

村岡新駅周辺地区整備事業に関する都市計画 の決定・変更について

議第1号

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定
村岡・深沢地区土地区画整理事業

議第2号

藤沢都市計画地区計画の決定
村岡新駅周辺地区地区計画

議第3号

藤沢都市計画道路の変更
3・5・16号藤沢村岡線、3・4・23号村岡新駅南口通り線

議第4号

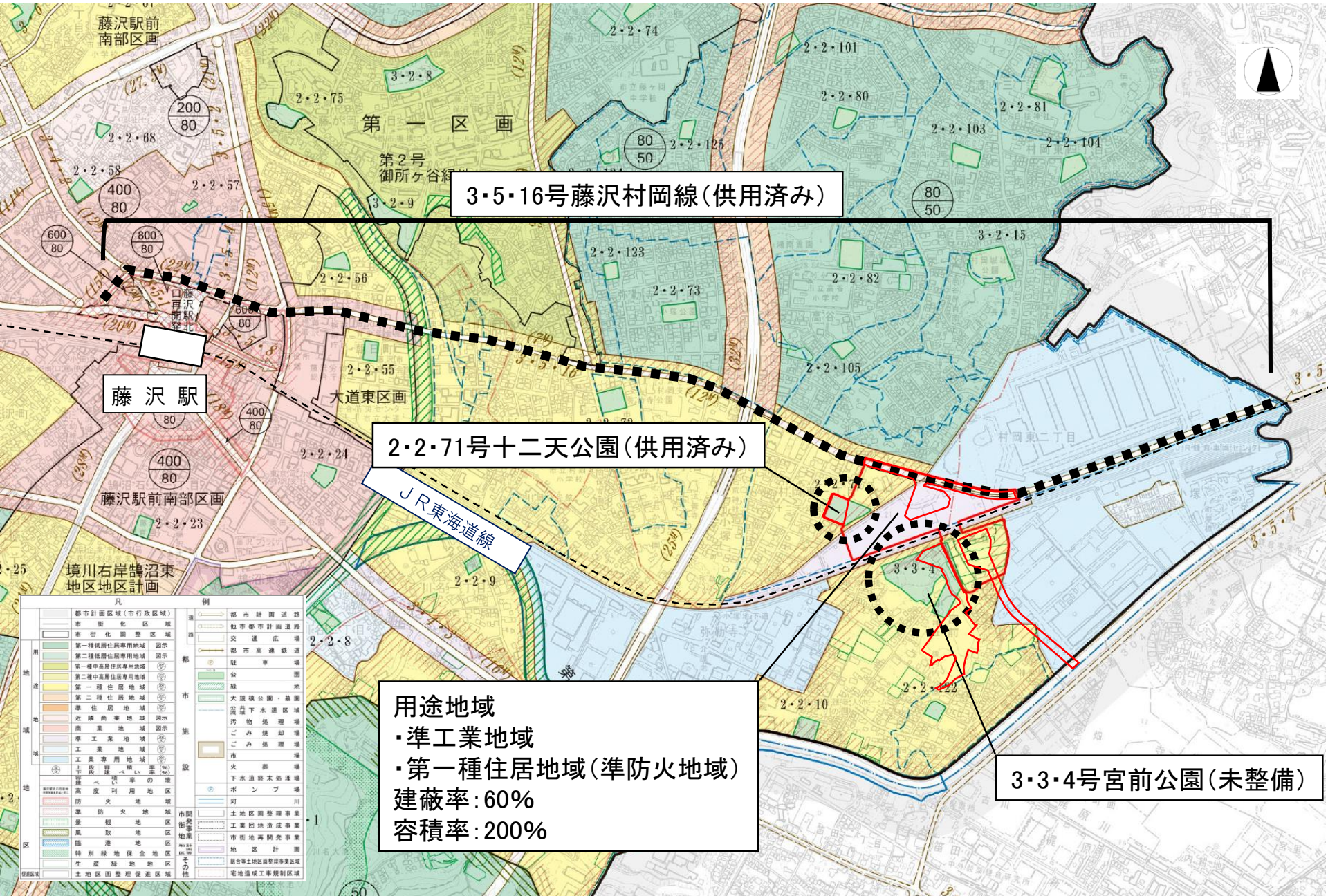
藤沢都市計画公園の変更
2・2・71号十二天公園、3・3・4号宮前公園

村岡新駅周辺地区の位置

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深沢地区に近接する約7.3haの地区。

JR東海道本線藤沢駅からは約2.0km、大船駅から約2.6kmに位置している。





藤沢駅

3・5・16号藤沢村岡線(供用済み)

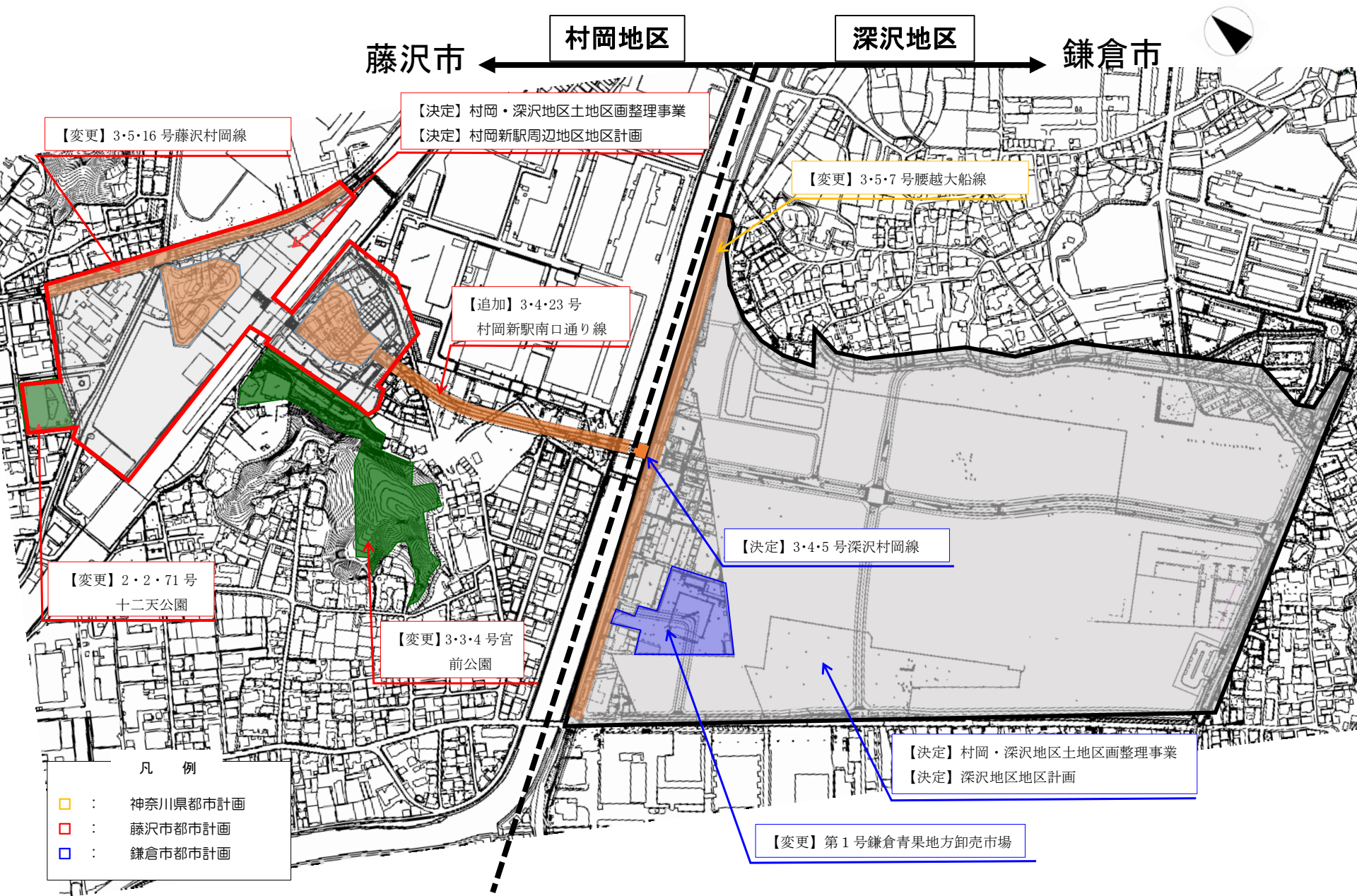
2・2・71号十二天公園(供用済み)

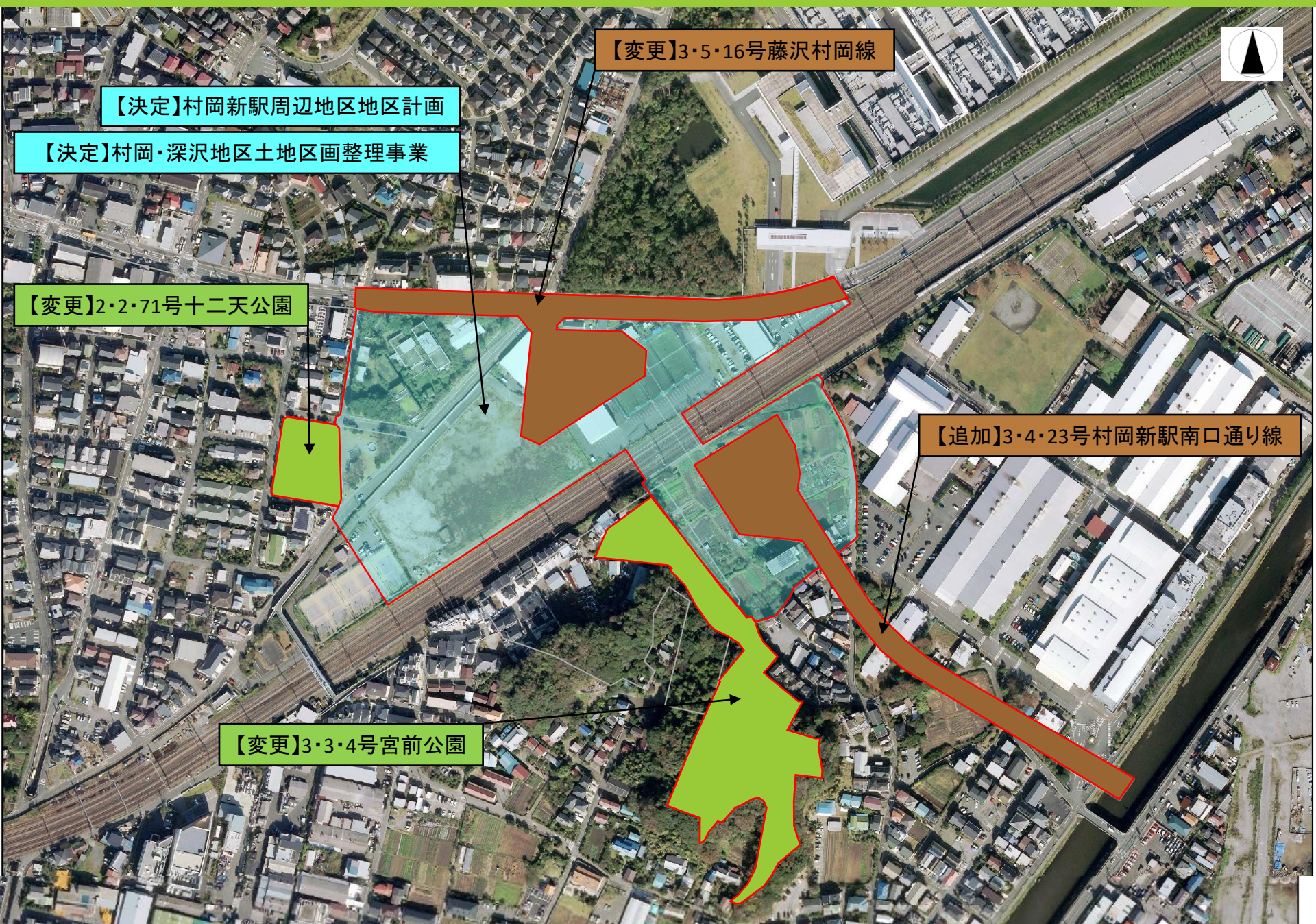
JR東海道線

3・3・4号宮前公園(未整備)

用途地域
・準工業地域
・第一種住居地域(準防火地域)
建蔽率: 60%
容積率: 200%

凡	例
都市計画区域(市行政区域)	都市計画道路
市街化調整区域	都市計画交通広域
第一種低層住居専用地域	都市高速鉄道
第二種低層住居専用地域	駐車場
第一種中高層住居専用地域	公園
第二種中高層住居専用地域	緑地
第一種住居地域	大規模公園・墓園
第二種住居地域	公園下水道区域
近隣商業地域	汚物処理場
商業地域	ごみ処理場
準工業地域	市営市場
工業地域	火葬場
工業専用地域	下水道終末処理場
生産緑地	ポンプ場
高度利用地区	河川
防犯防火地域	市街地再開発事業
準防火地域	工業団地造成事業
景観地区	市街地再開発事業
臨港地区	地区計画
臨海地区	組合等土地区画整理事業区
特別緑地保全地区	組合等土地区画整理事業区
生産緑地地区	その他
土地区画整理促進区域	宅地造成工事規制区域





【変更】3・5・16号藤沢村岡線

【決定】村岡新駅周辺地区地区計画

【決定】村岡・深沢地区土地区画整理事業

【変更】2・2・71号十二天公園

【追加】3・4・23号村岡新駅南口通り線

【変更】3・3・4号宮前公園



村岡・深沢地区土地地区画整理事業

約 7.3 ha

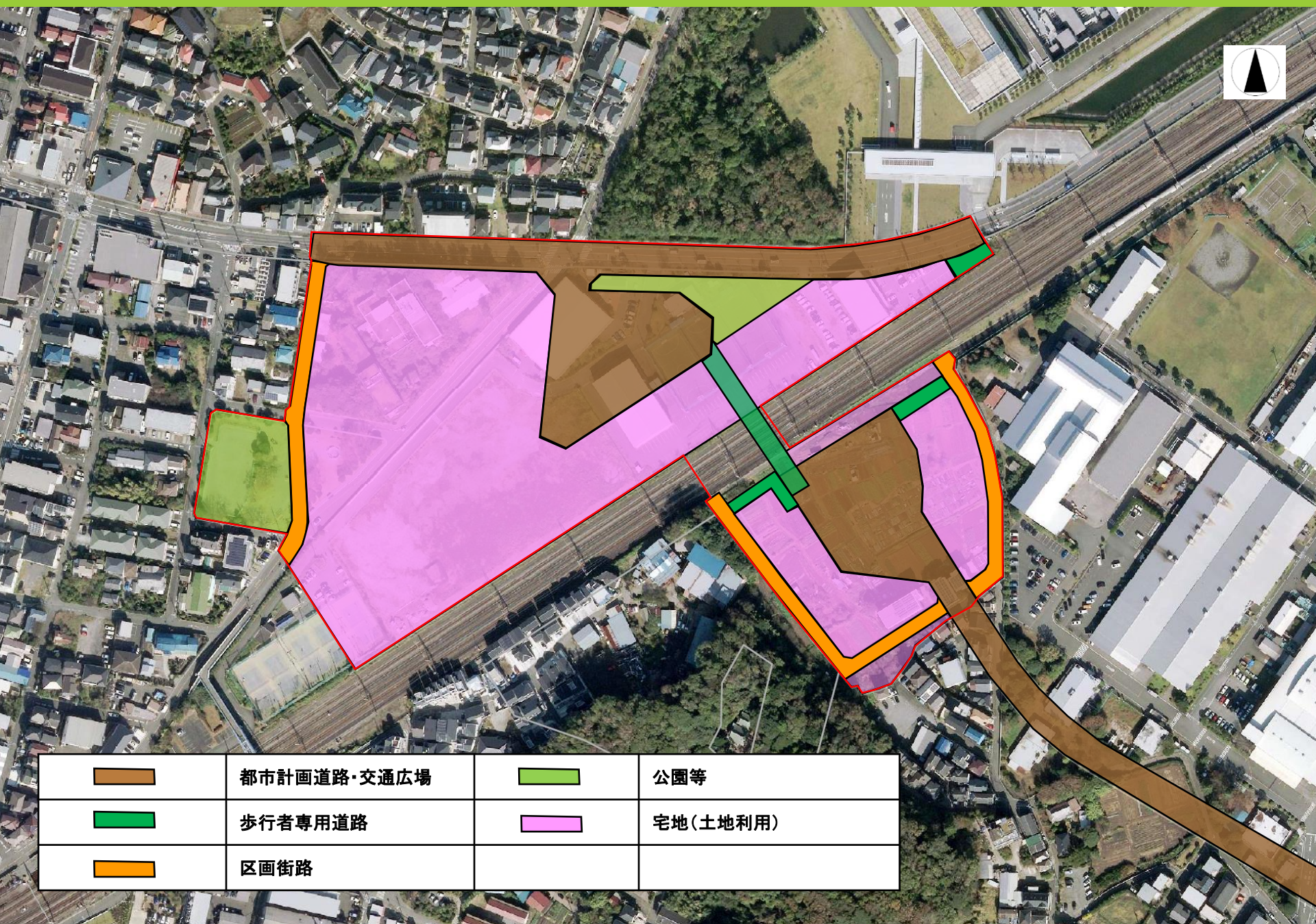
村岡新駅周辺地区地区計画(方針)

約 7.3 ha

土地利用計画具体化

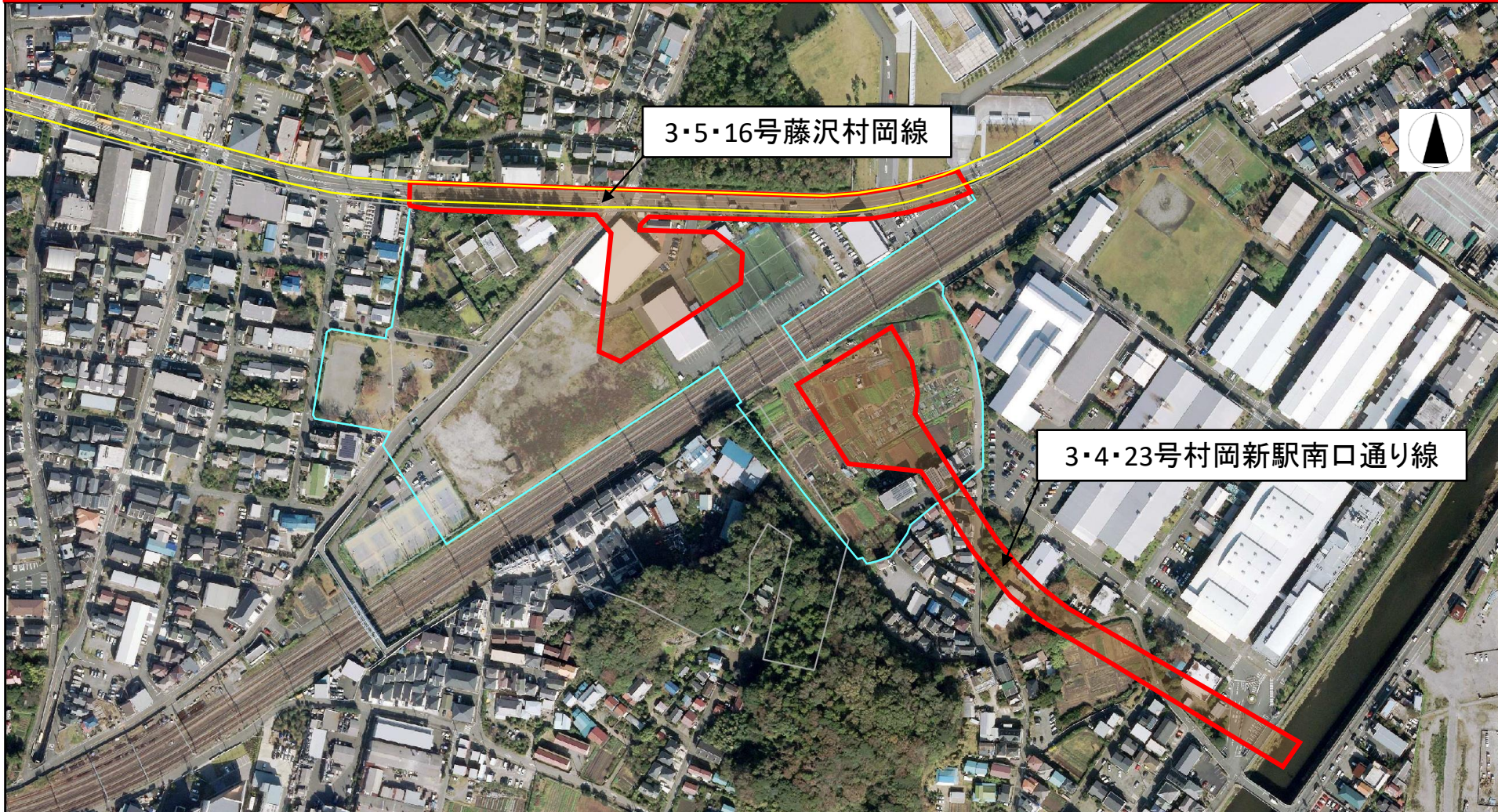
・地区整備計画の決定

・地域地区(用途地域・防火地域及び準防火地域)の変更



	都市計画道路・交通広場		公園等
	歩行者専用道路		宅地(土地利用)
	区画街路		

	種別	名称	延長	車線の数	幅員	
変更	幹線街路	3・5・16号 藤沢村岡線	約2870m	2車線	土地区画整理区域内 12m→18m	面積約5900㎡の交通 広場を設ける
追加	幹線街路	3・4・23号 村岡新駅南口通り線	約310m	2車線	17m	面積約5200㎡の交通 広場を設ける





2・2・71号十二天公園

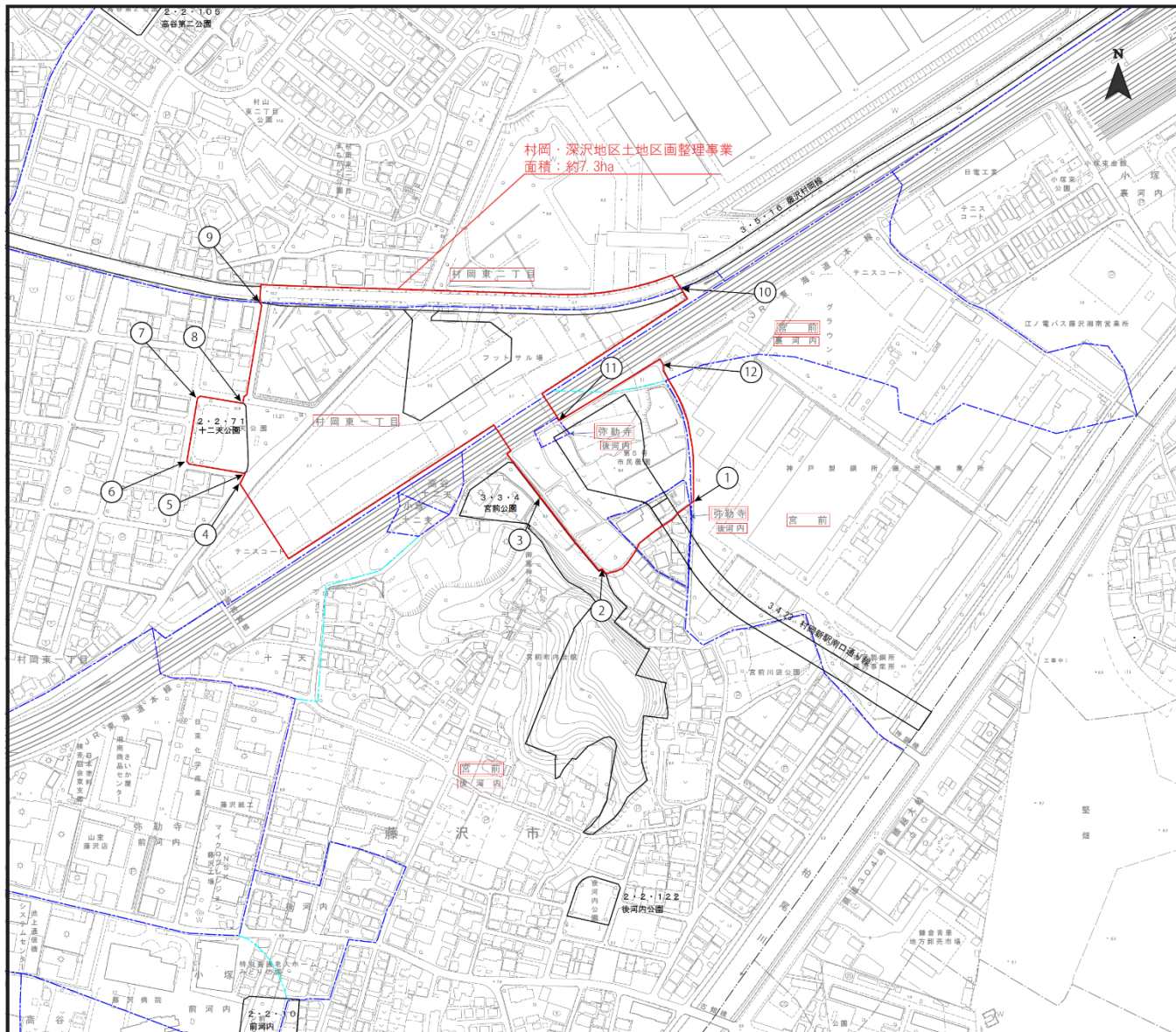
3・3・4号宮前公園

御霊神社

市有地

種別	名称	面積新(赤)	面積旧(黄)
街区公園	2・2・71号 十二天公園	約0.3ha	約0.46ha
近隣公園	3・3・4号 宮前公園	約1.7ha	約1.8ha

村岡・深沢地区土地区画整理事業 計画図



村岡・深沢地区土地区画整理事業
面積：約7.3ha



凡 例		
番号間	境 界	備 考
①-②	現地杭界	
②-③	道路界	
③-④	現地杭界	
④-⑤	道路界	市道村岡291号線
⑤-⑥	道路界	市道村岡293号線
⑥-⑦	道路界	市道村岡294号線
⑦-⑧	道路界	市道村岡292号線
⑧-⑨	道路界	市道村岡287号線
⑨-⑩	都市計画道路界	3・5・16号藤沢村岡線
⑩-⑪	現地杭界	
⑪-⑫	道路界	市道村岡306号線
⑫-①	道路界	市道村岡317号線

凡 例	
施行区域	
市界	
町丁界	
字界	

事項	市町名	藤 沢 市
件 名	藤沢都市計画土地区画整理事業の決定 村岡・深沢地区土地区画整理事業	
図面の名称	計 画 図	
縮 尺	1/2,500	
番 号	1 の 1	
作成年月日	令和 年 月 日	

平成12年測量
平成17年修正
平成22年修正
平成27年修正
(1) 平成26年1月撮影空中写真DMC
(2) 平成27年6月現地踏査
平成26年修正藤沢市1:2,500都市計画基本図を承認を得て複製したものである。

名称	村岡・深沢地区土地区画整理事業			
面積	約 7.3 ha			
公共施設の配置	道 路	種 別	名 称	これらについては、別に都市計画において定めるとおりとする。
		幹線街路	3・5・16 号藤沢村岡線	
		幹線街路	3・4・23 号村岡新駅南口通り線	
	土地利用を考慮して、幅員 6m～12m の区画道路を適正に配置する。			
公園及び緑地	種 別	名 称	これについては、別に都市計画において定めるとおりとする。	
	街区公園	2・2・71 号十二天公園		
	公園については、この他に新駅北口区域に面積約 1,700 m ² 以上を確保し、土地利用計画を考慮したうえで、街区公園を配置する。			
その他の公共施設	下水道計画における排水処理の排除形式は分流式とし、流末の公共下水道幹線に接続する。なお、区域内の雨水については、雨水流出を抑制するための調整池を配置する。			
宅地の整備	<p>都市拠点に相応しい新たな研究開発拠点の形成を図るため、適切な規模の研究開発施設用地を配置するとともに、地域の交流施設や生活サービス施設を整備する。</p> <p>施行区域の整備にあたっては、隣接する鎌倉都市計画土地区画整理事業（村岡・深沢地区土地区画整理事業）との一体性に配慮する。</p>			

「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。」とされています。

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。」としています。

これら上位計画を踏まえ、本地区では、村岡新駅周辺地区のまちづくりの方針を検討してきました。このたび、新駅の設置が具体化し、緑豊かな周辺環境に調和した新たな研究開発拠点を形成するとともに、鎌倉市深沢地区と一体となったまちづくりを進めるため、本案のとおり土地区画整理事業を決定するものです。

追加する部分

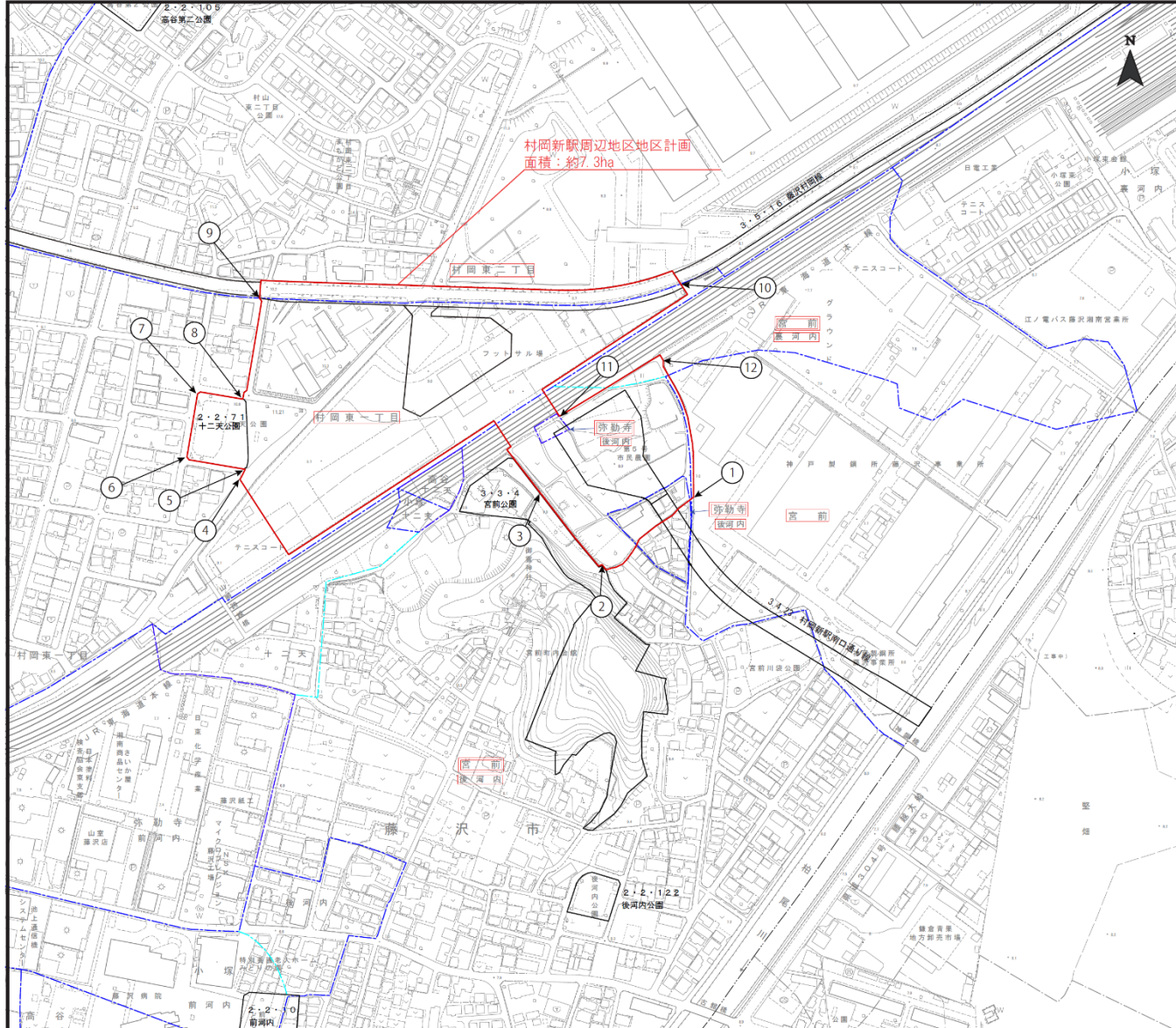
藤沢市村岡東一丁目、村岡東二丁目、
弥勒寺字後河内、宮前並びに宮前字後河内
及び字裏河内地内

削除する部分

なし

変更する部分

なし



凡 例		
番号間	境 界	備 考
①—②	現地杭界	
②—③	道路界	
③—④	現地杭界	
④—⑤	道路界	市道村岡291号線
⑤—⑥	道路界	市道村岡293号線
⑥—⑦	道路界	市道村岡294号線
⑦—⑧	道路界	市道村岡292号線
⑧—⑨	道路界	市道村岡287号線
⑨—⑩	都市計画道路界	3・5・16号藤沢村岡線
⑩—⑪	現地杭界	
⑪—⑫	道路界	市道村岡306号線
⑫—①	道路界	市道村岡317号線

凡 例	
地区計画の区域	
市 界	
町 丁 界	
字 界	

事項	市町名	藤 沢 市
件 名	藤沢都市計画地区計画の決定 村岡新駅周辺地区地区計画	
図面の名称	計 画 図	
縮 尺	1/2,500	
番 号	1 の 1	
作成年月日	令和 年 月 日	

平成12年測量
平成17年修正
平成22年修正
平成27年修正

(1) 平成26年1月撮影空中写真DMC
(2) 平成27年6月現地調査
平成26年修正版都市1:2,500都市計画基本図を承認を得て複製したものである。



名称	村岡新駅周辺地区地区計画	
位置	藤沢市村岡東一丁目、村岡東二丁目、弥勒寺字後河内、宮前並びに宮前字後河内及び字裏河内地内	
面積	約7.3ha	
地区計画の目標	<p>本地区は、本市の東部に位置しており、「藤沢市都市マスタープラン」において、東海道本線新駅周辺を中心として、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（研究開発拠点）の形成を目指すとともに、地域サービスの充実を図ることを位置付けた地区である。</p> <p>本地区計画は、まちづくりを行う上での4つの重要テーマに位置付けている「創造的な場づくり」「新しい交通結節点づくり」「緑豊かなまちづくり」「安心・安全なまちづくり」を進めることで、創造を育み持続可能な街を実現することを目標とする。</p>	
区域の整備、開発及び保全の方針	土地利用の方針	<ol style="list-style-type: none"> 1) 地域に開かれた研究開発拠点として、研究開発機能やオフィス機能、交流・体験・憩い機能等の集積を図る。 2) 周辺地域の暮らしを支える生活サービス機能の集積を図る。
	地区施設の整備の方針	<ol style="list-style-type: none"> 1) 本地区を核に周辺地域に繋がる歩行者ネットワークの形成を図るため、安全で快適な歩道状空地等を配置する。 2) 公共施設等と連携して憩い、賑わい、交流の場の形成を図るため、周辺地域に開かれたオープンスペース等を配置する。 3) 適正な街区を形成するため、地区内に計画的に区画道路等を配置する。
	建築物等の整備の方針	<p>村岡地区が育んできた特性・文化を活かしつつ、新たに創出する研究開発拠点に相応しい環境を形成するため、建築物等の用途の制限、建築物の高さの最高限度等を定める。</p>
	緑化の方針	<p>本地区及び近接する文化・歴史資源である緑や新たに創出する緑等、多様な緑と起伏のある特徴的な地形を生かし、本地区を中心に地区外にも延びていく緑の軸を形成する。</p>

「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。」とされています。

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。」としています。

これら上位計画を踏まえ、本地区では、村岡新駅周辺地区のまちづくりの方針を検討してきました。このたび、新駅の設置が具体化し、緑豊かな周辺環境に調和した新たな研究開発拠点を形成するとともに、鎌倉市深沢地区と一体となったまちづくりを進めるため、本案のとおり、地区計画の決定を行うものです。

なお、当該地区計画は、段階的なまちづくりを図るため、二段階方式等による都市計画決定を行うものとします。まずは地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全の方針の都市計画決定を行い、具体の土地利用計画が明らかになった時点で地区整備計画を都市計画決定するものとします。

追加する部分

藤沢市村岡東一丁目、村岡東二丁目、
弥勒寺字後河内、宮前並びに宮前字後河内
及び字裏河内地内

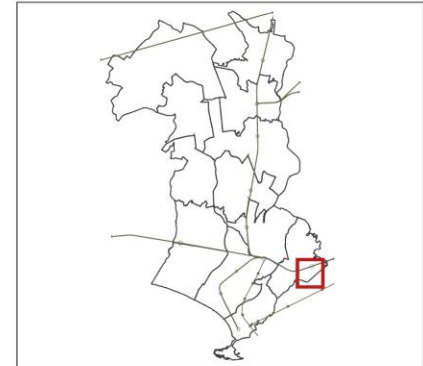
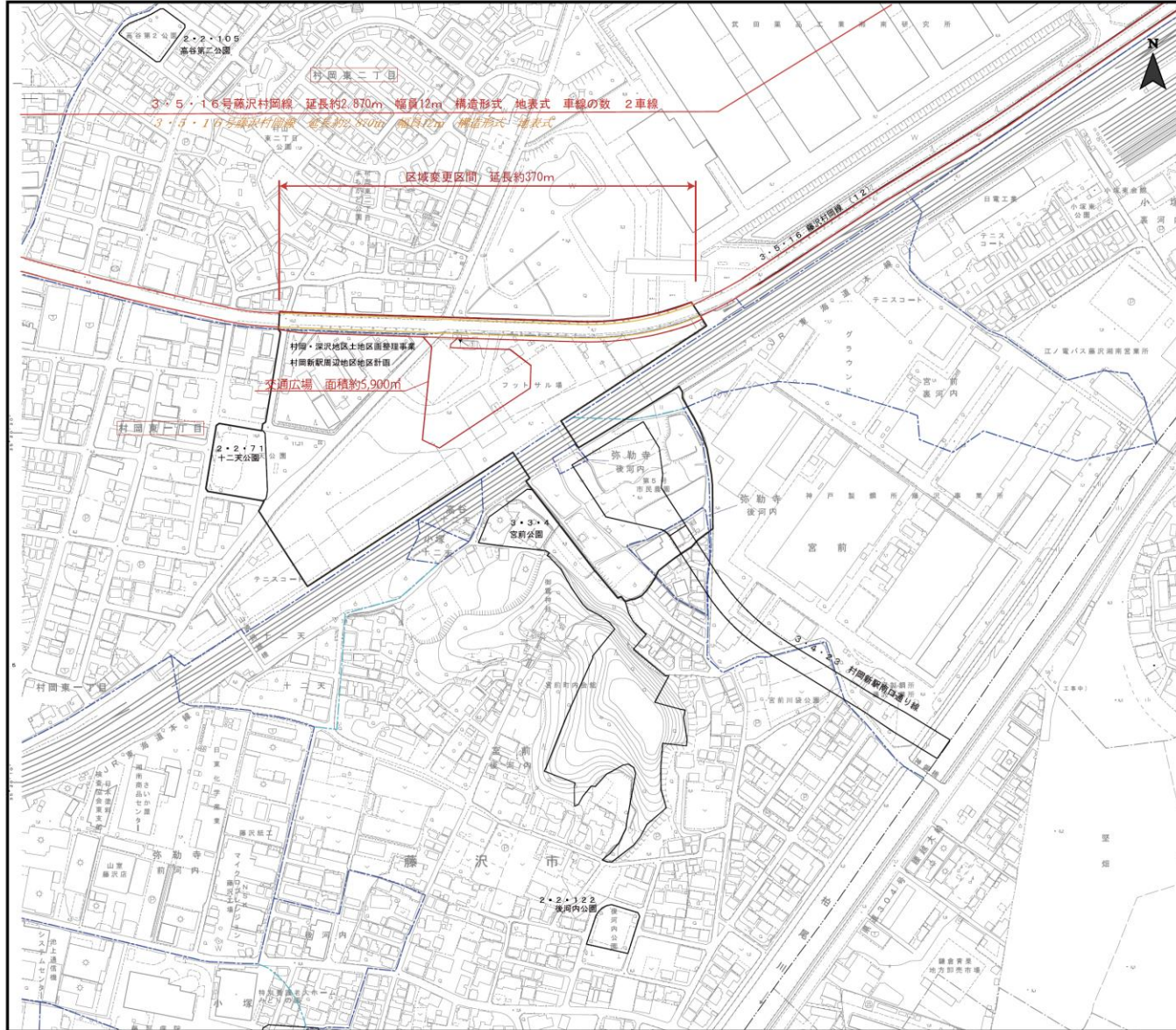
削除する部分

な し

変更する部分

な し

3・5・16号藤沢村岡線 計画図



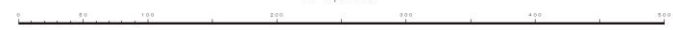
凡 例		
番号間	境 界	備 考
①-①	現地 杭界	

凡 例	
区 域 (変更後)	
区 域 (変更前)	
市 界	
町 丁 界	
字 界	

平成12年測量
 平成17年修正
 平成22年修正
 平成27年修正

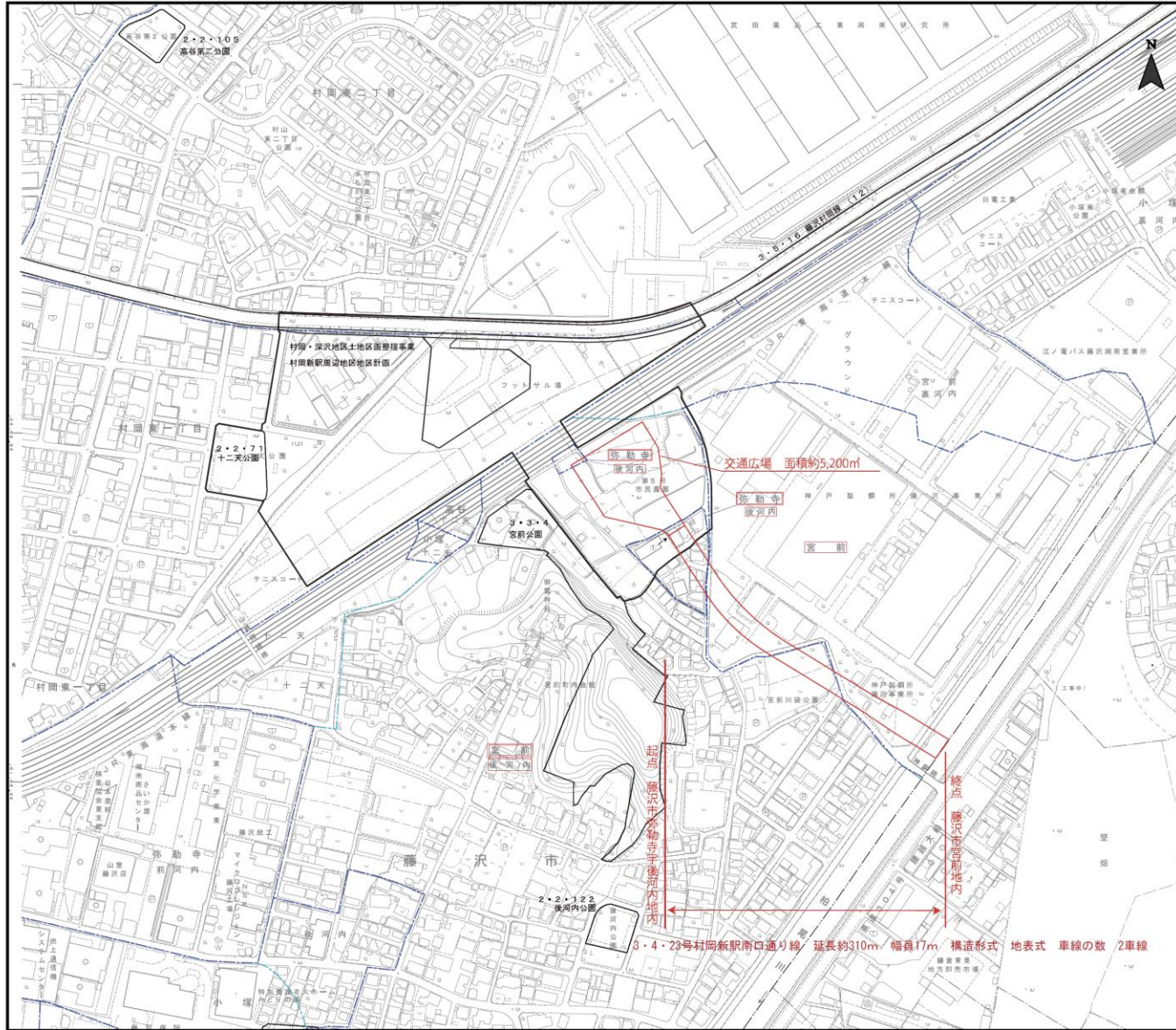
(1) 平成26年1月撮影空中写真DMC
 (2) 平成27年6月現地調査
 平成26年修正番号1: 2,500都市計画基本図を承認を得て複製したものである。

1:2,500



3・5・16号藤沢村岡線	
事項	市町名
	藤 沢 市 市
件 名	藤 沢 都 市 計 画 道 路 の 変 更 3・5・16号藤沢村岡線ほか1路線
図面の名称	計 画 図
縮 尺	1/2,500
番 号	2 の 1
作成年月日	令 和 年 月 日

3・4・23号村岡新駅南口通り線 計画図



凡 例		
番号間	境界	備考
①-①	現地杭界	

凡 例	
区域	
市界	-----
町丁界	-----
字界	-----

3・4・23号村岡新駅南口通り線

事項	市町名
市町名	藤 沢 市
件 名	藤沢都市計画道路の変更 3・5・16号藤沢村岡線ほか1路線
図面の名称	計 画 図
縮 尺	1/2,500
番 号	2 の 2
作成年月日	令和 年 月 日

平成12年測量
平成17年修正
平成22年修正
平成27年修正

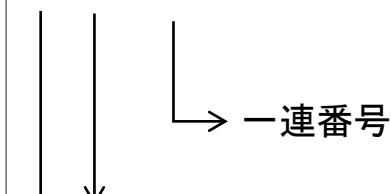
(1) 平成26年1月撮影空中写真DMC
(2) 平成27年6月現地調査
平成26年修正標準用1:2,500都市計画基本図案を参照して複製したものである。

1. 都市計画道路中3・5・16号藤沢村岡線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・5・16	藤沢村岡線	藤沢市藤沢字東横須賀	藤沢市村岡東二丁目	朝日町	約2,870m	地表式	2車線	12m	幹線街路横浜藤沢線と立体交差 幹線街路と平面交差4箇所	
	なお、藤沢駅北口に約11,400㎡（人工広場約3,600㎡を含む）の広場を設ける。 藤沢市村岡東一丁目地内に約5,900㎡の交通広場を設ける。										

都市計画道路の番号の示し方

○・○・○○号



規模:4=幅員16m以上22m未満
 規模:5=幅員12m以上16m未満

区分:3=幹線道路

2. 都市計画道路に3・4・23号村岡新駅南口通り線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・4・23	村岡新駅南口通り線	藤沢市弥勒寺字後河内	藤沢市宮前	藤沢市宮前	約310m	地表式	2車線	17m		
	なお、藤沢市弥勒寺字後河内及び宮前字後河内地内に約5,200㎡の交通広場を設ける。										

「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。」とされています。

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。」としています。

このような背景から、地区間の人々の移動・交流等の活発化を図るとともに、交通結節点としての機能向上を図るため、新駅南口に交通広場約5,200㎡を含む3・4・23号村岡新駅南口通り線を追加するものです。

また、新駅北口については、3・5・16号藤沢村岡線が整備されていますが、駅周辺の歩行者交通量に対応した歩道幅員を確保するとともに、既存の道路交通網と一体となって交通を処理するため、区域の変更とともに約5,900㎡の交通広場を設けるものです。あわせて、車線の本数を2車線と定めるものです。

3・5・16号藤沢村岡線 新旧対照表

新旧	種別	名称		位置			区域	構造				備考
		番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表面式の区間における鉄道等との交差の構造	
新	幹線街路	3・5・16	藤沢村岡線	藤沢市 藤沢字 東横須賀	藤沢市 村岡東 二丁目	朝日町	約2,870 m	地表式	2車線	12m	幹線街路横浜藤沢線と立体交差 幹線街路と平面交差4箇所	
		<p>なお、藤沢駅北口に約11,400㎡（人工広場約3,600㎡を含む）の広場を設ける。</p> <p><u>藤沢市村岡東一丁目地内に約5,900㎡の交通広場を設ける。</u></p>										
旧	幹線街路	3・5・16	藤沢村岡線	藤沢市 藤沢字 東横須賀	藤沢市 小塚字 裏河内	朝日町	約2,870 m	地表式	二	12m	幹線街路横浜藤沢線と立体交差 幹線街路と平面交差4箇所	中央分離帯無
		<p>なお、<u>国鉄藤沢駅</u>北口に約11,400㎡（人工広場約3,600㎡を含む）の広場を設ける。</p>										

都市計画を定める土地の区域

追加する部分	藤沢市弥勒寺字後河内、宮前及び宮前字後河内地内
--------	-------------------------

削除する部分	なし
--------	----

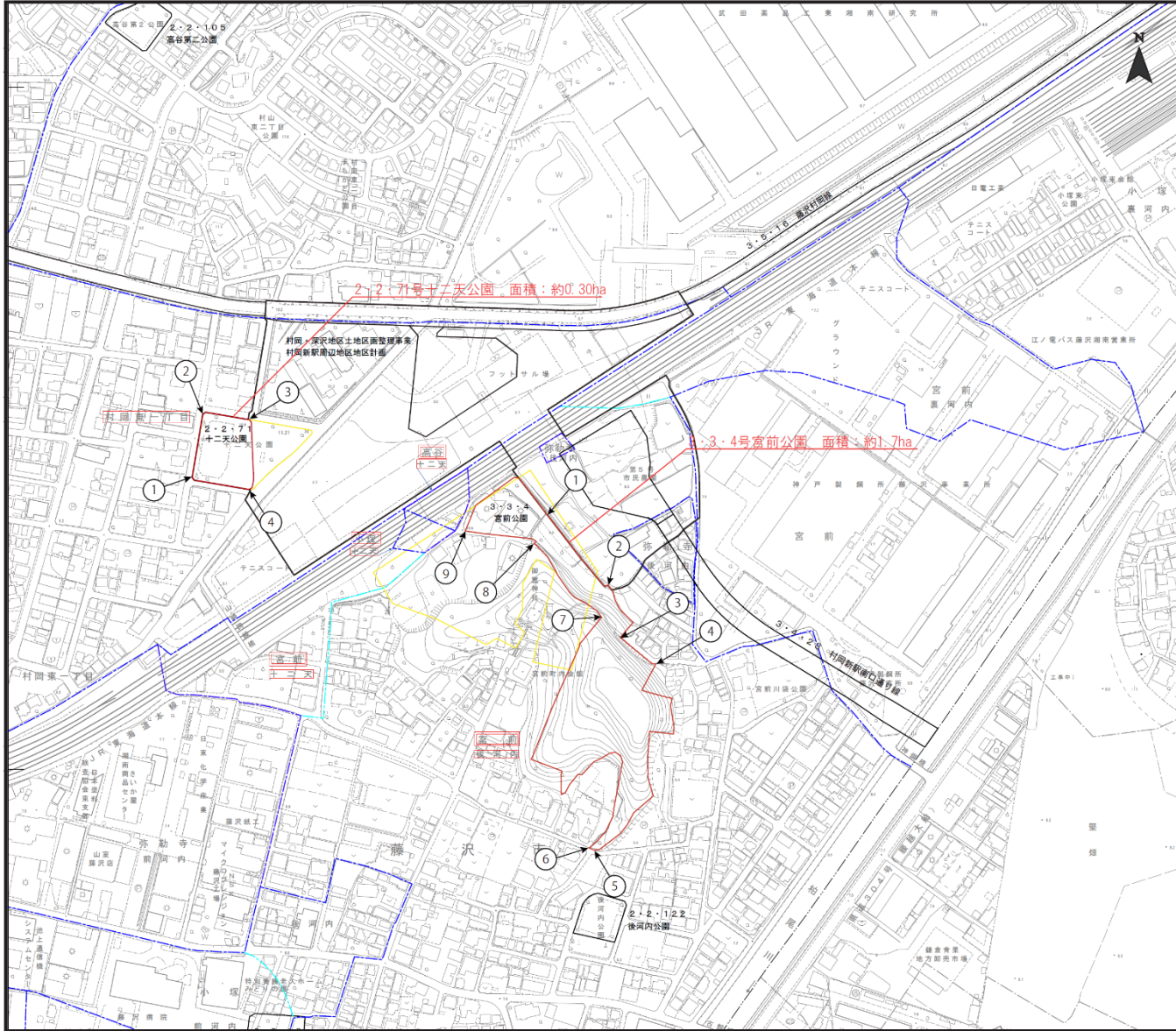
変更する部分	藤沢市村岡東一丁目及び村岡東二丁目地内
--------	---------------------

昭和32年12月7日 都市計画決定 (建告第1578号)

昭和43年12月4日 都市計画変更 (建告第3497号)
変更内容：国鉄貨物ヤード計画による線形変更

昭和48年9月29日 都市計画変更 (市告第46号)
変更内容：藤沢駅北口再開発事業の案の具体化に伴い幅員の拡幅、
藤沢駅北口広場の変更

昭和51年7月23日 都市計画変更 (市告第28号)
変更内容：建設省都市局長通達に基づく名称番号の変更



2・2・71号 十二天公園

凡 例		
番号間	境界	備考
①-②	道路界	市道村岡294号線
②-③	道路界	市道村岡292号線
③-④	現地杭界	
④-①	道路界	市道村岡293号線

3・3・4号 宮前公園

凡 例		
番号間	境界	備考
①-②	道路界	
②-③	現地杭界	
③-④	道路界	市道村岡320号線
④-⑤	現地杭界	
⑤-⑥	道路界	市道村岡335号線
⑥-⑦	現地杭界	
⑦-⑧	道路界	市道村岡320号線
⑧-⑨	道路界	市道村岡309号線
⑨-①	現地杭界	

凡 例	
区域 (変更後)	
区域 (変更前)	
市界	
町丁界	
字界	

市町名	藤 沢 市
事項	藤沢都市計画公園の変更
件 名	2・2・71号十二天公園ほか1公園
図面の名称	計 画 図
縮 尺	1/2,500
番 号	1 の 1
作成年月日	令和 年 月 日

平成12年測量
 平成17年修正
 平成22年修正
 平成27年修正

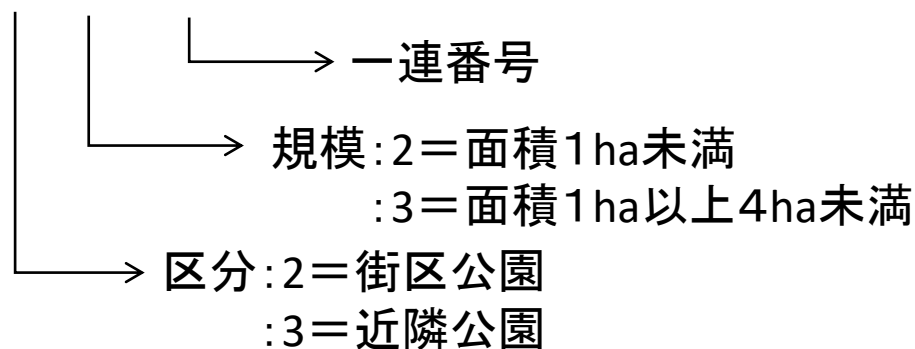
(1) 平成26年1月撮影空中写真DMC
 (2) 平成27年6月現地調査
 平成26年修正版都市1:2,500都市計画基本図を承認を得て複製したものである。



種 別	名 称		位 置	面 積	備 考
	番 号	公 園 名			
街区公園	2・2・71	十二天公園	藤沢市村岡東一丁目	約 0.30ha	
近隣公園	3・3・4	宮前公園	藤沢市宮前字後河内	約 1.7ha	

都市計画公園の番号の示し方

○・○・○○号



「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。」とされています。

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。」としています。

この様な背景から、2・2・71号十二天公園は整備されていますが、村岡・深沢地区土地区画整理事業において良好な市街地の形成を図り、再整備を行うため、区域及び面積を変更するものです。

また、3・3・4号宮前公園は、長期未着手の公園であり、「藤沢都市計画公園・緑地見直し方針」において、「存続候補とするが周辺地域のまちづくりの進捗や当該公園の事業化にあわせて、周辺樹林を中心とした地形地物等による区域設定等を検討する必要がある」としています。この方針に基づき、村岡・深沢地区土地区画整理事業の決定にあわせて本公園の区域を検討した結果、長期未着手の区域の一部廃止及び周辺樹林を含めるよう区域の拡大をすることとし、区域及び面積を変更するものです。

新旧	種別	名称		位置	面積	備考
		番 号	公 園 名			
新	街区公園	2・2・71	十二天公園	藤沢市 <u>村岡東一丁目</u>	約 <u>0.30</u> ha	
旧	街区公園	2・2・71	十二天公園	藤沢市 <u>小塚字十二天</u>	約 <u>0.46</u> ha	<u>植栽、広場、</u> <u>ブランコ、</u> <u>滑台、砂場、</u> <u>ベンチ</u>

新旧	種別	名称		位置	面積	備考
		番 号	公 園 名			
新	近隣公園	3・3・4	宮前公園	藤沢市 <u>宮前</u> 字後河内	約 <u>1.7</u> ha	
旧	近隣公園	3・3・4	宮前公園	藤沢市 <u>小塚</u> 字後河内	約 <u>1.8</u> ha	<u>ブランコ、</u> <u>滑台、砂場、</u> <u>広場、ベン</u> <u>チ、植栽、便</u> <u>所、水飲場</u>

都市計画を定める土地の区域

追加する部分 な し

削除する部分 藤沢市小塚字十二天、高谷字十二天及び宮前
字十二天地内

変更する部分 藤沢市村岡東一丁目及び宮前字後河内地内

昭和32年12月13日 都市計画決定（建告第1629号）

種別：小公園 番号：83 位置：藤沢市小塚字十二天 面積：0.39ha

昭和41年3月2日 都市計画変更（建告示第334号）

種別：小公園 番号：83 位置：藤沢市小塚字十二天 面積：0.46ha
変更内容：周辺の宅地化の中で土地利用再検討の結果廃止し、新たに位置、面積を変更し追加

昭和43年7月11日 都市計画変更（建告示第1882号）

種別：小公園 番号：83 位置：藤沢市小塚字十二天 面積：約0.46ha
変更内容：土地利用を勘案し、公園の位置等を再検討した結果、区域を変更

昭和45年11月6日 都市計画変更（市告第71号）

種別：児童公園 番号：2・2・71
位置：藤沢市小塚字十二天 面積：約0.46ha
変更内容：建設省都市局長通達に基づく種別及び名称（番号）等の変更

昭和32年12月13日 都市計画決定（建告第1629号）

種別：小公園 番号：85 位置：藤沢市小塚字後河内 面積：1.78ha

昭和45年11月 2日 都市計画変更（県告示第974号）

種別：近隣公園 番号：3・3・4

位置：藤沢市小塚字後河内 面積：約1.8ha

変更内容：建設省都市局長通達に基づく種別及び名称（番号）等の変更

令和3年5月26日 第174回都市計画審議会に報告



令和3年8月27日 都市計画公聴会の開催（公述人 8人）



令和3年11月24日 公聴会の公述意見の要旨及び市の考え方を
第176回都市計画審議会に報告



令和3年11月4日から11月30日 神奈川県との法定協議



令和3年12月3日から12月17日 都市計画の案の縦覧
意見書の提出あり 【 21人 33通 】

意見書の提出結果

	縦覧者数	提出人数	賛成	反対	その他	合計
全体		21人	12通	16通	5通	33通
土地区画整理事業	12人	8人	4通	3通	2通	9通
地区計画	2人	11人	4通	7通	0通	11通
道路	3人	8人	2通	3通	3通	8通
公園	2人	5人	2通	3通	0通	5通

反対意見の類型

- 都市計画決定・変更に関すること
- 駅の設置に関すること
- 浸水対策に関すること
- その他

【土地区画整理事業】

賛成

4人

- 新駅およびその周辺のまちづくりに対して、必要な事業と考える。事業の実施に際しては、対応可能な猶予期間を考慮して前広に説明を行って頂き、詳細の調整および要望の可能な範囲での反映をお願いしたい。
- 新駅の実現に期待している。東海道線の新駅を中心とした街づくりは村岡地区の住民にとっては交通の便が良くなり地域の発展と経済効果は大きなものが期待される。土地区画整理事業として都市計画決定し計画内容を確実に実現していただきたいと思う。いずれにせよスピード感をもって取り組まれる事を望む。
- 現在、藤沢駅までバスを利用しているが、朝夕は交通渋滞が厳しく時間がかかる。村岡新駅があれば駅が近くなり混雑なく駅まで行けると思う。自動運転バスなど、未来に向けた夢のあるまちづくりを期待している。
- 医療関連の研究開発拠点の形成という方向性も現下の感染症まん延などを見るに及び、現代社会に必須な施設と思っている。同時に計画エリアは緑が多い地域であるため、そのことに留意した計画になっていることも秀逸な点の一つと思う。
加えて近隣は自動車の通行が不自由な道路が多いため開発に合わせて道路の拡幅を検討していただければ嬉しく思う。そして駅前の商業施設にはパチンコ店などの遊興施設は入居しないよう見届けてください。

【土地区画整理事業】

市の考え方

(賛成)

- 「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造に位置付けている村岡新駅周辺の都市拠点創出に向け、いただいたご意見等を踏まえながら、円滑な事業推進に取り組みます。
まちづくりの具体化に向けては、市民の皆様に対する情報発信や、まちづくりに対する意見を頂ける多くの機会を設けるとともに、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」をベースに、村岡新駅を中心とした研究開発拠点の形成を目指します。
- 新駅設置に合わせて、新たなモビリティの導入可能性等を検討し、地域の広がりを見据えた中で自家用車に依拠しない公共交通体系の充実を図ります。また、地域の生活道路等も、安全性向上に向けた点検・改善について地域の皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいります。

【土地区画整理事業】 反対(B-1) 都市計画決定に関すること 1人

- 土地区画整理事業の施行区域は、道路、河川、運河、鉄道、その他の土地の範囲を表示するに適切な施設で土地区画整理事業の施行によりその位置が変更しないものに接して定めなければならない。従って、**当事業の施行区域は、道路・鉄道でさだめるのが妥当である。**
- **十二天公園は、小塚、渡内等地権者が組合施行で設置したものである。従って、十二天公園を施行区域にすることは反対である。**
- **鎌倉古道まで施行区域に入れる。**

【土地区画整理事業】 市の考え方 (都市計画決定に関すること)

- 施行区域については、駅設置の際に必要な駅前広場の大きさや、区画道路の配置位置を考慮し、原則として道路や鉄道等を区域界として設定しています。**道路等での設定が適当でない一部の区域界を筆界としている箇所はありますが、事業効果が最大かつ効率的に発揮されるよう設定しています。**
- **十二天公園は、安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するにあたり、当該公園を再配置する必要があるため、施行区域に含めるものです。**また、公園の再整備にあたっては、地域住民のご意見を伺いながら、これからのニーズに合わせた公園の計画・整備に取り組んでまいります。
- 古来の姿が残されている**鎌倉古道については、歴史・文化資源としての趣を生かしながら活用するために、宮前公園の区域として、緑と一体的に維持・活用してまいります。**

【土地区画整理事業】

反対(B-2) 駅の設置に関すること

2人

- 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。
- 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。
- 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくなのは、とても「尖った創造」とは思えない。
- 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。

【土地区画整理事業】

市の考え方

(駅の設置に関すること)

○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実は、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。

○ 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。

・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。

・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。

・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。

また、昭和63年、JR東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。

【土地区画整理事業】

反対(B-3) その他

1人

- 「行財政改革2020」「行財政改革2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えるべきではない。
- コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。

【土地区画整理事業】

市の考え方

(その他)

- 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。
地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。

【土地区画整理事業】

その他(C) 納税猶予に関すること

2人

- 現在、農地の納税猶予を受けている為、納税猶予の継続が出来ない計画には、協力できない。

【土地区画整理事業】

市の考え方

(納税猶予に関すること)

- 土地区画整理事業による換地後も、特定生産緑地に指定し営農することで、納税猶予の継続は可能です。

【地区計画】

賛成

4人

- まちづくり方針に合致した地区整備を行う上で、必要な事項が盛り込まれた計画になっていると考える。事業の実施に際しては、対応可能な猶予期間を考慮して前広に説明を行って頂き、詳細の調整および要望の可能な範囲での反映をお願いしたい。
- 「**村岡新駅**」の計画は我々自身のための地区計画ではない。**未来の世代のための先見性を持った計画である。**少子高齢化で人口減少が加速する中、どうしたらこの地域を持続可能な活気に満ちた街にできるのか？を真剣に考えると、やはり**この地域**には、「**村岡新駅**」は必要だと思う。
コロナ禍の今、藤沢市や鎌倉市等自治体の財源は決して潤沢な状況だとは言えない。このまま、何もしなければ、自治体の財源はどんどん減少し、市民サービスを安定的に提供できなくなり、サービス低下や廃止といった措置が取られることになる。**「村岡新駅」が開業することは、自治体の財源増の有効な手段であることは勿論のこと、この地域のビジネスチャンスを拡大するための起爆剤でもあると考える。**新駅ができることで新たな人的交流が始まる。そしてその人的交流が更に人や企業を呼び込み、新しいサービスや雇用が生まれる。
その結果、この地域の経済は活性化し、自治体の財源も改善し、より質の高い子育て、教育、福祉等の公的サービスを実現することが可能となる。老若男女を問わず、利便性の向上した大規模な施設のある地域には、必ず人が集まる。勿論、利便性の向上による弊害も多々出てくることも予想されるが、予想される弊害については、地区計画の中で細かく検討され、是正されるべきものとする。
早急に都市計画を決定し、「村岡新駅」を開業し、湘南の玄関口としての知名度を上げていくことで、住民、自治体、企業の全てが利益を享受できるようなまちづくりを期待している。
- 新駅を含めた周辺地区の計画に賛成である。**高齢のため自動車の運転を控えるようにしているため、藤沢駅や大船駅に行くためには、やや不便である。**バスの利用も考えられますが、やはり鉄道の方が便利だと思う。
また、村岡地区には、飲食店がいくつかあるくらいで、これといったサービス機能のある施設はない。このため、**公民館やサービス機能のある施設が駅とあわせて充実すると村岡地区にとって非常によいことだと思う。**
- 村岡新駅周辺地区地区計画は、東海道本線の新駅を中心にしたまちづくりが計画され、そのなかで、「新しい交通結節点づくり」を進め、持続可能な街を実現することから、公共交通の利用促進につながり、ひいてはゼロカーボン社会の実現に向けた第一歩となると考える。
近年の異常気象や、ゲリラ豪雨など地球温暖化の影響は日々の暮らしにおいても無視できないものとなってきているなかで、マイカー依存はその進展を加速させるものと認識している。私たちの日々の暮らしの中で、**鉄道を中心とした利便性の高い公共交通が整備されることは、より多くの人々が自家用車から公共交通への転換ができるよい機会と考えるので、一日も早くこのプランが実現することを期待する。**

【地区計画】

市の考え方

(賛成)

- 「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造に位置付けている村岡新駅周辺の都市拠点創出に向け、いただいたご意見等を踏まえながら、円滑な事業推進に取り組みます。
まちづくりの具体化に向けては、市民の皆様に対する情報発信や、まちづくりに対する意見を頂ける多くの機会を設けるとともに、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」をベースに、村岡新駅を中心とした研究開発拠点の形成を目指します。
- 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりにより、研究開発拠点を形成することで、新たな経済活動や創造性豊かな人材、交流人口を生む等、市全体に波及する活力増や継続的な財源確保が期待できます。これらが、教育・福祉等の市民サービスの充実につながり、将来にわたり市民が楽しく豊かに暮らし続けられる都市になるよう努めてまいります。
- 新駅設置に合わせて、新たなモビリティの導入可能性を検討し、自家用車に依拠しない公共交通体系の充実を図ります。また、地域の生活道路等も、安全性向上に向けた点検・改善について地域の皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいります。
- 高齢者や子ども、障がいがある方、自家用車を持たない方、あるいは住む人、働く人、訪れる人等、それぞれの人に即した移動を検討し、魅力的な交流が得られる過ごしたい場、集える場の創出を目指します。

【地区計画】

反対(B-1) 都市計画決定に関すること

1人

- 地区計画区域は、武田薬品工業（株）新研究所を呼び込むために約束している新駅設置が目的の新駅周辺のまちづくりになっている。
- 今後、超高齢化社会が進み、交通弱者の増加が推定されるが、案の地区計画区域では、対応できない。藤沢市・村岡地区のさらなる発展するためには、未来への投資として、新駅を核として交通体系を形成するため、新駅を中心にして、1.5km圏内を地区計画区域に入れるべきである。
- 村岡地域の住民が利用する道路の変更や整備等実施していない。

【地区計画】

市の考え方

(都市計画決定に関すること)

- 「藤沢市都市マスタープラン」では、市全体の活力創出を目指した将来都市構造を設定しており、その中で、都市拠点に位置付けられた村岡新駅周辺において、新駅設置及び周辺まちづくりに取り組んでおります。
- 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、自家用車に依拠しない公共交通を主としたまちづくりを目指しており、広く地域を対象として、新たなモビリティの導入等交通のソフト施策を主として検討するため、地区計画区域の拡大は想定しておりません。

【地区計画】

反対(B-2) 駅の設置に関すること

6人

- 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。
- **新たな交通結節点作り、地域サービスの充実をはかる、ということについて、村岡新駅という巨額の投資ではなくとも、十分対応できる。**村岡新駅は、いらぬし、わずか4分ほどの電車時間の間に、さらに新駅をつくるという、とんでもない無駄遣いに反対する。
- 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。
- 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくとのは、とても「尖った創造」とは思えない。
- **村岡新駅は、大船―藤沢わずか4分の距離の中間に予定されており過密ダイヤの中で運行に不安要素がある。**開かずの踏み切りも発生するだろう。
- **新駅の利用見込み数を、コロナの影響を入れて見直すべきだ。**
- 経済合理性に反する駅を中心とした計画を見直すことを求める。
- 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。
- 国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線を活用して根岸線を同線に乗り入れた大船以西への早期延伸が盛り込まれている。貨物線の利用促進と合わせて、貨物駅跡地へ大船～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい、というのが請願の内容であった。
請願者は村岡地区自治町内連合会会長ほか49人。**村岡新駅は東海道線の新駅であり、東海道線の混雑緩和にはならない。**
- 東海道線、村岡新駅建設と一体の大規模都市計画反対。**当初市民が請願したのは、根岸線の延長の村岡新駅であった。**国鉄の反対で請願はダメになっていたものが、JRが最近になって、深沢地域のJR敷地開発と一体なら、東海道村岡新駅建設を認めるとの態度変更によって、この問題が復活したものである。**根岸線延長駅と違って東海道線村岡新駅は請願駅ではなくJRの発案駅である。**請願駅ではなくJR駅ならば、**駅舎等の建設は地元負担ではなく、JR負担とすべきである。**多額の駅舎建設費用を地元におしつける新駅建設は問題である。
- 鎌倉市深沢地区、JR東日本(株)大船工場跡地、工業専用地域の開発のための新駅設置と推定される。

【地区計画】

市の考え方

(駅の設置に関すること)

- 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実は、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。
- 新駅設置については、**現行の輸送形態への影響等についてJ R東日本が検討し、総合的な判断をした結果、新駅設置に関する覚書の締結に至ったものと考えております。また、具体的な運行計画についても、J R東日本により適切に検討されるものと考えております。**
- **新駅の利用見込み数は、神奈川県、鎌倉市、藤沢市及びJ R東日本において確認した数値であり、現在見直しの予定はありません。**
- 新駅設置に伴う本市が受ける便益等についても確認した上で、計画を進めています。
- 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。
 - ・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。
 - ・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。
 - ・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。
また、昭和63年、J R東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。
- **新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、「藤沢市都市マスタープラン」における将来都市構造の実現のための都市拠点形成を図る事業であり、神奈川県、藤沢市、鎌倉市及びJ R東日本の4者で費用負担して整備することとした令和2年2月締結の「東海道本線大船・藤沢間村岡新駅（仮称）設置に関する覚書」に基づいて事業を進めるものです。**

【地区計画】

反対(B-3) 浸水対策に関すること

2人

- 当該地区は洪水危険地帯であることから、今年度末まで浸水リスク等のシミュレーションを委託事業として行っている。都市計画案はこの事業の結果が出てから作成すべきなのに既に縦覧に供されている。委託事業の結果が出てから、改めて計画案を作成し、縦覧を行うことを求める。
- 浸水対策が不明確なまま、村岡地域の都市開発計画先行反対。新都市開発では、洪水、浸水対策も十分施すと書かれているが、「特定都市河川浸水被害対策法」や県の指針が十分反映された対策になっているのか。藤沢市の気象危機非常事態宣言の中でも、「気象災害から市民の安全な暮らしを守るために風水害対策を強化します」と書かれている。今回の都市計画では、委託料を払って、浸水対策も十分行うということだが、先にみたように北口側も南口側も、浸水地であり、都市計画をすすめる前に浸水対策があつて計画が進められるのではないか。早急に浸水対策計画を示すよう求める。
- 南口は、シンボル道路の建設は止め、柏尾川や周辺の浸水のための遊水池と遊水地公園にしたら良いと思う。

【地区計画】

市の考え方

(浸水対策に関すること)

- 村岡新駅周辺については、現状において浸水区域であり、周辺まちづくりを進めることで、都市基盤での浸水被害の最小化や、最大規模の降雨等における、周辺住民も含め避難ができる動線、環境形成等、ハード面、ソフト面から取り組むことを目指しています。
柏尾川については、流域における浸水被害対策を総合的に推進する流域水害対策計画を現在策定中ですが、村岡新駅周辺のまちづくり等、開発に関する取組は、流域総合治水対策に組み入れられております。
現在実施している委託は、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」の重要テーマに位置付けている「緑や文化豊かなまちづくり」、「安心・安全なまちづくり」の実現に向け、その検討の基礎資料となる村岡新駅周辺地区についての浸水リスクや対策、軽減策等を調査する委託であり、まちづくりの具体化の際に、検討の基礎資料として活用するものです。

【地区計画】

反対(B-4) その他

3人

- 市はこの数年「福祉33項目」の一部の予算を削減している。一方で都市計画をすすめようとして、将来にわたって多額の予算を計上するとされている。**多くの人たちに不利益を与え、一部の市民に利益を与える施策には反対する。**
- 「行財政改革2020」「行財政改革2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならない。
- コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。
- 村岡新駅建設とセットの都市計画の問題点。**北口、南口とも狭い土地であり、北口にはアイパーク、南口には神戸製鋼所があり、新たに企業の事務所や住宅を建設する余地は極めて少ない。都市計画を進め、新駅建設を進めても、狭い土地に来る企業はあまりないのではないか。**
- **新駅建設と一体の都市計画は止め、むしろ、北口には、藤沢市の購入した3.7haの市有地を、現在建設を進めている公民館に加え、体育館、スポーツ施設などの建設用地に活用したら良いと思う。**
- 鎌倉深沢地区の開発計画と一体の藤沢市の都市計画は問題である。現在進められている**藤沢市の都市計画は、鎌倉深沢地区の開発計画の都市計画と一体となって進められているものですが、新駅駅舎、駅前広場、シンボル道路、周辺地域の都市開発に多額の市税を投入しても広大な鎌倉深沢地域の開発や、JRの土地処分を利するばかりで、藤沢市の対費用効果は、極めて少ない。鎌倉市の都市計画と一体となった藤沢市の大規模都市計画は止めるべきではないか。**

【地区計画】

市の考え方

(その他)

- 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。

地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。

- 新駅を中心とするまちづくりでは、駅前の立地を活かして、地域サービスや研究開発機能の立地を誘導すべく、官民連携手法を活用した取組を進めてまいります。
- 駅前の立地を活かしたコンパクトで先進的なまちづくりと、新たなモビリティの導入等交通体系の充実により、本市の将来に向けた活力創出の場とすることで、新たな経済活動や創造性豊かな人材、交流人口を生む等、市全体に波及する活力増や継続的な財源確保が期待できます。これらが、教育・福祉等の市民サービスの充実につながり、将来にわたり市民が楽しく豊かに暮らし続けられる都市になるよう努めてまいります。

【道路】

賛成

2人

- 新駅利用者の利便性並びに周辺地区の交通安全向上の為に必要な道路整備の計画になっていると考える。実際の道路整備に当たっては、道路だけでなくインフラの配置（電線の地下化等共同溝による景観と利便性の向上など）を十分に配慮して頂きたい。
- 村岡東に住んでいるが、狭いトンネルを抜けないと藤沢駅に行けないし、道路は混雑しがちで、実際の距離以上に遠く感じる。東海道線の新駅ができることが決まったとの記事を見て大変喜んでいる。都市計画の内容を見たが、駅前の詳細がわからない。駅前を発着とし、地域を網羅するようなバス路線を新設してさらに便利なまちにすると若年層も増えてにぎやかなまちになると思う。

【道路】

市の考え方

(賛成)

- 3・4・23号村岡新駅南口通り線及び3.5.16号藤沢村岡線ともに、電線類地中化等も含めたインフラ整備により、安全性・利便性・景観等の向上を図ってまいります。
- 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、新駅を核とした新しい交通結節点づくりを位置づけており、駅を中心として、地域に新たなモビリティの導入等交通体系の充実を図り、利便性の向上に取り組んでまいります。

【道路】 反対(B-1) 都市計画決定に関すること 1人

- 線路北側の交通広場及び線路南側の交通広場は、不要である。
- 3・4・23号村岡新駅南口通り線は、不要である。
- 3・4・23号村岡新駅南口通り線は、鎌倉市の新たなまちの玄関口として、まちのポテンシャルを高めるために必要な道路と考えているようだが、深沢地区のまちづくりは、村岡新駅及び道路がなくても成立する。

【道路】 市の考え方 (都市計画決定に関すること)

- 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、新駅を核に交通結節点を形成し、自家用車に依拠しないライフスタイルを目指しており、公共交通の利用が促進されるよう、新たな交通モビリティ、サービス等の導入を進めるにあたり、交通広場は必要となる施設です。
- 平成30年に神奈川県、鎌倉市、藤沢市で「藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区のまちづくりと村岡新駅(仮称)設置に関する合意書」を締結し、新駅の設置や村岡地区と鎌倉市深沢地区のまちづくりを一体施行で取り組むこと等に合意しており、村岡新駅南口通り線は鎌倉市深沢地区と一体となった新たなまちづくりに不可欠な道路です。

【道路】

反対(B-2) 駅の設置に関すること

2人

- 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。
- 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。
- 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくとするのは、とても「尖った創造」とは思えない。
- 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。

【道路】

市の考え方

(駅の設置に関すること)

○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実は、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。

- 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。
- ・ 湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。
 - ・ 湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。
 - ・ その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。

また、昭和63年、J R東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。

【道路】

反対(B-3) その他

1人

- 「行財政改革2020」「行財政改革2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならない。
- コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。

【道路】

市の考え方

(その他)

- 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。
地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。

【道路】

その他(C) 納税猶予に関すること

1人

- 現在、農地の納税猶予を受けている為、納税猶予の継続が出来ない計画には、協力できない。

【道路】

市の考え方

(納税猶予に関すること)

- 土地区画整理事業による換地後も、特定生産緑地に指定し営農することで、納税猶予の継続は可能です。

【道路】

その他(C) 用地買収に関すること

1人

- 80歳を超えての移転は環境の変化による認知症発症の引き金となることを強く懸念している。
- 現在の居住環境は誠に得難く（南東の角地で陽当り良好、車の通り抜け不可道路）新たに同様の住居が得られるのか不安である。
- 家の取りこわし、移転等は高齢者にとって肉体的、精神的に大きな負担である。

【道路】

市の考え方

(用地買収に関すること)

- 事業を進めるにあたっては、地権者の状況や希望等に配慮しながら生活再建に向けて協議してまいります。

【道路】

その他(C) 要望に関すること

1人

- 鎌倉市と連携をとり、両市を合わせた計画を公開していただきたい。
- 深沢地域の計画に左右されるが、輸送力が必要となる恐れもある為、大型バスが入れる道路整備と駅前ロータリーで計画いただきたい。
- 3・4・23号線は自動運転やオンデマンド交通の運行を視野にいれているのであればバス専用道を設けていただきたい。
- 渋滞や事故/路駐等回避のために一般車の進入を制限、若しくはバス専用道として進入禁止にしていただきたい。
- 自転車とバスが安全に走行できる道路整備や交通手段を増やす為に駅前にシェアサイクルの設置個所を設けてもらいたい。
- 安全な走行環境作りの為、地域の公共交通事業者との協議をコンスタントに行っていただきたい。
- 3・5・16号線において、駅前ロータリーに安全に右折進入するために、時差式の信号を設けていただきたい。

【道路】

市の考え方

(要望に関すること)

- 道路事業の詳細を計画するにあたっては、いただいたご意見にあるような将来に向けた交通のあり方を検討するとともに、地域の公共交通事業者と協議を行いながら進めてまいります。
また、交通の安全性・円滑性の確保に向けては、交通管理者と協議の上、進めてまいります。

【公園】

賛成

2人

- 駅ができ、その駅前ではまちづくりが進められるとのことで、子育てをする身としては、通勤や通学のみならず、日々の生活においても便利になると大変有意義に感じている。これからのまちづくりなので、環境にやさしいまちにしてほしいと思う。その中で、駅前に公園が都市計画変更されることはいいことだが、緑の拠点としてこれを孤立させず、これまで以上に多世代の人々が集まれる公園にするなど、うまくまちで活用できるような計画をお願いしたい。
- 村岡新駅や周辺のまちづくりに期待している。十二天公園については、子供たちからご高齢の方まで多くの方々に利用されている。今以上に愛される公園としてリニューアルしていただきたい。十二天公園は地域のお祭りやイベントを毎年行っている。今回の変更により狭くなってしまうということなので、駅や駅前広場のあたりに広場を作り、地域のお祭りやイベントを行うことで、駅前を盛り上げるのがよいと思う。新しいまちづくりでは、他の地域にはないような、新しいことにどんどんチャレンジしていただきたい。

【公園】

市の考え方

(賛成)

- 宮前公園は、村岡新駅周辺地区に隣接する、村岡地区の歴史・文化資源と密接に関連した緑地空間であり、その役割や価値を活かすとともに、民有地の緑や新たに創出する多様な緑と連携した緑の軸線を形成することを「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で位置づけています。今後は、地域住民のご意見も伺いながら、これからのニーズを合わせた公園の整備に取り組んでまいります。
- 十二天公園につきましては、安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するにあたり、当該公園を再配置するため再整備が必要となりますが、再整備にあたっては、地域住民のご意見を伺いながら、これからのニーズに合わせた公園の計画・整備に取り組んでまいります。
また、駅周辺には、イベント開催や交流、憩い、災害対応等、多様な利用を可能とする広場のあり方等を検討してまいります。

【公園】	反対(B-1) 都市計画決定に関すること	1人
------	----------------------	----

- 宮前公園について、線路側に面した工場と梅ノ木がある箇所まで公園区域にすることに反対する。

【公園】	市の考え方	(都市計画決定に関すること)
------	-------	----------------

- 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で位置づけている緑の軸を形成する上で、駅に隣接にして公園を設けることは重要であり、回遊性や村岡新駅周辺のまちの特性を形成する上でも、工場敷地については引き続き宮前公園の区域としています。

なお、以前、梅林があった箇所については、今回の変更案では区域外としております。

【公園】

反対(B-2) 駅の設置に関すること

2人

- 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。
- 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。
- 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくとのは、とても「尖った創造」とは思えない。
- 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。

【公園】

市の考え方

(駅の設置に関すること)

○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実は、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。

- 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。
- ・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。
 - ・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。
 - ・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。

また、昭和63年、J R東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。

【公園】

反対(B-3) その他

1人

- 「行財政改革2020」「行財政改革2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならない。
- コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。

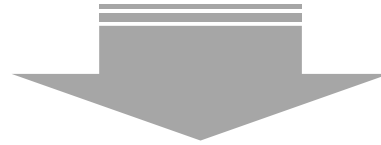
【公園】

市の考え方

(その他)

- 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。
地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。

令和4年2月1日 第177回藤沢市都市計画審議会・付議



令和3年度中（予定） 告 示

村岡新駅周辺地区整備事業に関する 都市計画の決定・変更について

