

第 178 回 藤沢市都市計画審議会議事録

日 時 2022 年（令和 4 年）5 月 27 日（金）
午後 2 時
場 所 市役所本庁舎 5 階 5 - 1 会議室

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・39 号 北町公園）

議第 2 号 藤沢都市計画道路の変更について（神奈川県決定）
（3・5・27 号 高倉下長後線）

議第 3 号 藤沢都市計画用途地域の変更について（藤沢市決定）

議第 4 号 藤沢都市計画防火地域及び準防火地域の変更について（藤沢市決定）

報告事項 1 藤沢駅南口 391 地区に関する都市計画提案について

5 その他

6 閉 会

事務局 定刻となりましたので、第 178 回藤沢市都市計画審議会を開催いたします。

それでは、開会に当たりまして、三上計画建築部長よりごあいさつ申し上げます。

三上部長 皆さん、こんにちは。本日は大変お忙しい中、また、午前中の足元の悪い中を第 178 回藤沢市都市計画審議会にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。私は 4 月 1 日に計画建築部長を拝命いたしました三上でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、今年度最初の審議会でありまして、今年は 4 回の開催を予定しております。新型コロナウイルス感染症が続く中での開催となりますが、引き続き、よろしくお願いいたします。

本日の審議会の案件は、都市計画道路等の付議案件が 4 件と、本市の都心部である藤沢駅周辺の市街地開発事業に関する都市計画提案など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、よろしくお願いいたします。

事務局 次に、4 月 1 日付の人事異動に伴い事務局職員に異動がありましたので、ご紹介いたします。(事務局職員紹介)

これより審議会に移らせていただきます。はじめに、5 月に開催された藤沢市議会・臨時会における各常任委員会の役員の改選に伴い、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堺英明委員です。一言、よろしくお願いいたします。

堺委員 今回、総務常任委員会委員長を拝命した堺 英明と申します。実は一昨年、やはり総務常任委員会の委員長として、この会に出席をさせていただいているのですが、公務という形でなかなか出席できなかったこともあり、改めて勉強していきたいと思っております。特に 391 地区についての提案があり、今回、都市計画部長になった三上部長とは別件でもさまざま議論を交わしておりますので、議論を深めていきたいと思っておりますので、皆さん、よろしくお願いいたします。

事務局 建設経済常任委員会委員長の清水竜太郎委員です。

清水委員 このたび建設経済常任委員会委員長になりました清水竜太郎と申します。実は、本日、この時間に防災訓練が設定されていて、そちらを優先しなければいけなかったのですが、中止になりまして、会議に出席できることになり、うれしく思っております。都市計画というのは、まちの土台でありますので、非常に大切なことだと思っております。いろいろ

意見を述べたいと思っていますので、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。

また、神奈川県警の人事異動に伴い、神奈川県藤沢警察署署長の小林仁志委員に今回から着任いただきますが、本日は公務により都合が合わず、代理出席として田口交通課長にご出席いただいております。

続きまして、本日使用します「資料等」の確認をさせていただきます。

(資料の確認)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局

それでは、次第に従い、本日の審議会を進めていきたいと思っております。

次第2 本日の審議会の成立についてご報告いたします。藤沢市都市計画条例第6条により、審議会の成立要件として「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名です。本日は13名の委員がご出席ですので、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4件、報告事項1件を予定しております。議第1号「藤沢都市計画公園の変更について」、議第2号「藤沢都市計画道路の変更について」、議第3号「藤沢都市計画用途地域の変更について」、議第4号「藤沢都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」と、報告事項1「藤沢駅南口391地区に関する都市計画提案について」、以上5件となっております。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局

続きまして、会議の公開に関してですが、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が、傍聴の方はいらっしゃいますか。

(傍聴者2名・入室)

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、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

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。お手元の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させていただきます。原田委員と中西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。

本日の審議会につきましては、付議案件4件、報告事項1件ということですが、委員の皆様、よろしくお願いいたします。

最初に、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「藤沢都市計画公園の変更」について、ご説明申し上げます。

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「都市計画総括図」につきましては、縮小印刷したものとなっております。説明につきましては、スクリーンにおいて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。

本件につきましては、昨年11月に開催いたしました「第176回都市計画審議会」において報告させていただきました「藤沢市都市計画公園・緑地見直し方針」の変更候補とした、北町公園についてでございます。神奈川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、議案としたものです。

まず、位置等についてご説明いたします。北町公園につきましては、辻堂駅から南東に約600メートル、辻堂元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。

続きまして、航空写真による北町公園の周辺状況になります。当該公園は、昭和32年に約0.89ヘクタールの小公園として都市計画決定し、昭和34年に、黄色い線で示している約0.64ヘクタールの区域に都市計画変更し、その区域をもって、現在に至っております。周辺は、低層住宅が建ち並ぶ住宅地となっております。なお、赤色の区域は、昭和39年に公園用地の一部として取得し、現在、開設している区域になります。

こちらは航空写真を拡大したものになります。当該公園の長期未着手区域には、住宅や駐車場などの民地、そして道路があるため、移設するには多額の費用を要することが想定されます。

こちらは、当該公園周辺の「都市公園」や「緑の広場」と、その250メートル誘致圏域を示した図になります。今回の変更により、北町公園が縮小することで、誘致圏域も縮小しますが、当該公園の周辺には、開設済みの公園などが多数存在することに加え、市が所有する「第183号 緑の広場」を都市公園に位置付けることとしているため、誘致圏域は満たされることとなります。また、今回の変更で北町公園の面積は約0.64ヘクタールから約0.19ヘクタールに縮小いたしますが、これは周辺の開設

済みの都市公園の平均面積と比べて、同程度となっております。

続きまして、現在開設している公園の現況平面図になります。公園施設としましては、うんてい、ブランコ、すべり台、砂場などがすでに設置されており、街区公園としての機能は満たしております。これらのことを踏まえ、かつ、見直し方針との整合を図った結果、赤色で着色した現在開設している区域及び面積、約0.19ヘクタールに変更を行うものです。

ここからは法定図書の説明になります。こちらは北町公園の計画図になりまして、黄色の線で示す区域から、赤色の線で示す区域に変更を行うものでございます。なお、①から⑥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。

続きまして、「計画書」になります。公園の種別は「街区公園」でございます。名称としましては、「2・2・39号北町公園」でございます。公園の位置としましては、藤沢市辻堂元町三丁目となり、面積は約0.19ヘクタールでございます。

続きまして、「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などを記載しております。後段では、説明させていただいた変更に関する内容を記載しております。

続きまして、「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、先ほど説明させていただいた内容になりますが、面積が約0.64ヘクタールから約0.19ヘクタールに縮小いたします。また、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、従前より、各公園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ございます。

続きまして、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「藤沢市辻堂元町三丁目地内」となります。

続きまして、「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、昭和32年に都市計画決定がされた後、昭和34年に、近隣の住宅概況に基づく「学校配置計画」の立案により位置の変更を行い、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。

続きまして、これまでの主な手続きについて説明いたします。令和3年11月24日に開催した本審議会における「取組状況等について」の報告後、令和4年1月21日に地元説明会を開催いたしましたが、出席者はいらっしゃいませんでした。その後、2月16日から3月18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、3月28日から4月11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、意見書の提出は共にありませんでした。

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、ご審議いただき、答申をいただきましたら、6月中に告示を行い、「都市計画変更」の手続きを完了したいと考えております。

また、今年度より、新たに変更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月の本審議会におい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「藤沢都市計画公園の変更について」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ので、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

ないようでしたら、私から1つだけ、確認というか、この公園へのアクセス道路が、どの図面を見てもわからないので、どんな感じになっているかだけ教えてください。

事務局 3ページの図でご説明しますと、オレンジの点線の道路が北側にあるかと思うのですが、そちら側からのアクセスができるようになっています。それと赤い線で示した区域の右下も道路に接しております。

高見沢会長 そこは私道ですか。

事務局 こちらも公道で、公園の入口あたりから南の方に、開発でつくる展開広場のような形態の道路がこちらに存在しております。それと西側の神社の方に向けて、ちょっと幅の狭い通路のような出入口と、もう1つ、これも公道で、細長い建物、これはアパートですが、そちらの方に向ける公道が入っていて、4カ所で出入りができるようになっています。

高見沢会長 見直すこと自体は特に問題はないと思うが、アクセスの面で、本当に出入りできるのか、やや心配な感じでお聞きしたわけで、例えば火事になったときに袋小路になっていて、逃げられないとか、そういうことはないということですか。

事務局 現地を見た限り、そういったことはございません。

高見沢会長 他にありませんか。

清水委員 見直しそのものには異議はないが、この黄色の区域を見ると、いびつだなと思うが、これはどうしてこういう形で公園が設定されたのかということと、今後、土地の所有者たちが売却する予定はないと考えてよろしいのか。この2点、お聞きします。

事務局 形についてですが、元々、この北町公園は昭和32年に当初計画決定されたときは、現在の八松小学校の区域にありまして、その後、昭和34年

に学校配置計画が立案され、公園の計画区域が八松小学校の予定地になったことから、ご質問いただいた黄色線の形に変更されたということで、細かい資料等が残っていないのですが、学校配置計画によって位置と規模が変わって、こちらになったという経緯があります。

それから、現状周辺に立地している建物は、比較的新しい建物が建ち並んでいたり、少し離れたところは開発で分譲されたようなところがあって、そこを売って出ていくという方が周辺にはいないということで、説明会等でも特段ご意見等をいただくこともありませんでしたので、そっちの方の動きは現状においてははないかと思われま

高見沢会長

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」については、審議会からの意見は「特になし」ということで、承認することによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

以上で、議第 1 号の審議を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長

続きまして、議第 2 号から議第 4 号までは都市計画道路高倉下長後に関する議題で、関連案件と聞いておりますので、議第 2 号「藤沢都市計画道路の変更について」、議第 3 号「藤沢都市計画用途地域の変更について」、議第 4 号「藤沢都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」を事務局から一括で説明をお願いします。

事務局

それでは、藤沢都市計画道路等の変更について、ご説明いたします。今回、変更の対象となりますのは、藤沢都市計画道路「3・5・27 号高倉下長後線」で、同都市計画道路の変更に伴い、藤沢都市計画用途地域及び藤沢都市計画防火地域及び準防火地域の変更をするものです。本日の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及び計画図につきましては、縮小したものでございます。また、説明にあたりましては、スクリーンを用いて行ってまいります。なお、資料集の資料 2 につきましては、パワーポイントを印刷したものでございます。本件は、令和元年 11 月の第 170 回都市計画審議会及び令和 3 年 5 月の第 174 回都市計画審議会において報告させていただきました案件でございますが、その後、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くものでございます。

それでは、今回の変更の対象となる「3・5・27 号高倉下長後線」の位置について説明いたします。当該計画道路は、起点は横浜市境である「藤沢市高倉字諏訪下地内」で、途中、国道 467 号との交差、及び小田

急江ノ島線長後駅の北側約500メートル付近で小田急江ノ島線と交差し、終点の「藤沢市長後字中分地内」に至る延長約1,650メートル、代表幅員12メートル、構造形式は地表式の路線でございます。整備の状況といたしましては、起点側は県道22号横浜伊勢原として整備済の部分がございますが、藤沢市道部分では国道467号以東は、歩道が未整備のため計画幅員を満たしていないほか、国道以西は一部をのぞき、未整備となっております。路線全体の整備率といたしましては、約6%という整備状況でございます。

次に、前回の報告の際も説明させていただいておりますが、改めて今回の変更に至った経緯についてご説明いたします。本計画道路につきましては、昭和32年に都市計画決定され、昭和36年に終点の位置、昭和44年に横浜市境付近の幅員の変更、昭和51年に番号の変更を行い、現在の計画となっております。今回の変更は、国道467号から西側の事業実施に向けて詳細な検討を行った結果、円滑な自動車交通の処理及び自転車走行空間の確保を図るため、幅員及び区域を変更するものでございます。具体的には、国道467号から西側の12メートル区間は、自転車通行帯、植樹帯に必要な幅員を追加し、15メートルとし、さらに鉄道との立体交差点について、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、車線の数を「2車線」と決定する内容がございます。そのほか、一つの路線に様々な幅員がある中で、最も割合の高い幅員を代表幅員といたしますが、その代表幅員が12メートルから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。

続きまして、法定図書のご説明をさせていただきます。こちらは「計画図」でございます。西側部分を拡大して表示いたします。図中の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ございます。

続いて、「計画書」でございますが、新旧対照表を用いて説明させていただきます。先ほど説明いたしました幅員の変更により、代表幅員が16メートルに変更となります。また、車線の数が未決定であったところ、「2車線」と決定いたします。番号は、幅員が変更となったことにより、「3・5・27」が「3・4・24」に変更となります。そのほか、起点名称の一部と幹線街路との平面交差箇所数の錯誤の修正、備考欄の「中央分離帯無」の記載の削除を行うものでございます。

続いて、「理由書」でございます。変更理由として、最後の段落になり

ますが、「市道長後 76 号線との交差部から終点の都市計画道路「3・4・5号長後座間線」までの延長約1キロメートルの区間について、事業実施に向けて詳細な検討を行った結果、円滑な自動車交通の処理及び自転車走行空間の確保を図るため、本路線の幅員及び区域を変更するとともに、幅員の変更に伴い名称を「3・4・24号高倉下長後線」に改めるものです。また、今回の変更にあわせて、本路線全線について車線の数を2車線と定めます。」と記載しております。

こちらは都市計画を定める土地の区域でございます。今回区域を変更する部分は、「藤沢市高倉字丸山並びに長後字宿中分、字天神添及び字中分地内」でございます。

続いて、「経緯書」でございます。都市計画決定等の経緯を記載したもので、本計画道路につきましては、先ほど説明させていただいたとおり、昭和32年に都市計画決定がされ、その後3回の変更がなされております。平成22年には長期未着手の都市計画道路の必要性の検証を目的とした都市計画道路の見直し方針の策定を行い、必要性の検証の結果、「存続候補」に位置付けております。

こちらは、これまでの主な手続きの経緯でございます。令和3年7月26日に市民に向けた説明会を開催したところ、10名の出席がございました。その後、9月3日に神奈川県への案の申し出を行い、9月22日に神奈川県素案の決定がされました。10月8日から10月29日の間、公聴会に向けた素案の閲覧を実施したところ、公述の申し出はなく、公聴会は中止となりました。その後、12月17日に都市計画案が確定され、本年2月1日から2月15日の間、法定縦覧を実施したところ、縦覧者は1名、意見書の提出はありませんでした。計画道路の変更につきましては、以上です。

続きまして、計画道路の変更に伴った用途地域、防火地域及び準防火地域の変更について、ご説明いたします。都市計画道路の変更を行う区域において、用途地域の境界及び準防火地域の境界が都市計画道路の中心線とされている箇所があることから、道路の変更に伴い、微小な変更が生じるものでございます。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「指定無し」、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。この境界のことを「界線」と呼んでおります。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、界線もず

れ、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。

続きまして、法定図書の説明をさせていただきます。はじめに、こちらは用途地域の変更の「計画図」でございます。拡大して表示いたします。図中、赤線で囲った区域が変更する区域で、引き出し線で変更内容を記載しております。こちらは準防火地域の変更の「計画図」でございます。拡大して表示いたします。図中、赤線で囲った区域が変更する区域で、引き出し線で変更内容を記載しております。

続きまして、用途地域の変更の「計画書」でございます。こちらは新旧対照表を用いて説明させていただきます。赤で囲った部分が、今回、区域の変更があった用途地域で、微小な面積の増減はございますが、計画書上に反映される面積の変更はございません。こちらは新旧対照表の続きでございます。また、平成30年4月1日施行の都市計画法の改正により、新たに田園住居地域が用途地域に加わったことから、本市での指定は現在のところはないものの、表への追加を行っております。

同じく、準防火地域の「計画書」でございます。こちらにも新旧対照表を用いて説明させていただきます。赤で囲った部分が、今回区域の変更があった部分で、微小な面積の増減はございますが、計画書上に反映される面積の変更はございません。

こちらは用途地域の変更の「理由書」でございます。変更の理由は、「藤沢都市計画道路3・5・27号高倉下長後線の都市計画変更に伴い、当該都市計画道路の中心線を界線根拠とする区域について、用途地域の変更を行うものです。」としております。

同じく準防火地域の変更の「理由書」でございます。変更の理由は、「藤沢都市計画道路3・5・27号高倉下長後線の都市計画変更に伴い、当該都市計画道路の中心線を界線根拠とする区域について、用途地域の変更併せて防火地域及び準防火地域の変更を行うものです。」としております。

続いて、都市計画を定める土地の区域ですが、こちらは、用途地域の変更、準防火地域の変更ともに、区域の変更を行う部分は、「藤沢市長後字宿中分及び高倉字丸山地内」でございます。

こちらは用途地域の変更にかかる「経緯書」でございます。当初決定及び直近の変更以外は省略しておりますが、お手元の議案書にはすべての経緯を記載しております。

こちらは防火地域及び準防火地域にかかる「経緯書」でございます。

同じく、当初決定と直近の変更以外は省略しております。

こちらは用途地域、準防火地域に共通します経緯書のうち、今回の都市計画変更の経緯でございます。令和3年7月26日に都市計画説明会を開催し、10名の方の出席がございました。その後、11月16日から12月17日の間、神奈川県と法定協議を実施し、神奈川県知事から「異存なし」との回答をいただきました。その法定協議の結果を受け、本年2月1日から2月15日にかけて都市計画法に基づく案の縦覧を行ったところ、縦覧者は1名で意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の予定でございますが、都市計画道路の変更については、神奈川県決定の案件であることから、本日の審議会においてご審議をいただいた後、7月下旬に開催される神奈川県都市計画審議会に付議を行い、神奈川県で告示を行う流れとなります。用途地域の変更と準防火地域の変更につきましては、藤沢市決定の案件となることから、本日、可決いただけましたら、計画道路の変更の手続きにあわせて、都市計画変更の告示を行ってまいりたいと考えております。以上で議第2号「藤沢都市計画道路の変更」、関連案件の議第3号「藤沢都市計画用途地域の変更」及び議第4号「藤沢都市計画防火地域及び準防火地域の変更」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。

奥野委員 道路が混雑しているから変えるということですが、事業主体は県なのか、市が整備するということですか。

事務局 都市計画手続きは神奈川県が行う形ですが、事業の実施主体は市が行います。

奥野委員 大きな事業であるが、事業費とか期間はどうか。

事務局 事業期間については、現在、都市計画変更の手続きをしております、先ほどご説明いたしましたように、今年の9月ぐらいに告示が終わりまして、その後、事業の着手に向けての認可を取ったりしていきますので、そのときに事業の期間を定めていきたいと思っております。

それから高倉下長後線を整備するに当たっての事業費については、約1キロメートルの整備区間ですが、今後、小田急線の軌道下を立体化したり、トンネル工事等の構造物の詳細な検討と、工事に伴う仮設費用とか地下埋設物等の移設とか、道路をつくる際の雨水の貯留施設などの事業計画を今後立てていきながら、事業費については詳細に詰めていきたいと考えております。

奥野委員 今後、詳細に詰めていくということですが、用地の問題などもあって、

大変な事業になると思うけれども、用地については、今後、権利者の同意も当然必要になるということですね。

事務局 今後、事業を進めていくに当たっては、当然、権利者との合意形成を得ながら進めていきますので、説明会などを丁寧に行いながら、事業を進めていきたいと考えております。

奥野委員 先ほどの辻堂の公園もそうだと思うが、都市計画がされて何年か経っているうちに、家が張り付いてしまって、都市公園として維持できなくて縮小に追い込まれている。時間がたって公園として成就できないということはよくあると思うけれども、この道路については、是非完結してもらいたいと思うけれども、今の話だと、お金も期間もわからないというふうに市民としてとらえていいのかどうか。必要だけれども、工事については未定だということですか。

事務局 事業期間とか事業費については今、精査をしているところなので、ここで明確に10年とか15年ぐらいですと申し上げることはできないのですが、今後、精査した中で公表してまいりたいと考えております。

奥野委員 たまたま辻堂の公園が小さくなってしまった経緯からすると、私どもからすると、狭くて大変な道路だから、是非にと思うのですが、行政として本当にやる気があるというか、する覚悟があるのか、そこが一番知りたいわけです。

事務局 公園については、都市計画決定したのはかなり古いというお話をしましたが、その後に都市計画事業として進めたというよりも、その計画の中に相続とかいろいろなことが起きて、土地の動きがあるときに買わせていただいたりした。そこで都市計画公園の中に用地を設けて、公園にしてきたというケースなんですけれども、そのときも公園等についてはなかなか用地が買えないで、事業化を完全に行わない状態の中では都市計画法第53条で、建築制限がかかっている状態にあります。それが長く続いてしまったことにおいて、現在の都市計画については、都市計画決定ないしは今回の変更のような形を取ったときには、速やかに事業化をしていくことが前提になっていますので、そういう意味でもこの公園とはちょっと違って、今現在、都市計画的な変更決定については、この後に検討を進めて速やかに事業化していくということが前提であるということですので、先ほどの公園とは時代の考え方も違うというところでご理解いただければと思っております。

奥野委員 昔と違うということ承ったが、事業をなるべく早く着手するというふうに切り替えてやるから大丈夫という理解をしていいわけですね。

事務局 はい。

- 清水委員 整備率は6.1%ということで、まだまだですけれども、このうち土地の買収はどのくらいになるのですか。
- 事務局 高倉下長後線の事業として用地買収を行ったところはまだなくて、これまで開発等で計画道路分の用地を空けていただいて、開発が済んでいるという箇所がありまして、そういったところを含めて6%という形の事業の整備率になっております。
- 清水委員 ここを土地買収ができないと当然、道路は通らないわけで、地図だけで見るとそんなに住宅はないように思うけれども、どういう見込みを持っているのですか。
- 事務局 この高倉下長後線は約1キロメートルありまして、工事の整備手法としては、どうしても小田急線と西側にあります伊勢山住宅のところがトンネルとかの立体になりますので、そちらの大量土砂を搬出するために、東側からダンプが入ってしまうと、住宅とか歩行者への影響が大きいということで、まず西側の農地部分を整備して、そちらを土砂等の搬出経路として活用できないかなと考えておりまして、まず消防署近くの農地部分の方から整備を進めていきたいと考えております。
- 清水委員 土地は早めに確保できるという考えですか。
- 事務局 用地買収として、まずは農地部分の方を優先的に交渉を進めていきたいと考えております。
- 清水委員 1キロ全部道路が近いうちにできれば、それに越したことはないけれども、元々、この目的は駅周辺の渋滞解消だと思うので、その目的を達成するには早くできるのが大切と考えれば、どこが要因になっているかわからないけれども、短くてもまずできる道路から優先してやるのが効率的ではないかと考えるが、その点はどうですか。
- 事務局 事業を始めるのであれば、まず効果を出していくのが原則だと思っています。先ほど説明しましたとおり、工事をスムーズに進捗させるためにも工事に必要な箇所の用地買収をして、そこから順次、現道を広めていくことを考えております。今、最大のネックは、小田急線の横断というところが渋滞の原因になっているところが多いのですが、小田急の裏はかなり大きな構造物の工事が伴いますので、そこに関してはかなり時間もかかることが想定されますので、まず、買えている部分を現道とつなげて、少しでも車が迂回しやすいような形をつくりながら、最終的には小田急線を横断して渋滞解消に努めていきたいと考えております。
- 清水委員 そういうことを考えると、小田急線の横断からやった方がいいのではないかという印象を受けたが、今後、人口の減少とか車を使うことが少なくなる可能性も将来的にはあるけれども、そういう見込みに関して、

これはペイすると考えてよろしいのか。

事務局

この事業に当たっては、都市計画道路の将来の交通需要推計というのをしっかりやっております、それはパーソントリップ調査であったり、都市計画基礎調査であったり、車の移動の経年変化も踏まえながら、いろいろ推測しておりますので、将来にわたってもこの道路に交通量を持ってくるといった施策のもとで工事を進めたいと思っております。

原委員

今の道路の話はそれでいいと思うが、長後駅周辺はとても危険です。今の話を聞いていても、都市計画道路1つつくるにも長い期間がかかる、長後駅周辺は40年以上も道路がよくなっていなくて、とても危険なところがたくさんあると思うので、この計画とは別に長後駅周辺の都市計画みたいなイメージの考えはあるのか。この道路だけではなくて、他にも危険なところはたくさんあると思うが、そのあたりはいかがですか。

事務局

委員のご指摘のように、長後地区の駅前は今昔からまちとして栄えてきているところがあって、歩道がなかなか整理できていないという状況がございます。今、地元の「郷土づくり推進会議の街歩き部会」とか、いろいろな方からのご意見をいただきながら、歩道の整備順位としては、長後市民センターから長後駅に向かって、市道725号線の方に2.5メートルぐらいの歩道を整備して、歩行者の安全確保に努めているという整備を道路事業としてやっております。

原委員

今言われた歩道といった考え方でいけば、もっとあると思うので、そういうところも長後の周辺の方のご意見などもよく聞いて、整備を進めていただきたいと思えます。

高見沢会長

要するに、幅員を広くするという事だと思いが、車道自体は3メートル、3メートルでいじっていないけれども、交差点の処理をしやすくする等によって自動車の円滑な運行を図るということと、自転車道を片側0.5を1.0にしたり、あるいは歩道を2.5あるのを3メートルに広げるというのは、単に車を流す、流さないだけでなく、都市の中の道路としての機能というか、周辺の人を使い勝手としてこんなに良くなるのを目指していますとか、あるいはこれができた暁には、この絵から見ると、東口から西口の駅前広場に行きやすくなるネットワークができるので、全体として東側の混雑が緩和されるとか、これは想像で言っているけれども、その辺も含めて行政の方でいい意味を持つのかを整理して、きちんと話してほしいと思えます。実際に事業をやること自体は、先ほどちゃんとやりますとおっしゃっているので、できるとは思うけれども、何か、既存の観念にとらわれて、ちゃんと説明していないような気がする、今後はちゃんと説明してほしいと思えます。

それから2カ所教えてほしいのは、図を見ると、拡幅に伴って小学校のところが微妙に削られているようなので、環境は大丈夫なのか、随分食い込んでいるように思うけれども、反対意見はなかったというか、意見書は出ていないというが、そのあたりは問題はなかったというか、うまくコミュニケーションしながら、こういう状態なのかどうか。何か議論はなかったのかどうか。小学校と拡幅部分についてご説明いただければと思います。

事務局

小学校のところに關しては、もともと12メートルのときに一部小学校の北側に用地が空いているところがあります。今回、道路を拡幅するに当たって、元々は小学校を基準に、北側の民地側の方に一部、道路を振った計画で地域の方と話し合いをしたときに、さらに買収では、用地的に負担が大きいというご意見をいただいたので、一度、見直しをする中で、小学校側に約3メートルを建物に当たらないブロック塀とか、大きくは支障のないようなところまで学校側の用地を協力していただいて、線形をつくっておりますので、当初の素案を出したときに、ご意見をいただいたので、今回の形に直しております。それと大きく拡幅しているところは、個別に計画変更に合わせて地元を歩いている中で、早く整備をしてほしいというご意見は当然いただいておりますし、それだけ大きく敷地の方に入ってくると、なかなか駐車場の確保は難しいとか、そういうご意見はいただいておりますけれども、大きくその事業に反対するというご意見はありませんでしたので、今回の手続きを進めていけるという状況です。

高見沢会長

小学校の方で反対する声がないというか、住民がいないので、拡幅して車がどんどん走るようになったときの環境については、発言される方がいないかもしれないということで、あえて申し上げているのですが、確かにすごく食い込んでいるわけではないけれども、図面的には食い込んでいる計画を今回、行うということなので、是非、この事業あるいは事業後に際しては、小学校の教育に悪影響が出ないように考えてやってほしいということです。

それから先ほどのトータルな計画の目的が、こんなに意味があるということの説明については、どうお聞きになりましたか。

事務局

綾瀬から横浜の方に行こうとする東西方向の車は、この踏切に集中していますので、今回、高倉下長後線を整備することで、駅目的あるいは通過交通を分けることが可能になると考えておりますので、その整備をすることで交通混雑の緩和が期待できるということで、整備を進めさせていただきたい。あわせて都市計画道路をつくるのが災害時において、

小田急線をアンダーで通すことによって、踏切の影響を受けず、輸送路としても効果が期待できるということから、現在、事業に取り組んでいるところです。

高見沢会長

そのようにお聞きすると、いかに重要な事業かと、あるいはこれをやることによって、まちとしても効果がありそうということがわかるのではないかと思います。さらにそれができた暁には、もしその道路が付いてくるとすれば、駅周辺のまちづくりの計画にも前向きに取り組んでいたただけかと思えます。

それでは、ご意見も出尽くしたようですので、採決に入りたいと思います。

それでは、議第2号から議第4号について、審議会からの意見は「特になし」ということで、承認することよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

以上で、議第2号から議第4号までの審議を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長

続きまして、報告事項1「藤沢駅南口391地区に関する都市計画提案について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、報告1「藤沢駅南口391地区に関する都市計画提案について」ご説明いたします。

資料は2種類ございます。資料3の1は、本日使用するスクリーンの内容と同様のものです。資料3の2は、本日説明を行う権利者等から提出された都市計画提案書の概要です。それでは、スクリーンを使ってご説明させていただきます。

都市計画提案につきましては、都市計画法の規定に基づくものであり、本件は、後ほど説明させていただく提案に必要な要件を満たしていることから、本年3月28日に提案を受理いたしました。本日は、その受理した内容を藤沢市都市計画審議会に報告するものでございます。今後は、市の内部でこの提案内容の評価を行い、都市計画決定していくかどうか判断をすることになります。スケジュールの詳細につきましては、最後に説明させていただきます。

まず初めに、都市計画法に基づく都市計画提案制度についてご説明いたします。この制度は、住民等がより主体的に積極的に都市計画に関わっていただくことを期待し、また、可能とする制度として創設されました。制度の内容は、土地所有者等が一定の条件を満たした上で、都道府県または市町村に対し、都市計画の決定または変更を提案できるものです。提案の対象となる都市計画の種類は、都市計画の全般となっております。

ます。提案に必要な要件につきましては、0.5ヘクタール以上の一体的な区域であること、『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』などの法令に基づく都市計画に関する基準に適合していること、土地所有者等の同意が3分の2以上であることと定められており、本件はこれらの要件を満たしております。

それでは、今回提案されました内容についてご説明いたします。

提案者は、土地所有者等であります株式会社 湘南薬品 代表取締役 曾我 寿裕 他 15名、所在及び地番は「藤沢市南藤沢9番地」、面積は「約0.5ヘクタール」でございます。湘南薬品の曾我さんにつきましては、市街地再開発事業の準備組合の理事長をされている方になります。提案されている都市計画の内容は、市街地再開発事業・高度利用地区・地区計画の3つでございます。ここで3つの都市計画の制度について簡単にご説明いたします。

まず、市街地再開発事業は、土地利用が細分化された土地や、老朽化した耐震性のない建物が集積していることなどの都市機能の低下が見られる区域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的として、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行う都市計画事業です。

次に、高度利用地区は、市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るための都市計画です。具体的には建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度、壁面の位置の制限、容積率の最高限度及び最低限度を定めます。壁面の位置や建蔽率を制限することで生み出された空間に、市街地の環境の向上に資する有効な空地等を確保する場合に容積率を割り増しすることで、土地の高度利用と都市機能の更新を図る都市計画です。先ほどご説明しました市街地再開発事業と類似する目的ですが、市街地再開発事業は事業としての都市計画であり、高度利用地区はその事業を達成するために必要となる制限内容を定めるものとしてご理解いただければと思います。

次に、地区計画は、既存の他の都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合った、よりきめの細かい規制を行う制度です。内容といたしましては、地区計画の目標や整備の方針を定めるとともに、地区整備計画で建築物の形態制限等の具体的な整備に関するルールを定めるものです。以上が、今回提案のありました都市計画の制度に関する簡単なお説明となります。今回提案されている内容の詳細につきましては、後ほどご説明いたします。

続きまして、提案地区の位置などについて、ご説明いたします。こち

らは広域位置図です。今回の提案地区は、本市の都市拠点の一つで、中心市街地である藤沢駅周辺に位置しております。藤沢駅周辺は、市域及び広域における拠点的な商業・業務地として、湘南の玄関口としても役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地を目指している地区です。こちらは提案地区周辺の用途地域等の状況です。提案地区周辺一帯の用途地域は、商業地域で防火地域に指定されており、容積率 600%、建蔽率 80%となっております。

こちらは区域図でございます。赤く囲まれた部分が提案地区となっており、藤沢駅南口の駅前街区に位置し、北側は J R 東海道本線の線路敷に接しています。また、西側は都市計画道路藤沢駅鵠沼海岸線の南口駅前広場と一部重なっております。

続きまして、航空写真でございます。区域の周囲には商業ビルが集積されている状況となっております。こちらは提案地区周辺の現況でございます。地区周辺は、土地区画整理事業によって駅前広場やそこにつながる道路等が整備されており、提案地区内には、ふじさわ名店ビル・ダイヤモンドビル・CDビルの3棟の建築物が存在いたします。地区内の建築物は、竣工から約 50 年が経過し、老朽化が進んでおります。また、通行量の多い駅前広場周辺では、歩行者、一般車、タクシー、バス等の動線が錯綜し、歩行者が歩道からはみ出す等、満足な歩行者空間が確保されていない状況となっております。

次に、提案地区のまちづくりの経緯についてご説明いたします。まず、昭和 32 年に都市計画決定された藤沢駅前南部地区土地区画整理事業によって、駅前広場をはじめとした南口周辺の都市基盤が整備されるとともに、提案地区では、昭和 37 年に旧防災建築街区造成法に基づく藤沢駅前南部第一防災建築街区が指定され、昭和 46 年の CD ビルの竣工をもって、現在の街区となりました。その後、平成 3 年に地権者が主体となって「藤沢駅南口 391 ビル再開発準備組合」が設立されてから過去 25 年以上にわたり当該地区の再開発に関する検討が進められ、平成 29 年に藤沢駅南口市街地再開発準備組合が設立されました。このような経過を経て、事業化への機運が高まり、今日に至っております。なお、提案地区の名称に使用されております「391 地区」は、かつてその大部分が「391 番地」であったことから、現在もこのような通称をもって使用されているものでございます。

次に提案に至った背景といたしまして、左上の枠の提案地区における本市の上位計画・まちの将来像は、「市域及び広域における拠点的な商業・業務地として都心機能の充実を図る地区」、「都市基盤施設の整備と

土地の合理的な高度利用を促進すべき市街地」及び「湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地を目指す地区」としております。

次に、右上の枠の提案地区の現状の課題といたしましては、駅前広場及び地下通路と連携した機能強化や空間整備、歩行者の安全性・利便性の確保、求心力・集客性の高い機能の集積等、これまでに整備された都市基盤を活かしつつ、建物の機能更新にあわせて、藤沢都心部の再生をけん引する機能集積や駅前にふさわしい一体的な都市空間の形成を図ることが期待されております。また、本地区におきましては、老朽化した建物の耐震化の促進が喫緊の課題であること、3棟が各々に建設され接続されたことにより、共用部が重複していることなどから、健全な利用がなされていない状況にあります。本件は、このような現状を踏まえ、目指すべき「まちの将来像」を実現するとともに、課題の解消に寄与するため、公共施設及び建築物を一体的に整備することを目的とした市街地再開発事業を活用したまちづくりの検討を進めてきており、今回の提案に至ったものでございます。このような公共施設及び建築物を一体的に整備する計画の実現を担保するため、提案者は、高度利用地区、第一種市街地再開発事業、地区計画の都市計画決定及び変更を提案しております。

続きまして、今回提案されました内容の詳細についてご説明いたします。まずは、高度利用地区についてですが、定める内容は、容積率の最低限度 600%、容積率の最高限度 950%、建蔽率の最高限度 70%、建築面積の最低限度 2,000 平方メートル、壁面の位置の制限については西側地上部の道路境界から 4メートルの後退、南側地上部の道路境界から 2メートルの後退となります。容積率の最高限度につきましては、空地や歩行者空間の確保、ホテル機能の導入等による容積率の緩和を想定しております。

次に、第1種市街地再開発事業についてですが、整備する公共施設は、都市計画道路である藤沢駅鵠沼海岸線の藤沢駅南口駅前広場の一部と外周道路である鵠沼1号線、鵠沼2号線、藤沢33号線及び藤沢駅宮前線となります。左下の図にある④の藤沢33号線につきましては、都市計画の図書の記載の関係で、都市計画道路を一番上に表示しているため、細く道路が入っているような表示になっておりますが、実際には①の都市計画道路と重複する形で指定されております。また、整備する建築物は、延べ面積約 35,200 平方メートル、容積率約 950%、建蔽率 70%、高さ約 80メートル、主要な用途は商業・事務所・宿泊となり、敷地面積は約

3、180平方メートルとなります。

地区計画につきましては、地区整備計画に定める内容をご説明いたします。まず、地区施設は広場1号、歩道状空地1号、2号、歩行者通路1号、2号、3号でございます。歩行者通路1号は2階の歩行者デッキ、2号はエレベーター、3号はエスカレーターの整備を想定しております。

次に建築物等に関する事項として、用途の制限は、共同住宅、風営法第2条第6項から第10項に該当する建築物やマージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場、その他これらに類するものを制限いたします。壁面後退区域における工作物の設置制限は、歩行者の通行の妨げとなる工作物の設置を制限しますが、歩行者の交通安全対策上必要なものと公益上必要なものは除きます。

こちらは現在想定されている施設計画の概要となります。地下通路へとつながる駅前広場につきましては、歩行者・自転車動線を確保しつつ、建物と一体的なにぎわいを形成する空間として整備するイメージとなっております。また、提案地区につきましては、本市の立地適正化計画において「都市機能誘導区域」に位置付けられており、本提案におきましては、「都市機能誘導施設」である災害時の帰宅困難者の一時滞在施設として利用可能な多目的ホールを併設した宿泊施設及び大規模商業施設を導入するイメージとなっております。

続きまして、本提案に対して市が都市計画決定の必要性を判断する上で評価する項目と、提案された各項目の記載状況等についてご説明いたします。計画提案を評価する場合は、「藤沢市都市計画の提案に関する評価の指針」に基づき、スクリーンにお示しの項目について、総合的に評価するものとしております。

それでは、評価について主なものを説明いたします。まず初めに、「藤沢市のまちづくりに関する方針」との整合についてご説明いたします。各方針への整合状況につきましては、資料3の2の「提案書の概要」の該当ページ番号をスクリーン上にお示ししております。

神奈川県が策定している方針といたしましては、「藤沢都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「都市再開発の方針」がございます。市が策定している方針といたしましては、「藤沢市都市マスタープラン」、「藤沢市立地適正化計画」がございます。また、市のまちづくりに関する方針につきましては、「個別計画」として「藤沢市地域防災計画」や「藤沢市産業振興計画」や「藤沢市環境基本計画」などがございます。本提案では、これらの内容との整合状況についての検討がされております。

「分野別計画」といたしましては、「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画」や「藤沢市交通マスタープラン」などがあり、そのほかに、「藤沢市市政運営の総合指針 2024」などがございます。これらについても先ほどのものと同様に検討が行われております。

次に、本提案による「環境への影響」につきましては、「生活環境」として「景観」や「日照」などの6項目について、「自然環境」として「気象」などの3項目について、さらに「生態系」などの項目についても検討されております。「まちづくりの寄与」につきましては、上位計画や現状の課題に対して、本提案がまちづくりに寄与する内容であることと併せて、計画の合理性や実現性についても検討されております。「土地所有者や周辺住民への説明」につきましては、地区内の土地所有者等と、計画建物の境界から計画建物の最高高さの2倍の範囲にお住まいの方を対象に説明会を実施しており、その結果についても記載されております。このほかにも検討されている項目がございしますが、それらを含め検討内容について整理を行い、その内容とともに、今後、市内部で行う評価会議における評価結果等を踏まえまして、市において都市計画決定等の必要性について判断いたします。

最後に、提案制度による手続きの流れと都市計画の決定のスケジュールについてご説明いたします。本日は、都市計画提案を受理したことから、「藤沢市都市計画審議会」に報告を行うものでございます。その後、本年6月頃から市内部で組織する「都市計画提案評価検討会議」を開催し、提案内容について検討したうえで、都市計画決定等をする必要があるかどうかの判断をいたします。必要があると判断した場合には、本年11月の都市計画審議会において、市が作成する素案についてご報告させていただくことを予定しております。その際にいただきましたご意見等も踏まえまして、必要に応じて公聴会等を開催し、市民等からのご意見などを伺います。公聴会が開催された場合におきましては、令和5年2月の都市計画審議会において、その結果をご報告させていただき、最終的には、令和5年5月の都市計画審議会に付議させていただくことを予定しております。なお、提案内容について都市計画決定等をする必要がないと判断した場合には、本年11月の都市計画審議会においてその理由等についてご説明させていただきます。その際に、委員の皆様からご意見をいただきまして、その上で最終的に市の判断を決定することとなります。

以上で、報告1「藤沢駅南口 391 地区に関する都市計画提案について」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が、今日は報告ということで、こういう提案がなされたというのがメインのお話で、まだ、藤沢市としての評価については、これからやるという理解でよろしいですね。

事務局 そのとおりです。

高見沢会長 そういう段階での審議会ですけれども、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

中西委員 一部、報道がされましたので、関心を持っているところでしたが、1点確認です。高度利用地区を用いて元が 600%で、それに対してプラス 350%ということで、緩和としてはかなり大きなものだと思います。合計 950%というのはなかなか見ない規模の容積率ですので、ただ、拠点駅の横ということなので、その容積率が妥当かどうかという判断自体はこれからかと思いますが、藤沢市で、「高度利用地区の指定方針及び指定基準」を策定しましたが、それに則って今回 350%可能であるというのは、もうわかっているということによろしいですか。先ほどの説明の中に、指定方針・指定基準の話自体は余り出てこなかったように思うので、お聞きします。

事務局 今回の高度利用地区の容積率の緩和については、「藤沢市高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づいて 350%の緩和をしております。

中西委員 ご説明としては、一応その名前まで挙げていただきましたかっとなというのと、今、手元で調べたら、宿泊施設で 300%、それで 50%という感じなんですかね。要するにどの項目で可能になっているとか、今後、市の方で検討する際にもそのあたりの根拠を示して、ご提示いただければと思います。これはリクエストです。

事務局 今回の提案につきましては、詳細の部分も提案の中に載っております、提案書の 53 ページからになります。大まかにご説明すると、まず空地の確保で 230%、容積率を緩和しております。宿泊施設による緩和が 70%です。それと多目的ホールを設置するもので 50%、その合計で 350%の緩和となっております。

中西委員 宿泊の 70%というのはどこに書いてありますか。

事務局 宿泊の 70%は 57 ページのところにあります。

中西委員 わかりました。現時点ではあくまで提案側の見込みというか、こういう形でどうでしょうかという提案だと思いますけれども、いずれにせよ、それが市の基準に適合しているかどうかとか、市の基準で読み換えると、ここに該当するということをお示しいただけるとありがたい。

高見沢会長 今の続きですが、57 ページに 70 とあって、さらに 50 は、表の下に「緩和上限 50%」、屋内的な公共的空間を取るということで、プラスさらにで

きるということで、提案者は全部合わせて 350 ですよと言っているわけですね。

事務局

そのとおりです。

相澤委員

南地区の駅地下のところが新しくなるということは大変結構だと思いますが、何年か前に、「南口駅前広場等在り方検討会」の会議が5～6回開催された中で出ていた意見、そういう方向性だということを感じたんですが、回遊性ということで、今、デッキがありますが、あれを行政としては取り払いたいと、その方が多様性があって湘南らしくなってくるというようなお話があった。その中で回遊デッキを活かす意味で、各ビルの中に取り込みましょうと、そのときには容積率を含めて考えましょうというようなお話がありました。資料の22ページに提案者の方から出た絵がありますが、これでいきますと、回遊を取り込んでいないように感じますし、それから駅から広場側のデッキも取り込んでないという私の認識です。それから手前に出ているのも、本来は現状では駅前広場にデッキが伝わっている。これも本来であれば、中に取り込んで回遊性を保つという意味合いだったのではないかと思っていて、この絵を見て、絵の段階ですからわかりませんが、ちょっと言っていたニュアンスと変わってきたのかと思います。

それから中庭に市道・公園がありますが、その公園を市として事業の中にどう取り込んで、どう利用していくのか、容積率も含めて緩和条項の中に入っているのかどうか、その辺も含めて少しお話をいただきたい。それから先ほどの話だと、高さは80メートルということだが、これも合法的なことと理解してよろしいのか、その辺もお伺いしたいと思います。

事務局

ご質問のあった3点についてお答えいたします。まず1点目のデッキの関係ですが、藤沢駅南口に関しては、おっしゃるとおり、在り方検討会議を開催しております。デッキとか南口の広場のあり方を検討してきております。その中で、デッキに関してはJRと江ノ電側を使う乗り換えデッキと民間施設をつなぐ外周デッキという形で、2つのデッキの考え方をしているのですが、外周デッキについては、民間施設の建物内に取り込んでもらって、歩道空間の青空を確保していこうという計画を報告しているような状況になっております。今回の「391 街区」についても同様の考え方を踏襲しております。提案書の56ページの絵を見ていただくと、どうしても施設の立地の関係でなかなか設置が難しいところではあるのですが、民地側の方に起点を持ってくるような計画に今回なっているということで、民地内の方にデッキをつないでもらうということと、今まではリエール側として「391」の方をつないでいるデッキの

中間あたりから外周デッキを、公共施設の上を通すような形で南下しているデッキが現在あるのですが、それに関しても今回は施設内にその通路を設けていただいております、リエールから民地側を通過して外周デッキの方にも出られる、そういうような計画になっております。

2点目の中庭の関係については、これから市街地再開発事業に入りますので、まだ確定の段階ではないけれども、市として今後、その土地は権利者になりますので、施設内の床を持つのか、転出するのかというような選択をしていくことになっております。今現在は公共の広場として、どこかに持つということではなく、今回の計画敷地に取り込まれているような状況になっております。

3点目の高さ 80メートルに関しては、現在の計画上の高さになっております、まだ、こちらは確定しているというものではありません。

相澤委員

今、回遊性の問題について、資料だけを見るとちょっと判断できないが、リエールさんのところは当初から心配していた。各ビルの開発が年数が違ってやるわけです。そのときにビルの中に取り込んでやると全体がうまくいかないだろうという意見も当時出ていました。そうすると、リエールさんのところで止まるわけですか。リエールさんの中へ計画としては取り込むわけですか。

高見沢会長

何さんといってもわからないので、矢印を使って具体的に説明してください。

事務局

リエールの方は今現在、施設の改修計画等はありませんので、リエールの建物の外周にデッキをつくるということの計画にはなっておりません。今、矢印で指しているのが「リエール藤沢」というJRの商業施設になるのですが、今現在もその2階を、商業施設の中を通る形で391の方とつながっている廻廊がありまして、そこについては維持をしていくという計画になっております。それと併せてその廻廊の真ん中ぐらいから南に抜けるような形で今、公共の上を通るデッキが実際にはあるのですが、その部分がなくなりまして、施設内を通過して外周デッキの方に出るという計画になっています。

高見沢会長

指してくれないとわからない。

事務局

今、矢印で指しているところに既存のデッキがあるのですけれども、そこについてはなくなりまして、建物の中を通りぬけるような形でデッキと外周デッキとがつながってくるという計画になっております。

相澤委員

今の中へ取り込むというところは、絵を見ると、回遊デッキですか。エレベーターがあって、エスカレーターがあって、回遊があるんですか。デッキですかね。取り込みですかね。ちょっとその絵がわかりにくい。

それから今、3階建てのJRの建物があるが、取り込むということであれば、あれから取り込むわけだから、もちろん中途半端になるけれども、その絵もちょっとわかりにくい。

事務局 計画書の71ページの整備イメージ図を見ていただくと、①のところが上から見た絵で、②のところが地下のところから見た絵ですが、今、言っていたのは、藤沢名店ビルの前のデッキのところは建物の中に取り込まれて、そこと連動して、56ページの⑤の歩行者の動線が④のところにエスカレーターがありまして、右側の方で歩行者が回遊できる。建物の中でデッキではないのですが、その中で抜けていただく。それで既存のデッキがなくなっているというようなイメージになるのですが、ちょっとわかりにくくてすみません。

相澤委員 そうすると、回遊デッキの中には構築物も入っていてもいいという考え方でよろしいわけですか。

高見沢会長 これはあくまで提案者が言っているもので、今の意見はそれだけ公共性が高い回遊デッキをつくるのであれば、それも例えば地区施設として地区計画の中に位置づけるとか、何らかの工夫が必要ではないかと、そう言っているわけではないけれども、そういうようなことをおっしゃっているのではないかと思います。評価のときにそういうことも考えてくださいということではないかと思います。

相澤委員 承知しました。

水落委員 GL80メートルというのは何階建てを想定しているんですか。

事務局 17階建てを想定しております。

水落委員 それはどこかに書いてありますか。一般の人間が80メートルと言ってもわからないが、17階というと、あそこのマンションは13階だよ、最近では19階だよ、ということは17階だから、このくらいの高さだというのはわかるから、それをどこかに書いてあった方が、一般の方が見た場合に、このくらいの高さだというのがわかるので、それはどこかに書いてありますか。

事務局 今は断面図しか出ていなくて、階数がわかりにくかったのですが、94ページの「建築物等の整備方針」のところの「用途構成図」にフロアの階が振られております。

水落委員 80メートルだったら、横に17階ぐらいと書いてあるといい。

それから3つのビルというのは耐震性が問題で、逆に言うと、あの中で買い物をしている、あの中で何かをやっているとすごく怖い、その3つが一緒になって計画するわけなので、南口の広場の再開発も含めて、是非迅速に検討して、事業決定して新しい湘南の顔というものを一日も

早く実現してほしいと思っています。これは意見です。

清水委員

391 の建物は耐震性がなくて、地権者が多いという中で、藤沢市の努力もあって、このように新しく建て替えということでご尽力いただいて感謝しています。個人的には藤沢の特に南口の価値というのは、南口に湘南らしい大きな空間があるところだと思います。あの空間を個人的には大規模な公園広場をつくるべきだと、常々議会で提案しているわけですが、南口の経済の活性化のためには3つの要素が大事だと思っています、それはデザイン性の高い、カッコいい駅舎にすること、もう1つは南口の空間を生かして大規模な公園広場にすること。3つ目は周辺の商業施設を広告をなるべく少なくして、見かけからして統一感がある周辺環境にすること、この3つがそろえば、独自のまち、他に追従できないような価値が生まれると思っています。そういう中で、高さが80メートルというのは、高いというきらいはあるけれども、今回、391 がこのように建て替え計画を出していただいて、感謝するとともに、まさに起爆剤になるのではないかと期待しております。その中で、先ほど、意見がありましたけれども、デッキの話なんです、私は常々、真中のデッキが開放感を阻害していると思っています。私が提案している公園広場をつくとすると、真中のデッキが開放感の阻害になる。そういう意味ではむしろ外周デッキを広くして、事業者からすれば負担が多いと思うんです。南口というのは公共性が高いところだから、いろいろな条件をやっていただくためには市の支援が必要になると思います。デッキの話もそうですけれども、負担が多いと思います。藤沢市もこの間、周辺のまちづくりに関するガイドラインをつくっていただいて、私も言っている、統一感のある一体化した周辺環境づくりのためにいろいろ支援策を出しているけれども、391 に関してはどのような支援を考えておられるのか、お聞かせください。

事務局

391 は都市計画の報告と今後、都市計画決定ではありませんが、現段階で考えられるのは、法定の再開発になりましたら、補助金というものを想定しております。

清水委員

是非お願いします。もう1つは、計画の中に多目的ホールの設置があります。皆さんもご存じのように、市民会館の建て替えが予定されております。市民会館という名前ですが、言ってみればホールです。近くに2つのホールが存在すると、いろいろバッティングしてしまうところがあると思うので、どちらかしっかりすみ分けができるように、特徴をしっかりと出すことが求められると思うのですが、例えば391 のホールは国際会議を誘致できるような施設にするとか、そういうのが大事になって

くと思うけれども、その辺の考えがあったらお聞かせください。

事務局

多目的ホールの運営方法等については、これから事業者の方たちが考えることとなりますが、今現在は 200 人程度が入る、350 平米程度のホールということで、ホテルと一緒に運営していくような、宴会場を兼ねているような多目的ホールを想定しております。

清水委員

小中ホールということですかね。ホールの稼働率を上げるためには特徴付けが大事になってくると思うので、是非藤沢市の支援というか、協力をお願いします。

それから 391 が頑張っていたいて、頑張ったところが繁盛するのは当然ですけれども、やはり南口の公共性を考えれば、391 だけではなくて、他の商業施設も全体的に活性化することも大事だと思うので、先ほどのガイドラインの活用も大事になってくると思うけれども、他の商業施設への働きかけというか、計画はどのようにお考えか、お聞かせください。例えばデパート業界はご存じのように、売り上げがなかなか伸びないで、地方都市では撤退というのが多くなっているけれども、そういうことに対して、ガイドラインもせっかくなつくっているわけだから、積極的に市が関わっていく必要があると思うが、その辺の計画をお聞かせください。

事務局

「まちづくりガイドライン」というものが議会の方で骨子というものをさせていただいて、当然、このデッキの所有とか、広場に接するところとか、北口もそうですけれども、そういう商業の元気がないところを何とか基盤をつくりながら、活性化とか回遊性を高めて、何とかやっついこうと、これから「まちづくりガイドライン」も精度を上げて、つくっていきますけれども、現段階ではいろいろなものをセットで考えていくというような考え方をしております。

清水委員

まさに 391 の説明で言っているのは、駅前のまちづくりをすると、1 つになると強調されているので、心強く思っているけれども、391 は駐輪場を大分おつくりなるということを知っているけれども、駐輪場が足りないということは、南口全体の問題になっている。実際、市民の皆さんはある商業施設の駐輪場を使って、違う商業施設に出るというのをよく聞きます。そういう意味では藤沢市の公的な駐輪場も含めて商業施設全体で駐輪場を考えていくというか、共有していくということも大切になっていくかと思うけれども、もちろん、藤沢市が地下型の駐輪場をつくってくれば一番いいけれども、駐輪場の共有というのが大事になってくるかと思うけれども、その点はいかがお考えですか。

事務局

特に南口は平坦で自転車利用が多くて、そういう商業施設もあって、

一時利用とか駅のJR、小田急線、江ノ電と鉄道が3線来ておりますので、通勤・通学とあらゆる面で自転車の施策というのを民間、公共を含めてそこは課題を認識しておりますが、そうは言っても土地の問題とかいろいろな課題はあるのですが、北口はある程度収まっているのかなと、南口の方はまだまだ不足しているのかなという印象は持っているけれども、やはり一つひとつ課題をクリアしていくという認識で進めるというか、南口の広場もこれから計画をしていくのですけれども、あとはその周辺でどう取り込めるのか、課題としてその辺はきちんととらえておまして、今回の391の都市計画の報告の中では、今の施設というか、駐輪場ということで、地下の方にあるけれども、周辺の都市側の課題として取り組むというか、そのような考え方を持っております。

原田委員

市民としても非常に期待している商業施設で楽しみにしている次第です。お伺いというよりも私の意見というところですが、他の方からもあったように、湘南らしいというところをしっかりと打ち出してほしいと思っております、今、藤沢市は「スポーツ都市宣言」をしたり、「きゅんとするまち」といううたい方をしていますし、サステナブルというところにも取り組んでいらっしゃると思いますので、是非、近未来型の商業施設であり、さらに藤沢市らしい、湘南らしい施設になってほしいと願っています。

それから帰宅困難者の受入れを多目的ホールが役割を担っているという点は非常にいいなと思いましたが、災害時以外の運用というのは非常に大事だと思いますので、ホテルの事業者が運営していくと思うけれども、市も一緒に一体となって、先ほどのスポーツだったり、サステナブルであったり、そういったところと一緒に取り組んでほしいと思います。

それから今、利用していて南口から北口に向かうスロープが、角度が急で、子どもを乗せて自転車が通ったりするときに、お母さん方が一旦子どもを降ろして、上に上がっていく姿があったり、無理やり子どもを乗せたまま、急な坂を上っていく姿を、私自身もそうですが、よく見かけます。ベビーカーの方とか老人の方が乗るカートとか車椅子とか、歩行者の方以外の利便性というところも考えて、角度がちょっとわからなかったのですけれども、その角度をもう少し緩やかにするとか、そういったところも市から意見を言っていってほしいと思いました。

事務局

最後のスロープのところだけ若干説明をさせていただきますと、提案書の87ページをご覧ください。今現在、南口から北口の通路の入口ぐらいいまでスロープが延びていまして、角度を緩めるとなりますと、さらに

距離を取るということもあって、物理的にかなり難しいということもあって、今回の整備では自転車利用と歩行者利用として段差を降りる部分については分離するというのも兼ねて、自転車についてはオートスロープという自転車用のスロープを個別に設置をするという計画になっております。歩行者の方については、先ほどの地区計画の都市施設にも設定されているエレベーターとエスカレーターでバリアフリーのルートについては確保していくという計画になっております。

高見沢会長
堺委員

意見は意見として受け止めていただくということでよろしいですね。
今回、都市計画ということで全国的に見ても住みやすいまちとか、そういったところは都市整備であったり、再開発でしっかりしているところが上がってきているわけです。欲しいものとかいろいろな特徴の話もありましたけれども、例えば川口市が特徴のあるまちを今、つくっているのかとか、流山市が「これが流山市だ」というものを出しているのか、そういったところをしっかりと研究していただいて、今回、再開発ではいろいろなことを行政は判断をしなければいけないと思うけれども、1つ取っても、例えば藤沢北口をつくりまして、これから駅も開発をします、南口もやろうと、今、北口の地下もやりましたと、この辺も実は災害とかそういったものに対応するという話も聞いています。そういったところをしっかりと民間が見ているわけで、最終的に勝ち組になるには、藤沢駅を再開発したことによって、民間の活力であったり、投資がどれだけ入ってくるか、こういったところが重要になるかと思っておりますので、そういったところをしっかりと見ていただいて、判断基準のデザインの統一性等もそうでしょうし、これだけ利便性があるんだということ、投資が入ってくれば藤沢駅だけでなく、藤沢駅の周辺にどんどん広がっていくというのが、他の再開発でも目に見えてありますので、こういったところをしっかりと確認していただいて、今回の 391 地区の判断基準として出させていただきたいと思っておりますけれども、この点についてだけお伺いしたいと思っております。

事務局

今のご意見とか他にもいろいろなご意見をいただきました。まず藤沢市としては、今のお話の中での民間の活力をどのくらい活用できるのか、この観点から入ったのがこの藤沢駅周辺の整備です。そういった意味では北口のデッキの改修から、また、今、南北の自由通路の整備に入っているという中では、これをベースにしながら、さらにその周辺の民間の活力というもの、民間の資金が投入されていくこと、こういったものを期待した全体としての整備になっております。そういった意味では、この 391 については、きょうはこういったものが上がってきましたという

報告ですけれども、今のご意見等は市の中でも勘案しながら、また、今後、都市計画決定に向かうかどうかの判断もしっかりしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

稲垣委員

1点、細かいことですが、12階のホールを災害時に一時滞在施設として活用する計画について、民間施設が公共に貢献しようという姿勢は評価できると思ひました。一方で、12階は結構高い気がします。ホテルが運営されるということなので、一体的になると、上層階に設置せざるを得ないのも理解はできますが、現実的にここまで人を上げるのはちょっと心配です。一方で、店舗に人を災害時に滞留させるのは、セキュリティ面からも難しいと言ひられていますので、下の方にも公共に開くようなスペースを挿入する方向性が、あるかもしれません。回遊性を生み出すのはデッキだけではないと思ひていて、公共性のあるスペースが低層階にあるのは、結構重要だと思ひます。平常時、災害時、いろいろな機能を考へて、低層階に公共的なスペースを確保することも、今の段階なら可能なのかもしれないと思ひまして、コメントさせていただきました。ご検討ください。

高見沢会長

何か具体的に検討していることなどありましたら、おっしゃっていただひて、なければ意見を踏まえていただくということかと思ひます。

事務局

具体的に商業スペースの部分についての検討はこれからとなっておりますので、今の意見についても提案者にも伝えさせていただければと思ひます。

高見沢会長

他になければ、私からも皆さんと関連することも含めて少しだけお話ししますと、非常に期待が大きいというか、重要なプロジェクトだなということはお意見の中からひしひしと感じております。重複しないように、下のレベルから気になっていることを言うと、現在のビルの地下が自由通路よりもさらに下がっていますが、この計画ではそうではないと思ひけれども、実際の建築計画をするときに、防災的な面もあるし、いろいろな面でこの地下の取り方というのが気になっていまして、絵図面を良く見ればわかるのかもしれませんが、是非、ちゃんとチェックしていただければと思ひます。

それから自由通路そのものが、先ほどの説明だと道路という扱いだという説明だったと思ひのですが、現状では見た目も道路だと思ひ、ちょっとスロープがありますけれども、ただ、計画内容はもはや道路ではない、サンクンガーデンであると、つまり北側から鉄道をくぐってきたら広場だったと、道路ではないというふうに見えるようなつくりになっているのではないかと危惧します。先ほどのスロープの話がありましたが、

今、徐々に上がってきているものを平面で広場をつくっておいて、2カ所に分けて、階段の部分とちょっときつくなったスロープというふうに見えるけれども、そういうもので本当に公共的な道路と言えるのかどうか。是非厳しくチェックしてほしいと思います。利便というのもあるけれども、災害の面で本当にそれでいいのかどうか。それを考えたときに先ほどから出ているJRのリエールの階段で降りていくところ、もちろん今回、民間の再開発なのでJR側とは一体的には計画できないというのはわかるけれども、観察して見ていると、あの辺は全然使われていないというか、何人かは上がってくるけれども、デッドスペースになっていて、かつその裏の方は車の出入りのスペースなので、できれば両方向うまく使って、道路であるならば、ちゃんと公共的な道路と言えるようなものにならなければいけないと思うし、それから高低差というのもビル内で処理したりすると、今度はビルがいつまで開いているかもわからないし、トータルに見て、ちょっとこの計画は良くないのではないかと思います。思います程度なので、実際には相当詰めてほしいと思うのですけれども、サンクンガーデンができること自体はまちの顔としていいかと思うけれども、公共的な通路ということとの両立が、果たしてこれでいいのかどうかというのを是非チェックしてほしいと思います。

それからよく話題に出ている2階レベルのデッキのところですけれども、稲垣委員からのご指摘で、災害時の活用という点から見ても、2階とはおっしゃっていませんでしたけれども、低層部に公共的な空間があるのは必要ではないかと。それから相澤委員もかつての検討の中でそういうことも考えたではないかといったあたりを、より良く検討していただいて、例えば最近、渋谷の再開発などでもアーバンコアという使い方をしています。藤沢駅で南口に降りたときに、ざっと見渡してどういう建物がどこにあって、どうアクセスすればいいかという明確な印みたいなものをアーバンコアと称して、迷わずに誰でも認識できると、いざというときには逃げたり、近寄ったりできるというようなものをトータルに考え、それをデザインで表し、コーディネートしていると思うが、今回の場合、それに当たるのは2階のデッキのところの建物に入ったところの扱いだと思うのですが、例えばそういう面で行くと、2階のところの視認性というか、内部までシースルーで見えて、かつ、いざというときには何らかの災害的なサポートになるとか、そういうことも含めたときに、今回の都市計画提案がこのままでいいのか、もう少し考えるべきことがあるのかというのを、是非重点的に考えてほしいと思います。あとはたくさん要素があって、特に清水委員がおっしゃっていることは

よくわかったので、是非これが最初の起爆剤になって、波及していくと
いうか、そういうふうになるように、レベルの高いのを目指して、民間
事業者とともに頑張ってもらいたいと思っております。

今回は報告ですので、特に決議とかはございませんけれども、このく
らいにさせていただきます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

高見沢会長 5 その他ですけれども、委員の皆様から何かございますか。ないよ
うですので、マイクを事務局にお返しします。ご協力、ありがとうございます
でした。

事務局 ありがとうございます。次回、第 179 回藤沢市都市計画審議会は、
2022 年（令和 4 年）8 月 31 日（水）14 時から、場所は本庁舎 5 階 5
－ 1 会議室での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。

三上部長 本日も 2 時間を超える、長時間にわたりまして、ご審議いただき、ま
ことにありがとうございます。事務局を代表してお礼申し上げます。ま
た、391 ビルについては、皆さんからいろいろなご意見をいただきまし
て、これから藤沢市の方でも内部的な検討を進めていくというところで、
さまざまな観点をいただきましたので、こちらをその会議の中でも議論
していきたいと考えております。

それでは、これもちまして、第 178 回藤沢市都市計画審議会を終了
させていただきます。

午後 4 時 13 分 閉会