

Ⅱ 各都市圏域に共通する都市づくりの考え方

第Ⅰ章 「都市圏域別都市づくりの基本方針」では、「かながわ都市マスタープラン」で示した都市づくりの方向性を踏まえながら、「環境共生」と「自立と連携」の2つの観点から、具体の都市づくりの方針を示しました。

第Ⅱ章では、人口減少社会や、地球環境問題の深刻化など、都市を取り巻く諸情勢が大きく変化する中で、今後の都市づくりを進めるにあたって重要となる観点を取り上げ、各都市圏域に共通する都市づくりの考え方を示します。

ここでは、人口減少社会に対応し、環境負荷の軽減などにも資する「集約型都市構造への転換」、産業構造の転換に対応した「産業活力の維持・向上」など、7つの項目について、個々の都市計画区域や市町村域など、地域レベルの今後の都市づくりに反映しやすいように、具体的な施策や事例を交えながら示しています。

1 集約型都市構造への転換

昭和40年代以前の都市は、下図の(1)に示すように市街地が鉄道駅周辺などを中心として形成されていました。

その後、急速な人口増加により、住宅の供給が必要となりましたが、モータリゼーションの進展などによって、郊外に住宅や商業施設などが立地することで、下図の(2)に示す広範囲に広がった現在の市街地が形成されています。

今後、対策を講じないまま、急激な人口減少が進行すると、下図の(3)のように市街地全体が希薄化し、広範囲に低密度の市街地、いわゆる拡散型市街地に移行していくと想定されます。

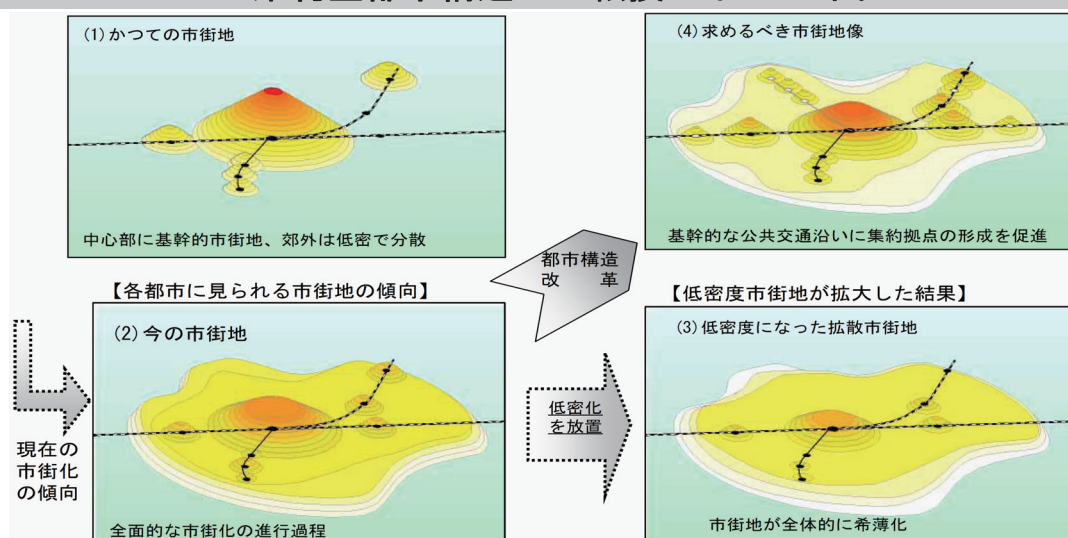
この拡散型市街地が形成されてしまうと、公共サービス等の効率的な提供が困難になるなど、様々な課題の発生が予想されます。例えば、バスの乗客が減少して路線バスが廃止されることで、自動車利用が増加するだけでなく、高齢者の移動手段を新たに確保する必要が生じます。その結果、環境負荷や人口あたりの都市運営のコストが増加し、都市全体の運営が困難となることも想定されます。

さらに、拡散化が進行すると、地域コミュニティが崩壊して、集落が維持できなくなってしまうことも懸念されます。

このため、人口減少社会に向けて、下図の(4)に示すような、基幹的な公共交通沿いに市街地を集約する「集約型都市構造」への転換を進めることが不可欠となります。

市町村域を越えて市街地が連たんする神奈川では、この集約型都市構造への転換を図ることは容易ではありませんが、今後、急激に進む人口減少を踏まえると、今できることから取り組みを開始し、その取り組みを着実に進めることが必要となります。

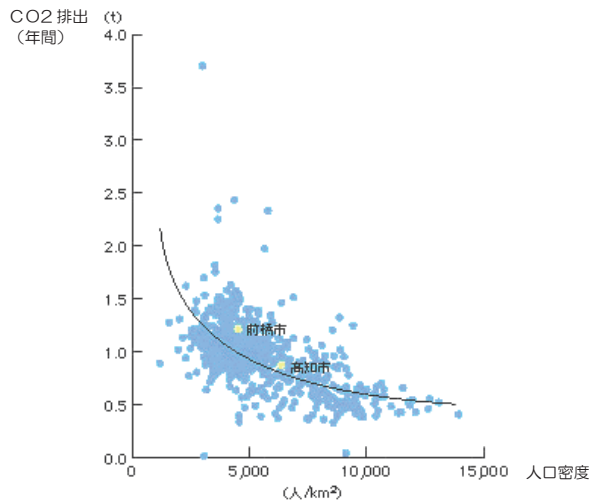
集約型都市構造への転換のイメージ図



資料) 社会資本整備審議会「都市交通・市街地整備小委員会取りまとめ資料集」

拡散型都市構造による弊害

■ 運輸旅客部門における1人当たりCO2排出量(年間)とDID人口密度



注1：平成12年国勢調査において、DID人口密度のデータがある市（東京都特別区を含む）が対象。
注2：CO2排出量は、1999年のデータ。

資料）環境省「平成18年度環境白書」

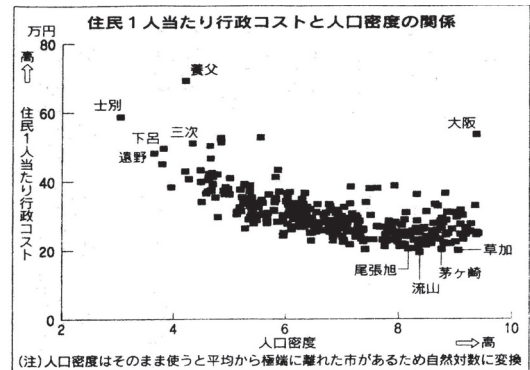
【環境面】

人口密度とCO2排出量の関係について、運輸旅客部門の一人あたりCO2排出量(年間)は、DID¹⁸人口密度が低い市ほど大きい傾向にあることがわかります。このため、環境面においては、今後は拡散型から集約型都市構造への転換が求められます。

【財政面】

行政コストと人口密度の関係について、人口密度の低い地域ほど、住民一人あたりの行政コストは増えていることがわかります。このため、財政面においても今後は拡散型から集約型都市構造への転換が求められます。

■ 人口1人当たり行政コストと人口密度の関係



資料）日本経済新聞【2007（平成19）年10月30日】

¹⁸DID

…DID（Densely Inhabited District の略）とは人口集中地区のことで、日本の国勢調査において設定される統計上の地区を意味する。市区町村の区域内で、人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区がこれに該当する。

1-1 中心市街地への機能集積

モータリゼーションの進展やライフスタイルの多様化などにより、公共公益施設や大規模集客施設が郊外へ立地し、こうした影響により一部の中心市街地では衰退が生じています。集約型都市構造への転換を図るためには、その核となる中心市街地の機能回復を図ることが必要となります。

このため、公共公益施設、大規模集客施設などの中心市街地への立地を誘導し、商業・業務施設と住居の複合利用により街なか居住を促進して、中心市街地のにぎわいの回復を図ることが必要です。また、移動手段を自動車だけに頼らなくても生活できることで、高齢者をはじめとするすべての人が暮らしやすく、また様々な活動を効率よく行うことができ、環境負荷を軽減する空間となることが期待される「歩いて暮らせるまちづくり」を進めることが重要となります。

(1) 公共公益施設等の立地誘導

- 公共公益施設、大規模集客施設は、適切な用途地域の設定や地区計画に基づく規制・誘導などにより、郊外への立地を抑制し、中心市街地への立地を誘導します。

(2) 鉄道駅周辺における高度利用・複合利用と街なか居住の促進

- 鉄道駅周辺では、都市基盤と建築物を一体的に整備し、地区計画などの活用により、容積率を緩和するなど、土地の高度利用を図ります。また、多様なニーズに対応するため、街区別に建築物の用途を限定することや、例えば低層階を商業、中層階を業務、高層階を住居とするなど、施設の複合利用を図り、街なか居住を促進します。

(3) 歩いて暮らせるまちづくりの推進

- 日常生活や都市での活動に必要な諸機能がコンパクトにまとまり、利便性の高い市街地の形成を図ります。
- 鉄道駅周辺などにおいて、公共公益施設、商業施設、病院などの建築物や、鉄道駅、道路などの一体的なバリアフリー化を進めます。

(4) 既存ストックの活用による活性化

- 空き店舗への出店支援制度などの活用による空き店舗の解消など、中心市街地の空洞化対策を進めます。
- 空き店舗など既存ストックを活用し、住民が相互に連携しながら、子育てや高齢者支援事業などの「新たな地域の産業」を創出することで、活性化を進めます。

鉄道駅周辺における都市機能の集積

■ 相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業(イメージ図)



資料) 相模原市

相模大野駅に隣接する地区において、建築物の老朽化や空きビルなどが目立ってきたため、市街地再開発事業により、土地の高度利用とともに、商業施設、公共公益施設、住宅など、複合的な都市機能の集積を進めています。

鉄道駅周辺地域の連携強化

■ 小田原駅東西自由連絡通路



資料) 小田原市

小田原駅には5つの鉄道が乗り入れています。駅東西の機能分担・連携が図られていませんでした。小田原駅東西自由連絡通路整備事業により、広域交通ターミナル機能の東西の分担と相互の連携が図られるとともに、利用者の安全性・利便性の一層の向上が図られました。

1-2 良好な住環境の維持・形成

集約型都市構造の実現に向けて、人口減少に伴い、空き家の発生が予想される郊外の住宅地においては、市街地の集約化に取り組んでいくことが求められます。

しかし、市街地の集約化には長い年月を要することから、まずは、郊外へ住宅地が拡散することを抑制するなど、今できることから取組みを始めることが必要となります。

(1) 郊外における住宅地拡大の抑制

- 新たに住宅系市街地を拡大する必要がある場合には、鉄道駅周辺などの交通利便性が高い地区と公共公益施設などの都市機能が集積している「地域の拠点」周辺を基本とします。

(2) 既存の住宅地における居住環境の維持・向上

- 今後は商業地のみならず、既存の住宅地においても人口減少などに伴い、持続可能な住宅地としての地域間の競争が予想されます。このため、住宅系市街地においては、地域コミュニティを生かしながら、住民が相互に連携し自らまちづくりに参画することなどにより、魅力の維持向上を図ることが必要となります。
- 地域の実情に応じて地区計画などにより、敷地の細分化を防ぎ、適正な敷地規模を確保するなど、良好な住環境の保全を図ります。
- 人口減少の進行により増加が予想される空き家や空き地については、情報提供や斡旋システムによる解消を図ります。

(3) 人口減少を踏まえた住宅地の集約

- 敷地の一体化や集合住宅の再建などを行い、ゆとりある居住環境への誘導を図ります。
- 地域によっては人口減少がさらに進行し、空き家などの発生が加速することも予想されるため、地域の実情に応じて、将来に向けた住宅地の集約化について検討を進めます。その際、宅地を緑地や農地に転換することなども視野に入れて、土地利用のあり方について検討を進めます。

(4) 地域の活力と既存集落の維持

- 集約型都市構造への転換を進める一方、農林水産業の振興などの観点から、地域の活力を維持するために必要な場合には、減少した人口の回復を図るといった範囲に限定して、市街化調整区域における地区計画（整序誘導区域）の活用などにより、生活環境の悪化を防止し、既存集落の維持を図ることも必要となります。

郊外市街地における集約化の取組みイメージ

【郊外市街地の現状と今後】



郊外市街地などでは、高齢化や人口減少に伴う空き地や空き家の増加がさらに進行し、ゴミの不法投棄や商業機能の撤退、バス路線の廃止など、生活環境の悪化や生活の利便性低下が今後ますます懸念されます。

【適切な低密度化の誘導】



既に、空き地、空き家の発生が顕在化しつつある一部の郊外市街地においては、空き地の隣接地との一体利用を図ることや、空き地を集約化して、公園等のオープンスペースを生み出すことなどにより、住環境の維持、向上を図ります。

資料) 社会資本整備審議会「都市交通・市街地整備小委員会取りまとめ資料集」

2 産業活力の維持・向上

近年、産業構造の転換に伴い、工場の移転が進み、用途地域が準工業地域や工業地域に指定されている地区などでは、工場跡地に住宅や商業施設が立地することで、操業環境を悪化させ、工場の撤退にさらなる拍車がかかっています。

一方、東京都市圏にあって県内にまとまりのある産業用地を求める需要は高く、今後も、さがみ縦貫道路をはじめとする自動車専用道路のインターチェンジ周辺など、その立地を生かした産業用地の創出が求められています。

このため、新設されるインターチェンジ（さがみ縦貫道路、新東名高速道路等）の整備などにあわせて、新たな産業用地を創出し、企業の立地を誘導するとともに、既存の産業用地における操業環境を保全し、産業構造の転換に対応して土地利用規制を見直すことが必要です。

(1) 新たなインターチェンジの整備等にあわせた産業用地の創出

- 工業系市街地を拡大する地区は、広域的な交通利便性が高いインターチェンジ周辺などを基本とし、新設されるインターチェンジ（さがみ縦貫道路、新東名高速道路など）の整備などにあわせて、産業用地の創出と、企業の立地誘導を、まとまりのあるみどりや農地の保全などに配慮しながら適切に進めます。

(2) 既存の産業用地における操業環境の保全と企業の立地誘導

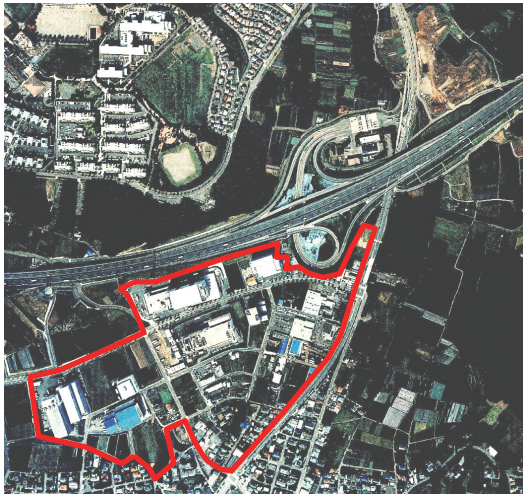
- 既存の産業用地における住宅などの無秩序な混在を防止するため、地域の実情に応じて地区計画などにより、住宅系用途をあらかじめ制限するなど、操業環境の維持・保全を図ります。
- 企業の移転に伴い生じた工業団地内にある跡地などについては、企業誘致施策との連携により、産業の立地誘導を図ります。

(3) 産業構造の転換に対応した土地利用規制の見直し

- 既存の産業用地において研究開発環境を確保するなど、産業構造の転換への対応が必要な場合には、周辺環境に配慮しつつ、地域の実情に応じて、土地利用規制の見直しを行い、適切な都市機能の集積を図ります。

インターチェンジ周辺における産業の集積

■ 東名高速道路秦野中井IC周辺



資料) 神奈川県

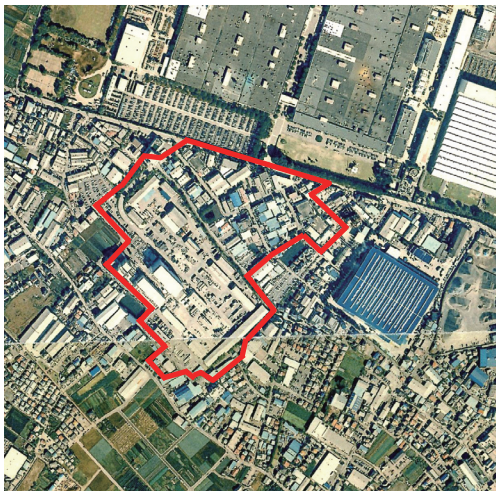
東名高速道路秦野中井インターチェンジに隣接する地区において、主として流通・工業施設などの用地として土地利用を図るため、土地区画整理事業により道路などの公共施設の整備が進められました。流通・工業施設などの操業環境の保全及び用途混在による弊害の発生防止を図るため、地区計画を定め、産業の集積が図られています。

凡例

 : 中井町インター周辺地区地区計画の区域

既存の産業用地における操業環境の保全

■ 相模原市中央区田名




資料) 神奈川県

相模原市内の既存の工業地域「田名清水原赤坂地区」で、同地区の事業者が中心となる協議会により、住宅建設の制限などを検討し、それをもとに地区計画を定めています。

同地区は製造業などが集積する工業地域ですが、近年では周辺地区において住宅建設が進行する状況にあることから、良好な操業環境の維持のため、住宅や飲食店、一定規模以上の店舗などの建設を制限しています。

凡例

 : 田名清水原赤坂地区地区計画の区域

3 環境負荷の少ない都市づくりの推進

社会経済活動に起因する環境への影響は、大気汚染などの引き続き改善を進めるべきものから、地球温暖化など、今後ますます深刻化すると予想されているものまで様々であり、都市づくりにあたっては、環境への負荷を低減する取組みが求められています。

このため、環境負荷の少ない都市構造への転換に向けて、先導的な取組みを推進するとともに、長期的な視点に立ち、今後の施策を展開していくことが必要です。

(1) 先導的な取組みの推進

- 地球温暖化対策などに配慮し、環境負荷の少ない都市づくりの先導的な取組みを推進します。
 - ①地区・街区レベルにおけるエリアエネルギーマネジメントシステム¹⁹や地域熱供給システム²⁰の導入等によるエネルギー負荷の削減やエネルギー利用の効率化
 - ②建築環境総合性能評価システム（CASBEE）²¹の活用等による建築物単位のエネルギー利用の効率化
 - ③未利用エネルギー・再生可能エネルギーの導入促進
 - ④道路等の保水機能の確保、風の通り道の確保等によるヒートアイランド対策の推進
 - ⑤公共交通と連携したパークアンドライドやカーシェアリングなどの交通需要マネジメント（TDM）施策の普及促進
 - ⑥自転車走行空間の充実とネットワーク化などによる自転車利用促進
 - ⑦電気自動車などの環境性能に優れた低公害車の普及やエコドライブ²²の推進
 - ⑧照明灯のLED化の推進 など

(2) 環境負荷の少ない都市構造への転換

- 長期的には、集約型都市構造に転換を図り、歩いて暮らせるまちづくりなどを促進します。

¹⁹エリアエネルギーマネジメントシステム

…情報通信技術（IT）を活用した複数建物の一括エネルギー管理の手法のこと。

²⁰地域熱供給システム

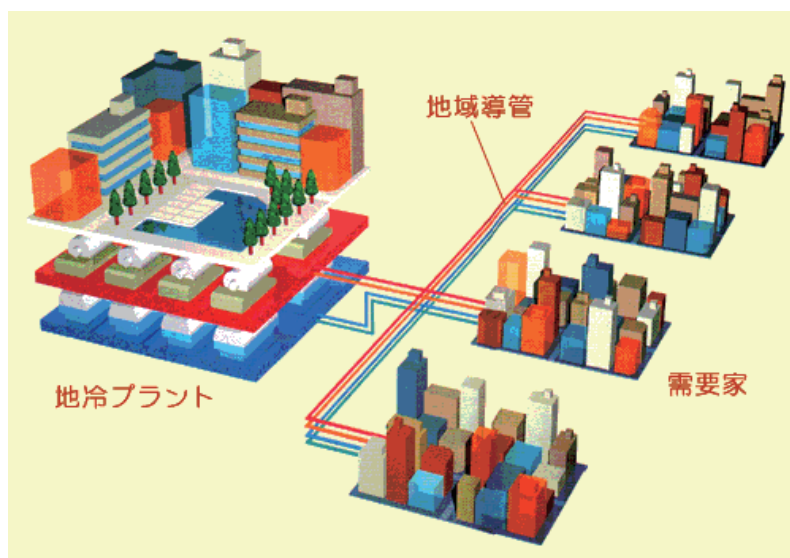
…熱供給の集中プラントから複数の建物に温水や蒸気、冷水などを供給して冷暖房や給湯に利用するエネルギーの地域利用システムをいう。

²¹建築環境総合性能評価システム（CASBEE）…『建築環境総合性能評価システム（Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）』の略称であり、建築物の「環境品質」と「環境負荷」を同時に評価するシステムとして、平成15年に国土交通省の支援のもと、産官学の共同により開発された評価システムのこと。

²²エコドライブ

…アイドリングや急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、環境改善、燃料コスト削減、事故防止の効果がある。

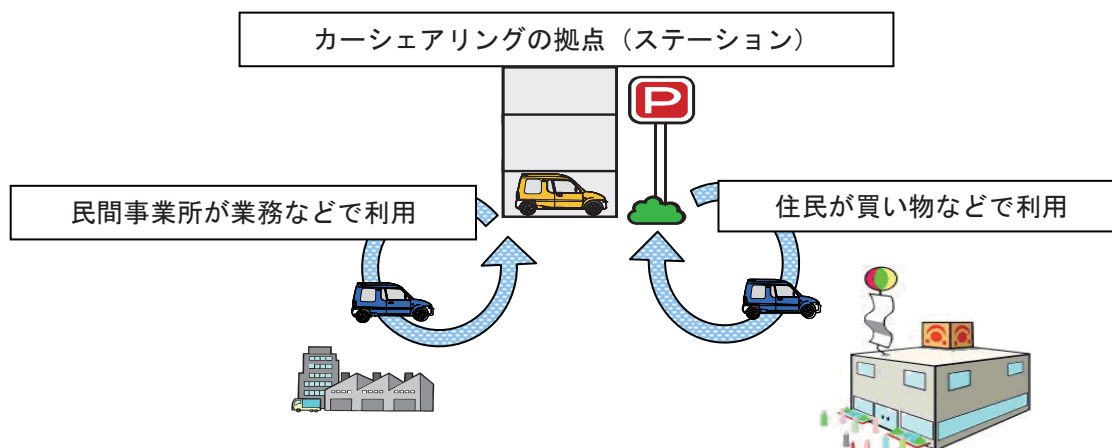
地域熱供給システムのイメージ



資料) (社)日本熱供給事業協会HP

東名高速厚木インターチェンジ周辺に位置する「厚木テレコムタウン地区」では、省エネルギー性、環境安全性、信頼性をコンセプトとして街区単位で地域熱供給システムの導入を行っています。

カーシェアリングのイメージ



資料) 神奈川県交通企画課「カーシェアリングの普及促進について」

1台の自動車を複数の会員が共同利用することで、自動車の総走行台数の削減による環境改善が期待されます。

県では、民間事業者による拠点形成の支援と普及啓発のため、厚木、藤沢の土木事務所での公務に利用しています。

4 自然と共生した都市づくりの推進

森林、緑地、農地などの自然的環境は、水源かん養、水循環、景観、防災、生態系の保全など、様々な機能を持っています。

しかしながら、これら自然的環境は、都市開発の影響により減少しているとともに、手入れ不足による森林の荒廃や担い手不足による農地の荒廃などが危惧されています。

このため、森林、緑地、農地などについて、適切な管理のもと、保全、活用を図ることが必要です。

(1) 森林・緑地の保全

- 市街地近郊に広がるまとまりのある森林や都市に残された貴重な緑地などは、関係者との合意のもと、特別緑地保全地区²³や近郊緑地特別保全地区²⁴の指定などにより、保全を図ります。
- 市街地内の宅地については、緑化地域²⁵などを活用し、敷地内の緑化を進めます。

(2) 農地の保全

- まとまりのある優良な農地については、良好な状況で次世代に引き継ぐことができるよう、保全を図ります。
- 農林業の営みとの調和に配慮した上で、地域住民などの主体的な活動による里地里山の保全を促進し、継続的な活動の支援を進めます。
- 市街地に残る保全すべき農地については、生産緑地地区²⁶の制度を活用し、適切な管理を図ります。
- 遊休農地を市民農園に活用するなど、自然体験や交流の場の形成を図ります。

(3) 水辺空間の保全

- 河川が、身近な自然とのふれあいの場としてはもちろんのこと、環境学習や人々の交流の場としても利用されるよう、市町村や地域住民などと連携を図りながら、治水対策とともに、河川環境の整備・保全に取り組み、自然環境、景観、親水性などに配慮した「多自然川づくり」を進めます。

²³特別緑地保全地区

…都市緑地法に基づく、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全する制度。これにより豊かな緑を将来に継承することができる。

²⁴近郊緑地特別保全地区

…首都圏近郊緑地保全法に基づいて指定された近郊緑地保全区域内において、近郊緑地の保全のため特に必要とされる特別緑地保全地区を、近郊緑地特別保全地区として定めたもの。特別緑地保全地区と同様、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全する制度。

²⁵緑化地域

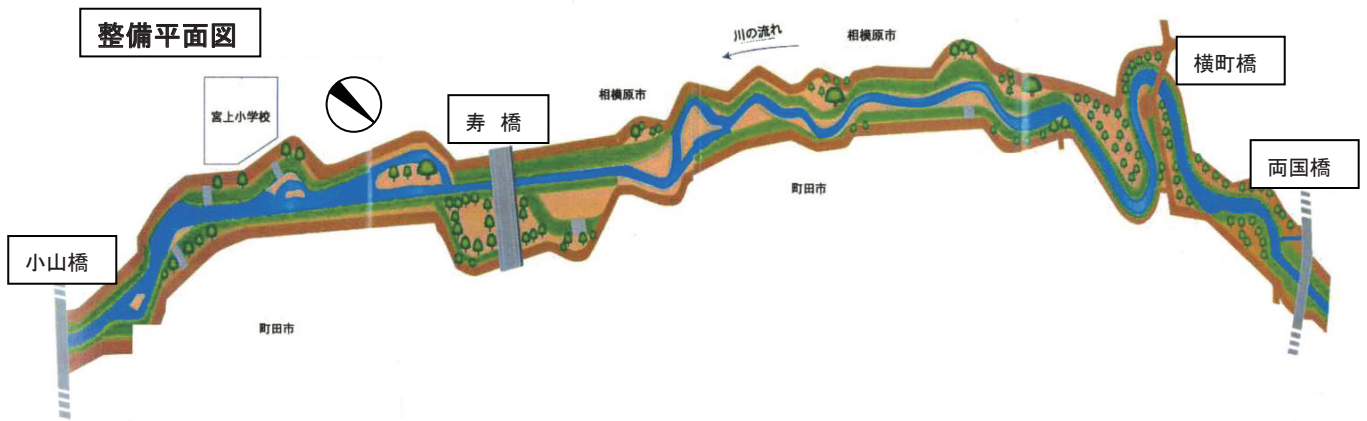
…緑化地域は、用途地域のうち、良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある区域に定めるもの。

²⁶生産緑地地区

…生産緑地法に基づいて、市街化区域にある農地等で、宅地化をせず公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等良好な生活環境の観点から保全する地区をいう。都市計画に「生産緑地地区」として定めると、税制の優遇を受ける一方で、農地等としての管理が義務付けられ、建築行為等が制限される。

多自然川づくり

■ 二級河川境川(相模原市緑区)



資料) 神奈川県河川課・砂防海岸課「うるおいのある水辺づくり」

瀬や淵など多様な流れは、魚類をはじめとする水生生物の生息や産卵などにとって重要な環境要素となっています。

境川(相模原市緑区)では、河道の蛇行を極力残し、多様な流れの保全・再生を図るなど、生物の生息・生育環境に配慮しています。

5 良好な景観の保全・創造

神奈川には、箱根や丹沢などの山なみ、相模川や酒匂川などの河川、相模湖や芦ノ湖などの湖、相模湾や東京湾の海岸線など豊かな自然的環境があり、歴史的にも古都鎌倉や城下町小田原など、数多くの歴史的・文化的資源が蓄積されています。また、高度成長期以降開発された住宅地では、建築協定²⁷や地区計画などにより、景観を保全する取組みが進められている地域も少なくありません。

これら個性豊かな景観は、地域の貴重な財産であり、後世に継承していくことが求められています。

このため、貴重な歴史的資産や伝統・文化、自然資源などを保全し、景観の連続性を捉え、広域的な連携を図りながら良好な景観を創造することなどが必要です。

県内の市町村では、景観法で景観行政団体となることが定められている政令指定都市や中核市以外にも、一般市町村のうち14市5町（平成22年4月現在）が景観行政団体となっており、広域的な観点からの調整機能を担う県などと連携して、景観行政の推進に取り組んでいます。

(1) 自然景観の保全

- 丹沢箱根山地に広がる広大な森林、斜面地や丘陵を彩る雑木林、海岸の緑などの多様な緑景観の保全を図ります。
- 大小の河川や湖、長い海岸線など、多彩な水辺景観の保全を図ります。

(2) 歴史景観の保全

- 歴史や文化を継承した景観を、保全・創造・修復し、次の世代へ受け継いでいくため、景観重要建造物や景観重要樹木の指定などにより、歴史的、文化的街並みの保全に努めます。
- 伝統的な農村景観が点在する内陸の里地里山景観の保全を図ります。
- 相模湾沿岸地域の歴史的建造物などの歴史景観の保全を図ります。

(3) 都市景観の創造

- 生活空間として調和のとれた潤いとやすらぎのある快適な美しい都市景観を実現するため、地区計画や景観地区など、地域のルールづくりにより建築物の規制・誘導を図ります。
- 中心市街地における商業・業務地など、商業景観の創造を図ります。
- 秩序ある都市のスカイラインの形成など、良好な住宅地景観の創造を図ります。
- 景観を形成する上で、重要な要素となる公共施設については、一定のデザイン方針のもと、整備・改修を行うなど、公共空間の良好な景観づくりを進めます。

²⁷建築協定

…建築基準法に基づく協定(契約)で、地権者などが全員の同意を基に建築物の用途、形態、意匠などに関して一般の建築基準法の規定より厳しい基準を定めたもの。

景観に配慮した公共施設の整備

■ うみかぜの路(横須賀市馬堀海岸)

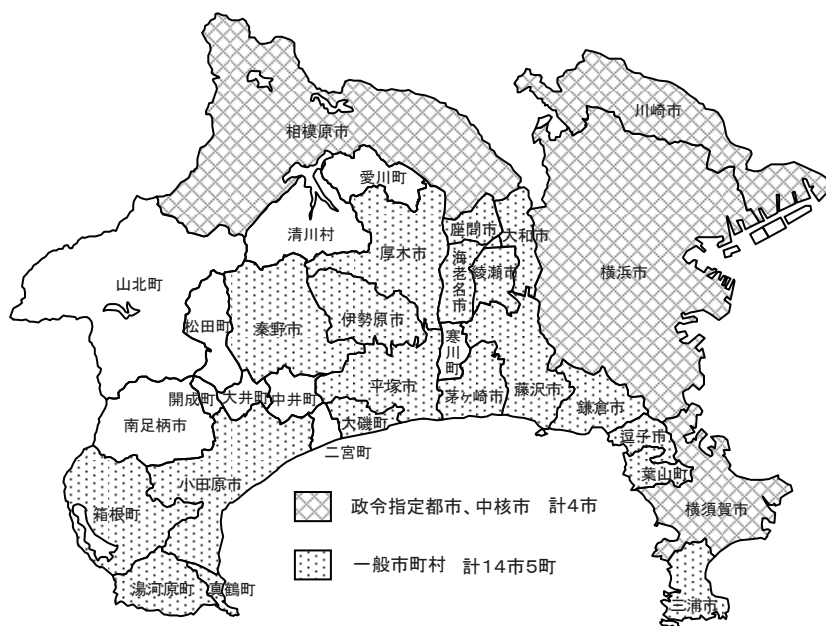


資料) 神奈川県都市計画課

「うみかぜの路」は、横須賀市の東京湾沿いに位置するJR横須賀駅から平成町、馬堀海岸を経て観音崎までの約10キロメートルの海沿いを結んだ遊歩道で、横須賀市景観計画で景観重要公共施設(道路)に位置づけ、より美しい街路空間の創出に取り組むこととしています。

このうち、馬堀海岸地区では、学識経験者・行政・住民代表からなる検討会を設置し、アンケート調査の実施や、オープンハウスの開催など、P I (パブリック・インボルブメント)²⁸手法を導入して、整備を進めました。

景観行政団体の移行状況【2010(平成22)年4月現在】



資料) 神奈川県都市整備課

景観行政団体は、景観行政を担う県及び市町村のことで、県・政令指定都市・中核市は景観法の施行に伴って、景観行政団体となりました。その他の市町村も、県と協議・同意の手続きを経て、景観行政団体へと移行が進んでいます。

²⁸P I (パブリック・インボルブメント)

…住民参加による合意形成手法。計画の策定に際して、早い段階から広く意見を調査し、かつ情報提供を行い、住民の意見を十分に反映しながら計画を決定していく方法。

6 安全な市街地の形成

大規模な地震への備えはもとより、近年、いわゆるゲリラ豪雨が頻発している中で、様々な災害に対応した安全なまちづくりを実現することが求められています。

都市における防災力・減災力を向上させるためには、県民や関係機関が相互に連携しながら、自らの役割をしっかりと果たしていくことが不可欠です。

防災施設の整備や建築物の耐震化など、ハード対策を着実に推進するのはもちろんのこと、ハザードマップ²⁹の作成と利活用をはじめ、ソフト対策の充実強化に取り組んでいくことが重要です。

(1) 安全な都市基盤の整備

- 河川整備や建築物の耐震化など、引き続きハード対策を着実に推進します。
 - ①河川の氾濫……………河道や洪水調節施設の整備、雨水貯留施設の整備などの流出抑制対策の実施
 - ②がけ崩れ等……………土砂災害防止施設の整備
 - ③地震・火災……………ライフラインの防災性向上、建築物の耐震化・不燃化、造成宅地の耐震性の向上、公的賃貸住宅のバリアフリー化、緊急輸送路³⁰の整備、公園などの防災拠点の整備
土地区画整理事業、市街地再開発事業などによる密集市街地³¹の解消
 - ④津波……………海岸保全施設の整備、砂浜の再生

(2) 都市における防災力・減災力の向上

- ハザードマップによる防災情報の提供など、ソフト対策の充実強化を図るとともに、災害のおそれがある地域への市街地拡大の抑制を図ります。
 - ①河川の氾濫……………洪水ハザードマップによる防災情報の提供、保水・遊水機能を有する山林・水田等の保全
 - ②がけ崩れ等……………土砂災害警戒区域³²・特別警戒区域の指定による警戒避難体制の整備や危険箇所への新規住宅の立地抑制、斜面地周辺などにおける都市緑地法による特別緑地保全地区の指定など

²⁹ハザードマップ ……地震、洪水、津波などが起きた場合に備え、予測される災害の状況や過去の災害記録などの情報、避難場所や避難経路、情報伝達経路、緊急連絡先、災害時の心得など、災害時の警戒避難にあたって必要な諸情報を地図上に表したものの。

³⁰緊急輸送路 ……大規模な地震が起きた際、避難や救助、物資供給、復旧作業など広範囲な応急対策活動を円滑・確実に実施するために必要な道路のこと。

³¹密集市街地 ……木造住宅が密集し、地区内の道路が狭隘な市街地で防災上問題のある地域。

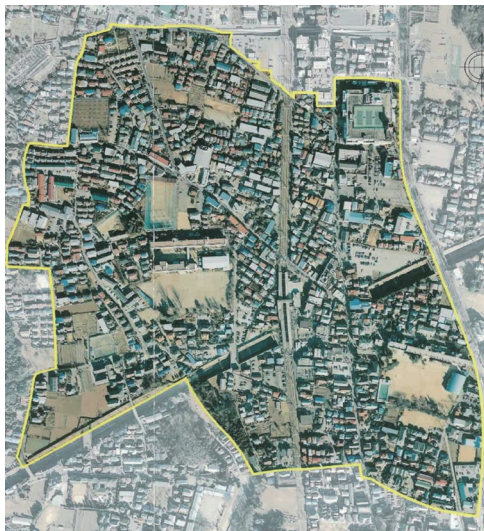
³²土砂災害警戒区域 ……土砂災害が発生した場合に土石などが到達し、生命又は身体に危害が生ずる恐れがあると認められる土地の区域。土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づき、県が指定することができる。

③地震・火災……………事業継続計画（BCP）³³策定など

④津波……………津波浸水予測図の利活用など

土地区画整理事業などによる密集市街地の解消

■ 大和市渋谷（南部地区）



1997（平成9）年撮影



2008（平成20）年撮影

駅前広場整備

都市計画道路（幅員16m）整備

資料）大和市

高座渋谷駅周辺では、都市基盤が未整備のまま市街化が進みました。そのため道路が狭く、防災面でも避難路として不十分であるばかりか、延焼や倒壊の被害が広がる危険性があり、交通安全上も危険な状況にありました。

このため、安全で快適な住環境の形成を図ることを目的として、土地区画整理事業と住宅市街地総合整備事業を活用し、地域の防災性を高めていく取組みが進められています。

³³事業継続計画（BCP）

…事業継続計画（BCPとは Business Continuity Plan の略）。企業が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

7 計画的な社会資本の維持管理と既存ストックの有効活用

高度経済成長期に整備された多くの社会資本は、今後一斉に更新時期を迎えることから、維持管理・更新費用の増大が見込まれています。

人口減少の進行状況などを踏まえ地域の実情に応じた適切な管理水準を定め、社会資本の維持管理を計画的に進めることや、既存ストックを有効に活用することなどが必要です。

(1) 計画的な社会資本の維持管理

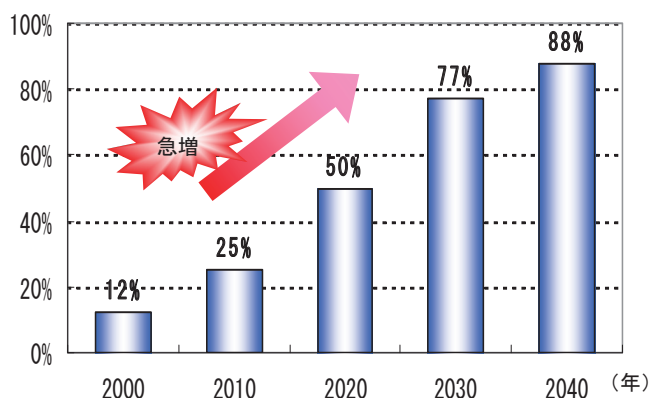
- 社会資本の整備に伴い総量が増加し、維持管理費が増大していく中で、施設を効率的・効果的に維持管理していくため、長寿命化によるライフサイクルコストの削減や、耐震化を含めた施設更新を進めるなど、社会資本の計画的な維持管理を進めます。
- ごみ処理場など、広域的に共同して取り組むことにより効率化が図られる分野においては、広域的な連携を促進します。
- 人口減少による郊外の住宅地での人口密度の低下を踏まえて、行政サービス（道路、ライフラインなど）の水準やそれを維持するための方策などについて、検討を進めます。

(2) 既存ストックの有効活用

- 学校の統廃合に伴う公共公益施設への転用など、地域のニーズに応じて既存ストックを有効に活用します。
- 公営住宅ストックなどの計画的な修繕を進め、長期有効活用を図ります。

橋りょうの老朽化の進行

■ 建設から50年以上の橋りょう数の割合推移



神奈川県が管理する経過年数50年以上の橋りょう数の割合は、2010（平成22）年では約25%ですが、それから20年後の2030（平成42）年では約77%まで急増することが見込まれています。

このため、点検と予防的補修による長寿命化を進め、トータルコストの抑制に努めることが必要となっています。

県管理の全橋りょう数 1,225 橋【2010（平成22）年4月1日】に対する割合

資料）改訂・かながわのみちづくり計画（平成22年3月）

かながわ都市マスタープラン・地域別計画

2003(平成15)年 3月 策定
2010(平成22)年 11月 改定

編集・発行 神奈川県県土整備局環境共生都市部都市計画課
〒231-8588 横浜市中区日本大通1
電話 045-210-1111 (代表)



神奈川県

県土整備局環境共生都市部都市計画課

〒231-8588 横浜市中区日本大通1 電話 (045) 210-1111 (代表)