

会 議 録

会 議 名		第145回都市計画審議会	
開 催 日 時		2014年(平成26年)3月25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
			2
出 席 者	会 長	高見沢 実	
	委 員	石井 敏仁, 黒田 静潤, 古賀 敏明, 山下 彰彦, 岡村 敏之, 加藤 薫, 金井 恵里可, 木下 瑞夫, 水落 雄一, 宮戸 光, 志村 知昭, 和智 勉	
	事 務 局	高橋計画建築部長 都市計画課=石原参事兼課長, 古澤主幹, 大貫主幹, 新井 課長補佐, 大澤課長補佐 企画政策課=額賀課長補佐 建築指導課=岸主幹, 藤井課長補佐 西北部総合整備事務所=飯田所長, 政井主幹 土木計画課=八文字主幹, 藤原課長補佐	
議題及び公開・非公開の別		報告事項 1. 藤沢市交通マスタープランの策定について 2. ふじさわサイクルプランの策定について 3. 新産業の森地区について 4. Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区 計画の変更について 5. 生産緑地地区の変更及び生産緑地地区追加指定基準の 見直しについて (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145回 藤沢市都市計画審議会

議 事 録

日 時 2014年(平成26年)3月25日(火)

場 所 藤沢市保健所 3階 大会議室

●出席者

・市民

古賀敏明	片瀬地区
黒田静潤	湘南台地区
古賀敏明	片瀬地区
山下彰彦	六会地区

・学識経験のある者

岡村敏之	東洋大学国際地域学部 教授
加藤薫	(有)ケー・ユー・エヌ空間研究室 代表取締役
金井恵里可	文教大学国際学部 准教授
木下瑞夫	明星大学理工学部 教授
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 支部長

・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
和智勉	神奈川県藤沢警察署 署長

以上 13名

●事務局職員

高 橋 計画建築部長
石 原 計画建築部参事兼都市計画課長
古 澤 都市計画課主幹
大 貫 都市計画課主幹
新 井 都市計画課課長補佐
大 澤 都市計画課課長補佐
額 賀 企画政策課課長補佐
岸 建築指導課主幹
藤 井 建築指導課課長補佐
飯 田 西北部総合整備事務所長
政 井 西北部総合整備事務所主幹
八文字 土木計画課主幹
藤 原 土木計画課課長補佐

その他職員

◆傍聴者・・・・・・・・ 2名

第 145 回 藤沢市都市計画審議会

日 時 2014 年（平成 26 年）3 月 25 日（火）

午後 2 時開会

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 藤沢市交通マスタープランの策定について

報告事項 2 ふじさわサイクルプランの策定について

報告事項 3 新産業の森北部地区について

報告事項 4 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ついて

報告事項 5 生産緑地地区の変更及び生産緑地地区追加指定基準の見直しについて

5 その他

6 閉 会

事務局 定刻となりましたので、第 145 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 それでは、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。
本日はお忙しい中、第 145 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。

本日は報告案件 5 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。

それでは、審議会に移らせていただきます。

事務局 それでは、本日の資料の確認をいたします。(資料の確認)

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、審議会の成立要件として「委員の 2 分の 1 以上の出席が必要」とされております。現在の委員の定数は 19 名ですが、13 名の出席ですので、本日の会議は成立いたしましたことをご報告申し上げます。

続いて、本日の議事は報告事項 5 件を予定しております。報告事項 1 「藤沢市交通マスタープランの策定について」、報告事項 2 「ふじさわサイクルプランの策定について」、報告事項 3 「新産業の森北部地区について」、報告事項 4 「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ついて」、報告事項 5 「生産緑地地区の変更及び生産緑地地区追加指定基準の見直しについて」、ご報告いたします。

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 本日の傍聴者はいらっしゃいますか。(2 名入室)

傍聴者はルールを守り傍聴されるようお願いいたします。

事務局 それでは、議事に入りますので、会長にお願いします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 はじめに、本日の議事録署名人を指名いたします。委員名簿より市民委員と学識経験のある委員からの指名ということで、古賀委員と岡村委員にお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、お二方、よろしく願いいたします。

会長 これより議事に入ります。

本日は報告事項 5 件となります。効率よく進めてまいりますので、ご協力のほどお願いいたします。

事務局

報告事項1 「藤沢市交通マスタープランの策定について」、事務局から説明をお願いします。

それでは、「藤沢市交通マスタープランの策定について」、ご報告させていただきます。藤沢市交通マスタープランは、「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として、都市マスタープランの目標年次と同じ、平成42年を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示したものです。交通マスタープランは、前回の藤沢市都市計画審議会において計画素案の概要版をお配りしてご報告いたしました。その後、平成25年12月市議会、建設常任委員会へ「藤沢市交通マスタープラン（素案）」としてご報告いたしました。その後は、13地区別意見交換会やパブリックコメントを実施し、これらと都市計画審議会、市議会でのご意見を反映し、計画案をとりまとめ、平成26年2月市議会へ報告いたしましたので、改めてご報告させていただくものでございます。

1の「平成25年11月 第144回都市計画審議会への報告以降の取組み」でございますが、平成25年12月市議会への計画素案の報告、13地区別意見交換会、パブリックコメント、平成26年2月議会への計画案の報告をいたしました。

2の「パブリックコメント等の実施結果」といたしましては、(1)の「提出された件数」は、意見交換会等では33件、パブリックコメントでは22件、合計55件でございます。(2)の「プランに反映した意見」は8件でございます。その他のご意見につきましては、今後の施策展開の参考にいたします。「プランに反映した意見」につきましては、後ほど資料1-3でご説明いたします。

次に、資料1-2「藤沢市交通マスタープラン（案）」の目次をご覧ください。前回よりも詳細に記述しておりますのは、85ページからの第5章「地域別の交通施策」でございます。市内を9つの地域に分類し、それぞれの人口及び交通の状況、主な課題と交通施策、将来の方針などを具体的に示したものでございます。また、139ページからの「用語の解説」につきましても、新たに、追加しております。第5章「地域別の交通施策」の内容につきましては、後ほど、ご説明させていただきます。

次に、パブリックコメント等でいただいたご意見を反映し、計画（案）を修正した箇所について、ご説明させていただきますので、資料1-3をご覧ください。こちらの資料は、今後ホームページなどに公開するとともに、市の関係部署においても市民の皆さまにご覧いただけるようにする予定でございます。本日は、説明用に網掛けやページ数を記載した資料で、プランに反映した箇所についてご説明いたしますので、資料1-2もあわ

せてご覧ください。資料1-3の3ページをご覧ください。

2番の「優先順位を意識したまちづくり」に関するご意見に対しましては、資料1-2の2ページ、54ページ、59ページ、67ページに「歩くことを最優先」という記述を追加いたしました。

続きまして、8番の「将来の交通像のイメージ図」に関するご意見に対しましては、55ページの「将来交通のイメージ図」のコメントを充実いたしました。資料1-3の7ページをご覧ください。

29番の「バス専用レーン」に関するご意見に対しましては、資料1-2の82ページに「公共交通の走行空間」という記述を追加いたしました。資料1-3の8ページをご覧ください。

38番の「交通施策の内容」に関するご意見に対しましては、102ページの取り組む施策をわかりやすく示しました。資料1-3の9ページをご覧ください。

41番の「善行地区における藤沢本町駅を利用」、42番の「安全・安心な道づくり」、43番の「藤沢本町駅」に関するご意見に対しましては、記載のページに記述を追加いたしました。資料1-3の10ページをご覧ください。

51番の「評価指標」に関するご意見に対しましては、131ページから133ページの評価指標について定量化して示しております。以上が、パブリックコメント等のご意見を反映し、計画（案）に修正を加えた箇所でございます。

続きまして、資料1-2をご覧ください。今回新たに追加した、第5章「地域別の交通施策」について、ご説明いたしますので、86ページをご覧ください。まず、「地域の分類」の考え方について、ご説明いたします。地域分類は、交通施策を展開して行くためには、地域特性を踏まえながら、様々な交通手段を組み合わせた交通施策を進める必要があります。このため、市域を9地域に分類し、各地域に適した交通まちづくりを進めていくこととしております。本日は、地域提案型の公共交通の取組みを進めている善行駅周辺地域と、いずみ野線の延伸や既存バス路線の維持改善の検討を進めている西北部地域を例としてご説明いたします。

はじめに、善行駅周辺地域についてご説明いたしますので、116ページをご覧ください。「人口の状況」では、地域の人口は約4万2千人で、高齢化率は21.1%となっております。「交通の状況」では、主に利用する代表交通手段は市全体と比べ、鉄道が29.2%と高く、自転車が8.5%と低くなっており、善行駅までの交通手段構成は81%が徒歩となっております。「現況図」のバスと徒歩による最寄り駅まで15分圏域を見ると、善行駅

周辺や、善行駅へのバス網が整備されている地域西側のほとんどの地域が15分圏域となっております。自転車による15分圏域は、善行駅周辺は高低差があることから圏域を設定しておりませんが、六会日大前駅と藤沢本町駅からの圏域が、地域の南側と北側の一部にございます。15分圏域から外れる地域は、地域東側と西側の一部の地域でございます。

(2)の「主な課題」といたしましては、1つ目の高低差、高齢化状況などの地域特性を踏まえた公共交通などの導入や、2つ目の最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消などが挙げられます。118ページをご覧ください。

(3)基本方針に応じた交通施策について、主なものをご説明いたします。基本方針1の1つ目の丸、「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」では、「最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、地域の最寄り駅の利用実態を踏まえながら、善行駅や藤沢本町駅を含めた地域提案型バス、デマンド交通などの導入に向けた検討を進める」こととしております。

基本方針2の丸、「駅周辺における交通機能の強化」では、「善行駅周辺における歩行者や自転車が快適に回遊できる空間づくりなど、安全・安心して移動できる交通環境づくりを進める」こととしております。

基本方針3の2つ目の丸、「自動車交通の円滑化」では、1つ目の四角にありますように、「地域内外の移動の円滑化に向け、藤沢石川線の整備を推進する」こととしております。

基本方針4の1つ目の丸、「安全で快適な移動空間づくり」では、「善行駅周辺では、歩道の整備や段差解消などのユニバーサルデザイン化や、踏切の安全対策の検討など、だれもが移動しやすい安全・安心な道づくりを進める」こととしております。119ページをご覧ください。

こちらは、地域の交通方針図でございまして、広域連携軸や地区中心商業地やコミュニティ活動の中心地区、また、都市計画道路の整備状況などを示しております。以上が、善行駅周辺地域での交通施策でございます。

続きまして、西北部地域についてご説明いたしますので、124ページをご覧ください。「人口の状況」では、地域の人口は約2万9千人で、高齢化率は20.8%となっております。「交通の状況」では、主に利用する代表交通手段は市全体と比べ、鉄道は17.3%と低く、自動車が45.3%と高くなっております。「現況図」を見ると、最寄り駅まで15分圏域は、御所見地区と遠藤地区の一部の地域にございますが、外れる地域が多くを占めております。

(2)の「主な課題」といたしましては、1つ目の最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消や、2つ目の移動の利便性向上にむけた交

通拠点間を連携する広域連携軸の整備などが挙げられます。126 ページをご覧ください。

(3) 基本方針に応じた交通施策について、主なものをご説明いたします。基本方針1の1つ目の丸、「最寄り駅まで15分・藤沢駅周辺まで30分の交通体系づくり」では、1つ目の四角にありますように「いずみ野線延伸に伴い設置予定の新駅を中心に、既存バス路線の再編や新規路線の導入などとともに、辻堂駅から綾瀬方面までの公共交通軸である(仮)新南北軸線への新たな交通システム導入を進める」こととしております。

基本方針2の2つ目の丸、「広域的な公共交通ネットワークの強化」では、「公共交通の広域連携軸の整備に向け、いずみ野線延伸と(仮)新南北軸線への新たな交通システム導入に向けて進める」こととしております。

基本方針3の2つ目の丸、「自動車交通の円滑化」では、「地域の広域連携強化に向け、(仮)湘南台寒川線延伸の促進や(仮)遠藤葛原線などの整備を進める」こととしております。127 ページをご覧ください。

基本方針4の1つ目の丸、「安全で快適な移動空間づくり」では、「誰もが安心して移動できるよう、歩行空間の整備、段差解消などのユニバーサルデザイン化や、道路空間の維持・保全や安全・安心な道づくりを進める」こととしております。

(4) は、地域の交通方針図でございまして、広域連携軸や地区中心商業地やコミュニティ活動の中心地区、また、都市計画道路の整備状況などを示しております。以上が、西北部地域での交通施策でございます。その他の6地域につきましては、同様の考え方で整理しておりますので、後ほどご覧ください。資料1-1にお戻りください。

3の「今後の予定」をご覧ください。今後の予定といたしましては、本日のご意見などを踏まえ明日、3月26日に開催いたします、藤沢市交通マスタープラン策定協議会で、確認、検討した上で、計画を策定する予定でございます。また、平成26年度には、交通マスタープランに位置づけた主要プロジェクトについて、今後5年から10年間の中短期で展開する、交通施策の実行計画となるアクションプランを策定する予定です。以上で、「藤沢市交通マスタープランの策定について」のご報告を終わらせていただきます。

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 136 ページのめざす交通体系4：『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』ですが、「ひとにやさしく」というのは、平常時にも非常時においても考えていかなければいけないし、「災害に強い」ということは、大地震

等が生じた場合に何らかの対応をしていくということだと思ってくれるけれども、そういう場合の交通施策として「災害避難路となる都市計画道路」というのは何とかかなりそうだというのか、あるいは努力を相当に積み重ねていくというふうに取り取っていいのか、この辺が一番大事なところなので、お聞かせください。

事務局

防災の関係でのご指摘ですが、災害時における避難路としての位置づけが、特に都市計画道路に求められるということでありまして、過去に都市計画道路の見直しを行ったときにも最終的には災害避難路、緊急物資の輸送等を含めると、都市計画道路を存続して整備していかなければいけないとなっております。実際に整備となると、昭和32年に都市計画決定してからなかなか進んでいないという状況はあるわけですが、今後もすぐにはもちろんいきませんが、特に主要な路線の段階整備をしていく中でプランの位置づけをやっておりますので、積極的に都市計画道路、特に災害時に必要なものについては整備を進めていくという姿勢であります。

それから都市計画道路以外でも、防災部門において特に、津波に関しての避難計画を来年度、地元とともに策定することになっておりますので、都市計画道路以外の道路についても災害時におけるあり方というものを意識して整備をしていきたいと思っております。

A委員

ぜひ積極的に進めていただきたいと思います。

B委員

全体的に人にやさしいとか、歩いて暮らせるという視点が強く打ち出されている計画で、最近のトレンドにも合っていると思いますし、非常に結構だと思いますが、今、ご意見のあった災害に強い幹線道路をつくるようになりますと、どうしても幅員が広くて車線が多くて、自動車交通に便利な道路にならざるを得ない。道路空間が広いということは、いざ災害のときの逃げ道になるわけですから、それを両立させるための計画は、警察、公安との関係があるでしょうけれども、交通規制についての視点が薄いような気がする。広い道路をつくりながら、人に優しくするためにはパブリックコメントにも多くあったバス専用レーン、バス優先レーンをつくるというふうには、自動車交通を呼び込まないようにしながら、空間を確保するというようなことを組み合わせた施策が必要になってくるのではないかと思いますので、警察と連携しながら、バスレーンを設ける基準が幅員が広いところでしか設けていないので、もっと狭いところでも設けようと思えば設けられるので、そこを積極的に検討していただければと思います。

もう1つ、118ページの「基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり」の「狭隘道路の多い地域では、地域との連携を図りながら、その改善に努

めつつ、生活道路網の充実を図ります。」というところの具体的な施策が読んだだけではイメージが浮かばないので、説明をお願いします。

事務局

狭隘道路をネットワークとして整備していくに当たっては、通常ですと、建物を建て替えるときに4メートル未満の狭隘道路は、建て替えに合わせてセットバックしていただいて、線的な整備を進めていくというのが現状としてあるのですが、こちらでイメージしているのは、できればそういうのを面的に整備ができないかということを考えておりまして、それには地域の方と建て替え以外の方も含めて十分議論して、この道路は少なくとも線的に広げないといけないとか、そういったことを地域とよく議論した中で進めていくべきだと考えておりますので、そういったことをイメージして地域とよく議論して、必要な道路のところは積極的に線的にも面的にも狭隘道路を解消していくことも視野に入れながら位置づけているものです。

B委員
事務局

それには公有地拡大法を使ってということですか。

そこまで積極的にやる場合、狭隘道路でももう少し広げなければいけない。例えば4メートル以上の道路とか、必要なところがある場合にはもう少し用地取得を積極的にするというのもあるのですが、4メートル未満の狭い道路を建て替えのときをお願いしていくと、点的にやっていると、ヘビタマみたいになってしまう道路がよくできるので、そういったことが生じないように、地域とよく議論してヘビタマが生じないように線的にやっていくという考えでありまして、ここに書いてあるのは、基本的に公有地拡大法ということではなくて、狭隘道路のセットバックを全体的にやっていくようにしていくという考えで記述しております。

それから前半部分の「人にやさしく」というところですけども、道路の幅員が限られた中で、自動車交通を円滑に動かすような形にしなければならないということもあるわけですが、移動あるいは交通の基本というものは歩行であると、あるいは自転車というものがあります。その中で限られた断面をどう配分していくかというのは非常に大きな問題ですけども、今後の話としては、今まではかなり自動車優先という形があったわけですけども、今後、高齢化とか全体的な交通量もだんだん減ってくるだろうという中では、歩行者、自転車というものに配分していくという考えが今後の主流になってくるだろうと考えております。その中で規制も出てくるわけです。自転車に関してもどうやってもレーンがつかれない場合については、都市計画道路では無理ですけども、もう一本内側の道路で地元の方々と協議をした中で一方通行化するとか、例えば狭柵とかハンブをつかって車を走りやすくして、歩行者、自転車を走りやすくするというのも

考えられますが、それには結局、そこに面している方々のご協力、同意というものが第1になりますので、地道に地元の方々と話をしていく中で考えていきたいと思っております。

C委員 今の狹隘道路については、地域に対するお願いレベルでやっていくという話ですよ。藤沢市は狹隘道路整備についての冊子があるので、今度、委員にお配りをすれば、藤沢市の道路状況がわかるし、PRできると思います。

会長 資料1-1の今後の予定に、藤沢市交通マスタープラン策定協議会のところで、計画の策定予定とあるのは、ここで(案)が取れてマスタープランになるという理解でよろしいんですか。

事務局 そうでございます。

会長 他にありませんか。

ないようですので、報告事項1を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 次に、報告事項2「ふじさわサイクルプランの策定について」、事務局の説明をお願いします。

事務局 それでは、「ふじさわサイクルプランの策定について」、ご報告させていただきます。資料2-1をご覧ください。

ふじさわサイクルプランは、「藤沢市交通マスタープラン」の自転車交通に関する施策を展開していく上で、基本的な指針となるものです。前回の藤沢市都市計画審議会において、交通マスタープランと併せて計画素案の概要版をお配りしてご報告いたしました。その後は、交通マスタープランと同様のスケジュールを進めてまいり、案として取りまとめましたので、改めてご報告させていただくものでございます。

1の「平成25年11月第144回都市計画審議会への報告以降の取組み」でございますが、平成25年12月市議会への計画素案の報告、13地区別意見交換会、パブリックコメント、平成26年2月議会への計画案の報告、平成26年2月議会への計画案の報告、3月5日に自転車検討会を実施いたしました。

続きまして、2の「パブリックコメント等の実施結果」といたしましては、(1)の「提出された件数」は、意見交換会等では29件で、パブリックコメントでは26件、合計55件でございました。

(2)の「プランに反映した意見」は7件でございました。その他のご意見につきましては、今後の施策展開の参考にさせていただきます。「プランに反映した意見」につきましては、後ほど資料2-3でご説明いたします。

次に、資料2-2「ふじさわサイクルプラン（案）」の目次をご覧ください。前回の都市計画審議会では、ふじさわサイクルプラン（素案）の「概要版」でご報告させていただきましたが、前回よりも詳細に記述しておりますのは、第5章「基本計画」、41ページから54ページまでの「基本方針1、【はしる】」で設定している自転車ネットワーク路線の考え方や選定の経過などでございます。また、交通マスタープランと同様に82ページからの「用語の解説」につきましても、今回新たに追加しております。

次に、パブリックコメント等でいただいたご意見を反映し、計画（案）を修正した箇所について、ご説明させていただきますので、資料2-3をご覧ください。こちらの資料は、今後、ホームページなどに公開するとともに、市の関係部署において市民の皆さまにご覧いただけるようにする予定でございます。本日は、説明用に網掛けやページ数を記載した資料で、プランに反映した箇所について、ご説明いたしますので、資料2-2もあわせてご覧ください。資料2-3の3ページをご覧ください。

2番の「自転車利用のエコ」に関するご意見に対しましては、資料2-2の2ページ、56ページに「過度な自動車利用から自転車利用に転換していく」記述を追加いたしました。

続きまして、3番の「自転車の車道左側通行」に関するご意見に対しましては、2ページ、39ページ、41ページに「車道の左側通行を基本」とする記述を追加いたしました。資料2-3の5ページをご覧ください。

15番の「路面標示や看板などの設置」に関するご意見に対しましては、69ページに、「左側通行を促す路面標示などを設置することを検討」という記述を追加いたしました。資料2-3の7ページをご覧ください。

32番の「モビリティ・マネジメント」に関するご意見に対しましては、第3回の自転車検討会でもご指摘がありましたが、資料2-2の74ページに「自転車及び自動車などに関するメリット・デメリット」の記述を追加し、自転車のみではなく、公共交通などの利用促進についても加えた記述に修正いたしました。資料2-3の8ページをご覧ください。

38番の「自転車保険」に関するご意見に対しましては、資料-2の77ページに「自転車傷害保険について周知を行っていく」記述を追加いたしました。

続きまして、41番の「交通ルール」に関するご意見に対しましては、資料2-2の78ページに、「交通管理者など関係部署と連携し、問い合わせへの対応の充実を図る」ことを追加いたしました。資料2-3の9ページをご覧ください。

42番の「評価指標」に関するご意見に対しましては、資料2-2の80

ページ、81 ページに、定量化できるものは具体的な数値目標を示しております。以上が、パブリックコメント等のご意見を反映し、計画（案）に修正を加えた箇所でございます。資料2-1にお戻りください。

3の「今後の予定」をご覧ください。今後の予定といたしましては、本日のご意見なども踏まえ、明日、26日に開催いたします藤沢市交通マスタープラン策定協議会で、確認、検討した上で計画を策定する予定でございます。また、平成26年度は、市民、学識経験者、商業関係者、行政、関係機関などにより構成する「(仮称)ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」を設け、計画を推進してまいります。以上で、「ふじさわサイクルプランの策定について」のご報告を終わらせていただきます。

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。

D委員 南口商店街の会長も兼務しておりますが、今の自転車の状況から言って、これ以上自転車の数を増やしてほしくありません。なぜなら最近道路に自転車を放置せずに、私有地の中に投げ捨てるように置いていくので、どうすることもできません。ですから、周辺整備の中で、空間の利用あるいはシェアリングの考え方、モビリティといった何か新しい1つの方向性、切り口を示していただかないと、自転車は低炭素でいいというけれども、実際はどうかと考えてしまいます。

事務局 サイクルプランでは、自転車に関して「はしる」「とめる」「まもる」というような中身の計画を策定しているところですが、基本的に自転車を皆さん、どんどん使いましょうという形で考えているわけではありません。基本的に低炭素で環境にやさしいものでありますし、手軽に乗れる乗り物ではあるけれども、高齢の方は自転車も乗れないという方もいますし、交通マスタープランの中では基本は公共交通が最優先であるという位置づけにしております。その中で自転車もなるべく使いやすくしていくということですが、問題は「とめる」というところでご指摘のあった、特に駅周辺で放置自転車がかなりあるということでありまして、通勤・通学に関しては大分駐輪場にとめているという現状があるのですが、一方、買い物に来られた方々の自転車、あるいは通勤ではあるけれども、10時以降の通勤自転車が結構放置されているという現状を把握しております。それでは、駐輪場を増やせばいいのかというと、また、どんどん自転車が増えるだけで根本的な解決にはならないという認識をしております。ある一定の駐輪場の整備というものも通勤・通学向け、買い物向けといったものを駅に近い便利なものから遠くにあるものとかいろいろバリエーションを考える中で、さまざまな駐輪需要に対応していかなければいけないと

考えておりました、また、捨てていってしまうようなものについては、マナーの問題もありますので、マナーの啓発、乗り方、停め方も含めて今後、モビリティ・マネジメントをやっていく中でも、そういったことを総合的に考えた形で自転車をとらえて施策を進めていきたいと考えております。

会長
事務局

シェアリングなどはどうとらえているのかという点はどうですか。

この中で「シェアリング」という単語自体は出てきていないと思います。藤沢市で数年前に実証実験という形でバイクシェアリングをやったわけですが、藤沢市の状況で判断すると、シェアリングシステム自体は藤沢市ではまだ難しいだろうと。横浜のみなとみらいあたりとか、都内の渋谷あたりでは、それなりに効果を出しているところはあるかと思うんですが、シェアリングと言いますと、いろいろなところで自由に乘れて、いろいろなところに乗り捨てできるというのが基本にありますので、そうすると網の目のように自転車のステーションがないと、なかなか乗り捨てができないということで、採算ベースを考えると成り立ちにくいという状況がありまして、今現在、藤沢市としてはすぐにシェアリングは導入できないという結論に至ったという過去の状況があります。また今後、状況が変わってくれば、そういったシステムの再検討はあるかもしれませんが、一方で乗り捨てではなくて、昔ながらのレンタサイクルという、借りたところにまた返すというシステムであれば、江の島等の観光地では使えるのではないかということで、それは別途の計画の中で研究をしていくということです。

E 委員

私は自転車検討会の委員だったが、多分、他の自治体でここまでのものはつくっていないと思います。自転車マスタープラン、レクリエーション、駐輪から駅の近くの商店街に行く方、通勤の方、自転車レーンと全部含めて市がやることだけではなくて、関係各位にご協力いただきながらやっていくことも含めて全部1つにまとまっているマスタープラン、設計図ができていのは画期的なことだと思います。全国でも先陣を切る先頭集団に入っていると思っています。個別についてはいろいろ問題は山積みではあるけれども、設計図ができたので、この設計図をもとに一つひとつ解決していくという道筋ができたことはすばらしいと思う。今まではこちらを立てればこちらが立たずという堂々めぐりになっていたのが、そうではなくなりつつあるのかなと期待しておりますので、ぜひ実践の方、よろしくお願ひします。

F 委員

県の遊水地が完成した西俣野と進行形の今田遊水地がありますが、住宅街に隣接している遊水地ですし、そこに行くにも駅から近いから自転車、あるいは徒歩で行けると思うけれども、その辺の道路環境として自転車や歩行には十分な整備がされていない道路や歩道があります。このプランで

はまだそこまで触れていないけれども、今後、遊水地の供用開始に向けて既存道路の自転車交通の安全について引き続き検討を加えていただきたいと思います。

事務局

今田遊水地というのは、湘南台東側の横浜市境の境川遊水地だと思いますが、境川沿いに藤沢大和自転車道というサイクリングロードが位置づけられておりまして、藤沢市民、横浜市民が南北自転車のルートとしてはかなり利用されている自転車幹線ルートのなところがあります。したがって、このサイクルプランでも引地川、境川の川沿いのルートというものは、今後、重点施策としてやっていかなければいけないという記述をしております。当然、そこに集まってくる自転車がありますので、境川沿いのサイクリングロードはきちんとできているのですが、そこに至る一般市道とか都市計画道路について、当然自転車の走行に配慮した計画あるいは整備をしていくことを実施計画の中で進めていく必要があると思っております。

会長

他にいかがでしょうか。

ご意見等が出尽くしたようですので、報告事項2を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

次に、報告事項3「新産業の森北部地区について」、説明をお願いします。

事務局

それでは、報告事項3「新産業の森北部地区市街化区域編入についての報告いたします。葛原地区（新産業の森北部地区）は、昨年度、都市計画審議会にお諮りし、特定保留区域の一部区域を先行的に市街化区域に編入いたしました。今回、特定保留区域の残りの区域について新産業の森オオタカ検討会より、まとまった緑地を残すなど大幅な整備計画を変更することで、概ねの了解を得られましたので、市街化区域編入の手続きを開始するものです。まず、葛原地区（新産業の森北部地区）の位置です。スクリーンをごらんください。

新産業の森北部地区は、小田急江ノ島線長後駅から西へ約3キロメートル、本市西北部に位置しております。東側は綾瀬市に隣接し、地区の中央を都市計画道路 藤沢厚木線が縦貫しております。

それでは、本地区の上位計画の位置づけについてご説明いたします。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まして、藤沢厚木線沿道の利便性と交通機能を活かし、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。

次に、本地区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、約 23 ヘクタールの区域を、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、特定保留区域に設定されました。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、特定保留区域の一部区域、約 16.9 ヘクタールについて、土地区画整理事業による市街地整備の見通しがたったことから、平成 25 年 2 月に先行的に市街化区域へ編入いたしました。今回、特定保留区域の残りの区域、約 6.4 ヘクタールを地区計画による市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域に編入するものです。

それでは、今回の市街化区域編入と関連する 4 つの都市計画案件となります。区域区分の変更、用途地域の変更、下水道の変更そして地区計画の変更についてご説明いたします。ここからはお手元の資料あるいはスクリーンをご覧ください。まず、区域区分の変更でございます。区域区分は市街化区域と市街化調整区域の区分を定める都市計画でございます。今回、特定保留区域の残りの区域、約 6.4 ヘクタールを市街化調整区域から市街化区域へ編入するものです。変更する部分は、資料 3-1 の 2 ページの新旧対照表の面積増減表に示したとおり、市街化区域の面積を 4,703 ヘクタールから 4,709 ヘクタールに、市街化調整区域の面積を 2,248 ヘクタールから 2,242 ヘクタールに変更いたします。

次に用途地域の変更についてご説明いたします。資料 3-1 の 4 ページから 6 ページになります。今回、市街化区域に編入いたします本地区については、研究施設や研究開発型施設、工場等を誘導していくため約 6.4 ヘクタールすべての区域について、「工業地域」を設定し、容積率 200%、建ぺい率 60%を定めます。

続きまして、「下水道の変更」についてご説明いたします。資料 3-1 の 7 ページから 10 ページです。下水道の変更については、今回、本地区を市街化区域に編入することにより、都市計画決定による排水区域を変更するもので、下水道法による全体計画区域の変更はございません。排水区域の面積は、これまでの 4,620 ヘクタールから、4,627 ヘクタールとなります。

続きまして、「新産業の森北部地区 地区計画」でございます。資料 3-1 の 11 ページから 16 ページの「計画書」をご覧ください。「計画書」に

は、今回新たに区域を追加することに伴い、変更する部分をアンダーラインで示しております。本日は時間の関係上、変更内容を中心にご説明させていただきたいと思っております。また、17 ページの方針附図をあわせてご覧ください。まず、「地区計画とは何か」ということですが、地区計画は都市計画の種類の一つで、ある一定の区域を定め、その地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事項を決めることにより、その地区独自のまちづくりのルールをきめ細かく定めることができる制度です。定める事項としては、大きくわけて2つありますが、1つ目は地区のまちづくりにおける目標や方向性を示した「地区整備方針」、そして、2つ目にこの方針に基づき、まちづくりを実現するためのルールとなる「地区整備計画」を定めます。この地区計画を定めることにより、建物を建てる際にはこのルールにそれぞれが合わせることにより、良好な街並み、景観が形成されることとなります。

それでは地区計画の内容についてご説明いたします。この「新産業の森北部地区 地区計画」は、当該地区における事業内容、土地利用方針等を実現するための具体的なルールとなります。まず、はじめに『名称』と『位置』『面積』でございます。『名称』は、「新産業の森北部地区 地区計画」、『位置』は、新たに区域を拡大することに伴い「字西山田」を追加しております。『面積』は、約 16.9 ヘクタールから約 23.3 ヘクタールとなります。

続きまして、「地区計画の目標」及び「区域の整備・開発及び保全の方針」の「地区施設の整備の方針」に記載しております「土地区画整理事業」を「土地区画整理事業等」に変更しております。

続きまして、「区域の整備・開発及び保全の方針」の『土地利用の方針』では、新たに区域を拡大することに伴い、適正な土地利用を図るため、幹線道路沿道地区Aの区域を拡大し、新たに綾瀬市域に隣接する「産業地区」を定め、地区の区分を3つから4つに変更しております。今回新たに定めます「産業地区」では、「研究開発型施設や工場などの立地を促進し、生活利便施設の立地を図る。」ことや「周辺の住宅地等と調和を図るべく、緩衝緑地帯を配置する。」としています。以上が『区域の整備・開発及び保全の方針』の変更する部分でございます。

次に、『地区整備計画』に移ります。お手元の計画書は12ページとなります。『地区整備計画』では『地区施設の配置及び規模』と『建築物等に関する事項』で構成されています。『地区施設の配置及び規模』では「区画道路」、「特殊道路」、「歩行者用道路」、「緑地」を位置づけています。スクリーンをご覧ください。新たに区域を拡大することに伴い「区画道路」

として、「区画道路3号、5号」を延長し、「区画道路6号、7号」及び幅員4メートルの「遊歩道」を整備するため「特殊道路」を今回新たに定めます。また、「歩行者用道路」としては、新たに綾瀬側の一部を延長し幅員3メートルの「歩行者用道路」を定めます。

次に「緑地」として、新たに区域を拡大することに伴い、隣接する綾瀬市の住宅地との緩衝帯となる幅3メートルの緑地を、市境道路に沿って位置づけています。そして藤沢厚木線沿道では、藤沢市北側のエントランスにふさわしい緑によるシンボリックな景観形成にむけ、新たに幅15メートルの緑地を位置づけます。また、地区の南側のまとまった緑地として、4号緑地を拡大し位置づけています。

続きまして、『建築物等に関する事項』に移らせていただきます。『建築物等に関する事項』では、建築物を建築する際の具体的なルールを示しており、地区ごとに内容を決めています。地区の区分につきましては、先ほど『土地利用の方針』でもお示ししましたが、新たに区域を拡大することに伴い藤沢厚木線沿いの「幹線道路沿道地区A」面積を約7.4ヘクタールから約10.9ヘクタールに拡大し、今回新たに定めます綾瀬市域と隣接する「産業地区」面積約2.9ヘクタールを定め、4つの地区に区分しております。まず『建築物等の用途の制限』でございます。この地区計画の区域内で建築してよい建物として、すべての地区で共通するものは、「研究施設及び研究開発型施設」と「工場」、「公益上必要な建築物」と、これらの建築物に付属するものとしております。周辺環境と共存・調和するために「研究施設及び研究開発型施設」では「周辺環境を悪化させる恐れのあるもの」は建築できず、また「工場」については、藤沢厚木線に面する「幹線道路沿道地区A」及び「B」では、金属加工を可能としておりますが、ほぼ準工業地域並みとなっております。また、今回新たに定めます「産業地区」で建てられる工場は、一般的に火災や公害発生など危険や環境悪化の可能性の低い、住宅地のそばでも立地できるような工場が建てられる準工業地域並みの基準としております。また、コンビニエンスストアやドラッグストアなども建築することができるものとしております。

続きまして、『建築物の容積率と建ぺい率の最高限度』でございます。『容積率』は、一律10分の15でございます。『建ぺい率』は、一律10分の5としております。

続きまして『建築物の敷地面積の最低限度』でございます。「幹線道路沿道地区A」及び「B」では5,000平方メートル以上、今回新たに定めます「産業地区」では1,000平方メートル以上としておりますが、「コンビニエンスストアやドラッグストアなどで500平方メートル以上の敷地や

開発許可を受けている敷地についてはこの限りでない」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。建築物を敷地ぎりぎりまで建築して圧迫感を与えることが無いよう、建築物の壁面の位置を敷地境界から一定以上制限するものです。「幹線道路沿道地区A」及び「B」では、藤沢厚木線沿道部分は5m、それ以外の道路、及び隣地との境界からは3メートルとしております。「地域産業地区」、今回新たに定めます「産業地区」では、市境の道路からは3メートル、それ以外の道路及び隣地との境界からは2メートルとしています。このことに加えて、『壁面後退区域の工作物の制限』として、この「壁面を後退した区域に工作物を設置してはならない」とし、ただし電柱や緑化に寄与するもの、フェンス等については設置できるものとしております。

続きまして、『建築物等の高さの最高限度』でございます。『建築物等の高さの最高限度』として、「幹線道路沿道地区A」及び「B」では20メートルとしています。「地域産業地区」、今回新たに定めます「産業地区」では15メートルとし、さらに隣接する住宅地へ配慮するため、「日影規制を5メートルから10メートルの範囲においては4時間、10メートルを超える範囲においては2.5時間以上日影となる部分を生じさせてはならない」としてあります。これは綾瀬市の用途地域に合わせております。

続きまして、『建築物の緑化率の最低限度』でございます。この地区内で建築を行う場合の緑化率の最低限度として、「幹線道路沿道地区A」及び「B」では敷地面積に対して10分の3、「地域産業地区」、今回新たに定めます「産業地区」では10分の2.5としております。さらに、屋上緑化や壁面緑化は、算定の対象としておらず、地盤面での緑化が必要としております。一方、屋上緑化や壁面緑化につきましては、算定の対象外ではありますが、積極的に促進する考えでございます。

続きまして『建築物の形態又は意匠の制限』でございます。ここでは、奇抜な建築物を避けるために、「形態意匠及び色彩は、緑との調和を図る」と定めております。

続きまして『かき又はさくの構造の制限』でございます。周囲を高い壁等で囲うことがないよう「門柱、門扉その他これらに類するものの部分を除き、生け垣又は透視可能なフェンス等とし、基礎を設置する場合は敷地地盤面からの高さを0.6m以下とする。」としております。

最後に、今回新たに定めます「土地利用に関する事項」でございます。「幹線道路沿道地区A」、「B」、「地域産業地区」及び「産業地区」は、盛土等により地盤を変更しないよう、土地区画整理事業による造成のほかは、0.5メートル以上、地盤面を変更してはならないといたしました。また、

「緑地の区域においては土地利用を行ってはならない」としてありますが、「産業地区」では、綾瀬市側の6号緑地については、「外灯や電柱を設置する部分、出入口を設置する部分についてはこの限りでない」としております。以上が計画書の内容となります。

続きまして、これらの都市計画の変更までのスケジュールでございます。スクリーンをご覧ください。地区計画については、3月3日から3月17日までの2週間、「藤沢市地区計画等の案の作成手続に関する条例」による原案の縦覧を行い、あわせて3月24日まで意見の受付を行った結果、縦覧者は1名、意見書の提出はございませんでした。また、神奈川県案件であります区域区分の変更とあわせて、市決定案件であります用途地域の変更、下水道の変更、地区計画の変更について、3月7日に御所見市民センターで都市計画説明会を開催し、4月7日には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。本日の都市計画審議会ののち、神奈川県決定であります、「区域区分の変更」については、藤沢市から神奈川県へ案の申し出を行い、これら4つの案件に関して、神奈川県、藤沢市の双方で都市計画手続きを進め、概ね来年の3月頃告示を予定しております。以上で、新産業の森北部地区についてのご報告を終わります。

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。

G委員 全体23ヘクタールのうちの16.9ヘクタールは区画整理事業方式で市街化区域に編入するという手法を取っていて、今回は約6.4ヘクタールを編入するに当たり地区計画方式で編入されるという説明でしたが、その2つの手法の使い分けをされた背景なりを説明していただければと思います。

事務局 最初の16.9ヘクタールについては、既存に物流施設がありまして、その2つの区域を除く9.2ヘクタールを区画整理方式で行っております。残りの部分、今回編入する部分についてはオオタカがいるということで、専門家によるオオタカ検討会でいろいろ協議をいたしました。それから神奈川県とも協議をした中で藤沢市の方で道路を整備する。料金については負担していただくということで地権者とは協議しておりますが、緑地の分についても将来的には藤沢市が買っていくということ踏まえて区画整理ではなくて、道路整備として地区計画を定めていくことで了解をいただいた経緯があります。

A委員 17ページの図を見ると、歩行者専用道路と6号緑地が見えるところですが、以前、歩行者専用道路と緑地のところのつながりはどうなるのかと伺った記憶があるけれども、自転車はどういうことになるんですか。

- 事務局 この歩行者専用道路は、歩行者用道路として新たに整備をするというよりも、既存の綾瀬市境との道路があるのですが、そこの歩道部分を整備するというので、名称として「歩行者用道路」というふうに地区計画上位置づけているということです。一連の歩道と連続性を保てるような形に整備をするという中身です。9メートルの道路とそれに歩道として3メートル、合わせて12メートルありまして、藤沢市側にさらに3メートルの緑を配していくということです。
- 会長 素朴な質問ですが、この緑地にはオオタカがいるので、最後の段階になっているということですが、地区計画の内容自体は用途がかかっていたりということはありませんか。この緑地はなくなるというか、将来的には誰が負担するかということも含めて変えていくようなイメージですか。緑地として保存するというようなストーリーですか。
- 事務局 地区計画で緑地と地区施設を定めております。ただ、市街化に編入してしまいますので、都市計画では固定資産税の関係がありますので、藤沢市の緑の条例の中に保存緑地の制度がありますので、それを同時に網をかけますと、地権者に都市計画税、固定資産税が戻されることとなります。しばらくオオタカの状況を見ながらその形で緑を保存していきます。その後、オオタカの整理がつけば藤沢市の方でその緑の部分を買って取っていくという状況です。
- 会長 なかなか将来のことなのでわからない点があるかもしれませんが、買い取るというのは、買い取って緑地として保全していくということですか。
- 事務局 そうです。
- 会長 地区計画上は産業地区とかいろいろな規制がかかっているが、将来はそこを造成して何か物を建てるというふうに見えなくもないけれども、今の段階では緑地として残すということですか。
- 事務局 半分は幹線道路Aというゾーンに入ってしまうのと、半分は産業地区というゾーンに入っているけれども、緑のところは地区施設としての緑地として保全していくものです。
- G委員 今の話がよくわからないが、市街化区域に編入するけれども、地区計画で緑地に指定して将来的にも緑地として残すというと、市街化区域に編入する意義についてはどういうふうに考えていますか。
- 事務局 用途地域もそうですけれども、工業地域に指定した上で地区計画のゾーン分けも基本的に工業系の土地利用とした中で、さらに緑地と位置づけているということですが、本来的にはここにオオタカがいなければ同じように工業系の土地利用をしていきたいという思いを基本的に市は持っているところです。ただ、当初、オオタカはすぐに移動するのではない

かというような感覚でおったのですが、その後の調査を継続していく中で、オオタカがここを気に入っているようで、ずっと営巣を続けているという状況ですので、今の状況を見る限り、なかなかすぐにこれを工業的土地利用に持っていくことは難しい状況であろうということです。ただ、市としては、当面はそういう状況ではあるのですが、新産業の森として全体を工業系土地利用していきたいという考えが根底にありますので、そういったことを見据えながらやっていきたいと考えています。当初、その部分は編入しないという考え方ももちろんあったわけですが、編入しないのであれば調整区域のまま特別緑地保全地区等に位置づけるということも当然選択肢としてはあるのですが、そうではなく、基本的に長期的には工業系土地利用を考えた中で、現実的には当面は使えないということで、このような方法を取らせていただいているということです。

高見沢委員 さっきの説明とは違うというか、本質的にはビジョンは持ったままという中で、このような地区計画を考えているという理解ですね。

H委員 研究施設、研究開発型施設、工場と書いてあるが、運送会社が既にあるけれども、市は計画を進行させて誘致先について具体的に考えているんですか。

事務局 基本的には地域産業地区については、市内企業の住工混在つまり住宅と工場が建ってしまって、いろいろ苦情を受けて営業がしづらいという声が市の方にたくさん寄せられています。それを解消していきましょうということで地域産業地区を設定して、市内企業に限定して今、企業誘致を行っているところです。それから幹線道路の比較的大きな街区については、研究施設とか研究開発型施設に来ていただきたいということで募集をかけているのですが、なかなか手を挙げていただけないということで、具体的な名前は言えないのですが、今は製造業が中心で十何社手を挙げているということは、組合側から聞いております。また、研究開発型の施設を誘致したいという希望はあるのですが、なかなか難しいというのが現状です。

H委員 周辺地域の環境を悪化させるおそれのあるものは除くという形で進めていると思うが、環境悪化の意味合いで、今、オオタカの問題でこういう形になっているけれども、隣の綾瀬の住宅街もすごい。オオタカもいいけれども、住民の方々に配慮してやらないと、こういう形でつくりましたということについて、皆さんから良かったと言われるものを行政がちゃんとやらないと、いろいろ問題が起きたときに、工場等いろいろ誘致した意味が違う方向に行ってしまう場合もあるので、行政側で調整して環境を悪化させないものをつくっていただきたいと思います。

事務局 周辺地域の環境を悪化させるおそれのあるものというのは、オオタカを

意識しているというよりは、周辺の住環境等を含めた広い意味での周辺地域の環境を考えているということで、準工業地域という用途地域があるけれども、そういった用途地域指定の中で、できる範囲の程度、実際は工業地域に指定しているけれども、地区計画によって準工業地域並みのものしかできないという規制を強化しているということでございます。また綾瀬の方々には4月7日に説明会を予定しておりますし、綾瀬市役所とも連携を図った中で手続きを進めているところでございます。

C委員 編入スケジュールを見ながら今の話を聞くと、やる気が見えない。企業誘致の話が出ていたけれども、ちょっと自信がないような答えだったので、もう少し市内の連携をしっかりとやって企業を誘致していく。しかし、土地は自前で買わなければいけないとなれば、市内企業の負担もかかるし、今、住宅と工場が混在しているが、こっちに行けばという話もありましたけれども、他市とか東京とかにいろいろな企業もあるので、経済部とも連携してやるとか、26年度の市長の施政方針でも市内連携を生かした、藤沢のポテンシャルを生かして大きくやっていくと言っているわけですから、その辺についてどう考えているのか、お答えください。

計画建築部長 今、市外からは来ていないという状況の中で、経済部と連携を図りながら、もう少し市外、県外からも入れるように、課題があるところの解決も重要だと思いますので、その辺は協議しながら進めてまいりたいと思っております。

C委員 事務局 この事業スケジュールと企業誘致と合っているんですか。
今、手を挙げている企業は北部地区の区画整理9.2ヘクタールやっているので、ここの面積を1.5倍とか2倍の企業に手を挙げていただいておりますけれども、具体的な面積とか金額の調整をされていて、まだ決まっていないというのが1つです。それからこのスケジュールは、そちらに入れない企業が今後想定されますので、こちらでも来年3月までに市街化編入をした上で、来ていただくという用地を、手続きには1年かかってしまいますが、そういう用地を続けていこうということで市街化編入を計画したものです。

C委員 日本の中にはいろいろな企業があるので、沖縄なんか誘致の仕方がすごいんです。他市へ行けばいろいろな誘致の仕方をやっているわけだから、そういうのを検討しながら、本市も税を投入しながらつくるわけですから、その辺についてももう一度よく話をし、市内もしっかり連携してやってください。これは意見です。

会長 ご意見をしっかりと受けとめてください。

F委員 今、歩行者用道路と書いてあるところは、1時間に3本ぐらいバスが通

っていると思うんですが、藤沢厚木線と書いてある道路が完成して供用開始した場合、バスの通りは変更になるんですか。綾瀬の住民にとっては不便になってしまうと思うけれども、その辺はどうなんですか。

事務局

ご指摘の綾瀬市境のところは市街化なので、かなりお住まいになっていらっしゃるやいまして、今、中型のバスが運行しているのですが、結構、乗りこぼしが出ている状況と聞いております。新産業の森の方は基盤のスケジュールは企業誘致もだんだん見えてきたので、バス事業者と調整を具体的に始めようとしています。綾瀬市とも連携しながら湘南台に向かう路線、長後に向かう路線と考えられる中で、ご指摘の藤沢厚木線の路線も検討しながら、新産業の森に働く方たちの足として機能するように調整していきたいと考えております。また、綾瀬市境の方は今、乗りこぼしが大変なので、基本的に綾瀬市の方はそれに乗っていただいて、新産業の森で働く方の新しい足として、藤沢厚木線に新しいバス路線が綾瀬市との連携の中でできないか、今、調整を始めていくところです。

会長

他にありませんか。なければ、報告事項3を終わります。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

次に、報告事項4「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画について」、説明をお願いします。

事務局

それでは、報告事項の4番目は、次回の本審議会に付議させていただく予定の「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区地区計画」の変更について、概略をご説明いたします。スクリーンをご覧ください。

本計画の位置について、藤沢駅と辻堂駅のほぼ中間、赤色に示しております部分が「Fujisawa サステイナブル・スマートタウン地区」でございます。この地区計画は、まちづくり方針に基づき、一昨年3月21日に「当該地区計画の目標」及び「区域の整備、開発及び保全の方針等」の都市計画の決定・告示を行い、その後、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。資料の2ページのスケジュールをご覧ください。

今回は3回目の変更として低層住宅地区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、低層住宅地区Bの地区の区分を生活支援地区に変更する都市計画の変更を行うもので、本年1月24日にパナソニック株式会社より、「藤沢市地区計画等の案の作成手続に関する条例」第5条の規定に基づき、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の申出がなされたものです。その申出を受け、同条例第2条の規定に基づき本市において地区計画の原案を作成し、2月27日から今月13日までの2週間、原案の縦覧を行い、あわせて意見書の

受付を行った結果、縦覧者及び意見書の提出はございませんでした。縦覧しました地区計画の計画書及び計画図は、資料の3ページから7ページとなっており、下線部分が今回の変更事項となります。

変更内容を簡単にご説明いたします。スクリーンまたはお手元の資料7ページの計画図をご覧ください。今回の変更は「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「生活支援地区」における建築物等の用途の制限の一部と、「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。

「地区整備計画」について、資料4ページの計画書上段をご覧ください。「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。また、「建築物等に関する事項」として「建築物等の用途の制限」のうち、「畜舎」は建築してはならないとしていましたが、変更前の「低層住宅地区B」で建築できる150平方メートル以内の「ペットショップ」等は立地できるものとししました。変更の内容は以上となります。それでは、大変恐縮ですが2ページにお戻りください。

今後のスケジュールは、4月11日に説明会、同月下旬にかけて法定縦覧を行う予定でございます。その後、5月に開催予定の次回都市計画審議会の議を経た上で、当該地区計画についての都市計画の変更を行う予定です。この案件につきましては、次回の都市計画審議会に付議させていただく中で、改めて詳細についてご説明いたしますので、よろしく願いいたします。

会長 この件についてご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

D委員 計画書の「地区計画の目標」に、「まち全体のCO2排出量を可能な限り削減」とあって、「1）公民の協働・連携による」中の公民とは、土地を買った人なのか、我々鶴沼の人間なのか、どちらですか。それから2）の①の「新たな地域再生を図るために、地域が求める少子高齢社会」。②の「地域のまちづくりと暮らしに貢献する機能や空間を整備し」とあって、「公共施設等の整備の方針」では、「環境負荷低減に配慮した整備」を行うのは、③の「沿道宅地と一体的な歩行者空間の形成を図る」、あるいは④の「安全かつ快適な歩行者動線を確保する」ということですか。

会長 今のご質問は、今回の変更に伴うものというよりも全体的なことについての確認ということのようですので、お答えください。

事務局 「目標」の中に出てくる地域とか地区とかで入り乱れている部分はあるかと思うんですが、基本的には地区計画ですので、地区内のことに関して

言っているのですが、その中で環境とか高齢化といった福祉系の話とか、地区内に導入してくる施設に関して、地域の方々も利用できますという意味も込めて若干、地区外の方々も含めて記述している部分があるかと思えます。

それから「公共施設等の整備の方針」の中で、「環境負荷低減に配慮した整備を行う」というところは、例えば歩行者空間ネットワークということが、歩いて移動する部分が快適な空間にするということもあるでしょうし、この中には直接的には書いてないかもしれませんが、照明灯などはなるべくLEDを使うといったことも公共施設の中では整備を進めるということだと思います。

G委員 「低層住宅地区B」だったところを「生活支援地区」に変更するという背景なり、理由についてご説明ください。

事務局 この地区計画を定める基となっているのは、議会等でも報告いたしましたまちづくり方針とか地区計画に定める上位の藤沢のまちづくりの方針がありまして、それを基に地区計画は定めているのですが、あそこはもともとは生活支援地区となっていた経緯があります。そこからいくと元に戻すという形になるのですが、パナソニックとのやり取りの中で生活支援地区は下だけで、一部上のところは低層住宅地区としてやっていきたいということに話が変わってきました。1回は低層住宅地区として当審議会にかけて決定していただいた経緯があります。ところがその生活支援地区の下のところでは今でもやっているのですが、そこでやっている建物は湘南T-S I T Eと言われる物販施設、大規模小売店舗ですので、非常に多くの駐車場を要することになりました。その下の敷地だけで立体駐車場にしてしまえば入ると思うんですが、それもできないということで、大規模小売店舗法上、求められる面積の駐車場が必要と、その駐車場の不足分を低層住宅地区Bのところで購入したいというわけです。Bのところには何か建物が建つわけではないのですが、その下のところの生活支援地区に建つ物販店舗の足りない部分の駐車場の多くを低層住宅Bのところへ平置駐車場を持ってくる。ですから、土地利用としてはそのままではなくて、あくまで生活支援として付随する駐車施設なので、それは生活支援として本来定めるべきであろうということで、今回「生活支援地区」として変えさせていただくということだと思います。ちょっと複雑ですけども、そういうことです。

会長 畜舎ぐらいだったら建ててもいいということですか。

事務局 ペットショップはもともと低層住宅地区Bでできるものに定めておりました。

会長 「畜舎」に下線が引いてあるのは、今回、変えようとしているというこ

とですか。

事務局 低層住宅地区Bを生活支援地区にそっくり色を塗り替えてしまうというのが一番の大きな変更です。

会長 今の説明だと、駐車場だけに使うんだから、余り関係ないという話のように思えるが。

事務局 生活支援地区に行く前の低層住宅地区Bにはタウンマネジメント会社の事務所等がそのまま建っていたのですが、その建物以外の空いているところを下の物販店舗の駐車場に利用したいということです。

会長 その辺、ちょっとわかりにくいですが、1月に地区計画について審議会でもしとしたのが、また、変わっているので何か翻弄されているようで、一体都市計画とは何なのかという気がしないでもないけれども、皆さん、何かありますか。

B委員 ピンク色の上の部分に結構大きな駐車場ができるというけれども、この地区計画の中でも歩くということが重要視されているけれども、駐車場ができることに伴って道路などは見直しはされるんですか。

事務局 道路の見直し等はいりません。既に区画整理が始まっておりまして、現地も造成が始まって、一部、家が建ってきているのですが、この道路については特段変更しない中で、駐車場の使い方、出入口、あるいは車が並ぶようなことがあれば、その辺の運用の仕方等は十分に事業者と話し合いをして、周辺の住宅に対して影響が及ばないように指導をしていきたいと考えております。

会長 最初は生活支援施設となっていたという話だったが、どういう生活施設だったのか。車との関係でどういうものを目指すというふうに書いてあったんですか。

事務局 もともとの生活支援地区というのは、この地区の居住者あるいは近隣の居住者への生活サービスを提供するというようなことを想定しておりまして、その南側の方に物販店、北側にはマネジメント会社といったものが入るという想定でやったと思われます。ただ、当初、南側に想定していたものと同じようなものが道路の反対側に、地区外に出てきたものですから、その後、状況を変えたのではないかと推測しているのですが、そういった中で物販といいますか、日常生活というよりもレンタル的な商業施設が入ってくるということで駐車場がもうちょっと必要になってしまうということで、北側まで生活支援地区を伸ばさざるを得ないという結果になったということでございます。

H委員 どのくらい大きい駐車場になるのかわからないが、限りなくCO₂を削減すると言っているのに、ここだけどうしてそんな形になってしまうのか。

電気自動車にするというならわかるけれども、こんな大きな規模の駐車場をつくってしまったら、まち全体が違う形になってしまうのではないかと思うけれども、その辺はどうなんですか。

事務局

まさにご指摘のとおりで、私どももそのように感じておりました、事業者とは当初の話と変わってきてしまっているのはおかしいという話はしたのですが、いろいろと状況が変わる中で、そういうことを展開していきたいということですので、それ自体を止めるということもできませんので、ただ、可能な限り全体で環境を考えていく、あるいは電気自動車をシェアリングしていくようなことを掲げている中で、一般の自動車が多く入ってきて、渋滞、待機列をつくっているというような状況が起こるようでは、そもそも何なのかということも言われかねませんので、その辺はなるべくそういう状況にならないように車の入り方、待ち方、営業の仕方、PRの仕方も含めて今後、事業者と話し合いを続けていきたいと思えます。

H委員

これだけの規模でスマートタウンをつくるというのは、地域市民はもちろん全国的にも注目していると思うので、ある部分で規制できる、できないは別として、藤沢市がつくった1つの理想というものをパナソニックにも考えてもらって、まちづくりをやってもらいたいと思えます。

C委員

この件に関してパナソニックとはどのくらい打ち合わせをしたんですか。

事務局

打ち合わせは当初から都市計画課だけでなく各部局とやってきておりました、地区計画自体はその方針に基づいて、その実現のための手法として打ち合わせは何回も継続的にやってきておる中で、私どもも最初はスーパーマーケット的な感覚を持っていたのが、突然変わってきたというところ です。

C委員

この間の都市計画審議会では話が出てから今回まで、日にちが短い中で出てきたわけです。この都市計画審議会はただ集まって話し合いをしているだけではなく、審議会自体の重さがあると思えますから、事業者に今のような意見等をしっかり説明なり報告、あるいは指導をしていかないといけないと思うけれども、その辺を行政としてどう考えているんですか。

事務局

2月議会にご報告をしたタイミングとの関係では、地区計画というよりも地区計画に伴って建築基準法の制限条例の議案提出ということでありまして、昨年、変更告示をしたものは次の議会に議案提案という形になりますので、どうしてもタイミングがずれてしまって、その議案自体を一たんやめて、この変更がまたあるので一緒にしようかという話もあったけれども、実はここだけの話ではなくて、他のところの区域も含んでおりまして、そちらの建築行為がどんどん進んでいる中で、この地区計画を制限条

例に盛り込まないと建築確認自体が下ろせないとなってしまいますので、そのような形になって、議会との関連でいろいろ話が前後してしまって大変申しわけなかったと思っております。

今後、5月の都市計画審議会で最終的に付議させていただくのですが、実際にこの施設ができること自体は決して悪いものではないし、いろいろな情報発信とか新たなライフスタイルという中ではいいものだと思っているけれども、交通的な問題としてどうなのかと、不要に車を呼び込んでしまう可能性もありますし、営業形態とか何よりもこの地区が環境的に低炭素というものを掲げている中で、アイドリングをしたままの車がずっと待っているというような状況が起きてしまうのは、住んでいる方はもちろん事業者もマイナスイメージではないかというようなことを十分に話をし、よりよい解決方法を見つけるように努力をしてみたいと思いますので、次回の審議会にその辺のご報告をさせていただきたいと思っております。

B委員 大店法がかかっているということですが、入口の道路などは大店法でかなり対応できると思うけれども、その手続きはどうなっていますか。

事務局 2月21日、22日に大店法の説明会が終わっておりますので、県との協議を進める中で、地元の説明会が終わった段階です。

B委員 説明会が終わってしまって、県の指導の時期は過ぎたということで、道路の設計変更はできないということですか。

事務局 審議会を通してしまっていたらだめかなと思いますが、最終的にできないかどうかは把握しておりません。

B委員 相談して、対応できるものなら対応していただきたいと思っております。

A委員 この戸塚茅ヶ崎線への迷惑の度合いをできるだけ小さくするというのは当たり前の話で、毎回申し上げているが、これはまだ地区計画でも対応できる範囲だと思うから、想定される駐車台数に合わせて設けていくようなことを考えていかないと、市内にも大きなショッピングセンターができて、時には渋滞を来している状況があるので、今からでも対応できる場所だと思います。このままで行けるのであればそれでもいいけれども、相当量の駐車台数がある時間帯に集中するような場合は、この戸塚茅ヶ崎線に相当の負担がかかると思うし、望ましいことではないので、是正していくべきだと思います。

事務局 周辺の交通状況については、戸塚茅ヶ崎線も含めてこの店舗ができることによってどのくらいの渋滞が発生するかというのは、大店法でシミュレーションしているものがありますので、そういったものも含めて右左折の渋滞、レーンの長さ等検討していかなければいけないけれども、なるべく中で対応させるという形になれば、戸塚茅ヶ崎線に影響は与えないけれど

も、中でアイドリングしてずっと待っているというのは、環境に対してそのまちはどうなのかということもありますので、実際にどのくらいのことになるのか、事業者とその部分を含めて話し合っていきたいと思います。戸塚茅ヶ崎線の話では、南北線の関係もありますので、そういったことも含めてトータルで考えていきたいと思います。

E 委員

基本的に大店法で商業床面積あたり必要な駐車場台数は決まっているので、地区計画変更の前にそういう計画を見込みで出してきたということかと思う。話を聞いている限り、正直、不誠実ではないか。きちんと手順を踏んでいかないといけない案件なのではないかと思いますので、「不誠実」という私の言葉が正しいのかどうか、答えにくいかもしれませんが、手続きを踏んでいるかどうか、見込みの商業床で出しているのはいいか、見解をお聞かせください。

2点は、百歩譲って駐車場は認めるというのはあり得るかと思うが、全部ピンク色になってしまうということは、暫定的には駐車場で開くということになります。5年後ぐらいになると、新しく生活支援地区になったところが全部店舗になるということはある。そうすると、北側のところは敷地面積2ヘクタール弱ですので、かなり大きな店舗が建ち得るということで、ここからは想像ですが、開発者としては、北側に大きな建物がないにしても広域的な商業施設を将来、建てる余地を残したいということを出されていると理解するのが自然だろうとはっきり申し上げます。もともとスマートタウンと言っている中で、そういうことでいいんですか。ただ、駐車場を認めるということはあるとしても、このピンク色のところを地区計画で建てていいもの、いけないものと言っていいのかというのはかなり議論があると思っているところです。1月後にこれをやって大丈夫なのかというのが正直なところです。

事務局

不誠実かどうかということとはなかなかお答えしづらいのですが、今回、生活支援地区を全体にするという考え方については、実質は申し出という形を取っておりますけれども、私どもの方から、そうしなさいということを出したお話です。といいますのも、本来、事業者はもともと駐車場がそこにあるだけなので、そこにできるマネジメント会社の駐車場という管理用の数台の分は当然あるわけです。その駐車場プラス南側の商業施設の駐車場が付加されるわけなので、もともとの生活支援地区ではなくて、低層住宅地区の色塗りの中でそのままやらせてほしいと、将来は低層住宅に切り替える時期がいつかはくるだろうと、そのままやりたいというお話だったのですが、私どもとしては、あくまでもそこが大店法に基づく駐車台数を確保する必要があるのであれば、そこを低層住宅として置くのはおかし

いと、あくまでも南の低層は店舗と一体であるということで、変えないとだめだということにさせたという経緯があります。それが不誠実かどうかという、何とも言えないのですが、事業者の経営上の思惑はあるでしょうけれども、地区計画として定めている以上、最初からそういうお話だったので、そういうふうにするべきだということで話し合いをいただいたということでございます。

後半の部分の全体的にピンクになったことによって、さらに店舗が増えるのではないかというお話ですけれども、もちろん、用途地域上は可能ですけれども、ここに店舗をつくる以上、車で来ることをある程度想定しないと経営上成り立たないということから、どうしてもそれなりの駐車場部分が必要となってまいりますけれども、全部が店舗になるような広域的なものになるという恐れはないだろうと思います。今後もそういう話があれば大店法が絡んでくる話になりますので、その中でチェックをしていきたいと考えております。

会長

他にありませんか。

それでは、議論はこのくらいにしますが、報告の段階で、全体としてこの地区の意図が損なわれるようなものになる可能性が危惧されるという議論があったということをしつかりと伝えていただき、かつ都市計画の変更の中で、もう少し工夫する余地がないのかということも含めて次回までにしつかりと検討していただきたいと思います。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長

次に、報告事項5「生産緑地地区の変更藤沢生産緑地地区追加指定基準の見直しについて」、事務局の説明をお願いします。

事務局

それでは、報告事項5「生産緑地地区の変更及び生産緑地地区追加指定基準の見直しについて」、ご説明させていただきます。まず初めに、生産緑地法第10条に基づく買取り申出がされたことから、生産緑地地区の変更についてご説明をいたします。

生産緑地地区制度については、これまでの都市計画審議会においても説明させていただいておりますので、時間の関係上、割愛をさせていただきます。

資料集5-1では2ページ、買取り申出にかかるもの、1箇所についてご報告いたします。農業の主たる従事者が死亡し、営農が困難となったため、買取り申出がなされました案件でございます。資料集5-1では3ページ、箇所番号452番、位置は本鵜沼二丁目地内でございます。図、スクリーンの黄色で表示しております場所が都市計画決定がされている場所です。主たる農業の従事者が死亡したため、後継者から法第10条の規定に基づく

買取りの申し出がなされました。その後、庁内の生産緑地連絡会議を開催し、公共施設等の整備計画、財政状況等を勘案し、市としては買い取らないことと決定し、買い取らない旨を申出者に通知いたしました。

その後、藤沢市農業委員会へ他の農業従事者への取得の斡旋を依頼しており、買取り申出から3ヶ月が経過したのち、「行為の制限の解除」がされることとなります。本案件の都市計画の変更につきましては、毎年11月開催予定の都市計画審議会に付議をさせていただき、生産緑地地区の変更をする予定でございます。

続きまして、生産緑地地区追加指定基準の見直しについて、ご説明させていただきます。資料5-2、資料5-3については差し替えをお願いいたします。これは後ほどご説明する「生産緑地追加指定基準の見直しに関する資料」でございます。訂正をいたしました部分は、資料5-2の四角い枠の下にございます、指定基準1の(1)の中ほどですが、郵送した資料には「避難危険度評価」とありますが、正しくは「総合危険度評価」に訂正をさせていただきます。資料5-3については、これに関連する部分が訂正しております。

まず、現在、生産緑地地区追加指定基準の見直しを進めておりますが、見直しを行うこととなった経緯について、簡単にご説明いたします。2011年3月に発生した東日本大震災を受けて、藤沢市としては、より一層の防災対策を講じる必要性が生じました。そのような状況の中、都市計画審議会におきまして、近年減少傾向にある生産緑地地区について、都市計画の中にある生産緑地地区の持つ防災機能としての必要性の認識を深めるよう課題提案をいただきました。また、平成25年9月議会では、追加指定基準の見直しについての要望がされました。こういった状況から生産緑地地区追加指定基準の見直しを進めることとなりました。

現在の藤沢市の生産緑地地区の面積の推移でございますが、当初指定の平成4年度から平成8年度までは上昇傾向を示し、平成8年度の109ヘクタールがピークとなりました。その後、平成14年度まで減少傾向となり、平成15年度には追加指定をしたことから増加しました。平成20年度まではほぼ横ばい状態でしたが、平成20年度以降再び減少傾向となり、平成25年度においては、生産緑地地区の面積は100.8ヘクタールとなっております。藤沢市では、平成23年度から生産緑地地区の確保のため、5年に1度であった追加指定の募集を毎年行うよう対応をまいりましたが、さらに対応をする必要性が生じております。

続きまして、新たな追加指定基準の考え方についてご説明いたします。追加指定をすることができるものは、災害対策に効果のあるものを重点的

に、指定していくものとして考えております。そのため、指定をすることができるものの中心となるものは、「藤沢市都市防災基本計画災害危険度判定調書」の総合危険度評価でランク 3 以上の地区内にあるもの、接道条件を満たす 1,000 平方メートル以上の農地等、1,000 平方メートル未満の農地等は既存街区公園等と一定の離隔距離のあるものを考えております。

(指定基準 1-(1)) それでは、一つ目の総合危険度評価でランク 3 以上の地区内にあるものは、現在の追加指定基準にもあるものでございます。これについて、ご説明いたします。まず、総合危険度評価とは、市街地が潜在的に有している地震に対する危険性を 5 段階で、総合的に評価したもので、ランクの数が高いほど危険性があることを示しております。資料集 5-1 の 7 ページ又はスクリーンにございます総合危険度評価を示した図でございますが、赤色と橙色で着色した箇所がランク 3 及び 4 の地区でございます。この地区に防災機能の効果のある生産緑地地区を指定するための基準でございます。

続きまして、2 つ目の接道条件を満たす 1,000 平方メートル以上の農地等についてご説明いたします。(指定基準 1-(2)) 1,000 平方メートル以上の農地等につきましては、生産緑地地区の持つ防災機能を、それ単体で期待できることとして追加指定をすることができるように新たに基準を設ける予定でございます。ただし、接する道路の幅員につきましては、追加指定をする全ての生産緑地地区に共通の基準の 2 メートル以上ではなく、幅員 6 メートル以上の道路としました。

3 つ目の 1,000 平方メートル未満の農地等について、ご説明いたします。(指定基準 1-(3)) 1,000 平方メートル未満の農地等につきましては、既存に 2,500 平方メートル以上の街区公園等がなく、防災機能の効果がないと考えられる地域に追加指定を認めるものです。2,500 平方メートル以上の街区公園等の周辺については、すでに公園単独で防災機能が発揮されると考え、その周辺には生産緑地制度を用いて、市街地に農地等を設ける必要性は低いと考えております。そのため、追加指定をする場合は、その街区公園等の効果が及ばない範囲に追加指定をすることとしたものでございます。この基準につきましては、現在は、緑地機能の観点から設けているものでございますが、新たな追加指定基準では、防災機能の観点から追加指定するためのものとして、見直したものでございます。追加指定をしようとする農地等から 250 メートルの範囲に 2,500 平方メートル以上の公園がない場合に追加指定ができるようにするものでございます。ここまでは、防災機能の観点から追加指定をするものでございます。なお、藤沢市では、災害が発生した際に農地所有者の協力を得て、一時避難場所等と

して利用することができる防災協力農地制度というものがございます。防災機能の観点から指定をしたものにつきましては、この制度の利用を促していくことを検討しております。

(指定基準1-(4)) その他の変更点でございますが、現在の基準にもございます、既に指定された生産緑地地区と一体化する場合について見直しをする予定でございます。現在の基準では、2つの生産緑地地区をつなぐ場合に指定をすることができるものとしておりますが、既に指定された生産緑地地区が一つであっても接していれば、追加指定をすることができるようにする予定でございます。また、追加指定をする農地等の状況に関しての見直しについてでございます。現在は適正な肥培管理がされていることと、道路におおむね4メートル以上接していることを要件としております。

(指定基準2-(2),(3)) 新たな追加指定基準は、これに加えて道路から容易に入ることができること、農地として利用する部分の勾配が30度を超えないもの、隣接地等へ土砂の流出のおそれのないものを加える予定でございます。以上が変更を予定している基準でございます。

現在の基準は、公園や緑地機能の確保といった観点に重点を置いたものとなっておりますが、新たな基準は防災機能の観点から生産緑地地区を確保するもので、見直しを図ることにより基準は緩和されることとなります。今後は農業協同組合へ意見聴取を行い、次回の追加指定の際には、新たな基準で運用をしてまいりたいと考えております。以上で説明を終わります。

会長
A委員

ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

こういうことをやるのは非常に好ましいことだけれども、具体的にどの程度のボリュームが考えられるのか、数値的なものがわかっていたら教えていただきたい。

もう1つは、これから営農継続が厳しくなってくる方が相当増加していくと思われるけれども、継続されるような方策がとれて、余り減っていかないような、極端な言い方をすると、ほんのちょっと増やすだけでもぐっと減っていったというようなことがあっては効果の面でも問題があるので、その辺について教えていただきたい。

事務局

農地の総量的なお話ですけれども、何ヘクタールにしたいという部分で、その数字がどういう意味を持つかということでは、なるべく100ヘクタールをキープしていきたいという考え方はあるのですけれども、その100ヘクタールに何の意味があるのかということでは、余りきちんと説明はできないのが実情ですけれども、もともと生産緑地を指定して、農家の希望

に沿ってほぼ受け入れたという当初の指定がある中で、現実的にはそれが制限を課せられた中で営農をしていくということを受け入れられる農家の数だろうと思っておりまして、それを爆発的に増やすということは無理だろうと思っております。なるべく現状の数を減らさない方向で行くために、当初の指定以降は追加指定は基本的に認めないと、認められるものは都市計画的に説明がつくものでなければ、全部だめだみたいな運用になっていたのですが、それですと、余りにも厳しいので、今回、緑地機能、公園機能という考え方を補完するという形の説明になりますと、どうしても都市計画上の理論的な説明になってしまうので、災害上の観点ということを今回は前面に押し出して1,000平米以上あれば、実際にはいろいろな災害があると思うんですけども、空地で市街地に残っているということはガレキの置場だったり、炊き出しの場だったり、一時避難場所だったり、場合によっては仮設住宅用地にもなっている等、いろいろなことが考えられますので、可能な限り、そういうものは残していったら、そういう意味でいくと、配置論と無関係に確保した方がいいのではないかとこの観点で、なるべく拾っていきこうという考え方です。ただ、それでどのくらい確保できるかというものは、今、スクリーンの紫色のところは調整区域ですけれども、それ以外のところは全部1,000平米以上の農地であれば、追加指定ができるという範囲になります。赤いところについては、大きい公園、緑地がありますので、基本的にはそこに災害的な観点からの機能が備わっているということで、1,000平米未満のものについては、白のところは指定が可能となります。今、あのくらいありますけれども、その人たちが追加指定で認められるようになったからということ、どんどん申し込みに来られるかということ、この数年は毎年受け付けているのですが、10名ぐらいの方が来るか、来ないかというレベルで、話を聞いて、やはりやめたという最終的には数名が追加をするか、しないかという状況ですので、とにかく30年とか終身というところが重くて、もちろん税は軽くしてほしいけれども、なかなか生産ができないという方が大半ですので、そういった意味で今後増やすというのはなかなか難しいだろうと思います。

問題は、私どももわからないのですが、指定から30年を迎えたときに買取り申し出ができるという形になりますので、それが平成35年ぐらいにその時期を迎えますので、そのときに皆さん、どういう動きになるのか、国が前段で何らかの法改正なり、制度改正を行うのか、あるいはあと5年ぐらいになると、不動産業界の方々がどう動くのかとか、今後、いろいろ動いてくるのか、その辺をにらみながらという話になるのですが、当面は何とか現状の数字をキープして、なるべく防災機能をキープしたいという

考えでございます。

会長 余り効果がないというように聞こえたけれども、やらないよりはやるべきだと思います。説明の中にはなかったけれども、今の基準が複雑すぎて、もう少し説明しやすい、理解しやすいものにしたいというのもあったと思います。そうしますと、次から運用したいということで、審議事項にはしておりませんが、どのような適応になりますか。

事務局 この後、農業委員会とか農業水産課とか農業関係のところとよく連携を取った上で、JAの方に、来年度追加指定するのに先立ちまして、もう一回制度の説明と追加指定をこういう考え方で直しましたというものを農家の方を対象に説明会を何回かやろうかなと思っております。その上でご質問があれば受けます。春先に追加指定を受け付けて、図面上は今の基準でオーケーでも現地へ行くと、全然農地でなかったというのがありますので、偽装農地的なものはあくまでも排除していかなければいけないので、現地をすべて確認をした上で、今年の11月の都市計画審議会で議事として挙げさせていただくという形になります。

会長 早速、運用されますので、問題があればご意見等伺いたいと思いますが、何かありますか。

時間も相当過ぎていきますので、よろしければ、報告事項についての議論を終わりたいと思います。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 次に、その他ですが、委員から何かありますか。

I 委員 「人にやさしい」とか「住みやすい環境」というのが計画の中に入れ込まれていますが、どうしても我々の中には安全、安心というのがしがらみになっていて、これはできればということですが、防犯カメラについても計画の中に関係部門と検討して盛り込んでいただけたらありがたいと思います。また、道路の整備については自転車駐輪場の整備とか、新たなまちをつくるというような整備の段階で防犯カメラをつけるにはつけやすいと思うんですが、一たんできてしまったまちに新たにつけるといって、なかなか大変な状況で、どうしても普及率が低くなってしまっているところが見られます。確かに防犯カメラはランニングコストもかかるし、いろいろ検討する素材は多々あると思うんですが、実際には犯罪抑止とか、万が一発生してしまったときの被疑者の割り出し等に非常に有効なものでありますので、どうかそういった点は関係する部門と検討していただけたらと思います。

C 委員 建設経済常任委員会の委員長として審議会のメンバーに出させていただいていますが、常任委員会は1年間の所属でありまして、6月議会に

向けて5月の臨時会で各常任委員会委員の割り振りがありますので、もしかしたら他の委員会になるかもしれませんので、1年間、大変お世話になりました。

会長 他にありませんか。

なければ、事務局にマイクをお返しします。

事務局 次回、第146回藤沢市都市計画審議会は5月中旬以降に開催を予定しております。議案等については後日ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、計画建築部長より閉会のごあいさつを申し上げます。

計画建築部長 本日は長時間のご審議、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。次回146回審議会におきましては、委員の皆様から多くのご意見を賜りたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

これもちまして、第145回藤沢市都市計画審議会を終了いたします。

午後4時27分 閉会