

藤沢市立地適正化計画（素案）

年（令和 年） 月 改定

藤沢市

目次

1	計画の役割、策定及び改定の目的	1
(1)	計画の役割	1
(2)	藤沢市のまちづくりの経過	2
(3)	藤沢市における策定及び改定の目的	3
(4)	計画の位置付け	5
2	現状及び課題	6
(1)	人口	6
①	人口推計	
②	人口集中地区（D I D）	
③	高齢化率	
④	人口増減	
(2)	土地利用	17
①	土地利用状況	
②	開発許可の動向	
③	空き家の動向	
(3)	都市交通	21
①	公共交通のサービス圏域	
②	パーソントリップ調査の結果	
(4)	経済活動	24
①	商業	
②	工業	
③	農業	
④	観光	
(5)	地価公示・地価調査	27
(6)	災害対策	29
①	津波対策	
②	土砂災害対策	
③	洪水浸水対策	
(7)	公共施設等	32
①	公共施設等の更新	
②	公共建築物の現状	
(8)	財政状況	34
(9)	都市機能の配置状況（公共交通、公園を除く）	36
①	商業施設（日用品販売）	
②	商業施設（大規模小売店）	

③医療施設	
④福祉施設	
⑤幼稚園・保育園	
⑥児童クラブ	
⑦コミュニティ施設	
(10) 低未利用地（屋外利用地のみ）	43
3 まちづくりの方針	44
(1) 都市拠点	45
(2) 地区拠点	45
(3) 交通体系	46
(4) 災害ハザードエリア	47
4 藤沢市立地適正化計画の基本的な考え方	48
(1) 立地適正化計画の区域	48
(2) 計画期間	48
(3) 立地の適正化に関する基本的な方針	48
(4) 立地の適正化に関する区域設定等の考え方	49
①居住誘導区域	
②都市機能誘導区域	
③誘導施設	
(5) 居住誘導区域	52
(6) 防災対策先導区域（藤沢市独自設定）	53
(7) 都市機能誘導区域	53
(8) 都市機能調整区域（藤沢市独自設定）	54
(9) 誘導施設	54
(10) 区域図	59
(11) 公共交通等に関する事項	60
(12) 防災指針	62
①防災指針の概要	62
②本市の方針	63
③災害ハザード情報等の収集、整理	63
④災害リスクの高い地域等の分析・抽出	64
⑤防災・減災まちづくりに向けた課題の整理	78
⑥防災まちづくりの取組方針の検討	79
⑦具体的な取組、スケジュールの検討	81
(13) 地区ごとのまちづくりの方向性（誘導方針）	82
①都市拠点	

① - 1	藤沢駅周辺都市拠点	8 2
① - 2	辻堂駅周辺都市拠点	8 6
① - 3	湘南台駅周辺都市拠点	8 9
① - 4	片瀬・江の島都市拠点	9 1
① - 5	健康と文化の森都市拠点	9 3
① - 6	村岡新駅周辺都市拠点	9 7
②地区拠点		
② - 1	片瀬地区拠点	1 0 0
② - 2	鶴沼地区拠点	1 0 3
② - 3	辻堂地区拠点	1 0 6
② - 4	村岡地区拠点	1 0 9
② - 5	藤沢地区拠点	1 1 2
② - 6	明治地区拠点	1 1 5
② - 7	湘南大庭地区拠点	1 1 8
② - 8	善行地区拠点	1 2 1
② - 9	六会地区拠点	1 2 4
② - 1 0	湘南台地区拠点	1 2 7
② - 1 1	長後地区拠点	1 3 0
② - 1 2	遠藤地区拠点	1 3 3
② - 1 3	御所見地区拠点	1 3 7
5	立地適正化計画の策定に伴う建築物等の届出及び誘導施策	1 4 0
(1)	届出の必要な建築等の行為	1 4 0
①	居住誘導区域外で行う行為	
②	都市機能誘導区域外で行う行為	
③	都市機能誘導区域内で行う行為	
(2)	誘導施策	1 4 1
6	目標	1 4 3
(1)	居住に関する指標	1 4 3
(2)	都市機能に関する指標	1 4 3
(3)	防災指針に関する指標	1 4 4
7	進行管理及び見直し	1 4 4

1 計画の役割、策定及び改定の目的

(1) 計画の役割

少子超高齢社会等に対応するため、日本の都市における今後のまちづくりは、高齢者や障がい者、子育て世代など誰もが、健康で安心できる快適な生活環境を実現することが求められるとともに、財政面や経済面を考慮した持続可能な行政サービスの提供を可能とすることが必要であり、その対策が急務となっています。

そのため、2014年（平成26年）8月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行され、立地適正化計画の策定が都市再生特別措置法第81条に定められました。

立地適正化計画は、福祉施策や交通インフラなどを含めて都市全体の構造を見直し、福祉・医療施設や商業施設、住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする地域住民が徒歩や公共交通により、これらの生活利便施設等に容易にアクセスできることをめざした「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方で今後のまちづくりを進めていくことが重要であることから、行政や住民、民間事業者等が一体となって、持続可能なコンパクトなまちづくりを推進することを目的として制度化されたものです。

「立地適正化計画のポイント」

- ◎人口減少の進む都市において、経済成長期の人口の増加に合わせ拡大した市街地を、将来的な人口構成を見据え、緩やかな市街地の集約化を図り、一定の人口密度を維持する。
- ◎超高齢化の進む都市において、福祉や医療といった都市機能のコンパクト化と公共交通によるネットワーク形成を図る。
- ◎都市の集約化に当たっては、短期間の強制的な集約ではなく、届出勧告制度による緩やかな誘導を図る。
- 居住や都市機能を誘導すべき区域とその誘導に向けた施策を設定し、具体的な取組を推進する。
- 居住を誘導すべき区域の設定に当たっては、将来的な人口動態や災害等に対する安全性を考慮する。
- 都市機能を誘導すべき区域の設定に当たっては、都市の中心的な拠点だけの一極集中ではなく、市民の身近な生活拠点も含めた多極ネットワーク型のコンパクト化を図る。
- 都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部とみなす。

(2) 藤沢市のまちづくりの経過

藤沢市のまちづくり（法定都市計画）は、最初の藤沢市都市マスタープランというべき、1957年（昭和32年）に策定された「藤沢総合都市計画」を基本に、「北部開発事業」「西部開発事業」等により推進し、湘南の海やみどり等恵まれた自然を活かし、門前町や東海道の宿場町から発展したまちの成り立ちを踏まえ、住みやすく、働きやすいまちをめざしたまちづくりを進めてきました。

1992年（平成4年）には、都市計画法の改正により、都市計画区域を有する市町村において、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」、いわゆる都市マスタープランを定めるものとするということが都市計画法第18条の2に位置付けられました。

そして、21世紀を目前にした1999年（平成11年）に、都市計画法の改正及び少子高齢化・情報化・地方分権化・産業構造の変化等の社会状況の変化を受け、市民と行政が協働して、きめ細かなまちづくりを進める13地区別まちづくり等を基本方針とした「藤沢市都市マスタープラン」を策定しました。

（図表1-1）

2011年（平成23年）には、策定から10年以上が経過し、都市計画法や本市条例等の制度面での改正、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との新たな役割分担、そして各種事業の進捗や見直し、新たなプロジェクト等を踏まえた整合等を図る必要があるとともに、少子高齢社会の進展や大規模工場等の土地利用転換による産業構造変化、地球環境問題への取組等、都市を取り巻く社会状況の変化に対応するため、「藤沢市都市マスタープラン」の改定を行い、これを基本に現在のまちづくりを進めています。

また、2011年（平成23年）の改定以降、東日本大震災の発災や少子高齢社会の進展など、社会経済情勢が大きく変化しており、それら変化に対応したまちづくりを進めるため、2018年（平成30年）に「藤沢市都市マスタープラン」を部分改定しました。

図表 1-1 13地区別まちづくりの方針図



資料：藤沢市都市マスタープラン

(3) 藤沢市における策定及び改定の目的

本市では現行の「藤沢市都市マスタープラン」において、少子超高齢社会や低炭素社会等への対応として、コンパクトな都市構造の実現、土地利用の誘導等による都市計画の必要性を示しています。

同プランでは「自立するネットワーク都市」を将来都市像に掲げ、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺、健康と文化の森、片瀬・江の島及び（仮）村岡新駅周辺の6つの都市拠点を中心に都市の活力を創出するとともに、13の地区拠点（市民センター・公民館周辺）を単位に、身近な交流・都市サービス機能の誘導を図り、これらの拠点を鉄道網と道路網で結び、交通の骨格を形成し、コンパクトシティ化を推進してきました。（図表1-2）

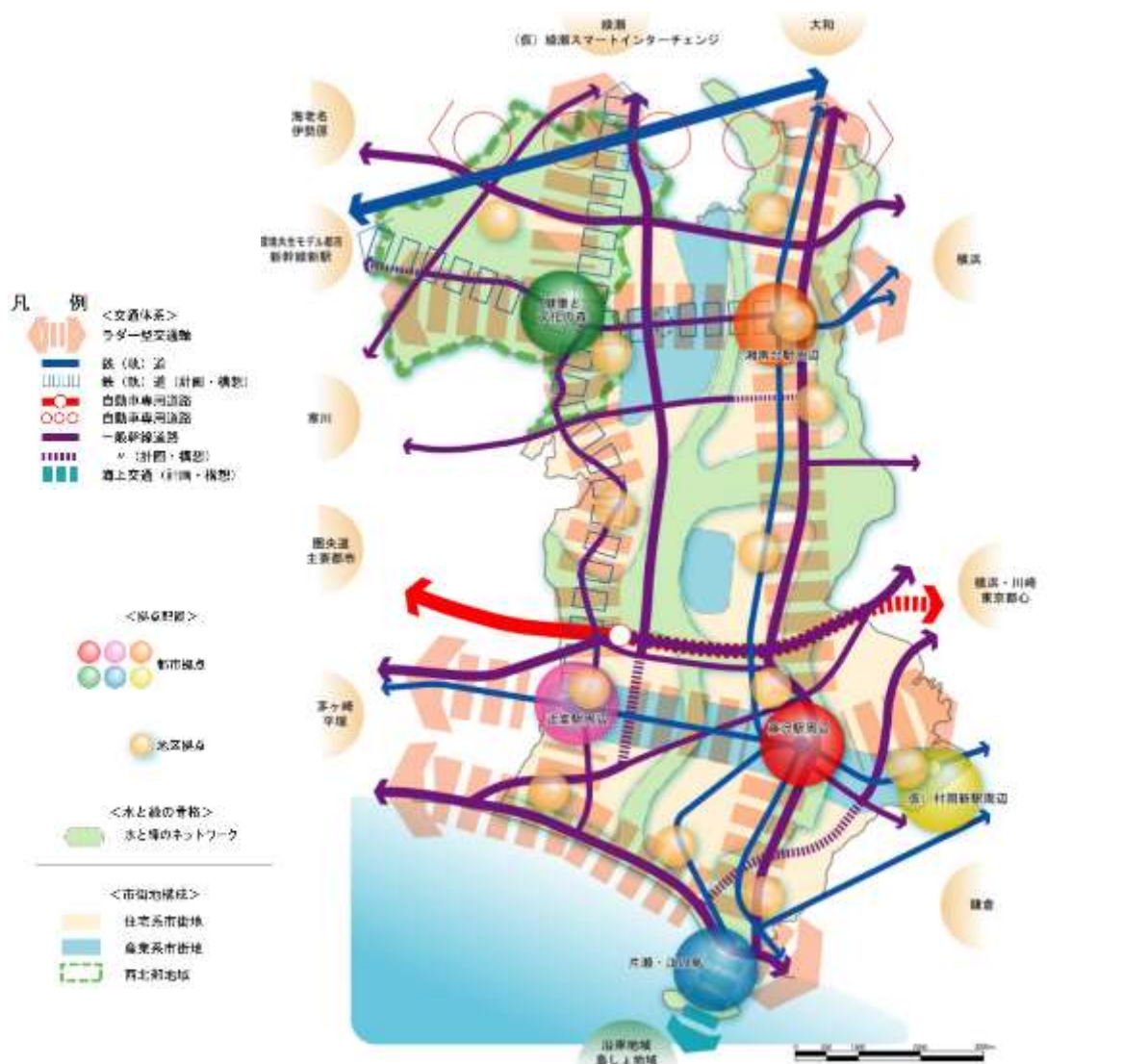
国により制度化された「立地適正化計画」では、少子超高齢社会に対応し、都市で生活する市民に欠かせない福祉や医療、商業といった都市機能をも集約

したコンパクトシティの考え方を具体的に誘導すべき「区域」・「施設」として示すこととしています。

そこで、防災・福祉・医療・子育て・商業・環境・交通・住宅などの様々な課題、現状施策を踏まえたうえで、少子超高齢社会等への対応や今後も安定的な都市運営が求められる中で持続可能なまちづくりを進めていくとともに、藤沢市都市マスタープランで定めた将来都市構造の具現化に向けた取組を推進することを目的に、2017年（平成29年）に「藤沢市立地適正化計画」を策定しました。

この度、策定から概ね5年が経過したこと、2020年（令和2年）6月に都市再生特別措置法及び同年10月に同法施行令が改正され、立地適正化計画に「防災対策や安全確保等の指針」に関する事項などが追加されたこと、また、各種災害ハザードエリアの変更等が生じたことから本計画を改定します。

図表1-2 藤沢市都市マスタープランにおける将来都市構造



資料：藤沢市都市マスタープラン

(4) 計画の位置付け

都市再生特別措置法では、「立地適正化計画は都市マスタープランとの調和が保たれたものでなければならない。(同法第81条第17項)」とされるとともに、「立地適正化計画に記載する住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針は、都市マスタープランの一部とみなす。(同法第82条)」とされていることから、「藤沢市都市マスタープラン」に本計画の一部を位置付けるとともに、「藤沢市市政運営の総合指針」に即しながら、他の部門別計画等との整合を図りつつ、まちづくりを進めます。

2 現状及び課題

(1) 人口

①人口推計

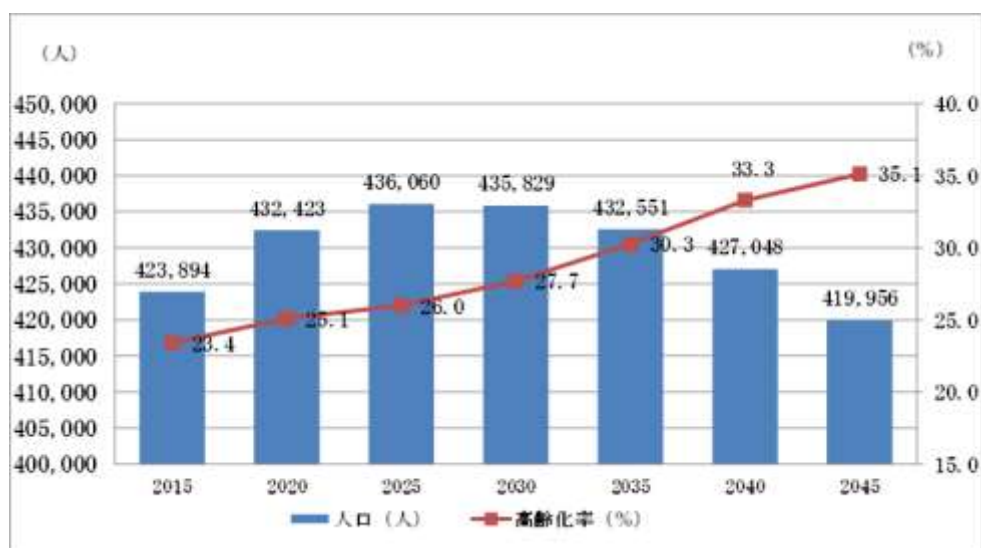
藤沢市の人口を推計した指標としては、国立社会保障・人口問題研究所が行った「日本の地域別将来推計人口」（以下「社人研人口推計」という。）と本市が行った「令和4年度藤沢市将来人口推計」（以下「藤沢市人口推計」という。）の2つがあり、社人研人口推計は2015年（平成27年）、藤沢市人口推計は2020年（令和2年）の国勢調査を基に行っています。

社人研人口推計については、全国的な傾向を加味した推計となっており、ピーク人口を2025年（令和7年）の436,060人、2045年（令和27年）の高齢化率を35.1%と推計しています。

藤沢市人口推計については、今後、藤沢市で見込んでいる大規模開発等を考慮した推計をしており、ピーク人口を2035年（令和17年）の454,018人、2060年（令和42年）の高齢化率を36.3%と推計しています。

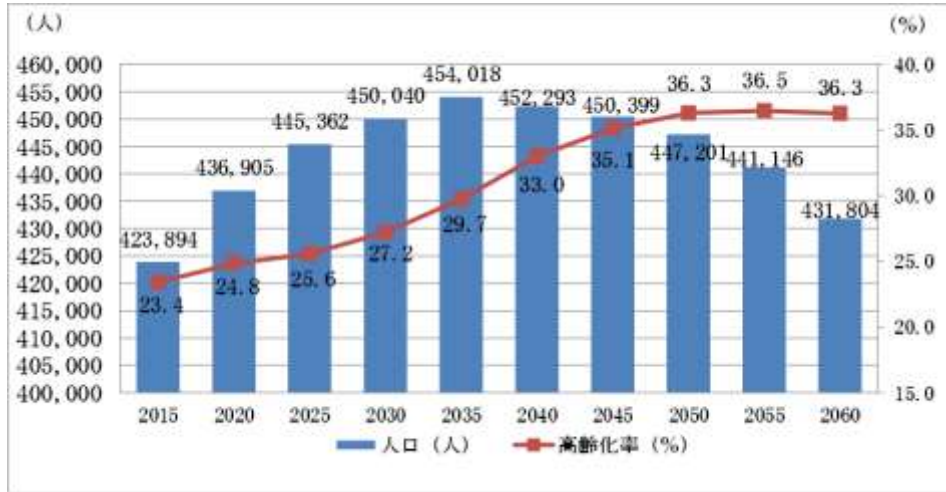
都市の活力を維持するためには、可能な限り人口減少を抑制することが重要となるため、将来に向けて、質の高い魅力ある都市空間の創出が求められています。

図表2-1 日本の地域別将来推計人口（藤沢市）における
2045年（令和27年）までの人口推計及び高齢化率



資料：日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図表 2-2 令和 4 年度藤沢市将来人口推計における
2060 年（令和 42 年）までの人口推計及び高齢化率



資料：令和 4 年度藤沢市将来人口推計

また、『ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン』（第2期藤沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略）（令和4年4月）では、基本方針（人口ビジョン）を「2050年（令和32年）まで人口40万人を維持し、高齢化率40%になっても都市と市民生活の質的低下を招くことなく、都市を『元気に』持続する。」としています。

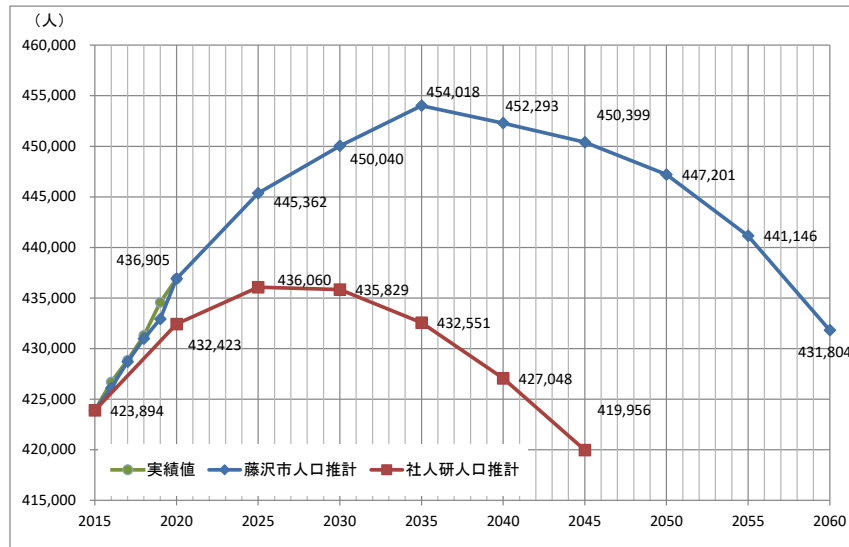
図表2-3 ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョンの概要



資料：ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン

なお、2015年（平成27年）からの現状人口（実績値）については、大規模開発等を含めた藤沢市人口推計と近似しているとともに、社人研人口推計では全国的な傾向を加味しており、本市の動態と乖離していることから、本計画では、藤沢市人口推計の値を推計値として採用しています。

図表2-4 各人口推計と現状人口（実績値）との比較



資料：藤沢市統計年報・国勢調査

②人口集中地区（D I D（Densely Inhabited District））

人口集中地区（以下「D I D」という。）とは、国勢調査の結果を基に、原則として人口密度が1平方km当たり4,000人以上の基本単位区等[※]が隣接し、その隣接する基本単位区との合計人口が5,000人以上の地区のことで、1960年（昭和35年）に国が設定した都市的地域の特質を明らかにする統計上の単位です。

本市のD I Dについては、1970年（昭和45年）では、市街化区域の約50%である約23平方kmでしたが、2015年（平成27年）の国勢調査の結果では、市街化区域におけるD I Dの割合は94.5%、面積約46平方kmとほぼ2倍に増加しており、市街化区域のほぼ全域がD I Dとなっています。

※基本単位区等：国勢調査で利用する市区町村を細分した地域単位

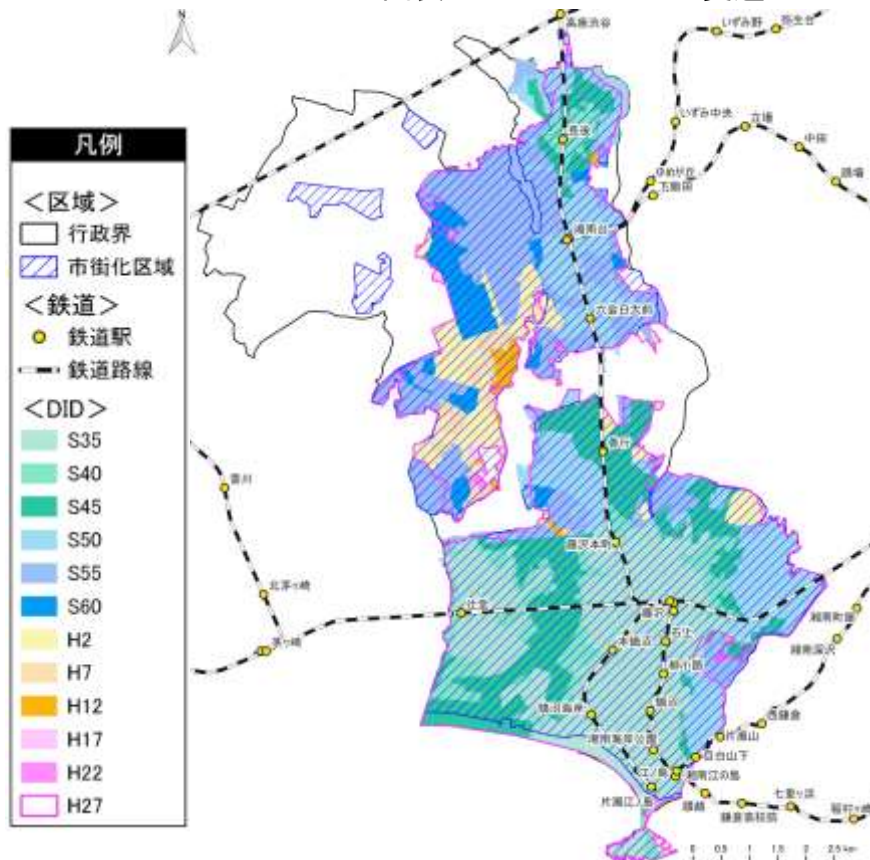
今後もD I Dの規模を維持していくため、居住系、産業系、公共系の都市機能を市街化区域内に維持・誘導することが求められるとともに、市街化調整区域については、人口密度を現況以上に上げないよう、一層の土地利用のコントロールが求められます。

図表 2-5 市街化区域とD I Dの変遷

	市街化区域			DID			市街化区域内におけるD I Dの割合 (%)	
	面積 (平方km)	人口 (人)	密度 (人/平方km)	面積 (平方km)	うち市街化区域内	人口 (人)		密度 (人/平方km)
1960年	—	—	—	12.00	11.64	78,356	6,529.7	—
1965年	—	—	—	14.00	14.12	116,329	8,309.2	—
1970年	46.78	—	—	23.00	21.93	172,723	7,509.7	46.9%
1975年	46.78	—	—	32.00	29.57	218,977	6,843.0	63.2%
1980年	46.85	278,577	5,946.1	38.00	38.85	274,386	7,220.7	82.9%
1985年	46.85	307,183	6,556.7	41.00	41.60	301,737	7,359.4	88.8%
1990年	46.85	328,930	7,020.9	46.00	44.16	322,920	7,020.0	94.3%
1995年	46.85	348,128	7,430.7	46.00	44.11	340,782	7,408.3	94.2%
2000年	46.86	359,065	7,662.5	47.00	43.99	353,673	7,525.0	93.9%
2005年	46.86	375,560	8,014.5	46.21	44.84	368,403	7,971.7	95.7%
2010年	46.86	388,965	8,300.6	46.30	44.92	381,951	8,250.4	95.9%
2015年	47.54	403,552	8,488.7	46.30	44.92	397,519	8,585.7	94.5%

資料：都市計画基礎調査

図表 2-6 D I Dの変遷

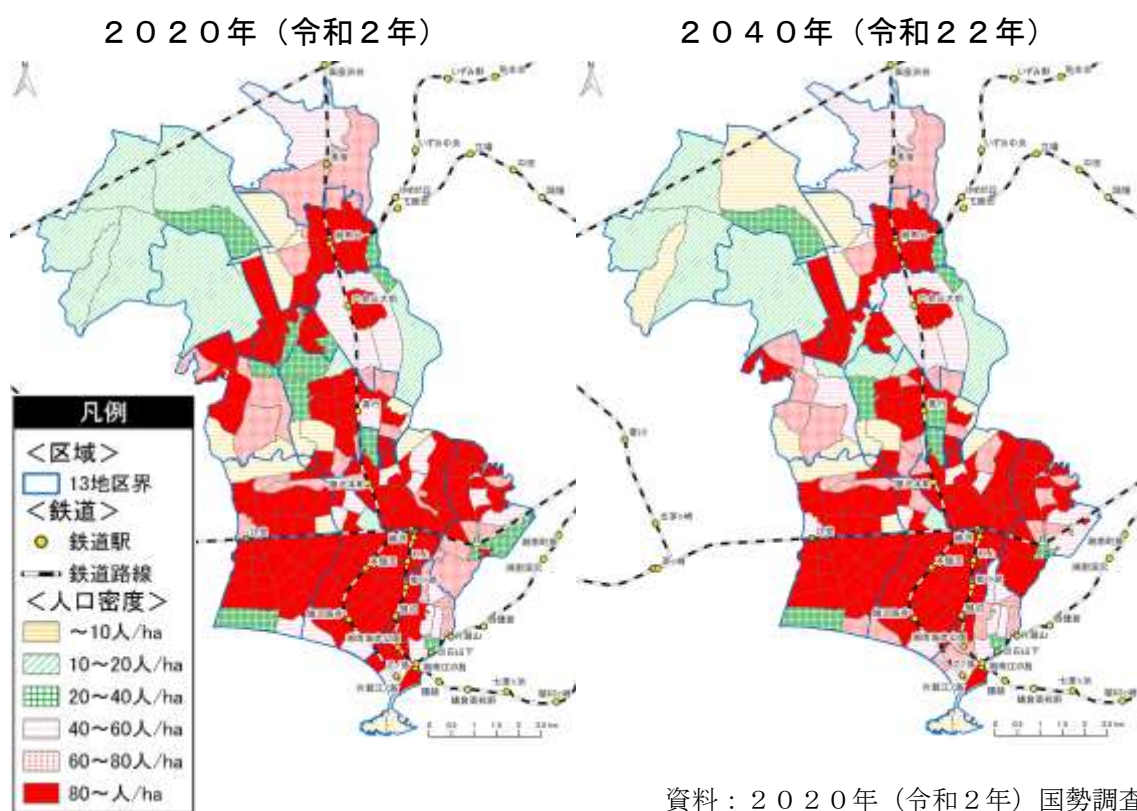


資料：都市計画基礎調査、国土数値情報

また、人口推計における町丁目別の人口密度については、2020年（令和2年）と2040年（令和22年）とを比較しますと、市街化区域では若干減少している区域はありますが、概ね横ばいとなっています。

地区別にみますと、辻堂地区、鵜沼地区、湘南台地区が増加傾向となっており、片瀬地区、湘南大庭地区、善行地区、御所見地区が減少傾向となっています。

図表2-7 町丁目別の人口密度



資料：2020年（令和2年）国勢調査
令和4年度藤沢市将来人口推計（町丁目別に按分処理）

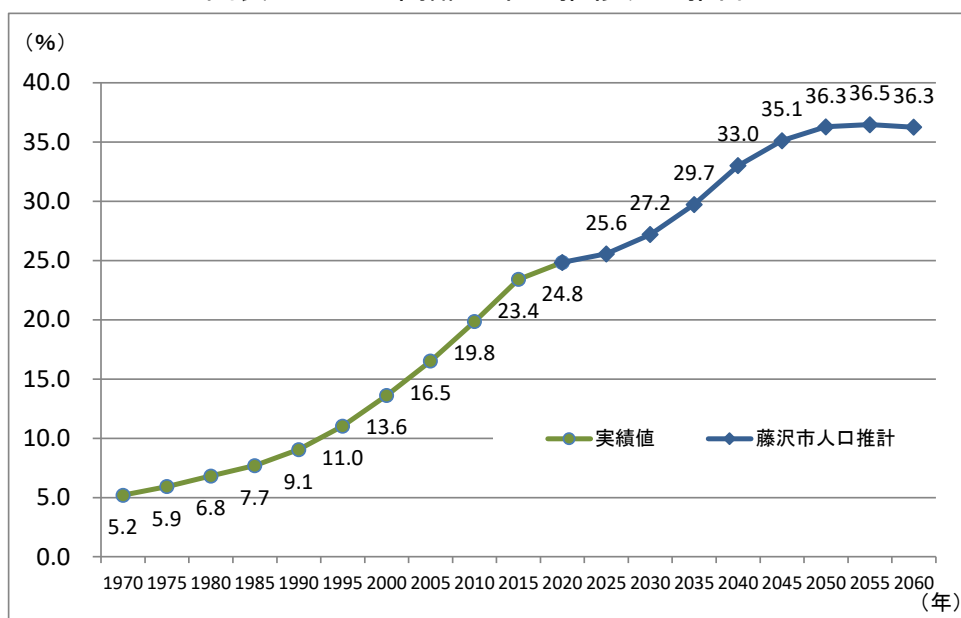
③高齢化率（65歳以上の割合）

本市の高齢化率については、1970年（昭和45年）に約5%でしたが、1995年（平成7年）には10%（10人に1人）を超え、2010年（平成22年）には約20%（5人に1人）、2020年（令和2年）には約25%（4人に1人）となっています。

また、藤沢市人口推計では、2060年（令和42年）には36.3%（3人に1人）と高い高齢化率を示しています。

そのため、超高齢社会に対応した健康、福祉、医療の視点を踏まえたまちづくりが求められます。

図表2-8 高齢化率の推移及び推計

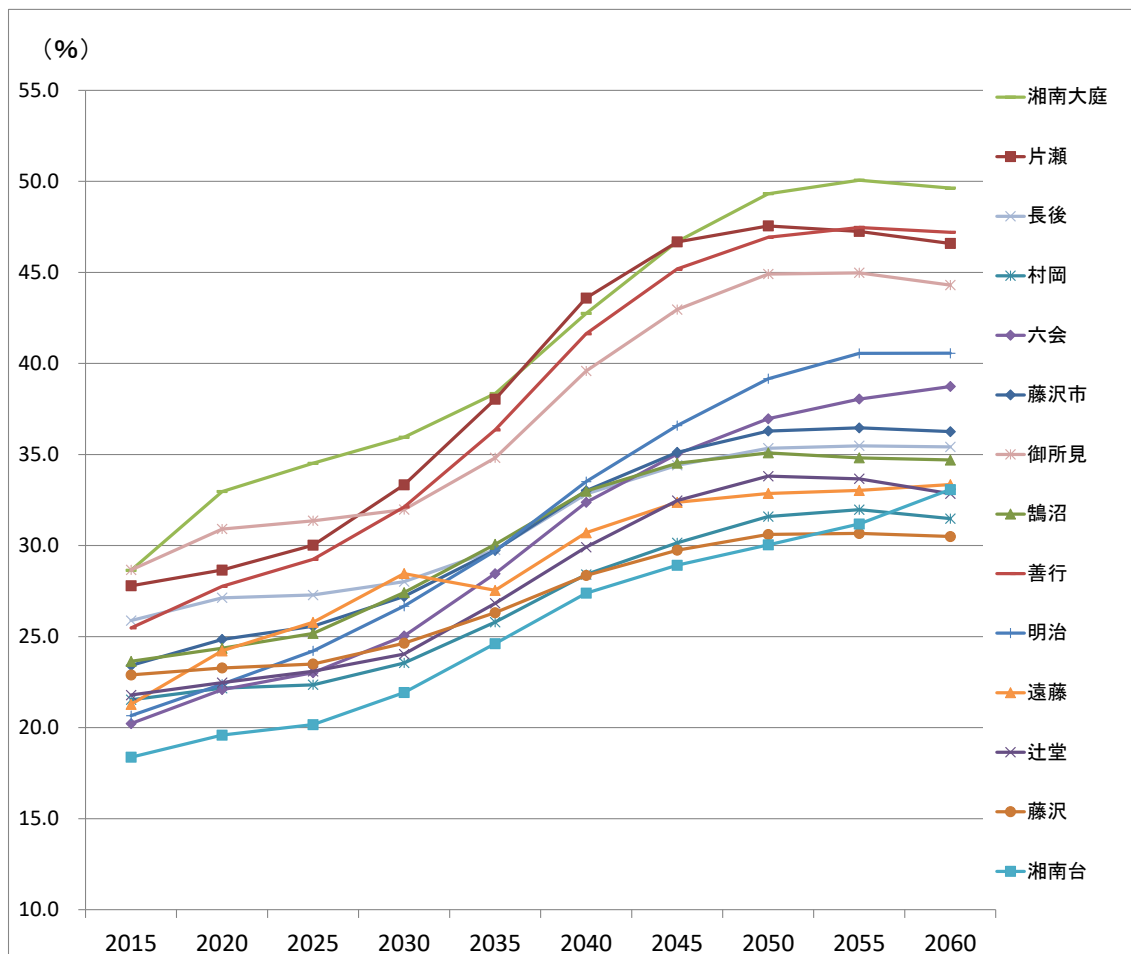


資料：国勢調査・令和4年度藤沢市人口推計

13地区別にみると高齢化率33%（3人に1人）を超えている地区は、湘南大庭地区であり、2030年（令和12年）には片瀬地区を超える推計となっています。

地区によって、高齢化の推移に特徴があるため、地区の特性に合わせたまちづくりが求められます。

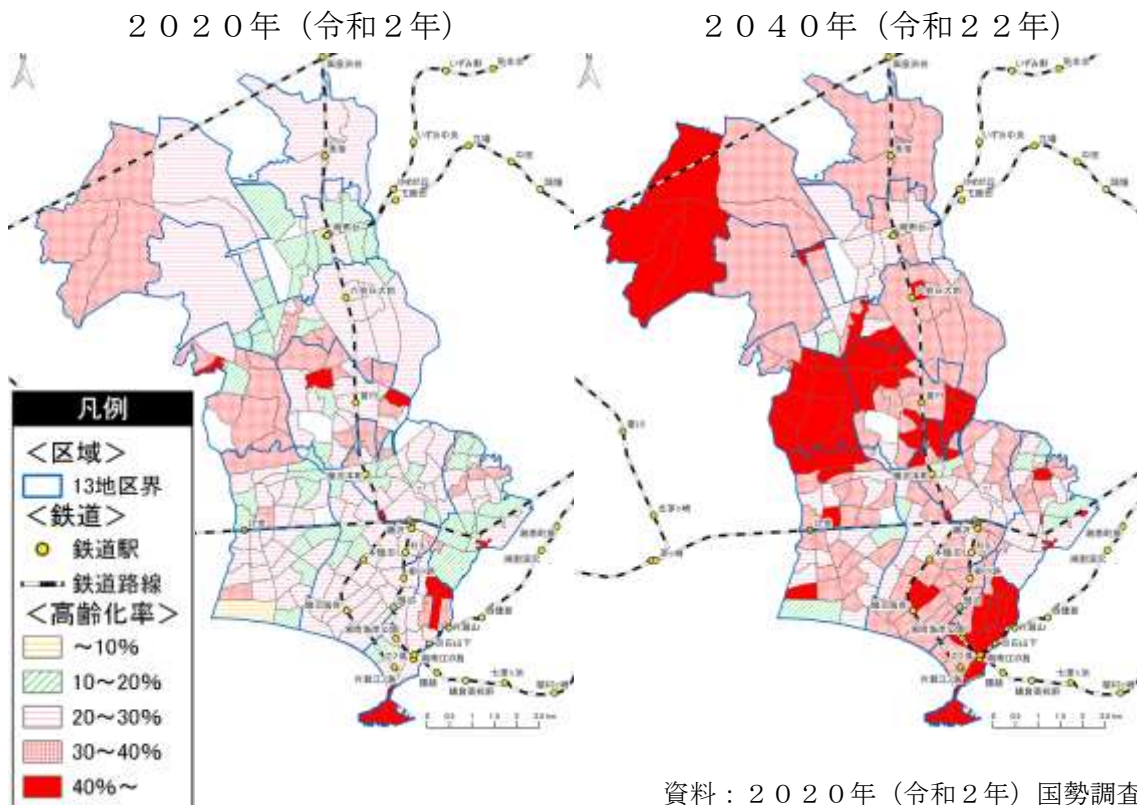
図表2-9 13地区別の高齢化率の推計



資料：令和4年度藤沢市人口推計

また、人口推計における町丁目別の高齢化率について、2020年（令和2年）と2040年（令和22年）とを比較しますと、全体的に増加傾向にあり、特に村岡地区、湘南大庭地区、善行地区については、20%以上増加している区域が複数あります。

図表2-10 町丁目別の高齢化率

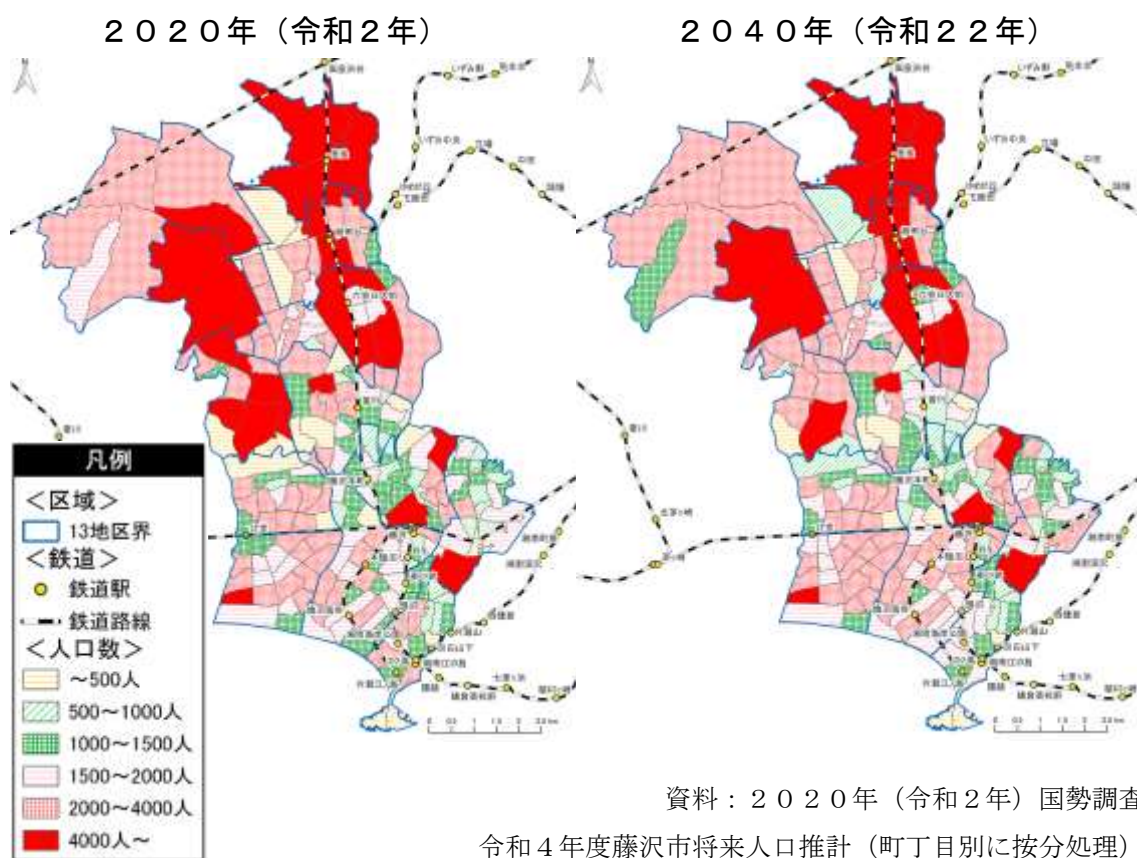


資料：2020年（令和2年）国勢調査
令和4年度藤沢市将来人口推計（町丁目別に按分処理）

④人口増減

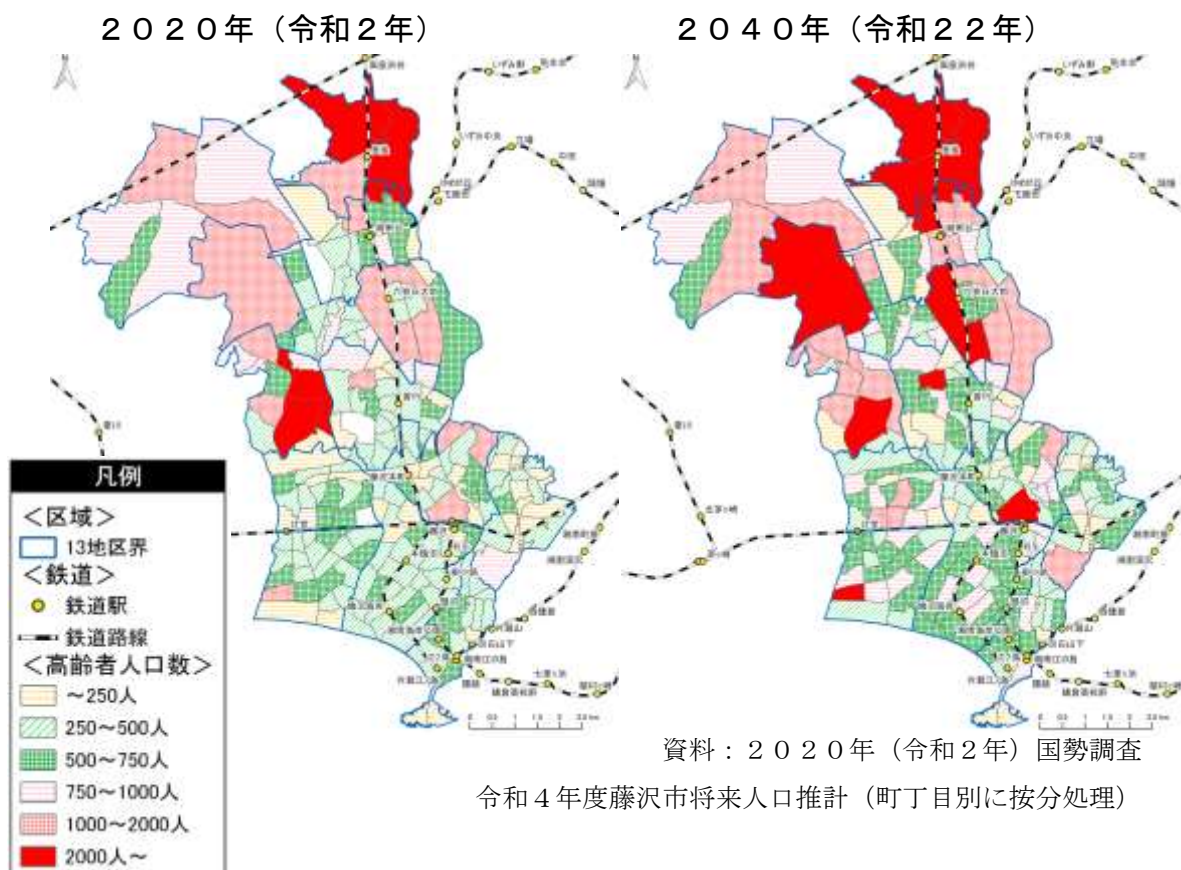
人口推計における町丁目別の人口増減について、2020年（令和2年）と2040年（令和22年）を比較しますと、辻堂地区、鶴沼地区、湘南台地区については増加傾向となっており、片瀬地区、湘南大庭地区、善行地区、御所見地区については減少傾向となっています。

図表2-11 町丁目別の人口数



また、高齢者人口の増減の推移では、市域全体では増加傾向となっていますが、湘南大庭地区や御所見地区などの一部では、人口の減少に合わせ高齢者人口も10%以上減少しています。一方、鶴沼地区や辻堂地区などの一部では50%以上増加するなど、地区による偏りが出ています。

図表2-12 町丁目別の高齢者人口数



また、土地利用状況については、2000年（平成12年）と2015年（平成27年）とを比較すると、農地・山林・商業工業が10%程度減少し、本市の人口の増加に合わせ、住宅が5%程度増加していますが、この15年では、全体としては大きな土地利用の変化はありません。

なお、2000年（平成12年）の調査時は4m未満の道路をその他に計上していましたが、2010年（平成22年）の調査では道路鉄道に計上したため、道路鉄道の大幅な増加が生じたものです。

今後の少子超高齢社会等に対応し、都市活力の維持・創出を図るために、産業系土地利用を維持するとともに、住居系土地利用、公共系土地利用との調和を図ることが求められるとともに、都市と自然との共生を図るため、都市的土地利用と自然的土地利用の調和を図ることが求められています。

図表2-15 土地利用状況の比較

(ha)

	農地	山林	住宅	商業 工業	文教 公共	河川 海浜	道路 鉄道	その他	合計
2000年	1321.7 (19.0%)	427.3 (6.1%)	2152.9 (31.0%)	802.1 (11.5%)	492.2 (7.1%)	271.6 (3.9%)	821.0 (11.8%)	662.2 (9.5%)	6,951.0
2005年	1235 (17.8%)	419 (6.0%)	2258.7 (32.5%)	759.6 (10.9%)	532.7 (7.1%)	289.0 (4.2%)	821.1 (11.8%)	635.9 (9.1%)	6,951.0
2010年	1136.6 (16.4%)	392.3 (5.6%)	2233.4 (32.1%)	725.4 (10.4%)	496.1 (7.1%)	290.2 (4.2%)	972.0 (14.0%)	705.0 (10.1%)	6,951.0
2015年	1089.3 (15.7%)	381.8 (5.5%)	2287.2 (32.9%)	737.6 (10.6%)	542.3 (7.8%)	279.3 (4.0%)	999.6 (14.4%)	633.9 (9.1%)	6,951.0

資料：都市計画基礎調査

②開発許可の動向

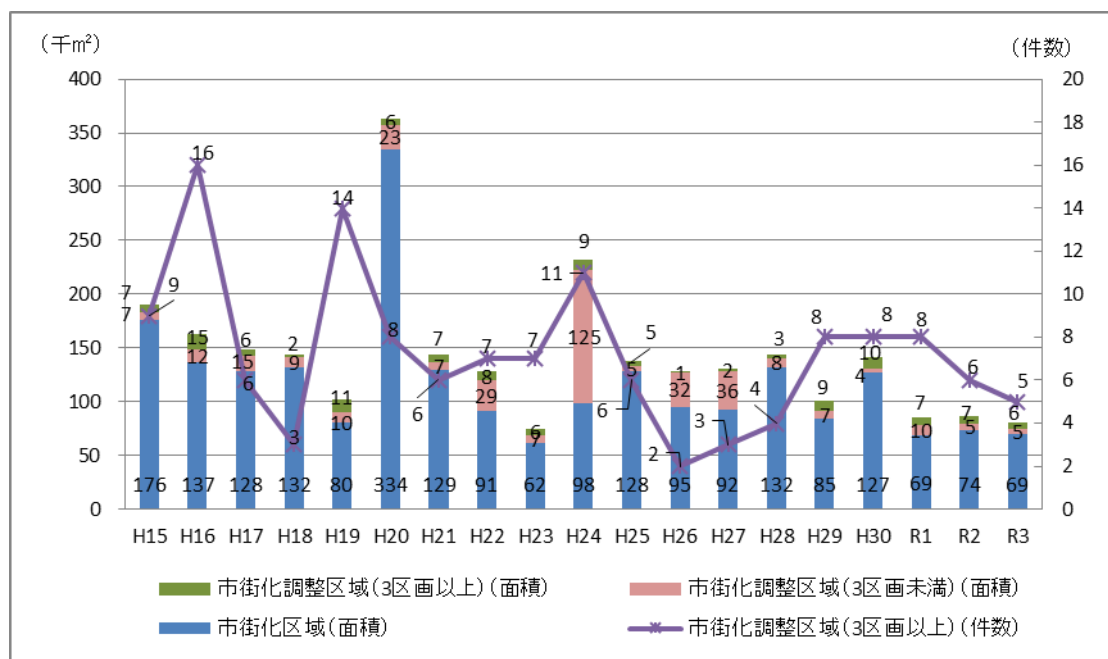
2003年度(平成15年度)から20年間の開発許可の推移をしてみると、開発面積は市街化区域で年平均11万2千㎡、市街化調整区域(3区画以上)で年平均6千㎡、市街化調整区域(3区画未満)で年平均1万8千㎡となっており、各年度に若干の増減はありますが、概ね各年度とも同程度の実績となっています。

また、市街化調整区域内における3区画以上の開発許可の件数については、2014年度(平成26年度)は2件、2019年度(平成31年度)等は3件のみですが、この20年間の年平均では7件と、こちらも各年度同程度の実績となっております。

開発許可面積の5%程度ではありますが、現在も市街化調整区域での開発行為が行われています。

開発に当たっては、望ましい土地利用を実現するための適切な誘導を図ることが求められています。

図表2-16 開発許可面積の推移



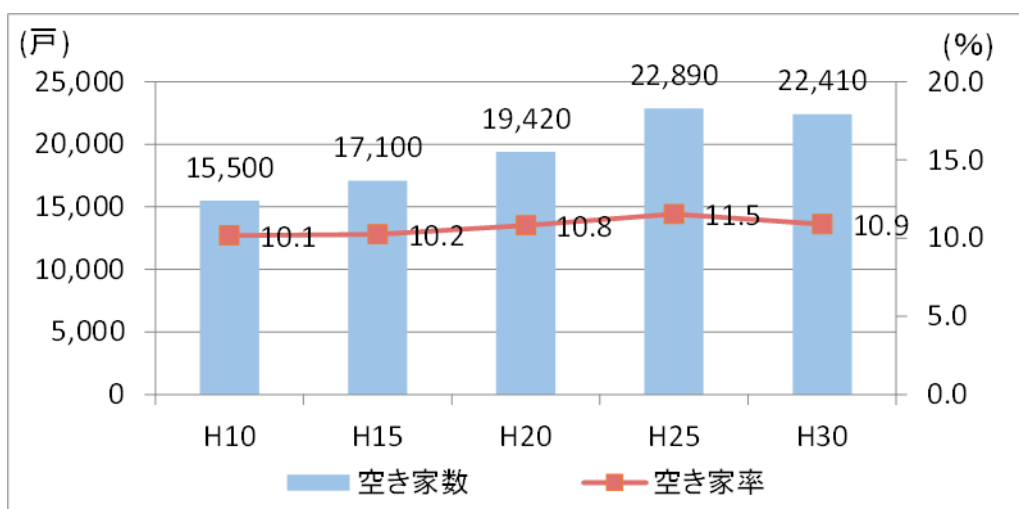
資料：開発許可台帳

③空き家の動向

1998年度（平成10年度）から2013年度（平成25年度）にかけて、空き家数、空き家率ともに年々増加していましたが、2018年度（平成30年度）には減少しています。なお、空き家率は概ね神奈川県全体の平均と同等の数値となっています。

増加する空き家に対しては、望ましい土地利用の観点から、適切な対策が求められています。

図表2-17 藤沢市の空き家数と空き家率の推移



※空き家には、二次的住宅（別荘等）や賃貸用、売却用の住宅を含む。

資料：住宅・土地統計調査（総務省）

図表2-18 神奈川県内の空き家の動向

	H15			H30		
	住宅総数 (戸)	空き家数 (戸)	空き家率	住宅総数 (戸)	空き家数 (戸)	空き家率
横浜市	1,537,380	148,830	9.7%	1,835,800	178,300	9.7%
川崎市	602,180	62,000	10.3%	777,800	73,800	9.5%
相模原市	265,120	23,250	8.8%	349,700	36,200	10.4%
横須賀市	177,060	21,600	12.2%	194,330	28,750	14.8%
鎌倉市	74,250	7,940	10.7%	81,250	9,460	11.6%
茅ヶ崎市	90,210	8,060	8.9%	109,550	9,270	8.5%
藤沢市	166,980	17,100	10.2%	205,850	22,410	10.9%
神奈川県	3,752,000	391,600	10.4%	4,503,500	484,700	10.8%

※空き家には、二次的住宅（別荘等）や賃貸用、売却用の住宅を含む。

資料：住宅・土地統計調査（総務省）

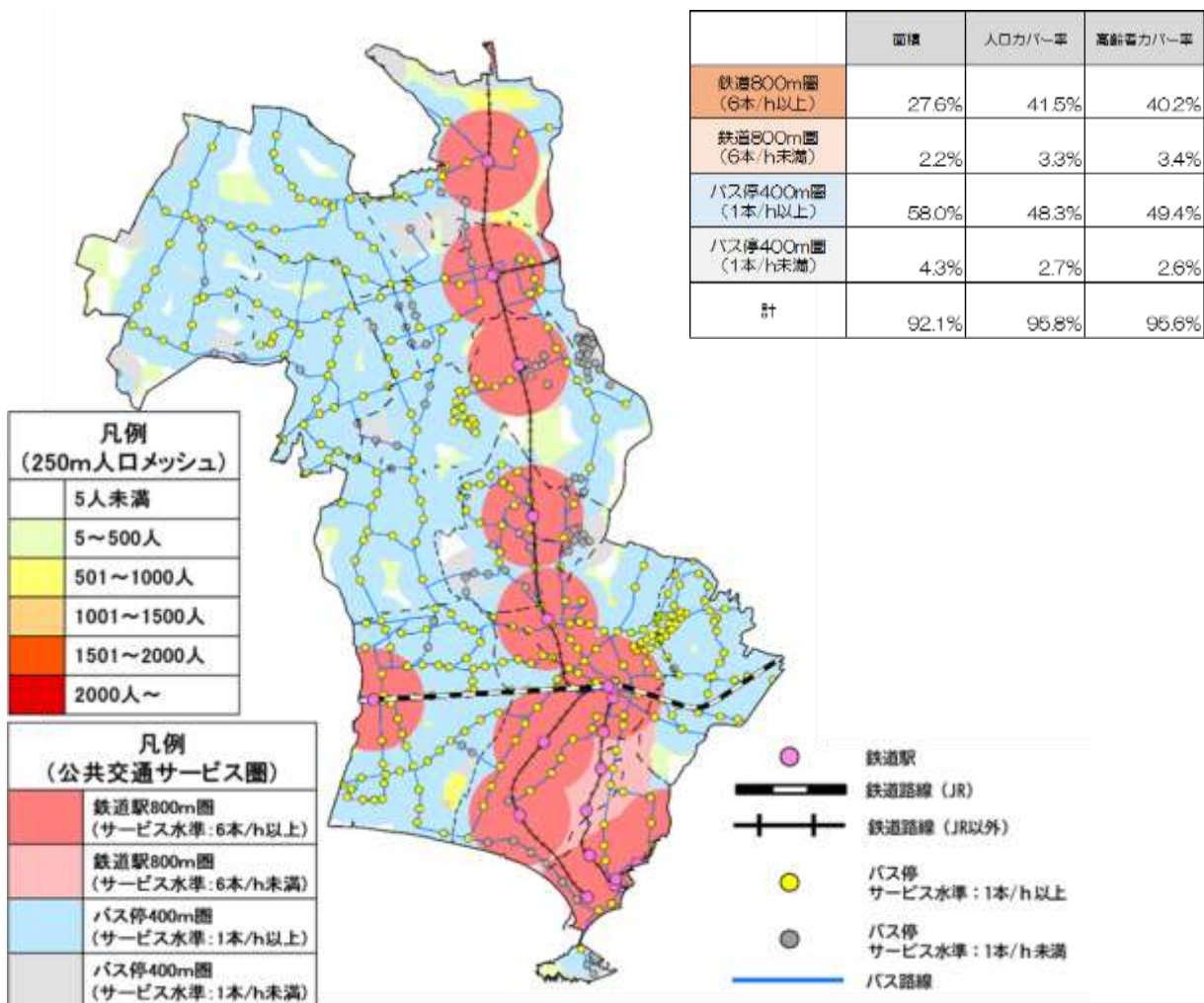
(3) 都市交通

①公共交通のサービス圏域

鉄軌道については、南部地域の東西方向にJR東海道本線、東側の南北方向に小田急江ノ島線、北部地域の湘南台駅に相模鉄道、横浜市営地下鉄が接続し、骨格的な交通ネットワークを形成しています。また、藤沢駅から江ノ島電鉄線、湘南江の島駅から湘南モノレールが運行しています。

バスについては、主に藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅を起点として、バス網が形成されています。南部地域、小田急江ノ島線善行駅以北の駅間の一部や、西北部地域など、鉄道、バスのサービス圏域から外れる地域があります。

図表 2-19 公共交通のサービス圏域

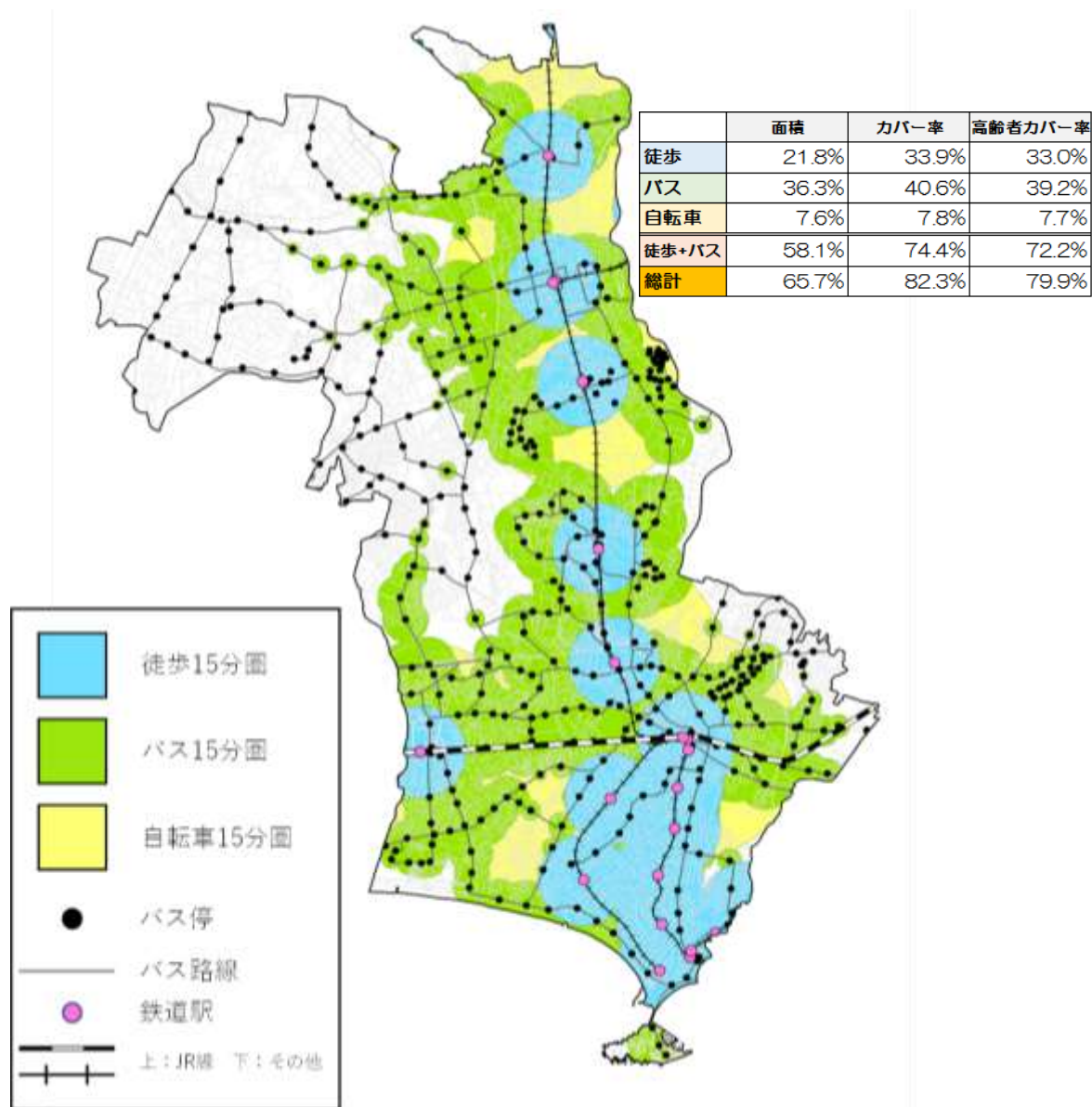


資料：藤沢市都市交通計画

また、現在、徒歩・バスによって最寄り駅まで15分で行ける圏域の人口割合は、約7割となっています。徒歩・バスに自転車を加えると約8割を超えます。

15分圏域から外れている地域としては、村岡地区、湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区などにあります。

図表2-20 最寄り駅まで15分圏の状況



資料：藤沢市都市交通計画

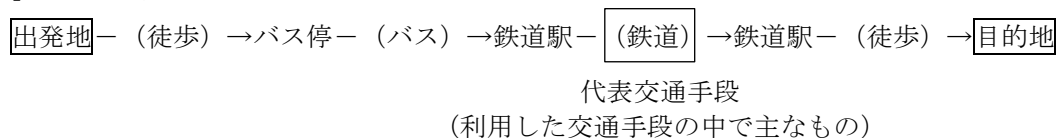
②パーソントリップ調査の結果

本市の2018年（平成30年）のパーソントリップ調査※における代表交通手段の構成は、鉄道28.0%、バス3.2%、自動車26.2%、自転車14.4%、徒歩25.9%となっております。

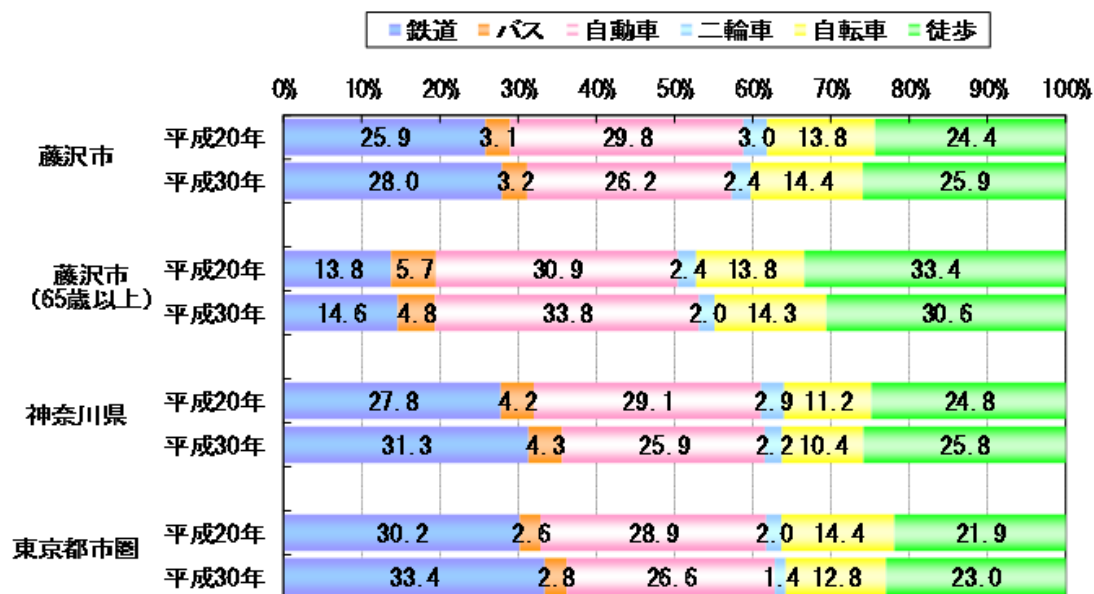
本市の2008年（平成20年）のパーソントリップ調査の結果と比べ、鉄道、バス、自転車、徒歩の利用割合が上昇する一方で、自動車の利用割合が約4%低下しています。

※パーソントリップ調査：「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので、トリップ（人がある目的をもって「出発地」から「目的地」へと移動する単位）で表す。

【例】 1トリップ



図表2-21 パーソントリップ調査による代表交通手段



資料：2008年（平成20年）・2018年（平成30年）

東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 経済活動

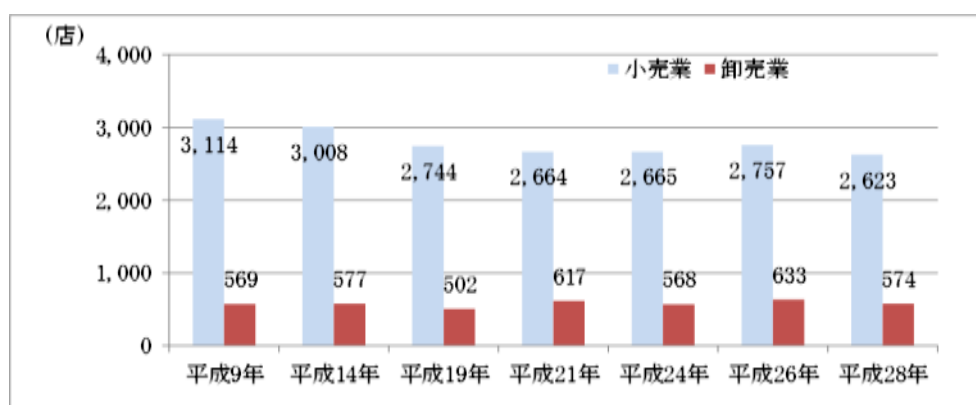
① 商業

近年の大型店の進出やインターネットによる通販の拡大等により、消費者の選択肢が非常に幅広くなっている中、本市の卸売業・小売業の事業所数は、ほぼ横ばいとなっています。

一方、近年は郊外にも専門店、コンビニエンスストア、スーパーが多数進出して、買い物客の流れが変化しており、商店会連合会に加入している商店街の数や店舗数が減少しているのが現状です。

さらに、郊外への大型店舗の出店などにより、藤沢駅をはじめとする駅周辺商業施設の集客力が低下しており、周辺都市の商業施設との都市間競争の中で、事業者も含めた魅力あるまちづくりが課題となっています。

図表 2-22 卸売業と小売業の推移



資料：1997年（平成9年）～2007年（平成19年）（商業統計）
2009年（平成21年）～（経済センサス基礎調査）

図表 2-23 商店会連合会加入商店数等の推移



②工業

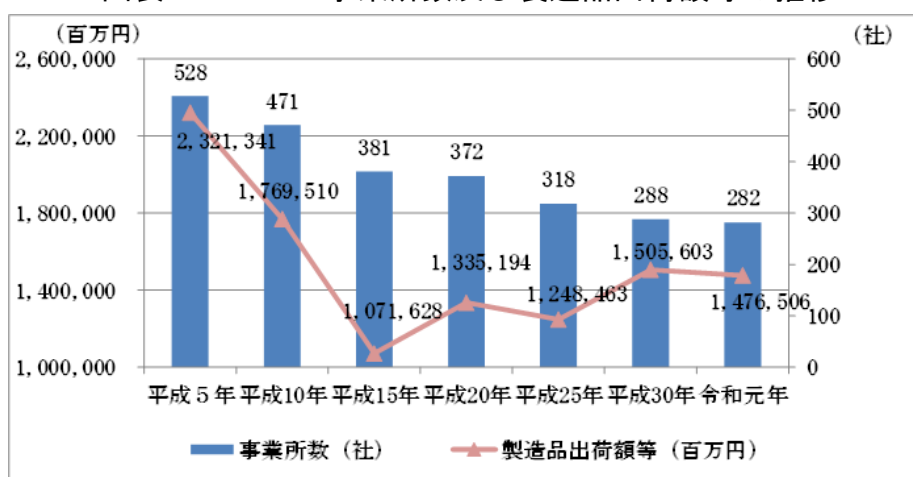
本市の工業は、大規模・近代的設備工場が主力となっており、製造品出荷額等の約7割を従業員1,000人以上の工場が占めています。

また、事業所数については減少傾向にあります。製造品出荷額等については近年横ばいとなっており、令和元年度の製造品出荷額等は、川崎市、横浜市に次ぐ県内第3位となっています。

一方、海外生産比率の引上げや国際展開の強化を図る企業が増加する傾向も見られます。

安定的な都市運営を持続するためにも、既存工業の維持を図るとともに成長分野の企業の誘致や新産業創出への取組が求められています。

図表 2-24 事業所数及び製造品出荷額等の推移



資料：藤沢市統計年報

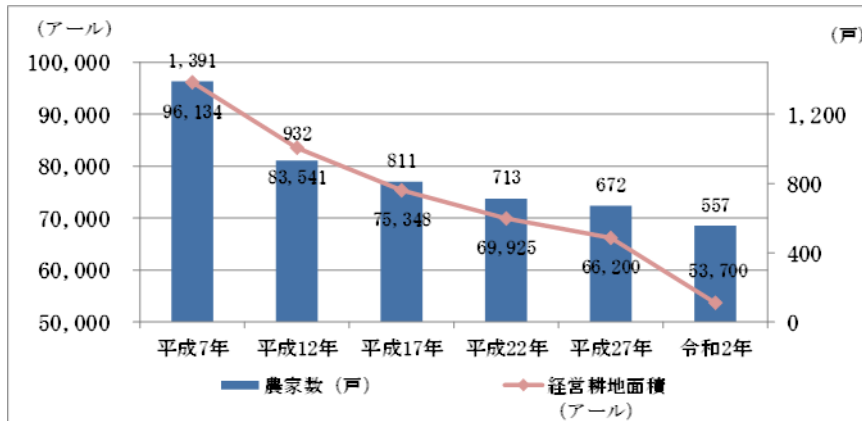
③農業

本市の農業は、御所見地区・六会地区を中心に行われておりますが、高齢化に伴う農業従事者の減少や都市化の進展等といった全国的な課題を同様に抱え、農家数[※]、経営耕地面積[※]はともに減少傾向にあり、1995年（平成7年）から2020年（令和2年）の25年間で農家数は6割減少しています。

藤沢産ブランドを確立し、地域の消費者と結びつけた藤沢の農業の維持を図ることが求められています。

※農家数、経営耕地面積：2000年（平成12年）以降は自給的農家を含まず販売農家のみの数値

図表 2-25 農家数と経営耕地面積の推移



資料：農林業センサス

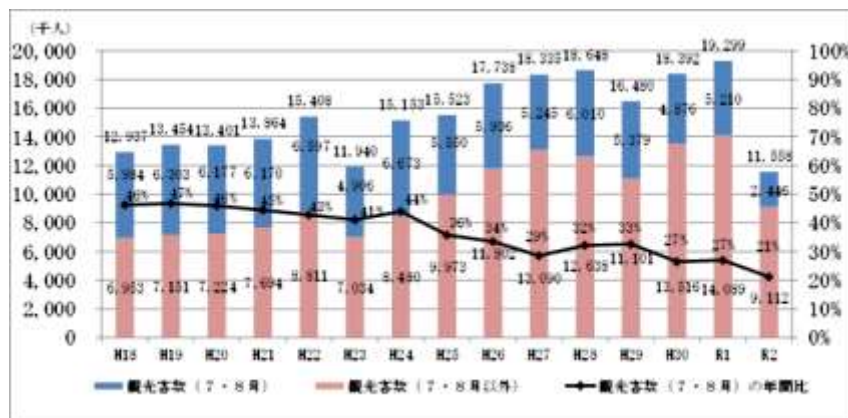
④観光

本市の観光は、江の島を中心に夏の海水浴客等で賑わっていましたが、近年は秋や冬のイベントの充実を図り、通年型観光地化が図られるとともに、北部の豊かな自然を活かしたイベントの実施など、北部観光にも力を入れています。また、遊行寺、旧藤沢宿のエリアでは、歴史と景観を踏まえた街なみ継承と連携した観光も推進しています。

2019年（令和元年）の年間観光客数は、前年からおよそ900千人増加し、19,000千人を超えましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、翌年の2020年（令和2年）は大幅に減少しています。

多様化する国内外からの観光客に対応した更なる観光誘客を図るとともに、消費観光に結び付く、新たな観光資源の創出が必要となっています。

図表 2-26 観光客数の推移



資料：藤沢市統計年報

(5) 地価公示・地価調査

本市の地価公示については、2011年(平成23年)と2021年(令和3年)との10年間で、各標準地の地価が85%~114%の幅で増減しており、平均では約101%とほぼ横ばいとなっています。

図表2-27 地価公示の比較(両年にデータがある標準地を対象)

用途	NO	標準地の所在及び地番	地価公示(円/m)		10年間の増減(円)	10年間の対比率	用途	NO	標準地の所在及び地番	地価公示(円/m)		10年間の増減(円)	10年間の対比率	
			2011年(平成23年)	2021年(令和3年)						2011年(平成23年)	2021年(令和3年)			
住居系	1	辻堂東海岸1丁目7239番542	236,000	223,000	-13,000	94%	住居系	29	大観3丁目820番28	169,000	166,000	-3,000	98%	
	2	湘南台4丁目2番17	243,000	277,000	34,000	114%		30	亀井野字上屋敷添1358番3	153,000	149,000	-4,000	97%	
	3	渡内4丁目705番17	136,000	132,000	-4,000	97%		31	石川5丁目25番35外	166,000	162,000	-4,000	98%	
	4	鵜沼神明2丁目1013番3	157,000	155,000	-2,000	99%		32	村岡東1丁目11番8	179,000	183,000	4,000	102%	
	5	辻堂元町2丁目2989番	212,000	222,000	10,000	105%		33	鵜沼石上2丁目11番6	284,000	318,000	34,000	112%	
	6	辻堂3丁目6353番17	248,000	268,000	20,000	108%		34	石川3丁目8番15外	154,000	150,000	-4,000	97%	
	7	下土棚字新屋敷538番18	141,000	137,000	-4,000	97%		35	本鵜沼5丁目3289番2外	209,000	211,000	2,000	101%	
	8	長後字宿中分904番10	150,000	146,000	-4,000	97%		36	本鵜沼4丁目3542番3	231,000	216,000	-15,000	94%	
	9	藤が岡2丁目20番7	186,000	190,000	4,000	102%		37	本藤沢7丁目4462番3	180,000	182,000	2,000	101%	
	10	羽鳥5丁目901番159	177,000	201,000	24,000	114%		38	片瀬山1丁目650番26	204,000	174,000	-30,000	85%	
	11	白旗2丁目2231番26	168,000	170,000	2,000	101%		39	亀井野3丁目28番5	243,000	247,000	4,000	102%	
	12	立石1丁目3257番12	160,000	162,000	2,000	101%		40	辻堂元町5丁目5315番2外	238,000	250,000	12,000	105%	
	13	花の木5437番28	175,000	177,000	2,000	101%		41	藤沢字東横須賀575番16外	332,000	326,000	-6,000	98%	
	14	片瀬4丁目2201番98外	243,000	218,000	-25,000	90%		42	南藤沢2番1外	1,420,000	1,550,000	130,000	109%	
	15	本鵜沼2丁目3640番5	238,000	223,000	-15,000	94%		43	鵜沼石上2丁目3番2	350,000	342,000	-8,000	98%	
	16	鵜沼神明4丁目365番3	169,000	170,000	1,000	101%		44	湘南台2丁目4番8	642,000	635,000	-7,000	99%	
	17	村岡東4丁目13番3	159,000	157,000	-2,000	99%		45	下土棚字新屋敷468番9	240,000	235,000	-5,000	98%	
	18	鵜沼海岸5丁目4347番19	248,000	223,000	-25,000	90%		46	鵜沼桜が岡3丁目6032番2	229,000	226,000	-3,000	99%	
	19	善行1丁目10番46	186,000	189,000	3,000	102%		47	鵜沼海岸2丁目6599番41外	306,000	299,000	-7,000	98%	
	20	藤沢4丁目6263番69	177,000	179,000	2,000	101%		48	藤沢字東横須賀532番4	520,000	512,000	-8,000	98%	
	21	打戻字上ノ原1860番5	127,000	118,000	-9,000	93%		49	鵜沼桜が岡3丁目6032番2	277,000	271,000	-6,000	98%	
	22	天神町1丁目17番20	166,000	168,000	2,000	101%		50	湘南台1丁目9番2	411,000	402,000	-9,000	98%	
	23	亀井野字土橋401番17	165,000	168,000	3,000	102%		51	鵜沼橋1丁目2番4	417,000	420,000	3,000	101%	
	24	弥勒寺4丁目681番17	188,000	192,000	4,000	102%		52	遠藤字向原2002番1外	64,000	62,500	-1,500	98%	
	25	大庭字小ヶ谷5335番3	142,000	138,000	-4,000	97%		53	弥勒寺字前河内92番1外	94,200	92,000	-2,200	98%	
	26	辻堂太平台1丁目5355番21	227,000	214,000	-13,000	94%		54	葛原字下滝谷1674番	5,100	4,700	-400	92%	
	27	川名字通町592番2外	155,000	151,000	-4,000	97%		調整区域	54	葛原字下滝谷1674番	5,100	4,700	-400	92%
	28	大観3丁目820番28	190,000	199,000	9,000	105%				上記標準地の平均	249,436	251,052	1,617	101%

資料：地価公示(国土交通省土地鑑定委員会)

また、神奈川県の実施している地価調査の結果によると本市の住宅地における地価は、2012年（平成24年）から2022年（令和4年）の10年間で増加率約104%と若干増加し、神奈川県全体の約103%より少し高くなっています。

なお、2022年度（令和4年度）の地価は川崎市・横浜市に次いで三番目の数値、増加率は5番目の数値となっています。

図表2-28 地価調査の比較

	地価（千円）		増加率
	平成24年	令和4年	
横浜市	211.6	237.4	112.2%
川崎市	242.3	280.5	115.8%
相模原市	131.5	146.8	111.6%
藤沢市	201.3	209.3	104.0%
横須賀市	128.6	107.5	83.6%
鎌倉市	200.1	194.2	97.1%
茅ヶ崎市	200	196.8	98.4%
大和市	173.5	187.2	107.9%
神奈川県	178.2	183.3	102.9%

資料：かながわ地価レポート（神奈川県）

(6) 災害対策

①津波対策

本市の海岸線の延長は約7,000mあり、沿岸地域は市街化が進み、幹線道路沿いを除き、ほとんどが低層住宅地となっています。また、海水浴シーズンには約148万人(2018年(平成30年)から5年間の年平均(注))が訪れるなど、一年を通して観光客をはじめ大勢の人々が利用しています。

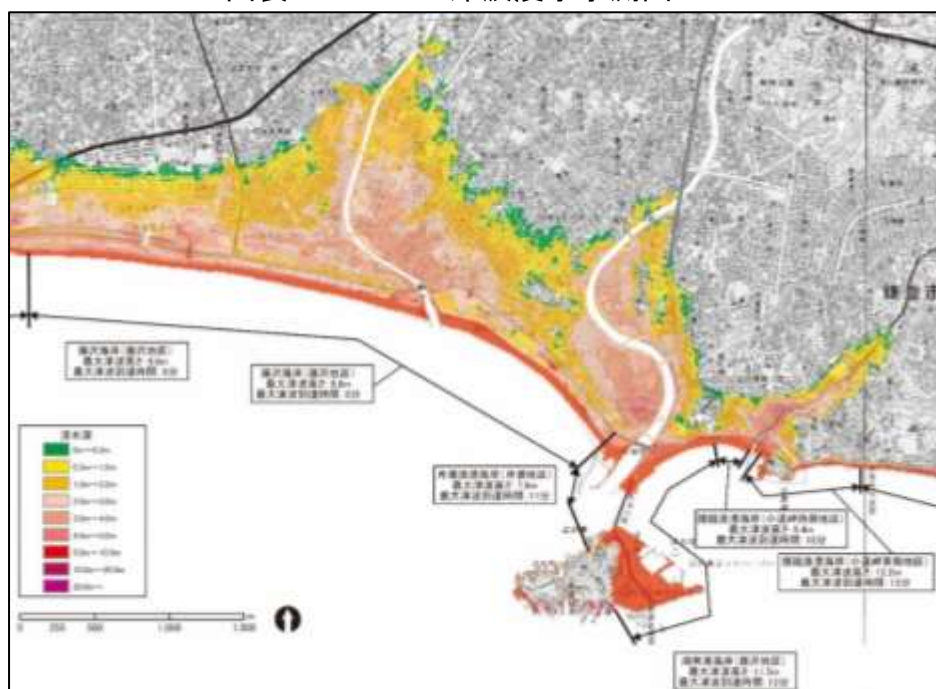
東日本大震災以前の地震による津波想定は、「南関東地震(関東大震災の再来型)」を想定し、津波高さは2mから3mとしてきましたが、東日本大震災以降、想定される最大規模の地震による津波想定に見直され、現在は「相模トラフ沿いの海溝型地震(西側モデル)」による津波(最大津波高さ11.5m、到達時間12分)を想定としています。

津波対策については、これまで避難に必要な橋りょうの耐震化や津波避難場所の確保、ふじさわ防災ナビ等を活用した意識啓発や津波避難訓練等、ハード・ソフトの両面から対策を講じています。

新たな津波想定に対しては、浸水区域が南部の低層住宅地に広がることから、津波避難場所の拡大など、これまでの対策を一層推進することが求められます。

(注)：2020年(令和2年)、2021年(令和3年)の観光客数については、コロナ禍により著しく少なかったことから、算出から除外しました。

図表2-29 津波浸水予測図



資料：相模トラフ沿いの海溝型地震(西側モデル)による津波浸水想定図(神奈川県(平成27年))

②土砂災害対策

本市は、平坦部と丘陵部からなる地勢で、台地及び丘陵部は市域の約60%を占め、丘陵末端部の崖状地の一部は、土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域に指定されています。また、土砂災害特別警戒区域が2021年（令和3年）5月25日に指定されました。

土砂災害対策として、急傾斜地崩壊危険区域に関しては、県と連携し、崩壊防止対策を進めるとともに、ハザードマップ等による情報の周知を行っています。今後は、自然災害を回避した土地利用の促進や、危険箇所の対策工事を計画的に進めている神奈川県との連携、土砂災害警戒区域等における警戒避難体制の整備等を進め、安全対策を推進することが求められます。

図表2-30 急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定状況

	区域名	面積(ha)	延長(m)	指定時の 家屋数(戸)	崩壊防止工事 施工延長(m)	進捗率(%)
	急傾斜地 崩壊危険区域	藤沢	2.29	213.4	53	213.4
大鋸		1.47	189.2	13	60.6	32.0
大鋸B		1.62	318.4	31	278.4	87.4
江の島		0.43	123.2	42	123.2	100.0
大庭		3.54	219.0	19	219.0	100.0
江の島B		0.85	130.0	22	86.1	66.2
片瀬		1.90	250.0	25	247.5	99.0
大鋸B		1.35	316.4	32	316.4	100.0
江の島C		1.49	256.7	47	212.2	82.7
片瀬目白山		1.24	160.6	14	160.6	100.0
江の島D		0.39	83.7	23	83.7	100.0
藤沢4丁目		1.32	243.8	33	149.9	61.5
片瀬1丁目		1.39	155.8	24	150.3	96.5
川名		0.60	125.0	21	125.0	100.0
江の島2丁目		0.55	177.6	27	177.6	100.0
伊勢山辺		0.22	88.6	16	88.6	100.0
西富2丁目		0.19	63.6	6	63.6	100.0
みその台		0.05	20.0	53	20.0	100.0
計		20.89	3,135.0	501	2,776.1	88.6
土砂災害警戒区域	計	191箇所				
土砂災害特別警戒区域	計	174箇所				

資料：市政の概要（2022年度（令和4年度））、藤沢市資料

③洪水浸水対策

本市では、人口増加に伴い、都市的土地利用が増える一方で、自然的土地利用が減少し、本来流域の持っている保水・遊水機能の減少に伴う都市型水害が増加しています。

そのため、都市河川の整備を推進するとともに、雨水貯留施設や遊水地等の整備による流域の保水・遊水機能の確保を図ることが重要です。

二級河川である境川及び引地川については、特定都市河川※に指定され、神奈川県や流域内の地方公共団体をはじめとした関係者が連携して、流域全体の治水対策に取り組む「流域治水プロジェクト」（2021年（令和3年）3月、9月）に基づき、さらなる浸水対策を進めることが求められます。

※特定都市河川：都市部を流れる河川であって、その流域において著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあるにもかかわらず、河道等による浸水被害の防止が市街化の進展により困難なものうち、国土交通大臣又は都道府県知事が特定都市河川浸水被害対策法に基づき区間を限って指定するもの。

図表 2-31 境川水系流域治水プロジェクト位置図
(2021年（令和3年）9月)



資料：境川水系流域治水プロジェクト（2021年（令和3年）9月公表）

(7) 公共施設等

① 公共施設等の更新

公共施設等（公共建築物、道路、下水道、公園等）の多くは昭和30年代から昭和50年代における人口増加に合わせ整備拡充を行ったことから、施設の老朽化、施設更新時期の集中など課題が多くあり、公共建築物、道路、橋りょうを現在の規模のまま更新すると仮定した場合における今後30年間で必要な更新経費は約5,879億円、年平均約196億円と試算しています。

今後の財政状況や単年度に一斉に施設更新を迎える年度があることなどを踏まえると、公共施設等を単純に更新していくことは、極めて困難な状況であり、公共施設等の適正な維持管理、長寿命化、機能集約等を推進する必要があります。

図表2-32 公共施設等の施設類型ごとの施設数等

施設類型	施設数等		建設後50年以上経過する施設の割合		
	2014年(平成26年)3月	2021年(令和3年)3月	2021年(令和3年)3月31日現在	10年後	20年後
公共建築物	342施設/1,281棟 (特別会計施設含む)	377施設/1,485棟 (特別会計施設含む)	7%	35%	68%
道路	約1,300km	約1,300km	-	-	-
橋りょう	181橋	253橋	17%	38%	53%
下水道(管路)	約1,584km	約1816.2km	22%	48%	67%
公園	285箇所	313箇所	-	-	-
準用河川	約10km	約10km	-	-	-
水路	約80km	約80km	-	-	-

資料：藤沢市公共施設等総合管理計画（2022年（令和4年）3月改定）

図表2-33 公共施設等の更新費用の今後30年の推計（一般会計）

(百万円)

		維持管理・修繕(①)	改修(②)	更新等(③)	合計(④) (①+②+③)	耐用年数経過時に単純更新した場合(⑤)	長寿命化対策等の効果額(④-⑤)
一般会計	建築物(a)	18,036	76,486	35,502	130,024	136,015	-5,992
	インフラ施設(b)	72,232	5,113	6,097	130,023	451,858	-321,835
	計(a+b)	90,268	81,599	41,599	260,047	587,873	-327,827
特別会計	建築物(c)	993	4,258	0	5,251	8,081	-2,830
	インフラ施設(d)	43,130	14,483	110,128	167,741	817,790	-650,049
	計(c+d)	44,123	18,741	110,128	172,992	825,871	-652,879
建築物計(a+c)		19,029	80,744	35,502	135,275	144,096	-8,822
インフラ施設計(b+d)		115,362	19,596	116,225	297,764	1,269,648	-971,884
合計(a+b+c+d)		134,391	100,340	151,727	433,039	1,413,744	-980,706

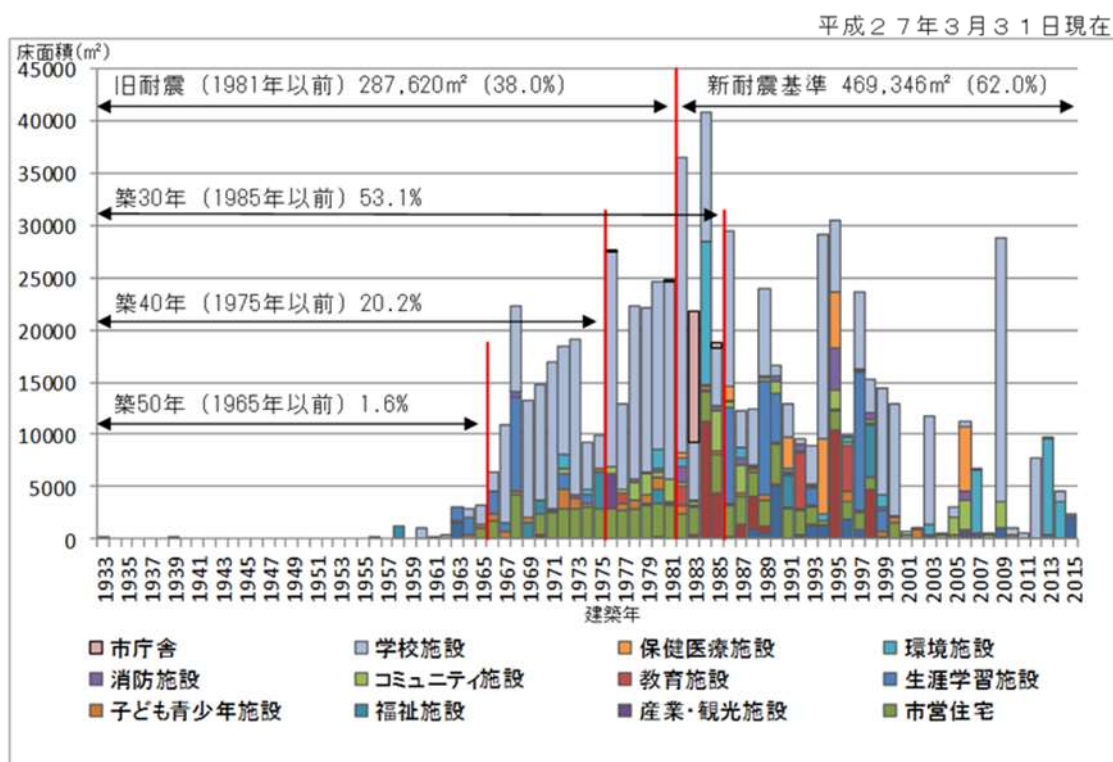
資料：藤沢市公共施設等総合管理計画（2022年（令和4年）3月改定）

②公共建築物の現状

本市が一般会計財産として保有している公共建築物は、1,227棟、総延べ床面積約76万㎡となっています。(2015年(平成27年)3月31日時点)

そのうち、1981年(昭和56年)以前の旧耐震基準で建設された公共建築物は、452棟、約29万㎡(全体の38%)となっており、今後の再整備に当たっては、安全性の確保、長寿命化、機能集約・複合化による施設数の縮減を基本的な考え方として進めていくこととしています。

図表2-34 築年別の公共建築物整備状況(一般会計施設)



資料：藤沢市公共建築物長寿命化(予防保全)指針

(8) 財政状況

本市予算規模の一般会計については、近年、増加傾向にあり2021年(令和3年)がピークとなっています。特別会計・公営企業会計については、2017年(平成29年)をピークとして、翌年に減少した後は横ばい傾向となっています。

また、義務的経費については、人件費、公債費はほぼ横ばいとなっていますが、扶助費については、2010年度(平成22年度)から2019年度(令和元年度)にかけて増加傾向となっています。

今後、歳入の根幹となる市税収入については、人口の増加などにより新型コロナウイルス感染症の影響による落ち込みからゆるやかに回復基調となることが見込まれますが、社会保障関係経費や建設事業費は増加していくことが見込まれるため、適正な財政運営に基づく健全財政の維持がより一層求められています。

図表2-35 予算規模の推移



資料：わかりやすい藤沢市の財政2023

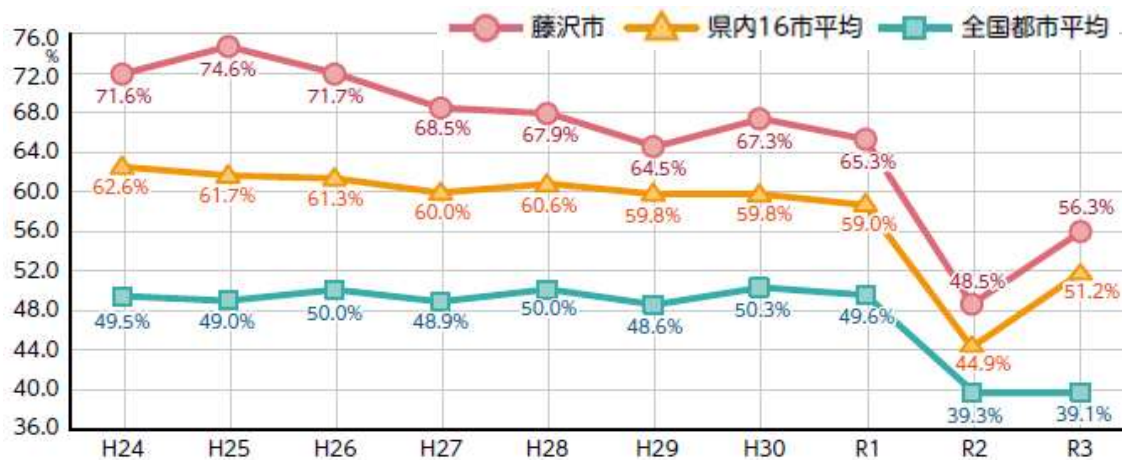
図表 2-36 義務的経費の推移（決算）



資料：わかりやすい藤沢市の財政 2023

なお、財政の安定度や健全度を示す指標である自主財源比率（歳入全体に対して市税等の自主財源の割合）については、全国都市平均が令和3年度は39.1%となる中、本市は2021年度（令和3年度）56.3%と市民や企業の担税力に支えられ、全国都市平均を上回る高い率となっています。

図表 2-37 自主財源比率の推移（決算）



資料：わかりやすい藤沢市の財政 2023

(9) 都市機能の配置状況（公共交通、公園を除く）

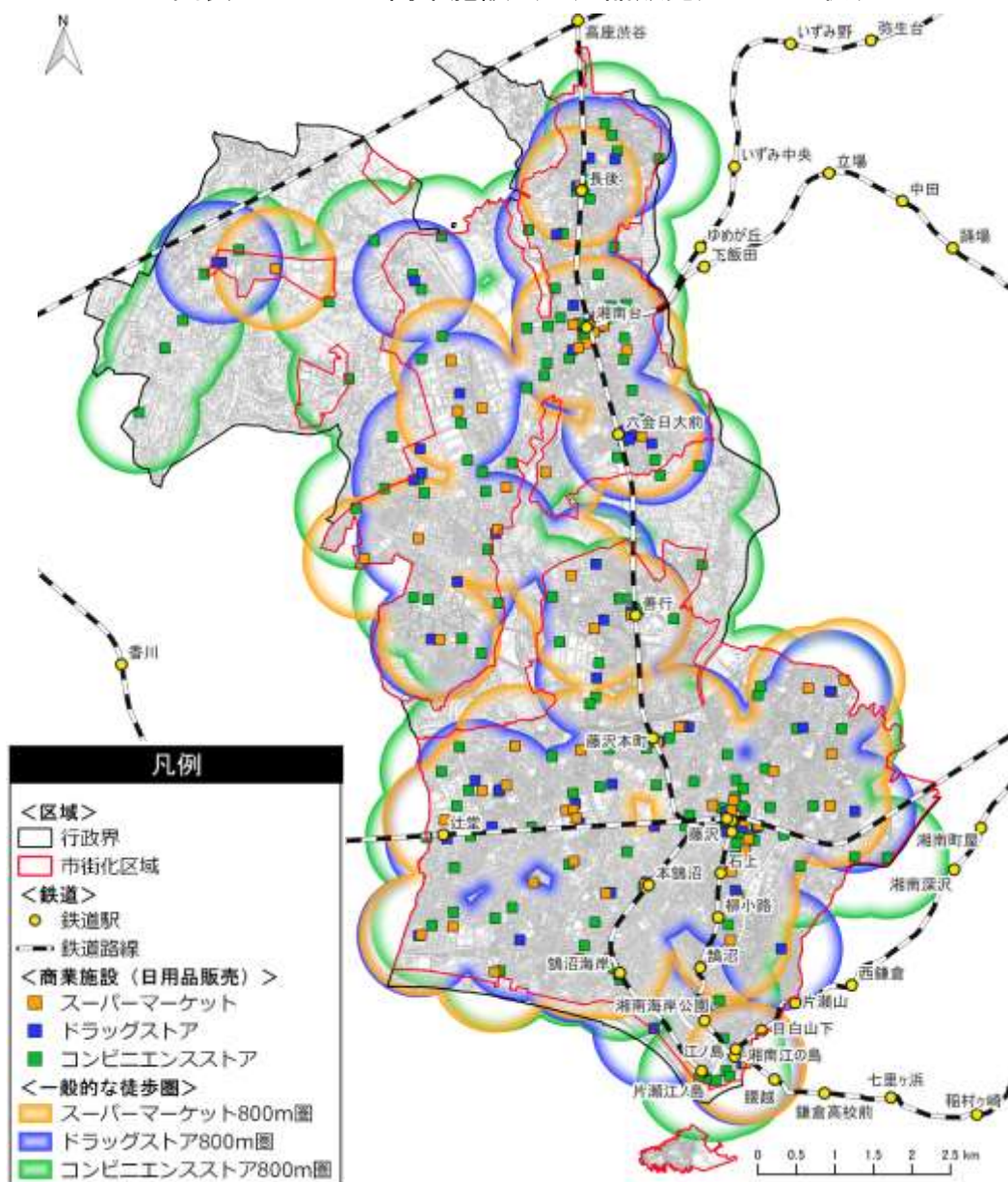
①商業施設（日用品販売）

商業機能（日用品販売）の立地状況は、スーパーマーケットが66施設、コンビニエンスストアが150施設、ドラッグストアが62施設となっています。

2020年(令和2年)の国勢調査を基に算出した商業機能(日用品販売)の一般的な徒歩圏に居住している人口は、426,886人となっており、全市民の97.7%をカバーしています。

※商業施設（大規模小売店）と重複している施設あり

図表2-38 商業施設（日用品販売）の立地状況



資料：iタウンページ

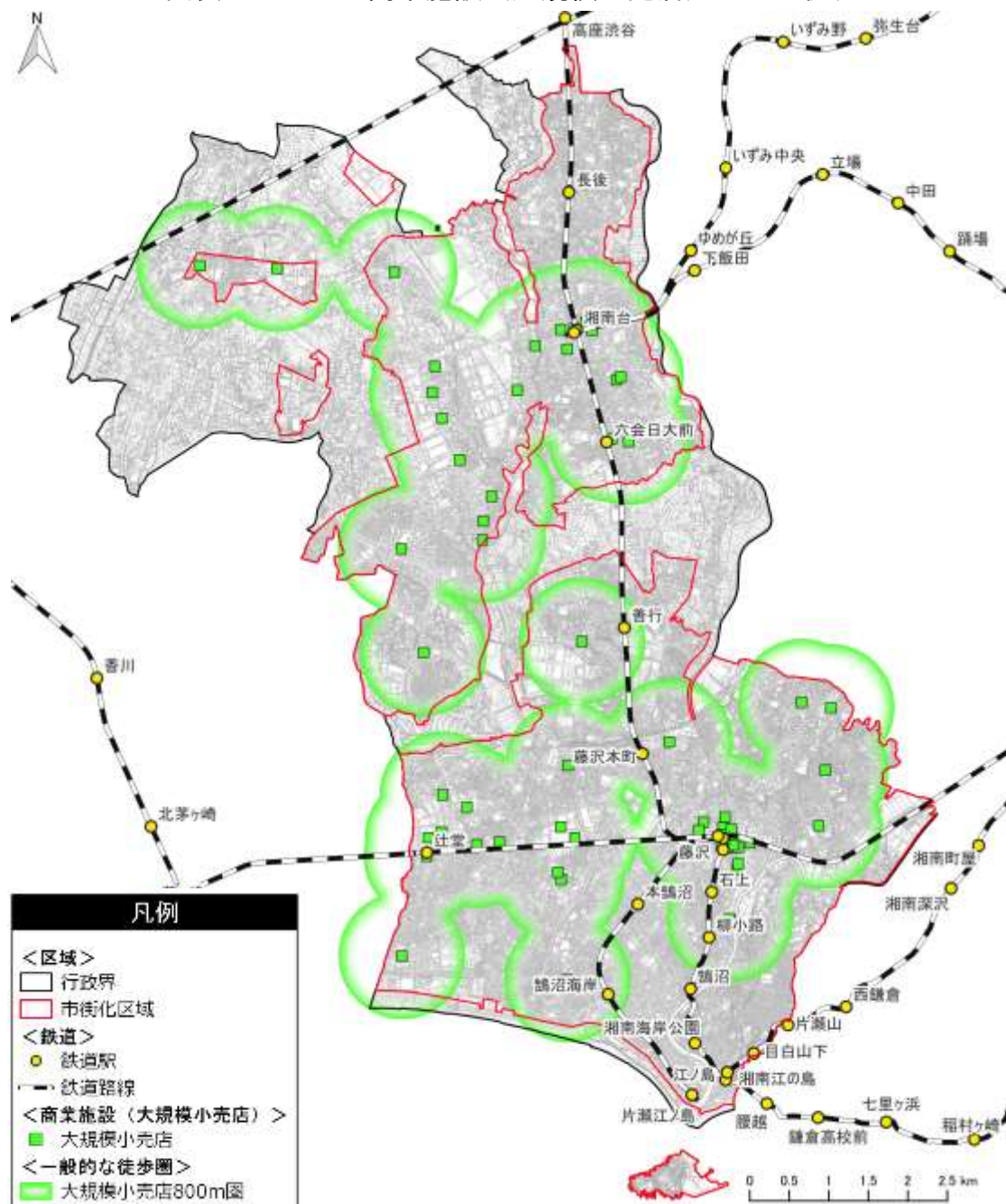
②商業施設（大規模小売店）

商業機能（大規模小売店）の立地状況は、59施設となっています。

2020年（令和2年）の国勢調査を基に算出した商業機能（大規模小売店）の一般的な徒歩圏に居住している人口は、316,700人となっており、全市民の72.5%をカバーしています。

※商業施設（日用品販売）と重複している施設あり

図表2-39 商業施設（大規模小売店）の立地状況



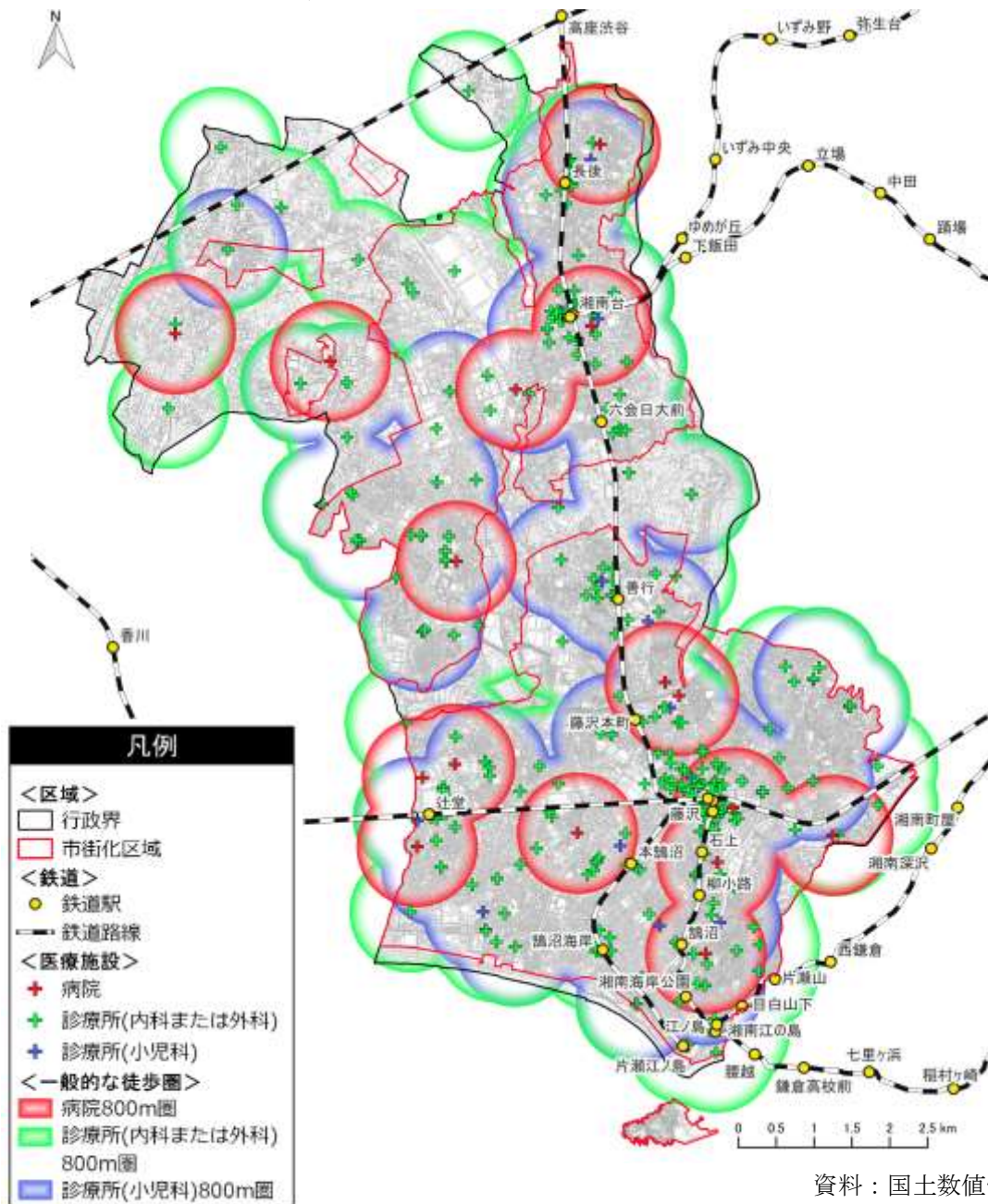
資料：2021年度（令和3年度）藤沢市の商工労働施策・大規模小売店舗一覧

③医療施設

医療施設の立地状況は、病院が16施設、診療所（診療科目に内科又は外科を含む）が285施設、診療所（診療科目に小児科を含む）が72施設となっています。2020年（令和2年）の国勢調査を基に算出した医療施設の一般的な徒歩圏に居住している人口は、430,420人となっており、全市民の98.5%をカバーしています。

※内科・外科・小児科を兼ねている診療所において、診療所（診療科目に内科又は外科を含む）と診療所（診療科目に小児科を含む）それぞれにカウントしている

図表2-40 医療施設の立地状況



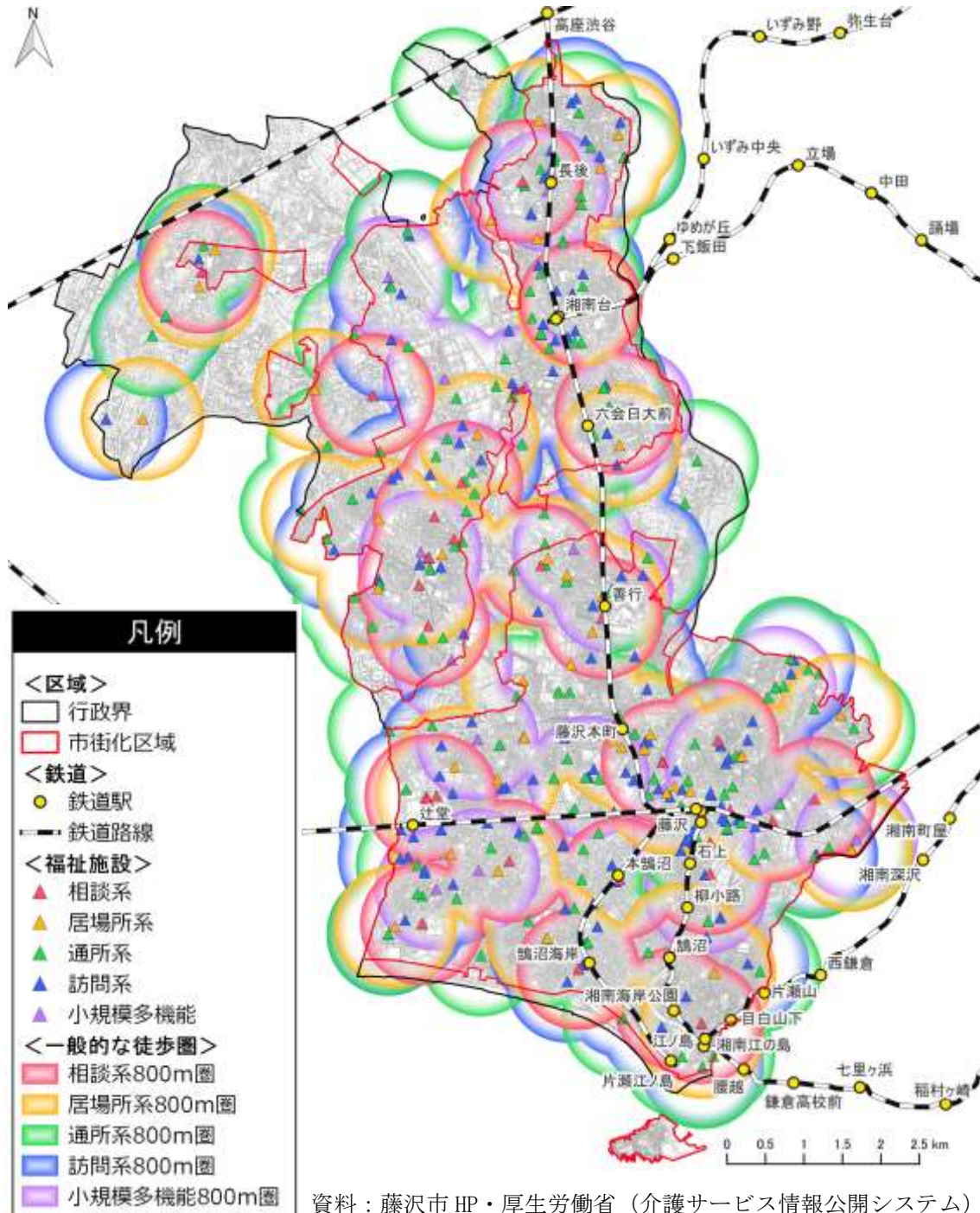
資料：国土数値情報

④福祉施設

福祉施設の立地状況は、相談系が46施設、居場所系が59施設、通所系が134施設、訪問系が185施設、小規模多機能が23施設となっています。

2020年（令和2年）の国勢調査を基に算出した福祉施設の一般的な徒歩圏に居住している人口は、429,595人となっており、全市民の98.3%をカバーしています。

図表2-41 福祉施設の立地状況

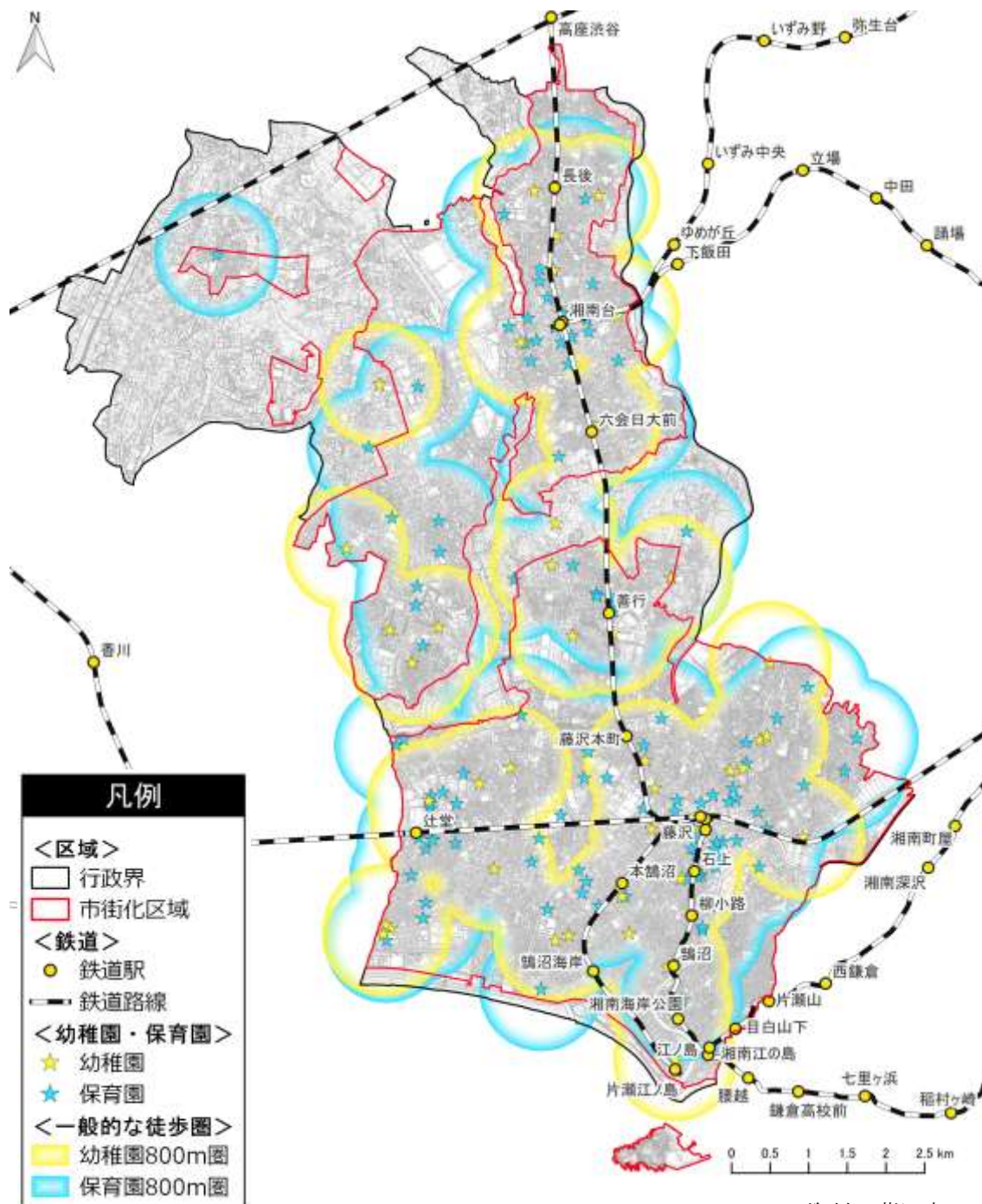


⑤幼稚園・保育園

幼稚園・保育園の立地状況は、幼稚園が44施設、保育園が115施設となっています。

2020年（令和2年）の国勢調査を基に算出した幼稚園・保育園の一般的な徒歩圏に居住している人口は、400,964人となっており、全市民の91.8%をカバーしています。

図表2-42 幼稚園・保育園の立地状況



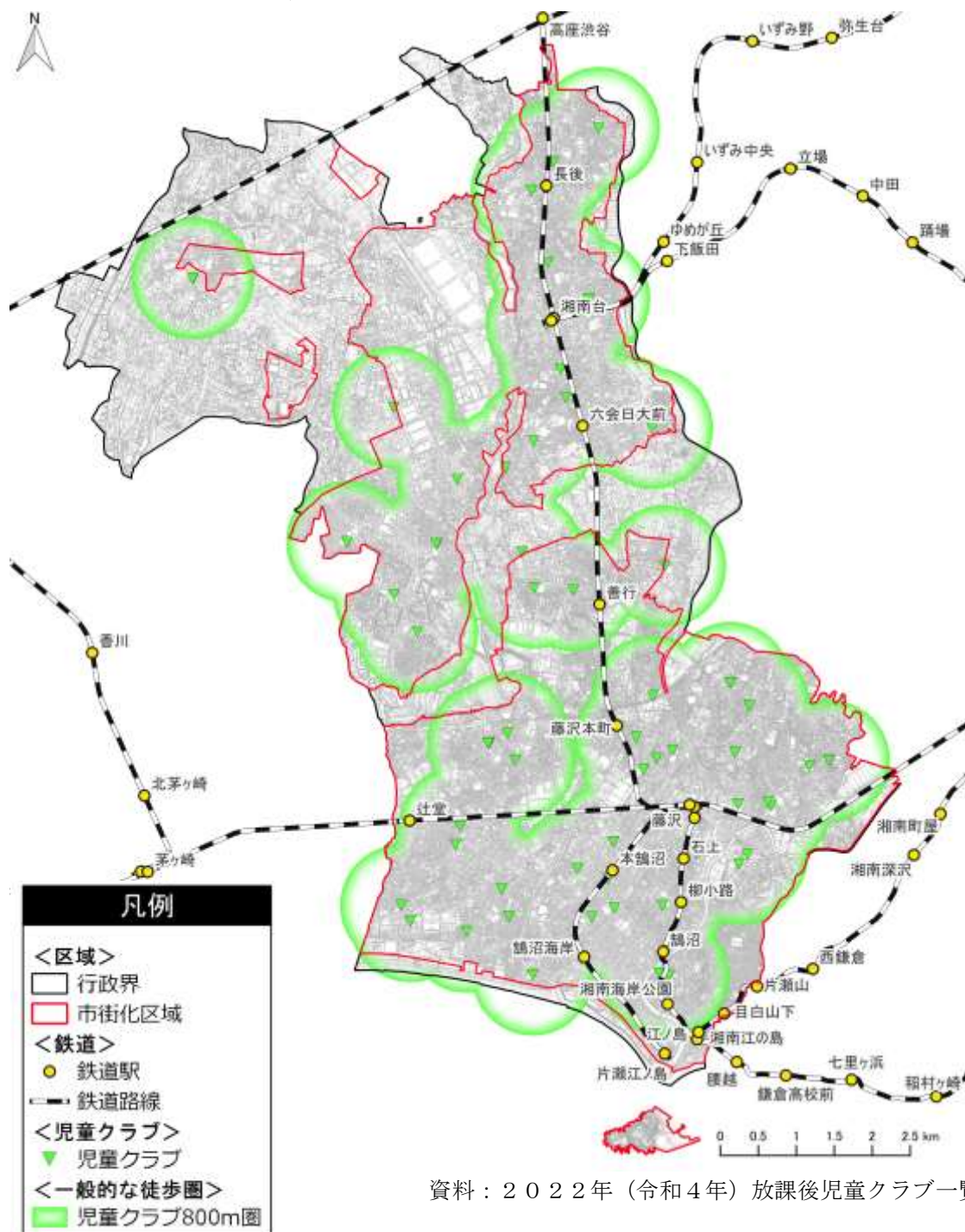
資料：藤沢市HP

⑥児童クラブ

児童クラブの立地状況は、74施設となっています。

2020年（令和2年）の国勢調査を基に算出した児童クラブの一般的な徒歩圏に居住している人口は、378,393人となっており、全市民の86.6%をカバーしています。

図表2-43 児童クラブの立地状況



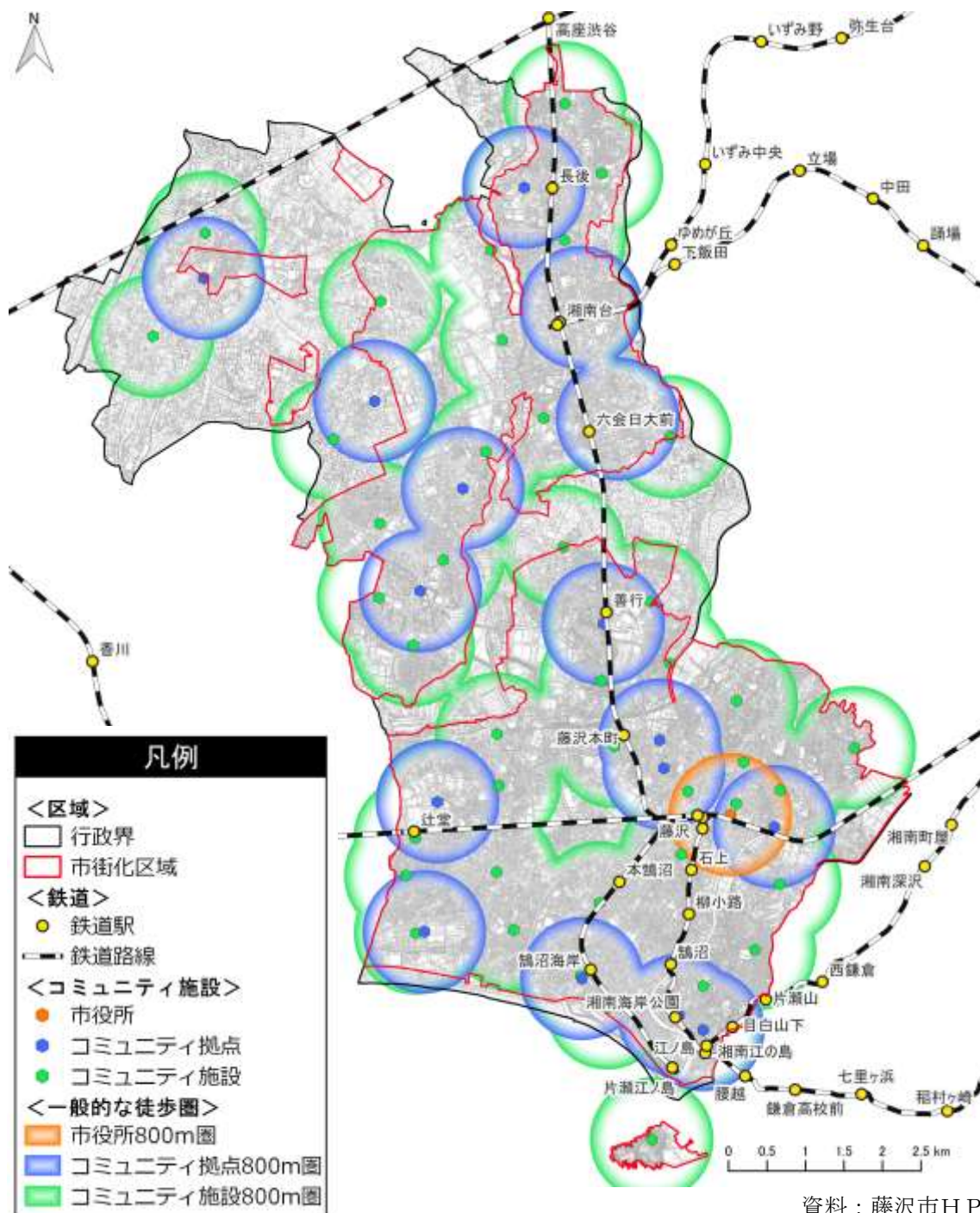
資料：2022年（令和4年）放課後児童クラブ一覧

⑦コミュニティ施設

コミュニティ施設の立地状況は、藤沢市役所が1施設、コミュニティ施設が71施設、そのうちコミュニティ拠点が16施設となっています。

2020年(令和2年)の国勢調査を基に算出したコミュニティ施設の一般的な徒歩圏に居住している人口は、402,301人となっており、全市民の92.1%をカバーしています。

図表2-44 コミュニティ施設の立地状況



資料：藤沢市HP

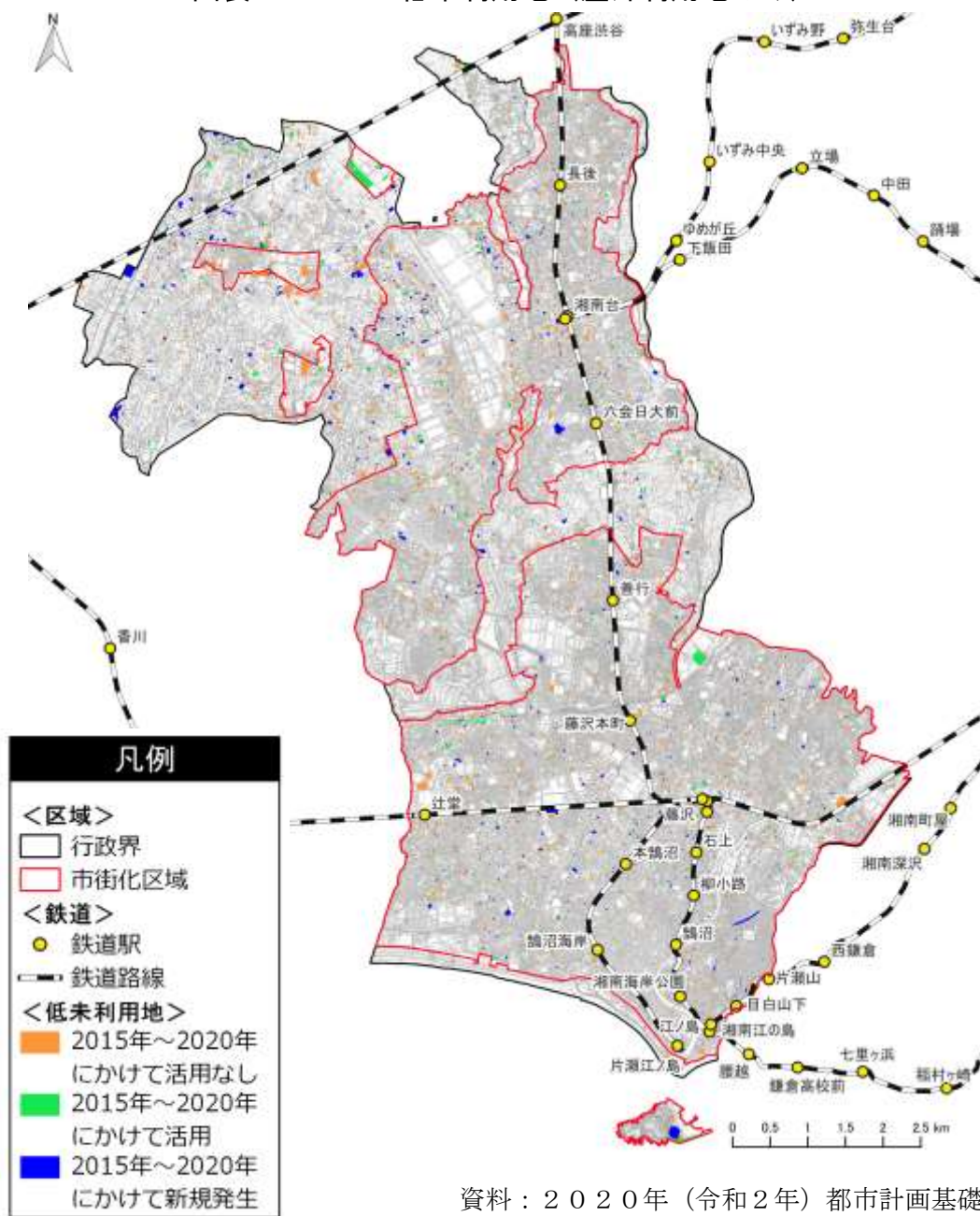
(10) 低未利用地（屋外利用地のみ）

低未利用地は市全域に点在し、辻堂駅周辺や打戻地区の北部周辺には比較的規模の大きな低未利用地が複数みられます。

2015年（平成27年）時点の総面積は242.9ha、2020年（令和2年）時点の総面積は243.5haとなっています。

なお、2015年（平成27年）から2020年（令和2年）にかけて、活用が図られなかった低未利用地は189.9ha、活用された低未利用地は53.1ha、新たに発生した低未利用地は53.6haとなっています。

図表2-45 低未利用地（屋外利用地のみ）



3 まちづくりの方針

**『市民の誰もが、住み慣れた地域で、安全・安心に暮らせる、
少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくり』**

- 都市構造：・コンパクトな都市構造の核となる6の「都市拠点」
・市民の身近なまちづくりの単位としての13の「地区拠点」
・それら拠点を結ぶ、交流・連携の骨格となる「交通体系」

本市のまちづくりについては、「藤沢市都市マスタープラン」において将来都市像を『自立するネットワーク都市』と定め、鉄道等の恵まれた公共交通と交通結節点に位置する都市拠点の形成及び市民の身近なまちづくりの単位としての13地区別のまちづくりを推進し、利便性の高いコンパクトな都市構造の構築を図っています。

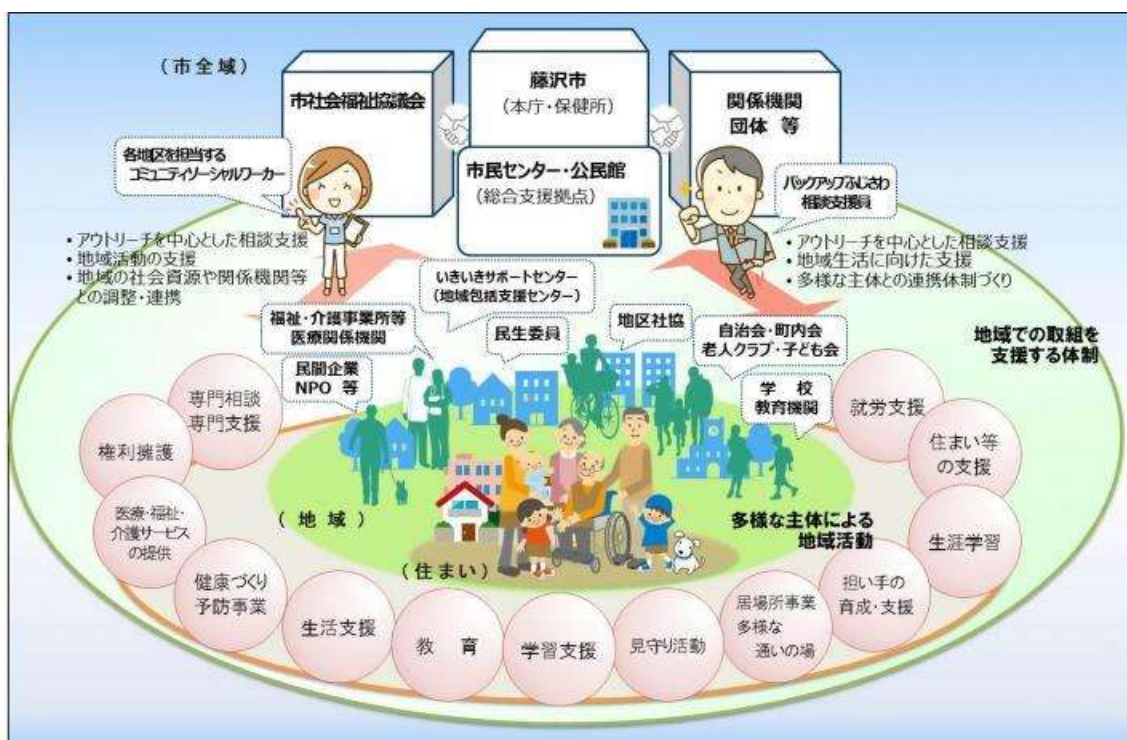
藤沢市人口推計では、ピーク人口を2035年（令和17年）とし、高齢化がより一層進むと推計するとともに、『ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン』（第2期藤沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略）における基本方針（人口ビジョン）を「2050年（令和32年）まで人口40万人を維持し、高齢化率40%になっても都市と市民生活の質的低下を招くことなく、都市を『元気に』持続する。」としています。また、沿岸部では大規模地震による津波被害が想定されるなど、まちづくりの中で様々な課題に対応する必要があります。

このことから、本市の現状及び課題を踏まえ、「藤沢市立地適正化計画」のまちづくりの方針を『市民の誰もが、住み慣れた地域で、安全・安心に暮らせる、少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくり』とし、それを実現する都市構造として、藤沢市都市マスタープランで定めているコンパクトな都市構造の核となる6の「都市拠点」、市民の身近なまちづくりの単位としての13の「地区拠点」、それら拠点を結ぶ、交流・連携の骨格となる「交通体系」の形成を進め、多極ネットワーク型のコンパクトシティの構築をさらに推進します。

特に自宅から最寄り駅まで15分圏域の拡大を図るため、既存の路線バスの再編や新たな地域公共交通の導入、鉄道新駅の検討等を進め、高齢者等が活動しやすい交通体系を確立し、誰もが生きがいを持ち、活発に活動が出来るまちづくりを進めます。

また、交通体系の整備と並行して地区拠点を中心とした地域コミュニティの維持・形成を図り、藤沢型地域包括ケアシステムの実現に向けた地域で支えあう仕組みづくりや、ハザードエリア等における防災・減災対策の取組を進め、今後の少子超高齢社会や大規模自然災害等に対するまちづくりを推進し、将来に渡り、子どもから高齢者まで市民の誰もが、住み慣れた地域で安全・安心に暮らせる持続可能なまちづくりをめざします。

図表 3-1 藤沢型地域包括ケアシステムのめざす姿・イメージ



資料：地域共生社会推進室資料

(1) 都市拠点

本市の活力の創造をけん引する都市拠点は、多くの市民、来訪者が集まる場所であり、鉄道等を主体とする交通の軸線が交差する箇所、若しくは公共交通相互の結節点であるラダー（はしご）型の交通軸の結節部とし、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、村岡新駅周辺の6か所とします。

(2) 地区拠点

市民の身近なまちづくりの単位となる13地区（片瀬、鶴沼、辻堂、村岡、藤沢、明治、湘南大庭、善行、六会、湘南台、長後、遠藤、御所見）におけ

る地区拠点、公共交通によるアクセス性があり、市民活動の拠点となる市民センター・公民館等を中心に配置します。

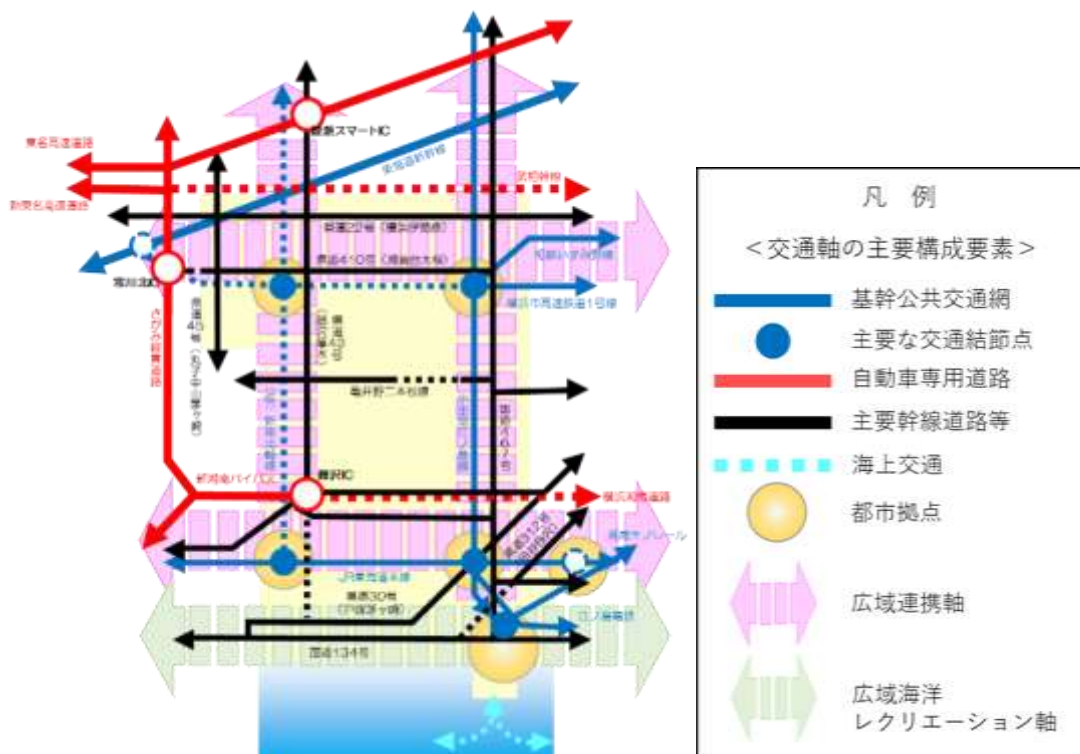
また、市民センター・公民館の再整備の際には、藤沢型地域包括ケアシステムの考え方を踏まえ、地域包括支援センターや地区ボランティアセンターなどの地区ごとに設置している施設との複合化の検討を進め、公共の利便性を増進させます。

(3) 交通体系

交通体系については、市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都市拠点間を結んだラダー（はしご）型の交通軸とし、南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道及び自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路により構成します

また、公共交通のサービス圏域の維持・強化や超高齢社会への対応を図るため、既存の鉄道、バス路線網を基本とし、新たな幹線となる鉄道及び基幹バス路線を整備するとともに、新たな支線となる地域の公共交通の整備や誰もが利用しやすい歩行空間の形成を進めることにより、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる公共交通のネットワークを構築します。

図表 3-2 ラダー（はしご）型の交通軸



資料：藤沢市都市交通計画

(4) 災害ハザードエリア

災害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津波災害警戒区域、洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、内水浸水想定区域、家屋倒壊等反乱想定区域、土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域とします。

図表 3-3 災害ハザードエリア一覧

区域の名称	更新等の時期
急傾斜地崩壊危険区域	平成 31 年 3 月
土砂災害特別警戒区域	令和 4 年 9 月
土砂災害警戒区域	令和 4 年 9 月
津波災害警戒区域 (策定時：津波浸水想定区域)	令和 3 年 3 月
洪水浸水想定区域	平成 30 年 12 月
家屋倒壊等氾濫想定区域	平成 30 年 12 月
高潮浸水想定区域	令和 3 年 8 月
内水浸水想定区域	令和元年 10 月

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年度から令和18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、高齢化がさらに進行していくため、都市拠点及び地区拠点を中心に、現在の市街地環境の維持・向上を図ります。

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

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

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

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

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

(4) 立地の適正化に関する区域設定等の考え方

立地適正化計画では、必ず設定すべき「区域」・「施設」として、居住誘導区域、都市機能誘導区域があり、都市機能誘導区域には誘導施設を設定する必要があります。

①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。

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（国土交通省作成）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おり、「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当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」とされています。

②都市機能誘導区域

都市機能誘導区域については、福祉・医療・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。

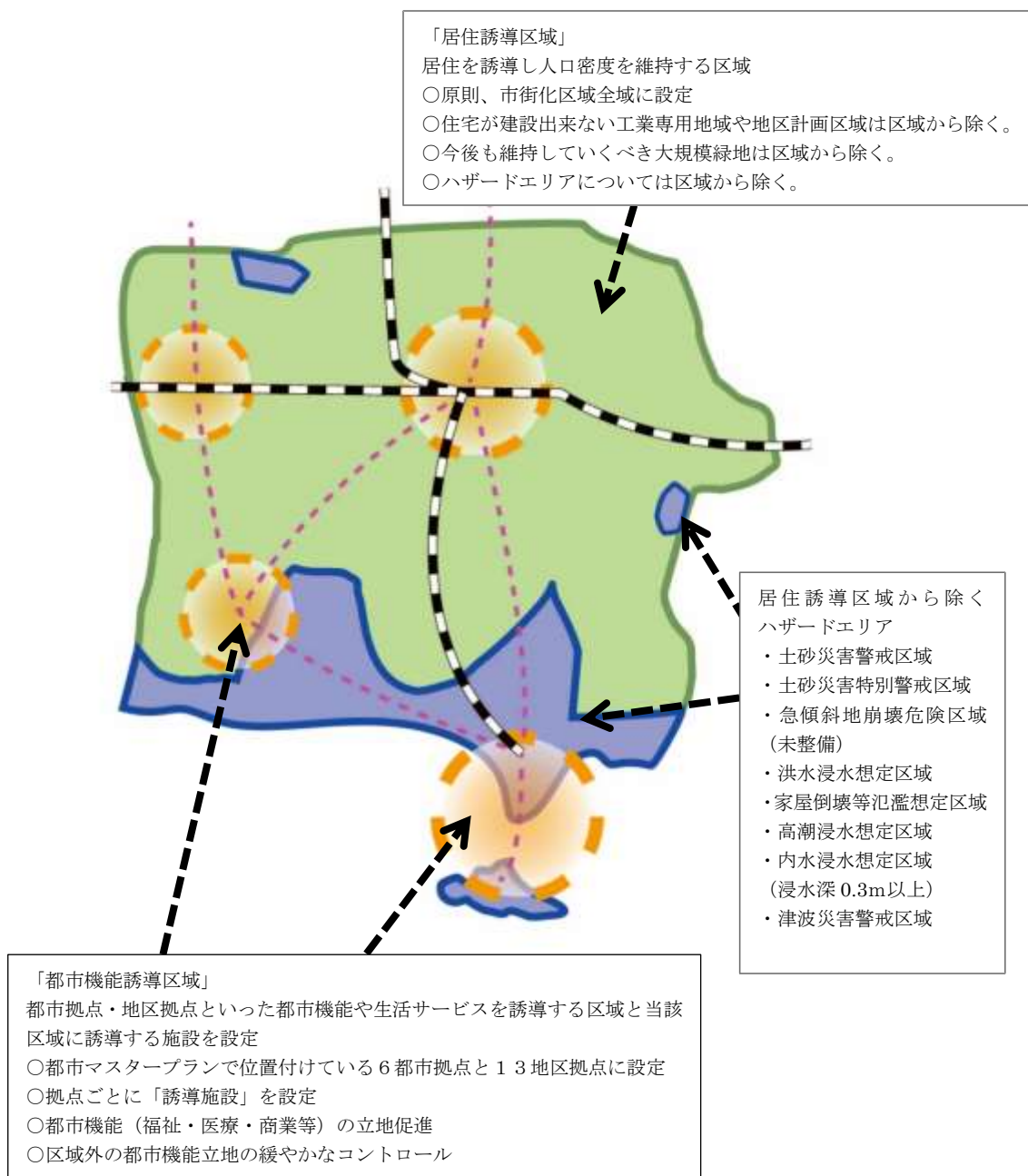
設定に当たっては、市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政機能、総合病院、相当程度の商業集積などの都市機能を提供する区域である都市拠点と、地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、福祉機能、コミュニティ機能など、主として日常的な生活サービス機能を提供する区域である地区拠点を設定します。

③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の配置等を勘案し、設定します。

図表 4 - 1 区域設定の考え方



図表 4-2 災害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（令和5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（藤沢市該当あり） ・農用地区域、農地若しくは採草放牧地の区域 ・特別地域、保安林の区域、原生自然環境保全地域又は特別地区、保安林予定森林の区域、保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区 ・地すべり防止区域 ・急傾斜地崩壊危険区域 ・土砂災害特別警戒区域 ・浸水被害防止区域 	居住誘導区域に設定しない。
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"> ・津波災害特別警戒区域（藤沢市該当なし） ・災害危険区域（藤沢市該当あり） 	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当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 ・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：第12版 都市計画運用指針（国土交通省）

図表 4-3 都市機能の維持に必要な圏域人口



資料：国土交通省資料から抜粋

(5) 居住誘導区域

藤沢市人口推計では、2035年（令和17年）に市域人口がピークを迎えるものの2040年（令和22年）においても、現在の人口規模が維持されるとともに、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、日常生活における支援やサービスは、一定の需要が引き続き見込まれることから、日常生活サービスを支える基盤は維持されていきます。

また、行政・福祉・子育て施設等についても、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、公共施設等の機能集約、再編、再整備や適正な維持管理等により、居住環境向上のため必要に応じて維持・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。

ハザードエリアについては、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、災害ハザードエリア内には多くの居住があり、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、原則、居住誘導区域には含みませんが、本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。

なお、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。

また、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」（令和4年3月改定）に基づき、予防保全型の維持管理など長寿命化の取組による適正な維持、更新をめざします。

図表4-4 居住誘導区域外とする区域一覧

市街化調整区域、災害ハザードエリア（津波災害警戒区域、洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、内水浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域）、工業専用地域（辻堂駅北口地区地区計画除く）、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（新産業の森北部地区、藤沢卸売団地地区）

（6）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、災害ハザードエリアであることの再周知を行い、災害に対する事業者や市民等の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、行政が先導し、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。

特に届出制度（居住誘導区域外に3戸以上又は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等に対し、区域設定の趣旨を周知します。また、そのエリアのハザード状況や避難対策の状況、避難方法、リスク等の周知を行い、開発の事前段階から災害に対する意識啓発を図ります。

防災対策先導区域は、大規模自然災害により、特に多大な被害が想定される災害ハザードエリアをその区域としており、防災まちづくりの課題やその取組方針については防災指針（62ページ）に記載しております。

なお、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、防災対策先導区域の見直しを検討します。

（7）都市機能誘導区域

都市機能誘導区域については、都市全体の活力の創造をけん引する都市拠点と市民の身近な暮らしの充実に向け、各地区に都市サービス・交流等を集積する地区拠点を設定します。

都市拠点としては、鉄道等を主体とするラダー（はしご）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、村岡新駅周辺）、地区拠点としては、市民の身近なまちづくりの単位として13地区の市民センター・公民館等を中心とした区域を設定します。

都市機能誘導区域の範囲については、用途地域の商業地域・近隣商業地域を基本に、駅や市民センター・公民館周辺を設定します。

なお、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、避難等に必要な施設利用が想定されることから、都市機能誘導区域（居住誘導区域）に設定します。

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、少子超高齢社会のさらなる進展に対応するため、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、コンパクトシティ・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、生活サービス等が集積され、ワンストップで享受できる都市となるとともに、拠点等への移動の容易さ等から高齢者の行動の活発化による健康寿命の延進や子育て世代・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賑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。

（8）都市機能調整区域（藤沢市独自設定）

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、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、都市機能誘導区域に設定することが出来ませんが、市民センター・公民館は行政サービス、市民活動の拠点となる施設であることから、都市機能調整区域とし、隣接する周辺の市街化区域内の都市機能誘導区域と合わせて地区拠点を形成します。

（9）誘導施設

誘導施設については、市内の各拠点における特性を考慮したうえで、必要となる都市機能や、既存の都市機能の維持などをもとに設定します。なお、誘導施設については、まちづくりの進捗状況や社会経済情勢の変化等により必要に応じて変更等を行うものとします。※健康と文化の森都市拠点については、令和5年度に区域区分の変更があった場合のものとなります。

図表 4-5 各拠点の誘導施設一覧

拠点名	誘導施設
①-1 藤沢駅周辺都市拠点	大規模商業施設、行政施設（本庁舎、保健所） 教育文化施設（市民会館、図書館、体育館、美術関連施設） 駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）
①-2 辻堂駅周辺都市拠点	大規模商業施設、教育文化施設（図書館、美術関連施設） 大規模病院、駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）
①-3 湘南台駅周辺都市拠点	大規模商業施設、教育文化施設（文化センター、図書館） 駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）
①-4 片瀬・江の島都市拠点	観光商業施設（津波避難施設）、駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）
①-5 健康と文化の森都市拠点	大規模商業施設、大規模病院、研究施設又は研究開発型施設（大学連携） 駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能） 教育文化施設（中学校、高等学校、大学、図書館、博物館等）
①-6 村岡新駅周辺都市拠点	研究施設又は研究開発型施設、複合施設（商業、医療、生活利便施設等） 駅一体型生活支援施設（保育施設等） 多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能） 文化交流施設（情報発信、スタジオ等）、教育文化施設（大学、図書館）
②-1 片瀬地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-2 鶴沼地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-3 辻堂地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-4 村岡地区拠点	教育文化施設（公民館、図書室）、複合型社会福祉関連施設
②-5 藤沢地区拠点	教育文化施設（公民館、図書室）、複合型社会福祉関連施設、大規模病院
②-6 明治地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-7 湘南大庭地区拠点	行政施設（市民センター、保健医療センター） 教育文化施設（公民館、図書館）、複合型社会福祉関連施設
②-8 善行地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-9 六会地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設
②-10 湘南台地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館）、複合型社会福祉関連施設
②-11 長後地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設、大規模病院
②-12 遠藤地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室、体育館） 複合型社会福祉関連施設
②-13 御所見地区拠点	行政施設（市民センター）、教育文化施設（公民館、図書室） 複合型社会福祉関連施設

図表 4-6 各誘導施設の設定理由

誘導施設	詳細	設定理由
大規模商業施設	生鮮食料販売、飲食店を含む複合的な機能を有する施設で売場面積の合計が5,000㎡以上のもの	「藤沢駅周辺都市拠点」、「辻堂駅周辺都市拠点」は、本市の中心市街地、広域連携・複合拠点として、10,000㎡以上の百貨店やショッピングモールといった大規模商業施設が立地しており、今後も必要な機能となっている。そのため、今後の施設更新の際には、最低限現在の商業規模の半分程度（5,000㎡以上）を維持していくことを目的に設定する。 また、「湘南台駅周辺都市拠点」及び「健康と文化の森都市拠点」の魅力を高めるため、大規模商業施設を誘導していくことを目的に設定する。
観光商業施設（津波避難施設）	お土産品の販売などの観光客向けの店舗、飲食店を含む複合的な機能を有する商業施設のうち、津波避難施設の機能を有するもの（藤沢市と協定）	「片瀬・江の島都市拠点」は、本市の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、首都圏を含む広域から観光客を集めている。一方、ほぼ全域が津波の浸水想定区域となっており、観光客が安心して、訪れることができる環境づくりが必要となっている。そのため、津波避難施設としての機能を有した観光に寄与する観光商業施設を誘導していくことを目的に設定する。
研究施設 又は研究 開発型施設（大学 連携）	健康と文化の森地区地区計画内の学校等と共同で、若しくは連携して行う研究活動又は学校等と事業者との産学連携による新たな事業の創出に資する事業活動を行うもの （法定の誘導施設ではなく、本市が任意で定めたもの）	「健康と文化の森都市拠点」は、本市の学術文化新産業拠点に位置付けられており、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を活かした産学連携による新たな事業の創出に資する施設を誘導していくことを目的に設定する。
研究施設 又は研究 開発型施設	村岡新駅周辺における事業者、大学等が行う研究開発活動又は研究者や事業者、学生、市民等、多様な主体の連携による新たな研究開発や事業の創出・支援に資する活動とともに、それらの発信・体験等を行うもの	「村岡新駅周辺拠点」は、既存の研究開発機能を活かしながら、新駅設置を契機に、更なる研究開発機能及びイノベーション機能・研究支援機能等を集積し、一帯の拠点性創出に資する施設を誘導することを目的に設定する。

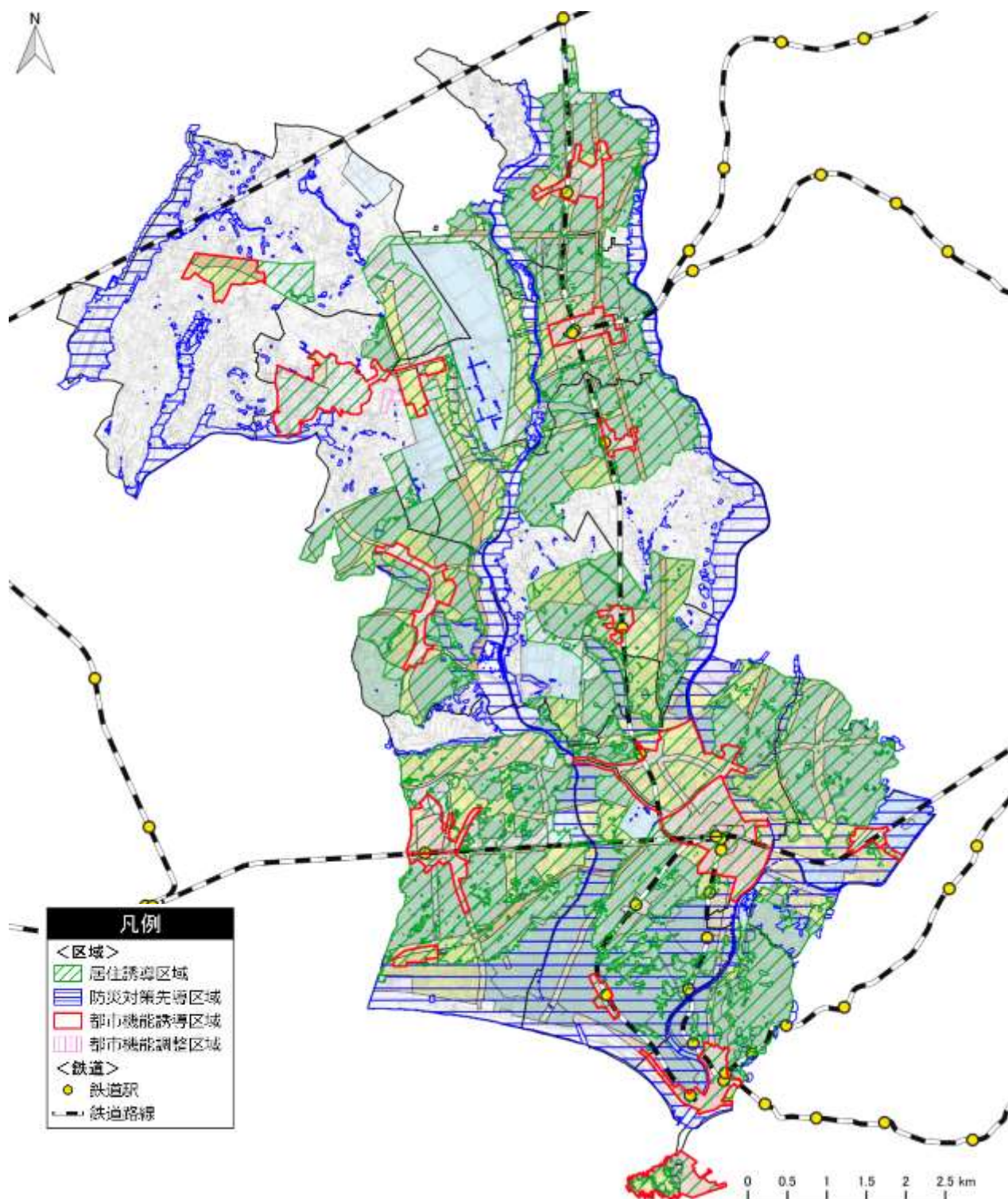
誘導施設	詳細	設定理由
複合施設 (商業、医療、生活利便施設等)	飲食・その他サービス等の店舗や、住民の日常生活に必要な食料品や日用品を販売する店舗(500㎡以上)及び医療法第1条の5第2項に定める診療所(2箇所以上)が併設されたもの	「村岡新駅周辺都市拠点」では新たな都市拠点創出に向け、住民、就業者、来街者等のくらしやすさや交流・にぎわい等利便性・快適性の向上を図るため、複合施設を誘導していくことを目的に設定する。
大規模病院	医療法第1条の5第1項に定める病院のうち、病床数200以上かつ内科、外科、整形外科、小児科など複数診療科目があるもの	本市の医療環境を支える施設として、一定病床数以上の病院を維持していくことを目的に設定する。
複合型社会福祉関連施設	「社会福祉法」「老人福祉法」「身体障害者福祉法」「知的障害者福祉法」「生活保護法」「高齢者の医療の確保に関する法律」「地域における公的介護施設等の計画的な整備等の促進に関する法律」「介護保険法」「児童福祉法」「母子及び父子並びに寡婦福祉法」「母子保健法」「障害者総合支援法」に定める施設又は事業の用に供する施設のうち、通所等を主目的とする施設や地区ボランティアセンター等の地域福祉の拠点となる施設を複数設置するもの	地域コミュニティの拠点となる市民センター・公民館の再整備等に合わせ、社会福祉関連施設の機能集約を図ることにより、地域住民等利用者の利便性を高めるとともに、各施設の連携強化が促進される。そのため、複合型の社会福祉関連施設を維持・誘導していくことを目的に設定する。 ※近隣の既存施設により、機能が充足する場合には、単体での整備となる場合もあります。
駅一体型生活支援施設(保育施設等)	買い物時の一時預かり保育など、生活支援に資する施設で駅と一体で整備されたもの	各都市拠点の中心部(駅)において、子育て支援、経済活性化(駅周辺への回遊性)を推進するため、生活支援施設を誘導していくことを目的に設定する。
多目的ホール併設ホテル(帰宅困難者対策機能)	宿泊者以外も利用可能な多目的ホール(350㎡以上の床面積を有するもの)を併設し、災害時の帰宅困難者の一時滞在施設として利用可能なホテル(客室数50室以上かつ平均客室面積13㎡以上のも、又は客室数40室以上かつ平均客室面積18㎡以上のも)(藤沢市と協定)	各都市拠点の中心部(駅)において、都市防災機能の強化及び地域活動等の活性化を図るため、多目的ホールを併設したホテルを誘導していくことを目的に設定する。
教育文化施設(中学校、高等学校、大学、図書館、博物館等)	「学校教育法」に定める施設(中学校、高等学校及び大学に限る)、「図書館法」に定める施設、「博物館法」に定める施設及び文化財等資料の収集、保管並びに展示などを行う施設	「健康と文化の森都市拠点」は、本市の学術文化新産業拠点に位置付けられていることから、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施設を誘導していくことを目的に設定する。

誘導施設	詳細	設定理由
教育文化施設（大学、図書館）	「学校教育法」に定める施設（大学に限る）、「図書館法」に定める施設	「村岡新駅周辺都市拠点」は、研究開発拠点に位置付けており、研究開発機能や市民等と連携・共創する高度教育・研究機能等を有する施設を誘導していくことを目的に設定する。
文化交流施設（情報発信、スタジオ等）	研究や創造活動のため、個人の活動や、交流、共創等を行うためのスペースや展示・イベント施設が併設されたもの	「村岡新駅周辺都市拠点」では、研究者や市民など多様な人が様々な情報に触れ、交流・共創する機会が得られるような施設を誘導していくことを目的に設定する。

図表 4-7 誘導施設として設定した公共施設一覧

誘導施設	詳細
行政施設（本庁舎）	市役所本庁舎（藤沢市役所の位置条例）
行政施設（保健所）	藤沢市保健所（藤沢市保健所及び保健センター条例）
行政施設（保健医療センター）	藤沢市保健医療センター（藤沢市保健所及び保健センター条例）
行政施設（市民センター）	市民センター（藤沢市市民センター条例）
教育文化施設（公民館）	公民館（社会教育法第20条）
教育文化施設（図書館）	図書館、図書室（図書館法第2条第1項）
教育文化施設（市民会館）	市民会館（藤沢市民会館条例）
教育文化施設（文化センター）	湘南台文化センター（藤沢市湘南台文化センター条例）
教育文化施設（美術関連施設）	藤沢市アートスペース（藤沢市アートスペース条例） 藤澤浮世絵館、藤沢市民ギャラリー（藤沢市民ギャラリー条例）
教育文化施設（体育館）	秩父宮記念体育館（藤沢市秩父宮記念体育館条例） 秋葉台文化体育館（都市公園法第2条第2項第5号）

(10) 区域图



(11) 公共交通等に関する事項

公共交通等については、都市拠点、地区拠点間を結ぶネットワークと、都市拠点、地区拠点までのネットワークの維持・向上をめざします。

各拠点間を結ぶネットワークについては、JR 東海道本線及び小田急線を基本とし、本市北部の東西軸については、いずみ野線の延伸、本市西部の南北軸については、(仮) 新南北軸線の形成をめざします。

また、拠点までのネットワークについては、徒歩、バス等を基本とし、高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安全・安心に利用できる公共交通のサービス水準の確保・充実をめざします。

なお、公共交通の充実等に向けた具体的な施策については、藤沢都市交通計画（基本方針編・実施計画編）（2023年（令和6年）3月）に次の事業を位置付けています。

○ラダー型の交通軸の形成

交通軸の形成に向け、本市北部地区の東西軸を「湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進」、本市西部地区の南北軸を「(仮) 新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討」を行い、幹線道路軸の形成に向けては、「人・モノ（B to B の物流）の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進」や「都市圏域の骨格を構成し、駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路及び都市計画道路などの整備」を進め、ラダー型の交通軸の構築をめざします。

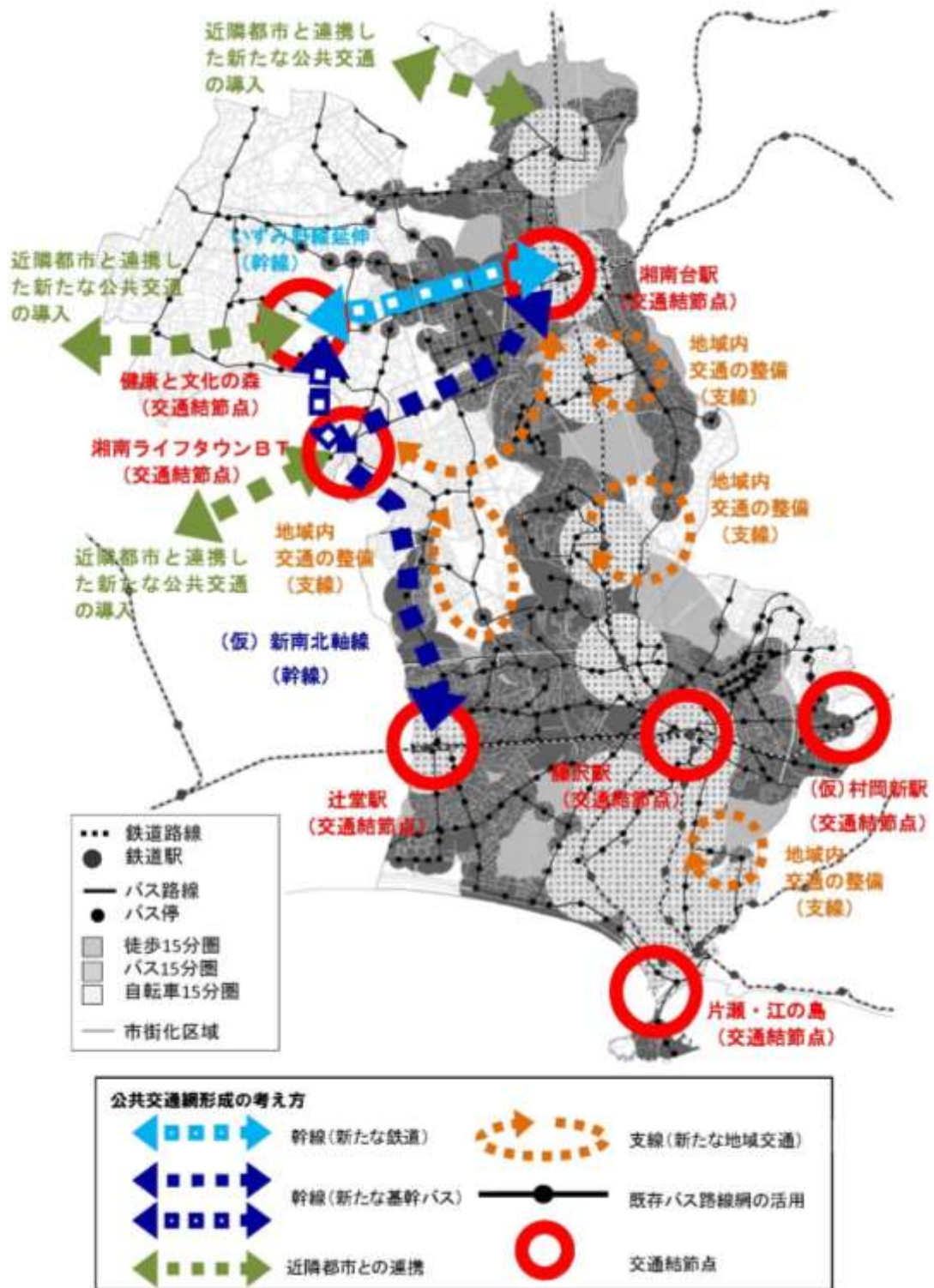
○公共交通のサービス圏域の維持・強化や安全・安心な交通環境の整備

日常生活を支える公共交通網の維持・強化のため「既存の公共交通サービス水準の維持・強化に関する検討」や「村岡新駅の整備促進」を行います。また、バリアフリー化を進め、誰もが、安全・安心・快適に移動できる空間づくりや災害に強い交通に向け、「道路ストックの強化-効率的なマネジメントの推進」や「ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドアの整備促進」などを推進します。

○交通結節点の強化

さらなる都市間連携、都市拠点の強化を図るため、「乗り換え利便性や回遊性の向上等を目指した藤沢駅周辺の再整備」、「村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備」、「主要なバス停における交通モードの接続・乗換拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備」等を進めます。

図表 4 - 8 藤沢市の公共交通網形成



資料：藤沢市都市交通計画

(12) 防災指針

① 防災指針の概要

防災指針は、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、防災指針に基づく具体的な取組と合わせて立地適正化計画に定めるものです。

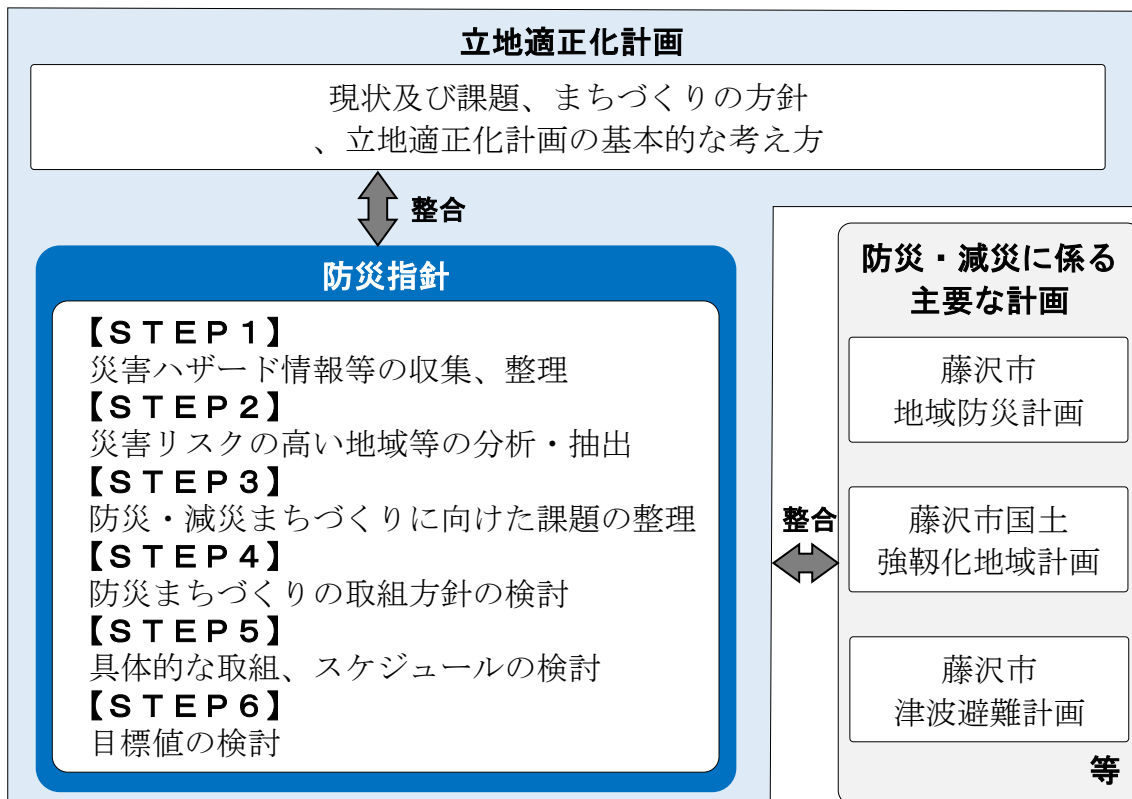
本市では、内水浸水想定区域の浸水深0.3m未満を除く全ての災害ハザードエリアを居住誘導区域から除外していますが、都市拠点及び地区拠点については、避難等に必要な施設利用が想定されるため、都市機能誘導区域から災害ハザードエリアを除外していません。なお、都市計画運用指針の考えに基づき、都市機能誘導区域は居住誘導区域としても設定しています。

また、災害ハザードエリアを防災対策先導区域として位置づけ、ハザードエリアであることの再周知、災害に対する意識啓発、重点的な防災・減災対策などに取組んでいます。そのため、本市における防災指針は居住誘導区域及び都市機能誘導区域に加えて防災対策先導区域を対象として検討しました。

防災指針における災害リスク分析等の検討結果は、「現状及び課題」、「まちづくりの方針」、「立地適正化計画の基本的な考え方」と連携を図っています。

さらに、防災指針は本市における防災・減災に係る主要な計画である「藤沢市地域防災計画」、「藤沢市国土強靱化地域計画」、「藤沢市津波避難計画」等と整合を図っています。

図表4-9 防災指針の検討フロー及び他項目等との連携



②本市の方針

防災指針を記載する本市の方針は次のとおりです。

○災害ハザードエリアを含む都市機能誘導区域においては、居住誘導区域も兼ねていることから、そのリスクを周知し災害に対する意識啓発を図りつつ、居住や都市機能を維持していくため、都市再生特別措置法に基づき防災指針を記載する。

○本市が独自に設定した防災対策先導区域は、届出制度を活用することで当該地の災害ハザード状況や避難方法等について事業者や市民等へ周知を行っている。その防災対策先導区域において、周知する内容をより充実させるため、防災指針を記載する。

③災害ハザード情報等の収集、整理

③－１収集、整理の対象となる災害ハザード情報

災害リスク分析の実施にあたり、本市での発生が想定されている以下の災害ハザード情報を収集、整理しました。

図表４－１０ 収集、整理の対象となる災害ハザード情報

種別	災害ハザード情報
水災害	①洪水浸水想定区域（計画規模、想定最大規模）
	②家屋倒壊等氾濫想定区域（洪水（想定最大規模））
	③津波災害警戒区域
	④高潮浸水想定区域
	⑤家屋倒壊等氾濫想定区域（高潮（氾濫流、越波））
	⑥内水浸水想定区域
土砂災害	⑦土砂災害警戒区域
	⑧土砂災害特別警戒区域
	⑨急傾斜地崩壊危険区域
地震	⑩計測震度分布（揺れやすさ）
	⑪建物全壊率分布（地域危険度）

④災害リスクの高い地域等の分析・抽出

④－１災害リスクの分析項目

洪水浸水想定区域等の災害ハザード情報と建物等の都市の情報を重ね合わせ、どこで、どの程度の被害が見込まれるかを分析しました。

なお、地震については、全市的な災害リスクが想定され、居住や都市機能の立地誘導では、災害リスクの回避や低減が困難であることから、災害リスク分析の対象外としますが、既に取り組んでいる建物等の耐震化を促進することにより、防災機能向上を図ります。

また、次ページ以降に本分析の一例を掲載しています。

図表４－１１ 災害リスクの分析項目

災害ハザード情報	都市の情報	分析の視点
洪水浸水深	建物階数	垂直避難によるリスク回避
	避難施設	徒歩による避難所への避難
	防災拠点施設	防災拠点施設の機能低下
	医療機能施設	医療機能施設の機能低下
	福祉機能施設	福祉機能施設の機能低下
	道路網	避難路としての活用
	住宅	長期にわたる孤立の可能性
洪水浸水継続時間	建物	家屋倒壊の危険性
【洪水】家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）	建物構造	家屋全壊の危険性
津波基準水位	避難施設	徒歩による避難所への避難
津波災害警戒区域		津波第一波到達前の避難
津波到達時間	建物階数	垂直避難によるリスク回避
高潮浸水深	住宅	長期にわたる孤立の可能性
高潮浸水継続時間	建物	家屋倒壊の危険性
【高潮】家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、越波）	避難施設	徒歩による避難所への避難
高潮浸水想定区域	建物階数	垂直避難によるリスク回避
内水浸水深	避難施設	徒歩による避難所への避難
内水浸水想定区域		垂直避難によるリスク回避
土砂災害（特別）警戒区域	建物	土砂災害の危険性
急傾斜地崩壊危険区域		

④-2 洪水（想定最大規模）

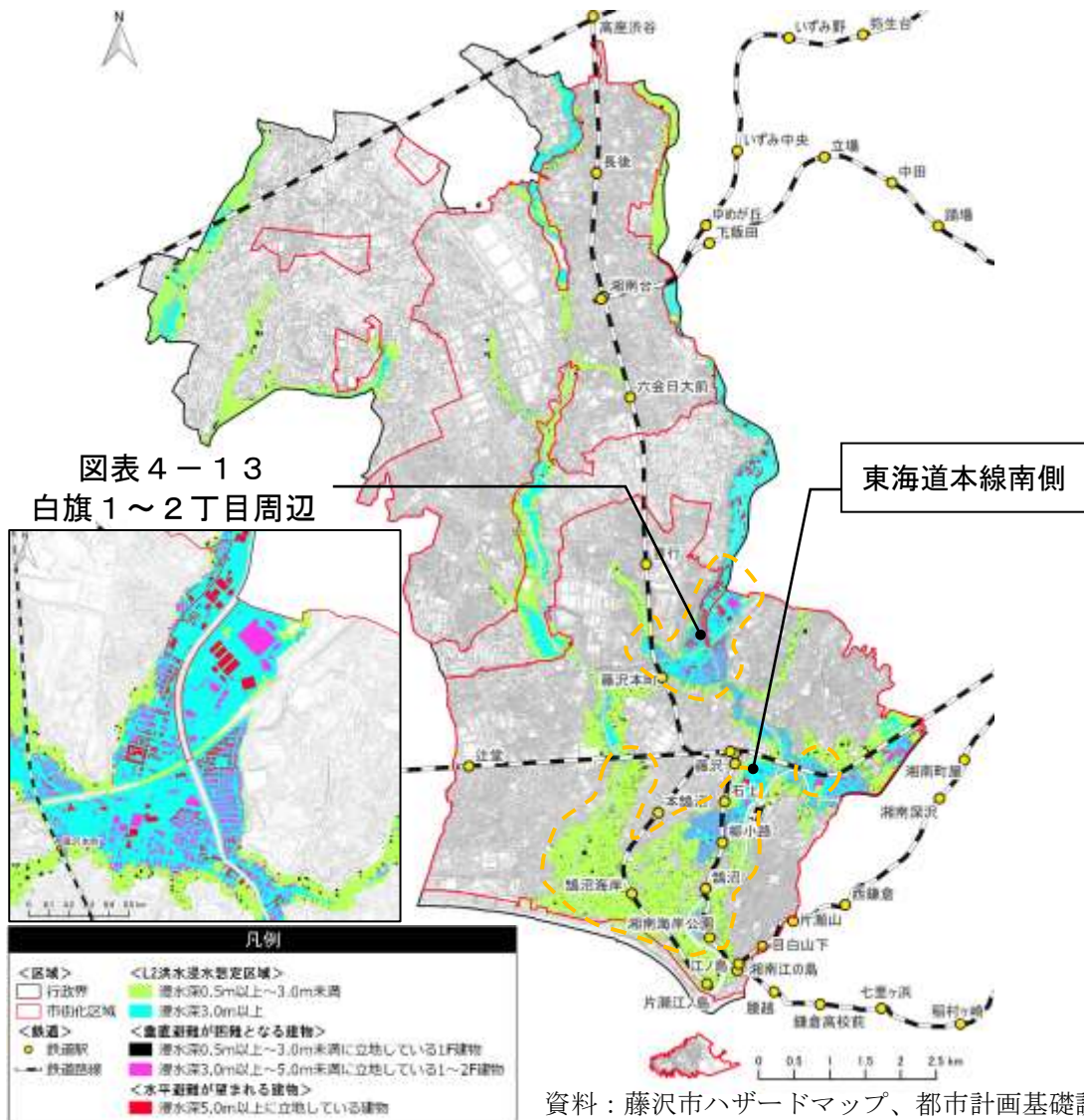
ア 浸水深×建物階数

浸水深0.5m以上～3.0m未満の区域の建築物の約3割（約5,500棟）が、垂直避難が困難となる1F建物となっており、本鵜沼、鵜沼松が岡、鵜沼海岸などに多くみられます。

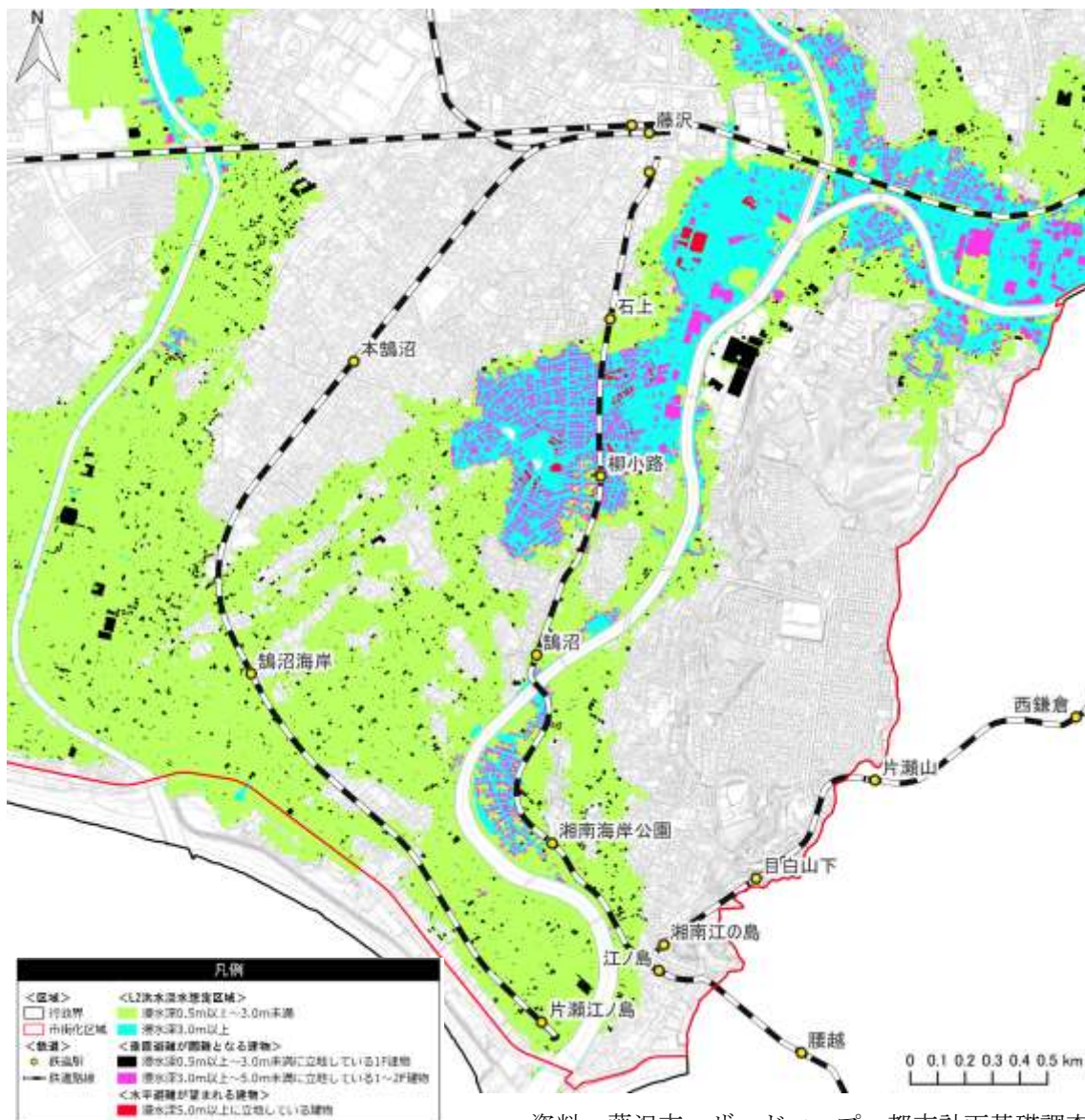
浸水深3.0m以上～5.0m未満の区域では、建築物の約9割（約6,800棟）が、垂直避難が困難となる1～2F建物となっており、柳小路駅周辺、片瀬4丁目、藤沢1～3丁目、西富2丁目、弥勒寺1丁目などで多くみられます。また、水平避難が望まれる浸水深5.0m以上の区域には810棟の建物が立地しており、その多くは白旗1～2丁目周辺にみられます。

想定最大規模の洪水浸水想定区域内には、全市民の約2割（約90,000人）が居住しています。

図表4-12 洪水浸水深（想定最大規模）×建物階数の重ね図



図表4-14 東海道本線南側



資料：藤沢市ハザードマップ、都市計画基礎調査

【参考】洪水浸水想定区域の想定条件

- ①境川水系
 - ・境川流域の24時間総雨量632mm
- ②引地川水系
 - ・引地川、蓼川の24時間総雨量412mm
- ③目久尻川
 - ・24時間総雨量398mm
- ④小出川
 - ・24時間総雨量354mm

【参考】浸水深と建物階数の関係性



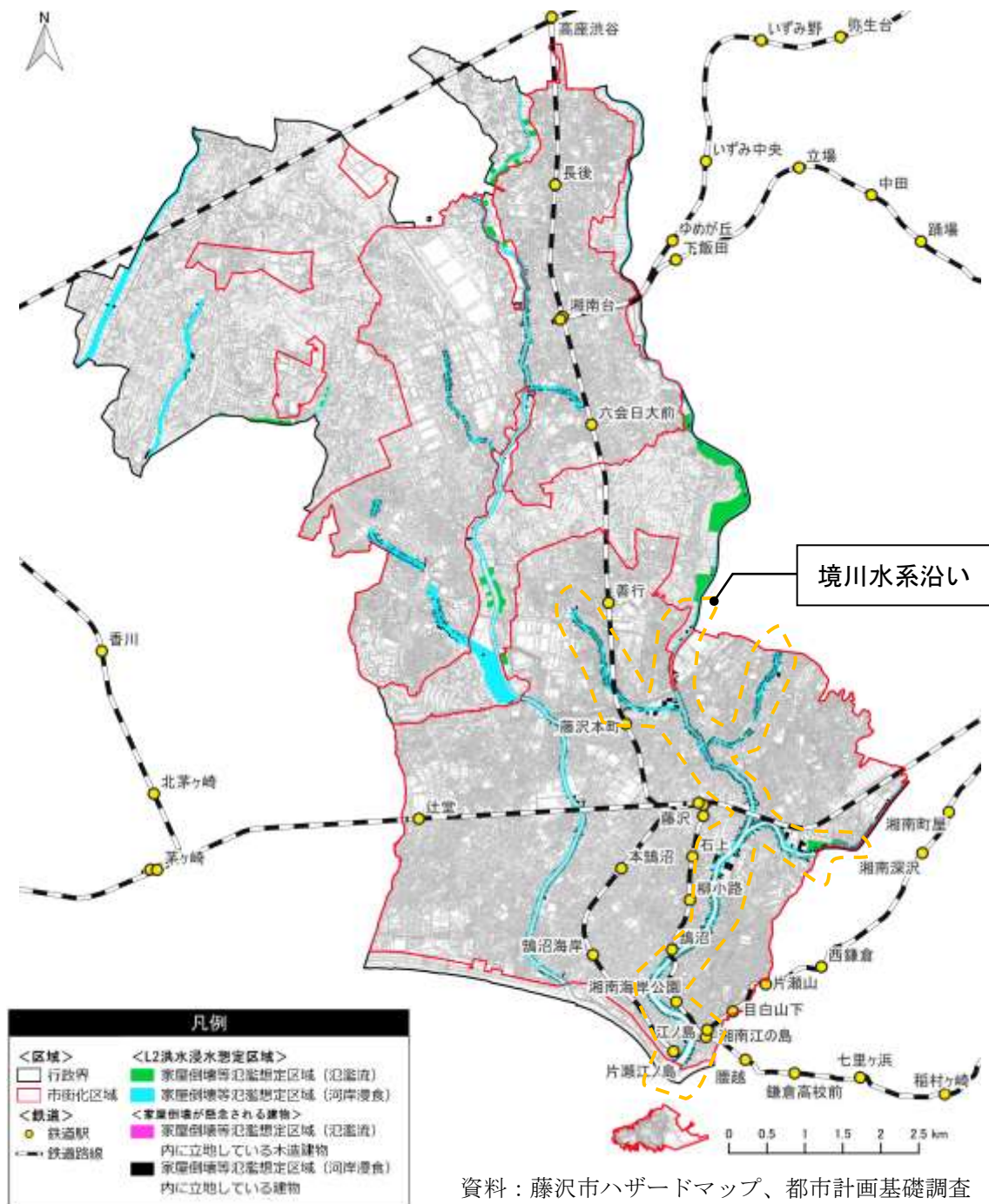
資料：藤沢市ハザードマップ

イ 家屋倒壊等氾濫想定区域（想定最大規模）×建物

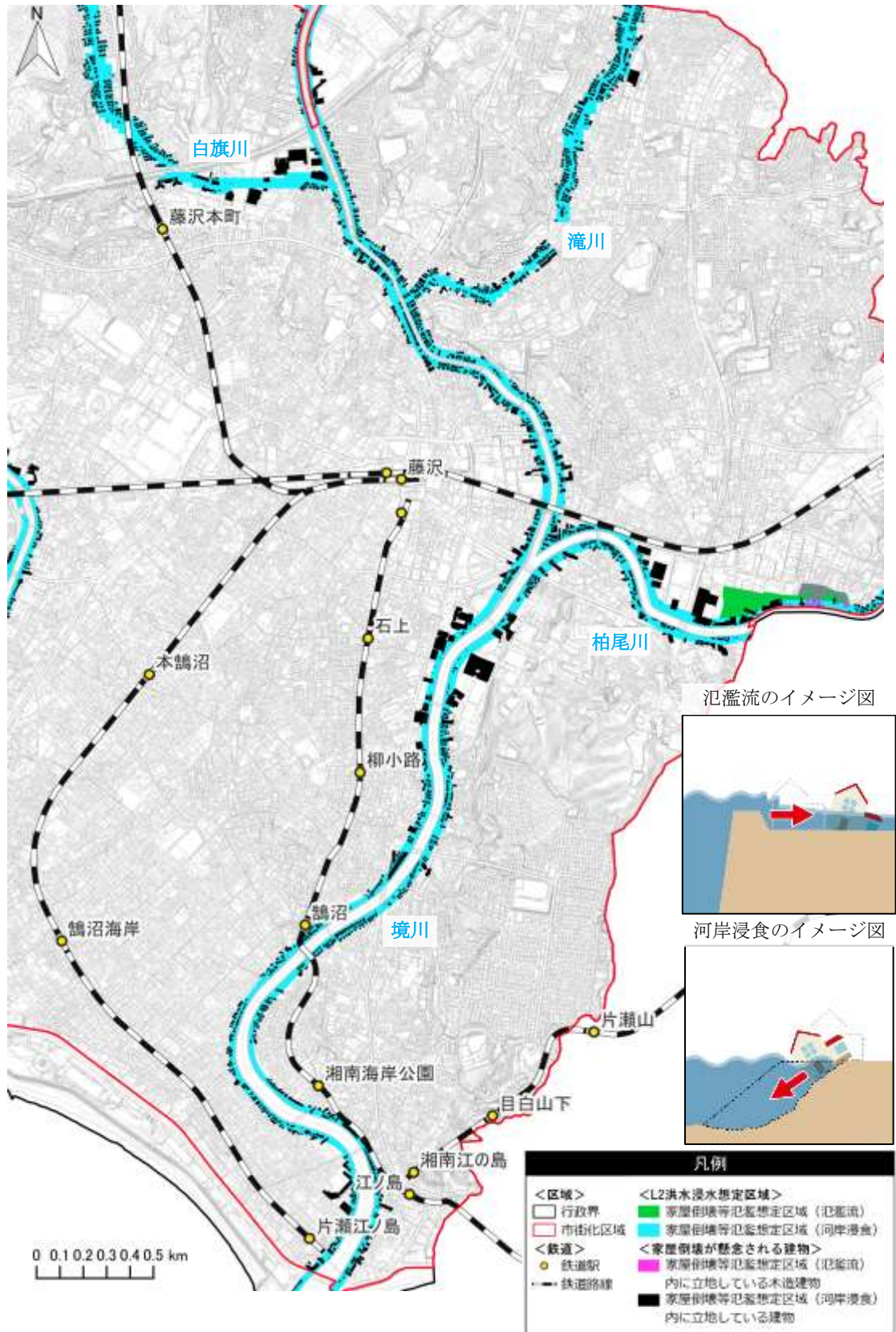
家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）における建築物の約5割（約130棟）は、洪水時に流出が見込まれる木造建物となっており、その半数以上が宮前に立地しています。

家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）では、約4,700棟の建物が立地しており、境川、白旗川、滝川沿いにおいて多くみられます。

図表4-15【洪水】家屋倒壊等氾濫想定区域（想定最大規模）×建物の重ね図



図表4-16 境川水系沿い



資料：藤沢市ハザードマップ、都市計画基礎調査

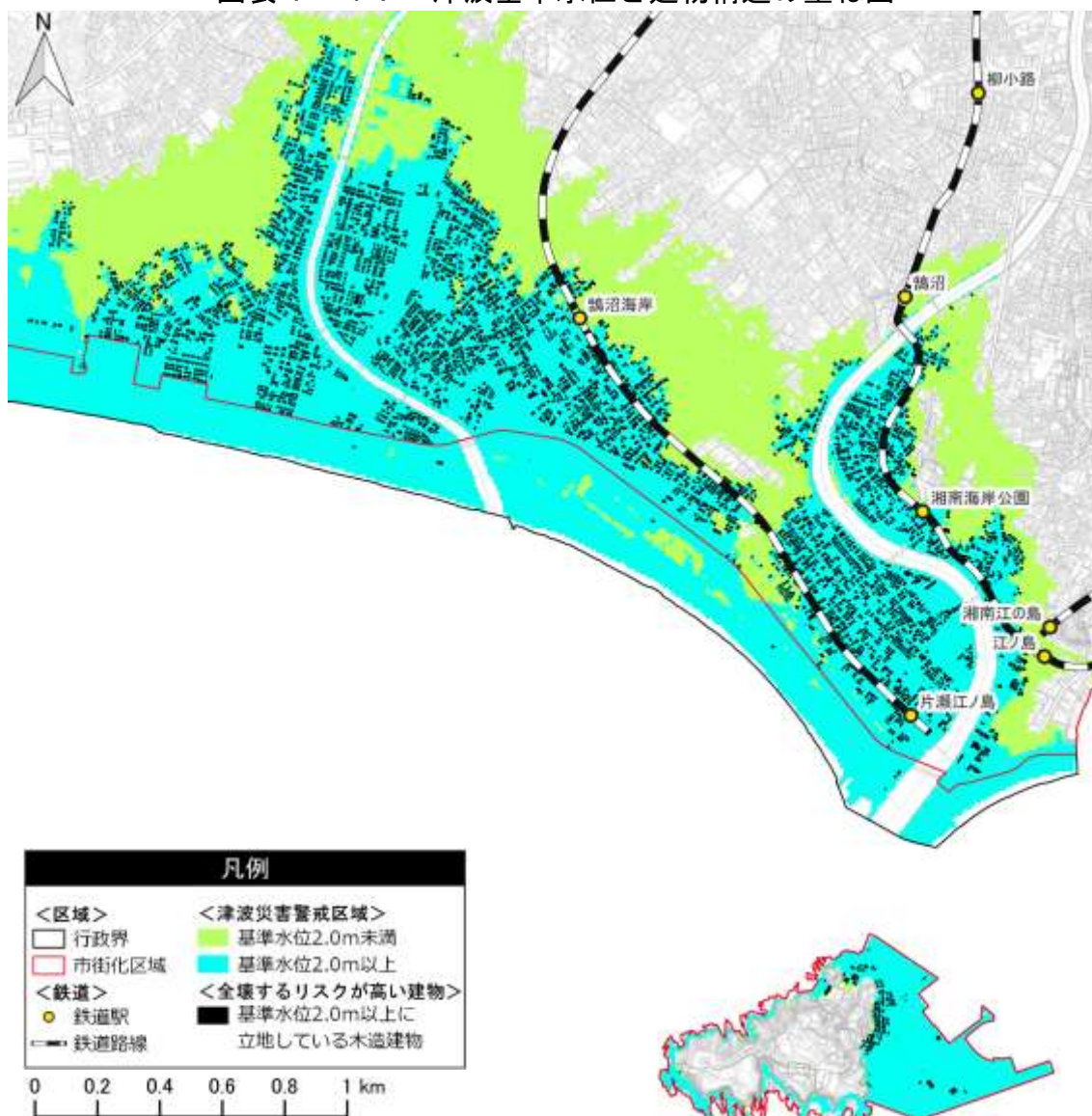
④－3 津波

ア 基準水位×建物構造

木造建物が全壊となる割合が大幅に高まる基準水位2.0m以上の区域は、江の島や沿岸部を中心に指定されています。

基準水位2.0m以上の区域における建築物の約7割(約5,000棟)は、全壊するリスクの高い木造建物となっており、鵜沼海岸、辻堂東海岸2～4丁目、片瀬海岸2～3丁目、片瀬4丁目等に多くみられます。

図表4－17 津波基準水位と建物構造の重ね図



資料：藤沢市津波ハザードマップ、都市計画基礎調査

【参考】津波災害警戒区域の想定条件

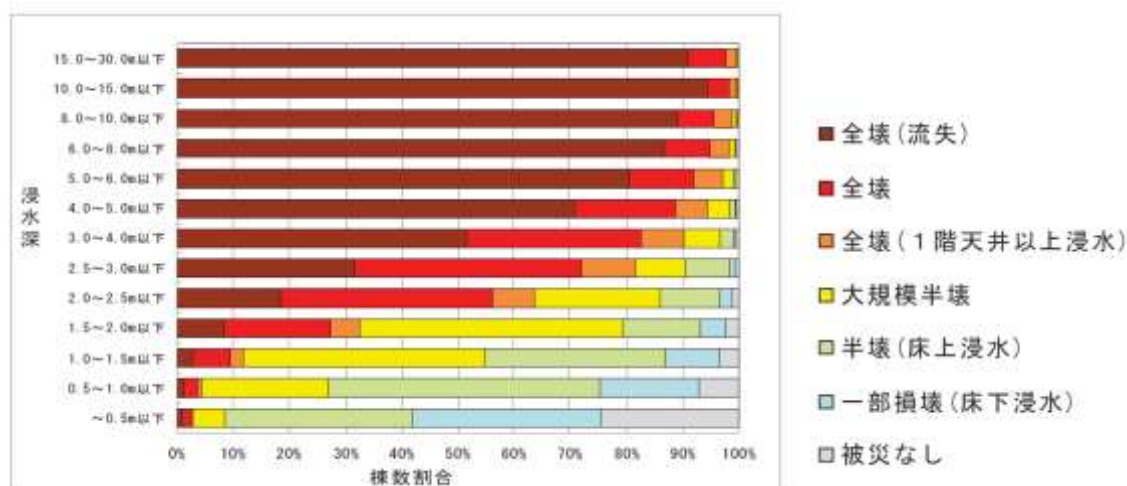
神奈川県沿岸に最大クラスの津波をもたらすとされる5つの地震（「相模トラフの最大クラス（西側）」、「相模トラフの最大クラス（中央）」、「元禄関東地震」、「元禄関東地震+国府津-松田断層帯の連動地震」、「慶長型地震」）の津波浸水予測図に基づき、「浸水域」と「浸水深」が最大となるよう最も厳しい条件を想定

【参考】津波浸水深に対する建物被害の割合

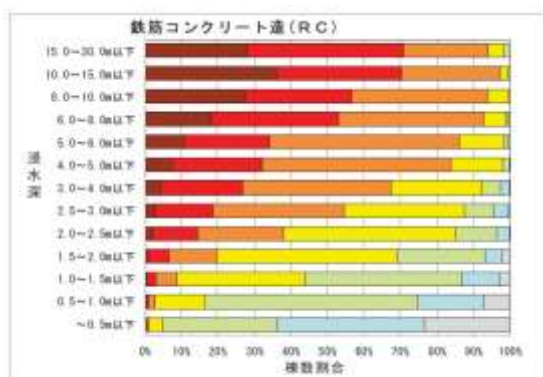
東日本大震災からの復興に向け、国土交通省が行った「津波被災市街地復興手法検討調査（とりまとめ）」2012年（平成24年4月）によると、浸水深2.0m前後で被災状況に大きな差があり、浸水深2.0m以下の場合には建物が全壊となる割合は大幅に低下する傾向がみられました。

一方で、建物構造別にみると、浸水深1.5m～2.0mでは、RC造は全壊割合が約5%に対し、木造では全壊割合が20%以上であり、必ずしも低い割合といえるものではありません。

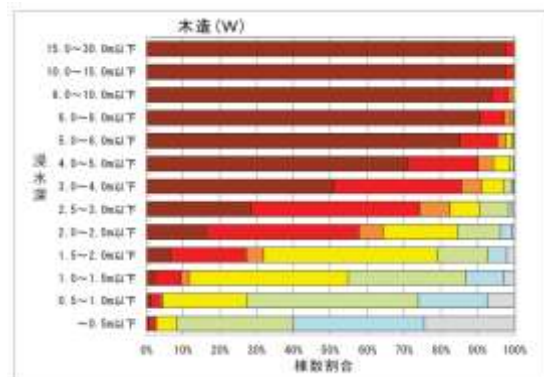
図表4-18 浸水深に対する建物被害の割合



RC造における
浸水深ごとの建物被災割合



木造における
浸水深ごとの建物被災割合



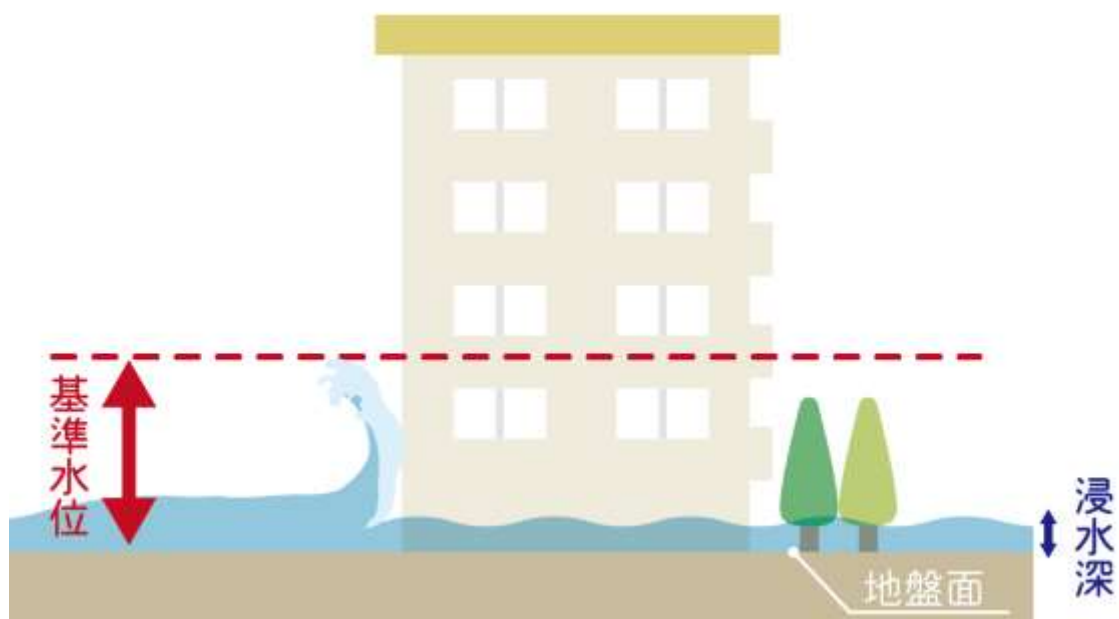
資料：津波被災市街地復興手法検討調査（とりまとめ）（2012年（平成24年）4月）

【参考】基準水位と浸水深の違い

基準水位は、津波浸水想定に定める水深に係る水位に建築物等への衝突による津波の水位の上昇を考慮して必要と認められる値を加えて定める水位であり、地盤面からの高さで示します。

本市では、浸水深より水位が高くなる基準水位を用いてリスク分析を行うこととしました。

図表 4-19 基準水位と浸水深のイメージ



④-4 高潮

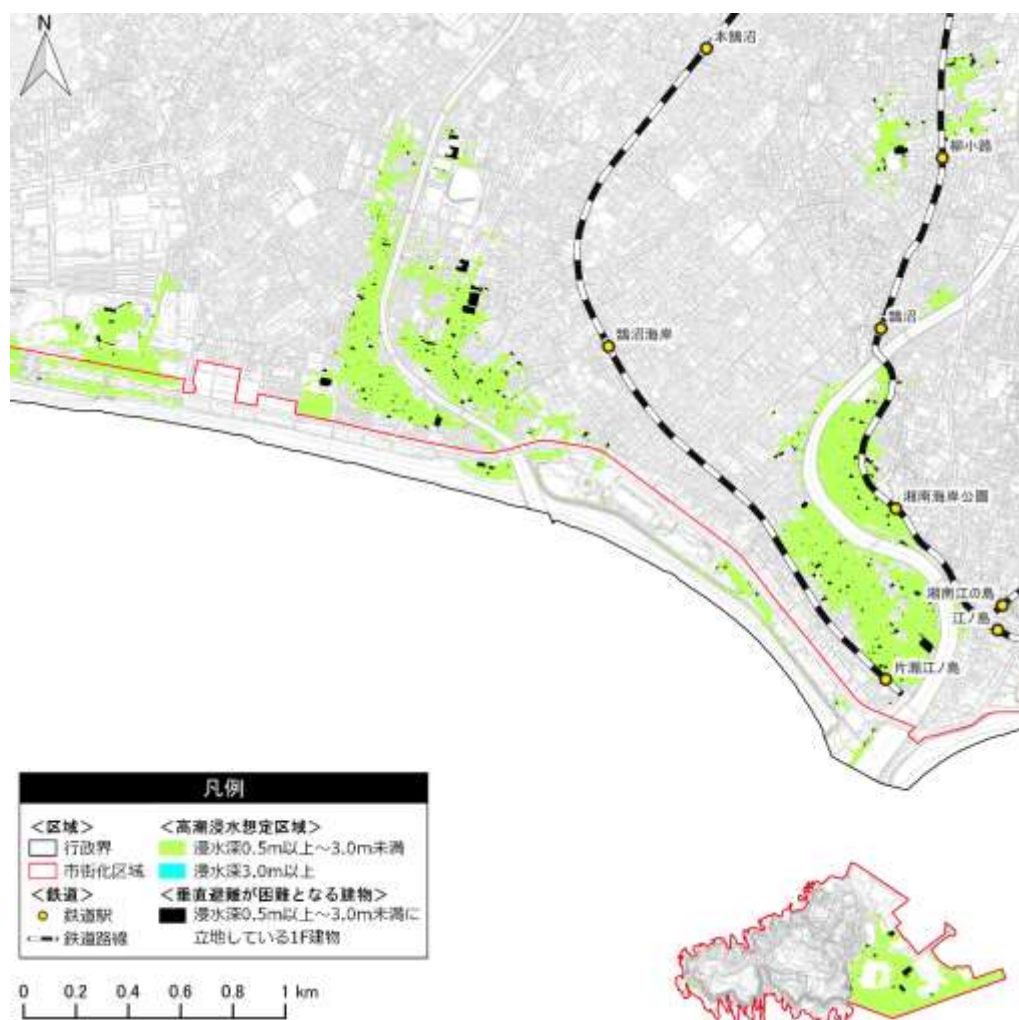
ア 浸水深×建物階数

浸水深0.5m以上～3.0m未満の区域は、江の島1丁目、片瀬海岸2～3丁目、片瀬4丁目、鵜沼海岸2～5丁目、辻堂西海岸3丁目等において、広範囲に指定されています。

当該区域の建築物の約2割（約540棟）は、垂直避難が困難となる1F建物となっており、特定のエリアにおける集積等はみられず点在しています。

また、1～2F建物の垂直避難が困難となる浸水深3.0m以上の区域は、鵜沼海岸1丁目の極めて狭い範囲にのみ指定されており、当該区域における建物の立地はみられません。

図表4-20 高潮浸水深と建物階数の重ね図



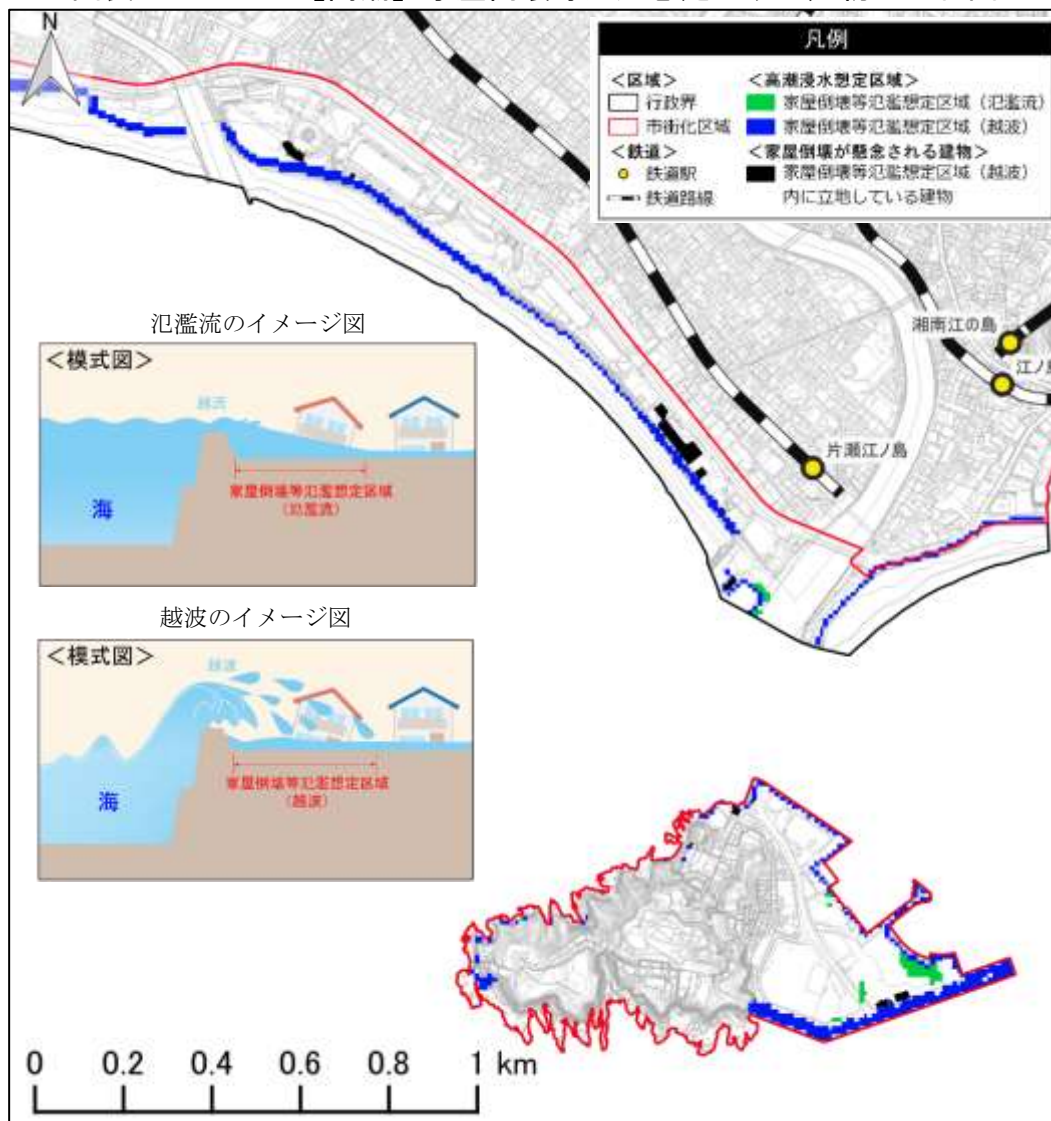
資料：神奈川県高潮浸水想定区域図、都市計画基礎調査

イ 家屋倒壊等氾濫想定区域×建物

江の島や沿岸部の家屋倒壊等氾濫想定区域（越波）には、26棟の建物が立地しています。

また、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）には1棟の建物が立地していますが、構造は非木造となっています。

図表4-21 【高潮】家屋倒壊等氾濫想定区域と建物の重ね図



資料：神奈川県高潮浸水想定区域図、都市計画基礎調査

【参考】高潮浸水想定区域の想定条件

最悪の事態を想定し、我が国における既往最大規模の台風により、相模灘沿岸で潮位偏差（実際の潮位と天文潮位の差）又は波高が大きくなる複数の経路・移動速度を設定して、高潮浸水シミュレーションを実施。この複数のシミュレーションの結果から、最大となる浸水区域、浸水深及び浸水継続時間を抽出

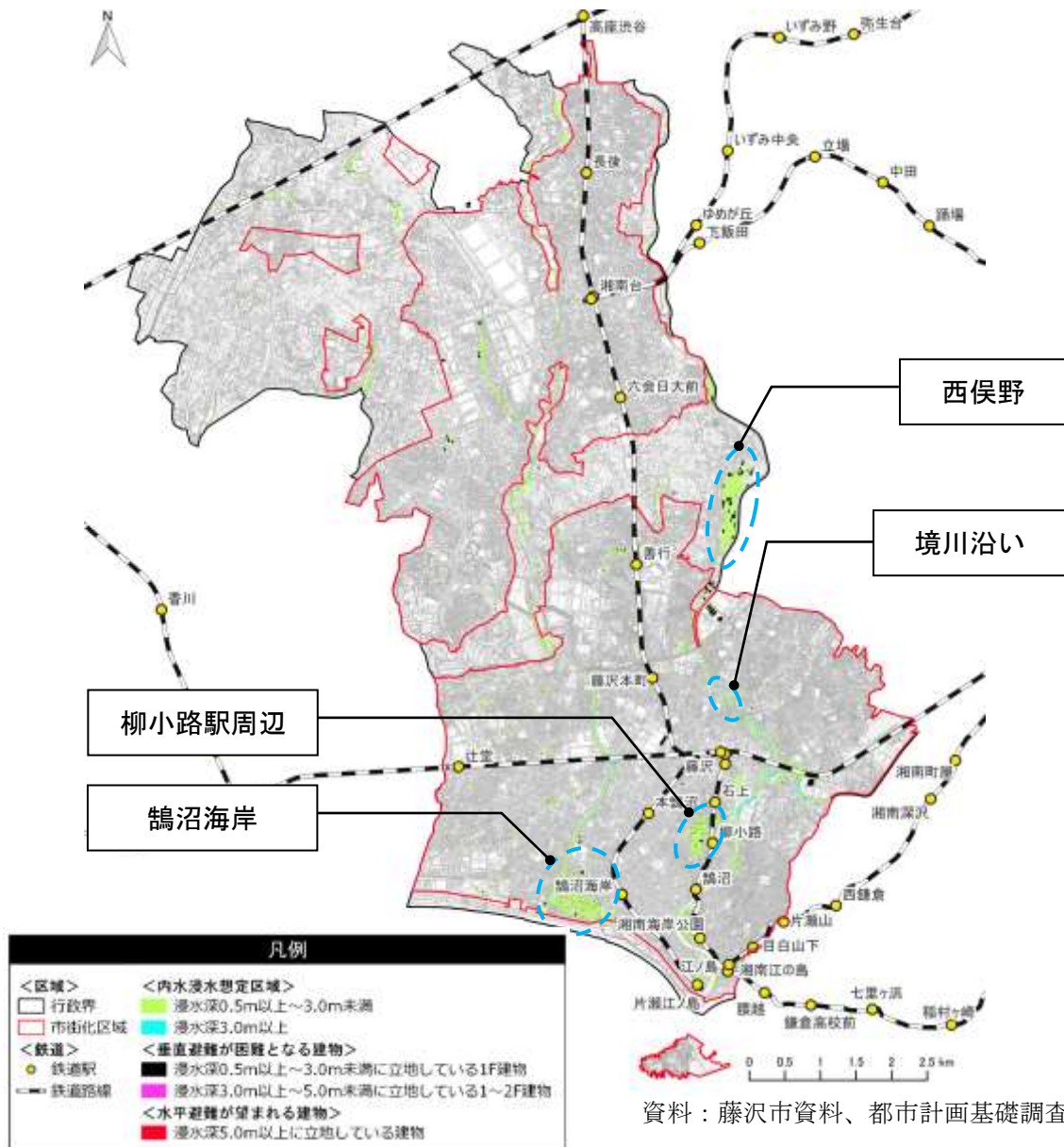
④－5 内水

ア 浸水深×建物階数

浸水深0.5m以上～3.0m未満の区域の建築物の約2割（約1,200棟）が、垂直避難が困難となる1F建物となっており、鵜沼海岸3～5丁目、鵜沼藤が谷4丁目、西俣野等において多くみられます。

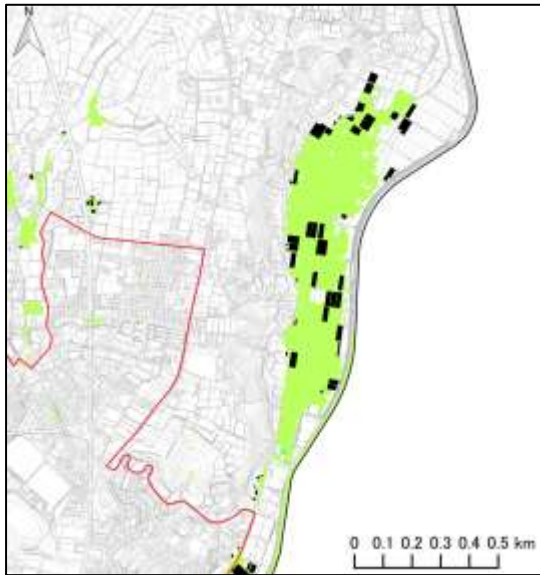
1～2F建物の垂直避難が困難となる浸水深3.0m以上～5.0m未満の区域には、約30棟の1～2F建物が立地しており、その多くは藤沢及び藤沢1丁目周辺の境川沿いに立地しています。また、水平避難が望まれる浸水深5.0m以上の区域には、数棟の建物が立地しています。

図表4－22 内水浸水深×建物階数の重ね図

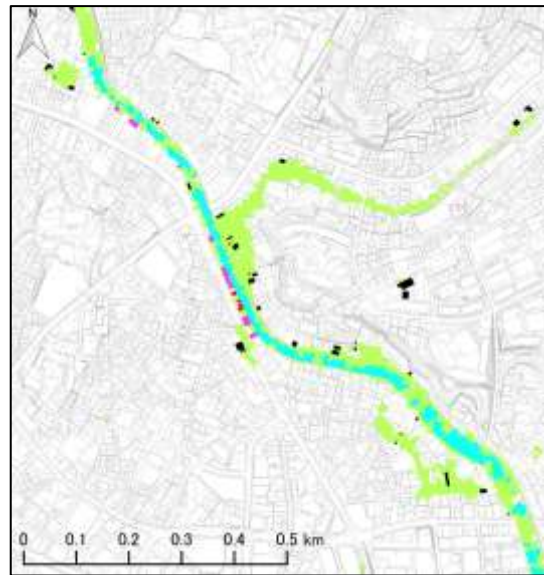


資料：藤沢市資料、都市計画基礎調査

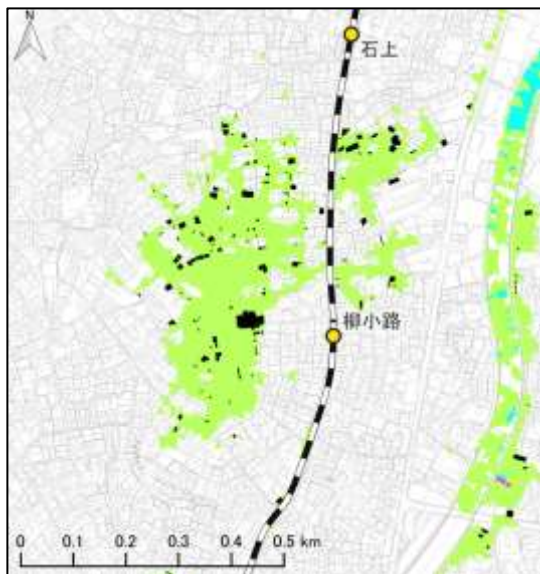
図表 4-23 西俣野



図表 4-24 境川沿い



図表 4-25 柳小路駅周辺



図表 4-26 鵜沼海岸



資料：藤沢市資料、都市計画基礎調査

凡例	
<区域>	<内水浸水想定区域>
行政界	浸水深0.5m以上～3.0m未満
市街化区域	浸水深3.0m以上
<鉄道>	<垂直避難が困難となる建物>
鉄道駅	浸水深0.5m以上～3.0m未満に立地している1F建物
鉄道路線	浸水深3.0m以上～5.0m未満に立地している1～2F建物
	<水平避難が望まれる建物>
	浸水深5.0m以上に立地している建物

【参考】内水浸水想定区域の想定条件

雨の基準は想定し得る最大規模の降雨である1時間当たり153mmで、排水先河川の水位を河川計画上一番高い水位と設定

④-6 土砂災害

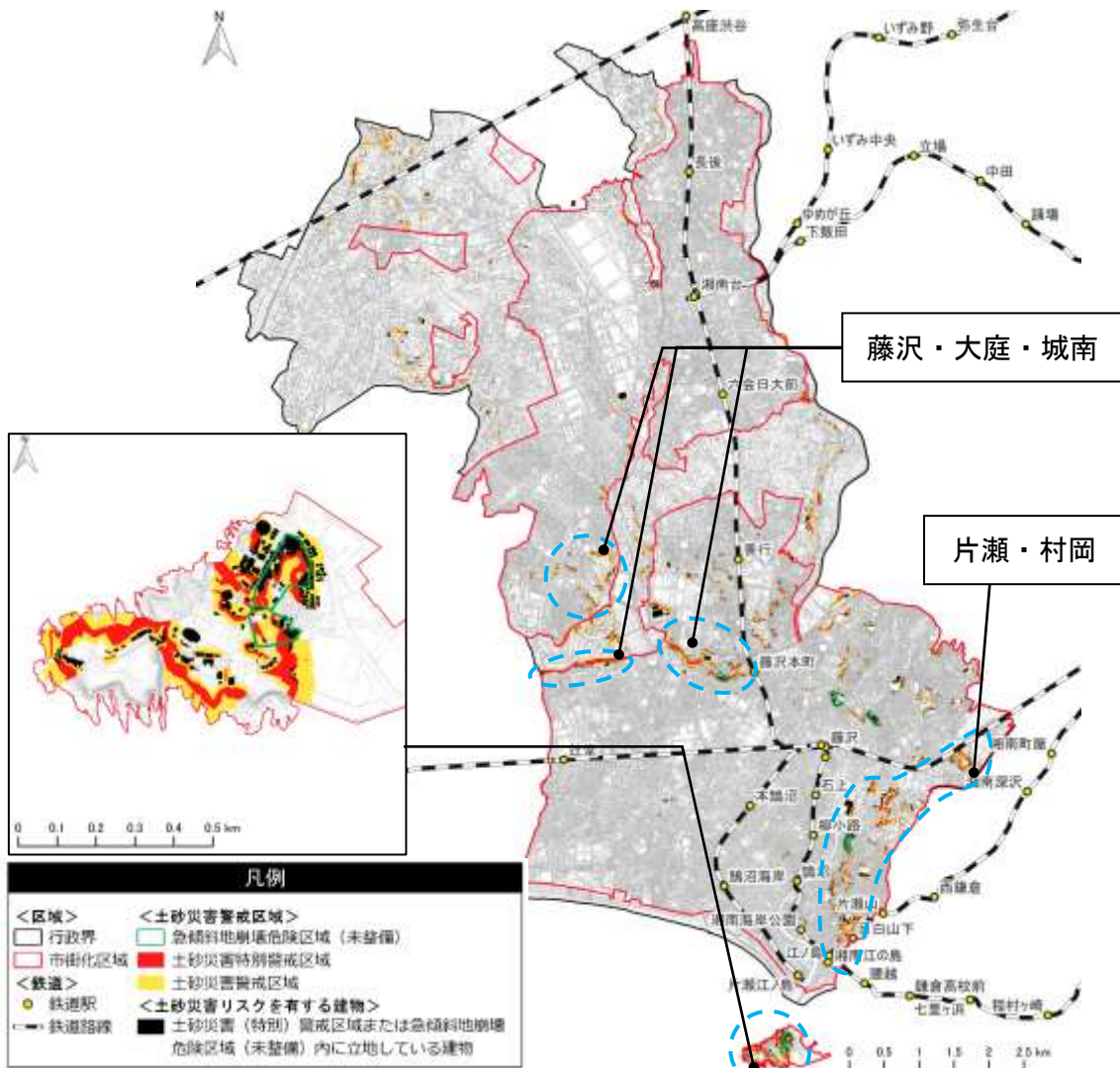
ア 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域（未整備区域）×建物

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域には、約3,300棟の建物が立地しており、江の島、片瀬1～3丁目、藤沢4～5丁目、稲荷1丁目、城南1～2丁目、川名、宮前、大庭などで多くみられます。

急傾斜地崩壊危険区域は、19区域中12区域が整備済となっているため、災害リスク分析は未整備区域を対象として行いました。

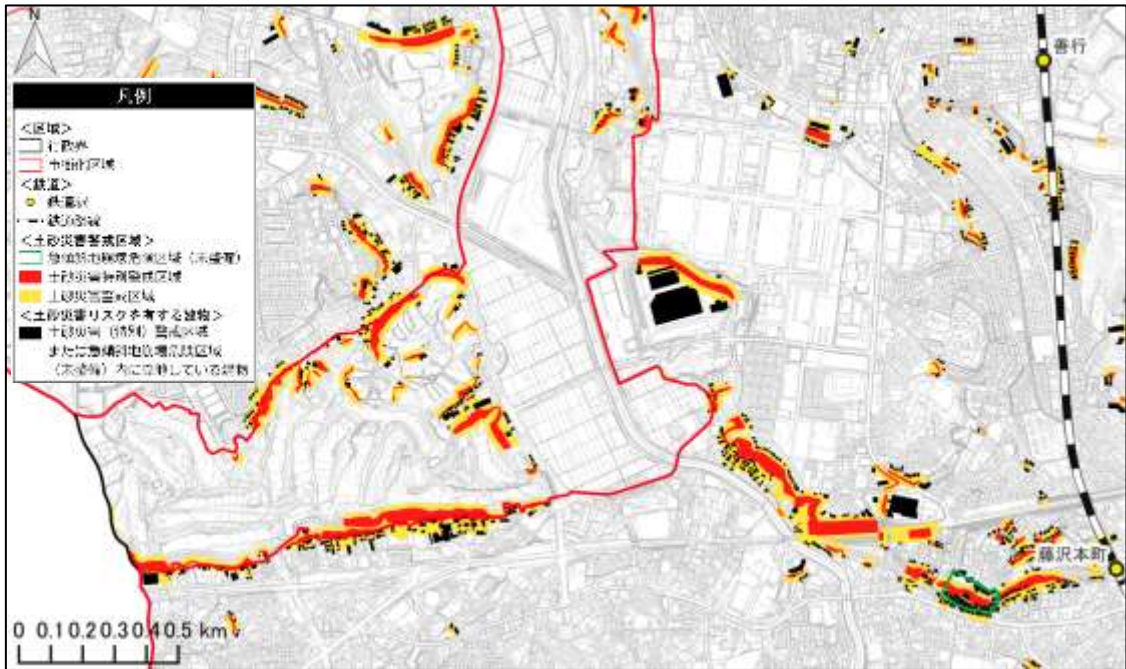
未整備の急傾斜地崩壊危険区域には、約260棟の建物が立地しており、江の島、片瀬1丁目、片瀬山1丁目などで多くみられます。

図表4-27 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域（未整備区域）×建物の重ね図

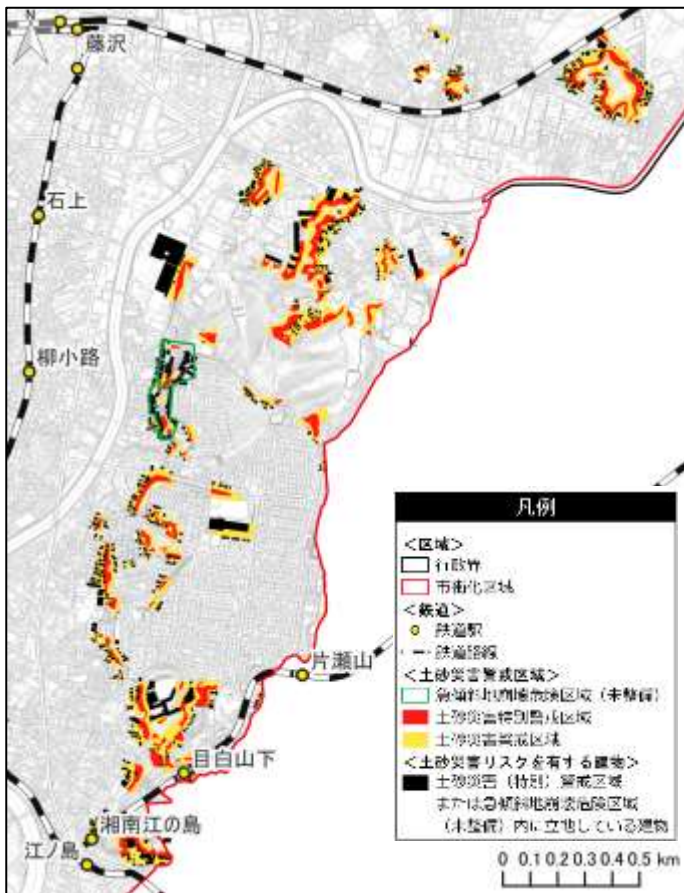


資料：神奈川県資料、藤沢市ハザードマップ、都市計画基礎調査

図表 4-28 藤沢・大庭・城南



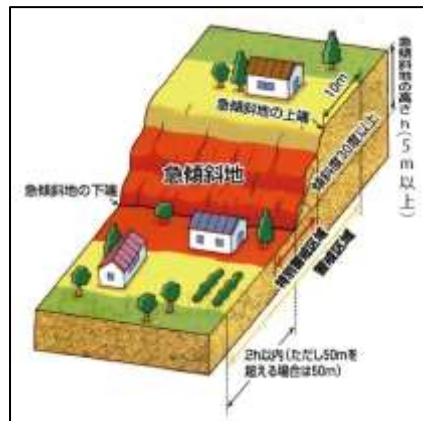
図表 4-29 片瀬・村岡



【参考】土砂災害警戒区域

土砂災害警戒区域（急傾斜地の崩壊）は傾斜地の形態に着目し、一律に指定されるもので、指定基準は以下のとおりです。

- 1：傾斜度が 30 度以上で高さが 5m 以上の区域
- 2：急傾斜地の上端から水平距離が 10m 以内の区域
- 3：急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの 2 倍以内（50m を超える場合は 50m）

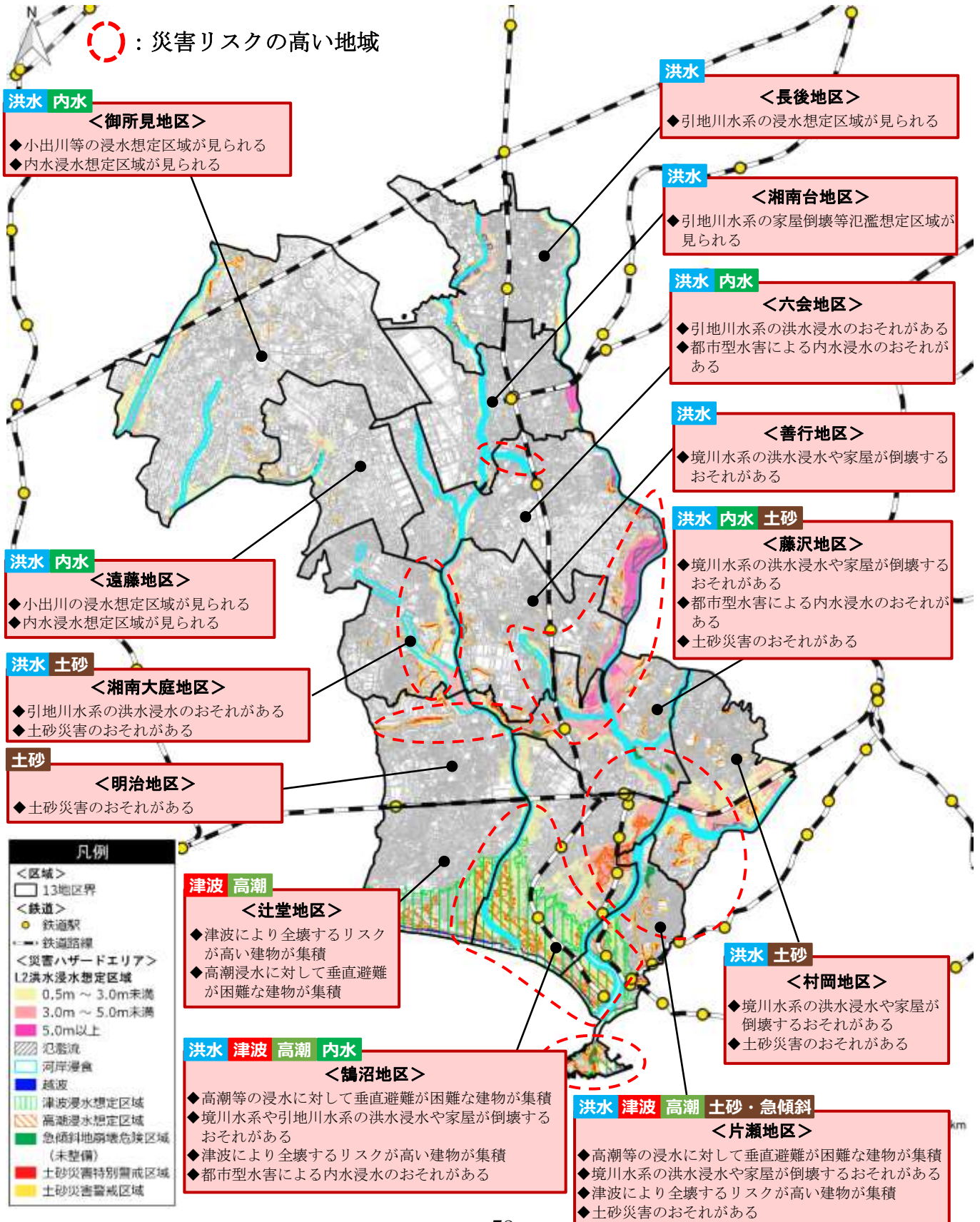


資料：神奈川県資料、藤沢市ハザードマップ、都市計画基礎調査 資料：藤沢市ハザードマップ

⑤ 防災・減災まちづくりに向けた課題の整理

災害リスクの高い地域等の分析・抽出を踏まえ、今後の防災・減災対策の方向性を定めるため、都市マスタープランの13地区ごとに防災上の課題を整理しました。

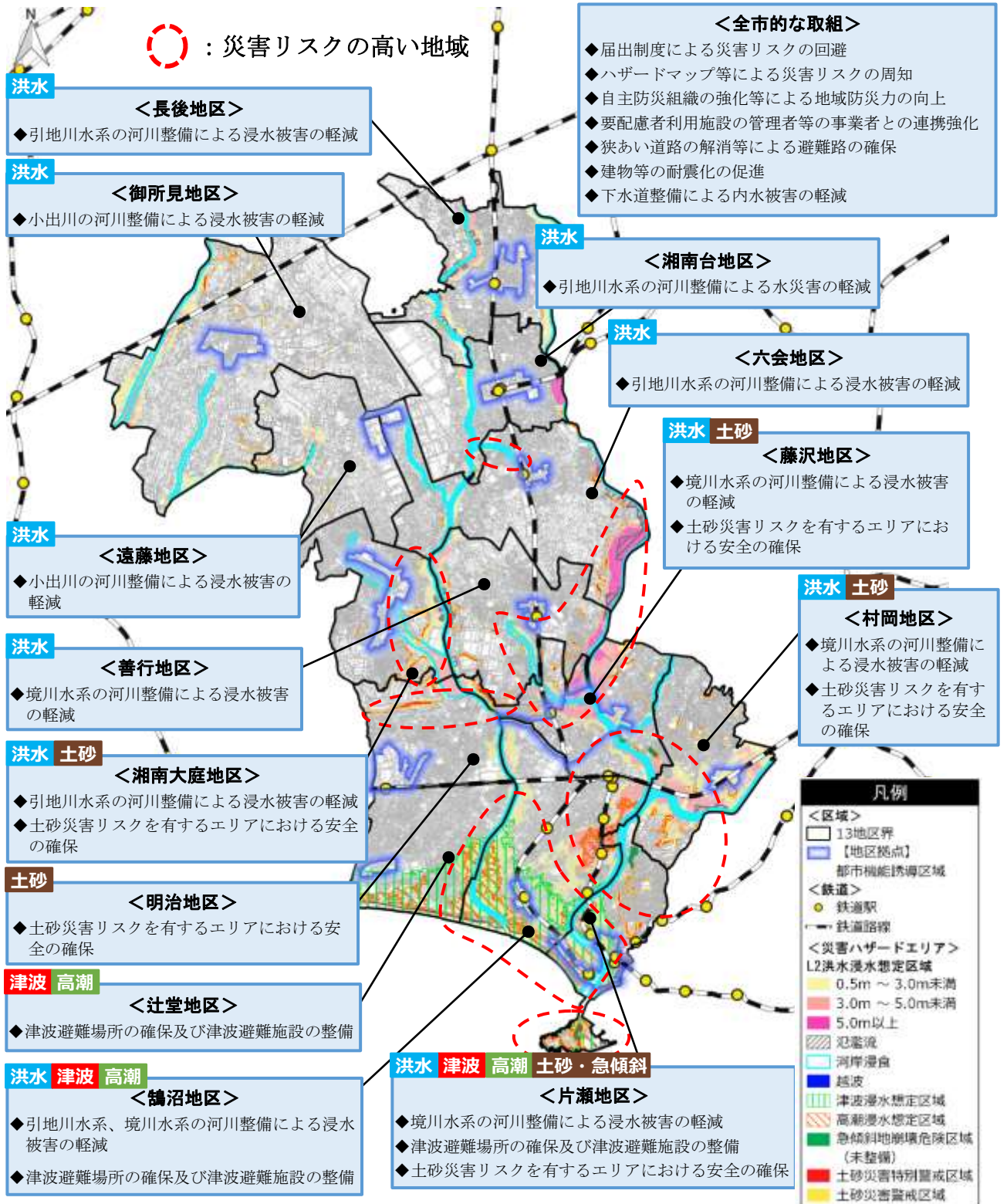
図表4-30 13地区ごとの防災上の課題



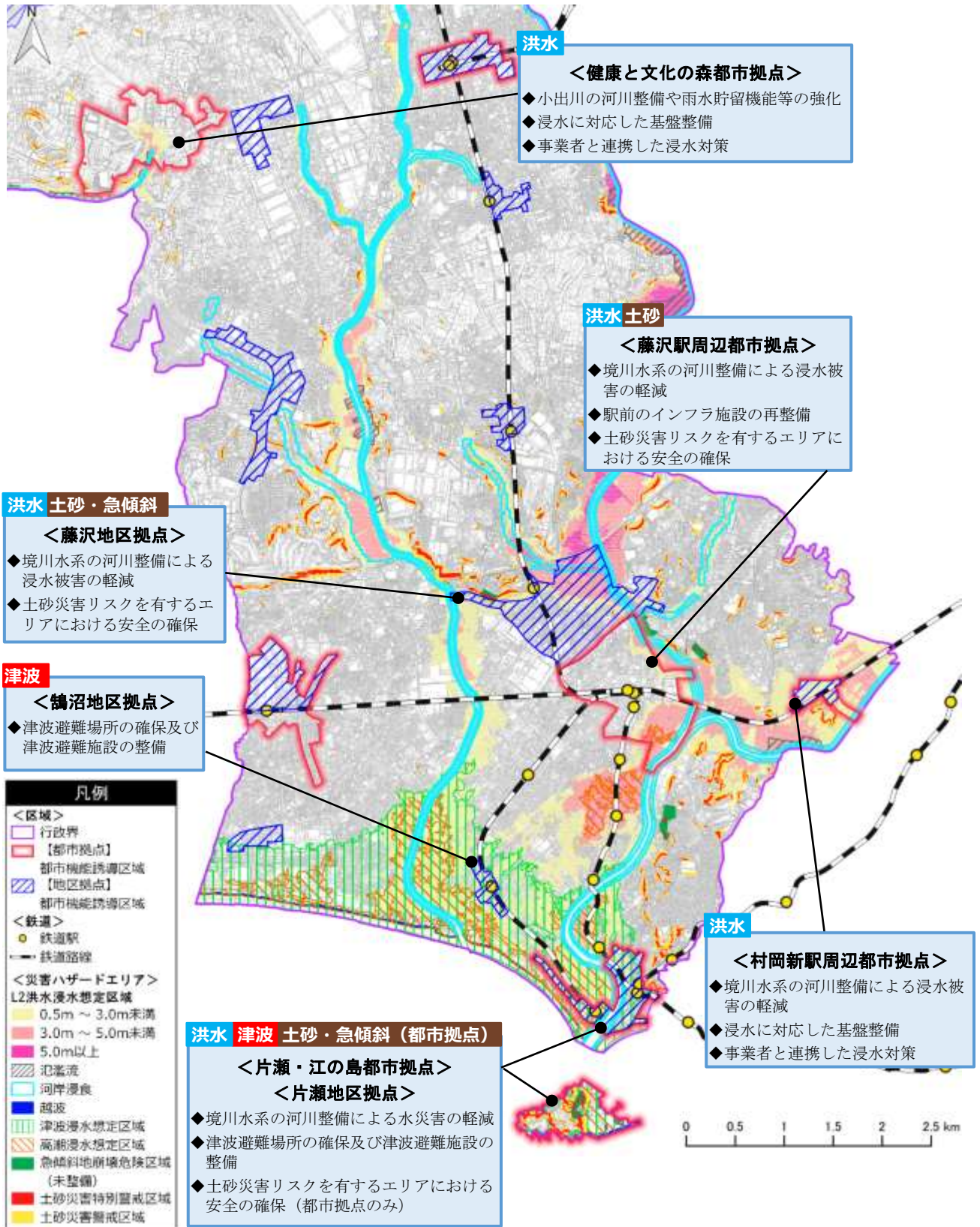
⑥ 防災まちづくりの取組方針の検討

防災・減災まちづくりに向けた課題の整理を踏まえ、災害リスクの回避や低減を目指した防災まちづくりの取組方針を以下のように定めました。

図表4-3-1 13地区別の防災まちづくりの取組方針



図表4-32 都市・地区拠点別の防災まちづくりの取組方針



⑦ 具体的な取組、スケジュールの検討

防災まちづくりの取組方針を踏まえた防災・減災に係る具体的な取組及びスケジュールは以下のとおりです。なお、取組内容や実施時期については、各河川の整備計画や藤沢市地域防災対策アクションプラン等に記載されており、進捗管理がされております。

図表 4-33 防災・減災に係る具体的な取組及びスケジュール

凡例：(実施期間：————▶ / 継続的に随時実施：……▶)

取組方針	取組内容	実施主体	実施時期		
			短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年以上)
河川等の整備	引地川・境川等の河川整備	県・市	————▶	————▶	————▶
	準用河川の整備	市	————▶	————▶	————▶
	内水浸水対策の推進	市	————▶	————▶	————▶
土砂災害の防止	市有地における土砂災害（特別）警戒区域の安全確保	市	————▶	————▶	……▶
	急傾斜地崩壊危険区域等の安全確保	県・市	……▶	……▶	……▶
津波対策	津波避難場所の確保	市・事業者	……▶	……▶	……▶
	津波避難施設の整備	県・市	————▶	……▶	……▶
	各種津波防災看板の更新	市	……▶	……▶	……▶
	津波対策避難行動訓練の実施	市・市民	……▶	……▶	……▶
防災拠点等の整備	拠点施設の再整備	市	————▶	……▶	……▶
	防災広場や備蓄拠点の整備	市	————▶	————▶	
都市構造・建築物の強化	藤沢駅南口駅前広場及びデッキの再整備	市	————▶		————▶
	村岡新駅の整備に伴う防災・減災対策	市・事業者	————▶	……▶	……▶
	健康と文化の森地区の整備に伴う防災・減災対策	市・事業者	————▶	……▶	……▶
	避難場所となる近隣・街区公園の新設	市	————▶	……▶	……▶
	都市計画道路等の整備及び狭あい道路の解消・危険ブロック塀等安全対策工事補助による避難路の確保	市	……▶		……▶
	建築物の耐震性の向上	市	……▶		……▶
	地下施設等への浸水防止対策の促進	市・事業者	……▶		……▶
地域防災力の向上	地域住民の防災力の強化	市・市民	……▶		……▶
	地区特性に応じた防災情報の整理及び計画作成	市・市民	……▶		……▶
	防災備蓄倉庫の新設及び資機材の整備	市	————▶		
	要配慮者の避難体制の整備	市・事業者	————▶		
	災害時応援協定の推進	市・事業者	……▶		……▶
災害リスクの周知	ふじさわ防災ナビ（小冊子版）の見直し及び普及	市	————▶		
	ハザードマップや防災に係る各種計画等の見直し	市	……▶		……▶
	学校における防災教育の推進	市	……▶		……▶
	藤沢市立地適正化計画に基づく届出制度の運用	市	……▶		……▶
	多様な災害情報の伝達手段の確保	市	……▶		……▶

(13) 地区ごとのまちづくりの方向性（誘導方針）

①都市拠点

①-1 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。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。

1887年（明治20年）には、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藤沢駅周辺に移り、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、近年、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など、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、東海道本線で分断される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、市の都心部として、また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、江ノ島電鉄線の鉄軌道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。

JR藤沢駅の南北自由通路は、旧国鉄駅舎の橋上化に伴い、鉄道利用者と駅南北回遊者の交通結節点として1980年（昭和55年）に整備されました。JR東海道本線の改札口が自由通路階、小田急線の改札口が地上階にあり、南北を行き来する人と乗り換え利用者が自由通路内で錯綜するなど、歩行者動線の改善や乗り換えの利便性の向上などが求められています。

そのため、藤沢駅を中心にバス、歩行者、自転車等が円滑に連携する交通ターミナルとして、駅前広場再整備や運用改善を図るとともに、小田急改札口の橋上化や南北自由通路拡幅、地下通路再整備等により交通

モード間をシームレスにつなぐとともに駅南北の連携、一体化を図ります。また、デッキを介在した立体的な回遊空間の更新を図るとともに、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げる場づくりを通じて、居心地がよく、歩きたくなるまちをめざします。

○防災・減災等

本都市拠点には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、高潮浸水想定区域、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

藤沢、南藤沢、鵜沼東、鵜沼石上1丁目の洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、境川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

さらに、浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれている鵜沼石上1丁目の内水浸水想定区域、鵜沼に位置する土砂災害（特別）警戒区域には多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めるとともに、下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域における安全確保を図ります。

市内外から多くの人々が利用している点を踏まえ、駅前のインフラ施設の再整備にも取り組み、本都市拠点の防災性・安全性の向上を図ります。

なお、高潮浸水想定区域内の浸水深0.5m以上3.0m未満には、垂直避難が困難となる1階建ての建物の立地は見られません。

○まちづくりの方向性

本都市拠点では、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。

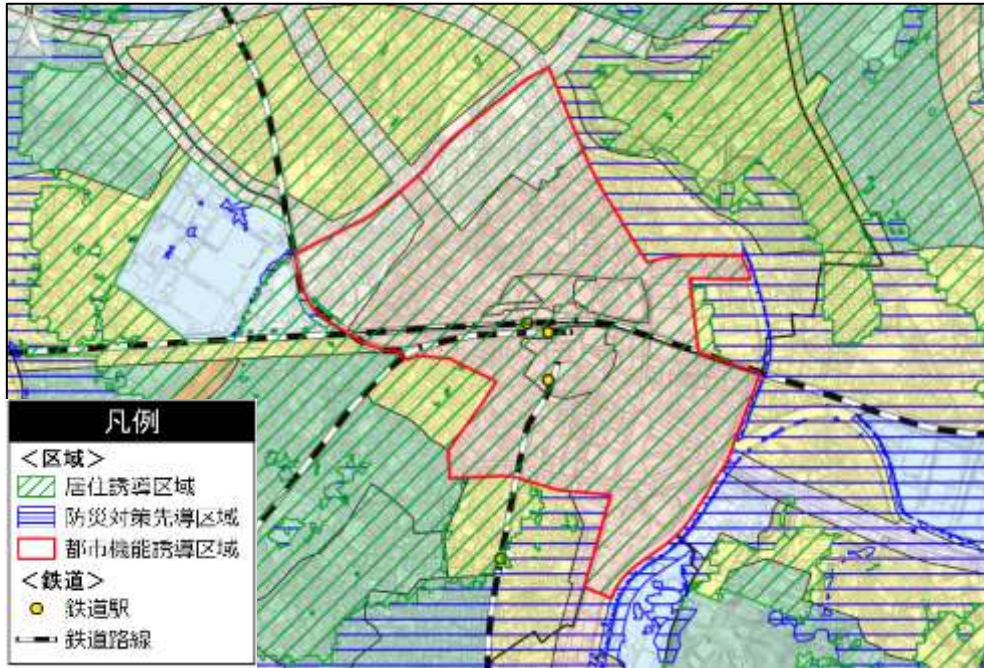
特に市内最大の利用者数を誇る藤沢駅から利用者を駅周辺に回遊させる魅力あるまちづくりを進め、市内だけでなく、広域的な吸引力を高め、市外からの来街者数を増加させていくため、建物の更新時期を捉えたエリアの顔となる大型商業機能等の強化を図るための基盤整備を進めるとともに、駅周辺の商店街の活性化を事業者等と連携して進めます。

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』、教育文化施設では、文化・交流の拠点として『市民会館』及び『美術関連施設』、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。また、子育て支援及び経済活性化を目的に『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、都市防災機能の強化及び地域活動等の活性化を目的に『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』を設定します。

< 藤沢駅前街区まちづくりガイドライン 事業等の位置図 >





①-2 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JR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ました。

「湘南C-X地区」では、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

本都市拠点では、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、新たな産業・ビジネスの創出拠点として、回遊性やアクセス性の高い交通結節点としての機能強化をめざすとともに、辻堂駅周辺の大型商業施設等に集中する市内・外からの自家用車利用の転換・分散をめざします。

○防災・減災等

本都市拠点には、内水浸水想定区域が指定されています。

辻堂新町1丁目の内水浸水想定区域は浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれていますが、多くの建物が立地しています。

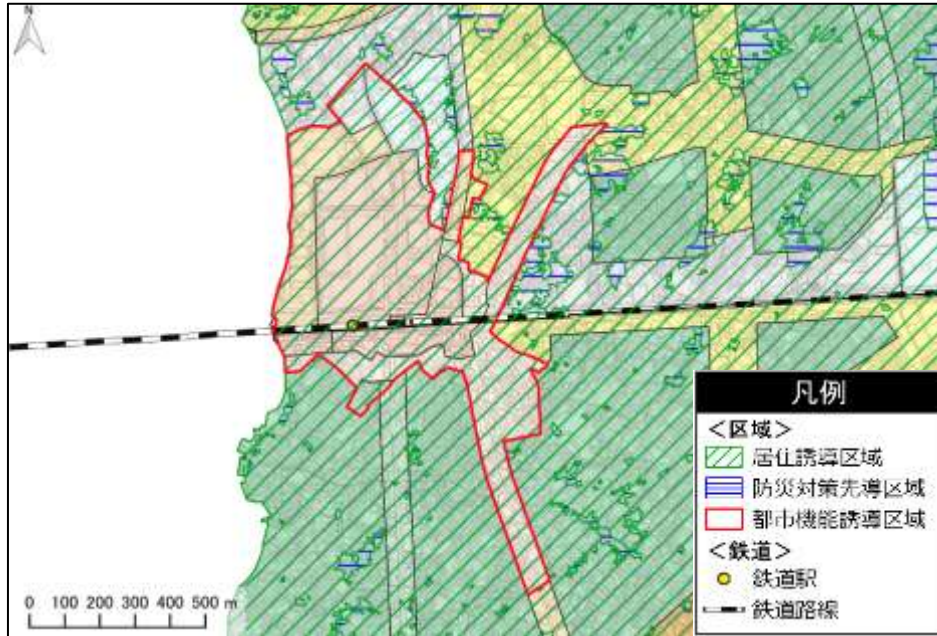
そのため、下水道整備による内水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

本都市拠点では、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。また、子育て支援及び経済活性化を目的に『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、都市防災機能の強化及び地域活動等の活性化を目的に『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』を設定します。



①-3 湘南台駅周辺都市拠点

○現状

本都市拠点は、小田急電鉄江ノ島線の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乗り入れ、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号線の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、700本/日以上バスの発着があり、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、混雑緩和及びバス路線の定時性確保や利便性向上に向け、交通結節点として、交通モード間をシームレスにつなぐ機能の強化をめざします。

○防災・減災等

本都市拠点には、内水浸水想定区域が指定されています。

湘南台2丁目、7丁目の内水浸水想定区域は浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれていますが、建物の立地がみられます。

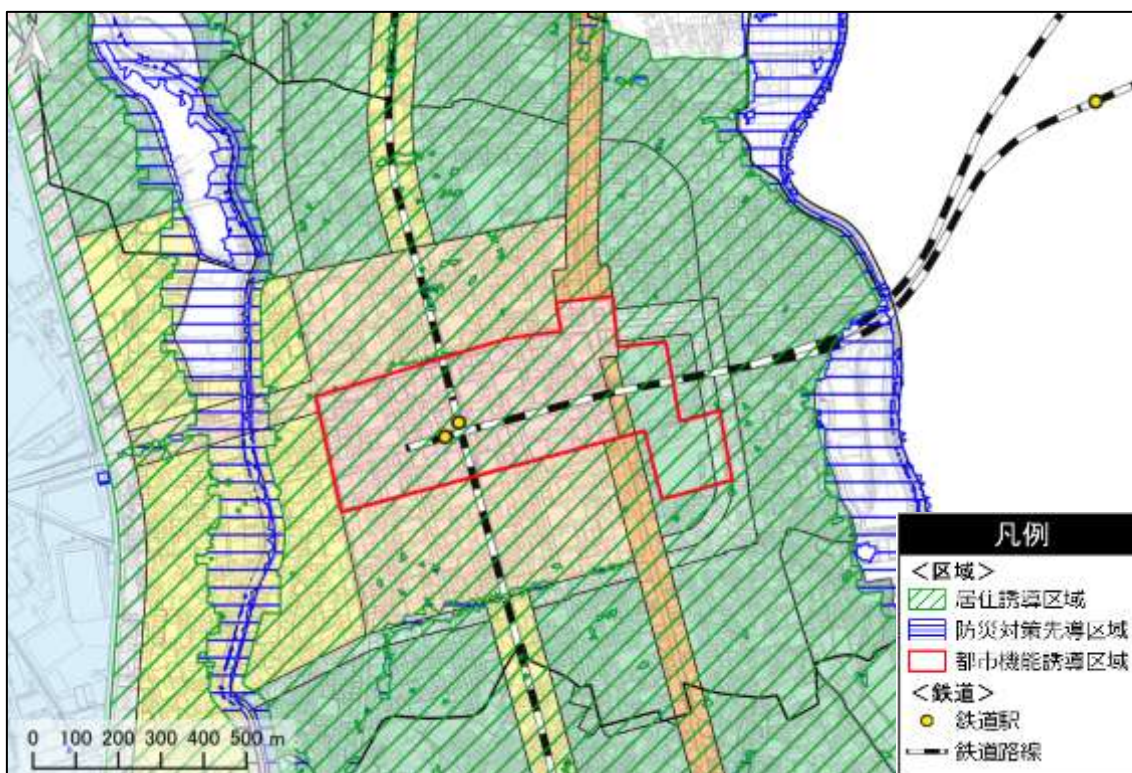
そのため、下水道整備による内水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

本都市拠点では、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させるとともに、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賑わい・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、『大規模商業施設』を設定するとともに、本市北部の文化・交流の拠点として『文化センター』、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。また、子育て支援及び経済活性化を目的に『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、都市防災機能の強化及び地域活動等の活性化を目的に『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』を設定します。



①-4 片瀬・江の島都市拠点

○現状

本都市拠点は、湘南海岸や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。

○公共交通等

本都市拠点には、鉄軌道として小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールの3路線があり、鉄道網が充実しています。

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、鉄軌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、人や車の交通混雑が課題となっています。

そのため、首都圏でも有数の海洋レクリエーション拠点として、誰もが円滑に・快適に移動できる交通機能の強化として、拠点周辺の周遊環境の向上をめざすとともに、休日を中心に、鉄軌道を利用して訪れる観光客、江の島島内に訪れる自家用車の交通渋滞等市民の生活環境に影響を及ぼすオーバーツーリズム対策に寄与する取組を進めます。

○防災・減災等

本都市拠点には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、津波災害警戒区域、高潮浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

片瀬4丁目、片瀬海岸1～2丁目の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

また、片瀬3～4丁目、片瀬海岸1～2丁目、江の島1丁目の浸水深2m以上が見込まれている津波災害警戒区域には、全壊するリスクが高い木造建物の立地が多くみられます。

さらに、江の島1～2丁目や片瀬3丁目の土砂災害（特別）警戒区域、

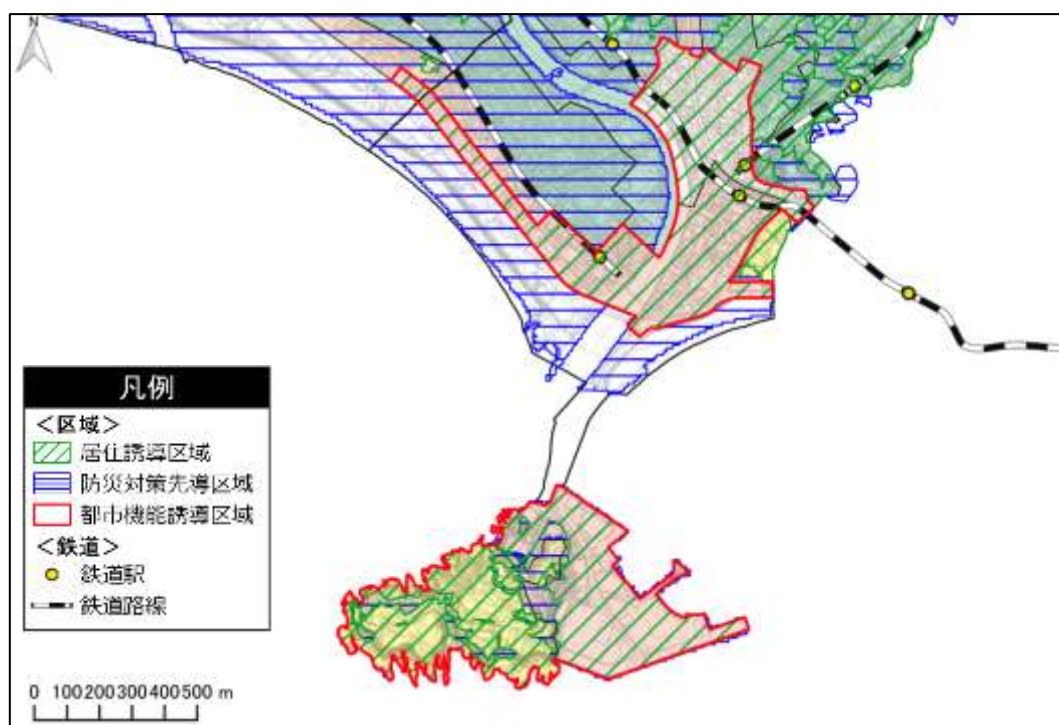
江の島1丁目の急傾斜地崩壊危険区域（未整備区域）にも多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めるとともに、津波避難場所の確保等の取組により浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域における安全確保を図ります。

○まちづくりの方向性

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

そのため、誘導施設としては、『観光商業施設（津波避難施設）』を設定するとともに、子育て支援及び経済活性化を目的に『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、都市防災機能の強化及び地域活動等の活性化を目的に『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』を設定します。



①-5 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、菘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が進められています。

また、「京浜臨海部ライフイ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：神奈川県資料をもとに作成

○公共交通等

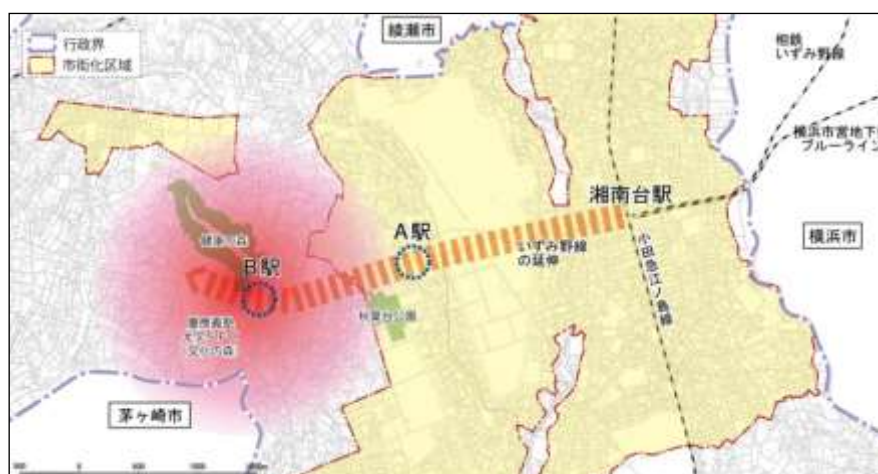
本都市拠点、鉄軌道駅がなく、公共交通のサービス水準が低いため、2012年（平成24年）には、神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道（株）で構成された「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」において、新幹線新駅設置を進めている寒川町の倉見までの延伸をめざしつつ、第1期区間として湘南台駅から慶應義塾大学SFC付近までいずみ野線を延伸するという検討結果をとりまとめました。

また、2016年（平成28年）4月に、国の交通政策審議会の答申において、『いずみ野線延伸（湘南台—倉見）』が位置づけられたのを更なる契機として、いずみ野線の延伸に向けた取組を進めています。

いずみ野線延伸に伴い設置を想定している（仮）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、いずみ野線延伸の実現までの間、新たなまちづくりにより生じる需要等に対応した交通機能の強化をめざします。

また、西北部地域の拠点として、近隣市町からのアクセス性や高速道路網へのアクセス性の向上に寄与する幹線道路の整備を促進します。

<いずみ野線延伸のイメージ>



○防災・減災等

本都市拠点には、洪水浸水想定区域、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

慶應大学前の交差点周辺の内水浸水想定区域は浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれていますが、立地している建物は概ねみられません。また、本都市拠点の南西部に位置する土砂災害（特別）警戒区域においても建物の立地は概ねみられません。

一方、本都市拠点の東側では新市街地の形成に伴い、台風や大雨時に慢性的に発生している道路冠水の解消を目的とした「健康と文化の森地区浸水対策基本計画」に基づく取組が進められているため、それらとの連携を考慮しつつ、本都市拠点の防災性・安全性の向上を図ります。

○まちづくりの方向性

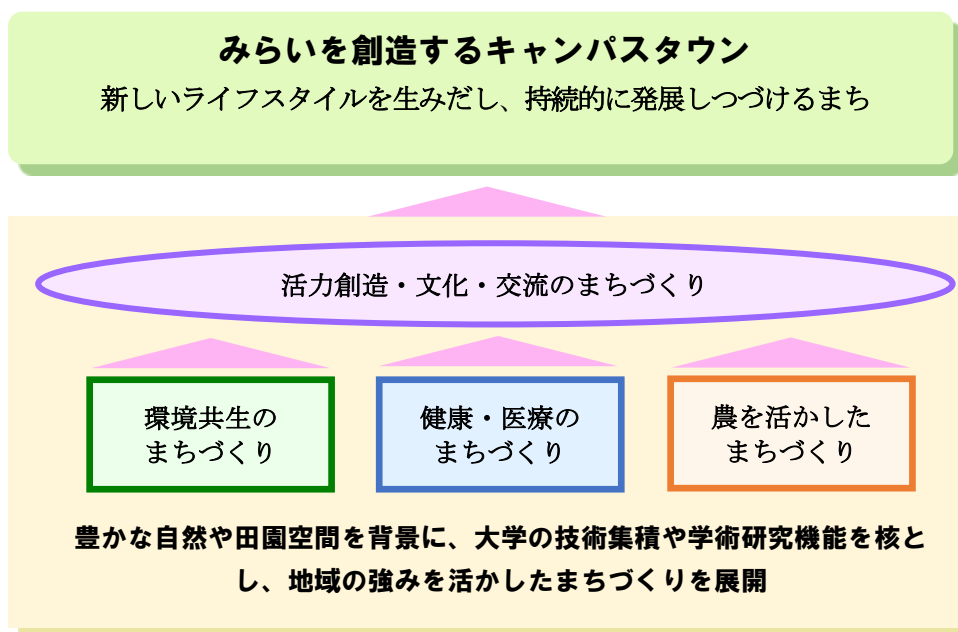
本都市拠点では、豊かな自然や田園空間を背景に、慶應義塾大学SFCの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術研究機能を核にして、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定などの動きもふまえ、地区が持つ強みを活かし、大学の学生や教職員、研究者、産業界、市民、行政等、まちづくりを担う様々な主体が連携して展開される環境共生や健康・医療、農業等に関する活動や取組によって、活力が創造されるまちをめざします。

また、いずみ野線延伸に伴う設置を想定している新駅を中心とした拠点性の高いまちづくりを推進します。

そのため、誘導施設としては、『大規模商業施設』、『大規模病院』、『研究施設又は研究開発型施設（大学連携）』、『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』、『教育文化施設（中学校、高等学校、大学、図書館、博物館等）』を設定します。

※なお、各誘導施設については、令和5年度に区域区分の変更があった場合のものとなります。

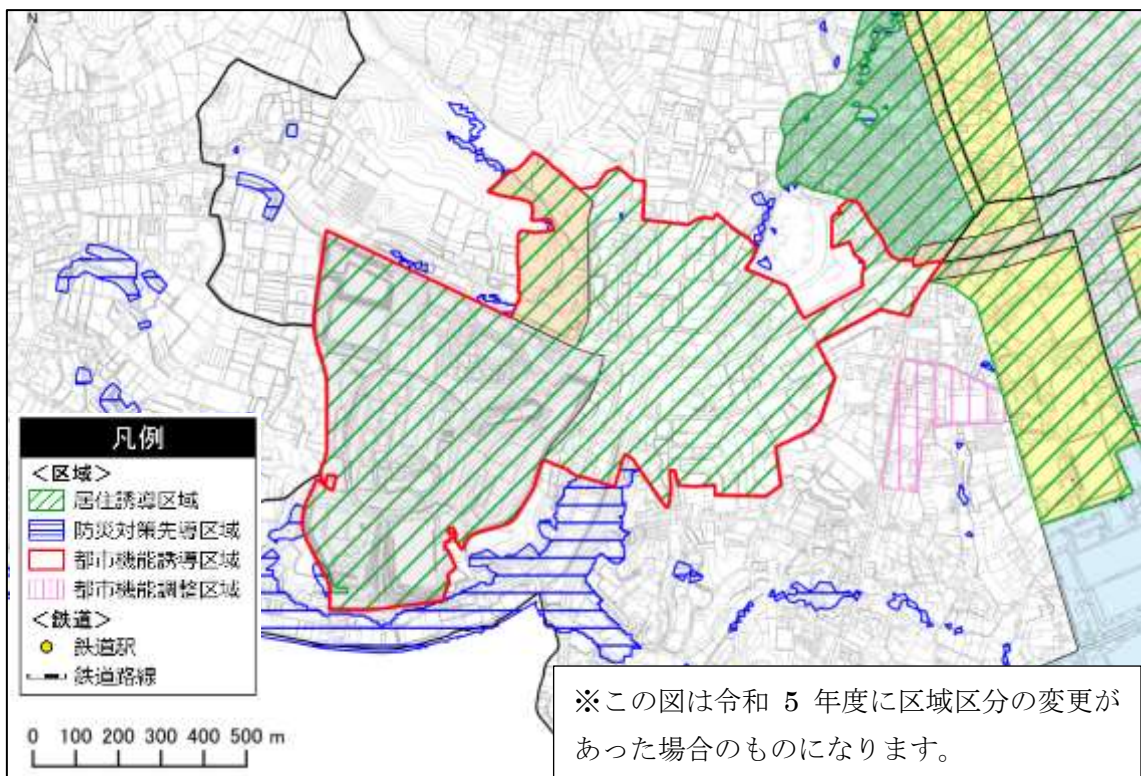
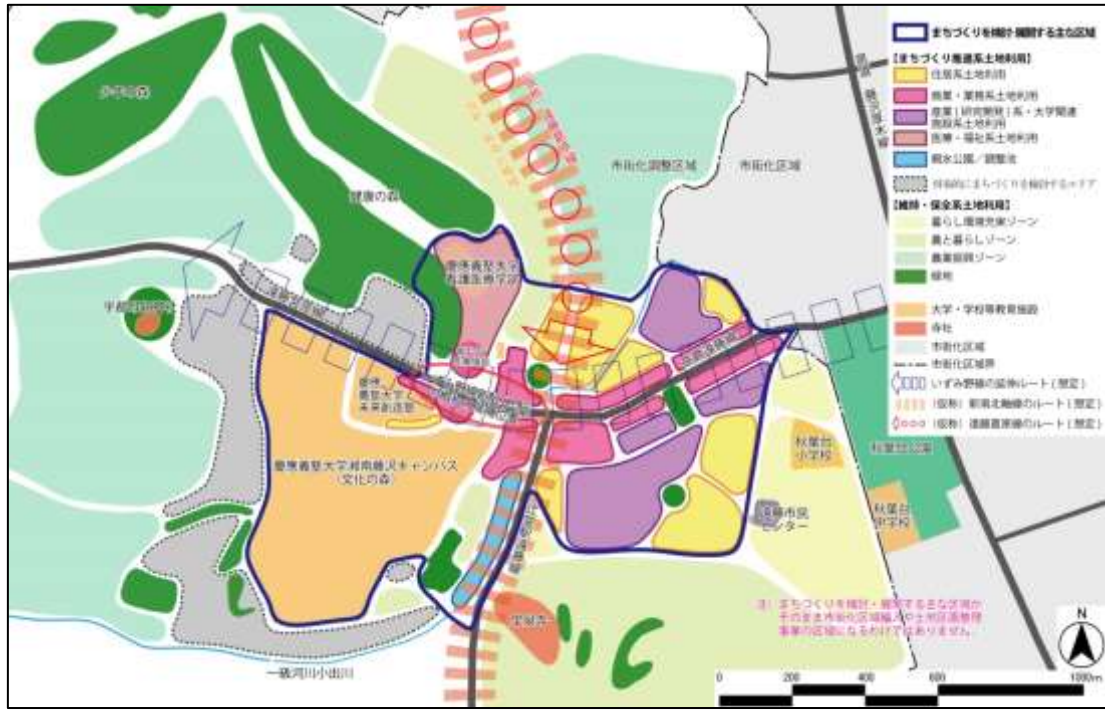
<健康と文化の森地区まちづくり基本計画 まちづくりビジョン>



< 【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) >



①-6 村岡新駅周辺都市拠点

○現状

本都市拠点は、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、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」を中心とした広域連携によるまちづくりを行っています。また、新駅の設置が具体化し、緑豊かな周辺環境と調和した都市空間と新たな研究開発拠点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るため、2022年（令和4年）3月に村岡新駅周辺に関する都市計画（道路、公園、地区計画、土地区画整理事業）を決定又は変更しました。

村岡地区のまちづくりの実現に向けては、まちづくりの将来像や方向性など「まちのあり方」を示す計画書として「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」（令和3年3月）を作成するとともに、事業の具体化に取り組んでいます。

○公共交通等

村岡地区には、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、本都市拠点では、村岡地区等における交通利便性の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・大船駅間に村岡新駅設置に向けた取組を推進します。

また、新駅周辺のまちづくりに合わせ、新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形成をめざすとともに、地域特性に応じたモビリティの導入及び多様な連携による事業性・経済性・持続性を持った交通ネットワークの構築をめざします。

○防災・減災等

本都市拠点には、洪水浸水想定区域、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

弥勒寺や宮前の洪水浸水想定区域は、浸水深3m～5m未満が見込まれていますが、建物の立地は概ねみられません。また、内水浸水想定区域の浸水深0.5m以上（避難すべき区域）や土砂災害（特別）警戒区域においても建物の立地は概ねみられません。

一方、本都市拠点では研究開発拠点の形成を目指したまちづくりに伴い、事業者等と連携した浸水対策が検討されているため、それらとの連

携を考慮しつつ、本都市拠点の防災性・安全性の向上を図ります。

○まちづくりの方向性

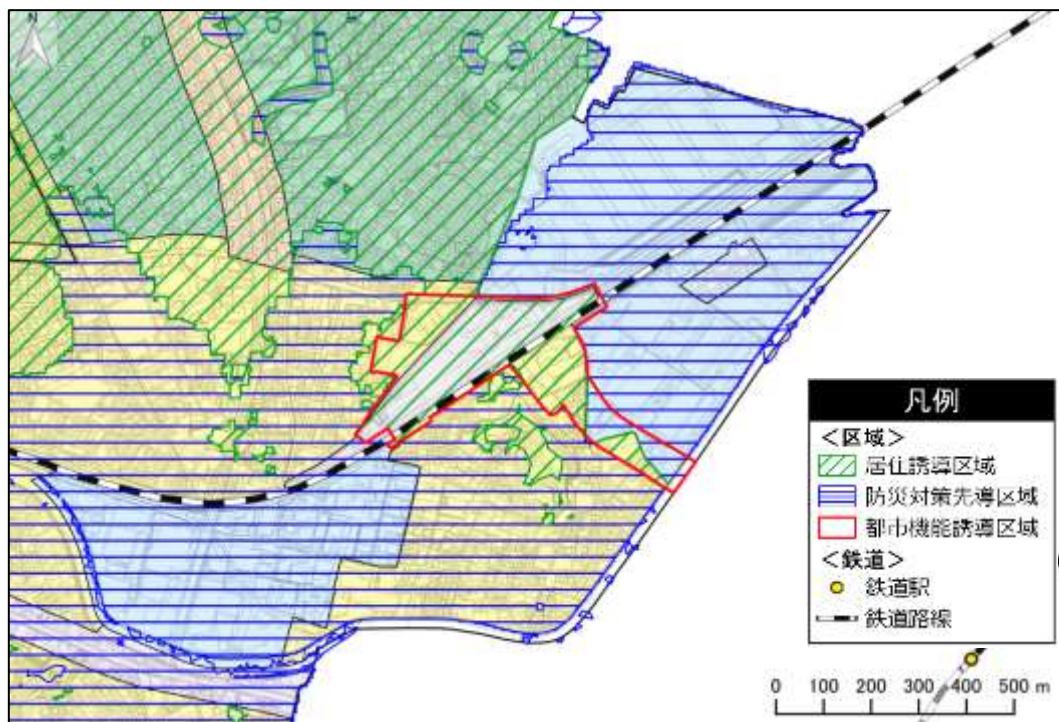
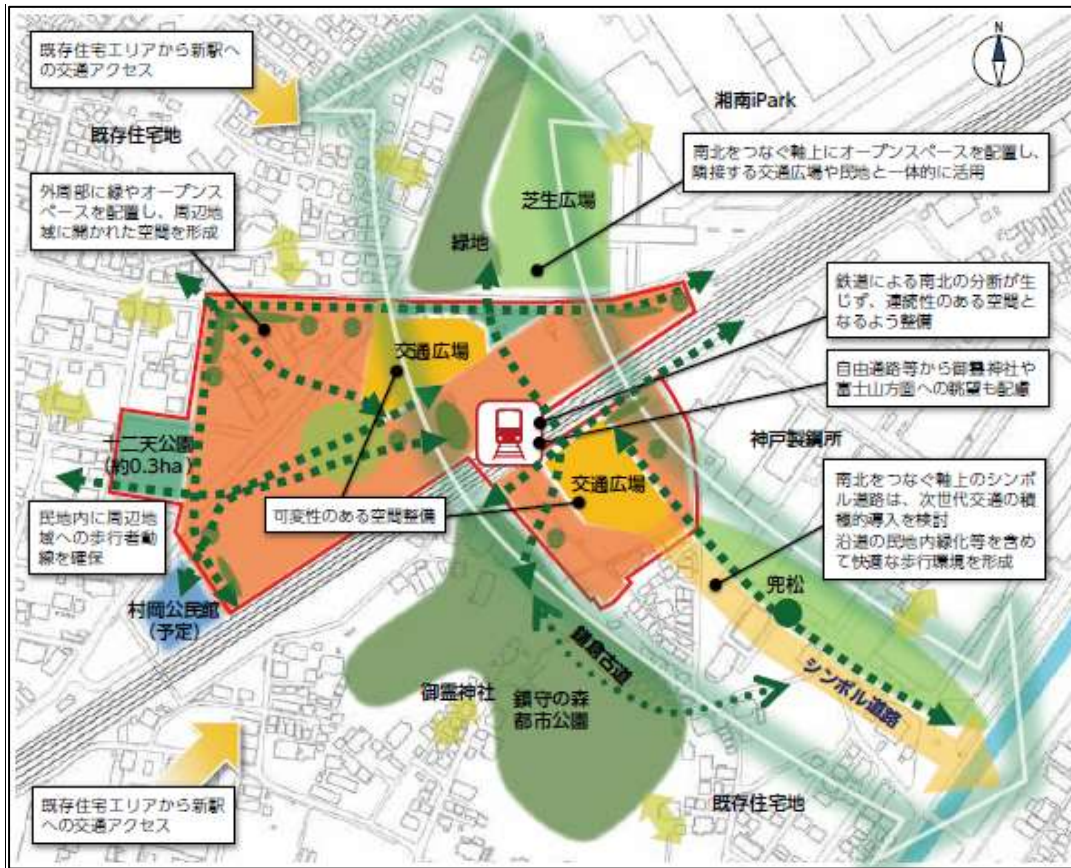
本都市拠点は、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、まちの将来地区像を「尖る創造と広がる創造を生み出す街」と位置付け、村岡新駅を中心に知的人材の集積を活かし世界に誇る「尖る創造」と地域や住民と共に創り出す「広がる創造」が相互に作用することで好循環を生み出す、新たな研究開発拠点を形成するとしています。また、創造を育み持続可能な街を実現するための4つの重要テーマとして「創造的な場づくり」「新しい交通結節点づくり」「緑や文化豊かなまちづくり」「安心・安全なまちづくり」を設定しています。

そのため、誘導施設としては、『研究施設又は研究開発型施設』、『複合施設（商業、医療、生活利便施設等）』、『駅一体型生活支援施設（保育施設等）』、『多目的ホール併設ホテル（帰宅困難者対策機能）』、『文化交流施設（情報発信、スタジオ等）』、『教育文化施設（大学、図書館）』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、新駅周辺のまちづくりを推進します。

<空間整備イメージ

(村岡新駅周辺地区まちづくり方針)) >



②地区拠点

②-1 片瀬地区拠点（片瀬江ノ島駅）

○現状

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、湘南海岸や景観地区等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進められ、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の流入など、人や車の交通混雑の問題が生じています。

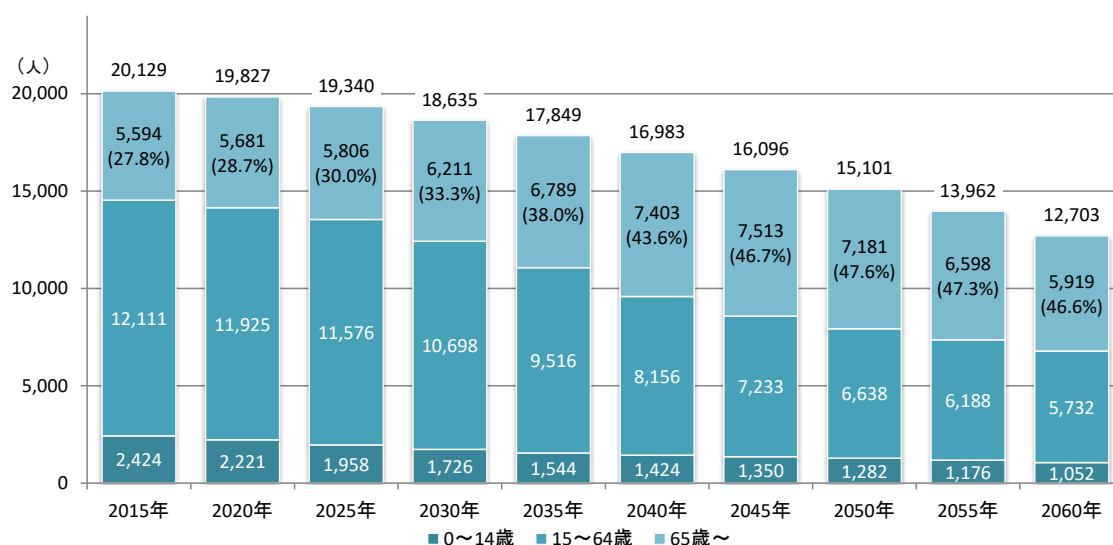
自然発生的に形成された古くからの住宅地のほか、明治期から昭和初期に主に別荘地として開発された住宅地や、昭和40年代に一体的な住宅地開発が行われた片瀬山等の閑静な住宅地があります。また、国道134号や国道467号沿いでは、マンション立地が進んでいます。

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。2060年（令和42年）までに人口が約4割減少し、高齢化率は45%を超える見込みです。



○公共交通等

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路線があり鉄道網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、また鉄軌道駅へのアクセス路となる生活道路面の充実が求められる地区があります。

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。

○防災・減災等

片瀬地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、津波災害警戒区域、高潮浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

片瀬4丁目や片瀬周辺の洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、境川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

さらに、境川沿いの浸水深2m以上が見込まれている津波災害警戒区域には、全壊するリスクが高い木造建物が多く立地し、浸水深0.5m～3m未満が見込まれている高潮浸水想定区域にも建物の立地がみられます。

江の島を中心として地区内に点在する土砂災害（特別）警戒区域、江の島1丁目と片瀬1丁目・片瀬山1丁目の急傾斜地崩壊危険区域（未整備区域）にも多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めるとともに、津波避難場所の確保等の取組により、浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域における安全確保を図ります。

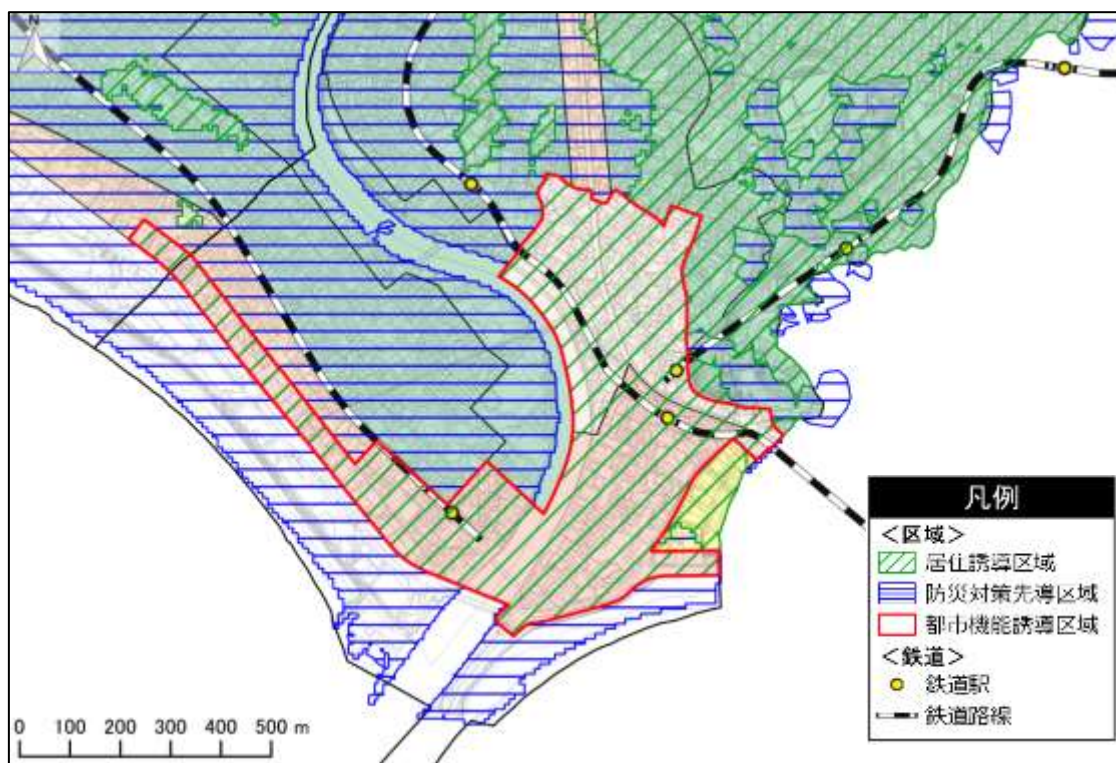
○まちづくりの方向性

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-2 鵜沼地区拠点（鵜沼海岸駅）

○現状

鵜沼地区は、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。

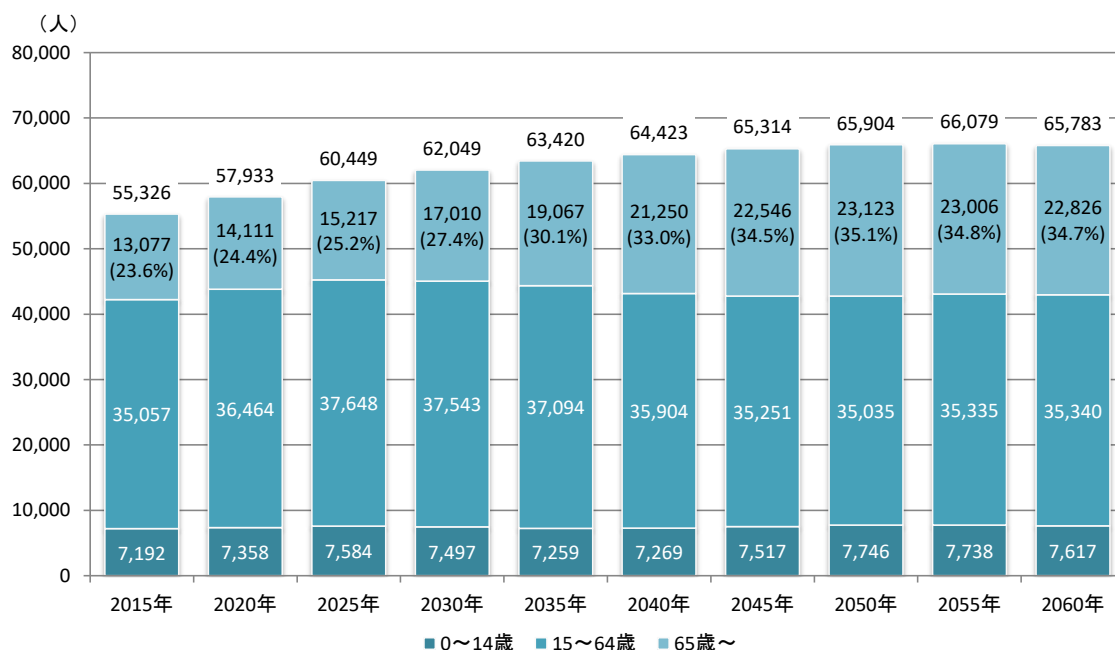
一方で、商業・業務、サービス等の都市機能等が集積するとともに、藤沢駅に近接した利便性の高さからマンションやJ R東海道線の北側に工場等も立地しています。

また、地震災害や津波、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、小田急線鵜沼海岸駅と鵜沼市民センター・公民館を中心に位置付け、鵜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。

<鵜沼地区の人口>

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、高齢化率は市全体の平均的な値で推移しますが、高齢者数は市内で最も多くなる推計となっています。



○公共交通等

鵜沼地区には、鉄道3線が結節する藤沢駅のほか、小田急江ノ島線の本鵜沼駅、鵜沼海岸駅、江ノ島電鉄の石上駅、柳小路駅、鵜沼駅があり、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、バス路線の導入等に必要な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「鵜沼奥田線」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。

○防災・減災等

鵜沼地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、津波災害警戒区域、高潮浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

柳小路駅や石上駅周辺の洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、境川、引地川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）にも多くの建物が立地しています。

さらに、浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれている柳小路駅周辺や地区南西部の引地川沿いの内水浸水想定区域に多くの建物が立地しています。

浸水深2m以上が見込まれている沿岸部の津波災害警戒区域には、全壊するリスクが高い木造建物が多く立地し、浸水深0.5m～3m未満が見込まれている引地川沿いの高潮浸水想定区域にも、建物の立地がみられます。

そのため、県と連携して境川水系等の河川整備を進めるとともに、津波避難場所の確保や下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。

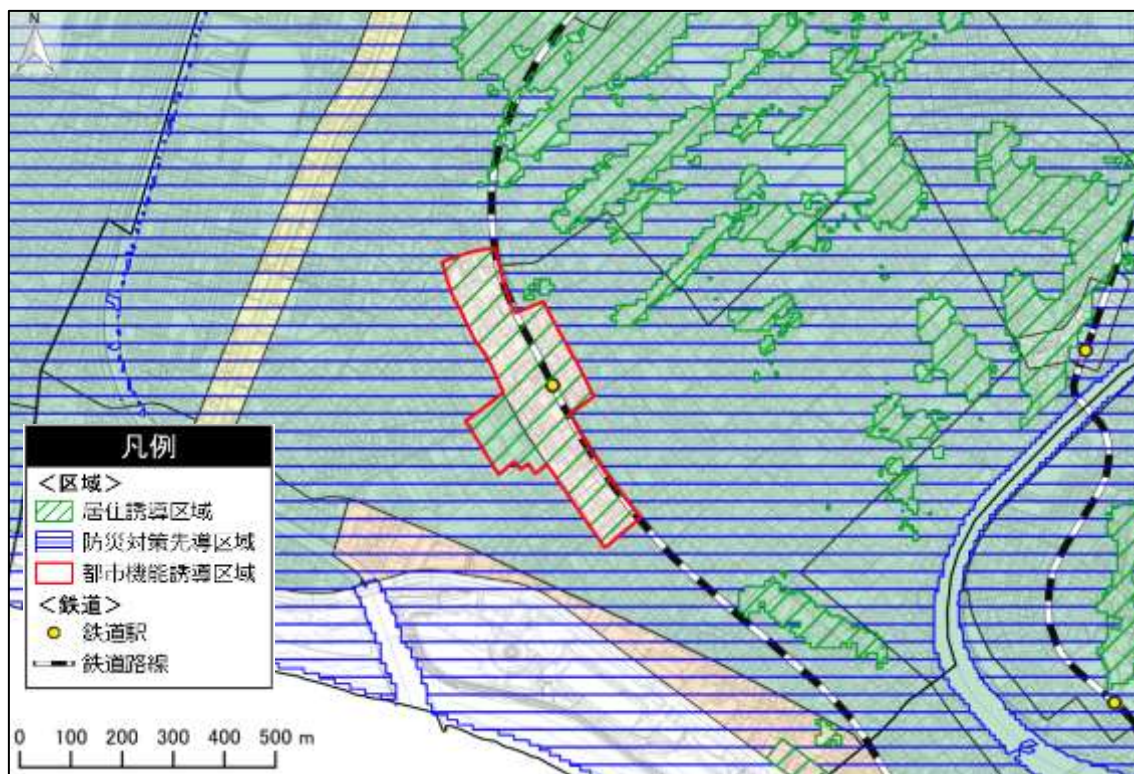
○まちづくりの方向性

鵜沼地区では、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 湘南ふじさわ鵜沼」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、JR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、本地区は、地震災害や津波、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・安心なまちづくりを進め、子どもから高齢者までが住みやすい居住環境をめざします。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-3 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、湘南らしい風致と賑わい、交流を持ちながら、住宅地と共存している地区であり、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の遅れや、近年、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。

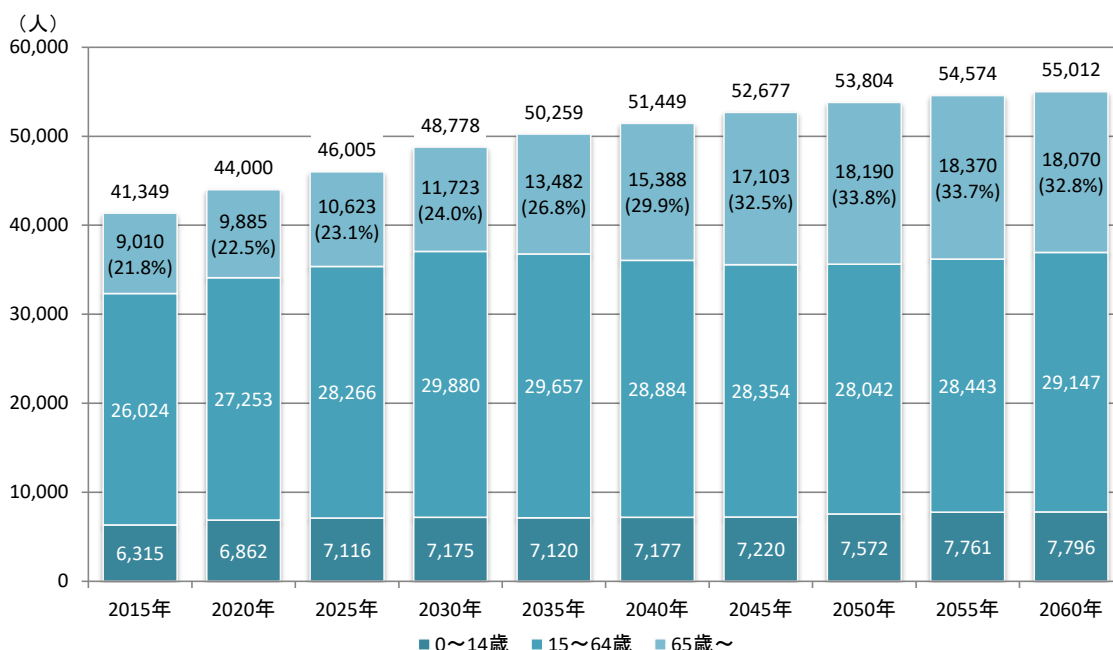
また、地震時の津波や台風時の高潮、河川の氾濫等の災害発生の危険性があり、防災、減災に対する取組を進めています。

辻堂駅北口の湘南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北口周辺と連携しながら、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が予想され、2060年（令和42年）においても人口減少は生じない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、2060年（令和42年）には市内で3番目に低い32.8%と推計しています。



○公共交通等

辻堂地区には、地区の骨格となる都市計画道路が未整備の区間があり、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。

○防災・減災等

辻堂地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、津波災害警戒区域、高潮浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

特に辻堂東海岸2～4丁目の津波災害警戒区域は、浸水深2m以上が見込まれおり、全壊するリスクが高い木造建物が多く立地しています。

また、引地川沿いの高潮浸水想定区域は、浸水深0.5m～1m未満が見込まれており、建物の立地もみられます。

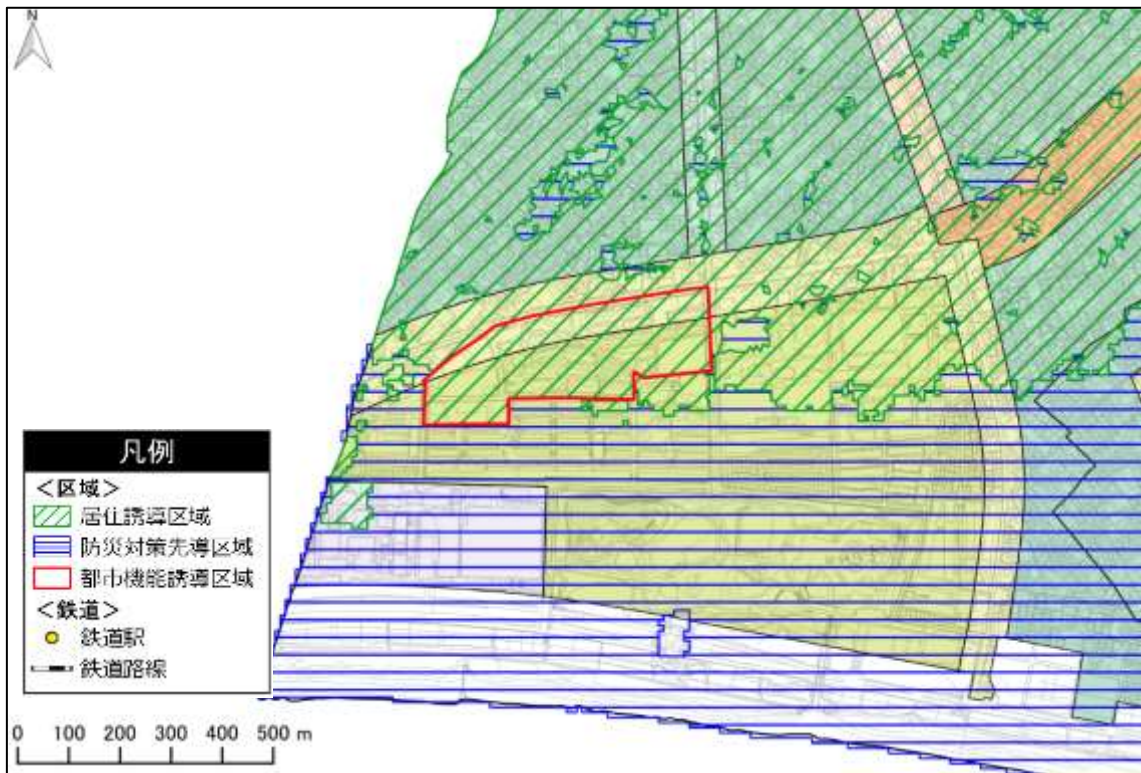
そのため、事業者等と連携した津波避難場所の確保等を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。

○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、本地区の人口は増加傾向にありますが、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、安全・安心なまちづくりを進めます。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-4 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付けられ、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。

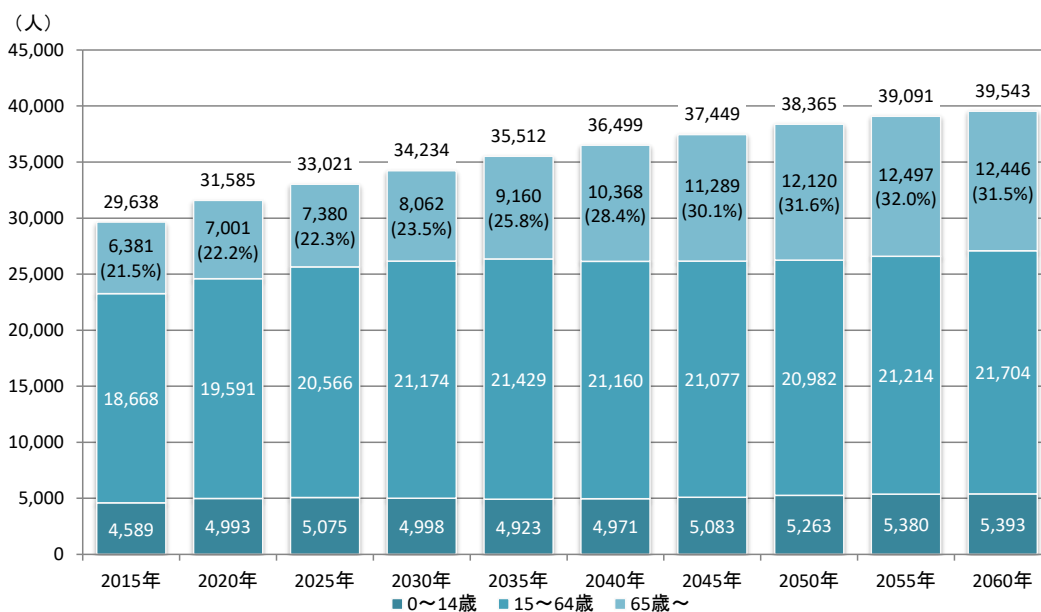
地区南部では、自然的土地利用をいかした新林公園や川名の斜面緑地が東西に連続して、緑の景観を呈しています。

JR東海道線沿線では、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。

本地区拠点は、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、2060年（令和42年）においても増加傾向にあるものと推計されます。高齢化率は市の平均的な割合より低い割合で推移し、2060年（令和42年）には31.5%となり、市内では2番目に低い率となっています。



○公共交通等

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・大船駅間に村岡新駅設置に向けた取組を進めます。

また、地区の骨格となる道路網は、「改定・かながわのみちづくり計画」（平成28年3月）において交流幹線道路（整備推進箇所）として位置付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。

○防災・減災等

村岡地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

柏尾川沿いの洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、境川、柏尾川、滝川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

さらに、地区南部を中心として土砂災害（特別）警戒区域に多くの建物が立地しています。

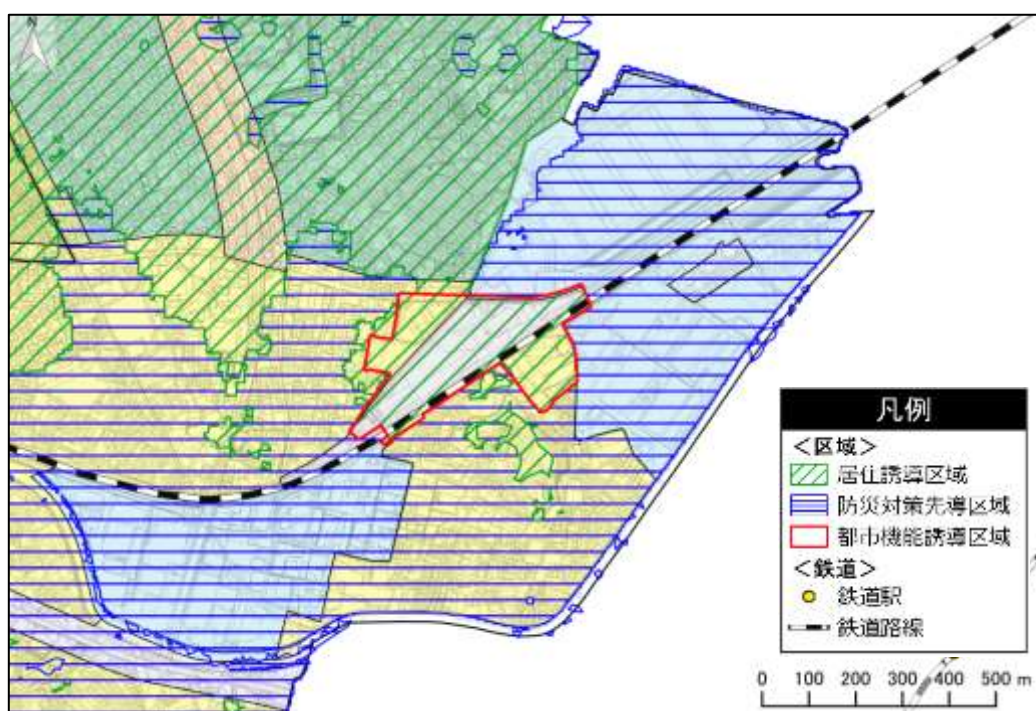
そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域における安全確保を図ります。

○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、市のピークより遅く減少傾向となり、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を形成するとともに、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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-5 藤沢地区拠点（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。

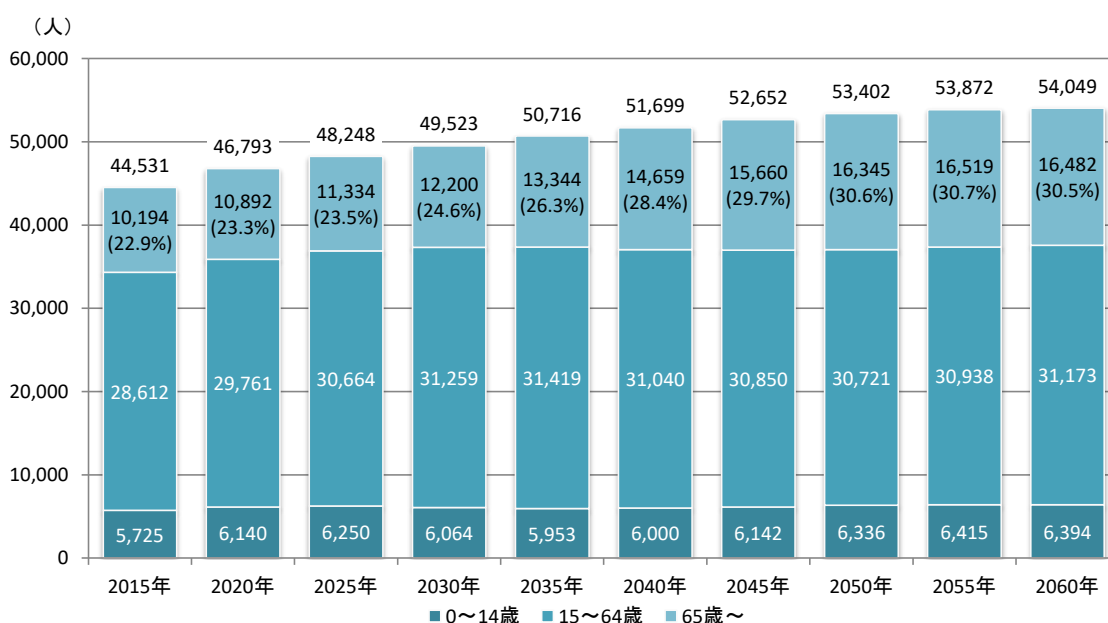
地区の多くは、自然発生的な住宅地、あるいは商業業務地等との混在地で形成されていますが、一部、土地区画整理事業により創出された戸建住宅地や集合住宅地もあります。

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、藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業や藤沢駅改良事業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、小田急線藤沢本町駅と藤沢公民館周辺を位置付け、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>

藤沢駅北口周辺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。2060年（令和42年）の高齢化率は市内で最も低い割合となっていますが、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。



○公共交通等

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性の向上、輻輳する交通環境の改善を推進します。

また、藤沢本町駅周辺では、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。

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交通の効率悪化や歩行者等の危険性が増しています。

○防災・減災等

藤沢地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

境川沿い及び藤沢本町駅東側の洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満や浸水深5m～10m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、境川、滝川、白旗川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

さらに、浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれている境川、滝川、白旗川沿い及び白旗1丁目周辺の内水浸水想定区域、地区内に点在する土砂災害（特別）警戒区域には多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めるとともに、下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域における安全確保を図ります。

○まちづくりの方向性

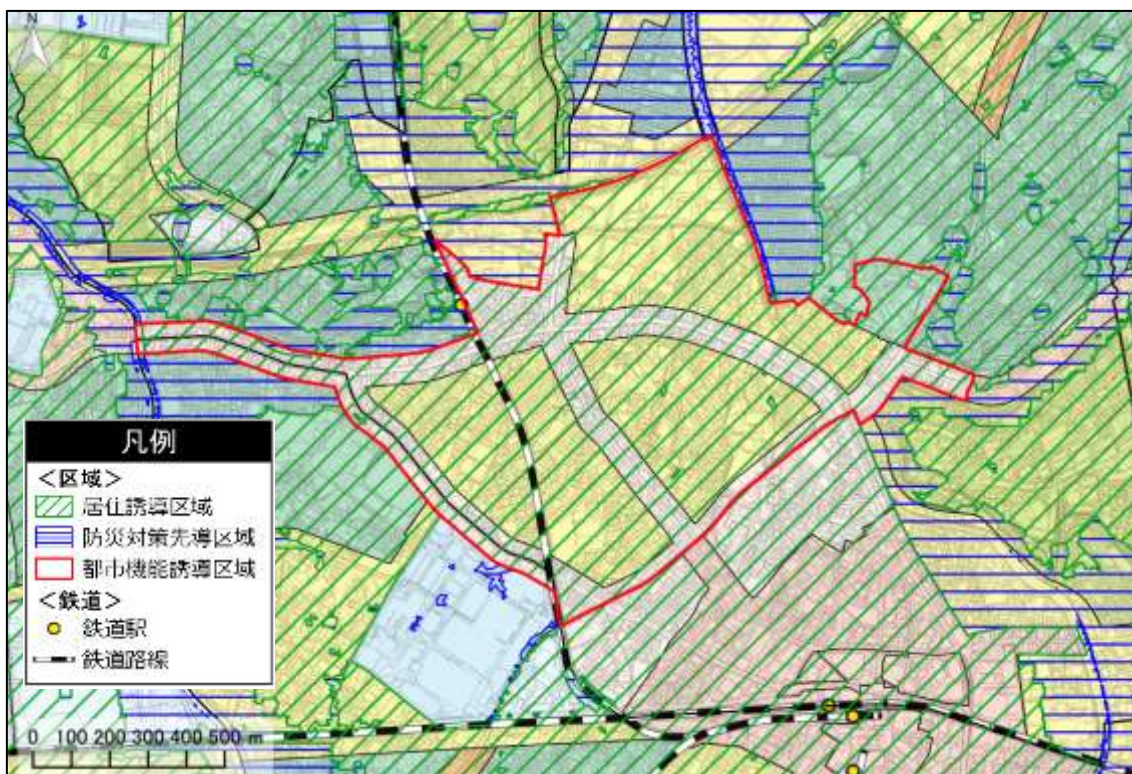
藤沢地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「歴史と文化が息づく、湘南藤沢の都心部拠点」としています。

本地区の高齢化率も本市では5番目に低い推計となっていますが、人口の増加に合わせ、高齢者数についても今後も増加していく推計となっていることから、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。

特に地域交流の拠点となる公民館や福祉施設等を再構築したことによる地域住民の活動意欲の向上及び福祉機能の連携の強化を図るとともに、歴史文化資源を活用した観光交流拠点の構築により、醸成された

地域力を発揮し、やりがい・活力のある地域コミュニティの形成と賑わいの創出をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『公民館・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』、また医療拠点として『大規模病院』を設定します。



②-6 明治地区拠点（辻堂駅）

○現状

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。

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。

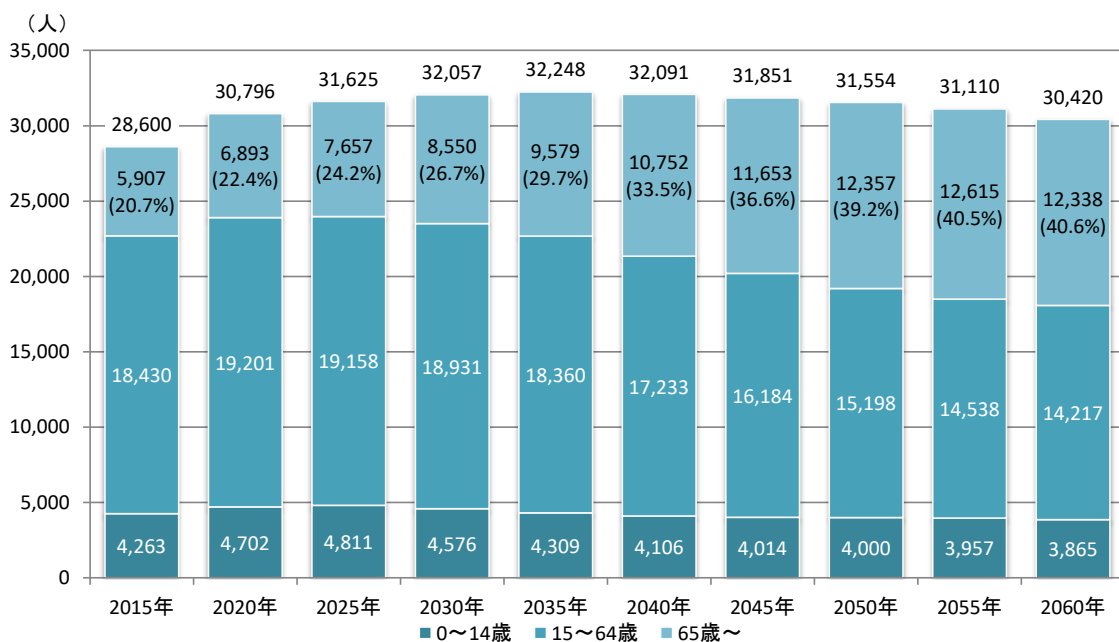
住宅地としては、旧道沿いに集落が形成されていましたが、高度成長期に辻堂新町や羽鳥を中心に急激に住宅地開発が進み、戸建住宅や社宅等の集合住宅等が建設されました。小規模な宅地開発の連続により、行き止まり道路や狭隘道路等防災上の課題を有しています。

「湘南C-X地区」には、地区への新たな活力・交流創出が期待されている一方、新町通りを中心に地元の商店街が形成されており、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。

本地区拠点は、JR東海道線辻堂駅と明治市民センター・公民館を中心に位置付け、明治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。

<明治地区の人口>

今後の大規模開発による人口増加が見込まれますが、2035年（令和17年）にピークを迎え、その後は緩やかに減少に転じます。高齢化率は、2040年（令和22年）から全市の平均的な割合より高い割合で推移します。



○公共交通等

辻堂駅周辺では、湘南C-X地区の大規模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おり、JR東海道線を跨ぐ藤沢厚木線の整備に向けた検討を進められています。

また、辻堂駅へのバス網は、湘南大庭周辺地域や茅ヶ崎市域などを連絡しており、地域や市域を越えて利用されている状況となっていることから、交通結節機能の強化と利便性の向上が必要です。

○防災・減災等

明治地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

地区北部の土砂災害（特別）警戒区域には、多くの建物が立地しています。

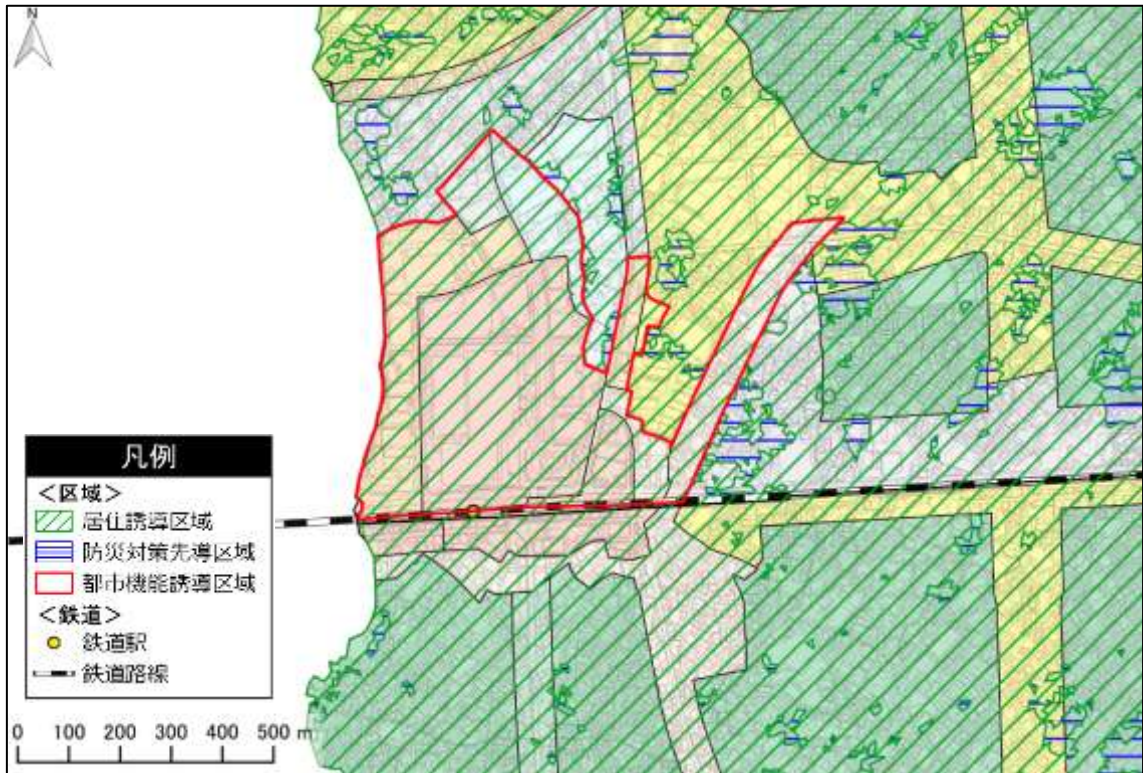
そのため、土砂災害（特別）警戒区域における安全確保を図ります。

○まちづくりの方向性

明治地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「明るく楽しい未来を創るまち、めいじ」としています。

本地区の人口は一貫して増加傾向、高齢化率は市平均より低い割合で推移するとしており、今後も現在の人口規模を維持するよう、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、楽しめる地区形成をめざします。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-7 湘南大庭地区拠点

○現状

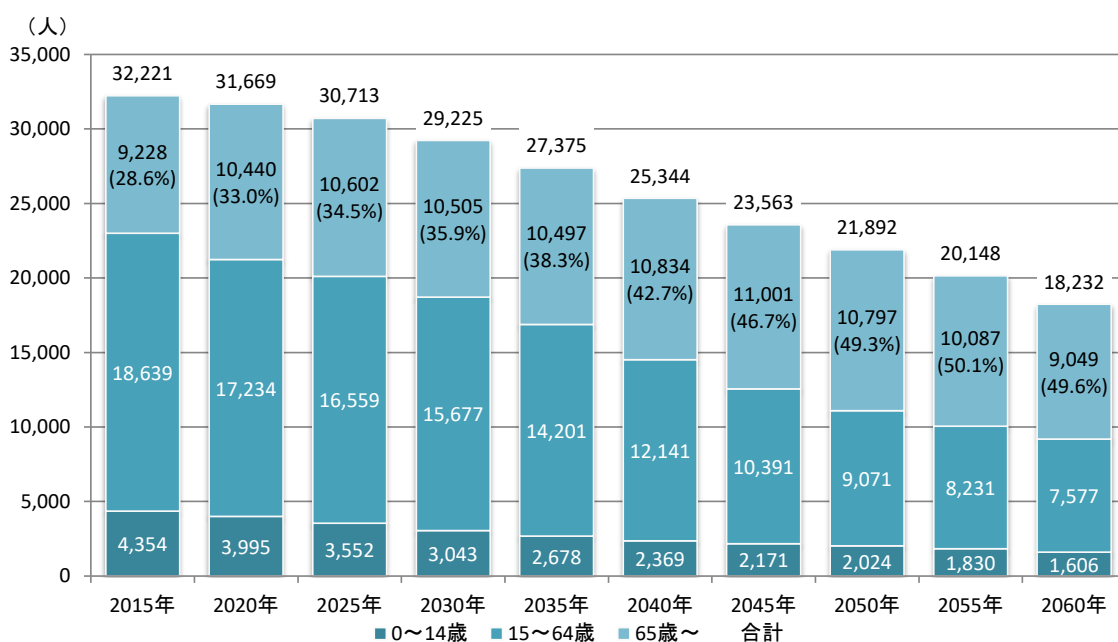
湘南大庭地区は、昭和40年代、急激な人口増加に伴う無秩序な市街化を防ぐため、すぐれた緑地資源と変化に富む自然条件を生かした緑豊かな住宅地の開発を、また農業環境の保全・整備を目的として「都市と農業の調和するまち湘南ライフタウン」をめざした総合的まちづくりを行った地区です。

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。なお、現在では集約化された農地は時代の流れに合わせて徐々に開発され、住宅地と混在しています。

本地区拠点は、湘南大庭市民センター・公民館を中心に位置付け、湘南大庭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。

<湘南大庭地区の人口>

昭和50～60年間の湘南ライフタウンの大規模開発に起因する高齢化が進展し、市内では特に高い高齢化率となることが推計されます。2060年（令和42年）には、約50%の高齢化率となり、2人に1人が65歳以上という推計となっています。また、人口減少も早期に始まり、減少規模も比較的大きくなっています。



○公共交通等

湘南大庭地区は、鉄道駅まで距離があり、バス交通が中心となっています。通勤・通学時間帯には、高頻度でバスが運行されていますが、定時性、速達性が十分に確保されておらず、利用者の集中によるバス停での積み残しが発生しているなどの課題があり、改善が必要となっています。

また、辻堂駅遠藤線にバス交通が充実している一方、その周辺エリアでは、公共交通が確保されておらず、自家用自動車の利用割合が高いことから、地域に適した交通システムの導入が必要となっています。

そのため、超高齢化が市内で最も進む、湘南大庭地区において、辻堂駅と慶応大学を結ぶBRTの主要なバス停を対象に、様々な交通モードの接続・乗換拠点としてのモビリティ・ハブの整備を推進します。

<モビリティ・ハブのイメージ（国土交通省ホームページ）>



○防災・減災等

湘南大庭地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

洪水発生時には、地区東部に位置する県道43号線が比較的長い区間で利用困難となる可能性があることに加え、地区の南東部を中心として土砂災害（特別）警戒区域に多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して引地川水系の河川整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。また、土砂災害（特別）警戒区域における安全確保を図ります。

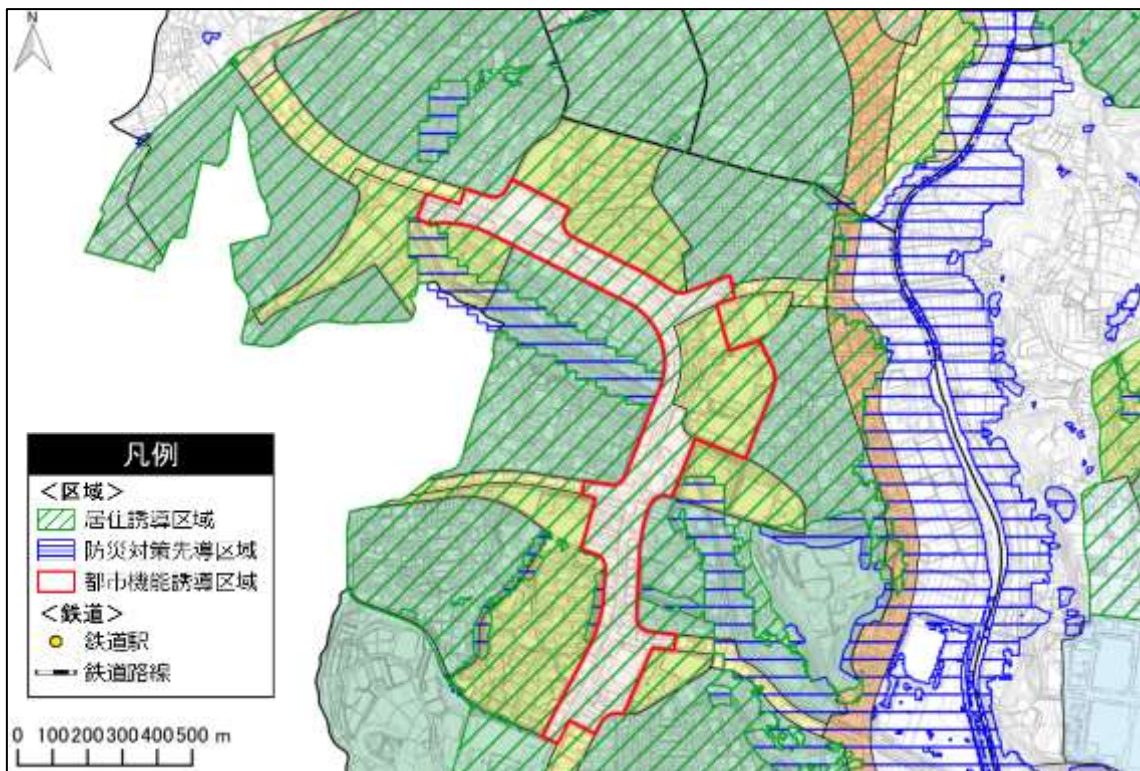
○まちづくりの方向性

湘南大庭地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「住みたい 住み続けたいまち 湘南大庭」としており、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、また、辻堂駅、湘南台駅等の都市拠点に連絡する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。

本地区については、市内で最も早く高齢化が進む地域と想定されており、高齢者ニーズに対応した交通手段や福祉施策等を検討するとともに、既存の緑地・公園等を活かした若年世代・子育て世代にとっても魅力のあるまちづくりや交通手段の確保を検討します。

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』及び『複合型社会福祉関連施設』、北部の保健医療拠点となる『保健医療センター』、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。

なお、今後、ますますの高齢化が進む湘南ライフタウンの再生については、地域住民、事業者、行政が一体となって検討する必要があります。



②-8 善行地区拠点（善行駅）

○現状

善行地区は、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及び集落という土地利用状況でした。

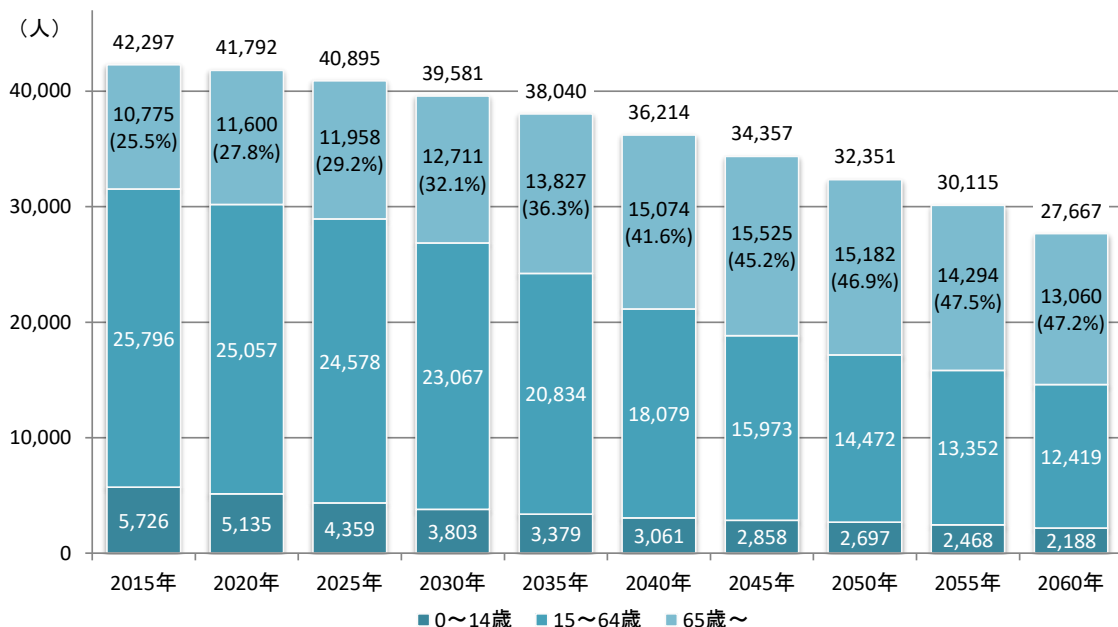
その後、土地区画整理事業や民間の大規模な宅地開発が行われ、大規模な団地、駅前には県の総合スポーツ施設が立地し、善行地区のまちの基盤が形づくられました。

河川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれている一方で、河川の氾濫、崖崩れ等の災害の危険性を伴っており、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るため、地域公共交通を導入し運行しています。

本地区拠点は、小田急線善行駅と善行市民センター・公民館を中心に位置付け、善行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。

<善行地区の人口>

市全体のピークよりも早い時期に人口のピークを迎え、2020年（令和2年）には、既に減少傾向に入っています。2060年（令和42年）の高齢化率は市内で2番目に高くなる推計となっています。



○公共交通等

善行地区は、藤沢駅や善行団地を連絡する善行駅まで等のバス路線が整備されておりますが、善行駅に向かうバス路線がない地域や、高低差がある地形が存在し、善行駅の徒歩圏内にあっても、高齢者等の移動が難しい地域が見られます。

高低差がある地形の影響などにより、高齢者等の移動が難しい地域では、地域や交通事業者等と連携しながら、地域公共交通の導入しています。

都市計画道路の整備は、藤沢石川線の一部区間を残して、概ね完了しています。

○防災・減災等

善行地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

境川沿いの洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満や浸水深5m～10m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。また、白旗川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して境川水系の河川整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。

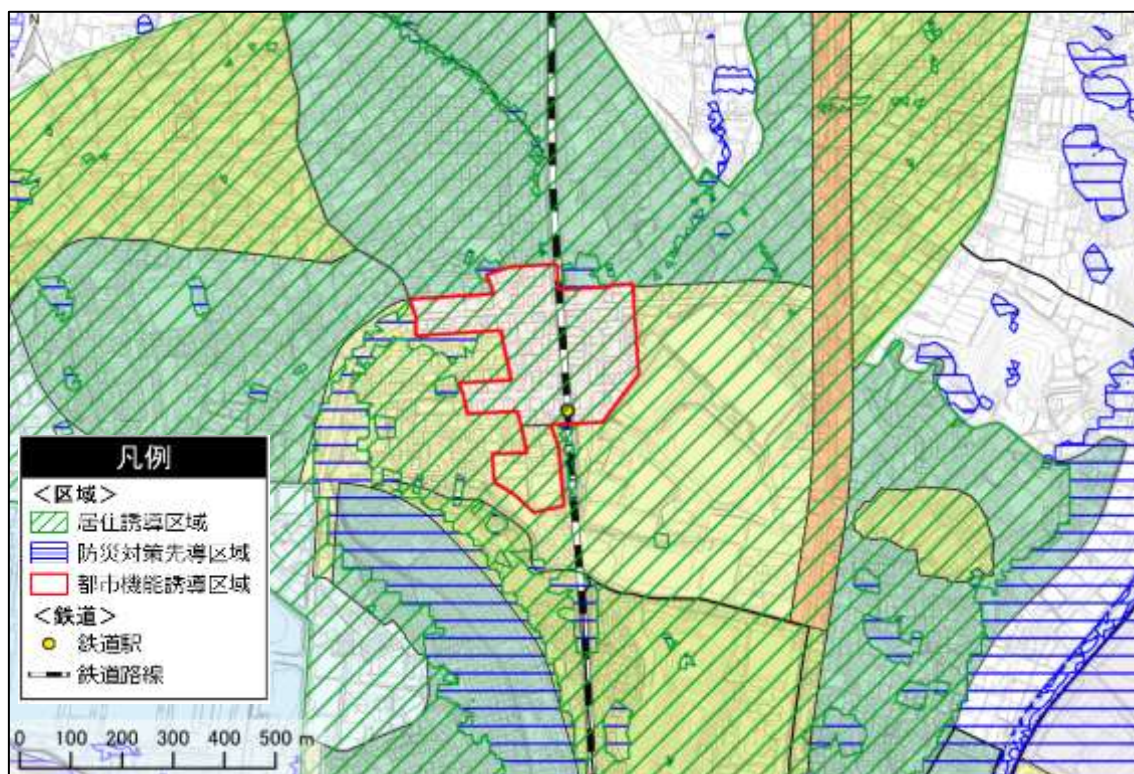
○まちづくりの方向性

善行地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「みんなが元気で、誰にもやさしい 坂のまち」としており、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図るとともに、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等の充実、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。

本地区については、人口の減少傾向が続くとしており、今後も、傾斜地山林、農地、河川といった多くの自然と人と文化・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すとともに、利便性の高い地域公共交通等の導入を図り、高齢者や子育て世代にとっても、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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-9 六会地区拠点（六会日大前駅）

○現状

六会地区は、昭和40年代に土地区画整理事業が行われて以降、住宅地として発展し、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る地区です。

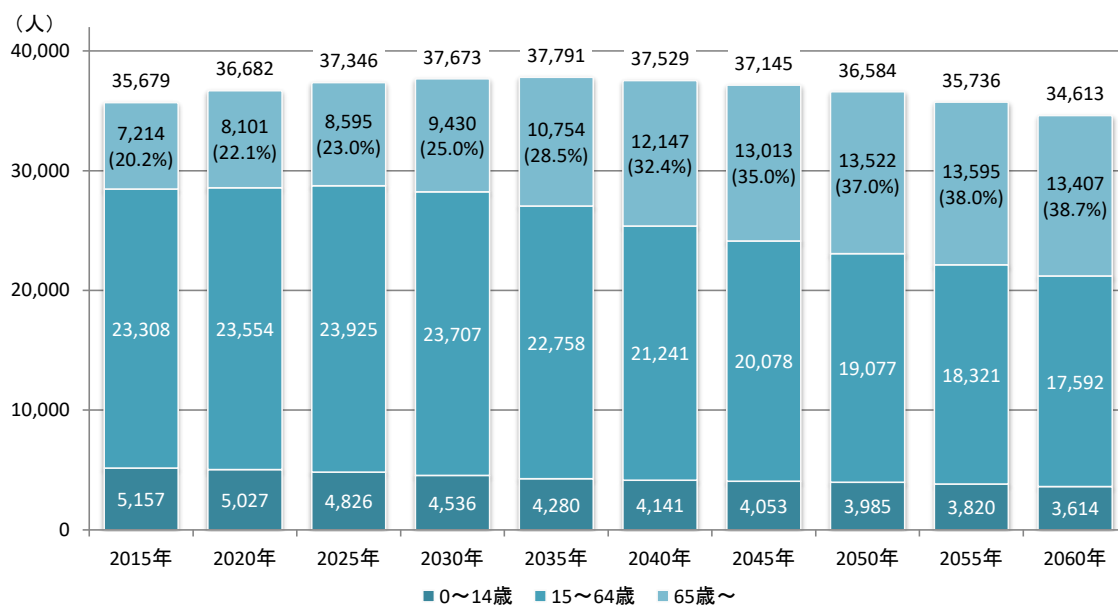
引地川、境川、谷戸、湿地、農地等の多くの自然環境が美しい景観をつくり出しており、地区の特徴となっています。

その一方で、六会日大前駅周辺の地区中心部では、踏切や道路において歩行者や自転車、自動車等が錯綜している状況です。

本地区拠点は、小田急線六会日大前駅と六会市民センター・公民館を中心に位置付け、六会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。

＜六会地区の人口＞

2035年（令和17年）まで人口増加を続け、以降少しずつ減少していくと推計しています。高齢化については、市全体の平均的な推移と同様に進展していきます。



○公共交通等

六会地区は、鉄道駅までのバス網が、てんじんミニバスと藤沢駅からの路線のみと少なく、地区の西側では、湘南台駅と連絡するバスが主な路線となっています。

また、道路環境は、土地区画整理事業により整備した部分以外の都市計画道路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はない状況です。

(仮)新南北軸線への交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討を行うとともに、地区の東側では地域住民、交通事業者、行政等が連携しながら、デマンド交通型の地域公共交通を導入し運行しています。

○防災・減災等

六会地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

洪水発生時には、六会日大前駅周辺の県道403号線が比較的長い区間で利用困難となる可能性があることに加え、浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれている一色川沿いや西俣野の内水浸水想定区域に多くの建物が立地しています。

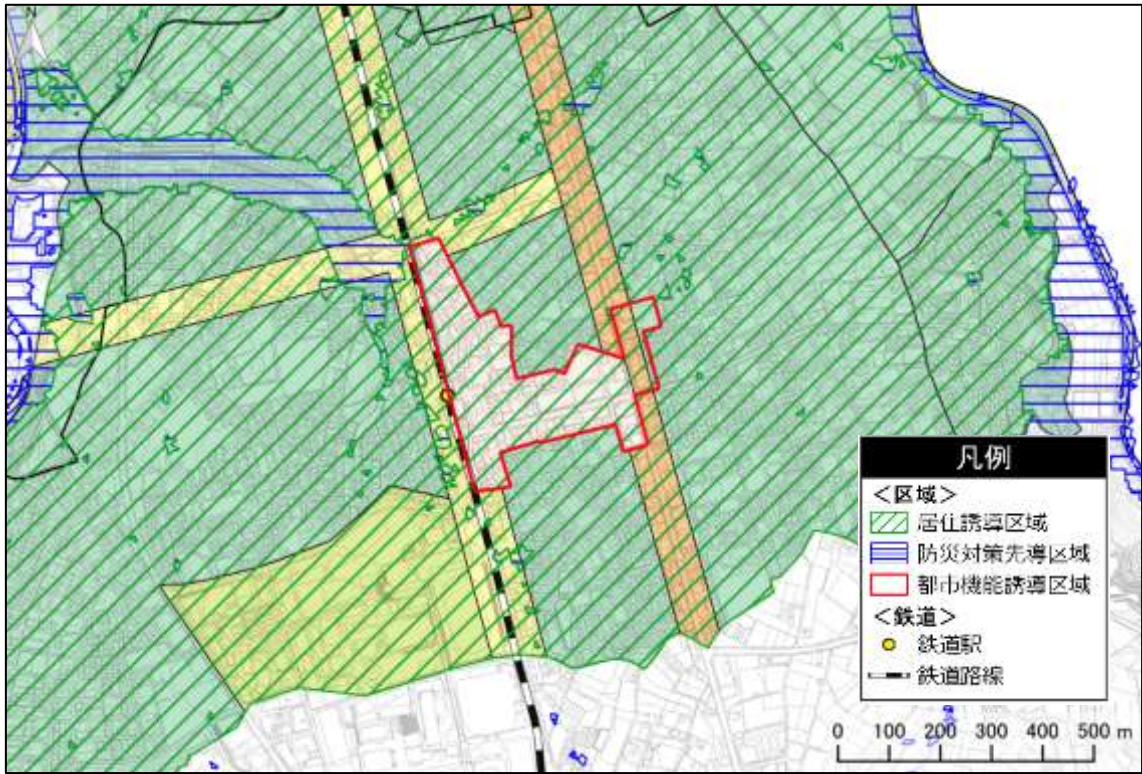
そのため、県と連携して引地川水系の河川整備を進めるとともに、下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

六会地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「素的なふるさと 六会」としており、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、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。

また、本地区の人口については、市全体の平均的な推移と同様に進展するとされていることから、今後も現在の人口規模を維持するよう、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た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、多くの人々が移動しやすく、暮らしやすい環境づくりに取り組みます。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-10 湘南台地区拠点（湘南台駅）

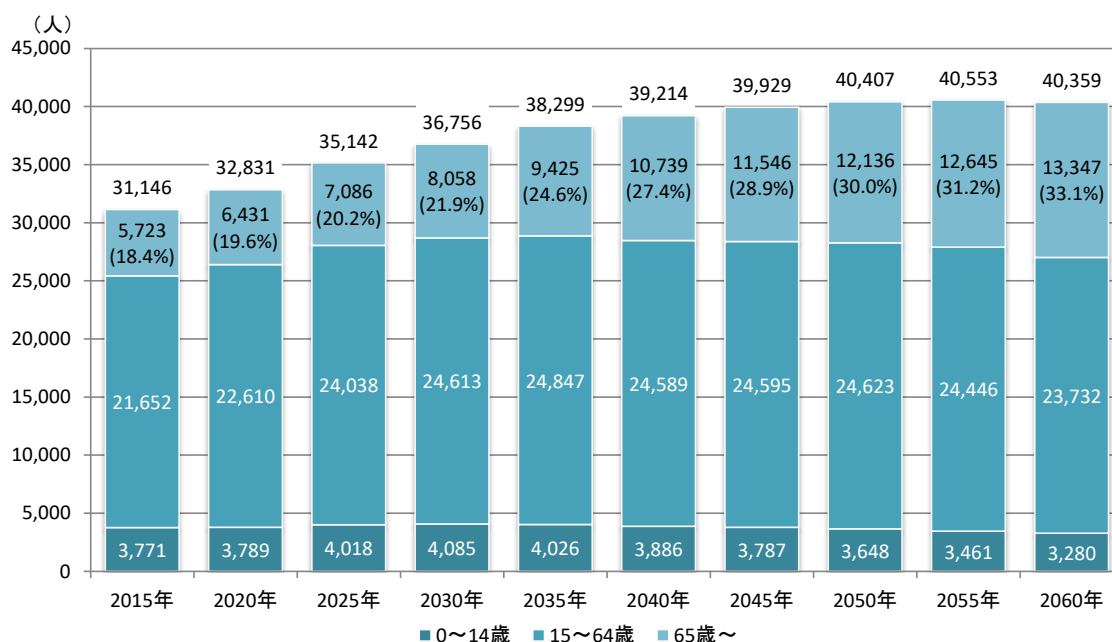
○現状

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が、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むけ「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。

本地区拠点は、小田急湘南台駅と湘南台市民センター・公民館を中心に位置付け、湘南台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。

<湘南台地区の人口>

区画整理事業等が進捗する見込みであることから、2055年（令和37年）まで継続した人口増加を見込んでいます。高齢化率についても、市内では低い割合で推移すると推計しています。



○公共交通等

湘南台駅は、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線が結節する充実したターミナル駅であることから、駅までのバス網は、湘南大庭地区や遠藤地区など、地区を越えて連絡している状況となっています。

特に、湘南台駅西口駅前広場では、多くのバス路線が結節しており、バス本数も多く、利用者も多いことから、連節バスの導入が図られるなどしていますが、人やバスの交通混雑の問題が生じています。

また、土地区画整理事業等により都市基盤整備が行われたことから、都市計画道路の整備が進んでいます。

○防災・減災等

湘南台地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

引地川と不動川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）には多くの建物が立地しています。

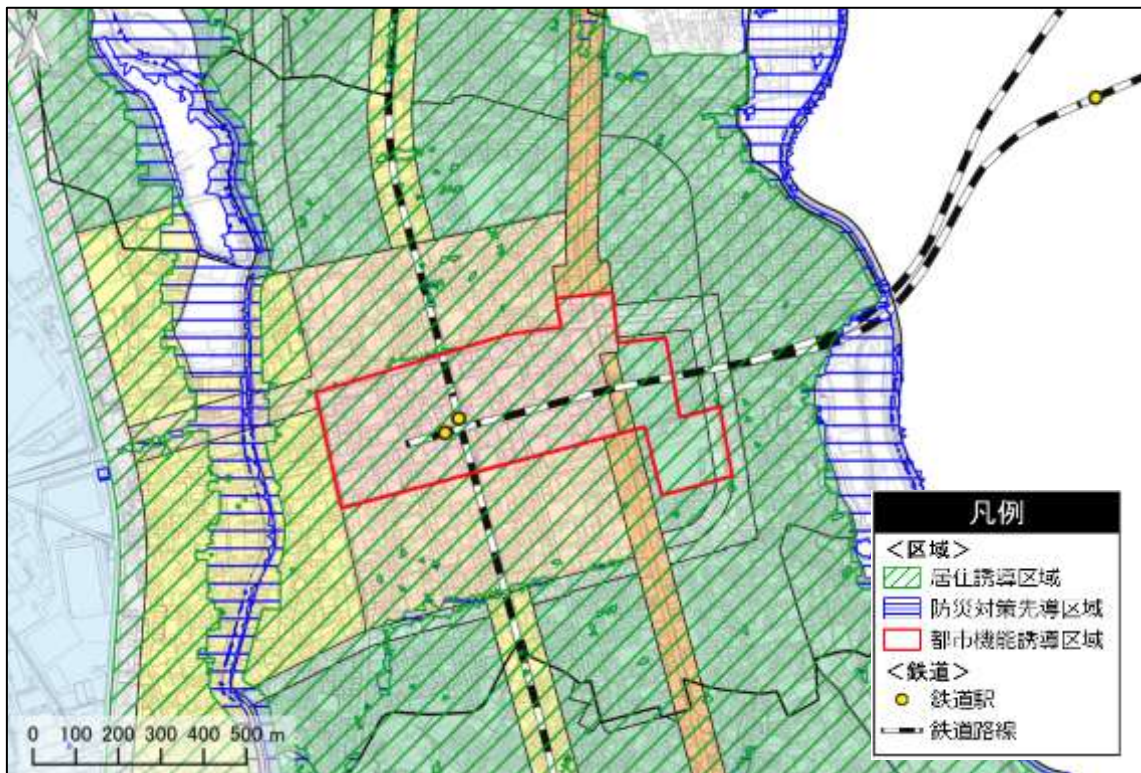
そのため、県と連携して引地川水系の河川整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

湘南台地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「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」としています。

本地区の人口は、今後も増加傾向にあるとともに、高齢化率についても市内で最も低い割合で推移することから、人口規模が推計どおりに推移するよう、計画的に整備された市街地の中において、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。

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『複合型社会福祉関連施設』を設定します。



②-11 長後地区拠点（長後駅）

○現状

長後地区は、大山街道（横浜伊勢原線辺り）と滝山街道（藤沢町田線辺り）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。

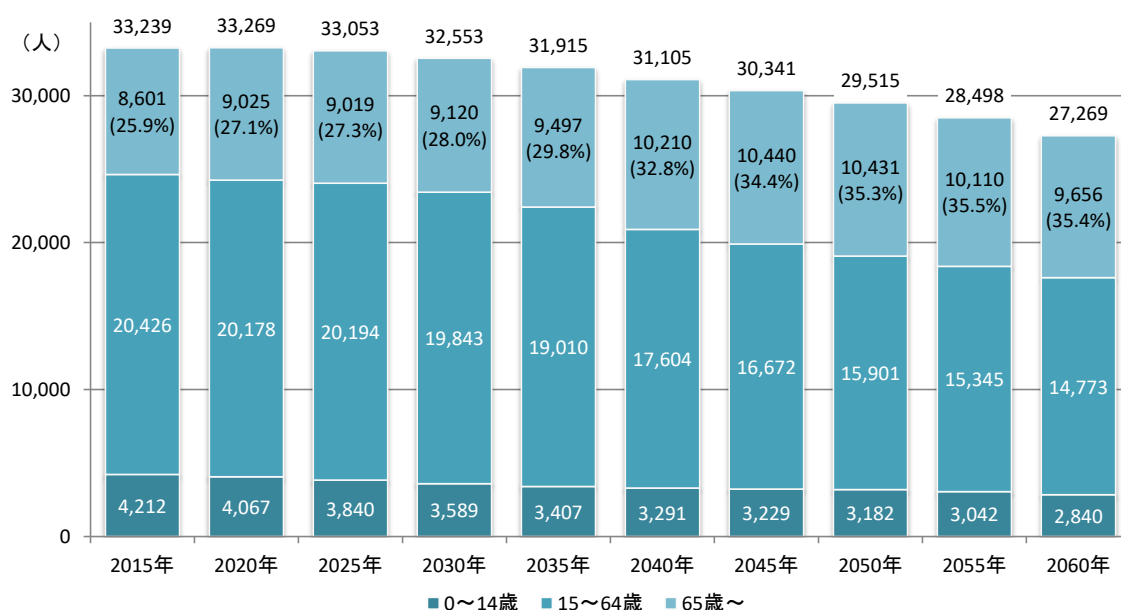
1929年（昭和4年）に小田急江ノ島線の開業に伴い長後駅が設置され、藤沢市への編入以降も市北部の中心を担っていましたが、現在では、交通ターミナル、都市拠点として整備した湘南台駅周辺へと市北部の中心が移っています。

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であり、空き店舗の増加等、年々集客力が低下してきています。なお、東口駅前の一部では、土地区画整理事業を終え、良好な市街地が形成されています。

本地区拠点は、小田急線長後駅と長後市民センター・公民館を中心に位置付け、長後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。

<長後地区の人口>

2020年（令和2年）をピークとして、2025年（令和7年）には人口減少に入るものと推計しています。高齢化率は、全体の平均的な推移と同様に進展していきます。2060年（令和42年）には、35.4%となる見込みです。



○公共交通等

長後地区は、鉄道駅を起点とするバス路線として、隣接地区や隣接市へアクセスする路線が多いことから、市域を超えた多くの住民、通学・通勤者が利用しています。

道路環境では、都市計画道路の未整備区間が多数あることから、小田急江ノ島線を横断する交通などが長後駅周辺に集中し、商店街の歩道がない道路などへの通過交通の流入や、交通渋滞の問題が見られます。

また、鉄道駅までの15分圏域から外れる地域が一部あることから、圏域の拡大に向けた検討を進めます。

○防災・減災等

長後地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

引地川沿いの洪水浸水想定区域は、広範囲に渡り浸水深3m～5m未満や浸水深5m～10m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。

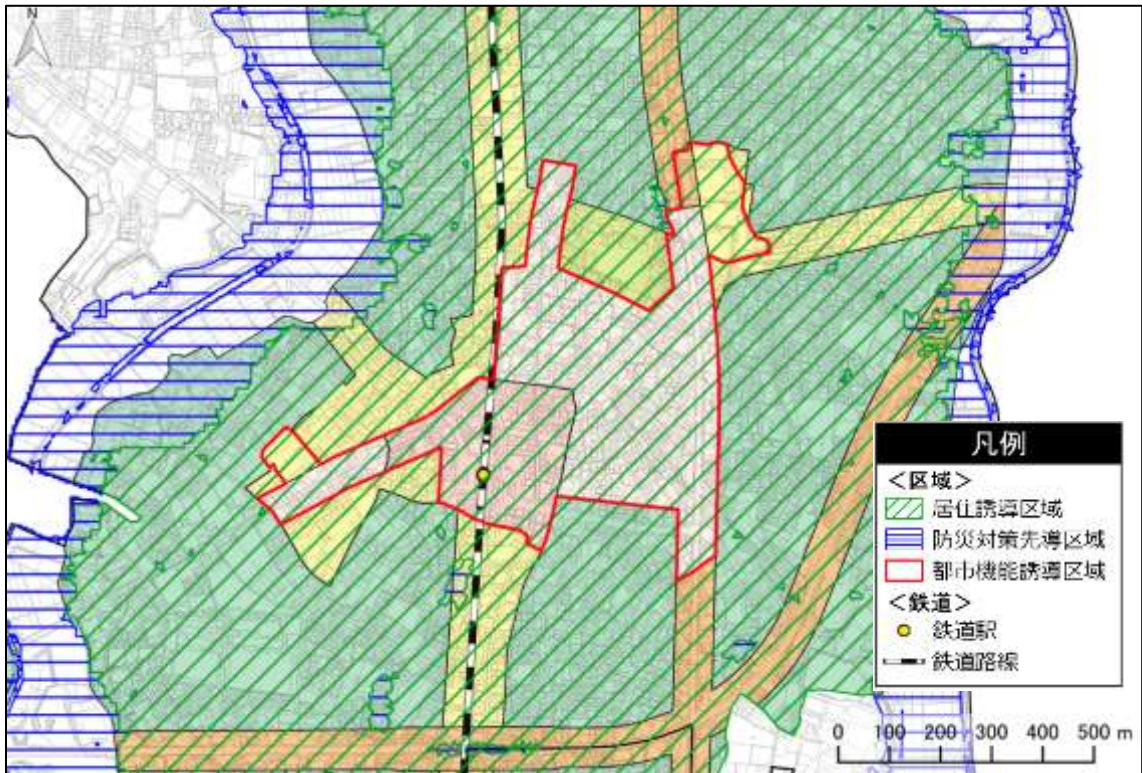
そのため、県と連携して引地川水系の河川整備を進めることにより、浸水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

長後地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「さあつくろう！まちの輪・ひとの和・みどりの環」としており、これまで地区を育んだ歴史・文化を継承するとともに、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。

また、本地区は、今後人口減少が進むとともに、高齢化率も高い値で推移していくことから、長後駅周辺を地区の中心として、都市基盤整備等の充実を進め、住民の暮らしやすさとともに賑わいと活気を取り戻し、若年世代や子育て世代の増加をめざします。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』、また医療拠点として『大規模病院』を設定します。



②-12 遠藤地区拠点

○現状

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。

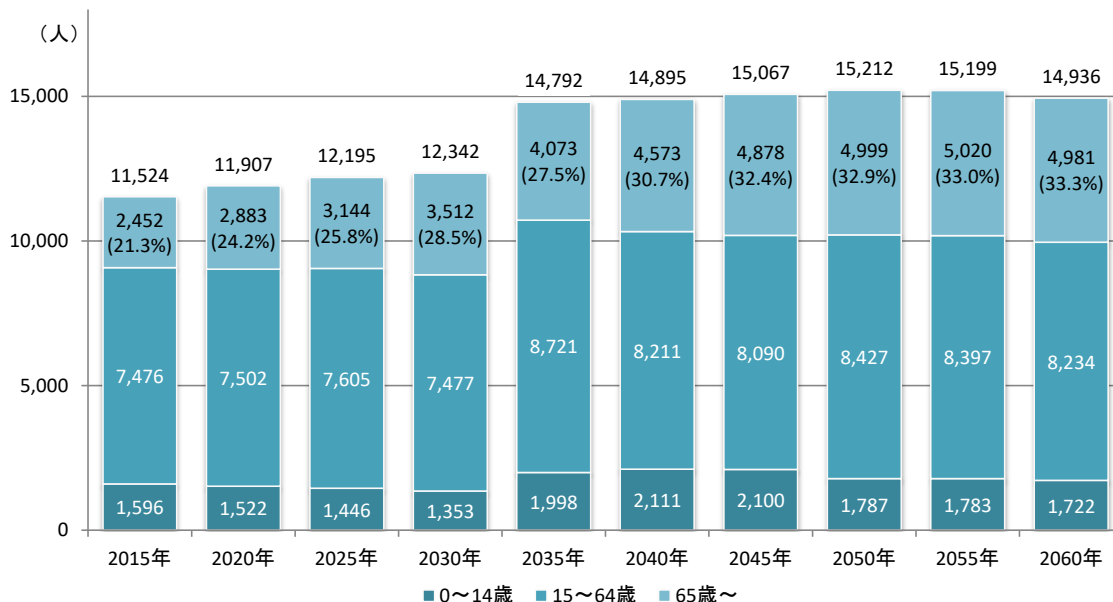
1955年（昭和30年）に小出村の一部である遠藤地区を藤沢市に合併編入して以降、地区東部の「北部工業開発計画」や地区南部の「西部開発事業」により、大規模な工場立地と良好な住宅地が整備されました。

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ます。

本地区拠点は、遠藤市民センター・公民館を中心に位置付け、遠藤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。

<遠藤地区の人口>

健康と文化の森地区の今後の開発により、人口が増加することを見込んでいます。この開発から15歳～64歳の生産年齢人口流入を推計し、高齢化率が市内ではやや低い推計となっています。



○公共交通等

遠藤地区は、鉄道駅まで距離があり、バス交通が中心となっていることから、地区のほとんどが、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアとなっています。

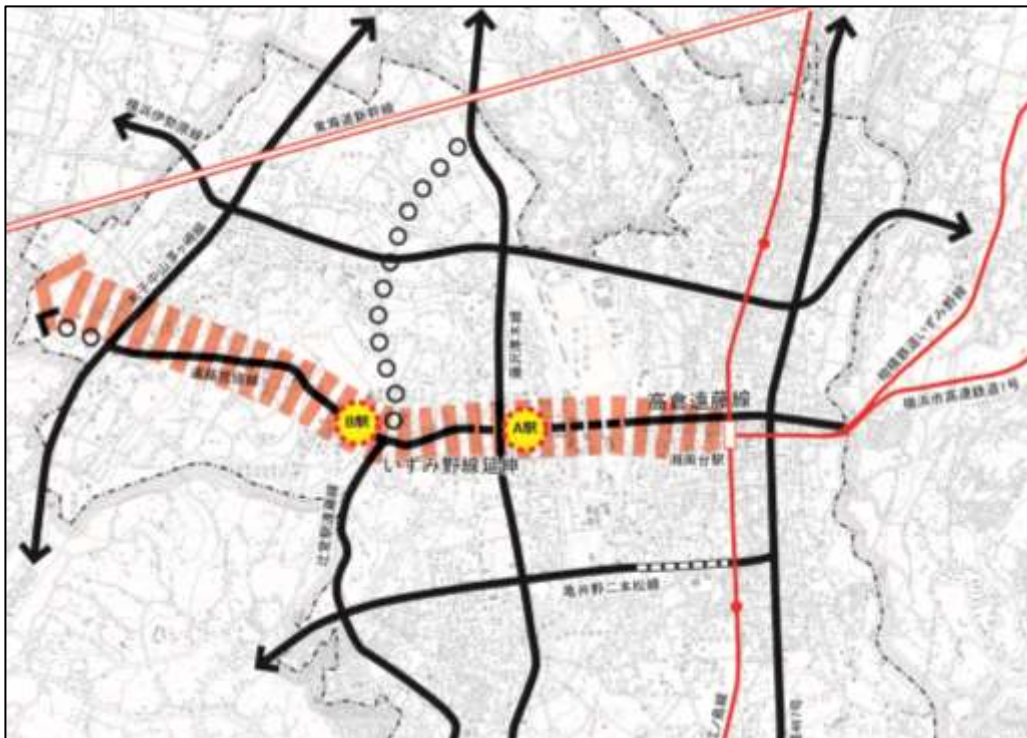
そのため、15分圏域の拡大やラダー型の交通軸の形成に向け、いずみ野線の延伸の促進や（仮）新南北軸線への交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討を進めます。

特に、いずみ野線延伸に伴い設置が想定される（仮）A駅・B駅においては、新駅周辺のまちづくりと連携し、利用者が乗り継ぎしやすい交通結節機能を有した交通基盤の実現に向けた取組を進めます。

B駅周辺地区（健康と文化の森地区）における計画的なまちづくりに向けた検討を深めるとともに、地権者や関係機関等と協議・調整を進め、事業化を図ります。

A駅周辺地区においては、施行中の北部第二（三地区）土地区画整理事業を推進し、あわせて新駅設置を見据えたまちづくりや交通環境整備についても、検討、協議・調整を進め、事業化を図ります。

<いずみ野線延伸イメージ>



資料：いずみ野線延伸の実現に向けた検討会とりまとめ（一部修正）

○防災・減災等

遠藤地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

藤沢慶応前郵便局周辺、市道辻堂駅遠藤線における洪水浸水想定区域は、浸水深3m～5m未満が見込まれており、災害リスクが高いエリアとなっています。

また、田方バス停前周辺の内水浸水想定区域は浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれていますが、多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して小出川の河川整備を進めるとともに、下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。

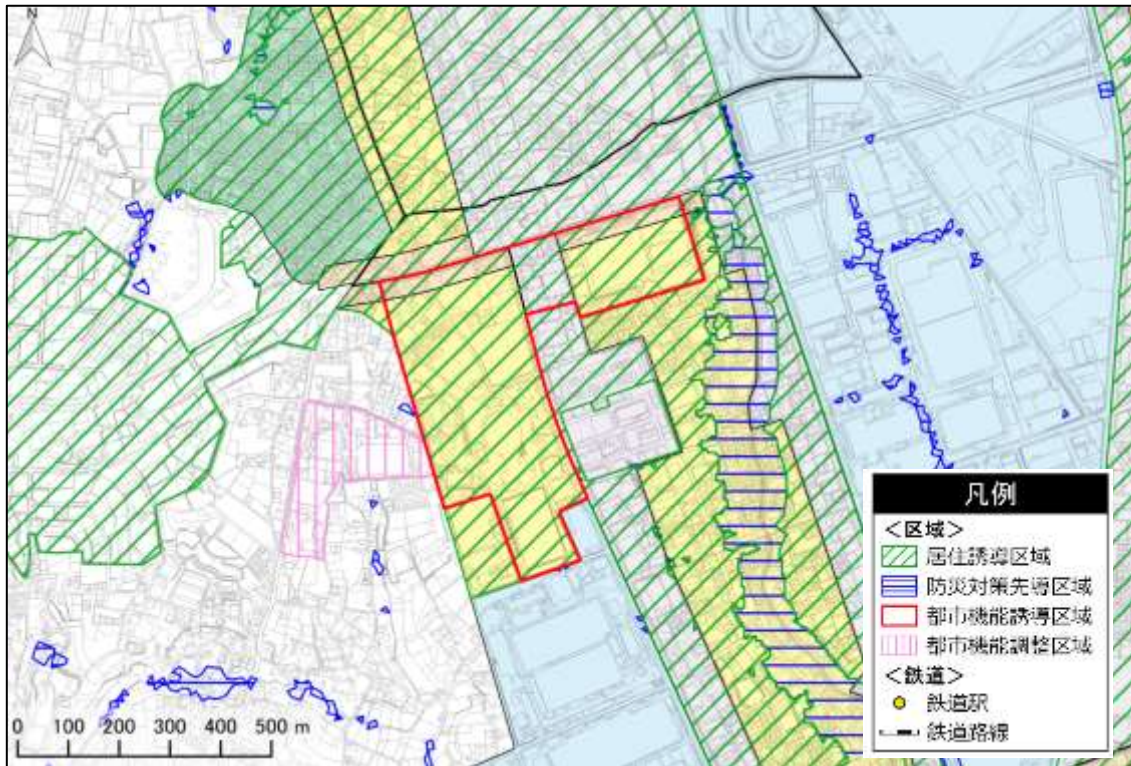
○まちづくりの方向性

遠藤地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「新たな時代を拓く「健康と文化の森」を創造し“人と自然がいきづつまち”夢のあるまち遠藤をめざします。」としており、市内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を、市民の共有財産として、将来にわたって維持・保全をはかるとともに、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。

あわせて、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くらす、ゆとりと潤いのある生活環境の実現を図ります。

また、本地区では、いずみ野線延伸計画に伴い、今後人口は増加傾向にあると推計しており、高齢化率も市内ではやや低い推計となっていることから、引き続き、「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することとし、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。

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・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』、また北部のスポーツ拠点として『体育館』を設定します。



②-13 御所見地区拠点

○現状

御所見地区は、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繋がる平坦地、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おり、現在でも多くの自然が残されています。

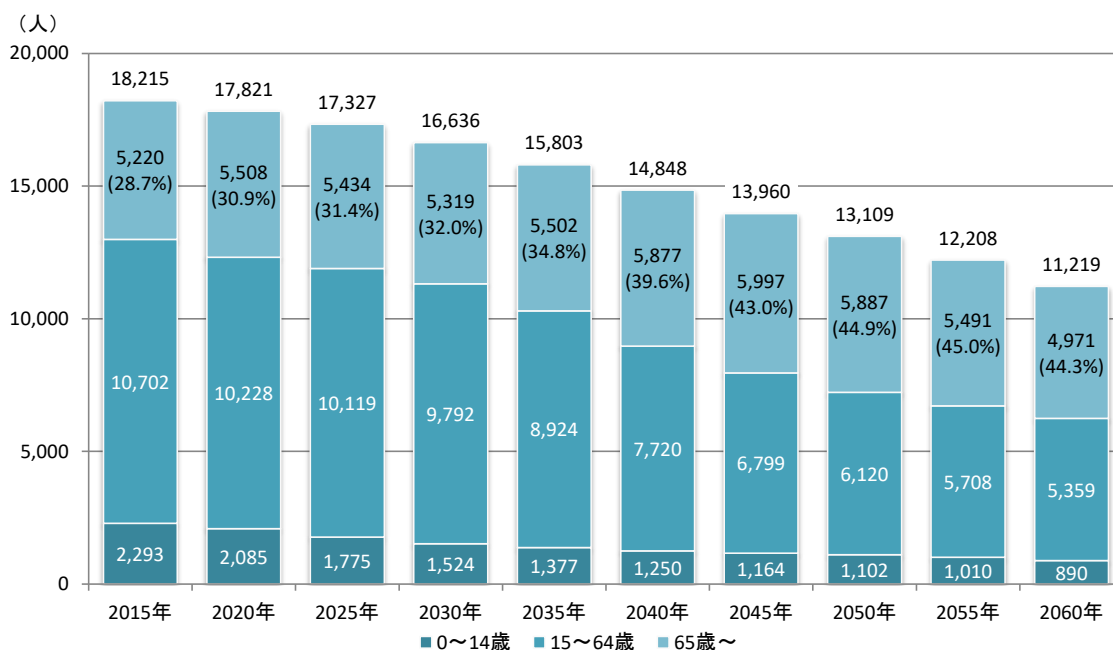
市の北西部に位置し、綾瀬市や海老名市、寒川町、茅ヶ崎市と隣接しています。御所見地区を含め周辺に市街化調整区域が広がっており、その中心部に位置しています。

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、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。

本地区拠点は、御所見市民センター・公民館を中心に位置付け、御所見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。

<御所見地区の人口>

市全体のピークよりも早い時期に人口のピークを迎え、2020年（令和2年）には、減少傾向に入っています。高齢化率は、市の平均的な推移より高い水準で推移し、2060年（令和42年）には市内で4番目に高い割合となる見込みです。



○公共交通等

御所見地区は、鉄道駅まで距離があることから、バス交通が中心となっており、地区のほとんどが、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアとなっています。

そのため、15分圏域の拡大やラダー型の交通軸の形成に向け、いずみ野線の延伸や（仮）新南北軸線への交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討などを進めます。

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。

○防災・減災等

御所見地区には、洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域を含む）、内水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

地区内の洪水浸水想定区域には、床上以上の浸水のおそれがある建物が点在しています。

また、一色川沿いの内水浸水想定区域は浸水深0.5m以上（避難すべき区域）が見込まれていますが、多くの建物が立地しています。

そのため、県と連携して小出川の河川整備を進めるとともに、下水道整備により、浸水被害の軽減を図ります。

○まちづくりの方向性

御所見地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「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」としており、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綾瀬スマートインターチェンジ等、全国へと繋がる広域交通の更なる充実を活かした活気と活力のあるまちをめざします。

併せて、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。

また、本地区の人口は減少傾向ではありますが、現在の人口規模を維持するよう、御所見中心拠点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。

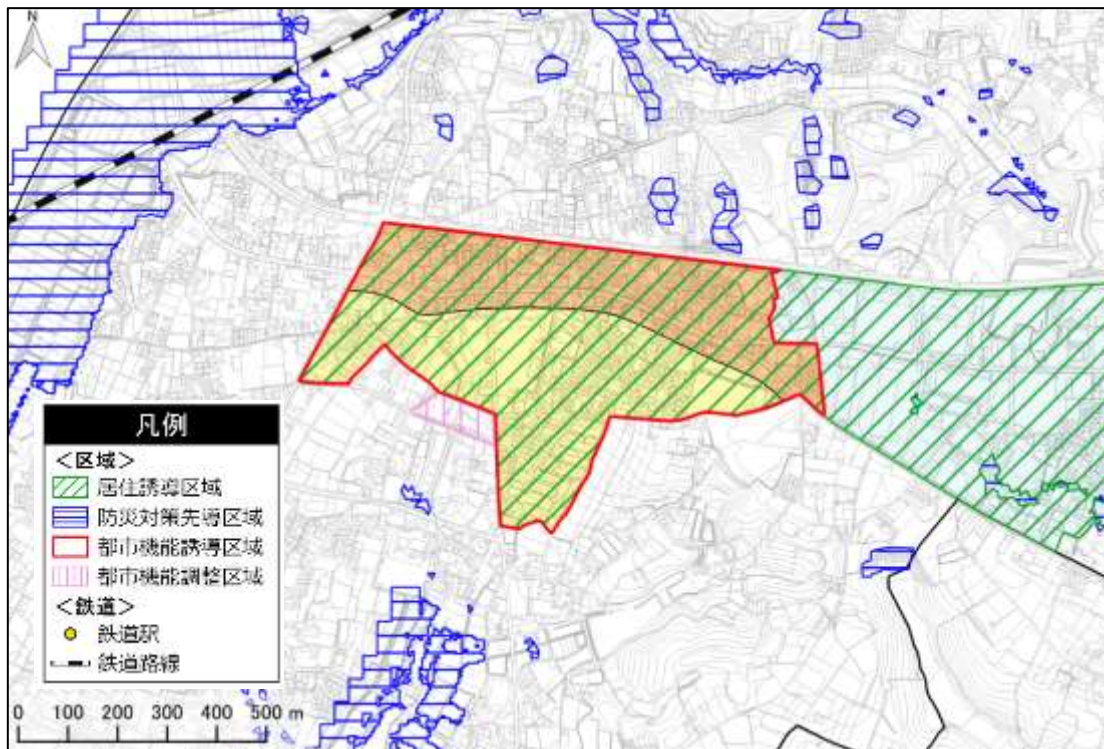
そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公

民館・図書室』及び『複合型社会福祉関連施設』を設定します。

＜広域の公共交通ネットワーク＞



資料：健康と文化の森地区まちづくり基本計画より作成



5 立地適正化計画の策定に伴う建築物等の届出及び誘導施策

(1) 届出の必要な建築等の行為

都市再生特別措置法の規定により届出の必要な建築等の行為については、次のとおりです。

① 居住誘導区域外で行う行為（図表5-1）（法第88条）

- ・都市計画法第4条第12項に規定する開発行為（以下「開発行為」という。）であって住宅その他の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの（以下「住宅等」という。）の建築の用に供する目的で行うもの（3戸未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が1,000㎡以上のものに限る。）
- ・住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為（3戸未満の住宅に係るものを除く。）

図表5-1 届出の対象となる行為（居住誘導区域外）

① 開発行為	② 新築、改築、用途変更
<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの</p> <p>③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為（例えば、養護老人ホーム等）</p> <p>①の例示 3戸の開発行為</p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為</p> <p>800㎡ 2戸の開発行為</p>	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（例えば、養護老人ホーム等）</p> <p>③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為</p> <p>1戸の建築行為</p>

資料：国土交通省資料から抜粋

② 都市機能誘導区域外で行う行為（法第108条）

- ・当該立地適正化計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為
- ・当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為

※各都市機能誘導区域により、設定している誘導施設が異なるため、他区域で設定し、当該区域で設定していない誘導施設を設置する場合は届出が必要となります。

③ 都市機能誘導区域内で行う行為（法第108条の2）

- ・当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を休止し、又は廃止しようとする場合

(2) 誘導施策

市が行う施策

- 防災・減災に対する支援（居住誘導区域・防災対策先導区域）
 - ・民間建築物に対し、屋上フェンス設置工事、外付け階段設置工事、屋上デッキ設置工事等の津波避難施設整備に対する補助の実施
 - ・耐震性が不十分な住宅及び耐震診断義務付け対象建築物の耐震化の促進
 - ・避難路の安全性の確保に向けた狭あい道路の解消事業や倒壊の危険性のあるブロック塀等の安全対策工事に対する補助の実施

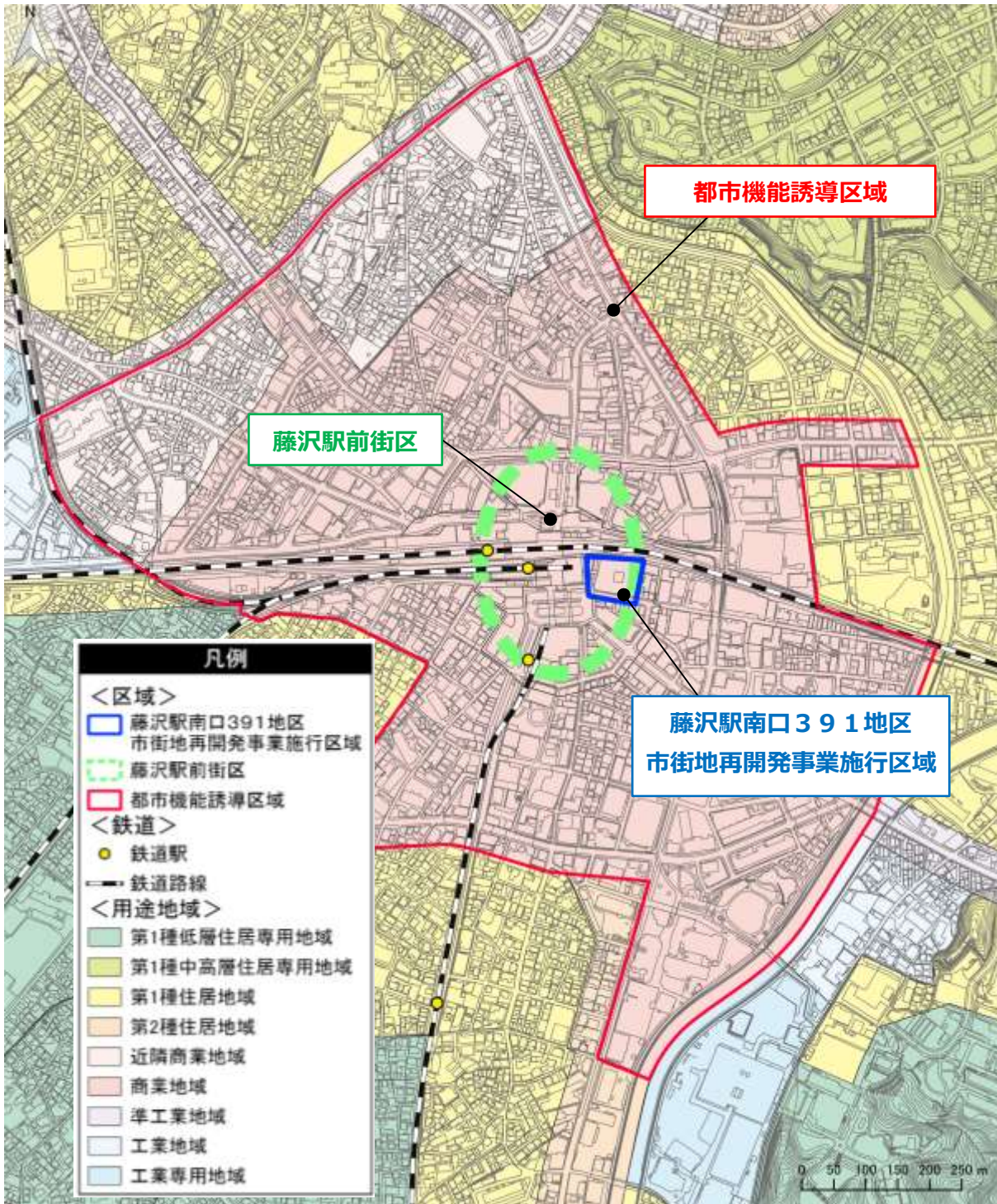
- 基幹的な公共交通サービスレベル等の維持・向上（居住誘導区域・防災対策先導区域）
 - ・藤沢市交通アクションプラン等に基づく公共交通の整備
 - ・藤沢市道路整備プログラム等に基づく都市計画道路の整備

- 藤沢型地域包括ケアシステムの推進（居住誘導区域・防災対策先導区域）
 - ・地域の身近な居場所となる地域の縁側事業の推進
 - ・地域の総合相談支援機能の充実（13地区それぞれを担当するコミュニティソーシャルワーカー（CSW）の維持・充実に向けた検討等）

- 公有地等の有効活用（居住誘導区域、都市機能誘導区域）
 - ・公共施設の再整備時における都市機能誘導の検討
 - ・公共施設の機能集約・複合化等により発生した余剰地等の有効活用
 - ・公共施設等の機能集約・再編によるストック効果の向上

- 都市拠点・地区拠点の整備等（都市機能誘導区域）
 - ・藤沢駅周辺の再活性化（駅前広場再整備や南北自由通路の拡幅整備、市街地再開発事業等による民間施設の機能更新の促進等）
 - ・拠点駅（藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅）周辺の現状調査の実施及び各商店街が商業集積及び周辺商業の活性化に向けて実施する取組への支援
 - ・地区の拠点となる市民センター・公民館の再整備
 - ・多目的ホール併設ホテルの立地に対する税制の支援

図表 5 - 2 誘導施策図面 藤沢駅前周辺



6 目標

立地適正化計画の策定により、必要な施設が必要な地域に誘導されるとともに、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくりを進め、少子超高齢社会が進行する中、人口規模を維持しつつ、商業や福祉といった生活サービス機能の維持・向上を図り、持続可能な安定的な都市運営をめざします。

人口規模の維持に当たっては、藤沢型地域包括ケアシステムの推進や誰もが使いやすい公共交通網の構築、大規模自然災害への対策等による、安心して暮らせる魅力あるまちづくりを進めるとともに、シティプロモーション等により、都市としての優位性を高め、ヒト・モノ・情報に対する求心力を強化し、交流・定住人口の増加等につなげます。

そこで、20年後も持続可能な都市となるよう本計画の達成度を計るため、次の指標を設定します。

(1) 居住に関する指標

指標	当初	現在	2026年 (R8)	2031年 (R13)	2036年 (R18)
市街化区域内の人口集中地区(DID)の面積(人口密度の一定の確保)	4,492ha (2010年 (H22))	4,492ha (2015年 (H27))	→		現状維持
最寄り駅まで15分圏域の人口割合の増加	72% (2014年 (H26))	74% (2020年 (R2))	→		90%以上

(2) 都市機能に関する指標

指標	現在	2026年 (R8)	2031年 (R13)	2036年 (R18)
誘導施設の施設数※ (誘導施設の維持・誘導)	55施設	→		60施設

※誘導施設の施設数とは、建物の棟数ではなく、誘導施設として設定している用途等に応じた施設の数のことを指します。

(3) 防災指針に関する指標

指 標	目標値（毎年度）
防災指針（ホームページ）の閲覧数 閲覧数 （災害リスクの周知）	7,000 以上
地区防災マップの作成（更新） （地域防災力の向上）	3 地区

7 進行管理及び見直し

本計画の実現に向け、概ね5年ごとを目安に、本計画の目標及び誘導施策等の進捗状況を基に進行管理を行います。

また、本計画については、概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、あわせて、その先の将来も考慮する必要があると、必要に応じて計画の見直し等を行う動的な計画として運用すべきであると国が定めており、藤沢市の人口動向はもちろんのこと、国全体の人口動態についても注視し、近年移り変わりの早い社会経済情勢の変化やハザードエリアの変更等が生じた場合など、様々な課題に対応するため、進行管理の時期等に合わせ、必要に応じ適宜見直しを実施します。

なお、本計画の見直しの必要が生じた際には、見直しの内容に応じ、パブリックコメントや都市計画審議会の議を経る等の一定の手続きを行った上で実施します。