

# 会 議 録

会 議 名		第146回都市計画審議会	
開 催 日 時		2014年(平成26年)5月30日 午前10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	高見沢 実	
	委 員	古賀 敏明, 山下 彰彦, 田中 正明, 齋藤 義治 星野 晃司, 池尻 あき子, 岡村 敏之, 加藤 薫 金井 恵里可, 木下 瑞夫, 水落 雄一, 加藤 一 宮戸 光, 杉山 孝一	
	事 務 局	高橋計画建築部長 都市計画課 = 石原参事兼課長, 大貫主幹, 額賀主幹, 小野 課長補佐, 大澤課長補佐 企画政策課 = 野村 建築指導課 = 福島主幹, 藤井課長補佐 西北部総合整備事務所 = 飯田所長	
議題及び公開・非公開の別		<p>議題</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 藤沢都市計画道路の変更(藤沢市決定) 3・5・29号村岡西富線</li> <li>2. 藤沢都市計画道路の変更(神奈川県決定) 3・5・1号戸塚茅ヶ崎線</li> <li>3. 藤沢都市計画地区計画の変更(藤沢市決定) Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区 計画</li> </ol> <p>報告事項</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. いずみ野線延伸に向けた取組について (時間の都合により未実施)</li> </ol> <p>(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 146 回 藤沢市都市計画審議会

日 時 2014 年（平成 26 年）5 月 30 日（金）

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 藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）  
3・5・29 号村岡西富線

議第 2 号 藤沢都市計画道路の変更（神奈川県決定）  
3・5・1 号戸塚茅ヶ崎線

議第 3 号 藤沢都市計画地区計画の変更（藤沢市決定）  
Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画

報告事項 1 いずみ野線延伸に向けた取組について

### 5 そ の 他

### 6 閉 会





者は藤沢市となり、戸塚茅ヶ崎線については神奈川県となります。

まず、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。お手元にお配りいたしました資料 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たものでございます。

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し、専門部会でのご議論を計 8 回、審議会です計 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の報告を行い、「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。

次に、見直しの結果についてご説明させていただきます。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あ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、廃止としたものでございます。

廃止路線の位置と状況ですが、片瀬辻堂線と石名坂立石線を平成 24 年 7 月 6 日に、善行西俣野線を平成 25 年 11 月 29 日に既に廃止を行っております。今回、関係機関との調整が整ったことから、村岡西富線を議案としてあげさせていただいたものでございます。

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・29 号村岡西富線と 3・5・1 号戸塚茅ヶ崎線について、ご説明をいたします。

まず、議案第 1 号、藤沢都市計画道路 3・5・29 号村岡西富線の変更についてでございますが、村岡西富線は、大鋸一丁目と弥勒寺一丁目の間にある村岡の交差点を起点に、県道小袋谷藤沢線、戸塚茅ヶ崎線を超え、大鋸三丁目までの延長約 1,700m、幅員 12mの道路です。村岡西富線は「翠

ヶ丘公園墓地」へのアクセス道路として都市計画決定をされた経緯がございますが、同公園墓地の都市計画が廃止された現在、必要性が低いとして「廃止」に位置づけ、神奈川県や交通管理者である警察など、関係機関と調整しながら詳細に検討を行った結果、村岡西富線の大鋸三丁目から戸塚茅ヶ崎線を越えた区間 約 200m を廃止することとしたものでございます。

この路線の整備状況といたしましては、大鋸一丁目の村岡交差点から県道戸塚茅ヶ崎線までの区間が整備済みとなっております。今回、廃止をする部分は現道のままの区間となります。

次に、都市計画決定の経緯でございますが、村岡西富線は昭和 38 年 1 月 22 日に都市計画決定され、その後、昭和 51 年には都市計画法の施行に伴う旧建設省の都市局長通達に基づきまして、路線番号等の変更を行い、現在の都市計画に至っております。

次に、今回廃止いたします村岡西富線の変更区間でございますが、戸塚茅ヶ崎線から、北側の延長約 200 メートルの区間を廃止するものでございます。議案書 1-1 ページの「計画書」と 1-2 ページの「新旧対照表」をご覧ください。

変更箇所といたしましては、道路の廃止により「終点の位置」が大鋸三丁目に、「延長」を 1,700 メートルから 1,500 メートルに変更するとともに、「名称」を村岡大鋸線に変更いたします。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になりました項目として、「車線の数」を 2 車線とする変更をあわせて記載したものでございます。そのほか、道路の「種別」、「構造形式」、「幅員」についての変更はございません。「起点の位置」と「主な経由地」については、位置自体の変更はございませんが、住居表示実施に伴い、記載を現在のものに変更しております。

議案書 1-2 ページの「理由書」では、先ほど経緯の中でご説明させていただきました「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、総合的に判断した結果、大鋸三丁目から終点の西富字西原までの区間約 200 メートル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、名称及び延長等の変更を行うものとしております。

議案書 1-3 ページの「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「藤沢市西富字西原」、「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 1-3 ページの「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手続きの経緯についてご報告いたします。平成 24 年に廃止区

間にかかります土地所有者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 25 年 12 月 9 日に、「都市計画説明会」を開催し、7 名の方のご出席をいただきました。出席者からは、廃止について反対意見はございませんでした。1 月から 2 月にかけて神奈川県と法定協議を行い、本件については「異存なし」との回答を得ております。その後、本年 4 月 8 日から 4 月 22 日までの間、「都市計画法に基づく案の縦覧」を実施したところ、縦覧をされた方はおりませんでした。以上が藤沢都市計画道路・村岡西富線の変更に関する内容でございます。

続きまして、議案第 2 号「藤沢都市計画道路 3・5・1 号戸塚茅ヶ崎線の変更」について、ご説明させていただきます。戸塚茅ヶ崎線は、行政界の大鋸字外原を起点として、藤沢駅の北側を通り、茅ヶ崎市までの延長約 6,640m、幅員 15m の道路でございます。

都市計画決定の経緯でございますが、戸塚茅ヶ崎線は昭和 32 年 12 月 7 日に藤沢辻堂海岸線という名称で、都市計画決定された路線でございます。その後、昭和 44 年に一部、幅員を拡幅しております。そして昭和 45 年に再度、一部、幅員の拡幅と構造の変更を行い、昭和 51 年に都市計画法の施行に伴う旧建設省の都市局長通達に基づき、路線番号等を変更し、現在の都市計画に至っております。

戸塚茅ヶ崎線の変更箇所でございますが、村岡西富線と接続する箇所において、戸塚茅ヶ崎線が隅切り部分を抱えております。そのため村岡西富線の廃止により、この接続箇所を閉塞する必要があることから、隅切り部分を都市計画から除外するものであります。

議案書 2-1 ページの「計画書」と 2-2 ページの「新旧対照表」をご覧ください。変更箇所といたしましては、先ほどご説明させていただいた隅切り部分の除外のみとなりますので、直接の変更はございませんが、都市計画法施行令の改正に伴い、車線の数を追加しております。

議案書 2-3 ページの上段の「理由書」では、先ほどの村岡西富線の一部区間廃止に伴い、当該路線の接続箇所の隅切り部を都市計画の区域から除外する変更を行うものとしております。

議案書 2-3 ページの下段の「都市計画を定める土地の区域」につきましては、「変更する部分」として、車線の数を追加したことから、隅切り部分がある部分を含め全区間について記載しております。議案書 2-4 ページの「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都市計画説明会等の手続きの経緯についてご報告いたします。村岡西富線とあわせて平成 25 年 12 月に「都市計画説明会」を開催しましたが、本路線に関するご意見はありませんでした。本年 1 月に神奈川県へ藤沢市案の申し出を行い、3 月に県原案として確定しております。その後、本年 4 月 8 日から 22 日までの間、「都市計画法に基づく案の縦覧」を実施いたしまして、縦覧された方が 1 名おりましたが、意見書の提出はございませんでした。以上が藤沢都市計画道路・戸塚茅ヶ崎線の変更に関する内容でございます。

最後に、今後のスケジュールをご説明いたします。戸塚茅ヶ崎線の変更につきましては、本日のご審議の結果をもちまして、8 月に開催が予定されております神奈川県都市計画審議会に付議することとなります。村岡西富線については、戸塚茅ヶ崎線と同時に変更告示を行うこととなりますが、時期としましては、9 月中の告示を予定しております。

以上で議案第 1 号及び第 2 号につきまして、説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

会長                    それでは、審議に入ります。ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

A 委員                第 1 号議案について、廃止区間が当初予定の目的がなくなったということで、200 メートル削られたという説明でしたが、廃止区間は現道のままとすることは、周りの土地の利用状況と道路の状況を教えていただきたいのと、土地所有者からは廃止について反対がなかったという説明でしたけれども、廃止以外の道路環境や何かについての要望、意見はあったのかどうか、この 2 点を教えていただきたいと思います。

事務局                廃止する部分はおっしゃったとおりですが、ここは既に幅員 5 メートルから 6 メートルぐらいの現道が入っております。その現道に沿って住宅等が建っていて、土地利用がされているという状況です。また、国道 1 号線の方に向かってかなり急勾配で下がっていったような地形になっておりまして、その先に斜面緑地が南側の方にありますけれども、それらの区域をかなり昔に公園墓地の計画がされていたということでございます。この都市計画道路の廃止については、権利者の方々から特段の反対なり、ご意見はなかったのですが、周辺の住民の方々等との話し合いの中で、この現道について、できれば国道 1 号線から先の善行方面へ向けてのアクセシビリティというようなものを、都市計画道路という必要はないけれども、もう少し回遊性というようなことを考えてほしいというようなご意見はございました。

会長                    国道はどうなっているんですか、道路はないんですか。





ざいますが、用途地域は都市計画道路戸塚茅ヶ崎線沿道の準住居地域を除き、ほぼ全域が「第一種住居地域」となっております。容積率は 200%、建ぺい率は 60%で、準防火地域に指定されております。

区域南側には都市計画道路 戸塚茅ヶ崎線、東側には都市計画道路 鶴沼海岸引地線及びこれに沿う引地川緑地がございます。西側は大荒久公園に近接しております。

これまでの経緯としては、本地区計画の区域は平成 20 年にかけての旧松下電器産業関連工場の撤退を受け、平成 22 年 11 月にパナソニック社と、跡地の活用について、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン」の実現に向けた基本合意をしております。この基本合意に基づき、平成 23 年 10 月に「Fujisawa サステイナブル・スマートタウンまちづくり方針」を策定し、この方針における地区の整備方針を法的に担保するため、一昨年 3 月に地区計画の目標・方針を決定し、昨年 5 月と本年 1 月に地区の一部について「地区整備計画」を定めました。そしてこのたび、地区の区分を一部変更するために地区計画に関する都市計画の変更及び地区計画の原案に関する申出をパナソニック社より受けたものでございます。なお、民間事業者において、土地区画整理事業の事業認可を一昨年 8 月に得ており、同年 9 月に工事着手しており、本年 3 月より第 1 期目の一戸建て住宅の入居を開始しております。

それでは、計画書の内容についてご説明いたします。お手元の議案書は 3 - 1 ページから 3 - 4 ページでございます。はじめに、名称と位置でございますが、名称は「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画」、位置は藤沢市辻堂元町六丁目地内、区域の面積は約 19.3 ヘクタールでございます。

次に、既に定めている方針について簡単にご説明いたします。お手元の議案書は 3 - 1 になります。「藤沢市の都市構造・都市機能の強化」といったコンセプトに基づくまちづくりを進め、スマートタウン構想の実現を図ることを目標としております。

土地利用の方針については、「低層住宅地区」、「中高層住宅地区」、「福祉・健康・教育地区」及び「生活支援地区」の 4 つのエリアに分け、複合的な土地利用を図ることとあわせ、防災・減災の視点から、地域に貢献する機能を強化するものとしております。

こちらは土地利用のイメージでございます。ただいまご説明しました土地利用の方針に基づき、4 つのエリアに分けられております。

次に、公共施設等の整備方針としましては、快適で安全に利用できる施設の整備を目指すとともに、環境負荷低減に配慮した整備を行うもの

とし、「道路」、「緑地・公園等」の整備方針を定めております。

次に、建築物等の整備方針としましては、地区特性に応じて必要な建築物等に関する事項を定め、形態、意匠及び色彩については、地区全体としての調和を図るものとしております。

最後に環境配慮の方針として、「環境共生及び環境配慮」を推進し、「環境負荷低減」、「雨水流出抑制」、「緑化」や「防犯対策」等に努めるとしてしております。以上が方針となります。

次に、今回の変更についてご説明いたします。今回の変更は「低層住宅地区B」について、南側に隣接する生活支援地区と連携した一体的な土地利用を行うため、1回目の都市計画変更で決めました「低層住宅地区B」の地区の区分を「生活支援地区」に変更し、それに伴い黄色で示した「低層住宅地区C」の地区の名称を「低層住宅地区B」に変更するものでございます。

各地区につきましては、先ほどの「土地利用の方針」でもお示ししていますが、「生活支援地区」は、「居住者及び近隣居住者の生活サービスを提供する商業、業務等の土地利用を誘導する」こと、「低層住宅地区」は、「周辺環境との調和に配慮し、良好な居住環境の確保を図る」ことを目的としております。

続きまして、今回の変更に係る地区整備計画の内容についてご説明いたします。「地区整備計画」についてはお手元の議案書の3-2ページ上段をご覧くださいと思います。「低層住宅地区C」は地区の名称のみ「低層住宅地区B」と変更いたします。「生活支援地区」は、変更前の「低層住宅地区B」の地区の面積約0.9ヘクタールが加わり、約2.0ヘクタールとなります。

続きまして、「建築物等の用途の制限」でございます。引き続き議案書の3-2ページとなります。「生活支援地区」では「次に掲げる建築物は建築してはならない」としてしております。これは建築基準法で第一種住居地域及び準住居地域内に建てることのできる建築物のうち、ここに明記された建築物については建てることのできないと定めたものです。具体的には「一戸建ての住宅」、「兼用住宅」、「共同住宅」等、「神社」、「ホテル」等、「自動車教習所」、「畜舎」、「ぱちんこ屋」等を建築してはならないとしており、「低層住宅地区B」を「生活支援地区」に変更することにより「一戸建ての住宅」、「兼用住宅」、「二戸以下の長屋」等は建築できないこととなります。また、変更前の「低層住宅地区B」では、まち開きに併せまして、スマートタウンを発信する機能や交流に資する機能を導入する構想をパナソニック社において進めておりますが、今回、生活支援地区に変更す

ることによっても、想定用途である「事務所」、「店舗」、「飲食店」や150平方メートル以内の「ペットショップ」等はそのまま建築できる内容としたしました。

続きまして、「建築物の敷地面積の最低限度」でございます。お手元の議案書の3 - 3ページになります。変更前の「低層住宅地区B」では120平方メートル以上を基本としておりましたが、「生活支援地区」に変更することにより、500平方メートル以上となり制限が強化されます。また、変更前の「低層住宅地区B」において、まち開きに併せ導入するスマートタウンの発信機能や交流機能を担う施設については、低層住宅に係る良好な住居の環境を害さないよう、この施設の敷地面積の最低限度は2,000平方メートル以上としていましたが、今回の変更により、この街区において住宅等の混在立地ができなくなったことから、この制限を廃止しております。なお、各地区共通で「公益上必要な建築物」や「防災備蓄倉庫」は制限を受けないものとしております。

続きまして、「壁面の位置の制限」でございます。敷地内に植込み、芝生等を整備する空地や通行の用に供する空地を確保するため、建築物の壁面の位置について敷地境界線から一定以上の距離を保つよう制限するものです。変更前の「低層住宅地区B」では、道路の境界から1メートルとしていましたが、「生活支援地区」では（仮称）南北線沿道部分は2メートル、それ以外の道路及び隣地との境界からは1メートルとなり、制限が強化されます。なお、「公益上必要な建築物」や「防災備蓄倉庫」等は制限を受けないものとしております。

このことに加えて、壁面を後退した区域に緑化や通行の妨げにならないよう「工作物の設置の制限」といたしまして、変更前の「低層住宅地区B」では、自動販売機、機械式駐車場とこれらに類する工作物を設置してはならないとしていましたが、「生活支援地区」では併せて屋外広告物となる工作物を設置してはならないとし制限が強化されております。なお、屋外広告物で地区の名称等を表示するものや、地区の案内図等で営利を目的としないものは除くとしております。

続きまして、「建築物等の高さの最高限度」でございます。お手元の議案書は3 - 4ページになります。「建築物等の高さの最高限度」として「変更前の「低層住宅地区B」では、高さ10メートルかつ階数2、軒高7メートルを超えてはならないとし、スマートタウンの発信機能や交流機能を担う施設については高さ12メートル、軒高10メートルを超えてはならないとしていましたが、「生活支援地区」に変更することにより建築物の高さは20メートルを超えてはならないとなります。変更の内容につきまし

ては以上でございます。

続きまして、「変更の理由」としましては、議案書の3 - 5ページに記載のとおり、「低層住宅地区B」の地区の区分を「生活支援地区」に都市計画変更するため、利害関係人より、地区計画に関する都市計画の変更及び地区計画の原案について申し出がなされたものです。本市においても本地区計画の目標である「地域のまちづくりと暮らしに貢献する機能」の強化に寄与するものと考え、本地区計画を変更するものでございます。

続きまして、議案書3 - 6ページ、「都市計画を定める土地の区域」でございますが、「変更する部分」として「藤沢市辻堂元町六丁目地内」としております。

次に、議案書3 - 7ページ、これまでの「経緯」でございますが、一昨年3月21日に目標・方針のみを定める当初の都市計画決定を行い、具体の地区整備計画を定めるため、昨年5月2日と本年1月14日に2回の変更を行いました。主な変更点として1回目は低層住宅地区A、低層住宅地区B、生活支援地区、2回目は低層住宅地区C、中高層住宅地区及び福祉・健康・教育地区に関する地区整備計画を定めました。そして今回の変更手続として1月24日に条例による原案の申出が提出され、2月27日から3月13日までの2週間、条例による原案の縦覧を行い、あわせて意見の受付を行った結果、縦覧者、意見書の提出はございませんでした。なお、その後、3月25日の第145回都市計画審議会地区計画の概略についてご説明をいたしました。

続きまして、都市計画説明会を4月11日に開催しましたところ、4名の方が来られました。出席者からは(仮称)南北線完成の見通しですとか、変更の理由に関する質問などが若干ございました。また、都市計画法に基づく縦覧を4月14日から28日までの2週間実施した結果、縦覧者は2名、意見書の提出はございませんでした。

最後に、今後の手続についてご説明いたします。本日審議会にお諮りした後、告示を行い、都市計画の手続を終了したいと考えております。

以上で、議第3号「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画の変更」に関する説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

会長

審議に入る前に、前回の審議会において相当意見が出ましたが、それに対してどういうふうにとめて、今回説明されたのか補足的に説明してください。

事務局

前回のご意見、ご指摘については大きく2～3点と記憶しておりますが、1つは、低層住宅地区Bを生活支援地区に変更することに伴い、そ

ここに将来、商業施設を建設する考えがあるのではないかと。また、駐車場が低層住宅地区Bだったところに、生活支援地区で求められる駐車場の台数が、平置きとはいえ130台近く設けられることによって、新たな交通問題、渋滞の懸念とか、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン」のコンセプトであるCO2を可能な限り削減するといったものに対してどうなのかといったような意見があったと思います。それについては事業者等と何度かお話しする中で、低層住宅地区Bを生活支援地区に変えることによって、将来、さらなる店舗ができるのではないかとという部分については、前回は説明いたしましたが、そもそも今回の変更については、市の方から生活支援地区に変更していただきたいと言ったものでありまして、事業者としては将来は低層住宅に切り替えるということで、当初は低層住宅地区Bというゾーンの中で平置き駐車にさせてほしいという話がありました。しかし、市としてはあくまで南側店舗立地に必要な台数をこちらに持ってくるということですので、それは利用ゾーンとしては一体であろうということで、生活支援地区に変えるべきだということになりました。したがって、事業者としては将来、低層住宅地として土地利用を行っていくことを考えているということでございます。

それから駐車場の交通の問題とかCO2の考えですが、交通については事業者においても大店法もありますが、交通処理計画を警察協議を含めてやっておりまして、その中で上村橋とか富士見橋あるいはTVKのミスターマックスに入ってくる場所の交差点とか新たに出入口ができます区域南側の新たな交差点について、シミュレーションをやっている中で、当然、今よりは交差点の飽和する状況は増えるという結果が出ております。しかしながら、交差点の飽和度については規制値を超えるものではないということは確認しております。また、駐車場における入庫待ちが当然あるだろうということで、それについてはどうなのかという話をしましたところ、これについてもピークの時間帯がありますので、それに応じて入庫する能力について予想外台数を検討した結果、超過しないということで、基本的には入庫待ちによる隊列は発生しないように計画しているというものになっておりました。とは言いましても、当然、オープニング時やイベント時等、一時的に想定を上回ることも考えられますことから、そういうところに対しての対応はどうかというお話もさせていただいて、そういった繁忙期等については付近に交通整理員を適宜配置したいということと、道路上の駐車場待ちが発生しないように適切に誘導していきたいということ、また、出入口に案内板とか左折入庫の誘導、入口・出口の案内を含めての誘導、それからそれらについ

てチラシやホームページ等で積極的に周知をしていきたいというお話をいただいております。

また、CO<sub>2</sub>（排気ガス）等の対策について、これは神奈川県生活環境の保全等に関する条例により、500 平米以上の駐車場管理者は、看板や放送、チラシなどにより、アイドリングストップをするようにお知らせしなければならないという義務がありますので、当然、それについてはお願いしますという話をさせていただいております。なお、万一、入庫待ちが路上にあふれたときも、長く停まっているような状況が生まれるのであれば、そこについてもアイドリングストップをお願いできないかということを経営者に要請しております。また、神奈川県から大規模小売店舗立地法の届出に基づく意見照会が市に来ておりまして、その中において何点が意見をしております。1つはこのような大規模店舗設置に当たって、所在地周辺に居住地域がありますので、そういった居住環境への配慮を十分に行っていただきたいという点が1つと、区域内についても設置する店舗の種類は、区域内の地区計画で低層住宅地区に定められておりますので、当然、区域内の居住環境についても十分配慮していただきたいという点、それから環境面についてもスマートタウンのコンセプトであるCO<sub>2</sub>削減、限りなくゼロにするとして取り組んでおりますことから、そういったものの実現に向けて努力していただきたいというような内容も含めて意見を県にさせていただいている状況があります。今後、交通の関係、環境の関係に対し引き続いて事業者と調整をしていきたいと考えております。

会長

それでは、審議に入りたいと思います。ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

B 委員

前回、欠席でしたので議事録を読ませていただきましたが、今日の説明の中で、「Fujisawa サステイナブル・スマートタウンの土地利用の方針」というのがあります。生活支援地区ですと、「近隣の生活サービスを提供する最小限の商業・業務上の土地利用を誘導する」ということを言っているのですが、今回の理由書の中に、「地域のまちづくりと暮らしに貢献する機能の強化」ということを言っている。一方ではあくまでも最小限の商業施設をつくって、地域住民の最小限のことをやっていこうと言っているのに、今回の理由書の中には逆に、機能を強化をしようというようなことを言っている。この辺は矛盾するのではないかというのが第1点です。

それから今回、低層住宅地Bが生活支援地区に変更されるということですが、今まで高さ制限も10メートルだったものが20メートルになる

ということで、先ほどの話では、将来的には低層住宅Bに戻すというようなことを言われているけれども、その辺がよくわからない。そして現況はどのようになっているのか。我々は図面の中に建物も何にもないところでいろいろ議論をしているけれども、現実的にはどのように進んでいるのか、その辺をお聞かせ願いたいと思います。

事務局

順番が逆になりますが、現状ということでは、生活支援地区の南側については、鉄骨が途中ですけれども、建っております。Bのところはスマートタウンを発信する機能のための建物の鉄骨の建設が進んでいる状況です。将来についてということですが、今回は低層住宅地Bのゾーンのままで、建物をつくるわけではなく、平置きの駐車スペースだけなのでやらせてほしい。低層住宅地Bは15年の定期借地ですが、状況によっては低層住宅として土地利用をしたいというパナソニックの意向があったのですが、我々としては、それは地区計画としておかしいということで、店舗のための駐車場が明らかなのであれば、それは生活支援地区のピンクの色塗りにすべきであるということで、させていただいたという経緯がございます。将来、南側と同じようなものをさらにつくるという話は出ておりませんし、聞いておりません。その際はBを生活支援地区にしたことによって、当然、都市計画の変更をしなければなりません。そのリスクは十分にパナソニックにお話しして、パナソニックも即答ができないということで本部に持ち帰りまして、そのリスクも考えた上で返事をいただいて、生活支援地区に今回変えたということになっておりまして、再び生活支援地区からBに戻してしまえば、当然、権利者がどんどん増えてきますので、地区計画を変更するのは結構至難の業になるかもしれませんが、それも心得た中で、今回、こういった変更をやっていただいたという形になっております。

それから最初の店舗の話ですが、あくまで店舗自体の建物を低層住宅地Bのところにつくるわけではないということが1つあります。もともとの南側の生活支援地区の店舗に必要な大店法上で求められる台数が、下の敷地内に収まらないということで、低層Bに駐車場を持ってくる。それから地区計画的にゾーンは生活支援地区にさせていただいたのですが、建物自体はないということですので、先ほど理由書の中にある「強化」というのはどうなのかという話がありましたが、あくまでもそういった意味での強化でありまして、新たに店舗を増やすという意味での強化ではないということをご理解いただきたいと思います。

B委員

今のところは、新しく生活支援地区になったところには建物は建たないということ市も考えているようだが、今回でこの地区計画の変更は



3回目なんです。これから4回目、5回目も当然出てくるでしょう。そうなったときにその都度、その都度追加で認めていくのかというふうな感じを受けるけれども、変更はいつまで続くんですか。民間の計画は最初の基本の計画から何度も変更するということが難しいし、それが行政が絡んでいたら、それ以上は認めないということが建築業界とかではそういうふうになっているんです。それが出てくるたびにこういうふうで認めていったら、スマートタウンがスマートでなくなってしまう。これには藤沢市もしっかりしてもらわないと、最初に出てきたものを皆さんでもんでやって、建築指導課なりがオーケーしたわけですから、その後、またこっちをちょっと変えてください、あっちをちょっと変えてくださいと言ったら、これはもう計画ではなくて、施行者の言いなりになってしまうんです。まちづくりとか都市計画の中でそういうことをしていくなら、もう少し芯の通った計画をしてもらわないと、都市計画審議会だつて出てきたものをいろいろ話しているだけで、ちょっとしたガス抜きみたいな感じに使われている。ですから、現況はどんどん進んでいて、大きい建物がもう3棟くらい建っている中で、こういう議論をしていくことは非常に寂しい感じがします。

事務局

この地区計画については、今回また変更したわけですが、今後の話として、また低層住宅地区にしていきたいという基本的な事業者の考え方がありますので、その時点での変更ということは想定されていると。ただ、それについては周辺には低層住宅が建ち並んでいて、ほとんど全部の住宅にお住まいになっている、中高層住宅にもお住まいになっている形になりますので、現在、拠点センターと駐車場になっているものを低層住宅として変えていきたいということになりますと、あくまでも事業者が中心となって、周辺の方々の3分の2以上の同意をもって地区計画の申出をしていただくというような形になるかと思っておりますので、当然、その周辺の方々もその方がいいということで、総意として出していただくという形になることが想定されております。

地区計画という制度なので、本来の広域的な都市計画と違いまして、その地区の方々が時代の流れ、情勢に応じて、私たちは今までこういうルールを定めたけれども、状況が変わってきて、例えば高齢化が進んだ中で少しルールを変えていこうということであれば、申出をした上で広域的な都市計画の考え方、マスタープラン等に適合している範囲内であれば、それは変更していくということは十分にあり得ることだと思います。ただ、SSTの地区計画については、これからまちをつくるという一番最初の考え方として整理する中で、きちんと1つ柱をつくって、こ

うしていこうといったところで何回も変更するような形になってしまったものですから、非常に委員の皆様にも不信感を抱かれて大変申しわけないと思っております。その辺、事業者とのやり取りについては私どもの方もまずいやり方のところがあったと反省しておりますので、今後、このようなことがないように十分注意をして進めていきたいと考えております。

B 委員 将来、低層住宅に戻すという話もされているが、駐車場が必要だったから増やしたわけですから、将来的にその駐車場が必要でなくなるということは、大店法から言っても考えられないことなんです。将来的に低層住宅Bに戻すということは、今の状況では向こうの詭弁みたいなものではないか。要するに、大店法があって、その中で必要最小限の台数をこれだけ取れといったら、それが将来的にその台数なくなるということは考えられないわけです。ですから、「将来、低層住宅Bに戻りますよ」というようなことは簡単に言わないでいただきたい。

事務局 もちろん店舗が成り立つ条件としてそれだけの駐車台数が必要になっているということですので、今回、変更するところを例えば低層住宅に変えていくというときは、先ほど皆さんの同意ということだけを申し上げましたけれども、さらにその前提として、今ある店舗を縮小するなり、その店舗もなくなって、違うものによっていった中で、駐車台数が今回の北側のところを取る必要がないという形になることが大前提になりますので、そういったことがもしあれば、そういうことも今後の予測としてはあるということでございます。

C 委員 私が第 145 回審議会で質問したことが議事録の 24 ページから 25 ページに載っていますが、言われたときはよくわからなかったけれども、これを読んで見ると、事務局の答えでは、「ご指摘のとおりで、私どももそのように感じておまして、事業者に当初の話と変わってきているのはおかしいという話をした」と、そしてその 2 行下に「それ自体を止めることはできませんので」と言っている。行政がおかしいと思っているのに、何か対応はできないんですか。B 委員が言っているように、こうで、こうでという理屈ではなくて、そのものに対して行政がきちんとしていないのかということに対して、私は委員としてどうなのかなと思うんです。将来、住民の方々が何かにしよと変えるからいいと思うけれども、基本的なコンセプトとしてCO2の排出量を極力少なくするとあるけれども、状況が変わってきたらどんどん増えてしまうわけです。そうしたら名前自体の「サステイナブル・スマートタウン」とは何なのかということになってしまおうと思うんです。仮に私が反対と言ったらどうなるん

ですか。納得がいかないとか、不信感とか、行政が大手のパナソニックにやられているのではないかと多分皆さんもそう思っているんです。来ると変更，来ると変更，それに対して我々は反対していいんですか。反対まではいかないけれども，ちょっと行政は弱いなと思うけれども，これは意見として申し上げておきます。

会長 審議会の形式上，もし異議なしというわけにいかなければ，決を取って多数決ということになるんですか。今までそういうことはやっておりませんか。

事務局 私が携わった中では決を取った記憶はございません。

会長 または決を取らずに意見を添えるというのが前にあって，さらに頑張ってくださいというふうをお願いするというレベルもあるかと思います。

D委員 B委員やC委員からお話がありましたけれども，主導権は完全にパナソニックに取られている感じです。この件は，この計画が出たときからそういう状況が続いている。南北線なども主導権を取られているような感じですが，今の話も最初は生活支援地区（ピンク色）の中で完結して駐車場を設けて行えばいいものを，向こう側の要望を易々とのんで，住宅のどこを駐車場にしますと，CO2削減の問題について，計画上ではスマートタウン，エコシティということをおきながら途中で変わっていくことを易々とのんでしまっているような気がする。今の答弁を聞いていて，何かパナソニックの下請けになっているような気がする。前回，この案件が報告案件で出たときに「次は議決をする」という話の中で，この間，一体何の交渉をやってきたのかというあたりについて，各委員が疑問に思っているところだと思うんです。前回，私も言いましたけれども，この審議会の意義とは何かということはどう思っているんですか。部長，お答えください。

計画建築部長 都市計画に基づくものとして皆さんのご意見を伺いながら，よりよいまちをつくっていくという大目標がございます。その中で，経過についてお話をさせていただきますと，当初，方針という形で全体的な話を1回やりまして，その次の審議会では地区ごとに2分割してやりまして。それが全部1回でできるかどうかというのは別の話ですけれども，もしそれを1回でやっていて，その計画自体が2転，3転している，全体が見えていないという話，我々もそうなんですが，将来計画というか，この計画自体が最終形までを見据えた中で言っていたらいいければ，今回の変更が物販としての駐車場はセットのものでしょうというところがありまして，我々の方が逆に，ここはそういう用途でないとおかしいという話をしております。自分たちの将来的な都合で，戸建てで処分するつも

りだから当面はいいだろうというお話だったんですが、そうではないでしょうと、物販の本店法とセットになる駐車場も一緒なので、それは生活支援地区ではないかということで、今回は我々の方で異議を言って直してもらっているという話ですので、ぜひその辺のご理解をいただきたいと思います。

D 委員

そこでもう変更になっているわけですよ。要するに生活支援地区の中で完結するような形を最初から本店法でやるのであれば、そういう形で計画をしっかりと練るべきだ。よりよいまちづくりと言われたが、まちづくりのコンセプトとB委員の言葉を借りれば合っていないんですよ、途中で。この計画を変更しますと、もともとと違うではないですかと。当然、疑問を抱くのは当たり前だと思うんです。これで目の前の道路が右折して西の方へ行く、戸塚茅ヶ崎線を西の方に行く車が店の方に入っていくと、右折の車が大渋滞している。その手前には引地川の右折する車も大渋滞、反対側の上り車線も渋滞というようなことで、そういったところの話も出たと思うんですけれども、全体的によりよいまちづくりと一言、言ったけれども、そう簡単ではないと思いますよ、この問題は。その辺についての事業者との交渉の市役所の姿勢がよくわからないんです。今、C委員から反対したらどうなるのかという話がありました。今までそういうことがなかったと、例えば継続審議で次回もう一回やってみるのかとか、そういったことも1つだと思いますし、この審議会の意義というのは、それぞれの学識経験者の方々が時間を割いて集まった中でお話をいただいて、それをもとに市の中でしっかりとしたものさらさら構築して、事業者と折衝するのが市役所の務めでしょう。であれば、継続審議なりにしてやるとか、どうしてもやりたいというなら決を取って、その前にすんなり行けばいいけれども、今の状況からすると、行くような方向ではないですよ。その辺についてどのように考えているのか、もう一度お答えください。

計画建築部長

皆様のご意見と事務局側と齟齬があるのであれば、埋めなければいけないと思っていますので、委員ご指摘のような継続なりというのも選択肢かなと思います。

E 委員

お話を伺っていますと、市の方で事業者にお願いをしたというお話のようですが、私からすると、そもそも事業者が、駐車場が必要になる店舗を誘致してきたところに間違いがあるのではないかなと思うんです。事業者には責任があるのを市の方で要請したような物の考え方自体が納得いかないと思うんです。

計画建築部長

当初から大きい店舗とその物販に関する駐車場がセットであるとすれ

ば、最初からそれは物販施設として考えるべきであって、そこを低層住宅地区とすること自体がいかなものかと思っていて、そこは今、ご指摘のとおりであります。

F 委員            なかなか厳しい意見が出ておるので、そう言いたくないのですが、都市計画で高さ 20 メートルまでのものはつくれるんですね。将来としては、大店法の絡みはあるかもしれないけれども、店舗らしきものをもうちょっと多くしていく可能性は、この都市計画の中にあると考えてよろしいですか。

事務局            それは現在の計画されている店舗が残ったままの状態、さらに追加ということですと、都市計画上はあります。ただ、大店法との絡みでそこにできるものだと、それなりに車両を呼び込むようなものであれば、それはどこに確保するんですかという話になりますので、それが確保できなければ成り立たないという形にはなると思います。

F 委員            高層までもいかないけれども、建物型の駐車場をつくれれば可能性はあるということになりますか。

事務局            一定規模の付属車庫はできると思います。

F 委員            いいものをつくろうとしているのはわかるけれども、都市計画というのは 10 年、20 年先にどうなるか、そこを見た上で歯止めをかけるのであれば歯止めをかけるような方向、例えば店舗はこれ以上増やさないようにしようというようなものが地区計画だと思うんです。市の方であそのところはもう少しふくらましてもいいじゃないかというふうに考えていて、そちらの方がまちとしていいというのであれば、それはそれでいいと思うんです。ちょっと伺っていると、ここ 2～3 年とか 4～5 年先のことを議論しておるような感じがするので、少なくとも 10 年、20 年という時間で物事を考えていくものでしょうから、そういう中で生活支援地区というのは、そういう事態が生じたとしても問題ありませんとか、いい方向に向かいますというような話が伺えればありがたいところですが、その辺はいかがですか。

事務局            確かにここを生活支援地区にするという中では、店舗の可能性は都市計画上は残っているわけですがけれども、基本的にこの部分については拠点センターということで店舗展開をするということではなく、環境に配慮した低炭素型のまちづくりを進めていく住民の方々のいろいろな拠点として、環境をよくする機能とか情報発信をしていくというようなことを含めたものを配置していくということですので、そのところは、都市計画上そこをいろいろな制限でがちがちに縛ってしまえば、それしかできないというようなことは、もちろんやろうと思えばできるかもし

れないけれども、地区計画という制度上の限界というか、あくまでも権利者との合意の上で進めていく制度と、広域的に考えて行政側が都市計画として一方的にかけるといふ制度ではありませんので、どうしてもそういう言い方になってしまうところが非常に市が弱いと言われてしまうところもあるかと思うけれども、そこはやはり地区計画という制度なのでしょうがない部分もあるのですけれども、そこはそれとして、事業者と十分に市の考え方として、ここをサステイナブル・スマートタウンと銘打って、これだけ注目を浴びた中で整備が進められているわけですから、藤沢市としても全国に恥じないようなまちづくりをしていただく。市としてもそれをバックアップしていくという観点からすれば、都市計画でがちがちに縛るのはなかなか難しいのですが、そこはよく事業者と話し合って十分にいいまちをつくっていくという理解をお互いにしてやっていくしかないかと考えております。

前回の審議会以後、事業者側ともお話をし、この場でいろいろとご指摘いただいたことについて、正直言って、事業者にとっても非常にイメージがマイナスなんではないですかということ、市の方からも申し上げております。そういったことで、ここをつくって売り抜けるというような一過性の開発ではないはずですから、将来のことを今、話されたように、20年後もまちがいいものだったというふうに皆さんに言っていただけるように、会社として十分に考えていただいて、今後の土地利用についても可能性としては低層住宅に戻していくことは考えているのかもしれないけれども、それが本当にいいのかどうなのかということ、また新たに住まわれる住民の方もどんどん増えてくるわけですから、その方々も含めて皆さんと十分に考えて、市もそこに入った中で20年、30年、良いまちとして存続するような形を事業者と協議をしていきたいと思っております。

G委員

皆さんのご意見をお伺いしていると、この大規模開発に対して地区計画ができて、当初の計画どおりに実行するのが当たり前で、途中からの変更というのは、何で変更しなければいけないんだというふうな話の内容が一部入っているのではないかと思いますけれども、私自身としては、これだけの大きな開発をして地権者、権利者がいろいろと話をし、事業を進めていく上で、社会が変わったり、社会の情勢も見えてくるわけです。そうすると、全体の計画がそれによって齟齬がされるほどの大きな変更であるのか、補強するためにやむを得ない変更であるのか、そういう観点も考えていかなければいけないということです。そのために変更せざるを得ないという事業者の考え方もあるわけで、それを柔軟

に対応していかないと、本当の意味の都市開発はできていかない。そうしないと、硬直的に1回言ったら絶対にそれは認めないと、約束どおりに守ってやってくださいという話になってしまう。これは世の中で通るような話ではないと思うんです。私自身の考えでは、当初から私も経済団体ですから、全体は住居地域でサステイナブル・スマートタウンというのはいい話だと思っていたけれども、それで生活支援地区というのが何で生活の必要品を売るような場所ができないのか、それに興味を持っていたんです。そうしたら、カルチュアコンビニエンスの会社が生活支援地区に出て、新しい形態のサービス機能を充実させた施設をつくりますという話で、それだけで3,000人の住まいの環境、便利な暮らしの環境をつくれるのかなと疑問に思っていたけれども、開発計画を聞いていると、それで自信を持ってやっていたので、よその地域のそういう施設をここに住んでいる方々は利用して対応していくのかと、開発者の方も自分のところで必要最小限のものに留めておこうという考え方だったのかなと思ったけれども、どうも話によりますと、目の前にヨークマートが急にできて、周辺にそういうものができたから変更してくるというようなニュアンスにも伺えるけれども、そういう点から変更せざるを得ない。そうすると、我々の役割としては変更する要請が出たときに、全体の構想が崩れるような変更なのか、全体は計画どおり行っていて、それを補強するために、また事業者は社会貢献ばかりやっているわけにいかないから、ある程度認めてあげて、成り立つような状況にしてあげないといけないから、そういう意味から言って、これはやむを得ない変更なのかということ容認されるのか、その辺のところだと思うんです。それが大人の世界ではないかと思うんです。行政は常に市民から何か言われるのではないかと、追及されるのではないかといった葛藤があるんです。ところが事業者にしてみれば、自分たちの要望を通してもらわないと事業が進められないということだから、衝突がそこで起こるんです。それを我々がうまく調整をとって、どの程度認めるのか、または意見を申し上げるのか、その辺のところではないかと私は思っているけれども、皆さんの見解はまた別だと思いますけれども、私は経済団体の考え方としての意見を申し上げておきます。

F 委員

今、G委員からお話が出ましたが、あの地区が将来どの程度のものまでを許すのかということ都市計画から見ておく。都市計画上の制限をかけるわけですから、それが地区計画として決めていくということだと思うんです。将来、こういうような計画をつくって、このくらいの制限をかけて、この中でいろいろな施設建設がなされたとしても、「それは大

丈夫です」というようなことが事務局の方からお答えいただければ、それは納得できる範囲ではなかろうかと思うんです。

今回の申出は、駐車場をそこにつくらんがために生活支援地区を広げたと、広げたがゆえに、そのところでいろいろなものが建てられるようになっていませんかと、それは将来、事業者が考え方をええられたと、今は低層という話かもしれないけれども、将来、何に変えてもかまわなわけですから、変わったときでも「そのところは大丈夫ですか」というところがあれば私はいいのではないかと思うんです。都市計画というのは基本はいいまちをつくっていく、そのためにどの程度の規制誘導を図っていくかということだと思いますので、今あるような話、例えば駐車場が要るから生活支援地区に変えますという話ではなくて、まちづくりの中でそのくらいのことは十分対応できると、そのくらい変えても大丈夫ですと、そういうような試算がされているという話を伺えれば、納得しやすいと思います。

会長

B委員の議論の中にもありましたけれども、例えば今の議論で行くと、手前側が20メートルだから、こっちも20メートルということで20メートルになっているのですが、これを良しと考えるのか、いや、15メートルとか10メートルのままとか、そういうのもあるのではないかという議論の中で、今のお話は、いや、そんな細かくその都度考えるのではなくて、20メートルと設定しておいてもしばらくは大丈夫で、住民が暮らし始めた後で、さらに次のことを考えていけばいいんだという議論でいいのかどうかということです。

A委員

未来志向の議論になっているところに、過去に引き戻すような話をしてしまうのは申しわけないのですが、これは地区計画の問題というより大店法の手続きに市が絡める仕組みがないというところから始まったお話ではないかと思うんです。大店法の届出をしたときに、すぐに駐車場の台数というのは、もしそこに含まれていないとしても事前協議の中で事業者と県との間でやり取りがあるか、届出をしたら即時に「駐車台数が足りません」ということになると思うんです。むしろ届出の前に附帯施設なども全部設計に上げた上で届出という手続きになっているのが普通だと思うんですけれども、そうすると、この事業者は一体、大店法の届出をするときに、駐車場をどう届け出たのだろうかというのが不思議な感じがする。店舗の設計ができているとか、今、お話を伺っていたら、建物が建ち始めていると、その段階でいろいろ不手際があったとか、いろいろご指摘があっても市としてはどうしようもないというような状況になってしまっているようなところがあると思うんです。いろいろな市



で大店手続きの前倒し条例というのがつくられていると思うんですけども、藤沢市はこれだけ先進的な大きな市なのにないかと思ったら、特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例というのは新しいんですか、それとも前からあるんですか。

事務局  
A委員

4～5年前からです。

4～5年前からあるという中で、大店も手続き対象に入っているんですよね。面積か何かでこれの対象になっていないんですか。それとも大店の手続きよりも前倒しで開発事業の手続きを進めて、市に設計が全部固まって県に持って行く前に、何か意見が言えるというような条例の仕組みにはなっていないんですか。もし、それがなかったら、道具がないところに事業者がやることに対して「ああしろ、こうしろ」と言うことに、ある程度制限がかかってくるのはやむを得ないことで、逆に道具があるのにきちんと使えてなかったとしたら、それはそれで問題ですというところで、何でこうなっているかということの整理をしてからでないと、次取るべき対策とか今後に向けてどうすべきかというところが出てきにくいと思うんですけども、ご説明いただければと思います。

事務局

本来ですと、今、お話のありました特定開発事業の条例がありまして、それと大店法が絡む中で、事前に情報が出てくる部分もあるんですけども、開発行為というものに該当する場合、あるいは一定規模以上の建築行為という場合がそれに該当してくるんですけども、この場合は土地区画整理事業をやっておりますので、区画整理事業による場合はその条例の対象外になってしまうんです。開発行為に該当しない形になりますので、あとは建築基準法の確認だけになってくるという形で、区画整理の手法を取ったことによっていると、そこで手続き上、すぐに情報が入ってこなかったということもあることはあります。とはいえ、ご指摘のようなことをなるべく早くつかむような方向にしていかなければいけない。確かにお話のあったとおり、それを私どもが知った段階ではそれが動き出していたということがあって、後手に回ってしまったという部分はあるんですけども、ここについては区画整理ということで特殊な状況ということなんです。

会長

会長の立場としては都市計画審議会の役割として、広げれば限りなく広がってしまって、どうしてその開発を止められなかったのかとか、そういう話になるとかもしれないけれども、そうではなくて、今回、かかっているのは地区計画で、特にいろいろな規制の内容、例えば先ほどの20メートルに関していえば、用途の方で共同住宅は建築してはならない

となっています。商業施設の大きいのをつくれるかという点、今度はさらに駐車場が要るであろうということで、恐らくはそれで歯止めがかかっているということで、心配すればきりが無いと思うんですが、我々が基本的に判断しなければいけないのは、この地区計画の内容に変更して、今、いろいろなことはあるでしょうけれども、それが幾らか時間的にそのような内容でスムーズに行くかどうかと、心配が噴出してしまようなものにはなっていないだろうかということをチェックするべきであって、そもそも違うのではないかとすることはなじまないと思うんです。前回の議事録にも残っていると思うんですけれども、私は、どうして1回決めたものを変更するのかということについては、基本方針というのがあって、その中では生活支援施設と言っていたわけです。ただ、具体的にどういう内容かというのは言っていなかったと。ところが途中でヨークマートが道路の向こう側にできていて、生活支援施設があるということで、実際に希望してきたのが今の業者であるということで、しかもその業者は別に物販といっても「ツタヤ」ですから、一般的なイメージのたくさん人が来て、物をいっぱい買って帰るというものではないと。ただ、何台ぐらい車が来るかとか、どんな行動をするかというのは心配かもしれないけれども、別の仕掛けによってチェックをしているということですので、ご意見はいろいろと承りたいと思いますけれども、この地区計画の内容について、これで認めていいのかどうかということは、我々の一番のミッションだと思っています。

F 委員 全くそのとおりですけれども、先ほどの答弁の中では、話し合いをしながら決めていくという話でしたので、そうではなくて、地区計画としては「これで大丈夫です」という話を事務局の方から伺うと、こちらの方も「ああそうか」ということは申し上げやすいということなんです。

会長 他にご意見がありますか。

E 委員 今のお話はそのとおりだと思うんですが、事業者がこのままやると法令違反になってしまうということで、こういうふうに変えるというイメージでとらえているのですが、事業者がやってしまうと法令違反になってしまうからルールを変えるというようなものの考え方でいくと、これは何でもあり、何でも認めるという話になってしまうような気がする。そういうものの考え方でいいのかどうか、ちょっと疑問があるところです。

D 委員 今、いろいろな議論の中で、G委員から商業的な考え方という話もありましたけれども、この都市計画審議会の委員として、これで認めていいのかといったときに、私自身としては将来にわたってのことを考えた

上で自信がない、責任が取れない、認める自信がないところがあります。強引に決を取るなら取る、もしくは結論保留にして、もう少しこの問題について議論をしていくということでしたら議論をするという方向で決めていただいて、進めてほしいと思います。

会長                   この内容で認める、認めないは具体的にはどこを議論すべきだと思いますか。

D委員               このまま進めていったときに、これは法令違反だからと市が認めて、今回、こう変更しましたというのは、もともとのコンセプトと大きく変わっているわけです。これはどう考えても軽微な変更ではない。そこに対して私自身が市議会議員でもあるので、責任が取れるかといったときに、市民に対して説明は難しいと思っています。やっていることが違反しているから認めてください、これも追加でお願いしますよ、市役所さんというようなことを認めていたら、何でもありになってしまう。そういう議論なわけですから、私個人として言えるのは、今ここで認めることについては、将来にわたってのことも考えると、私自身は責任は取れないと思っています。

H委員               幾つか論点が出てきましたが、まずルールを変えることがいいのかという、かなり根本の話について私が思うのは、これが例えば用途地域の変更であるとか、線引きの見直しというところで、こういうことがあったらもちろん、ルールの変更などは基本的になしと思っているが、地区計画は基本的に地域の方々が挙げてきたもので、ここはたまたま開発者は1社ですけれども、地域の方々が合意をしてということについて、これを法的にきちんと拘束力を持つようにここに挙げてきましょうというものなので、地元の人が合意してきたものを「だめです」というのは、なかなか言いにくいのはもともとの地区計画の趣旨かと思っています。それでは、ここの件について、整備開発及び保全の方針に合っているか、合っていないかというのは、かなり議論の余地があると思います。事務局の説明は、地区計画の変更として、市として筋を通すというやり方の方がよいという説明だろうと思います。実際にこの数年ぐらいで起こり得る変化というのは、多分軽微な変化で、という言い方は可能かと思えます。駐車場ができるか、できないかという話で、平置きということですので、いろいろ意見はあるかかもしれないけれども、時代の変化、数十年の中で言えば比較的軽微な変化という言い方は可能だと思います。

ただ、全部ピンクになってしまうという話ですけれども、もし、最初の地区計画でこれが出てきたら、この大きな店舗が建ち得るのでおかしいという話になる。変更の今までの経緯を聞いていると、まあしょうが

ないかなというの一方にはあります。最初にこれが出てきたら、私は多分変だと思うので、結果的にこういう計画ができてしまうと、将来的には多分建たないだろうというお話で、地区計画としての意義としてきちんと秩序を持った計画を立てるといふ趣旨からすると、かなり例外的な状況だろうと思っています。そういうことの中で判断しろと言われたら、私は判断しようと思っています。

会長

判断というのは変更しない方がいいということですか。

H委員

結果としては、このままというのではないだろうと。ただ、現実として駐車場ができてしまうようなことについて、この場でだめとは言えないだろうということです。

I委員

私は小田急電鉄ですから、民間の立場で言うと、同じような開発行為というのはあります。我々も地域の方々に受け入れられることを前提に計画を立てます。そうしますと、市民の方に配慮しますから、かなり商売としてはなりにくい。緑を多くしてほしいとか、周囲に悪環境を及ぼすようなものはやめてほしいというのは必ずあります。ところが大きなものになりますと、そういうことばかりでは事業者からすると収支が出ませんから、成り立たなくて、やむを得ず、最初は住宅だけでやれると思っていたのが、環境が変わってとか、他でも増えてきたから売れないとなると、入ってくれるようなものを探して、それが住宅とマッチする。物販みたいなものならば、やむを得ずというのがありがちな形です。今回のものも確かに当初の計画とはずれていますし、大きな構想というところからすると少しずつ増えてきますけれども、我々民間からすると、どの程度のものになるかわかりませんが、ありがちな話の1つであると思うんです。ただ、パナソニック社は大きな会社で、かなり誠実にいろいろな意見をやり取りしながらやっつけていらっしゃるのではないかという気はいたします。もっと乱暴なところだと、そんなこと言っただって自分の土地だとか、そんなことでは商売が成り立たないと言って、かなり強引にやるところもありますから、その点、天下のパナソニックさんはいろいろな業績もありますから、ここは何とかきちんとされたいという意向もあった上で、どこかで収支尻をという1つの要素であると思うんです。結論から言うと、これはなかなか難しいと思います。それを我々がいいのか、悪いのかと言われたら私はわからないのですが、審議会として少し置いた立場からすると、やむを得ないところもあるのではないかというのが結論です。民間でやりますと、どうしてもこういった要素も出てくるというのはご理解いただいた方がいいかなという気はいたします。

J委員

いろいろ経緯があると思いますが、ここの大きな目標が「スマートタ

ウン」という環境に配慮した、これからの新しいまちづくりを模索していく見本になるようなモデル地区ということで、開発をされ、事業者としてそれを売りにしていくということだと思っています。それを前提にすると、生活支援地区というと、開発型のイメージがあっただんどんCO<sub>2</sub>が増えていくのではないかと懸念があったりするけれども、環境ということだけで見ていくと、今の説明でいくと、駐車場ができると、どうしても排出量はどうなるのかと考えてしまいますので、環境ということをやっている地区ということで行きますと、その環境にどの程度影響が出てくるのか、それは大丈夫なんだろうということをはっきり示していった方が納得がいくと思います。

多分、ここの中の作り込みとしては緑化をたくさんしますとか、支援地区が物販になるかもしれないけれども、市民に対して地産地消型の物販にするとか、いろいろな工夫は出てくると思うんですが、環境配慮の方針の中でうたわれているものがずれていましてと言えることを示していただくのであれば、これは納得いくというふうに考えます。

#### A 委員

なぜ手続きにこだわったかということ、最初は小規模の店舗をつくらうと思っていたのに、大きくせざるを得ない事情ができたところで、駐車場も必要になってというところまではわかるんです。駐車場が必要なら店舗を下げて、前側に置けばスマートタウンの中に車はそんなに入ってこない。あるいは前の方に立体駐車場を置けば、その中の道路を車が動くということはないけれども、それをやったら恐らく建築費がかさむから商売に響くであろうというような営業的な判断があったのではないかと疑いがどうしてもぬぐえないものですから、最初は伏せておいて後から、やはり駐車場が要るので後ろ側につくらせてくれと、店舗は路面店で前にどんどん目立つようにしたい、入りやすくしたいというようなところではないか。事業をやっている方にとってそれは当たり前なこと、採算の取れない店をつくってもしょうがないので、とは思いますが、そのもう1つ前の段階で、なぜ車が入ってこないということと、商売が成り立つということのすり合わせをするような仕組みがつけられなかったか、あるいはそういう動きが取れなかったのか、とても残念に感じますが、これの決を取るとしたら、どちらかに手を挙げることにはなるとは思いますが、都市計画審議会でするので、地区計画ということとは直接結びつかないかもしれないけれども、これからもたくさん大規模商業施設はつくられると思うんです。そういうときに同じことをやらないようにするための仕組みをつくるべきであろうということをしつこく申し上げたいと思います。

K委員

近くに住む市民として、あそこの道路はすこぶる悪いんです。特に土・日の3時以降、横浜に向かう道路はずっと渋滞しているんです。それから秋、春の行楽シーズンそしてこれから夏の海水浴客が使われるので、かなりの渋滞が予想されます。CO2削減ということではなかならうかと思っています。特に夏場は、先ほどアイドリングストップという話が出たけれども、猛暑の中で、アイドリングストップで本当にしのげるのか。特にショッピングセンターとかお子さん連れが多いときに、暑い中にお子さんを車に入れたまま、アイドリングストップをして放っておいていいのかなという疑問を持ちますので、その辺は警察とどのような渋滞緩和をするのかをよく考えてやっていただきたいと思います。

会長

他にご意見はありませんか。

地区計画だから変更があれば認める方向であるという一方で、方針として、このまちをどうしたいかというのに合っているのか、合っていないのかというあたりを事務局としてどうお考えなのか。そして場合によっては継続審議にするという道もあると思うんですが、どうしたいですか。

事務局

さまざまなご意見ありがとうございます。基本的な方針の中で、今回、ここに導入されてくる店舗、実際の名前を言いますと「ツタヤ」ですけども、その業種自体悪いというふうには私ども考えておりませんし、むしろ新しいライフスタイルの創造とか、文化的な側面という意味から考えると、この地区内に住まれる方にとっても非常に利便性が高いでしょうし、周辺の地区外の方々にとっても、そこに来ることによって非常に便利になったり、おしゃれな空間が提供されたりということで、決して悪いものではないと考えております。

ただ、そこで問題になるのは、人気があるということは結局、人を呼び込んで車が非常に多くなってしまって、交通渋滞とか駐車場待ちが多く発生するということが、このまちのコンセプトとしてどうなのかというところが課題だと思っておりますので、まず、そのことについては事業者ともまちのイメージダウン、ひいては事業者そのもののイメージダウンにもつながりかねないから、そのところはきちんとしてくださいということは、これまでもお話をしてきましたし、今後もそれは何度も伝えていこうと考えております。ただ、最初に考えていたことと微妙に変わってきて変更せざるを得ないという形が、どうしても事業者サイドの本店法絡みではあるけれども、そういったところが逆に私どもに情報が流れてこないままに、そういう形で先行して進んだ中で地区計

画を変更しないと何となく整合が取れないような形になって、それを同意するような形になってしまったために、市の考え方としてどうなんだというところが問われる結果となりましたし、そのところは今後十分に注意していかなければいけないと考えております。

あくまでも今回の形としてどういうふうにしていくかということで、先ほどF委員からお話がありましたが、北側のところが店舗の駐車場として大半の面積が取られておりますので、その残りのところが拠点センターという形で当面はつくっていくと、ただ、そのところに新たな店舗をつくって、もし立体駐車場をつくったということで、もちろんその可能性はないとは言いませんけれども、そこまでしてそこにやっていくということは可能性としては非常に低いだろうと考えております。拠点地区であっても今回変更するところは、そんなに高いものを必要としているわけではありませんので、高さ制限を10メートルなり12メートル、高くても15メートルというふうにならして入れていくということももちろん、その方がよりベターかと考えておりますけれども、可能性としてはそこにビルで立体駐車場をつくってというようなことは可能性は低いですし、事業者としても「サステイナブル・スマートタウン」と銘打っている中で、そこにパーキングタワーを建てるようなことは、恐らくしないだろうというふうには考えておりますので、事実上、そういうことの心配はないと考えておりますので、事務局としては、できればこのまま進めさせていただければと考えておりますけれども、一言言わせていただくと、地区計画ということで先ほどお話がありましたけれども、この制度のある意味、限界といったところも感じておまして、本来の地区計画ですと、旧市街地のところにみんなでルールをつくって、こういうものは建てられないようにしましょうとか、高い建物ができないようにしましょうというのを皆さんでルールをつくっていくわけですが、このような開発で権利者が1人あるいは2人という中で、開発を最初にするときに、それを売るための手段として地区計画をつくっていくということで、逆に申出があると、市として拒否するという手立てがありませんので、それがマスタープランに大きく適合しているものであれば「やりましょう」という形になります。そうすると、何か市が開発事業者の片棒をかついでいるようなイメージになってしまう部分があって、今後の地区計画の定め方というところも、蛇足ですが、今後いろいろ考えていかなければいけないと思っております。いずれにしても、私どもとしては、できればこのまま事業者ときちんと話し合いをした中で進めていくつもりですので、計画として変更をさせていただ

ればと、事務局としては考えております。

会長

このまま決めてほしいということですが、継続とした場合、議論をし尽くすという面はあるかもしれませんが、何か具体的にメリットはありますか。

事務局

もちろん事業者等も審議会でそのまま決を得られずに継続審議になったということであれば、まずそれを重くとらえていただく必要がありますので、それを十分に事業者に伝えて、全体的な考え方の中で十分に配慮して、今後の進め方も含めてやってくださいと指導する形になります。もし継続になった場合、例えば北側の今回変更するところが20メートルの高さ制限になっていますので、現実にそこに駐車場として確保する必要があるという理由で、そこを生活支援地区にしているだけなので、拠点センターというものがどのくらいの高さが必要なのか、恐らく12メートルくらいあれば十分と考えておりますので、それを再度確認した上で、12メートルくらいの制限にするという形で再度お諮りをするということなのですが、具体的な内容としてはその程度になるかと思えます。

会長

経験の長いF委員、決を取るのか、継続審議にするのか、どういたしますでしょうか。

F委員

継続にできるのなら継続がベターだと納得されるのではないかと。その間、調べものをしていただいて、次回はもうちょっとスマートに説明していただくとか、本当に急いでいるのであれば、決を取った方がベターかもしれない。

会長

場合によっては内容の変更はあるかもしれないとか、その辺の時間的なものはどうですか。

事務局

先ほどもお話ししましたが、現在、建築自体は進行しております。そこに必要な駐車台数を確保するのであれば、そのところに違法な部分はございません。ただ、地区計画の土地利用の方針とちょっと違うということなので、今回、変更する形になりますので、直接の建築確認行為とか、法令が変更されないと、今の建築行為が違法になるということではございません。逆に言いますと、これが変更されなくても現地はできてしまうという形になりますので、次回、8月ぐらいに都市計画審議会があると思えますけれども、そのころにはオープン直前になっているというような状況になるかと思えます。

F委員

結局、今回決めてほしいということですか。

K委員

地区で決めたルールを自分たちで破ってやるということなのかどうかです。

会長

結局、どうしますか。



