

第5回深沢地区まちづくり方針実現化検討委員意見整理表

答申関連部分	項目	主な意見	意見への対応	
			対応内容	答申該当頁
第2章	誤記の修正	<ul style="list-style-type: none"> ・P23 の図で武田薬品工業と湘南総合病院の位置が逆ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・修正済 	P23 更新
第3章	グリーンインフラとまちの将来像3つの視点の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・グリーンインフラについて、これは3つの「こことからだの健康を育むまち」、「イノベーションを生み出すまち」、「あらゆる人と環境にやさしいまち」の中に溶け込ませていると思うが、まさにその通りだと思う。しかしこの図では、グリーンインフラという表現は「あらゆる人と環境にやさしいまち」で明示的に触れられ、他の2つではメニューの中に非明示的に出てくる形になっているので、3つを縦割りで書くのではなく、別々のものではなく連携したものであることを示すために工夫した見せ方が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P39 において「こことからだの健康を育むまち」、「イノベーションを生み出すまち」についてはともに自然環境を活かすことに言及、また、P40 では、自然環境・グリーンインフラに配慮することに言及している。これを踏まえ、P40 において3つの視点を包括しているイメージ図を記載済 	-
	防災とまちの将来像3つの視点の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・3つのコンセプトがありグリーンインフラという横串があるが、これらと防災対策の関係はどんなふう整理されているのか。それを含めてわかりやすく整理した方がいい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P40 イメージ図や第7章にて記載済 ・P63 「「あらゆる人と環境にやさしいまち」を実現する「取り組みの方向性」において、防災性の向上に貢献するグリーンインフラを導入する文章を追加 	-
第4章	駅前広場について	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の考え方は、提案の方向で良い。無理にバスを引き込んだりして自動車の空間を取るということは深沢地区ではしなくていいし、逆効果になるのではないかと。近年の駅前交通広場の方向性も乗換あるいは送迎等の必要なスペースは取るが、どちらかという人間にとっての広場空間という空間としての機能を重視するような考え方が取られるようになってきている。深沢地区ではウォークアップも掲げているし、駅前広場に隣接する公園と一体になってモノレールの駅を降りて当地区に向かっていくという基本的な空間ができていくということからすると、ここで想定される利用は送迎あるいはタクシーで来られる方々のために確保すれば十分ではないかということなので、方向性は基本的に同じだと思う。 ・交通結節点としての機能も重要だが、駅前広場は必ずしも大きくなくて良い。 ・今のようなバスがどこまであるのか。いずれにせよ今みたいな大型のバス交通というのは将来的には必ず無くなるとどの研究者も同じようなことを言っている。最終的には1人乗り、もしくは複数人乗れるポッドみたいな形で、ポッドをシェアするようなエコノミーができあがっていくというのが大体の今のトレンドで、それを見通すと、当初にあったような駅前広場の中にそもそもバスを想定したものをつくらないというのは一つの見識だと思う。 	(駅前広場は第5回委員会参考資料2で示した駅前広場形状で検討)	-
	駐車場の配置	<ul style="list-style-type: none"> ・街区が広く、行政街区や商業施設もあるので、タクシーや一般車両はそういうところにも停車ゾーンを設ける場所が取れるので、分散配置の方が合理的。 ・周辺道路沿いに一般車の駐車スペースを配置していった方がいいのではないか。特に商業施設などの建物の中に入ってくると思うのですが、どこか1ヶ所に集中するよりは、なるべく分散する形が望ましいのではないかと、同時にバスもそういうところにストップさせて分散させてもよいのではないかと。思う。 ・駐車場の配置についての意見を踏まえると、P8 に交通のネットワーク図があるが、これくらい広域のネットワークを考える必要があると思う。例えば湘南モノレール側から北上してきて行政施設に用事があるという人がいたとして、車で湘南深沢駅の前を通り抜けて左折して入って、行政施設の駐車場に停めるということだろうが、多分敷地がそんなに広くないし、今検討されている行政施設の中の建物のことを考えると駐車場は十分に取れないのではないかと。その駐車場から溢れた分がどこに行くのかと考えると、土地利用計画の検討例1では結構離れてしまう。公園・行政施設に駐車場は多少取るのだろうが、検討がどれくらいなされているのか。そういう図をまだ見ていないので気になる。意外と周りに停めるところがなくて困る可能性が高いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P43 に駐車場の分散配置について記載済み ・今後作成するまちづくりガイドラインの中で駐車場の配置に関するルールを盛り込む 	-
	駐車場マネジメントの追加	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の配置についての意見を踏まえると、P8 に交通のネットワーク図があるが、これくらい広域のネットワークを考える必要があると思う。例えば湘南モノレール側から北上してきて行政施設に用事があるという人がいたとして、車で湘南深沢駅の前を通り抜けて左折して入って、行政施設の駐車場に停めるということだろうが、多分敷地がそんなに広くないし、今検討されている行政施設の中の建物のことを考えると駐車場は十分に取れないのではないかと。その駐車場から溢れた分がどこに行くのかと考えると、土地利用計画の検討例1では結構離れてしまう。公園・行政施設に駐車場は多少取るのだろうが、検討がどれくらいなされているのか。そういう図をまだ見ていないので気になる。意外と周りに停めるところがなくて困る可能性が高いと思う。 ・ここに来る人が公共交通で来る人ばかりでなく、自家用車で来る人、それは行政施設や公園に来る人以外の業務に来る人、あるいは商業施設に来る人がいる。各施設は各施設に必要な分しか駐車場を取らない。そうすると、地区を楽しむというか、特定の施設が目的で来るという訳ではなくここに来る人に対応することができない。そういう意味で、この地区の駐車場の出入口や配置、ボリュームをきちんとマネジメントしていくことを実現化方策の大きなメニュー例として挙げるべき。これは「こことからだの健康」だけでなく、「あらゆる人と環境にやさしいまち」の「賑わい・交流を促す空間づくり」、「コミュニティの形成」にも関連するので、それらに入ると良い。 		
	トランジットモール化区間におけるグリーンインフラの活用	<ul style="list-style-type: none"> ・P58 に回遊マップがありますが、これは歩行者が回遊するというので、駅前広場から始まるグリーンインフラは点々の線全体に上手く沿って展開されるとよいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P44 グリーンネットワークについて記載済 ・今後作成するまちづくりガイドラインでもグリーンインフラについては検討予定 	-
	防災に配慮した調整池と事業区域南側道路の境界部の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・対象区域の南側の市道は、敷地の中で一番低く、ハザードマップでも一番冠水しやすいリスクの高いエリアになっているはず。調整池に直接面しているが、これはリスクにならないのか。調整池と市道の間で細くてもいいので公園みたいなものを挟み、堤防的な機能を持たせるなど、修景にも役立つかもしれないが、道路側に水が溢れ出すようなリスクはないようにしないといけないと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の具体的な調整池の設計で検討 	-

答申関連部分	項目	主な意見	意見への対応		
			対応内容	答申該当頁	
第5章	ここから健康を育むまち	歩きたくなる魅力・環境づくり(街路の階層的構造等)の実現化メニューの具体的内容(例示)の精査	<ul style="list-style-type: none"> 「歩きたくなる魅力・環境づくり(街路の階層的構造等)」とあるが、あまりそれに該当する例示がないと感じる。区画道路、あるいは民地の部分も含めて一体的というか、ちゃんと考えられた歩行者ネットワークをつくっていくという思想を何らか実現したいと思うが、階層構造と書くのであれば、それに対応する提案があってもいい。資料にある例示は、特に階層的構造とは違うような気がするので、あえて階層的構造と書かなくてもいい気がする。 	<ul style="list-style-type: none"> P64、65「歩きたくなる魅力・環境づくり(街路の階層的構造等)」から(街路の階層的構造等)を削除 P64、66 実現化メニューの具体的な内容(例示)を「シンボル道路、街区内の通路等の道路の幅員及び断面構成等に応じた歩きたくなる魅力・環境づくり」とし、既に記載されていた内容を踏まえ再整理 P65 文章及び事例写真の再整理 	P64～66 更新
	イノベーションを生み出すまち	イノベーションを生み出すイメージの作成	<ul style="list-style-type: none"> イノベーションに関連して、土地利用計画でいえば業務施設の誘致に一番苦勞すると思う。このまちの性格を担う重要などころでもあるので、もう少しきちんと考えるべきだというのは同感。都市型住宅との関係について、スマートウェルネス住宅に住みながらテレワークができるというものは想像が付くが、これはもうちょっとしっかり打ち出してもいいと思う。例えば業務施設は何なのか。大きい企業を誘致して大きなフロアを丸々借りてもらうことが一番楽で、そういうことをディベロッパーはやりたがるが、同時に小さいオフィススペースも用意して、例えば今話でいうと、行政施設が一部そこを借りて使うことも考えられると思う。住宅もディベロッパーは通常、分譲したががるが、柏の葉キャンパスタウンでも一部を賃貸にした。そうすることで住み手の多様性が生まれます。例えば、テレワークをするにあたって、企業が賃貸住宅を借り上げてそこに滞在しながら働くスタイルのSOHO的な社宅として使うようなものにしたたり、働くということと住むことの距離感がかなり近くなっていて、そういうものを多様性を許容する発想が重要。この多様性は、提供される建物やフロアのサイズと関係していて、あまり大きいものを丸ごと貸して楽しようとせず、小さいものを上手く用意して、色々な段階の企業が入り込める計画にすると良いと思う。それがイノベーションを誘発すると思う。小さい企業が段々ステップアップしていったり、借り住まいでいいから周辺の大企業の小さい拠点、出張オフィスのようなものがここにあって、地域と連携するみたいなことをやってみるとか、小さなオフィスの可能性は多様である。今のうちに、そういうイメージを盛り込めると良いと思う。まだ図には出てこないが、普通は見落としがち小さな計画をイノベーションと一体で丁寧に考えるということを考えてほしい。 元々鎌倉はテレワーク研究会があり、積極的に新しい技術と働き方を組み合わせた、地方自治体としてはかなり先進的なことをやっているの、そういったことも含めて、新しいショーケースとして深沢をどういうふう位置付けていくかということをもう少しちゃんと分かるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 文章の再整理、深沢地区におけるイノベーション誘発のイメージを追加 	P61 更新
		コンセプトをより打ち出すための具体的内容(例示)の充実	<ul style="list-style-type: none"> 3つのコンセプトの中で、「イノベーションを生み出すまち」のメニューがさみしい印象がある。全体で見ると深沢の新しい取り組みの中で、新しい機能や試みという意味では、イノベーションの部分をごく重要。元々ある周辺の産業や研究所と上手く連携して、ヘルスケア・ニューフロンティアのようなものをつくっていくという話があるし、市役所が移転して大きな行政施設がやってくる中で、イノベーションという視点で言えば、どのような新しい暮らし・市民サービスが今後展開できるのか。AI など新しい技術を活用したサービスのあり方、あるいは設備のあり方、そしてもう一つ、新しいインフラをどうつくっていくというのもすごく大きな挑戦になるかと思う。スーパーシティ構想にあるサイバーとかデジタル的なインフラも含めたベースの部分はどう民間と整備していくのかといったものもすごく大きな部分だと思う。環境のところはSDGs や防災・防犯のことが入っているが、イノベティブなものは全てイノベーションを生み出すまちに入れてしまうぐらいの気合いを持ってほしいかと思う。新しい技術も含めて、新しい仕組みみたいなものの提案を積極的に考えてもらえるよう、その辺りの捉え方として新しいイノベーション、サービスとインフラの部分というのは打ち出してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 実現化メニューの具体的な内容(例示)の追加 	P69～72 更新
	その他	SDGs との関係整理	<ul style="list-style-type: none"> 鎌倉は、SDGs の未来都市に選ばれていますので、やはり具体の取り組みの方向性についてもSDGs というフィルターを入れた中でどう考えていくかということ、最終的にはもう少し分かるようにした方がいいと感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 取り組みの方向性に関連すると想定される主な Goal アイコンを追記 	P65～68、P70～72、P75～80 更新
		移動する人の状況に応じた交通インフラのあり方	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の分散と同時にバスも商業施設などの建物の中などにストップさせて分散させてもよいのではないかと思う。商業施設で買い物をした大きな荷物を持って移動すること、歩くことが厳しいという人もいることを考慮する必要があるのではないか。将来的には自動運転やミニ交通が走るかもしれないし、今で言えば自転車や電動キックボードもあるので、そういうものの活用を見越して駅前広場にもレンタル自転車を置くなどあるかもしれないし、マイクロトランジットの視点で、域内を回遊する場合の手段が分かるようにしていくとよいと思う。 それぞれの移動する人の立場に立ってまちのつくり方を考えるということがとても重要だと思う。例えば20代でスイスイ歩けるような人と、70～80代になって緑に親しみたい、あるいはどうしても市役所に行かなくてはいけないというような人達がどういうふうになればより使いやすく、より快適なまちづくりになるのかということをもイメージすることが大事だと思うので、忘れないでほしい。 MaaS も非常に面白くて、「ヘルスケア MaaS」という新しい概念も出されていて、そういったこともぜひ検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 第5章実現化メニューの具体的な内容(例示)に新世代モビリティ等の項目を追加 	P69, 72 更新
第6章	1) 基本的な考え方	公民連携パートナーシップによるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> P80に「民間事業者の開発意欲を引き出しつつ、行政が目指すまちづくりの方針に合う」とあるが、「行政」というよりは深沢地区の方針や地区で共有したガイドラインという方が良いと思う。 行政が目指すまちづくりというのは、行政がまちづくりをする訳ではなく、もちろん行政も目指していくのだろうが、まちづくりは市民がするものなので、そここのところは誤解を生まないようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「行政」→「深沢地区」に修正 	P81 更新
		市民参加	<ul style="list-style-type: none"> 一般の市民の参画について、文章でワークショップや研究会を開くことであるが、中心となる推進体制など、組織化されたものが決まってくるとなっている。もう少し幅広く色々な方が随時参加したりアイデアを出したりする機会があるということが分かるような表現をぜひ入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「行政の役割」として、Web サイトや SNS 等を活用し、あらゆる世代から幅広くアイデアを収集できる機会を設けることを記載、さらに「市民、市民団体」の役割としてそのような機会をアイデアを出すことを記載 	P82、101 更新
		情報発信の媒体や場	<ul style="list-style-type: none"> これから継続的な情報発信をしていった方がいいと思う。専門誌や可能であれば今の深沢の場所に何かおいて、常に検討している内容やイメージを掲示するなど、ここに行けば状況が分かるようにし、それが来年、再来年になるとさらに話しもできるような仮設の拠点空間みたいなものをつくっていくとよいのではないかと思う。 		
	2) 公民連携による実現、各主体の役割分担	公共空間の戦略的活用	<ul style="list-style-type: none"> P80にあると書き過ぎのような気もするが、深沢地区の空間をつくっていく時に、「民間に」という言葉が結構出てくるが、今、別の自治体に関わる中で、特に民間がまだ来ない、民間と一緒に何かやる時にここはできないからそっちでやってみたいことではなく、公共空間から先導的にやっていく、あるいは民間と一緒に柔軟にやっていくことで賑わいなどが生まれるのではないかという議論をしていて、そういう意味でいうと、P81の「(1) 行政の役割」の中に、そういう公共空間を戦略的に使っていくという方向性を少し書いたらいいと思う。(1)の3段落目がそれに近い思いが入っていると思うが、「公共建築・公共施設の整備においては具現化します」とあるが、大事なことは整備段階ももちろんだが、運用段階で色々柔軟にできるかということ、例えば、道路や公園であれば民間の一時使用を認める、認めないなど、柔軟に使用できる法的枠組みもできているし、今後は色々な柔軟化が進んでいくと思うので、戦略的に公共空間を使っていくという思想をどこかに入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「行政の役割」に、公共空間の戦略的活用を記載 	P82 更新

答申関連部分	項目	主な意見	意見への対応	
			対応内容	答申該当頁
第6章(続)	3) 推進体制および実現手法の枠組み(案)	・P84 構想計画検討段階でまちづくりガイドライン策定委員会を立ち上げてガイドラインをつくとあるが、ガイドラインの中身の例示を少し書いた方がいいと思う。P82にダイアグラムがあって、ダイアグラムの左下にガイドラインとあり、色々なことをやると書いてあるが、ここにも少し思想というか、重視する項目の例示がいたると思う。	・「まちづくりガイドライン策定委員会の立ち上げ」に、まちづくりガイドラインの構成・主な内容(案)を追加	P85 更新
	6) 民間活力の導入、民間開発の誘導方策	・P98 低利融資・利子補給の所でメザニン融資が例として挙がっているが、メザニン融資は金利が高く例としてしっくりこない。	・「低利融資・利子補給」→「金融支援」とし、民間都市整備推進機構の融資制度や出資制度について加筆修正	P100 更新
第8章	本庁舎移転の取扱について	・P1 に、鎌倉・大船の2大拠点から深沢地区に3つ目の拠点を展開していくというまちづくりの大きな方針を決めて動いているという大前提について、一般市民の方はどのぐらい理解されているのか。あるいは、本庁舎が移転するにあたって、空いている深沢に行くぐらいの認識なのか。そこははっきり分らないが、市の大きな動機としてはここが出発点なのではないかと思うので、その辺りの市民の理解に合わせながら、もう少ししっかり書くことが大事だと思う。 ・ゼロベースの箱物を整備するので、その説明を含んで書くべきだと思う。 ・今後パブリックコメントが用意されているので、市民意見を聞いた上で、最終的な答申の中には本庁舎移転の視点を入れてもらいたい。	・第8章に「今後留意すべきこと」の「プロジェクトや他自治体との調整・連携」に「公共施設整備との調整」を追加	P131 更新
	答申を踏まえた本庁舎等の公共施設整備の加筆	・委員会の答申なので、第8章にもし入れればと思うが、P128 今後の展開だが、内容は間違っていないが、委員会で公共施設があるところがどうなっているのかよく分からないままずっともやもやして、できれば提言の最後にここに気を付けてほしい、ちゃんと整合を図ってほしいという、市役所の計画なりがここで書かれた思想をより具体化するようにしてほしいというを書いてみたい。冒頭を書く話ではないかもしれないが、市の他の計画、あるいは今後公園の具体化など、色々な話が出てくると思うが、そういうところで、特に本庁舎について、これに沿った内容として整合を図って検討してくださいという内容があっても良いと思う。		
	交通結節点としての機能強化	・ウォークアブルな、人間中心の空間をつくっていくということには賛成。ただ一方で、市役所移転で交通結節点としての機能も重要になると思う。まず最初に交通結節点があることは人が行きかうための条件。まずは交通機能を分離して、その分インナーの空間はウォークアブルな空間にしていくイメージだと思う。	・第8章「今後留意すべきこと」に「交通結節点として機能強化の検討」を追加	P131 更新
	トランジットモール化に伴う周辺道路の課題への対応の方向性の記載	・将来トランジットモール化し、シンボル道路に極力一般車が入らないよう誘導していこうとすると、南北に通るモノレール沿いの市道を使って色々なところにアクセスすることになるが、例えば地区南側を通る幅員12mで計画している市道、あるいはさらに南側の県道を使って当地区に縦に入ってくるということになると、市道と県道が交わる交差点の処理は結構厳しくなってくると思う。県道などの改良について少し方向性を書き込むなど、それに伴って必要になる周りの道路整備についてきちんとしたチェックした上で、答申の後半にしっかり対応の方向性を書き込むことが必要だと思う。	・第8章「今後留意すべきこと」に「交通結節点として機能強化の検討」を追加し、周辺道路の整備を検討するとともに、交差点改良や歩道の整備を行うことにより、地域交通への負荷軽減を図ることを記載	P131 更新
	施設配置の柔軟性	・将来的に官民での空間の調整は可能と事務局が言っていたが、それはとても重要だと思うので、ぜひそうしてほしい。今後、市が行政施設をやっていく中でコストの問題は大きく、また、将来のニーズに合わせて柔軟に融通できることはすごく重要。民間施設の中のテナントを借りて、行政施設的な機能を持たせる場合があるし、逆に行政施設もテナントをつくって民間に最初から入ってもらえることあると思う。駅に近い行政施設の中に民間施設が入っていくというのは利用者にとって非常に利便性が高く、民間にとっても魅力だと思うので、柔軟に考えてほしい。	・第8章「今後留意すべきこと」に「柔軟な土地利用計画の検討」を追加	P131 更新
	神奈川県、藤沢市との連携	・「村岡地区と新駅と一体で神奈川県、藤沢市、鎌倉市の新しい産業拠点を形成していく」と、県とか藤沢市の連携をより強くということで、藤沢は既に、まちの方向性自体は多少違いますけど、SSTというサステナブルスマートタウンという非常に良い例がある。先進的な部分を採用し、SDGsを非常に強く意識して、まちのサステナビリティをどうするかということ具体的に色々な実証実験を行っている。そういうところともしっかり連携して、どういったまちづくりのための新しい取り組みを考えていくかということも教えてもらい、深沢のまちづくりが少しでも良くなるように、この中に入れ込んでいくということも大切なのではないかと思う。	・第8章「今後留意すべきこと」の「プロジェクトや他自治体との調整・連携」に「神奈川県、藤沢市との連携」を追加	P131 更新
第6・8章	先進的なまちづくりのモデル地区	・例えば市の全体の施策としてはスーパーシティを目指すとか、SDGs 未来都市などがあるが、実際にスーパーシティについては何を指すのかという中で、色々なイノベーションや規制緩和を踏まえた実装がある。MaaSは交通の話だが、市全体の交通ネットワークの中のこと、たとえば既に物流などのサービスの提供があり、さらにJRもモノレールも走っており、バスもあります。加えて将来どういうモビリティ(電動自転車、電動キックボード、セグウェイ)が中心になるか分からないが、全体をつなげMaaSを市として目指していく中で、例えばこのプロジェクトの遂行を通じて、初めて電動キックボードの規制を緩めていくとか、トランジットモールなども日本においてはあまり行われていないが、ヨーロッパでは普通にあって技術的な問題は何かもないので、このプロジェクトの中で規制緩和の説得に努めていって、MaaSを実現していくような全体の政策の中での本件取組の位置づけをにじませられるとよいのではないかと思う。	・第6章「まちづくりの推進体制及び実現手法の基本的な考え方」に深沢を先進的なまちづくりのモデル地区にするという内容を追加 ・第6章「規制緩和」を加筆 ・第8章「今後留意すべきこと」に「先進的なまちづくりのモデル地区の実現」を追加	P81 更新 P101 更新 P132 更新
その他	深沢地区に関連する他のまちづくりの動向の確認	・市役所の計画が別途動いているが、そういう計画を知らないまま当委員会をやっているのはそろそろ良くないのではないかと思う。今既に進んでいる別の委員会があると思うが、それを一度並べてみて、実際に共有できる情報は共有してほしい。情報を共有し、並行して動いている関連プロジェクトの現状の交通整理をするところから改めて始めるべきではないかと思う。 ・特にまちづくりについて、例えば市役所を含めた施設の検討がどういうステージにあって、どういう内容で、このまちづくり全体にどういうふうに関わっているのか。もちろんそれ以外の計画など、委員が知らない部分があるかもしれないが、そういったものを情報共有できれば、各委員がよりの確で適切な意見を述べるができると思う。	・深沢地区 関連事業スケジュール案を作成(答申とは別に作成)	-