

令和 2 年度（2020 年度）

第 3 回

鎌倉市都市計画審議会 会議録

日 時 令和 3 年（2021 年） 3 月 24 日（水）

14:00～15:00

場 所 鎌倉市役所第 3 分庁舎 1 階 講堂

及びオンライン（Teams）

目次

会議次第 -----P2

出欠席 -----P3

会議録 -----P4～P23

令和２年度 第３回鎌倉市都市計画審議会〔会議次第〕

令和３年３月２４日（水）午後２時から
第３分庁舎 １階 講堂
オンライン併用開催（Teams）

○ 開 会

１ 報告

報告第３号 鎌倉市立地適正化計画の策定について

報告第４号 深沢地域整備事業に係る都市計画決定に向けた取り組みについて

○ 閉 会

出席委員	鎌倉市議会議員	池 田 実
	〃	河 村 琢 磨
	〃	日 向 慎 吾
	鎌倉市農業委員会	平 井 保 男
	慶應義塾大学名誉教授	大 江 守 之
	東京大学名誉教授	大 方 潤 一 郎
	早稲田大学教授	佐 々 木 葉
	日本大学名誉教授	永 野 征 男
	建築士	清 田 鈴 美 子
	弁護士	藤 村 耕 造
	神奈川県藤沢土木事務所長	横 溝 博 之
欠席委員	鎌倉市観光協会	大 森 道 明
	鎌倉商工会議所会頭	久 保 田 陽 彦
	鎌倉警察署長	増 山 靖 彦

鎌倉市（出席した関係課、事務局の職氏名）

	市長	松 尾 崇
（関係課）	深沢地域整備課担当課長	大 江 尚
	深沢地域整備課担当課長	山 戸 貴 喜
	深沢地域整備課担当係長	今 井 達 仁
	深沢地域整備課深沢地域整備担当	海 老 澤 一 樹
（事務局）	まちづくり計画部部長	林 浩 一
	まちづくり計画部次長兼都市計画課長	永 井 淳 一
	まちづくり計画部都市計画課都市計画担当係長	村 上 慎 也
	まちづくり計画部都市計画課都市計画担当	山 口 剛 史
	まちづくり計画部都市計画課都市計画担当	柳 下 勝 太 朗
	まちづくり計画部都市計画課都市計画担当	山 田 佳 祐

会議録

永井次長： 皆さんこんにちは。定刻となりましたので、始めさせていただきます。
鎌倉市まちづくり計画部次長を兼ねまして都市計画課長の永井でございます。
今回も、オンライン併用による開催になりますので、まずは接続確認を
させていただきます。委員の皆様、画面は確認できますでしょうか。

(接続を確認)

接続の確認がとれましたので、進行いたします。
本日は、会場及びオンラインでのご参加をいただき、ありがとうございます。
ここからは、オンライン参加の大方会長に進行をお願いしたいと思います。
大方会長、よろしくお願いいたします。

大方会長： それでは、ただ今から令和２年度第３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、会長の大方でございます。
委員の皆様には、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。
本日はよろしくお願いいたします。
それでは、審議に入る前に、事務局から報告をお願いします。

林部長： まちづくり計画部部長の林でございます。
本市にとって重要な案件を報告させていただくにあたり、松尾市長が出席し
ておりますので、開催にあたりまして、はじめに、松尾市長より、ご挨拶を
させていただきます。松尾市長、よろしくお願いいたします。

松尾市長： 皆様、こんにちは。市長の松尾でございます。本日はご多忙の中ご出席いた
だきまして、誠にありがとうございます。委員の皆様には、当審議会におき
まして、都市計画に関する多岐に渡る案件について、専門的観点から活発な
ご意見をいただき、感謝申し上げます。本日は、「鎌倉市立地適正化計画の
策定について」の報告、「深沢地域整備事業に関する都市計画決定に向けた
取組について」の報告を議題としております。令和３年度には、立地適正化
計画の策定と深沢のまちづくりに関する都市計画決定・変更案件がございま
す。また、深沢地域整備事業については、先の２月８日に神奈川県、藤沢市、
本市の３県市とＪＲ東日本で、東海道本線大船駅・藤沢駅間の新駅設置に向
けて協力して取り組むことに合意し覚書を締結したところです。委員の皆様
におかれましては、より一層のご協力・ご助言を賜りますよう、お願い申し
上げまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。あり
がとうございました。

永井次長：ありがとうございます。引き続きまして、事務局職員の紹介をさせていただきます。まちづくり計画部部長の林でございます。まちづくり計画部次長兼都市計画課長の永井でございます。深沢地域整備課担当課長の大江でございます。同じく、深沢地域整備課担当課長の山戸でございます。なお、個々の職員紹介は省略いたしますが、事務局である都市計画課のほか、案件により関係各課のスタッフが出席します。どうぞよろしくお願いいたします。また、本日は、会場2名、オンライン9名の合計11名の委員の方にご出席いただいておりますが、大森委員、久保田委員、増山委員の3名からは、事前に欠席の旨、ご連絡いただいております。なお、本日は、過半数以上の11名の委員が出席しておりますので、鎌倉市都市計画審議会条例施行規則第3条第2項の規定により、審議会が成立していることを報告いたします。議題に入ります前に資料のご確認をお願いいたします。本日の資料は、事前に送付させていただきました、資料集になります。最後に会議の傍聴について、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しましたところ、3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ってよろしいかどうかの確認をお願いします。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。それでは、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でよろしいですか。

全委員：（異議ない旨を確認）

大方会長：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。

（傍聴者3名の入室を確認）

永井次長：傍聴者の方が入室されましたので、大方会長、進行をお願いします。

大方会長：次第に沿って会議を進行いたします。本日の議題について、報告第3号として「鎌倉市立地適正化計画の策定について」、事務局から説明をしていただ

き、説明の後、質疑に入りたいと思います。それでは、事務局から説明をお願いします。

永井次長：報告第3号鎌倉市立地適正化計画の策定に向けた取組について報告します。報告はお手元の資料に沿って行いますので、報告第1号の資料の用意をお願いいたします。

令和2年11月に開催した第1回都市計画審議会では、1ページ、立地適正化計画の方針案、2ページの目指すべき都市の骨格構造案を説明いたしました。今回は、立地適正化計画の方針と目指すべき都市の骨格構造案を基に定めた、誘導施設・都市機能誘導区域と居住誘導区域の区域案を説明いたします。なお、今回説明する内容につきましては、庁内検討委員会で意見を聴取しながら作成した資料になります。

次に誘導施設・都市機能誘導区域について説明します。資料は飛びまして、5ページをご覧ください。まず、都市機能誘導区域について説明します。資料左上、(1)◆1ポチ目のとおり、都市機能誘導区域とは、国では、「福祉・子育て・医療・商業棟の様々な施設について、都市の拠点となる地区に集約させることにより、各種サービスが効率的に提供されるよう設定する区域としています。」鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を都市機能誘導区域として設定します。都市機能誘導区域とは、国では、福祉・子育て・医療・商業棟の様々な施設について、都市の拠点となる地区に集約させることにより、各種サービスが効率的に提供されるよう設定する区域としています。鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定します。

資料は戻りまして3ページをご覧ください。次に誘導施設について説明します。資料左上(1)◆1ポチ目のとおり、誘導施設とは、「都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設」として、都市機能誘導区域ごとに設定します。

次に4ページの表をご覧ください。本市では、赤で着色している施設を誘導施設に設定することとしました。この施設を都市機能誘導区域外で建築する際には、届出が必要となるため、事業者等に区域内への誘導を促す機会が得られ、誘導区域外から区域内への緩やかな立地誘導が図れます。

5ページをご覧ください。

本市の都市機能誘導区域の設定の流れについてです。資料右側のフローをご覧ください。まず、都市機能誘導区域設定の前提として、資料左下の「目指

すべき都市の骨格構造案」で示した拠点の鉄道駅、若しくはバス停からの徒歩利用圏をもとに都市機能誘導区域の概ねの範囲を設定します。次に都市機能誘導区域の設定に相応しい箇所を①用途地域の指定状況、②誘導施設の立地状況、③事業等の実施状況、④幹線道路沿道での立地が期待できる箇所、の4要素を基に設定候補地を絞り込みます。なお、深沢地域整備事業用地は、工業専用地域及び工業地域で原則都市機能誘導区域に含めない用途地域となっていますが、将来的な土地利用転換が見込まれているため、都市機能誘導区域としています。次に、災害ハザードエリアのうち主にレッドゾーンとされる区域は原則除外することになっているため、都市機能誘導区域から外します。なお、本市でレッドゾーンとされる災害ハザードは急傾斜地崩壊危険区域と土砂災害特別警戒区域となります。現状、土砂災害特別警戒区域は、山間部の一部にしか指定されていませんが、本年度中に市内全域を対象とした調査にもとづき拡大区域が公表され、令和3年度に指定される見込みのため、順次反映していく予定です。

6ページをご覧ください。5ページで説明した区域を図に示すと6ページのようになります。この青色で示している区域が都市機能誘導区域（案）となります。

7ページをご覧ください。続いて、居住誘導区域の設定の流れについて説明します。資料右側のフローをご覧ください。居住誘導区域は前提として市街化区域内に設定する区域です。次に、公共交通の利用圏や良好な住環境を有する市街地、一定の人口密度を将来にわたり維持する箇所等を「積極的に居住を誘導すべき箇所」として、居住誘導区域の候補地とします。条件としては、①鉄道駅の利用圏、②バス停の利用圏、③一体的な住宅地整備の実施場所、④一定以上の人口密度を有するエリア、⑤都市機能誘導区域の周辺、⑥公園・緑地の利用圏、としています。次に、現況の土地利用との整合性や災害ハザードに係る安全性等から「居住に適さない箇所」を居住誘導区域の候補地から除外します。条件としては、①工業系用途地域、②まちなかのみどりの量の確保・保全という観点から2ヘクタール以上の都市計画公園・緑地、特別緑地保全地区、③住宅の建築が制限されている地区計画区域、④災害ハザードエリアで危険性の高い箇所（レッドゾーン相当）としています。なお、災害ハザードエリアのうちイエローゾーンと呼ばれる箇所については、令和3年度に作成する防災指針において、区域編入の妥当性を改めて検証します。8ページをご覧ください。左側の図が「積極的に居住を誘導すべき箇所」を示したものの、右側の図が「居住に適さない箇所」を示したものになります。9ページをご覧ください。「積極的に居住を誘導すべき箇所」から「居住に適さない箇所」を除いた、オレンジ色で示した区域が居住誘導区域（案）となります。令和3年度は、令和2年9月の法改正で新たに追加された「防災

指針」を作成し、居住誘導区域内で想定される災害ハザードエリアについて、リスク分析・課題抽出・取組方針・具体施策の検討を行い、より詳細な誘導区域設定を行っていきます。

以上で説明を終わります。

大 方 会 長： 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でしょうか。

本来であれば会長がしゃべりすぎるものではないのですが、立地適正化計画は、まだまだ途中経過の報告という性質であって、とりあえずマニュアル通りやってみたらこうなったという程度のものかなと、言っては何ですが相当未熟で改善すべき点があるものだと思います。

私が会長としてではなく、この分野の専門ということもありますので、委員として申し上げます。包括的なコメントをして、その後に委員の皆様から意見をいただこうと思います。

立地適正化計画というと、交通の便の悪い、不便なところは人口も減っていくし、そういうところは、街を畳んで街をなくすのだと誤解されている面もあると思いますが、本来はそういうものではありません。そもそも立地適正化計画というのは住民の皆さんが車に乗らなくても徒歩・自転車や公共交通で日常生活において、必要なサービス施設にアクセスできる、サービスが受けられるようにしようとする計画です。

そういうサービスが確保できない、提供できないという場合には、何らかの形でサービスを一致させるとか、交通の便を良くするとか、その地域の住宅をどこかに移っていただくとかを考えようという性質のものであります。したがって公共交通を使って高次のサービスを受けられるような都心的な拠点があり、それとは別に毎日行くような日常的な施設については、徒歩あるいは自転車で行けるような場所に地域生活拠点という形でサービスしようという考え方で作る計画です。

居住誘導区域というのは、どういうところに設定するのか、どういう考え方ののかというのが、今日の資料ですと7ページに説明されております。左側

(1)は国土交通省のマニュアル通りですが、1つ目は施設にアクセスできる所、2つ目は一定の人口密度がないと公共交通が機能しないということから、人口密度のまとまりがあるところが必要ということです。そこから、(3)として、災害リスクがあるところは外しましょうという考え方になっています。

そこまではよくわかると思いますが、それを設定するときの基準の取り方、数字の考え方が国のマニュアル通りだと地方の都市の店舗がパラパラと点在しているような場所を前提に考えられているものなので、鎌倉の実情に全

く合わない。鎌倉の実情に国のマニュアルを適用しても良い計画にならないです。

7 ページの右側（2）のところですが、国のマニュアルに従って区域の設定をしようとしているわけですが、例えば鉄道駅の利用圏 500 メートルは、特段根拠が無いわけですね。平均的には 500 メートルという事がありますけれども、鎌倉には必ずしも適切とは限らない。そもそも鎌倉はどちらかというと転移数のいい街ですから、高密度な大地区でも平均すると現在 70 人ぐらいです。半径 500 メートル位で円を描くとおおむね 80 ヘクタールしかありません 1 キロメートル四方であっても、100 ヘクタールしかありません。そこに人口密度 70 人で住むと 7000 人にしかありません。7000 人だと小学校 1 校でも成り立たないような規模です。もう少し大きくなると小さな商店街のようなものもできないということになります。一つ一つ考えていくと 500 メートルで良いのだろうか、もう一度精査しないとダメだと思います。バス停の利用圏についても 300 メートルが本当に適切なのかこちらでも精査しなければなりません。

③の土地区画整理事業等によって面的整備がなされた土地、これはそのまま入っていますが理由がわからない。本当にそれでいいのか、必要かもしれないませんが、一番大事であるのはその後の④人口密度についてですが、人口密度 40 人以上の地域をとると、これは基本ですが取り方が鎌倉のように谷戸が入り組んでいるような場所では密度が下がってしまって話にならないですね。

本来の国勢調査でやっている DID 地区は今回の資料の案で示されている居住誘導区域以外の部分も DID 地区に入っていますから、谷戸を外すという事は鎌倉の場合は具合が良くないのだろうと思います。500 メートルメッシュでエリアを出すという事はやめた方が良いでしょう。もう一つ、ヘクタールあたり 40 人がいいのかというのも精査しないとイケない。都市機能誘導区域から 500 メートルの範囲というのも、ちょっとよくわからないのでそんなに距離をとって大丈夫だろうかということもある。さらに、公園・緑地の利用圏について、公園・緑地だけあっても買い物は困るのでこれはちょっと考えすぎかというふうに思います。この辺を基本から精査しなければいけないと思います。今の状況から言っても鎌倉の実態から言ってもこの積極的に居住を誘導すべき箇所については国勢調査の DID 地区そのもので妥当なんじゃないかと思います。

そこに政策的に人口を貼り付け、そこからハザードエリアを抜くのが良いのではないのでしょうか。今言った内容で区域をうまく整理できるのではないのかと思います。9 ページに移りまして谷戸の北の辺りは市街地の形が複雑なものですから人口密度が低いということで外れていますが、こういったとこ

ろをわざわざ居住誘導区域から外してもどうするのか。空き家だらけにして放っておくのか、ということにもなるわけです。むしろ、こういうところの利便性を上げて人口が減らないような施策を打つということが重要だと私は考えています。またそれが鎌倉本来のマスタープランにも即した考え方であると思うわけです。

5 ページに移りまして、都市機能誘導区域についてです。立地適正化計画で特に重要なのは、歩いていける都市機能誘導区域をどう設定するか、どういう施設を配置するのかです。資料の右側を見ると用途地域で設定しているわけですが、身近な拠点としてはどうだろうか。そもそも日本の用途地域というのは、第一種住居地域というのは、相当大的な物販店が立地する前提で作っているわけです。住居系であっても1階2階は店舗ができるとやっているわけです。第一種低層住居専用地域であっても50平方メートル位までであれば業務併用住宅ができます。それが日本の街のあり方です。そのため、工業専用地域以外は身近な拠点を排除するという考え方が合わないということです。大きな店舗であれば、商業地域限定っていうのはあり得るが、身近な拠点というのは用途地域とほとんど連動しない。むしろ周辺の住居の状況、交通の便が現実になんかもの建っているかということを見て局地的に地域拠点だということを考えていかなければならないです。

6 ページに移りまして、拠点の配置が書いてありますが、これを見ると本来は駅の周り 800 メートル位は拠点であっても良いはずですが、例えば北鎌倉駅周辺だとか長谷駅周辺はお店も現実にあるけれども外れています。何故かと思うわけですね。右側を見ると地域生活拠点は、1 から 7 までしかない。鎌倉は中学校区だけで9つある。小学校区だと16もある。本来、人口20,000人に1つ位拠点があってちょうどいい位ですから、地域拠点生活拠点は小学校区と同じ16カ所くらいあってもいいわけですね。そこを考えなければなりません。拠点の選出ですが3ページに戻りますが3ページの右側に商業施設というところがあります。そこで大事なのが日常生活に必要な生鮮品等の買い回りができる機能が大事です。用語として初歩的なミスがあり買い回り品とは言わないです。具体的な施設のところにも個人店が全く書いてないです。コンビニエンスストアしか書いていません。コンビニエンスストアは大事ですが、4ページに移りましてコンビニエンスストアが拠点集積施設として書かれていますが、コンビニは分散施設になります。

5 ページに戻りましてマイナスの視点というところがあります。災害ハザードエリア外すのは構いません。その下の風致地区や歴史的風土保存区域、歴史的街並みの維持保全を目指して、できにくいから除外するというのは違うのではないのでしょうか。特に旧鎌倉のほうの街並みを見ますと酒屋さんが古い民家でやっていたり飲食店になっていたりそういう店が厳然と生き延び

ているからこそ街並みも文化も維持できているわけです。そうした歴史的な街並みを維持しながら個人店が立ち並ぶような地域拠点をどのように作るかというのが鎌倉の立地適正化計画で最も大事な観点ではないでしょうか。この辺は根本から整理が必要であります。

大 江 委 員： 大方会長のおっしゃる事は都市計画としてもっともだと思いますが、私も都市計画課としてなぜ矛盾したこういう計画を途中段階でもあれ作られてしまったのか。この件については、この後の本市の深沢事業の位置づけをするために立地適正化計画を使うんだというようなニュアンスで伺ったような気がするんですが、そのためにこういう形で作らざるを得なかったのでしょうか。その辺の噛み合っていない事情をわかりやすく説明していただきたい。

村 上 係 長： 今回の計画は国土交通省から出ているマニュアルをもとに作成しています。現時点の計画は、マニュアルに沿ってメッシュで切って都市構造分析して必要な組織の誘導施設誘導区域を機械的にというかマニュアルに沿って定めたというのが現状です。今後令和３年度の完成に向けて今日の内容踏まえて検討していきたいです。

大 江 委 員： この計画の現在の位置づけというかマニュアル通りに作ってしまうと現実とは矛盾したものになってしまい、そして都市マスタープランと思うようなものを出されているわけですが、どういう風に扱うのかというのは、はっきりしないと聴きおきましたということもしっくりこないと考えています。現段階での位置づけとこれを令和３年度にどういう風にしていかれるかについて教えてください。

永 井 次 長： 矛盾しているということについて、深沢地域の拠点に位置づけるためということについて、また、鎌倉市はもともと３拠点のまちづくりをしていくということをマスタープランで定めているので、今回深沢のためだけというよりは、拠点を土地利用の側面から明確にして参りたいという視点を持って進めているつもりではございました。矛盾というところが、本来、人が住むべき場所を誘導区域から外していくような考え方が見えるとか、いわゆる緑の量なんていうところを確保していくという視点から公園の近くを居住誘導区域のポイントにしようという考え方と、鎌倉市は力を入れてやってきた経過がありますので、そこに人が住むべき場所であるという想いが強く出すぎてしまったのかなと思います。公園から近いところについては、なお書きという形で外していくことを考えています。歴史的な街並みということで先ほどご指摘いただいた点についても風致地区や歴史的風土保存区域ということ

で街並みが維持されながら人が住んでいる地域については、今の現状を維持していく観点からいうと居住誘導区域の中に入れていくべきだというご指摘を拝聴しています。

大 方 会 長：そこではなくて、施設・機能のほうです。お店があるところの話です。

永 井 次 長：失礼しました、コンビニのところよろしいでしょうか。

大 方 会 長：ですから、とにかく身近な拠点については八百屋さんとか酒屋さんとか、答への位置づけをもう一回考え直してくださいということと、コンビニが色々なところに分散している現状もあるわけなので、そのあたりのこともよく考えた方がいいということです。

要するに、今の地方都市は、車型で郊外にスプロールしてしまい、近くにコンビニすらない。あるいは、中山間部は何も店がないと。せめてコンビニくらいほしいという住民の声が上がっている地域もあります。そういった観点から計画を作っている地域もあるので、鎌倉の場合は鎌倉に必要な形を〇から方法論として考え直して作らないと、市民に受け入れられないものになってしまうのではないのでしょうか。

今回、マニュアル通りに作ってみたというのもいいのですが、もう一度、原点に立ち返って、鎌倉らしい立地適正化計画を検討していただければいいのではないかと思います。

とにかく、このままでは受け止めるも何もなく、ここまでやった努力はわかりましたが、振り出しに戻ってよく考えてくださいというのが私の意見です。

大 江 委 員：一言付け加えると、鎌倉は立地適正化計画を、周辺の都市が作っている中でも作らずにきた経緯がありますが、きっかけとしては深沢地区の位置づけを明確にしたいというのがあるというのと理解しているのですが、その時に、深沢地区の位置づけができたとしても、それ以外のところについての方向性が曖昧になってしまうことは逆効果だと思いますので、ぜひともしっかりとやっていただきたいです。

永 井 次 長：ご意見よく承りながら、次年度防災指針の作成とともにご意見を反映させていきたい考えです。

大 方 会 長：ほかの方いかがでしょうか。

永 野 委 員： 立地適正化計画のスパンはどれくらいの期間でみていますか。都市マスタープランは10年で見直しとしていますが、本計画はどれくらいですか。また、立地適正化計画と市の総合計画はどのような形ですり合わせができているのでしょうか。また、7ページB「居住に適さない箇所」という言葉をこのような計画で使ってよいのでしょうか。現に、住んでいる方がいるような箇所であると思いますので、誘導区域外というような言葉を国も使っていると思います。同じようなことは、5ページで「プラスの視点・マイナスの視点」という箇所がありますが、私の感想としては、「マイナスの視点」という言葉はいかなものかなと思います。特にその中で、イエローゾーン、レッドゾーンという言葉も出てきますが、レッドゾーンに住んでいる人はほとんどいないのですよね。その下に住んでいるから問題なのであって、その扱い方について、県が指定した場所を避けるのではなく、その下の何メートル離れた場所までを根拠として今後検討してほしいと思います。

永 井 次 長： まず、計画のスパンという話については、20年で考えています。その中で、状況に応じて5年ごとで計画の見直しを行っていくことになります。また、総合計画との整合についてですが、都市マスタープランの中で立地適正化計画を検討していくと明記されていることと、その間マスタープランは市の総合計画に即して策定していくということで、整合が取れていると考えていましたが、そのあたりの記述が薄く、分からないというご指摘だと思いますので、対応したいと思います。それから、「居住に適さない」「マイナスの視点」という書き方についてですが、確かに工業地域のような場所は、お住まいの方もいらっしゃるので、工業専用地域など人が住んでいない箇所との整合を図りながら、改めたいと思います。「マイナスの視点」も同様です。災害ハザードエリアについては、都市再生特別措置法の改正に伴って、レッドゾーンは居住誘導区域に入れないと位置づけられたため、マイナスと表記したのですが、風致地区等についてはそれに当てはまりませんので、記載を改めます。最後、レッドゾーンの扱い方について、私の承知している限りでは、神奈川県ホームページでレッドゾーンの指定の方向性が示されていますが、斜面地だけではなく、斜面地から被害を受けるであろう平地の部分までレッドゾーンに指定されているという認識でおりますので、平地の部分までレッドゾーンであれば、居住誘導区域からは除外していくという考え方で進めてまいりたいと思っております。

佐 々 木 委 員： お話を伺って思い返したのが、都市計画道路の長期未整備路線の見直しについての議論がありました時に、埼玉大学の久保田先生がいらしていて、その時も神奈川県のマニュアルに沿うとこのようになるが、鎌倉はそもそも交通

のパターンが他の都市と全く違うので、マニュアルに当てはめて行うのはおかしいとおっしゃっていたのを思い出しました。今回の立地適正化計画も、鎌倉の地形的な特色があり、歴史の中で、それをいかした生活を営む、その中で利便性や安全性というものを折り合いを付けながら、鎌倉に住んでいる人の住まい方のリテラシーの高さに依存している街の姿というものがあるので、それをこれからも育むような将来像を描くものとして、立地適正化計画としての基準を新たに設けていただきたいと思います。そのうえで、6ページの小坂小学校周辺や梶原口周辺に、沿道型の商業施設を誘導していくように見えるのですが、現状の道路幅員から考えると、沿道に商業施設がつくられると、右折レーンが取れずに局所的な渋滞を引き起こすというような道路事情が鎌倉にはあり、その道路がバス路線にもなっているので、沿道型立地の線の引き方というのも、実情幅員が狭い箇所に置くというのは鎌倉に合っていないのではないかと思います。そのあたりも含めて、新しい図が出てくることを期待しています。

大 方 会 長：ありがとうございます。決して、事務局の皆さんの努力が足りないというわけではなく、国のマニュアル通りにやったらこのようになったというわけで、必要な道であったと思います。今後も、委員の皆さんの意見を伺いながら、いいものになっていけばと思います。それでは、報告第3号の「鎌倉市立地適正化計画の策定について」につきましては「報告を受けた」ということでよろしいですか。

全 委 員： (報告を受けたことを確認)

大 方 会 長：続きまして、報告第4号として「深沢地域整備事業に関する都市計画決定に向けた取り組みについて」、事務局から説明していただき、併せて質疑に入りたいと思います。

大 江 担 当 課 長：報告第4号深沢地域整備事業に関する都市計画決定に向けた取り組みについて報告します。報告はお手元の資料に沿って行いますので、報告第4号の資料の用意をお願いいたします。また、22日にメールで送付した追加資料には深沢地域整備事業区域周辺の道路の幅員を記入していますので、適宜ご参照ください。

1ページをご覧ください。すでに報道等でご存じの方も多いと思いますが、令和3年2月8日にJR東海道本線、大船駅、藤沢駅間の新駅設置について、

神奈川県、藤沢市、本市の3県市とJR東日本は、協力して取り組むことに合意し、覚書を締結しました。

2ページをご覧ください。令和2年11月に開催した第1回都市計画審議会では、この図に示したとおり、都市計画決定する案件の概要について説明しましたが、今回は、それぞれの都市計画決定案件の内容を説明していきます。

3ページをご覧ください。土地区画整理事業の図面になります。土地区画整理事業では、事業用地に加え隣接する道路も整備するため、外周道路を含めた区域での都市計画決定を考えています。なお、土地区画整理事業の施行者については、神奈川県、藤沢市、本市の3県市で検討を行った結果、独立行政法人都市再生機構、いわゆるUR都市機構が適していることが確認されたことから、この検討結果を踏まえ、神奈川県、藤沢市、本市からUR都市機構に土地区画整理事業の施行を要請したところです。

4ページをご覧ください。こちらは令和2年11月に開催した本審議会において報告した再開発等促進区型地区計画の場合の図面になります。11月の本審議会では、「深沢地区の一部は工業専用地域であり、厳しい用途制限がかけられていることから、再開発等促進区型地区計画を活用し、用途制限の緩和とともに、建築物に関する形態意匠など適正な制限をかけることで、良好な市街地環境の形成を目的とする。」とご報告したところです。現在、神奈川県との相談など、都市計画法の手法に向けて打ち合わせを重ねており、今後は、再開発等促進区型に限らず、本地区に合った地区計画の手法を検討しながら進めてまいります。なお、地区計画の手法に限らず、今回の都市計画決定では、地区計画の区域、土地利用の方針、地区施設の方針を定めてまいりますと考えています。そして、今後、事業の進捗に合わせて、地区整備計画を定め、建築物の制限等の具体を追加で決定します。

5ページをご覧ください。シンボル道路のうち、鎌倉市域の橋梁部分の図面になります。新駅から腰越大船線までの道路はシンボル道路としてほとんどの区間を藤沢市が都市計画決定しますが、市域をまたぐ橋梁の鎌倉市域部分は、鎌倉都市計画として決定します。次に、県決定案件である、腰越大船線についてです。ページは戻りまして2ページをご覧ください。

図の中央上部の水色の④で示す腰越大船線は、赤枠で囲んだ土地区画整理事業区域内の東西に走るシンボル道路との交差点に右折レーンを設置するとともに、十分な歩道幅員を確保するため、事業用地に接する部分の幅員を現在の12メートルから18メートルに拡幅します。

6ページをご覧ください。黄色が拡幅前、赤色が拡幅後の道路線形を示しています。また、幅員の拡幅は行いますが車線数については2車線のままととなります。なお、本地区の開発により生ずることになる車の発生集中交通量については、腰越大船線、大船西鎌倉線をはじめとする本地区内外の街路基盤

の交通容量に適合した交通量となるよう、開発する建物の用途及び容積率、売場面積等を地区整備計画において適切に制限するものとして、現在、神奈川県警と協議を重ねており、間もなく協議を終了する予定です。

7ページをご覧ください。鎌倉青果地方卸売市場の図面です。市場は、腰越大船線を拡幅することに伴い、区域を縮小する変更を行います。腰越大船線の拡幅部分を縮小しても、現状の市場機能には支障はありません。なお、区画整理事業により、位置及び規模変更が予定されるため、仮換地後に改めて、都市計画変更を行います。

最後に、今後のスケジュールです。令和3年度中の告示を目指して作業を進めてまいります。

進捗については、本審議会の開催ごとに報告いたします。以上で、報告を終わります。

大 方 会 長： ありがとうございます。それでは、質疑と意見を、どうぞよろしくお願い致します。いかがでしょうか。どうぞ永野委員。

永 野 委 員： 前回は最初に質問したと思うのですが、その質問の趣旨は深沢について、私的には基礎データがあまり出ていない、よくわからないという話をしました。よく私でいう基礎データというのは、御理解願えなかったと思うのですが、区画整理事業である限り、減歩率は最初に出てこない、保留地もどこにどれくらいの広さ求めるから減歩率はどのくらいになるという話になると思います。私の質問が前回無理があったかなと思うのは、私も反省しまして、今この深沢の区画整理事業、都市計画法の都市計画決定に流すためのプロセスの一部であるということは理解しました。一方、手法としてこの土地区画整理事業、自治体施主である土地区画整理事業をこれから流していきたいというのですけども、この土地区画整理事業の現在どういう段階にあるのか。それがやっぱり私は理解ができていないから、基礎データが足りないのではないですかという話をしたので、やはり、現段階で、鎌倉市として、施主としてこの事業を、約31ヘクタールの事業を進めるにあたって、現状は例えばどのようなことを求めているかといいますと、区画整理をする時はいろいろな調査がありますよね。区画整理事業を進めるためには。事業認可を受ける前に、促進地区の調査がもう済んでしまったのか。あるいはこれからやるのか。そのようなことも含めて、基本調査も含めて、どの段階にきているかということ、最初にお話しいただかないと、なかなか前に進んでいかないような気がします。そのようなこともあって、私は基礎データ云々ということ、を前回申し上げたわけです。

大 方 会 長： では事務局説明をお願いします。

大 江 担 当 課 長： 深沢地域整備課の大江でございます。今、永野委員よりご質問頂きました基礎データにつきましては、減歩率、保留地等につきましては、今後、事業認可をかける段階で、ある程度整理をした中で、お示しできる部分についてはお示しをしていくというような状況になっております。それと、さらに前段の、現在の状況といたしましては、これまで鎌倉市、平成 30 年の 12 月に、神奈川県、藤沢市、鎌倉市で、両地区一体の土地区画整理事業を実施しているということで、基本事項の合意をいたしまして、現在に至る状況となっております。その過程の中では、やはり新駅設置という所も含めた中で、どのように事業を進めていくかというような検討はさせていただいています。土地区画整理事業ですので、当然事業費というものの中には、減歩により頂く保留地処分金も当然含まれてきますし、国からの国庫補助金といったものも期待をしながら事業を進めていくことでは考えています。今後、令和 3 年度に都市計画決定告示をさせていただいたのちには、土地区画整理事業の事業認可ということで、現在 UR 都市機構さんに施行の方を要請していますので、UR 都市機構さんの方から事業認可の手続といった形で進んでいくと思っている状況です。

永 野 委 員： やはり、区画整理事業をもう少ししっかり把握してほしいと思います。事業認可を受ける前に、まちづくり基本調査というのが終わっているかどうかというのが一つ。これ、地域住民への説明等が入ってくるわけですが、その次に、それが終わると区画整理促進調査という具体的な調査に入ってきます。それが終わると、今度は区画整理事業調査という調査に入ってきます。それらをすべてクリアして、それから事業認可に向けての動き、あるいは都市計画法の都市計画決定に向けての動きに流れていくはずなのです。ですから、私の質問というのは、段階的に法律ではっきり決まっている 3 つの調査のどこの段階に、今鎌倉市はいるのかということを言った方がいいと思います。そうでないと、議論がまとまらないと思います。そのことは、今は求めません。私は約 31 ヘクタールものの面積が大きいのかそうでないか議論はありますが、一つの区画整理事業の目安として 35 ヘクタールくらいが目安で、それ以下ですと組合施行、それ以上ですと組合施行は増えないのですが、都市計画することは私は全く反対ではないのですが、なぜ区画整理事業法を使うという判断になったのか。他の方法ではいけなかったのか。市が直接かわかって、直接補助事業にするのか。最終的な清算金ですと、一般会計の方に色々と説明が必要になってくると思うのですけれども、そのあたりはどこかに一行でもいいから、都市の再開発の手法として、鎌倉市は区画整理事業を使う

のですよという理由書きが、どうしても一行ほしいと私は思います。本来ですと、こんな更地だらけのところに、区画整理事業はやらないですよ。全然、権利関係だって薄いわけですから。地権者が 60 数名しかいないのですから。30 ヘクタールですと、普通は数千個の地権者がいて、色々と市が中に入らないと、地域の整理が行かないということから、区画整理事業をやるわけですし、どう見たって、更地で区画整理事業を取るに至った経緯というのが、私的には、今一つよく理解できないです。それがベターであるという理由が、一行でもいいから、あらゆる場面に書いた方がいいと思います。

大 方 会 長： はい。それでは今後特に、藤沢市側と、村岡駅と結ぶところの、橋を架けてシンボル道路を通そうというのが、今回のポイントで、それと合わせて、この腰越大船線を部分的に拡張して、交差点もちゃんとするということが今回の狙いだと思いますが、これを実現するにあたって、区画整理事業でやるということになった理由とといいますか、経緯についてもう少しわかりやすく説明いただけますか。さらにいうと、藤沢市側と色々協議して、ここは両者とも区画整理をやるということでしたら話がまとまったわけですよ。そのまとった経緯を教えていただければ、それで事情が分かると思います。

大 江 担 当 課 長： 深沢地域整備課の大江でございます。まず、区画整理で進めていこうという位置づけにつきましては、例えば整開保や鎌倉市のマスタープランといったものに、これまでも土地区画整理事業で実施をしていこうという記載がございます。今回、両地区一体でというところで、土地区画整理事業の実施を目指して手続きを進めていくといった状況になっておりまして、その中では、先ほど申し上げました、駅を含んだということも少し重要になってくるポイントになってくると思います。今回、我々が考えております、深沢地区の土地区画整理事業の事業スキームとしましては、区画整理事業の方から新駅の方に、整備負担の一部を負担するという事業スキームを考えているところですので、そういった全体的な保留地処分だったり、事業費負担、そういったものをトータルで考えまして、両地区一体の土地区画整理事業を進めているといった状況になっております。

永 野 委 員： 前回もう一つ質問したのは、藤沢市と鎌倉市の計画というのは、一体として進めるのですかという質問だと思います。工区は分けない、藤沢市は藤沢市でやるんだというものではない、常に一緒になって動くということでした。その場合に、鎌倉市は自治体他施行で行う、藤沢市は自治体施行で行うというのは決まったのですか。組合施行というのはないのです。

大 方 会 長： 施行の形態はいかがでしょうか。

大 江 担 当 課 長： 今現在は、藤沢市村岡地区、鎌倉市深沢地区の両地区一体の土地区画整理事業となります。事業収支につきましては、それぞれということになるかと思いますが、土地区画整理事業といたしましては、一体に行います。そして、一体に行う施行を UR 都市機構さんに要請をしているというような状況になっております。

永 野 委 員： そうすると、鎌倉市は自治体ですけれども、藤沢市の場合にはまだわからないということですね。

大 江 担 当 課 長： いいえ、そうではなくて、藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区を一体とした事業認可を取って土地区画整理事業を実施するとなっています。

永 野 委 員： そうすると、これから都市計画決定にもっていくときに、事業名は非常に重要になると思うのですが、事業名はどのようなになるのですか。

永 井 次 長： 都市計画としては、一体施行ということで、事業認可は一体で取るということでやっているわけですが、都市計画区域が鎌倉都市計画区域と藤沢の都市計画区域とで分かれておりますので、鎌倉の方は、深沢地区土地区画整理事業という名称で都市計画決定をしまいたいという考えでおります。そして、藤沢市の方は、村岡地区の土地区画整理事業といった考え方になります。

永 野 委 員： わかりました。私もあまり質問したくないものですから、現段階でいうのが早いのかどうかわかりませんが、新しく駅を造るというのは、これは区画整理事業と一体といってもいいし、別と言ってもいいのですよね。関連する事業認可ですから、いくらでもそのようなことはできるわけでして、いいと思うのです。そこに減歩した保留地処分したお金を吸い込むかどうか、UR 都市機構さんが考えればいいことなのですが、一つ気がかりなのは、湘南モノレールなのですね。湘南モノレールという民間の会社が地権者に入るわけですね。深沢駅の駅舎の建物があるわけですが、しかも下が鎌倉市道ですね。おそらく鎌倉市はこの土地を提供して、有料道路を買った時に、まだ立体道路制度はなかったと思いますので、すんなりと市道の一部にモノレールのポールが建っていると思うのですが、それを公共施設として、今後区画整理の中で捉えるのか。つまり減歩の対象にしないのか。湘南モノレールの構造物なのに。でも、駅というやっかいなものが存在していますので、駅舎そのものは減歩の対象になるのではないのでしょうか。そうすると、すごく手続

上、この区画整理事業地の境界線をここまで広げたことによって、面倒なことが起こりませんか。どうでしょうか。

大 江 担 当 課 長： 現在、事業エリアには委員がおっしゃるように湘南深沢駅がありますが、湘南モノレールさんは、事業地内に土地を持っていません。なので、特に減歩ということも発生しないこととなりますので、今後、どのような形で駅を整備していくかということも併せて、恐らく道路占用の一部使用といった手法もあるかと思いますので、そういった形で駅を残して、しっかりと整備を進めていくということで考えています。

永 野 委 員： 駅も、関係ないのですか。駅舎の建物も。

大 江 担 当 課 長： 底地を湘南モノレールさんお持ちでないです。

永 野 委 員： そうですか。すると、地権者にはならないということですね。

大 江 担 当 課 長： 土地を持っていないということは、地権者にはならないということです。

永 野 委 員： はいわかりました。

大 方 会 長： ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。本来、大規模面開発型の再開発ですが、まだ中の土地利用、どういう施設を、どんなものを作るかということがこれからさらに検討中という段階で、藤沢市との関係もあり、橋を繋ぐ、都計道を繋ぐ、シンボル道路を通す、その交差点も作る、ここは前倒しで決めないといけないと、でも、土地利用はもうひとつ煮え切っていないということでございますので、地区計画の具体的な整備計画どうするかは、今日の段階では見えていない状況でございますが、最低限シンボル道路と外周道路、それから真ん中を十文字に繋ぐ道路でしょうか。これを区画整理事業の中で道路整備をしていくということになろうかなと思います。そういうちょっと複雑なスキームのお話でございます。これを今日決定云々ということではなく、今日こういう方向でさらに検討してよろしいかということをお委員の皆さんにご了承いただき、さらに5月位を目途に区画整理事業と地区計画の案が多少出てくるそんなスケジュールでよろしいですか事務局。

永 井 次 長： ありがとうございます。そのとおりでございます。次回、今会長からございましたように5月位を目途にしまして審議会を開いていただけるようにいたしまして、その時には、区画整理事業の都市計画決定の素案を示す中で、公

共施設の配置などについてもご説明したいと考えております。

大 方 会 長： よろしゅうございますか。ひとつだけ、前回も申し上げましたが、鎌倉市全体がとにかく道路網が弱体で、片側1車2車線の道路ばかりで、4車線あるのは若宮大路くらいという状況でございます。ここも結局のところ腰越大船線に接続しているとモノレールの方の道もあるけれどもあれももとをたどると大船から別れてきて、また腰越の方でぶつかるという道路でありますので、道路網は弱体ではございます。もちろん住宅とか業務とかあるいは市役所とか病院とかであれば、まあなんとか鎌倉レベルの混雑度で済むと思いますが、ここにもし大きな4ヘクタール位のショッピングモールを本気で入れるとなるといろいろ検討しなければいけないことが多々でできます。都市マスでも本来であれば深沢の開発を見越して大船から腰越に至る道路の整備をしたいと謳ってあります。今すぐそれは簡単ではないですが、いずれこの地域を相当拠点的な集客施設をいれたいという希望があるのであれば、あわせて道路を改善するということも検討する必要があると思います。逆に鎌倉は、地域の中に外から車を入れないんだという前提の集客施設で、電車で来る、モノレールで来る、バスで来る、徒歩で来る、その他の方法で来るというそういう形でやっていくんだというのであれば、今日のような都市計画道路でもなんとかなるのではと思っておりますので、ぜひこの辺は深沢地区の開発のガイドラインを検討中と聞いておりますので、そちらで市全体の道路網との関係を少しご検討いただけたらと思います。これは単なる要望です。では、この件はこの方向で進めることでよいでしょうか。

全 委 員： (異議なしを確認)

大 方 会 長： はい、ありがとうございました。それではこの件了承ということになりました。これで本日の議題全て終了です。最後に事務局から何か報告事項あればお願いします。

永 井 次 長： ご審議いただきましてありがとうございました。次回の都市計画審議会の開催につきまして、ご審議の中でもお話がございましたように、令和3年の年度があげましてからゴールデンウェーク明け位から5月中旬位のところで開催していただけるよう事務を進めてまいりたいと考えております。また、その際に開催方法ですけれども、感染症新型コロナウイルスの状況に応じまして開催方法が本日のような形になるのか、あるいは、ご参集いただくのかということも検討してまいりたいと考えております。委員の皆様には日程調

整のご連絡を改めて事務局から改めてさせていただきますので、よろしくお願いいいたします。

大 方 会 長： はい、ありがとうございます。それではいつものことですが、何か今日の議題とは別にでもかまいませんが、何か委員の皆様からございましたら、はい永野委員どうぞ。

永 野 委 員： 自分の発言を含めて、前回 1 月 27 日の都計審の会議録がきましたので、改めて自分の発言を考えてみたのですが、前は特定生産緑地について議論をしました。その中で私と藤村委員から No. 96 の生産緑地の方が特定生産緑地を本人の意思で解除する、そういう話があった時に、私も藤村委員も所有者が別なのにそんなことができるんですかという話をしたらならば、できるんですという回答がありました。これは生産緑地の今後の指針として重要な判断基準と思うんですが、鎌倉市が平成 30 年に決めた生産緑地の指定の時の指針を見ると 250 メートル以内に離れていても確かに生産緑地に指定できたんです。でもそれは指針の中にはっきりと同一所有者の農地が 250 メートル以内に離れている場合には生産緑地になりますよと指針に書いてある。今回の 96 番というのは所有者が違うんですね。そのことを私も藤村委員も言ったと思うんです。でもそれでいいんだという回答がありましたけども、会議録を見てこれは今後百何十箇所を議論する時に重要な判断基準と思ひまして確認したいと思ひます。

大 方 会 長： はい、いかがでしょうか。

永 井 次 長： 事務局ですが、前回の資料を確認しておりますので、少々時間ください。失礼しました、よろしゅうございましょうか。前回永野委員からご確認いただきまして今お話しいただきました、96 番の生産緑地について確かに所有者さんが 2 人に分かれていることは事実でございますけれども、それぞれ分かれた 96 番の一方が今回指定をしない意向を示し、こちらがなくなっても、もう一つの未確認の方は 300 平方メートル以上残りますので、こちらの意向が確認できれば特定生産緑地の指定は出来るとゆうような考えで発言させていただきますとと考えております。

大 方 会 長： いかがでしょうか。

永 野 委 員： 生産緑地指定の平米面積の指針ありますか。所有者が同一であるというところが大事なんじゃないですか。指針にそう書いてあるんですか。でも、そち

らが提示された 96 番というのは明らかに所有者が違うんですね。それを民法上藤村委員も質問しました。

永 井 次 長： 再度整理の時間をいただきたいと思いますよろしくお願いします。

大 方 会 長： どうぞ。

永 野 委 員： ここで答えは結構です。こういう会議録を見て改めて質問が出たということで、次回でいいですから、今後百何十箇所審議するわけですから、それまでに指針とすり合わせて読み取り方を解説してほしいと思います。今日じゃなくて結構です。

大 方 会 長： そうですね。また、慌てて間違った回答だと困りますので、精査していただいて次回までに、あるいは個別にメールや文書でご回答いただいて構いませんが、事務局の方でそこはよろしくお願いします。

永 井 次 長： はい、永野委員から今でなくてもよいとおっしゃっていただいたので、今回特定生産緑地の指定を進めていくにあたって、新しく要綱等も整備しておりますので、特定生産緑地の議論をしていただく時に要綱等の抜粋を添付させていただきます。また、読み取り方などをご説明できるようにしたいと思います。また、次回の 5 月の時にも順調にいきますと特定生産緑地の指定の審議をお願いしなければなりませんので、今まで 2 回にわたり簡略的に説明をさせていただいておりましたが、永野委員から指摘を踏まえた丁寧な説明をいたしたいと考えます。

大 方 会 長： はい、よろしくお願いいたします。ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。それでは今日は長時間熱心な議論をありがとうございました。以上をもちまして、本日の都市計画審議会を終了させていただきます。委員の皆さまには、ご協力を賜りまして、誠にありがとうございました。