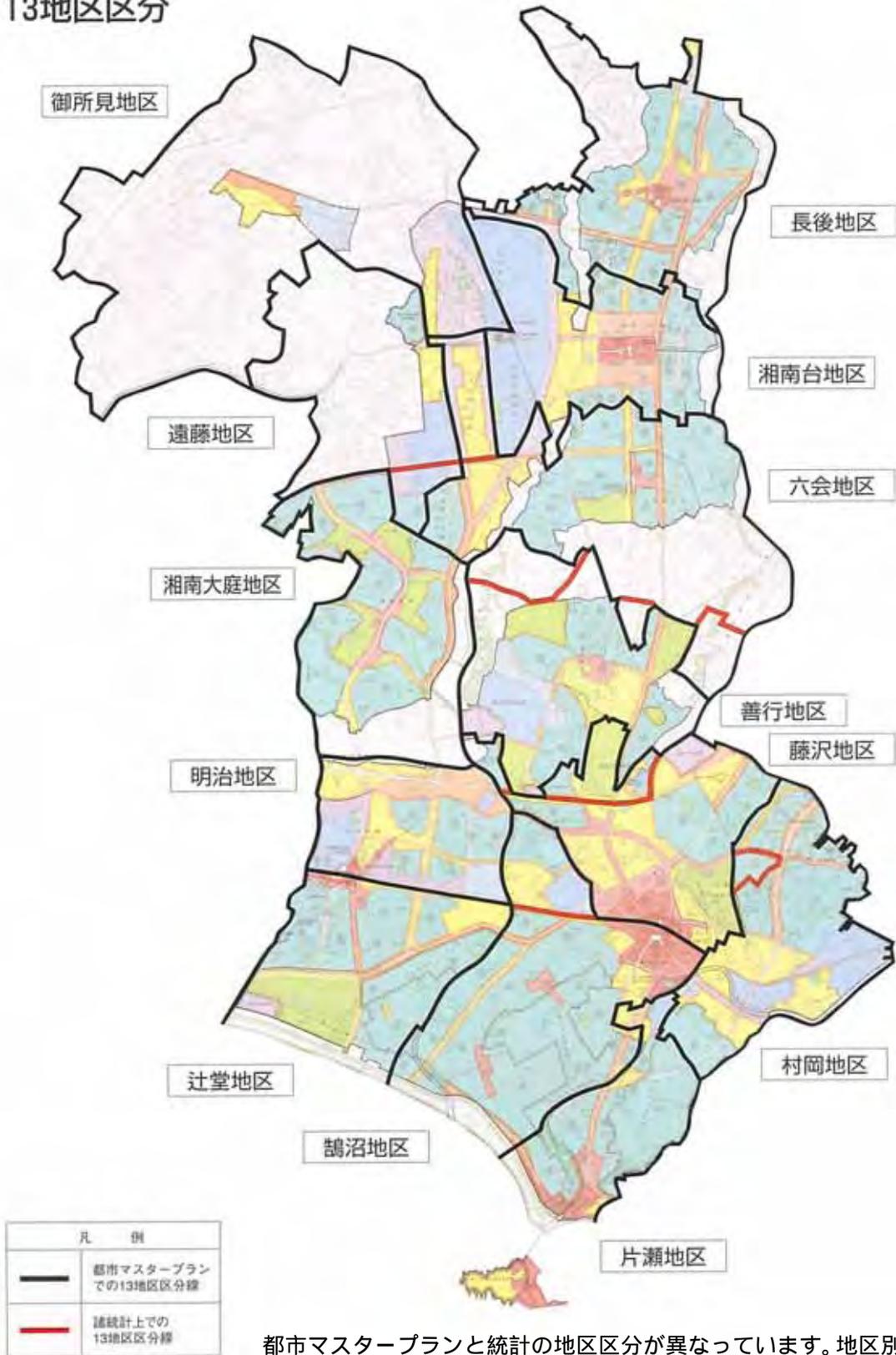


13地区区分



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

1. 片瀬地区

(1) 現況と課題

現況

古くから集落が形成されていた片瀬地区は、江戸時代には江の島詣で旧道沿いは賑わい、中世期に蓄積された社寺等文化財がまちの中に豊富に存在する、歴史と文化のまちです。現在では、湘南海岸や景観地区に指定している江の島の自然環境を活かした首都圏有数のレクリエーション拠点形成されており、藤沢市のイメージを代表する地区の一つでもあります。近年でも観光施設のリニューアルや漁港整備等がすすめられ、多くの観光客が訪れています。

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

海、川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれていると同時に、地震時の津波や台風時の高潮、河川の氾濫、崖崩れ等の災害の危険性を伴っています。残された斜面緑地も、開発により減少している箇所があります。

鉄軌道は小田急江ノ島線、江ノ島電鉄、湘南モノレールの3路線があり公共交通が充実していますが、地区及び広域幹線となる都市計画道路の整備状況は低く、また生活道路面で不十分な地域も存在しています。

市内で最も高齢化率が高い地区となっています。

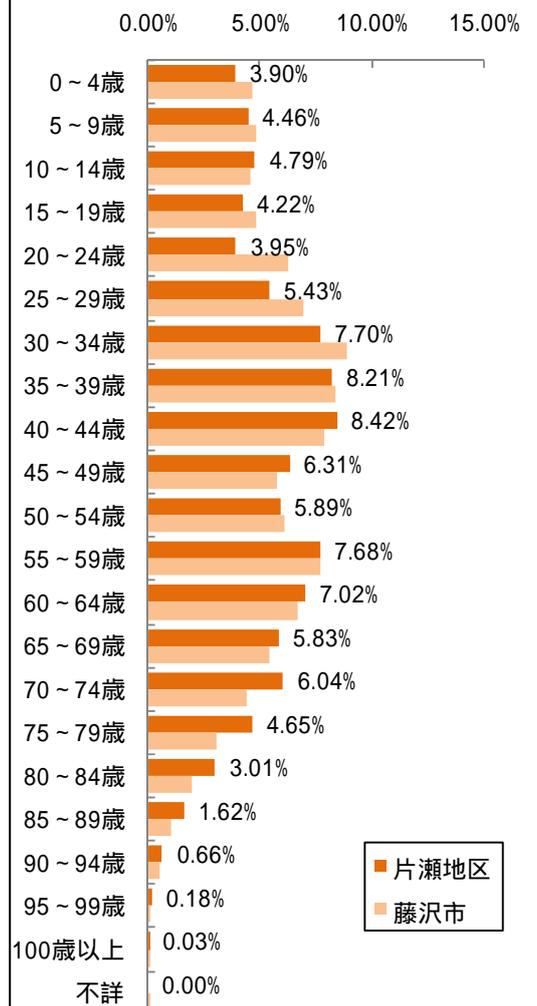
都市づくり上の課題

- ・高齢化率が高く、超高齢社会を見据えた地区形成、まちづくりに取り組むことが不可欠です。比較的公共交通の利便性が高い一方で、江の島や片瀬山等では地形の高低差が大きく、移動しやすい環境づくりが求められます。
- ・海沿いや河口部への立地、崖地や斜面地が多くある地形、狭隘・行き止まり道路が多い生活道路網等の地区の特性を踏まえ、より防災・減災をはかるとともに、避難・救難を支える施設の整備・充実が必要です。
- ・江の島や片瀬山周辺等に残された緑地は、歴史・文化と一体となり風致を育んでいる貴重な資源となっています。これらの緑地の保全にむけた取組が必要です。
- ・広域海洋リゾート・レクリエーション拠点である片瀬・江の島では、多くの観光客が地区内を観光・回遊をしています。観光・交流の促進をめざすとともに、地区住民が快適に安心してらせる環境も不可欠であり、共存が求められます。
- ・広域的な視点から横浜藤沢線においては、周辺の自然環境、居住環境への最大限に配慮した整備促進をはかることが必要です。

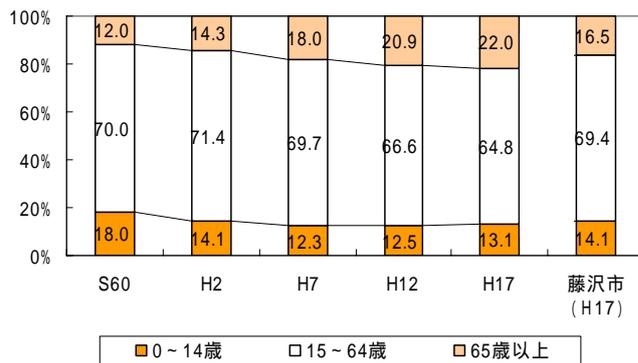
地区の指標

| 人口の状況 | | | | |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| は H22.9.1 推計値 | | | | |
| | H7 | H12 | H17 | H22 |
| 全体(人) | 17,604 | 18,685 | 20,082 | 20,322 |
| 増加率(%) | 1.6 | 6.1 | 7.5 | 1.2 |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 |
| 人口密度(人/k㎡) | 5,829 | 6,187 | 6,650 | 6,729 |
| 世帯数 | 6,517 | 7,298 | 8,163 | 8,537 |
| 増加率(%) | 4.0 | 12.0 | 11.9 | 4.6 |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 |
| 世帯規模(人) | 2.70 | 2.55 | 2.46 | 2.38 |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 |

年齢別人口の構成(平成 17 年)

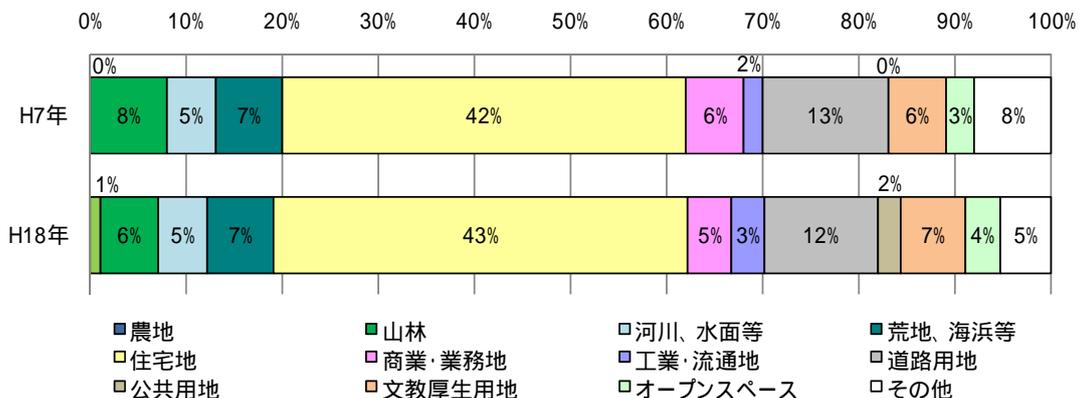


年齢三分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのが住宅地で、地区の4割を超え、都市的土地利用の半分を占めています。
- ・山林や河川、荒地・海浜等の自然的土地利用が地区の2割を占めています。
- ・平成7年から平成18年の間では、土地利用構成では大きな変化はありませんでした。



資料：都市計画基礎調査

線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 313.3ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 290.1ha | 92.6% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 23.2ha | 7.4% | 32.6% |

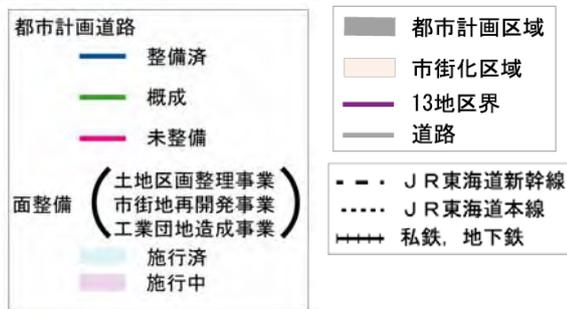
資料: 都市計画基礎調査

交通と都市基盤整備の状況

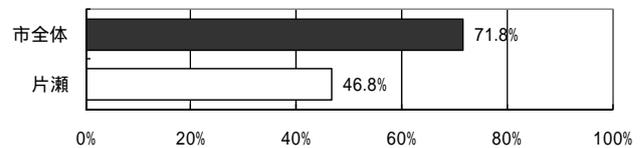
都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・小田急江ノ島線の片瀬江ノ島駅と、江ノ電が2駅、湘南モノレールが2駅、立地しています。
- ・都市計画道路のうち、国道134号線や467号は整備を終えていますが、横浜藤沢線と片瀬辻堂線は未整備であり、整備率が低くなっています。
- ・面整備は行われていません。



都市計画道路整備率

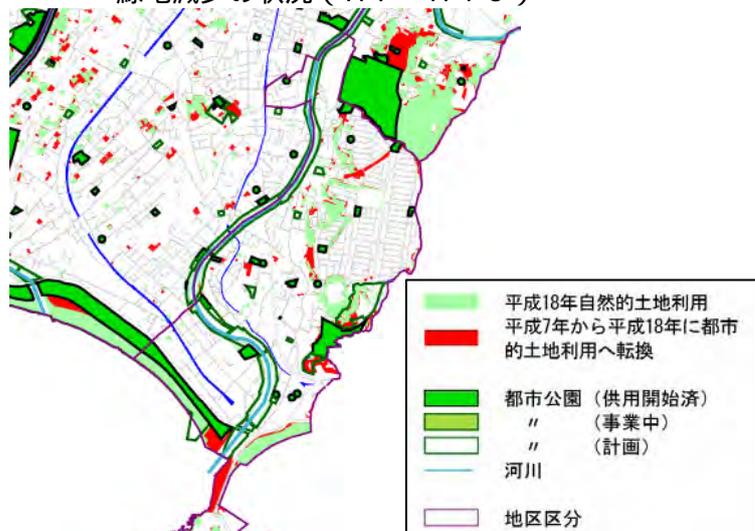


資料: 都市計画施設図(平成18年)
藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成18年)
藤沢市区画整理区画図(平成18年)

水・緑の状況

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

緑地減少の状況(H7 H18)



資料: 都市計画基礎調査

都市公園 19箇所

都市計画公園未開設 4箇所

H22.4.1

(2) 地区の将来像

歴史の薫りと潮の香りがただようふれあいのまち 片瀬・江の島

地域の歴史や湘南の自然環境を活かした、首都圏有数の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、片瀬・江の島の観光交流機能の充実をはかりつつ、日常の住民のくらしが息づき、共存する地区をめざします。

地区の更なる高齢化を見据え、身近な生活道路での安全・安心な道づくりや公共交通の充実、地区商店街の活性化をはかるとともに、地域のシンボルとなっている緑の保全に取り組む等、次世代に残せる地区づくりをすすめます。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

広域海洋リゾート・レクリエーション及び地区の拠点としての機能更新・充実

- ・片瀬・江の島の風致・特性を高める観光交流機能の更新・充実をはかります。
- ・観光及び地区のくらしを支える商業・サービス機能の維持・充実を促進します。
- ・土地利用や建物の立地・更新時には、住宅地も含め周辺環境に及ぼす影響を考慮しながら、隣接する住宅地と調和・共存がはかれるよう、誘導方策について検討します。

安全・安心で閑静な住宅地として、居住環境の維持・改善

- ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の生垣化等、安全・安心の向上をはかります。
- ・質の高い居住環境を形成している住宅地ではその維持・充実にむけた住民発意のまちづくりを支援します。
- ・低層住宅地と近接する場所では、周辺環境への調和を配慮した土地利用及び建物更新を促進します。

地域に密着した生活サービスの場となる地区拠点の充実

- ・市民センター周辺や商店街では、地区のくらしを支える身近な商業・サービス機能の維持・集積による維持・充実を促進します。

交通

様々な交流及び地区内交通を支える広域交通網の形成

- ・片瀬・江の島周辺の広域交流を支え、幹線道路の慢性的な渋滞の軽減等に資する横浜藤沢線の整備を周辺の自然環境、居住環境への配慮のもと促進します。
- ・鉄(軌)道間の連携の向上、海洋交通による新たな広域連携及び鉄道、バス、航路等の相互連携の強化等、公共交通の充実を促進します。
- ・湘南海岸沿いのサイクリングロードを活かし、自転車による観光交流ネットワークづくりを推進します。

生活の利便性向上にむけた安全・安心な交通環境の充実

- ・ 鉄道駅周辺や市民センター等の主要な公共施設の周辺を中心に、安全・安心な道づくりをすすめます。
- ・ 都市計画道路片瀬辻堂線の見直しをすすめます。
- ・ 多くの来街者及び住民等が利用する都市拠点や観光・交流施設及びその周辺では、歩行空間等のユニバーサルデザイン化をはかります。湘南モノレール湘南江の島駅ではバリアフリー化を促進します。
- ・ 円滑な自転車利用にむけ、駐輪場整備等を検討します。

地区の暮らしを支える生活道路網の充実

- ・ 災害・緊急時、あるいはコミュニティ間の連携強化に向けて、未整備の都市計画道路の整備や地区の生活道路網の充実をはかります。
- ・ 江の島山頂へのアクセスのバリアフリー化にむけ検討します。

水・緑

江の島・湘南海岸・境川を結ぶ水と緑によるレクリエーション・交流ネットワークの形成

- ・ 湘南海岸公園や江の島を核に、境川により市内の水と緑を繋げ、鎌倉の海岸部とも連なる水と緑のネットワークを形成します。

斜面緑地や社寺林の維持・保全及び宅地内緑の保全・創出

- ・ 龍口寺から片瀬山周辺の斜面樹林や、社寺林の維持・保全につとめます。
- ・ まとまった地区の緑として、既存の緑を活かしながら広域避難場所となる片瀬山公園の整備を推進します。
- ・ 風致や景観の維持・向上にむけた緑の保全や緑化につとめます。
- ・ 宅地における庭への植樹や生け垣化、壁面緑化等、住民による緑化活動を促進します。

景観・防災・都市づくり等

広域海洋リゾート・レクリエーション拠点にふさわしい景観の形成

- ・ 江の島では、遠景にも配慮しながら湘南海岸のシンボルとしての景観の保全にむけ、土地利用や建築、広告物の適切な誘導を推進します。
- ・ 片瀬江ノ島駅周辺等も含めた湘南海岸では、都市拠点にふさわしい都市空間・景観の形成を周辺環境との調和を配慮しながら、建築や広告物の誘導のためのルールづくりを検討します。

災害に備えた取組の推進

- ・ 境川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。
- ・ 崖崩れの危険箇所の対策を促進します。
- ・ 暫定係留をしているプレジャーボートの早期移動を促進します。
- ・ 地域の防災力向上にむけ、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等とともに

に、建物の耐震・耐火化を促進します。

片瀬地区将来構想図



| | |
|--|---------------|
| | 都市拠点 |
| | 地区中心商業地 |
| | コミュニティ活動の中心地区 |
| | 水と緑のネットワーク |
| | 鉄(軌)道 |
| | 自動車専用道路 |
| | 主要幹線道路 |
| | 都市幹線道路 |
| | 補助幹線道路 |
| | 海上交通 |

| | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| | 低層住宅専用ゾーン | | 商業・業務ゾーン |
| | 中高層住宅専用ゾーン | | 地域型商業ゾーン |
| | 一般住宅ゾーン | | 沿道型商業ゾーン |
| | 集落地ゾーン | | 工業住宅複合ゾーン |
| | 田園ゾーン | | 工業ゾーン |
| | 緑地等ゾーン | | 新産業ゾーン |
| | 遊水地ゾーン | | コミュニティ拠点 |
| | 文化・教育・公共施設ゾーン | | 都市公園 |
| | 学校(小、中、高、大学) | | 未開設部のある都市計画公園 |
| | 港湾 | | |

2. 鶴沼地区

(1) 現況と課題

現況

湘南海岸を臨み、境川と引地川に挟まれた豊かな自然環境に囲まれている地区です。

明治中頃まで半農半漁の村でしたが、明治中期から昭和初期にかけて、鉄道の開通を契機に別荘地、保養地、住宅地として開発され始め、戦時期には京浜方面からの疎開者の居住地にもなりました。戦後は交通の便がよく、環境にも恵まれていることから、住宅市街地として発展しました。現在でも、地区の南側では別荘地としての名残も残しつつ、比較的緑が多い閑静な住宅地が形成されています。

一方で、本市の中心市街地である藤沢駅南側として、商業・業務、サービス等の都市機能等が集積するとともに、藤沢駅に近接した利便性の高さからマンションや JR 東海道線の北側に工場等も立地しています。

藤沢駅のほか、他にも小田急江ノ島線、江ノ島電鉄の駅があり、公共交通に恵まれた地区である一方、地区内に計画されている多くの都市計画道路が未整備であり、地区の骨格となる道路ネットワークの形成が不十分です。

また、狭隘道路や行き止まり道路も多く生活道路が不十分であるとともに、近年の宅地細分化により更に地震災害等への危険度が高まっています。さらに、津波・高潮や浸水等の災害危険度が高い地区となっています。

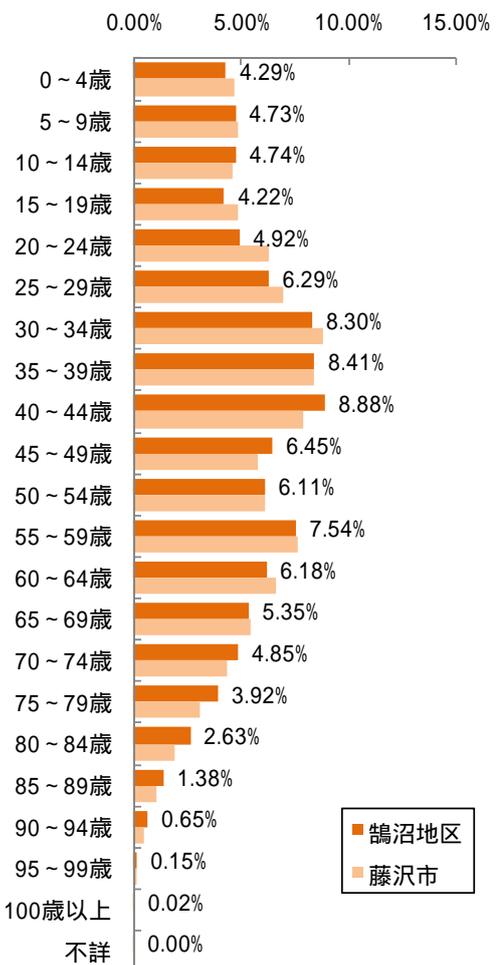
都市づくり上での課題

- ・自然発生的に形成された市街地が多い地区南側は、地区内の道路ネットワークが形成されておらず、都市計画道路の整備が必要です。また、未整備の都市計画公園も多くあり、防災性の観点からも、都市施設の整備が求められます。
- ・引地川や境川の下流部であり、浸水、津波・高潮等の災害危険度が高く、地区における防災・減災性の向上にむけた都市づくりが必須となっています。
- ・別荘地等として開発され、松による屋敷林等があるゆとりある低層戸建て住宅地を形成していますが、相続等に伴う宅地の細分化、行き止まり道路の増加、近接地での中高層建物の建設等により、良好な風致環境が失われつつあります。地区の資産でもある居住環境の維持・保全にむけた取組、誘導策が期待されます。
- ・藤沢駅には乗換客等、駅を利用し訪れる人が市内外から多くいますが、周辺の商業・業務地での活気・にぎわいの低下傾向が見られます。本市の都心としての活力の再生への取組とともに、地区住民にとっても身近にある利便性の高い都市拠点として充実が求められています。

地区の指標

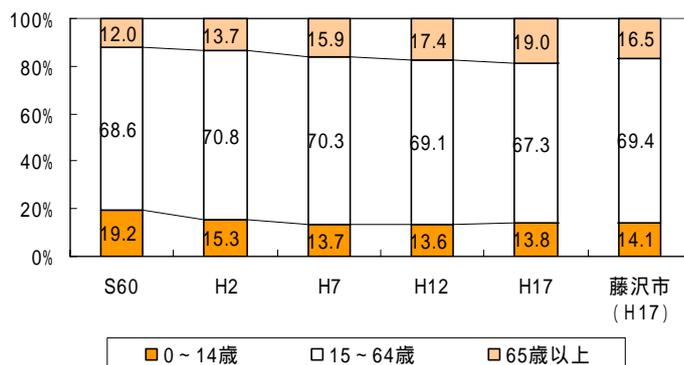
| 人口の状況 | | は H22.9.1 推計値 | | | |
|---------------------------|--------|---------------|--------|--------|--|
| | H7 | H12 | H17 | H22 | |
| 全体(人) | 46,041 | 49,026 | 52,324 | 54,631 | |
| 増加率(%) | 2.8 | 6.5 | 6.7 | 4.4 | |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 | |
| 人口密度(人/k m ²) | 8,296 | 8,834 | 9,428 | 9,843 | |
| 世帯数 | 17,645 | 19,625 | 21,706 | 23,320 | |
| 増加率(%) | 7.5 | 11.2 | 10.6 | 7.4 | |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 | |
| 世帯規模(人) | 2.61 | 2.49 | 2.41 | 2.34 | |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 | |

年齢別人口の構成(平成 17 年)



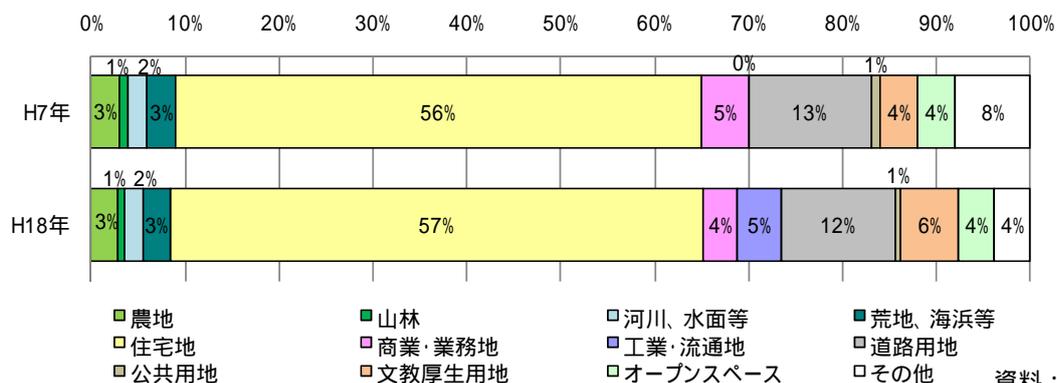
資料：国勢調査

年齢三分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・地区の過半数となる57%が住宅地として利用されています。
- ・農地や山林、海浜等の自然的土地利用は、地区全体の1割に満たない状況です。



資料：都市計画基礎調査

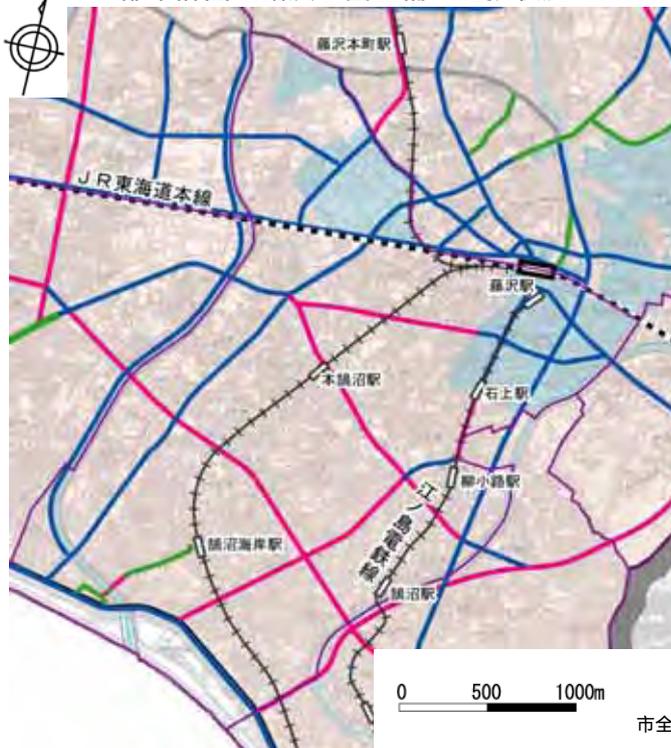
線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 636.9ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 599.2ha | 94.1% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 37.7ha | 5.9% | 32.6% |

資料: 都市計画基礎調査

交通と都市基盤整備の状況

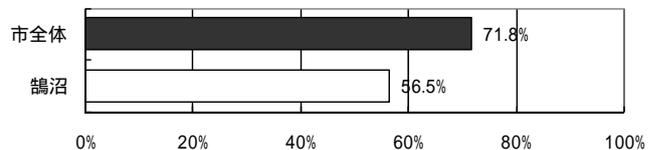
都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・ 藤沢駅のほか、小田急江ノ島線が2駅、江ノ電が3駅、立地しています。
- ・ 未整備の都市計画道路が多く、特に JR 東海道線以南では地区内のネットワークが不十分となっています。
- ・ 土地区画整理は、藤沢駅南口周辺で市施行の事業を終えているほか、JR 東海道線以北において2地区組合施行で行われました。



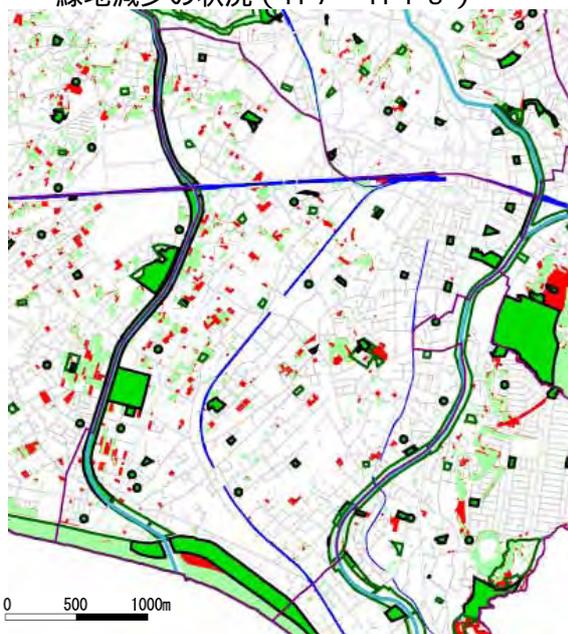
都市計画道路整備率



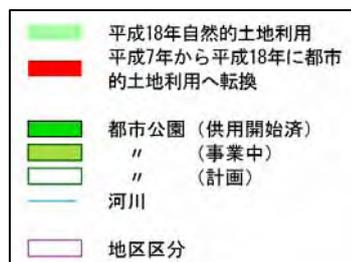
資料: 都市計画施設図(平成 18 年)
 藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成 18 年)
 藤沢市区画整理区画図(平成 18 年)

水・緑の状況

緑地減少の状況 (H7 - H18)



- ・ 湘南海岸と境川、引地川に挟まれています。境川と引地川の河川及び沿岸を緑地指定しています。
- ・ 都市計画公園のうち、大規模なものとして湘南海岸公園と八部公園があります。また、街区公園、近隣公園等で未整備のものが点在しています。
- ・ 平地で市街化区域内農地等が分布している一方、平成7年から18年の間でもこれらの緑地が減少しています。



都市公園 32箇所

都市計画公園未開設 7箇所 H22.4.1

資料: 都市計画基礎調査

(2) 地区の将来像

緑と海と人が輝くまち「湘南ふじさわ鶴沼」

自然や公共交通に恵まれた環境のもと、住宅地におけるゆとりある風致の維持と安心・安全の向上をすすめると共に、本市の中心市街地や、東海道線沿いの産業系土地利用等、多様な街の顔が共存する地区をめざします。

藤沢駅周辺では、広域拠点としての役割とともに地区住民が身近に高度な都市サービスを楽しめる拠点づくりをすすめます。

超高齢社会を見据えたくらしやすさの向上にむけ、地区の骨格となる道路や都市公園等の都市基盤の充実や防災まちづくりをすすめます。

海・川・緑の自然に恵まれた格調ある鶴沼の居住環境を次世代に残せる地区をめざします。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

藤沢駅周辺の都市サービス機能集積と都心居住の適切な誘導

- ・ 商業・業務、サービス機能や文化・交流機能等の機能集積を促進するとともに、建物更新の時期を迎えている公共公益施設や大規模な民間建物等については、周辺の活力維持・向上につながる機能・土地利用を誘導し、都市の顔にふさわしい都市空間形成をめざします。
- ・ 都市拠点としての交流・活力の維持・創出を見据えながら、都心居住を適切に誘導します。

安心とゆとりのある居住環境の維持・充実

- ・ 質の高い居住環境の維持・保全にむけ、住民主体のまちづくりルール等を検討します。また、低層住宅地と近接する場所では、建物高さや景観等、周囲に配慮した土地利用の更新・転換を促進します。
- ・ 狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の生垣化等、安心・安全の向上をはかります。

鉄道駅を中心とした身近な地区拠点の充実

- ・ 鉄道駅ならびに市民センター周辺を中心に、身近な商業サービス機能やコミュニティ機能、交流機能の集積をはかります。

多様な機能が共存する土地利用の維持と調和の促進

- ・ 商業・業務系、中高層住居系、低層住居系、工業系の各土地利用を維持しながら、それぞれに相応しい、また共存ができるよう土地利用や高さ誘導を検討します。

交通

公共交通ネットワークを活かした超高齢社会におけるくらしやすさの向上

- ・ 駅のバリアフリー化等、既存公共交通の更なる使いやすさの向上を促進します。
- ・ 鉄道駅周辺や市民センター等の主要な公共施設の周辺を中心に、交通管理等も併

いながら安心してアクセスできる歩行空間や交通環境の向上につとめます。

地区内の移動を支える道路網の整備

- ・地区内の慢性的な渋滞の軽減等につながる横浜藤沢線の整備等、広域交通を担う幹線道路網の強化を、周辺環境への配慮のもと促進します。
- ・鵜沼奥田線の整備を推進するとともに、藤沢駅鵜沼海岸線や片瀬辻堂線、鵜沼新屋敷線については整備の優先順位等を検討します。

中心市街地の活性化につながる交通環境づくり

- ・輻輳している駅利用者の歩行空間の改善に向け、藤沢駅の改良をめざすとともに、駅南北間の連携強化をはかります。
- ・藤沢駅南口を中心に、商店街や公共施設等を安心・快適に歩いて回遊できる歩行空間や、自転車が利用しやすい環境づくり等、中心市街地の活性化につながる交通環境の改善を検討します。

海岸沿いの観光地へのアクセスの向上

- ・海岸沿いの観光地を結ぶアクセス道路、交通手段について検討します。

水・緑

湘南海岸・引地川・境川を結ぶ広域レクリエーション・交流のネットワークづくり

- ・湘南海岸や引地川、境川を軸として、サイクリングロードや緑道を活かしたネットワークを充実するため、境川緑地の整備を検討します。

地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の確保・整備の推進

- ・防災上の観点等を踏まえ、未整備となっている都市計画公園の整備を推進するとともに、公園や広場等の整備を検討します。
- ・風致や景観の維持・向上にむけた緑の保全や緑化につとめます。
- ・既存住宅地内に残る緑や保存樹林等について、まちづくりルール等により保全をはかります。

景観・防災・都市づくり等

藤沢駅周辺の活性化にむけた都市整備の検討

- ・藤沢駅南口周辺では、南北一体となりながらこれからの街のあり方や都市機能更新、交通環境の改善等について、多様な主体と連携・協働し、総合的に検討します。
- ・藤沢市の玄関口、顔にふさわしい都市空間・景観形成にむけ、民間建物の更新時に誘導をはかります。

防災まちづくりの促進

- ・地域の防災力向上にむけ、未整備の都市計画道路の整備とともに、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等にはかります。
- ・境川、引地川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推

進めます。

格調のある居住環境・景観の維持・保全

- ・ 格調ある居住環境を次世代に継承するため、敷地の細分化や建物の高層化を抑制するための制度の導入を検討します。
- ・ 鶺沼の緑が潤う閑静な住宅地や国道134号線沿いの景観を今後も維持・保全するため、景観法に基づく制度等の活用をはかります。

鶺沼地区将来構想図



3. 辻堂地区

(1) 現況と課題

現況

地区の南側の海岸沿いには県立辻堂海浜公園が立地し、湘南らしい風致とにぎわい、交流を持ちながら、住宅地と共存している地区です。太平台等の一部を除き比較的平坦な地形となっています。

本地区は大正5年に辻堂駅が開設されると住宅地として開発され始め、更に昭和30年以降に演習地が返還され、工場が誘致される等本格的に都市化が進み、住宅市街地として発展してきました。地区の過半が低層住宅地となっており、比較的緑も多く閑静な住宅市街地が形成されています。一方で、急速に宅地化した住宅地では、身近な公園や道路等の都市基盤整備が遅れていたたり、近年では宅地の細分化等により、街並みの変化や防災性の低下等が懸念されています。

また大規模工場や公務員宿舎の撤退等に伴い、地区内で複数の大規模な土地利用転換が見込まれています。

地区の骨格となる道路では未整備の都市計画道路も多くあり、また地区北側へのアクセスが十分ではない等により、交通渋滞が頻繁に発生しています。

辻堂駅北側で進む湘南C-X地区の開発により辻堂駅周辺における都市機能集積の高まりが期待されており、南口周辺においても連携しながらより利便性の向上等が期待されています。

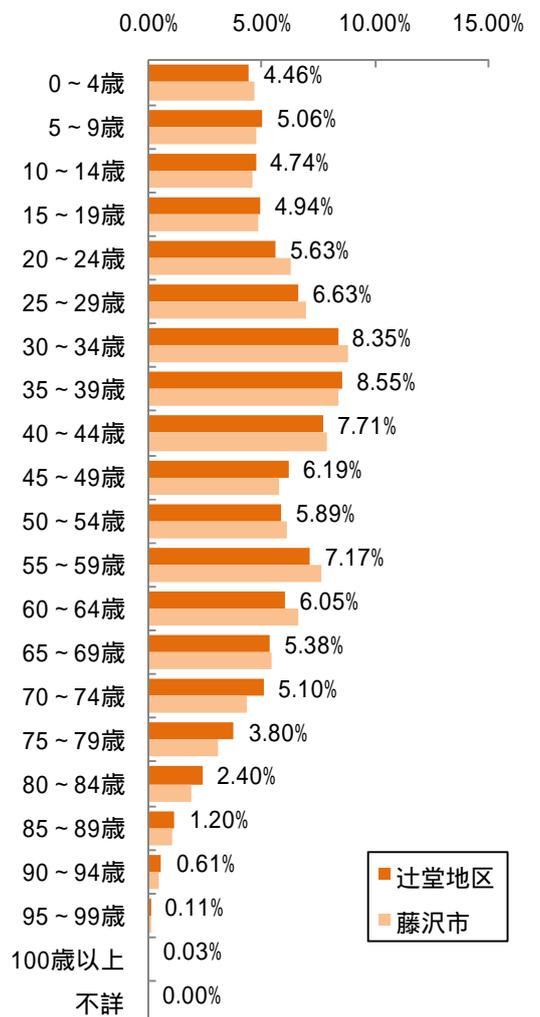
都市づくり上での課題

- ・豊かな水と緑のある湘南らしい低層住宅地を形成していますが、今後、想定されている大規模な土地利用転換・更新や、近年の宅地の細分化等による屋敷林の減少等といった良好な居住環境の消失に対し、これまで育んできた地区の文化、風致等を維持・継承する取り組みが求められています。
- ・一方で、JR 辻堂駅の改良や大規模土地利用転換等によりもたらされる新たな変化を、超高齢社会を見据えた地区全体のくらしやすさ向上や文化形成として活用することが期待されます。
- ・地区の快適性、安全性の向上等にむけ、都市基盤整備の推進が必要です。特に道路網の充実が不可欠であり、骨格的な役割を担う都市計画道路の整備とともに、交通分担や地区内外との円滑な連携が求められています。併せて、地区内における移動手段の充実も期待されています。また、未整備の都市公園も多く整備が期待されています。
- ・防災性が低い市街地でありながら、津波・高波、液状化等の災害危険度が高いことから、都市基盤整備と併せて、地区における防災・減災の向上にむけた都市づくりが必須となっています。
- ・湘南海岸や引地川等の地区の持つ資源を保全・活用しながら、地区の魅力へと繋がる取り組みも期待されています。

地区の指標

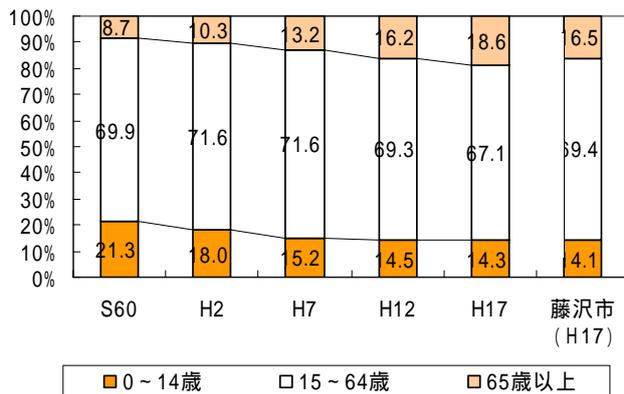
| 人口の状況 | はH22.9.1推計値 | | | |
|------------|-------------|--------|--------|--------|
| | H7 | H12 | H17 | H22 |
| 全体(人) | 37,838 | 37,839 | 37,453 | 38,509 |
| 増加率(%) | 0.4 | 0.0 | 1.0 | 2.8 |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 |
| 人口密度(人/k㎡) | 8,484 | 8,484 | 8,398 | 8,634 |
| 世帯数 | 14,544 | 15,107 | 15,507 | 16,320 |
| 増加率(%) | 6.1 | 3.9 | 2.6 | 5.2 |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 |
| 世帯規模(人) | 2.6 | 2.49 | 2.42 | 2.36 |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 |

年齢別人口の構成(平成17年)



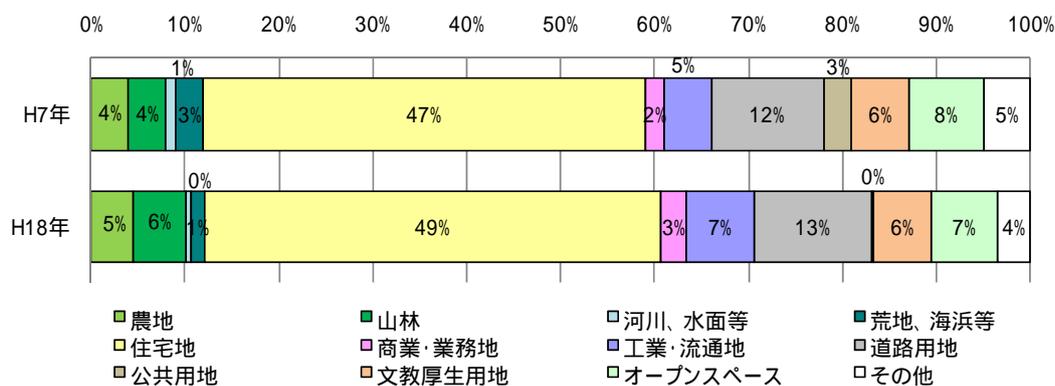
資料：国勢調査

年齢三分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのが住宅地で、地区のほぼ半分を占めています。
- ・農地や山林、海浜等の自然的土地利用は、地区の1割強となっています。



資料：都市計画基礎調査

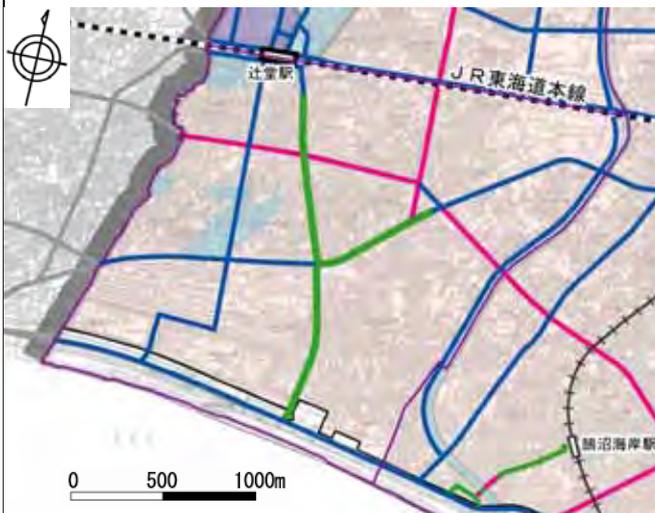
線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 437.7ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 404.3ha | 92.4% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 33.4ha | 7.6% | 32.6% |

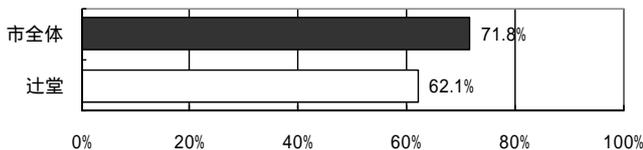
資料: 都市計画基礎調査

交通と都市基盤整備の状況

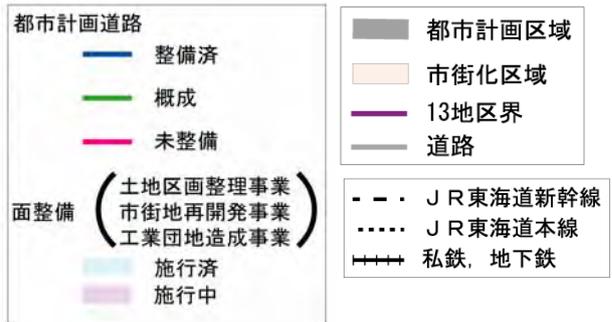
都市計画道路及び面整備の進捗状況



都市計画道路整備率



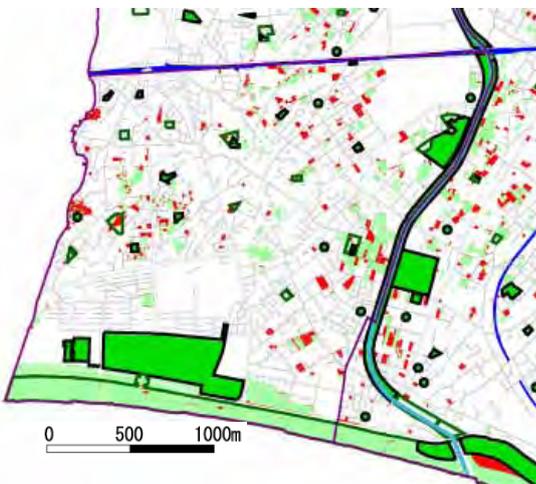
- ・JR 東海道線の辻堂駅が地区北側に接して立地しています。
- ・未整備の都市計画道路が多く、特に東西方向等、地区内のネットワークが不十分となっています。
- ・土地区画整理事業は、辻堂駅南側で市施行の2地区、組合施行のものが2地区行われましたが、いずれも小規模な範囲となっています。



資料: 都市計画施設図(平成 18 年)
 藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成 18 年)
 藤沢市区画整理区画図(平成 18 年)

水・緑の状況

緑地減少の状況 (H7 H18)



都市公園 21 箇所

都市計画公園未開設 5 箇所 H22.4.1



資料: 都市計画基礎調査

(2) 地区の将来像

歴史と緑と潮風のかおる、健やかなまち“湘南辻堂”

湘南海岸に面し水と緑が豊かな環境のもと、平坦な地形を活かし、ユニバーサルデザインに配慮した地区の形成をめざします。

辻堂駅周辺と市民センター周辺の2つの地区拠点を核に、安全にアクセスしやすい交通環境を整備することで、多くの市民が交流・活動しやすく、くらしやすい地域をめざします。

地区の持つ特性・文化を継承しながら、居住環境の維持・向上、防災性の高い市街地環境への改善等をすすめます。大規模土地利用転換の際には、周辺環境と調和し、風致を維持・成熟をめざします。

湘南海岸をいかした水と緑のネットワークにより、潮香の漂う、安心して快適にくらせるまちの形成をめざします。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

都市拠点である辻堂駅周辺での地域のくらしやすさを高める都市機能の促進

- ・ 辻堂駅舎の改良とあわせ、駅前広場の再構築をすすめます。
- ・ 辻堂駅北側の湘南 C-X と機能分担及び連携をはかりながら、地区のくらしを支える商業サービス機能等の集積を促進します。

地域と連携し、大規模土地利用等の更新時における適切な土地利用の誘導

- ・ 大規模工場跡地の土地利用転換にあたっては、地域の交通環境や周辺土地利用との調和等を踏まえるとともに、低炭素社会構築にむけて環境と共生するまちづくりをすすめます。
- ・ 辻堂団地等の老朽化等に応じた土地利用更新・再編時には、風致や地域コミュニティ等との調和とともに、生活サービス機能の充実をめざし、魅力ある住宅地の更新をすすめます。
- ・ 高齢者、子育て機能に対応した土地利用も視野に入れ、地域に配慮したまちづくりをすすめます。

湘南・辻堂にふさわしいゆとりある住宅地の維持・形成

- ・ 風致地区に指定されている住宅地は、今後も緑豊かな低層住宅市街地として、維持・保全につとめます。
- ・ 緑豊かでゆとりある風致や、良好な居住環境の維持・充実にむけ、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・ 土地利用・建物更新を行う地区では、計画的にまちづくりをすすめられるよう地区計画等の活用を誘導します。
- ・ 狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、プロッ

- ク塀の生垣化等、安心・安全の向上をはかります。
- ・ 周辺の住宅と調和した沿道利用の維持につとめます。

交通

地区の骨格であり地区間連携を促進する交通ネットワークの形成

- ・ 本市の幹線道路であり、防災の役割を担う広域交通ネットワークとなる藤沢厚木線や戸塚茅ヶ崎線の整備を促進します。
- ・ 地区の骨格となる片瀬辻堂線や辻堂停車場辻堂線の整備にむけ、検討します。
- ・ 大規模土地利用転換と併せ、周辺の交通環境向上につながる道路の実現にむけて検討します。

安心して移動しやすい交通環境づくり

- ・ 歩行者や自転車の利用者が安心して快適に移動できるように、共存できる道路づくりや自転車利用の促進に取り組みます。
- ・ 人が多く集まり交流する辻堂駅や市民センター周辺では、ユニバーサルデザインの考えのもと、交通管理等も伴いながら安全な歩行空間の確保をはかります。
- ・ 辻堂駅南口駅前広場の改良工事を推進します。

水・緑

湘南海岸・辻堂海浜公園等を中心とした水と緑によるレクリエーション・交流ネットワーク形成

- ・ 湘南海岸、辻堂海浜公園、長久保公園を中心に、レクリエーション・交流の場としてネットワークを形成します。
- ・ 湘南海岸沿い、引地川沿いの自転車専用道路を活用して、境川沿いとも連携した自転車による観光交流の動線づくりを推進します。
- ・ 湘南海岸や周辺の緑の維持・保全につとめます。

地区の身近な憩い・交流の場として公園・広場の確保・整備の推進

- ・ 未整備の都市計画公園の整備を推進します。
- ・ 一時避難場所となる歩いていける身近な公園の整備を推進するとともに、防災上の観点等を踏まえ、公園や広場等の整備を検討します。
- ・ 風致や景観の維持・向上にむけた緑の保全や緑化につとめます。
- ・ 社寺林や住宅地内の緑を維持・保全します。

景観・防災・都市づくり等

藤沢市の骨格となる湘南海岸や引地川等の維持及び景観形成

- ・ 湘南海岸や引地川等を軸に、自然環境と調和した景観形成をはかります。

災害に強い地区づくり

- ・ 地区内での防災力向上にむけて、狭隘道路等の解消や公園・広場の確保、緑化等

につとめます。

- ・引地川の治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。

大規模土地利用転換を活かした地区の利便性と魅力の向上

- ・大規模土地利用転換においては、円滑な交通環境やオープンスペースの確保等、地区全体の利便性と魅力の向上とともに、周辺と調和した環境形成を促進します。

辻堂地区将来構想図



4. 村岡地区

(1) 現況と課題

現況

村岡地区は、昭和16年に藤沢市に合併した後、昭和32年の藤沢総合計画により、地区北部は「より住み良い」ところとして住宅地に、JR東海道線沿線は「より働きやすい」ところとして工業地に位置づけられ、現在では、地区北部では低層住宅地、JR東海道線沿線では工業地、工業と住宅の混成市街地が形成されています。もともと傾斜部が多い地形で形成されておりますが、地区北部では土地区画整理事業により多くの住宅地が開発されているとともに、道路や公園等の都市基盤が計画的に整備されています。

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

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

JR東海道線沿線では(仮)村岡新駅構想により飛躍的な公共交通の利便性が向上するとともに、現在の産業集積と併せ、今後鎌倉市と連携したまちづくり等をすすめることで、大きくポテンシャルが高まることが期待されています。

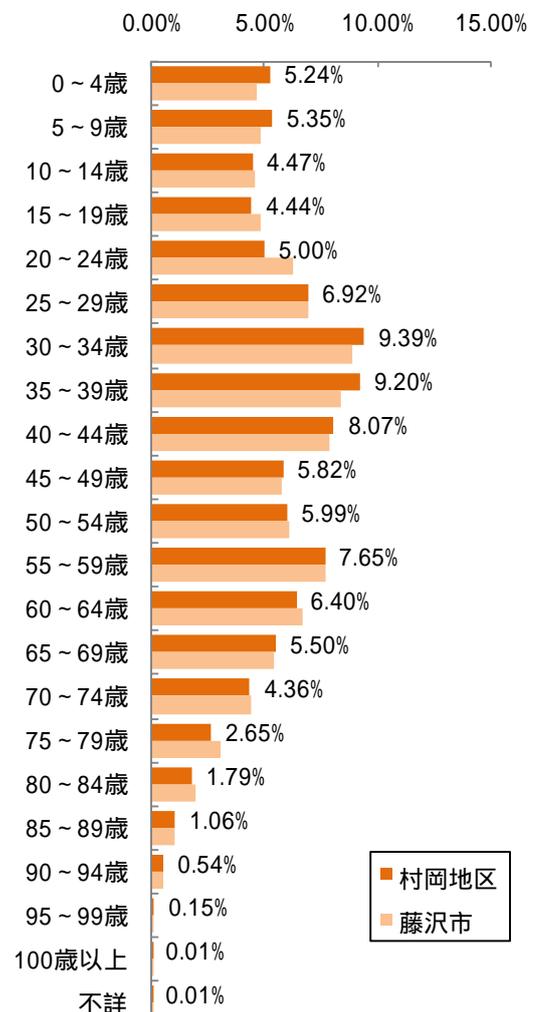
都市づくり上での課題

- ・一定の都市基盤整備を終えている住宅地については、この居住環境の維持・保全をはかるとともに、来るべき超高齢社会を見据えた地区づくりや災害に強いまちづくりが求められます。既成市街地の川名地区等において多く残っている狭隘道路の解消とともに、広幅員道路や河川の沿線における建物の不燃化等により延焼遮断帯の強化に向けた取り組みが必要です。
- ・(仮)村岡新駅構想の実現により、公共交通の利便性向上が期待されるとともに、研究所の新設等新たな産業の集積によって、地区の活力向上が予測されます。この新駅設置の機会を、地区全体でどのように活用し、また既成市街地との連携・共存のあり方について、公共交通網の再編等も含めて十分な検討が必要です。
- ・川名清水谷戸や宮前御霊神社南側の斜面緑地等、地区南側に残る自然環境は、本市においても貴重な資源であり、これらの保全にむけた取り組みが必要です。また、周辺の自然環境と共生する都市基盤(横浜藤沢線、(仮)村岡新駅、宮前公園等)の整備や、新たに創出される緑との連続性が求められます。
- ・JR東海道線沿線の工業地においては、適正な土地利用の維持に向けた取り組みが必要です。

地区の指標

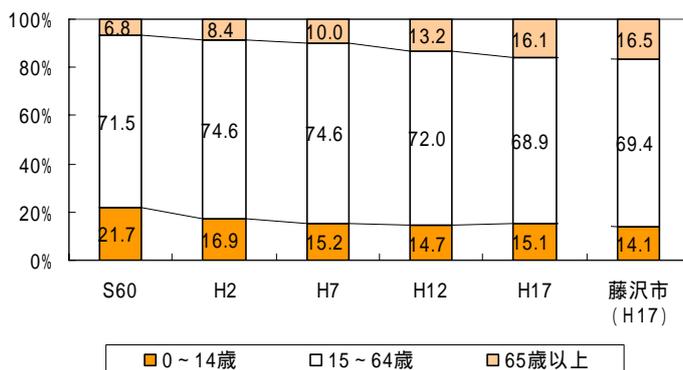
| 人口の状況 | は H22.9.1 推計値 | | | |
|------------|---------------|--------|--------|--------|
| | H7 | H12 | H17 | H22 |
| 全体(人) | 22,182 | 22,967 | 26,142 | 27,087 |
| 増加率(%) | 9.7 | 3.5 | 13.8 | 3.6 |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 |
| 人口密度(人/k㎡) | 5,437 | 5,629 | 6,407 | 6,639 |
| 世帯数 | 8,099 | 8,584 | 9,963 | 10,697 |
| 増加率(%) | 15.0 | 6.0 | 16.1 | 7.4 |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 |
| 世帯規模(人) | 2.74 | 2.60 | 2.62 | 2.53 |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 |

年齢別人口の構成(平成 17 年)



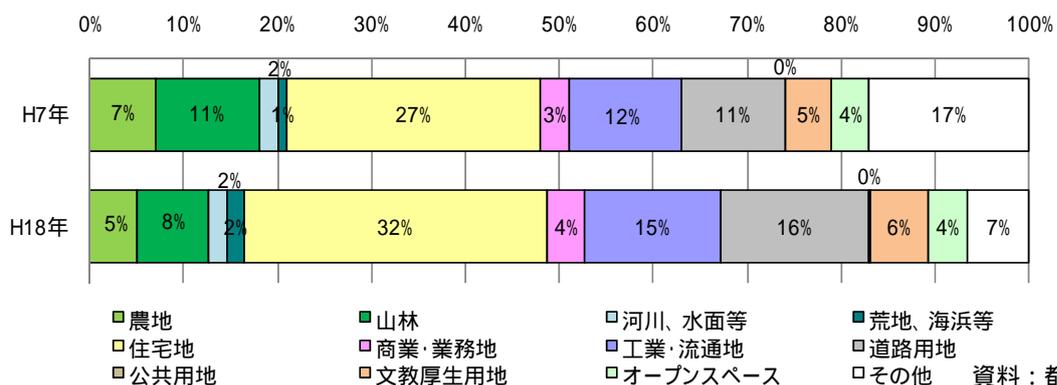
資料：国勢調査

年齢三区区分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・住宅地が地区の3割と最も多い土地利用となっています。
- ・地区の特徴として、工業・流通地が15%を占めていることがあげられます。
- ・山林等の自然的土地利用は減少しており、平成18年度では2割を切っています。



資料：都市計画基礎調査

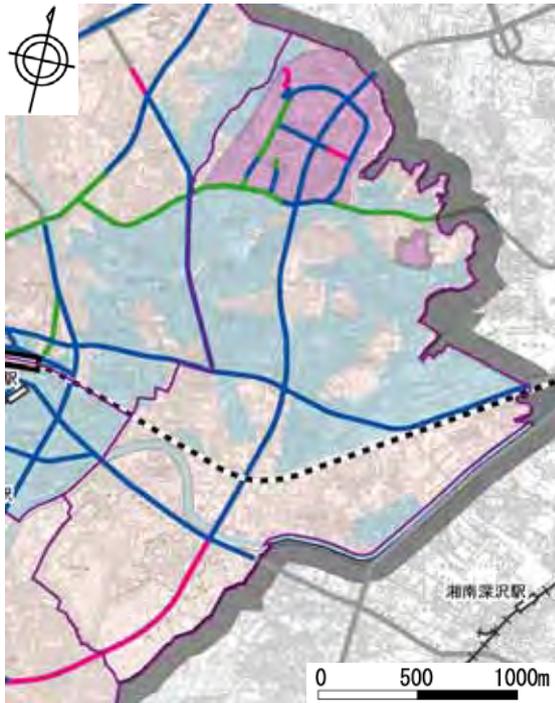
線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 422.3ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 421.1ha | 99.7% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 1.2ha | 0.3% | 32.6% |

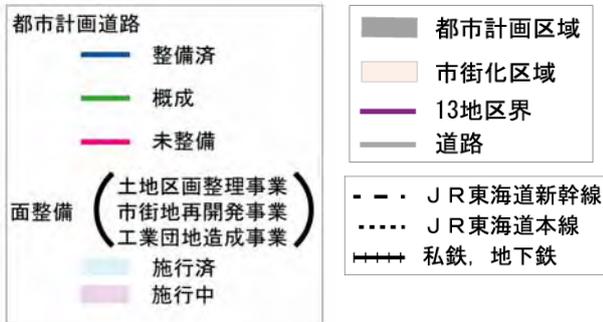
資料: 都市計画基礎調査

交通と都市基盤整備の状況

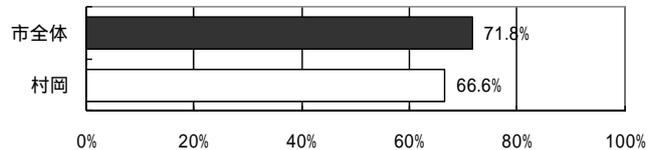
都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・ 藤沢駅とは近接しておりますが、地区内には鉄道駅は立地していません。
- ・ JR 東海道線以北は、現在事業中も含めて、多くの地域で土地区画整理事業が行われています。
- ・ 柄沢特定土地区画整理事業を終えれば、都市計画道路も概ね整備を終えることとなります。



都市計画道路整備率



資料: 都市計画施設図(平成 18 年)
 藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成 18 年)
 藤沢市区画整理区画図(平成 18 年)

水・緑の状況

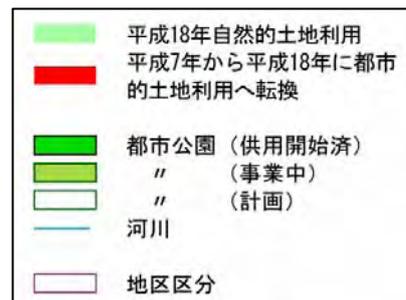
緑地減少の状況 (H7 H18)



| | |
|-----------|--------------|
| 都市公園 | 32 箇所 |
| 都市計画公園未開設 | 5 箇所 H22.4.1 |

資料: 都市計画基礎調査

- ・ 柏尾川、滝川が境川と合流し、その南側で川名緑地を含む川名清水谷戸を中心とした斜面緑地等が残されています。
- ・ 地区北側では、区画整理事業により緑が減少していますが、公園整備等により保全された緑地もあります。また、地区南側の斜面地でも緑が減少しています。
- ・ 多くの都市計画公園が整備されていますが、宮前公園等規模の大きな公園が未整備となっています。



(2) 地区の将来像

ふれ愛 ささえ愛 絆ではぐくむ“^{きり}輝ら里”むらおか

歴史・自然・産業等の地域の豊かな資源を活かしながら、安心して快適に暮らし、働き続けられる地区を形成します。

(仮)村岡新駅の設置を契機とした本市の新たな玄関口となる交通拠点の形成にむけ、鎌倉市と連携したまちづくりとともに、村岡公民館に加え新たな地区拠点の創出により、活動・交流の充実をめざします。

都市整備と環境保全を共存させながらまちづくりをすすめ、利便性が高く、ゆとりと潤いのある都市環境のもと、人と人がふれあい支え合いながら、いきいきとくらせる地区をめざします。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

(仮)村岡新駅設置を契機とした、玄関口となる都市拠点の創出

- ・(仮)村岡新駅周辺では、緑豊かな周辺環境と調和した都市空間を形成するとともに、鎌倉市深沢地区と一体となったまちづくりをすすめます。
- ・広域交流を育む都市拠点の形成とともに、身近な商業サービス機能、コミュニティ機能等の集積やユニバーサルデザインの導入をはかります。

安心して暮らし続けられる居住環境の維持・向上

- ・計画的な基盤整備を終えた住宅地では、良好な居住環境の維持・充実にむけ、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・基盤整備が遅れている住宅地では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさないう等、居住環境の改善をはかります。

工業系市街地の維持

- ・JR 東海道線沿いにある工場・研究所等の工業系市街地を維持し、本市の活力を創出する産業拠点として充実をめざします。

交通

交通拠点の形成と公共交通の充実

- ・地区住民や就業者の利便性向上にむけ、JR 東海道線の新駅設置とともに、併せてバスネットワークの再編等による公共交通網の充実を促進します。
- ・公共交通結節機能を有した交通拠点として、湘南モノレール「湘南深沢駅」との連携強化を促進します。

地区内のバス交通の維持・充実

- ・くらしや通勤の足として地区内外を連携するバス交通の維持・充実をはかります。

地区の移動を支える道路網の充実

- ・ 地区内における交通渋滞、通過交通流入等の解消にむけ、広域幹線道路である横浜藤沢線の整備を環境との共生をはかりながら促進します。
- ・ (仮)村岡新駅にアクセスする道路の整備を検討します。
- ・ 地区内の幹線道路等に連絡する主要な生活道路の充実をはかります。

安心して歩けるみちづくり

- ・ (仮)村岡新駅周辺では、ユニバーサルデザインに配慮するとともに、安心して歩いたり自転車でアクセスできる交通環境の充実を推進します。
- ・ 生活道路での通過交通の排除や走行速度抑制策等により、人が主役となる生活道路づくりを検討します。

水・緑

川名緑地を核とした緑の拠点づくり

- ・ 川名清水谷戸を中心とした斜面緑地等は、新林公園や隣接する鎌倉市側の緑地と一体となった緑の拠点形成をめざし特別緑地保全地区等の指定をするとともに、緑地内に計画されている横浜藤沢線について、環境と共生する道路づくりのあり方について検討します。
- ・ 藤沢市の玄関口として、(仮)村岡新駅及び JR 東海道線沿いにおける緑空間の維持・創出や緑化をはかります。

谷戸や河川、斜面緑地等地区をつなぐ水と緑のネットワークづくり

- ・ 柏尾川や境川、滝川等の河川と、川名緑地、公園、斜面緑地等をつなぐ、幹線道路沿いの街路樹の維持・充実や緑化をはかります。

住宅地における緑の維持・創出

- ・ 歩いていける身近な公園の整備を推進します。
- ・ 潤いのある居住環境維持にむけ、宅地内の緑の維持・充実をはかります。

景観・防災・都市づくり等

(仮)村岡新駅設置を契機とした協働によるまちづくり

- ・ 村岡地区まちづくり計画の実現にむけ、(仮)村岡新駅予定地周辺におけるまちづくりを市民や事業者、行政等との協働によりすすめます。
- ・ 深沢地区と連携した広域拠点となるまちづくりについて、鎌倉市、神奈川県等と連携しながら検討をすすめます。

地区内の緑を活かした景観づくり

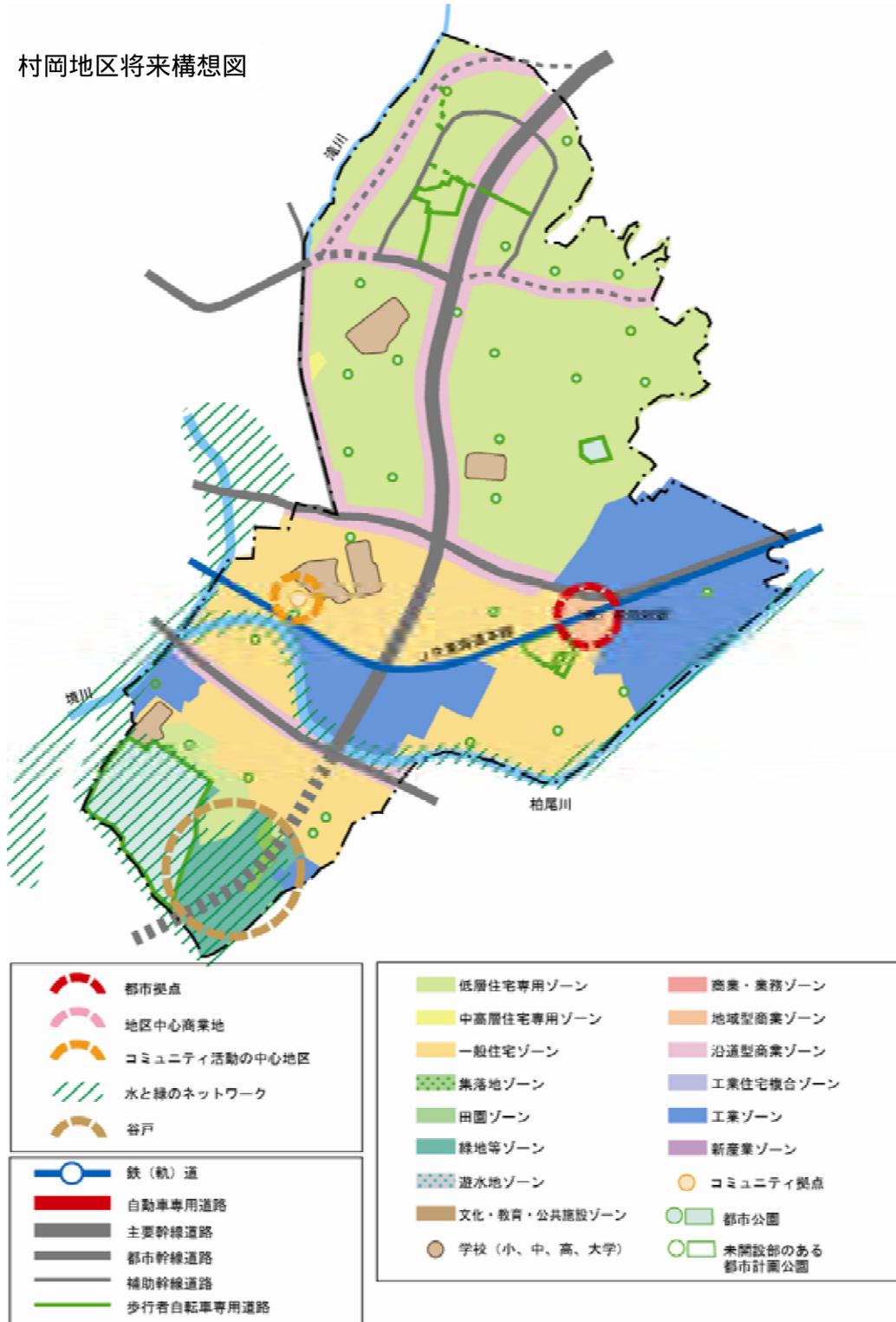
- ・ 川名緑地一帯や、藤沢市の玄関口となる JR 東海道線沿い等、緑を活かした景観の維持・充実をはかります。
- ・ 住宅地では、宅地内の緑や傾斜地形により保全されている緑等を維持・活用しながら、ゆとりのある景観の維持・創出につとめます。

- ・宅地開発等においては、既存の緑や景観へ配慮するとともに、良好な都市空間の創出につとめます。

災害に強い市街地形成の推進

- ・広幅員道路や境川、柏尾川沿川における建物不燃化等により延焼遮断帯の強化を推進します。
- ・境川における治水対策を促進するとともに、滝川の治水対策や市街地の安心・安全を高める公園整備を推進します。

村岡地区将来構想図



5. 藤沢地区

(1) 現況と課題

現況

本地区は、藤沢駅北口を中心に広がる商業業務地と住宅地等により構成されています。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す。

藤沢地区には、遊行寺を中心とした門前町や17世紀に開かれた東海道の宿場である旧藤沢宿等があり、藤沢市の中心として歴史文化を育んできていました。一方で、明治20年に藤沢駅が開業し藤沢駅北口に市役所等の行政施設や百貨店等が集積したことでにぎわいの中心が移り、藤沢駅周辺が湘南地域の広域拠点の役割も担うようになりました。

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

道路環境では通過交通が地区内に流入し、特に藤沢駅周辺へ集中する道路ネットワーク等により、道路交通の効率悪化や、歩行者等の危険性が増しています。

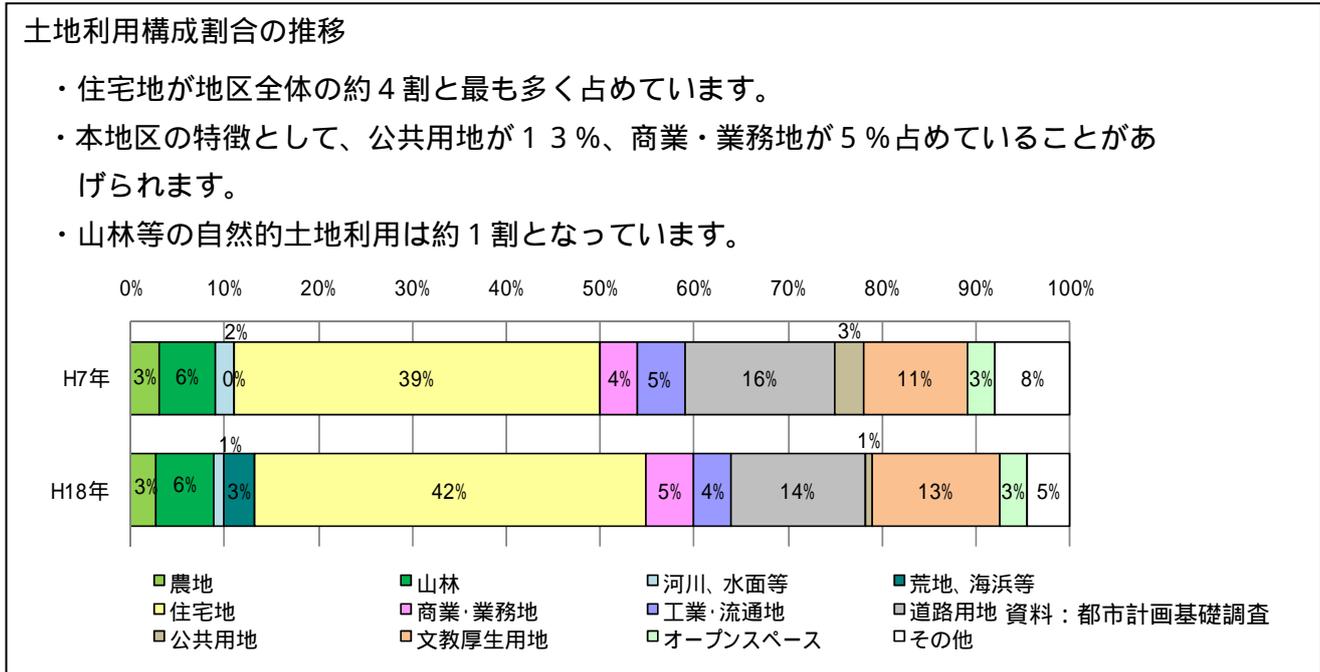
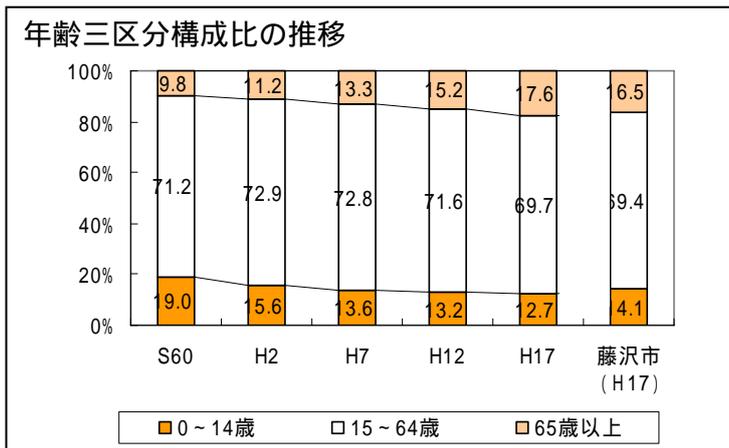
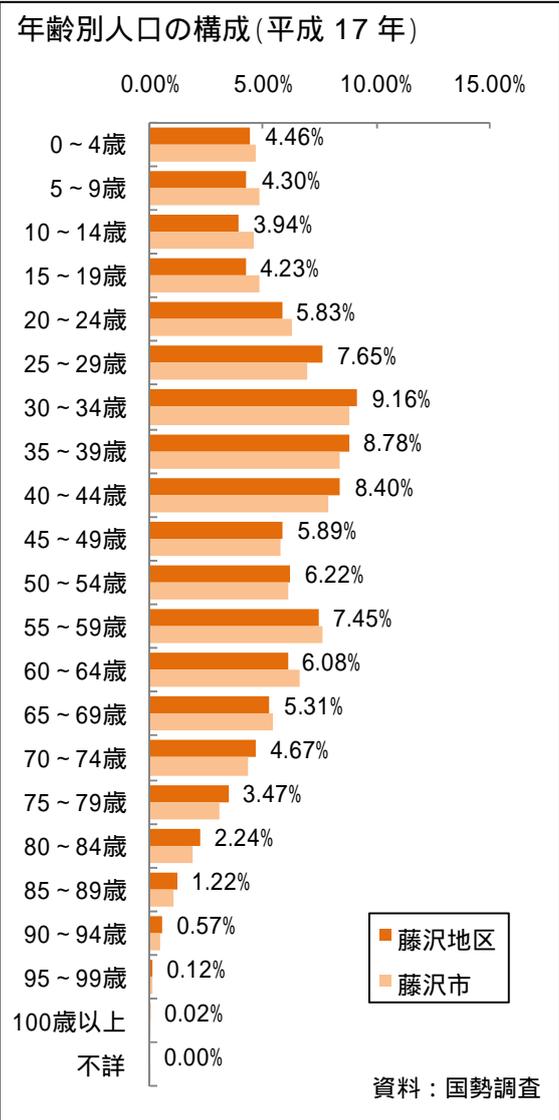
藤沢駅周辺は一時期より拠点性や活力が弱まりつつありますが、藤沢駅北口通り線の整備を中心とした北口駅前地区の整備計画や、市役所の建替え・更新等の課題がある中で、連携をはかりつつ、建物・機能更新等を契機に、地区全体の活性化へと繋がるまちづくりが期待されています。

都市づくり上での課題

- ・自然発生的な市街地が多く、良好な居住環境の維持・充実が求められるとともに、浸水危険がある地域もあることから、災害に強いまちづくりへの取組が重要となります。また、身近な公園整備と併せ、斜面緑地等の残されている緑の保全への取組が求められています。
- ・藤沢駅を中心に、3路線の鉄道が結節し多くのバスが発着するターミナル機能を有しているとともに、業務車輛や通過交通、送迎自家用車等が集中し、更に徒歩や自転車での駅及び周辺利用等、多様な交通手段が輻輳しています。安心して藤沢駅周辺を訪れ、利用できるよう、交通環境の整理、充実が必要です。
- ・藤沢駅周辺では都心部としての活気の低下傾向が見られ、また近年では商業地域内に高層マンションが立地する等用途混在が進みつつある中、藤沢北口駅前地区整備事業や藤沢駅周辺の再整備構想等と連携しながら、商業地域を中心に地区全体の活力向上に向けた取組が求められています。さらに、検討がすすめられている公共施設の再配置等についても、地区としての受け止め方、まちづくりの見直し検討が必要となります。
- ・旧宿場町の街並み等が年々消失しています。貴重な歴史・文化資源であるとともに、観光・交流資源、地区のアイデンティティの役割を担っており、その保全・活用にむけた取組が期待されます。

地区の指標

| | は H22.9.1 推計値 | | | |
|---------------------------|---------------|--------|--------|--------|
| | H7 | H12 | H17 | H22 |
| 人口の状況 | | | | |
| 全体(人) | 39,123 | 40,352 | 41,476 | 43,388 |
| 増加率(%) | 2.5 | 3.1 | 2.8 | 4.6 |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 |
| 人口密度(人/k m ²) | 8,324 | 8,586 | 8,825 | 9231 |
| 世帯数 | 15,939 | 17,246 | 18,413 | 20,107 |
| 増加率(%) | 6.2 | 8.2 | 6.8 | 9.2 |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 |
| 世帯規模(人) | 2.45 | 2.33 | 2.25 | 2.16 |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 |



線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 446.4ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 446.4ha | 100% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 0.0ha | 0% | 32.6% |

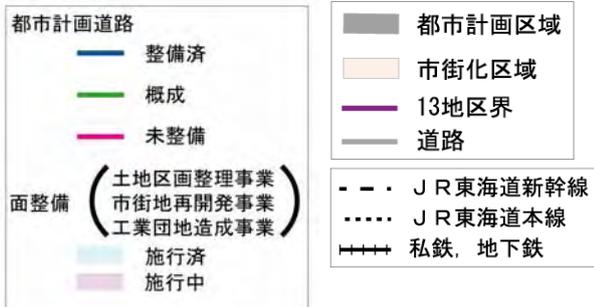
資料：都市計画基礎調査

交通と都市基盤整備の状況

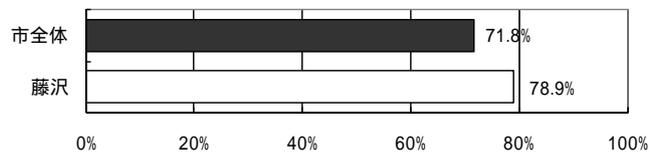
都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・都市計画道路とその他の道路により地区の骨格となる道路網形成をめざしています。都市計画道路においては、部分的に未整備な路線があります。
- ・主に地区東側で面整備が行われていますが、その他は自然発生的な市街地が形成されています。



都市計画道路整備率

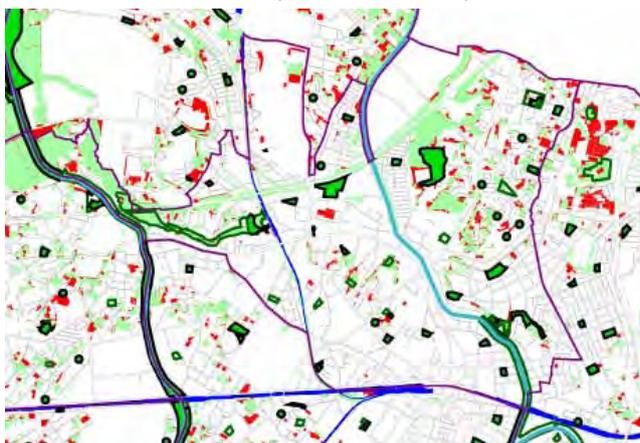


資料：都市計画施設図(平成18年)
藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成18年)
藤沢市区画整理区画図(平成18年)

水・緑の状況

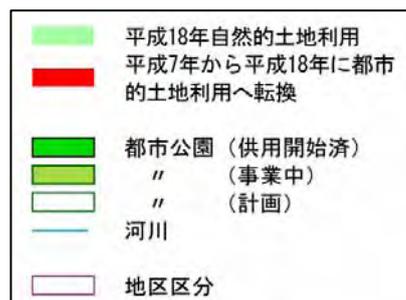
- ・国道1号線南側や境川沿い等の斜面に緑地が部分的に残されており、伊勢山緑地、御所ヶ谷公園・緑地、翠ヶ丘公園等として保全されているものもありますが、西富の辺りを中心に、少しずつ消失しています。

緑地減少の状況 (H7 H18)



都市公園 28箇所

都市計画公園未開設 7箇所 H22.4.1



0 500 1000m

資料：都市計画基礎調査

(2) 地区の将来像

歴史と文化が息づく、湘南藤沢の都心部拠点

これまで育んできた歴史・文化・自然を身近に感じながら、利便性と活気、あるいはくらしやすさ等多様性を持った地区形成をめざします。

藤沢駅周辺を中心に、商店街や遊行寺・旧藤沢宿等、地区全体ににぎわいや交流が育まれるような、回遊性と広がりを持ったまちづくりをめざします。

中心市街地との近接性等によるくらしやすさを享受しながら、安全・安心でゆとりのある居住環境の形成をすすめます。

近隣との調和・配慮をはかりながら、藤沢駅周辺や、商業・業務地、住宅地等それぞれのゾーンにふさわしい良好な街並み形成をめざします。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

にぎわいと、歴史・文化が共存する、都心にふさわしい拠点の維持・再生

- ・本市の都心としての質を保ちながら、活力と交流のある拠点形成をすすめます。
- ・既存の都市サービス機能やまちづくりに関するプロジェクト、遊行寺・旧藤沢宿の歴史文化財等、様々な都市機能や地域資源等を連携・活用しながら、一体感を持った拠点形成をめざします。
- ・藤沢駅周辺では、駅舎の改良や駅前広場の充実とともに、広域商業・サービス、行政、業務、交流機能等の更新・強化をすすめ、都心にふさわしい質の高い空間形成をめざします。都心居住については適切に誘導します。
- ・建物更新の時期を迎えている公共公益施設や大規模な民間建物等については、周辺の活力維持・向上に資する機能・土地利用を誘導します。

安全で良好な居住環境の保全・向上

- ・地区に相応しい土地利用や建物、緑化等を誘導するまちづくりルール等により、質の高い居住環境の維持・改善をはかります。
- ・狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、避難地となる公園整備、ブロック塀の生垣化等、安心・安全の向上をはかります。
- ・低層住宅地と近接する場所では、建物高さや景観等、周囲に調和、配慮した更新・転換を促進します。
- ・良好な低層住宅地の維持にむけ、必要に応じた規制見直しや地区計画等を検討します。

交通

移動しやすい交通環境づくり

- ・ 藤沢駅の南北を繋ぎ、ユニバーサルデザインによる駅舎及び駅前広場の改良を促進します。
- ・ 藤沢駅周辺におけるユニバーサルデザインによる空間整備や、歩行・自転車・バス等様々な交通手段で安心して駅及び駅周辺に来街できるアクセス、輻輳する交通環境の改善を推進します。
- ・ 藤沢本町駅周辺では、バスとの連結強化や駐輪場整備、バリアフリー化等による歩行空間の見直し等をすすめ、公共交通の利用促進につとめます。

円滑なアクセスを支える道路網の整備

- ・ 地区内における交通渋滞、通過交通流入等の解消にむけ、横浜湘南道路を整備促進するとともに、国道1号藤沢バイパスについては、地域交通の安全性、利便性の向上にむけた改良や自転車道整備を促進します。
- ・ 都市計画道路の見直しを推進します。
- ・ 藤沢駅周辺における安全で円滑な道路ネットワーク形成にむけ、藤沢駅北口通り線等の整備をすすめるとともに、交通規制の総合的な見直しや駐車場整備、歩行者・自転車等との共存のあり方等を検討します。

歩いて楽しいみちづくり

- ・ 藤沢駅北口や藤沢本町駅から、商店街や遊行寺・旧藤沢宿、公共施設等を、楽しみながら安全に回遊できる生活道路等のみちづくりをはかります。

水・緑

都心部に残る貴重な緑の保全とネットワークづくり

- ・ 伊勢山緑地、御所ヶ谷緑地等の斜面緑地や社寺林等の歴史・文化のかおる緑地の保全をはかります。
- ・ 河川沿いでは、市民と連携しながら公共空間や民有地における緑化をすすめ、水と緑の帯の形成をめざします。
- ・ 歩いていける身近な公園の整備を推進します。

建物建築等と併せた緑の創出促進

- ・ 新たな建物や街区整備等における緑地空間の創出とともに、中心市街地等では多くの人々が緑を楽しめるような配置を誘導します。
- ・ 建物や宅地の緑化とともに、商店街や街並みを単位とした緑化への取組を促進します。

景観・防災・都市づくり等

命と財産を災害から守るまちづくりの推進

- ・ 広幅員道路や河川沿いの延焼遮断帯の形成にむけて、沿道建物の不燃化や街路樹整備等を推進します。
- ・ 円滑な避難や救援を実現するため、狭隘道路等の解消や生活道路の整備・改善を

推進します。

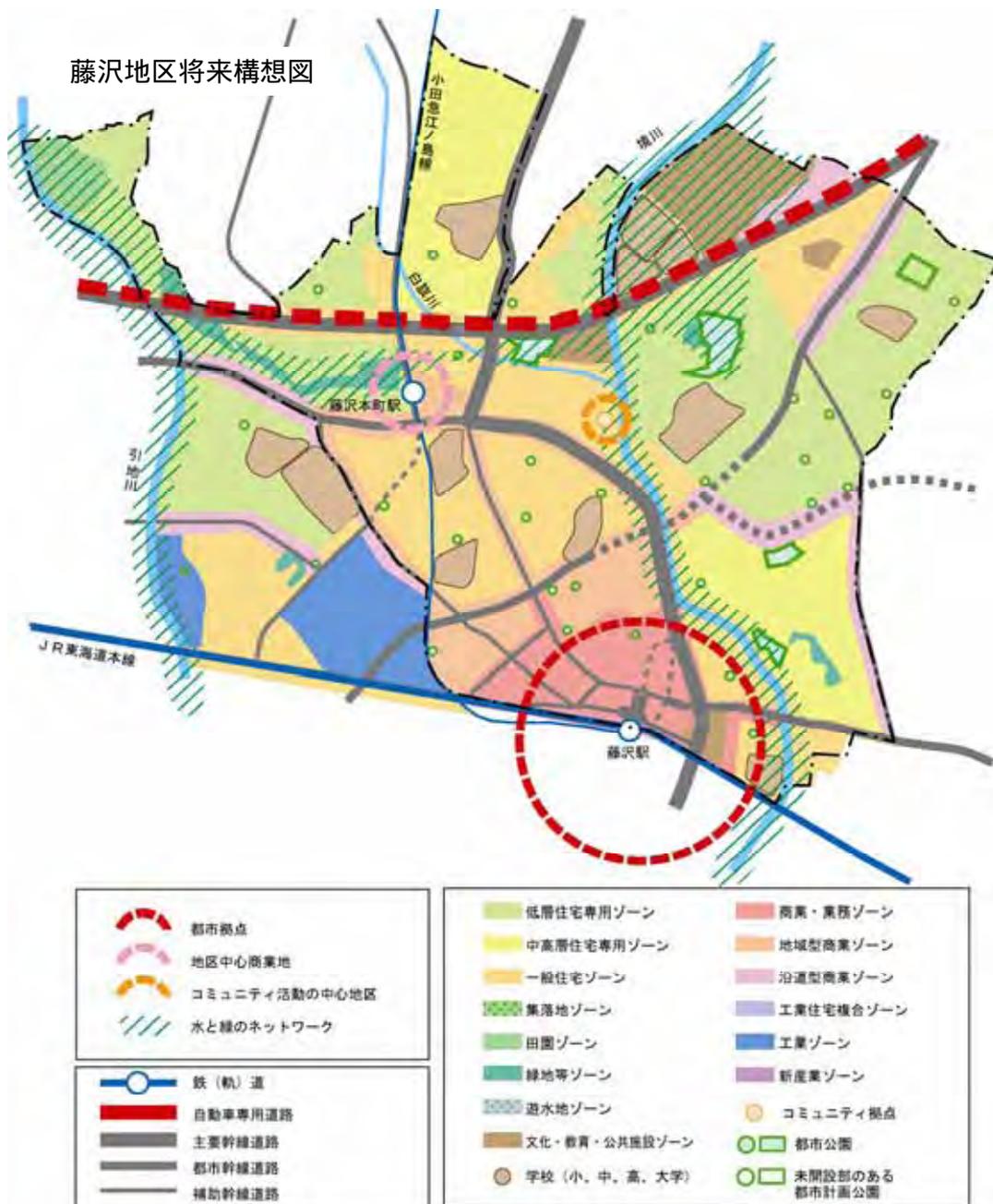
- ・境川、引地川における治水対策を促進するとともに、下水道整備等による浸水対策を推進します。

由緒ある歴史・文化を受け継ぎ、新たな魅力と文化を育むまちづくり

- ・歴史・文化資源等の保全・活用等によるまちの魅力・文化づくりとともに、景観形成をはかります。
- ・多くの交流・にぎわいにより育んだ地区特性の継承にむけ、藤沢駅や藤沢本町駅、遊行寺・旧藤沢宿等を回遊したくなるネットワークを形成します。

藤沢駅周辺の活性化にむけた都市整備の検討

- ・都心部におけるまちづくりの方向性について、多様な主体と共有化をはかり、緩やかな連携のもと、都市機能更新や交通環境の改善等の活性化策を、南北一体となり総合的かつ戦略的にすすめます。



6. 明治地区

(1) 現況と課題

現況

明治地区は、江戸時代までは東海道と大山街道の交通結節点として賑わい、明治時代に入ると国道1号線、東海道本線という国土幹線の整備、辻堂駅の設置等、古くから交通の要衝として発展してきた地区です。現在では、辻堂駅を中心に、本市西部・北部や茅ヶ崎市域等への交通結節点の機能も有しています。現在、横浜湘南道路（首都圏中央連絡自動車道の一部）の建設が進行しています。

地区東側には引地川が流れ、北側には城南の斜面緑地があり、ランドマークとなる緑が形成されています。

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

商業地として、新町通りを中心に商店街が形成されていますが、地区東部の大型ショッピングモールの進出による交通環境の悪化、地域商業の活力低下が発生しています。

辻堂駅前では戦前から工場が立地し、昭和30年代以降には東海道線沿線に誘致した工場等により産業ゾーンが形成されましたが、近年、工場撤退による土地利用転換が進みつつあります。そのうち辻堂駅前には、「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たに都市拠点再創出することになりました。広域連携機能や複合都市機能等を計画的に誘導・集積することとなり、藤沢市の顔でもあり、地区への新たな活力・交流創出が期待されています。

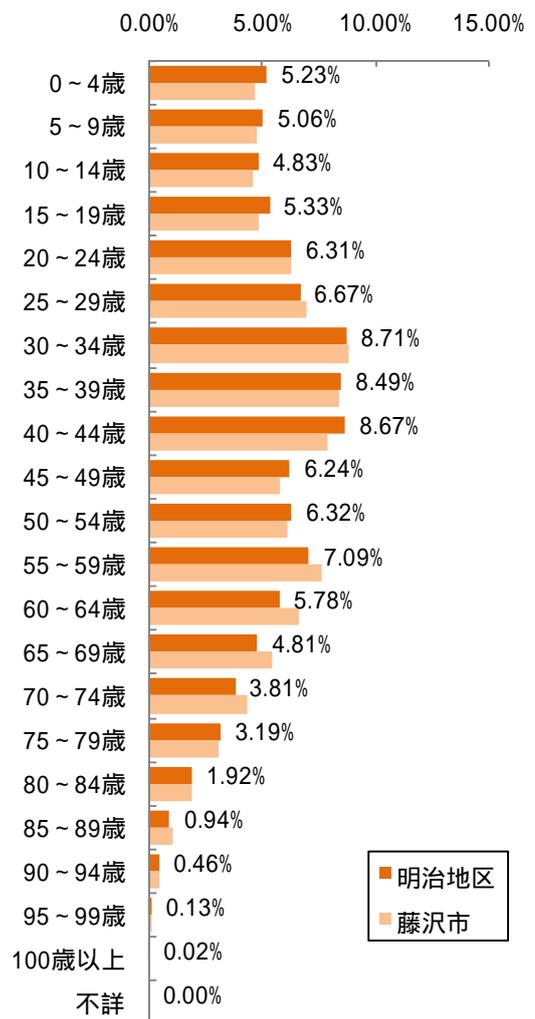
都市づくり上での課題

- ・自然発生的に宅地化した住宅地では、防災性向上への取組が求められます。
- ・国道1号線沿いの一種住居、二種住居地域では、戸建住宅と集合住宅等の混在や狭小宅地の増加等の問題を抱えており、良好な居住環境の維持・創出にむけた検討が必要です。また、社宅跡地等の大規模な土地利用更新時には、周辺環境との調和等を考えた土地利用を検討することが期待されます。
- ・JR東海道線沿いは、本市において重要な産業ゾーンの1つであり、産業系の土地利用の維持・存続に向けた取り組みが必要です。
- ・湘南C-X地区での拠点整備を活かして、地区全体のくらしやすさを高めることが期待されています。また、新たな公共交通システムの導入等が見込まれる中、市内外からの交通結節点としての充実も求められます。
- ・JRを南北に横断する動線が容量的に不足していることから、藤沢厚木線の整備が期待されます。また、横浜湘南道路の整備に際し、居住環境への配慮が求められます。
- ・城南特別緑地保全地区や引地川緑地等の保全と併せ、周辺に残されている緑等と一体的になった緑の拠点形成が期待されます。

地区の指標

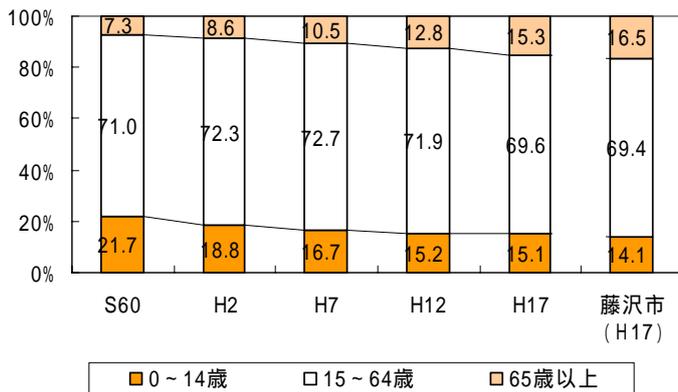
| 人口の状況 | | は H22.9.1 推計値 | | | |
|------------|--------|---------------|--------|--------|--|
| | H7 | H12 | H17 | H22 | |
| 全体(人) | 23,890 | 24,472 | 25,177 | 26,147 | |
| 増加率(%) | 6.5 | 2.4 | 2.9 | 3.9 | |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 | |
| 人口密度(人/k㎡) | 8,182 | 8,381 | 8,622 | 8,954 | |
| 世帯数 | 8,902 | 9,509 | 9,983 | 10,856 | |
| 増加率(%) | 10.8 | 6.8 | 5.0 | 8.7 | |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 | |
| 世帯規模(人) | 2.68 | 2.57 | 2.52 | 2.41 | |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 | |

年齢別人口の構成(平成 17 年)



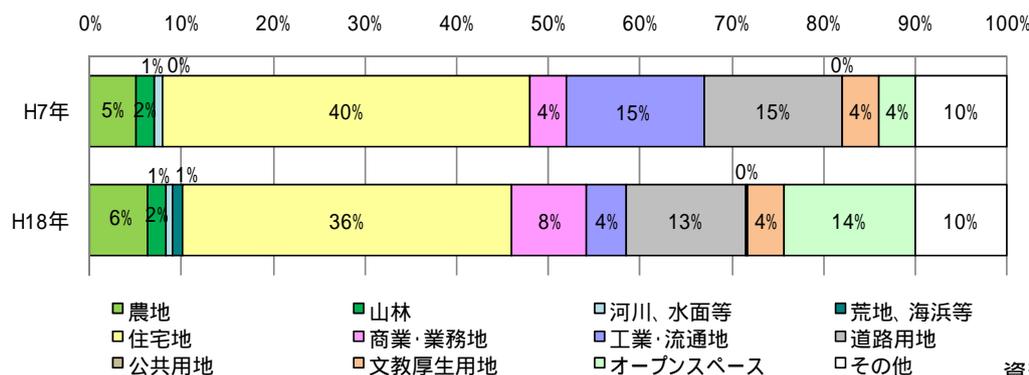
資料：国勢調査

年齢三分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・住宅地が36%と、最も地区の中で大きな割合を占めています。
- ・平成7年から18年の間では、工場から大規模ショッピングモールに土地利用転換したことで、工業・流通地が減少し、商業・業務地が増えています。
- ・農地等の自然的土地利用は、地区全体の1割程度となっています。



資料：都市計画基礎調査

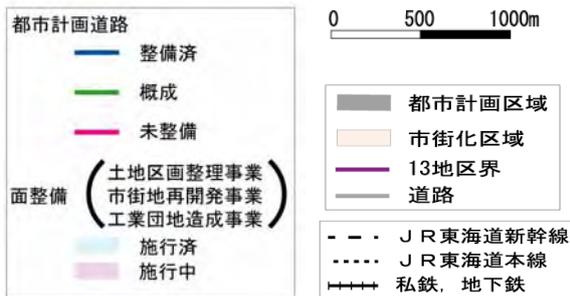
線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 382.4ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 295.4ha | 77.2% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 87.0ha | 22.8% | 32.6% |

資料: 都市計画基礎調査

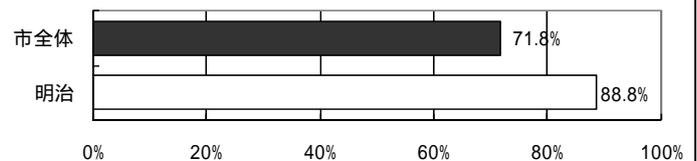
交通と都市基盤整備の状況

都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・辻堂駅周辺の辻堂（羽鳥立体）地区と辻堂神台一丁目地区で土地区画整理事業が施行済みとなっています。この2地区以外で辻堂土地区画整理事業区域での事業化は見込まれていません。
- ・辻堂神台一丁目地区土地区画整理事業で都市計画道路整備を行ったため、地区内では藤沢厚木線のみが未整備となっています。

都市計画道路整備率

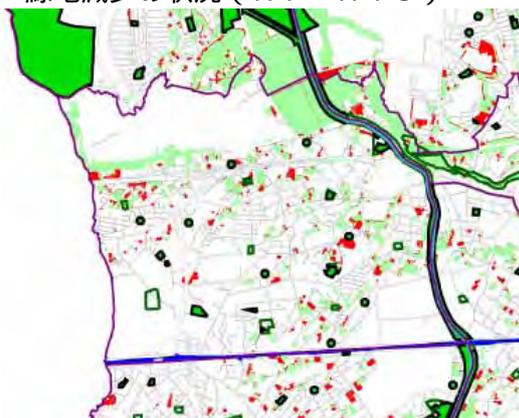


資料: 都市計画施設図(平成18年)
藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成18年)
藤沢市区画整理区画図(平成18年)

水・緑の状況

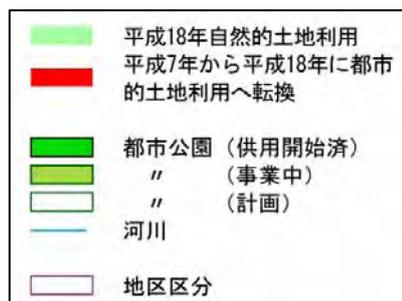
- ・地区北側は城南の緑地が台地状に広がり、斜面部分は城南特別緑地保全地区に指定され、保全しています。
- ・地区東側には引地川が流れ、引地川緑地に指定されています。
- ・自然発生的な市街地のため、未整備な都市計画公園が多くあります。そのうち、湘南C-X地区内の神台公園が整備中となっています。

緑地減少の状況 (H7 H18)



都市公園 18箇所

都市計画公園未開設 4箇所 H22.4.1



0 500 1000m

資料: 都市計画基礎調査

(2) 地区の将来像

明るく楽しい未来を創るまち

新しい都市拠点と既存の商店街が共存し、住む人、働く人がくらしやすく、楽しめる地区を形成します。

新たに生まれ変わる辻堂駅周辺を中心に交通結節点としての機能を強化することで、様々な交流を育むとともに、住民の活発な地区内外への移動や交流をめざします。

城南の斜面緑地や引地川沿いの緑地等骨格をなす水と緑に囲まれた良好な居住環境とともに、広域的な商業やサービス機能、昔ながらの商店街が身近にある、くらしやすく、利便性の高い住宅地の形成をはかります。

また、東海道線沿線や湘南 C-X 等において、地区の活力と新たな交流を育む産業機能の維持・創出をはかります。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

湘南 C-X と商店街が連携した地区拠点づくり

- ・湘南 C-X においては、広域連携機能や複合都市機能等多様な機能を持つ都市拠点を形成します。
- ・藤沢市の西のゲートにふさわしい活気のある、住民にとって親しみのある都市空間の創造をめざします。
- ・住民のくらしやすさを高めるために、湘南 C-X 等の広域的な商業地と既存の商業地の機能分担・連携をはかります。

安心してくらすせる良好な居住環境の維持・向上

- ・自然発生的に形成された住宅地では、狭隘道路の解消や行き止まり道路を増やさない、生活道路・公園の整備等、居住環境の向上をはかります。
- ・計画的に整備された住宅地では、良好な居住環境の維持にむけ、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・NTT 社宅跡地等の大規模な建物・土地利用更新時や、新たな集合住宅の建築時には、周辺環境との調和・配慮・連携をはかりながら、緑とゆとりのある環境の形成を促進します。

地区の活力となる工業系土地利用の維持

- ・湘南 C-X では、研究開発・業務機能等を集積した産業地として維持します。
- ・東海道線沿いでは、工業系を中心とした産業機能の維持・更新をはかります。

引地川沿いの農地の維持・保全

- ・市街化調整区域の農地の維持・保全につとめます。

交通

ユニバーサルデザインによる交通結節点づくり

- ・辻堂駅を中心に、誰もが鉄道、バス、自転車、歩行等多様な交通手段を快適に利用できる交通結節点を形成・充実します。
- ・本市西部や西北部等との連携強化にむけた公共交通の充実を検討します。
- ・歩行者や自転車の利用者が安心して快適に移動できるように、交通管理等も伴いながら交通環境の改善・充実をはかります。

広域幹線道路整備と地区内道路網の充実

- ・広域幹線道路である横浜湘南道路の早期完成と藤沢厚木線の整備にむけた検討を促進します。
- ・辻堂地区での大規模土地利用転換と併せ、周辺の交通環境向上につながる道路の実現にむけて検討します。

安心してらせる生活道路網の充実

- ・広域幹線道路整備による地域分断の解消や交通安全対策を検討します。
- ・身近な道路環境の向上をめざし、地区の幹線道路に連絡する主要な生活道路等の整備をはかります。

水・緑

地区の緑の核となる城南の斜面緑地、引地川、湘南 C-X 等の維持・充実

- ・城南の斜面緑地等の樹林および引地川沿いの緑地、市街地に残るまとまった樹林地等の維持・保全をつとめます。
- ・湘南 C-X では、高木並木等が配された道路や神台公園等の維持・充実をはかります。
- ・新たな建築、土地利用転換の際には、屋上緑化や敷地内緑化を促進します。

地区の身近な憩い・交流の場となる公園・広場の確保と整備の推進

- ・歩いていける身近な公園の整備を推進します。
- ・住宅地の緑の維持・充実を、住民と連携しながらはかります。

景観・防災・都市づくり等

周辺地域との調和した土地利用・建物更新の促進

- ・大規模な土地利用転換時には、地域の交通環境や地域コミュニティの維持、周辺の土地利用との調和、眺望に配慮した建築物の高さの抑制等、地域のまちづくりと連携した取組をはかります。

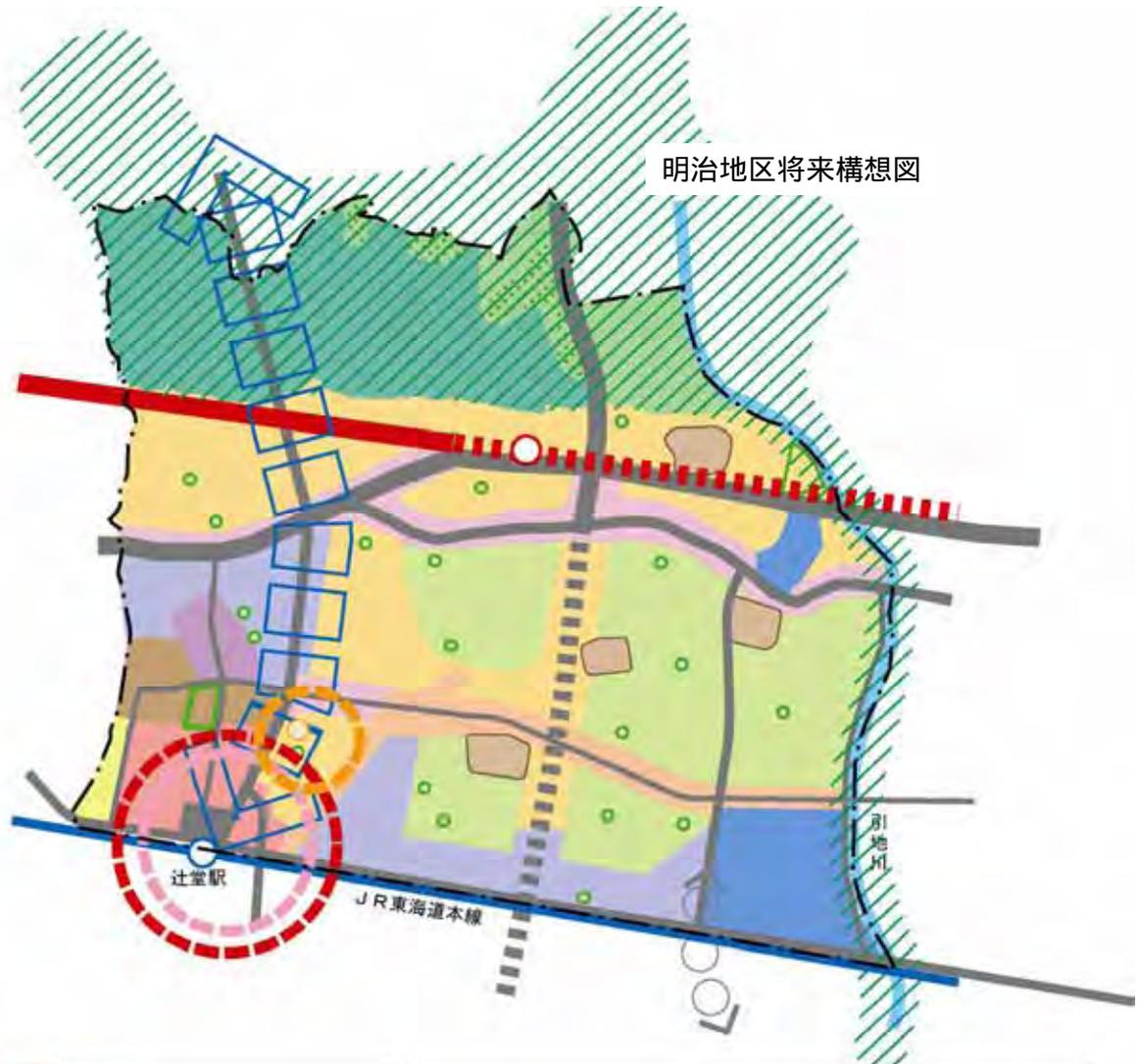
湘南 C-X を中心とした景観づくり

- ・新たに創出する湘南 C-X では、景観計画に則り質の高い都市空間・景観の形成をすすめるとともに、周辺と連携・調和する景観を形成します。
- ・城南の斜面緑地等の自然資源や古い民家等の歴史文化的資源により形成される景

観の維持・保全をはかります。

災害に備えた都市づくりの推進

- ・安全に避難ができるよう、一時避難場所となる公園・広場の確保とともに、塀の生け垣化、建物の不燃化を促進します。



7. 湘南大庭地区

(1) 現況と課題

現況

湘南大庭地区は、相模野台地、高座丘陵の南端に属したゆるやかな起伏に富む丘陵地で、東境には引地川に沿って水田地帯が広がり、西境には茅ヶ崎市の緑と隣接する自然の豊かな場所です。また、大庭城址をはじめ歴史的文化財が点在しています。

昭和40年代、急激な人口増加に伴う無秩序な市街化を防ぐため、すぐれた緑地資源と変化に富む自然条件を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」の総合的まちづくりを行いました。住宅地においては、豊富な緑地資源を活かし、オープンなコミュニティづくりをめざして中央けやき通り沿いに商業施設を、中心部に中高層系住宅を、外側に向かって低層系住宅を配置しています。集約化された農地は徐々に開発され、住宅地と混在しています。

公園・緑は、大庭城址公園をはじめとする都市公園が計画的に配置され、街の所々にある歩行者専用道路には街路樹が充実し、緑豊かな居住環境が形成されています。

道路は、生活道路に通過交通が入らない等機能別に配置されています。辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅等に連絡するバス網が中央けやき通りを中心に形成されています。

人口構成の特徴は昭和50～60年の間に住み始めた人々とその子供の世代が多いことであり、今後、急速に高齢化を迎えることが予想されます。

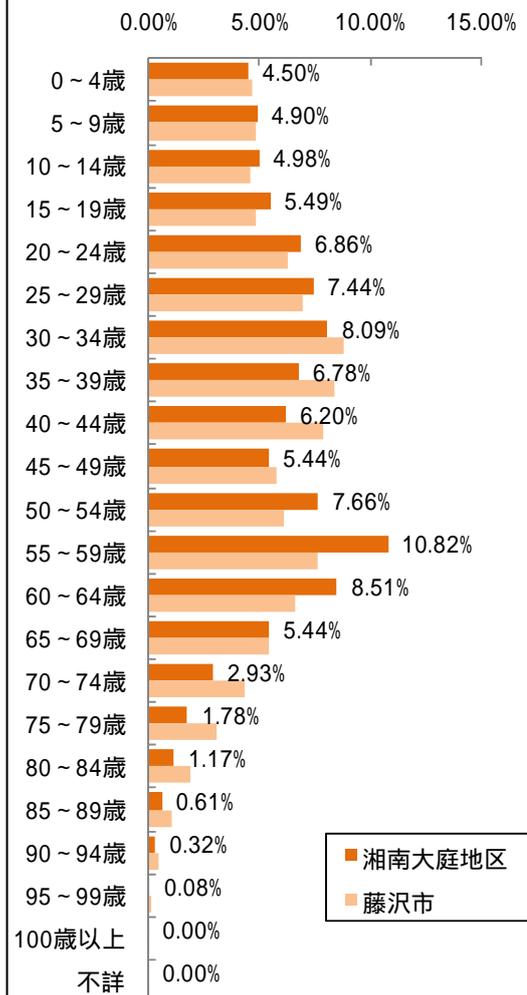
都市づくり上での課題

- ・当初の総合的まちづくりの考え方を継承しながら、今後も良好な居住環境が維持、形成できるような取組が必要です。未利用地や農地等の新たな土地利用においても既存の周辺環境と調和するような取組が求められます。
- ・JR辻堂駅や小田急湘南台駅への交通利便性の高さ、開発計画時に盛り込まれているコミュニティ活動拠点や地区中心商業地、公園等に支えられた良好な居住環境を維持・保全が期待されます。
- ・今後予想される急激な高齢化に対応するために、起伏の多い地形や歩道の安全性の確保あるいは向上への取組が必要です。
- ・また、既存建築物の老朽化に対応した維持、改修等をとおして、高齢者等が安全、安心に生活できる環境形成が求められます。
- ・充実した地域コミュニティ機能が育まれ、地区内外の人々が交流し連携できるように、まちの中心部である中央けやき通りを、機能上、生活上、景観上より魅力あるものに育てる取組が求められます。
- ・居住環境の豊かさを支える充実した街路樹や公園の樹木、街区を構成する農地を、適正に維持、管理する取組みが求められます。

地区の指標

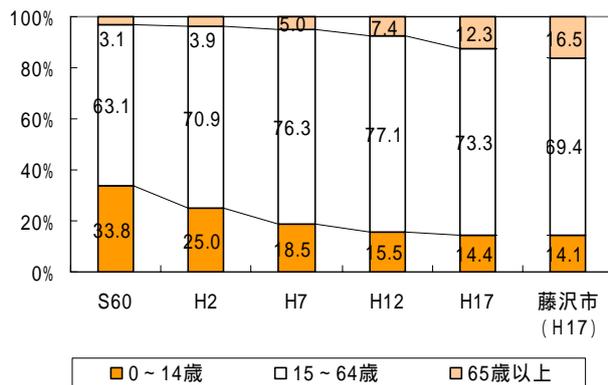
| 人口の状況 | は H22.9.1 推計値 | | | |
|---------------------------|---------------|--------|--------|--------|
| | H7 | H12 | H17 | H22 |
| 全体(人) | 31,602 | 31,822 | 31,685 | 31,663 |
| 増加率(%) | 10.2 | 0.7 | 0.4 | 0.1 |
| 市全体増加率(%) | 5.2 | 2.9 | 4.4 | 3.6 |
| 人口密度(人/k m ²) | 6,124 | 6,167 | 6,141 | 6,136 |
| 世帯数 | 9,677 | 10,500 | 11,260 | 12,125 |
| 増加率(%) | 19.7 | 8.5 | 7.2 | 7.7 |
| 市全体増加率(%) | 11.1 | 7.6 | 8.6 | 7.9 |
| 世帯規模(人) | 3.27 | 3.03 | 2.81 | 2.61 |
| 市全体世帯規模(人) | 2.67 | 2.55 | 2.46 | 2.36 |

年齢別人口の構成(平成 17 年)



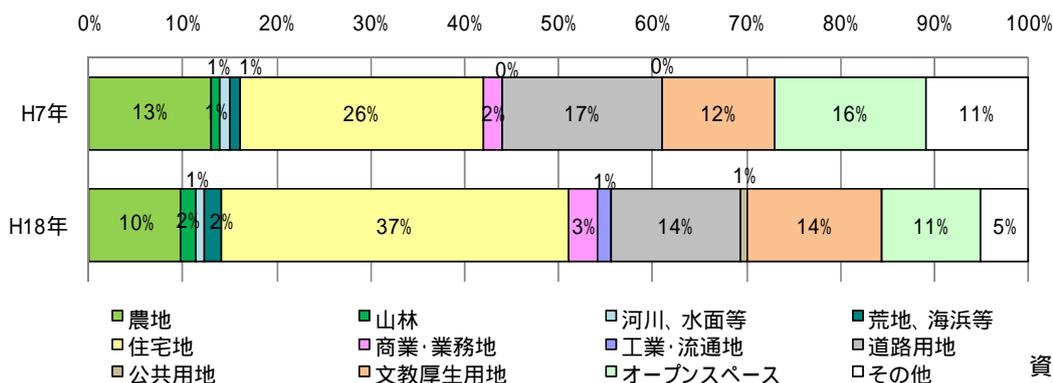
資料：国勢調査

年齢三分構成比の推移



土地利用構成割合の推移

- ・最も多いのが住宅地で、地区の37%を占めています。
- ・平成7年から平成18年の間では、オープンスペースやその他(未建築宅地、改変工事中の土地、駐車場)が著しく減少し、住宅地が著しく増加しています。
- ・農地等の自然的土地利用は、地区全体の15%となっています。



資料：都市計画基礎調査

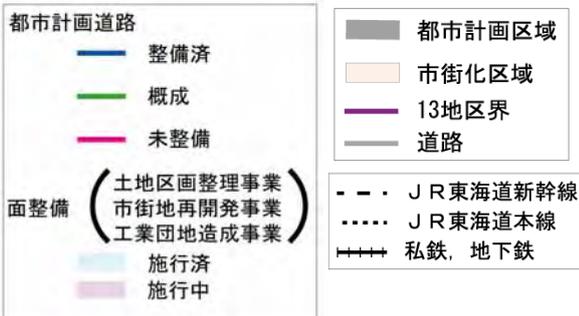
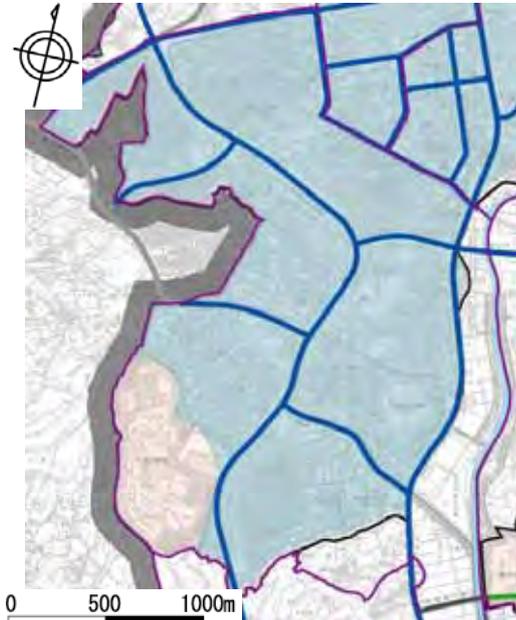
線引きの状況

| | | | |
|--------------|---------|---------|-------|
| 地区面積 | 427.1ha | (市全体割合) | |
| 市街化区域面積・割合 | 376.2ha | 88.1% | 67.4% |
| 市街化調整区域面積・割合 | 50.9ha | 11.9% | 32.6% |

資料: 都市計画基礎調査

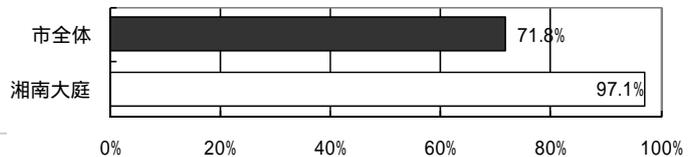
交通と都市基盤整備の状況

都市計画道路及び面整備の進捗状況



- ・当地区の中央部を南北に縦貫する辻堂駅遠藤線（中央けやき通り）を交通軸とし、南はJR辻堂駅に、北は小田急湘南台駅と慶應義塾大学を結ぶ東西軸である高倉遠藤線、遠藤宮原線に接続しています。
- ・中央けやき通り沿いにバス路線が集中しています。非常に多く運行しているJR辻堂駅を結ぶ路線バスや小田急湘南台駅を結ぶ路線バス等により、利便性が高くなっています。
- ・都市計画道路整備率は97%にのぼり、市内各地区で最も高くなっています。
- ・開発当初より一体的なまちづくりを行っているため、面整備はほぼ終わっています。

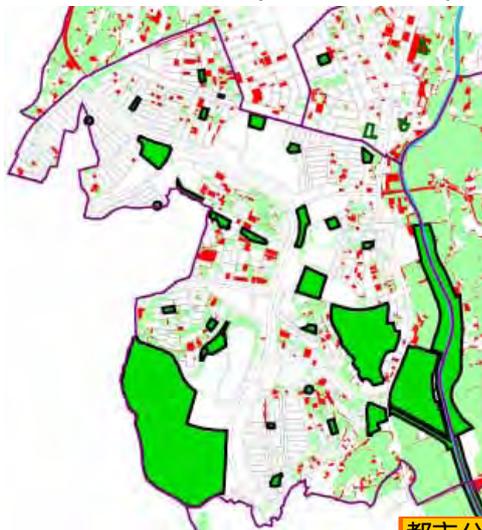
都市計画道路整備率



資料: 都市計画施設図(平成18年)
藤沢市都市計画道路等整備状況図(平成18年)
藤沢市区画整理区画図(平成18年)

水・緑の状況

緑地減少の状況(H7 H18)



- ・緑豊かな丘陵地には大庭城址公園、東境には引地川沿いに水田や親水公園等緑地ゾーン、西境には茅ヶ崎市の緑に隣接する自然豊かな地区です。
- ・都市公園の整備水準が高く、街区には街路樹が整備された歩行者専用道路が数多く配置されています。
- ・農地が地区全体的に都市的土地利用に転換しています。



都市公園 28箇所

資料: 都市計画基礎調査

都市計画公園未開設 0箇所 H22.4.1

(2) 地区の将来像

住みたい、住み続けたいまち、湘南大庭

当初の開発計画に従い今日まで形成されてきた質の高い生活環境の維持・保全、さらなる質の向上をはかるため、市民が主体となったまちづくりを推進します。

地域コミュニティ活動の核となる湘南大庭市民センター周辺や、中央けやき通り沿いの大規模商業施設や様々な生活支援施設の集積を維持・充実とともに、辻堂駅、湘南台駅等の都市拠点に向けたバス交通等の公共交通の充実により、快適でくらしやすい生活環境の形成をめざします。

ライフタウンで創出された緑や、維持・保全されている農地や自然環境等との調和により、住民が憩い、愛着のもてる都市空間を形成し、住み続けたいまちをめざします。

(3) まちづくりの基本方針

土地利用

良好な居住環境の維持・形成

- ・低層住宅地では、良好な居住環境の維持・保全にむけ、住民主体のまちづくりのルール等を検討します。
- ・中高層住宅地では、緑豊かでゆとりある居住環境の維持・充実をはかります。
- ・南部の集落地では、緑豊かな居住環境の維持・保全につとめます。

中央けやき通りにおける活気の維持・充実

- ・生活をささえる施設が集積する中央けやき通りにおける活力の維持・充実をめざします。
- ・湘南大庭市民センター周辺では、地域コミュニティ機能の強化をはかります。
- ・南北に配置された大規模商業機能をはじめとする生活サービス機能の維持・充実をはかります。

交通

地域間及び地域内の容易な連絡を可能とする公共交通の維持・充実

- ・住民の高い利便性を維持するために、また地区内外の人々が交流し連携するために、辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅等各都市拠点へ向けたバス交通網の維持・充実をはかります。
- ・辻堂駅より西北部方面へむかう本市西部における南北方向の新たな交通システム導入について研究します。
- ・子どもから高齢者まで、住民が移動しやすい域内の交通手段や歩行環境のあり方を検討します。

安心して移動できるみちづくり

- ・歩行者や自転車等で安心して移動できるよう、歩行空間のバリアフリー化や維持・管理等につとめます。

水・緑

居住環境の豊かさを支える緑や水の適切な維持・管理

- ・街路樹や公園の樹木等、地区内にある緑について、住民参加による緑の管理、育成を促進し、適正な維持、管理をはかります。
- ・小糸川の良好な河川環境の維持・管理を住民とともに推進します。

引地川緑地ゾーン等の緑の維持・保全

- ・引地川沿いに広がる斜面緑地や農地、大庭城址公園等のまとまりのある緑や、南部の市街化調整区域に広がる農地等の緑の維持・保全をはかります。

景観・防災・都市づくり等

湘南ライフタウンにふさわしい景観の維持、形成

- ・起伏に富む地区にひろがる斜面地や引地川緑地等とともに、街路樹や公園と住宅地等、開発当初より育まれた良好な景観・風景の維持・保全をはかります。
- ・中央けやき通り沿い等における建替や新たな開発においても、地域の景観との調和をはかります。

高齢化に対応したまちづくりの推進

- ・住民の安全で快適な生活を維持・充実するために、既存の道路や公園等を適切に維持・管理します。
- ・住民の地域交流や地区内外の様々な世代の人々の交流を拓げるために、公共施設の機能拡充や有効活用をはかります。
- ・住民が利便性の高い生活を維持・充実するために、商業機能の維持・充実をはかります。
- ・公的な中高層建築物では、バリアフリー化等、高齢者が住みやすい建物のあり方を検討します。
- ・まちの活力を維持するために、若い世代が住みたくなる都市環境のあり方を検討します。

湘南大庭地区将来構想図

