

# 2 市街地整備

～まちづくりが計画的に進められていて、生活しやすい市街地が形成されているまち

## <A 基本計画の目標>

都市構造の主要な要素である緑、市街地構造・土地利用、交通、拠点・ゾーンを踏まえた将来都市像（都市マスタープラン）の実現に向け、隣接市や国・県との連携をはじめ市民、事業者、NPO等と協働して、まちづくりを推進していきます。

都市経営の視点に立つとともに、環境負荷の低減にも配慮しながら、社会経済情勢の変化等に柔軟に対応した創意工夫による市街地整備を進めます。

鎌倉駅周辺、大船駅周辺、深沢地域国鉄跡地周辺の3拠点地区の都市整備を推進していきます。

腰越駅周辺、玉縄地域、北鎌倉駅周辺の地域の特性を生かしたまちづくりに取り組みます。

既成市街地では、地域の特性に配慮した適正な土地利用の推進を図ります。

工業系用途地域内については、現状の工業系土地利用の維持・継承を基本に、土地利用転換に対しては規制誘導を図ります。

## <B 目標指標：市民意識調査による市民の満足度>

目標指標	目標指標の定義	当初値	H22	H23	H24	H25	対前年度
市民満足度	サブタイトルにあるまちの実現状況について、市民が実感している割合	27.0 %	29.7 %	27.7 %	28.6 %	27.9 %	↓

## <C 目標達成に向けた25年度の実績と自己評価>

※この分野の目標達成のために取り組んできた事業の実績(前年度事業及び実施計画事業を中心にコメント)

【経営企画部】	自己評価
◎都市再生整備計画(大船駅周辺地区)等事後評価 大船駅周辺地区都市再生整備計画事業は、平成25年度が第2期計画(平成23年度～平成25年度)の最終年度であったことから事後評価を実施しました。大船駅周辺地区のまちづくりについては、めざすべきまちづくりの目標に対し、当初設定した数値指標は達成できなかったものの、大船駅周辺の歩行環境改善等、一定の効果を得ることができました。	◎
【まちづくり景観部】 平成23年度に改正したまちづくり条例等の運用状況の調査を実施しました。	○
都市マスタープラン見直しの検討組織として、市民及び関係団体で構成する「鎌倉市都市マスタープラン評価・検討協議会」を設置し、基本方針及び部門別方針についての意見交換を行いました。また、都市マスタープランの関係課で組織する「同幹事会」を併せて設置し、検討準備を整えました。 さらに、都市計画審議会の学識経験者委員で構成する「都市マスタープラン見直しワーキング部会」を設置し、専門的見地から助言・指導を受け、人口、交通、緑、開発などの動向を調査し、見直し作業に必要な資料の作成を行いました。	◎
高度地区(第一種中高層住居専用地域に指定)の運用を行うとともに、今後更に他の用途地域の種別に応じた高度地区指定拡大の調査・検討をしていく上で、市民の理解を一層深めていただく必要があることから、ホームページでの情報提供やパンフレットの配布を引き続き行っています。	○
JR北鎌倉駅のバリアフリー化に伴うエレベーター設置工事が平成25年度末に完了し、JR東日本に支援を行いました。	◎

**【拠点整備部】**

<p><b>【鎌倉駅周辺整備】</b> 西口駅前広場整備事業及び建物共同化事業については、事業実施に向け、引き続き関係権利者及び関係機関等と協議・調整を行いました。一部関係権利者の合意は得られませんでした。また、市役所前交差点改良事業に係る基本的方向性の決定に至りませんでした。</p>	×
<p><b>【大船駅東口第2地区第一種市街地再開発事業】</b> 平成25年度末までの大きな事業目標としては、「事業方針の決定」と「都市計画決定告示の実施」の2つがありました。このうち、「事業方針の決定」については、権利者の意向確認の結果を受け、5・6・7番地を事業化することを決定しました。一方、「都市計画決定告示の実施」については関係機関との協議に時間を要したため、都市計画説明会の開催、都市計画素案の作成及び公聴会の準備の完了をもって年度を終えました。</p>	○
<p><b>【駅の拡充整備】</b> 大船駅東口のバリアフリー化のため、平成25年4月に新設エレベーター及び新設エスカレーターを供用開始し、同年6月に既設エスカレーターの改修を完了しました。</p>	◎
<p><b>【鎌倉芸術館周辺地区】</b> 「砂押川桜保全再生計画」に基づく住民主体の活動を支援しました。</p>	◎
<p><b>【大船駅南部地区】</b> 「富士見町町内会自主まちづくり計画」に基づく住民主体のまちづくりを支援しました。</p>	◎
<p><b>【大船駅西口】</b> 神奈川県及び横浜市と「横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)」の見直しに係る協議・調整を行いました。</p>	○
<p><b>【深沢地域国鉄跡地周辺】</b> 平成25年11月から「土地区画整理事業施行区域」、「地区計画の整備方針」の都市計画決定手続きを開始するとともに、事業計画認可に向け認可図書等の作成を行い、都市計画決定後の速やかな事業計画認可に向け準備を行いました。 JRとの基本合意については、都市計画決定手続きの開始が遅れたため、合意に至っていません。 平成25年5月に提言された「鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン(案)」を基に、パブリックコメント、及び庁内関連各課と取りまとめに向けた調整を行いました。 市有地(B用地)の土壌汚染未処理箇所について、土壌汚染状況調査、対策処理に係る設計業務を実施しました。また、改正土壌汚染対策法の施行を受け、対策処理済み市有地(A、Bの一部、C用地)の再調査の必要性について確認しました。 民間等事業者の募集選定に係る準備については、平成26年度に策定される公共施設再編計画に基づき進めることが効果的であるため、平成27年度以降としました。 事業の円滑な進捗を図るため、換地先に係る権利者意向調査を行い、換地設計準備に反映させることができました。</p>	○

前年度当初目標に対し、◎=80%以上○=50%以上△=30%以上×=30%未満

**<D 8年間(平成18~25年度まで)の取組の評価>**

**【経営企画部】**

<p>満足度調査の実績値は年度により若干のばらつきが見られ、平成22年度の目標値も未達成であることから、市民からは本市のまちづくりが計画的に進んでいないように捉えられている傾向が見受けられます。 鎌倉駅周辺地区、大船駅周辺地区のまちづくりについては、限られた財源の中で、都市再生整備計画に基づく社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画事業)を有効に活用し、着実に事業を推進してきたところです。</p>
--

## 【市民活動部】

手広地区の住居表示については実施済で目標は達成されました。

## 【まちづくり景観部】

市民・事業者・NPO等との協働によるまちづくりを推進するため、まちづくり条例等を改正し、市民の自主的なまちづくり活動への支援制度の創設、都市計画決定への住民参加、長年の課題であった、いわゆる小規模連鎖開発への対応、市民への一定規模以上の開発事業の情報を公開する仕組みづくり等を行いました。

総合計画の都市整備に係わる部門である都市マスタープランを推進するため、高度地区及び景観地区の指定及び地区計画の策定に取り組みました。

都市マスタープランの重点的に取り組む内容について、事業の進捗状況の把握、課題の抽出を行い、評価した内容を「白書2011」として取りまとめました。この「白書2011」を足掛かりとして、都市マスタープランの見直し作業を開始し、評価作業の準備及び検討組織の設置・運営等に取り組みました。

引き続き、「めざすべきまちの姿」の実現に向け、都市マスタープランを推進していく必要があります。

JR北鎌倉駅のバリアフリー化に向け、平成21年度から駅周辺の自治町内会や商店会・学校関係の方々、JR東日本、鎌倉市で協議を重ね、平成23年度に開催された「第5回北鎌倉駅の利便性向上に向けた地元関係者会議」において、JR東日本から提示された詳細設計が了承されました。

平成24年度に多機能トイレや階段の設置工事が着手され、平成25年度末にエレベーター設置工事が完了しました。

## 【都市整備部】

道路のバリアフリー化のため、第1次事業として350箇所を対象に、既存歩道の交差点巻き込み部や横断歩道の段差解消を進め、平成15年度に整備が完了しました。その後、いわゆるバリアフリー法の改正を受け、平成17年度からは第2次事業として新たに改修が必要な806箇所を対象とし、このうち324箇所について平成25年度までに改修を行いました。

## 【拠点整備部】

### 【鎌倉駅周辺整備】

鎌倉駅西口周辺地区においては、関係権利者及び関係機関等と協議・調整を行い、各権利者から事業についての賛同を得られましたが、一部権利者の合意形成には至りませんでした。

### 【大船駅周辺整備】

大船駅周辺地区においては、大船駅西口駅前における「鎌倉市域での整備計画」に基づく整備の完成に伴い、整備効果等の検証を行った上で、「横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)」の見直しについて神奈川県及び横浜市と調整を開始しました。

また、大船駅東口のバリアフリー化のため、平成25年4月に新設エレベーター及び新設エスカレーターを供用開始し、同年6月に既設エスカレーターの改修を完了しました。

その他の地区の停滞している事業については、横浜市側の再開発事業等の動向をふまえ、関係権利者・関係機関との協議調整を進める等、事業の推進を図る必要があります。

### 【大船駅東口第2地区第一種市街地再開発事業】

平成15年に新基本構想を策定し事業実施に向け取り組みましたが、平成19年度の予算否決を受け実施した権利者及び市民意向調査の結果、新基本構想に基づいて事業を進めることは困難な状況となりました。しかし、この意向調査において、回答した85%の市民が駅前整備の必要性を認めており、また、権利者においても平成20年度に新たなコンサルタントを選定後、今後の計画検討過程について賛否を確認したところ約75%の賛同を得たことから、新たな計画案による事業実施に向けた取組を開始しました。

平成21年度には、3つの「基本プラン」及び再開発後の権利者の資産の目安となる「モデル個票」をプランごとに作成し、権利者意向を確認しながら、平成23年度には、基本計画(素案)に対する市民や周辺商店会からの意見も踏まえ、基本計画(案)を策定しました。

平成25年度には、4月に前年度に選定した民間事業協力者からの助言及び提案を踏まえて、事業化原案を策定しました。そして8月には第2地区の5・6・7番地を事業化することを市の方向性として決定し、並行して都市計画変更手続きを進め、都市計画素案を確定しました。

**【深沢地域整備事業】**

深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業は、平成18年3月の東日本旅客鉄道(株)鎌倉総合車両センター大船工場の機能廃止を契機に、平成16年9月に策定した「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」のまちづくり方針を先導的に実現するエリア(面整備ゾーン)の事業と位置づけ、当該エリア内の権利者を対象に合意形成を進めるとともに、市民参画のもと計画づくりを進めてきました。

平成21年には、面整備ゾーンの土地利用のあり方、まちづくりの方向性からなる「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」の提言を受けるとともに、平成22年には都市基盤整備の方針、配置計画等をまとめた「土地利用計画(案)」を策定し、平成25年度は、この土地利用計画(案)を基に都市計画決定手続きを開始しています。

また、藤沢市村岡地区との広域的なまちづくりについては、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、新駅と両地区のまちづくりの実現に向けた検討調査を進めています。

このように、本事業の実現に向け様々な計画づくりや検討を行ってきたところですが、都市計画決定等の遅れから事業進捗が目に見えない状況となっているため、市民の方々には「まちづくりが計画的に進んでいる。」と実感していただけない状況となっています。

## <E 25年度までの未達成事業の課題・問題点など>

**【経営企画部】**

都市再生整備計画に位置付けられた事業については、計画どおり事業を実施しました。

**【市民活動部】**

特にありません。

**【まちづくり景観部】**

市街化調整区域における土地利用の規制に当たっては、財産権の保護と公共の福祉のバランスが重要であり、また、新たなルールを作るためには、市民や土地所有者の合意形成が必要です。

高度地区の指定は、用途地域の種別に応じた広域的な都市計画であり、地域の土地利用の状況や都市の将来像などを勘案して検討する必要があると同時に、具体的な権利制限が伴うことから、地権者を始め関係機関等の理解を得るためには慎重に対応していく必要があります。

都市マスタープラン見直し作業に当たっては、「鎌倉市都市マスタープラン評価・検討協議会」で聴取した意見を「同幹事会」へ報告し、定期的に協議を進めていく必要があります。

**【都市整備部】**

歩道の整備については、用地取得などの課題があり、短期的に解決を図ることは困難です。

ハード的な整備はもとより、ソフト的な施策なども視野に入れた歩行空間を確保するための方策の検討が必要です。

**【拠点整備部】**

**【大東橋周辺地区】**

本市大船駅東口第2地区市街地再開発事業及び横浜市の再開発事業の動向をふまえ、大東橋南側の用地の扱いに係る関係権利者等と調整を行う必要があります。

**【鎌倉芸術館周辺地区】**

鎌倉芸術館周辺地区のまちづくりの実現に向けた地区計画、まちづくりルール等の策定について、引き続き関係権利者等の意向把握に努める必要があります。

**【大船駅西口】**

引き続き、神奈川県及び横浜市と「横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)」の見直しに係る協議・調整を行う必要があります。

**【鎌倉駅周辺】**

西口駅前広場整備事業及び建物共同化事業について、引き続き関係権利者及び関係機関等と協議・調整を図る必要があります。また、市役所前交差点改良事業に係る整備主体等の基本的方向性の決定等を行う必要があります。

**【大船駅東口第2地区第一種市街地再開発事業】**

権利者との合意形成の促進。権利者間の意思疎通を図るブロック別検討会の充実が必要です。

また、関係機関との協議に時間を要したことによる都市計画変更決定が遅延しており、平成26年度中には都市計画変更決定告示を行う必要があります。

【深沢地域国鉄跡地周辺】  
民間等事業者の活用に係る、行政施設用地に導入する公共公益施設等の決定をする必要があります。

## <F この分野の取組が含まれる第3期基本計画の施策の方針>

### 【経営企画部】

分野名	施策の方針名
市街地整備	市街地整備の推進

### 【市民活動部】

分野名	施策の方針名
市街地整備	市街地整備の推進

### 【まちづくり景観部】

分野名	施策の方針名
市街地整備	市街地整備の推進
総合交通	公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進

### 【都市整備部】

分野名	施策の方針名
市街地整備	市街地整備の推進

### 【拠点整備部】

分野名	施策の方針名
市街地整備	市街地整備の推進

## <G F欄の施策の方針における今後の展開(取組方針)>

### 【経営企画部】

施策の方針名	鎌倉駅周辺地区については、都市再生整備計画事業(平成22年度から26年度)の最終年度である平成26年度に、事後評価を実施する予定です。
市街地整備の推進	

### 【市民活動部】

施策の方針名	住居表示実施済地区内における新築建築物に住居番号を付定し、市民の利便性の向上に努めます。
市街地整備の推進	

### 【まちづくり景観部】

施策の方針名	市民の自主的なまちづくり活動への支援を行うとともに、平成23年度に制改正したまちづくり条例等の運用状況の検証を行い、まちづくり条例等の総体的な見直しに取り組みます。
市街地整備の推進	都市マスタープランの見直しについては、「白書2011」での評価・検討結果から得た、重点的に取り組む内容について事業の達成状況等の評価作業をし、課題整理や都市空間の脆弱性に関する新たな課題等への対応について検討を行うとともに、これまでの社会情勢等の変化に柔軟に対応できるよう、必要に応じた見直しを行っていきます。見直し作業の実施に当たっては、市民及び関係団体をはじめ、専門的な意見の把握に努めながら取り組んでいきます。 また、都市マスタープラン見直し作業の中で、各種都市計画制度の手法を活用し、防災の視点も含めて、建築物の高さなどについても議論していきます。

施策の方針名	駅施設のバリアフリー化については、未整備駅があることから、引き続き、施策を推進してまいります。
公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進	

【都市整備部】

施策の方針名	歩行者等の安全性の向上をめざし、既存歩道の交差点巻き込み部や横断歩道部において視覚障害者誘導用ブロックの設置や歩車道段差の解消を、順次進めてまいります。また、交通管理者や交通事業者等の関係機関と協議調整を進め、安全で安心して利用できる施設整備を進めてまいります。
市街地整備の推進	

【拠点整備部】

施策の方針名	<p>【鎌倉駅周辺地区の都市整備】</p> <p>鎌倉駅西口周辺地区では、鎌倉駅西口の駅前広場整備や建物共同化の実現に向け、関係権利者及び関係機関等との協議・調整等を行います。また、市役所前交差点改良事業に係る整備主体等の基本的方向性の検討を行ってまいります。</p> <p>【大船駅周辺地区の都市整備】</p> <p>大船駅周辺地区では、大東橋周辺地区について、鎌倉・横浜両市域で計画されている市街地再開発事業の進捗状況にあわせ、関係権利者及び関係機関等と整備に向けた協議・調整を図ります。</p> <p>また、鎌倉芸術館周辺地区及び大船駅南部地区については、住民主体のまちづくりへの支援を継続します。</p> <p>東口駅前では、大船駅東口第2地区第一種市街地再開発事業で5・6・7番地の事業化を進めます。そのために、平成26年度は都市計画変更の告示及び事業計画の検討、27年度には事業計画認可手続きを進めます。その後、平成28年度の権利変換計画認可を経て着工、平成30年度の竣工をめざします。</p> <p>西口駅前では、神奈川県及び横浜市と「横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)」の見直しについて協議・調整を行います。</p> <p>【深沢地域国鉄跡地周辺の都市整備】</p> <p>都市計画決定については、導入公共施設の調整を行った上で手続きを進めます。そして都市計画決定がされた後は、速やかに事業計画認可申請を行うとともに、仮換地指定を着実に進め、早期の事業着手を目指します。</p> <p>また、本事業に導入する公共施設については、公共施設再編計画を基に関係部署と連携しながら調整を図ってまいります。</p>
市街地整備の推進	

＜H 実績指標：事業ごとの進捗を示す代表的な指標＞

目標指標	目標指標の定義	当初値	H22	H23	H24	H25	H22年度 目標値	H27年度 目標値
JR鎌倉駅・北鎌倉駅・大船駅の乗降客数(+)	JR鎌倉駅・北鎌倉駅・大船駅の1日平均乗降客数の合計	263,500 人	284,000 人	284,000 人	285,000 人	<b>292,000</b> 人	269,000 人	275,000 人
道路・歩道バリアフリー化延長距離(+)	歩道の有効幅員2メートル以上、視覚障害者誘導ブロックの設置、歩車道段差の解消などのバリアフリー化整備を行った道路・歩道の年間総延長距離(市道のみ)	500 m	1,800 m	1,900 m	2,100 m	<b>2,200</b> m	3,300 m	6,800 m
まちづくり推進の実感度(+)	新しいまちづくりが進んでいると感じる市民の割合	41.4 %	44.8 %	44.3 %	46.6 %	<b>41.5</b> %	45.7 %	48.2 %
駅利用者の利便度(+)	自宅から駅までの経路が円滑で快適であると感じる市民の割合	41.5 %	49.2 %	48.6 %	48.1 %	<b>50.2</b> %	42.4 %	47.4 %



## <I 事業コスト総額>

分野別事業費		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
施策コスト	決算値 (A)	927,670千円	980,461千円	3,861,507千円	1,598,394千円	823,195千円	763,054千円		
	(国・県)	69,335千円	348,081千円	77,913千円	73,837千円	52,400千円	127,904千円		
	(負担金等)	0千円	0千円	2,913,388千円	671,500千円	237,123千円	187,349千円		
	(一般財源)	858,335千円	632,380千円	870,206千円	853,057千円	533,672千円	447,801千円		
	人員配置数	79.6人	43.7人	44.2人	43.1人	43.8人	43.0人		
	人件費 (B)	720,857千円	404,662千円	392,141千円	380,327千円	356,459千円	340,478千円		
	総事業費(A+B)	1,648,527千円	1,385,123千円	4,253,648千円	1,978,721千円	1,179,654千円	1,103,532千円		
	対前年比		84.0%	307.1%	46.5%	59.6%	93.5%		

### 鎌倉市民評価委員会の評価

#### ◎ この分野の8年間の取組の進捗状況・取組のあり方に関する意見

- ・利害関係が発生する分野であり、予定通り行かない可能性は高い。その中で比較的頑張っていると思う。
- ・まちづくり条例の改正や大船駅を中心とした周辺の拠点整備は特に力を入れ、成果が上がった取組であった。鎌倉駅周辺の整備の遅れは今後の課題であろう。ただし、分野としては、条例やプラン・計画の見直し、検討がほとんどであり、具体的な実施と改善事例は認められない。
- ・厳しい財政下で総合交付金を有効に活用し、まちづくり事業を着実に推進した。
- ・大船駅東口のバリアフリー化に向け、エレベーター等の整備工事に係る施行協定を締結し、工事に着手、住民主体の砂押川沿いの桜保全再生活動を支援、「富士見町町内会自主まちづくり計画」に基づく住民主体のまちづくりを支援、大船駅西口駅前の交通環境の改善に向けた歩行者デッキ、駅前乗降場施設、交通広場等の整備工事の完成・供用開始などは評価できる。
- ・JR北鎌倉駅のバリアフリー化を完了し、また道路のバリアフリー化を大きく推進した。
- ・商業施設の統合などは問題が多く駅周辺の大規模な整備計画は見直しが必要と思われる。

きわめて優れていた：◎  
 十分であった：○  
 不十分であった：△

○

#### ◎ 第3期基本計画に向けたこの分野に関する意見

- ・この分野の取組は、個別に評価はできない。拠点整備を進めていく上で経済事情なども変化するため、当初予定に対する取組で評価してよいものでもない。時代によって変わるものであることも意識していくべきである。今後は、未達成分が当初予定していたよりも、どの程度損失を与えているかというのが一つの視点となる。その上で、どこまで進めていくかを評価すべきである。
- ・制定された条例や見直されたプラン・計画、検討された課題について、実現可能な具体的施策と実施計画をもって、着実に実施して頂きたい。(都市再生計画は理想ばかり掲げられていて、全く実現可能性が考慮されていない様に感じる。)
- ・拠点整備も土地利用の規制に関しても課題が山積している。これらの課題を着実に施策進行して、計画的にまちづくりを推進して歴史環境と文化が併存できるまちを創って欲しい。
- ・深沢地域整備事業はまちづくりとして市民参画して計画している。合わせて藤沢市との広域まちづくりの検討も行っている。バランスを取りながら施策を進めて欲しい。
- ・東日本大震災の教訓を活かした都市空間の強靱性が求められる。
- ・少子高齢社会、人口減少時代に柔軟に対応できる市街地整備が求められる。
- ・市街地整備は、鎌倉市公共施設再編計画と一体的に事業を推進されるものと期待する。

## ◎ この分野の指標に関する意見

- ・満足度の目標値が低く設定されているにも関わらず、達成できなかった。要因は市民の要望が多様化しており、合意形成が難しい。加えて、厳しい財政下にある。
- ・指標中で、新しいまちづくり、通勤・通学できる環境整備、主要駅の乗降者数など上昇傾向であるが、生活のしやすさやバリアフリー化は未だ目標値には至っていない。
- ・駅の利用者数の増減と整備には全く因果関係が確認できない。
- ・もともと有効に利用できる土地が少なく、道路の拡幅や歩道の設置が困難である。実現可能性が見えない目標を指標とする事は疑問である。
- ・道路・歩道バリアフリー化は平成27年度目標値から拡張を進める方向性が分かる。
- ・高齢者や障害者のニーズに合うものを調査して進めて欲しい。
- ・都市マスタープランの改訂(平成27年度目標)に向けて様々な課題を抽出していくべきである。実際の用途地域と目指す都市像とのずれなども十分検討すべきである。
- ・評価のあり方の検討と併せて指標および目標値も再検討する必要があると思われる。

## ◎ この分野に関する総括意見

- ・再開発事業に関し事業計画、権利変換計画等の提示、権利者の不安の解消、調整を図っていく必要性がある。
- ・都市マスタープランの再評価と見直しによる鎌倉市の市街地整備を検討することが重要。鎌倉市の人口も増加し、社会の変化にも対応できる検討が必要であろう。
- ・駅周辺は公共交通機関が集中する場所なので、それらの利用者がスムーズに動けることが大切である。
- ・辻堂駅前に出来た大型モール店舗は便利だが、そのマイカー利用者の渋滞に土日は公共バスが巻き込まれ駅手前で進まなくなる。これでは地域住民の生活にも支障をきたす。総合交通との連携がないと、このような事態を招く。
- ・人口減少時代では巨額の資金を要する大規模再開発は投下資金を回収するのが極めて難しい。寧ろリノベーションを主眼に置いた市街地整備の方が費用対効果がよいと思われる。空き店舗、空き住宅を手付かずのまま放置することは危険である。有効活用に期待したい。
- ・これだけのお金をかけて継続すべきものかを判断できる材料を以て評価すべきである。今後の評価のあり方を考えていかなければならない。
- ・市民は何を求めているのか、ニーズを見極めていかなければならない。
- ・「歴史環境」「地域安全」「総合交通」等他の様々な分野と密接に関係しているため、それぞれの施策を調整しながら同時に策定・実施していく必要がある。