

第 84 回 鎌倉市まちづくり審議会概要

日 時	平成 28 年 7 月 7 日 (木) 17 時 00 分～19 時 15 分
場 所	全員協議会室
出席者	委 員 : 内海会長、出石委員、梅澤委員、加藤委員、川口委員、永野委員、松行委員、中山委員、前島委員 事務局 : まちづくり景観部長、まちづくり景観部次長兼土地利用調整課長、まちづくり政策課長、まちづくり政策課職員、土地利用調整課職員 常任幹事 : 経営企画課担当課長、環境政策課長、都市計画課課長補佐(代理)、都市景観課長、みどり課長、都市調整課長 臨時幹事 : 交通計画課担当課長、歴史まちづくり推進担当課長、文化財課担当課長
欠席者	委 員 : 秋田委員
傍聴者	14 人 (希望者 15 名のうち 1 名欠席)

議題 □大規模開発事業 (由比ガ浜四丁目 商業施設及び共同住宅の建築) について

事務局	(開会に当たり、事務局から審議会委員 10 名中、9 名の出席により定足数に達していること及び欠席委員から事前に欠席の連絡を頂いていること等を報告した。)
会長及び会長職務代理者の選出について	
	内海会長及び加藤会長職務代理者を選出した。
事務局	<p>事務局から 4 点連絡する。</p> <p>1 点目は、マイクの使用についてお願いする。</p> <p>2 点目は、本市ホームページ及び広報紙で傍聴者を募集したところ、14 名の方から傍聴の申出があった。</p> <p>また、ケーブルテレビから取材の申込みがきており、撮影については審議に直接関係のない冒頭部分だけでもよいとのことなので、傍聴者の入室前の休憩時間帯の撮影を認めることとし、撮影終了後も室内で傍聴することを認めたいと考えている。</p> <p>既に配付している資料については、非公開とする部分はないと考えており、審議を公開することとし、審議上、必要な場合には、審議会に諮った上で非公開とすることとしたい。また、資料については、回収の上、公開することとして良いかどうか、確認をお願いする。</p>
内海会長	傍聴と資料の取扱いについて、傍聴を認め、資料を公開してもよいか。また、ケーブルテレビについて、審議と直接関係のない部分のみの撮影を認めることで良いか。
全委員	了承する。
事務局	<p>3 点目は、3 月 24 日に開催された前回の審議会の議事概要について、確認をお願いする。</p> <p>4 点目は、本日の議題について、事前に送付した開催通知では、「大規模開発事業 (由比ガ浜四丁目 商業施設・共同住宅の建築) について」と「鎌倉市まちづくり審議会会議の公開等に関する取扱要領の見直しについて」の二つの議題を予定していたが、「鎌倉市まちづくり審議会会議の公開等に関する取扱要領の見直しについて」は機会を改めることとし、本日は、「大規模開発事業 (由比ガ浜四丁目 商業施設・共同住宅の建築) について」のみを議題とする。</p>
内海会長	<p>それでは、議題に入るに当たり、ケーブルテレビの撮影と傍聴者の入室を認める。</p> <p>傍聴者等入室のため、休憩とする。</p> <p>(休憩 傍聴者等入室)</p>
議題 (1) 大規模開発事業 (由比ガ浜四丁目 商業施設及び共同住宅の建築) について	
内海会長	再開する。 たたいまより、議題 (1)「大規模開発事業 (由比ガ浜四丁目 商業施設及び共同住宅の建築)

	<p>について」の審議を行う。この案件についてはこれまで現地調査を行い、審議を重ねており、その審議を踏まえて今回、助言又は指導（案）が示されている。本日は、当審議会として答申書をまとめるための最終的な意見を各委員に伺うことになる。</p> <p>ついては、三段階に分けて審議を進める。まず、4月22日に行われた開発事業公聴会について、事務局から説明を受け、その後、公聴会委員としてご出席された加藤委員、永野委員から報告と所感をいただく。</p> <p>次に、前回の審議会以降の状況について、事務局の説明を受ける。</p> <p>最後に、助言又は指導（案）について、事務局の説明を受け、委員の皆様の意見を伺うという形で進めたいと思うがいかがか。</p>
全 委 員	了承する。
内 海 会 長	まず、4月22日に行われた開発事業公聴会について、事務局から説明をお願いする。
事 務 局	(開発事業公聴会について説明した。)
内 海 会 長	公聴会当日出席された加藤委員、永野委員から報告、所感をお願いしたい。
加 藤 委 員	<p>懸案事項は大きく2点ある。一番問題になっていたのは、この商業施設等ができたときの交通渋滞の問題である。旧市街地に入って行く車が渋滞を招くという話が相当出ていた。それに関して事業者は、商業施設の規模を縮小し、駐車台数を減らしたのでそういうことはないとのことだったが、市民からは懸念があった。</p> <p>2点目は、計画そのものの配置、例えば駐車場をどこに置くかということ、あるいは商業と共同住宅との関係、緑化すべき部分や公園の位置等に問題があると思っている。</p> <p>また、防災面で津波対策の課題があるため、こうした施設計画でなく空き地にすべきだという意見が出ていたのも印象的であった。</p> <p>それに対し事業者は、商業施設の規模を縮小し、商業施設に駐車台数を減らすことにより、地域密着型の商業施設にしたということを強調していた。</p> <p>両方の建築計画について事業者は、鎌倉市の行政計画に十分に配慮して建築計画を練り、各課協議の中で詳細な協議をしていきたいという意見であった。</p> <p>また、拝見した交通シミュレーションは分かりづらく、地元密着型の商業施設といっても広域的に色々な問題が出るのは明らかのため、検討する必要があると考える。</p>
内 海 会 長	続いて永野委員はいかがか。
永 野 委 員	<p>公聴会の議長を務めた加藤委員の意見で言い尽くされていると思うが、私が特に発言したことは大きく2点ある。</p> <p>1点目は、商業施設というが、もう少し具体的なものが見えてもよいのではないかということである。神奈川県の大規模小売店舗立地法（以下「大店立地法」という。）の審議会に諮れば、申請書に具体的な計画が示されることとなるが、市のまちづくり審議会や地元説明会の場においては、商業施設の具体的な中身が提示されたことがない。なぜ私がそれにこだわるかということ、具体的な中身は伏せておきながら、駐車台数が算出されているのはおかしいと思うからである。国の指針は売場面積がわからないと駐車台数は算出できないことになっている。具体的な駐車台数を議論をしている中で実態にボールが動かなくてよくわからない。この点が公聴会の中でも相変わらず疑問として残った。</p> <p>2点目は、大店法が大店立地法に変わったこと、つまり、国の考える方針が変更されたことである。大規模小売店舗法（以下「大店法」という。）は、出店する小売業者が地元の商店会とやりとりをすれば結論が出るが、大店立地法は、事業者が前面に出て地域に納得ある説明をしなければならぬため、大店立地法の最初に書かれているように、周辺地域の生活環境をしっかりと理解し、地域の人が納得できる方向で計画を発表していかないと、いつまでも疑問のまま前へ進んでいくこととなる。</p>
内 海 会 長	二人の委員の報告等について質問等はあるか。
前 島 委 員	公聴会における住民からの意見のほとんどが反対意見との印象を受けたが、地域住民の方、特に近隣の方や高齢者にとって非常に便利なものができるので期待もっているといった声は出しにくい。また、述べる必要はないと思って参加されないと思うが、そういう声は公聴

	会で出されたのか。
事務局	公聴会では出ていない。 まちづくり条例の手續において、意見書の提出機会が規定されているが、それにおいても賛成という意見はいただけていない状況である。 しかし、正式な手續ではないが、事務局に匿名の手紙で賛成という意見が届いている。
内海会長	基本的には指摘を中心に公聴会の質疑応答がなされたということだと思う。 この指摘内容については、加藤委員と永野委員に説明いただいた内容を当審議会でも様々議論してきている経過がある。 他に質問等はないのか。
川口委員	前回の審議会でも交通の話が出たが、圏域を大店立地法の関係から3キロ圏としたことについて、地元の方々への説明が不十分というのがその時の印象であった。それを払拭するには説明をしっかりと行わなければならない。神奈川県警察本部（以下「県警本部」という。）との協議において及第点が出ないと説明が十分でないということで前回の審議会は終わったと記憶している。公聴会の時にもそれに関連するような交通の話が出ている。 前回分かりにくかった交通シミュレーションについて、その後、新たに説得力が上がった又は地元が納得する説明を見出したなど、検討が進んでいるのかどうかを教えてください。
事務局	事業者は既に交通管理者である県警本部と交通協議を行った。市もオブザーバーとして参加を要請され、参加をしている。その中で具体的に県警本部がどのような指導を行っているかということについては、後ほど詳しく説明させていただく。交通シミュレーションについても、助言又は指導に丁寧な説明を行うようにということを書いていきたいと考えている。
出石委員	先ほど説明があった公聴会について残念だったのは、公述人として事業者が出席したにも関わらず、結局は見解を差し控えた部分である。前回の審議会でも大店立地法の手續をまだ行っていない、県警協議はこれからであるというのは、何も説明していないということなので、しっかりと説明するようにと発言したが、結局公聴会で詳細を説明しなかったことは、それ自体で不信感を招いてしまうため残念である。 一方で公述は自由だが、そもそも全て反対という公述は、私はなかなか受け止められない。前回の公聴会案件（鎌倉山）とは異なり土地利用はできるので、土地利用する中で交通問題や屋上の駐車場の問題等について、両者で折り合って行かなければいけないと思う。それが今のまちづくり条例であり、まちづくり条例の限界だと思う。それ以上のことをやるのであれば、法律や条例を整備していかなければならない。私は、助言又は指導について厳しい指導を入れるべきであると考えている。さらに公聴会において、事業者は住民と話し合うと発言しているので、それをしっかりと実践してもらいたい。 一点確認だが、前回の審議会において議会の決議にある「認可」がわからないということについては確認されたのか。
事務局	まちづくり条例の手續については行政手続法の許認可には当たらないということをご顧問弁護士から見解を受けている。しかし、議会はそうした認識をもって発言しているかは不明である。我々は議会に対して質問できる立場にないため、決議に至る真意まではわからない。 我々としてはまちづくり条例は許認可には当たらないと認識している。
出石委員	よく分かるが、議会の認識が誤っているのではないかと言いたい。もっと住民代表である議会がどのくらいの意志を持っているのかを、しっかりとっていただきたい。こういう言葉を使っているということは、そもそも議会がまちづくり条例を知らないのではないかと受け取れる。厳しい言い方だが、行政当局だけでなく、議会がしっかりと責任を持たなければいけないし、まちづくり条例は議会が議決しているのだが、しっかりと認識して欲しい。議会に問い合わせなくて結構だが、私としては審議会として表明しておきたいと思う。
内海会長	審議会としてしっかりと表明していかなければならないと思う。 先ほど、加藤委員、永野委員から報告、川口委員から質問のあった交通の問題、配置計画に関わる内容、防災の問題、さらには永野委員からあった具体的な計画内容の

	<p>問題、こういった点については、助言又は指導（案）に表記されているので、具体的な内容はその時に議論していくこととし、二つ目の段階に進めていくこととする。</p> <p>前回の審議会以降の内容等について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>当該開発事業については、過去2回の審議会において議論いただき、前回の審議会でもとめていただいた。それについて事務局として関係機関との協議や事業者への指導を続けてきた。今後の市の手続と大店立地法の手続の関連性や交通の専門家による見解について、説明させていただく。</p>
内海会長	<p>交通シミュレーションなど専門的な検討をしたかという点と、市の手続と大店立地法の手続についての2点についてお願いします。</p>
事務局	<p>市の今後の手続と大店立地法の手続との関連性について説明させていただく。</p> <p>初めにまちづくり条例や市において行なわれる許認可等の手続と大店立地法に基づく手続の関係について、事務局の説明が十分ではないとの意見をいただいているので、資料のフローを用いて説明する。当該開発事業については、現在、まちづくり条例に基づく手続を行っている状況であり、本日は、まちづくり条例の規定による事業者への助言又は指導の市原案について議論していただく予定となっている。市からの諮問に対する、審議会からの答申を受け、事業者に対して助言又は指導を書面にて行い、事業者は助言又は指導に対する方針書や提出することとなる。方針書の提出があった場合は、公告し公告日の翌日から14日間縦覧を行い、まちづくり条例の手続が終了する。事業者からの方針書の提出期間にもよるが、現在のところ9月中には終了するものと推測される。まちづくり条例の手続が終了した後は、鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例（以下「開発事業条例」という。）の手続の中で、事業者と関係各課との詳細協議を行うが、助言又は指導の内容についても、技術的かつ具体的な指導を行い、事業者に資料の提出等を求め、計画に反映させることにより、市長が行った助言又は指導に実効性を持たせることになる。通常、この開発事業条例の手続は4カ月程度を要する。なお、開発事業条例の手続において、助言又は指導の内容を担当する部署がない場合については、詳細協議が行われないので、先の方針書にて具体内容を事業者に明らかにさせる必要がある。開発事業条例の手続に続いて、事業者は都市計画法に基づく開発許可の手続を行う。通常、許可を受けるまでには2カ月を要する。一般的にはこの後、建築確認に要する諸手続を行うことになるが、当該地は周知の埋蔵文化財包蔵地であるため、事業者は試掘の結果、発掘調査が必要となることを想定しており、その期間は約1年間を予定しているとのことである。発掘調査の間、建築確認等の手続を行い、発掘調査終了後、予定建築物の建築に着手し、最短の場合9カ月間の工事を経て平成31年4月に商業施設を開店したいとの意向がある。また、共同住宅の建設には商業施設よりも工期を要することから、商業施設の開店から4カ月程度遅れ、平成31年8月の入居を予定しているとのことである。大店立地法に基づく届出は、法により店舗面積の合計が1,000平方メートルを超える店舗を対象とし、開店の8か月前までに届出をしなければならないとされている。届出には施設の設置者、小売業者名、開店日、営業時間等を記載する必要があるため、届出時点では具体的な店舗名称や営業実態が明らかになる。事業者に聴き取りをしたところ、小売業者は現在リーシング中とのことであった。現計画では、1階は核テナントとして床面積約1,800平方メートルのスーパーマーケットを、2階には約1,000平方メートルのドラッグストアを、その他として800平方メートル弱のスペースに4～5区画の医療クリニックモールとその他ATMコーナーや軽飲食コーナーの誘致を検討しているとのことである。1階にスーパーマーケット、2階にドラッグストアを配置し、さらにドラッグストアに調剤薬局を配置して、医療クリニックと組み合わせることは、業態的にはよく見られるとのことであった。また、一般的に1,000平方メートルのドラッグストアの規模は小さいほうであるとのことである。大店立地法に基づく手続では、神奈川県知事宛てに届出が提出されるため、所管課である神奈川県商業流通課に問い合わせたところ、法は施設の設置者に対し、地域住民や市町村の意見を聴きながら、交通や騒音等の生活環境に関する配慮を求めていく手続を定めた制度</p>

	<p>であって、配慮すべきそれぞれの事項については、経済産業省が指針に数値基準を設けていることから、基準と照らし合わせをすることにより施設が生活環境に配慮しているかどうかを評価していくとのことであった。</p> <p>交通問題に関しては、施設の設置者に対して神奈川県が行政指導を行っているとのことだが、任意で交通管理者である県警本部と協議をしているとのことであった。県警本部との交通協議が終了してからでないと正式な届出を受けないという運用を行っているとのこと、交通協議が終了してから届出を受けることにより、主要道路における交通渋滞等に関する問題は一定の指導をしているとのことであった。交通協議の状況については、後ほど別途説明する。</p> <p>また、大店立地法に基づく手続では、県が届出を受理した後、設置者は出店地の市町村において周辺住民に対し、届出内容を周知する説明会を届出日から2カ月以内に開催しなければならないとしている。説明会の日時、場所等の周知については、新聞への掲載やチラシの折り込みなどにより行われるとのことである。併せて周辺住民は県に対して意見書を提出することが可能であり、同時に県は市町村からも意見を聴取する。これらは届出の公告日から4カ月以内に行われなければならないとされ、周辺住民や市町村から意見があった場合には1カ月間縦覧に供さなければならないと規定されている。なお、法は周辺住民や市町村からの意見に配慮し、指針を勘案しながら周辺の生活環境の保持の観点から県が事業者に対し意見を有する場合は、県は意見を述べることで規定しているが、担当課の話では、県が意見した事例は近年では1件しかないとのことであった。新設の届出に係る案件は、学識経験者8名で構成される神奈川県大規模小売店舗審議会へ諮問されるとの話であった。審議会は通例2回行われ、1回目の審議会では届出内容、指針によって求められる周辺地域の生活環境の保持のために配慮すべき事項、指針の各項目に関する事業者による検討状況等について事務局が説明を行い、それらを踏まえて審議が行われる。2回目の審議では、1回目の審議会で出た意見や審議事項について、事務局が事業者から提出された資料を用いて、委員間で再確認を行い、1回目と2回目の審議会の間に市町村や住民から意見提出された場合には、それらの意見に対する事業者の対応方針等を踏まえて結審し、答申案がまとめられ、県からの諮問に対して、後に答申するとのことであった。県のホームページに掲載されている過去1年間の審議内容を確認したところ、交差点の飽和度や車線混雑度が指標値を下回っていることを評価され、来退店経路の設定や設定した経路への誘導方法、交差点を右折する経路が設定されていることへの妥当性、その他駐車場内での安全対策など主に交通問題に関する議論が行われていた。このように大店立地法に基づく手続においては、市町村や住民から意見があった場合、事務局である県は事業者に対してそれら意見への対応方針を示させた上で、資料として提出させ、事業者が十分な対応を行なっているかどうかの確認を行うことによって、計画に対する市町村や住民からの意見が具体的にどのように計画に反映されているのかということをチェックすることとなっている。以上が大店立地法に関する説明である。</p>
内海会長	<p>資料の2-①について説明いただいた。引き続いて2-②の交通問題について説明いただいた後、③、④、⑤、⑥、⑦は前回の審議会で疑義が申し立てられたところなので、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>続いて、計画地周辺の交通問題について事業者がどのような対応をする必要があるかについて説明する。</p> <p>先ほど、大店立地法の手続では、事業者と交通管理者である県警本部との事前協議が終了しないと、正式な届出を出せないと県が指導していると説明した。事業者は国が定める指針に基づき、施設の駐車場に来退店する車両の経路を設定する必要がある。指針において経路は、生活道路、病院や福祉施設等が接する道路、歩道と車道が明確に区分されていない通学路や狭隘な道路を回避するように設定しなければならないとしており、一般的には片側1車線以上ある道路を経路として設定する。また、指針では来退店客が設定された経路を使用して来退店するよう、案内表示や交通整理</p>

	<p>員の配置の他、掲示板、ビラ等を用いて経路に関する情報提供を行うことを求めている。その上で、事業者は設定した経路上の各交差点において、交通量調査を実施して、来退店客の車両を設定した経路に誘導する場合、各交差点にどのような影響が生じるかについてシミュレーションを行うこととなる。指針は、経路が右折をするように設定された場合については、車両によって右折待ち渋滞が発生しないように求めており、同時に駐車場への入庫は左折を原則としている。交通管理者はこれら事業者が作成した経路の妥当性や各交差点への影響について、事業者と協議して経路の設定や交通への影響が及ばないよう、地域の実情を踏まえて事業者を指導することとなる。事業者と交通管理者の協議は、既に4月に1回目が行われており、市や鎌倉警察署、県藤沢土木事務所も要請を受けて参加している。事業者は指針に基づいて来退店車が北側の生活道路を利用してくることがないように、国道134号線（以下「134号」という。）に誘導する経路を設定し、来店の際には南側から左折により入庫させ、退店の際は、整理員を配置して右折出庫させ、134号へ誘導させようとする計画を示した。県警本部は例外ではあるが、生活道路に流入させないためやむを得ない措置であると評価した。事業者が行った交通シミュレーションでは、各交差点に大きな影響を及ぼす結果となっておらず、134号に右折車線を設置する必要はないとしたが、県警本部は全ての右折車が青信号の際に対向車線の直進する車の合間をぬって右折することができるとは限らないため、後続車両の直進に影響を及ぼす恐れがあるとして、交差点に右折車線を設置するようにと指導している。また、指針に基づき平成25年8月に行われた交通量調査については、調査日が最新のものではないことから、ピーク時期に改めて調査をする必要があるとの指導を併せてしている。134号の右折車線設置予定位置は、両側に県営駐車場の構造物が近接していることから、現況の幅員が不足している。そのため、法令に則った幅員や滞留長に基づく右折車線を新設することは非常に困難な状況にある。市は6月に商業施設等が建設され、交通量が増えることを前提に道路管理者である藤沢土木事務所と協議した結果、担当者からは、基準どおりの右折車線ができなかったとしても当該地の交通事情を考えると右折車線はあった方がいいとの見解をいただいた。藤沢土木事務所からは、今後は法令どおりのものをつくらせるべきかどうかについて、道路管理者として検討していきたいとの回答を得ており、引き続き協議を行っていくこととした。</p>
<p>内海会長</p>	<p>県警協議の内容に加えて、交通シミュレーションに対する専門家の意見等について補足説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>鎌倉市交通検討委員会専門部会において、部会長を務めていただいている、埼玉大学大学院理工学研究科の久保田教授に意見を伺った。久保田教授からは、事業者が行った生活道路の交差点の交通量調査とシミュレーションの方法については、一定の評価をいただいた上で、計画地北側の交差点から東西に至る道路、由比ガ浜駅前を通過する道路の状況については、自動車の交通量だけでなく、歩行者の交通量も調査する必要があるのではないか、歩行者の安全がどのように確保できるかについて評価する必要があるとの意見をいただいた。歩行者の安全レベルを図る数値的な指標はないが、最近、国によって基準が設定された道路にハンプを設置する、狭窄の道路を設ける、自動車が走行しにくい形状の道路に改良していくなどの対策を、地元の合意の上で、行政と事業者で取り組むことが可能であるというアドバイスをいただいた。</p>
<p>内海会長</p>	<p>続けて2-④から2-⑦までの説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>現在、津波等の大災害については高台への避難を原則として、短時間での避難が可能となるよう、避難場所、避難路を指定して市民に周知を行っている」と防災部局から聞いている。そのため、施設が建設されることによって周辺に渋滞が発生する場合、渋滞が避難の実現を妨げる恐れがあるため、確実に渋滞が起きないように指導していただきたいとの要請を受けている。その上で、駐車車両が津波災害発生時に周辺に漂流することについて、どのような対策があるかについては、具体的かつ技術的に対策方法はないと言われている。仮に防護壁をつくって流出させないように措置を行ったとしても、防護壁の実効性、威力がどう発揮するかについては、十分な検証がなされて</p>

	<p>おらず、隣接地に対して圧迫感を生じさせてしまうということも他方面で考えられる。</p> <p>駐車場の運営については、観光客が利用するのではないかという前回の審議会の問いを事業者を確認したところ、ゲートを設けて駐車券を発行し、店舗を利用する人のみ駐車料金を優遇するという対応をとりたいということであった。また、店舗の営業時間以外には駐車場を閉鎖し出入庫させない、時間の上限や一日の上限といった料金設定を行うつもりはないとの回答を得ている。</p>
内海会長	まち並みについて説明をお願いします。
事務局	<p>周辺のまち並みについて様々な意見をいただいている。都市マスタープランでは住宅や駅前商業地との連続性に配慮した特色のある店舗や中低層のまち並みを誘導すると位置づけている。また、用途地域は第二種住居地域であり、建築物の用途として商業施設や中高層の共同住宅を建設することについては、妨げるものではないと市では考えている。しかしながら、計画地の周辺には長谷寺や甘縄神明神社などの歴史的資産や鎌倉文学館などの文化的資産が点在している状況で、別荘地や保養地としての面影を残すまち並みが形成されている。まち並みについては、古都保存法によって保存された山並みを背景としており、由比ガ浜海岸や鎌倉海浜公園などの自然的景観にも近接している。計画される建築物についてはこうしたまち並みや背景となる山並み、自然的環境である風致などに必ず調和したものにしなければならないと考えている。それらと調和するための必要な措置について、さまざまな項目を設け、助言又は指導に盛り込んでいきたいと考えている。</p>
内海会長	文化財に関わる内容について説明をお願いします。
事務局	<p>前回の審議会で文化財課の職員の同席を求められたので、本日は担当課長が出席している。計画地周辺において地上から1メートル掘削した際に、埋蔵文化財が確認された事例はあるとのことであった。しかしながら、調査に関わる詳細については、開発事業条例の各課協議で行うため、現時点で特別な扱いをすることはなく、まちづくり条例の助言又は指導に文化財課の記載は不要であることの報告を受けている。</p>
内海会長	<p>まちづくり条例の手続が終わった後に各課協議があつて、そこで事業者と文化財課が協議を行うということである。</p> <p>ただいまの説明について、意見等はあるか。</p>
中山委員	<p>交差点の右折レーンの設置のことにに関して、開発計画でなくても右折レーンがあつた方がよいのではないかということだが、具体的に右折車両ほどの程度見込んでいるのか。生活道路として私もよく利用するが、右折レーンを設置するほど交通量とは感じない。逆に開発事業のために右折レーンを設置してあげるというニュアンスにとれるがその点はいかがか。</p>
事務局	<p>信号が赤から青に変わる1サイクル当たり5台程度が曲がれる予測となっている。また、右折レーンを設置するのは市や県ではなく事業者である。</p>
中山委員	<p>右折レーンを設置する場合、公園の一部を提供するような話を聞いたが、そのあたりはいかがか。</p>
事務局	<p>現在も134号には一部歩道がなく、歩行者は公園の一部を通過しているような状況である。右折レーンを設置する場合、その延長を伸ばす、形状を変えた形とするなどが想定され、場合によっては道路管理者との協議で法で定められる基準を下回ってもよいとなれば、134号の幅員については現状の幅員で足りるという結果になる場合も考えられる。</p> <p>現在、海浜公園前交差点の滑川交差点方面からの1時間当たりの右折車は、ピーク時で46台ある。今回商業施設ができることによって、それが128台に増加する予定になるため、この128台をさばくために右折レーンを設置するということである。</p>
内海会長	他にご質問はあるか。
松行委員	<p>シミュレーションを見ていないが、交通について伺いたい。久保田先生が北側道路に歩行者の安全対策をしたほうが良いとアドバイスされたということだが、基本的に来店経路は134号</p>

	<p>の計画のため、あまり北側に車はいかないと思うが、北側道路も交通量が増加するということか。</p>
事務局	<p>事業者が、北側道路を利用しないように134号に誘導しても、道路事情に詳しい地元住民の方は、北側道路を使うのではないかと心配されており、北側道路に車が入ってきた場合、交通量が増えることになるので、歩行者の安全確保のための措置を行ったほうがよいという意見をいただいている。</p>
内海会長	<p>シミュレーションの結果というよりも住民の方の生活に観点を置いたアドバイスということである。</p>
事務局	<p>補足として、商業施設を利用しない人が、右折レーンが新たに設置されたことによって、西方向に抜けていく場合もあるのではないかとという問いについては、事業者に対し、来店客以外の車が右折レーンを利用する頻度はどの程度増えるのか、また、どういう影響が生じるのかということは明らかにさせていきたいと考えている。その上で、久保田先生のアドバイスも含めて、どういった対策が必要なのかを検討していきたい。</p>
内海会長	<p>助言又は指導(案)に反映されていない事項など、多様な議論がされているので、できるだけこの助言又は指導に反映させていきたいと思っている。まずは助言又は指導(案)の説明をお願いします。</p>
事務局	<p>助言又は指導(案)については、これまで市民から寄せられた意見、市議会での決議、当審議会で議論いただいた内容を踏まえたものでなければならぬと考えている。特に、交通問題に起因する周辺環境の悪化や周辺住民が安心して安全に生活していくことに対する大きな懸念、一定規模の建築物が隣接地に対して配慮されていないことや周辺の風致景観に不調和であるとの意見が主だったことなどから、これらの事項に配慮した内容の原案となっている。1番目に、施設の建設によって、交通環境が悪化し、周辺住民が安心して安全に暮らせる環境や観光客等の歩行者の安全が十分確保できるのかという、懸念を解消するための手段として、1-(1)に134号の右折車線を設置することは、周辺の交通量が増加することが確実なので、主要な道路である134号に負荷がかかることはあってはならない。そのことが地域の防災、救急面における迅速な対応に支障を及ぼすことがないように、事業者の実施する調査の結果、たとえ右折レーン設置が不要となったとしても、自主的に右折レーンを設置するよう求めている。このことは先ほど説明した、防災部局からの要請も反映している。1-(2)としては、これまで説明会でのやり取りや意見書、公聴会等を勘案すると、交通量調査については、過去2回の調査は異なる時期に行われたこと、調査の結果が開示されなかったこと、来退店経路への誘導の実効性について具体的対策の説明が十分でなかったこと等、これらの理由によって住民の理解が十分に得られていないように見受けられる。このことが交通環境の悪化についての懸念を強めている要因となっている。そのため、早急に説明会を開催する等、調査結果を開示し、丁寧でわかりやすい説明を行うことで周辺住民の理解を得るよう求めている。また、話し合いの中で再度、交通量調査について要望があった場合については、県警本部に指導を求め、時期や箇所についても十分に協議の上改めて実施するよう求めている。1-(3)としては、周辺の交通量が増加することによって、歩行者の安全が確保されなくなる懸念を解消するため、北側の生活道路に車両が流出することがないように、周知の徹底や誘導員の配置など有効かつ効果的な具体対策を求めている。</p> <p>2番目に商業施設、共同住宅いずれについても、これまでに形成してきたまち並みと背景となる山並み、自然的環境である風致との調和が必要であると説明した。調和のために必要な措置として6項目を挙げており、2-(1)として、当該地は第3種風致地区に指定されており、建築物の最高高さは10メートル以下と規定されている。そのことで中遠景となるスカイラインを維持している。また、背景となる山並みとの調和を図ってきた。そのため、法令の対象外となるとはいえ、屋上に駐車場を設けて、10メートルを超えた位置に車両が突出することは、スカイラインを阻害して、山並みに調和しているものとは言い難いものであることから、屋上の利用は必要最小限として、周辺との調和のための修景に努めることを求めている。2-(2)として、開発事業条例の規定以上の緑化を施す必要があり、高木、中木を中心に建築物が見え隠れするような配置を求めている。2-(3)として、建築物の意匠、形態についても海浜景観やま</p>

	<p>ち並みに馴染むものとする必要があり、素材についても配慮すべきであることを求めている。2-(4)として、計画建築物の配置が隣接地に対して圧迫感を生じさせているという箇所が見受けられるため、必要な措置として高木を配置することが可能な樹種・距離を確保するよう求めている。2-(5)として、計画地には複数の眺望点が設けられており、優れた眺望景観の保全が求められている。そのため、建築物がいずれの眺望点からの景観にも支障を及ぼす恐れがないことを明らかにするよう求めている。また、周辺のまち並みに調和するためにはアプローチ部分は重要な要素であるため、接道緑化や意匠に工夫を凝らすことによって周辺にふさわしいアプローチ部分になるよう求めている。</p> <p>3番目は公園管理者から盛り込むよう要請があったものである。鎌倉海浜公園は、市内で唯一ボール遊びができる公園となっているため、貴重な市民の憩いの場となっている。事業者はそのことを十分に知らしめ、施設の利用者や共同住宅の入居者や市民が引き続き海浜公園を休憩の場として利用することを妨げることがないように周知徹底を行うよう求めている。</p> <p>最後にまちづくり条例の手続きが終了した後は、開発事業条例の手続きに進んでいくことになる。まちづくり条例の際の市民からの意見については、計画への反映に努め、説明会において、良好な対話と協議を行うとともに公共施設管理者等との各課協議を十分に行うように求めている。それと同時に商業施設は大店立地法の届出対象となっているため、届出に規定する説明会では交通量調査との説明を行うこととなるが、丁寧でわかりやすい説明をするよう求めている。以上が助言又は指導（案）となる。</p>
内海会長	<p>本日は、この助言又は指導（案）に関して十分に議論をしていただきたい。 この内容について、意見、質問、助言又は指導（案）に盛り込むべきと思われるもの等の意見をいただきたいと思うがいかがか。</p>
梅澤委員	<p>先ほどの出石委員と永野委員の意見が非常に良かったが、具体的に反映されてこないのが残念だと思う。</p> <p>特に、まちづくり条例の根本の理念は、鎌倉はとても大切なまちなので、皆でまちづくりを考えるということである。そのため事業者は努力し、市民もそれに協力する。それを市が仲裁するというのが理念だと思う。当該計画では、事業者がこうしたコンセプトで事業を行いたいがかどうかという聞き方をしておらず、いきなりこういうモノ作るが、問題ないかという言い方をしている。これは、法律上は問題ないかもしれないが、理念上はそうではなく、もう少し丁寧な対応が必要ということである。まず、事業者は、当該地で行う事業に対して、鎌倉は特殊な土地であることを考慮した上で、明確なビジョンを持ち、住民に対して説明する。住民の問いに対して事業者は真摯に答えるべきであり、仮に事業者のエゴで対応した際は、市は仲裁に立ち、事業は成り立たないと主張するべきである。市は、まちづくり条例の理念に基づいた事業計画にするよう、事業者に対して前向きな協力要請を助言又は指導に載せるべきである。これが大前提であり、これがないと前へ進まないと思う。また、建築的には、モノを作るという時に独創的なモノを作る気持ちがないとできないはずであり、それはお金がかかることでもある。しかし、それをしっかりやるということが、鎌倉のまちづくりのためでもあるので、ある程度独創的な考え方を盛り込むべきである。つまり、当該地にふさわしい計画にしているということを、事業者はしっかりと書くべきではないかと思う。もう一つは交通シミュレーションである。最初から3キロメートル圏内の設定であるが、私は、実質的な交通フローを地元のことを考えて計画したらどうかと思う。事業者は、3キロ圏内である小坪マリーナ辺りから来店する方が利用する施設だと言っている。小坪マリーナ方面からだ海岸橋から134号に出て右折する経路は面倒なので、海岸橋を直進し、和田塚入口を左折した後、細い道を利用して、左折入庫すると思う。その状況でも北側の交通量は増加しないというシミュレーションは、やはりおかしいと思う。事業者が、おかしいと思うかはわからないが、実質的な地元感情に合った交通シミュレーションをもう一回再検討された方がよい。</p>
内海会長	<p>他にあるか。</p>
永野委員	<p>この計画は何回も審議会で議論しており、今回の新しい計画は住宅が増加し、商業施設が縮小されている。大店立地法は住宅への適用はなく、商業施設のみに適用される前提で議論をしているということを委員全員が認識しないといけない。 手続のフローチャートは誰が作ったものか。</p>

事務	事務局で作成した。下の箱に入っている注記は一部、県のを引用している。
永野委員	<p>フローチャートは本来、分かりやすいものでなくてはならないが、気になる点はいくつかある。真ん中辺りの上の見出しの開発許可2カ月間のところに平成25年9月と書いてあるが、開発許可がなされた後に埋蔵文化財の調査を行うのでは、どのような計画が出てきても意味を持たなくなる。当該計画地の重要性、つまり、世界遺産のバッファゾーンの中、地域における「歴史的風致の維持及び向上に関する法律（以下「歴まち法」という。）の重点区域に指定をした中で、埋蔵文化財調査が開発許可の後でいいのか。埋蔵文化財調査が、もっと前に来ないと鎌倉市らしさを手続上守ったことにならないのではないのか。あの場所は周知の埋蔵文化財包蔵地であり、神奈川県埋蔵文化財センターが一日かけてシンポジウムを2年前に開いたように、ある程度文化財が出ることが想定されている場所である。そういう場所で、初めて埋蔵文化財調査をするということが、開発許可の後で、本当に鎌倉市としてはいいのか。これで鎌倉らしい調査をしたということは疑問に思う。</p> <p>フローチャートの中の埋蔵文化財の欄の「試掘」と書いてある上に、「確認」と書いてあるが、試掘を業者が行う場合、市は試掘の広さ、テストピットの大きさ、数等を確認のみで何も言わないのか。私は「確認」という表現がすごく疑問に思う。次に、県が絡んだ埋蔵文化財調査の後半の部分について、市は県に届出書を提出するが、本調査が必要になった場合、それを指示するのは、県の教育委員会となっており、市はそこで関係無くなってしまう。グリーンが一番下の事業者はそこで何をするのか。事業者の欄には矢印が一本ついていて、「記録保存」と書いてあるが、これは埋蔵文化財調査は何が出ても記録保存し、次の段階に進むという答えみたいなものである。発掘調査をするという文字までは、私は良いと思うが、その結果を想定して「記録保存」との答えを出すということは、フローチャートとしては私は良くないと思う。また、その下に※印で「試掘の結果、発掘調査が必要となる場合。」とあるが、事業者が技術指導を文化財課から受ける中で、こういう項目をわざわざ入れる必要があるのか。これは、ここだけ妙に詳しく、逆に答えがもう出ているという感じを与えてしまう。埋蔵文化財調査、世界遺産、歴まち法について、助言又は指導（案）の中に何も出てこないというのは、私は欠けているという気がする。</p>
内海会長	今の提案はいいか。
文化財課担当課長	フローチャートの「試掘」の部分については、開発事業条例の各課協議終了の前のところをお願いするようになっている。これは文化財保護法第93条に規定されており、届出をした後、試掘を行うこととなる。その結果、本調査が必要になった場合には、本調査に入っていくこととなっている。それから先ほど、発掘調査、記録保存という指摘については、発掘調査の結果で重要な埋蔵文化財が出た場合については、協議が必要となり、記録保存にすぐに移行するわけではない。
内海会長	<p>今の答えでは、各課協議のところ、市としての文化財に関する協議が行われる。その時に様々な指導が可能であるということによい。</p> <p>助言又は指導（案）には、文化財のことが記載されていないが、各課協議において、埋蔵文化財の手続及び内容についての配慮事項や遵守事項というような内容を入れることが考えられると思う。</p> <p>他にいいか。</p>
松行委員	助言又は指導（案）の1-②について、最後のところに「周辺住民から再度の交通量調査が必要になるなどの意見があった場合、再度の交通量調査を実施してください。」とあるが、先ほどの交通管理者のからもピーク時の交通量調査が必要だという意見があったこともあり、今までの議論から、恐らく周辺住民の方も再度の交通量調査をピーク時に実施して欲しいという意見を出されると思う。再度、ピーク時である8月頃に交通量調査、シミュレーションを行い、その結果、例えば渋滞が生じるなどの深刻な結果が出た場合はどうするのかということがここに全く書かれておらず、住民の方は不安なのではないかと思う。
内海会長	このことについては、交通量調査を行うというところまでは、助言又は指導（案）に示してあるが、その後についてはいいか。
事務局	先ほどの説明のとおり、事業者が設定した来退店経路において、主要交差点の交通量調査を

	<p>行い、シミュレーションを行うという順序になるが、影響が大きいというような数値結果になった場合は、交通管理者である県警本部が、このような状態では駄目だという決断なり、指示なり、指導を下す形になるということが考えられる。結果としては、事業者は、さらに規模を縮小する等、数値がよくなるような形にすることが考えられる。</p>
内海会長	<p>この助言又は指導により、何らかの形で制限するということは、まちづくり条例の中には位置づけられていない。</p> <p>恐らく、このまちづくり条例の助言又は指導の内容については、交通量調査を実施してもらうというようなレベルまでは記入できても、それ以降の制限というのは、その情報を持って県警手続や他の条例手続の時にチェックをすることになるかと思う。</p>
事務局	<p>県警本部から大店立地法に基づく交通シミュレーションは、新たなデータで行うようにと指示されているので、主要な2車線の道路については少なくとも実施しなくてはならない。しかし、その他の生活道路については、大店立地法の対象にならないが、地元の要望があるので、市からお願いしたいと考えている。事業者と何度か協議している中では、夏のピーク時において地元と調整し、対応したいとのことである。</p>
内海会長	<p>他にいかがか。</p>
中山委員	<p>交通量調査、シミュレーションということが多く出ているが、梅澤委員からも指摘のあった、北側の道路というのは狭く、車も非常に通りにくくなっている。要は交通量というよりも、交通の質という部分が大いのではないかと思う。歩行者が安心して通れる道を確保しなくてはならないということである。先ほど、自分が行くなら北側道路を使用するとの話があったが、逆に大仏方面から行く場合、私は毎に抜けると交通渋滞があるので、北側道路を利用して和田塚の交差点を右折する経路を通ると思う。北側道路は生活道路であり、幅員が狭く危ないので、交通の質を考慮した調査をした方がよいと思う。また、特に交差点で渋滞するケースが多いので、交通量というよりも、右折車線においてどれだけ車がスムーズに流れるのか、安全に流れるのかということも考慮に入れていただきたいと思う。</p>
内海会長	<p>商業施設だけでなく、共同住宅もこの敷地に建設されることになっている。その点なども加味しながら、意見、質問はあるか。</p>
梅澤委員	<p>交通問題の元は、車のいらない生活をしたいという、鎌倉の旧市街にお住まいの方の意見だと思う。今まではできるだけ駐車台数を増やし、混雑しないようにという主張であったが、逆にどうしたら車を減らせるかというシミュレーション、どれだけ車を使わないで施設を運営できるか、もしくはそういう施設をイメージできるかということを検討し、努力してくださいということを助言又は指導に載せることは可能かどうか。</p>
内海会長	<p>公聴会でも色々出ていた中で、事業者の地域貢献という関心は非常に重要だと思う。梅澤委員からもこの地域にこの施設が設置される中で、どのような機能として地域貢献できるのかという点であったりとか、あるいはそこに住まれる方が、この地域の中に馴染んでいけるように、どのような形でこの計画を立てていくのかというような観点は、今回の助言又は指導(案)の中には反映されていないので、そうした積極的な事業者の地域貢献の意識を喚起させるような内容を入れてみてはどうかと考える。</p> <p>他にいかがか。</p>
永野委員	<p>業者が審議会で説明した交通量のシミュレーションは、久保田先生がそれなりに評価されたと思うが、非常にわかりにくかった。私がある時に質問したのは、なぜシミュレーションを依頼された業者がビジョンビッシングを使ったかということである。このソフトの持つ意味を私は聞きたかった。交通ミクロのシミュレーションのためにそれを使ったことは、私もわかるが、ビジョンビッシングは、人と車、人と自転車、あるいは歩行者の流動までシミュレーションすることができる。だから、前回の説明のようにただ車の滞留の度合いや車に特化した説明というのは、この場所の開発に絡めてやったことにはならない。そういう意味で再調査時には、同じソフトを使うにしても、使い方を考えて欲しい。</p>
内海会長	<p>先程からいくつか意見が出ているように、住民の意見を聞きながら、交通量の質についても調査してもらうということだと思う。</p>

	他にあるか。
加藤委員	<p>二つある。一つ目は助言又は指導（案）の1-(2)の最後の3行について、「なお、周辺住民から意見があった場合」となっているが、これは実施するという流れなので、意見があった場合ではなく、必須だという書き振りにした方がよいと思う。</p> <p>二つ目は、公聴会でも意見が出ている2のところである。歴まち法の重点区域であるということと、風致地区について書かれている。しかし、バッファゾーンであったことや埋蔵文化財の包蔵地についてのキーワードが抜けているようなので、是非書き込んでいただきたい。同じく2の中で、やはり私はこの計画そのものがこれでいいのかがよくわからない。特に市民の方からも、そういう話が出ていたが、共同住宅の駐車場の位置がこれでいいのかが。そのため周辺環境の問題を勘案して、全体の配置計画を是非検討していただきたいというようなことを入れていただくといいと思う。</p>
前島委員	<p>今回の資料や説明にないが、地震と津波対策について言及する。具体的には、地震が発生したときの、避難指定地というのがあろうと思うが、恐らく狭く、交通渋滞が発生する可能性が高いので、ルートの確保、店内の客が2階さらに屋上に逃げて済むのかということ等について、事業者がどのように考えているのかである。また、屋上に避難した人を救護するにはどのようにすればいいのかという予防保全策が必要であると思う。さらに、ここは砂地なので、液状化現象が起きる可能性が高いため、地震対策として検討が十分なされていないようなことが気になるので、その辺の配慮をお願いする。</p>
川口委員	<p>交通量調査の中で指摘されているのは、データが最新のモノではないということと、県警の方とよく協議をしてほしいということで、改めてもう一回やるべきという説明があったと思うが、シミュレーションでは交差点での大きな影響はないとされているが、それは誰が判断するのかというのが疑問で、シミュレーションされた方が自分で大きな影響はないと表明しても、それが客観的かどうかというのはよくわからない。最初の質問をした時に、これは大店立地法の関係で商圈を3キロとしており、地形も含めて山の部分も海も含めているが、実際には道路を考えた時間的、距離的に言うと、東西に道路沿いに延びていくのではないのかという疑問がある。久保田先生が一定の評価をされているので、一概これではだめだとは言えないが、3キロでいいのかどうかというのは他の委員の方も指摘されていた部分で、理解できない部分である。今後もこの3キロでもう1回再計算されるのかとか、新しいデータをポンと入れて「影響なし。」と出されるのか、その辺がとても心配である。</p>
事務局	<p>まず商圈3キロについて、県警からも協議の中でこの程度の施設で商圈3キロを設定するのは少し広いだろうとの指摘を頂いている。この3キロというのは何に使っているのかというと、どこで発生した交通量が来店する、車が来るという地域の経路の割り振りにその3キロ圏の人口を按分して割り振っているだけであって、発生台数というのは、店舗の延べ床面積について算定されるので、商圈を3キロに設定したからと言って、発生する交通量に影響するものではない。</p> <p>2点目の交差点の影響度については、交差点需要率という数値があり、信号が一巡する間にどのくらいさばけるかという指標である。交差点需要率が0.5、0.6という数値であればスムーズに通行でき、1に近づくにつれて交差点の混雑が見込まれることになる。先ほどの客観的な判断ということに関しては、久保田先生が評価したとおり、大店立地法の手続きにおいて、交差点需要率という客観的な基準で交通管理者が判断をしていくことになる。</p>
内海会長	<p>取りまとめをしたいと思うがよろしいか。</p> <p>まず、助言又は指導（案）に書いてある内容について修正を要する点が2点ある。</p> <p>1点目は、1-(2)の「なお」から始まる点について、意見があった場合というよりも必須で交通量調査を再検討していただくというようなこと。そしてその検討に当たっては生活者に配慮した形での調査というのが求められるということを加味しなければいけないこと。</p> <p>2点目は加藤委員などから指摘のあった「2」の「周辺の風致景観の調和に関する配慮について」という点である。加藤委員から歴まち法に関する地区などの表現が公聴会に出ていたが、そういった重要なエリアに該当するという点について、表記をもう少し充実してほしいということ。2-(2)で「全体の配置も勘案すべきであろう」というところは非常に重要だと思われる</p>

	<p>ので、この助言又は指導（案）に書いてある内容について少し表現あるいは充実を図っていただくということ。</p> <p>次に助言又は指導（案）に書いてない内容についていくつか指摘を受けた。</p> <p>1点目は梅澤委員からまちづくりの理念に配慮するような内容を入れてほしいということだったが、項目に入れるか前文のような形で入れるかは別にして、まちづくりの理念を積極的に取り入れた形でこの助言又は指導に遵守するというような内容を入れた方が良いのではないかと、市長もいろいろな形で言及している内容の一つであろうかと思うので、そういった内容を入れるということ。</p> <p>2点目は文化財に関する議論がなされた。文化財に関してはその手続について各課協議の段階で協議を十分にさせていただくことがとても重要かと思う。そういった内容をこの中に入れるということ。</p> <p>それから3点目。私が発言した内容で梅澤委員も言っていたが、地域貢献のような観点をに入れていただきたい。地域貢献というのは事業者が積極的に地域に貢献するために施設の機能、何を入れるかということ、あるいは配置の問題、更にはまちづくりを今後進めて行くための積極的な提案をしていただきたいというようなことが重要ではないかといった点を踏まえて助言又は指導の中に入れていただきたい。</p> <p>4点目は前島委員から災害時における配慮あるいは予防・保全策のようなものを検討していただきたいという意見が出ていた。いずれも非常に重要な内容になるので、今の内容を助言又は指導の中に入れていただきたいと思うがいかがか。</p>
全 委 員	了承
内 海 会 長	以上をもって、第84回鎌倉市まちづくり審議会を閉会する。