

伊勢原市立地適正化計画

令和2年3月

(令和5年11月改定)

目次

1	立地適正化計画の概要	1 p
(1)	立地適正化計画とは	
(2)	計画策定の背景と計画の位置づけ	
(3)	立地適正化計画に定める事項	
(4)	計画区域	
(5)	計画期間	
2	本市の現状	4 p
(1)	人口	
(2)	土地利用	
(3)	生活サービス施設の立地状況	
(4)	交通	
(5)	観光	
(6)	農業	
3	本市の特性及び課題	20 p
(1)	本市の特性	
(2)	本市の課題	
4	立地適正化計画における目指す都市の姿と基本方針	23 p
(1)	立地適正化計画の方針	
(2)	立地適正化計画における目指す都市の姿	
(3)	基本方針	
5	都市機能誘導区域・誘導施設	26 p
(1)	都市機能誘導区域設定の考え方	
(2)	都市機能誘導区域	
(3)	誘導施設設定の考え方	
(4)	誘導施設	
6	居住誘導区域	34 p
(1)	居住誘導区域設定の考え方	
(2)	居住誘導区域設定に当たっての評価検証	
(3)	居住誘導区域	
7	誘導施策	38 p
(1)	誘導施策設定の考え方	
(2)	誘導施策	
8	防災指針	48 p
(1)	防災指針の追加について	
(2)	本市の災害ハザードエリアについて	
(3)	災害リスクへの対応の視点	
(4)	防災・減災対策の取組方針について	
(5)	計画の進行管理・見直しについて	
9	目標値と期待される効果	70 p
(1)	目標値設定の考え方	
(2)	目標値	

（３）期待される効果	
10 届出制度	73 p
（１）都市機能誘導区域に関する届出制度	
（２）居住誘導区域に関する届出制度	
11 計画の進行管理・見直しについて	75 p

1 立地適正化計画の概要

(1) 立地適正化計画とは

今後の都市づくりでは、急激な人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化への適切な対応により、快適な生活環境の実現とともに、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を行うことが必要になります。

そのためには、行政サービス、医療、また、商業等の都市機能や住居が一定のエリアにまとまって立地し、徒歩や公共交通により互いにアクセスできる『集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）』を目指すことが求められています。

こうした背景を踏まえ、国では、集約型都市構造の構築を強力に推し進めるべく、都市再生特別措置法を改正（2014年）し、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画は、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する市町村都市マスタープランの高度化版であり、計画の公表によりその一部とみなされるものです。

また、従来からの都市計画に基づく土地利用規制等に加えて、居住や必要な都市機能の立地を一定のエリアに緩やかに誘導していく仕組みが用意されています。

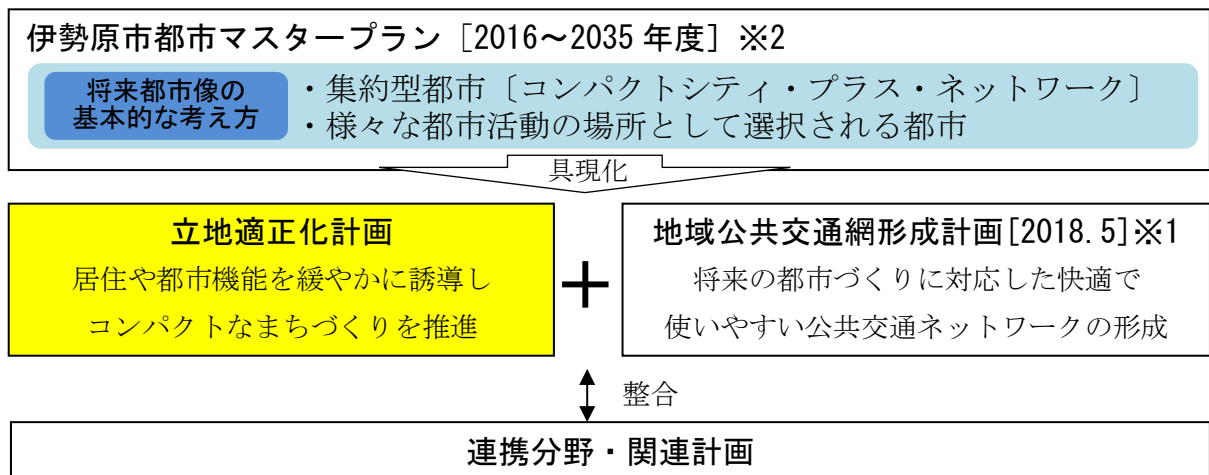
(2) 計画策定の背景と計画の位置づけ

本市では、2016年に伊勢原市都市マスタープランを改定しました。

改定した都市マスタープランでは、「快適に暮らせる都市」「活力ある都市」「個性と魅力ある都市」を将来都市像として、「集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）」を都市づくりの基本的な考え方の1つとしています。

こうした都市マスタープランの都市づくりの方針の具現化により、将来にわたり持続的に発展する都市づくりに取り組むために、立地適正化計画を策定することとしました。

図 計画の位置づけ



※1 地域公共交通網形成計画

将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを形成するため「地域公共交通網形成計画」の制度が創設され、本市では、2018年5月に公表しています。

※2 伊勢原市都市マスタープラン

伊勢原市都市マスタープランは、『集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）』『様々な都市活動の場所として選択される都市』を都市づくりの基本的な考え方とし、将来の望ましい都市の姿を展望した都市計画の基本方針です。

目標年次を2035年、将来人口を9～10万人とし、2016年に改定されました。

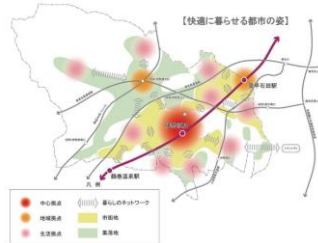
目指す都市の姿（将来都市像）について、拠点とネットワーク形成のあり方を3つの未来図で示し、その実現のための5つの基本方針を定めています。

図 <目指す都市の姿（将来都市像）>

基本的な考え方
集約型都市 [コンパクトシティ・プラス・ネットワーク]
様々な都市活動の場所として選択される都市

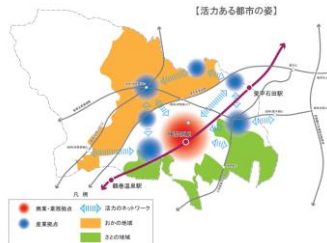
未来図1－快適に暮らせる都市

商業業務、医療、行政施設や住居等がまとまりよく立地しています。また、日常生活に必要なサービスが身近に存在します。自家用車に過度に頼ることなく、まちなかにアクセスすることができます。



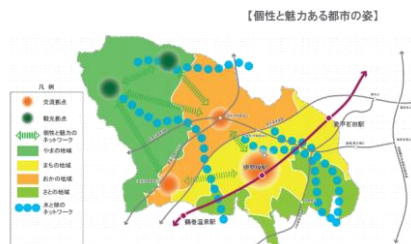
未来図2－活力ある都市

既存産業の活性化や新規企業の立地等により、「ひと」や「もの」の動きが活発になっています。また、就労の場が充実し、未来へ向かう活力にあふれています。



未来図3－個性と魅力あふれる都市

水と緑や農と共生し、身近に自然を感じることができるとともに、環境負荷が少ない都市づくりが進んでいます。また、歴史・文化が育まれるとともに、良好な景観が形成されています。



基本方針1

多様な世代が
快適に暮らせる
都市づくり

基本方針2

既存ストックと広域交通
ネットワークを生かした
活力を生む
都市づくり

基本方針3

安全・安心に暮らせる
都市づくり

基本方針4

個性と魅力あふれ
環境と共生する
都市づくり

基本方針5

多様な主体が
連携・連動する
都市づくり

(3) 立地適正化計画に定める事項

立地適正化計画には、主に次の事項を定めます。

ア 立地の適正化に関する基本的な方針

イ 居住誘導区域

市街化区域において、人口が減少しても一定エリアにおいて、人口密度を維持することにより、日常生活サービスや公共交通、また、地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域として設定します。

ウ 都市機能誘導区域

都市の中心となる駅周辺で、徒歩等で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している場所において、効率的なサービスの提供を図るため、都市機能（医療・福祉、商業等）を誘導すべき区域として設定します。

エ 誘導施設

誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設です。都市機能誘導区域の特性等に応じて、誘導を図るべき施設を定めます。

（例：病院、子育て支援施設、大規模小売店、行政施設等）

オ 都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策

カ 計画の達成状況を把握するための定量的指標

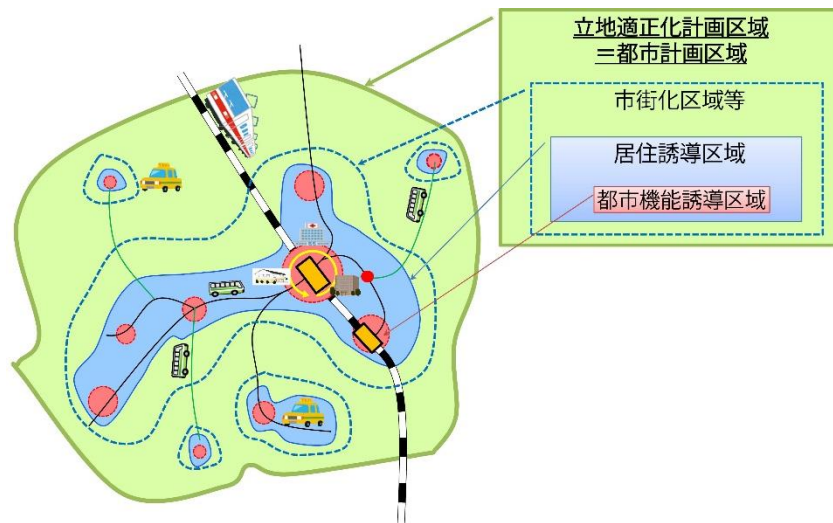


図 居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定イメージ

(4) 計画区域

立地適正化計画は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域（市全域）を対象とします。ただし、都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、市街化区域内に設定します。

(5) 計画期間

立地適正化計画の計画期間は、計画策定後からおおむね 20 年後の 2035 年とします。なお、おおむね 5 年ごとに本計画に位置づけた施策等について分析及び評価を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行います。

2 本市の現状

計画策定に当たり、本市の現状を次のとおり整理しました。

(1) 人口

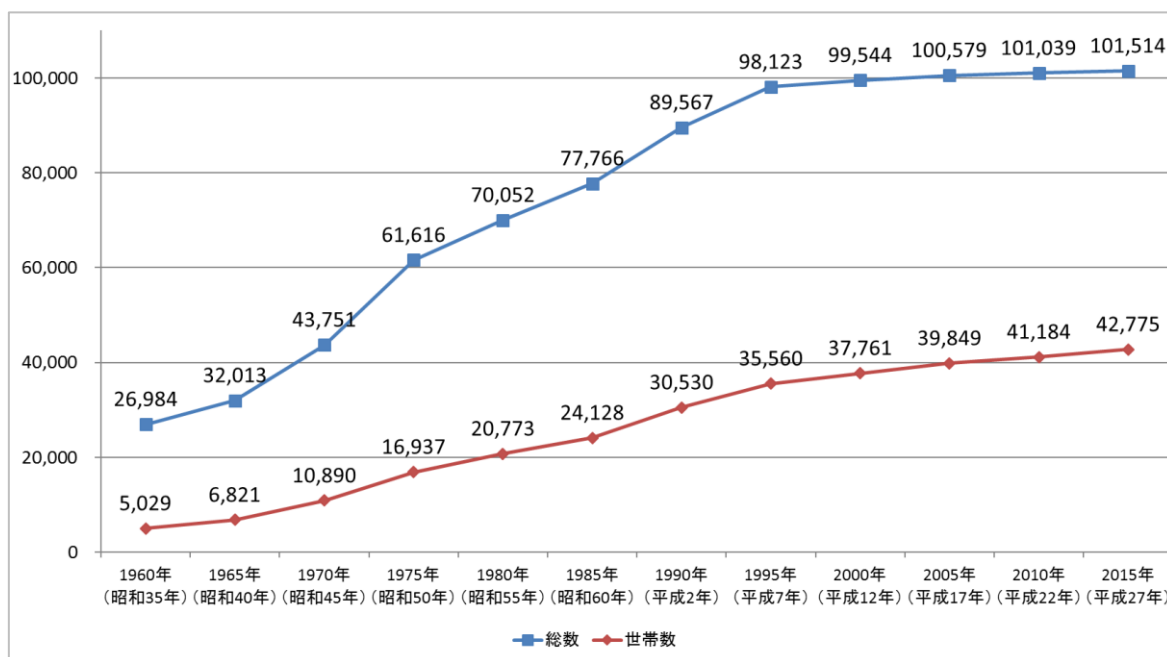
ア 人口・世帯数の推移

本市の人口は、2001年に10万人を超え、その後は微増し、2015年には101,514人となっています。

年齢別人口は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）の割合はいずれも減少傾向にある一方で、老年人口（65歳以上）の割合は年々増加傾向となっています。

人口の約82%が市街化区域に、約18%が市街化調整区域に分布しています。

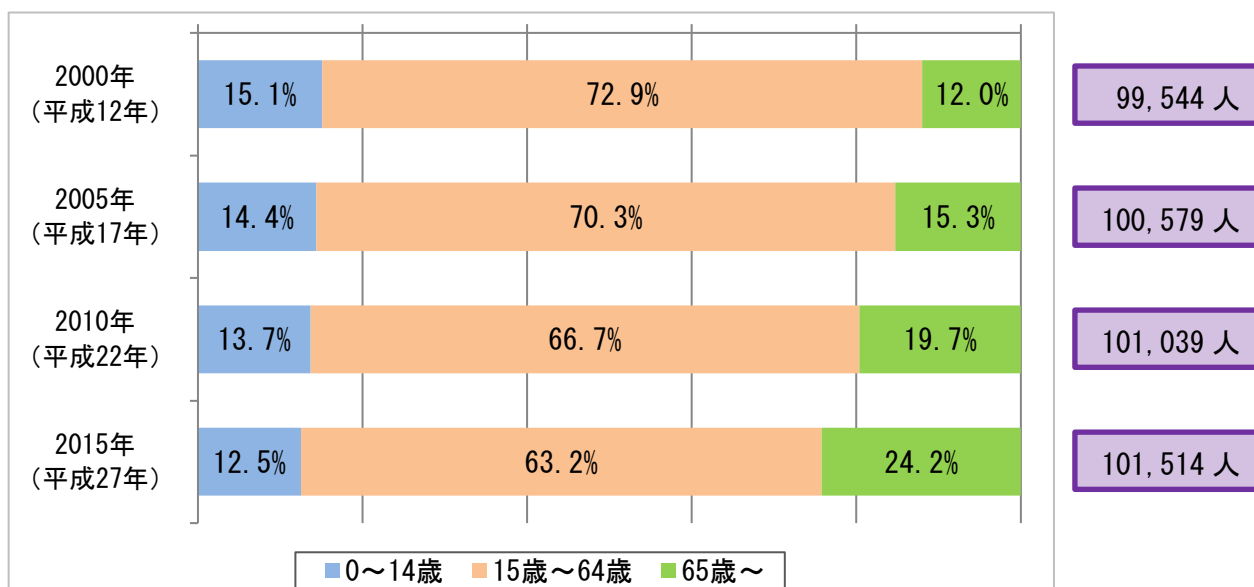
グラフ 人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

グラフ 年齢3区分別人口構成比の推移

人口総数



イ 人口集中地区（DID 地区）の推移

人口集中地区については、約 20 年間は、900～990ha を推移し大きく拡大することはない、また、人口密度は約 80 人/ha と高密度を維持しています。

1980 年は伊勢原地区周辺に集中していましたが、2010 年には、成瀬、比々多地区に広がっています。

図 人口集中地区（DID 地区）の人口密度の推移

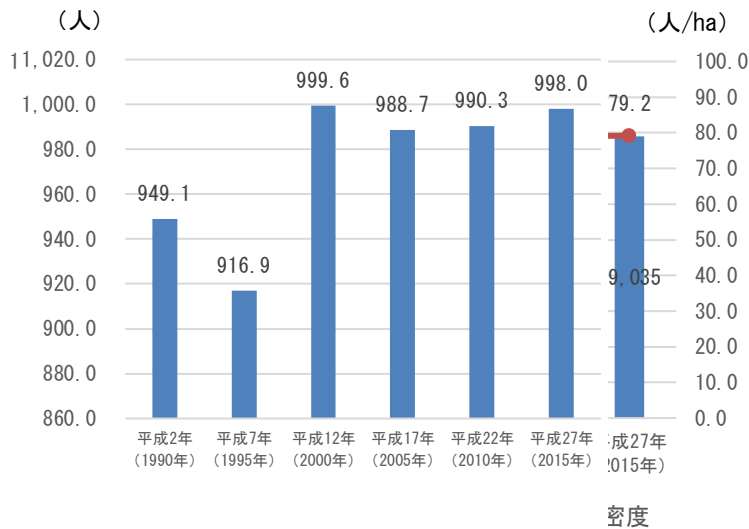
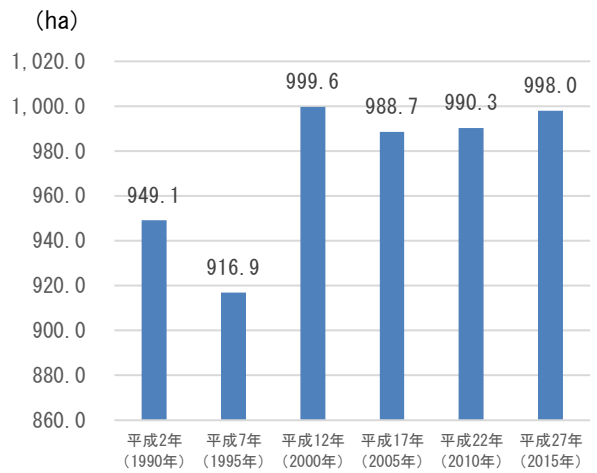


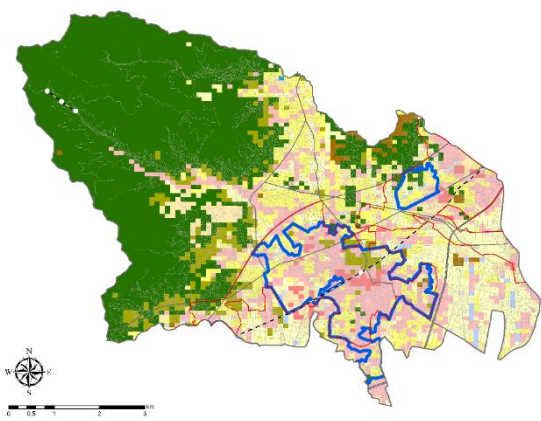
図 人口集中地区（DID 地区）の面積の推移



参考 人口集中地区の広がり

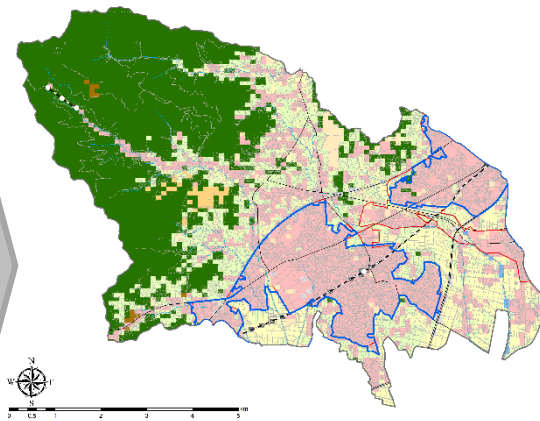
凡例

- 鉄道駅
- 鉄道
- 緊急輸送道路
- 市街化区域
- 人口集中地区
- 田
- その他の農用地
- 森林
- 荒地
- 建物用地
- 道路
- 鉄道
- その他の用地
- 河川地及び湖沼
- ゴルフ場



1980年（昭和55年）

※下図は1976年のもの



2015年（平成27年）

※下図は2014年のもの

【参考】 人口集中地区とは

人口集中地区とは、日本の国勢調査において設定される統計上の地区であり、DID地区（Densely Inhabited District）とも言われる。

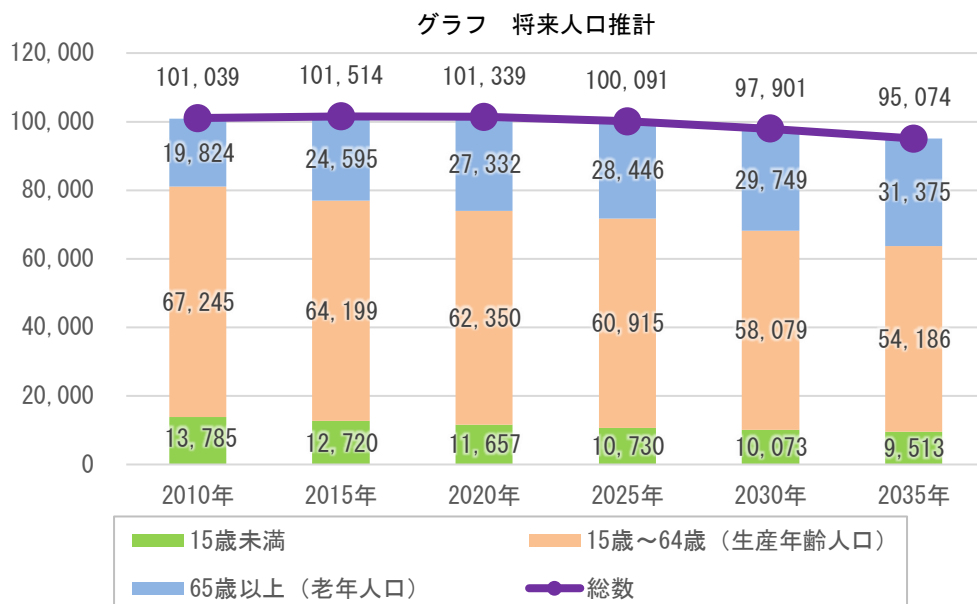
基本単位区の人口密度 40 人/ha 以上などの諸条件により定義される。

ウ 将来人口推計

(ア) 将来人口の推計

本市の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（2018年3月）によると、今後は減少傾向で推移し、2035年には95,074人となることが推計されています。

年齢別人口は、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）は減少し、老年人口（65歳以上）が増加することが推計されています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

(イ) 将来人口の分布

2010年の人口分布をみると、市街化区域に人口が大きな偏りなく分布しています。

2035年では、成瀬地区の一部などにおいては、人口が増加することが予測されます。

(ウ) 将来の高齢化率の分布

2010年の高齢化率をみると、市街化調整区域を中心に、高齢化率は高い傾向を示しています。

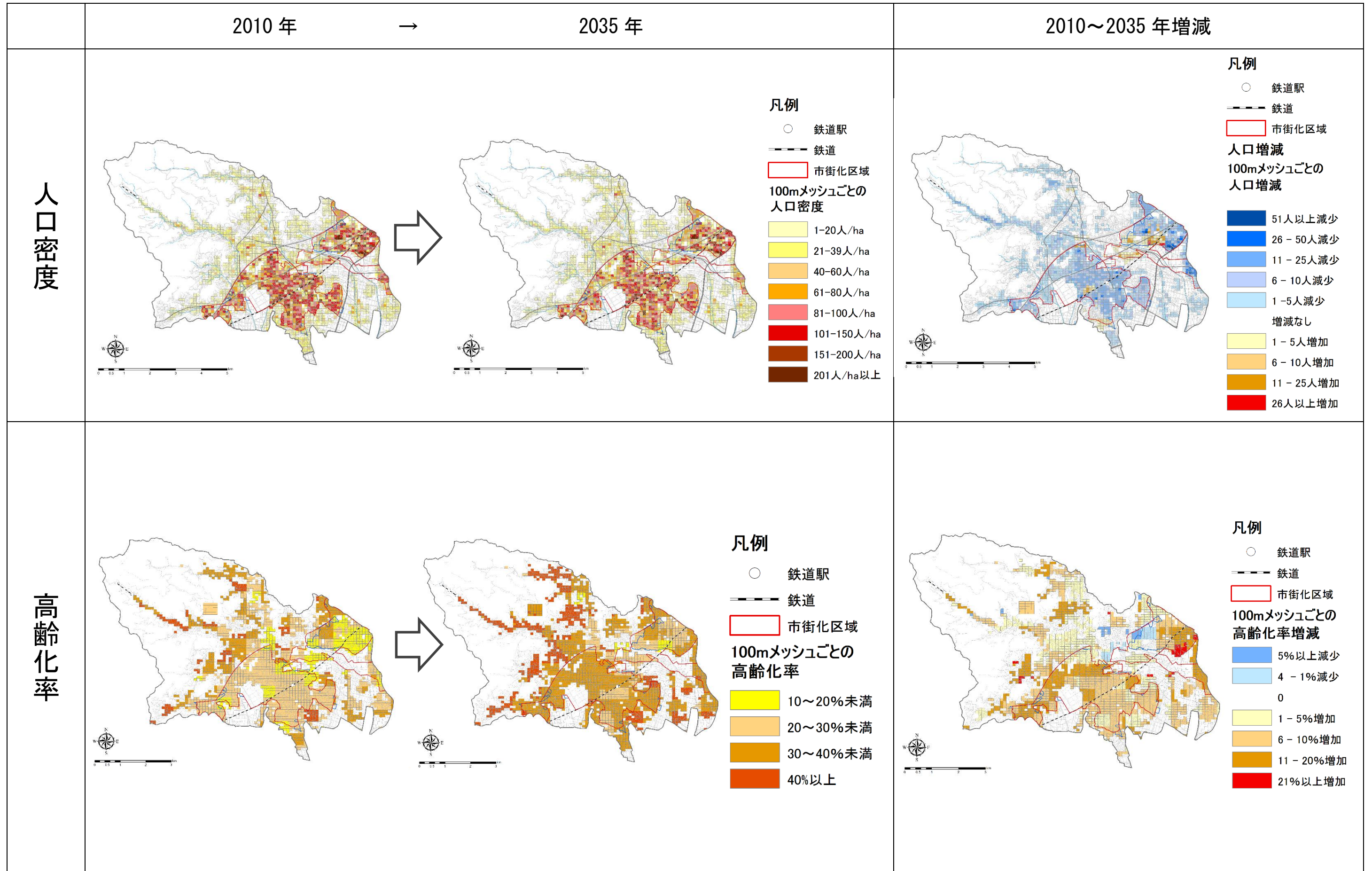
2035年では、市街化調整区域に加え、市街化区域においても高齢化率は高くなると予測されますが、成瀬地区の一部などにおいては、高齢化率が減少することが予測されます。

※将来メッシュ人口の推計方法

コーホート変化率法による推計（都市構造の評価に関するハンドブック記載の手法に基づく）

具体的には、2005年度、2010年度の国勢調査人口データから地区別にコーホート変化率を算定し、それをゼンリン社の100mメッシュ人口に乗ずることで5年後ごとの将来人口を算定。そして、それを人口問題研究所の公開している伊勢原市人口と一致するよう補正をした。

図 将来推計人口の密度・高齢化率



(2) 土地利用

ア 区域区分・用途地域

市域（約 5,556ha）のうち、市街化区域は約 1,179ha（市域の約 21%）、市街化調整区域は約 4,377ha（市域の約 79%）となっています。

市街化区域は、小田急小田原線の 3 駅（伊勢原駅、愛甲石田駅、鶴巻温泉駅）から約 2km 圏域に網羅され、コンパクトな市街地が形成されています。

用途地域は、駅周辺が商業系の用途地域に指定されており、その周囲が住居系の用途地域、工業系用途地域が指定されています。

また、鈴川工業団地、歌川産業スクエア、東部第二地区、伊勢原協同病院の立地地区では、住宅等の用途に供する建築物の建築等は制限されています。

図 区域区分・用途地域等

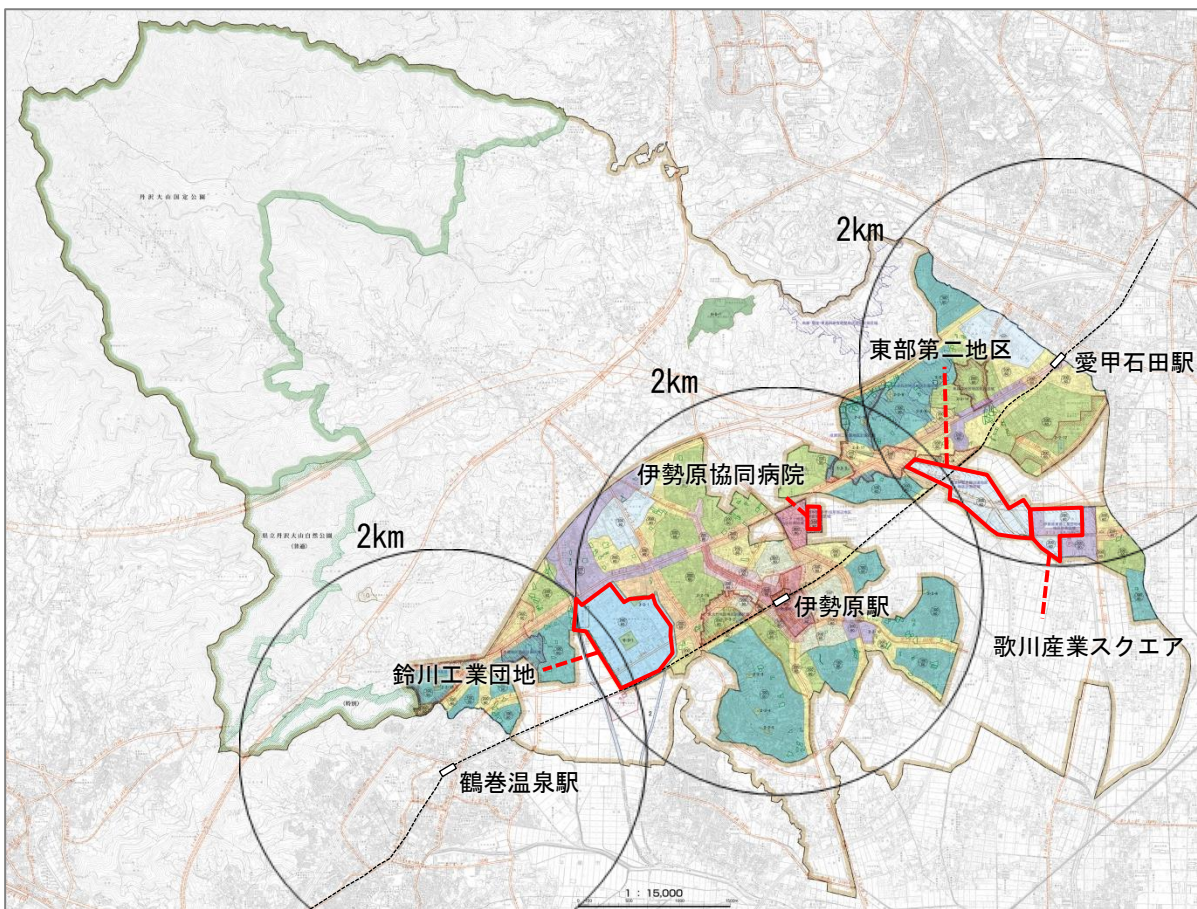


表 用途区域の内訳

市街化区域	約 1,179ha
市街化調整区域	約 4,377ha
市全域	約 5,556ha

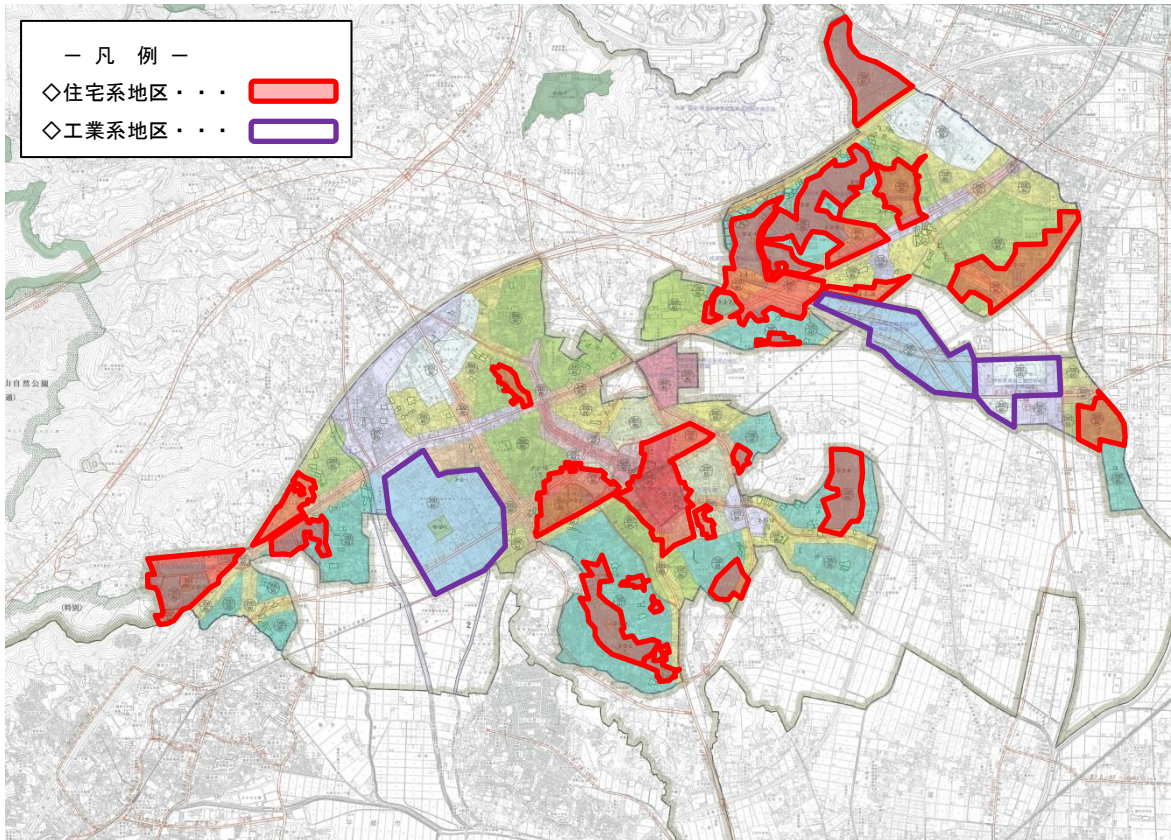
第一種低層住居専用地域	約	312ha
第一種中高層住居専用地域	約	216ha
第二種中高層住居専用地域	約	33ha
第一種住居地域	約	199ha
第二種住居地域	約	104ha
近隣商業地域	約	24ha
商業地域	約	40ha
準工業地域	約	83ha
工業地域	約	102ha
工業専用地域	約	66ha

イ 市街地開発事業等の状況

本市の市街地は、昭和 40 年代の高度経済成長期からそれ以降にかけて民間開発や土地区画整理事業等による面的整備が行われた良質な住宅団地等が、数多く存在します。

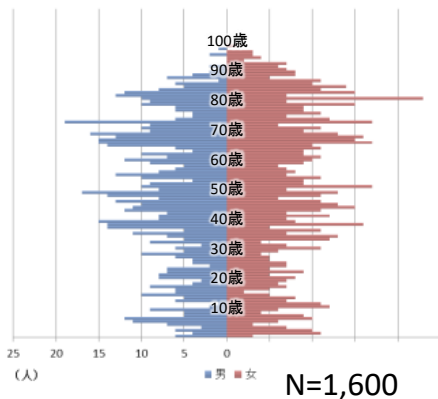
整備年代別に住宅団地の人口構成を見ると、昭和 40 年代初頭にまち開きした地区では、住み替えが始まり若い世代の居住が見られます。また、昭和 40 年代後半にまち開きした地区では、高齢化が顕著に表れている状況です。一方、平成初頭にまち開きした地区では、生産年齢人口の世代も多くなっており、住宅団地の中においても高齢化や人口構成の状況が異なっています。

図 主な土地区画整理事業等

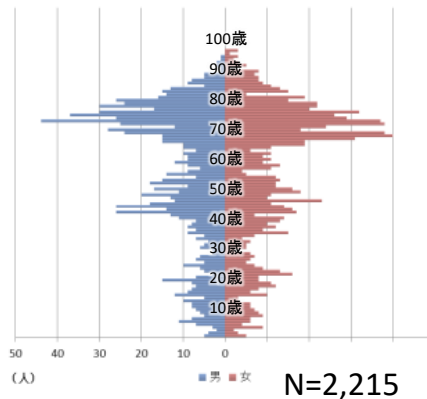


グラフ 住宅団地別の人口構成

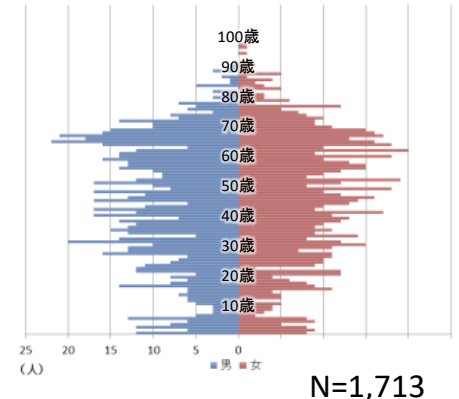
■昭和 40 年初頭に
入居開始した地区



■昭和 40 年後半に
入居開始した地区



■平成初頭に
入居開始した地区



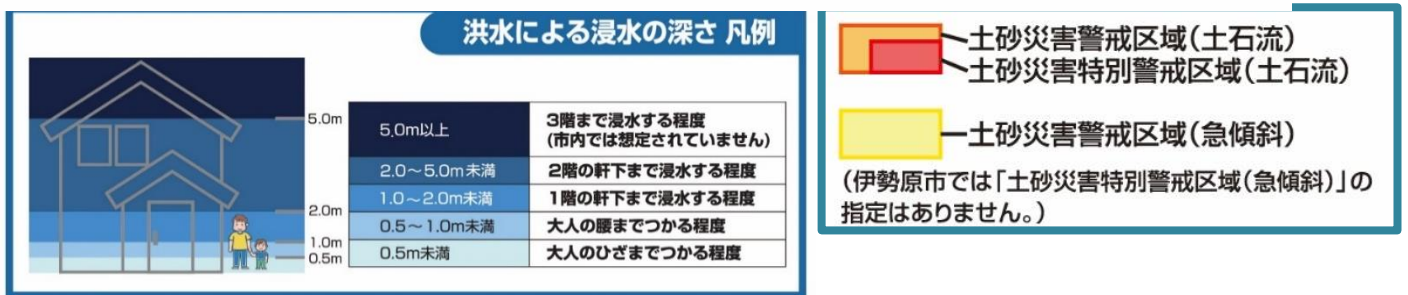
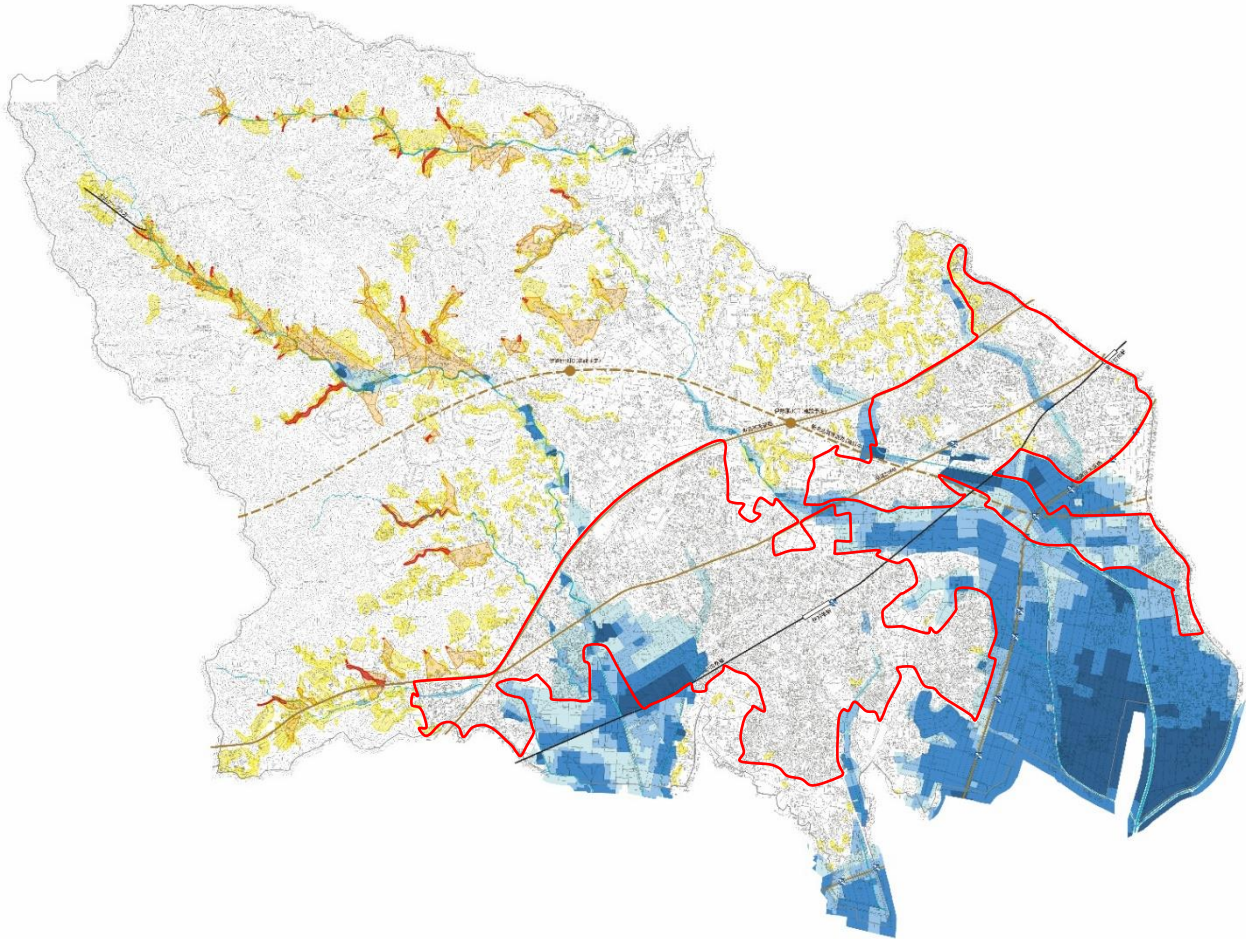
出典 住民基本台帳

ウ その他の法令に基づく区域

山間部を中心に土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。また、歌川、鈴川等に近い平野部では、浸水想定区域に指定されています。

また、大山地域と高森台地区の一部では、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

図 伊勢原市ハザードマップ

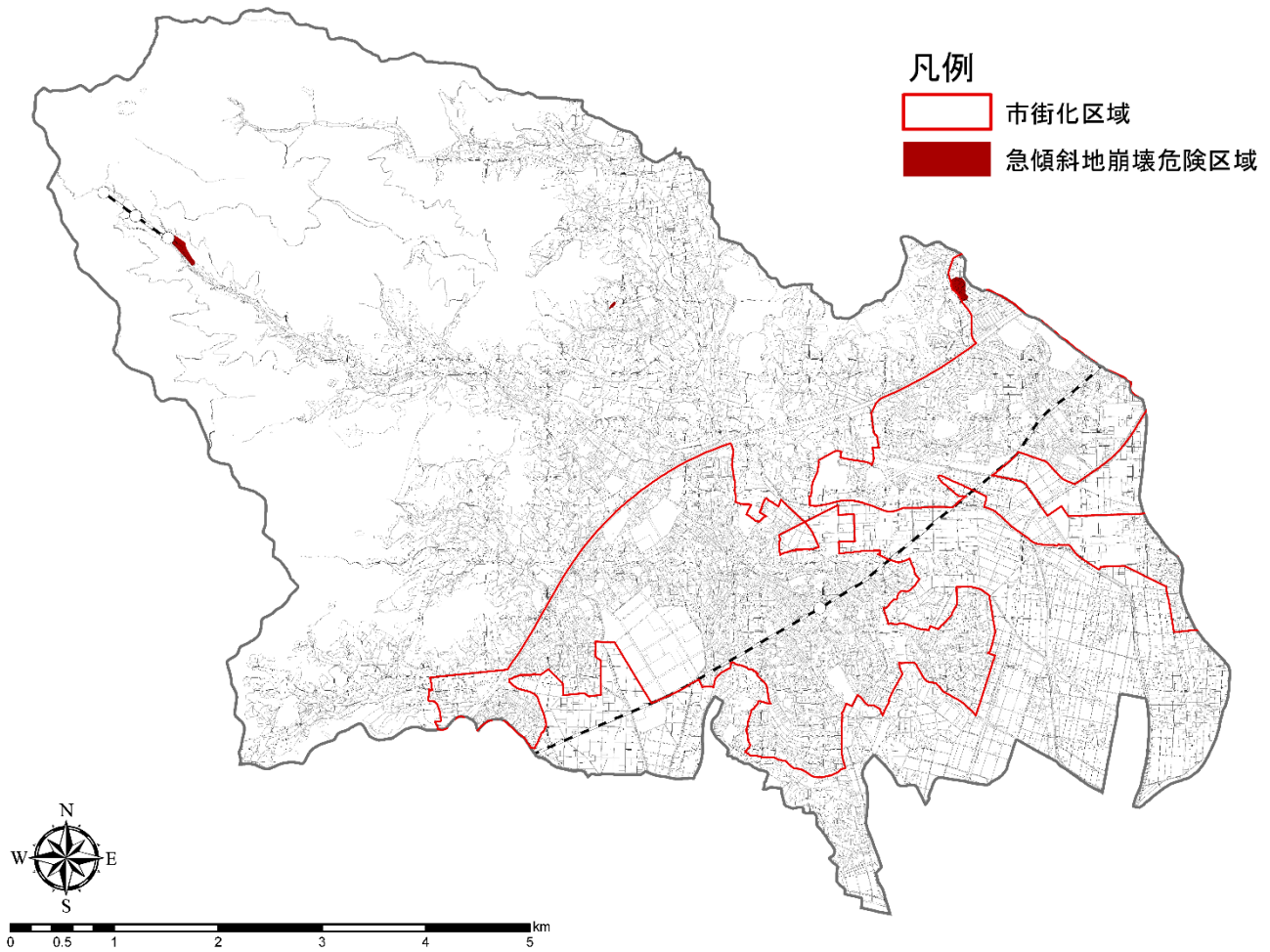


【参考】土砂災害（特別）警戒区域・浸水想定区域とは

土砂災害（特別）警戒区域とは、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づき、警戒避難体制の整備や周知とともに、新たな開発行為の制限や建築物の構造規制などを行う地域で、都道府県知事が指定した区域です。

浸水想定区域とは、「水防法」に基づき、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域と水深を表示した区域です。

図 伊勢原市急傾斜地崩壊危険区域



【参考】 急傾斜地崩壊危険区域とは

急傾斜地崩壊危険区域とは、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、がけ崩れにより相当数の居住者等に危害が生ずるおそれがある急傾斜地（傾斜度 30 度以上）と、がけ崩れが助長・誘発されないようにするために切土、盛土など一定の行為を制限する必要がある土地で、都道府県知事が指定した区域です。

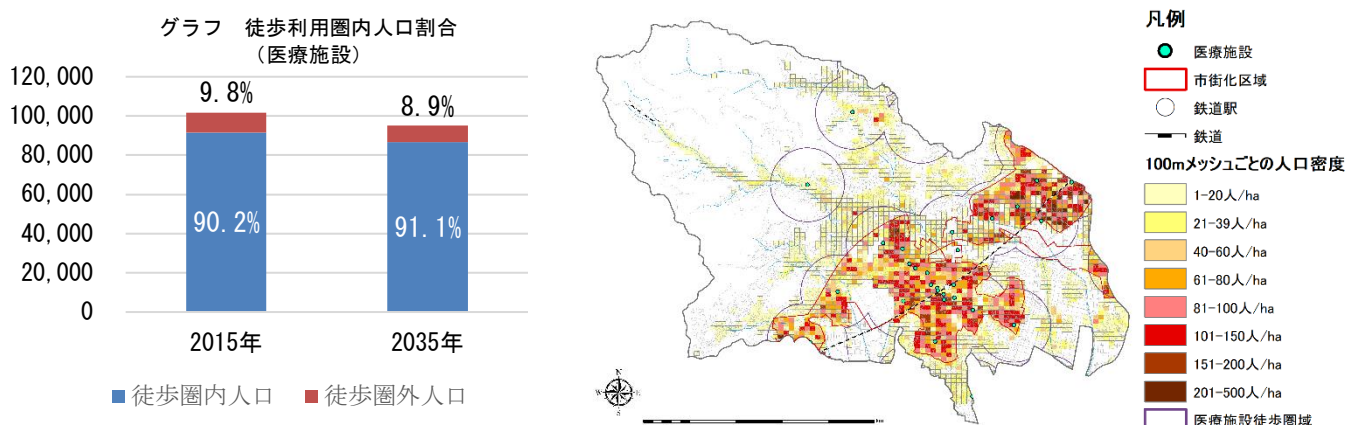
(3) 生活サービス施設の立地状況

将来(2035年)における人口の分布状況を予測し、現在の主な生活サービス施設の立地状況に重ね合わせ、それぞれの徒歩利用圏域(800m)内外人口の割合を2015年と比較します。

ア 医療施設(病院・診療所)

現在の医療施設における徒歩利用圏域は、市街化区域内を概ねカバーし、特に、伊勢原駅周辺に多く立地しています。

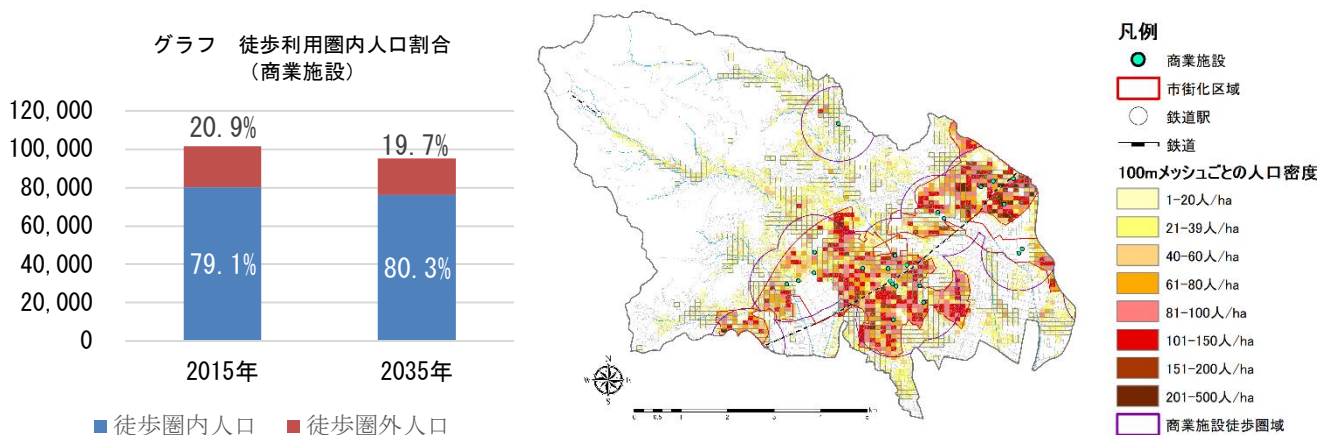
現在の徒歩利用圏内人口の割合は約90.2%となっています。現在の立地状況が維持された場合、将来人口が減少すると考えられる2035年の徒歩利用圏内人口の割合は、約91.1%となることが予測されます。



イ 商業施設(スーパー等)

現在の商業施設における徒歩利用圏域は、市街化区域内を概ねカバーしています。

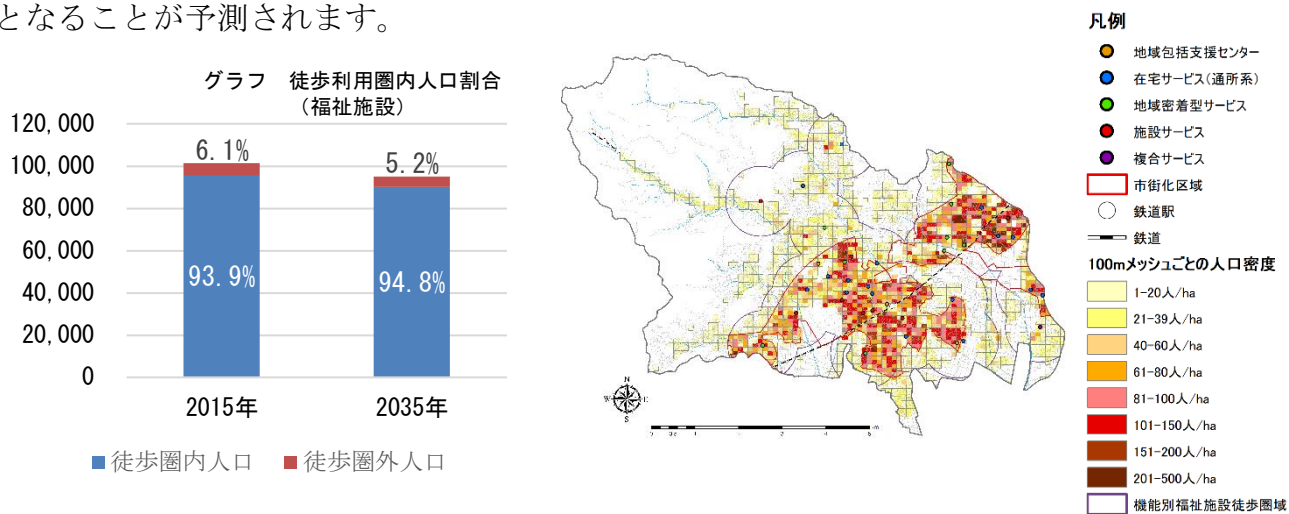
現在の徒歩利用圏内人口の割合は約79.1%となっています。現在の立地状況が維持された場合、将来人口が減少すると考えられる2035年の徒歩利用圏内人口の割合は、約80.3%となることが予測されます。



ウ 福祉機能（高齢者福祉施設）

現在の福祉施設における徒歩利用圏域は、市街化区域内を概ねカバーしています。

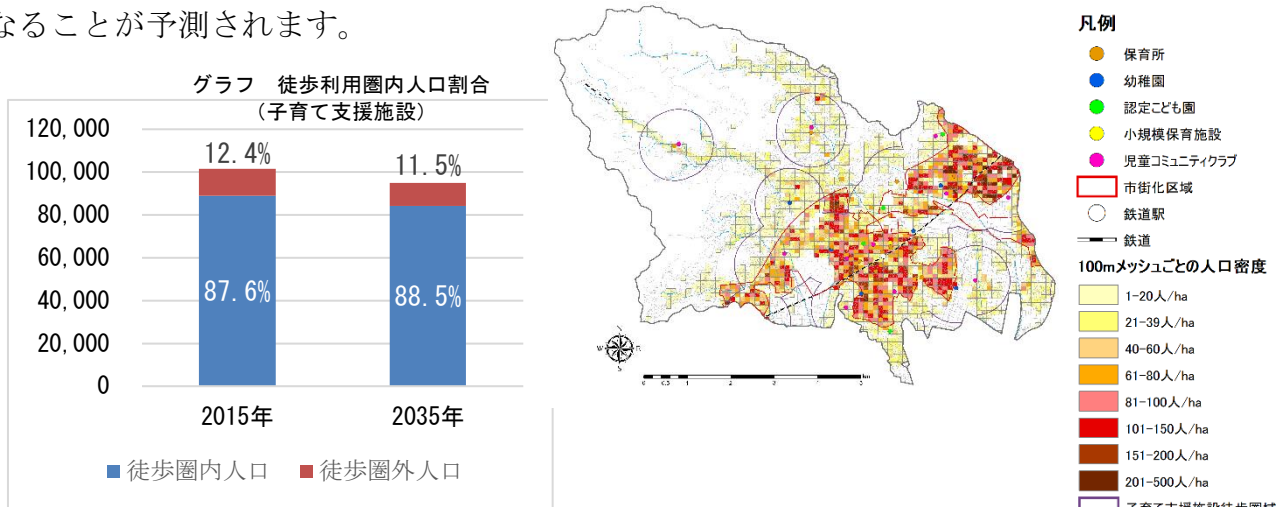
現在の徒歩利用圏内人口の割合は約 93.9%となっています。現在の立地状況が維持された場合、将来人口が減少すると考えられる 2035 年の徒歩利用圏内人口の割合は、約 94.8%となることが予測されます。



エ 子育て支援施設（認定こども園、幼稚園、保育所）

現在の子育て支援施設における徒歩利用圏域は、市街化区域内を概ねカバーしており、特に伊勢原駅周辺に立地しています。

現在の徒歩利用圏内人口の割合は約 87.6%となっています。現在の立地状況が維持された場合、将来人口が減少すると考えられる 2035 年の徒歩利用圏内人口の割合は、約 88.5%となることが予測されます。

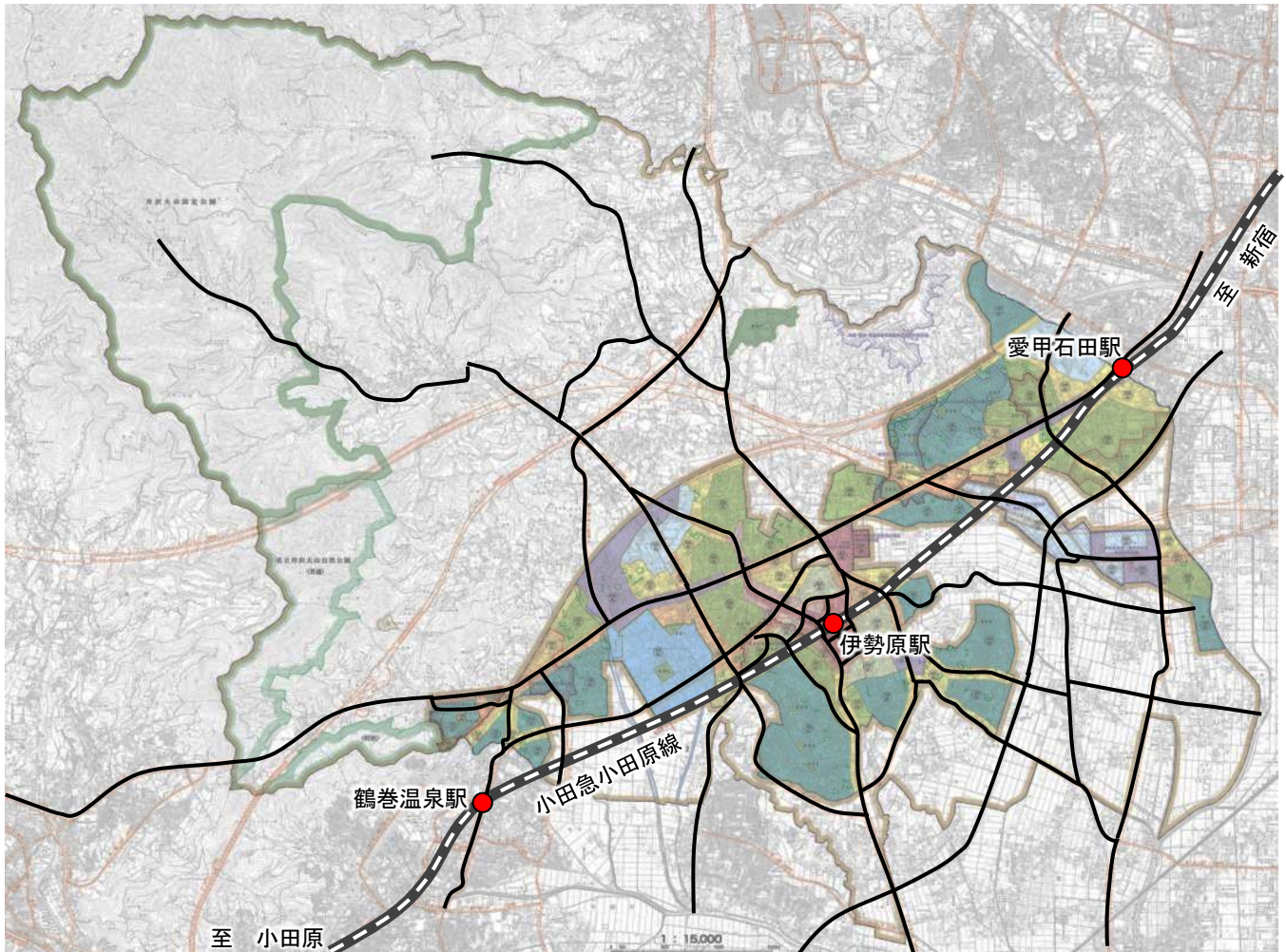


(4) 交通

ア 市内道路ネットワーク

市内における道路ネットワークは、伊勢原駅を中心に放射環状型の交通ネットワークが形成されています。

図 主要な市内道路のネットワーク（都市計画道路（未整備区間を含む）、国県道、一級市道）

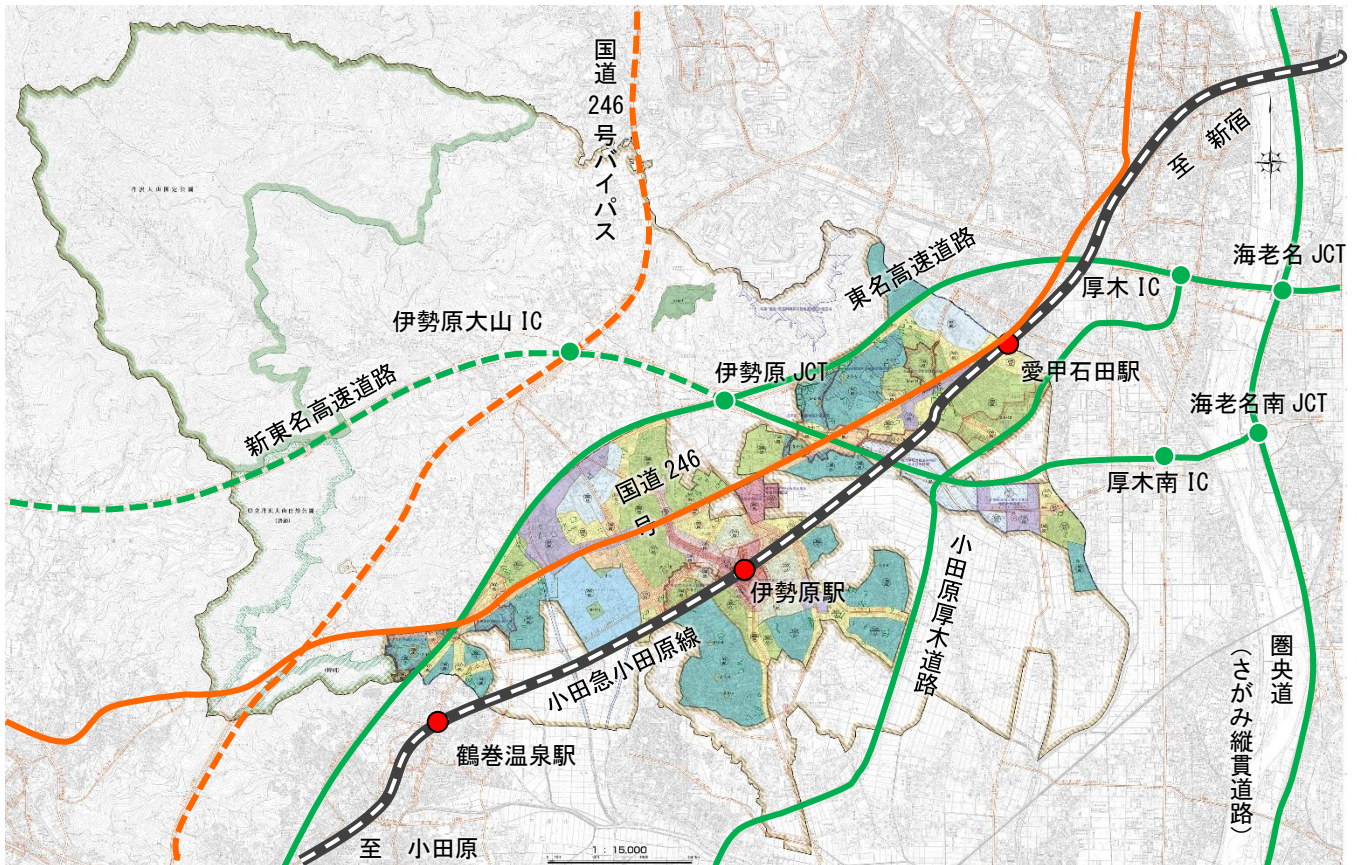


イ 広域幹線道路ネットワーク

本市における広域幹線道路ネットワークは、東西方向に東名高速道路、国道 246 号が通っており、東名高速道路で東京から約 40 分と交通の利便性が高くなっています。

また、現在整備が進められている新東名高速道路、国道 246 号バイパス（厚木秦野道路）及び伊勢原大山インターチェンジの開通（2019 年度予定）により、広域幹線道路ネットワークの利便性の飛躍的な向上が見込まれています。

図 広域道路ネットワーク



※点線は未整備を表す

ウ 鉄道

鉄道は、小田急小田原線が東西に通じ、市域の中心付近に伊勢原駅、厚木市との行政界に愛甲石田駅が位置しています。新宿駅まで約 60 分程度、小田原駅まで約 30 分程度です。平日・休日別、上り・下り別のそれぞれで 100 本を超える本数が運行されています。

また、伊勢原駅及び愛甲石田駅の利用者数は、増加傾向にあります。

表 鉄道 1 日平均利用者数（人）

	2014 年 (平成 26 年度)	2015 年 (平成 27 年度)	2016 年 (平成 28 年度)	2017 年 (平成 29 年度)	2018 年 (平成 30 年度)
伊勢原駅	51,041	51,733	51,909	52,516	52,773
愛甲石田駅	49,578	51,341	52,110	53,371	54,476

資料：統計いせはら、小田急電鉄 HP

エ バス路線

市内のバス路線の系統数は 52 路線（2018 年度）となっています。

伊勢原駅から大山・日向方面、JR 平塚駅方面に向かう南北方向、愛甲石田駅を起終点とする循環型、そして地域内の拠点や施設を繋ぐネットワークを形成しており、市街地を網羅するようなきめ細かい路線バス網となっています。

表 バス路線運行系統数・輸送状況

	2014 年 (平成 26 年度)	2015 年 (平成 27 年度)	2016 年 (平成 28 年度)	2017 年 (平成 29 年度)	2018 年 (平成 30 年度)
輸送人員（千人）	9,088	9,419	9,457	9,380	9,370
走行キロ（千 km）	3,256	3,362	3,324	3,279	3,124
系統数	48	51	52	53	52

資料：統計いせはら、神奈川中央交通（株）

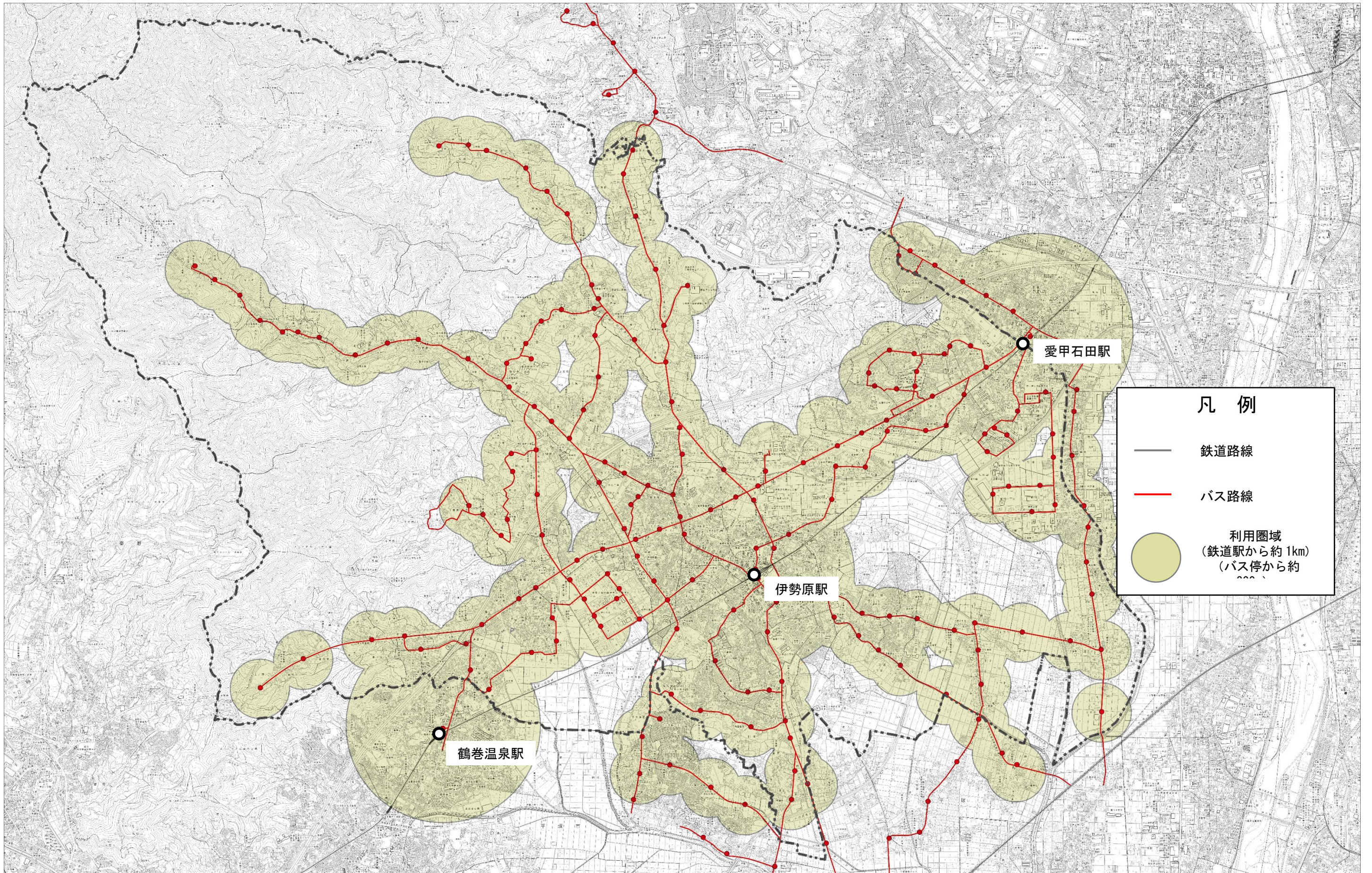
図：バス路線網 概略図



オ 公共交通の利用圏域

鉄道駅から半径約 1km、バス停から半径約 300m を利用圏域とすると、市街化区域及び市街化調整区域の集落の概ねを利用圏域として網羅しています。

図：公共交通 利用圏域図



(5) 観光

大山・日向地区は、2014年2月に神奈川県の新たな観光の核づくりに認定され、また、2016年4月には「大山詣りのストーリー」が日本遺産に認定されるなど、内外から高い評価を受けています。

また、国指定重要文化財である日向薬師・宝城坊本堂では、2018年11月に約270年ぶりの大修理が終了し、多くの来訪者が訪れています。

本市の観光客入込数は増加傾向にあり、2015年では約190万人となっています。観光客の入込数が最も多いのは「大山方面」で、95万人前後で推移しています。

表 観光客入込数の推移

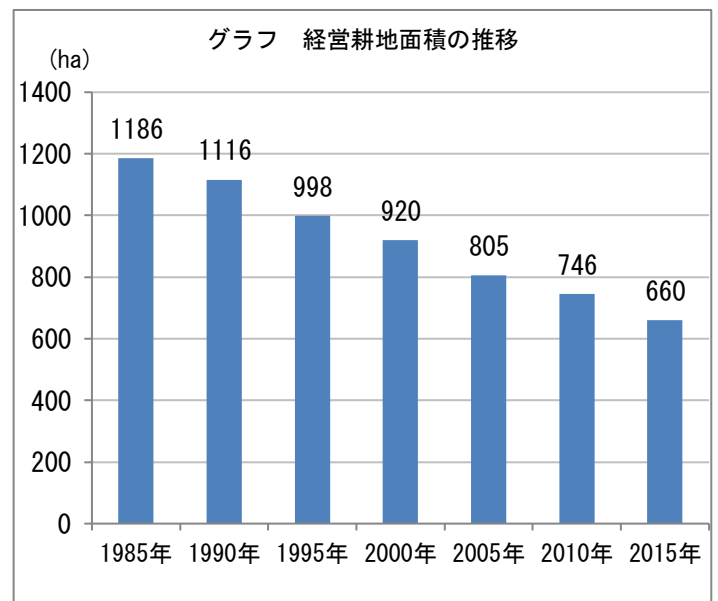
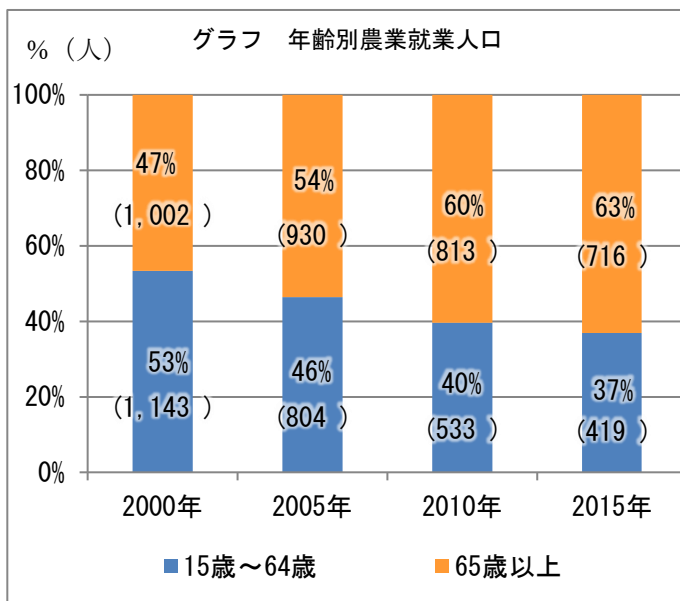
区分	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)	2016年 (平成28年)	2017年 (平成29年)
観光客総数	1,739,229	1,819,990	1,708,974	1,914,101	1,858,092	1,857,922
大山方面	902,836	952,171	960,775	942,130	957,619	966,241
延べ宿泊客数	13,770	14,632	14,744	11,773	10,397	15,644
延べ日帰り客数	889,066	937,539	946,031	930,357	947,222	950,597
日向方面	143,016	148,110	142,897	173,580	153,383	151,371
延べ宿泊客数	13,189	13,318	10,626	15,139	15,307	16,939
延べ日帰り客数	129,827	134,792	132,271	158,441	138,076	134,432
その他	423,377	719,709	605,302	798,391	747,090	740,310
延べ宿泊客数	54,400	55,564	71,494	98,121	146,418	135,040
延べ日帰り客数	638,977	664,145	533,808	700,270	600,672	605,270

(出典：伊勢原市商業振興事業プラン)

(6) 農業

年齢別農業就業人口の推移を見ると、2000年には65歳以上の割合が約47%（1,002人）でしたが、2015年は約63%（716人）と高齢化が進み、農業就業人口も減少傾向にあります。

また、販売農家の経営耕地面積についても、1985年には約1,186haありましたが、2015年には約660haと約45%減少しています。

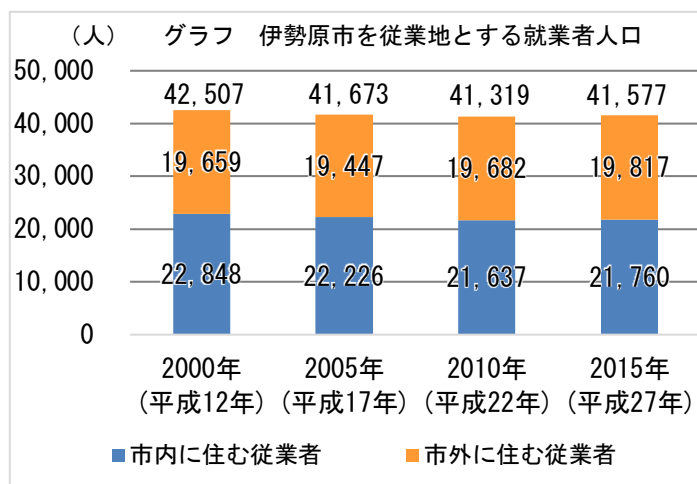


(出典：農林業センサス) (販売農家のみ)

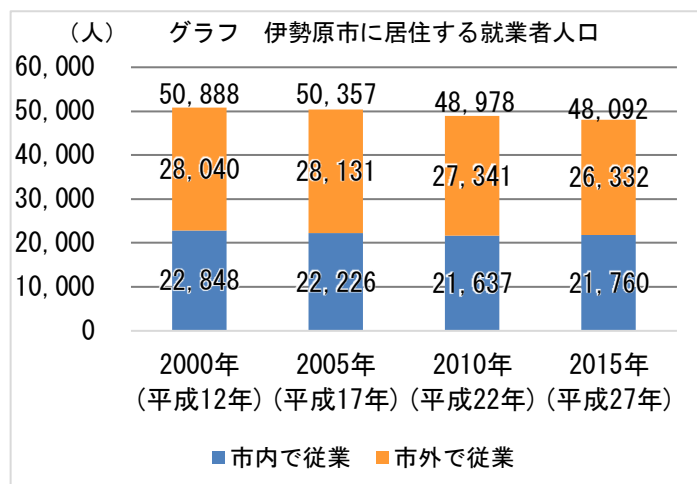
(7) 産業

伊勢原市を従業地とする就業者人口は、2000年から2015年にかけては、42,000人前後で推移しています。また、伊勢原市に居住する就業者人口は、48,092人と、15年前と比較して約2,800人減少しています。市内を従業地とし、市内に居住する従業者は、22,000人前後で推移しています。

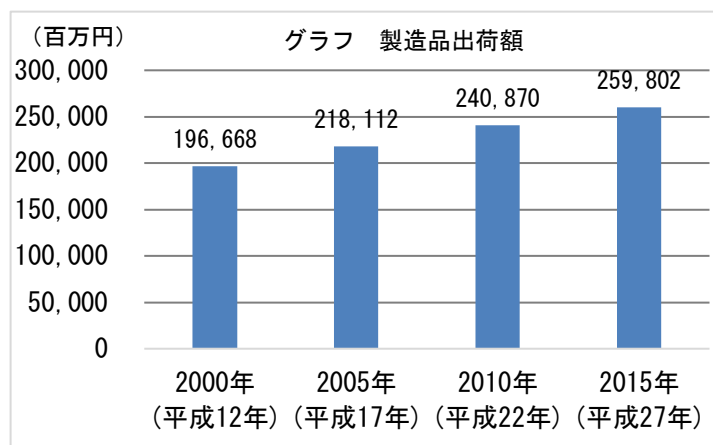
また、製造品出荷額は約2,600億円と、15年前と比較して約630億円増加しています。



(出典：国勢調査)



(出典：国勢調査)



(出典：工業統計調査)

3 本市の特性及び課題

前章や本市の特性を踏まえ、立地適正化計画における課題を整理します。

(1) 本市の特性

- ・伊勢原駅周辺には、多くの都市機能が集積されているほか、交通ターミナル機能等を有しており、都市の中心及び玄関口となっています。
- ・大山地区を中心に、2014年に県の新たな観光の核づくり認定事業、2016年には日本遺産に認定されるなど、歴史文化に培われた観光資源が内外から高い評価を受けています。
- ・大山や日向への観光需要により、駅と観光地を結ぶ公共交通ネットワークの維持に寄与しています。
- ・大山・日向等の「やま」の地域、丘陵地の農地等の「おか」の地域、都市的土地利用がされている「まち」の地域、田畑が広がる「さと」の地域と、変化に富んだ地勢であり、多様なみどりによって、良好な都市環境が形成されています。
- ・新東名高速道路や国道246号バイパス（厚木秦野道路）等の整備により都市の活力向上が期待されます。
- ・東部第二地区や伊勢原大山インターチェンジ周辺地区では、新たな産業系市街地の創出に向けた取組を推進しており、就労環境の確保を通じて、より住み続けやすい環境が形成されていきます。



大山・阿夫利神社下社



「さと」の地域から大山を望む



伊勢原駅周辺



伊勢原大山インターチェンジ周辺
産業系まちづくりのイメージ図

(2) 本市の課題

ア 居住地形成の課題

《市全域・市街地居住》

- ・ 鉄道駅を中心に半径約 2km 圏域にコンパクトな市街地が形成されています。
- ・ 本市の人口は今後 20 年間で約 6,500 人減少すると推計されていますが、現在の人口は微増傾向にあります。
- ・ また、人口構成を見ると、高齢化が進展していくことが推計されています。
- ・ 昭和 40 年代に造成された住宅団地について高齢化率が高い状況が見られますが、一部では若い世代への住み替えも見られます。
- ・ 鉄道駅の周辺では、都市型居住のニーズが増えており、比較的若い世代が居住しています。
- ・ DID 地区は概ね 990ha 台で推移し、約 80 人/ha と高密度を維持しています。
- ・ 主な生活サービス施設における徒歩利用圏域 (800m)内外人口の割合は 8~9 割と高く、コンパクトで機能的な都市であるといえます。

《集落居住》

- ・ 市街化調整区域の集落地には人口の約 2 割が居住しており、旧町村からの持続的なコミュニティが形成されています。今後は、人口が減少し、高齢化率がより高くなると予測されています。

《交通》

- ・ 市街地を網羅するようなきめ細かい公共交通ネットワークが形成されています。

《安全・安心》

- ・ 山地部から平野部まで変化に富んだ地勢がまちの魅力を高めています。土砂災害警戒区域や浸水想定区域があります。

課題

- ・ コンパクトで機能的な都市を将来に渡って維持していく必要があります。
- ・ 持続的な都市経営及びコミュニティ形成のため、子育て世代の定住を促進する必要があります。
- ・ 日常生活サービス施設の立地環境を維持していくため、市街化区域とともに市街化調整区域の集落についても人口密度を保っていく必要があります。
- ・ 今後の高齢化の進展に備え、生活交通を過度に自家用車に依存しなくて済むように、現状の公共交通ネットワークを維持していく必要があります。
- ・ 自然災害による人的被害を最小限に抑え安全・安心に暮らせる生活環境とする必要があります。

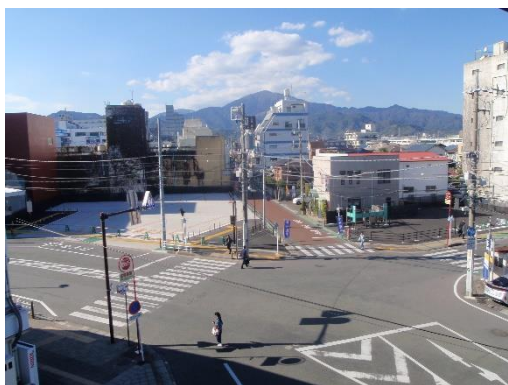
イ 拠点形成の課題

《都市機能・施設等》

- ・伊勢原駅を中心に、商業・業務施設とともに、市庁舎、市民文化会館、図書館等の行政機能が立地するなど、拠点性の高い都市機能が集積しています。
- ・第2次、3次救急医療機関が立地するなど、医療環境が充実しています。
- ・市内の公共施設は人口が急増した昭和40～50年代に集中的に整備されたものが多く、築後30年以上経過している建物が約65%以上を占めています。
- ・伊勢原駅北口周辺において交通環境の改善を図るとともに、地元との協働や民間活力の導入等による、中心市街地としてふさわしい秩序ある土地利用に向けた取組を進めています。
- ・愛甲石田駅の乗降客数は、企業や学校等の通勤通学により、伊勢原駅と同じく増加傾向にあります。

課題

- ・伊勢原駅を中心とした都市機能の集積を生かしながら、伊勢原駅周辺市街地の魅力や利便性を向上し、まちを活性化していく必要があります。
- ・民間施設を含め、既存ストックを活用した都市機能の更新が必要です。
- ・伊勢原駅北口における交通結節機能を強化していく必要があります。
- ・愛甲石田駅の利用特性を踏まえた都市機能誘導及び交通環境の改善に向けた検討が必要です。



伊勢原駅北口



伊勢原市役所周辺



高次医療機関



愛甲石田駅南口

4 立地適正化計画における目指す都市の姿と基本方針

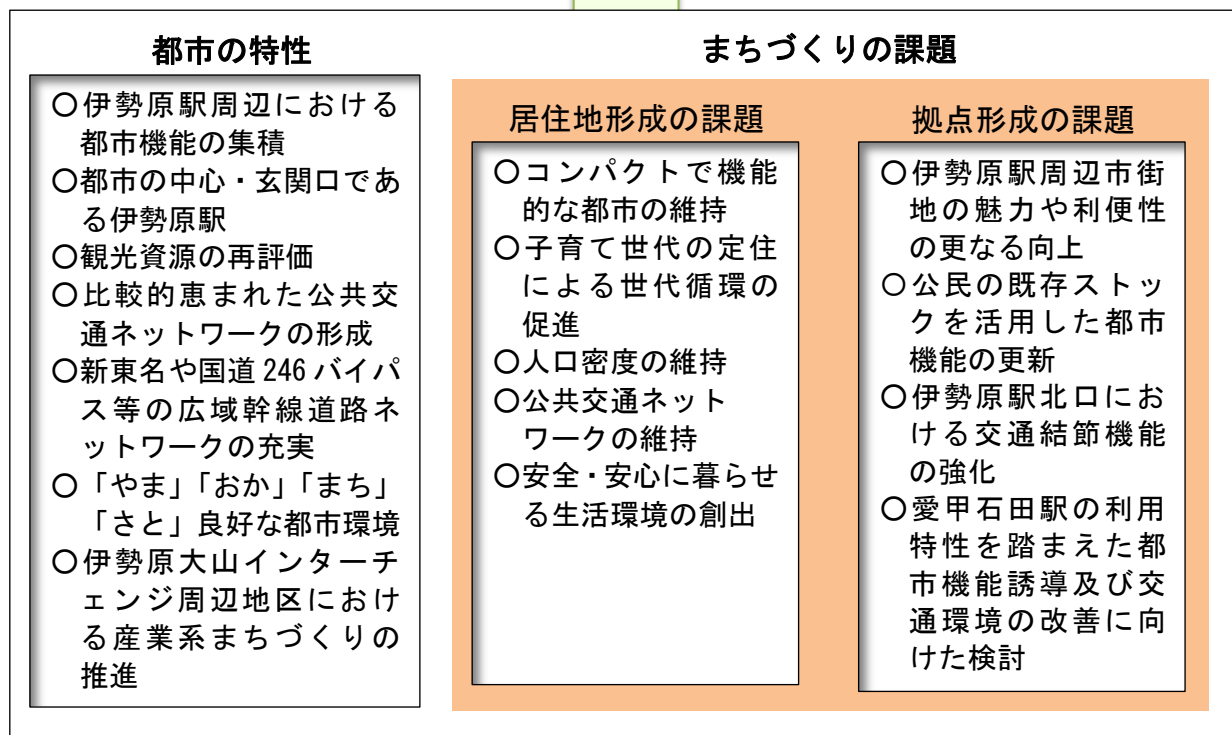
(1) 立地適正化計画の方針

立地適正化計画は、都市マスタープランの高度化版であることを踏まえ、伊勢原市都市マスタープランにおける目指す都市の姿である『集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）』『様々な都市活動の場所として選択される都市』を基本的な考え方とし、計画を策定します。

(2) 立地適正化計画における目指す都市の姿

本市の都市の現状、特性及びまちづくりの課題を踏まえ、子どもや若者、高齢者などの多世代とともに、観光を目的とした来訪者などによる多様な交流が、コンパクトで機能的な都市の中で行われることで、地域のコミュニティ維持や都市の活力を生み出す『多様な交流に支えられる コンパクトで持続可能な都市』の形成を目指します。

都市マスタープランにおける目指す都市の姿<基本的な考え方>
集約型都市〔コンパクトシティ・プラス・ネットワーク〕
様々な都市活動の場所として選択される都市



立地適正化計画における目指す都市の姿

多様な交流に支えられる コンパクトで持続可能な都市

(3) 基本方針

本計画における目指す都市の姿『多様な交流に支えられる コンパクトで持続可能な都市』の形成に向けて、3つの基本方針を整理します。

目指す
都市の姿

基本方針

多様な交流に支えられる
コンパクトで持続可能な都市

【基本方針 1】 居住環境の向上による 住み続けたくなるまちづくり

- ・生活サービス施設がバランス良く立地し、公共交通ネットワークに恵まれた居住環境の維持充実を目指します。
- ・まとまりのある市街地形成を生かし、人口密度を維持するとともに、居住環境の質を高めていくことを目指します。
- ・コミュニティ形成や都市の活力維持に資する子育て世代に選ばれ、住み続けたくなるまちづくりを目指します。

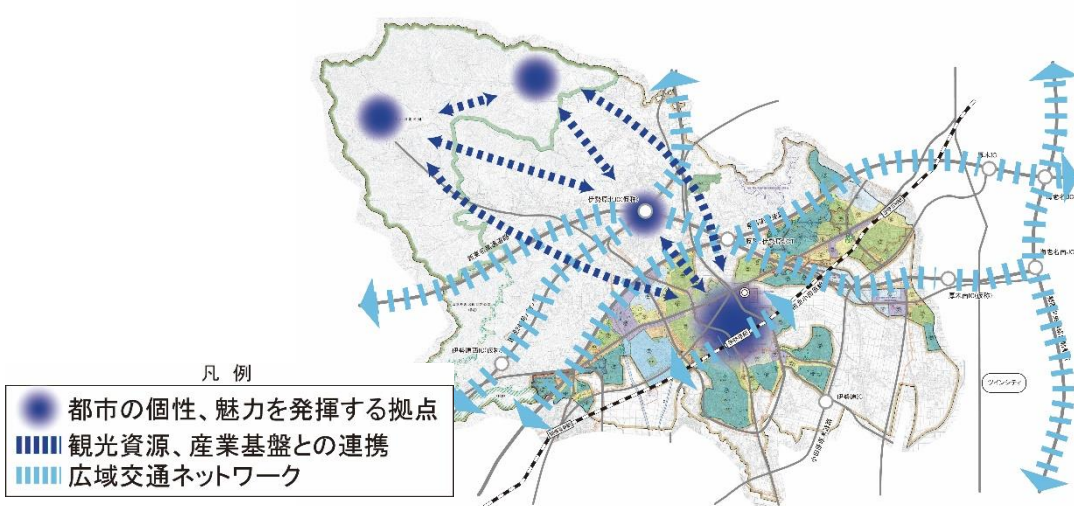
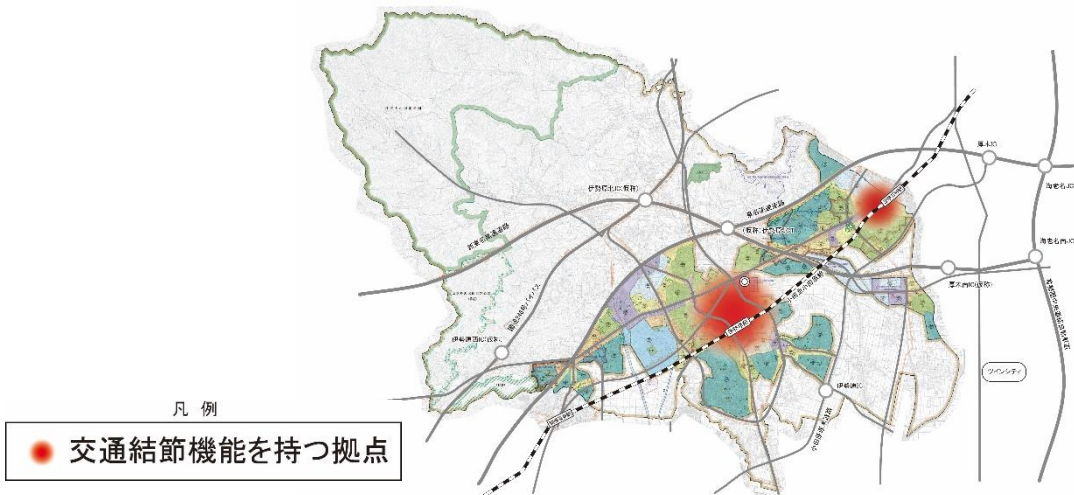
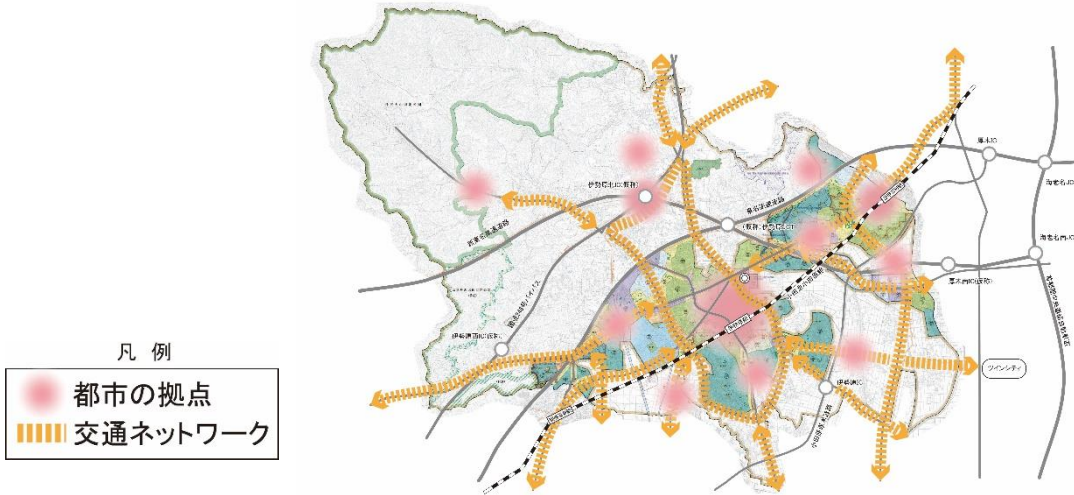
【基本方針 2】 交通結節点に都市機能が集約された 便利なまちづくり

- ・交通結節機能を有する鉄道駅を中心に、必要な都市機能を緩やかに誘導することで、拠点性の向上を目指します。
- ・都市機能の誘導に当たっては、既存ストックや民間活力を最大限活用し、効果的効率的な都市機能配置を目指します。

【基本方針 3】 都市の個性・魅力を生かした 活力あるまちづくり

- ・観光資源の再評価や広域幹線道路ネットワークの整備効果を生かした産業・交流機能の強化により、本市のポテンシャルを最大限に発揮し、活力ある都市経営を目指します。

■基本方針の展開イメージ



5 都市機能誘導区域・誘導施設

(1) 都市機能誘導区域設定の考え方

伊勢原市都市マスタープランでは、伊勢原駅周辺地区および行政センター地区を「都市機能の集積を図る中心拠点」と、愛甲石田駅周辺地区を「副次的な都市機能を配置する地域拠点」と位置づけていることから、市内2つの鉄道駅を核とした『伊勢原駅周辺』『愛甲石田駅周辺』を都市機能誘導区域に設定します。

また、都市機能誘導区域の具体的な区域については、次の考え方により設定します。

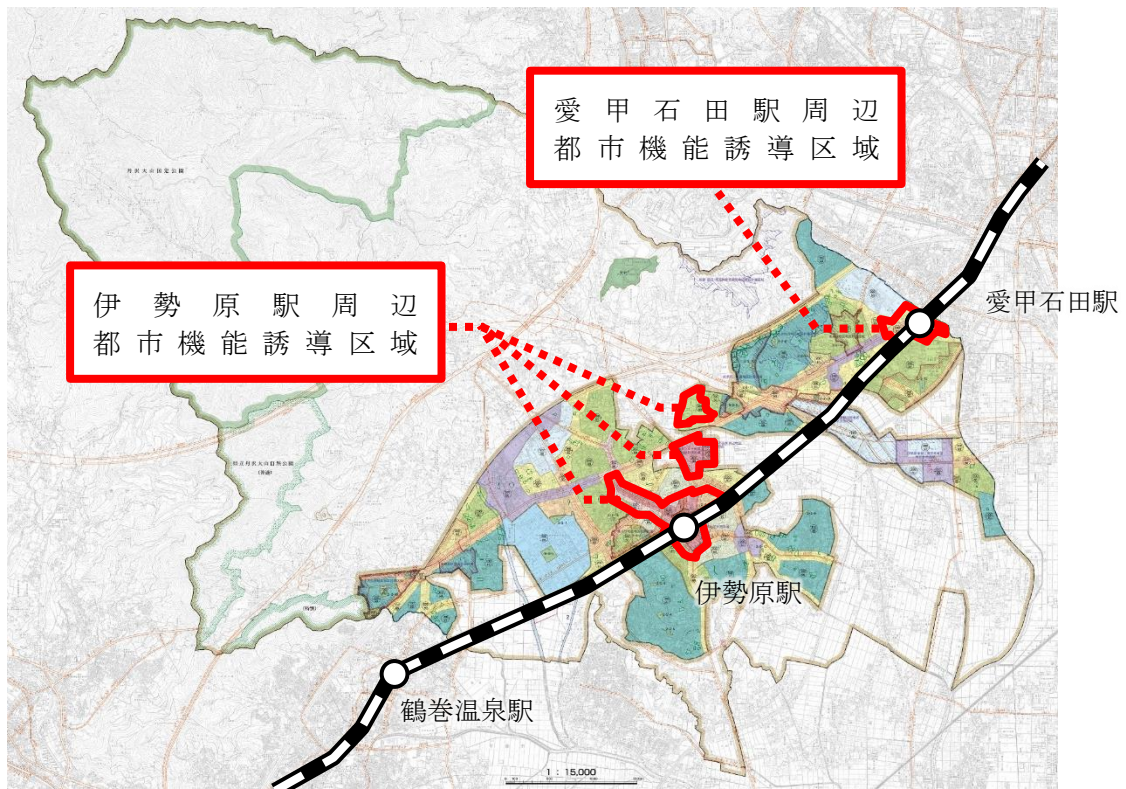
主な視点	設定の基本的な考え方
持続可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能が一定程度集積している区域であること ・必要な都市機能の誘導を図ることができる区域であること
区域内回遊性	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から、徒歩や自転車等で容易に移動できる区域であること（約1km以内）

なお、都市機能誘導区域外においても、公共交通ネットワークの維持充実や関連する計画や施策の展開により、人口密度の維持や生活サービス施設の維持・充実を図ります。

(2) 都市機能誘導区域

以上の考えを踏まえ、都市機能誘導区域を次のとおり設定します。

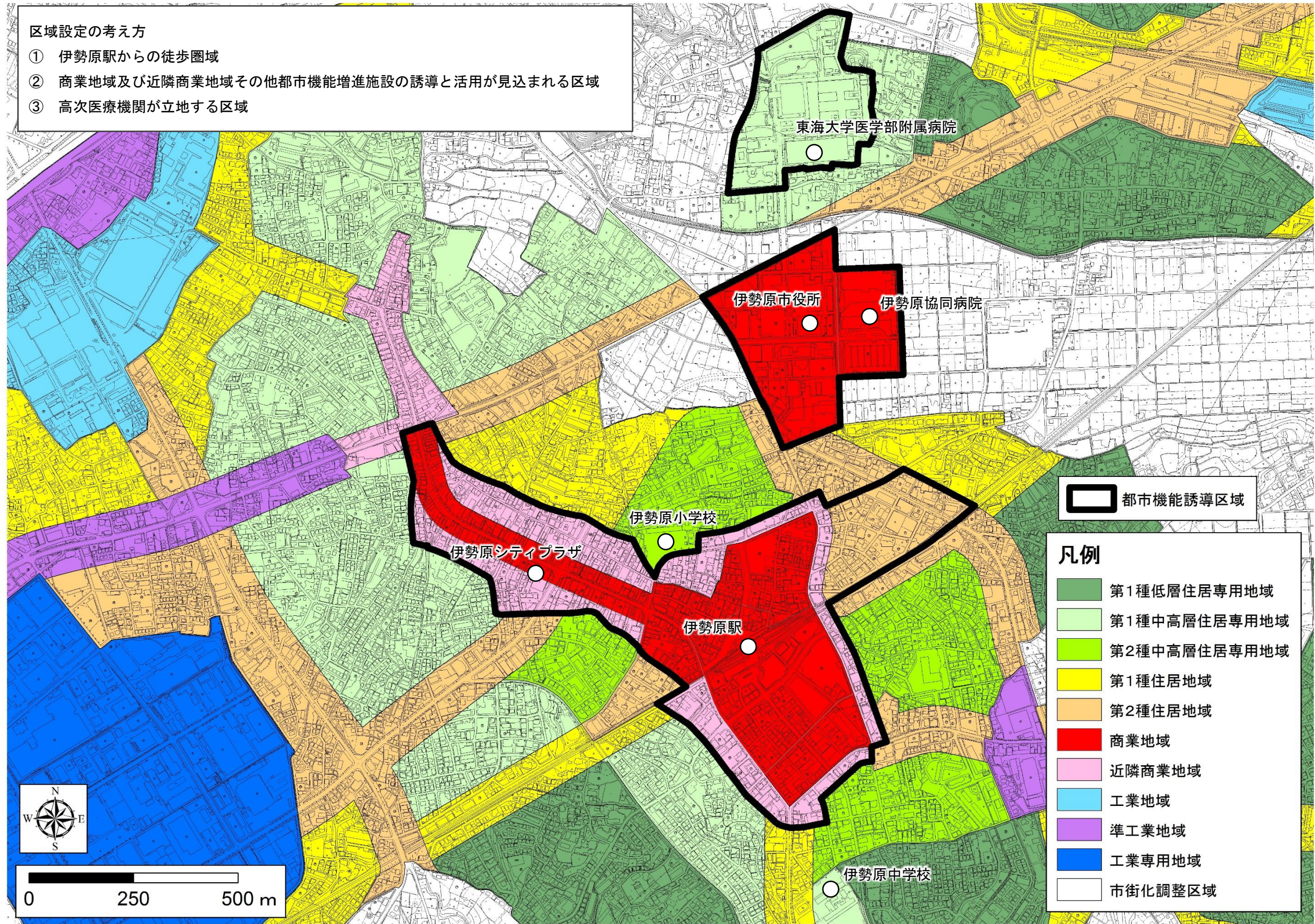
図 伊勢原市域における都市機能誘導区域



■伊勢原駅周辺都市機能誘導区域

区域設定の考え方

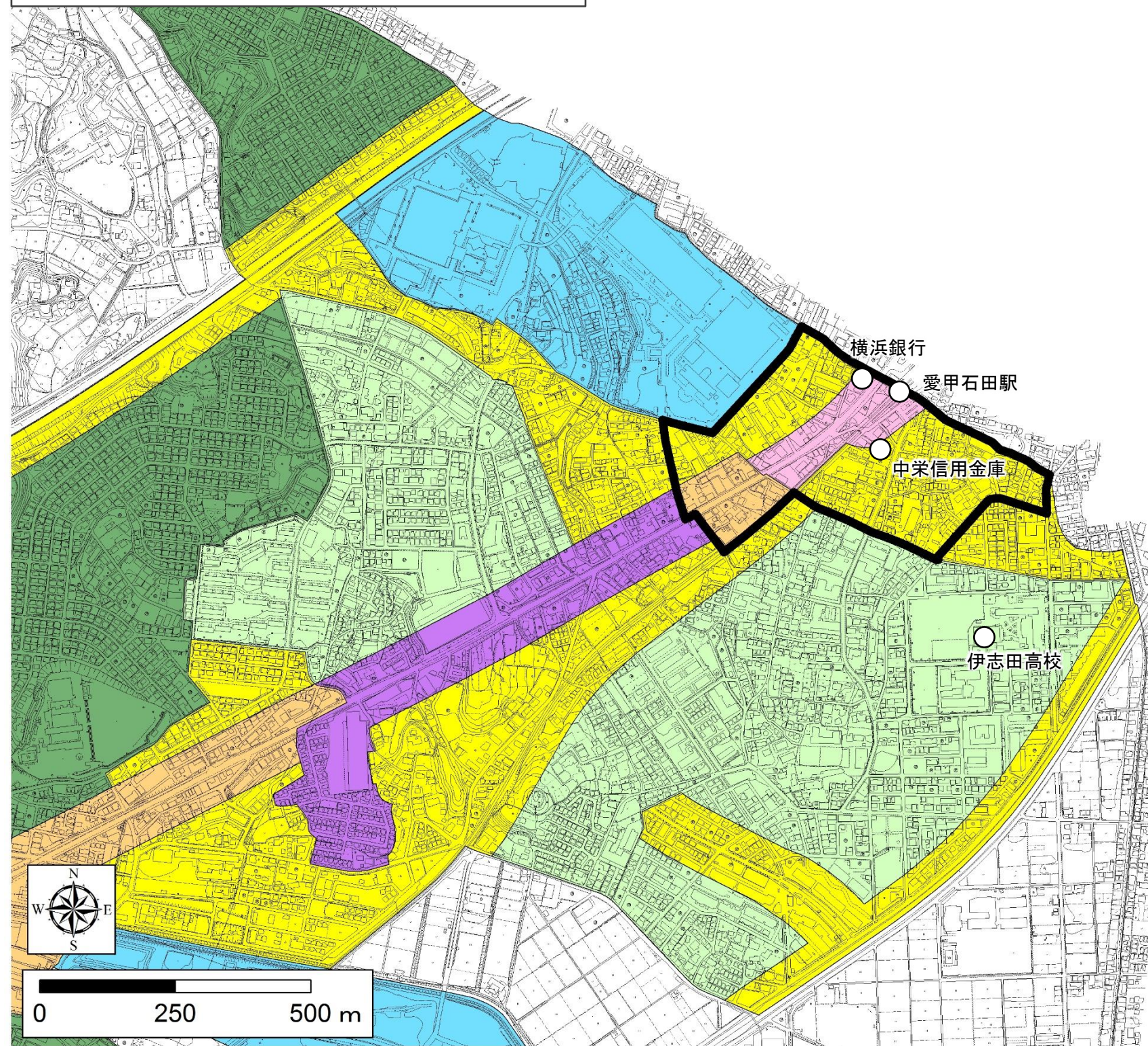
- ① 伊勢原駅からの徒歩圏域
- ② 商業地域及び近隣商業地域その他都市機能増進施設の誘導と活用が見込まれる区域
- ③ 高次医療機関が立地する区域




■愛甲石田駅周辺都市機能誘導区域










区域設定の考え方

- ① 愛甲石田駅からの徒歩圏域
- ② 近隣商業地域や国道 246 号等の沿道を活用できる区域
- ③ 地域によるまちづくりが検討されている区域



 都市機能誘導区域

凡例

-  第1種低層住居専用地域
-  第1種中高層住居専用地域
-  第2種中高層住居専用地域
-  第1種住居地域
-  第2種住居地域
-  商業地域
-  近隣商業地域
-  工業地域
-  準工業地域
-  工業専用地域
-  市街化調整区域

(3) 誘導施設設定の考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域に立地を誘導すべき機能と、広く市街地に立地することが望ましい機能を整理し、都市機能誘導区域ごとの位置づけや役割、都市の成り立ちや各行政分野における考え方等を踏まえ、誘導施設を設定します。

ア 都市機能誘導区域に立地を誘導すべき機能や施設

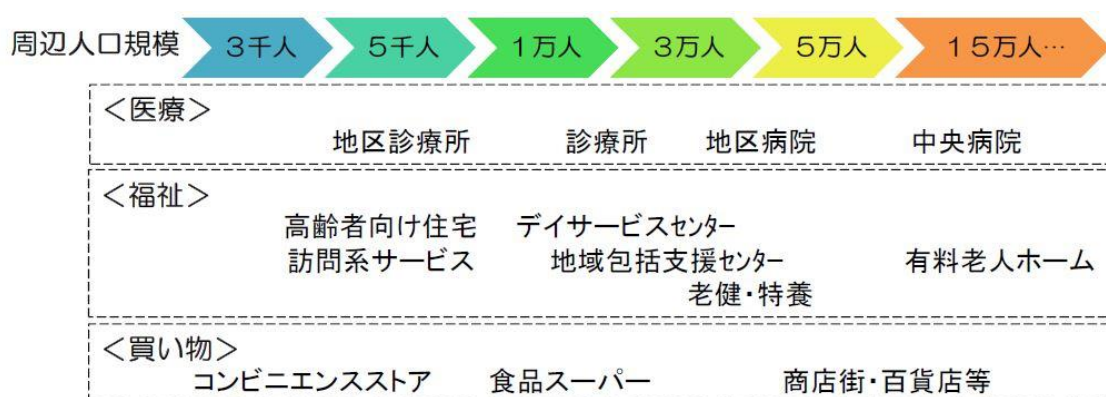
⇒行政機能、大規模病院、銀行、教育・文化・交流機能等

イ 広く市街地に立地することが望ましい機能や施設

⇒小学校、保育所、地域コミュニティ施設、高齢者福祉施設、診療所等

【参考】

医療、福祉、商業等の都市機能が立地、維持されるためには、施設の種類に応じて以下のような圏域人口が必要とされている



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

ウ 都市機能誘導区域ごとに誘導すべき機能

(ア) 伊勢原駅周辺

周辺地域の特性

- 高い人口密度
- 都市型居住のニーズが増えており、駅周辺では、比較的若い世代が居住
- 再評価される大山地区への観光の玄関口
- 観光地や JR 平塚駅方面を始めとする広域的な交通結節点
- 高次医療機関の立地
- 駅北口周辺地区整備事業による交通環境の改善や魅力向上に向けた取組
- 商業、行政機能、医療、文化交流機能等が集積する本市の中心拠点

拠点づくりの方向性

市の玄関口、都市活動の中心地として
賑わい・魅力・活力あふれる拠点づくり

誘導すべき機能

- 都市活動の中心地として市全域からの利用を考慮した商業・業務機能の維持充実を図ります。
- 観光ニーズの高まりを生かした賑わいの創出による交流機能の向上を図ります。
- 市全域からの利用を考慮した、効率的な行政サービスの提供に資する公共機能等の維持・充実と計画的更新を図ります。
- 市民の文化交流のための機能の維持・充実と計画的更新を図ります。
- 高次医療機関の立地による、医療機能の維持充実を図ります。



(イ) 愛甲石田駅周辺

周辺地域の特性

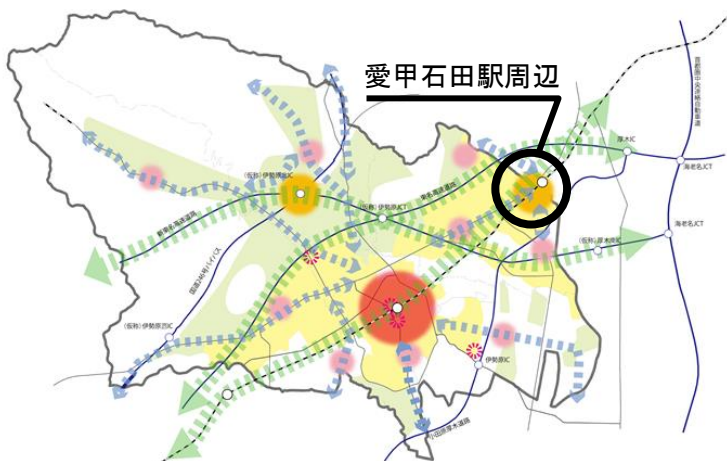
- 高い人口密度
- 周辺市街地に立地する企業の従業員数や高校等に在学する生徒数の増加による駅利用者の増加
- 住宅地周辺に立地する企業や学校等との交通結節点
- 周辺住民の生活を支える地域拠点

拠点づくりの方向性

副次的な都市機能を有する地域拠点として
周辺住民の日常生活を支える拠点づくり

誘導すべき機能

- 副次的な都市機能を配置する地域拠点として、商業・業務機能の維持・誘導を図ります。なお、周辺住民の日常生活圏域において、必要な生活サービス機能の維持充実を図ります。
- 交通環境の改善に向けた検討を図ります。



(4) 誘導施設

以上の考えを踏まえ、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を設定します。

◎＝都市機能誘導区域内への誘導または維持充実を図る施設（誘導施設）

機能	施設	都市機能誘導区域		定義
		伊勢原駅周辺	愛甲石田駅周辺	
医療	特定機能病院	◎	-	医療法第4条の2に規定される特定機能病院
	病院	◎	-	医療法第1条の5に規定される病院
行政	市役所	◎	-	地方自治法第4条第1項に規定される事務所
文化・交流	文化交流施設	◎	-	伊勢原市民文化会館条例第3条に規定されるに規定される伊勢原市民文化会館
	市民交流施設	◎	-	住民相互の交流を目的とし、都市活動やコミュニティ活動を支援する施設
	観光交流施設	◎	-	観光客への観光案内や多様な交流（地域資源の紹介、販売、体験等）を目的とした施設
教育	大学	◎	-	学校教育法第1条に規定される大学
	図書館	◎	-	図書館法第2条1項に規定される図書館
	社会教育施設	◎	-	伊勢原市子ども科学館条例第2条に規定される伊勢原市子ども科学館若しくはそれに類する機能を有する施設
商業・業務	大規模小売店舗 (1,000㎡を超えるもの)	◎	◎	大規模小売店舗立地法第2条第1項に規定する店舗面積1,000㎡を超える商業施設の内、生鮮食品を取り扱うもの
	就労支援拠点施設	◎	-	伊勢原市ふるさとハローワーク設置要綱第2条に規定される伊勢原市ふるさとハローワーク
	窓口機能を持つ銀行	◎	◎	銀行法第2条に規定される銀行の内、窓口機能を有する施設
その他	自転車等駐車場	◎	◎	自転車等を駐車する単独の施設のうち、一般公共の用に供されるもの

なお、まちの成り立ちや他分野の考え方等を踏まえ、広く生活圏域に立地すること等が望ましい次の施設については、誘導施設として設定しません。

- ① 小学校、中学校
通学時の移動距離や安全性及び災害時の拠点であることを踏まえ、学区単位での設置が望ましい。
- ② 公民館、集会所、コミュニティセンター
地域コミュニティの活性化の観点や利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。
- ③ 地域包括支援センター
住み慣れた地域で高齢者が自立した生活を営めるよう、医療、介護、予防、住まい、生活支援サービスが切れ目なく提供される「地域包括支援ケアシステム」の観点から、高齢者の利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。
- ④ 老人デイサービスセンター等福祉施設
本市地域福祉計画の基本理念では、住み慣れた地域で、「誰もが互いに尊重し合い、共に支え合いながら自分らしく生き生きと自立した生活が送れる地域社会の実現」を目指しており、高齢者の利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。
- ⑤ 診療所
診療所については、利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。
- ⑥ 認定こども園、幼稚園、保育所、小規模保育施設、児童館、子育て支援センター等の子育て支援施設
子育て支援施設については、利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。
- ⑦ 食品スーパー（店舗面積1,000㎡以内）
食品スーパーについては、利便性を踏まえ、住まいから身近な範囲で利用できることが望ましい。（なお、都市の拠点に立地することで賑わい・活力を生み出すこと等が期待できるため、その規模に応じて誘導施設の位置づけを行う。）
- ⑧ 郵便局
地区自治会を基本として各地域に立地しており、今後ともその立地を維持することが望ましい。

6 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域設定の考え方

居住誘導区域において人口の維持・誘導を図っていくためには、身近な生活圏域に生活サービス施設が立地していること、また、公共交通により都市の中心拠点に容易にアクセスすることができ、その都市機能を利用できるなど、居住に係る効率的なサービスの提供が図られることが大切です。また、安全で安心な居住環境を確保することが必要となります。

こうした考えから、本市では次の視点などにより居住誘導区域の設定区域を検討します。

視点① 居住利便性

市街化区域における、商業、医療、子育てなどの生活サービス施設の立地と各施設の利用圏域を検証します。

視点② 公共交通の利便性

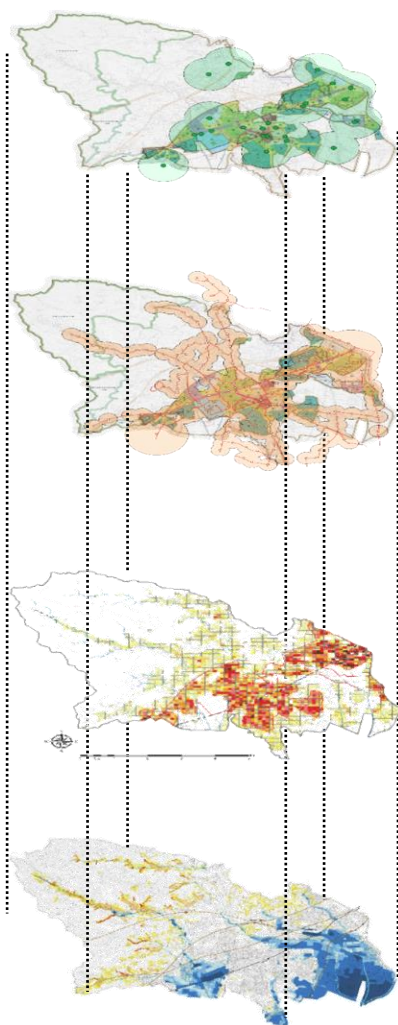
公共交通ネットワークの形成の状況から、公共交通の利便性が高い鉄道駅やバス停からの徒歩圏域を検証します。

視点③ 人口の集積

現在の人口の集積状況をもとに、将来（2035年）の人口密度を推計し、市街化区域において一定の人口集積が維持される区域を検証します。

視点④ 安全・安心

安全で安心な居住環境へ居住の誘導を図るため、災害リスク等を考慮すべき区域を検証します。



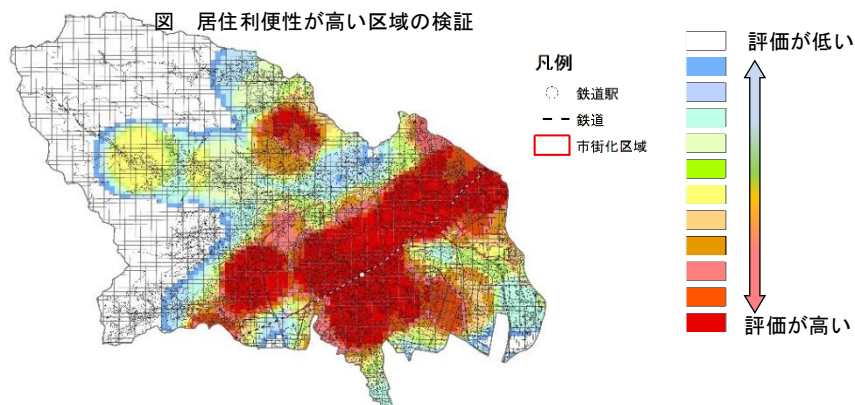
(2) 居住誘導区域設定に当たっての評価検証

ア 居住利便性が高い区域の検証

各種生活サービス施設の徒歩圏域を 800m と設定し、その立地状況から居住利便性を検証しました。

検証に当たっては、複数の生活サービス施設の徒歩圏域にある地域をより高く評価しました。

その結果、市街化区域のほぼ全域について、居住利便性の評価が高い地域となりました。



イ 交通利便性が高い区域の検証

公共交通（鉄道及びバス路線）の利用圏域から、交通利便性を検証しました。

検証に当たっては、鉄道駅から半径 1km の範囲内にある地域、また、路線バスのバス停から、半径 300m の範囲内にある地域を交通利便性の高い地域としました。

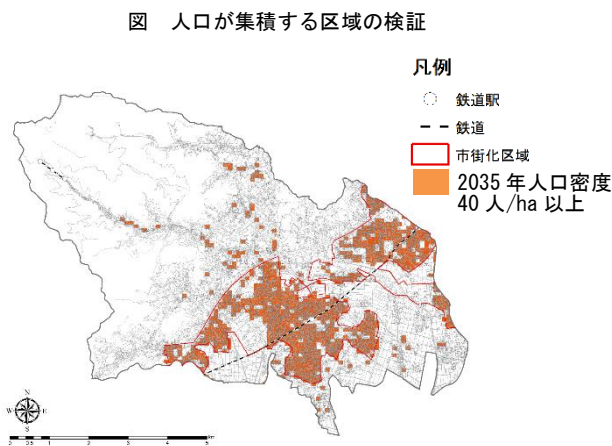
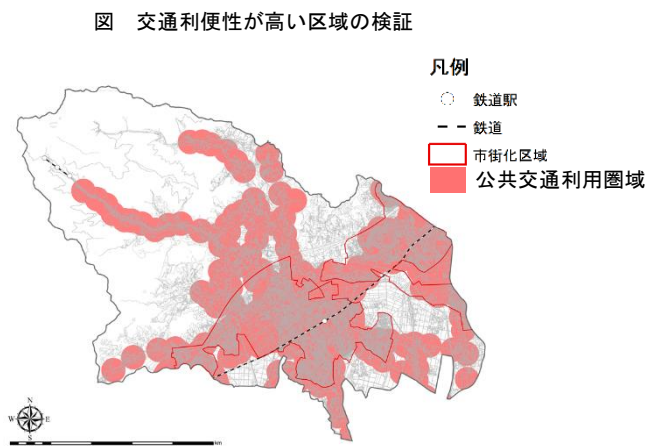
その結果、市街化区域のほぼ全域について、交通利便性の評価の高い地域となりました。

ウ 人口が集積する区域の検証

将来において、高い人口密度が維持されることが想定される区域を検証しました。

検証に当たっては、2035 年時点において、人口密度が 40 人/ha 以上となる区域を人口の集積する区域としました。

その結果、住宅等の建築などが可能な市街化区域のほぼ全域が人口の集積する区域となりました。



エ 災害リスク等の考慮

次に示す区域の災害リスク等について、考慮しました。

- (ア) 市街化区域内の浸水想定区域
- (イ) 市街化区域内の土砂災害（特別）警戒区域
- (ウ) 急傾斜地崩壊危険区域
- (エ) 住宅等の用途に供する建築物の建築が制限されている区域

また、浸水想定区域や土砂災害警戒区域については、地域特性に応じた訓練等の実施などにより、住民が迅速に避難できる体制整備を図っている点を考慮します。

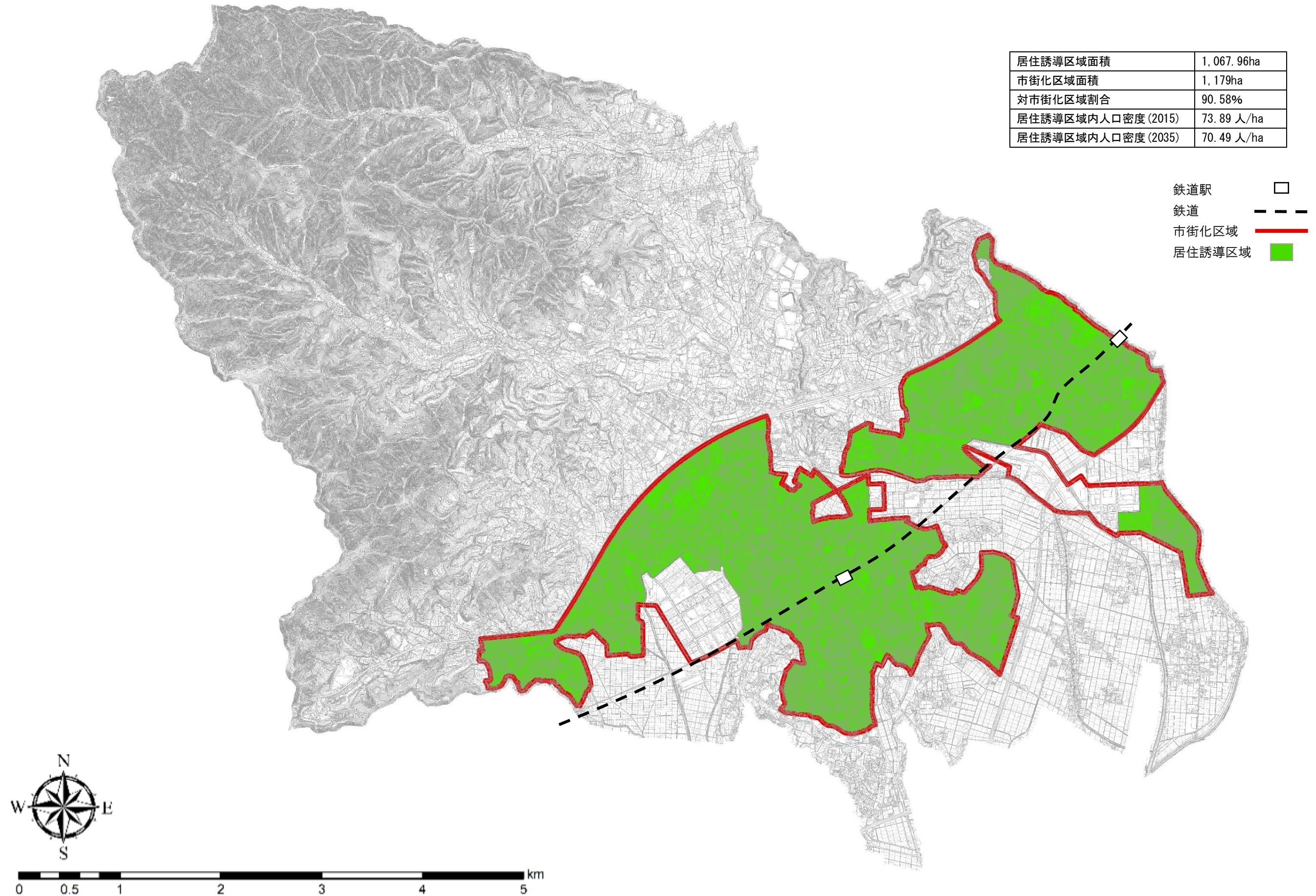
【参考】都市計画運用指針より抜粋

- 原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域
 - ・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域など
- それぞれの区域の災害リスク、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切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
 - ・土砂災害警戒区域、浸水想定区域など

(3) 居住誘導区域

以上の評価等を踏まえ、居住誘導区域を次の通り設定します。

ただし、都市計画運用指針により、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきとされている土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域などが今後指定された場合、居住誘導区域から除外します。



7 誘導施策

(1) 誘導施策設定の考え方

誘導施策は、立地適正化計画の3つの基本方針である「居住環境の向上により住み続けたいまちづくり」「交通結節点に都市機能が集約された便利なまちづくり」「都市の個性・魅力を生かした活力あるまちづくり」を柱に誘導施策の方向性を整理し、設定します。

また、総合計画や伊勢原市都市マスタープラン、公共施設等総合管理計画などの上位計画・関連計画のほか、各行政分野における個別計画との整合を図ります。

誘導施策は、国の施策や各種支援措置等を踏まえ、効果的に展開するものとします。

(2) 誘導施策

ア 【基本方針1】居住環境の向上による住み続けたくなるまちづくり

(ア) 誘導施策の方向性

- ・本市は、3つの鉄道駅を中心に、まとまりのある市街地が形成されています。また、市街化区域では、商業や医療などの生活サービス施設が徒歩利用圏域内に立地しています。
- ・公共交通の利用圏域は、市街化区域内や市街化調整区域の集落を概ねカバーしています。
- ・これからの人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化を見据えると、今後こうした状況を維持・充実していくことができる密度の高い市街地としていくことが重要となります。
- ・こうしたことから、「居住環境の向上による住み続けたくなるまちづくり」を目指し、市街地における快適な移動環境の形成とともに、道路や下水道など、都市インフラの効率的な整備を進めます。
- ・多様な世代が楽しめる公園整備や里地里山環境を生かした地域づくり、個性と魅力ある良好な景観の形成や地域コミュニティの活性化などにより、居住環境の質を高める取り組みを進めていきます。
- ・また、コンパクトシティの形成と子育て支援策を一体的に進めることにより、良好な子育て環境づくりに努めます。

(イ) 誘導施策

①安全安心で円滑に移動できるまちづくり

- ・高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安全に安心して利用できる交通環境を整え将来の都市づくりに対応した快適で円滑な公共交通ネットワークを形成します。
- ・都市計画道路田中笠窪線など、市街地間の移動や公共交通ネットワークを支える都市計画道路の整備を進めます。
- ・市街地における快適かつ安全な移動を確保するための公共施設の整備、また、高齢者等の利用に配慮した建築物等の整備を進めます。
- ・快適な歩行空間の確保により、歩行者の利便性や安全性の向上を図ります。

②居住環境の質の向上

- ・植栽や緑化施設の整備、地域特性に合わせた舗装整備、また、意匠や色彩など誘導による良好な景観形成を通じて、潤いのある都市環境の形成を推進します。
- ・市民自らが地域の課題解決に取り組めるよう、市民活動拠点の機能拡充を図るほか、都市活動やコミュニティ活動を支援し、市民協働のまちづくりを推進します。
- ・多様な主体との連携を図りながら、住宅団地の居住機能の再生などに向けた取組について検討します。

- ・道路や公共下水道等のインフラについて、施設の老朽化対策に取り組みます。
- ・災害時における身近な防災拠点として、都市公園の計画的な機能更新を図ります。
- ・市民が集い、憩える場として、総合運動公園再生修復整備を行います。また、災害時における広域的な防災活動拠点としての機能強化を図ります。
- ・防犯カメラやLED防犯灯の設置などの推進により、安全安心な都市環境を創出します。

③子育てしやすい環境整備

- ・子育て世代のニーズや子どもの成長に見合った利用ができるよう、地域特性を踏まえながら、魅力ある遊具の充実や広場の整備など、都市公園の機能更新を進めます。
- ・緑あふれる市街地形成、里地里山や農地、また、河川などの水辺の維持・保全などにより、子どもたちが身近な自然環境と触れ合える居住環境を創出します。
- ・ベビーカーの利用や小さな子ども連れが安心して歩ける幅の広い歩道や通学路におけるグリーンベルトの整備など、安全な生活環境の確保を進めます。
- ・図書館など、子育て世代のニーズを踏まえた社会教育施設の維持・充実を図ります。
- ・妊娠期から子育て期まで切れ目のない総合的な支援体制の構築に取り組みます。
- ・保育環境や相談支援体制を充実し、仕事と子育てを両立できる生活を支援します。
- ・交通事業者が実施する「マタニティサポート」など、子育て世代へ向けた各種サービスに関する情報発信を充実します。

イ 【基本方針2】交通結節点に都市機能が集約された便利なまちづくり

(ア) 誘導施策の方向性

- ・伊勢原駅周辺は、本市の中心市街地として、商業・業務、行政施設などが立地しています。
- ・愛甲石田駅周辺は、本市の副次的市街地として、周辺住民の生活を支えています。
- ・伊勢原駅と愛甲石田駅は、本市の主要な路線バスの発着起終点になっており、1日の平均利用者数は、共に5万人を超えるなど、主要な交通結節点となっています。
- ・今後の都市づくりでは、このように通勤・通学や買い物など、市民生活の中心となっている2つの鉄道駅周辺において、都市機能の維持・誘導を図っていくことが重要です。
- ・こうしたことから、「交通結節点に都市機能が集約された便利なまちづくり」を目指し、鉄道駅における交通結節機能の強化や交通環境の改善とともに、伊勢原駅周辺及び愛甲石田駅周辺都市機能誘導区域において、都市機能の維持・誘導とともに、計画的な機能更新を行います。
- ・なお、都市機能の維持・誘導、または機能更新に当たっては、既存ストックや民間活力を最大限活用します。

(イ) 誘導施策

①交通結節機能の強化

- ・伊勢原駅北口地区において、市街地再開発事業を推進し、駅前広場を含めた都市計画道路伊勢原駅前線等の整備により、交通ターミナル機能の強化を図ります。
- ・伊勢原駅北口周辺では、本市の玄関口として、環境空間や公開空地、緑化施設等を整備するとともに、様々な施設の有機的な連絡により、滞留性と回遊性の高い都市空間を創出します。
- ・愛甲石田駅周辺では、周辺市街地の土地利用の動向を踏まえるとともに、関係機関と連携を図りながら、交通環境の改善を進めます。
- ・都市計画道路田中笠窪線の整備を推進し、伊勢原駅周辺都市機能誘導区域内での移動利便性を高めます。

②都市機能の維持・誘導

- ・伊勢原駅周辺都市機能誘導区域については、都市活動の中心地としての役割を踏まえ、医療や商業、観光などの高次的な都市機能の維持・誘導を進めます。
- ・また、維持・誘導にあたっては、その機能を十分に発揮できるよう、伊勢原駅北口周辺整備との連携を図ります。
- ・愛甲石田駅周辺都市機能誘導区域について、周辺地域の特性や拠点づくりの方向性を踏まえ、都市機能の維持・誘導を進めるとともに、南口周辺に点在する低未利用地について、今後の活用方策の研究を進めます。

③公共施設の計画的な機能更新

- ・公共施設の機能更新に当たっては、既存ストックの活用を図ります。また、民間

活力や知識・経験を最大限に活用するとともに、効率的効果的な機能発揮に資する多様な公共空間を積極的に創出します。

- ・行政センター地区に位置する市庁舎等の公共施設について、今後の社会情勢や市民ニーズ等の変化、また行政経営の方向性などを踏まえ、一団としての再整備を進めます。
- ・また、土地の高度有効利用を図るとともに、防災機能の強化を図ります。

④誘導施設の整備に関する事業

- ・伊勢原駅北口地区において、市街地再開発事業を促進し、駅前広場や都市計画道路伊勢原駅前線等の整備により交通結節機能の強化を図るとともに、商業・業務・居住などの複合的な都市機能の整備を促進することで、伊勢原の玄関口として、快適で賑わいのある都市空間の形成を目指します。

[事業名] 伊勢原駅北口地区第一種市街地再開発事業

【参考】伊勢原駅北口地区

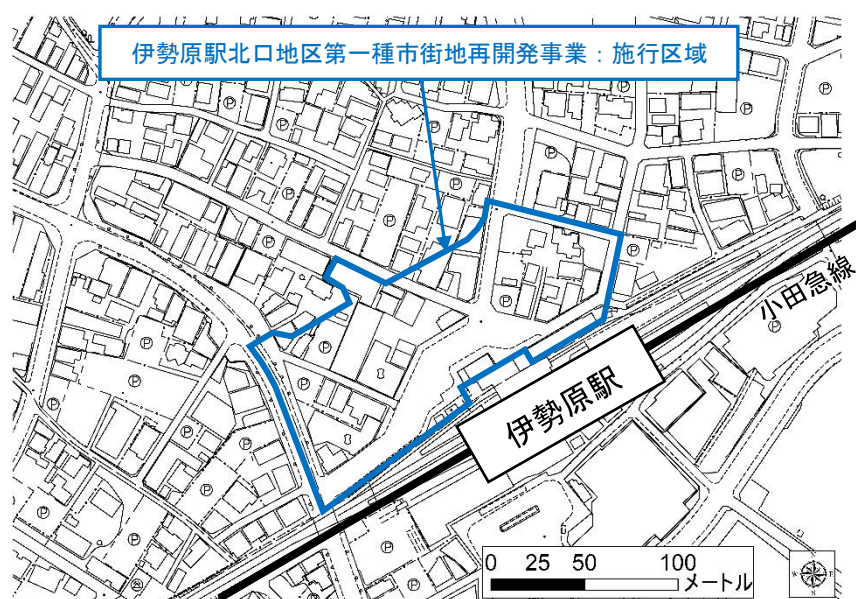


図 伊勢原駅北口地区位置図

【参考】 行政センター周辺地区

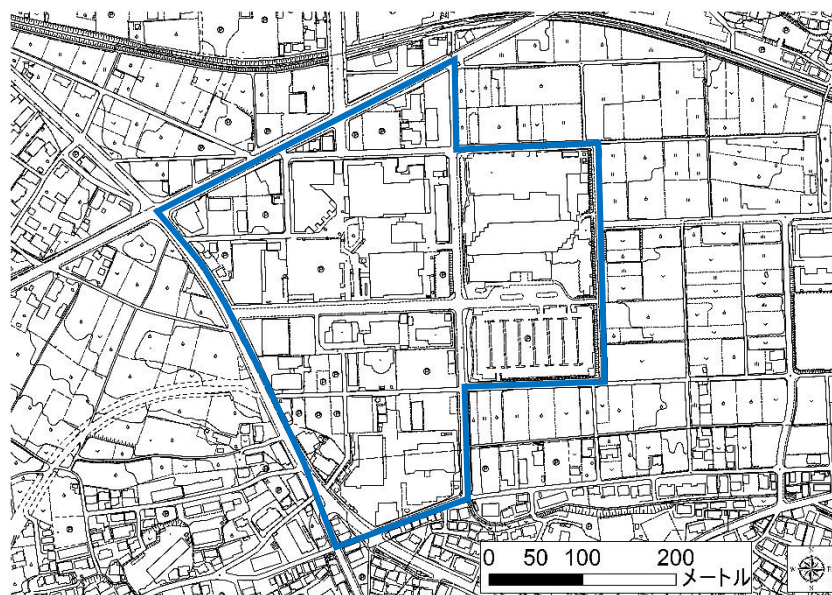


図 行政センター地区位置図

ウ【基本方針3】都市の個性・魅力を生かした活力あるまちづくり

(ア) 誘導施策の方向性

- ・新東名高速道路伊勢原大山インターチェンジが開通し、新たな広域交通ネットワークができることで、人・モノ・情報などの流れが活発になり、本市の都市環境に大きな変化が生じることが考えられます。
- ・こうした変化を適切に受け止め、本市の活力に確実に繋げていくため、広域交通ネットワークを生かした産業振興や大山や日向などの観光資源を活用した観光振興を図ります。
- ・また、歴史や文化、自然環境など本市固有の地域資源に磨きをかけ、本市の魅力を国内外へ広く発信し、「都市の個性・魅力を生かした活力あるまちづくり」により、定住の促進と多様な交流を創出していきます。

(イ) 誘導施策

①広域交通ネットワークを生かした産業機能の強化

- ・広域交通ネットワークやインターチェンジの整備効果を生かすとともに、さがみロボット産業特区制度やまちづくりに関わる国の多様な制度の活用などにより、本市の特性を生かした産業の集積に向けた取り組みを進めます。
- ・伊勢原大山インターチェンジ周辺や東部第二地区における産業系のまちづくりを進め、新たな雇用を創出します。
- ・地域経済活動の担い手を確保するため、働きやすい環境づくりに関する事業者への普及啓発を進めるとともに、高齢者や女性など多様な世代の就労ニーズに応じた就労支援の環境を整えます。

②観光資源等を活用した交流機能の強化

- ・インバウンド観光客の増加など、多様な観光ニーズに適切に対応できるよう、観光案内機能の拡充を図ります。
- ・大山や日向などの観光資源の魅力の更なる向上により、観光交流を促進するとともに、多様な市内消費につなげていきます。
- ・伊勢原駅周辺において、地域のブランド力向上やイメージアップに資する地域価値を維持・向上させるための住民や事業者等による取組(=エリアマネジメント)を関係機関と連携しながら支援します。

③地域の個性と魅力を生かした多様性のある市民生活の創造

- ・豊かな自然環境や多様な都市農業との関りやふれあいによる首都近郊におけるデュアルライフなど、多様なライフスタイルを創造します。
- ・地産地消の促進や体験型観光農業の展開、また、里地里山環境や遊休農地の活用などによる地域の新たな付加価値の創造などによるニューツーリズムを推進します。

- 「やま」「おか」「まち」「さと」の変化に富んだ本市固有の地勢に培われた地域生活や文化を生かし、地域内外の多様な人々が結びつく関係性を生み出すことで、持続ある地域形成を図ります。

エ その他の誘導施策等

(ア) 都市のスポンジ化対策

今後の都市づくりでは、急激な人口減少に伴い都市の内部において、空き地・空き家等がランダムに数多く発生し、多数の小さな穴を持つスポンジのように都市の密度が低下する「都市のスポンジ化」に対応していくことが重要となります。

こうした中、国では、都市再生特別措置法並びに関係法令を改正し、低未利用地の利用促進や発生の抑制等を図ることとしています。

本市においても、都市機能誘導区域や居住誘導区域内において発生した低未利用地等に対して、低未利用地土地利用等指針を定め、複数の土地等の利用権の交換・集約等を通じた利活用のためのコーディネートし、低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用を検討します。

また、地域コミュニティが必要に応じて公共施設や空間の整備・管理する立地誘導促進施設協定の活用も検討します。

■低未利用土地利用等指針

- ・都市機能誘導区域内において、生活利便施設の利用者の利便を高める施設としての利用を推奨すること。
- ・居住誘導区域内において、既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨すること。
- ・空き家や空き地等において、住宅や誘導施設の立地誘導等に支障が生じないように、適切な措置を講じるとともに、適切な管理を行うこと。

(イ) 公的不動産の有効活用

都市計画運用指針では、立地適正化計画の他の計画との関係について、「公共施設の再編は都市の在り方に密接に関わるものであることから、公共施設等総合管理計画等の公的不動産（市が保有する公有地及び公共施設等）に関する計画と連携を図ることにより、たとえば、公共施設を再編するに当たって都市機能誘導区域への集約化を図る、既存の公共施設や公有地を有効活用して誘導施設を整備する等の取組を進めることが望ましい。」とされています。

また、「まちづくりのための公的不動産（PRE）有効活用ガイドライン」（2014年4月：国土交通省）では、「将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置の推進」や「公的不動産を活用した不足する民間機能の誘導」といった取組を進めることがコンパクトシティの推進に有効であるとされています。

本市においても、こうした考え方にに基づき、行政センター地区等における公共施設の計画的な機能更新や公的不動産の有効活用方策などの検討を進めます。

【参考】 国等の支援

都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進するため、誘導施設に対する税制上の特例措置が設けられています

特例		内容
都市機能を誘導すべき区域の外から内への事業資産の買換特例		80%課税繰り延べ
誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例	①居住用資産を譲渡し、整備された建築物を取得する場合の買換特例	所得税 100%
	②居住用資産を譲渡し、特別の事情により整備された建築物を取得しない場合の所得税（個人住民税）の軽減税率	原則 15%（5%） ⇒6,000 万円以下 10%（4%）
	③長期保有（5年超）の土地等を譲渡する場合	所得税（個人住民税）の軽減税率 原則 15%（5%） ⇒2,000 万円以下 10%（4%）
都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の特例	①長期保有（5年超）の土地等を譲渡する場合	5%重課⇒ 5%重課の適用除外
	②当該法人の行う都市機能の整備等のために土地等を譲渡する場合	上記③に同じ
都市機能誘導とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税等の課税標準の特例		1,500 万円 特別控除
都市機能誘導とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税等の課税標準の特例		5年間 4/5 に軽減

都市再生特別措置法等の改正資料（国土交通省）より

8 防災指針

(1) 防災指針の追加について

ア 本市における集約型都市づくりに向けた取組

今後の都市づくりでは、急激な人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化への適切な対応により、快適な生活環境の実現とともに、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を行うことが必要になります。

そのためには、行政サービス、医療、また、商業等の都市機能や住居が一定のエリアにまとまって立地し、徒歩や公共交通により互いにアクセスできる『集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）』を目指すことが求められています。

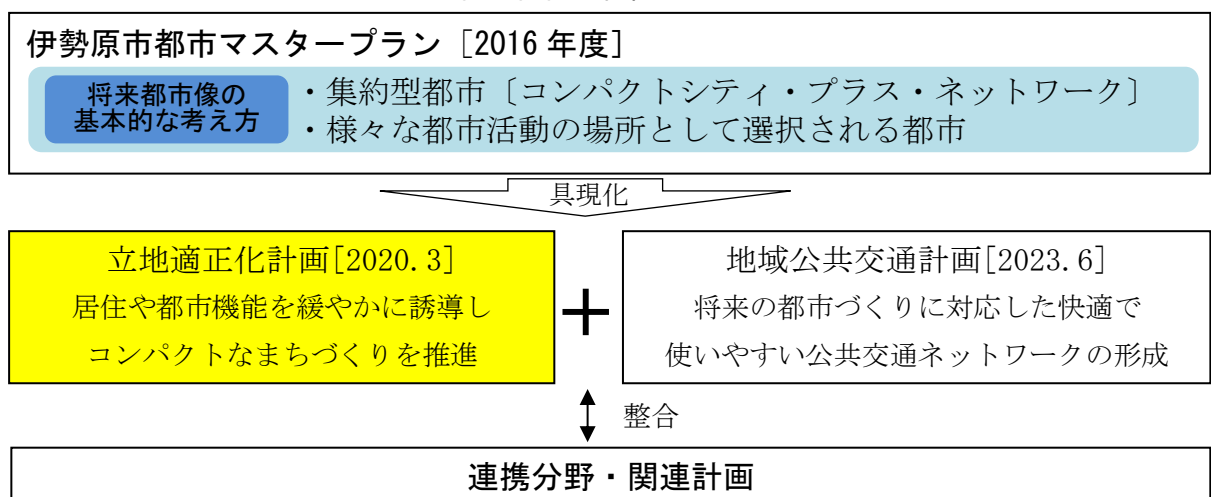
こうした背景を踏まえ、国では、集約型都市構造の構築を強力に推し進めるべく、都市再生特別措置法を改正（2014年）し、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画は、従来からの都市計画に基づく土地利用規制等に加えて、居住や必要な都市機能の立地を一定のエリアに緩やかに誘導していく仕組みが用意されています。

本市では、2016年に改定した都市マスタープランにおいて、「快適に暮らせる都市」「活力ある都市」「個性と魅力ある都市」を将来都市像として、「集約型都市（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）」を都市づくりの基本的な考え方の1つとしています。

こうした都市マスタープランの都市づくりの方針を具現化するための両輪として、2018年4月に地域公共交通網形成計画を、2020年3月に立地適正化計画を策定し、将来にわたり持続的に発展する都市づくりに取り組んでいます。

図 計画の位置づけ

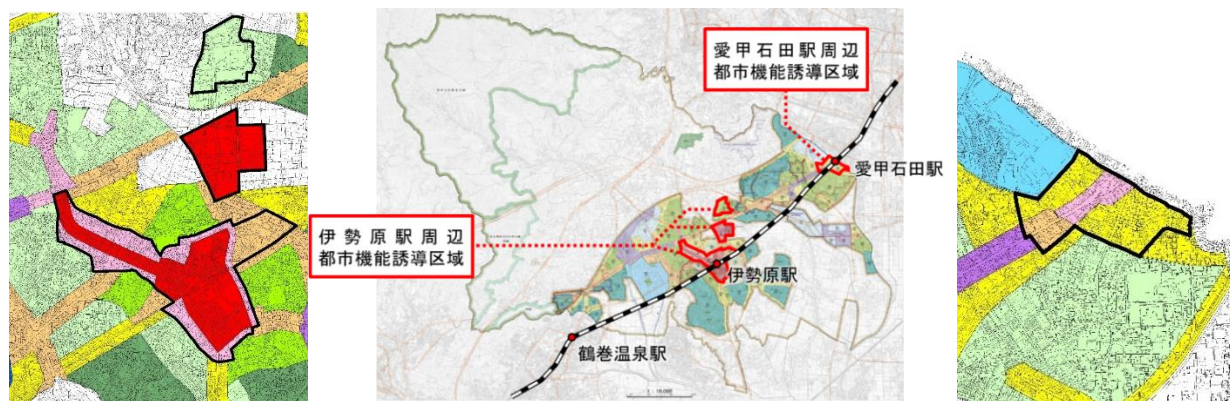


イ 伊勢原市立地適正化計画の概要

(ア) 都市機能誘導区域・誘導施設

本市の現状と特性を踏まえ、伊勢原市都市マスタープランにおける拠点形成の考え方などにに基づき、「伊勢原駅周辺」と「愛甲石田駅周辺」を都市機能誘導区域としています。

図 都市機能誘導区域

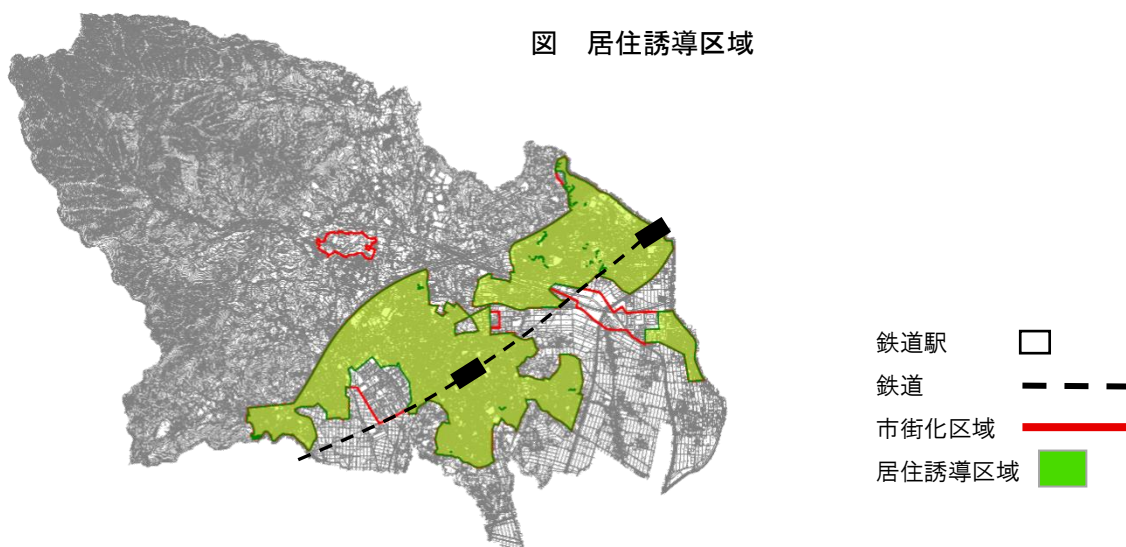


誘導区域	誘導施設
伊勢原駅周辺：	市の中心的な商業業務機能、また、観光交流機能や行政サービス機能、医療機能などの誘導 (主な誘導施設：特定機能病院、市役所、図書館、文化交流施設など)
愛甲石田駅周辺：	地域生活を支える商業業務機能や生活サービス機能の誘導 (誘導施設：大規模小売店舗 (1,000 m ² 超)、窓口機能を持つ銀行)

(イ) 居住誘導区域

居住及び公共交通の利便性、将来の人口集積の想定、また、災害リスク等の視点から評価検証した結果、市街化区域内のうち、住宅の建築等が制限される地域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域を除く、市街化区域の約 90%を居住誘導区域としています。

図 居住誘導区域



ウ 防災指針を追加する背景と目的

頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じることが求められています。

このような観点から、2020年6月に都市再生特別措置法等が改正され、立地適正化計画に都市の防災機能の確保に関する指針である「防災指針」を定めることとされました。

本市では、2020年3月に立地適正化計画を策定した後、洪水・土砂災害ハザードマップの改定（2021年3月）、内水ハザードマップの策定（2022年3月）などが行われ、これらを踏まえた安心安全でコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画に防災指針を定めることとしました。

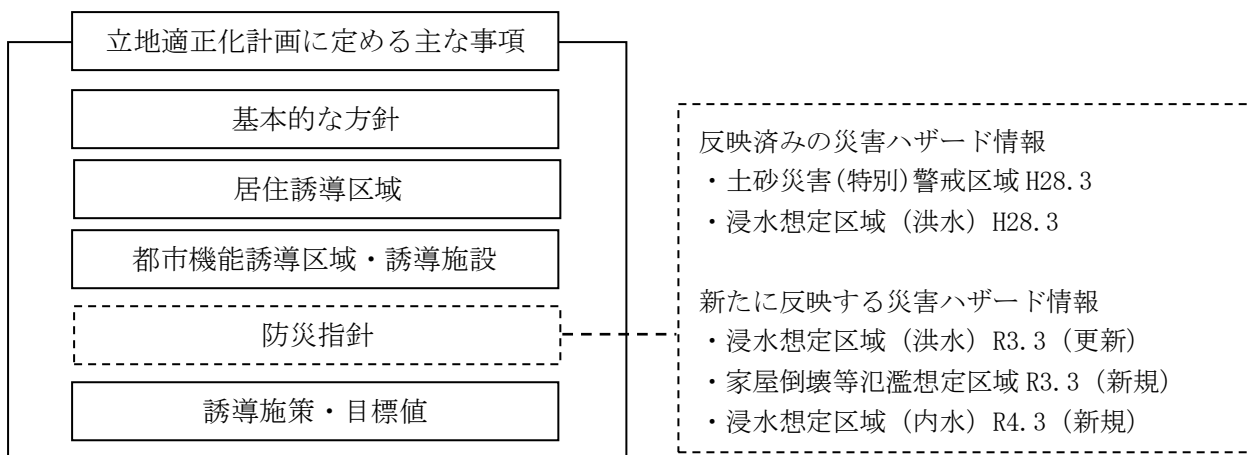
【都市再生特別措置法】抜粋

第八十一条 略

2 立地適正化計画には、その区域を記載するほか、概ね次に掲げる事項を記載するものとする。

五 居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針(以下この条において「防災指針」という。)に関する事項

図 立地適正化計画に定める事項と防災指針の位置付けのイメージ



(2) 本市の災害ハザードエリアについて

ア 本市に指定がある災害ハザード情報

災害ハザード情報は、住宅等の建築や開発行為等の規制があり、法令等において居住誘導区域に含まないこととするべき区域である「レッドゾーン」と、建築や開発行為等の規制はなく区域内の警戒避難体制の整備を求めている「イエローゾーン」とに分けることができます。

本市においては、レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域）は居住誘導区域から除外しています。

また、居住誘導区域内のイエローゾーンについては、各種の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、防災対策や減災対策の実施状況や見込み等を総合的に勘案し判断することとします。

表 市内のハザードエリアと居住誘導区域への除外状況について

市内に指定があるハザードエリア		法令等の定め ^{※1}	本市の居住誘導区域
レッドゾーン 住宅等の建築や開発行為等の規制がある区域	土砂災害特別警戒区域	居住誘導区域に含まないこととするべき	除外
	急傾斜地崩壊危険区域		除外
イエローゾーン 建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている区域	土砂災害警戒区域	災害リスク、警戒避難体制の整備状況、防災・減災対策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るべき	含む
	浸水想定区域（洪水）		含む ^{※2}
	家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）		含む ^{※3}
	浸水想定区域（内水）		含む ^{※4}

※1 都市計画運用指針、都市再生特別措置法第 81 条第 19 項及び同法施行令第 30 条

※2 当初策定後、浸水想定区域（R3. 3HM 更新）が見直され、当該区域が広がっています。

※3 当初策定後、浸水想定区域（R3. 3HM 更新）に伴い、当該区域が指定されました。

※4 当初策定時には、当該区域は指定されていませんでしたが、R4. 3 に内水 HM を作成しています。

イ 想定される災害リスクについて

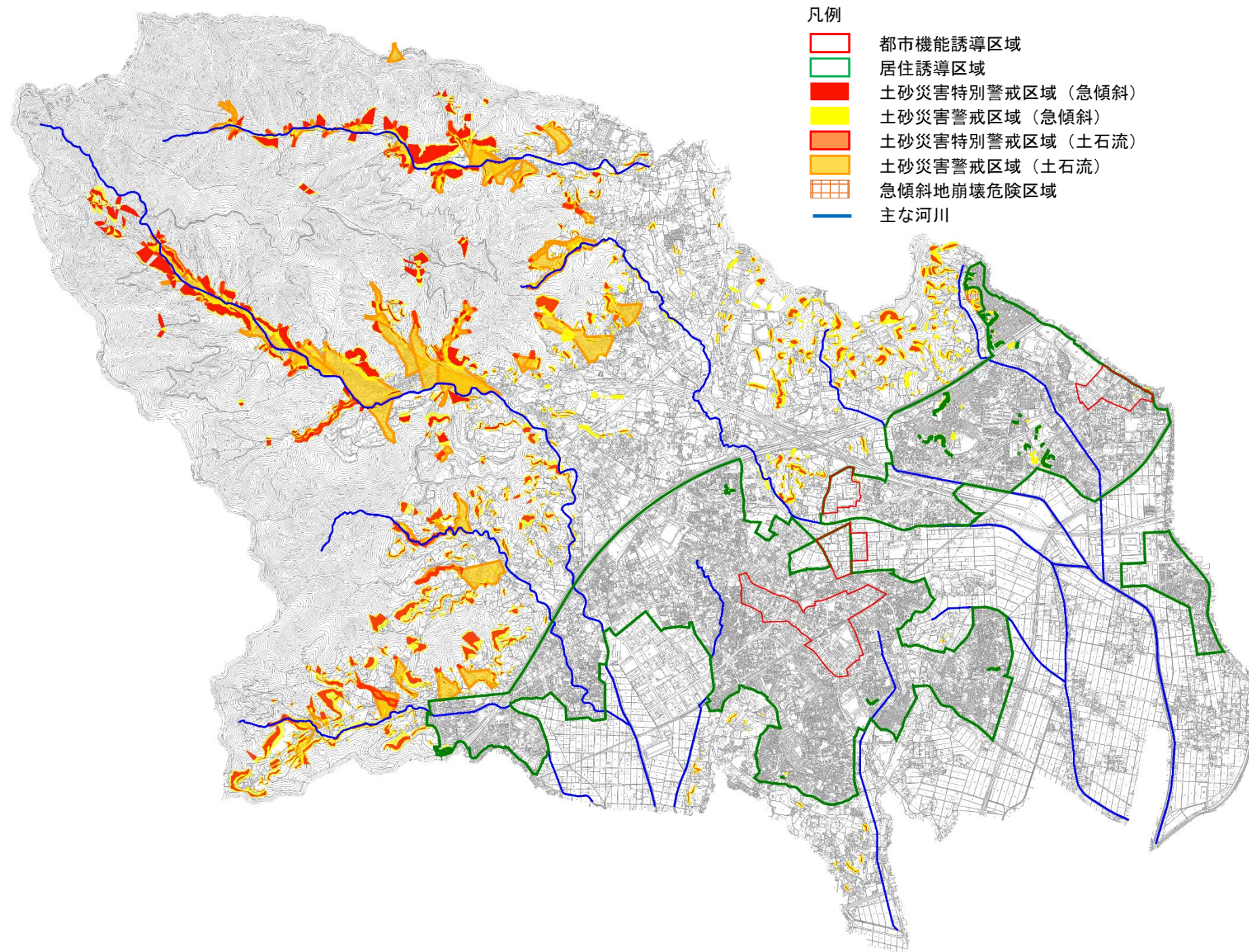
災害ハザード情報毎に、本市の居住誘導区域内外における災害リスクを確認します。

(ア) 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

土砂災害（特別）警戒区域とは、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づき、警戒避難体制の整備や周知とともに、新たな開発行為の制限や建築物の構造規制などを行う地域で、都道府県知事が指定した区域です。

急傾斜地崩壊危険区域とは、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、切土、盛土など一定の行為を制限する必要がある土地で、都道府県知事が指定した区域です。

図 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域



①居住誘導区域内

- ・居住誘導区域内については、成瀬地区の一部等を除き、概ね土砂災害のリスクは低くなっています。
- ・市街化区域内の土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）については、居住誘導区域から除外しています。

②居住誘導区域外

- ・山間部から丘陵地へとつながる地形的な特徴から、土砂災害（特別）警戒区域等が指定され、斜面の崩壊や土石流などの被害が想定されています。

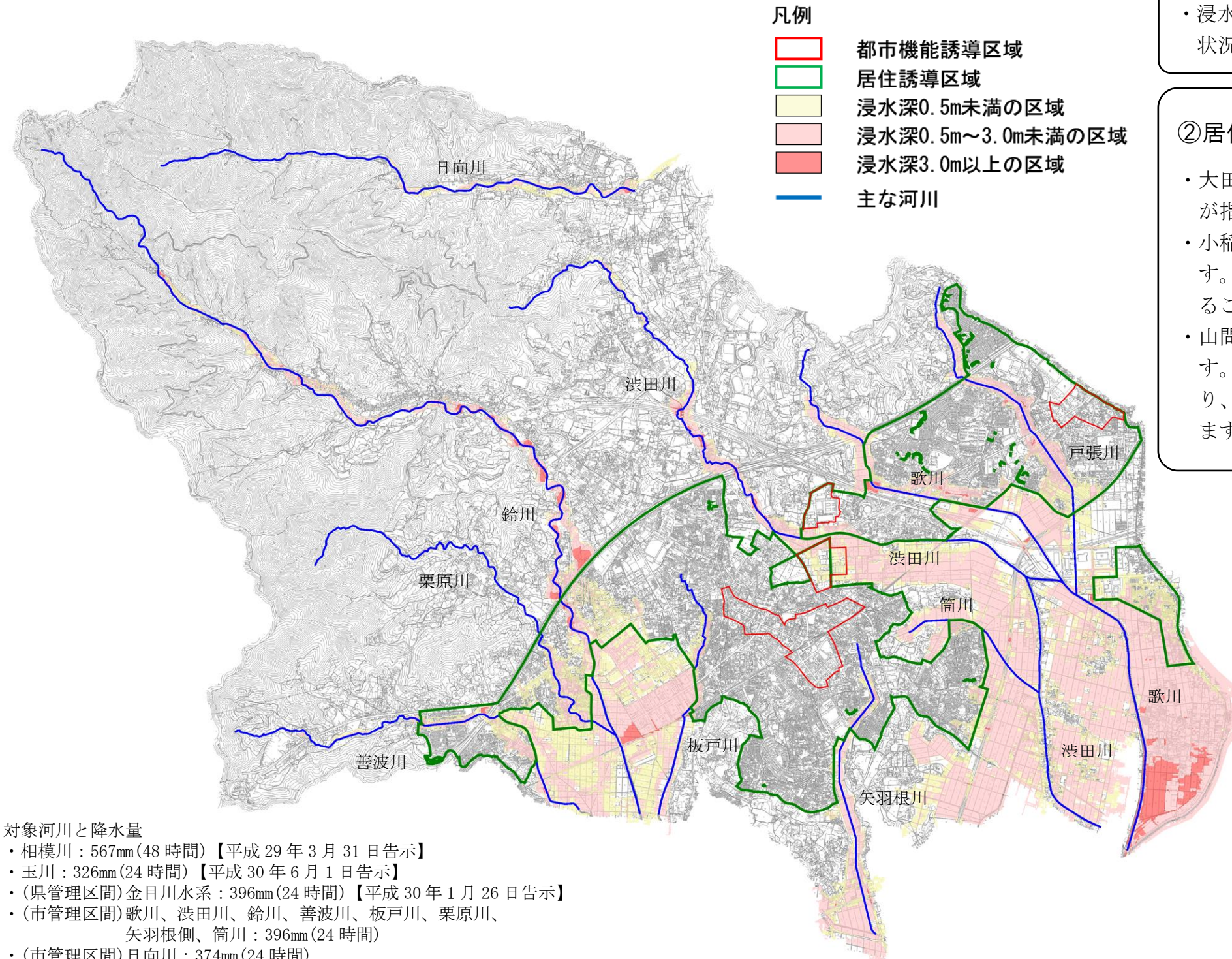


(イ) 浸水想定区域（洪水（想定最大））

浸水想定区域（洪水）は、「水防法」に基づき、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域と水深を表示した区域です。河川管理者が作成するものとされており、神奈川県が指定・公表した区域と市が調査した区域を重ね合わせ、ハザードマップにおいて公表しています。

ハザードマップの作成にあたっては、1,000年に1度の降雨（想定最大規模）を想定しています。

図 浸水想定区域（洪水（想定最大））



- 凡例
- 都市機能誘導区域
 - 居住誘導区域
 - 浸水深0.5m未満の区域
 - 浸水深0.5m～3.0m未満の区域
 - 浸水深3.0m以上の区域
 - 主な河川

対象河川と降水量

- ・相模川：567mm(48時間)【平成29年3月31日告示】
- ・玉川：326mm(24時間)【平成30年6月1日告示】
- ・(県管理区間)金目川水系：396mm(24時間)【平成30年1月26日告示】
- ・(市管理区間)歌川、渋田川、鈴川、善波川、板戸川、栗原川、矢羽根側、筒川：396mm(24時間)
- ・(市管理区間)日向川：374mm(24時間)

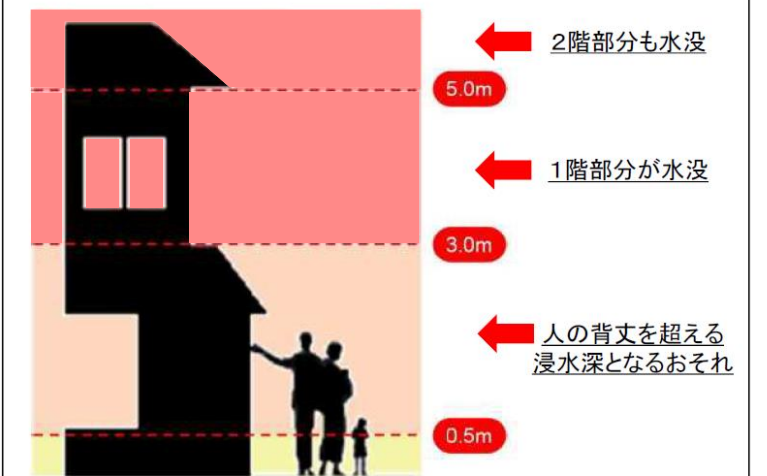
①居住誘導区域内

- ・河川沿いでは、一定の人口密度を有する居住地においても浸水想定区域（概ね3.0m未満の浸水想定深）が指定されており、住宅等の浸水被害が想定されています。
- ・浸水が継続する時間は12時間未満であり、比較的短期間で浸水状況は改善されることが想定されています。

②居住誘導区域外

- ・大田地域、成瀬地域、比々多地域など低地部では浸水想定区域が指定されており、住宅等の浸水被害が想定されます。
- ・小稲葉などの一部の地域では3.0m以上の浸水リスクがあります。また、1日～3日間、またはそれ以上の長期間浸水が継続することが想定されています。
- ・山間部においても河川沿いでは浸水想定区域が指定されています。急峻な地形から、浸水が継続する時間は12時間未満であり、比較的短期間で浸水状況は改善されることが想定されています。

浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられる。一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となる。2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要である。

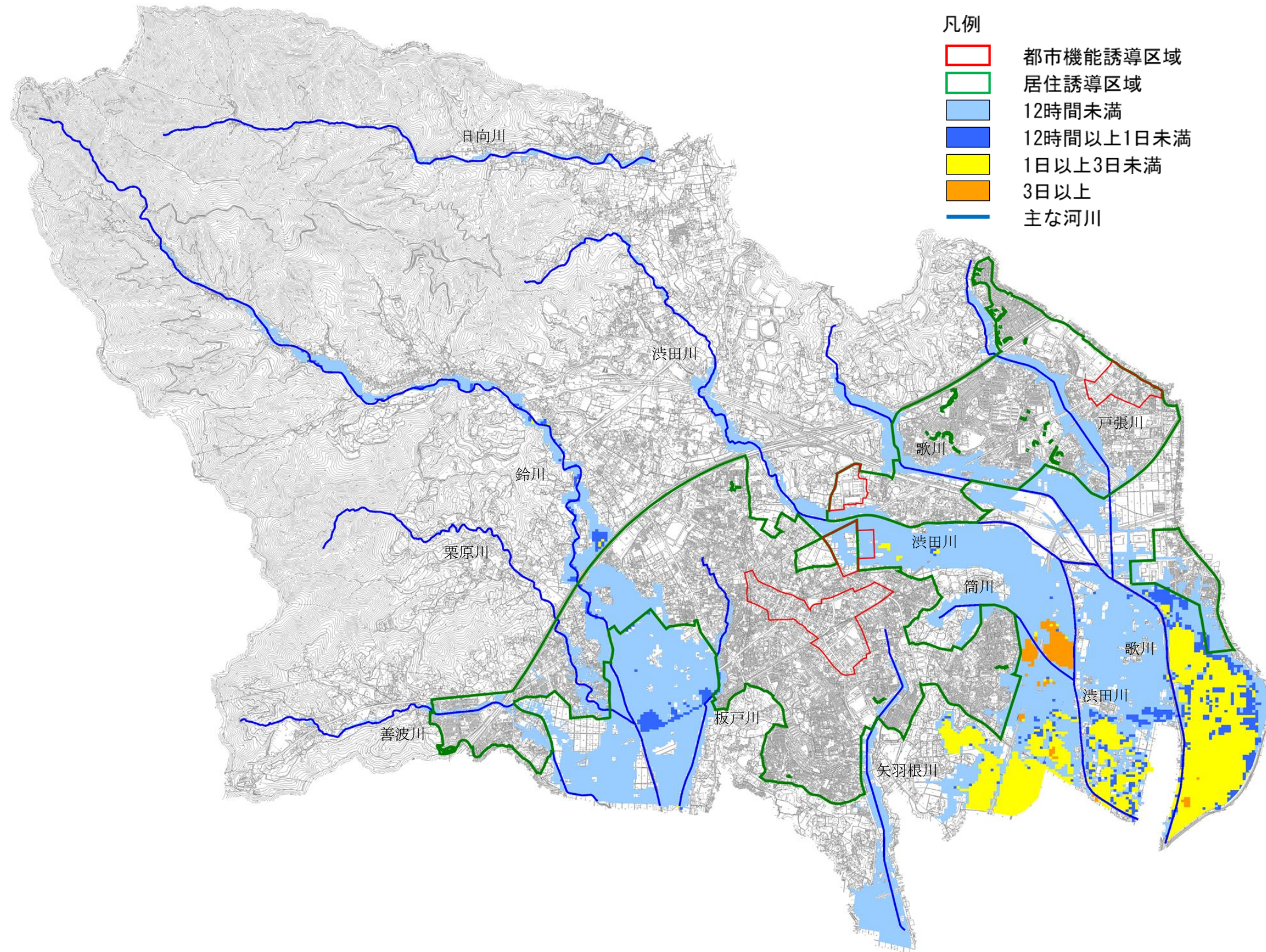


※洪水浸水想定作成マニュアル(第4版)から抜粋した図を一部加工

(イ) -2 浸水継続時間

浸水継続時間は、想定される降雨によって河川が氾濫した場合に、浸水深 50cm 以上（屋外への避難が困難となり、孤立するおそれのある深さ）に達してから、その浸水深を下回るまでにかかる時間の最大値を表示しています。

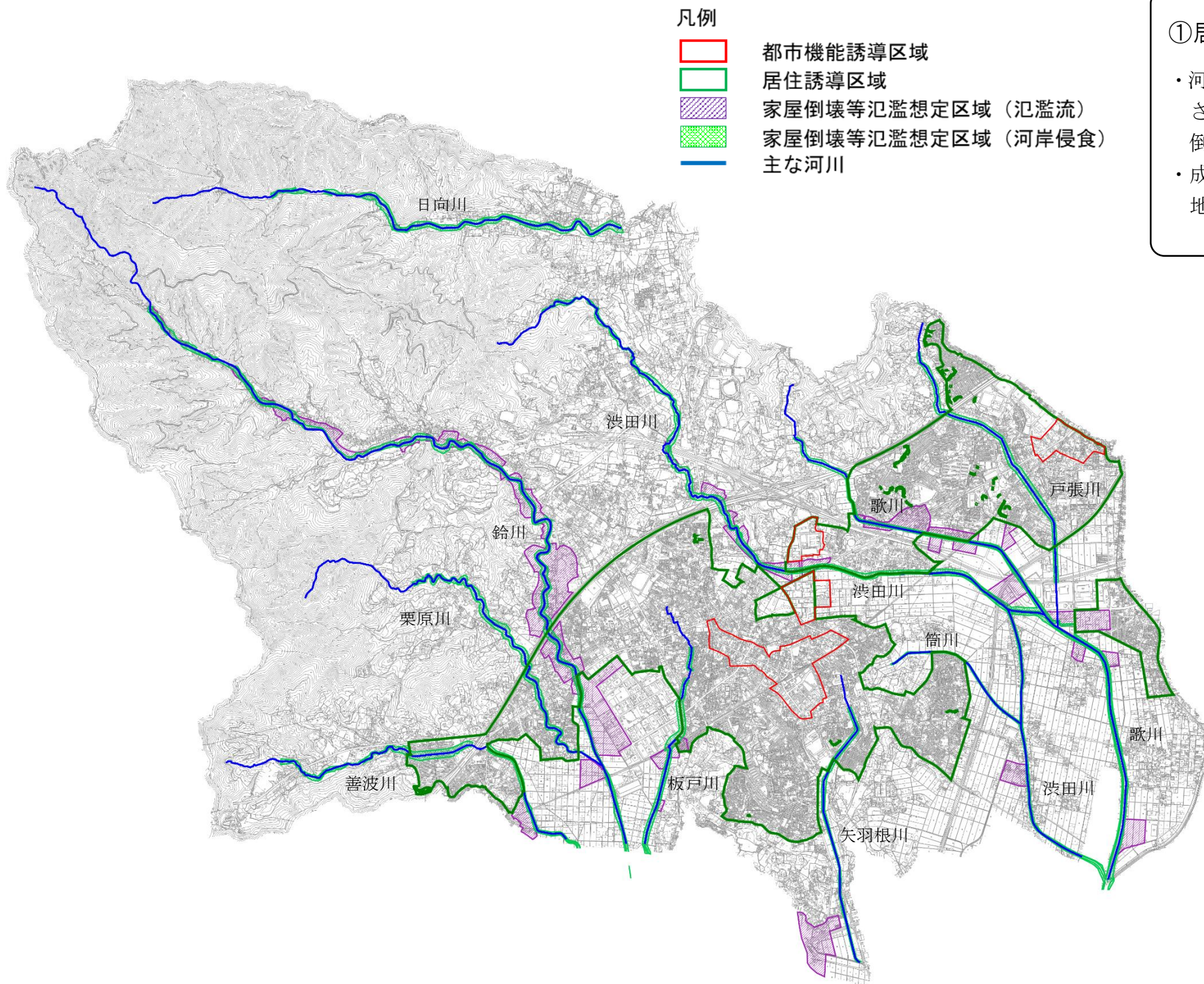
図 浸水継続時間（洪水（想定最大））



(ウ) 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食・氾濫流)

家屋倒壊等氾濫想定区域は、浸水想定区域の種類の一つであり、堤防沿いの地域等において、洪水時に激しい氾濫流や河岸の土砂の洗掘が発生し、一般的な木造家屋が倒壊するおそれが高い区域です。洪水時に市から高齢者等避難・避難指示等が発令された場合は、安全な場所へ確実に立退くことが必要とされています。

図 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食・氾濫流)



① 居住誘導区域内

- ・河川沿いの区域では、家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食) が指定されています。また、鈴川、渋田川、歌川の一部の地域では、家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流) が指定されています。
- ・成瀬公民館周辺や比々多小学校周辺など住宅が立地している市街地にあっても氾濫流による木造家屋の倒壊被害が想定されます。

② 居住誘導区域外

- ・鈴川など河川沿いでは、家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食・氾濫流) が指定されています。
- ・一部区域では、木造住宅も立地しており、家屋の倒壊被害が想定されています。

家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流)

洪水氾濫流により、家屋が流失・倒壊するおそれがある範囲



家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)

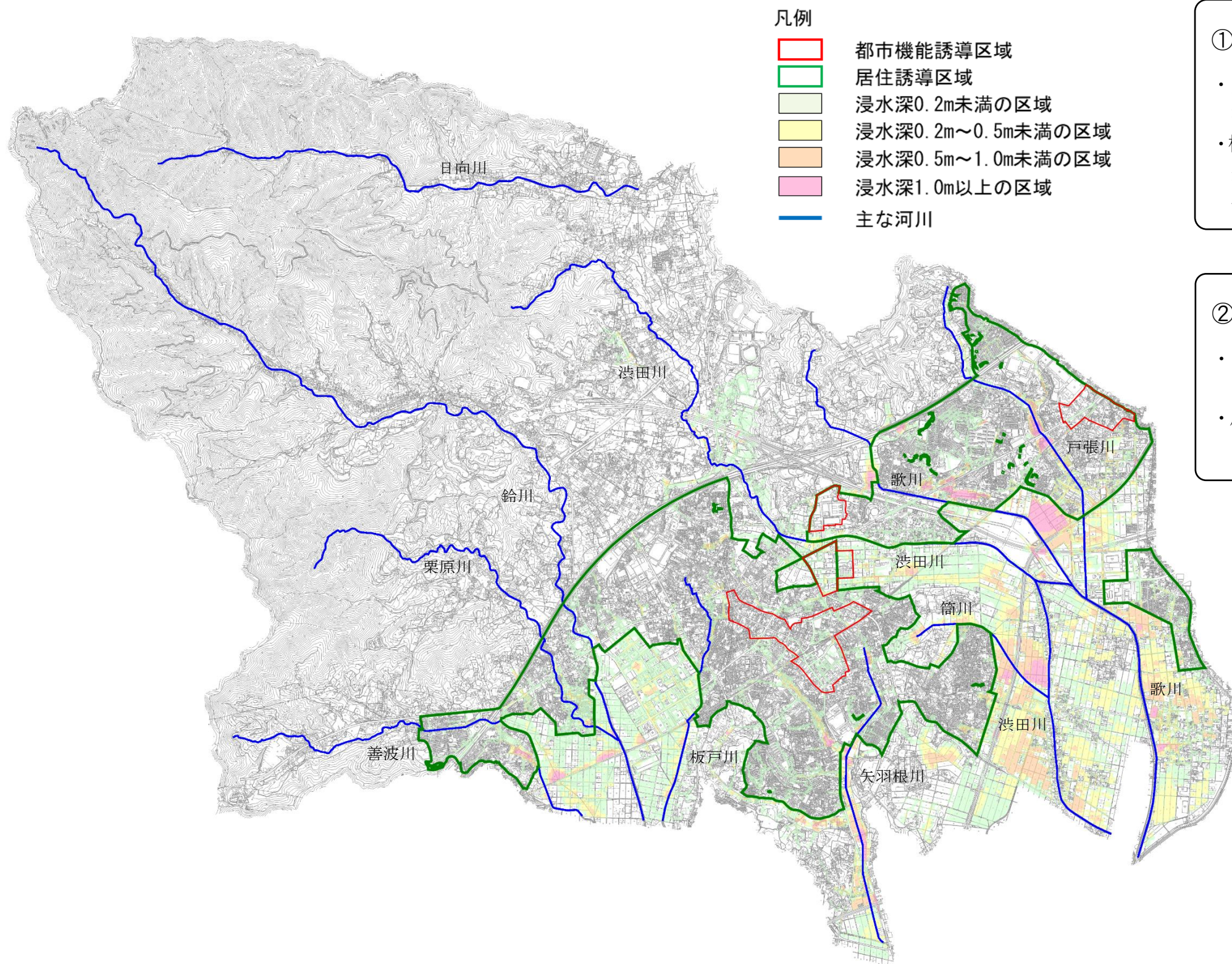
洪水時の河岸侵食により、家屋が流失・倒壊するおそれがある範囲



(エ) 浸水想定区域 (内水 (想定最大))

浸水想定区域 (内水) は、下水道の雨水排水能力を上回る降雨や河川へ放流できないことにより、浸水が想定される区域と水深を表示した区域です。本市の内水ハザードマップにて公表しています。

図 浸水想定区域 (内水 (想定最大))



- 凡例
- 都市機能誘導区域
 - 居住誘導区域
 - 浸水深0.2m未満の区域
 - 浸水深0.2m~0.5m未満の区域
 - 浸水深0.5m~1.0m未満の区域
 - 浸水深1.0m以上の区域
 - 主な河川

①居住誘導区域内

- ・戸張川や渋田川、板戸川、矢羽根川沿いなどでは、浸水想定区域 (内水) が指定されています。
- ・概ね 0.2m 未満ですが、戸張川と国道 246 号交差点付近や渋田川沿いの成瀬公民館周辺では、1.0m 以上の住宅の浸水被害が想定されています。

②居住誘導区域外

- ・大田地域や成瀬地域など低地部では、浸水想定区域 (内水) が指定されています。
- ・広い地域で住宅の浸水被害 (概ね 1.0m 未満) が想定されます。

内水氾濫

その場所に降った雨水が、道路側溝や下水道、水路等では処理しきれなくなったときや、川の水位が高くなり雨水を排水できなくなったときに、マンホールや雨水ます等からあふれてしまう現象です。過去に浸水のあった箇所は特に注意しましょう。

(3) 災害リスクへの対応の視点

ア 災害リスクへの対応の視点

本市は、台地の上に立地する鉄道駅を中心に市街地が広がり、その周囲の低地で農地が広がっています。こうした市街地の特性を踏まえて、災害ハザード情報毎の対応の視点を次のとおり定めます。

表 災害ハザード情報と対応の視点

市内に指定があるハザードエリア		対応の視点
レッドゾーン 住宅等の建築や開発行為等の規制がある区域	土砂災害特別警戒区域	災害時に被害が発生しないよう、災害リスクからの回避を検討する
	急傾斜地崩壊危険区域	
イエローゾーン 建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている区域	土砂災害警戒区域	ハード・ソフトの対策の組み合わせによる災害リスクの低減を検討する
	浸水想定区域（洪水）	
	家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）	
	浸水想定区域（内水）	

イ 災害リスクの低減を図ることが特に求められる区域

(ア) 災害時の安全確保行動

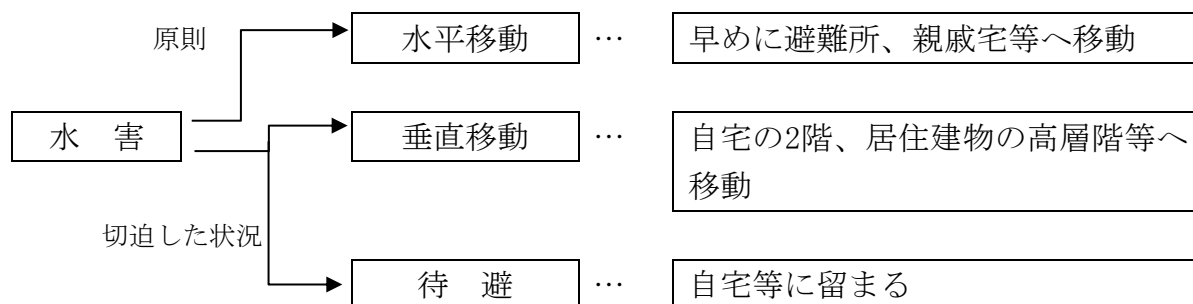
災害時においては、住居の立地や家屋構造等により、避難の必要性を含めてとるべき対応行動は異なります。気象情報や水位情報、周辺の状況等に注意を払って、早目に行動することが重要となります。

安全確保行動としては、早めに避難所等へ移動する水平移動が原則です。

表 災害時の安全確保行動の分類

区分	具体的な行動例
水平移動	その場を立ち退き、早めに近隣の安全を確保できる場所へ移動する。
垂直移動	屋内の2階以上の安全を確保できる高い場所まで移動する。
待 避	自宅等の安全を確保できる場所に留まる

図 避難先選択の考え方（イメージ）



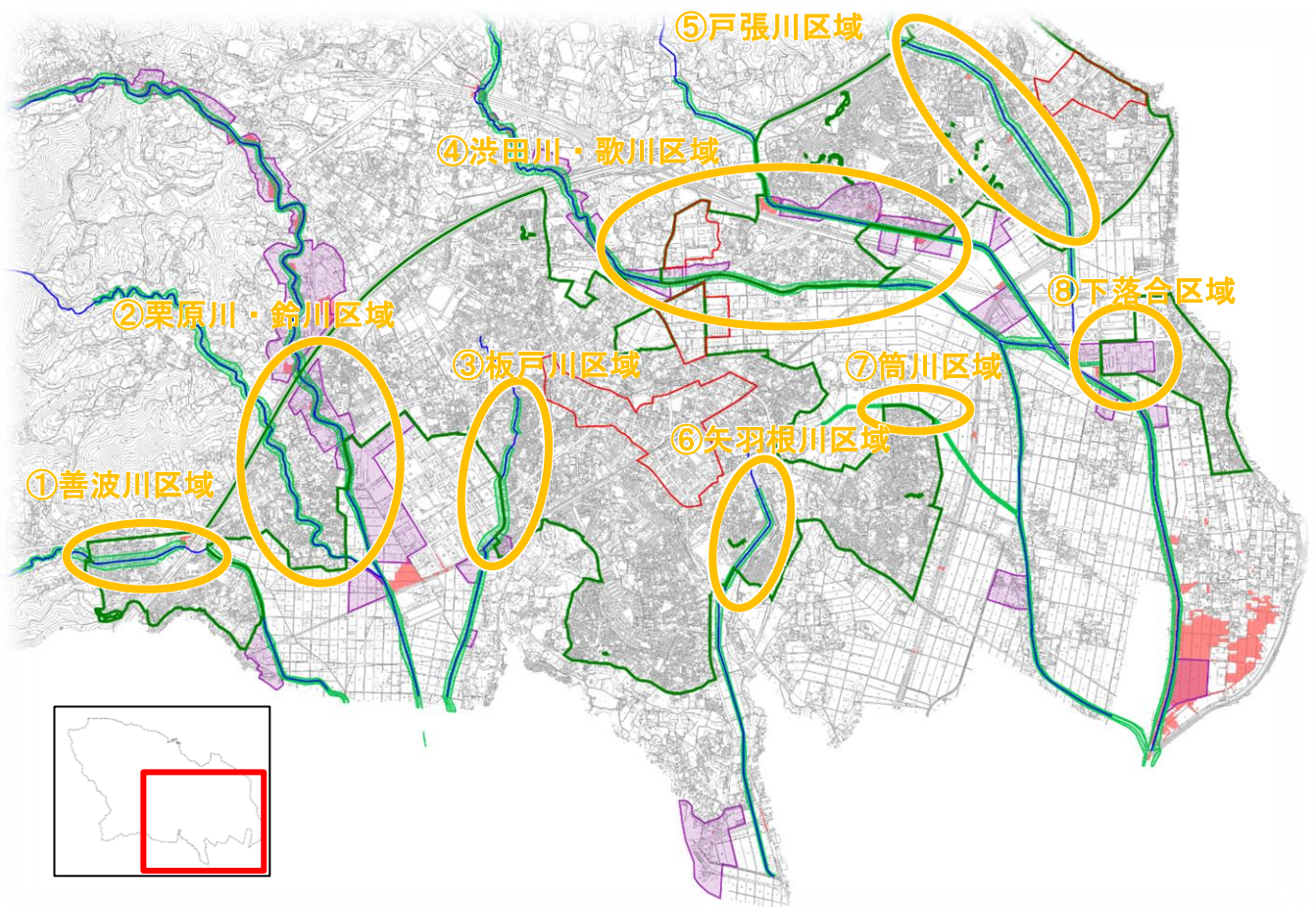
伊勢原市地域防災計画（H26.3）より抜粋

(イ) 災害リスクの低減を図ることが特に求められる区域

災害時の安全確保行動を踏まえ、災害ハザード情報を重ね合わせ、次の条件に基づく区域について、災害リスク低減に向けた取組状況を確認します。

- 条件1 垂直避難が難しいとされる浸水深3.0m以上の浸水想定区域
※一般的な家屋の2階床下に相当する浸水深さ3.0mを目安としています。
- 条件2 家屋の倒壊や流失などの被害が想定される家屋倒壊等氾濫想定区域
(氾濫流及び河岸侵食)

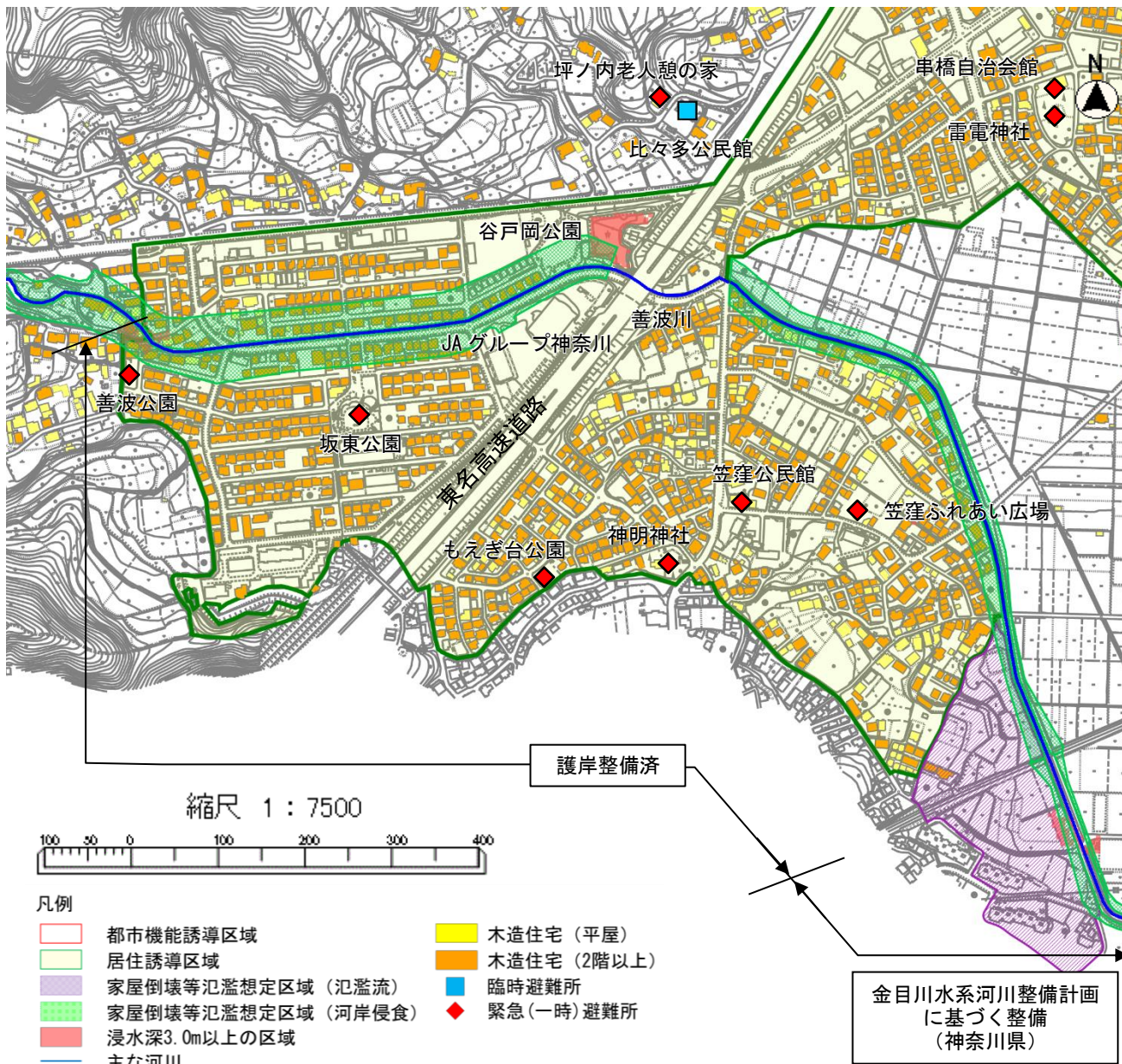
図 災害リスクの低減を図ることが特に求められる区域



(ウ) 区域毎の状況

抽出した区域毎に、災害リスク低減に向けた取組状況を確認します。

① 善波川区域

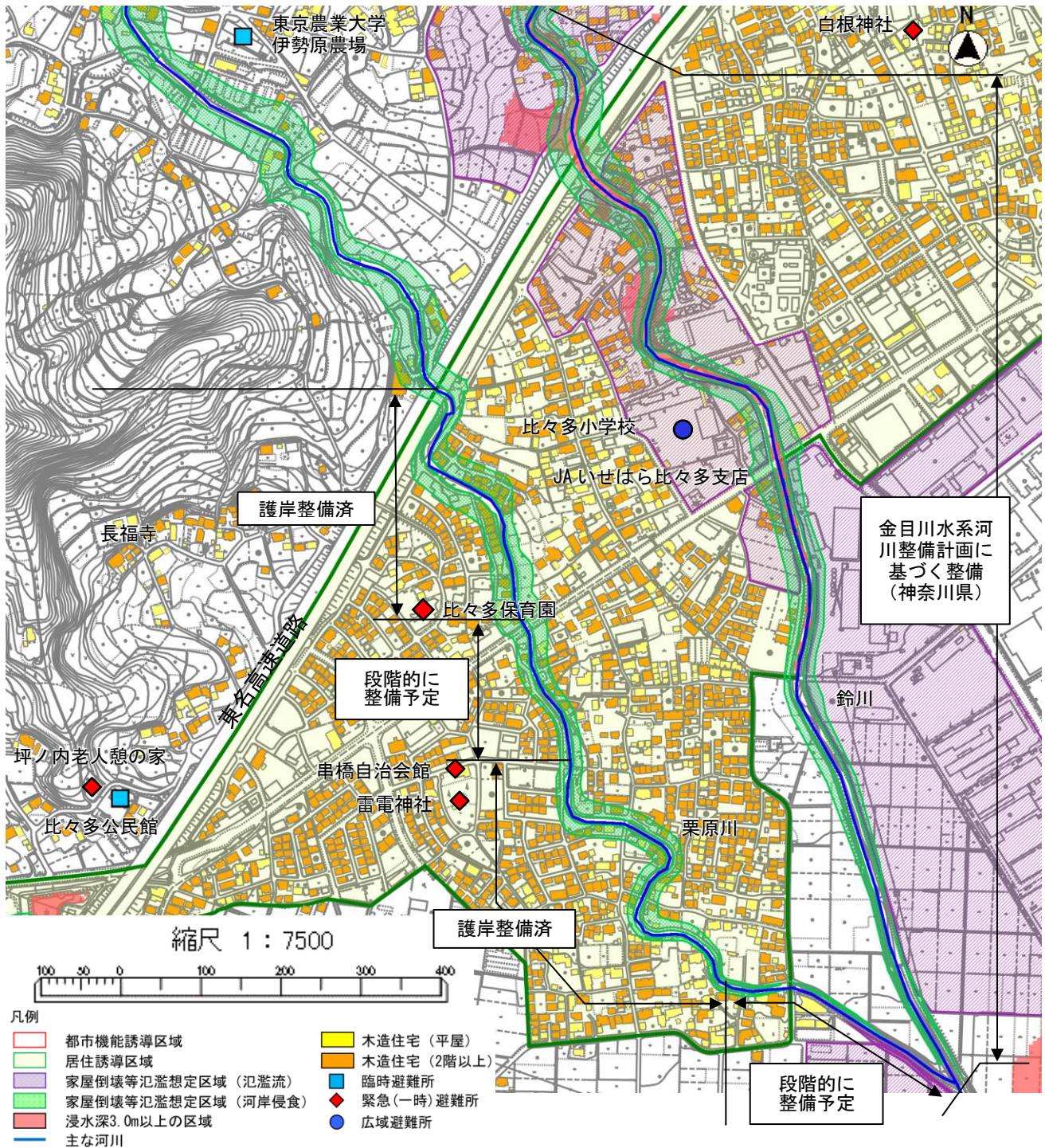


※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)が指定されています。
- ・ 護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・ 神奈川県管理河川では、旧計画にて一部護岸を設置しています。また、金目川水系河川整備計画(神奈川県(R5.3))において、善波川について、拡幅及び築堤、堤防嵩上、護岸整備、河道掘削、橋梁改修等、取水堰改修等が予定されています。
- ・ 河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

② 栗原川・鈴川区域

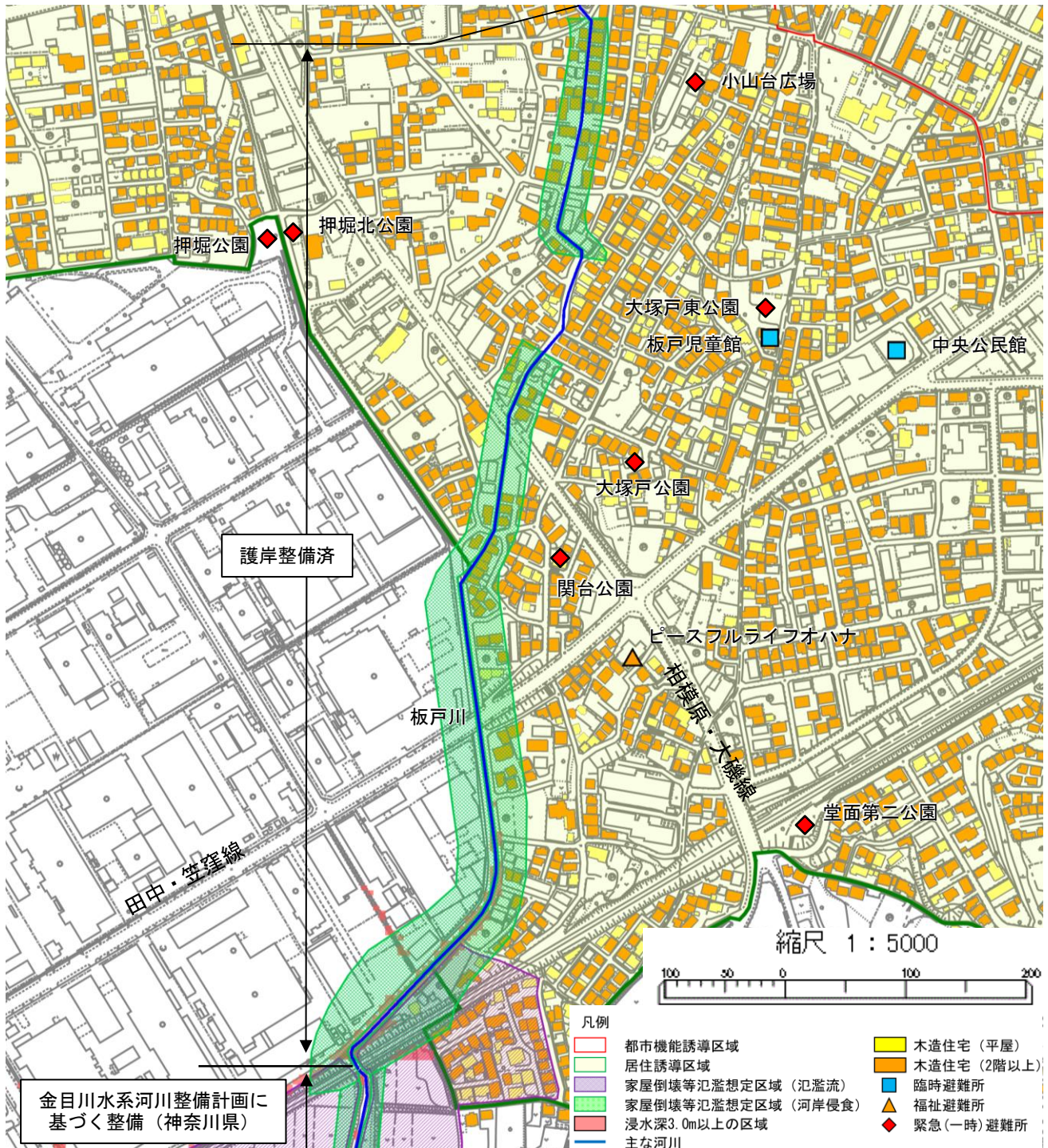


※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食・氾濫流)が指定されています。
- ・護岸工事等の基盤整備を実施済みまたは整備予定であり、災害時の被害軽減が図られています。
- ・神奈川県管理河川では、旧計画にて一部護岸を設置しています。また、金目川水系河川整備計画(神奈川県(令和5年3月))において、伊勢原市内の鈴川については、拡幅及び築堤、堤防嵩上、護岸整備、河道掘削、橋梁改修等、取水堰改修等を予定しています。
- ・河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

③ 板戸川区域

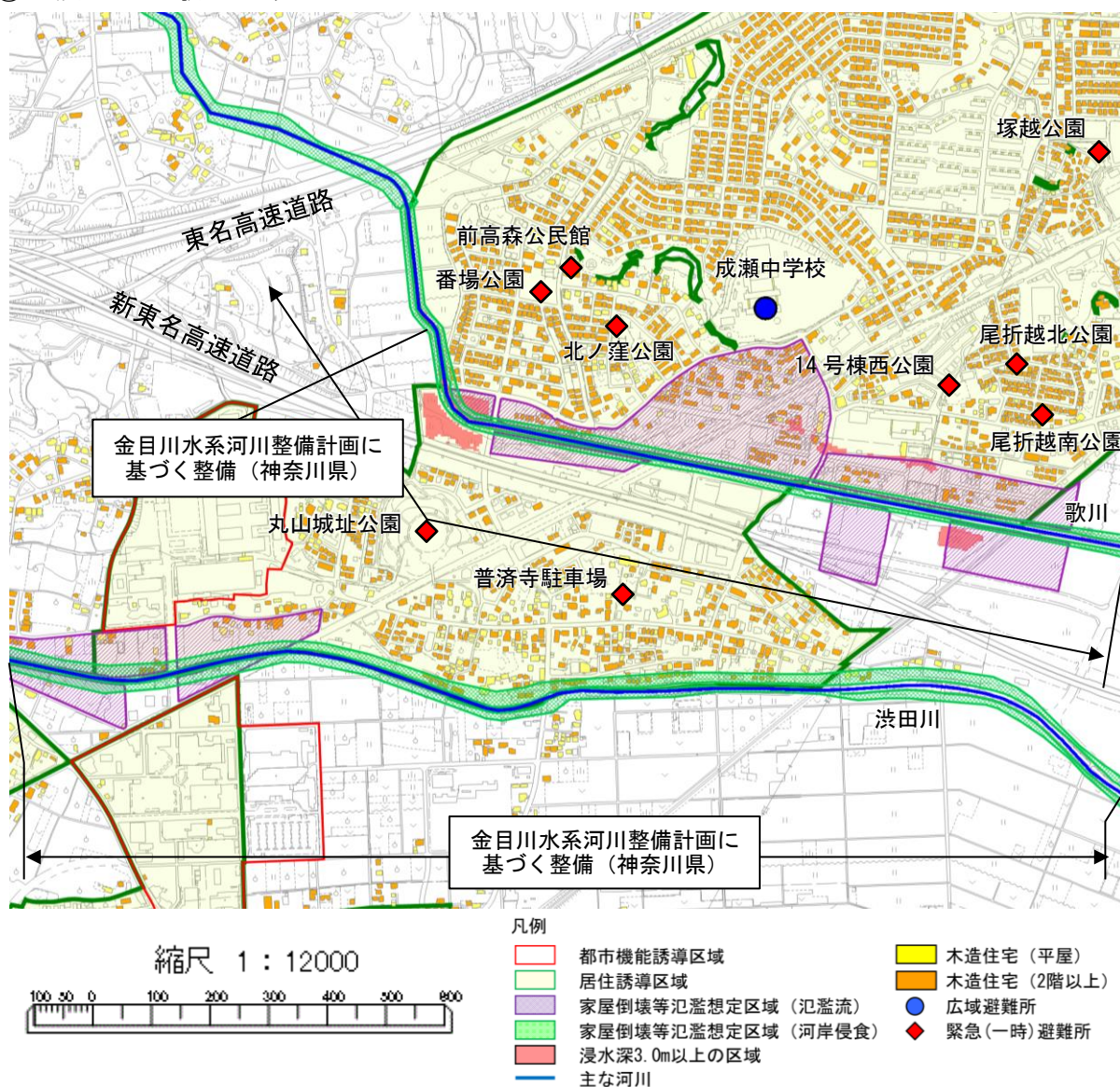


※緊急（一時）避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食・氾濫流）が指定されています。
- ・護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・神奈川県管理河川では、旧計画にて一部護岸を設置しています。また、金目川水系河川整備計画（神奈川県（令和5年3月））において、板戸川については、河道掘削、護岸整備、取水堰改修を予定しています。
- ・河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

④ 渋田川・歌川区域



※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

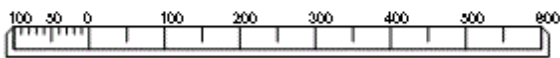
[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食・氾濫流）が指定されています。
- ・護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・神奈川県管理河川では、旧計画にて一部護岸を設置しています。また、金目川水系河川整備計画（神奈川県(令和5年3月)）において、歌川については、拡幅及び築堤、堤防嵩上、護岸整備、河道掘削、橋梁改修等、取水堰改修等を予定しています。また、渋田川については、拡幅及び築堤、堤防嵩上、護岸整備、河道掘削、橋梁改修等、取水堰改修等を予定しています。
- ・河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

⑤ 戸張川区域



縮尺 1 : 10000



凡例

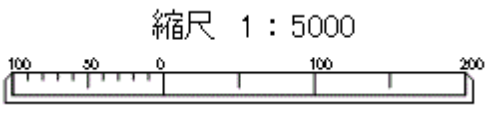
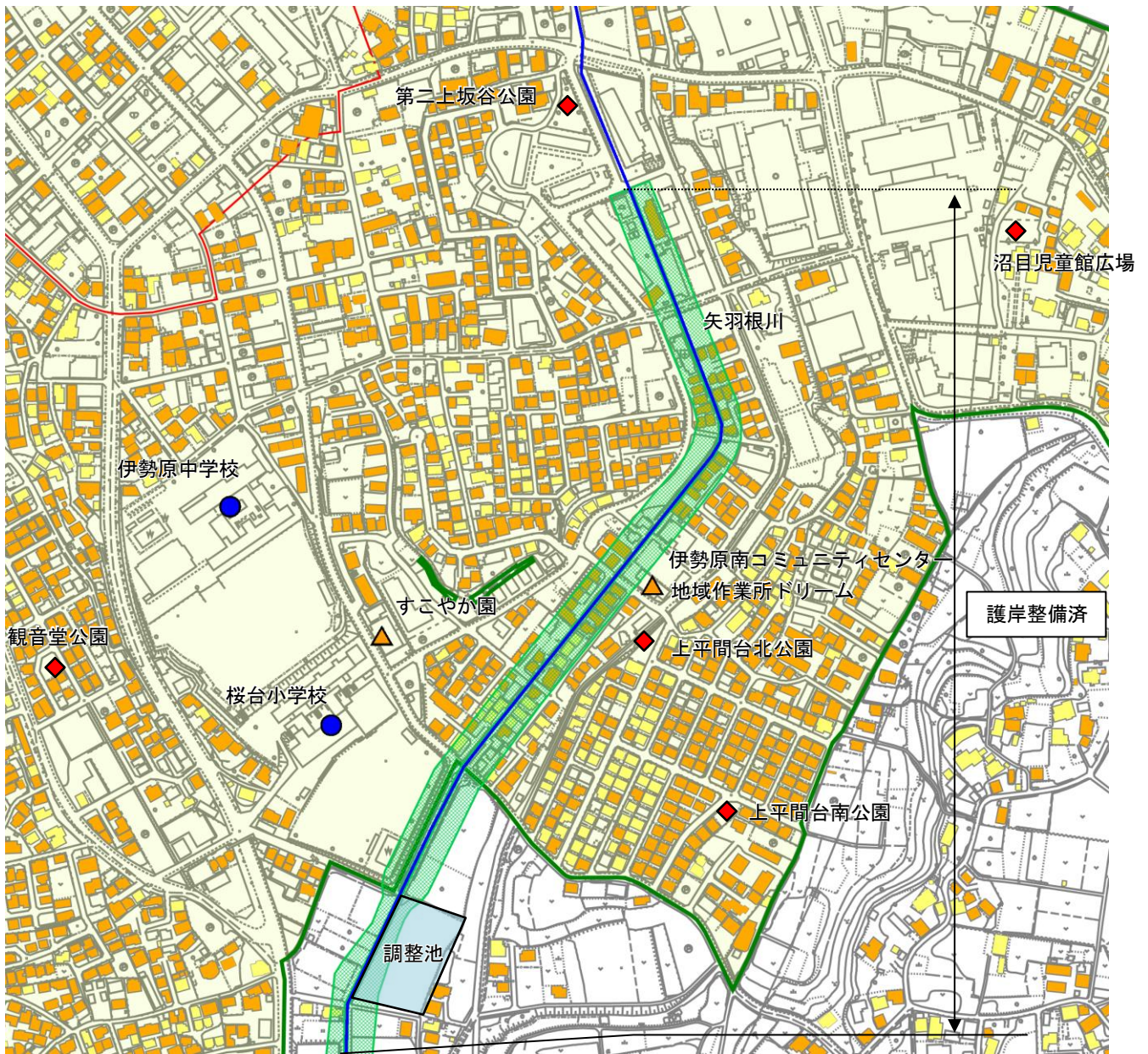
- | | | | |
|--|--------------------|--|-------------|
| | 都市機能誘導区域 | | 木造住宅 (平屋) |
| | 居住誘導区域 | | 木造住宅 (2階以上) |
| | 家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流) | | 広域避難所 |
| | 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食) | | 臨時避難所 |
| | 浸水深3.0m以上の区域 | | 福祉避難所 |
| | 主な河川 | | 緊急(一時)避難所 |

※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食) が指定されています。
- ・護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

⑥ 矢羽根川区域



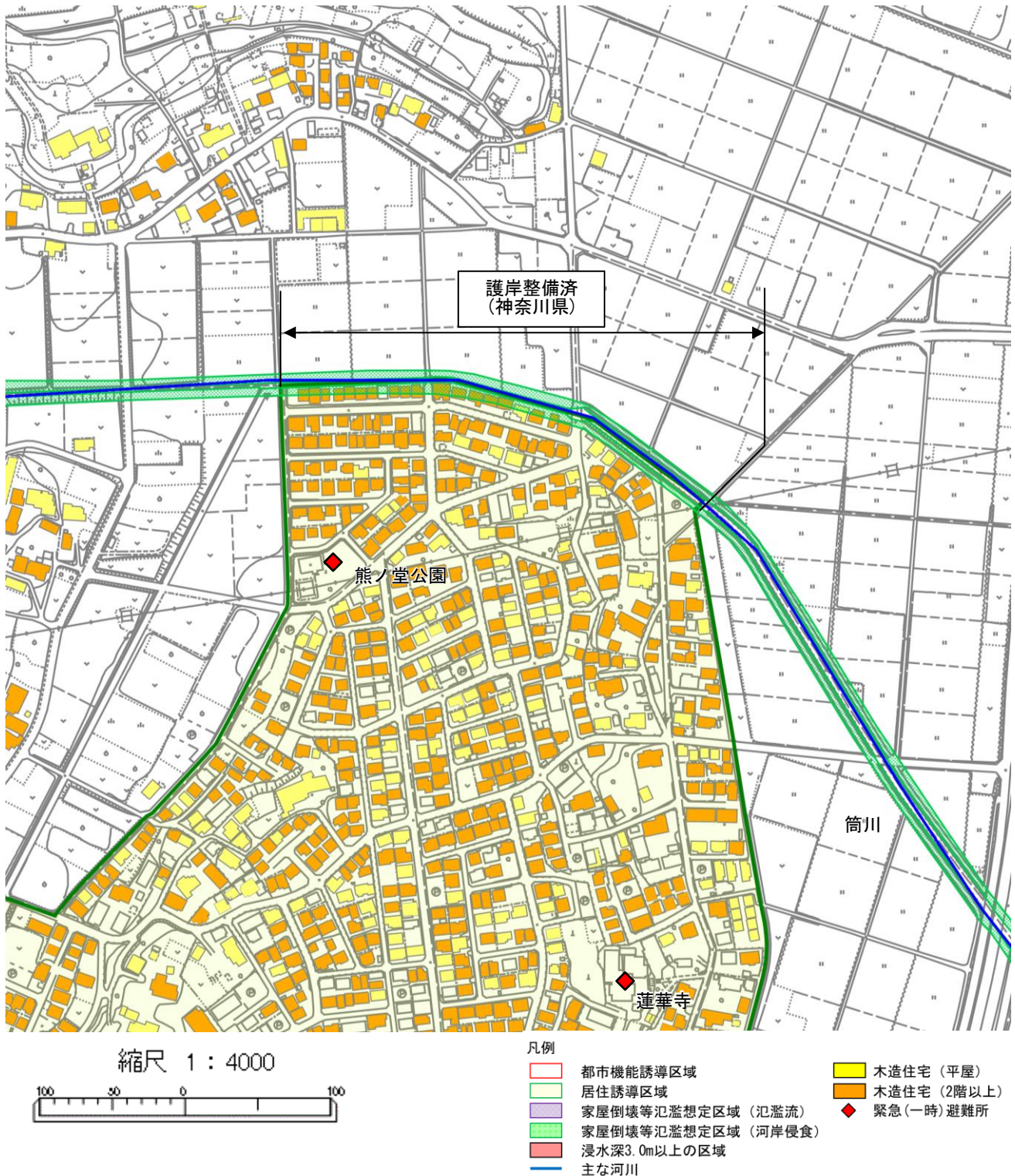
凡例	
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
	家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）
	家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）
	浸水深3.0m以上の区域
	主な河川
	木造住宅（平屋）
	木造住宅（2階以上）
●	広域避難所
▲	福祉避難所
◆	緊急（一時）避難所

※緊急（一時）避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合にご利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）が指定されています。
- ・ 護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・ 河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

⑦ 筒川区域

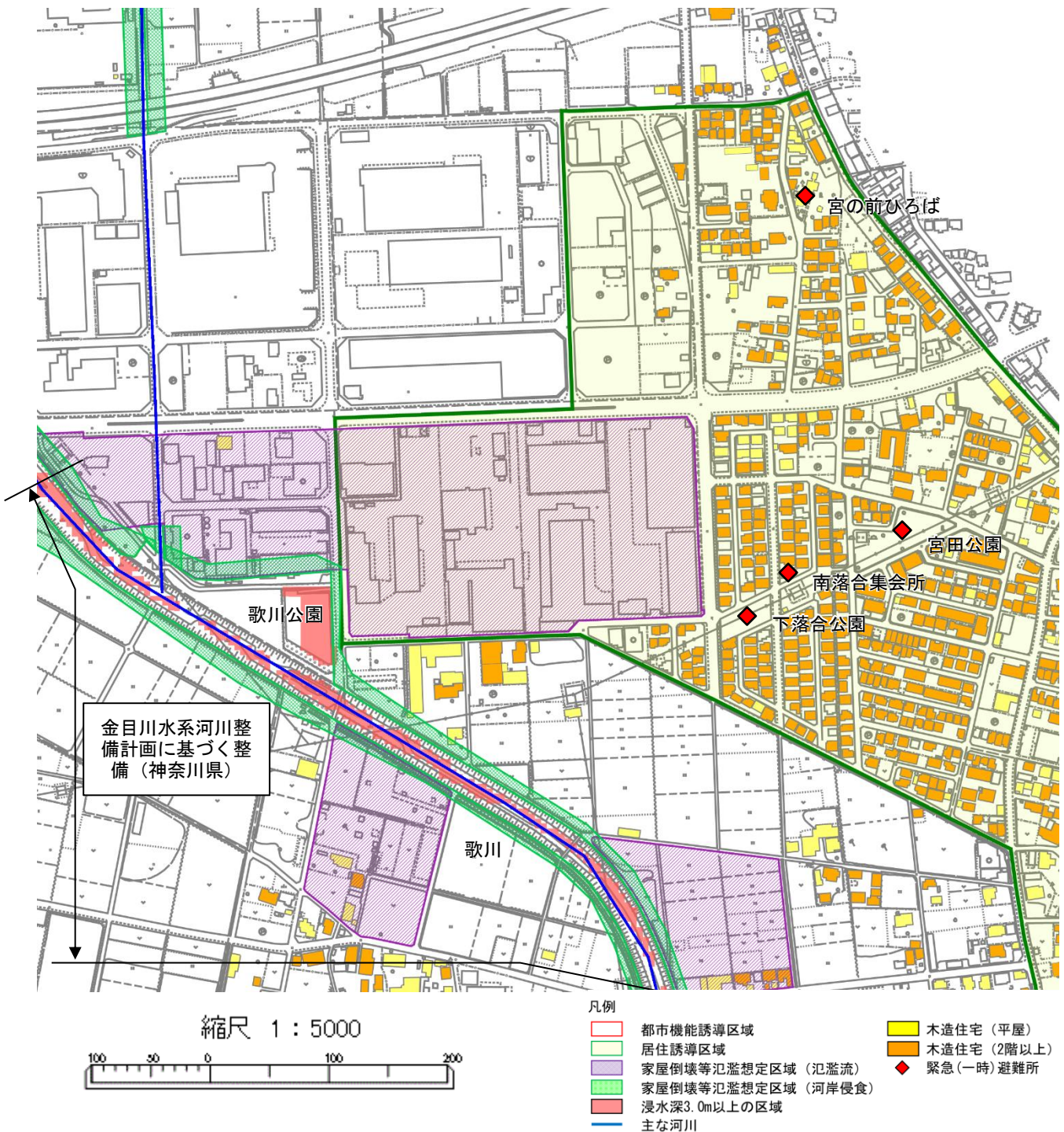


※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合にご利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食) が指定されています。
- ・ 護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・ 河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

⑧ 下落合区域



※緊急(一時)避難所は、地震災害対策を主眼に設定したものであり、風水害時にはハザードマップ等を参照し、最悪の事態を回避する観点から必要な場合に利用するものとします。

[災害リスク低減に向けた取組状況]

- ・家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流) が指定されています。
- ・護岸工事等の基盤整備を行っており、災害時の被害軽減が図られています。
- ・神奈川県管理河川では、旧計画にて一部護岸を設置しています。また、金目川水系河川整備計画 (神奈川県(令和5年3月)) において、歌川については、拡幅及び築堤、堤防嵩上、護岸整備、河道掘削、橋梁改修等、取水堰改修等を予定しています。
- ・河川から離れるように避難することで、速やかに安全な区域へ到達することが可能です。

(4) 防災・減災対策の取組方針について

ア 災害リスクを踏まえた課題と防災・減災対策の取組方針

本市は、鉄道駅を中心としたコンパクトで利便性の高い市街地が形成されています。また、災害リスクの低減が特に求められている区域においても、ハード整備による災害リスクの低減が図られています。

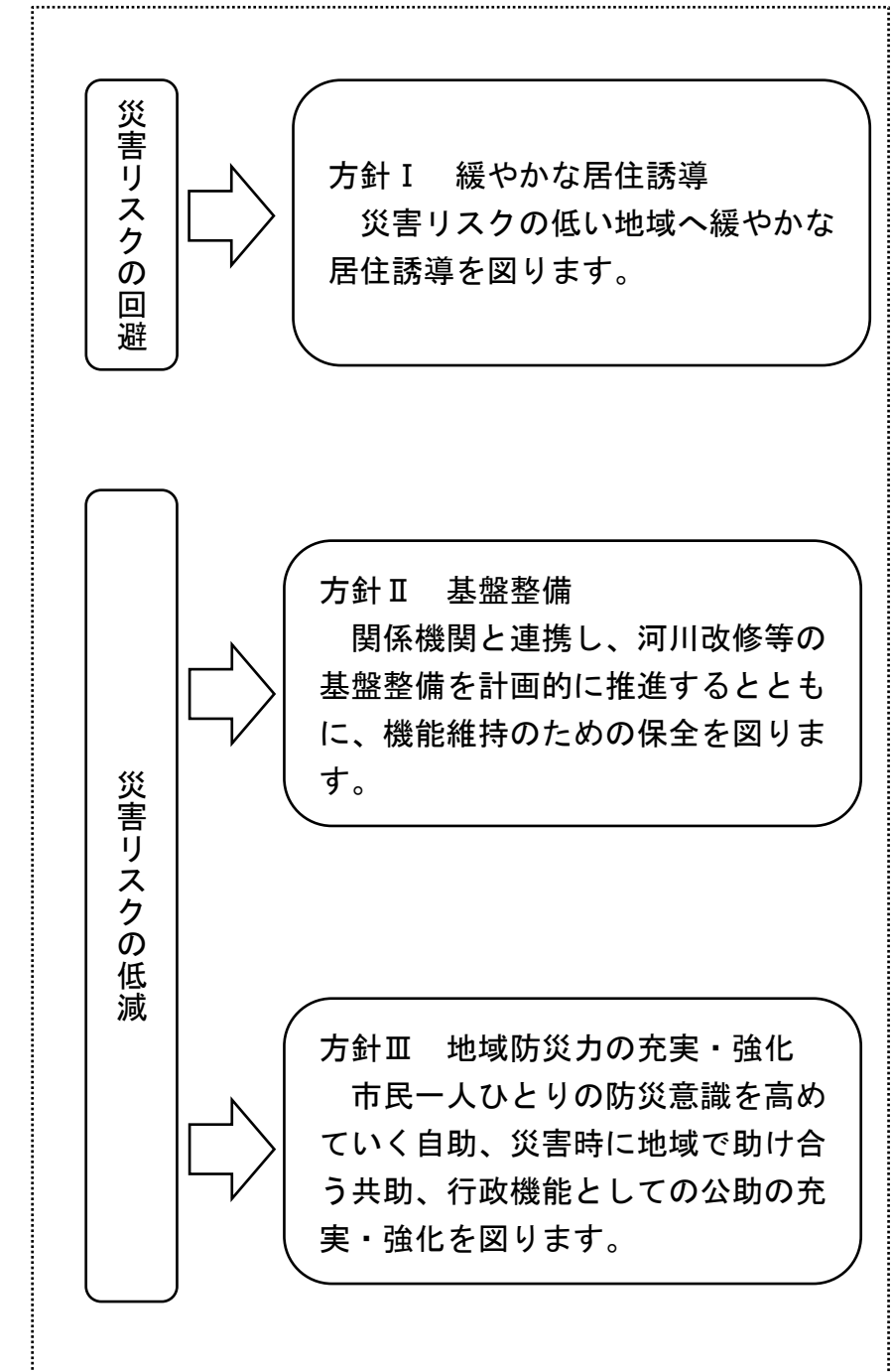
こうしたことから、災害リスクについては「回避」「低減」の視点に基づき、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策を推進していくことで、市民と災害ハザード情報の共有を図り、安心して住み続けられるまちづくりを進めます。

災害リスク毎のまちづくりの課題

土砂	<p>[居住誘導区域内]</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域内の土砂災害特別警戒区域は、居住誘導区域の設定に当たり除外しています。 居住誘導区域内に土砂災害警戒区域が一部含まれています。危険の周知や警戒避難体制の整備により、土砂災害のリスクの低減を図ることが必要です。 <p>[居住誘導区域外]</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に市街化調整区域となりますが、山間部から丘陵部へとつながる地形的な特徴から、土砂災害（特別）警戒区域等が指定され、急傾斜地の崩壊や土石流などの被害が想定されています。危険の周知、警戒避難体制の整備や災害を防止し、又は低減するための施設の整備等を組み合わせた適切な対応が必要です。
洪水	<p>[居住誘導区域内]</p> <ul style="list-style-type: none"> 浸水想定区域は、河川沿いの区域に浸水深3.0m未満が指定されていますが、浸水が継続する時間は12時間未満と比較的短期間で浸水状況が改善されます。また、河川沿いでは、河岸侵食・氾濫流により木造家屋が倒壊するおそれの高い区域があります。危険の周知や警戒避難体制の整備、災害を防止し、又は低減するための施設の整備等を組み合わせた適切な対応が必要です。 <p>[居住誘導区域外]</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に小田急小田原線の南側の低地部で、浸水深3.0m未満、一部農地では3.0m以上の区域があります。また、浸水が継続する時間は、大部分が12時間未満ですが、大田地区では3日未満という区域があります。また、丘陵部の河川沿いでは、河岸侵食・氾濫流により木造家屋が倒壊するおそれの高い区域があります。危険の周知や警戒避難体制の整備、災害を防止し、又は低減するための施設の整備等を組み合わせた適切な対応が必要です。
内水	<p>[居住誘導区域内]</p> <ul style="list-style-type: none"> 成瀬小学校周辺や戸張川の国道246号との交差点付近で、内水による浸水深1.0m以上の区域があります。危険の周知や警戒避難体制の整備、災害を防止し、又は低減するための施設の整備等を組み合わせた適切な対応が必要です。 <p>[居住誘導区域外]</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に小田急小田原線の南側の低地部で、内水による浸水深0.2m以上、一部農地では1.0m以上の区域があります。危険の周知や警戒避難体制の整備により、浸水災害のリスクの低減を図ることが必要です。

災害リスクへの対応の視点

防災・減災対策の取組方針



イ 防災・減災対策の取組の推進

3つの取組方針に基づき、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を推進します。

方針Ⅰ 緩やかな居住誘導

災害リスクの低い地域へ緩やかな居住誘導を図ります。

取組内容	実施主体	取組期間	
		中期	長期
届出制度の運用による居住誘導区域内への誘導	市		
ハザードマップを用いた自然災害回避情報の提供	市		

方針Ⅱ 基盤整備

関係機関と連携し、河川改修等の基盤整備を計画的に推進するとともに、機能維持のための保全を図ります。

取組内容	実施主体	取組期間	
		中期	長期
河川の整備・維持管理	県/市		
下水道の整備・維持管理	市		
土砂災害特別警戒区域での土砂災害対策（砂防工事等）	県		
雨水排水施設の整備（調整池整備等）	市/民間		

方針Ⅲ 地域防災力の充実・強化

市民一人ひとりの防災意識を高めていく自助、災害時に地域で助け合う共助、行政機能としての公助の充実・強化を図ります。

取組内容	実施主体	取組期間	
		中期	長期
防災訓練の実施	市/自主防災会/市民※		
家庭での防災力の向上	市/自主防災会/市民※		
自主防災活動の支援	市		
避難所機能の強化	市		

※自治会単位を基本とする自主防災会と協働しながら、1人でも多くの市民とともに取組推進を図ります。

ウ 評価指標の設定

安心して住み続けられるまちづくりを進める上では、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策を推進していくことが求められます。

その上で、大規模災害が発生した際には、自助・共助による対応が極めて重要となります。本計画（防災指針）で見てきたように、早期の自主的な避難を市民が一人ひとり行うことで、迫りくる災害リスクを回避し、個人の生命と財産を守ることができます。

こうしたことから、防災指針の取組の進捗を適切に評価する指標として以下の3つの項目を設定し、安心して住み続けられるまちづくりを進めていきます。

指標名	定義	現状値	指標※
防災訓練・防災教育の延べ参加者数	1年間に防災訓練や防災教育に参加した市民や企業、防災関係機関等の人数	2,083人 (R3年度)	4,200人 (R9年度)
災害への備えに取り組んでいる家庭の割合	市民意識調査で「取り組んでいる」「どちらかといえば取り組んでいる」と回答した人の割合	47.1%	↗
災害に対する市の備えが十分だと思う市民の割合	市民意識調査で「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合	35.6%	↗

※なお、指標は、上位計画等の見直しを踏まえながら、本計画改定時に再設定します。

(5) 計画の進行管理・見直しについて

伊勢原市立地適正化計画（令和2年3月）では、概ね5年ごとに施策の実施状況等を取りまとめ評価・検証を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うこととしています。

防災指針も立地適正化計画の一部であることから、概ね令和6年頃に計画全体の評価・検証を行います。

9 目標値と期待される効果

(1) 目標値設定の考え方

目標値とは、立地適正化計画の必要性や妥当性、また、記載された施策・事業の進行状況を客観的かつ定量的に評価するために設定するものです。

本市においては、誘導施策を設定する上で柱とした、3つの基本方針ごとに次のとおり、評価指標と目標値を設定します。

(2) 目標値

ア【基本方針1】居住環境の向上による住み続けたくなるまちづくり

生活サービス施設の立地や公共交通の維持充実、また、居住環境の質の向上により、居住誘導区域内への居住の誘導が図られ、快適で効率的な密度の高い市街地が維持・形成されていることを評価する指標として、居住誘導区域内の人口密度の維持を目標値として設定し、現況人口密度を維持していくことを目標値とします。

評価指標	現状値	目標値 (2035年)
居住誘導区域内の 人口密度	73.89人/ha (2015年※国勢調査)	74人/ha

【参考】人口密度について

本市においては、鉄道駅を中心に土地の高度利用が図られています。また、その周辺は、段階的に低層低密度の住宅地市街地へと移行する都市構造となっています。

こうした本市の市街地特性とともに、都市計画運用指針では、住宅用地の人口密度の考え方として「土地の高度利用を図るべき区域では100人/ha以上、その他の区域では80人/ha以上を目標とし、土地利用密度の低い地域では60人/ha以上を基本とすること」と示されていることを踏まえ、目標値を設定しました。

イ【基本方針2】交通結節点に都市機能が集約された便利なまちづくり

伊勢原駅周辺及び愛甲石田駅周辺都市機能誘導区域内における都市機能の適切な維持誘導とともに、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持充実に資する交通結節機能が強化されていることを評価する指標として、伊勢原駅及び愛甲石田駅の1日平均利用者数及び路線バスの年間利用者数を設定し、利用者数の維持を目標値とします。

評価指標	現状値	目標値 (2035年)
伊勢原駅及び愛甲石田駅の1日平均利用者数	107,249人/日 (2018年度)	105,000人/日
路線バスの年間利用者数	9,369,730人 (2018年度)	9,460,000人

【参考】伊勢原市地域公共交通網形成計画（2018.5）における目標値（2022年）

伊勢原市地域公共交通網形成計画に定める目標値と同程度の維持を図る。

- ①伊勢原駅及び愛甲石田駅の1日平均利用者数 105,000人
- ②路線バスの年間利用者数 9,460,000人

ウ【基本方針3】都市の個性・魅力を生かした活力あるまちづくり

広域交通ネットワークの形成により、人・モノ・情報などの流れが活発になり、あわせて、本市の個性と魅力が磨かれることで、市内外をつなぐ多様な交流や関係が創出され、まちが活性化していることを評価する指標として、伊勢原市を従業地とする労働者数及び観光入込客数を設定し、その値の増加を目標値とします。

評価指標	現状値	目標値 (2035年)
伊勢原市を従業地とする労働者数	41,577人 (2015年※国勢調査)	43,877人
観光入込客数	1,857,922人 (2017年)	205万人

【参考】①東部第二地区土地区画整理事業における就業見込み人口 約1,000人

伊勢原大山インターチェンジ周辺地区土地区画整理事業における就業見込み人口 約1,300人

②第5次総合計画後期基本計画における観光入込客数の目標値：205万人（R4）

(3) 期待される効果

誘導施策の推進により、評価指標ごとに設定した目標値を達成することで、次の効果が期待されます。

居住誘導区域内の人口密度を維持することで、効率的で機能的な都市活動を可能とし、便利で快適な市民生活を実現することができます。

公共交通利用者の増加により、誰もが鉄道駅周辺に設定された都市機能誘導区域へ容易にアクセスできることとなり、経済的で環境にやさしい移動を実現することができます。

また、労働者数や観光入込客の増加により、新たな雇用が創出されるほか、企業の設備投資の拡大や安定的な企業収益を実現することができます。

このように、居住誘導や都市機能誘導が適切に図られるとともに、本市の特性を最大限生かした活発な経済活動により、固定資産税等の自主財源の充実による持続可能な都市経営につながることを期待されます。

期待される効果
市民一人当たりの税収の維持（個人市民税、固定資産税）
税収の維持（法人市民税）

【参考】①市民一人当たりの個人市民税、固定資産税 135,486円（2017年度普通会計決算）

なお、都市構造評価に関するガイドブック（国土交通省（2016年））によると、市民一人当たりの個人市民税および固定資産税については、10～30万人都市で117,000円、10万人以下の都市で103,000円とされている。

②法人市民税 2,002,423千円（2017年度普通会計決算）

なお、近隣市における2017年度の法人市民税は、次のとおり

厚木市 10,412,479千円

平塚市 3,869,887千円

秦野市 1,361,095千円

10 届出制度

(1) 都市機能誘導に関する届出制度

ア 開発行為や建築等行為について（都市再生特別措置法 第108条第1項）

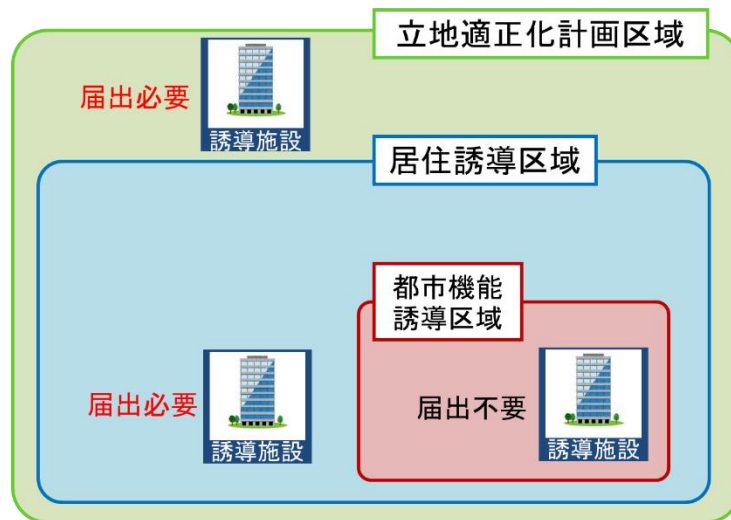
都市機能誘導区域外での誘導施設の整備の動きを把握するため、都市機能誘導区域外における次の開発行為や建築等行為を行う場合には、着手の30日前までに市へ届出を行う必要があります。

届出内容どおりの開発行為等が行われた場合、何らかの支障が生じると判断した場合は、届出をした者に対して、開発規模の縮小や都市機能誘導区域への立地を促すなどの勧告を行う場合があります。

■ 都市機能誘導区域外の届出の対象となる行為

開発行為	①誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
建築等行為	②誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
	③建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
	④建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

図 都市機能誘導区域における誘導施設を目的とした上記行為における届出の必要な区域



イ 誘導施設の休止・廃止について

都市機能誘導区域の中で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、休止等の30日前までに、市へ届出が必要となります。

誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合には、届出をした者に対して、建築物の存置などの助言や勧告を行う場合があります。

ウ 留意点

敷地が都市機能誘導区域内外にまたがる場合にも、開発行為・建築等行為、休止等の届出が必要です。

(2) 居住誘導に関する届出制度

ア 開発行為や建築等行為について（都市再生特別措置法 第88条第1項）

居住誘導区域外での住宅開発等の動きを把握するため、居住誘導区域外における次の開発行為や建築等行為を行う場合には、着手の30日前までに市へ届出を行う必要があります。

居住誘導区域内への居住の誘導に対し、何らかの支障が生じると判断した場合は、届出をした者に対して、開発規模の縮小や居住誘導区域への立地を促すなどの勧告を行う場合があります。

届出は、本市の居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するための制度であり、以下の基準が定められています。

■ 居住誘導区域外の届出の対象となる行為

<p>開発行為</p>	<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 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>①の例示 3戸の開発行為  届</p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為  届</p> <p>800㎡ 2戸の開発行為  不要</p>
<p>建築等行為</p>	<p>① 3戸以上の住宅を建築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①）とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為  届</p> <p>1戸の建築行為  不要</p>

イ 留意点

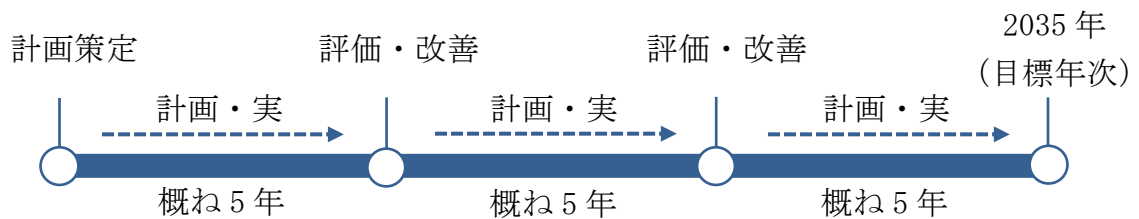
敷地が居住誘導区域内外にまたがる場合にも、開発行為・建築等行為の届出が必要です。

10 計画の進行管理・見直しについて

本計画に基づき、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向け、誘導施策を実施します。また、概ね5年ごとに施策の実施状況等を取りまとめ、伊勢原市都市計画審議会において評価・検証を行います。

なお、評価・検証結果などに基づき、必要に応じて本計画の見直し等を行います。

【進行管理のイメージ】



【PDCA サイクルのイメージ】

