

深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業に関する説明会議事概要

日 時：平成24年1月21日（土）午前10時から11時30分まで

場 所：鎌倉青果地方卸売市場 2階大会議室

出席者：44名（うち西側権利者5名）

市側出席者：高橋拠点整備部長、樋田拠点整備部次長兼鎌倉深沢地域整備課長、斎藤課長補佐、深谷係長、小林主事、鬼頭、猪股

○議事

次第に従い、「説明会以降の事業の進捗状況」及び「土地利用計画（案）」、「今後の予定」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）に住宅用地が計画されているが、公的な住宅だけではないということによいか。

また、商業施設用地の妥当性等を確認するため、民間事業者ヒアリングを行ったようだが、どのような民間事業者にヒアリングを行ったのか。URや湘南鎌倉病院、湘南モノレール、市場、既存事業者に対してヒアリングを行ったと思われるが、他の民間事業者にもヒアリングを行ったのか。

辻堂のC-Xのテラスモール湘南は一定の来客数を確保しているようだが、中野の再開発ではテナントの参入の目途が立っていないといった問題もある。

現時点で参入の意思等を確認しているのか。

市： 土地利用計画（案）の黄色に色分けされている部分が住宅用地として計画している。公的な住宅としては、地区北側に引き続き市営住宅を運営していくため用地を確保している。他の住宅用地については、民間事業者に参入してもらいたいと考えている。また、本事業は土地区画整理事業であるため、現在居住されている権利者の方々については、整形化した土地を換地し、住宅を再築してもらうことになる。

土地利用計画（案）では約5.0haの商業施設用地を確保しているが、当該面積も民間事業者ヒアリングに基づき算出したものであり、妥当性のある規模と考えている。

出席者B： 神奈川県が自然エネルギーの普及を推進しているが、本事業においても太陽光発電の導入等の計画はあるのか。

また、スポーツ施設は行政施設用地に導入されることになると思うが、市民要望が高いにも関わらず、単独でスポーツ施設用地を確保していないのはなぜか。

市： 1点目の自然エネルギーの普及については、東日本大震災以降、全国各地で推進されており、本事業においても低炭素社会の実現を目指している。近隣でも藤沢市のパナソニック工場跡地（スマートシティ）に自然エネルギーを活用したまちづくりが計画されており、本事業においても太陽光パネルの設置等の自然エネルギーを活用したまちづくりを進めていかなければならないと考えている。推進に当たっては、行政と民間事業者との役割分担等もあると思われることから、具体的な検討は次のステージで実施して

いきたいと考えている。

2点目のスポーツ施設用地については、市は本事業の種地として国鉄清算事業団用地約8.1haを取得し、当該用地を土地利用計画（案）における行政施設用地に充てている。

行政施設用地に導入する施設については、財政状況や効率的な施設配置、民間活力の導入等、スポーツ施設を含め、総合的な視点で導入施設の検討を現在市内で進めているところである。このような経過の中で、土地利用計画（案）策定にあたっては、スポーツ施設用地を単独で確保することは難しいため、行政施設用地という名称となっている。

配置としては市民の皆さんの利便性を考慮するとともに、大学との共同によるスポーツ施設整備の可能性を考え、大学に隣接し、湘南深沢駅に隣接した場所としている。

出席者C： 深沢地区周辺には大船駅周辺の商業施設や辻堂駅周辺のC-Xでまちづくりが進んでおり、深沢地区の商業は相対的に見て衰退しているように思われる。これは新駅構想や本事業に影響はないか。

市： 土地利用計画（案）では商業施設用地約5.0haを確保しており、民間事業者ヒアリングの中でも、当該規模の商業施設であれば、大船駅周辺の商業施設やテラスモール湘南とも住み分けは十分可能であるとの意見を得ている。また、湘南深沢駅周辺の既存商店街とも連携した仕組み作りによりお互いが活性化できると言われている。

新駅構想については、藤沢市でJR東海道本線大船駅と藤沢駅間に新駅を設置する計画があり、新駅を含めた広域的なまちづくりについては、神奈川県・藤沢市・鎌倉市の三者で構成する「湘南地区整備連絡協議会」において検討を進めている。検討においては、新駅設置による効果も検証されており、新駅設置による本事業への影響も十分考えられる。しかし、平成16年に策定した「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」においては、新駅を一旦脇において検討を進めた経緯があり、市としては、市民の皆さんや西側権利者、議会と相談し、新駅に対する市の方針を決めていかなければならないと考えている。

出席者C： 深沢地区の商業の衰退は本事業に影響することはないということか。

市： 商業の衰退は、昨今の経済状況の変化も大きく影響しているように思われる。

本事業は、鎌倉駅、大船駅周辺に並ぶ第三の拠点形成をめざしている。本地区に導入する商業施設は、テラスモール湘南のように広域から人を呼ぶものではなく、他市に買い物に出ている市民を中心とした施設であり、深沢地区の活性化にも繋がると考えている。また、民間事業者ヒアリングの中では、地域商業と対峙して経営できる時代ではなく、全国各地の商業施設では地域商業と共存共栄できる仕組みづくりを進めているとのことであった。

出席者D： 本事業により、深沢地区が活性化することはとてもよいことであるが、本地区周辺の道路網は脆弱であり、本事業によりさらに混雑してしまうと考えられる。周辺道路整備の考え方を教えて欲しい。

また、東日本大震災を受け、神奈川県が取りまとめた津波浸水予想図では、鎌倉市には約14mの津波が来ると予測されている。本地区には柏尾川があり、逆流も予想されるが、津波対策は考えているのか。

市 : 一点目の周辺道路については、現在県警と協議を重ねており、現時点の計画では、県道腰越大船線（柏尾川沿い）の事業区域としている部分については、現況幅員12mを18mに拡幅し、右左折レーンの整備等を検討している。本事業により発生する交通量を適切に処理できるよう検討を進めている。

また、新駅が設置されれば、自動車から鉄道へ交通手段が転換され、発生する交通量のうち約1割を抑制できるとの調査結果も出ている。

二点目の津波対策については、神奈川県が公表した津波浸水予想図素案では深沢地区は含まれていない。本計画（案）は平成22年9月に策定されたものであるため、津波対策は盛り込んでいない。

ただし、東日本大震災を受け、防災は市にとっても大きな課題であることから、今後神奈川県の方針等の検討状況を見ながら、防災担当部署との連携を図り、検討していきたいと考えている。

出席者E : 湘南深沢駅と新駅をシンボル道路で繋ぐ計画はあるのか。

また、湘南深沢駅と新駅までのアクセスとして、バス路線の再編は考えているのか。

市 : シンボル道路については、藤沢市側でも新駅へのアクセス道路を計画していることから、整合が図れるよう調整を進めている。

また、バス路線については市としても、仮に新駅ができれば、新駅と本地区を結ぶアクセス手段としてバス路線の整備の必要性は認識しており、これまでもバス事業者に対し、まちづくりの状況等をお知らせしている。

しかし、現時点ではJRから新駅に対する回答を得られていないため、正式に新駅設置に関する回答が得られれば、既存バス路線の変更等について、バス事業者とも具体的な話ができると考えている。

出席者F : 一点目は、商業施設用地と住宅用地はディベロッパーに一括して売却することになるのか。それとも市で分割して売却することになるのか。

二点目は、土地利用計画（案）において住宅用地が湘南深沢駅付近に集まっており、居住者が増えれば、モノレールの利用者も増えることになる。現状でも通勤通学の時間帯はかなり混雑しており、モノレールのキャパシティを超えてしまうのではないかと。

三点目は、行政施設用地に行政センターが導入される場合、既存センターとの住み分けはどうなるのか。または、統廃合することになるのか。

市 : まず、本事業区域は約32haあり、うち16haをJRが所有していることから、住宅用地をJRの換地先の一つとすることも考えている。その場合、JRが一括で住宅事業者に売却するのか、自社で住宅を供給するのかは今後になるが、市としてその点に立ち入ることは難しい。住宅用地は全てが集合住宅になるというわけではなく、販売可能戸数やニーズに合わせ、集合住宅と戸建住宅が配置されることになると考えている。

また、本事業は土地区画整理事業であり、基盤整備を目的としているので、基盤整備後の建築物等に対しては今後景観や高さに配慮したガイドラインを作成していくこととしている。

次に、モノレールについては、本事業の計画当初から協議の場を設け協議してきている。市としても輸送力をモノレールだけに頼るには限界があることは認識しており、バ

ス路線の再編についても検討を進めていく必要があると考えている。また、民間事業者ヒアリングにおいても、モノレールだけでは住宅の供給量に限度があり、新駅設置の有無で供給量が大きく変わると言われている。全市の視点で人口が減少していく中で、本事業では将来計画人口約3,100人を掲げ、その確保について能動的に働きかけていきたいと考えている。

また、駅舎改築については、湘南モノレールとしても湘南深沢駅の利用者数が5,000人以上であることから、移動円滑化法に基づくバリアフリー対応が必要となると聞いている。

三点目の行政センターについては、先程もご説明したとおり庁内で検討している。検討においては、既存施設の移転の場合、跡地活用を含めて、総合的に検討を行っていかなければならないと考えている。

出席者F： 仮に新駅ができたとしても、湘南深沢駅付近に住宅用地が配置されているので、モノレールを利用することになると思うが。

市： 藤沢市で計画されている新駅までは柏尾川沿いから約400m、湘南深沢駅から約1kmあり、一般的には徒歩圏内であると考えている。モノレールとJR新駅の使い分けは利用者の判断となる。

新駅設置は本事業に影響があるため想定はしているが、新駅の有無に関わらず本事業は進めていかななくてはならないことから、既存交通手段であるモノレールを考慮した住宅用地の配置としている。

出席者G： 本事業の具体的なスケジュールは怎么样了なっているか。

市： 平成22年9月に土地利用計画（案）を策定し、現在、都市計画決定に向けた関係機関協議や事業認可に必要な図書作成に係る各種調査を進めているところである。

スケジュールとしては、平成24年度中の都市計画決定を目指しており、その後、事業認可・仮換地指定となる。事業着手は、JR大船工場跡地の土壌汚染対策処理工事が約3年かかることから、安全を見て、現時点では平成27年度を想定している。

出席者H： 土地利用計画（案）において、県道腰越大船線沿道の業務施設用地は西側権利者の業務施設となっているが、日産（ショールーム）等が入るといふことか。

市： 現在、県道腰越大船線沿道で営業されている日産（ショールーム）や中古自動車販売店、auショップ等の業務系の用途がこれまで通りに営業できるよう配置している。

出席者I： 平成24年度の都市計画決定を目指しているとのことであったが、決定権者はどこののか。

また、都市計画決定までにどのようなプロセスがあるのか。その中で、市民への説明の機会はあるのか。

今回のような説明会の議事録や本事業に係る検討経過はどのように周知を図っているのか。

市： 一点目の都市計画決定における決定権者については、案件ごとに異なっている。例えば、県道の拡幅や用途地域については県決定、土地区画整理事業の事業区域については市決定となっている。

都市計画決定までのプロセスは、現在進めている関係機関協議を受け、土地利用計画

(案)を基に説明会等を開催し、都市計画の原案を作成し、法決定手続に入ることとなる。法手続上、都市計画案の公告、縦覧を行い、提出された意見書に対し回答することとなる。

本事業に係る検討経過や進捗状況については「深沢まちづくりニュース」や市ホームページにて周知を図っている。昨年開催した市民向け説明会の概要については「深沢まちづくりニュース」で周知しているが、議事録は公開していないため、早急に対応する。

なお、西側権利者を対象とした「深沢地区まちづくり検討部会全体会」の概要は同じく「深沢まちづくりニュース」で周知しているが、議事録については、特定の個人情報等が含まれている可能性があることから、公開する予定はない。

出席者 J： 以前、村岡新駅構想に関する説明会に出席した際、市道常盤梶原線をメイン道路とし、新駅にアクセスできるようにするとの説明があった。しかし、土地利用計画(案)の中では、本事業において整備されるシンボル道路が新駅へのアクセス道路となっているようだが、市道常盤梶原線を新駅へのアクセス道路にする計画はあったのか。

市： 藤沢市では新駅設置のため、旧湘南貨物駅用地約3.6haを既に取得している。JRとの協議の中では、JR東海道本線藤沢駅と大船駅間に左に大きくカーブする部分には駅を設置できないとの指摘を受けているようであり、新駅設置予定地は限定されているので、新駅へのアクセス道路の位置は限定されてくる。このことから、土地利用計画(案)ではシンボル道路が新駅へアクセスできる道路としており、概ね延長線となるよう計画している。したがって、市道常盤梶原線を新駅へのアクセス道路とする計画とはしていない。

推測ではあるが、周辺道路整備の一つとして、市道常盤梶原線につなげる説明をされたのではないかと思われる。本件については、後日、藤沢市にも確認してみる。

※藤沢市の担当課に確認したところ、市道常盤梶原線(藤沢市側では市道藤沢駅宮前線)については、「村岡地区まちづくり計画」において、バリアフリー化による歩行空間の改善が必要な路線として位置づけられている旨の説明を行っているが、シンボル道路として位置づけるといった説明は行っていないとのことであった。

出席者 A： 本事業は新駅を一旦脇に置いて検討されてきた経緯があるとともに、本日の説明の中で導入される商業施設は広域から人を呼ぶものではないこと、湘南深沢駅付近に住宅用地が配置されていることから、新駅が無くても本事業は成立すると理解した。また、県道腰越大船線が拡幅されれば、バス路線の再編により、交通手段の問題もないと考えている。ところで、新駅の話が出てきているが、本日の説明会は本事業に関する説明会であり、新駅設置に向けた説明会でないと理解する。

土地利用計画(案)において交通広場が計画されているが、駐輪場は引き続き設置するというのでよいか。

市： 交通広場については、駐輪場だけでなく、バスバースやタクシー乗降場等を整備するよう計画している。市としても駐輪場の設置は必要であると考えている。

おっしゃる通り、本事業は新駅を一旦脇において検討してきた経緯があり、新駅が無

い場合でも成立するよう関係機関協議等を踏まえ検討を行っている。ただし、新駅設置が実現すれば、交通量の軽減が図れることから、交通処理等も安全側に働くと理解してもらいたい。

新駅設置については、先程もご説明したとおり、今後権利者の方々や市民の皆さん、議会とも相談しながら、市としての方向性を決定していかなければならないと考えている。

出席者C： 本事業を進めていくにあたり、焦点を当該地区ばかりに置くのではなく、周辺住民の意見も聞いてほしい。本事業によるプラスの効果もあるが、周辺住民にとってはマイナスとなることもあると思う。

事業進捗に合わせ情報を公開するとともに、周辺地域から本事業がどのように見えるかどうかも意見収集し整理してもらいたい。

また、このような説明会に出席できない市民もいることから、市ホームページに書き込みができるようにしてもらいたい。

市： 事業進捗に合わせた情報公開やホームページについては検討し、対応していきたい。

以 上