

第2章

鎌倉市の都市構造の現況・課題

第2章 鎌倉市の都市構造の現況・課題

本章では、都市構造の現況・将来見通しとともに、懸念される課題を整理します。

2-1 鎌倉市の現況・将来見通し

(1) 人口特性

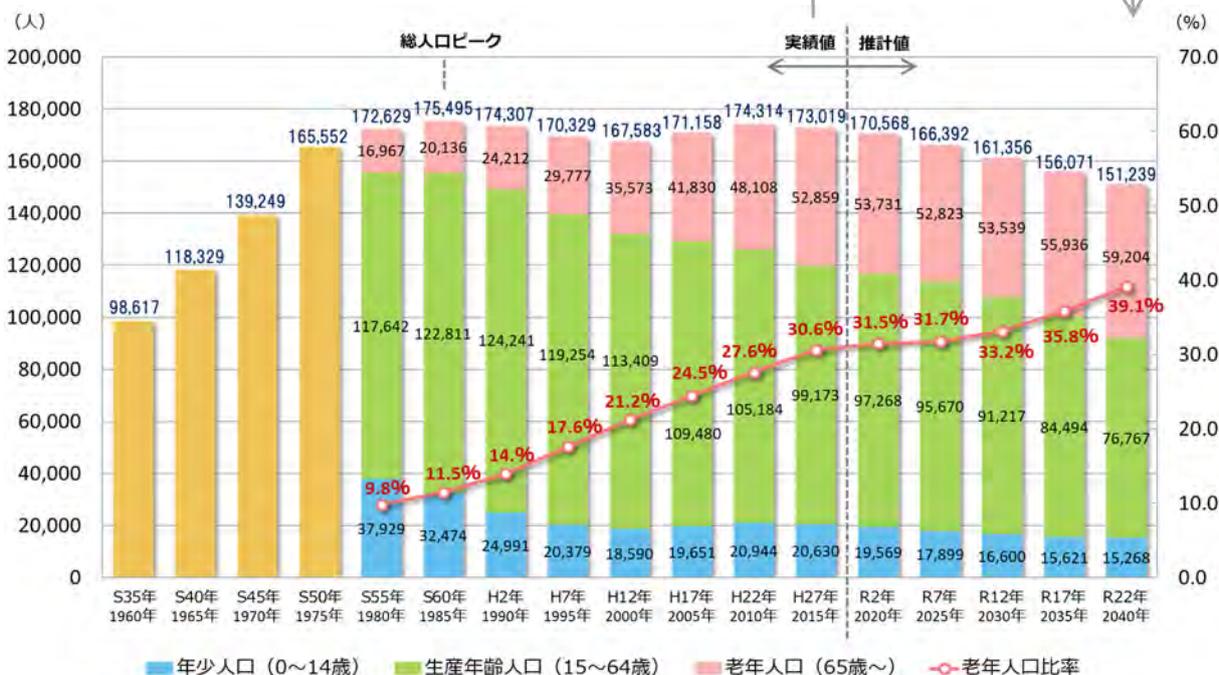
ア 総人口

総人口が減少見込みの中で増加する高齢者数

- ◇本市の総人口は、1960年代の高度経済成長期において人口が急増し、国勢調査では昭和60年(1985年)に人口のピーク(毎年調査では昭和62年(1987年)の176,358人)を迎えました。その後、1990年代には人口が減少し、2000年代は微増に転じましたが、平成22年(2010年)以降は再び減少傾向にあります。
- ◇今後として、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、急速な減少が見込まれており、その間の減少率は全国的な見込みと比較しても差異がない状況です。
- ◇また、65歳以上人口は、人口数・年齢3区分割合ともに増加見込みであり、令和22年(2040年)には39.1%の割合まで増加する見込みです。

【総人口の推移・将来推計】

平成27年(2015年)→令和22年(2040年)の減少率
 国：14.8% 鎌倉市：12.6%



※実績値の総人口には年齢不詳を含む

出典：国勢調査、総務省(昭和35年(1960年)～平成27年(2015年))
 日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)、
 国立社会保障・人口問題研究所(平成30年(2018年)3月)

イ 世帯数

一貫して増加傾向にある世帯数

◇本市の世帯数は、一貫して増加傾向にあります。一方、一世帯当たり人数は減少傾向にあります。

【世帯数の推移】



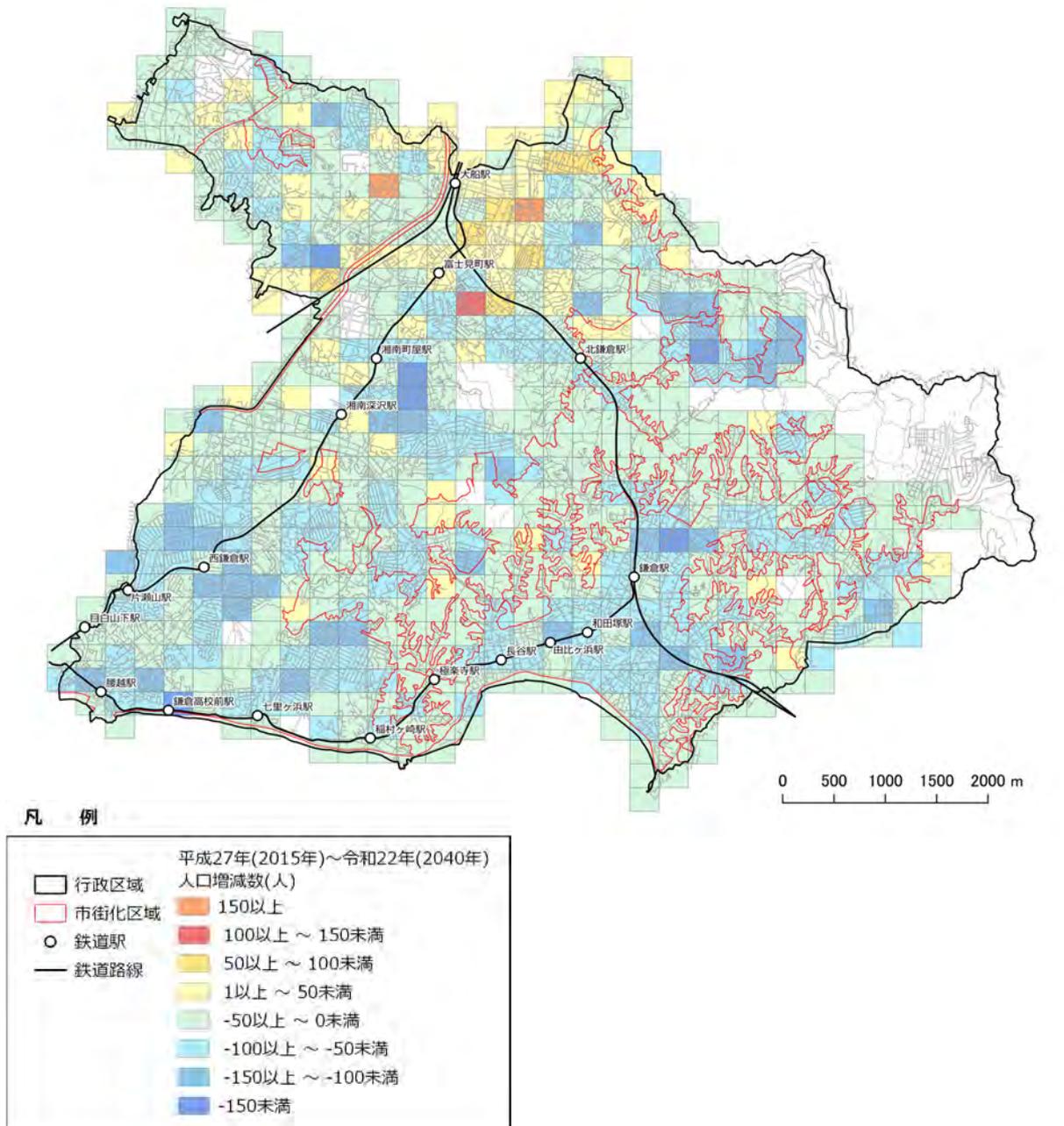
出典：国勢調査、総務省（昭和35年(1960年)～平成27年(2015年)）

ウ 人口増減数

エリア毎に異なる将来的な人口推移

- ◇市内の平成27年(2015年)の実績値と令和22年(2040年)の推計値の増減数を250mのメッシュ毎に確認すると、全市的な減少見込みのなか、大船駅周辺では増加見込みとなっています。
- ◇その一方で、鎌倉地域や今泉台等の丘陵住宅地では減少見込みとなっており、エリア単位で人口増減の傾向が異なっています。

【人口増減数(平成27年(2015年)～令和22年(2040年))】



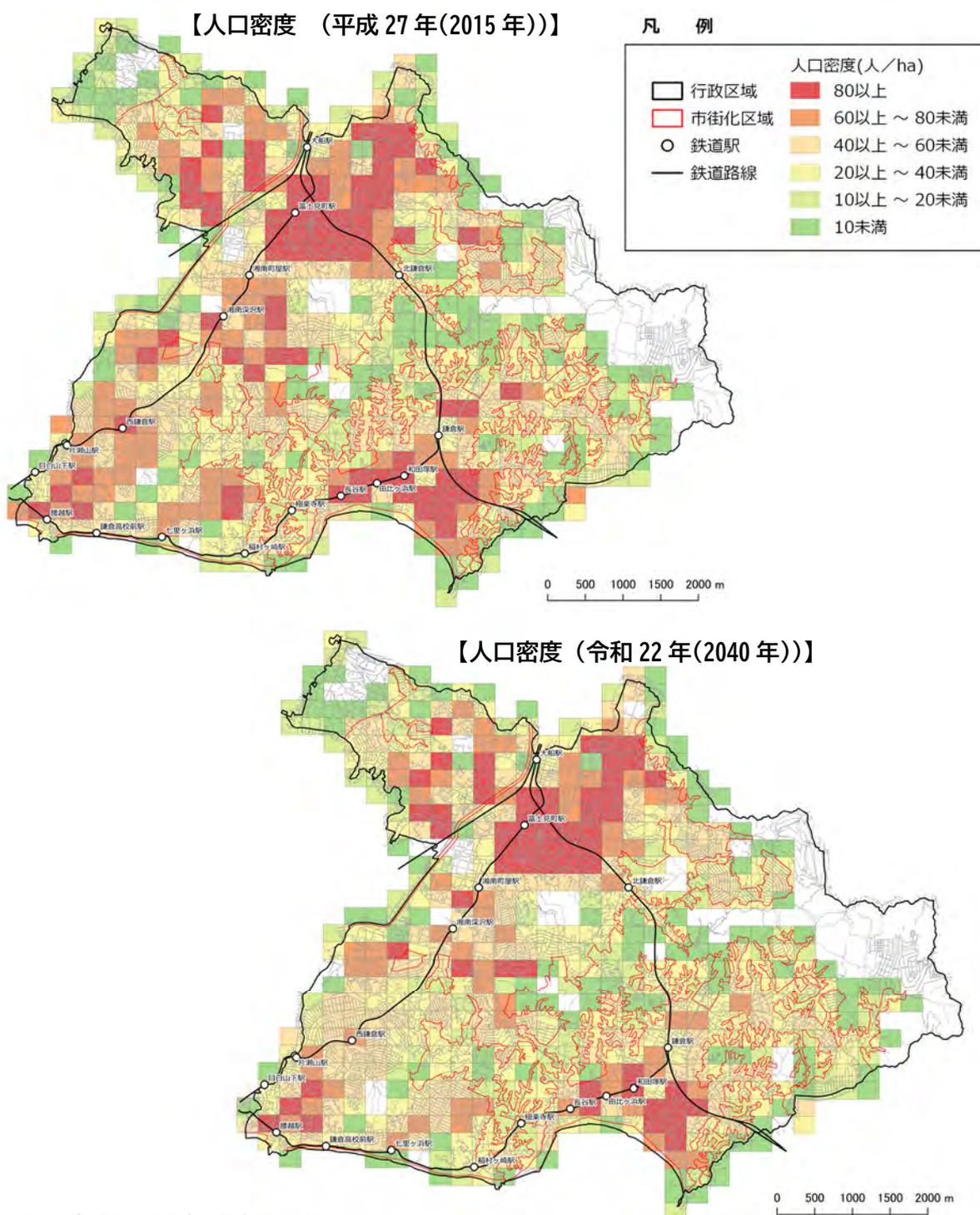
出典：国勢調査、総務省（平成27年(2015年)）
日本の地域別将来推計人口（平成30年(2018年)推計）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年(2018年)3月）

※250mメッシュによる将来推計は、過年度のすう勢に基づく算出であり、今後想定される開発見込み（深沢地区等）による人口増加は加味されていない内容となっています。

エ 人口密度

全市的な人口密度の減少の中での大船駅等周辺での人口密度の維持

- ◇平成 27 年(2015 年)では、市街化区域内で住宅を主とした土地利用が形成され、江ノ島電鉄の一部の駅を除き、駅の徒歩利用圏(半径 750m 程度)内では 60 人/ha 以上の人口密度が形成されています。また、七里ガ浜住宅地等の丘陵住宅地でも 60 人/ha 以上の人口密度が形成されています。
- ◇令和 22 年(2040 年)では、全市的な人口減少見込みのなか、特に湘南モノレール沿線及び高度経済成長期に開発された丘陵住宅地での低密度化が見られます。

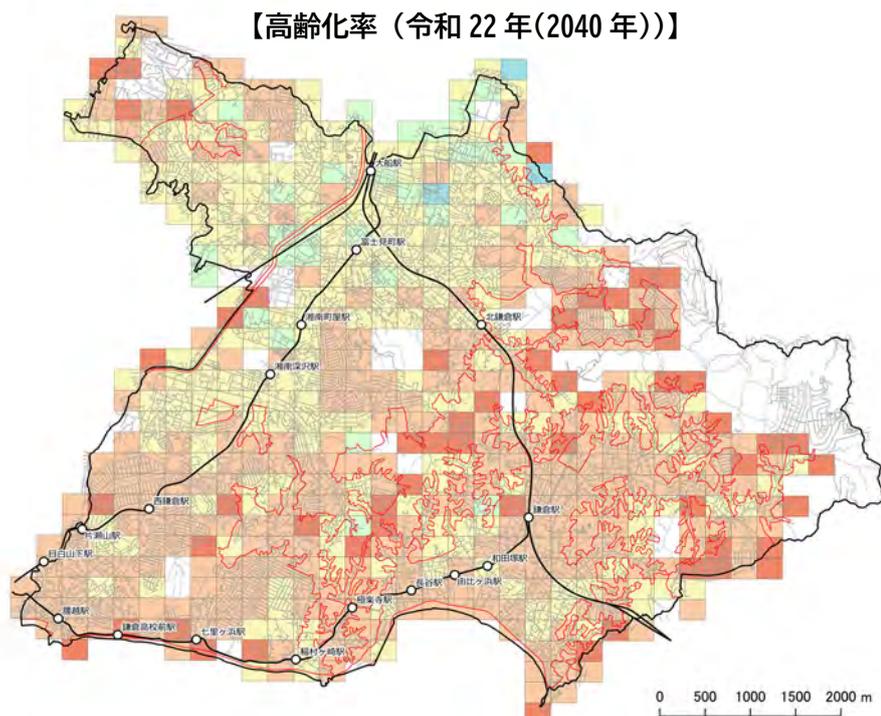
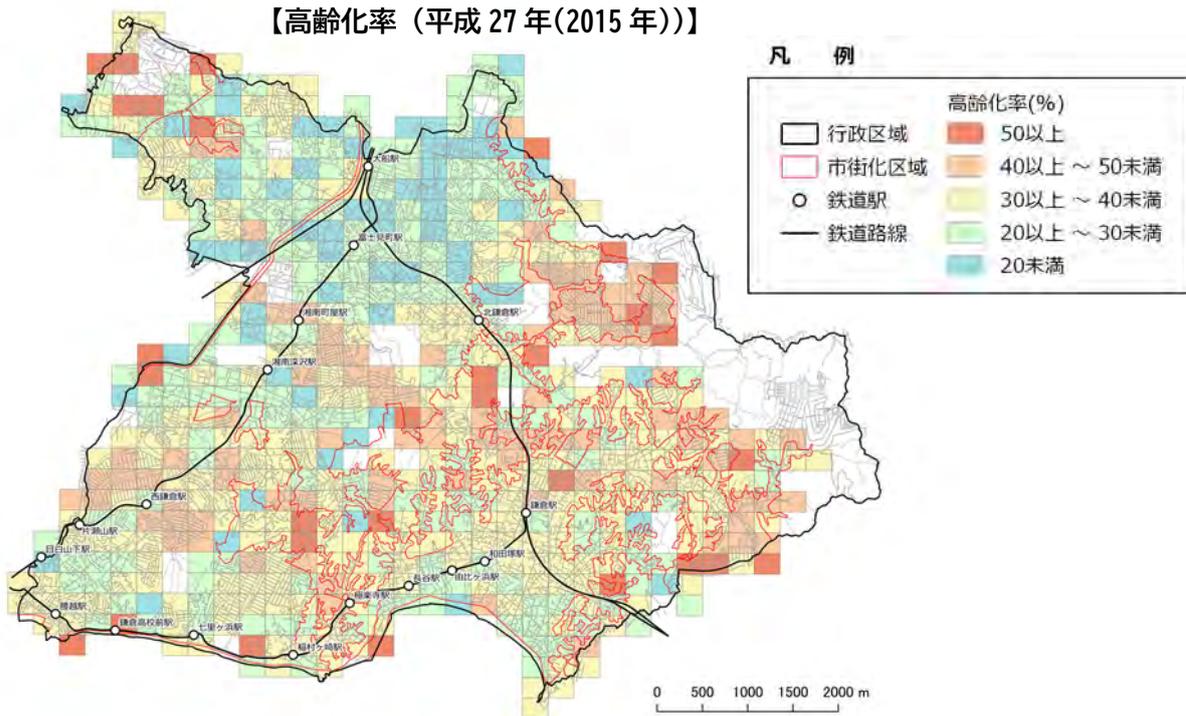


出典：国勢調査、総務省（平成 27 年(2015 年)）
日本の地域別将来推計人口（平成 30 年(2018 年)推計）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年(2018 年)3 月）

オ 高齢化率（65歳以上人口割合）

住宅地単位でさらに進展する高齢化率

- ◇平成 27 年(2015 年)時点の高齢化率は、全市的には 30.6%であるなか、今泉台等の丘陵住宅地や鎌倉地域の谷戸エリア等では 40%以上の高い高齢化率を示しています。
- ◇令和 22 年(2040 年)では、全市的には 39.1%と高齢化が進展するなか、高齢化率が 40%以上を示す箇所が大船駅周辺以外でも多く見られます。

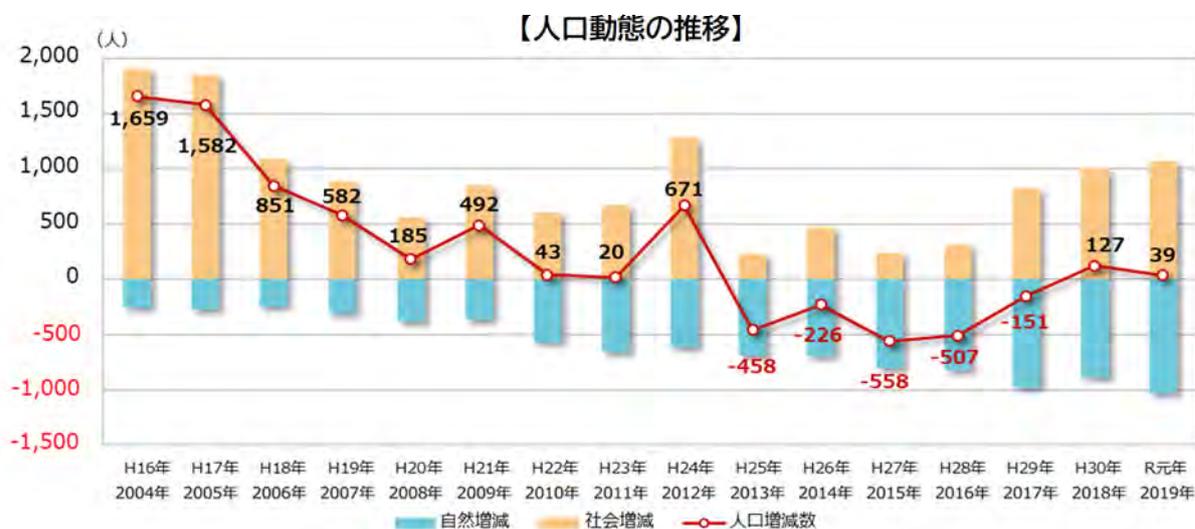


出典：国勢調査、総務省（平成 27 年(2015 年)）
日本の地域別将来推計人口（平成 30 年(2018 年)推計）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年(2018 年)3 月）

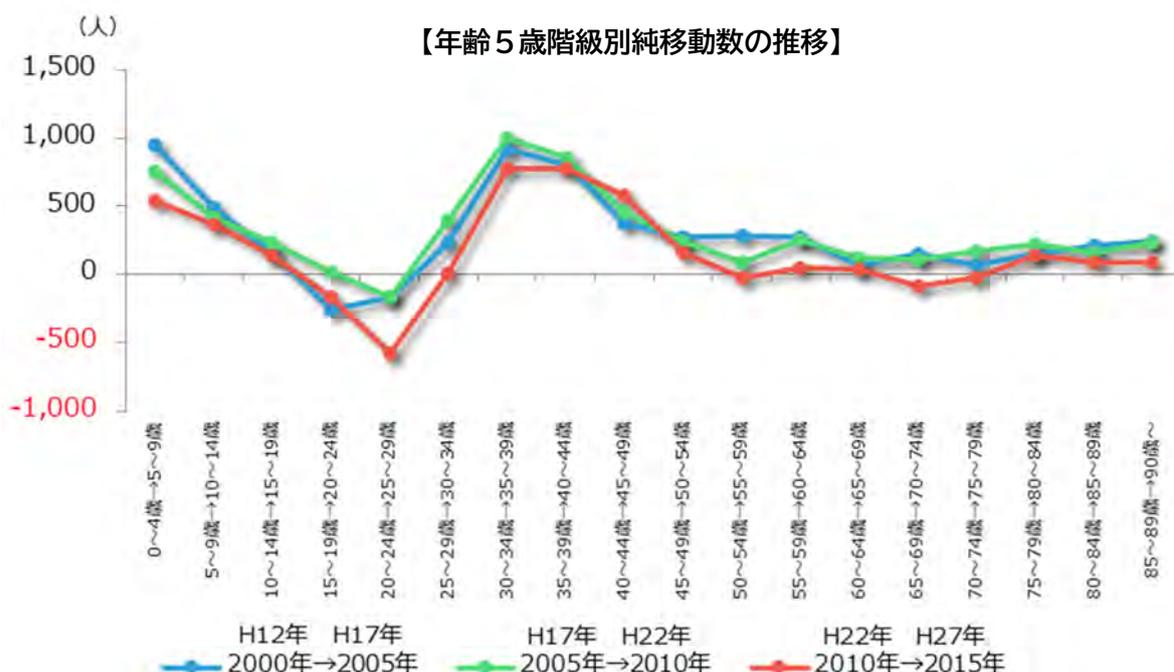
力 転入・転出の状況

自然減の増加拡大と子育て世帯の継続的な転入

- ◇これまでの本市の人口動態は、社会増と自然減が常に拮抗する状況です。
- ◇社会増減は2000年代での減少傾向を経て、微増が続いていましたが、直近では平成29年（2017年）以降、毎年500人以上の増加数を示しています。一方で、自然増減は、近年では減少傾向が強く、自然減が社会増を上回ることが多くあり、全市的な人口減少を引き起こしています。
- ◇人口の純移動数（転入・転出数の差分）を5歳階級別に見ると、20歳代前半で転出超過であり、就職を契機とした市外への引越等がうかがえる一方で、0歳代から10歳代前半と30歳代から40歳代前半で転入超過であり、市外から継続的に子育て世帯が移住していることがうかがえます。



出典：住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数調査、総務省（平成16年(2004年)～令和元年(2019年)）



出典：国勢調査、総務省（平成12年(2000年)～平成27年(2015年)）

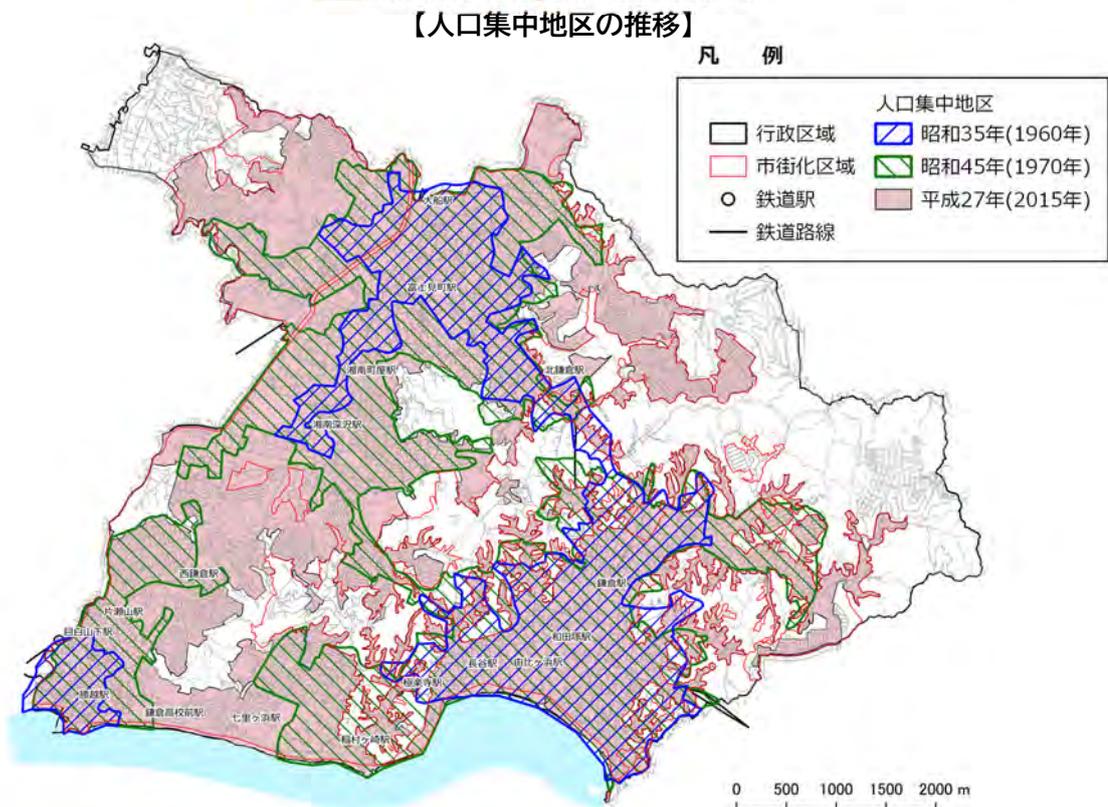
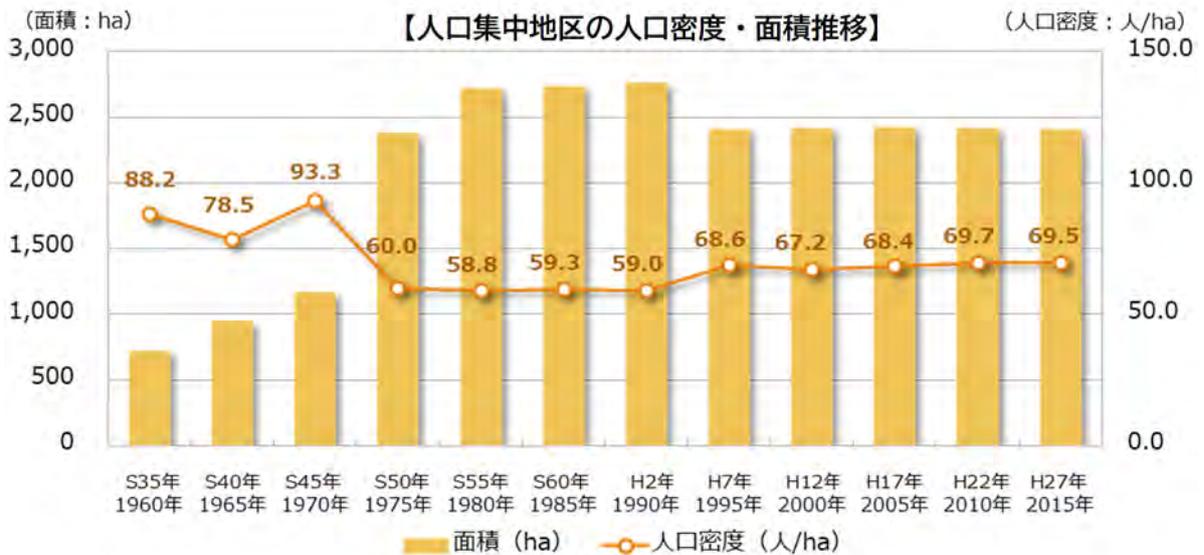
キ 人口集中地区の推移

早い段階から現在と同エリアでの市街地形成の進展

◇本市の人口集中地区(DID)は、昭和35年(1960年)時点では大船駅から湘南深沢駅までの一帯、北鎌倉駅周辺、鎌倉地域の平地部及び腰越駅周辺で広がっており、その後、人口が急増した時期である昭和45年(1970年)時点では丘陵地の住宅地にも拡大し、それ以降は、概ね現在の市街化区域と同一のエリアが人口集中地区となっています。

◇人口集中地区の人口密度は、概ね横ばいで推移し、市街地内の密度には大きな変化は見られない状況です。

※人口集中地区(DID)：国勢調査の集計の統計地域で、人口密度が4,000人/k㎡以上かつ合計人口が5,000人以上となる地域



出典：国勢調査、総務省（昭和35年(1960年)～平成27年(2015年)）

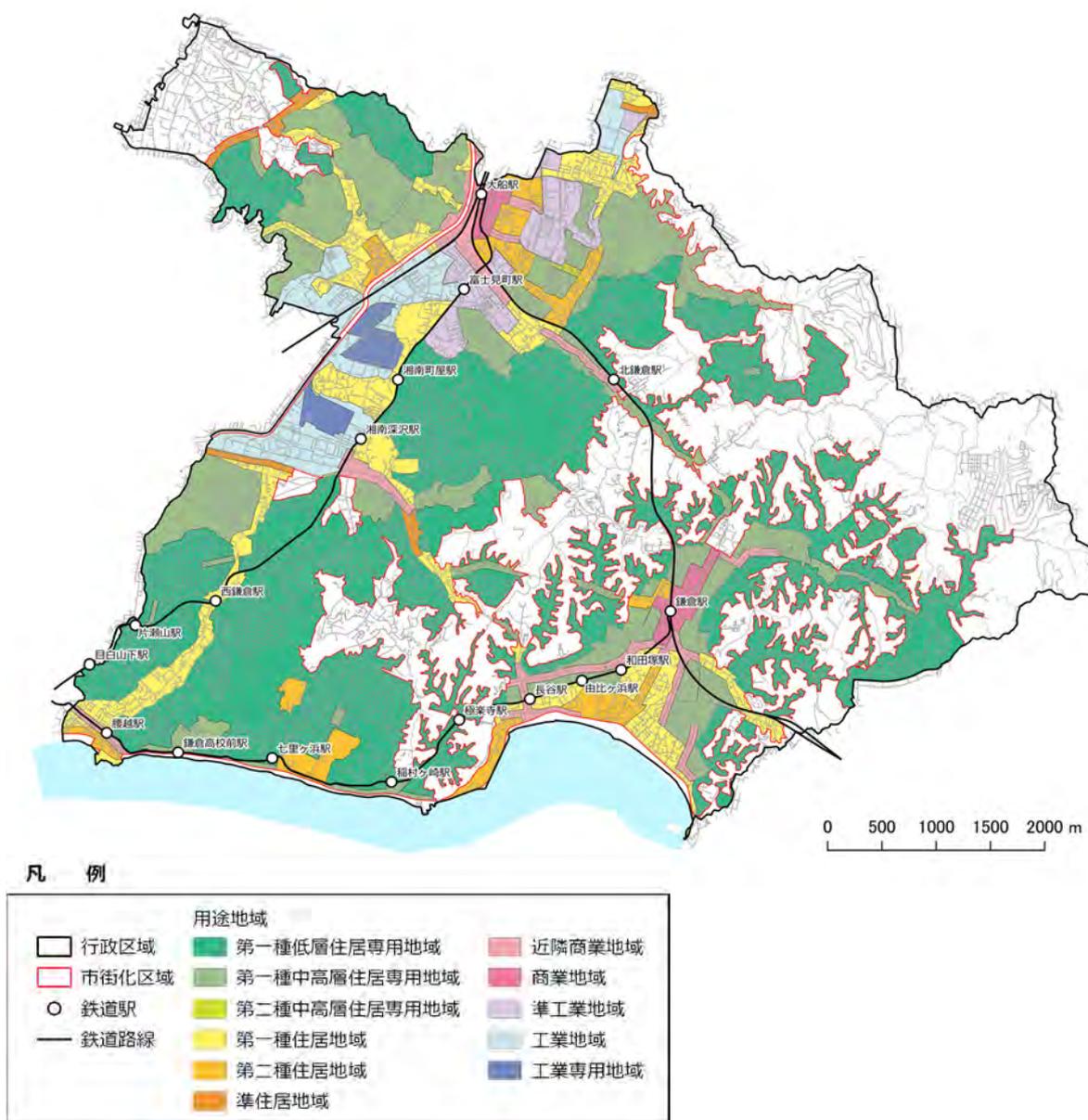
(2) 土地利用等

ア 用途地域

住宅系用途地域を主とした用途地域の指定

- ◇本市の用途地域は、13種類の用途地域のうち11種類を指定しており、住居系用途地域を主として指定しています。
- ◇その中で主に鎌倉駅や大船駅周辺では、商業系用途地域をまとめて指定しており、工業系用途地域は、柏尾川の両岸一帯や、横浜市と隣接する岩瀬で指定しています。また、大船駅東側や富士見町駅周辺では準工業地域も指定しています。

【用途地域の指定状況】



出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年(2016年)）

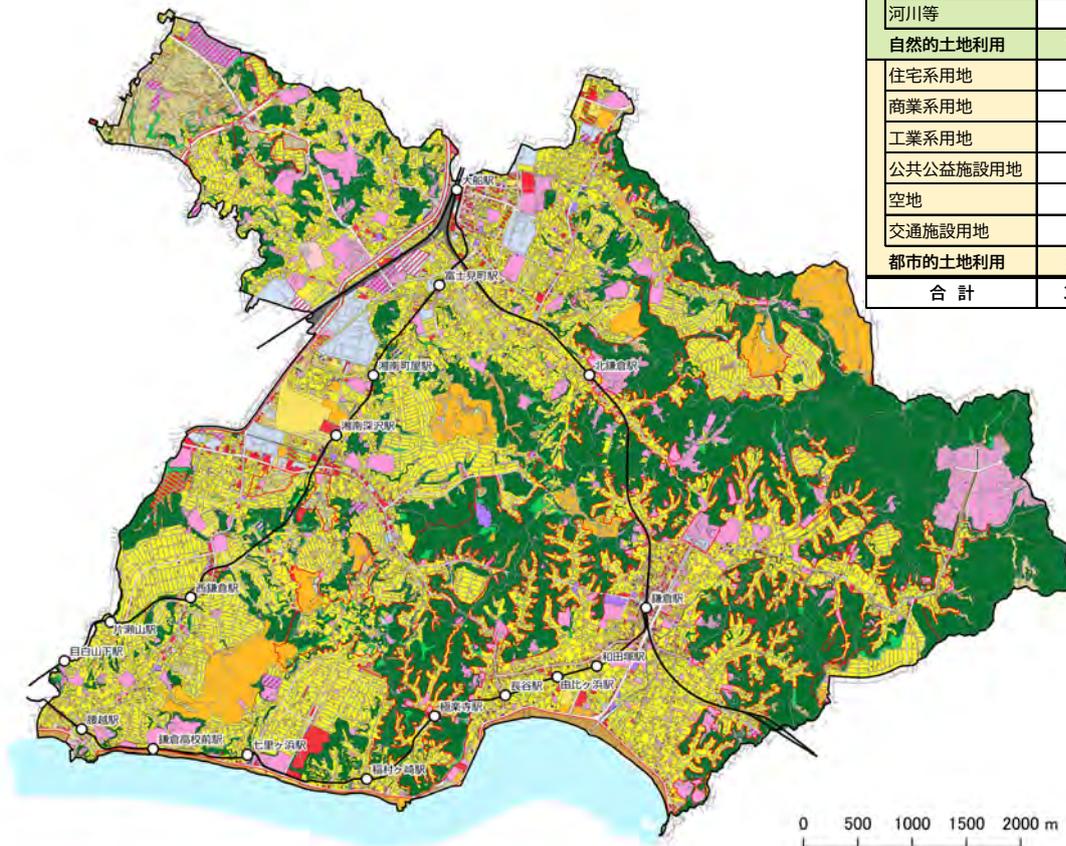
イ 土地利用現況

住宅を主として地形に沿った特徴的な土地利用の形成

- ◇本市の土地利用現況は、古都として神社・仏閣等が多く点在するなか、住宅地を主として形成されています。商業系土地利用は、各鉄道駅周辺や幹線道路沿道、工業系土地利用は大船駅より南側の柏尾川の両岸一帯、横浜市と隣接する岩瀬、大船駅東側、富士見町駅周辺等で形成されています。
- ◇鎌倉地域では、周辺部に複数ある谷戸においても、深部に至るまで住宅が存在し、本市の特徴的な土地利用が形成されています。
- ◇市街化区域内では、斜面緑地以外の大半の場所で都市的土地利用がなされています。

【土地利用現況（平成28年(2016年)）】

土地利用分類	面積	
	ha	%
農地	119.1	3.0
山林	1,231.7	31.2
河川等	127.1	3.2
自然的土地利用	1,477.9	37.4
住宅系用地	1,282.2	32.5
商業系用地	94.8	2.4
工業系用地	83.8	2.1
公共公益施設用地	305.6	7.7
空地	316.6	8.0
交通施設用地	392.1	9.9
都市的土地利用	2,475.1	62.6
合計	3,953.0	100.0



凡 例

行政区域		土地利用	
□ 行政区画	■ 農地(田)	■ 住宅用地	■ 宿泊娯楽施設用地
□ 市街化区域	■ 農地(畑)	■ 集合住宅用地	■ 商業系用途複合施設用地
○ 鉄道駅	■ 山林(平地地山林)	■ 店舗併用住宅用地	■ 公共用地
— 鉄道路線	■ 山林(傾斜地山林)	■ 併用集合住宅用地	■ 文教・厚生用地
	■ 河川、水路、水面	■ 作業所併用住宅用地	■ 運輸施設用地
	■ 荒地、海浜、河川敷	■ 業務施設用地	■ 重化学工業用地
	■ 農地(耕作放棄地)	■ 商業用地	■ 軽工業用地
			■ 供給処理施設用地
			■ 農業施設用地
			■ 公共空地、民間空地
			■ その他の空地
			■ 道路用地
			■ 鉄道用地

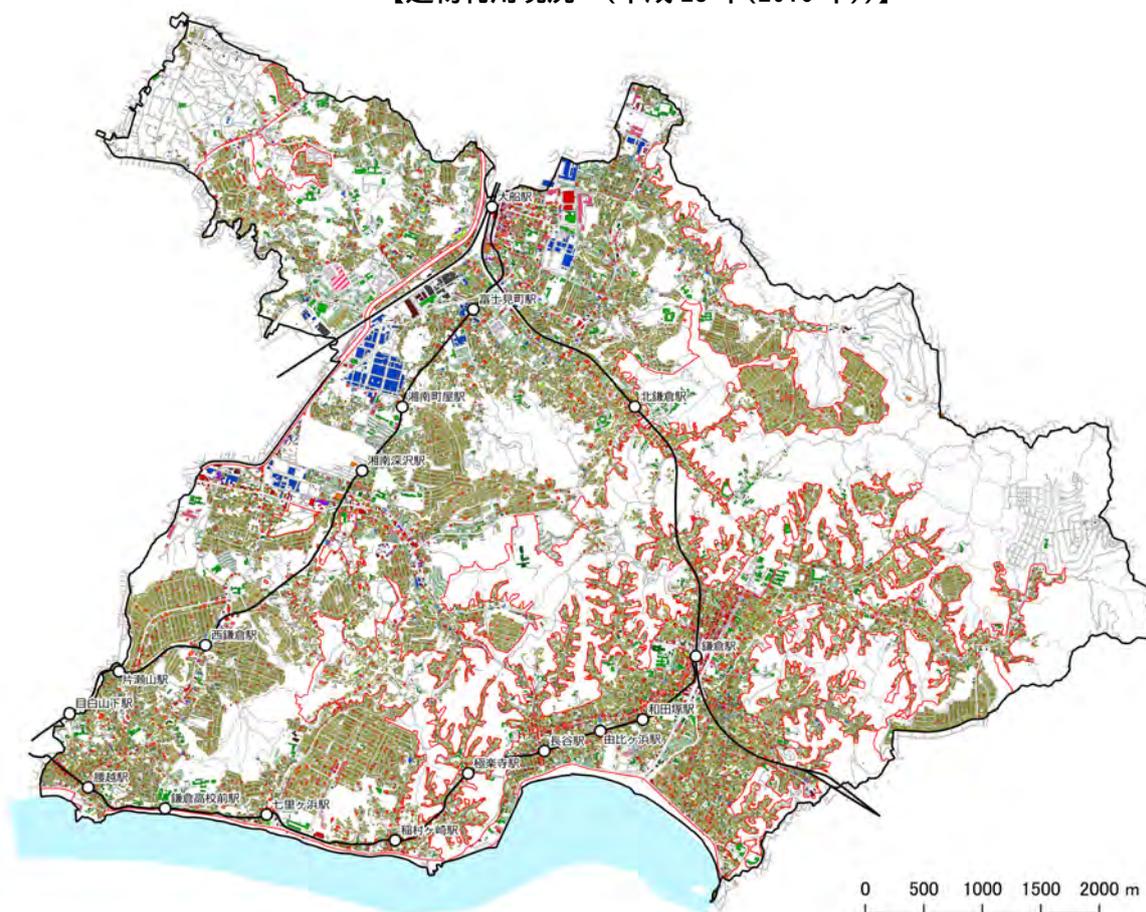
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年(2016年)）

ウ 建物利用現況

戸建住宅を主とした市街地形成

- ◇本市の建物利用現況は、土地利用現況と同様に、住宅系建物が大半を占める状況です。1960年代頃より複数の丘陵住宅地で大規模な宅地造成が進み、戸建住宅が整然と立地しています。また、大船駅周辺や玉縄地域の湘南鎌倉総合病院周辺等において、集合住宅のまとまった立地が見られます。
- ◇商業系施設は、小規模な店舗が大半であるなか、大船駅の駅ビルや、その周辺に数店舗ほど規模の大きいスーパーマーケットが立地し、玉縄地域にもホームセンターの立地が見られます。
- ◇工業系施設は、柏尾川の河岸一帯等で大規模な施設での立地が見られます。
- ◇一方、市街化調整区域である鎌倉山等の一部エリアにおいては、宅地化の進行が見られます。

【建物利用現況（平成28年(2016年)）】



凡 例

建物利用	
行政区域	住宅
市街化区域	集合住宅
○ 鉄道駅	店舗併用住宅
— 鉄道路線	店舗併用集合住宅
	作業所併用住宅
	業務施設
	商業施設
	宿泊施設
	娯楽施設
	遊戯施設
	商業系用途複合施設
	官公庁施設
	文教厚生施設
	運輸倉庫施設
	重化学工業施設
	軽工業施設
	サービス工業施設
	家内工業施設
	処理施設
	農業施設

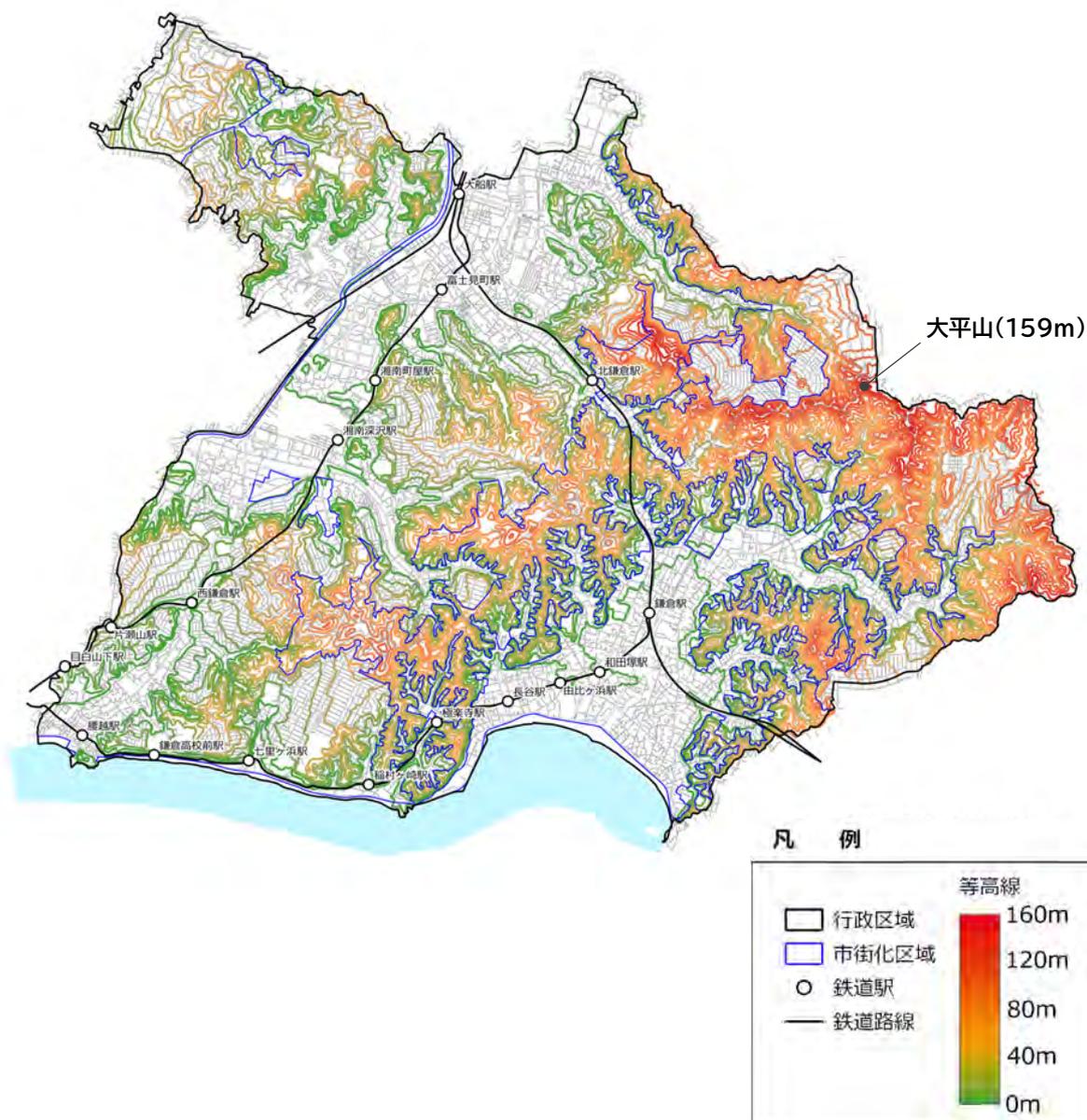
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年(2016年)）

工 地形

丘陵地、平地、谷戸等の多様で特徴的な地形

- ◇本市は三浦丘陵の北部域に位置しており、地形は丘陵地が多くを占める状況です。
- ◇鎌倉地域では、海岸へ繋がる低平地が広がり、その周辺では大小の谷戸が存在する特徴的な地形を有しています。
- ◇市北西部の大船・玉縄・深沢地域に位置する柏尾川河岸周辺では、まとまった平地が広がっており、その地形条件をいかして大規模な工業系の土地利用もなされています。
- ◇市南西部の腰越地域では、丘陵地において複数の造成住宅地が形成されています。造成住宅地は、大船・玉縄・深沢地域の丘陵地でも見られます。
- ◇市北東部の横浜市境付近には、市内の最高峰(標高 159m)の大平山が存在しています。

【地形（等高線）】



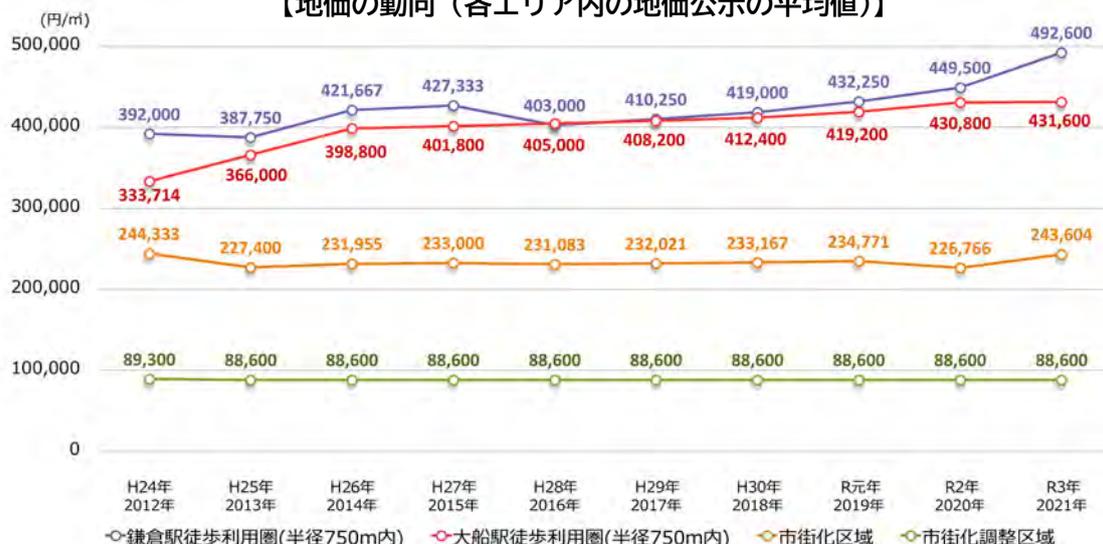
出典：国土地理院（令和3年（2021年））

オ 地価の動向

全市的に横ばいで推移の中、拠点駅周辺での地価の上昇傾向

- ◇本市の地価の動向は、近年は、市街化区域、市街化調整区域ともに概ね横ばいで推移しています。
- ◇その中で、鎌倉駅と大船駅の拠点駅の徒歩利用圏(半径750m)内に含まれる地価公示の平均値を確認すると、両駅ともに上昇傾向であり、駅周辺の利便性の高い箇所での継続した地価上昇が見られます。

【地価の動向（各エリア内の地価公示の平均値）】

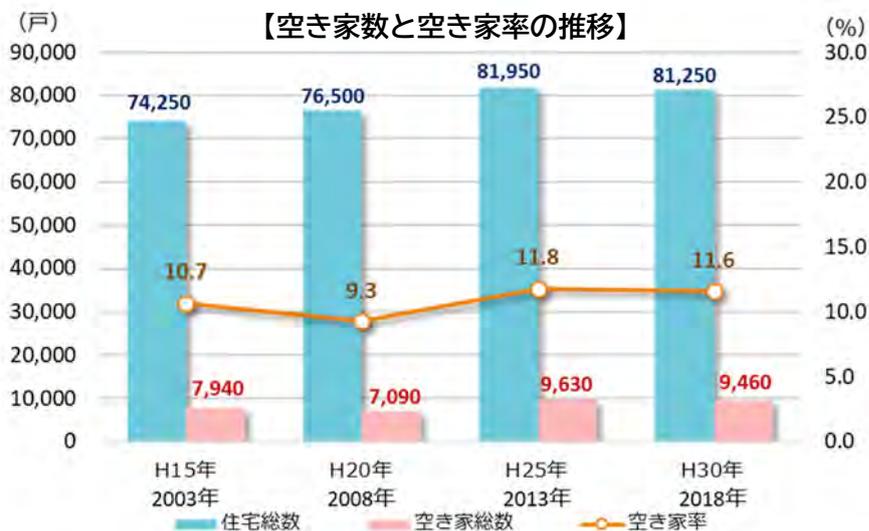


出典：地価公示、国土交通省（平成24年(2012年)～令和3年(2021年)）

カ 空き家の状況

住宅総数・空き家数ともに微減傾向

- ◇本市の住宅総数は、平成25年(2013年)から平成30年(2018年)にかけては微減傾向で推移するなか、空き家総数も同様の状況です。
- ◇平成30年(2018年)の本市の空き家率11.6%について、全国の平均値が13.6%であるため、それよりは低いものの、神奈川県平均値の10.7%よりはやや高い状況にあります。



出典：住宅土地統計調査、総務省（平成15年(2003年)～平成30年(2018年)）

(3) 都市機能

ア 介護福祉施設

高齢者数の増加に伴う介護福祉施設へのニーズの変化

- ◇介護福祉施設は、市内に分散して立地しており、65歳以上の居住人口の約89%が介護福祉施設からの徒歩利用圏に含まれる状況です。
- ◇平成27年(2015年)から令和22年(2040年)にかけては、特に大船駅周辺にて高齢者数が増加する見込みであり、一方、丘陵住宅地では、高齢者数はピークを越えて減少する見込みもあるため、各エリアでの施設へのニーズの増減の変化も想定されます。
- ◇高齢者の生活を総合的に支える拠点である地域包括支援センターは、市内10箇所で設置されている状況です。

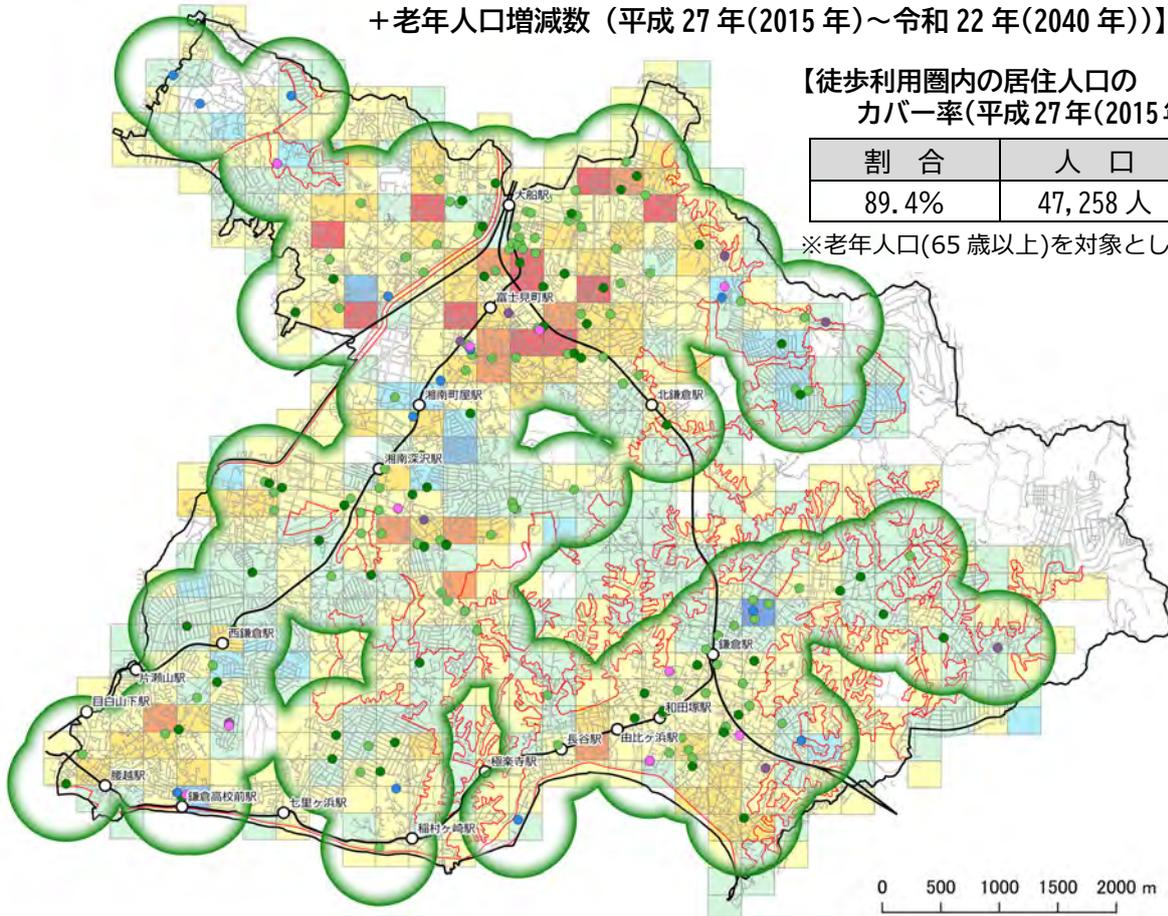
【介護福祉施設の分布状況と徒歩利用圏(半径500m)

+ 老年人口増減数(平成27年(2015年)~令和22年(2040年))

【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率(平成27年(2015年))】

割合	人口
89.4%	47,258人

※老年人口(65歳以上)を対象とした



凡 例

行政区域	介護福祉施設	平成27年(2015年)~令和22年(2040年)老年人口増減数(人)
市街化区域	通所系施設	150以上
○ 鉄道駅	訪問系施設	100以上 ~ 150未満
— 鉄道路線	短期入所施設	50以上 ~ 100未満
	小規模多機能施設	1以上 ~ 50未満
	地域包括支援センター	-50以上 ~ 0未満
	介護福祉施設徒歩利用圏(半径500m)	-100以上 ~ -50未満
		-150以上 ~ -100未満
		-150未満

※下図の250mメッシュでは、介護福祉施設の主な利用者である高齢者の人口増減数を示しています。

出典：国勢調査、総務省(平成27年(2015年))

日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30年(2018年)3月) 介護情報サービスかながわ、公益財団法人かながわ福祉サービス振興会(令和3年(2021年)4月時点)

イ 医療施設

高齢者数の増加に伴う医療施設へのニーズの変化

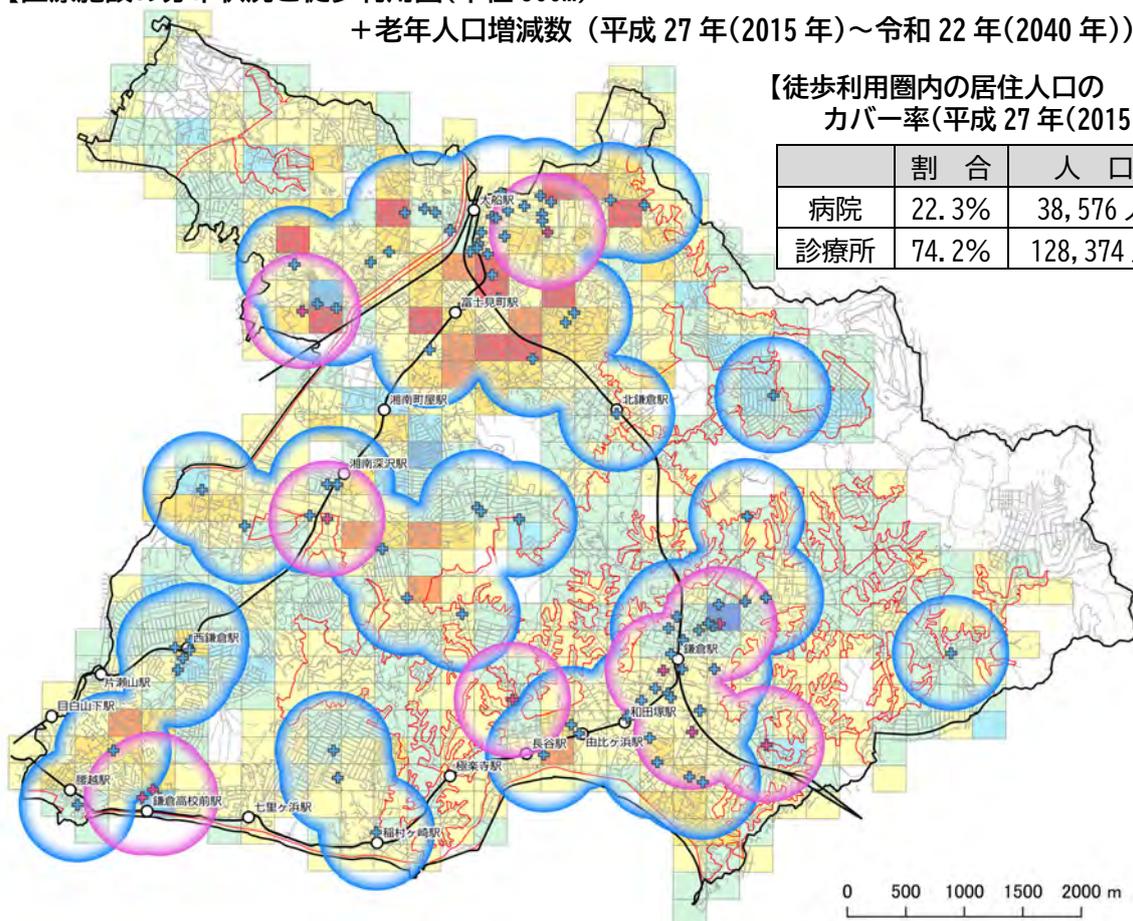
- ◇市内の内科、外科及び小児科を有する医療施設として、病院は、各地域に点在して立地している状況です。
- ◇診療所は市内に分散して立地しており、居住人口の約74%が診療所からの徒歩利用圏に含まれる状況ですが、介護福祉施設と同様に、今後の高齢者数の増加によるエリア毎のニーズの変化も想定される状況です。

【医療施設の分布状況と徒歩利用圏(半径500m)

+ 老年人口増減数 (平成27年(2015年)~令和22年(2040年))

【徒歩利用圏内の居住人口の
カバー率(平成27年(2015年))】

	割合	人口
病院	22.3%	38,576人
診療所	74.2%	128,374人



凡 例

行政区域	医療施設	平成27年(2015年)~令和22年(2040年) 老年人口増減数(人)
市街化区域	● 病院(内科、外科、小児科を有する)	150以上
○ 鉄道駅	● 診療所(内科、外科、小児科を有する)	100以上 ~ 150未満
— 鉄道路線	● 病院徒歩利用圏(半径500m)	50以上 ~ 100未満
	● 診療所徒歩利用圏(半径500m)	1以上 ~ 50未満
		-50以上 ~ 0未満
		-100以上 ~ -50未満
		-150以上 ~ -100未満
		-150未満

※下図の250mメッシュでは、医療施設を特に必要とする高齢者の人口増減数を示しています。

出典：国勢調査、総務省（平成27年(2015年)）

日本の地域別将来推計人口（平成30年(2018年)推計）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年(2018年)3月）
神奈川県医療情報検索サービス、神奈川県（令和3年(2021年)4月時点）

ウ 子育て施設

将来的な幼年人口の減少に伴う子育て施設減少の可能性

- ◇市内の子育て施設は、幼稚園及び認可保育園を中心に市内に分散し、幼年人口(0～4歳)の約82%が子育て施設からの徒歩利用圏に含まれる状況です。
- ◇今後は、幼年人口が概ね横ばいもしくは減少見込みの箇所がほとんどであり、各エリアでの施設へのニーズの変化も想定されます。

【子育て施設の分布状況と徒歩利用圏(半径500m)

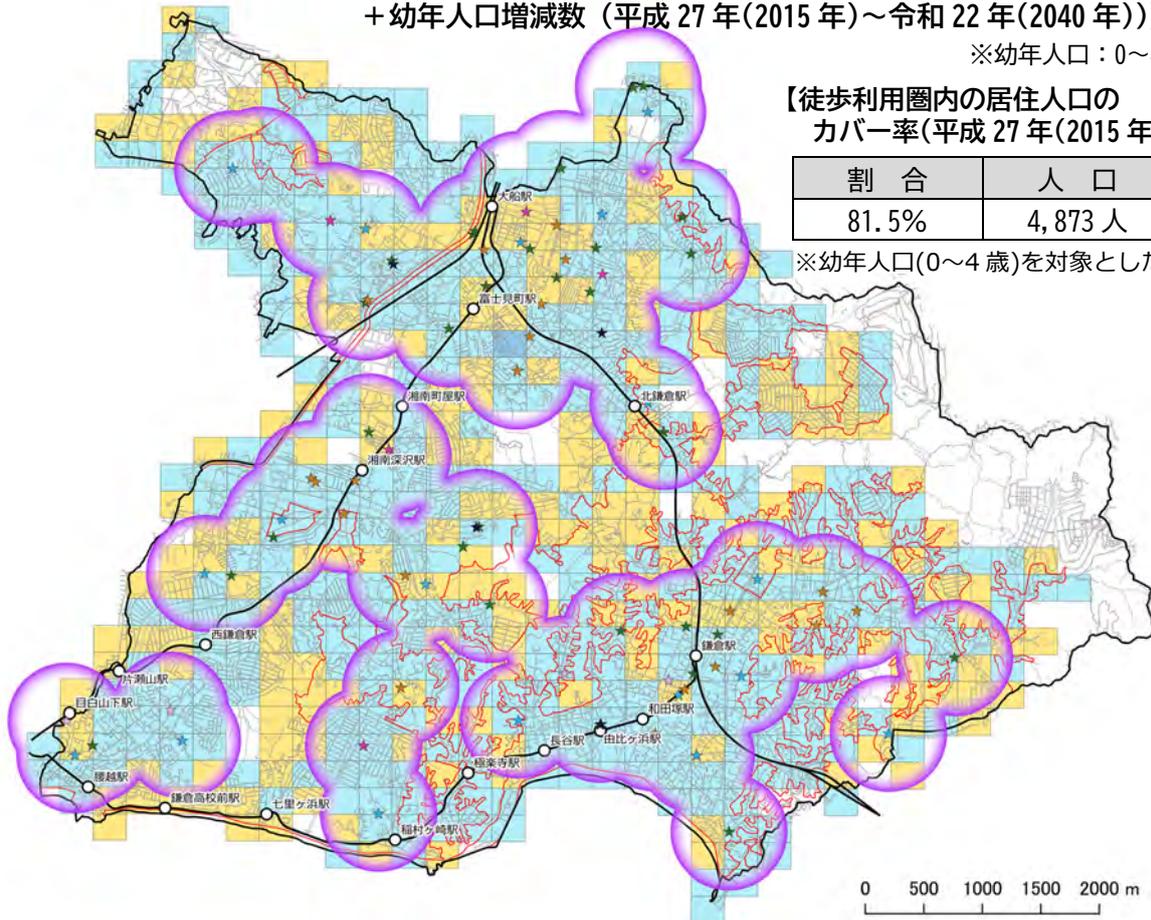
+ 幼年人口増減数 (平成27年(2015年)～令和22年(2040年))

※幼年人口：0～4歳

【徒歩利用圏内の居住人口の
カバー率(平成27年(2015年))】

割合	人口
81.5%	4,873人

※幼年人口(0～4歳)を対象とした



凡 例

□ 行政区域	子育て施設	平成27年(2015年)～令和22年(2040年) 幼年人口増減数(人)
□ 市街化区域	★ 認定こども園	■ 1以上～15未満
○ 鉄道駅	★ 幼稚園	■ -50以上～0未満
— 鉄道路線	★ 認可保育所	■ -80以上～-50未満
	★ 認可外保育施設	
	★ 地域型保育事業所	
	★ 子育て支援センター	
	■ 子育て施設徒歩利用圏(半径500m)	

※下図の250mメッシュでは、子育て施設の利用者である幼年人口(0～4歳)の人口増減数を示しています。

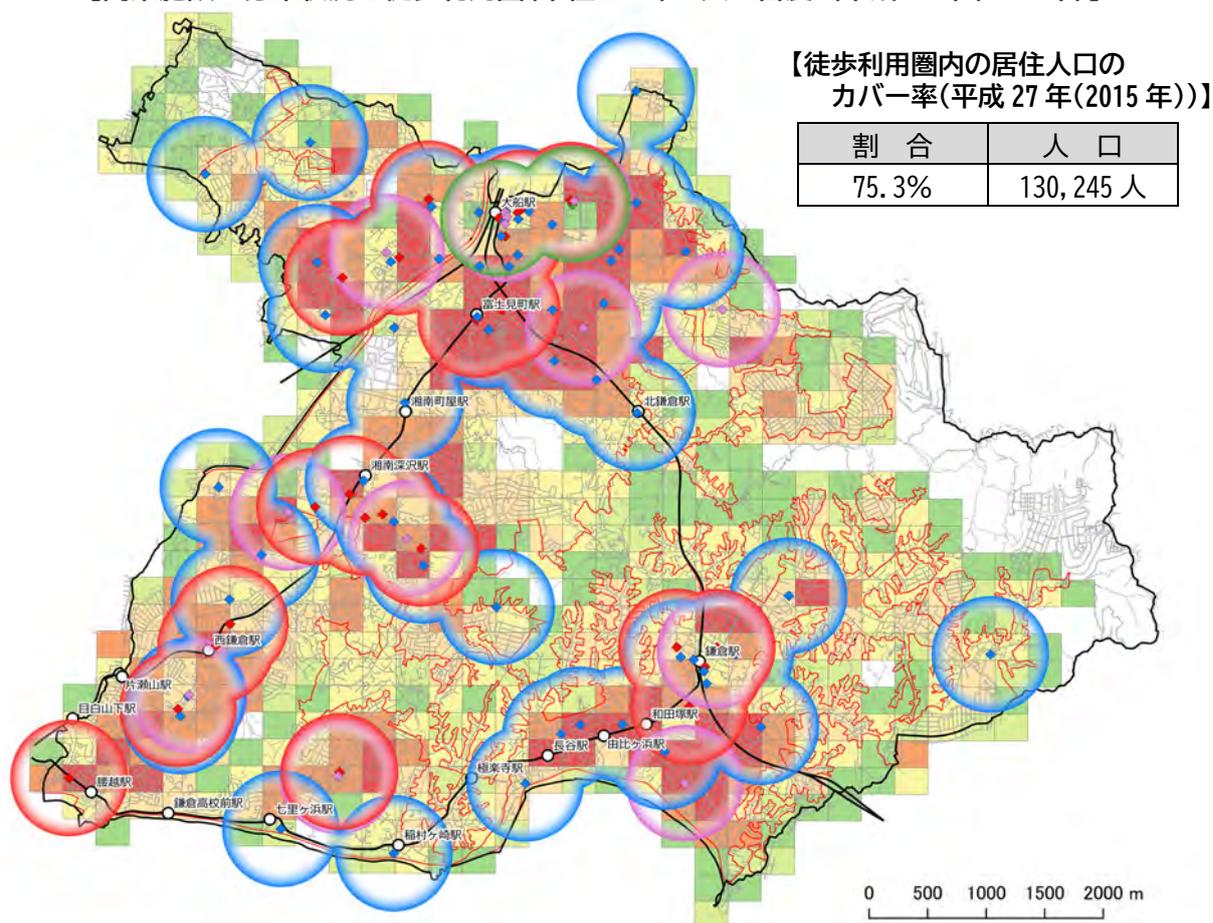
出典：国勢調査、総務省(平成27年(2015年))
日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)、国立社会保障・人口問題研究所(平成30年(2018年)3月)
鎌倉市資料(令和3年(2021年)4月時点)

工 商業施設

駅周辺を中心とした商業施設の立地

- ◇市内の大規模な商業施設（ショッピングセンター）は、大船駅周辺に立地しています。
- ◇スーパーマーケットは、大船駅周辺、鎌倉駅周辺及び湘南深沢駅周辺にまとまって立地しているほか、七里ガ浜等の丘陵住宅地の中心地にも立地しています。
- ◇コンビニエンスストアは、人口密度が高い箇所を主として広く分散して立地しており、国道134号等沿道での通過交通による需要も見込んだ立地も見られます。

【商業施設の分布状況と徒歩利用圏(半径500m)+人口密度(平成27年(2015年))】



凡 例

□ 行政区域	商業施設	平成27年(2015年)人口密度(人/ha)
□ 市街化区域	◆ ショッピングセンター	80以上
○ 鉄道駅	◆ スーパーマーケット	60以上～80未満
— 鉄道路線	◆ コンビニエンスストア	40以上～60未満
	◆ ドラッグストア	20以上～40未満
	■ ショッピングセンター徒歩利用圏(半径500m)	10以上～20未満
	■ スーパーマーケット徒歩利用圏(半径500m)	10未満
	■ コンビニエンスストア徒歩利用圏(半径500m)	
	■ ドラッグストア徒歩利用圏(半径500m)	

※下図の250mメッシュでは、商業施設は年代問わず利用する施設であることから、全年代含めた人口密度を示しています。

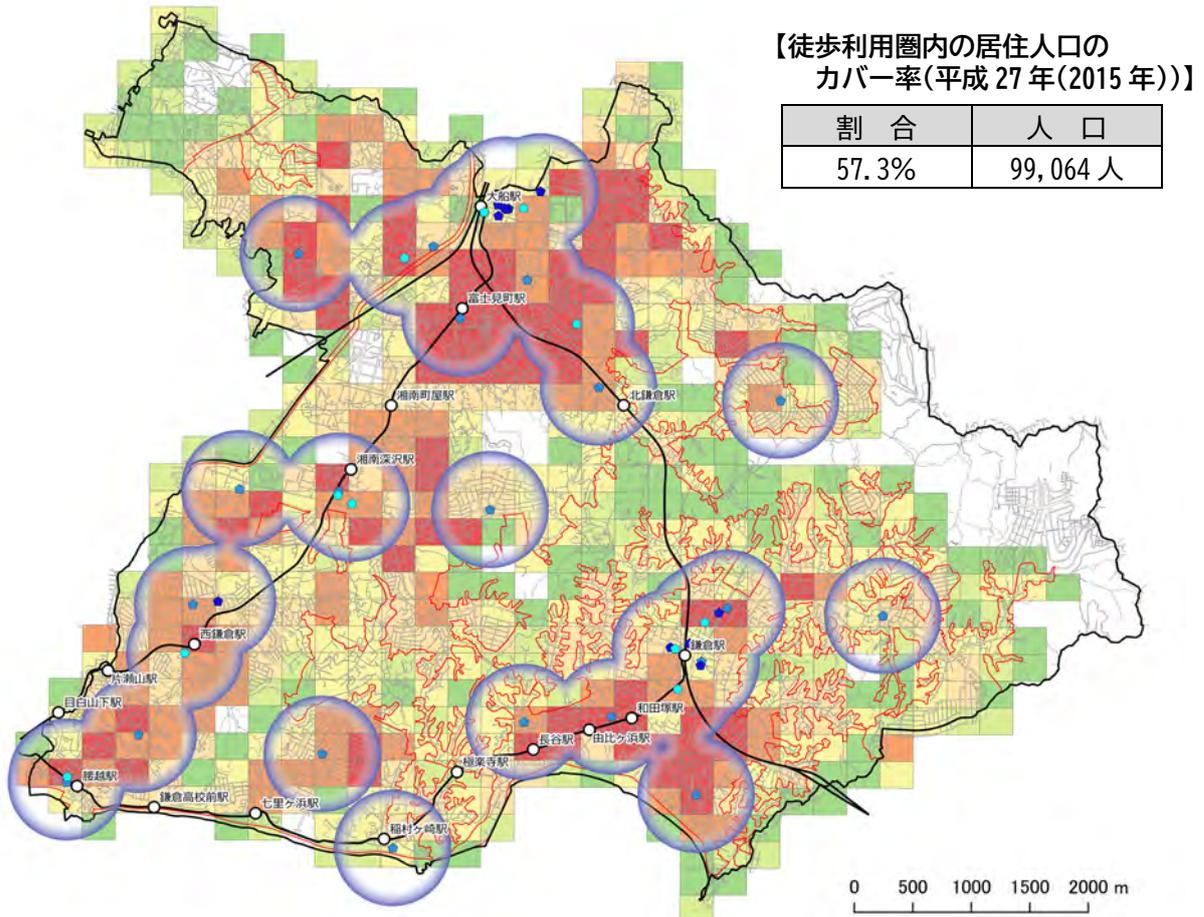
出典：国勢調査、総務省（平成27年(2015年)）
各事業者HP（令和3年(2021年)4月時点）

オ 金融機関

大船駅及び鎌倉駅周辺に多く立地する金融機関

- ◇市内の有人窓口を有する金融機関は、ゆうちょ銀行(郵便局)が分散して立地しており、その他の金融機関は、大船駅及び鎌倉駅周辺を主として、まとまって立地している状況です。
- ◇それらの徒歩利用圏としては、商業施設等と比べると立地数が限定的となるため、約57%と低い状況です。

【金融機関の分布状況と徒歩利用圏(半径500m)+人口密度(平成27年(2015年))】



凡 例

行政区域	金融機関	平成27年(2015年)人口密度(人/ha)
市街化区域	● 銀行	80以上
○ 鉄道駅	● 郵便局	60以上～80未満
— 鉄道路線	● その他金融機関	40以上～60未満
	● 金融機関徒歩利用圏(半径500m)	20以上～40未満
		10以上～20未満
		10未満

※下図の250mメッシュでは、金融機関は年代問わず利用する施設であることから、全年代含めた人口密度を示しています。

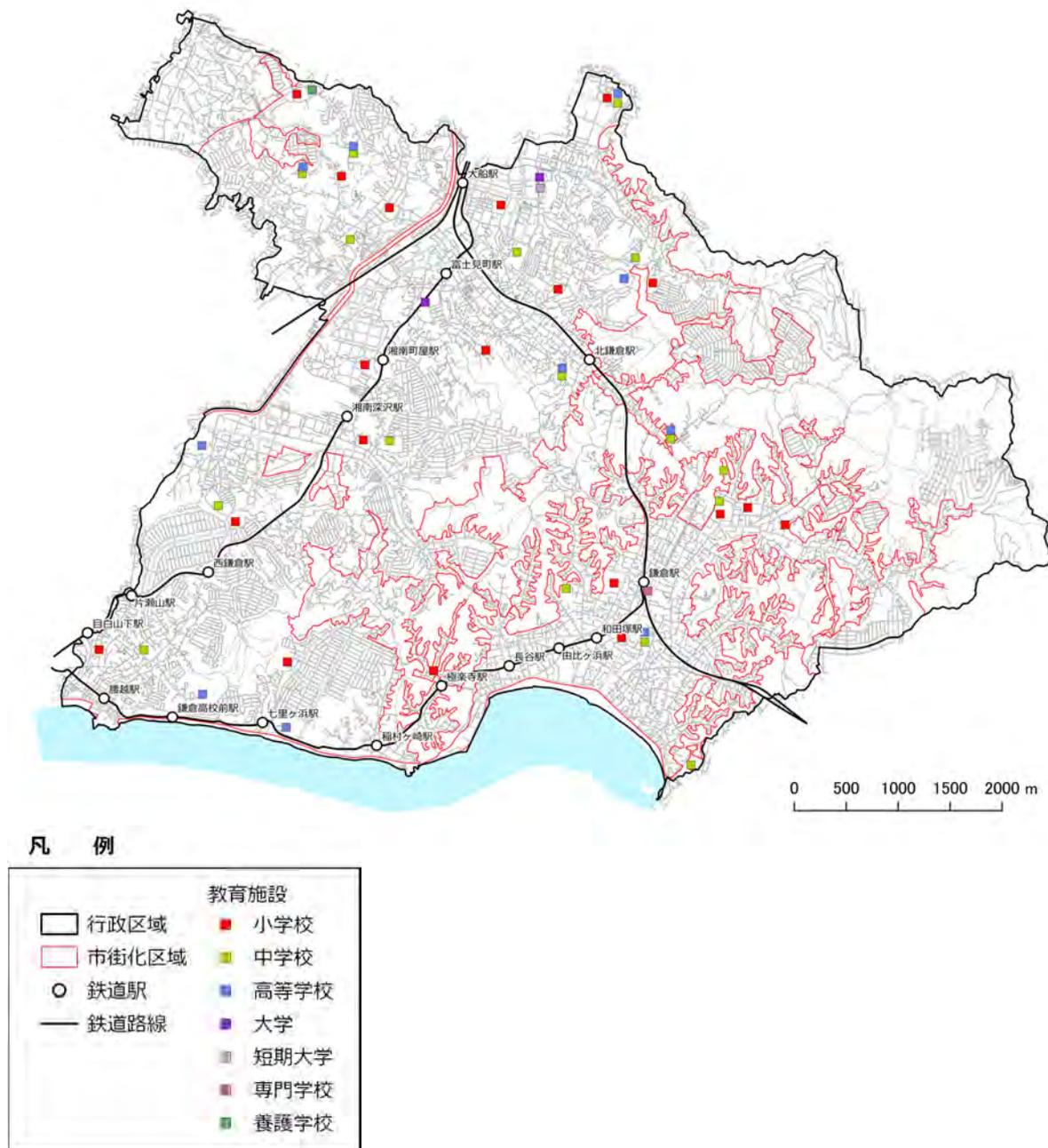
出典：国勢調査、総務省（平成27年(2015年)）
 日本の地域別将来推計人口（平成30年(2018年)推計）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年(2018年)3月）
 金融機関コード・銀行コード検索（令和3年(2021年)4月時点）
 日本郵政グループHP（令和3年(2021年)4月時点）

カ 教育施設

小中学校等の教育施設の立地

◇市内の教育施設は、児童・生徒数や地理的状況等を踏まえた市立小中学校の立地のほか、国立・私立の小中学校の分散的な立地がなされており、その他、高等学校 10 校、大学 2 校、短期大学 1 校、専門学校 1 校、養護学校 1 校が立地している状況です。

【教育施設の分布状況】



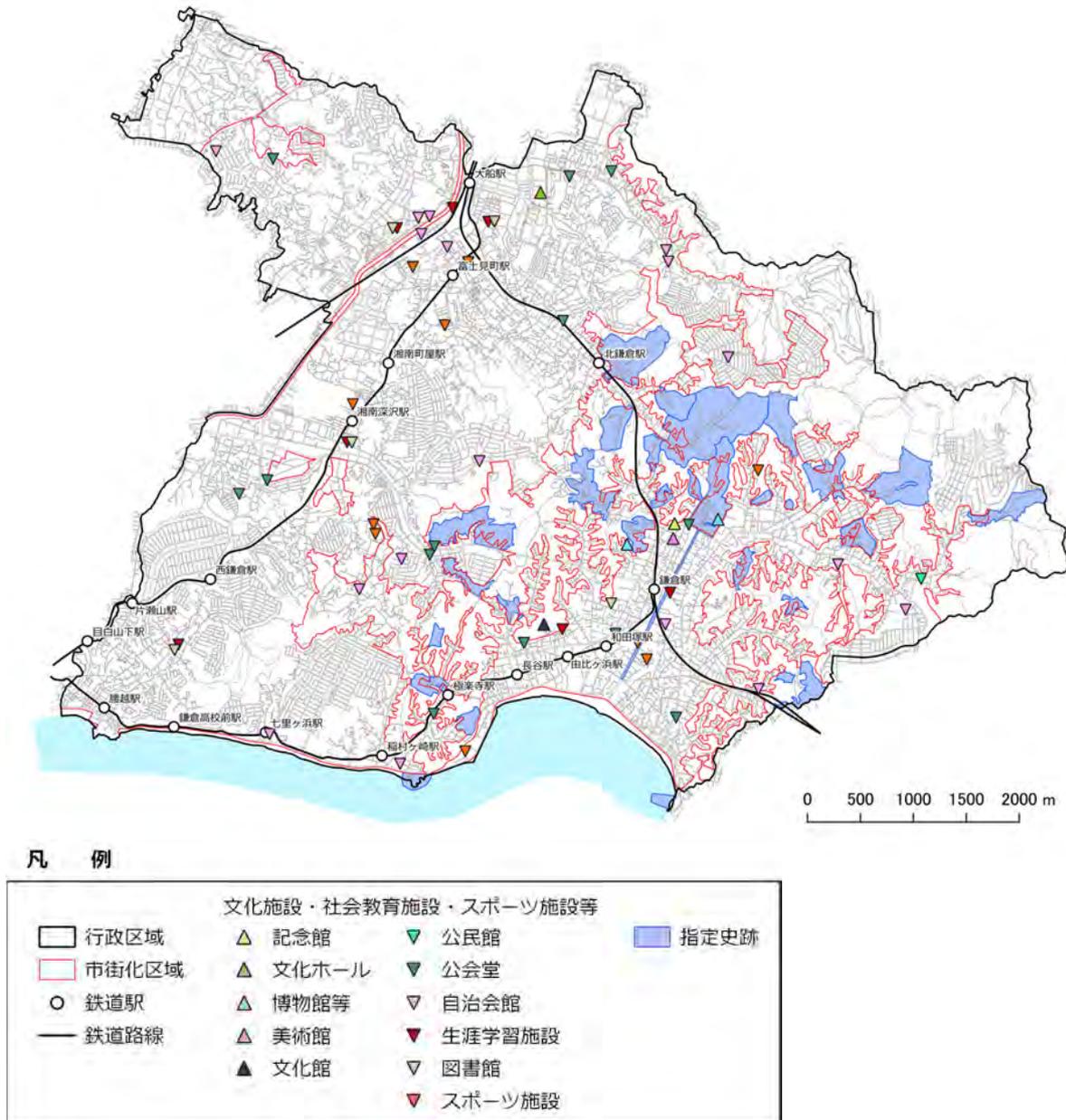
出典：鎌倉市資料（令和3年(2021年)4月時点）

キ 文化施設・社会教育施設等

市民の文化・社会教育活動の場の提供と歴史・文化を継承する施設の立地

- ◇市内の文化施設・社会教育施設等は、古都鎌倉の文化・歴史を伝承する美術館等が鎌倉地域を主として複数立地し、また、史跡指定地においては、建築・造成その他の土木工事を行う際は国等の許可が必要であり、地下遺構に影響を及ぼす行為並びに地形及び景観の大幅な改変は認められていません。
- ◇市民の文化・社会教育活動の場を提供する公民館、公会堂、自治会館が 31 箇所、生涯学習施設が 7 箇所立地しています。
- ◇多世代にスポーツを通じた健康づくりの場を提供する主なスポーツ施設が 10 箇所立地しています。

【文化施設・社会教育施設等の分布状況】



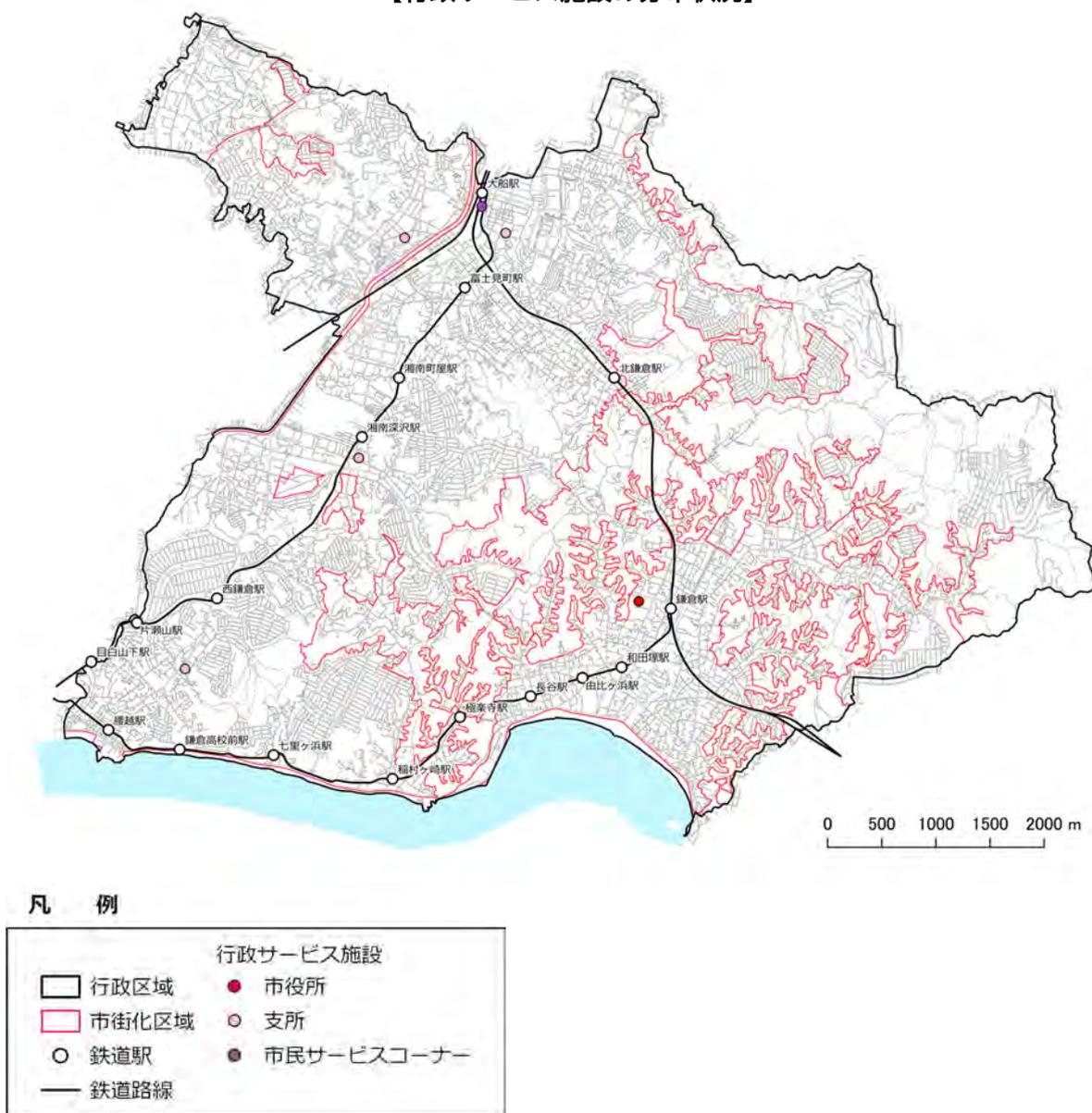
出典：鎌倉市資料（令和3年(2021年)4月時点）

ク 行政サービス施設

各地域単位での行政サービス窓口の設置

◇一般的な行政サービス（住民票の写し、戸籍関係証明書等）を有人にて受けることができる窓口としては、鎌倉地域での市役所や、大船・玉縄・深沢及び腰越の4地域にて支所が立地するほか、利便性の高い場所である大船駅の駅ビル内で市民サービスコーナーを設置している状況です。

【行政サービス施設の分布状況】



出典：鎌倉市資料（令和3年(2021年)4月時点）

(4) 公共交通

ア 公共交通網

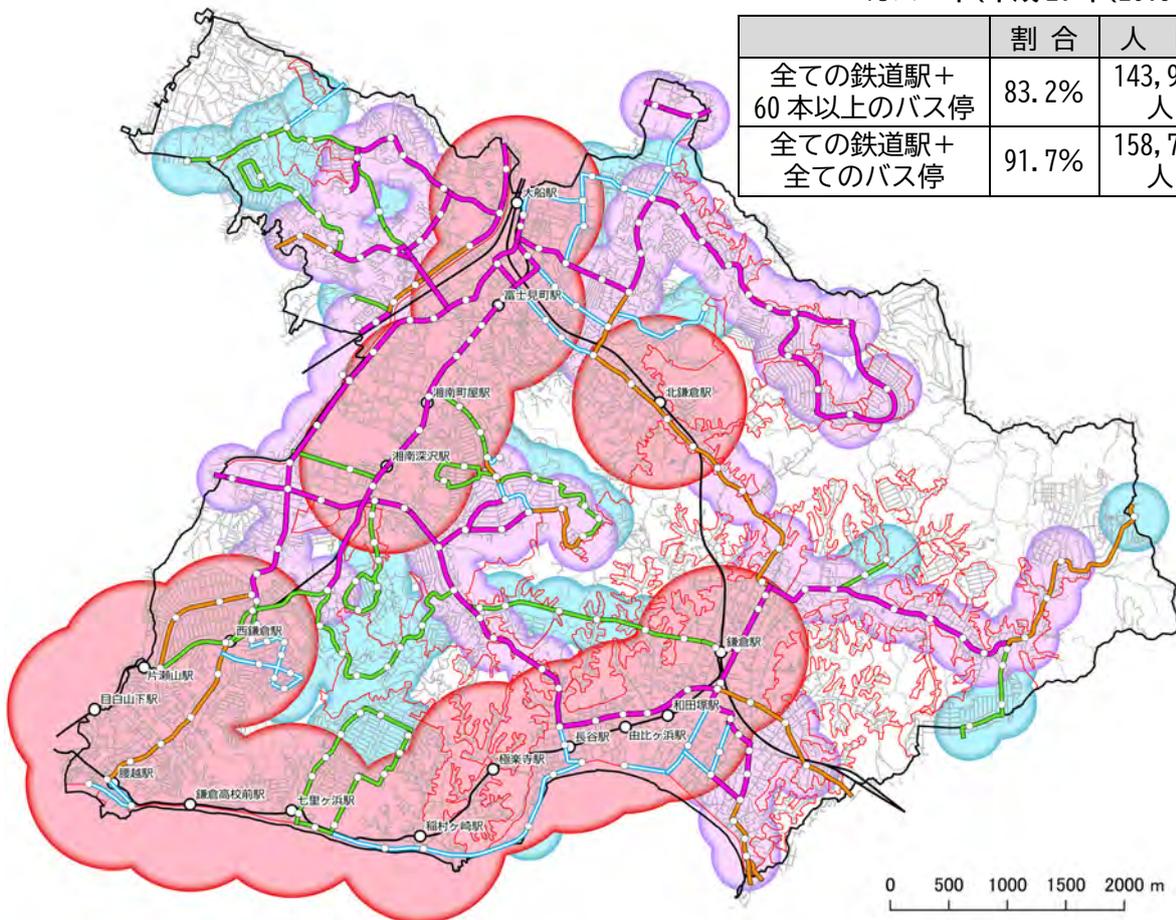
市内で充実した公共交通網の形成

- ◇市内の公共交通は、鉄道が5路線（JR(東海道線・横須賀線・根岸線)、江ノ島電鉄、湘南モノレール）あるほか、民間バス3事業者により市街化区域内を概ねカバーするように運行している状況です。
- ◇バス路線において利便性の高い路線（平日1日片道当たり60本以上：1時間当たり3～4本程度）のバス停の徒歩利用圏は、鉄道駅の徒歩利用圏と併せて人口の約83%をカバーしており、隣接する市の藤沢駅、逗子駅、戸塚駅等と繋がっている状況です。
- ◇その他のバス路線も併せると人口の約92%をカバーしている状況です。
- ◇ただし、一部の地域において、バス路線がカバーできていないエリアもあります。

【公共交通（鉄道駅+バス停）徒歩利用圏(半径750m、300m)】

【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率(平成27年(2015年))】

	割合	人口
全ての鉄道駅+60本以上のバス停	83.2%	143,901人
全ての鉄道駅+全てのバス停	91.7%	158,738人



凡例

バス路線・運行本数(平日1日片道当たり)		
□ 行政区域	90本以上	■ 鉄道駅徒歩利用圏(半径750m)
□ 市街化区域	60本以上～90本未満	■ 60本以上のバス駅徒歩利用圏(半径300m)
○ 鉄道駅	30本以上～60本未満	■ 60本未満のバス駅徒歩利用圏(半径300m)
— 鉄道路線	30本未満	
	バス停留所	

※徒歩利用圏の距離は、鎌倉市オムニバスタウン計画での交通不便地域の抽出で用いた値を用いています。

出典：国勢調査、総務省（平成27年(2015年)）
各バス事業者HP（令和3年(2021年)4月時点）

イ 公共交通の利用状況

全体的な鉄道利用者数の増加傾向

◇市内の鉄道駅の1日平均乗車人員としては、平成27年度(2015年度)から平成30年度(2018年度)にかけては、市内を通過する5路線別では、全路線で増加傾向でしたが、令和元年度(2019年度)は、湘南モノレールは引き続き増加傾向にあるなか、JR及び江ノ島電鉄で減少に転じている状況です。

◇旧鎌倉地域においては、土日祝日で交通混雑によるバスの運行速度が低下し、定時性及び速達性が低い路線が存在します。

【市内の駅別乗車人員(1日平均)の推移】

鉄道駅	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	H27→令和元年度の変化		
						増減数(人)	増減率(%)	
JR	大船駅	98,803	99,139	98,695	99,944	98,926	123	0.1%
	北鎌倉駅	8,994	8,997	9,051	9,015	8,771	-223	-2.5%
	鎌倉駅	44,376	44,843	44,866	44,838	43,183	-1,193	-2.7%
	路線合計	152,173	152,979	152,612	153,797	150,880	-1,293	-0.8%
江ノ島電鉄	鎌倉駅	11,976	12,275	13,377	13,592	12,703	727	6.1%
	和田塚駅	750	780	655	678	634	-116	-15.5%
	由比ヶ浜駅	1,022	1,046	1,312	1,362	1,248	226	22.1%
	長谷駅	5,734	5,906	5,449	5,364	4,906	-828	-14.4%
	極楽寺駅	1,173	1,207	924	922	865	-308	-26.3%
	稲村ヶ崎駅	2,494	2,557	2,256	2,305	2,214	-280	-11.2%
	七里ヶ浜駅	3,310	3,458	3,616	3,628	3,564	254	7.7%
	鎌倉高校前駅	1,950	2,018	2,080	2,254	2,236	286	14.7%
	腰越駅	2,103	2,188	1,555	1,547	1,487	-616	-29.3%
路線合計	30,512	31,435	31,224	31,652	29,857	-655	-2.1%	
湘南モノレール	大船駅	13,880	14,057	14,020	14,374	14,549	669	4.8%
	富士見町駅	1,840	1,893	1,964	2,246	2,353	513	27.9%
	湘南町屋駅	3,287	3,411	3,433	3,574	3,656	369	11.2%
	湘南深沢駅	2,615	2,691	2,727	2,891	3,060	445	17.0%
	西鎌倉駅	2,619	2,638	2,629	2,763	2,856	237	9.0%
	片瀬山駅	1,848	1,883	1,875	1,965	1,933	85	4.6%
	路線合計	26,089	26,573	26,648	27,813	28,407	2,318	8.9%

出典：神奈川県交通関係資料集(令和2年度(2020年度)版)、神奈川県(令和2年(2020年))

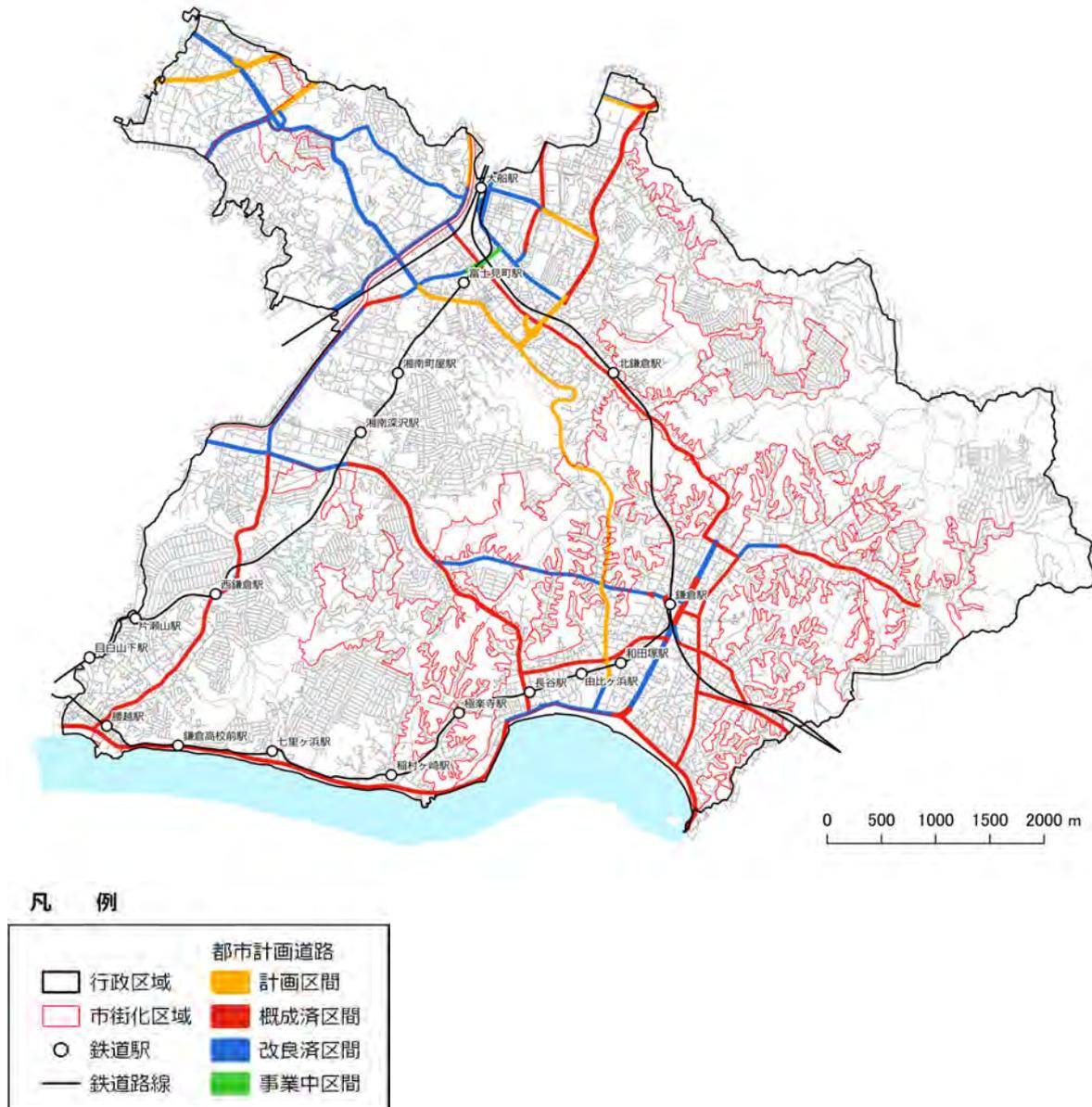
(5) 基盤整備

ア 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の見直しを経た道路網

- ◇市内の都市計画道路は、平成 25 年(2013 年)に「都市計画道路の見直し方針」を策定し、その後、平成 29 年(2017 年)11 月に複数路線の変更・廃止を行い、現在は 25 路線が指定されています。
- ◇多くの区間で概成済もしくは改良済の状況ですが、一部、計画区間も残されている状況です。

【都市計画道路の整備状況】



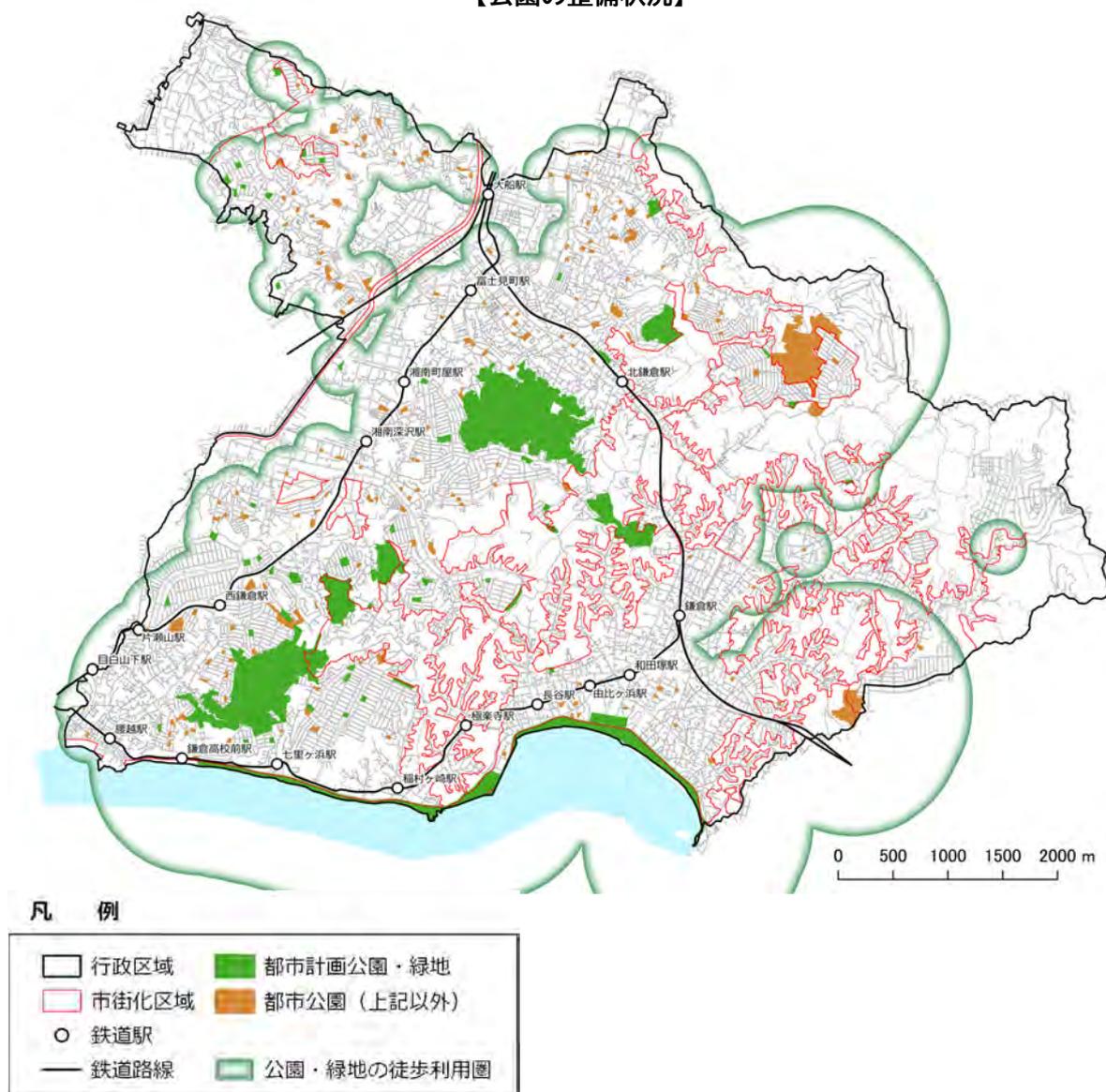
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成 28 年(2016 年)）

イ 公園の整備状況

多数の公園、緑地の配置

- ◇市内の都市計画公園は、総合公園が1箇所、運動公園が1箇所、風致公園が4箇所、近隣公園が1箇所及び街区公園が47箇所あり、都市計画緑地が4箇所あります。
- ◇その他、小規模ながら多数の都市公園、児童遊園、緑地等があります。
- ◇それらの徒歩利用圏は、市街化区域内のほとんどの箇所をカバーしていますが、鎌倉地域の谷戸などの一部箇所では、徒歩利用圏外となっています。

【公園の整備状況】



【公園・緑地の徒歩利用圏】

都市計画運用指針の誘致距離を参考としながら、面積に応じて設定
 (4ha以上)半径1,000m、(1~4ha)半径500m、(1ha未満)半径250m

出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年(2016年)）
 鎌倉市資料（令和2年(2020年)6月時点）

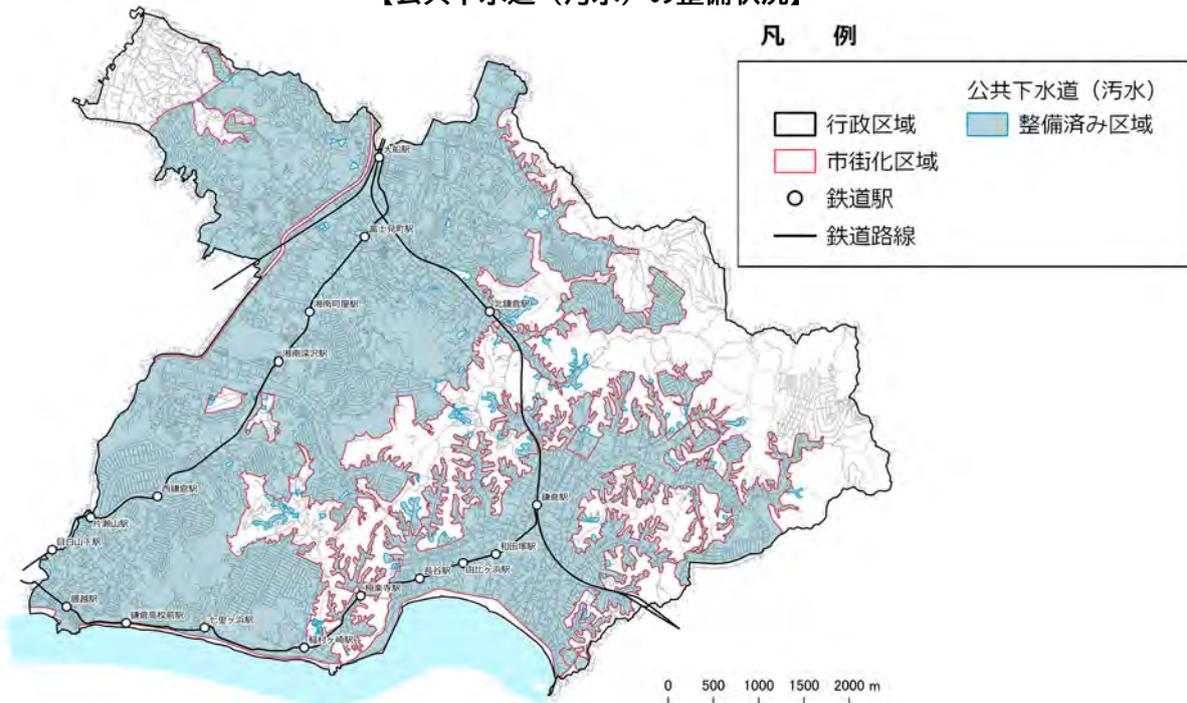
ウ 公共下水道（污水・雨水）の整備状況

公共下水道の計画的な整備

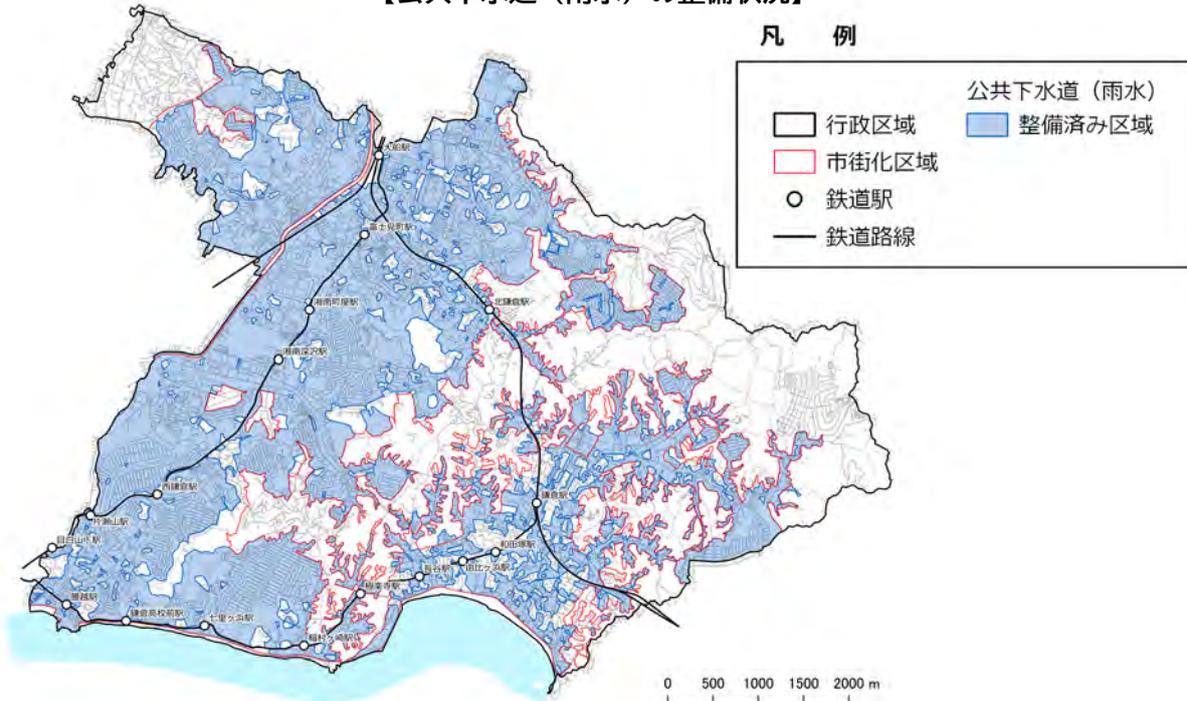
◇市内の公共下水道として、污水の整備状況は、事業計画区域のうち約98.8%（令和3年（2021年）3月末時点）です。

◇雨水は、污水と比較すると未整備区域が残されている状況です。

【公共下水道（污水）の整備状況】



【公共下水道（雨水）の整備状況】



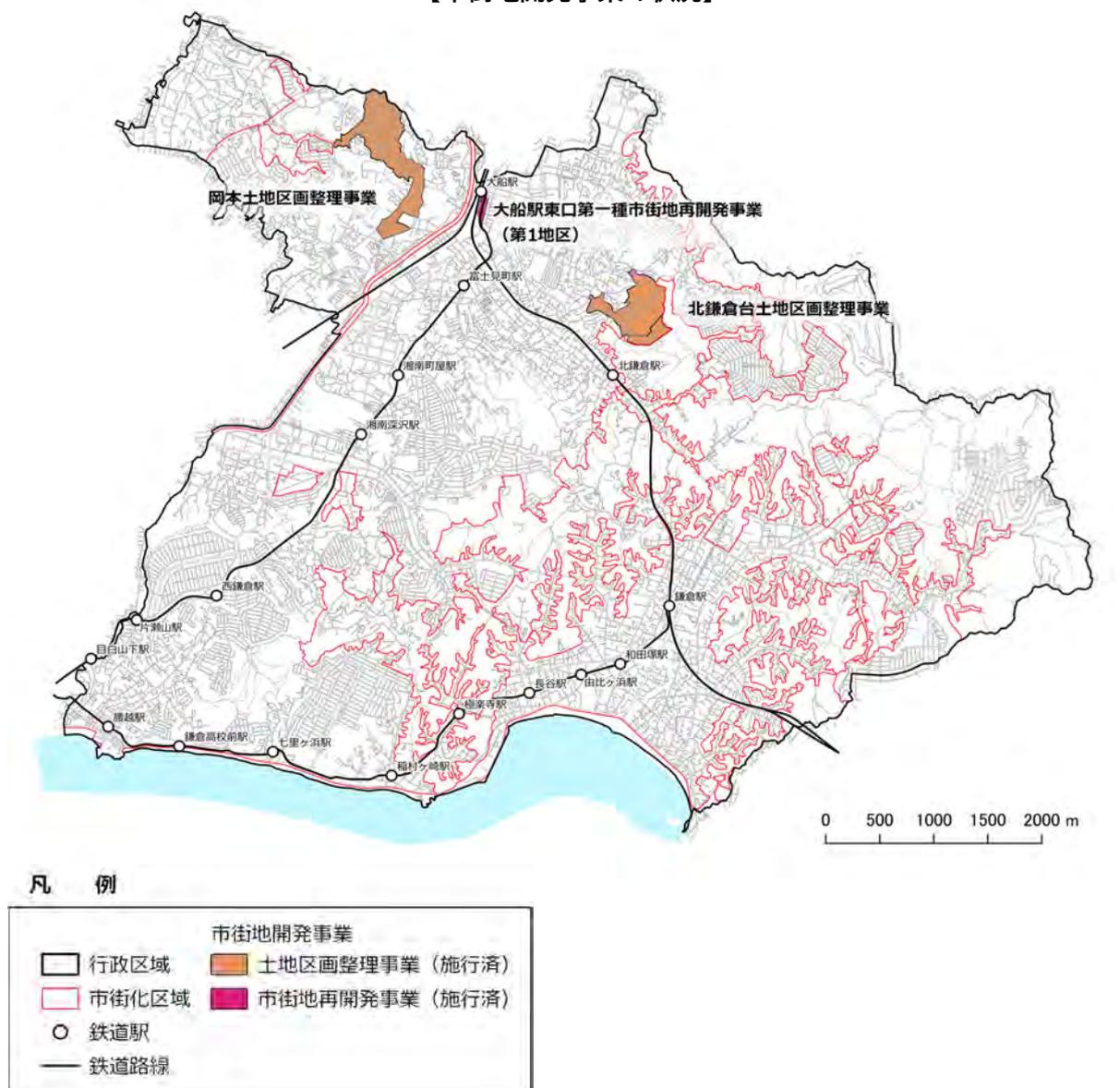
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年（2016年））

エ 市街地開発事業の状況

計画的な事業による良好な市街地形成

- ◇市内の市街地開発事業は、市街地再開発事業として、大船駅東口第一種市街地再開発事業第1地区が施行済、土地区画整理事業の2地区が施行済の状況です。ただし、大船駅東口第一種市街地再開発事業第2地区は未施行となっています。
- ◇市街地再開発事業は、大船駅東口で実施し、交通広場や道路整備と共に駅と直結した商業ビルが整備され、拠点としての賑わい創出に貢献しています。
- ◇土地区画整理事業は、大船駅の東西の丘陵地において2地区実施され、共に住宅地形成を主とした整備がなされました。

【市街地開発事業の状況】



出典：都市計画基礎調査、神奈川県（平成28年（2016年））

(6) 行財政

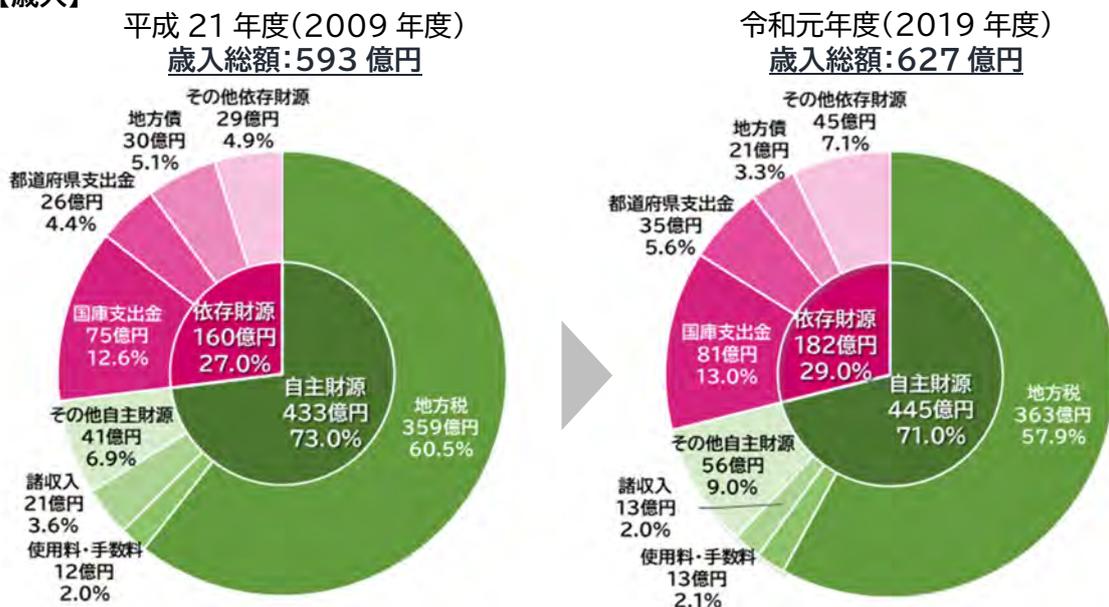
ア 財政の状況

義務的経費の増加に伴う都市基盤への費用の限定化

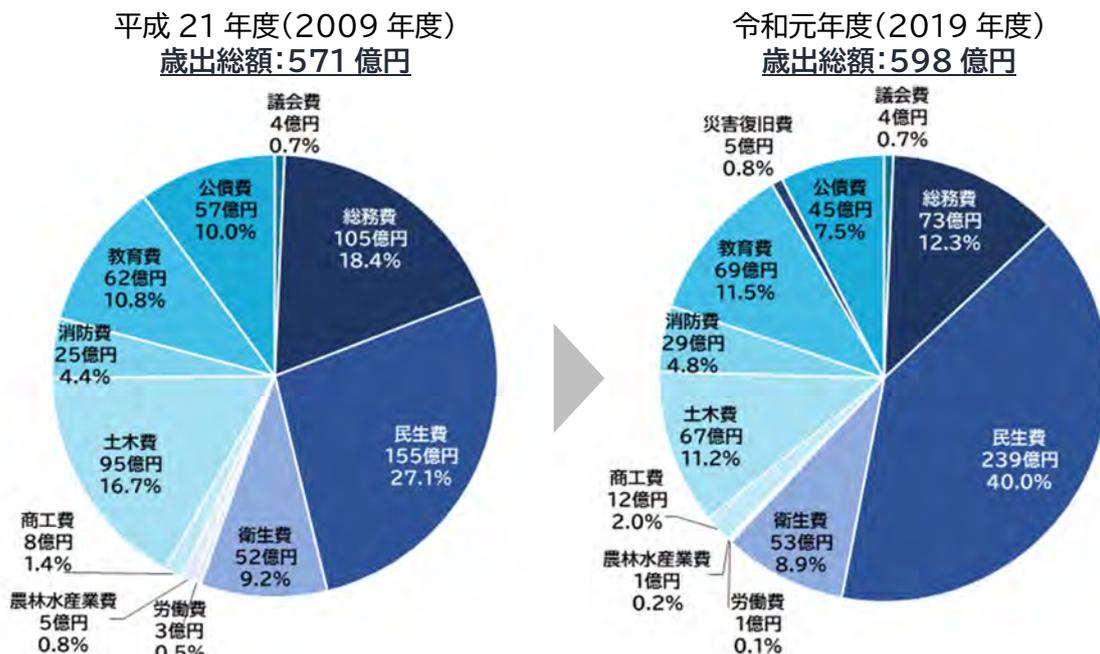
- ◇本市の過年度の歳入の状況としては、一番の割合を占める地方税(個人市民税)は、概ね横ばいであるなか、依存財源である国庫支出金等が増加傾向にあります。
- ◇歳出(目的別)については、高齢者の増加、幼児教育・保育無償化への対応、保育所整備等に伴い、民生費が急増している一方で、土木費は減少しており、今後、更新のコストの増加が見込まれる公共施設や下水道等のインフラ資産への費用も、さらに限定的になることが見込まれます。

【本市の歳入・歳出構造の変化】

【歳入】



【歳出(目的別)】



出典：市町村決算カード、総務省（平成 21 年(2009 年), 令和元年(2019 年)）

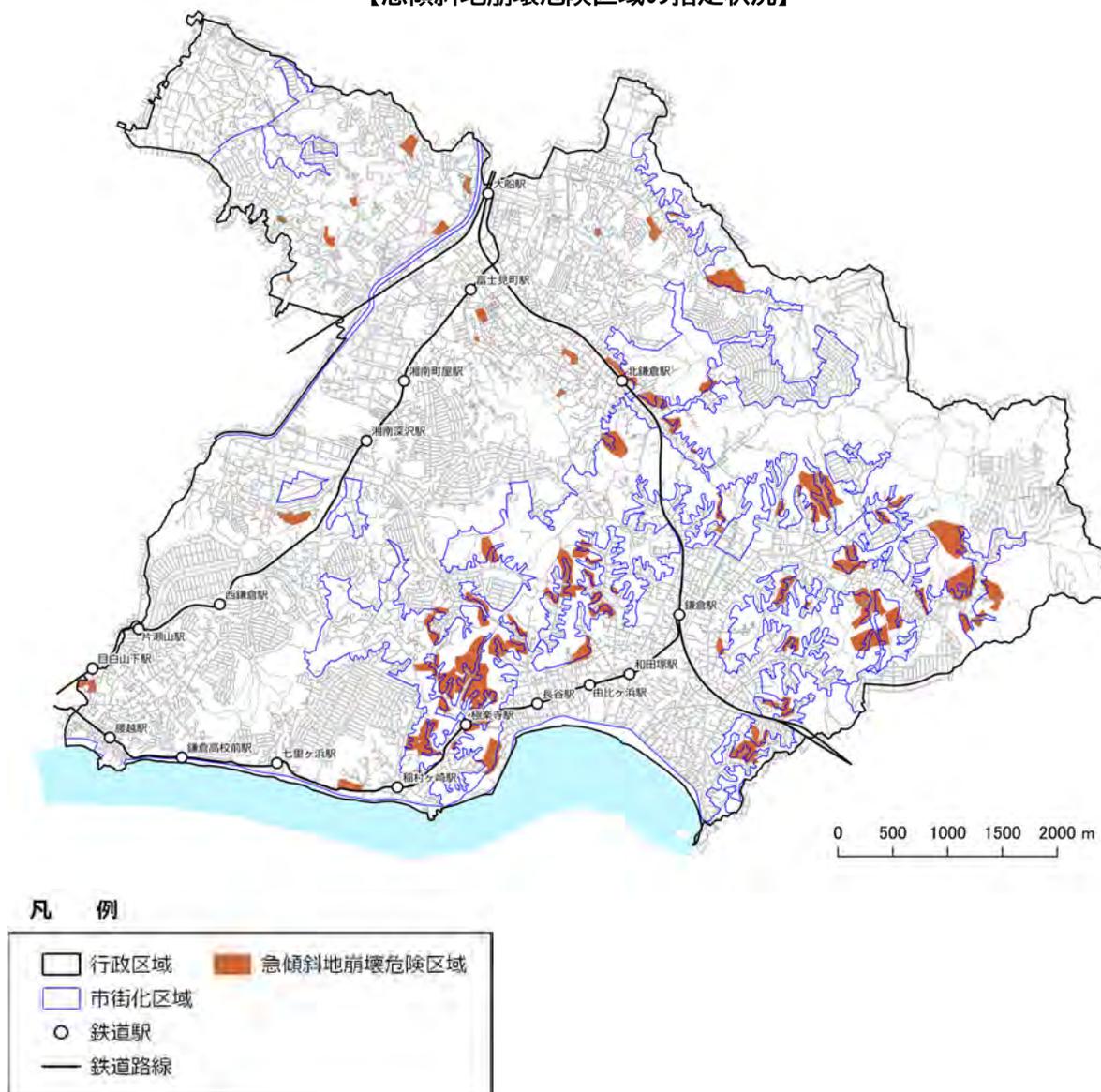
(7) 災害

ア 急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地崩壊危険区域の存在

- ◇市内の急傾斜地崩壊危険区域は、鎌倉地域では谷戸で多く指定されています。
- ◇指定されている箇所は、主に土砂災害警戒区域の範囲に点在しています。

【急傾斜地崩壊危険区域の指定状況】



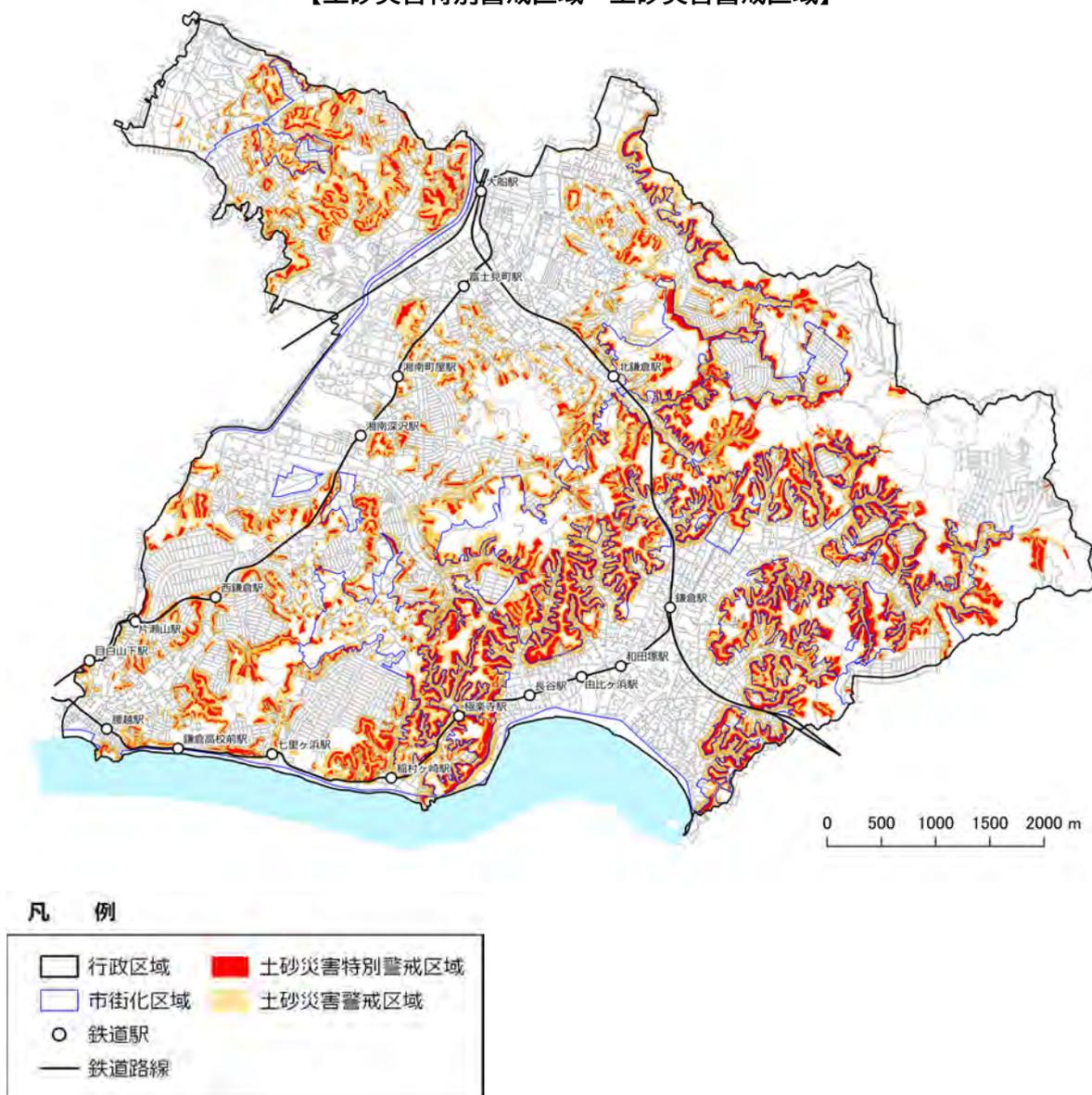
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県（令和3年(2021年)6月）

イ 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域

地形特性に基づく土砂災害が発生した場合、危害が生じるおそれのある区域の存在

◇市内の土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は、「土石流」と「急傾斜地の崩壊」に伴う土砂災害について指定されており、鎌倉地域の谷戸をはじめとして斜面地の多くで指定されています。

【土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域】



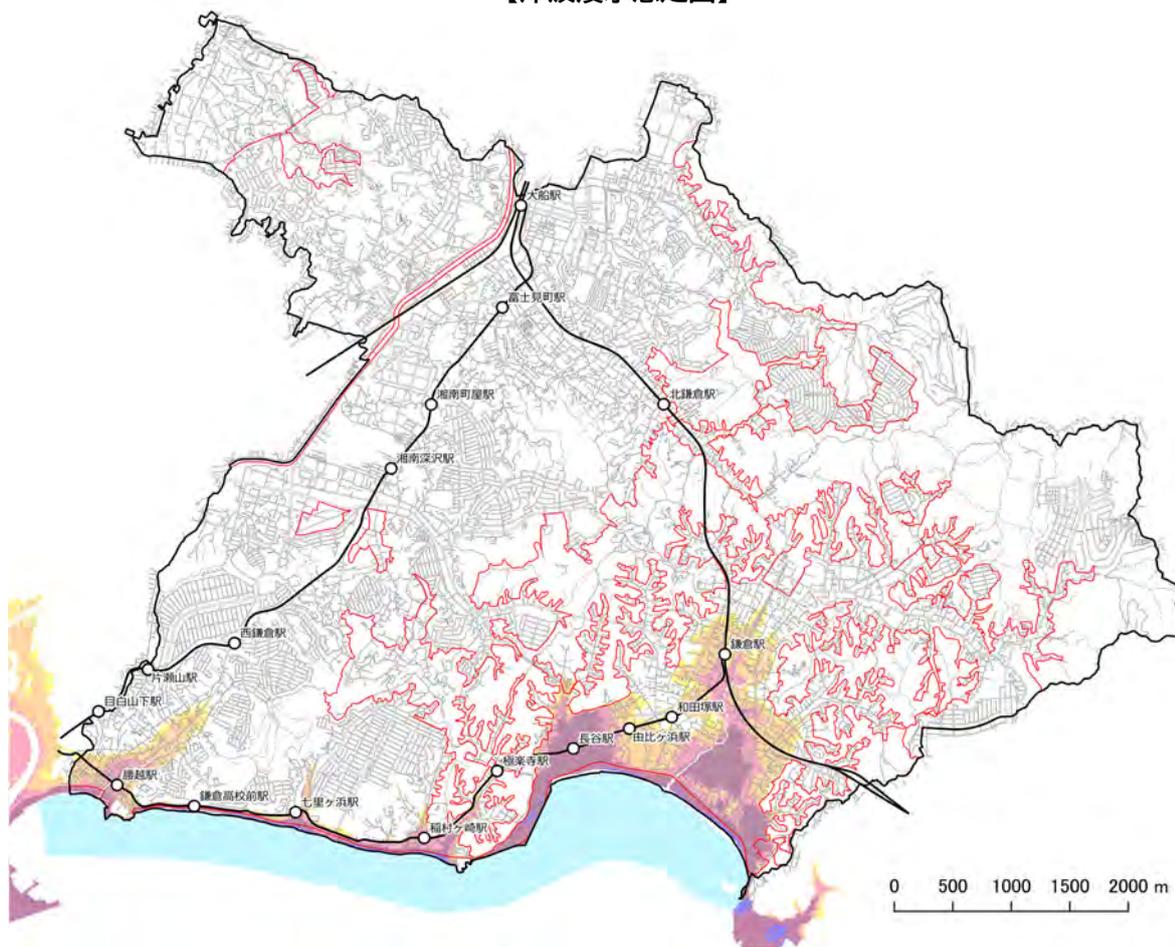
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県（令和3年(2021年)6月）

ウ 津波浸水想定図

鎌倉地域の低平地一帯等での津波浸水想定が存在

- ◇市内の津波浸水想定範囲は、鎌倉地域の低平地一帯で広がっているほか、腰越駅周辺から県道腰越大船線沿いや、海岸沿いで想定されています。
- ◇鎌倉地域の低平地では、海岸沿いでなくても、5.0m～10.0m未満の浸水深が想定されているエリアも存在しています。

【津波浸水想定図】



凡 例

津波浸水想定図	
□ 行政区域	■ 10.0～15.0m未満の区域
□ 市街化区域	■ 5.0～10.0m未満の区域
○ 鉄道駅	■ 3.0～5.0m未満の区域
— 鉄道路線	■ 0.5～3.0m未満の区域
	■ 0.5m未満の区域

※この図は、神奈川県が平成27年(2015年)3月に公表した「津波浸水想定図」を基にして作成したものであり、沿岸地域における「津波高さ」または「浸水域」が最大となる、合計5つの地震による津波浸水予想図を基に、浸水域と浸水深が最大になるよう重ね合わせた図面です。

出典：津波浸水想定図、神奈川県（平成27年(2015年)3月）

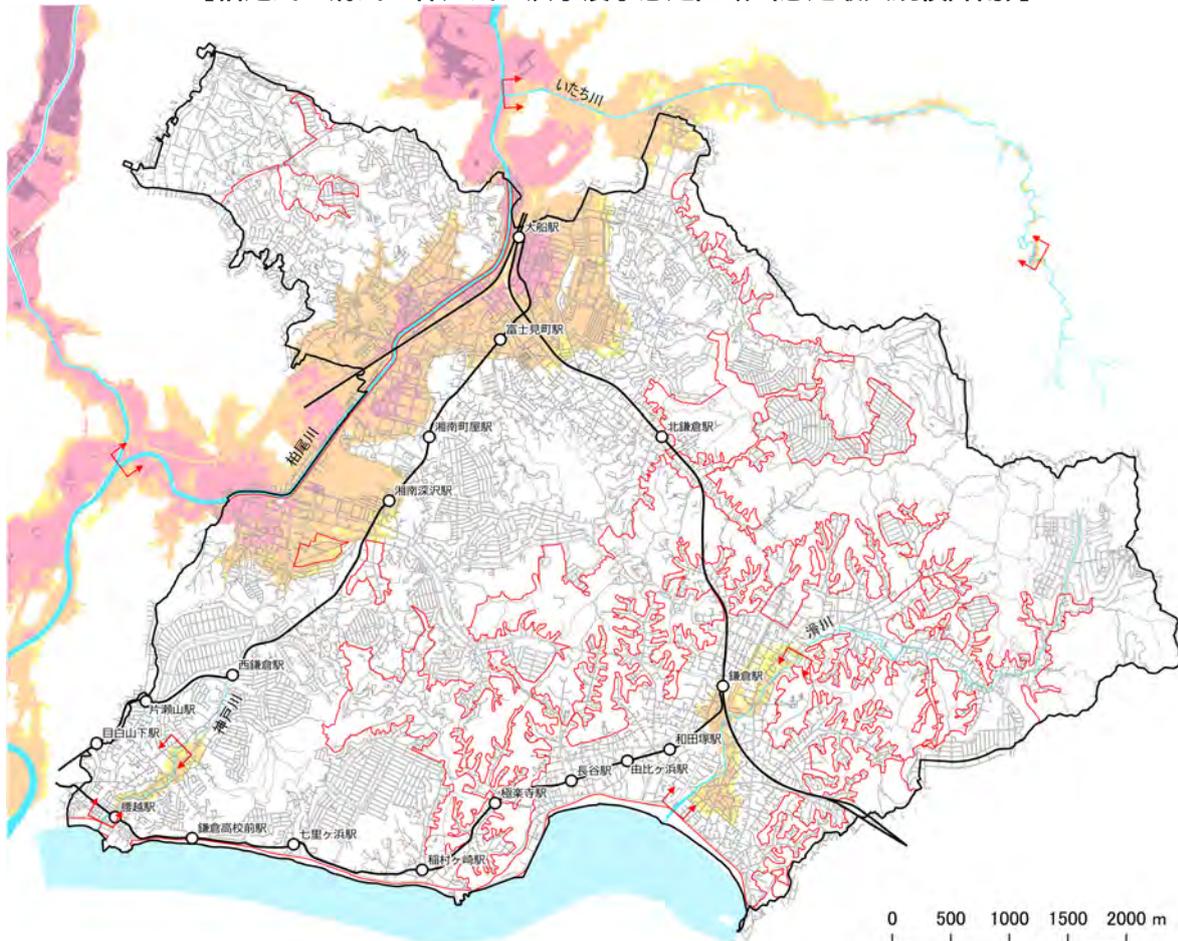
工 洪水浸水想定区域

洪水浸水想定区域の存在

◇市内の洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）は、柏尾川、滑川、神戸川の3つの河川（県管理部分）の両岸の一带で示され、柏尾川の洪水浸水想定区域では、大船駅周辺等において3.0m～5.0m未満の浸水深も想定されています。

◇鎌倉駅周辺についても、滑川の洪水浸水想定区域が分布しています。

【柏尾川・滑川・神戸川の洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）】



凡 例

	行政区域		洪水浸水想定区域(想定最大規模降雨)
	市街化区域		5.0～10.0m未満の区域
	鉄道駅		3.0～5.0m未満の区域
	鉄道路線		0.5～3.0m未満の区域
			0.5m未満の区域
			浸水想定区域の指定の対象となる水位周知河川

※この図は神奈川県が平成30年(2018年)から令和2年(2020年)にかけて公表した「洪水浸水想定図」を基に作成したものです。浸水想定は現時点で想定される最大規模の降雨を想定して行っており、各流域の24時間想定雨量は次のとおりです。柏尾川：632mm、滑川：309mm、神戸川：309mm

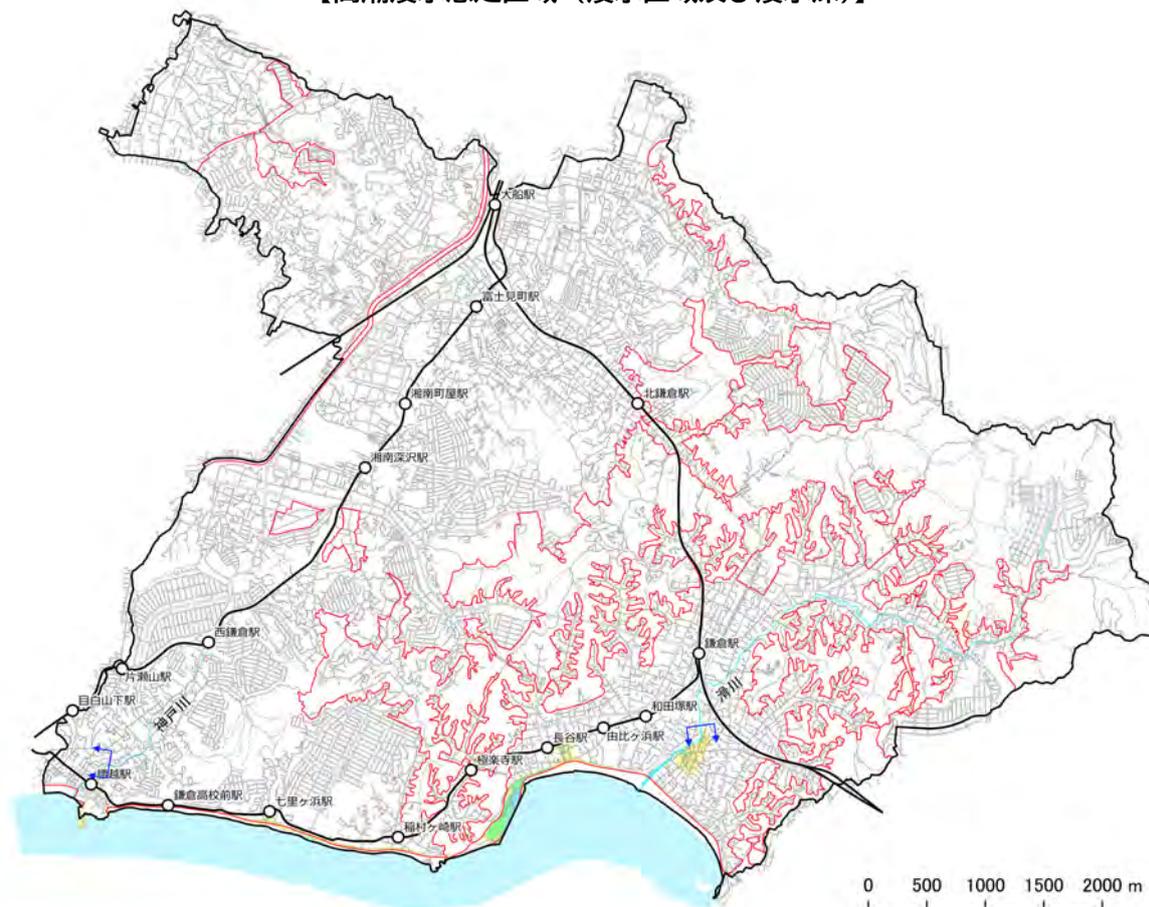
出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（平成30年(2018年)～令和2年(2020年)）

オ 高潮浸水想定区域

沿岸部での高潮浸水想定区域の存在

◇市内の高潮浸水想定区域の浸水区域及び浸水深は、滑川左岸、長谷駅周辺、坂ノ下周辺、七里ヶ浜駅周辺等で想定されています。それらの浸水深のうち深い所では、1.0～3.0m未満の区域となっています。

【高潮浸水想定区域（浸水区域及び浸水深）】



凡 例

	行政区域		高潮浸水想定区域(浸水区域及び浸水深)
	市街化区域		3.0～5.0m未満の区域
	鉄道駅		1.0～3.0m未満の区域
	鉄道路線		0.5～1.0m未満の区域
			0.3～0.5m未満の区域
			0.01～0.3m未満の区域
			高潮の遡上等が明らかな区間の上流端

※水防法第14条の3に基づき、想定し得る最大規模の高潮による氾濫が発生した場合の浸水が想定される区域、浸水した場合に想定される浸水の深さを予測。作成にあたっては、最悪の事態を想定し、我が国における既往最大規模の台風により、相模灘沿岸で潮位偏差（実際の潮位と天文潮位の差）または波高が大きくなる複数の経路・移動速度を設定してシミュレーションを実施。その複数のシミュレーションの結果から、最大となる浸水区域、浸水深を抽出。

出典：相模灘沿岸における高潮浸水想定区域図、神奈川県（令和3年(2021年)）

2-2 鎌倉市の都市構造上の課題

(1) 現状・将来見通しから考えられる課題

前項の本市の現状・将来見通しから考えられる分野別の課題は次のとおりです。

人口特性

増加する高齢者数への対応とエリア毎の人口バランスの確保

- ◆将来的に高齢者数が継続して増加する状況においても、都市の活力維持のため、高齢者が健康で一層活躍できる様、日常生活の利便性を確保して外出しやすい環境の形成が必要となります。
- ◆全市的な人口減少と共に、まとまって人口減少が見込まれるエリア（今泉台、鎌倉地域の平地部等）があるため、それら地域において、今後も伸ばすべき本市の特長である子育て世代の継続的な人口流入により世代循環を促進させるなど、エリア毎の特性に応じた人口バランスを確保するきめ細かな対応が必要となります。

土地利用等

エリア毎のポテンシャルをいかすためのメリハリある土地利用の形成

- ◆鎌倉駅及び大船駅周辺の拠点では、今後も市内全体を牽引するとともに、各種都市機能が集積した市民生活の中心としての役割を担う必要があるため、拠点性の維持・向上を図り、拠点としての価値を低下させないことが必要となります。
- ◆本市の地形特性（丘陵住宅地、谷戸等）に沿った住宅地形成の過程を踏まえながら、人口減少下においても持続できる居住地のあり方（エリア毎の誘導・維持の考え方等）を整理することが必要となります。

都市機能

人口動向に対応し、本市の魅力向上に繋がる都市機能の維持・誘導

- ◆現在の各都市機能は、人口分布等に応じて市内に分散して立地していますが、今後は、エリア毎に異なった高齢者数や幼年人口の増減の傾向等が見込まれるため、それらに伴う施設ニーズの変化にも対応できる都市機能の誘導が必要となります。
- ◆丘陵住宅地等においては、都市機能の立地が乏しい箇所もあるため、今後のさらなる高齢者数の増加も見据えたなか、日常生活レベルでの身近な小拠点の設定が必要となります。
- ◆大船駅・鎌倉駅周辺等での都市機能の集積により既に拠点性を有している箇所については、これまでの様々な要因が積み重なって成り立ってきた経緯も踏まえながら、それら既存の施設の維持とともに、さらなる拠点性向上や本市全体の魅力向上にも繋がるよう、戦略的な都市機能の誘導が必要となります。

公共交通

公共交通の維持と交通環境の改善

- ◆バス路線は人口減少により利用者が減少し、バス路線の維持が難しくなり、交通利便性が低下するおそれがあります。また、旧鎌倉地域においては、土日祝日で交通混雑による路線バスの定時性・速達性に課題があります。

基盤整備

これまでに蓄積した都市基盤のストックの維持・活用

- ◆ 高度経済成長期の人口増加の時代において一体的に整備された道路、公園等の都市基盤や、充実した鉄道、路線バス等の公共交通網について、その蓄えてきたストックを最大限に維持・活用できる様、市内居住地のあり方等を整理することが必要となります。

行財政

都市経営の視点に基づいたまちの持続性の確保

- ◆ 高齢者の増加に伴う民生費の継続的な増大や、高度経済成長期に整備された施設や都市基盤について、今後、まとまった改修・修繕費が必要となり、併せて、人口減少に伴う市税収入の減少の可能性も見据えつつ、これまでに蓄積した良好な住宅地や充実した鉄道路線等、本市が有する都市基盤のストックのポテンシャルを可能な限り活用することで、まちの持続性を高めていくことが必要となります。

災害

多種の災害ハザードエリアに対応した拠点形成や居住のあり方の検討

- ◆ 市内には、地域特性に基づき多種の災害ハザードエリアが存在していますが、その中、国土交通省においても、東日本大震災や、異常気象の多発化・激甚化に伴う想定以上の異常降雨等を受けて、災害対応への強化・支援に注力しているため、それらの方針や法改正も踏まえながら、災害リスクにも対応した取組施策等を整理することが必要となります。

(2) 上位・関連計画での課題認識

本計画に関連する上位・関連計画において、都市構造上の課題として参考とすべき内容を整理すると、主に次のことが挙げられます。

都市機能（都市の拠点形成、施設配置に関すること）

- ◆ 市民の生活利便性の向上等に寄与する施設整備等（本庁舎の移転と現在地の利活用等）
- ◆ 拠点内の空間形成（外出しやすい環境整備(バリアフリー化等)等）
- ◆ 産業の振興（人口構成の適正化のための企業誘致や雇用の場の創出等）

居住（市内居住のあり方・場所に関すること）

- ◆ 地区毎の人口減少や少子・高齢化に対応した人口流入施策（若年層の転入促進等）
- ◆ 土地利用転換による都市構造バランスの変化（大規模工場の転出による宅地化の進行等）
- ◆ 災害に対応した住宅地（総合的な都市防災の推進(津波対策等)、緑地や河川などの適切な保全・管理）

公共交通（拠点へのアクセス、市内移動に関すること）

- ◆ 公共交通による生活利便性向上（公共交通の充実により生活利便施設にアクセスできる都市空間形成等）
- ◆ 慢性的な渋滞の緩和（鎌倉地域での観光目的の来訪者の増加等に起因した慢性的な渋滞の緩和）
- ◆ 交通の情報化への対応（新たな情報通信技術(ICT等)の多面的な活用による総合的な情報提供の充実）

(印刷用余白ページ)