

1. 都市づくりの方向性

本市が、市民参加によって都市マスタープランを定めるにあたっては、最初にその基本方針を明らかにし、将来都市像、都市づくりの方針を市民、事業者、行政の共通の目標としておくことが重要です。

そして、この『鎌倉市都市マスタープラン』を効果的かつ体系的なものとするためには、まず、まちづくりの「基本理念」や「基本目標」を明確にかかげ、それらを都市計画の各部門や各地域の計画に十分反映させ、しかも各種計画を有機的に関連づける必要があります。

1) 基本理念

くらしに自然・歴史・文化がいきる古都鎌倉

鎌倉は多くの歴史的遺産と、それらと渾然一体となって市街地を囲み連なる緑の丘陵、明るい海浜などの豊かな自然環境に恵まれています。こうした貴重な環境資源を次代に継承していくことは、現代に生きる私達の使命です。総合計画の基本構想にも「古都としての風格を保ちながら、生きる喜びと新しい魅力を創造するまち」と謳われています。

鎌倉のまちづくりにおいては、市街地が緑に囲まれているという構造的な特徴を明確化し、それぞれの地域の特性をいかしながら、機能を充実し、安全・快適で健康的な環境を整え、さらに文化を育み、まち全体として公園的な環境を形成していくことが望ましいと考えます。

より具体的に述べれば、鎌倉地域の豊かな歴史的遺産と自然を大切に保全することはもちろん、その他の地域においても、残された歴史的遺産と自然を大切に扱い、併せて、新しい緑の創造と拡大に努めながら、緑により、市街地を適正な規模に区分していくことが、鎌倉のまちづくりにおいては効果的であり、重要です。

明るい海岸線のまち並み、谷戸や小路に連なるしっとりとしたまち並み、緑に囲まれた丘陵地のまち並みは、鎌倉のまちの特徴的景観となっています。これらをさらに洗練し、豊かなものとして、各地域の市民が誇りをもって住めるまちをつくりあげていく必要があります。

安全なまちにするためには、津波対策や河川の治水対策、崖の崩落防止対策などが必要ですが、その解決にあたっては、鎌倉らしい景観への配慮がのぞまれます。また、滑川などの河川の浄化や親水化、湧水や井水の有効利用などに取り組んでいくことも大切です。

四季を通じて訪れる多くの人々を暖かく迎え、魅力的な場を提供することが必要ですが、その一方で、居住環境と調和する観光のあり方を検討し、市民生活を守る工夫もしていかなければなりません。

自動車交通の集中、過密化に対しては、鎌倉方式ともいえる解決策を積極的に検討する必要があります。

商工業が立地する地域においても、鎌倉のまちの特性に合わせ、緑豊かな環境整備を進めます。農業や漁業の場も、市民生活を豊かにするための身近な生産地として活性化し、由緒あるまちの魅力を高める要素としての整備を図ります。

各地域が、それぞれの個性をいかしながら、古都のなかに新しい文化を育むような新鮮なまちづくりが期待されます。

このような考え方に立ち、市民参画で鎌倉のまちづくりを進めていくため、そのよりどころとして、標記の基本理念をかかげます。

2)基本目標

基本理念を踏まえ、以下に 6 つの基本目標をかげます。

(1) 緑や地形をいかした古都にふさわしいまち並みのある都市(みどりとまちなみ)

- ・山並みに囲まれ、海・川の水辺が身近にあるまち
- ・古都の香り、品格のあるまち並み

緑豊かな丘陵地が、市街地を囲むようにあり、海や川の水辺が身近にあること、これらの自然環境が歴史的遺産や市街地と一体となって存在していることが鎌倉らしさを生み出しています。

この古都の自然環境を守り育て、これにふさわしい品格のあるまち並みを育てていくことを目指します。

(2) 環境負荷の少ない都市(かんきょう)

- ・清浄な大気と水の確保
- ・健康的な環境の確保（交通公害、観光公害への対応）
- ・生態系の保全
- ・資源、エネルギーを大切にするまち

自然環境をより豊かにする動植物などの生態系の保全に配慮し、排気ガスの削減や水環境の改善により、清浄な大気と水のある健康的な環境を形成することを目指します。

また、資源の循環やエネルギーを大切にすると共に、家庭ごみ・観光ごみ対策を進め、環境負荷の少ないまちを造ることを目指します。

(3) 人と環境にやさしい交通の都市(いどう)

- ・循環を壊さない交通システムをもつまち
- ・歩く環境を重視するまち

自動車交通の集中、過密化を低減すると共に、市内各地を連絡する交通手段を充実し、高齢者なども含めて、市民も来訪者も、誰もが安心して快適に移動できるよう、鎌倉の環境特性を踏まえた交通システムの構築を目指します。

(4) 安心して住み続けられる都市(くらし)

- ・子どもから高齢者まで、誰もが住みやすいまち
- ・安心して、安全に、快適に暮らせるまち

人口構成のバランスの維持・回復のため、多様な世代が住み続けられる住宅・住環境を確保すると共に、地震や災害などの不安の無い安全な市街地を形成するため、防災性・減災性の向上を目指します。

また、ノーマライゼーション*の視点に立ち、高齢者も障害者も安心して暮らせる地域社会、都市空間の実現を目指します。

(5) 鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市(なりわい)

- ・鎌倉の環境や文化をいかした魅力的な商工業のあるまち
- ・地域の恵みをいかした都市型農業・漁業のあるまち
- ・訪れる人々をもてなす観光のまち

市民のニーズに応えると共に、訪れる人々をもてなす観光のまちとして、鎌倉の環境や文化をいかした魅力的な伝統産業や商工業、緑豊かな就業環境をもつ新規成長産業、地域の恵みをいかした都市型農業・漁業など、まちの活力と魅力を高める鎌倉らしい産業の振興を目指します。

(6) 皆が共に憩い愉しむ都市(たのしみ)

- ・自然や歴史・文化に親しむことのできるまち
- ・住む人も、訪れる人も共に憩い愉しむことのできるまち
- ・だれもが、いつでも学べるまち

鎌倉の山や海の自然、歴史・文化などの固有の環境を保全すると同時に、それを大切にする市民・来訪者にとって大きな愉しみの場となるよう、新たな魅力を加えて活用することを目指します。

また、生涯を通じての学びの場の充実を始め、市民の余暇活動などへのニーズに応えるため、環境・景観に配慮しつつ、多くの人々が利用できる文化・スポーツ・レクリエーション機能の充実を目指します。

3)まちづくりの新たな視点

基本理念、基本目標は、当初マスタープランから継承していく基本的な方向になりますが、都市マスタープラン見直しの背景と主要課題を踏まえて、重点的に取り組む「まちづくりの新たな視点」を示します。

(1) 鎌倉ならではの空間文化の再構築

本市は、水と緑に恵まれ、多くの歴史的遺産と人の暮らしが共存するまちとして、その魅力や個性を継承してきました。

今後はさらに、鎌倉の魅力や価値、文化を共有し、鎌倉ならではの空間文化*を再構築することが求められています。

鎌倉ならではの空間文化とは、例えば、谷戸に表れていると言えます。歴史的遺産と自然環境（里山、河川等）のある特徴的な地形に、現代的な市民の暮らしが融合した空間文化は、鎌倉の都市の固有性を象徴するものと考えられます。空間文化は全市一律のものではなく、地区ごとに存在するものと言えます。

歴史的遺産と共生するまちづくり、鎌倉ならではの空間文化の再構築を地区ごとに進め、市民のライフスタイルの再構築を図ると共に、観光客の多様なニーズに対応することが重要です。



(2) 防災・減災まちづくり、安全・安心まちづくり

東日本大震災（平成 23 年 3 月）の地震・津波災害を始めとして、豪雨・豪雪災害や火山災害など、近年、災害は大規模化・多様化している一方、少子化・高齢化等に伴う地域社会の弱体化や市の厳しい財政状況など、社会経済情勢も変化している

ことから、被害を最小限に抑える「減災」の観点により重視した対策、避難を軸とした総合的な対策が必要です。

本市においては、市民の生命や財産を守ることはもちろんのこと、多くの歴史的遺産・地域資源を災害から守ることや、多くの観光客への対応も求められています。景観や環境、交通、福祉、産業など多くのまちづくり分野と密接な連携を図り、幾世代にもまたがる長期的な視点から、防災・減災まちづくりを推進することが必要です。

また、防犯の観点から住宅地における防犯まちづくりを進めることも含め、地域住民・企業・NPO*等と市・関係機関が協力して、自助・共助・公助による安全・安心なまちづくりを進めることが重要です。



(3) 環境共生まちづくり

本市は、環境共生都市の創造に向けて、これまで環境行政を推進してきました。最近では、東日本大震災を契機とするエネルギー問題や、深刻化する地球温暖化に関する市民意識の高揚など、環境負荷が少ない持続可能な社会の形成が、より一層求められています。

都市機能の集約化や持続可能なエネルギー・システム、ごみの発生抑制と循環利用、自動車交通を抑制し公共交通を拡充する交通環境の整備など、低炭素まちづくりに向けた取り組みが重要です。

(4) 暮らしのサポート(高齢者支援、子育て支援)

本市は、高齢者人口が全人口に占める割合が約3割に達するなど、超高齢社会となってきました。

今後、「団塊の世代」といわれる人達の高齢化に伴い、さらに高齢化が加速することが予測されています。在宅介護や在宅医療の充実と同時に、高齢者が引きこもり状態にならない方策や、介護予防の取り組みが求められています。一方で、健康で元気な高齢者が、まちづくりの担い手として活躍するような仕組みも求められます。

また、子どもを安心して産み、健やかに育てられる、子育てのしやすい環境づくりなどにより、子育て世帯の転入促進及び定住促進が求められています。

暮らしをサポートする地域空間の形成と、地域の中で助け合う地域社会を作ることが重要です。

(5) 海沿いのまちの創生

国道 134 号等の海沿いの公共施設については、景観計画における景観重要公共施設に指定され、「古都の歴史と都市の魅力を体感する美しい海浜イメージの創出」を景観形成のテーマとしています。

一方で、海沿いの建築物については、高さの制限はあるものの、用途については住宅と店舗等が混在するなど、鎌倉の海浜らしさをいかしたまち並み景観の統一性が感じられない状況となっています。

新たな津波浸水想定を踏まえた防災・減災対策と併せて、水辺空間の新たな活用（レクリエーションや産業振興等）や、海沿いの建物のまち並み形成など、海沿いのまちの創生が重要です。



(6) 国際おもてなし都市・鎌倉MICE

現在、鎌倉には多くの外国人観光客が訪れています。この状況に対して、単なる物見遊山型の観光だけではなく、国際観光都市として、より一層の魅力向上の取り組みが必要です。国では、観光立国の実現に向けた主要な柱の一つとしてMICE*を位置付けており、多くの観光客や優れた知見、投資を日本に呼び込む重要なツールとして位置づけています。

本市には、現在のところ大規模な会議・研修施設等はありませんが、小さな会議・研修等に活用できるさまざまな優れた資源（歴史的建造物等）が点在しています。鎌倉の持つ自然・歴史・文化等をベースとして、鎌倉全体がMICEとなるよう、点在する資源のネットワーク化を図り、「国際おもてなし都市」として鎌倉の新たな地域ブランドを形成することが重要です。

(7) 次世代産業まちづくり

本市の産業は、これまで観光業を始めとして、伝統産業や商工業、農漁業等が営まれ、まちの魅力と活力を高めてきました。

グローバル経済の進展など、産業構造を取り巻く環境が大きく変化している中で、近年では、鎌倉の環境や文化、潜在的な資源に惹かれ、ICT*を利用した企業を始めとするSOHO*、環境を意識したハイセンスな店舗、地域資源を活用した観光商業施設（古民家カフェ等）、ハイテク技術を持った工業（ものづくり等）など、次世代型の企業の進出やライフスタイルに合わせた新しい働き方が登場しています。

このように、既存産業の振興に加え、これらの新規企業や新天地を求める企業を惹き付ける環境整備や土地利用の誘導など、鎌倉ならではの産業文化の継承・発展を図ることが重要です。



2. 骨格的な都市構造

鎌倉の市街地は緑に囲まれて分節化されており、丘陵-谷戸-市街地という地形構造になっています。

緑により分節化された市街地構造を維持すると共に、分節化された市街地を生活単位として、必要な機能を整え、徒歩圏内における生活空間を形成します。そして、市街地間や拠点間を結ぶ交通ネットワーク（公共交通や歩行者空間等）を充実させることによって、過度に自動車に依存することのない都市構造（分節市街地+ネットワーク）の形成を目指します。

（1）緑で分節化された市街地構造の維持

①市街地を分節する緑の構造の維持と強化

南に広がる海に向かって馬蹄形にまちを取り囲む山並みは、それ自体が城塞都市鎌倉の歴史的遺産です。鎌倉においては、緑と市街地が密接した関係を持っています。緑は、市街地を区分するように分布しているため、海と共にまちの背景として鎌倉独自の景観をつくり、また身近なレクリエーション空間ともなっています。

鎌倉特有の緑の構造を「緑の骨格」と位置付け、保全を図ります。また、保全した緑の維持管理を図ります。さらに、海岸、河川、道路、地形などを活用し、また新たな都市整備の機会をとらえて、この緑の構造を発展させる、新たな緑の創出を図り、緑に囲まれた市街地構造の一層の明確化を図っていきます。

②分節化された市街地単位の整備

緑に囲まれ、分節化された市街地の良さをいかすと共に、その改良を図ります。

緑により分節化された市街地構造を維持し、より明確化すること、分節化された市街地を生活単位として必要な機能を整えます（生活利便施設、医療・福祉施設、コミュニティ施設等）。

※市街地単位の具体的な整備イメージについては、「3. 地区まちづくりモデル」で示します。

③現況の市街地規模、土地利用の継承

近年の土地利用の変化を見ると、農地・山林、工業系用地が減少する一方、住宅系用地は増加しています。また、特に玉縄地域において、土地利用転換が活発に行われています。

将来の市街地の土地利用の配分については、住宅系土地利用の保全・改善、産業系土地利用の維持・強化を図り、拠点などを除き、全体としては現況土地利用を継承するものとします。

当面は現在の市街地規模を維持していくものの、将来的に人口減少が見込まれていることから、持続可能な都市経営を目指し、市街地の縮小も念頭に置くこととします。

図 都市を造る緑の構造

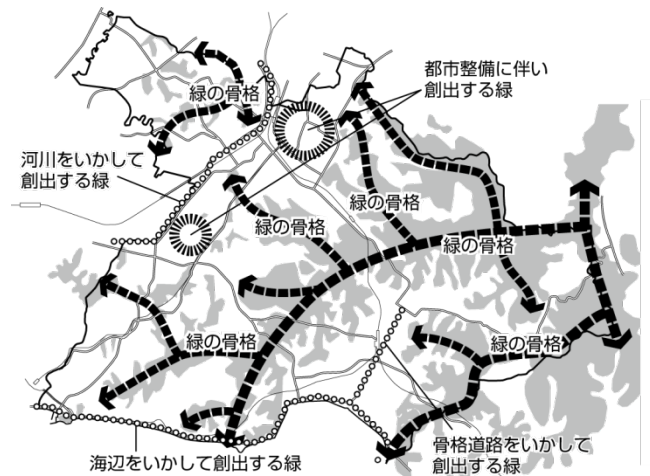
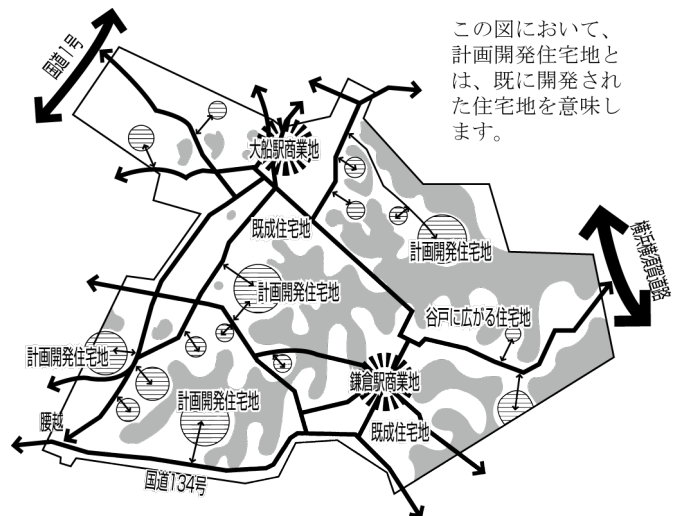


図 市街地構造の特徴



(2) 安全で活力のある都市空間の形成

① 拠点の整備

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、深沢地域国鉄跡地周辺の 3 地区を都市拠点とし、都市機能の集積と、市民生活の向上を図る拠点として位置付けます。

また、腰越駅周辺地区（腰越漁港及び商店街一帯を含む）、玉縄城跡周辺地区を生活や観光など、地域活性化を推進する拠点として位置付けます。

その他、鉄道駅やモノレール駅、主要バス停の周辺などの日常生活の拠点となる地域について、施設の配置や役割、集約する都市機能等を検討します。

② ゾーンの整備

将来の都市構造上、重要な地区、新たな土地利用の可能性のある地区としてゾーンを位置付けます。

海岸部は、夏の海水浴だけでなく、漁港や緑・海などの資源をいかすことにより、全体として新しい可能性をもつ地区です。これを海岸ゾーンとして位置付け、津波対策の取り組みを進めながら、新たな水辺空間として、より魅力的な整備を図ります。

鶴岡八幡宮から海岸に至る若宮大路は、鎌倉シンボルゾーンと位置付け、鎌倉を特徴づける都市軸としての整備を図ります。

大船駅周辺と深沢地域国鉄跡地周辺の 2 つの拠点に挟まれた地区は、良好な立地条件と工業系土地利用の存在から、新たな発展の可能性のある地区と考えられます。これを大船・深沢ゾーンと位置

付け、今後の適切な土地利用の誘導（新規成長産業等）や都市基盤の整備を図ります。さらに、深沢地域国鉄跡地周辺の拠点と腰越駅周辺を結ぶ地区を、深沢・腰越ゾーンと位置付け、都市基盤の整備を図ることで、大船-深沢-腰越ゾーンを、本市の成長を支えるゾーンとします。

鎌倉駅周辺と大船駅周辺の 2 拠点に挟まれた地区は、鎌倉・大船ゾーンと位置付け、北鎌倉駅周辺におけるまち並みの整備や歩行環境の整備等を図ります。

③ 産業・観光・文化空間の整備

地元企業が繁栄し、持続して事業活動ができるビジネス環境づくりを支援すると共に、新規成長産業の企業が事業展開しやすい環境整備を行います。

既存の産業系土地利用を維持・強化すると共に、拠点整備や海沿いのまちの創生、大船・深沢ゾーン等において、産業機能や観光・文化機能の導入を図ります。また、歴史的資源や空き家となっている邸宅を活用するなど、各地域において地域資源をいかした産業、観光・文化空間を整備し、鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市、職住近接の都市空間を目指します。

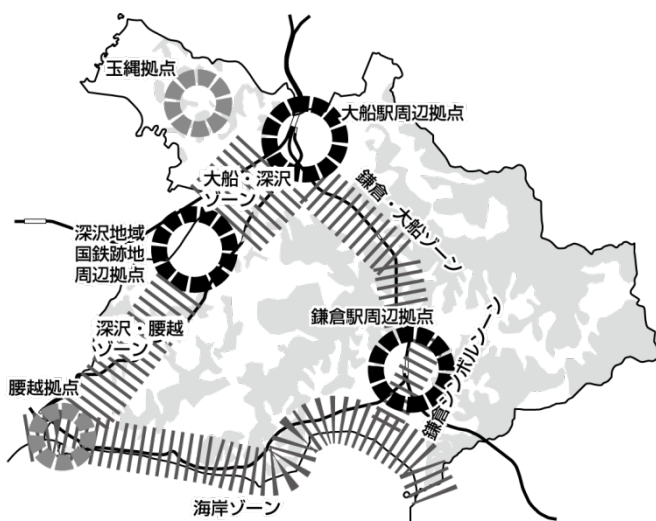
産業、観光・文化空間を適切に誘導することによって、市民の生活空間との共生を図り、皆が共に憩い愉しむ都市を形成します。

④ 防災・減災空間の整備

分節化された市街地の特性を踏まえ、それぞれの地区ごとに自立型の防災・減災市街地空間の形成を図ります。また、生活圏に対応した自主防災活動を支援し、災害に強いコミュニティを育成します。同時に、災害による孤立化への対応として、被災時や緊急時の交通手段の確保等に努めます。

海沿いのまちの津波対策については、海と共に発展してきた本市の地域特性を踏まえ、現行の土地利用の維持と、浸水想定区域内の避難の迅速化を基本とした上で、2つの津波のレベルに区分した防災・減災対策を行います。最大クラスの津波（レベル2津波*）に比べて発生頻度が高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波（レベル1津波*）に対しては、津波高に対応した海岸保全施

図 拠点とゾーン



設*等の整備により、人命保護、住民財産の保護等を図ることを基本とし、整備主体である県と調整・検討します。また、最大クラスの津波（レベル 2 津波）に対しては、避難を軸とした総合的な津波対策が求められることから、津波避難計画に基づく各種施策の推進を図ると共に、常に最新の知見を踏まえた見直しを行います。

(3) 徒歩と公共交通を中心とする交通ネットワークの形成

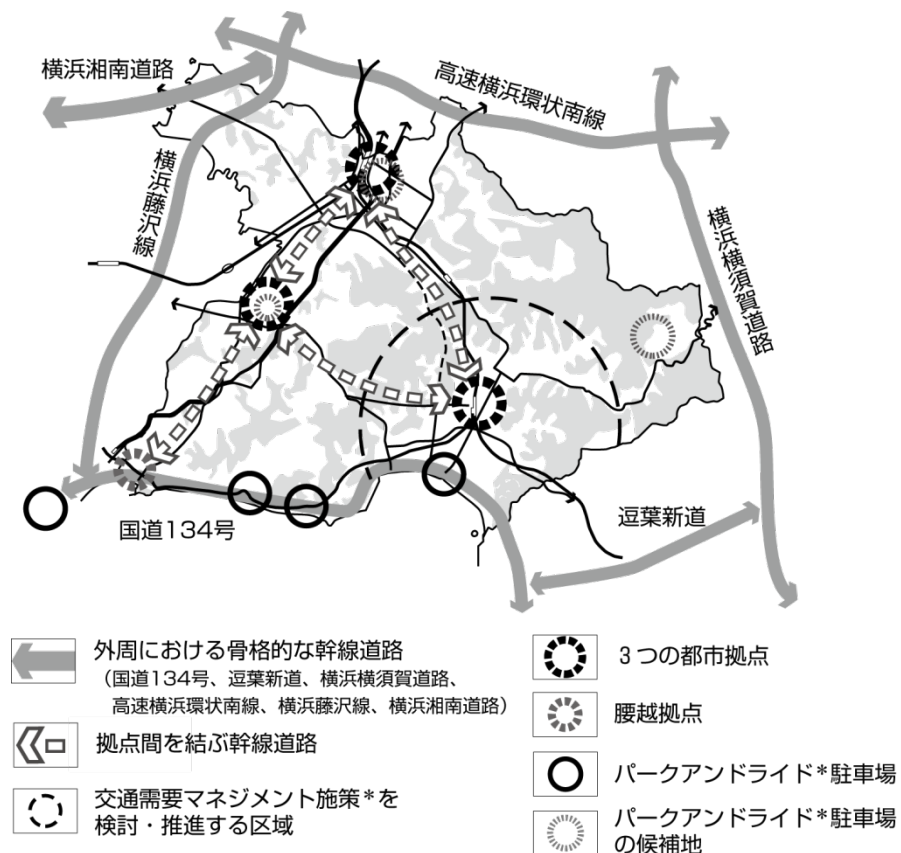
本市は、国道 1 号、横浜横須賀道路、国道 134 号などの広域的幹線道路に囲まれています。全体としては都市計画道路の整備率が低く、平日・休日共に慢性的に混雑した状況が見られます。

日常的な交通混雑による市民生活の不都合の解消、休日や繁忙期の観光交通への対応、市内に流入する通過交通への対策などが課題となっています。

交通や環境の問題に対する高い意識を持った市民の存在を支えとし、鎌倉独自の交通環境条件を考慮して、「車に過度に依存しない都市」、「歩いて楽しい都市」を目指します。

そのため、市域の一体性や市内各地域と周辺市との結びつきや円滑化を強化する交通ネットワークの整備・充実、及び、公共交通の充実（高齢者等の移動手段の確保と自家用車に依存しない移動手段への転換、JR 東海道本線の新駅構想の考慮等）、快適な歩行者ネットワークの形成（徒歩圏内の市民生活や、歩く観光の推進、自転車利用の促進等）を図ります。また、骨格的な幹線道路の整備と併せた鎌倉地域での交通需要マネジメント（TDM）施策*の実施により、自動車利用の抑制を図ります。

図 都市を支える交通システム



※西部を通過する道路の検討（位置は未定）
（高速横浜環状南線、大船、深沢、国道 134 号を結ぶ道路）

表 骨格的な都市構造の考え方

都市構造要素		内容と考え方		
緑で分節化された市街地構造の維持	①市街地を分節する緑の構造の維持と強化	1) 緑の骨格と緑の軸	(1) 保全する緑の骨格	市街地を分節している鎌倉特有の丘陵地の緑を「緑の骨格」と位置付け、保全を図ると共に、保全された緑の維持管理も行います。
			(2) 新たに創る緑の軸	市街地を貫く緑（鎌倉地域の市街地を貫く緑、大船・深沢を結ぶ緑）、新たな開発で生み出す緑（大船駅周辺、深沢地域国鉄跡地周辺）、海岸を縁取る緑などを新たに創出し、保全する緑とのネットワークを作ります。
		2) 丘陵の緑ー谷戸ー市街地という構造の維持	丘陵の緑に囲まれた谷戸とそれに続く市街地という構造を、鎌倉独自の良好な環境を生み出す要素として維持していきます。	
		3) 水辺空間	海岸及び柏尾川、滑川等の水辺空間を、都市構造上の重要な要素として位置付けます。	
	②分節化された市街地単位の整備	緑によって分節化された市街地の単位は、生活空間としても景観的にも一定のまとまりを持っています。この単位を基本として、基盤整備や市街地環境の整備を進めます。		
③現況の市街地規模、土地利用の継承	市街地規模に関しては、現状維持を基本とします。また、将来市街地の土地利用配分は、住宅系土地利用の保全・改善、減少傾向にある産業系土地利用の維持・強化を図り、計画的にまちづくりを進める拠点などを除き、全体として、現状の土地利用を継承します。			
安全で活力ある都市空間の形成	①拠点の整備	1) 都市拠点	(1) 鎌倉駅周辺拠点	鎌倉地域の中心及び生活拠点として、歴史的遺産、商業・観光、公共公益・文化等の資源をいかしながら、さらに機能を充実し景観の整備を図ります。
			(2) 大船駅周辺拠点	交通結節点である大船駅周辺は、本市の広域拠点及び東海道本線沿いの生活拠点として位置付け、横浜市と連携し、広域的な商業・業務、産業、文化などの機能の充実と基盤整備を図ります。
			(3) 深沢地域国鉄跡地周辺拠点	東海道本線新駅構想を視野に入れながら、大船駅周辺との役割分担・機能分担に留意し、また、これまで行われてきた委員会等での検討内容を踏まえた公共公益施設、都市型住宅、商業、業務、産業などの機能の充実及び基盤整備を進め、鎌倉の新しい拠点として整備を図ります。
		2) 地域活性化拠点	(1) 腰越拠点	腰越の漁港及び商店街を含む一帯を、地域の生活や観光の拠点として位置付け、江の島周辺整備との関連も考慮して、整備を図ります。
			(2) 玉縄拠点	玉縄城跡等の歴史的資源や地域資源を活用したまちづくりを推進します。
	②ゾーンの整備		(1) 海岸ゾーン	鎌倉の大きな資産である海浜の自然環境と歴史的景観の保全を図り、津波対策や観光と住環境との調和に配慮しつつ、多様な機能の導入、緑と一体となった魅力的な空間整備、道路や駐車場の整備、緑化の推進などを行います。
			(2) 鎌倉シンボルゾーン	鶴岡八幡宮から海岸に至る若宮大路（海岸～鶴岡八幡宮）を、鎌倉のシンボルゾーンとして位置付け、沿道施設整備、景観整備、緑化の推進などを行います。

都市構造要素		内容と考え方		
	②ゾーンの整備		(3)大船・深沢ゾーン	大船・深沢の両拠点の整備などに伴い、拠点間の工業系土地利用の高度化や複合的機能の立地などが予想されます。これらを適切に誘導すると共に、必要な基盤整備や川沿いの緑化の推進などを行います。
			(4)深沢・腰越ゾーン	都市基盤の整備を図ることで、大船-深沢-腰越ゾーンを、本市の成長を支えるゾーンとします。
			(5)鎌倉・大船ゾーン	北鎌倉駅周辺を始めとしたまち並みの整備や歩行環境の整備等を目指します。
	③産業、観光・文化空間の整備	拠点整備や海沿いのまちの創生等において、産業機能や観光・文化機能の導入を図ります。また、空き家となっている邸宅を活用するなど各地域において地域資源をいかした産業、観光・文化空間を整備します。産業、観光・文化空間を適切に誘導することによって、市民の生活空間との共生を図ります。		
徒歩と公共交通を中心とする交通ネットワークの形成	④防災・減災空間の整備	分節化された市街地の特性を踏まえ、それぞれの地域ごとに自立型の防災市街地空間の形成を図ります。また、災害による孤立化への対応として、交通手段の確保等に努めます。 津波対策については、現行の土地利用の維持を基本として、浸水想定区域内の避難の迅速化を図り、津波のレベルに区分した防災・減災対策を行います。 ・レベル1 津波*：津波高に対応した海岸保全施設*等の整備を基本とし、整備主体である県と調整・検討します。 ・レベル2 津波*：避難を軸とした総合的な津波対策が求められることから、津波避難計画に基づく各種対策の推進を図ると共に、常に最新の知見を踏まえた見直しを行います。		
	交通システムの整備	1) 骨格的な幹線道路の整備と鎌倉地域での自動車利用の抑制	(1) 外周における骨格的な幹線道路の整備	市街地と海岸の連続性を確保しつつ国道134号の機能強化を図ると共に、隣接市と協調しながら、高速横浜環状南線、横浜藤沢線等の整備促進を図り、横浜横須賀道路、逗葉新道と併せた本市外周の骨格的な道路の確保を目指します。
			(2) 市の西部を貫通する骨格的な幹線道路の整備検討	東海道本線沿いの拠点整備に対応すると共に鎌倉地域において自動車利用を抑制するために、市街地の環境や緑の保全に配慮しつつ、高速横浜環状南線、大船、深沢、国道134号を結ぶ幹線道路の整備について検討します。
			(3) 鎌倉地域における交通需要マネジメント施策*の実施とそのための環境整備検討	幹線道路の整備・検討を進める一方で、鎌倉地域における交通需要マネジメント施策（自動車利用の抑制）を実施します。また、歩行者空間の充実による歩く市民生活や歩く観光の促進、鎌倉地域の外周における駐車場整備、公共交通の利用促進等を進めます。
		2) 市域の一体性を強化する交通ネットワークの整備充実	緑により分節化された各地域を結ぶ交通ネットワークの整備充実を図ります（鎌倉－大船、鎌倉－深沢、大船－深沢、鎌倉－腰越、深沢－腰越）。自動車利用を抑制し、環境問題に対応すると共に歴史的市街地にふさわしい交通環境を実現するため、鉄道、バス等の公共交通の充実を図ります。	
		3) 各地域と周辺市との結びつきの強化	市内の各地域と周辺市との結びつきを強化する交通ネットワークを整備充実します（鎌倉－横浜、鎌倉－逗子、大船－横浜、深沢－藤沢）。	

図 将来都市構造



3. 地区まちづくりモデル

市全域の視点からまちづくりを進める一方で、各地区におけるきめ細かなまちづくりの推進も必要です。そのため、幾つかの住宅地の類型について、地区まちづくりの方針をモデル（例示）として示します。

実際には、地区においてまちづくりに関する協議会*を設立し、皆さんの合意に基づいて方針を定めることになります。

〔1〕丘陵住宅地のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・丘陵部に計画的に開発され、周辺の緑と一体となった良好な低層戸建住宅地。
- ・法や条例等に基づくまちづくりルールを設けている地区もある。
- ・一部では、空き家・空き地や無秩序な敷地の細分化など住環境の低下が懸念される。
- ・入居時期が一定の期間に集中しており、今後一斉に高齢化が進行することが予想される。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

- ・良好な住環境が維持されている地区については、地区計画や建築協定等の適用により、住環境の保全を図る。

- ・住環境の保全を基本とする観点から、地域コミュニティを維持するために敷地の細分化によるミニ開発や共同住宅等を許容する場合には、景観計画を踏まえたデザインガイドライン*等を策定し周囲の景観と調和すること、一部の街区に限定すること等を条件とする。
- ・アクセス道路沿道の一部などを生活拠点として位置付け、店舗等の生活利便施設の立地を誘導する。
- ・周辺の緑を保全する。また、散策路を整備するなど緑に親しむ機会を増やし、適正な管理を行う。散策路は高齢者の健康増進にも貢献する。

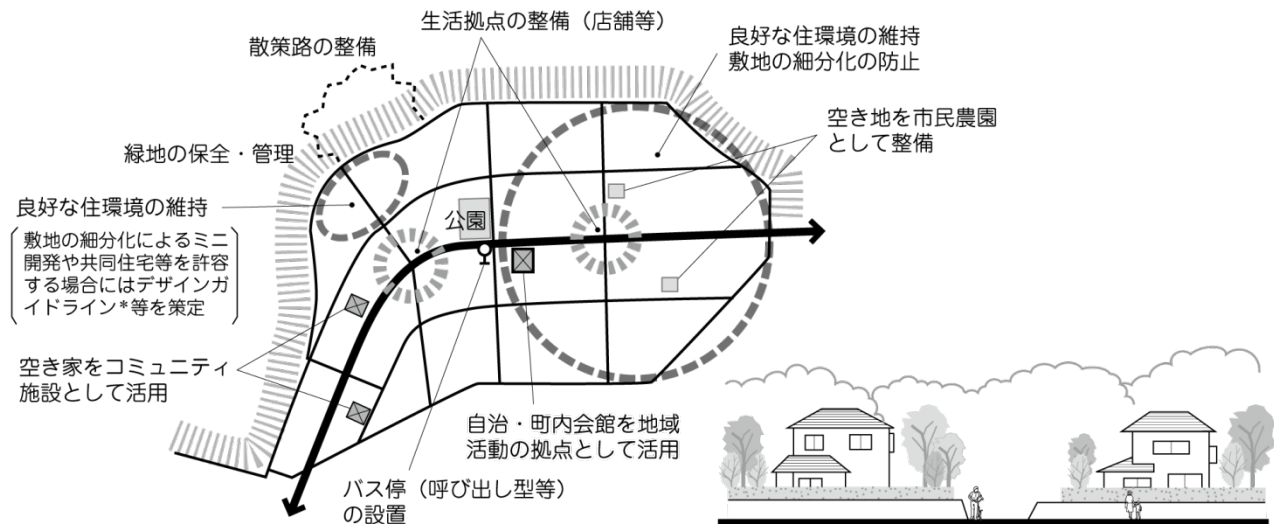
【交通環境】

- ・デマンドバス*（呼び出し型）や乗合タクシー（バン）等の運行。
- ・自宅からバス停までの短距離移動に対応する交通手段の確保（タクシーの活用、超小型モビリティのカーシェアリング等）。

【暮らしのサポート】

- ・地域活動の拠点となる自治・町内会館、集会所等の整備・活用。
- ・街区公園の整備・活用（高齢者の引きこもり防止、子どもの遊び場等）。
- ・空き家を活用したコミュニティ施設の整備（高齢者支援、子育て支援等）。
- ・空き地を活用した市民菜園の整備。

《丘陵住宅地》イメージ図〔例示〕



(2) 谷戸の住宅地のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・谷戸は鎌倉の特徴的な地形であり、古くから社寺や武家屋敷等として利用され、近代鎌倉を象徴する洋館や邸宅がある。
- ・歴史的遺産や緑などと一体となった、低層低密で緑豊かな落ち着いた雰囲気を持つ戸建住宅地。
- ・鎌倉らしい魅力的な景観が形成されているが、一部では、無秩序な敷地の細分化やそれに伴う宅地内の緑の減少など、住環境の低下やまち並みの魅力喪失が懸念される。
- ・地形的な制約から行き止まりとなった道路や幅員の狭い道路が多く、また、土砂災害の危険性を有する場所があるなど、防災上の問題がある。
- ・高齢化が進行している。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

- ・良好な住環境が維持されている地区については、地区計画や建築協定等の適用により、住環境の保全を図る。
- ・住環境の保全を基本とする観点から、地域コミュニティを維持するために敷地の細分化によるミニ開発や共同住宅等を許容する場合には、景観計画を踏まえたデザインガイドライン*等を策定し、周囲の景観と調和すること、一部の街区に限定すること等を条件とする。
- ・谷戸の入口付近などを生活拠点として位置付け、店舗等の生活利便施設の立地を誘導する。

- ・周辺の緑を保全する。やむなく斜面緑地において開発が行われる場合や、急傾斜地の防災工事については、景観に配慮した施工を行う。
- ・尾根筋の散策路を整備するなど緑に親しむ機会を増やし、適正な管理を行う。散策路は平時には高齢者の健康増進の場となり、災害時には避難路となる。
- ・観光客の受け入れを想定する場合には、生活環境との共生を図る。

【交通環境】

- ・谷戸の骨格となる道路の整備。
- ・デマンドバス*（呼び出し型）や乗合タクシー（バン）等の運行。
- ・自宅からバス停までの短距離移動に対応する交通手段の確保（タクシーの活用、超小型モビリティのカーシェアリング等）。

【暮らしのサポート】

- ・地域活動の拠点となる自治・町内会館、集会所等の整備・活用。
- ・自治・町内会館等が谷戸の区域内に無い場合は、空き家を活用したコミュニティ施設の整備（多目的地域集会所、高齢者支援、子育て支援等）。
- ・谷戸のコミュニティごとに防災計画を策定する。避難路、避難場所、災害時要援護者への対応等の災害対策の検討をきっかけとして、土地利用や交通環境、福祉など総合的な地域コミュニティ計画を策定する。

《谷戸の住宅地》イメージ図〔例示〕



(3) 住宅地(基盤未整備)のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・道路や公園等の都市基盤が未整備の地区で、細街路や袋小路が多く、敷地の細分化によるミニ開発が進行するなど、防災上の問題がある。
- ・農地などの宅地化により形成された低層を中心とした住宅地のほか、住宅と工場が混在している産業複合地も該当する。
- ・一部の地区では、人口減少や高齢化が進行し、地域活力の低下を招いている。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

- ・地区レベルの整備計画を策定し、居住環境の改善を図る。
- ・既存の道路を利用して、秩序だった区画街路網を形成し、主要区画道路の整備や壁面後退により道路空間を確保する。また、公園等のオープンスペース*を確保する。

- ・個々の住宅の建て替えに併せた共同化等により、一部中層として、都市型住宅を整備する。
- ・さまざまな用途の建物の混在を避けるため、建物の用途を定める。戸建住宅と集合住宅、生活関連店舗等が調和した土地利用とする。
- ・敷地面積の最低限度の規定により、建て詰まりを予防する。

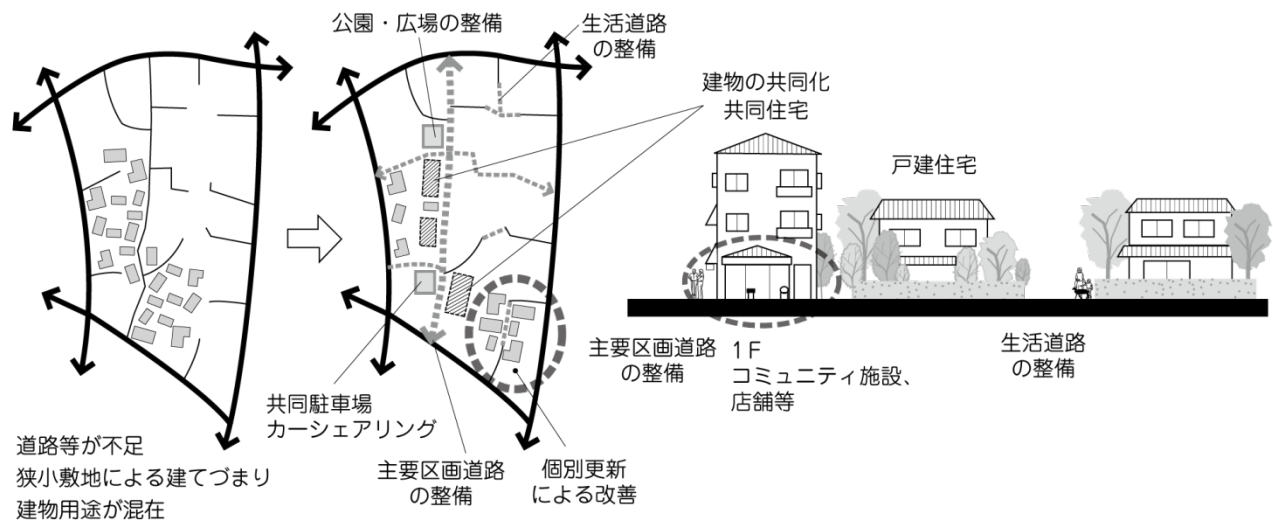
【交通環境】

- ・交通不便地区については、デマンドバス*（呼び出し型）や乗合タクシー（バン）等の運行。
- ・共同駐車場の整備。
- ・カーシェアリング。

【暮らしのサポート】

- ・集合住宅の整備に伴い、1階部分にコミュニティ施設を整備（多目的地域集会所、高齢者支援、子育て支援等）。
- ・公園や広場の整備（高齢者の引きこもり防止、子どもの遊び場、災害時の避難スペース等）。

《基盤未整備の住宅地》イメージ図〔例示〕



(4) 中・高層住宅地のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・計画的に開発整備された、中高層の共同住宅が立地する地区では、道路や公園等の都市基盤が整備され、緑化も行われるなど良好な住宅地を形成している。
- ・一方で、低層戸建住宅と中高層の共同住宅の混在により、住環境の低下が懸念される地区もある。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

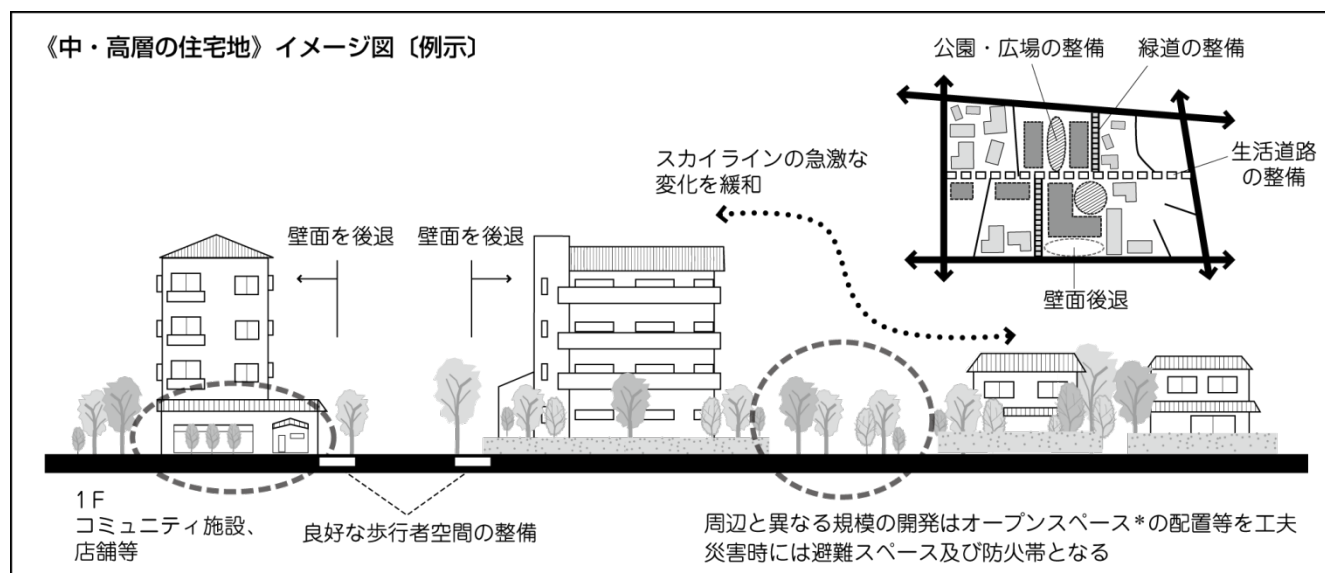
- ・ゆとりあるオープンスペース*の確保。
- ・通りからの壁面の後退等による圧迫感の軽減。

【交通環境】

- ・カーシェアリング。
- ・地域住民主体によるコミュニティバスの運行。

【暮らしのサポート】

- ・共同住宅の整備に伴い、周辺地域住民も活用ができるコミュニティ施設を整備（多目的地域集会所、広場、高齢者支援施設、子育て支援施設、コミュニティカフェ等）。
- ・災害時の避難場所、ミニ防災拠点*を整備。



(5) 街道沿いの住宅地のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・低層を中心とした観光対応の商業施設と住宅が混在している。
- ・背景の山並みや点在する社寺等が鎌倉らしさを演出し、多くの観光客が訪れる、にぎわいのある商業地で、主要な観光ルートとなっている。
- ・一方で、歩道が狭く観光客の安全上の問題があることや、交通渋滞が発生することなどの問題がある。
- ・北鎌倉駅周辺（雪ノ下大船線）では、景観地区が指定されている。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

- ・背景の山並みや街道のスケールと調和した低層のまち並みの維持。
- ・壁面後退等により、快適に歩くことのできる観光を推進するための歩道の充実。
- ・ポケットパーク*の整備。
- ・景観計画・景観地区を踏まえたデザインガイドライン*の策定等による歴史的な街道景観の形成。

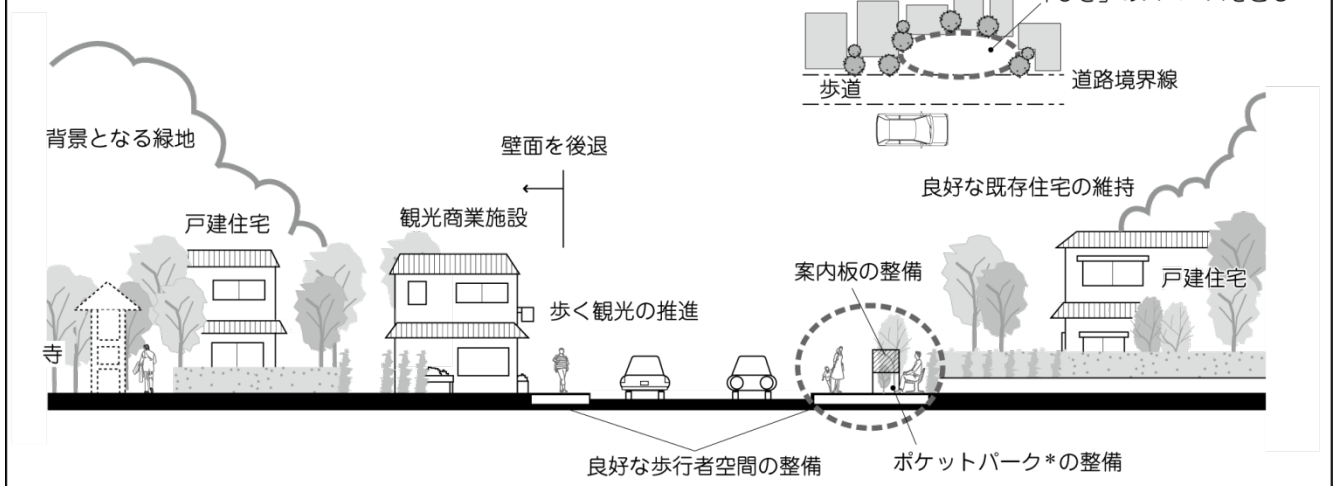
【交通環境】

- ・交通需要マネジメント施策*の推進（パークアンドライド*、シャトルバス*、ロードプライシング*等）。

【暮らしのサポート】

- ・観光情報と防災情報を兼ねた案内板の設置など案内システムの整備。

《街道沿いの住宅地》イメージ図〔例示〕



(6) 海沿いの住宅地のモデル〔例示〕

①地区の特性、課題

- ・国道 134 号の沿道に低中層の住宅や観光対応の店舗が混在している。
- ・建物の高さの制限により、海辺や背景となる丘陵地との調和は図られているが、鎌倉の海浜らしいまち並み景観の統一性は感じられない。
- ・国道 134 号では渋滞が発生している。
- ・特に稲村ヶ崎以東及び腰越については、地盤面が低いことから、津波被害の危険がある。

②地区まちづくりの主な方針

【土地利用等】

- ・津波浸水想定区域について、現行の土地利用の維持を基本として、避難の迅速化を図る（避難路、避難施設、案内板の設置等）。
- ・レベル 1 津波*に対応する海岸保全施設*等の整備を検討（県が実施）。
- ・海岸保全施設等が整備される場合、併せて歩行者空間や自転車道等を整備し、海浜プロムナード*を形成。
- ・津波避難困難地域等における津波一時避難施設の必要性の検討（※必要な場合には、背後の低

層住宅地に配慮した上で、特例的な建物高さの基準を検討）。

- ・景観計画・景観地区を踏まえたデザインガイドライン*の策定等により、鎌倉らしい落ち着きや海浜らしい明るさの感じられる景観を形成。
- ・避難路の整備と、道路整備に伴う建て替えにより建築デザインを誘導。

【交通環境】

- ・交通需要マネジメント施策*の推進（パークアンドライド*、シャトルバス*、ロードプライシング*等）。

※国道 134 号はロードプライシングの対象外として検討していますが、鎌倉地域における実施によって国道 134 号の渋滞緩和につながるものと考えられます。

【暮らしのサポート】

- ・観光情報と防災情報を兼ねた案内板の設置など案内システムの整備。
- ・津波避難計画の策定と必要に応じた更新。
- ・避難路、避難場所、災害時要援護者・観光客への対応等の災害対策の検討をきっかけとして、土地利用や景観形成、交通環境、福祉など総合的な地域コミュニティ計画を策定する。

《海沿いの住宅地》イメージ図（例示）

