

深沢地域整備事業について

平成27年8月27日(木)

鎌倉市 深沢地域整備課

深沢地域整備事業のまちづくり意見交換会資料

目 次

- 1 事業の位置付け・経過
- 2 本市の抱える課題と事業効果
- 3 土地利用計画(案)の概要
- 4 土地区画整理事業のしくみ

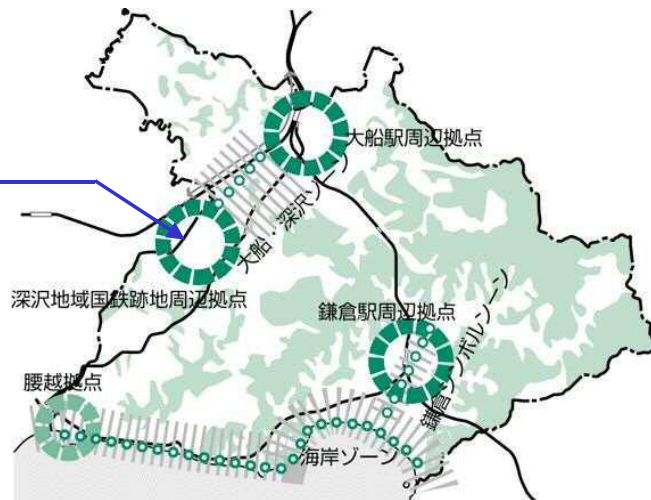
※ 参考資料

1 事業の位置付け・経過

鎌倉駅周辺、大船駅周辺と並ぶ第三の新しい拠点の創造をめざし、事業化に向けて取り組んでいます。

■事業名 深沢地域整備事業 (重点事業)

土地区画整理事業によるまちづくりを進め、多様な都市機能の導入を図りながら、都市拠点の実現をめざします。



(第3次鎌倉市総合計画第3期基本計画前期実施計画)

1

■鎌倉市都市マスタープランでの位置づけ

本事業について、

「藤沢市の新駅構想を視野に入れながら、大船駅周辺との役割分担・機能分担に留意し、市民ニーズに応える公共公益施設、都市型住宅、商業、業務、産業などの機能の充実及び基盤整備を進め、鎌倉市の新しい拠点として整備を図る」

ことを位置づけています。

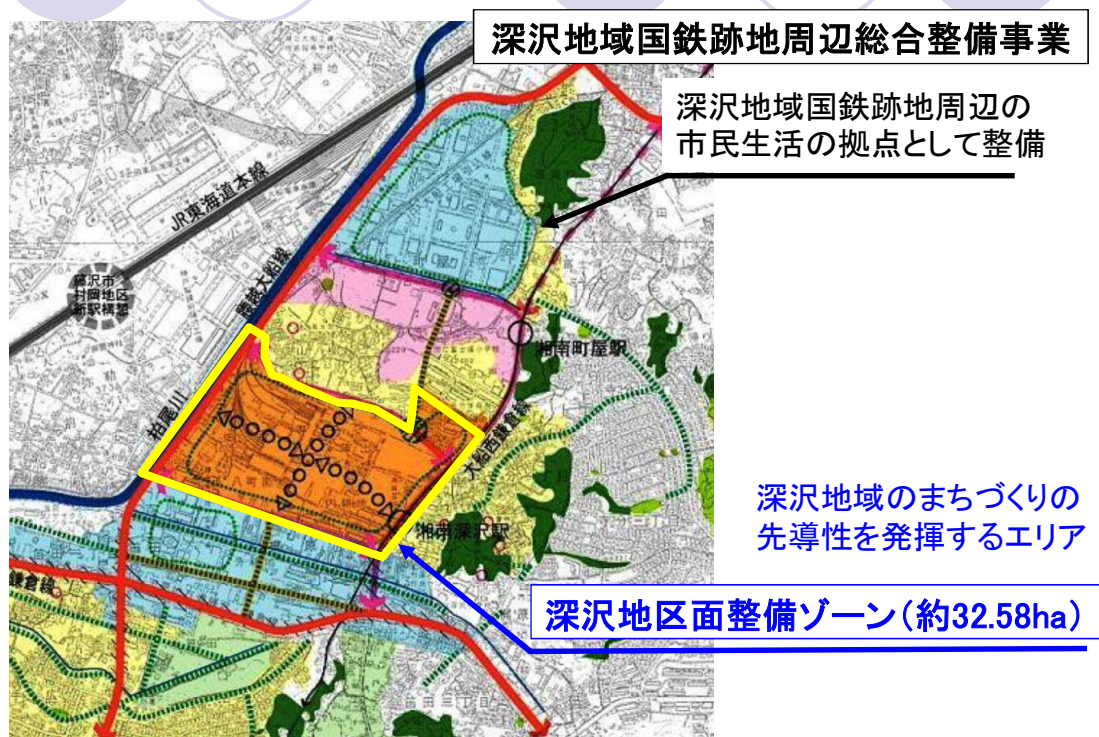
2

■これまでの経緯

- 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 深沢地域のまちづくり市民意見調査(無作為5000人対象)
- 平成 6年11月 「新しいまちづくりの基本的方針」の提言
- 平成 8年 3月 国鉄清算事業団用地の取得を開始 (～平成20年3月)
- 平成16年 9月 「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を策定
- 平成18年 3月 JR鎌倉総合車両センターが廃止となる
- 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
- 平成21年 6月 「深沢地域の新しいまちづくりビジョン」の市への提言(協議会)
- 平成22年 9月 土地利用計画(案)の策定(専門委員会)
- 平成24年 7月 土地利用計画(案)等に係るパブリックコメントを実施
- 平成25年 5月 「深沢地区まちづくりガイドライン(案)」の提言
- 平成25年11月 都市計画法及びまちづくり条例に基づく都市計画決定手続を開始
- 平成26年 6月 都市計画決定手続を見合せ
- 平成26年12月 地元まちづくり団体からの陳情が採択される
- 平成27年 4月 新ごみ焼却施設の候補地から外れる

3

■ まちづくりの範囲と面整備ゾーンの位置



4

基本理念

住宅・商業・工業等が共存し、
健康な暮らし、ゆとりある心、人間らしいふれあい、
地域の活力を生み出す「健やかで活力ある都市」、
緑と水に囲まれた「輝く杜の都心」の創造をめざします。

まちづくりのテーマ：「ウェルネス」

人口減少や少子高齢化に伴うライフスタイルの変化にも対応した、持続可能な健全な都市づくりのため、

～人・都市・社会にとって非常に好ましい
総合的な健康社会をめざす～

（深沢地域の新しいまちづくり基本計画）

5

2 本市の抱える課題と事業効果

① 少子化・高齢社会

- ・平成52年には、平成22年から約14%の人口減少が予想されている。
- ・人口に対して高齢者の占める割合は約40%と、全国的にも非常に高くなることに加え、生産年齢人口の割合は約51%と少なく、年齢別の人口構成に大きな偏りが生じる。

深沢地域整備事業により

- ・多世代が交流できるスポーツ施設の導入や、都市型住宅、賃貸住宅を含む住宅街区を整備し、高齢者だけでなく、ファミリー層や若年層にも住みやすい魅力あるまちづくりをすることで、市の生産人口の増加、急速な高齢化社会の緩和に貢献することが期待できる。

6

② 財政上の課題

- ・将来的に、人口減少により、個人市民税が減少する。(H52で▲25億円)
特に鎌倉市は、歳入に占める個人市民税の割合が多い(約28%)ため、
財政に与える影響が大きい。(全国平均 約22%)
- ・高齢化に伴う繰出金等の支出が増加に加え、今後、老朽化した公共施設や、
インフラの更新に多くの経費が必要になる。
 - ①H25歳出のうち、経常的な支出(人件費、扶助費、公債費)の割合は**49%**
投資的経費は、**約8%**で **約45億円**
 - ②公共施設の更新費予想(学校、行政・文化施設等) : 約24.8億円/年
※公共施設再編計画
 - ③インフラの更新費予想(道路、橋梁、下水道等) : 約30.2億円/年

深沢地域整備事業により

- ・転入人口の増加により、個人市民税が増加する。(試算 約2億円/年)
- ・さらに、事業による消費や生産活動、あるいは固定資産税等の増加によって、
試算で、約7.1億円/年(新駅なし)、約9.3億円/年(新駅あり)の税収効果がある。

(平成24年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査より)

7

③ 防災上の課題

- ・本市では、相模湾を震源とする地震が発生した場合、短時間に津波が来襲することが予測されている。
- ・一方で、本市の旧鎌倉の中心市街地の大半が津波浸水域内にあり、市民、観光客等の人命を、いかに地震、津波等の災害から守るかということが大きな課題。
- ・災害への対応としては、行政が市民への救急・救援体制を継続できる体制の構築や、国、県と連携した、広域的な支援体制を構築する必要がある。

深沢地域整備事業により

- ・消防本部等の行政施設整備により、旧鎌倉の行政機能のバックアップを担うとともに、商業施設等と連携した大量の食糧、必需品の備蓄が可能で、広域的な防災拠点を形成することができる。
- ・本地区は、国道1号等の広域幹線道路網との接続が容易で、新駅によりJR東海道本線による広域連携が可能な場所であることから、広域的支援の受入体制を構築することができる。

8

④ その他の課題

ア 道路交通の課題

- ・本市の道路は、交通容量に対して、平休日ともに交通量が多く、慢性的に混雑している。特に休日や夏季のピーク時には著しい渋滞が発生している。
- ・鎌倉地域では、道路等の施設整備による対応が難しい面もあるので、地域の特性にふさわしい交通政策(交通需要管理)の導入等で影響の低減を図る。

深沢地域整備事業により

- ・本事業区域におけるパークアンドライド駐車場の設置や、新駅整備による自動車利用から鉄道利用への転換により、旧鎌倉、周辺道路の混雑緩和に寄与することができる。
- ・新駅により、本地区は鎌倉市西側の玄関口となり、鉄道利用の観光者等がJR横須賀線だけではなく、JR東海道本線にも分散されるため、旧鎌倉の観光交通による混雑緩和の対応策とすることができる。

9

イ 産業振興(商業)の課題

- ・商業系用途地域の指定状況では、周辺市に比べて人口一人あたりの商業系途の面積が非常に小さい。(鎌倉市6.6㎡/人、藤沢市7.6㎡/人、横浜市9.2㎡/人)
- ・市民の買い物は、隣接市など、市外へ流出している傾向がある。
- ・市内の商業事業所数は、平成6年をピークに減少している。(▲17%)

深沢地域整備事業により

- ・深沢地域整備事業では、大規模商業、駅前商業、これを繋ぐシンボル道路等の沿道商業を考えている。これらは、品揃えもよく、集客力もあるので、買い物客の市外への流出を抑えることができる。
- ・市外からも多くの人を呼ぶことができ、周辺商店と連携する中で、深沢地域に賑わいをもたらし、地域の活性化が期待できる。
- ・業務施設、商業施設によって、地域の雇用を創出する効果があり、鎌倉市全域に及ぶ経済面での底上げが期待できる。

10

ウ 観光の課題

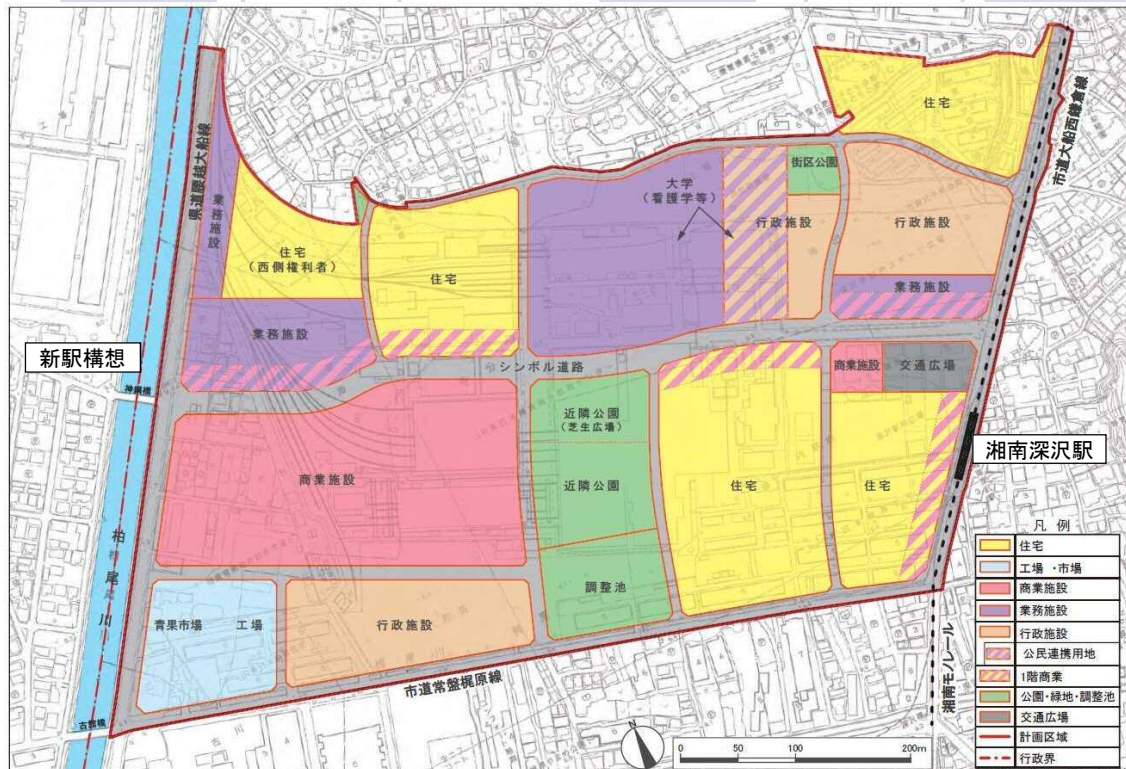
- ・本市に来訪する観光者数は国内外から年間延べ約2,300万人であり、今後インバウンド観光の拡大によりますます増えることが期待されている。
- ・これに対応するため、本市では観光客の受入体制、環境整備を行っていく必要があるが、道路等のインフラのバリアフリー化、案内標示等のユニバーサルデザイン化の推進、並びに宿泊施設、情報提供施設等の充実が課題となっている。

深沢地域整備事業により

- ・深沢地区は観光交通のためのパークアンドライド駐車場の計画や、新駅計画があり、将来的には観光客が一定の時間滞留する場所を提供することができる。
- ・本事業に合わせ、シンボル道路や湘南モノレール駅舎等のバリアフリー化が進むことになり、観光客が利用しやすい都市環境整備を行うことができる。
- ・一方で、商業施設や宿泊施設等の整備することになれば、滞在型観光を促進する観光拠点の形成ができる。

3 土地利用計画(案)の概要

※ 土地利用状況へ



※平成22年9月に協議会、専門委員会の検討結果を踏まえて策定

12

土地利用のコンセプト —健康生活拠点・深沢—

～まちづくりのテーマ「ウェルネス」に基づき、鎌倉ブランドや深沢地域が持つポテンシャルを十分に活かし、鎌倉駅、大船駅周辺との差別化を図る～

- ・ 市民をはじめ、そこで暮らし、働き、学び、訪れる人たちが健康で快適な生活をおくるための拠点
- ・ 様々な機能の集積・連携により優れた環境の創造
- ・ 豊かなライフスタイルの提案、新しい鎌倉ブランドの発信
- ・ 総合的な健康社会を先取りしたまちの実現

13

住宅系土地利用

《 土地利用方針 》

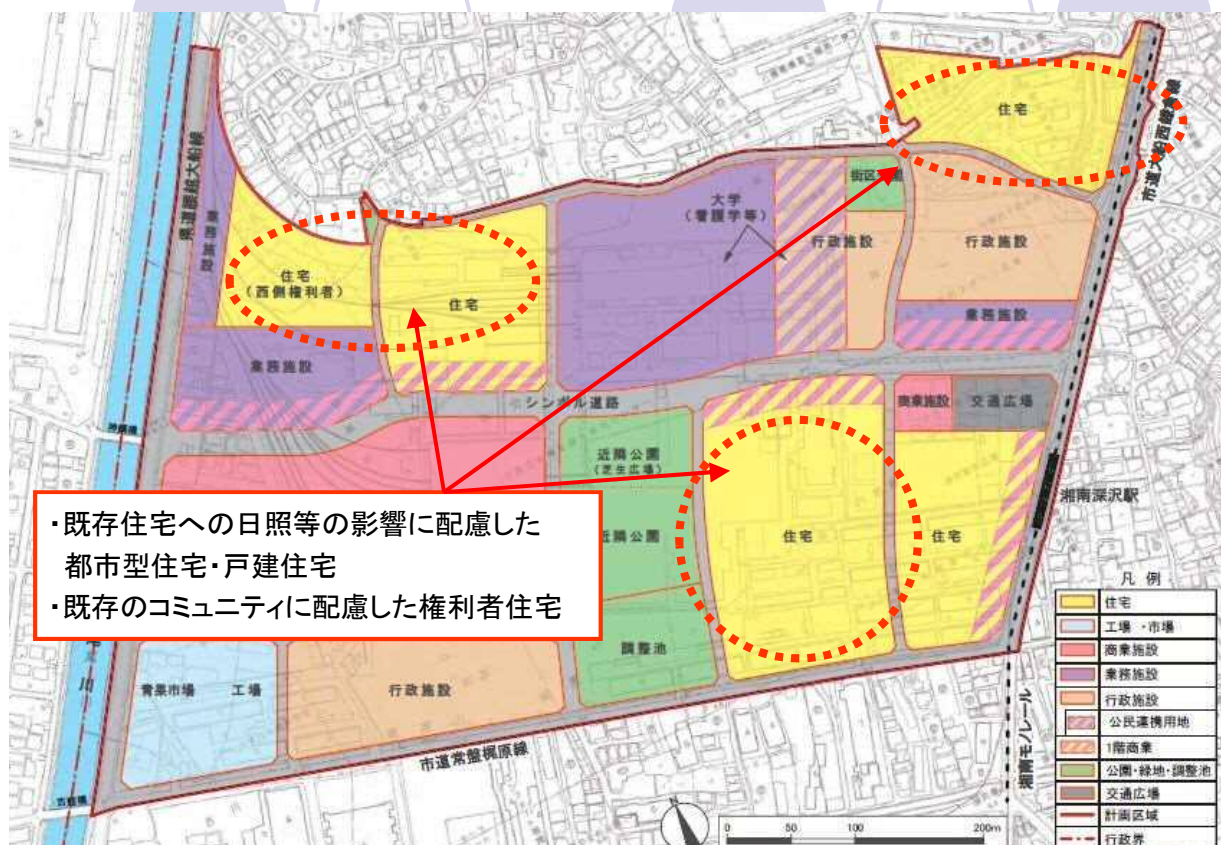
- ・都市経営的視点から、**市の将来目標人口を想定し規模(3,100人)**の確保
- ・多様な年齢層やライフスタイルに対応した**都市型住宅・戸建住宅**の導入
- ・西側権利者の既存住宅の機能を確保

《 配置計画 》

- ・既存住宅への日照等の影響を配慮した都市型住宅・戸建住宅
- ・既存コミュニティに配慮した権利者住宅

14

■土地利用計画(案)の配置の考え方(住宅)



15

業務・サービス系土地利用

《 土地利用方針 》

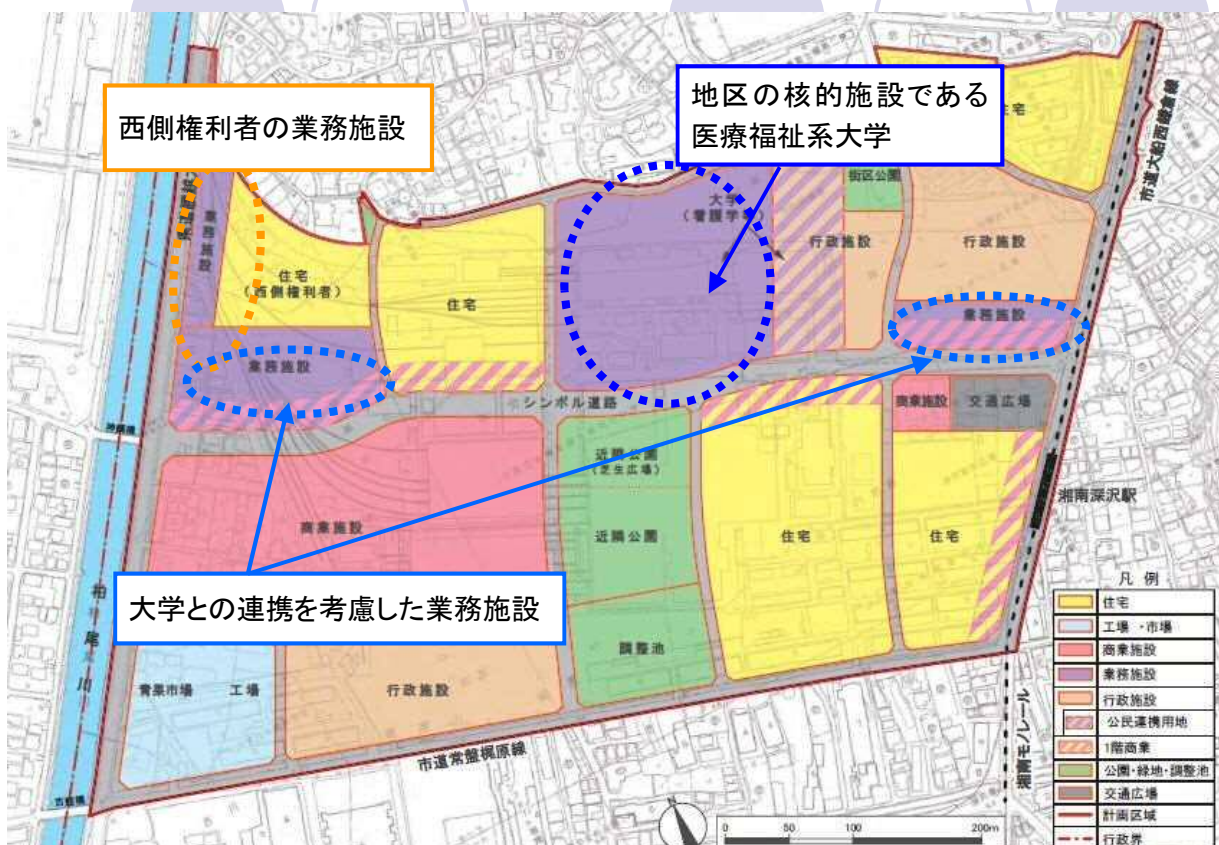
- ・ 健康生活拠点の核となる**医療福祉系大学の導入**
- ・ 健康づくりをサポートする**総合的・複合的なサービス・教育機能の実現**
- ・ 西側権利者の既存事業所の機能を確保

《 配置計画 》

- ・ 地区の核的施設となる医療福祉系大学
- ・ 西側権利者の業務施設
- ・ 大学との連携に配慮した業務施設

16

■土地利用計画(案)の配置の考え方(業務等)



17

商業系土地利用

《 土地利用方針 》

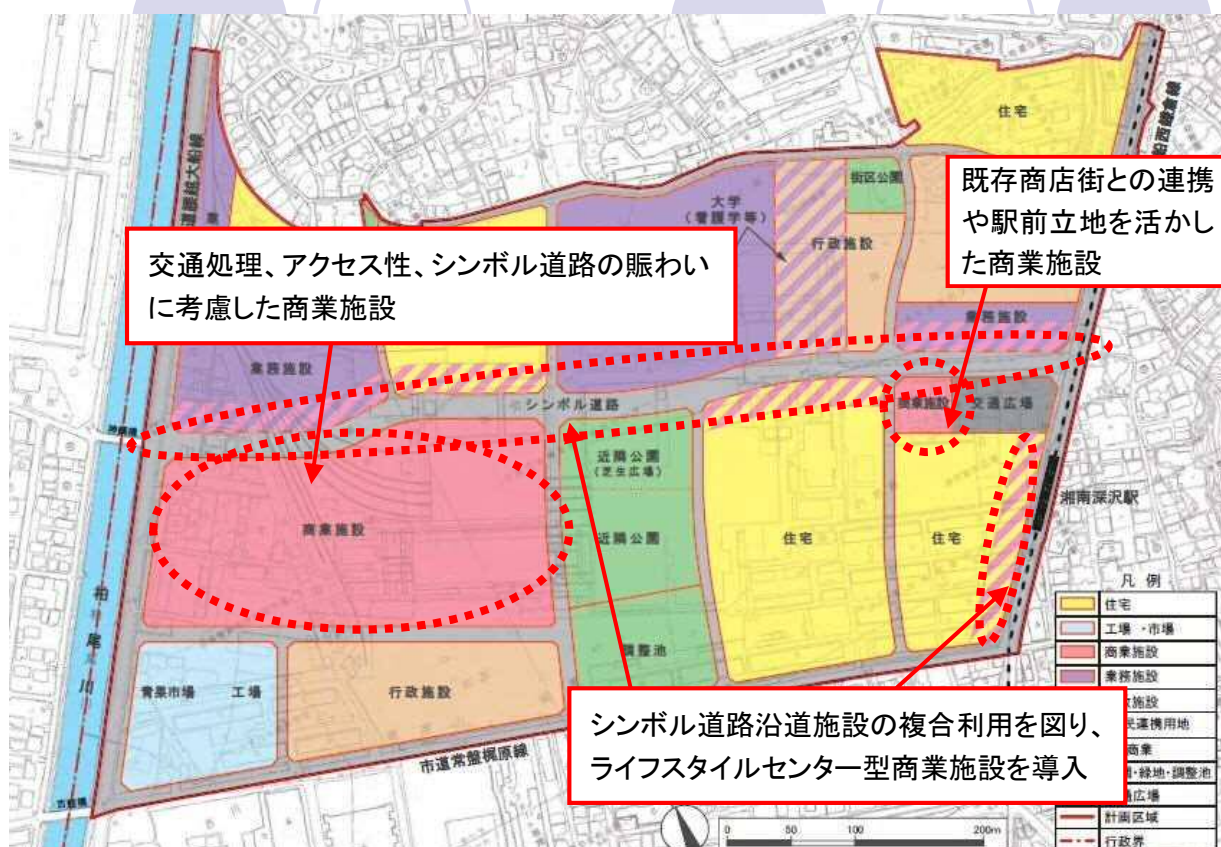
- ・ 賑わい創出を図る**核的な商業施設**を導入し、**商・農交流、地場産業との連携**
- ・ シンボル道路沿道における、**歩行者空間と沿道施設が一体**となった魅力的な空間・賑わいの創出

《 配置計画 》

- ・ 交通処理、アクセス性、シンボル道路の賑わいに配慮
- ・ 既存商店街との連携や駅前立地を活かした商業施設
- ・ シンボル道路沿道施設の複合利用を図り、ライフスタイルセンター型商業施設を導入

18

■土地利用計画(案)の配置の考え方(商業)



19

公共公益施設

《 土地利用方針 》

- ・ 拠点形成にふさわしい公共公益施設の導入
- ・ 公民連携方策の推進

《 配置計画 》

- ・ 交通利便性に配慮した市民サービス施設

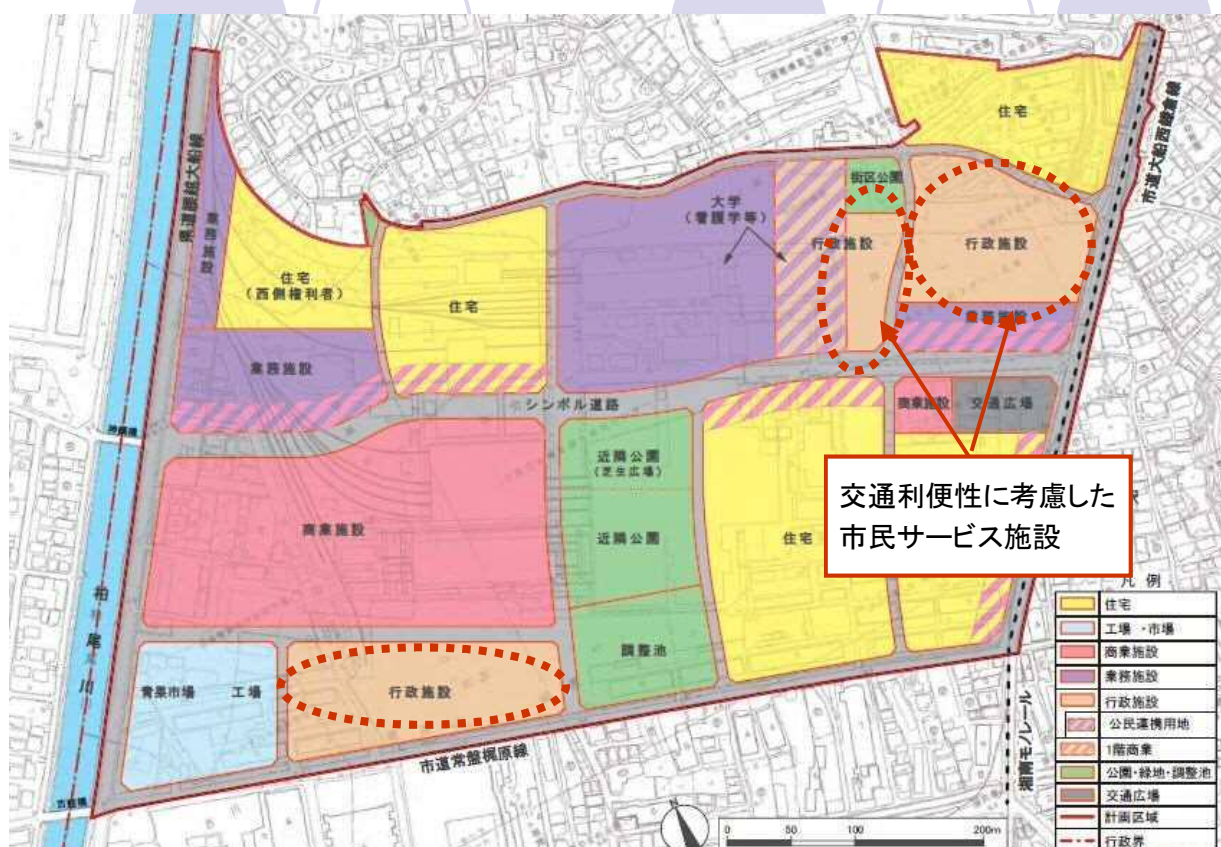
公共施設再編整備計画で検討されている機能

総合体育館、消防本部等

※その他として、多目的スポーツ広場も予定

20

■土地利用計画(案)の配置の考え方(公共施設)



21

工業系土地利用

《 土地利用方針 》

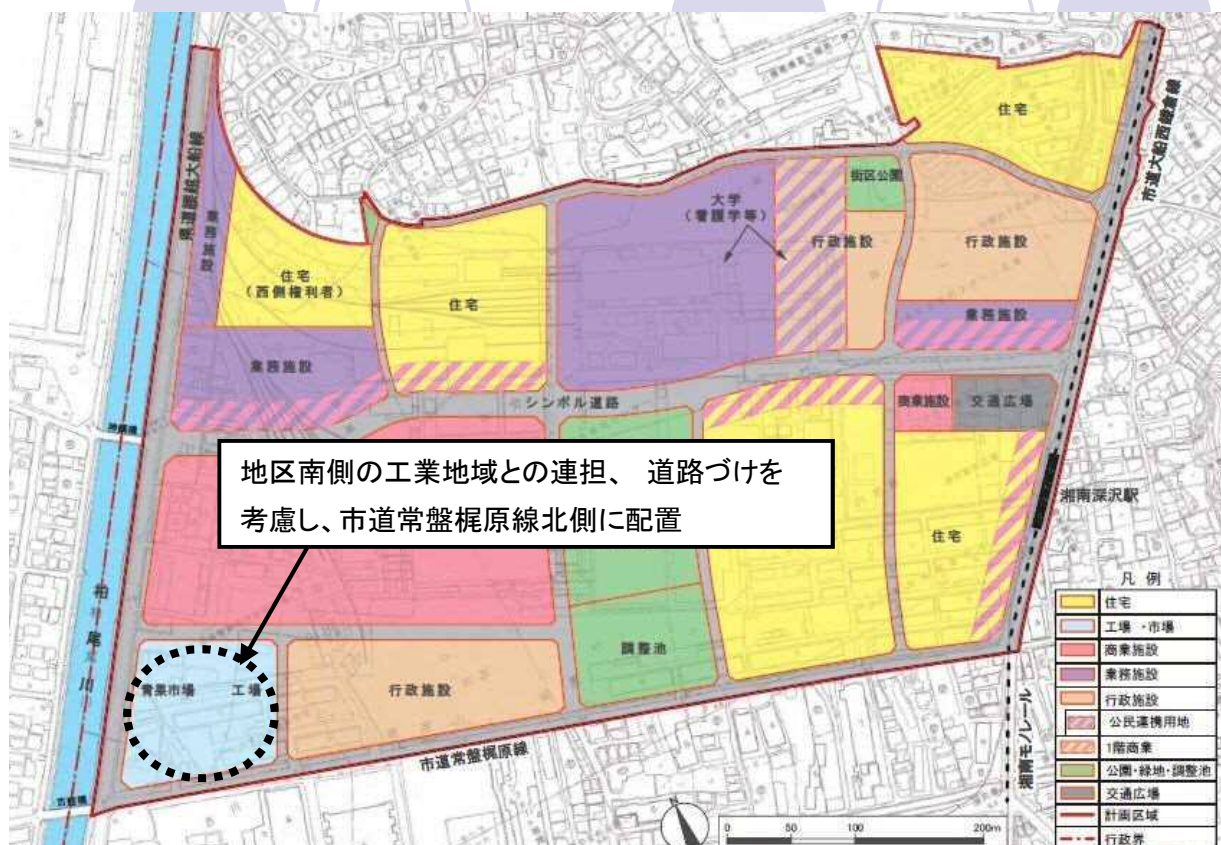
- ・ 西側権利者の工場、青果市場機能の確保
- ・ 商業施設と連携した**地場産業の育成**
- ・ 鎌倉ならではの**モノづくり、情報発信拠点**の形成
(仮称・鎌倉ゾーン)

《 配置計画 》

- ・ 地区南側の工業地域との連担、道路づけを考慮し、
市道常盤梶原線北側に配置

22

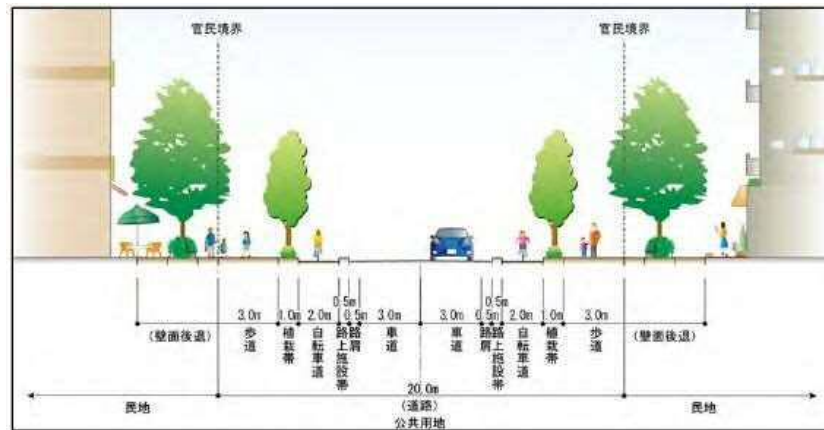
■土地利用計画(案)の配置の考え方(工業)



23

シンボル道路

- ・歩車道や沿道建物が一体となった**質の高い街路空間、まち並み景観の整備**
- ・藤沢市村岡地区のまちづくり計画との連携



シンボル道路断面イメージ

24

公園・緑のネットワーク

- ・オープンスペースの確保、賑わい・交流の場の創出による**緑の拠点の形成**
- ・街区間の連携・交流を図る**緑のネットワークの整備**
- ・防災機能の確保

調整池

- ・近隣公園と**一体的な整備**による、緑の空間、景観の形成

25

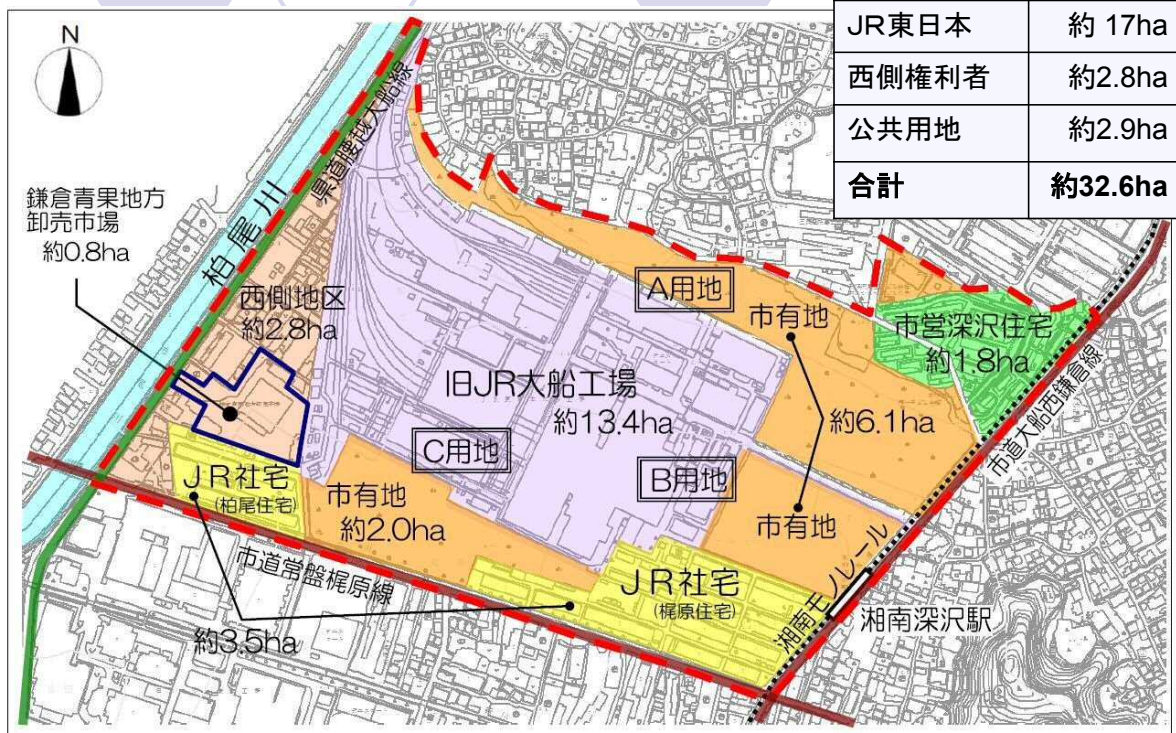
4 土地区画整理事業のしくみ

- 土地区画整理事業は、土地の区画を整え(整形化)、土地の利用増進を図るとともに、道路や公園などを整備・改善する総合的なまちづくり事業
- 事業により、所有者の面積等に応じて、換地を返すことから、用地買収方式の道路事業等とは異なり、全てが市所有地とはならない。



26

■ 土地利用状況について



※ 土地利用計画(案)へ

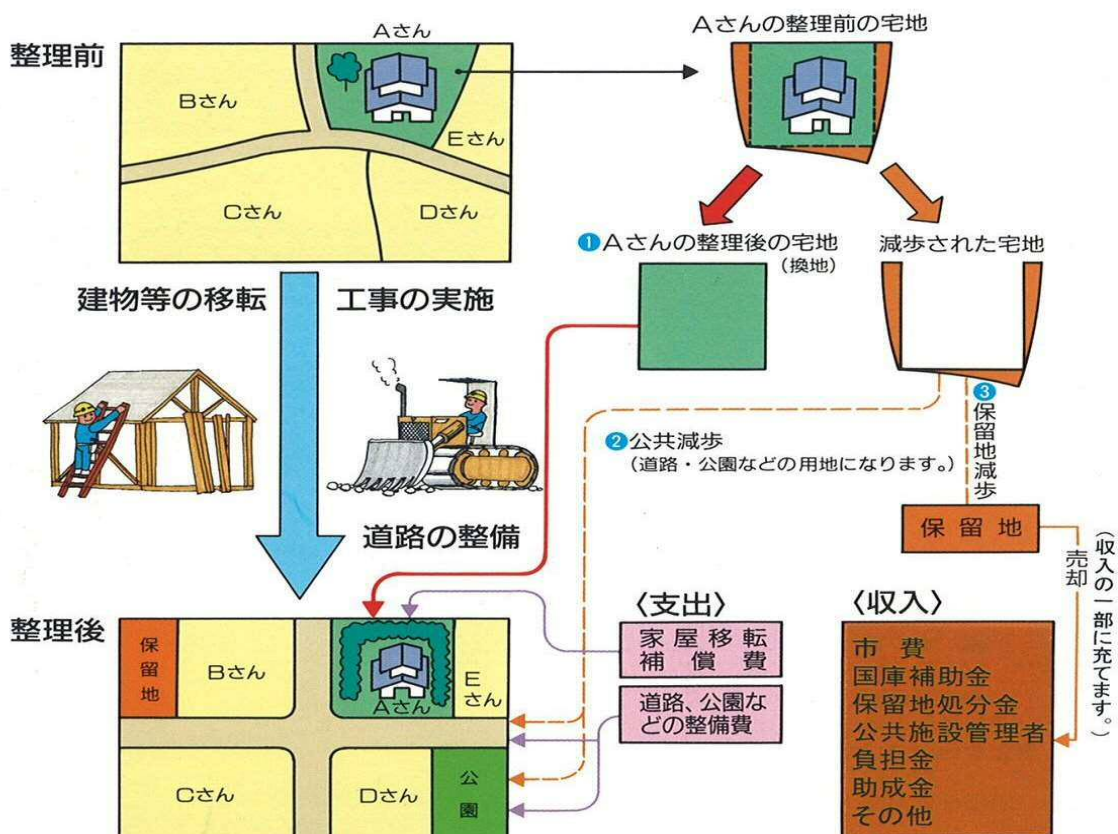
27

■ 土地区画整理事業の特徴

- 土地区画整理事業は、事業を行う区域に権利をお持ちの皆様から、個々の権利に応じて少しずつ土地を提供していただきます。これにより土地が減少することを『**減歩(げんぷ)**』という。
- 減歩した土地は、道路や公園などの公共用地に充てる(これを『**公共減歩**』といいます。)ほか、その一部を売却して整備にかかる費用など事業費の一部に充てる。(これを『**保留地減歩**』という。)
- 減歩は一般的に「公共減歩」と「保留地減歩」を合わせた『**合算減歩**』(これを「**平均減歩**」ともいいます。)で表される。

28

■ 土地区画整理事業の仕組み



29



■ 減歩の計算例

「減歩」により、例えば、市有地面積は整理前 約8.0haから、
整理後 約5.0haとなる。(以下は計算例)

市有地

整理前

約8.1ha



整理後

約5.0ha (市有地)

約3.1ha (公共用地、保留地)

※その他の権利者の土地も同様に減歩される。

30



■ 参考資料

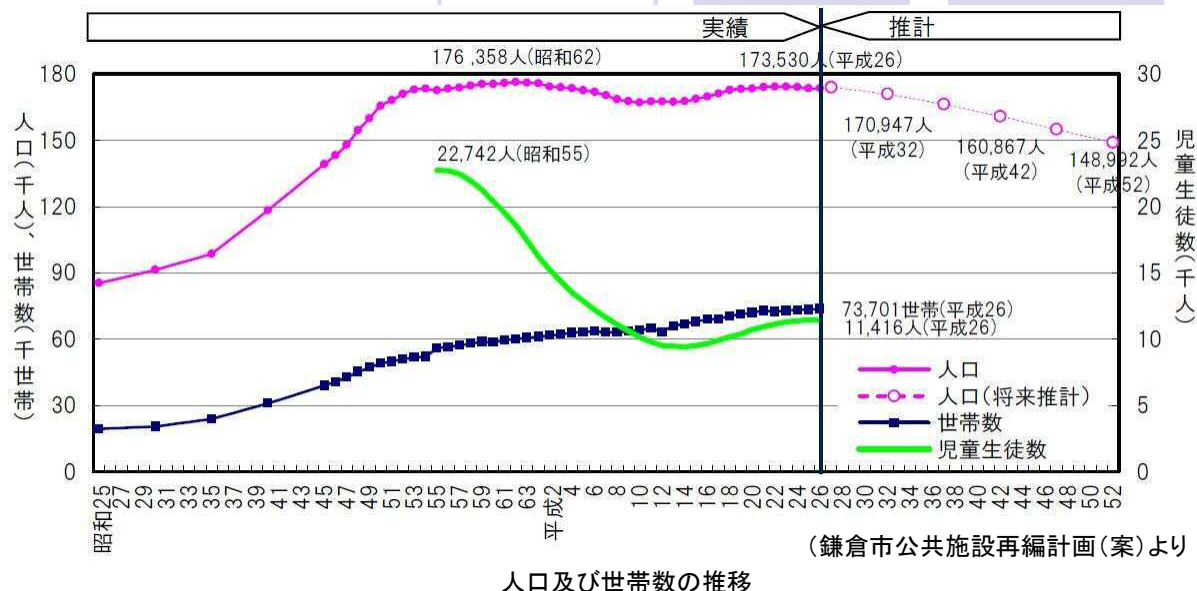
■ 本市の抱える課題

少子化・高齢社会

平成22年(2010年)→平成52年(2040年)の人口減少は
174314人→148992人 **マイナス14%程度**

(全国: -16%程度、藤沢市: +3%、茅ヶ崎市: -2%、逗子市: -18%)

※茅ヶ崎市は、2010年→2035年の数値



■ 本市の抱える課題

少子化・高齢社会

平成22年(2010年)→平成52年(2040年)の年代別人口割合の推移

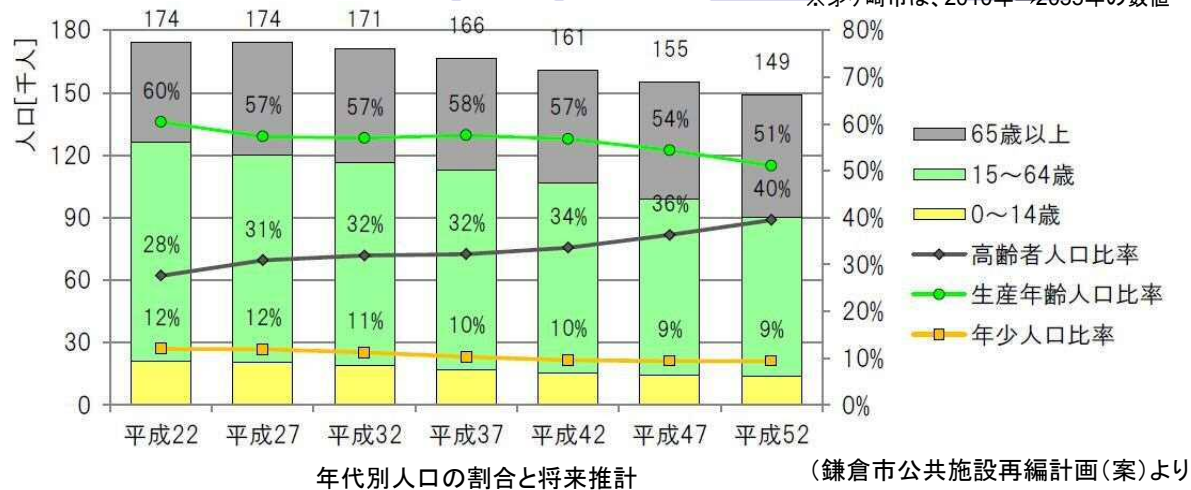
高齢者人口の割合は **約28% → 約40%**

(全国: 23%→36%、藤沢市: 20%→33%、茅ヶ崎市: 22%→32%、逗子市: 28%→44%)

生産年齢人口の割合は **約60% → 約51%**

(全国: 64%→54%、藤沢市: 66%→57%、茅ヶ崎市: 64%→57%、逗子市: 60%→48%)

※茅ヶ崎市は、2010年→2035年の数値

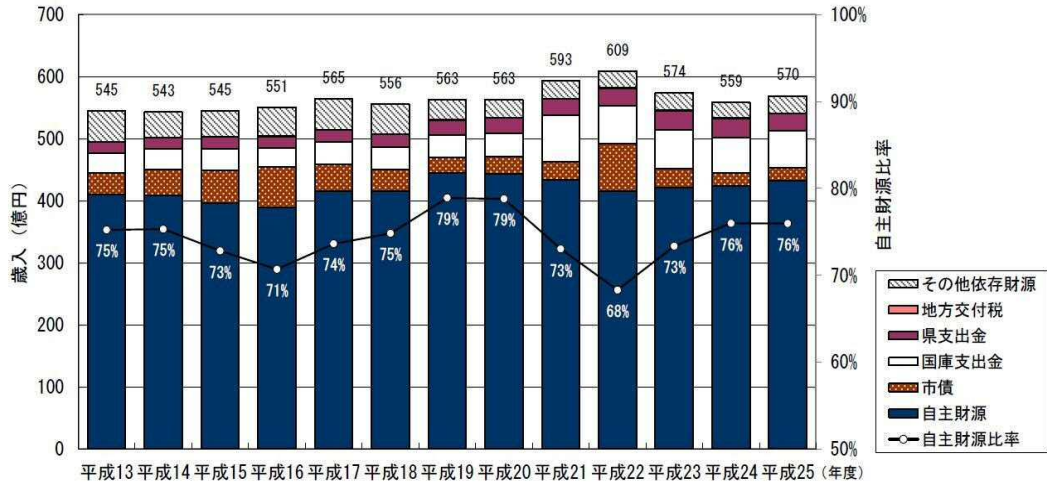


■ 本市の抱える課題

財政について

- ・歳入のうち、自主財源の占める割合は **70～80%** で全国的にも高い水準にある。

(藤沢市:71.6%、茅ヶ崎市:65.6%、どちらもH24年度)



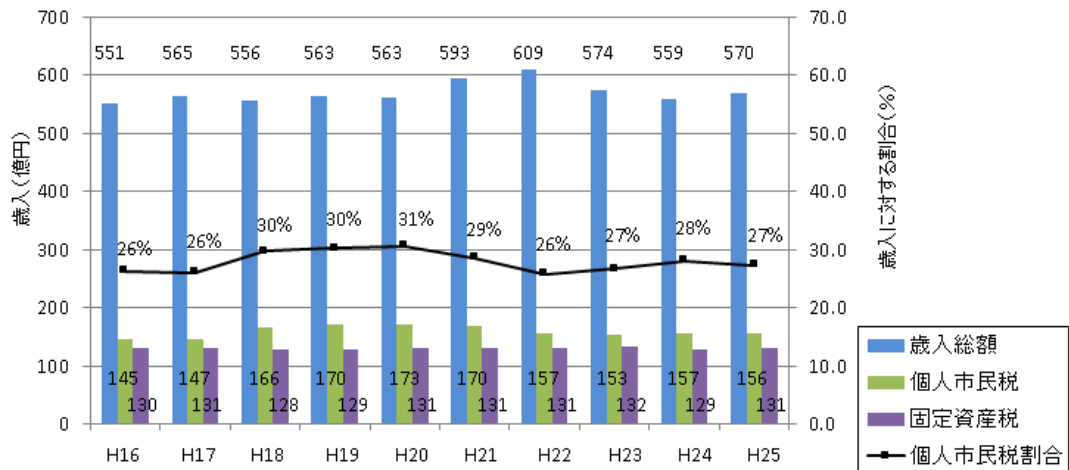
歳入の推移

(鎌倉市公共施設再編計画(案)より)

■ 本市の抱える課題

財政について

- ・鎌倉市の歳入に占める個人市民税の割合は **約28%** 全国的にも非常に高い割合となっている。



歳入に対する市民税の割合

(鎌倉市の決算カードより)

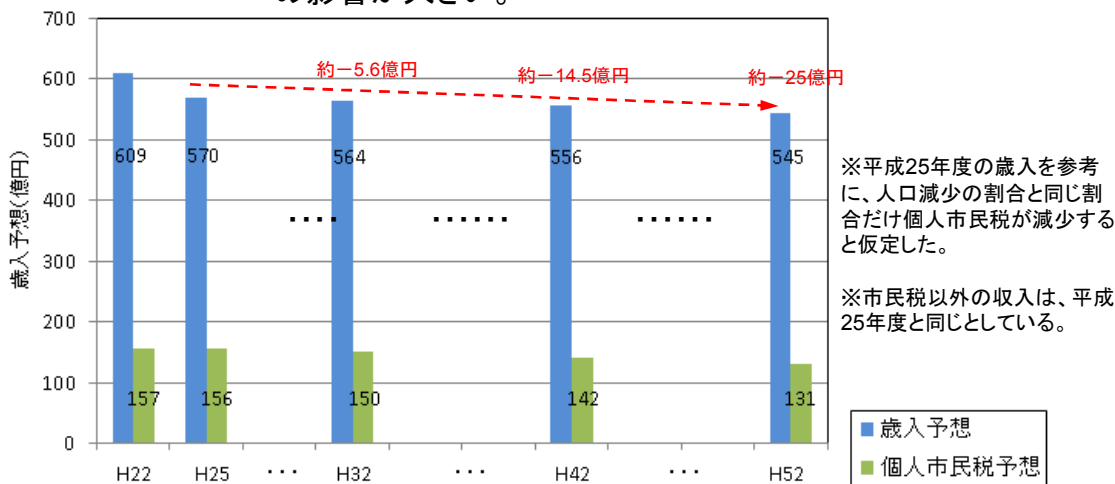
■ 本市の抱える課題

財政について

～将来の財政予想～

・人口減少により、個人市民税が減少するため、将来的に歳入が減収傾向となる。

・特に鎌倉市は、歳入に占める個人市民税の割合が大きく、歳入への影響が大きい。



将来的な歳入の予想（人口減少と個人市民税より予想）

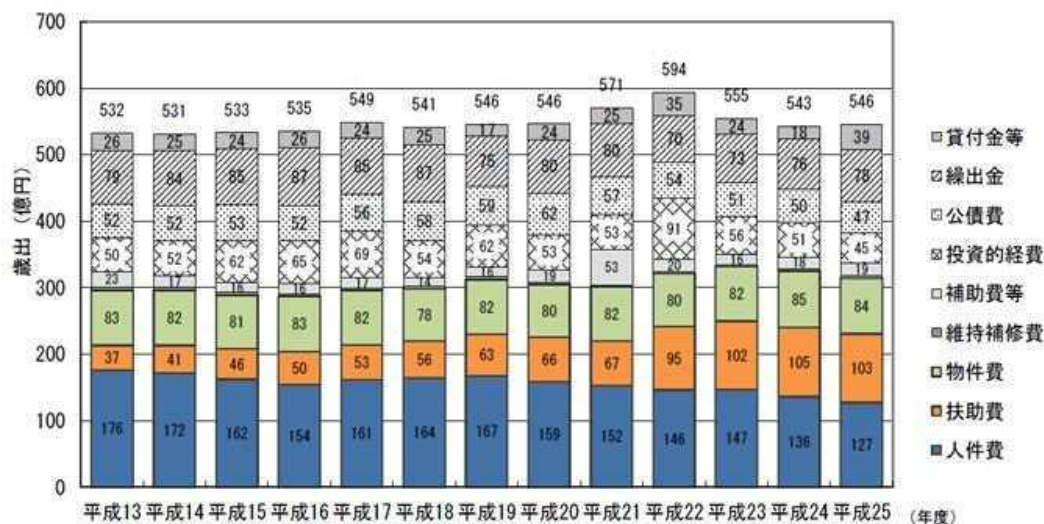
■ 本市の抱える課題

財政について

・歳出のうち、人件費、扶助費、公債費のように毎年度経常的に支出される経費が占める割合は **49%**（平成25年度）

・公共施設の整備等に関わる投資的経費は、**約8%**で **約45億円**（平成25年度）

・将来的には、高齢化に伴う繰出金等の歳出が増加することが予想される。



歳出の推移

（鎌倉市公共施設再編計画(案)より）

■ 本市の抱える課題

財政について

公共施設の更新

(学校、供給処理施設、行政系施設、文化系施設等)

H20年～H25年の年平均経費
17.4億円/年



今後40年間で 1979.2億円

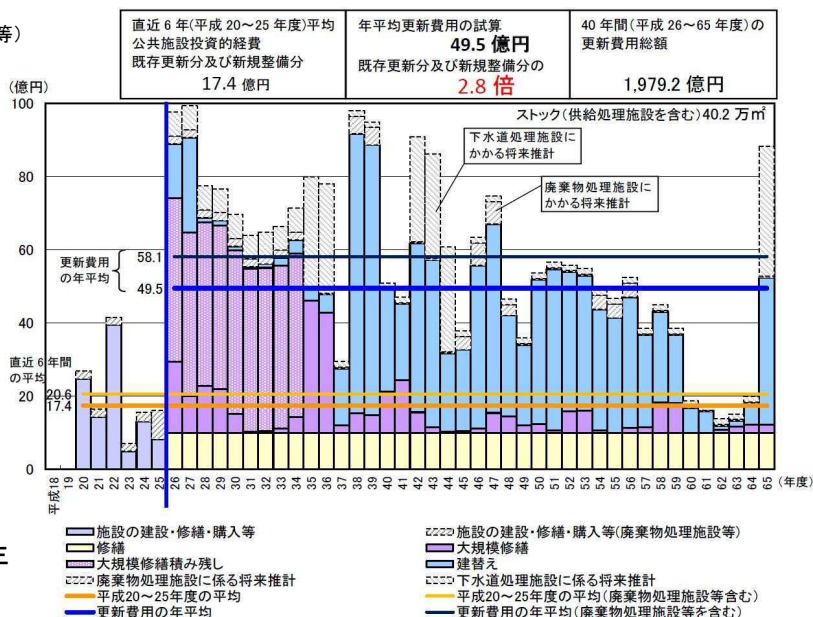
年平均 49.5億円/年

公共再編のコスト削減目標:

990 億円

年平均 24.8億円/年

鎌倉市公共施設再編計画より



公共施設(建築物)の将来の更新コスト試算

■ 本市の抱える課題

財政について

インフラ等の整備

(道路・橋梁・下水道等)

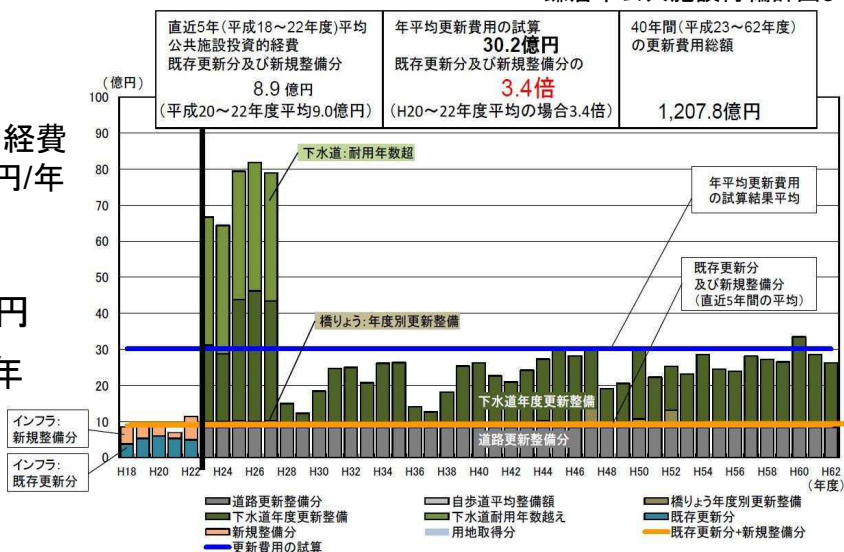
H18年～H22年の年平均経費
8.9億円/年



今後40年間で 1207.8億円

年平均 30.2億円/年

鎌倉市公共施設再編計画より

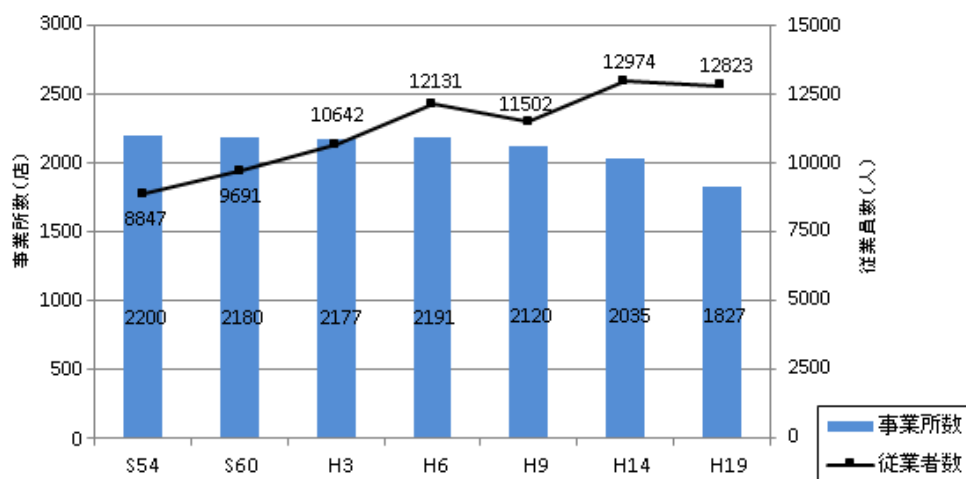


インフラ等(道路・橋梁・下水道等)の将来の更新コスト試算

■ 本市の抱える課題

商業

・事業所数は、平成6年をピークに緩やかな減少傾向にあり、平成19年の調査では大きく減少した。



商業の事業所及び従業員数の推移

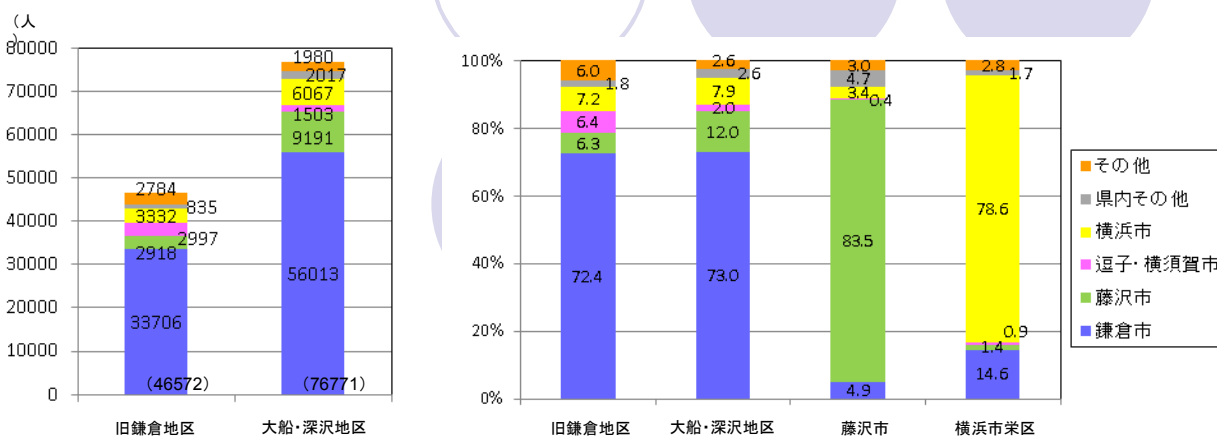
(鎌倉市の商工業)より

■ 本市の抱える課題

商業

・外出時に、市外への外出は約34,000人(約27%)であった。藤沢市(16%)、栄区(21%)と比較して、市外への流出の割合が多い傾向がある。

・旧鎌倉地区は、逗子・横須賀市、横浜市へ大船・深沢地区は、藤沢市、逗子・横須賀市への外出が多く、隣接市へ流出している傾向がある。



地域別の外出先(買い物・娯楽)の傾向

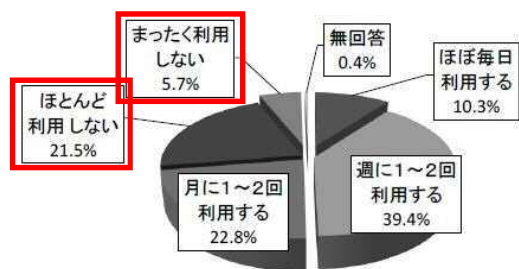
(平成20年度パーソンとリップ調査)より

■ 本市の抱える課題

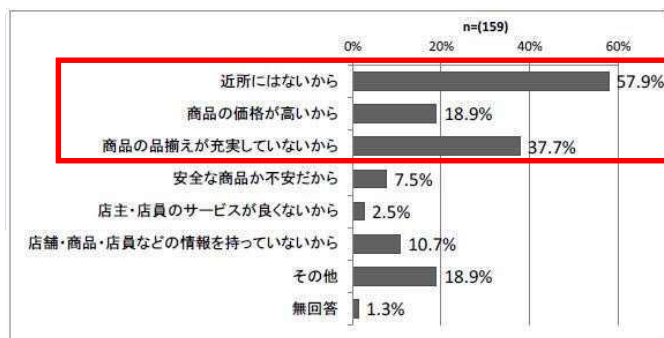
商業

(産業振興に係る市民・事業者意向調査:業振興課調べ)

- ・週に1～2回利用する人が最も多く、**39%**だった。
一方、ほとんど・まったく利用しない人は**27%**であった。
- ・商店街を利用しない主な理由は、
「近所に商店街があるかどうか」、「商品の価格」、「商品の品揃え」であった。



買い物の際に商店街を利用するか

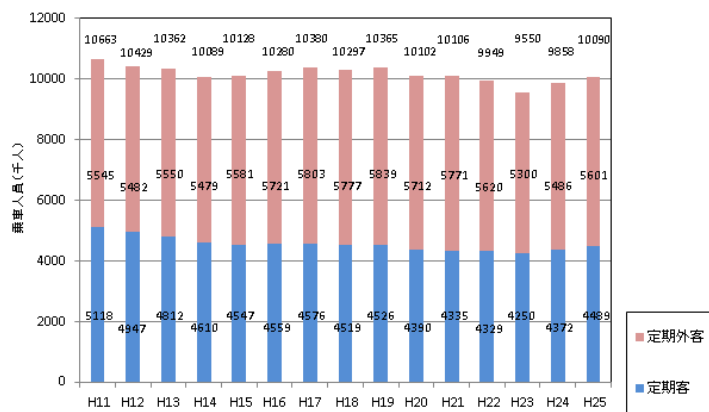


商店街を利用しない理由(ほとんど・まったく利用しない人)

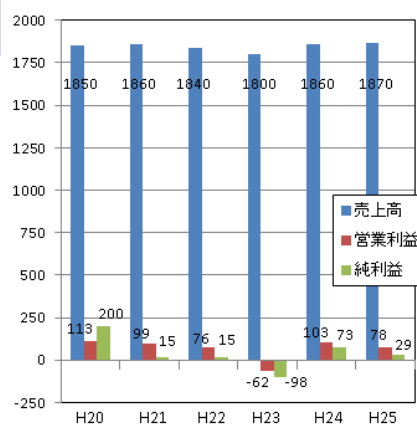
■ 深沢地域を取り巻く課題

湘南モノレール

- ・通勤・通学の時間帯は高い混雑率(約200%)となっている。
一方で、終日では50%程度の混雑率になっている。
- ・日中は、間引き運転をしているにもかかわらず、利用者が大変少ない。
- ・設備の修繕・更新にも経費がかかり、経営は厳しい状況である。



湘南モノレールの乗車客数の推移



湘南モノレールの業績の推移

(湘南モノレールHPP等)より

■ 主な街区面積

