

## 第1回深沢地区まちづくり方針実現化検討委員意見整理表（平成30年11月20日開催）

## ①健康・ウェルネス

項目	主な意見	意見への対応（案）
第1回委員会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どんな市民・世代でも、健康にアクセスできる第一歩として、歩き易さ、ウォーカビリティがあると思うが、データを取ることに加えて、自然に触れたり、自然の中で活動したりして、そこに住んでいる人の住みやすさや幸福度が上がるような、そういう健康がなんなのかを目指すべき。</li> <li>・物理的に体を動かす健康だけでなく、心や精神的な健康、市内の自然や歩きやすい場所とのネットワークを考える必要もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当地区における健康を明確にした上で、7つのコンセプトを見直す。</li> <li>・心身ともに健康になるまちづくりを検討する。</li> </ul>

□参考として、平成29年度深沢地区まちづくり実現化推進検討業務（その2）の実施にあたり、深沢地域整備事業技術アドバイザーから得た意見を整理する。

（参考） 平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルスケアとモビリティは、未来投資戦略2017の5つの重点項目でも1番目と2番目に入っているの、2030年以降、間違いなく視野に入れなければいけない。</li> <li>・概念的に高いレベルの健康だと考えれば、健康の3要素の栄養、休養、運動のうち、栄養・休養の要素も忘れてはいけない。</li> <li>・スタンフォード大学では、大学内にメディテーションセンターがあって、その横に体育館があって、総合的にQOLを高める場のようになっている。</li> <li>・個人で健康管理する時代ではなくなってきて、行政、企業が介入して、まち全体で健康を作っていくということがすごく重要な一つのコンセプト。</li> <li>・健康マイレージのようなものがあるが、ここに集うとマイレージも多くなるなど、そういった仕組みだけでも関心がすごく高くなり、結果的にそれに健康が伴えばよい。</li> <li>・県では、栄養・休養・運動・社会参加を勧めている。社会参加のきっかけのようなものがまちの中にあるとよい。</li> <li>・健康やコミュニティの話と、スポーツと先端産業クラスター集積の話の配分がどういうものになるのか考えるべきである。</li> </ul>
---------------------------------------	---

## ②ウォーカブル

項目	主な意見	意見への対応（案）
第1回委員会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成熟していく過程や自然発生的に出来てきたようなまちの面白さが大事。</li> <li>・豊かな公共スペースやウォーカブルなまちは車を排除することで可能になる。更地ならではの出来ることがあるはず。例えば、通過交通の排除、まちの入口に駐車場を用意しまちの中心には歩いていく、駐車場料金を高くする。</li> <li>・ウォーカブルなまちは、歩行者が最上位、次に自転車、小さめのモビリティ、バイク、電動スクーター、電動車いす、最後に車という優先順位。ポートランドではそれが市民に共有されていたが、日本人も近いメンタリティを持っているので、深沢の新しいまちでも共有することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォーカブルの視点から、シンボル道路を含む当地区の道路のあり方や修正土地利用計画を再点検する。</li> </ul>

（参考） 平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見	<p><b>（ウォーカブルの定義）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉におけるウォーカブルを定義したい。</li> <li>・競技スポーツの人口は数%。一番参加しやすいのは「歩く」ということ。周辺のまちも含めて歩きやすいまちを考える必要がある。</li> <li>・競技スポーツだけではなく、健康・レクリエーションなどと併せてスポーツを享受していく仕組みは必要になる。そのとき、ウォーカブルという視点はきわめて重要。</li> </ul> <p><b>（ウォーカブルなまちにするためのストーリーの構築）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通の排除や交通事故（まちのリスク）が起きないことが必要。</li> <li>・人が回遊し、滞留時間を延ばすということを考えていかないといけない。</li> <li>・滞留する時間が増えるほど経済効果が上がる、休む場所があってコミュニケーションが生まれるためには、オープンスペースのネットワークを検討するとよい。</li> </ul>
---------------------------------------	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩くだけでなく、他の色々な活動も含め、ストーリーとして描けるとよい。 <b>(ウォーカブルなまちにするための道路、オープンスペース、ランドスケープ)</b></li> <li>・周囲にループ（道路）があってクルドサックのような形がよいと思う。</li> <li>・まちのネットワークのような道路的広場や歩行者空間を考えていくときに、もう少し類型（タイポロジー）的なことから整理した方がよいのではないかと。また、それがネットワークだとすると、オープンスペースや小さい広場や店の前の小さい空間がどのようにそれと重なってまちの骨格を作っていくのかというスタディが必要。</li> <li>・ベースとなるものとして、ランドスケープの考え方が非常に大切。 <b>(歩いてもらうための仕掛け)</b></li> <li>・歩いていいよという投げやりではなく、歩きたい、散歩したいということとスポーツを結び付けていくことが必要。</li> <li>・スマートウェルネスの事例では、今は全てポイントが貯まるなどの形が主で、それで動くのは、大体2~3割の人。動く人を調べると、健康やスポーツの持つ効用などの知識の差が非常に高いので、その知識をどれだけ付加できるかが重要になる。</li> <li>・鎌倉の人は意識が高くて、既に鎌倉地区では歩くモデルがあることを考えると、それから引き出す発想の方がスムーズ。</li> </ul>
---

### ③スポーツ

項目	主な意見	意見への対応（案）
第1回委員会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「鎌倉における健康やスポーツというのは何か」を考えていかないといけない。</li> <li>・スタジアムやプロ・スポーツの誘致など外力頼りのまちだけでは成立しない。</li> <li>・スポーツは素晴らしいと言われる一方で、心理的障壁がある。極端に言うと、しんどくて、辛くて、汚い。スポーツの心理的障壁を下げられるアイデアを出したい。</li> <li>・文化のまち鎌倉なので、スポーツの文化性との融合がこのまちづくりの中で表現できるとよい。今は、スポーツビジネスが中心なので、スポーツの根本的コンセプトが表現できるまちづくりが出来ると良い。</li> <li>・東京オリンピック後の日本のロールモデルにならなくてはならないと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉市や当地区における健康やスポーツを明確にした上で、7つのコンセプトを見直す。</li> </ul>

<p>(参考)</p> <p>平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見</p>	<p><b>(鎌倉市におけるスポーツの定義)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉のスポーツは何か。鎌倉にはどのようなスポーツがあり、鎌倉にもスポーツがあるということを市民がシンボリックに考える、そのスポーツのあり方がどのようなものか、議論する必要がある。</li> <li>・スポーツというと競技スポーツをイメージしがちなもので、スポーツの意味をしっかりと定義した方がよい。多くの人が親しめるようなものを想定しているようなので、それが伝わるようにしてほしい。</li> <li>・ウォーカブル、歩くを一つのスポーツとみなすと、スポーツはかなり広い概念になってくる。総合体育館やグラウンドの整備が具体になる前に、もう少し広い色々な人が関わることができるスポーツという具体像を描いた方がよい。</li> <li>・プロスポーツやトップレベルのスポーツを持つてくるというのは相当の覚悟が要る。誰がやるのか、やるために施設はどうしたらよいかということを考えないといけない。</li> <li>・鎌倉市民の健康やスポーツ文化、都市の規模を考えると、プロスポーツやどこかの企業のスポーツ、アリーナを持つてくるのがよいのか考える必要がある。</li> </ul> <p><b>(7つのコンセプトなどとの関係)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・7つのスポーツに関する要素をまち全体に落とし込んだときに、スポーツは万能ではないので、ロジカルに整理し、みんなで共有するビジョンや絵があるとよいのではないかと。</li> <li>・スポーツを核としつつも、文化やエコの観点、市民活動や交流が生まれる社会的な要素も考える必要がある。</li> </ul> <p><b>(スポーツ施設の形態)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人がたくさん入るスタジアムがベターだが、深沢では現実的にスタジアムができないことを整理しておくべき。</li> <li>・中核としてのアリーナはわかるが、アリーナという機能を整備したり、そこであげる収益をどのようにまち、エリアに還元していくか検討することが必要。</li> <li>・スタジアムやアリーナにするならばどこかで判断しないと話が具体的に進まない。</li> <li>・スタジアムを狭いところに押し込んでしまうと金を稼げない施設になってしまうが、スペ</li> </ul>
--	--

一的に可能ならばスタジアムの方がよい。新駅ができて、アリーナレベルでは大きな経済効果にならないが、スタジアムであれば一挙に広がっていく可能性がある。

- ・今は大きなスポーツ施設しかイメージにないので、スポーツラボなど、もう少し違うものも検討した方がよい。
- ・スポーツ施設は、コンサートとしても使えるなど、多機能は必須だが、そうすることでコストが掛かり、かつ、各機能が落ちるデメリットがある。

#### (スポーツ施設の運営)

- ・指定管理では、体育館や公園それぞれの施設のことしかやっていなくて、バラバラで整備している。それを踏まえ、まちにどう取り入れていくかという視点で考えた方がよい。
- ・スポーツ施設の運営は、災害やコミュニティなど様々な機能を両立させるシナリオのつくり方を深掘りしていく必要があるのではないかな。

#### (鎌倉のイメージ = 外部空間でのスポーツ文化)

- ・スポーツをいかに外部化するか、屋外空間に持って行くかということはテーマとしてあるべきで、それをランドスケープやデザインだから後回しにするということではなく、先に考えて仕込んでおくべき。
- ・アリーナの中に人が参加できるものをうまく入れ込んでいく、例えば走るとか、アリーナ周辺で何かできるかということを考えていければ外部化していけるのではないかな。
- ・スポーツ文化というときに、屋外プール、林や水辺があるなど、外部空間で行うスポーツ文化、アスレチック、アウトドアなどの方が鎌倉のイメージに近いのではないかな。
- ・スポーツ施設を顔にするというのは違和感がある。例えば、シンボル道路を公園と捉えて、その周りに小さなスポーツ施設や色々なアクティビティが見えてくるものはどうか。市役所もきて色々な需要があると思うので、森、水辺含め、色々なタイプの箱が街中に分散する対極モデルを考えた方がよい。
- ・アリーナでなく全てを分解したらどうかというのは、検討のヒントになると思う。31haの中にどれだけスポーツに関わるものがつくれるかということを考えてみるのもよいのではないかな。(バスケットの3on3、ボルダリングなど)

#### (スポーツ産業の誘致や企業連携)

- ・スポーツはQOLを考える企業に入ってもらえるとよい。
- ・スポーツメーカーは都心には興味はあるが、新しいことをやっていくときにそういう人たちを巻き込んでいけるとよい。

#### ④ランドスケープ・修正土地利用計画

項目	主な意見	主な意見への対応(案)
第1回委員会での主な意見	<p><b>(鎌倉らしい土地利用計画)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の土地利用計画は、道路と建物を基調にしたような、旧来的なまち割り。現実にすり寄せた上で、歩きやすさ、公園や公開空地、道路の縮減、駐車場の配置や歩行者空間の配置、低層部のつくりなどをうまく考えることで、鎌倉らしい形が出せないか。</li> <li>土地利用計画見直しについても、具体的な場所の質や性能から積み上げて都市像に帰結させる形でもう少し議論できると良い。</li> </ul> <p><b>(まちづくりの視点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ポータルランドで今面白いのは「小さいもの」が多いということ。小さなマーケット、カフェ、日常的なイベント、ポケットパーク。小さい工夫を持ち寄り、まちを作っていく仕組みを織り込めないか。</li> </ul> <p><b>(調整池のあり方)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリーンインフラの観点から、ハードインフラの費用を減し、まちのレジリエンスを高める意味で、例えば公園と調整池を一体的に中央に配置し、増水時以外は市民もアクセスできるようにすることなどができる。</li> </ul> <p><b>(公園のあり方)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺に配置される建物と、公共空間の関係によって変わってくる。中央に配置する方法もあるが、他にも色々なやり方があるので、最重要課題として検討するべき。パークPFIなどの手法や、将来的には、公園の隣地に立地する建物などでBID的に管理運営費用を担ったりする仕組みも考えることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主な意見を踏まえて、修正土地利用計画を再点検する。</li> <li>鎌倉らしさ、小さい要素に配慮する。</li> <li>調整池整備、公園配置の再検討を行う。</li> </ul>

(参考)平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>一からのまちづくりで、差を生むのがランドスケープ。深沢地区だと、安全上も含めた川との関係があるのではないか。</li> <li>ランドスケープが先行して整備して、公園や歩行者空間、公開空地などの戦略的な配置を先行して計画することが重要。</li> <li>もう少し街区ごとの性格を出して、北街区、南街区としていくのか、大きい中のもう少し小さいディストリクト・集合みたいなものがあるのではないか。</li> <li>行政街区を先行して整備しなければならないのならば、駅から、自然に市役所、アリーナを通してまちに入っていくという動線も見せ方としてある。</li> <li>川の洪水をいなしたり、冷やしたりする機能があるが、この街区にふさわしい機能と創出される価値について慎重に検討する必要がある。</li> <li>建物以外の公園や屋外空間を大事にして、自然とか余白の質を高めて考えていかないといけない。まちの骨格としてのオープンスペースを先行して考えた方がいい。プログラムによって色々な使い方ができる。</li> <li>深沢でオープンスペースや公園をどう位置付けていくかということを考えないといけない。都市公園や広場、公開空地、街路、屋上緑地のようなものが深沢でも入れ込めると思うので、ハードとソフト、ライフスタイルと一緒に考えていく必要がある。</li> <li>深沢でも自転車や歩行者だけでなく周りの公共交通機関との接続の中でどういう戦略をつくるかが大切。歩きやすいみちということで、緑陰があるみちなど、暑さ対策なども含めて街路樹や歩行者空間を快適に作らないといけない。広場では毎日場所のマネジメントする人が常駐して毎日少し公園の設えが変わるような取り組みもある。深沢の場合も、メインの道路だけでなく、どういうふうにしてネットワークを作っていくのかということも大事である。</li> <li>最初に大きいオープンスペースの位置づけをきちっとして、その後に建物とか開発のボリュームなどの建築の話を上乘せする形でシナリオを作っていた方がいいのではないか。</li> <li>ランドスケープやシンボル道路という言い方を少し変えてはどうか。もっと空間形式を表すような言い方でできるとよいのではないか。</li> </ul>
-----------------------------------	--

## ⑤防災

項目	主な意見	主な意見への対応(案)
<p>第1回委員会での主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(SDGsに関連して)鎌倉市は観光客が多いが、観光客に対してアクションが取れるような市民を育てることで、結果的に市民も助かるというモデルになる。</li> <li>・防災について、過剰に心配する人と、そうではない人と二極化しているため、それぞれに応じた、コミュニケーションを取れるようなことが出来ればと思う。</li> <li>・深沢地区全体においても災害に強いまちづくりが重要なキーワードであり、インフラの強化はもちろん地区内で災害時の機能分担・連携を検討していくとよい。それが特徴になる。</li> <li>・今後は施設整備というハードウェアの対策だけで住民の安全を確実に確保できるというわけにはいかなくなると考えるべき。</li> <li>・住民自身が常日頃から自然災害のリスクを知り、その備えを進めるとともに、いざというときには自らの命を守るために避難しなければならない事もありうることを理解することが重要。</li> <li>・まちづくりを考える上では、住民の災害に対する意識を変え、個々が行動を起こすきっかけとなるような仕掛けを考え合わせるとよい。</li> <li>・市庁舎の移転・施設整備に当たっては、少しでも被災する可能性が低いこととあわせて、仮に被災したとしてもその影響は小さく、できるだけ早くその機能を取り戻せることも重要。</li> <li>・市の本庁舎に限らずまちのあり方を考える上では、津波と豪雨による洪水・浸水とを同列に議論することはできないと考えるべき。</li> <li>・現在、全国で公表が進んでいるハザードマップは、想定される最大級の外力を決めて計算されたもの。この情報に大きく引きずられないようにした方がよい。</li> <li>・情報共有・発信で人的被害には、仮に浸水が本当に起きたとしても逃れることが出来るので、これを重大に捉えてまちづくりをやめるべきだというようなことはあってはならないと思う。</li> <li>・ジョインアンドシェアの考え方をソフトの防災でも応用して、情報なりを持ち寄ることで、情報を得られ、安心なまちにすることもできる。</li> <li>・7つコンセプトの『セーフ』は、セーフティ教育と呼ばれるものを行っている学校もあるので、一般の方にはセーフティのほうが馴染んでいるのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記を踏まえつつ、別途設けた本委員会の防災部会を中心に、防災のあり方を検討し、7つのコンセプトに反映していく。</li> </ul>
<p>(参考) 平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災は公共施設だけの問題ではなく、商業や住居にも当然必要なので、限定的に捉えない方がよい。商業でショッピングモールなどができれば災害時にどうするかというのは重要。</li> </ul>	

## ⑥当地区における道路のあり方について

項目	主な意見	主な意見への対応(案)
第1回委員会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォークアブルなまちを実現するために、外周道路を整備し、通過交通を街区内に入れず、シンボル道路はペDESTリアン化し、外周道路からアクセスするクルドサックのまちにしたほうが良い。</li> <li>・トランジットモールは日本ではほとんど成功していない。</li> <li>・道路の配分としても、車、自転車、歩行者の配分でだいぶ変えられるのではないか。</li> <li>・駐車場の配置、道路の構造で、どういうふうにもちの中で歩きやすさを保つのかはすごく大事。例えば、駐車場を周りに配置して真ん中を少し歩きやすくする、シンボル道路は搬入の車両や緊急車両は入れるが、少し車が走りにくいようにしておいて、朝と夜だけ通れるようにする、といった手法もある。さらに最初から広場的に道路をつくるなど、発想次第で色々できるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記意見をウォークアブルの視点から、シンボル道路を含む当地区の道路整備方針を見直す。</li> </ul>

(参考) 平成29年度深沢地域整備事業技術アドバイザーからの主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の考え方がシンボル道路のつくりを左右すると思う。クルドサックのような形で、真ん中の道路はあまり車が通らないようにできるとよい。</li> <li>・シンボル道路の中央を公園的に整備する手法で考えると、道路と歩道状空地が一つのパブリックスペースになる。公園、道路的広場、公開空地は分けて検討した方がよい。</li> <li>・人の流れで考えたときに、道路とオープンスペースを分けたくなるが、シンボル道路に張り付いてくるスペースの形に色々なパターンがある。歩いているうちに変化があるような構成がよいのではないか。広く緑道を取る、小さな公園が張り付くこともあるのではないか。</li> <li>・シンボル道路の通過交通をどう制限するかがウォークアブルにとってネック。ウォークアブル実現のために、かなり思い切ったことをしないとイケない。</li> <li>・クルドサックでも、真ん中を通すのではなく、外周道路に通すことを想定して、サブ動線のようにつなぐこともできるのではないか。時間的な制限といっても、結局うまくいかないこともある。</li> <li>・2つの駅をつなぐ歩行者を中心とした移動について位置づけるとよいのではないか。</li> <li>・新駅ができるまではこの地域は結構厳しいと思う。そこに引込線の部分に、小さな投資でできる移動の手段などができるとよいのではないか。</li> <li>・道路の交通量から検討した方がいい。例えば、北側に道路に抜くことでどれくらい歩けるようになるか、シンボル道路の幅員が抑えられるか、などを示す必要がある。</li> <li>・ランドスケープやシンボル道路という言い方を少し変えてはどうか。もっと空間形式を表すような言い方にできるとよいのではないか。(再掲)</li> </ul>	
---------------------------------------	--	--

## ⑦まちづくりの進め方

項目	主な意見	主な意見への対応(案)
第1回委員会での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10、20年の長いまちづくりのプロセスの中で、その都度、何が大事か考えていくことが重要。各段階で一番適切な方向付け、決定をしていく仕組み・体制作りを中心に取り組みたい。</li> <li>・深沢が良くなることで、旧鎌倉地区や、市庁舎の将来的な跡地、鎌倉の大きいビジョンとリンクすることはすごく大切。鎌倉市自身もこのチャンスを活かすために庁内で横串をさして徹底的に議論をして機運を高める必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内連携を含め適切な検討体制を検討・実施していく。</li> <li>・また、本委員会では、今後、当地区にふさわしいまちづくりの推進体制についても検討する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉の新しい都市のビジョンを市民に知ってもらい、意見をより広く求める姿勢も重要。本委員会のアウトプットを誰が読んでもわかりやすい深沢の都市デザインビジョンブックにして出せるといい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民に分かりやすい情報発信・共有に努める。</li> </ul>

(参考)アドバイザー会議での主な意見(H30.2~7開催)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の力を取り込みながら、行政はバックへ回る時代。深沢地区は行政主導で最初に行政施設が形になるが、市民の違和感が先に立たないよう何かのフェージングが必要になる。</li> <li>・計画や構想の条件の段階で市民に参加してもらった方がよい。市民に対して、丁寧に、オープンにしていくべき。オンラインでも見られる、意見を公開するなど戦略を持ってやった方がよい。</li> <li>・長期戦を覚悟し、パブコメをやって終わりということはありませんと思うので、それだけの覚悟を持ってやってほしい。一緒に考えるチャンネルを用意していくと面白くなる。</li> <li>・合意形成はよくやるが、そういう人たちがプレイヤーになるようにそういった人たちを巻き込んで、新しい深沢のまちづくりもできるのではないかな。</li> <li>・市庁舎が先行的に整備されると思うが、それが出来上がったときに、素敵な環境の中に建っていて、そこに興味を持ってもらおうと、新しい都市のこれからの姿を少し共感できるようにしていく進め方もあるのではないかな。</li> <li>・鎌倉のブランディングを考えると、鎌倉市として深沢も含めて住みやすい都市として戦略を打ち出していくのがあまりいま感じられない。鎌倉を世界に向けてアピールするような戦略と住んでいる人の健康活動を両輪で考えないといけない。ボトムアップとトップダウンが拮抗するようなことをやるべきだ。鎌倉市民にはそういった能力を持った人がたくさんいると思うので、それをどう活かしていくか。</li> </ul>
-------------------------------	--

⑧その他

項目	主な意見	主な意見への対応(案)
第1回委員会での主な意見	<p><b>(既存資源の活用)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設等整備計画とリンクして、既にあるものを活かしていくことが大事。それが将来の財政負担を減らしていく。それから、ハードだけでなくソフトも、今一度民間施設やノウハウ、歴史的な部分も含めて、オンリーワンとして、今あるものを探し活かす。</li> </ul> <p><b>(まちづくりの視点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市的な視点から周辺の人口動態やモノレール・JR沿線周辺地域の状況、工場の撤退など縮退の状況など、場所に紐づいた視座から検討を進めるべき。都市計画の色ぬりだけではなく、具体的な空間像を伴いながら議論を進めることが重要。周辺に三菱、武田薬品、東レの研究所など知識(ナレッジ)の集積もある。深沢地域が潜在的にもつ資源(ストック)や自然条件なども意識した上で検討を進めていく必要がある。</li> <li>時代の変化を見据えた上での施策が大事。現代は価値観も加速度的に変化していく。リニア開通、キャッシュレス、ソサエティ5.0などとの関係を常に意識する必要がある。</li> <li>まとまった平坦な土地を生かし、市内の他の地区ではできない新しい仕組みや技術を取り入れながら、成功モデルは市全域に展開すると行った、他地区とのつながりや実験的機能もあると良い。</li> <li>新しい都市開発は必要ないといけない議論もある中で、持続可能な都市のモデルを描けないといけない。市として明確な目標設定の上で戦略的に取り組む必要がある。</li> </ul> <p><b>(様々な連携の重視)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>様々な連携を重視してはどうか。内部の部署間の連携、自治体や姉妹都市との連携、など、色々なところと連携して、お互いの機能を分担していくということが大事。</li> <li>公民連携も大事。早い段階から企業と双方向にキャッチボールをしながら計画を立てて行く必要がある。</li> <li>いかに市が全体をマネジメントしながら、民間の協力を引き出していか。今回の事業で市が官民連携のまちづくりを行うと宣言して、市の姿勢をアピールしてもよい。</li> <li>企業を卒業したOB、OGなど民度の高い市民がたくさんいるので、蓄積してきたナレッジ、市民力を活かした公民連携も必要。その上で、例えばエリアマネジメントなどの手法も付していくべき。</li> </ul> <p><b>(モビリティ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩くというウォーカビリティは大事だが、全員が歩けるわけではなく、また遠距離から人が集まる中で、どういう形のモビリティを確保していくか。モビリティの面からも各主体が連携できる仕掛けがなければ、拠点性を発揮できない。</li> <li>市役所と民間施設間で融通しあえることできるようになると良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左記意見を踏まえて、検討していく。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>行政内部や行政間の連携、公民連携の視点を十分踏まえて検討していく。</li> <li>また、本委員会では、今後、当地区にふさわしいまちづくりの推進体制についても検討する。</li> </ul>

<p>(参考)</p> <p>アドバイザー会議での主な意見(H30.2~7開催)</p>	<p><b>(まちづくりの視点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>どうこの街区の中と外を考えていくかが重要。</li> <li>それぞれのテーマや方針を統合して一つの言葉で表すとどういうものになるのかというのがあったほうがよい。ビジョンの共有にあたって必要。</li> <li>7つの要素にサステナブルな都市という概念が少し抜けている。まちに必要な色々なエレメントと住みやすさや持続可能をうまく統合させながら、スポーツと健康が立つようなまとめ方がよいのではないかと。</li> </ul> <p><b>(湘南モノレールとの関係)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湘南深沢駅との接続が大切。駅と図書館とホールが一体に整備されて、駅のコンコースに図書館のラウンジがあるところもある。</li> <li>モノレールのイメージはあまりないので、市からある程度手を差し伸べる形で、接続性を確保しながら駅自体をよくしていくことも大切。</li> </ul>
--	--