

## 「村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）」に関する パブリックコメントの実施結果について

### 1. パブリックコメントについて

#### (1) 意見等の募集期間

##### ・藤沢市

2016年（平成28年）2月10日（水）～2016年（平成28年）3月5日（土）

##### ・鎌倉市

2016年（平成28年）2月5日（金）～2016年（平成28年）3月5日（土）

#### (2) 意見等を提出できる方

##### ・藤沢市

藤沢市内在住・在勤・在学の方、事業所等を有する方およびその他利害関係を有する方

##### ・鎌倉市

鎌倉市内在住・在勤・在学の方、事業所等を有する方、納税義務を有する方およびその他利害関係を有する方

#### (3) 意見等の募集方法

郵送、ファックス、持参及び市のホームページの「パブリックコメント」意見提出フォームにて提出

### 2. 提出されたご意見の集計

・藤沢市 提出者11名 意見数18件

・鎌倉市 提出者18名 意見数67件

（合計 提出者29名 意見数85件）

### 3. ご意見の要旨と「湘南地区整備連絡協議会の考え方」について

別紙のとおり

※鎌倉市民等を対象に実施したパブリックコメントにおいて、匿名による意見については、意見として承ることとしました。

○パブリックコメントに関する問い合わせ先  
鎌倉市役所 拠点整備部 深沢地域整備課  
〒247-0056 鎌倉市大船二丁目7番8号  
電話：0467-44-7071  
FAX：0467-47-3029  
Eメール：kamafuka@city.kamakura.kanagawa.jp

## ご意見の要旨と「湘南地区整備連絡協議会の考え方」

### ○意見の分類

分類	件数	構成割合
(ア) 村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）全般に関する意見	1件	1.2%
(イ) 村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）の各項目に関する意見		
1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけに関する意見	11件	12.9%
2. 想定される課題と解決の方向性に関する意見	2件	2.4%
3. 戦略目標の設定に関する意見	2件	2.4%
4. 戦略別プランに関する意見	14件	16.5%
5. 施策実施展開の考え方に関する意見	6件	7.0%
6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュールに関する意見	15件	17.6%
7. 戦略実施の効果と目標値に関する意見	0件	0%
8. 戦略策定後の取組に関する意見	0件	0%
9. 資料編に関する意見	4件	4.7%
小計	54件	63.5%
(ウ) その他	30件	35.3%
合計	85件	100%

### ○意見の反映状況

注)「反映状況」の説明	件数	構成割合
①ご意見の趣旨を踏まえ、計画に反映しました。	4件	4.7%
②すでに計画に位置づけてあります。	5件	5.9%
③すでに別の事業で実施済みです。	0件	0%
④今後の取り組みの参考にします。	8件	9.4%
⑤基本的な考え方への反映は困難です。	9件	10.6%
⑥その他	59件	69.4%
合計	85件	100%

### ※凡例

(藤)・・・藤沢市提出分      (鎌)・・・鎌倉市提出分

(ア) 村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）全般に関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
1 (鎌)	1 ページ 1.1 総合交通戦略とは 私の知人は、葉山から藤沢まで自転車で通勤している。自動車に極力依存しない考え方は、非常に良いと思うので、まずは、当委員及び市職員から実践して、手本を示して下さい。	④	村岡・深沢地区総合交通戦略の実施に向けた取組の参考にします。

(イ) 村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）の各項目に関する意見

1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけに関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
2 (藤)	当初計画では「新駅を中心とした村岡地区まちづくり」となっており、その後見直された結果なのか、今回提示の計画では新駅設置の目的が「藤沢駅・大船駅に集積する利用者数を新駅に分散して低減を図る」狙いに計画が移されている。「本事業の目的が何であるのか」、「その目的の論理的必然性」が漠然としていて分かりづらい計画となっている。	②	村岡新駅を中心としたまちづくりについては、藤沢市村岡地区の住民等によって平成13年3月に策定され、その後、藤沢市長に提言されたものであります。 一方、「藤沢駅・大船駅に集積する利用者の分散」については、藤沢市と鎌倉市が共同により、平成19年度策定した「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」の中で、藤沢駅・大船駅周辺等の交通混雑緩和のため新たな交通拠点（新駅）の形成が不可欠であると位置づけており、この構想（案）の実現に向け、取り組んでおります。 なお、総合交通戦略の目的については、素案1.2のとおりであります。
3 (鎌)	1.2 村岡・深沢地区における総合交通戦略の目的 村岡・深沢地区にある事業者等全てに対し、自動車通勤しないように徹底して指導するよう要望する。	⑥	村岡・深沢地区総合交通戦略では、交通を規制するのではなく、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えています。

4 (鎌)	1.3 総合交通戦略検討の流れ 総合交通戦略として取りまとめます。とあるが、取りまとめの際は、自動車通勤は不可と明記してもらいたい。	⑤	村岡・深沢地区総合交通戦略では、交通を規制するのではなく、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えていることから反映は困難と考えています。
5 (鎌)	2 ページ 1.4 総合交通戦略の目標年次、1.5 対象期間 藤沢駅、大船駅間は、約4.6kmで短いため、多額の税金を投入しての新駅設置は、必要ない。	⑥	土地利用計画や新駅整備は確定したものではありませんが、村岡・深沢地区総合交通戦略(素案)は、村岡新駅の整備を前提に、地方自治体と交通管理者、交通事業者等の関係団体で検討を行い策定したものです。 ご意見は、鎌倉市への村岡新駅整備に対する意見として承ります。
6 (鎌)	1.6 検討組織 組織フローが、正しく書かれていないし、不要な組織であり、税金の無駄遣いである。	①	村岡・深沢地区総合交通戦略に向けた検討組織については、両地区のまちづくりと密接な関係があるため、まちづくりと総合交通戦略策定に係る検討組織を併記しましたが、ご指摘のとおり、一部正しくない表記となっております。 しかしながら、この検討組織については、総合交通戦略の実現に必要な組織と認識していることから、分かり易い表記とすることが重要と考え、当該箇所については、村岡・深沢地区総合交通戦略策定に係る組織のみとし、両地区のまちづくりに係る検討組織並びに全体整備構想検討委員会を削除することとしました。
7 (鎌)	3 ページ 1.7 戦略策定までの流れ 税金の無駄遣いの組織であり、解散するべきである。	⑥	村岡・深沢地区総合交通戦略策定後は、(仮)村岡・深沢地区交通戦略会議において、施策の進捗や効果を管理・評価しながら、必要に応じて戦略を見直し、継続的に施策を展開します。
8 (鎌)	1.8 総合交通戦略策定後の実施方策 新駅設置、シンボル道路を作ってから、当文書の内容を実施するのは、不可である。	⑥	1.8 総合交通戦略策定後の実施方策は、実施した施策を評価し、状況にあった見直しをするための仕組みを表したものであり、継続的に施策を展開するためには必要な取組と考えています。
9 (鎌)	4 ページ 1.9 村岡・深沢地区におけるまちづく	⑥	1.9 村岡・深沢地区におけるまちづくりの検討の経緯は、平成19年度以降、

	<p>りの検討の経緯</p> <p>組織フローが、正しく書かれていないし、不要な組織であり、税金の無駄遣いである。よって、廃止すべきである。</p>		<p>村岡・深沢地区のまちづくり及び交通インフラの整備に向けた検討の経緯に、今後、村岡・深沢地区のまちづくり、村岡・深沢地区総合交通戦略、村岡新駅取組に必要な組織との流れを整理したものです。</p>
10 (鎌)	<p>5ページ 1.10 村岡・深沢地区の概要</p> <p>村岡地区は、新駅設置、深沢地区は、旧国鉄跡地になっている。</p>	⑥	<p>1.10 村岡・深沢地区の概要に、ご意見の記載はございません。</p>
11 (鎌)	<p>6ページ 1.11 過年度までの調査における検討内容</p> <p>「村岡・深沢地区全体整備構想(案)」は、学識経験者(2名)、国土交通省(2名)、神奈川県(3名)、藤沢市(3名)、鎌倉市(3名)、JR(2名)、UR(3名)で東海道線の村岡新駅設置と深沢地区(旧国鉄跡地、現JR工場跡地開発地)を繋ぐシンボル道路の検討である。</p>	⑥	<p>「村岡・深沢地区全体整備構想(案)」は、主に「広域的な視点からの本地区の将来像」や、それを実現するための「インフラ機能等の課題の対応方策」、「まちづくりの推進体制や今後の進め方等」について検討を行い、「土地利用構想案」と「道路インフラ整備の基本方針」について取りまとめたものです。</p>
12 (鎌)	<p>2ページでは「村岡新駅の実現に向けた検討会」が新駅設置を正式要望する旨の記載があるが、この検討会の位置づけが、4ページのフローの中で不明確である。</p>	①	<p>1.6 検討組織の表記に合せ、1.9 村岡・深沢地区におけるまちづくりの検討経過と総合交通戦略の位置づけ(案)の「村岡新駅の実現に向けた取り組みの継続」を「(仮称)村岡新駅の実現に向けた検討会等、取組の継続」に修正します。</p>

## 2. 想定される課題と解決の方向性に関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
13 (鎌)	<p>7ページ 2 想定される課題と解決の方向性</p> <p>藤沢駅は、ホームが1本しかなく、階段も1箇所であり、改良する必要がある。大船駅については、現</p>	⑤	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略では、交通を規制するのではなく、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えていることから反映は困難と考えています。</p>

	<p>状で問題ない。問題なのは、踏切が、3箇所ある事である。安全で健康な生活を実現するのであれば、自動車通勤を禁止し、徒歩、自転車利用をするように指導する。企業、市職員は、全員、自宅から自転車で通勤するよう率先して見本を見せる必要が重要である。</p> <p>自家用車を利用させないようになれば、全ての公共交通が、徒歩、自転車になり、交通渋滞は、絶対になくなる。</p>		
<p>14 (鎌)</p>	<p>鎌倉市深沢地域のまちづくりには「新しく開発したことで起きるかもしれない渋滞対策として村岡に新駅を作る前に、ある問題点を直すことで新しく開発したことで起きるかもしれない渋滞を少し改善できる可能性がある」といえる。その問題点とは、深沢再開発地域に新しく一般車両が入れる道路を計画してしまっていることであり、一般車両が入れる道路は新しく住む3,100人(予定)の方々にとって車での外出をしやすくし、さらにまちに来る人たちに車で来やすくするためのものであり、深沢再開発後、周辺道路の渋滞を発生させる一つの原因になるかもしれない。</p>	<p>⑥</p>	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略では、交通を規制するのではなく、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えています。</p> <p>また、併せて新駅と深沢地区を結ぶシャトルバスを運行することで、新駅アクセス性向上による新駅の利用拡大や自動車利用が抑制され、それにより周辺道路の混雑抑制等が図れるものと考えています。</p>

### 3. 戦略目標の設定に関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
15 (鎌)	<p>8 ページ 3 戦略目標の設定</p> <p>新駅の整備は前提となるが、とあるが、大船駅、藤沢駅周辺の道路の改修が必要である。特に大船は、踏切をなくす必要がある。</p> <p>藤沢駅は、駅舎の改良、建て替えが必要である。</p>	⑥	<p>鎌倉市では大船駅周辺の交通渋滞解消には、周辺道路整備並びに踏切の取止めが最も効果的な対応方法と考えておりますが、その実現には、多額の整備費用並びに長期に亘る調整・整備期間を要することとなり、現実的ではないと考えられ、現段階ではその計画はございません。</p> <p>藤沢市では、藤沢駅周辺まちづくりの中で、錯綜する動線の解消等も含め、自由通路の拡幅及びそれに伴う小田急藤沢駅の橋上化等の検討を進めております。</p>
16 (鎌)	<p>9 ページ 3.2 交通戦略目標案</p> <p>村岡・深沢地区の交通の整備をすれば、鎌倉市、藤沢市共に安全、安心な街になる訳ではない。村岡新駅設置によりメリット地区、デメリット地区が生まれてしまう。</p>	⑥	<p>広域のまちづくりにかかる意見として承ります。</p>

### 4. 戦略別プランに関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
17 (藤)	<p>駅周辺の混雑緩和については、駅周辺への自家用車進入禁止等、他の地道な政策・努力を優先するべき。駅周辺への自家用車進入禁止・一方通行化・歩車分離式信号設置・自転車走行空間の設置や駐輪場増設・ロードプライシングの実行等施策はいくらでもあるのではないかと。</p>	④	<p>藤沢駅及び大船駅周辺の渋滞対策等については、関係機関において、道路新設・改良等、様々な取り組みが行われております。</p> <p>なお、今回頂いたご意見は今後の取組の参考にします。</p>
18	<p>戦略2で「鉄道利用型ライフスタイルの実現」と記</p>	⑤	<p>資料編 P13 の通勤目的の代表交通手段（出発・到着）及び、P14 の私事目的</p>

(藤)	載されているが、現在の鉄道利用者はすでに鉄道を利用したライフスタイルを実現していると思う。		の代表交通手段（出発・到着）にもあるとおり、代表交通手段に自動車占める割合は、18.6%から35.8%と高い状況にあります。
19 (藤)	重点課題③で「自転車道ネットワーク、歩行者ネットワークを整備し、徒歩や自転車の充実した環境を形成することで、健康で豊かさを十二分に感じられるまちを形成する」とあるが、自転車道の設置形態として、FujisawaSSTに設置されている道路左側ペイント型の左側一方通行型自転車レーンでの計画を希望する。	④	シンボル道路については、6.4個別の施策内容（P24.P25）において、自転車走行空間等を適宜配置するとしております。 なお、藤沢市においては、平成26年9月に策定した「藤沢市自転車走行空間のあり方」に沿って、整備を進めるとしてあります。
20 (藤)	自家用車依存からの脱却をめざす場合、まずは既存のバス網を充実させるのが先だと考える。鉄道は便利だが、小回りはきかないので、多様なニーズに応えられない。高齢化を考えれば、路線の柔軟性に富むバスに政策を集中すべき。 新駅用の土地は、湘南ライフタウンのような大きめのバスロータリーや、車用の「道の駅」（観光客向けの車用「新駅」）として活用すればいいのではないか。	⑤	6.4個別の施策内容（P26）に記載のとおり、バス網の新設・再編は大変重要な施策の一つとして考えております。また、戦略2「極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現」のためには、バス路線の新設・再編とともに、新駅の整備が不可欠なものと考えております。
21 (藤)	藤沢駅周辺の467号線とそれにつながる道路の整備をおこない、交通渋滞を解消するほうが有益と思われる。特に藤沢駅周辺では駅に用のない車も通過せざるを得ない構造がますます渋滞を作り出している。	④	藤沢市では、現在策定中の藤沢市道路整備プログラムの中で、鶴沼奥田線を優先的に整備する路線に位置づけるなど、藤沢駅周辺の交通渋滞対策に取り組んでいます。



22 (鎌)	10 ページ 4.1.1 戦略 1の将来像、4.1.2 将来像 実現に向けた現状分析 日本国は、人口減少が 益々進む傾向であり、新駅 設置により、藤沢駅、大船 駅周辺が寂れてしまう。	⑥	広域のまちづくりにかかる意見とし て承ります。
23 (鎌)	4.1.3 施策内容の設定 市民、企業、行政機関に、 徒歩、自転車を使用するよ うに指導すれば、新駅設置 は、必要ない。財政難のお り、新駅設置に組んでいる 税金を他の政策に投入出 来る。新駅設置の企業バス の運行は、●●●のマイク ロバスの事と思うが、東海 道線利用の方がよい者にと っては、デメリットとなる。	⑥	新駅が整備されることで公共交通の 利用率が向上し、それにより周辺の交通 渋滞も緩和されると考えています。また、 村岡・深沢地区総合交通戦略では、 交通を規制するのではなく、モビリティ マネジメント等により、新駅や公共交 通、徒歩、自転車利用を促進することで、 自動車利用の抑制を考えています。
24 (鎌)	11 ページ 4.1.4 施策 パッケージの検討 現在の藤沢駅、大船駅の 周辺道路と藤沢駅駅舎の 改良建て替えて、十分対応 できる。	⑥	広域のまちづくりにかかる意見とし て承ります。 藤沢市では、藤沢駅に集中する交通負 荷を軽減するため、(仮称)村岡新駅設 置を促進しております。
25 (鎌)	12 ページ 4.2.1 戦略 2の将来像、4.2.2 将来像 実現に向けた現状分析 藤沢駅、大船駅及び周辺 に行く場合、公共交通機 関、徒歩、自転車以外は、 乗り入れ禁止にする。	⑥	村岡・深沢地区総合交通戦略では、交 通を規制するのではなく、モビリティマ ネジメント等により、新駅や公共交通、 徒歩、自転車利用を促進することで、自 動車利用の抑制を考えています。
26 (鎌)	13 ページ ・新駅と深沢 地区を結ぶシャトルバス の運行、・新駅と発着の企 業バスの運行シャトルバ スを誰が乗るのでしょうか？徒歩、自転車を使用す る。企業バスは、●●●し かない。	⑥	シャトルバスを運行することで新駅 アクセス性向上による新駅の利用拡大 や自動車利用が抑制され、それにより周 辺道路の混雑抑制等が図れるものと考 えています。

27 (鎌)	14 ページ 4.2.4 施策パッケージの検討 検討するに値しない。	⑥	極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現を図るために、必要な施策として考えています。
28 (鎌)	15 ページ 4.3.1 戦略3の将来像、4.3.2 将来像実現に向けた現状分析、4.3.3 施策内容の策定 村岡駅と深沢駅間のシンボル道路は、すでに計画(案)が出来ており、税金を使用して検討する必要はない。	④	村岡・深沢地区総合交通戦略の実施に向けた取組の参考にします。
29 (鎌)	16 ページ 4.3.4 施策パッケージの検討 シンボル道路は、徒歩、自転車の使用であり、検討する必要はない。	⑥	シンボル道路は、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ重要な道路であり、極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現を図るために、必要な施策として考えています。
30 (鎌)	17 ページ 4.4 戦略目標と実施施策の関係 深沢地区開発の JR の換地に 10 階建てのマンション約 12 棟を建設する為であり、JR に検討させればよい。	⑥	深沢地区のまちづくりにかかる意見として承ります。

#### 5. 施策実施展開の考え方に関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
31 (鎌)	大船駅、藤沢駅に通勤等で駅前広場に乗り入れる自動車は、皆無にすぎない。大船駅、藤沢駅周辺等の交通混雑は、駅利用者でない通り抜けの自動車が必要である。 混雑の理由 1. 大船駅東側は、横須賀線の踏切が 2 箇所あるからである。横須賀線が出来たまま、現在に至っている。 2. 東海道線の踏切が、1	⑥	シンボル道路は、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ重要な道路と考えています。また、新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されると考えています。

	<p>箇所あるからである。同踏切も東海道線が出来たまま、現在に至っている。</p> <p>3. 現在、湘南モノレール下に建設中の陸橋も2車線であり、接続道路も狭い。建設中の陸橋は、4車線にして、通り抜きの車を通過させればよい。</p> <p>4. 大船駅西側は、拡張しない限り、通り抜きの車の解消が出来ない。</p> <p>5. 藤沢駅南側は、片瀬道路の混雑緩和を図る計画で建設中の道路が、川名で工事が止まったままであるためである。</p> <p>6. 藤沢駅北側は、村岡道路が片瀬道路に接続しており、また、藤沢前を通らなければ、通り抜けられないためである。</p> <p>上記、1～6を解消しない限り、シンボル道路を作っても、交通混雑は、解消できない。</p> <p>※結論</p> <p>上記の事から、村岡新駅とシンボル道路に税金を投入して作る必要はない。JR東日本(株)が、深沢地区に所有している約16haの土地の価値を上げたいのであれば、JR東日本(株)が、村岡新駅設置、シンボル道路等、JR東日本(株)が費用を出して作れば良く、我々市民には、不要であり、税金投入には、反対である。</p>		
--	---	--	--

<p>32 (鎌)</p>	<p>問題内容を解決するには、シンボル道路だけ整備すれば全て解決するわけではない。周辺道路を全て改良対象にすべきである。</p> <p>先行して周辺道路の整備を実施するのが重要である。</p> <p>湘南深沢駅を中心に 1.5 km 以内の狭隘道路等の改良整備をする。</p> <p>村岡新駅を中心に 1.5 km 以内の狭隘道路等の改良整備をする。</p>	<p>⑥</p>	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略では、シンボル道路の整備だけでなく、周辺交差点の改良も実施施策として計画しています。</p> <p>周辺交差点の改良については、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応した道路改良を考えています。</p>
<p>33 (鎌)</p>	<p>村岡線道路をシンボル道路と同等の道路に整備する。</p> <p>深沢地区整備内に商業施設面積 5 ha になっていることから、大船西鎌倉線、県道大船腰越線、県道藤沢鎌倉線、宮前梶原線等についても、安全安心が重要であり、シンボル道路と同等の道路に改良整備する必要がある。</p> <p>上記について、全て整備が出来なければ安全・安心な町にならない。</p>	<p>⑥</p>	<p>藤沢市では、藤沢村岡線の拡幅を計画しております。</p> <p>シンボル道路及び深沢地区整備事業区域内の県道腰越大船、市道大船西鎌倉線、市道常盤梶原線は土地区画整理事業にあわせて歩道幅員を拡幅するため、地区周辺の歩行者の安全性は向上するものと考えています。</p>
<p>34 (鎌)</p>	<p>村岡新駅は、請願駅と聞いている。よって、税金を使っての建設をする事になる。JR 工場跡地に多額の税金を投入し、開発事業を進める計画であり、またシンボル道路にも多額の税金を投入する計画になっている。前述は、JR 大船工場跡地の土地の価値を上げる計画であり、JR が当協議会の委員になっていることから分かる。</p> <p>シンボル道路、新駅の建</p>	<p>⑥</p>	<p>土地利用計画や新駅整備については確定したものではありませんが、村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）は、村岡新駅の整備を前提に、地方自治体と交通管理者、交通事業者等の関係団体で検討を行い策定したものです。</p> <p>シンボル道路については、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ路線として重要な道路と考えています。</p> <p>また、新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されるため必要な施設と考えています。</p>

	<p>設は、JR の為のものであり、建設費用は、全額 JR の負担で行うように求める。</p> <p>仮に税金を1円でも使って新駅やシンボル道路を作るのであれば、現在の市民には、不必要なものであるため、当計画を中止するように要求する。</p>		
35 (鎌)	<p>地区内における渋滞解消のため、自家用車を原則的に規制（身障者などには手形を発行）してはどうかと考える。</p>	⑥	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略では、交通を規制するのではなく、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えています。</p>
36 (鎌)	<p>18 ページ 5. 施策実施展開の考え方 (5.1 新駅整備前後による段階的取組、5.2 目標設定と効果把握による着実な推進、5.3 ハード・ソフト施策の展開、5.4 新駅整備時期と深沢地区のまち開き)</p> <p>村岡新駅、シンボル道路に多額の税金を投入して誰が利用するのか？ JR のマンションに居住する3,100人が使用するだけである。藤沢市宮前地区の住民は、シンボル道路は、使用しない。</p>	⑥	<p>シンボル道路は、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ重要な道路と考えています。また、新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されると考えています。</p>

#### 6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュールに関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
37 (藤)	<p>素案P26の周辺交差点の改良について、全てが改良対象とは限らないと記載されているが、村岡新駅と湘南深沢駅をつなぐシンボル道路だけを作り、</p>	⑥	<p>周辺交差点の改良については、交通需要に伴い、交差点改良工事を実施するほか、信号現示の変更等による対応を検討するものであります。</p>

	周辺交差点の改良は行わないのではないか。		
38 (藤)	小塚地下道先のT字路に高谷交差点側から進入すると、新駅南側の駅前広場等から線路沿いに小塚地下道への繋がる現況市道からくる車両が確認しづらい。側道から進入する車両が確認できない道路構造となっており、構造に問題がある。このことから、今以上に交通量が増加しない対策が必要と考える。	④	小塚地下道前交差点については、ご指摘のとおり、側道から進入する車両が確認しづらい道路構造となっております。また、新駅を含む村岡地区、深沢地区のまちづくりにより交通需要の増加を想定しております。それらの対策として、本交通戦略において、周辺交差点の改良が必要な箇所（P26）に位置づけております。
39 (鎌)	19 ページ 6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュール 6.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの作成（(1) 将来像と目標、(2) 施策パッケージ） 村岡新駅を設置すれば、新駅を中心として2 km 以内の道路も改良拡幅（シンボル道路並）しなければ、安全、安心は、確保できない。徒歩、自転車以外は、使用を禁止する。	⑥	シンボル道路及び深沢地区整備事業区域内の県道腰越大船、市道大船西鎌倉線、市道常盤梶原線は土地区画整理事業にあわせて歩道幅員を拡幅するため、地区周辺の歩行者の安全性は向上するものと考えています。また、それ以外の道路については、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応した道路改良を考えていますが、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えています。
40 (鎌)	20 ページ 6.2 戦略2：極力自動車使用しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現、((1) 将来像と目標、(2) 施策パッケージ) 新駅を設置しなくても、鉄道利用型に出来る。企業、事業所等が自動車通勤を禁止すれば、済むことである。	⑥	新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されることから、新駅は必要な施設と考えています。また、企業向けモビリティマネジメントの推進により公共交通利用者の拡大を図ることで、自動車利用も抑制されるものと考えています。
41 (鎌)	21 ページ 6.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形	⑥	シンボル道路及び深沢地区整備事業区域内の県道腰越大船、市道大船西鎌倉線、市道常盤梶原線は土地区画整理事業

	<p>成 (1) 将来像と目標、 (2) 施策パッケージ)</p> <p>村岡新駅の設定、新駅を中心にして2 km 以内の道路の改良拡幅(シンボル道路並)にしなければ、安全ですべての人が利用しやすい歩行環境を実現する事は出来ない。</p>		<p>にあわせて歩道幅員を拡幅するため、地区周辺の歩行者の安全性は向上するものと考えています。</p> <p>また、それ以外の道路については、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応した道路改良を考えていますが、モビリティマネジメント等により、新駅や公共交通、徒歩、自転車利用を促進することで、自動車利用の抑制を考えています。</p>
42 (鎌)	<p>22、23、24、25 ページ 6.4 個別の施策内容</p> <p>JR 東海道線の大船～藤沢駅間への新駅設置と深沢地区開発事業地のシンボル道路の検討だけになっている。</p>	⑥	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略は、両地区に特化し、戦略的に交通施策を推進するものであり、「新駅の整備」、「新駅の駅前広場の整備」、「シンボル道路の整備」は、複数ある施策の一つとなっています。これらの施策は戦略目標の実現のため、関連する複数の施策と一体的に取り組むことでより効果が得られるものと考えています。</p>
43 (鎌)	<p>26、27、28 ページ</p> <p>◆必要に応じて開発に伴う交通需要の増加に対応した道路の改良全てが改良対象とは限らないとあるが、村岡新駅と同時に全てを改良対象にしなければ、安全混雑の緩和は、出来ない。また、徒歩、自転車が快適に利用出来るまちに村岡地区は、なっていない。</p>	⑥	<p>村岡・深沢地区総合交通戦略では、シンボル道路の整備だけでなく、周辺交差点の改良も実施施策として計画しています。</p> <p>周辺交差点の改良については、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応した道路改良を考えています。</p> <p>また、藤沢市では、(仮称)村岡新駅設置に合わせ、主要道路について、歩行空間、自転車走行空間の分離等を検討するとしております。</p>
44 (鎌)	<p>29 ページ ◆湘南深沢駅の上下移動を容易化と交通拠点機能を高める当計画は、JR マンション10階建12棟を作るようにしたものである。</p>	⑥	<p>湘南深沢駅は橋上駅舎であるため、バリアフリーの観点から必要な施策と考えています。</p>
45 (鎌)	<p>30 ページ ◆自転車に依存しないための自転車利用環境の整備</p> <p>通勤者が自転車で来ない日は、雨天等の日であり、一握りである。</p>	②	<p>ご意見のとおり、駅利用者のための駐輪場整備を考えています。</p>

46 (鎌)	31、32 ページ ◆来訪者のための駐輪場を整備 受入側が整備すれば良い事である。	②	ご意見のとおり、来訪者向けの駐輪場は各施設での整備を考えています。
47 (鎌)	33、34、35、36、37 ページ 新駅へのバス路線の新設 徒歩、自転車を使用すれば、バスは不要である。	⑤	自動車依存しない交通環境を形成するには、バリアフリー化と併せて、公共交通を充実させることが重要であり、そのためにも新駅へのバス路線の新設は必要な施策と考えていることから反映は困難と考えています。
48 (鎌)	◆新駅～拠点施設～湘南深沢駅間のシャトルバスの運行 徒歩、自転車を使用するので、身体に障がいがあるので、人しか、利用しない。不要。	⑤	シャトルバスを運行することで新駅アクセス性向上による新駅の利用拡大や自動車利用が抑制されることになり、それにより周辺道路の混雑抑制等が図れるものと考えていることから反映は困難と考えています。
49 (鎌)	39 ページ 公共交通利用ポイントの導入 藤沢市、鎌倉市共に、市内全てに導入する。	⑥	村岡・深沢地区総合交通戦略は、両地区に特化したものですが、全市的な取組にかかるご意見として承ります。
50 (鎌)	40、41 ページ 7. 戦略実施の効果と目標値、8. 戦略策定後の取組 不必要な村岡新駅設置、シンボル道路を多額の税金を投入しても、使用効果はない。	⑥	新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されることから、新駅は必要な施設と考えています。またシンボル道路は、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ重要な道路と考えています。
51 (鎌)	22 ページの新駅の整備の記述においても、「村岡新駅の実現に向けた検討会」の記載はなく、いきなり、「JR、神奈川県、藤沢市、鎌倉市の協議が整い次第」となっている。 新駅設置においては、新駅設置の正式要望が重要なプロセスであると考えられるため、4 ページ、22 ページにおいても、新駅設置の正式要望を行う主体や、新駅設置の要望時期に関する記述を盛り込むべきと考える。	⑤	村岡・深沢地区総合交通戦略(素案)は、村岡新駅の整備が前提であり、「(仮称)村岡新駅の実現に向けた検討会」は、新駅設置の要望するための会ではないため、反映は困難と考えています。



9. 資料編に関する意見

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)								
52 (藤)	<p>資料編7ページに将来の人口推計が出ているが、鎌倉市は減少にはいっており、藤沢市も明らかにピークアウトしたという推計である。このデータをもとに、人口増加を前提として計画が進められるのかが理解できない。特に文中に「当面は若年層の大きな減少は予想されていない」とあるが、どのようにしたらこんな結論が導き出せるのか。</p> <p>さらにこの統計の年齢階層別人口割合は、15～64歳人口をひとまとめにしており、この数字で若年層人口の推計がどうしてできるのか。なぜ若年層は減らないと結論付けられるのか。</p>	⑥	<p>若年層（15歳から34歳）を含む15歳から64歳の人口割合において、藤沢市が平成27年63.5%、平成37年62.7%、鎌倉市が平成27年57.3%、平成37年57.6%と推計されており、若年層についても大きな減少はないものと推計しております。</p> <p>(参考) 藤沢市将来人口推計（若年層）</p> <table border="1" data-bbox="868 808 1364 891"> <thead> <tr> <th>H22</th> <th>H27</th> <th>H32</th> <th>H42</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50,279人</td> <td>48,306人</td> <td>48,792人</td> <td>49,470人</td> </tr> </tbody> </table>	H22	H27	H32	H42	50,279人	48,306人	48,792人	49,470人
H22	H27	H32	H42								
50,279人	48,306人	48,792人	49,470人								
53 (鎌)	<p>資料編7ページで、鎌倉市も藤沢市も65歳以上の人口の割合が増加し、15歳未満の人口の割合が減少するものの、当面は若年層の大きな減少は予測されていないと書かれているがいつの調査か。</p>	⑥	<p>鎌倉市・藤沢市の将来人口につきましては、国立社会保障・人口問題研究所が平成25（2013）年3月、平成22（2010）年の国勢調査を基に、平成22（2010）～52（2040）年までの30年間（5年ごと）について推計を行ったものを示したものです。</p>								
54 (鎌)	<p>新駅設置をする事により、大船駅及び藤沢駅の混雑が、約7%～6%削減できると言われているが、根拠がはっきり示されていない。</p> <p>大船駅については、混雑は特に問題ない。大船の街の繁栄になっている。</p>	①	<p>混雑の削減効果の考え方を資料編に追記します。</p>								

55 (鎌)	新駅に関連した調査検討 たとえば、平成 42 年（15 年さき）の新駅乗降客の推 計では約 65,000 人だが、 「素案」資料には、何年先 の数値かが示されていない。	①	資料編「1. 村岡新駅の利用者数の推 計」に、新駅の乗降客数の推計結果につ いては、平成 42 年推計であることを追 記します。
-----------	---	---	---

(ウ) その他

No	意見等の内容	反映状況 (注)	湘南地区整備連絡協議会の考え方 (神奈川県、藤沢市、鎌倉市の考え方)
56 (藤)	新駅は賛成。ぜひ早期に 作っていただきたい。 ・村岡から藤沢駅を使うに はバスが必須であるが、駅 付近道路が渋滞し時間が 読めないことや、村岡方面 を運行しているバスは小 さく乗れない事があり、車 での移動を選択することが 多い。新駅ができれば電 車で移動ができるので車 は使わなくなる。 ・駅ができれば何らかの商 業施設（小さいながらも） ができるので、買い物等も 車で藤沢駅付近まで出な くて済むのではないかと 期待している。	②	村岡・深沢地区全体整備構想（案）に 示す「新駅設置を中心とした自動車利用 に極力依存しないまちづくり」の実現に 向け、関係機関と協議・検討を進めてま いります。
57 (藤)	駅の早急な整備をお願 いする。 現在、藤沢駅および駅周辺 の混雑は資料のとおりで あり、時間帯によっては資 料の写真以上の混雑とな っている。藤沢市は、東京 方面への通勤者及び藤沢 市内の事業所への通勤者 が多く、特に朝のラッシュ 時は両者が入り乱れて、ホ ーム、通路、階段いずれも	②	村岡・深沢地区全体整備構想（案）に 示す「新駅設置を中心とした自動車利用 に極力依存しないまちづくり」の実現に 向け、関係機関と協議・検討を進めてま いります。

	<p>非常に危険な状態となっている。駅周辺については、バスや一般車が非常に多くなっており、特に雨天時などはバスが定刻運行されず、不便が生じている。この結果、自家用車に頼る人が増えるという悪循環に陥っている。</p> <p>交通の分散、自家用車の削減に効果があると考えられる村岡新駅の早急な整備を希望する。</p>		
58 (藤)	<p>駅を新たに作るほどの利用客が望めるとは到底思えない。辻堂に人が流れている傾向があるのに、さらに藤沢が寂れていくことも考えられる。</p>	⑥	<p>資料編 P1 に記載のとおり、村岡新駅の利用者数の推計について、転移転換する約 35, 200 人、拠点形成エリア及び周辺開発による新規増加約 30, 600 人、計約 65, 800 人と推計しております。</p>
59 (藤)	<p>当計画は J R 東日本(株) が、裏で糸を引く計画であり、税金投入には反対する</p>	⑥	<p>本事業は、藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区が一体となった、健康と知性を育み、人々がふれあうまちづくりをめざすものです。</p>
60 (藤)	<p>新駅を造るお金・時間・人手があるなら、藤沢駅周辺の再開発に全力を尽くすべきである。</p>	⑤	<p>藤沢市では、藤沢駅周辺のまちづくりについて、新駅とは別に取り組んでおります。</p>
61 (藤)	<p>無駄に税金を使うことは、今後、我々の生活をおびやかすことしか考えられないので、駅は必要なく、高齢者が望んでいる憩いの場(緑あふれる公園)生活に必要な食糧品店舗、病院等の施設を作り、高齢者の居場所に適したことに税金を使ってもらいたい。</p>	⑥	<p>総合交通戦略は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市像の実現を図るもので、もって魅力と活力があふれる都市の整備を行うものです。</p>
62 (藤)	<p>藤沢駅を発車した上り列車は、順調に速度をあげていくが、弥勒寺のきついカーブのため時速 80 km に制限し、これを過ぎると</p>	④	<p>停車駅が増えるため、速達性の低下は認識しておりますが、新駅の設置により、鉄道駅利用の分散化が図られ、藤沢駅・大船駅の混雑緩和等が期待できます。</p>

	<p>再加速して100km近くまで達して大船に向かっている。しかし、新駅ができると、この再加速ができなくなってしまい、遅い速度でそのまま村岡駅に着くパターンになり、時間的に大変なロスがでることになる。藤沢駅からJRに乗り込む市民の大半は横浜、東京方面への通勤・通学者であり、毎日通勤時間が延伸してしまい、何のメリットもない。</p> <p>新駅の場所が悪いため、上り列車のダンゴ状態による遅延が発生する。新駅の設置場所から考えて、弥勒寺のカーブに入る前から、新駅に停車している列車によって後続の列車は青信号ではなく、黄色信号を受けることになる。通常よりさらに速度を落とす、あるいは新駅手前で停車する事態が起き、朝の東海道線の運行が円滑に進まなくなる。</p> <p>・特急列車が入るため、昼間の時間帯で藤沢駅の上り列車の間隔が15分強、空いてしまうことがある。平塚から大船までは特急を退避する設備がなく、普通電車を通常ならば10分間隔で運転できるところ、15分に空いてしまう。新駅ができると平塚—大船間の運転時間が延びるため、この間隔が最大19分になってしまい、藤沢駅から東京方面に出かけようとする市民は大変不</p>		
--	---	--	--

	便になる。		
63 (藤)	<p>藤沢駅と大船駅の鉄道乗車時間はわずか5分程度であり、その間に駅を設置すれば、ますます東京方面への所要時間が増え迷惑する。便利になるのは、村岡周辺の極めて限定された地域の住民だけで、他の鉄道利用者には大迷惑である。</p> <p>現在人の流れは東京圏へ向かっており、いかに早く東京圏へ行けるかが、その土地の価値と直結している。新駅が設置されると、所要時間が増え、藤沢（もちろん藤沢以西も含むが）の場所としての魅力を著しく低下させるのではないか。</p>	④	<p>停車駅が増えるため、速達性の低下は認識しておりますが、新駅の設置により、鉄道駅利用の分散化が図られ、藤沢駅・大船駅の混雑緩和等が期待できます。</p>
64 (藤)	<p>藤沢駅改札口周辺の混雑だが自由通路の大船寄りに人口地盤を作って、業務施設を移設すれば問題は解決すると思う。そもそも神奈川県下で乗降客第4位の藤沢駅に改札口が1ヶ所しかないことがおかしい。村岡新駅に振り向ける税金があるなら、西口を作って藤沢駅の利便性を高める方がよほど投資効果があると思う。</p>	⑤	<p>藤沢市では、藤沢駅周辺まちづくりの中で、錯綜する動線の解消等も含め、自由通路の拡幅及びそれに伴う小田急藤沢駅の橋上化等の検討を進めております。</p>
65 (鎌)	<p>この素案を読んで、藤沢市の新駅建設により、「JRや藤沢市から人口増加を伴う、相応の大規模開発が鎌倉市に求められるのではないか。」という不安を感じた。</p> <p>村岡新駅は、無いよりは有るほうが便利だが、新駅</p>	⑥	<p>鎌倉市では、市民・地元まちづくり団体等の要望、さらには、人口減少や少子高齢化といった本市の抱える様々な課題等に対応するため、市民参画のもと、『深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会』を開催し、その取りまとめ結果を基に、修正土地利用計画（案）を策定中です。</p> <p>その中では、まちづくりテーマを「ウ</p>

	建設が決定したわけではない以上、今後深沢地区に対し、高層マンションや大型ショッピングセンターの建設による、駅への集客が求められることが考えられる。従来型の大型都市開発により、「鎌倉らしさ」が実現できるのか。		<p>エルネス」、まちづくりコンセプト「健康生活拠点・深沢」を基に、まちづくりコンセプトの深度化を図り、多様化する市民ニーズはもちろんのこと、事業の実行性を踏まえた修正土地利用計画（案）にしたいと考えています。</p> <p>今後、修正土地利用計画（案）に係るパブリックコメントも予定していますので、その際には、計画（案）をご覧いただき改めてご意見をいただきたいと考えています。</p>
66 (鎌)	鎌倉市に合った景観の優れた魅力的なまちづくりは、大型マンションを含む従来型の大規模都市開発ではなく、50年、100年先を見据えた魅力的なまちづくりを行うことが必要である。魅力的な都市には、自然に魅力的な人材が引き付けられて集まる。陳腐なマンション建設で、無理に人口を増やすことは、長期にわたる戦略として間違っている。	⑥	
67 (鎌)	<p>鎌倉市は、世界に発信する観光地でもあるため、鎌倉市の景観は、藤沢市やJRのものではなく、日本の財産ではないか。遠距離から、日本でも珍しい懸垂式モノレールに乗ってきていただいた観光客を落胆させてよいのか。</p> <p>村岡新駅の建設により、深沢地区から鎌倉市の良さが消えてしまうことが、一番心配である。</p>	⑥	
68 (鎌)	<p>藤沢駅、大船駅の間には新駅の整備が不可欠（7ページ）となっていて驚いた。JRさんがその意向を持っているからなのか。</p> <p>東海道線は通勤時には数分に1列車が走っている</p>	⑥	<p>土地利用計画や新駅整備については確定したものではありませんが、村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）は、村岡新駅の整備を前提に、地方自治体と交通管理者、交通事業者等の関係団体で検討を行い策定したものです。</p> <p>ご意見は、鎌倉市への村岡新駅整備に</p>

	<p>が、もう1つ列車が止まる駅を作って JR は現在の列車本数を捌けるのだろうか。さらに、一度、事故等で同線が止まると、大船・藤沢より西から通勤されている多数の方が多大な迷惑を受け、国会でも問題になるかもしれない。このような事を考えると、JRさんは本気で新駅を作ろうとしていないのではないか。</p> <p>藤沢市の思いに鎌倉市が振り回されるのはおかしい。鎌倉市は鎌倉市民のための計画とすべき。</p>		<p>対する意見として承ります。</p>
69 (鎌)	<p>日本は5年後には高齢社会ではなく「高齢多死化社会」となり、75歳以上の方が今後10年でさらに増えると政府も言っている。そして、高齢多死の6割が東京周辺の神奈川などであるという現実から、高度成長期従来型の住宅建設ではなく、鎌倉市民の憩いの場を全面に出した案にするべきかと思う。高齢者がのびのびと健康で長生きし、子供らが力いっぱい遊べる公園・運動公園・スポーツ施設が中心の広場とすれば、質の高い鎌倉住民が増えていくとともに、鎌倉市外からの人も多数来る。このような活性化で鎌倉市は高くても住みやすい地域としていくことができ、ひいては税収も増えていくのではないか。</p>	⑥	<p>鎌倉市では、市民・地元まちづくり団体等の要望、さらには、人口減少や少子高齢化といった本市の抱える様々な課題等に対応するため、市民参画のもと、『深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会』を開催し、その取りまとめ結果を基に、修正土地利用計画(案)を策定中です。</p> <p>その中では、まちづくりテーマを「ウェルネス」、まちづくりコンセプト「健康生活拠点・深沢」を基に、まちづくりコンセプトの深度化を図り、多様化する市民ニーズはもちろんのこと、事業の実行性を踏まえた修正土地利用計画(案)にしたいと考えています。</p> <p>今後、修正土地利用計画(案)に係るパブリックコメントも予定していますので、その際には、計画(案)をご覧いただき改めてご意見をいただきたいと考えています。</p>
70 (鎌)	<p>藤沢市の意向に振り回されず、さすが鎌倉市とい</p>	⑥	

	う案を鎌倉市長、鎌倉市、そして鎌倉市民で検討すべきと思う。		
71 (鎌)	<p>主たる論点は、藤沢駅・大船駅および周辺の混雑緩和、地域住民の交通利便性の向上のための新駅設置についてであり、新駅設置の是非について意見を述べる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深沢住民としての視点 深沢地区に住んでいる人たちは新駅が欲しいのかどうかだが、手広、町屋の人の一部は、利便性が増すことはあるが大方の人たちにとっては遠い存在であり、必要性は薄いと云える。</li> <li>・ 鎌倉市民としての視点 深沢地区とりわけ新駅に近い住民および大船駅の混雑を問題と捉えている人以外の多くの市民は何の関係もなく、ここには予算的な話が出ていないが、市の財政が逼迫しているというのにその貴重な財源を藤沢市あるいはその他地域の人、またこれから JR 跡地にやってくる人たちのために使うことは反対で、使うのならもっと有効な使いみちがあるはず。</li> <li>・ 作る側の論理 新駅を作りたい→新駅ができるための条件→その条件をクリアするために課題を設定→課題を解決する方法は新駅だ。というトートロジーに陥っていないか。まずは新駅あり</li> </ul>	⑥	



	<p>きという設定が理解できない。</p> <p>以上の観点から、この総合交通戦略の組み立て方を見ていくと無理があることがわかる。まず、その基となる「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」において藤沢市は明確に新駅の設置の必要性を謳っているが、鎌倉市においては新駅には言及していない。つまり、新駅の必要性はないというスタンスということである。</p> <p>ところが、こうしたまちづくりの方向性が違うにもかかわらず「両市が連携して、広域的な整備構想づくりに取り組むことが必要」という強引なこじつけを行っている。そして、総合交通戦略ではさらに突っ込んで「両市域に跨るまちづくり」には、新たな交通拠点の形成が不可欠であると結論づけている。誰が「両市域に跨るまちづくり」を望んだのか。藤沢市に引きずられているとしか思えない。</p> <p>そもそも村岡地区と深沢地区とではまちづくりの動機が相違っていて、村岡地区は新駅の存在が前提なので「村岡地区の新たな玄関口にふさわしいまちづくり」が求められている一方、深沢地区は新駅が前提ではなく、新駅があろうとなかろうと住民の声を反映した深沢らしい独自のまちづくりが望まれ</p>		
--	---	--	--

	<p>ている。従って、例えば新駅を前提とした「シンボル道路」の設置などまちづくりが固まる前に決められているという本末転倒の議論になっている。</p> <p>従って、鎌倉市としては、協議会に参加するのは構わないが、新駅設置については、賛成も反対もしない一歩引いた形、すなわち藤沢市単独で（勝手に）進めることを要請すべきと考える。そして、何よりも重要なことは、JR 跡地開発に対して、現計画を抜本的に見直して、市民目線をもって真の深沢住民、鎌倉市民のための土地利用に取り組むことを切に希望する。</p>		
72 (鎌)	<p>日本国は、人口減少時代になっているにもかかわらず、深沢地区の開発も新駅が前提の整備事業であり、鎌倉市だけで 100 億円の税金を使う事業は中止するよう要求する。</p>	⑥	<p>土地利用計画や新駅整備については確定したものではありませんが、村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）は、村岡新駅の整備を前提に、地方自治体と交通管理者、交通事業者等の関係団体で検討を行い策定したものです。</p> <p>ご意見については、深沢地区の整備事業にかかる意見として承ります。</p>
73 (鎌)	<p>藤沢駅については、駅舎に問題がある。考える会から指摘するまでもなく、担当課等は、よくわかっているはずである。</p> <p>新駅前提の深沢地域整備事業、シンボル道路等に鎌倉市が、公金を投入する事は、反対である。</p>	⑥	
74 (鎌)	<p>深沢高校の生徒が藤沢駅から自転車で多数登校している。</p> <p>鎌倉市が深沢地区の開発で 3,100 人増やしても、大船駅は問題ない。</p>	⑥	<p>シンボル道路は、県道腰越大船と市道大船西鎌倉線を結ぶ重要な道路と考えています。また、新駅が整備されることで公共交通の利用率が向上し、それにより周辺の交通渋滞も緩和されると考えています。</p>

	<p>藤沢駅は、現在でも駅舎に問題があり、改良整備する必要がある。</p> <p>人口が減少するのに多額の税金を投入して新駅設置、シンボル道路を作る必要性はない。</p>		<p>藤沢市では、藤沢駅周辺まちづくりの中で、錯綜する動線の解消等も含め、自由通路の拡幅及びそれに伴う小田急藤沢駅の橋上化等の検討を進めております。</p>
75 (鎌)	<p>協議会が検討している深沢地区は、日本国が戦時下の深沢村の時代に、地元農民から田畑を接收し、横須賀海軍工廠造兵部深沢分工場にし、終戦後、GHQの基に、大井工機部鉄道車両修理工場へ転換、昭和25年に独立して大船工機部となり日本国有鉄道が長い間使用していた。国鉄改革で、日本国から無償でJR 東日本株式会社が譲り受けたものである。鎌倉総合車両センター工場として利用してきたが不要となり工場を廃止撤退したものである。前記の経緯から JR 東日本株式会社は約16ヘクタール所有の土地を国に返し、国は地元に戻すべきである。返還されてから検討すればよい事である。現在の計画は不要であり強く反対する。</p>	⑥	<p>深沢地区の整備事業にかかる意見として承ります。</p>
76 (鎌)	<p>経済成長に拍車が掛かると更に人々が都市にひきつけられる循環がつけられた。日本では、人口の約90%が都市に住むが、人口減少時代に突入し、空き家、空き地の穴があちこちに開き始めたスポンジ状の鎌倉市の現状を真摯に見つめ、そこにあるコミュニティーを活かす道を探</p>	⑥	<p>深沢地区の整備事業にかかる意見として承ります。</p>

	<p>るべき時代である。村岡新駅、シンボル道路を前提にした市施行、土地区画整理事業は32ha中JRが所有する16haのための開発事業であり、国、県は手を引きJRのために、税金を投入するのは、反対する。</p>		
77 (鎌)	<p>藤沢駅と大船駅の間駅としての新駅設置を大前提としているが、問題なのは、大前提(中間駅設置)そのものの妥当性、現実性である。中間駅を設置すると輸送ダイヤ上1分半のロスになるが、近接(上り/下りほぼ2km内外)の2大ハブ駅に挟まれそのロスを取り戻す暇もなく、両駅間の所要時間をその分延伸し、ラッシュ・アワー時の輸送力をその分減退させ、両駅ホームの混雑は一層増すことであろう。ラッシュ・アワー時に関するかぎり、2駅が3駅になるからこれで混雑が軽減されるという単純な話ではない。</p> <p>市民が求めているのはもっと地道な現状分析に基づく近い将来についての現実的推計であり、現実的な推計でなければ、まちづくり討議の基礎とはなりえない。</p>	⑥	<p>土地利用計画や新駅整備については確定したものではありませんが、村岡・深沢地区総合交通戦略(素案)は、村岡新駅の整備を前提に、地方自治体と交通管理者、交通事業者等の関係団体で検討を行い策定したものです。</p> <p>ご意見は、鎌倉市への村岡新駅整備に対する意見として承ります。</p>
78 (鎌)	<p>公園として使用、そして災害時には防災拠点としてお考え下さい。</p> <p>公費の無駄使いである。</p> <p>素案に対しては反対である。</p>	⑥	<p>鎌倉市では、市民・地元まちづくり団体等の要望、さらには、人口減少や少子高齢化といった本市の抱える様々な課題等に対応するため、市民参画のもと、『深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会』を開催し、その取りまとめ結果を基に、修正土地利用計画(案)を策定</p>

			<p>中です。</p> <p>その中では、まちづくりテーマを「ウェルネス」、まちづくりコンセプト「健康生活拠点・深沢」を基に、まちづくりコンセプトの深度化を図っており、ご提案のありました「災害時における公園の防災拠点化」についても、検討を進めています。</p> <p>今後、ご提案のありました意見も踏まえ、多様化する市民ニーズはもちろんのこと、事業の実行性を踏まえた修正土地利用計画（案）をまとめ、パブリックコメントを予定していますので、その際には、計画（案）をご覧いただき改めてご意見をいただきたいと思いますと考えています。</p> <p>また、本戦略の実現により、鉄道利用を積極的に活用できること、さらには、国道1号線といった主要幹線道路との連絡がよいといった交通環境から、災害時には、本市の重要な防災拠点の形成に資することが可能と考えています。</p>
79 (鎌)	シンボル道路について、素案より角度を変えて真っ直ぐ富士山へ伸びるようにすることで、他にはない魅力の創出が期待できる。	⑥	<p>鎌倉市では、市民・地元まちづくり団体等の要望、さらには、人口減少や少子高齢化といった本市の抱える様々な課題等に対応するため、市民参画のもと、『深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会』を開催し、その取りまとめ結果を基に、修正土地利用計画（案）を策定中です。</p> <p>その中では、まちづくりテーマを「ウェルネス」、まちづくりコンセプト「健康生活拠点・深沢」を基に、まちづくりコンセプトの深度化を図っており、ご提案のありました「富士山の眺望の確保」についても、検討を進めています。</p> <p>今後、ご提案のありました意見も踏まえ、多様化する市民ニーズはもちろんのこと、事業の実行性を踏まえた修正土地利用計画（案）をまとめ、パブリックコメントを予定していますので、その際には、計画（案）をご覧いただき改めてご意見をいただきたいと思いますと考えています。</p>

80 (鎌)	<p>素案では村岡新駅を前提としているが、仮に新駅が出来なかった場合についても想定し、深沢地区だけでも完結出来る計画も必要かと考える。</p>	⑥	<p>村岡新駅については、『湘南地区整備連絡協議会』において実施した調査により、両地区のポテンシャルアップの他、藤沢駅・大船駅及び周辺道路の混雑緩和、税収効果、雇用の創出等、様々な効果を確認していることから、両地区とも村岡新駅を前提にまちづくりを進めるとともに、その実行性を更に高めるためには、本戦略の実現は重要と考えています。</p>
81 (鎌)	<p>鎌倉市は、市施行、土地区画整理事業を今まで一度もやったことがなく、人材もない。よって、業者に委託しなければ出来ない。そこまでして、多額の税金を投入して、村岡新駅、シンボル道路、深沢地区を開発する必要はない。税金投入には、反対である。</p> <p>26 ページの図面にある道路の拡幅整備を最優先にやるのが、市民の望んでいる事である。</p> <p>現在、計画している深沢地区は、防災拠点としての整備を強く要望する。戦略委員の答申を求めたい。</p>	⑥	<p>深沢地区の整備事業にかかる意見として承ります。</p>
82 (鎌)	<p>3月1日号の「広報かまくら」の写真を見て、真っ先に浮かんだのが、その後の事である。</p> <p>鎌倉市には、避難施設も整っていない、また、仮設施設を建てる土地もない。現在 鎌倉市が計画を進めている深沢地区 JR 工場跡地の現計画開発を中止し、当深沢地区を防災拠点公園に整備することを要望する。</p>	⑥	<p>深沢地区のまちづくりについての意見として承ります。</p>

<p>83 (鎌)</p>	<p>一般車が入れる道路のほとんどを業務用車両・公共交通以外通行止め（地権者の方以外）として、新しい交通手段として JR 大船工場引き込み線を使用させてもらい、大船駅東口から湘南深沢駅まで路面電車をつくり、高頻度で走らせて運賃を安くすることで便利な路線にする。これに乗り、大船に行けば、買い物をする事ができ、大船駅で乗り換え通勤・通学できるようになり、深沢再開発地区は車が少なく安心して安全な（事故の問題）公共交通を利用するまちになる。JR 大船工場の引き込み線の土地を使用できれば、通常の住宅地に比べ土地管理者が複雑でないことなどから、土地の買収に手間が少なく路線を引くことができる。このように公共交通を利用する割合を高くするまちづくりをすれば、新しい開発による渋滞を発生させるかもしれない原因を減らすことができると思う。</p>	<p>⑥</p>	<p>引込線の利用については、平成 22 年 9 月に策定した現行土地利用計画（案）を策定する際にも議論を行っていますが、引込線自体が大船駅に直接連絡しておらず整備費用が高むこと、また、引込線は既存の市街地の中に敷設されており、仮に運行には沿線住民の理解が得られない可能性が高いことなどから実現は困難としています。</p> <p>現在、引込線の利活用については、まちづくりを考える上で重要な空間であることから、地域住民の要望等を聞きながら検討、調整を進めています。</p>
<p>84 (鎌)</p>	<p>鎌倉市深沢再開発地区に商業施設を作る計画があるが、これは車での来店が予想される。村岡に新駅ができたとしても車を利用し来店する客はいると思うので周辺道路混雑の一つの原因になると思う。そのような商業施設は必要なのか？深沢には似合っているのか？といったようなこともあり、鎌倉市</p>	<p>⑥</p>	<p>深沢地区のまちづくりで計画されている商業施設については、平成 16 年 9 月に市民参画のもと策定しました「深沢地域に新しいまちづくり基本計画」においても、9つの導入機能の1つとされています。</p> <p>また、平成 27 年に実施した「深沢整備事業のまちづくり意見交換会」でも、「外部から人を呼ぶためには、商業は必要である。」、「ショッピングセンターは不要。」と相反する意見をいただいておりますが、鎌倉市としては、賑わいの創出、</p>

	<p>は村岡の新駅について考える前に、深沢地域のまちづくりを見直した方がいいと思う。この前の深沢の意見交換会のまとめのように鎌倉市の考えている案を直すのではなく、道路の形、施設、機能、区画等の計画を一新してほしい。</p>		<p>活気と活力のあるまちづくりには必要な機能と認識しています。</p> <p>ご指摘の商業施設の立地による周辺道路の混雑については、確かに商業施設等の立地により交通量は増加し、周辺道路に与える負荷は増大することになりますが、深沢地区の整備により、区域内の道路拡幅、右折レーンの設置等を行い、開発に伴う交通負荷の軽減を図ることとしています。</p> <p>さらに、本戦略の施策にもありますように「周辺交差点の改良」、「区画道路の整備」により、交通混雑増大を抑制することとしています。</p> <p>なお、本市では、市民・地元まちづくり団体等の要望、さらには、人口減少や少子高齢化といった本市の抱える様々な課題等に対応するため、市民参画のもと、『深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会』を開催し、その取りまとめ結果を基に、修正土地利用計画（案）を策定中です。</p> <p>その中では、まちづくりテーマを「ウェルネス」、まちづくりコンセプト「健康生活拠点・深沢」を基に、まちづくりコンセプトの深度化を図っており、ご提案のありました「道路の形、施設、機能、区画等の計画」等についても検討を進めています。</p> <p>今後、ご提案のありました意見も踏まえ、多様化する市民ニーズはもちろんのこと、事業の実行性を踏まえた修正土地利用計画（案）をまとめ、パブリックコメントを予定していますので、その際には、計画（案）をご覧いただき改めてご意見をいただきたいと考えています。</p>
<p>85 (鎌)</p>	<p>村岡新駅とシンボル道路は誰の為、設置意義あり 人口減少が進む時代に、国の借金1,000兆円誰が返す。 地方も同じ、鎌倉市も公</p>	<p>⑥</p>	<p>深沢地区の整備事業にかかる意見として承ります。</p>



	<p>共施設老朽化で財源が必要になる。</p> <p>国に頼らず、鎌倉市もみのための政策を要望したい。</p> <p>財政規律を守れない国に明日はない</p> <p>理由、当計画は、JRの為の開発事業であるからである。</p>		
--	---	--	--