

第5回 鎌倉市深沢地区まちづくり方針実現化検討委員会 議事録

開催日時：令和元年11月6日（水）10時から12時まで

開催場所：鎌倉市役所 本庁舎2階全員協議会室

出席者：【委員】（50音順）

株式会社日本政策投資銀行 地域企画部次長 入江委員

慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 特任教授 佐久間委員長

日本大学 理工学部土木工学科 教授 中村委員

関東学院大学 人間共生学部共生デザイン学科 准教授 日高委員

東洋大学 PPP研究センターリサーチパートナー 増井委員

【オブザーバー】

神奈川県政策局ヘルスケア・ニューフロンティア推進本部室 金井統括官

藤沢市都市整備部都市整備課 武内課長補佐、小林主査

【鎌倉市】

加治深沢地域整備事業推進参与

まちづくり計画部 前田部長

深沢地域整備課 山戸担当課長、杉浦担当課長、大江課長補佐、今井、西村、大野

【傍聴者】13名

○議事

次第2（1）～（4）について事務局から説明を行い、各議題について意見交換を行った後、次第3その他として事務局から連絡事項の確認を行った。

〔議論の概要〕

■次第2

【次第2（1）答申（先行分）について】

（佐久間委員長）答申については、本来であれば一括で議論すべきではありますが、事務局の説明では令和3年に実際に様々な事業を進めるためには、今年度中に行政計画としておかないと交通管理者協議のスケジュールが間に合わないということで、一部を先行して答申するのはやむを得ないと思います。その上で土地利用計画に関しては、今回の答申で今まで2案出ていたものを1案に絞るということなので、その辺りについてぜひご確認を頂いて、委員の皆様のご意見・ご質問等を聞きたいと思います。特に今日はぎりぎりの定足数でございますので、各委員についてはぜひ積極的なご発言をお願いしたいと思います。では日高委員お願いします。

（日高委員）23ページですが、周辺にどういった施設があるかというところで武田薬品工業と湘南鎌倉総合病院の位置が逆ではないでしょうか。

（鎌倉市）大変失礼いたしました。武田薬品工業様と湘南鎌倉総合病院様、指し示す先が間違っておりますので速やかに訂正いたします。

（日高委員）4章修正土地利用計画案の再点検の歩行空間の検討（43ページ）の部分で、私の指摘を取り上げて頂きましたが、検討案の中に実際には示されていないので、説明をお聞きになっても一般の方は特にお分かりにならなかったのではないかと思いますので、

補足で説明させていただきます。50 ページの検討例 1 を見て頂きまして、私は今まで㉔の駅前の交通広場は、湘南モノレール沿いの道から車が入るのだろうと思っていたのですが、詳しくご説明頂いたところ、㉔と㉕の間の黄色と紫のストライプの辺りを通してトランジットモール化検討区間という緑のドットのある道から駅前広場に入ることでした。モノレールの橋脚の辺りは色々障害があるため、モノレール側の道路ではなくトランジットモール側からの出入りを想定しているとのことでした。この図には描いていませんが、㉕が少し細くなって隙間にグレーの道路が入り込んでしまうという話でしたので、これはまずいのではないかと思い検討して頂いたという経緯がございます。それが正しい判断かということも含めてご議論頂ければと思って申し上げましたが、私が危惧したのは、トランジットモールというのはそもそも検討区間となっていますが、放っておくと実現しないのではないかということです。まちの中心に快適な歩行空間ができるというのは素晴らしいことだと思いますが、放っておくとただの広い道になってしまうという気がします。ましてや、そこに駅前の交通広場が接続してしまうとトランジットモールというのは架空の存在で、ますます実現しなくなるのではないかと考えて、申し上げたという経緯です。自動運転の実現や、交通改革的なことが起きた時を想定してこのトランジットモール化を検討しているというお話ですが、実際のところ、トランジットモールは、そんな革新的な技術改革が起こらない今でもできるものです。問題を先延ばしにしているだけのような受け取り方をしてしまったのですが、本当に実現するつもりであれば、できるだけ積極的にこの真ん中の道から一般の通過交通を排除して、出来るだけ歩行者に快適なスペースにするべきではないかというご指摘をさせて頂きました。福岡委員の「真ん中にグリーンインフラを」という話と重なってきているのかなと思います。それでできたものが56ページの図で、緑の部分が多少長くなっていて、湘南深沢駅との接続が公園の方にできそうな絵になっています。これは後程参考資料2で説明があるのかもしれませんが、交通広場は一般車両とタクシーの2種の交通を想定していて、タクシープールと一般車両の駐車場とタクシー乗降場があるということのようです。元々はバスが入っていましたが、バスまで入れると回転半径が大きいため広場がすごく大きくなって、やはり駅前って交通広場なのかという感じになってしまいます。個人的には色々まちの調査などをしていまして、駅前に交通広場があるというのは歩行者にとって住みにくいまちになってしまう印象が強いので、できるだけ避けた方がよいのではないかと考えています。バスは現状でも道沿いにバスベイというちょっと道が広がった所にバス停を置いているということなので、それをわざわざ広場まで引き込むのではなく、バスについては交通広場から一旦外して、場合によってはレーンの数を増やすなどして対応する方向で考えてみてはどうですかという話をしました。不安に思う方もいらっしゃるかもしれませんが、考えてみると一般車両からタクシーに乗り換えるとか、一般車両からバスに乗り換えるということはこの駅ではほとんど起こらないと思います。一般的にもあまりないですし、3つも違う種類の交通が1つの広場に混在するというのは逆に危なく、あまりメリットが無いわりに日本の駅前では交通広場を整備するという計画が一般化してしまっています。それをできるだけ小さくして公園の方に人が流れていって、そのまま行政施設や公園に安全なルートでアクセスできるということ

をご提案した結果、こういう形で今のところは採用して頂けるということです。

(佐久間委員長) ありがとうございます。今の日高委員の補足説明に関して事務局から何かありますか。

(鎌倉市) 今、日高委員から紹介ございました参考資料2の通り、交通広場につきましてはタクシー、一般車両の乗降スペースということで、トランジットモール検討区間側ではなく、東側の市道からの出入りということで整理しています。参考資料2の絵は確定的なものではございませんので、よりスムーズな車の動線を考えて最終的な図面にしたいと思っております。また、日高委員から言及がございました通り、バスにつきましても交通広場に入る形ではなく、道路沿いのバスベイでさばくという形の方が現実的にはスムーズなのかなと考えているところでございます。1つだけ申し上げますと、これはまだ検討段階でございますが、ここに乗降スペースをつくった場合、行政街区と若干距離が生まれますので、行政街区側には別途乗降スペース、いわゆるキスアンドライドと言われるようなスペースを配置するというにつきましても、行政施設の整備と併せて検討していきたいと考えております。以上です。

(日高委員) 今の件、私からもご提案申し上げたのですが、やはり街区が広いので、行政街区もありますし商業施設もありますし、タクシーや一般車両はそういうところにも停車ゾーンを設ける場所が取れるのではないかとということで、分散配置した方がよいのではないかとということも併せてご提案しておりました。その方が合理的だと思います。

(中村委員) 今の交通広場の考え方ですが、基本的には日高委員の提案の方向でよいと思います。というのは、無理にバスを引き込み自動車周りの空間を十分取るということは、今お話があったように、この地区について言うとそこまでなくてよいし、逆効果になるのではないかとということです。近年のこういった駅前交通広場の方向性も、乗換あるいは送迎等の必要なスペースは取りますが、どちらかという人間にとっての広場空間というか、空間としての機能を重視するような考え方が取られるようになってきています。この地区の場合はウォークブルということも掲げていますし、北側に㊸の公園もあるので、それと一体になってモノレールの駅を降りてこの地区に向かっていくという基本的な空間ができていくということからすると、ここで想定される利用は送迎あるいはタクシーで来られる方々のために確保すれば十分ではないかということです。方向性は基本的に同じだと思います。1点だけ懸念があるのは、将来トランジットモール化をしていくということで、シンボル道路については極力一般車が入らないような方向性を当初から誘導していこうということを考えますと、南北に通るモノレール沿いの市道を使って交通広場や市役所など色々ところにアクセスしますが、そうすると、例えばこの地区の南側を通る12mで計画している市道、あるいはもっと南側の県道を使って最後に縦に入ってくるということになりますと、市道と県道が交わる三角形のところがありますが、その交差点の処理は結構厳しくなってくると思います。将来、中央に南北の道も抜ければよいという構想もあるので、現時点では色々なことを考えていくとそうせざるを得ないため十分だと思います。これはこの次の実現化方策に向けた議論だと思うのですが、県道なりの改良について少し方向性を書き込んでみてはどうでしょうか。交通広場自体はよいのですが、それに伴って必要になる周りの道路整備についてきちんとしたチェックをした上で、答申の後半の方に

ンタル自転車を置くなどもあるかもしれませんが、マイクロランジット的な視点で、域内を回遊する場合の手段が分かるようにしていくとよいと思います。さらに、58 ページに回遊マップがありますが、これは歩行者が回遊するということで、駅前広場から始まるグリーンインフラは点々の線全体に上手く沿って展開されるとよいと思います。

(鎌倉市) 駅前の使い方につきましてはまさに言われる通りでございまして、元々公園と交通用地ということでぼんやり敷地を確保していた意図はそこにございます。10 年後にどういったモビリティがどのような使い方をされているのかといったところは見通しきれない部分がございますので、一定のバッファーを持たせるという意味でもこの部分は一定の自由度を持たせた土地の利用区分にしております。ご指摘がありました駐車場のあり方につきましては、現行の考え方であれば車中心社会の中で業務施設の駐車場は業務施設の中に、商業施設の駐車場は商業施設に隣接させる、マイカーは自宅に駐車場が付いているということが当然でございまして、実際に車社会がどうなっていくか見据えることと並行しまして、この街区の中心部につきましては車両の集中をできるだけ避けるために駐車スペースの集約ですとか、地域で比較的交通の強い外周部分に駐車場を集約するといったことも含めてまちの設計を行っていきたいと考えております。今申し上げた駐車場の集約化につきましては43 ページに記述を加えておりますので、お時間あれば後ほどご確認いただければ幸いです。

(佐久間委員長) 未来を見通すというのは非常に難しいことであって、色々なフューチャリスト(未来研究学者)が色々な本やレポートを書いていますし、あるいはシンクタンクも毎年報告を出していますが、それぞれで非常に幅があり、現在のようなバスがいつまであるのかということも、2030 年に無くなると言いきる人もいれば、2045 年までであるという人もいます。いずれにせよ、今のような大型のバス交通というのは将来的には必ず無くなるというのはどの研究者も同じようなことを言っています。最終的には1 人乗りか複数人かはあるにせよ、ポッドのような形で、ポッドをシェアするようなエコノミーができあがっていくというのが大体の今のトレンドです。そういうところを見通すと、当初あったような駅前広場の中にそもそもバスを想定したものをつくらないというのは一つの見識だと思います。なおかつ、もう一つ、それぞれ移動する人の立場に立ってまちの作り方を考えるということがとても重要だと思っていて、例えば 20 代でスイスイ歩けるような人と、70~80 代になって緑に親しみたい、あるいはどうしても市役所に行かなくてはいけないというような人達がどういうふうになればより使いやすく、より快適なまちづくりになるのかということについていつもイメージすることが大事ではないかと思えます。それは釈迦に説法だと思いますが、忘れないで頂きたいと思えます。最初の議事について他にご意見ある方がいらっしゃいましたらどうぞ。

(日高委員) 56 ページの絵を見ていて2 つ気になる点があるのですが、まず1 つは今言われた駐車場の配置です。9 ページに交通のネットワーク図がありますが、先ほどのお話で市道や県道などに触れていて、交差点でいうと手広の交差点と、モノレールと藤沢鎌倉線が交わる三角形になっている部分、そのことを言われていましたが、これくらい広域のネットワークを考える必要があると当然思います。例えば、湘南モノレール側か

ら北上して行政施設に用事があるという人がいたとして、車で湘南深沢駅の前を通り抜けて左折して入って、行政施設の駐車場に停めるということでしょうが、おそらく敷地はそんなに広くなく、今検討されている行政施設の中の建物のことを考えると駐車場は十分に取れないのではないかと思います。その駐車場の溢れた分がどこに行くのか。検討例2では商業施設が近くにあった関係で、もしかしたら商業施設に停めていくということがあったかもしれませんが、検討例1になると結構離れます。公園・行政施設と書いてあるところに駐車場を多少は取るのでしょうか、どれくらい取るのかとか附置義務ですとか実質必要な台数の検討というのはどれくらいなされているのでしょうか。そういう図をまだ見せて頂いてないものですから気になります。意外と周りに停めるところはなくて困る可能性が高いのではないかと思います。都市型住宅等というのはおそらく自前の駐車場で完結してしまいます。それともう一つは、この広域の図で見て手広とかモノレールのところから来て商業施設に行く車というのは、湘南モノレール沿いに上がってきて左折して調整池の前を通って商業施設側に行くのか、あるいは県道側を通って右折で入ることもあるでしょうが、いずれにしてもこの道は敷地の中で一番低い位置になっていまして、ハザードマップでも一番冠水しやすいリスクの高いエリアになっています。そこで思ったのは、調整池をダイレクトに道路に面して配置していますが、これはリスクにならないかと懸念を感じました。間に細くてもよいので公園みたいなものを挟み込んで堤防的な機能を持たせるとか、修景的なものにも役立つかもしれませんし、道路側に水が溢れ出すようなリスクはないようにしないといけないと思います。

(鎌倉市) まず1点目にご指摘いただきました駐車場のあり方についてですが、正直に申し上げて現時点では施設ごとでの検討を徐々に進めているという段階であるというのが現状です。この辺りの検討は、一定集約する段階で互いの駐車スペースの補完の仕方といったことなどについて、庁内で検討できる部分もございますので、これは我々が仕掛けていきたいと思います。併せて、現在、行政の手続きの電子化ということも研究・実践を進めているところでございますので、いかに市役所まで足を運ばなくてよくするかといったところも視点の一つとして必要なのではないかと、お話を伺って思ったところでございます。2点目に関しまして、調整池の位置取りでございますが、この事業区域の中で低めの位置に置いていることは事実でございます。自然の傾斜の中で流れてくるものを受け止めるという調整池の役割からしまして、妥当な位置取りと考えているところでございますが、今言われた道路との間に仕切りを設けるとか、その辺りの具体的な仕様につきましては今後の検討課題になっておりますので、ご意見を踏まえながら景勝を損なうことのないものとして、また、機能を最大限発揮できるものとしてよいものをつくっていききたいと思います。ありがとうございます。

(入江委員) 私は都市計画やデザイン、建築の専門家ではないのですが、この方針をまとめる以前からサウンディング調査をやられていると思いますが、サウンディング調査ではこの土地利用に関してどういう意見などがあり、それを踏まえてどういう所に注力されたのか、そういうところを聞かせて頂きたいです。

(鎌倉市) サウンディング調査では商業施設に関しましていくつかご意見を頂いております。その中で、まず商業施設というのは視認性を非常に重要視するというご意見があり、

この地区の中では県道腰越大船に面している部分が一番視認性が高いというご意見がありました。例えば、検討例1と2のどちらの視認性が高いかという点では、検討例1の方が商業施設としての位置取りはよいのではないかというご意見がありました。検討例2に関しても、「地区の中心である」というご意見はありましたが、やはり視認性を重要視されるということでした。

(入江委員) 公共施設や商業施設の位置についての意見は出なくて、基本的にこの土地利用計画をベースとした上でのご意見ということでしょうか。

(鎌倉市) 行政施設の位置と商業施設は一体でもよいのではないかというご意見もありましたが、今の位置で特に支障はないのではないかというご意見もありました。

(入江委員) それはどういうニュアンスだったのでしょうか。本当に一体でもどちらでもよいということなのか、本当は一体にしてもらった方がよいということなのか、これはこれではいけないといった諦めの感じなのか。どうだったのでしょうか。

(鎌倉市) 絶対にこうして欲しいというご意見はなかったと思いますが、例えば、商業施設の一部に行政施設の機能を入れる方が商業施設的には床が埋まるといったご意見はございました。

(入江委員) そうすると土地利用計画は、行政施設が分散すると図面が変わってきたりするのでしょうか。

(鎌倉市) 今、商業施設について中心的に申し上げましたが、確かに意見が一通りでなかったというのは事実でございます。ただ、比較的視認性ですとか最も道路付けの強い県道寄りといった意見が大きかったところを踏まえて、こういった位置取りを考えたとところでございます。また、ご意見の中で現状より奇異な発想といたしますか、現状を覆すような発想として、商業施設と行政施設の複合化の可能性について言及があったのも事実でございます。今後の検討においてはこちらの土地利用計画図を基に道路の協議、交通管理者協議、ここに対する車の集中、人口の集中といったものは諮って参りますが、実配分につきましては今後実際に進出される事業者が決まってくる中で具体の協議をしていく時に組み替える可能性は決してゼロではないという考え方で臨んでいるところでございます。

(日高委員) 今の商業施設の話で申しますと、まちができるプロセスを考えた時に、新駅がいつできるかという話と絡むと思いますが、しばらくできなかつたという想定をしたときに、開発の順番としては行政施設が先行してできることが考えられます。そこにディベロッパーが入って開発する時に、おそらく商業施設は駅の側に最初にオープンさせたい気持ちが強いのと思いますが、こういう土地利用計画がフィックスされた時に後手に回る可能性があるのではないかと、商業施設は人を呼ぶので、今の段階のこういう地区開発では地域のイメージアップに登場することが多く、色々な場所で思い当たると思います。辻堂駅前ですとか、なんとなく商業施設がまずあってその周りに快適な駅近の住宅があるというような売り方をしています。そうすると商業施設が先につくりにくい立地がもしかするとできてしまっているのかなということ、検討例1と2で場所が入れ替わっていますが、駅近くのブロック開発を先にするとすれば、その辺が難しいのかもしれないと思いました。視認性の話があったのでそれはそれでよいのかなと思っているのですが、その時に土地利用計画図に斜線が掛かっている駅の側の商

業施設、住宅ですとか、トランジットモール沿いの商業施設の計画がありますが、これが実は大事なのではないかと考えていまして、大きいショッピングセンターは結構みんな見飽きているので、特にこのエリアの人というのはさらにもう一つ新しいショッピングセンターができたからといって大喜びしないのではないかという気もしています。車のアクセスなどの問題はきちんと解決しないといけないと思いますが、逆にこのトランジットモール脇の建物の低層部に路面型の商業施設を展開するというのは可能性が結構あるのではないかと思います。トランジットモールに車を入れないで商業施設をやる計画となりますので、基本は周りからアクセスして裏側に駐車場があって歩いてもらうかたちになると思います。路面型の商業施設を上手く誘致するようなまちづくりのコンセプトを立てることがこのトランジットモールを成功させるためにも重要ではないでしょうか。

(増井委員) 将来的に官民での空間の調整は可能と言われていましたが、それはとても重要なことだと思うのでぜひそうして頂きたいと思います。今後市が行政施設をやっていく中でコストの問題は大きく、また、将来のニーズに合わせて柔軟に融通できることはすごく重要になります。民間施設の中のテナントを借りて行政施設的な機能を持たせる場合があるでしょうし、逆に行政施設もテナントをつくって民間に最初から入ってもらうこともあると思います。駅に近い行政施設の中に民間施設入っていくというのは利用者にとって非常に利便性が高いですし、民間にとっても魅力だと思いますので、その辺りの柔軟な考え方はぜひお願いしたいと思います。

(佐久間委員長) それでは議事の最初の答申先行分については今頂いたご意見の主旨に沿った修正を打ち出すということでお願いします。これは全然ダメだというご意見はさすがに無かったですので、基本的には私と事務局で修正させて頂いて、皆様に修正・追記したものをもう一度メール等でご覧頂いた上で、私の方に一任させて頂いて整理させて頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員一同了承)

(佐久間委員長) ありがとうございます。ではそういう形で進めさせて頂きたいと思います。

【次第2 (2) 取り組みの方向性における実現化施策について】

(佐久間委員長) 前回見た時から色々柱立てなどを整理してあるように思うのですが、その辺りのご説明はありましたか。

(鎌倉市) 前は、3つの将来像に対して、一番左側に視点があり、真ん中に取り組みの方向性、一番右側に個別の実現化メニューという表のような資料を作らせて頂いておりましたが、今回は一番上に取り組みの方向性を記載し、大元の考え方があって実現化メニューを整理しているというものです。

(佐久間委員長) 分かりました。前回の資料より非常によく整理できていると思います。では各委員からご意見、ご提案、ご質問等あればお願いします。

(中村委員) 質問と提案のようなものになります。質問は、64ページの表、一番上の欄の左側の2つ目の四角に「歩きたくなる魅力・環境づくり（街路の階層的構造等）」と書いてありますが、右側のマスの中にはあまりそれに該当するメニュー例が出ていないと感じます。区画道路あるいは民地の部分も含めて一体的に、しっかりと考えられた歩行

者ネットワークをつくっていきましょうという思想を何らか実現したいということだと思いますが、せっかく階層構造にするのであれば、それに対応するような提案があってもよいでしょうし、右側の表の中の上3～4つくらいに関連した例がありますが、特にこれは階層的うんぬんとは違うような気がしますので、あえて階層的にしなくてもよい気がしますし、その辺はどういう意図があつてこのようにしたのでしょうか。それから、提案というか「こういうものもあるのではないか」という意味で、今のところで、先ほども若干議論がありました。ここに来られる方々が公共交通で来られる方ばかりではなくて、自家用車で来る方、それは行政施設や公園に来る方以外で業務に来る人、あるいは商業に来る人がいます。そのときに、この地区で駐車場の出入口をどの道路に付ける付けないということもありますし、あるいは各施設がそれぞれ自分にとって必要な分しか取らないと、特定の施設に来るという訳ではなく、地区を楽しむためにここに来るといふ方々に対応することができなかつたりします。そういう意味で、この地区の駐車場の出入口であつたり配置であつたりボリュームであつたり、そういったことをきちんと地区でマネジメントしていく、駐車場マネジメントをしていくのだということを実現化方策の大きなメニュー例として挙げるべきです。検討していくべきだと思つたので、加えて頂いたらどうかと思つた。これは「こころと身体健康」だけでなく、72ページの「人と環境にやさしいまち」の下から4番目、「賑わい・交流を促す空間づくり」、「コミュニティの形成」とも関連することなので、横にそういうことが入るといいなとご提案させていただきます。

(佐久間委員長) ありがとうございます。今の質問とご提案についていかがでしょうか。

(鎌倉市) まず1点目の街路の階層的構造についてですが、こちらの意図としましては、トランジットモールに合わせる道路でありますとか、あるいはそれ以外の道路でありますとか、例えば商業街区・住宅街区等に整備して頂く道路、それぞれを機能別で考えていたものでございますが、現在の表記ではそれがしっかり見えてこず、体系的に整備されていないような印象を持ちましたので、整理させて頂ければと思つた。駐車場の件につきましても、答申の中でエリアマネジメントについて書かれていますので、そういったところでそれぞれの事業者が個別に整備していくようなものではなく、それが一体的であるとか、先ほどの外周道路、道路がしっかりしている部分に分散配置、集約化して分散させていくというところを踏まえて検討できるような形にしていきたいと思つております。

(佐久間委員長) 入江委員どうぞ。

(入江委員) 提案が2つございます。1つはグリーンインフラについてですが、「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」の中に溶け込ませているという説明がありましたが、まさにその通りだと思います。しかしこの図では、グリーンインフラという表現は「あらゆる人と環境にやさしいまち」で明示的に触れられ他の2つではメニューの中に非明示的に出てくる形になっています。だから3つを縦割りで書くのではなく、別々のものではなく連携したものであることを示すためには、どういう形が分かりませんが、工夫した見せ方が必要ではないでしょうか。もう一つは、また別の視点として、全体の政策とこの個別プロジェクトの位置づけについてです。例えば市の全体の施策としてはスーパーシテ

イを目指すとか、SDGs 未来都市などがありますが、実際に例えばスーパーシティについては何を指すのかという中で、色々なイノベーションや規制緩和を踏まえた実装があります。69 ページに Maas プラットフォームがありますが、Maas というのは交通の話ですが、市全体の交通ネットワークの中のこと、たとえば既に物流などのサービスの提供がありさらに JR もモノレールも走っており、バスもあります。加えて将来どういうモビリティが中心になるか分かりませんが、電動自転車なのかあるいは電動キックボードなのか、あるいはセグウェイなのか分かりませんが、全体をつなげ Maas を市として目指していく中で、例えばこのプロジェクトの遂行を通じて、始めて電動キックボードの規制を緩めていくとか、トランジットモールなども日本においてはあまり行われていませんが、ヨーロッパでは普通にあって技術的な問題は何かないので、このプロジェクトの中で規制緩和の説得に努めていって、Maas を実現していく、そういう全体の政策の中での本件取組の位置づけをにじませられるとよいのではないかと思います。

(鎌倉市) 1 点目の図示の部分につきましてはご意見を踏まえて協議をしてみたいと思います。後半のご提案の部分でございますが、鎌倉市はスマートシティ構想の策定を進めておりまして、着手するところは既存のまちになると思いますが、最終的に新しい深沢のまちを我々が研究するスマートシティの到達点にしたいという考えがございますので、この中にもそういった要素は盛り込んだつもりでおります。若干表現のインパクトが弱い部分があれば検討し直したいと思いますが、そういったラインについては散りばめているつもりではおりますので、これから力点を置いていきたいと思っております。また、SDGs 未来都市を名乗る鎌倉市でございますので、実は 78 ページの真ん中あたりに、「環境にやさしい低炭素なまちを実現します」という宣言を冒頭の文言に入れてみました。今のところ、打ち出しとして、全体の横串を通すウォークアブルほど上位ではございませんが、それに次ぐくらいの考え方として、深沢のまちは低炭素なまちなのだといったところの一つのアピールポイントにしていきたいと考えて、上位階層にこういった言葉を入れたところです。

(佐久間委員長) ありがとうございます。Maas も非常に面白くて、私は交通だけの話かなと思っていたら、横浜国立大学の中村先生が「ヘルスケア Maas」という新しい概念を出されていて、そういったこともぜひ検討してほしいと思います。他にございますか。

(増井委員) 3つのコンセプトの中で、「イノベーションを生み出すまち」のメニューがさみしい印象があります。全体で見ると深沢の新しい取り組みの中で、もちろん「こころとからだの健康を育む」なども大事なコンセプトですが、新しい機能や試みという意味では、このイノベーションの部分をごとこまでやっていけるのかということはずごく重要に思います。周辺にある、ポテンシャルとも言える取り組みと絡む部分であり、元々ある周辺の産業や研究所と上手く連携して、ヘルスケア・ニューフロンティアのようなものをつくっていかうという話がありますし、市役所が移転して大きな行政施設がやってくる中で、イノベーションという視点で言えば、どのような新しい暮らし・市民サービスが今後展開できるのか。先ほど AI という話がありましたが、そういう新しい技術を活用したサービスのあり方、あるいは設備のあり方、そしてもう一つ、新しいインフラをどうつくっていけるというのもすごく大きな挑戦になるかと思いま

す。スーパーシティ構想にあるサイバーというかデジタル的なインフラも含めたベースの部分はどう民間と整備していくのかといったものもすごく大きな部分だと思いません。環境のところはSDGsとか防災・防犯のことが入っていますが、イノベティブなものをこっちにも入れてしまうぐらいの気合いを持ってよいと思います。参入を検討している民間が、新しい技術も含めて、新しい仕組みのようなものの提案を積極的に考えて頂けるよう、その辺りの捉え方として新しいイノベーション、サービスとインフラの部分というのは打ち出してもらえたらと思います。

(鎌倉市) ご指摘のとおり、周辺を眺めますと、鎌倉市域、それから藤沢市村岡側を見渡しましても、この地域をヘルスケア産業の集積地としていくために、ポテンシャルの高い事業者が集まっているということが実際ございます。この部分につきましては、鎌倉市、藤沢市の両方の資源を活かしていかないとあまり意味がないと思いますので、市域を跨ぐ煩雑さもございますが、それを逆に魅力に変えていかないと広域のまちづくりというものが生きていかないとと思いますので、引き続き藤沢市との連携、それから神奈川県での指導を仰ぎながら、広域のまちづくりという今までにないまちづくりを実現しようといったところが委員のご指摘の目指すところでもあろうかと思っておりますので、その辺は視点を高く置いていきたいと思っております。

(日高委員) 今のイノベーションのところですが、土地利用計画でいうと業務施設の誘致が一番苦労すると思います。企業誘致に大体苦労される。このまちの性格を担う重要なところでもあると思いますので、今言われたことをもう少しきちんと考えるべきだというのは同感です。書いてある内容に含まれていると思いますが、都市型住宅とのリンク、例えば71ページを見ると、スマートウェルネス住宅に住みながらテレワークができるというものは、もうちょっとしっかり打ち出してもよいのかなと思います。例えば業務施設とは何なのか。大きい企業を誘致して大きなフロアを丸々借りていただくというのは一番楽で、そういうことをディベロッパーはやりたがるのですが、同時に小さいオフィススペースも用意して、例えば、行政施設が一部そこを借りて使うなど考えられると思います。住宅もディベロッパーは通常、分譲したがりですが柏の葉キャンパスタウンでも一部を賃貸にしました。そうすることで住み手の多様性が生まれます。例えば、テレワークをするにあたって、企業が賃貸住宅を借り上げてそこに滞在しながら働くスタイルのSOHO的な社宅として使うようなものにしたたり、働くということと住むことの距離感がかなり近くなっていますし、そういう多様性を許容する発想が重要です。この多様性は、提供される建物やフロアのサイズと関係していて、先ほどの路面店の商業施設とも近い発想ですが、あまり大きいものを丸ごと貸して楽しようとせず、小さいものを上手く用意して、色々な段階のものがそこに入り込める計画にすると良いと思います。それがイノベーションを誘発すると思います。小さい企業が段々ステップアップしていくようなものとか、借り住まいでよいから周辺の大企業の小さい拠点、出張オフィスのようなものがここにあって地域と連携するといったことをやってみるとか、小さなオフィスの可能性は多様です。今のうちに、そういうイメージを盛り込めるとよいと思います。まだ図には出てこないですが、普通は見落としがちな小さな計画をイノベーションと一体で丁寧に考えるということを考えてみて下さい。

(佐久間委員長) 元々鎌倉はテレワーク研究会があり、非常に積極的に新しい技術と働き方を組み合わせ、地方自治体としてはかなり先端的なことをおやりになっているところです。そういったことも含めて、新しいショーケースとしてこの深沢をどのように位置付けていくかということをもう少しきちんと分かるようにしてほしいです。知っている人は知っていると思いますが、知らない人が分かるようにお願いします。その辺りは今日出席頂いている加治参与が詳しいと思いますので、もし何かありましたらお願いします。

(鎌倉市) 最近、都市開発でよく使う概念としてミクストユースがありますが、その概念が日高委員が言われていたものに近いかなど思っています。前橋市はまちづくりの計画の中でそれをかなり明確に書き込んでいました。クリエイティブシティの会議というものがあって、こういったことも概念も含めて議論していきたいと思います。

(佐久間委員長) ありがとうございます。せっかく取り組みの方向性、例えば 70 ページなどでも、「村岡地区と新駅と一体で神奈川県、藤沢市、鎌倉市の新しい産業拠点を形成していく」と、県や藤沢市との連携をより強くという中で、藤沢は既に、まちの方向性自体は多少違いますが、SST というサステナブルスマートタウンという非常によい例があります。先進的な部分を採用し、SDGs を非常に強く意識して、まちのサステナビリティをどうするかということ具体的に色々な実証実験を行っています。そういうところもしっかり連携して、どういったまちづくりのための新しい取り組みを考えていくかということをお教え頂いて、この深沢のまちづくりが少しでもよくなるように、この中に入れ込んでいくということも大切だと思います。もう一つはSDGsの未来都市に鎌倉が選ばれていますので、やはり具体の取り組みの方向性についてもSDGs というフィルターを入れた中でどう考えていくかということ、最終的にはもう少し分かるようにされた方がよいと感じました。

(入江委員) 私は去年山形県鶴岡市に行きまして、慶應義塾大学のキャンパスを拝見して、すごいインパクトを受けました。田んぼを市が買い取って、広大な土地を慶應義塾大学に提供してキャンパスをつくっていますが、そこから色々なベンチャーが派生して、大きなところだけで5社、上場している会社も2社あります。すごく巨大なリサーチパークで、そこに来る人達向けのホテルとかレストランとかスポーツ施設が出来ています。外国人も来るので、英語などもよく聞かれるようになり、ジムや子育て施設もでき、国際的で洗練された雰囲気が出てきています。それが発端で食のレベルまでがあり、全く関係のないはずのガストロノミー・ツーリズムにまで動きが波及してきています。元は大学というハコモノだけでしたが、大学を中心にまちと賑わいがあり、それが新しい産業にまで広がっている点その成功事例とこのプロジェクトに期待するものがシンクロするイメージがあり、そういう風になればいいなと感じました。

(鎌倉市) 先行例に学んでいくということはもっともでございます。事実、今、藤沢市と歩調を揃えまして、SSTの成功事例に学ぶ、SSTの次のトライアルのステップと我々の深沢のまちづくり、お互いの歩みを見ながら一緒に進めたらよいと思っておりますし、当然そこは神奈川県のリダーシップの下で、神奈川県域をスマートタウン化していくといった考え方の下、ここは県、それから両市で考えを密にしていけるところをしっかりと見ていきたいと思っております。また、後ほどご報告申し上げようと思っていたところ

でございますが、深沢の事業の広報媒体の作成を今進めております。参考にしたい先
行事例という中に鶴岡市を視野に入れておりまして、取材を行う予定でございます。
後ほど詳しくご紹介させていただきます。

(佐久間委員長) ありがとうございます。今、ぜひ県と密にしたいとお話でしたが、
今日はオブザーバーとして金井統括官に来て頂いていますので、統括官の方から何か
ご発言ございましたらお願いいたします。

(神奈川県) ありがとうございます。先ほど SST のお話も出ましたし、藤沢市と鎌倉市を取り持
ちながら、スーパーシティの国の構想・法案が出るなど色々していますけど、最終的
には法案も整備していくのだろうという中で、ぜひ藤沢市と鎌倉市と交流しながら続
けていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

(佐久間委員長) ありがとうございます。では、これについては先行答申と違って十分検討する
時間がありますので、ぜひ各委員から出たご意見、ご提案について斟酌して頂いて、
次回の答申の後半部分に反映して頂ければと思います。

【次第2(3)まちづくり推進体制について】

(佐久間委員長) まちづくり推進体制について、各委員からご質問・ご意見等ありましたら願
いします。

(入江委員) 98ページの低利融資・利子補給の所でメザニン融資が例として挙がっていますが、
メザニン融資は金利が高いので、例としてはしっくり来ないと思います。

(佐久間委員長) ありがとうございます。他にございますか。

(中村委員) 80、81 ページで、1つ目は言葉使いで、80 ページに「民間事業者の開発意欲を引
き出しつつ、行政が目指すまちづくりの方針に合う」とありますが、行政というより
は、この方針であったり地区で共有したガイドラインであったり、そういうもの
の方がよいと思います。2つ目は、この四角の中に入ると書き過ぎのような気もしま
すが、この地区の空間を作っていく時に、「民間に」という言葉が結構出てきますが、
今、別のところでも市街地整備のビジョンに色々関わる中で、公共空間を戦略的に使
っていくことで、特に民間がまだ来ないとか民間と一緒に何かやる時に、行政はでき
ないから民間でやってということではなくて、公共空間から先導的にやっていく、あ
るいは民間と一緒に柔軟にやっていくことで、賑わいあるいは人が集うということが
できるのではないかという議論をしています。そういう意味では、81 ページの「(1)
行政の役割」の中に、公共空間を戦略的に使っていくという方向性を少し書いてはど
うかと思っています。(1)には3段落あり、3つ目がそれに近い想いが入っている
のだろうと思いますが、1行目に「公共建築・公共施設の整備においては具現化しま
す」と書いていますが、大事なことは、整備段階ももちろんですがそれが運用に入
った段階で柔軟に色々できるかということになってきます。例えば道路とか公園であ
れば民間の一時使用を認める、認めないとか、色々な話で難しいところがありますが、
それを柔軟にできるような法的枠組みもできてきていて、今後は色々な柔軟化が進
んでいくと思いますので、戦略的に公共空間を使っていくという思想をどこかに入れ
て頂きたいというのが1つです。

それと、段階的に推進体制を発展していきますというご提案が出ています。大筋は

このような形かと思いますが、一つ思いましたのが、84ページ冒頭の構想計画検討段階でまちづくりガイドラインを立ち上げてガイドラインをつくりましますと書いてありますが、ガイドラインの中身の例示のようなことを少し書いた方がよいと思います。82ページにちょっとしたダイアグラムがあって、ダイアグラムの左下にガイドラインの箱があり、何をやるかを書いてあります。これからだとは思いますが、ここにもう少し思想というか、こういったことを重視していくという項目の例示があるのかなと思いました。その例示の一つとすると、89ページで、デザイン委員会を事業が始まってまち開きに近づいてくるような段階で立ち上げましますと出ていますが、デザインに関する議論はここでやっても遅いと思います。具体の個別開発がどうという議論の審査委員会としてはこの段階でよいのと思いますが、まちづくりガイドラインの段階から空間デザインそれぞれのルールの話をしていくべきだと思います。そういう意味で、冒頭でまちづくりガイドラインをやりますとだけ書くのではなく、例示的にこういうことを示していくということについてももう少し盛り込んだ方がよいと思います。

(佐久間委員長) 4点ほどあったと思いますが、事務局いかがでしょうか。

(鎌倉市) ガイドラインの部分については多少言葉足らずな部分があったかと思いますが、82ページのマトリクス図の中で語り切った気持ちになった部分が若干ございますので、こちらを文章にして、そもそもこのガイドラインをつくることによって我々が何をしたいのかといった一番大事な部分を、ご指摘を踏まえて考えて直してみたいと思います。また、ガイドラインの策定からデザイン委員会の橋渡しの部分に関しましてはご指摘の通りでございまして、ガイドライン策定の段階からこういったデザインを選定するのかというところを固めていくというのが我々の考えているところでございますので、それがきちんと見えるような書き方を考えていきたいと思います。

(佐久間委員長) 最初に指摘のありました、表現についてはぜひ誤解を生まないようなものにしてください。行政が目指すまちづくりというのは、行政がまちづくりをする訳ではありませんので、もちろん行政も目指していくでしょうが、まちづくりというのは市民がするものですから、その所は誤解を生まないようにお願いします。

(鎌倉市) 先ほどのまちづくりガイドラインの具体的な方向ですが、91ページの各事業手法概要の「②まちづくりガイドラインの策定と活用」という部分に概要や導入効果、また、ビジョン編やルール編というものをつくっていき、色々なルールを決めていきたいと思いますということは謳っています。この部分を例えば84ページ等に入れられるような工夫を検討してみたいと思います。ガイドラインについては、今後のまちづくりを示す上で非常に重要なものだと考えています。先ほど議論がありました駐車場のあり方ですとか、あるいは商店への物流のあり方といったことについてもその中で細かく考え方を決めていくということになると思っています。また、ガイドラインの策定は、令和2年から取り組んでいきたいと思っており、景観やデザインだけではなくて、SDGs、脱炭素化、防災といった部分も含めていきたいと思っています。また、先ほどご指摘がありましたように、整備だけでなく管理が重要だということがまさにこれからの課題だと思っていますので、策定の段階からエリアマネジメントを視野に入れて、場合によってはエリアマネジメントを行うための組織、あるいは財源につきましてもこの中に入れていく形で、新しいまちづくりの中にルールと仕組みというものを取り込

むことで、持続的なまちづくりという形にしたいと思います。

(中村委員) そういう思想を最初に謳って、こういうメニューを準備するという形にすると、関連する事業者の方も分かりやすいと思いますので、色々検討頂ければと思います。

(佐久間委員長) 他にございますか。

(日高委員) 例えば 83 ページの図というのは、令和3年から始まっていますが、先日駅前広場のお話を聞いて、何となく色塗りの図で分からないところをもう少し詳細な文面で頂くと気づきが色々あるのではないかと思います。また、このまちづくりガイドラインや委員会はどういう位置付けなのかがいまいち分かりません。というのは、市役所の計画が別途動いていて、そういう計画がこの色の中でどうなっているのか知らないまま当委員会をやっているのはそろそろよくないのではないかと思います。今既に進んでいる別の委員会が沢山あると思いますが、それを一度並べてみて、実際に共有できる情報は共有して頂けませんか。情報を共有し、並行して動いている関連プロジェクトの現状の交通整理をするところから改めて始めるべきではないかと思います。83 ページのものというのはその次の段階のものが書いてあるのですが、今どうなっているのかというものを可能でしたらできるだけ開示して頂けるといいかなと思います。

(佐久間委員長) 今の意見は至極もったもな意見だと思いますが、特にまちづくりの話で、例えば市役所を含めた施設の検討がどのようなステージにあって、どのような内容で、このまちづくり全体にどのように関わっているのか、もちろんそれ以外の計画や、我々の知らない部分があるのかもしれませんが、そういったものを情報共有できれば、各委員がよりの確で適切な意見を述べるができると思います。今の発言に対して事務局からどうでしょうか。

(鎌倉市) お互いに決め切れてない部分があるので、若干手をこまねいた部分がありますが、並行して本庁舎の整備、それからここに整備を予定しているスポーツ施設の検討は進んでおりますので、決まっていること、決まっていないこと、お互いの検討状況をきちんと見計ろうと思っている部分、例えば本庁舎の検討についてもここでの議論を踏まえようと備えている部分もありますし、我々の検討の中でも本庁舎の検討をきちんと反映しようと思っている部分がございます。そういった受け入れの幅も含めて、相関関係を次回の委員会でお示しできるようにしていきたいと思います。また、時期的に次の基本計画の中で深沢のまちづくりをどういう位置付けにしていくかといった上位計画の様子も見えてくるとと思いますので、こちらも併せて披露してご議論の材料にして頂きたいと思います。

(佐久間委員長) 日高委員よろしいですか。

(日高委員) はい。

(佐久間委員長) ではよろしくお願ひします。

(増井委員) 一般の市民の参画について、文章でワークショップや研究会を開くとありますが、中心となる推進体制だと、組織化されたものが決めていくとなっています。もう少し幅広く色々な方が随時参加したりアイデアを出したりする機会があるということが分かるような表現をぜひ入れて頂ければと思います。同時に、これから継続的な情報発信をしていった方がよいと思っけていまして、先ほど広報誌という話がありましたが、

専門誌もあれば良いですし、可能であれば今の深沢の場所に何かおいて、常に検討している内容やイメージを掲示するなど、ここに行けば状況が分かるようにし、それが来年、再来年になるとさらに話しもできるような仮設の拠点空間みたいなものをつくっていただけるとよいのではないかと思います。

(鎌倉市) ご指摘の部分につきまして、答申の中では「まちづくり研究会」としております。産学研究会、市民研究会といったところで、来るものは拒まず、皆さんでご議論頂きたい、みんなで情報を共有しましょうという設えの中で幅広く議論をしていきたいと思っておりますし、また、現地でそこに行けば我々の検討状況が分かるというご意見は、非常に興味深いと思いましたので、そちらはアクションプランの検討と交えながら考えていきたいと思っております。

(佐久間委員長) お願いします。これはまだここで決める段階ではありませんので、もし後で何か思い付いたら、ぜひ私あるいは事務局にご意見をお寄せ頂ければと思います。それでは今の推進体制の説明についてはここまでとさせていただきます。

【次第2 (4) 答申について】

(佐久間委員長) 今ご説明いただいた災害についてはとても市民の関心の高い部分で、100年に一度あるいは1000年に一度というような、もちろん確率論ですから毎年起こる可能性もありますが、そういったものが頻繁に起こっている現実がありますので、この辺りについてはしっかり市民の皆さんに伝わるように表現方法含めて更に強調してよいと思います。では、各委員からご意見あればお願いします。

(入江委員) 私はグリーンインフラを会社でこの数年研究していましたが、当初は水防方策として経済効果があるだろうということで研究を始め、場所によって個別性はあるものの、定量的にも投資効果があるという結論になりました。もっともその後は福岡委員に教えていただいて、幅広い効果を勉強していったという経緯がありますが、防災対策はグリーンインフラと非常にシナジーがある部分があります。資料の前半部分で3つのコンセプトがありグリーンインフラという横串がありますが、これらと防災対策の関係はどんなふうに整理されていますか。それを含めてわかりやすく整理した方がよいと思います。

(鎌倉市) 当然に災害対策、安心安全に住むことができるまちづくりといったものは3つのコンセプトの傘の下に入っておりますので、その部分を分かりやすく、分離せず全体の筋が通ったものに見えるよう表現を工夫したいと思っております。ありがとうございます。

(佐久間委員長) 他にございますか。

(中村委員) 128 ページ、第8章で、これは委員会の答申なので、もし入ればとなりますが、今後の展開で取り組むことが4つ書いてあります。これはこれで間違っていないのですが、これまで委員会で消化不良となっているのが、行政施設街区がどうなっているのかよく分からないまま来ているところがあって、できればこの答申の最後の部分に、ここに気を付けてほしい、きちんと整合を図ってほしい、本庁舎の計画なりがここで書かれた思想をより具体化するようにしてほしいということを書けないかと思います。冒頭に書く話ではないかもしれませんが、第8章の中で、市の他の計画、あるいは今後公園の具体化など色々な話が出てくると思いますので、特に本庁舎について、これ

に沿った内容として整合を取って検討してくださいという内容があってもよいと思います。本庁舎の検討状況はどのような状況でしょうか。

(鎌倉市) 現在は基本構想まで策定してしまっていて、今年度と来年度で基本計画を策定する予定です。

(中村委員) そういうことが並行で進んでいくので、これに沿って整合を図って検討してくださいということも明記した方がよいと思います。

(佐久間委員長) 分かりました。事務局から先程、本庁舎、あるいは新しいスポーツ施設も含めて次回の委員会でご説明頂けるということですので、今、中村委員からお話があった件について、きちんと整合を取ってという意味も含めて何らかの表現を工夫して頂きたいと思います。

(増井委員) 1 ページに、鎌倉・大船の2大拠点から深沢地区に3つ目の拠点を展開していくというまちづくりの大きな方針を決めて動いているという大前提について、一般市民の方はどのくらい理解されているのでしょうか。あるいは、本庁舎が移転するにあたって、空いている深沢に行くくらいの認識なののでしょうか。そこははっきり分かりませんが、市の大きな動機としてはここが出发点なのではないかと思いますので、その辺りの市民の理解に合わせながら、もう少ししっかり書くことが大事だと思います。

(入江委員) 今、深沢では、ゼロベースの箱物を整備するので、その説明を含んで書くべきではないかと思います。

(佐久間委員長) 今後パブリックコメントが用意されていますので、市民の意見を聞いた上で、最終的な答申の中には本庁舎移転の視点を入れて頂けたらと考えています。事務局はいかがですか。

(鎌倉市) 今回の答申で先行する部分の第1章の中で、必要な背景や今我々がやろうとしていることは書き込んだつもりでございしますが、ストーリーとして、深沢のまちづくりと本庁舎の移転といったところでもし誤解を生んでいるようなところがあれば、その誤解をきちんと説明していける一つの材料にしていければよいと、お話を伺っていて思いました。

(佐久間委員長) では只今の答申についてのご意見はここまでとしたいと思います。

■次第3 その他

(佐久間委員長) リーフレットをつくるというのは、ある一定の年齢層に非常に有効な広報手段だと思います。特に若い方は SNS を非常に活用されていますが、SNS による発信は今のところ考えていないのですか。

(事務局) 将来的な展望としては持っています。例えば Web サイト等を検討しており、色々な世代の方の目に触れやすい、それなら見たいと思ってもらえる媒体での情報発信をしたいと思っているところです。

(佐久間委員長) ぜひその辺りも含めてご検討いただいて、より若い方の色々なアイデアを深沢のまちづくりに寄せてもらえるような、そういう仕組みができれば素晴らしいと思いますので、よろしく願いいたします。

それではご質問等なければ、以上を持って本日の委員会を終了します。長時間お疲れ様でした。