

第3章

立地適正化計画の方針

第3章 立地適正化計画の方針

本章では、第2章で整理した現況・将来見通しと課題を踏まえ、本計画の方向性を示す「立地適正化計画の方針（ターゲット）」と「課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）」を設定します。

また、立地適正化計画が目指すべき「都市の骨格構造」も設定します。

3-1 立地適正化計画の方針

本計画の方向性を示す「立地適正化計画の方針（ターゲット）」は、前述の本市の都市構造上の分野別課題、上位・関連計画で挙げる課題認識とともに、鎌倉市都市マスタープランで示す都市づくりの方向性を踏まえて設定します。

【鎌倉市都市マスタープラン「都市づくりの方向性」】

【基本理念】

くらしに自然・歴史・文化がいきる古都鎌倉

【基本目標】

- (1) 緑や地形をいかした古都にふさわしいまち並みのある都市(みどりとまちなみ)
- (2) 環境負荷の少ない都市(かんきょう)
- (3) 人と環境にやさしい交通の都市(いどう)
- (4) 安心して住み続けられる都市(くらし)
- (5) 鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市(なりわい)
- (6) 皆が共に憩い愉しむ都市(たのしみ)

【まちづくりの新たな視点】

- (1) 鎌倉ならではの空間文化の再構築
- (2) 防災・減災まちづくり、安全・安心まちづくり
- (3) 環境共生まちづくり
- (4) 暮らしのサポート(高齢者支援、子育て支援)
- (5) 海沿いのまちの創生
- (6) 国際おもてなし都市・鎌倉MICE
- (7) 次世代産業まちづくり

本計画は、鎌倉市都市マスタープランでの将来像を実現するためのアクションプランでもあるため、鎌倉市都市マスタープランで掲げた都市づくりの方向性を継承しつつ、本計画では、「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通ネットワーク」の3つの枠組みにより「立地適正化計画の方針」を設定して、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指していくものとします。

【立地適正化計画の方針】

立地適正化計画の方針1 ～都市機能誘導～

本市全体の活力や魅力を高める3つの都市拠点の形成

〈誘導方針1-1〉本市の風格と活力を創出する都市拠点(鎌倉・大船)の質の向上

短期(～10年)

- 鎌倉駅周辺については、古都鎌倉としての歴史的遺産、緑、文化・商業・観光施設等を多く有する中心市街地として、それら資源をいかしながら、施設の維持と共に、必要な機能の充実を図り、都市拠点としての質の向上を図ります。
- 大船駅周辺については、市内の人口や地域経済を支える拠点として、多様な産業の活性化を促進し、職住が近接した都市的で利便性の高い生活が可能となる環境形成を目指すことにより、都市拠点としての質の向上を図ります。

〈誘導方針1-2〉本市の新たな魅力あるライフスタイルを提供する都市拠点(深沢)の形成

短期(～10年)

- 深沢地区については、社会潮流を踏まえた鎌倉市の第3の拠点として、「ウェルネス」をテーマとしたまちづくりを推進し、周囲の自然環境に配慮した地区内外でのつながりのある新たな緑の創出を図るなかで、多様な都市機能の集積や新たな産業の立地の促進により、多様な働き方に対応するライフスタイルを提供できる新しい「鎌倉らしさ」を創出する都市拠点の形成を図ります。

立地適正化計画の方針2 ～居住誘導～

安全・安心で多様なライフスタイルを可能とする住環境の形成

〈誘導方針2-1〉自助・共助・公助による安全で安心な住環境の確保

長期(～20年)

- 本市では、地理的条件に基づき、様々な災害リスクを多くのエリアで有しています。そのため、居住地での安全性の確保に向けて、災害リスクの少ないエリアへの居住を積極的に誘導するとともに、自助・共助・公助の役割分担と連携のもと、災害に強い地域の体制を整えながら、安全で安心して住み続けられる住環境の確保を図ります。

〈誘導方針2-2〉住宅地ごとの特性をいかした地区人口の維持・誘導

長期(～20年)

- 本市では、街なか、丘陵地、谷戸、街道沿い、海沿い等、個々に生活圏を形成しながら、鎌倉ならではのライフスタイルが営まれています。今後も、多様な住環境の保全と創造を図りながら、地域ごとに既に起きている、あるいは将来起こり得る人口減少や高齢化に対応した居住支援や空き家活用等により地区人口の維持を図ります。
- 地区人口の維持に向けて居住を誘導するうえでは、まちの骨格を形成するまとまった緑である身近な公園・緑地等を適切に管理・有効活用することで機能・効用を最大化し、緑の多い良質な住環境の形成を図ります。

〈誘導方針2-3〉市民の暮らしの質を高める身近な拠点の形成

長期(～20年)

- 市内での居住誘導においては、地域や丘陵住宅地ごとの生活の利便性を考慮した日常生活の中心となる拠点を設定し、今後の人口減少、高齢化においても、地域住民が日常生活を送るうえで中心的な役割を担い、利用頻度の高い施設を身近な場所で利用できるよう、都市機能の維持・誘導を促進します。

立地適正化計画の方針3 ～公共交通ネットワーク～

市内の自由な移動と交流を促進する公共交通ネットワークの形成

〈誘導方針3-1〉拠点への公共交通によるアクセス性の向上 **長期(～20年)**

- 本市では、鉄道路線が縦横に運行し、市内の円滑かつ利便性の高い移動を可能としています。また、バス路線についても、丘陵住宅地と鉄道駅の間や市内外をつなぐ重要な移動手段となっています。今後のさらなる人口減少下においても、路線バスの走行環境の改善に取り組み、バスの定時性や速達性の向上に努めます。

〈誘導方針3-2〉公共交通の円滑化に向けた道路網整備 **長期(～20年)**

- 公共交通による拠点間の繋がりを高めるため、都市計画道路網の整備に併せた新たな公共交通網の形成を図ることで、より一層快適に移動できる環境の構築を推進します。

3-2 都市の骨格構造

都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定に先立ち、本市全体の視点より、本市が目指すべき都市の骨格構造を設定します。

都市の骨格構造は、「拠点」と「基幹的な公共交通軸」で構成します。

(1) 拠点の設定

ア 鎌倉市都市マスタープランでの拠点設定の考え方

本市の都市づくりの方向性を示した鎌倉市都市マスタープランの将来都市構造では、地域特性に応じて、3つの都市拠点、2つの地域活性化拠点を設定しています。

【鎌倉市都市マスタープランでの将来都市構造】



都市拠点	①鎌倉駅周辺拠点	鎌倉地域の中心及び生活拠点として、歴史的遺産、商業・観光、公共公益・文化等の資源をいかながら、さらに機能を充実し景観の整備を図ります。
	②大船駅周辺拠点	交通結節点である大船駅周辺は、本市の広域拠点及び東海道本線沿いの生活拠点として位置付け、横浜市と連携し、広域的な商業・業務、産業、文化などの機能の充実と基盤整備を図ります。
	③深沢地域国鉄跡地周辺拠点	東海道本線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、また、これまで行われてきた委員会等での検討内容を踏まえた公共公益施設、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、鎌倉の新しい拠点として整備を図ります。
地域活性化拠点	①腰越拠点	腰越の漁港及び商店街を含む一帯を、地域の生活や観光の拠点として位置付け、江の島周辺整備との関連も考慮して、整備を図ります。
	②玉縄拠点	玉縄城跡地の歴史的資源や地域資源を活用したまちづくりを推進します。

また、地域別方針においても、市内の5箇所が「地域生活拠点」として、商業の集積や地域交流の場の創出などを目指した拠点設定がなされています。

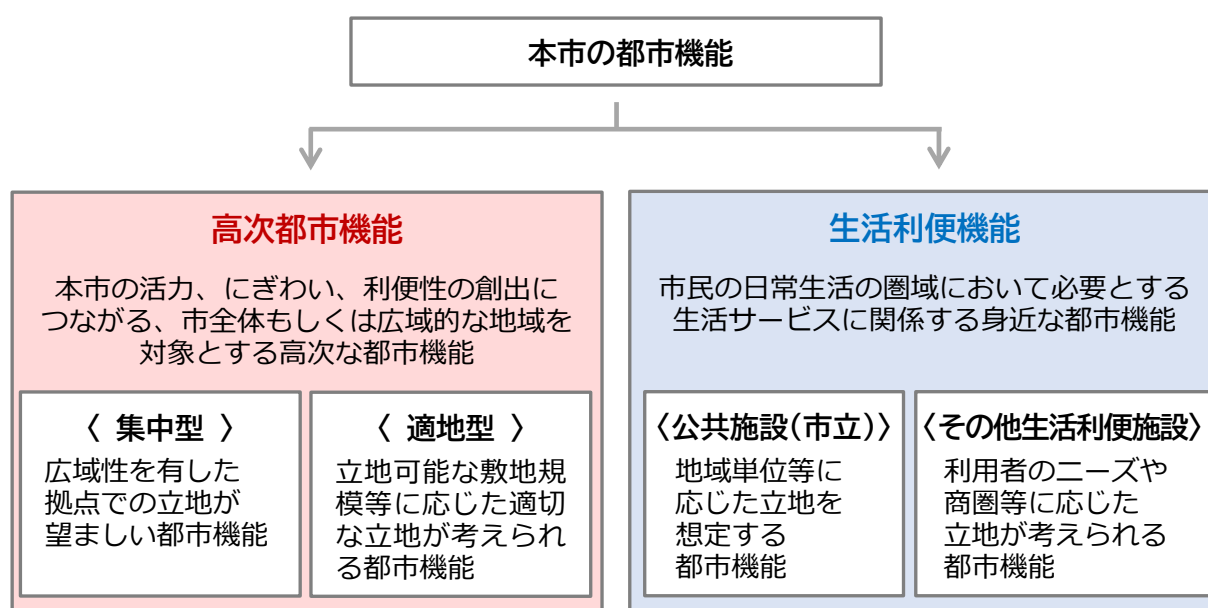
イ 都市機能の集積状況の確認

これまでの都市の成り立ちや地域単位等を踏まえて設定された鎌倉市都市マスタープランでの拠点とともに、本市内には、現状で、市民が必要とする生活サービスを提供する都市機能が集積している箇所も見られます。

本市において、市全体の活力やにぎわい等の創出、市民の日常生活の利便性を確保する上で必要と考えられる都市機能を整理します。

これらは、それぞれの都市機能が有する役割や施設規模に応じて次の4つに分類されます。

【都市機能の分類】



【都市機能毎に必要なとする役割と対象施設】

機能区分	役割	対象施設			
		高次都市機能		生活利便機能	
		〈集中型〉	〈適地型〉	〈公共施設(市立)〉	〈その他生活利便施設〉
行政	市の中核となる行政機能	◇市役所(本庁舎)			
	行政サービスを提供する機能			◇支所	
介護福祉	介護福祉の拠点となる機能				◇地域包括支援センター
	日常の介護や看護サービスを受けることができる機能				◇通所系施設 ◇訪問系施設 ◇短期入所系施設 ◇小規模多機能施設
医療	総合的な医療サービスを提供する機能		◇病院		
	日常的な診療を受けることができる機能(内科・外科・小児科)				◇診療所
子育て	子育て支援の拠点となる機能			◇子育て支援センター	
	子育てに必要な預かり等のサービスを受けることができる機能			◇認可保育所(市立) ◇認可保育所(民間) ◇認可外保育施設 ◇地域型保育事業所	
商業	市民の多様なニーズに対応し、飲食・娯楽を含め高度な購買活動と時間体験を可能にする機能	◇複合商業施設、商業集積地区			
	日常生活に必要な生鮮品等の購入ができる機能				◇スーパーマーケット ◇ドラッグストア ◇コンビニエンスストア ◇生鮮食料品店 ◇一般物販店
金融	有人窓口による金融サービスを提供する機能	◇銀行、信用金庫等			◇郵便局
教育	本市の学術的な魅力を高め、若い世代の流入にも貢献する機能		◇大学 ◇短期大学 ◇専門学校		
	地域の基礎的な学習の場を担う機能			◇中学校(市立) ◇小学校(市立)	◇高等学校(県立・私立) ◇中学校(国立・私立) ◇小学校(国立・私立) ◇養護学校(県立)
文化	市民の生涯学習やレクリエーション活動を支えることや、地域コミュニティの活動・交流の場を担う機能	◇中央図書館 ◇美術館	◇博物館等 ◇ギャラリー、ホール ◇スポーツ施設	◇図書館(中央図書館以外) ◇生涯学習センター、学習センター	◇自治会館等

本市内の現状として、前述の生活利便機能に分類される施設の立地状況について、100m メッシュ毎に点数化して、集積状況を確認すると、鎌倉市都市マスタープランで拠点に設定している都市拠点や地域生活拠点とともに、その他の箇所でも都市機能の集積が見られる箇所があります。

また、本市の特長である豊富なグリーンインフラとして、その一部を構成する公園・緑地等からの徒歩利用圏や、特別緑地保全地区・風致地区等の地域地区の指定状況についても確認を行うと、大半の箇所で、グリーンインフラへのアクセシビリティがあることが確認できますが、大船駅周辺拠点や深沢地域国鉄跡地周辺拠点では、商業系や跡地として土地利用がなされているため、他の箇所と比較すると、グリーンインフラの量としては少ない状況であることが確認できます。

(都市機能の点数化の方法)

- ・次の①と②を足して点数化を行いました。

①各施設から半径 500m 圏域を 100m メッシュ毎に点数化(11 点満点)

- ・各施設から半径 500m 圏域について、100m メッシュ毎に一部でも含まれる場合は1点として、生活利便機能のうち、次の施設を対象として 11 に分類して点数化

機能区分	点数	対象施設(いずれか立地していれば各1点)
行政	1	支所
介護福祉	1	地域包括支援センター
	1	通所系施設、訪問系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設
医療	1	診療所 ※内科、外科、小児科を有する
子育て	1	子育て支援センター
	1	認定こども園、幼稚園、認可保育所、認可外保育施設、地域型保育事業所
商業	1	スーパーマーケット、ドラッグストア
	1	コンビニエンスストア
金融	1	郵便局
文化	1	図書館(中央図書館以外)
	1	生涯学習センター、学習センター

※商業施設は、日常で利用頻度が高く、各施設に求められる役割も異なることから2種類で評価した。

※教育施設(小学校、中学校、高等学校、養護学校)は、学区に基づく適正配置、駅の近接性に必ずしもよらないこれまでの立地場所の選択等より対象外とした。

※文化施設のうち自治会館等の集会施設は、地域コミュニティ単位で立地場所が選定されることより対象外とした。

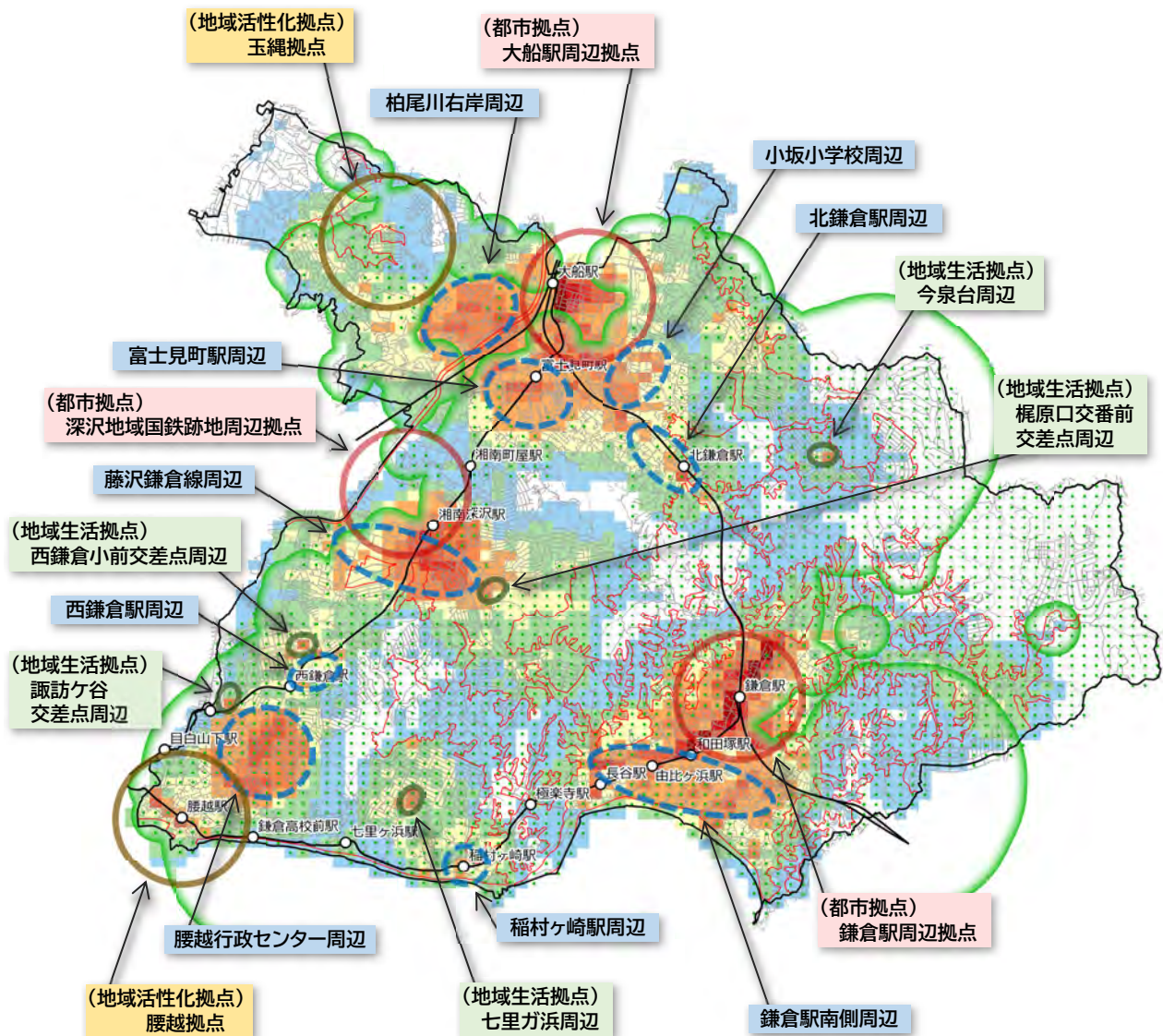
②一般物販店等の商業施設の点数化

- ・商店街等を形成する生鮮食料品店や一般物販店等を考慮するため、建物利用現況(平成28年(2016年)都市計画基礎調査)において、次の商業系の建物用途の戸数を100m メッシュ毎に集計し、市内におけるコンビニエンスストア等と一般店舗の1店舗当たり売上高の概ねの比率に基づき、4/10 を乗じた値を点数化

(例：当該100m メッシュ内に20戸立地する場合、 $20 \times 4/10 = 8$ 点)

①店舗併用住宅 ②店舗併用集合住宅 ③商業施設 ④商業系用途複合施設

【生活利便機能の集積状況（点数化）、グリーンインフラの分布状況】



凡 例

鎌倉市都市マスタープランの
将来都市構造等での拠点

- 都市拠点（3箇所）
- 地域活性化拠点（2箇所）
- 地域生活拠点（5箇所）

鎌倉市都市マスタープランの
拠点以外で、現況で生活利便機能の
集積が見られる箇所

- 9箇所



(グリーンインフラについて)

- ◇グリーンインフラとは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組です。
- ◇これら取組の推進により、生物多様性の保全、地球温暖化の緩和などの自然が本来持つ効果だけでなく、防災・減災への貢献、地域コミュニティの場としての活用、遊休資産の活用などの多機能性を発揮し、持続可能な社会や自然共生社会の実現、国土の適切な管理などに貢献することが期待されます。

鎌倉市立地適正化計画とグリーンインフラの関係性

- ◇都市の拠点や住宅地の環境形成においては、立地適正化計画制度の運用に基づく都市機能や居住の維持・誘導だけではなく、本市の特長である豊富な自然的資源をいかしながら、緑の量の確保等による質的向上を推進することにより、上記のグリーンインフラとしての多面的な効果発現を図ることが有効です。
- ◇そのことにより、日常の利便性の確保だけではなく、まちの価値や魅力を高め、地区人口の維持等につなげていきます。
- ◇その取組においては、公園・緑地の整備・維持だけではなく、河川・海岸・農地等の自然的資源や、道路植栽・事業地内緑化・オープンスペースの活用等、様々な自然環境の保全・創出を通じた取組を進めます。

ウ 本計画での拠点の設定箇所

鎌倉市都市マスタープラン（以下の表では「都市マス」と表記）、現在の都市機能の集積状況を踏まえ、本計画での拠点設定箇所は次のとおりとします。

【本計画での拠点設定箇所】

〈都市マスの位置付け〉	〈現況で都市機能が集積〉	〈本計画での拠点設定の考え方〉
都市拠点 鎌倉駅周辺拠点 大船駅周辺拠点 深沢地域国鉄跡地 周辺拠点		本計画の拠点に位置付ける (都市機能誘導区域を設定する) ◇都市マスの拠点設定の考え方において、商業・業務、産業等の機能の充実や、基盤整備を図るものとしており、都市機能誘導区域を設定することで可能となる国の支援制度の活用を想定できるエリアである。
地域生活拠点 今泉台周辺 七里ガ浜周辺 梶原口交番前交差点周辺 諏訪ヶ谷交差点周辺 西鎌倉小前交差点周辺		本計画の拠点に位置付ける (都市機能誘導区域は設定しない) ◇都市マスの拠点設定の考え方において、地域の生活の拠点として商業の集積や地域交流の場などの機能充実を図るとしてあり、拠点に位置付ける。 ◇居住誘導区域内での快適な生活環境の形成促進において、特に生活利便機能の維持・誘導を図る場所として位置付ける。
	(都市拠点に隣接) 柏尾川右岸周辺 藤沢鎌倉線周辺 鎌倉駅南側周辺 富士見町駅周辺 小坂小学校周辺	
	(その他箇所) 腰越行政センター周辺 北鎌倉駅周辺 西鎌倉駅周辺 稲村ヶ崎駅周辺	本計画の拠点に位置付ける (都市機能誘導区域は設定しない) ◇都市マスでの拠点設定の位置付けはないが、既存で生活利便機能の集積が見られるため、今後もそれら施設の維持・誘導を図る場所として位置付ける。
地域活性化拠点 腰越拠点 玉縄拠点		本計画の拠点に位置付けない (都市機能誘導区域を設定しない) ◇都市マスでは、地域資源をいかして地域の活性化を図る拠点としており、市民の日常生活を支える拠点としては位置付けられていないため。 ※57 ページの都市の骨格構造図では都市マスとの整合性を踏まえて表示します

【本計画での拠点設定箇所と誘導区域との関係性】

区 域	拠点名	位置付け	場 所	(参考) 都市マスの 位置づけ
都市機能 誘導区域 【都市再生特別 措置法に基づく 区域設定】	都市拠点	本市の活力を創出し、にぎ わいや利便性の創出につ ながる市全体及び広域的 に牽引する拠点 高次都市機能の維 持・誘導とともに、 拠点内の環境形成の 過程において、緑の 量の確保等による質 的向上を推進するこ とにより、グリーンイ ンフラとしての多面 的な効果発現を図る	①鎌倉駅周辺拠点 ②大船駅周辺拠点 ③深沢地域国鉄跡地周辺拠点	都市拠点
居住誘導区域内 で日常生活の 中心となる拠点 ※都市機能誘導 区域は設定 しない拠点	地域生活 拠点	居住誘導区域内での快適 な生活環境の形成促進に おいて、特に生活利便機能 の立地を図る拠点 生活利便機能の維持・ 誘導とともに、居住誘 導区域内の一部とし て、拠点周辺の緑との 調和を図る	①今泉台周辺 ②七里ガ浜周辺 ③梶原口交番前交差点周辺 ④諏訪ヶ谷交差点周辺 ⑤西鎌倉小前交差点及び 西鎌倉駅周辺 ①柏尾川右岸周辺 ②藤沢鎌倉線周辺 ③長谷駅周辺 ④富士見町駅周辺 ⑤小坂小学校周辺 ⑥腰越行政センター周辺 ⑦北鎌倉駅周辺 ⑧稲村ヶ崎駅周辺	地域生活 拠点 —
居住誘導区域 【都市再生特別 措置法に基づく 区域設定】		生活利便機能の立地を図 り、公共交通サービスが確 保され、将来にわたり適切 な人口密度を確保するた め居住を誘導する区域	DID 区域等	—
居住誘導区域外		既存の住環境を保全する 区域	災害レッドゾーン、 市街化調整区域 等	—

※現況で都市機能が集積する2箇所の取り扱いは次のとおりとする。

鎌倉駅南側周辺：鉄道駅等の立地状況を考慮して、「長谷駅周辺」として拠点を設定する。

西鎌倉駅周辺：近接性を考慮して、地域生活拠点「西鎌倉小前交差点周辺」と同一の拠点とする。

(2) 基幹的な公共交通軸の設定

ア 鎌倉市都市マスタープランでの骨格的な都市構造（公共交通）の考え方

鎌倉市都市マスタープランでは、将来的な公共交通ネットワークの考えについて、次のとおり整理しています。

【徒歩と公共交通を中心とする交通ネットワークの形成】

2) 市域の一体性を強化する交通のネットワークの整備充実

緑により分節化された各地域を結ぶ交通ネットワークの整備充実を図ります（鎌倉－大船、鎌倉－深沢、大船－深沢、鎌倉－腰越、深沢－腰越）。

自動車利用を抑制し、環境問題に対応すると共に歴史的市街地にふさわしい交通環境を実現するため、鉄道、バス等の公共交通の充実を図ります。

イ 現況の公共交通を踏まえた本計画での基幹的な公共交通軸の設定

上記の鎌倉市都市マスタープランでの考え方と、現況の公共交通の運行状況を踏まえ、本計画での基幹的な公共交通軸は、次のとおり設定します。

〈鉄道〉

◇市内にはＪＲ(東海道線・横須賀線・根岸線)、江ノ島電鉄、湘南モノレールの５路線があります。

◇これらは、主要な各拠点間を結ぶ移動手段となっていることから、市内の全路線を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、鉄道事業者と協議・連携のもと、サービス水準の確保に努めます。

〈バス〉

◇市内には民間バスが３事業者によって、鉄道路線を補完して、市街化区域内を概ねカバーするように運行しています。

【現状で運行本数の多い路線(平日1日片道当たり 60 本以上)】

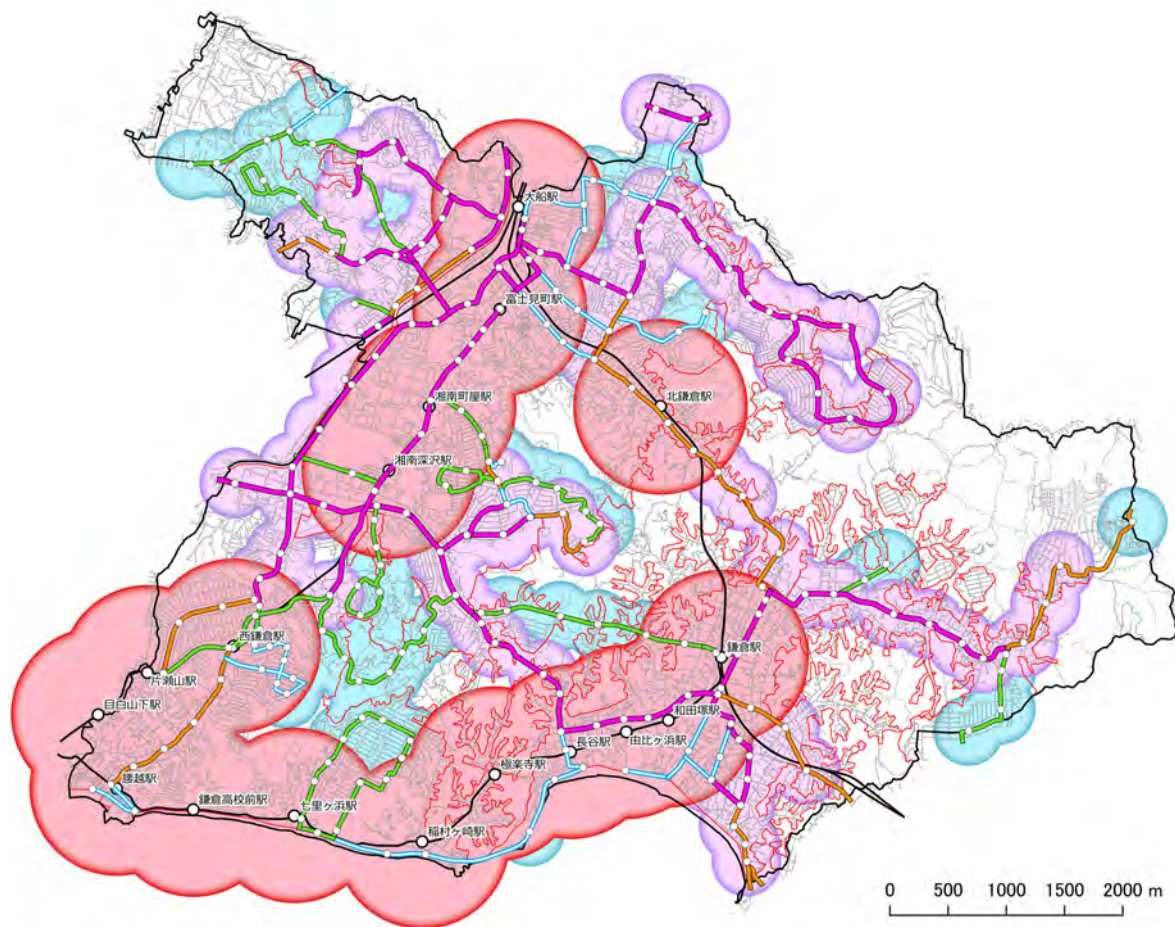
利用のニーズが多くあり、利便性も高いことより、大半を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、既存路線の維持について、バス事業者と協議・連携を図ります。

【現状で運行本数が多くない路線(平日1日片道当たり 60 本未満)】

現状として、運行本数は多くないものの、高齢者等をはじめとして、市民の身近な移動手段として機能しているため、『地域生活拠点』へ繋がる路線や、『都市拠点』での拠点形成と併せたアクセス性向上の必要がある路線等は「基幹的な公共交通軸」に位置付け、バス事業者と協議・連携のもと、サービス水準の維持に努めます。

また、今後のさらなる高齢者数の増加や交通不便地域の解消等にも対応して、その他の既存路線のサービス水準についても、バス事業者と連携・調整を図ります。

【公共交通の運行状況と鉄道駅・バス停の徒歩利用圏】※第2章の再掲



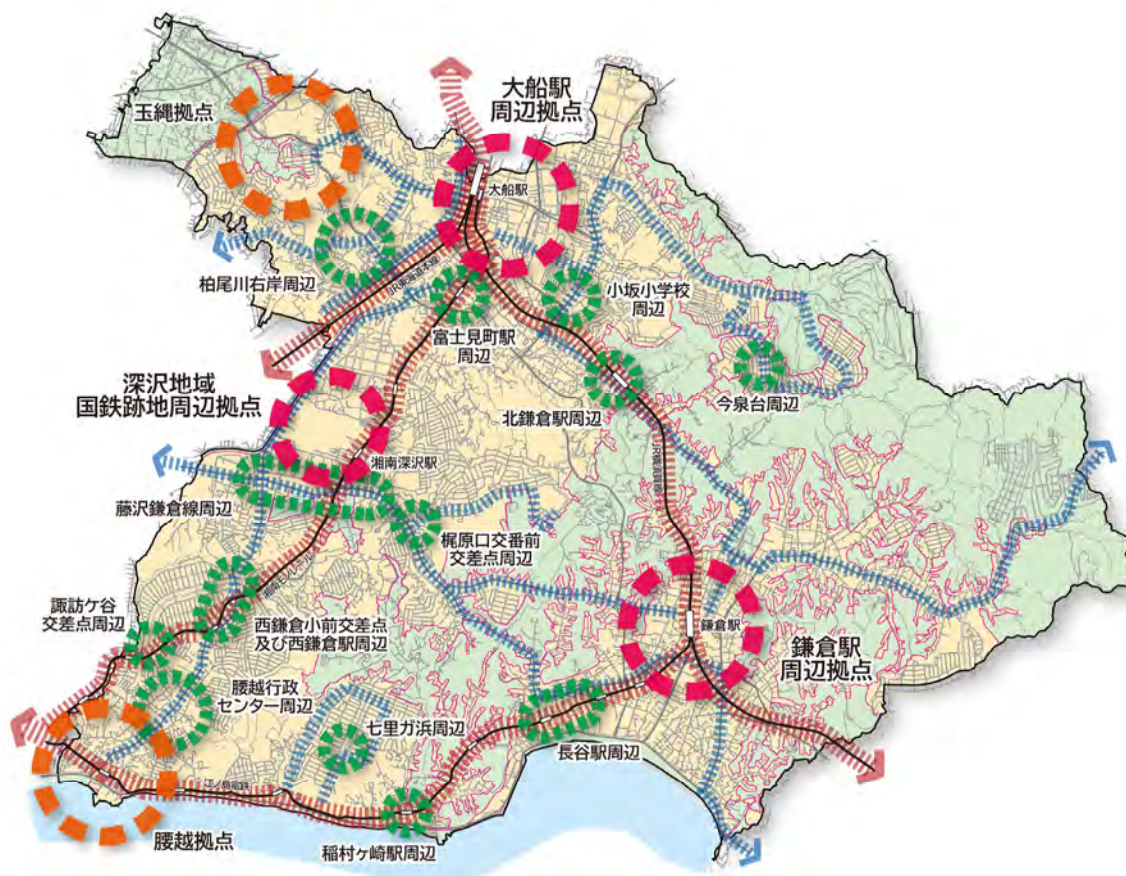
凡 例

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本以上のバス停徒歩利用圏(半径300m)
○ 鉄道駅	30本以上～60本未満	60本未満のバス停徒歩利用圏(半径300m)
— 鉄道路線	30本未満	
	バス停留所	

(3) 目指すべき都市の骨格構造

前項までの内容を踏まえ、本計画で目指すべき都市の骨格構造は、次のとおりとします。

【目指すべき都市の骨格構造】



凡 例

(拠 点)	(軸)	(その他)
都市拠点 (Red starburst icon)	基幹的な公共交通軸 (鉄道) (Red dashed line icon)	市街化区域 (Yellow shaded area icon)
地域活性化拠点 (Orange starburst icon)	基幹的な公共交通軸 (バス) (Blue dashed line icon)	市街化調整区域 (Green shaded area icon)
地域生活拠点 (Green starburst icon)		鉄道 (Black line with cross-ticks icon)
		都市計画道路 (Black solid line icon)

(印刷用余白ページ)