

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

- まちづくりガイドラインは、まちづくりの方針やルールを定め、まちの将来像を市民、権利者、事業者、行政で共有し、協力しながらまちづくりを進めていくための指針となるものです。土地区画整理事業や新庁舎、新駅整備などの詳細の事業に対する指針ではありません。
- 整理番号は、意見分類毎に並び替え番号を振ったものです。提出番号は、意見提出があった順に提出者毎に番号を振ったものです。1通の意見書の中に複数件の意見がある場合、文章を分割して整理しているものがあります。例 「〇〇-△△」 〇 →提出者番号、△ →複数件の意見番号
意見内容は、原則、原文のまま掲載していますが、明らかな誤記の修正や個人情報等に当たるものを伏せるなど、調整しています。

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
1	22-6	■何故、隣接あるいは周辺の存集落、既存市街について論じないのか理解できない。今回の計画は隣接地に多大な影響を与える。どのような影響を与えるのかを考察し、その方向によって補強または遮断させる計画について論じるべき。その結果でまちづくりのガイドラインも変わるのではないのか。	ガイドライン (全体)	土地区画整理事業区域内という限られた範囲内でのまちづくりガイドラインですが、周辺に向けて開けた空間を整備することで周辺既存市街地と調和したまちを目指しています。
2	22-8	■P26下の絵で 南北に賑わいを形成する街並みを誘導する矢印が付いているが安易に誘導すべきではない。誘導するためのガイドラインが必要である。道路や用途地域の変更なども含めて検討すべきである。準備が整わないうちに誘導すると、地区内で処理しきれない問題がスプロール化し周辺地区は荒廃する可能性が高い。	ガイドライン (全体)	素案P42で周辺の緑に関する広域の考え方を示し、緑のネットワークが絶たれないように敷地内の緑化や公園整備を進めていくこととしています。
3	11-1	まず、最初に誤解を恐れず率直な感想を申し上げます。たった32haほどの土地の利用に140頁ものガイドラインというのも大げさのような気がします。ですから総花的で抽象的ではやりの言葉が並べられている印象です。例えば、コンセプトの最初に「地球の未来を守るための鎌倉深沢の新たな挑戦」とか「世界の課題解決につながるエネルギーを持ったまちを目指します」って、ほんとにこんなことできるのですかと思ってしまう。	ガイドライン (コンセプト)	鎌倉は歴史ある自然や緑あふれる環境を、どこよりも大切に育んできた都市です。鎌倉市民の意識が高く、環境配慮型のまちづくりやゼロウェイストを目標とした循環型社会形成への挑戦など、自然や環境を守ることに市民と行政が一丸となって取り組んできました。これから進める深沢のまちづくりは、今までの鎌倉の取組をさらにパワーアップさせ、新たな技術を積極的に取り入れ、多種多様な人々が深沢に集い、活動することで新しいイノベーションを生み出し、今までにない発想で、自然や緑、地球を守るための課題解決につながるまちを創り上げ、「深沢のウェルネス」を実現します。深沢地区で生み出すイノベーションが少しずつ広がり、日本、そして世界の課題解決につながるエネルギーを持ったまちを目指します。
4	11-3	基本方針では、まちづくりのテーマを「ウェルネス」、まちの将来像3つの視点で、「こころ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」と定義していますが、何かぼやっとした感じが否めません。何をどのようにというWhatとHowは書いてありますが、なぜこうしたまちが必要なのかというWhyの設定が弱気がして、ガイドラインの方で、もっと身近なところに絞り込んで掘り下げてより具体的なものになっているかと期待したのにながってないなかつたと言わざるを得ません。世界の課題なんて言わないで日本のそして鎌倉の抱えている喫緊の問題は何なのかをきちんと提起したほうがよいのではないのでしょうか。その課題は、私は「人口減少、少子高齢化」に尽きると思っています。その解決に資するような土地利用計画が望まれます。	ガイドライン (コンセプト)	鎌倉は歴史ある自然や緑あふれる環境を、どこよりも大切に育んできた都市です。鎌倉市民の意識が高く、環境配慮型のまちづくりやゼロウェイストを目標とした循環型社会形成への挑戦など、自然や環境を守ることに市民と行政が一丸となって取り組んできました。これから進める深沢のまちづくりは、今までの鎌倉の取組をさらにパワーアップさせ、新たな技術を積極的に取り入れ、多種多様な人々が深沢に集い、活動することで新しいイノベーションを生み出し、今までにない発想で、自然や緑、地球を守るための課題解決につながるまちを創り上げ、「深沢のウェルネス」を実現します。深沢地区で生み出すイノベーションが少しずつ広がり、日本、そして世界の課題解決につながるエネルギーを持ったまちを目指します。
5	15-1	大船・鎌倉・深沢の3拠点を軸とする考え方 説明会資料の冒頭に、新たな市庁舎を擁する深沢地区のまちづくりを考えるにあたって「大船拠点」「鎌倉拠点」「深沢拠点」の3つの軸で考えると書かれています。 第3次鎌倉市総合計画からの抜粋かと思いますが、腰越・玉縄などの地区を除外する点に違和感をおぼえましたので、筆者は上記3拠点以外の地区で開かれたガイドライン素案説明会に参加しました。 会場に当てられた会議室は50人くらいが入れる広さでしたが、この日の説明会に参加した市民は、私を含めて僅か2名だけでした。 一方で行政からの出席者は担当部署の次長さん、課長さん(2名)と担当職員を合わせて6名でしたが、驚いたことに市長部局など市政全般を見通す部署からの出席者がいません。 コンセプトの軸として掲げた「GREEN x INNOVATION」の中身について、説明資料は「脱炭素」「循環型社会」「SDGs」そして「スマートシティ」などと説明していますが、何れも日本政府が実行可能な実現の道筋を必死になって検討している課題です。 新たな街区と一緒に新たな市庁舎ができ、「鎌倉の新しい顔となり、市民の交流を育む新庁舎、総合体育館、グラウンドを整備・・・」と謳っているのですから、大船・鎌倉・深沢だけでなく市内全域の市民に関心を持ってもらい、行政の方でも庁内横断で知恵を絞っていただきたいと思いま 歩きたくなるまち 深沢新街区まちづくりコンセプト実現方針に挙がっている「歩きたくなるまち」は、市内全地区にとっても重要な課題でしょう。 しかしながら特に鎌倉地区では、少なからぬ場所が既に「歩けないまち」「歩きたくならないまち」になっていて、しかも状況は年々悪化をしています。 例えば江ノ電長谷駅から大仏までの歩道は、たとえウィークデイでも晴れた日の昼間は観光客によって文字通り「溢れて」います。小町通り商店街は言うに及びませんが、相当な幅を持つ若宮大路の歩道も歩きたくなる状態ではありません。 一方で本年5月にWEBアップされた「鎌倉市市庁舎現在地利活用基本構想」素案を読むと、80ページ弱の紙面のうち10数ページが全国各地における公的不動産(用地)の民による活用事例の紹介に当てられており、本文においても鎌倉市における更なる観光振興と、そのためのハコモロ整備の必要性が強調されています。 市役所深沢移転後の現市庁舎跡地の取り扱いについては今後時間をかけて広く議論を深耕してゆくのであろうと思いますが、年間2千万人と言われる鎌倉への観光客数を仮に200日で割ると1日10万人となり、市の人口17万人と比べ異常に大きい数字です。 また鎌倉市の税収360億円(年間)に占める事業者住民税の割合は5%にも満たない17億円前後なので、観光による税収貢献はもっと微々たる数字でしょう。 10年前に鎌倉が「武家の古都」と言うコンセプトで世界遺産の申請を行ったとき、ユネスコの審査機関であるイコモスの評価は世界遺産の資格ナシというものでしたが、その理由は主として以下2点であったと理解します。 ◆武家の古都を示す物証の乏しさ ◆歴史遺産周辺における著しい都市化 鎌倉の地が500年続いた律令制度に転換点を与え、貴族に替わって武家や農民、さらには工人や商人たちが活躍する社会への転換点となったことは歴史の事実なので、鎌倉に住む我々が歴史遺産を保全し、歴史に関心を持って訪れる世界中の人たちに鎌倉の歴史を伝えることは当然と思いま す。 現市役所の位置は、頼朝の時代に初めてつくられその後北条氏による御成敗式目制定を経て室町時代につながる裁判機関となった問注所跡地に隣接する場所、そして新市役所を含む深沢開発地区は鎌倉に攻め入った新田義貞軍が幕府軍と戦った洲崎陣出(スザキジンド)の古戦場跡で、鎌倉市小町に遺る北条高時腹切りやぐらと歴史の糸につながります。 鎌倉市は僅か40平方kmの中にこのような歴史遺産が至る所に散在するまち。今回市民に提案している「歩きたくなるまち」というコンセプトが、鎌倉市全域に広がることを願うものです。 以上	ガイドライン (コンセプト)	深沢地区のまちづくりは、「第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画」及び「鎌倉市都市マスタープラン」、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」などにに基づき、これまでも全庁を上げ連携を取りながら進めています。今後も関係各課と連携しながら、実施に向けて取り組んでいきます。鎌倉は歴史ある自然や緑あふれる環境を、どこよりも大切に育んできた都市です。鎌倉市民の意識が高く、環境配慮型のまちづくりやゼロウェイストを目標とした循環型社会形成への挑戦など、自然や環境を守ることに市民と行政が一丸となって取り組んできました。これから進める深沢のまちづくりは、今までの鎌倉の取組をさらにパワーアップさせ、新たな技術を積極的に取り入れ、多種多様な人々が深沢に集い、活動することで新しいイノベーションを生み出し、今までにない発想で、自然や緑、地球を守るための課題解決につながるまちを創り上げ、「深沢のウェルネス」を実現します。深沢地区で生み出すイノベーションが少しずつ広がり、日本、そして世界の課題解決につながるエネルギーを持ったまちを目指します。
6	22-1	■全般的に、コンセプトらしき言葉が上滑りして内実がない。脱炭素、循環型社会がうたわれているが、だからどうするのか。この地区で何を実現してそれを可能とするのか、分からないし見えてこない。内実の無いあるいは少ないコンセプトを並べられても意味がない。SDGsの言葉が見当たらないがどうか。	ガイドライン (コンセプト)	SDGsの考え方は「第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画」に位置付けられています。本事業はその計画を踏まえたものであるため、素案P10の記載にとどめています。
7	22-4	■イメージ図がちりばめられているが 外構と賑わいを表わす同じようなものが提示されているだけで、まちづくりのコンセプトを伝えるものとはなっていない。	ガイドライン (コンセプト)	現時点では参入事業者は決まっていないため、具体的な建築物や外構等の計画は明記していません。外構や賑わいでコンセプトを表現するイメージ図としています。
8	11-4	それに関連する「実現方針」の一つが「賑わい 交流がうまれるまち」ですが、そこには、こう書いてあります。 1. 用途の複合によって都市交流を創出します 2. ウェルネス、イノベーション交流を促進する機会を創出します。 3. 多様な交流や賑わいが生まれる屋外空間を創出します これでは、場を作れば、ハコを作れば、賑わいがやってくるといっているだけのように聞こえます。マンションに人が住む、ショッピングセンターに買い物客が来る、社員が会社に通勤して来る、公園に遊びに来る、これは「賑わい」とは言わないでしょう。	ガイドライン (賑わい)	素案P26にある「深沢のまちには、働き、暮らす、遊ぶ場所などが融合した新しい場所ができます。そこでは、自分らしいライフスタイルを実践し、多様な交流や賑わいがうまれます。」という方針で賑わいを創出できるようまちづくりルール9を運用するとともに、官民で連携し、賑わいのあるまちとしていけるようエリアマネジメント方針に沿った取組を次年度以降も検討します。
9	20-4	9. 交通施策にかかわりますが、またSDGsを鑑みて、自動運転に備えた停車、駐車スペースの整備、そして環境にやさしい電動三輪車の貸し出し、個人、法人所有に対しての補助を期待します。電動三輪車は、坂道の多い鎌倉で活用が可能で、二輪車に比べ安全性が高く、荷物も運べます。先日、鎌倉海浜公園で開催された鎌倉リビングラボで公開試乗がありました。ヨーロッパなど狭く坂道のある観光都市での導入が進んでいます。	ガイドライン (移動)	次世代交通システム等の導入は、引き続き検討していきます。
10	22-13	■トランジットモールはぜひ実現してもらいたい課題だと思ふ。	ガイドライン (移動)	将来的なトランジットモールの実現に向けて、引き続き検討、研究を重ねていきます。
11	26-4	・北側道路は素案では本庁舎の駐車場の出入り口になるとか。ここを12m道路に広げるとのことですが、天満宮辺りまでで、その先は現状のまま、2〜3m道路にしておくとのこと。メインの道路が朝晩のラッシュアワーで渋滞すればこども抜け道として使用されます。こども富士塚小の通学路なのにこんな設計ではダメです。	ガイドライン (移動)	当該道路は現在の幅員約5mから12mに拡幅する計画となっています。また、敷地側にも歩行者空間を整備する予定であり、安全な歩行者空間の確保を目指します。
12	29-1	ロボット、AI、自動運転、MaaS、パーソナルモビリティ、スマートホームといった先端技術を生活環境の中に導入されるまちづくりを希望します。	ガイドライン (移動)	次世代交通システム等の導入は、引き続き検討していきます。
13	2-4	防災施設の建物内設置を民間開発会社の建築申請の際、条例化する。	ガイドライン (防災)	今後、民間事業者に対して本まちづくりガイドラインを基に協議、誘導ができるよう検討していきます。

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
14	3-6	散歩道は一定間隔に、非常時に備えて市民が無料で利用出来る自販機を設置する(平常時は有料)	ガイドライン (防災)	ご意見を参考にまちづくりを進めていきます。
15	22-3	■災害に強い街として洪水や降雨に対する防御については言及されているが、停電に対してはどのようにまちを守っていくのか見えてこない。	ガイドライン (防災)	素案P87(ライフラインの対策)で非常時の電力確保に関する内容をわかりやすく明記します。
16	22-12	■「生命」やさしいまち とは 防災に強い街のことなのか もっと検討すべき事象はたくさんあると思う。	ガイドライン (防災)	「生命」にやさしいまちは、人だけでなく、動植物の生命にもやさしいまちを意味しています。生物多様性を意識することで、安全で安心できる暮らしを目指します。
17	25-1	該当ページ: 87 ・災害時、多量に出るごみの処理をどうするのでしょうか。 人命救助・物資輸送の拠点確保の前に道路、駐車場などの整備を具体的に計画、確保する必要があります。道路以外にもモノレール・鉄道・バスなどの運用方法も具体的にしておかなければなりません。 ・ライフライン対策: 太陽光など(その他も具体的にあげてください)代替エネルギーをどのように確保するのでしょうか。 ・鎌倉市の現状が不十分だらけなのに、深沢地区だけが優遇されるのは納得がいきません。深沢地区以外をもっと大切にしてください。	ガイドライン (防災)	災害時のごみは、「鎌倉市災害廃棄物処理計画」で対応方法を定めています。 ライフラインの確保は、建築用途によって異なることや将来的に実現する技術を導入することから具体的な方法までは記載していません。 深沢地区のまちづくりは、市街地整備を通して全市民的な防災の課題解決を目指すものです。
18	28-2	◎災害・有事に備えな街づくり ⇒お花見山をつくり普段は公園、水害がおきたら避難所とか、緑でおおわれた山のような市役所、水害がおきたら避難所になるとか… ⇒地下競技場だけど有事には核シェルターになる…	ガイドライン (防災)	新庁舎整備予定地である行政区区は、想定最大規模の降雨(年超過確率1/1000、24時間雨量632mm)であっても浸水しない高さまで盛土すること、災害時にも防災拠点としての機能を有するものと考えています。
19	18-3	湘南モノレール軌道直下で緑に塗られた歩道の下の暗渠となっている川を回復して欲しい。 現在は歩道を確保するために暗渠にせざるを得ないのだと思うが、広大な空き地を再開発するのであれば、開発地の端を立った3メートルほど削って(捻出して)川を回復する余裕はあるはずである。近くの新川では初夏には蛍を見ることができており、川を回復すればそこにも蛍が戻る可能性が高い。 美観や気分の問題だけではなく、通風の悪い暗渠だとメタン発酵が起きてしまっ地球温暖化に悪いのに対し、川として回復すればむしろ光合成等でCO2を吸収してくれる。鎌倉市が地球温暖化対策実行計画に本気なのであれば、自分(市)の裁量で「簡単に」できる、こうした取組みをこそ優先的に実施すべきである。 ●長崎の事例 http://bp.eco-capital.net/bps/read/id/94 ●そのほか河川再生事例 http://jp.a-rr.net/jp/projects/domestic/category/area/tohoku	ガイドライン (環境)	安全面の検討から梶原川(下水道)を暗渠化し、道路幅員を拡幅します。
20	22-2	■設備インフラについて言及されていないのはおかしい。脱炭素、循環型社会を実現するためには言及は不可欠なはず。具体的には地区からの廃棄物はどうするのか。既存の施設に頼るだけなのか。廃棄物を熱源としてエネルギーセンターを作り循環社会モデルを構築させたらどうか。	ガイドライン (環境)	参入事業者が決まる時期の最新技術を導入することが望ましいため、脱炭素・循環型社会を目指すことを記載していますが、具体的な設備等は明記していません。
21	28-3	◎環境 自然と調和した街づくり ・深沢の名前のとおり、今は暗きよですが、川が流れています。それを生かして、せせらぎのある街(イメージ 山崎のURにある庭園) ・深沢をかこむ山には野生動物(タヌキ、とんび、カエル等) 人にやさしいだけでなく動物にもやさしい街	ガイドライン (環境)	「生命」にやさしいまちは、人だけでなく、動植物の生命にもやさしいまちを意味しています。生物多様性を意識することで、安全で安心できる暮らしを目指します。
22	2-2	民間の開発等に対するルールにその建物周りの緑化を義務づける。(市民の住宅地の植栽条例と同様)	ガイドライン (緑)	素案P96で示すルール10「緑の拠点と歩行者ネットワークによる魅力ある緑景観の形成」の中に、まち全体の緑豊かな環境を形成するため、建築物や沿道空間を緑化することを記載しています。 また、各街区のまちづくりのルールでも、各街区で実践する<壁面後退のルール>に、緑のネットワーク形成を定め、緑化を求めています。 緑化の義務化に関しては、本まちづくりガイドラインに基づき今後検討していきます。
23	22-7	■北側既存集落に対しては影響をなるべく抑え込む必要がある。抑え込まないと北側集落は荒廃すると考えるからだ。そのためには計画地北側に緑地系のバッファゾーンを設けることが必要となる。	ガイドライン (緑)	深沢地区のまちづくりでは、周辺への影響を抑え込むのではなく、周辺市街地と連携することで、深沢地域全体の向上を目指します。また、周辺へ開けるような緑化基準の条例化に向けた検討していきます。
24	22-9	■みどりのネットワークをうたっているが計画地内と大慶寺やその周辺の緑地との連続性は絶たれている。そこをどう繋ぐのか課題とすべきだ。	ガイドライン (緑)	素案P42で周辺の緑に関する広域の考え方を示し、緑のネットワークがつながるように敷地内の緑化や公園整備を進めていくこととしています。 また、周辺の寺分一丁目特別緑地保全地区及び等覚寺特別緑地保全地区は新しいまちの背景となるように「緑の基本計画」に基づき保全したものです。
25	22-10	■みどりのネットワークは何も緑地だけの話ではない。水についてもネットワークを再構築すべきだ。ここは柏尾川の氾濫域内の湿地で、深沢の台地からの水系が柏尾川に合流する地点でもあった。台地の方からの水系を復活させ、計画地北側に水路を復活させるべきだ。	ガイドライン (緑)	素案P56、57で示した柏尾川に向けて開かれた空間や交流広場空間の整備に向け、民間事業者と協議、誘導していきます。
26	22-11	■柏尾川の親水空間を創出するところがあるが、具体的には何も提示されていない。少なくともイメージ位は提示すべきだ。	ガイドライン (景観)	素案P56、57で示した柏尾川に向けて開かれた空間や交流広場空間の整備に向け、民間事業者と協議、誘導していきます。
27	3-4	鎌倉名産品コーナーを設置して、鳩サブレ、くるみっ子、半月など購入出来るようにする(I Love Kamakura)	ガイドライン (導入機能)	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。
28	12-2	II 深沢地域の事業について ①村岡深沢地域のまちづくり将来ビジョン ・鎌倉拠点、深沢拠点は都市機能を分割するのであれば、鎌倉拠点はオールドタウンとして、その成熟を静かに見つけ、深沢拠点は対照的に超未来都市を目指してほしい。 ・村岡深沢地域の事業は、できれば国の感染症バイオ研究所を誘致し、ナショナルプロジェクトとして位置づけてほしい。 ・村岡深沢地域には、医療、製薬、バイオ、IT等の最先端の企業や研究所を誘致し、湘南アイパークを含め「ヘルスイノベーション最先端拠点都市」を実現してほしい。 そのため、藤沢市は新駅周辺に公社が所有する約3haの用地を企業誘致に当てると聞いている。鎌倉市も区画整理換地後の市所有地(約5.6ha)の約半分(約2.8ha)の用地を企業誘致にあててほしい。また、JR、UR都市機構にも用地を提供するよう働きかけ、藤沢市と協力し、国内外の優秀な企業や研究所を誘致し世界に冠たるヘルス産業が集積した一大研究拠点としてほしい。 ・鎌倉市所有の約半分(約2.8ha)の用地には市役所分庁舎、深沢図書館、深沢学習センター、消防署等の行政施設に当てたらよいと思う。	ガイドライン (導入機能)	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。 なお、UR都市機構は事業区域内に土地を所有していません。
29	17-4	4. 鎌倉市の財政は今後更に大企業移転が進み厳しくなると予想される。従い、折角この様な広大な土地をJRから取得したのだから、この土地の大半を民間業者に売却して捻出した資金を藤沢市内新駅に投資して終わりでは無く、例えばこの地区に市がシンボリックな多目的設備を建設し、スポーツ・コンサート観戦等で鎌倉市外からも安定的な集客を確保して収入を得て、その利益の一部を鎌倉市民に還元する循環型まちづくりを計画・提案する等、もっと多くの市民がパッと見て歓喜する魅力的・独創的なガイドライン策定をお願いします。	ガイドライン (導入機能)	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。
30	20-2	5. ここからが本題ですが、深沢地区の開発は、上記の観点から最大のチャンスと考えます。というのは、大きな宿泊施設や交通のHUBを構築できる市内最後の大型開発可能エリアだからです。宿泊施設のみならず、道の駅(住民の農作物購入の拠点、観光客にお土産にも供)や大型駐車場を設置できれば、賑わいの創出やパーク&ライドの実施が可能だ。 6. 深沢地区からであれば、鎌倉中心部にも2km圏内、モノレールで夜の飲食店がショッピング施設が豊富な大船、海のレジャーや江の島が楽しめます。近隣には、鎌倉中央公園、台峯、広町、常盤山と自然の宝庫があり、貴重な植物や生物の観察ができます。もし、インテルなどのサッカー場を残せばサッカーファンの観戦需要や、場合によってはコンサートなどの誘致も可能です。さらには、村岡駅ができれば首都圏のみならず関西など新幹線を使って来鎌する観光客の需要も取り込めます。鎌倉にはなくなってしまった映画館も欲しいです。	ガイドライン (導入機能)	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。
31	29-2	また、それとは別に従来型の映画館も希望します。(湘南エリアは映画館が減少してしまったので)	ガイドライン (導入機能)	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
32	31-1	<p>・鎌倉市の不便さと共に町づくりへの要望を具体的に列挙しました。 ◎不便さ➡要望へ</p> <p>1. 買物面 ①昔ながらの店が乱立していて買物に時間を要する。時代と共に商店街もさびれて不潔感がある。 ➡ホームセンター、フードコート、ペットショップを含むショッピングモールが必要不可欠（常に新しい感覚のスーパーであるイオンモールの誘致を望む） ②グランシップのテナント構成と店づくりは半世紀前のやり方。現状1Fの地元密着型の店舗、2Fの雑貨店、焼肉店は土日でも客数はまばらで客足はここに向いていない。立地は抜群なのに勿体無い事だ。 ➡郊外型のワンストップショッピングを可能にする店舗を考へてほしい。即ち時代が求めている物をリーズナブルプライスで提供できる店を。（Ex.）IKEA、ニトリ、Gu、ユニクロ、H&M、凱旋門（新感覚の焼肉店）…など集客力のある店舗を望む。 ③素人っぽい土産物屋が多く老舗の料理店、レストランが皆無。 ➡ホテルの誘致を要望 ※必然的に格式のある名店が入ると思う</p> <p>2. 医療面 ①検診センターがお粗末。他府県と比較すると鎌倉市の医療体制は貧困で驚いている。（大阪、京都、千葉…と転勤で移動、その後鎌倉に移住） ➡シンワ健診センターのような検診センターの設置を。（一歩入ると医療機関とは思えない「いやし」の空間が広がり、まるでリゾートホテルのよう。人間ドック、SPA併設。市民の年1回の検診では国保利用が可能。検診後はミニ会席のランチ付きで楽しみが加わる。機器も最新式である。ホームページ「シンワ総合健診センター」千葉県八千代市 ②総合病院が湘南鎌倉だけでは不安。 ➡大学院の誘致を望む ◎千葉の幕張、静岡の裾野市（TOYOTA）など各地の成功例を参考になさって、鎌倉の新しい魅力ある町をぜひ実現してください。</p>	ガイドライン（導入機能）	ご意見を参考に企業誘致を進めていきます。
33	2-1	地区外からの車の駐車場をZoningすると共に、その囲りに大きくなる樹木をうえる。	ガイドライン（駐車場）	駐車場のゾーニングは、まちづくりルール6で「地区外からの駐車場へのアクセス動線の集約」に関する内容を記載しています。また、駐車場周りの緑化は、まちづくりルール12に内容を記載しています。
34	2-5	地区外からの駐車場を南側暗渠沿いに集約する。	ガイドライン（駐車場）	駐車場のゾーニングは、まちづくりルール6で「地区外からの駐車場へのアクセス動線の集約」に関する内容を記載しています。
35	7-1	深沢地域整備事業用地は、JR東日本線が全体の約50%土地を所有している土地にもかかわらず、深沢地域事業を市施行の土地区画整理事業で市民の公金での事業であり、建物の高さ制限を10メートル以下にするルールを加える。	ガイドライン（高さ）	深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
36	13-1	<p>第2章 町づくりルール編について</p> <p>建物の高さの繋がりをスカイラインと呼んでいるのだが、“深沢地区の周辺は、丘陵地（緑地）に囲まれており、広域的なスカイラインになじませるため、建築物の高さを検討するエリアは、周辺街区に圧迫感を与えない、中心街区のシンボル道路（仮）沿いのみとします”とかまた“周囲の保全緑地と一体となったまとまりのあるスカイラインの形成”という風に謳われています。しかし、具体的な高さは明記されておらず、どんな高い建物ができるものか不安である。特に開発地の北側には上町屋と西寺分の人々が住んでいて、南側に大きな建物ができると、どうしても圧迫を感じるであろう。“周辺街区に圧迫感を与えない”という観点を特に重視してスカイラインの高さを検討いただきたい。また、最終結果を出す前に上記二つの町内会の住民に対して十分な説明をし、コンセンサスを得るようにしていただきたい。私自身は広域的なスカイラインになじませるといふ事なら、周辺の建物の高さを参考にした上で、8階建て32m程が上限としても良いと思っている。</p>	ガイドライン（高さ）	深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
37	16-2	<p>土地区画整理事業地の極近くに住む周辺の知人が言いました。『この富士山を眺められる眺望』『この静かな雰囲気』等を壊してしまうような「ニョキニョキ高層建築物を建てないでほしいと！！」そこでこのガイドライン素案を読んできましたが、建物の高さ制限（ふさわしい高さを検討するとありますが・・・）がありませんでした。また、行政の説明会では、この用地は「工業専用地域」とか「準工業地域・・・」とかであるから、50m、100m、またそれ以上の建物も建てることができると説明がありました。</p> <p>素案は、古都鎌倉らしさを残し、歴史と文化を引き継ぎ、周辺の緑の連なる丘陵地を生かし、「緑の基本計画」に基づく、深沢にしていきたいと思います。この説明とは裏腹な高層マンションを初めとした高層建築物が建つことはこの意義に反します。絶対に「高さ制限」を設けるべきです。経済優先の効率論からの高層ビルはいりません。</p> <p>現在の鎌倉市内においてはいくつかの高さ制限があります。八幡宮から海へ向かう「段巒」周辺では10m規制、15m規制が有ると思います。古都保存法とかのいくつかの法律/条令で守れているのでしょうか。計画では新市庁舎は6F建て（18m?）と計画しているようですがこれさえも現基準からみれば高すぎます。公共施設は勝手に決めて言い訳はありません。このような状況下では10mから15mほどの高さ制限は必要ではないでしょうか。</p> <p>これらを勘案して、具体的な高さ制限（10～15m）を入れ込むことを要望します。</p>	ガイドライン（高さ）	土地区画整理事業は「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」に基づく事業であり、計画どおり推進します。また、深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
38	26-1	<p>該当ページ：4～5</p> <p>・この俯瞰図を見ると31m高想定の新築市庁舎よりも高い建物がぎっしり建っています。市の説明会では、この事業地は工業用地なので高さ制限がなく、また市庁舎以外の建物のある土地は市のものではなくJRなどのものなので、そこにどれ位の高さのものが建つのか市としてはわからないので答えられないということでした。この図を見る限り市庁舎の1.5から2倍はあるような建物もあります。こんな高層のものが建ったら日照はさげられるしビル風は吹くし、木々などが美しく育成するのは無理なことです。この素案全体の中のイラストでは美しく緑の木々に囲まれた陽光あふれる広場で散歩したり集ったり楽しそうな人々の様子が描かれていますがそれは絵空ごと。イラストの中には高層の建物がさりげなく線のみでうっすら描かれていてまるで存在しないものようです。そういう表現はこのガイドライン素案を見る者をまどわしています。このガイドラインに描かれているすべてのイラストは、建物の存在を正しく表現していないごまかしばかり。P14・15・18・19・21・22・23・26・30・31・32・33・36・38・40など他いくつもの。また、この開発地南西に現在ある住宅地が、西北の角に移転と説明を受けましたが、この住宅地を俯瞰図で見ると、西・南・東の方向に高層の建物で囲まれて北側だけに開いています。これではひどいと思います。</p>	ガイドライン（高さ）	<p>現行の都市計画では、第3種高度地区、第4種高度地区に指定され、高さの最高限度は31mです。</p> <p>深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。</p> <p>また、イラストはイメージであり、建物等の具体的な計画を示すものではありません。</p>
39	28-1	近年どこにでもあるような高層ビルばかりの街並は絶対にやめてほしいです。だいが開発されていますが、まだ山林も残っています。山々に調和した、富士山が見える景色を生かした街並を希望します。それが、唯一無二の個性となり、行きたくなる街になるのではないでしょうか（この環境は人間では造れません）	ガイドライン（高さ）	深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
40	3-1	富士山の景観を守るため新庁舎の北西側には高層ビルは建てられないようにする	ガイドライン（眺望）	富士山への眺望は、隣接する街区等の配置計画を工夫することで配慮します。
41	6-2	その周りの環境は富士山が見えるようにマンション等の高い建物はその位置には立てない工夫をお願いしたい。後は専門の方々にお任せするしかありませんが、素人の私ですがこんな今までには無い今後の未来あるシンボルコース作りを是非お願いしたいと思っています。	ガイドライン（眺望）	富士山への眺望は、隣接する街区等の配置計画を工夫することで配慮します。
42	21-1	1) 湘南深沢駅のホームから見渡せる富士山までの眺望は、毎日、湘南深沢駅を利用したり、湘南深沢駅を通過する沿線周辺住民の楽しみになっており、湘南深沢エリアの生活価値の向上にも寄与していますので、湘南深沢駅ホームから富士山まで見渡せる眺望の確保をガイドラインに盛り込んで下さい。	ガイドライン（眺望）	富士山への眺望は、隣接する街区等の配置計画を工夫することで配慮します。
43	25-2	<p>該当ページ：99</p> <p>・「高さの最高限度を示す地区整備計画を定めます。」とありますが具体的に示す必要があります。鎌倉市の現状を考え、商業施設や行政区からは「富士山」「丹沢山地」への眺望に配慮しますとありますが、周辺住民の眺望権にも配慮し、10m～15mの高さ制限を設けてください。高層住宅などの建物は住民にも、周辺にも害を及ぼします。決して許さないでください。</p>	ガイドライン（眺望）	深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
44	26-2	<p>該当ページ：4～5</p> <p>・私は寺分末表示地区海拔25mの小高い丘の上、開発地100m位のところに50年来住んでいます。富士山、箱根、丹沢など眺望は素晴らしい、晴天の日の夕焼けは美しいものですが、海拔10mの開発地に1.4mの盛土をして31mの庁舎や50～60mの高層住宅を建てればその眺望は失われ味気ないビル群を見せつけられることとなります。眺望権も大切な権利です。</p>	ガイドライン（眺望）	深沢地区での建築物の高さは、周辺の地形に配慮したスカイラインを形成する高さにするるとともに、地区全体で一律の高さではなく、各街区の導入機能によって高さの最高限度を定めていきます。
45	2-3	建物の建築計画時に建物の外壁の色を条例化（白を含むうすい色）	ガイドライン（色彩）	現在の地区計画は方針のみを都市計画に定めています。地区整備計画の策定時には条例化に向けて検討していきます。
46	5-2	深沢地区はモノレール駅、スーパー等を基軸にした生活便利な住宅の建設、道路の改良、新設とした新しい「良好環境住宅地」を目指すのが賢明と私は考えます。なお、現庁舎は、かつて、建設するときに（昭和40年頃）大規模な発掘調査をし、その「記録保存」もされている筈です。	その他（まちづくり全体）	「鎌倉市都市マスタープラン」では、深沢地域の土地利用の方針に、先進的な産業施設の育成、産業複合地の整備を位置付けていることから、深沢地域整備事業用地では、「深沢地域整備事業の土地利用計画（案）」にある、まちの将来像3つの視点及び都市拠点の整備という視点で、複合的な新都市機能を導入することとしています。
47	8-1	<p>深沢の再開発は必要です。</p> <p>不安材料は、様々なコスト見込みの甘さです。コロナと円安と工事費用は爆上がりです。個人住宅でも1000万以上高くなっている今、これだけの規模の値上げ幅を、どこまで見越しているのか。公共工事で予算よりも抑えられることは少なく、予算を上回った時の対処方法が気になります。また建築は、どうしても縦割りになります。</p> <p>担当部署が手を抜くということではなく、担当と担当の隙間が必ずある。その隙間の責任をとる覚悟が市長にあるのか、疑問に感じます。</p> <p>将来の方向性は提示しつつ、柔軟な姿勢であって欲しい。がしかし方向転換した時の納得のいく説明ができることも重要です。</p> <p>本音は普段の会話の中に潜んでいます。パブリックコメントを出す人はアクティブな人。でも地域にいるのはアクティブでない方が大勢います。その方々に、どうしたら興味を持ってもらえるようにするのかを、本気で考えて欲しい。地域に出て、住民の何気ない日常から汲み取るような市政を望みます。</p>	その他（まちづくり全体）	ご意見を参考にまちづくりを進めていきます。引き続き、情報発信及び市民周知を図っていきます。

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
48	18-1	1) 民間企業の視点では、相応規模の市民サービス窓口を鎌倉駅西口駅前に残し、バックオフィスである市職員・議員らのための施設をコスト(不動産価格)の安いエリアに移転するのは良案だと考えて、基本的には賛成したいと考えていた。 2) しかし、巨額の公費を投じてJR東海道本線の村岡新駅を設置するのであれば、確実に上昇する不動産価値を有効利用するためには、市職員らのための施設に無駄遣いすることなく、高い価格で民間に売却・賃貸すべきであるから、市役所の移転には反対。村岡新駅は鎌倉市民の生活にとってはほとんどプラスにならない(村岡地区-大船駅の移動には既に湘南モノレールがあるから)のに鎌倉市が公費を投じるのならば、しっかり元を取ってもらわねば困る。新市役所に市外から通勤する市職員のための駅になるのなら、市職員たちに建設費を負担してもらわねば。	その他 (まちづくり全体)	市では、計画的に国鉄清算事業団用地を取得し、土地区画整理事業の検討を進め、令和4年3月には都市計画決定しています。事業区域内にある行政施設用地に新庁舎を建設することは、本市全体の都市機能の強化やまちの魅力の向上につながる事が期待できることから、「鎌倉市公的不動産利活用推進方針」で方針を示しています。
49	18-2	3) 近所の住人として今までに何度か意見も提出してきたが、既存の深沢支所・貸出会議室・図書館や計画地内にある徳洲会かまくら体操クラブや西鎌倉テニスクラブが存続するのかどうかの回答を見た覚えがなく、不信感を大いに強めている。	その他 (まちづくり全体)	土地区画整理事業のために市が取得した土地の暫定利用であり、テニスクラブ等は工事着手前に暫定利用は終了します。
50	20-1	11月24日(木)に説明会にも参加させていただきました。私事ですが、長年現役時代、ホテル、レジャー不動産、旅行代理店と観光関連の仕事をしてきた観点と、孫の代まで鎌倉に職住接近の働ける場を創造する観点から下記の提案をさせていただきます。 1. 過去の鎌倉市観光白書を拝見しました。全体的には観光客数は1979年が最大で2,581万人から年コロナで2021年には657万人まで減少した。しかしながら、長年、交通渋滞、江ノ電の混雑などのオーバーツーリズムが課題で、その解消に鎌倉市もパーク&ライドの実施やロードプライシングを検討する、分散観光施策(ハイキングコースの案内)など対策を講じているが、抜本的な解決に至っていないと認識しています。 2. そもそも鎌倉は限られた土地に17万人の人口を抱える一方、世界中からの観光客を魅了する観光資源(主に神社仏閣、ビーチ)を持っているので、今後もインバウンドの回復も見込まれる中、オーバーツーリズムの課題が再燃し始めている。 3. 一方、鎌倉市のもう一つの観光課題は、朝や夜の観光客滞留が少なく、特に観光客を対象に営業をして飲食店、関連観光施設、体験を提供する業者が昼間の需要のみに依存し、夜や朝の需要が少なく安定的、持続的な運営が難しい。 4. この鎌倉観光の現状を打破する大きなチャンスは、宿泊施設を拡充し、宿泊観光振興を図ることが肝要と考えます。 →私の長年の観光マーケティングの経験から、鎌倉は宿泊デスティネーションとして位置付けることは可能だと思います。 京都、奈良、さらにはハワイと比較しても古都の魅力とともに海の魅力があること、さらに三大緑地の自然の魅力があり世界中から注目を集め、1泊のみならず数泊していただける素材があります。実際、私は隣の藤沢市江の島の観光案内所で週末のアルバイトをしておりますが、AirBnbなどの民泊を利用して数泊される米国の方を何人も対応させていただいてます。鎌倉には、江の島以上の魅力があります。	その他 (まちづくり全体)	本まちづくりガイドラインはまち並みのルールなどを示すものであり、観光課題に対応するものではありません。 なお、本市では令和3年3月に中間見直しを実施した「第3期鎌倉市観光基本計画」で、「泊まる観光」の推進を重点施策の一つと位置付けて取り組むこととしています。
51	26-7	・図書館も学習センターも今の2/3に狭めると!困ります。 新しい市庁舎も新しい駅もありません。今の深沢支所です。深沢の広大な地には大きな緑地公園や親水公園、最新式のエネルギーを利用できるごみ処理施設(町田市のような)をつくって高令者やスポーツマンのための温浴施設、温水プールを。サッカー場、野球場、などと目的を限定しない、誰でも使える今のようなスポーツ広場をつくってください。そして周囲道路網の整備も。 そうすれば深沢地区へは鎌倉市から、藤沢からも人が来てリフレッシュすることでしょう。開発事業地だけでなく深沢地域全体34000人がハッピーになるまちづくりを目指してください、そしてそれは鎌倉市民全体のためでもあります。そうすれば、年金が下がり医療費や物価があがっている暮しにくい世の中でも、なげなしのふところから市民税を投入するかいがあるというものです。	その他 (まちづくり全体)	深沢地区のまちづくりは、「第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画」や「鎌倉市都市マスタープラン」、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」などに基づき実施するものです。
52	12-3	②深沢地域の事業採算 区画整理後の鎌倉市所有地の約半分の用地(約2.8ha)を企業誘致のために売却すると、区画整理後の土地評価額は新駅設置の影響を考慮すると、約40万円/㎡～約50万円/㎡か想定され、用地売却益は約112億円～約140億円となる。 これは、深沢地域事業実施した場合の市の負担額47億円とこれまで清算事業団、JRより土地取得した費用74億円、合計121億円に充当できる。 事業採算をよく検討し、次の世代に借金をあまり残さないでほしい。	その他 (土地区画整理事業)	深沢地域整備事業はこれまでに取得した土地を有効活用した未来への投資であり、次世代に負担を残さないように取り組んでいきます。
53	27-1	1章 p54? 質問(1) 以前の深沢地区まちづくりの案では、今回「公共的広場」となっている辺りに雨水調整池(1万2000㎡)が計画されていたはずですが何処に行ってしまったのでしょうか。	その他 (土地区画整理事業)	本まちづくりガイドラインで示す公共的広場は、雨水調整池機能も備えたものを計画しています。
54	27-2	質問(2) 深沢地区へは21万㎡の嵩上げが予定されていたと思いますが変更はありませんか?	その他 (土地区画整理事業)	深沢地区内の宅盤は計画規模の降雨(年超過確率1/100、24時間雨量302mm)で浸水しない高さまで盛土する計画に変更はありませんが、盛土に必要な土量は現在精査しています。
55	27-3	1章 p54? 質問(3) 雨水調整池が計画している貯留量の雨水を湛えた際の水面の高さについて、海抜でご回答ください。	その他 (土地区画整理事業)	雨水調整池の満水時の水面高さは、構造等により異なります。
56	2-6	深沢地区は「パークアンドライド」の対象地区に含まれていたが、いずれにせよ「横浜藤沢線」の開通に伴いかなりのTrafficFlowが深沢地区に流れ込むことが予想される。本計画の駐車スペースの確保との問題が将来表面化するのではないかと危惧されるので、再度、警察を含む関係部局と「交通計画案」に関する調整内容を確認されたい。(大船/住宅近くのInter-changeから流入するTrafficFlowと「パークアンドライド構想」が本計画に与える影響)	その他(周辺交通)	新駅整備を前提に本市深沢地区から新たに発生集中する自動車の交通量を踏まえ、横浜藤沢線や横浜湘南道路などの新設道路を見込み交通ネットワークを検討し、交通管理者(神奈川県警)と協議しています。その結果、深沢地区周辺の交差点混雑度は交通管理者が示す基準値以下であるため、大きな混雑は生じないものと想定していますが、現状の混雑状況を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。
57	3-2	免許証返上者(年齢制限)向けに、タクシー利用者は、領収証提示でタクシー割引券(優待券・半額・無料)が貰える	その他(周辺交通)	高齢者の移動手段は、深沢地域のみならず本市全体で課題として捉え、取り組んでいきます。なお、65歳以上で運転免許証を自主返納した市民、又は運転免許証が失効した市民を対象に、高齢者向けのバス乗車証やタクシーの利用料金に利用できる年間2,000円分の助成券を最大で2年間交付する事業を現在実施しています。
58	3-5	大船側から、JRの引込線を利用した散歩道、サイクリングロード、緑化で新庁舎と結ぶ	その他(周辺交通)	深沢地区は歩きたくなるまちを目指します。引き込み線は全局的に検討を進めています。
59	9-1	深沢地区が開発されると、鎌倉山から深沢までの道路も、混雑が予想されます 現在は歩道も無い箇所があり、車とのすれ違いが危険な時もあります せめてバスの便が良いといのですが、現在ほぼ鎌倉山で乗り継ぎとなります 桜道など観光拠点でもありますので、鎌倉山にモノレールの駅は出来ないでしょうか? もしくは、バスの便が良くなれば、歩行による危険は無いと思うのですが、ご検討、よろしくお願ひします	その他(周辺交通)	湘南モノレールの鎌倉山の駅設置に関する計画は聞いていませんが、公共交通によるアクセス向上のため、バス事業者とバス路線の新設や再編について協議、調整を進めていきます。
60	10-1	深沢地区まちづくりガイドラインの素案を拝読しました。藤沢新駅から湘南深沢駅を繋ぐ、エリア内の壮大な構想に於いては、想像がつかない程、非常に楽しみです。ただ、このエリア外の湘南深沢駅と大船、そして江ノ島を結ぶ公共交通機関についての新計画が具体的に記載されていないのが致しました。最寄駅湘南深沢には、現行、湘南モノレールと路線バスの二通りしか手段がないと思います。この路線上付近には、民間の三菱電機(株)そして湘南鎌倉医療大学・湘南白百合学園等があり、通勤通学の大事な足となっている筈です。新庁舎が出来れば、そこで働く職員そして、住民が利用することになり、押し寄せます。エリア内の玄関口である湘南深沢駅への乗降手段を先に考える必要があると思います。	その他(周辺交通)	現状の混雑状況を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。 また、湘南深沢駅は、「鎌倉市移動円滑化基本構想」においてバリアフリーの整備対象駅に位置付けられていることから、本事業を見据えてバリアフリー対応の駅に改修する予定であると聞いています。
61	11-2	また、「ウォークアブル」とか強調していますが、ここだけやっても一歩外にできれば歩道もなく車に轢かれそうな道路がいっぱいあるのはどうしてくれるの?そっちが先だろうと言いたくなります。	その他(周辺交通)	現状の混雑状況を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。
62	12-4	③深沢地域周辺道路の整備 深沢地域は柏尾川とJR東海道線に分断され自動車交通の不便な地域である。周辺道路が弱いので、村岡、深沢の事業が完成すればたちまち自動車交通の渋滞が発生し、都市機能が悪化することが目に見えている。 村岡、深沢地域の事業は一体的な事業であるにもかかわらず、藤沢市と鎌倉市の間は橋上新駅の歩行者専用道路一本でしかつながっていない。自動車交通の混雑を解消するため、藤沢市と鎌倉市を連絡する道路(跨線橋)を新設することが必要不可欠である。南側道路を藤沢市の方向へ延伸することが望ましい。 また、間接的ではあるが、国道134号線現行2車線を4車線に拡幅するよう、都市計画決定し、国の早期拡幅実施を要望してほしい。 特に江の島～滑川交差点の間が渋滞し、ウィークデイの朝夕は約1時間渋滞し、休日は半日の渋滞をひきおこしている。 国道134号線の4車線化は深沢地域の交通混雑の緩和につながるばかりではなく、鎌倉市全体の自動車交通混雑の抜本的解決につながる。	その他(周辺交通)	新駅を跨ぐ道路は、新駅北側に接続する道路が線路に近接し技術的に設置が困難であることや、南北をつなげることで通過する交通量が増加し、周辺道路の混雑につながってしまう恐れがあることから、計画していません。 また、新駅整備を前提に本市深沢地区から新たに発生集中する自動車の交通量を踏まえ、横浜藤沢線や横浜湘南道路などの新設道路を見込み交通ネットワークを検討し、交通管理者(神奈川県警)と協議しています。その結果、深沢地区周辺の交差点混雑度は交通管理者が示す基準値以下であるため、大きな混雑は生じないものと想定していますが、現状の混雑状況を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。
63	14-1	深沢新開発に伴い、山崎跨線橋周辺の道路や通行量にも影響があると考え、質問致します。 現在、コナのこともあり、車や自転車に通勤・利用することも容易に考えられることです。 それに伴い、通行人数、車、自転車の量が増加すると考えられます。山崎跨線橋の周辺の道路を使用していますが、既に事故・混雑・自転車が通るのに堤防が低すぎる・歩道での接触事故などの問題があがっている状態です。また、その問題はなかなか解決していない状態です。 以下、質問への返答をお願いします。返答方法については、文書にての方法で依頼します。 一 深沢新開発に伴い、山崎跨線橋周辺の通行量がどの程度変化すると想定していますか? 二 通行量が増加した際には、車道・自転車道・歩道全てにおいて現在以上の混雑が予想されます。その際の対策をどのように行う予定か具体的にお願いします。 三 柏尾川の堤防が低すぎるため、自転車が自転車道を通行する場合に危険が伴う、もしくは危険に感じて歩道を通行するケースが発生しています。柏尾川全ての堤防を正常な高さにして頂かないと、“二”のような問題が加速されます。深沢新開発には、堤防の高さを全て高くする計画も伴っていますか? 四 新開発についての説明会が実施されていることは承知していますが、一～三のような通行量に伴う問題についての説明は近隣住民になされていますでしょうか?不勉強で申し訳ございませんが、教えて下さい。	その他(周辺交通)	新駅整備を前提に本市深沢地区から新たに発生集中する自動車の交通量を踏まえ、横浜藤沢線や横浜湘南道路などの新設道路を見込み交通ネットワークを検討し、交通管理者(神奈川県警)と協議しています。その結果、深沢地区周辺の交差点混雑度は交通管理者が示す基準値以下であるため、大きな混雑は生じないものと想定していますが、現状の混雑状況等を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。 なお、県道腰越大船の山崎跨線橋南交差点付近は、現在、道路拡幅の計画を進めていますが、深沢地区の整備に併せて柏尾川の護岸を改修する計画はありません。 また、周辺道路に特化した説明会は開催していませんが、深沢地域整備事業に係る説明会では、質問があった際に、都度説明しています。

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
64	17-3	3、防災拠点形成に反対はしないが、数年前の台風被害の教訓から多くの市民は市道の改善が最優先と考えている。いくら迅速に市の消防本部・自衛隊が行動開始しても緊急車両が通らない狭い道があると又同じことの繰り返しとなる。	その他（周辺交通）	深沢地区周辺も含めた道路の更なる整備が必要であることは全市の課題として捉え、課題解決に向けて長期的に取り組むことを検討しています。
65	19-2	鎌倉山から深沢の道路は渋滞慢性化しており、深沢地区開発後の更なる渋滞が予想される。この機会に是非拡幅道路整備、モノレールの鎌倉山駅新設をお願いしたい。鎌倉山から手広方面に繋がる立体交差の橋を新設し、深谷交差点を通過せず、新駅に行ける道路をお願いしたい。	その他（周辺交通）	湘南モノレールの新駅設置に関する計画は聞いていませんが、現状の混雑状況を踏まえ「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。
66	20-3	7. もうひとつ大事なポイントは、鎌倉中央地区とのアクセスです。市役所通りと深沢鎌倉線と並行する裏道の住民、バス、タクシー、自転車、そして未来の自動運転車の専用レーン化を提案します。県が道路管轄しているのであれば、全体のランドデザインを示した上での折衝が必要です。	その他（周辺交通）	深沢地区周辺も含めた道路の更なる整備が必要であることは全市の課題として捉え、課題解決に向けて長期的に取り組むことを検討しています。
67	22-5	■新駅とこの地区の関係が明示されていない。藤沢市やJRとのまちづくりのすり合わせなくして、単独でまちづくりのコンセプトを作り上げてても意味がない。	その他（周辺交通）	藤沢市などの関係機関とは、検討事項を共有しながら本まちづくりガイドラインの作成を進めています。なお、藤沢市もまちづくりガイドライン策定委員会にオブザーバー参加し、情報を共有しています。
68	22-14	■交通ネットワーク、新駅ができた場合通過交通はどこを通すのか、バスは？シンボル道路を通すのであれば P58の様なイメージにはならないのではないか。交通量の量的検討が不可欠。	その他（周辺交通）	深沢地区内の交通ネットワークは、素案P84、85で記載のとおり、駐車場の配置やアクセス動線の工夫でシンボル道路（仮）への自動車流入を抑制します。また、素案P42、43で新駅や周辺の土地利用を踏まえた広域の位置付けを示しています。
69	26-3	・P111に描かれている道路のことで、この開発事業地の柏尾川隣接道路をモノレール下は18m、深沢から古舘橋、寺分坂下信号から御霊神社までを12mにすると説明会で聞きました。モノレール下は事業地から寺分坂上にむかって3/1ほど、市営住宅の今ある辺りまで18mに広げその先は現在の歩道もない6～8mほどの道路のままにしておくとのことですが、坂上あたりは富士塚小の通学路で近隣に3か所ほどある幼・保育園の送迎用の道路であり、通勤用のマイカーもたくさん通り、現在でも朝晩渋滞します。それをこんな途中から急に狭くなるような道路設計にしているのでしょうか。絶対だめだと思います。建設常任委員会を傍聴していたら、深沢小のまわりは事業地周辺と同じように整備する予定とのことですが、富士塚小の周囲や通学路の危険を招くような設計をしてはならないと思います。モノレール下道路にあるモノレールの支柱はどうするのでしょうか。消防車、救急車の出入り口なのに。	その他（周辺交通）	交通管理者（神奈川県警）との協議では、将来の自動車交通量を踏まえ、道路の構造等の適正を確認していますが、現況の混雑状況を踏まえ、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を基に周辺道路の交通環境の改善を図っていきます。なお、土地区画整理事業において、湘南モノレールの支柱が支障とならない計画としています。
70	30-1	交通弱者に味方する「乗り合いタクシー」開通の提案 ＜提案の趣旨＞ ・団塊の世代を中心に高齢者人口は着実に増大。 ・高齢者の運転は社会問題化しつつあり、免許証返上後の交通選択肢を増やすことが急務。 ・乗り心地ハードな公共交通機関に頼ることなく、乗り心地はソフトだが、高額な一般タクシーでもなく、その中間に行く「乗り合いタクシー」を提案。 ＜提案の概要＞ ・運転区域は限定（例・鎌倉市内） ・乗車値は専用の停留所を設置。 ・乗り降りすべて予約制、但し相乗りが前提。 ☆先行事例・三重県三重郡菟野町の「お出かけもの」を参照	その他（周辺交通）	本市では、交通不便地域の解消を図るための新たな交通システムの導入が求められ、近年では、高齢化の進展や免許証返納等により新たに移動の困難な地域が発生しています。そのため、現在、交通不便地域等の解消に向けた取組を進め、ご提案の「乗合タクシー」について一つの移動手段と認識しています。今後、ご提案も参考に検討していきます。
71	17-1	1、根本的に鎌倉市が今回開発の対象となる深沢地区の大半を売却して37億円を捻出し、これを藤沢市内JR新駅建設費用として使用することの意義が鎌倉市より具体的説明無く理解出来ない。鎌倉市民が深沢地区の施設を利用する場合利用する交通機関はマイカーの他バス又はモノレールとなるはず。新駅の近くに湘南鎌倉総合病院があるが新駅から徒歩だと15分程度かかり、鎌倉市民にとっては新駅が出来ても引続き大船駅からのバスが有力。結局新駅は深沢地区の一部の市民が利用するに留まり鎌倉市民の大半には利用価値が無いのでは。藤沢地区でも一部で疑問の声が上がっているこの藤沢市内新駅設置に関し、ましてや鎌倉市が総額41億円も投資することは賛成しかねる。	その他（新駅）	新駅整備費は、土地区画整理事業から37億円の負担を予定していますが、これは土地区画整理事業区域内の権利者から受益の範囲内で提供した土地を売却し捻出するものであり、37億円を捻出するために本市が土地を売却する計画ではありません。新駅は、深沢地区における新たなまちづくりのポテンシャルを向上させるものであり、ひいては本市の持続可能な都市経営を支える、第三の拠点整備に資するものです。新駅の乗降客約65,800人/日の内、約半分は本市からの新規増加や転移転換によると見込んでいます。
72	26-5	・深沢地区の開発で「緑豊かなウェルネスなウォークアブルな電柱もないゴミも完全にゼロウェイストにする」など書いてありますが、深沢地区はこの事業予定地31ha住民予定3000人だけの地区ではなく34000人近く住む広大な地域です。深沢は農村地帯が適当に市街化された地区で道路は狭く入り込んでいる住みにくい土地です。深沢開発というなら道路網も含めて、地域全体が向上するように取り組んでもらいたいものです。 ・また市庁舎が建ち、事業地に町並みが整備され、藤沢の村岡に新駅ができると利便性が高まり、資産価値も上がると以前説明会で聞きました。私の家から新駅まで1.5mもあり、大船駅へ行くのと大して変わらず、高齢者が徒歩で行ける距離ではありません。徒歩70mのところモノレールの駅があるのに、利用することはないでしょう。それなのに駅勢圏2km以内ということと利便性が高まるということで資産としての価値が上がるから、固定資産税や都市計画税も上がるという。住むための家は生活道具で必需品です。売るための資産ではありません。眺望権も奪われ、使いもしない駅のために税金をあげられるとはとんでもない。	その他（新駅）	深沢地区周辺も含めた道路の更なる整備が必要であることは全市の課題として捉え、課題解決に向けて長期的に取り組むことを検討しています。
73	27-4	1章 p42 質問(4) 新駅において、車両は踏切や地下道等で東海道線を跨いで東西方向に通行できるのでしょうか？	その他（新駅）	新駅整備に合わせ、藤沢市ではJ R東海道本線を跨ぐための新たな道路は整備されませんが、歩行者等が自由に通行できる通路は整備される計画です。
74	3-3	市民・職員・市議・市長が利用できる富士山展望レストランを設置する（市長・市議との集いの場にもなる）	その他（新庁舎）	新庁舎内に食堂は計画していませんが、「喫茶店・カフェ」などの設置を想定しています。
75	4-1	鎌倉駅周辺は津波などのリスクがある上、観光客も含めて交通渋滞が頻繁に発生している。さらに市役所の建物も耐震面で心配です。深沢であればある程度の交通整備は必要になるものの鎌倉市全体から見れば広域的に開発できるものと思います。そのため深沢への移転を希望します。	その他（新庁舎）	ご意見を参考に新庁舎等の整備の準備を進めていきます。
76	5-1	まず、新庁舎を深沢旧跡地（付近）に建設するという計画が理解できません。地理的、交通的あるいは経済的（新しい商業施設を築くにしても）等、ほとんどメリットが無く、かつ新規の投資額は莫大なものとなり、結果、市民への負担は計り知れないものとなります。（この移転計画には建設業界など利害関係との間に何かあるのではないかとさへ思わせるものがあります。又、新駅（JR）など全く不要です。	その他（新庁舎）	本市では、現在の本庁舎が抱える課題（建築物や設備の老朽化、執務スペース不足など）、本庁舎に求められる機能・性能、必要な庁舎面積、配慮すべき条件等を整理した上で、平成28年度（2016年度）に学識経験者や公共的団体が推薦する者で構成する鎌倉市本庁舎整備方針策定委員会（以下「策定委員会」といいます。）を設置し、「防災・減災」、「機能・性能」、「まちづくり」及び「時間・コスト」の観点から検討してきました。その結果、市域全域に対する災害時の対応力・受援力の発揮など災害応急対策活動には適さないこと、建物の高さ制限（10m）により高層化ができないこと及び移転に比べ多額の費用がかかることなどから、「本庁舎は移転して整備する」との方針が、策定委員会から市長へ提言され、平成29年（2017年）3月に「本庁舎は移転して整備する」ことを含む「鎌倉市本庁舎整備方針」を策定しました。また、平成29年度（2017年度）に、鎌倉市公的不動産利活用推進委員会の中で、他の公的不動産の利活用やその効果を含めて全市的な視点から適地の検討を重ね、平成30年（2018年）3月に策定した「鎌倉市公的不動産利活用推進方針」において、市役所本庁舎の移転先を深沢地域整備事業用地内の行政施設用地としました。 市民の利便性の観点から、市域全体に対し効率的にバランスの良い行政サービスの提供が可能であるかを検討し、鎌倉駅周辺、大船駅周辺及び深沢地域の3拠点における行政サービスの提供が、市民の利便性の維持とサービス提供の効率化の面で優れていること、深沢地域は人口重心が位置するなど、行政施設用地がより多くの市民にサービスを提供することに適した場所であるとの結論に至りました。また、行政施設用地に新庁舎が移転整備した場合、総合体育館や消防本部と連携して整備することにより、建設費削減や官民連携の手法の導入による費用負担の縮減が可能です。そして、深沢地域に新庁舎を移転整備し、深沢地域のまちづくりを推進することで、他の公的不動産の利活用のポテンシャルを高め、更に鎌倉駅周辺拠点や大船駅周辺拠点それぞれの資源や魅力、都市機能に磨きをかけることで、本市全体の都市機能の強化やまちの魅力向上につながることで期待できることから、行政施設用地を移転先としています。
77	16-1	今回の本庁舎深沢移転基本計画に「反対」です。少なくとももう一度見直を。	その他（新庁舎）	
78	6-1	今後の時代を変える鎌倉市の一大事だと思います。鎌倉には日帰りも多くの方がお寺参り、ハイキングと楽しんでおられます。日帰りで場所を決め何回かに日を改めてこられる方が多いのでは？と感じております。こう云う方々が今後の一つのコースとして、鎌倉駅から銭洗弁天、葛原岡、野村研究所後地（今後跡地の良い使用方を考えて頂き）を通り深沢に抜け、新鎌倉市役所に立ち寄り市役所館の最上階にて夕食又はお茶のみをしながら夕暮れの赤い富士山を眺めて帰宅する。一番の鎌倉深沢のシンボル市役所館を生かした建物にして欲しいと私は考えます。	その他（新庁舎）	ご意見を参考に新庁舎等の整備の準備を進めていきます。

深沢地区まちづくりガイドラインに係るパブリックコメントへの対応

整理番号	提出番号	質問・意見	意見分類	対応
79	12-1	I 市役所移転について ①現在の鎌倉は市役所や鉄道駅を中心に発展し、行政、文化、商業、業務、神社仏閣等多くの施設が集積し、歴史、自然、地形、施設の集積…等どこから見ても理想的なコンパクトシティを形成している。 鎌倉の中心的存在である市役所が移転すると官公庁施設が分散し、我が国が世界に誇る典型的なコンパクトシティが毀れる。 市民は鎌倉拠点と深沢拠点を行ったり来たりで不便なことこの上ない。 ②地方分権の時代になり、市民にとって国よりも市役所が頼りになる存在となり、市民と市役所の関係はより緊密になるので、市役所は市民が行きやすい、便利な現在の場所が最適である。 市役所は必要があれば、現在の市役所用地の中で建て替し、床面積増大需要に対しては、高層化すればよい。市役所は市民のシンボリックな存在であるので、高層化の規制緩和は市民の理解を得られると思う。	その他（新庁舎）	市役所を中心としたまちづくりを進める時代ではないと捉えています。また、現在地の利活用や近年の行政のデジタル化なども相まって、官公署との連携や住民の利便性には問題ないものと考えています。 現庁舎の敷地における建物高さは、風致地区（10m）で規制していること、また、現庁舎の敷地周辺は景観に配慮したまちづくりに取り組んでいることから、本市が本庁舎を整備するために変更するべきものではないと考えています。 また、この制限を変更することは、さらに時間をかけて多くの検討を要し、鎌倉駅周辺の将来都市像を変えるおそれもあるとても難しい手法であると考えています。
80	17-2	2、市役所は現在でも風通し悪く悪部署が有機的に連携していない処に2拠点となると益々縦割りが強くなり、市民の意見汲み上げの更なる悪化を危惧する。 市役所建替えは現在地の高さ制限に特例を設けて5階建程度の建屋建設の許可を得て現在地にて実施すればよい。市からの説明で現市役所の建屋はある程度の耐震対策は実施済故、現時点で震度6でも最悪の倒壊は無いと聞いている。大規模災害時の業務継続の為に更にブレースによる増強・電源設備の安全確保が必要と思うも2拠点とするケースと比較すれば大幅予算削減を実現出来るのでは。 どちらにしろ市役所建替えを現在地にするか深沢地区にするかは市民にとって極めて重要な案件故、市民投票により市民の意思を問うべき。	その他（新庁舎）	市役所を中心としたまちづくりを進める時代ではないと捉えています。また、現在地の利活用や近年の行政のデジタル化なども相まって、官公署との連携や住民の利便性には問題ないものと考えています。 現庁舎の敷地における建物高さは、風致地区（10m）で規制していること、また、現庁舎の敷地周辺は景観に配慮したまちづくりに取り組んでいることから、本市が本庁舎を整備するために変更するべきものではないと考えています。 また、この制限を変更することは、さらに時間をかけて多くの検討を要し、鎌倉駅周辺の将来都市像を変えるおそれもあるとても難しい手法であると考えています。
81	19-1	鎌倉市役所移転は是非お願いします。 現在の市役所は海に近く、老朽化激しく、地震、津波など大災害への対応に支障が出る。 移転後は、鎌倉駅前の好立地に相応しい、鎌倉活性化プランを期待したい。	その他（新庁舎）	ご意見を参考に新庁舎等の整備の準備を進めていきます。
82	23-1	現在、更地に遮るものなく空が大きく、気分がとても良いです。ここの立地の良さは、広い盆地（旧農耕地）で子供の頃は、朝に夕に富士山がみえました。 今、昔のように富士山、重厚な丹沢山系がよくみえます。 このながめは、ほれほれします。 ①本庁舎は6階建てと聞きますが、6階建ての根拠はなにか知りたいものですが、そのであれば、他の建築物は本庁舎以下の高さにしたいものです。 この立地を考慮した窮屈ではない街角、矢羽根道路街区など、この地の由来を取り入れた工夫ある開発を期待します。 ②50階建て本庁舎はどうでしょうか。仮称鎌倉スカイビル（命名募集）地方創生？鎌倉の新名所として、現代の拠点としてはどうでしょうか。富士山系はもとより、江ノ島、横浜ランドマークを望む、ビックリ展望台ホールなどはいかがでしょうか。明治から150年、折角の機会ですから、150年の計をめざした、大きな事業に挑戦してはどうか。大手企業をまき込み、一大プロジェクト構想を打立ててみて下さい。 当ってくださるの精神でご検討下さい。	その他（新庁舎）	「鎌倉市新庁舎等整備基本計画」で示した配置計画及び外部計画、フロア構成、平面計画は、各室などの設置階数や間取りの決定図ではなく、あくまでコンセプトを形にした一つのモデルプランです。 このモデルプランでは、市民活動での利用しやすさや南側道路との連携を考慮し、深沢図書館及び深沢学習センター、交流・創造機能を1階に配置しています。 なお、来庁者のアクセシビリティを考慮し、2階にロビーと窓口機能を配置しています。 職員のコミュニケーションを考慮し、事務機能は2階から上層階に順次配置し、結果として議場は最上階（6階）に配置しています。 今後、本まちづくりガイドラインを踏まえ、設計段階において検討していきます。
83	24-1	深沢への市庁舎移転をぜひお願いします 現庁舎は、築年数も古く、ハザードマップでは浸水はギリギリのようですが、想定外ということもあります 市役所が浸水倒壊などしてしまえば、市民生活に多大な影響があります 東日本大震災で学んだことを、無駄にして頂きたくありません どうぞご検討よろしくお願いします	その他（新庁舎）	ご意見を参考に新庁舎等の整備の準備を進めていきます。
84	27-5	質問というか確認とお願いです。 令和4年(2022年)6月11日(土)～令和4年(2022年)7月10日(日) 「鎌倉市市庁舎現在地利活用基本構想(素案)」に対する意見と市の考え方整理表の市からの回答(市の考え方)に「新庁舎は、新駅設置を前提に計画しているものではありません。」と記載がありました。 「鎌倉市深沢地区まちづくりガイドライン」は新駅と一体の計画である認識です。 この2つのロジックから導き出されることは、今回出てきたような新駅と一体の「深沢地区まちづくり」とは全く別の「新庁舎だけが深沢に移転してくるケース」があるという事を回答されたという事で合っていますか。 だとしたら、「新庁舎だけが深沢に移転する場合の深沢地区まちづくりのガイドライン」についても検討しておかないと間に合いませんので早急に検討をお願いいたします。 複数のパブコメで矛盾のある回答はしないでください。	その他（新庁舎）	本まちづくりガイドラインは、まちづくりという観点から土地区画整理事業、新庁舎移転、新駅整備を総合的に検討を進めてきました。
85	1-1	鎌倉インテルFCができて、現在活動しているのは周知だと思います。 この鎌倉でJリーグへあがること、さらに世界へ目を向けて活動しているチームです。「鎌倉から世界へ」で活動されています。 Jリーグ基準のスタジアムを建設する余地が、この計画では見受けられません。彼らが着々と強くなっている中、スタジアムを建設するとしたらどうするか？鎌倉インテルが、違う名前になって出ていかなくてはならなくなるのか？ 子供達が走り回れるようなマトモな公園もない鎌倉市。近隣の自治体のことを参考にされていますか？ いまさら、マンションや学校などいらんのではないのでしょうか？少子高齢化が進んでいて、ここ数年加速度が増していますよね？この土地は市民のQOLを上げる活用方法にしていきたいです。 子供たちのために、みんなの鳩サプレースタジアムを残してください。 よろしくお願いします。	その他（スポーツ施設）	当該サッカースタジアムは、民間事業者がJ R東日本（株）所有の土地を借用し、土地区画整理事業の工事着手までの間、暫定利用として運営している施設です。そのため、工事が着工までには撤去されるものと聞いています。 なお、新庁舎整備予定地の西側には、市民が利用できる多目的グラウンドの整備を計画しています。
86	4-2	さらには地元の方々を楽しめる本格的なJ1仕様のサッカースタジアムなども設置されれば嬉しいものです。応援します。	その他（スポーツ施設）	新庁舎整備予定地の西側には、市民が利用できる多目的グラウンドの整備を計画しています。
87	11-5	それは「モノゴト」に対する発想がモノから入っているからではないでしょうか。大事なのはコトを先行させることです。こういうことをしたい、こんなふうになりたいということがあって、それを実現するためにモノやハコはこういうふうにするという発想が必要だと思います。 では、「人口減、少子高齢化」対策は何をしたらよいのでしょうか。 子供たちがいきいきとして学び、遊び、親たちが子育てを楽しんでいる、若者が夢を叶えようとがんばっている、高齢者はこうした子どもたちや青少年を暖かく見守って応援している、そんな世界が浮かんできます。こうした中で生まれてくる「賑わい」が住んでみたいまち鎌倉から、住んでみてよかったまち鎌倉へ変貌し、的確な「人口減、少子高齢化」対策になると思うのです。「鎌倉市子ども・子育てきらきらプラン」でも、少子化の現状が指摘され、基本目標「子どもの社会的成長の促進」の中で「子どもの健全な成長への支援」や「子どもの交流機会の確保」、「多様な体験機会の確保」などが謳われています。これらを実現させる場でもあります。 こうした取り組みをすでにやっている事例があります。 今、対象地域となっているJR工場地地に「みんなの鳩サプレースタジアム（通称 鳩スタ）」という人工芝のサッカーグラウンドがあります。もう完成してから一年ちょっと経ちますが、作ったのは「鎌倉インターナショナルFC」というサッカークラブですが、グラウンドを作るのが目的で作ったわけではありませんでした。まずは世界で通用する、地域の人たちと一体となったサッカークラブを作ろうとしました。そのサッカークラブの活動のためにグラウンドが必要ということで、クラブ結成から3年半後に建設開始しました。つまり、ハコが先ではありません。そしてそのグラウンドも自分たちだけで作った日本で唯一の民設民営のサッカーグラウンドです。 そこでは、サッカーチームの試合、少年サッカースクール、老人の健康体操教室、保育園児の遊び場等々が行われ、夏に行われた「鳩スタ夏祭り」では2000人、トップチームの最終戦には400人以上の人が集まり、この1年では20万人の来場者がありました。これこそが「賑わい」なのではないでしょうか。 こうした、取り組みはサッカーだけではなく、他のスポーツや文化・芸術、ビジネスなどでも適用できますので、ぜひ土地利用計画に織り込んでほしい。 ということで、今のガイドラインはハード偏重なのもう少しソフト的なアプローチを考慮してほしいのと、JRの土地利用が単なる商業主義的な対応にならないようガイドラインの適用を厳しくしてほしい。これは、戦時下半ば強制的に接収されたような形で土地を手放した地元の切なる願いでもあります。	その他（スポーツ施設）	ご意見を参考にまちづくりを進めていきます。
88	21-2	2) 現在暫定的に使用されている、鳩サプレースタジアムは民間と市民の力により湘南深沢駅前に設けられることで、乳幼児から老人までのアクセスの良さや役所的な利用時の障壁の無さにより、地域の憩いの場となっており、この場所にグラウンドを確保することは防災面からも最適と考えます。したがって、鳩スタの成功をそのまま継承していただきたく、グラウンドは湘南深沢駅前に設けて頂くとともにPFIのような形も含め、民間や市民の力の活用を促す内容を盛り込んで下さい。	その他（スポーツ施設）	当該サッカースタジアムは、民間事業者がJ R東日本（株）所有の土地を借用し、土地区画整理事業の工事着手までの間、暫定利用として運営している施設です。そのため、工事が着工までには撤去されるものと聞いています。 なお、新庁舎整備予定地の西側には、市民が利用できる多目的グラウンドの整備を計画しています。