

平成 24 年度
第 2 回

鎌倉市都市計画審議会 会議録

日 時 平成 24 年 10 月 29 日（月） 14 : 00 ~ 16 : 50

場 所 鎌倉市役所 講堂

会議次第 P1

出席委員及び欠席委員 P2

出席した職員の職氏名 P2

会議録 P4

平成 24 年度第 2 回鎌倉市都市計画審議会 [会議次第]

平成 24 年 10 月 29 日 (月) 午後 2 時から

鎌倉市役所 講堂

○ 開 会

1 報告

- (1) 報告第 3 号 鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について
- (2) 報告第 4 号 深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業について
- (3) 報告第 5 号 大船駅東口第一種市街地再開発事業について
- (4) 報告第 6 号 (仮称) 鎌倉市風致地区条例の制定に対する取り組みについて

2 その他

○ 閉 会

出席委員

鎌倉市議会議員	赤松正博
〃	石川寿美
〃	伊東正博
東京大学教授（会長）	大方潤一郎
慶應義塾大学教授（副会長）	大江守之
協同法律事務所（副会長）	藤村耕造
早稲田大学教授	佐々木葉
株式会社建築プラス環境設計事務所取締役	田嶋裕美
千葉商科大学大学院教授	吉田寛
鎌倉市農業委員会	安齊清一
鎌倉商工会議所	山本元洋

欠席委員

鎌倉市観光協会	井手太一
大船工業倶楽部	柳澤秀夫
藤沢土木事務所長	木下幸夫

出席した職員の職氏名

まちづくり景観部交通計画課交通計画担当係長	加藤隆志
都市調整部次長兼風致担当課長	征矢剛一郎
〃 風致担当係長	古賀久貴
〃 風致担当	牧野直樹
都市整備部道路課長補佐	藤井淳二
拠点整備部次長兼深沢地域整備課長	樋田浩一
〃 課長補佐	斎藤政徳
〃 再開発課担当課長	吉田浩
〃 再開発担当係長	田邊由洋
〃 再開発担当	楠元甚一
〃 駅周辺整備担当係長	矢口聖一

(事務局)

まちづくり景観部長

〃 次長兼土地利用調整課長

〃 都市計画課長

〃 課長補佐

〃 課長補佐

〃 都市計画担当係長

〃 都市計画担当

〃 都市計画担当

土 屋 志 郎

猪 本 昌 一

舘 下 優 三

芳 本 俊 雄

関 沢 勝 也

不 破 寛 和

後 藤 由 歌

菊 地 淳

会議録

大 方 会 長 定刻となりましたので、ただ今から平成 24 年度第 2 回鎌倉市都市計画審議会を開催いたします。議長を務めさせていただく、会長の大方潤一郎でございます。

委員の皆さまには、お忙しい中をご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日はよろしく申し上げます。

それでは、審議に入る前に、事務局から報告事項をお願いします。

館下都市計画課長 皆さん、こんにちは。事務局を務めます都市計画課長の館下と申します。本日は、よろしくお願ひいたします。

はじめに資料のご確認をお願いします。

まず資料集につきましては事前にご送付させていただいております。

皆様のお席には、本日の「次第」のほか、「報告第 3 号の資料 1」及び「都市計画道路の見直しに関する意見用紙」を置かせていただきました。資料 1 につきましては、内容の一部を改めましたことから、お手数ではございますが、差し替えをお願いいたします。

資料はよろしいでしょうか。資料がございませんようでしたら、事務局までご連絡ください。

続きまして、事務局から 4 点、報告させていただきます。

最初に、委員の構成についてですが、前回の審議会において議会選出委員が 1 名減員となり、新たな委員を今回の審議会までに決定したい旨のご報告をしましたが、現在、選出委員の調整に時間を要している状況でございます。

つきましては、改めて次回審議会までに新たな委員を決定していきたいと考えておりますので、ご了承願ひいたします。

2 点目は、本日の欠席委員のご報告をさせていただきます。

井手委員、柳澤委員及び木下委員の 3 名の方から、所用のため欠席される旨のご連絡をいただいております。

本日は、過半数を超える委員のご出席をいただいておりますので、審議会が成立しておりますことをご報告いたします。

3 点目は、本日、議題の関係で出席しております職員を紹介いたします。

都市調整部次長で都市調整課担当課長の征矢でございます。

拠点整備部次長で深沢地域整備課長の樋田でございます。

再開発課担当課長の吉田でございます。

また、関係課職員として、交通計画課、都市調整課、道路課、再開発課、深沢地域整備課の職員が出席しておりますので、よろしくお願ひいたし

ます。

最後に、会議の傍聴についてご報告いたします。

広報かまくらとホームページにおきまして、本審議会の傍聴者の募集をいたしましたところ、2名の方から傍聴希望がございました。

本審議会では、会議を原則公開とすることとなっておりますが、公共の福祉、秩序の維持のため必要と認めるときは、審議会の議決によりこれを公開しないことができることとなっております。

本日の予定案件につきましては、特段、非公開とする理由はなく、また、本日使用いたします資料につきましても、特段、非公開とする部分はないと考えますので、公開とすることによろしいかどうか。

また、傍聴の範囲でございますが、傍聴者が希望しているのは会議次第の1の報告第3号「鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について」の案件でございますので、報告が終了後、退室していただくということによろしいかどうかの確認をお願いいたします。以上で、報告を終わります。

大 方 会 長

ありがとうございました。

新たな委員の選出については、事務局にお任せすることによろしいですか。

また、傍聴につきましては、事務局の説明のとおり、傍聴を許可し、資料も公開するということによろしいですか。

(異議のない旨を確認)

ご異議がないようでしたら、傍聴者の入室を許可することとします。

ここで、傍聴者が入室いたしますので、その間、暫時休憩いたします。

(休憩)

大 方 会 長

傍聴者の方が入室されましたので、次第に沿って会議を進行いたします。

始めに次第1の報告第3号「鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について」事務局から説明をお願いします。

館下都市計画課長

報告第3号「鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について」説明させていただきます。

資料にボリュームがありますので、説明に30分近くかかります。あらかじめご了承ください。

都市計画道路の見直しにつきましては、前回、7月11日に開催しました第1回の審議会で中間報告その1としてステップ1～ステップ4のうちステップ1「見直し対象路線の選定」及びステップ2「都市計画道路の必要性の検証」までをまとめて、ご報告させて頂いたところでございます。

その際、当審議会から頂きましたご意見に基づきまして、何点か加筆修正を行いましたので、ご報告致します。

一点目は、「都市計画道路の将来を見据えた快適な歩行者自転車ネットワークの整備などの将来像と社会情勢の変化に伴う新たな課題への対応を記載すべきではないか。」とのご意見です。

この点につきましては、第1章の「見直しの背景」を全面的に見直したうえで「道路環境の抜本的な改善などは、都市計画の総合的な観点から体系的に位置づける必要があります都市マスタープランや交通マスタープランの改訂時に重点的に検討し、対応を図る。」との「段階的な見直し」の考え方を記載しました。

2点目は、「事業に協力して頂いている権利者への配慮として、最新の整備状況に訂正することが必要である。」とのご意見でした。

最新の整備状況につきましては、その後、神奈川県藤沢土木事務所からご協力を頂き8月1日時点での最新の状況に訂正いたしました。

以上が主な修正箇所となります。

次に、前回開催からの状況ですが、「中間報告その1」として取りまとめたものを、8月15日から9月13日までの30日間、パブリックコメントを行ったところ、33件の市民意見が提出されました。

その意見の要旨と、意見に対する「市の考え方」を資料1として取りまとめましたので、ご覧下さい。

1枚目は、意見の集計表でございます。

寄せられた意見は、由比ガ浜関谷線に関するものが25件と最も多くなっており、その大部分は山崎・台峯緑地や古都保存法の特別保存地区などを通過するB区間の廃止を求めるといふものです。

B区間の位置ですが、参考までに資料2の15ページをご覧頂ければと思います。

由比ガ浜関谷線B区間は、この図の中央オレンジ色の点線となっている区間となります。また、それよりも下側海岸線までの区間をA区間、反対側の上方がC区間となります。

戻りまして、資料1の2枚目以降ですが、左から整理番号、対象路線、意見の要旨、意見、意見に対する市の考え方を記載しております。

この中で由比ガ浜関谷線に関する意見は、整理番号3～26番までと28番が該当しています。

これに対する「市の考え方」ですが、「B区間の評価は（必要性が低い）となりましたが、由比ガ浜関谷線は、路線全体が国道1号線から国道134号線までを結ぶ鎌倉縦貫道的な重要路線であり、災害対応の際の緊

急輸送路としての性格を有する路線と考えている。今後、ステップ4で交通需要予測調査を行い、整備した場合及び廃止した場合の平行路線への影響を検証する予定である。」といった内容となっています。

また、A区間は、「整備促進を求める。」意見と「再検討を求める。」意見、の両方がありました。他に由比ガ浜関谷線の「全区間の整備促進を求める。」という意見もありました。

A区間につきましては、整理番号3に記載しておりますが、地元権利者の協力により一部区間を整備し供用を開始しており、事業効果も考慮すると一定区間の整備は必要があるとしています。

その他の路線に関するものとしては、整理番号27と28番の「和田塚名越線A区間の廃止を求める。」という意見が2件、その他路線に係わらないご意見が7件ほどございました。

整理番号1番の主に歩道整備等に関して「人の為の都市計画を。」というご意見と、整理番号2番の「都市計画道路区域内の権利者に対する配慮を。」というご意見。

他に、緑の保全と景観の保全に係わるご意見などございました。

これらの意見に対する「市の考え方」につきましては、資料一覧表のとおりですが、事前に資料も配布させていただいておりますことですので、時間の都合もごさいますことから、説明を割愛させていただきます。

この、「見直し方針中間報告その1」の内容については、今回の意見等による内容の修正の必要は無いものとして、見直し方針の前半部の案として確定して行きたいと考えております。

なお、この市の考え方及びこのあと説明いたします、見直し方針中間報告その2の内容につきまして、本日のご審議などにより修正等が生じた場合は、事務局の方で会長と相談のうえ、必要なお連絡、調整等を行い、内容を修正したうえで、公表し、再度パブリックコメントを行って行きたいと考えております。

続きまして資料2の方ですが、「見直し方針中間報告その2」の案について説明させていただきます。

資料2の1ページをお開きください。作業の流れを再確認して頂く意味で、ステップ1からステップ2までの検討内容及びその結果と、ステップ3以降の今回「見直し方針中間報告その2」として取りまとめた内容等を示したものでございます。

スクリーンをご覧ください。

見直し方針案策定までの流れは、図左側のステップ1からステップ4の方向へと順次、進んで行きます。

中間報告その2以降につきましては、「中間報告その1、その2」を取りまとめ見直し案を作成公表し、3回目のパブリックコメントを実施したうえで、本審議会での諮問答申を経て、見直し結果の確定を行っていきたいと考えていますので、よろしくお願いたします。

中間報告その1では、ステップ1で「見直し対象外の路線」となった、区画街路を除く幹線街路11路線は、ステップ4の将来交通需要推計へと進み、交通ネットワークを形成する路線となります。

ステップ1で「見直し対象」となった幹線街路16路線は、ステップ2の必要性の検証で、必要性が「低」もしくは、「高」「中」のグループに振り分けを致しました。

ステップ2で評価の指標「低」と評価した、必要性の低い「廃止候補」の5路線5区間は、ステップ3で見直しの方向性を整理し、ステップ4で将来交通需要推計を行い、廃止の影響を受ける路線への支障の有無や路線の持つ役割、位置付けを再確認のうえ、総合的判断として「廃止」等の方向性の判定を行いました。

評価の指標「中」「高」のうち、課題問題点の無い小袋谷笠間線の1路線1区間は、「存続路線」とし、その他の13路線14区間は、ステップ3で課題解決策の検討及び、見直しの方向性の整理を行い、ステップ4で将来交通需要推計を実施し、総合的判断を行い存続や変更などの方向性の判定を行います。

また、区画街路は、後ほど説明しますが、再度検討を行い全線廃止の方向としております。

次の2ページをご覧ください。

このページからは、ステップ3の課題解決策への対応方針の内容となります。

幹線街路27路線のうち、見直し対象路線の16路線20区間が対象となります。

平成19年に策定した「見直しの基本的な考え方」では、課題の対応について、隣接都市計画区域との整合、優先整備路線の明確化、建築制限の緩和、事業実施の見込みの立たない路線における対応、路線の廃止に伴う沿道型用途地域の見直し、神奈川県等との調整などに留意して、詳細な検討を進めて行くことを方針としており、これらの項目を参考に進めております。

なお、優先整備路線の明確化につきましては、今回の見直し後に取り組む内容としています。

3ページをご覧ください。

ページ左側の表は、課題問題点に関する検討結果を一覧表にしたものです。

課題問題点の解決策等を検討した結果、方向性を「存続候補」とした幹線街路は、表左側の欄の合計6路線7区間で、これらの路線区間の主な課題問題点は、過去の都市計画決定時点からの基準の変遷に、道路幅員などが対応できていない状況にあるが、現時点の基準に合わせた幅員に拡幅して、新たな建築制限を掛けることは、事業化の見通しが立たない中では困難であるといった、基準となる道路構造令等との不整合による課題を持つ路線となります。

表中央の「存続だが変更を検討する候補」の路線は、8路線8区間で、主な課題問題点は、現道と都市計画道路の法線の部分的な「ずれ」や隣接市の都市計画道路法線と不整合があることから都市計画変更が必要な路線及び将来的な歩道等のあり方によっては、幅員の拡幅が必要となるなど、今後、整理すべき課題のある路線などです。

表右側の「廃止を検討する候補」の路線区間は、由比ガ浜関谷線B区間など5路線5区間となりました。

区画街路は、後ほど説明させていただきます。

ページ右側は、路線の課題問題点の解決策から見直しの方向性について図化したもので、黒破線は、「見直しの対象外の路線」、青実線は、見直しの方向性を「存続候補」とした路線区間で、緑実線は、「存続だが変更を検討する候補」の路線区間で、赤点線は見直しの方向性を「廃止候補」とした路線区間を表示しています。

次の4ページから7ページは、見直し対象路線16の路線区間ごとの課題解決策についての判定表となります。

4ページをご覧ください。

例えば表左側の整理番号2の真ん中、市民意見が多く提出された由比ガ浜関谷線のB区間については、表中央の「ステップ2で確認された主な課題」欄は、課題の内容で、(4)(12)とありますが、これは上の欄の(1)から(13)までの検証項目のうち、(4)歴史的風土(12)道路構造令との適合について、課題があることを記載しています。

その右側の欄に行きますと、解決策及び見直しの考え方、さらに方向性などを記述しています。内容については、総合的判断の部分と内容が重なりますので、後ほど説明させていただきます。

他の路線・区間についても同様の整理の仕方です。7ページまで続きますが、この中で廃止候補路線については、網掛けをしています。

次に8ページをご覧ください。

区画街路の再検討についてです。

鎌倉市の区画街路は、全て昭和 22 年に戦後の疎開跡地道路(※)として決定されており、都市計画道路の機能として必要な交通ネットワークが形成されていない状況にあります。

そこで、【ステップ 1】で見直し対象とした 5 路線と見直し対象外として振り分けた 7 路線を合わせた、全 12 路線について検討し直すこととします。

都市計画決定以降、法令や条例の運用及び狭隘道路整備事業などが制定されるなど条例、制度等の整備がなされ、これらの法令制度等の活用により同様の効果が期待できる状況となり、現在の未整備箇所についても、周辺的生活道路と同様な手法により整備が図れる状況になっていると判断できるため、全路線の廃止を検討する方向で進めていきたいと考えています。右側が区画街路の箇所図となります。

9 ページをご覧ください。

ここからは、ステップ 4 の将来交通量の検証についてです。

1) 将来交通需要推計の目的では、今回の見直しは、長期末着手路線の必要性について一定の整理を行うことを主な目的としており、ステップ 3 で廃止を検討する候補とした路線・区間については、廃止した場合の周辺路線への将来的な交通量の影響を検証し、廃止しても影響が少ないという結果となった場合は、その後の総合的評価を経た上で結論付けをすること。

将来に渡って交通量が多い路線・区間における道路の拡幅や新たなルートの検討については、都市計画の総合的な観点から体系的に位置付ける必要があるため、鎌倉市都市マスタープランや鎌倉市交通マスタープラン改定の中で重点的に施策の検討を行い、対応を図る。こととしております。

2) 交通需要推計の方法は、国が公表している全国交通量推計調査の中で比較的高い精度で自動車の動きを把握できる道路交通センサス調査を用い、将来予測年を平成 42 年として、フルネット推計した場合と、これとは別に廃止路線を考慮したネットワークを構築し、推計した場合を比較することとしました。

3) 判断の基準では、廃止により影響を受ける既存の平行路線において、将来の混雑度の指標が 1.25 未満で収まれば支障がないとの基準を設け判断することとしました。

混雑度の指標 1.25 未満については、「道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間あるが、何時間も連続する可能性は非常に小さい状態。」

までを示しており、ここまでを許容の範囲の目安としました。

混雑度の解説につきましては、その下の表をご覧くださいと思います。ページ右側には、交通需要推計の結果を記載していますが、内容につきましては、11 ページの図を合わせてご覧ください。

ステップ3で、存続、廃止または変更を検討する候補の路線とした、図の右側の中ほどの破線の由比ガ浜関谷線B区間につきましては、9 ページ右側になりますが、当区間の廃止により平行している路線として、影響を受ける雪ノ下大船線の1日当たりの将来最大推計交通量が約14,300台、通過可能交通容量は約11,400台と算定され、この2つの数値を割り込みますと、混雑度となります。

その混雑度は、判断基準の混雑度1.25未満を上回る約1.26であるため、廃止について支障を生じる。との結果となりました。

なお、この予測は、1年の平均的な日について予測しており、休日、観光のトップシーズンは、これ以上の混雑が想定されるといった状況になることが想定されます。このほか、市域全域のネットワークによる調査では、一般的に踏切による影響を考慮しませんが、この路線には2カ所の踏切が存在しているため、この路線について、さらに踏切の補正を加えた場合、混雑度は1.59となり慢性渋滞へ向かう過度の状況になると想定されます。

また、由比ガ浜関谷線B区間の廃止の影響を受ける、もう一つの路線鎌倉参道線については、約1.19であるため廃止について、支障はない。との結果となりました。

なお、この鎌倉参道線は、概ね4車線ですが、一部が2車線であるため、2車線道路として混雑度を算定しています。

ステップ3で、廃止を検討する候補の路線のうち11ページの図の下側の、和田塚名越線A区間の廃止の影響を受ける、鎌倉大町線の混雑度は、約1.13、同様に長谷大町線の混雑度は、約0.96となります。

また図面右側の浄明寺大町線の廃止の影響を受ける小町材木座線の混雑度は、約0.59であるため、いずれも廃止について支障はない。との結果となりました。

図中央に小さく点のようにある鎌倉駅小町線A区間及び左側の図にある、腰越藤沢線については、交通ネットワークに関与しないことから、廃止は可能であると判断しました。

また、次の12ページでは、参考までにフルネット及びステップ2で必要性の低いとした、5路線5区間を廃止した場合の交通量の比較を記載しましたので、ご覧くださいと思います。

続きまして 13 ページからは、総合評価となります。

ページ左側は、総合評価を行うに当り考慮する前提条件を記載しました。

ページ右側は、総合的判断の基本的な考え方として

ステップ 1 からステップ 3 の段階で存続及び変更と判断したものは、そのまま総合的判断に継承すること。

ステップ 2 で、区間ごとに分割した路線について、都市計画道路は路線全体でその役割を担うものであるため、検証及び確認作業は全区間を通し実施する。

「存続、廃止又はその他の変更の候補」及び「廃止の候補」とした路線については、その路線区間が担っている役割や交通ネットワークとの係わり、廃止した場合の影響、防災対策上の位置付けなどについて再検証し確認する。として、内容及び評価の項目を記載しています。

次の 14 ページでは、全路線の総合判断の結果を一覧表に取りまとめ、さらに次の 15 ページには、その結果を見直し方針図として作成しました。

15 ページ図中、黒色実線の路線は、自動車専用道路ですので、見直し対象外とし、青色実線の路線は、存続とした路線、下の方の左右の市境に記載した、ちょっと見づらいますが、青色実線に黄色のマーキングを行った箇所が道路線形などの変更を予定する路線です。

赤色実線の路線は、廃止を予定する路線です。

オレンジ色点線は、今回は方針を保留とする区間です。

次に 1 枚飛びまして、17 ページから 19 ページにかけてですが、廃止候補の路線の個別の総合的判定表となります。

17 ページでは、アで由比ガ浜関谷線全体、イで B 区間について記載しております。

右下の B 区間についての「総合的判断」の欄をご覧ください。

- ・当路線は、歴史的風土特別保存地区や史跡指定地、山崎・台峯緑地を通過するため、世界文化遺産登録予定範囲の歴史的風土や緑地保全に直接的に重大な影響を及ぼすこと。

- ・現計画を見直し、地下式とするなど形式及びルート等の都市計画変更を行うことも考えられるが、事業化の見通しのない中で新たな手続きや建築制限を行うことは困難である。

- ・国道 1 号線と国道 134 号線を直接連絡する唯一の路線であり、玉縄、大船、鎌倉地区を相互に結ぶ都市の骨格をなす幹線であり、将来的には防災対策上、重要性の高い緊急輸送路等としての性格を有する路線であること。

・B区間を廃止した場合、並行している雪ノ下大船線へ渋滞の影響が及ぶと予測されること。

・現在、地区交通計画等のソフト的な施策の検討を進めており、今後流入抑制策の進展など渋滞緩和の効果が期待でき、将来の人口減少に伴い、車両保有台数の減少傾向も見込めること。

・広域的な路線であることから、市のマスタープラン等の改定の中で方向性を検討するに留まらず、県の広域計画との調整も必要となる。ことなどから、今後の状況を含めて都市マスタープランや交通マスタープランの改定時に、体系的かつ重点的に代替ルートの検討も含め慎重に検討し、広く市民意見を聴きながら再検証を行う必要があると考えられるため、その下の総合評価では、保留としています。

次18ページ以降の由比ガ浜関谷線を除いた4路線4区間についても、同様に表でまとめていますが、廃止した場合の既存の平行路線への影響度及び役割なども含め再確認及び評価した結果、いずれも区間若しくは路線の廃止は可能と判定しました。

20ページでは、個別路線の事業実施手続きなど、本方針によらない都市計画変更が必要な場合の方針を記載し、その下の「今後の見直しの予定」では、「見直しの基本的な考え方」に基づき、概ね10年間のスパンで見直し、これを継続して行きます。としていますが、実際は、今後都市マスタープランの見直しや、その後に、交通マスタープランの見直しも予定していることから、これらの中で、次の段階の見直しをスタートさせて行くことになると考えています。

その下、計画区域内の都市計画制限の緩和では、緩和の導入方針として、制限の緩和を行うことで整備に支障が生ずる恐れのある既に事業認可を得ている路線区間や計画実施が明らかな路線区間については、緩和の対象外とし、それ以外は全て緩和の対象とする予定です。また、緩和の内容については、建築を行う際の階数の制限を2階から3階に緩和することなどを予定しています。

右側の図は、現在の事業認可の状況図で、赤線が認可を取得している路線となります。

以上で報告を終わらせていただきます。

大 方 会 長 ありがとうございました。

それでは、質疑に移ります。ただ今の説明についてご意見、ご質問はございますか。

佐 々 木 委 員 交通のシミュレーションの件ですが、随分昔ですので記憶が間違っていたら申し訳ございませんが、この都市計画道路見直しの議論のときに、

特別委員として埼玉大学の久保田尚先生がお見えになって、いろいろコメントをいただいた記憶がございます。

その時に、鎌倉の交通シミュレーションをする場合には、特殊な事情として休日にした方が良いのではないかというご意見をいただいていた記憶がございます。

今回は、平日、休日を均した年平均で行われており、その値で一番議論になりそうな由比ガ浜関谷線 B 区間が、わずか 0.1 の値が判断の基準を超えているとあります。

また先程ご説明があったとおり、休日を考慮した場合は、更に増えるだろうと。こういった場合、シミュレーションは、たくさんすればしたに越したことはないということを申し上げるつもりはないのですが、どの程度のことをやるべきなのか。これも平成 17 年のデータですので、今後の人口減少等のことを考えに入れた場合に、例えば、どの位のケースのシミュレーションをすることが適当であるのかということに対して、市のお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

館下都市計画課長

シミュレーションでございますが、必要性の検証を目的としてシミュレーションをかけておりまして。その中では今回のシミュレーション結果で目的は達成できたものと考えております。ただ、平成 17 年度の交通センサスでのシミュレーションと確かに古いですが、実際、平成 22 年度の交通センサスのデータの、この調査をしているときは、公表されておりませんでした。今、公表されておりますデータがどれだけ変化しているのかということを確認したのですが、全体的に 4%程度の上がり下がりがあるということで、平成 17 年度と平成 22 年度で、大きくは変化していないということが確認できました。平成 22 年度データでシミュレーションしても、結果的に同じようになるかと考えております。シミュレーションのパターンをたくさん行うことは理想的でございますが、いろいろ財政的な面がございます、何とかこのパターンだけが予算が確保できたという状況で、その中での結論づけという状況でございます。

大 方 会 長

私から見ると、交通の専門ではございませんが、シミュレーション通りやるというよりは、そもそも県のご指導によって、県下一律の方法でこのようにやって、いわゆるセンサスの混雑度という数字で評価をするという手順になってはいますが、要は鎌倉の場合は非常に特殊な場所ですので、混雑度 1.25 のところで存続と廃止を振り分けるということが妥当かどうかと思うのですが。それについては、ステップ 4 の総合判断というところがございますので、このシミュレーションのところまでは、一

律の、割合、標準的なやり方に沿ってやったということでも致し方ないのかなと思います。そもそも混雑度 1.25 になったから、休日渋滞しないのかとか、1 日の中でも渋滞しないのかとか、決してそういうことではないわけで。その混雑度 1.25 が本当に意味があるかどうかは分かりませんし、まして 1.26 となったときにどうするというのはなかなか難しい問題です。もともとこここのところは、今は 3・4・2 号由比ガ浜関谷線は整備されてなくて、雪ノ下のところは 1.49 と、非常に混んでいるわけですよ。でも、現状よりは将来は人口も減ることもあり、改善されると。いろいろな条件があるので、ここは当座保留とするのが妥当な判断だと思いますが。いかがですか、ご専門の方から。

佐々木委員 私も交通が専門ではないですが、伺いたかったのは、いろいろシミュレーションをやって、シミュレーションの数値として最も妥当なものから、答えを導いていけということでは全くなくて、会長がおっしゃったように総合な判断というものが、つまり、例えどんなに混雑しても、いろいろな事由から考えたらここはやめるという決断は当然有り得ると思うので、それで全く構わない。ただ、数字というものは、出るとそこにいろいろと議論が集中しやすいので、個々のシミュレーションのケースの位置付けと言いますか、それに対してどのような認識を持っておられるのかを伺いたいということです。

大方会長 そうですね。これから市民に公開してパブリックコメントを求めるといいますから、このシミュレーションの仕方とか、その意味とか、もう少し市民に向かって説明が必要かもしれないです。非常に、この混雑度というのは難しいです。誰にもよく分からない数字のようにも思います。

石川委員 シミュレーションのあり方について、今意見が出ましたが、休日すごい渋滞になることは確かなので、この数字が妥当かどうかということも聞こうと思ったのですが、平成 17 年度のシミュレーションなのですが、それから何年も経っていて 4%前後の増減があると。増えているのか減っているのか、その辺はどうなのでしょう。

芳本都市計画課長補佐 雪ノ下大船線につきましては、センサスでポイントをうっておりませんが、11 地点全て確認いたしまして、それを平均しまして、約 4% 増えるということでございます。

大方会長 それは、最近増えているということですか。

芳本都市計画課長補佐 そうです。

石川委員 分かりました。交通量は増えているということで、抜本的なソフト的な施策の検討を進めているということなので、ここもやっていくというこ

となのですが。ここを台峯とか常盤台を縦断するのか横断するような計画なので、一番肝心なのは、保全されたところの生態系のことです。この近辺の公園外の区域を通っていくという計画道路の予定がありますが、保留になった場合、そこの道路部分の確保ですとか、買収ということについてはどうなっていくのですか。

館下都市計画課長 事業化の見通しが立っていない路線でございますので、買収等の話があったとしても、当面は用地取得ということには行わないと考えております。といいますか、する方向にはならない状況でございます。

大 方 会 長 最後の方に施設にあたる土地の規制緩和の話がありました。そうすると、この由比ガ浜関谷線の保留のところについては、今のまま都市計画決定が残って、そこに3階建ては建てられるようになるということです。第一種低層住居専用地域でしょうから、10メートル制限とかいろいろなことがかかるのかもしれませんが、それについて、お願いします。

館下都市計画課長 第一種低層住居専用地域の用途地域のエリアでございますが、当然緩和の対象として、2階建てを3階建てまで認めるということになります。

赤 松 委 員 前回の審議会で報告があったときに、委員の皆さんからもご意見をということがあって、一点だけ私意見を出したのですけれども。この都市計画道路の見直しがどの程度市民の皆さんに周知されているのかということが一つあります。実際に道路の、直接線が引かれている直近の方でも、意外に知らない方がいるというのを、実際に体験したのです。確かに広報に載っていますし、「見直しをしています、詳細は市役所に来ていただければ資料があります、インターネットでもご覧になれます。」ということは書いてあるのですけれども、一般的に皆さんが目に見えるのは広報に載っていることです。それから先まで進んで調べようという方はなかなか大変骨の折れることですから。その辺、パブリックコメントを最初にやったときの周知の仕方など、どの位情報提供したのか。前に説明があり、広報と市のホームページによる情報提供であったかと思うのですがどうでしょうか。

館下都市計画課長 確かに、広報とホームページ、それから各支所に前回のその1の資料を見ることができるように配置したという、その3点でございます。

赤 松 委 員 それで、今度、次のステップに具体的に固めていくうえで、今日いただいた資料にも、11月からパブリックコメントということが書いてあります。それで、私はもう少し充実していただく必要があるのではないかと考えているのです。例えば、見直し対象になっている、見直しも存続とか廃止とか、色分けがあるのですが、16路線です、対象になっているのは、その路線の対象自治町内会に、詳細な資料は別として、回覧板

で回れば自治町内会に入っている皆さんが目にしますので、直接関係ないところは別ですが、その路線の周辺にまたがる、関係のあるようなところの自治町内会には、回覧板で、今こういう見直しをして、ここまで来ていて、今度のパブリックコメントは最終の決定に向けてこのあたりのことをやっているのですよということ、もう少し丁寧な情報提供をして。そして、意見も出せる、参画していけるようなことは、最終的な段階に近付いてきているだけに、もう少し重視して取り組んだ方がいいのではないかと思いますので、どうでしょうか。

館下都市計画課長

少なくとも廃止を検討している路線は、実際にその権利者の制限をしているわけですので、そういった範囲については、そのようなことも検討していかなければいけないと考えております。

赤 松 委 員

それから、総合評価とか、最終的な行政としての一つの判断が示されています。それで、今頃このようなことを聞くのも何ですが、市がずっと調査してきて、必要性が高、中、低ということは前回報告がありました。この作業は、今回報告があった内容まで、評価に関わることは、行政内部だけでやられたのですか。それともどこか専門の機関に委託をして評価をやってきたのか、その点について教えてください。

館下都市計画課長

委託をしましたのは、交通需要推計の範囲のみでございまして、それ以外は、全部職員が内容を整理してここまで持ってきたということでございます。

赤 松 委 員

こういうことを聞いて大変失礼なのですが、このような交通問題について、専門的な勉強をしたと言いますか、研修を受けたとか、基本的な知識を持っている職員というのは、実際携わった方の中に。先程佐々木先生もおっしゃっていましたが、専門的な知見というのは、非常に大事ですね。だから市の職員がどうだということは全くないのですが、基本的な理解の上に、知識を持って、交通問題はまちづくりの根幹にかかわる問題でもありますし、そういうものを持って作業に当たるというのは当然なことだと思うのですけれども、その辺ではどうなのですか。

館下都市計画課長

この見直しを始める段階では、もともと国の地方審議会が長期未着手が全国的な課題となっているということが出発点でございまして、各市一斉に見直しを始める前に勉強会等を県が中心となってやっております。必要性の検証等については、県が見直しのガイドラインを出されております。このガイドラインを基本に、各市見直しに取り組むことを始めておりまして、鎌倉市はそのガイドラインに独自の検証項目を加えているような経過でございまして、基本的にその辺の検証の項目判断は、他市と比較しても大きく逸脱はしていないと考えております。

- 大 方 会 長 この位の内容ですと、こういう分析の範囲で良いのであれば、普通の大学の土木の学課を出て、交通計画や交通工学の単位を取った学生であれば、できる範囲、実はそんなに難しい範囲ではないのですね。本当にこれで良いかどうかは別なのですが、その範囲ではそんなに難しい話ではございませんから、ご心配には及ばないと思います。
- 赤 松 委 員 分かりました。パブリックコメントの情報提供については、是非取り組んでいただきたいと思います。
- 吉 田 委 員 私の方は、石川委員がおっしゃっていたところと絡むようなことなのですが、これらの道路で、恐らく野生動物が死んだりしているところがあるのではないのでしょうか。統計等で野生動物の通り道になっているというようなことがあれば教えていただきたいと思います。
- 芳本都市計画課長補佐 委員のご質問ですが、ちょうどここが山崎台峯緑地でございまして、鎌倉中央公園の拡大のときに自然環境調査を実施しております。ですが、現在資料を持ちあわせておりませんので、何とも申し上げられないところでございますが、私が覚えている範囲ですと、フクロウですとか、カヤネズミ等が生息しているところであったかと思えます。
- 吉 田 委 員 そういうところであれば、道路の構造を少し考えて、例えばU字溝をやめておこうとか、上がれるところを作るとか、そのような配慮をしておいた方が良いでしょうと思います。
- 大 方 会 長 この由比ガ浜関谷線、保留ですが、いずれ見直すときには、その辺に十分な配慮をお願いしたいという要望としていただければと思います。他にございますか。
- これも確認事項ですが、そうしますと、これをお認めいただけたとすると、これにもう少し分かりやすい記述に直して、市民に向けて公開すると。さらに廃止路線のご関係のところには、回覧等さらに周知を徹底して、それでパブリックコメントをして、それで今後どのようなスケジュールになるのでしょうか。
- 館下都市計画課長 加えて、お手元に意見票を置かせていただきましたけれども、この後もう一度見ていただきまして、何かご意見等ございましたら、後で改めて意見を言っていただきたいと思いますと考えております。
- 修正等行いまして、再度資料の送付をさせていただいて、確認をいただいた上で、パブリックコメントに入っていきたいと考えております。
- 大 江 副 会 長 保留という扱いなのですが、ご説明があったのかちゃんと認識していないのですが、この説明の文章によりますと、再検証を行うということになっていると思うのですが、この再検証というのは、一体いつ頃、どのような状況の下で再検証ということになるのか。再検証の見直しについ

て教えていただけますでしょうか。

館下都市計画課長 今後、市の実施計画上の予定になりますが、まだはっきり決まっていないのですが、平成25年、平成26年度、来年、再来年度で都市マスタープランの見直しの作業を行う予定でございます。都市マスタープランでも方針・方向性等の範囲に止まるかと思うのですが、その後交通マスタープランの改訂を控えておまして、そのときはもう少し詳細な、都市計画道路に止まらない、市域全域の市道、幹線市道を含めて、交通マスタープランの改定の中で、具体的な内容の見直しをしていくという段階的な検討を考えてございます。

大江副会長 それは、先程から議論があります、シミュレーションのケースを増やすということや、混雑度1.25というような評価基準の解釈について、そのマスタープランを作るときに、新たにマスタープランを作る予算の中で作業を行うという意味でよろしいですか。

館下都市計画課長 交通マスタープランの中では、そのような作業は当然必要だと考えております。

佐々木委員 これから、この資料が外に出ていったりすると、多分皆さんが一番じっくり見るのは17ページ、18ページの総合評価の表だと思うのです。ここの判定の、○とか◎とか×、△というのが、○は役割・方策等の評価が高い事を示すと書いてあるのですが、直覚的な人の受け止め方からすると、非常に分かり辛いと思うのですね。例えば、17ページの由比ガ浜関谷線のところの、世界文化遺産登録の影響度のところ、大で×と書いてあるというのは、どう受けとめられるか。市民に説明される時には、○、×、△という表現がよろしいのか、もう少し工夫をしていただいた方がよろしいのではないかなという印象を持ちました。

大方会長 館下都市計画課長 これは、県のマニュアルではこうしろとなっているということですか。ステップ2の13項目で高中低とつけておきながら、他方で○、×、△と、かなりここは悩んだ部分でございまして、また判定をするのかと迷った部分でございまして、指摘を受けまして、ここをもう少し考えてみたいと思っているところでございます。

大方会長 館下都市計画課長 県のマニュアルには、こういった判定項目は出てきておりません。載っていないのですか。

大方会長 館下都市計画課長 鎌倉市独自の項目でございまして。

大方会長 そうであれば、やめてもいいのですね。

私もこれは前から分かりにくいなと思っていたのですが。別に県がそう決めているのでなければ、○、×、△というよりは、おっしゃるように、文字で重要とかと書く方がよろしいのではないですかね。○、×にした

から、分かりやすくなっているとは決して思いませんので。その辺、ご検討ください。

他にはいかがですか。

そういう表現あるいは技術的な問題はあるにせよ、要するにポイントは、この 15 ページの仕分けだろうと思います。赤い 2 路線は廃止、オレンジのところは保留、さらに変更のところがあり、区画街路については全線廃止と。その辺が骨子だろうと思います。今回のところはそういう判断を市民に向かって示すと。それでいろいろご意見いただいて、場合によっては、修正すると。そういうことでしょうか。そういう意味では、まだこれで決定ということではございませんので。とりあえずの事務局側の判断ということになります。これでご承認いただけますでしょうか。それでは、ご了承いただけたということで、次のステップに進んでいただきたいと思います。それから、この場でご意見いただけなかった部分につきましても、今日お持ち帰りの上、お考えいただいて、ご意見ございましたら、用紙が添付されておりますので、事務局の方に提出いただければ、ありがたいと思います。よろしく願いいたします。

その件について、事務局から補足説明ございましたら。

館下都市計画課長

ご審議ありがとうございました。

都市計画道路見直しのステップ 3、ステップ 4 に関しまして、追加でご意見等がございましたら、11 月 5 日の月曜日までに郵送、ファックス又はメールでご提出していただきたいと思います。

皆様のお席にご用意しました意見用紙又は、別の書式でも結構ですので、よろしく願いいたします。

大 方 会 長

ありがとうございます。追加で意見等がございましたら、よろしく願いします。ここで報告第 3 号が終了しましたので、傍聴者が退室いたします。

この後、報告事項がさらに 3 件ございますので、委員の皆様も 5 分ほど休憩とさせていただきます。

(休憩)

大 方 会 長

それでは再開します。次に報告第 4 号「深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業について」事務局から説明をお願いします。

館下都市計画課長

報告第 4 号深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業について、説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。

当事業は、平成 16 年 9 月に策定した「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」の範囲、約 188 ヘクタールのうち、JR 東日本鎌倉総合車両セ

ンター大船工場跡地周辺の約 32 ヘクタールの市街地開発事業となります。

当事業の土地利用計画につきましては、平成 21 年 6 月に地元の権利者・自治会・商店会・公募市民及び学識経験者などで構成された「深沢地区事業推進協議会」から提言を受け、さらに平成 22 年 9 月に国・県・学識経験者・JR など構成された「深沢地区事業推進専門委員会」の検討を経て土地利用計画（案）を作成してきたところです。

その後、今日まで、この土地利用計画（案）を基に市民説明会の開催やパブリックコメントを実施するなどして、「まちづくり計画」の推進に努めてきたところでございます。

今回、土地利用計画（案）についての周知や区域内権利者の合意形成が進み、現在の用途指定や土地利用の再編など、当該地の市街地開発事業の実施に向けた都市計画の方向性を定めて行く必要がある状況となりましたことから、当審議会に都市計画の方向性や事業計画の概要について、ご説明をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、当該地の位置関係をご説明します。

前面のスクリーンに案内図を表示していますが、お手元の報告第 4 号の資料 1 ページにも同様の案内図をご用意していますので、併せてご覧ください。

案内図のオレンジ色で表示した部分が東海道本線、青色で表示した部分が横須賀線、緑色で表示した部分が湘南モノレールになります。向かって右上は JR 大船駅、左側は JR 藤沢駅で、その中間地点に新駅構想の予定がございいます。

当該地は、JR 大船駅から約 2.5 キロメートル、JR 藤沢駅から約 2.1 キロメートルに位置する赤線で囲った区域で面積は約 32 ヘクタールとなります。また、当該地の東側には湘南モノレールの湘南深沢駅がございいます。

スクリーンでは、案内図に重ねた航空写真を映しています。赤線で囲った区域が当該地でございます。

こちらは航空写真を拡大したものです。中央に見えますのが JR 東日本鎌倉総合車両センター大船工場跡地になります。

次に、用途地域等についてご説明します。

赤色の太線で囲まれた区域が当該地となります。

用途地域等は中央の青色で表示された区域が工業専用地域、外側のみず色で表示された区域が工業地域に指定されており、右上の一部は第一種住居地域で準防火地域に指定されています。

左下には昭和 56 年 3 月 2 日に都市計画決定された、都市施設の鎌倉青果地方卸売市場がございます。

この用途地域等については、整備の見通しがたった段階で計画的に変更を行っていく予定です。

次にお手元の資料では 2 ページになりますが、当地区は、鎌倉都市計画における整備、開発及び保全の方針の左側の中央ですが、市街地開発事業に関する主要な都市計画決定の方針で、「面的に一体的整備を行うとともに、隣接する藤沢市村岡地区の新駅を中心としたまちづくりと連携を図りながら、都市基盤施設の整備を図る。」としており、その下の表には市街地整備の目標として、事業の種類を「土地区画整理事業」、地区の名称は「深沢地域国鉄跡地周辺地区」としています。

また、右側のページでは、都市再開発の方針として当地区を二項再開発促進地区として指定し「土地区画整理事業の面的整備により土地の整序化を図るとともに、商業・業務や都市型住宅等の土地利用転換に合わせた適切な用途の配置を行い、土地の高度利用を図る。」地区としています。

こうしたことから、市としましては、当地区の再整備事業を実施するための都市計画の方向性である、面的整備により土地の整序化という点につきましては、都市計画法第 12 条第 1 項の市街地開発事業である土地区画整理事業として都市計画決定することとし、また、商業・業務や都市型住宅等の土地利用転換に合わせた適切な用途の配置を行い、土地の高度利用を図り、都市基盤整備や地域の特性に配慮したまちづくりを行う。という点については、都市計画法第 12 条の 4 及び 12 条の 5 に定める地区計画の都市計画決定により法的担保を行い、当該地の地域の特性に配慮した新たなまちづくりを目指したいと考えております。

また、鎌倉市都市マスタープランでも、基本方針における将来都市構造の中で、鎌倉駅、大船駅周辺に続く第三の都市拠点として、「藤沢市の新駅構想を視野に入れながら、大船駅周辺との役割分担・機能分担に留意し、市民ニーズに応える公共公益施設、都市型住宅、商業、業務、産業などの機能の充実及び基盤整備を進め、鎌倉市の新しい拠点として整備を図る。」こととしています。

次に、お手元の資料は 3 ページをご覧ください。

具体的な、都市計画手続きの予定ですが、

平成 24 年度中には、この表の左側、上から 2 番目にあります 2 つについてですが、先ず土地区画整理事業の都市計画決定手続きを開始したいと考えています。

地区計画については、当地区の再整備後の将来像を示すものとして「地区計画整備方針」を定める予定です。

また、その下の欄に「地区計画 整備計画」とありますが、具体的な地区施設等の位置及び建築物等の規制誘導内容を定めることになる、この地区整備計画につきましては、現在、具体的な内容の指針となる「まちづくりガイドライン(案)」を平成 24 年度末までに定める予定となっており、このガイドラインを基にその後の都市計画変更手続きの中で計画を位置付けて行く予定です。

24 年度予定の土地区画整理事業及び地区計画の整備方針の決定に引き続き 25 年度は、具体的には今説明しました、地区計画における地区整備計画の都市計画変更手続き、それから、用途地域の変更手続き、防火・準防火地域の変更手続き、鎌倉青果地方卸売市場の位置等の変更手続きなどを予定しております。

また、都市計画決定後の予定につきましては、土地区画整理法に基づく事業認可を平成 25 年度に取得し、平成 27 年度から平成 37 年度までの 11 年間の工事期間を考えています。

全体事業費は、現在の試算では、約 134 億円ほどでございます。

引き続きまして、具体的な土地利用計画案及び事業計画内容について、事業課である深沢地域整備課からご説明いたします。

よろしく申し上げます。

樋田 拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長

深沢地域整備課長の樋田です。宜しくお願いいたします。

それでは、「深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業について」、ご説明させていただきます。

前方のスクリーンをご覧ください。

はじめに、これまでの経過につきましてご説明させていただきます。

深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業は、平地の少ない本市において、昭和 62 年の国鉄改革に伴い湘南モノレール湘南深沢駅に隣接する約 8.1ha の国鉄清算事業団用地が誕生したことをきっかけに、地域の抱える課題の解決をはじめ、将来の都市経営を睨み、鎌倉駅周辺、大船駅周辺と並ぶ第三の都市拠点を形成することとし、第 3 次鎌倉市総合計画において、リーディングプロジェクトの一つとして位置づけているところでございます。

位置につきましては、先ほど都市計画課より説明がありましたので割愛させていただきますが、面積約 32ha のうち、市が国鉄清算事業団から平成 15 年度までに取得しました 3 カ所の用地が全体面積の約 1/4 にあ

たります約 8.1ha、地区の大規模権利者であります JR 東日本が約 1/2 にあたります約 17ha、残りは西側の一般民地と市営深沢住宅、周辺の道路となっています。

次に計画づくりの経過ですが、先ほども説明がありましたが、時を遡ること、平成 4 年度から本市では初めての市民参画による計画づくりを行ってきており、当時、JR 大船工場が大宮、大井と並ぶ首都圏の 3 大工場の一つであったことから、計画が進められなかった時期がありましたが、平成 15 年に工場廃止の方向で検討が始まったことから、平成 16 年 9 月に深沢地域を対象としました「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」を市民参画のもとに策定し、当該地約 32ha を先導的に進めていく「面整備ゾーン」として位置づけております。

その後、平成 18 年 3 月の JR 大船工場廃止を受け、地区内の一般権利者 75 名に対し、権利をお持ちの土地を計画づくりの区域に含めて進めて行くことについて確認し、約 86%の権利者から条件付きも含め賛同を得られたことから、その後意見をいただきながら、平成 22 年 9 月にはこの面整備ゾーンについての土地利用計画（案）を、策定してまいりました。

土地利用計画（案）策定後は、市民をはじめ、地元自治会等への説明会を開催するとともに、地区内権利者を対象としました権利者組織への説明やパブリックコメントを実施してまいりました。

事業手法としましては、当該地区の特性を踏まえ、住工混在の解消や土地の整序化を図るため、土地区画整理事業として事業を進めていくこととしており、権利者の方々へ今後都市計画の手続きを進めることについての意向確認を行ったところ、75 名中 71 名、94.6%の方から進めてよいとの書面での回答をいただいております、残る 4 名の内判断がつかずとしている方が 3 名、そして土地の換地先が不明を理由とした反対が 1 名となっております。

次に、土地利用計画（案）の概要について、ご説明いたします。

はじめに、「土地利用のコンセプト」についてですが、まちづくりのテーマである『ウェルネス』を基に、鎌倉ブランドや深沢地域が持つポテンシャルを十分に活かし、さらに、鎌倉駅、大船駅周辺との差別化を図るまちづくりを進めるため、土地利用のコンセプトを「健康生活拠点・深沢」と設定しております。

次に、土地利用を検討していく上で基本となる「土地利用の方針と配置計画」ですが、まず、「住宅系土地利用の方針」は、将来の安定した財源の確保といった都市経営的な観点から、面整備ゾーンに市の将来目標

人口の確保を実現するため、本地区の将来計画人口を、3,100人とする
こととしております。

また、多様な年齢層やライフスタイルに対応した都市型住宅・戸建住宅
を、鎌倉市の市場性を考慮しながら導入を図ることとしております。

配置としましては、西側権利者の皆さんの住宅は、既存コミュニティや
住環境の変化に配慮して、基本的にはシンボル道路の北側の上町屋に隣
接する位置に配置することとしております。

ちょうど、区域から外れた北側が、上町屋という地区になっておりまし
て、西側の権利者の方も、その町内会へ入ることによってこの町内会に隣接
する位置に配置することとしております。

都市型住宅につきましては、北側既存住宅への日照等の影響を考え、シン
ボル道路南側、公園に隣接して配置することとしております。

また、戸建住宅につきましては、基本的にはシンボル道路の北側を考え
ておりますが、周辺との影響に鑑みたく中で、詳細については今後決定す
ることとしております。

次に「業務・サービス系土地利用の方針」についてですが、土地利用コ
ンセプトである「健康生活拠点」の核となる機能として、医療福祉系大
学の導入と、それを補完する機能として、スポーツ医療、リハビリ施設
など、健康づくりをサポートする総合的・複合的なサービスや教育機能
の実現を図ることとしております。

大学につきましては、北側既存住宅等に配慮し、公園とともに地区のシン
ボルとなるようシンボル道路北側中央に配置しております。

現在、西側地区で操業しております工場等の権利者用地につきましては、
立地条件を踏まえ、権利者が今後も引き続き操業出来ることに配慮し、
県道腰越大船線に沿った北側に業務施設を配置することとしておりま
す。

また、シンボル道路側の業務施設は、大学との連携を期待し、大学施設
西側と、湘南深沢駅前を意識した東側のシンボル道路に面した北側に配
置しております。

「商業系土地利用の方針」としましては、賑わいの創出を図る核的な商
業施設をはじめ、商業と農業の交流、また地場産業との連携を図ること
としており、面整備ゾーンの顔となるシンボル道路の沿道では、歩行者
空間と沿道の施設が一体となった、魅力的な空間や賑わいの創出を図る
こととしております。

配置としましては、交通処理、アクセス性、シンボル道路の賑わいに配
慮し、地区の西側、シンボル道路南側に配置するとともに、既存商店街

との連携、湘南深沢駅前といった立地ポテンシャルを活かした商業施設を、地区の東側、湘南深沢駅周辺に配置することとしております。

また、これらの商業施設や地区西側の商業施設とシンボル道路沿道施設との複合利用を図ることで、ライフスタイルセンター型商業施設の導入が図れるようにしております。

次に「公共公益施設」についてですが、本市の第三の拠点形成に相応しい公共公益施設の導入を図るとともに、市民生活に密着した利便性の高い施設について、公民連携を活用しながら導入を図ることとしております。

配置は、大学との連携により市民要望の高い体育施設等を実現できるよう大学に隣接して配置するとともに、市民の方々へのサービス向上と交通利便性に配慮し、仮に行政センター、図書館など、利便施設を配置する際には、湘南深沢駅前周辺としております。

さらに、将来の様々な用途に活用でき、新たな事業展開が図れること、また、青果市場等と商業施設の連携に配慮して、商業施設の南側に配置してあります。

「工業系土地利用の方針」につきましては、鎌倉や深沢地区の来街者に対し、鎌倉ブランドを PR するための地場産業等の育成や、商業施設と連携した鎌倉ならではのモノづくり、情報発信の拠点として「(仮称)鎌倉ゾーン」の形成を図ることとしています。また、面整備ゾーン内の既存権利者の方々の生活再建・事業展開に考慮し、工場や青果市場の継続を図ることとしております。

継続する青果市場、整備工場など工業系用途の施設につきましては、住工混在を整序するため、地区南側の工業地域との連担を視野に入れ、道路づけのよい市道常盤梶原線北側に配置してあります。

なお、これらの土地利用方針をより具体化するために、時代のニーズに合わせた柔軟な土地利用を図る必要があることから、地区計画等を活用し、複合的土地利用の誘導を図ることとしております。

次に、基盤整備についての方針ですが、地区の東西を結び、骨格となるシンボル道路につきましては、幅員を 24m とし、歩車道や沿道の建物が一体となった質の高い街路空間、まち並み景観の整備を図るため、歩道の緑化、沿道のセットバック、緑化の誘導により豊かな歩行者空間の形成を図ることとしております。

また、藤沢市村岡地区で計画されております、新駅構想を中心としたまちづくりについても連携を視野に入れてあります。

公園・緑のネットワークについてですが、公園は、地区の緑の拠点とし

て、他の機能との連携を図りながら、心地よいオープンスペースの確保、賑わい・交流の場の形成を図ることで緑のネットワークを整備し、街区間の連携・交流を図るとともに、災害時の避難地として機能の確保を図ることとしております。

調整池につきましては、地区中央に設置する公園と一体的な整備を図り、緑の空間、景観の形成を図ることとしております。

これらの土地利用の検討内容について、民間事業者ヒアリング、事業性の検討により実現可能性について検証を行い、土地利用計画に反映させたものが、土地利用計画（案）となっております。

以上、長くなりましたが説明を終了します。

大 方 会 長 それでは、質疑に移ります。ただ今の報告についてご意見、ご質問はございますか。

吉 田 委 員 事業の費用が 134 億円ということでした。このような言い方はあまりしないのかもしれませんが、回収ということについては、どのように考えているのでしょうか。回収というのは、投下した資金がどれくらいで回収できるかということです。例えば市税でどの位あがってくるかということです。3,100 人の人口が入ってくるのであれば、一家庭 3 人だとしたら、1,340 万円の税収をもらわなければいけない。それから、商業ゾーンを作りますと言ったときに、どの程度入ってくるのか、大学ゾーンを作ります。でも大学は大体あまり税金を払ってくれない。そのようなことを考えると、134 億円の価値というのは何にあるのかということが懸念されます。もう一つは、この土地の地点から、柏尾川ともう一つ川に挟まれているのです、この土地は。梶原川。調整池は雨水の調整になると思うのですが、恐らく工場地帯だったということは、この辺の生物多様性は、あまりたいしたところではなかったのだらうと思います。そのようなところに、水との関わりというのももう少し考えてもいいのではないのでしょうか。水が流れるというよりも、生き物の逃げ場のようなところです。鮎とかが梶原川に帰ってこれるように。帰ってきていないのであれば、なおさらですが。ということが一つです。

134 億円使ってどのように回収していくつもりなのかということをお伺いしたいと思います。

樋田拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長

先程もご説明させていただきましたが、この事業は、土地区画整理事業ということで事業を進めていこうと考えています。全体の事業費としましては、先程概ね 134 億円ということでご説明をさせていただきましたが、区画整理事業は、ここに土地をお持ちの方から、減歩というかたち

で土地を出していただきます。その減歩の土地を公共用地、整備する道路ですとか公園用地に充てる、それから、減歩をまとめて売却すると、これを保留地という言い方をしています。これによって、全体の事業費を賄うことになっております。実際に市が負担するということになりますと、例えば、これは国庫補助の裏負担というようなこと、これが基本的に市の負担というかたちになってこようかと考えております。従いまして、まず将来的にどれだけの税収があがるかという部分と、事業費の賄いという部分につきましては、まず一つ切り分けて考えたときに、土地区画整理事業の中での事業の収支というのは、実際、保留地を処分することの中で賄っていく。もちろん国庫補助が有るというのもございますけれども、その負担ということがあろうかと思えます。

それでもう一つ、その国庫補助の負担をどうするかということにつきましては、当然今後土地利用が図られて、現在工業系で土地利用がされておりますので、それが商業系ですとか住宅系に変わることによって、価値が上がってくるということでの増進が当然出てまいります。

そのような増進の中での収入、経年的に税収が上がってまいりますので、長い目で見れば、それを回収できるというような構造になっていると考えております。それから2点目、梶原川との関わりということで、まさにおっしゃるように、水との関わりというものを大事にしていきたいと考えております。具体的に、この用地が全て市の用地ではございませんけれども、水との関わりについては今後詰めていきたいと考えております。実は、梶原川そのものが、西側にあります柏尾川と少し性格が異なりまして、柏尾川の方は二級河川となっております。一方、梶原川につきましては、表向き開渠になっておりますけれども、公共下水道の雨水幹線ということで、要は排水施設というかたちになっております。実際にはそこでの違いはありますけれども、将来的にその道路を拡幅する中で、覆蓋をしていく予定で検討をしておりますが、先程申しあげた調整池、そういったところでの親水性も含めて考えてまいりたいと思っております。

吉 田 委 員

まず一つ、収支というところについては、一度ざっくばらんに、見せていただければと思います。ざっくばらんにというのは、国庫補助というのがかなり最近怪しくなってきたというのがあります。そのような状態で鎌倉市、基礎自治体ですよと振り返ったときに、死に体になっていたら良くないなというところがありますので、是非そのところは、補助がどのくらいなのか、収支がどのくらいなのか、これからどのくらい税収が入ってくるのか、税収増がどのくらいなのか、土地が売れるか売れ

ないかというところで、土地開発公社があっちこちでどれだけ損を出したかということがありますので、その見積りはきっちりやっておかないと、子供につけを回すということになると思います。これは出してもらわないで良いですかと言われたら、私は「はい」とは言えません。それから、開渠になっていますけれども、暗渠にする予定という話がありました。これで、まちがまともな川を暗渠にして、寂れてしまったまちがあります。それがどこかという、茨城県の土浦市です。桜川でしたか、綺麗な川がありました。土蔵が並んでいて、これを覆ってしまい、臭いものに蓋ということをやってしまったのです。これが鎌倉でもやっちゃっていいのかと。汚い水を綺麗にするということを考えないでやっちゃっていいのかと。それから、川に自浄作用があるということをやっちゃってしまっているのではないかというのもあり、梶原川が良いのか、柏尾川が良いのか分かりませんが、そのあたりの視点を持っておかないと、鎌倉らしいというのは何か、というのが分からない。鎌倉の良いところというのは、自前で水系を持っているということにも一つあると思うのですが、これは水系としては自前の水系ではないだろうけれど。それでも流れているということでは、そのあたりのことは考えていった方がよいのではないかと思います。是非、次のときには、そこを消してください。

大 方 会 長 そもそも我々は、これについて何を議論すれば良いということなんでしょうか。このような状況で今進行中という報告として承れば良いということなんでしょうか。何か委員の皆様からアドバイスがあればいただくという趣旨ですか。

館下都市計画課長 今後都市計画決定をしていく前段として、このような状況であるということをお聞きいただければという趣旨でございます。

大 方 会 長 何か事前に、今の吉田委員のご意見のようにアドバイスがあればお願いします。

佐々木委員 今もご指摘あった川の件なのですが、鎌倉市のハザードマップを見ると、この区画の左側の柏尾川沿いのところ、浸水0.5メートルくらいの浸水予想の網がかかっているようです。ですので、この区画と梶原川の南側の新川の間が、そういう状況にある土地だという時に、区画整理ですから、こういう枠目にして、ここは何、ここは何というプランニングになるのは分かるのですが、洪水に対する貯水機能と遊水機能というものを、この調整池にこの面積、雨水浸透合計の差の分の面積を確保しましたという、昔ながらのやり方ではないものとはできないか。梶原川が都市下水の排水路となっている、位置付けはそうですが、そういった都市下水を

非常に有機的な川に改修していく例は全国にもございますし、多少遊水地機能的な区間を担保することで、これから多分こういったまちの中の非常に小さな水路、この南側の新川もそうですね、こういったものがゲリラ豪雨的なもので、内水氾濫を起こすという被害が出てきているところだと思いますので、何かそういった防災的な観点から考えて、もうちょっと余裕のある有機的なプランニングというものができないものだろうかということ、ずっとこの図面を見ながら考えておりました。遊水地の位置は、今青果市場のある位置に持つのが一番リーズナブルだという気がします。プランニングというものに対して、局所的な豪雨に対する対策であったり、もともと浸水の恐れのある区域も含めて、是非もう少し新しい、今後、都市をどうしていくかという概念が感じられるような有機的、生態的、あるいは防災的な複合的な機能を、どううまく作っていくかというプランニングのコンセプトが感じられるようであってほしいと思います。

大 方 会 長

ありがとうございました。ご要望として、特に事務局の方から何かございますか。

樋田拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長

ありがとうございました。先生方からいただきました意見、当然これは市だけで全てできる事業ではございませんので、今後権利者の方ともご相談させていただきながら、特に防災面につきましては、3.11以降市民の方からも様々なご意見をいただいております。できるだけそういった工夫、区切りにそのようなまちづくりができるよう検討してまいりたいと思います。

大 江 副 会 長

これは大変時間がかかる事業であるということと、水の問題もさることながら、このように土地利用、商業、住宅、大学といった形で想定し、これに応じた用途地域をかけていくということかと思えます。ただ果たして大学は来るのかと。非常に不透明な時代になってきているということに対しての受け止め方といいますか。やはり旧来の事業的な思想でうまくいかないというケースが出てくる可能性があるわけです。そのときにどのように対処するのか、このようにしっかり全部決めていくということで、果たして大丈夫なのかということが心配になります。お答えは結構ですので、いろいろと議論されているとは思いますが、多少柔軟性がある事業方針、事業計画というものをご研究いただければということ。あと気になりましたのは、北の方に市営住宅がございますけれども、ここの部分が戸建という説明でしたが、現在市営住宅がある部分についての、土地利用について、この市営住宅はこのままではないとい

うことなのでしょうか。

樋田拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長

シンボル道路、東西に、横にあります道路の北側の方に戸建てをということで、北東の方になりますけれども、市営住宅については建て替えの時期に来ております。この事業の区域の中に入れて、できれば仮設の建物を作らずにできるように配置をしていきたいと考えております。この部分につきましては、共同住宅になるのかどうか、実は若干、南斜面になっておりまして、先ほど言いました、大学の北側の部分とは状況が異なるものですから、今後そのあたりを戸建てにしていくのか、共同住宅が可能なのか、今も5階建てくらいの市営住宅が建っておりますので、それにつきましては今後ということと考えていただければと思います。市営住宅は別の場所に移して、仮設のものを作らずに、新しいものを作って、そこに移転というかたちをお考えだということですか。

大 江 副 会 長

樋田拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長
安 齊 委 員

基本的には、そうすることで事業費を圧縮できるものと考えております。今回の土地利用計画を進めるにあたって、先ほど、藤沢の方の新駅構想ということとあわせて中で、進めていくというようなお話がありました。実際、この今後のスケジュールの中で、平成25年度に事業計画の手続をして、最終的には平成27年度にはある程度工事の着手に踏み切っていくだろうというスケジュールになっています。実際に新駅の構想というのは前々からあって、今回、新駅とそこから通じる道路、河川道路なのか、おそらく跨線橋か何かで接続するような計画だと思います。具体的に、藤沢市の方の、JRとの絡みもありますけれども、実際に新駅がここの計画とあわせて、実際に進んでいっているのかなということが、私は気になるのです。これはあくまでもJRと藤沢の問題ですから、鎌倉がどうのこうのということではないにしても、やはりそれとの絡みの中でこの事業というのは進捗していくというように私は考えるのですけれども、具体的なその新駅構想というのは、我々としては見えない部分もございますので、その絡みと合わせて、この計画ができていると思いますけれど、その話を聞かせていただきたいと思います。

樋田拠点整備部次長
兼深沢地域整備課長

新駅につきましては、藤沢市側ということで、事の発端は、先ほどご説明させていただいた昭和62年の国鉄改革。藤沢市側にも清算事業団用地が生まれたということで、藤沢市は新駅を作りたいと、新駅を中心としたまちづくりということで、当時は広域で一緒にやっっていこうというかたちで進めてまいりました。ところが、藤沢市の方では、区画整理事

業でまちを作ってきているところがございまして、区画整理の計画を出した途端、一度区画整理をしたところをまた区画整理をするのかということで、地元で一時反対運動がございました。その後、都市計画法で都市マスタープランを作っていくということが位置付けされまして、地域別のプランをつくる際に、一旦白紙に戻して、計画づくりをしたいという経過です。その間、一緒に計画を進められず、鎌倉側は鎌倉だけでも進められるようにということで、先ほどご説明いたしましたとおり、平成4年度から、市民の方に入っていただいて、計画づくりをしてきたという経過がございます。途中、新駅につきましては、不透明な状況がございましたので、この計画づくりをする際には、一旦脇に置いて、鎌倉側だけでも計画づくりをしていこうということで、平成15年度以降進めてまいりましたが、平成18年の3月に、JRの大船工場の廃止と同時期に、新駅と書いてありますすぐ脇に、武田薬品の工場がございました。約29ヘクタールでございます。ここが山口県の光市に移転することが決まって、その跡地の利用をどうするかという議論がありましたが、平成18年10月に、神奈川県当時の松沢知事がトップセールスをされまして、大阪の十三にある研究所と、つくばにある研究所をこちらに引っ張ってくるということで、その際、新駅の話が出たと聞いております。その後、藤沢市の方も、新駅が現実味を帯びてきたとのことで、その新駅を実現していくために鎌倉市との連携を進めてまいりました。しかしながら、JRは、請願駅だということで、まず費用は地元負担になるということでございます。当然費用ということになりますと、藤沢市側にはございますけれども、鎌倉市民、ちょうど今安齊委員がお話しになりましたように、駅ができれば、そこと繋がるようになりますと、当然鎌倉市民の方もお使いになると。そういう部分では、費用負担というものをしていくというのが議論となります。ただ、現時点では、どのような割合であるのかということまでは至っておりません。それはJRの方で、まずこの新駅についての判断を出されていないという状況がございます。ですから、今時点ではJRの方から、作るとも作らないとも、回答を得てございません。ただ、いくつか駅を作る条件というものが示されておりますので、その条件というものが満たせるのかどうかという検討はしておりますが、今現在この計画を作る中でも、当然新駅ができることの影響というものは、ある。これは企業ヒアリングをしても、住宅の供給量なんかは変わってきますよというお話もいただいておりますので、現時点では新駅の影響も踏まえた計画づくりはしておりますけれども、駅そのものの動向としては、今申し上げましたように、まだ明

確な判断は出ていないという状況でございます。

安 齊 委 員

今のお話で分かりましたけれども、実際この計画自体が、私は新駅と絡まない限り、この計画は進まないのではないかと思っているのです。住宅もここに配置されておりますけれども、この住宅も恐らく高層化した住宅になるのではないかと思うのです。人口は3,100人と先ほど言いましたけれども、その3,100人が仮に今の新駅ができないで、実際に使っているのはバスとモノレールだけですから、そのソースのもので、この計画というのが成り立っていかないというのは、事実明白であると思うのですよ。この構想計画、土地利用計画とあわせて、新駅構想の具体化というのを、鎌倉市としても、これを進めるのとイコール同じようなかたちで、藤沢市と一体になって、JRとも協議は是非必要ではないかと。これは請願駅と言っておりましたから、それなりの費用負担というものが出てこようかと思うのですけれども、新駅ができなければ絶対この計画は進まないですよ。そのように思いますので、市としても藤沢市と一体となって、新駅構想に向けて、努力をしていただきたいという、私としての意見を述べさせていただきます。

大 方 会 長

皆様同じ意見だと思います。いろいろ大変だとは思いますが、更にそのこととあわせて、私もあまり足を引っ張るつもりはございませんが、やはりここに商業施設5ヘクタールを持ってくるということは、これは相当大型のショッピングセンターになると思うのですね。そうすると、多分今のままだと、広域的な交通がパンクすると思うので、その腰越大船線あたりの整備が急がれるのかなという気もします。その辺の広域的な交通のサポートというのと、この開発の実際の進行がマッチするように、相当高度な技を市としては考えなければいけないのではないかなと思います。そこを置いておいて、今の駅もそうですが、しゃにむにこのスケジュールで計画を立てて、換地して、土地を売り払って、そうすれば市の負担は減るのでしょうかけれども、そうすると恐らくいろいろな点で問題が起きると思いますので、その辺は是非慎重に進めていただけたらと思います。

いろいろ、もう長いお話でご苦労されていることは分かりますし、もっと良いものを作りたいけれども、ではどうしたら良いのかと市も辛い立場だとは思いますが、委員の皆様からも良い知恵がございましたら、どんどん市の方へお授けいただくようお願いいたします。

ではこの件はよろしいでしょうか。報告ということですので。

次の報告第5号「大船駅東口第一種市街地再開発事業」について、事務局から説明をお願いします。

館下都市計画課長

報告第5号「大船駅東口第一種市街地再開発事業」について説明させていただきます。

はじめに、この報告は「大船駅東口第一種市街地再開発事業」他2案件として、平成19年2月に当審議会において議決されたにもかかわらず、その後に計画の見直し等により告示が出来なかった経過があり、当審議会にご迷惑をお掛けした案件であること。また、その後、権利者、市民の意見を聴きながら、新たな基本計画の策定作業を行い、内容がまとまったため、これまでの経緯と合わせて「新たな基本計画」の説明をさせて頂くこと、をご理解いただきたいと思います。

それでは、スクリーンに沿って、説明させていただきます。

位置の説明をいたします。スクリーンをご覧ください。

案内図でございます。本案件の場所は、JR大船駅の東、画面中央、赤の実線で囲んだ区域でございます。

次に都市計画図でございます。

区域内の用途地域は、商業地域、建ぺい率80%、容積率600%、防火地域の指定がございます。

その他、大船駅東口第一種市街地再開発事業区域であり、赤枠内に点線で区域を分けている、南側が第1地区、北側が第2地区となっております。

また、高度利用地区及び都市計画道路があり、第1地区においては地区計画の指定もがございます。

航空写真でございます。

次に、当該事業の都市計画決定から現在までの経過等についてご説明いたします。

大船駅東口第一種市街地再開発事業につきましては、昭和47年3月に都市計画決定された後、昭和61年11月の都市計画変更を経て、先行して第1地区 約1.5ヘクタールの事業に着手し、平成4年9月に工事の完了公告を行っております。その後、バブル経済の崩壊による社会情勢の変化等を捉えつつ、本市の拠点として大船駅の機能強化、大船駅東口を中心とした商業拠点などの基本方針を掲げ、第2地区の事業計画へ向けた検討を進めてまいりました。

その結果、平成15年8月に、第2地区に対する「新基本構想」が確定され、平成19年2月の当審議会において、「大船駅東口第一種市街地再開発事業の変更」「高度利用地区の変更」「第2地区地区計画の決定」の3件について付議し賛成多数で可決されました。

また、当時の手続では必要となっていた神奈川県知事の同意も得たのち

の、都市計画決定告示直前の平成 19 年 3 月の鎌倉市議会本会議において本事業推進に必要な次年度の予算案が否決されました。

市では、計画建築物の高さ、権利者等の合意形成等の熟度が問われたことと受け止め、都市計画決定告示の手続きを留保しました。このことについては、同年 4 月に開催された当審議会に報告させて頂いたところです。

その後、市では権利者へ事業推進に対する意向の再確認、駅周辺の町内会への説明会等を行い、その結果、権利者間では、再開発事業を推進することの賛否が拮抗し、市民アンケートの結果では「駅前整備の必要性を認めている」「第一街区ビルの高さを下げたほうがよい」といった状況が判明しました。

よって、市としては「事業計画の推進は必要と認めるものの、計画については再度の見直しを行うべき」と判断し、同年 11 月に開催された当審議会において、現在、留保している決定告示の取扱いについては、神奈川県と協議のうえ、慎重に判断していくことを報告しました。

市ではその後、否決された「新基本構想」ではない、新たな基本計画策定に向けた調査・検討、策定作業を開始し、平成 23 年 11 月に基本計画（案）の策定を行ったところです。

さらに、この基本計画（案）に基づき、都市計画手続きを進めることに對し、権利者への意向確認を行ったところ、3 分の 2 以上の同意が確認できたこともあり、今後、新しい都市計画決定に向けた作業を進めていきたいと考えております。

また、誠に恐縮ではございますが、平成 19 年 2 月の付議案件に関しては、新しい都市計画案の進捗状況をみながら、中止の手続きをしたいと考えております。

それでは、基本計画（案）の内容につきまして、再開発課担当課長の吉田から説明させていただきます。

吉田再開発課担当課長

再開発課担当課長の吉田です。

大船駅東口第一種市街地再開発事業につきましては、先程ご説明させて頂きましたとおり、平成 19 年 2 月に当審議会におきまして、議決いただいたにもかかわらず、告示に至らなかった点につきましては、事業課として改めてお詫び申し上げます。

本日は、今後都市計画変更の素案を作成していくベースとなる、「大船駅東口第 2 地区基本計画（案）」、新基本構想に替わる基本計画になりますが、その概要を前面のスクリーンを用いながら説明させていただきます。

なお、お手元に「大船駅東口第2地区基本計画（案）」を参考までにお配りしておりますので、後ほどお目を通していただければ幸いです。

それでは、基本計画（案）策定に至る検討経過から説明させていただきます。

新たな基本計画作成に向けた取り組み状況としましては、平成22年2月に権利者の方々に3つの基本プランを提示させていただきました。その後、22年度に、3回のブロック別検討会や個別ヒアリングを行うとともに、都市計画等の専門家で構成した基本計画検討委員会において、経済社会の構造変化に対応した大船駅周辺整備及び再開発事業計画のあり方を検討していただき、基本計画（素案）を取りまとめ、その後、「基本計画（素案）」に対する権利者や市民の皆様からのご意見等を踏まえ、加筆修正を行い取りまとめ、平成23年10月のブロック別検討会において権利者の皆様にご報告し、昨年11月に基本計画（案）として確定したところです。

続きまして、基本計画（案）の内容の説明をさせていただきます。大船駅周辺の整備においては、駅の東西南北を総合的に整備するまちづくりが、広く市民に受け入れられ、個性的で豊かな大船駅の実現に向かうべきとの考えから、基本計画（案）では、市街地再開発事業として都市計画決定されている大船駅東口第2地区事業のみならず、その周辺である大船駅から鎌倉芸術館までの芸術館通りを中心とした大船駅周辺地域のまちづくりの考え方も取りまとめております。

大船駅周辺地域のまちづくりにつきましては、JR大船駅笠間口のオープンに伴い新たな歩行者の流れが街の状況に変化をもたらしていること、駅周辺をとりまく環境の変化や、従来の成長社会から少子高齢化、人口減少をはじめとする急速な社会構造の変化などを踏まえ、これまで検討されてきたまちづくり計画の見直しを行いました。

まちづくりの基本的な考え方としては、

- 1 今のまちの魅力を将来に向けて持続的に発展させる都市づくり
- 2 鎌倉の3つの都市拠点のひとつ大船に独自の“大船ブランド”の確立
- 3 “大船ブランド”のあり方

これらを、これからの大船駅周辺地域のまちづくりの目標に掲げ、交通結節点である地理的好条件を活かしたまちづくり、多様なライフスタイルに対応しながら、親しみやすさを有するまちづくり、仲通を含む大船駅周辺と鎌倉芸術館周辺の二つの核、そしてそれらを連携させるシンボルロードを軸にコンパクトタウン「大船生活街」の醸成を目指すこととしております。

次に、「大船駅東口第2地区事業の考え方」についてですが、第2地区の市街地再開発事業は、大船駅周辺地域のコンパクトタウン形成に向けた核となる事業として、コンパクトタウン「大船生活街」を牽引する事業と位置付け、具体的に、「周辺商業施設と共存した賑わいと魅力ある商業空間の提供」、「多様な世代に対応した、質の高い居住空間、ライフスタイルの提供」、「都市生活を支援する交流の場、憩いの場、各種公益サービスの整備」などに取り組むとともに、当該事業による県道整備や駅との連絡強化によって、都市基盤整備を実現し、大船駅、仲通そして既成市街地を結び付けてゆくことで街の回遊性を生み、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。

次に、大船駅東口第2地区事業の計画の考え方ですが、計画の骨子としては、都市計画道路大船停車場小袋谷線、駅前広場、施設建築物、施設建築物の用途構成、ペDESTリアンデッキ、防災機能の6点について考え方をまとめました。

都市計画道路大船停車場小袋谷線については、都市計画道路の線形を現道の駅前県道拡幅の形に線形変更し、都市計画の目的を達成しつつ、段階的な市街地再開発事業が行えるようにします。

駅前広場については、都市計画道路大船停車場小袋谷線の線形変更に併せて、位置や配置を調整し、既に決定された都市計画に則って必要な面積を確保します。

施設建築物については、権利者の意向をふまえて、街区単位で事業化が図れるようにするとともに、各街区とも容積率600%程度の高度利用を図る建築物とします。

施設建築物の用途構成については、低層部分の1~3階を主として商業施設とし、賑わいある商業集積の維持を図るとともに、権利者の権利床が適正に配置されるよう配慮します。また、上層部分の用途構成は、住宅・業務・公益施設等を予定しておりますが、権利者や保留床取得候補者となる民間事業者等の意向を踏まえ、施設づくりを検討してまいります。

ペDESTリアンデッキについては、JRの改札口と同じ高さ、再開発ビルの3階に設置することを基本とし、ユニバーサルデザインの視点に立ち、誰もが使いやすい施設づくりを検討してまいります。

防災機能については、共同化建物の整備による耐震性、耐火性能の向上、市民等のための滞留スペースの検討、浸水対策の検討をしてまいります。次に、地区に導入する機能としましては、市民生活を支えるため現状で不足している機能を積極的に配置誘導することで、様々な都市機能の強

化を図り、潤いに満ちた快適環境の創出を目指します。街なか居住を支援する交流・公益機能としては、医療・福祉、子育て支援施設や交流空間、学びの場などの導入を計画してまいります。また、商業施設は仲通との融合や駅との連携を目指し、ルミネウイングとの協業にも配慮してまいります。

そして、駐車場については、事業地区内に300台から350台程度の整備を図り、地区外には民間活力の活用を図り設置を検討してまいります。また、地区内及び周辺用の荷捌き場を提供することで、違法駐車や商店街への荷捌き車両の流入など、周辺の課題解消と利便性の確保に寄与することとしています。

次に、事業の考え方についてですが、再開発事業の実施にあたっては、街の活性を維持しつつ、権利者の意向に応じて事業を実施していくことが、当該地区には適切であると判断し、これまでの第2地区をひとつの事業として整備する方針から、権利者の合意形成が整った街区から段階的に整備していく方針に事業の枠組みを変更しました。

事業実施に向けては、権利者の意向を踏まえつつ、整備効果などと併せて事業着手の手順を検討すること、事業の機動的な施行を図るため、民間事業者の効果的な導入を図っていくこととしました。

そして最後に、これまで説明させていただきました基本計画（案）の考え方に基づき作成した施設計画の一例をご紹介します。

再開発ビルの概要としましては、最も高い建物は、8番地及び10番地の建物となり、地下2階地上14階、高さ約52mを予定しております。最も低い建物としましては、9番地の建物となり、地下2階地上10階、高さ約45mの建物を予定しております。階数は異なっておりますが、いずれの建物につきましても、容積率はほぼ600%を予定しており、そして主な用途といたしましては、1階から3階を商業、その上階を住宅、業務、公共公益施設を予定しております。

以上が「大船駅東口第2地区基本計画（案）」の概要です。

今後につきましては、本日説明させていただきました「大船駅東口第2地区基本計画（案）」を踏まえ、関係機関とも協議を行いながら、都市計画変更素案を作成してまいりたいと考えております。

また、現在並行して民間事業協力者の選定を進めておりますので、平成25年1月からは、民間事業協力者の協力を得ながら、より事業性の高い、具体的な計画案を権利者の方々に提示し、事業実施に向けての合意形成を高めてまいりたいと考えております。

以上で報告を終わります。

大 方 会 長 ありがとうございます。そうすると、地元ではこのような話が進んでいて、正直これに則った市街地再開発事業の都市計画案が進められるかもしれないということですね。

吉田再開発課担当課長 確認ですが古い計画は周辺の方の反対により計画は潰れた。なるべく高さを下げた方が良いとのお話を伺いましたが、何メートルに対して何メートルの計画にするものか教えていただけますか。

大 江 副 会 長 前回の5番地の建物については24階建ての約85メートルでした。今回は何階建てというものは無いのですが、高さを下げた方が良いとの意見が3分の2くらいありましたので、今回の案としましては既に再開発事業として竣工しているルミネウイング、第1地区の再開発ビルで一番高いところが約50メートルですので、それと同じくらいの高さで計画を提示させていただいております。

大 江 副 会 長 私は以前の報告の際に委員としていたのですが、この5番地の建物については、住宅しか売れないので、ここに住宅として床を詰めて事業費を賄おう、保留床を売ってしまおうという考え方であったと記憶しているのですが。今回の場合は5番地の高さを下げる代わりに8・9・10番地にそれぞれ50メートルくらいの建物を建てて、保留床を住宅として結局ここに分散して売り切って事業を成立させようという思想のように思うのですけれども。5番地の場合は影が線路に落ちるので良いのかなと思うのですが、今回の場合8・9・10番地に50メートル級の建物ができれば駅前周辺はかなり暗い空間になる恐れも出てくるのですが、これは事業的な制約から仕方がないといった思想であるという理解でよろしいのですか。

吉田再開発課担当課長 前回の計画につきましては、既存4街区あるのですが、その4つの敷地ごとに事業を成立させることではなくて再開発事業の工区を一つに設定しまして、その中で床のやり取りをして、一つのところに保留床が固まった形で事業を成立させていたのですが、なかなか事業の進捗が得られないため、この区域全体で事業を一遍に進めることが難しいこと、権利者の方にもこれだけの街区を全て一編に工事をして大船の賑わいを無くすことは好ましくないということもあり、一つの街区ごとに事業を行っていくという方針を打ち出させていただきました。そうすることで5、8、9、10番地それぞれの街区で事業を成立させなくてはなりませんので、この中で事業の収支が完結するということになります。そうした場合には、再開発事業は保留床を処分し事業費を賄っていく形になることから、それぞれで住宅、一部ホテルなどの事業系も検討していきますが、対処として保留床の処分を考えております。ただ、ご指摘のとおり駅前

の空間につきましては、採光や通風等の環境についてできるだけ配慮していくような建築デザインを検討していきたいと思っています。今、検討の中でバーチャルリアリティーでの検討なども権利者の方と進めておりますので、そういうことも踏まえながら、なるべく駅前空間の環境がご指摘のような形にならないように景観的に検討していければと思います。

大 方 会 長 住宅でなければなかなか売りにくいいため、上部階の方は建ぺい率を小さくする分、どうしても建物高さが高くなってしまう。商業、業務地では、建ぺい率80パーセントで10階も建てれば十分という話になる訳ですが、そのことを考えると、土地利用としてどうなのかという判断もあるし、今の時期にやるのであれば事業性として住宅を入れざるを得ないと考えなのか、それと景観との兼合いだと思いますけれども、ただここに50メートルの建物が並んだ場合に決定的に大船の駅前が駄目になるということでもないだろうと思いますので、その辺のご判断を今日の段階での計画が示されていますが、ご意見があれば伺いたいと思います。都市計画決定の時にはその辺を我々としても審議をして、認めるか認めないかの議論になると思います。

吉田再開発課担当課長 事業面から言いますと先ほど説明させていただいたとおりですが、事業課としての積極的な意味合いといたしまして、これからの少子高齢化を考えますと、大船駅は戸建ての住宅地が地域の周辺2~3キロ圏内にありますが、そういったところの高齢化も進む中で、まちなか居住を進めるというコンパクトタウンと言いますか、この区域の中で、ある程度生活が成り立つような形を整備していくことと、住み替えやまちの賑わいを維持していくために、積極的な意味合いでも、駅前に住宅を配置していくことは適切な施策ではないかと考えております。

大 方 会 長 私も同感ではありますが、あまりそういうことが、この基本計画に明確に書いていないものですから、それは住宅でもいけるようにあるいは、配置イメージのところでも住宅ではなくて、業務や商業というようなことも書いてあるでしょうから、その辺ははっきりさせた方がこれから市民に説明する上でも良いと思います。そこはこれからどのようなテナントが入るのか、その辺との兼合いもあるでしょうから、今の段階では自由に応じられるようにしているものと思いますが。本当に駅前居住を進めたいということであるならば、どこかで明確に謳われた方が良いかと思えます。

伊 東 委 員 再開発の関係でご努力されているのは良く分かるのですが、横浜市側の開発がかなり進んできていると思います。バスセンターのところも新し

く計画が作られていると聞いております。それから、鎌倉の方では小袋谷の跨線橋がおそらく平成 26 年くらいに供用開始されるのか、県の方が最終的にどのように決めるかによって分かりませんが、そうした中で駅前の検討なのですが、ルミネウイング前のカーブした道路の現状が大分続くようですと、小袋谷の跨線橋の供用開始がされますと交通量が増えてくると私は思っているのです。今のままで一体いつまでこの状況が続いていくのかということがあろうと思います。また、それぞれの街区ごとで権利者の合意が得られたところでやっていくということになりますと、道路整備の方はおそらく合意が得られなければ現況のままが続いていくのかなと思いますので、その辺との兼ね合いをどのようにしていくのか、決して再開発そのものを急いでやれと言っている訳ではなくて、道路の問題を解決する方が大船駅の東口の状況を今のままにしておいて良いのかという、そこを解決するのが先ではないかと思うのですが、その辺はいかがですか。

吉田再開発課担当課長

現道の幅員については現状 11 メートルくらいなのですが、今回線形を変更するとしても都市計画道路の幅員は 15~16 メートルに拡幅整備いたします。道路の整備が先ではないかのご指摘ですが、大船の再開発事業の場合は、他の都市の再開発事業、商店街でシャッターが下りてどうしても再開発しないと商店街が持たないという事業ではないものですから、道路に面している権利者に意向を聞くと自分はやはりここに残って事業を継続したいというご意見の方がほとんどです。この区域から立ち退きたくない、そういう状況なものですから、やはり道路事業として代替地に移転してもらうとか、そういう事業はなかなか難しいと再開発課の方では考えているものですから、道路整備を行うためにも再開発事業の中でそこに床を確保して残れる整備、それが一番ふさわしいと考えています。幅員については、横浜市の再開発が進んでいるのですが、15 メートルということで横浜市は予定しておりますので、それにすり合うような形で 15 メートル、ルミネの前は曲線が残ってしまうのですが幅員を 15 メートルで確保し、両側に歩道も整備されますので、交通には支障が無い形で対応していければと思っています。交通量につきましては、推計ですと腰越大船線が完成した後は通過交通については鎌倉街道の方に回って頂いて、駅前通過交通については入ってこない形を想定しておりますので、若干少なくなっていく予定で、前回計画した時から現状まで現況交通量についても 5 年間の間に 10 パーセントほど駅前交通量が減っておりますので、今後もそういう流れになるのではないかとこの中で検討をしているところです。

伊 東 委 員

そういう交通量になるかどうか私は疑問なのですが、一つは都市計画決定直前までいったのが議会の中でその通りに行かなかった、やはり権利者の同意が何パーセント取れているのかというあたりが一番大きかったと思うのです。それが今もほとんど状況が変わらないのではないかと
思うのですが。そういうままで再開発事業を一生懸命進めようとしても、これが先ほどの報告では3分の2というお話だったけれども、要するに7割弱ですよ、それが深沢の区画整理のように8~9割の同意が取れるところまでいくかという、恐らく今の状況は変わらないと思います。ということは8、9、10の街区もそう簡単に整備が進むと思えないのです。そうすると今の状況がそのまま続いて行く。ですから言ってみれば一度再開発は断念すると。既にルミネウイングの前の再開発区域に入っていないところは、確かに小さなビルかもしれないけれども、ほとんどがビル化されて5~6階のビルが建っています。それぞれの権利者がビル化してきちんと営業をしている。ところが、再開発の区域に入っているところはいつまでも手が付けられないで、戦後の建物がそのまま残っている状態です。これをこの先10年20年と続けていくのかという判断になるかと思うのです。ここは都市計画審議会ですから、新たに都市計画決定に向けて努力をしたいという気持ちは解りますが、もうやめた方が良いのではないですか、ということも私は都市計画審議会の一つの意見であっても良いと思います。その辺を踏まえて本当にできるのか、できないのであれば道路だけでもきちんとし、地元で商売したいという気持ちはわかるけれども、そこは道路整備の中で解決していくと、他で解決して道路を造っていくのも一つの方法ではないかと申し上げたいのです。

吉田再開発課担当課長

先程の説明の中で民間事業協力者を選定しているとお話しさせていただきましたが、この12月に審査を経て1グループ決定することになると思います。その中で今まで権利者の方も再開発区域の中で大家業をやられている方が8割くらいで、自営をされている方が2割くらいなものですから、本当に事業をやった場合、賃料が今のまま補償されるのか、そういう話もありまして、大船の賃料は特異な賃料となっているものですから、そういう条件を提示できないまま、権利者の方が判断できないというように再開発課では把握をしています。今回事業協力者を決めまして将来の保留床取得者となるころの意見を踏まえながら、今日お示しさせていただきました基本計画(案)をたたきとして事業協力者の協力を得た案を来年提示していきたいと思います。それについてはなるべく事業収支も含めてできるところまで提示していきます。市の事業を進

めていく中では、ここまですることができる範囲とっておりますので、そういう形のを権利者に提示させていただいて、ある程度、委員の言われたとおりこの事業についての判断をしなければならない時期に来ていると思っております。ただ、繰り返しになって恐縮ですが、駅前整備として行っていく面では、再開発事業というのは一番適しておりますし、そうでない場合にはこれに代わる都市計画的な整備というものを別途考えていかなければいけないと思っておりますけれども、今のところ鎌倉市としては全力で大船駅の整備が進むような形の方向というものを考えていきたいと思っております。

大 方 会 長 最終的に地権者の合意が取れなければ、事業としても成立しない訳ですから、今まさに合意の見極めというところでございますけれども、強引に進めるという訳ではないと思っております。

石 川 委 員 基本計画（案）を作成している時期は東日本大震災の前から構想を練ってきて、起こってから防災対策として延焼、火災そういったものが起こる可能性が高いと、確かに仲通の道路は狭いのですね、古い家屋もあって、地震で潰れてしまったりということを見ると、判断は委ねるとはしても進めていかななくてはと私は思っています。しかし、そのコンセプトが、持続可能なまち、コンパクトシティとお話がありましたけれども、こういった施設が建つとエネルギーの供給、需要が必要になってきますので、エコタウンのようなまちの構想もあるのかなど。屋根を平屋で陸屋根にしてメガソーラーみたいなPPS（特定規模電気事業者）や東京電力に売るとか、そういった収入も考えながら、エコビル、エコオフィスにする。鎌倉市の総合計画の定義にあっていると思うのですが、環境を重視したまちを大船の駅前につくるとか、そういった攻め方もこれからはできてくるのかなという気がします。設計はこれからだと思いますけれども、そういったことも視野に入れて検討してほしい。先ほど交通対策が出ましたが鎌倉街道はすごく混むので、そこにパークアンドライドを大船駅につくるといった構想もありなのかなど。そこで流入を防ぐ、また従来の引き込み線があるので、そこに自転車で通勤、通学ができる自転車専用道路を造ってみたりとか、そういった総合的なまちづくり、都市計画というものをもう一度再考しても良いのかなど説明を聞いて思いました。このままでは宙ぶらりんで住民の方へ説明するのだから納得いただけないと思っております。もう少し、まちづくり、都市計画とは何かというところから、内容を深めて住民の方の説得にあたって頂きたいと思っております。

吉田再開発課担当課長 今回の案につきましては昨年の東日本大震災を踏まえ、防災ですとか素

案から案に高めるときに加筆、修正させていただきました。今回の東北での災害につきましては、再開発ビルについては基本的には倒壊ですとかそういった被害が出ていないという報告がされていますので、防災面では今の木造2階建ての駅前市街地の状況を見れば、建て替えを促進していかなければいけない。そういった面でも留意して再開発事業を進めていきたいと思います。また、環境面への配慮ですが、ビルの建築ということで東京ガスや東京電力からの提案もありますし、これから住む方のニーズということからも耐震や免震など震災の面もありますし、省エネといったものを求めることもあります。売り手側からの整備という面も当然ありますので、市の考え方を踏まえて広く検討していければと思います。ただ、交通に関しては、駅前の道路基盤が悪いものですから、今は再開発ビルの中の駐車場、自転車を捌くのも四苦八苦しているものですから、プラスアルファというのは今の段階では厳しいと思っております。

大 方 会 長

非常に条件としては厳しいところで、尚且つ建替えについては再開発事業として具現化をし、デッキとか交通処理も進めたいということだと思いますので、そうしますと建築計画に無理が出てきます。景観的にはベストということにはならない、だけれども今のままよりずっと良いという。再開発事業はそういうものでございますので、その辺はご理解いただきたいと思うのです。つまり権利者の方は一般的には一銭も出さずに建物が新しくなるという、そういう非常に権利者よりの事業でございますので。その辺はなかなか難しい時代でございますので。いずれにせよ、今日はこのような基本計画で行っているというお話で、また毎回のようにご報告いただくということになろうかと思います。

他にご意見等がございますか。無いようでしたら、この件は承ったということでもよろしいですね。

それでは、報告第6号「(仮称)鎌倉市風致地区条例の制定に対する取り組みについて」事務局から説明をお願いします。

館下都市計画課長

報告6号(仮称)鎌倉市風致地区条例の制定に対する取り組みについて、説明させていただきます。資料は報告第6号となります。

風致地区については、都市計画法第8条に規定する地域地区であり、法改正によりまして区域変更等の際には当審議会の議を経て、今後決定を行っていくこととなりましたことや、また、同法第58条では、「風致地区内における地方公共団体の条例で、都市の風致を維持するため必要な規制をすることができる。」としていることもあり、関連する当審議会へ条例制定の検討状況をご報告させていただき、ご意見等をいただければ

ばと考えております。

なお、具体的な内容につきましては、風致地区内の許認可事務を所管している都市調整課からご説明します。よろしく申し上げます。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長

都市調整部次長の征矢でございます。

本日は、「(仮称) 鎌倉市風致地区条例」の制定に向けた考え方や現在の取り組み状況等について、報告させていただきます。よろしくお願いいたします。

A3サイズの資料を1枚お配りしておりますので、ご参照ください。

このたび、『地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律』（通称、第二次一括法）の施行に伴い、これまで神奈川県において制定されていた風致地区条例は、平成24年4月1日から、3年間の猶予期間内に、県内に風致地区を有する各市町が制定することとなりました。

このため、本市における風致地区の許認可等の基準を定める鎌倉市条例を、制定しようとするものです。

鎌倉市の風致地区は、当初、昭和13年に指定され、現在は市域の約55%を占めています。

昭和45年3月31日、都市計画法第58条第1項に基づき、神奈川県が風致地区条例を制定して以降、この条例は鎌倉市の風致の維持・保全に大きく貢献してきました。

また、平成14年4月2日の種別指定から10年以上を経過していますが、この指定に対し変更の要望などは特段無く、鎌倉市のまちづくり及び実情に概ね即しているものと考えられます。

ただし、鎌倉市域にある風致地区は、丘陵地に開発された大規模住宅地、海岸線や幹線道路沿いの商業施設や住宅地、市街化区域内に残された歴史的風土保存区域や保安林指定地を有する山林など、さまざまな様相を呈しています。この地域の特色を踏まえながら、鎌倉市の風致をいかに維持していくかが今後の課題と考えています。

また、条例を運用していく中での課題もあり、例として、現在の神奈川県条例第5条の許可基準には、造成時の緑地率が規定されていますが、建築時の緑化率の規定は無いため、「建築時の許可基準に、鎌倉市に欠かせない緑化率を規定する。」ことや、造成後の擁壁の仕上げについて、「工作物の許可基準として、形態及び意匠の基準を設け、強化する。」ことなどを検討していく予定です。

なお、風致地区条例は、国が政令で示している標準（モデル）条例があ

り、全国的にはほぼ同一の体系となっていますが、この体系を基本としつつ、地方分権の趣旨も踏まえ、鎌倉市の実情に合った条例にしたいと考えています。

この条例を制定するにあたっては、次の2点を重要なポイントとして取り組んでいきたいと考えています。

1つは、第二次一括法の理念である地方分権に基づき、鎌倉市の実態及び目指す風致に即した「鎌倉市版の条例」を制定すること。

1つは、制定にあたって、2年程度を要すると思われるため、条例施行期日は、平成26年4月1日を目標とすること。

の2点です。

さらに、今回の条例制定に合わせて、古都保存法の歴史的風土保存区域（4条）の差別化を図れないか、検討していこうと考えております。

古都保存法は、世界遺産のバッファゾーンとしての役割を担っていることから、風致地区の手続きとの連携を図り、主に建築物や工作物の意匠・形態について、許可の基準を厳格化することで、差別化を図りたいと考えています。

現在の取り組み状況としては、本年7月、現行の神奈川県風致地区条例に対する庁内の意見照会を行い、関係課から意見を頂戴し、調整を図っております。

今後、さらなる庁内調整の後、来年2月頃にパブリックコメントを行います。その後、素案を作成し、当審議会への報告などを行いながら、来年12月議会への上程を目指して取り組んでいく予定です。

以上で、説明を終わります。

佐々木委員 景観法による景観計画との関係と言いますか、使い分けというのは、どのようになっていくのでしょうか。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長

鎌倉の場合は、景観法ができる前から風致地区での景観誘導を図ってきたところでございます。その中で、緑化ですとか、高さ15mのところには8m規制をかけるなど、風致地区での景観誘導をしておりました。その後に景観法ができましたので、その景観法のエリアを指定するときには、風致のところを外してと言いますか、風致がかかっていないところを景観のエリアということで設定しておりますので、重複の指定というのはありません。この辺りは、風致の誘導と景観の誘導、両方合わせながら、地域全体を良好な景観となるように誘導していければと考えているところです。

大方会長 私も少し同じようなことで、この度、用途地域の指定も大都市圏にあっ

でも市に下りてきましたよね。いろいろなことが分権化されてきたので、かつては、風致地区は県決定で、県の枠内でしか触れられなかったから、逆に鎌倉市としてはどうにもならなかったからそのようにしておりますけども。いよいよ用途地域の建ぺい率、高さ、あるいは高度地区もあります。それが市民から見ると、これは風致地区ではこうなっている、でも用途地域ではこうなっている、それぞれ数値が違うなんていうと非常に分かりにくいことになりますので、この際、全体の整合性が取れるように、市としてもお考えになったほうが良いのではないかと思うのです。従来、風致地区はどちらかというと、公園緑地系の流れで用途地域は建築系の流れで、ということはありませんでした。非常に複雑になってきていると思います。

安 齊 委 員

現在の風致地区条例は県条例ですよ。それで、ここに書いてあるように、昭和 59 年 10 月から鎌倉市がその許可を出しているという状況できていたと思います。今回、鎌倉市として条例化をしていくということで、この計画が 3 年の猶予の中で、条例化していくということでこれから進めたいという話だと思います。実際に建ぺい率は、風致地区で 40%と記憶していますが、通常は風致地区の場合ですと、植栽は 20%以上確保してくださいという、恐らくこれは指導の状況でずっときていたと思うのです。5 条の中に、許可の基準ということで、緑化率を追加して指定するという考え方が出ていますけれど、緑化率は 20%以上ということを指導しているということであれば、この規定の中にも、20%以上の緑化という部分が恐らく追加されるのではないかと思うのです。これは指導で 20%ということやって、実際に終わった段階で、許可を出しているから現地に行って確認する、ということをやっていると思います。建築確認の場合には、確認をすれば確認の通知というのは出しますけれども、風致の場合ですと、現状できたということだけで、家ができた、意匠もだいたいそうだなということなのですから、今はこの緑化が後回しになっているのが現実です。今工事中だから、これは後で計画通りにいきますと言っても、実際にはやらない。20%以上緑化されないということが大方のケースではないかと思います。これをもっと規制していくということになれば、今度はそれに対しての検査という部分が、恐らく風致地区の許可をした、それに対しての検査をするということになってくるかと思います。そうしますと、今緑化 20%と指導で、これはやったださいよということでもお願いをしても、具体的に 20%がその状況によってはできない時もあるのですよね。要するに、駐車場を造ったということで、15%位の緑化にしかできないというような、現

状の様子を見ている限りでは、そのようなことになってこようかと思うのです。そこに具体的に緑化率 20%以上ですという許可の規定を設けてしまうと、だめだと言った場合は、監督処分ですとか罰則規定ですとかがありますので。では具体的に罰則をしていくのかと言えば、これは強い意志がない限り、それにいつも追われてしまって、業務が進まなくなってしまうということは、私も今まで経験した中であるのです。ですから、その辺りは、規制を作るにあたって考えていただきたいと思いません。よろしくお願いします。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長

ありがとうございます。確かにそのような懸念はございます。ただ、2割の緑化はそれなりにやっていただいておりますし、現地での確認もしております。それで完成時に出来ていないところは、後から報告をもらって確認するとか、そのようなことで対応をしております。ただ、開発の場合は、確かに土地が出来たときは植えてあるが、実際、家を造るときには邪魔で、変わってしまう場合もあります。その辺りも、家を建てる時は風致許可申請が出てまいりますので、そこでの指導というものをやっております。その2割のことですが、今までは条例には明記されていませんでした。あくまでも行政指導ということで、2割の緑化をということでございました。そのあたりはある程度定着してきておりますし、2割の緑化ということは、最近土地が小さくなってきておりますから、確かに厳しいケースがあることは分かるのですが、2割位までであれば何とかできるという現状がありますので、条文の中に2割ということの規定していきたいということが、ここに書いてある主旨でございます。その辺り、書いたは良いけれどもなかなか実態がということにならないようにやっていきたいと思っております。

安 齊 委 員

もう一ついいでしょうか。大体分かりました。意匠形態ということで、これは風致地区ですから、造成した時の擁壁がそれなりの意匠形態で考えていると思うのです。その指導は、強いて言えば、よう壁などは、自然石を使うとか、型枠を使って見栄え良くしなさいということだと思うのですが、これは、具体的に意匠形態について基準をここに設けるということですよ。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長

はい、その通りです。後は、高さの関係です。今 5m 以上の工作物を対象にしていますが、それではあまりにも規模が大きいということで、それも少し小さいものから対象にできないかとか、擁壁でも、上の方だけ少し出っ張ったような、形態的に申請の対象にならないものも出てきて

います。そういうところを手厚く対象にしていければということが今回の改正の主な内容です。

大方会長 ありがとうございます。
吉田委員 風致地区の条例に書くべきものなのかどうか分からないのですが、古い建物とか古い構築物に対する配慮、なるべく保存する配慮が入ってもいいのかと思います。以上です。

大方会長 なかなか難しいかとも思いますが。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長 非常にそこは難しいかとも思います。古い建物で、壁面後退、道路からの後退距離が取れてないところがありますと、できればきちんとした状態にしてください、ということとのバッティングが出てきます。ただ、先程もご指摘がありましたが、景観法の中でも、景観重要建築物の指定もごございます。そう言うものとは、連携を取りながらやらなければならないと思っております。条例に書けるかどうかは分かりませんが、その辺りは、連携を取った指導というものの中で対応していければと思います。

大方会長 繰り返しになるかもしれませんが、特に意匠の誘導というのは、単純に一律基準であればいいというものでも限らないので、そうするとある種の審議会のようなものを置かなければいけないようになるのですね。そうすると、景観法の運用とか、まちづくり条例の運用とか、いろいろなこととも関わってきますし、先程言ったように、緑化についても、今度は緑化地域という地域地区も始まったりもしていますし、いろいろな手法が山ほど出てきていますので。そうは言っても、長い歴史のある風致地区ですから、これを激変させずに維持するということも大事だろうと思います。いろいろな道具建てが揃ってきていますので、市としても総合的なまちづくりをどうするか、考え時かという気がします。その辺含めて、よろしく願いいたします。

征矢都市調整部次長
兼都市調整担当課長 ありがとうございます。京都の条例を見ていますと、条例の中に審議会の位置付けをしているところがあります。我々もこの条例改正にあたりまして、どこの審議会に意見をいただきながら進めていけばいいかなということで、都市計画課にも相談させていただきました。鎌倉市の中には、他にも景観審ですとか、みどりの関係、あとはまちづくりの関係、様々な審議会がごございます。いろいろなところのご意見を頂きながらと思いながら、この条例の中に審議会を位置付けられるのかどうかも含めて、考え、検討していきたいと思っております。ありがとうございました。

大方会長 よろしいですか。これはいずれ、条例事項ですから、議会の方でまたじ

っくりと決めていただきたいと思います。

そうしますと、これで次第は全て終了いたしました。あとは次第の2に入ります。その他ですが、何かございますか。

館下都市計画課長

本日は、長時間にわたりご審議いただき大変ありがとうございました。次回の都市計画審議会の開催でございますが、来年1月下旬以降を予定しております。議題としましては最初にありました都市計画道路の見直しの進捗状況については引き続きご報告させて頂く予定でございます。日程等につきましては改めて皆様にご連絡の上、調整をお願いしたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

大 方 会 長

それでは、本日はありがとうございました。