

## 第5回 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会 議事録

開催日時：令和3年10月26日（火）13時45分から16時30分まで

開催場所：鎌倉生涯学習センター 3階 第5集会室

出席者：【委員】（委員名簿順）

日本大学 理工学部土木工学科 教授 中村委員長

東京農業大学 地域環境科学部造園科学科 准教授 福岡副委員長

慶應義塾大学 環境情報学部政策・メディア研究科 准教授 大木委員

東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 特任助教 三浦委員

独立行政法人都市再生機構 細田委員

東日本旅客鉄道株式会社 渡邊委員

土地所有者 木村委員（株式会社キムラ建設）

寺分町内会 井澤委員

梶原町内会 小團扇委員

上町屋町内会 小島委員

公募市民 小宮委員

### 【藤沢市】

都市整備部都市整備課 武内課長補佐

### 【鎌倉市】

まちづくり計画部 林部長、永井次長

深沢地域整備課 山戸担当課長、大江担当課長、角田担当係長、今井担当係長、  
海老澤職員、大浦職員

### 【傍聴者】 4名

※三浦委員、大木委員、藤沢市はオンライン会議システム（Teams）による出席

※三浦委員は16時頃退出

### ○議事

委員長は、オンライン会議システム（Teams）により、出席者の音声は即時に他の出席者に伝わり、オンラインでの出席者と対面での出席者が的確な意思表示を互いにできる状態となっていることを確認しました。

また、鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会（以下「委員会」という。）委員の構成について、第5回委員会から、独立行政法人都市再生機構（以下「UR都市機構」という。）の細田委員及び東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）の渡邊委員が、知識経験を有する者として新たに委嘱されたことを確認し、議事に入りました。

次に、事務局から、次第2「（1）鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの全体構成について」の説明を行い、意見交換、質疑応答を行いました。その後、次第2「（2）鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの検討について」の説明を行い、意見交換、質疑応答を行いました。

[議論の概要]

■次第2 (1) 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの全体構成について

(中村委員長) 次第2 (1) 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの全体構成について、事務局から説明をお願いします。

(山戸担当課長) 資料1は、鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン(以下「ガイドライン」という。)の全体構成と、本日議論する内容の関係性を示すものです。資料の青文字の部分が、本日の検討事項です。本委員会では部分ごとに検討を進めているため、最終的な全体像と議事との関係性が把握しづらい部分もありますので、具体的な議事に先立ちご覧ください。

また、ガイドラインを検討する前提条件のひとつである、都市計画決定手続きの内容について情報共有させていただきます。参考資料1をご覧ください。こちらは、現在市で行っている5種類の都市計画決定等の内容です。ガイドラインの検討と関連性がある部分として、参考資料1の4ページをご覧ください。これは「地区計画の方針」と呼ばれるもので、深沢地区の新しいまちについては、鎌倉市第3の都市拠点の形成を目標とすることをはじめ、安全で快適な歩行環境の整備やユニバーサルデザインの実現を目指すことなどを掲げています。本ガイドラインの検討も、この大方針に従って進めていくこととなるため、参考資料として配付させていただきました。説明は以上です。

(中村委員長) 事務局から説明があったとおり、資料1の左側の全体構成のうち、本日は青文字の箇所について議論をさせていただきます。本日でこの議論が終わるというわけではなく、次回以降も引き続き議論していくことになると思いますが、主な議論のポイントは青文字の箇所ということでご認識ください。

また、都市計画についてはまだ調整をしている段階ですが、事務局から説明があった地区計画については、文章で方針を決定するという方向で調整をしており、ガイドラインの議論あるいは具体的な地権者等の詳細が詰まってきた段階で、決まったことを方針に追加していくこととしています。例えば「道路から敷地をセットバックして建築物を建てましょう」といった場合に、話がまとまってきた段階で、具体的なルールを定め、そのルールを担保していくといったようなこともあると思います。細かい数字まで今ここで決めるということではなく、基本的な空間の考え方がガイドラインの中で主な議論のポイントになってくると思いますし、具体的な数値等の議論のための前提になるような、空間のイメージ等についてご意見いただきたいと思います。

資料1について、ご不明点があればご発言ください。

意見が無いようなので、次第2 (2) 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの検討に移りたいと思います。

■次第2 (2) 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの検討について(1. 深沢で実現すべきまちづくりの実現方針・実現手法)

(中村委員長) 本日の検討課題は、大きく分けて2つあります。1つ目は、前回委員会において検討した、まちのコンセプトの実現方針・実現手法についての整理です。そして2つ目は、シンボル道路の在り様についての検討となります。

本日の委員会では、2つ目のシンボル道路の検討に十分な時間をかけていきたいと

思いますので、議事の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、深沢で実現すべきまちづくりの実現方針・実現手法について、事務局から説明をお願いします。

(山戸担当課長) 資料2の2、3ページをご覧ください。こちらは前回の委員会の振り返りとして、ページ左側の「まちの将来像3つの視点」をベースとして、ページ右側に示した、周辺の自然環境、古都鎌倉の歴史文化、鎌倉・深沢を取り巻く社会潮流に加え、市の上位計画・既存計画等との整合を図りながら、「鎌倉・深沢らしさ」を高めていくという考え方を整理したものです。

4ページをご覧ください。この「実現方針・実現手法の対応表」では、一番左脇の2列に、ガイドライン基本方針に定めた「まちの将来像3つの視点」と「中目標」を記しています。これに対して、市の上位計画である都市マスタープランや、関連計画である緑の基本計画、景観計画などに書かれているまちづくりの考え方から抜き出した要素を、表の中央部分「実現方針」に記しています。このように、これまでのガイドラインの検討と上位計画・既存計画等との整合が取れていることを確認したうえで、表の右脇に、これらの方針を具体的に実現するための手法を列記しました。ここに列記した「実現手法」は、主にガイドライン基本方針や上位計画・既存計画から引用したのですが、太字下線で示した項目は、市民等から寄せられたアイデアを反映したものです。

8ページをご覧ください。令和3年5月から6月にかけて、ガイドライン基本方針に対するアイデア募集を行ったところ、16件のご意見提出があり、内容ごとに仕分けた数といたしましては、69件のアイデアをいただきました。この中から、特にこれまで検討してきたまちづくりの方向性と合致するものなど、12件を「実現手法」に盛り込んだものです。アイデア全件については、参考資料2として配付しています。

9ページでは、概念的なテーマ・コンセプトを具体的な空間像に落とし込むための指針となる「空間ビジョン」として、市民のウェルビーイングを高める、水と緑に囲まれた「輝く杜の都心」と記載しています。都市マスタープランにおいて、深沢新都市拠点の景観形成の方針として、都市の活力を備え、魅力ある景観形成を図るという考え方に立ち、定めたものが「水と緑に囲まれた『輝く杜の都心』」です。この言葉に「まちの将来像3つの視点」でも表している、こころとからだの健康志向、出会いと交流を生む、人中心のデザインや環境にやさしい未来志向のまちづくりといった考え方を「ウェルビーイングを高める」という言葉に凝縮しました。この空間ビジョンを、まちの骨格やまち並みづくりのルール検討の基本軸に据えたいと考えています。

なお、令和3年10月15日に開催した市の部長級職員全員による会議においてガイドラインに関する検討を行った際、空間ビジョンについて「鎌倉らしさを感じさせる空間ビジョンが欲せられるところである」という意見や、「鎌倉・深沢らしさを作る要素として歴史文化の表現は極めて難しいものではないか」ということを踏まえた上で、「鎌倉幕府以来800年の歴史に必ずしもこだわるのではなくて、将来の深沢の歴史になるようなタネを植えることで新たな深沢の歴史を作っていくということも一つの考え方ではないか」という意見がありました。また、今後の運用については、「ガイドラインを定めたのちに、いかに規制誘導して協議をしていくのかといった組織体が見えないために不安感が残る。その部分の検討をしっかりと行っていただきたい」という指

摘を受けています。説明は以上です。

(中村委員長) 事務局から、「実現方針・実現手法」、「市民提案」、「空間ビジョン」の3点について説明がありましたが、何かご意見やご質問などはございますか。

それでは私から、ウェルビーイングというキーワードについて質問があります。今までウェルネスという言葉で整理してきたと思うのですが、今回ウェルビーイングというキーワードが出てきました。ウェルビーイングという言葉が市民や事業者にとって共感される言葉としてイメージできるものであることが大事ではないでしょうか。ウェルビーイングという言葉については、市としては今後このキーワードで行きたいという意向でしょうか。ウェルビーイングについてどのような意味合いを込めたのかというあたりを補足でご説明いただきたいです。

(山戸担当課長) これまでまちの3つの将来像への視点として「こころとからだの健康、そこからの幸福追求」と申し上げましたが、人が生きていく上で人生をより良い状態に持っていき、その状態の1つの到達点とという考え方としてウェルビーイングを捉えています。

(林部長) 鎌倉市では、令和3年度から、ウェルビーイングリサーチ参与である前野先生に職員向けの研修をお願いしているのですが、その中で、ウェルビーイングとは、身体・精神・社会的に良好であること、ありたい自分であること等を含めた包括的な概念であると伺っています。また、経済的な満足度ではなく、精神的な満足度が満たされている状態が重要であり、アメリカの事例だと、年収が7万ドル以上になると満足度が100に近くなりほぼ横ばいになるそうです。これらのことを踏まえ、物理的な満足度に対して精神的な満足度を高めていくことをウェルビーイングとしています。

(中村委員長) 市民の暮らしを包括的にとらえたキーワードと理解しました。また「水と緑に囲まれた『輝く杜の都心』」とあわせて深沢地区のビジョンとしているという提案なのですね。浸透するのに時間がかかるとは思います、市民や地域の方そして事業者の方と共有し育てていければ良いと思います。

(福岡副委員長) 資料2の4ページ「実現方針・実現手法の対応表」について、非常に分かり易く整理されています。ただ、この中で鎌倉市がどのように実現手法と繋げていくかを考えたときに、上位計画等との整合は理解できますが、現在鎌倉市が参画している実際の取組について言及できると良いと思います。小さい自治体だと取組に手を出すためにかなり人力が割かれることが原因で疲弊してしまうということもあるため、その相乗効果を出せるように工夫されると良いのではないのでしょうか。

また、9ページ左下の模式図について、「輝く杜の都心」の土台となるのがこのまちであるため、図の「イノベーションを生み出すまち」「こころとからだの健康を育むまち」「あらゆる人と環境にやさしいまち」の箇所にもう少し厚みがあり、その上に出来上がってくる「ウェルネス」は強い一方向の矢印ではないのではないのでしょうか。参考として見ていただきたいのがSDGsの概念を表す構造モデルである、SDGsウェディングケーキモデルです。これは、SDGsの基礎にあるのが自然資本で、その上に様々な価値が重なるという構成になっています。9ページのこの図も更なる改善の余地があるのではないのでしょうか。

また、空間ビジョンについては、これは「空間ビジョン」という呼称ではなく「まちのビジョン」もしくは「まちのコンセプト」ではないのでしょうか。

(山戸担当課長) 資料2の4ページについて、SDGs と共生するまちづくりは鎌倉市が掲げる大きな達成目標であり、ここ深沢で牽引していきたいという考えは引き続き持っております。鎌倉市として SDGs の目標達成に資する取組を行っていくものは4ページの実現手法の中に入れたつもりであるので、表現を工夫したいと思います。ウォーカブルなまちの実現に向けた取組については、あえて道路部門ではなく私たちまちづくり部門から、国土交通省が募集したウォーカブル推進都市に手上げをしました。ウェルネスの目標を実現するため、最上位にウォーカブルの考えを据えているという点を大きな特徴として、引き続き検討していきたいと思っています。

9ページの図については、様々な言葉がちりばめられている中で、最終的な目標は「ウェルネスのまちづくり」であることに変わりはないということを再確認するために作ったものであり、意見を踏まえ改善していきます。

(中村委員長) 確かに9ページの絵は分かりにくいので、改善をお願いします。

(三浦委員) 資料2の3ページの将来像のキーワードと4ページの中目標が部分的に対応していない点が気になりました。「ウォーカブル」は形容詞であるため、その後にくる対象となるものが省略されてしまっています。言い換えるとすれば「歩いて楽しいウォーカブル『ネットワークの形成』」ですし、「出会いと交流を生むウォーカブル『ネットワークの使い方』」「人と環境にやさしいウォーカブル『ランドスケープ、景観』」など、「何に取り組むか」を明記すると実現方針との対応性も分かり易くなると思いますし、そもそもウォーカブルの構成要素はどのようなもので、何をしたらウォーカブルになるのか、全体としては上位計画との関係性も明確になっていて良いと思いますので、もう一段の整理が必要ではないでしょうか。

(山戸担当課長) ご指摘の通りだと思います。「ウォーカブル」の後ろに繋がるべき言葉について、実現方針と実現手法に並べているものがそれを細分化したものになっていると思います。表現しようとしたことをその中から位置づけることができるとと思いますので、ご指摘を踏まえて見直したいと思います。

(中村委員長) 一つ質問させていただきたいのですが、資料2の8ページと参考資料2の市民アイデアについて、全部で69件のアイデアのうち12件が抽出されていますが、どのような観点で選ばれたのでしょうか。

(山戸担当課長) いただいたアイデアは1人につき1つではなく、複数のアイデアをいただいているため、それらを細分化し、69件というようにカウントしました。その中でこれまで深沢のまちづくりについてこういった方向性が良い、こういったものを実現していきたいといった検討を重ねてきた方向性に、ある程度合致しているもので、魅力的に感じたものなどを資料2に掲載しています。また、これまで具体的に議論に挙がっていなかったものについても、これからは是非強調して示していこうと、掲載しているものもあります。今回資料に掲載することを見送ったアイデアについては、具体的な機能、例えばショッピングセンターや道路等、ガイドラインの段階で実現する・しないと申し上げるには具体的すぎるものについては採用できなかったという実状があります。

(中村委員長) 参考資料2を読むとアイデアに対する現時点での市の考え方が分かるということで理解しました。いずれにしてもこういった市民からの提案は大事であり、今回寄せられたアイデアの中でも、今の技術等だと難しいことも、3年後、5年後になると実

現されるものもあるかもしれません。今後も継続的に、様々な取組について市民あるいは事業者さんのアイデアをいただきながら進めていくという理解でよろしいでしょうか。

(山戸担当課長) 今回のアイデア募集については、ガイドラインの基本方針の段階で率先して手を挙げてくださった方からのアイデアなので、大切にしていかななくてはならないものだと思います。また、こうした公式の委員会の場以外でも、市民との直接の意見交換の機会を作っていく必要があると考えておりますので、引き続き情報公開、対話に努めていきます。

(中村委員長) 他に意見はございますか。

無いようなので、次の議論に進みたいと思います。

## ■次第2 (2) 鎌倉市深沢地区まちづくりガイドラインの検討について (2. 公共空間の検討① シンボル道路)

(中村委員長) 続きまして、シンボル道路について、エリアマネジメントに関する部分と併せて検討したいと思います。事務局から説明をお願いします。

(山戸担当課長) 資料2の11ページをご覧ください。このガイドラインを通じて、最終的にはまち全体の建築物や景観ルールを定めることとなりますが、その入口として、まちの中央を東西に横切るシンボル道路の在り様を考えることから始めたいと考えています。検討をシンボル道路から始める理由は資料に記載のとおり、まちを訪れるほとんどの人が、シンボル道路を通り、ここからまちの第一印象を得ると考えています。また、各街区の建築物はいずれ建て替わるのに対し、この大通りは概ね不変であり、「この道を歩きたい」と思われるような象徴的な魅力を備えることができれば、まちのシンボルとして相応しいものになります。魅力あるシンボル道路の在り様が、ウォークブルな回遊軸として、グリーンインフラや公開空地のネットワークとして周辺道路や街区に伝わることで、いずれは統一感のあるまちづくりにつながることを期待できます。

12ページをご覧ください。シンボル道路のコンセプトは、空間ビジョンの考え方を受け「シンボル道路全体として公園的な空間を形成する」という考え方を立てました。資料のイメージ図のとおり、公園的空間であるシンボル道路は、通り過ぎるためだけの単に機能的な空間ではなく、人々が思わず立ち止まりたくなるような仕掛けを施した賑わい空間にしたいと考えました。また、13ページでは、公園と言うからには安全・安心な空間であることが求められますので、自動車が少ない環境、安全で環境にやさしい新しい交通手段も柔軟に受け止められる環境整備を目指す考え方を示しています。

14ページをご覧ください。左側の断面図と写真は、標準的な幅員20mの道路です。シンボル道路は、このようなどこにでもあるような道路ではなく、公園的な空間形成を目指すとともに、鎌倉・深沢らしさを高めるポイントである、自然環境、歴史文化、社会潮流を踏まえた機能を、右下の絵のようなイメージでここに落とし込んでいきたいと考えています。

次に、15ページでは、シンボル道路に求める魅力や機能を、3つのゾーンごとに考えることを示しています。一方、16ページには、各ゾーンをまたいでシンボル道路全体で検討すべき事項を表しています。象徴的な都市軸の役割を担うシンボル道路は、

南北両側の植栽により、みどり豊かな街路空間を形成するとともに、各街区の角に設けた広場がオープンスペースのネットワークを形成します。

17 ページでは、同じく各ゾーンをまたいでシンボル道路に求めるものを断面図で示しています。屋上緑化や壁面緑化を誘導するほか、壁面後退により建築物の圧迫感を押さえるとともに、新世代のモビリティを受け入れる余地を残したいと考えています。

18 ページ以降は、ゾーンごとに「まちのコンセプトを実現するためにシンボル道路に持たせたい機能」という視点に立って、提案するものです。ここで示しているような素材から、まずは「これだけは実現したいもの」「これこそが鎌倉・深沢に相応しいもの」を考え、その後、それらの実現可能性や、コスト負担も含めた実現の条件、仕組みの検討につなげていきたいと考えています。湘南モノレール側の行政施設街区を想定した「グリーン・ウェルネスゾーン」では、19 ページのとおり、市役所からグラウンドまでのエリアが道路と一体となってみどり豊かな開放空間を創出し、みどりのネットワークが東側のまちの背景である丘陵地帯にもつながる景観を形成します。このゾーンには、心とからだの健康を育む機能、ウォーカブルな環境を支える機能などを持たせたいと考えています。21 ページ以降は、業務施設街区前を想定した「イノベティブ交流ゾーン」で、両側沿道の賑わいが一体となる界索性や、人々の交流の受け皿となる施設が特徴です。このゾーンには、22 ページのとおり、交流を生み出す仕掛け、企業や地域住民の活動・発信拠点としての機能を持たせたいと考えています。そして 24 ページ以降は、商業施設街区前を想定した「賑わいゾーン」で、商業街区の賑わいと歩道の賑わいが連続して相乗効果を生むようなまちなみを目指したいと考えています。このゾーンには、25 ページのとおり、人々が集まり、賑わいを創出する仕掛けを施していきたいと考えています。

最後に、エリアマネジメントの検討について、28 ページ以降にエリアマネジメントの導入実例を紹介しています。ここでは詳細説明は割愛いたしますが、これらの実例からも分かることとして、まちの維持管理や地域イベントの企画・運営などの活動を持続可能なものとするためには、行政や企業を一方向的に頼るのではなく、まちの価値を高めるという一つの目標を共有して、産官学民が互いに積極的にコミットする必要があることが分かります。また、36 ページから 37 ページにかけて、これまでの検討の中で触れられてきた、エリアマネジメントでの実現が望まれる活動のアイデア事例を列記しています。まだエリアマネジメントの実施主体も決まっていない状況で、この中から何をやる、やらないといった具体的な検討ができる段階にはありませんが、この中からも「これだけは実現したいもの」「これこそが鎌倉・深沢に相応しいもの」を考えることが、その活動の受け皿となるべきシンボル道路の在り様を考えるヒントにもなり得ると考え、提示したものです。説明は以上です。

(中村委員長) 最初のシンボル道路については「公園的な環境・道路空間」がキーワードとしてあり、3つのゾーンに分けられているということでしょうか。今の説明だと分からなかった方も多いのではないのでしょうか。こういったことが分からなかったという質問も含めて、ご発言いただければと思います。

(三浦委員) 資料の平面図や断面図を見ると、具体的かつ教科書的にシンボル道路の方針整理をされているように見受けられるのですが、段階を経て最終的にどのような人がシンボル道路を使うのかという利用者の主語が見えにくいため、どのような交通手段が入って

くるかのイメージが付きづらく、コンセプトとしても「公園的」以外に言いにくいように見受けられました。資料2の13ページ左図に「新たな二次交通」とありますが、鉄道の利用者が使うとしたら二次交通的な話かもしれませんが、一方でここを職住近接のまちとして開発するのであれば、通勤や通学など必要に迫られた交通以外にも、気軽に回遊できるような手段があるのではないのでしょうか。二次交通とすると「歩いて楽しめる」というよりも「駅同士を結んでその利便性を鉄道のユーザーにとって高める」というイメージではないかと感じるので、まず、交通あるいは道路空間の利用者の整理が重要ではないかと思います。

もう1点、鎌倉のように景観軸を大事にするようなまちであれば、例えば「真ん中に歩行者用の空間があり、その脇を側道のように車両が通行し、また両側に歩行者空間がある」など、全体コンセプトに合うような断面検討も必要ではないでしょうか。これだけの幅員があることを生かした検討が必要と感じました。

(山戸担当課長) まず、シンボル道路のユーザー像について資料2の15ページで説明を補足します。3つのゾーニングは街区を前提としていますが、この用途についてはあくまでも現土地利用計画(案)を基にしたもので、決定づけたものではありません。「グリーン・ウェルネスゾーン」については行政施設街区を想定しており、市役所から広場、グラウンド等のスポーツ施設が連続して連なることで大勢の市民が集まる場と考えています。そのため、歩道・公園・広場が一体となりシンボル道路の中でも最もオープンな環境を整備し、緑のネットワークがこの地区だけでなく、背景となる丘陵の緑地に繋がっていく景観を作ることで、周辺のまちも含めて中・広域的に公園的空間を演出していきたいと考えています。

また、街区中部の「イノベティブ交流ゾーン」については、現在の土地利用計画(案)では業務施設街区としてオフィスや研究所の誘致を想定しており、働く人々同士のみならず、働きに来られる人とここに住む人が交わるような環境やユーザー像をイメージしています。

一番西の「賑わいゾーン」については商業施設街区を想定しており、機能的にはこのシンボル道路が将来、東海道本線の新駅に繋がる動線となる予定であるため、内と外の人と空間を繋ぐことによって新駅に向かった商業施設の賑わいの軸を形成したいというイメージを持っています。

また、13ページの二次交通については、これまでの議論で「ウォークブル」というキーワードを繰り返し申し上げてきた中で、必ずしも歩くだけではでない、例えば自転車利用の利便性の向上についてご意見をいただきました。「歩きたくなる」という軸を示しつつ、それ以外の自転車や公共交通の利便性を高めることで外出のハードルを下げ機会を増やしていこうという考え方も持っていますので、二次交通や既存のバス網をしっかりと整備していこうという趣旨です。

最後に道路断面についてのご意見ですが、12ページに示した「人々が集い賑わう場所」という公園的な道路のイメージ図については、必ずしもご提案いただいた歩道が真ん中という形ではありませんが、どこまで歩いても同じ景色でなく、遊び心のある様々な形態が替わるがわる訪れるというような景色をイメージしています。挑戦的な形態についても検討できないかと考えています。

(三浦委員) 必ずしも真ん中に歩行者空間を設けてほしいということではなく、一番大事な空間

ということなので、代替案をいくつか用意してここで検討するということが、今後の委員会で必要になってくると思います。

ゾーニングに関してのご説明ありがとうございました。完成時にこのようなゾーニングになることはわかるのですが、実際に動かしていく中で道路が最初にできるというところだと、まだ沿道が出来ていないフェーズで、ここを誰が使うといったことを考えられているかが気になっています。仮に沿道が出来あがっていて、ある程度業務施設や商業施設が参入しているのであれば、例えば丸の内のようにお金を出し合っただけでエリアマネジメントを実施し、頻繁に運行するような交通手段を走らせることも可能ですが、それができていくまでの過程で「そもそもユーザーがいるのか」「交通手段を確保するという状況をどう捉えるのか」といったように時間軸のフェーズでどう活用していくべきか考える必要があると思います。

また、将来的なトランジットモールというお話がありましたが、恐らく事務局では、最初はトランジットモールではなく一般の通過交通も進入できる道路をイメージしていると思いますが、各地の道路で通過交通を排除することで苦労しています。新しく道を作っていく上で、公共交通を必要としている住民や障がい者の方をはじめとした方々に対して、交通量を必要最低限に抑えることを最初に取り組めるというのが深沢地区の強みであると思っており、気になっているところです。

(山戸担当課長) 先ほどゾーニングについては現在の土地利用計画(案)に基づいた場合と申し上げましたが、今後の土地利用や導入機能について、5年後、10年後には我々が思い描いていたものとは異なる世界観があるかもしれませんので、柔軟に時代の変化に対応できるように備えながら、全てを決め切らないことも1つの視点なのではないかと考えています。徐々に出来上がってくる過程でこの場に降り立つ人たちがこのまちの未来を考えていく、そういったトライアンドエラーの場になって、徐々にシンボル道路が出来上がっていくことが良いのではないかと議論もありました。

(中村委員長) 三浦委員からもあったように、誰が対象なのか分からない、あるいは「二次交通」というような単語についてなど、素朴な疑問も含めて気軽に発言いただければと思います。

(福岡副委員長) まず、ガイドラインの構成として足りていない、良くないところがあるかと思っています。資料2の9ページでお示ししている「空間ビジョン」は「コンセプト」ではないかと申し上げましたが、「空間化」という言葉の右側に「概念的なテーマ、コンセプトを、ガイドラインを通じて具体的な空間像に落とし込む」と記載があります。しかし、12ページでは突然シンボル道路の議論に移ってしまっています。大きいコンセプトがどのようにして深沢のまち全体の姿に落とし込まれるのかというところが、9ページと12ページの間の抜けている部分かと思われます。もちろんシンボル道路はまちの中心の具体例の1つとしてお話をいただいているかと思いますが、突然11ページのシンボル道路そして南北への波及という記載に対して違和感を覚えました。では何を書き加えるべきかと考えると、街区全体のオープンスペースを中心とした都市空間像です。11ページ右上の図に少しそれらしき図があるのですが、このまちのオープンスペースの骨組みをまず明確に示していただきたい。オープンスペースは建物以外の屋外の空間であり、例えば道路、公園、調整池、細めの街路、公開空地といったものが当てはまります。深沢の場合は、公園として予定されている用地と、庁舎のグラ

ウンド、公園、それから調整池までをかぎ型につなげると南北のオープンスペースが生まれるといった話を鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会でも触れてきたかと思います。緑道や公園等の屋外空間を繋げて骨組みが作ればいいのですが、深沢の場合は公有地と民有地でそういったものを工夫して捻出しなければいけません。公園でない用途のものもオープンスペースとして繋げていくことで、先ほど三浦委員からもあったようにネットワークを強く作っていくことが重要かと思っています。

また、11 ページに関しては、より広域の図が必要です。本日は藤沢市も参加されていますが、村岡新駅の周辺のまち、それから直径 500mないし 1km程度の範囲でこの地域に存在する様々な資源、例えば湘南ヘルスイノベーションパークなど様々な産業があり、湘南鎌倉総合病院もある。そういったものの骨組みと、どういった関係にあるのかを示す必要があると思っています。

これを例えますと骨と肉と言えらると思います。4ページから8ページまでの話は全部細切れの肉が載っている状態ですが、細切れの肉をまな板の上に置いただけでは料理にならないので、骨組みが何なのかということを考えました。これは鎌倉でいう段葛だと思っています。一の鳥居から鶴岡八幡宮までの入り口までがちょうど深沢のシンボル道路と同じくらいの長さだと以前伺ったと思うのですが、こういったオープンスペースの作り方がきちんとしていないと、その上に乗っかってくる建物の在り方といった議論もしにくいと思います。将棋の盤と駒とも言えらると思います。その盤が今どんな形なのかというものの1つの線がシンボル道路ですが、もう少し骨組みが何なのかといったところを示してほしいと思います。鎌倉市が所有している土地以外に関しても言及しなければならない部分もあるので描きづらいかもかもしれませんが、そういった骨組みをしっかりと見せることで逆に魅力を感じ、様々な民間企業の参入も期待できるのではないかと思います。

2点目として、建物に関してガイドラインでどこまで言及していくかというところですが、建物のボリュームや配置が非常にこのまちの性格に影響を及ぼすと思います。あまり強すぎる高さの規制や建物のファサードの作り方、まちとの接続の仕方など、今回の説明資料の中ではあまり踏み込んで書かれていませんが、市役所を建築物としてどう建てていくか、本当にグラウンドと市役所は一体的に公園のような空間になるのか等、非常に沢山の疑問点があります。建築物のボリュームと配置に関しても、オープンスペースの骨組みとは不可避の、骨と肉の関係ですので、三浦委員からお話があったように、いくつかオプションがあるのであれば、街区全体の都市像というものをしっかりスタディしていかなければならないのではないかと思います。サステイナブルなまちを作るうえで、そういった概念をひとまとまりとして考えたエコディストリクトも参考にさせていただきたいと思います。また、オープンスペースのネットワークがあるだけでは駄目で、さらにそこにスポーツ、健康、医療等のレイヤーが重なることがこのまちの魅力であり、それを実践しているまちはあまり無いので、レイヤーで独創性を出していくことが大事だと思います。

3点目ですが、ガイドラインは文言として立派な報告書を作るものではなく、これを使ってまちを作っていくことが重要になります。例えば庁内の議論、神奈川県や警察の協議、様々な部署をまたいで皆さんが共有できるようなベースになる資料であると同時に、民間企業が深沢に対し理解を深めていくための文書になります。そのため、

そういったものを誘発するような、意欲が高まるようなまちの姿も描かれなければならないのではないかと思います。そのあたりの工夫としてガイドラインを使っていくという意識が重要ではないでしょうか。

(山戸担当課長) まちの骨組みに関してですが、以前から周辺の街区も含めた地域の捉え方はご指摘をいただいております。このガイドラインを考える手順として、今回はシンボル道路を1つの事例として考えていきたいとご提案しましたが、最終的にガイドラインとして整える際は順を追って説得力のあるものにしていかなければ実際にガイドラインを使って共有していく、というところにはなかなか繋がらないと思いますので、個別の検討事項にどのようにストーリー性を持たせて最後どのように納得感をもって伝えていくかは考えなければなりません。また、まちはハードを作って終わりだとは思っていません。資料2の4ページに挙げた深沢の特性を出すための実現手法にも、ハードで実現するもの、ソフトで実現するものそれぞれあると思います。ガイドラインは建築物や道路のことだけ決めて終わりだとは思っていませんので、ソフト事業の展開も含めて、実像が浮かぶようなガイドラインになるように語っていく必要があると思います。

また、実現可能性については2点目にお話しいただいた、建築物に対するルールについて、全体のストーリーの中で、制約と感じられるものではなく、そこを受け止めることによってまちの価値が上がり個々の街区の価値も高まるようなものになるように努めていかなければ実効性がないと思っています。大切なご指摘ありがとうございます。

(中村委員長) 他にご発言のある方いらっしゃいますか。

(小島委員) シンボル道路について、この中の車の利用率、商業施設やグラウンド、アリーナに来る人のほかにも、通勤利用だけで終わってしまう可能性があるのではないのでしょうか。通勤網として使われた場合、かえって賑わいのない通りになるのではないのでしょうか。例えば、町屋橋のところに江ノ電の車庫ができ、渋滞が大変なことになりました。このように便利になればなるほど交通網が渋滞するのではないかと思います。シンボル道路は住民の集いの場としてメインの場所になると思いますが、そこに交通渋滞が起きないように配慮してほしいです。他にも車が通り抜けられる道を設けるなどの検討も必要ではないのでしょうか。

(山戸担当課長) ご指摘については、資料2の13ページに考え方を盛り込んでいます。ご指摘の通り、新しいまちができて交通の行き来もできて、危険な通りになるとまちの魅力も生まれませんので、左上の図のように、マイカーを使わずに歩くことや、公共交通の利便性を高めることに取り組んでいきたいと考えています。また、右上の図のように、車の受け止め口をできるだけ外周側に配置するという考え方を持っています。当然、外周の道路に過度な負担がかかってはいけないので、それぞれ拡幅を予定しています。特に、市役所については具体の検討を徐々に進めているところですが、車のアクセスは北側から受け入れようとしており、市役所やグラウンド、体育館の利用者がシンボル道路から車でアクセスすることのないように検討を進めています。また、下段の2つの絵のように、新しい、人にも環境にも優しい交通手段ができた際には、積極的に取り入れて、深沢がトップランナーを目指していきたいと考えているところです。

(林部長) 小島委員からご意見があった渋滞について、資料2の13ページの左上の公共交通の充実という図で示すと、町屋のあたりから新駅、藤沢方面に向かっての、特に朝の時間帯の交通渋滞のことであると理解しました。先ほど三浦委員からシンボル道路の使い方として「時間軸」という話がありましたが、時間ごとのシンボル道路の使われ方の違いも考えていく必要があると思いますので、ご意見を参考にしながら公共交通の在り方や道路の使われ方について検討していきたいと思います。また、将来的に交通技術の進歩も予想されますが、今時点でいつ整備されるかも具体的な時間が見えない中、今マイカーで通勤している方々が20年後どのような交通手段を使っているのか分からない中でも、将来的な変化に対応できるよう、シンボル道路においてはフレキシブルな考え方を取り入れていきたいと考えています。

(中村委員長) 実際は時系列で整備状況は変わっていくと思いますが、朝のピーク時の歩行者数、交通量は検討されていると思いますので、定量的なボリューム感をこの場でも共有していただければと思います。

他にご意見はありますか。

(細田委員) UR都市機構のまちづくりの経験から申し上げさせていただきます。この事業は土地区画整理事業という長い時間をかけて行うことになっていますので、10年後、20年後を見据えなくてはなりません。例えば、現在皆さんが当たり前前に持っているスマートフォンも10年前は想像できていなかったと思います。みなとみらい21というまちを皆さんご存知かと思いますが、昭和58年頃から始まり出来上がったのは平成の中頃で、時代ごとの経済状況によって紆余曲折し、しばらく更地の状態が続いたり、急に建物が建ち並んだり、まだまちは完成していません。この地域も場合によってはそういうことが十分考えられます。ただみなとみらい21が魅力的なまちとして皆さんに「行きたい」と思ってもらっているのは、軸として通りのコンセプトをしっかりと作ったからだだと思います。さらには街路樹もそれぞれの通りごとにコンセプトをもって整備しています。一番象徴的なのは日本丸の近くの桜並木です。そこには地元の方だけでなく観光客の方も多く訪れています。どんな建築物が建とうとも、その通りの魅力をしっかりと位置付けていったことが、いまだに完成しなくともまちの魅力を担保している要因だと思います。

今、ここで議論しているシンボル道路は、機能論と空間論がぐちゃぐちゃになっているため混とんとしています。まずは、この公共空間であるシンボル道路をどのように作っていけば、例えば街区が空き地であっても歩いていて気持ちいい通りになるのか、最初にコンセプトとしてしっかりと作ることが重要だと思います。我々のまちづくりの経験から、このことは非常に重要だと思っています。まず機能論と空間論を分けていただいてまち全体を育てる軸の議論をしていただければいいと思いました。

(山戸担当課長) みなとみらい21の話をもっと具体的に語っていただき、我々が思っているよりも時間をかけてまちづくりは進んでいくのだと改めて実感しました。また、シンボル道路の考え方については、切り口はしっかり分けて、機能、空間の検討を進めたいと思います。

(渡邊委員) 先程、三浦委員から職住近接のまちとして開発するとのお話がありましたが、是非、新駅も整備するので、活用していただきたいです。ガイドライン作成を通して、このまちでどのような暮らしをしていただくのか委員の皆さんとイメージを共有すること

が必要だと考えています。シンボル道路のイメージを提示いただきましたが、今回は議論のためだと思いますが、総花的であり、このまちで必ず実現していくことを落とし込んでいく必要があると思います。福岡委員もおっしゃっていた通り、ガイドラインはこのまちに参入してくれる民間企業に一定の負担をしていただく代わりに、参入する魅力を感じていただけるものにする必要があります。是非、皆さんとイメージを合わせていきたいです。

(山戸担当課長) 総花的という言葉がありました。今回の資料でも敢えてその点を意識してお示しました。その中から、実現したいものを選んで、皆さんに納得していただけるようにガイドラインを作成していかなければいけないと思います。また、鉄道の話もありましたが、深沢にとどまらない広域的なまちづくりを常に考えております。新駅の魅力が深沢の魅力を高める、また深沢の魅力が新駅の魅力を高めるという両者の接続が重要になってくると思います。そしてそこを考えていくときの入口がシンボル道路になると思いますので、引き続きしっかりと検討を進めていきたいと思ひます。

(大木委員) 災害が起きた時のことを考えると、「逃げ込めるまち」と言い切ってもよいのではないのでしょうか。六本木ヒルズは自らを「逃げ込めるまち」とうたい、災害時は逃げてきてくださいと言っています。その考え方を参考に、このまちでも具体のコンセプトは変えずに言い切ることができるのではないかと思います。ハード面に関しては耐震、立地条件は問題ないので、あとは、非常用の発電システムです。例えば六本木ヒルズは電気だけでなくガスでも発電できるようになっています。そのおかげでまちが停電しても非常用電源によって最低限の機能は確保することができます。また、独自の情報収集システムの整備も考えられます。建物の損傷状態や人の滞留状況などをまちの大きなスクリーンに映すことで、多くの人に対して瞬時に情報共有を図ることができます。鎌倉市が、関連する地域に限定した情報を瞬時に提供することも可能になると思ひます。ソフト面では、日常的な訓練を行うことで防災の人員を育成することも重要です。同一建物内のテナントが同じタイミングで一斉避難訓練を行うことは、実は意外と実施されていません。入居当時からそのような仕組みを作っておけば良いモデルともなり、このまちの強みにもなると思ひます。

(山戸担当課長) この地域は鎌倉市の新たな防災拠点にしていきたいと位置付けています。拠点の考え方について、この場所には消防本部、市役所、体育館、グラウンドが並びますので、狭い意味での拠点になることは間違いありません。ただ、それだけにとどまらず、各街区が互いに協力することによって、このまち全体として災害に強い拠点になっていくようなまちを実現したいと思ひております。特にこの地域は河川の氾濫についてご心配の声が根強いのですが、ハードでできることはしっかりと手を施して、ソフト対策についても、皆さんの不安を払しょくできるように仕組みづくりを行っていききたいと思ひます。委員ご指摘の視点については、このまちの重要な視点として持ち続けていききたいと思ひます。

(中村委員長) 先ほど細田委員や三浦委員、大木委員の話にもあったように、今日の議論ポイントが混とんとしていると思ひます。事務局からもここだけは実現してほしい点を議論したいと話が始まりましたが、もしかするとそれは大木委員が今言ったような「防災・環境」やグリーンインフラ等がベースにあって、その上に深沢ならではの要素が出てくるのではないかと思います。このガイドラインの使われ方は、地域の方やここ

に進出する事業者の方へも見せていくものになるとすると、機能の話はしっかり交通整理をして議論した方が良いと思いました。また、空間の話になりますが、福岡副委員長からお話があったように広域の視点から空間の議論を行い、その中でそれぞれの場所に意味を持たせて空間デザインに反映していくプロセスは絶対に必要だと思います。今日の資料の中にもまちかど広場を作りましょうという話がありましたが、脈絡がなく出てきているので、いいとも悪いとも声が上がりにくい状況だと思います。議論のレイヤーを上手く交通整理した上で、次回以降議論できればと思います。また、三浦委員の話の中にトランジットモールの実現に向けての話がありましたが、日本で最近、一部実現した例として兵庫県の姫路駅があります。駅から姫路城まで1 km 少しありますが、駅から100m少しの間を沿道の再開発と合わせてトランジットモール化しました。また、歩行者の広場空間も豊富に確保し、空間が豊かになりました。ただ、実現する前は通過交通の多い場所だったので、周りの道路に振り替える検討や、周辺住民への周知や合意形成、社会実験等、様々な過程を経てようやく実現しました。無策で作ってしまうと後から変えるのは難しくなると思います。ウェルネスのコンセプトの根幹にかかわる部分ですので、シンボル道路のトランジットモール化をどのようなプロセスで進めていくかについてもしっかり検討いただきたいと思います。

(山戸担当課長) 三浦委員からご指摘のあったトランジットモール化については、プロセスが大事なことは理解していますが、道路行政とのバランスも図りながら検討を進める難しさもありますので、最適解を測っていきたいと思います。歩行空間の使い方をトライアンドエラーしながら新しい道路の使い方の活路を皆で見出していきたいと考えています。また、大木委員から、エネルギー供給に関するご意見がありましたが、災害時の拠点にしていくためには強靱で持続可能な通信ネットワークとエネルギー供給が重要だと思います。エネルギー供給については、以前、渡邊委員よりJR東日本さんが取り組まれている品川駅の駅まち一体開発の事例をご紹介いただき感銘を受けました。このような事例も参考にしながら、今後も検討を進めていきたいと思っています。

(中村委員長) そのほか意見はございますか。

(木村委員) 空間ビジョンの中で、「都心」という文言がひっかかりますが、あえてこの言葉を使うことで鎌倉駅周辺と比較しているのだと理解しました。若宮大路は旧鎌倉の南北の軸になっており、北に八幡宮、南に海とそれぞれ目的地をつないでいます。対してシンボル道路は深沢の東西軸になりますが、ここは目的地が両方駅になります。西側を見ると富士山が見え、その手前には御霊山が見えます。鎌倉市の中でも富士山が見える貴重な場所だと思います。まち並みは変わっても、富士山や山々の変わらない景色が安心感のあるまちの景観につながるのではないかと考えています。

(山戸担当課長) 資料2の12ページの一番下の絵において、木村委員ご指摘の考えを少し盛り込んでいます。「公園的な環境を形成する」という言葉は鎌倉市の都市マスタープランの中で用いている考え方であり、背景に連なる景観を含めて「公園的」であることをうたっています。シンボル道路の公園的な在り様についても、東側については周囲の山々と連続する緑のネットワーク形成、西側においては河川や新駅の方へ向けた広がりや賑わいのつながり等、外側を意識した検討を進めたいと思っています。また、先日JR東日本さんのご厚意によって敷地内に入らせていただき、シンボル道路からみた東西南北の景色を見てまいりました。このような景色を今後どのように受け継いで

いくのか、検討に加えたいと思います。

(中村委員長) 地域のアイデンティティにつながるような大事な指摘だったと思います。その他、空間に関するご意見はありますか。

(小島委員) 小さい頃の風景を思い出して考えていました。今は富士山への景観が議論に上がっていますが、昔は今の武田薬品工業の敷地に山があり、宮前地区にはシラサギが沢山いる場所でした。この開発でも富士山への景観を確保しつつ、昔の景観も望めたらいいと思っていましたが、残念ながら今は建物が建って景観を望めません。いいものは残しながら再生できるものは再生してほしいと思います。また、建築物を建てるとシンボル道路から富士山は見えないと思いますが、何かしら工夫して、シンボル道路から富士山が見える場所を一部でもいいので検討できるといいと思います。

(山戸担当課長) 歴史については、私どもは勉強させていただく立場なので、コメントは特にありません。色々なお話を伺ってしっかりと勉強させていただきます。富士山への景観については、地域にお住まいの方からもご意見をいただいています。富士山への景観が地域の資源として多くの方が大切にされているのだと認識しています。まちのどこからでも富士山を望めるとなってしまうと、建築物を建てられなくなってしまうので、どこまで言及できるかは難しいのですが、今現在深沢地区から富士山が望めていることは事実なので、これをまちづくりの中でどのように念頭に置いていくかについても議論していきたいと思います。

(福岡副委員長) 深沢はパッと見るとこの場所の特徴が捉えにくい面があるのも事実ですが、何に準拠し、拠り所にして計画を進めていくか、ガイドラインの中で位置づけが足りないと感じました。どこまで振り返るかという議論はあると思いますが、地域の歴史という点で言うと、藤沢市の検討段階では御霊神社周辺を公園化する議論もしていました。このように、地域の資源を資産に変えるということはこの敷地でもできるのではないのでしょうか。富士山や周りの山々などの遠景や、近くの風景など様々なレベル感で拠り所となる風景や軸があるのではないかと思います。私も幼少期の頃JRで鎌倉市街地の学校へ通っていましたが、武田薬品工業の調整池に白い鳥がいたのを今でもよく覚えています。電車からこの敷地がどう見えるのかという視点もあってもいいのではないのでしょうか。深沢の地歴を読み込んで反映していくことが今後重要になると考えています。よく行われる手法として、時代ごとの航空写真を並べながら何が変わったのか整理していく方法があります。将来像を語るためにも過去をしっかりと押えておくことは市民の皆さんが納得できるストーリーを作っていくうえでも大事なのではないかと感じました。

また、エリマネについて、私はこれまで様々な自治体や民間企業が関わっているエリマネ組織を見る機会が多かったのですが、大きく分けると、組織が大きく活動も盛んなケースと、活動が伴わないケースがあります。深沢で想定するエリマネの主体や運営方法、活動内容についてはどのように考えているのでしょうか。とりあえず組織を立ち上げてからガイドラインの内容に合うように活動を行っていくのか、民間企業が主体となるのか、鎌倉市が主体になるのか等、そのあたりが重要になるのではないかと思います。また、暫定利用についても議論していったいいのではないかと思います。例えば、三ノ宮駅前のビルの建て替えが凍結している場所があり、そこではJR西日本主導で、暫定利用でストリートテーブルという社会実験を行っています。そこ

では地元の飲食店が店を出したり、市場をやったり、美術系の学生がイベントを行ったりしています。深沢でもエリマネ組織が立ち上がるのをただ待っているのではなく、暫定利用などできることから始めていってもいいのではないのでしょうか。例えば、シンボル道路と同じ距離の若宮大路の一の鳥居から鶴岡八幡宮までを歩行者天国にしてみても何か実験をする等、いきなり深沢で完璧なことを目指すのではなく、鎌倉市として小さな実践を積み重ねて検討していくことが重要だと思います。これらの議論のためにもエリマネ組織の主体や、活動内容、運営方法など、鎌倉市の考えをお聞きしておきたいと思いました。

(中村委員長) エリマネについては後半で議論したいと思っていましたが、意見が出てきましたのでそちらも含めて議論していきたいと思います。事務局お願いします。

(山戸担当課長) まず、この地域の歴史についてご説明します。確かに深沢を取り囲む自然環境や、鎌倉深沢の歴史文化に紐づいてこのまちのビジョンや目指すべき姿を語ることができれば説得力が増すだろうと考えて、3つの切り口をもって検討してきたところです。ただ、最も生みの苦しみに辛いところが歴史文化のところ、この31haの中で私が認識しているものは泣塔と呼ばれる五輪塔です。それ以外にここがどのような地歴をたどってきたのかと遡っていくと、鎌倉幕府が決定的な敗北を喫した洲崎の古戦場でありました。そこから吾妻鏡まで遡ると、この辺りは大きな海であったと記述があるのですが、これはどうやら事実ではないらしいということも聞いたことがあります。我々が職員として知っていることはこの程度にとどまっているところなので、この地域の歴史に詳しい方にヒアリングをかけて、我々が語ることでできるストーリーを紐解いていかなければいけないと議論していたところです。

次に、エリマネについてですが、本日はかなり割愛してご説明しました。というのも、エリマネの話を委員会で出すには、まだ主体も方向性も決まっていない段階で時期尚早ではないかという迷いもありましたが、シンボル道路に必要な機能を考えるヒントになるのではないかと考え、資料に含めました。エリマネの主体については、今段階で市として素案を持っていませんが、エリマネが担うべき役割が見えてくると、そのために望ましい主体も見えてくるという順番で考えていくのがいいのではないかと考えています。いずれにしても、委員ご指摘のようにエリアマネジメントの目的と手段がしっかりと噛み合っている必要があります、そこに共感いただけるかどうかにかかっているのではないかと感じています。

最後に社会実験についてです。暫定利用については、土地区画整理事業が始まる前、基盤ができて宅盤が出来上がってから徐々に建物が建ち始めていく段階があり、まちを特徴づけていく中で重要なものだと思います。昔の行政の計画のように、基本計画、詳細計画、実施計画等10年かけて、10年前の考え方のまま事業を行うのではなく、実験を重ねながら、何がこのまちにふさわしいのかについてトライアンドエラーを繰り返すということが、先ほど述べた「決めきらないまちづくり」というキーワードで大事なのではないかと考えています。鎌倉というまちは、日本で初めて武家政権を発祥させた地であり、近代においては別荘文化の繁栄といった、新しいことにチャレンジしてきた古都なのだと自認しています。そのため、この深沢では新しいまちづくりとして社会実験の先端を行けるような、新しいものを取り入れるなら深沢と思ってもらえるようなまちづくりの手法を見せていくことも魅力の一つになるのではないかと考えています。そ

してそれが1つの鎌倉らしさになるのではないかと考えています。

(中村委員長) 三浦委員は16時で退席されると伺っていますが、何かご意見はございますか。

(三浦委員) 先ほどからご説明で「決めきらないまちづくり」というキーワードが出てくるのですが、逆に何を決めていくのか整理が必要だと思います。また、決め切らない部分を担うのはエリアマネジメントだと思うので、その部分の議論を丁寧にしていただきたいと思いました。例えば、資料2の13ページの「人にやさしい新モビリティとシェアリング」であれば、この機能の導入は決まっていることで、実際にどのようなモビリティが入るかについては決めない、という整理かと理解しました。そもそも今も10年後も変わらない人にやさしい交通手段の在り方の普遍的原則があるはずで、そこに入ってくる技術がアップデートされていくということだと思います。「人にやさしい」交通とは具体的に何なのか、段差がない、乗り降りがしやすい、ヒューマンスケールのスピード感等、1つ1つのキーワードに対して具体的にしてもらう必要があると思います。今のままでは具体的な空間像、活動像が分からないので議論しにくいと思います。まずできることは、シナリオをきちんと作っておくことで、最悪のシナリオ、最善のシナリオ、どちらに転んだ場合にも「人にやさしい」、「ウェルネス」といったキーワードに行きつくような組み立てが必要だと思います。決めきらないという言葉を使う以上、プロセスが非常に重要になります。いいキーワードは出ているのでそこを深堀してもらおうと、より良い議論ができると思いました。

(山戸担当課長) ありがとうございます。モビリティや民間街区の中については、全てを選びきることはできないと思っています。ただ、選び方を決めておくということがこのガイドラインになるのかなと、ご指摘を受けて感じました。

(林部長) 決めきらないといいながらも、基本的に決めていく部分というものが資料2の13ページの「人にやさしい」というキーワードだと思いますので、それをブレイクダウンしていく必要があります。その時には、環境、共生、共創社会、ユニバーサルデザイン等から、あらゆる人が使いやすい安全・安心ということにブレイクダウンしていき、その中からセレクトしていくことと理解しました。モビリティに限らずその時々最適解をまちに導入し、アップデートしていくことがこれからの深沢のまちづくりの方向性になっていくと思います。

(中村委員長) ありがとうございます。恐らく同じことを言っていたらと理解しました。その他、感想でも結構ですので、ご意見をお願いいたします。

(井澤委員) ひとつ疑問があります。最大の地権者であるJR東日本さんがいるなかで、我々が勝手にまちづくりの意見を述べて良いのでしょうか。これから煮詰めていくことだと思いますが、JR東日本さんも積極的に発言頂ければと思います。

(山戸担当課長) JR東日本さんに限らず、土地に権利を持っていらっしゃる方、上物を展開されていく方々が皆共感して、「良いよね」と言っていたらガイドラインを作ることが究極の到達点であり、そこを目指していきたいと思っています。押し付けるのではなく、JR東日本さんにも良いと思っていたらものを作っていけたら我々の課題達成だと思っています。

(小宮委員) 暫定利用という話が出てきましたが、シンボル道路ができてから周りの建築物ができるまでに空き地などが出てくるのであれば、子供たちがボールで遊べる場所や、スケートボードやBMXができる場所を作ってもいいのではないのでしょうか。スケートボー

ドについては藤沢市では結構整備しているようですが、鎌倉市にはそのような場所がありません。また、朝市などのイベントができる場を、暫定利用という形ではなく気軽に誰でも使える広場のような形で整備できれば、エリアマネジメントまで行かなくても、色々な方向性が見えてくるのではないのでしょうか。

(山戸担当課長) エリアマネジメントに一足飛びに行かなかったとしても、そのまちが好きで、まちそのものにコミットしていこうと皆さんに思っていたためには、出来上がったまちに来てもらうのではなく、このまちがどうあるべきなのかを一緒に考えて、場合によっては一部一緒に作るということが愛着感につながると思いますし、その後もまちを大事に守っていこうという気持ちにつながると思います。そしてこの考えを最上位まで高めたものがエリアマネジメントなのだと思いますので、暫定利用の期間がチャンスだと思っています。暫定利用期間に、みんなでこの後まちをどうしていくのが一番いいのか考えていくための手段を講じていくことが、ご意見いただいたことに対する一つの答えではないかと感じました。

(小團扇委員) まだ早いかもしれませんが、地図だけ配られてもどういう形で進んでいくのか、まちのイメージ像が見えてこない。例えば、ここに市役所、公園など具体的な場所を落とし込んだ案を見せていただければ議論が進むのではないのでしょうか。

(山戸担当課長) 検討の過程をすべて見せて、市民の方々と情報共有していくことが大切だと考えています。市役所を中心とした行政施設街区の検討も徐々に進んでいます。公園の設えについても関係課と議論しているところであります。目に見える形でお示しできるものが出来上がってきたら委員会の場を使って皆さんにイメージ共有していきたいと思えます。

(福岡副委員長) 小團扇委員から空間像がわかりにくいというコメントがありましたが、やはりまちの全体像や周辺との関係性が分かる絵を示していくことが必要だと感じています。JR東日本さんが底地を持たれている中で鎌倉市として絵を描きにくいのは重々承知していますが、委員会の場では絵を示していく方が、より議論を進めやすいのではないのでしょうか。三浦委員から意見のあったシナリオについても、空間像と一緒に示していくことが効果的だと思います。鎌倉市が理想を描いたというよりも、委員の議論を活発にするためのツールとしてならば問題ないのではないかと思います。これまで他の自治体の委員を経験したこともあります。同じことを話しているつもりでも認識が全然違うことはよくあるので、視覚的に誰もが理解しやすい形で整理することが大事だと思います。その時に建物の表現が難しければ、少なくとも道路や公園などのオープンスペースの在り方については空間像を踏まえた議論をすべきだと思います。ガイドラインの内容がどう落とし込まれてどのような空間になるのか、共通理解することが必要です。ぜひ、次回以降は空間像に踏み込んで議論できればと思っています。大事な点だと思いますので、繰り返しお伝えしました。

(山戸担当課長) 委員のご指摘はよく理解できますので、どういった表し方ができるのかを次回委員会までに考え抜いてお示ししていきたいと思えます。

なお、JR東日本さんは地権者というお立場もあるものの、この計画では東海道本線の新駅と連動したまちづくりを行っていくうえで、まちの外側にどう繋がっていくのかという議論が重要です。JR東日本さんには鉄道駅との関係性を踏まえたまちづくりの知見をいただきたいという思いで委員就任を依頼した次第であります。

(永井次長) 都市計画の進捗についてご報告です。現在、県道の部分については神奈川県と都市計画の手続きを進めているところです。この先委員会における議論の土台となるものとして、都市計画決定がどのような役割を果たしているのか見えてこない、議論の材料が足りないと感じました。また、議論の中で地歴というお話もありましたが、資料として重ねていくフィルターが足りない部分を追加することはもちろん、都市計画決定についても進捗に応じて情報提供していきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(小島委員) J R 東日本さん、U R 都市機構さんが参加されて、いよいよ今後の議論が進むのではないかと感じています。よろしくお願いいたします。

(中村委員長) お時間になりますので、そろそろ終わりにしたいと思います。今日は様々なご意見をいただいたので、事務局では次回に向けて検討を進めていただければと思います。最後に、今日の見解の中で時間軸という言葉が出てきましたが、我々が作ろうとしているガイドラインも、議論を重ねて詳細化していく方向なのか、もしくはこのガイドラインでは基本的なことだけ決めて、エリマネ組織を通して具体化していくという方向にするのか等議論が分かれると思います。そのため、第一弾のガイドラインとして盛り込むべきものが何なのかイメージを提示して、それを様々な論点から交通整理頂いて議論を進めていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### ■ 次第 2 (3) その他

(中村委員長) 最後に、次第 2 (3) その他について事務局から連各事項等がありますか。

(山戸担当課長) 特にありません。

(中村委員長) それでは、これで議論を終了させていただきます。皆様長時間にわたり非常に活発なご議論を賜りましてありがとうございました。

(以上)