

深沢地区まちづくり方針実現化検討委員意見整理表

■第3回

コンセプトの具体化について

項目	主な意見	意見への対応
大きなコンセプトが必要 カテゴリーズ	<ul style="list-style-type: none"> SDGs 未来都市から考えても、鎌倉の自然文化資源に立脚した健康都市や健康創造都市が上位に来るので、上位概念はウェルネスというテーマだけではない。「ナチュラル」で自然のイメージは語られているが、もう少し分かりやすく統合した方がいい。 コアにある部分、最上位概念が何なのかということと、それを例えば3つにグルーピングしてはどうか。 防災、環境、コミュニティはかなり共通部分があって、ヘルシー、アクティブ、産業が大きく3つぐらいに括れそう。グルーピング、カテゴリーを大きく見せた方が分かりやすい。視点→細分化を見せた方が分かりやすい。 どこのまちに行ってもヘルシーやウェルネス、スマートシティ、スーパーシティが使われていて、差別化できない。もっと大きなコンセプトで「緑が溢れて住みやすくなるまち」など決定的に差別化できるインパクトがある言葉をまず持ってきて、その各論としてヘルシーやウェルネスなどがあってもいい。 コンセプトがもう少し具体的な方が議論しやすい。迷ったときにコンセプトがしっかりしていれば、それを試金石にできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 7つの基本要素の上位の概念として、「3つの将来像」を示し、どのようなまちにしていきたいかを明確化しました。
鎌倉らしさ、深沢らしさについて	<ul style="list-style-type: none"> 過去を振り返って鎌倉が立っている土台はやはり自然文化資源。その土台の上にあるからこそウェルネスや自然の中である健康的な活動やまちが光るのに、それが資料では切り捨てられている。そこが入ってこないといけない。 新しい潮流の鎌倉らしさとは何なのか。 3つの拠点や広域的なまちづくり・新駅整備との連携強化などは鎌倉らしさにつながるが、SDGs、Society5.0、スーパーシティはバズワードになっていて、土地の特長を表すものではない。例えばSDGsについて、鎌倉としてSDGsのどの部分をやっていくのか、を書かないと鎌倉らしさが出てこない。鎌倉ではこの部分に使っていききたいということを深掘りしないと特性が出てこない。 SDGs 未来都市、村岡新駅の実現に向けた合意、ヘルスケア産業集積の整備に対する期待感など、地域の優位性が書いてあるのに、資料を進めていくとそれらの内容が散らばって見えなくなる。 資料からは、市民がウェルネスを感じられないのではないかな。 鎌倉らしさというか、まちのあり方はあまりたくさん書き連ねる必要はなくて、土地をもっと深く読むことが必要。 鎌倉らしさ、ウェルネスは、皆が一致して共有しなければいけない概念である。 	<ul style="list-style-type: none"> 「旧来からの鎌倉らしさ」「深沢らしさ」「新しい潮流」を整理するとともに、3つの将来像それぞれに、これらの考えを踏襲しました。
7つの基本要素の表現や関係性について	<ul style="list-style-type: none"> 7つの基本要素のメッセージがの産業の集積との相関がよく分からない。 キーワード的な表現をやめて、サブタイトル的な「先端ヘルスケア産業クラスターの形成」など、言い切り型で書いてはどうか。 ①と②から③が生み出されて、それから⑥と⑦が生み出されるという図はなかなか理解しにくいので、シンプルにしたほうが良い。 7つのコンセプトに束縛されないで考えても良いのではないかな。この7つを満たしているかをチェックしながらコンセプトを考えていくということで良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本要素が示すまちの方向性との関係性を考慮し、メッセージは「クリエイティブ」に変更します。また、セーフは「セーフティ」に表現を訂正しました。

項目	主な意見	意見への対応
市民、地域、社会の分類について 行政、民間、市民	<ul style="list-style-type: none"> ・「市民」と「地域」と「社会」がわかりにくい。 ・「市民」、「地域」、「社会」は1つにできるのではないか。 ・市民目線で書いた方が良い。「市民」は市民が深く理解できるように噛み砕いて、それなら良いと思える目標を書いて、その右の「地域」と「社会」はまとめて、目標を実現する制度の仕組みなど方策を書いてもいい。 ・行政施策と民間企業や産業とやるべきことでページを分ける、もしくは全体を統合した骨組みが見えるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3つの表現を統合し、7つの基本要素が示すまちの方向性として整理しました。
資料の構成について	<ul style="list-style-type: none"> ・全体構成を考えて示す必要がある。 ・資料を分かりやすく整理すべき。 ・1枚に情報量が多すぎる。 ・どうでもいいことをあまり書かないようにして本当に必要なことだけ見えるようにした方がいい。そうすると深い議論になっていく。今の資料ではあまり議論が深まらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各資料のつながりを考慮して、整理するとともに、情報過多にならないよう、不要なものは削除しました。

土地利用計画の再点検について

項目	主な意見	意見への対応
業務施設について	<ul style="list-style-type: none"> ・公園と業務施設間の業務施設の東側は、公園に接している土地なので、商業・業務のミクストユースにしておいた方が良い。 ・この土地利用から、産業クラスターができるというのどのように読み取るのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公園と業務施設間の業務施設側は、商業と業務のミクストユースとしました。 ・業務施設については、H28年の計画よりも面積を増やすとともに、公園の隣に配置するなど、事業者にとってより魅力的な配置としていくことができよう考慮しています。
公園との接続について	<ul style="list-style-type: none"> ・公園との接続を考えると、案2の方が街区の中の建物が公園に接している面が多く良い。 ・㊸行政施設と㊸公園の配置について、シンボル道路に公園面積を大きく取れた方が良い。㊸の公園と㊸の公園が少しつながる意味でも良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・㊸泣塔との連続性を考慮し、現在の図としていますが、行政施設街区と公園については、どちらも鎌倉市の土地であり、今後の検討の中で、意見を踏まえて検討していきます。
市場の活用について	<ul style="list-style-type: none"> ・市場の街区について、周りの道路をなくして、市場に歩いて行けるような工夫はできないか。小さい動きかもしれないが、市場に注目してコンセプトを深めていく動きができるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工場・市場街区は、現在西側地区で事業を営んでいる権利者の換地先にもなっており、道路に接しない敷地をつくらないためにも、道路を配置する必要があります。
交通広場について	<ul style="list-style-type: none"> ・本庁舎も移ってきて交通の結節点になり、鎌倉駅周辺との結節機能も重要な場所である。鎌倉駅周辺とはバスになると思うので、バス乗り場などのスペースを考慮しておく必要がある。 ・交通広場は駅前をダメにする。行政施設や公園の北側の道路などの外周をバスが運行して、その間にいくつかバス停があれば良い。交通の仕組みが変わり、バスが何台も待機する必要がなくなれば、広場も不要だろう。 ・今回の土地利用計画では、交通広場に入ってUターンする必要があり、自動運転等を考えるとかえってやりづらいのではないか。㊸駅前の公園は通路として通行できるようにするなど考えておいた方が良い。自動運転を念頭に置いて終点部の取り回しなどを考えておくか、将来の変化に対応できるように公共の土地で対応できるようなことを考えていくか、注意した方がいい。 ・外周道路の幅はとれているか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、公共の用地として、㊸と22を確保しており、行政施設街区との連続性を考慮し、公園を北側にしています。その中で、自動運転や交通のニーズなどの変化を見定め、バスのネットワークを考慮し、乗り場などについては、今後検討していきます。 ・また、北側外周道路は、事業区域側に拡張する計画で、十分な幅員を確保しています。

項目	主な意見	意見への対応
トランジットモールについて	<ul style="list-style-type: none"> トランジットモールのパースに学バスのような大きい乗り物があるが、違和感がある。トランジットモールに何が走るかをもう少しイメージできると良い。もっと小さい交通（福祉車両など）が走っていて、新駅まで連続する仕組みを考えるべき。 小さい交通はスロープを上がって行って2階のデッキレベルで通行してもいい。そのまま川を渡って新駅まで行ける仕組みがあるといった交通のあり方も視野に入れておいていい。大きい交通はできるだけ周りで処理した方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転などの将来のモビリティを想定して、通行する車両をイメージし、パース等を修正していきます。 新駅まで連続する仕組みについては、藤沢市との協議も必要になりますが、中間答申に全体整備構想を記載しました。
歩行者ネットワークについて	<ul style="list-style-type: none"> 駅から駅に抜けるイメージが全く描かれていない。中をぐるぐる回るルートがあるが、ほとんどの人はそこを歩かず駅に向かったり用事ついでに歩いたりする。そういう基本的な動線を意識して描くべき。 泣塔や市場、川、水辺などいくつかポイントがあり、気持ち良く歩くために、そういうポイントを巡りたいと思うはず。それらをつなぐルートを意識してつくった方がよい。 縛りにならない形で細長い通路になり得るような緑地をもう少し確保し、それを種地にして通路を何としても通すような姿勢を見せてはどうか。 歩行者ネットワークは、今回の描き方ではない形を早めに模索してほしい。その時に見える課題が色々あり、相当悩むと思うが、ウォーカブルに関してはこの作業が一番重要になってくる。 鳥瞰で示すといった具体化は今の段階では無理でも、主としてどういうウォーカブルを考えるのか。来た方がこういうシチュエーションで歩く仕掛けを考えていくという、そういう部分をイメージできるような文章もセットであった方がいい。動線について整理し、絵として出せば良いが、まず考え方を文章で謳う方が大事。そのキーワードは道路だけじゃなく、道路沿いの民地と一緒に、あるいは民地の中を通じるようなもの、それから公園とか水の中を通るようなものを官民合わせてネットワーク化していくということをこの地区ではまず大事にしていくということが表れるような見せ方ができれば良い。 ウォーカブルなイメージのまちをしっかりと描くのであれば、それを構成している条件や要素をもう少し整理し、7つのコンセプトに結び付ける形でどういう条件にしているのかということ、ある程度空間イメージを持ちながら条件化して土地利用から踏み込んでいくと、きちんとした意味のあるネットワークとして具体的になる。思っていることが伝わらないのであれば、条件をしらみ潰しにして、それを実現した絵で共有を図った方がよい。 十字道路は自動車優先になりそうだが、歩行者が安心して渡れるようにハンプをつくるなど、ウォーカブルというならそれぐらいのことができると良い。通過交通の排除がなかなか難しいなら、何か交通安全上の工夫があるべきで、それを何か検討しておいた方がよい。そういうところに、小さい公園や緑道を計画して、絶対安全に渡れるようにするという担保できないか。 歩けない人や駅までが遠い人のためのモビリティも検討してはどうか。 <ul style="list-style-type: none"> ちゃんと幅などを考えて書いたほうが良い。 今回の歩行者ネットワークは中途半端に具体的。 鎌倉らしさが土地利用計画にどう落とせるか。例えば旧鎌倉などを歩くと路地があり、小さいお店がある。そういう細かい土地利用計画で線になるくらいの細かい公園や小さいポケットパークがあってそれを結ぶルートがあるといった、それが鎌倉らしさにつながっていくのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地内の歩行者道などについては、今後、ガイドラインを検討する際に詳細に検討することになります。現時点では、その概念の説明を記載しました。 公園、調整池などをポイントとした歩行者動線、ネットワークの性格などの要件を踏まえて、歩行者ネットワーク（図と説明文）を検討し、修正しました。その際、コンセプトにおける鎌倉らしさなども考量しながら検討を行いました。

項目	主な意見	意見への対応
ポイントとなる空間イメージ	<ul style="list-style-type: none"> これからこの地域で実現したい空間イメージを、主だったところ、こだわるところなどについて、絵だけではなく、文章として整理できるといい。それが将来、ガイドラインや地区計画になっていく。それが今回間に合うかどうかだが、できればそういうものも一緒に整理してほしい。 まちのイメージの骨格を的確に共有していくためには、鳥瞰図のようなもので、公園がどう見えるか、どれくらいのスケールのまちなかなどがわかるものが必要になっていくと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回は、イメージ図等の挿入は難しいですが、歩行者ネットワークの考え方も含め、文章で整理しました。 この委員会の後、R2年度にガイドラインの検討を行う予定であり、その中で、もう少しまちのイメージが分かる図などを入れていきたいと考えています。
施設のイメージ等	<ul style="list-style-type: none"> 住宅を新築するとき、どこから人を呼んでくるのか。そういうことを考えないと住宅自体が生まれるかどうかは分からない。 商業施設を見ると、チェーン店は約5年で投資回収でき、投資回収が終わればいつでも撤退できる。ただ住民はずっといるので、店が撤退すると店がない状態になってしまう。どういう人達に住んでもらって、商業施設にどういう商業機能を持たせるかは重要な問題。商業施設は出店の条件付けをしていくことも大切。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の点については、コンセプトに特徴を持たせ、地域に根ざしてもらえそうな事業者が参入するよう、検討していきたいと考えています。 また、民間事業者へのヒアリング等を通じ、社会ニーズをしっかりと把握するよう努めます。

中間答申案について

項目	主な意見	意見への対応
中間答申の全体構成について	<ul style="list-style-type: none"> 中間答申の3ページが少し分かりにくい。考えていることを半ページぐらいで整理できると良い。さらに土地利用計画にもつながっている必要がある。 4～7ページも言葉が散らばっているようにしか見えない。答申としての構造をつくり、一貫性のある資料にするべき。最終的に土地利用計画案にも落とせるかかもしれないので、その中で具体的な鎌倉らしさが示されると納得できるものになるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセプトの項でご指摘いただいた事項も考慮し、全体構成を再検討し修正しました。
土地利用計画の考え方の内容について	<ul style="list-style-type: none"> 土地利用計画図に説明がない。なぜ2案あるのかなど説明できれば分かりやすくなる。 土地利用計画の再点検の書き方は、単品メニューのようにになっているが、調整池の親水化も一つの手法だが、まち全体で考えてみると、オープンスペースをきっかけにした緑のある憩いのあるまちといったことが考え方となるべき。ウォークアビリティにしても、あらゆる階層で人が接続して歩きやすいまちといった考え方の下に、歩行者ネットワークがあるようなことになると思うので、4つの項目が多いのかもしれないし、ここにまちの骨格、条件など全体にアピールするようなことが書かれていないといけない。もう少し整理したほうが良い。 未来志向のまちづくりは、業務機能の強化に言い換えられなくはないが、もう少し言い方としては違う言い方があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 各案の考え方や修正土地利用計画からの変更点、コンセプトとの関係などの説明を追加しました。

■第2回

項目	主な意見	意見への対応
7つのコンセプト(骨格的施策検討)	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェルネスが鎌倉市民にどのように理解され、このまちでどうやったら市民がウェルネスを感じられるのかというゴールみたいな物が弱い。まちがあって意識を育てようとするのか、市民に意識を持ってもらってそういうまちづくりにつながっているのか。 ・「ウェルネスとはみんなが笑顔になることである」と言った方がまだ分かりやすい。 ・ウェルネスは単純に健康で血圧が正常だというだけではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・7つの基本要素の上位の概念として、「3つの将来像」を示し、どのようなまちにしていきたいかを明確化しました。
目標年次	<ul style="list-style-type: none"> ・今後人口の中心は後期高齢者、2025年には団塊の世代が後期高齢者になっていくので、ウェルネスの意味も、どちらかと言うと生きがいを持って存命、ゆとりをどうしていくかということになっていかざるを得ない。そういう時に深沢のまちづくりがオープンし、ウェルネス、スポーツの位置付けは変わるので、そういうことを意識したものにしていく必要がある。 ・どこまでを射程にしてまちづくりをするのかというのは共通認識として持っておかなければいけない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・いつということをも明記するのではなく、将来の社会変化にも柔軟に対応できるまちづくりを目指したいと考えています。
施策等の説得力を増すための課題整理の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・総花的になっている。土地の課題の整理が反映されているべきではないか。マイナスがあって提案があってプラスに転じるというような図式になっていないといけない。課題を整理して絞り込んでいく作業を早めにしないとまとまらない。 ・資料3の根拠になるような社会的な課題を示した地図やマップが示されると、より説得力を持って議論できる。そういった中に具体的に落とし込みつつ、深沢地区の目指すべき方向と合わせた時に、深沢地区が果たしてどんな役割を果たせるのかという視点も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当地区、鎌倉市の課題(交通、防災、景観、社会情勢等)を整理しました。(第3回委員会参考資料)
体系の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・資料3の1ページ目と2ページ目の間につなががほしい。 ・7つの基本要素が全体に掛かっているコンセプトなのか、構成する個々の要素に掛かるコンセプトなのか、関係性が明確に見えると良い。 ・例えば鎌倉リビングラボはコミュニティの強化に上手くつなげると思うが、施策に言葉としてつながってない。テレワークやカマコン等も元々鎌倉に生まれているものとつなげていくことで鎌倉らしさが広がっていくので、入れてもらえるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の構成を整理しました。
リーディングプロジェクトの打ち出し	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりに落とししていくとき、リーディングプロジェクトのような内容を散りばめられないか。 ・具体的に都市の空間やプログラムとしてどう落とし込むか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中間答申以降、民間サウンディング等も踏まえ、具体的なアクションプランの例示を検討していきたいと考えています。
バリアフリーの視点の追加	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー的な要素があまり入っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・セーフティ、ユニバーサルデザインの中に、要素を取り込みました。
SDGs との関係の明確化	<ul style="list-style-type: none"> ・SDGs 未来都市との対応について。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、市の基本計画との整合も図りながら、SDGs との関係を整理します。
藤沢市との連携を踏まえた取組	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の中にも藤沢市と連携してやるのが今後あれば良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの広域での計画等を示していくとともに、ネットワークの連続性の考えなどを盛り込みました。

項目		主な意見	意見への対応
修正土地利用計画の再点検	道路スタディの視点		
	シンボル道路自体の見直し	<ul style="list-style-type: none"> シンボル道路という名称を止めたらい。ウェルネスと言いつつ結局道路がシンボルというふうに見える。例えばウェルネスをテーマにした何かシンボリックなインフラなり、ある種の仕組みみたいことを考えるのであれば、ループ道路のようなものの方が面白くて、ランニングができる、あるいは真ん中に今話されていたようなウォーキングスペースが広大に取れるなど、「ウェルネスウォーク」等骨格的施策とリンクした名前にどんどん置き換えていく方が良いのではないか。 外周道路は幅 20m の道路を作ると決めて、中のシンボル道路に当たるようなものは民間事業者ヒアリングでアイデアを募ってはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ウォーカブルな空間を実現するため、シンボル道路東側のトランジットモール化を目指すとともに、街区間を連続する緑道などを検討し、歩行者ネットワークの概念を示しました。 シンボル道路、セットバック部分及び民地部分のあり方、整備方針等は、今後ガイドラインの検討の中で詳細に行うこととなります。 シンボル道路のネーミングについては、今後、市民も入れながら再検討したいと考えています。
	シンボル道路へのトランジットモール化	<ul style="list-style-type: none"> 一般車両が入らず歩きやすく、道路の横断も容易となり、ウォーカブルなまちになるのではないではないか。既存の道路をトランジットモール化するには、荷捌き等の課題があり困難ですが、深沢は一から基盤整備なので、実現できる可能性はあるのではないか。シンボル道路の歩道と民地のセットバック空間が 700m 連続するというのは、空間的に単調になってしまう可能性があるため、注意が必要。 	
	民地部分の作り方も含めたスタディ	<ul style="list-style-type: none"> 車道のあり方も大事だが、一番大事なのは官民境界線の内側から民地の緑と書いてあるところ。そこの作り方も含めて描いていかない。早めに画としても検討を始めた方が良い。 	
	周辺地域との道路との関係に配慮したスタディ	<ul style="list-style-type: none"> 神戸市等でもスラローム型の道路整備を既存街区の改修でやったが、周辺の道路が直線道路でその一区画だけをスラロームにしたので、あまり効果的ではなく、課題が残った。部分で見ることには注意が必要。 信号のタイミングや入ってくるバスの大きさ、まち全体での回遊構造の生み出し方は断面形状に加え、周辺のまちとの関わりの中で歩きやすさが関わってくるので、今は当面このメインの所で見ていくのが良いと思うが、そういうものがもう少しこれに入りながら検討されていくと良い。 	
広域道路網を踏まえた検討	<ul style="list-style-type: none"> 柏尾川と鉄道（JR）がありますが、ブリッジは交通のネットワークになる。これをどう跨ぐのかというのが広域計画としてはすごく重要。少なくとも 2ヶ所ぐらいで藤沢村岡線とつながっている必要があるのではないか。仮にループの道路を作ったとしても、そこから先が一本というのは将来的には難しいのではないか。 広域の交通網をイメージした画を書いておいた方が良いのではないか。一度把握して計画しておくことがこれだけ大きい計画をする上で必要なことではないか。 自動車でも藤沢村岡線に抜けるニーズがあると思うので、広域での道路計画をどうするのかということに関して、それが前提でないのであればシンボル道路の幅員はこんなにならないのではないかとということになるので、その辺の根拠は欲しい。 ある程度どういう人達がどういうふうに通って、歩いて、そこでスポーツして、滞留をしてなど、車も自転車も人もある程度は想定でき、色々シミュレーションする技術もあると思うので、そこの中で見ていった中で最適解を見つけていかないといけない。それは道路のレベルと人と自転車は多分違うと思うが、つながっている広域の中で見ていくということを積み上げていかないといけない。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域道路網等を踏まえてシンボル道路の機能を検討し、ウォーカブルな空間を実現するために、将来的なトランジットモール化を目指すこととしました。 また、広域の道路網や周辺の主な土地利用、交通網（自動車、バス、歩行者・自転車動線）などを、課題整理資料として整理しました。 	
道路幅員・性格に応じた道のあり方検討	<ul style="list-style-type: none"> 道路の幅員は 20m・12m・8m・6m の大体 4 種類。歩行者が優先する道と、歩行者と自転車、時には管理車両が通る道、それからこのシンボルロードのように公共交通と歩行者と自転車が共存する道で、多分 4~5 種類の道のあり方があるが、個別に議論される必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の階層性を踏まえ、ガイドラインの策定等で検討していきます。 	

項目		主な意見	意見への対応
修正土地利用計画の再点検	道路スタディの視点	<ul style="list-style-type: none"> ・時間で区切り道路の利用を共存させるというのが最近の主流。土日だけ閉じるではなくて、一日の中で柔軟に道路を色々な交通が共有することも可能。現時点の技術やスタンダードに縛られる必要は無い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的にトランジットモール化を検討する中で、各種道路について、交通規制のあり方について検討していきたいと考えています。
	新しいモビリティの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・新しく作るエリアなので、最初から一般車両は入れず、その代わり高齢者等歩きにくい方には、EVのミニ低速シャトルバスみたいなものを周遊させる等、そういうエリアを作ってしまう考えも一つある。新しいモビリティとまちのあり方を入れ込めるのではないかな。 	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボル道路を中心に、将来的に新しいモビリティの導入を想定した、段階的な道路交通のあり方を検討します。また、そういったものに対応できるように、段階的なトランジットモール化の検討を行うとともに、交通広場のあり方等も柔軟に検討していきたいと考えています。
	余地、遊びを残す、道路のないまち	<ul style="list-style-type: none"> ・余地、遊びみたいな要素を、全体的に入れられないか。 ・道が自然にできる発想はないか。そういう余地も残してもらいたい。それが新しいまちの実現になるのではないかな。 ・30年経っても100年前の江戸時代も人という存在は変わらず、人の健康は寝て食って生きているというその構造は、変わらないはず。野生的なまちそのものがウェルネスなのではないか。道路のないまちにして欲しい。 →住宅を建てるのに個々の家の塀を作らずに全体を雑木林にしてそのままにして、空いているところに人が寄り集まってバーベキューをしたりして、そこは道が自然にできていくということもある。 →大規模な雑木林のまちにしたい。 →活断層の上に大きな道路と、場合によっては新幹線が走っている。逆の考え方でここに道を作らせてはいけないという考え方もある。災害時に帰宅できるかどうかは、橋がどうだったかが全て。橋の無い方に人が滞留してしまうので、そういうところに流れないように逆の考え方で上手く設計することもあるのではないかな。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公開空地や公園の点在等については、今後ガイドラインの検討の中で詳細に行うこととなります。現時点では、街区間を連続する緑道などを検討し、歩行者ネットワークの概念を示しました。
ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・発災時にどういったことが提供できるか聞いてほしい。 ・UDCKを対象にしてはどうか。 ・民間企業に何かないかという丸投げではなくて、市の考えを示し、それに対してどういうことが引き出せるかという視点でヒアリングしないといけない。ディベロッパーの理論だけで話をされたら意味がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒアリング対象、項目に追加し、実施しました。 	
その他	まちづくり推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の人やステークホルダーも関わるので、今から準備して育んで動かしていく議論も重要。 ・まちづくり拠点のようなものを地域内に作って地域住民や周辺住民を含めて共同でそれを運営していくというような長期的なプロジェクトみたいなことが見えるようにしないといけない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の内容については、第4回以降の委員会で検討したいと考えています。
	藤沢市と一体のグランドプランの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・(藤沢市側と)一体の計画のようなグランドプランを持っておくべきでないか。両地区をつなぐ道路ですが、こんな細い道路一本ではなくて、おそらくぶった切っている前の土地も含めて計画し直すと思うが、もう少しエリアとして計画していかないといけない。計画の根本を考えるべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、藤沢市との協議も必要になりますが、これまでの両市の検討事項等を記載しました。