

# 会 議 録

会 議 名	第129回都市計画審議会	
開 催 日 時	2010年(平成22年)5月31日 午後2時	
開 催 場 所	藤沢市役所 新館7階 第7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、塩田 豊永、齋藤 義治、嶋崎 章臣、 加藤 薫、木下 瑞夫、黒川 洗、水落 雄一
	事 務 局	杉淵計画建築部長 都市計画課＝飯田参事兼課長、石原主幹、佐藤課長補 佐、高瀬課長補佐
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129回 藤沢市都市計画審議会

## 議 事 録

日 時 2010年(平成22年)5月31日(月)

場 所 藤沢市役所新館 7階 第7会議室

## 第 129 回藤沢市都市計画審議会

日 時 2010 年(平成 22 年)5 月 31 日(月)午後 2 時

場 所 藤沢市役所新館 7 階 第 7 会議室

1. 開 会

2. 成立宣言

3. 議事録署名人の指名

4. 議 事

### 報告事項

(1) 都市計画道路の見直しについて

(2) その他

1. 地区計画について

1) 文化の森地区地区計画の変更

2) 新産業の森北部地区地区計画の決定

2. 藤沢市都市マスタープランについて

3. 高度地区の検討について

5. その他

6. 閉 会



方面よりご意見をいただきまして、藤沢市の都市計画の今後のよりよい発展のためにご審議をお願いいたします。本日もよろしくお願ひいたします。

×××

事務局

それでは、都市計画審議会委員構成についてご報告いたします。4月1日付けの神奈川県人事異動に伴いまして、神奈川県藤沢土木事務所所長の今井雄二委員に就任していただきました。また、5月28日開催の藤沢市議会臨時会において各常任委員会委員の改選がございましたが、委員長については6月議会の各常任委員会の中で選出されるということで、5月31日現在、市議会からの都市計画審議会選出委員は不在となっております。したがって、現在の委員定数は18名でございます。新たにご参画いただく方を含め、委員の皆様方には藤沢市の都市計画についてご審議並びにご指導を賜りたいと存じます。今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、昨年に引き続き、本審議会の事務を執らせていただく事務局職員をご紹介いたします。(事務局職員紹介)

次に、本日使用する資料等の確認をいたします。(資料の確認)

÷÷÷

事務局

それでは、次第に従い、本日の審議会を進めさせていただきたいと思ひます。

次第の2 都市計画審議会の成立は、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。現在の委員定数は18名ですが、本日は13名の委員に出席をいただいておりますので、会議が成立いたしましたことをご報告申し上げます。

続きまして、本日の議事ですが、主な報告事項1件と、その他の報告事項3件を予定しております。主な報告事項として「都市計画道路の見直しについて」でございますが、検討を進めました結果、個別の路線についての見直し方針(素案)がまとまりましたので、ご報告いたします。

次に、その他の報告事項として、前回の審議会において次回案件として説明いたしました「地区計画について」及び「藤沢市都市マスタープランについて」、さらに「高度地区の検討について」、それぞれ進捗状況等を報告いたします。運営については、このように進めてまいりますので、よろしくお願ひいたします。

×××

事務局 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 本日も公開ですので、傍聴の方がおられたら、入ってください。(傍聴者 2 名入室)

傍聴者はルールを守って傍聴をお願いします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 それでは、議事に入ります。

初めに、本日の議事録署名人を指名いたします。名簿の順に従いまして、本田委員と嶋崎委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 それでは、お二方をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 それでは、報告事項の(1)都市計画道路の見直しについて、事務局から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報告させていただきます。

(パワーポイント・資料参照)

このたびの見直しにあたりましては、2008 年 11 月の都市計画審議会より答申をいただいた「都市計画道路見直しの基本的な考え方」に基づき、作業を進め、2009 年 2 月の第 123 回都市計画審議会以来、現在に至るまで継続審議となっております。見直し作業にあたっては、専門部会での審議をこれまで 8 回、その間、都市計画審議会への報告を 4 回実施させていただきました。本日は、これまでの見直し作業によって、個別路線の「存続」、「廃止」の方針、及び今後のまちづくりを考える上で必要とされる新規路線の「追加」の方針の素案を作成いたしましたので、ご報告させていただきます。

はじめに、都市計画道路の見直しの背景及び目的についてご説明いたします。本市のみならず、都市計画決定から長期間経過しても着手できない、いわゆる未着手路線の存在が全国的に問題となっております。都市計画決定から長期間経過する中、少子・高齢社会の進展等、都市を取り巻く社会経済状況の大きな変化に対応するため、長期未着手となっている路線について、再度、必要性を検証することが本見直しの主目的でございます。

本市における都市計画道路の整備の状況でございますが、平成 22 年 4 月 1 日現在、計画延長約 162 k mのうち整備済が約 116 k m、整備率は 71.8%と、県内他市と比べて高い水準でございます。未着手路線は、

約 22 km、全体の約 13.8%でございますが、その全てが都市計画決定から 20 年以上が経過している路線であり、中には 50 年を経過している路線もございます。計画地においては建築制限をお願いしている状況から、早急な見直し作業が求められており、本市でも見直し作業に着手いたしました。

都市計画道路の担う機能は、自動車の通行のための機能のみでなく、救援活動のための通路としての機能、市街地形成のための機能など多岐にわたっています。都市計画道路は、その担う機能によって、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の 4 種類に大きく分類されますが、見直しにおいては、都市計画道路のうち 9 割を占め、長期未着手の道路が存在する幹線街路を対象としております。幹線街路は、それぞれが有する機能に応じて、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路の 3 つに分類されます。各路線の必要性の検証にあたっては、都市計画道路の持つ多岐にわたる機能に着目し、主要幹線であれば、自動車の交通機能が重要視されるなど、幹線街路の種別ごとにどの機能がどのくらい重要かを明らかにしました。そして、必要性の検証項目の設定においては、本市の目指すべき将来都市像を示した「藤沢市都市マスタープラン」との整合を図るため、マスタープランに示した「自立するネットワーク都市」の実現のための 5 つの「都市づくりの基本方針」から、「本市にとって必要な道路とはどのようなものか」を考えることによって、必要性の検証項目を設定いたしました。

資料 1 - 2 の 17 ページをご覧ください。このように設定した検証項目を図に整理しております。設定した項目としましては、自動車の交通機能は、「渋滞緩和への寄与」や「広域的なネットワークへの寄与」などを検証する項目、歩行者、自転車の交通機能は、「歩行者や自転車の通行量」や「自転車道のネットワーク化への寄与」などを検証する項目、環境機能は、「走行速度の上昇効果」や「緑のネットワーク化の機能」などを検証する項目、防災機能は、「延焼遮断帯や避難路として必要とされているか」等を検証する項目、市街地形成機能、「土地利用との整合は、道路ができることによる沿道の高度利用などに資する機能」を検証する項目、他事業との整合は、「当該区間を廃止した場合に、他事業に影響を与えるか」を検証する項目、そして最後にまちづくりとの整合ですが、こちらは「藤沢市の 13 地区における課題解決に役立つかどうか」を検証する項目として設定したものでございます。検証にあたっては、これらの項目をできるだけ客観的に判断できるよう、各種計画への位置づけや資料への記載などによって点数づけを行いました

た。

16 ページをご覧ください。このように設定した検証項目については、主要幹線、都市幹線、補助幹線それぞれで担う機能の「重み」が異なりますが、どの機能がどの程度の「重み」になるか明らかになっておりません。そこで、昨年12月の第127回都市計画審議会において、委員の皆様方のご協力をいただき、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路それぞれの重みについてのアンケートを実施させていただきました。必要性の検証においては、それぞれの路線の種別により「重み」をかけて点数化を行いました。各路線の「存続」、「廃止」にあたっては、最初に各項目について客観的な点数づけを行います。そこでつけた点数を大項目ごとに平均値を算出し、その値に、先ほどの道路種別ごとの「重み」をかけて、各項目の点数を出します。さらに、その点数が今回の対象路線全体のどの位置にあるかを知るために、50点を平均値とする偏差値として表示をして、レーダーチャート化しております。各路線の「存続」、「廃止」につきましては、この点数を参考に、総合的に判断して決定しております。

資料の24ページをご覧ください。このような必要性の検証の結果、見直し対象17路線33区間のうち、紫色の点線、スクリーン上では点滅しております4路線5区間を廃止候補、赤色の実線で示したその他の14路線28区間を存続候補、そして、緑色の矢印の4路線を追加候補といたしました。

資料50ページをご覧ください。廃止候補の1つ目は片瀬辻堂線の一部で、この路線は、片瀬、鵜沼、辻堂地区を連絡し、茅ヶ崎市境では、茅ヶ崎都市計画道路茅ヶ崎辻堂線に接続し、茅ヶ崎、藤沢相互の移動に寄与する補助幹線街路でございます。当該区間は、国道467号から東側の区間で、その計画地は、ほとんどが第一種低層住居専用地域の低層住宅地でございます。この区間の評価としては、レーダーチャートのとおり、「歩行者・自転車の交通機能」、「環境機能」が50点程度であるほかの機能は、低くなっております。総合的な判断としましては、「本区間の東側が都市計画道路としてのネットワークがないこと」、「歩行者・自転車の交通機能からの必要性が若干認められるほかは、期待できる機能が少ないこと」、「現況で、本区間が整備されていないこと」、「課題がないこと」の3点を理由に、廃止候補に分類しております。

続きまして、78ページをご覧ください。廃止候補の2つ目は、石名坂立石線の一部で、この路線は国道1号と国道467号を連絡し、市道

立石西俣野線にネットワークし、荏原製作所や藤沢地方卸売市場等が位置する工業団地に発生集中する交通を、効率的に集散させる機能を有する補助幹線街路でございます。本区間は、国道 467 号の東側の部分であり、その計画地は市街化区域と市街化調整区域にまたがり、非常に急傾斜な地形となっております。現道が、計画線をはさんで蛇行するように走っております。この区間の評価としては、レーダーチャートのように、全ての項目において評価点が低くなっております。区間の総合的な判断といたしましては、「すべての検証項目において、評価が低く、必要性が低い区間であること」、そして、「終点側、東側の都市計画道路のネットワークが存在していないこと」の2点を理由に、廃止候補に分類しております。当該区間でございますが、過去の都市計画図において、「計画線」として都市計画道路のラインが描かれており、横浜市側へのアクセスを想定して都市計画決定された経緯が読み取れます。しかしながら、この計画は実現しておらず、横浜市側の追加の予定もないことから、「廃止」候補とする理由の1つとしてあげられます。

続きまして、80 ページをご覧ください。廃止候補の3つ目は、善行西俣野線の一部で、この路線の機能としては、国道 467 号から善行方面へのアクセス機能及び県道菖蒲沢戸塚を經由して、横浜市戸塚区方面へのアクセス機能を有する補助幹線街路でございます。当該区間は、石名坂立石線と国道 467 号の間の区間であり、南西側の善行土地区画整理事業施工区域内は整備済となっております。この区間の評価としては、レーダーチャートにお示したように、歩行者・自転車の交通機能が51点であるほかは評価が低くなっております。当該区間の総合的な判断といたしましては、「歩行者・自転車の交通機能が平均点であるほかは、どの項目も必要性が低いこと」、そして「区間の起終点を結ぶ機能は、石名坂立石線と国道 467 号で補完できていること」を理由に、廃止候補といたしました。

続きまして、82 ページをご覧ください。廃止候補の4つ目は、先ほどの区間の延長の部分で、善行西俣野線の国道 467 号の東側の部分でございます。その計画地は、市街化区域と市街化調整区域にまたがっており、横浜市境から先は横浜市の「都市計画道路でない道路」とつながっております。この区間の評価としては、レーダーチャートのとおり、全ての項目において評価点が低くなっております。

なお、こちらの路線が持つ国道 467 号と横浜市方面の現道を結ぶ機能といたしましては、県道菖蒲沢戸塚線という路線が整備されたこと

により、補完できていることから当該区間の代替路線が存在するというものです。この区間の総合的判断といたしましては、「すべての項目において評価が低く、必要性が低いこと。」、そして「国道 467 号と横浜市方面を結ぶ路線としては、県道菖蒲沢戸塚が本計画区間の代替機能を果たしていること。」の 2 点を理由として、「廃止候補」に分類しております。

続きまして、88 ページをご覧ください。最後の廃止区間でございますが、村岡西富線の一部で、この路線の機能といたしましては、都市幹線街路である県道戸塚茅ヶ崎、県道小袋谷藤沢、藤沢村岡線を連絡し、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を有する補助幹線街路でございます。当該区間は、県道戸塚茅ヶ崎以北の区間で、終点以北は他の道路とネットワークが形成されておられません。当該区間の評価としては、レーダーチャートのとおり、どの評価項目も、評価が低くなっております。

なお、過去の都市計画によると、「翠ヶ丘公園墓地」の計画地が終点側にあり、この公園墓地へのアクセス道路として都市計画決定された経緯を読み取ることができます。しかし、この公園墓地の計画につきましては、廃止となったため、現段階での必要性はほとんどなくなっております。総合的な判断といたしましては、「すべての検証項目において評価が低いこと」、そして「翠ヶ丘公園墓地へのアクセス道路として計画決定された経緯があるが、同公園墓地の計画が廃止された現在、当該区間の必要性はほとんどなくなっていると考えられること」の 2 点を理由として、「廃止候補」に分類いたしました。なお、ここで廃止候補とした区間を全て廃止したときに、付近の道路において、新たに混雑度 1.25 以上の渋滞を起こすことのないことを確認いたしております。「廃止候補」につきましては、以上です。

続きまして、「存続候補」について、幾つか特徴的な路線をご説明いたします。資料は 26 ページから 31 ページとなりますが、スクリーンの方をご覧くださいと思います。主要幹線である横浜藤沢線及び藤沢厚木線については、各機能の検証の結果、全体的に評価が高く、特に自動車の交通機能や、環境を改善する機能が高い評価となりました。これらの主要幹線については、「かながわ交通計画」に一般幹線道路網としての位置づけがあり、広域的な機能を有する路線として、県が必要と判断した路線ということになりますが、本市としても再度必要性を確認するため、他の路線同様に検証作業を行いました。これら 3 路線については、渋滞箇所の混雑解消や渋滞による大気汚染の緩和

等のためにも、必要不可欠な路線として「存続候補」に分類いたしました。

続きまして、南部の方の路線でございます。こちらは鵜沼奥田線と片瀬辻堂線という路線ですが、スクリーンで表示されているとおりの評価結果となっております。特徴としては、鵜沼地区を走る路線については、防災上の必要性が高く評価されていることが挙げられます。これはこれらの路線が計画されている区域における「延焼危険度」、「避難危険度」が比較的高いことによるもので、防災上の課題の解決のためには、これら路線の整備が必要不可欠なことから、「存続候補」に分類いたしました。

続きまして、今後のまちづくりを考えた上で必要とされる追加路線についてご説明いたします。資料の92ページをご覧ください。はじめに「(仮称)南北線」でございます。位置は、藤沢駅と辻堂駅の間で、スクリーンの赤矢印部分に当該路線を追加しようとするものでございます。本路線は、高山羽鳥線から南側の藤沢駅辻堂駅線とJR東海道線をアンダーパスし、戸塚茅ヶ崎線に接続することで、JR東海道線により分断されている地区間の連絡を強化するとともに、地区内に発生集中する交通を効率的に集散させる機能を持つ補助幹線街路として、追加候補とする路線です。JR東海道線の南北横断路が少ない現状においては、辻堂停車場辻堂線の羽鳥立体と、鵜沼海岸引地線の高山立体に大きな負荷がかかっており、横浜湘南道路の藤沢インターが開通すると、さらに交通量の増大が予測され、JR東海道線の南北横断は本市の交通処理上の大きな課題となっております。また、「上村踏切」交差点においては、通過交通と商業施設への目的交通、歩行者、踏切待ちの車両が輻輳し、安全上の課題が生じております。JR東海道線をはさんだ辻堂地区、明治地区は、鉄道によって分断されている現状がございます。このような課題がある中、JR東海道線南側の工場が撤退し、大規模な土地利用転換が予定されていることから、この機をとらえて追加候補とするものでございます。

続きまして、資料の93ページをご覧ください。「(仮称)遠藤葛原線」でございます。位置は本市の西北部、横浜伊勢原線と藤沢厚木線を結ぶ路線として追加するものです。こちらの路線の沿道は、市街化調整区域ではありますが、西北部地域総合整備マスタープランで、重点プロジェクト展開ゾーンである「新産業の森地区」として、都市整備により都市機能集積あるいは地域活性化を進める地域として位置づけております。今後、同地域の土地利用転換を進めていく上で、当該路線は、

今後のまちづくりのための都市基盤としての必要性が高いことから、追加候補とするものです。また、将来的には横浜伊勢原線以南を延伸し、鉄軌道を担う都市基盤として位置づけている路線であることから、本路線に期待される機能は大きいといえます。そのような位置づけの中、今回は先行して横浜伊勢原線以北の区間を追加候補とするものです。

続きまして、資料の94ページをご覧ください。「(仮称)長後駅西口駅前通り線」でございます。長後駅西口に追加する道路です。都市計画道路善行長後線は、現行の都市計画決定の内容では、長後駅西口の交通広場に直接アクセスする線形となっており、このままでは通過交通が駅前に流入してしまうことから、適切な交通処理を行うことが困難となります。そこで、同路線の線形を西側に移動して長後駅西口広場に入らずに、長後座間線に直接連絡するような変更を行い、これにあわせ長後駅西口交通広場と善行長後線とを結ぶ新たな駅目的道路を整備し、通過交通と駅目的交通の適切な分離を図るとともに、駅周辺部における土地の有効利用を促進するものでございます。

続きまして、資料の95ページをご覧ください。追加候補の最後、「(仮称)湘南台寒川線」でございます。位置は慶応大学の位置する「健康と文化の森」から西へ、県道丸子中山茅ヶ崎を越えて寒川町へ伸びる路線でございます。本路線は、本市湘南台と寒川町倉見地区を結び、「かながわ交通計画」の一般幹線道路網に位置づけられた広域的なネットワークを形成する主要幹線街路として位置づけるものです。また、寒川町に新幹線新駅を誘致し、平塚市側と一体的な都市を整備しようとする「ツインシティ整備計画」の中でも、寒川町倉見地区にできるさがみ縦貫道路の「(仮称)寒川北インター」への骨格道路として位置づけられており、本市から高速道路網へのアクセス路線としての機能が期待されるものです。本市における当該路線は、湘南台から「健康と文化の森」までは、都市計画道路高倉遠藤線として整備を行い、「健康と文化の森」以西については、県道丸子中山茅ヶ崎まで市道遠藤宮原線として事業を行っている状況でございます。県道丸子中山茅ヶ崎以西については、寒川町内の道路線形の決定を待ち、線形を決定し、事業化する予定としております。追加路線については以上の4路線です。

続きまして、今後のスケジュールでございます。本見直し方針の素案につきましては、6月10日に藤沢市議会に報告を予定してございます。その後、7月1日より30日間、パブリックコメントを実施いたします。そこで出された市民の意見については、方針に反映させられる



う少しなされるかと思えますけれども、今回は必要性という面につきましては、今申し上げましたようなことで提案をしたらいかがかと考えております。

会長                    これまでは見直しの方針については、3～4回議論が出て、きょう初めて廃止するとか、新たに追加する路線が具体的に提示されましたので、ぜひ忌憚のないご発言をいただきたいと思えます。

A委員                    いろいろな条件のある中で、難しい問題の素案をつくっていただいたのですが、大枠としては長期未着手というのは、言ってみれば事業費が余りなくてできないというのが1つの大きな理由だったわけですが、これをやるのにどのくらいの時間がかかる予定だから残そう、あるいは追加という案になったのか。

会長                    この問題は必ず出ると思ったし、私も聞こうと思ったところです。

事務局                    資料1-2の20ページをご覧くださいますと、今後、未着手路線について実際に整備をした場合に、事業費等は「道路整備プログラム」等を使って検討していくのですけれども、具体的には今までと同じペースで残りの路線を整備すると、40年ぐらい大枠でかかります。それを概ね20年以内に着手が見込まれるものと、見込まれないものに分けまして、20年以内に着手が見込まれないものには「留保付き存続」として位置づけて、20年以内に着手ができるものについては、今後整備プログラムの中で、そして今、総合計画の見直しを行っておりますので、その中で事業費や実際の重要度を検討しながら順位を決めていくようなことを考えております。

A委員                    留保付き存続については、前にやったことの中で、実際、建築制限をどうやって緩和しようかと、留保付きのときは3階建てまでは許そうとか、そういう状況などを考えないと、建築制限をかけられている方から言うと、留保付きと言われてもわからないのではないかなというのがあったので、何か考えているんですかと、今から考えるというのも答えだと思ふけれども。

事務局                    道路の見直しを行ったそもそもの理由は、やはり50年近く建築制限をかけていたものについて明確にするべきだという基本的な考え方がありますので、実施することが決まったとしても、やはり20年以上、そういう形でこれから制限をかけていきますので、それについては、例えば53条の建築制限をどこまで緩和ができるかとか、税金的な緩和ができるかを今後検討していきたいと考えております。

会長                    今の発言との関連ですが、新規に追加しようという路線は、今まで決めてあって消すのは機能上問題だというのは、かなり時間がかかる

かもしれないけれども、消せないというのはよくわかるけれども、新規に追加するものは比較的短期にできるという見通しを持っている必要があると思うんです。92 ページを見ると、ほとんど更地に近い状態あるいは 93 ページも比較的事業がありそうで、射程に入っているという感じがするが、例えば長後駅のところなどは具体的にはどういう事業で、どのくらいの時間的距離で考えているんですか。

事務局

94 ページの（仮称）長後駅西口駅前通り線は、追加候補として上げております長後駅から東西に伸びる短い追加候補ですが、その前段として現在ある善行長後線が駅前広場に直接タッチしている線形自体を西に振りまして、長後座間線の方へ変更していくということとセットの事業になるものです。こちらについては、かなり家も建て混んでおりますので、ほかの路線とは違う難しさがあるのですが、既に地元の方々と線形を変更していきたいということで権利者も含めて話し合いを進めておりますので、2～3年というスパンではありませんけれども、そう遠くない時期に都市計画の手続をして事業化をしていきたいという状況にあります。

会長

少なくとも前半の 20 年の中には入るということですか。

事務局

そうです。

B 委員

92 ページの、東海道線を挟んで南側にある工場跡地のところについては、今、この工場跡地は更地になっていて、ここに東海道線をくぐるのか、またぐのか、動線ができると非常に通過交通をさばくという意味では機能的に意義が高いと思うけれども、この工場跡地はまだ元の工場さんが持っていて、環境配慮型のエコタウンをつくるという計画があるという。それも高層住宅地ではなくて、低層の戸建て住宅のイメージというような新聞記事を見たが、ここはかなり広いエリアで工場があったわけですが、周辺は以前から住居系の都市計画区域だったと思う。環境配慮型エコタウンという地主である工場さんとか、近々の方々というのは、今の段階でこの辺にこういう道路がというような情報はまだ知らないという認識でいいのか。先ほどの説明では 6 月議会の建設常任委員会に報告して、7 月にパブリックコメントを経てという計画だが、この辺は藤沢から辻堂まで東海道線で南北に分断されているので、この辺はいろいろな意見が出るエリアかと思うので、現時点での考えがあれば、お聞かせください。

事務局

議会との関係で申しますと、この件は 2 月議会の代表質問で、質問がありましたので、鉄道をまたぐようなアクセスの必要性があるとお答えさせていただいております。パナソニックがこの土地を持って

いるわけですが、撤退表明してから土地利用についてどうしたらいいかということをお話する中で、サステイナブルスマートタウンだったと思うんですが、環境に配慮したまちづくりを目指していきたいというお話をパナソニックからいただいております。住居系と地域に貢献するようなものとか、このエリアの中で必要とされる公共的なものについては、必要ではないかと思っております。市とパナソニックとさまざまな形で協議を進めておりますが、もう少し具体化するには時間がかかる。ただ、この道路の必要性については認識をいただいております。しかしながら、市としては本来、先ほどの「存続」のところにもありましたように、藤沢厚木線が一番の主要幹線ですので、それが基本的には南北を横断する道路としては必要である。しかしながら、現状を考えると、JRで分断されておりますので、その地区をつなぐ補助幹線街路としての必要性があるということで、位置づけをしていきたいと考えております。会長からもお話がありましたが、新規の4つの路線については、市としてもできる限り早い事業化を目指していきたいと考えております。

会長

ほかにありませんか。

なければ、報告を終了させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長

それでは、報告(1)については終了いたします。

XX

会長

報告(2)その他として3つ案件がありますが、1の地区計画について、1)文化の森地区地区計画の変更について、2)新産業の森北部地区地区計画の決定について、説明をお願いします。

事務局

文化の森地区地区計画の変更と、新産業の森北部地区地区計画の決定について、報告いたします。この2地区の地区計画につきましては、前回の審議会でご審議をいただく予定だと申し上げた案件です。しかしながら、この両地区とも市街化調整区域における地区計画で、農政分野など多方面における調整が必要となっております。現在、当初の予定を割り込んで、調整が長引いている状況にあります。藤沢市としては、円滑かつ早急に調整を終えられるよう、引き続き努

力してまいります。現時点では次回審議会でご審議いただけるか、未定でございますが、調整が整い次第、ご審議いただく予定としております。

また、前回の審議会以後、両地区ともに条例縦覧と意見書の受付を行ったほか、文化の森地区では地権者による申出案について説明会を2月に1回開催し、新産業の森地区では、市でまとめた原案を2月に藤沢市域で2回、隣接する綾瀬市域で2回、計4回説明会を開催いたしました。文化の森地区につきましては、今後、原案がまとまり次第、都市計画説明会を開催する予定にしております。この説明会でいただいた意見につきましても、ご審議いただく際に整理してお示しする予定にしております。両地区の地区計画の内容及び整備の考え方については、ご審議いただく際に詳細にご説明させていただきます。今回は、不確定要素が多く、ご理解いただきますよう、よろしく願いいたします。

会長

2つの地区計画の経過報告でしたが、何かご質問等ございますか。

実務上の調整が残ったようで、次回に出てくるということですので、この報告についてもよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

XX

会長

それでは、その他の2、藤沢市都市マスタープランについて、説明をお願いします。

事務局

「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。都市マスタープラン改定については、第123回審議会でご諮問し、第128回審議会では中間報告を行ったほか、毎回の審議会において経過を報告するなど、継続審議をお願いしております。

これまで、改定に向けて昨年6月に発足した策定協議会を6回開催したほか、13地区で意見交換会を開催するなど検討を進めてまいりました。しかしながら、今後の改定スケジュールにつきましては、当初、昨年度中に作業を終える予定としておりましたが、現在、検討中の「新総合計画」との整合、調整が必要であることから、新総合計画の検討の進捗にあわせていくため、今年度内の改定を目指すこととなりました。特に、新総合計画では、13地区別に「地域まちづくり計画」を地区住民で構成される「地域経営会議」で検討することから、市民の方々が、本都市マスタープランの「地区別構想」と混乱を来さないように、また、一方で調整できるような時期を見計らいながら進めていくこととなります。本審議会においては、改定案を作成するまでに今年度、

数回にわたりご審議いただくこととなりますが、スケジュール変更も含めご理解賜りますよう、よろしくお願いたします。

続きまして、現在、藤沢市において、都市整備等を構想している、あるいは今後、検討していこうとしているプロジェクトについて、簡単に情報提供をさせていただきたいと思います。先ほども都市計画道路の関係で、松下工場の跡地のことがありましたけれども、そういうことも含めて情報提供をさせていただきたいと思います。前方のスクリーン、または資料2をご覧ください。現在の都市マスタープランの将来都市構造図の上に、7つのプロジェクトをお示ししています。

まず、現都市マスタープランで都市拠点の1つに位置づけている「藤沢駅周辺」の問題です。藤沢駅周辺は、これまで本市の都心として、また湘南地域の商業や文化、業務等の広域拠点として役割を担ってきていますが、近年は商業面での活力の低下とか、停滞気味であると言われて活性化というものが課題になっております。また昭和40年代から50年代に整備してまいりました藤沢駅の南口や北口の駅前のデッキも老朽化が進み、当時としては斬新であったのが、利便性が悪くなってきております。特に少子・高齢社会におけるバリアフリーの問題とか耐震性等を考えると、非常に利便性が悪く、老朽化が進んできておまして、そういう課題を踏まえますと、今後も、本市の活力を牽引する地区として、「どのようなまちづくりをし、どう更新していくか」ということが非常に重要になってきております。藤沢駅周辺における再整備構想を立てて、湘南の玄関口として活性化につなげていくことが藤沢市にとって、この10年ぐらいの間で非常に重要な課題であると言えると思います。特に辻堂のC-X事業と、村岡新駅構想がある中で、藤沢駅周辺の都市拠点の性格というものを、より際立たせていくためにも重要であろうかと考えておまして、そのため、先ほども紹介いたしましたけれども、今年度からまちづくり推進部に「藤沢駅周辺地区整備担当」というものを設置しました。つい先日、黒川委員に委員長になっていただきまして、再整備構想検討委員会がスタートいたしました。その委員会でも本格的に再整備構想を検討してまいりたいと考えております。この委員会には会長も委員として入っていただいておりますし、学識経験者、商業関係者、地域市民の方、関係行政機関、それから何よりも藤沢駅はJRと小田急、江ノ電が交差する駅ですので、鉄道関係者の方々にも入っていただいて委員会を立ち上げ、本格的な検討を進めてまいりたいと考えております。

同じく都市拠点に位置づけている「辻堂駅周辺」では、駅北側で現

在、湘南C-X地区として都市整備を進めておりますが、都市拠点のさらなる充実に向け、南口も含めまちづくりに取り組んでまいります。

次に、「(仮称)村岡新駅周辺」です。現都市マスタープランの将来都市構造図では位置づけがないところであります。設置の検討ということしかうたっておりませんでした。ご承知かと思いますが、ここにJRの新駅を誘致していきたい。武田薬品の研究所も来年春には完成することになります。そういう中で新駅を誘致するとともに、この新駅を中心として、鎌倉市と連携した都市づくりを検討しております。この構想を受けて、都市マスタープランの改定においても、新たに都市拠点として位置づけていきたいと考えておりますが、この辺が課題となってくるだろうと考えております。

続きまして、先ほども紹介いたしました辻堂駅周辺の問題です。昨年、一部まち開きが行われまして、現在、都市基盤整備、道路環境の整備はほぼ終わっております。残されたのは北口の方の辻堂駅遠藤線を越えるデッキが一部遅れておりますが、この6月末で完成することになります。そういう中で、さらに企業の進出というものを進めておりますけれども、A-1街区は、北口の目の前のところでございますが、そこに進出する住友商事、それからB-1街区、これは少し北側になりますけれども、医療ゾーンで徳洲会病院の進出が決まっております、いずれも今年中の着工を目指しております。その中でできる限り早い完成を目指して庁内でさまざまな建築の手続も行われております。

それから都市拠点としての位置づけでございますが、さらなる充実に向けて今、辻堂駅改良事業が行われております。つい先日、22日の夕方から23日の朝にかけて駅ホームの拡幅が行われて、従来の8メートルから12メートルにホーム自体が拡がり、非常にゆったりとした感じになりました。今後、南北の自由通路の整備、南口においてはデッキや駅広の整備を含めて、拠点としてのまちづくりの整備に取り組んでいく予定でございます。

それから先ほどお話がありました「松下工場跡地」です。松下は今「パナソニック」と社名が変わりましたが、今後の土地利用転換により、周辺環境にも多大な影響を与える大規模な敷地でございます。全部で約19ヘクタールでございます。現在は、パナソニックと市との協議の中で、パナソニックの技術力を生かした、特に環境に配慮したまちの構想というものを進めるために協議を重ねてきております。そういった中で、先ほどの道路の位置づけというものも市としては進

めていきたいと考えております。

それから北部へ移りまして、拠点の1つである湘南台駅から相鉄いずみ野線の西への延伸ということにつきましては、市としても基幹の交通体系として位置づけているものでございますが、これについての実現化に向けた検討をこの6月から神奈川県、相模鉄道、慶應義塾、藤沢市の4者で検討委員会をつくりまして、連携・協力しながら、実現化に向けたシステムの選定、それから具体的にどれだけ事業費がかかるか、どういった運行システムがいいかとかを具体的に検討していく予定でございます。目指す方向は、「健康と文化の森」からさらに「ツインシティ」へ向けてということになりますが、第1期として、慶應大学までの区間を位置づけて、そこまでの実現化のプロセスというものを具体的に検討していくことになろうかと思っております。これも今後に向けての市としての重要な取り組みと言えるかと思っておりますし、具体化をすれば、都市計画審議会の中でも十分ご議論していただく話になっていくのではないかと考えております。

それから文化の森と新産業の森につきましては、先ほど申し上げましたように、今、地区計画というものに位置づけて整備を図っていききたい。両方とも藤沢市の西北部地域にとって重要なまちづくりの拠点といえますので、今後とも積極的に事業化ができるように取り組んでいきたいと考えております。

大きく今回、7つのところをご紹介させていただきました。また、今後、都市計画にかかる主な構想、プロジェクトがほかにも出てくるということもございますので、随時、本審議会でも情報提供をさせていただきたいと考えております。これらの事業については、事業化できるかどうか、新しいものについては十分検討していくこととなりますけれども、都市マスタープランの中での位置づけ、都市マスタープランの改定作業をしております中で、基本的に位置づけのないものもございますので、そういったものをきちんと位置づけをして、その改定作業を進めていきたいと考えております。都市マスタープランの改定に向けて、こういった大きな課題がございますので、皆様方にご紹介をさせていただきまして、今後の審議のご参考にしていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長

ただいま都市マスタープランの審議の経過と、それに関連する藤沢市の抱える主要プロジェクトの概要についてのお話でしたが、何かご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

なければ、きょうは伺ったということで、以上で、この件について

は終了したいと思いますが、ご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長 次に、その他の3. 高度地区の検討について、ご説明をお願いします。

事務局 それでは、高度地区の検討についてご報告申し上げます。

(資料3-1参照)

高度地区とは、用途地域内において市街地の環境を維持し、または土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度、最低限度を定めるものです。本年4月1日、茅ヶ崎市では高度地区を変更し、市街化区域全域に制限を拡大しております。左上の神奈川県地図にお示ししておりますとおり、相模湾に面する地域を中心に、県内でも多くの市町で高度地区を指定しております。参考として各市町の制限内容を資料の裏に記載しておりますので、ご参照ください。

本市はこれまで高度地区を指定しておりませんでした。その理由としまして、資料左下のグラフにお示ししておりますように、市街化区域の約半分を第一種低層住居専用地域に指定しており、高さが10メートルに制限されていることが挙げられます。また、すべての地域で日影制限が建築基準法の最も厳しい第一種を採用していることや、市の南部を中心に広く風致地区に指定しており、高さが15メートルに制限されていることから、良好な住環境を維持してきており、高度地区による高さ制限を設けておりませんでした。しかしながら、近年、商業地域と住居地域の境界といった用途地域の縁辺部で中高層マンションの建設が増え、日照や景観等を理由とした近隣トラブルが発生しております。特に、市街化区域の15.3%を占める第一種住居地域内では低層住宅が広がった地区が多く、その中で高さの際立つマンションが建設されるなど、低層と高層の建築物の混在による住環境の悪化が懸念されています。

また、近年、市民のまちづくりへの関心が高まっていることから、調和のとれた街並みの形成により、住環境の質を高めることが求められております。このような状況を踏まえ、建築物の高さの適正化を図るため、昨年度、計画建築部内でプロジェクトを立ち上げ、これまで問題点や制限内容等について検討してまいりました。今年度につきましても、引き続き検討を進め、秋ごろには具体的な制限基準や適用除外の要件、制限の緩和方法などの方向性をまとめる予定でございます。その後、平成23年度に制限に合わない建物数等を調査し、後半から都市計画の手続を開始し、早ければ平成24年度に決定していきたいと考

えております。今後、方向性がまとまり次第、本審議会でもご報告する予定でございます。今後、検討進めるに当たりまして、皆様からご意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 高度地区の件について、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

C委員 商業地と住宅地の縁辺部ということで問題が出てきているという話ですけれども、私は農業関係から出ているので、例えば市街化調整区域と市街化区域の境目のところは、どうしても本来規制の厳しい方に規制をするのですけれども、片方が農地ということで、かなり住宅地のそのままの建物ができてしまう。そうすると、農地というものはどうしても日照、採光、通風等がかなり影響します。その辺で住宅地の中であれば、住宅地の規制が適用されるようですけれども、市街化調整区域と住宅地の境目のところには、逆にどういうふうな規制がされればいいのか、お尋ねします。

事務局 通常の市街化調整区域の中ですと、建物が建ったとき第一種低層住居専用地域並みということで、例えば10メートルとか日影規制も第一種低層住居専用地域と同等の指導をしております。逆に市街化区域の中で、ある程度高い建物が建ってしまうと、それが市街化調整区域に影を落としてしまうという問題もあるかと思っております。それは今、市街化区域の中で主に検討しておりますので、市街化調整区域との関係も今後研究していきたいと思っております。

C委員 これは常々、農業委員会等でもいろいろ問題になっている。住宅ですと、室内で機械的なもので、ある程度調整ができるのですが、畑あるいは田んぼですと、光がこない、日照がこないといったら、もうそれで作物が減ってしまうんです。その辺は、ぜひとも都市農業もありますので、よく検討していただきたいと思っております。

事務局 その辺は検討の中に入れていきたいと思っております。

D委員 今のような境界を挟んでの用途の違う場合の紛争を調停する委員会みたいなものは藤沢市の中に当然置かれていますよね。実は、建築基準法あるいは市の指導にあっても、例えば10メートルの制限のところを今、市の指導は9メートルでやっているところもあるようですけれども、その上に塔屋というのは規制なしみたいになっている。要するに屋上にペントハウスがある。それがおかしいと思うのは、日影にかなり影響を与えるものもあるから、例えば3階なら3階にそういったものを設置することについても、ぜひ規制の対象にするようなことに

なればいいと思うんです。本来は屋上へ出る階段に小屋のような屋根をつけているんですけども、それがバカでかいものをつくっちゃうというのが現実にある。そういったものは許されるのかなということです。

会長                    まずは現行規定で屋上の構造物、ペントハウスですけども、それはどういう取り扱いか、今後の高度地区の中でそういうことについて考えるか、考えないかというあたりの説明をお願いします。

事務局                現行の法律では建物の高さの中に、屋上に出ているペントハウスと言われるものがありますが、建築面積の8分の1以下のもの、用途は上に登るだけのものとか、機械室のものについては法律上、高さの制限に入ってきませんから、高さは通常、建築基準法で制限されますので、その高さで定めてしまう。そういうものは影響の範囲になってこないというのが現行の制度になっています。ただ、これについてはいろいろな制度がありまして、全市的にそれらを全部、高度地区ですと、大体用途地域ごとにかけますので、全市的なものではなかなかそこまでは縛れないと考えておりまして、そういうものを今後、規制していくには地区計画とか建築協定とかを使いながら、行っていくべきではないかと思っています。実際に藤沢の中でも地区計画で、通常、建物の高さは建築基準法で決めるのですけれども、そうではなくて、建物の一番高いところの高さを規定している地区計画もあります。これは江の島の中ですけども、そういうところはそういう決め方もありますので、地域の方々に、ある程度合意ができたところは、そういう形で行っていくということも考えていかなければいけないのではないかと考えております。

E委員                これまでの検討内容で、建築紛争の条例で相談件数がありますが、19年度7件、20年度4件、この7件と4件というのは、どのくらいの割合でマンション紛争が入っているんですか。逆に言うと、マンション以外の件数はどうですか。

事務局                19年度の7件中4件がマンションです。その他はホテルとか老人福祉施設、斎場といったものです。20年度の4件はすべてマンションです。

会長                    C委員の発言の関連ですが、市街化調整区域の高さ制限も要るのではないかと思っている。市街化調整区域は高度地区がかけられないので別の方法でやらなければいけません、行政指導でやっているというのは、どんな形でやっているんですか。

事務局                開発の許可の中で住宅をやるときには第一種低層住居専用地域並み

ということで指導しているけれども、実際の法律ではないです。

会長

行政指導でやれる範囲もあるけれども、もめる場合には指導に従ってくれないので、建築基準法の 50 条でやっている自治体も結構ありますので、それも一概にやるかどうかを決めるわけにはいきませんが、先ほどの市街化区域と市街化調整区域の境目の影響もありますけれども、中にどかっと建てばそのものが影響がありますから、市街化調整区域の中もある種の検討が要るのではないかと思います。

F 委員

今後検討される中で、市民目線的に言いますと、高度についてはアッパーの設定よりもローワー側を求めている住民が多いのではないかと、これは個人的な実感ですけれども。高度地区を 15 メートルで決めることが多いけれども、今後高度地区を決めるときに必ずついてくる緩和事項の中で、例えば総合設計制度を利用する場合に 10 メートル高くまでは緩和するとか、または既存不適格に対して建て替え時にどうするかという決め方に対して、それについても板状の 15 メートルのものと塔状の 15 メートルを超えているもの、これが既存不適格になっている場合、それを元の高さを求めて板状のものを認めてしまうのと塔状のものとは日影の条件は全然違うはずですし、そういうローワー側で決める、アッパー側で決めるのと、その既存不適格状況、緩和状況をうまくミックスした状況でうまく緩和していただけるといいかと思えます。

それから地区の混在しているところで、よく紛争が起こるのが路線型商業地域と路線型近隣商業地域、その裏側に第一種低層住居専用地域などが構えている。そうすると、路線型商業地域なんかでもって、ほとんど高度がかかってこない。最近、景観地区でダブルでかける場合もありますけれども、そういうところに解決を見出していかないと、境目での高度地区の本来的な役割が果たせないのではないかと。それは当然、第一種低層住居専用地域の 10 メートルの制限、それから風致地区、路線のそれぞれの地区ごとの実態上の状況、路線の南側と北側では全然条件が違いますので、そういうのが高度地区だけで成り立つものではなくて、建築基準法の第一種低層住居専用地域とか風致地区は、全部の兼ね合いの中でうまく機能するような形を今後慎重に考えていただくと希望します。

会長

ちょっと難しいところがあったのですがけれども、前半のアッパー、ローワーという話は、端的にはただ頭を押えっぱなしで、横にべたっと広がるようなものよりは、上に伸びた方がいい場合もあるということですか。

F 委員                   そうではなくて、よくあるのは、ほかの自治体でもそうですけれども、15メートルの制限をしたときに、既に15メートルを超えている建物は、今後、調査されるときにかなり出てくるはずなんです。その件数が多いとどうしても緩めにかける方向になってくるという状況です。それから資産的に問題がかかってくるので、より近隣商業地域というのは、ローワー側の基準が厳しい側で決めにくいという、いろいろな制限が出てくる。ですから、既存のものが余りに多く高く建っちゃっているんで、そこは高度地区として高く設定しないと無理だというような、もう既に高いからしようがないとなってくるのは安易すぎるということです。今まで、マンション紛争なんかいろいろ出てきて、住民側としてはそんなに高いものを求めている状況がありますので、そういう意味で厳しい側でもって、例えばある程度15メートルを超えているもの、よくあるのは公共施設が超えているけれども、15メートルを超えているものの数があっても、緩和事項と建て替えなんかのときの救済措置と兼ね合いながら、緩め、緩めにしていかない方が今の流れではいいのではないかというのが個人的な考えです。

会長                    既存不適格の量で何となく制限値が上がってってしまうのではなくて、本当にその場所で必要だという制限値をチャレンジしてほしいと、その場合にはいろいろな緩和規定もうまく使えるのではないかということだと思しますので、参考にしてください。

                          これは頑張って検討を進めていただいて、ある程度形が出たところで、またご相談があると思います。

                          他にご意見等がなければ、報告事項は以上で終了したいと思います。その他、何かありますか。

事務局                次回、第130回藤沢市都市計画審議会は、8月下旬を予定しています。日程等は調整の上、ご案内をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

会長                    以上で、本日の審議会を終了いたします。

                          午後3時35分 閉会