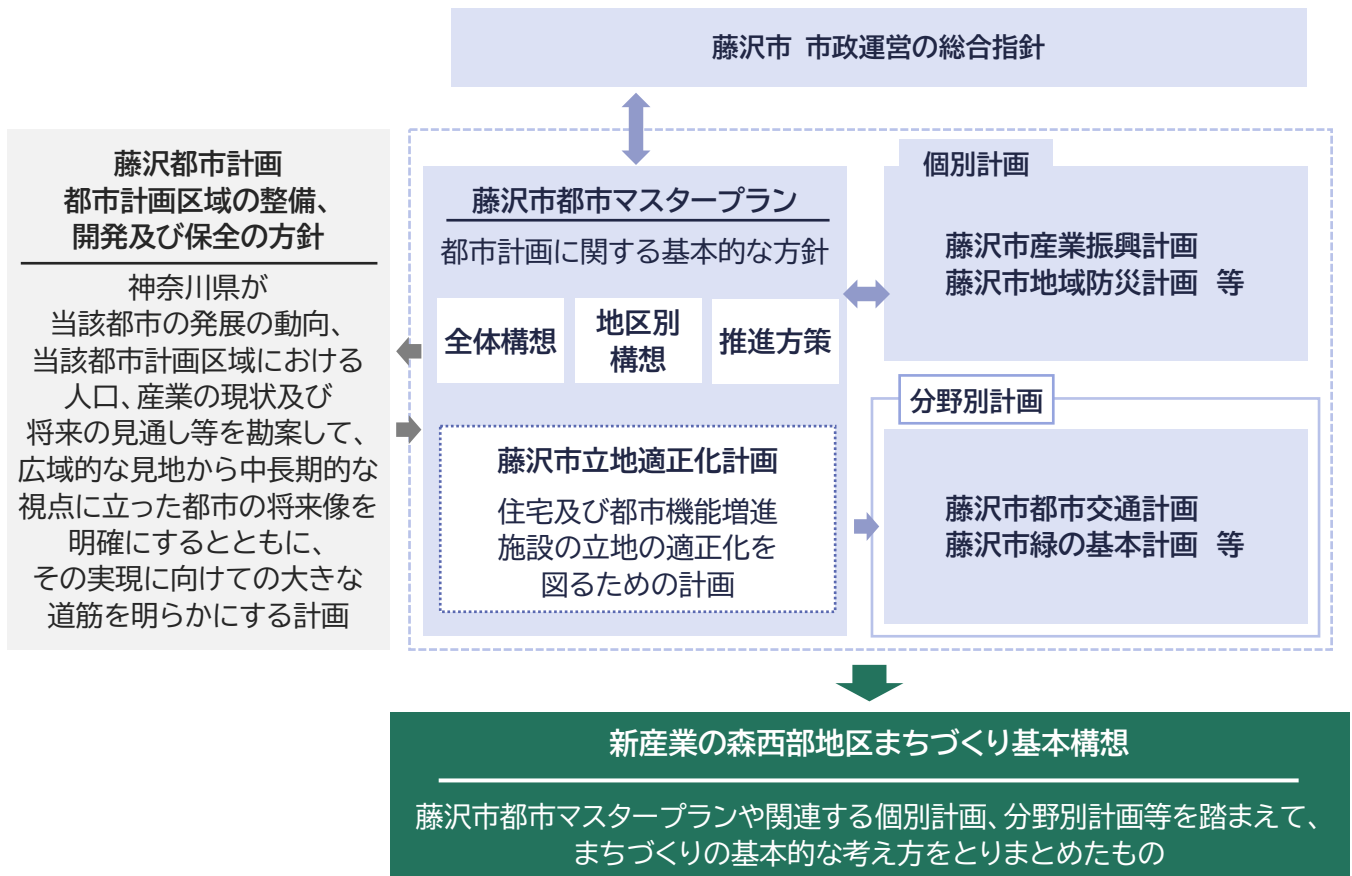


# 2

## 新産業の森地区の位置付けと社会情勢

### 2-1. 上位計画の位置付け

「まちづくり基本構想」は、上位計画である藤沢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)や藤沢市都市マスタープラン、その他本市が策定する個別計画や分野別計画と整合を図り、策定します。



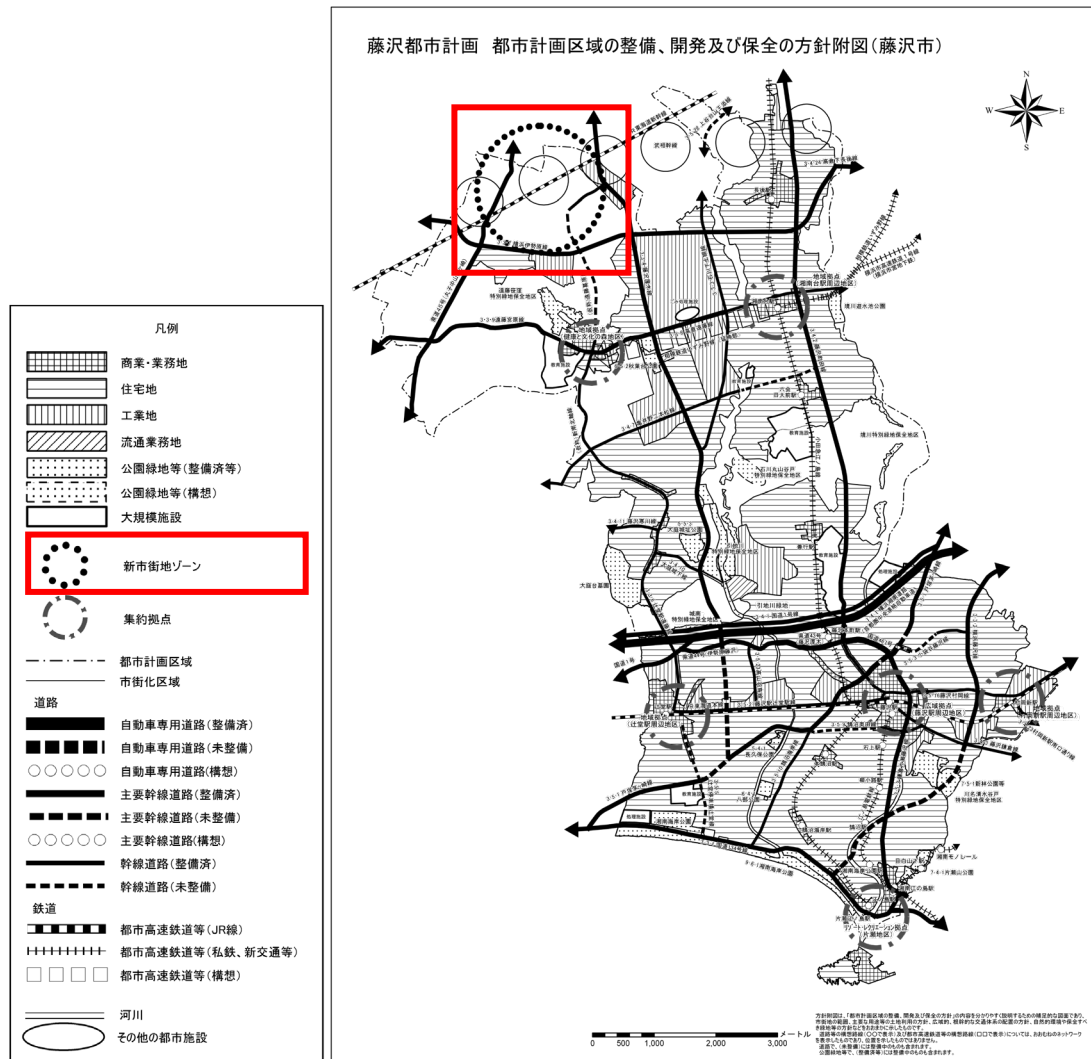
( 1 ) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」は、神奈川県が当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、広域的な見地から中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする計画です。

新産業の森地区は、「土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針」における「工業・流通業務地」において、「東名高速道路綾瀬スマートインターチェンジに接続する幹線道路に隣接した広域交通機能を有する立地特性を活かし、産業交流を導く新たな産業の集積地として位置付け、計画的な土地利用の誘導を図る。」とされています。

また、第8回線引き見直しにおいて、西部地区の一角が新市街地ゾーンに位置付けられ、「地域毎の市街地像」において「企業等の計画的な誘導を図るとともに、産業業務施設集積地の整備について、農林漁業との調整を図りながら、検討を行っていく。」とされています。

■図表2-1 藤沢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針附図



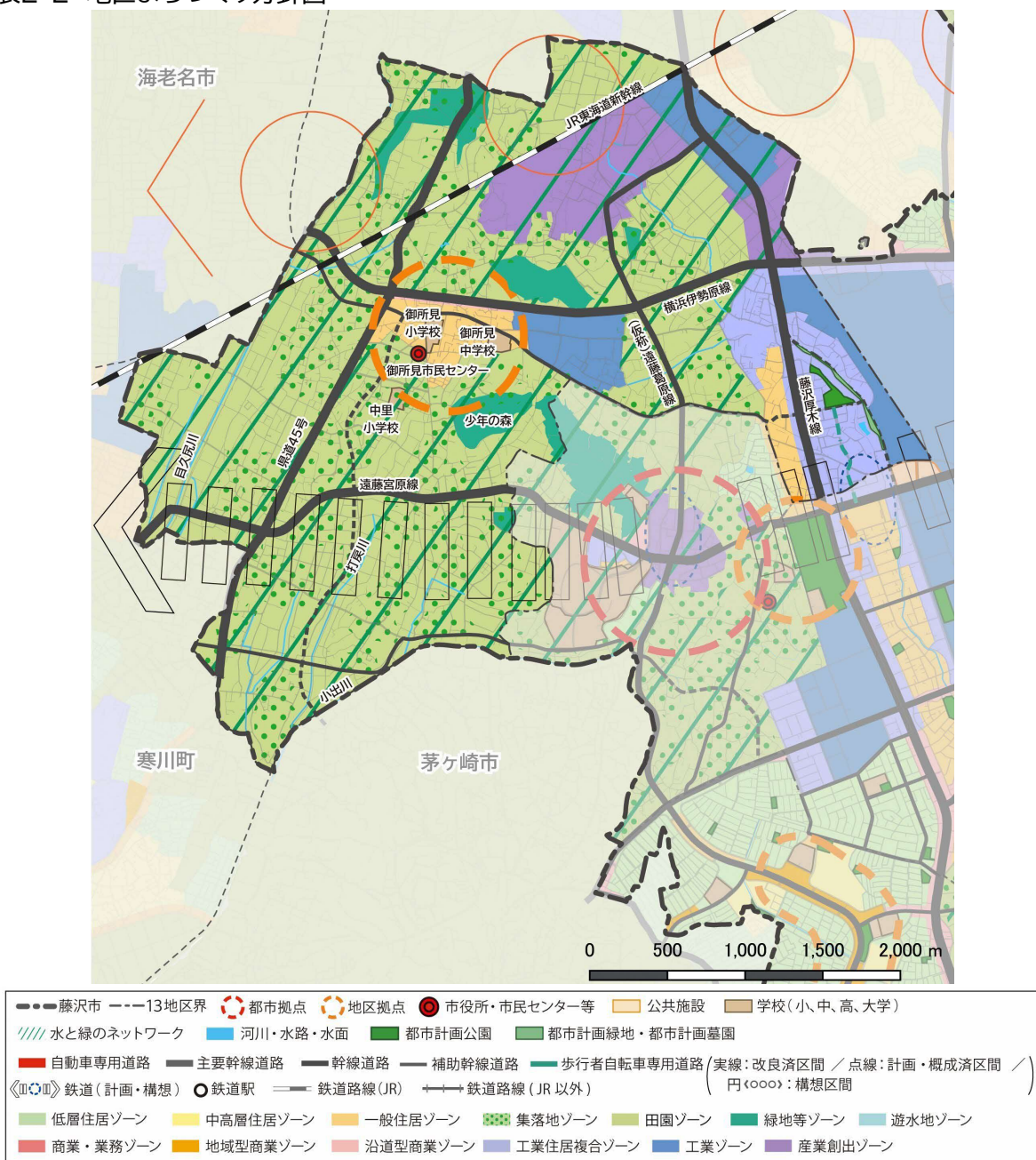
神奈川県：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 方針附図より

(2) 藤沢市都市マスタープラン

「藤沢市都市マスタープラン」は、藤沢市の都市計画に関する基本的な方針として策定する計画です。

新産業の森地区は、地区プラン(御所見地区)のまちづくり方針において、「綾瀬スマートインターチェンジを生かして、周辺環境と調和し、豊かな緑に包まれた産業交流を導く新たな産業拠点の形成を図ります。」としており、また、地区まちづくり方針図に「産業創出ゾーン」として位置付けています。

■図表2-2 地区まちづくり方針図



藤沢市:藤沢市都市マスタープランより

## 2-2. 広域的な交通ネットワークと産業拠点のポテンシャル

首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」という)等の高速道路やスマートインターチェンジ等の整備が進んだことにより、高速道路の利用による広域交通ネットワークが形成・強化され、各地方都市から首都圏へのアクセス性・利便性が向上しています。

広域的な交通ネットワークの観点から新産業の森地区の産業拠点としてのポテンシャルについて整理します。

### (1) 広域的な交通ネットワーク(高速道路等)

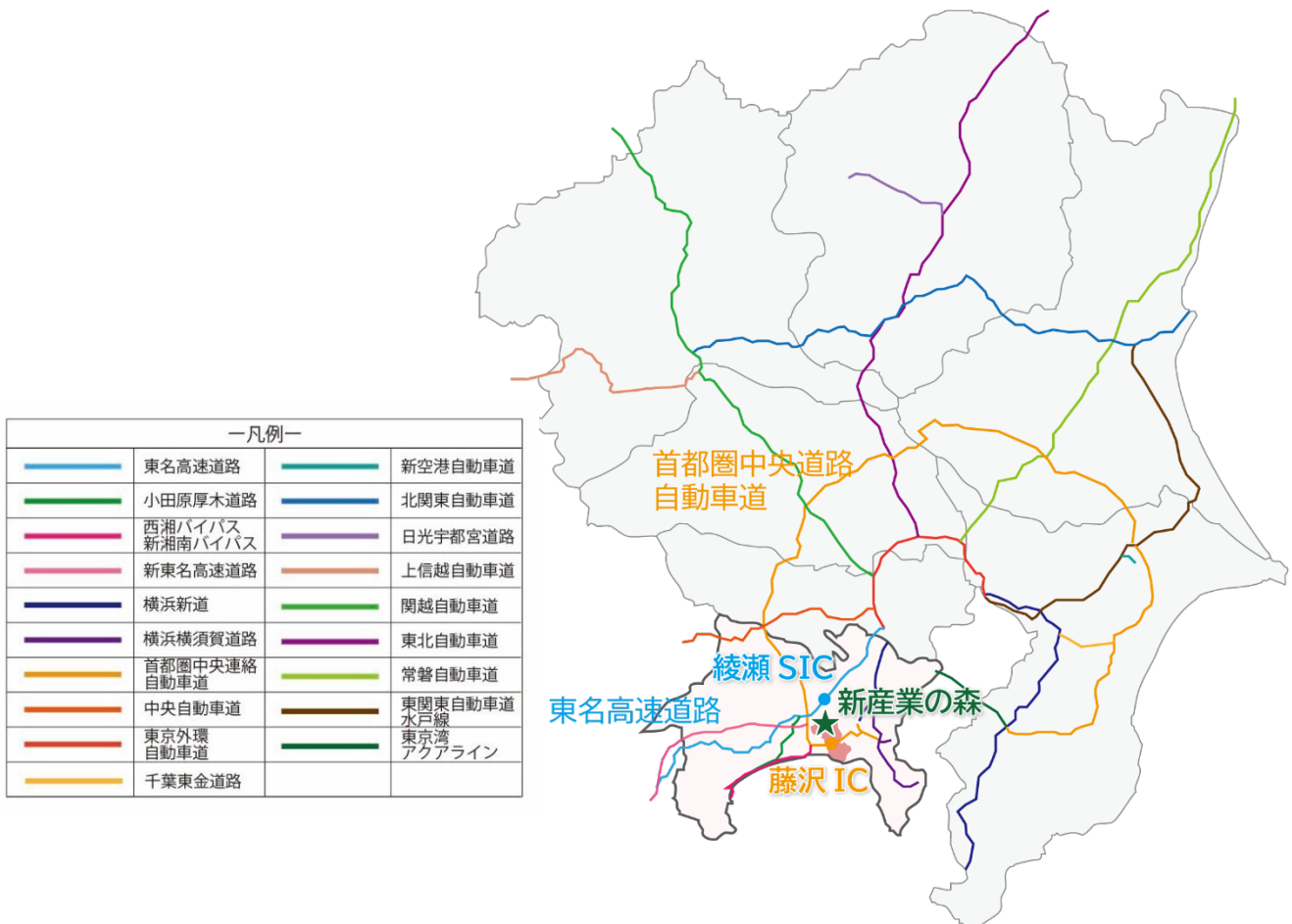
関東地方(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、群馬県、栃木県、茨城県)における高速道路等の整備状況は、図表 2-3「高速道路等整備状況図」に示すとおりです。

関東地方では、東京都を中心に各方面に高速道路等が整備されており、広域交通網が形成されています。

神奈川県では、東名高速道路や圏央道、横浜新道、第三京浜道路、横浜横須賀道路、新湘南バイパス、西湘バイパスの計 7 路線があります。

本市の南部では、市内に整備されている藤沢インターチェンジから圏央道へアクセスすることが可能です。また、市域北部では、2021 年(令和3年)に開通した綾瀬スマートインターチェンジ(以下「綾瀬 SIC」という。)から、東名高速道路へのアクセスが可能となりました。

■図表2-3 高速道路等整備状況図



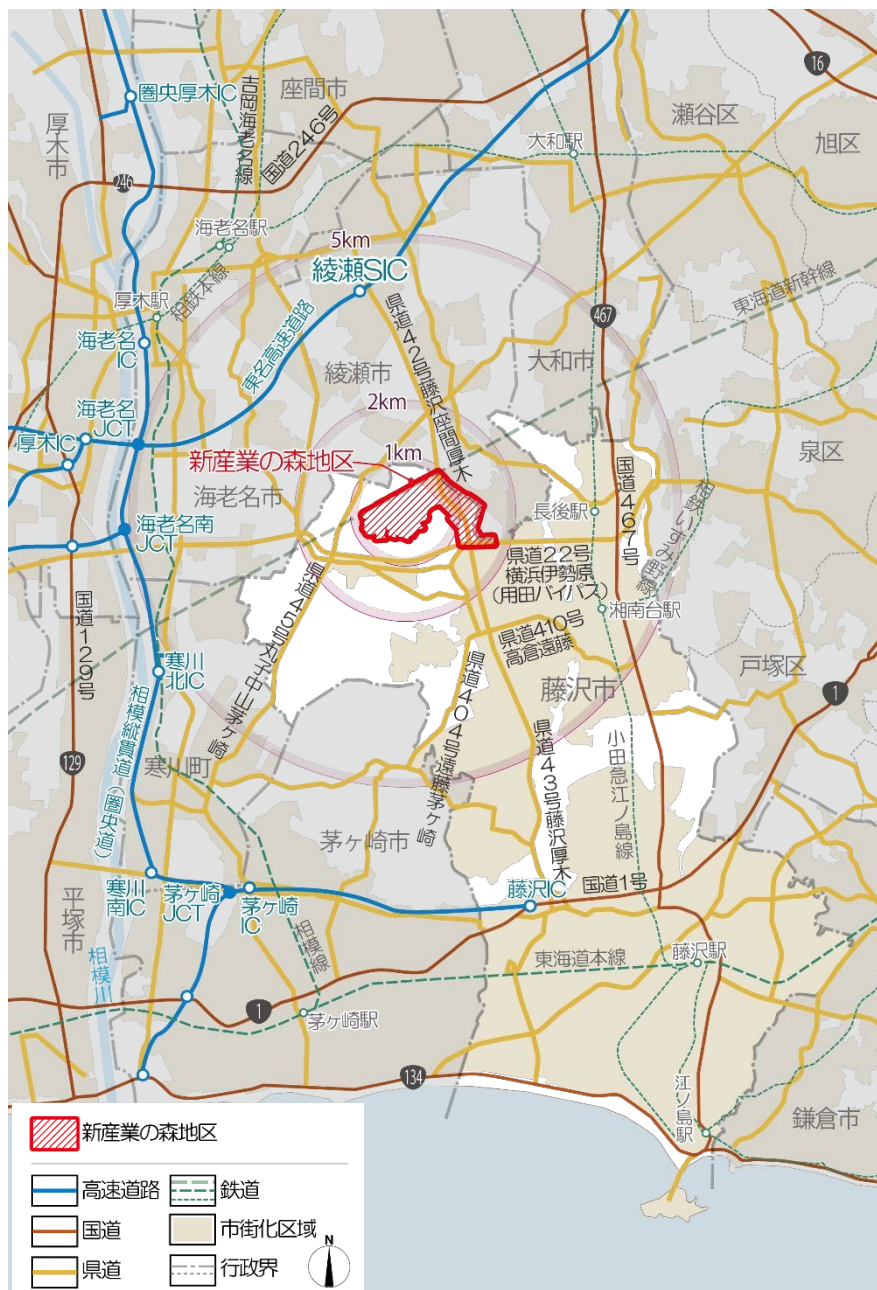
(2) 産業拠点のポテンシャル

新産業の森地区の広域圏における位置は、図表 2-4「位置図」に示すとおりです。

新産業の森地区は、綾瀬 SIC より南へ約 4.5kmに位置し、また、綾瀬 SIC に連絡する幹線道路である県道 42 号(藤沢座間厚木)が沿道に位置していることから、広域交通の利便性に優れ産業拠点のポテンシャルが高い地区です。

また、北部地区及び第二地区では、産業系の市街地の整備や、企業の立地が進められてきていることなどから、市内に立地を希望する企業等から、既存の地区と連続した新たな産業用地の創出が期待されています。

■図表 2-4 位置図



## 2-3. 産業動向

北部地区及び第二地区において、地区の特性等を考慮して定めた、「新産業の森北部地区地区計画」では、建物の用途を研究施設や研究開発型施設、工場としていることを踏まえて、経済産業省の「工場立地動向調査(2003年(平成15年)～2023年(令和5年))」の結果から、関東地方及び神奈川県における工場と研究所等の産業動向を整理します。

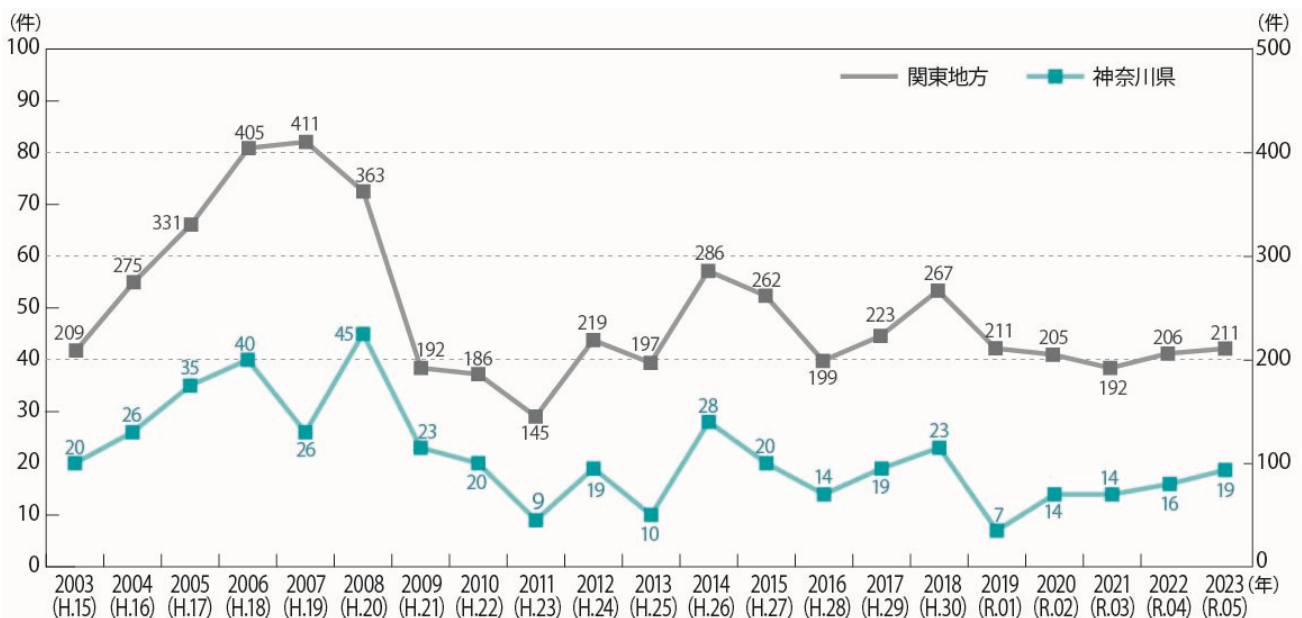
### (1) 工場立地件数

関東地方及び神奈川県における、近年の工場の立地件数の推移は、図表2-5「工場立地件数(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方の、直近約20年間の立地件数は5,195件となっており、2007年(平成19年)の411件/年をピークに、その後、2011年(平成23年)には、145件/年まで落ち込みましたが、2012年(平成24年)以降は200件/年程度まで回復しており、概ね横ばいで推移しています。

神奈川県では、直近約20年間の立地件数は447件となっており、関東地方のうち約9%の割合を占めています。工場立地の傾向は、関東地方とほぼ同様で、2019年(令和元年)では最も少ない7件/年まで落ち込みましたが、近年は10～20件/年程度の立地件数で推移しています。

■図表2-5 工場立地件数(関東地方・神奈川県)



注：研究所を含まない

経済産業省：工場立地動向調査より

(2) 工場立地面積の累計と敷地規模

関東地方及び神奈川県における、近年の新規工場立地に関する敷地面積の推移は、図表2-6「敷地面積(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方では、立地件数の多い2007年(平成19年)をピークに、2013年(平成25年)から2023年(令和5年)の直近10年間は、概ね横ばいで推移しています。

また、2013年(平成25年)から2023年(令和5年)に立地した工場の平均敷地面積は、図表2-7「平均敷地面積(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

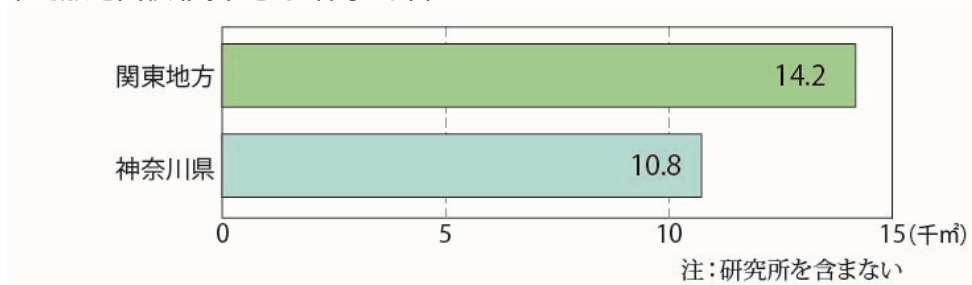
関東地方の平均は、約14,200㎡で、これに対して、神奈川県の平均は、約10,800㎡となっており、関東地方の平均と比較すると規模が小さい傾向となっています。

■図表2-6 敷地面積(関東地方・神奈川県)



経済産業省：工場立地動向調査より

■図表2-7 平均敷地面積(関東地方・神奈川県)



経済産業省：工場立地動向調査より

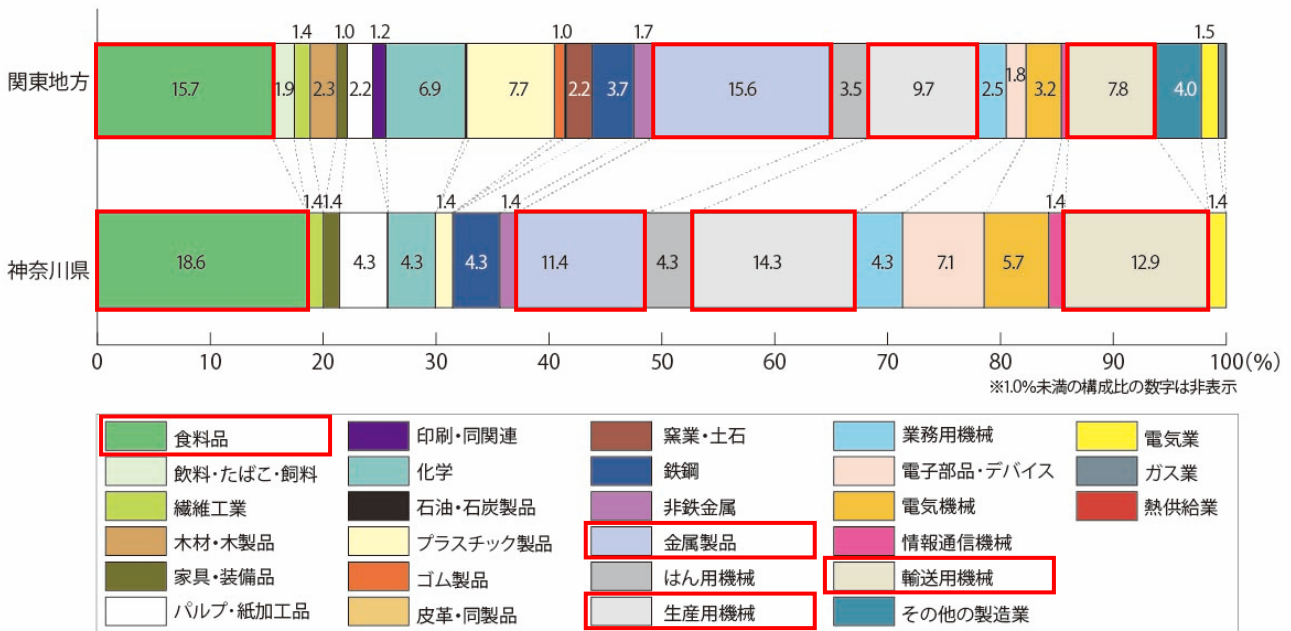
( 3 ) 工場立地における業種別の構成比の傾向

関東地方及び神奈川県における、近年の日本標準産業分類における製造業(大分類E)の中分類別の構成比については、図表 2-8「【製造業】産業中分類別構成比(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方では、「食料品(約 15.7%)」、「金属製品(約 15.6%)」、「生産用機械(約 9.7%)」、「輸送用機械(約 7.8%)」が上位となっています。

神奈川県でも同様に、「食料品(約 18.6%)」が最も高く、次いで、「生産用機械(約 14.3%)」、「輸送用機械(約 12.9%)」、「金属製品(約 11.4%)」が上位を占めています。

■図表2-8 【製造業】産業中分類別構成比(関東地方・神奈川県)



経済産業省:工場立地動向調査より

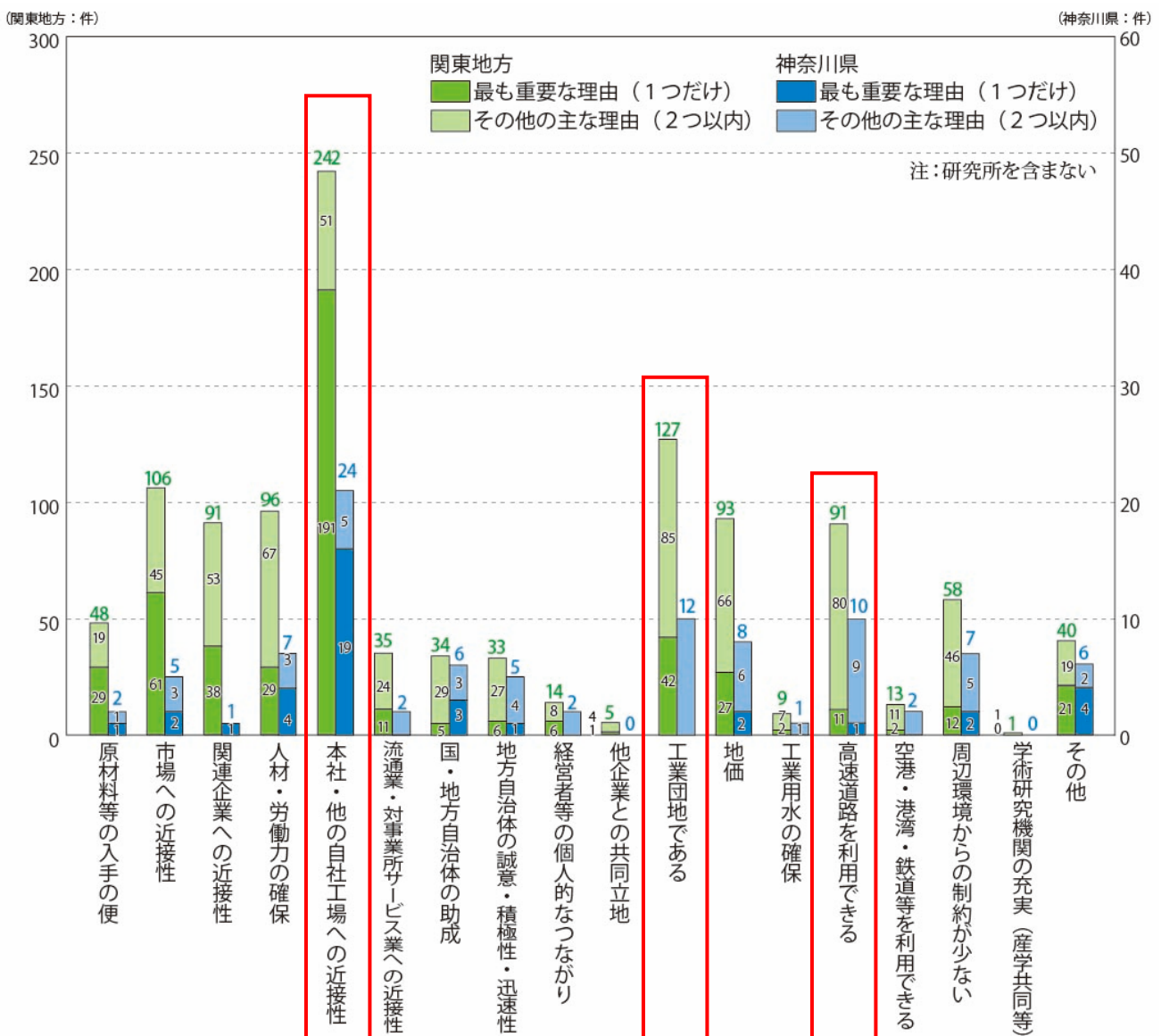
(4) 工場立地地点の選定理由(立地要因)

関東地方及び神奈川県における、近年の工場の立地地点を選定した理由別の件数は、図表2-9「立地地点の選定理由(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方では、「本社・他の自社工場への近接性」が最も多く、その他、「工業団地である」、「市場への近接性」が挙げられています。

神奈川県では、「本社・他の自社工場への近接性」が最も多く、その他、「工業団地である」、「高速道路を利用できる」が挙げられています。

■図表2-9 立地地点の選定理由(関東地方・神奈川県)



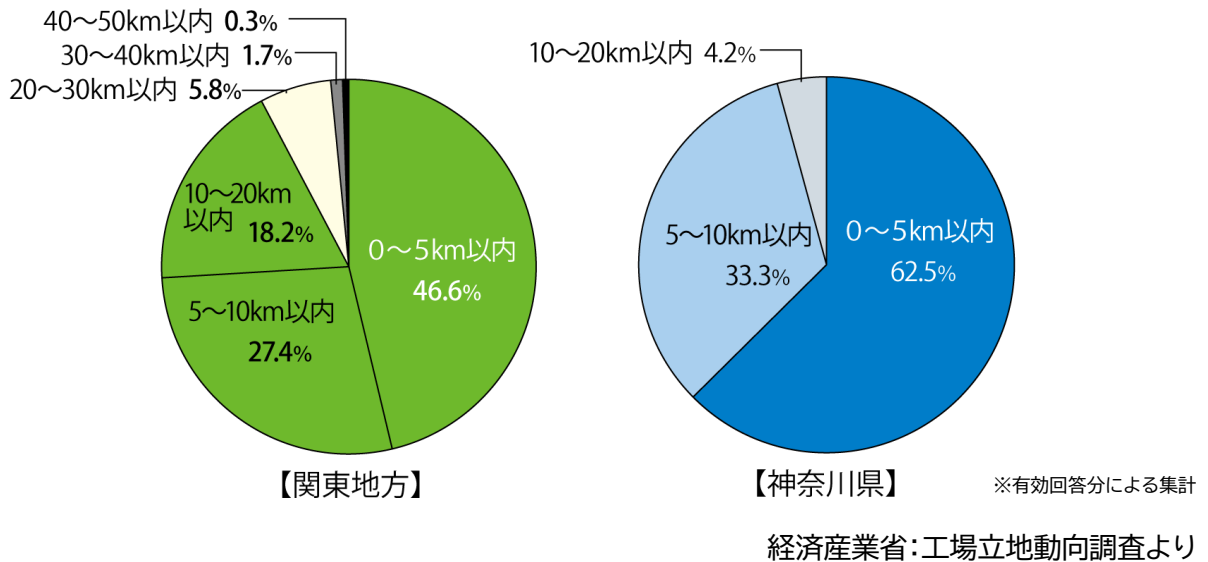
経済産業省:工場立地動向調査より

( 5 ) 高速道路 IC からの距離別立地件数の割合

関東地方及び神奈川県における、2022 年(令和4年)から 2023 年(令和5年)に立地した工場的高速道路の IC からの距離別立地件数の割合は、図表 2-10「IC 距離別立地割合(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方と神奈川県で同様に、「IC から 5.0km以内」が最も多い割合を占め、関東地方で約 46.6%(136/292 件)、神奈川県で約 62.5%(15/24件)となっており、高速道路へのアクセス性が重要視されていることがわかります。

■図表2-10 IC 距離別立地割合(関東地方・神奈川県)



(6) 研究所等の立地動向

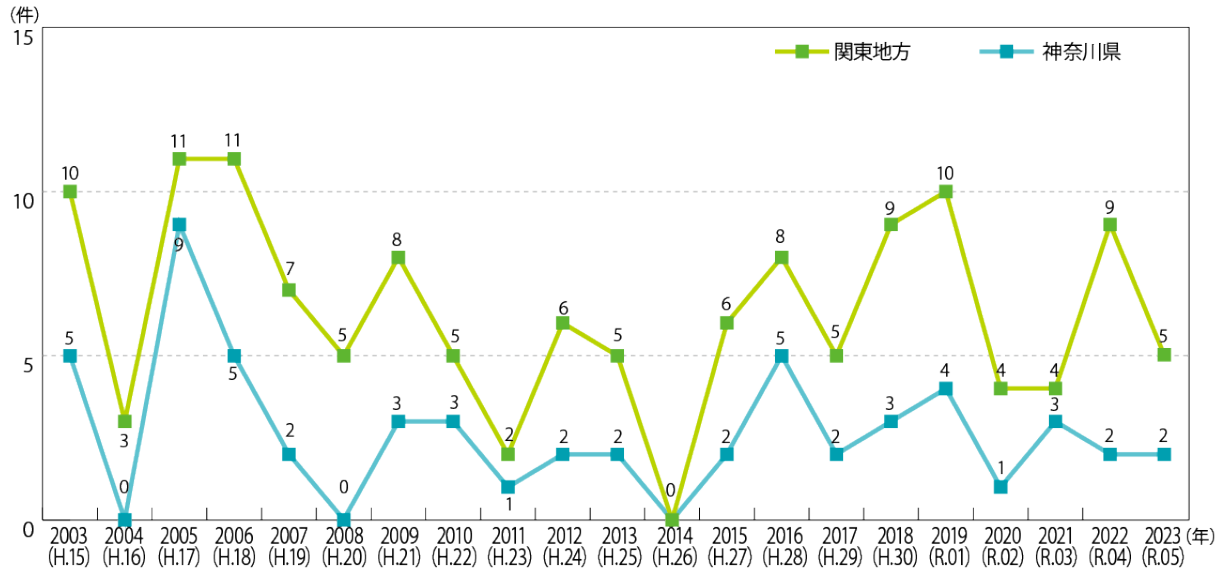
関東地方及び神奈川県における、近年の研究所等の立地件数は、図表2-11「研究所等立地件数(関東地方・神奈川県)」に示すとおりです。

関東地方では、研究所等の立地がなかった年もありますが、概ね5件/年から10件/年で推移しています。神奈川県でも同様に、概ね2件/年から5件/年で推移しています。

また、2003年(平成15年)から2023年(令和5年)に立地した関東地方における都県別の研究所等の件数の推移は、図表2-12「研究所等立地件数(関東地方(都県別))」に示すとおりです。

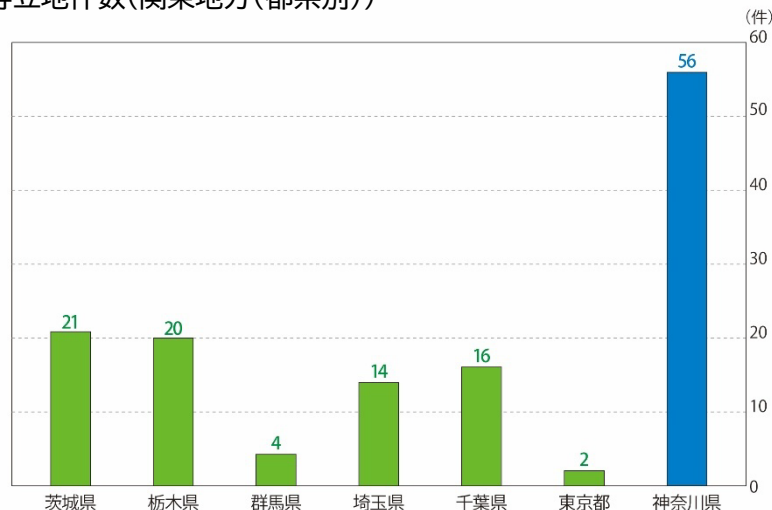
関東地方では、133件で、そのうち、神奈川県が56件となっており、関東地方に立地した研究所等の約42%を占めています。

■図表2-11 研究所等立地件数(関東地方・神奈川県)



経済産業省:工場立地動向調査より

■図表2-12 研究所等立地件数(関東地方(都県別))



経済産業省:工場立地動向調査より

## 2-4. 人口動向

### (1) 藤沢市の人口及び年齢3区分別構成比

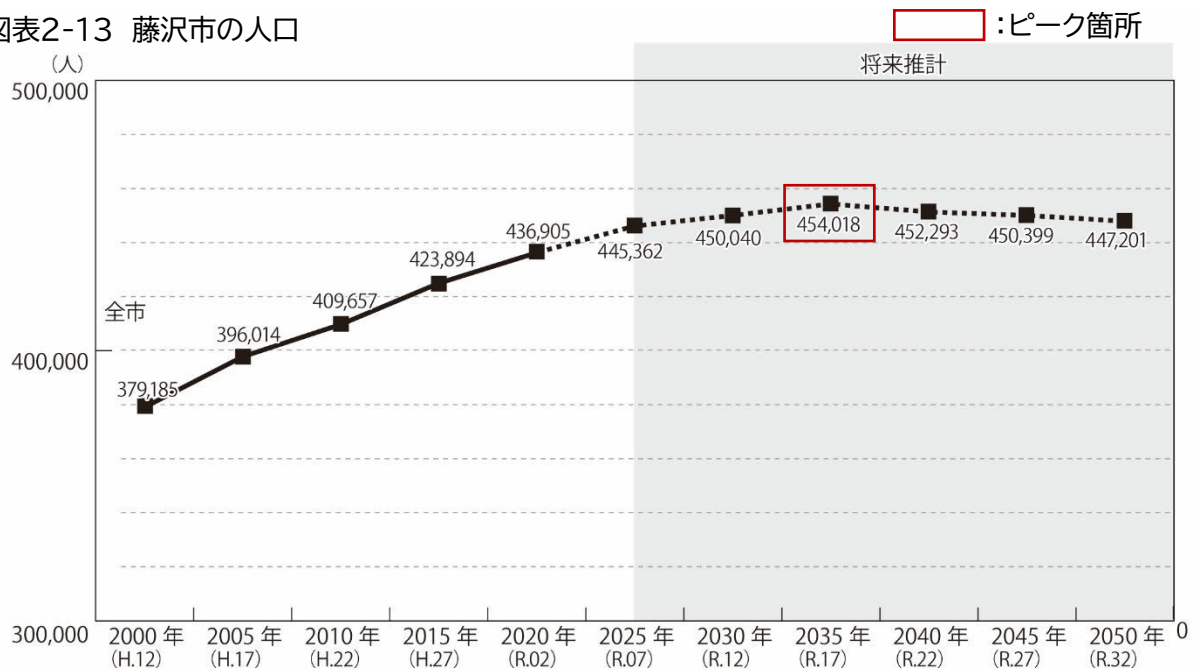
2020年(令和2年)の国勢調査及び藤沢市将来人口推計による藤沢市の人口の推計は、図表2-13「藤沢市の人口」に示すとおりです。

2035年(令和17年)の約45.4万人をピークに、以降は減少していくと推計しています。

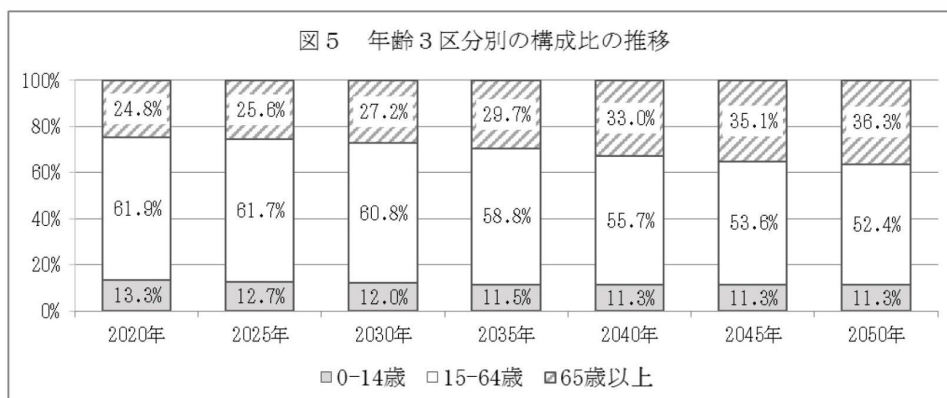
また、藤沢市全体の年齢3区分別の構成比の推移は、図表2-14「年齢3区分別構成比」に示すとおりです。

2020年(令和2年)では、年少人口(0～14歳)が13.3%、生産年齢人口(15～64歳)が61.9%、高齢者人口(65歳以上)が24.8%でしたが、2050年(令和32年)の推計では、年少人口(0～14歳)が11.3%、生産年齢人口(15～64歳)が52.4%、高齢者人口(65歳以上)が36.3%になります。

■図表2-13 藤沢市の人口



■図表2-14 年齢3区分別構成比



※小数点第2位を四捨五入しているため、内訳の合計が100%にならない場合があります。

藤沢市：藤沢市将来人口推計(2023年4月)より

## 2-5. 財政状況

### (1) 藤沢市の財政状況とこれからの財政運営

本市の発展につながる諸施策を進めるため、常に長期的・全体的な視点を持ちつつ、数年先の見通しを踏まえた計画的な財政運営を進める観点から、「藤沢市中期財政見通し」を策定しています。

「藤沢市中期財政見通し」において、今後、増大が予想される歳出のうち、扶助費と公共施設再整備・建設事業の今後の見通しについては、図表2-15「主な歳出」に示すとおりです。

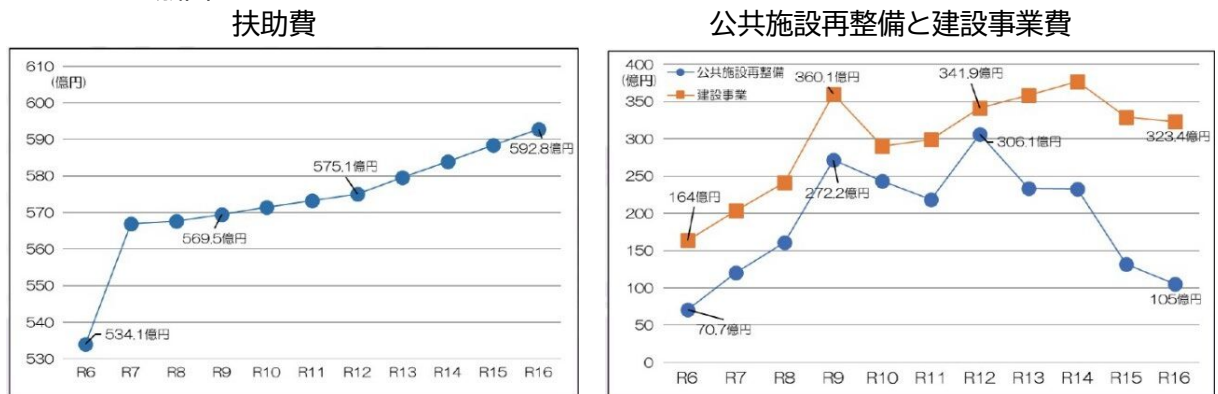
扶助費は、少子高齢化の進展など人口構造の変化に伴い、年々増大する見込みです。また、公共施設再整備や建設事業については、事業費規模が拡大すると見込んでいます。

一方、主な歳入である市税の今後の見通しについては、図表 2-16「主な歳入(市税)」に示すとおりです。

市税は、納税義務者数の増や給与の伸び率の影響から人口増加が見込まれる推計期間中は年々増大する見込みです。また、固定資産税や都市計画税は、家屋新增築による増などに加え、市内他地区の拠点整備による税収効果を見込んでいます。

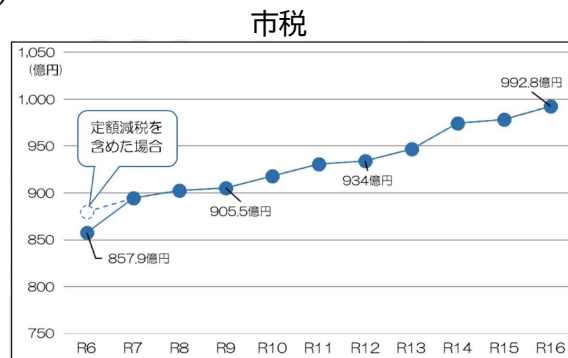
今後、財源不足が発生する見込みのなか、将来にわたり健全な財政運営を維持するためには、財政経営の視点で公共と民間の役割分担を整理するとともに、費用対効果、投資効果を踏まえて事業を構築する必要があります。

■図表 2-15 主な歳出



藤沢市:わかりやすい藤沢市の財政 2025 より

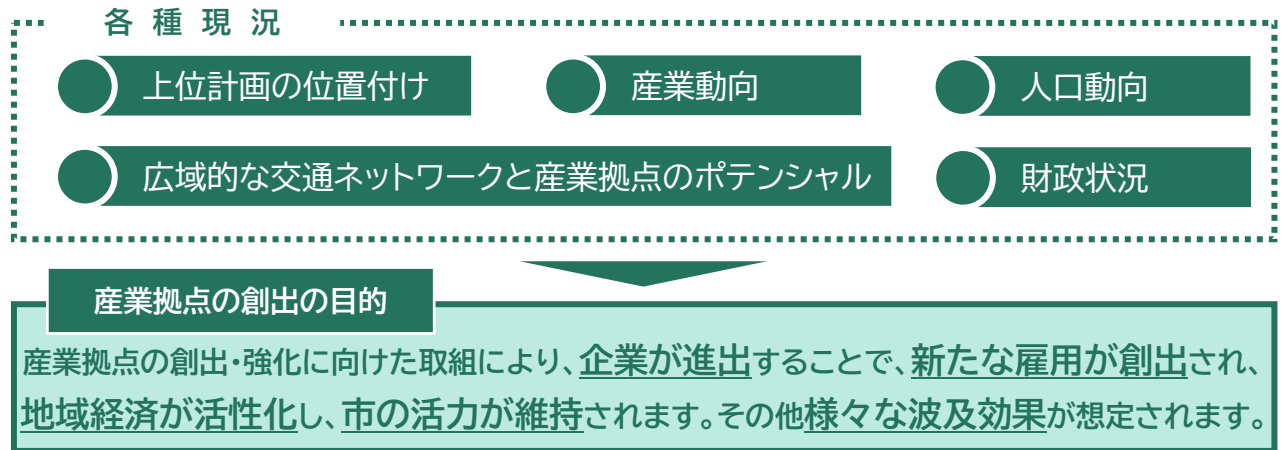
■図表 2-16 主な歳入(市税)



藤沢市:わかりやすい藤沢市の財政 2025 より

## 2-6. 産業拠点の創出の目的(市の活力維持、様々な波及効果)

上位計画の位置付けや社会情勢(産業動向・人口動向・財政状況)等を勘案し、新産業の森地区における産業拠点の創出の目的は「市の活力維持」や「様々な波及効果」と整理します。



■図表 2-17 まちづくりによるアップサイクルイメージ

