

会 議 録

会 議 名		第142回都市計画審議会	
開 催 日 時		2013年(平成25年)5月21日 午後2時	
開 催 場 所		藤沢市保健所 3階 大会議室	傍聴者数
			1
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、池尻 あき子、加藤 薫、 高見沢 実、水落 雄一、宮戸 光、志村 知昭、	
	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、大澤課長補佐 柄沢区画整理事務所＝濱野所長、中村主幹、三上主幹	
議題及び公開・非公開の別		報告事項(今後の都市計画審議会審議案件等について) 1 辻堂駅北口地区地区計画の変更について 2 宮ノ下公園の変更について 3 藤沢市交通マスタープラン策定に向けた取組みについ て (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142回 藤沢市都市計画審議会

議 事 録

日 時 2013年(平成25年)5月21日(火)

場 所 藤沢市保健所 3階 大会議室

●出席者

・市民

板原直枝	藤沢地区
甲斐裕章	辻堂地区
手塚智之	藤沢地区
古川京子	鵠沼地区
山下都久	片瀬地区

・学識経験のある者

田中正明	藤沢商工会議所 会頭
池尻あき子	(株)プレック研究所 行政計画部 次長
加藤 薫	(有)ケー・ユー・エヌ空間研究室 代表取締役
高見沢 実	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授
水落 雄一	(社)神奈川県宅地建物取引業協会 湘南支部 副支部長
柳 沢 厚	(株)C-まち計画室 代表

・市議会議員

宮戸 光	建設経済常任委員会 委員長
------	---------------

・関係行政機関

志村知昭	神奈川県藤沢土木事務所 所長
------	----------------

以上、13名。

●事務局職員

高 橋 計画建築部長
石 原 都市計画課長
古 澤 都市計画課主幹
大 貫 都市計画課主幹
新 井 都市計画課長補佐
大 澤 都市計画課長補佐
濱 野 柄沢区画整理事務所長
中 村 柄沢区画整理事務所主幹
三 上 柄沢区画整理事務所主幹
その他職員

◆傍聴者・・・・・・・・ 1名

第 142 回藤沢市都市計画審議会

日時：2013 年（平成 25 年）5 月 21 日（火）

午後 2 時

場所：藤沢市保健所 3 階 大会議室

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 辻堂駅北口地区地区計画の変更について

報告事項 2 宮ノ下公園の変更について

報告事項 3 藤沢市交通マスタープラン策定に向けた取組みについて

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 142 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 開会にあたりまして、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、第 142 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。5 月も半ばを過ぎ、新緑の美しいさわやかな季節となりました。本日は平成 25 年度、最初の審議会となります。後ほどご紹介させていただきますが、新たにご参画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申し上げます。
- 事務局 本日は、報告案件 3 件を予定しております。委員の皆様方には多方面よりご意見をいただきまして、本市都市計画のよりよ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。
- 事務局 それでは、審議会に移らせていただきますので、よろしく願いいたします。
- 事務局 次に、5 月 20 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、市議会からの選出委員に変更がございましたので、ご紹介いたします。
- 官戸委員 建設経済常任委員会委員長の官戸 光委員です。
- 官戸委員 皆さん、こんにちは。藤沢市議会議員の官戸 光でございます。5 月 20 日の建設経済常任委員会で委員長を拝命いただきました。本審議会については、資料等を見ても、いつも皆さん方が活発に議論をされているという感想を持っておりましたので、藤沢市のまちづくりのために各方面から選出された皆様方には、これからもお力をいただきたくお願い申し上げ、これから 1 年間、よろしく願いいたします。
- 事務局 なお、総務常任委員会委員長はまだ決まっておりませんので、決まりましたら、次回の審議会でご紹介させていただきたいと思っております。
- 事務局 また、4 月 1 日の神奈川県藤沢土木事務所の人事異動に伴い、関係行政機関の委員に変更がございましたので、ご紹介いたします。
- 志村委員 神奈川県藤沢土木事務所長 志村知昭委員です。
- 志村委員 神奈川県の 4 月 1 日付の人事異動により、藤沢土木事務所長に着任しました志村でございます。皆さん、よろしく願いいたします。
- 事務局 新たにご参画いただく官戸委員、志村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。
- 事務局 会議に入ります前に、去る 4 月 1 日付け人事異動に伴い、事務局職員に動きが生じておりますので、ご紹介いたします。(事務局職員紹介)
- 事務局 次に、本日の資料等の確認をさせていただきます。(資料確認)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

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ます。

次第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19名で、本日は13名の委員が出席ですので、本日の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、本日の議事は、報告事項3件で、報告事項「1 辻堂駅北口地区地区計画の変更について」、「2 宮ノ下公園の変更について」、「3 藤沢市交通マスタープラン策定に向けた取組みについて」のご報告いたします。運営につきましては、このように進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

本審議会は、藤沢市市情報公開条例第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、傍聴の方はおられますか。

(傍聴者1名入室)

傍聴者はルールをお守りください。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

それでは、本日の議事録署名人を指名いたします。

池尻委員と甲斐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、お二人にお願いします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

それでは、議事に入ります。

報告事項1 「辻堂駅北口地区地区計画の変更について」、事務局の説明をお願いします。

事務局

報告事項1「辻堂駅北口地区地区計画の変更について」につきまして、ご報告いたします。

A-1街区における建築物の敷地面積の最低限度について、現在、湘南C-Xの駅近くの湘南テラスモールとなっているところがA-1街区で、現在、5万9,000平米ということで、敷地分割ができないという内容になっております。この規定につきましては、戦前からございました関東特殊製鋼が平成14年に撤退して、その敷地の土地利用の転換を図る際に、街区の特性を生かした一体的賑わいのある土地利用を誘導するため、このような制限内容としておりましたが、A-1街区の当面の土地利用が確定したこと、また、土地利用形態や制限は他にもあるのではという

ことから、A-1街区における敷地面積の最低限度の規定について見直しを行ってまいりたいと考えているものです。このため、現在、検討をしております変更案について、ご報告をさせていただきます。

辻堂駅北口地区地区計画の場所は、辻堂駅の北口に位置しており、現在、変更を検討しているA-1街区は、湘南テラスモールのある一番大きな区画となっております。変更後の最低敷地面積を決めるにあたり、単なる最低敷地面積の数値を決めるだけの議論をした場合、数値の根拠を欠き、この地区をどのようなまちにするかという考えがなくなり、結果、商業施設が乱立してしまうことも考えられます。このため、現在、辻堂駅の北口については、良好なまちづくりが形成されていることから、これらを維持しつつ、最低敷地面積の規定の変更を行っていくよう検討をしております。そこで、当初の辻堂駅北口地区のまちづくりを計画する際に策定をした「辻堂駅周辺地区まちづくり方針」にのっとり計画であれば、最低敷地面積の規定の変更をした場合、良好なまちづくりを維持することができるものと考えております。

ここで、「辻堂駅周辺地区まちづくり方針」の位置づけと役割についてご説明いたします。辻堂駅周辺地区まちづくり方針の位置づけについてでございますが、辻堂駅周辺の再整備を適切に誘導するものとして、「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」や「ふじさわ総合計画2020基本計画」などに基づき、上位計画の見直しが行われるまでの期間、辻堂駅周辺地区都市再生事業をまちづくりとして誘導していくための指針として位置づけられ、平成17年7月に策定されました。

次に、「辻堂駅周辺地区まちづくり方針」の役割についてですが、辻堂駅周辺地区におけるまちづくりにおいて、都市計画を進めていくための指針としての役割をはじめとし、6つの役割がございます。

次に、「辻堂駅周辺地区まちづくり方針」において、A-1街区に求められている機能について、ご説明いたします。第1に、街区内広場は街区内通路に接する位置に設け、その面積は400平方メートルから500平方メートルとしております。

第2に、A-1街区内に通路を設け、その街区内通路は、交通広場、西側の辻堂神台南北線及び北側の区画道路を結ぶものとし、その幅員は概ね4メートルとしております。

第3に、街区内通路は、概ねA-1街区の中央で辻堂神台南北線に接続するものとしております。

第4に、建築物は、街区内通路に面して出入り口が設けられているものとしております。

なお、街区内通路は、必ず屋外である必要はなく、状況に応じて、建築物の中を経由するものであっても支障がないと考えております。

以上のことを満たした計画については、A-1街区の最低敷地面積の規定を、現在の数値より下回ることができるように変更を検討していくものです。

最低敷地面積の具体的な数値につきましては、今後、地権者と協議を進めていき、必要に応じて街区内通路や街区内広場を地区施設として位置づけることも選択肢の一つとして考え、決定していきたいと考えております。

最後に、地区計画の変更をする時期についてでございますが、当該地の用途地域の変更とあわせて変更をする予定で、遅くとも平成28年度までに行うものとし、その他の都市計画の進捗状況に応じて、より早い段階で変更を行ってまいりたいと考えております。以上で報告事項1「辻堂駅北口地区地区計画の変更について」に関するご報告を終わります。

会長

多分、わかりにくかったのではないかと思いますので、私流に解説をいたしますと、資料にある「59,000 m²」が、当初、都市計画決定でこの敷地に定められた最低敷地面積ということで、道路に囲まれたところ全体を1つの敷地として使えるというルールになっているわけです。それに対して2年ぐらい前に、審議会でも議論がありましたし、土地を購入した側からも経済情勢の変化などによって土地を売却して、他の主体に使ってもらおうということができないのは困ると。5万9,000 m²という大きな敷地でなければいけないのかという議論が出てきて、それでは検討しますとなって、今、検討中となっているわけです。そのときの議論では、敷地というのはできるだけ大きい方がいいというわけでもないけれども、1つの主体が1つの用途で使うのであれば、基本的にそれは1つの敷地で一体的に計画してもらいたい。それを自由に切り売りして全体がどうなるかわからないと、どんどん形が動いていってしまう。というようなことであれば、当初計画した意図が崩れてしまうということで、計画した意図が崩れないように敷地の面積を切り売りできないようにしようというのが、敷地規模の制限の1つのねらいなわけです。それに対して、それではちょっと厳しすぎるということで、先ほどの説明はこの図にあるように、5万9,000平方メートルの敷地の中に、少なくとも3本ぐらいの誰でも通れるようなオープンスペースとは限りませんで、建物の中も含めて通れるような通路をつくるというねらいがあるので、それをしっかり地区計画に表現できれば、敷地面積はもう少し小さい規模でもいいのではないかなというような議論を今、しているということかと思えます。

それでは、ご意見、ご質問のある方、お願いします。

A委員

最低敷地面積の議論にも参加しているけれども、これは元々、関東特殊製鋼の工業専用地域だった。この膨大な敷地から撤退するという事で都市再生緊急整備地域に指定し、工業用途が工業、業務、サービス、住居、商業に分割されて現在に至っているのですが、今のこの姿は、そういう分割した中において用途地域が指定されているんですか。あくまでも工業専用地域のままの状況で今日にきているんですか。

事務局

今現在も元の用途地域のままです。用途地域を変えようという考えもあったのですが、それだと土地利用誘導ができないということで、再開発促進区等の地区計画を決定しまして、用途地域を段階的に誘導するために再開発促進をかけまして、建物の一つひとつに企画提案を出していただいて、それをうけて建築基準法の48条の用途の許可を行なう、特定行政庁が認めたものを誘導していく。誘導そのものは、6つのゾーンに合った、将来性に合ったものを48条の許可に乗せて許可していったわけです。将来的には商業地域に転換する部分もありますし、住居系に転換する部分もありますし、準工業に転換する部分もあります。

A委員

現在の使用状況でなく、用途地域を指定しているということですがけれども、問題は、固定資産税の問題まで絡んでいる。誘致するときには武田薬品もそうだし、神奈川県も厚木も藤沢もそうですけれども、インベスト神奈川ということで、期限を切って固定資産税を幾ら減免しますから来てくださいとやっているけれども、その固定資産税が相変わらず低い状況の中で推移しているとしたら、行政とか政治は富の分配なんです。そここのところで相当集客力があったり、事業がうまくいっているという状況のときには、そのために地盤沈下しているところもあるかもわからない。土地インフラを整備していくためにも平等の原則で行くと、人の集まる場所は高く評価している。寂れているところは評価を低くするのが本来の政治の姿ですから、その辺のところは情報開示しているのかどうかわかりませんが、あれだけの整備にお金が投下されて、それで享受をされているということになると、その辺のところもきちんと対応していただかないといけない。それと今の分割の問題と絡んでくると思う。現在、こういう大きなところでつくったから認めたんだよと、将来、それが転用できたときに分割で処分しますよという話になると、応分の負担を長い間して、初めて自分の所有地として、それだけコストがかかったんだから、将来、分割しても、他のところに事業を転換しても所有者としてはいいのではないかということになると思うんです。全くそういうことがなされないと、全部、当初のとおり、使いなさいという話でいくのが整合性が取れているということでは

すから、その辺のところをうまく交通整理していただかないとまずいと思いますが、そこはどうお考えですか。

会長

税金の話と一体で使うという前提だったのが分割できるというのは、問題がありはしないかというご指摘です。

事務局

税金については、5年間は税の優遇がされることになっておりますので、今現在はそういう条件で誘致をした形になっているわけですが、今後、分割という形につながっていったときに、当然、その先については普通の話になってくるわけですが、ご説明した5万9,000平米という大きな敷地規模を設定しているのは、駅前の場所を今の状況を維持していくために一体の土地利用として使っていこうという趣旨を担保するために5万9,000平方メートルを当初、設定したわけですが、それは必ずしも所有形態とは別な話ではないかということをご審議会でご指摘をいただきまして、いろいろな所有形態がある中で必ずしも別の人たちが所有をしても、商業としての形態が一体性を保っているといえれば、どういうふうな所有形態であってもかまわないのではないかと、一体性を確保しながら敷地分割を認めるというのを、地区計画でどうやって担保したらいいかというところで、私どもも頭を悩ましてしまって、なかなか決められない状況が続いているわけですが、きょう、ご説明したのは、もともとあのような敷地内の通路を確保していただくというまちづくり方針がありますので、現在のテラスモール自体は建物の中ですけれども、行政に従って通路が確保されている。それを今後分割するときにも、その通路機能というものを必ず確保してくださいということになると、その部分にまたがって建物を建てるというよりは、そのところを避けて分割するような形に誘導がされるのかなということも考えておまして、場合によっては、そのところに新たな敷地内の屋外通路的なものが連続してでき上がってくるということも誘導できるかもしれない。ただ、それはまちづくり方針という形で書いているだけでは担保性が弱いので、一歩進めて地区施設の敷地内通路として位置づけてしまうのも1つの方法かもしれないと考えています。ただ、地区施設としても必ずそうしなければいけないという強制力はないので、懸念は残りますが、いずれにしても建築形態制限といいますか、地区計画だけで縛るのは難しいと感じておまして、今は住友商事が大々的に利用しているわけですが、いずれ敷地分割なり一部譲渡するというような話が出たときには、市として話をして、もちろん分割すること自体は権利として認められていくべきだとは思いますが、その後、この賑わいを消さないような形で、次の譲渡先に対してもそういう条件をつけていただくなり、都市計画の違う手法になるかもしれませんけれども、そ

ういったことも一緒に考えていかなければいけないかなと思っております。ちょっとご質問の趣旨と違うかもしれませんが、税の関係だけでなく、都市計画だけで縛るのも難しいところがあるので、そういったことも一緒に考えていこうとは思っております。ただ、今、都市計画として想定しているのは、こういった地区計画の中で面積を幾つにするか数字を書くのは簡単ですけれども、その数字の根拠は何かと問われると、説明が難しく、そういったことも含めて今検討中で、面積の問題よりも大きく分割されたとしても全部が外側の道路に向けて分割されて、ばらばらになってしまう形になるのだけは防ぎたいという趣旨で、何かいい手法がないかということで、今検討しているということです。

A委員

法律的には所有形態が移っていると、私権で自由にできるから勝手にやめて分割しちゃうということもなきにしもあらずで、今は先行きのことはわからないで、現在は成功しているからこのままずっと行くだろうということで、今、担当している人や所有者の名称も違って来るかもしれないし、いない場合が出てくると思う。そうすると、そのときの状況では、当時はそんなことを言っても自分は所有しているから自由だよになってしまう可能性もあるのではないかと思うんです。だからこそ、はっきり法律に適合したものできちんとどうなろうと、所有になったら自由ですよ。そのかわり応分の負担はちゃんとしてくださいよという方が、かえっていいのではないかと思うんです。分割はこれだけは認めますよというようなことを言って、そのかわりずっと続けてくださいよと希望的観測を言っているより、法律優先で私権は自由にできますよということの中で、どういうふうに市の方が他の地域と一緒に整合が取れるかということを話しているわけです。これは意見ですので、回答は結構です。

B委員
事務局

分割については住友商事から話が出てきたんですか。

ここは5万9,000平米という敷地規模ですが、もう1つ文化の森地区計画という地区計画が慶應大学のところにあり、慶應大学は20万ヘクタールという大きな最低敷地規模がかかっておりまして、それ自体が幾ら大学といえども、将来にわたって大学しかできないような制限をかけているのは不当な制限ではないかということで、こちらとともに余りにも大きな敷地規模の設定の仕方は問題であるという審議会の委員からもご指摘をいただきまして、慶應大学の方はもう既にもっと小さな敷地に変更しているのですけれども、この審議会の中でそういった議論が出てきたということです。

B委員
事務局

今のは慶應大学の話ですけれども、A-1街区についてもそうですか。こちらも同じです。

B委員

そもそもこのA-1について、また辻堂地区の再整備については全体的なコンセプトがあって、一定のルールの中で進められてきた中で考えていくと、敷地の分割の話が住友商事からあったわけでもないという話でしたけれども、当初の話と大分乖離している。4年前ぐらいの状況と辻堂の全体的な開発をやっていくに当たって、さまざまなコンセプト、概要理念があったけれども、そういう中に後々分割するというのは入っていなかった。私が一番懸念しているのは、分割した後に何を企業側が言ってくるのかということも考えておかないと行政側としていけないということなので、十分に議論を尽くしていかないと、今、固定資産税の話聞いていて、そうだなと思ったところもありますので、きょうは報告で議決を得ることではないので、報告として受けとめるけれども、もう少し時間をかけながらやっていかないと、アベノミクスの経済効果で今後上がってくるであろうということも言われております。リーマンショックで落ち込んで、果たして辻堂駅前がどうなっていくのかという不安感もありましたけれども、ここへ来て今年の夏のボーナスは大分よくなって、冬はさらによくなるのではないかというような観測も出ているわけですから、そういったことも考えると、このA-1街区については、全体としてこれから底上げができてくるのかなと思いますので、あえて分割について早急にどうなのかなという考えはある。コンセプトからしてもそうですし、その辺についてはどうですか。

事務局

5万9,000平米にした当初の趣旨は、先ほどお話したとおり、現在、一体的に使われている駅前の土地利用というものを今後も維持していきたいという観点から、その敷地をそのまま敷地規模にしたということですが、今後も私どもとしては敷地分割といえますか、細かく割られていって個別の商業ビルがばらばら建って、それぞれが背中を向けてしまうというような形になるのだけは避けたいというふうに考えておりますし、できれば、今の形状をそのまま維持していく。それが部分的に修正されたり、部分的に改築されたりということがあったとしても、一体的な土地利用が商業的に使われていくということを望んでいるわけです。利用計画としてはそれを望んでいるけれども、一方で財産の所有権の観点から、なぜ分割できないのかとか、ほぼ同じような形で一体的にはなっているけれども、あくまで建築敷地として幾つか分かれていると、それが見た目はほぼ同じ状態というのは、やろうと思えばできるという中で、ここはなぜできないのかと問われたときに、説明が非常に難しく厳しいと、なぜそこまでの規制をかけなければいけないのかというところの説明が苦しくなるので、できればそういったこともクリアした中で、なおかつ、土地利用上は一体利

用が確保できるといううまい方法がないのか、今検討しているのですが、現実的には両方を兼ね備えるというのは非常に難しいと思っているのですが、いずれにしてもそれを検討しているという段階で、本来でしたらもうちょっと早めに結論を出しますというふうに審議会の皆さんにお伝えしてまいりましたので、現状の報告をさせていただいたということです。平成 28 年に線引きの見直しが予定されておりますので、そのときに市域全体の用途地域というものを全体的に見直すという形になるかと思いますので、そのタイミングで地区計画も一緒に変えていく。そのときに今、工業専用地域になっているものを A-1 街区ですと商業地域に変わる。西側のマンションのところですと住居系の用途地域に変わる。地区計画も今は、限定的に工業専用地域とは無関係に、次に掲げる建築物以外の建築はできないという地区計画がかかっているけれども、今後、商業地域に変えた中で逆に今度は何ができない、何ができないという規制をかけていくという形で、体系が完全に変わってまいりますので、そのときに敷地規模についても変える必要があるならば変えていこうという形ですので、今ここで詰めようということではありませんので、必要があればまたご報告をする中で皆さんと議論をして、いい方法を考えていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

B 委員 今の話だと、A-1 以外の街区も含めて当初の計画と乖離しているわけで、まちづくりが始まったばかりの中で土地利用について分割のような話が出てくるというのは、この A-1 街区をやるときに、議会では A-1 街区は一団の土地でやるという説明があって、それを承知で今の地権者が求めて商売をされているという認識ですから、それが分割していくような形になって、例えば分割した場合に 5 つビルが建って、まちがどうなっていくのか、また、まちを再開発するときにはこんがらがってというような形にもなりかねないから、議論はしっかり尽くさなければいけないと思います。

会長 実は委員の顔ぶれが少し変わったこともあって、少しトーンが変わっているんです。前の段階ではどちらかというと、5 万 9,000 平米という街区全体の敷地規模というのは安直ではないかと、本当に必要かつ十分な敷地規模であるということを吟味して決めたというわけじゃなさそうだというニュアンスがあって、合理的な面積をちゃんと出すべきだと、権利制限する以上はそういうことが必要だという議論が出てきたわけです。一方で、委員が言われたこの計画のコンセプト、具体的には建物の相互間の連携とか用途の構成等が崩れていかにきちんと抑える。そのために敷地規模を抑えたとすれば、敷地を仮に分割可能にしても、建物相互の連携とか用途の構成を崩さないということを規定できれば、それはそれで可能性

はあると思っていますので、そこを今、吟味中ということですから、両方の顔を立てると感じるようになっていくわけです。

この件について、他にご発言はありませんか。

C委員 計画の変更についてという報告ですけれども、何を報告されているのかわからない。

会長 敷地規模を変更したいということです。

C委員 そうすると、ここに書いてある指針とか位置づけとか役割というのは説明ですか。何か変更するのかわからない。私は委員になってからいつも言っているけれども、説明が素人にはわからない。最初に何と何を変更するというのを、今、会長がおっしゃったようなことがまずあって、それでこれがないと、この資料だけ見たのでは何の報告だか、変更だかわからない。

もう1つは、この計画が持ち上がったときから、辻堂地区で模型をつくったりして、参画していたのですが、そのときに13地区にある地域経営会議の他に、特別に辻堂駅周辺の地域まちづくり協議会ができて、町内会長等あの辺の有識者が集まっていろいろ検討したんです。そのときに行政側からもいろいろな委員が来て、十数回にわたって議論があったんです。最後にまちづくり側の委員長が、これで終わるけれども、ものすごく心配だと。今までいろいろ意見を言ったけれども、このまま意見が言い放しになっちゃうのかが心配だと言ったんです。そうしたら、行政側の一番の責任者がそんなことはない、これからも皆さんと一緒に考えながら逐次報告しながら進めてまいりますから、どうぞご安心くださいと言った。それで委員たちは安心したんです。その後、辻堂周辺の大きな会議場で確かに数回経過報告がありました。そして具体的にいろいろなものができたんですけれども、その後、地域経営会議の人たちとの折衝といいますか、地区に対するいろいろな報告とか打ち合わせは行われているんですか。

事務局 言われたように、会議は何十回と行われましたが、その後は同じような会議が開かれたという記憶はないです。

C委員 辻堂駅の南側の警察署の前に大きな碑が立っていて、この駅は地域の住民たちの請願でできたと、誇らしげに立っているが、私を感じ取ったのは、辻堂駅周辺が非常にいい街になったという評価が後々起こったときに、次の碑が北口に立つのかどうかというのを心配したのではないかと。というのは、あそこに集まった地域会議の人たちが後世のためにいろいろな意見を言ったけれども、それが実現しなかった場合には自分たちが責任を負わなければならないんじゃないかというような心配をしていたと思うんです。かなりお年寄りの方ばかりでしたから、亡くなったらそれきりなんです。

ここで見直しがあるならば、一度、原点に立ち戻って当初、くらしまちづくり会議の人たちがどういうことを行政の人たちに託したかということもおさらいをしていただきたい。これは意見です。

A委員

過去に都市計画でいろいろな地域に工場や商業地ができたりして、その面積は小さいもの、大きいものもありますが、その当時は、このC-Xも同じで、地区計画をつくって、こういう用途でやっていきますといっても、パナソニックもそうですけれども、何十年もたてば、その敷地をこのままの状況で続けられない。新しくしなければいけないといったときに、何十年もたっていると所有者の権限になる。幾ら、昔はこうやっていたといっても、私権の制限というのが問題になっていますから、土地所有者は駄目になれば、行政が手助けするだろうとか、お互い一緒に話し合ってやっていくわけです。結果的に新しいものに分割したりして、今は住宅だろうと工業だろうと商業だろうと、そういう点からいったら守っているものはない。きちんとこういうふうにつくったんだから、このままの姿でずっと残してもらいたいといっても、A-1街区はいいけれども、他のところは皆さん、同じように現状維持してずっとやってください、それ以上は認めませんよということができるといったら、A-1以外のBとかCとかありますけれども、そんなことを言ったら法律的な論争になっちゃいますから、私はそういう点からいくと、A-1街区が5万9,000平米だからどうのこうのと、今、ここで分割しようとか、しないとか決めたからといっても、結局、それが先行き所有者から、これは困ったということになれば、またそこでもって話し合いになっちゃうじゃないんですか、過去の経緯から言っ

事務局

審議会の中でそういったご意見が出てきたので、事務局としても敷地分割が可能なのか、権利制限が不当だという観点からすれば、そういうところとも検討せざるを得ないということで、今、検討しているわけですが、このままですといくとすれば、今の所有者が10年後、20年後にこのままではどうにもならないということで困ってしまうということになった場合に、その時点で地区計画の変更を行政側からでなく、地区計画の区域内の権利者から申し出をするということは、制度上は可能なわけですが、その場合はこの地区一体に地区計画がかかっていますので、この区域面積として3分の2以上、権利者として3分の2以上の同意があれば、市に対してそういった案を申し出ることができますので、その案をもって市がそれを変更すべきかどうかということを検討する形になる。その手続を踏まないことには、一度地区計画で細かくしてしまうと、ずっとそのままという形になりますので、制限としては重いといえれば重いわけです。そ

ういったことは制度上は可能ですので、逆に今あるところが撤退してしま
って、余りにも5万9,000平米という敷地が大き過ぎて、新たな買い手が
見つからないと空き地になってしまう、そんな事態があつては困るけれど
も、そういったような事態になるようであれば、その時点でこの地区計画
はどうなのかということをも市としても考えなければいけないという事態
になると思います。その都度、計画を審議会でもご議論をいただき、地元
の方々のご意見をいただいて、地区計画の変更をする必要があるのであれば
やっていく形になると思います。

A委員 今、こういう商業施設を土地の所有形態は変わらなくても売ってしまう。
所有者が今は住友商事だけれども、いきなり他のところに売ってしまうと
いうことが行われているから、法律的な問題まで全部検討して、我々に提
示していただきたい。そうしないと審議にならない。

会長 法律で縛っている前提で、その縛りがきつすぎるので、どこまで緩める
か。ただ、単純に緩めると、宮戸委員が言われたようなことが崩れてしま
うおそれがあります。

大分時間がたちましたが、他にありませんか。

ないようですので、この件は終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 次に、報告事項2 宮ノ下公園の変更について、事務局から説明をお願い
しますが、何を変更するのかを先に言ってから、説明してください。

事務局 何を変更するかということですが、私ども柄沢区画整理事務所といたし
ましては、現在、区画整理事業を施行中でございまして、その中で調整池
を設置することになっております。そこは現在、都市計画決定されている
宮ノ下公園で、その下の有効活用ということで、平成16年に法改正があり
まして、立体的な都市計画公園ができるということになっておりますので、
その制度を使うためには都市計画決定の変更をしていきたいということ
での説明であります。

この案件については、昨年11月の第140回都市計画審議会にて少し触
れておりますが、今回は、本件に関する検討状況ということで議事に上げ
させていただきます。資料集の資料2、また、パワーポイントを使
いますので、スクリーンをご覧ください。

まず、宮ノ下公園の位置ですが、JR藤沢駅より北東に約1.7キロメー
トルの柄沢特定土地区画整理事業区域内に位置しております。本公園は面
積約1.5ヘクタールの近隣公園であります。近隣公園は主として近隣に
居住する方々の利用に供することを目的としており、概ね半径500メー
トル圏内の方々の利用を想定しているものです。周辺にあります他の公園の

状況ですが、本公園周辺では土地区画整理事業により、計画的な配置及び整備が実現しており、西側に大鋸丸山公園、北側に大台公園、北東側に鞍骨公園、南東側に観音上公園、南西側に柄沢公園と、本公園の周囲には整備済みの都市公園が5カ所あります。

本件の内容といたしましては、区画整理事業の関係から本公園の地下に約0.5ヘクタールの調整池を計画しており、公園の土地に調整池機能を持たせる必要があります。このことから立体都市公園制度の活用を検討している状況であります。

この立体都市公園制度は、都市公園法に規定されているもので、平成16年に法改正された際に創設された制度です。また、都市計画法第11条第3項においても、公園は立体的な範囲を定めることができる都市施設と位置づけられております。平成16年の都市公園法改正以前は、都市公園法が及ぶ範囲に制限がなく、従来、立体的土地利用に関しては、一定の要件を満たした施設しか占有することができないなど、都市公園の地下部に対しても公園施設以外の施設については、一定の利用制限がございました。しかし、現在の都市公園法では、適正かつ合理的な土地利用を図る上で必要がある場合には、都市公園の地下空間に立体的な範囲を定めることにより、都市公園法の制限が及ばないことを当該空間の利用の柔軟化を図ることとした制度でございます。これにより、調整池や民間の駐車場などを都市公園の地下に設け、新たな土地の確保が困難な都市部における効率的な土地利用を可能とするものです。なお、今回の宮ノ下公園において、立体都市公園制度を適用する際には、あわせて都市計画の区域変更が必要となります。

今回の宮ノ下公園では、上部利用が可能なプラスチック製の調整池を地中に設け、地上部を通常の公園として利用することで相互の機能の両立を図るものです。なお、プラスチック製の調整池は地中に設置され、設置後は紫外線の影響を受けることがないため、半永久的な施設ととらえております。

次に、公園整備計画図をご覧ください。現在、柄沢特定土地区画整理事業が施行中の区域であり、平成26年度から2カ年かけて調整池を整備した後、平成28年度から上部の公園整備を行っていく予定でございます。

今後の予定といたしまして、平成26年度当初から調整池の整備工事を予定しておりますことから、今年度中に神奈川県との協議や関係法律との整合を図っていく予定でございますので、よろしくお願いたします。

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。

- D委員
事務局 今回のような斬新な公園は日本のなかにありますか。
立体都市公園制度は、他都市でも利用が進められておりまして、今回のように調整池を設置するという以外に、横浜市ではアメリカ山公園のように、地下に駅を設置するといったような事例があります。
- E委員
事務局 ここに調整池を設ける理由というか、調整池の説明も含めて説明をお願いします。
柄沢特定土地区画整理事業区域は境川の流域にあります。境川は総合治水対策の特定河川に指定されておりまして、基本的には河川だけでなく、河川の改修にあわせて流域の自治体が流域区分の適正な水の管理をしていくとともに、民間への指導等もありますし、条例化もされておりますけれども、河川が受け持つ水の量に加えて、新たな開発を地域の自治体が対応していくといった制度の中で、この場合は境川と引地川の協議会の中で合意された内容として、この面積に応じた調整池を設けようではないかというところが、特定土地区画整理事業を当初から計画しておりました。これを有効的に公園の下を利用しながら設けていきたいという内容でございます。
- 会長
事務局 雨がどっと降ったときに一気に川に流すと、川があふれてしまうので、途中で止める機能を持たせたいということで、その大きなものが調整池です。なぜこの場所かということの説明はなかったので、説明してください。
こちらは土地区画整理事業ということで、公共用地の規模的なもの、量的なものもきちんと計画していかなければいけないという中で、あまり拡大すると土地の利用が制限され、また大変な負担が生じるという意味から、公園のなかに調整池を予定してきたところですが、今回、法改正の中でそういった有効利用が地下に設けられる、立体化できるという制度がありますので、こちらを利用して公園の部分についても極めて有効な利用ができるのではないかと考えております。
- 会長
事務局 もともとこの地形は下がっていたんですか。
若干谷戸のように下がっているところです。
- 会長
事務局 下がった地形も利用しようということですね。
当初から、その下がったところをさらに掘って、掘割の形を検討していたところですが、どんどん掘り下げてしまうと、逆に公園の使い勝手に影響が出る中では、今現在の地形を生かした範囲で下に調整池を設けるというスタイルになっております。
- 会長
事務局 この調整池だけで十分かという話はどうですか。
この区画整理事業区域、約 49.6 ヘクタールについては、公園下においてすべての水の調整量を確保していきたいと考えております。

会長 区画整理事業の範囲を十分賄えるということですか。

事務局 はい。

C委員 先に公園があって、その公園の下に調整池をつくるということですか。

事務局 基本的には近隣公園の計画があったところに、さらに調整池を設けるものです。

C委員 今は公園になっているんですか。

事務局 なっていません。

C委員 これから公園と調整池を立体的につくるということですか。

事務局 はい。

C委員 どうせ立体的につくるなら、今、横浜市で話題になっている養護施設のようなものをつくるとか、もう1つ有効な空間をつくって、そこに建築的なものをつくるというのはだめなんですか。

会長 公園法の制約の話と必要性の話と両方あるのはどうですか。

事務局 この中は都市計画公園になっておりますので、管理するのは都市公園法で管理することになります。公園という性質上、いろいろな用途にねらわれやすいという性質があって、都市公園法で設置できる施設については限定的に縛ってございまして、本当に公園利用者のためのものでないといけないとか、占用できるものも限られてございまして、箱物はほとんどできない。集会所とか博物館というようなものしかできない。また、面積、規模によってもできるもの、できないものがありまして、普通の建ぺい率以上に小さくかかっていますし、そういったものをこの上につくるというのは、特に養護福祉施設関係というものをつくるのは難しいと思います。

F委員 調整池が機能したときには、ここに水がたまるわけですがけれども、それによって公園の利用が制限されるということはないですか。

事務局 公園の地下の利用ということで、そこからさらに上までというのは現在のところ、河川側との協定の水の量で考えれば、地下だけで賄えるようなことで考えております。

F委員 地下の調整池がプラスチック製ということで、上の土地利用もかなり制限が出てくるのではないかと思います。先ほど、建築物の制限も都市公園法上かかるけれども、他にスポーツ施設が欲しいとか、いろいろ地元の要望があったときに、できないものが出てくるのではないかと思います。地元の要望とか上の利用の制約はないですか。

事務局 プラスチック製の調整池について、重さについては制限があります。こちらは平らな広場について埋め込んでいくことで考えておりますが、現在、通常は遊具とか想定し得る公園に設置する樹木も含めて十分可能なものを確認しております。ただ、トイレ等の建築物については、この構造物を

外して計画していく必要はあります。また、通常の工事等において短期的な荷重であれば 25 トンまでの大きなトレーラーでも許容はできますけれども、長期的な荷重というところでは通常の公園利用に耐え得るものというふうに考えております。

G委員 1点は、立体都市公園の都市計画がないと地下に調整池をつくることはできないのか。あるいは立体都市計画をするおかげで、池がつくりやすくなるのかどうか。

もう一点は、来年度あたりから池や公園の工事を始めるということですが、プラスチック製の調整池という、下水から水を集めてくると、泥分がたまるということもあるので、境川の河川だけでなく流域対策とか、みんなで力を合わせて治水の安全度を高める取り組みをやっている川ですから、開発地の調整池の機能は治水安全度を確保する上で重要なわけで、これから具体的に構造とかを検討される中で、調整池の機能が確保されるよう要望しておきます。

事務局 立体都市公園制度を使わないと調整池を設置できないのかということですが、調整池を設置するには都市公園法の体系の中で、それを許容する部分では2ヘクタールを超える公園、広さ的にはそれを超えればそのまま下につけることもできるということですが、都市公園法の体系の中で現在、この公園自体は約1.5ヘクタールという中ではその制度を活用しての整備になると考えております。

会長 2点目は要望でしたが、技術的には少し気になるところで、土砂などで詰まってしまうのではないかという話です。

事務局 それについては、そこに入る手前でフィルターを1回かけて、その後にオリフィスの部屋に入っていく。オリフィスという一次的な池の泥だめに入っていきます。そして泥だめで泥を落として本体に入っていくという状況ですが、ここについても今回人が入れるようなボックスのカルバートを通路として配置して、管理面で一番下の面に人が入っていけるようにして、ジェットの高圧水流によったメンテナンスを可能にしていきたいと、現在検討しております。

B委員 柄沢特定区画整理のエリアは合流式ですか。

事務局 東部処理区になりますので、分流です。

B委員 そのまま川に行くわけですね。

事務局 はい。

会長 ほかにありませんか。

ないようですので、報告2を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 報告事項3 藤沢交通マスタープラン策定に向けた取組みについて、事務局の説明をお願いします。

事務局 それでは、報告事項3「藤沢市交通マスタープラン策定に向けた取組みについて」ご説明いたします。この件は何を変更する、何を決定するというのではなく、交通マスタープランの策定を今年1月から協議会を設け、検討しております、その取組み状況をご説明する中で、都市計画審議会委員の方々からご意見があればいただきたいと思い、ご報告の機会を設けさせていただきました。それでは、資料とスライドを必要に応じてご覧いただきたいと思います。

1の「藤沢市交通マスタープランとは」についてご説明いたします。交通マスタープランは「藤沢市都市マスタープラン」に掲げております「自立するネットワーク都市」という将来都市像の実現に向け、社会状況の変化を的確に捉えつつ、総合的に交通施策を展開していくため、交通部門の基本的な方針を定めるものです。策定にあたりましては、平成25年1月に、公募による市民や関係機関で構成する「藤沢市交通マスタープラン策定協議会」を設け、検討を進めており、平成25年度中に計画（案）をとりまとめる予定でございます。

右側の「計画の構成」をご覧ください。計画の構成といたしましては、本市を取り巻く状況と交通課題を整理した後、まずは全市における「将来の交通像」、「基本方針・交通施策」をとりまとめ、地域の特性を考慮した、地域別の「現状と課題」、「取組み方針・施策」をとりまとめてまいります。

下段の枠の中をご覧ください。都市マスタープランでは、『自立するネットワーク都市』を実現するため、交通の骨格を下に示す図のような交通体系としております。市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都市拠点間、都市機能相互間を結び、多様化する市民生活や産業活動などの活力を創造する交通の骨格を形成するとしております。また、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人々が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざすとしております。

交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざすとしております。交通マスタープランでは、これらの方針に基づいた交通の基本的な方針を定めていきたいと考えております。

2の「藤沢市を取り巻く状況」といたしましては、我が国を取り巻く「人口減少」、「少子高齢社会の到来」、「地球温暖化等の地球環境問題」、「3.11

東日本大震災等を踏まえた防災に関する意識の高まり」、「健康志向、子育てしながら働く女性など、ライフスタイル・価値観の多様化」といった状況に加え、梓の中に示しました、主な、交通施策に係る本市を取り巻く状況をご説明いたします。鉄道ネットワークの充実に向けては、湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸、藤沢駅周辺環境改善、東海道本線、仮称村岡新駅の設置、鉄道施設のバリアフリー化等を進めております。

道路交通といたしましては、広域交通網の形成に向け、さがみ縦貫道路に連絡する仮称湘南台寒川線の整備等が進められております。

また、公共交通のサービス状況につきましては、図、「公共交通のサービス圏域状況」をご覧ください。バスの運行本数が1時間当たり3本未満の薄い水色の丸の地域、鉄道およびバスのサービスが充足していない白い地域など、公共交通網がカバーできていない地域があることがお分かりいただけるかと思えます。続きまして、真ん中の図、「高齢化率の状況」をご覧ください。濃い赤の部分が高齢化率20%以上をあらわしており、御所見・遠藤地区など、市域全体に20%を超えている地域があることがお分かりいただけるかと思えます。

最後に右側の図、「地形の状況」をご覧ください。本市の地形は、相模野台地を境に大きく南北に分けることができ、南部地域は比較的平坦な地形であり、北部地域は、東西方向に河川の関係で起伏がある地形となっていることがお分かりいただけるかと思えます。このような観点を踏まえつつ「交通マスタープラン」の策定を進めていきたいと考えております。

下段の3の「交通に関する市民意識調査」につきましては、本市の各交通手段のサービス水準に対する市民満足度や重要度となる市民ニーズを把握するため、平成23年10月に実施いたしました。この調査結果につきましては、重要度および満足度によるクロス集計を行い、ここから重要度が高く満足度が低い事項として自転車やバス交通に対しての取組みが求められていることが、市民意識調査から見ることができます。インターチェンジまでの所要時間の満足度が低く、道路のネットワーク形成が求められていることが伺えます。

4の「藤沢市における交通課題」につきましては、藤沢市を取り巻く状況および市民意識調査の結果を踏まえ、「多様なニーズに対応したモビリティの確保とその効率性の向上」、「公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性向上」、「道路交通の円滑化による地球環境負荷の軽減」、「移動の安心・安全性の確保と災害に強いネットワークの形成」の4点と捉えることができるものと考えております。

5の「藤沢市がめざす将来の交通像・基本方針（全市）」につきましては

は、これまでにご説明いたしました、藤沢市を取り巻く状況や交通課題から、議論の途中でたたき台の段階ではございますが、「だれもが快適に移動できるまち」を藤沢市がめざす将来の交通像とし、将来像の実現に向けて、特に重要視する視点といたしましては「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全、安心」の4点にしていきたいと考えております。また、特に重要視する視点に対応する基本方針といたしましては、地域特性に対応した基本方針1の「地域特性に応じたモビリティが確保された交通まちづくり」、活力に対応した基本方針2の「都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり」、環境にやさしいに対応した基本方針3の「道路交通が円滑化された地球環境負荷が小さい交通まちづくり」、安全・安心に対応した基本方針4の「いつでもどこでも移動の安全性が確保された災害に強い交通まちづくり」の4本の柱を基に交通まちづくりを進めていきたいと考えております。

6の「基本方針に応じた交通施策の展開（全市）」についてご説明いたします。基本方針1の「地域特性に応じたモビリティが確保された交通まちづくり」につきましましては、「地域特性に応じた誰もが不便なく移動できる公共交通サービスの提供」を施策のテーマとして掲げております。右の図面は、本市における公共交通サービスの状況を示しております。鉄道本数が1時間あたり6本以上の鉄道駅から600メートル圏域内を濃い赤色、1時間あたり6本未満の鉄道駅から600メートル圏域内を薄いピンク色、バス本数が1時間あたり3本以上のバス停から300メートル圏内を濃い青色、1時間あたり3本未満のバス停から300メートル圏内を薄い水色で表示しております。

現在検討中ではございますが、左の枠内に公共交通サービス圏域の考え方を示しております。まず、鉄道のサービス圏域は、先ほどご説明しましたサービス圏域と同様となりますが、バスのサービス圏域の考え方といたしましては、バス本数が1時間あたり1本以上かつピーク時に1時間あたり3本以上のバス停から300メートル圏内としております。ただし、高齢者等、歩行による移動が困難な人がいるため、駅及びバス停まで標高差が20メートル以上あるエリアは、公共交通サービス圏域から除外とすることを考えております。その公共交通サービス圏域内におきましては、現状の維持を前提に交通施策に取り組んでまいりますが、公共交通サービス圏域から外れている地域については、人口集積、高齢化、地形（高低差）等の地域特性を踏まえつつ、地域住民の方々と協働しながら、それぞれの地域に適した公共交通サービスの提供、支援を進めていきたいと考えております。

下段の基本方針2の「都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり」につきましては、「都市拠点や他都市との交流・連携を促進する広域交通網の整備」を施策のテーマに掲げております。「都市拠点の形成にあわせた交通結節機能の強化」といたしましては、藤沢駅周辺における回遊ネットワークの形成などや健康と文化の森および仮称村岡新駅周辺における新駅設置を想定した新たな交通拠点の形成があげられます。「新たな公共交通軸の形成」といたしましては、いずみ野線の湘南台駅以西への延伸の促進、辻堂駅から北へ向けた南北方向の新たな交通システムの整備推進、東海道本線の仮称村岡新駅の設置推進があげられます。「広域道路ネットワークの形成」といたしましては、横浜湘南道路、藤沢厚木線、横浜藤沢線、仮称湘南台寒川線などの整備促進があげられます。

基本方針3の「道路交通が円滑化された地球環境負荷が小さい交通まちづくり」につきましては、「公共交通の走行環境と結節点整備」、「自動車に関する交通施策」、「自転車に関する交通施策」という3本の施策をかかげていきたいと考えております。

「公共交通の走行環境と結節点整備」といたしましては、公共交通の走行環境および結節点の整備を促進し、公共交通の利便性の向上、交通結節点の乗換え環境の改善を図るとしております。

「自動車に関する交通施策」につきましては、未整備の都市計画道路の整備などにより、自動車の走行空間や駐車環境の整備を促進するとしております。

「自転車に関する交通施策」につきましては、現在作成中の「自転車利用環境整備計画」などとの整合を図りながら、「走行空間整備」、「駐輪環境整備」、「利用促進」、「交通ルールの厳守」の4点の観点から交通施策を展開していきたいと考えております。

基本方針4の「いつでもどこでも移動の安全性が確保された災害に強い交通まちづくり」につきましては、「歩行環境に関する交通施策」を掲げております。具体的には、病院や福祉施設周辺の道路、駅施設などの公共公益施設におけるバリアフリー化を進めるとともに、交通事故への対策を図り、安心・安全な歩行環境形成を図るとしてしております。また、災害時の安全性確保の視点から、狭隘道路の改善など、災害避難路として有効な道路ネットワークの形成に取り組んでまいりたいと考えております。以上が、全市における基本方針に応じた、それぞれの交通施策となります。

続きまして、7の地域別についてご説明させていただきます。まず7の地域別の「地域分類の考え方」についてですが、都市マスタープランでは市民センターを中心とする13地区ごとに、地区別構想を策定しておりま

すが、交通マスタープランでは、公共交通のサービス圏域状況、人口集積、高齢化、地形などの地域特性を踏まえつつ、本市がめざす都市構造、13地区ごとの土地利用状況や交通利用実態から、市域を「都市拠点」・「小田急沿線の鉄道駅を中心とした地域」・「郊外地域」に大きく分類した上で、それらの地域の特性に応じ9地域別に分類し、それぞれの地域において取組み方針を定めていきたいと考えております。

都市拠点といたしましては、本市の中心市街地であります藤沢駅周辺地域、広域連携・複合拠点であります辻堂駅周辺地域、文化・交流拠点であります湘南台駅周辺地域、広域海洋リゾート・レクリエーション拠点であります片瀬・江の島周辺地域の4つの地域に分類して行きたいと考えております。

小田急沿線の鉄道駅を中心とした地域といたしましては、駅ごとに特性が異なりますので、長後駅周辺、六会日大駅前周辺、善行駅周辺の3つの地域に分類して行きたいと考えております。

郊外地域といたしましては、湘南大庭地区周辺、遠藤御所見地区の西北部の2つの地域に分類して行きたいと考えております。なお、小田急沿線の鉄道駅を中心とした地域の分類につきましては、バス等の鉄道端末手段がある鉄道駅を想定していることから、江ノ島電鉄線および小田急江の島線の藤沢駅から片瀬江ノ島駅の区間につきましては、藤沢駅周辺、片瀬・江の島周辺地域に含むことで整理して行きたいと考えております。

8の「地域別の取組み方針」につきましては、地域の特性に応じてそれぞれ地域別の取組み方針を定めていきたいと考えております。資料には、例として藤沢駅周辺地域や辻堂駅周辺地域などの「都市拠点」及び湘南大庭地域や西北部地域の「郊外地域」における地域別の取組み方針とイメージ図を示してございます。まず、「都市拠点」での取組み方針についてでございますが、1つ目の丸の「交通拠点の形成と中心市街地の活性化につながる交通環境づくり」、2つ目の丸の「都市拠点の核となる鉄道駅への様々な交通手段によるアクセス環境の充実」、3つ目の丸の「駅前広場、鉄道駅施設の乗換えやすさの向上、バリアフリー化など交通結節点としての機能強化」、4つ目の丸の「地域内の円滑な移動・アクセスを支える道路網の充実、効果的な荷捌き施設整備などによる都市拠点周辺の交通環境の改善」、5つ目の丸の「安心して歩けるみちづくり」、「自転車走行空間の整備などによる回遊性の向上」などをテーマとして行きたいと考えております。下の枠内の「郊外地域」の取組み方針についてでございますが、1つ目の丸の「都市拠点への公共交通のサービスレベルの向上」や、2つ目の丸の「高齢社会を支える住宅市街地内を移動しやすい交通環境づく

り」や、3つ目の丸の「安心して通行できる歩行空間や自転車走行空間の整備などによる回遊性の向上」、4つ目の丸の「公共交通ネットワークを生かした高齢社会における暮らしやすさの向上」、5つ目の丸の「公共交通のサービスレベルが低い地域への循環バスなどフィーダー交通を導入による公共交通の確保、利用促進」などをテーマとしていきたいと考えております。このような考え方に基づき地域別の計画（案）を策定し、交通まちづくりを進めていきたいと考えております。以上、簡単ではございますが、報告事項3、「藤沢市交通マスタープラン策定に向けた取組みについて」の説明を終わらせていただきます。

会長 これはこれからの重要な話題を含んでいると思いますが、今年度中に案を定めて、その後はどうなるんですか。

事務局 来年の3月に案を定めまして、それを議会に報告する中で、交通マスタープランをベースに交通関係の施策を展開していきたいと考えます。

会長 案は取らないんですか。

事務局 案は来年の6月の議会に報告する予定でおりまして、そのときに案取りをする考えでおります。

会長 ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

C委員 報告事項1の辻堂の計画については、「都市再生緊急整備地域の地域整備方針やふじさわ総合計画 2020 基本計画などに基づいて」とあるが、この報告事項3もふじさわ総合計画 2020 が大前提ですか。

事務局 交通マスタープランは都市マスタープランの部門別計画になりますので、都市マスタープランを受けて取りまとめていくことになります。

C委員 「ふじさわ総合計画 2020 基本計画」の中には、藤沢市の人口等将来にわたって問題になるようなことを解決していく項目がたくさんあって、ものすごい労力をかけて計画をして、それに基づいて細かなことが決まっていると考えていたわけです。道路とか交通についても大前提は「ふじさわ総合計画 2020 基本計画」に基づいているのではないかと思っていたけれども、地域経営会議は今度、形も名称も違うものになるということで、この間、市長や理事者が藤沢地区の公民館に見えて、ふじさわ総合計画 2020 はやめて、これからは短期的な計画の中でやっていくとおっしゃっていましたので、いろいろな計画は何に基づいてできていくのか。例えば人口動態とか高齢者関係の状況については、大前提になる藤沢市の方針はどこから来るのか、お聞きしたい。

事務局 交通マスタープランは都市マスタープランに基づいて検討しているというお話をいたしました。総合計画と都市マスタープランの関係では、都市マスタープランは総合計画に即して策定しなければならないとなっ

ております。総合計画というのは都市計画の建設部門だけでなく、藤沢市のすべてのことにわたっているものですので、総合計画の中の都市計画部門というものは、より細かく都市マスタープランの中で書かれているということでありまして、今までの総合計画の中でも都市計画について、そこまで細かく規定しているということではありませんで、今後のまちの将来像の考え方について、総合計画の目標と都市マスタープランの目標が合致しているといったことで即しているにとらえられるという関係にあります。そういった意味でいきますと、人口予測といったことは、当然、総合計画とマスタープランは整合がとれていないといけないわけです。一方、都市計画といいますと、広域交通ネットワークとか道路計画も含めて藤沢市だけで決められる問題ではなく、広域の神奈川県としての計画とか隣接の市町との関連といったこともありますので、市の総合計画が変わったからといって都市計画がすべて変わるというものではなく、都市計画は都市計画として20年、30年先を見据えた中でまちづくりを進めていくという形で行っているものです。とはいいいましても、当面、マスタープランとしてはこういう形でやっていくのですが、その中で事業展開としてどこに重要性を置くか、何に財源投資を先行してやっていくかという事業展開をしていく上では、その時々総合計画といいますか、市の考え方の中で変わってくる部門はありますので、優先度は若干変わってくるかと思えますけれども、将来的な考え方というものは都市マスタープランとしては基本的には変わらないと考えております。

C委員

藤沢市を取り巻く状況と交通課題というのは、前は「ふじさわ総合計画2020」の中で大きなウエートを占めている部分だった。それが20年先なんて考えられないからやめちゃうんだというような趣旨のことを言われたら、個別の都市交通マスタープランが何を根拠に計画していくのか。今までは2020があったので、その範囲の中で我々も安心して考えていたけれども、今度はその前提となるものがなくなったわけだから、何を規範にしてやっていくのかということの方がわからないので、説明をお願いします。

事務局

先般、市長はじめ理事者が各地域を回っている中で説明しているのは、首長が変わるたびに総合計画をつくり直すと、今回、4年で首長が変わりましたので、つくり変えなければいけないと、そのたびに総合計画をつくり直すとすると、手間とお金といろいろなことを考えて、現市長は、短期的に首長が変わって3年間でできることを前面に打ち出したいという名のもとに、総合的な指針を策定していきたいということで、今、行政内部で検討中ですが、人口構成とか重点的投資を含めた総合的な指針で、もちろん将来を見据えた中で短期的なところも踏まえた計画を策定して

いきたいということで、今検討している状況です。そういう意味でのお話を市長の方からされたらご理解いただきたいと思います。

C委員 全体的には今のお話でわかりましたが、この都市計画審議会は、前に、農地の問題があったときに、それは10年前に決まっていたとか、15年ぐらい前から綿々と続いているといった話がありました。少なくとも都市計画審議会のいろいろな審議内容は、1つの大きな方針のもとにやっているはずです。市長が言っている3年ごとというのと、都市計画における全体的な流れの指針とはちょっと違うのではないかと。もし、都市計画審議会ですることについては、3年ごとにやっていくということが前提にあると3年ごとになってしまう。市長が変わったら審議会の方針が変わっちゃうというようなことになりかねないという心配があったので、お聞きしたわけです。

事務局 ご心配のとおり、先を見越さずに計画をつくってしまうと、短期的、単発的な配分になってしまうことも懸念されるわけですが、長期スパンの計画は基本的には変わらないと思います。ただ、人口といったことはよく整理をして、その数字のもとに計画を定めていかなければいけない。ただ、総合的な指針という形で首長の短期的なものを具現化するという意味での総合的な指針にしたいというのが現市長の考え方です。

C委員 これも前から言っているように、一般市民は余り細かいことはわからない。そのわからないところに突然、全体の総合計画はもうないと、3年ごとにつくると言うなら、例えば都市計画に関する問題、高齢者の問題とは別なんだと言われても、我々市民はすべてあの2020はチャラになっちゃったという認識でいるから、その辺をもう少し丁寧に説明してもらわないと、混乱すると思いますので、よろしくお願いします。

A委員 都市マスタープランで交通問題を扱っていたときに、交通マスタープランをつくったらどうかという意見も一部の方からあったようですけども、この交通マスタープランを見ていると都市マスタープランと大して変わらないような印象を受ける。それは交通だけに限って羅列して書いてありますからいいけれども、読んでみてもよくわからない。市民に対しての交通施策を訴えているのか、もっと大きな都市間の広域的な問題まで出しているのか、その辺があいまいというか、交じってしまっていてよくわからない。今、藤沢市で都市問題で重要なのは、待望だった相模縦貫道が、自動車社会の中で広域高速道路というか、高規格道路に直結しているのがなかったが、ようやく縦貫道で結ばれるわけです。それに対して広域的に人が来たり、出かけたりということが将来、藤沢の都市の中で行われると思うんです。そのときの対応をどうしたらいいのかという広域的な問題に

対しての対処は湘南台寒川線の整備しかない。本来からしたら、藤沢は観光的な要素が強いから、もっと南の江ノ島あたりまで交通網を伸ばしていくような施策も必要ではないかと思うけれども、そういうことがうたわれていない。そういう広域的な問題は都市マスタープランなり、総合計画で扱っているからいいんだと、交通マスタープランはあくまでも藤沢の市内の交通問題について取り扱う指針なんだということになるんですか。

事務局

今回、交通マスタープランを策定する趣旨は、都市マスタープランの中でも広域交通のネットワーク、都市計画道路といった基盤については既に位置づけをしておりますので、その部分については、都市マスタープランの引用が幾つかありますので、ぱっと見て、都市マスタープランと同じではないかと思えるかと思うけれども、説明としては、今の段階で広域交通については、都市マスタープランで位置づけられているところがありますので、それは踏襲していきますということで、今回、策定する交通マスタープランの中で、特に広域交通のネットワーク自体は論じるつもりはありません。ただ、そこで新たな相模縦貫道ができてきた中で、そこから出てくる車を市内の道路のネットワークの中へどう配分していくかということは考えていかなければいけない1つと考えております。交通マスタープランとしてまとめる以上は、都市マスタープランでも位置づけておりますけれども、鉄道と都市計画道路のネットワークというものも触れないわけにはいかないの、それについてはもう一度まとめていこうかなと考えておりますが、今回、交通マスタープランを策定する一番の趣旨は、超高齢社会を迎える中での鉄道駅とバス停からどのくらいの圏域にどのくらいの交通の利便性があって、空白地帯がどのくらいあって、そのところは今後、どうしていかなければいけないかということ、それから自転車の問題が大きくクローズアップされてきているので、既存のバスのネットワークだけではどうにもできない中で、新たなデマンド交通などのシステムをどういうふうにしていくか。藤沢市としては基本的にバスのネットワーク、バス路線に対して運行の補助はしていないけれども、体制的にはそれをずっと維持していきたいと考えているのですが、今後、超高齢社会を迎えるに当たって、それがずっと維持できるのか、場合によってはこの部分は、民間のバス会社ではどうにも手がつけられないということがあるならば、そういったところの条件は何なのかということもこの中で明らかにできないか。特に基盤整備の道路と鉄道ということよりも、むしろその道路や走るバスであったり、自動車交通であったり、タクシーだったり、そういったものをどういうふうに応用していくか、いかに利便性を上げるかということに着眼点を置いてまとめ上げたいというのが趣旨でござ

います。

A委員

そうすると、藤沢市が進むべきマスタープランですから、もう少し工夫して、バスの公共交通機関を超高齢化社会に向かって、できるだけ使ってもらいたい、環境問題から自転車を使ってもらいたいと。そのためにはどうしたらいいかといったことをもう少し鮮明に訴えていく。資料では道路のインフラの問題もソフトの問題も羅列的に書いてあるから、行政の方でもう少し工夫して、わかりやすく、核心を突くような文章にさせていただきたいという要望です。

事務局

ちょっと資料のつくり方に問題がありますので、今後、気をつけたいと思います。今回の交通マスタープランの資料も、策定のための委員会の途中の状況をお知らせするためにつくったので、まとまりのない資料になっていて、申しわけありません。

それから今後の予定ですが、先ほどもお話したけれども、来年6月に市議会に報告と言ったのは、最後の最後で、そこで案が取れますということですが、できれば今年の夏から秋までに事務局としてのたたき台をつくって、地元の方々や関係機関等と意見交換をして、その段階で議会にも報告をしていく形になると思います。その後、パブリックコメントをして、最終的には来年の6月議会を予定していますので、次の都市計画審議会にはもう少し進んだ、中身が鮮明なものをご説明したいと思います。

B委員

先ほどのバスの問題にしても、今までは行政と事業者の話し合いでしたが、今度は町内とか地域の住民と地区の事業者との話し合いというのが出てきたけれども、一般市民は交通マスタープランとか都市マスタープランといってもなかなか理解が難しいので、この間、議会に出たような、もっと具体的なものをお話した方が親切ではないかと思うので、よろしく願いします。

事務局

今おっしゃったのは、地域公共交通会議のことで、道路運送法の関連で今年度設置した会議ですけれども、今までは行政とバス事業者が新設バス路線をつくったり、廃止したりといった協議が行われていたわけです。そのメンバーに地域の方々が入って、生の声を言ったり、事業者側からも経営の問題を言ったり、行政としても行政の要望を伝えて議論する中で、よりよい方向を決めて、そこでだめなものはだめだし、できるなら何とか承認していこうとか、いろいろの立場の人たちが一堂に集まって、合意した上で決めていく。決められたものについては国から補助金も出てくるというような流れになっているもので、それについてはマスタープランと当然絡んでくる話ですけれども、具体的に言いますと、柄沢地区のバスの計画とか、湘南大庭地区に新たな輸送バスを入れられないかというような話や

善行の方のワゴン車の話とか、そういったことを地元の方々を交えて、これから具体的に進めていこうということです。マスタープランとしては、そこへ行く前の段階のものを全体的に整理をしていこうと、当然、この地区でそういうことができるなら、この地区も条件は同じというのがわかるような形で、マスタープランとして全体を見据えて考えていきたいと思っています。それと同時並行的に、そういった具体の話が地域公共交通会議の中で動いておりますので、次回、交通マスタープランをお話する中では、マスタープランの基本計画的な話でなく、具体的な話も並列に加えて、わかりやすく説明をしていきたいと思っています。

E 委員

基本方針4の災害に強い交通まちづくりで、「災害時の安全性確保の視点から、狭隘道路の改善など災害避難路として有効な道路ネットワークの形成に取り組んでいく」とありますが、特に災害避難路としての有効な道路ネットワークとは、どういうイメージですか。

事務局

狭隘道路も含めて都市計画決定されているだけで、まだ整備されていない道路等も含めて災害避難路という位置づけが3.11以降、津波からの避難ということもありますし、火災の延焼を防ぐという意味も含めて災害避難路という考え方は重要ですので、狭隘道路の改善は幅員の問題もありますし、行き止まり道路も含めて総合的に道路のネットワークということ、今までは自動車がいかに円滑に走るかということが最優先だった。それに加えて歩行環境という中では、歩行者が安全に歩けることも重要ですが、それに加えて災害時の歩行者の安全性の確保も1つの大きな視点になってきておりますので、この中で検討していきたいと考えております。

会長

これは今年度いっぱいですから、中間に1回か2回報告があると思いますので、そのときにまたゆっくり議論していただきたいと思います。

他にありませんか。なければ、報告事項3を終了します。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

次に、その他として、5人の市民委員の任期はきょうが最後となりますので、2年間のご感想と今後の審議会に望むことなどありましたら、名簿順でお願いいたします。

H 委員

藤沢地区の板原です。私は、くらしまちづくり会議には最後の時期から関わり、そして都市マスタープラン、都市計画審議会に2年間参加してまいりました。その間のことを考えてみると、辻堂の自転車道が非常によくなったことです。先週末、清涼な空気の中を辻堂まで行けたのも、皆さんの意見が反映してできたものということを感じました。また、松下電器跡地に住宅ができるというのも、都市が成熟していくのもいろいろな人の知恵が入ったことであると実感しております。2年間、ありがとうございます。

ました。

I 委員

辻堂地区の甲斐です。市民委員として初めて参加し、法律的な視点から物事を考えていかなければいけない点とか、まだまだ不勉強なところで委員に参加させていただいて、なかなか意見が言えなかったことに恐縮しております。ただ、辻堂地域の方に審議会で見聞きしたことをお伝えする機会もあったことで、役割を少し果たせたのではないかと考えています。私の仕事柄、福祉の面から発言ができればと思ったのですが、なかなか難しいところがあったと正直、思っております。2年間、皆様には感謝申し上げます。

C 委員

藤沢地区から出てきたのですが、退職してから藤沢市のいろいろな委員会、審議会に参加しましたが、この審議会が一番充実していると感じました。中身が非常に難しく、理解するのに時間がかかったけれども、資料が充実しすぎているので、紙2～3枚でいいのではないかと。何をするのかということさえわかればいいので、そういうふうにしてくれると一般委員は非常にわかりやすいと思いました。いろいろな審議会の中で非常に充実した2年間でした。ありがとうございました。

E 委員

鵜沼地区の古川です。私も都市マスタープラン、その後、くらしまちづくり会議、地域経営会議とか、今度名前が変わってもやっておりますけれども、この会は専門的な話がメインですので、なかなか理解できないことも多くて、変な質問をしたりしたのですが、いろいろな人からたくさんのご意見が出る通り一遍の会ではなくて、それぞれが藤沢市をいいものにしていくという感じで皆さん、ご意見をおっしゃっているのを聞かせていただいて、大変有意義な2年間であったと感謝しております。ありがとうございました。

D 委員

藤沢の一市民として何かお手伝いできればと思って参加させていただきましたが、私は東京からの転入者で、この2年間を含めて5年になりました。非常に住みやすい地域であると思っております。この審議会は、会長をはじめ学識経験者等委員の皆さんのレベルの高いご意見を聞かせていただきましたが、できればC-Xの開発あたりから参画できれば、前職は百貨店におりましたので、そういう部分で力添えができたのではないかと考えていますけれども、いずれにしてもこの会はどちらかというと、全体として仮説を立て、計画を煮詰め、実行し、さらに検証するところまで必要かなと思えました。なかなか検証のレベルでの報告をいただけなかったのは残念ですけれども、計画業務が主になっている会かなと思えました。

全体的にもう1つ上の目線でいろいろな計画が実行された中で、それを検証してどうなんだというところを見守っていける立場の方がいらっし

やるといいかなと思います。いずれにしても藤沢市という住みやすい都市の中長期的な計画の一端をお知らせいただいたり、会議に参加できて感謝しております。ありがとうございました。

会長

2年間、審議会の議論にご参加いただき、活発にご議論いただきましてありがとうございました。

実は、私も今回で退任することになりましたので、一言、ごあいさつをさせていただきたいと思います。ショートリリーフのつもりで引き受けてから10年になりました。年齢的にも節目にきましたので、このあたりで退任をさせていただこうということですが、これまで10年もやって、どれほどの貢献ができたか、心もとないのですが、私が心がけたいと思ったことは、1つは、大事な事案はできるだけ現地を見たいということで、本当は皆さんで見ることができればよかったです、私の任期中、2度か3度ぐらいしかできなかった。これはそれぞれの日程が合わないという問題が最大のネックで、個別に見ておくということもあるわけですが、できるだけ現地を見るということは、都市計画については大事なかなと思っています。

2点目は、ここに出てくる時のイエスカノーかは、都市計画の変更がいいのか、悪いのかということになってしまうけれども、そういう形式的でない、悪いの前に、どういう政策的な脈絡の中で出てきているかという背景をしっかりと議論した上で、いい、悪いところにご判断いただきたいということをしてできるだけ心がけたわけです。そういう意味で多少しつこい資料が出たのは、そのせいかもしれませんが、いずれも私のプッシュが足りなかったか、事務局が上手に逃げたかはわかりませんが、2つの私がねらったことは十分ではなかったと思いますが、ここでの議論は、皆さんおっしゃったように、大変活発に、むしろ時間管理が難しいほど熱く議論が出たことも再々ありまして、大変充実した審議会だったと思います。この間の皆さんのご協力を感謝しまして、ごあいさつにします。どうもありがとうございました。

事務局

それでは、次回、第143回藤沢市都市計画審議会は、8月下旬開催の予定です。議案等も含めて後日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。

閉会に当たり、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。事務局を代表し、心から御礼申し上げます。特に、今回をもちまして、任期満了を迎えられました市民委員の皆様には、2年間、本市の都市計画行政にご協力いただき、まことにありがとうございました。今後は市民の立場よ

り、今後も変わらず本市の都市計画行政に対し、ご意見を賜りたいと存じますので、よろしく願いいたします。

また、柳沢会長には本審議会の委員になられて 12 年、会長として 10 年の長きにわたり、本市の都市計画行政にご尽力賜りまして、まことにありがとうございました。今後も変わらず、本市の都市計画行政に対しまして、ご意見を賜りたいと存じますので、よろしく願いいたします。

これをもちまして、第 142 回都市計画審議会を終了いたします。

午後 4 時 13 分 閉会