



I 章 本市の現状と課題

今後の都市づくりでは、都市の特性を十分に踏まえ、これまでの都市づくりの成果や地域固有の資源に磨きをかけていくとともに、社会情勢の変化を適切に受け止めながら進めていくことが求められます。

こうしたことから、「本市を取り巻く環境の変化」と「本市の特性」を踏まえ、「都市づくりの課題」を整理します。

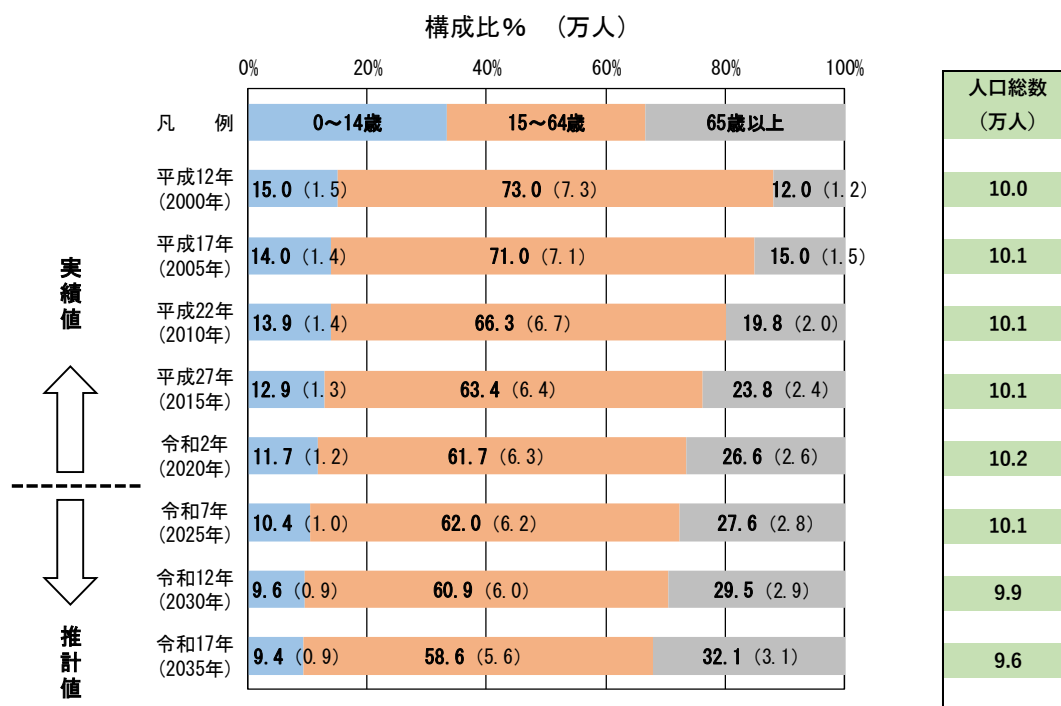
I-1 本市を取り巻く環境の変化

本市の都市づくりにおいて、今後影響をもたらすと考えられる社会情勢の変化を整理します。

1 少子高齢化の進展と人口減少社会の到来

- ◆少子高齢化の進展とともに、本市も本格的な超高齢社会を迎えようとしています。また、近隣自治体を含めた広域都市圏全体で長年続いた人口増加が人口減少へと転換していきます。こうした中で、市民の生活環境に対するニーズも多様化していくものと考えられます。
- ◆地域コミュニティの希薄化が懸念されるなど、これまでに経験のない人口減少社会を見据えた都市づくりが必要となります。こうした中では、就労や子育てなどができる環境の創出など、多様な世代が伊勢原に住む楽しさや喜びを感じとれる都市づくりのニーズが高まっています。

年齢3区分別人口構成比の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所(令和5年3月推計)



I 章 本市の現状と課題 [本市を取り巻く環境の変化]

2 広域交通ネットワークの飛躍的な向上

- ◆ 県央地域においては、新東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道の整備に伴い、高速交通の利便性が飛躍的に向上していることから、その効果を生かしたより一層の都市の発展を実現する好機を迎えています。
- ◆ こうした好機を捉え、定住人口の確保や雇用の場の創出に向けた地域資源の有効活用や新たな産業立地の誘導などの取り組みが各都市で積極的に進められており、それぞれの特性を生かした都市の活力向上を目指す動きが活発化しています。



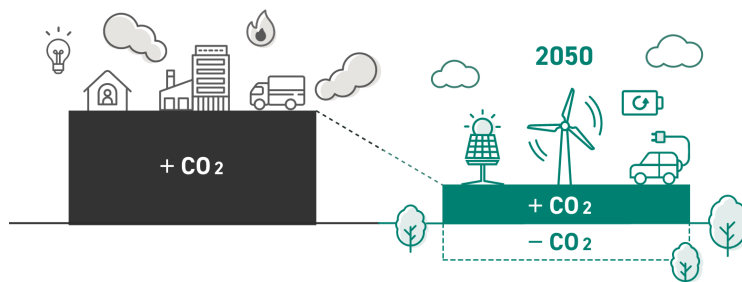
〈伊勢原ジャンクション〉

3 安心・安全に対する市民意識の高まり

- ◆ 気候変動の影響などにより自然災害が頻発・激甚化しているため、防災・減災対策をはじめ、防災意識社会の構築や都市復興に備えた事前準備などの重要性が増しています。
- ◆ 市民の安心・安全な生活を脅かす犯罪や交通事故などへの対応も重要となっています。

4 都市の個性を魅力とした都市づくりとカーボンニュートラル

- ◆ 本市は、大山・日向地区をはじめ緑豊かな自然と歴史・文化を有しています。こうした地域資源は、市民生活に安らぎや潤いを与えるほか、地域の個性を表す重要な要素となっています。都市づくりにおいても長い年月育んできた自然や歴史・文化を都市の魅力として、生かしていく取り組みが重要となっています。
- ◆ 国が宣言した「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル」の実現に向けて、本市においても、地球温暖化対策のため「ゼロカーボンシティいせはら」を表明し、脱炭素に資する取り組みが進んでいます。



出典：カーボンニュートラルのイメージ(環境省)



I 章 本市の現状と課題 [本市を取り巻く環境の変化]

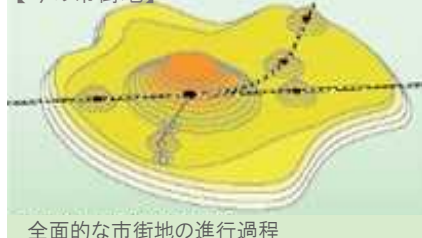
5 地方分権と都市づくりをめぐる新たな潮流

- ◆ 地方の「発意」と「多様性」を重視した地方分権改革により、基礎自治体である市の自主性の発揮と、市民参加・協働の推進が求められ、新たな都市づくりの担い手として、市民をはじめ多様な主体による都市づくりの取り組みの重要性が高まっています。
- ◆ 財政的な制約が今後一層高まると想定されるなか、都市づくりを効率的かつ効果的に進めていくため、「選択と集中」や「広域連携」への取り組みの重要性が増しています。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症拡大を機に、デジタル化の進展も相まって「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化したため、人々の生活様式の変化を捉えていく必要があります。
- ◆ 目指すべき未来社会の姿として提唱されているSociety5.0を推進していくため、AIやIoTなどの最先端のデジタル技術をまちづくりの中に取り入れる動きが加速し、市民生活の質や都市活動の効率性などの向上を図る取り組みの重要性が高まっています。
- ◆ 「集約型都市構造」の推進や「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成、都市インフラ・まちづくりへの「DX(デジタル・トランスフォーメーション)」の推進など、都市づくりに関する変革が起きています。

【参考―「集約型都市構造」とは】

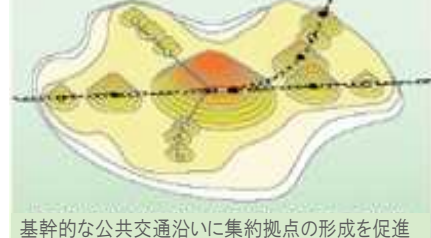
- 集約型都市構造とは、人口減少社会に対応するため、中心市街地や主要な交通結節点周辺等から、都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)を位置付け、集約拠点間において、公共交通を基本に有機的に連携させる「拠点ネットワーク型」の都市です。
- 各拠点では、日常生活を支える都市機能等を分担し、徒歩・自転車交通圏内に居住、交流等の各種機能が集積され、集約拠点相互を鉄道や基幹的なバス網等の公共交通機関により連絡する「歩いて暮らせる都市環境」を実現します。

【今の市街地】



全面的な市街地の進行過程

【求めるべき市街地象】



基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進

- 中心的な役割を担う拠点では、高度利用により住宅や商業・業務・文化施設等の集積を図ります。
- その他の拠点では、既存のコミュニティを生かした住環境の充実、伝統を生かした街並みの再生や身の丈にあった商業集積により交流機能を強化します。
- 郊外住宅地においては、緑豊かなゆとりある低層中心の住環境を実現することを目指します。拠点以外では、一定のまとまりのある既存の集落等を中心に生活環境・活力を維持し、拠点と連携して、効率的に生活を支えられるようにすることを目指すものです。

出典：集約型都市構造の実現に向けて(国土交通省)



I 章 本市の現状と課題 [本市の特性]

I-2 本市の特性

本市の特性として、今後の都市づくりで生かすべき点、また、新たに顕在化する問題や引き続き対応すべき問題点として、主なものを整理します。

(1) 生かすべき点

利便性・快適性

- ・ 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。
- ・ 鉄道により、東京(新宿)や横浜方面へアクセスしやすい環境にあります。
- ・ 伊勢原駅北口地区では、市街地再開発事業が着実に進捗しています。
- ・ 市役所周辺には、文化会館、図書館などの行政機能が集積しています。
- ・ 第2次、第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。
- ・ 土地区画整理事業や大規模開発などにより、基盤の整った計画的な市街地整備が図られています。
- ・ 住宅地では、地区計画の導入などにより、良好な住環境が維持・形成されています。



〈市役所周辺〉

活 力

- ・ 大山、日向地区は、多くの観光客や登山客が訪れる首都圏の身近な観光地となっています。
- ・ 日本遺産「大山詣り」をはじめとする歴史や文化、自然を活用したまちづくりの取り組みが進められています。
- ・ 農業が都市づくりでその役割を再評価されるなか、農畜産物の6次産業化など、個性的な取り組みが進んでいます。
- ・ 新東名高速道路やインターチェンジなどの整備により、首都圏のみならず、全国各地と本市を結びつける、広域幹線道路ネットワークの利便性が飛躍的に高まっています。
- ・ 本市は、生活支援ロボットの実用化や普及促進、関連企業の集積を目的とした「さがみロボット産業特区」の指定区域となっています。
- ・ 広域幹線道路ネットワークを生かした新たな産業集積とともに、地区計画の導入などにより、周辺環境と調和した良好な産業系市街地が維持・形成されています。
- ・ 小田急線沿線の大規模な鉄道施設計画や都市計画道路整備事業を契機とした新たなまちづくりの検討が始まっています。



〈伊勢原大山インターチェンジ〉



I 章 本市の現状と課題 [本市の特性]

個性・魅力

- ・ やま、おか、まち、さとの個性的で魅力ある地域が形成されています。
- ・ 丹沢大山国定公園、県立丹沢大山自然公園など、豊かな自然環境と歴史・文化を有しています。
- ・ 農地や樹林地で構成される里地里山や広がりのある田園風景など、本市の原風景が残されています。
- ・ 身近な生活環境の中に、水や緑を多く感じることができます。
- ・ 地域ごとに特色のある、伊勢原らしい歴史・文化が育まれています。



〈大山の眺望〉

(2)問題点

暮らしの分野

- ・ 堅調に増加してきた人口は、近年、鈍化傾向にあります。
- ・ 高度経済成長期に開発された住宅団地、また、市街化調整区域の集落地では、居住者の高齢化が進んでいます。
- ・ 空き家の増加など、居住者の減少による地域コミュニティの希薄化が懸念されます。
- ・ 中心市街地における商店街などの活力低下が見られます。
- ・ 農林業を支える生産基盤の機能低下が懸念されます。
- ・ 防災・減災に向けた更なる取り組みとともに、地域防犯力や交通安全対策の強化が求められます。



〈自主防災訓練〉

都市基盤の分野

- ・ 市街地では、狭い道路が存する地域が残されています。
- ・ 道路や公園、下水道などの都市施設や公共施設の充実とともに老朽化への対応が求められています。
- ・ 近隣市に比べ工業系市街地の面積比率が低く、市域において良質な就労の場の創出が求められています。
- ・ 伊勢原駅における交通結節機能の強化が必要です。
- ・ 都市機能が集積する伊勢原駅周辺や行政センター周辺などへの交通アクセスの充実が求められます。



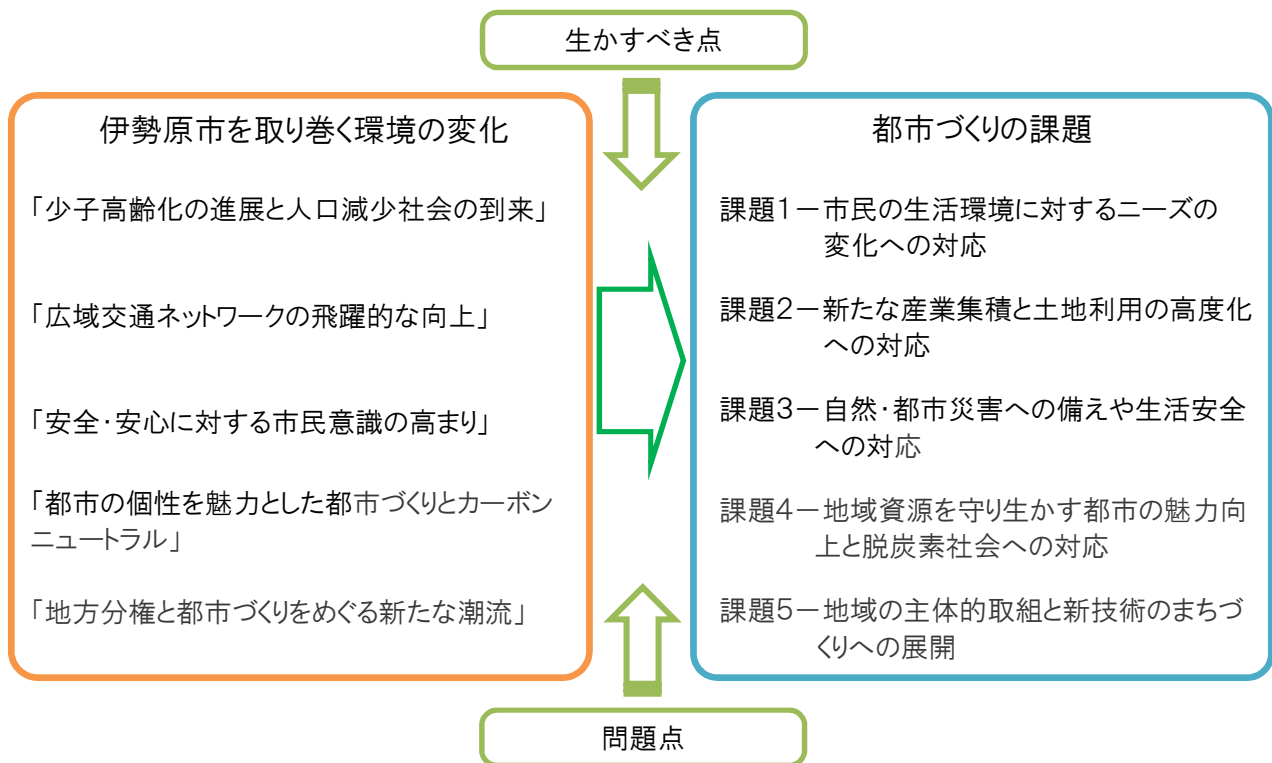
〈狭い道路〉



I 章 本市の現状と課題 [都市づくりの課題]

I-3 都市づくりの課題

本市を取り巻く環境の変化に対応するとともに、生かすべき点や対応していく問題点を踏まえ、今後の都市づくりを進める上での主な課題を次のとおり整理します。



課題

1 市民の生活環境に対するニーズの変化への対応

本市の人口は今後緩やかな減少に転じ、同時に高齢化が進展していくことが予想されます。こうした社会情勢の変化に備え、市民の生活環境に対するニーズの変化に対応するとともに、子育て・高齢期を安心して豊かに過ごすことのできる都市づくりを行っていくことが求められます。

また、住みよく活動しやすい「選ばれる」都市づくりを進めていくために、既存施設の活用と公共投資や行政サービスの効率化とともに、土地利用や居住をまとめよく誘導しながら、生活利便性を高める集約型都市づくりを推進し、鉄道駅などを中心とした市街地の居住環境や都市機能の維持増進を図っていくことが求められます。



I 章 本市の現状と課題 [都市づくりの課題]

課題 2 新たな産業集積と土地利用の高度化への対応

都市の活力を維持していくためには、「ひと」や「もの」の流れを活発にしていける必要があります。また、本市の潜在力を最大限に生かし産業力を高めていくことが重要です。

このため、新東名高速道路のインターチェンジの開通などにより、利便性が飛躍的に向上する広域幹線道路網を生かし、農業や工業などの既存産業の活性化を図るとともに、さがみロボット産業特区や高次救急医療機関の集積といった地域の特性を生かした新たな産業基盤の創出などにより、それぞれの繋がりを強化し、地域の活力を高めていくことが求められます。

さらに、中心市街地においては、交通結節点となる鉄道駅の広域的なアクセス性を生かし、市内各地域からの公共交通ネットワークの充実により、商業・業務機能の集積と活性化を図っていくことが求められます。

課題 3 自然・都市災害への備えや生活安全への対応

大規模地震災害や風水害などの自然災害の頻発・激甚化に対し、防災・減災による都市づくりをより確実に進めていくことが求められます。

このため、市街地にあつては、道路や公園などの都市施設について、防災などの観点から、改めてその役割を見直していく必要があります。また、公共施設などの老朽化や都市化の進展による雨水流出量の増加などへの対応が求められます。

日常生活においては、地域防犯力や交通安全対策の強化などにより、誰もが安心して住み続けることのできる生活環境の向上を図っていくことが求められます。

課題 4 地域資源を守り生かす都市の魅力向上と脱炭素社会への対応

本市は、緑濃き森林や里山の雑木林、広がりのある田園風景のほか、多くの歴史・文化資源を有しています。これからの都市づくりでは、市街地内の身近な公園・緑地を充実させるとともに、こうした本市固有の地域資源を生かし、継承しながら、個性と魅力を発揮していく必要があります。特に、首都圏近郊の観光地として多くの観光客が訪れる大山・日向地区などでは、国際観光地に向けた取り組みを推進していくことが求められます。

また、地球温暖化への対策として、二酸化炭素排出量を実質ゼロにする脱炭素社会や資源の有効活用を進める循環型社会の構築に向けて、グリーンインフラの推進や環境にやさしい脱炭素に資する都市づくりが求められます。



I 章 本市の現状と課題 [都市づくりの課題]

課題 5 地域の主体的取組と新技術のまちづくりへの展開

市民ニーズの多様化が進むなか、都市づくりを進めていくためには、行政のみならず、地域の担い手である市民・事業者などとの協働による取り組みが求められます。

また、各地域がお互いに協力し合い、それぞれの良さを生かしながら都市づくりを進めていくことが大切です。

さらに、本市の自立性や都市としての魅力を高めていくには、広域圏の中での本市の役割を理解しながら、広域的な連携にも積極的に関わっていくことが求められます。

これらの協働、連携による都市づくりを進めるため、人々の生活様式の変化に適切に対応しながら、ロボットやドローン、自動運転、MaaSなどの最先端のデジタル技術を活用し、市民サービスの向上や地域の課題解決を進めるまちづくりを展開していくことが求められています。

【参考－「MaaS」とは】

○MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

出典：日本版 MaaS の推進(国土交通省)

