないためにも、効率的な施設運営を可能とする機能集約や複合化という視点でも議論していくことが重要であり、今回の都市マスタープランにも追加しています。</p>
----	--	---

(2) パブリックコメント(6月～7月)

No	意見等の内容	市の考え方
1	<p>水と緑による自然空間ネットワークの維持充実に向け、公園を質・量ともに整備充実してほしい。</p>	<p>本市では、都市計画公園・緑地のほか、機会を捉えて公園が不足している地域の公園整備を行っております。(例：企業庁・鶴沼職員公舎跡地の公園利用)</p> <p>公園の質については、既存公園の老朽化した遊具の改修を進めるとともに、健康増進に寄与する健康遊具の設置を進めるなど、公園施設の整備を進めております。</p>
2	<p>津波対策について、しっかり進めていってほしい。</p> <p>特に、事前にできることを進めるということが重要かと思いますが、復興を事前に行うという意味が分かりづらい。</p> <p>また、事前の取組は津波に限らず、地震・火災等についても進める必要がある。</p>	<p>津波対策については、都市マスタープランに位置付けを行い、引き続き取組を進めます。</p> <p>復興にむけての事前の取組については、課題や取組内容を改定案に追加し、理解しやすい表記にしていきます。</p> <p>また、事前の取組については、様々な災害を想定する中で、検討を進めます。</p>
3	<p>「津波に対するまちづくり」「少子高齢社会に対するまちづくり」の考え方を追加・強化することは、時代・環境の変化に対応する適切な措置と考えます。</p> <p>津波対応については、片瀬山を片瀬、鶴沼の広域津波避難場所として、指定整備すること。(簡易モノレール、大型の備蓄倉庫の設置等)</p>	<p>津波対応については、ハード・ソフトの両面から、整備、検討を進めていくこととしており、片瀬山につきましては、片瀬山プール跡地に防災備蓄等の整備をしております。</p> <p>津波に対しては、まずは浸水想定区域外や近隣の津波避難ビルなどへの短時間での避難を基本としております。そのため、引き続き津波避難ビルなど一時避難場所の確保に努めます。</p>

4	<p>少子高齢化対応については、住民一人一人がより安全で安心しうるコミュニティづくりをめざすような指導、施策を講じていくこと。（共助力の強化、市民の家の有効活用、また若年世帯の流入を図るため、土地の分割制限やコンビニなどの出店制限といった規制の緩和等）</p>	<p>少子高齢化対応については、ご意見のとおり、住み慣れた地域で安全安心に暮らせることが大切であり、これからのまちづくりは、福祉や交通、地域コミュニティ等と連携して進めていくことが重要と考えています。今回の改定において、「立地の適正化に関する基本的な方針」を位置付け、少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくりを進めます。</p>
5	<p>都市計画道路横浜藤沢線は、災害や景観上課題があるとともに、渋滞緩和にもならないため、計画を廃止すること。（関連意見 他1件）</p>	<p>横浜藤沢線については、横浜市域と湘南地域を結ぶ本市の交通ネットワークの骨格をなす主要幹線道路であり、藤沢駅周辺の交通混雑の緩和や、生活道路の安全確保、災害時における緊急活動を円滑にすすめるために重要な道路であるため、本市としても必要性が高い路線として位置付けております。現在、神奈川県において、計画の検討を災害や景観等を考慮し、進めています。</p>
6	<p>都市計画道路横浜藤沢線は、災害時に有効であり、高架式により早期着工すること。</p>	
7	<p>境川の堤防の遊歩道に、散歩中のお年寄りが休憩できるベンチの設置を検討してほしい。</p>	<p>休憩できるベンチの設置については、河川管理上の課題もありますが、隣接する公園等との連携を図るなかで、検討することになります。いただいたご意見については、担当課に伝えさせていただきます。</p>
8	<p>片瀬山市民の家の整備の際には、防災備蓄倉庫や福祉避難所としての機能や多世代が利用できる交流の場等を設けるよう検討すること。（関連意見 他7件）</p>	<p>片瀬山市民の家の建て替えについては、今後、地域の方々の意見を伺いながら検討を進めていくこととなります。いただいたご意見については、担当課に伝えさせていただきます。</p>
9	<p>市民にとって身近で住み慣れた地域として13地区を定義し、この単位で市民と行政の協同により諸施策を進めるうえでは、市民にとって最も身近なコミュニティである自治会・町内会や小中学校区と、この13地区の区分けの不整合を解消することが重要と考えます。今後の諸施策のベースとなるマスタープランの今改定にて、市民の生活実態に整合するよう13地区の境界の統一的改善と、この改善に基づく13地区の明確な定義をお願いします。</p>	<p>都市マスタープランの13地区区分は大きな区割りとして設定しているものであり、13地区の市民センター・公民館で実際に対応している自治会・町内会の区分と必ずしも一致できるものではないと考えております。特に自治会・町内会の区分については、開発行為等により、刻々変化しており、都市マスタープランで一定の区域を設定した中で、細部については、13地区の市民センター・公民館で実際に形成されているコミュニティの中で柔軟に対応すべきと考えております。</p>

10	「低炭素社会構築にむけた都市づくり」に向け、ガスコージェネレーションや燃料電池は安定した分散型電源であり、再生可能エネルギー等と併せて活用することで、出力が不安定な再生可能エネルギーを補完し、エネルギーの安定供給に貢献するほか、エネルギー効率がよく温暖化対策に繋がるため、分散型電源の活用を図ること。	「低炭素社会構築にむけた都市づくり」では、循環型社会の形成や低炭素型の都市整備の推進をすすめており、引き続き分散型電源等の活用の検討も含め、取組をすすめます。
11	「災害に強く安全な都市づくり」に向け、ガスコージェネレーションを中心とした分散型電源の導入が有効であり、公共施設等における電源・熱源の多重化の推進を図ること。	「災害に強く安全な都市づくり」に向け、電源等の多重化については、災害時の業務継続において有効であると考えておりますが、施設規模、利用用途、立地条件等により状況が異なるため、各施設整備の際に導入に向けての検討をすすめます。

### (3) 市民説明会(7月)

No	意見等の内容	市の考え方
1	道路が狭く、避難の際に危険。	狭隘道路整備事業として、狭隘道路に接する建物の建て替えの際に4m道路となるよう取り組んでいます。
2	一時避難所について、鵜沼は公園も少なく、集まる場所がない。	現在、整備が進んでいない都市計画公園については見直しを進めています。その際には、後継者のいない生産緑地等に都市計画公園を移すというようなことも検討しています。また、市街地の農地と防災協力農地として協定を結び、災害時に利用できるようにしています。
3	津波に対し、車で逃げるなどいつでも利用してしまう。 避難の面からも横浜藤沢線の整備を進めていくべきであり、安全面を考えて、トンネル形式ではなく、高架でも良いのではないか。	横浜藤沢線については、現在、神奈川県において、計画の検討を災害や景観等を考慮し、進めています。
4	進行管理指標に記載されているような、各課の事業の進捗状況は、どこで見られるのか。	市のホームページに掲載されているものもありますが、詳しくは担当課に直接聞いてもらう必要があります。
5	市民一人当たりの公園の目標面積みたいなものがあるのか。	一人当たりの目標面積は10㎡程度と考えており、現状は約5㎡となっています。公園整備は進めていますが、人口の増加幅の方が大きく、数値としては上がっていない状況になっています。

6	費用はかなりかかるようだが、電線の地中化を進めないのか。	<p>防災の観点から、県道等の緊急輸送路や、景観・バリアフリーの観点から、駅周辺等から電線の地中化を進めています。</p> <p>確かに費用がかかるため、住宅地内までは手がまわっていない状況であるとともに、4mの道路には、ガス・上下水道と入っており、電線の地中化には一つずつ工事を進める必要があるため、整備をすすめるとすると地域にも負担がかかってしまいます。</p>
7	13地区の考え方はいつからか。鶺沼地区と言っても藤沢駅周辺と鶺沼の住宅地ではまちづくりの考え方が違いすぎるのではないか。	<p>基本は町村合併時の区域として設定しており、地域住民が地域としてまとまりを持っています。</p> <p>一方で13地区は多いという意見もあり、他市と比べても、行政のサービス水準を上げていると考えています。</p> <p>鶺沼地区には、藤沢駅も入っていますが、地区拠点としては、市民センター周辺であり、藤沢市全体の都市拠点という考え方で藤沢駅周辺は位置付けています。</p>
8	立地の適正化とはどういうことか。工業も入るのか。	<p>広がった市街地を将来の人口規模に合わせて縮小するということが、国の基本的な考え方となります。</p> <p>藤沢市はまだ人口が微増する推計となっており、現在の市街地規模を維持していきたいと考えています。</p> <p>これには工業という部分は除かれています。</p>
9	片瀬山市民の家の建て替えに当たり、災害や福祉などの機能の強化を図ってほしい。	<p>市民の家については、現在、運営方法等の見直しをしており、カギの貸し借りなど、災害時に使いづらい面もあります。</p> <p>また地域の縁側事業など、地域の活動団体が利用し、利用状況の改善を図ろうとしています。</p> <p>いただいた意見については、担当課に伝えます。</p>

## 2 素案時点からの主な変更箇所

地区別将来構想図の追加（資料4 - 3 参照）

- ・都市計画道路や都市計画公園等の時点修正
- ・立地適正化計画に合わせた地区拠点の修正

災害復興にむけた事前取組の推進に関する文言の追加（P39）

- ・災害復興にむけた事前取組について、より分かりやすい表記となるよう課題や取組内容を追加

（素案時点）

災害後の復興にむけたまちづくりについて、事前にできる取組をすすめます。

（修正案）

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

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

「災害に強く安全な都市づくり」に対する取組の追加（P39）

- ・災害時の業務継続に有効である電源等の多重化の考え方の追加

（素案時点）

「災害に強く安全な都市づくり」

- ・公共施設等における耐震化の推進

（修正案）

「災害に強く安全な都市づくり」

- ・公共施設等における耐震化の推進及び電源等の多重化の検討

## 3 今後のスケジュール

2017年11月	都市計画審議会（答申）
2018年 2月	藤沢市議会
2018年 3月	改定