

(論点3)都市計画区域マスタープラン のあり方について(資料集)

— 目 次 —

1. 近年の国の動向について
 - 1.1 近年の権限移譲の状況
 - 1.2 近年の都市計画運用指針の改正
2. かながわ都市マスタープランについて
 - 2.1 かながわ都市マスタープランの概要
 - 2.2 かながわ都市マスタープランの改定（令和3年3月）について
3. 神奈川県における都市計画区域を超えた広域的な取組み
 - 3.1 防災・減災に関する取組み
 - 3.2 広域的な道路ネットワークの形成
 - 3.3 グリーンインフラに関する取組み
 - 3.4 観光・地域活性化に関する取組み
4. 都市計画区域マスタープランに関する市町意見について
 - 4.1 県内市町の取組状況【アンケート等の結果】
 - 4.2 第7回線引き見直しの広域化の有効性について
5. 目標年次における人口や都市基盤整備の見通し
 - 5.1 目標年次における人口の見通し
 - 5.2 目標年次における都市基盤整備の見通し

令和3年12月23日

1. 近年の国の動向等について

1.1 近年の権限移譲の状況

○多くの都市計画決定権限の移譲が進み、市町が地域の実情に応じて主体的にまちづくりを進めることが可能となっている。

時期		内容
1999 (H11)	地方分権一括法の制定	<ul style="list-style-type: none">■ 都道府県から指定都市へ都市計画決定権限の移譲 ・用途地域など■ 市町村による都市計画の決定に係る都道府県知事の「承認」を「同意を要する協議」に変更
2011 (H23)	第1次一括法	<ul style="list-style-type: none">■ 国の利害に重大な関係がある都市計画を除き、都道府県による都市計画の決定に係る国土交通大臣との同意を要する協議の廃止■ 市による都市計画の決定に係る協議における都道府県同意の廃止
2011 (H23)	第2次一括法	<ul style="list-style-type: none">■ 都道府県から指定都市へ都市計画決定権限の移譲 ・区域区分、都市再開発方針、高速自動車国道及び一般国道 等■ 都道府県から市町村へ都市計画決定権限の移譲 ・用途地域、10ha以上の風致地区、4車線以上の市町村道 等
2014 (H26)	第4次一括法	<ul style="list-style-type: none">■ 都道府県から指定都市へ都市計画決定権限の移譲 ・都市計画区域マスタープラン
2020 (R2)	第10次一括法	<ul style="list-style-type: none">■ 町村による都市計画の決定に係る協議における都道府県同意の廃止



市町村は、用途地域等の地域地区、道路等の都市施設についての都市計画決定権限が都道府県から移譲。
指定都市には、都市計画区域マスタープランや区域区分等の都市計画決定権限が都道府県から移譲。

1. 近年の国の動向等について

1.2 近年の都市計画運用指針の改正【平成30年7月13日改正】

○国土交通省は平成30年7月、「復興まちづくりの事前の準備への対応」について追記するとともに、「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」を作成した。

○都市計画運用指針の改正内容

改正後（令和30年7月13日改正）	改正前
<p>1. 都市計画区域マスタープラン</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 都市計画の目標</p> <p>① (略)</p> <p>② ①のほか、各地方公共団体の判断で、各種の社会的課題（環境負荷の軽減、都市の防災性の向上・復興まちづくりの事前の準備、都市のバリアフリー化、良好な景観の保全・形成、集約型都市構造の実現等）へ都市計画としての対応を、必要な関係部局等と調整を図ったうえで、都市計画の目標に記述することも考えられる。</p> <p>③ (略)</p> <p>(3)～(4) (略)</p>	<p>1. 都市計画区域マスタープラン</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 都市計画の目標</p> <p>① (略)</p> <p>② ①のほか、各地方公共団体の判断で、各種の社会的課題（環境負荷の軽減、都市の防災性の向上、都市のバリアフリー化、良好な景観の保全・形成、集約型都市構造の実現等）へ都市計画としての対応を、必要な関係部局等と調整を図ったうえで、都市計画の目標に記述することも考えられる。</p> <p>③ (略)</p> <p>(3)～(4) (略)</p>

○復興まちづくりのための事前準備ガイドラインの概要

- ・本ガイドラインは、市町村が復興事前準備に取り組むため、復興事前準備の必要性と取組内容を明らかにし、また、地域防災計画と市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）への位置づけ方法や復興まちづくりのための事前準備に関する計画策定等の留意点をまとめている。
- ・復興事前準備とは、「平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくこと」をいう。

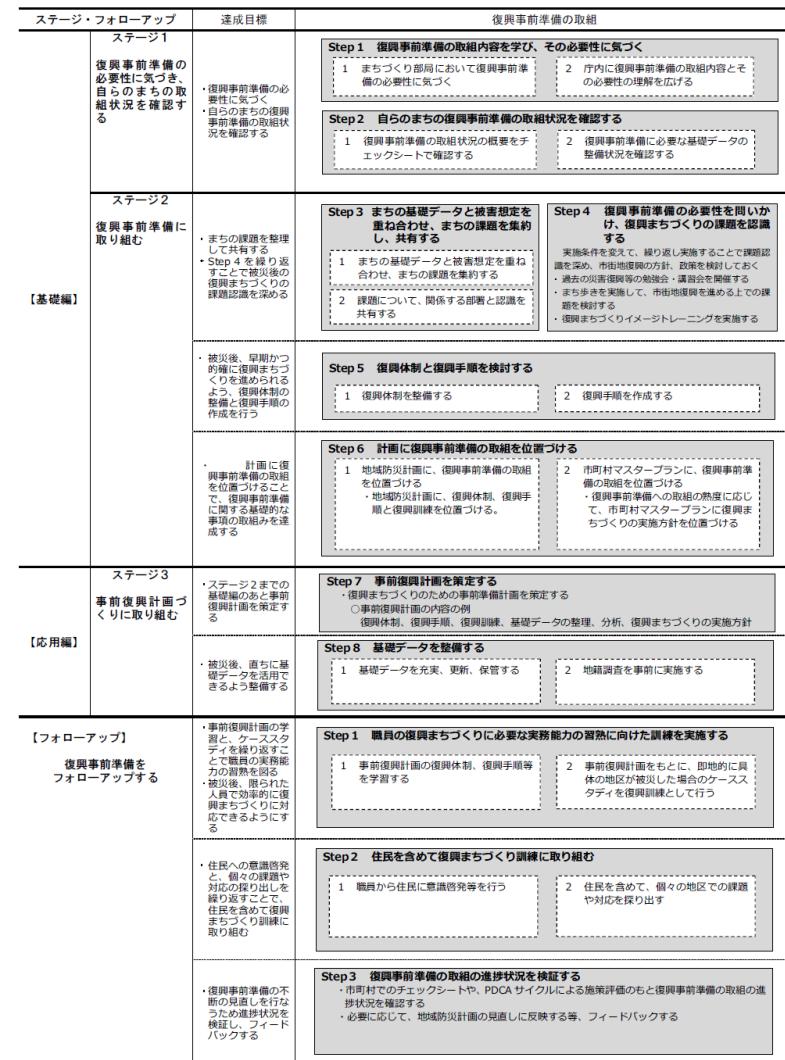
【ガイドラインで示している5つの取組内容】



地域防災計画に位置付けることを推奨している内容

市町村マスタープランに位置付けることを推奨している内容

【復興まちづくりのための事前準備の取組の流れ フロー図】



1. 近年の国の動向等について

1.2 近年の都市計画運用指針の改正【令和2年9月7日改正】

○都市計画運用指針の令和2年9月の改正では、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行を受け、次のような改正がされている。

- ・広域的課題の市町村間の調整を図るものとして、「グリーンインフラ」の概念が明記
- ・広域的な調整を行う必要性が高いケースとして、「河川流域において河川整備と併せて流域内における貯留施設の整備や土地利用の広域調整を強化する必要がある場合」が明記

○都市計画運用指針の改正内容

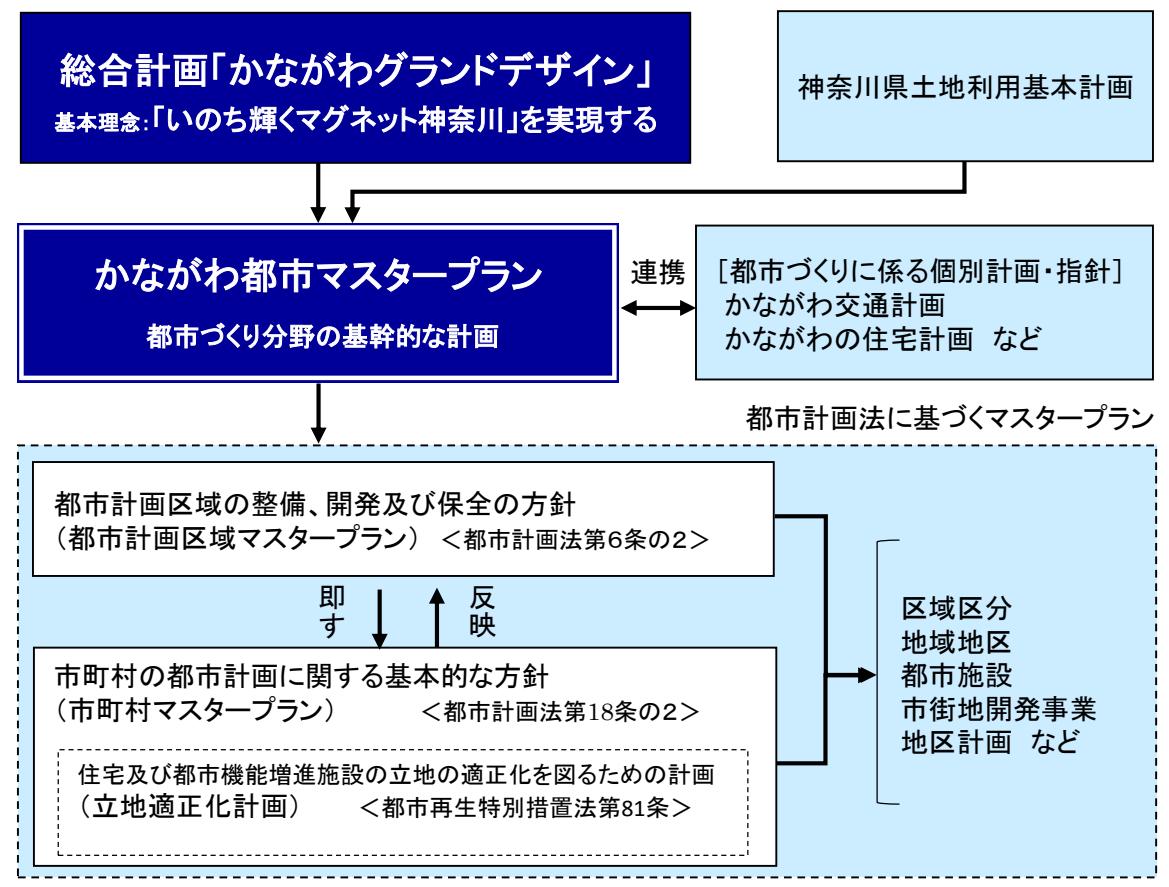
改正後(令和2年9月7日改正)	改正前
<p>1. 都市計画区域マスタープラン</p> <p>(1) 基本的考え方</p> <p>① (略)</p> <p>② 広域自治体である都道府県が都市計画区域マスタープランを定める場合には、広域的観点からグリーンインフラとして保全すべき緑地の配置や大規模集客施設の立地等広域的課題の市町村間の調整を図るため、都道府県が主体となって、複数市町村にまたがる都市計画区域における市町村間の合意形成に努めるべきである。</p> <p>③ さらに、都市計画区域が複数の市町村にまたがるか否かにかかわらず、必要に応じ、隣接・近接する他の都市計画区域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを勘案し、広域的課題の調整が図られるよう努めるべきである。</p> <p>特に、都市計画区域を越えて広域的な調整を行う必要性が高いと考えられるケースとしては、以下が考えられる。</p> <p>二) 水災害への対応として、河川流域において河川整備と併せて流域内における貯留施設の整備や土地利用の広域調整を強化する必要がある場合</p> <p>(4) 主要な都市計画の決定の方針</p> <p>① 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>3) 市街地の土地利用の方針</p> <p> c 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針</p> <p> 市街化区域内農地その他の都市内の緑地の保全、都市の風致の維持、都市内の水循環への配慮や水環境の確保の観点から建築等の制限等に関する方針を明らかにしたうえで、都市として守るべき緑地又は風致の存在を明らかにすることが望ましい。</p> <p>4) その他の土地利用の方針</p> <p> c 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針</p> <p> 市街地の安全や環境の維持・向上を図るため、自然環境のグリーンインフラとしての機能を適切に評価した上で、自然環境を整備又は保全し、市街化を抑制すべき地区を示すことが望ましい。</p> <p>② 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p> a 基本方針</p> <p> ア 交通体系の整備の方針</p> <p> 都市計画の目標で示された都市の将来像を実現するため、各交通機関相互の役割分担・連携の考え方等の交通体系や道路、駐車場等の交通施設の整備の在り方等を示すことが望ましい。</p> <p> イ 整備水準の目標</p> <p> おおむね20年後の実現を目指す交通体系の整備水準について、道路、駐車場等の各施設別に、例えば走行速度や幹線街路網密度(1km²当たりの幹線街路延長)等の具体的な指標を用いて、わかりやすく示すことが望ましい。</p> <p> 交通施設の整備による効果として、公共交通のサービス水準(頻度、速達性等)の目標を示すことも考えられる。</p> <p>④ 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針</p> <p>2) 主要な緑地の配置の方針</p> <p> 良好な自然的環境を構成する主要な緑地はグリーンインフラとして多様な機能を有するものであり都市計画において保全を図る必要があることから、地域特性に応じ以下に示すような観点を用いて緑地の機能を系統別に評価し、緑地系統の大まかな配置の方針を示すことが望ましい。</p> <p> ウ 防災系統</p> <p> 洪水、雨水出水、津波、高潮、土砂災害等による災害の防止・軽減あるいは災害時における避難路・避難場所等の計画、都市公害の緩和に対処し得るような緑地の系統</p>	<p>1. 都市計画区域マスタープラン</p> <p>(1) 基本的考え方</p> <p>① (略)</p> <p>② 広域自治体である都道府県が都市計画区域マスタープランを定める場合には、広域的観点から保全すべき緑地の配置や大規模集客施設の立地等広域的課題の市町村間の調整を図るため、都道府県が主体となって、複数市町村にまたがる都市計画区域における市町村間の合意形成に努めるべきである。</p> <p>③ さらに、都市計画区域が複数の市町村にまたがるか否かにかかわらず、必要に応じ、隣接・近接する他の都市計画区域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを勘案し、広域的課題の調整が図られるよう努めるべきである。</p> <p>特に、都市計画区域を越えて広域的な調整を行う必要性が高いと考えられるケースとしては、以下が考えられる。</p> <p>(4) 主要な都市計画の決定の方針</p> <p>① 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>3) 市街地の土地利用の方針</p> <p> c 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針</p> <p> 市街化区域内農地その他の都市内の緑地の保全、都市の風致の維持の観点から建築等の制限等に関する方針を明らかにしたうえで、都市として守るべき緑地又は風致の存在を明らかにすることが望ましい。</p> <p>4) その他の土地利用の方針</p> <p> c 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針</p> <p> 自然環境を整備又は保全し、市街化を抑制すべき地区を示すことが望ましい。</p> <p>② 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 交通施設の都市計画の決定の方針</p> <p> a 基本方針</p> <p> ア 交通体系の整備の方針</p> <p> 都市計画の目標で示された都市の将来像を実現するため、各交通機関相互の役割分担・連携の考え方等交通体系の在り方を示すことが望ましい。</p> <p> イ 整備水準の目標</p> <p> おおむね20年後の実現を目指す交通体系の整備水準について、道路、駐車場等の各施設別に、例えば走行速度や幹線街路網密度(1km²当たりの幹線街路延長)等の具体的な指標を用いて、わかりやすく示すことが望ましい。</p> <p>④ 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針</p> <p>2) 主要な緑地の配置の方針</p> <p> 良好な自然的環境を構成する主要な緑地について、地域特性に応じ以下に示すような観点を用いて緑地の機能を系統別に評価し、緑地系統の大まかな配置の方針を示すことが望ましい。</p> <p> ウ 防災系統</p> <p> 災害の防止あるいは災害時における避難地・避難路等の計画、都市公害の緩和に対処し得るような緑地の系統</p>

2. かながわ都市マスタープランについて

2.1 かながわ都市マスタープランの概要

○神奈川県では、総合計画の県土・まちづくり分野の軸となる主な個別計画であるとともに、神奈川県土地利用基本計画に定める県土利用の基本方針の実現化に向けた都市づくりの指針となるものとして、「かながわ都市マスタープラン」を策定している。

○かながわ都市マスタープランは、具体的な都市づくりや大規模地震などによる被災後の都市復興（復興事前準備を含む）にあたり、県域もしくは市町村域といった行政の範囲を越えるような、広域的な課題に対する都市づくりの基本的な方向性の提示、広域的な事業に関する調整機能といった役割を担っている。

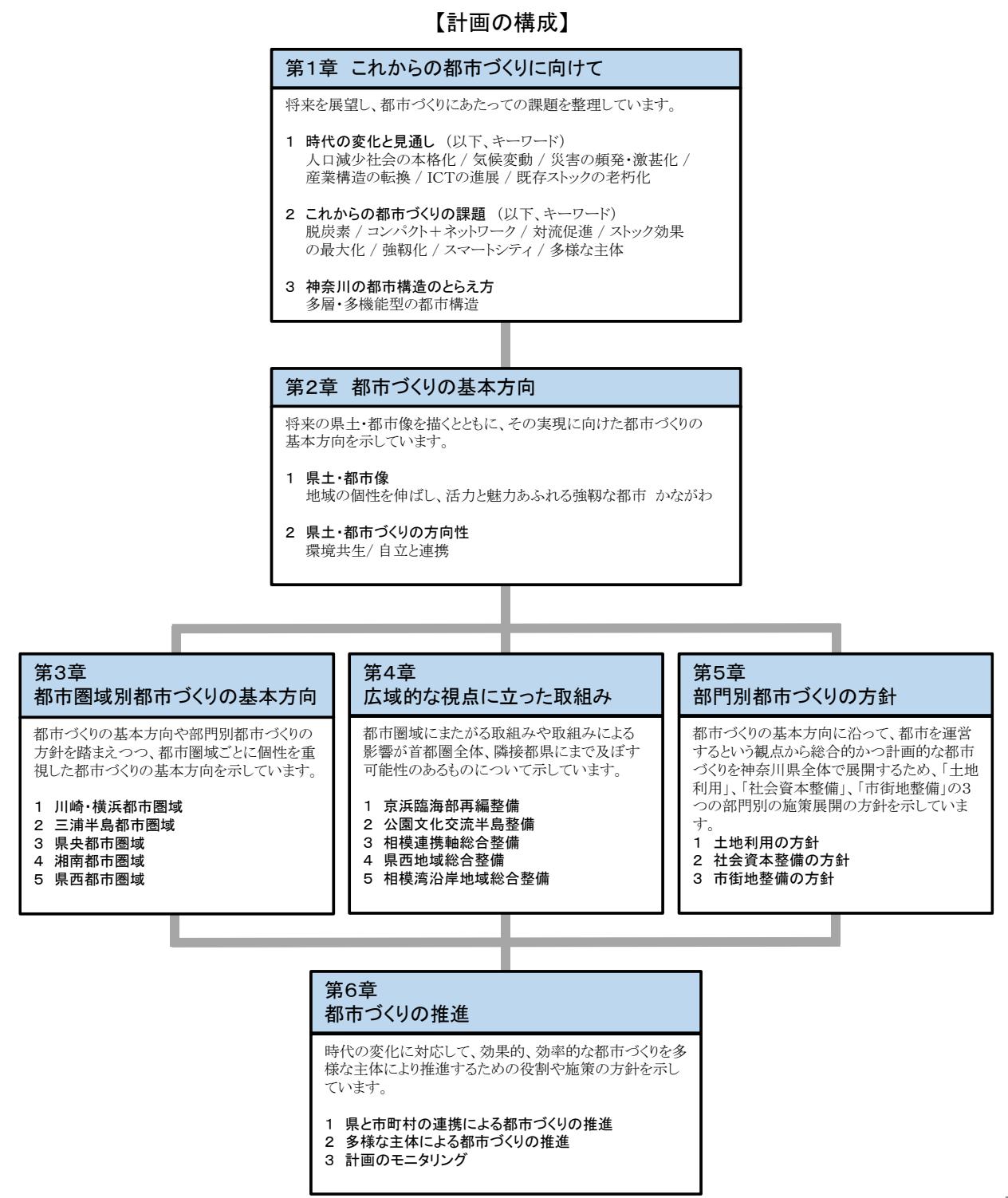


【都市計画法に基づくマスタープランとの関係】

- ・かながわ都市マスタープランは、県土全体の広域的な都市づくりの長期ビジョンを示しているもの。
- ・このビジョンをもとに、「都市計画区域マスタープラン」と「市町村マスタープラン」の役割分担と連携のもとで、都市づくりの主要な施策である都市計画を推進していく。
- また、「市町村マスタープラン」と連携することによって、地域住民の意見を反映した地域の個性や魅力を引き出す都市づくりを展開していく。

【本プランの役割】

- ・かながわ都市マスタープランは、具体的な都市づくりや大規模地震などによる被災後の都市復興（復興事前準備を含む）にあたり、県域もしくは市町村域といった行政の範囲を越えるような、広域的な課題に対する都市づくりの基本的な方向性の提示、広域的な事業に関する調整機能といった役割を担っている。



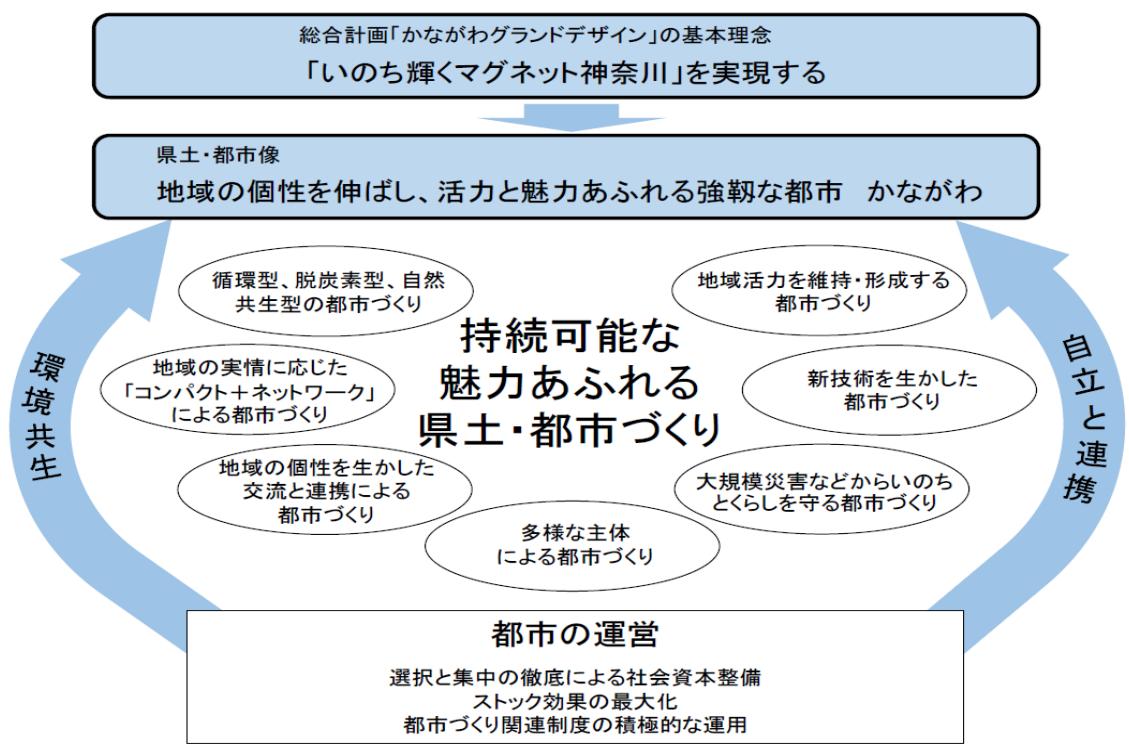
2. かながわ都市マスタープランについて

2.2 かながわ都市マスタープランの改定(令和3年3月)について

○県は令和3年3月、かながわ都市マスタープランを改定し、2040年代前半（概ね20年後）を展望した県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な都市 かながわ」として、SDGsの理念の共有、レジリエンス(強靱性)といった観点などを重視し、人を引きつける魅力ある都市づくりを進めることとしている。

	改定前(平成19(2007)年10月)	改定後(令和3(2021)年3月)
展望時期	2025年	2040年代前半
県土・都市像	地域の個性を伸ばし、 <u>やすらぎと活力</u> を感じる都市 かながわ	地域の個性を伸ばし、活力と 魅力 あふれる 強靱 な都市 かながわ
基本方向	「開発基調・量的拡大」から「質的向上・県土の利用と保全」を重視する方向へ転換	SDGsの理念の共有、レジリエンス(強靱性) といった観点などを重視し、 人を引きつける魅力ある都市づくり を進める

○ 2040年代前半（概ね20年後）を展望した県土・都市像
「地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な都市 かながわ」



<これからの都市づくり>

- 循環型、**脱炭素型**、自然共生型の都市づくり
 - 環境負荷の少ない循環型、**脱炭素型の都市づくり**への転換
 - 自然共生型の都市づくりへの転換
 - 地域の実情に応じた「**コンパクト+ネットワーク**」による都市づくり
 - 首都圏の一員として「**対流**」を促進する都市づくり
 - 地域の実情に応じた**集約型都市構造**の実現
 - 地域の個性を生かした交流と連携による都市づくり
 - 観光の核づくり**など地域の個性や魅力の保全・活用
 - 多様なライフスタイルに対応した都市環境の形成
 - 地域活力を維持・形成する都市づくり
 - 広域・地域間の交流・連携を促進するネットワークの形成
 - 産業構造の変化や交通網の整備に対応した都市基盤の充実
 - 既存ストックの有効活用、**戦略的なメンテナンス**
 - 大規模災害**などからのいのちと暮らしを守る都市づくり
 - 都市における防災・減災力の向上
 - 災害に強い安全な市街地の形成
 - 安心してらせる市街地の形成
 - 新型コロナウイルス感染症**などへの対応
- (横断的視点)
- 新技術を生かした都市づくり**
 - 環境・エネルギー技術などの導入
 - 完全自動運転などによる**スマートモビリティ社会**の実現
 - I o T・ビッグデータ**などの活用
 - 多様な主体による都市づくり
 - 市町村間の連携強化と**県による広域調整**
 - 県民・NPO・企業などとの協働によるまちづくりの推進



3. 神奈川県における都市計画区域を超えた広域的な取組み

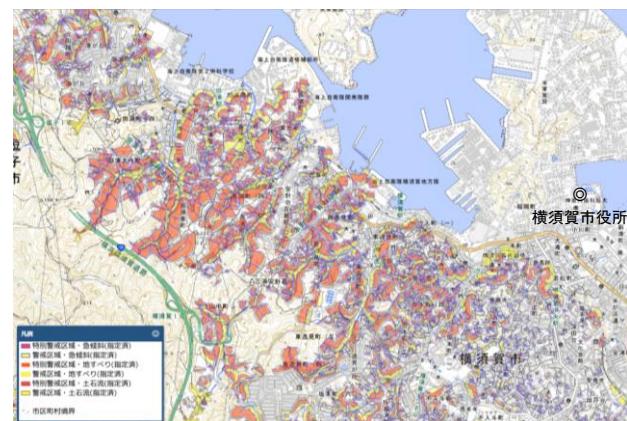
3.1 防災・減災に関する取組み

○県では、災害ハザードエリアの指定や流域治水プロジェクトの策定など、防災・減災に関する広域的な取組みを行っている。
○流域治水プロジェクトは、国、隣接都県、市町村など水系ごとに関連する団体で、一体となった取組みを行っている。

図3-1 本県における災害ハザードエリアの指定状況

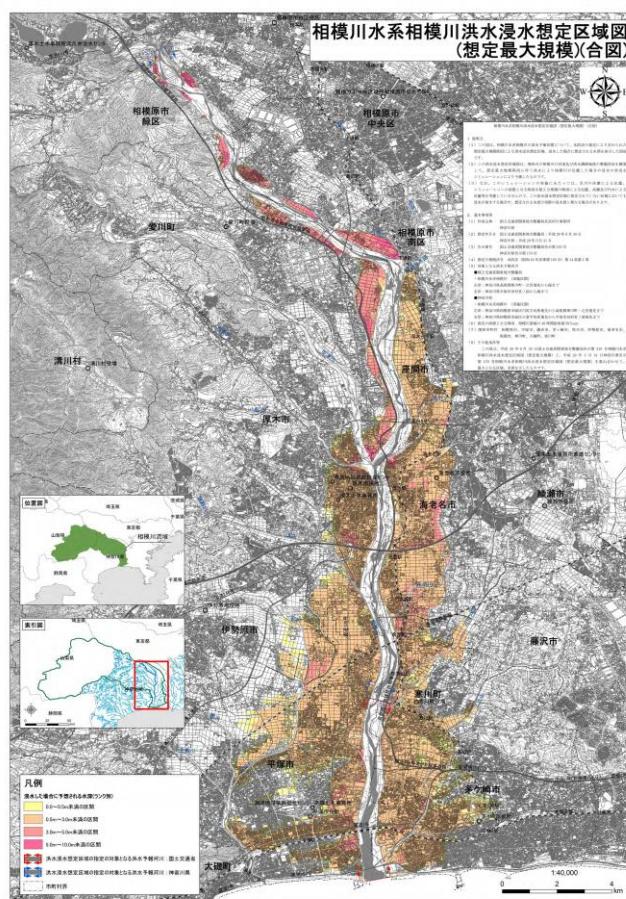
区域名	根拠法等	指定状況
災害危険区域	建築基準法	指定済〔急傾斜地崩壊区域〕
地すべり防止区域	地すべり等防止法	指定済〔17区域(R3.3月末時点)〕
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地法	指定済〔1590区域(R3.3月末時点)〕
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法	指定済〔8,893箇所(R3.5月末時点)〕
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法	指定済〔10,377箇所(R3.5月末時点)〕
洪水浸水想定区域	水防法	公表済〔全26水系108河川(想定最大・計画規模)〕
家屋倒壊等 氾濫想定区域	水防災意識社会 再構築ビジョン	公表済〔全26水系108河川〕
津波浸水想定	津波防災まちづくり法	公表済〔沿岸15市町〕
津波災害警戒区域	津波防災まちづくり法	一部指定〔藤沢市、二宮町、小田原市、真鶴町、 湯河原町、大磯町(R3.8月末時点)〕
高潮	水防法第	公表済〔東京湾、相模灘〕

【土砂災害特別警戒区域(横須賀市)】



出典: 神奈川県土砂災害警戒情報システム

【洪水浸水想定区域図(相模川)】



【津波浸水想定図(藤沢市・鎌倉市)】



図3-2 本県における流域治水プロジェクトの取組状況

【流域治水の概要】

「流域治水」の施策のイメージ

- 気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の流域のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策、「流域治水」へ転換。
- 治水計画を「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直し、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、①氾濫をできるだけ防ぐ、減らす対策、②被害対象を減少させるための対策、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で多層的に進める。



出典: 気候変動を踏まえた水災害対策のあり方について 答申 概要資料

【流域治水プロジェクトの取組状況(令和3年10月末時点)】

区分	水系名	主な協議会構成団体(予定を含む)	プロジェクト公表状況
一級水系	多摩川	国土交通省、東京都、神奈川県、31市区町村	令和3年3月30日公表
	鶴見川	国土交通省、東京都、神奈川県、4市	令和3年3月30日公表
	相模川	国土交通省、山梨県、神奈川県、24市町村	令和3年3月30日公表
	二級水系	帷子川	神奈川県、横浜市
	大岡川	神奈川県、横浜市	令和3年9月22日公表
	田越川	神奈川県、逗子市	
	境川	神奈川県、東京都、6市	令和3年9月22日公表
	引地川	神奈川県、6市	令和3年3月30日公表
	金目川	神奈川県、6市町	
	葛川	神奈川県、5市町	
	森戸川	神奈川県、3市町	
	酒匂川	神奈川県、7市町等	令和3年9月22日公表
	山王川	神奈川県、小田原市	
	早川	神奈川県、2市町	

3. 神奈川県における都市計画区域を超えた広域的な取り組み

3.2 広域的な道路ネットワークの形成

○県では、交通混雑の緩和や防災性の向上、地域の活性化に寄与するにも道路整備を推進している。

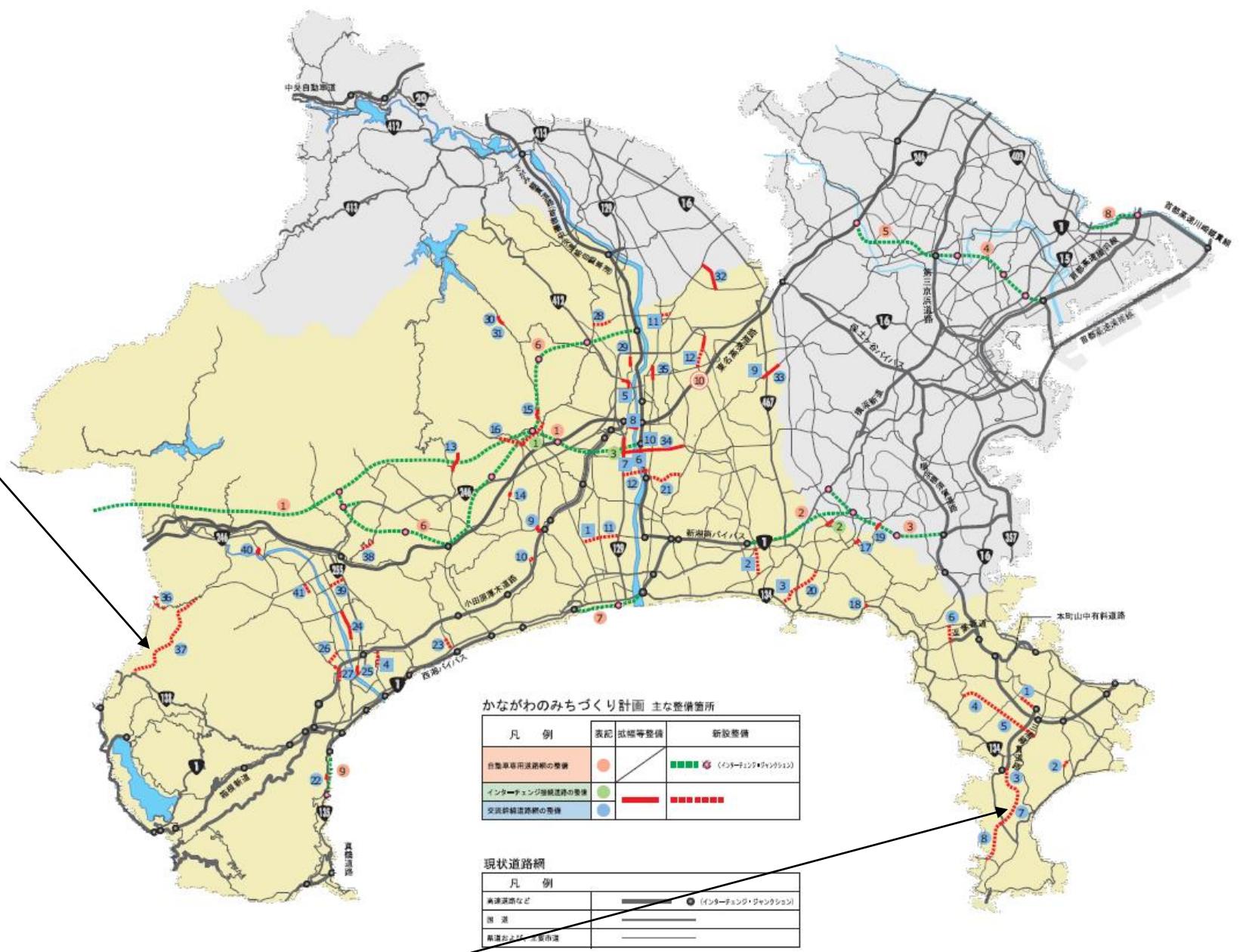
■県道731号（矢倉沢仙石原）〔道路愛称：はこね金太郎ライン〕の開通
 概要：南足柄市と箱根町を結ぶ道路であり、道路ネットワークの充実により、災害時の代替ルートとなるだけでなく、両地域の広域連携が促進され、観光振興をはじめとする地域活性化にも役立ち、箱根地域の渋滞緩和を図る重要な道路。
 延長：約10.9km（南足柄市矢倉沢～箱根町仙石原）
 供用日：令和3年4月28日



■三浦縦貫道路Ⅱ期北側の開通
 概要：横須賀市と三浦市を結ぶ幹線道路であり、地域の幹線道路網を強化し、三浦半島地域の交通利便性の向上と、産業・経済・観光などの各分野における交流・連携機能を強化し、地域の活性化を図るもの。
 延長：約1.9km（三浦縦貫道路Ⅰ期区間終点部から三浦市道14号線）
 供用日：令和2年8月10日



図3-3 改定・かながわのみちづくり計画（平成28年3月）・道路整備計画（整備箇所図）



3. 神奈川県における都市計画区域を超えた広域的な取り組み

3.3 グリーンインフラに関する取り組み

○県内で都市計画に定めている緑地に関する都市施設及び地域地区として、公園、緑地、風致地区、特別緑地保全地区等がある。
 ○湘南海岸公園は、鎌倉、藤沢、茅ヶ崎の各都市計画区域に、高麗山公園は平塚、大磯の各都市計画に定められている。

図3-4 県内で都市計画に定めている緑地に関する都市施設及び地域地区

区分	種類	箇所数等
都市施設	公園	2,365箇所、約3,928ha
	緑地	117箇所、約1,252ha
地域地区	風致地区	51地区
	特別緑地保全地区	272地区
	近郊緑地特別保全地区	10地区
	歴史的風土特別保存地区	13地区
	緑化地域	1地区
	生産緑地地区	8,154箇所

(令和3年4月1日時点)



【湘南海岸公園】
 湘南海岸公園は、藤沢、茅ヶ崎、平塚、大磯の各都市計画区域において都市計画に定められている。

藤沢都市計画 9・6・1号湘南海岸公園
 茅ヶ崎都市計画 7・8・1号湘南海岸公園
 平塚都市計画 5・7・1号湘南海岸公園
 大磯都市計画 5・5・1号湘南海岸公園

(写真: 県立湘南海岸公園HP)



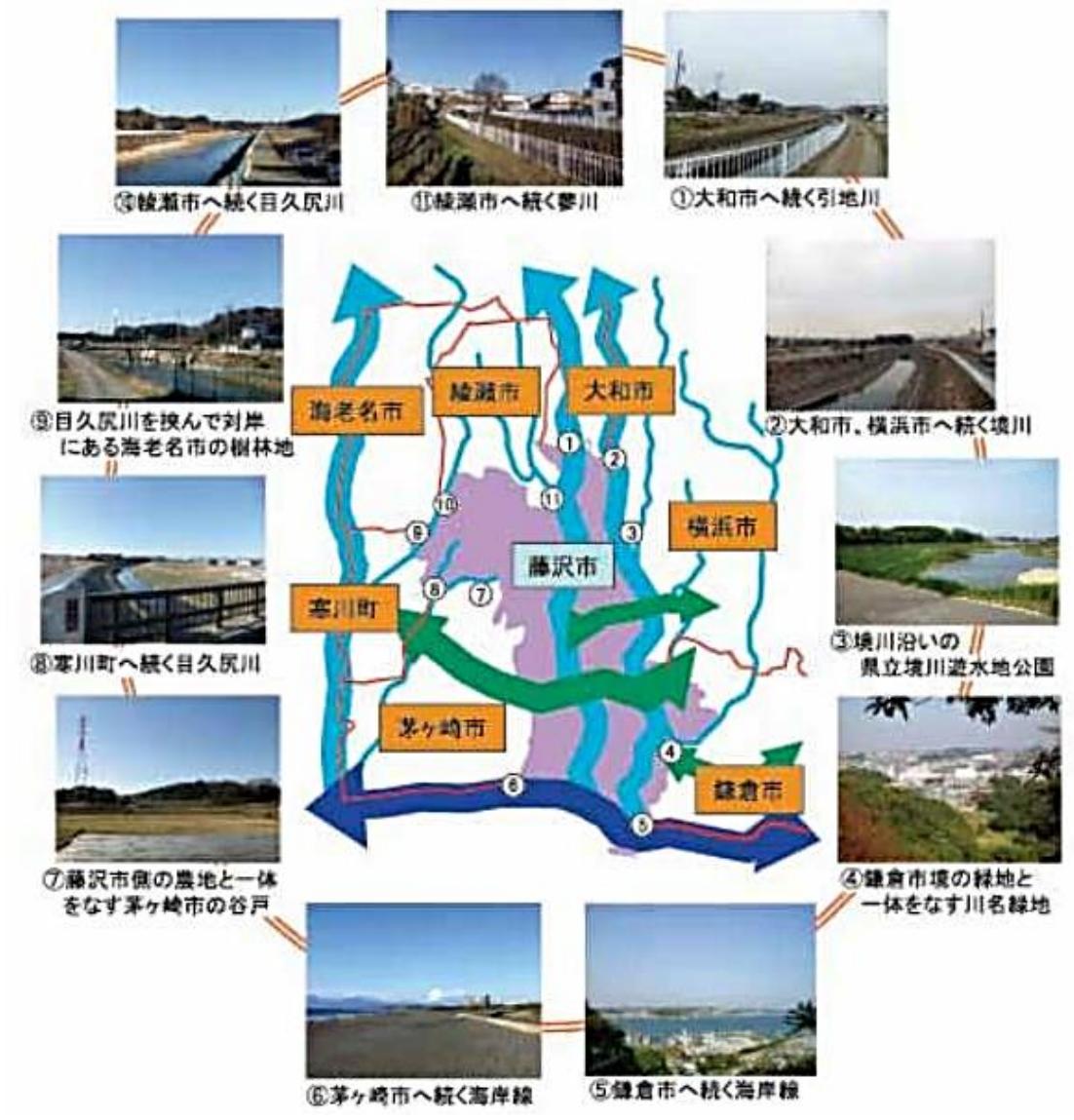
こまやま
【高麗山公園】
 高麗山公園は、平塚、大磯の各都市計画区域において都市計画に定められている。

平塚都市計画 7・8・1号高麗山公園
 大磯都市計画 7・8・1号高麗山公園

(写真: 大磯町HP)

図3-5 藤沢市 緑の基本計画における広域ネットワーク図

- ・広域的な観点からみた本市の位置づけを踏まえ、広域的な都市環境、自然環境のネットワークの一部を形成していることを認識し、計画を推進します。
- ・また、本市は周囲を7つの自治体と接しており、市域を越えて河川や緑地などが連続しています。これらの保全や維持・管理について関係市町と連携を行うなど、広域的な見地からも緑地の配置や緑化の推進をはかります。



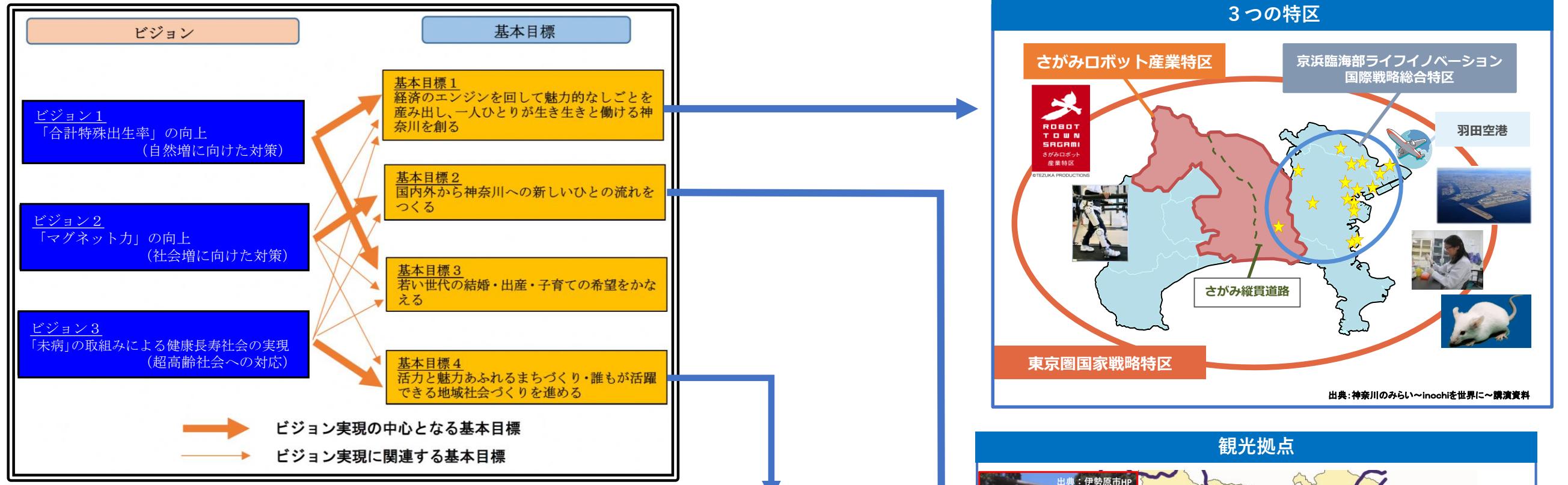
【水と緑の広域ネットワーク図】

3. 神奈川県における都市計画区域を超えた広域的な取組み

3.4 観光・地域活性化に関する取組み

○県では、第2期神奈川県まち・ひと・しごと創生総合戦略(R2.3)を策定し、「人口減少に歯止めをかける」「超高齢化社会を乗り越える」この2つの課題を同時に克服し、神奈川の地方創生を実現するため、4つの基本目標に沿って具体的な取組を進めている。

図3-6 神奈川県まち・ひと・しごと創生総合戦略



持続可能な魅力あるまちづくり

- ・次世代につなぐ活力と魅力あふれるまちづくりの推進（都市機能の集約化、都市拠点の整備など）
- ・交流と連携を支える交通ネットワークの充実（道路網の整備、公共交通の充実・確保など）

地域資源を活用した魅力づくり

① 県西地域活性化プロジェクト

既に人口減少が進み、さらに県内の他地域と比較して高齢化率の高い県西地域について、未病の戦略的エリアとして地域の活性化を図るため、未病バレー「ビオトピア」を核として、「未病の改善」をキーワードに、県西地域における食、運動、いやしなどの多彩な地域資源を生かした「県西地域活性化プロジェクト」を推進します。

〈主な取組み〉

- ▶ 「未病を改善する」取組みの推進
- ▶ 県西地域の自然環境などを生かした観光の振興
- ▶ 県西地域における「関係人口」の創出

② 三浦半島魅力最大化プロジェクト

既に人口減少が進み、さらに県内の他地域と比較して高齢化率の高い三浦半島地域の活性化を図るため、「海」や「食」など、多様な地域資源の魅力を生かした「三浦半島魅力最大化プロジェクト」を推進します。

〈主な取組み〉

- ▶ 三浦半島の観光の魅力を高める取組みの推進
- ▶ 「半島で暮らす」魅力を高める取組みの推進



4. 都市計画区域マスタープランに関する市町意見について

4.1 県内市町の取組状況【アンケート等の結果】

- 現在の都市計画区域マスタープランの構成に大きな問題があると考える市町はない。
- 現在の都市計画区域マスタープランは、広域都市計画圏で一体の都市計画区域マスタープランとする場合に比べて、見やすく活用しやすいと考える市町が多い。
- 市町が策定する市町マスタープランや立地適正化計画の内容を反映したい意向を持つ市町が存在する。
- 隣接する都市計画区域で地域地区、都市計画道路・都市計画公園の見直し、災害ハザードエリアの土地利用などに係る調整が必要と考える市町が存在する。
- 指定都市のまちづくりにあたって、都市計画区域を跨いで取り組む課題については、現段階では、大きな課題はないと認識。
- 人口減少に伴う新市街地の拡大の考え方など、県と指定都市で共通認識が必要。
- 県と指定都市において、今後も情報共有を深めていくことが必要。

図4-1 現在の「都市計画区域マスタープラン」について

●現在の都市計画マスタープランについて

- ・都市計画区域ごとにまとめられているため、当該市町に係わる部分が明確で、市民レベルでは理解しやすいのではないかとと思われる。
- ・都市計画区域を超えた広域的な課題や方向性が容易に確認できる。
- ・各都市計画区域における具体的な方針を示すことにより、各市町における独自性が反映されやすくなり、各市町が行う都市計画の決定（変更）の方針が明確に示すことができると考えます。
- ・各都市計画区域の特色に合わせた内容で作成できる。
- ・市町の都市計画が分かりやすい。
- ・各市町が一定程度自由に内容を設定可能なため、市町単位で具体的な指針を設定しやすい。
- ・都市圏域の都市計画の方針を記載することで、より広域的な考えも意識しやすくなる。
- ・必要な市町村の情報のみ確認可能なので作業が早い。
- ・県の広域的な視点から具体的な方針等を記載できる。
- ・これまでに不都合が発生していない。
- ・地域の状況に応じたものになるので、検討がしやすい。

図4-2 一体の「都市計画区域マスタープラン」と比べて

●現在と広域都市計画圏で一体の都市計画区域マスタープランとする場合に比べて

- ・市としては、現在の分かれている方が見やすい。
- ・慣れ親しんだものなので見やすいものとする。
- ・前回までと同様の構成が、作業のイメージがしやすい。
- ・第7回線引き見直しの構成を基本とすることで、比較がしやすく、作業ボリュームがつかみやすいとは思いますが。
- ・7回線引きのものに近い慣れしており使いやすい。
- ・現行の構成と変わらないため、前回の線引き時との比較がしやすい。
- ・慣れていることから、記載しやすく見やすいため、運用・活用が円滑。
- ・現在の方が都市計画区域の部分と広域的部分に分かれていてわかりやすいのではないかと。
- ・現行区域マスに関して各市町から運用面での課題などが指摘されていない中で、継続性やわかりやすさなども踏まえると、大きく構成を変えることは控えた方がよいと思います。
- ・当市について記載された部分のみを参照するケースが多いため、現在の方が活用しやすいとは思いますが。
- ・市町の立場としては、都市計画区域マスタープランを変更するメリットはあまり感じない。

資料：第8回線引き見直しに係る市町との連絡調整会議 意見書（神奈川県）

図4-3 「都市計画区域マスタープラン」の提案

●市町マスタープラン・立地適正化計画の反映

- ・立地適正化計画に基づく都市拠点及び地域拠点（都市機能誘導区域）を方針附図に反映したい。
- ・都市計画マスタープランを改定し、立地適正化計画を策定したため、内容に合わせた変更を考慮していただきたい。
- ・立地適正化計画の策定について現在具体的な動きはないが、将来的に策定する含みを持たせて欲しい。

●個別の取組の反映

- ・県全域における都市計画の目標：次期目標年次については、現時点で活力再生に向けて取り組んでいる最中であることから、現状を的確に把握し、それに則した内容としていただきたい。
- ・地域毎の市街地像：駅を中心としたエリアの市街地整備を進めるよう記載を追加願いたい。

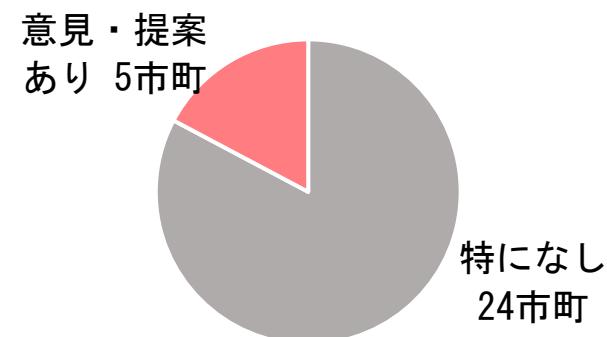
●圏域間の連携・交流等の考え方の明示

- ・生活圈や商圈を鑑みると、隣接する都市圏域との圏域間の連携や交流等も重要であることから、これらのことを盛り込んでいただきたい。

●圏域内の各地域の実情に応じた記載の充実

- ・都市圏域における基本方向：圏域を一緒くたにすることなく、各地域の実情を考慮していただきたい。

【「都市計画区域マスタープラン」の提案】



資料：第8回線引き見直しに関するアンケート（神奈川県）

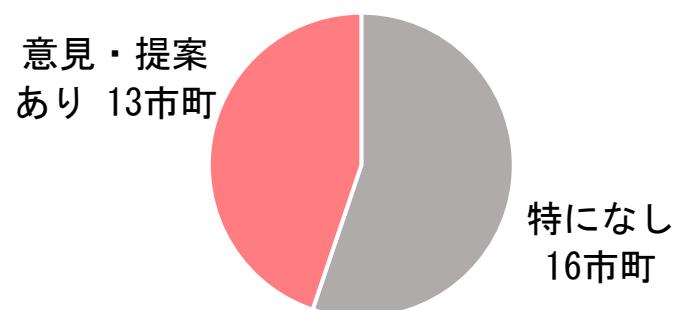
4. 都市計画区域マスタープランに関する市町意見について

4.1 県内市町の取組状況【アンケート等の結果】

図4-4 県や隣接市町村（都市計画区域）を跨いで取り組む必要のある課題

- **立地適正化計画で誘導する都市機能に係る隣接市町との調整**
 - ・本市では、隣接する駅周辺の都市機能を含めて形成されている地域生活圏があると考えており、今後のコンパクト・プラス・ネットワークの実現においては、近隣市とも連携した地域生活圏の維持などを検討していく必要がある。
- **歴史的風土特別保存地区など地域地区に係る隣接市町との調整**
 - ・古都保存法6条の区域変更：古都保存法6条の特別保存地区は、隣接市側の法4条区域を6条区域への変更を目指していく地区であるため、隣接市との調整が課題です。
- **都市計画道路や都市計画公園の整備、見直しについて隣接市町との調整**
 - ・高速道路、幹線道路、都市計画道路について隣接市町との協議調整が必要となる。
 - ・公園の見直しについて、隣接市と整合を図る必要あり。
 - ・道路交通網は圏域内外との連携が必要不可欠であることから、引き続き当該圏域との連携について記載をお願いしたい。
- **拠点地区整備について隣接市町との調整**
 - ・新駅周辺のまちづくりについて隣接市との整合。
 - ・広域連携拠点周辺地区の整備推進。
 - ・行政界を跨ぐ、既存の一般保留区域の事業の推進。
 - ・かながわランドデザイン実施計画プロジェクトにおける「環境共生モデル都市ツインシティの整備や県央・湘南都市圏における環境共生の取り組みの推進」。
- **浸水想定区域の対応に係る隣接市町との調整**
 - ・河川流域に対する浸水害等への対策について。
 - ・洪水浸水想定区域に関する取扱い（同一河川で隣接した浸水想定区域であれば、隣接市で都市計画上一つの取扱いが求められる）。

【県や隣接市町村（都市計画区域）を跨いで取り組む必要のある課題】



資料：第8回線引き見直しに関するアンケート(神奈川県)

図4-5 政令市との連携について

- **指定都市のまちづくりにあたって、県や隣接市町村（都市計画区域）を跨いで取り組む必要性について**
 - ・3政令市ともに、都市計画区域を跨いで取り組む課題については、現段階では、大きな課題はないと認識。
- **指定都市との情報共有を深めていくため、県・指定都市による連絡調整会を開催の必要性や議論すべき課題などについて**
 - ・3政令市ともに、定期的に線引き見直しの情報共有や連絡調整会の開催の必要性を認識している。

議論すべき課題

- 将来人口フレーム（県によるものと市によるものの差）について
- フレーム方式によらない市街化区域の拡大について
- 一般保留フレームの設定について

資料：第8回線引き見直しに関するアンケート(神奈川県)

4. 都市計画区域マスタープランに関する市町意見について

4.2 第7回線引き見直しの広域化の有効性について

- 現在の都市計画マスタープランの広域的な取組みが有効であると認識している市町が大半である。
- 市町マスタープランにおいて、神奈川県都市計画区域マスタープランを基に、広域的な取組みを明示している。

●都市計画区域マスタープランの広域的な取組の有効性や市町の具体的な取組みについて

- ・市を跨ぐ道路や広域ごみ処理施設の整備に向けた記載は有効。
- ・近隣市と一体となった都市計画決定に取り組んでいる。
- ・都市計画道路等、区域マスに基づき実施している取組みについて引き続き広域的な都市計画の方針として記載が必要と考えている。
- ・流域の水害対策は広域的に実施することが求められることから、区域マスタープランへの記載は有効であると考える。
- ・行政界を跨ぐ既存の一般保留フレームの事業の推進。
- ・神奈川県南のゲートとして位置付けられている都市未来拠点では、隣接市も含めて一体的な取り組みが必要。
- ・都市計画道路の整備に向け、神奈川県と協力し、事業を進めている。
- ・都市計画区域を超えた広域的な課題に対する取組み及び方針について、本町都市マスとの整合を図ることは基より、区域マスへの記載は有効である。
- ・新たに開通した県道により、災害時の代替ルートや渋滞緩和に役立つだけでなく、近接市との広域連携が促進された。

資料：第8回線引き見直しに関するアンケート(神奈川県)

図4-6 市町マスタープランの広域的な取組み

2 都市づくりに関わる広域的視点

本市を含む広域圏である神奈川県において設定されている、今後の本市に対する位置づけや展望、また、本市に期待される役割等を次に整理します。

1 都市イメージ

「かながわランドデザイン 基本構想(平成24年3月)」では、県が設定する5つの地域政策圏のうち、本市は、湘南海岸から丹沢に至る相模川下流や境川、引地川、金目川の流域を一体として捉えた「湘南地域圏」に含まれています。

「湘南地域圏」では豊かな自然環境や文化の保全・活用を図るとともに、交通ネットワークの整備と併せた都市機能の向上や、環境と共生したまちづくりを進め、量で活力にあふれた地域づくりをめざすとされています。

また、産学公の交流や連携の促進、地域循環型農業の推進、地震や津波などへの備えの強化を湘南地域圏における政策展開の方向とされています。

2 都市構造等

「かながわ都市マスタープラン(平成19年10月)」では、県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、やすらぎと活力を感じる都市 かながわ」とし、県土・都市づくりの方向性として、「環境と共生した安全性の高い県土の形成」と「自立と連携による活力ある県土の形成」が定められています。

また、広域的な視点にたった取組として、相模連携軸総合整備を位置付け、東海道新幹線新駅の誘致による全国との交流連携を図る南のゲートの形成が進められています。

「かながわ都市マスタープラン・地域別計画(平成22年11月)」では、湘南都市圏域の都市づくりの目標を「山なみをのぞみ、海と川が出会い、歴史を生かし文化を創造する都市づくり」とし、基本方針が次のように設定されています。

「環境共生」の方針

- ◆地域ブランドを構築・発揮する魅力ある都市空間の形成
- ◆海と山の魅力を融合させる土地利用
- ◆新たな魅力を生み出す山や森林等の保全・活用

「自立と連携」の方針

- ◆新たなゲート：南のゲート(ツインシティ)
- ◆広域拠点：藤沢駅周辺、平塚駅周辺、秦野駅周辺
- ◆地域の拠点：湘南台駅周辺、茅ヶ崎駅周辺、伊勢原駅周辺、寒川駅周辺、大磯駅周辺、二宮駅周辺
- ◆新たな地域の拠点：村岡・深沢地区、辻堂駅周辺

出典：藤沢市都市計画マスタープラン 平成30年3月 改定

第2章 本市の現状と都市づくりの課題

1 本市の概況

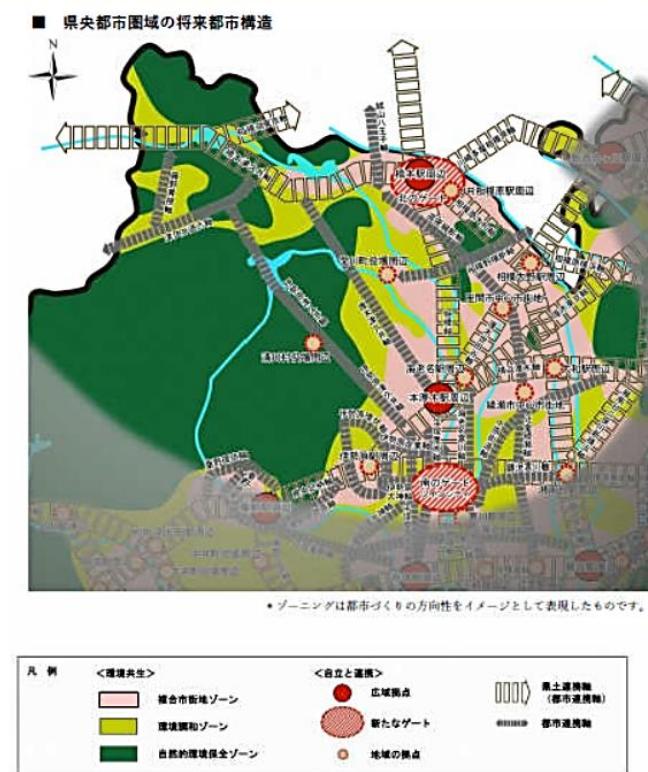
(5) 広域的な都市づくりにおける位置付け

神奈川県の県土利用・都市づくりの方針「かながわ都市マスタープラン」(2007(平成19)年策定)では、将来の県土・都市像「地域の個性を伸ばし、やすらぎと活力を感じる都市 かながわ」が示され、「環境共生」と「自立と連携」という方向性に基づき、県域全体の構造や五つの都市圏域の都市づくりの基本方向が示されています。

同プランにおいて、本厚木駅周辺は、県央都市圏域の広域拠点として位置付けられています。

さらに広域的な視点に立った取組においても、リニア中央新幹線神奈川県駅を中心とした北のゲート、東海道新幹線神奈川新駅やツインシティを中心とした南のゲートが位置付けられ、それらをつなぐように圏央道に沿って相模連携軸が位置付けられています。

第2章 本市の現状と都市づくりの課題 1 本市の概況



出典：かながわ都市マスタープラン地域別計画(平成22年11月改定)

出典：厚木市都市計画マスタープラン 令和3年3月 改定

5. 目標年次における人口や都市基盤整備の見通し

5.1 目標年次における人口の見通し

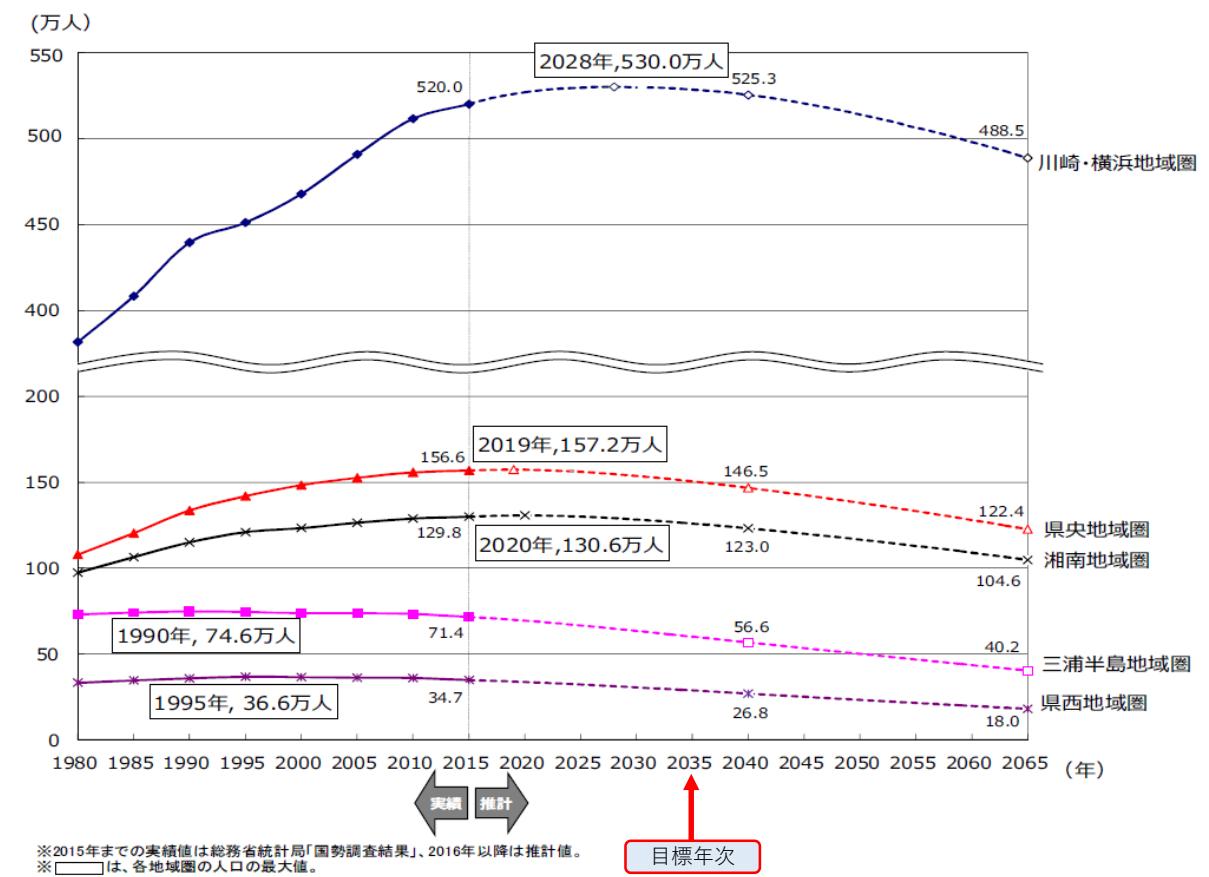
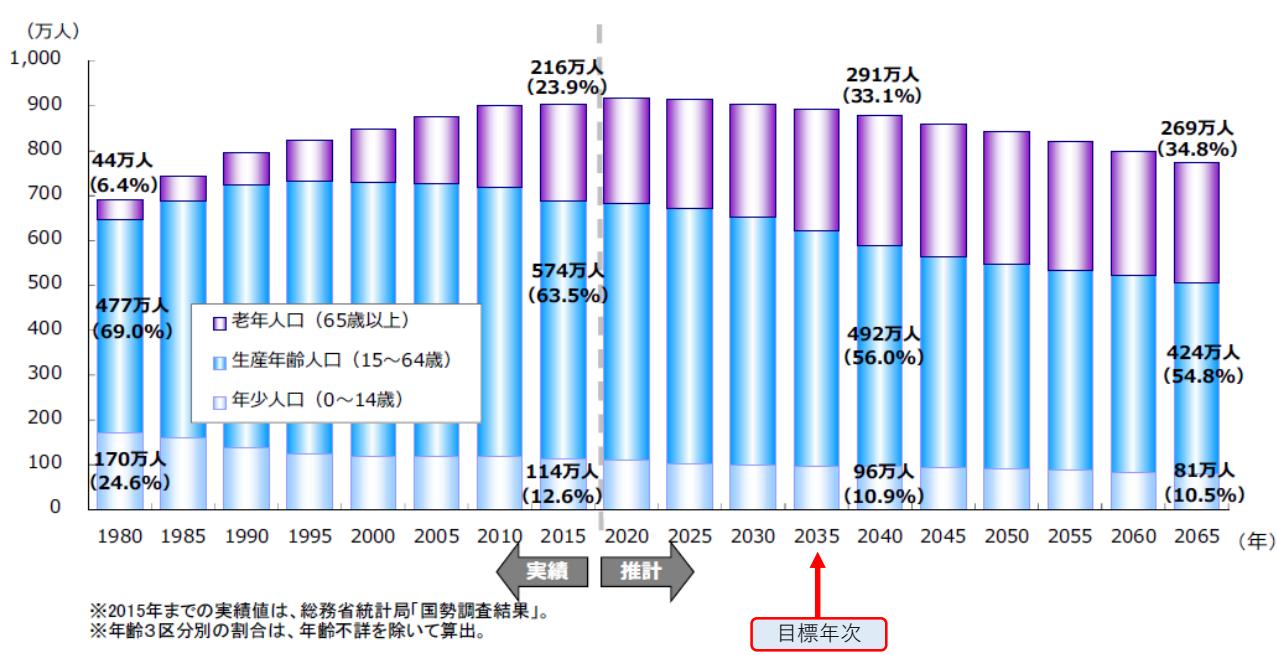
- 目標年次(2035年)における県の総人口は、2010年(平成22年)と概ね同程度である約893万人と推計されている。(図5-1、図5-2)
- 年齢3区分別では、高齢人口は増加し、生産年齢及び年少人口は減少することが推計されている。(図5-1)
- 地域政策圏別では、川崎・横浜地域では増加し、その他の地域では減少することが推計されている。(図5-2)

図5-1 年齢3区分別の人口推計(中位推計)

	実績値			推計値		
	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2) (総人口のピーク年次)	2035年 (R17) (目標年次)	
総人口	879.2	904.8	912.6	917.4	893.0	
内訳	老年人口 (高齢化率)	148.0	182.0	215.8	235.2	270.5
	生産年齢人口	608.8	598.9	574.4	572.9	526.2
	年少人口	118.5	118.8	114.1	109.4	96.4

図5-2 地域政策圏別の人口推計(中位推計)

	実績値			推計値		
	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2) (総人口のピーク年次)	2035年 (R17) (目標年次)	
総人口	879.2	904.8	912.6	917.4	893.0	
内訳	川崎・横浜	490.7	511.4	520.0	526.9	528.3
	三浦半島	73.7	73.2	71.4	69.3	59.9
	県央	152.5	155.6	156.6	157.1	150.3
	湘南	126.3	128.7	129.8	130.6	125.8
	県西	36.1	35.9	34.7	33.6	28.7



※2015年までの実績値は、総務省統計局「国勢調査結果」。
 ※年齢3区分別の割合は、年齢不詳を除いて算出。

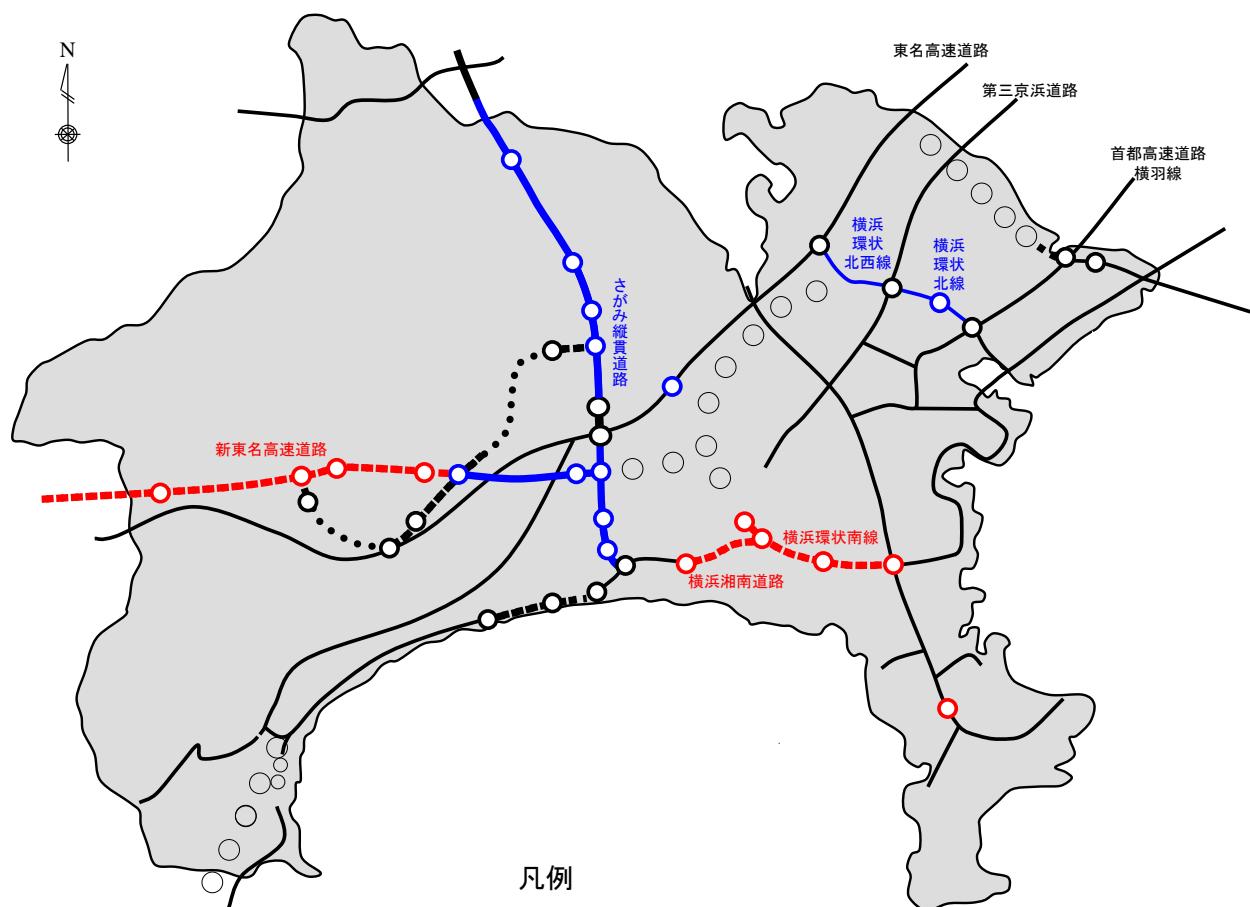
※2015年までの実績値は総務省統計局「国勢調査結果」、2016年以降は推計値。
 ※□は、各地域圏の人口の最大値。

5. 目標年次における人口や都市基盤整備の見通し

5.2 目標年次における都市基盤整備の見通し

- 自動車専用道路については、今後、新東名高速道路（伊勢原大山IC以西）や高速横浜環状南線、横浜湘南道路などの開通が予定されている。（図5-1）
- 鉄道については、リニア中央新幹線の東京—名古屋間が2027年開業等が予定されている。（図5-2）

図5-1 県内の自動車専用道路網

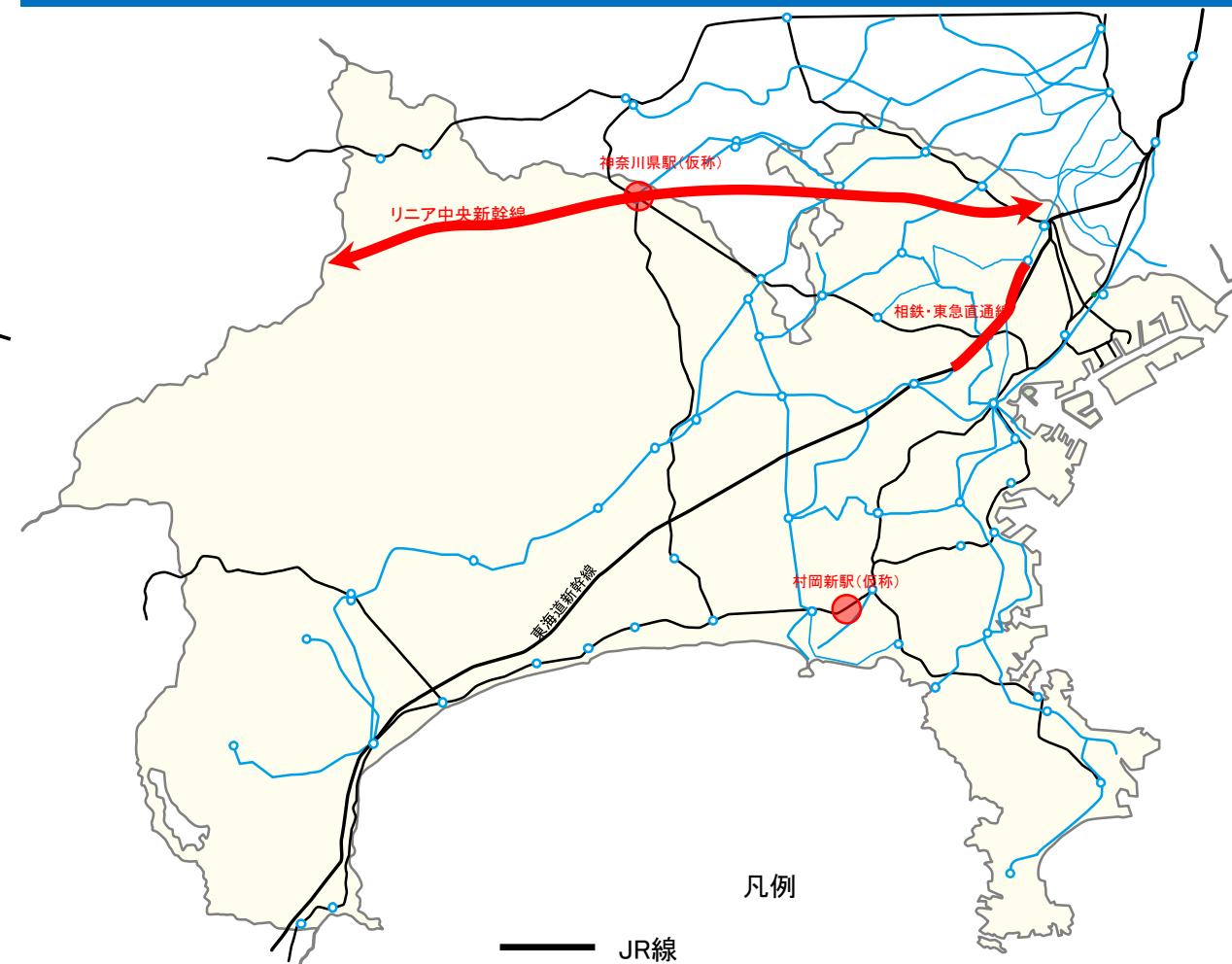


凡例

- 既存路線
- 直近10年間で供用した路線・区間等
- 今後10年間で供用予定の路線・区間等
- - - 事業中路線・区間
- 未事業化路線・区間等
- ○ ○ ○ 構想路線

神奈川県道路企画課HPをもとに都市計画課作成

図5-2 県内の鉄道網



凡例

- JR線
- 私鉄各社
- 工事・検討が進められている主な路線・駅

図説かながわのまち解体新書をもとに都市計画課作成