

# 会 議 録

会 議 名		第150回都市計画審議会	
開 催 日 時		2015年(平成27年)3月27日 午後2時	
開 催 場 所		藤沢市保健所 3階 研修室	傍聴者数
			2
出 席 者	会 長	高見沢 実	
	委 員	黒田静潤, 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, 水落 雄一, 加藤 一, 宮戸 光	
	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	
議題及び公開・非公開の別		議題 報告事項 1. 藤沢市交通アクションプラン策定に向けた取組について 2. 湘南ライフタウン及び周辺地域の公共交通等の利用環境の改善について 3. 用途地域指定に係る基本方針と用途地域決定基準の策定について 4. 健康と文化の森地区のまちづくりについて  (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 150 回藤沢市都市計画審議会

日 時：2015 年（平成 27 年）3 月 27 日（金）

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

報告事項 1 藤沢市交通アクションプラン策定に向けた取組について

報告事項 2 湘南ライフタウン及び周辺地域の公共交通等の利用環境の改善について

報告事項 3 用途地域指定に係る基本方針と用途地域決定基準の策定について

報告事項 4 健康と文化の森地区のまちづくりについて

5 その他

6 閉 会





アクションプラン(案)」のページを示しておりますので、後ほどあわせてご覧ください。

このプランは、青の帯で示しておりますように、第1章の「交通アクションプランとは」から、第5章の「交通アクションプランの実現に向けて」までの構成となっており、第1章から第3章は、交通マスタープランに基づく実施計画となることから、それを踏襲した内容となっております。

第4章「アクションプラン」をご覧ください。ここでは、まずアクションプランの体系として、将来の交通像の実現に向け、黄色で示しております基本方針1から基本方針4の達成に大きく寄与する施策を「公共交通」「歩行者・自転車」「道路」「交通結節点」の4つの対策で示しております。例えば、基本方針1の「地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり」では、交通マスタープランにおいて「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」と「藤沢駅周辺まで30分の交通体系づくり」などを位置づけていることから、「公共交通」と「交通結節点」の2つが大きく寄与する対策となるものです。同様の考え方で、基本方針2から4においても基本方針の達成に大きく寄与する対策を示しております。また、個別の戦略施策は裏面に記載しておりますので、後ほど、ご説明いたします。

続きまして、第5章では、アクションプランの計画年次を平成36年度とし、評価指標として交通マスタープランと同様に、の「最寄り駅まで15分圏の人口割合」から、の「都市計画道路の整備率」などについて、数値目標の設定を行い、PDCAサイクルにより達成度の検証を行ってまいります。また、今後、社会経済情勢等に大きな変化が生じた際には、上位計画となる交通マスタープランの改定を踏まえながら、見直しを行ってまいります。第4章の「アクションプラン」におきまして、戦略施策として個別の事業の内容を示しておりますので、4つの対策別にご説明いたします。まず、水色の公共交通の対策といたしまして、戦略1-1「いずみ野線の延伸による鉄道網の整備・充実」は、いずみ野線の湘南台駅以西へ延伸することで、「健康と文化の森」と「湘南台駅周辺地区」の拠点間の連携に寄与するとともに、新駅の周辺では拠点性の高いまちづくりと、公共交通のネットワークの再編を進めることで、市北部の交通の利便性向上に向けて取り組むものです。

戦略1-2、辻堂駅から湘南ライフタウンまでの「(仮称)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進」では、連節バスの運行、急行運転などによる運行効率を向上させる取組や、(新)南北軸線の主要なバス停

に接続する地域交通の導入を進めるものです。こちらの施策につきましては、次の報告事項2で詳しくご説明いたします。

続きまして、戦略1-3「片瀬・江の島における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保」は、周辺道路の交通渋滞や生活道路へ自動車が流入する問題を解決するため、レンタサイクルや循環バスなどの交通アクセスの利便性向上に向けた施策や、公共交通の乗り継ぎ割引制度の検討など、公共交通への利用転換を促進する施策について検討するものです。

戦略1-4「バス路線の確保・充実・再編」は、市内全域の最寄り駅まで15分圏の拡大に向けたバス路線の確保などのほか、15分圏が達成できないエリアにおいても、地形、交通サービス等の地域特性に応じた移動しやすい交通環境の実現に向け、バス路線の確保・充実・再編の取組を推進するものです。

戦略1-5「地域公共交通(乗り合いタクシー等)の導入」は、今後の高齢化への対応と、これまでバスの導入が困難な地域において、地域住民の意向を踏まえ地域住民、交通事業者、行政が連携する乗り合いタクシーなどの導入に向けた取組を進めるものです。

戦略1-6「公共交通等の利用促進」は、環境にやさしい交通体系の構築に向け、環境負荷の小さい自転車や公共交通への利用転換等に向けて市民・学校・企業を対象として、交通への意識の転換を図るソフト施策となります。モビリティ・マネジメント等の取組や、バス路線の新設・再編にあわせてバスマップの配布などによって、公共交通の利用を促進する取組を進めるものです。

次に、緑色の歩行者・自転車の対策といたしまして、戦略2-1から2-3は、だれもが歩きやすい空間づくりに向けた歩行環境の整備に関する施策で、災害時の避難路の確保の推進や、バリアフリー化、居住地域での安全安心な歩行環境の整備等を進めていくものです。戦略2-4から2-7は、自転車の利用環境整備に向けた取組で、安全・快適な走行環境の整備を推進する「はしる」、駐輪環境の充実を図る「とめる」、利用の促進を図る「つかう」、ルール・マナーの周知と徹底を図る「まもる」を基本方針とした環境整備を進めていくものです。

続きまして、ピンク色の道路の対策といたしまして、戦略3-1「広域的な道路ネットワーク網の整備促進」では、広域的な道路ネットワークの形成に向け、国や県等に整備を働きかけていくものです。

戦略3-2「都市計画道路などの整備」では、市内の幹線道路、都市計画道路の整備を推進するものです。



2の「課題解決にむけた取り組み」の(1)「事業実施までの取り組み経過」は、平成24年度から実施した各種の検討やワークショップを踏まえ、平成26年度は改善計画の立案や、地域への説明会等を行い、来年度以降、改善を実施する予定です。

3ページ、)の「交通環境の改善に向けた計画概要」は、連節バスの運行など運行効率を向上させる取り組みや、新規路線の整備などの施策を組み合わせることで改善が図られるものと考えております。具体的な施策につきましては、住民や関係機関との合意形成等の期間等を考慮し、取り組む時期によって第1施策から第3施策までとしております。各段階の施策については、図にそれぞれの色で示しており、第1施策は青色で示した8点で、(1)湘南ライフタウンのバスターミナルの機能強化としての拡張整備を行い、(2)辻堂駅遠藤線の軸の強化につきましては、連節バスの導入、急行運転の実施、運行情報の提供やスムーズな乗降の改善を検討することとしております。(3)地域内交通の充実策は、サイクル・アンド・バスライドのための駐輪場整備、(4)石川方面のバス路線の新設は、湘南台駅から石川地区を經由して湘南ライフタウンに至るバス路線を新たに設けるものです。(5)辻堂駅周辺での渋滞によるバスの遅れを解消するため、混雑時のバスルートの変更を検討し、(6)湘南ライフタウンから湘南台駅のバス路線の強化については、慶応大学方面に学生を運んだ後の利用の少ないバスを活用するもので、(7)需要喚起のためのバス路線の新設は、寒川町から湘南ライフタウンへの新たな路線を設けるものです。(8)湘南台駅西口の混雑解消は、バスや利用者による混雑を解消するため、バス路線の一部を東口に移動させるものです。

第2施策は、緑色で示した2点で、(9)石川方面の路線拡充につきましては、第1施策の(4)石川方面のバス路線の新設による利用状況を踏まえ、藤沢駅から藤沢厚木線を経由して湘南台駅に至る「藤34系統」のバス路線の増便を検討するものです。(10)地域内交通の充実は、左の図の緑の破線でお示した大庭中部から南部の地域内交通として、路線バスが少ないことから、乗合タクシー等の地域に合った交通の導入を目指すものです。

第3施策は、オレンジ色で示した施策で、(11)辻堂駅周辺での渋滞によるバスの遅れ解消の抜本的な対策として、バス専用レーンの整備を検討するものです。

4ページ、(3)の「事業実施スケジュール」につきましては、表-1のとおり第1施策を平成29年度頃まで、第2施策を平成32年度頃まで、第3施策を平成36年度頃までにそれぞれ実施を目指すものとしております。



5 ページ、3の「計画実施による改善効果」は、地域内の人口、バスの利用実績を勘案して試算し、想定したものです。

6 ページ、4の「実施を予定する事業」の(1)事業一覧につきましては、下の表のとおり7点ございます。そのうち、藤沢市が実施する事業は から の事業で、交通事業者等が実施する事業は から の事業です。(2)の「湘南ライフタウンバスターミナル拡張整備」につきましては、図-4をご覧ください。左の図は、現状の運用を示しており、右の図は改修後の運用イメージで、下の青い枠内の整備を行うことでバスターミナルの機能強化が可能となるものです。バスターミナルの拡張整備の主な内容ですが、 から は、バス路線の新設とそれに伴うバスターミナル内のバス乗り場を整備し、 、 は、バスの出入り口を整備することにより、新たな路線運用が可能となるものです。新たな路線運用につきましては、図-4の右側の改修後のイメージに、オレンジ、黒、黄色、緑の各色で示した路線が湘南ライフタウンを起点として新たに計画する路線です。また、連節バスの導入、急行運転については、図中の赤色、オレンジ色のそれぞれ辻堂駅、湘南台駅に向かう路線の運行を目指すこととしております。は、タクシーやバスの待機場所の拡充を行うとともに、 、 は、サイクル・アンド・バスライドのための駐輪場、乗客の待機施設、バス接近情報等の情報提供施設、トイレなどをそれぞれ整備するものです。これらの取組は今後の高齢社会などの社会情勢に対応するもので、本市といたしましては、引き続き、湘南ライフタウンや周辺地域の皆様のご意見なども十分に踏まえ、公共交通の利用環境の向上を目指してまいりたいと考えております。

以上で、「湘南ライフタウン及び周辺地域の公共交通等の利用環境の改善について」の報告を終わります。

会長 ただいまの説明に対してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

A委員 辻堂駅周辺は混雑時間帯にはバス運行に支障が出るということだが、これはバス交通の問題なのか、マイカーが多くて駅前の道路そのものが混雑してしまってバスが進まないということなのか。

事務局 辻堂駅北側の混雑は、大きな商業施設が立地したことで、土・日等の休日や降雨時にマイカーを利用して商業施設に向う方が多いこと、また、線路を挟んで南北を横断する道路があり、そこを通過する車両が多いということで、全体として混雑する状況の中にバス路線があるため、一般車との輻輳で渋滞を招いているのが現状です。今後、そういったところの解消に向けて検討していきたいということです。

A委員

バスのスムーズな運行のために必要なことは、マイカーの抑制が必要になってくると思う。例えばアクションプランの44ページ、2)の自動車利用の抑制とか、4)のモビリティ・マネジメントの推進とありますが、自動車利用を抑制するための施策が一体どの辺に反映されているのかというと、公共交通を便利にすることの反射的な効果として、歩きやすい道路をつくるのが自動車利用が抑制されるということはあると思うが、直接的に自動車利用を抑制するための施策は、77ページの「交通規制による通過交通対策」として、「ゾーン30」を生活道路への流入を抑制していくとある。しかもそれは通過交通対策であるということは、地域内で発生する交通需要の問題ではないということで、自動車利用の抑制を直接的にした施策はどのようなものがありますか。

事務局

公共交通への利用転換というのは、モビリティ・マネジメントをはじめ、過度な自動車交通の利用を避けるためになるべく公共交通を利用しましょうという施策を展開していくことが全市的な課題でありまして、それを推進していくということが1つあります。また、辻堂に限っては商業施設に集客力があるということでマイカー利用が多いため、商業施設側もなるべく公共交通を使っていただくこととして、商業施設のポイントを利用して、なるべく公共交通を利用してくださいという働きかけをしているのですが、なかなか徹底に至っておらず、天気の良い日、イベントのある日はどうしても交通が集中してしまいます。広報等でもなるべく公共交通の利用を呼びかけているのですが、現状としてはなかなか徹底に至らない。入庫待ちの車が入庫時に駐車場のバーのところで一時停止してから入庫していくということがあって、一度ブレーキを踏んでしまうと、それが渋滞の原因になってしまうということもあって、今、事業者側は臨時駐車場を新たに設けてスムーズな駐車誘導を行っています。開業時よりも大分渋滞は軽減されてきておりますが、やはり荒天時やイベントの日はまだまだ渋滞があるので、今後も事業者とともに、自動車抑制とかスムーズな駐車場誘導を図っていきたいと考えております。

A委員

商業施設への自動車利用という説明がありましたが、通勤・通学の時間帯は商業施設への影響は多少ずれると思うけれども、そのときに道路が混んでいるのは、ライフタウンから駅に送るマイカーの発生もかなりあるのではないかと考えたときに、大規模施設の問題は問題として、朝7時から8時までとか、マイカーによる送りが集中する時間帯に駅前の道路をバス専用レーンにするとか、バス専用道路にするというようなことは考えないんですか。

事務局

朝の通勤時間帯の混雑時にはバス専用レーンとかバス優先レーンとい

うことも検討の1つとして入っております。それから湘南ライフタウンから駅に向う市民も多いので、今回のバス網の再編の中でバスの効率化ということもあって、連節バスを利用して大量に乗っていただくことと、なるべく送り迎えをしなくてすむように、定時制の確保ができるようなバスの運行の再編もあわせて検討して、なるべくマイカーによる送迎からバス利用に転換してもらうようなバスの再編を行っていきたいと考えております。

A委員           バス停から歩いて5分以内に住んでいる方とバス停までもあるけれども、アクセスが難しい方という間で、マイカー利用の状況にどのくらいの違いがあるかというようなことは調べたんでしょうか。

事務局           駅前まで15分で行けないエリアについては、バス停までも距離があるということで、送り迎えをされている方も多いということがワークショップ等のお話の中で聞いております。今回、新たな路線を入れてバス停までの距離を短くするような地域を増やして、自家用車の利用を少しでも軽減していきたいということです。

A委員           他の地域でもあり得るのは、バスが便利であれば、あるいはバス停までのアクセスが徒歩5分内とか10分内でありさえすれば、マイカー利用が抑制できるかということ、そうとも限らなくて、バスや地下鉄にモーダルシフトを期待して行政としては公共交通を整備するけれども、マイカーに乗ってしまう人が結構多く、思ったほど効果が上がらなかつたりする場合もあるので、これは余り不人気の政策になってしまって、市として大々的に打ち出すのは気が進まないようなものかもしれないけれども、かなり直接的な利用抑制というか、マイカーを不便にする。例えば南北道路とかいろいろなもの交通が便利になれば潜在的な需要が表に出てくるので、それと引き合うか、あるいはそれ以上の力で自動車利用を抑制するには、かなり直接的な方策も出していかないと効果がないのではないかとということを資料や説明を聞いた中で少し心配になったわけです。

事務局           今のご意見はごもっともな部分もあると思いますが、まずはモビリティマネジメントの中で、市民一人ひとりが、車を便利に使っているけれども、いろいろな状況に応じて、ここだったら歩いていこうとか、自転車でもいいと自発的に賢く考えて、交通機関をうまく使うということはやっていかなければいけないことですが、それには時間もかかりますし、すぐに効果があらわれるというものではないと思っております。

一方で、マイカーを使うと不便だという社会をつくり上げていく。例えば駅周辺にはマイカーは入れませんという施策もありますし、なかなかそこまで思い切ってやるには観光地とか、そういったところではやることも

可能な場合もありますけれども、商業施設が集積している場所でやっていくのはハードルも高いということもあります。その中でライフタウンの関連でパッケージの第3施策というところで、これは長期の話ですけれども、辻堂駅周辺の渋滞やバスの遅れ解消の根本的な解決としては専用レーンの整備が望まれる。それから今現在、朝のショッピングモールが開店する前の時間帯は、雨のときは若干混むこともあるけれども、渋滞そのものはほとんどしていないという状態でありまして、朝夕であれば専用レーンということもやってやれないことはないかと考えております。問題は、商業施設に車が集中して渋滞しているときこそバス専用レーンをつくって、駅に行くには公共交通の方が早いという状態をつくり上げるのが一番いいかと思うのですが、一方ではマイカーを使われている方が全く動かなくてどうにもならないということになりますので、それはそれでそういうふうにしていくという考え方もありますけれども、一方で、車でないと移動できないという方がいたりして、なかなか思い切ってそこに踏み切れるかというところがありますので、それは時間をかけて検討していきたいと考えております。

会長 102ページの指標3 - 2の「自動車の利用割合の改善」は、今の議論と絡んでいると思うのですが、率を下げるとも書いてなく、「改善」という言葉を選んだ理由は何ですか。

事務局 自動車利用については、まだまだ伸びていくという統計も出ておりますので、伸びる傾向の中で今の改善の数値を維持していきたいというイメージで書いております。

会長 今と比べれば改善であるという意図ですね。日本語的にはちょっと変な感じがする。

B委員 77ページの「歩行環境の整備」に関連して、湘南台7丁目の例で言うと、「ゾーン30」によって交通事故が大幅に減りました。「ゾーン30」というのは、住民、行政等の総意を得るのに労力がかかるが、生活道路のポテンシャルの高い地区というのは、藤沢市内でもいろいろあると思うので、このゾーン30についてはぜひ推進していただきたい。

事務局 「ゾーン30」については、湘南台7丁目のお話もありましたが、今、先進的に取り組んでいる地区ですので、市内にも一般車両が混入する市街地が多くありますので、ここをアクションプランに位置づけて先進的に広げていきたいと考えております。アクションプランにはかなり網羅的に盛り込めたと率直に思っています。

会長 他にありませんか。  
ないようですので、次に移りたいと思います。



本事項を踏まえ、用途地域指定に係る基本方針と用途地域決定基準を定めるものです。

3ページの第2章では具体的な用途地域決定基準を記載しております。1の用途地域決定の運用方針といたしまして、(1)では、原則として5年ごとに行う都市計画基礎調査により把握される土地利用の動向等と、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「都市再開発方針等」の見直し、もしくは「本市の都市計画に関する基本的な方針」の見直しを踏まえ、再検討することを定めております。

5ページからは用途地域の配置、規模及び形状等に関する基準を定めており、12の用途地域ごとに区域の土地利用像、容積率等の規制の内容、地域の配置や区域の規模、形状等を定めております。用途地域に関する基準といたしまして、定める区域につきましては、5ページの 第一種低層住居専用地域では、良好な住居の環境を有する低層住宅地の形成を図る地域、7ページの 第二種低層住居専用地域では、住民の日常生活圏にも配慮した小規模な日用品販売店等の立地を許容する地域とし、ともに原則として容積率80%、建ぺい率50%に定めるものとしております。

定める区域につきましては、8ページの 第一種中高層住居専用地域は、良好な住居の環境を有する中高層住宅地の形成を図る地域、9ページの 第二種中高層住居専用地域は、住民の日常生活の利便から中高層住宅地内で中規模な店舗等の立地を許容する地域、10ページの 第一種住居地域は、居住環境の保護を図る住宅地の地域、11ページの 第二種住居地域は、住居と店舗、事務所等の併存を図りつつ、住居の環境を保護する住宅地の地域、12ページの 準住居地域では、幹線道路等の沿道の住宅地で、用途の広範な混在を防止しつつ、住居とあわせて自動車関連施設等の道路の沿道にふさわしい商業、業務の用に供する地域とし、いずれの地域も原則として、容積率200%、建ぺい率60%に定めるものとしております。

14ページの 近隣商業地域を定める区域につきましては、近隣住民の日常利便に供する店舗、事務所等の立地を図る区域とし、原則として容積率200%、建ぺい率80%に定めるものとし、基盤整備の状況により容積率300%に定めることができるとしております。15ページの 商業地域を定める区域につきましては、商業機能を集積することが適切な区域とし、原則として容積率400%、建ぺい率80%に定めるものとし、基盤整備の状況により容積率600%や800%に定めることができるとしております。

定める区域につきましては、16ページの 準工業地域は、住宅等の混在を許容しつつ、環境の悪化をもたらすおそれのない工業、流通業務施設の利便の増進を図る区域、17ページの 工業地域は、工業の利便の増進を図る

区域のうち、住宅等の混在を排除することが困難又は不相当と認められる工業地、18ページの工業専用地域は、工業の利便の増進を図る工業地とし、いずれの地域も原則として容積率200%、建ぺい率60%で定めるものとしております。なお、準工業地域及び工業地域の土地利用像の1つとして、「研究開発施設、研修施設、情報交流施設等の立地する地区として整備済み又は整備されることが確実な区域」を掲げておりますが、健康と文化の森地区など、これからのまちづくりに必要なものとして記載しております。

(4) 幹線道路の沿道等について、幹線道路の沿道にふさわしい業務の利便の増進を図る区域については、近隣商業地域、商業地域、準工業地域又は準住居地域のうちから適切な用途地域を選定するものとしております。

(5) 防火地域及び準防火地域は、地域を単位として集团的に建築物を構造面から規制することにより、市街地における火災の危険を防除するため定めるものですが、商業地域の容積率400%以上の区域は、防火地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域を除く区域のうち、建ぺい率60%以上で、かつ、容積率200%の区域は準防火地域に定めるものとしております。概要は以上です。

次に、今後のスケジュールです。4月15日から5月14日までパブリックコメントを実施する予定でございます。その後、パブリックコメントにより提出された意見の概要及び市の考え方を取りまとめ、本審議会に報告をさせていただきます。以上で報告を終わります。

会長 今まで県の基準でやってきたものを大幅に変えるということではなくて、今までのものを踏襲した上で、藤沢市にとって必要なことを見直したということですが、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

C委員 質問の前に、19ページの「防火地域については、原則として商業地域の容積率600%以上の区域」とあるところを、「容積率400%」と聞こえたように思ったが、その点はどうか。

事務局 400%は間違いです。

C委員 防火地域について神奈川県内の他市町村を見ると、ほとんど400%以上になっているけれども、藤沢市の600%の根拠は何か。

事務局 400%というところは、昔から防火指定をかけていないところでありまして、600%というところは藤沢駅中心の一部ですが、高度利用を図る上で防火性の高い建物を誘導するという意味もあってのことだと思います。

C委員 防火地域というのは、建物に対して消防の方の基準が非常に厳しいということで定められているのですが、藤沢駅周辺という問題ではなくて、全体的に考えたときに、藤沢市は600%以上を防火地域にするというふうなことを説明されたけれども、他の市町村では400%を基準に防火地域を指

定している。その辺の違いはどういうことなんですかということを知っているんです。

事務局

19 ページに、防火地域の考え方として、原則として容積率 600%以上の区域と書いておまして、なお書きで、容積率 300%以上の区域で都市防災の観点から必要があれば、積極的に指定するという考え方になっております。本来は 300%以上であれば積極的にかけていきたいというのが基本的な考え方ですけども、原則として 600%と書いているのは、現状、なぜ 600%しかかかっていないということですけども、他市などで新しくできた市街地というところは、多分 400 以上あるいは 300 以上で全部かかっているのかなと思います。この防火地域を指定したときに、非常に大きな規制内容として木造建築は一切建てられなくなってしまいますので、今現在、藤沢市内の商業地域といえども藤沢駅周辺と、辻堂駅周辺も今後は全部防火にしていくというような方向に変えていっても大丈夫かと思うのですけれども、例えば長後駅周辺の商業地域とか軒並み木造建築がたくさん入っているようなところに、いきなり防火地域にしますと、全部既存不適格建築物という形になって、共同化してビルを建てないと自分で建て替えが不可能になるということまで至ってしまいますので、何か事業化が図れて、機運が盛り上がったときには当然 300 なり 400 でも防火地域に指定していくという考え方であるのですが、とりあえず今回の基準の中では現状にあわせた記述にさせていただいているということです。

C 委員

都市化が進んでくると、防火ということで火災に対しては厳しく規制していかなければならないと思うので、その辺は藤沢市の方でもきちんとしていただきたいと思います。

次に、敷地面積の最低限度ということがよく言われるが、建築基準法や都市計画法などで一宅地に対する最低敷地面積というものを地区計画などでは決めているが、藤沢市でも最低敷地面積というものを決めていくと思うが、決めるときに指定基準の中に「最低敷地面積も積極的に進めていく」というような文言がないと、将来、都市計画や建築基準法のときに最低敷地面積云々と言ったときに、その根拠は何かと言われたときに、指定基準というものが出てくると思うので、最低敷地面積にもしやっていくなら、この中に 1 つ文言として入れていかないとだめかと思うのですが、その辺はどう考えますか。

事務局

おっしゃるとおり、用途地域の中で最低敷地規模を定めることができるような制度になっております。実際、政令指定都市とかその他の市でも既に用途地域指定の中で最低敷地規模を定めている市町はございます。藤沢市の場合、用途地域指定の中で一律にやるという状況に至っていないので



すが、お話にありましたように、それぞれの地区計画の中では最低敷地を定めて、その中で合意された規模で指定をしてきているところです。確かに基準として設けるわけですから、そこを定めるものが書いてないというご指摘かと思えますので、今回、具体的な数字として何平米と書けるような状況ではないので書くことはしませんけれども、その他というようところで、そういったことに関して今後の考え方の記述をしていこうかと思えますが、今、そういうお話が出ましたので、一緒にお話をさせていただきますと、用途地域決定基準と言いながら、最後に防火地域が入っているということで、本来、用途地域と防火地域、準防火地域は別の制度でございまして、神奈川県は用途地域決定基準と言っているが、その中に地域地区制度が全部入っていたんです。実は地域地区といいますと、他の風致地区とか特別用途地区とか、生産緑地地区も地域地区ですけれども、直接的な都市施設ではなくて、土地に対して土地利用規制をかけるための網ですが、そういったものを地域地区制度という形で言っているわけですけれども、それらのものについても今までは神奈川県決定になっていたものが非常に多く、それらが全部市の方に一律権限移譲されてしまっている。例えば風致地区に関して、市として今すぐ決定基準をつくれるかという、風致地区はご存じのとおり、昭和の初期に設定したもので、そのときの白砂青松の風致、景観を残していくという考え方と、現状、住宅地における風致景観の形になっておりまして、全く指定当時と今の考え方が変わってしまっていて、今後それをどういうふうに考えていくかというのは、時間をかけないとなかなか決められないということがありまして、今回、用途地域の決定基準については、早々に定めていかないといけないものですから、今回、とりあえず今までのものを踏襲した形で定めさせていただきたいと思っているのですが、その他のものについても今後、どのようにしていくのかは、備考なりその他のところにちょっと入れていかないといけないかと思いました。今後、いろいろなところと意見交換をしたり、パブリックコメントもしますので、その中で検討していきたいと思えます。

C 委員

最低敷地面積ですけれども、用途指定基準の中では数字的なものは入れられないと思うんです。第一種住居専用地域においても何平米以下というようなことは入れられないと思うんです。要するに最低敷地面積を定めることができるということは入れておかないと、将来的に困るのではないかということをおっしゃっているわけで、数字を入れるとは言っていない。最低敷地面積を定めることができるというふうな用途基準をつくっていかないとだめではないかという意見を言っておきます。

それからもう1つは、地域の配置のことでは隣接地との関係がかなり書

いてあるけれども、藤沢市の農業委員として、調整区域と市街化区域の縁辺部の場合、隣が調整区域であっても準工業などが隣にあると一番被害を受けるんです、高さ的にも。準工業では隣接は第一種低層住居専用地域はだめということは言っているが、市街化調整区域は入っていない。農業は地盤を利用する産業ですから、隣に5メートルなり10メートルになると、冬至のときにはかなりの日照が遮られるということですので、その縁辺部に対する考え方をお聞かせいただきたい。

事務局

調整区域の縁辺部の考え方については、国も県も示していないのが実態ですけれども、用途地域の中では隣接関係というものをいろいろ記述しておりますが、これも国の考え方をそのまま踏襲しているのですが、基本的には住宅環境という考え方の中での工業専用地域ですと、重厚長大な工場がある隣に低層住宅を隣接させるのは好ましくないとか、商業地域のところに隣接しての低層住宅は日影の問題とかで好ましくないという言い方で書いてあるだけなんです。基本的に営農環境ということの特に用途地域指定の中では想定してなくて、そういうことを考えますと、調整区域との縁辺部だけでなく生産緑地もそうではないかということに関係してくると思うんですけれども、生産緑地については商業地域内では定められないということになっているけれども、商業地域に接してはいけないとは書いてないので、実際にはそれに近いようなところもあるかもしれませんけれども、営農環境と建物あるいは用途地域との関係は今まで特段示されていないというところがあります。実際に調整区域との縁辺部という中での記述で、市街化調整区域に接して工業地域あるいは商業地域を定められないというようなことを書くのは困難かと思っているけれども、例えば今ここでそういう約束はできないけれども、今後、いろいろなご意見をいただいていく中で、用途地域を定める隣接関係の中で周辺の隣接する住環境に配慮することは、場合によっては営農環境とかその他の環境へ十分配慮した配置とするということを入れていくというようなことは考えられるのかなということで、ご意見として伺って、今後検討していきたいと思えます。

D委員

6ページのイのdと7ページのイのbに、「容積率を100%に、建ぺい率を60%に定めることができる」と書いてあるが、どうすればこうなるのかわからない。市内あるいは近隣にこういったところがあるのか、もう少しわかりやすく教えていただきたい。

事務局

藤沢市では第一種低層住居専用地域で建ぺい率60%、容積率100%は湘南台駅の周りだけです。これは北部第一土地区画整理事業の換地をしていく中で、これは先ほどの最低敷地規模と絡んでくる話ですが、敷地規模の



それでは、報告事項4「健康と文化の森地区のまちづくりについて」  
ご説明いたします。本報告事項は、昨年8月に開催しました第147回の本  
審議会において、「いずみ野線延伸に向けた取組について」の中でご説明  
いたしました湘南台駅から延伸予定のいずみ野線新駅が想定される健康  
と文化の森地区について、市街化区域編入の進め方に関して進展がありま  
したので、ご報告いたします。

これまでは市街化区域編入については、保留区域のみで検討してありま  
したが、県との協議・調整を踏まえ、平成28年度に予定されている第7  
回線引き変更告示において、慶應義塾大学SFCキャンパスや遠藤打越地区  
などの基盤整備済の区域については、先行して市街化区域とすることとな  
りました。お手元の資料4をご覧ください。(資料4参照)

健康と文化の森地区は、左側の図1で示した本市西北部地域に位置し、  
本市の6つの都市拠点の中で唯一市街化調整区域に位置する都市拠点と  
しての位置づけがあります。以前ご説明しましたとおり、本地区において  
は、昨年度にまちづくりのビジョンや土地利用構想などを盛り込んだ「ま  
ちづくり基本構想」(案)をとりまとめました。今年度は田園空間に囲まれ  
た環境のもと学術・研究、活力増進機能の創出、良好な居住環境の整備な  
ど「活力創造・文化・交流」をめざす姿とし「まちづくり基本計画」をと  
りまとめしております。本地区は、先ほど申し上げましたとおり、市街化を  
抑制すべき区域である市街化調整区域に定められていることから、市街化  
区域への編入に向けた「第7回線引き見直し」の作業を並行して進めてお  
ります。

ここで改めて「線引き」について簡単にご説明いたします。「線引き」  
とは、無秩序な市街化を防止するため都市計画区域を市街化区域と市街化  
調整区域に区分することなどでありまして、これを見直すことを「線引き  
見直し」と呼んでいます。決定主体は神奈川県であり、昭和45年の当初  
線引きから概ね5年ごとに見直しを行っており、現在は7回目の見直しを  
県下一斉に行っております。

健康と文化の森地区の計画範囲は、右上の図2に青い太線で示す「計画的なまちづくりを検討する区域」とし、保留区域による市街化区域編入を  
計画しておりましたが、青い太線の中にある遠藤打越地区及び看護医療学  
部などについては、基盤整備済であるため市街化区域への編入を先行して  
行い、それ以外の範囲については、保留区域の候補地として引き続き検討  
を進めてまいります。

なお、保留区域を設定せずに市街化区域へ編入する手法を「即時編入」  
と呼んでおります。即時編入を行う範囲でございますが、右下の図3にあ

る赤線の範囲が、市街化区域（即時編入）計画範囲の区域で、区画整理施行済みの遠藤打越地区、現在、開発許可の手続き中である医療機関予定地及び慶應義塾大学看護医療学部、そして、開発許可により既に整備されている慶應義塾大学 SFC キャンパスとなります。このような形で編入手続きを進めた場合は、平成 28 年度に予定されている第 7 回線引き変更告示において、慶應義塾大学 SFC キャンパスや遠藤打越地区などの基盤整備済みの区域が先行して市街化区域となります。また、隣接する保留区域で計画している区域は、変更告示後、区画整理を実施することが確実にした時点で、区域を確定し市街化区域に編入されるという 2 段階の手順を踏むことで計画しております。また、これらの市街化区域の編入の際は基盤整備を行うほかに良好な環境を維持・保全するために、同時に地区計画を定めることが必要であり、現時点で慶應義塾大学 SFC キャンパスと遠藤打越地区に都市計画決定されている地区計画の変更をあわせて行います。

以上が本地区におけるまちづくりを都市計画的な側面から進捗の概要をご報告したのですが、次回の本審議会において、第 7 回の線引き見直しに係る本市の案として確定するため、改めてご報告を行う予定です。以上で、報告事項 4 の説明を終わります。

会長 事務局の説明が終わりましたが、今後の審議に関係してまいりますので、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

C 委員 市街化区域に編入された場合、それなりの基盤整備が行われると思いますが、費用的にはどのくらいを考えているのか。市街化区域となると、固定資産税、都市計画税が発生するが、これに伴う税収は藤沢市としてどのくらい増えるんですか。

事務局 即時編入するところではなくて、その後の保留区域のところの話だと思いますが、これから区画整理の詳細な手続なり設計段階に入っていく手前ですので、金額等は弾かれておりません。それから固定資産税、都市計画税は当然上がるわけでありまして、農地から宅地になりますので、固定資産税などは何百倍になることは当然ですけれども、総額、どのくらい上がるというの、実際に市街化区域になる場所もこれから詰めていく関係上、全体で幾らというまでは出していない状況です。

C 委員 この辺の農家の方といろいろ話をすると、市街化区域になるのはいいけれども、税金が払えるかなと心配している。今まで調整区域として安い固定資産税だったけれども、その上に都市計画税も増えるとなると、非常に心配になるかと思うので、ある程度細かな数字的なものも出していかないと、心配、心配で終わってしまうので、通知が来たときにびっくりしたということになるので、ある程度の数字は出していただきたいと思います。

- 事務局 全体の事業費とか税収の増加はどうかというご質問でしたが、今、区域が定まっていないために全体の額の把握はできないというお答えをしましたが、事業課の方で既に権利者の方々にアンケートをした中で、さらに話し合いをしているわけですが、例えば宅地だったら、余り変わらないとか、農地だったらこのくらいになってしまう、山林だと何倍になるというような説明はしております。ただ、確定的な話は税務サイドでないとできないのですが、区画整理を実施していくわけですから、当然、減歩があると面積が減ってしまいますと、そのかわり土地の評価としては高くなるというところの説明はしております。ただ、既にここにお住まいになっている場合の土地の考え方とか、耕作している農地がどうなのかとか、山林として持っている場合とそれぞれケースによって考え方も変わってくるとお思いますので、今後の土地利用の考え方等意見を伺った上で事業を進めていきたいとお思います。
- C委員 前にも市街化区域の中の生産緑地についてお願いしたことがあったけれども、ここが市街化区域になれば、当然、生産緑地を希望する人もかなりいると思う。そうすると、藤沢市においても貴重な緑地が残るわけだから、生産緑地指定においては前向きにお願いしたいということ要望しておきます。
- 事務局 おっしゃるとおり、残って耕作をしたいという方は現にいらっしゃいますので、前向きにとらえて、換地計画の中で担当部署を交えて打ち合わせをしております。
- B委員 資料4の図2「土地利用構想案」では南北には(仮称)新南北軸線と辻堂駅遠藤線、東西には遠藤宮原線と高倉遠藤線があって、資料1の8ページ「ラダー型の交通軸」というがあるので、「ラダー」を調べたら、はしごという意味だそうです。はしご型の南北を貫く道路と東西を貫く道路の将来構想ではどちらを優先して整備するのか、同時にするのか、はしごだから、縦軸と踏み板の横軸があるわけで、そのどちらに重点があるのか、お聞かせいただきたい。
- 事務局 8ページとおっしゃったけれども、「交通アクションプラン」の12ページをご覧くださいと、都市マスタープランの中で示しております「広域的に連携するネットワークづくりの方針」において、「ラダー型」というのはまさにはしご型という考え方でありまして、藤沢市は南北に縦方向に長くなっておりますので、縦方向の軸としては鉄道もそうですけれども、道路の話としては国道467号線、藤沢厚木線の縦軸があります。新南北軸線というのは辻堂駅からライフタウンを通過して健康と文化の森へ抜けてくる辻堂駅遠藤線というところが縦方向にあります。これについては今後さ



いう形になっております。ただ、昨年から既に住宅分譲に伴いまして、この区域内に新たな住民の方々がたくさん加わり始めておりまして、将来的にもさらなる住民の増加が見込まれますので、この方々の関係権利者としての意見、考え方に注視をしていくということで、今後、この部分をどういうふうにしていきたいかということ意見を交換させていただき、あるいは要望が上がってくるということであれば、その段階で判断をしていきたいと考えております。結論的に言いますと、市としてはこの案件については変更しないことと決めましたし、市から今後代案を出して変更していくというようなことは考えておりません。

また、都市計画審議会ですらいろいろご議論をいただいたことを踏まえまして、私ども事務局としましても、非常に反省している部分もございます。特に、今回の事例を踏まえて最初の部分で大規模店舗立地法の届出等、それが県に行っている、それから地区計画の所管は市がやっているという中で、違う法体系、違う窓口の中で、もうちょっと早い段階でお互いに情報が得られていけば、また違う方法もあったかと考えておりまして、その辺については今後、いろいろな法体系がある中でも情報交換を密にしていきたいと考えております。

また、今後、地区計画というものはどんどん増えていくと思いますけれども、事例として新しく区画整理をすとか、新しい開発行為が行われるときに、事業者側から提案される地区計画というのがほとんどの状況でございます。それについて新しくできるまちを将来にわたって担保していくという意味では、地区計画を設定していくのは非常にいいことだと考えているけれども、その段階で提案される地区計画は、どちらかという事業者側が売るために設定しているという側面も非常にあると思います。やはり地区計画の制度は最終的にはそこに住んでいる方が一番、こういう制度になっていてよかったと思えるものが本来の姿であると思っておりますので、私どもとしても事業者側の言い分を鵜呑みにせず、十分に私どもの考え方で将来にわたってどうなのかということをよく考えて申出とか提案をとらえていかないといけないと反省をした次第でございます。何回にもわたってご議論をいただき、お時間をいただいてしまったことを非常に申しわけなく思っておりますけれども、私どももひとつ勉強をさせていただいたということで、今後の都市計画に生かし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。

会長

委員の皆様から何かございますか。なければ、その他の点も含めて意見、要望等ありますか。(なし)

それでは、これで審議を終わります。



事務局

長時間にわたるご審議、ありがとうございました。

次回、第151回藤沢市都市計画審議会の開催については、5月26日(火)午後2時30分、場所は本日と同じ藤沢保健所3階となります。議案等は後日ご案内をさせていただきます。

それでは、閉会に当たりまして、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。

5月に開催予定の第151回都市計画審議会は、現在の委員の方々での都市計画審議会として最後のものとなります。委員の皆様より、多くの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150回藤沢市都市計画審議会を終了いたします。

午後3時40分 閉会