

**鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化に向けた検討
答申案(先行分)**

鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会

令和元年●月

目次

1. 深沢地区まちづくりの実現化に向けて	1
1) 検討の背景	1
2) 委員会設置の背景	1
3) 委員会の位置付け	3
4) 答申の位置づけ	4
2. 深沢地域整備事業の経緯と課題	5
1) まちづくりの経緯	5
2) 深沢地区の現況と課題	7
3. まちづくりのコンセプトの具体化	37
1) 歴史的背景と「鎌倉らしさ」、「深沢らしさ」	37
2) 新たな潮流	38
3) まちの将来像3つの視点	39
4. 修正土地利用計画案の再点検	41
1) 基本的な考え方	41
2) 修正土地利用計画（案）の課題	42
3) 再点検の内容	43

1. 深沢地区まちづくりの実現化に向けて

1) 検討の背景

鎌倉市は、観光都市としての特性から、昼間に一定の人口がある一方で、市内在住者は市外への通勤が多く、都心のベッドタウンとしての位置づけでしたが、平成 29 年に施行された働き方改革に伴い、職住近接が改めて見直されてきている中、多くの歴史的遺産や、海・山に囲まれた豊かな自然環境に恵まれたまちで働き、暮らすという新たなライフスタイルを定着させる「働くまち鎌倉」、「住みたい・住み続けたいまち鎌倉」の実現が急務となりました。

これまでの鎌倉の都市構造は、歴史的遺産、観光、文化等の中心地であり、「旧鎌倉地域」と呼ばれる鎌倉駅周辺拠点と、鎌倉の北の玄関口として、商業・経済をけん引する交通結節点としての大船駅周辺拠点によって支えられてきました。

東海道本線の大船・藤沢駅間東海道線新駅設置が現実味を帯びる中、鎌倉の産業の集積地である深沢地域を、第 3 の新たな都市拠点として鎌倉の都市構造に位置付け、3 つの拠点が連携することにより、持続可能な都市の発展を目指そうとしています。深沢地区においては、新たな時代の潮流ともなりつつある AI や IoT などの最先端テクノロジーを駆使した未来志向のまちづくりに挑み、鎌倉が抱える「人口減少と少子・高齢社会」、「防災・減災、安全・安心のまちづくり」など様々な課題への対応を図っていきたいと考えています。

2) 委員会設置の背景

深沢地区のまちづくりは、鎌倉、大船とともに 3 つの拠点を形成し、この 3 つの拠点が地域特性を生かしながら、都市機能の集積と市民生活の向上を図る拠点として充実・発展し、相互に作用し、地域に新たな価値を創造することで、鎌倉市全体の活力や魅力を向上させることを目指し進めています。現在、平成 28 年 10 月に策定した「深沢地域整備事業の修正土地利用計画（案）」

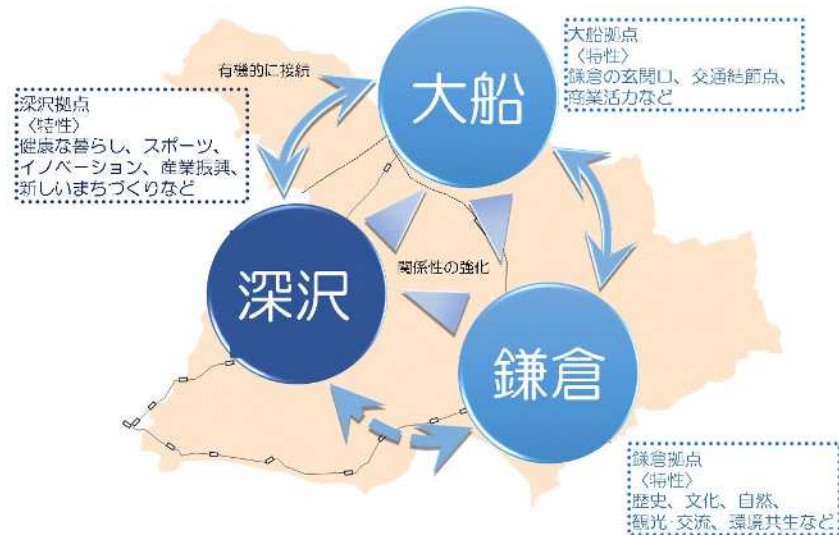
（以下「修正土地利用計画（案）」という。）を基に、令和 3 年度の土地区画整理事業の都市計画決定を目標に事業の実現に取り組んでいるところですが、魅力あるまちづくりの実現性を高めていくためには、まちのコンセプトの具体化やまちづくりの推進体制の検討などを進めていく必要があります。

鎌倉市は平成 30 年 6 月に、国から SDG s 未来都市に選定されました。昨今の技術革新等により、社会環境や人々のライフスタイルが急速に変化している中で、深沢地区においても SDG s の理念に基づき持続可能なまちづくりを行い、社会課題の解決を積極的に進めていく必要があります。人生 100 年時代における新たなライフスタイルを提案できるまちとしていくことが求められています。

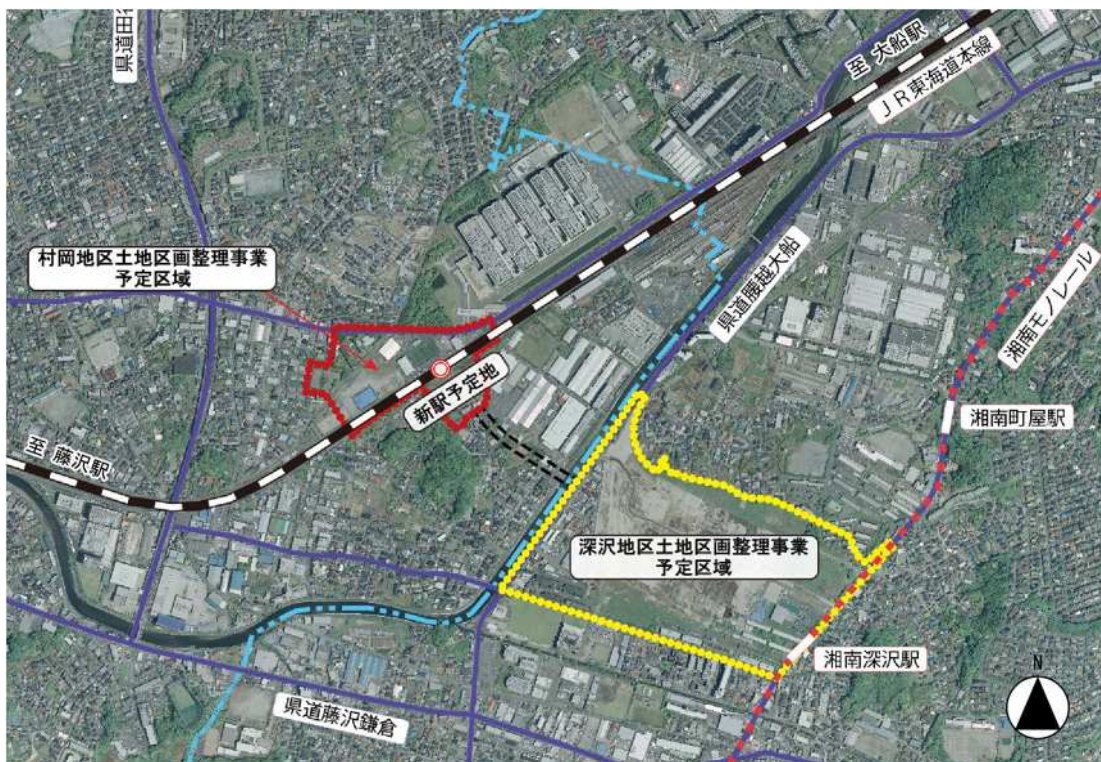
さらに、諸外国では AI 及びビッグデータ等最先端 ICT 技術を活用することで社会のあり方を根本から変えることを目指したスマートシティづくりの動きが加速しています。この流れの中で、内閣府が「スーパーシティ構想」を打ち上げる等、日本でも ICT 技術等にデータ活用基盤をベースとした都市設計への取組が始まっています。鎌倉市においても、こうした流れをうまく活用して市民生活をより豊かにするためのデータ基盤並びにステークホルダーの集まるプラットフォームづくりが必要とされています。

このような背景のもと、修正土地利用計画（案）を基に深沢地区のコンセプトを実現するために、鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会（以下「委員会」という。）において、鎌倉市長から諮問された事項について必要な事項を調査及び検討することになりました。

【鎌倉市の3つの拠点と特性】



【対象区域】



【諮問の内容】

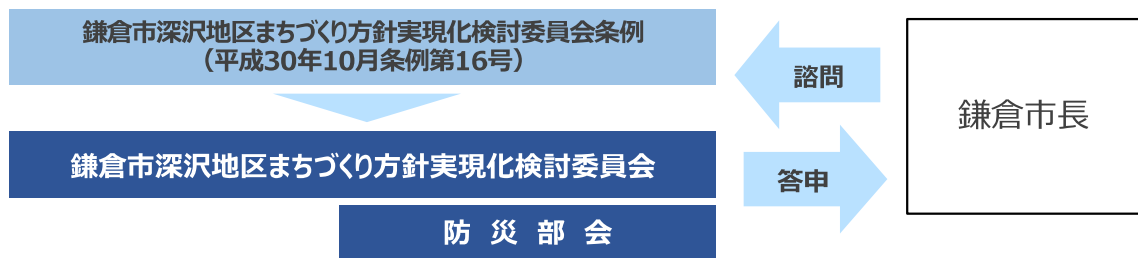
- 将来の社会環境の変化等にも対応できる実現性の高いまちづくりのコンセプト及び実現化施策の検討
 - まちづくりのコンセプト及び実現化施策を踏まえた修正土地利用計画（案）の再点検
 - まちづくりのコンセプト、実現化施策及び土地利用計画を実現していくためのまちづくりの推進体制
- さらに、本庁舎等の移転に伴い、深沢地区は防災の拠点として機能する必要があることから、
- 防災の拠点を支えるためのまちづくりの考え方や備えるべきまちの機能等

3) 委員会の位置付け

鎌倉市長から諮問された事項について必要な事項を調査及び検討する組織として、鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会条例に基づき、鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会が設置されました。

また、深沢地域整備事業区域の行政施設用地に本庁舎が移転することに伴い、深沢地区が防災拠点として機能する必要があることから、委員会での防災面の検討をより専門的な見地から行うために防災部会が設置しました。

【委員会の位置付け】



【委員会名簿 (50音順)】

氏名	所属
入江 貴裕氏 【知識経験者】	株式会社日本政策投資銀行 地域企画部次長
大木 聖子氏 【学識経験者】	慶應義塾大学 環境情報学部 准教授
佐久間 信哉氏 【学識経験者】 委員長	慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 特任教授
関根 正人氏 【学識経験者】	早稲田大学 理工学術院 教授
辻 秀一氏 【知識経験者】	株式会社エミネクロス 代表取締役 (スポーツドクター)
中村 英夫氏 【学識経験者】	日本大学 理工学部土木工学科 教授
日高 仁氏 【学識経験者】 副委員長	関東学院大学 人間共生学部共生デザイン学科 准教授
福岡 孝則氏 【学識経験者】	東京農業大学 地域環境科学部造園科学科 准教授
増井 玲子氏 【学識経験者】	東洋大学 P P P 研究センターリサーチパートナー

【防災部会名簿 (50音順)】

(部会委員)

氏名	所属
大木 聖子氏 【学識経験者】	慶應義塾大学 環境情報学部 准教授
関根 正人氏 【学識経験者】 部会長	早稲田大学 理工学術院 教授

(関係者)

氏名	所属
規矩 大義氏 【学識経験者】	関東学院大学 学長、理工学部 教授
目黒 公郎氏 【学識経験者】	東京大学 生産技術研究所 教授、都市基盤安全工学 国際研究センター長

4) 答申の位置付け

本答申は、第1回から第6回までの本委員会における議論を基に、まちづくりのコンセプト及び実現化施策の検討、修正土地利用計画（案）の再点検、まちづくりの推進体制、防災の拠点を支えるためのまちづくりの考え方や備えるべきまちの機能等の内容をとりまとめたものです。

コンセプトについては、平成28年に策定した修正土地利用計画（案）を基に、まちづくりのテーマである「ウェルネス」は、健康を維持・発展させることのみにとどまらず、人々のクオリティ・オブ・ライフ（生活の質）を向上させる概念であるとの議論のもと、健康づくりやスポーツなどウェルネスを具現化する第1歩として「歩く」ことに着目しました。歩くことはからだの健康だけでなく、脳の活性化やこころの健康にもつながります。また、賑わいの創出や人々の交流を促し、人々の「知」の交流がひいてはイノベーションを生み出すことにもつながるものとして、ウォークアブルなまちを目指す考え方を中心に据え、鎌倉らしさ、深沢らしさを取り入れながら、平成28年度以降の、鎌倉市や神奈川県、さらには国レベルなどにおける新たな潮流を加味し、「ウェルネス」を実現するための「まちの将来像3つの視点」を示しました。

実現化施策については、「まちの将来像3つの視点」に基づく「取り組みの方向性」を整理するとともに、さらにそれに基づく実現化メニュー及びその具体的内容を示しました。

修正土地利用計画（案）の再点検では、まちづくりのコンセプトを実現するための、「まちの将来像3つの視点」や、将来の社会環境の変化にも柔軟に対応できる視点などを加え、土地利用や地区内道路のあり方について、再点検を行いました。

まちづくりの推進体制については、各事業の進捗段階において、必要な推進体制を示しました。また、合わせて事業手法についても整理しました。

また、防災部会において、事業区域が鎌倉市の防災拠点として必要な機能を発揮するための考え方や対応方策について検討を行い、事業区域において想定される災害に対する評価やまちづくりにおける防災対策等についてまとめ、これらの考えも取り入れ、答申としてまとめています。

【答申の主な内容】

まちづくりのコンセプト及び
実現化施策の検討

修正土地利用計画（案）の再点検

まちづくりの推進体制

防災の拠点を支えるための
まちづくりの考え方や
備えるべきまちの機能等

2. 深沢地区整備事業の経緯と課題

1) まちづくりの経緯

深沢地域整備事業用地は、太平洋戦争が始まる前は田畑でしたが、J Rの大船工場三十年史によると、戦争が始まると海軍が土地を接收して、横須賀海軍工廠の分工場を建設し、魚雷等の兵器製造を開始しました。太平洋戦争が終了すると、海軍が所有していた土地を国鉄が譲り受け、車両工場と車両基地を建設し、横須賀線の運行を支える重要な施設となりました。

その後、昭和 62 年（1987 年）4 月の国鉄改革に伴い、J R 東日本鎌倉総合車両センター周辺に約 8.1ha、湘南貨物駅跡地に約 3.6ha の国鉄清算事業団用地が誕生しました。

鎌倉市は、国鉄清算事業団から約 8.1ha の土地の取得（平成 20 年 3 月取得完了）に着手するとともに、平成 16 年には、「ウェルネス」をテーマとする深沢地域の新しいまちづくり基本計画を行政計画としました。そして、平成 18 年に、東日本旅客鉄道株式会社が隣接する鎌倉総合車両センターの廃止を決めたことなどを受け、当該センター跡地約 17.0ha（社宅跡地を含む）や西側地区を含めたまちづくり構想の検討を始めました。

平成 20 年 3 月には、神奈川県、藤沢市、鎌倉市の 3 者で、検討体制を強化し、「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」を策定し、大船・藤沢駅間東海道線新駅設置を前提とした両市一体のまちづくりの実現への取組みが進むこととなり、その後、平成 27 年には、鎌倉市においてまちづくり意見交換会を開催し、市民意見を聴取し、その意見を反映するとともに、まちづくりのテーマである「ウェルネス」を具体化するため、修正土地利用計画（案）を策定しました。ここでは「ウェルネス」の概念を「健康な心身を維持・発展させる生活行動」と定義づけ、人とまちがこの概念を共有することにより、地域で愛され続けるまちの実現を目指すこととしました。また、「ウェルネス」の概念を具体的に示すため、「ヘルシー（健康維持・増進）」、「ナチュラル（自然・歴史）」、「メッセージ（魅力発信）」、「セーフ（安全・安心）」、「ユニバーサルデザイン（誰にでも快適なデザイン）」、「コミュニティ（交流・出会いの場）」、「アクティブ（暮らし方・働き方・楽しみ方）」という 7 つのキーワードを併せて定め、深沢地区において目指すべきまちの姿を描きました（この後、令和元年に実施したコンセプトの具体化作業の一環として、「メッセージ」を「クリエイティブ」に、「セーフ」を「セーフティ」にそれぞれ見直しています）。

平成 30 年 3 月には、鎌倉市公的不動産利活用推進方針を策定し、市役所本庁舎の移転先を深沢地域整備事業用地に決めました。また、平成 30 年 12 月には、神奈川県、藤沢市、鎌倉市が深沢・村岡両地区一体のまちづくりと新駅の実現に向けた合意をするとともに、平成 31 年 1 月には、村岡新駅（仮称）設置協議会から J R 東日本に対し、東海道本線への新駅設置及び整備費用の一部負担、新駅の概略設計の実施を要望しました。

一方で、同年（令和元年）5 月には、神奈川県、藤沢市、鎌倉市、武田薬品工業株式会社、湘南鎌倉総合病院の 5 者でヘルスイノベーション最先端拠点形成にかかる連携・協力に関する覚書を締結するなど、官民あげてまちづくりの機運が高まりつつあります。

【鎌倉市深沢地域整備事業の経緯】

昭和 62 年	4 月	国鉄改革に伴い、JR 東日本鎌倉総合車両センター周辺に約 8.1ha の国鉄清算事業団用地が誕生
平成 6 年	11 月	「新しいまちづくりの基本的方向」の提言（鎌倉市深沢地域まちづくり市民懇話会）
平成 8 年	1 月	「深沢地域の新しいまちづくりの基本計画（素案）の提言（深沢まちづくり会議）
	3 月	旧国鉄清算事業団用地の取得を開始（当該年度は土地開発公社にて取得）
	12 月	市が「基本計画（案）」をまとめる
平成 15 年	9 月	「深沢まちづくり協議会」を設置し、「基本計画（案）」の見直しを開始する（大船・藤沢駅間東海道線新駅は一旦脇に置いて検討）
平成 16 年	5 月	「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の提言（深沢まちづくり協議会）
	9 月	「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を行政計画に位置。「ウェルネス」がまちづくりのテーマとなる。
平成 18 年	3 月	JR 鎌倉総合車両センターが廃止となる 武田薬品工業（株）湘南工場（藤沢市）が山口県光市へ移転 武田薬品が湘南工場跡地に新創薬研究所を建設することを発表
平成 19 年	6 月	西側権利者に対し土地区画整理事業実施の意向を確認し、66 名（85.7%）から理解を得る
	8 月	村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会設置（広域のまちづくり検討） 深沢地区事業推進専門委員会設置（専門家組織）
	10 月	深沢地区事業推進協議会設置（市民、権利者、公的団体、学識経験者組織）
	11 月	深沢地区まちづくり検討部会全体会設置（権利者組織）
平成 20 年	3 月	『村岡・深沢地区全体整備構想（案）』がまとめられる（村岡・深沢地区全体整備構想検討委員会：国交省、県、藤沢市、鎌倉市、都市再生機構組織）
平成 21 年	6 月	「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」が提言（深沢地区事業推進協議会）
平成 22 年	9 月	土地利用計画（案）策定（深沢地区事業推進専門委員会）
平成 23 年	1 月	市民を対象とした土地利用計画（案）の説明会の開催
平成 24 年	7 月	都市計画決定に向け土地利用計画（案）等についてパブリックコメントを実施
	9 月	「深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業と都市計画の案の説明会」を実施
平成 25 年	5 月	「鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン（案）」が提言される（鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン策定委員会：市民、権利者、学識経験者等組織）
	11 月	都市計画決定手続きの開始 まちづくり条例に基づく縦覧を実施
平成 26 年	1 月	都市計画公聴会の開催
	6 月	都市計画決定手続きの見合わせ
	12 月	市議会において、「鎌倉都市計画深沢地区土地区画整理事業および地区計画の見直しについて」の陳情（採択）
平成 27 年	3 月	鎌倉市公共施設再編計画の策定（総合体育館・消防本部整備の位置づけ）
	4 月	新ごみ焼却施設建設候補地から、本事業の市有地が外れる
	7 月	「村岡・深沢地区総合交通戦略策定協議会」を設置し策定に向けて協議開始（湘南地区整備連絡協議会）（国交省、県、藤沢市、鎌倉市、交通管理者、交通事業者、学識経験者組織）
	8 月	市民の意見や要望を聞くため「深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会」を開催（全 4 回開催）
平成 28 年	3 月	『村岡・深沢地区総合交通戦略』を策定（湘南地区整備連絡協議会） 『東海道本線大船駅・藤沢駅間の新駅設置実現化検討調査』結果の報告により大船・藤沢駅間東海道線新駅概算事業費の増額を確認（湘南地区整備連絡協議会）
	6 月	深沢地域整備事業の修正土地利用計画（素案）の確定、パブリックコメント実施
	10 月	「深沢地域整備事業の修正土地利用計画（案）」の策定
平成 30 年	3 月	鎌倉市公的不動産利活用推進方針の策定、市役所本庁舎の移転先を深沢地域整備事業用地に決定
	10 月	鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会設置。
	12 月	神奈川県・藤沢市・鎌倉市の 3 県市で両地区一体のまちづくりと新駅の実現に向け合意し、「村岡新駅（仮称）設置協議会」を設立
平成 31 年	1 月	「村岡新駅（仮称）設置協議会」から JR 東日本に対し、東海道本線への新駅設置及び整備費用の一部負担、新駅の概略設計の実施を要望
令和元年	5 月	神奈川県、藤沢市、鎌倉市、武田薬品工業(株)、湘南鎌倉総合病院の 5 者でヘルスイノベーション最先端拠点形成にかかる連携・協力に関する覚書を締結
	7 月	鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会中間答申

2) 深沢地区の現況と課題

まちづくりのコンセプト及び実現化施策の検討や修正土地利用計画（案）の再点検の前提となる事項として、鎌倉市・深沢地区の現況・課題を整理しました。

【整理項目】

項目	内容	備考
交通	・自動車・歩行者交通の地区内及び地区周辺の現況・課題（深沢地区内、深沢地区周辺、深沢地区を含めた広域） ・公共交通の現況・課題（鉄道、バス交通）	
防災	・津波 ・洪水・浸水 ・液状化 ・土砂災害	・防災部会報告書を踏まえ整理
環境	・自然環境（緑、水） ・歴史資源	
社会 （人口）	・鎌倉市の人口等の状況 ・藤沢市の人口等の状況	
産業	・鎌倉市の産業について ・深沢地区周辺の主な企業分布について ・鎌倉駅周辺へのIT関連企業の集積 ・神奈川県における特区の状況	
健康・ スポーツ	・鎌倉市の健康 ・スポーツ	

(1) 交通

①自動車・歩行者交通の地区内及び地区周辺の現況・課題

ア. 深沢地区内

現在計画中の道路計画における交通上の課題は、①シンボル道路をはじめとした各種道路における歩行者と自動車の輻輳（ふくそう）をできる限りの排除、②街区間の歩行者動線の確保、交通広場機能の明確化とそれを踏まえた配置、③県道や市道からの自動車の引き込み、④村岡地区とつながり、となっています。

イ. 深沢地区周辺

深沢地区外周道路の市道大船西鎌倉線、県道腰越大船線、市道常盤梶原線は、いずれも片側1車線の交互通行であり、自動車によるアクセス性は高いですが、広域からの自動車動線としては弱いです。

深沢地区から藤沢駅方面、鎌倉駅方面へのアクセスは県道藤沢鎌倉線（片側1車線）のみとなるため、大船駅方面と江ノ島方面を結ぶ県道腰越大船線と県道藤沢鎌倉線と交差する手広交差点は、混雑すると想定されます。

深沢地区東側は丘陵地帯であり、交通量が増加すると予想されます。

【深沢地区周辺の道路の状況】



出典：国土地理院 <https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>

(標準地図と色別標高図を重合せ、さらに加工して作成)

ウ. 深沢地区を含めた広域

深沢地区周辺の道路は、国道及び駅周辺の道路を中心に混雑度が 1.0 を超えている区間が多く見受けられます。平日・休日で交通量及び混雑度にほとんど差がない状況になっています。(下図参照)

大船・藤沢駅間東海道線新駅西側では、都市計画道路横浜藤沢線の整備が進められており、これが完成すれば、鎌倉市内への通過交通の流入が減少することで、深沢地区周辺も交通量が減少すると想定しています。

【周辺道路ネットワーク・混雑状況】



出典：村岡・深沢地区総合交通戦略 資料編（平成 28 年 3 月）

【混雑度について】

- 1.00 以下：道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
- 1.00-1.25：道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
- 1.25-1.75：ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態。
- 1.75-2.00：慢性的混雑状態。昼間 12 時間のうち混雑する時間帯が約 50%に達する。
- 2.00 以上：慢性的混雑状態。昼間 12 時間のうち混雑する時間帯が約 70%に達する。

②公共交通の現況・課題

ア. 鉄道

深沢地区で利用できる駅は、湘南モノレールの湘南深沢駅だけとなっており、広域からのアクセスは JR 大船駅経由となり、アクセスしにくい状況です。ただし、大船・藤沢駅間東海道線新駅が完成すれば、広域からのアクセス性は高まります。

イ. バス交通

深沢地区西側の県道腰越大船に「神戸製鋼前」バス停、東側の市道大船西鎌倉線に「大船工場」バス停、南側の市道常盤梶原線に「八丁面」バス停があります。

「神戸製鋼前」バス停からは、大船駅、鎌倉駅、藤沢駅、江ノ島などに、「大船工場」バス停からは、大船駅、鎌倉駅、江ノ島などに、「八丁面」バス停からは、藤沢駅などにアクセスできます。

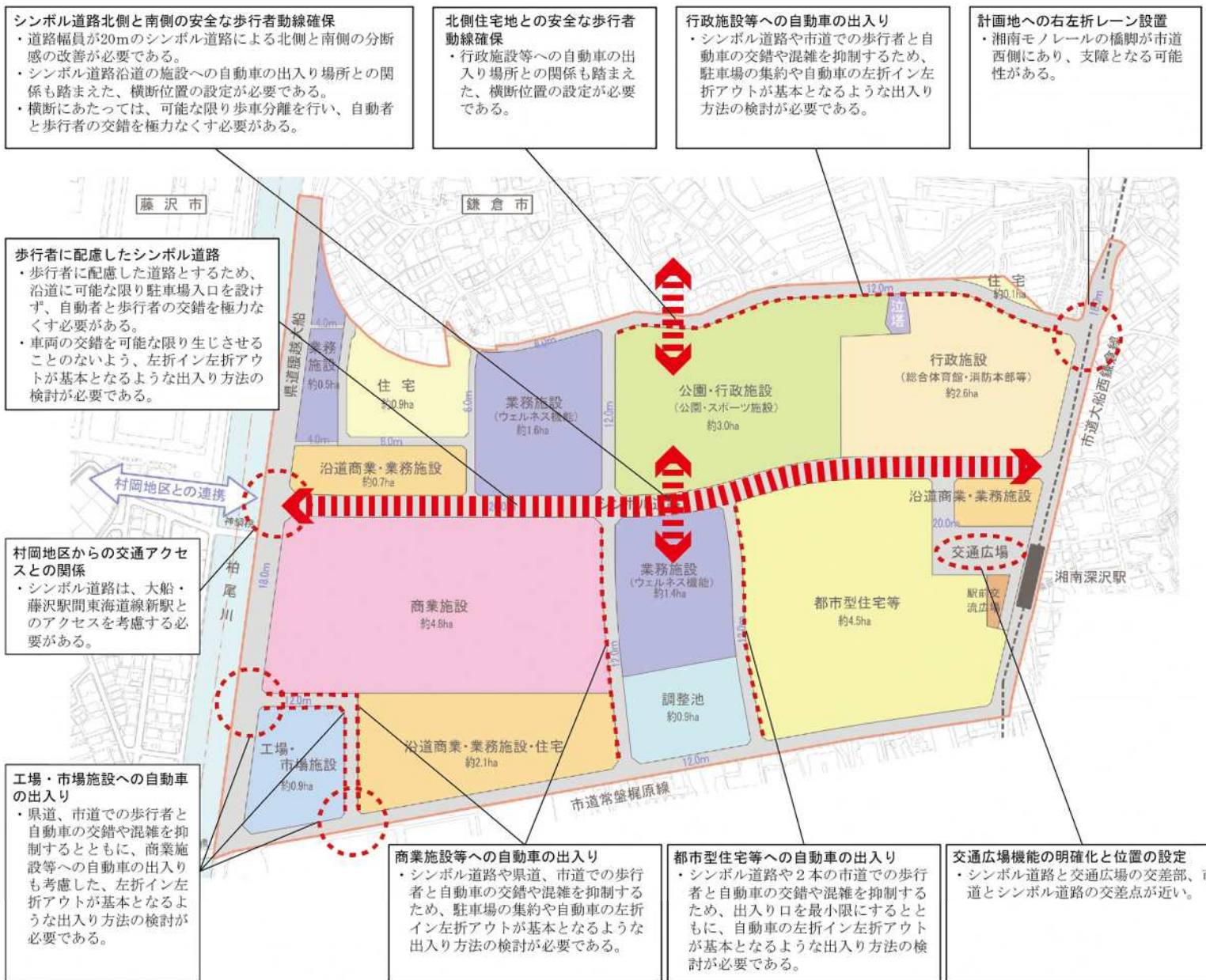
【バス交通について】

深沢地区 最寄のバス停	運営会社	系統	行き先
神戸製鋼前 (神鋼橋周辺)	江ノ電 バス(江ノ 島電鉄 (株))	藤沢駅～湘南車庫(片瀬山経由)	藤沢駅南口、湘南車庫
		藤沢駅～湘南車庫(手広経由)	藤沢駅南口、湘南車庫
		藤沢駅～長島	藤沢駅南口、長島
		鎌倉駅～湘南車庫	湘南車庫、鎌倉駅東口
		藤沢駅～大船駅(手広経由)	大船駅東口交通広場、藤沢駅南口
		大船駅～江ノ島	江ノ島、大船駅東口交通広場
		大船～新鎌倉山循環	大船駅東口交通広場
		大船駅～津村	大船駅東口交通広場、津村
大船工場 (湘南モノレール 湘南深沢駅直近)	京浜京急 バス(株)	船2	大船駅、梶原
		船3	大船駅、富士見台
		船4	大船駅、鎌倉山
		船5	大船駅(西鎌倉経由)、諏訪ヶ谷(津村経由)
		船6	大船駅、江ノ島
		船7、8、9	大船駅、鎌倉駅(東口)
八丁面 (深沢地区南側)	江ノ電 バス(江ノ 島電鉄 (株))	教養センター循環	藤沢駅南口、教養センター
		教養センター～藤沢駅	
		藤沢駅～笛田4番	笛田4番

※一般社団法人神奈川県バス協会ホームページでの一般路線バス検索により調査

【深沢地区周辺のバス停の位置】





(参考) 深沢地区周辺の骨格的な道路網について

ア. 都市計画道路横浜藤沢線

深沢地区の西側を南北に縦断しています。

現在のところ、藤沢鎌倉線以南は未整備となっており、県、横浜市及び藤沢市が協調しつつ、整備の促進を図ることとされています。

イ. 市の西部を通過する骨格的な幹線道路の整備検討

大船駅周辺及び深沢地域国鉄跡地周辺の拠点整備及び海岸部の交通機能強化に対応するため、市街地環境や緑の保全、市街地の分断、沿道の修景・景観形成に配慮しつつ、海岸部から深沢地域国鉄跡地周辺を通り、高速横浜環状南線方面に抜ける骨格的な幹線道路の整備を検討します。

この道路は、海岸部や丘陵部から深沢、大船方面へのアクセス向上、鎌倉地域への自動車流入抑制といった効果を持ちます。

具体的なルートや構造については今後検討を行い、市民等に対して、その必要性・整備効果を十分説明し、合意形成を図った上で、具体的な都市計画としての手続を進めます。

【深沢地区周辺の骨格的な道路網】



(2) 環境

① 自然環境

ア. 緑

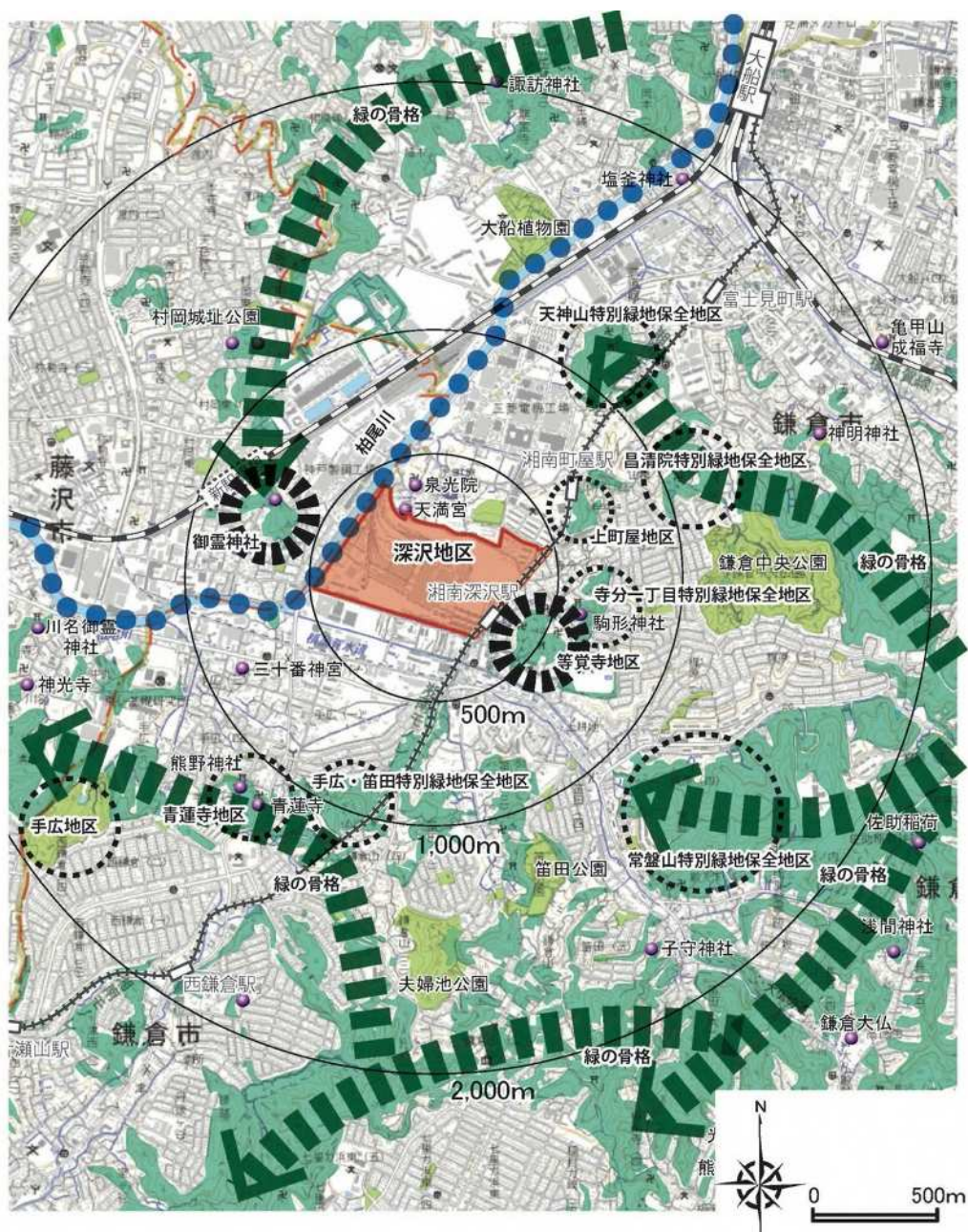
深沢地区は、緑の骨格に取り囲まれています。

事業区域は、東西の緑地に挟まれています（御霊神社、等覚寺）。

イ. 水

事業区域の西側に、柏尾川が隣接しています。（事業区域の南側に、梶原川が隣接していますが、深沢地区の整備と合わせて、道路機能の強化のためボックス化する予定です。）

【深沢地区を取り巻く緑の水の状況】



②歴史資源

ア. 洲崎古戦場碑

1333年（元弘3年）に新田義貞が鎌倉を攻めた時にこの地で激しく戦いました。山崎・上町屋・寺分・梶原の一带を洲崎郷と呼んでいました。

【洲崎古戦場碑、泣塔について】

イ. 泣塔

丘の上に、泣塔と呼ばれる石造の宝篋印塔（ほうきょいんとう）と、その後ろのやぐらの中に数基の五輪塔があります。



これらの石塔は、1333年（元弘3年）に新田義貞が鎌倉を攻めた時の洲崎の合戦における戦死者の霊を慰めるために、23回忌の1356年（延文元年）に建てられた供養塔であるといわれています。

泣塔は、まとまったよい形の塔であるのに加え、基礎の石にはっきりと文和5年（1356年）の年号が刻まれており、塔そのものが文化財として大変価値のあるものです。

ウ. 天満宮

平安時代の天慶年間（938～946年）に、藤沢の村岡にいた平良文という武士が、夢のお告げで天神をまつたのがはじまりといわれています。

エ. 深沢の名前の由来

江戸時代の『江島大草子（えのしまおおぞうじ）』に「鎌倉から海月（くらげ）（横浜市金沢区方面）にかけて長い湖があり、その周囲四十余里もあって、これを『深沢』と呼び、水を満々とたたえた」と書かれています。

縄文時代以前は、今の深沢から大船にかけて深い入り江があったと考えられており、『深沢』の地名は、この湖に由来しているといわれています。

(3) 社会

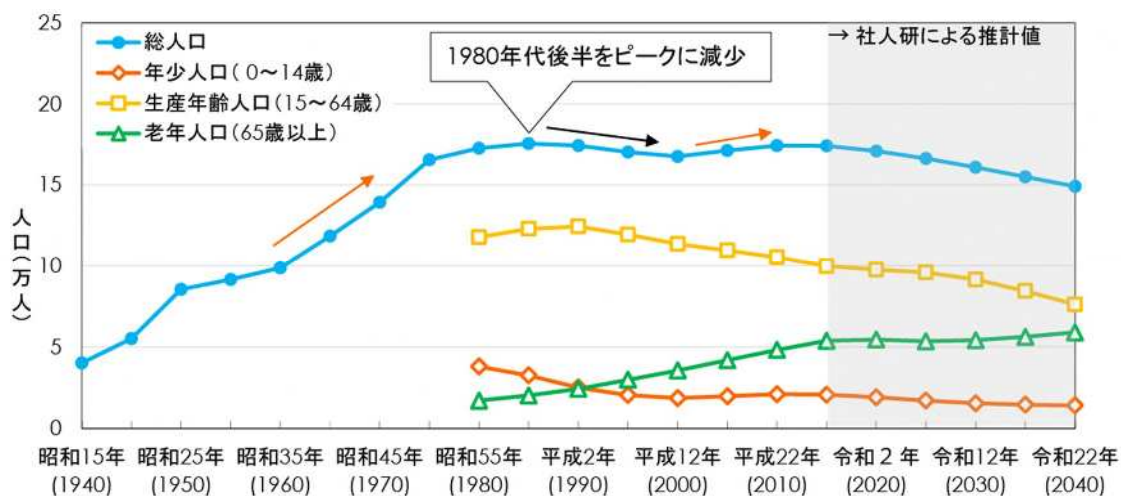
① 鎌倉市の人口等の状況

ア. 総人口と年齢3区分別人口の推移

鎌倉市の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所による推計値では、平成 27 (2015) 年から減少することとなっています。

年齢3区分別の人口推移をみると、生産年齢人口と年少人口は減少を続けますが、老年人口は継続して増加しています。

【人口の推移】



		国勢調査による実績値 ← 社人研による推計値											(人)	
		昭和55年 (1980)	昭和60年 (1985)	平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)	令和5年 (2025)	令和12年 (2030)	令和17年 (2035)	令和22年 (2040)
総人口(人)		172,629	175,495	174,307	170,329	167,583	171,158	174,314	174,050	170,947	166,336	160,867	154,974	148,992
年少人口 (0~14歳)	人数	37,929	32,474	24,991	20,379	18,590	19,590	20,944	20,642	19,076	17,067	15,385	14,494	14,037
	割合	22.0%	18.5%	14.4%	12.0%	11.1%	11.5%	12.0%	11.9%	11.2%	10.3%	9.6%	9.4%	9.4%
生産年齢人口 (15~64歳)	人数	117,642	122,811	124,241	119,254	113,409	108,607	105,184	99,654	97,402	95,783	91,376	84,284	76,102
	割合	68.2%	70.0%	71.6%	70.4%	67.7%	63.9%	60.4%	57.3%	57.0%	57.6%	56.8%	54.4%	51.1%
老年人口 (65歳以上)	人数	16,967	20,136	24,212	29,777	35,573	41,722	48,108	53,754	54,469	53,486	54,106	56,196	58,853
	割合	9.8%	11.5%	14.0%	17.6%	21.2%	24.6%	27.6%	30.9%	31.9%	32.2%	33.6%	36.3%	39.5%
老年人口比率		14.4%	16.4%	19.5%	25.0%	31.4%	38.4%	45.7%	53.9%	55.9%	55.8%	59.2%	66.7%	77.3%

出典：総務省統計局 国勢調査 昭和 55 (1980) 年～平成 22 (2010) 年の総人口 (総人口数は外国人・年齢不詳を含めているが、年齢3区分別人口に関しては、年齢不詳人口を含めていない。)
社人研 日本の地域別将来推計人口 (平成 25 (2013) 年 3 月) 平成 27 (2015) 年以降の総人口

参考：鎌倉市人口ビジョン 鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成 28 年 3 月)

イ. 人口の将来展望

「働くまち」、「住みたい・住み続けたいまち」鎌倉としての魅力を確立し、「出生率の向上による自然減の克服」と「転入超過の継続」が実現した場合、鎌倉市における将来人口は次のとおりとされています。

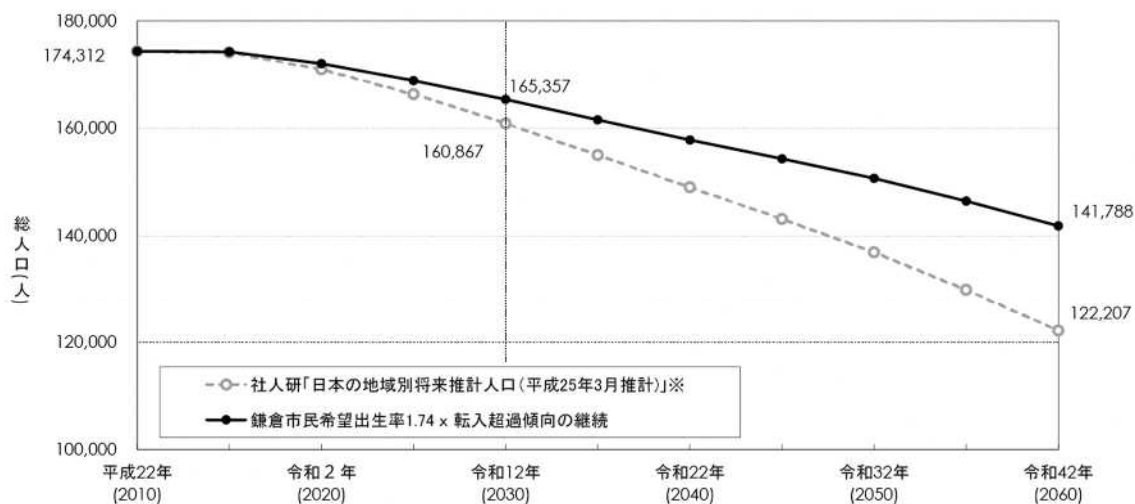
【鎌倉市の将来人口推計】

(将来展望の推計条件)

将来展望の推計条件	
合計特殊出生率	出産等に関する希望が叶えられた場合、アンケート調査より導出される「希望出生率」1.74 ¹⁵ が達成される。 ※2030年に達成として算出
社会移動率	ここ10年間の転入超過傾向が継続し、2010年→2015年の社会移動（年に600人程度増加）率が継続して推移する。

(人口推計)

将来展望における鎌倉市の総人口	
令和12(2030)年	165,357人
令和42(2060)年	141,788人



※社人研「日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)」に準拠し、令和22(2040)年以降の出生率、社会移動率を一定として算出した。

参考：鎌倉市人口ビジョン 鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成28年3月)

ウ. 市内各地域の人口構成

深沢地域は、全市と比較して生産年齢人口の割合は低く、年少人口と老年人口の割合は高くなっています。各割合は、その他の地域と比較して、大きく突出したものではありません。

【市内各地域の人口】

		深沢地域	鎌倉地域	腰越地域	大船地域	玉縄地域	全市
0-14歳	人数	4,154	5,469	2,584	5,306	3,042	20,555
	割合	12.1%	11.4%	10.3%	12.0%	12.1%	11.7%
15-64歳	人数	19,361	26,610	13,862	26,910	15,028	101,771
	割合	56.5%	55.7%	55.4%	61.0%	59.5%	57.7%
65歳以上	人数	10,732	15,722	8,591	11,882	7,168	54,095
	割合	31.3%	32.9%	34.3%	26.9%	28.4%	30.7%



出典：平成30年9月末日現在の地域別・町丁字別の年齢別人口（住民基本台帳）、位置図
（いずれも鎌倉市ホームページ）

②藤沢市の人口等の状況

ア. 総人口と年齢3区分別人口の推移

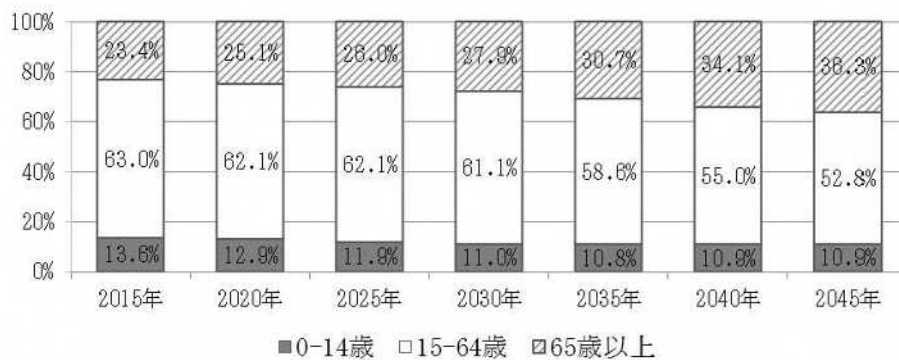
藤沢市の総人口は、「藤沢市将来人口推計について」では、2020年から減少することとなっています。

年齢3区分別の人口推移をみると、生産年齢人口と年少人口は減少を続けますが、老年人口は継続して増加しています。

【2017年度藤沢市将来人口推計（総人口の推計）】



【年齢3区分別の構成比の推移】



	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
0-14歳	57,642	55,896	52,394	48,847	47,688	47,796	47,699
15-64歳	267,015	270,094	273,949	271,470	259,683	242,297	230,503
65歳以上	99,237	108,988	114,788	123,751	135,981	150,385	158,387
合計	423,894	434,978	441,131	444,068	443,352	440,478	436,589

出典：藤沢市将来人口推計（平成30年4月）

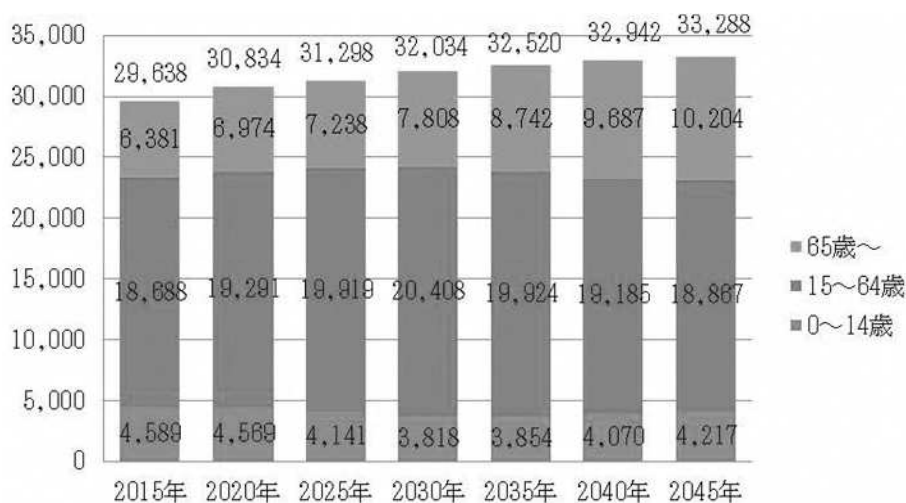
イ. 村岡地区の人口推計

藤沢市の総人口は、「藤沢市将来人口推計について」では、2045年まで増加することとなっています。

年齢3区分別の人口推移をみると、生産年齢人口は2030年まで増加しそれ以降2045年まで減少、年少人口は2030年まで減少し、それ以降2045年までは増加、老年人口は継続して増加となっています。

地区別（全13地区）で見ると、2045年まで人口が増加するのは、村岡地区の他、藤沢地区、明治地区、六会地区、遠藤地区の4地区となっています。

【村岡地区の年齢3区分別の構成比の推移】



	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
0～14歳	15.5%	14.8%	13.2%	11.9%	11.9%	12.4%	12.7%
15～64歳	63.1%	62.6%	63.6%	63.7%	61.3%	58.2%	56.7%
65歳～	21.5%	22.6%	23.1%	24.4%	26.8%	29.4%	30.7%

出典：藤沢市将来人口推計（平成30年4月）

【2045年まで人口が増加する5地区（赤枠）】



(4) 産業

① 鎌倉市の産業について

(鎌倉市人口ビジョン 鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成28年3月より))

ア. 民営事業所の産業別の事業所数及び従業者数と増減数

平成21(2009)年と平成26(2014)年の事業所及び従業者の増減数を比べると、市全体では、事業所数で-325件、従業者数で-1,967人と減少傾向となっています。

全体的に微増もしくはマイナスの変化をしている中、産業別にみると、「P 医療, 福祉」で事業所が79件、従業者で2,271人の増加となっています。また、「O 教育, 学習支援業」では、事業所が22件、従業者が518人の増加となっています。抱える従業者数をみると、「I 卸売業, 小売業」「P 医療, 福祉」「M 宿泊業, 飲食サービス業」「E 製造業」が多くを占めています。

【鎌倉市における民営事業所の産業別の事業所数及び従業者数と増減数】

産業大分類	平成21年 (2009)		平成26年 (2014)		増減数 (21年→26年)	
	事業 所数	従業 者数 (人)	事業 所数	従業 者数 (人)	事業 所数	従業 者数 (人)
全産業	7,764	70,916	7,439	68,949	-325	-1,967
A～B 農林漁業	8	34	12	69	4	35
C 鉱業, 採石業, 砂利採取業	0	0	0	0	0	0
D 建設業	525	3,162	455	1,992	-70	-1,170
E 製造業	256	8,807	218	7,964	-38	-843
F 電気・ガス・熱供給・水道業	2	135	2	123	0	-12
G 情報通信業	154	4,567	136	3,382	-18	-1,185
H 運輸業, 郵便業	83	3,065	82	2,483	-1	-582
I 卸売業, 小売業	2,144	14,269	2,050	14,033	-94	-236
J 金融業, 保険業	100	1,202	92	1,309	-8	107
K 不動産業, 物品賃貸業	866	2,731	779	2,359	-87	-372
L 学術研究, 専門・技術サービス業	420	4,133	367	4,316	-53	183
M 宿泊業, 飲食サービス業	1,282	9,948	1,257	9,746	-25	-202
N 生活関連サービス業, 娯楽業	578	3,173	582	3,018	4	-155
O 教育, 学習支援業	336	3,168	358	3,686	22	518
P 医療, 福祉	559	9,233	638	11,504	79	2,271
Q 複合サービス事業	27	271	26	408	-1	137
R サービス業(他に分類されないもの)	424	3,018	385	2,557	-39	-461

出典：総務省統計局経済センサス（平成21（2009）年・平成26（2014）年）

イ. 鎌倉市の雇用や就労等の状況

就業者数における産業別特化係数*（1.0 を超えると全国平均よりも雇用の場が提供されている）を比較すると、男性では「G 情報通信業」が際立って高い傾向にあります。続いて、男女ともに「L 学術研究、専門・技術サービス業」が高い数値を示しており、次いで「M 宿泊業、飲食サービス業」が高くなっています。

「M宿泊業、飲食サービス業」の産業別特化係数が上位になっている比較都市は、他に藤沢市（女性）・小田原市（男女）のみであり、観光地としての特徴がみられます。

【鎌倉市における産業別の産業別特化係】

	鎌倉市	
	男	女
A 農業、林業	0.24	0.12
B 漁業	0.38	0.41
C 鉱業、採石業、砂利採取業	0.00	0.00
D 建設業	0.68	0.63
E 製造業	0.97	0.63
F 電気・ガス・熱供給・水道業	0.93	0.52
G 情報通信業	2.20	1.27
H 運輸業、郵便業	0.86	0.52
I 卸売業、小売業	0.82	1.07
J 金融業、保険業	0.63	0.82
K 不動産業、物品賃貸業	1.47	1.53
L 学術研究、専門・技術サービス業	2.11	1.58
M 宿泊業、飲食サービス業	1.60	1.45
N 生活関連サービス業、娯楽業	1.12	0.89
O 教育、学習支援業	1.29	1.42
P 医療、福祉	1.40	1.10
Q 複合サービス事業	0.61	0.72
R サービス業(他に分類されないもの)	0.95	0.81
S 公務(他に分類されるものを除く)	0.89	1.43
T 分類不能の産業	0.72	0.81

* 産業別特化係数：X産業の特化係数＝当該地方公共団体のX産業の就業者比率÷全国のX産業の就業者比率。（地方人口ビジョンの策定のための手引き 平成27（2015）年1月内閣府地方創生推進室）

出典：総務省統計局国勢調査（平成22（2010）年）

②深沢地区周辺の主な企業分布について

深沢地区周辺には、グローバル企業の関係機関が立地し、近年機能強化を行う関係機関もあります。

武田薬品工業による湘南アイパークの開所、湘南鎌倉医療病院の先端医療センターの建設、湘南鎌倉医療大学（仮称）の開学（予定）によって、ヘルスケアや医療機能の集積が進んでいます。

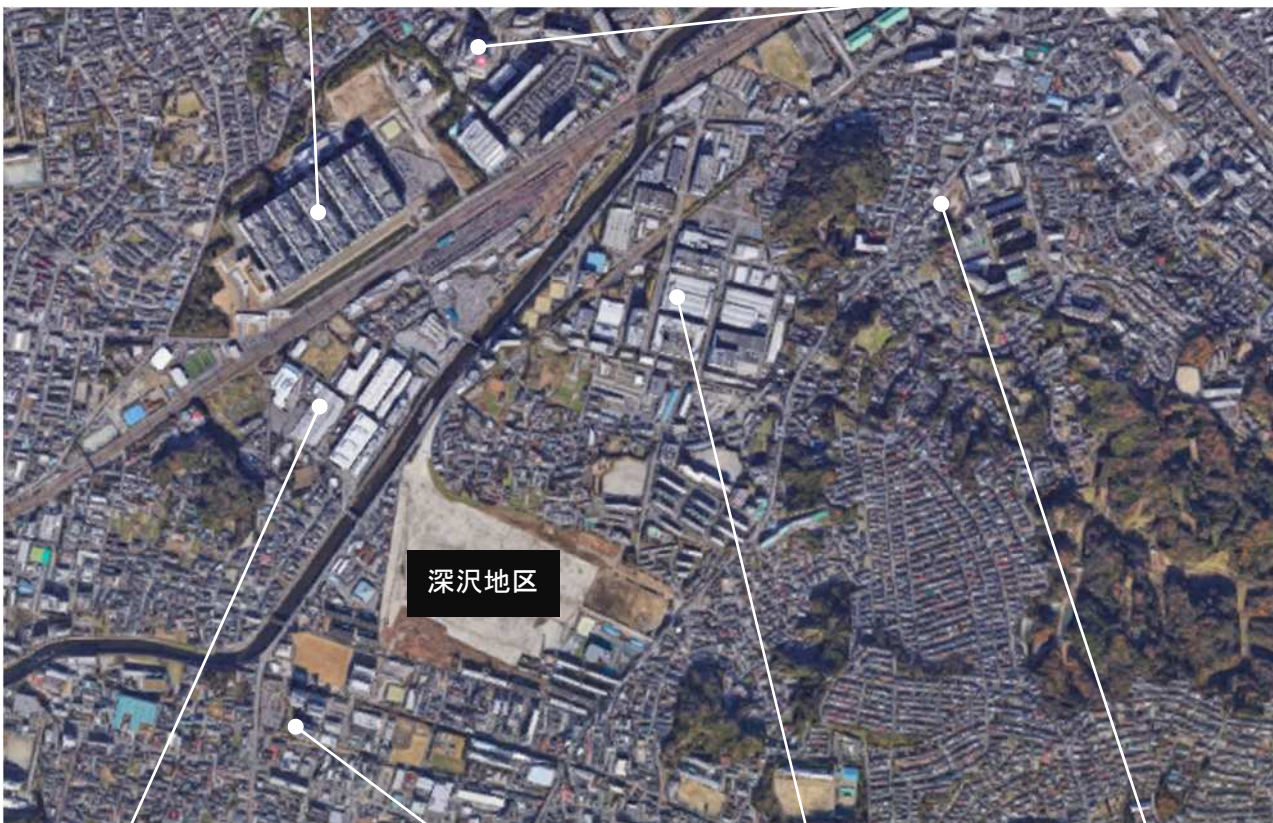
【深沢地区周辺の主な企業分布】

武田薬品工業（藤沢市にまたがって立地）

- ・昭和 38 年開設の湘南工場を平成 18 年に閉鎖、その後平成 23 年に工場跡地に湘南研究所を開設
- ・平成 30 年 4 月にヘルスケアにおけるオープンイノベーションを推進するため、湘南ヘルスイノベーションパーク（湘南アイパーク）を開所、2023 年度までに同施設に 200 社を誘致する目標を掲げている

湘南鎌倉総合病院

- ・医療法人沖繩徳洲会が運営
- ・病床数 619 床の鎌倉市内最大の病院
- ・救命救急センター指定病院、神奈川県災害協力病院、神奈川県 DMAT-L 指定病院等の指定を受ける。
- ・2021 年末に隣接する武田薬品工業湘南研究所の敷地を一部取得、先端医療センターを建設予定



神戸製鋼所

（藤沢市に立地）

- ・現在は藤沢事業所になっている
- ・昭和 36 年に藤沢工場として開設
- ・溶接材料において国内でトップシェアを誇る溶接事業部門の研究開発拠点

中外製薬

- ・鎌倉研究所が立地
- ・2022 年に横浜市戸塚区に先端的研究開発拠点新設予定

三菱電機

- ・鎌倉製作所が立地
- ・主な業務内容は、人工衛星、宇宙用輸送システム等
- ・人工衛星の開発・製造など宇宙システム事業を強化するため、人工衛星の組み立てから試験までを行う「新衛星生産棟」を建設

湘南鎌倉医療大学

（仮称）

- ・2020 年 4 月に開学予定
- ・看護学部・看護学科（入学定員 100 名）を設置予定
- ・学校法人徳洲会（仮称）が運営予定

③鎌倉駅周辺への IT 関連企業の集積

鎌倉市に本社を置く面白法人カヤックをはじめとする IT 関連企業が鎌倉地域に集積しています。

面白法人カヤックは、地域社会への取り組みとして、「カマコン」（地元 IT 関連企業等による地域活性化の活動）を展開し、有限責任事業組合（LLP）を 2013 年春に設立しました（会員企業は昨年 10 月時点で 21 社、個人会員は 66 人）。

「カマコン」から、鎌倉をよりよくするための活動に絞って、インターネット経由で小口資金を集める、クラウドファンディングサイト「iikuni（いいくに）」が生まれ、これをきっかけに起業する「エコシステム」も生まれました。

このような状況にありますが、オフィスビルが少なく、開発する土地も限られていることから、オフィスビルの不足が課題となっています。

【鎌倉地域における IT 関連企業の集積】



出典：日本経済新聞（平成 27 年 1 月 5 日）<https://www.nikkei.com/article/DGXMZ081723040Y5A100C1X11000/>

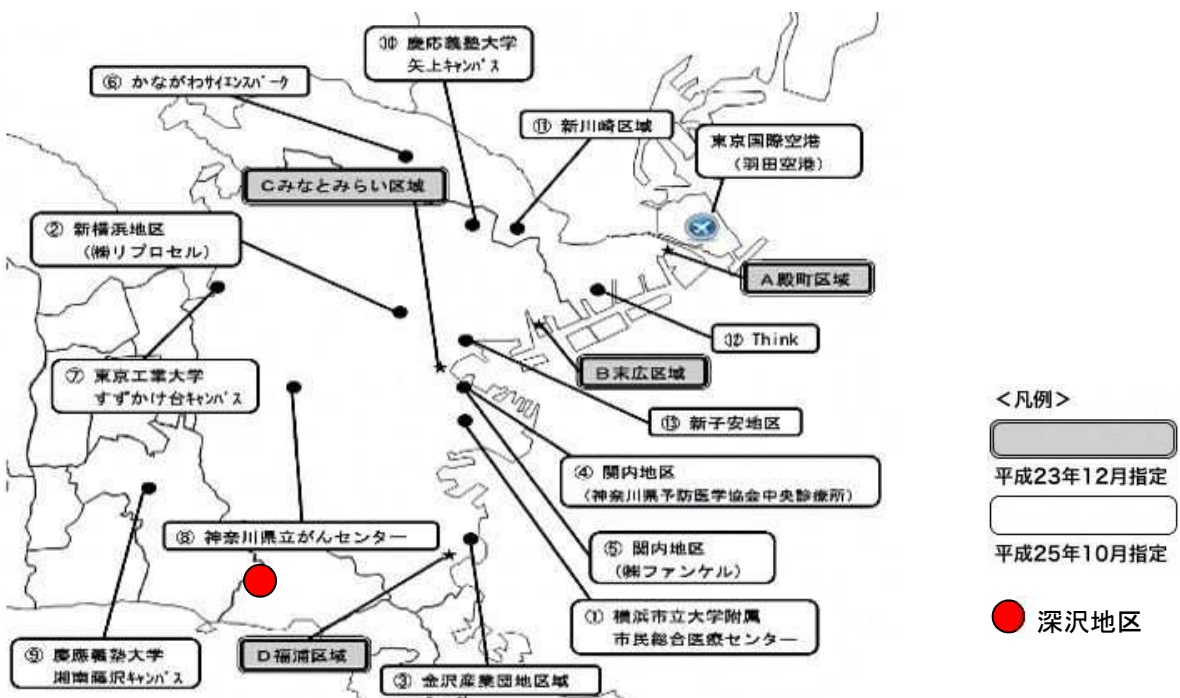
④神奈川県における特区の状況

鎌倉市は、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区、さがみロボット産業特区の中央に位置するとともに、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の17拠点に内包されるような場所に位置しています。(下図の深沢の赤丸を入れる)

【鎌倉市深沢地区と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区、さがみロボット産業特区との位置】



【鎌倉市深沢地区と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に現在指定されている17拠点】



(5) 健康・スポーツ

① 鎌倉市の健康

ア. 平均寿命と健康寿命

鎌倉市の平均寿命は、男性が 84.84 年、女性が 89.74 年で、県内でも上位になっています。

鎌倉市の健康寿命は、男性が 83.16 年、女性が 85.97 年です。

平均寿命と健康寿命の差（日常生活における不健康な期間）は、男性が 1.67 年、女性が 3.78 年となっています。

【鎌倉市の平均寿命と健康寿命】

		平均寿命	健康寿命	平均寿命- 健康寿命
鎌倉市	男性	84.84	83.16	1.67
	女性	89.74	85.97	3.78
神奈川県	男性	84.08	82.34	1.73
	女性	88.92	85.31	3.61
全国※	男性	79.55	70.42	9.13
	女性	86.30	73.62	12.68

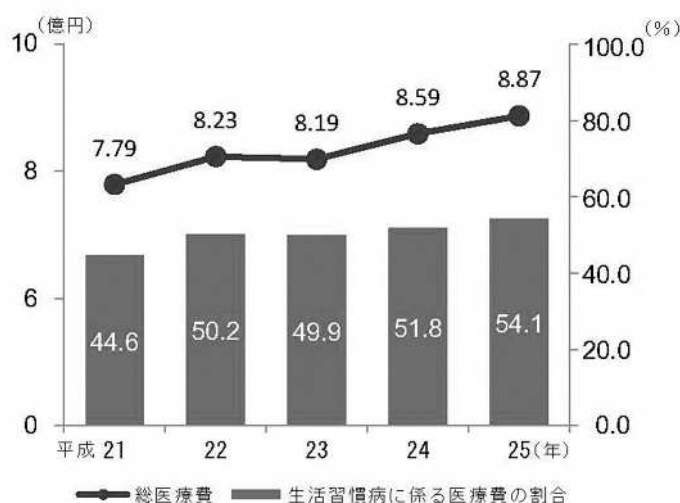
※健康日本 21（第 2 次）で公表されているもの
出典：鎌倉市健康づくり計画（平成 28 年 3 月）

イ. 総医療費と生活習慣病に係る医療費の割合

鎌倉市国民健康保険被保険者の総医療費は、年々、増加しており、平成 25 年（5 月診療分）では約 8 億 9 千万円となっています。

そのうち、生活習慣病に係る医療費は約半分を占めており、その割合も増加傾向にあります。高齢者人口の増加に伴って、今後もさらに増加することが予測されています。

【鎌倉市の総医療費と生活習慣病に係る医療費の割合】



出典：鎌倉市健康づくり計画（平成 28 年 3 月）

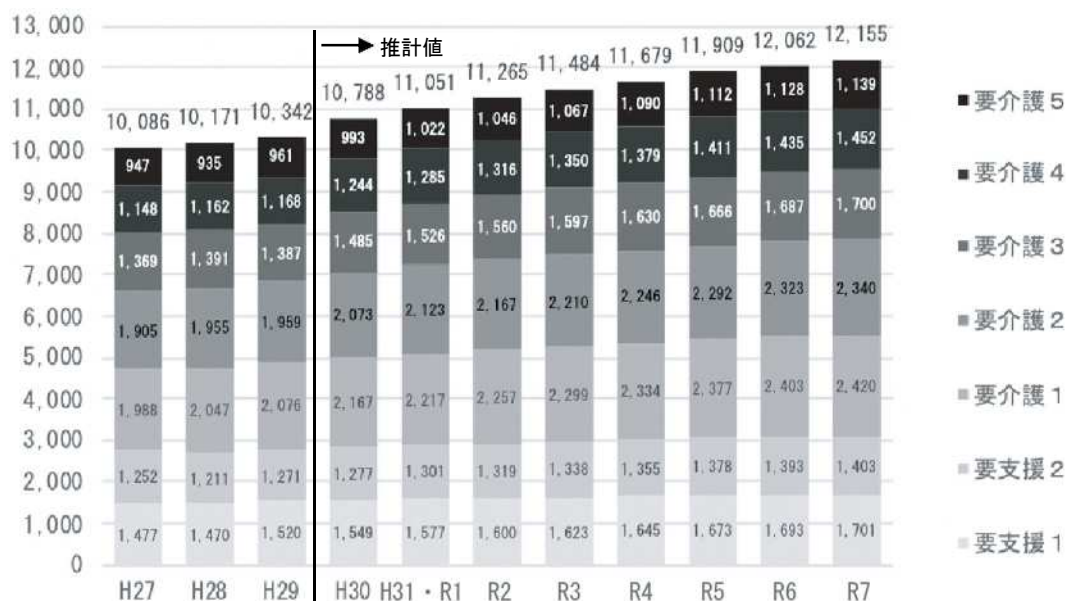
ウ. 介護が必要な高齢者の将来予測

(平成 29 (2017) 年度) → 令和 7 (2025) 年度の比較)

要支援・要介護は、10,342 人から 12,155 人となり、約 17%増加することとなっています。

全面的な介護が必要とされる要介護 3 以上は、3,249 人から 4,934 人となり、約 22%の増加することとなっています。

【鎌倉市の総医療費と生活習慣病に係る医療費の割合】



参考：鎌倉市高齢者保健福祉計画（平成 30 年度～令和 2 年度）（平成 30 年 3 月）

②スポーツ

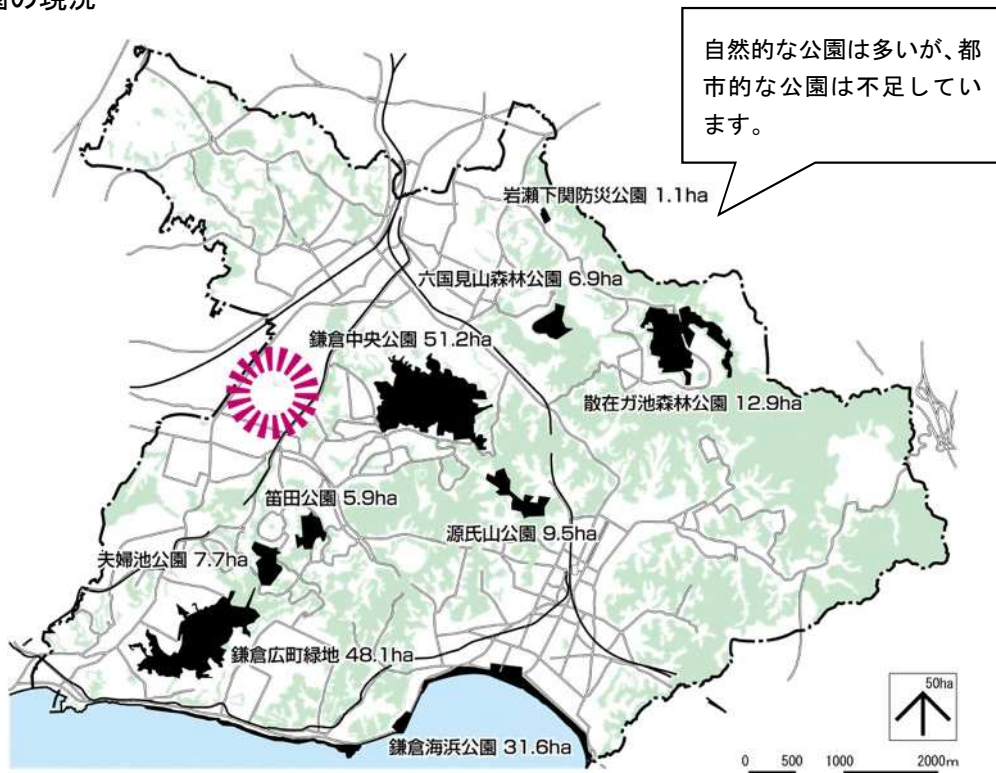
ア. スポーツ施設・公園について

●主なスポーツ施設の現況と再配置計画



(鎌倉市公共施設再編計画等より)

●公園の現況

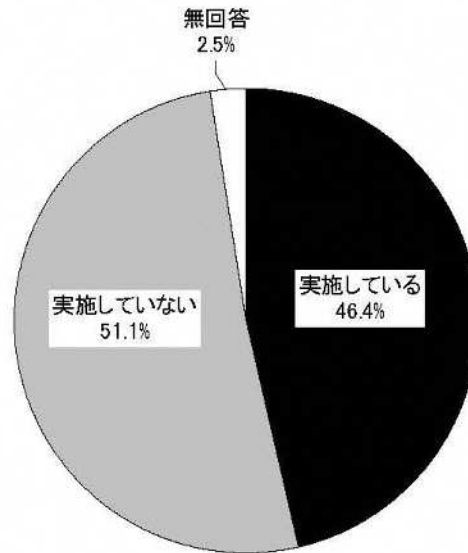


イ. 市民のスポーツに対する意識

●スポーツ実施率

市民の半数以上が、運動習慣がありません。

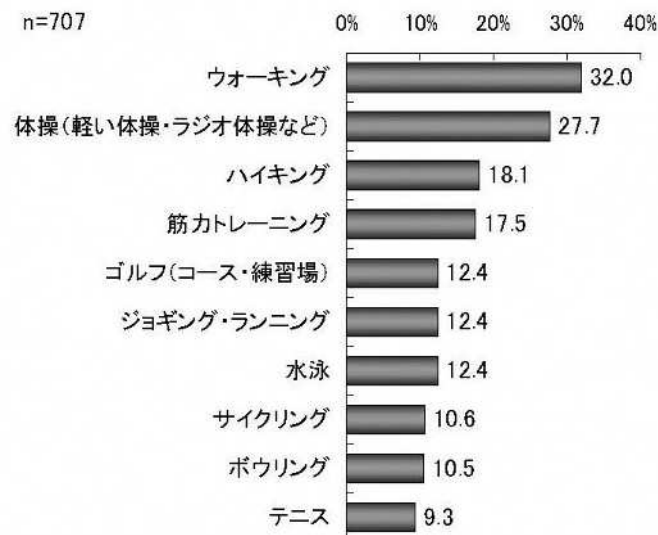
【1回30分以上の運動・スポーツを週1日以上実施している人の割合】



●過去1年間に行った運動・スポーツ

ウォーキングがトップ、次いで体操、ハイキングとなっています。

【過去1年間に行った運動・スポーツの割合】



●スポーツの実施回数、実施時間

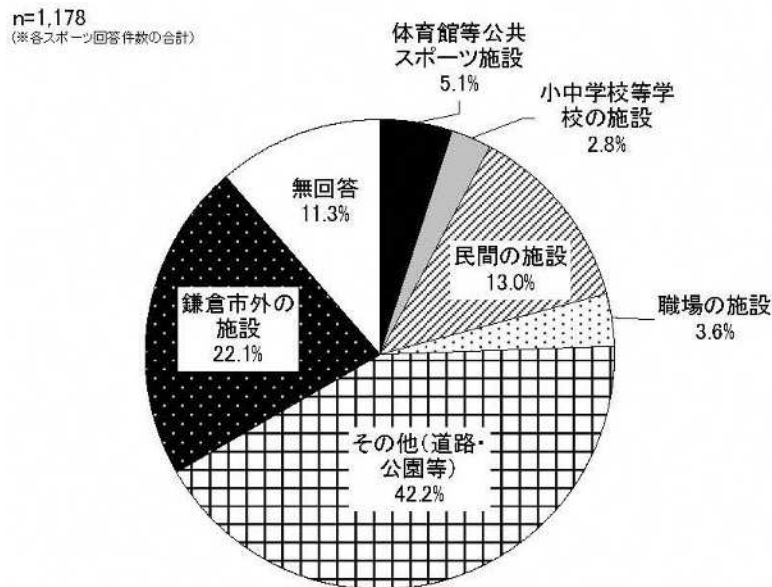
過去1年間に運動・スポーツを行った人について、週あたりの実施回数は、平均で3.52回となっています。「体操（軽い体操・ラジオ体操など）」が最も多く、次いで「ウォーキング」「筋力トレーニング」となっています。

・運動・スポーツの実施時間は、週あたりの平均で約247分（約4時間程度）となっています。「ウォーキング」が最も長く、次いで「サイクリング」「テニス」「ゴルフ（コース・練習場）」となっています。

●スポーツを行う際に利用している施設

利用している施設について、全体では「その他（道路・公園等）」（42.2%）が4割を超え最も高くなっています。

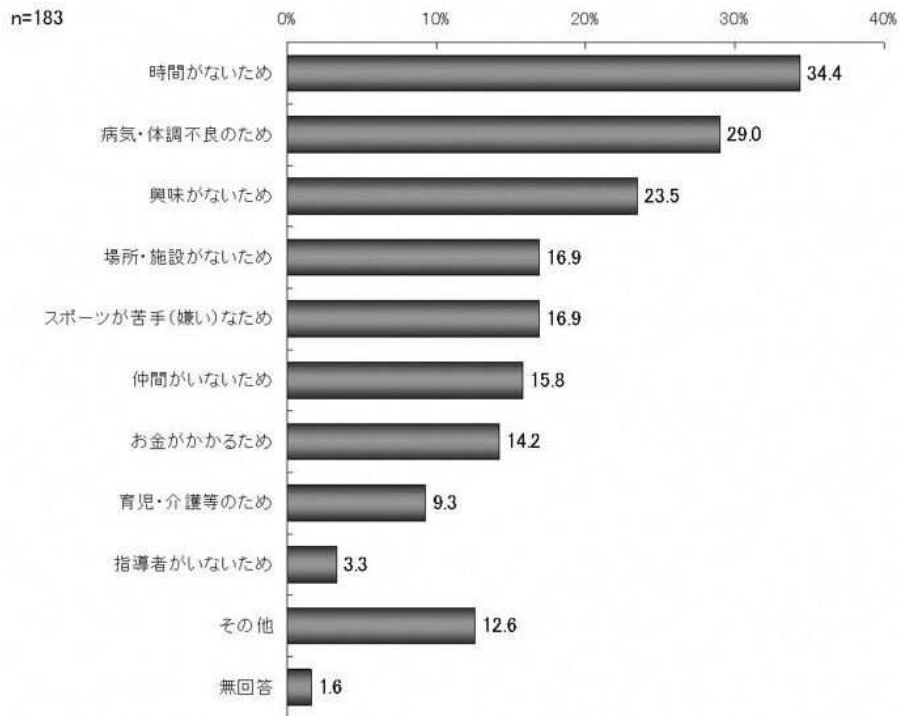
【スポーツを行う際に利用している施設の割合】



●スポーツを行わない理由

「時間がないため」(34.4%)が3割を超え最も高くなっています。次いで、「病気・体調不良のため」(29.0%)、「興味がないため」(23.5%)の順で続いています(「1年間スポーツは行わなかった」と回答した人が回答)。

【スポーツを行わない理由】



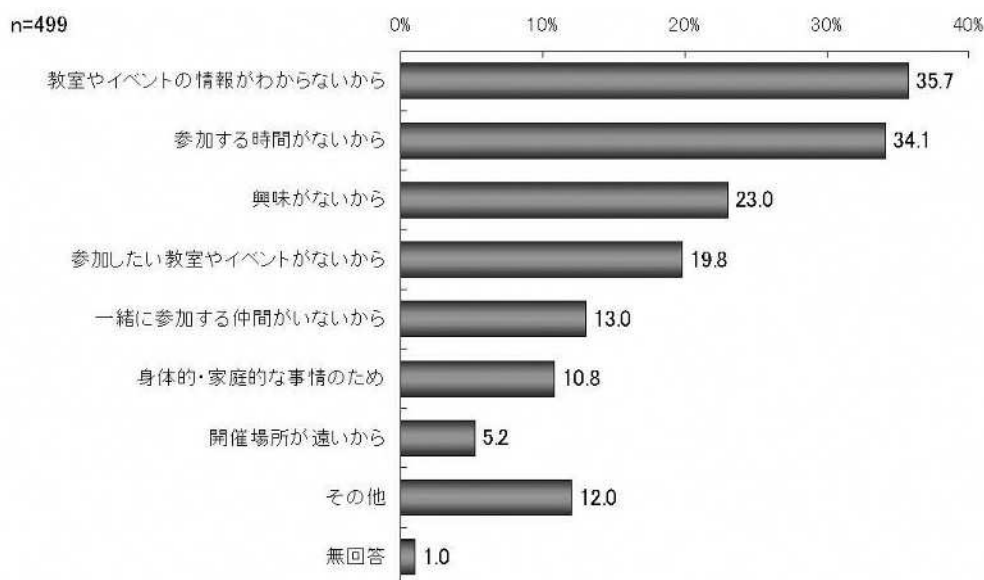
●スポーツ教室やイベントなどへの参加状況

「参加したことがない」が7割(70.6%)を超えます。

●スポーツ教室やイベントなどへ参加しない理由

スポーツ教室やイベントなどへ参加しない理由を聞いたところ、「教室やイベントの情報がわからないから」(35.7%)、「参加する時間がないから」(34.1%)が3割半ばで高くなっています。

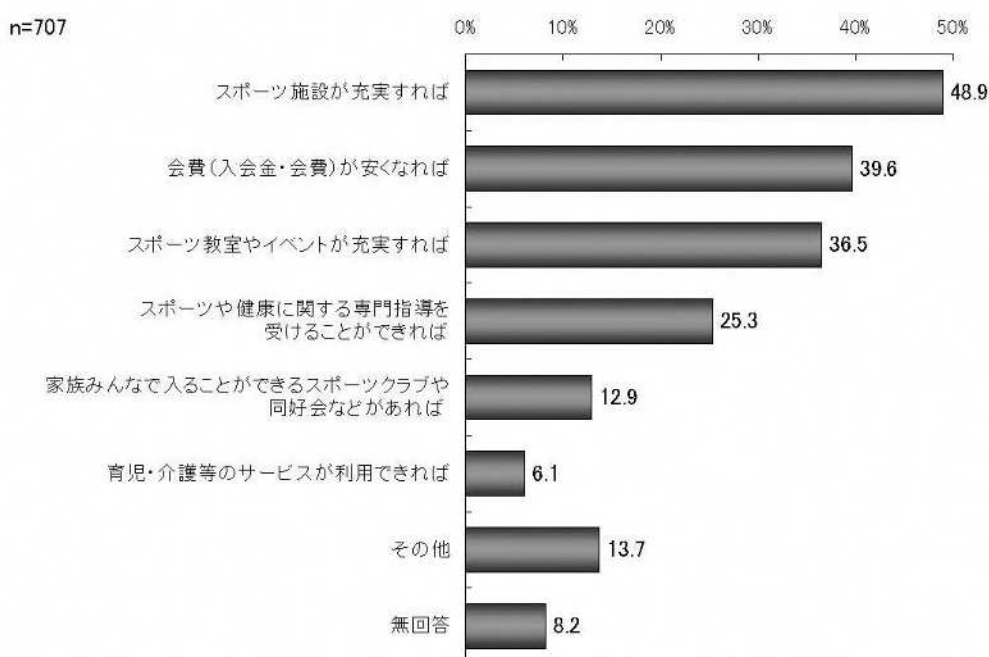
【スポーツ教室やイベントなどへ参加しない理由】



●スポーツに対するこれからのニーズ（必要性）

どのような条件が整えばより一層スポーツを行うようになると思うか聞いたところ、「スポーツ施設が充実すれば」(48.9%)が5割近くで最も高くなっています。

【スポーツに対するこれからのニーズ（必要性）】



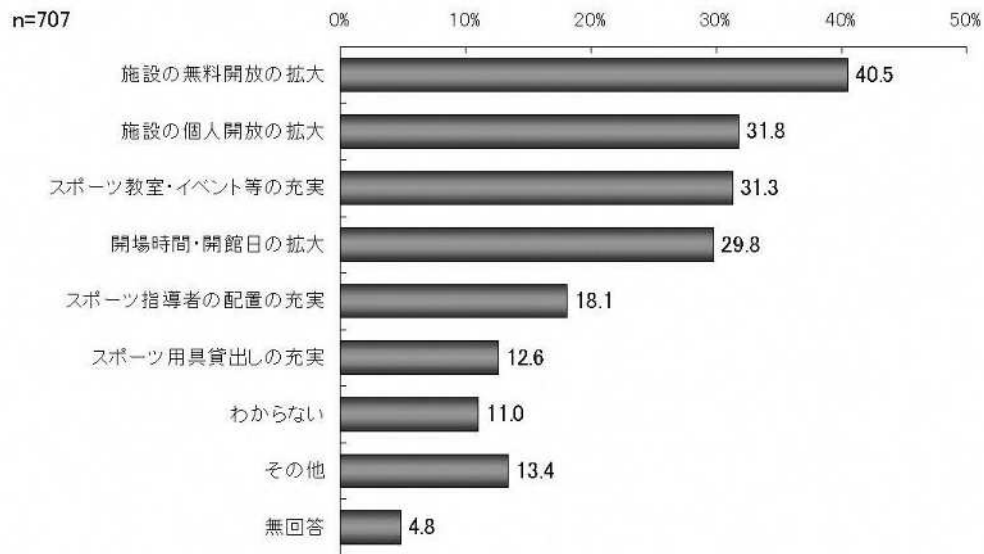
●スポーツ施設の利用

3割以上の方が「利用したことがない」と回答しており、その理由として“機会がない”“時間がない”“興味がない”“家から遠い”などが挙げられています。

●スポーツ施設の利用条件

「施設の無料開放の拡大」(40.5%)がほぼ4割で最も高くなっています。

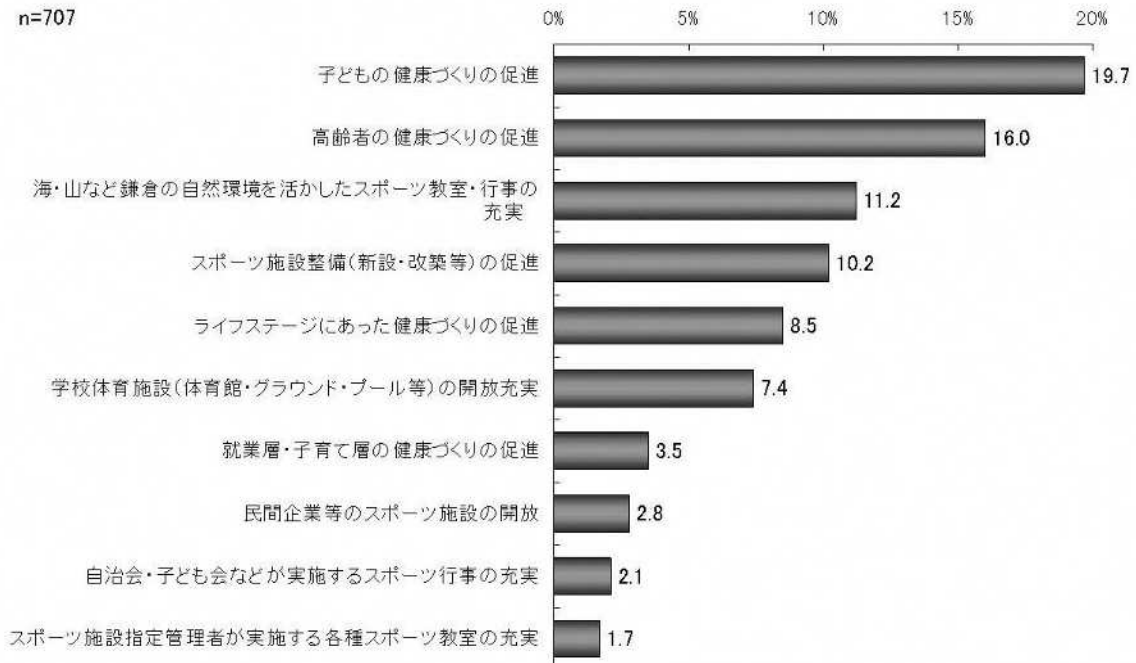
【スポーツ施設をより一層利用するようになるための条件】



●今後のスポーツ施策の推進について

市民のスポーツ活動を推進するために重視すべき施策については、「子どもの健康づくりの促進」(19.7%)が最も高く、次いで「高齢者の健康づくりの促進」(16.0%)となっています。

【今後、重視すべきスポーツ施策】



出典：市民のスポーツ活動に関するアンケート調査（平成25年度実施）

(6) 現況・課題からコンセプトの具体化や修正土地利用計画(案)再点検で求められる内容

項目		現況・課題の概要	コンセプトの具体化や修正土地利用計画(案)再点検で求められる内容		
交通	自動車・歩行者交通の地区内及び地区周辺の課題	深沢地区内	<ul style="list-style-type: none"> 現在の道路計画は、①シンボル道路をはじめとした各種道路における歩行者と自動車の輻輳（ふくそう）をできる限りの排除、②街区間の歩行者動線の確保、交通広場機能の明確化とそれを踏まえた配置、③県道や市道からの自動車の引き込み、④村岡地区とつながりが課題となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者が安全で快適に通行できる環境の実現 上記に資する自動車交通処理に関するハード・ソフト両面からの対策 	
		深沢地区周辺	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区外周道路は、いずれも片側1斜線の交互通行であり、広域からの自動車動線としては弱い。 深沢地区から藤沢駅方面、鎌倉駅方面へのアクセスは県道藤沢鎌倉線（片側1車線）のみで手広交差点は混雑が想定される。 深沢地区東側は丘陵地帯であり、道路環境はあまり良くない 		<ul style="list-style-type: none"> 新交通システムの導入などによる深沢地区周辺とのアクセス性の向上 周辺道路の混雑緩和に資する自動車交通処理の実現
		深沢地区を含めた広域	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区周辺の道路は、平日・休日で交通量及び混雑度にほとんど差がない状況。 大船・藤沢駅間東海道線新駅西側の都市計画道路横浜藤沢線が完成すれば深沢地区から江ノ島方面へのアクセス性は向上。 		
	公共交通の現況・課題	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区で利用できる駅は、湘南モノレールの湘南深沢駅のみでアクセスしにくい。 大船・藤沢駅間東海道線新駅が完成すれば、広域からのアクセス性は高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> バス網の再編や新型モビリティの導入の検討 	
バス	<ul style="list-style-type: none"> 地区外周にあるバス停からは、大船駅、鎌倉駅、藤沢駅、江ノ島にアクセス可能。 				
防災	津波	<ul style="list-style-type: none"> 現在想定されている地震モデル以上の地震の発生は低く、河川遡上も含め、事業区域の危険性は非常に低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 津波、洪水・浸水、液状化、土砂災害の現況や想定を踏まえた、安心・安全なまちづくりに資するハード・ソフト両面からの対策 		
	洪水・浸水	<ul style="list-style-type: none"> 過去に実際に起こった年超過確率 1/100（24時間で302mm）の計画規模の降雨に対して、地区南西の工場・市場施設街区において、50cm未満の浸水が想定されている。 一方、最大規模の想定である年超過確率 1/1000（24時間で632mm）の降雨に対しては、地区全域で0.5m未満～3mの浸水、地区南西部では3m～5mの浸水が想定されている。 			
	液状化	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年度に実施した地質調査等に基づいた液状化判定の結果において、地区南西部でFL>1となり『液状化の可能性あり』という判定が出ているが、PL値は1.48となり『液状化危険度が低い』という判定となっている。 			
	土砂災害	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地の一部が土砂災害警戒区域に指定されている。ただし、当該箇所は、今後擁壁を整備していく計画である。 			

項目		現況・課題の概要	コンセプトの具体化や修正土地利用計画(案)再点検で求められる内容
環境	自然環境	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区は、御霊神社、等覚寺など緑の骨格に取り囲まれている。 ・深沢地区西側に柏尾川、南側に梶原川が隣接（ただし、梶原川は道路機能強化のためボックス化）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区周辺の生態系や歴史を活かした緑や空間づくり
	歴史資源	<ul style="list-style-type: none"> ・洲崎古戦場碑、泣塔、天満宮など歴史資源がある。泣塔は当地区内にある。 	
社会（人口）	鎌倉市・深沢地区	<ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉市の人口は既に人口減少の局面に入っており、今後減少していくことが想定される。 ・深沢地域は市全体と比較して、老年人口の割合（31.3%（平成30年9月））はやや高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区の新住民と旧住民が住んで良かったと感じられるまちづくり ・来街者にとっても魅力のあるまちづくり ・地域のコミュニティを育てる取組の実施（エリアマネジメント公共空間の維持管理、イベントなど）
	藤沢市・村岡地区	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢市の人口は、2020年から減少すると想定されている。 ・村岡地区は2045年までは人口が増加すると想定されるが、老年人口の割合上昇していく。 	
産業	鎌倉市	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21（2009）年と平成26（2014）年の事業所及び従業者の増減数を比べると、市全体では、事業所数で-325件、従業者数で-1,967人と減少傾向。 ・鎌倉市は、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区、さがみロボット産業特区の中央に位置。 ・鎌倉駅周辺へのIT関連企業の集積やカマコンの取組。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特区や深沢地区周辺のヘルスケアや医療機能の集積を踏まえた、ヘルスケア産業などの集積 ・鎌倉駅周辺へのIT関連企業との連携や立地
	深沢地区	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区周辺には、グローバル企業との関係機関や近年機能強化を行う関係機関も立地。 ・湘南アイパークの開所、湘南鎌倉医療病院の先端医療センターの建設、湘南鎌倉医療大学（仮称）の開学（予定）によって、ヘルスケアや医療機能の集積が進む 	
健康・スポーツ	健康	<ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉市の平均寿命、健康寿命は、県平均より高く、平均寿命は県内でも上位。 ・高齢者人口の増加に伴って、医療費や介護が必要な高齢者は増加していくと想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・健康寿命の延伸及び平均寿命と健康寿命の差の縮小 ・総合体育館などの新たな施設整備を踏まえた健康・スポーツのソフトの取組などの推進 ・ウォーキングによる健康づくりの促進 ・歩きたくなる空間づくり（ハード）や仕掛けづくり（ソフト）
	スポーツ（施設や市民意識）	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区に総合体育館（屋内プールを併設）を新設予定。 ・市内の公園は自然的な公園は多いが、都市的な公園は不足。 ・スポーツに対する市民の意識については、市民の半数以上が、運動習慣がないと回答。過去1年間に行った運動・スポーツは、ウォーキングがトップ、次いで体操、ハイキング。（市民のスポーツ活動に関するアンケート調査（平成25年度実施）） 	

3. まちづくりのコンセプトの具体化

1) 歴史的背景と「鎌倉らしさ」、「深沢らしさ」

緑豊かな丘陵と相模湾を臨む美しい海岸線に囲まれた鎌倉は、西に富士山や伊豆半島、東に三浦半島を眺望するなど、まちの内外に豊かな景観を抱えています。平地が少ない鎌倉市は、市域面積の4割超を樹林地が占めており、山稜の谷間を切り開いて平坦地を造成した谷戸の風景は、現代の鎌倉においても特徴的な地形のひとつであり、閑静な生活の場を形成しています。海岸線に目を向ければ、関東有数の海水浴場としても知られる材木座海岸、由比ヶ浜海岸には遠浅の砂浜が広がる一方で、稲村ヶ崎から七里ヶ浜にかけては、急峻な山稜が海際まで迫り、遠くに富士山を望む風景は浮世絵にも描かれた景勝地です。

歴史的には、日本で初めて本格的な武家政権が発祥した地である鎌倉においては、質実剛健を好む武家階級が新たに文化の担い手となったことにより、禅を中心とした中国の宋・元文化が積極的に取り入れられ、武家独自の気質が融合した独自の「武家文化」として発展しました。幕府の後押しもあり、盛んに建立された神社仏閣が古都鎌倉の象徴のひとつとして息づくほか、中世の道路網を踏襲した都市構造など、鎌倉は、時代の流れを反映した貴重な歴史的遺産が数多く残る国内有数の歴史都市となりました。

このように、豊かな自然環境と歴史的な文化資源に恵まれた鎌倉は、都内への通勤圏内のベッドタウンとしての魅力にも秀でたことから、昭和30年代には、「昭和の鎌倉攻め」とも呼ばれる宅地造成の波が市内の至る所に押し寄せました。昭和39年にはその波が鶴岡八幡宮の裏山にまで迫りましたが、学者、文化人、僧侶までがブルドーザーの前に立ちほだかり宅地造成を阻止した、いわゆる「御谷騒動」は、我が国初のナショナルトラストとして結実し、自ら古都の環境と誇りを守った鎌倉市民のシビックプライドとして脈々と現代に引き継がれています。

【鎌倉らしさ】

- ・ 豊かな自然環境（海、山、丘陵等）に恵まれている
- ・ 歴史的な文化資源（神社仏閣等）が豊富である
- ・ 自然環境、歴史、文化を守ってきたシビックプライドが引き継がれている

一方、深沢地区に目を向ければ、古都中心部を囲む広町緑地から常盤山緑地へと連なる緑のネットワークと、市境を流れる柏尾川に囲まれ、西方を眺めれば雄大な富士山の景色を望むことができます。そして鎌倉幕府の歴史を振り返れば、新田軍による鎌倉攻めにおいて激戦地となった洲崎古戦場の跡地に立つ、この地に尊い命を落とした武士たちの御霊を弔う「泣塔」を地域の方々が丁重にお護りするなど、歴史文化遺産を守りつないできた風土があります。

そして、深沢地区における新たなまちづくりを計画している事業用地は、地域の大動脈である湘南モノレールの湘南深沢駅とJR東海道線の新駅計画地に挟まれ、交通の結節点としての高いポテンシャルを秘めている土地です。ここ深沢地区においては、鎌倉、大船に次ぐ、第三の都市拠点の形成を目指し、持続可能な都市経営を実現するための新たなエンジンとしての役割が期待されています。この地域は、「都市マスタープラン」等においては工業系の土地利用を目指す土地として位置づけられていることから、深沢地区は本市における持続的な産業振興を支える要となる土地です。

【深沢らしさ】

- ・ 鎌倉地域、鎌倉山から連なる丘陵地に囲まれた緑豊かな土地、富士山の眺望に恵まれている
- ・ 泣塔、洲崎古戦場などの歴史文化遺産を守りつないできた風土がある
- ・ 湘南モノレール湘南深沢駅とJR東海道線の新駅計画地に挟まれ、交通の結節点としての高いポテンシャルを秘めている
- ・ 鎌倉市の産業集積地としての役割を担っている

2) 新たな潮流

鎌倉市は、平成30年（2018年）6月に国からSDGs未来都市に選定されました。このSDGsの理念は、これまで本市が目指してきた持続可能な都市経営と方向性を同じくするもので、このSDGsの認定を受け、持続可能なまちづくりをより一層強化しています。平成30年7月にはFab City宣言、11月にはパブリックシティ宣言を行った他、鎌倉テレワーク・ライフスタイル研究会を発足するとともに、住民が主体となって暮らしを豊かにするための活動を行う「鎌倉リビングラボ」の取り組みも実践されており、市民・企業等との連携・共創、テクノロジーを活用した行政サービス、鎌倉にふさわしい産業振興・人材集積などの施策の推進に取り組んでいます。また、「つながる鎌倉条例」や「鎌倉市共生社会の実現を目指す条例」を制定し、魅力と活力にあふれる地域社会、多様性を認め、互いを思い、自分らしく安心して暮らせる「共生・共創社会」の実現を目指しています。

さらに、本庁舎の移転先を本事業区域の行政施設用地と定めており、災害時には市民の生命を守る前線基地となるよう、同じく本事業区域への移転を計画している消防本部との連携やグラウンド等のオープンスペースの活用を考慮し、受援力を持った施設とすることが期待されています。加えて、深沢地区周辺には、高度な技術を有する企業の研究拠点やオープンイノベーションの拠点等も立地しており、深沢地区をフィールドとした官民の連携も期待されます。

国や県に目を向けると、神奈川県重点施策として「ヘルスケア・ニューフロンティア」政策を推進しています。ヘルスケアの分野で「最先端医療・最新技術の追求」と「未病の改善」という2つのアプローチを融合させ、健康寿命を延伸し、持続可能な新たな社会システムを創造していく政策で、深沢地区のまちづくりのテーマである「ウェルネス」との共通点も多く、県市での連携が期待されます。

国では、SDGsと連動する官民を挙げた「Society 5.0」の推進や、第四次産業革命を先行的に体現する最先端都市となる「スーパーシティ」の構想が検討されており、AIやIoTによる技術革新を取り入れることで、人口減少、少子高齢化などの社会課題への対応や低炭素社会の実現などが求められています。また、まちなかウォークブル推進プログラムも推進されており、鎌倉市も「ウォークブル推進都市」として参加しています。

【新たな潮流】

- ・ 誰ひとり取り残さない、持続可能な「SDGs未来都市」としての選定
- ・ 誰もが自分らしく、ともに生きる共生社会実現の期待
- ・ 新たな価値を創造、発信する、鎌倉リビングラボの取り組み
- ・ 新時代のはたらき方を発信する、鎌倉テレワーク・ライフスタイル研究会の発足
- ・ スタートアップの集積など、地元民間活力と連携した官民連携、共創の取り組み
- ・ 本庁舎、消防本部等を備える防災拠点としての責務
- ・ 周辺企業等との連携による、未病の改善、ヘルスケア・ニューフロンティア施策実装への期待
- ・ 未来志向のまちづくりによる、Society5.0、スマートシティ/スーパーシティ構想実現への期待

3) まちの将来像3つの視点

深沢地域が目指す「ウェルネス」のまちづくりの具体的な方向性として、古都鎌倉に伝わる旧来からの「鎌倉らしさ」、深沢地域が大切に守り抜いてきた「深沢らしさ」に加え、新しい「鎌倉らしさ」につながる社会の潮流を受け止め、鎌倉市の第3の都市拠点にふさわしいまちづくりを目指し、「まちの将来像3つの視点」を示します。

● ころとからだの健康を育むまち

～人々が日常的に健康づくりやスポーツに親しみ、ころとからだ健康で笑顔になる～

地域が有する自然環境等を活かし、ウォーカブルな空間を整備することで、健康づくりや誰もが気軽にスポーツに親しむ環境を整え、賑わい、交流、コミュニティの創出を促すとともに、ヘルスケア・ニューフロンティア政策等との連携を図ることで、人々のころとからだ健康になり、笑顔があふれるまちづくりを目指します。

● イノベーションを生み出すまち

～産業、地域活動など様々な分野で豊かな人材が交流し、新たな価値、産業、技術を生み出す～

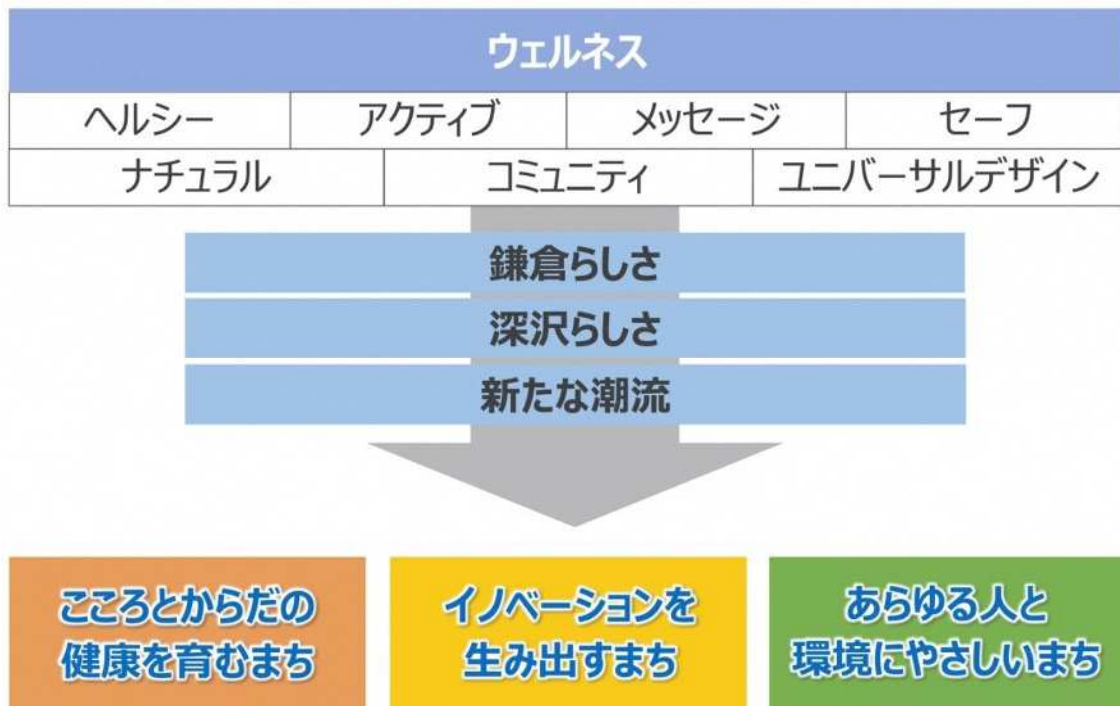
周辺に高度な技術を有する企業の研究拠点やオープンイノベーションの拠点等が立地し、JR東日本東海道本線の新駅の設置など交通結節点としてのポテンシャルを有する深沢地区の特徴、豊かな自然環境や人材を有する鎌倉の特徴を活かし、人々の交流を促すとともに、社会環境の変化や技術革新、情報革命等にも柔軟に対応することでイノベーションを起こし、新たな価値、産業、技術を生み出すまちづくりを目指します。

●あらゆる人と環境にやさしいまち

～鎌倉の自然や歴史・文化を維持し、居心地が良く、多様な人々が安心して暮らし続ける～

鎌倉の豊かな自然や歴史・文化、鎌倉市民のシビックプライドを背景に、自然環境・グリーンインフラに配慮し低炭素な社会の実現を目指すとともに、誰ひとり取り残さないとするSDGsの精神や、共生・共創の精神を醸成する環境を整えることで、持続可能で、災害に強い、多様な人々が安心して暮らせるまちづくりを目指します。

【まちの将来像3つの視点】



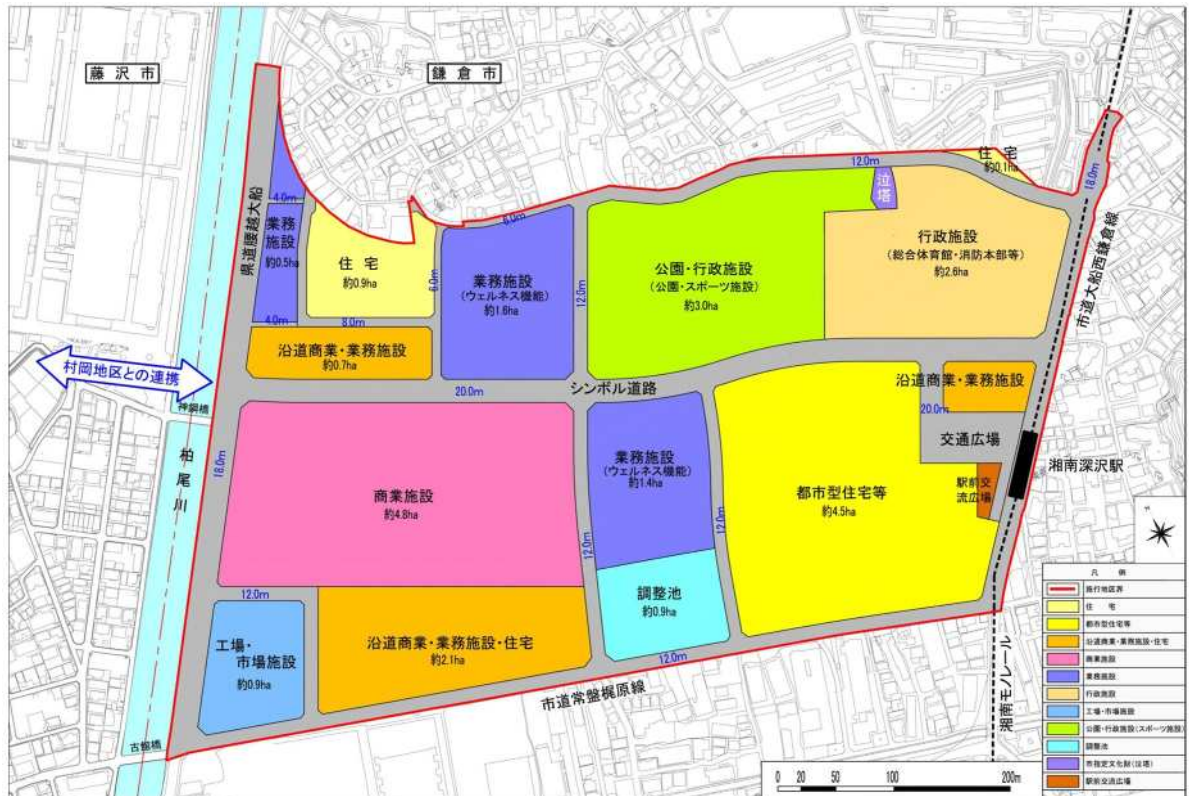
4. 修正土地利用計画案の再点検

1) 基本的な考え方

修正土地利用計画（案）において整理した土地利用計画について、ウェルネスを実現するまちとするために、まちづくりのコンセプトの検討で定めた「まちの将来像3つの視点」に基づき再点検を行いました。

検討にあたっては、始めに、「まちの将来像3つの視点」を実現するために土地利用において実現すべき事項を整理し、その視点で修正土地利用計画（案）における課題を整理した上で再点検を行い、土地利用計画をとりまとめました。

【修正土地利用計画（案）】



2) 修正土地利用計画(案)の課題

「まちの将来像3つの視点」を土地利用計画に反映するために、それぞれの視点から土地利用において実現すべき事項を整理した上で、「まちの将来像3つの視点」ごとに修正土地利用計画(案)の課題を整理しました。

● 「こころとからだの健康を育むまち」を踏まえた再点検の視点とそれからみた課題

こころとからだの健康を育む「ウォーカブル」な空間を創出するため、「地区内の回遊性の確保」、「歩行空間の充実」の2つの視点から土地利用計画を再点検することとしました。

2つの視点を踏まえ再点検した結果、「ウォーカブルなまちの実現」、具体的には、「シンボル道路による地区の分断の解消」、「駅前広場と行政街区・公園の連続性の確保」が必要であると整理しました。

● 「イノベーションを生み出すまち」を踏まえた再点検の視点とそれからみた課題

様々な人々が交流でき、新たな価値、産業、技術を生み出すことができるよう、魅力的な業務街区を創出するため、「業務機能の強化」、「業務施設街区の魅力向上」の2つの視点から土地利用計画を再点検することとしました。

2つの視点を踏まえ再点検した結果、「産業の集積を図るためにさらなる業務機能の充実」、「業務街区と隣接する施設等との連続性」が必要であると整理しました。

● 「あらゆる人と環境にやさしいまち」を踏まえた再点検の視点とそれからみた課題

将来の社会環境の変化にも柔軟に対応できる土地利用とするため、「持続可能な土地利用の実現」の視点から土地利用計画を再点検することとしました。また、多様な人々が暮らし続けられるよう、人々が安らげる空間を創出するため、「憩いの空間の充実」の視点から土地利用計画を再点検することとしました。

「持続可能な土地利用の実現」の視点を踏まえ再点検した結果、「従来型の都市設計により柔軟な土地利用が阻害されていることの解消」、具体的には、「社会変化に対応可能な柔軟な土地利用の実現」、「将来のモビリティに対応できる駅前広場の実現」が必要であると整理しました。また、「憩いの空間の充実」の視点を踏まえ再点検した結果、「人が憩いを感じることができる空間の充実」が必要であると整理しました。

【修正土地利用計画（案）の課題】

まちの将来像 3つの視点	こころ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
再点検の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の回遊性の確保 ・歩行空間の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務機能の強化 ・業務施設街区の魅力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な土地利用の実現 ・憩いの空間の充実
修正土地利用計画（案）の課題	<ul style="list-style-type: none"> ●ウォーカブルなまちの実現が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・シンボル道路による地区の分断の解消が必要 ・駅前広場と行政街区・公園の連続性の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●産業の集積を図るためには、さらなる業務機能の充実が必要 ●業務街区と隣接する施設等との連続性が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●従来型の都市設計により柔軟な土地利用が阻害されていることの解消が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・社会変化に対応可能な柔軟な土地利用の実現が必要 ・将来のモビリティに対応できる駅前広場の実現が必要 ●人が憩いを感じることができる空間の充実が必要

3) 再点検の内容

(1) ウォーカブルの視点における再点検

現行計画の課題は、道路と建物を基調とした旧来的なまち割りであり、歩きやすさ、公園や公開空地の配置、道路の縮減、駐車場や歩行者空間の配置、低層部のづくりなどを考慮して、ウォーカブルなまちの実現にむけた再点検を行いました。

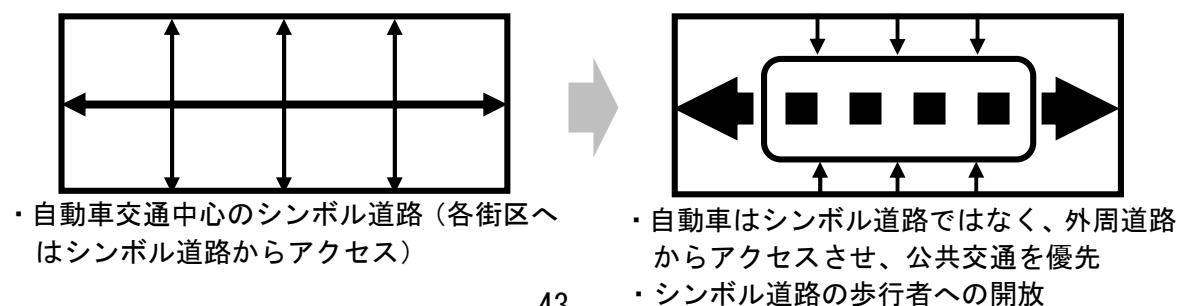
①歩行空間の検討

ウォーカブルなまちの実現には、駅前広場、道路、公園、公開空地などのあらゆる屋外公共空間を、多様な人々のニーズに応える魅力的で快適な空間とするが必要であると考えます。

さらに、シンボル道路による地区の分断を解消し、歩行者動線の連続性の確保が必要であることから、シンボル道路については、自動車中心の交通から、公共交通を優先し、歩行者に開放することを目的としたトランジットモール化（自動車の通行を制限し、バス、タクシーなどの公共交通機関だけが優先的に通行できる形態の歩車共存道路）の検討を行いました。

また、当地区においては、自動車を計画地外周道路からアクセスさせることで、シンボル道路の自動車交通をできる限り制限することができ、歩行者への開放が可能となります。また、駐車場の配置についても、地区外周部に設置することで、地区内の歩きやすさの向上につながるものと考えられます。

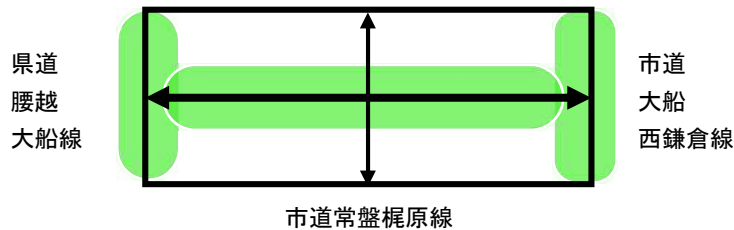
【深沢地区におけるトランジットモール化のイメージ】



②グリーンネットワークの検討

本事業地内の緑のネットワークを形成するにあたり、まちの顔となるシンボル道路や県道腰越大船線及び市道大船西鎌倉線の沿道を緑化することで、藤沢市の宮前公園から等覚寺特別緑地保全地区や寺分一丁目特別緑地保全地区を結ぶグリーンネットワークを構築します。

【深沢地区におけるグリーンネットワークのイメージ】

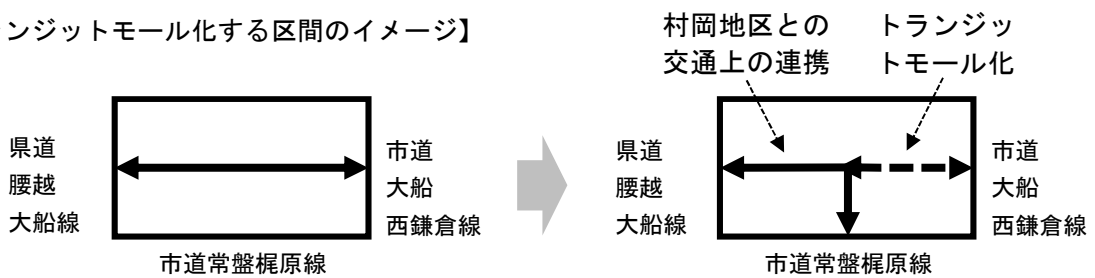


③トランジットモール化する区間の考え方

現行計画では、本事業地を東西に貫通するシンボル道路は、鎌倉モノレール湘南深沢駅前エリアと近傍で計画されている大船・藤沢駅間東海道線新駅エリアとをつなぐ地域交通ネットワーク上の重要な動線に位置付けられていました。

その位置付けを踏まえ、大船・藤沢駅間東海道線新駅が整備される予定の村岡地区との自動車交通上の連携を考慮し、シンボル道路の西側区間は自動車も交通できる道路とし、本事業地南側の市道常盤梶原線東側にアクセスできるようにするとともに、東側区間はトランジットモール化します。

【トランジットモール化する区間のイメージ】



・事業地を東西に貫通するシンボル道路

- ・村岡地区との自動車交通上の連携を図るため、県道腰越大船線から市道常盤梶原線にアクセスする自動車動線を確保
- ・事業地東側のみトランジットモール化

④トランジットモールの空間形成の考え方

空間形成の考え方を5つの項目に分けて、検討の前提条件、それを踏まえた具体的な整備の考え方を整理しました。

【トランジットモールの空間形成の考え方】

項目	検討の前提条件	具体的な整備の考え方
車利用への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業地を東西に貫通するシンボル道路は、湘南モノレール湘南深沢駅前エリアと近傍で計画されている大船・藤沢駅間東海道線新駅エリアとをつなぐ地域交通ネットワーク上の重要な動線に位置付けられている。 ・各街区に対しては、外周道路から車がアクセスすることとし、シンボル道路の自動車交通量を3,000台/日に低減することを想定して検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3,000台/日の交通量を処理する道路としては、道路構造令に定める4種3級道路と判断され、片側3.5m幅員の2車線(7m幅員)を確保。
歩行者に優しい空間形成への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・JR藤沢駅や大船駅などがきっかけとなる広域交通のルート上にはなく、上記エリアに限定された交通量と判断されることから、基本的には歩行者が主役の空間として、縦横断にわたる回遊性や歩車段差の小さい、人にやさしい空間づくりが求められる。 	<p>(ハードによる対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地帯により、車や自転車などの高速動線と歩行者空間を分離。 ・車の速度抑制対策。(スラローム線形化やハンプ設置、路面の凹凸化など) ・セミフラットまたはフルフラットの断面構造導入により、横断部の切下げ段差発生を解消する。 <p>(ソフトによる対応(交通規制))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土日や限定した時間帯において、自動車交通を規制し歩行者専用空間化することやゾーン30規制を導入し、車の速度を抑制し、横断する歩行者の安全性快適性を向上することを検討する。 ・地区全体のイベント開催時には、自動車交通を規制することを検討する。
賑わい、活気の創出、滲みだしへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人が利用する地区のカオとなる空間として、人々が滞留し、賑わう様子にあふれた活気のあるエリア形成が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人が利用できる帯状ベンチを商業エリア沿いや公園沿いに設置する。 ・車道横断ポイントを多く確保する。(車の速度抑制対策とセット) ・歩道空間上に休憩機能を持った滞留空間を配置。 ・ストリートファニチュアやサイン等のデザインアップ。 ・夜間照明演出によるナイトシーンの魅力アップ。 ・沿道用途として屋内と屋外を一体的に利用する機能(飲食機能)を誘導するほか、透過性の高く上質な建物デザインを誘導する。
環境配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・まとまった延長距離をもち、柏尾川とつながる都市構造上の特性から、生態系ネットワーク空間としても期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大径木による歩行空間への緑陰の創出。 ・地域種を基調とした樹種による緑化。 ・植栽帯と保水排水性の高い歩道面整備の連携整備による雨水循環機能の付加。 ・沿道のセットバック空間を活用した雨水浸透機能の確保。(グリーンインフラの民地側への拡張)
シンボル空間形成への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・来街者の窓口となる駅同士(大船・藤沢駅間東海道線新駅と湘南深沢駅)をつなぐ都市軸であり、沿道には商業機能や公共施設等の集客性の高い用途が配置されることから、空間構造面と景観面の両面において高い性能が要求される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大径木による並木と足元部の緑地帯により、連続的な緑環境を創出。 ・歩道および車道部を高質舗装化することでイメージアップする。 ・ウォーカブルやウェルネスなど、まちのコンセプトが目に見える空間づくり。 <p>(健康促進機能つきファニチュアの設置、ICTを駆使した健康インターフェイス機能の設置、ウォーキングコースの設定、シェアバイクステーションの設置など)</p>

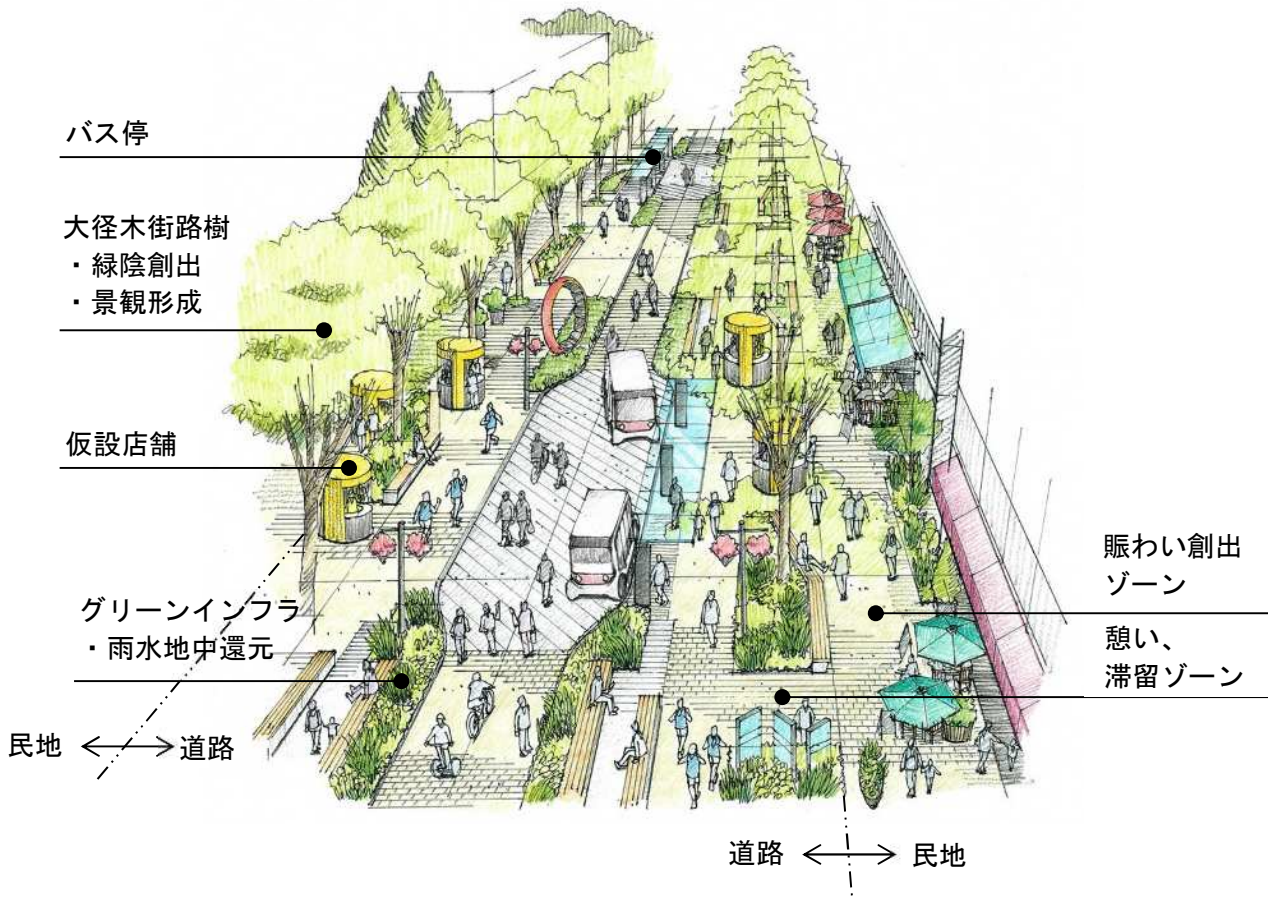
⑤トランジットモールの空間イメージ

空間形成の考え方を踏まえて、トランジットモールの空間イメージを作成しました。

直線狭さく道路のパターンとともに、車の速度抑制対策の観点から、スラロームのパターンについて例示します。

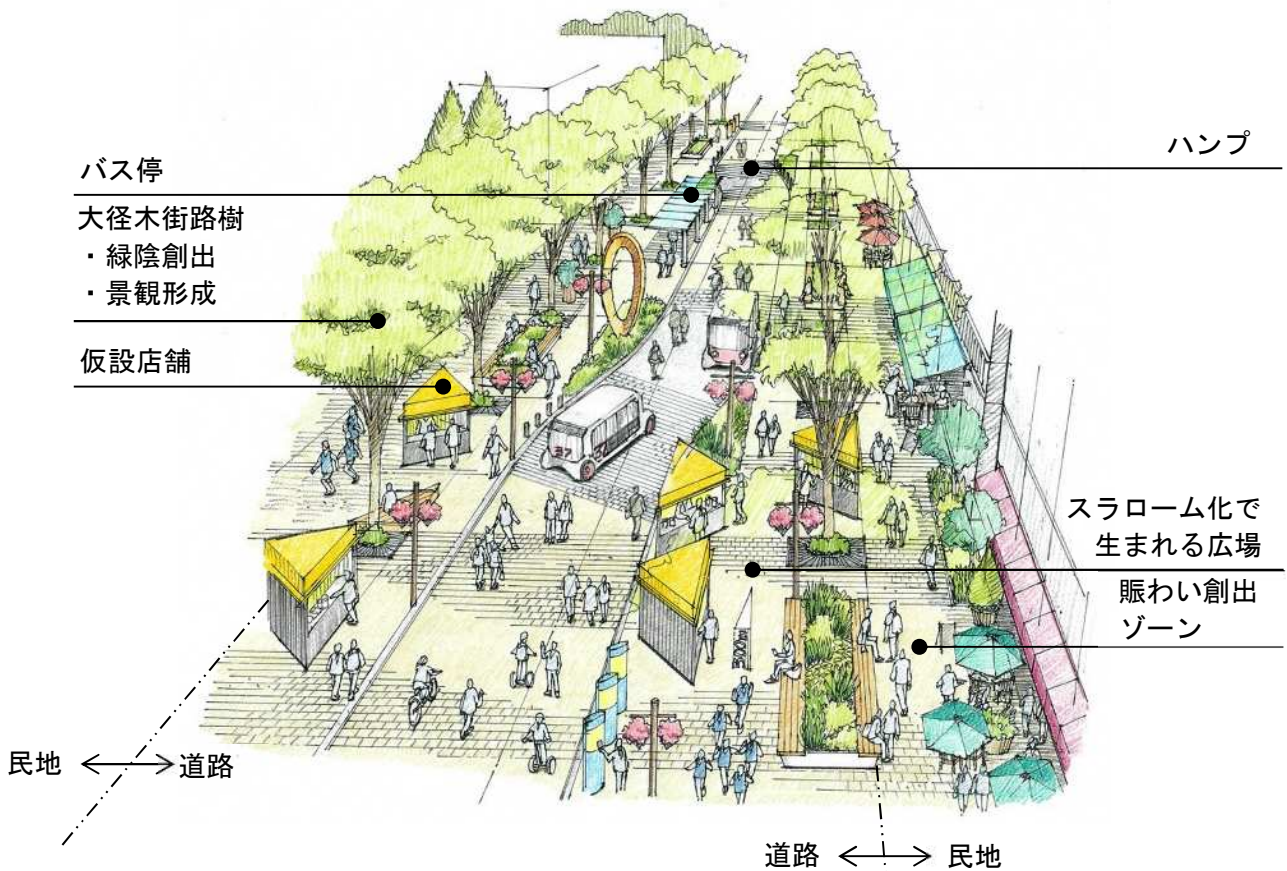
【トランジットモールのイメージパース例1：直線狭さく道路のパターン】

- ・Transit ゾーンは幅員 3.5mを基本
- ・Station 機能と併せて離合帯を確保（幅員 6 m）
- ・現行道路から将来的なトランジットモール化の際に無理のない構造（メリット）
- ・街路樹の内側が「動的ゾーン」で外側が「静的ゾーン」
- ・街路樹帯の足元空間で休憩施設を確保することで、移動機能を損なわずに滞留機能を創出できる



【トランジットモールのイメージパース例2：スラロームのパターン】

- ・Transit ゾーンは幅員6.0mを基本（4種3級道路：3m×2車線相当）
- ・スラローム線形と要所へのハンプ舗装で速度抑制を図る（最初は普通道路→将来トランジット化）
- ・ゆらぎにより生み出される広場スペースにバスステーションや仮設店舗等を設置
- ・街路樹を挟んで「動的ゾーン」と「静的ゾーン」に分かれる
- ・街路樹帯の中に休憩施設を置くことで、移動スペースを損なわずに滞留機能を確保



(2) 再点検の内容

(1)におけるトランジットモール化の検討も踏まえ、「まちの将来像3つの視点」から再点検を行い、社会変化に対応可能な柔軟な土地利用を実現していくことも踏まえ、検討例を2つ作成しました。土地利用計画の検討例を示すとともに、歩行者ネットワークの考え方を整理しました。

①土地利用計画

ア. 検討例1

●「こころとからだの健康を育むまち」を踏まえた再点検

ウォーカブルなまちを実現するための土地利用計画としました。

シンボル道路については、「ウォーカブルなまちを実現」し、「地区の分断を解消」するため、将来的な実現を見据え、「ウォーカブルなまちを実現するためのトランジットモール化（将来計画）」、「歩行空間の魅力アップと柔軟な土地利用のためのシンボル道路沿道のミクストユース化」を計画することとしました。

「駅前広場と行政街区・公園の連続性の確保」に対応するため、「公園と調整池の連続性・一体性を生み出すための公園配置の一部変更」として、公園と調整池をつなぐ緑道を計画しました。また、「駅前から行政施設への歩きやすさと一体性を生み出すための公園配置の一部変更」として、駅前と行政施設をつなぐ公園を計画しました。

●「イノベーションを生み出すまち」を踏まえた再点検

「さらなる業務機能の充実」を図るため、「業務機能の強化のための面積拡大」として、業務施設面積の拡大を計画しました。

また、業務施設とその他街区の分断を生まないよう、「業務街区と隣接する施設等との連続性」を創出するため、「業務機能の魅力アップのために公園に隣接する配置変更・隣接する部分のミクストユース化」として、シンボル道路北側に計画している業務施設の公園に隣接する部分のミクストユース化を計画しました。

●「あらゆる人と環境にやさしいまち」を踏まえた再点検

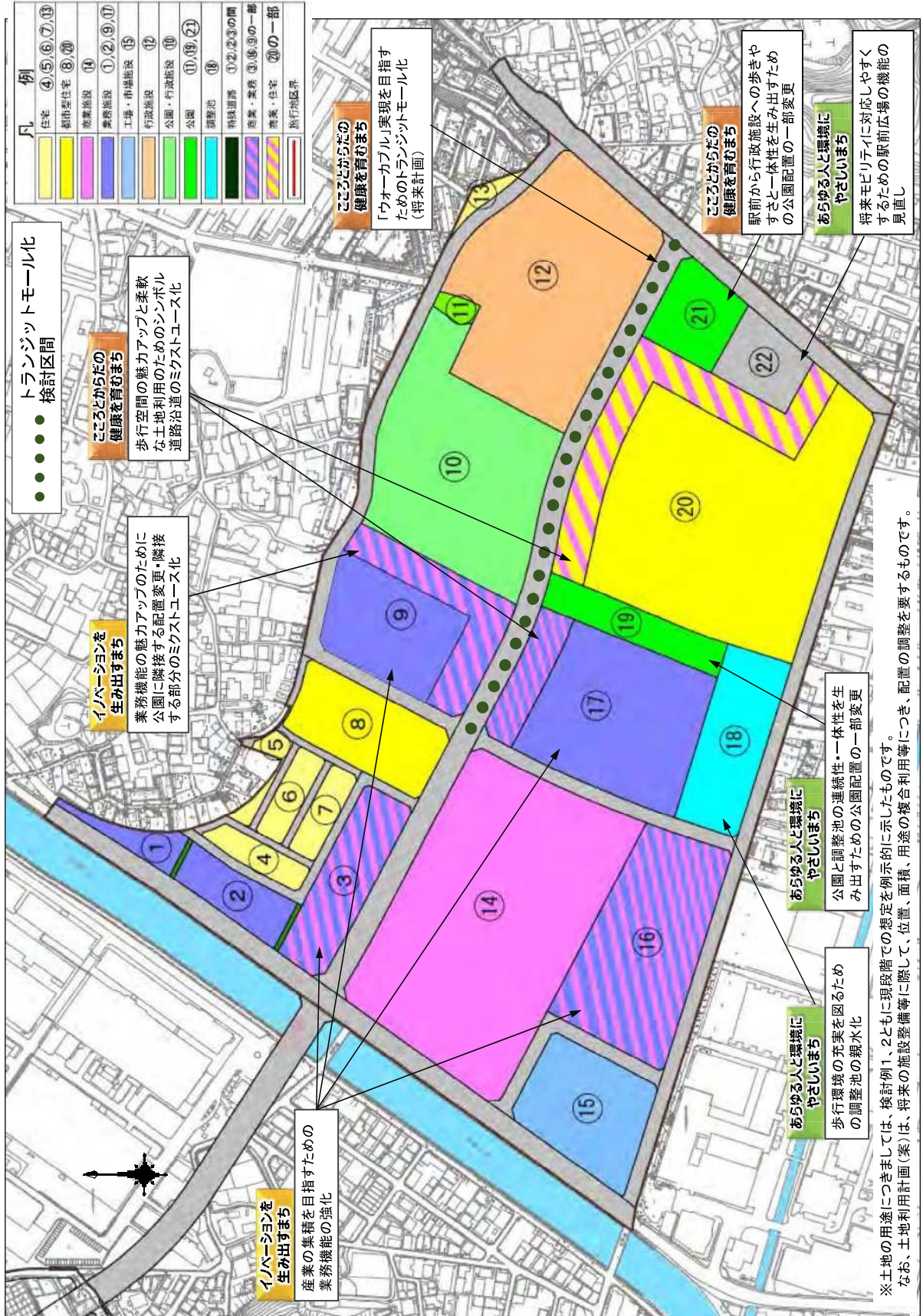
「人が憩いを感じることができる空間の充実」を図るため、「市民の憩いの空間を生み出す調整池の親水化」を計画しました。

「従来型の都市設計により柔軟な土地利用が阻害されていることの解消」を図る土地利用計画としました。「社会変化に対応可能な柔軟な土地利用」を実現するため、「将来ニーズの変化に対応するためのミクストユース化」を行う部分を複数箇所で計画しました。また、「将来のモビリティに対応できる駅前広場」を実現するため、「将来的なモビリティのあり方の変化に対応するための柔軟な駅前広場の配置変更」を計画しました。

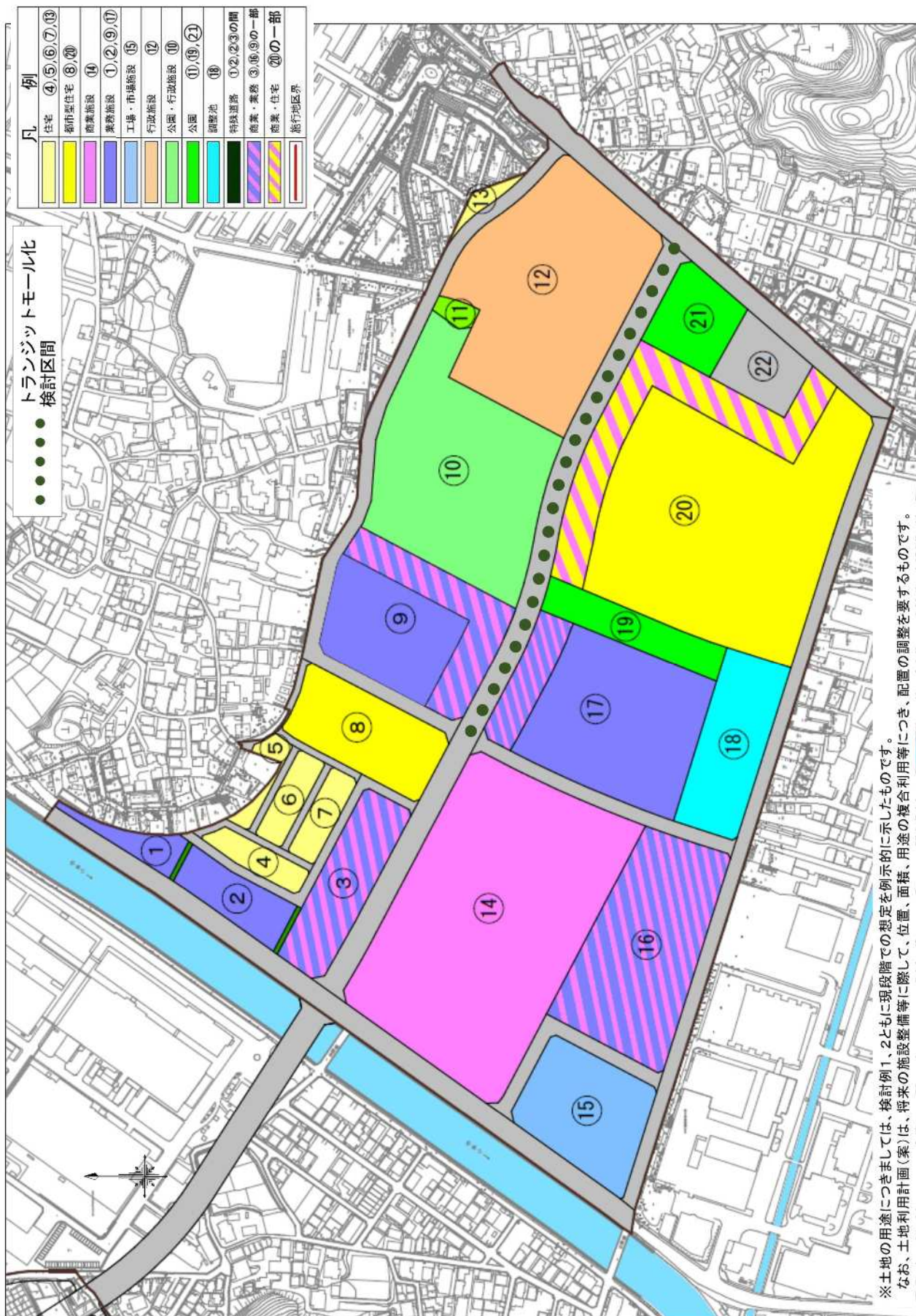
【土地利用計画の再点検の内容（検討例1）】

まちの将来像3つの視点	こころ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
再点検の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の回遊性の確保 ・歩行空間の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務機能の強化 ・業務施設街区の魅力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な土地利用の実現 ・憩いの空間の充実
平成28年の修正土地利用計画（案）の課題	<ul style="list-style-type: none"> ●ウォークラブルなまちの実現が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・シンボル道路による地区の分断の解消が必要 ・駅前広場と行政街区・公園の連続性の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●産業の集積を図るためには、さらなる業務機能の充実が必要 ●業務街区と隣接する施設等との連続性が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●従来型の都市設計により柔軟な土地利用が阻害されていることの解消が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・社会変化に対応可能な柔軟な土地利用の実現が必要 ・将来のモビリティに対応できる駅前広場の実現が必要 ●人が憩いを感じることができる空間の充実が必要
検討例1	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォークラブルなまちを実現するためのトランジットモール化（将来計画） ・歩行空間の魅力アップと柔軟な土地利用のためのシンボル道路沿道のミクストユース化 ・公園と調整池の連続性・一体性を生み出すための公園配置の一部変更（緑道） ・駅前から行政施設への歩きやすさと一体性を生み出すための公園配置の一部変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務機能の強化のための面積拡大 ・業務機能の魅力アップのために公園に隣接する配置変更・隣接する部分のミクストユース化 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の憩いの空間を生み出す調整池の親水化 ・将来的なモビリティのあり方の変化に対応するための柔軟な駅前広場の配置変更 ・将来ニーズの変化に対応するためのミクストユース化

【検討例1：土地利用計画（現行計画からの変更点を記載）】



【検討例 1 : 土地利用計画】



イ. 検討例 2

●「こころとからだの健康を育むまち」を踏まえた再点検

検討例 1 の内容に加え、「ウォーカブルなまちを実現するためのトランジットモール化（将来計画）」を踏まえ、「トランジットモールとの親和性を考慮した商業施設の配置変更」を計画しました。

●「イノベーションを生み出すまち」を踏まえた再点検

検討例 1 の内容に加え、上記「こころとからだの健康を育むまち」を踏まえた再点検も踏まえ、「業務施設の魅力アップ・アクセス性向上のために大船・藤沢駅間東海道線新駅側に配置変更」を計画しました。

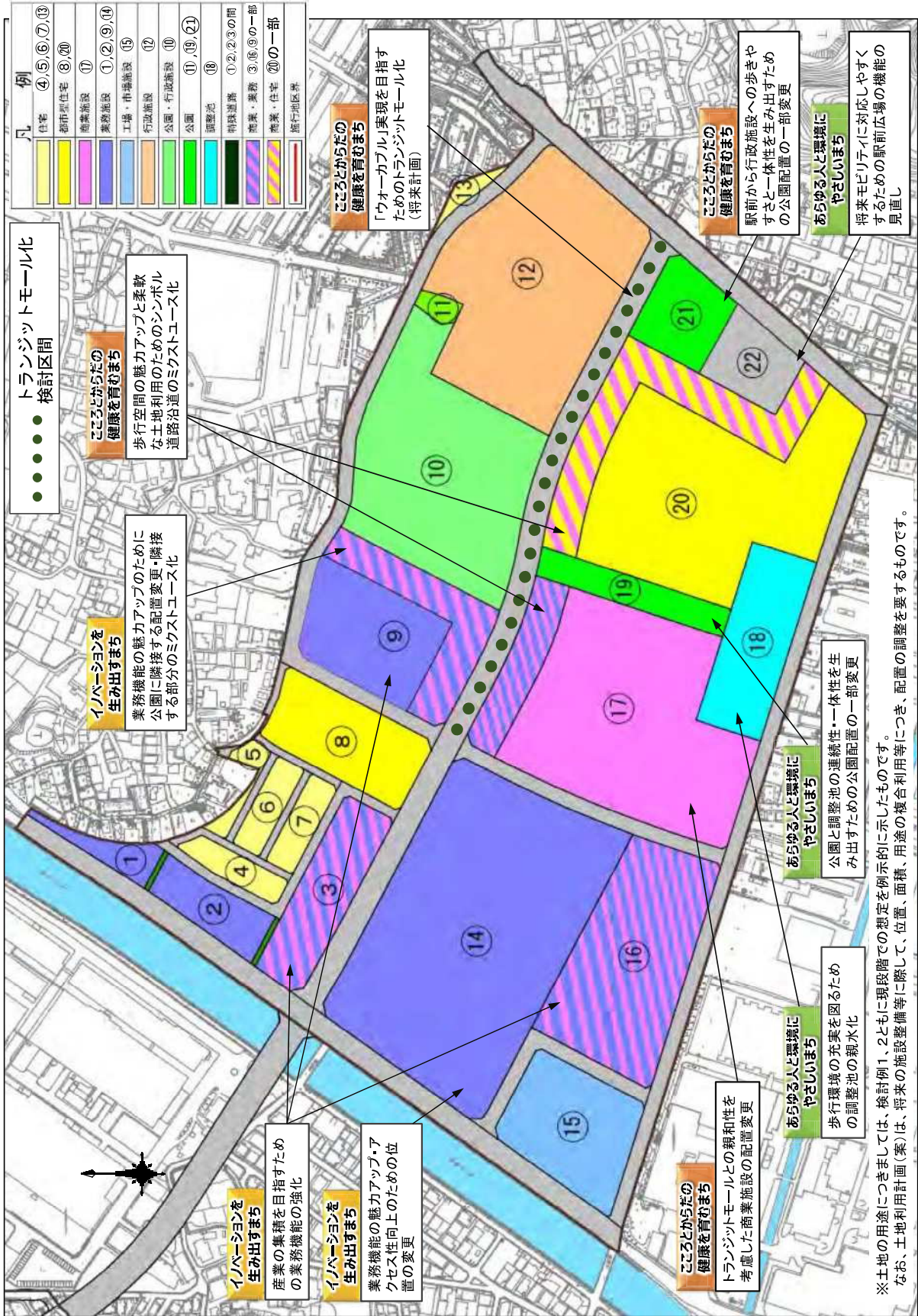
●「あらゆる人と環境にやさしいまち」を踏まえた再点検

検討例 1 の内容に加え、上記「こころとからだの健康を育むまち」を踏まえた再点検も踏まえ、「人が憩いを感じることができる空間の充実」にあたり、来訪者、居住者双方がより憩いを感じられるよう、「商業施設・都市型住宅に接する調整池の配置変更」を計画しました。

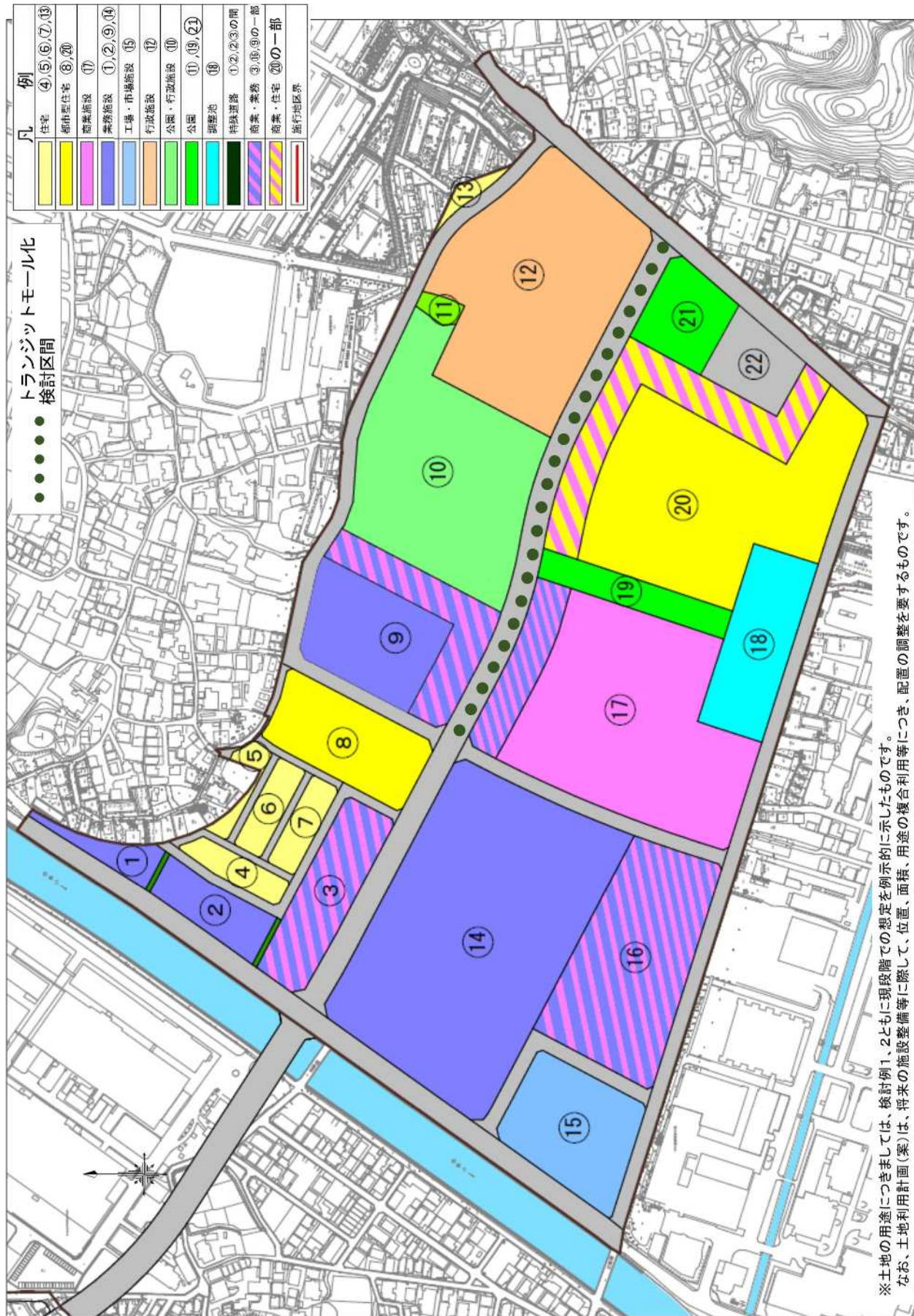
【土地利用計画の再点検の内容（検討例 2）】

まちの将来像 3 つの視点	こころ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
再点検の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内の回遊性の確保 ・ 歩行空間の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業務機能の強化 ・ 業務施設街区の魅力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な土地利用の実現 ・ 憩いの空間の充実
平成 28 年の修正土地利用計画（案）の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● ウォーカブルなまちの実現が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・ シンボル道路による地区の分断の解消が必要 ・ 駅前広場と行政街区・公園の連続性の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業の集積を図るためには、さらなる業務機能の充実が必要 ● 業務街区と隣接する施設等との連続性が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 従来型の都市設計により柔軟な土地利用が阻害されていることの解消が必要 <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会変化に対応可能な柔軟な土地利用の実現が必要 ・ 将来のモビリティに対応できる駅前広場の実現が必要 ● 人が憩いを感じることができる空間の充実が必要
検討例 2（下線部は検討例 1 から追加している内容）	<ul style="list-style-type: none"> ・ ウォーカブルなまちを実現するためのトランジットモール化（将来計画） ・ 歩行空間の魅力アップと柔軟な土地利用のためのシンボル道路沿道のミクストユース化 ・ 公園と調整池の連続性・一体性を生み出すための公園配置の一部変更（緑道） ・ 駅前から行政施設への歩きやすさと一体性を生み出すための公園配置の一部変更 ・ <u>トランジットモールとの親和性を考慮した商業施設の配置変更</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 業務機能の強化のための面積拡大 ・ 業務機能の魅力アップのために公園に隣接する配置変更・隣接する部分のミクストユース化 ・ <u>業務施設の魅力アップ・アクセス性向上のために大船・藤沢駅間東海道線新駅側に配置変更</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の憩いの空間を生み出す調整池の親水化 ・ 将来的なモビリティのあり方の変化に対応するための柔軟な駅前広場の配置変更 ・ 将来ニーズの変化に対応するためミクストユース化 ・ <u>商業施設・都市型住宅に接する調整池の配置変更</u>

【検討例2：土地利用計画（現行計画からの変更点を記載）】



【検討例 2 : 土地利用計画】



ウ. 検討例の絞り込み

●比較評価基準の設定

検討例 1 と検討例 2 を比較評価し、当地区のまちづくりとして望ましい検討例を 1 つに絞り込みます。

評価基準として、以下の基準を設定します。

【評価基準】

基準 1：ウォーカブルなまちの実現
基準 2：東西軸の賑わい創出
基準 3：憩いの空間（調整池）の機能
基準 4：業務機能の魅力向上
基準 5：商業施設の視認性
基準 6：周辺地区を含めた中心的な地区形成

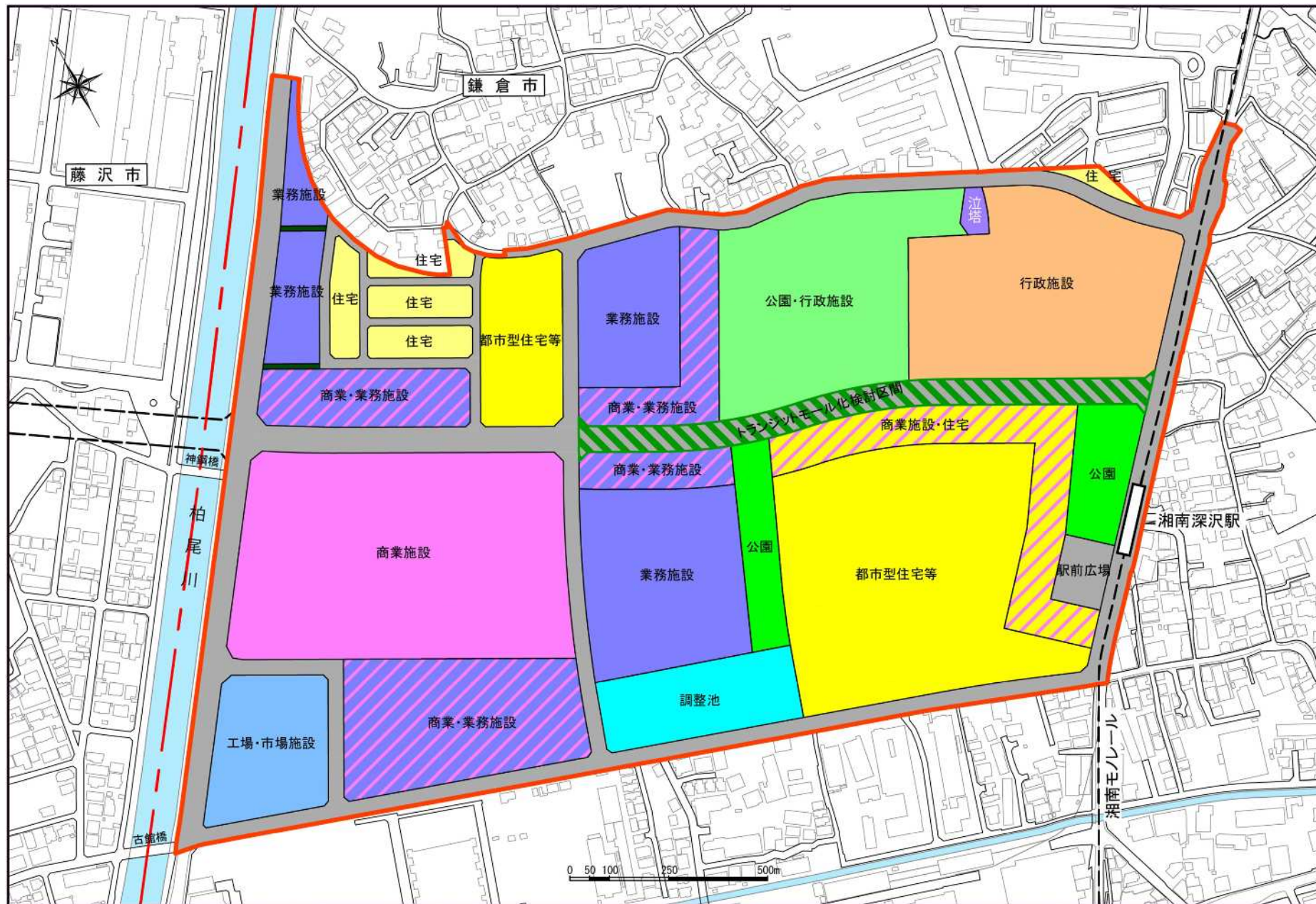
●比較評価結果及び検討例の絞り込み結果

上記の 6 つの評価基準に基づき、検討例 1 と検討例 2 を比較評価しました。

調整池の賑わい創出という点では、検討例 1 が検討例 2 に劣っていますが、残りの 4 つの基準では検討例 1 の方が検討例 2 よりも優れていると考えられます。よって、当地区の土地利用計画（案）として、今後検討例 1 を採用することが望ましいと言えます。

【比較評価結果】

基準	検討例 1	検討例 2
基準 1 ウォーカブルなまちの実現	○ 商業施設が地区の西端に位置するため、湘南深沢駅からの回遊性が高まる。	○ 商業施設が地区の中央に位置するため、大船・藤沢駅間東海道線新駅からの回遊性が高まる。
基準 2 東西軸の賑わい創出	○ 東西軸の全区間に賑わいを創出できる。 湘南深沢駅から商業施設へ向かう人の流れが長くできる。	△ 東西軸の東側区間（トランジットモール）については、強く賑わいが創出できるが西側の区間については、賑わいが乏しい。
基準 3 憩いの空間（調整池）の機能	△ 当該業務施設で働く人の憩いの空間としては望ましいが、調整池と業務施設が接するため、調整池の賑わいが乏しい。	○ 調整池と商業施設が接するため、調整池の賑わいが生み出せる。
基準 4 業務機能の魅力向上	○ 業務施設と公園が近接し、従業員の健康の維持増進が図りやすい。	△ 業務施設と公園がやや離れて、従業員の健康の維持増進が図りにくい。
基準 5 商業施設の視認性	○ 商業施設が県道腰越大船線に面するため、視認性が高い。	△ 商業施設が県道腰越大船線に面さないため、視認性が低い。
基準 6 周辺を含めた中心性の創出	○ 大船・藤沢駅間東海道線新駅と湘南深沢駅との中間に商業施設が位置し、周辺を含めた賑わいや生活の中心となり、波及効果や発展性が期待できる。	△ 当地区の中央に商業施設が立地するため、地区の中心としては相応しいが、当地区を含めた地域の中心にはなりにくい。



※土地利用計画（案）は、将来の施設整備に際して、位置、面積、用途の複合利用等につき、配置の調整を要するものです。

②歩行者ネットワーク

ウォークアブルな空間を実現することを踏まえ、周辺市街地からの動線を考慮しつつ、多様な目的の歩行者に対応するため、主要動線となる東西軸、南北軸、2つの軸を補完する形で区内を周遊できる回遊軸の3つの歩行者ネットワークを定め、その方針を整理しました。また、周辺市街地からの動線の考え方を整理しました。

●東西軸（大船・藤沢駅間東海道線新駅～湘南モノレール・湘南深沢駅）

大船・藤沢駅間東海道線新駅と湘南深沢駅を結ぶ東西軸には、宮前緑地や富士山を望み柏尾川を越えて大船・藤沢駅間東海道線新駅に向かう西の顔と、等覚寺特別緑地保全地区や寺分一丁目特別緑地保全地区を望み湘南モノレールに向かう東の顔があり、双方が地区の顔となるべくトランジットモールをはじめとした歩車共存の道路など新しい取り組みを推進する歩行者空間を配置します。

●南北軸（グラウンド・広場・公園～調整池）

グラウンド・広場・公園と調整池を結ぶ南北軸には、グラウンド機能や公園を通り、緑と水と風を感じることできる歩行者空間を配置します。

●回遊軸（東西軸、南北軸をつなぐ街区内を貫通する軸）

およそ 1.5km に及ぶ回遊軸では、宝篋印塔泣塔（ほうきょういんとうなきとう）から行政施設、湘南深沢駅前の公園、住宅街区、調整池、商業施設、グラウンドなど区内の様々な施設が回遊でき、深沢の自然や歴史を感じることができる歩行者空間を配置します。

●周辺市街地からの動線

既存のコミュニティと賑わいをつなぎ、地区外道路と区内の接続部の動線を確保します。

【歩行者ネットワーク】

