

深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業と都市計画の案の説明会議事概要

日 時：平成24年9月25日（火）午後7時から8時45分まで

場 所：深沢学習センター3階ホール

出 席 者：27名（うち権利者2名）

市側出席者：山内拠点整備部長、樋田拠点整備部次長兼深沢地域整備課長、斎藤課長補佐、深谷係長、杉浦係長、小林主事、鬼頭
館下都市計画課長、関沢課長補佐

○議事

次第に従い、「深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業の都市計画決定」について内容を説明し、質疑応答を行った。

[質疑応答の概要]

出席者A： 土地利用計画（案）では、核となる施設として大学用地が確保されている。大学が本地区に導入されることは大いに結構なことである。私が聞いた情報では、現在東海道本線の大船駅と藤沢駅の間には新駅を設置する計画があるとのことだが、大学が導入されれば学生が集まることとなり、新駅設置に大きく影響すると考えている。現時点で新駅が設置されるのかされないのか、見込みでよいので教えていただきたい。

また、既にどの大学か決まっているのかどうか教えていただきたい。

市： まず、現時点でJRから正式な新駅設置に係る回答はいただいていない。

藤沢市村岡地区において、東海道本線大船駅と藤沢駅の間に設置を予定している新駅を中心としたまちづくりを進めており、本市としても新駅設置による本事業への影響は認識している。しかし、平成16年度に策定した「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」において、一旦新駅を脇に置いて検討した経緯があることから、費用負担等、新駅設置に対する市の方針は決まっていない。

また、大学は核的施設として位置付けているが、現時点で具体的な法人は決まっていない。事業進捗に合わせ、大学を誘致する場合は、市が行う事業であることから、公平性を確保するため公募等の手法を用いて、法人を決定することになると考えている。

出席者B： 都市マスタープランに「新駅を視野に入れた」と謳われているが、表現があいまいである。「視野に入れた」とはどのように理解すればよいか。

市は本地区を鎌倉駅・大船駅周辺に並ぶ第三の拠点をめざすとしており、本事業は新駅設置が大前提になっているように思う。例えば、土地利用計画（案）の中では、地区中央にシンボル道路（幅員24m）が計画されており、村岡地区のまちづくりで計画されている同規模の道路と繋がることとなっており、藤沢市側で計画されている道路は新駅駅前広場に繋がっている。

先程市から説明があったように、本地区のまちづくりの設計図となる地区計画を今年度から都市計画決定することだが、新駅設置が不透明である段階で計画を立てられるのか。新駅の有無でまちづくり計画は大きく変わってしまうのではないか。

市： 新駅設置については、先程もご説明したとおり、現時点でJR東日本から正式な回答

はいただいている。

本事業用地の全てが市有地ではなく、西側地区権利者の皆さんやJRと一緒に事業を進めていくことから、これまで本地区の権利者や市民の皆さんから本地区に導入すべき機能等を検討し、その上で学識経験者より専門的な視点から意見をいただき、平成22年9月土地利用計画(案)を策定した。また、土地利用計画(案)の策定にあたっては、様々な民間事業者に対しヒアリングを行い、事業成立性も確認してきている。市としては、将来目標人口を3,100人と設定しているが、民間事業者へのヒアリングの中では、新駅の有無により住宅の供給量は変わってくるとの意見もいただいている。

新駅設置が不透明な段階で計画づくりが進められるかという点では、新駅の有無により供給量やボリュームが変わってくるところはあろうかとは思いますが、新駅ありきではなく、新駅設置による影響も踏まえた中で、新駅を前提に検討を行い、土地利用計画(案)を策定した経過がある。

今回の都市計画決定は、基盤整備を行うための土地区画整理事業の施行区域を定めるものであり、具体的に事業を進めていくスタートであると考えている。

出席者B： 新駅ができないからまちづくりが進められないと言っている訳ではない。

新駅の有無によって、商業ゾーンの有無や道路規模、公園規模等の計画自体が大きく変わってくるのではないかと知っている。

前提となる新駅の方向性が決まらないと、まちづくり計画が立てられないのではないかと。

市： 事業を進めていくにあたっての計画は必要であるが、現時点で新駅設置は不透明であり、民間事業者へのヒアリング等から新駅設置による本事業への影響を考慮し、議論を重ね、土地利用計画(案)を策定し、お示ししているものである。

出席者B： 新駅設置による影響が大きいため、その影響を考慮し計画を立てれば、新駅ができなかった場合、計画を大きくし過ぎたということもあるのではないかと。

市： 新駅の有無により住宅の供給量や商業規模が変わる等、導入機能のボリューム等が変わることはあると考えられるが、基本的な土地利用計画が変わるものではないと考えている。

出席者B： そのような微調整で済むのかどうかということである。

新駅による影響を踏まえた計画で都市計画決定をするのであれば、新駅ができなかった場合は都市計画を大きく変えることになるのではないかと。

市： 整理させていただくと、今回の都市計画案件は2つであり、1つ目は、土地区画整理事業の施行区域の決定である。事業区域の決定は、冒頭説明させていただいたとおり、事業を円滑に進めていくうえで建築物の更新等による補償費の増加等を抑えるため、「建築制限」を事業区域内にかけられるものである。

2つ目が、まちの将来像を定める地区計画の整備方針の決定である。

その後は、事業の進捗に合わせ、用途地域等の都市計画決定を適宜行っていくこととなる。

出席者B： 村岡地区も土地区画整理事業で進めることとしているようだが、道路整備による立ち退きやセットバック、減歩等が負担になると聞いている。

市：現在、本地区内西側には75名の権利者がおり、平成18年3月のJR大船工場の工場機能廃止を受け、西側地区も含めた事業区域において、土地区画整理事業を前提とした計画づくりを進めていくことについて意向確認を行ない、今後も土地区画整理事業等の説明を行っていくことを条件に約86%の方から賛成をいただいている。その後も、西側地区権利者で構成する「深沢地区まちづくり検討部会全体会」において、事業進捗に合わせ、検討状況や手法（土地区画整理事業）の説明を重ね、今日に至っている。

今回、事業区域の都市計画決定を行うにあたり、西側地区も含めた事業区域を都市計画決定していくことについて意向確認を行っているところであり、現時点で約78%の方からご理解を得ている。

先程、申し上げたとおり、本事業は土地区画整理事業であるため、権利者の皆さんから土地の一部を減歩としていただくこととなるが、減歩等については、今後事業進捗に合わせて権利者個々に詳細な説明を行っていくことにご理解いただいている状況である。

出席者B：本事業を進めていくにあたっては、多くの利害関係者が出てくることになるだろう。

減歩等については、事業が進んだ段階で利害関係者と調整していくことになるのだろうが、その前段となる計画では新駅設置が明確にならないといけないのではないかと。私自身の経験からすれば、民間企業であればそのような対応を少なくともすると思う。

市：再度まちづくりの契機からこれまでの経過について説明させていただくと、本事業は昭和62年の国鉄改革により生まれた約8.1ヘクタールの土地をまちづくりの種地として取得し、これまで段階的にまちづくりの計画づくりを進めてきた。並行して、藤沢市でも藤沢市村岡地区においても東海道本線の湘南貨物駅跡地を取得し、新駅を中心としたまちづくりを進めてきた。しかし、当初の村岡地区のまちづくりは、一度土地区画整理事業により整備した土地を含め再度土地区画整理事業を行う計画であったため、周辺住民から反対運動が起こり、計画が一旦白紙となった。本市ではこれまで広域でのまちづくりの観点から、新駅を視野に計画づくりをしていたが、藤沢市側の新駅構想が不透明となったことから、新駅を一旦脇において検討を進めることとなった。

その後、平成18年にJR大船工場の工場機能が廃止されるとともに、武田薬品工業新薬研究所の進出が決定したことから、藤沢市は事業区域の見直しを行い、新駅を中心としたまちづくりを再度進め、平成24年8月には新駅を中心としたまちづくり計画を市民へ説明するとともに議会に対しても報告したところである。

現時点ではJRから新駅設置について回答は得ておらず、設置しないとの回答も得ていない状況であるが、深沢地区と村岡地区の広域的なまちづくりについては、神奈川県、藤沢市、鎌倉市で組織する「湘南地区整備連絡協議会」において検討を進めており、当協議会にはオブザーバーとしてJRにも参加していただき、新駅設置に係る条件や検討についても助言をいただいている。

先程もご説明したとおり、JRから新駅設置に係る回答は得ていないが、藤沢市村岡地区では新駅を中心としたまちづくりが進められており、本事業においては、隣接する村岡地区のまちづくりと連携が図れるような計画づくりを行っているところである。

新駅設置については最終的にJRが決定するものなので、市でできる、できないを明確に申し上げるものではないが、藤沢市の新駅を中心としたまちづくりの動向を見る中

で、本事業は新駅への影響を視野に入れて検討を進めているということである。

出席者B：最後に新駅設置について、これまで調べた内容を述べたい。

私は、新駅設置は難しいと考えている。理由は、ピーク時の運転間隔が現状で限界だということである。JR根岸線の延伸となれば話は変わるが、東海道本線は、ピーク時の藤沢駅の上り列車は、1時間あたり20本以上であり、1本あたり2分40秒である。JR横浜支社運転技術課に確認したところ、これ以上、運転間隔を短くすることは難しいとのことであった。

また、大船ー横浜間は東海道本線以外に横須賀線も走っており、横須賀線は東海道本線に比べ2駅多く停車する。これにより、約3分の差が生じることを考えれば、1駅あたり約1分半遅れることとなる。つまり、藤沢ー大船間が5分だったものが、新駅ができることにより6分半になることを意味する。ピーク時においては、この輸送力がボトルネックになると考えられる。このことについて、藤沢駅駅員（助役）に確認したところ、その通りとのことであった。

JRから新駅についての回答はないとのことであったが、そもそも技術的に新駅に列車を止めることができるのかが問題である。両市のまちづくりニュースの中で新駅設置により、藤沢駅と大船駅の乗降客を分担することができ、混雑が緩和するとのことであったが、輸送力の低下により、さらに混雑を招く可能性があるのではないかと予想している。

このように、新駅設置の大前提である技術的な部分についてJRと協議することがまちづくりを進める前に必要である。これは意見として聞いてもらいたい。

出席者C：先程、説明があった「これまでの経過」は平成16年度からの経過であったが、私が調べたところでは、実際は平成元年から民間事業者に委託してまちづくりの検討を行っているのではないか。併せて、平成8年の深沢地域の新しいまちづくり基本計画（案）の中では、既にJR大船工場部分に道路を整備する計画となっているが、JR大船工場の工場機能が廃止となることを知ったのは、平成15年のはずであり、筋が通らないのではないか。

今回の説明では面整備ゾーン（市有地及びJR大船工場跡地を中心とする約32ヘクタール）だけであったが、平成16年に策定された「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」では、より広範囲のまちづくり計画となっている。なぜ、面整備ゾーンだけのまちづくりとなったのか疑問である。

また、都市計画道路見直しの資料も入手したが、ある路線は文化財があるから整備できないとの記載があった。都市計画決定した時点で、文化財があることは分かっていたのではないか。文化財があるから整備できないのではなくて、市の財政状況が悪化したから整備できないとなぜ言わないのか。

市：最後の都市計画道路見直しについては、本説明会の趣旨から外れるものであるため、別の機会に説明させていただくことでご理解いただきたい。

本事業のこれまでの経過については、先程説明させていただいたとおり、昭和62年の国鉄改革から始まり、様々な検討を経て、本説明会の開催に至っている。そのため、今回は本説明会の趣旨に関係する部分を主に経過としてまとめさせていただいたものと

なっている。

平成8年度にとりまとめた「深沢地域の新しいまちづくり基本計画（案）」の中では、取得予定の市有地を中心とした拠点形成にあたって必要なものとして、J R大船工場部分を通る道路を計画した。しかし、その時点では、J R大船工場は稼働しており、廃止時期については決定していなかったが、平成15年にJ RよりJ R大船工場の工場機能を平成18年に廃止する旨報告を受け、平成16年に「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を策定したということである。

事業区域については、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」でいくつかのゾーンに分け、それぞれのまちづくり方針を定めている。その中で、「面整備ゾーン」を深沢地域のまちづくりを先導するまちの顔として整備すると位置付けをしていることから、これに基づき、面整備ゾーンの土地利用計画（案）を策定したところである。

出席者C： これまで取りまとめられた計画の中で「鎌倉らしさ」と謳われているが、土地利用計画（案）を見ると、住宅ゾーンに都市型住宅を導入することとなっている。都市型住宅はマンションのことだと思うが、マンションと鎌倉らしさはどのように繋がるのかわからない。

市： 鎌倉における住宅といえば戸建住宅というイメージがあることは認識している。

しかし、マンションが鎌倉らしくないということではなく、仕立て方や設え方によって鎌倉らしさを演出していく工夫できると考えている。

また、本地区は鎌倉駅・大船駅周辺に並ぶ第三の拠点を形成することをめざしており、旧鎌倉地域とは差別化を図っていくことも必要と考えている。

出席者C： 新駅設置についてであるが、藤沢一大船駅間は東京－新橋駅より距離が短い。そのような場所に新駅を設置する必要があるのか。

また、市が取得した国鉄清算事業団用地の取得経過の資料が間違っているのではないか。

市： 国鉄清算事業団用地の取得経過の資料については、本説明会の趣旨と異なるため、別途対応させていただきたい。

新駅設置については、これまでの繰り返しとなるが、J Rから新駅設置に係る回答は得ていない。藤沢市村岡地区では新駅を中心としたまちづくりが発表されており、本事業においては、隣接する村岡地区のまちづくりと連携が図られるような計画づくりを行っているものである。

出席者D： 本事業に投入されているのは税金である。これまでも私が所属する会と何度も協議を重ねてきたが、市が取得した用地を有効活用してほしい。活用にあたっては、多くの市民が要望している多目的スポーツ広場を継続してもらいたい。さらには、東日本大震災を受け、防災機能を確保してもらいたい。

しかし、市の財政状況は厳しく、職員の給与を減額してまで、本事業を進めなければならないのか。また、市だけではなく、県の財政状況も厳しい中で、既に新駅設置に約100億円かかることが分かっており、その費用を負担してまで新駅を設置する必要があるのか。さらには、本年よりJ R大船工場跡地において土壌汚染対策処理を実施することとなっているが、その後、J Rも売却することになるだろうが、社会情勢を考えれ

ばスムーズに売却できるとは限らない。その場合、市がJRの用地も取得しなければならないのではないか。そのためには、さらなる税金を用地取得に投入することになるだろう。

このように考えると、一番の被害者は市民である。このことから、本事業は延期すべきと考える。行政として、決断すべきではないか。

市： 土地利用計画（案）では行政施設用地を確保している。当該用地に導入する機能については、現在、経営企画課において全市的な行政施設に係る検討を行っている。検討にあたっては、ご指摘のとおり、市の財政状況が厳しいことから、次世代に過大な負担を残さない行政施設のあり方を検討していくことになると考えている。検討の中でグラウンドも挙げられており、本地区に導入するということが決まれば、そのように施設整備が進められることとなるだろう。

また、スポーツ施設については、土地利用計画（案）の中でも、大学用地に隣接する場所に行政施設用地を確保し、行政施設用地において大学にスポーツ施設を整備してもらい、市民の利用が多く、大学が休みとなる土、日曜日に市民に開放してもらえるようなことも想定して配置を検討してきている。

本事業の凍結というご意見もあったが、都市計画決定に向けた説明会を本日開催しており、平成18年から権利者の皆さんに説明を行い、市民参画のもとまちづくり計画を策定してきた経過を踏まえ、市としては本事業を推進していくことという判断をしており、凍結するという考えで説明会を行っているものでないことはご理解いただきたい。

なお、JR用地を市が取得するのではとの話がありましたが、市で取得する考えはないので併せて申し上げておきたい。

出席者D： 土地利用計画（案）の西側権利者住宅ゾーンからは湘南モノレール湘南深沢駅より新駅の方が近くなる。新駅が設置されれば、減歩が大きくなるのではないかと。

以前、深沢まちづくりニュースでは、新駅設置により減歩が大きくなることはないとの市の回答が掲載されていたと記憶しているが、本当なのか。権利者も不安なはずである。

市： この場にも権利者の方のご出席をいただいているが、これまでも、仮に新駅が設置されることが決まった場合でも減歩率に大きく影響するものではないとご説明させていただいている。また、議会においても同様に答弁している。

土地区画整理事業を進めるにあたり、事業区域内に新駅が設置される場合は、当然新駅設置による影響が明確になることから減歩が大きくなることは考えられる。また、事業完了後、新駅設置により土地の価値が上がることはありうると考えている。

出席者E： ラグビースクールの運営にあたり、多目的スポーツ広場を利用している。昨年開催された説明会において、平成26年度末に予定されている仮換地指定までの間は暫定利用として多目的スポーツ広場を利用できるとの説明であったと理解しているが、現時点でも仮換地指定まで暫定利用できるということで変わりはないか。

市： 当該用地は本事業を進めていくための種地として取得した用地であることから、事業着手までの間、有効活用を図るため暫定利用を行っている。

現時点では、暫定利用期間を平成25年度末と設定しているが、事業推進に支障のな

い範囲で暫定利用を行う予定としている。状況を見ながら暫定利用期間について判断していくこととなるが、現時点では、平成25年度末までとご理解いただきたい。

出席者F： 深沢地区の活性化に繋がるような事業としてもらいたい。

まず、意見であるが、事業をよりスピードアップをして進めてほしい。工事着手が平成27年度となっており、概ねまちが出来上がるまでに10年程度かかることになるかと思うが、1年でも2年でも早く事業を完了してほしい。現在、JR社宅からの引越が進みゴーストタウン化して淋しいまちになったと常に感じている。

2点目は新駅による深沢地区への影響をどのように考えているのか。今後でよいが、新駅が設置されることにより、深沢地区がどのようになるのかシミュレーションしてもらいたい。

3点目は、減歩率がどのくらいになるのか。減歩は権利者の負担になることから、市の負担金等の方法を工夫し、できるだけ減歩を小さくする努力をしてほしい。

4点目は市道大船西鎌線の事業区域外部分についての整備計画があるのか伺いたい。

市： 1点目の事業のスピードアップについては、JR大船工場跡地の土壌汚染対策処理工事とその後のモニタリング完了時期に合わせ、事業着手を平成27年度としている。また、権利者からも早期事業着手の陳情も出され、議会で採択されていることから、市としても少しでも早く事業が進められるよう努力していきたいと考えている。

出席者F： モニタリングと事業着手は同時にできないのか。

市： 土壌汚染対策法上、モニタリングの結果を受けて、土壌汚染の指定区域が外れることとなるため、モニタリング完了までは事業着手は厳しいと考えている。ただし、段階的に指定区域を解除する方法もあると聞いていることから、今後JRと協議を行っていきたいと考えている。

2点目の新駅設置の影響については、新駅設置により深沢地区のポテンシャルが上がると考えている。新しく参入する商業と既存商店街がお互い生き残れるような手法を今後検討していかなければならないと考えている。

3点目の減歩率については、事業認可後に設置される土地区画整理審議会において決定される事項であることから、現時点では権利者に対してもお示ししていない状況なので、ご理解いただきたい。

4点目の事業区域外の市道大船西鎌線の拡幅については、湘南モノレールのピアや既存商店街がある等の条件があるため、現時点で拡幅計画はない。事業区域内においては拡幅を行い、歩行者空間を確保していきたいと考えている。

以 上