

会 議 録

会 議 名	第127回都市計画審議会	
開 催 日 時	2009年(平成21年)12月22日 午前10時	
開 催 場 所	藤沢市職員会館3階 第4・第5会議室	傍聴者数 2
出 席 者	会 長	柳沢 厚
	委 員	庵地 誠郎、小原沢 俊之、土屋 仁、布川 晃、本 田 和幸、齋藤 義治、池尻 あき子、加藤 薫、木 下 瑞夫、黒川 洸、水落 雄一、村木 美貴、加藤 一、山田 邦久
	事 務 局	杉淵計画建築部長 都市計画課＝飯田参事兼課長、前田主幹、石原主幹、 佐藤課長補佐、高瀬課長補佐 資源廃棄物対策課＝長谷川環境部担当部長兼主幹、嶽 山主幹、浅井課長補佐
議題及び公開・非公開の別	別添次第のとおり(すべて公開)	
非 公 開 の 理 由		
審 議 等 の 概 要	別添議事録のとおり	
そ の 他		

第127回 藤沢市都市計画審議会

議 事 録

日 時 2009年(平成21年)12月22日(火)

場 所 藤沢市職員会館 3階 第4・第5会議室

第 127 回藤沢市都市計画審議会

日 時 2009 年（平成 21 年）12 月 22 日（火）午前 10 時
場 所 藤沢市職員会館 3 階 第 4・第 5 会議室

次 第

1 開 会

2 成立宣言

3 議事録署名人の指名

4 議 事

議第 1 号 建築基準法第 51 条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指
定 藤沢市建設資源リサイクルセンター

報告事項

(1) 藤沢市都市マスタープランの改定について

(2) 都市計画道路の見直しについて

その他 藤沢市都市計画審議会会議の傍聴要領（案）について

5 その他

6 閉 会

事務局 定刻となりましたので、ただいまから第 127 回藤沢市都市計画審議会を開催いたします。

計画建築部長 開会に当たりまして、計画建築部長からごあいさつを申し上げます。
本日は、年末のお忙しいところ、第 127 回藤沢市都市計画審議会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

国の動向も予算査定と申しますか、事業仕分けから始まって、いろいろ事業の見直しが行われております。それは基礎自治体にとっても影響があるかと思えます。また、今後の都市計画を考えますと、国の動向を注視するとともに、市としての主体的な都市づくり、都市計画をさらに考えていかなければいけない。今後の都市計画のあり方についてもこれまでと異なった方向、地方主権という考え方が強く打ち出されてきておりますので、そういった流れの中でとらえていかなければいけないと思っております。

本日、ご報告させていただきます都市マスタープランは、改定の状況ですが、それと都市計画道路の見直し等を踏まえて、こういった案件についても市として十分議論をしながら詰めていかなければいけないと考えております。

今日は、それ以外に急遽、案件を 1 つ追加させていただいております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

事務局 それでは、本日使用いたします資料等の確認をさせていただきます。
(資料の確認)

それでは、次第に従ひ、本日の審議会を進めさせていただきます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 次第の 2、本日の都市計画審議会の成立について、藤沢市都市計画審議会条例第 6 条により、審議会の成立要件として「委員の 2 分の 1 以上の出席が必要」とされております。現在の委員の定数は 20 名でございます。本日は 14 名の出席ですので、本日の会議が成立いたしましたことをご報告申し上げます。

続いて、本日の議事ですが、諮問案件 1 件、報告事項 2 件、その他案件 1 件を予定しております。なお、諮問案件は、産業廃棄物処理施設に関するものであり、神奈川県都市計画審議会の議を経ることを要する案件となります。神奈川県都市計画審議会の開催時期、手続等の調整を神奈川県と図りました結果、急遽ではあります、本日、お諮りするものです。案件名は、「建築基準法第 51 条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定 藤沢市建設資源リサイクルセンター」でございます。

報告事項につきましては、1つ目が藤沢市都市マスタープランの改定状況について、2つ目が都市計画道路の見直しについて、以上2点についてご報告申し上げます。

その他案件として、前回の審議会でご検討いただきました「藤沢市都市計画審議会会議の傍聴要領（案）」につきまして、前回ご指摘いただいた事項の修正等を行いましたので、再度ご確認いただきたいと思います。運営については、このように進めてまいりますので、よろしくお願いたします。

なお、本審議会は、藤沢市情報公開条例第29条の規定により、公開としております。

会長 公開ということですので、傍聴者はおられますか。
事務局 2名ございます。（傍聴者入室）
会長 傍聴者に申し上げます。お手元の傍聴ルールをお読みいただき、ご協力をお願いします。
事務局 これからの議事は会長にお願いいたします。

×××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××

会長 それでは、本日の議事録署名人を指名いたします。名簿順により布川委員、齋藤委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。
（「異議なし」の声あり）

会長 それでは、よろしくお願いたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 それでは、議題に沿って進めてまいりたいと思います。かなり盛りだくさんですので、効率よく進めてまいりたいと思いますので、ご協力をお願いします。

議第1号 建築基準法第51条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定について、事務局から説明をお願いします。

事務局 内容をご説明する前に、前回第126回都市計画審議会においてご審議いただいた、藤沢都市計画ごみ処理場の変更との関係について、簡単にご説明させていただきます。（パワーポイント）

位置関係ですが、現在、「藤沢都市計画ごみ処理場 藤沢粗大ごみ処理場」の隣接地西側に藤沢市建設資源リサイクルセンター、北側に資源化施設が立地しております。前回の審議会で、この藤沢粗大ごみ処理場の都市計画変更のご審議をいただき、藤沢粗大ごみ処理場資源化施設の機能をあわせ持った「藤沢市リサイクルセンター」として規模の拡大を図るものがございますが、このたび、区域内の「藤沢市建設資源リサイクルセンター」の移転先が決まったことから、この施設が産業廃棄物処理施設に該当し、

建築基準法第 51 条ただし書による許可が必要なため、今回、藤沢市都市計画審議会にお諮りし、その後、神奈川県都市計画審議会の議を経るものでございます。本来ならば、両施設の事業は密接な関係がありますことから、本審議会において、都市計画の変更及び建築基準法第 51 条ただし書の規定による位置の指定を同時にご審議いただくべきものでありましたが、双方の計画及び事業化のスケジュールの都合上、ご審議いただく時期がずれてしまい、申しわけございませんでした。

それでは、議第 1 号建築基準法第 51 条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定について、担当課の建築指導課からご説明いたします。

説明に入ります前に、議案書の訂正を 7 点ほどさせていただきます。本日お配りしました議案書と、事前にお送りしました議案書を合わせてご覧ください。1 点目は、標題部の「産業廃棄物の位置の指定」でございますが、「処理施設」が抜けておりました。正しくは、「産業廃棄物処理施設の位置の指定」でございます。

2 点目は、位置の項目で、「藤沢市土棚 1 番地の 1 の一部 他 11 筆」とありますが「藤沢市土棚 1 番 1 の一部 他 7 筆」の誤りでございます。

3 点目は、地域地区等の項目で、「北部第二（三地区）土地区画整理地域」と有りますが、「北部第二（三地区）土地区画整理事業区域」の誤りでございます。

4 点目は、構造の項目で、鉄骨造平屋建のカッコ書きの「他 2 棟」を「休憩所」及び「上屋」と改め、「計 5 棟」を追加させていただきます。また、2 階建てのカッコ書きの「管理棟」を「事務所」と改め、「計 1 棟」を追加させていただきます。

5 点目は、建築面積の項目で、「7 0 3 . 8 3 平方メートル」とありますが、「7 0 3 . 8 7 平方メートル」の誤りでございます。

6 点目は、延床面積の項目で、「7 9 7 . 9 7 平方メートル」とありますが、「7 9 7 . 8 7 平方メートル」の誤りでございます。

7 点目は、車両計画の項目で、1 日最大「5 2 7 台」とありますのを「3 5 1 台」に、年平均で 1 日「2 2 0 台」とありますのを「2 1 7 台」に訂正させていただきます。これは、本計画施設の移転前の施設における調査実績によるものでございますが、その集計に誤りがあったためでございます。

それでは、議第 1 号「建築基準法第 5 1 条ただし書の規定による産業廃棄物処理施設の位置の指定」について、ご説明いたします。説明は、スクリーンを中心に行わせていただきます。（パワーポイント）

最初に、本案件に関係します「法律の概要」についてご説明いたします。建築基準法第 51 条では、「卸売市場」「火葬場」又は「と畜場」「汚物処理場」「ごみ焼却場」「その他政令で定める処理施設」の用途に供する建築物は、都市計画においてその「敷地の位置」が決定しているものでなければ、「新築」し、又は「増築」してはならないとされております。

「ただし書」の規定により、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその「敷地の位置」が都市計画上支障がないと認めて許可した場合においては、「この限りでない」とされております。

今回の計画施設は、藤沢市域を中心とした建築工事・土木工事などから排出される、産業廃棄物のうち、コンクリートやアスファルトのくずで、これらを「がれき類」と言いますが、がれき類で再生利用可能なものを、破碎処理する施設で、がれき類を「道路路盤材」として再生し、また、再生が不可能な残渣は、分別後、県外の最終処分場にて埋立いたします。

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」によりますと以下、「廃棄物処理法」とさせていただきますが、廃棄物処理法では、がれき類の破碎施設で、1日当たりの処理能力が5tを超えるものが、「産業廃棄物処理施設」として許可の対象となっております。本案件の計画施設の処理能力は、1日当たり800tで同法による「産業廃棄物処理施設」としての許可の対象となっております。また、建築基準法第51条における「その他政令で定める処理施設」に該当し、事業主体が民間事業者であるため、都市施設としての恒久性の担保が困難であり、都市計画において、その敷地の位置を決定できないため都市計画審議会の議を経て許可しようとするものでございますが、計画施設は都道府県が都市計画に定めることとされている産業廃棄物処理施設であるため、来月下旬開催予定の神奈川県都市計画審議会に附議するに先だって、本市都市計画審議会にお諮りするものでございます。

それではまず、本案件の位置についてご説明いたします。スクリーン上、青色でお示ししているところが「計画施設の位置」となります。赤枠の区域を拡大いたします。はじめに、位置関係でございますが、鉄道については小田急江ノ島線、湘南台駅、横浜市営地下鉄1号線と相模鉄道いずみ野線です。道路については、3・4・1「国道467号」、3・4・6「善行長後線」、3・3・3「石川下土棚線」、3・3・4「藤沢厚木線」、7・7・5「菖蒲沢通り線」、3・3・8「高倉遠藤線」、3・4・9「土棚石川線」です。

河川については「引地川」です。今回、赤枠の区域がお諮りする「計画施設の位置」でございます。この付近を拡大いたします。改めて位置関

係でございます。3・3・8「高倉遠藤線」、「市道 御所見961号線」、「県道 403号線」、7・5・5「菖蒲沢通り線」、「市道 桐原町石川線」、「市道 湘南台320号線」、「市道 湘南台319号線」、「市道 湘南台317号線」、「市道 湘南台321号線」、赤枠の区域が今回お諮りする「計画施設の位置」でございます。

計画地は、工業専用地域内に位置しており、建ぺい率60%、容積率200%でございます。敷地の位置は「藤沢市 土棚 1番1の一部 他7筆」で、敷地面積は6,583.30平方メートル、申請者は、「協同組合 藤沢市建設資源リサイクルセンター 理事長 櫻井 幸男」でございます。

計画地周辺の状況は、西側に横須賀水道用地を挟み、都市計画施設といたしまして、「藤沢汚物処理場」及び「藤沢市リサイクルセンター」がございます。その他、周辺には、自動車関連工場や物流センターが立地しております。また、工業専用地域の中央に位置しておりまして、近隣300メートルの範囲において住居は存在しておりません。

本計画の申請者は計画地の西300メートルの位置で、計画施設と同様の業務を行っておりますが、前段でもご説明しましたように既存施設の敷地が「藤沢市リサイクルセンター」として周辺施設と一体整備する敷地として予定されておりますことから、当該敷地に「移転」するものでございます。

次に、本案件の計画概要についてご説明いたします。本計画地は、25メートルに拡幅予定の現況幅員16メートルの都市計画道路高倉遠藤線及び幅員12メートルの市道御所見961号線に面しております。今回新築する計画施設の建築物は、鉄骨造の2階建て1棟及び平家建て5棟の計6棟でございます。敷地面積は6,583.30平方メートル、建築面積の合計が703.87平方メートル、延床面積の合計が797.87平方メートルでございます。敷地西側に、2階建ての事務所とトラックスケール上部に上屋を配置し、廃棄物等の搬入・搬出を管理します。敷地東側には平屋建ての破碎棟、篩^{ふるいわけ}分室、混合室を配置し、がれき類の積み下ろし、破碎処理、再生材の積み込み等の作業を行います。また、作業員の「休憩所」を配置します。

緑化計画についてご説明いたします。「藤沢市工場及び事業所敷地内緑化指導基準」により、20パーセント以上の緑地を確保することになっており、本計画地におきましては、1,347.32平方メートルの植栽を施し、20.46パーセントの緑地を確保することとなっております。

次に、排水計画について、ご説明いたします。計画施設は破碎処理施設

のため、処理工程での排水は生じません。施設排水としては、がれき類保管場の降雨による排水と事務所などの生活排水を汚水として公共下水道にて適正に処理いたします。雨水については、計画地内で浸透させ、浸透できないものについて雨水管で処理いたします。

続きまして、廃棄物の処理の流れについてご説明いたします。搬入については、がれき類を搬入する車両は、事務所前のトラックスケールで計量を行い、「がれき類保管所」にて、荷下ろしいたします。その後、再び計量を行い場外へ出ます。搬出については、再生材を搬出する車両は、計量を行い積み込み場所で再生材を積み込み、再び計量し搬出いたします。受け入れたがれき類は保管所より重機にて「破砕機」に投入いたします。破砕機で破砕されたがれき類は、ベルトコンベアで篩分室に移送され、大きさにより篩い分けられた後、ストックヤードに保管されます。「混合機」で、再生材の規格に応じ保管されている砕石を混合いたします。「がれき類」を破砕機で破砕処理し、分離された「鉄筋」や「再生不可能なもの」につきましては、倉庫に保管され適切に搬出処理されます。

続きまして、本案件につきましては、廃棄物処理法による許可手続きの中で、生活環境影響調査の内容が報告されておりますので、その調査概要をご説明いたします。

調査項目については、「粉じん」「臭気」「騒音」「振動」について実施しております。粉じんについては、「集塵設備」などの粉じん対策が講じられており、周辺環境に及ぼす影響はありません。臭気については、悪臭の発生を伴う廃棄物を取り扱わないため、悪臭の発生はありません。騒音・振動については、要因といたしまして、「破砕機」「振動篩」「混合機」となり、環境予測を行っております。予測位置については、敷地境界線上にA・B・Cの3方向を設定し分析を行っております。規制基準については、神奈川県生活環境の保全等に関する条例によるものです。騒音については、昼間騒音の基準値の75デシベルに対して、発生源からの騒音レベルは最大64.2デシベル、振動については、昼間振動の基準値の70デシベルに対して、発生源からの振動レベルは最大で、55.7デシベルという結果であり、いずれも予測値は、条例の規制基準を満たしております。

続きまして、計画地周辺における搬入搬出を行う際のルートについてご説明いたします。まず、搬入については、高倉遠藤線より左折で行うため、東方面からのルートは「御所見961号線」「湘南台320号線」を經由して、「高倉遠藤線」にて搬入いたします。搬出については、御所見961号線へ左折で行うため、東方面へのルートは「湘南台320号線」を經由して、「高倉遠藤線」へ、また、西方面へは「菖蒲沢通り線」を經由し

て、「高倉遠藤線」にて市内各地に向け搬出いたします。

計画施設による交通量への影響についてでございますが、計画施設における車両の計画台数は、既存施設の繁忙期における最大実績である1日あたり351台とし、また、既存施設のルートと基本的に同じであるため実績調査をもとにした、周辺の信号機のある交差点における計画施設による交通量の影響は、円行交差点では1日あたり257台、菖蒲沢交差点及び石川大山交差点では1日あたり94台となり、これを現状と比べると同等若しくは減少となっており、今回の「計画施設」が新設されることによる、現況交通量に対する影響はないものと判断しております。

廃棄物処理法に係る事務手続きについて、ご説明させていただきます。本案件につきましては、平成21年8月20日付けで、神奈川県「産業廃棄物処理業許可等事務処理要綱」に基づく「事業予定計画書」が神奈川県環境調整課に提出されております。今後の手続きとしましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく「廃棄物処理施設設置許可」の手続きに移ることになります。

最後に、本市環境部局より、本件に関します見解をご説明いたします。先ほど、生活環境影響調査の結果について説明がございましたが、本案件につきましては、粉じん、臭気、騒音、振動についての生活環境影響調査の結果を見ましても、いずれも規制基準に適合するものでございます。今後につきましては、さらに「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」に基づく指定事業所の設置許可申請におきましても、規制基準に適合することを確認していく予定でございます。議第1号についてのご説明は以上でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

会長 　　ただいまの説明に関して、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

A委員 　　既存施設を移転するということだが、既存施設の処理能力と新しい施設の処理能力は同じなのか。

事務局 　　既存の処理能力は1日当たり640トン、新しい施設は1日当たり800トンですので、処理能力は増加いたします。

A委員 　　車両計画の351台は既存の実績だと言っていたが、能力が大きくなっても車両計画は変わらないということか。

事務局 　　基本的には建築工事、土木工事、その場所や時期的なものに関わってくると思いますが、今回、実績調査をしたのが繁忙期ということで、施設としても車両台数が多い時期で351台という実績ですが、多少の工事量の変動があったとしても車両に大きな変動はないのではないかと判断しております。

- A委員 交通量の影響調査で、交差点の交通量の書き方はこういう書き方なのか。
事務局 (図示) 今回、搬入するのに東側について、南の方から来たとしても必ずこのルートを通るということで、一定のルートで入ってきます。
- A委員 どこかの断面の交通量ならこういう表示でいいけれども、交差点は普通、
事務局 十字にやっておけばいいので、交差点の交通量という言い方をするとわからないので、区間の交通量というならわかる。
- 事務局 本来、交差点であれば東西とか南北といったものを示さなければいけないのですが、ここで示しているのは、新しい施設において使われる、搬入と搬出のそれぞれの交差点における影響ということを示しておるのですが、表記の仕方が紛らわしいので、おっしゃるように、交差点の一方向の断面の交通量ですので、表記の仕方についてはもう一度検討させていただきます。
- A委員 影響がないというなら、その方向の全日の交通量を示して、そのうち廃棄物処理場から出てくる車が何台だから何%ぐらいで、影響は少ないというならいいが、これでマイナスだ、プラスだと言って、審議会の委員を困惑させるような表記の仕方をしているのではないかということを書いたかったんです。
- 事務局 実際に前と比較してどうかという表記の仕方でしたので、整理をさせていただきます。
- A委員 神奈川県都市計画審議会に挙げる時はきちんと整理していただきたい。
- 事務局 わかりました。
- B委員 産業廃棄物処理施設に関する計画ということで、旧施設のリサイクル率を教えてください。
- 事務局 昨年度の実績では搬入量が約 640 トンで、そのうち残渣量 1.17 トンですので、それを差し引いて計算しますと、リサイクル率は 99.82%となります。
- B委員 新しい施設はそれ以上なのか。
事務局 がれきの中に含まれている「その他の混入物」をより分けて出てきたものですので、基本的に新しい施設であっても同等であると考えております。
- B委員 リサイクル率も説明の中に入れておいた方が親切ではないか。
C委員 破砕物には有害物質も当然含まれていると思うが、それを運搬の途中で例えばアスベストなどが空気中に散布されるようなことはないのか。また、搬入・保管で鉛などが残留しないのか。というのは、工場等が移転した後に、予想もしなかったような有害物質が出てきているので、安全対策を考えるべきではないか。中国から輸入した土鍋から鉛が溶け出して使用が危

険であるというようなことが言われている時代だから、有害物質の保管とか破砕に相応の対処が必要だと思います。

事務局

私どもが受け入れているのは一般の建築関係では、RC、つまりコンクリートのがれき廃材、それから道路の路盤、舗装の廃材に限定しております。もともと廃掃法に基づく処理事業者ですので、持ち込まれたものも含めて確認し処理しております。排出事業者も金属類、重金属を使った廃材、アスベスト等をきちんとより分けていると思いますが、100%信じられるかということで、入口で荷姿のチェック、廃材を積み降ろした段階で、作業員による物質のチェック、工場のベルトコンベヤー上でのチェック、それから最終的に製品のチェックという4重のチェック体制で、有害物質の混入を防いでおります。私どもは組合員によって運営されている事業所であること、公共工事などの処理ですので、今のところ、有害物質等の化学物質が持ちこまれて困ったということはありません。ただ、大きな鉄骨が混じっていたのを見落して、機械が止まったことはあります。

D委員

生活環境影響調査の中で、粉じんや騒音等については建て屋の中での影響要因だが、積み込み、積み降ろし場所についての粉じん等は、環境影響調査において影響度が少ないと理解していいのか。

がれき類の積み降ろし分については下水排水で、構内での散水は雨水処理なのか教えていただきたい。

事務局

粉じんについては積み込み場所、積み降ろし場所それぞれに散水施設を設けて、粉じんが起きないように散水しながら作業をします。排水については、再生材については製品扱いとなりますので、雨水排水については浸透でよろしいという県環境調整課から話を受けております。また、受け入れたがれき類については、産業廃棄物扱いですので、そこに降った雨は汚水となっております。その関係上、公共下水で処理という形になっていきます。

D委員

屋外の作業は影響のないレベルなのか。

事務局

散水施設と粉じん対策を施している関係上、影響はないと判断しております。

E委員

搬入車両が施設に入って、がれきを計量し、降ろして出ていくまでの時間はどのくらいですか。

事務局

搬入の場合、まずトラックスケールに乗って中に入って、荷を降ろして、帰りが出ていくときに空のトラックの重量を測るわけですが、その差し引きが持ち込まれた量となります。それによって料金をいただくわけですが、搬入の場合は40～45秒ぐらいで、搬出の場合は材料を買っていく場合ですが、初めに空の状態でトラックスケールに乗り、荷を積んで出て行くま

で1分から1分20秒ぐらいかかると思いますが、場内の混雑によって左右されます。

E委員 交通量調査的には大丈夫という話だったが、1日200台以上だと、平均1時間に20台、3分に1台来るので、集中した場合は道路で待つのではないかと思ったのですが、2分弱で出入するということでは大丈夫かなと思いました。

事務局 補足説明ですが、10トンダンプは幅が2.5メートル、長さが8メートル弱です。この施設の上屋は幅4メートル、長さ10メートルで、ダンプの大きさの目安となります。施設全体の大きさに比べ車はさほど大きくないので、万一かなりの量が来たとしても、滞在する余裕のある施設となっておりますので、外への影響は余りないと考えております。

会長 やり方のスタイルは従前のものと同じですか。

事務局 従前のは搬入、搬出口がほぼ同じ位置で、なおかつトラックスケールの位置が近接していたので、同時に作業が行えない。1台出て行かないと、1台が入れない状態ですので、若干路上での待ち時間がありますが、今回は、施設もかなり大きくなっておりますので、路上での待ちはないと思っております。

補足いたします。既存施設は高倉遠藤線上に停まってしまうケースが多いのですが、新しい施設は、集中してきたとしても施設内の敷地で滞在が可能ですので、高倉遠藤線への影響ははるかに少なくなると思います。

F委員 本件は都市計画として決定するのではなく、建築基準法第51条ただし書を適用するというので、その理由が民間施設であるため、恒久的な設置が困難であるということだが、民間施設とはいえ共同組合で、恒久的な設置が不確定なものなのか。既存施設の設置期間はどのくらいだったのか。やはりただし書でいくのが妥当なのか伺いたい。

もう一点は、前回の審議会でのリサイクルセンターの話の中に、今回の話はなかったように思うが、前回はこの施設が移転することを前提とした計画内容だったのか。最終処分業者に処分を委託することになっているが、以前、瀬戸内海の豊島に産業廃棄物が山積みされて社会的問題になった。その際に藤沢市域のごみも捨てられていると報道があったけれども、最終処分はどうするのか、わかる範囲でお答えいただきたい。

事務局 恒久的な施設ではないのかということですが、基本的に都市計画の処理施設として決定しているものは、市が運営するものは恒久的ということですが、都市計画決定を大前提としておりますが、共同組合であっても民間施設という扱いで、特にリサイクル処理施設は、今後の環境等を配慮した中でいろいろな形態に変わるとか、やり方が変わるといったことも考えられます。

もちろんすぐに終わってしまうということではないとは思いますが、リサイクルというものはどんどん進めていかなければいけないと思っておりますが、形態が今後どのように変わっていくかも含めて、恒久的と完全に位置づけることはどうなのかということで、基本的に市が行うもの以外は都市計画決定でなく、許可という形で対応しております。

前回の都市計画決定の内容は、今回の措置が前提なのかというご質問ですが、リサイクルセンターについては移転することが前提でございます。そのときに建設資源リサイクルセンターについては、もう一度審議会に附議をさせていただきたいというお話は、最後にさせていただいたかと思うのですが、十分でなかったかもしれません。建設資源リサイクルセンターは、昭和 58 年にできておまして、今回、リサイクルセンターと将来的に高倉遠藤線の拡幅もありますので、そういったことでの移転を考えております。

最終処分の件ですが、建設資源の最終処分地は後でお話いたしますが、以前に豊島に行っていたのではないかというお話については、焼却場からの最終的な廃棄物のことではないかと思っております。現在、北部焼却場等ございますが、それらについてはなるべくリサイクルできるようにすることで、茨城県の鹿島とか栃木県の方に焼却施設の残灰についてはリサイクルできる方法でやっております、処分量を減らす方向で焼却場の最終的な残渣については処理をしております。その最終残渣がどのくらい出たかということでは、例えば 20 年度では不純物が約 58 トン、金属残渣が 262 トンですが、金属残渣は再利用として業者に売却しております。その他の不純物については、福島県いわき市で最終処分して、その処分についても廃掃法に基づき管理票を発行して確認しております。

B 委員

藤沢市堆肥化センターについて、当初の計画ではかなり運用ができるということだったけれども、このところ非常に減少になっているということで、堆肥化センターは P F I、今回は協同組合ですが、書類を提出したときに資金計画、事業計画も出されたと思うが、堆肥化センターは当初予定したものが入らなかった。それはほかで処分した方が安いからということで、当初の予定の肥料ができなかったというのが大きな原因と言われていたけれども、今回、このような大きな計画の中でかなりの事業計画、資金計画がなければ、この先立ちいかないと思う。その辺、どういうふうに把握されているのか。

事務局

現時点でも建設資源リサイクルセンターは、搬出量、搬入量については自前で経営できる状況になっております。今回、移転をするということで、市としても初期投資の分については移転補償ということで、事業者側への

補助を考えております。例えば学校を改築するために解体工事をする。そのがれき類の搬出をやっておりますし、今の組合自体も搬入の拡大に努めておりますので、経営上の問題はクリアできていると考えております。

G委員

搬入する方は産業廃棄物のマニフェストに沿ってやる、残渣についてはきちんと処分するという話だったが、製品の成分分析は現地で行っているのか、外注なのか、それとも中の施設を使ってやるのか。例えばコンクリートを細かくすると、あるところでは六価クロムが出たとか、コンクリートもそんなにきれいなものでないので、実際にはいろいろなものが入っていて、小さく、細かくすればするほどいろいろな成分が出てくる可能性があるのです、成分分析はどうか、しているのかどうか。

事務局

おかげさまで私どもが出す品質は高く評価されております。材料の試験はRM30、RC40、RC10という3品目について、毎月、修正CBR試験をやっております。ただ、これは自前の試験でありまして、年1回、第三者機関による3種類の試験をやっておりまして、すべてオーケーとなっております。

会長

ほかにご意見等ございますか。大変活発なご意見をいただきましたが、県に出す資料については、もう少し充実するようというご示唆がありましたが、それ以外は内容に関わることはないと思いますので、原案どおり承認することよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

会長

それでは、そのように決定いたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

次に、報告事項に移ります。

(1) 藤沢市都市マスタープランの改定について、事務局の説明をお願いします。

事務局

それでは、報告事項(1) 藤沢市都市マスタープラン改定について、ご報告申し上げます。

これまで本審議会では、都市マスタープランの改定について第123回審議会での諮問以降、3回報告を行い、前回の126回審議会では、改定案をまとめる組織である「策定協議会」における検討やご意見等をご報告させていただきました。その後については、11月19日に第5回策定協議会を開催し、「改定にむけた視点について」協議を行いました。本日は、この「改定にむけた視点について」報告いたしますとともに、委員の皆様からご意見をいただければと考えております。

A4縦型でホチキス止めしております「報告事項1 藤沢市都市マスタープラン改定にむけた視点について」という資料をご覧ください。「I.

改定作業を行う際の基本的な考え方」と「Ⅱ. 全体構想の改定に向けた視点（案）」、「Ⅲ. 現行プランの構成を超える視点」「Ⅳ. 第5回都市マスタープラン策定協議会で出されたご意見」で構成されています。どの場所について説明しているかは前のスクリーンでお知らせしますが、基本的にはお手元の資料を見ていただいた方が見やすく、分かりやすいと思われるので、お手元の資料をご覧ください。

1 ページをごらんください。「Ⅰ. 改定作業を行う際の基本的な考え方」を整理しております。まず、都市マスは都市計画分野におけるマスタープランとして、基本的な方向性、考え方を示します。詳細計画については「緑の基本計画」など各個別計画に委ねてまいります。

次に、都市マスは、上位計画と整合を図ってまいります。特に、総合計画については現在、策定作業を行っている最中であり、調整を図りながら検討していくこととなります。

3 目として、今回はあくまで「改定」であることから、全てを新しく検討するのではなく、現行プランを基本としながら、見直しが必要な部分について変更を行います。

そして、最後となりますが、都市マスは 20 年先を見据えたマスタープランとして、長期的展望のもと方向性を示すこととなります。よって、事業イメージを持ちながらも、個別具体に対し詳細を示すのではなく、包括的な表現による計画書づくりを進めます。これらの基本的考え方を前提条件としながら、改定作業を進めてまいります。

2 ページをご覧ください。これまでの策定協議会でのご意見、検討を踏まえながら、「Ⅱ. 全体構想の改定に向けた視点」の案をまとめております。時間の関係により要点のみとなりますが、ご説明させていただきます。一番最初の四角い箱の中に「改定にむけた視点」に関連する凡例をお示ししています。まず、「1 基本理念」では、主に 3 つの改定の視点があります。1 点目は策定後 10 年の時間経過により変化した社会動向を更新、2 点目は本市が新たに打ち出していたり、あるいは強調しているまちづくり・都市の姿に連携した表現を追加、3 点目は都市計画や都市づくりの方向性、取組の中で、特に新たに進めていく内容を明らかにするという趣旨で「低炭素型の都市構造」や「中心市街地の再生」等について追加を考えています。

3 ページをご覧ください。「2 目標とする都市」については、基本的には現行プランを活かしつつ、表現を充実させるために 3 つの改定の視点を示しています。1 点目は「市民がいきいきとくらす都市」という文章の中に、これからの超高齢社会を見据え、より「自立的、健康的にくらす」

という趣旨を強調させること、2点目として、環境共生に加え、地球環境配慮という視点を追加・強調すること、3点目として「広域連携」について、さらに強調していく等を考えています。

4ページをご覧ください。ここから4ページにわたり将来都市構造についてお示ししております。将来都市構造のうち①交通体系では、3つの改定にむけた視点を示しております。1点目では、交通体系を構築する際の前提条件として「低炭素社会の構築を見据える」視点を追加します。2点目として、策定協議会で出された個別の交通手段に対するご意見や、総合的な交通に対する方向性を示すようにというご意見等を踏まえ、交通の基本的な考え方、方向性を示す項目を新たに追加することを考えています。3点目として、10年前の策定時にはなかった（仮）綾瀬インターチェンジ整備構想を踏まえ、「全国、首都圏の交通体系」の自動車専用道路に、東名高速自動車道及び（仮）綾瀬インターチェンジを新たに位置づけたいと思います。

5ページをご覧ください。②都市拠点では、大きく4つの改定の視点を挙げています。1点目は、高齢社会や低炭素社会を見据え、都市拠点がさらに担う役割について追加、2点目は、各拠点の形成の方向について、協議会で出た様々なご意見を踏まえつつ充実することを考えています。3点目は、村岡新駅周辺を拠点として位置づけるか、今後検討していきたいということで示しています。総合計画における位置づけ等との調整もありますので、都市マスに位置づけられるかどうかも含めて、検討課題としています。4点目は、身近な場所で日常的なサービスを楽しむことができる、歩いてくらしのまちづくり等を充実するという観点から、新たに13地区ごとに地区拠点を位置づけることを検討課題として上げています。「検討課題」という表記は、これ以降も、何カ所かでお示ししていますが、これは、策定協議会での検討のほかに、庁内における様々な計画との調整、特に総合計画との調整を経た上で、都市マスで位置づけられるか等を決めるため、現時点ではあくまでも「検討課題」として、ご理解いただきたいと思っております。

6ページをご覧ください。③自然空間体系では、2つの改定の視点を示しており、1点目は都市景観の骨格としての役割、そして、ヒートアイランド対策に対する効果があることを追加、2点目は、斜面緑地に三大谷戸の保全の追加を考えています。

7ページをご覧ください。④市街地構成では、大きく6つの改定の視点を示しております。1点目は、将来的に特定保留区域を計画的に市街地編入することを見込んだ考え方を追加。2点目として既成市街地における更新・充実というような市街地形成の方向性の追加を考えています。3点

目は住居系の市街地では、既成住宅地において質の維持・向上をめざすことを追加し、産業系の市街地については、4点目として研究開発機能の誘導を位置づけるか検討していくこと。5点目では藤沢駅周辺や湘南C-Xでの広域商業地の形成・充実の追加を考えています。6点目として産業・業務系の新たな市街地では、市街化調整区域のまま居住環境の向上を図る「整序誘導区域」という制度を将来的に活用することを視野に入れた表現の追加を考えています。

「⑤地区の構成」では、日常的な暮らし・交流を地区の中で充実することの追加を考えています。

8ページをご覧ください。将来フレームについては、総合計画のフレームが明らかになってから、整合を図ります。

9ページをご覧ください。ここから「3都市づくりの基本方針」についてお示ししています。テーマの構成等については、一番最後に検討事項として挙げておりますが、まずは、この5つのテーマごとに改定の視点を整理しておりますので、主な改定の視点について説明いたします。

10ページをご覧ください。「1. 13地区別まちづくり」では、まず基本的な考え方の部分に「地域マネジメントを充実すること」や「市民力・地域力」についての考え方を追加するとともに、「市全体の都市づくりと地区別まちづくりとが一体的なものである」ということを追加したいと考えています。

11ページをご覧ください。「2活力を生み出す都市づくり」では、大きくまとめると3つの改定の視点をあげています。1点目は都市拠点の充実として、分担・連携するという基本的な考え方を示すとともに、「①都市拠点地区における機能強化と活性化の促進」に、都市拠点ごとの活性化の方向性を追加したいと考えています。2点目は工業系市街地について、今後とも維持することを強調していきます。3点目は、西北部地域の幹線道路沿いの計画的な土地利用誘導を示すことを検討します。

12ページをご覧ください。「3環境と共生する都市づくり」では、低炭素型・循環型の都市づくりにむけた考え方や施策を大きく充実することを考えています。必要に応じて、テーマのタイトル変更も視野に入れていきます。都市全体における環境配慮への取組や、低炭素社会にふさわしい交通環境形成の考え方、自然空間や地形等による形成される景観等を追加していきたいと考えています。

次に13ページをご覧ください。「4安全・安心の都市づくり」では、多くの改定の視点をお示ししています。考え方としては、1点目は地域防災力の向上、2点目はユニバーサルデザインへの取組の充実を追加したい

と考えています。次に①地震に強い都市構造では、建物の耐震化や、都市の成熟化に伴い、老朽化する都市施設の長寿命化に向けた取り組み等の追加をあげています。そして「④安心して住み続けられる安全環境の整備保全」では、大きく2つの改定の視点を追加したいと考えています。1点目は地域防災力の向上にむけた協働による取り組みの充実、2点目は防犯に対する対策です。

14ページをご覧ください。「5広域的に連携するネットワークづくり」では、広域観光・交流の考え方を追加したいと考えています。

15ページには参考として「第4章推進方策」をお示ししています。推進方策はこれから検討するため、改定にむけた視点等はまだ作成していませんが、「事業の進行管理を行うべき」等のご意見に対しては、ここで反映したいと考えており、今回、参考資料としてお付けしています。

16ページをご覧ください。ここでは、協議会でいただいたご意見に対し、現行プランの構成の中では対応しきれない視点について、整理しています。まず「①環境に関する指標等の設定について」です。協議会で「二酸化炭素排出量の削減目標を設定したらどうか」等のご意見をいただきましたが、これらの削減目標は様々な活動を伴い、総合的な取り組みにより実現するものであり、土地利用や都市基盤整備等を進めるだけでは目標達成とならないため、これらの目標は都市マスではなじまないと考えています。例えば、総合計画等で「本市の二酸化炭素排出量削減〇%」が示された際に、都市マスでは「フレーム」としてとらえ、藤沢市全体としてこのフレームを実現するために、都市計画に関わる分野でも、実現に向けた様々な取り組みを行い、低炭素な都市活動を支える基盤づくりを進めることをめざすということも案の1つとして考えています。

②では、協議会の中で、「身近な暮らし環境の向上について」多くのご意見が出されたものの、現在の5つのまちづくりの基本方針という構成の中では埋もれがちである事項について、どう取り扱うかということ整理しています。対応として、案1から案3まで例示しておりますが、案1では、「重要な視点としてとらえ、全体構想の前半部分、特に将来都市構造等に位置づけていく」ということで、「改定にむけた視点」に景観を入れたり、先ほど将来都市構造の②都市拠点、資料の5ページの一番下に検討課題として示している「地区拠点」を位置づける等が考えられます。

次に16ページに戻っていただきまして、案2は、「まちづくりの基本方針」を5つから6つへと1つ追加し、身近な暮らし環境の向上に関する項目を新しい方針に集約するという案となります。案3では、重要ではありますが、新たに項目を起こすのではなく、現在ある枠組みの中で、工夫

をしながら充実していくという考え方となっています。

そして、③につきましては、15ページの推進方策で触れた内容ですので、説明を割愛させていただきます。

17ページには、「IV. 第5回都市マスタープラン策定協議会で出されたご意見」をお示ししています。改定の視点に異を唱えるご意見はほぼ出されず、追加していく点についてご意見が出されており、ご意見を踏まえながら、都市計画としての考え方に整理した上で反映していきたいと考えています。今後は、この改定の視点を基に、協議会や本日、審議会でもいただくご意見等を踏まえながら、改定案を検討してまいります。素案がまとまった段階で、説明会、パブリックコメント等を行う予定となっております。以上で報告を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしくおねがいいたします。

- 会長 素案を策定したらパブリックコメントを行うということだが、「素案」はいつごろを目標としていますか。
- 事務局 事務局の作業レベルでは素案のたたき台を作成中ございまして、今年度末から来年度対応の予定ですが、総合計画が恐らく次の議会で基本構想を議決する形になると思います。それとの整合を図る必要がありますので、全体構想部分については、その時点で何らかの形でお示ししていかなければいけないので、その前の2月中旬ごろに都市計画審議会を予定しております。そのときにたたき台をお示しできると考えております。
- 会長 全体構想は年度内にまとめたいということだと、2月の審議会にもう一度出てくるということかと思えます。
- それでは、ご意見等お願いします。
- H委員 「1 基本理念」に、「低炭素型の都市構造」というのが出ていて、これは都市計画が今まで積極的にやってこなかったと認識する中で、12ページがこれに関連するところですが、「低炭素」というのを都市計画の中でやっていくときに、省エネとかエネルギーの有効利用を都市づくりの中でどのように展開していくのか、排出量削減に向けて都市計画がどういうふうにやっていくということを書いていかないといけないだろうと思って説明を聞いていたのですが、そのときに「環境と共生する都市づくり」の中で、最初につくった都市マスの環境との共生というと、比較的生物多様性とか緑といった柔らかい話が多かったと思うが、低炭素といったときは、もう少しイメージが変わってくるように感じていて、特にここで「景観」が一緒に入ると、はじめのところで強調されている「低炭素」と「景観」はなじまないのではないか。改定なので大きく変えることは望んでいないかもしれないけれども、「低炭素」と「景観」を1つのところに入れ

るべきかどうか、考えてもよろしいのではないかと。

それから都市計画の中で、排出量についての目標値の設定を都市マスで書いていくことはなじまないのではないかという話だが、確かに目標値の設定ということを都市マスに書くこと自体はどうかということは考えていかなければいけないことかもしれないが、都市計画の都市開発の中で、一体何をやっていくのかということを実現するためのツールとしての条例づくりまでを踏まえて、これから藤沢市としてどうしていくか、その方向性を都市マスの中に記載することは考えてもいいのではないかと思います。

事務局

低炭素という新しい概念というか、言葉が最近出てきておまして、都市マスタープランでも低炭素社会というものを見据えて、まちづくりの方向づけをしていきたいということで、そういった考え方を積極的に位置づけていきたいと思うのですが、ご指摘のとおり、「環境と共生」という中で、今までうたっていたのは、緑の保全、緑の創造といったことが中心でした。そういった視点の中で、5つのテーマがいろいろなところに分散して入っている部分があります。特に「高齢社会と歩いて行けるまちづくり」といったソフトの面でもいろいろなところに散らばっていますし、環境あるいは低炭素の部分についてもいろいろなところに散らばっている。それと「景観」という部分をどこに入れていくのか、いずれにしても改定の視点として非常に重要な項目であることは間違いないという策定協議会でも意見が出ておまして、都市マスタープランの構成の中にどうやって位置づけていくか今考えておまして、今日いただいたご意見を踏まえて、次のたたき台に向けて、都市マスタープランを読まれる方にわかりやすく伝わるような構成を検討していきたいと考えております。

I 委員

20年先ということだが、実際はその先の20年は、超高齢化社会になってくるので、この20年間で超高齢化といったところでどういう手当をしていくかが大事だと思う。まちを丁目単位で見えていくと、全体としてはそれほど高齢化が進んでいなくても、部分的にすごく進んでいるところがある。そういうところをほったらかしにするわけにはいかないと思う。そこは土地利用という面で切り込んでいかなければいけない部分であると思う。事務局はそういう場所をご存じだと思うけれども、都市計画という面でも弱体化しつつある地区というようなものを「地区別のまちづくり」というところだけに任せないで、全体的にどうしていくべきなのかということを考えていかなければいけないと思う。

都市計画道路で一番大きな問題の1つとしてとらえられているのが、駅南の密集した地域についての連続空間づくり、いわゆる防災の面で必要と

なってくる避難路とか、警戒路といったものを考えていくときの連続空間というものをどういうふうに考えていくのかだが、13 ページの中では「地震につよい都市構造の形成」のところはその考え方が出されていないのではないか。こういうような方向でいいと考えるのか。もう少し連続空間というものを用意しておくべきではないか。少し時間がかかってもそういうふうに考えていくべきではないかということで、少し検討してはどうかと思います。

事務局 南部の連続空間というものを書くことも重要な問題でありまして、現行都市マスタープランの中では記述が足りないのではないかとのご指摘でしたが、同時に、この後報告事項で出てまいります「都市計画道路の見直し」の中で、その辺が大きな観点になってまいりますので、そちらの検討結果を踏まえて、都市マスタープランにも、もう少し記述を加えていきたいと考えております。

C委員 都市マスタープランを読んでいくと、余りにもいろいろな範囲に手を広げすぎている感じがする。これからの少子高齢化とか、藤沢市の税収が増えていくことは考えられないし、いかに減らしていくかを考えなければならぬ時代がやってくると思う。前の首長のころに盛んに言っていた「湘南市構想」はあえなくボツになったけれども、県が進めている東海道新幹線の倉見新駅の設置促進などに藤沢市が関わる必要があるのか。設置するためには大きな費用負担をしなければならない。その金は一体どうするのか。恐らく県や市は、起債で調達するから当面は問題ないと言うかもしれない。しかし、起債は借金で、それは誰が払うかといったら、子どもたちの世代が払うわけです。いろいろなお題目を並べるのも結構だが、もう少し藤沢市としての実力に見合ったものに絞り込んでいく必要があるのではないか。余りにも手広く物事をやりすぎるような気がしてなりません。

会長 今のご意見に関連しますが、都市マスタープランというのは、ある意味では目配りをきちんとしなければいけないので、いろいろなことを書き込むのは仕方ないことです。そのときに財政的な裏づけ、見通しがあるかという話は個々の内容として吟味される必要があると思いますが、事項として総花的だというのはいつも言われることで、それはある意味ではない面がある。ただ、その中でも基本的に今回の改定の主要な眼目はこの辺にある、そしてその他メンテナンス的にいろいろ目配りをする、そういう二段構造になっている方が一般の人はわかりやすいので、できれば、その眼目のようなところをしっかりとわかりやすく出すという工夫はあった方がいいというのが私の意見です。

F委員 このマスタープランは、誰が一番見てもらいたいのか。表現の方法が、

カタカナ言葉が非常に多い。C-X（シークロス）だ、モータリゼーションだとか、一体誰に読んでもらいたいのか。専門家に事業計画をつくるために見てもらおうというなら、それはそれでいいけれども、市民にも見てもらおうというならば、安易なカタカナ言葉は排除した方がいい。カタカナ言葉を使うと、ハイカラに見えるとか、そういう意識が行政には強いように思う。

2点目は、ぼかしたように書くのがマスタープランなのかもしれないけれども、もう少し具体的なものを誘導するような、例えば「低炭素社会」というのはここ数年来使われていて、それなりに美しい言葉ではあるが、1人の市民として考えると、一番手っ取り早いのは自転車です。車をやめて自転車に変えれば、低炭素社会に寄与できるはずですが、ところが藤沢市で車に乗っていると自転車が怖い。また、自転車に乗っていると車がすごく怖い。一体自転車はどこを通るのか。具体的に自転車道を整備するというふうに書かれた方が、どこのマスタープランもちまちましたことは書かない。もっと大きなことを書きちゃうけれども、10年か20年で実現しようとする、せいぜいその程度だとしたら、ちまちましたものでもいいから、もっと本当に役に立つような書きっぷりの方が市民も分かりやすいと思います。

会長

ご意見として伺っておきます。

J委員

12 ページの「環境と共生する都市づくり」について、冒頭、素案の策定とかパブリックコメントのスケジュール的な話の中で、藤沢市総合計画の進捗状況を見てという説明があったが、12 ページの環境・共生とか低炭素、省資源・省エネになると、藤沢市の環境基本計画や環境審議会との関わりとして地球環境への配慮とか低炭素、省資源・省エネという言葉が出てくる。そのあたりの整合について、例えば都市マスタープランの中では環境、低炭素、省資源・省エネルギーの中で都市計画的に、都市マスタープラン的にはこのような方向性を出すといったことを記載していくような検討ができないか。環境基本計画も改定とか見直しの時期に来ているようだが、その辺はいかがか。

事務局

環境問題は環境基本計画が個別のマスタープランとしてございますので、そちらとの整合は十分とっていかなければいけないのですが、環境基本計画は改定時期がずれておりまして、今、総合計画と都市マスタープランを同時進行でやっているのですが、少し後になるということで、今回、環境基本計画の改定は同時進行していないので、総合計画の中でも当然環境、低炭素という話は盛り込んでいけますので、記述には十分に整合を取っていきたいと考えております。都市マスタープランの中で、特に低炭素

というのをどういったことを示していきたいかといいますと、自転車の利用は交通体系の中で大きなもので、今までは駅端末交通というとらえ方ぐらいしかしていなかった自転車を、もう少し積極的に位置づけていってもいいのではないかと。さらなる公共交通の利用促進とか、特に交通部分が大きくなると思うけれども、今までの緑系の保全・推進とか、新たなエネルギーというものを都市計画の中でどういうふう位置づけていけるかなどを考えていきたいと思います。

K委員 12 ページの「①自然空間の保全と再生」に、三大谷戸を追加するのは非常に大事だと思うが、三大谷戸には個人で所有している土地も含まれていると思う。その方たちは相続税を払って所有しているわけで、それをこういうふう書かれてしまうと、自分の相続のときに寄付をしなければいけないのかと思う方もいると思うので、その辺の配慮は考えているのかどうか。

事務局 緑地の保全についてはいろいろな手法があると思いますが、基本的には特別緑地保全地区の指定を考えております。ただ、権利者のご都合もあるでしょうし、市の財政的な問題も勘案して一部買収していくところは買収していくと思いますが、すべて買うわけにもいきませんので、基本的には特別緑地保全地区という規制の中で、相続税の若干の減免はありますので、そういう形を運用する中で、場合によっては買収ということもあるということをご理解いただきたいと思います。

L委員 環境の視点が幅広く入ってきたのはいいことだと思います。その中で低炭素とか景観というのは、話題性が高いものになってくると思うが、その基盤にある「自然空間の保全と再生」に「緑の軸線として境川を追加」というのが、藤沢全体を見たときに引地川とか境川が地形的な基盤をつくってきて、台地には畑が成立し、低地の部分が市街化されてきたとか、軸を中心に自然的な構造があつて、そこに都市が発展してきたわけですが、それを分断して緑の問題が出てきたというところが大きいのではないかと。思うので、「緑」とつくると、緑地だけの軸線のような感じがするけれども、都市の軸として緑の連続性とか自然的な地形の構造といったことを忘れないように、強く書いていただければと思います。

自然空間の保全、再生、活用ということでは、御所見とか西北部の地域では畑があつて、生産者はなかなか都市部で買ってもらえないということで、ファーマーズマーケットをつくったりしておりますので、環境という一面に「観光」というのも1つ加えて、活用の面でグリーンツーリズムの観点なども含めて考えていただきたいと思います。

会長 ちょっと検討してほしいのは、都市マスタープランは、都市計画関連行

政が進むべき方向性を出しているのは間違いないが、方向性しか出していないので、進行管理という概念とはあまりなじまない。中にはこれをつくるといった具体的な項目があるので、そういう点はチェックが可能だが、方向を出しただけだと、チェックのしようがないので、できるだけいろいろなところでそういうことをチャレンジしてほしいと思っている。要は行動計画のようなものを最後の「推進方策」の中に、ここでは「主要プロジェクト」というのがあるが、これも行動計画の一類型かもしれないが、要は向こう2年か3年という、ある程度視野の見えるところを射程に置いて、それまでにマスタープランでめざしている方向について、こういうことについては少なくとも検討して結論を出す。やるとか、やらないというのはなかなか難しい。検討して結論を出すというようなことはむしろ行動計画の中にきちんと位置づけていくのが、今、非常に先行きが難しいので、そういう形で入れていくことが意味があるのではないかと思うので、少し検討してください。

ほかにご意見等ありませんか。

なければ、この件は終了したいと思います、ご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長

次に、報告事項(2)都市計画道路の見直しについて。最初にお断りしておきたいのは、前回、予告をいたしましたように、お配りされているアンケート用紙について、この場で皆さんに丸をつけてもらう予定だったのですが、この後に予定のある方もいらっしゃるでしょうし、事前の説明もありますので、今やるのはちょっと無理なので、返信用封筒をお配りいたしますので、じっくりとお読みいただいて、お返しいただくことにしたいと思いますので、それを前提に説明をお願いします。

事務局

それでは、都市計画道路の見直しについて、ご説明いたします。本日は、アンケートを予定しておりましたが、時間の関係で説明だけとさせていただきます。

事前に送付した「都市計画道路が持つ機能の重要度に関する一対比較アンケート」という冊子の内容に従って、アンケートに関するご説明をさせていただきます。スクリーンにも、お手元の資料と同じ内容をお出ししますので、あわせてご覧下さい。(パワーポイント)

資料は1ページ目、2ページ目をご覧下さい。このアンケートの目的でございます。都市計画道路は、自動車、人、自転車等の通行空間等としての役割だけでなく、救援活動のための空間機能や市街地形成の機能など多様な機能を有しています。都市計画道路のうち、もっとも一般的な「幹線街路」がこの多様な機能を広く担っているものになります。「幹線街路」

はその担う機能に応じて「主要幹線街路」、「都市幹線街路」、「補助幹線街路」の3つの種別に分けられます。一般的に「主要幹線街路」は、高い走行機能と交通処理機能を持つ道路のことを言いますが、交通機能以外の機能については、どの種別の道路で重要なのかは明らかではありません。

このアンケートは、未着手となっている都市計画道路を整備していくにあたり、幹線街路の3つの種別において、それらが担う多様な機能のうち、どの機能をどの程度、重要視するべきなのか、委員の方々のお考えを元に、一対比較法によって定量化することを目的としております。したがって、アンケートは数十パターンの一対比較を幹線街路の種別ごとに3回繰り返してお答えいただくことになります。

続きまして、道路が担う多様な機能についてのご説明をいたします。説明の冊子は3ページをご覧ください。道路の機能について、その重要度のより細かな比較を行うために、7つの項目を設定いたしました。項目の1番目は、「自動車の交通機能」でございます。この機能を持つ道路とは、1点目は「渋滞緩和に寄与する道路」、2点目は「公共施設や商業施設等が集積する拠点にアクセスする道路」、3点目は「鉄道駅にアクセスする道路」、そして4点目は「広域的なネットワークを担う道路」といったものを表しています。

項目の2番目は、「歩行者・自転車の交通機能」で、この機能を持つ道路とは、1点目は「たくさんの歩行者が安全に通行できる道路」、2点目は「たくさんの自転車が安全に通行できる道路」、3点目は「自転車道のネットワークを担う道路」、4点目は「バリアフリー新法の重点整備地区のバリアフリー化を担う道路」といったものを表しております。

項目の3番目は、「環境機能」で、この機能を持つ道路とは、1点目は、「ネットワーク全体の走行速度を上昇させる道路」で、その結果温室効果ガス等の自動車排出ガスを抑制することにつながるものでございます。2点目は、「既存のバス路線の定時運行確保に寄与する道路」で、公共交通の利用促進につながるものでございます。3点目は、「緑のネットワークを担う道路」といったものを表しております。

項目の4番目は、「防災機能」でございます。この機能を持つ道路とは、1点目は「火災時の延焼遮断帯を担う道路」、2点目は「災害時の避難路・輸送路のネットワークを担う道路」、3点目は「災害時の避難路を担う道路」といったものを表しております。

項目の5番目は、「沿道の土地の有効利用機能」でございます。この機能を持つ道路とは、沿道の用途地域によっては、敷地の前面道路が狭いことによって、容積率を一部利用できない可能性があります。道路ができ

ることによって、そういった容積率の有効利用に資する道路を表しております。

項目の6番目は、「他事業との整合」でございます。ここでいう「他事業との整合」がある道路とは、土地区画整理事業と一体で整備をしていく予定の道路等、面的な整備等と関連がある道路といったものを表しております。

項目の7番目、最後になりますが「まちづくりとの整合」でございます。ここでいう「まちづくりとの整合」がある道路とは、地域コミュニティ、藤沢市でいうと市域を13地区に分けた、各地区ということになりますが、各地区が抱えている課題の解決につながる道路といったものをあらわしております。本日は、以上7つの項目について、総当たりで対比較ということでございます。

続きまして、幹線街路の3つの種別の説明に入ります。資料は4ページ、A3の紙をご覧ください。幹線街路の3つの種別について藤沢市内の一般的なものをイメージしていただくために、写真などをお示ししながらご説明してまいります。この種別を理解し、イメージしていただいた上で、アンケートにご回答いただく必要がございますのでよろしくお願いいたします。

はじめに「主要幹線街路」でございます。「主要幹線」は神奈川県を骨格的な路線であり、国道、県道レベルの道路であります。藤沢市における「主要幹線」も、そのほとんどが国道、県道であり、県の「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置づけられた重要な道路ということになります。また、県内の主要都市間の行き来など、長い距離の行き来に利用されることが多く、例えば、茅ヶ崎市の人が横浜方面に行くために藤沢市内の主要幹線を通っていくなど、市内を通過する交通が多いといった特徴がございます。また、写真を見ていただいてもおわかりになるとと思いますが、片側2車線で往復4車線、幅員25m程度で、多車線、広幅員のものが多く、交通も集中し、たくさんの交通量を流すことができる道路であります。さらに、設置されている信号が少ない、もしくは信号があっても優先的に通行することができるなど、高い走行機能を持っているといった特徴もございます。

続きまして、「都市幹線街路」でございます。「都市幹線街路」は、本市の骨格的な路線ということができます。「主要幹線街路」のネットワークを補完し、そのほとんどが、「主要幹線街路」同士を結んでいます。また、市内の拠点間の行き来に利用されるなど、比較的長い距離の行き来に利用されるといった特徴がございます。主要幹線街路に比べると、沿道利用が

比較的多く、用途地域にもよりますが、沿道に店舗が建ち並ぶ路線もみられます。写真にも見られますが、片側1車線の両側2車線で、幅員16m程度のもので多く、主要幹線街路と同じように、比較的高い走行機能を持っていることも特徴でございます。

最後に、「補助幹線街路」でございます。「補助幹線街路」は、「主要幹線街路」と「都市幹線街路」を補完する道路で、例えば、駅前広場から伸びる商店街の道路、住宅地の中の道路などが該当する場合がございます。「補助幹線街路」がなければ住宅地の中の狭い生活道路を通ってしまう車両を集散させる機能が大きな特徴でございます。さらに、家から最寄り駅までなど、比較的短い距離の行き来に利用される道路でございます。都市幹線同様、沿道の用途地域にもよりますが、沿道利用が多く見られる道路ということが言えます。ほとんどの「補助幹線街路」は、往復2車線、幅員12m程度で都市計画決定されております。

続きまして、都市計画道路見直しとの関係について、ご説明申し上げます。資料は5ページをご覧ください。この図は、都市計画道路見直しの全体のフローを表したものでございます。ステップ1では、「見直し検討対象路線・区間の抽出」ということで、見直し対象26路線、53区間を抽出しております。そして、ステップ2の必要性の検証の一部が、今回、都計審でお願いする一対比較に関わる部分でございます。ステップ2、必要性の検証につきましては、まず事務局の方で、各対象区間の客観的評価を行います。資料は6ページをご覧ください。

一例として7つの機能のうち防災機能について、さらに防災機能を構成する3つの項目のうち、延焼遮断帯としての効果を評価する項目の評価の仕方をご説明します。この図は、平成15年に策定した「藤沢市都市防災基本計画書」にある、各地区の延焼危険度を表している図でございます。対象区間が通る地域の延焼危険度によって、延焼遮断帯として必要とされているかを判断いたします。例えば道路Aは沿道の延焼危険度の最大値が「2」、道路Bは「3」となっています。延焼危険度「4」以上の地区での道路の整備は、延焼遮断帯としての必要性が高いとして、「100点」、危険度1は必要性が低いとして「0点」、危険度2、危険度3は単純にその間の点数を等分して「33点」「67点」として評価をしています。時間の関係で一例しかご説明できませんが、他の項目についてもすでに定まった計画などの資料を用いて、点数づけを行ってまいります。

「客観的評価」の次は、「②道路が担う多様な機能の重み付け」でございます。ここが、委員の皆様方にご協力いただく部分でございます。資料は7ページをご覧ください。幹線街路の3つの種別ごとに一対比較を行います。

すが、その結果については、この表のように整理されます。中央の表では、左側には幹線街路の3つの種別、上側には道路の機能を表示しております。数学的処理によって算出される重みは、全体が「1」のうち、各項目がどれだけの重要度かを示しておりますので、3つの種別それぞれの重みの合計は、必ず「1」になります。表の中ほど、赤丸で囲っておりますが、「主要幹線街路」で「④防災機能」の重みが0.24となっているのは、「主要幹線街路」では、「防災機能」は、「自動車の交通機能」に次いで2番目に重要で、その割合は24%であるという意味になります。委員の皆様方へ一対比較をしていただくことによって、このような表を作成することができ、どの項目がどれだけ重要かを判断することができるようになります。

続いて8ページをご覧ください。この表は、6ページで行った客観的な評価を整理したものです。これに7ページでできあがった各道路種別の重みを反映させていく作業になります。道路Aの「防災機能」のところをご覧ください。それぞれ客観的な点数は、33点、100点、60点と付いています。したがって、道路Aの「防災機能」の点数は3つの平均点として64.3点となります。さらに、7ページの重みの表によると、「主要幹線街路」の「防災機能」の重みは、0.24であるので、64.3点に0.24の重みをかけた15.4点という点数が、道路Aの防災機能の点数になります。このように、全項目に対して計算した合計値がその道路の評価点になります。

資料は9ページをご覧ください。8ページのような作業で算定した各道路の点数が算出されることにより、必要性の高い順に順位が出るようになります。そして、ある境界値以上の点数の道路については、「存続」を基本として考えて、ある境界値以下の道路については、より詳細な検討を要するものとして抽出いたします。抽出した路線については、マイナス面の影響等を総合的に判断し、廃止などの検討を行います。つまり、この重みづけ作業は、「評価点が低い路線は、すべて「廃止」というような利用を行うものではなく、各区間の評価を点数化することにより、客観的に、より詳細な検討を要する路線を抽出するために行うもので、「ふるいわけ」のために行うものとお考え下さい。

最後に回答用紙の1ページ目をご覧ください。委員の皆様方に行っていたのは、例えば「主要幹線街路の場合、自動車の交通機能と、環境機能ではどちらがどれだけ重要か」という問いに7段階で答えていただくという作業を繰り返していただきます。7段階の点数が示す意味は、次ページ以降の左右に並んだ項目のうち、7点と付けた場合は、「左の項目の方が非常に重要」、5点と付けた場合は、「左の項目の方が重要」、3点と付けた場合は、「左の項目の方がやや重要」、1点と付けた場合は「左右の項目

とも同程度の重要度」といった評価になります。「右の項目の方が重要」と答えた場合、その点数は、「左の項目の方が重要」と答えた場合の逆数になります。また、「1点」と「3点」の間に付けたい場合「2点」と評価していただいても構いません。

一点だけご注意いただきたい点がございます。「AはBより重要」、「BはCより重要」と答えた場合、「AはCより重要」なのは明らかであります。一対比較であるため、「CはAより重要」等の矛盾した回答が可能です。このことは強く意識する必要はございませんが、このようなことも起こり得ると頭の隅に置いておいていただければと思います。道路の種別と「各評価項目」内容をよく理解していただいた上で、ご回答いただければ矛盾も少なくなりますので、回答に悩んだ際などは冊子の説明をもう一度お読みいただければと思います。以上で、アンケートの事前の説明を終わります。よろしく願いいたします。

会長

何かご質問等ありますか。

F委員

アンケート回答用紙の1のページに、「回答にあたっては、ある1路線のみをイメージするのではなく、一般的な道路」となっているが、一般的といっても絶対的一般ではなくて、藤沢市内における幹線道路、藤沢市内における補助幹線という意味でよろしいのか。幹線道路とはということで回答する場合と、藤沢市における幹線道路を想定する場合では随分違う。

事務局

藤沢市の道路という中でとらえていただければと思います。

会長

「他事業との整合」というのは道路の性格でなくて、区画整理をやっているか、やっていないかが分かっていると書けない感じだが、この点はどうするんですか。

事務局

区画整理に限らず、いろいろな開発とか事業等があつて、そういったものにアクセスするための道路というような感覚でよろしいかと思えます。例えば最近で言うとC-X（シークロス）事業がありますが、そういったところへ都市計画道路がアクセスするような部分での重要度はどうなのかといった感覚だと思えます。一例として区画整理ということを使いましたが、そういった大きな事業が展開される他事業に接続できる道路という感覚です。

会長

一般的に3つの道路の性格に応じてというけれども、今の話だと個別の場所が前提の議論になるので、そこをどう書くのかだが、書き漏らすとどうなのか。そこだけ点数がないということになるんですか。

事務局

矛盾みたいなことは少し補正がつくのですが、書き漏らすというか、抜くというのは絶対値なので、なるべくどちらかにつけていただけたらと思います。

会長 「他事業との整合」はどうしますか。

I 委員 藤沢市内の道路ということでもいいのですが、例えば区画整理のようなものがそこに起きるという場合に、その道路をどう評価しますかということですから、具体的に考えていただいた方がいいと思います。全体の情報をみんなが持つということは、不可能ですから、今のような考え方でお願いしたいと思います。

会長 区画整理があろうと、なかろうと、この道路は必ず必要というものと、区画整理がそこにあるからそれでやるなら意味があるというふうに考えていいということですね。

ほかにありませんか。

ないようですので、最後のその他案件について、事務局の説明をお願いします。

×××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××××

事務局 それでは、その他案件になります「藤沢市都市計画審議会会議の傍聴要領（案）」について御説明申し上げます。資料右上に「その他案件」と書いてあるA3ヨコの資料をご覧ください。

藤沢市都市計画審議会会議の傍聴要領（案）につきましては、前回の審議会でご検討をいただき、修正箇所の指示をいただいたところでございます。本日は、修正したものをお示ししております。左側にありますものが修正後、右側にありますものが前回お示したものでございます。アンダーラインの部分が修正したところとなります。文言の修正もありますが、主なものについてご説明いたします。

1点目としましては、傍聴者の定義として分かりづらいというご指摘がありましたので、「傍聴者の遵守事項」において、「(報道関係者を除く)」とし、傍聴者と報道関係者について明確に分けております。

2点目としましては、「報道関係者の傍聴」の2項目の「ただし書」の部分を削除しております。この「ただし書」につきましては、前回の説明の中では、専門部会におけるワークショップを行う場合など「報道の公益性に期待する場面について対応を図るための例外規定」として説明させていただきましたが、結果的に「会長が審議会に諮って許可すれば写真撮影等ができる」という誤解を招くおそれがあること、「報道の公益性に期待する場面についての対応」が必要な場合には、「その他」の「会議の傍聴に関し必要な事項は、会長が定める」事項として対応できるため削除するもので、事前に会長にご相談させていただいたところでございます。

また、施行日につきましては、事務処理の手続きもございまして、平成22年1月1日を予定しております。内容の確認につきまして、よろし

くお願いいたします。

会長

この点に関してご意見等ありませんか。

特にないようですので、藤沢市都市計画審議会会議の傍聴要領を案のとおりとし、平成22年1月1日施行といたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

5のその他ですが、委員の皆様、事務局、何かありますか。

事務局

本日、お願いいたしましたアンケートにつきましては、今後の作業の予定もございますので、できましたら、年内に発送していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

次回、第128回藤沢市都市計画審議会は、平成22年2月12日（金）午後2時から開催させていただきたいと思います。会場は、藤沢市総合防災センター6階第1会議室となります。開催通知、議案書等は準備が整い次第、送付させていただきますので、ご予約のほど、よろしくお願い申し上げます。

回りの案件は、「羽鳥4丁目地区地区計画の決定」について、お諮りする予定です。

会長

それでは、マイクを事務局にお返しします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局

長時間にわたりまして、ご審議いただき、ありがとうございました。

今年も残りわずかでございますが、皆様、よい新年をお迎えいただきたいと思います。

これをもちまして、第127回藤沢市都市計画審議会を終了とさせていただきます。

午後0時10分 閉会