

## 第 174 回 藤沢市都市計画審議会議事録

日 時 2021 年（令和 3 年）5 月 26 日（水）  
午前 9 時 30 分開会  
場 所 市役所本庁舎 8 階 8－1 会議室

### 次 第

1 開 会

2 成立宣言

3 議事録署名人の指名

4 議 事

議第 1 号 藤沢都市計画公園の変更について（藤沢市決定）  
（2・2・45 号 蛙池公園、2・2・27 号 大門公園）

報告事項 1 村岡新駅周辺のまちづくりについて

報告事項 2 **Fujisawa** サステイナブル・スマートタウン地区地区計画の変更（都市  
計画提案）に関する都市計画素案について

報告事項 3 藤沢都市計画道路等の変更について  
（3・5・27 号 高倉下長後線）

5 その他

6 閉 会

事務局 定刻となりましたので、ただいまから第 174 回藤沢市都市計画審議会を開催いたします。

開会に当たりまして、奈良都市計画建築部長よりごあいさつ申し上げます。

奈良部長 本日は、大変お忙しい中、また、新型コロナウイルス感染症による影響が続く中、藤沢市都市計画審議会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

本日の都市計画審議会は、付議案件 1 件、報告事項 3 件を予定しております。委員の皆様方には多方面よりご意見をいただきまして、本市のより良い都市計画のためにご審議いただきますよう、お願い申し上げます。

事務局 それでは、これより審議会に移らせていただきますが、はじめに、5 月に開催されました藤沢市議会・臨時会における各常任委員会の役員の改選に伴いまして、市議会からの選出委員として今回、初めてご参加いただく委員の紹介をいたします。

総務常任委員会委員長の神村健太郎委員です。一言、ごあいさつをお願いいたします。

神村委員 ただいまご紹介いただきました市議会議員の神村健太郎と申します。今年度、総務常任委員会委員長を拝命しておりまして、委員にさせていただきました。どうぞよろしく願いいたします。

事務局 続きまして、建設経済常任委員会委員長の西 智委員です。一言、ごあいさつをお願いいたします。

西委員 市議会議員の西 智と申します。今年度は建設経済常任委員会委員長として、この場に参加させていただいておりますので、よろしく願いいたします。

事務局 ありがとうございます。

また、神奈川県藤沢警察署署長の松尾委員は、公務により都合が合わず、本日は代理出席として、田口交通課長にご出席をいただいております。

次に、本日、使用いたします資料等の確認をいたします。

(資料確認)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 それでは、お手元の次第に従い、本日の審議会を進めたいと思います。次第 2 本日の都市計画審議会の成立について、ご報告申し上げます。

「藤沢市都市計画審議会条例」第 6 条により、審議会の成立要件といたしまして、「委員の 2 分の 1 以上の出席が必要」とされております。現在の委員の定数は 20 名で、本日は、16 名の委員にご出席いただいておりますので、本日の会議が成立いたしましたことをご報告いたします。

続きまして、本日の議事でございます。本日は、付議案件1件、報告事項3件を予定しております。

付議案件1件として、議第1号「藤沢都市計画公園の変更について」、報告事項1「村岡新駅周辺のまちづくりについて」、報告事項2「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画の変更（都市計画提案）に関する都市計画素案について」、報告事項3「藤沢都市計画道路等の変更について」、以上4件となります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

続きまして、会議の公開に関して、本審議会は、「藤沢市情報公開条例」第30条の規定により、原則公開としておりますが、会長、いかがでしょうか。

高見沢会長

本日も公開としております。傍聴の方はお見えですか。（3名）

それでは、お入りください。傍聴される方は、ルールを守り、傍聴されるようお願いいたします。

事務局

それでは、議事に入りますので、高見沢会長、よろしく願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長

はじめに、本日の議事録署名人を指名いたします。

委員名簿の選出区分より、市民委員と学識経験のある委員から指名いたします。吉岡委員と水落委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、お二方をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長

それでは、次第に基づき議事に入ります。

本日の審議会は、付議案件1件、報告事項3件ということですので、皆様、よろしく願いいたします。

まず、議第1号「藤沢都市計画公園の変更」について、事務局の説明をお願いします。

事務局

それでは、議第1号「藤沢都市計画公園2・2・45号蛙池公園及び2・2・77号大門公園の変更について、ご説明いたします。議案書につきましては、法定図書となっており、添付しております総括図につきましては、縮小したものとなっております。また、ご説明に当たりましては、スクリーンで行わせていただきます。なお、資料集の資料1は、パワーポイントを印刷したものとなっております。

本件は、昨年11月に開催いたしました都市計画審議会において報告

させていただいた案件でございますが、県知事との法定協議や法定縦覧などの諸手続きを経ましたことから、今回、議案として挙げさせていただいたものでございます。

また、議案に挙げさせていただいた2公園は、「藤沢市都市計画公園・緑地見直し方針」において変更候補の蛙池公園と存続候補の大門公園を、代替候補地の供用区域の境界図面等が整っており、地権者等との調整が果たしたことから選定しております。

まず、各公園の位置についてご説明させていただきます。蛙池公園でございますが、辻堂駅から東に約1.2キロメートル、辻堂新町三丁目に位置する街区公園になります。当該地の用途地域は、第一種低層住居専用地域でございます。

次に、大門公園でございますが、藤沢駅から北東に約1.3キロメートル、大鋸三丁目に位置する街区公園になります。当該地の用途地域も第一種低層住居専用地域でございます。

続いて、航空写真を使用して変更内容のご説明をいたします。2・2・45号蛙池公園は、昭和32年に約0.11ヘクタールの公園として黄色線の区域で都市計画決定をし、現在まで都市計画決定区域では公園の整備に至っておりません。本公園周辺は、戸建て住宅や集合住宅が建ち並ぶ住宅エリアとなっており、平成7年に開設している都市公園法に基づく南蛙池公園が赤色の区域に存在しております。見直し方針に基づき総合的に勘案した結果、本公園の都市計画としての位置づけを都市公園法に基づく南蛙池公園に代替することで公園の担保性をより高めるものとし、位置、区域及び面積約0.09ヘクタールに変更を行うものです。写真は代替候補地としている南蛙池公園の現況平面図及び現況写真になります。整備内容といたしまして、砂場、複合遊具、スイング遊具などを設置しております。

続いて、2・2・77号大門公園になります。本公園は、昭和32年に約0.45ヘクタールの公園として黄色線の区域で都市計画決定をし、現在まで都市計画決定区域では公園の整備に至っておりません。周辺は、戸建て住宅が建ち並ぶ住宅エリアとなっております。このような中、平成31年に第138号「緑の広場」を取得したことから、当該地を代替候補地とすることを検討し、周辺に都市公園法に基づく都市公園が設置されたことや、見直し方針の考えを踏まえた結果、本公園の機能をこの「緑の広場」に代替することとし、位置、区域及び面積約0.22ヘクタールに変更を行うものです。

こちらは、大門公園の整備イメージ図になります。実際には今後地元と調整しながら、公園整備の内容を決めていく予定となっております。

ここからは法定図書の説明になります。こちらは蛙池公園の計画図にな

ります。黄色のラインで示す区域から赤色のラインで示す区域に変更を行うものです。なお、①から②と記載している数字は、それぞれの境界線の根拠を示しているものです。

次に、大門公園の計画図になります。続いて、計画書になります。公園の種別は「街区公園」です。名称としましては、「2・2・45号蛙池公園」「2・2・77号大門公園」でございます。公園の位置としましては、順に藤沢市辻堂新町三丁目、藤沢市大鋸三丁目となり、面積は約0.09ヘクタール、約0.22ヘクタールでございます。

続いて、理由書になります。前段では、「藤沢市都市計画公園・緑地見直し方針」の策定に至った経緯を記載しております。後段では、ご説明いたしました変更内容を公園ごと記載しております。

続いて、新旧対照表になります。上段に変更後を、下段に変更前の内容を記載しております。変更箇所といたしましては、先ほどご説明いたしました内容になりますが、蛙池公園の面積が約0.11ヘクタールから約0.09ヘクタールに縮小し、大門公園の面積が約0.45ヘクタールから約0.22ヘクタールに縮小します。なお、備考欄に記載している植栽等の公園施設の内容については、一律の記載をしておりましたが、その時々で求められる整備内容が異なる状況になってきたため、都市計画変更のタイミングで削除するものです。

続いて、都市計画を定める土地の区域になります。変更する部分は「藤沢市辻堂新町三丁目及び大鋸三丁目地内」となります。

続いて、経緯書になります。都市計画決定等の経緯を記載したもので、蛙池公園、大門公園は共に昭和32年に都市計画決定がなされ、昭和45年に建設省都市局長通達に基づく種別及び番号等の変更を行い、現在に至っております。

続いて、「これまでの主な手続き」についてご説明いたします。令和2年11月25日に開催した本審議会にて、取組み状況等について報告をさせていただいた後、1月21日に地元向けの説明会を開催したところ、4名の方にご出席をいただきました。説明会では、「変更によって当初計画より面積が縮小するが、計画どおり公園を整備しなくて問題はないのか」、「緑地を残してほしい」といった質問がありました。面積の縮小に関して、都市計画決定後に都市公園法に基づく都市公園が周辺に設置され、一定程度面積が確保されたことや、誘致圏域の拡大などを考慮し、問題ないと判断したことをご説明し、緑地に関しては、「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づく保存樹林制度により、緑地の保全に努めていることをご説明し、ご理解いただきました。

その後、2月26日から3月11日にかけて、神奈川県との法定協議を行い、神奈川県知事から「異存なし」との回答をいただいております。法定協議の結果を受け、4月1日から4月15日までの2週間、都市計画法に基づく案の縦覧を行いました。縦覧者はいらっしゃいませんでした。

最後に、今後の予定でございますが、本日の審議会においてご審議をいただいた上で、6月中に告示を行い、都市計画変更の手続きを終了したいと考えております。また、今年度新たに変更の手続きを進めていく案件につきましては、昨年度と同様に、11月の本審議会にて報告させていただく予定でございます。

以上で、議第1号、2・2・45号蛙池公園及び2・2・77号大門公園の変更に関する説明を終わります。

高見沢会長 事務局の説明が終わりましたので、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

まず、私から質問ですが、今あるのは南蛙池公園で、計画が蛙池公園なので南蛙池公園が蛙池公園とするという理解でよろしいですか。

事務局 そういうことになります。

高見沢会長 これは都市計画とは関係ないかもしれないが、南蛙池公園だと思っていた公園が蛙池公園になった場合に、例えばいざというときに、南蛙池公園に集合と言っていたのが、その蛙池公園がないといったような心配はないのか。どうやってその名前になったのか、蛙池公園と確定して、みんながそのように思えるのか、そこがやや心配になる。

事務局 都市計画決定上は蛙池公園ですけれども、地域の方が使われる名称は、そのまま南蛙池公園になります。

高見沢会長 都市計画上には蛙池公園とあるのに、実際は南蛙池公園だということだと、どこにそれがあるのかというような混乱が生じそうな気がするが、そういうことはよくあるのかどうか。

事務局 今回のケースが全くないということではなくて、他市でも比較的ある状況となっています。

高見沢会長 単に名称の記載が違うというだけかもしれないが、本当にそれでいいのかどうか、もう一度庁内で考えてほしいと思います。

事務局 ご意見については整理をさせていただきます。

高見沢会長 地元の人は南蛙池公園は、そのまま南蛙池公園ということなのか。

事務局 市民の方はそういう認識かと思えます。

高見沢会長 公園の入口には「南蛙池公園」と書いてあるのか。

事務局 現状はそういう書かれています。

中西委員 この機会に都市計画上は南蛙池公園と名称変更してしまえばと思った

が、それは何か問題があって難しいのか。今後のために聞いておきたいと思います。

事務局 都市計画上の名前も南蛙池公園と変更することも考えていましたが、昔の地名が「蛙池」ということもあって、蛙池公園という名称になったと思われま。南蛙池公園として供用しているところが、蛙池公園の南側にあるから、南蛙池公園という供用名になっていたと思うので、都市計画上の歴史を残すということも考えて、「蛙池」という地名を残したいということで、都市計画上は「蛙池公園」という名前で決定していきたいと考えております。供用する名称としては、地元の方々も南蛙池公園という名前が根づいておりますので、供用名に関しては変えずに、「南蛙池公園」のまましていきたいと考えているところです。

中西委員 お話からはできるというふうに理解したけれども、余り公的な名称と実際の名称に乖離がない方がいいのではないかと考えるけれども、都市計画の経緯を残すというのは、行政の論理ではないかという感じがして、実質は余りないような気がするので、今後は検討していただければと思います。

金井委員 今のやり取りを伺っていて、提供公園としての南蛙池公園は現在あるが、実際にはその北側に蛙池公園が都市計画公園としてできるはずであったけれども、これが無理であるので、今ある南蛙池公園を計画上の蛙池公園としようということで、実際には公園が1つなくなったという理解でよろしいのか。つまり今あるものを計画上の蛙池公園にしようということですか。

事務局 なくなったというか、市全体として当初、蛙池公園として今の位置に都市計画決定しておりますけれども、都市公園法の公園というところも決定されていない公園が幾つかあって、そういうところを整理した中で、今回、南蛙池公園は提供公園ですけれども、こちらの方に都市計画決定上は変更して移すという状況です。

金井委員 そういうことがあるので、蛙池公園の計画はなくなったというのは、手続き上も余りよろしくないなので、今ある南蛙池公園を計画上の蛙池公園と呼んで、蛙池公園の計画は実現されましたということにするということですか。

事務局 現状の位置で、今後、公園を整理するのは非常に難しい状況ですので、全体の公園の見直しという中で、近くにある南蛙池公園に都市計画上の公園として移すということになっております。

金井委員 よくわかりました。

高見沢会長 私もこういうことは初めてなので、今後、それで本当に大丈夫なのかと

いう心配が先立つけれども、そのように決意したならば、それで問題がないように運用していただければと思います。

他にありませんか。

ないようですので、採決に入りたいと思います。議第1号「藤沢都市計画公園の変更」について、審議会としての意見は「特になし」ということで、承認するということがよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

高見沢会長            それでは、議第1号の審議を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長            次からは報告事項となります。報告事項1「村岡新駅周辺のまちづくりについて」、事務局から説明をお願いします。

事務局                それでは、村岡新駅周辺地区のまちづくりについて、パワーポイントを用いてご説明いたします。資料2-1はパワーポイントを印刷したのとなります。

村岡新駅周辺地区については、「藤沢市都市マスタープラン」において、6つの都市拠点の1つとして、広域に発信する研究開発拠点の形成を目指すことを位置づけている地区でございます。これまで神奈川県、本市及び鎌倉市は、湘南地区における新たな都市拠点の形成に向けて、村岡地区と鎌倉市深沢地区と一体となった新たなまちづくりに向けた取組みを進めてきました。そのような中、本年2月、神奈川県、本市、鎌倉市及びJR東日本は、新駅を設置することに合意し、村岡新駅設置等に関する覚書を締結し、藤沢市として新駅設置と周辺まちづくり事業の実施を判断いたしましたことから、村岡新駅周辺地区のまちづくりの概要とまちづくりを担保するための都市計画案件についてご説明するものです。それでは、「目次」の順にご説明いたします。

「1. 村岡駅周辺地区の概要」ですが、村岡新駅周辺地区は、本市の東部に位置し、西側は藤沢駅周辺地区に、東側は柏尾川を挟んで鎌倉市深沢地区に近接する約7.3ヘクタールの地区でございます。JR東海道本線藤沢駅からは約2キロメートル、大船駅からは約2.6キロメートルに位置しております。村岡地区は、昭和16年に藤沢市に合併されるまで、村岡村として鎌倉郡に属していた地区です。また、地区には鎌倉古道や宮前御霊神社などがあり、歴史的にも鎌倉と関係の深い土地柄となっております。地区の中央には東海道本線が通り、戦後は昭和31年の「藤沢総合都市計画」により、JR東海道本線沿線は工業地に位置づけられ、現在でも神戸製鋼所などが立地する工業地となっております。

次に、「2. 村岡新駅の設置に向けた取組の経緯」では、村岡地区の新駅

を中心としたまちづくりの取り組みは、昭和 44 年に開業した国鉄湘南貨物駅が昭和 60 年に廃止され、翌 61 年に村岡地区自治町内会連合会から提出された「貨物駅の用地等に関する新駅設置の請願」が市議会において全会一致で採択されたことから始まりました。昭和 63 年には「藤沢市第一次総合計画」において、貨物駅跡地に新旅客駅設置実現を施策の方針として追加しました。平成 6 年、神奈川県、鎌倉市、藤沢市の 3 県市と J R 東日本などで構成される「湘南地区都市拠点総合整備事業推進協議会」が組織され、新駅設置とまちづくりの推進に向けた検討が始まりました。平成 10 年には協議会の名称を変え、現在においても活動を行っております。平成 11 年に策定された「藤沢市都市マスタープラン」で、都市間の交通体系となる構成要素の 1 つとして、村岡新駅を地域交通拠点検討ゾーンとして位置づけ、村岡地区の公共交通の利便性向上と藤沢駅の混雑緩和を目標といたしました。そして平成 23 年の「藤沢市都市マスタープラン」の改定では、新駅の実現により、公共交通の利便性向上だけではなく、新たな産業の集積による地区の活力向上と、鎌倉深沢地区と連携したまちづくりを進めることで、大きくポテンシャルが高まることが期待されることから、新たな都市拠点として位置づけ、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成を目指すことといたしました。その後も神奈川県、鎌倉市及び本市は、新駅の設置と湘南地区における新たな都市拠点の形成に向けた取り組みを連携して進め、令和 3 年 2 月には 3 県市及び J R 東日本において新駅設置に合意し、「東海道本線大船・藤沢間村岡新駅（仮称）設置に関する覚書」を締結したところです。

ここからは「3. 村岡新駅周辺地区まちづくり方針」についてご説明いたします。令和元年度、まちづくりの方向性などについてご意見をいただくことを目的に、地域住民の方々や地権者、学識経験者、地元経済団体、関係事業者などをメンバーとした「村岡新駅周辺地区まちづくり検討会議」を設置し、地区及びまちづくりを取り巻く状況や社会状況の変化などを見据えて、まちづくりコンセプトの深度化やその実現に向けた考え方、市全体に対する役割、効果などを検討・整理してきました。「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」は、検討会議の成果を踏まえ、まちづくりの将来像や方向性など村岡新駅周辺地区のまちづくりを進める際の「まちのあり方」を示す指針として、本年 3 月に定めたものです。

この村岡新駅周辺地区まちづくり方針の内容につきまして、資料 2-2 を用いてご説明いたします。2 ページをご覧ください。まちづくりの前提として、都市拠点である村岡新駅周辺地区では、研究開発拠点という位置づけを踏まえ、これからの時代にふさわしいまちづくりのあり方、持続可

能な取り組みが求められています。図上段の「前提・与件」では、本地区のまちづくりを進める上での前提とする事項を整理しております。左側2つは社会状況の変化への対応について、真ん中は都市拠点の1つとして研究開発拠点の形成が位置づけられていること、さらに右側2つは都市計画事業等による適正な土地利用と深沢地区との一体的なまちづくりを示しております。

これらの「前提・与件」を踏まえつつ、本地区が持つ「強み・機会」や「課題」などを整理した上で、下段に、本地区でまちづくりを考える際のポイントを3つにまとめました。①「都市拠点としてのあり方」としては、研究者・開発者だけではなく、地域住民、来街者などの交流人口を増やすため、通常の研究施設の集積とは異なるまちにすること。②「産業・経済基盤としてのあり方」としては、都市災害などに対する環境性能を備えた社会基盤とすること。③「持続的な地域まちづくりのあり方」としては、計画から運営段階まで官民・地域が連携して取り組むことでまちの価値を高めることとしております。

次の3ページは、2ページを踏まえて「本地区が目指す将来地区像」として、その中心に記載のとおり、「尖る創造と広がる創造を生み出す街」としました。知的人材の集積を生かした「尖る創造」と地域や住民と共に創り出す「広がる創造」が相互に作用することで好循環を生み出す街としております。「尖る創造」とは、既に周辺には湘南アイパークや神戸製鋼所などが立地しておりますが、さらに知的人材を集積し、最先端の研究・ものづくりから創造を生み出すこと、そしてそのような創造活動を行う場のことを意味しています。「広がる創造」とは、市民が「尖る創造」との交流や情報等に身近に触れ、創造力が喚起されることで暮らしや感性をより豊かにすることを意味しています。このような拠点を実現することで、一番下に記載しておりますとおり、全市的な波及効果を期待するものです。

4ページは、先ほどの将来地区像を実現するための4つの重要テーマを三角形で積み上げるように位置づけております。そして右側には4つの重要テーマと、まちの基本構造の関係をイメージでお示ししております。この4つのテーマのまちづくりに取り組むことで、将来地区像の実現を目指します。次のページ以降は、4つのテーマごとに方針をご説明いたします。

5ページでは、先ほどの三角形の一番上に位置する「創造的な場づくり」の方針を示しています。「創造的な場づくり」では、上段に記載のとおり、「知的好奇心を触発し、思考が深まる環境」と位置づけ、地区のあらゆるところで創造活動が行われている状態の創出の実現を目指します。その実現に向けて3つの方針を示しています。「方針1」では、まち全体を憩いや

交流など創造活動に必要な魅力的な場をつなぐこと、「方針2」では、先端技術や先端産業に関わる企業や人材に選ばれるような場を創出すること。

「方針3」では、市民等がさまざまな創造に触れながら、新たな創造を生み出すなど、感性を育む共創の場とすることとしています。

6ページは、「新しい交通結節点づくり」の方針を示しています。「新しい交通結節点づくり」では、「人が主役となり、交通機能だけではなく活動や創造をつなぐ環境」と位置づけ、常に人々が集いたくなり、暮らしをアクティブにする環境の創出の実現を目指します。その実現に向けて、「方針1」は、駅前である本地区を「乗り換えの場」だけではなく、ここを目的として訪れる時間を「過ごしたくなる場」とすること、「方針2」では、今後、多様な形で発展が見込まれる移動手段を見据え、それぞれの人のニーズや状況に即した移動サービスを導入し、人々の暮らしをアクティブにする起点となることとしています。

7ページの「緑や文化豊かなまちづくり」では、「緑資源や地域文化を通じ、創造性や地域性が深まる環境」と位置づけ、都市拠点にふさわしい景観等により持続可能なまちづくりの実現を目指します。そのために「方針1」は、地区周辺にも延びていく新たな緑の軸を形成すること。「方針2」では、地域の歴史資源や緑の持つ多面的な機能を最大限に生かし、まちに多様性を生み出すこととしています。

8ページの「安心・安全なまちづくり」では、「誰もが安心して創造活動ができる、地域の暮らしが守られる環境」と位置づけ、特に懸念される水災害に備えたレジリエンスの高い環境の創出を目指します。ここで「レジリエンス」とは、物事が望ましくない状況から脱して、安定的な状況を取り戻す力を指しますが、災害時にも被害の最小化とともに、早期に日常に戻れる力を持ったまちづくりを目指したいと考えています。そのために「方針1」は、浸水被害を最小化すること、「方針2」では浸水やその他の被災時においても、事業の継続を可能にするような日々の活用を止めない拠点とすること、「方針3」では、1,000年に1度の確率と言われる想定最大規模の都市災害においても人命を守ることとしています。

9ページは、以上、ご説明いたしました4つの重要テーマを実現するために、本地区に必要な機能のイメージを示しています。本地区では駅直近の核となるエリアとして、研究・開発の場や地域住民と研究者の交流・体験による創造が生まれる場とともに、地域住民や研究者などの日常的な暮らしを支える憩い・リフレッシュの場を配置することで、駅周辺のまちを支える役割を担っていくことを目指したいと考えております。

10ページは、「空間づくりを行う上での基本的な考え方と空間整備方針」

を示しています。「空間づくりを行う上での基本的な考え方」の①として、限られたエリアでさまざまな機能を集積させる中で、活動が敷地内で分断せず、エリア全体で広がるように、垣根を感じさせない空間づくりを行ってまいります。考え方②として、「鉄道による南北の分断等に対する人の移動や交流等の活発化、及び「豊かな緑景観」の醸成を目指し、駅南北の空間をつなぐまちの軸を形成してまいります。考え方③として、必要な機能等をコンパクトな区域内で充足するために、1つの空間で複数の機能・役割を重複して担い、社会潮流等の変化にも柔軟に対応するなど、可変性を持たせ、陳腐化しない空間整備を行ってまいります。この3つの基本的な考え方を踏まえて、下段に「空間整備方針」及び「空間整備イメージ」をお示ししています。

11 ページでは、「6 村岡新駅周辺まちづくりに伴う全市に対する効果」を示しています。これまでご説明しました方針に基づき、まちづくりを実現し、都市拠点を形成することにより、市全体にもたらす効果・波及について整理しております。(3)の「市全体に対する本事業の効果・波及」をご覧ください。本地区のまちづくりが、①「市全体の活力創出」をけん引し、②「安定した行政運営」を可能とすることで、③「市民が楽しく豊かに暮らし続けられる」ことに波及すると想定しております。

12 ページは、ここまでにお示した方針などでのまちづくりを確実に進め、将来地区像を実現するための推進方策をお示ししています。考え方として大きく4つに整理しました。「考え方①「将来地区像の実現に向けた、「つかう」を見据えた「つくる」の考え方」については、ハード整備で画一的なものをつくるだけではなく、あらかじめ、まちを「つかう」ことを見据えた上でまちを計画し、つくっていくことを意味しています。この考え方と、5ページから8ページの「4つの重要テーマごとの方針」でお示した「実現に向けた取組み」に取り組む際には、中段に示します(1)土地利用の規制誘導、(2)一体的活用の推進に向けた参画事業者等と連携した事業化の検討、(3)持続的なまちのマネジメント体制の構築の3つの事項によって進めていくことを掲げています。その結果として、下段にお示ししている「官民連携の更なる推進」を実現したいと考えております。

13 ページでは、「考え方②」では、先導的な取り組みを推進するための4つの主要なプロジェクトを設定し、「考え方③」では、まちづくりには一定期間がかかることから、まちづくり方針が示す軸となる部分は維持しながら、その間での社会やニーズの変化に合わせて、柔軟な事業展開を進めていくことをお示ししています。「考え方④」では、早期の将来地区像の実

現を目指して、まち開きに向けたスケジュール管理と見直しをお示ししています。

最後になりますが、新駅設置及び周辺まちづくりにつきましては、本市のさらなる活性化に寄与することを目指した事業であり、神奈川県、鎌倉市と連携しながら、早期の都市拠点の形成に向け、今後とも取り組んでまいります。

続きまして、資料2-1にお戻りいただきまして、10ページをお開きください。ここからはまちづくりを進めるに当たり、今年度都市計画決定・変更を行い、都市計画として担保することを予定している案件をスクリーンにてご説明させていただきます。スクリーンもしくはお近くのモニターをご覧ください。

村岡新駅周辺地区の都市計画の状況でございますが、区域内に3・5・16号藤沢村岡線、2・2・71号十二天公園と3・3・4号宮前公園が存在し、藤沢村岡線と十二天公園は共に供用済みとなっており、宮前公園は未整備の状況となっております。用途は準工業地域と第一種住居地域になっており、いずれも建ぺい率は60%、容積率は200%で、第一種住居地域は準防火地域に指定されております。

次に、村岡新駅周辺地区の位置づけでございますが、「藤沢都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「(仮称)村岡新駅周辺地区においては、広域交流を育む拠点の形成とともに、身近な商業サービス機能、コミュニティ機能、研究開発機能、業務機能等の新たな地域の拠点として位置づけ、充実を図る。」とされております。また、「藤沢市都市マスタープラン」において、「(仮)村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざすとともに、地域サービスの充実を図ります。」としております。こちらが村岡地区と深沢地区全体で予定している都市計画決定・変更案件となっております。村岡地区では藤沢市決定のみとなっており、深沢地区では、県道腰越大船線を神奈川県が手続きを行い、その他の区画整理、地区計画、道路及び市場を鎌倉市が行うこととなっております。

藤沢市決定の都市計画決定・変更案件は、土地区画整理事業の決定、地区計画の決定、都市計画公園の変更及び都市計画道路の変更を予定しております。それでは都市計画決定・変更(案)の内容をご説明いたします。

まず、村岡新駅周辺地区土地区画整理事業と村岡新駅周辺地区地区計画でございますが、図の区域、面積約7.3ヘクタールで都市計画決定を行うものです。なお、地区計画に関しまして、今回は方針のみを決定し、具体

の土地利用計画が固まる令和5年度に、地区整備計画を決定する2段階の都市計画決定を予定しております。また、同様に令和5年度に土地利用にふさわしい用途地域等の見直しを予定しております。

こちらは、土地区画整理事業の土地利用のイメージ図になります。道路、駅前広場、区画街路、公園などを配置し土地利用を検討してまいります。

こちらは、地区計画の整備方針（案）になります。先ほどご説明いたしました「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」に基づいて作成しております。

次に、都市計画公園の変更（案）になります。まず2・2・71号十二天公園でございますが、昭和32年に都市計画決定し、昭和46年に黄色線の区域面積約0.46ヘクタールで供用開始しております。土地区画整理事業において良好な市街地形成を図り、現在のニーズに合わせた再整備を行うため、赤色の区域面積約0.3ヘクタールに変更を行うものです。

続いて、3・3・4号宮前公園でございますが、昭和32年に黄色線の区域約1.8ヘクタールで都市計画決定し、現在まで公園の整備に至っておりません。宮前公園は、「藤沢市都市計画公園・緑地見直し方針」において、長期未着都市計画公園として見直し対象の公園としており、村岡のまちづくりに合わせて検討していくこととしております。検討するに当たり、緑色に示した箇所が神社の土地であること、青色に示した箇所が藤沢市の所有している緑地であることから、土地区画整理事業の区域と見直し方針の考えを踏まえ検討した結果、神社の土地を公園区域から外し、市の所有している緑地を含め一体的な土地利用を図ることとし、赤色の区域面積約1.7ヘクタールに変更を行うものです。なお、両公園とも整備に関しましては、地元と調整しながら進めていくことを予定しております。

次に、都市計画道路の変更（案）になります。まず、3・5・16号藤沢村岡線でございますが、昭和32年に藤沢駅北口から鎌倉市境までの延長約2,870メートルで都市計画決定し、現在、整備済みとなっております。土地区画整理事業に伴い、村岡新駅北口に駅前広場面積約5,940平方メートルを藤沢村岡線に設ける変更を行うものです。また、本路線の土地区画整理区域内の歩道を拡幅することから、幅員を12メートルから18メートルに変更するものです。

3・4・23号村岡新駅南口通り線でございますが、深沢地区を結ぶシンボル道路として、延長約349メートル、幅員17メートルの2車線、村岡新駅南口に面積約5,170平方メートルの駅前広場を設け、新規に追加するものです。

8・7・7号村岡駅自由通路でございますが、村岡新駅南北の連続性を確保し、歩行者の利便性の向上を図るため、延長約93メートル、幅員7メ

一トルの歩行者専用道として新規に追加するものです。また、線路敷きをわたる延長約28メートルの区間を立体的範囲として定めることとします。

こちらは、自由通路の図面となり、赤色に着色した範囲が立体的範囲を示しております。

今後の予定としまして、6月24日と26日にFプレイスにおいて、村岡新駅周辺地区整備事業及び都市計画に関する説明会を開催し、7月上旬に2週間の都市計画素案の縦覧を行い、公述する方がいらした場合、8月下旬に公聴会を開催し、公述に対する意見要旨・見解を本審議会に報告いたします。そして、10月中旬に神奈川県との法定協議、12月上旬から法定縦覧を行う予定でございます。その後、1月下旬ごろに開催を予定しております本審議会の議を経た上で、3月に都市計画決定・変更を予定するものでございます。以上で、報告事項1、村岡新駅周辺地区のまちづくりについての説明を終わります。

高見沢会長 事務局の説明が終わりましたので、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

北坂委員 これはそもそも論ですが、この地区に神戸製鋼所があり、武田薬品の研究所があると。その製造拠点そのものを当研究所の誘致と理解したけれども、恐らく製造拠点は日本国内では難しいのではないかと。極端に言えば、神戸製鋼所もあそこから撤退するのではないかとというのが一般論としての日本の現状かと思う。その中で今の製造拠点として云々ということについて、ちょっと違和感を覚えたので、その辺についてちょっとご質問したのと、もう1つつけ加えれば、見方によっては、今の神戸製鋼所も恐らく大分縮小されるのではないだろうかということ、社会構造の変化によって、藤沢市の製造拠点がパナソニックと同じような形に大分変わってくるのではないかと感じるのと、ご質問したわけです。

事務局 神戸製鋼所と武田薬品というのは昭和30年代ですので、委員、おっしゃるとおり、高度成長期の誘致だったところですが、元々、東海道沿線に工業開発をしていこうというのは、藤沢市の当初計画としての方針で工業開発をしてきたところですので、実際に今、このところでどういう考え方をするのかというときに、そのベースとしては生産拠点だったけれども、逆にその北側の武田薬品は今は湘南アイパークとして研究開発系に変わっている。このような点から藤沢市の都市構造全体を見た中で、こちらには過去の経過も踏まえた上で、研究開発拠点の形成というところに変化をしていかなければいけないということとあわせて、業務機能なども含めて複合的な拠点をここに設けていきたいという方針でございます。

北坂委員 研究開発拠点というのはそのとおりだと思いますが、それに付随してい

るところの製造拠点については、どのように考えているのか。日本の国内における製造拠点というのは、ちょっとナンセンスな話だと思う。

事務局 藤沢市は元々東海道沿線に工業開発をという話をしましたが、その点でパナソニックはSSTという変貌を遂げたところもあって、大きな工場というものが生産拠点を移していく、そういった流れが非常に大きかったと思っております。一方、北部の工業開発は、昭和35年からスタートしたもので、湘南台の西側の桐原といった工業については、いろいろと入れ替え等もある中では、しっかりとした生産の場としての地位もあると思っております。

北坂委員 それはそもそも論として生産拠点・製造拠点としての位置づけがどんどん変わってくるのではないかというのが質問です。

事務局 それは企業の中でもかなり変化が起こっているという状況の中で、今、お話したのは研究開発拠点に変化をしていかなければいけないし、そこを集積のベースとしてとらえると、その辺は今まで経済的な検証をしていく中でも、東京の南西方向では、ある程度研究開発というところでの需要があると見ている状況ですので、委員、おっしゃるとおり、生産拠点という部分での考え方というのは、村岡をこれから造成して工業開発していくという認識は今のところないです。

齋藤委員 この説明を聞いて、人が中心というよりも工場とか企業が中心の駅をつくりたいような感じだが、そもそも駅をつくる必要性とか相当性とはどういうものを含んでいるのか。その辺の基本的な最初のところがわからないので、教えていただけますか。

事務局 駅の必要性の部分ですが、先ほどの説明の中にもありましたが、ここは元々、貨物駅があって、それが廃止されたという経過があります。貨物駅をつくったという経過も、地域から生み出した土地でつくってきたわけです。貨物駅が廃止になったときに、地元としても鉄道という意味では旅客に変えられないのかということもあって、この村岡地区が藤沢駅に隣接する地域であるけれども、公共交通、特に鉄道の分担率、鉄道利用が若干少ない土地柄ということで、ここに中間駅を設けるということが30年以上前であって、地域の方もそういったご要望を出した中でスタートしたものですので、基本的には地域の方々の利便性の向上、藤沢市は善行駅が昭和35年、昭和41年には湘南台駅を誘致してきた。また、いずみ野線や横浜市営地下鉄をさらにそこに導入してきたという鉄道のまちづくりを進めてきたということも大きくあります。その中で、藤沢というものが鉄道駅、延べ数で考えれば21の駅がございますけれども、鉄道を主体としたまちづくりで、できるだけ徒歩圏を拡大しながら、環境へも配慮でき

るし、また、利便性も向上するという姿勢の中で生まれた村岡新駅でございます。

さらには藤沢駅の負担を少し減らしてあげたいというところもあります。そして、鉄道を使う市民の3分の1は藤沢駅を使っているという統計上のデータもございますが、そこまで集めてくるという藤沢駅ですので、かなりまちに負担がかかっている状況もございますし、また、ホームの上もかなり人がいっぱいである。これはJRの問題かもしれないが、そういった藤沢駅の機能のある程度軽減というか、そののことも考えていきたい。基本的には2キロピッチの駅間になっていくということですので、まちづくりもしっかりする中で、基本的に車いわゆる自家用車の利用を軽減していきながら、適正な交通のあり方というものを考えていきたいというのが、駅の機能だけでとらえると、そういうことになろうかと考えております。

齋藤委員

人数的な分断という話をされたが、例えば新駅ができると、1日の利用者数とか将来にわたっての利用者数という具体的な数字も出てこようかと思うが、その辺、行政としては出しているのかどうなのか。

事務局

利用者の推計については、1日当たり6万5,800人というふうに推計していますが、これはJRにつくってもらふ駅になりますので、基本的にはその推計値の中でJRに要望したという状況でございます。

野村委員

市民の立場あるいは東海道沿線の立場からすると、2キロピッチで駅ができるというのは、正直、東京からこれだけ離れている中で、このような駅ができることに対して不満の声もあるのも事実だし、一方では住みやすさという声のある藤沢に、イノベティブな研究開発みたいな新しい拠点ができるというのは非常に期待している部分でもあります。一方で、村岡の部分は道路づきが非常に悪いし、区域面積も決して広くない。本当にそんな新しい拠点が村岡だけでできるというと、ちょっと狭いのではないかと。やはり鎌倉との連携が不可欠ではないかと思えます。一方で、ニュース等で見ると、鎌倉の方は深沢及び鎌倉全体でスーパーシティに応募したいとしていて、鎌倉市の方では独自に推進されているという中で、ここで鎌倉市と一緒にと言いながら、何となく分かれているような感じを受けます。やはり鎌倉市と一体となって、どんなマスタープランをつくっていくか、どんな拠点を形成していくかということをもっと発信していかないと、市民の不満、不安はなかなか解消されていかないのではないかと考えています。何となく一緒にやるのが区画整理事業だけのように見えている部分が、正直、市民としてはあります。

もう1つはまちづくりという視点ですけれども、今後、あそこに拠点を形成していく上で、それこそ資料にも少し出ていますが、アーバンデザイ

ンセンターみたいな、要はつくるまでではなくて、つくった後もどういふふうにまちづくりをしていくかみたいな組織体をつくっていくべきではないかと思っています。そういうところが藤沢市と鎌倉市の間をつないでいきながら、どうしても行政間というのは、なかなか壁があるのではないかと思うが、そういったところをつないで1つの行政をまたいだ大きなまちづくりができるのではないか。先生の名前を見てみると、都市計画の先生だったり、高島平のアーバンデザインセンターの中島先生等も入られているので、そういった方々に提言していただくと、より良い3つ目の藤沢市の拠点ができるのではないかと思います。

事務局

実際に東海道線についていろいろな方と話をしても、小田急線では余り言わない中間駅というものが東海道線というのはそうではないと、強く皆さんが思われているところもあって、それゆえに駅間というのが、105年ぐらい前は辻堂駅も中間駅でしたけれども、そこから大体4キロぐらいというようなサービス水準になっています。その4キロピッチというのは、都市がこれだけ人口密度等も増えている中で、かなり負担が大きいのも事実でございます。藤沢市は先ほどから中間駅をできるだけつくってきたというお話もしましたが、このところでは西側の方々が東京へ行ったり、横浜へ行くのにストレスにならないようにという部分がございますので、そこについては、JRさんの極めて専門性の高いダイヤ編成というか、この辺もできるだけ我々も要望しますけれども、どこでその時間のロスを吸収できるかも含めて今後、話をしていかなければいけないだろうと考えております。

それと行政の連携という部分、確かに一体のまちということで考えていくのも非常に難しいところもあって、それぞれの行政体の考え方もありますし、その中で土地利用は、どうしても必要なものを求めるということもあるかと思います。その中で、区画整理を1つにしていくということですが、道路の形状とか物理的なものは、間違いなく一体としてとらえて計画していくことが必要であるということが第1になっています。それと神奈川県の方も、ここは「ヘルスイノベーション」という切り口でのまちづくりをしていきたいという部分がございます。それが先ほど我々がお話した「研究開発拠点」というものにある程度結びつくのではないかというふうにとらえておまして、現在、アイパーク等も80社ぐらいの企業が中に入って、新たな研究をされているということもありますけれども、そういったところをしっかりと我々も受け止めてというか、そういったベースがあることを前提としながら、このまちづくりを進めていくという意味では大枠の中では、自然にその連携ができていけば一番いいのではないかと、

余り無理をして、これはつくらないでくれ、あれはつくってくれというようなものを行政間でやるというよりも、大きな枠の中でその地域に応じたまちづくりを進めていくべきかなというところで、今回、神奈川県と藤沢市と鎌倉市という3県市での取組みになっておりますので、その辺の対話をしながら進めていきたいと思っております。

高見沢会長 今のご質問の中で、行政だけでやろうとするとなかなか乗り越えられないかもしれないけれども、UDCみたいな例示をされましたけれども、そういう取り組みについて何か具体的に考えているのか。あるいはそれをお聞きになってどうとらえたかですが。

事務局 今回のまちづくり方針の1つの肝としても、官民連携の部分というものが絶対的に必要であり、また、そのまちづくりを終えた後の運営として、今までエリアマネジメントというものも、今までは街ができたものに対してのマネジメントということが強かったのですが、今回はできるだけ計画の段階からマネジメントという考え方を入れながら、まちづくりをしていきたいというところを考えております。その中で、今回、「一体的活用とか持続的なまちのマネジメント体制の構築」といったものは12ページでお示ししているところですので、このところを我々としても「つくる」から「つかう」、逆に言えば「つかう」ことを考えて「つくる」というところを、方針としては柱としてとらえて考えております。

野村委員 ちょっと気になったのは、12ページところで、「官民」というのが強く言われていて、その下にある「産官学民」というところは、文字としては小さい。やはり官と民だけではなくて、そこに我々のようなユーザーが使うことを考えると、そこに「学」だったりとか、「ユーザー」としてだったりとか、そういったところが入ってきて、まちづくりをするというのを打ち立てていただけると、何となく市民のための意識が我々としても受け入れやすくなると思っておりますので、その辺もよろしくお願ひしたいと思います。

水落委員 鉄道の問題で2キロとか2.6キロというのは、JRの主要な沿線にあるのかどうか、非常に短い。大体3キロ、4キロで次の駅に行くのではないか。それはJRの問題ですけれども、それからアイパークは80社と言われたが、今は120社ぐらい研究所が入っているが、そういうふうにごんごん武田から変わっていつているらしいけれども、これを見ていて思ったのは、道路計画というのは余り書かれていない。なぜかという、辻堂の計画ですが、今、あれを見て一番の問題は渋滞です。先ほど「つくる」から「つかう」というのをメインでまちづくりを考えるなら、道路ということをもう少し考えて、ただ、箱だけつくって「はい、一丁上りでなくて」、

そういうことを考えていく。それからもう1つ、人口増は必ず起こるから、ある程度余裕を持って、まちづくりを考えていかなければいけないと思うので、そういうものを少し入れてもらって、辻堂駅前をつくったときの一番の問題は渋滞で、土日は動かないのではないかと思う。それがまたここでも起こっちゃうと、せっかくの素晴らしいまちづくりが「ああ、何だ」という形になってしまうので、道路づくりということを考えて、まちづくりをしていただけたらと思います。あと、駐車場とかバスターミナルとか、余裕のあるものをつくっていただければいいかと思います。

事務局

駅間という駅と駅との距離という考え方についてですが、山手線とか京浜東北まで行くと1キロ以下になります。ただ、東海道線では新橋・東京間が2キロ弱とか、小田原ー早川間だったかと思いますが、2キロというものがあるかなというところで、基本的には東海道線の中では余りないという状況です。逆に言えば、総武線では複々線的な利用がされているので、4キロピッチの鉄道と2キロピッチの鉄道というものが複合的に併走しているという状況で、もちろん利便性の高いところもありますが、東海道線については、駅間というもののサービス水準は高めてきていない状況ですけれども、鉄道の1両編成あたりが15両という非常に長くなっていますので、1編成ごとの輸送力は上がってきているのかなというところです。

それと辻堂の渋滞という問題、確かに問題は生じているところですが、辻堂も元々、大踏切というものがあって南北の分断要素が非常に高かったものを立体交差をしたというような事業もやっているのですが、元々少し容量的にはオーバーしていて、まだ、都市計画道路網が完成していないという状況もございます。その辺の影響もあって、これからは渋滞の緩和をやっていかなければいけない。もう1つは土地利用としてテラスモールのような約6ヘクタールの街区形成の中で、商業的な意味合いが強くて、そういった意味では商業利用の方の交通も非常に大きいという中で、渋滞は地域でも大きな問題になっております。

今回の村岡のまちづくりについては、地域的な視点での生活サービス機能というものは、もちろんしっかり充実させていくことが重要ですが、大きな買回り品を目的とするような商業といったものより、やはり研究開発という意味合いをしっかりとって、まちづくりを進めて、近接している藤沢駅との機能分担をしっかりと図りながら、双方に効果があるような形でのまちづくりを進めたいと考えております。その中で、できるだけ車の発生・集中を少なくする考え方を持っておりまして、やはり地域の方からも駅のところに直近で南北に横断する道路をとというようなこともおっしゃいますが、できるだけここに集中させるようなネットワークを組まず

に考えたいところで、車の量自体をコントロールできないかどうかというところに大きな主題を考えておりました、交通面としては、今、ビックデータというのがありますので、そういったものを駆使しながら、できるだけ交通のマネジメントを考えていきたい。村岡は広く区画整理、行われた土地柄でもございまして、新たな道路を追加していくというのは非常に困難な地域であるという認識もございまして。また、都市計画道路については、概ね完成しているということもございまして、道路の段階構成としては主要幹線道路から幹線道路、地域の幹線道路、そういった構成は一応整っている、それをうまく使いながらまちづくりを進めていけばと考えております。

高見沢会長

審議会でのやり取りはごく限られた時間でしかないわけですが、例えば先ほどの2キロピッチの話なども、これからいろいろところで聞かれるはずだし、説明しなければいけないと思うので、ぜひここで出た意見を、ここで答えて終わりということではなくて、受けとめていただければと思います。

今の話は野村委員とも関係するけれども、非常に小さい開発で、例えば駅前広場について、今回、区画整理事業を決めるということだが、駅前広場の形とか大きさまで決めるのか、それによっても違うと思うが、どこまで決めて、かつ、それがどのくらい確かなものかということだけお聞きしたい。鎌倉の方の開発を見ると、ものすごい発生容量もあって、余り来てほしくないけれども、来てほしいということがあると思うし、形状などもこれで決まったら、一切、交通の流れは決まってしまうものなのか。設計の内容によっては、より工夫ができるのか。あるいはキス・アンドライドで、いっぱい来ると、それだけで溢れてしまうぐらいの小ささだと思うけれども、バスとかタクシーとかいろいろあるが、それも踏まえて「これで行ける」と覚悟して言っているのか。それともこれからソフトウエアでマネジメントしますみたいな、そういうこともしないとあふれてしまうようなものなのか、そこだけ審議会としては聞いておかないといけないと思うので、お願いします。

事務局

駅前広場等については、北と南を貫通するような道路ではありませんので、駅を目的とする交通をさばくという中では、利用推計をしっかりと上で検討しております。また、キス・アンドライドについても同程度の駅の事例等も踏まえた上で、警察との協議を経て、想定しております。中身については、まだ何も見えない状況ですが、バスのバースとタクシーのプール部分、それから一般車の送迎部分と障がい者駐車場のスペース、こういったものは加味した上で、設計します。

高見沢会長 駅前の面積はそんなに大きくないので、交通を重視すると、開発できる土地も減ってしまうので、ぎりぎりのところで詰めておられるというようなことでした。まだまだ先は長いかなという気がしますが、まずはここまで行きたいということかと思えます。

相澤委員 肝心なまちづくりから考えて見ると、村岡と深沢とどうコンセンサスを得て、一体的なまちづくりとしてどう考えられるか。内容的にはこれからのコロナ後の世界も見えますし、そういった意味では内容的には他の拠点と違う視点を持っておられますので、大変よろしいかと思うけれども、1つに南北の自由通路が7メートルというのは、今初めて拝見したけれども、果たして人中心で7メートルでいいかどうかというところだと思います。逆に藤沢の南北もそうですが、乗降者数は全然違うと思いますけれども、これからの社会を考えてみると、この南北自由通路の要素、極端に言うとも倍ぐらいあってもおかしくない、そしてこの中でいろいろなことの交流が図れることまで考えていく必要があるのではないかと思っています。それから会長から話が出ましたとおり、駅前がこれからのモビリティ、新しい自動運転等を考えて見ると、これから10年、20年先を考えていくと、移動手段として、新しい交通システムを考えていかなければいけない。それをどう取り入れていくのかがこれからのまちづくりの大きな要素になると思います。村岡、深沢の土地利用が令和5年と話がありましたとおり、都市計画の予定では来年の3月となっておりますので、1年間、土地利用等を考えると2段階というふうに伺いました。そういう意味で、やはり駅前がちょっと狭い、使いにくいではないかと、後で後悔するのではないかと。それから自由通路も狭すぎるのではないかとという2点だけお話しして、村岡と深沢とのコンセンサスを支える状態をつくっていくのかを考えていただければありがたいと思います。

高見沢会長 どうして7メートルなのか、広げられないのか、広げる余地がないのかといったあたりの今の質問についてお答えください。

事務局 自由通路については、今、6万5,800人という話もさせていただきましたが、駅利用の部分を含めて計算上出たものという言い方になってしまうのですが、基本的には大規模開発マニュアルにある自由歩行、つまりすり足で歩かなければいけないような、ぎゅうぎゅう詰めになるような状態ではなくて、普通に自分の思い思いのスピードで歩けるといったものが有効幅員の7メートルになります。有効幅員ですので、有効幅員の外に躯体が来ることとなります。このような必要性和、余り過大にならないところでの自由通路の設定になっております。

高見沢会長 ご発言の趣旨としては、それは単に機能的な説明であって、まち全体の

コンセプトを考えると、マニュアルどおりに通れるというような寸法でよいのかと、もうちょっと自由通路自体がまちづくりの一環となるようなものもあり得るのではないかという発言だと思う。

事務局

まちづくり方針を検討している際にも、この南北のところはもう少し幅広く、大きな軸としてつけれないかというようなご意見もありまして、そこをどうしていくかというのは大きな課題ではありますが、一方で、整備をするとしますと、事業費の問題とか、過大なものをつくって補助金が入ってこないというようなこともございまして、そういった中で皆様が快適にご利用いただけるきちんとした幅を持つというところで、今、7メートルというものを選択しているところです。また、線路の上空に自由通路をつくることとなりますので、事業期間等の問題も考えていきますと、現時点ではこの7メートルというのが妥当で、かつ多少なりともその他の利用もできるようなことも含めて、有効幅員以外のところも多少ありますので、まちづくりの中でいかに連携できるかを考えていきたいと考えております。

相澤委員

今のお話ですと、7メートルは変えられないというふうにとらえました。まちづくりですから、人がどういうふうにコミュニケーションなり交流が図れて、まちの活性化につながっていくのかというところを考えていかなければいけないと思う。それにはどこで大きな交流が可能になるのか。そして、コロナ後に、ある程度開放感のあるスペースをどうとらえていくのかというのがこれからの要素になってくると思う。それから先ほど言いましたように、モビリティ、新しい交通になってきますから、歩行者も機械と一緒にそこを歩くような社会になってくると思う。そういうふうなことをとらえてみても7メートルでは狭い。簡易的な計算上では出てこない、これからの世界を考えて、自由通路も含めて考えていただければと思います。

高見沢会長  
北坂委員

ご意見として重く受けとめておいてください。

先ほどの質問の流れですが、人口動態をどういう前提条件で、藤沢市全体の人口であり、一方でこの地区の人口の増減の数値を、できれば次回に示していただきたい。というのは、数年前に藤沢市全体としての人口動態について伺ったことがあるけれども、要は高齢化がどんどん進んでくると、人口がどんどん減ってくるという中で、新駅をつくるというのは、当然この中の利用度が、利便性が高まるというのはあるのでしょうけれども、その人口についてどのような動きになっていくのかというのが気になりますので、次回にご説明をいただきたいと思います。

高見沢会長

この点は次回ということにしたいと思います。

池尻委員

2カ所の公園についてお伺いします。十二天公園の方は、この区域の中に入る面積が北の方に付け替えるような形になっているけれども、面積はそれだけ確保するというので、ちょうど形状がはまるような形で、何か機械的に配置されてしまっているような印象を受けました。先ほど、まちづくりということで、いろいろ融通のきくようなまちづくりというのが全体のトーンかなと思っているけれども、今、公園はこの公園はこの区域で何をするというようなことではなくて、まちと一体となってリニアな感じで使っていくという潮流もあります。今、線路と駅前広場のところの空間が宅地の利用となっているけれども、駅を降りると、すぐ建物があるというのは、従来型の駅前の景観だと思うのですが、そういうのではなくて、駅前を降りると、何か広がりがある、ずっと奥につながっているというつくり方もあるのではないかと。そうすると、この辺の位置はどうもじっくりこないというのが印象なので、あの公園の位置がどういう理由であそこになっているのか、お聞かせいただきたい。

それから宮前公園ですが、こちらの方は神社があるところは除いて、市有地のところに拡大して変更するという先ほどの話だったが、現地を知らないで、空中写真だけ見ますと、神社は谷戸を囲うような形で敷地があって、従来の黄色で囲まれているところの北側、今、外れてしまうところというのは、神社を囲む樹林がまとまりであったのではないかと、今現在、そういうふうになっているのではないかとというのが、この空中写真だけですけれども、想像できます。そういうものはグリーンインフラと言いながら、こういうものを分断していいのかというのが非常に気になることです。区域を変えるというのはいいと思うけれども、今後、一体になった緑地を外したときに、どういうふうにしていくのか、そこはきちんと考えていただきたいと思います。

事務局

十二天公園ですが、当初の公園は現位置にございます。周りは住宅地になっておりまして、その中で使われている公園になりますので、現位置のものはきちんとその場所に残すということです。そこに新たに道路を通すことになりますので、その東側の部分を今回、減少させることとなります。一方、公園の面積を少なくする部分については、委員がおっしゃるように、今回、区画整理をやるまちの中で使っていただけるような公園として、公園とか広場というものを新たに設けていきたいと考えておりますので、その少なくなった部分は土地利用等が明らかになってきた中で位置づけていきたいと考えております。今、使っていられっやる市民のために残しているというのが今の十二天公園という街区公園になりますので、そういった形で位置づけております。

また、宮前公園につきましては、今回、位置を変更するところになりますが、元々の都市計画決定している範囲の中に神社の社寺林が入ってきてしまっているということで、そこが公園にできないというところがございました。現地については、元々、市が持っている樹林の部分と社寺林の部分は一体的な緑地としてつながっている空間になっております。市の考え方としては、その社寺林の部分につきましては、今後に残っていくだろうという中で、南側にあります青い樹林地のところ、空間としては一体的に見えるような形で使っていきたいということで、新たに区域を変更して、外から見たときには一体の緑として残せるような形を今後していきたいということで、今回、変更していきたいとなっております。

池尻委員

十二天公園ですが、既存の公園を使われている方に今の状況を残して、東側の部分は移動してしまうわけです。そうすると今の住民の方々にはちょっと使いにくくなってしまいますので、その利用者というのは、今の利用者の方を想定しているわけではないと理解をしているが、もしそうであれば、もう少し使い勝手を新しくつくるまちづくりの方に機能するような融通のきく空間として使っていく方がいいのではないかとというのが私の意見です。

それから宮前公園の方は、緑色は神社の所有林であるということだが、今まで黄色で計画決定されていた中に、緑ではかかっているところの樹林がこれから外れてしまう、何もかからなくなってしまう。その部分は神社を取り囲む一体の樹林として今まで成り立っていたものが、黄色で今まで制限されていたものが外れてしまうと、なくなってしまう可能性が大きくなってしまいます。それを何かの手立てで一体的に保全していくことも一緒に考えていただきたいという意見です。

事務局

そちらの樹林については、現時点ではまだ検討していないところですが、今、いただいたご意見を基に検討してまいりたいと考えております。

高見沢会長

他に、今の段階で意見を言いたいという方はいらっしゃいますか。

野村委員

東海道線の新駅という位置づけになるのか。というのは、京浜東北線が大船まで来ているので、京浜東北線は駅間が東海道線に比べれば、比較的短いと考えると、線路の幅員を考えると難しいかもしれないけれども、京浜東北線の延長線としてあれば、何となく駅間としての収まりもいいのかなど思ったりしたけれども、東海道線の新駅という位置づけなのか。もしくはそういった検討もされた上での東海道線の新駅なのか、お答えいただければと思います。

事務局

今回の新駅については、東海道線に駅ができるということです。京浜東北線を引っ張るという考え方も昔からあったようですが、その点について



てご説明いたします。本地区は、J R 東海道線の南側、藤沢駅と辻堂駅のほぼ中間に位置しております。地区の南側と東側には都市計画道路が整備され、東側の道路に沿って引地川が流れております。また、引地川の周辺には都市計画緑地、地区の北西には都市計画公園が指定されております。地区の面積は約 19.3 ヘクタールで、用途地域は南側の沿道が準住居地域、それ以外は第一種住居地域に指定されております。また、景観条例に基づく景観形成地区にも指定されております。

次に、まちづくりの経過についてご説明いたします。大規模工場の撤退後、平成 23 年にまちづくり方針を策定し、平成 24 年以降、まちづくりの進捗に合わせて、段階的に地区計画の決定等を行ってまいりました。なお、住宅の整備につきましては、急激な生徒の増加による学校への影響に配慮し、計画的、段階的に行うことで協議を行い、戸建て住宅から順次整備を行ってまいりまして、現在は、下の図のように、主に低層住宅を中心とした複合市街地として、東海道線沿いの共同住宅を想定する区画とそれに隣接する区画を除き、ほぼ完了しております。

続きまして、提案に至った背景についてご説明いたします。こちらは前回もお示しさせていただいておりますが、左のグラフのとおり、地区内では世代の偏りが生じており、また、右のグラフのとおり、地域からはスポーツジム等の運動施設やボールが使える公園や場所などが求められております。さらに、近年では、人生 100 年時代など、元気に活躍し続けられる社会づくりが求められる時代へと変化してきていることを踏まえまして、今回、将来を見据えた土地利用の見直しが検討されております。

具体的には、新たな共同住宅の立地による更なる世代の集中を抑制し、多世代が共生できるような見直しを行い、地区内の新たな居住形態として、また、世代循環を生み出す受け皿として「自立した元気な高齢者を対象とする住まい」が計画されました。この住まいには安心して暮らし続けられるように「将来の介護にも対応できる機能」を備える計画となっております。また、これと合わせて、地域からの要望にも対応し、加えて運動による健康づくりや多世代交流の促進が期待できるものとして、「身近で手軽に運動できる施設」を一体的に整備することが計画されました。

しかし、計画の実現には地区計画の用途の見直しが必要となりますことから、土地所有者等と協議を行いまして、まず、まちづくり方針について、「多世代にわたり暮らしやすい 100 年持続するまち」をめざすことを追加した改定を行い、地区計画の変更については、都市計画提案制度を活用して、まちづくり方針の改定内容を踏まえた提案書が提出されました。

提案された内容につきましては、フロー図のとおり、前回の都市計画審

議会で提案書の受理について報告させていただいた後、4月には提案内容に関する説明会を実施し、その後に、市の内部組織であります「藤沢市都市計画提案評価検討会議」に諮り、提案内容の評価を行っております。この評価結果を踏まえまして、市としては都市計画変更すべきとの判断をいたしまして、市の素案を作成いたしました。

続きまして、今回作成した市の素案の説明を行う前に、提案された変更内容についてご説明いたします。こちらについては、資料3-2の対照表も適宜ご覧いただければと思います。1点目は、先ほどご説明いたしました未開発エリアの「地区の名称」の変更となります。高齢者向けの住まいを提供するとともに、運動を通して区内や周辺住民との交流を図るエリアとして、「低層住宅地区C」、「中高層住宅地区」を「健康・住宅地区A・B」に変更する内容となっております。

2点目は「土地利用の方針」の変更で、健康・住宅地区内の施設の一部を、周辺住民も利用できるように、「健康を通して Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区及び周辺地域の住民の交流促進を図る。」ことを追記しております。

3点目は「建築物等の用途の制限」の変更で、「健康・住宅地区B」に「老人ホーム」を追加するとともに、「健康・住宅地区A・B」の両地区について、「ボーリング場等」を削除し、「スポーツの練習場」を追加しております。また、「建築物の敷地面積の最低限度」と「建築物の高さの最高限度」の項目については、用途に関わる記述があることから、その記述についても整合を図ることとしております。

最後は「壁面の位置の制限」の変更で、今回の未開発エリア周辺の空間の質を高められるように、南側に接する辻堂596号線からの距離を1メートルから2メートルに強化し、みち並み景観の向上を図るものとなっております。

この提案内容に対しまして、市では、市の規則に定める「藤沢市都市計画提案評価検討会議」を開催し、資料3-3の「藤沢市都市計画の提案に関する評価の指針」に基づきまして、項目ごとに評価を行っております。

次に、この評価結果についてご説明させていただきます。資料3-4の評価書についても適宜ご覧ください。まず「第1 藤沢市のまちづくりに関する方針との整合」につきましては、県が都市計画決定しております「藤沢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、県全域における方針を「少子高齢化の進行や将来の人口減少社会の到来などに備え、地域の個性を生かし、次の世代に引き継げる持続可能な県土・都市づくりを実現する。」としております。また、湘南都市圏域における基本方針では

「複合市街地ゾーン」に、方針附図では「住宅地」に位置づけられております。

次に、「藤沢市都市マスタープラン」では、将来都市像を「自立して、健康に生き生きと暮らせる都市を目指す」としており、地区別構想では、「高齢者、子育て機能に対応した土地利用も視野に入れ、地域に配慮したまちづくりを進めます。」としております。

その他の方針等につきましても、これらと同様に内容の整理を行いまして、その結果として、今回の提案内容は、「住宅系を中心とした複合市街地を形成する提案となっていること」、「多様な居住形態の提供により、住み替えによる世代循環の実現を図り、将来にわたって多世代が共生し続けられるまちをめざしていること」、「福祉施設の充実により、高齢になっても住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる環境が整備されること」などが、少子超高齢社会等の将来を見据えた「持続可能な都市づくり」をめざす提案となっており、まちづくりに関する方針と整合していると評価しております。

次に、「第2 環境への影響に対する配慮」についてでございますが、生活環境のうち、交通以外の項目については、建物の高さなどの規模に関する変更がないこと、用途については、それぞれ「共同住宅」や「ボーリング場等」などの類似する用途が既に建築可能であることから、変更による影響の変化はないものと考えております。なお、交通については、今回追加する「老人ホーム」と「共同住宅」を比較いたしますと、サービス車両の通行は生じますが、自家用車利用は減少するため、大きな影響はないと考えております。また、自然環境や生態系につきましては、既に宅地造成が完了していることから、変更による影響の変化はないものと考えられます。しかしながら、現段階で予測し得なかった影響が確認された場合には、適切な措置を講じることが必要であり、また、自然環境や生態系への配慮については、地区内の住環境の保全等を考慮した上で、本地区北側の緑地帯の保全・再生に努め、周辺施設との緑のネットワークの構築に取り組む必要があると考えております。

「第3 まちづくりへの寄与」につきましては、全市的には、「都市マスタープラン」の都市像や「健康寿命日本一」などの実現に寄与するものと評価しております。また、地域周辺に対しましては、気軽に運動ができるようになるとともに、住まいの選択肢を増やし、状況に応じた暮らし方ができるようになることから、市民生活の質が向上するものと評価しております。さらに、多世代共生や世代循環による持続可能なまちづくりの推進のほか、施設の運営に必要なスタッフ等の雇用も創出されるなど、地域経

済への寄与も期待できるものと評価しております。ただし、雇用につきましては、介護職員の人材不足の課題に対し、周辺の介護施設への影響がないような配慮が必要であると考えております。

「第4 計画の合理性・実現性」につきましては、地区の現状や地区内の要望に加え、長期的な視点を踏まえた内容となっており、合理性があると考えております。また、運動施設については、地域コミュニティの活性化や地域住民の健康寿命の延伸に取り組めるよう、土地利用の方針にも「健康を通じた地域交流」が追加されており、提案内容が実現されるよう配慮されております。また、今回の未開発エリアには、地区施設の「緑道」がございますが、緑道に関する変更はないことから整備の担保性が維持されております。なお、緑道の管理については、引き続き、地区のマネジメント組織が携わることとされ、当該地の事業者も連携することが提案書に示されております。関係行政機関との調整については、これまでも適宜行われていますが、今後も、引き続き十分な調整を行う必要があると考えております。

「第5 周辺住民等との調整」につきましては、提案者により、地区内及び周辺住民を対象とした資料のポスティング及び説明会を実施しております。また、市においても提案書の受理後に提案内容に関する説明会を実施しており、これらの説明会では、周辺の交通や施設内容に対する意見等がありましたが、提案の趣旨、変更の必要性について基本的な理解は得られているものと考えております。

「第6 適正な対象区域の設定」につきましては、今回の提案では、区域の変更はないことから、評価の対象外としております。

最終的な評価といたしましては、これまでの説明のとおり、基本的には、評価できる適当な提案であると考えております。しかし、今回提案された内容を地区として、今後もしっかりと取り組んでいくことを明確にすることが必要であると考え、まちづくり方針にも追加された「多世代が共生する持続可能なまちづくりを目指す」ことを地区計画の目標にも追記すべきと判断しております。また、留意する点といたしまして、今後も住民等に対し丁寧な説明を行い、より理解が得られるように努めること、住環境や周辺の交通環境への対策を検討すること、景観計画にある「風の道」や都市計画緑地等との緑のネットワークの維持に努めること、世代を循環させ多世代が共生できるスキームを検討することなどを付け加えた評価としております。

次に、今回の提案内容に関連する社会的動向や変化についてご説明いたします。「健康寿命」の考え方につきましては、平成29年の「人生100年

時代構想会議」などで議論が開始されており、本地区のまちづくり以降に重要視され始めた考え方となっております。

次に、「住み慣れた地域で暮らし続けられること」につきましては、本市では、平成 28 年に総合指針を策定し、その中の基本目標に位置づけております。昨年度末の改正でも引き続き位置づけがあり、取組みが進められているところでございます。

「世代循環」につきましては、近隣では、東京都において「世代循環」を意識した事業が、平成 26 年の本地区のグランドオープンと同時期に選定されております。市といたしましても、将来を見据えた中で、これらの動向に対応していくことが本地区においても必要であると考え、評価結果のとおり都市計画変更すべきと判断いたしました。

以上のことから、提案内容に、次の 2 つの修正を加えたものを市素案として作成いたしました。資料 3-2 の対照表についても併せてご覧ください。1 点目は、評価結果にもございます地区計画の目標について、「子どもから高齢者まで多世代が共生する持続可能なまちづくりをめざす」ことを追記いたします。2 点目は、土地利用の方針について、提案された部分にあります「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区」の名称を「本地区」に修正いたします。以上が今回の変更に係る市素案の説明となります。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。本日の報告後、市が作成いたしました素案について、改めて説明会を実施いたします。その後、県との調整や案の縦覧を行い、最終的には 11 月の都市計画審議会に付議させていただき、12 月に告示することを想定しております。

以上で、報告 2 「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画の変更について」の説明を終わらせていただきます。

高見沢会長

事務局の説明が終わりました。ただいまの説明に対してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

齋藤委員

Fujisawa サステイナブル・スマートタウンに関しては、当初の計画のときから委員としていました。資料図の 9 を見ると、「健康・住宅地区 A と B」に分かれている。以前は「低層住宅地区 C」と「中高層住宅地区」に分かれていました。低層住宅地区の中には「老人ホーム」は当初から入っていた。今回、「中高層住宅地区」が「健康・住宅地区 B」になって、この中に「老人ホーム」を入れるということだが、なぜ入れるのかが疑問だった。例えば A の方に老人ホームを建てるわけですが、今回、この内容を変えて B の方にも老人ホームが建つということの説明をお願いしたい。

もう 1 つ、これは全体的なことだが、前回、この計画に対して否決をさ

れたという経緯があるんです。この中で、「生活支援地区」というところがあって、このところで審議会の委員と行政と企業と3者の中で齟齬があって、そのところで否決をした経緯があった。これは全国的にも珍しいのですが、そういう経緯のある土地なんです。それと関連して、今回の審議会の「議第1」に関して、先ほど、会長の方で「賛成でいいですね」ということで賛否を取ったわけです。当時は挙手をして採決していました。そういうことを踏まえた中で、皆さん方は各団体や市民委員として来ているわけで、それなりの責任があるわけですから、きちんとした賛否を取っていただくということも必要だと思うが、その辺、行政はどういうふうにお考えになっているのか、その2点をお願いします。

事務局

1点目については、委員が言われたとおり、現況は「低層住宅地区C」と「中高層住宅地区」になっておりまして、これを「健康・住宅地区A」と「健康・住宅地区B」に名称を変更します。まず、「健康」というのを入れる理由については、スポーツとかの運動施設、元々「アクティブシニア」と言いまして、60歳以上の健康な老人を主体に想定して、入っていただける施設を建てるということと、そういう方とか周辺の方も使えるようなスポーツ施設を併設するところで「健康」というのを入れて、さらに「低層住宅地区C」、「中高層住宅地区」とラインが入って、当然、地区は分かれています。今回については、「健康・住宅地区A、B」ともに、一体的な土地利用を行うということから、各々の地区計画の基準がありますから、それは守った中でA、Bという一体的な建物の土地利用をするということと。それに伴って、「健康・住宅地区A」のところには「老人ホーム」が入っていますので、建物として全体の土地利用を一体的にするというところで、「健康・住宅地区B」に老人ホームを追加するというような形で、今、お示ししているところです。機能としては、前回もお話しているとおり、完全な老人ホームを建てるということではなくて、先ほども言ったように、「アクティブシニア」という健康な老人が住める共同住宅的なものを500戸つくるということと、それに付随して一体的な建物になっているというところがありますので、その方々を介護できる供用的な施設とかスペースと、住戸を100戸設定するというところで、どうしても「老人ホーム」を追加していかないと、全体の土地利用ができないことになってしまうという状況です。

もう一点のご質問の採決の仕方ですけれども、お話にもありましたとおり、6年前のS S Tの地区計画の中でいろいろ議論がされまして、齟齬ということと、現実的な進み方と計画の内容が合っていないということもあって、我々の方で付議をさせていただく前に、何度か報告という形でご説

明をさせていただいた中で、最終的に付議という流れをつくっているのですが、その中でも賛成という方と疑義を感じる方がいたということで、最後の付議の段階になっても意見が割れていたという状況でした。基本的には意見を聞きながら、そういったものを反映して付議をさせていくという流れでしたけれども、前回は、そういった中でぎりぎりまで意見が分かれたというところで、会長の方で、意見の分かれたものを定量的に確認をするという意味も含めて「挙手」という形で採決していただきました。これからもそういった意味では、いろいろな意見を出されていく中で、賛否の意見が分かれている状況が明確なものについては、当時と同じように採決という形で決定していくという流れにさせていただきたいと思っております。特に、そういったものがなくて、全員の方が、内容についてご理解していただいたとか、異議がないという雰囲気の中で進めるものに関しては、会長の判断で、先ほどのように「よろしいでしょうか」という流れで進めてはどうかと思いますけれども、いかがでしょうか。

高見沢会長 意見が分かれているものは、この段階でいろいろ意見が出ているわけですが。先ほどの例では、特にそういう意見もないので、一般的な流れでやっておりますので、今の事務局の説明と同じような考え方で進めていきたいと思っております。

それから先ほどの「老人ホーム」と書くと、インパクトが強いけれども、中身はそういうものではないということを前回の報告のときにも資料があつて説明されていたと思っております。今回、その辺が伝わらなかったように思いました。

事務局 言葉がちょっとネガティブなイメージをしてしまうものと、実際に計画されているものと、先ほど言ったアクティブシニアという言葉が出てきたけれども、イメージという点では少し違うものができるということになると思っています。

高見沢会長 市の中でも評価をして、適切であると、ただ、文言を加えることだと思いますので、このような感じで進めていただければと思います。

他にないようですので、この件は終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長 次に、報告事項3「藤沢都市計画道路等の変更について」、事務局の説明をお願いします。

事務局 それでは、報告3「藤沢都市計画道路等の変更について」、ご報告いたします。説明に当たりましては、スクリーンで行わせていただきます。資料集の資料4は、スクリーンに映すものと同じものを印刷したものでございます。

本案件につきましては、2019年11月の第170回都市計画審議会において、報告させていただいておりますが、その後、審議会からのご意見等を踏まえて計画を変更いたしましたので、ここで再度の報告となるものでございます。前回と重複する部分もございますが、簡単に計画変更の概要についてご説明させていただきます。

はじめに、藤沢都市計画道路3・5・27号高倉下長後線の位置でございますが、本市の北部、長後地区に計画されている道路で、起点である藤沢市高倉の横浜市境から、途中で小田急江ノ島線と交差し、終点の藤沢市長後地内までの延長約1,650メートルの路線でございます。起点である横浜市側は、一部が整備済みとなっております。その西側の区間は、すでに道路が2車線で供用されておりますが、歩道が片側にしか整備されていない、もしくは全く整備されていない状況で、計画幅員16メートルに対しては未整備という状況でございます。国道467号の西側区間は、計画幅員が一律12メートルで決定されており、今回は、この区間の幅員の見直しに伴う都市計画変更手続きでございます。こちらの写真は、国道の西側の状況でございます。住宅地内で、4メートルから6メートルの道路がある箇所がございます。こちらの写真は、計画道路の最も西側の状況でございます。市街化調整区域の農地の部分でございます。

具体的な変更内容といたしましては、12メートルとなっている標準幅員を自転車通行帯、植樹帯を追加し、15メートルとし、さらに鉄道との立体交差部について、トンネルや擁壁等を考慮した幅員に変更する内容がございます。幅員以外の部分といたしましては、平面交差点の交差角に修正を加える変更のほか、平成10年の都市計画法施行令の改正により、車線数を定めることとなったことから、車線数を「2車線」と決定する内容がございます。そのほか、代表幅員が16メートルに変更となることから、番号の変更を行います。また、関連案件といたしまして、今回の都市計画道路の変更で、道路の幅員・線形が変更になることに伴い、都市計画道路の道路中心が変わる部分がございます。スライドの黄色の破線が変更前の道路中心線、赤色の破線が変更後の道路中心線でございます。

この都市計画道路の道路中心を境界としている用途地域と、準防火地域の区域が道路の変更に伴い、一部変更となる箇所がございますので、合わせて手続を行ってまいります。具体的に一部を拡大してご説明いたします。こちらの箇所では、現在は、用途地域が道路の中心から北側が第一種低層住居専用地域で準防火指定の指定なし、道路の中心から南側が第一種中高層住居専用地域で準防火地域の指定ありという状況でございます。これが、変更後には、都市計画道路の計画線が15メートルまで広がることで、道

路の中心線がご覧のように変更になります。中心線がずれることで、オレンジ色に点滅している区域の用途地域が、第一種中高層住居専用地域が第一種低層住居専用地域に、準防火地域が指定なしへと変更になります。ここまでが前回審議会でご説明したものの概要でございます。

2019年11月に報告いたしました内容からの変更点について説明いたします。図中の点滅している赤い破線で囲った部分は、トンネル区間としてその内部を自動車が通行し、その上部は地区内の道路となり、歩行者、自転車はトンネル上部を通行する2層構造の部分となります。前回の報告では、この部分について、「トンネル上部から歩行者が降りてくる場合は、北側に設置した斜路付き階段を利用」する形で図面は描いておりましたが、「道路の機能的視点から南側へのアプローチについて検討中」と説明させていただいておりました。2019年11月の本審議会の質疑においても、「斜路付き階段を下りて長後駅に向かう歩行者が多いのであれば、南側への斜路付き階段を設置すべき」といったご意見や、「片側のみを設置とするならば、もっと手前から片側に絞っておく方法もある」といったご意見をいただいております。その後、審議会でもいただいたご意見や、道路の機能的視点から、交通管理者等の関係機関との協議を実施し、図のように南側のアプローチとして、斜路付き階段の設置を追加いたしました。この変更により、歩行者等の道路横断を防ぐことができ、安全性の向上が期待されます。

こちらは今回の変更の計画書及び新旧対照表でございます。冒頭、説明いたしました通り、代表幅員、番号、車線の数に変更がございます。

こちらは理由書でございます。変更の理由は「幅員等の考え方について、法令等に合わせて見直しを行った結果、自転車走行空間の設置に必要な幅員及び鉄道との立体交差に必要な幅員等を確保することから、幅員、線形を変更し、また代表幅員が変わったことによる番号の変更を行うものです。また、併せて車線の数を2車線と定めるものです。」としております。

最後に今後の予定でございます。本路線は、起点側の一部が県道22号横浜伊勢原として供用されているため、県道を含む路線として神奈川県決定の案件でございます。本日、都市計画審議会に報告をさせていただいた後は、6月に都市計画説明会を予定しております。その後は、道路の案件につきましては、神奈川県に案の申し出を行い、公聴会や縦覧等の手続きを行います。その後、来年度になりますが、本都市計画審議会への付議後、神奈川県都市計画審議会への付議をさせていただき流れでございます。

関連案件の用途地域・準防火地域の変更につきましては、道路と同様6月の都市計画説明会のあと、法定協議、縦覧を経て、来年度、本都市計画

審議会への付議を行い、道路と同時の告示を目標としております。

以上で、「藤沢都市計画道路等の変更について」の報告を終わります。

高見沢会長 事務局の説明が終わりました。ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

これまでも意見をいただいて、変更があったということですが、よろしいですね。

(「異議なし」の声あり)

高見沢会長 それでは、報告3については終了いたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長 それでは、次第5「その他」ですが、委員の皆様からご意見・ご要望等ありますか。(なし)

それでは、本年6月末をもちまして、当審議会委員の改選の時期を迎えます。特に、2年間、当審議会にご参画いただきました市民委員につきましては、今回の都市計画審議会が最後になります。本日、欠席の1人を除いて、4名の方から1人ずつごあいさつをいただければと思います。

北坂委員 ひとつ個人的に残念に思っていることがあります。それは現場に行って、見学をして意見を述べる事がなかった。コロナ禍ですから、仕方がないかもしれませんが、十分に内容を理解した上で、判断ができたかなというのが疑問に残るところです。

多田委員 今回の審議会に参加して、緑地とか公園とか用地など、まちづくりの話が多かったのですが、空地といいますか、緑のあるところは環境がいいとか、人に優しいという認識はありましたが、そういうところは火災の拡大、延焼を防げる場所になるということが勉強になりました。そういう意味でも今回の審議会に参加して、いろいろ勉強になることができました。ありがとうございました。

野村委員 2年間、携わせていただいて、途中、コロナという状況の中で、事務局の方々は非常に大変だったかと思います。審議会も1回、中断になったりして、そういう意味ではしっかりとかわり切れなかったという意味では残念な部分があります。一方で、きょうの都市計画道路みたいに、ここでの議論がちゃんと反映されたり、議論がされているのは、この会が形だけではなく、審議されて、それが後に続いているということを感じて、非常に感慨深いです。

この2年間の議論は、比較的生産緑地みたいな話が多かったのですが、そういうことを受けとって、私自身、地元の辻堂で生産緑地を見たりして、地元でちょっとした活動をしたりしているのですが、遊休地のところを活動できるかなということの気づきにもなったりして、非常に価値ある出席

だったと思っております。ありがとうございました。

吉岡委員

2年間、ありがとうございます。1つありますのは、私たち市民委員は一斉の入れ替えになって、終わるわけですが、例えば市民委員を2つのグループに分けて、半数ずつの入れ替え、任期は2年で構わないと思うけれども、報告事項などはまだまだ続いていくものが多いので、それで市民委員の意見が取り入れられたというのも今回、ありましたから、全部の入れ替えだけでなく、どこかの時期に半数ずつの入れ替えで、内容を知っている委員が半分だけでも残れるような形で続けていく方法もあるのではないかとこのことをちょっと思いました。

事務局

貴重なご意見と受けとめましたので、いろいろな事例も見ながら、どういった手続きでやっているかということも少し勉強し、検討していきたいと思えます。

高見沢会長

市民の委員の皆様、2年間どうもご苦労様でした。おっしゃったように、後半はコロナということで苦しい面もありましたが、これはここだけではなく、日本中、世界中、苦しい面を何とか乗り越えようと頑張っているという、こんな感じで進めさせていただいております。委員を終わらしましても、広い意味でまちづくりに貢献していただいて、仲間としてやっていただくことを期待しておりますので、よろしく願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

次回・第175回藤沢市都市計画審議会は、令和3年8月30日（月）に開催を予定しております。

それでは、閉会に当たりまして、計画建築部長からごあいさつ申し上げます。

奈良部長

本日も長時間にわたるご審議、まことにありがとうございます。事務局を代表し、心から御礼申し上げます。特に、今回をもちまして、任期満了を迎えられた市民委員の皆様には、2年間、本市の都市計画行政にご協力いただきまして、まことにありがとうございました。今後も市民の立場から、本市の都市計画行政に対してご意見を賜りたいと考えておりますので、引き続き、よろしくお願い申し上げます。

これをもちまして、第174回藤沢市都市計画審議会を終了いたします。

午後0時01分 閉会