

# 鎌倉市 立地適正化計画 (素案)

鎌倉市

令和 年 月

# 鎌倉市 立地適正化計画

## 目 次

<b>第1章 立地適正化計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景と目的 .....	2
1-2 計画の位置付け .....	3
1-3 計画期間 .....	3
1-4 計画の記載事項 .....	4
1-5 計画の対象範囲 .....	5
<b>第2章 鎌倉市の都市構造の現況・課題</b> .....	<b>7</b>
2-1 鎌倉市の現状・将来見通し .....	8
2-2 鎌倉市の都市構造上の課題 .....	40
<b>第3章 立地適正化計画の方針</b> .....	<b>43</b>
3-1 立地適正化計画の方針 .....	44
3-2 都市の骨格構造 .....	47
<b>第4章 都市機能誘導区域・誘導施設</b> .....	<b>59</b>
4-1 誘導施設の設定 .....	61
4-2 都市機能誘導区域の設定 .....	65
<b>第5章 居住誘導区域</b> .....	<b>71</b>
5-1 居住誘導区域の設定 .....	72
<b>第6章 防災指針</b> .....	<b>79</b>
6-1 防災指針について .....	80
6-2 災害リスクの分析 .....	85
6-3 防災上の課題の整理 .....	103
6-4 課題を踏まえた取組方針 .....	105
6-5 取組施策、スケジュール .....	108
<b>第7章 誘導施策</b> .....	<b>109</b>
7-1 都市機能誘導に係る施策 .....	111
7-2 居住誘導に係る施策 .....	113
7-3 公共交通ネットワークに係る施策 .....	115

# 第1章

## 立地適正化計画の概要

---

# 第1章 立地適正化計画の概要

本章では、立地適正化計画策定の背景と目的、計画の位置付け等について整理します。

## 1-1 計画策定の背景と目的

本市では、都市計画法に基づく都市計画に関する基本的な方針として、平成10年(1998年)3月に鎌倉市都市マスタープランを策定し、長期的な計画期間である30年先を見据えた中で、都市計画・まちづくり分野の施策を進めてきました。

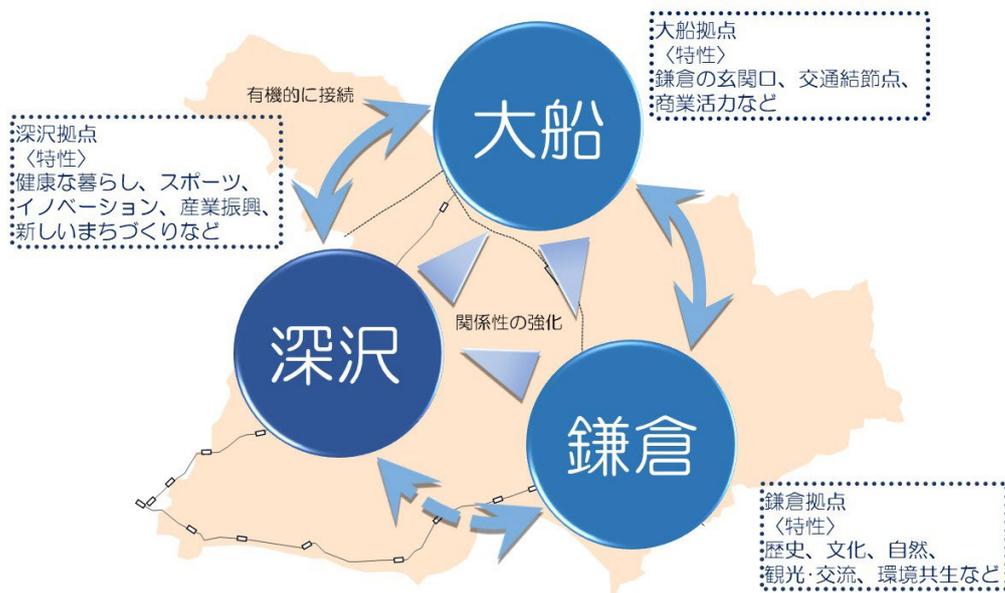
さらには、社会経済の変化に柔軟に対応するため、平成17年(2005年)3月には鎌倉市都市マスタープラン増補版の策定、平成23年(2011年)3月には鎌倉市都市マスタープラン白書2011の公表を経て、平成27年(2015年)9月には新たな鎌倉市都市マスタープランを策定し、時代の流れに的確に対応した計画立案とその着実な実現に努めてきました。

その間、本市においては、時代変化に伴う諸課題に対応すべく、令和2年(2020年)4月に、最上位計画である「第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画」を策定し、SDGs・共創・共生の視点に配慮する中で、全庁的な取組を進めています。

また、国においても、人口減少や少子高齢化を背景として、人口減少局面でも持続可能な都市経営を可能とするため、平成26年(2014年)8月での都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行により立地適正化計画制度が創設されました。

今回、総合計画や都市マスタープラン等での取組をさらに具体的にして、将来にわたり持続可能であり、防災面にも対応した都市づくりを推進していくため、鎌倉市立地適正化計画を策定することとなりました。

【第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画での土地利用の基本方針（三つの拠点）】

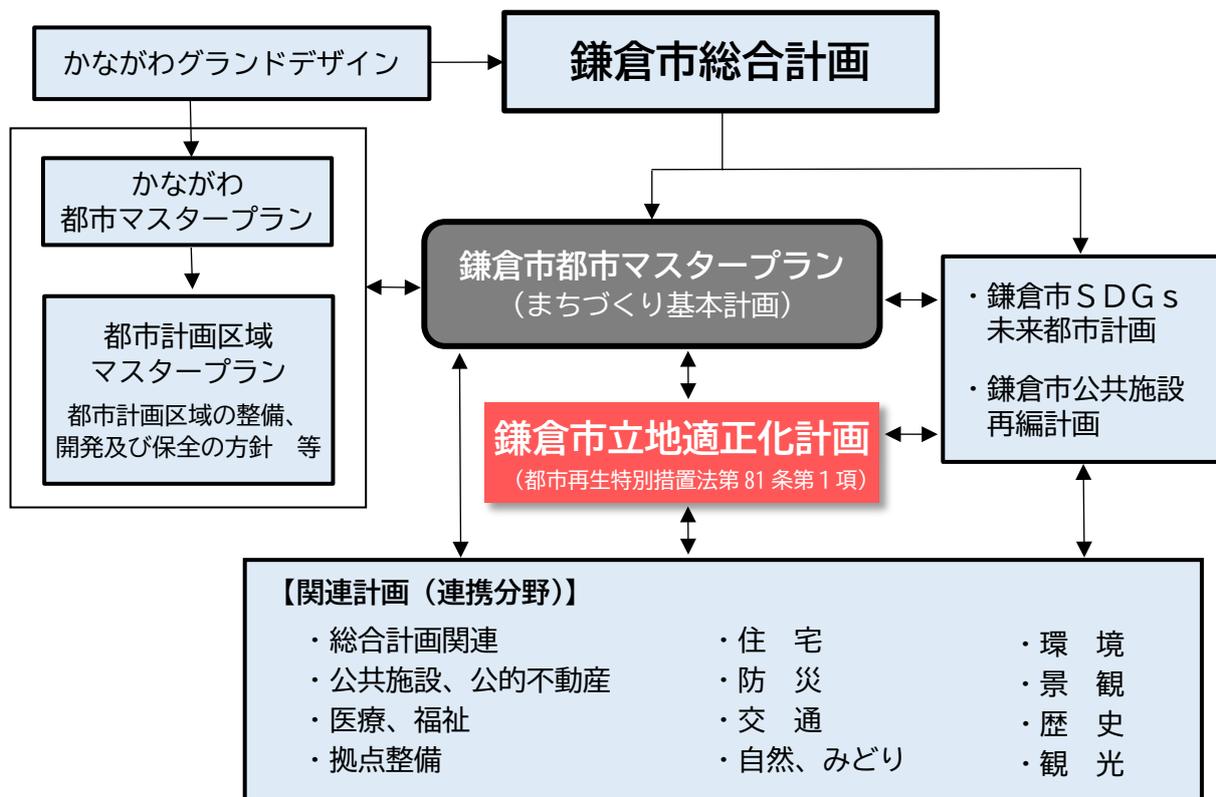


## 1-2 計画の位置付け

鎌倉市立地適正化計画は、神奈川県「かながわ都市マスタープラン」及び「鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や、本市の「第3次鎌倉市総合計画」の上位計画に即して定めます。

また、都市機能、居住、公共交通に関する事項について、本市が定める分野別の各種関連計画と連携を図ります。

【本計画と上位・関連計画との関係性】



## 1-3 計画期間

立地適正化計画については、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで策定します。

本計画の計画期間は、2022(令和4)年度から20●●(令和●)年度までとします。また、概ね5年ごとに評価・検証を行うことを基本として、今後の総合計画や都市マスタープランの改定等と整合を図りながら、必要に応じて、見直し・変更を行うものとなります。

### 【計画期間】

2022(令和4)年度 ~ 20●●(令和●)年度

## 1-4 計画の記載事項

鎌倉市立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条第1項に基づき策定する計画です。本計画は、人口減少、高齢化が進む中でも、都市全体の都市機能や居住の誘導、公共交通の充実を図ることにより、将来にわたり持続可能なまちづくりを実現するための計画です。

立地適正化計画では、主に次の事項を定めます。

### 【立地適正化計画での記載事項】

#### ①立地適正化計画の区域

都市計画区域全体が立地適正化計画区域となるため、鎌倉市全域です。

#### ②立地適正化計画に関する基本的な方針

計画により目指すべき将来の都市像を示します。

#### ③都市機能誘導区域

商業・医療・福祉等の都市機能を都市の拠点に誘導して集積することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

#### ④誘導施設

都市機能誘導区域毎に、地域の人口特性等に応じて必要な都市機能を検討し、立地を誘導すべき施設を設定します。

#### ⑤居住誘導区域

人口減少の中にあっても人口密度を維持し、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域を設定します。

#### ⑥防災指針

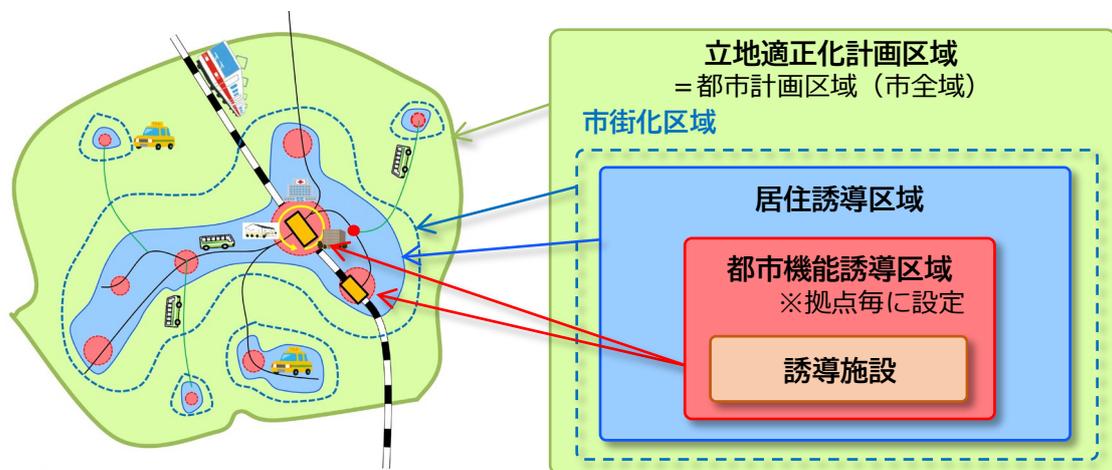
居住誘導区域等での災害リスクを分析し、リスクの回避・低減に必要な取組等を整理します。

#### ⑦誘導施策

都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策を整理します。

#### ⑧目標値の設定・評価方法

施策等の達成状況と効果を評価・分析するための目標値を設定します。

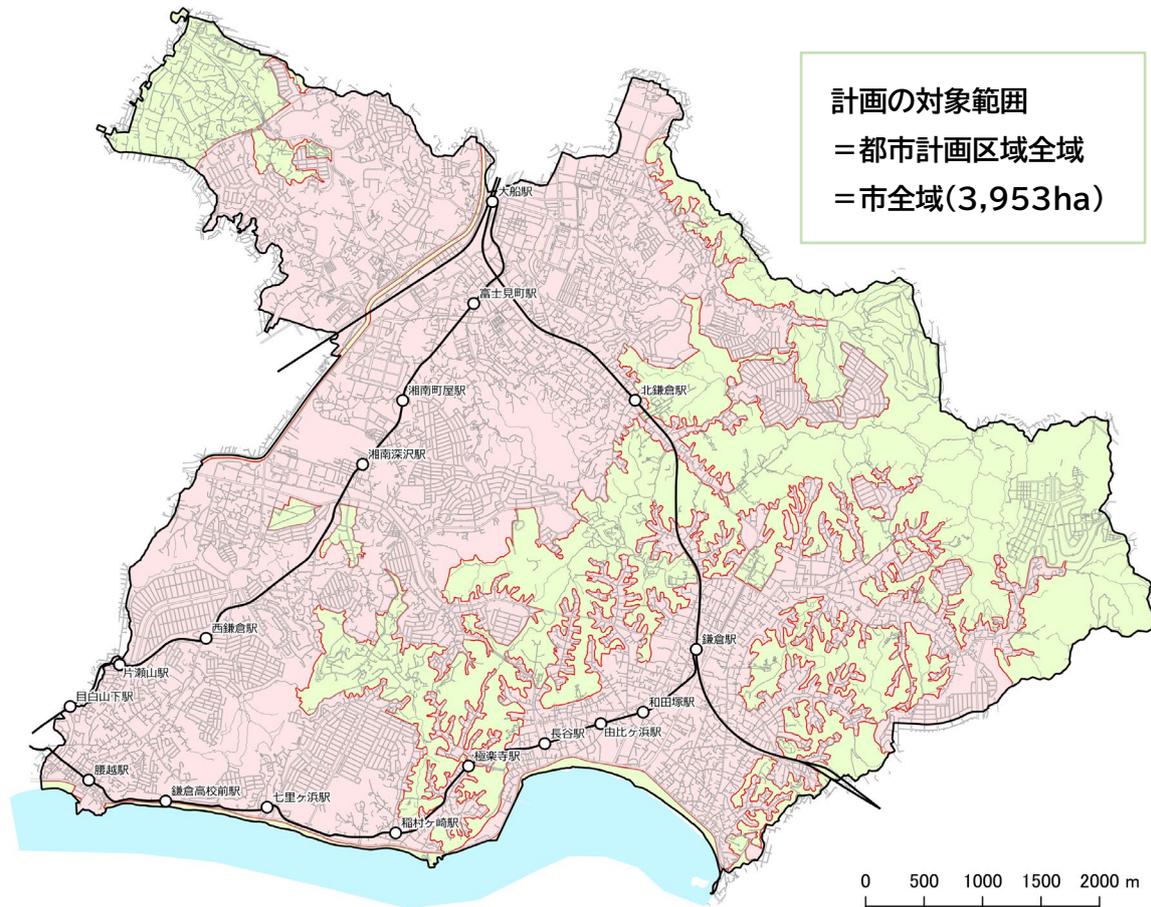


出典：国土交通省資料

## 1-5 計画の対象範囲

立地適正化計画の対象範囲は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域の全域である市全域(3,953ha)を立地適正化計画の対象とします。

【計画の対象範囲】



凡 例

- 行政区域 (= 都市計画区域)
- 市街化区域
- 市街化調整区域
- 鉄道駅
- 鉄道路線

(印刷用余白ページ)

# 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 鎌倉市の現状・将来見通し

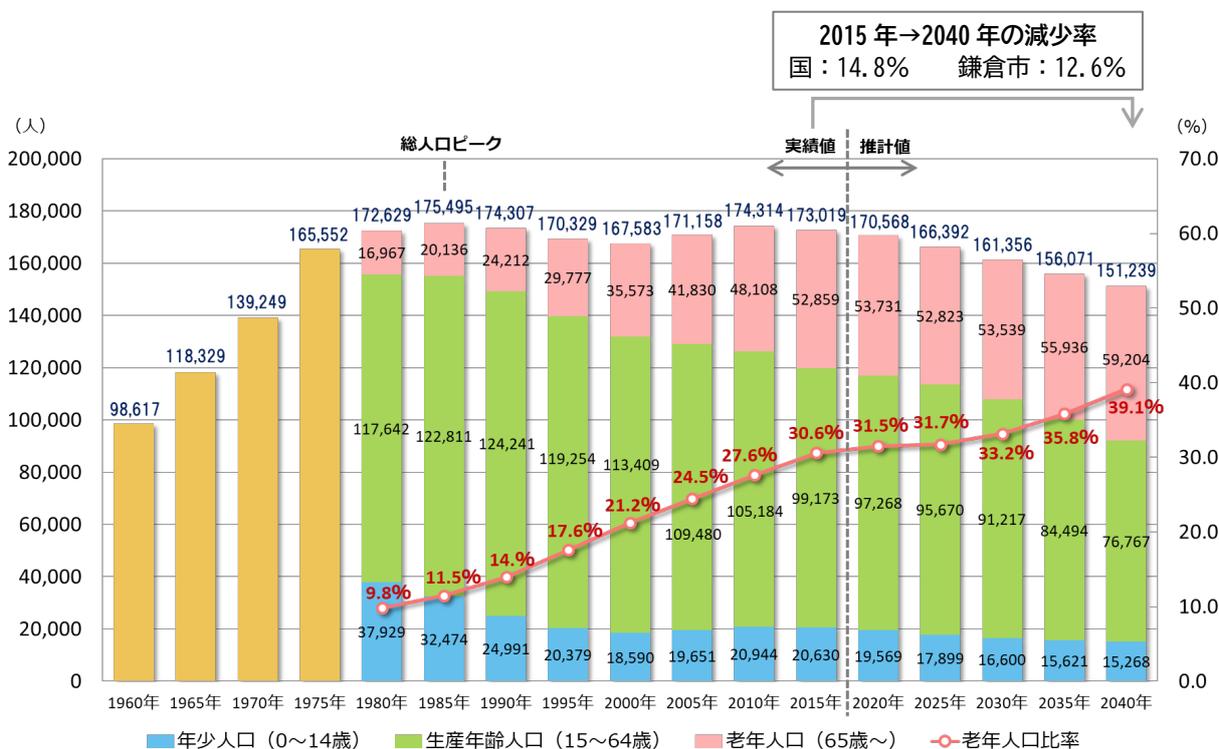
#### (1) 人口特性

##### 1) 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1985年に人口のピーク（毎年調査では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、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、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】



※実績値の総人口には年齢不詳を含む

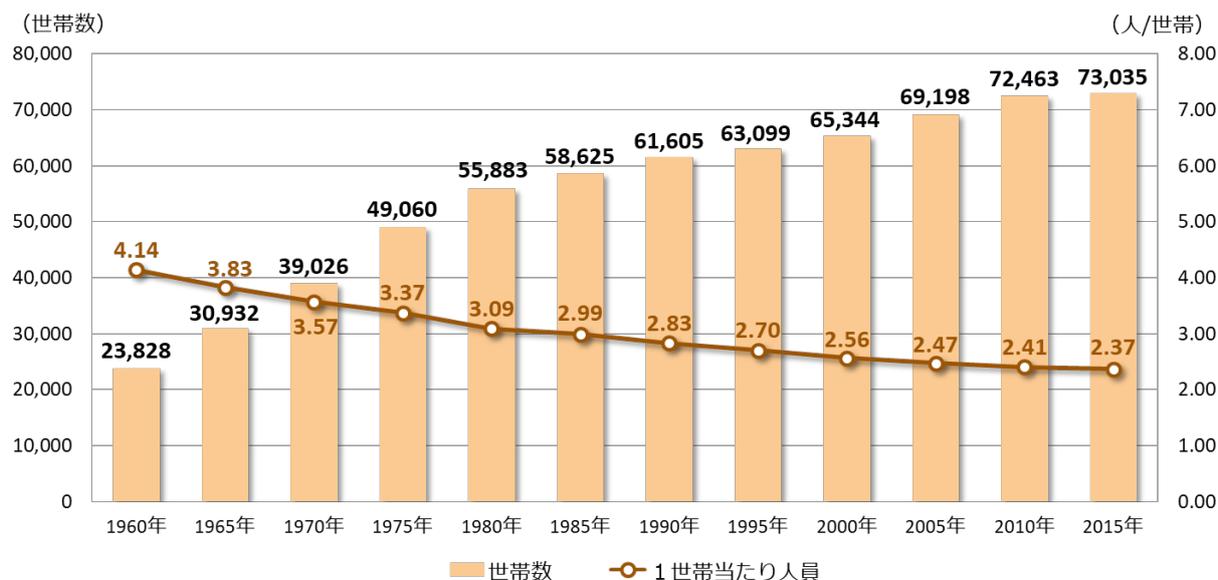
出典：国勢調査、総務省(1960~2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)

## 2) 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】



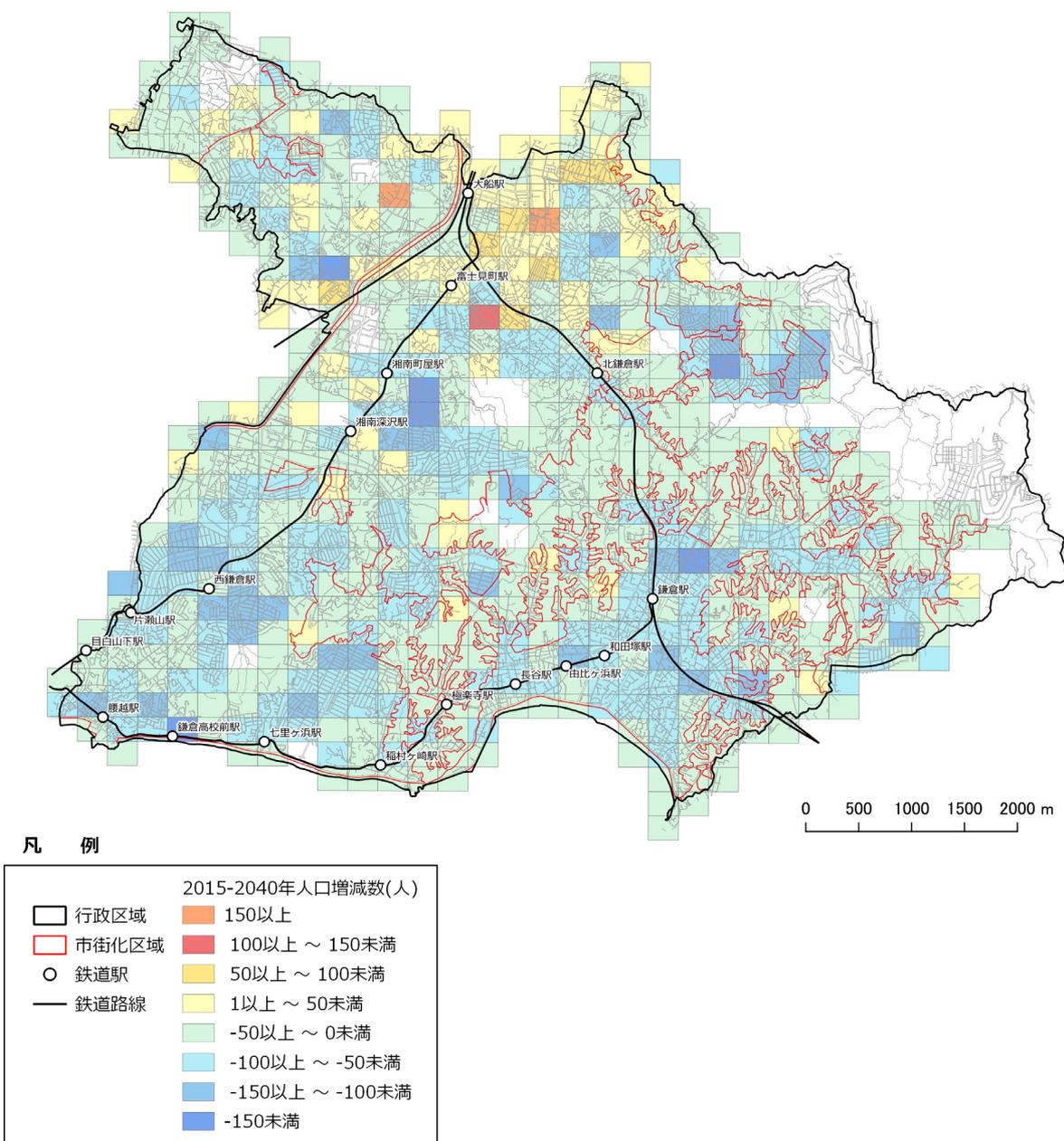
出典：国勢調査、総務省(1960～2015年)

### 3) 人口増減数

#### エリア毎に異なる将来的な人口推移

- ◇市内の2015年の実績値と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（2015年～2040年）】



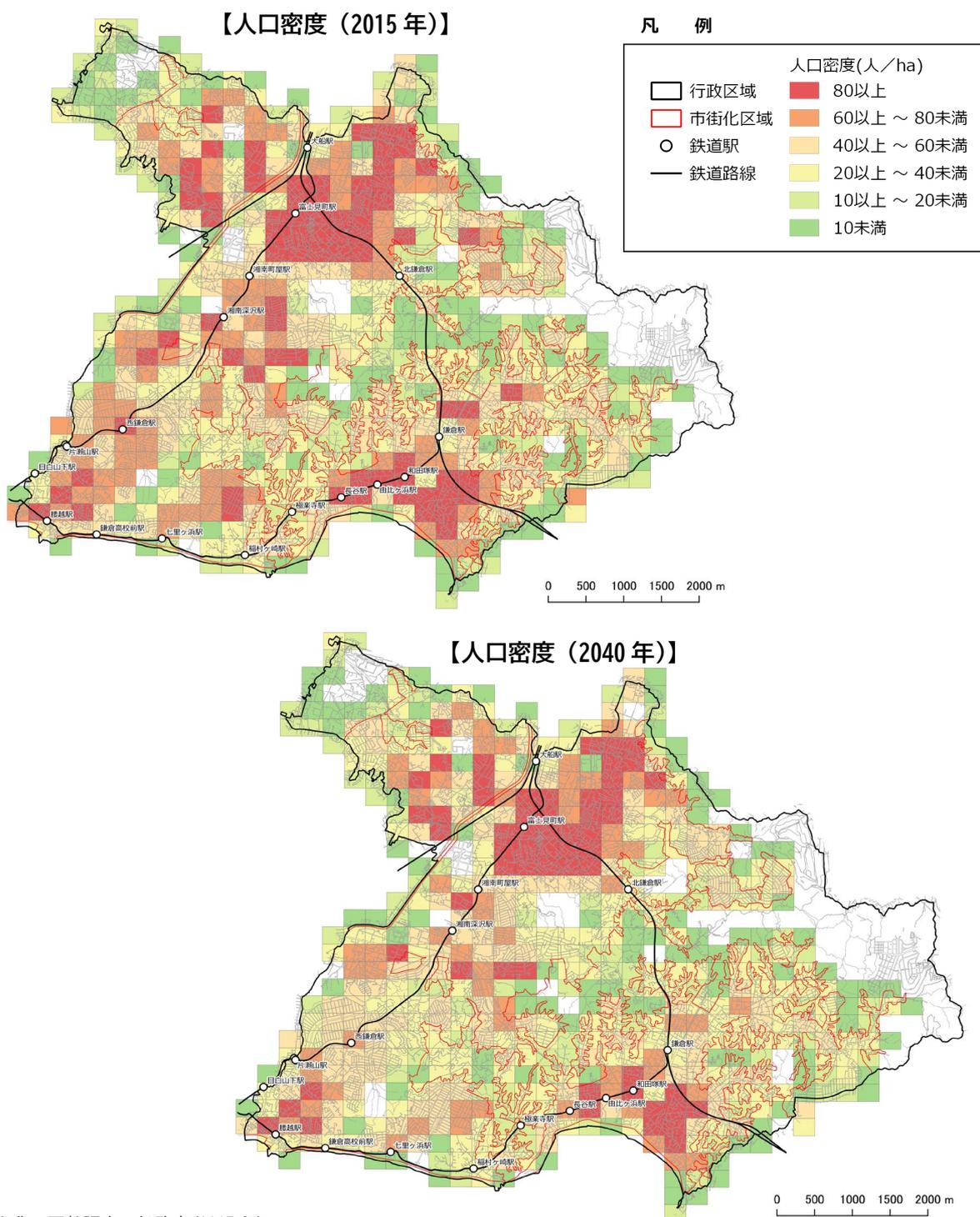
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)

※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。

#### 4) 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

- ◇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。
- ◇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。

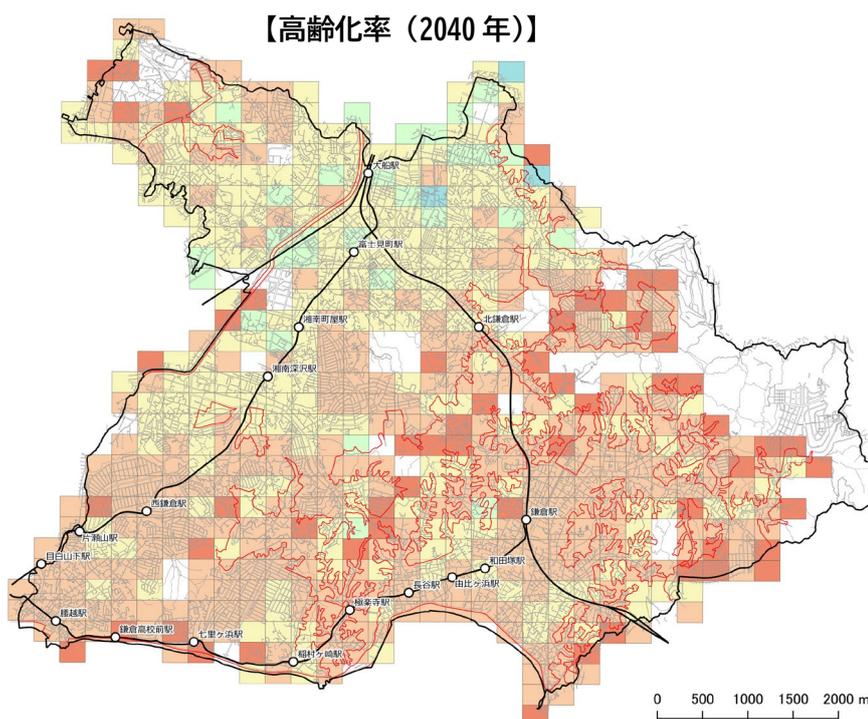
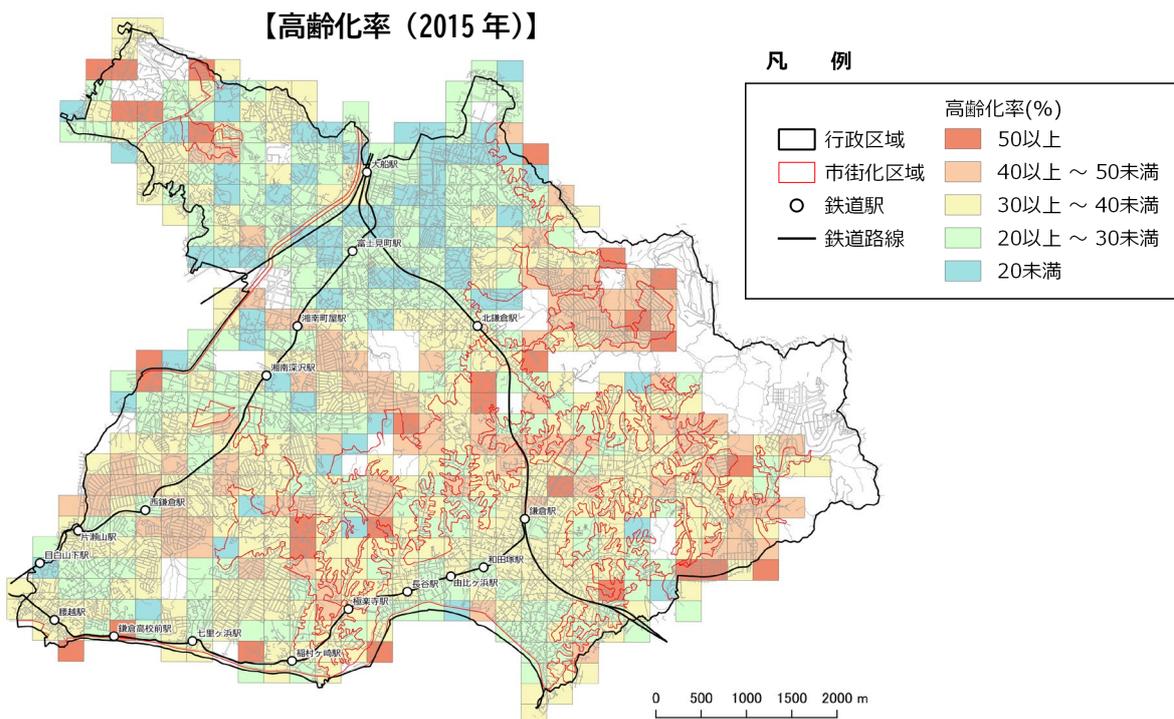


出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)

## 5) 高齢化率（65歳以上人口密度）

### 住宅地単位で更に進展する高齢化率

- ◇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40%以上の高い高齢化率を示しています。
- ◇2040年では、全市的には39.1%で更に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多く見られます。



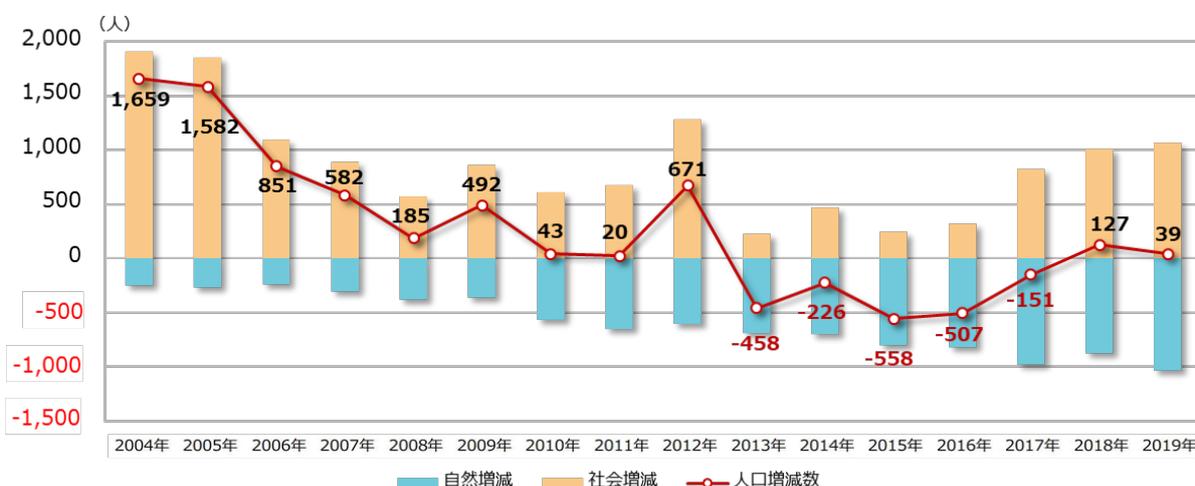
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)

## 6) 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

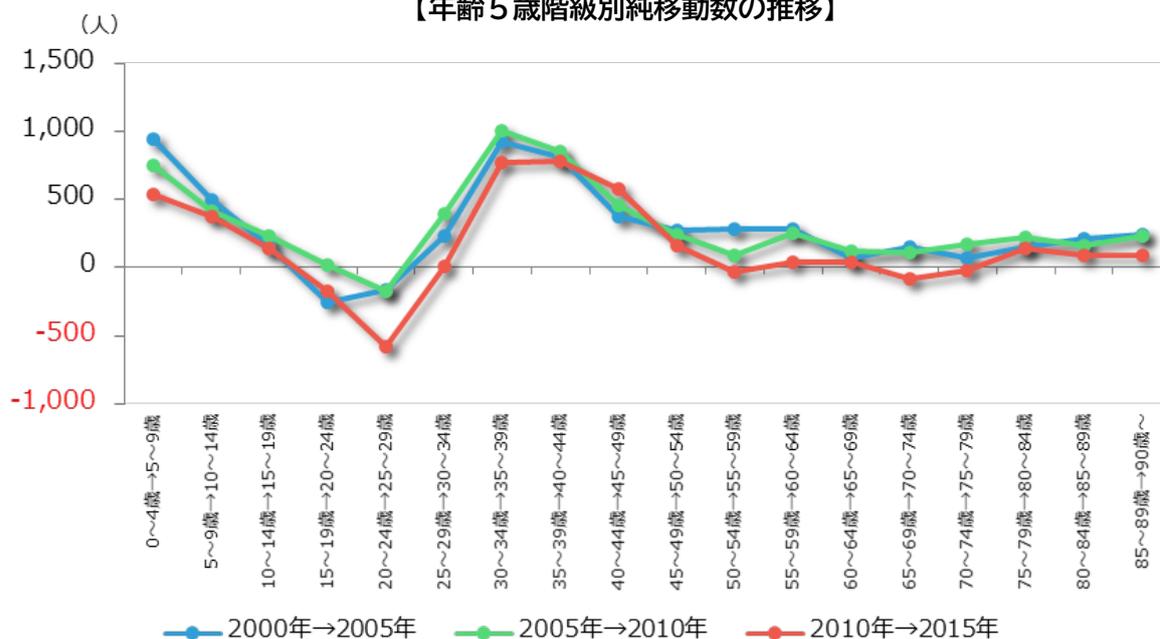
- ◇これまでの本市の人口動態は、社会増と自然減が常に拮抗する状況です。
- ◇社会増減は2000年代での減少傾向を経て、微増が続いていましたが、直近では2017年以降、毎年500人以上の増加数を示しています。一方で、自然増減は、近年では減少傾向が強く、自然減が社会増を上回ることが多くあり、全市的な人口減少を引き起こしています。
- ◇人口の純移動数(転入・転出数の差分)を5歳階級別に見ると、20歳代前半で転出超過であり、就職を契機とした市外への引越等がうかがえ、一方で、0歳代から10歳代前半と30歳代から40歳代前半で転入超過であり、市外から継続的に子育て世帯が移住していることがうかがえます。

【人口動態の推移】



(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(2004~2018年)

【年齢5歳階級別純移動数の推移】



出典：国勢調査、総務省(2000~2015年)

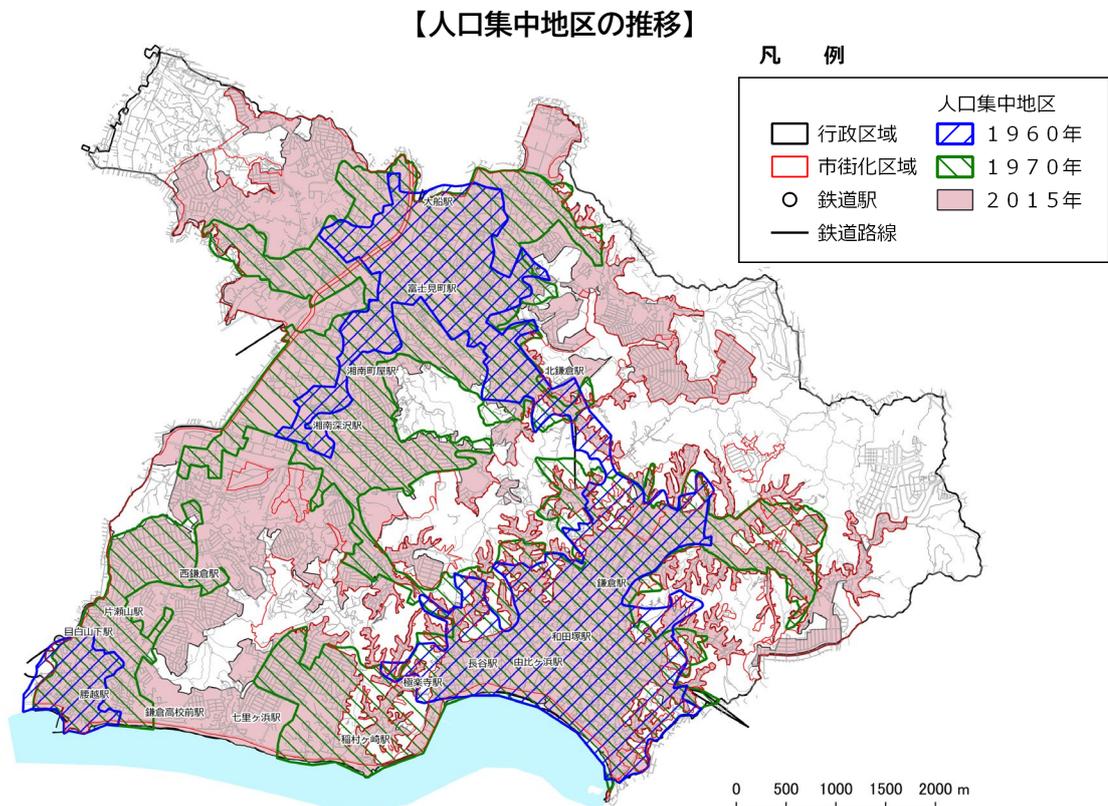
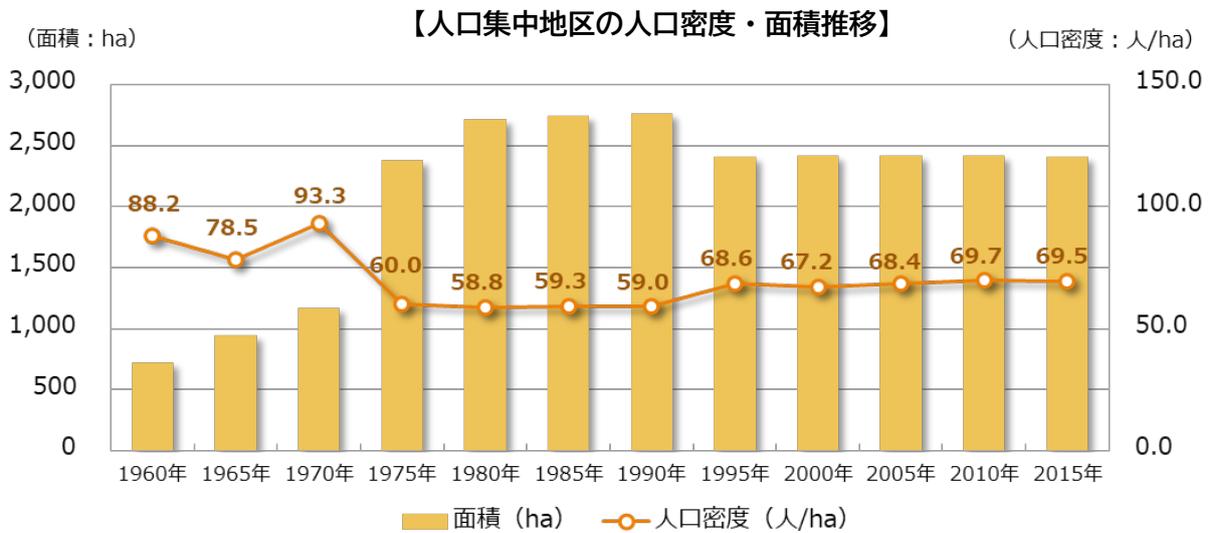
## 7) 人口集中地区の推移

### 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、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、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(1960～2015年)

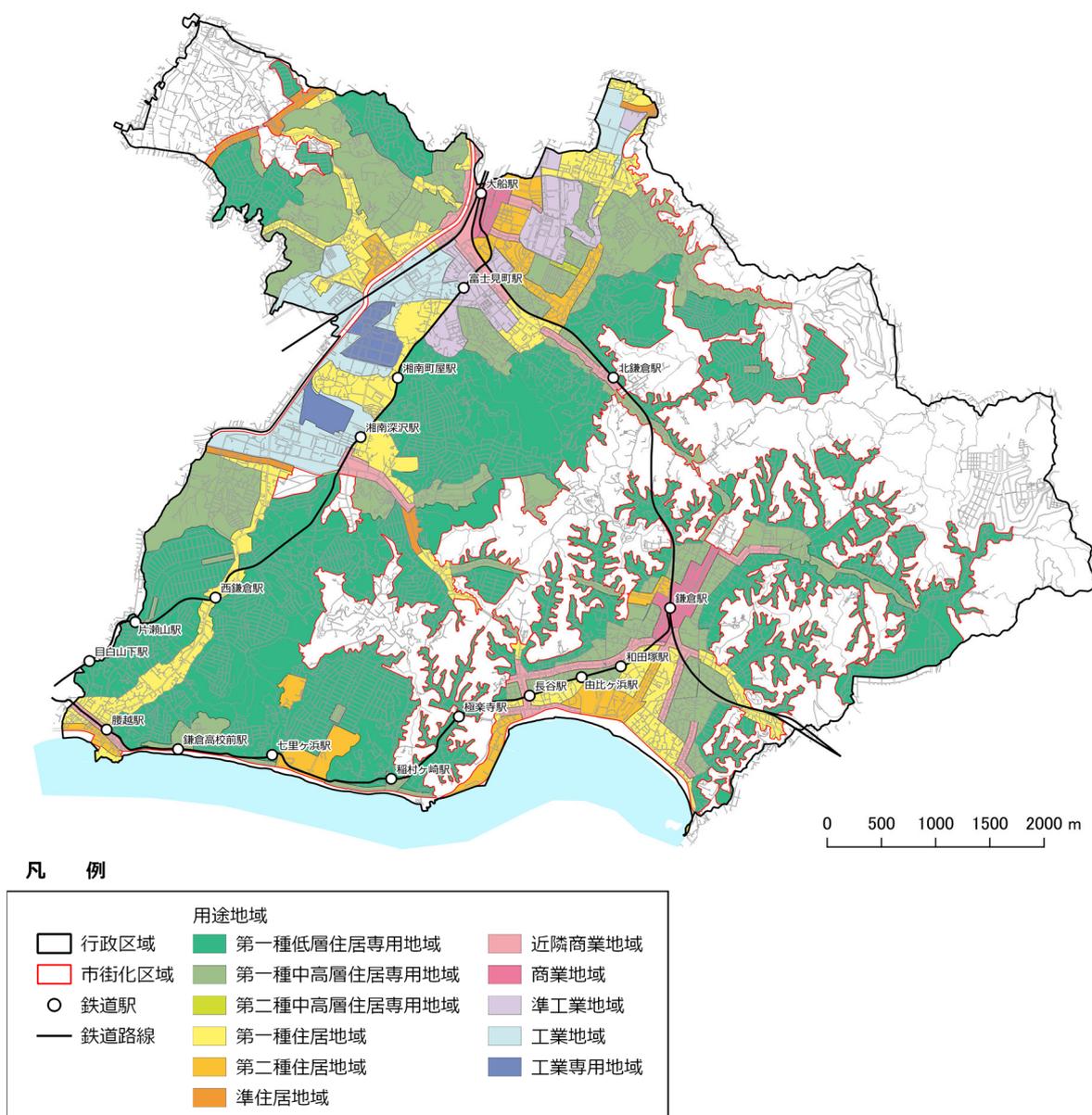
## (2) 土地利用等

### 1) 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(2016年)

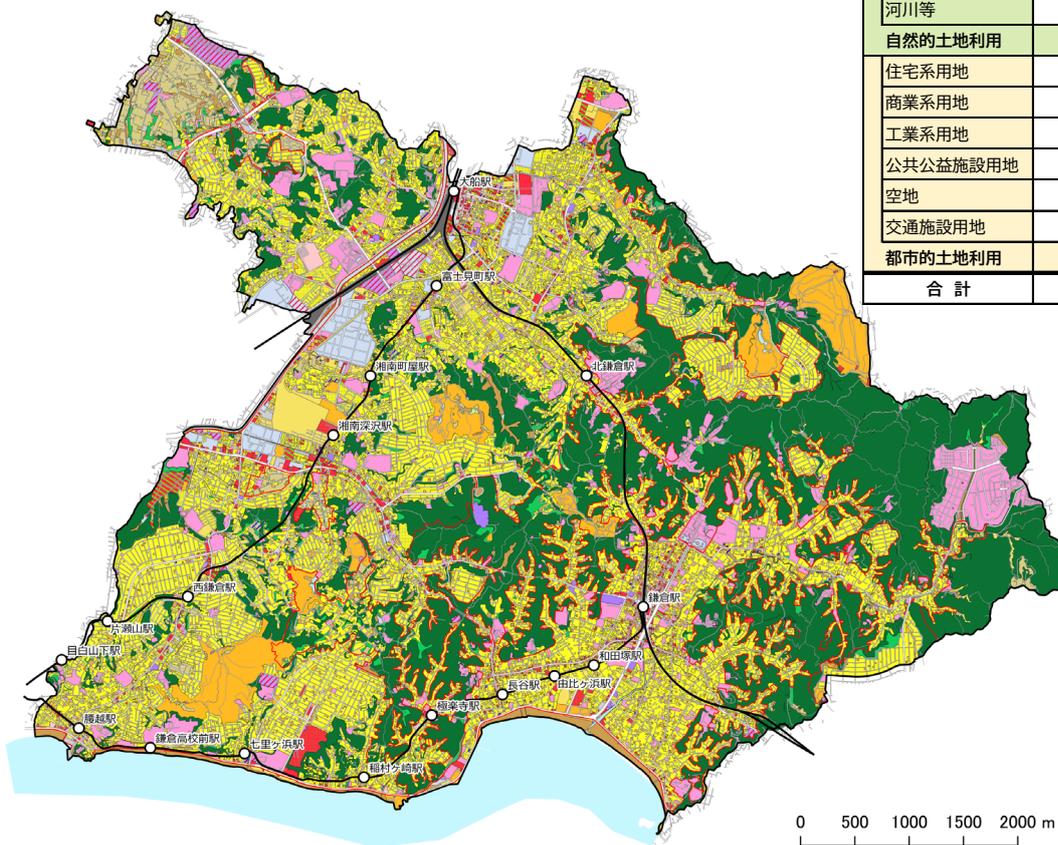
## 2) 土地利用現況

### 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中、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、大船駅東側や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（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
<b>自然的土地利用</b>	<b>1,477.9</b>	<b>37.4</b>
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
<b>都市的土地利用</b>	<b>2,475.1</b>	<b>62.6</b>
<b>合計</b>	<b>3,953.0</b>	<b>100.0</b>



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 (平坦地山林)	■ 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

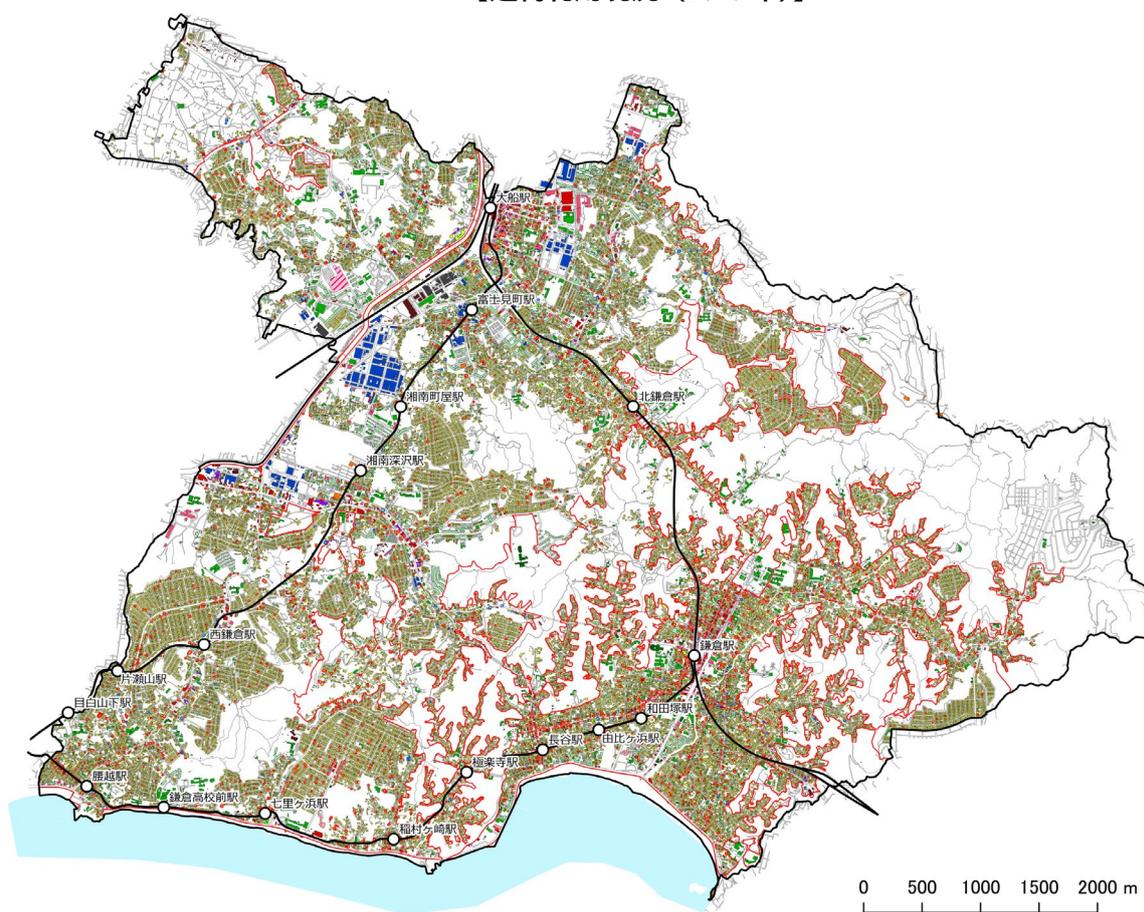
出典：都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

### 3) 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。丘陵住宅地では、戸建住宅が整然と立地しており、大船駅周辺や玉縄地域の湘南鎌倉総合病院周辺等にて、集合住宅のまとまった立地も見られます。
- ◇商業系施設は、小規模な店舗が大半である中、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、鎌倉山や手広一丁目等の一部エリアにおいて、宅地化の進行が見られます。

【建物利用現況（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

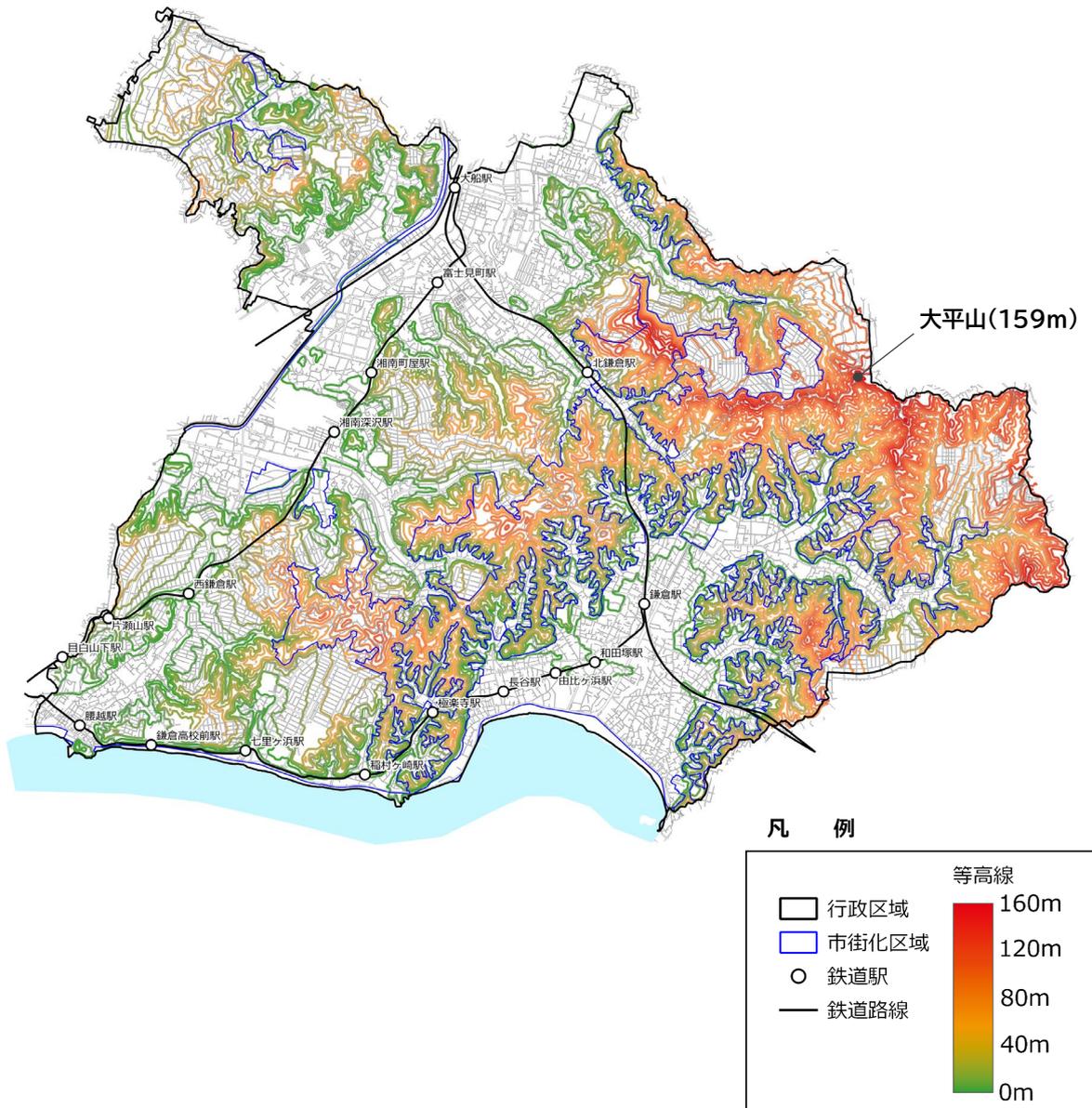
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

#### 4) 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、その地形条件を活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）】

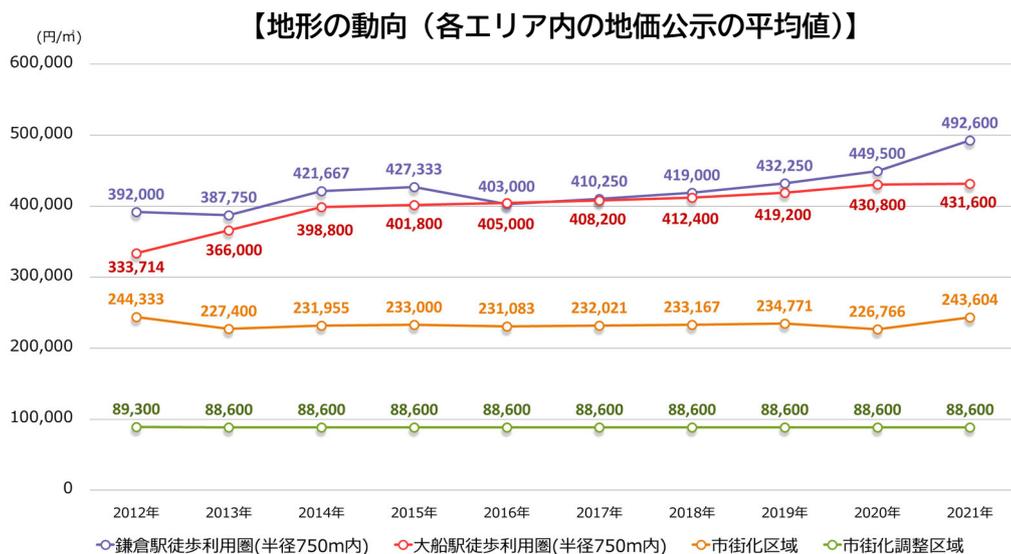


出典：国土地理院(2021年)

## 5) 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。



出典：地価公示、国土交通省（2010～2021年）

## 6) 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、2013年から2018年にかけては微減傾向で推移する中、空き家総数も同様の状況です。
- ◇2018年の本市の空き家率 11.6%について、全国の平均値は 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（2003～2018年）

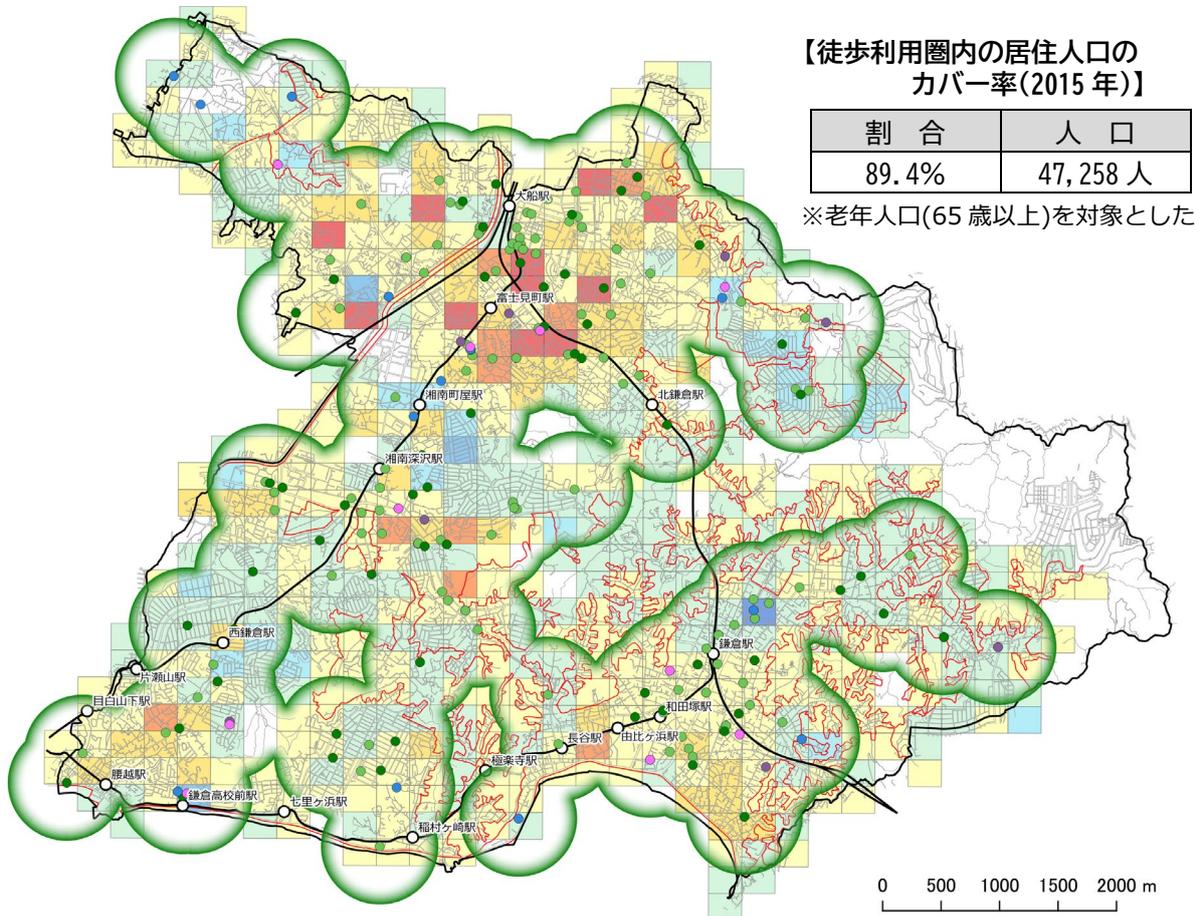
### (3) 都市機能

#### 1) 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

- ◇市内の介護福祉施設は、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。
- ◇2015年から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(2015~2040年)】



凡 例

行政区域	介護福祉施設	2015-2040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	0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率を示しています。

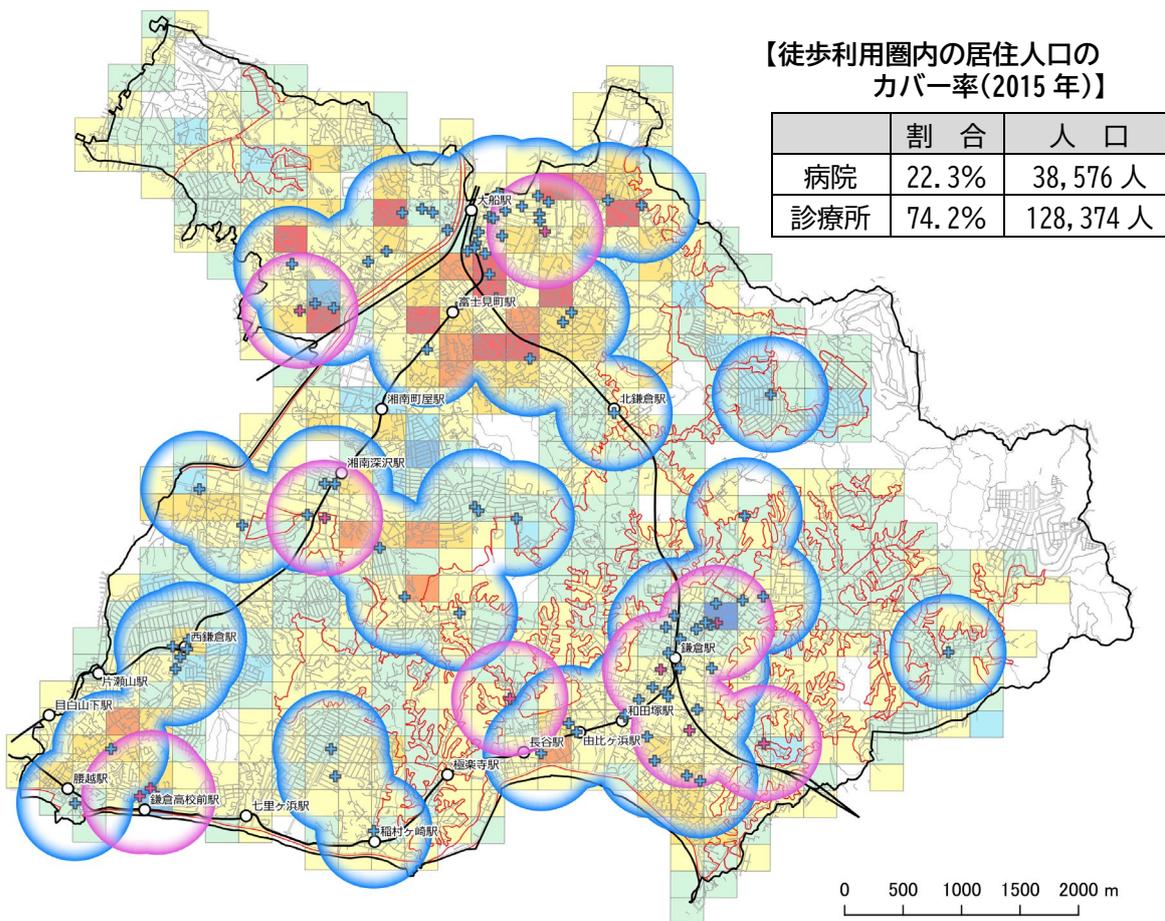
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)  
介護情報サービスかながわ、公益財団法人かながわ福祉サービス振興会(2021年4月時点)

## 2) 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・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 (2015~2040 年)】



### 凡 例

□ 行政区域	医療施設	2015-2040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	● 病院利用圏(半径500m)	■ 50以上 ~ 100未満
	● 診療所利用圏(半径500m)	■ 0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率を示しています。

出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)  
神奈川県医療情報検索サービス、神奈川県(2021年4月時点)

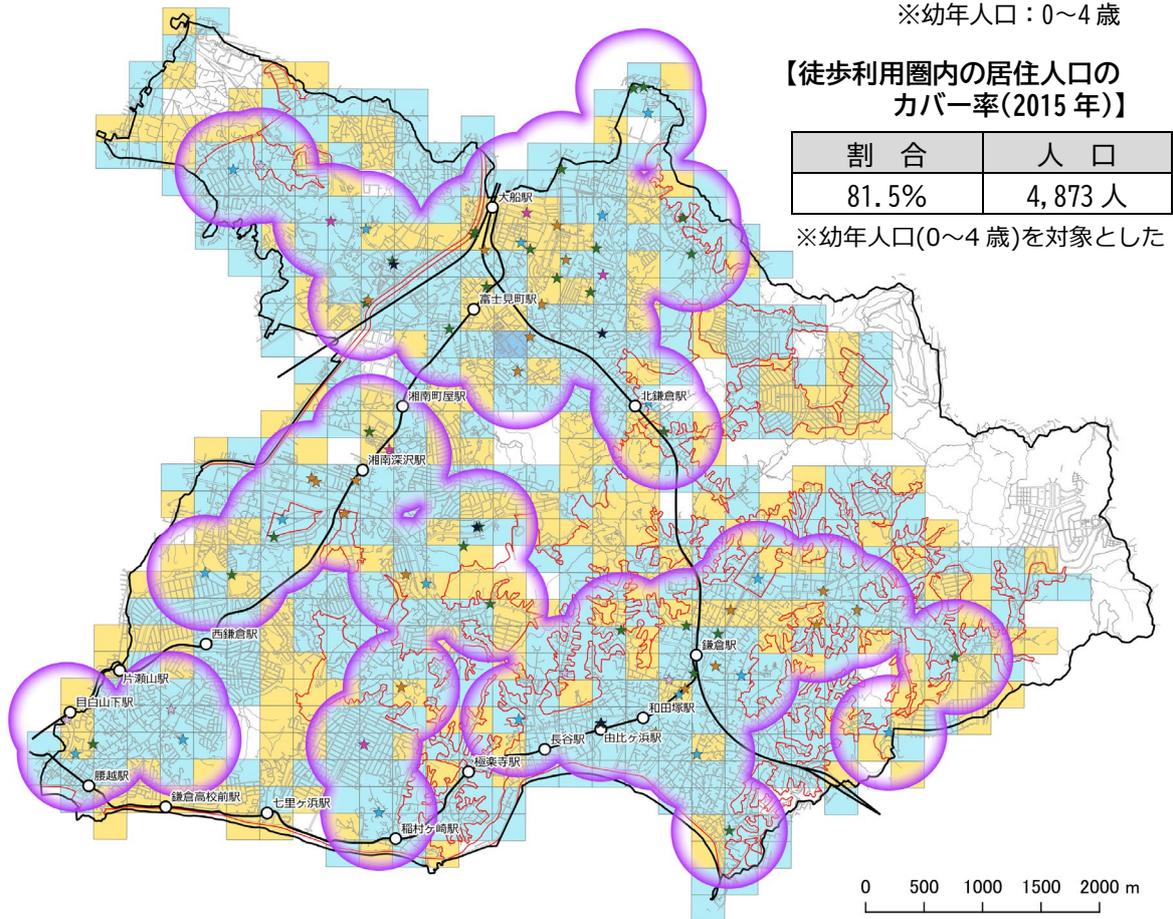
### 3) 子育て施設

#### 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、施設二一ズの減少による施設数の減少も懸念されます。

【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(2015～2040年)】

※幼年人口：0～4歳



#### 凡 例

□ 行政区	子育て施設	2015-2040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	★ 認可保育園	■ -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)の人口増減率を示しています。

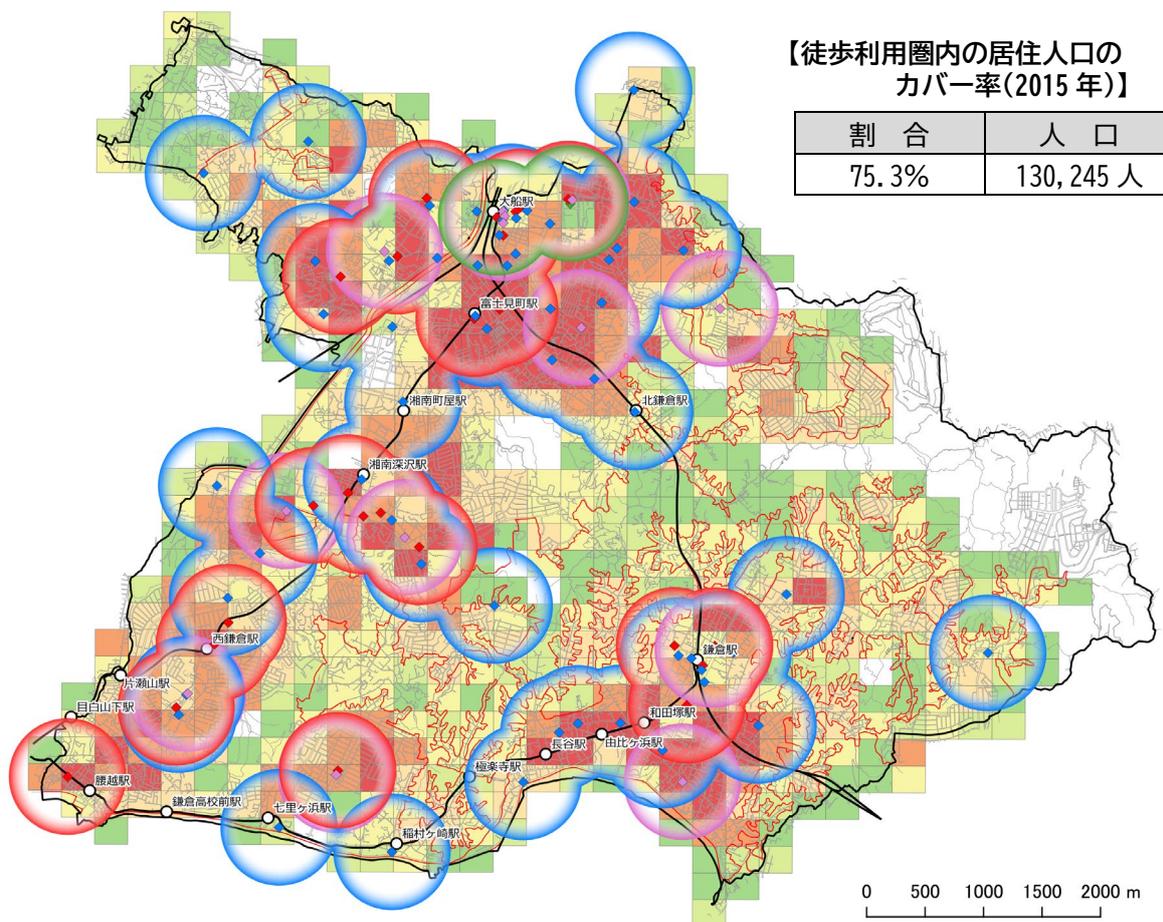
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)  
鎌倉市資料(2021年4月時点)

## 4) 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、大船駅周辺に立地するのみです。
- ◇スーパーマーケットは、大船駅周辺、鎌倉駅周辺、湘南深沢駅周辺にまとめ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(2015年)】



### 凡 例

<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 行政区</li> <li>□ 市街化区域</li> <li>○ 鉄道駅</li> <li>— 鉄道路線</li> </ul>	<p>商業施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ショッピングセンター</li> <li>◆ スーパーマーケット</li> <li>◆ コンビニエンスストア</li> <li>◆ ドラッグストア</li> <li>■ ショッピングセンター利用圏(半径500m)</li> <li>■ スーパーマーケット利用圏(半径500m)</li> <li>■ コンビニエンスストア利用圏(半径500m)</li> <li>■ ドラッグストア利用圏(半径500m)</li> </ul>	<p>2015年人口密度(人/ha)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 80以上</li> <li>■ 60以上～80未満</li> <li>■ 40以上～60未満</li> <li>■ 20以上～40未満</li> <li>■ 10以上～20未満</li> <li>■ 10未満</li> </ul>
---	--	---

※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。

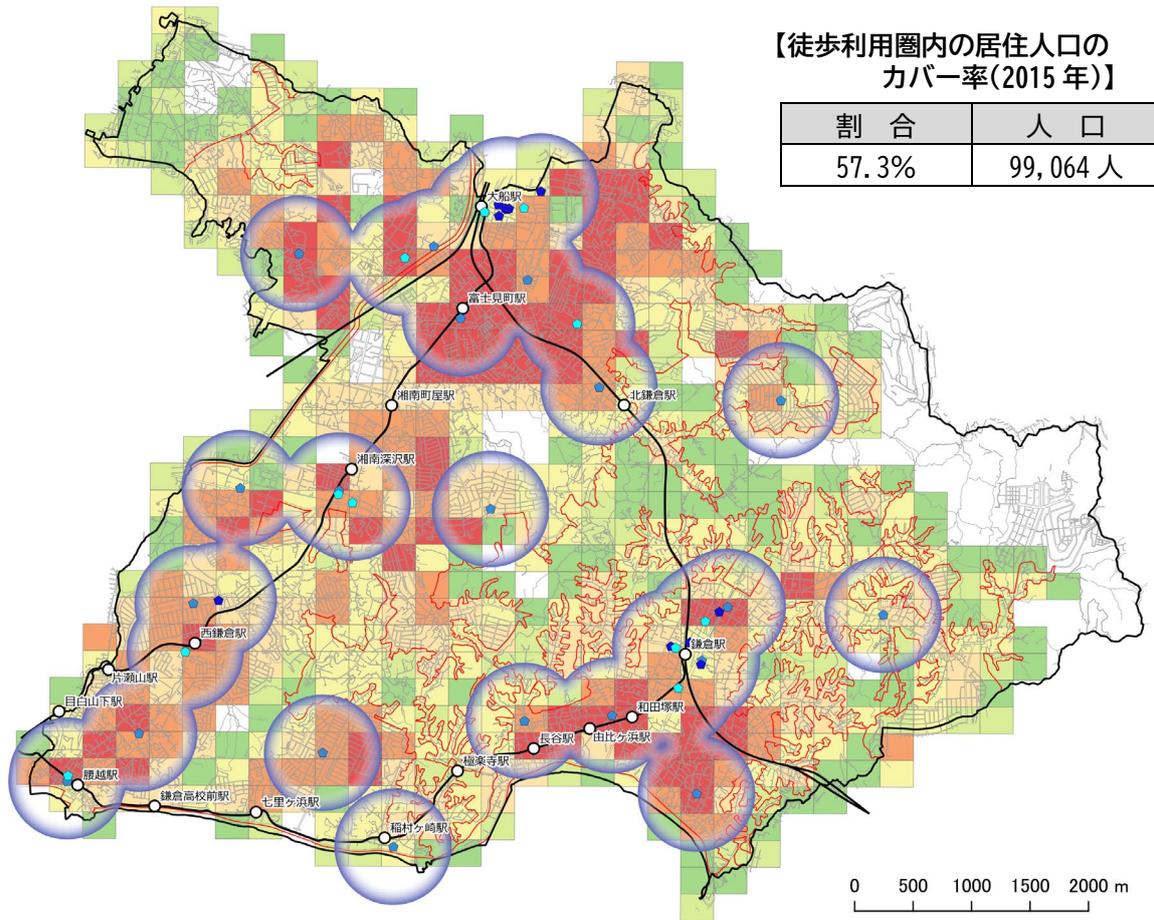
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
各事業者HP(2021年4月時点)

## 5) 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、その他の銀行は、大船駅及び鎌倉駅周辺を主として、まとめ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(2015年)】



【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率(2015年)】

割合	人口
57.3%	99,064人

### 凡 例

行政区域	金融機関	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。

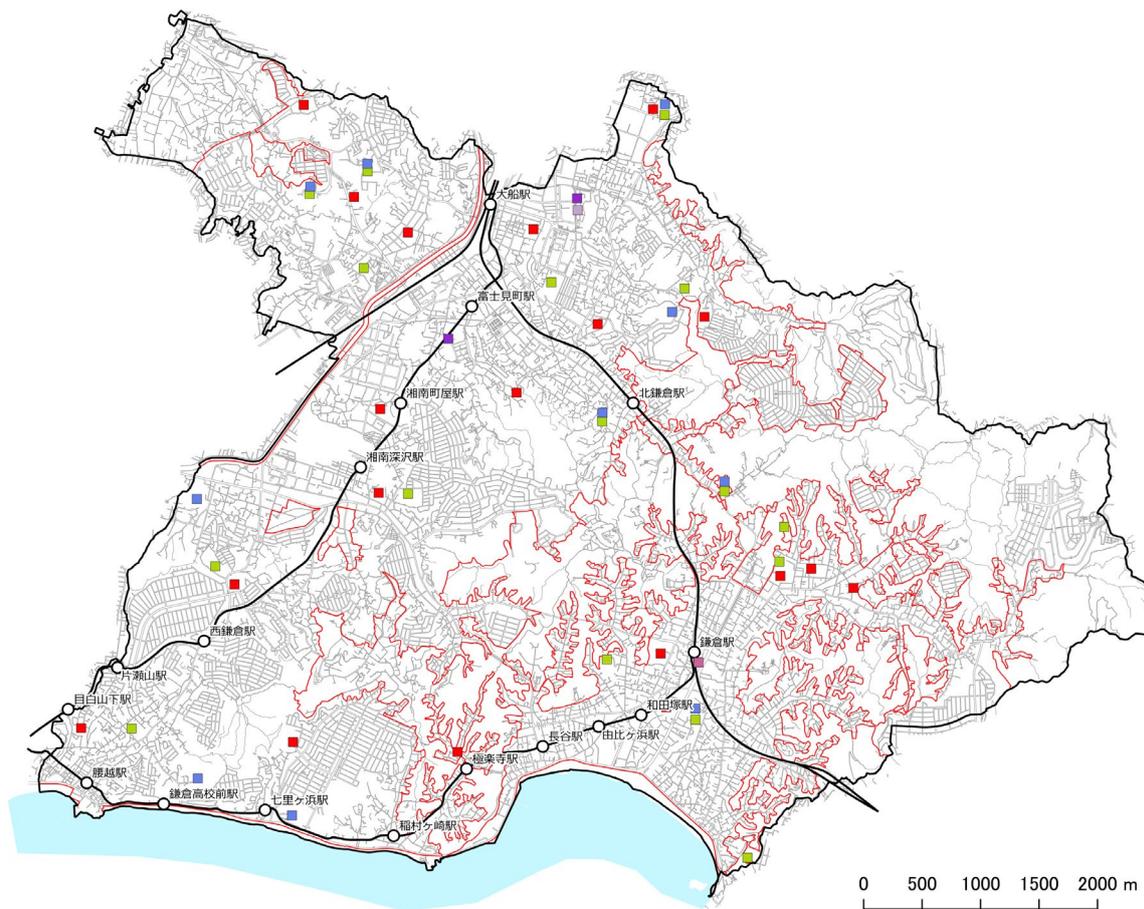
出典：国勢調査、総務省(2015年)  
 日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年3月)  
 金融機関コード・銀行コード検索(2021年4月時点)  
 日本郵政グループHP(2021年4月時点)

## 6) 教育施設

### 学区に基づく小中学校等の教育施設の立地

◇市内の教育施設は、児童・生徒数や地理的状况等を踏まえた学区に基づく市立小・中学校のほか、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、高校 10校、大学 2校、短期大学 1校、専門学校 1校が立地している状況です。

【教育施設の分布状況】



#### 凡 例

□	行政区域	■	小学校
□	市街化区域	■	中学校
○	鉄道駅	■	高校
—	鉄道路線	■	大学
		■	短期大学
		■	専門学校

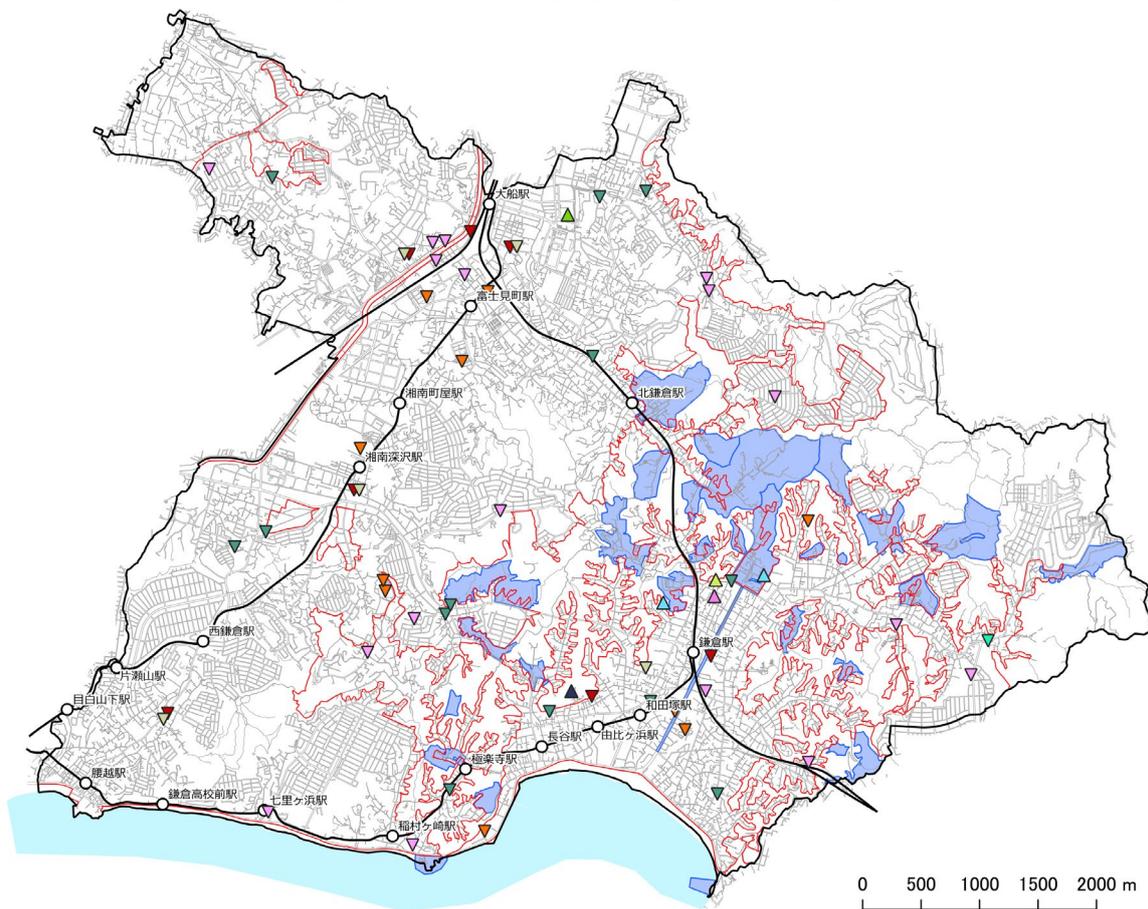
出典：鎌倉市資料(2021年4月時点)

## 7) 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】



凡 例

行政区域	文化施設・社会教育施設・スポーツ施設等	
市街化区域	▲ 記念館	▼ 公民館
○ 鉄道駅	▲ 文化ホール	▼ 公会堂
— 鉄道路線	▲ 博物館等	▼ 自治会館
	▲ 美術館	▼ 生涯学習施設
	▲ 文化館	▼ 図書館
		▼ スポーツ施設
		■ 指定史跡

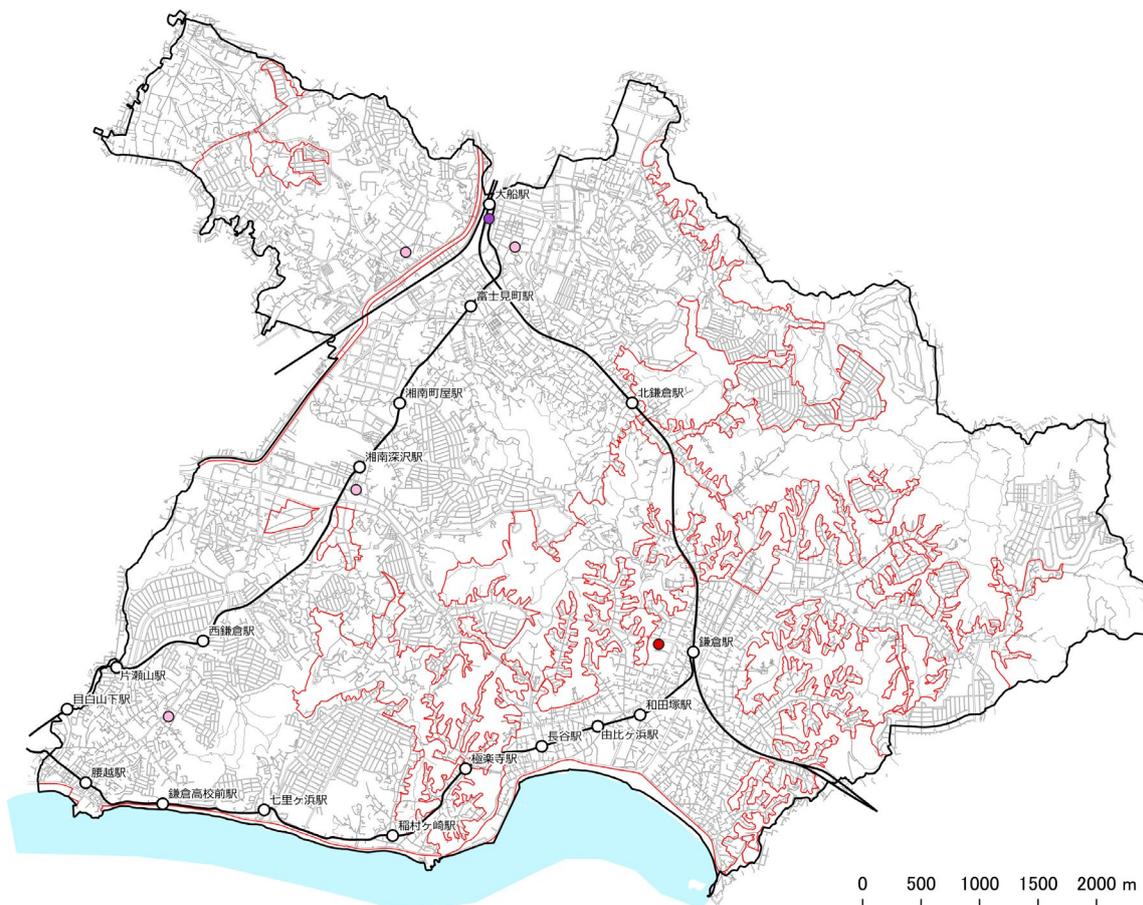
出典：鎌倉市資料(2021年4月時点)

## 8) 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・腰越の4地域にて支所が立地するほか、大船駅の駅ビル内の利便性の高い場所において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】



#### 凡 例

行政サービス施設	
□ 行政区域	● 市役所
□ 市街化区域	○ 支所
○ 鉄道駅	● 市民サービスコーナー
— 鉄道路線	

出典：鎌倉市資料(2021年4月時点)

## (4) 公共交通

### 1) 公共交通網

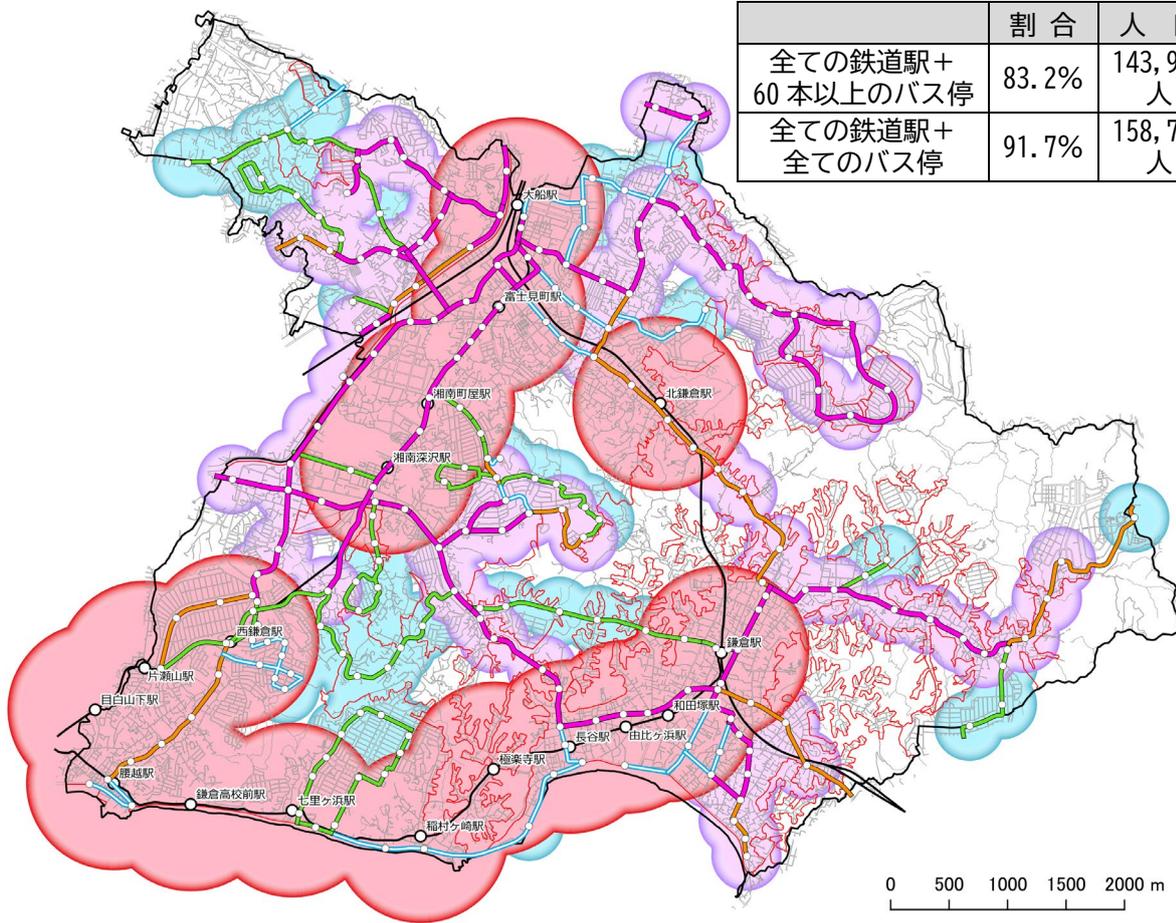
#### 市内で充実した公共交通網の形成

- ◇市内の公共交通は、鉄道が5路線あるほか、民間バスが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）のバス停利用圏は、鉄道駅の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。

#### 【公共交通（鉄道駅+バス停）利用圏】

#### 【徒歩利用圏内の居住人口のカバー率(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

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

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

## 2) 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、2015年度から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、2019年度は、湘南モノレールは引き続き増加傾向にある中、JR及び江ノ島電鉄で減少に転じている状況です。

## 【市内の駅別乗車人員（1日平均）の推移】

鉄道駅	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	15→19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年度版)、神奈川県(2020年)

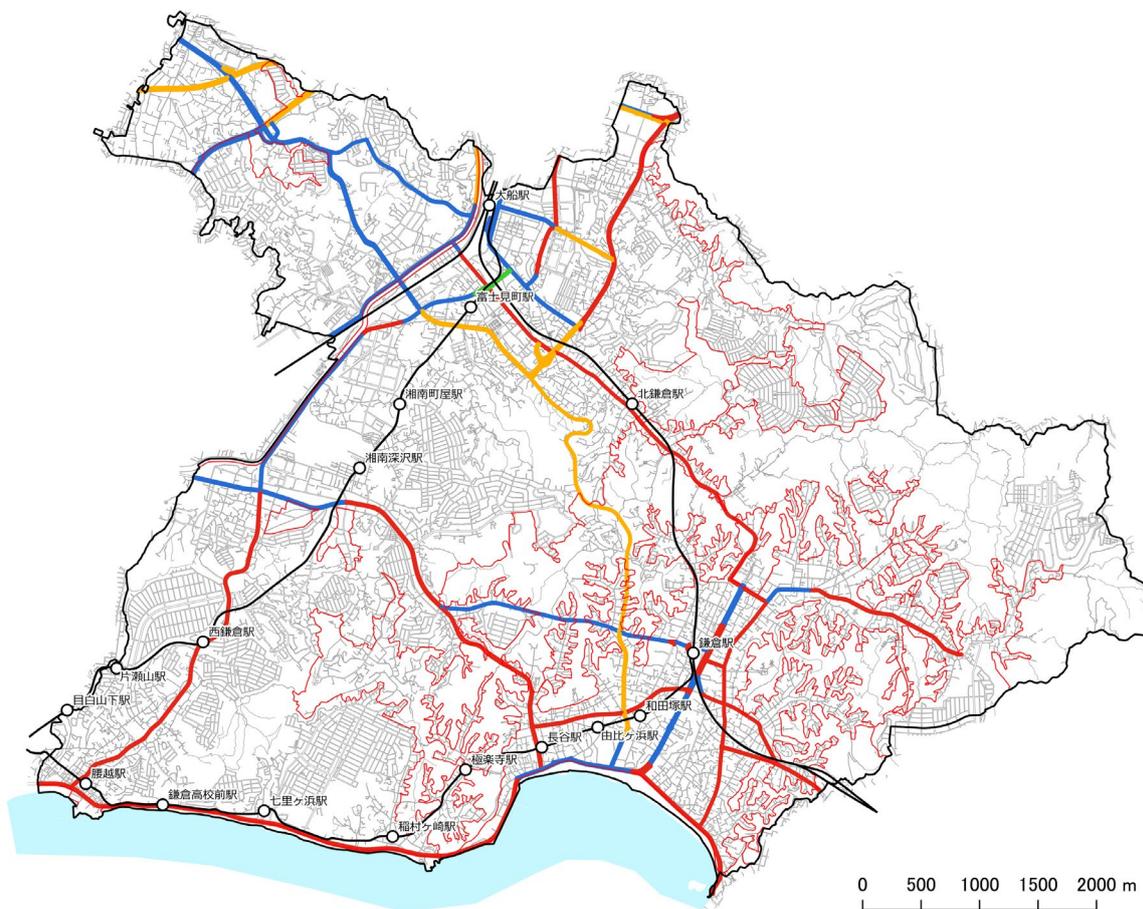
## (5) 基盤整備

### 1) 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 年に「都市計画道路の見直し方針」を策定し、その後、平成 29 年 11 月にて、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】



凡 例	
□ 行政区域	都市計画道路
□ 市街化区域	計画区間
○ 鉄道駅	概成済区間
— 鉄道路線	改良済区間
	事業中区間

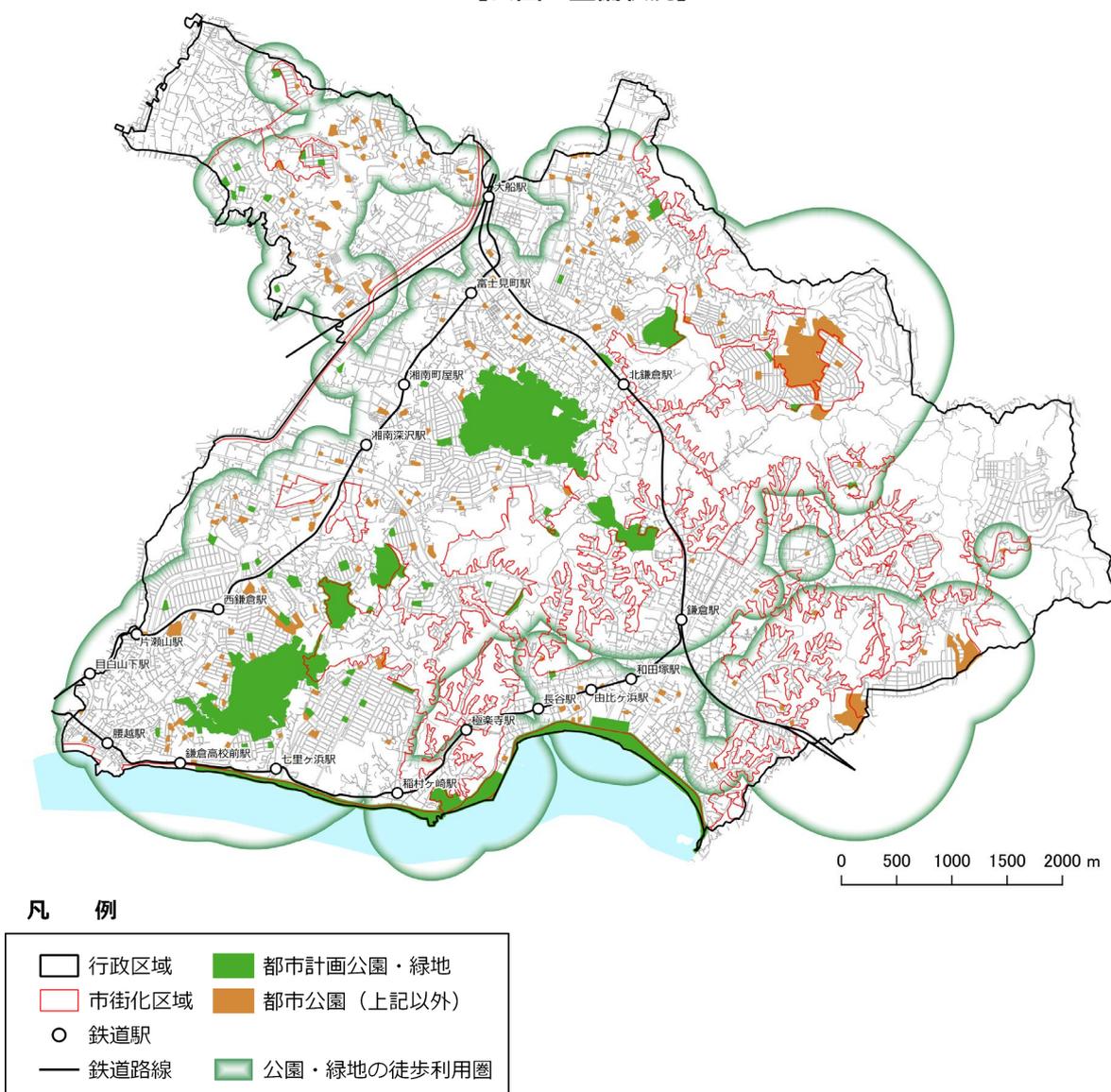
出典：都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

## 2) 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、街区公園が47箇所あり、都市計画緑地は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、利用圏外となっています。

【公園の整備状況】



【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(2016年)  
 鎌倉市資料(2020年6月時点)

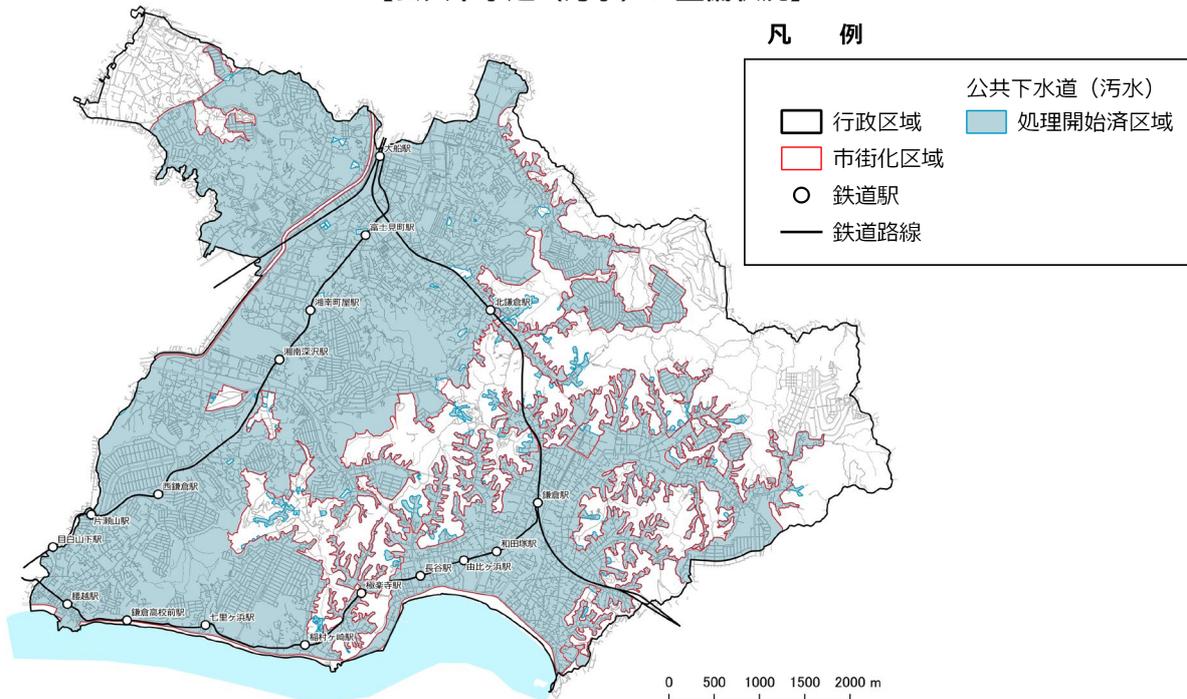
### 3) 公共下水道（汚水・雨水）の整備状況

#### 計画的な整備による公共下水道の普及

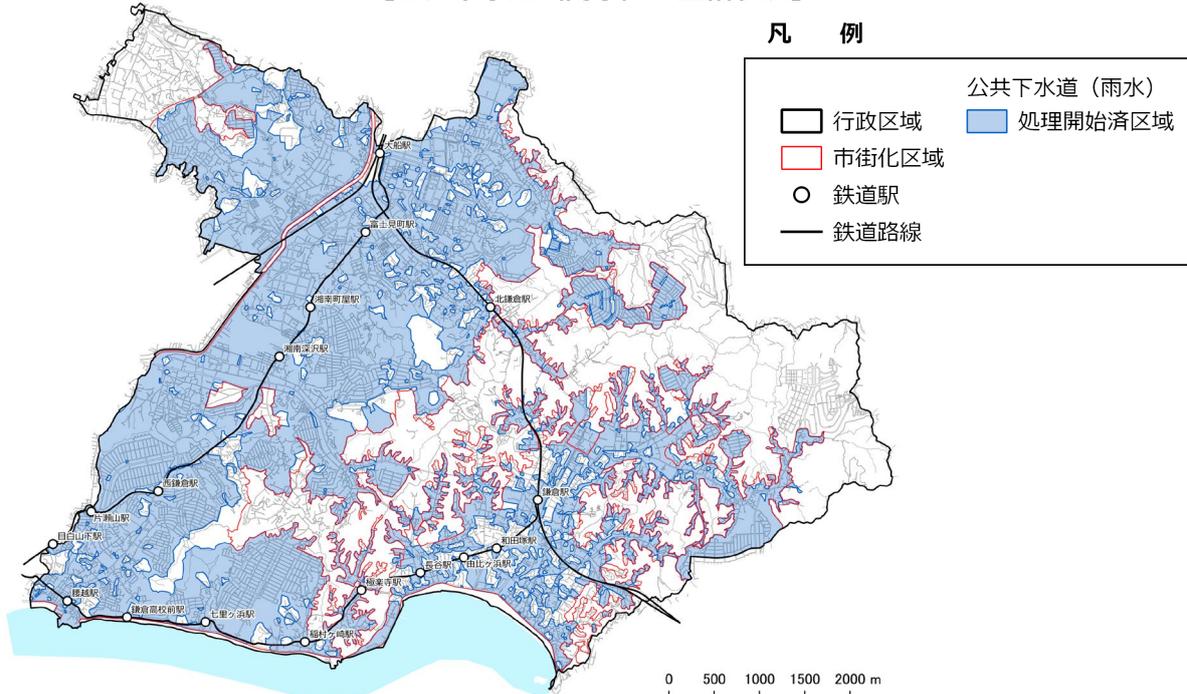
◇市内の公共下水道として、汚水は、事業認可区域のうち 97.76%（2021 年 3 月末時点）で整備済みであり、処理が開始されています。

◇雨水は、汚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（汚水）の整備状況】



【公共下水道（雨水）の整備状況】



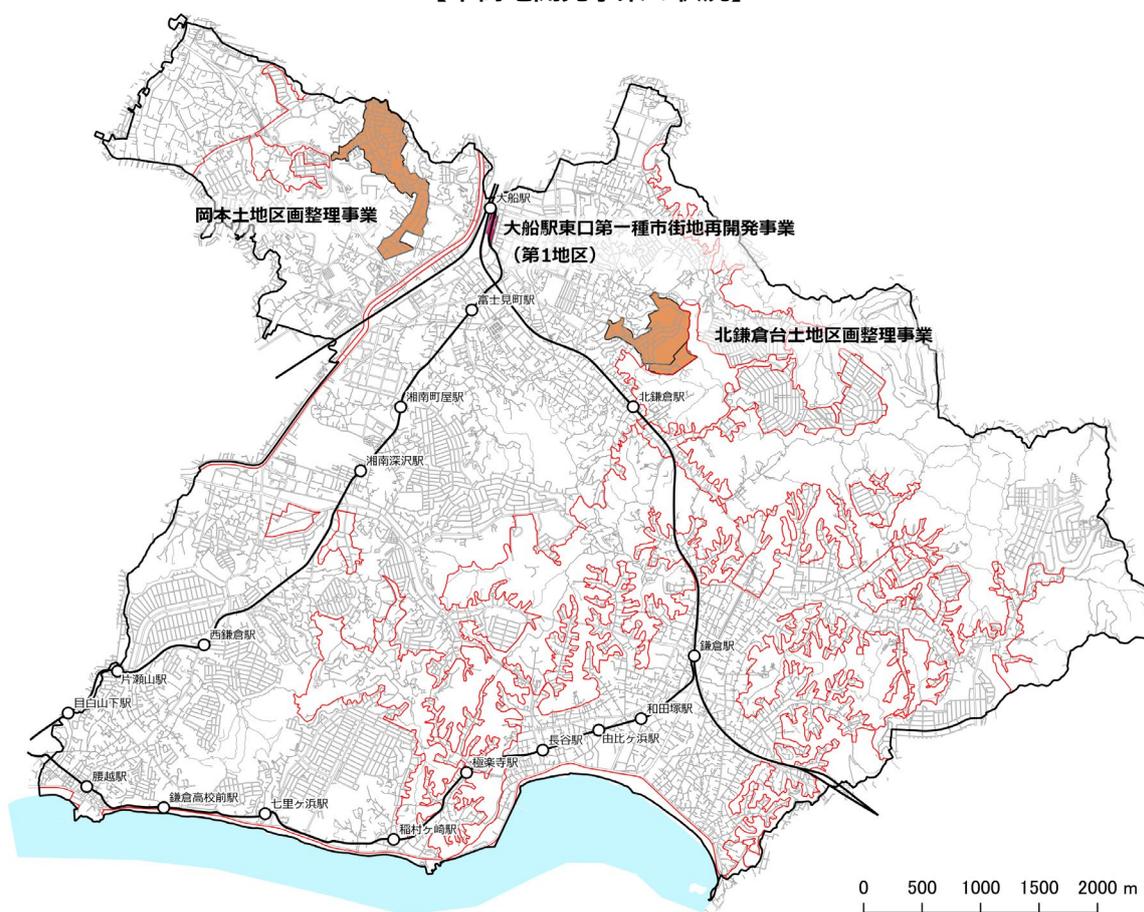
出典：都市計画基礎調査、神奈川県（2016 年）

#### 4) 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の第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。
- ◇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】



凡 例

市街地開発事業	
□ 行政区画	■ 土地区画整理事業 (施行済)
□ 市街化区域	■ 市街地再開発事業 (施行済)
○ 鉄道駅	
— 鉄道路線	

出典：都市計画基礎調査、神奈川県 (2016年)

## (6) 行財政

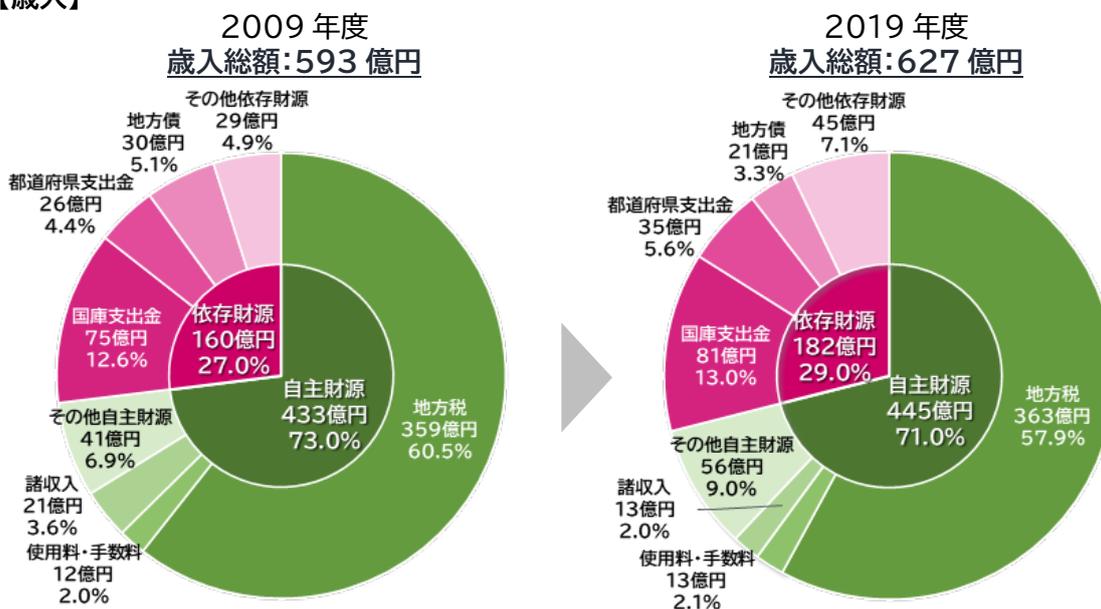
### 1) 財政の状況

#### 義務的経費の増加に伴う都市基盤への費用の限定化

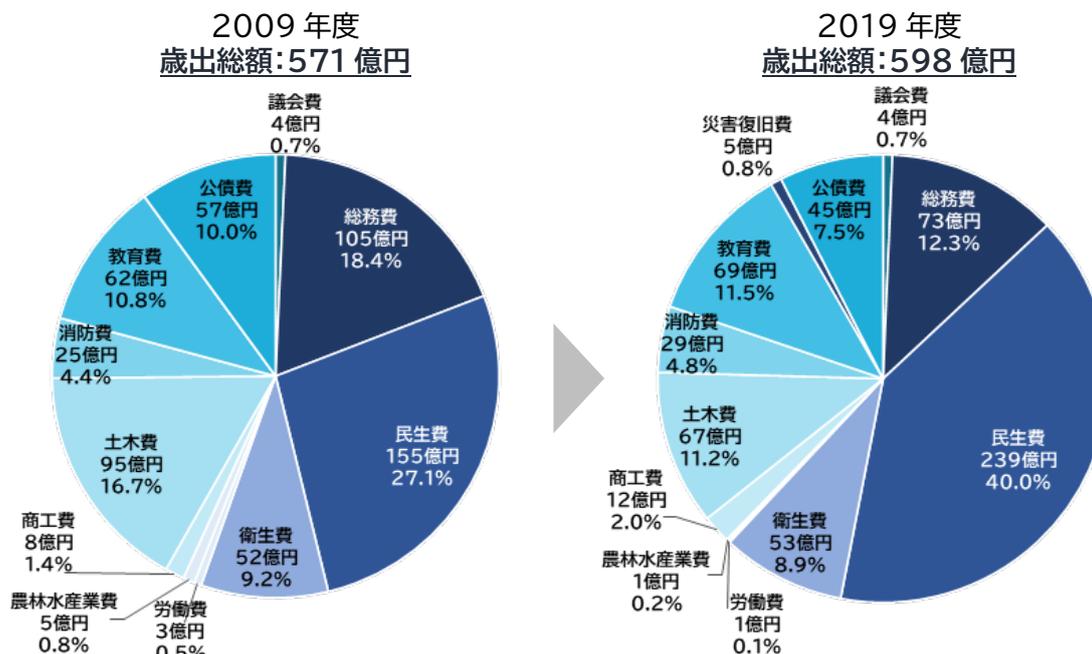
- ◇本市の過年度の歳入の状況としては、一番の割合を占める地方税(個人市民税)は、概ね横ばいである中、依存財源である国庫支出金等が増加傾向にあります。
- ◇歳出(目的別)については、高齢者の増加、幼児教育・保育無償化への対応、保育所整備等に伴い、民生費が急増している一方で、土木費は減少しており、今後、更新のコストの増加が見込まれる公共施設や下水道等のインフラ資産への費用も、更に限定的になることが見込まれます。

【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(2009, 2019年)

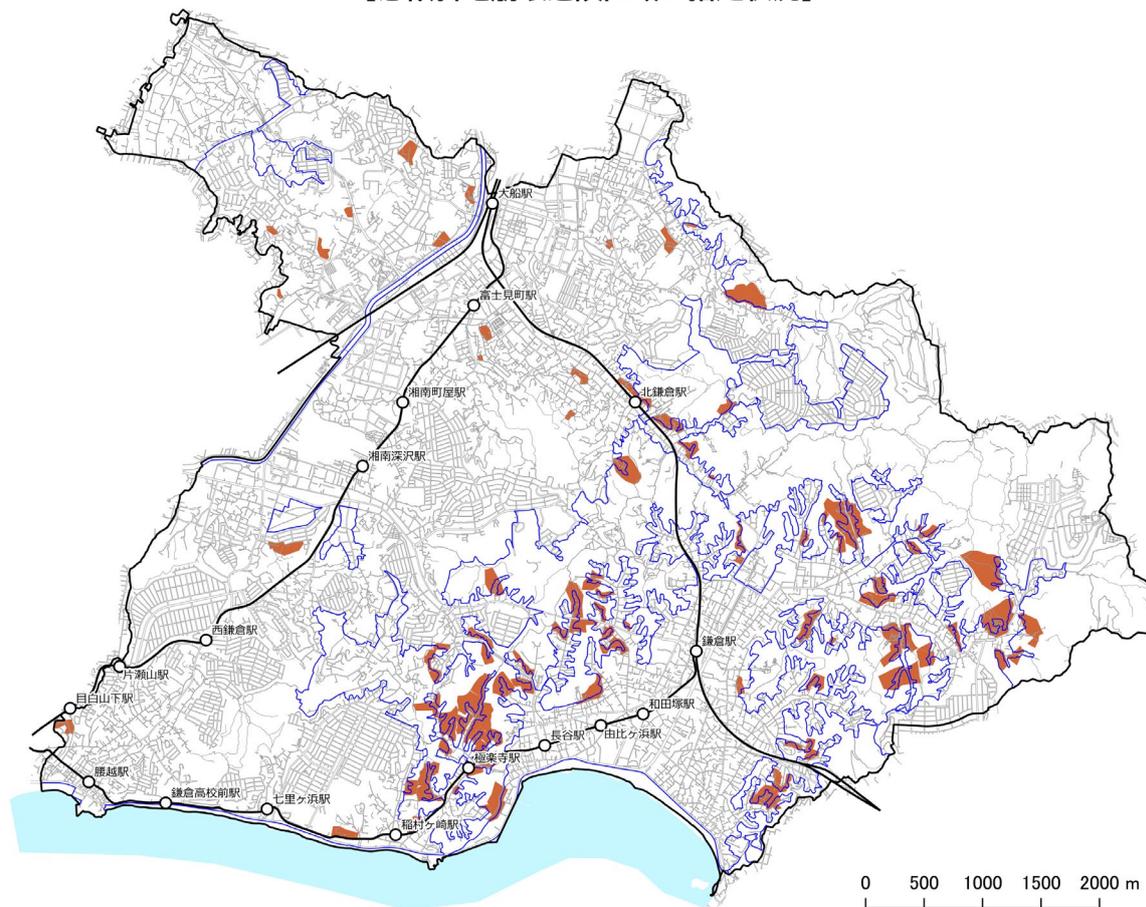
## (7) 災害

### 1) 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土砂災害警戒区域の範囲と相似しています。

【急傾斜地崩壊危険区域の指定状況】



#### 凡 例

	行政区域		急傾斜地崩壊危険区域
	市街化区域		
	鉄道駅		
	鉄道路線		

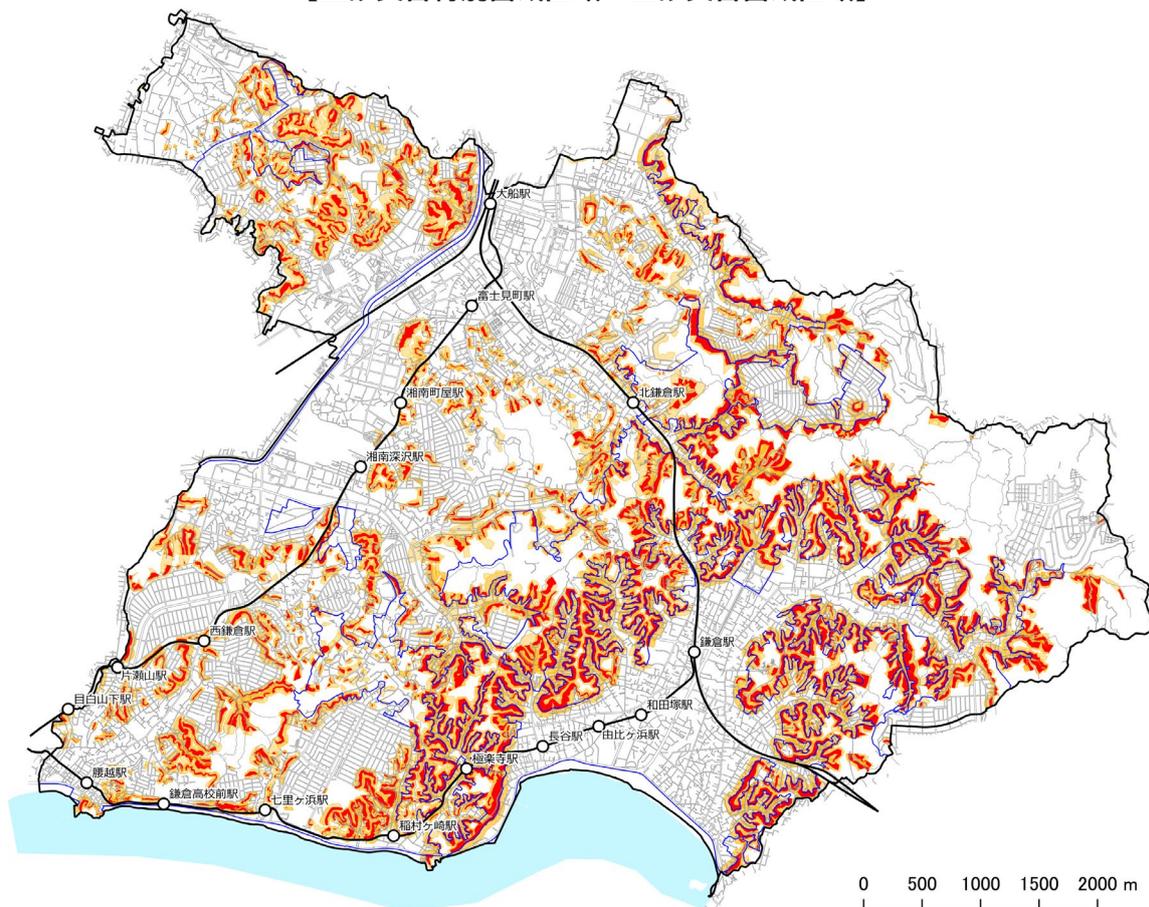
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県(2021年6月)

## 2) 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】



#### 凡 例

	行政区域		土砂災害特別警戒区域
	市街化区域		土砂災害警戒区域
	鉄道駅		
	鉄道路線		

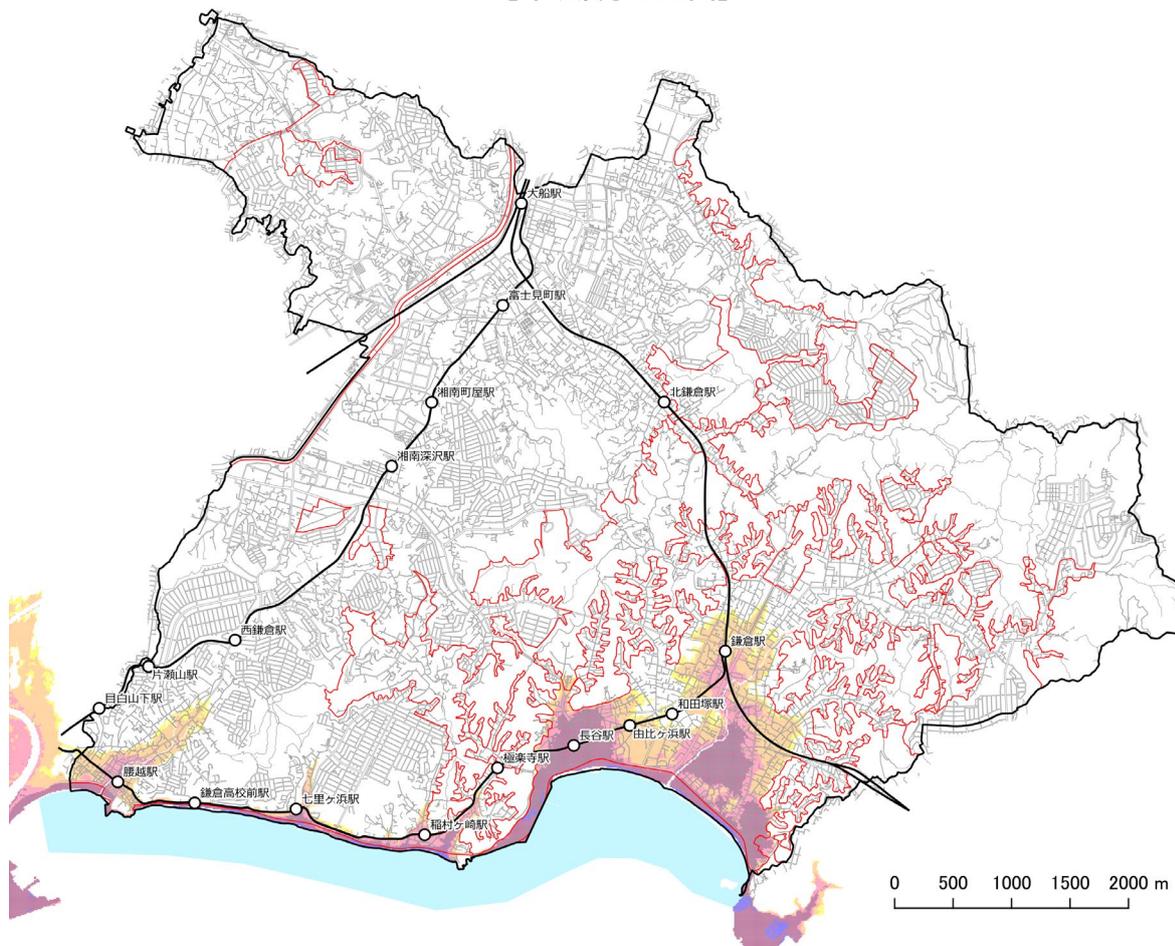
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県(2021年6月)

### 3) 津波浸水想定

#### 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く広がっているほか、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	
□ 行政区域	0.5m未満の区域
□ 市街化区域	0.5～3.0m未満の区域
○ 鉄道駅	3.0～5.0m未満の区域
— 鉄道路線	5.0～10.0m未満の区域
	10.0～15.0m未満の区域

※この「津波浸水想定」は、神奈川県が2015年3月に公表した「津波浸水想定図」を基にした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。

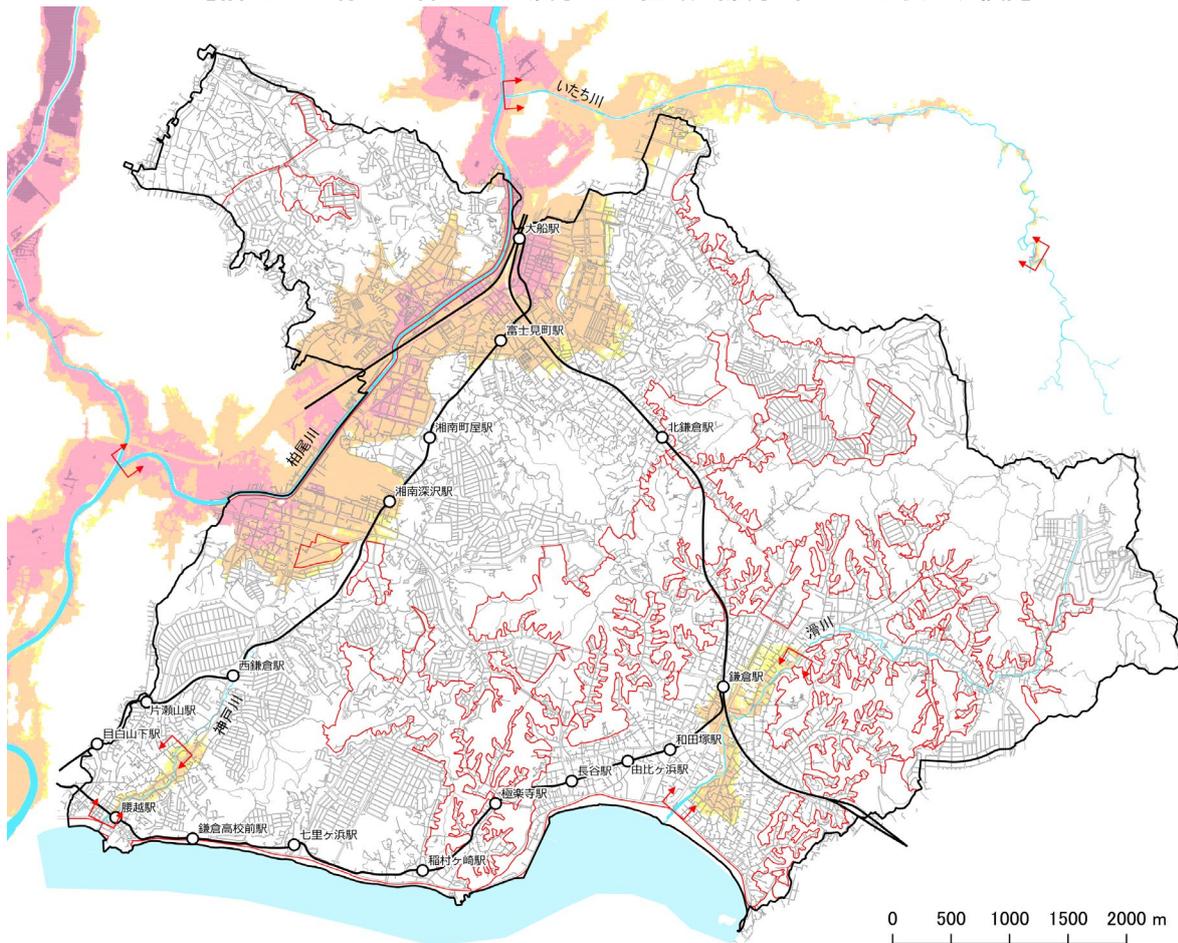
出典：津波浸水想定図、神奈川県(2015年3月)

#### 4) 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）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、滑川の浸水想定区域が分布しています。

【柏尾川・滑川・神戸川の浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）】



##### 凡 例

	浸水想定区域(浸水深：想定最大規模)
□ 行政区域	0.5m未満の区域
□ 市街化区域	0.5～3.0m未満の区域
○ 鉄道駅	3.0～5.0m未満の区域
— 鉄道路線	5.0～10.0m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「浸水想定区域」は神奈川県が2018年から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

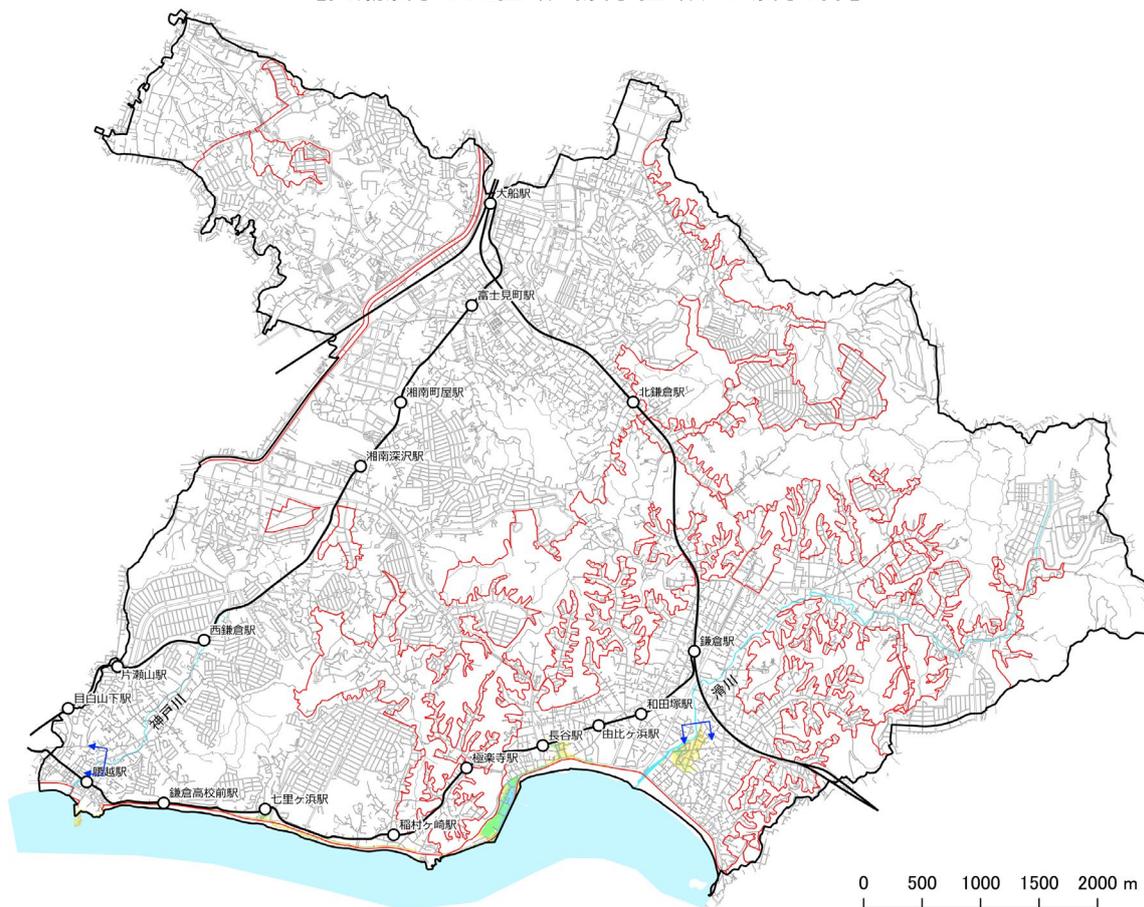
出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2018～2020年）

## 5) 高潮浸水想定区域

### 沿岸部での高潮浸水想定区域の存在

◇市内の高潮による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、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		0.01～0.3m未満の区域
	鉄道駅		0.3～0.5m未満の区域
	鉄道路線		0.5～1.0m未満の区域
			1.0～3.0m未満の区域
			3.0～5.0m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（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。

#### 1) 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的に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
- ◆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

#### 2) 土地利用等

##### エリア毎のポテンシャルを活かすためのメリハリある土地利用の形成

- ◆今後、大船駅及び鎌倉駅周辺の拠点では、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
- ◆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・維持の考え方の整理等）を整理することが必要

#### 3) 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るが、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
- ◆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、今後の更なる高齢者数の増加も見据えた中で、日常生活レベルでの身近な小拠点の設定が必要
- ◆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、更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

#### 4) 公共交通

##### 人口減少下での公共交通のサービス水準の確保

- ◆本市は鉄道駅が多く、バス路線も充実した状況にあるが、今後の人口減少下においても、バス路線の運行本数や路線網といったサービス水準についてバス事業者との協議・連携のもと確保し、高齢者等のバス利用者の市内移動の利便性を確保することが必要

## 5) 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

## 6) 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の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

## 7) 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るが、その中、国においても、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、それら国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

## (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）、駐車場及び駐輪場の整備等）
- ◆ 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（徒歩や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（道路交通システムの充実）

(印刷用余白ページ)

# 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章で整理した現状・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～

## 3つの都市拠点の推進と生活の質を確保する身近な拠点の形成

## 〈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、みどり、文化・商業・観光施設等を多く有する中心市街地として、それら資源を生かしながら、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みどり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形成

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生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上では、まちの骨格を形成するまとまったみどりである身近な公園・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、みどり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圏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上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維持 **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。今後の更なる人口減少下においても、バス事業者との協議・連携のもと、サービス水準の確保に努めます。

##### 〈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の都市計画道路網の整備と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

#### 1) 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しながら、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。

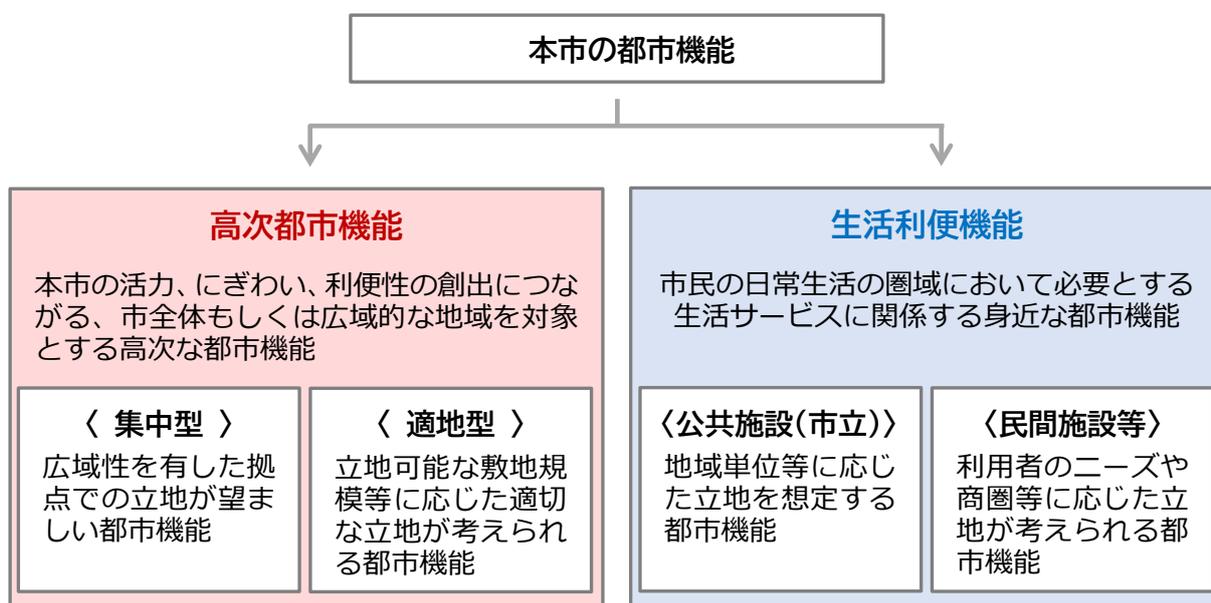
## 2) 都市機能の集積状況の確認

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)〉	〈民間施設等〉
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られ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られ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られることができる機能			◇認可保育所(市立)	◇認定こども園 ◇幼稚園 ◇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)
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	◇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	生涯学習センター、学習センター
	1	図書館(中央図書館以外)

※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(高等学校、中学校、小学校)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。

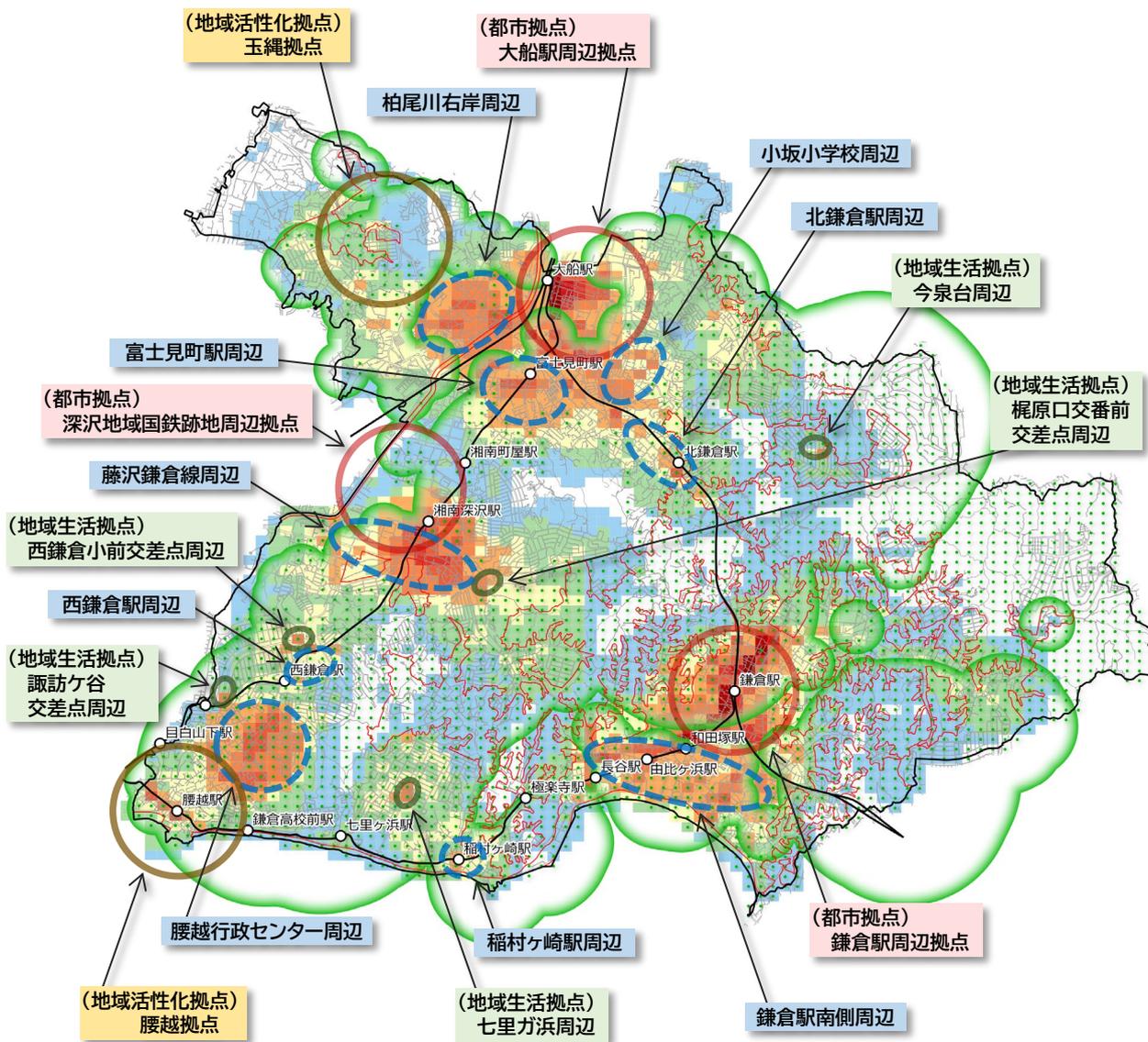
#### ②一般物販店等の商業施設の点数化

- ・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(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】



**鎌倉市都市マス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)

**都市マスの拠点以外で、現況で生活利便機能の集積が見られる箇所**

- 9箇所

凡 例

行政区域	都市機能の点数	公園・緑地の徒歩利用圏
市街化区域	20以上～	【徒歩利用圏】
○ 鉄道駅	18～20	※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
— 鉄道路線	16～18	(4ha以上) 半径1,000m
	14～16	(1～4ha) 半径500m
	12～14	(1ha未満) 半径250m
	10～12	● 地域地区が含まれるメッシュ
	8～10	【対象とした地域地区】
	6～8	特別緑地保全地区、近郊緑地保全区域、
	4～6	近郊緑地特別保全地区、歴史的風土保存
	2～4	区域、歴史的風土特別保存地区、
	0～2未満	風致地区、生産緑地地区
	0	

## (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。

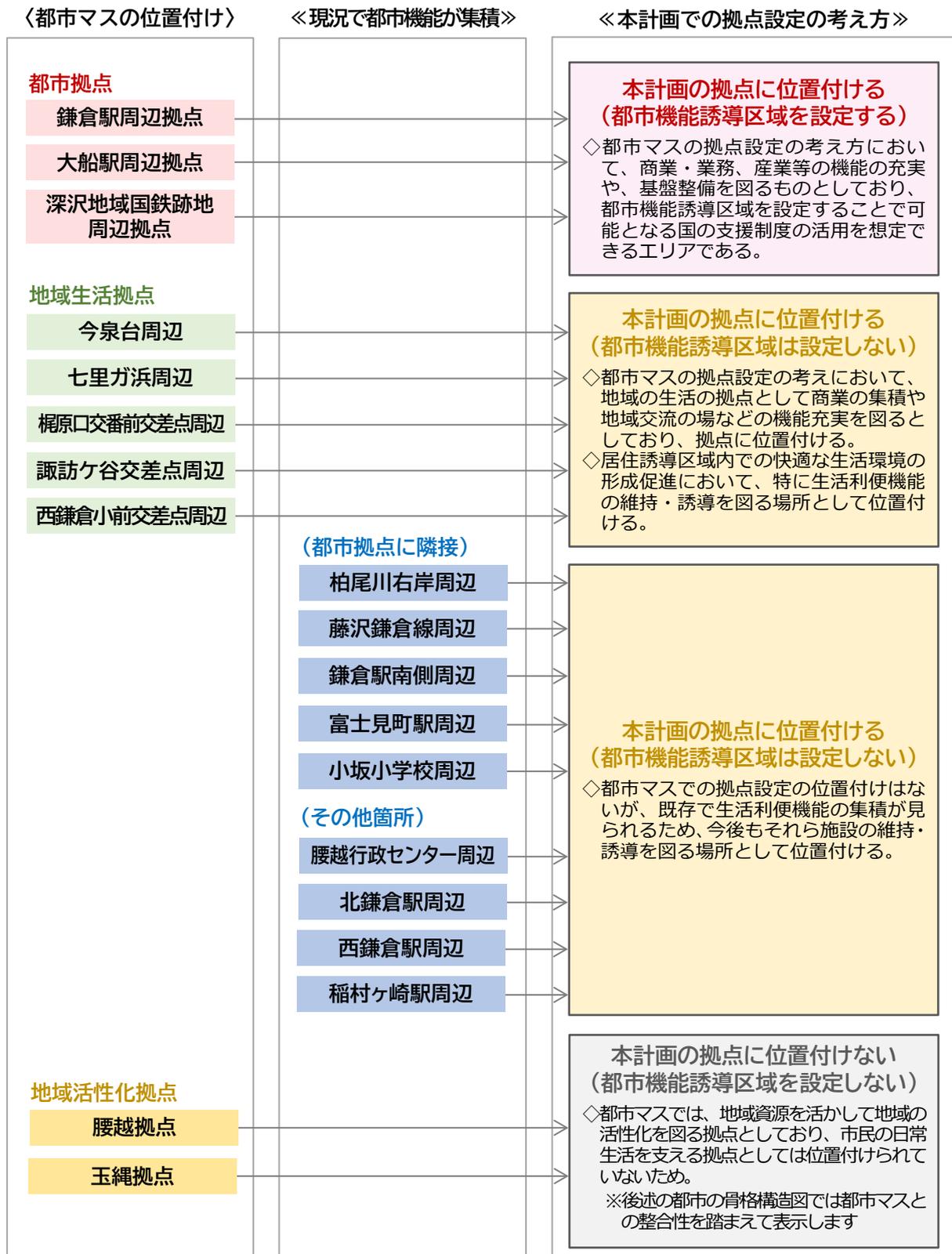
### **鎌倉市立地適正化計画とグリーンインフラの関係性**

- ◇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活かしながら、みどり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。
- ◇なお、それら取組に関する具体の整備目標・内容は、これから改定する鎌倉市緑の基本計画にゆだねるものとして、それら取組と連携した拠点及び居住環境の形成を進めていきます。

### 3) 本計画での拠点の設定箇所

鎌倉市都市マスタープラン、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】



【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、みどり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、拠点周辺のみどりと調和を図る	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	地域生活 拠点
			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	-
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

### 1) 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(交通システムの整備)】

##### 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

みどり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。

### 2) 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・江ノ電、湘南モノレールを合わせ5路線あります。

◇これらは、主要な各拠点間を結んでおり、拠点間の移動手段となっていることより、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)】

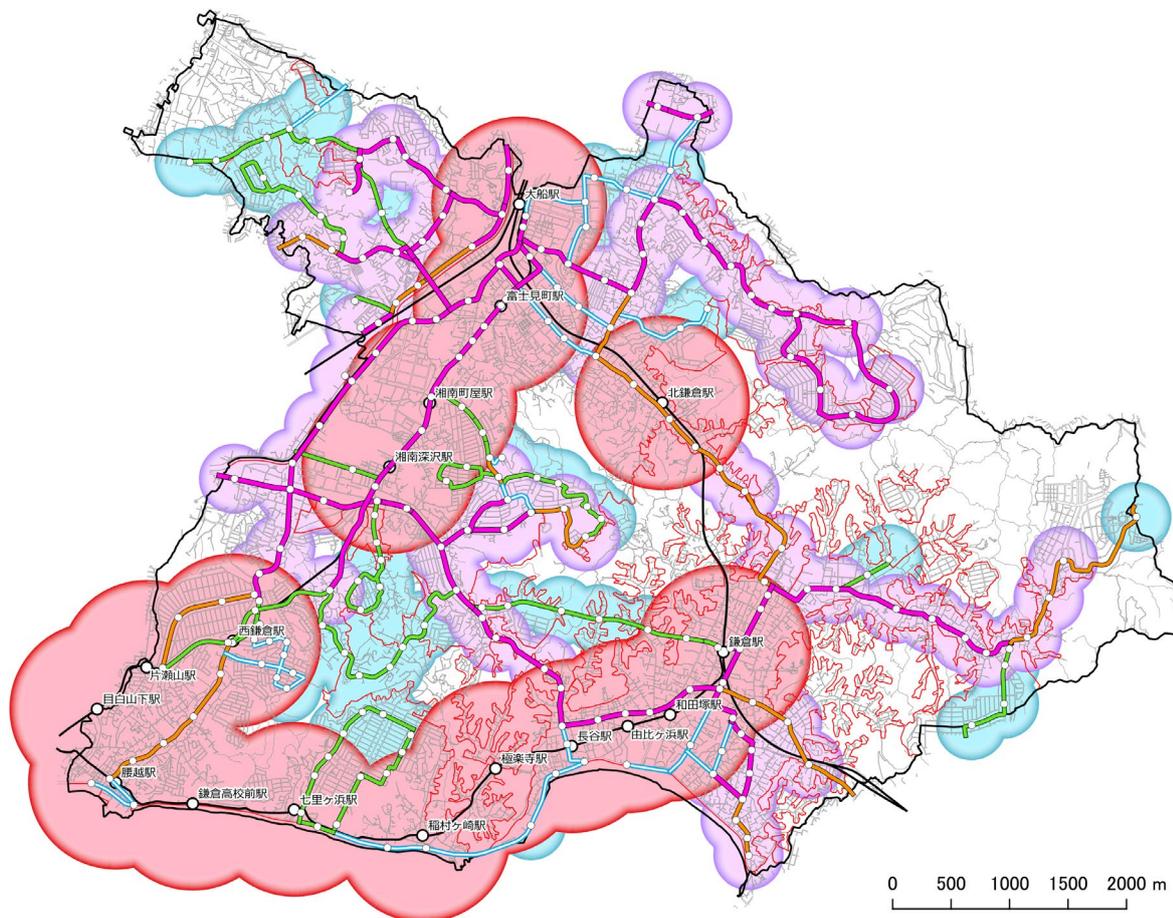
利用のニーズが多くあり、利便性も高いことより、大半を「基幹的な公共交通軸」に位置付け、バス事業者と協議・連携のもと、サービス水準の確保に努めます。

##### 【現状で運行本数が少ない路線(平日1日片道当たり 60 本以下)】

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、サービス水準の確保に努めます。

また、今後の更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



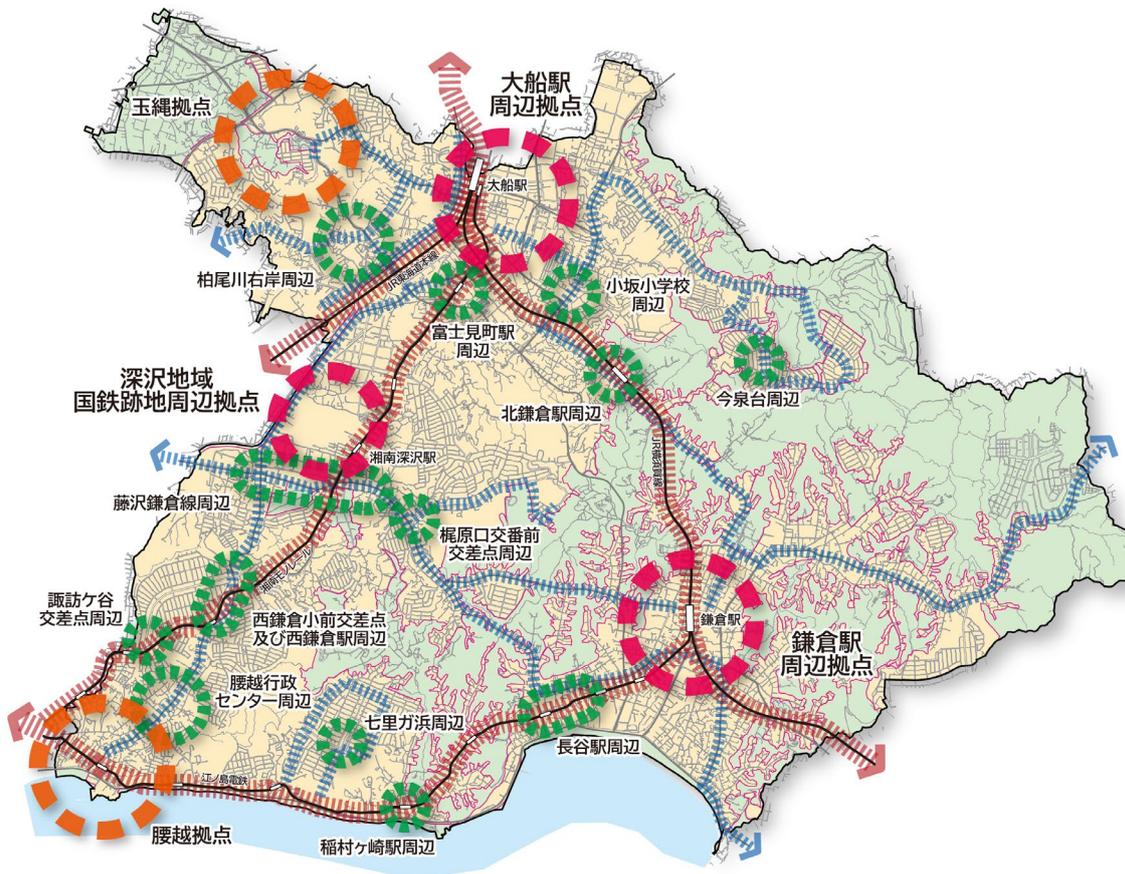
凡 例

バス路線・運行本数(平日1日片道当たり)		
□ 行政区	90本以上	■ 鉄道駅利用圏(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	都市機能誘導区域を設定	市街化区域
地域活性化拠点	基幹的な公共交通軸(鉄道)	市街化調整区域
地域生活拠点	基幹的な公共交通軸(バス)	鉄道
		都市計画道路

(印刷用余白ページ)

# 第4章

## 都市機能誘導区域・誘導施設

---

(印刷用余白ページ)

## 第4章 都市機能誘導区域・誘導施設

本章では、第3章で整理した3箇所の都市拠点での都市機能誘導区域の設定とともに、各都市機能誘導区域の誘導施設の設定を行います。

### 4-1 誘導施設の設定

#### (1) 誘導施設設定の基本的な考え方

誘導施設とは、「都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定」するものとして、都市再生特別措置法に規定されています。

都市計画運用指針では、誘導施設の設定として、次の考え方が示されています。

#### 【誘導施設の基本的な考え方・対象施設の例示（都市計画運用指針）】

##### 【基本的な考え方】

- 誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

##### 【誘導施設の設定】

- 誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、
  - ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化のなかで必要性の高まる施設
  - ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
  - ・集客力がありまちのにぎわいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
  - ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設などを定めることが考えられる。

また、立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）では、施設の「新規誘導」だけでなく、既に都市機能誘導区域内に立地しており、区域外への転出・流出を防ぐために「維持」の視点より誘導施設に設定する考え方も述べられています。

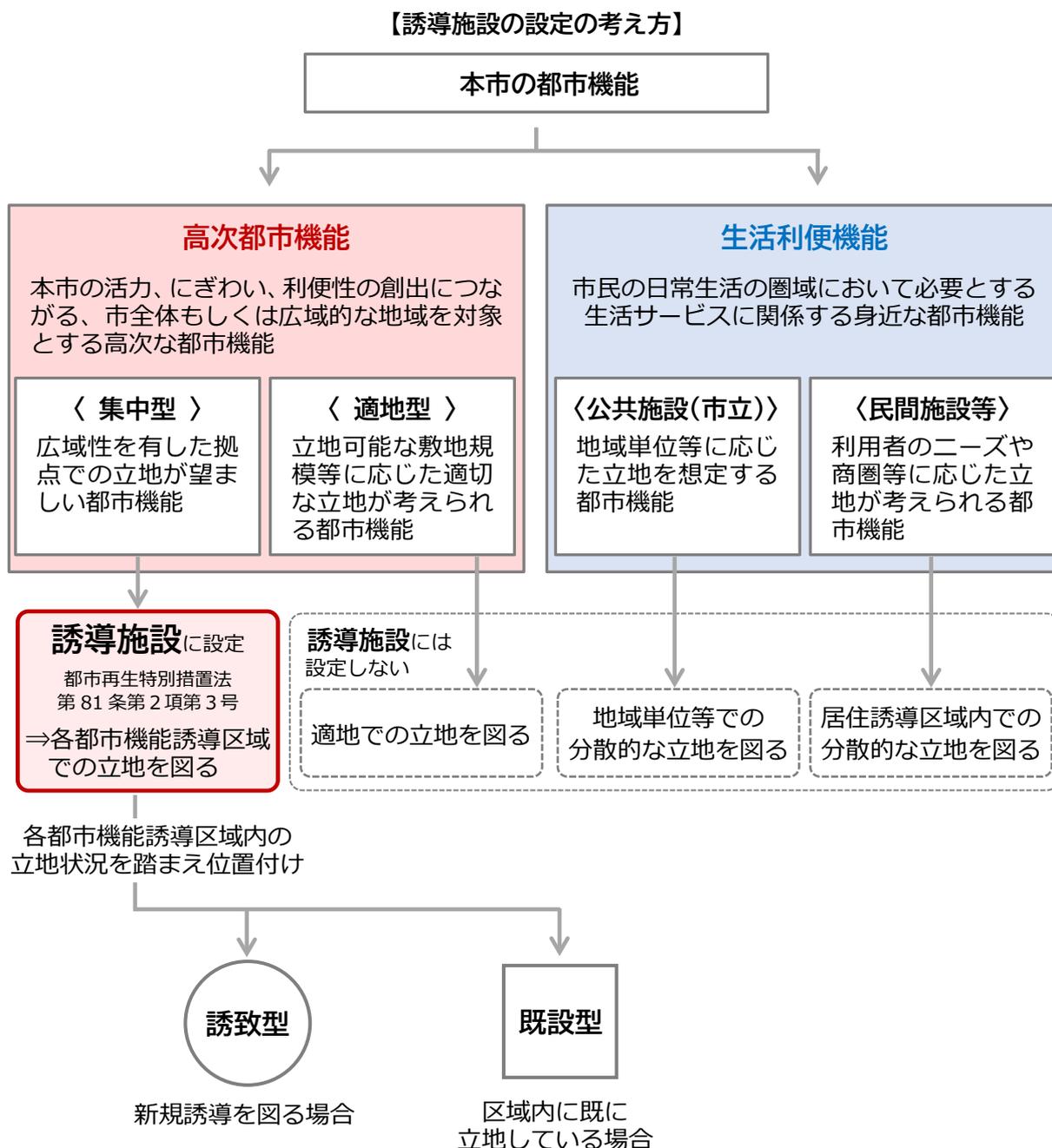
## (2) 誘導施設の設定

### 1) 誘導施設の設定の考え方

誘導施設の設定においては、拠点設定の際に4つに大別した「**高次都市機能（集中型）**」、「**高次都市機能（適地型）**」、「**生活利便機能（公共施設（市立））**」、「**生活利便機能（民間施設等）**」を基本として、「**高次都市機能（集中型）**」について、3箇所の都市拠点での都市機能誘導区域ごとに設定を行います。

それら誘導施設の設定においては、現況で当該都市機能誘導区域内に立地がなく、新規誘導を図る場合は「**誘致型**」として位置付けます。

当該都市機能誘導区域内に既に立地している場合は、利便性を確保することを目的として、立地の維持を図るため、「**既設型**」として位置付けます。



2) 誘導施設の設定

【誘導施設の設定】

機能区分	役割	対象施設				誘導施設			施設配置の考え方 (※2)	
		高次都市機能		生活利便機能		都市拠点				
		〈集中型〉 誘導施設 に設定 ⇒各都市機能誘導区域 での立地を図る	〈適地型〉 適地での 立地を図る	〈公共施設(市立)〉 地域単位等での 分散的な立地を図る	〈民間施設等〉 居住誘導区域内での 分散的な立地を図る	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		
行政	市の中核となる行政機能	◇市役所(本庁舎)						○	鎌倉市公的不動産活用推進方針に基づき誘導施設とする。	
	行政サービスを提供する機能			◇支所					地域単位での分散的な立地を図る。	
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				地域の福祉・医療の総合的な相談窓口として、日常生活圏域の考え方に委ねるものとする。	
	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				現状の高齢者等のニーズに即した分散的な立地を図る。	
医療	総合的な医療サービスを提供する機能		◇病院						総合的な医療サービスを提供する施設であり、立地可能な敷地規模等に即した立地を図る。	
	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				現状の市民ニーズに即した分散的な立地を図る。	
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					地域単位での分散的な立地を図る。	
	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)	◇認定こども園 ◇幼稚園 ◇認可保育所(民間) ◇認可外保育施設 ◇地域型保育事業所				現状の子育て世帯のニーズに即し、官民により適切に分散的な立地を図る。	
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(※1)						□ □ ○	鎌倉駅周辺拠点及び大船駅周辺拠点は、公共交通等の利便性の高い拠点であり、すでに立地している商業施設の維持を図る。 深沢地域国鉄跡地周辺拠点は、新たな拠点として市民の多様なニーズに対応する施設の立地を図る。(※3)	
	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				現状の市民ニーズや商圈等に即した分散的な立地を図る。	
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						□ □ ○	有人での安心した金融サービスを提供する施設として利便性の高い拠点への立地促進を図る。	
					◇郵便局				現状の分散的な立地展開の考え方に委ねるものとする。	
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						本市の学術的な魅力向上につながるともに、若い世代の流入促進にも大きく貢献する施設であり、立地可能な敷地規模等に即した立地を図る。	
	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)				高校は、これまでの立地状況を踏まえ、駅の近接性は考慮しないものとして拠点への誘導は行わない。 小学校・中学校は、市内の児童・生徒の居住に応じて、官民により適切な立地を図る。なお、公共施設再編計画に基づく地域拠点校とする学校は、都市拠点・地域活性化拠点内または緑辺部での立地が望ましい。	
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						□	市内の文化・学習を支える中核施設として立地を図る。	
		◇芸術館						□	市内の文化・レクリエーション活動の中核施設として立地を図る。	
			◇ギャラリー、ホール							市内の文化・レクリエーション活動の施設として、立地可能な敷地規模等に即した立地を図る。
			◇スポーツ施設							多世代にスポーツを通じた健康づくりの場を提供する施設として、立地可能な敷地規模等に即した立地を図る。
				◇図書館(中央図書館以外)						地域単位での分散的な立地を図る。(将来的に地域拠点校等への集約を図る)
				◇生涯学習センター、 学習センター						多世代が交流できる施設として、地域単位での分散的な立地を図る。(将来的に地域拠点校等への集約を図る)
					◇自治会館等				自治会・町内会等の活動を支える施設であり、現状のコミュニティ単位に即した分散的な立地を図る。	

○：誘致型 □：既設型

※1：「商業集積地区」は、小規模なスーパーマーケット、一般物販店、飲食サービス業等で構成する連続性を持って集積が図られた地区であり、個々の店舗で構成されるため、例外的に、都市再生特別措置法で規定される届出対象となる誘導施設には設定しません。

※2：本市の公共施設の配置の考え方は、上記に加えて関連する個別計画によるものとします。  
※3：深沢地域国鉄跡地周辺拠点については、深沢地域整備事業の進展に応じて、商業機能等の配置の考え方の見直しを行います。

(印刷用余白ページ)

## 4-2 都市機能誘導区域の設定

### (1) 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

都市機能誘導区域は、様々な施設について、都市の拠点となる地区に集約することにより、各種サービスが効率的に提供されるよう設定する区域とされています。

都市計画運用指針では、都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域として、次の考え方が示されています。

#### 【都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域（都市計画運用指針）】

##### 【基本的な考え方】

- 一定のエリアと誘導施設機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るもの
- 原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるもの
- 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきもの

##### 【定めることが考えられる区域】

- 都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

##### 【区域の規模】

- 一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

## (2) 都市機能誘導区域の設定

### 1) 都市機能誘導区域の設定の流れ

本計画における都市機能誘導区域は、次のフローに基づき設定します。

#### 【都市機能誘導区域の設定の流れ】

<b>前提</b>	<b>公共交通の徒歩利用圏をもとに概ねの範囲を設定</b>
○各都市拠点の規模や特性に応じて、鉄道駅から半径750mの徒歩利用圏を概ねの設定範囲とする	

<b>ステップ1</b>	<b>土地利用特性の観点による限定</b>		
○以下の条件に該当する箇所は、都市機能誘導区域の設定候補地とする。			
<b>①用途地域の指定状況</b>			
<b>種別</b>	<b>用途地域</b>	<b>内容</b>	
商業系	1)商業地域 2)近隣商業地域	<b>原則 含める</b> →誘導施設の立地にふさわしいエリアとして	
	3)第二種住居地域 4)準住居地域		
住居系	5)第一種低層住居専用地域 6)第一種中高層住居専用地域 7)第二種中高層住居専用地域 8)第一種住居地域	<b>原則 含めない</b> →住居系は住環境の保全を優先するエリアとして →工業系は、事業所等の土地利用を優先し、操業環境を保全するエリアとして ⇒ただし、以下②～④の条件のいずれか満たす場合、周辺の工業系もしくは住居系土地利用への配慮や、区域の連続性を考慮しつつ、区域設定が妥当な場合は <b>含める</b>	
	9)工業専用地域 10)工業地域 11)準工業地域		
	工業系		
<b>②当該区域での誘導施設の立地状況</b>			
→既存で立地する施設のうち、誘導施設に指定して、将来的に特に維持を図りたい場合は、その立地箇所等を区域に含める			
<b>③事業等の実施状況(予定含む)</b>			
→誘導施設の立地促進に資する面的整備や施設整備の事業実施箇所(予定含む)、将来的な施設誘導の種地となる可能性のある大規模公有地がある場合は区域に含める			
<b>④幹線道路沿道での立地が期待できる箇所</b>			
→幹線道路に面しており、沿道の土地利用状況に基づき、誘導施設の立地が期待できる箇所は区域に含める			

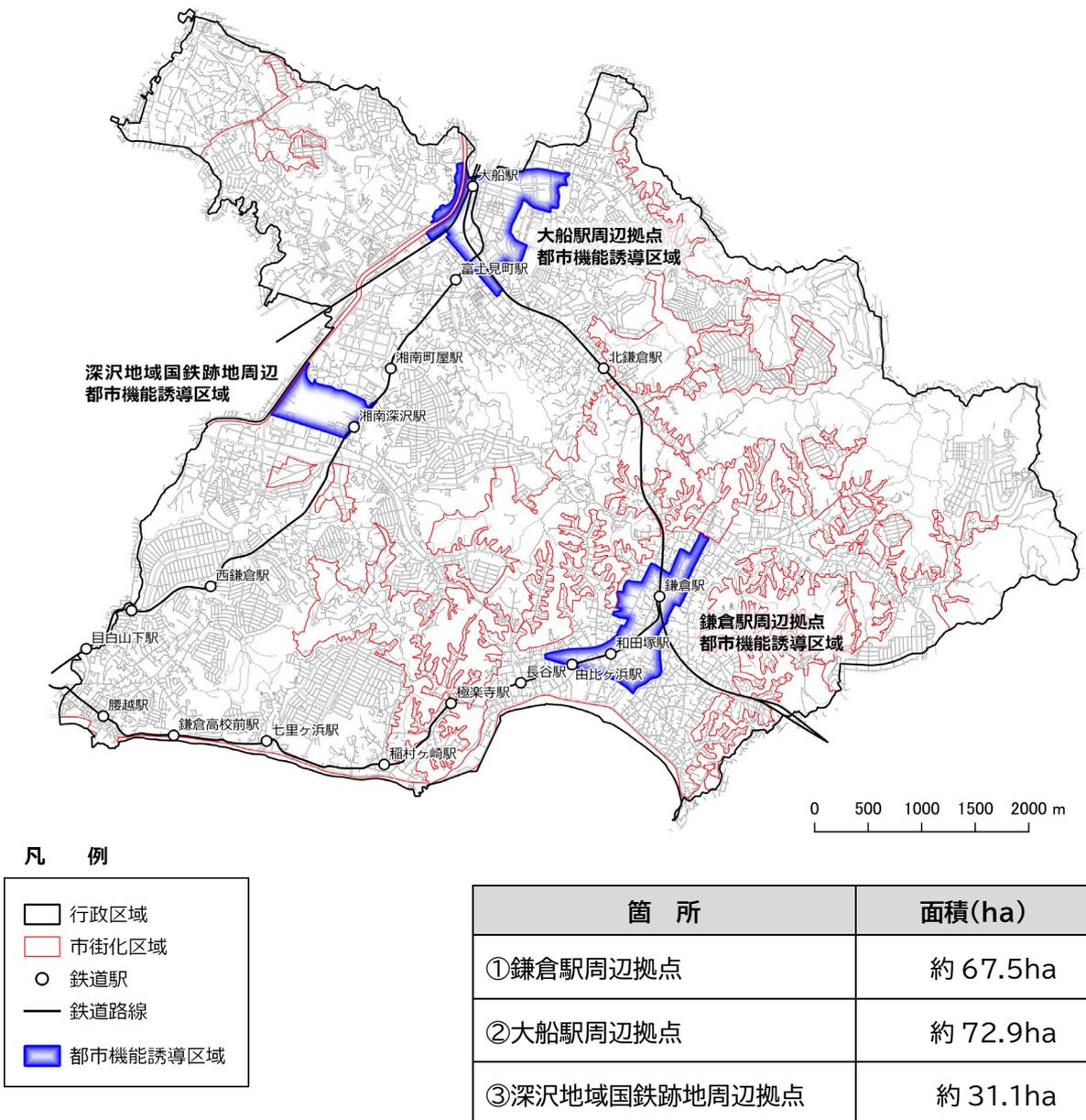
<b>ステップ2</b>	<b>防災性や景観保全の観点による限定</b>
○災害ハザードエリアのうち、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は除外する。	
○風致地区や歴史的風土保存区域等の歴史的まちなみの維持・保存との整合性を考慮して、適宜、区域から除外する。	

**ステップ1** および **ステップ2** に該当する箇所で区域を設定

## 2) 都市機能誘導区域の設定

前述の設定の流れをもとに、目指すべき都市の骨格構造で設定した3箇所の「都市拠点」で都市機能誘導区域を設定します。

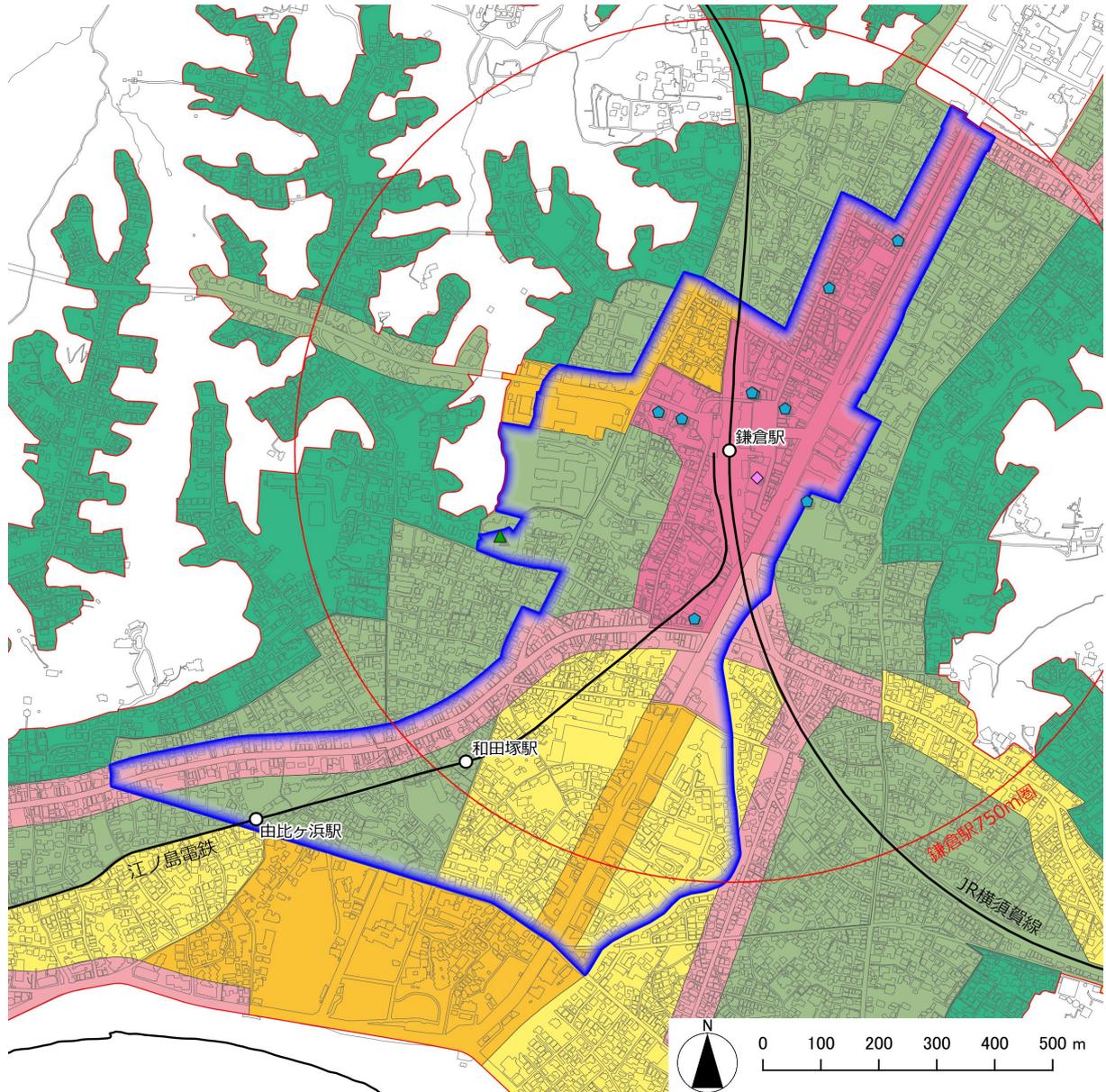
【都市機能誘導区域（全体図）】



(面積合計) 約 171.5ha

※市街化区域 2,569ha に対して 6.7%

① 鎌倉駅周辺拠点 都市機能誘導区域



【設定の考え方】

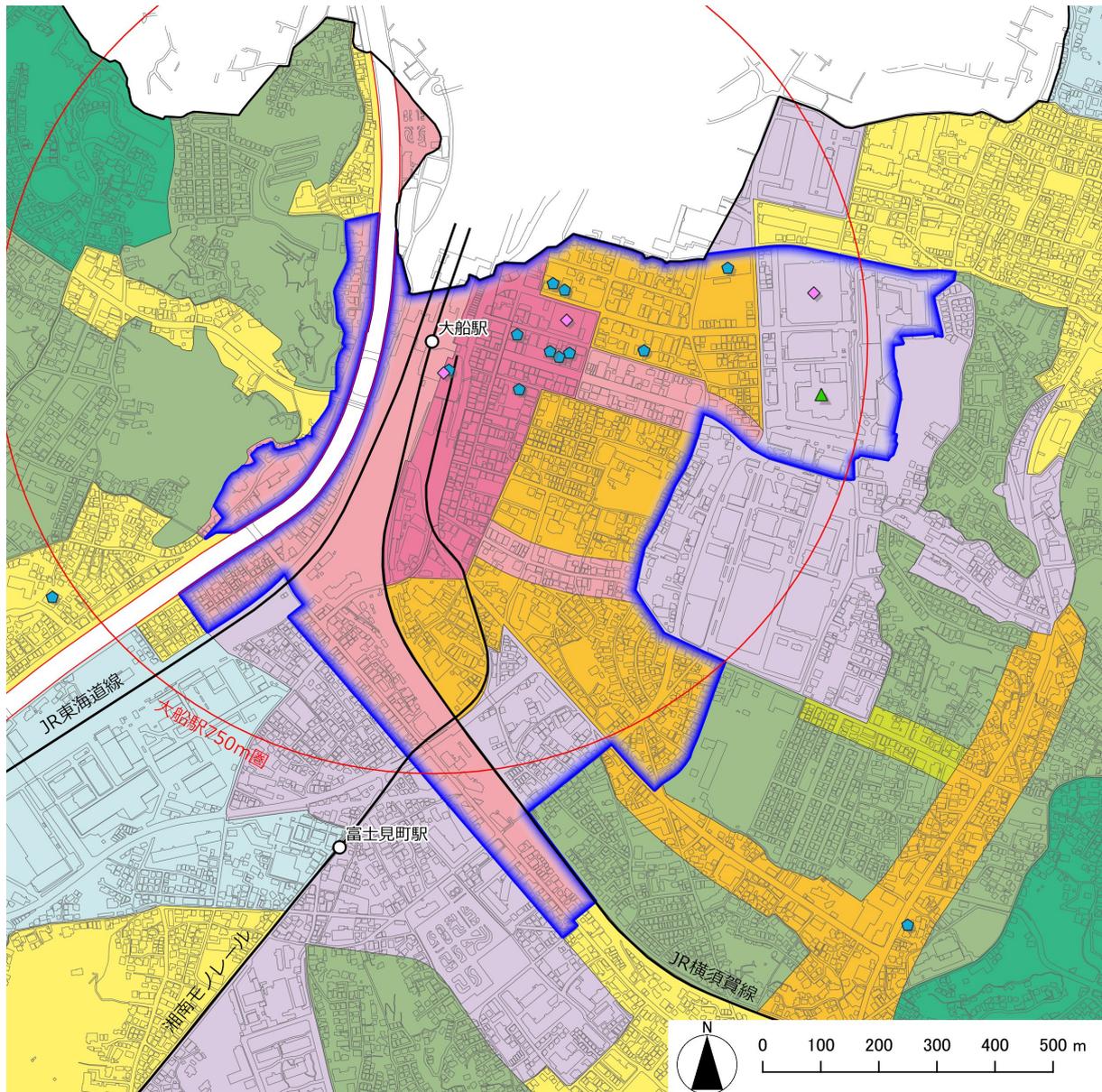
◇鎌倉駅周辺は、商業地域・近隣商業地域を主として、鎌倉駅の西側の鎌倉市役所や中央図書館などが立地するエリアを区域に含めます。

◇鎌倉駅南側の都市機能の集積が見られるエリアについては、由比ヶ浜駅南側を東西に通過する道路を境にして、東側は滑川を境にして区域に含めます。

凡 例

行政区域	用途地域 第一種低層住居専用地域
市街化区域	第一種中高層住居専用地域
都市機能誘導区域	第二種中高層住居専用地域
鉄道駅	第一種住居地域
鉄道路線	第二種住居地域
誘導施設（既存立地）	準住居地域
〈商業機能〉	近隣商業地域
◆ 複合商業施設	商業地域
〈金融機能〉	準工業地域
● 銀行、信用金庫等	工業地域
〈文化機能〉	工業専用地域
▲ 中央図書館	

② 大船駅周辺拠点 都市機能誘導区域



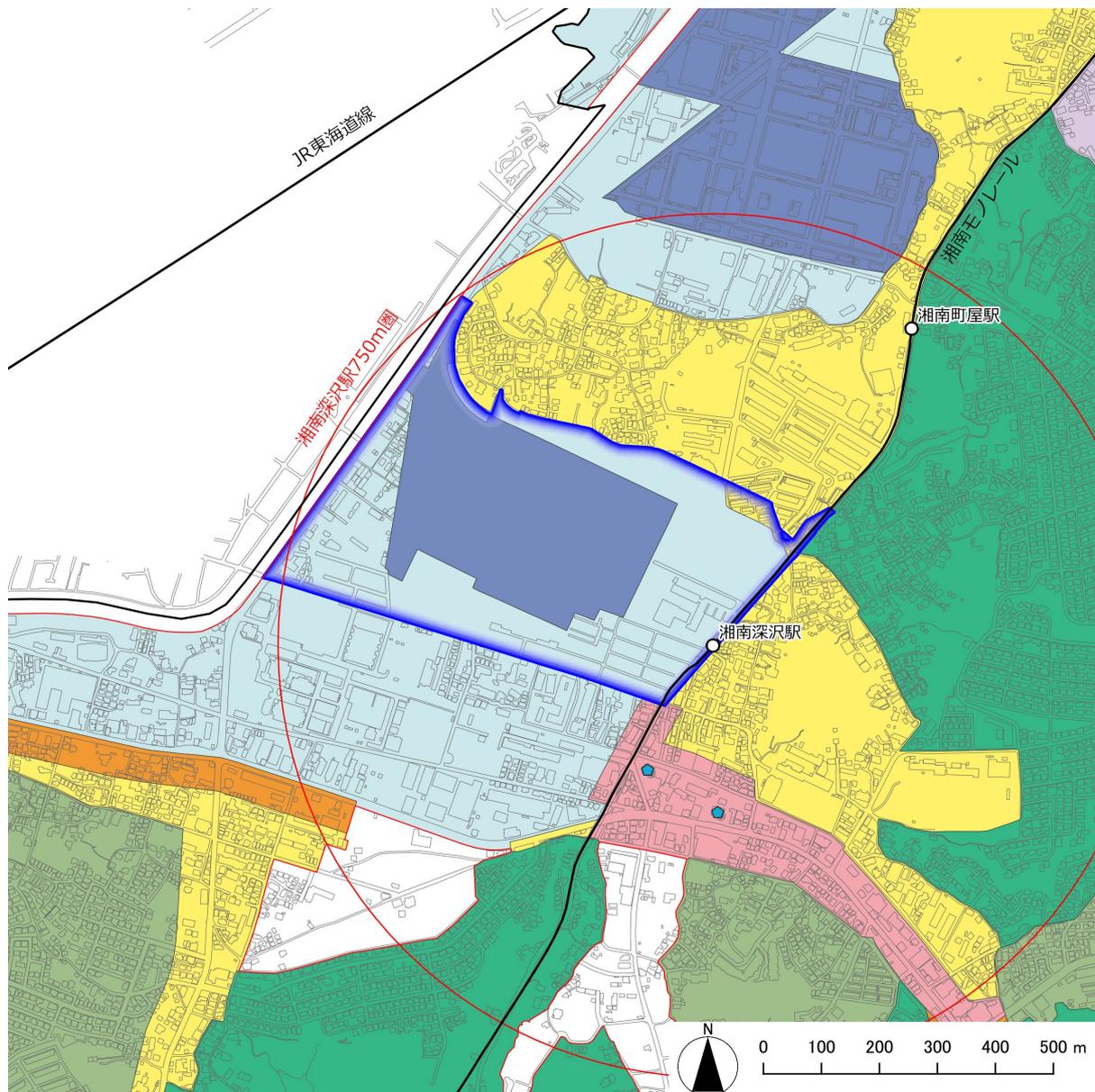
【設定の考え方】

- ◇大船駅周辺は、商業地域・近隣商業地域及びそれらと一体性を成して市街地形成を図っている第二種住居地域・準工業地域を区域に含めます。
- ◇大船駅東側の準工業地域については、鎌倉芸術館周辺地区地区計画の区域を参考として、区域を設定します。

凡 例

行政区域	第一種低層住居専用地域
市街化区域	第一種中高層住居専用地域
都市機能誘導区域	第二種中高層住居専用地域
鉄道駅	第一種住居地域
鉄道路線	第二種住居地域
誘導施設（既存立地）	準住居地域
〈商業機能〉	近隣商業地域
◆ 複合商業施設	商業地域
〈金融機能〉	準工業地域
● 銀行、信用金庫等	工業地域
〈文化機能〉	工業専用地域
▲ 芸術館	

③ 深沢地域国鉄跡地周辺拠点 都市機能誘導区域



**【設定の考え方】**  
 ◇新たな土地利用が検討され、各種都市機能の立地誘導を目指す深沢地域整備事業区域の全域を含めます。

凡 例	
行政区域	<b>用途地域</b>
市街化区域	第一種低層住居専用地域
都市機能誘導区域	第一種中高層住居専用地域
鉄道駅	第二種中高層住居専用地域
鉄道路線	第一種住居地域
<b>誘導施設（既存立地）</b>	第二種住居地域
〈金融機能〉	準住居地域
銀行、信用金庫等	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

# 第5章

## 居住誘導区域

---

## 第5章 居住誘導区域

本章では、計画的に人口の維持・誘導を図る居住誘導区域について設定を行います。

### 5-1 居住誘導区域の設定

#### (1) 居住誘導区域設定の基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を維持・誘導すべき区域です。

立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）等では、居住誘導区域の望ましい区域像や定めることが考えられる区域として、次の考え方が示されています。

#### 【居住誘導区域の望ましい区域像（立地適正化計画の手引き）】

##### i)生活利便性が確保される区域

- 都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域
- 公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

##### ii)生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- 社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域
- ※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる。

##### iii)災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- 土砂災害、津波被害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地が進行している郊外地域などには該当しない区域

#### 【定めることが考えられる区域（都市計画運用指針）】

- ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

## (2) 居住誘導区域の設定

### 1) 居住誘導区域の設定の流れ

本計画における居住誘導区域は、次のフローに基づき設定します。

#### 【居住誘導区域の設定の流れ】

<b>A)積極的に居住を誘導すべき箇所</b>	<b>一定の人口密度があり、公共交通や商業施設の利用圏内にある箇所</b>
○以下の条件に該当する箇所は、居住誘導区域の設定候補地とする。	
条件	内容
①人口集中地区(DID)	○国勢調査(平成27年)の人口集中地区 ※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
②鉄道駅の利用圏	○鉄道駅(JR、江ノ島鉄道、湘南モノレール)から半径750mの利用圏
③バス停の利用圏	○全てのバス停から半径300mの利用圏
④商業施設の利用圏	○日常生活を支えるスーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストアから半径750mの利用圏



<b>B)積極的に居住を誘導しない箇所</b>	<b>現況の土地利用との整合性や災害ハザードに係る安全性</b>
○以下の条件に該当する箇所は、居住誘導区域の対象から除外する。	
条件	内容
①工業専用地域	○工業系の土地利用を図る箇所であるため除外
②災害ハザードエリアで危険性の高い箇所	○土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は除外
③まちなかのみどりの量の確保・保全	○2ha以上(近隣公園相当)の都市計画公園・緑地、都市公園、特別緑地保全地区、保安林は除外



**A)積極的に居住を誘導すべき箇所** から **B)積極的に居住を誘導しない箇所** を除いた区域



**居住誘導区域の設定**

## 2) 居住誘導区域の設定

前述の設定の流れにおける、各条件の対象箇所は次のとおりです。

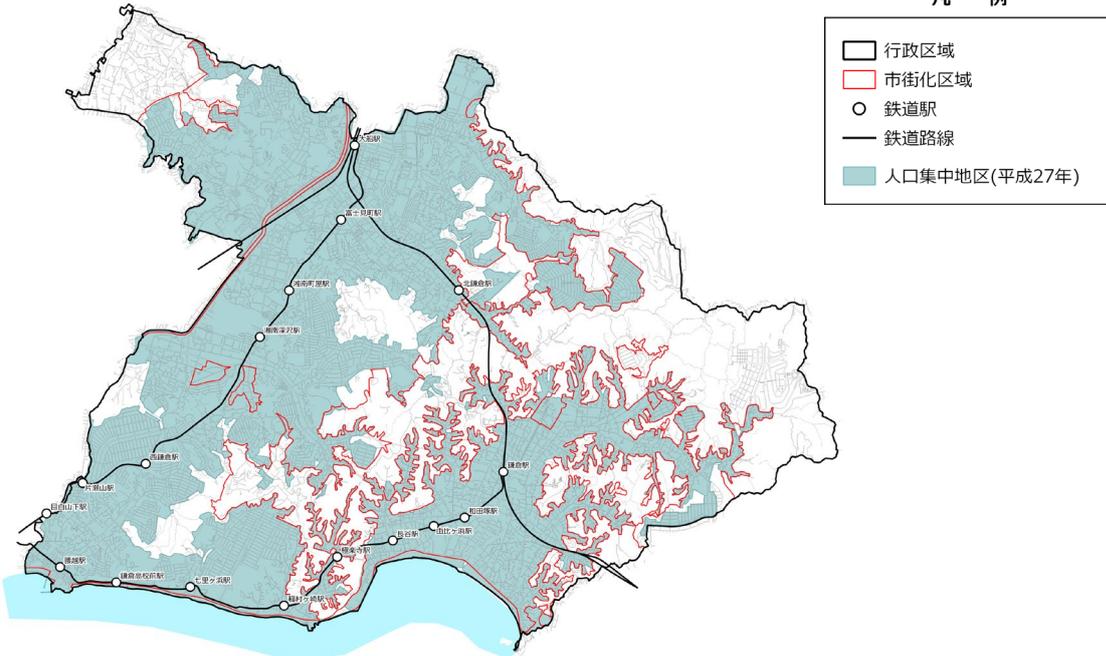
### A) 積極的に居住を誘導すべき箇所

一定の人口密度があり、公共交通や商業施設の利用圏内にある箇所

⇒次の条件に該当する箇所は、居住誘導区域の設定候補地とする。

#### ①人口集中地区(DID)

⇒国勢調査（平成 27 年）の人口集中地区

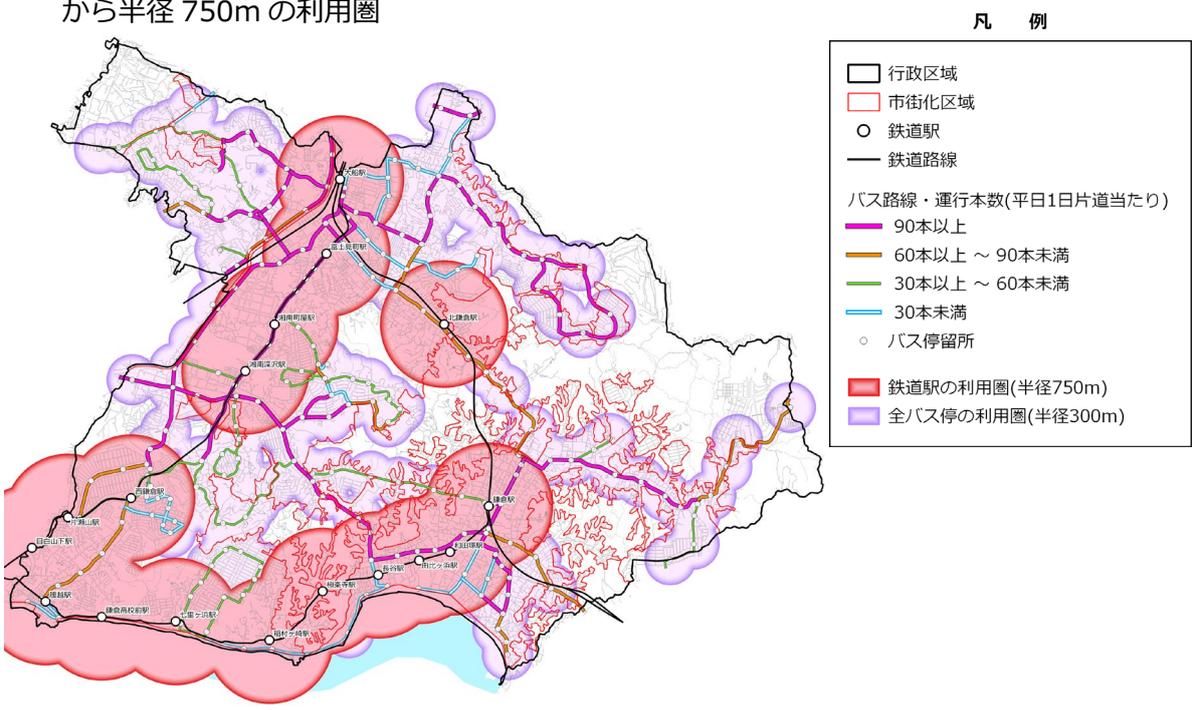


#### ②鉄道駅の利用圏

⇒鉄道駅（JR、江ノ島鉄道、湘南モノレール）から半径 750m の利用圏

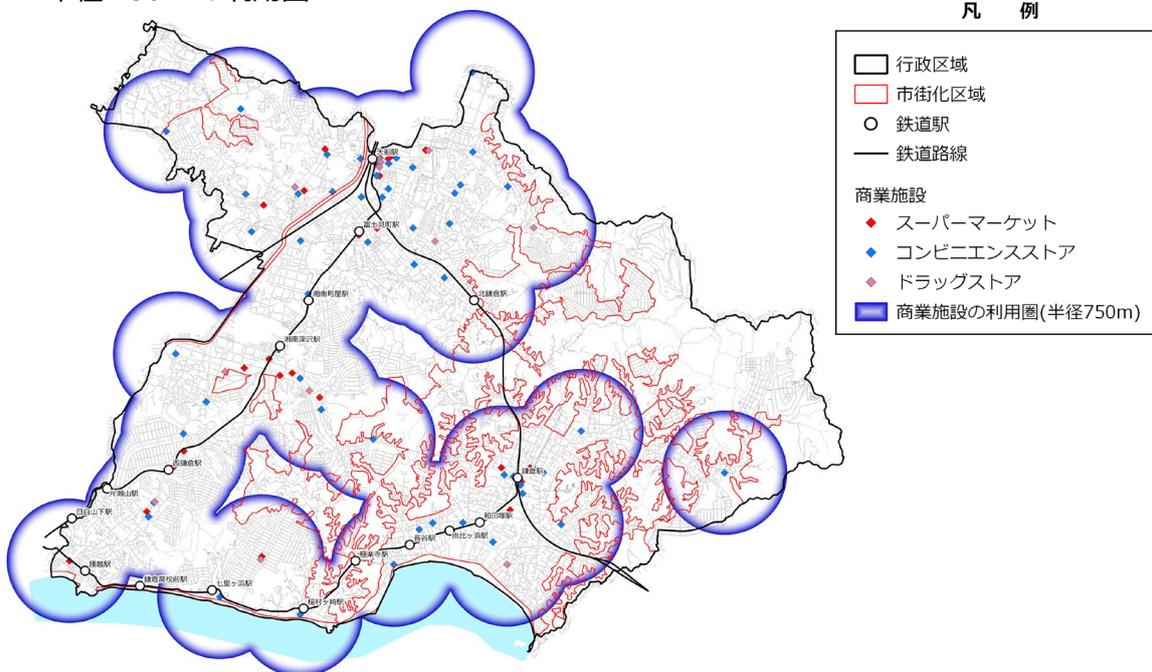
#### ③バス停の利用圏

⇒全てのバス停から半径 300m の利用圏



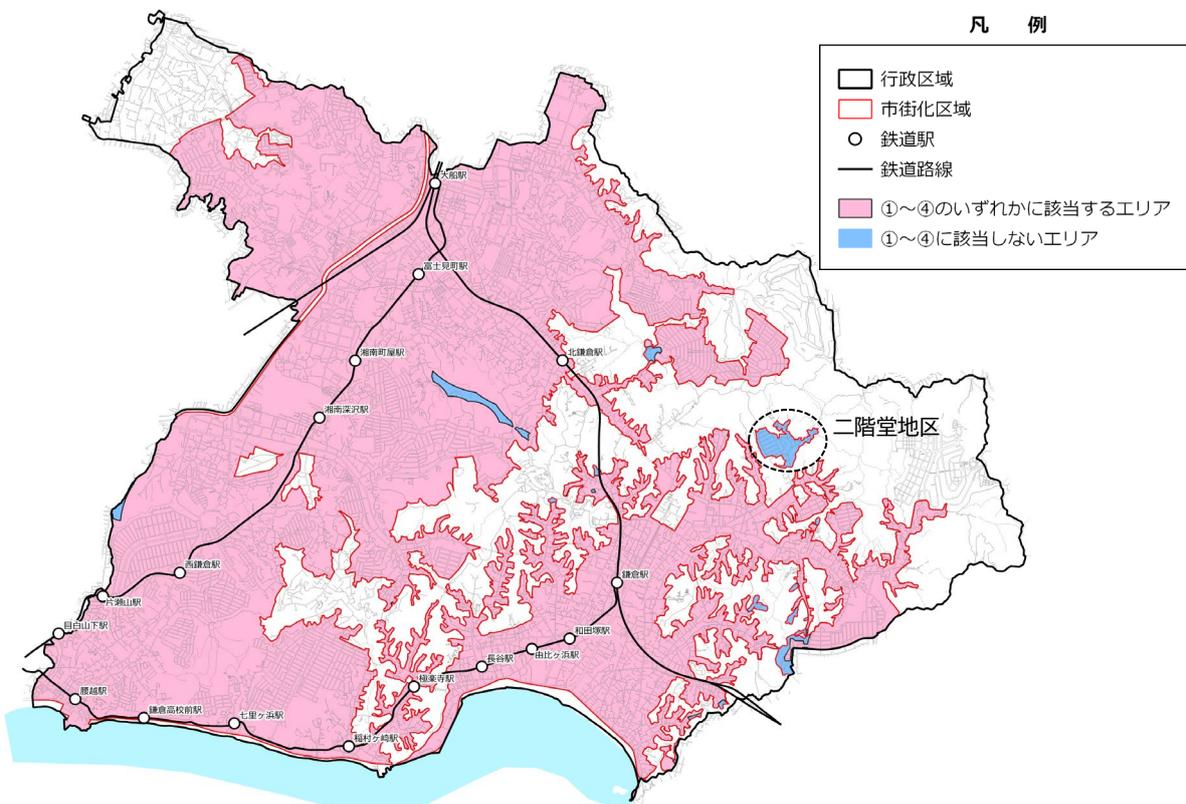
#### ④商業施設の利用圏

⇒日常生活を支えるスーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストアから半径750mの利用圏



#### A) 積極的に居住を誘導すべき箇所 重ね合わせ図

⇒①～④のいずれかに該当する市街化区域内の箇所を居住誘導区域の候補地とする。



※二階堂地区は、①～④に該当しないエリアですが、一体的な住宅地整備がなされ、良好な住環境が形成されているため、交通不便地域等の解消に向けた施策等を取り組むことにより居住者の利便性を確保し、居住誘導区域の設定候補地とします。

## B) 積極的に居住を誘導しない箇所

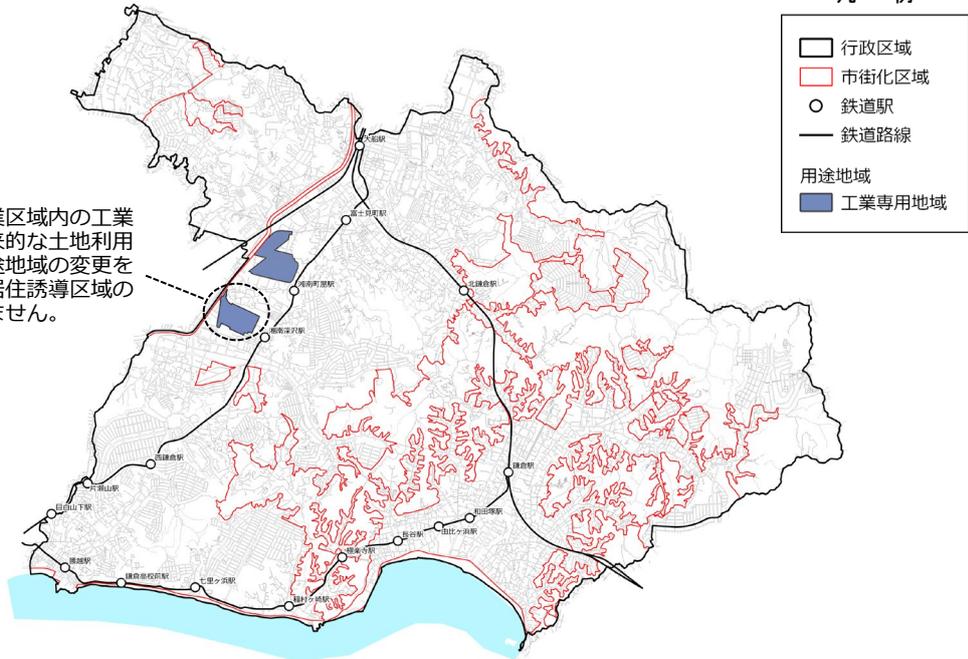
現況の土地利用との整合性や災害ハザードに係る安全性

⇒次の条件に該当する箇所は、居住誘導区域の対象から除外する。

### ①工業専用地域

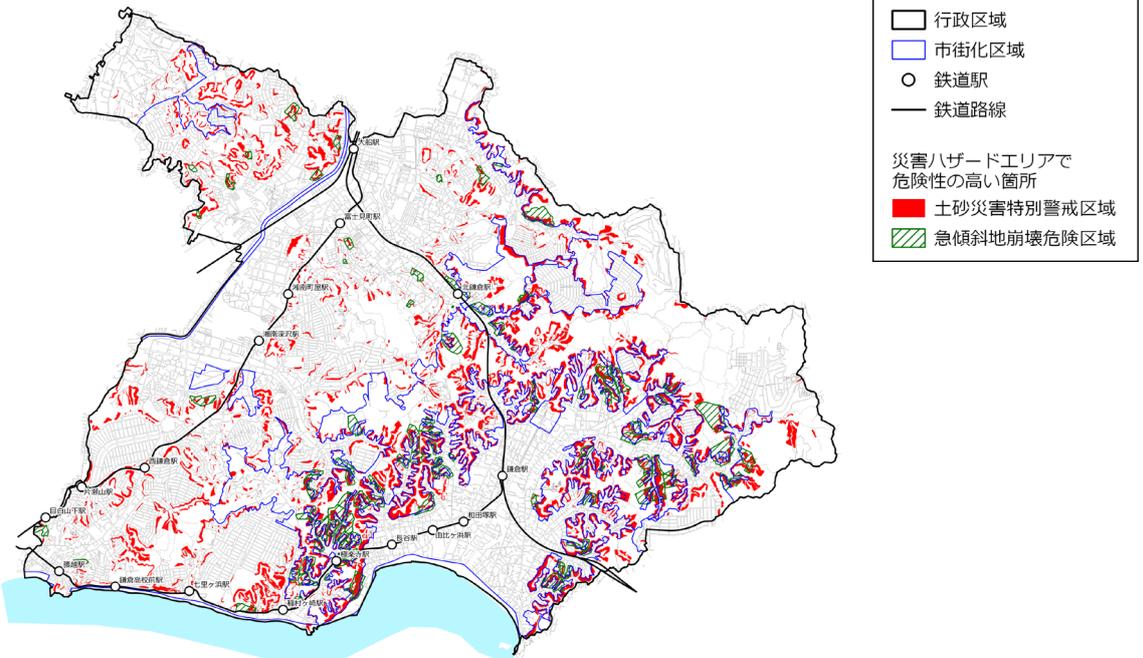
⇒工業系の土地利用を図る箇所であるため除外

深沢地域整備事業区域内の工業専用地域は、将来的な土地利用計画に応じた用途地域の変更を想定するため、居住誘導区域の除外対象にはしません。



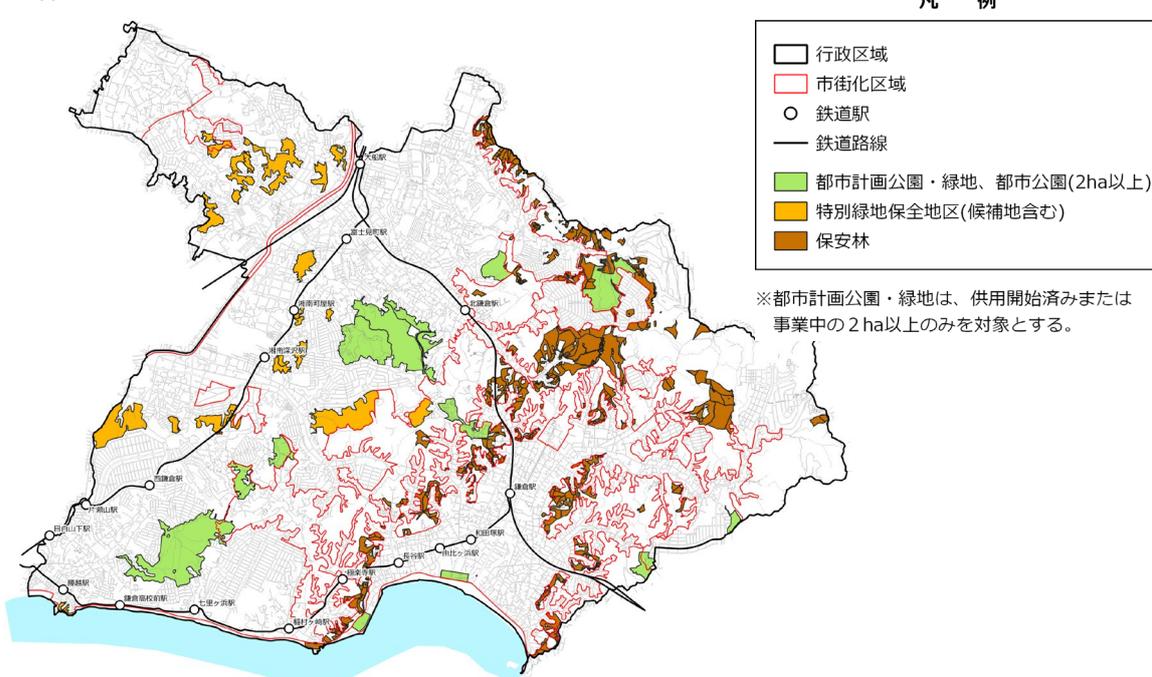
### ②災害ハザードエリアで危険性の高い箇所

⇒土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は除外



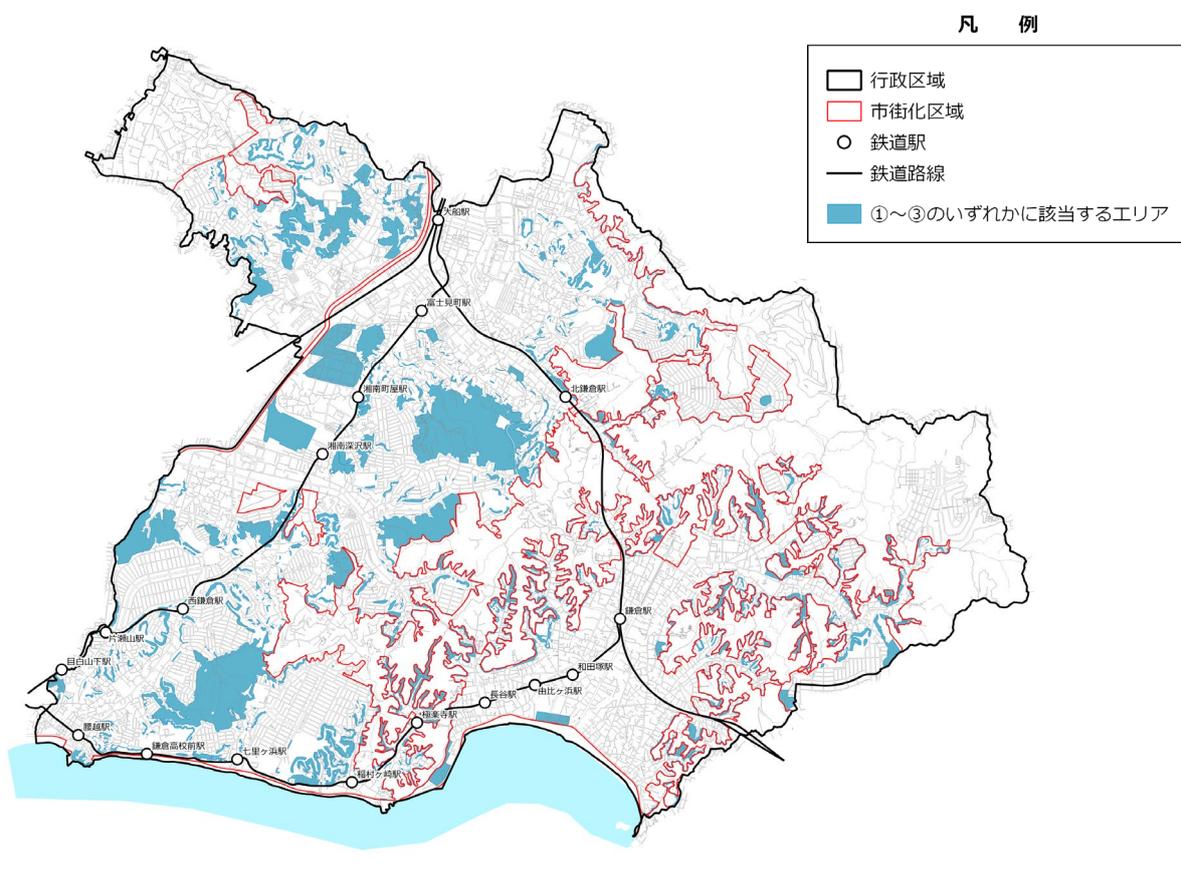
③まちなかのみどりの量の確保・保全

⇒ 2 ha 以上(近隣公園相当)の都市計画公園・緑地、都市公園、特別緑地保全地区、保安林は除外



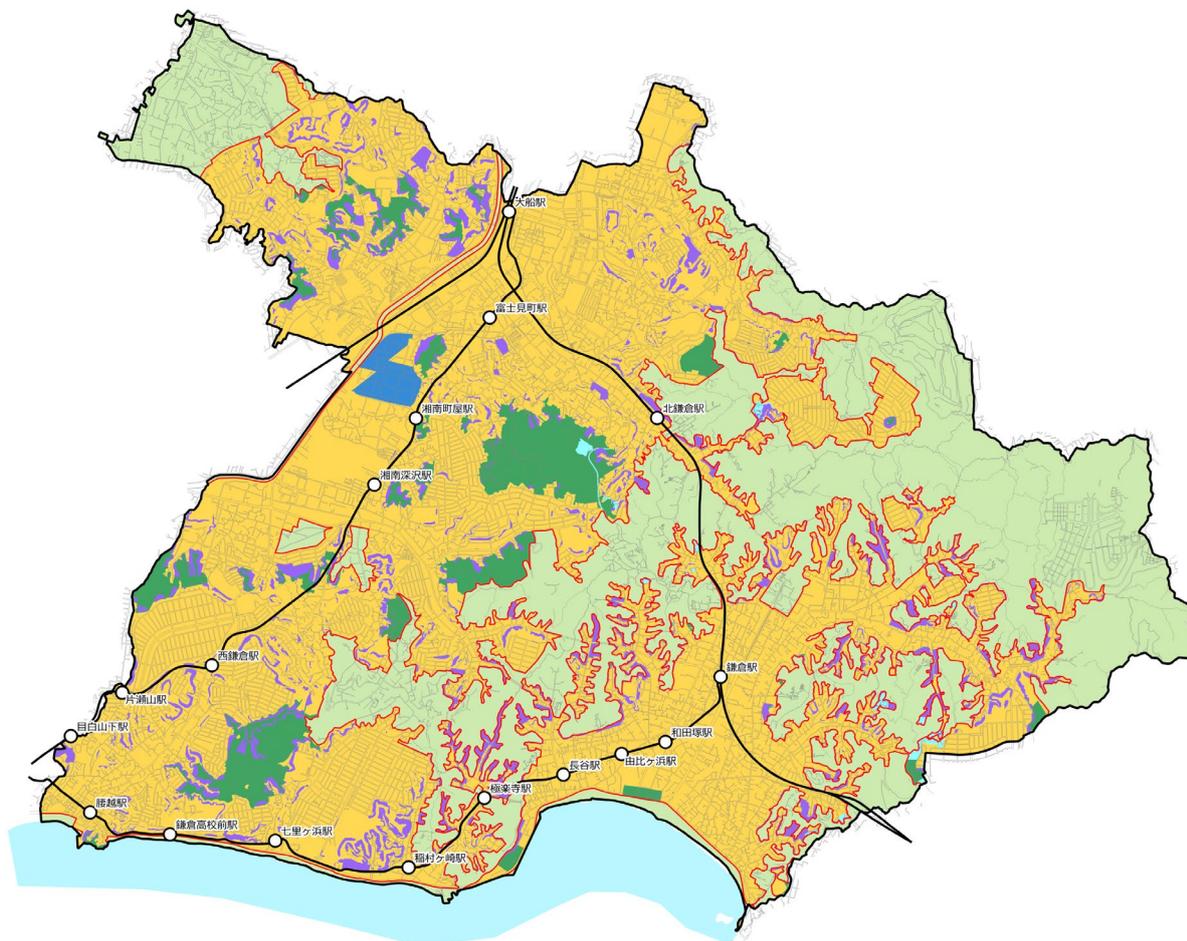
B) 積極的に居住を誘導しない箇所 重ね合わせ図

⇒①～③のいずれかに該当する市街化区域内の箇所は、居住誘導区域の対象から除外



前述のA)積極的に居住を誘導すべき箇所からB)積極的に居住を誘導しない箇所を除いた箇所を居住誘導区域に設定します。

【居住誘導区域】



凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 居住誘導区域
- 市街化調整区域
- 居住誘導区域外
- 工業専用地域
- 災害ハザードエリアで危険性の高い箇所
- まちなかのみどり
- その他居住誘導区域外  
※プラスの視点で該当しなかった箇所

# 第6章

## 防災指針

---

## 第6章 | 防災指針

本章では、第5章で設定した居住誘導区域内における災害リスクを評価し、その上で必要となる防災・減災に資する取組施策について整理します。

### 6-1 防災指針について

#### (1) 防災指針の目的

近年、特に水災害が全国各地で頻発・激甚化の傾向を見せており、防災とまちづくりが連携した取組の重要性が高まっています。

それらの課題を踏まえ、令和2年6月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立し、立地適正化計画において「防災指針」の作成が位置付けられました。

防災指針は、主に居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保策を定めるものであり、居住や都市機能の誘導を図るうえで必要となる都市の防災に関する機能確保を図るための指針です。

そのため、本市の防災に関する計画である「鎌倉市地域防災計画」とも整合を図りながら定めるものです。

また、これまでの治水政策の抜本的な見直しを図るべく、国や都道府県の河川管理者等で行う従来の治水対策に加えて、河川の上流から下流、本川・支川などの流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、さらには企業や住民等のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の推進が求められており、その実効性を高めるため、令和3年7月に「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」の一部が施行されました。防災指針では、その趣旨も踏まえた取組施策の設定等が求められています。

#### (2) 防災指針の検討の流れ

防災指針は、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」で示されている手順を参考として、以下の検討フローに基づき検討を進めます。

【防災指針の検討フロー】



※「5）目標値の検討」は、「第8章：計画評価と進行管理」で他の数値目標と併せて整理します。

### (3) 対象とする災害ハザード情報

防災指針で対象とする災害ハザード情報は、各法令等に基づいて災害ハザードについての区域が公表されている以下の情報を対象とします。

#### 【対象とする災害ハザード情報】

##### 1) 土砂

災害ハザード情報	根拠法令	区域設定の目的	作成主体
①急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地法 第3条第1項 ※1	◇崩壊するおそれのある急傾斜地で、その崩壊により相当数の居住者その他の者に危害が生ずるおそれのあるもの及びこれに隣接する土地のうち、当該急傾斜地で、その崩壊が助長され、又は誘発されるおそれがないようにするため、一定の行為制限の必要がある土地の区域  出典：急傾斜地法第3条第1項	神奈川県
②土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法 第9条第1項 ※2	◇避難に配慮を要する方々が利用する要配慮者利用施設等が新たに土砂災害の危険性の高い区域に立地することを未然に防止するため、開発段階から規制していく必要性が特に高いものに対象を限定し、特定の開発行為を許可制とするなどの制限や建築物の構造規制等を行う区域  出典：土砂災害防止法の概要、国土交通省	神奈川県
③土砂災害警戒区域	土砂災害防止法 第7条第1項 ※2	◇土砂災害による被害を防止・軽減するため、危険の周知、警戒避難体制の整備を行う区域  出典：土砂災害防止法の概要、国土交通省	神奈川県

※1：正式名称は「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」

※2：正式名称は「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」

##### 2) 津波

災害ハザード情報	根拠法令	区域設定の目的	作成主体
①津波浸水想定	津波防災地域づくりに関する法律 第8条第1項	◇住民等の生命を守ることを最優先とし、住民の避難を軸に、ハード・ソフトのとりうる手段を尽くして、総合的な対策を講じる  出典：津波浸水想定について（解説） （神奈川県）	神奈川県

3) **洪水** (柏尾川、滑川、神戸川の水位周知河川)

災害ハザード情報	根拠法令	区域設定の目的	作成主体
<b>①浸水想定区域</b>			
・浸水深：想定最大規模	水防法 第14条第1項	◇洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図る 出典：水防法第14条第1項	神奈川県
・浸水深：計画規模	水防法 第14条第2項	◇特に重点的に円滑かつ迅速な避難のための措置を講じることにより安全性の向上を図るべき区域 出典：水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン(国土交通省)	神奈川県
・浸水継続時間： 想定最大規模	水防法 第14条第2項		神奈川県
<b>②家屋倒壊等氾濫想定区域</b>			
・氾濫流	－ ※3	◇想定最大規模降雨が生起し、近傍の堤防が決壊等した場合に、現行の建築基準に適合する一般的な建築物が倒壊・流出する等の危険性が高い区域 ◇洪水時における屋内安全確保（垂直避難）の適否の判断等に有効な情報となる 出典：水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン(国土交通省)	神奈川県
・河岸侵食	－ ※3		神奈川県

※3：「洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第4版）」（国土交通省等、平成27年7月策定）において、浸水想定区域図とともに作成方法が示されている。

**(洪水に関する災害ハザード情報の取り扱い)**  
 ▷上記の3つの河川における災害ハザード情報は、県管理の二級河川の区間を対象とした浸水深等のシミュレーション結果であり、鎌倉市が管理する区間は対象としていません。  
 ▷そのため、この防災指針の検討では、それら県管理の区間のみの結果を用いて整理を行います。  
 ▷なお、市管理の9つの河川（滑川（市管理区間）、神戸川（市管理区間）、二階堂川、吉沢川、太刀洗川、砂押川、新川、小袋谷川、滝ノ川）については、鎌倉市により、令和4年度での公表を予定として、浸水想定区域図及びハザードマップの作成を進めているため、それらが公表された後、この防災指針の見直しを検討します。

4) **高潮**

災害ハザード情報	根拠法令	区域設定の目的	作成主体
<b>①高潮 浸水想定区域</b>			
・浸水区域及び浸水深	水防法 第14条の3	◇特に重点的に円滑かつ迅速な避難のための措置を講じることにより安全性の向上を図るべき区域 出典：水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン(国土交通省)	神奈川県
・浸水継続時間	水防法 第14条の3		神奈川県
<b>②高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域</b>			
・氾濫流	－ ※4	◇特に重点的に円滑かつ迅速な避難のための措置を講じることにより安全性の向上を図るべき区域 出典：水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン(国土交通省)	神奈川県
・越波	－ ※4		神奈川県

※4：「高潮浸水想定区域図作成の手引き Ver.2.00」（農林水産省・国土交通省、令和2年6月策定）において、高潮浸水想定区域図とともに作成方法が示されている。

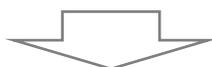
## (4) 本計画での災害ハザード情報と居住誘導区域との関係性

国の考え方である都市再生特別措置法、都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引きでの災害ハザード情報の取り扱いや、居住誘導区域との関係性は次のとおりです。

### 【災害ハザード情報の取り扱い・居住誘導区域との関係性に対する国の考え方】

#### (以下6種類の災害ハザード情報)

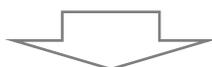
- |                     |             |
|---------------------|-------------|
| ①土砂災害特別警戒区域         | ②津波災害特別警戒区域 |
| ③災害危険区域（崖崩れ、出水、津波等） | ④地すべり防止区域   |
| ⑤急傾斜地崩壊危険区域         | ⑥浸水被害防止区域   |



- ▷住宅等の建築や開発行為等の規制がある区域。
- ▷原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域。
- ▷なお、災害危険区域において想定される浸水深以上の高さに居室を設けることが義務付けられている地区、地すべり防止区域において地すべり防止工事が完了している地区、急傾斜地崩壊危険区域において急傾斜地崩壊防止工事が完了している地区など、災害防止上必要な対策がなされている地区については、関係部局と協議の上、居住誘導区域とすることが考えられる。この場合、居住誘導区域への追加は対策の完了後に行うことが望ましい。

#### (その他の災害ハザード情報)

土砂災害警戒区域、浸水想定区域等、上記以外の災害ハザードエリア



- ▷建築や開発行為等の規制はなく、警戒避難体制の整備等を求めている区域。
- ▷それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域。

出典：都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（解説資料）、都市計画運用指針、立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）

前項の本市において対象とする各災害ハザード情報について、国の考え方である都市再生特別措置法や都市計画運用指針での取り扱いとの関係性を整理すると次のとおりです。

【対象とする災害ハザード情報と居住誘導区域との関係性】

分 類	災害ハザード情報	国の考え方 (各区域の取り扱い)
土 砂	①急傾斜地崩壊危険区域	原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき。
	②土砂災害特別警戒区域	
	③土砂災害警戒区域	それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき。
津 波	①津波浸水想定	
洪 水	①浸水想定区域 ・浸水深：想定最大規模 ・浸水深：計画規模 ・浸水継続時間：想定最大規模	
	②家屋倒壊等氾濫想定区域 ・氾濫流 ・河岸侵食	
高 潮	①高潮 浸水想定区域 ・浸水区域及び浸水深 ・浸水継続時間	
	②高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域 ・氾濫流 ・越波	

## 6-2 災害リスクの分析

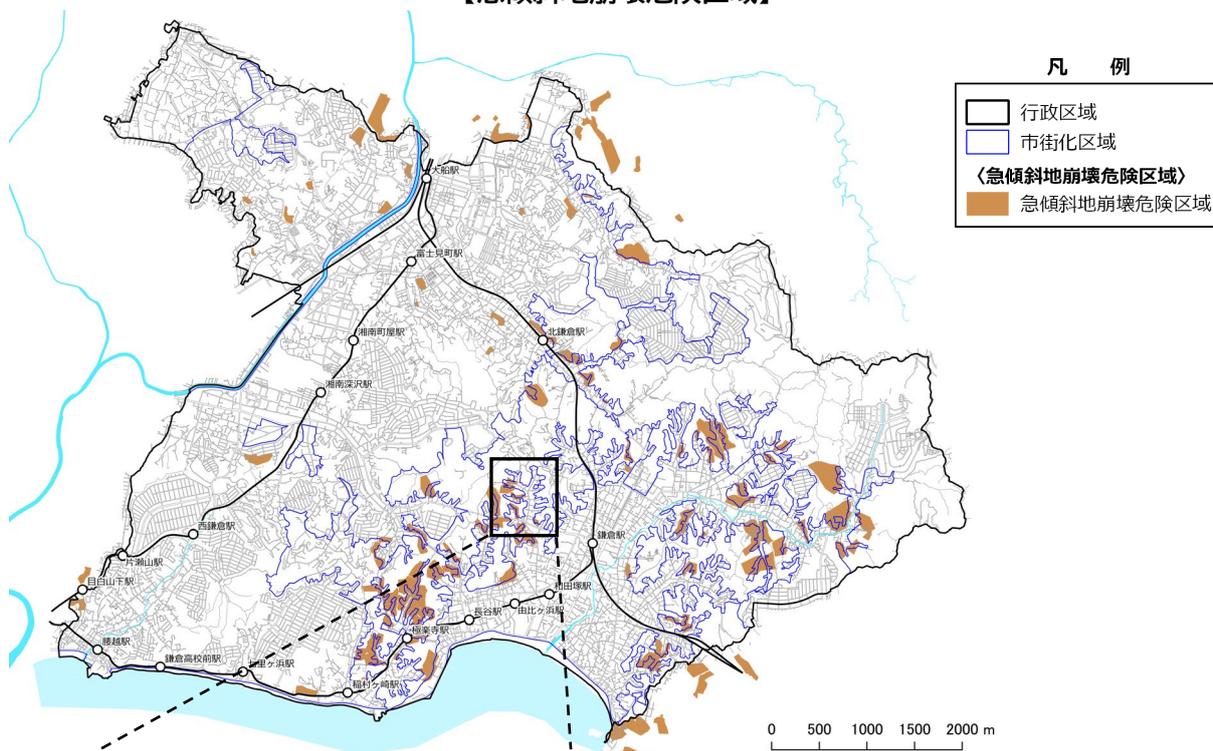
前項で示した災害ハザード情報をもとに、主に居住誘導区域内の災害リスク分析を行います。

### (1) 土砂

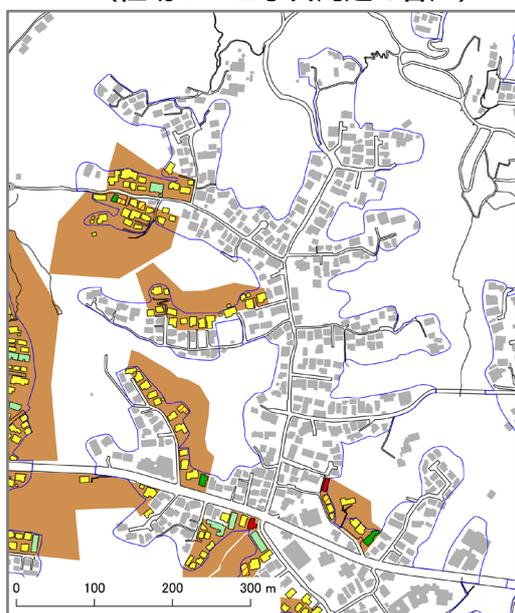
#### ①急傾斜地崩壊危険区域

谷戸等において、居住誘導区域外とする急傾斜地崩壊危険区域に立地する建物があり、市内の約62,200棟のうち、約4%の約2,300棟が立地しています。

【急傾斜地崩壊危険区域】



【急傾斜地崩壊危険区域と建物分布の重ね図】  
(佐助1・2丁目周辺の谷戸)

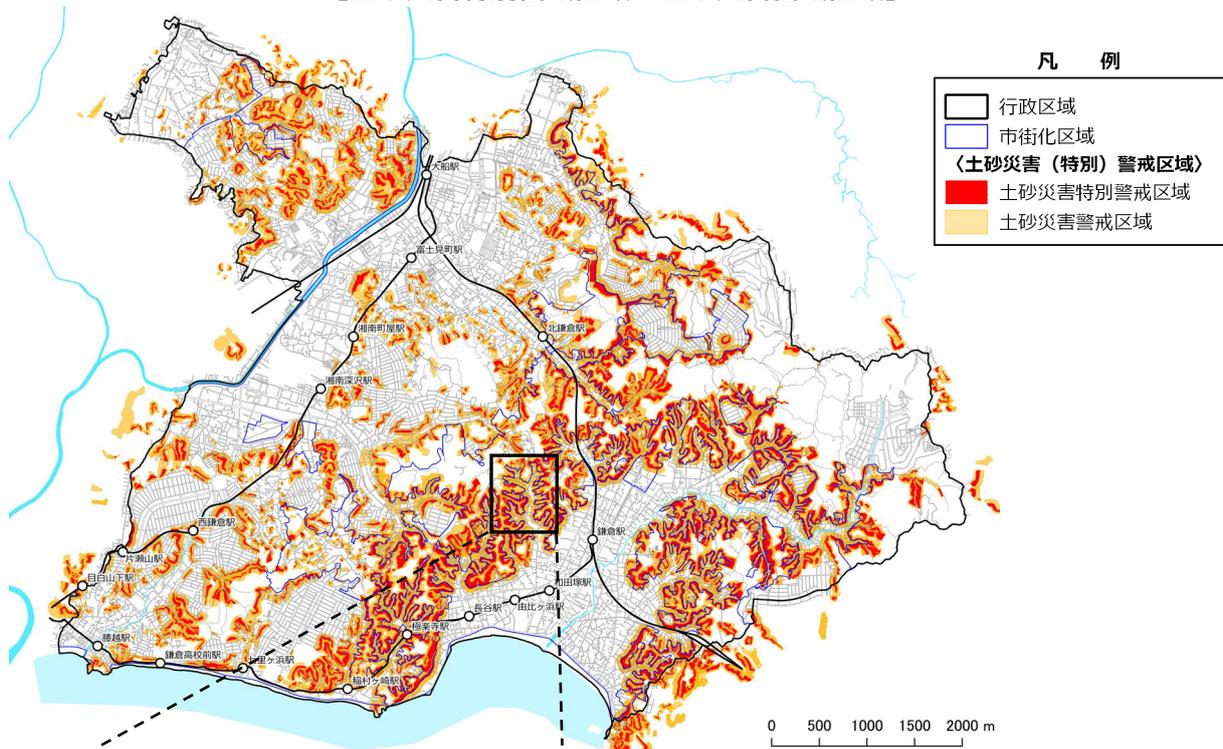


出典：  
神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県(2021年6月)  
都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

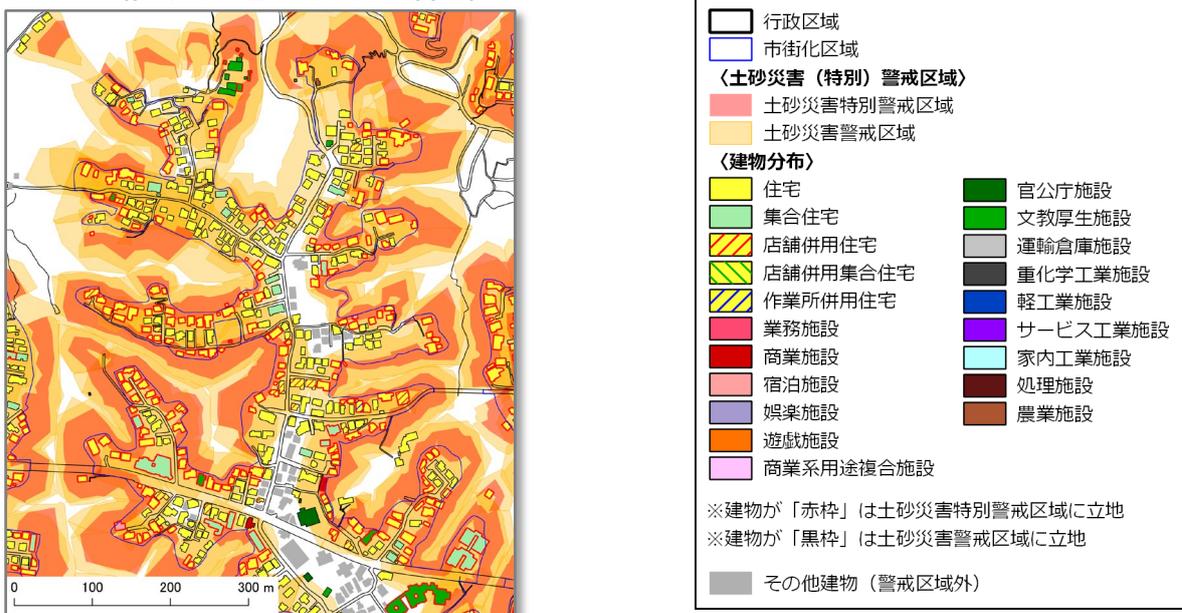
## ②土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域

谷戸等において、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域に立地する建物は多くあり、市内の約 62,200 棟のうち、約 33%の約 20,800 棟が土砂災害警戒区域に立地し、また、約 11%の約 6,700 棟(うち住宅系用途を含む建物は約 90%)は居住誘導区域外とする土砂災害特別警戒区域に立地しています。

【土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域】



【土砂災害(特別)警戒区域と建物分布の重ね図】  
(佐助1・2丁目周辺の谷戸)



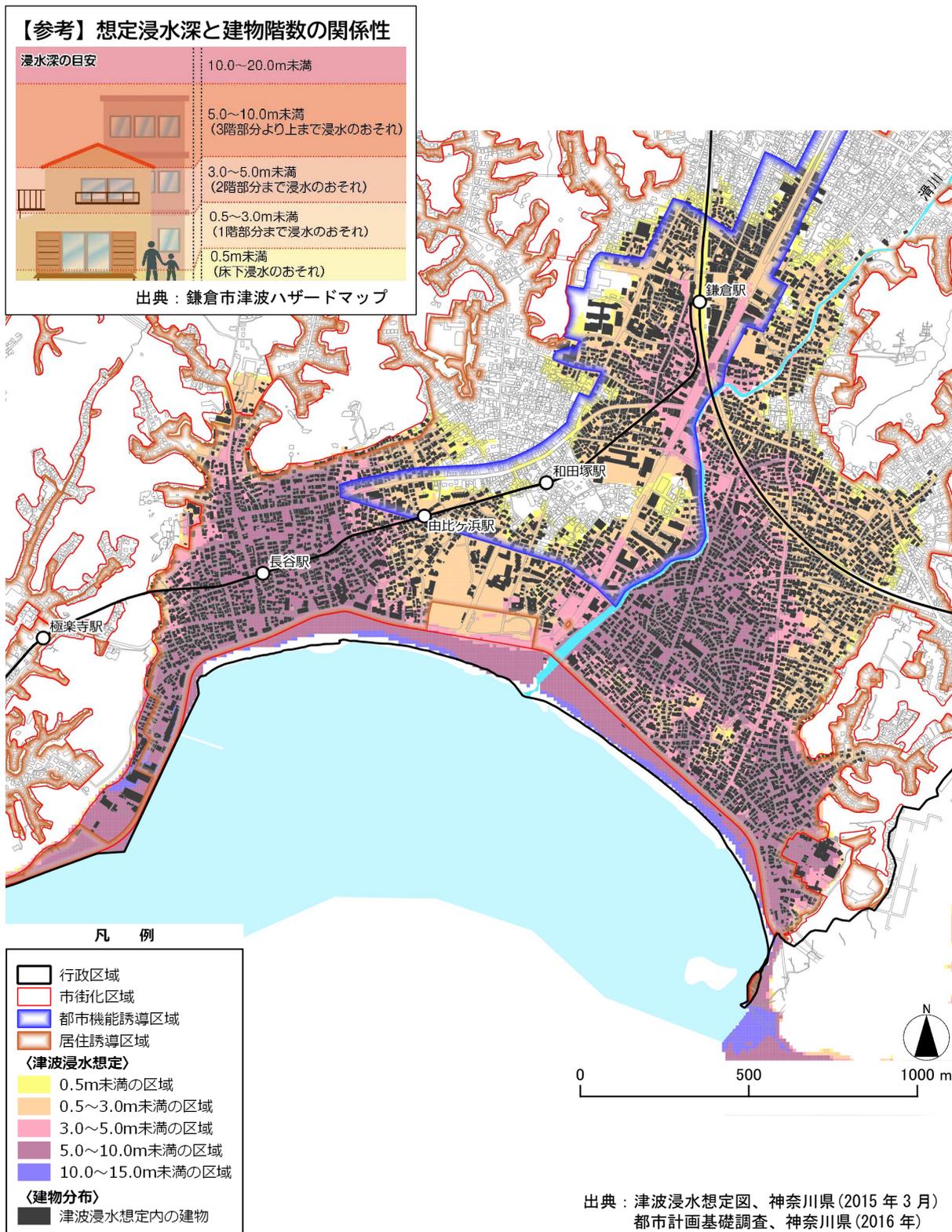
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム、神奈川県(2021年6月)  
都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

## (2) 津波

### ①津波浸水想定

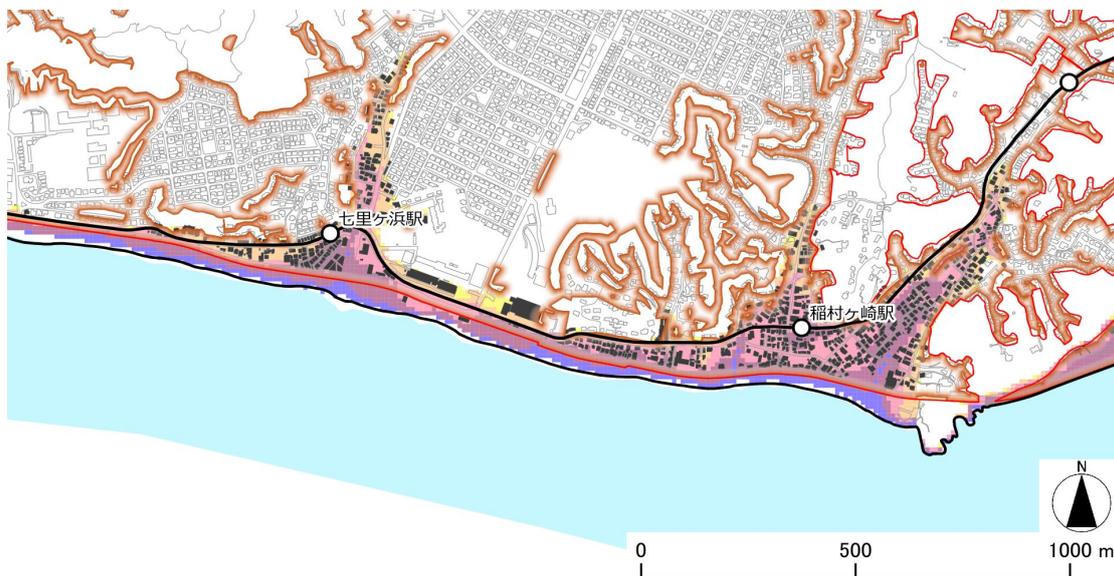
鎌倉地域の低平地では、鎌倉駅より南側や長谷駅周辺の居住誘導区域内で広範囲で想定されており、想定浸水深が5.0m以上のエリアも存在しています。それらエリアでは80人/ha以上の高い人口密度の住宅地が広がっています。

【鎌倉地域周辺の津波浸水想定図と建物分布の重ね図】

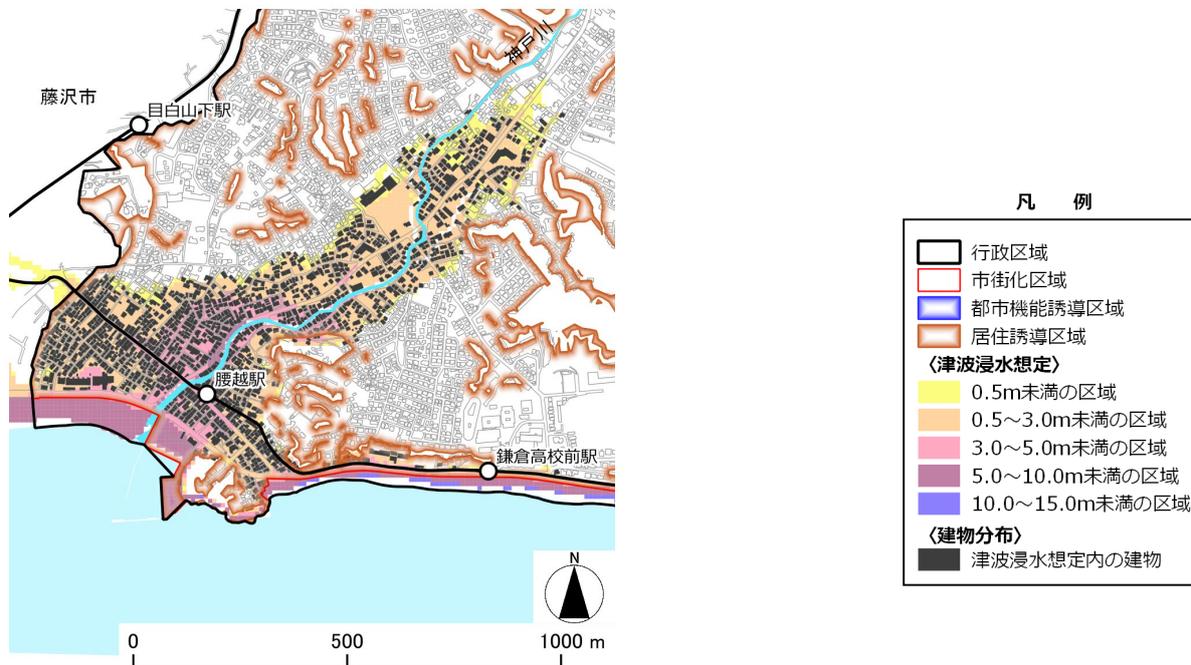


七里ヶ浜駅や稲村ヶ崎駅周辺の谷戸地形における居住誘導区域内では、津波浸水想定が広がっており、鎌倉地域と比べると、その範囲は限定的ではあるものの、想定浸水深が5.0m以上のエリアも存在しています。

【七里ヶ浜駅・稲村ヶ崎駅周辺の津波浸水想定図と建物分布の重ね図】



【腰越駅周辺の津波浸水想定図と建物分布の重ね図】



出典：津波浸水想定図、神奈川県(2015年3月)  
都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

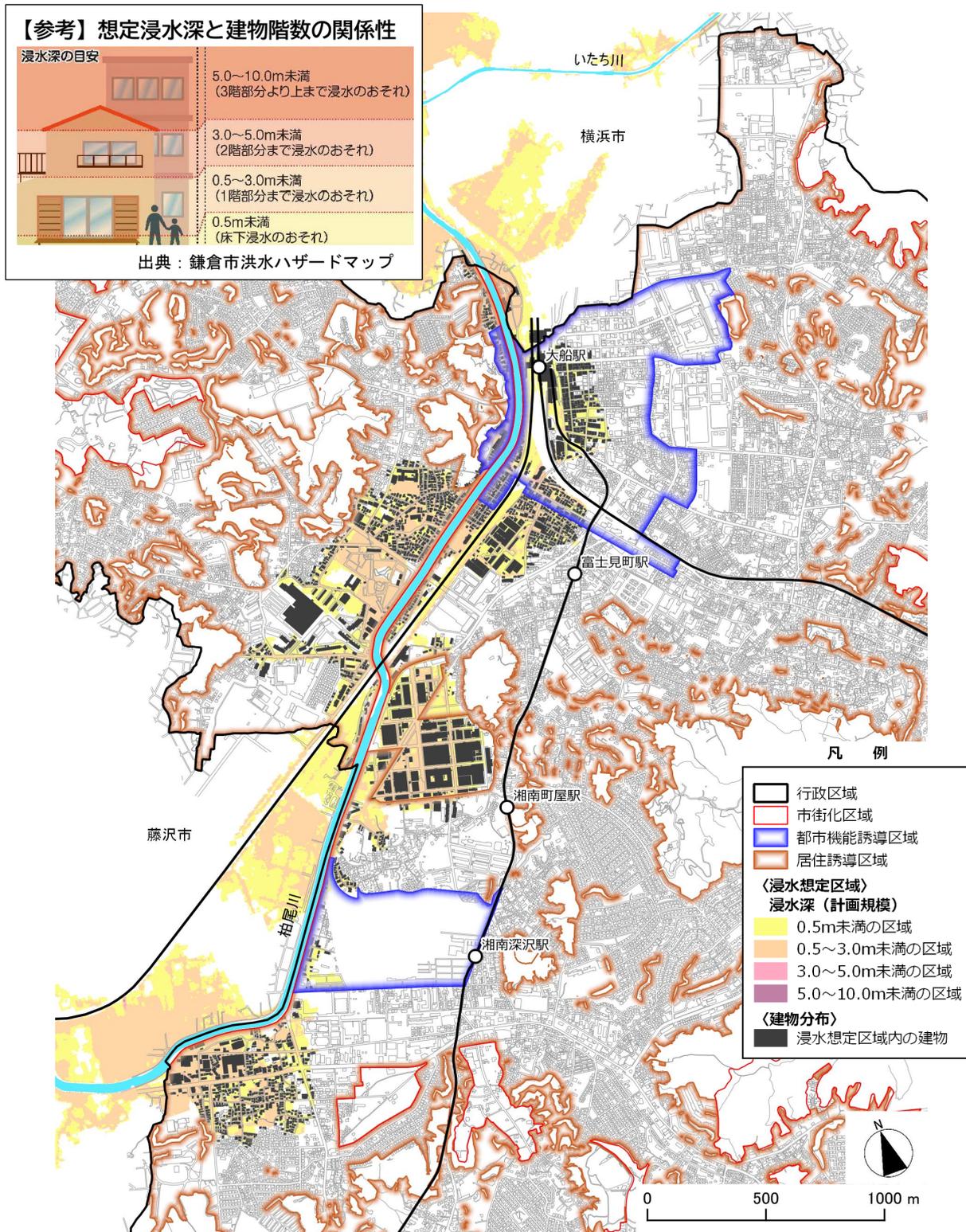
### (3) 洪水

#### ① 浸水想定区域

##### 〈浸水深：計画規模〉

計画規模での浸水想定区域の範囲は、想定最大規模と比べると限定的な範囲で想定されています。想定最大規模での想定浸水深 3.0m 以上のエリアであった大船駅東側及び南側、右岸の玉縄行政センター周辺、手広交差点西側では、計画規模でも浸水が想定されています。

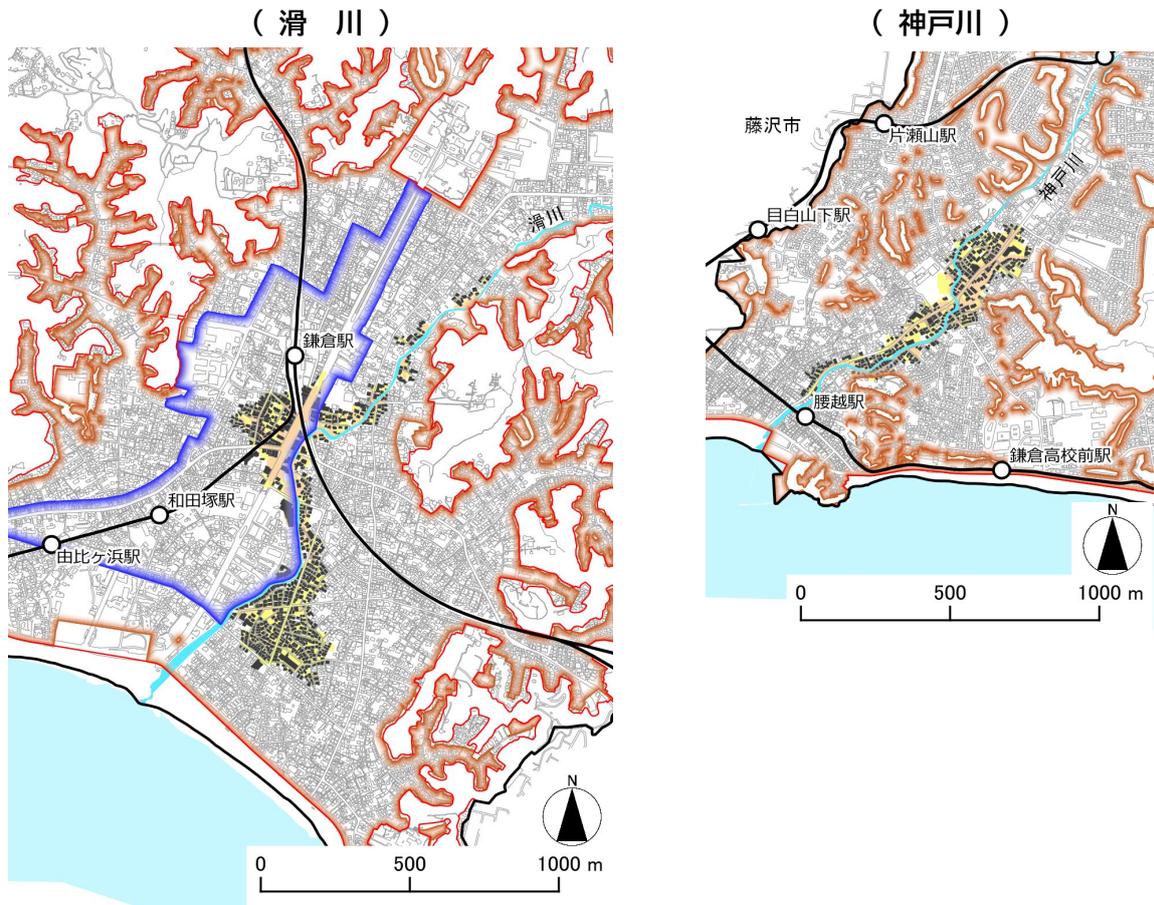
【柏尾川の浸水想定区域（浸水深：計画規模）と建物分布の重ね図】



出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県(2018年) 都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

滑川及び神戸川では、柏尾川ほどは想定最大規模と計画規模での浸水想定区域の範囲に大きな違いはみられません、一部では、想定浸水深が0.5～3.0m未満のエリアも想定されています。

【滑川・神戸川の浸水想定区域（浸水深：計画規模）と建物分布の重ね図】



凡 例

	行政区域
	市街化区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
<b>〈浸水想定区域〉</b>	
<b>浸水深（計画規模）</b>	
	0.5m未満の区域
	0.5～3.0m未満の区域
	3.0～5.0m未満の区域
	5.0～10.0m未満の区域
<b>〈建物分布〉</b>	
	浸水想定区域内の建物

【計画規模について】

公表時点の対象河川の河道（柏尾川は洪水調節施設含む）の整備状況を勘案して、洪水防御に関する計画の基本となる年超過確率の降雨に伴う洪水により対象河川が氾濫した場合の予測

【柏尾川】

（対象河川）境川水系柏尾川（図内は境川、いたち川含む）  
 （公表日）2018年1月26日  
 （想定降雨）境川流域の24時間雨量302mm  
 （年超過確率）1/100（毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率が1/100）

【滑川】

（対象河川）滑川水系滑川  
 （公表日）2020年4月28日  
 （想定降雨）滑川流域の1時間最大雨量74mm  
 （年超過確率）1/30（毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率が1/30）

【神戸川】

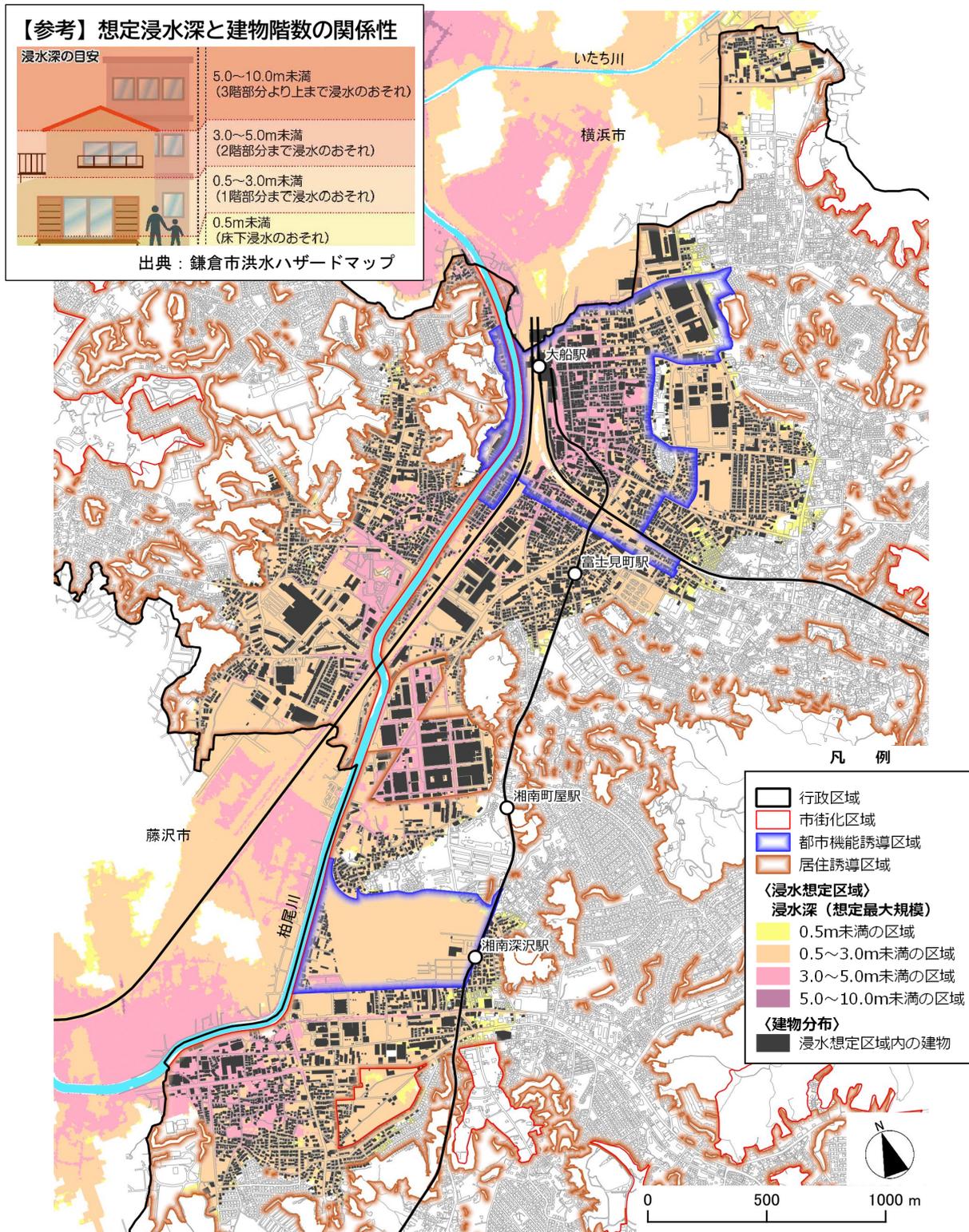
（対象河川）神戸川水系神戸川  
 （公表日）2019年12月20日  
 （想定降雨）神戸川流域の1時間最大雨量74mm  
 （年超過確率）1/30（毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率が1/30）

出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2019～2020年）都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

### 〈浸水深：想定最大規模〉

柏尾川兩岸の住宅を多く含むエリアにおいて浸水想定区域が広がっており、想定浸水深3.0m以上のエリアである大船駅東側及び南側、右岸の玉縄行政センター周辺、手広交差点周辺の居住誘導区域内でも多くの建物が立地しています。

【柏尾川の浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と建物分布の重ね図】



出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県(2018年) 都市計画基礎調査、神奈川県(2016年)

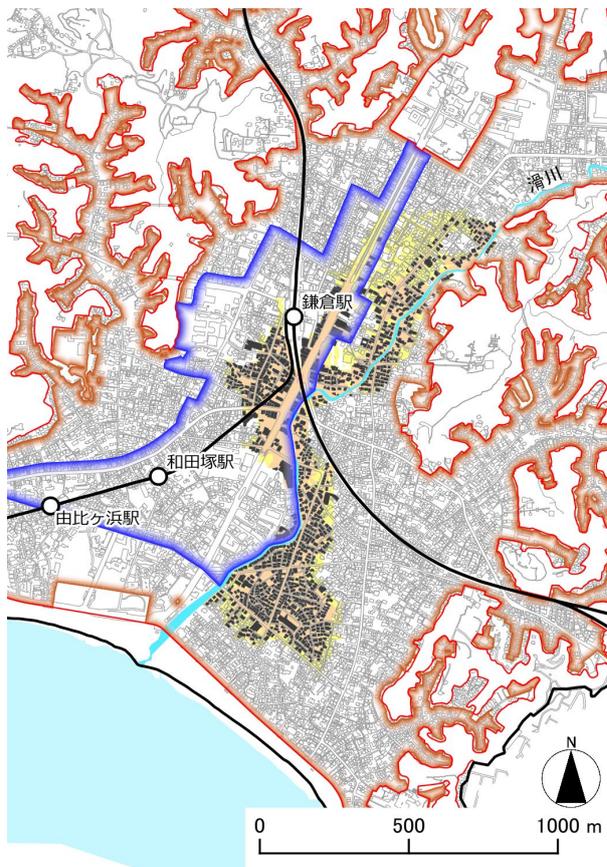
滑川では、柏尾川と同様に、道路上の一部で想定浸水深が 3.0～5.0m 未満の区域があり、沿道には複数の建物が面しています。想定浸水深 3.0m 未満のエリアについては、鎌倉駅周辺等に広がっており、商業施設等が立地しています。

神戸川でも、想定浸水深 3.0m 未満のエリアにおいて複数の建物が立地しています。

【滑川・神戸川の浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と建物分布の重ね図】

（ 滑 川 ）

（ 神 戸 川 ）



凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 〈浸水想定区域〉
- 浸水深（想定最大規模）
- 0.5m未満の区域
- 0.5～3.0m未満の区域
- 3.0～5.0m未満の区域
- 5.0～10.0m未満の区域
- 〈建物分布〉
- 浸水想定区域内の建物

【想定最大規模について】

公表時点の対象河川の河道（柏尾川は洪水調節施設含む）の整備状況を勘案して、想定最大降雨に伴う洪水により対象河川が氾濫した場合の予測

【柏尾川】

（対象河川） 境川水系柏尾川（図内は境川、いたち川含む）  
 （公表日） 2018年1月26日  
 （想定降雨） 境川流域の24時間総雨量 632mm

【滑川】

（対象河川） 滑川水系滑川  
 （公表日） 2020年4月28日  
 （想定降雨） 滑川流域の24時間総雨量 309mm

【神戸川】

（対象河川） 神戸川水系神戸川  
 （公表日） 2019年12月20日  
 （想定降雨） 神戸川流域の24時間総雨量 309mm

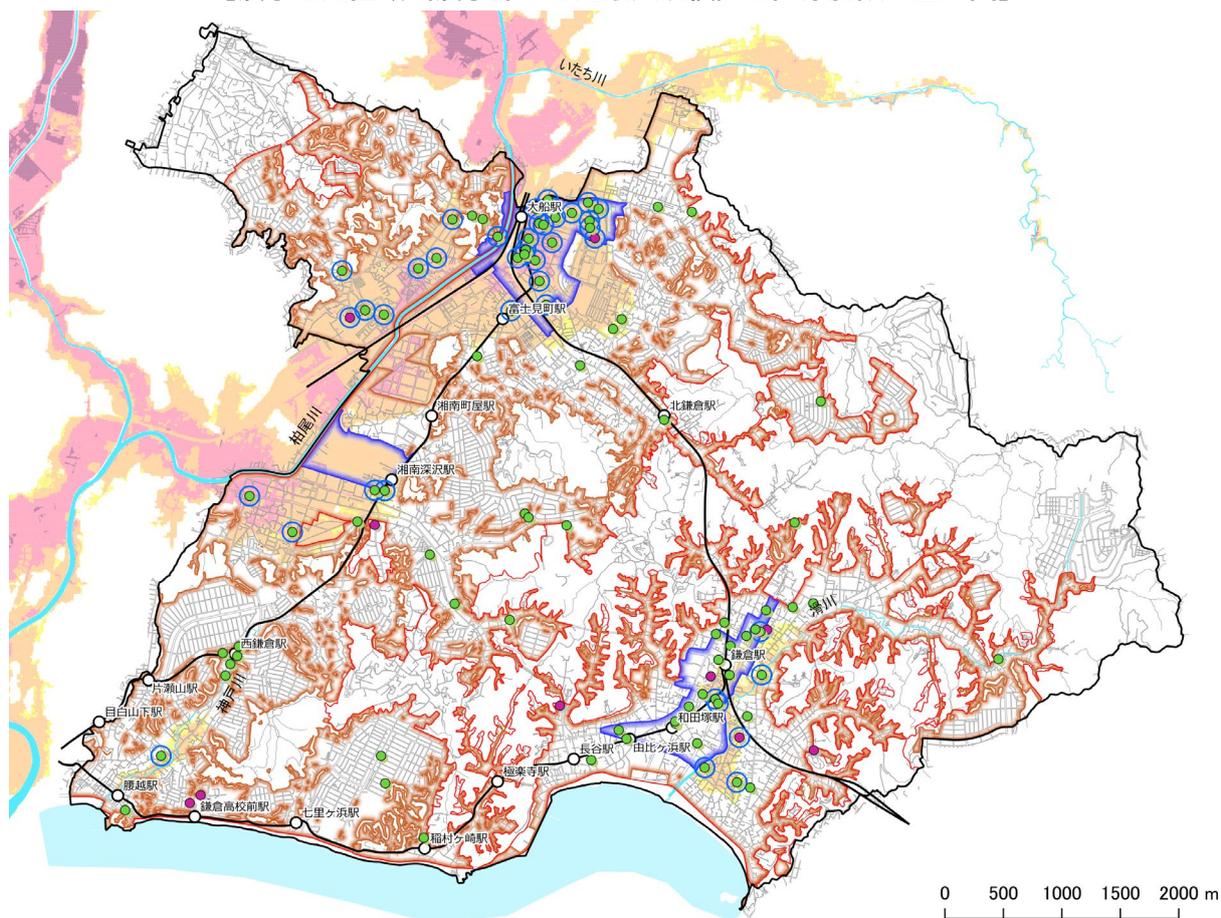
出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2019～2020年）都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

【参考：浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と各施設等の重ね】

i) 浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と医療施設

「水害の被害指標の手引」により、救急車(自動車)の走行や災害時要援護者の避難等が困難となり、医療施設の機能が低下するといわれる浸水深0.3m以上のエリアに立地している施設は、病院が3箇所、診療所が41箇所となっており、全て居住誘導区域内に立地しています。

【浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と医療施設の重ね図】



凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 〈浸水想定区域〉  
浸水深(想定最大規模)
- 0.5m未満の区域
- 0.5～3.0m未満の区域
- 3.0～5.0m未満の区域
- 5.0～10.0m未満の区域
- 〈医療施設〉※内科、外科、小児科を有する
- 病院
- 診療所
- 浸水深0.3m以上に立地

【参考】浸水深と医療施設の機能低下との関係

- 0.3m：自動車（救急車）の走行困難、災害時要援護者の避難が困難な水位
- 0.5m：徒歩による移動困難、床上浸水
- 0.7m：コンセントに浸水し停電（医療用電子機器等の使用困難）

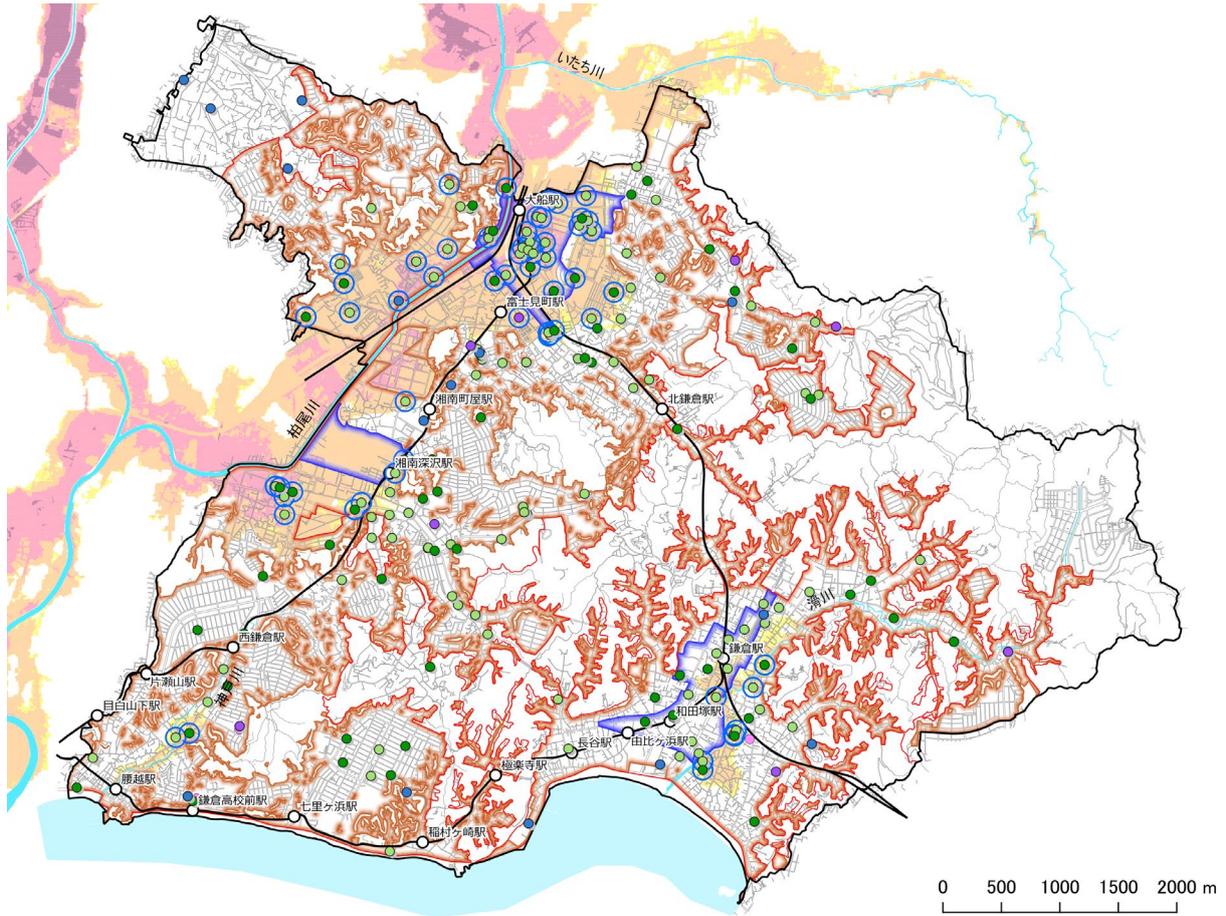
出典：水害の被害指標分析の手引（平成25年試行版）

出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県(2018～2020年) 神奈川県医療情報検索サービス、神奈川県(2021年4月時点)

ii) 浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と介護福祉施設

「水害の被害指標の手引」により、自動車の走行や災害時要援護者の避難等が困難となり、介護福祉施設の機能が低下するといわれる浸水深 0.3m 以上のエリアに立地している施設は、通所系施設が 18 箇所、訪問系施設が 60 箇所、短期入所施設が 1 箇所、小規模多機能施設が 1 箇所、地域包括支援センターが 1 箇所となっており、全て居住誘導区域内に立地しています。

【浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）と介護福祉施設の重ね図】



凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 〈浸水想定区域〉  
浸水深(想定最大規模)
- 0.5m未満の区域
- 0.5～3.0m未満の区域
- 3.0～5.0m未満の区域
- 5.0～10.0m未満の区域
- 〈介護福祉施設〉
- 通所系施設
- 訪問系施設
- 短期入所施設
- 小規模多機能施設
- 地域包括支援センター
- 浸水深0.3m以上に立地

【参考】 浸水深と介護福祉施設の機能低下との関係

- 0.3m：自動車（救急車）の走行困難、災害時要援護者の避難が困難な水位
- 0.5m：徒歩による移動困難、床上浸水
- 0.7m：コンセントに浸水し停電（介護施設等の使用困難）

出典：水害の被害指標分析の手引（平成 25 年試行版）

出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2018～2020 年）

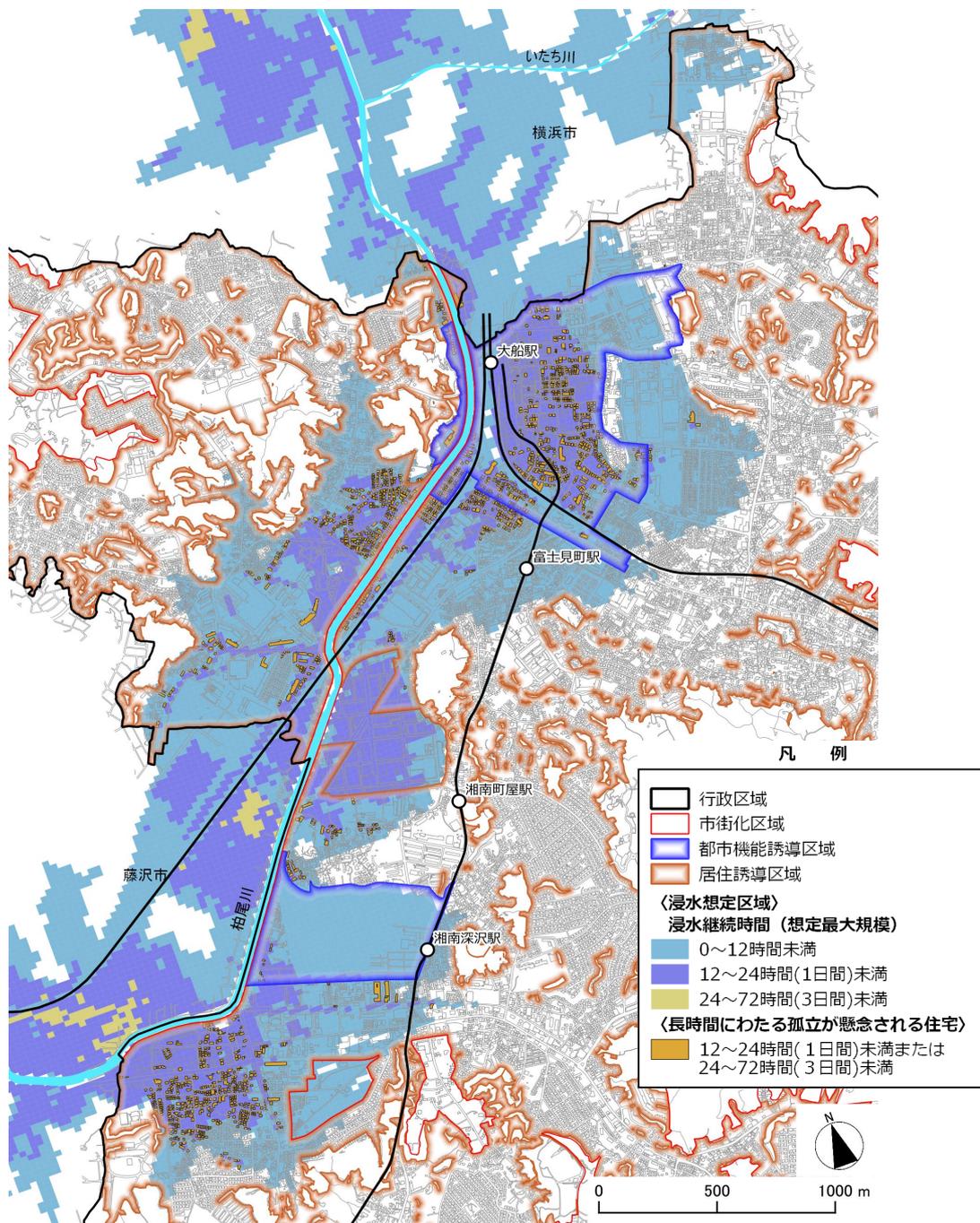
介護情報サービスかながわ、公益財団法人かながわ福祉サービス振興会（2021 年 4 月時点）

〈浸水継続時間：想定最大規模〉

「水害の被害指標分析の手引」により、長期の孤立に伴う飲料水や食料等の不足による健康障害の発生、生命の危機が生じる恐れがあるとされる浸水継続時間 72 時間(3 日間)以上のエリアは想定されていませんが、それに準じる 24~72 時間(3 日間)未満または 12~24 時間(1 日間)未満のエリアには約 2,900 棟が立地し、大半が居住誘導区域内となっています。また、それら建物のうち、約 72%の約 2,100 棟が住宅系用途を含む建物となっています。

なお、滑川、神戸川では、12 時間以上の浸水継続時間は想定されていません。

【柏尾川の浸水想定区域（浸水継続時間：想定最大規模）と住宅系用途を含む建物の重ね図】



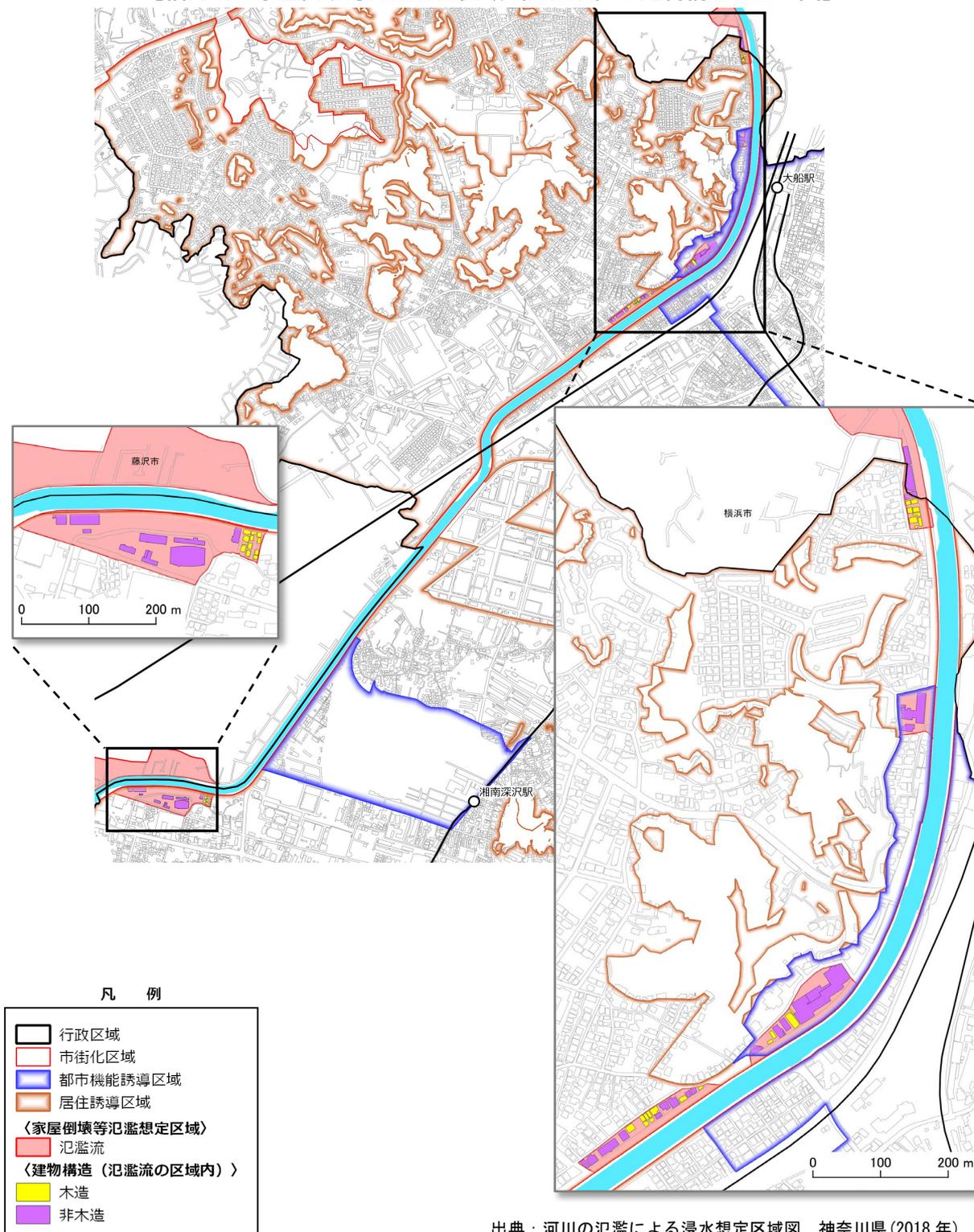
出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2018年）  
都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

## ②家屋倒壊等氾濫想定区域

### 〈氾濫流〉

河川堤防の決壊または洪水氾濫流により、木造家屋の倒壊のおそれがある区域である家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）について、柏尾川では約 60 棟が立地し、全てが居住誘導区域内となっています。そのうち、約半数が木造であり、かつ大半が住宅となっています。

【柏尾川の家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）と建物構造の重ね図】

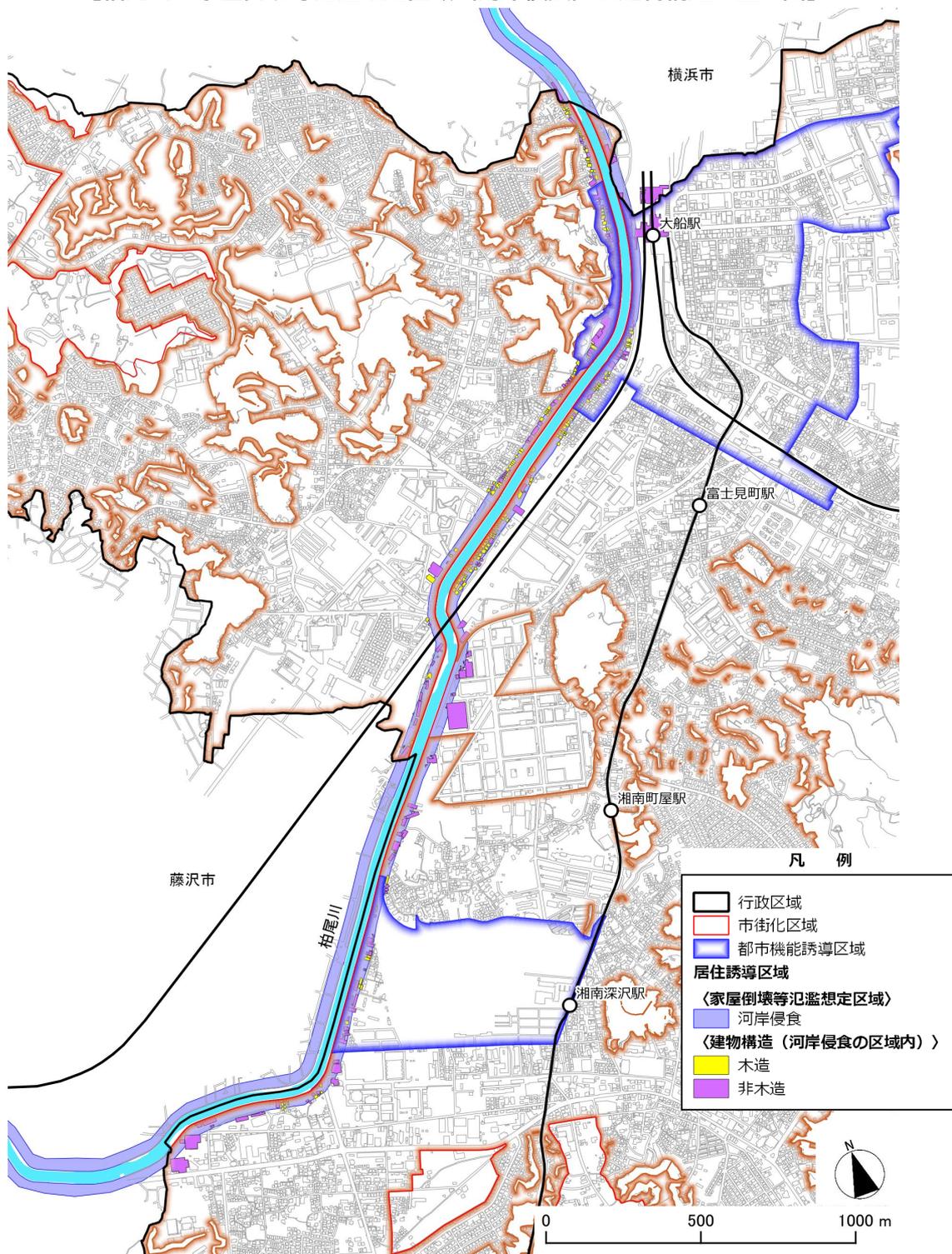


出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2018年）  
都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

### 〈河岸侵食〉

氾濫流による河岸の侵食を受け、建物の倒壊・流出などの危険性がある区域である家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）について、柏尾川では約 400 棟が立地しています。そのうち、約半数が木造となっています。

【柏尾川の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）と建物構造の重ね図】



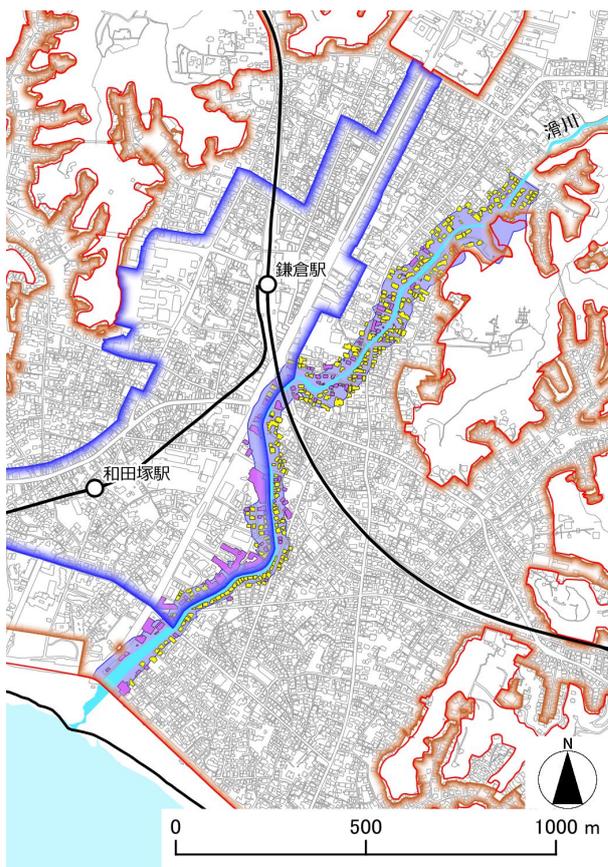
出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2018年）  
都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

滑川では約 410 棟が立地し、うち約 300 棟が木造であり柏尾川よりも多い木造住宅が立地しています。

神戸川では約 230 棟が立地し、うち約 170 棟が木造となっています。

【滑川・神戸川の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）と建物構造の重ね図】

（滑川）



（神戸川）



凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 〈家屋倒壊等氾濫想定区域〉
- 河岸侵食
- 〈建物構造（河岸侵食の区域内）〉
- 木造
- 非木造

出典：河川の氾濫による浸水想定区域図、神奈川県（2019～2020年）  
都市計画基礎調査、神奈川県（2016年）

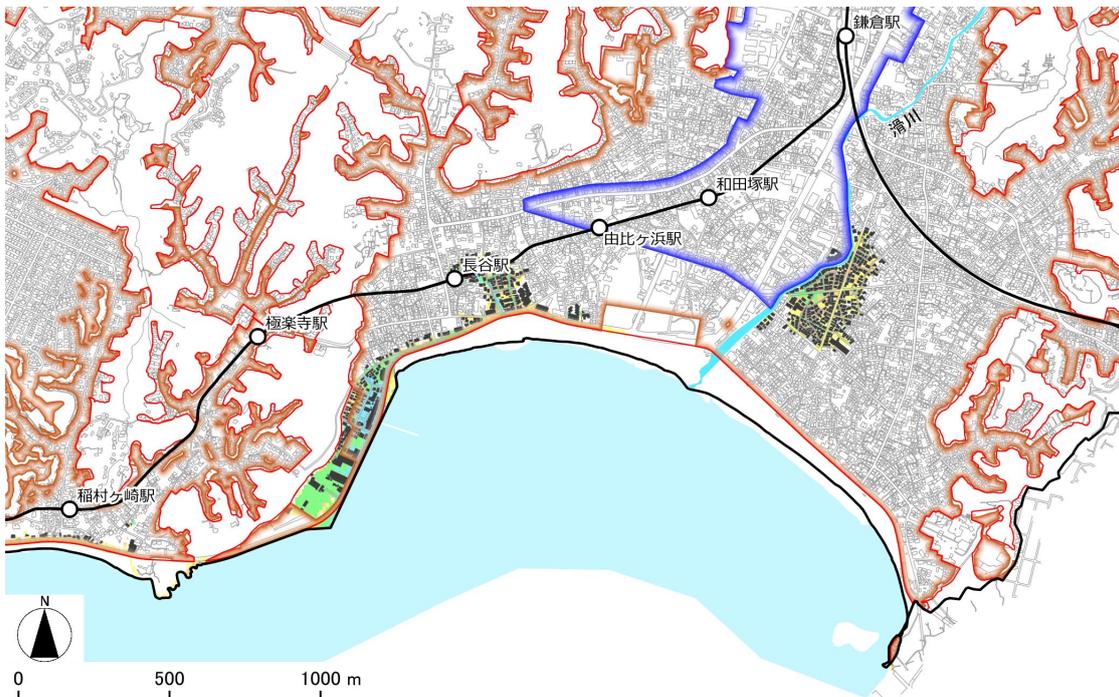
## (4) 高潮

### ①高潮 浸水想定区域

#### 〈浸水区域及び浸水深〉

鎌倉地域では、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、住宅等を主として建物が立地しています。

【高潮想定浸水区域及び浸水深と建物分布の重ね図】



凡 例

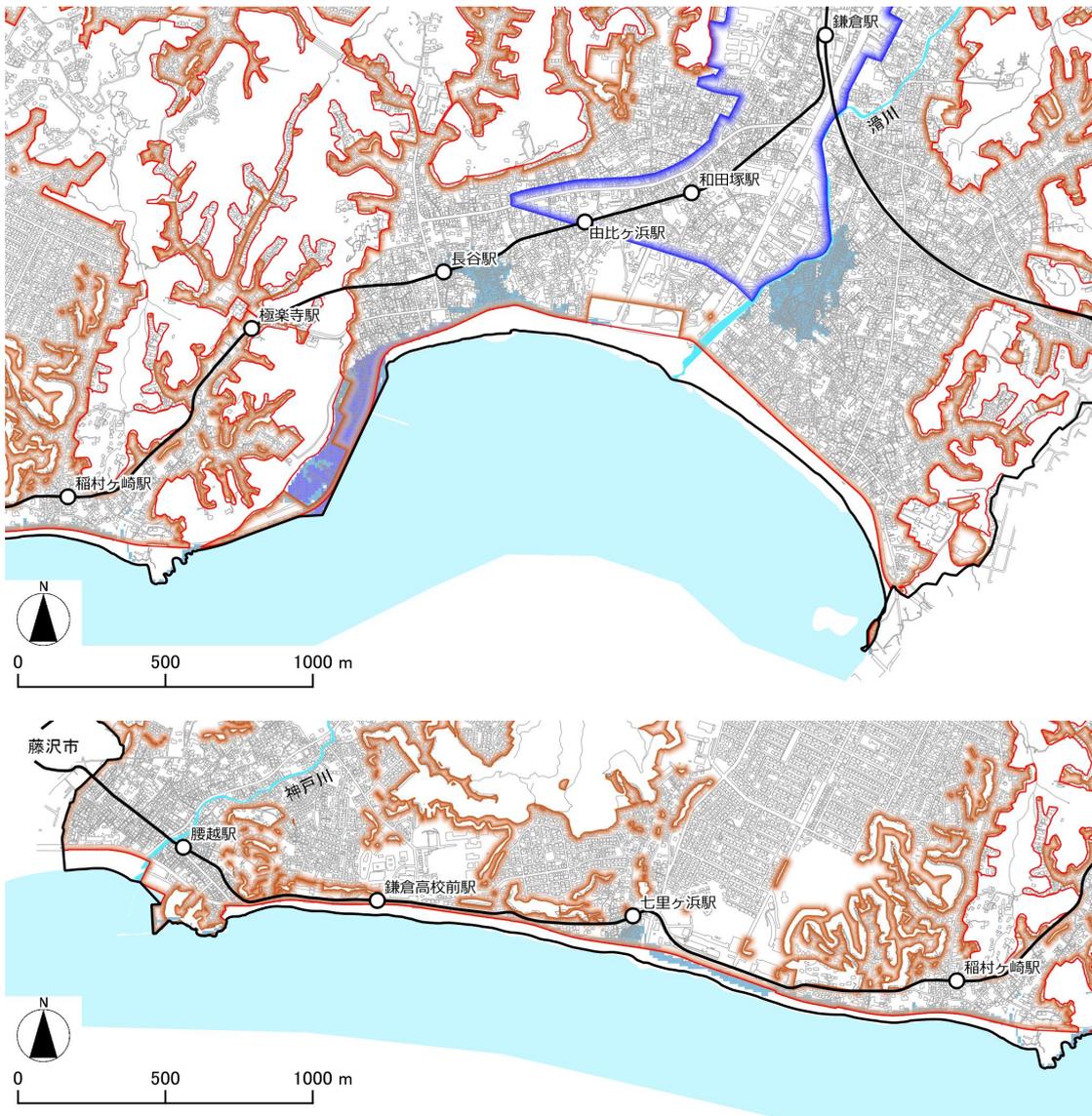
	行政区域
	市街化区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
〈高潮〉	
浸水区域及び浸水深	
	0.01～0.3m未満の区域
	0.3～0.5m未満の区域
	0.5～1.0m未満の区域
	1.0～3.0m未満の区域
	3.0～5.0m未満の区域
〈建物分布〉	
	高潮浸水想定区域内の建物

出典：神奈川県資料(2021年)、都市計画基礎調査(2016年)

### 〈浸水継続時間〉

坂ノ下周辺では12時間以上～1日未満が想定されており、他の箇所は、12時間未満または浸水深0.01m以上0.5m未満が想定されています。

【高潮浸水想定区域（浸水継続時間）と建物分布の重ね図】



凡 例

	行政区域
	市街化区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
〈高潮〉	
浸水継続時間(浸水深0.5m以上)	
	1日以上～3日未満
	12時間以上～1日未満
	12時間未満または浸水深0.01m以上0.5m未満

※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の継続時間を予測。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、最大となる浸水継続時間を抽出。

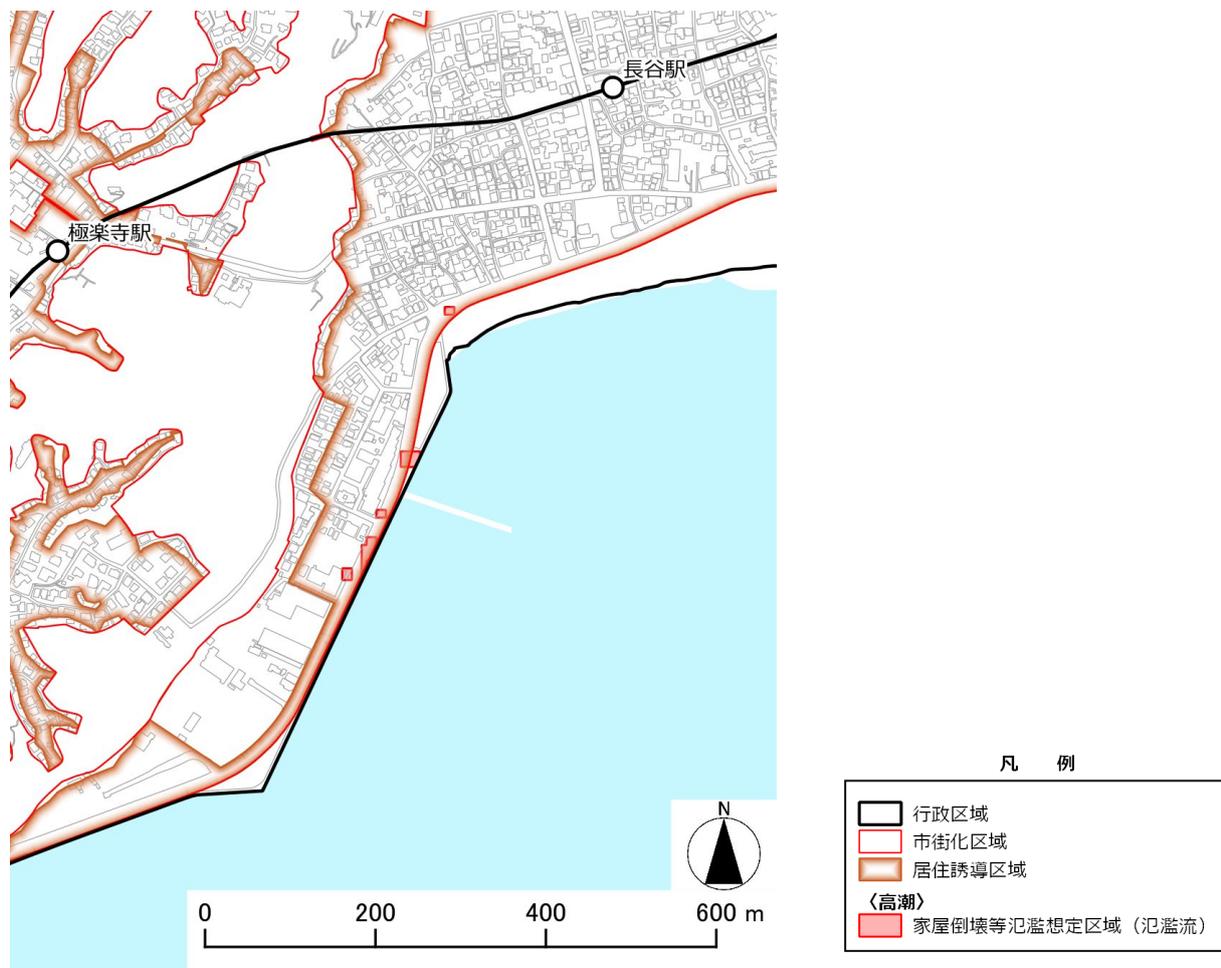
出典：相模灘沿岸における高潮浸水想定区域図、神奈川県（2021年）

## ②高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域

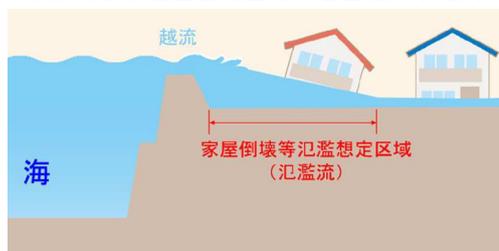
### 〈氾濫流〉

高潮での流体力が家屋の流出・倒壊をもたらすと考えられる閾値を超えた範囲である家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）は、坂ノ下周辺の一部で想定されています。

【高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）】



【参考】  
家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）の範囲



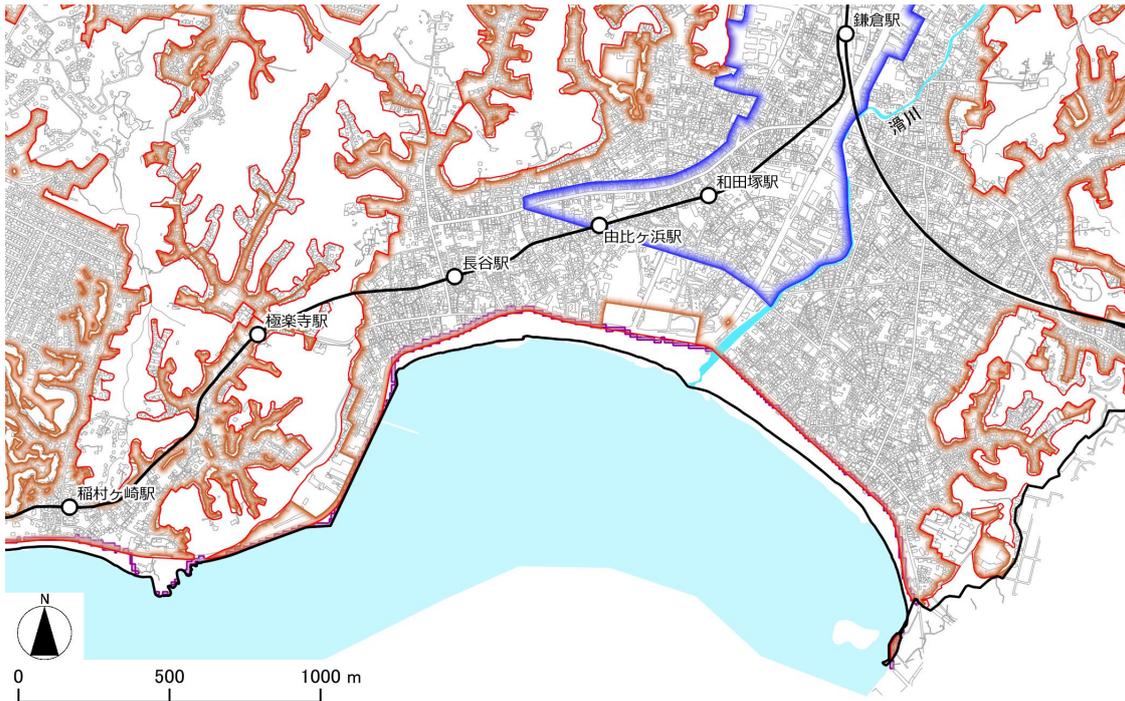
※適切な避難行動の判断に資する情報として、想定し得る最大規模の高潮により、家屋の倒壊・流出をもたらすような氾濫流が発生することが想定される区域。作成にあたっては、最悪の事態を想定し、我が国における既往最大規模の台風により、相模灘沿岸で潮位偏差（実際の潮位と天文潮位の差）または波高が大きくなる複数の経路・移動速度を設定してシミュレーションを実施。その複数のシミュレーションの結果から、家屋の倒壊・流出の危険性がある区域を抽出。

出典：相模灘沿岸における家屋倒壊等氾濫想定区域図、神奈川県（2021年）

### 〈越波〉

高潮での護岸前面での潮位・波高と、護岸の高さとの関係から、越波の水塊が直接飛散すると考えられる範囲である家屋倒壊等氾濫想定区域（越波）は、概ね全域の海岸線から10～30m程度の範囲で想定されています。

【高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域（越波）】

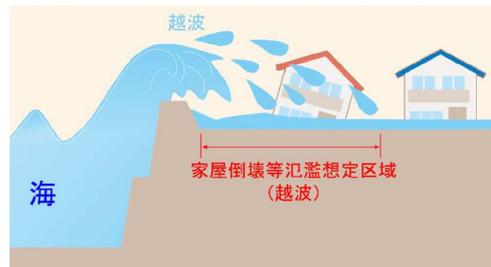


凡 例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 〈高潮〉
- 家屋倒壊等氾濫想定区域（越波）

※適切な避難行動の判断に資する情報として、想定し得る最大規模の高潮により、家屋の倒壊・流出をもたらすような越波が発生することが想定される区域。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、家屋の倒壊・流出の危険性がある区域を抽出。

【参考】  
家屋倒壊等氾濫想定区域（越波）の範囲



出典：相模灘沿岸における家屋倒壊等氾濫想定区域図、神奈川県（2021年）

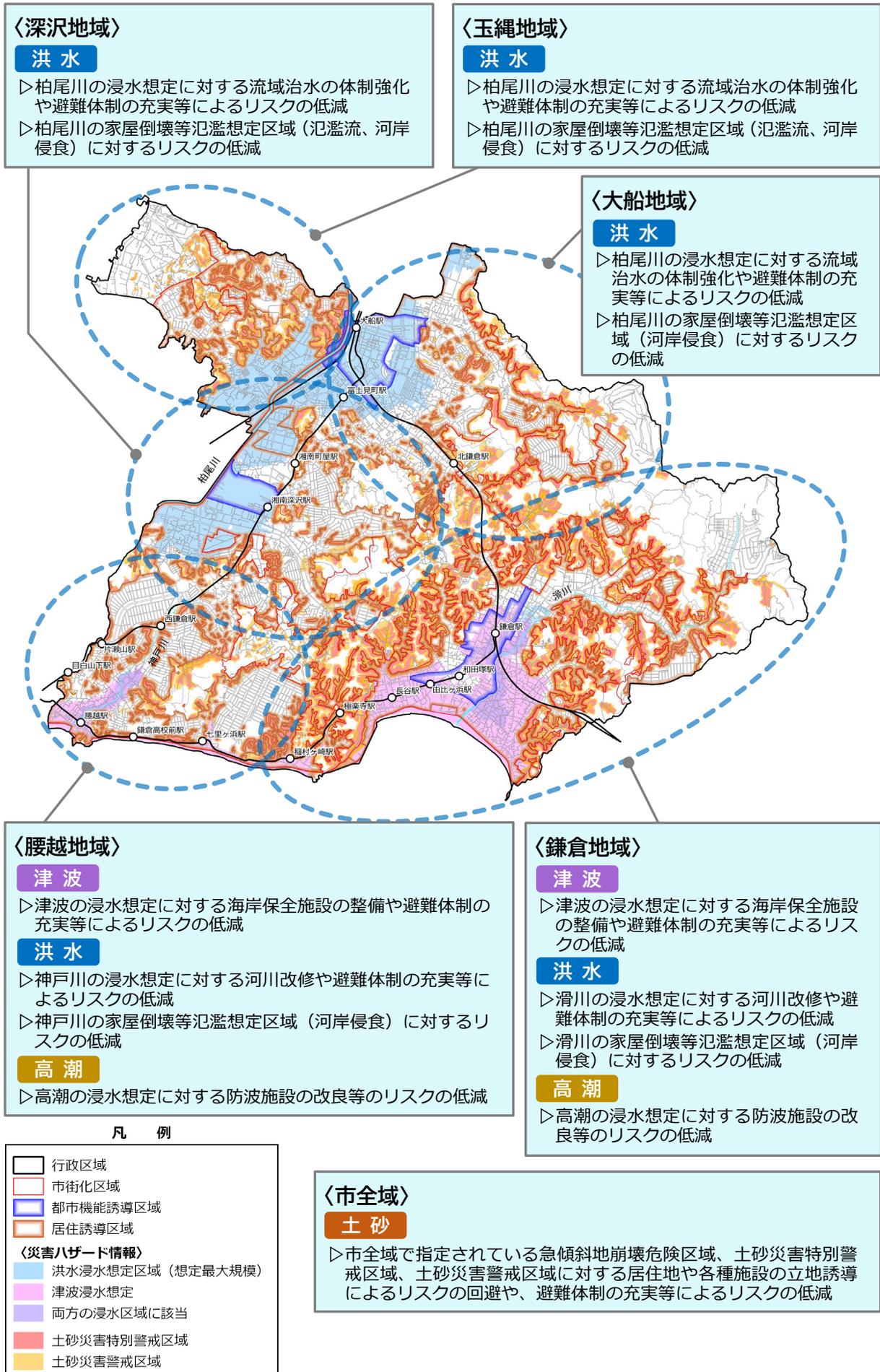
## 6-3 防災上の課題の整理

前項までのリスク分析を踏まえ、防災・減災のまちづくりに向けた課題を整理します。  
整理にあたっては、5つの行政地域ごとに行います。

### 【リスク分析を踏まえた防災上の課題】

災害ハザード 情報	地 域	防災上の課題
土 砂	市全域	<p><b>【市全域での土砂災害特別警戒区域等の指定】</b> 本市の地形特性より、市全域で急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域が指定されています。そのため、居住地や各種施設の立地誘導によるリスクの回避や、避難体制の充実等によるリスクの低減が求められます。</p>
津 波	鎌倉地域 腰越地域	<p><b>【低平地での津波浸水の想定】</b> 海岸を有する鎌倉地域、腰越地域の低平地一帯では、津波の浸水が想定されています。鎌倉駅、長谷駅、腰越駅等の周辺も含まれることから、各種施設や公共交通の機能低下が懸念されるため、海岸保全施設の整備や避難体制の充実等によるリスクの低減が求められます。</p>
洪 水	大船地域 深沢地域 玉縄地域	<p><b>【柏尾川による広範囲での浸水想定】</b> 当該の3地域では、柏尾川の浸水想定区域が広範囲に想定されています。また、大船駅周辺拠点でも浸水が想定され、各種施設や公共交通の機能低下が懸念されるため、流域治水の体制強化や避難体制の充実等によるリスクの低減が求められます。 また、家屋倒壊等氾濫想定区域として、深沢地域及び玉縄地域では氾濫流、当該3地域では河岸侵食が想定されているため、そのリスクへの低減が求められます。</p>
	鎌倉地域	<p><b>【滑川による浸水想定】</b> 鎌倉地域を流れる滑川の浸水想定区域が想定されています。浸水想定区域には、鎌倉駅付近及び周辺の商業地も含まれることから、各種施設や公共交通の機能低下が懸念されるため、河川改修や避難体制の充実等によるリスクの低減が求められます。 また、家屋倒壊等氾濫想定区域として、河岸侵食が想定されているため、同様にリスクの低減が求められます。</p>
	腰越地域	<p><b>【神戸川による浸水想定】</b> 腰越地域を流れる神戸川の浸水想定区域が想定されています。浸水想定区域には、都市機能が集積する腰越行政センター周辺や、商店街が形成され江ノ島電鉄が通過する腰越駅周辺も含まれることから、各種施設や公共交通の機能低下が懸念されるため、河川改修や避難体制の充実等によるリスクの低減が求められます。 また、家屋倒壊等氾濫想定区域として、河岸侵食が想定されているため、同様にリスクの低減が求められます。</p>
高 潮	鎌倉地域 腰越地域	<p><b>【海岸沿い等での高潮浸水想定区域の想定】</b> 鎌倉地域や腰越地域では、海岸沿いや滑川沿いの一部等で高潮の浸水が想定されています。本市の主要幹線道路である国道134号の大半の区間も含まれることにより、災害時の移動の制約等も懸念されるため、防波施設の改良等のリスクの低減が求められます。</p>

【地域ごとの主な災害リスクと防災上の課題】



## 6-4 課題を踏まえた取組方針

課題に対応した取組方針を整理します。

### (1) 防災に資するまちづくりに向けた将来像

第3章で整理した「立地適正化計画の方針」では、居住地での安全性の確保に向け、「立地適正化計画の方針2：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」を掲げる中、その達成を目指し、「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形成」を挙げています。

本章での防災指針についても、その方針の達成に資するよう、前項までの防災上の課題を踏まえた取組方針及び施策を整理し、その実施を図っていきます。

【立地適正化計画の方針2】 ※誘導方針2-1のみ

#### 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形成 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。

## (2) 取組方針

将来像に基づき、災害の分類ごとの具体的な取組方針を整理します。

急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域については、国の考え方とおり、居住誘導区域内に含めず、それら箇所での「リスクの回避」に向けた取組方針及び施策を整理します。

その他の災害ハザード情報については、居住誘導区域内での「リスクの低減」に向けた取組方針及び施策を整理します。

【災害ハザード情報に対する取組方針】

分類	災害ハザード情報	取組方針の視点
土砂	①急傾斜地崩壊危険区域	“リスクの回避” の視点で 取組方針を整理
	②土砂災害特別警戒区域	
	③土砂災害警戒区域	
津波	①津波浸水想定	“リスクの低減” の視点で 取組方針を整理
洪水	①浸水想定区域 ・浸水深：想定最大規模 ・浸水深：計画規模 ・浸水継続時間：想定最大規模	
	②家屋倒壊等氾濫想定区域 ・氾濫流 ・河岸侵食	
高潮	①高潮 浸水想定区域 ・浸水区域及び浸水深 ・浸水継続時間	
	②高潮 家屋倒壊等氾濫想定区域 ・氾濫流 ・越波	

“リスクの回避”の視点



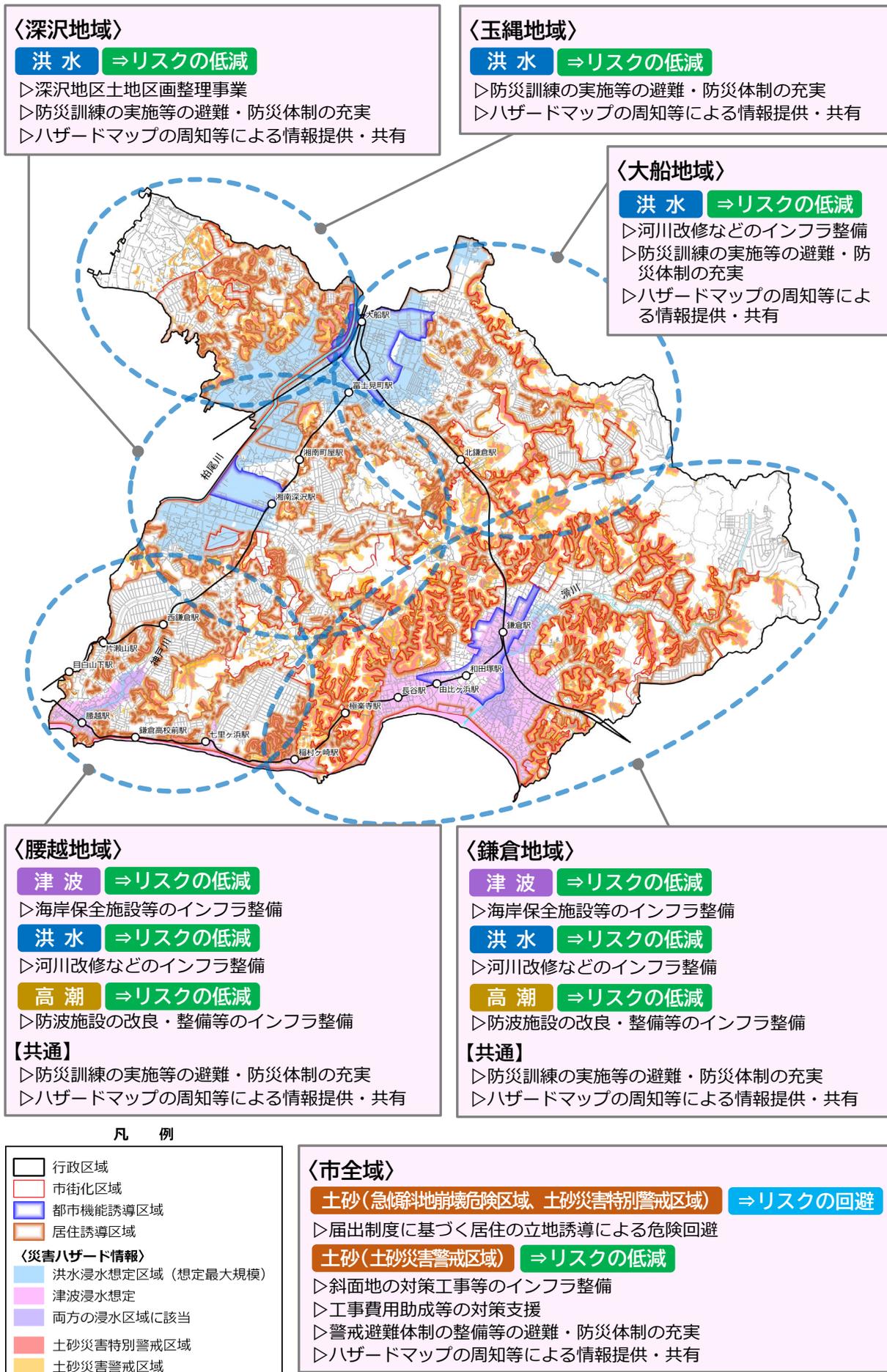
災害時に被害が発生しないようにする（回避する）ための取組

“リスクの低減”の視点



浸水対策や土砂災害防止のためのハード整備や、避難体制の充実や効果的な災害情報の提供等により、災害時の被害を低減するための取組

【地域ごとの主な取組方針】



## 6-5 取組施策、スケジュール

取組方針に基づく取組施策、スケジュールを整理します。

【取組施策、スケジュール】

分類	方向性	災害リスク				施策	対象地域			実施主体	スケジュール		
		土砂	津波	洪水	高潮		大船・玉縄	深沢	鎌倉・腰越		短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)
リスクの回避	危険回避	●				1)届出制度に基づく居住誘導区域内への立地誘導		○		市	→		
		●				2)急傾斜地崩壊危険区域での急傾斜地崩壊防止工事の実施		○		県	→		
リスクの低減(ハード)	インフラ整備		●			3)発生頻度の高い津波(レベル1津波)に対する海岸保全施設の整備			○	県・市	→		
			●			4)津波に対する避難路の整備			○	市	→		
			●			5)避難路整備等が困難な地域での民間施設の活用、避難施設の新設の検討			○	市	→		
				●		6)境川水系流域治水プロジェクト	○	○		国・県・関係市	→		
				●		7)深沢地区土地区画整理事業		○		市	→		
				●		8)二級河川の改修促進		○		県	→		
				●		9)準用河川の改修実施		○		市	→		
					●	10)防波施設(防潮堤・防潮扉等)の改良・整備			○	県・市	→		
		●	●	●	●	11)道路ネットワークの整備		○		国・県・市	→		
		●	●	●	●	12)避難場所の確保及び整備		○		市	→		
		●	●	●	●	13)避難誘導標識の設置		○		市	→		
リスクの低減(ソフト)	対策支援	●				14)市民等からの工事相談箇所の早期の区域指定(県への要望)		○		市	→		
		●				15)既成宅地等防災工事資金助成制度による防災工事の支援		○		市等	→		
		●				16)土砂災害特別警戒区域での建築物の移転等の税制支援等		○		市等	→		
	避難・防災体制の充実	●				17)土砂災害警戒区域での危険性の周知、警戒避難体制の整備		○		市	→		
			●			18)津波浸水想定内の区域での特例的な施設高さの基準の検討			○	市	→		
			●			19)公共施設、災害時要援護者に関する施設の新設時の津波浸水の危険性の低い場所への立地誘導			○	市	→		
		●	●	●	●	20)緊急避難道路及び補完道路の指定、安全点検		○		県・市	→		
		●	●	●	●	21)自主防災組織の活動支援		○		市	→		
		●	●	●	●	22)防災訓練、防災啓発事業等の実施		○		市	→		
		●	●	●	●	23)豊富な備蓄や多様なニーズに配慮した避難所の体制整備		○		市	→		
		●	●	●	●	24)避難行動要支援者支援制度の充実		○		市	→		
情報提供・助言			●		25)市管理の二級河川・準用河川の洪水ハザードマップの作成		○		市	→			
	●	●	●	●	26)各種ハザードマップの周知による災害への備えの啓発		○		市	→			
	●	●	●	●	27)防災行政無線や情報通信技術等の多様な伝達手段の充実・維持管理		○		市	→			
	●	●	●	●	28)要配慮者に配慮した避難情報の伝達		○		市	→			
	●	●	●	●	29)市街地開発事業等での雨水流出抑制対策の実施指導(対事業者等)		○		市	→			

# 第7章

## 誘導施策

---

## 第7章 誘導施策

立地適正化計画では、都市機能誘導区域・誘導施設、居住誘導区域の設定をもとにして、届出制度に基づく都市機能や居住の誘導とともに、それらの誘導を促進するための各種施策を実施することにより、計画の実効性を高めることが求められます。

本章では、それら必要な施策について、第3章で整理した立地適正化計画の方針に基づく中で設定します。

【立地適正化計画の方針】 ※第3章の再掲

### 立地適正化計画の方針1 ～都市機能誘導～

#### 3つの都市拠点の推進と生活の質を確保する身近な拠点の形成

- 〈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
- 〈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

### 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形成
- 〈誘導方針2-2〉住宅地ごとの特性を生かした地区人口の維持・誘導
- 〈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

### 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維持
- 〈誘導方針3-2〉公共交通の円滑化に向けた道路網整備

## 7-1 都市機能誘導に係る施策

各都市機能誘導区域への都市機能の誘導については、立地適正化計画制度での届出の運用に基づき、届出者に対する国等の支援措置の情報提供等を継続的に行うことにより、誘導施設を主とした都市機能の誘導を図っていきます。

その長期的な取組と合わせて、本市が行う次の施策・事業を推進することにより、誘導施設の誘導や、拠点内の環境形成を図っていきます。

### 〈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

① 古都鎌倉にふさわしい拠点内の空間形成	
内容	<p>鎌倉駅周辺においては、市外からの来訪者を迎え入れる玄関口にもなることから、都市機能の立地誘導とともに、古都鎌倉にふさわしい環境形成や、歴史的風土と一体をなす緑化を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画法に基づく景観地区内での建築物の高さの最高限度、建築物の形態意匠の制限</li> <li>○鎌倉市屋外広告物条例に基づく屋外広告物の適切な規制・誘導</li> <li>○古都中心市街地まちづくり構想の推進</li> <li>○歴史的風致維持向上計画（構成事業）の推進</li> </ul>
対象箇所	◇鎌倉駅周辺拠点
② 市庁舎の移転と合わせた公共施設の再編	
内容	<p>深沢地域への本庁舎の移転に伴う現在地の有効活用として、主に鎌倉地域の利便性の維持・向上に資する市民サービスを提供できる公共施設の再編を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○現市役所用地活用に係る公共施設整備・再編事業</li> </ul>
対象箇所	◇鎌倉駅周辺拠点
③ 大船駅東口での再開発事業の推進による都市機能の立地誘導	
内容	<p>大船駅周辺での商業拠点としての拠点性向上を図るため、権利者や周辺の商業店舗、住民等と協働して大船駅東口第2地区での再開発事業の検討を進め、周辺の既存施設との機能分担・補完のもと、商業施設等の立地誘導を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○大船駅東口第2地区第一種市街地再開発事業</li> </ul>
対象箇所	◇大船駅周辺拠点

④ 拠点へのアクセス性や回遊性の向上に資する環境整備	
内 容	<p>特に拠点内の回遊性を高める必要がある鎌倉駅周辺や大船駅周辺の都市機能誘導区域内では、よりよい歩行空間の確保に向けた整備を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鎌倉市公共サインガイドラインに基づく案内板等の設置</li> <li>○砂押川プロムナード整備事業</li> </ul>
対象箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇鎌倉駅周辺拠点</li> <li>◇大船駅周辺拠点</li> </ul>

〈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

⑤ 深沢地域でのまちづくりと一体となった各種都市機能の立地誘導	
内 容	<p>深沢地域で進めている深沢地域整備事業の推進とともに、商業・業務系施設の立地誘導や、本庁舎等の公共施設の移転を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○深沢地域整備事業（土地区画整理事業等）</li> </ul>
対象箇所	◇深沢地域国鉄跡地周辺拠点

## 7-2 居住誘導に係る施策

居住誘導区域への居住の誘導については、立地適正化計画制度での届出の運用に基づき、届出者に対する立地適正化計画制度の説明、支援措置の情報提供等を行うことにより、居住の誘導を図っていきます。

その長期的な取組と合わせて、本市が行う次の施策・事業を推進することにより、居住誘導区域内への居住の誘導を図っていきます。

### 〈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形成

⇒第6章の防災指針の検討により整理した取組施策に基づき、安全で安心な住環境の形成を図っていきます。

### 〈誘導方針 2-2〉 住宅地ごとの特性を生かした地区人口の維持・誘導

① 魅力的な住環境・住宅ストックの確保	
内容	<p>高齢者、子育て世帯等の様々な方が本市に居住し、安定的な生活を送ることができるよう、バリアフリー化や耐震改修等の各種の支援制度を設けるなど、居住地としての魅力をより一層高めていきます。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○歴史的風致維持向上計画（構成事業）の推進</li> <li>○耐震相談・耐震診断補助事業</li> <li>○木造耐震改修工事費等補助事業</li> <li>○危険ブロック塀等対策補助事業</li> <li>○介護保険住宅改修補助事業（バリアフリー）</li> <li>○重度障害者住宅設備改造等に対する補助事業（バリアフリー）</li> </ul>
対象箇所	◇居住誘導区域内

② 深沢地域でのまちづくりと一体となった都市型住宅の供給	
内容	<p>深沢地域で進めている深沢地域整備事業の推進とともに、良好な都市型住宅等の誘導を図ります。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○深沢地域整備事業（土地区画整理事業等）</li> </ul>
対象箇所	◇深沢地域国鉄跡地周辺

③ 空き家等の活用を促進するための支援	
内容	<p>空き家、空き店舗の解消の一環として、福祉や地域コミュニティの場として活用してもらえよう、使ってもらいたい人と使いたい人をマッチングする制度として設けた「空き家、空き店舗等情報登録制度」を更に推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○空き家、空き店舗等情報登録制度</li> </ul>
対象箇所	◇居住誘導区域内

④ 良好な住宅ストックの提供	
内容	<p>老朽化が進む市営住宅団地について、集約して整備を行うことで、安心して住み続けることができる良質で低廉な住宅ストックを提供していきます。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市営住宅集約化事業</li> </ul>
対象箇所	◇居住誘導区域内（笛田住宅等）

⑤ みどりの多い良質な住環境の形成	
内容	<p>各地区が有する住環境の保全を図るため、各種の条例や支援制度等に基づき、みどりの量が確保された良質な住環境を形成していきます。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市公園・緑地の整備・管理</li> <li>○街路樹等の公共施設の緑化</li> <li>○地区計画、建築協定の法令等に基づく地区指定</li> <li>○鎌倉市まちづくり条例に基づく自主まちづくり計画等に対する支援</li> <li>○風致地区内での条例の運用に基づく良好な自然的景観の維持</li> <li>○まち並みのみどりの奨励事業</li> </ul>
対象箇所	◇居住誘導区域内

〈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

⑥ 商店街等の魅力を高めるための支援	
内容	<p>都市機能誘導区域内での買い物の場を担い、魅力を高めるため、各都市機能誘導区域内に連なる商店街への支援を推進します。</p> <p><b>【実施事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○商店街共同施設設置費補助金</li> <li>○商店街街路灯等維持管理費補助金</li> <li>○商店街活性化事業費補助金</li> <li>○商店街空き店舗等活用事業補助金</li> </ul>
対象箇所	◇各都市機能誘導区域

## 7-3 公共交通ネットワークに係る施策

公共交通ネットワークに係る施策については、都市機能及び居住の誘導への直接的な取組ではないものの、市内での生活利便性等の維持・向上に資する重要な要素であることから、バス事業者との協議・連携のもと、必要な施策を講じていきます。

### 〈誘導方針 3-1〉拠点への公共交通によるアクセス性の維持

① 公共交通ネットワークのサービス水準の確保	
内容	バス事業者との協議・連携のもと、サービス水準の確保に努めます。 【実施事業】 ○バス事業者との連携
対象箇所	◇市内のバス交通

### 〈誘導方針 3-2〉公共交通の円滑化に向けた道路網整備

② 都市計画道路の整備推進	
内容	市内移動の円滑化の向上に寄与する都市計画道路の整備を推進することにより、新たな公共交通網を形成し、市内の自由な移動と交流を促進します。 【実施事業】 ○都市計画道路整備事業
対象箇所	◇市内の都市計画道路（未整備区間）

③ 新たな交通システム等の導入による交通不便地域等の解消	
内容	交通不便地域等の解消に向け、新たな交通システム等を導入することで移動環境を確保し、アクセス性が向上する交通環境を形成します。 【実施事業】 ○新交通システム等整備事業
対象箇所	◇市内の交通不便地域等