

会 議 録

| | | |
|--------------|-------|--|
| 会 議 名 | | 第138回都市計画審議会 |
| 開 催 日 時 | | 2012年(平成24年)5月22日 午後2時 |
| 開 催 場 所 | | 藤沢市保健所 3階 研修室 |
| | | 傍聴者数 |
| | | 3 |
| 出 席 者 | 会 長 | 柳 沢 厚 |
| | 委 員 | 板原 直枝、甲斐 裕章、手塚 智之、古川 京子、 山下 都久、田中 正明、齋藤 義治、池尻 あき子、 加藤 薫、高見沢 実、水落 雄一、桜井 直人、 柳田 秀憲、木下 幸夫、稲葉 敏幸 |
| | 事 務 局 | 高橋計画建築部長 都市計画課＝石原課長、古澤主幹、大貫主幹、 新井課長補佐 西北部長地区後整備事務所＝飯田所長、政井主幹 |
| 議題及び公開・非公開の別 | | <p>議題</p> <p>1. 藤沢都市計画道路片瀬辻堂線の変更(藤沢市決定)</p> <p>2. 藤沢都市計画道路石名坂立石線の変更(藤沢市決定)</p> <p>報告事項(今後の都市計画審議会審議案件等について)</p> <p>1. 自転車利用環境整備計画について</p> <p>2. 特定保留区域「葛原地区」(新産業の森)の状況について</p> <p>3. 境川右岸鵠沼地区地区計画の変更について</p> <p>4. その他 (すべて公開)</p> |
| 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138回 藤沢市都市計画審議会

議 事 録

日 時 2012年（平成24年）5月22日（金）

場 所 藤沢市保健所 3階 研修室

第 138 回藤沢市都市計画審議会

日 時 2012 年(平成 24 年)5 月 22 日 (火)
午後 2 時
場 所 藤沢市保健所 3 階 研修室

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 藤沢市都市計画道路の変更 (藤沢市決定)

3・5・11 号片瀬辻堂線

議第 2 号 藤沢市都市計画道路の変更(藤沢市決定)

3・5・25 号石名坂立石線

報告事項 (今後の都市計画審議会審議案件等について)

1. 自転車利用環境整備計画について
2. 特定保留区域「葛原地区」(新産業の森)の状況について
3. 境川右岸鵜沼地区地区計画の変更について
4. その他

5 その他

6 閉 会

- 事務局 ただいまから第 138 回藤沢市都市計画審議会を開催いたします。
開会にあたり、計画建築部長からごあいさつ申し上げます。
- 計画建築部長 本日は大変お忙しい中を第 138 回藤沢市都市計画審議会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。私、4 月から計画建築部長となりました高橋と申します。平成 24 年度最初の審議会に、新たにご参加いただきます委員におかれましても、本審議会をよろしく願います。
- さて、ご承知と思いますが、4 月 1 日から地方分権化に伴います都市計画法の改正により、権限移譲が行われました。このことにより、用途地域の決定権限などが市に移譲されることとなります。このため今まで以上に都市計画審議会の重要性が増すこととなります。
- 本日は付議案件 2 件、報告案件 4 件を予定しております。藤沢都市計画道路の変更 2 件をお諮りいたしますので、委員の皆様方には多方面よりご意見をいただきまして、本都市計画のより良い策定のためにご審議いただきますようお願い申し上げます。それでは、審議会に移らせていただきますので、よろしく願います。
- 事務局 続きまして、5 月 21 日開催の藤沢市議会臨時会における各常任委員会の役員改選に伴い、市議会からの選出議員に変更がございましたので、ご紹介いたします。総務常任委員長の桜井直人委員です。
- 桜井委員 昨日の臨時会で、今年度の総務常任委員長の役職を賜ることになりました桜井です。あわせてこの審議会にも参加させていただきたいと思っております。また、皆様からのご意見等を市議会に反映させていくためにもしっかり聞いて、勉強していきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願います。
- 事務局 同じく建設経済常任委員長の柳田秀憲委員です。
- 柳田委員 建設経済常任委員長の柳田です。任期は 1 年間となっておりますので、今後 1 年間、皆様のご指導をお願い申し上げます。
- 事務局 また、3 月 19 日付の神奈川県藤沢警察署の人事異動に伴いまして、神奈川県藤沢警察署署長の稲葉敏幸委員です。
- 稲葉委員 3 月 19 日の春の定期異動で藤沢警察署長を命ぜられました稲葉でございます。前任は警察本部の刑事部理事官からまいりました。交通の円滑のみならず地域の安全・安心のために尽くしたいと思っておりますし、また、審議会の委員としても頑張りたいと思っておりますので、ご指導をよろしく願います。
- 事務局 また、4 月 1 日付の神奈川県藤沢土木事務所の人事異動に伴いまして、神奈川県藤沢土木事務所長の木下幸夫委員です。
- 木下委員 4 月 1 日に藤沢土木事務所長を命ぜられました木下と申します。前職は

厚木土木事務所長、その前は小田原土木事務所長と事務所は3つ目でございますが、この審議会にも出させていただいておりますが、皆さんに協力していただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局

新たにご参画いただく桜井委員、柳田委員、稲葉委員、木下委員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。今後ともよろしく願い申し上げます。

会議に入ります前に、4月1日付人事異動に伴う事務局職員を紹介申し上げます。(事務局職員紹介)

次に、資料の確認をさせていただきます。(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たいと思います。

本日の都市計画審議会の成立については、藤沢市都市計画審議会条例第6条により、審議会の成立要件は委員の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、本日は16名の出席ですので、会議が成立しましたことをご報告申し上げます。

続きまして、本日の議事については付議案件2件、報告事項4件を予定しております。付議案件として議第1号藤沢都市計画道路の変更(藤沢市決定)3・5・11号片瀬辻堂線、議第2号藤沢都市計画道路の変更(藤沢市決定)3・5・25号石名坂立石線の2件。報告事項として1. 自転車利用環境整備計画について、2. 特定保留区域「葛原地区」(新産業の森)の状況について、3. 境川右岸鵜沼地区地区計画の変更について、4. その他の4件です。運営についてはこのように進めてまいりますので、よろしく願いいたします。

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

傍聴者がおられたらご案内ください。(傍聴者入室)

傍聴者はルールにのっとり傍聴をお願いいたします。

事務局

それでは、これからの議事進行は会長をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

はじめに、本日の議事録署名人を指名いたします。

名簿順に、市民委員の古川委員、学識委員の高見沢委員をお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

早速、議事に入ります。

審議事項2件は、いずれも都市計画道路の変更で、関連がありますので、第1号議案と第2号議案を一括して事務局の説明をお願いします。

議案、藤沢都市計画道路の2路線の変更についてご説明いたします。議案書、図面集をご覧ください、説明は資料1-1によって行ってまいります。パワーポイントも使いますので、あわせて前面のスクリーンをご覧ください。

今回の都市計画の変更につきましては、平成22年12月に策定いたしました「都市計画道路の見直し方針」に基づき、廃止路線と位置づけた路線について、都市計画道路の廃止に伴う都市計画変更を行うものです。

議案の説明に入る前に、「都市計画道路の見直し方針」の策定までの経過について、ご説明いたします。お手元の資料1-2「都市計画道路の見直し方針（概要版）」もあわせて、ご覧ください。都市計画道路の見直しにつきましては、少子高齢社会の進展など、本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、平成20年12月に「都市計画道路見直しの基本的な考え方」を策定し、この基本的な考え方に従い、本市の都市計画道路が担うべき様々な機能を整理した上で、それぞれの都市計画道路についての必要性の検証を重ねながら進めてきたものです。

見直しの経過といたしましては、平成21年2月の第123回都市計画審議会から継続的に審議をお願いするため、専門部会を設け、専門部会での議論を8回、その検討過程で節目ごとに審議会で5回ご議論いただき、平成22年11月の第131回都市計画審議会において、「都市計画道路の見直し方針」の最終的な答申をいただきました。その後、平成22年12月の市議会建設常任委員会へ報告を行い、「都市計画道路の見直し方針」を策定したものでございます。

見直しの対象となる都市計画道路といたしましては、17路線33区間となっており、そのうち14路線28区間を「存続」路線とし、4路線5区間を「廃止」路線といたしました。また、今後の新しいまちづくりを進めるに当たって、必要と判断し新たに位置づける道路として4路線を「追加」することといたしました。

廃止と位置づけた路線につきましては、「その先につながる都市計画道路のネットワークとしての機能がない」、「他の道路により代替機能を果たしている」などの理由により、総合的に判断した結果、廃止としたものです。廃止路線といたしましては、片瀬辻堂線、石名坂立石線、善行西俣野線、村岡西富線の4路線となっております。この4路線のうち、片瀬辻堂線と石名坂立石線の2路線につきましては、関係機関との調整が整いましたので、今回、議案として上げさせていただいたものです。なお、残りの善行西俣野線と村岡西富線の2路線につきましては、現在、関係機関との調整を進めているところであり、今後、調整が整い次第、議案として上げ

てさせていただきたいと考えております。

それでは、今回都市計画変更を予定しております2路線、3・5・11号片瀬辻堂線と3・5・25号石名坂立石線について、ご説明いたします。まず、議第1号藤沢都市計画道路3・5・11号片瀬辻堂線の変更についてですが、片瀬辻堂線は片瀬目白山、湘南モノレール、目白山下駅付近の旧京急道路を起点に、国道467号線を越え、さらに県道戸塚茅ヶ崎線を越え、辻堂駅南側を東西に横断し、辻堂三丁目までの延長約4,850m、幅員15mの道路です。終点の辻堂三丁目より先は茅ヶ崎都市計画道路茅ヶ崎辻堂線につながる路線です。

本路線の整備状況といたしましては、県道戸塚茅ヶ崎線と接続する北西側の約170mの区間のみが整備済みであり、それ以外の区間は未整備となっております。本路線の都市計画決定の経緯でございますが、片瀬辻堂線は、昭和32年12月7日に都市計画決定され、その後、昭和36年に終点の位置や一部線形の変更を行っております。昭和51年には、都市計画法の施行に伴う旧建設省都市局長通達に基づきまして、路線番号の変更を行い、現在の都市計画に至っております。

続きまして、今回廃止いたします片瀬辻堂線の変更区間ですが、起点の旧京急道路から終点の辻堂三丁目までの全体延長約4,850mのうち、国道467号線の東側から、旧京急道路までの延長約410mの区間を廃止するものです。

議案書2ページの「計画書」と3ページ上の「新旧対照表」をご覧ください。変更箇所といたしましては、廃止により「起点の位置」を片瀬五丁目に、「延長」を4,850mから4,440mに変更いたします。また、都市計画法施行令の改正に伴い、新たに記載することとなりました項目として、「車線の数」を2車線、「地表式の区間における鉄道等との交差構造」について、この変更にあわせて新たに記載したものでございます。その他、道路の「種別」、「名称」、「構造形式」、「幅員」についての変更はございません。「終点の位置」、「主な経過地」については、位置の変更はございませんが、住居表示の変更に伴い記載を現在のものに変更しております。

議案書3ページ下の「理由書」では、先ほど経緯の中でご説明いたしました「都市計画道路の見直し方針」に基づき、関係機関と調整しながら詳細に検討した結果、片瀬辻堂線の起点の片瀬目白山から片瀬五丁目までの区間約410mを廃止することとし、この廃止に伴い、当該路線の起点の位置及び延長の変更を行うものとしております。

議案書4ページ上の「都市計画を定める土地の区域」につきましては、「削除する部分」として、廃止区間の「藤沢市片瀬目白山、片瀬二丁目及

び片瀬三丁目地内」、「変更する部分」としては存続区間の区域について記載しております。議案書4ページ下の「経緯書」につきましては、先ほどご説明いたしました内容となっております。

続きまして、今回の都市計画変更にあたっての権利者調整や都市計画説明会などの経緯についてご報告いたします。昨年、平成23年10月から11月にかけて、廃止区間に係ります土地所有者の全員の方々に個別訪問し、直接、都市計画道路の廃止に関するご説明をさせていただきました。土地所有者の方々からは、都市計画道路を廃止することについての反対意見はありませんでした。また、平成23年の12月5日には「都市計画説明会」を開催し、1名の方のご出席をいただきました。説明会に出席された方からは、都市計画道路存続区間の整備の可能性に関するご質問をいただきましたが、都市計画の変更や廃止に対するご意見はありませんでした。その後、本年、平成24年4月17日から5月1日までの間、「都市計画法に基づく案の縦覧」を実施いたしました。縦覧された方はなく、また意見書の提出もございませんでした。以上で、議第1号 藤沢都市計画道路3・5・11号片瀬辻堂線の変更についての説明を終わります。

続きまして、議第2号 藤沢都市計画道路3・5・25号石名坂立石線の変更についてご説明いたします。石名坂立石線は本藤沢一丁目の国道1号線を起点として、善行駅の北側を通り国道467号を超え、二級河川の境川に平行して走ります市道立石西俣野線の立石一丁目までの延長約3,280m、幅員12mの道路です。なお、市道立石西俣野線は都市計画道路ではございません。

都市計画決定の経緯ですが、石名坂立石線は昭和32年12月7日に都市計画決定された路線です。その後、昭和36年、昭和39年、昭和43年に街路名称、延長の一部、幅員、線形などの変更を行っております。昭和51年には、都市計画法の施行に伴う旧建設省都市局長通達に基づきまして、路線番号の変更を行い、現在の都市計画に至っております。

石名坂立石線の変更箇所でございますが、起点の国道1号から終点の立石一丁目までの全体延長約3,280mの区間のうち、国道467号線から終点までの延長約640mの区間について廃止するものです。

議案書6ページの「計画書」と7ページ上の「新旧対照表」をご覧ください。変更箇所といたしましては、廃止により「終点の位置」を善行六丁目に、「延長」を3,280mから2,640mに変更いたします。また、終点位置の変更に伴いまして、「路線名」を石名坂立石線から石名坂善行線に変更いたします。先ほどご説明した片瀬辻堂線と同じく、都市計画法施行令の改正に伴い、「車線の数」と「地表式の区間における鉄道等との交差構造」

をこの変更にあわせて新たに記載しております。「起点の位置」についても同様に、位置の変更はございませんが、住居表示の変更に伴い記載を現在のものに変更しております。

議案書7ページ下の「理由書」では、片瀬辻堂線と同様に「都市計画道路の見直し方針」に基づき、関係機関と調整しながら詳細に検討した結果、石名坂立石線の善行六丁目から終点の立石一丁目までの区間約640mを廃止することとし、この廃止に伴い当該路線の終点の位置、終点の位置の変更に伴う名称の変更及び延長の変更を行うものとしております。

議案書8ページ上の「都市計画を定める土地の区域」につきましては、「削除する部分」として、廃止区間の「藤沢市立石一丁目、立石二丁目及び立石三丁目地内」、「変更する部分」としては存続区間の区域について記載しております。議案書8ページ下の「経緯書」につきましては、先ほどご説明させていただいた内容となっております。

続きまして、今回の都市計画変更にあたっての権利者調整や都市計画説明会などの経緯についてご報告いたします。関係権利者への説明につきましては、先ほどご説明しました片瀬辻堂線と同じく、廃止区間にかかる土地所有者の全員の方々に、個別訪問し、直接、都市計画道路の廃止に関するご説明をさせていただきました。土地権利者の方々からは都市計画道路を廃止することについての反対意見はありませんでした。平成23年12月4日には「都市計画説明会」を開催し、1名の方のご出席をいただきましたが、都市計画の変更、廃止に対するご意見はありませんでした。本年、平成24年4月17日から5月1日までの間、「都市計画法に基づく案の縦覧」を片瀬辻堂線とあわせて実施いたしましたが、縦覧された方はなく、また意見書の提出もありませんでした。

以上で、議第2号 藤沢都市計画道路3・5・25号石名坂立石線の変更についての説明を終わります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

会長

ただいまの説明に関しまして、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

説明にありましたように、廃止の方針の段階で数回説明があり、廃止の経緯についても2～3回説明がありましたので、前からいらっしゃる委員は大体見当がついているかもしれませんが、新しい委員は初めて聞くことなので、ご遠慮なくご質問をいただきたいと思います。

A委員

具体的にどのような内容で検証したのかお聞きしたかったところだったので、その内容は資料1-2にあるものですか。

事務局

そうです。

A委員

これを読んで内容を確認したいと思います。

会長

もし簡単に説明ができれば、資料1-2の2ページのフローチャートのステップ2に、それぞれの長期未着手路線がどういう観点で必要か、必要でないかを検証すると、どの観点からも必要ないのは廃止するというルートになっていますが、そういう意味で今の2路線について、9つの項目を全部説明しなくてもいいかもしれないが、この路線は主にこの点から検討して、基本的にこういう理由で必要性が低いと判断したというような説明を簡単にできますか。

事務局

資料2ページの見直し結果のフローチャートですが、基本的な見直しの考え方としては、このようなチャートで行ったわけですが、簡単にはご説明できないのですが、検討の対象路線にするか、しないかということがまずあって、それは未着手の路線が対象で、基本的には県の計画に乗っかっている道路というのは、本来は対象外だったのですが、藤沢市はそれも含めて対象にしたということです。

それから「必要性の検証」の項目の中でア) からケ) まで、いろいろ項目を上げていますが、その道路の自動車の機能とか歩行者・自転車の機能、環境機能、防災機能、市街地形成機能等といった項目ごとに評点をつけていくというやり方をいたしました。そして道路を幹線道路と補助幹線とに分けた中で、それぞれの項目の重みがどれだけあるかということも道路の種別ごとに分類したわけです。その分類に当たっては部会をつくってやっていたわけです。そしてその当時の都市計画審議会の委員全員にアンケート的にすべて採点していただきまして、道路における項目のどれが、例えば幹線道路だとどういう機能が重みがあるか順番をつけることによってすべての道路を検証していった結果、最終的に点数が非常に低いものについて、4路線、5区間が上がってきたわけです。全体的にはそういうような形ですが、その中で、この4路線、5区間について共通して言えることは、起点あるいは終点のところ都市計画道路としてのネットワークが形成されていないということが一番大きな理由として上げられます。道路というのは当然都市計画道路だけでなく、その他の一般の住宅街にある4メートル未満の道路まで含めていろいろな道路がありますが、あくまで都市計画道路のネットワークというのは、なるべく広域の幹線まで含めて市街地の人、自転車も含めてスムーズに交通の流れを担っていく。主にいろいろなランクがある道路の中では比較的大きな幹線としての役割を担っていくというネットワークを形成していくべきものと考えられるわけです。そういった中で、都市計画道路が行き止まりといった形になっている、あるいは他の都市計画道路とネットワークしていないというような形になっている場合、普通の、単に道路法の道路として必要な場合はあり

ます。建築基準法上の建物を建てるための必要な道路という概念はもちろんあるけれども、都市計画道路として必要かどうかということを考えていったときに、そこまでの必然性がないというようなことが起点、終点のところネットワークされていないということが大きなネックになってくるということがありまして、片瀬辻堂線、石名坂立石線、善行西俣野線、村岡西富線はすべてそういったネットワークが存在していないということが1つ大きく上げられるところです。

それから、当時の考え方がどうだったかというのはわからないけれども、現在の地形とそこに実際に道路をつくることとの整合が取れないという、いわゆる非常に地形が急峻になっているようなところにつけると縦断勾配が非常にきつくなってしまうとか、一山崩さない道路ができないというような地形のところもあって、そこまでの必然性がないのではないかというような総合的な判断をしていく中で、この4路線、5区間が出てきたわけです。その前段としては一応数値化した上で必要性の検証をやっているわけですが、そこを言葉で説明するのは難しい部分ですけれども、そういう中で順位がかなり低くなってきた中で、一番はネットワークされていないということを根拠として、この4路線、5区間が廃止の対象になってきたという状況ですが、説明がわかりにくくて申しわけありません。

B委員

資料1-1の2ページ、片瀬辻堂線は旧京急道路に接続する形になるが、これは都市計画道路ではないのか、幹線道路の位置づけにはならないのか。起点は旧京急道路のところ起点になると思うけれども、そこがネットワークされていないというのはどういうことなのか。

事務局

あくまでも都市計画道路としてのネットワークがされていないということで、現道はもちろんありますし、旧京急道路ということで都市計画上の位置づけはないけれども、江の島から鎌倉山を通過して、大船方向へ抜けていくという、ある意味では幹線的な役割を担っている道路と言えるけれども、都市計画道路としてのネットワークというものができていない。これは都市計画道路として考えていくに当たってのネットワークなので、現に道路があるので、ネットワークされているじゃないかということももちろん言えるのですが、それが都市計画としてどうなのかを考えたときに、必要論としてどうかということだけです。ですから、全くの行き止まりで何もないというものとは、もちろん現道があるわけですから、違うのですが、ここの場合、ネットワークもありますけれども、あとは地形的な問題と片瀬山の部分を崩さないと実質的にはできないところを都市計画道路の線が走っていますので、そういった必要性、必然性がどれだけあるのかということと、実際にその京急道路ももうちょっと南側の方で国道467

号に接続されていますので、あえてそこに抜くというのはショートカットで1本多く入れるという程度の意味合いしか生まれてこないで、そこまでの必要性はないのではないかという結論に至ったということでございます。

C委員 2ページの下を表文を読むと、非常にすっきりと整理されていて、そういうことだったんだと思っていたところに、かなり本質的な議論になっているので、理解がしづらかったけれども、この表のように素直に理解すればよろしいのか。

事務局 はい。

C委員 そこで1つ質問は、上のフローで、将来推計をして大丈夫かどうかをチェックすると、片瀬の場合、「今は混雑がないから要らない」と書いてあるけれども、将来、大丈夫かというふうには書いてないので、その2路線について、その辺はどうだったのか。

それから、この計画図の出し方です。見たいところの区間が書いてなくて、どの地図を見ても理解できないのは不親切ではないかと思った。ネットワークということを考える以上、どこでどういうふうにネットワークしているかがわからないと、廃止していいかがわからないので、ここで、それを決めるわけではないけれども、理解するために資料を工夫していただきたいと思います。

事務局 資料について説明が足りないというか、表現がわかりにくい部分があるというご指摘でしたので、今後は皆様にわかりやすいような資料をつくっていききたいと思います。

それから片瀬辻堂線と石名坂立石線の今後の将来交通需要について、廃止していけば、当然将来需要の推計の中に路線としてなくなるわけですがけれども、そうした中でその他の路線の主に国道467号とか134号といった道路に関して、負荷を与えないという検証を行った上で問題はないという結果が出ております。

D委員 今、ネットワークの話が出たけれども、この理由書の中にネットワークが整っていないというような記載はあるのか。それから都市計画を決めていくには長い時間がかかって、少しずつ合意形成が得られていくものだと思うけれども、この2件の案件について、最初は都市計画審議会に出された路線が都市計画の中に位置づけられたと思う。位置づけられなければこの計画はないわけで、そのときに位置づけた委員の意見があっただけだと思うけれども、その意見に対して、現在ネットワークができていないということで否定されているわけで、その最初の根幹となるこの2つの路線が、そもそもどうして必要なのか、どうして都市計画の図面の俎上に載ったの

かを教えていただきたい。

まず、理由書に「ネットワーク」という言葉が出ていないというお話ですが、確かに都市計画決定の変更の理由書の中には「ネットワーク」云々という言葉は入れていないのですが、理由書には、都市計画道路の見直し方針を作成した方針に基づいて今回、廃止すると言い切ってしまったので、先ほどの理由については、資料1の4路線、5区間が廃止に至る総合的な判断という部分その理由ということです。

それから委員が、おっしゃるように、都市計画を決定するときには当然いろいろな議論があつて、そのときの都市計画審議会の場合でも必要論が議論されて、必要だから都市計画決定をしていったということだと思います。ここで廃止するに当たって、そのときの必要とした理由と今回はどうなのかということ、当然照らし合わせながら、時代が変わった、あるいは都市計画の要請が変わってきたということをきちんと説明していかなければいけないと思います。例えば10年前、20年前に決定されたものをここで廃止しようということであれば、その辺の理由はきちんと説明しなければいけないのですが、この決定は昭和32年にされたわけで、今回、変更見直しをして廃止するに当たり、当時の図面や審議会の資料を出してきて見ているのですが、なかなか完璧な資料が整っていないような状況の中で1つ言えることは、先ほどからネットワークが存在しないというような言い方をしているけれども、当時、いろいろな想定はあったのだらうと思います。例えば片瀬辻堂線についても京急道路で止っているけれども、その東側は鎌倉市で、その鎌倉市側の方にまた違う道路を鎌倉市と連携しながら抜いていこうとか、石名坂立石線についても境川のところで、横浜市境になるのですが、これは当時の印刷物では点線で載っていたんですが、横浜市から影取に抜けていくもう1本の道路を構想していたかのように資料としては残っております。今、それらの道路が実際に横浜市側で構想があったのか、計画をその後していたのかということについても、当然横浜市とヒヤリングをしたけれども、横浜市としては当時もないし、今もそのような計画道路はないというお話ですけれども、昭和32年当時はどういう話があったのか、この石名坂立石線については善行から境川のところに降りて、そこからさらに横浜市の下水道処理場脇を通過して影取の方へ抜けていくもう1本の道路の予定があったかもしれないという、これは当時の話なのではっきりわからないけれども、そういった都市計画道路のネットワーク構想がある中で、藤沢としては先行して昭和32年に都市計画決定したということなのかもしれないと考えています。ただ、それが現実論として今は存在しませんし、横浜市あるいは鎌倉市もそういった道路を今後や

るつもりもないということは確認されておりますので、そういった意味でネットワークは結ばれていないと判断いたしました。

D委員

昭和 32 年当時に、かなり純粋な気持ちで藤沢市の将来を考えて、こういうふうに道路はあるべきではないかということで、当時の委員の方々は藤沢市全体を見据えていろいろな路線を決めたのではないかと思う。そして代がどんどん過ぎてきて、私たちの代になってその辺のいきさつが全然わからずに、ある特定の部分だけを取り上げて、その部分の道路を廃止するという諮問をされても、当時の全体像がどうなっていたのかがよくわからない。道路というのは、一つひとつではなく全体的に見た上で成り立っているわけだから、1つだけ廃止するということが、全体構想の中で欠落していくのではないかということなので、その辺のところがよくわからない。道路関係のプロが見て全体の道路網を見て、本当にここは廃止するのがどうなのかということの結論がないと私たち素人は判断できない。要するに道路の専門家でない人たちが見て、出されてきた資料に基づいて決めることについては、非常に難しいのではないかと思います。今、お聞きしたところでは鎌倉市がどうか、今までの資料がないとかとあいまいで、そういうことは都市計画については許されないのではないか。都市計画というのは、最初に決めたときにきちんとした一本の線に基づいて徐々に決まっていく。とんでもない理由があって、例えば津波が来るからとか、地震が来るからということで変更になるならわかるが、ネットワークがないとかだけではちょっと納得ができない。これは意見です。

会長

その件について若干補足します。今のご意見はごもっともで、全体のネットワークからそれぞれの道路の必要性を吟味しなければいけないという前提で、先ほどのフローチャートができています。これの大きな背景として人口が増えた成長時代につくられた道路ネットワークは、アロマ方式計画だったわけです。そうしたものが今になってみると、30年、60年と全く未着手で、計画だけ決めてあったというのがたくさん出てきている。ところが10年ぐらい前までは都市計画というのは100年の計で決めるものだから廃止なんてあり得ないというトーンだった。もちろん追加的な方向はかなりやってきたけれども、それに対して10年ぐらい前から、今の時代にふさわしい必要度をもう一回見直そうとなつて、これは全国的な議論として行われてきて、その神奈川版が神奈川県でつくられて、それを踏まえながら市としての方針をつくったというかなり長い経緯を持ってつくられた。基本的にD委員がおっしゃるような観点で一つひとつの路線を吟味してきた。どう具体的に廃止していいのかということについて最後の着地のところがなかなかわからない。最終的には資料1-2の下

の方の文章のような形で、一つひとつについてコメントはあるが、本当のブラックボックスはなかなかわからないけれども、おっしゃるように専門家の検討が必要だということで、この都市計画審議会の中に部会をつくって、数回議論をして一応この路線もよかろうとなったので、その点をご理解をいただきたいと思います。

D委員

きょう、廃止すべき案の2つの路線は、いろいろな会合でこういう話が出たときに、実はうちの裏は都市計画道路が走っていて、将来ここに道路が通るといような話を聞くことがある。そのときに、その都市計画道路という認定で藤沢市の地図に赤い点線が入っている。そうすると、その人たちの関係している土地にその計画道路が通るという前提で売買されたり、手に入れた方も多と思う。

もう1つは、ここに昔の都市計画の委員が線を引いたわけで、ここに当たっている人たちはそれなりの覚悟はしている。これを白紙に戻すのは非常にもったいない話で、時代が変化して、「少子高齢化」といようなことが頭を書いてあるけれども、そういう社会情勢についての話は長いレンジであって、その長いレンジの中でまた変わってくるかもしれない。そのときに、さてとなったときはもうだめなわけだから、都市計画道路としてせつかく都市計画審議会の方々が決めた線を廃止してしまうということのほかにも、もう少し息長く存続していくといようなことはないのか。要するに一たん廃止してしまったら、ここにこういうことはできないし、これから都市計画道路をつくろうとしたときに、その計画そのものがあいまいで何かの拍子にはなくなってしまうと、非常に不安定な計画になりはしないかという心配があるということです。

会長

まさにおっしゃるように、一たん決めたものはなかなか変えられないという歴史がずっとあったけれども、逆に40年、60年塩漬けにしてあることに対して、実現の見通しのないところで制限を設定しているということもまた大きな問題であるという両方の議論で、将来計画を見据えて本当に要るか、要らないかを吟味して、本当に必要のないものは、この際消すという方向でやりましようとなったということです。

D委員

廃止になるというのは、今、話をしているわけであって、うちの敷地を通るとい人は、いつ、道路になってどかさされるのかと不安を抱えている。それがここでなくなるわけだから、その住民に対してどういふうに説明していくのか、説明の方法は何かあるんですか。

事務局

この区間の道路に当たっている方々には既に個別にお会いしてご説明しております。基本的には道路に当たっていると権利制限がかかっておりまして、木造の2階、3階建てまでの建物しか建てられない。ただ、ほと

んどが第1種低層住居専用地域なので、実際に用途地域規制と道路がかかっていることの権利制限は余り変わらないのですが、一部幹線道路沿いのところで一種住居あるいは準住居というところがあって、本来ならもっと高い建物が建てられるはずなのに道路がかかっていたから2階、3階しかできなかった。ところがここへきて外れるということであれば、それはその方の考えで、よかったと思っただけの方もいますし、何だ、今まで制限しておいて結局やらないのかと怒られる場合もあったり、いろいろですけれども、一応、すべての方々にご説明して納得していただいております。あとは、直接は当たっていないけれども、うちの前が道路になるので、便利になるからここを買ったという方もいらっしゃるかもしれないが、そういうすべての方にご説明したわけではないけれども、地元の説明会をいたしました。参加者は少なかったけれども、権利者全部にご説明した中で、概ね了解はいただいていると理解しております。

E委員

今、土地の権利関係は難しいので、個別に権利者に説明したということですが、2ヵ月でそこまでできるのかなと思ったけれども、ここで決まった以上は、個別にこういうものがなくなったということを周知していかないと、市民はここは2階家しか建ってはいけないというのは何となくわかるけれども、それが今度突然解除されるということに対して、逆になくなる前よりもなくなると決まってからの説明の方が大切だと思う。ここで権利者というのは所有者ですけれども、特に個別に説明をやってほしい。

事務局

今回の趣旨については、これまでも権利者の方々に個別にお会いし、あるいはすべてにダイレクトメールでご説明をしてきているのですが、確かに最終的にどうなったのかというところがこのままだとわからないという方もいらっしゃるかなと思いますので、権利者の方々には、こういう都市計画道路があって、こういう制限がかかっていましたけれども、何月何日の告示により解除されましたので、制限がなくなりましたということは何らかの通知をしていく必要があるかと思いますが、その方法についてはよく吟味してやっていきたいと思っております。

会長

ほかにご発言はありませんか。

特にないようですので、この件は原案どおり承認することにご異議ありませんか。

(「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4件については、事務局より順に説明をお願いします。

1. 自転車利用環境整備計画について。

それでは、「自転車利用環境整備計画策定に向けた取組み」について、ご説明いたします。説明は資料2-2に沿って行ってまいります。また、資料2-2の説明の中でグラフなど見にくいものは、資料2-1または前面のスクリーンに表示してまいりますので、そちらもご覧ください。

資料2-2の1ページをご覧ください。1の自転車利用環境整備計画策定の背景について、近年、自転車利用については、自転車単体の機能向上や環境負荷の軽減、健康増進などの側面から、身近な足として自転車の利用が進んできております。さらに、東日本大震災による都心部の交通機関がマヒしたことをきっかけに、通勤などの足として見直され、自転車の利用が増えてきております。一方、それと比例する形で自転車に関する事故も急増し、自転車利用のマナー向上と交通ルールの見直しの必要性が高まり、国土交通省や警察庁などを中心に、国レベルで自転車利用に関するガイドラインを策定し、利用環境整備に向けた考え方を統一化する動きがございます。このような状況の中、本市では、自転車利用環境整備に関する総合的な計画を策定しておりませんので、先ほど説明した動向を踏まえ、自転車利用環境整備に向けた基本的な方針となる計画を策定していくこととしたものです。

2のこれまでの検討結果については、現在、庁内の関係各課の職員でワーキンググループを組織し、計画策定に向けた検討を進めているところです。これまでに3回のワーキングを開催し、昨年、平成23年10月には市民を対象とした「交通に関する市民意識調査」を実施し、11月には自転車利用者を対象とした「自転車利用者アンケート調査」を実施したところです。

資料の2ページ、自転車利用環境整備計画につきましては、計画策定の趣旨と自転車利用環境に関する現状を把握し、課題を整理した上で、基本方針と施策を取りまとめた構成にしていきたいと考えております。

それでは計画の概要イメージについてご説明いたします。「第1章の計画の趣旨」では、計画の目的や自転車利用環境整備により、期待される効果を記載のとおり整理していきたいと考えております。計画の区域は市内全域で、計画の期間は平成25年度から平成34年度までの10カ年を予定しております。計画の位置づけは、「藤沢市都市マスタープラン」における交通の部門別計画の一翼を担うものとなります。また、計画の実施に向けては、環境基本計画や交通安全計画などの関連計画とも連携しながら進めていくこととなります。

資料の3ページをご覧ください。「第2章の自転車利用環境の現状と課題」では、本市の自転車利用の状況を整理するため、13地区の交通手段分

担率等さまざまな視点から現状把握を行い、自転車利用環境改善の課題抽出をしております。市内の自転車利用状況の現状把握については、現在作業中ですが、ここで、市内の自転車利用の状況についてご説明します。①の平成20年パーソントリップ調査結果の13地区別の交通手段分担率で、地域の方々が駅や商業施設などへ向かう際に利用している交通手段の利用割合を見てみると、自転車を利用している人たちは、辻堂地区、明治地区が高い割合となっている一方、御所見地区、善行地区、湘南大庭地区が低い割合となっております。これは地形によるものと鉄道駅からの距離による違いが要因であると考えられます。

②の「交通に関する市民意識調査」から、各交通手段に関連する項目の満足度と重要度について分析すると、「自転車走行環境」と「自転車駐車場所」については重要度が高く、満足度が低い状況となっており、自転車施策に対する市民ニーズの一端を伺うことができます。

③の「自転車利用者アンケート調査」では、市内の自転車走行空間の「走りやすさ」について調査を行っており、「走りにくい」「非常に走りにくい」と回答した割合については、藤沢駅、藤沢本町駅、長後駅、善行駅の周辺が高い割合となっております。また、「自転車利用の促進策に対する市民意識」は、「自動車と分離された自転車のための道をつくる」、「歩行者と分離された自転車のための道をつくる」と回答した人の割合が高くなっております。今、ご紹介しました現状把握の結果に加え、本市の自転車利用状況をさまざまな面から検証し、課題を抽出した上で、本市の自転車利用に関する基本的な方針や方策の策定につなげていきたいと考えております。

資料の5ページは、「第3章の自転車利用環境整備計画の基本方針」の大枠のイメージです。まず、自転車利用環境のネットワーク設定の仕方を整理します。例えば通勤、通学の目的では鉄道駅への駅端末交通のネットワークを設定し、買い物目的では鉄道駅や商業施設、レジャーや観光目的では各公共施設や観光スポットへのネットワークの設定を考え、利用目的別にネットワークの考え方を整理していきたいと考えております。このネットワークの考え方を踏まえ自転車利用環境整備の基本方針や施策を「はしる」、「とめる」、「つかう」、「まもる」の4つの観点から整理していきたいと考えております。

まず、「はしる」の走行空間整備では、「安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり」を目指した「走行空間整備方針の策定」や、「道路の新設・改良に伴う走行空間整備」などの施策について検討しております。また、もともと道路交通法上で自転車は「車両」と位置づけられておりま

すが、平成 23 年 10 月に警察庁からは、自転車と歩行者双方の安全確保を目指し、いま一度自転車は「車両」であることを徹底していくという考え方が示され、本市の施策検討に当たっても国の考え方を踏まえつつ、整理していきたいと考えております。

次に、「とめる」の駐輪環境整備では、「駅周辺を重点とした人と環境にやさしい駐輪環境づくり」を目指し、「新たな自転車等駐車場や無料自転車等駐車場の有料化の検討」などの施策について検討してまいります。また、今後、藤沢駅周辺再整備の検討内容とも整合を図ってまいります。

次に、「つかう」の利用促進につきましては、「市民や来街者にやさしい自転車利用環境づくり」を目指し、「自転車マップの作成」や「コミュニティサイクルの導入検討」などの施策について検討してまいります。

最後に、「まもる」のルール・マナー向上につきましては、「市民と連携した交通安全の意識づくり」を目指し、これまでも取り組んでいる「交通安全啓発活動の充実」などの施策について検討してまいります。

最後に、資料 6 ページをご覧ください。今後の計画策定に向けたスケジュールについては、先ほどもご説明いたしましたが、現在、国土交通省と警察庁などが連携しつつ、有識者で構成される「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの「安全で快適な自転車利用環境の創設に向けた提言」を受け、各自治体に向けた自転車利用環境ガイドラインの策定が進められており、この内容も踏まえつつ、自転車利用環境整備計画に反映してまいります。

本年度の上半期を目途に計画の素案を取りまとめ、神奈川県、茅ヶ崎市・大和市・鎌倉市などの近隣市や警察などとの調整に入っていきたいと考えております。そして下半期には地域経営会議など、地域の方々との意見交換を図り、パブリックコメントを実施し、市民の方々からご意見をいただいた上で、平成 24 年度末を目標に計画として取りまとめていきたいと考えております。以上、簡単ですが、自転車利用環境整備計画策定に向けた取組み状況についての報告を終わります。

会長

ただいまの説明に関しまして、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

D委員

「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」というキーワードでまとめられたのは、非常にわかりやすい。これが 13 地区で確認されて進んでいけばいいと思うが、この中で一番問題なのは「はしる」の中の道路の新設までいかなくても、道路の改良です。これは自転車で走ってみればわかるが、藤沢市は歩道がデコボコしていて自転車が走りにくい。そうかといって車道に行くと、車道と歩道の間には溝があってパンクしたりする。つまり「と

める」、「つかう」、「まもる」とあるけれども、優先的に言えば道路の改良ではないか。

もう1つは、今の道路の改良にはお金がかかると思う。自転車について「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」ということをやるならば、あわせてこれから多くなってくるだろう車いす、電動車いすも含めて今、自転車は車両だから車道を走れということでは、藤沢市では車いすはどこを走るのが。自転車も車いすもあわせてせっかくつくっていただいている自転車利用という中に、「車いす」も前提に入れて検討していくというようなことも入れていただきたい。

それから非常に費用がかかるから、これは藤沢地区の地域経営会議で出た話だが、車と同じように免許が要るのではないかと。要するにマナーといって押し付けるのではなくて、きっちりした指導をする必要があるのではないかと。いまだに右側を走っているのか、左側を走っているのかわからないと。道路が右側にしか白い線がなければ、行き帰りで同じところを通るから対面になってしまう。そういうことも含めていろいろとやっていると費用がかかるから、自転車を買ったときにそのマナーを教える教室あるいは登録するとか、登録免許税とか利用者側の負担も含めて、そういう費用で整備していくということが必要ではないか。自転車利用者が負担しないとなると、広範に集められた税金の中で道路が改修されたりしていくわけだから、その費用も含めてこの取り組みを決めていかないと、せっかく「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」といい言葉でまとまっているのに財源をどうするのか。その辺のところをしっかりと検討していく必要があるのではないかという意見です。

A委員 特に「まもる」のところで、具体的に市としてはどういうことを考えているのか。思い起こすと50年以上前、小学校に警察官が来て実地にいろいろ教えてくれたことがいまだに脳裏の底にある。そういったことを市として子どもたちに指導しているのかどうか、伺いたい。

事務局 藤沢市はルール・マナーの関係は交通安全教室を行っております。交通安全教室の項目については、歩行者に対する交通安全教室などは小学校や幼稚園で行っておりますが、この中で自転車に関する交通安全教室も行っております。今は小学校3年生以上を対象に行っておりまして、平成21年度のデータでは、交通安全教室に7,000人以上参加している。主な対象者は小学生になっておりまして、それが7,000人のうちの4,600人ほど、その他では高齢者にも行っておりまして、これには自動車運転安全教室も含まれますが、800名ほどの参加というような状況で行っています。今後については、自転車安全教室等に重点を置いて、もう少し取り組みを強化

していきたいとして検討を考えております。

会長 この話題はF委員にかなり関わりがあるかと思いますが、何か補足することはありますか。

F委員 5月は自転車のルール・マナーアップ強化推進月間ということで、現在進めております。交通課がメインですけれども、藤沢警察署の交通課では、学校に出向いて「チリリンスクール」という名称で進めております。ただ、これがある時期のみということではなくて、ゼロ4作戦というのがあります。オートバイ、高齢者、自転車と飲酒運転というのが神奈川県警の4つの重点推進の中の1つということなので、市の交通安全教室と警察の交通課等と連携を取りながら、ルール、マナーを教える機会を多くつくっていきたいと思っています。5月はそういう期間として推進しております。

G委員 資料2-2の1ページの「藤沢市自転車利用環境整備計画策定の背景」で、こういう計画をつくり上げるときに、藤沢らしさが余り書いてないが、(2)の計画策定への経緯で、唯一、「藤沢市は駅周辺の駐輪場やハード面の整備、交通安全ルールやマナー向上」ということをやっていると言っているが、これはよその県でも一部やっているわけで、なかなかこの中に藤沢市らしさが見えない。先ほど地形的な要因という話が出ましたが、藤沢市は起伏が少ないとか、当方では、藤沢大和自転車道という結構長い距離を河川沿いに整備している中で、藤沢らしさを少し前面に出せないかという気はします。2ページ以降もどちらかという、すべての市町村で使えるようなイメージになっているが、ぜひ、藤沢らしさをもうちょっと出した方がPRになると思う。整備については、道路を直せという、大変時間がかかりますので、その辺はよろしくお願いします。

会長 これについては今後も中間的な報告をいただくということにして、私から1つお願いしておきたいのは、この話題はこれからも重要だと思うけれども、いざやるとなると、相当お金がかかるということが中心になってくる。全体としてはきれいに書いてあるけれども、なかなか動かないことになりかねないので、そういうきれいな全体像のほかに、特にここから手をつけるというプロジェクトをハード、ソフト両方を、やれるところから手をつけていく。それは役所がやることもあるし、市民にお願いすることもあるし、あるいは専門的な方々に協力していただくとか、そういうあたりをにらんで、手をつけられるところからぜひやっていただきたいと思えます。

XX

次に、2. 特定保留区域「葛原地区」(新産業の森)の状況について、説明をお願いします。

それでは、報告事項 2. 特定保留区域「葛原地区」（新産業の森）について、ご説明いたします。

スクリーンをご覧ください。まず、本地区の概要ですが、葛原特定保留区域は、小田急江ノ島線長後駅から西へ約 3 キロメートル、本市西北部に位置する約 23 ヘクタールの区域です。地区の東側は綾瀬市に隣接し、また、地区の中央を都市計画道路 3・3・4 藤沢厚木線が通っております。本地区は、藤沢市都市マスタープランにおいて新たな産業ゾーン「新産業の森」の形成を図る地区として位置づけており、藤沢厚木線沿道の高い利便性と交通機能を生かし、豊かな緑に包まれた新産業拠点の創出を図ることを目標としています。

土地利用計画としましては、民間開発によって立地した既存の物流施設と研究開発型施設、研究施設、周辺環境へ配慮した工場に限定した産業系の土地利用を前提としております。また、藤沢厚木線沿道には景観面に配慮した緑地帯を、地区東側の外周道路沿道には綾瀬市の住宅市街地に配慮した緩衝緑地帯を配置するなど、周辺環境へ配慮した緑豊かな環境づくりを計画しております。

本地区の想定用途は工業地域で、既存の 2 つある物流施設の区域を除き、組合土地区画整理事業による都市基盤整備を行うことにより、計画的な市街地整備を図っていくものです。

次に、これまでの経緯についてご説明いたします。本地区では新産業の森の形成を目指し、地域住民との協働によるまちづくりを推進しており、平成 21 年 9 月、第 6 回線引き見直しにおいて、現在の市街化調整区域から計画的な市街地整備の見通しが明らかとなった段階で、市街化区域に編入する特定保留区域を設定したところです。しかしながら、平成 21 年 10 月に本地区近隣で、希少な猛禽類であるオオタカの営巣が確認され、特定保留区域全体を一括で市街化編入することが困難となったことから、段階的整備等について国や県の関係部局との調整を行ってまいりました。

その結果、オオタカ営巣への影響が軽微にとどまる区域の市街化編入を先行する、いわゆる部分編入についての了解が得られたことから、約 16.9 ヘクタールの区域、スクリーン上の赤い太線の左側部分について、今後、地元への周知を十分に図った上で、都市計画の法手続きを開始することとしたものです。

それでは、本地区の市街化区域編入に関連する 4 つの都市計画案件のスケジュールについて、ご説明いたします。神奈川県決定案件であります区域区分の変更と併せ、市決定案件であります用途地域の変更、下水道の変更、地区計画の決定につきまして、6 月 4 日に藤沢市内、6 月 15 日に本

地区に隣接する綾瀬市落合地区にお住まいの方々を対象に都市計画説明会を開催いたします。同時に、地区計画につきましては、「藤沢市地区計画等の案の作成手続に関する条例」に基づく縦覧を5月28日から6月11日まで行い、6月18日まで意見の受付を行う予定です。その後、県決定であります区域区分の変更について、神奈川県へ案の申し出を行います。これら4つの案件に関しまして、神奈川県、藤沢市の両方で都市計画手続きを進め、今年度末の告示を目指すものです。なお、都市計画案件ではありませんが、土地区画整理事業につきましても、今年度末の組合設立認可を受け、平成25年度から造成や道路築造等の工事を実施するとともに、企業誘致を開始していきたいと考えております。以上で、特定保留区域「葛原地区」（新産業の森）についてのご報告を終わります。

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

H委員 都市計画の手続きについてはわかりましたが、これを実際に募集する要綱とか募集の段階ではどういう状況になるのか、参考のために教えていただければありがたい。

事務局 質問の趣旨は、企業の募集のことだと思うんですが、企業募集については産業振興課を窓口、西北部事務所と連携して手続きを進めていきたいと思っております。問い合わせもかなり増えてきておりますので、早いうちに募集のあり方等も含めて周知をしていきたいと考えております。

H委員 予定としては2013年の3月に告示とあるけれども、今、産業振興課と協議してと言っているけれども、目安はいつごろですか。

事務局 組合の認可を来年3月に予定しておりまして、25年度に道路や下水道の工事を行い、26年度に企業の立地を目指して進めておりますので、25年度には募集という形になろうかと思えます。

会長 次に都市計画決定段階になるのか。あるいはその前にもう一回ぐらいあるということですか。

事務局 今のスケジュールでいきますと、今年度末の都市計画審議会にかけることになるかと思えます。状況によっては、その前の都市計画審議会で報告事項としてお願いするかもしれません。

会長 これは特定保留ということで、ここの区画整理が成立するという見通しが立てば、市街化区域に入れるという前提で随分前に議論されて、その路線で動いているということですから、内容的には問題ないと思えます。

他になければ、この件については終わりたいと思えます。

XX

3. 境川右岸鶴沼地区地区計画の変更について、説明をお願いします。

報告事項3. 境川右岸鶴沼地区地区計画の変更について、ご説明いたします。本報告につきましては、昨年度の本審議会において、今後、境川右岸鶴沼東地区地区計画の都市計画変更手続きを進めてまいりたい旨のご報告をさせていただきましたが、このたび、新市長から、公民連携で進めていた市庁舎や当該地区計画区域内の公共施設再整備については、白紙に戻して考えることが表明されたことを受け、当該地区計画の変更につきましても、白紙に戻った旨のご説明をさせていただくものです。

それでは、当該地区計画の簡単な概要と経過を含めてご説明いたします。当該地区計画の区域は、藤沢駅より南南東へ直線距離で約700メートルの約5.1ヘクタールで、藤沢市民会館や奥田公園などの公共施設と一部戸建て住宅が存する区域です。本地区計画は、平成5年2月23日に住居地域から商業地域への用途地域変更とともに都市計画決定したものです。現在A地区には藤沢市民会館、南市民図書館、秩父宮記念体育館、南消防署、奥田公園などの公共施設があり、B地区は戸建て住宅地となっております。A地区については、地区整備計画の中で、住宅の建築を禁止する内容が定められております。当時の考え方としては、文化的施設の機能集積を図る中で、A地区の全域が既に公共施設用地であるため、住宅が建てられない地区整備計画の内容としたものです。

現在、藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会において、藤沢駅周辺地区の目指す姿と方向性について検討がなされ、機能配置の考え方が示されており、当該地区は「商業・業務・公益サービス機能等を主体としながら、居住機能と共存するゾーン」となっております。当該地区の目指す姿と方向性に基づき当該地区と市役所本庁舎地区、そして辻堂C-X地区の3地区において、公共施設の機能や施設の再編について検討が進められ、事業構想を策定する上で、民間からのノウハウや事業手法を反映させるため、公民連携事業アイデア提案を公募しておりました。

これからの本市の都市づくりでは、少子高齢化に対応したコンパクトな都市を目指す中で、とりわけ都心部居住が駅周辺における活性化を進めていく意味から重要であり、当該A地区での居住を可能にしたいとの考えから、昨年度の本審議会において、今後、民間からのアイデア提案や都市計画法に基づく提案制度などにより、当区域に住宅を立地するような提案がなされ、その計画に合理性が認められれば都市計画変更手続きを進めてまいりたい旨のご報告をさせていただきました。しかしながら、新市長から、公民連携で進めていた市庁舎や市民会館などの公共施設再整備については白紙に戻して考え、市庁舎などは公民連携よりも従来型の整備で行うことが表明されたことを受け、市庁舎、市民会館及び南市民図書館等を一体

的に再整備するため、公民連携を前提とした「市庁舎等再整備の事業手法等に関する民間アイデア募集」については、3月1日付けで募集の取りやめを公表し、公民連携による施設整備は白紙に戻し、市庁舎については管財課が、市庁舎以外の市民会館、南市民図書館、藤沢保育園、藤沢青少年会館又は文書館については、従前のおりそれぞれの所管課が施設の再整備を検討することとなりました。

以上のことから、昨年度にご報告いたしました境川右岸鵠沼東地区地区計画の変更につきましても、白紙に戻ったものでございます。以上で、境川右岸鵠沼地区地区計画の変更についてのご報告を終わります。

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。

ないようですので、この件については終わります。

×××

会長 最後に、4. その他の報告案件をお願いします。

事務局 その他ということで、2点ほど状況報告をさせていただきます。1点目は、いずみ野線の実現に向けた検討会を平成22年度と平成23年度の2ヵ年をかけて、神奈川県と藤沢市、慶應大学、相模鉄道の4者でいずみ野線の湘南台から、最終的には東海道新幹線の新幹線新駅のツインシティに向けた延伸ということで、当面の間、慶應大学（SFC）までの区間について、その実現化の方策を検討するというので検討会を組織しております。23年度にその検討会が終わりましたので、その結果を本審議会にもご報告をさせていただきたいと思っております。最終的な報告の内容につきまして、4者の共同作業になりますので、それぞれの思惑、言い分というものがいろいろございまして、最後の取りまとめに時間を要したところで、今現在もまだ調整中ですが、これにつきましては、4者が同時に同じ日に発表していく必要があるとして、現在、藤沢市の6月議会で発表していこうと考えております。そのときに初めて4者同時に発表していくことになっていきますので、きょうの審議会でその内容について触れることは先行する形になりますので、申しわけないのですが、控えさせていただきます。次の都市計画審議会、議会で報告した内容とともに違った側面も入るかと思っておりますけれども、審議会に報告をして、今後の展開についてご議論をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

もう一点は、生産緑地の関係です。前回の都市計画審議会の中でも若干ご意見等がありまして、議論になっているところですが、都市計画の中で生産緑地を定めておりますけれども、生産緑地法という特殊な制度の関係

上、税法とリンクしている中で、市街化区域の中にあっては固定資産税が市街化調整区域の農地並みになって非常に安くなっているわけです。そのかわり 30 年間の営農あるいは主たる従事者が死亡又は故障するまでは一切解除できない、他の土地利用の展開ができないという厳しい制度になっているわけです。その中で、指定からも大分時間がたってきているわけで、主たる従事者の方が亡くなられる、あるいは高齢で農業の継続ができないという事態が多発しておりまして、その結果、買取り申し出がかなり出てきております。制度上、買取り申し出がなされますと、市が買わなかった場合は、買取り申し出をした日から 3 ヶ月間が経過すると、自動的に生産緑地の都市計画決定はそのままですけれども、農地としてしか利用できないという行為制限が解除されまして、その土地の第 1 種低層住居専用地域ならば、その用途地域に従った建築が可能になるという実態がございます。

そこで毎年、11 月の都市計画審議会にまとめて生産緑地の変更を付議しているわけですが、議案として上がってきたときには 3 ヶ月どころか 10 ヶ月ぐらいたっているという状態になっておりまして、行為制限が解除されてから 6 ヶ月ぐらいたった状態で、もう既に家が建ってしまっているというような中で、その土地について生産緑地の解除をお願いしますという議題が上がってくるわけです。そのため委員からは、きょう何のために議論するのかというご指摘をいただく結果になってしまうわけです。これは藤沢市だけの話ではなくて、他の市でも非常に問題になっているのですが、その辺について神奈川県とも話をさせていただいたのですが、そのたびに変更の調書を上げてこられても県としても困るということもありますし、事実、私ども都市計画審議会の運営としても、そのたびにその案件だけで皆様に集まっていただくというの難しいところがございます。実際、買取り申し出が出て買わなければ自動的に 3 ヶ月間で制限が解除されてしまいますので、それについてその間にこの審議会を開くというのは無理な形になりますので、実態として常にそれをやるのは難しいことになりますので、都市計画の変更、廃止については 11 月に 1 回にまとめてやらせていただきたいというお願いでございます。そのかわり必ず都市計画審議会は、きょうのように生産緑地の案件としては特にないわけですが、年々 4 回、多ければ 5 回程度やる形になりますので、そのときに生産緑地についてこういう案件が、例えば湘南大庭地区で何件出てきておりますとか、これについては何月何日にもう既に行為制限が解除されましたというような報告をその都度していくということで、皆様に生産緑地が今どういう状況になっているのかというところを逐一ご報告するということにかえさせていただく。ちょうど買取り申し出が出たばかりのとき

だと、その場所を完全に示しますと個人情報的な部分もあるかなという気がしますので、取り扱いが場合によってはタイミング的に難しいところもあるかもしれませんが、なるべく今、こういう状況ですということをお示ししていきたいと思います。そのかわり実際の都市計画変更に係る審議としての場合は、年に1回の11月というところで、そうしないと事務がダブってきまして煩雑になってしまうのと、神奈川県と協議をしていく中でも非常にやりにくい形になってしまうということでお許し願いたいと思います。以上、2点、よろしく願いいたします。

会長

ただいまの2件の報告ですが、1つは相鉄いずみ野線延伸についての4者間の報告書ができた、その内容については次回報告をしたいという予告です。

2点目は生産緑地の、これは前からいろいろお話があつて、いかにも不思議な制度というのが少しでも改善できないかということで、状況報告をその都度するという提案です。これについてご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

ないようですので、生産緑地についてはご提案のように進めていただくこととして、いずみ野線の延伸に関しては次回ご報告をお受けするということにします。

事務局が用意した案件は以上ですが、委員の方からご発言等ありますか。

D委員

先ほどの「都市計画道路の見直し方針」の中にも「少子高齢化社会の進展」というのがあつたし、事務局の説明の中にも再三「少子高齢化」という枕詞があつたけれども、都市計画審議会での「少子高齢化」というのをどういうふうにとらえているのか。都市計画に関して少子高齢化がどういうふうに影響しているのか、考えをお聞かせください。

事務局

都市計画といっても広いので、その案件によって若干意味は違ってくるかと思うのですが、都市マスタープランの中で考えていたことがすべてを物語っているかなと思うのですが、藤沢市は人口増加がしばらく続きますけれども、遠くない将来には確実に人口減に入ってきます。なおかつ少子高齢の時代に突入していくわけです。その中で今後20年、30年の都市計画を見据えた中では「少子高齢社会」というものを度外視して計画することはナンセンスですし、そこをどういうふう新しいまちづくりをしていくかということが一番の重要な課題であるという認識のもとに、いろいろなところにこの枕言葉が出てきてしまうわけです。やはりコンパクトなまちづくりということが国でも叫ばれておりますし、これも少子高齢社会というものを見据えた中での考え方でしょうし、最近出てきている考え方については、すべて「少子高齢社会」がキーワードになっているのではない

かと思います。先ほどの都市計画道路もそうですけれども、昭和 30 年代につくられていた都市計画は、どちらかという右肩上がりである未来に向かってどんどんまちが広がっていくという中でつくられてきた都市計画だと思えるけれども、これからは明るい未来にしていくために、余り広げないコンパクトな、高齢者にとってどういうまちが住みやすいかということを中心に考えていく必要があるだろうとして、そういう枕詞が常に多くなっているのが実情です。

D 委員 「高齢化」という枕詞が、道路については高齢者が歩きやすい歩道にするとか、車いすや高齢者に優しい道路というふうにするならば、木下委員が言われた藤沢らしさが、鶺鴒沼では細い道がたくさんあって、木がたくさんあって緑があるにもかかわらず、狭い道路を走らざるを得ないけれども、狭い道路だから緑豊かで藤沢らしさが出ている。そういう問題についてこの枕詞を使うならば、道路についても藤沢らしさ、老人の多さに対する小さな施策が積み重なっていく必要があるのではないかと思うので、この枕詞を常に使うならば、実際の具体的行動の中にもそういうのが入っていく必要があるのではないか、これは意見です。

I 委員 先ほど境川周辺地区の都市計画については、この都市計画審議会でもいろいろと話し合いを積んできたが、今回、市長が代わったということで計画が白紙に戻ったという報告でした。白紙に戻るということは、市長の方針ですけれども、我々が都市計画審議会ですべての議論をしてきたことは何だったのか。具体的に公民連携でいろいろな行政機関をつくろうとか、そういうこともやってきた。そうした中で、市長が代わるとすべてが変わるということは、これからの都市計画を考えていく中で、この都市計画審議会がやってきたものが切られると、市長が代わったからという説明で終わっていいのか、それから都市計画審議会のあり方も含めた中で、もう一度考えていただきたい。

会長 事務局だけに答えていただく話題ではなさそうですが、事務局、何か考えがありますか。

事務局 事務局としては、地区計画がかかっている当地域については、現状がすべて公共施設になっておりますので、そういう集積を今後も維持していくために住宅を禁止する地区計画を定めたという当時の考え方です。なおかつ、今回、それを改めて、場合によっては民間事業者からいい提案が出てくるのであれば住宅も可能にすることも視野に入れているという動きを事務局としてはしていたわけですが、その考え方としては、これは今も変わらないわけですが、この土地だけがということではなくて、今後の駅周辺の活性化ということを考えていくに当たっては、やはり都心部にもどん

どん居住を促進する必要があるだろうというふうには考えております。それは先ほどの高齢社会とも関係してくると思うんですが、これからは駅がすぐ近くにあって、便利でいろいろなものがちょっと歩けば満足できるというまちのマンションに比較的高齢者が住む時代が今後多くなってくるだろうということが言われておりますし、都心部の居住ということを考えていく中では、公共施設と一体となった居住があってもいいのではないかと、いうことを1つの選択肢として考えたわけです。ただ、ここに必ず入れなければいけないということではありません。駅周辺には他にも土地はたくさんありますので、そういった中で検討していきたいと思っております。ただ、この部分については方針が変わったということで、当時から何が何でもこれでないといけないということではなく、いい提案が出てきたのであれば、その時点で都市計画案として提出する用意がありますということだったのですが、結局、それ自体がそういう進め方をしないということになりましたので、私どもとしては、これ以上先へは進まないというのが現在のスタンスです。

I 委員

藤沢市 41 万の人口の中で、藤沢駅周辺を見ると、言葉は悪いが、みすぼらしいという感じがする。そうした中で藤沢駅周辺もこれからの都市計画を考えていくということで、この都市計画審議会でもいろいろな議論が出ました。これから先を見ていくには都市計画審議会の意見としてはっきりしたものを持っていないと、首長が代わるたびにそのようなことが起きる、あるいは考え方が違う人が来ると、全然違った都市計画になってしまうということは、これからの藤沢市を考えると、非常に危惧されることではないかと思っています。都市計画審議会がただの審議会で終わらないようにお願いしたい。

会長

今の I 委員のお話は大変重要だと思いますが、市長と都市計画の関係は難しい問題が含んでいると思うんですが、都市計画決定したものは、決定したときの客観情勢が変わらない限り、市長が代わったからといって市長の思惑でその決定を変えていくということは許されないということにははっきりしている。ただ、都市計画の中で何を総体的に優先して進めていくかということと言うと、都市マスタープランというものがそういうことを決めていますので、都市マスタープランを一般の方々も巻き込んで議論して決めていますので、それも市長が代わったからといって変えられるものではもちろんないのですが、実施の段階での重点の置きどころは、ある政策を掲げて当選した以上は、その市長の意思がある程度反映するという部分も必要ではないか。その辺は実際問題として個別案件ごとに議論していかざるを得ないと思います。市長が代わったからといって都市計画がふら

ふらするのは基本的にまずいと私も思います。

ほかにご発言はありますか。ないようですので、以上で議論を終了いたします。

事務局

次回の第 139 回藤沢市都市計画審議会は、8 月下旬に開催を予定しております。主な議題としては、先ほどご報告しました自転車利用環境整備計画について等を予定しております。日程や議案等については、後日ご案内いたしますので、よろしく願いいたします。

それでは、閉会のあいさつを計画建築部長から申し上げます。

計画建築部長

本日は長時間にわたるご審議、まことにありがとうございました。事務局を代表いたしまして、心から御礼申し上げます。

これをもちまして、第 138 回都市計画審議회를終了いたします。ありがとうございました。

午後 3 時 55 分 閉会