

鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン(案)に関する意見募集の結果について

パブリックコメント(意見公募手続)によって皆さんからお寄せいただいた意見と、市の考え方を紹介します。

- 意見提出人数： 26件
- 受付件数： 閲覧場所 7件、 郵送 2件、 FAX 6件、Eメール 11件

※公表の取扱いについて

- パブリックコメント(意見公募手続)は、多様な意見をいただくことが主旨でありますので、類似の意見を集約し、分類別にしたものを「意見概要」としています。

項目番号	大項目	小項目	意見概要	市の考え方	関連ページ
1	上位計画との関係	土地利用計画(案)などとの関係	<p>■平成元年から22年までに計画された上位計画(基本構想を含む)に沿って計画されているのか。</p> <p>■「深沢地区の土地利用計画(案)」は事業推進専門委員会が検討したものであるが、当ガイドラインとほぼ同じものではないのか。</p> <p>■土地利用計画(案)等に関する意見募集の結果等と今回のガイドライン(案)の整合性がない。</p>	<p>■当ガイドライン(案)は、これまでに市民参画のもと策定された「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」(平成16年9月)や「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」(平成21年6月)等を踏まえて策定しています。また、当ガイドライン(案)では、土地利用計画(案)等に関する意見募集の際にいただいた再生エネルギー等に関する意見や防災に関する意見を「低炭素都市づくり」や「安全・安心なまちづくり」に反映しています。</p>	P1
2	まちづくりについて	まちづくり、第三の拠点としての位置づけ	<p>■鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン(案)は様々な手続きと検討を重ねて出来上がったものだが、本当にこれが鎌倉市、鎌倉市民が望んだものになっているか疑問に思う。ガイドライン(案)の中で『深沢地区』は鎌倉の第三の拠点として位置づけられているが、どのような拠点となるのか。</p> <p>■21世紀にふさわしい都市拠点の形成に努めるものとはどういうことか。</p> <p>■これを見て果たしてどれだけの人が鎌倉市のものであると分かるか。この計画には「鎌倉市をこうしたい、こう変えたい」といった気概が全く感じられない。このまままちづくりを進めれば、全国どこにでもあるまちができるだろう。私は30代の子育て世代だが、この計画の描く街であれば、あえて鎌倉市に住もうなどとは思わない。税金を使って、大学の先生などを集めて検討しているのだから、鎌倉市の抱える様々な課題を解決する起爆剤となる、鎌倉市らしさが光るまちづくりを進めて頂きたいと願う。</p> <p>■ガイドライン(案)による土地利用の青写真は、基本的に高層マンションの建設などによる住民増加を狙った都市型の拠点の構築に主眼がおかれている。対象地の中心軸であるシンボル道路周辺イメージは、24m道路を挟んで高さ30mのマンション群が林立、道路沿いには高い並木が等間隔に並ぶ都市型開発となっている。これが「第3の都市拠点の創出」であり、財政を支える有効な手段になると考えているようだが、本当に地域の絆を深め鎌倉らしい真の活性化に資するものか疑わしい。</p>	<p>■深沢地区のまちづくりは、少子高齢社会や公共施設の再編等、市全体の課題や地区の課題の解決を図りつつ活性化を図ることで、鎌倉駅周辺、大船駅周辺と並ぶ第三の都市拠点とするもので、将来の鎌倉にとって新たな活力を生み出す場としていくとともに、鎌倉の財政を支えていく大変重要な事業と考えています。</p> <p>平成22年9月策定の「土地利用計画(案)」では、土地利用のコンセプトを「健康生活拠点・深沢」として、具体的に「市民をはじめ、そこで暮らし、働き、学び、訪れる人たちが健康で快適な生活をおくるための拠点」、「様々な機能の集積・連携により優れた環境の創造」、「豊かなライフスタイルの提案、新しい鎌倉ブランドの発信」、「総合的な健康社会を先取りしたまちの実現」という目標を掲げました。</p> <p>当ガイドライン(案)では、その土地利用計画(案)を踏まえ、「人々が集まり活気のあるまち」、「安全・安心なまち」、「地域資源を活かした緑・水の豊かなまち」、「環境と共生するまち」、「公民連携により育てるまち」の実現をめざし、地区のシンボルとなるシンボル道路や人々が集まるまちかど、公園や建築物などの整備指針や、安全・安心のまちづくりや低炭素都市づくりの取組み指針を定めています。</p>	
		まちづくりの手法	<p>■現計画案を見ると、これが深沢地区として鎌倉の第3の拠点であるとする特徴を見つけることが出来ない。原因の一つとして、この計画が従来の都市計画手法と何ら変わらない手法を用いていることが考えられる。これでは閑散とした照り返しの強い、あるいは寒風吹き抜けるコンクリートに囲まれた場所になってしまう。道路等の骨子はもう動かすことが出来ないということであれば、個々のゾーンでの多くのアイデアで、鎌倉市としての地域特性などを持たせてゆきかかない。大切なのは、これまでの都市計画概念で絵を描くのではなく、物語を書くように空間を捉えてゆくことではないかと思う。全国一律の法規に則ったものに縛られているとつまらないものになるので、何らかの方法を考え、独自の計画が出来るよう整備してほしい。</p>	<p>■当地区では、市有地、JR大船工場跡地、JR東日本住宅に加え、地区西側には一般権利者がおり、一部不整形な土地もあることから、土地の整序化、土地の権利の整理等を行うとともに、住工混在などの地区の課題の解決を図るため、土地区画整理事業により進めることとしています。当ガイドライン(案)は、前述のとおり多くの権利者がいる地区の中で、権利者の権利を尊重しながら、深沢地区のまちづくりに寄与していただく計画としたものです。今後、より細かい規制等については、地区整備計画などで定めていきます。</p>	
		まちづくりのイメージ	<p>■深沢の新しいカラー(緑の街)に建物の色形、空間(緑地)を合わせることで、整備ゾーンは色彩及び、雰囲気統一ができる持続可能な街となり、鎌倉市の第三の顔は、世界に誇れるモデル街区にできるという共通認識が必要だと感じる。その各権利保持地はパズルのピースの一つだという認識のもと、美しい建物と、ゆとりのある土地利用(建物の乱立の禁止)を義務付け、整備ゾーン周辺との調和、または鎌倉市全体のモデルとなり波及していく街づくりの一端を担うことを望む。</p>	<p>■平成22年9月に策定した「土地利用計画(案)」を踏まえた上で、土地所有者等の権利を阻害しない範囲の中で、事業者等からまちづくりへの協力と理解を得られるよう、当ガイドライン(案)で地区の将来イメージを共有できるよう誘導していきます。</p>	
		市民参画のまちづくり	<p>■本ガイドラインは、民間事業者に対して鎌倉市のまちづくりの姿勢を示す道具としての側面も大きいと思う。鎌倉の場合、特に景観への配慮が重要と思うが、本ガイドラインでは、建物の高さ制限などの議論はあっても、立体的な視点も含めてこの地区にどのような景観を形成するか、平面図以上のイメージを市として持っていないように感じる。市としてのビジョンを絵として提示され、それに対して市民との議論を行われることを要望する。</p> <p>■ガイドライン策定など具体的な話だけではなく、委員会や市役所の方、プラン作成を請け負っている民間委託の企業も含めて、未来の鎌倉についてのワークショップなどを行って、より気軽にオープンな形で意見交換ができると鎌倉市民の知恵がいきるのではないかと感じた。</p> <p>■鎌倉市内の大型開発にも拘わらず、周辺の住人、またはその街ができることで影響を受けるだろう整備地</p>	<p>■当ガイドライン(案)の策定委員会や「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」を策定した深沢地区事業推進協議会では、権利者や深沢地区連合町内会、周辺町内会・商店会の代表者及び公募市民の方にも委員として加わっていただき、検討を行ってきました。また、土地利用計画(案)についてパブリックコメントを行い、市民の皆さんの意見を取り入れるよう努めてきました。</p> <p>平成16年9月策定の「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の検討の際には、市民2,000人を対象にアンケートを実施し、その結果を踏まえつつ、計画づくりへ反映し、土地利用計画(案)を策定してきました。</p> <p>当ガイドライン(案)は、深沢地区において、建築物等を建設する際などに都市環境の整</p>	

			<p>区外の住人が何も知らない状態で、十分な説明がなされていないという印象が強くなる。地権者以外の納税者へ土地利用希望アンケート(世代別、将来利用者タイプ別など)を行い、公表し、街づくりに反映する必要があるのではないか。</p> <p>■鎌倉市は深沢まちづくりガイドライン(案)について最終のパブコメを募集しているが、その前提としての案の中身について、市民に対する説明会もなく市民/一般住民に対する情報提供/説明はきわめて不十分である。なぜこの段階で最終のパブコメをかけるのか理解に苦しむ。</p> <p>■このパブリックコメントで終わるのではなく、これからの詰めにおいても市民の意見を聞きながら進めていくことが地区形成の成功につながると思う。</p> <p>■市民に説明不足のままパブコメを強行するのではなく、一般市民の中に幅広い議論を誘発したうえで方向性を決めるべきではないか。</p>	<p>備を図るために壁面後退などの誘導を図りつつ、地区全体の将来イメージを共有するための指針とすることを目的としています。今後は、地区レベルでの実現性を高めるために、地区整備計画により誘導を図ることとしています。</p> <p>市民の皆さんへの情報提供については、これまでもホームページや深沢地区まちづくりニュース等を通じて行ってきましたが、今後も引き続き情報を市民の皆さんに発信し、情報を共有しながら事業の実現に努めていきたいと考えています。</p>	
		事業の実行時期	<p>■第三の都市拠点として、平成16年9月に深沢地域の新しいまちづくり基本計画が立てられた。その一環が、鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン(案)と考えている。深沢地域の活性化等から、深沢地域の新しいまちづくり基本計画を着実に進めると共に、ガイドラインを再検討してもらいたい。行政事業は、20年～30年度を見据えて計画したものとするが、いつまでに実行するのか。</p>	<p>■当ガイドライン(案)で対象としている範囲は、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の中で先導性を発揮するゾーンとして設定された「面整備ゾーン」であり、深沢地域のその他のゾーンに先行して整備を行う計画としています。面整備ゾーンの事業期間については都市計画決定後に事業計画認可、平成27年度の事業着手を目標に進めており、事業着手から概ね10年でこのまちの概成を見込んでいます。</p>	
		事業の実現性	<p>■この開発案は、村岡中間駅の誘致、敷地の周辺道路(とくにモノレール沿いの大船-西鎌倉線市道18mへ)の拡幅などを大前提として掲げているが、その前提自体の実現性がきわめて怪しいだけに、結局現計画が画餅に帰すと思う。</p>	<p>■本計画は、新駅を誘致することを前提としているものではありませんが、隣接して進行している藤沢市村岡地区のまちづくりと広域的な連携を図りながら進めています。村岡地区の計画は同時に進行しており、藤沢市の新駅を中心としたまちづくりとの整合が図れるよう、新駅設置による影響や効果を踏まえ計画しています。</p>	
		マネジメントの方式	<p>■プロジェクトマネジメント方式を市役所内に取り入れ「深沢地区まちづくりプロジェクト」として都市計画、工事計画、建設段階(工事実施)、育成・運営段階へとプロジェクトマネジメントを実行し完了成功させてほしい。深沢地域街づくりのみではなく、鎌倉市全体へのプロジェクトマネジメント方式を確立することも大事。米国では各州、各市にプロジェクト方式を確立しており、国内自治体でも手法を取り入れ実施しているところもある。</p>	<p>■本市では、プロジェクトマネジメント方式を取り入れていませんが、事業等をより着実に進めるための手段の一つとして考えています。今後、プロジェクトマネジメント方式を取り入れるかについては、市役所として考えていく必要があると考えています。</p>	
3	建築物に関する事項	建物最高高さ 建ぺい率	<p>■建築物の最高高さは31m以下について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周囲への圧迫感、風圧等から最高高さは10m以下にするように求める。 ・寺分は東が山、西は31m(10階建)の建築物に挟まれた地区になってしまう。最高高さは、圧迫感、風圧等を考えると、12m以下(4F)が妥当である。 <p>■建築物の最高高さだけでなく、建ぺい率も制限してほしい。</p>	<p>■建築物の最高高さ(31m以下)については、地区内・地区周辺での既存建築物の高さや沿道の壁面後退等による空間の確保、シンボル道路からの景観、周辺地域からの眺望に配慮し、本地区周辺の建物と比較して突出することがない高さとししました。高さについては、具体的には、地区北側の既存住宅の日照等の影響に配慮してシンボル道路北西側住宅ゾーンは戸建住宅を中心に誘導することや都市型住宅はシンボル道路南側に計画するなど、街区の特性等を検討した上で、既存の建物等への影響や周辺への調和に配慮した街区ごとの最高高さを地区整備計画で決めていきます。</p> <p>■建ぺい率については、現行の建ぺい率を踏まえつつ、用途地域、地区整備計画の中で決めていきます。</p>	P27 ~ 29
		建築素材、色調	<p>■建築物の最高高さだけでなく、色、素材も制限してほしい。</p> <p>■建築素材等にもガイドラインを設けるべき(住宅・公共施設・商業施設すべて)。</p>	<p>■建築素材や色調については、周辺のまち並みと調和した景観形成が図れるよう、当ガイドライン(案)に誘導指針を記載しています。</p>	P27 ~ 29
		建築構造	<p>■100%鉄筋コンクリート・鉄骨構造・鉄骨プレハブは禁止。構造は鉄骨構造で、制震設計とする。</p> <p>■商業施設は、低層・木造構造で十分対応できる。</p>	<p>■建築構造等の規制は難しいと考えており、参考意見として受け止めさせていただきます。</p>	
4	景観・緑について	緑環境	<p>■鎌倉は自然が豊かであるとされる。その鎌倉の大規模開発でありながら緑(自然)を補強する計画となっていない。深沢の昔からある集落の後背緑地と柏尾川をつなぐ緑地を計画すべき。山と川それに続く海を結ぶ緑のネットワークを形成し自然度を高める必要がある。周辺の生態系(渡り鳥や川の下流域)に及ぼす影響についても考慮に入れる必要がある。</p> <p>■樹木を植栽するだけでなく作りすぎない平らな空間(芝生等)をもっと増やすべきだと思う。とってつけたような規模で遊具などを置くのではなく、なるべく自然に近い形で広々とした原っぱ・自由に使えるスペースを取ってほしい。</p>	<p>■本地区は「鎌倉市緑の基本計画」において緑化重点地区に位置づけられていることを踏まえ、シンボル道路沿道、みどりのこみちの緑化や柏尾川沿道の景観形成を図り、周辺の特別緑地保全地区等との連続性に配慮した緑のネットワークの形成を図ります。また、「鎌倉市開発事業等における手続及び基準等に関する条例」に準じた敷地内の緑化に加え、壁面緑化や屋上緑化等も推奨していきます。</p> <p>地区中央の近隣公園では、芝生広場を計画し、樹木だけでないオープンスペースも計画しています。</p>	P15
		柏尾川とのつながり	<p>■柏尾川の景観を生かしてというような文言があるが、絶壁のような護岸に守られ、親水設備も一切なく、水質もお世辞にもよくない柏尾川の景観を活かすというのはただの作文のように思える。柏尾川の整備は県の管轄と思うが、県とこの点について協議や相談しているのか。また、鎌倉市として柏尾川の景観について改善する意思があるのか、どのようにしていく方針なのか。</p>	<p>■本事業で柏尾川を整備していくことは計画していませんが、事業の中で柏尾川沿道の景観形成を図っていくこととしています。</p>	P13

		景観に対する規制	<ul style="list-style-type: none"> ■屋外広告物の禁止条例を設ける。 ■金網フェンス、透視可能なフェンス・ネットは一切禁止。生垣・樹木だけで十分。 	<ul style="list-style-type: none"> ■本市では、神奈川県屋外広告物条例及び鎌倉市景観計画を運用しており、本地区においてもそれらの基準を適用していきます。 ■当ガイドライン(案)においては、それぞれの用地の管理上、一切禁止というような強い規制とはしていません。垣・柵等を設置する場合は、周囲に圧迫感を与えないよう可能な限り高さを控え植栽の内側に設置するとともに、生垣や透視可能なフェンス等に配慮するよう誘導していきます。 	P27 ~ 29
5	低炭素都市づくりについて	環境施策	<ul style="list-style-type: none"> ■省エネ型ライフスタイルなどの推進、低炭素まちづくりの推進などの地球温暖化防止への諸課題に取り組むと位置付けられ、環境施策の体系が構成されているが、そのための「経済的」なインセンティブを付与する支援などの施策は十分ではない。環境政策として、地球温暖化防止、節電および省エネルギー対策への一層の取組みなどによる電力供給面でのピークシフト/カットなどへの貢献および安定供給の確保などをめざすことを本事業の目的として加え、エネルギー計画および省エネルギーの目標達成に寄与する必要がある。深沢地区のまちづくりについても、低炭素まちづくり、スマートシティ、スマートハウスの実現と普及・拡大をめざしていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ■当ガイドライン(案)では、地球温暖化防止、環境に配慮したまちづくりやエネルギー自給型のまちづくりを目指すため、低炭素都市づくりとして、街区の土地利用に併せて3段階の目標を設定しています。特に行政施設や商業施設などでは、街区間での取組みなども視野に入れ、高い目標を設定しています。またこれらは、これからの技術の進歩や鎌倉市として計画が策定される場合には見直すことも視野に入れていきます。 	P30
		再生エネルギーの利用	<ul style="list-style-type: none"> ■シンボル道路が計画されているが、上部に太陽光パネルを設置しそこで発電したのを使い、子供からお年寄りまで利用できる動く歩道とすることにより、自動車、自転車は不要であるため、二酸化炭素削減となり、未来型のシンボル道路になると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■シンボル道路沿いに太陽光パネルを設置し動く歩道の電源とする点については、設置にかかる費用や維持管理の面から難しいと考えていますが、街灯のLED照明の利用などを推奨するとともに、建築物における太陽光の利用なども推奨していきます。 	P30
		建物設備	<ul style="list-style-type: none"> ■病院の入院棟では、棟内にエアコンを設けず、最上階などから空気口を設けて棟内にまんべんなく行き届く設備にする。 	<ul style="list-style-type: none"> ■建築設備については、低炭素対策メニュー、建築物における環境への配慮として自然エネルギー等の有効活用の中で、自然通風の利用などを推奨していきます。 	P30
6	安全、安心のまちづくりについて	夜間防犯	<ul style="list-style-type: none"> ■大学等のある場所は、全国を見ても周辺は寂しい場所になり、特に、夜間は防犯上、不安全な場所になるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ■防犯に配慮した照明計画等により防犯まちづくりを進めます。 	P31
		点字ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ■点字ブロックをより見やすいように設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ■点字ブロックについては、基準等に基づき、適切に整備していきます。また、誰もが安全安心に利用できるように、ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮したまちづくりを推進します。 	P31
		防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ■都市マスタープラン 2011 白書に新しい課題として震災対策、津波対策に緊急に取組み、安全・安心なまちづくりを進める必要があるとあり、また、地域防災計画の地震災害対策編には防災計画対策の一層の充実を図る為に神奈川県、関係機関の防災計画等の整合性を図り地震災害対策等の見直しが必要とある。まちづくりガイドラインの目標 2.は、安全・安心なまちを実現しますだけで、現在深沢地区にある広域避難場所深沢多目的スポーツ広場も削除されてしまっており、地域防災計画としての機能強化に反するガイドラインになっている。 ■災害時の備えについて、きめ細かい避難のシミュレーションしたうえでの計画が必要になると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■近隣公園に広域避難場所など防災機能を持たせていくことについて関係課と協議を行っています。 当ガイドライン(案)では、防災機能の強化等を行い、安全・安心なまちを実現することを目標とし、地域防災計画の趣旨を踏まえ、都市の安全性の向上を図るため、防災空間の確保を目指します。 また、防災については、日常からの取り組みが重要になると考えており、防災訓練だけでなく、近隣コミュニティづくりを含めた組織の形成を図っていきます。 	P31
7	ガイドラインの運用・エリアマネジメントについて	建物および土地利用に関する運用	<ul style="list-style-type: none"> ■建物の寿命および権益期間中は、土地権利者と事業者が共同でエリアマネジメントの責任を持つべきで、その利用者(テナント、住人)や観光客、市民の希望と要望を聞いて運営に応用する方法が良い。そうでなければ、建設提案の時点で周辺住民・市民が参加し、オンブズマン等を参加させるなどの監視方法を望む。街づくりに特化した人たちに集まってもらうとよい。全体的景観、またはそれらの施設が 50 年後、100 年後も持続可能なコミュニティに貢献しうるかを検討しながら運営をしてほしい。 ■周辺で行える商業活動の規定や、土地利用の経済的効果の可能性を地元および市民、企業がアイデアを出し合い、常に人の集まる企画を出し実行する NPO 団体を設立し、土地利用が決定する前には必ずこの NPO の賛同を得るようにする。市民が最初から携わることができ、既得権益が固定されないような街の運営手法を望む。 	<ul style="list-style-type: none"> ■まちづくりにおいて、どのように規制・誘導を行い、これらをチェックするかが課題と認識しています。規制・誘導については、当ガイドライン(案)の中の各整備指針による誘導や、地区整備計画の中で位置づけていくことを想定しています。 また、NPO 団体等の組織がまちづくりに参加することについては、現在の権利者や新たな権利者との関係に留意した上で、マネジメント組織の構築等がされていくことが重要だと考えています。 	P17,18 P32
8	ガイドラインの作り方について	ガイドライン全体の内容・表現	<ul style="list-style-type: none"> ■全般的に見て、抽象的で努力義務が多い。 ■低炭素や緑のプランなどディテールの描写に終始して、このプランが妥当かどうかという検証に労力を割いていないように見える。より広い視野に立った計画の策定を要望したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ■当ガイドライン(案)では、権利者や事業者等に当ガイドライン(案)に沿った土地利用や建築物の建設に協力的、まちづくりを行っていくことを主眼としています。そのため、権利者等がこれからまちをつくっていくという点から、表現についても努力義務という形が多くなっています。 	
9	計画人口について	3,100 人	<ul style="list-style-type: none"> ■3,100 人確保するとあるが、誰が、どのような建物を建てて 3,100 人確保するのか。 ■鎌倉が自律性都市として生きていく助けになる土地であり、3100 人、1200~1500 世帯の住居に対しては反対だ。ガイドライン案として、高齢者などの住み替えに役立つ土地利用という提案があるが、基本「鎌倉市全体」とのバランスを考えており、この小さな区域で全世代を収容する意味ではないと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ■本地区では、市の人口減少や少子高齢社会への対応等に配慮し、地区の計画人口を 3,100 人としています。その中で、周辺地域にも配慮しながら、多世代が暮らせる都市型住宅等の誘導を図ることとしています。 計画人口 3,100 人については、民間事業者の協力・連携のもと、都市型住宅等により実現を図っていきます。 	

10	周辺とのつながりについて	周辺地域への影響と整備	<p>■「つながり」をコンセプトに挙げているが、周辺地域との接続をどのようにとるか具体的な方策が記されていない。特に北側の市営住宅など老朽化したエリアが見られ、今回の整備と呼応した再整備もありえると思う。また、南側も直線的な道路や暗渠によって分断されている状態であり、「つながり」を謳うのであれば今回の対象区域だけでなく、周辺地域でどのような施策を行うかを言及するべき。</p> <p>■今回の開発は隣接する既存住宅地に少なからぬ影響を与える。負の影響も当然大きい。その負の影響から既存住宅地を守るために、緩衝ゾーンを設ける必要があると考える。</p>	<p>■現在この地区は、工場跡地として周辺地域と完全に閉ざされている状況がある中で、本事業により、東西、南北の道路整備により周辺地域とつながりを持たせ、シンボル道路を重要な空間として近隣公園などの憩いのエリア、商業空間の賑わいエリア、並びにまちかどなどによるコミュニティの形成により、人と人をつなぐことをひとつの方針としています。地区北側の市営住宅については、本事業と併せて整備していくことを検討しています。地区南側の道路については、道路幅員の拡幅や歩道の整備を行い、地区内外に配慮した整備を行っていきます。</p> <p>■地区内北側の住宅は、既存の住宅に配慮するよう戸建住宅を中心とし、高さを抑えるなど、地区整備計画の中で細かな対応をしていくこととしています。</p>	
		事業対象区域	<p>■現在進めているJR工場跡地周辺だけの整備計画で完了するように見える。</p> <p>■上町屋地区は、旧道のままで、道幅が狭く、消防車等の緊急車両が入れない地区である。なぜ上町屋地区を開発地区外にしたのか。</p>	<p>■当ガイドライン(案)で対象としている地区は、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の中で先導性を発揮するゾーンとして設定された「面整備ゾーン」であり、深沢地域のその他のゾーンに先行して整備を行う計画としています。</p> <p>また、上町屋地区は、「深沢地区の新しいまちづくり基本計画」において「住環境整備ゾーン」として位置づけており、誘導型のソフトなまちづくりをめざしています。今後、上町屋の方々のまちづくりへの機運が醸成された時点で検討していきます。</p>	
11	道路、交通について	周辺道路の交通環境	<p>■全市の状況の中で、再整備地区が与える影響について検証されていない。</p> <p>■土地利用計画(案)のパブリックコメントには、今後予想される渋滞に対して、道路の拡幅で対応とあるが、どのくらいの交通量があり、商業施設の誘致でどのくらいの交通量増加が見込まれ、拡幅によってどのように混雑が緩和されるのか。</p> <p>■地区周辺の道路は現在でも、とても混雑している。大規模商業施設を作った場合、さらなる混雑が予想される。周辺の幹線道路の整備や狭隘道路の拡幅をするべきではないか。</p> <p>■これ以上の渋滞は、周辺の環境悪化もさることながら、深沢地区、山崎地区の住民にとって、自動車での外出は非常に困難なことになってしまう。その対策を考慮に入れてほしい。</p> <p>■宮前線及びミニストップから住宅内を通り神戸製鋼への道路で通り抜けの車が増加し騒音が増す。藤沢市宮前地区は、宮前線の道路しかなく、道路の幅が狭く、現状でも危険な状態である。これ以上通り抜けの車を増やさないような開発事業及びガイドライン(案)の再考を切望する。</p>	<p>■本事業が周辺の道路網に与える影響については、将来の交通量推計を行い、将来の道路網、交差点の計画をつくった上で、交通管理者である神奈川県警察本部と協議を行い、交通処理が可能であることを確認しています。</p> <p>具体的には、本事業による発生集中交通量を予測し、将来道路網について将来交通量予測を行ったところ、県道腰越大船線、シンボル道路等の主な幹線道路の混雑度は、長時間混雑する可能性は非常に小さいという結果が出ています。また、深沢地区内の主な7つの交差点について、円滑な交通処理を図るため右折レーンを設置するなど交差点改良を行い、各交差点で交通処理可能であることを確認しています。</p> <p>今後、本事業と併せて周辺道路の拡充を図っていく中で、交通混雑の低減など、周辺地区への影響に配慮した事業展開を進めていきます。また、交通計画等の面で藤沢市のまちづくりと連携を図り、良好な市街地環境の整備を図っていきます。</p>	
		南北道路の本数	<p>■南北に結ぶ道路は、狭く2本だけであるが、どう考えているか。</p>	<p>■事業区域内において南北に結ぶ区画道路は、地域内外の道路網との連携、接続位置を考慮し、現計画のとおり2本の道路を計画しています。特に、シンボル道路北西側、南東側に位置する南北の区画道路は、住宅街区内の道路のため、車道部分を狭くし、より安心な歩行空間を確保するために歩道の設置や、民有地側の壁面後退を考慮し、道路として必要な幅員を決めています。</p>	
12	シンボル道路について	シンボル性	<p>■鎌倉ならではの共通を持たすべきだと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉駅周辺(若宮大路:シンボル道路)シンボル:八幡宮 ・大船周辺(仲見世通り:シンボル道路)シンボル:大船観音 ・深沢周辺(シンボル道路:そのまま)シンボル:大規模公園 	<p>■シンボル道路は、沿道の民有地での壁面後退により豊かな歩行空間を確保するとともに、列植、群植、単木など様々な形での緑化によって緑豊かで美しい景観を形成し、公園などの沿道施設と一体として整備することで、本地区のシンボルとなるよう整備していきます。</p>	P20,21
		新駅との関係	<p>■シンボル道路(幅20m)は、新駅に繋ぐための道路と思われるがどうか。</p> <p>■新駅を前提にしないのであれば、シンボル道路の幅は10mでよい。</p>	<p>■シンボル道路は、道路構造令や交通管理者協議を踏まえ、車道3.0m、停車体1.5m、自転車道2.0m、植樹帯1.0m、歩道2.0m、路上施設帯0.5mを含み20mとしています。東側の市道大船西鎌倉線と西側の県道腰越大船線を結び、地区のシンボル軸として、豊かな空間を確保する機能としています。</p>	
		シンボル道路の管理	<p>■シンボル道路は整備完了後、市に移管される。現在でも市道の維持管理が十分に出来ていない状況であり、さらに、維持管理に財政負担がかかるがどうか。</p>	<p>■基本的に道路は市で管理することになりますが、まちを育成・運営していく組織などが道路維持管理をするような仕組みについても検討していきたいと考えています。</p>	P17,18 P32
13	地区内の歩行について	歩行者の保護	<p>■さまざまな箇所ですべて「歩行者優先」を謳っているが、幅の広いシンボル道路は東西方向には快適な歩行者空間を生み出すが、南北方向には広すぎて歩行者の移動を妨げ、分断を生むのではないか。大船腰越線と大船西鎌倉線との連絡ということであれば、中央に通して南北を分断してまで広いシンボル道路を設ける必然性はないように思う。</p> <p>「みどりのこみち」も車道を横切ることになっているが、同様の遊歩道を整備している千葉市のおゆみ野地区では、車と接触しそうな場面もよく見かける。そのため同じ地区内の車が入れない遊歩道のほうが多く利用されている。現状の土地利用計画、特に道路の配置は歩行者を分断しているように見える。車道があれば、どんなに歩行者優先を謳っても歩行者の移動は制限されてしまう。歩行者優先や「つながり」をコンセプトとして挙げるのであれば、車道は計画区域の辺縁部のみとして、計画区域全体で歩行者専用道路を増やすなどの大胆な変更を要望する。</p>	<p>■シンボル道路やふれあいのみちでは、歩道の整備や民有地の壁面後退などにより、歩行空間をしっかりと確保し、歩行者が快適かつ安全、安心して歩行できるよう整備していくこととしています。南北道路は、車道としては交互一車線の予定であり、歩道を広くとっていきます。また、街区間を結ぶみどりのこみちにより、歩行者が自然に親しみながら歩ける空間を確保していきます。</p> <p>地区内を経由する通過交通を回避するため、地区外の道路との接続位置に配慮し、より安全な歩行者空間ネットワークの構築に心がけています。</p> <p>また、車道についての提案ですが、この地区内に暮らし、生活する方々の事も考えると、なかなか難しいと考えています。</p>	P9 P20, 22,23

14	土地利用、行政施設について	市有地・行政施設の方針	<p>■現在深沢地区に住んでいる市民よりも新設される大学、住民、行政施設等に向けた案のように思える。行政施設等の箱ものが本当に必要なのか市民の意見を聞いてほしい。</p> <p>■公共施設や民間オフィスなど多様な要望を充足し、併せて専門家によるまちづくりの絵を検討すべき。</p> <p>■当事業で市は人口を増やす計画と考えられるが、公共施設(学校、ゴミ処理施設)等々も同時に進めるべきである。</p> <p>■深沢支所・本庁の老朽化に伴う建替えを先に行うべき。今後の災害対策に備えて、医療福祉系の教育機関を設けるよりも、市民の手続き機能をストップしないためにパーティション機能を従来よりも拡大して移転確保すべき。</p> <p>■土地利用計画(案)のパブリックコメントの回答では、『行政施設は、平成16年策定の「深沢地域の新しいまちづくりの基本計画」で候補機能として、総合情報センター的機能、保健・医療・福祉・スポーツ関連機能、都市・生活サービス機能、文化・教育機能等をあげています。』と回答しているが、既存の各施設で充足しているかいないか、という検証をしているか。さまざまな案を出して、費用対効果の検証をするべき。</p> <p>■鎌倉市の取得した土地8.1ヘクタールに31m高さ制限の高層マンション群を建てる予定と聞いた。これはおかしいと感じた。市の取得した土地は市民全員がその利益を享受しうるものであり、一部特定の人のみ与えられるものではない。</p>	<p>■本計画は、市有地約8.1ha、JR用地約16.9ha、西側権利者用地約2.8ha、その他約4.8haを、土地区画整理事業という手法により土地の秩序化をしていく上で、土地利用計画(案)を定めたものであり、市民の皆さんのための公共施設用地は、約8.1haがベースとなります。</p> <p>行政施設予定地への公共施設の配置については、鎌倉市公共施設再編計画基本方針を踏まえ、平成26年度内に策定予定の公共施設再編計画の中で、方向性を示していく予定です。また、この検討の中で既設公共施設(深沢支所等)のあり方についても検討していきます。</p> <p>なお、市が取得した土地は、行政施設としての利用を考えているものであり、高層マンションを計画しているものではありません。</p>
		権利者の土地利用	<p>■市の土地が含まれており、土地利用の最終決定はないことを民間企業に広く知らせ、より住民に愛される街づくりをめざすべく、多くの希望を聞き反映させられるよう、権利者は公益的な目的をもって土地利用をするために協力するよう理解を求めることを提案する。</p>	<p>■本事業の土地利用を実現するためには、権利者の方々の協力が不可欠になり、権利者の方の協力をいただきながら、より良いまちができるようまちづくりを進めていく必要があります。その方向性を示すものが当ガイドライン(案)になります。</p>
15	住宅ゾーンについて	住宅の規模	<p>■鎌倉駅周辺、大船駅周辺地域との差別化を図り第三の拠点形成を目指していますとあるが、それならば、賑わいの場、都市型住宅ではなく、公園や閑静な住宅街ではないのか。</p> <p>■新しい住宅の建設は不要と考える。深沢を単なるベッドタウンにしてはならない。</p> <p>■当地区は戸建住宅で十分である。</p> <p>■現在の土地利用計画(案)によれば、高層マンション建設が可能な住宅地の3区画(75世帯の土地権利者の所有地及び市営住宅に隣接した区画を除く)は、約6ヘクタールである。ガイドライン(P7)では、そこに新しく居住する人口規模を3100人と想定しているが、私の試算によれば、標準的なマンション(専有面積が75㎡、共有面積その2割、住民2.4/戸、10階建・100戸/棟)を仮定して、容積率200%を死守する場合に必要な土地面積は、5.85ヘクタールほとんど目一杯という状況である。このガイドラインは、審議会で示されたイメージのように住宅予定地を埋め尽くす高層マンションの団地が突如出現する計画と考えるべきで、このことをひろく市民に知らしめるべきではないのか。</p>	<p>■本地区では、様々な機能の導入により、鎌倉駅周辺、大船駅周辺との差別化を図り、第三の都市拠点をめざしています。そのコンセプトは、「健康・生活拠点」としています。</p> <p>そのコンセプトのもと、建築物の整備指針による誘導や安全・安心のまちづくりを行うとともに、近隣公園などの憩いのエリア、商業空間の賑わいエリア並びにまちかどなどのコミュニティの形成により健康で快適な生活を送れる拠点の形成をめざしています。</p> <p>そのような中、本地区では、市の人口減少を緩やかなものにするや少子高齢社会の進行への対応に寄与することを考慮し、地区の計画人口を3,100人として、周辺地域にも配慮しながら、多世代が暮らせる都市型住宅や低層住宅を誘導し、本市の適正な年齢構成を整えていけるよう図っていきます。</p> <p>また、ご試算いただいた土地面積については、公共空地を確保するなど、面積一杯に建物を建てるのではなく、空間を確保するよう誘導していきたいと考えています。</p>
		商業施設の概要	<p>■商業施設用地(5.0ha)であるが、どのような商業施設ができるのか。</p> <p>■地場産業の活性化は望むところだが、大規模な商業施設は、辻堂のテラスモール、大船のコーナンなどで移動できる範囲にあり、それほど必要ないと思う。</p> <p>■ヨーカ堂のような大規模な商業施設を想定するのか、小町通りにあるような、いくつかの店舗が集積している商業施設を想定するのか。</p> <p>■商業施設に必要なものは「食べ物と飲み物を買うこと、日用品を買うこと、自由に誰でも憩う・作業するスペース」で十分だと思う。飲食店や大型家電量販店などの娯楽施設は「健康生活」にふさわしくない。</p>	<p>■商業施設については、現時点で大型商業施設やいくつかの店舗が集積する形態などの具体的なことは決まっていますが、深沢地域の方々の日常生活の消費を支える施設や土地利用のコンセプトに合った機能の導入することを考えています。また、深沢地域の方が市外に買い物に行くのではなく、地域内で買い物をできるような施設を想定しており、他とは差別化を図り、界限性のある商業空間を実現できるよう民間事業者の協力を得ながら誘導していきたいと考えています。</p>
16	商業施設について	現状の分析	<p>■商店街、各スーパーの集客を分析したうえで、新規の3000人の需要が賅えないということであれば、商業施設を誘致する理由になるが、そのような調査はされているか。</p>	<p>■過去の民間事業者ヒアリングや商圈調査では、広域からの商圈ではなく地元を中心とした商圈という結論を得ています。商業施設は、新規の3,100人のためだけのものではなく、市外に買い物に行っている人が地元で買い物ができることをめざしたものです。</p>
		周辺商店街への影響	<p>■現在、大船駅で日用品や食材を購入しているが、開発によって大船駅周辺の商店街が衰退してしまうのではないかと危惧している。その辺の対策を考慮してほしい。</p> <p>■現状、深沢地区周辺には生活必需品を賄うスーパーがいくつもあり、既存の商店街もある。大船地区にも大型店があり、その全てが客が入っている状態ではない。供給過多となれば、既存のスーパー等が閉店しその後の土地利用という問題が生じる可能性もある。</p>	<p>■大船駅周辺ではルミネウイングと仲通商店街で買回り品と日用品などの役割分担がされており、本地区においても周辺商店街との役割分担を図っていきたくと考えています。</p>
		その他	<p>■百貨店、スーパー業界は販売戦略として、インターネット販売に軸足を置いており、10年～20年後には、インターネットで商品を買う時代になると思うがどう考えているか。</p>	<p>■現在も、インターネットによって商品を購入する生活スタイルは増えつつありますが、最近の商業施設は買い物だけを目的とするものではなく、老若男女がゆったりと滞在し、集い・憩える空間、または、健康づくりに寄与する施設にシフトしてきています。併せて、公園などの周辺の施設を目的にまちを訪れる人が増えるまちづくりを進めていくことを考えています。</p>

17	公園	公園の必要性、面積	<p>■生物が生存できる環境を広げるために、公園をもっと広げるべき。</p> <p>■近隣公園・街区公園の規模について、整備地区 3000 人であれば需要を賄えると思うが、公園自体が少ない鎌倉市においては、かなり狭小であるという印象はぬぐえない。特に、他市と異なり急傾斜地が非常に多く、街区も細かいため、公園以外で子供の遊べる空間は極端に少ない。子供を遊ばせる場所がないため他市にでかけるといった声もよく聞く。広々として子供が自由に遊べる広場のある公園を現状の少なくとも倍の面積くらいはとるべきと考える。</p> <p>■小さい子供を持つ世代でもっとも感じられていることは、鎌倉には子供と一緒に安全にのびのび遊べる公園がないということだ。その家族が市内にとどまらず近隣の市に遊びにでかけることは、鎌倉市の経済的損失だとも考えられる。実際に子育てに不向きな街だといって、横浜市へ引っ越す家庭もあるほどだ。</p>	<p>■公園については、土地区画整理事業に基づき区域内権利者から減歩として土地を提供していただき、この土地を活用して設置することとなりますが、公園を広くしてほしいとの意見等を踏まえ、土地区画整理法で規定する面積以上の規模の公園・広場を計画しています。なお、公園の機能については、自然環境や防災面等に配慮しつつ、ご意見等を踏まえ関係課と協議を行っています。</p>	
		公園の維持管理	<p>■公園設置にあたっては維持管理費がネックとなると思うが、周辺住民のボランティアや指定管理者を活用して収益性を高めた管理運営も他市では見られる。大型遊具など高額な施設を作らず、年2回程度の草刈りで粗放管理をすれば、あながち荒唐無稽ではないと思う。中央公園のように多数のボランティアが参画している事例もあり、市民の高いボランティア意識があれば実現可能と思う。</p>	<p>■地区の事業者やボランティアなどを含めたまちを育成・運営していく組織によりまちの維持管理をしていけるよう今後取り組んでいきたいと考えています。</p>	P17,18 P32
18	防災拠点	防災拠点、オープンスペース、ヘリポート	<p>■広域なオープンスペースを確保できないのは非常に不安を覚える。モノレール駅隣接のシンボル道路南は、青果市場を除きすべて多目的広場として整備し魅力ある公園と防災対策拠点にしてほしい。</p> <p>■江戸時代、徳川幕府は度重なる大火や地震に備えるため、合間合間にオープンスペースを設けていた。鎌倉は平らなオープンスペースが極端に少ないが、防災面でもそうしたスペースは必要と思う。</p> <p>■3.11 で防災のための人工的な防護施設がいかに無力であるかを目の当たりにした。災害に対しては仮設住宅を作ったり 復旧のための前線基地としての大きな空地が必要であることも分かった。鎌倉は相模湾に面しており、大地震が起きた場合、津波により多大な被害が想定されている。柏尾川に面した深沢地区も津波の影響が想定されるが、施設化されない大きな広場はすぐに復興のための拠点となりえる。</p> <p>■対象地(32 ヘクタール)は鎌倉市に残された最後の貴重な平地空間であり、防災/福祉また鎌倉らしい景観保持の観点からも、温存をまず考えるべき。震災以降、近隣諸都市(特に平塚市、横須賀市)は、まとまった空間を利用し防災の拠点づくりに励んでいると聞く。平塚市では、ほぼ同規模の面積の土地を緑地として温存、緊急の場合の市民の避難場所として確保、また防災の拠点とするとしている。鎌倉市においても将来の都市間連携にも備え、救援隊・救援物資終結の場、および大型輸送ヘリ受け入れ可能のポートとなりうる防災の拠点として位置づけるべきではないか。</p> <p>■鎌倉には小さい公園、校庭はあっても、災害時に大型ヘリ(100m×100m)が着陸出来る土地は無い。笛田公園は山の上で誰もが行ける訳ではない。この唯一残された平地は多目的利用可能な広場にすべきである。</p>	<p>■本事業区域面積約 32.6ha の内、約 8.1ha が市有地であり、鎌倉市公共施設再編計画基本方針を踏まえて、平成 26 年度内に策定予定の公共施設再編計画の中で、行政施設予定地への公共施設の配置について示していく予定です。その他のJR及び西側権利者所有の約20haの土地は、市以外が所有する民有地であることから全てを公園にすることは困難であり、また、市が市の都合だけで土地利用について決めることはできません。</p> <p>また、各権利者からの減歩により提供していただいた土地を公園等として整備していき、その公園に防災機能を持たせることなどについて協議を行っています。</p> <p>当ガイドライン(案)では、防災機能の強化等を行い、安全・安心なまちを実現することを目標とし、地域防災計画の趣旨を踏まえ、都市の安全性の向上を図るため、防災空間の確保を目指します。総合的な防災体制を構築していくため、自助、共助、公助の連携の強化を図っていきます。</p>	P31
19	スポーツ施設など	グラウンド、体育館、総合体育施設等の要望	<p>■深沢地区においては、新駅設置に参画することを見据えて、湘南鎌倉総合病院に關係する看護大学の設置場所を県が手放したいとしているフラワーセンターに誘導し、併せて隣り合わせのグラウンドを作り、市民の要望の高い運動施設の需要に応えるべきだ。</p> <p>■小中学校の体育館やグラウンドの運用で十分賄える可能性もある。あるいは、藤沢市との連携で機能の供給が可能ではないか。特に小中学校の施設活用については、土地利用計画(案)のパブリックコメントでは提案がされているが、明瞭な回答がないので重ねて検討を要望する。</p> <p>■深沢スポーツ広場の代替地が判然としない。近隣公園内に設けるのかもしれないが、3000 人の新たな人口を考えると手狭ではないか。今まであったスポーツ広場をなくすのであれば、相応の理由(利用者が少ないなど)が必要と思うが、広場の代替についてはどのようにお考えか。</p> <p>■鎌倉の既存市街地に欠けているのは、大きな平坦な土地を活かした土地利用であり、公園、運動公園、大きな原っぱや、人々が集いスポーツを楽しみ、健康づくりに訪れ、子供たちが歓声を上げて走り回れる空間だ。大きな空地があれば、市に大きな変化がもたらされた場合も対応のための拠点となる。そのような土地利用では事業的な見通しが立たないとも考えるかも知れないが、採算がわかるような施設だけを配してよしとする発想は変えた方がよい。公園、運動公園、大きな原っぱとすれば、子供の成長に与える影響や運動することによる医療費の削減、災害時に仮設住宅のために山を造成する費用の削減等の効果もある。</p> <p>■現在鎌倉市にはスポーツ施設が大変不足している。総合グラウンドと呼べる施設は一つもない。恐らくこの深沢地区の広大な用地の他に、今後スポーツ施設と総合体育館の設立可能な場所はないと思う。土地利用計画案の行政区画は飛び地となっており、面積としては些かの物足りなさを感じるため、例えば総合グラウンドと総合体育館を融合させた一体型施設の建設を提案する。</p> <p>市民の活力の健全な発展とはスポーツから始まるといっても過言ではない。設備の整ったグラウンドでは、安全性の高いスポーツ大会も開催でき、屋外競技の発展、更には鎌倉市からオリンピック選手などを輩</p>	<p>■本事業区域面積約 32.6ha の内、約 8.1ha が市有地であり、その他のJR及び西側権利者所有の約 20ha の土地は民有地となります。そのような中で、鎌倉駅周辺、大船駅周辺と差別化を図る第三の拠点を形成するため、コンセプトを「健康生活拠点」として土地利用計画(案)を定めました。その中でコンセプトに合った施設として看護大学等を本地区に誘致する計画としています。</p> <p>■行政施設予定地への公共施設(総合体育館など)の配置については、鎌倉市公共施設再編計画基本方針を踏まえて、平成 26 年度内に策定予定の公共施設再編計画の中で、方向性を示していく予定です。</p> <p>なお、小中学校の体育館・グラウンドについては、市民の皆さんに開放しています。</p> <p>■土地区画整理事業では、事業の前後で宅地の位置、地積、利用状況、環境等が照応するように定めなければならないという照応の原則があります。市有地(約 8.1ha)についてもこの原則に基づいて換地されることとなることから、土地利用計画(案)にあるような行政施設用地の配置となっています。</p> <p>■防災面については、地域防災計画の趣旨を踏まえ、都市の安全性の向上を図るため、防災空間の確保を目指します。なお、本地区は、神奈川県津波浸水予測図の浸水が予測される区域には入っていません。</p> <p>■新駅とのバスの連絡等についても、藤沢市村岡地区との連携を図りながら検討していきます。</p>	

			<p>出する夢も広がる。そして、施設内に屋内競技施設をはじめ、プール、フィットネス、老若男女が集えるカルチャー空間を設けることにより、今までにない市民の交流、については活力となりうる空間を提供でき、様々な競技がより身近に体感できるメリットもある。また、市民の憩いの場として風通しの良い施設を目指すことや、競技大会を市外から誘致し、鎌倉のスポーツ施設の有効度を各方面にアピールすることも大切。運営については民間事業者による業務委託を提案検討してもらう方法もあると考える。</p> <p>商業施設や大学、広範囲な住宅地が予定されているが、例えば地震などはもちろん、この地区は海拔も低く、数年前のような河川の氾濫も想定される。もし計画通りの施設が建設された場合、災害時には相当な人数が避難するだろう。土地利用計画案にある公園だけでそれを補えるだけの規模があるとは考えにくい。総合グラウンドであればその役割を担え、大規模な避難訓練や消防団の演習も可能であり、総合体育館は非常時の備蓄も十分可能である。また、災害対策の中央連絡地的な場所をこの地区に確保する必要性を強く感じる。さらに、スポーツ施設の周囲には緑を植え、足を休めるベンチを備え、人が流れる遊歩道を設置するなど、避難所機能だけではない空間に配慮した設計が求められる。</p> <p>現在深沢にはモノレールの駅があり、今後の計画としてJRの新駅の計画もあると聞いている。この駅に近い広大な用地に複数の施設や住宅地が混在するのであれば、その互い同士が相乗効果を生み出す構想が必要であり、藤沢、大船、鎌倉から乗り入れ可能なシャトルバスの運行も検討できると考える。スポーツ施設はその用途から推測しても、商業的に運動した運営が可能であり、それぞれの施設で利用できる地下共同駐車場の確保も効率的な方法と言える。</p>		
20	ごみ問題	ごみ処理施設	<p>■他地区でも民間事業による宅地開発が進められており、住民が増加する。市が抱えるごみ焼却施設は大きな問題であり、当問題を解決する事が近々の課題と考える。当地区の中心にごみ焼却施設を作り、周囲に樹木を植え、子供たちが走り回れる(ランニング)等の施設にしたらいと考える。</p> <p>■今鎌倉ではごみ問題が議論されているが、新しい深沢の街だけで使える小規模なごみ焼却所(とその廃熱の利用)やコミュニティ単位のコンポストの導入など、小さな地域だからこそできる未来的な試みを積極的に行ってほしい。</p>	<p>■本地区への導入機能は、これまで市民参画のもと策定してきた「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」(平成16年9月)や「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」(平成21年6月)の中では、総合情報センター的機能、保健・医療・福祉・スポーツ関連機能、都市・生活サービス機能、文化・教育機能等を導入機能候補としており、ごみ焼却機能は候補としていません。新たなごみ焼却施設は今後、鎌倉市ごみ焼却施設基本計画の策定の中で検討することとしています。</p>	P30
21	農業	農業地の確保	<p>■深沢にはもともと肥沃な土地があり、農業を復興させるべき土地だ。</p> <p>■生活に緑を取り入れるということで公園だけでなく地域の畑などもあると、災害があったときの食糧確保にもつながり、子どもたちの教育の場にもなるかと思う。(コンポストの土の利用もできる。)</p> <p>■住居地区若しくは緑地内に許可制で運営し、市民(住民)誰もが参加できる、鎌倉野菜を作る中規模の農園パークを入れてほしい。</p>	<p>■深沢地区の土地利用計画(案)の中では、鎌倉、大船と並ぶ第三の都市拠点の創出の実現を図ることとしており、農業用地としての土地利用とはなっていません。農業については、民有地の活用という選択肢が考えられますが、現時点では、農業を希望する権利者はいません。また、公共用地の活用については、鎌倉市公共施設再編計画基本方針を踏まえて、平成26年度内に策定予定の公共施設再編計画の中で、方向性を示していく予定です。</p>	
22	病院	大病院の設置	<p>■鎌倉市内の大病院は湘南鎌倉病院の1院程度で、大船中央病院はあまり機能を果たしていないのが現状だ。そこで、腰越・鎌倉地区の人でも積極的に受け入れられるよう、救急科のある大病院を設けるべきだ。深沢地区の将来像である「健康生活拠点」にふさわしい。</p>	<p>■鎌倉市は、神奈川県保健医療計画により、横須賀市、逗子市、三浦市、葉山町とともに三浦半島地区として二次医療圏を形成しています。</p> <p>三浦半島地区では、神奈川県保健医療計画の趣旨に沿った「地域保健医療推進指針」を作成し、保健医療の推進に取り組んでいます。また、神奈川県保健医療計画の中で定められている基準病床数に対して大きな不足はない状況ですが、不足している病床数の改善に向けても、各市町、関係機関団体等と連携しながら協議検討していきます。</p>	
23	その他の土地利用	馬の飼育	<p>■近隣他市を参考に、鎌倉市のウェルネスを目的にした深沢に「ホースセラピー」を取り入れてほしい。運動不足の腰の痛みの解消、子どもの情操教育の支援、新田義貞の合戦の供養もかねて、深沢の旧鎌倉を精神的絆である馬(木曾馬)を是非深沢で飼育しよう。いずれは、御成小学校などでも飼育の場を広げ、人力車と同様に馬車での観光にもつながり、生物多様性の共存のあり方を他市よりもっと積極的に取り組む姿勢を見せてもらいたい。シンボル道路で流鏝馬ができてほしいと思う。</p>	<p>■まちづくりのテーマである「ウェルネス」は、「人・都市・社会にとって非常に好ましい総合的な健康社会をめざす」もので、個々具体のレベルまで示しているものではありません。具体については今後になりますが、ご提案の馬の飼育については、主体が誰で、どう運営するかなどの課題もあり、当ガイドライン(案)の中に盛り込むことはできませんが、シンボル道路沿いでのイベントなどができる空間を確保していくこととしています。</p>	
		かつての土地利用	<p>■旧国鉄跡地は、旧深沢村の時代、日本国が戦時下に農民から田畑をタダ同然に没収したものである。占領下の時に日本国は、元の地権者に返還すべきであったが、国鉄に譲り渡した。</p> <p>没収後、市道常盤梶原線が作られ、国鉄用地後、引込線が作られ、県道腰越大船線が作られた。</p> <p>昭和30年頃、用途地域指定。市は、三菱電機、昭和電工(現中外製薬)を誘致。市が間に入り、昭和電工に登用することを条件に土地を売却した。民間企業が昭和38年頃から昭和50年までに住宅開発(梶原、笛田、寺分、手広、西鎌倉、七里ヶ浜、今泉等)。市は、開発について何もしてこなかった。</p> <p>現在は、担当部署まで作って熱心にJR工場跡地の開発を進めているが、JR工場跡地は、災害時に市民を受け入れることができ、市民が楽しみ安らげる公園にしてほしい。</p>	<p>■公園については、多くの権利者がいる中ですべてを公園としていくことはできませんが、土地区画整理法に基づき区域内権利者から減歩として土地を提供していただき、この土地を活用して設置することとしており、市民の方が憩い安らげる空間としていくとともに、広域避難場所など防災機能を持たせていくことなどについて関係課と協議を行っています。</p>	

24	財政・事業費について	財政への寄与	<p>■本市には東海道線と横須賀線が通るが、横須賀線は盲腸線で開発・発展は見込めず静かな佇まいを基調としたまちづくり。一方の東海道沿線を利用して、今後の本市の財政的からくりを考えるべきだ。</p> <p>■財政状況が厳しい中、鎌倉市地域防災計画を策定した。ハード面の対策に予算はいくらでも必要となる。深沢地区のまちづくりは、予算があれば、次に実施する事業ではないか。</p>	<p>■本地区が、第三の拠点として、また市の財政に寄与していく上で、藤沢市村岡地区に計画されている新駅の効果をまちづくりに活かせるよう配慮が必要と考えています。また、地域防災計画の趣旨を踏まえ、本事業においても都市の安全性の向上を図るため、防災空間の確保を目指します。</p>
		事業費の概要	<p>■当事業は、異常なシンボル道路を設計しており、事業費の税金投入額の開示を求める。</p> <p>■プロジェクト・コストは 130 億円を超え、その費用調達の一部として対象地内にある市有地8ヘクタールが利用(売却)されると漏れ聞いている。事業費の概要を市民に知らせ、市民による徹底的な議論が必要だと考える。</p> <p>■鎌倉市は、交付団体になった。保留地を看護大学等医療系大学に売却し誘致しても、市に税収は入ってこないのではないかと。</p>	<p>■土地区画整理事業では、区域内の土地所有者から用地の一部を減歩として提供(保留地という)していただき、その保留地の売却による収入と、国庫補助金や補助金の負担によって事業を行うこととなります。</p> <p>■学校法人の場合、固定資産税が非課税になるなど税制に寄与しない部分もありますが、地区のコンセプトである「健康生活拠点」に合った施設として看護大学等を計画しています。なお、保留地がどこになるかは現時点では決定していません。</p>
25	土地区画整理事業について	施行主体	<p>■今までの開発は、市が認可して民間企業が開発してきたが、なぜ深沢の事業だけ市が主導で開発を進めているのか。国、県、市ともに、財政が厳しいことから、税金を投入しないで済む、土地区画整理組合施行にしないのか。</p> <p>■土地区画整理事業の開発方式に限界がある。まずすべきことは事業方式の見直しだ。鎌倉市全体にとって最も好ましい土地利用を実現させることを目的とする事業方式と併存させることが望ましい。</p>	<p>■本事業区域面積約 32.6ha の内、約 8.1ha が市有地であり、少子高齢社会や公共施設の再編等の市全体の課題や地区の課題の解決を図りつつ、地区の活性化を図ることで、鎌倉駅周辺、大船駅周辺と並ぶ第三の都市拠点の創出をめざしています。将来の鎌倉を考えた場合、新たな活力を生み出すとともに、鎌倉の財政を支えていく大変重要な事業となることから、市がまちづくりを誘導していけるよう、市施行で事業を行うこととしました。ただし、現時点では民間事業者活用による、業務代行のような事業スキームについても検討を行っています。なお、組合施行において補助金を活用する場合には、市も負担する場合があります、必ずしも市の負担がないわけではありません。</p>
		減歩率	<p>■不必要な道路は作らず、減歩率を少なくし、地権者の負担を少なくするべきである。</p>	<p>■土地区画整理事業においては、最低道路復員を6mとしている中で、道路面積は公共減歩に影響することから、権利者の負担が軽減できるよう、引き続き事業フレーム等を検討していきます。</p>
		換地後の建物	<p>■西側権利者の換地は誰になり、どのような建物が建つのか。</p> <p>■都市型住宅や戸建住宅等とあるが、誰が、どこに、どのような建物を建てるのか。</p>	<p>■換地先については、照応の原則に基づき換地することとなり、仮換地指定の段階でわかることとなります。また、どのような建物を建てるかについては、換地された権利者が決定することになるため、市としては回答できるものではありません。こうしたことから、当ガイドライン(案)の中で建築物の形態等について誘導していこうとするものです。</p>
26	JRについて	JRとの関係	<p>■約 50%の地権者であるJRが策定委員会の委員でないのはなぜか。</p> <p>■深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業及び当ガイドラインは、東日本旅客鉄道(株)の指導で進めているように見える。</p> <p>■商業施設は、JR東日本の換地になると思うが、どのような施設を作って連携を図るのか。</p> <p>■JRは、工業専用地域の指定を受けて、固定資産税は通常の半分の納税で済んでいた。JRの都合で工場を撤退したものであり、工業専用地域の変更をする必要はない。JRが工場跡地を鎌倉市に寄付しない限り、工業専用地域から別の用途地域に変更することは、納得できるものではない。</p>	<p>■JRへは策定委員会委員の打診は行いましたが、社の判断として委員を受けていません。しかし、本地区を将来にわたり魅力的で付加価値の高いまちにしていくためにはJRからの協力は不可欠であることから、情報交換を行いながら協議をしてきており、JRの指導で進めているということはありません。また、現時点では、各権利者の換地先は決定していません。</p> <p>このまちづくりは、第三の都市拠点の創出をめざしており、様々な用途が複合的に配置されることにより拠点にふさわしいまちづくりができるよう考えています。</p>
27	村岡地区との連携について	連携の必要性	<p>■藤沢市村岡地区のまちづくりと連携を図りますとあるが、柏尾川で分断しており、連携を図る必要はない。</p>	<p>■隣接してまちづくりが計画されており、両者のまちづくりをお互いを視野に入れて連携していくことは当然のことと考えています。</p>
28	新駅について	新駅との交通連絡	<p>■新駅から深沢まで距離があるので、バス等の交通手段の充実も考えるべきだ。深沢に近いところに住宅建設はかまわないが、新駅から深沢に乗降客が足を運ぶようなまちづくりの仕掛けも必要だ。</p>	<p>■藤沢市村岡地区との連携を図りながら、新駅とのバスの連絡等についても検討していきます。</p>
		新駅の有無の影響及び湘南地区整備連絡協議会での検討結果	<p>■このガイドライン(案)では新駅の評価がなされていない。確かに不確定要素が多く評価し難いのはわかるが、評価をきちっとしなければ、新駅が具体化した場合、具体化しない場合で計画内容をどう見直せばよいかかわからない。新駅構想を横目で見ながら、あいまいなまま計画しているように見える。</p> <p>・JR 新駅について、まだ確定ではないと思うが、本ガイドラインや既往の計画なども、新駅ができるという前提で策定されているように見える。しかし、経済状況などで整備が困難になる可能性もゼロではないだろうから、新駅が整備された場合、されない場合それぞれを想定して計画を検討すべきだ。このまま計画が進み、新駅が整備されない場合、現状にそぐわないプランとなる危険性をはらんでいる。新駅が整備されない場合の人口動向などを検証し、それに沿った代替案の提示を要望する。新駅が整備されるのが確定的であるならば、その根拠をお示しいただきたい。</p> <p>・このまちづくりにおいては、藤沢-大船間に中間駅を設置することを前提に構想されているが、大前提である新駅設置は次に指摘する理由により現実的に可能であるかは疑わしい。</p> <p>①東海道線の最短の駅間隔とみられる藤沢-大船間に中間駅を設けることはピーク時の駅間輸送力の大きな減少を招く。すでにこの時間帯の輸送力は限度いっぱいでありこれを解決する抜本策はない。</p> <p>②中間駅乗降客数を 65 千人/日(まちづくりニュース第 26 号)と想定した根拠が不明。(鎌倉駅の週日の乗降客数は、観光客をいれて現在平均 70 千人/日)</p>	<p>■本計画において、新駅構想が実現する場合、シンボル道路の柏尾川側の線形を曲がったものから直線にするという変更が生じますが、土地利用については、新駅がある場合、ない場合のどちらにも対応できるよう検討しており、例えば商業施設や住宅等については、現在の土地利用の中で、新駅の有無によって最適な規模のものを計画していくことになると考えています。</p> <p>また、新駅の可能性や新駅設置が与える影響等については、神奈川県、藤沢市、鎌倉市で構成する湘南地区整備連絡協議会において検討しており、今後も引き続き検討していきます。</p>

			<p>・まちづくりニュースでは乗降客数、65,800 人/日(振り替わり 35,200+新規開発 30,600)の根拠について、説明もなく結果として述べられている。私の調査によれば、これは神奈川県、鎌倉市、藤沢市で組織する「湘南地区整備連絡協議会」が、調査会社に調査を委託した結果とのことである。計算の根拠は交通工学のモデル計算(重力方式?)に基づくとのことだが、そこで使った地域特有の前提条件は明らかにされず、説得力のあるものとは云いがたい。</p> <p>・現在新駅付近を走行するバス路線は3系統あり(藤沢または大船拠点-平均乗客数 5700/日)、一部の客が途中下/乗車のかたちで新駅に流れたとしても、今の乗客数から推してしている。至近ゆえに新駅利用が圧倒的に有利なタケダの湘南研究所の勤務者(1200 人)についても、社宅など既に近くに住んでいるもの、自家用車による通勤者などを考慮するとそれほど多くを期待できない。もちろん新駅の勢力圏内と思われる地域からの徒歩/自転車利用の客も流れようが、圏内の人口からみてしている。どうして3万5千人/日の振り替え客が見込みうるのか。</p> <p>・また、都市拠点の構築による新規創出についても、新駅の北側では立地の関係から期待薄と思われ、もっぱら深沢地区の住宅地に期待されることとなるが、かれらにとってはモノレール駅及び既存のバス停のほうがはるかに近く、新駅の勢力圏にはなりえない。就業者の増加もありうるが、どうして 30,600 人/日もの創出につながるのか。</p> <p>・最近記者発表された湘南地区整備連絡協議会の記者発表資料では、計画プロジェクトが鎌倉市/藤沢市/神奈川県全体へ及ぼす経済効果を 1850 億円と算出しているが、公開資料の中ではその根拠は示されておらず、市民に対して十分な説明がなされるべきである。需要-供給-雇用の連鎖関係を産業別に展開した産業連関論を応用した報告のようだが、長い不況下で「乗数効果」が効きにくくなっている昨今、どのような補正を講じて出したのか。</p>	
		新駅先進事例視察	<p>■平成 20 年8月にJR南武線西府駅、平成 21 年 11 月にJR川越線大宮駅及びJR武蔵野線(仮)吉川新駅に神奈川県、藤沢市、鎌倉市で新駅設置先進事例の現地視察を行っている。深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業の関係で新駅設置を目的に現地視察をしたと思うがどうか。</p>	<p>■新駅設置先進事例の現地視察として、左記の3箇所を視察しています。視察は、湘南地区整備連絡協議会において、神奈川県、藤沢市、鎌倉市が行いました。視察では、協議会で検討している新駅設置について、地元自治体へのヒアリング等を行っており、今後の検討に役立てていきます。</p>
29	その他	委員会の構成	<p>■鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会が、市に提言した策定書をもって市民の意見を求めるのは丸投げであり、市は無責任極まりない。策定委員(学識経験者を除く)に直接確認したい。</p>	<p>■深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会は、市への提言をもって役割を終えています。したがって、深沢地域整備課が事務局として確認等について承ります。</p>
		上位計画等の役割や委員会について	<p>■深沢地域の新しいまちづくりビジョン(平成 21 年6月)を策定した「深沢地区事業推進協議会」、深沢地区の土地利用計画(案)(平成 22 年9月)を策定した「深沢地区事業推進専門委員会」、村岡・深沢地区全体整備構想(平成 20 年3月)を策定した「村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会」、村岡・深沢地区拠点づくり検討調査(平成 25 年3月)を行った「湘南地区整備連絡協議会」、以上を各委員会が策定しているが、その役割と当ガイドライン(案)の関連について回答を望む。</p> <p>■上位計画、関連計画とあるが、すべて(年月日、メンバー、内容等)明確にするべきである。</p> <p>■平成 21 年6月の深沢地域の新しいまちづくりビジョン「深沢地区事業推進協議会」の公募市民2名が、委員として重複しているのはなぜか。</p>	<p>■「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」(以下「まちづくりビジョン」という)は、市が取得した用地やJR大船工場跡地等を中心とした「面整備ゾーン」の具体的な土地利用の在り方等を策定し、市民の皆さんや民間企業、行政のまちづくりの指針とすることを目的として策定されました。</p> <p>・「土地利用計画(案)」は、まちづくりビジョン等やまちづくりのテーマ「ウェルネス」に基づき、鎌倉ブランドや深沢地域が持つポテンシャルを十分に活かし、鎌倉駅、大船駅周辺との差別化を図る視点から、土地利用のコンセプトをはじめ、都市基盤施設整備の方針、土地区画整理事業や住宅・商業の施設整備に係る事業性等を検討するとともに、公民連携の視点から本事業の妥当性や改善点を確認するために民間事業者へのヒアリング等を行い、それらを踏まえて策定しています。</p> <p>・「村岡・深沢地区全体整備構想(案)」は、両地区の広域的な視点からのまちづくりを効果的に進めるため、広域的な視点からの本地区の将来像やそれを実現するためのインフラ機能等の課題の対応方策、まちづくりの推進体制や今後の進め方等について検討を行いました。</p> <p>・「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」は、村岡・深沢地区の土地利用計画(案)の具体化等に伴い、両地区が一体となった総合的なまちづくり計画の推進を図るために検討調査を行いました。</p> <p>・当ガイドライン(案)は、これらの計画に基づき、策定委員会で検討を行ってきました。</p> <p>・公募市民は、各協議会や委員会を設置するごとに、広報かまくら等で募集を行い、小論文により選考を行っています。</p>
		面積、金額等の情報	<p>■面積、金額等の公開について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体の事業前(従前)の土地面積、事業後(換地)の土地面積及び建物の評価金額と補償金額。 ・深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業に係る委員等々に投入した税金(市職員給与含む)すべての金額と内訳(氏名、所属、役職)。 ・清算事業団用地を取得した金額と内容。 	<p>■全体の土地面積は約 32.6ha です。換地後の面積等に関しては、事業計画認可後、土地区画整理審議会の議を経て仮換地指定の段階で決定することになりますので、現時点では決まっています。また、個人の土地面積や建物評価金額等は個人情報であり、非公開とさせていただきます。</p> <p>本事業に関わる職員は、適宜研修などに参加し、必要な技術の習得に努めています。そ</p>

		<p>・土地区画整理に関する職員の教育等々を実施したのか。要した時間、金額等を含め回答を望む。</p>	<p>の時間数、金額等については、本資料での回答は控えさせていただきます。</p> <p>また、清算事業団用地(約 8.1ha)は、平成 7 年度に土地開発公社での取得(平成 8 年に市で買い替え)をかわきりに、平成 8 年度から 14 年度と平成 19 年度に取得し、総額約 74 億円となっています。</p>	
<p>過去の計画策定の経緯等</p>		<p>■「まちづくりガイドラインの位置づけ」を見ると、本ガイドラインに至るまで「基本計画」、「全体整備構想」、「まちづくりビジョン」などが策定されていて、その都度、協議会やパブリックコメントを通して様々な市民の意見が集約されていることと思う。けれども、「深沢地区周辺のまちづくり」のホームページに、『土地利用計画(案)は、平成 16 年 9 月に市民参画のもと策定した「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」、平成 21 年 9 月に深沢地区事業推進協議会から提言のありました「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」等や民間事業者へのヒアリングを基に、専門的な視点から深沢地区事業推進専門委員会(国土交通省・神奈川県・JR 東日本・学識経験者で構成)において検討を行い、まちづくりのテーマを「健康生活拠点・深沢」とし、土地の利用や都市基盤整備の方針、配置計画などをまとめ、平成 22 年 9 月に策定しました。』と記載している。専門委員会の検討を経て、土地利用計画(案)が策定されているが、専門的な視点とはどういったものか。検討の議事録などホームページでは公開されていないので、これまで積み重ねられてきた市民の意見がどのように取り入れられ、集約されたのかが分からない。まちづくりビジョンの際には、公募市民の委員から土地利用について、土地利用計画(案)と大きく異なる提案もあったと聞く。専門家でないということ、提案が取り入れられないということは別の問題。土地利用計画(案)に対するパブリックコメントの中でも、緑地の配置のしかたについてなど、検討に値するのではないかと思われる意見が見られた。しかし、市の回答は『「深沢地区の土地利用計画(案)」は、市民参画のもと策定された「深沢地域の新しいまちづくりの基本計画」や「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」等を踏まえ、策定したものであります。今後は、具体的な計画づくりをしていく中で、ご指摘の点も十分考慮に入れ、計画に反映していきたいと考えています。なお、緑のネットワークの形成や都市防災の観点については、「土地利用計画(案)」を検討する中で行ってきていますが、民間との連携も図りつつ具現化していきたいと考えています。』、というものだった。この「踏まえ」というのが専門委員会であるならば、その内容が公開されていないので妥当かどうか検証できない。したがって「ご指摘の点も十分考慮に入れ」という一文が、果たして信用できるかどうか疑問が残る。そのため、現状の土地利用計画(案)が策定されるにいたった経緯、合理的説明の公開を要望する。</p>	<p>■平成 15 年に、JR 鎌倉総合車両センターの工場機能が平成 17 年度末以降に廃止されることが明らかになったことを契機に、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」(平成 16 年 9 月)が策定されました。その中で本地区は、先導性を発揮する「面整備ゾーン」として、深沢地域のその他のゾーンに先行して整備を行うゾーンに位置づけられており、深沢地区事業推進協議会(以下「協議会」という)や深沢地区事業推進専門委員会(以下「専門委員会」という)において検討を行ってきました。</p> <p>・協議会は、権利者、周辺町内会・商店会、公募市民などの市民の皆さんを中心に構成しており、平成 21 年 6 月に「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」が市に提言されました。提言されたものについては、ホームページに掲載しており、その中に協議会の中で委員の方から提案いただいた土地利用に関する案も掲載しています。</p> <p>・専門委員会は、まちづくりについてより多くの経験をもつ、国土交通省、神奈川県、JR 東日本、学識経験者で構成しています。専門委員会では、協議会で検討された内容も含め、専門的な視点から検討を行い、土地利用計画(案)を策定しました。</p> <p>・上記のように、土地利用計画(案)を策定するにあたっては、市民意見を検討しながら、専門家により、事業の実現に向けて、計画の妥当性や改善点などを検討しました。</p>	