

会 議 録

会 議 名		第139回都市計画審議会				
開 催 日 時		2012年(平成24年)8月31日 午後2時				
開 催 場 所		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">藤沢市保健所 3階 研修室</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">傍聴者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> </table>	藤沢市保健所 3階 研修室	傍聴者数		1
藤沢市保健所 3階 研修室	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、嶋崎 章臣、 加藤 薫、木下 瑞夫、高見沢 実、水落 雄一、 桜井 直人、木下 幸夫、稲葉 敏幸				
	事 務 局	高橋計画建築部長 都市計画課＝石原課長、古澤主幹、大貫主幹、 新井課長補佐 西北部長地区後整備事務所＝飯田所長、政井主幹				
議題及び公開・非公開の別		<p>報告事項(今後の都市計画審議会審議案件等について)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」における検討結果について 2. 葛原特定保留区域(新産業の森北部地区)市街化区域編入について 3. 景観重要公共施設の指定について 4. 生産緑地地区について <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139回 藤沢市都市計画審議会

議 事 録

日 時 2012年(平成24年)8月31日(金)

場 所 藤沢市保健所 3階 研修室

●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
嶋崎章臣	小田急電鉄(株) 専務取締役
加藤 薫	(有)ケー・ユー・エヌ空間研究室 代表取締役
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所 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

桜井直人	総務常任委員会 委員長
------	-------------

・関係行政機関

木下幸夫	神奈川県藤沢土木事務所 所長
稲葉敏幸	神奈川県藤沢警察署 署長

以上、16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
飯 田 西北部長後地区整備事務所所長
政 井 西北部長後地区整備事務所主幹
奈 良 景観課長
野 田 景観課長補佐
その他職員

◆傍聴者・・・・・・・・ 1名

第 139 回藤沢市都市計画審議会

日時：2012 年（平成 24 年）8 月 31 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 「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」における検討結果について

報告事項 2 葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入について

報告事項 3 景観重要公共施設の指定について

報告事項 4 生産緑地地区について

5 その他

6 閉 会

事務局 定刻となりましたので、第 139 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 開会に当たりまして、計画建築部長からごあいさつを申し上げます。
皆様、こんにちは。本日は大変お忙しい中、第 139 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。連日、暑い日が続いておりまして、湘南海岸には多くの海水浴客でにぎわっております。さて、本日ご報告いたします「景観重要公共施設の指定について」は、その湘南海岸の景観に関する計画でございます。

一方、藤沢市の北部では、新聞でご覧になった方もいらっしゃると思いますが、相模鉄道いずみ野線を慶應大学藤沢キャンパス付近まで延伸する計画がございます。これにつきましてもご報告させていただきます。

本日は、報告案件のみ 4 件を予定しておりますが、いずれも今後の本市のまちづくりにつきまして、重要な案件でございます。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いたします。

それでは、審議会に移らせていただきますので、本日もよろしく願いいたします。

事務局 本日、使用いたします資料等の確認をさせていただきます。(資料の確認)

それでは、お手元の次第に従い、本日の審議会を進めさせていただきます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 次第の 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 20 名で、本日は 16 名の出席となっており、本日の会議が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 4 件で、「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」における検討結果について、「葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入について」、「景観重要公共施設の指定について」、「生産緑地地区について」、の 4 件についてご報告いたします。運営については、このように進めてまいりますので、よろしく願いいたします。

××××××××××××××××××××××××××××××××

事務局 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 本日も公開としております。傍聴者がおりましたら、入ってもらって
ください。

(傍聴者 1 名入室)

事務局 傍聴の方に申し上げます。傍聴のルールを守って傍聴をお願いします。
それでは、議事に入りますので、会長、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 はじめに、本日の議事録署名人を指名いたします。山下委員と嶋崎委
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、よろしくお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 それでは、報告事項 1 「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」に
おける検討結果について、説明をお願いします。

事務局 報告事項 1 「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」における検討結
果について、ご報告いたします。

はじめに、検討会立ち上げまでの県の取り組みや検討の経緯について、
簡単にご説明いたします。スクリーンをご覧ください。

いずみ野線延伸の地域は、県央・湘南都市圏に位置しており、神奈川
県では、都市間相互が連携し、機能を補うことにより、質の高い生活や
新たな産業を創出するネットワーク型都市圏の形成と、豊かな自然環境
を生かした環境と共生する都市圏の形成をめざした取り組みが進めら
れております。

このような中、県が全国との交流・連携の窓口として北のゲートと位
置づけているリニア中央新幹線「神奈川県駅」の手続きが具体的に進捗
しており、南のゲートと位置づけている寒川町倉見地区への東海道新幹
線新駅設置の実現性も高まってきております。湘南台駅から南のゲート
を結ぶ交通軸となるいずみ野線延伸については、平成 16 年度から平成
18 年度にかけて、「いずみ野線延伸研究会」という組織で、鉄道と L
R T に関する検討を進めてまいりました。今回、この研究会の結果をふ
まえ、湘南台駅から将来的には寒川町倉見のツインシティまでの延伸を
めざしつつ、第一期として慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近までの
区間について、平成 22 年 6 月に神奈川県、慶應義塾大学、相模鉄道株
式会社とともに「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」を設立し、延
伸する交通システム、沿線まちづくり、事業採算性などについて検討を
進めてまいりました。このたび、その結果がまとまり、6 月 11 日の市
議会建設経済常任委員会に報告するとともに、同日付で記者発表を行っ

ております。本日はこの検討結果について、ご報告させていただくものです。(資料参照)(パワーポイント)

それでは、お手元の資料1に基づき、検討会での検討結果についてご説明させていただきます。はじめに、検討の概略をご説明いたしますので、資料1の2枚目の「目次」をご覧ください。検討は、まず「いずみ野線延伸の意義」を整理したうえで、鉄道、LRTの「交通システムの検討」、「沿線のまちづくりの検討」「事業採算性の検討」を行いました。

そして、最後に、いずみ野線延伸の実現に向けた検討のまとめや課題と取り組みなどを整理しております。それでは、検討の内容をご説明させていただきますので、1ページから2ページをご覧ください。なお、図表につきましては、説明箇所をスクリーンにも映し出しますので、適宜、ご覧ください。

いずみ野線延伸の意義は2点ございます。1点目の意義は「環境と共生するネットワーク型都市圏の実現」です。いずみ野線の延伸によって、横浜、川崎と県央湘南都市圏をつなぐ交流連携が強化されることで、各都市の持つ機能、個性、地域資源を結びつけ、豊かな自然に恵まれ、活力に富んだ環境と共生するネットワーク型都市圏の形成が大きく進展することです。

2点目の意義は「公共交通を中心としたまちづくりの実現」です。いずみ野線延伸による公共交通の利便性向上や駅周辺の拠点性を高めるなど、公共交通を中心としたまちづくりを進めることで、自動車交通に依存せず、また外出の機会も増加することから、環境負荷の軽減や健康増進による医療や福祉などの都市コストの抑制効果をもたらし、環境と共生し、活力と魅力のある持続可能な地域づくりに貢献することです。

交通システムの検討では、交通システムに必要な要件などを整理した上で、沿線地域のまちづくりにふさわしい交通システムの選定を行いました。交通システムに必要な要件としては、移動時間の短縮が図れること、すなわち「速達性が高いこと」と「広域へのアクセス性が高いこと」の2点としております。

次に、ルートや構造等の検討ですが、鉄道は、事業採算性の向上をめざす観点から単線を採用し、LRTは、道路交通への影響を極力少なくするため、道路上部および地下の空間を活用する立体型として、比較検討を行いました。鉄道、LRTの概要ですが、湘南台駅からツインシティまでの延長約8キロメートルのうち、第一期として検討した慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近までの延長は、鉄道、LRTともに約3.

3キロメートルとなっております。鉄道は、相模鉄道湘南台駅を起点として、新たに2駅を想定し、LRTは乗り換えの抵抗を減らすために、相模鉄道湘南台駅の既設ホームに隣接する形でホームを設置し、新設箇所は鉄道と同様に2カ所を想定しております。湘南台駅でのいずみ野線との接続方法ですが、鉄道はいずみ野線との直通運転のため乗り換えはありませんが、LRTは、湘南台駅で乗り換えが必要となります。

5ページをご覧ください。鉄道とLRTの平面、断面のイメージですが、鉄道は、相模鉄道湘南台駅から引地川をくぐり、A駅の西側で地上に出て高架で慶応義塾大学湘南藤沢キャンパス付近のB駅に達するルート进行を想定しております。LRTでは、複線で、相模鉄道湘南台駅から引地川をくぐり、A駅の手前で地上に出て、道路の上空を高架で走行し、B駅に達するルート进行を想定しております。

6ページをご覧ください。運行計画等の検討では、鉄道、LRTの輸送力を考慮した上で、運行計画、整備手法および運行事業者と整備主体を整理しております。運行計画は、鉄道の定員を10両編成で1,400人、表定速度は時速約40キロメートル、所要時間は片道5分、運行本数はピーク時の1時間あたり5本、そのときの輸送能力は7,000人と想定しております。LRTの定員は1編成で150人、表定速度は時速約25キロメートル、所要時間は片道8分、運行本数はピーク時の1時間あたり14本で、そのときの輸送能力は2,100人と想定しております。

整備手法は、鉄道、LRTともに運行事業者と整備主体を分離する上下分離方式としております。鉄道は、運行事業者を相模鉄道、整備主体は公的主体、LRTは、運行事業者、整備主体ともに第3セクターを想定しております。

7ページをご覧ください。整備効果としては、慶応義塾大学湘南藤沢キャンパス付近のB駅から渋谷駅までの所要時間の短縮と乗り換え回数を検討しました。鉄道は所要時間が29分短縮され56分となり、乗り換えはなくなります。LRTは、所要時間が21分短縮され64分となり、1回の乗り換えが必要となります。

8ページをご覧ください。交通システムの選定ですが、交通システムの要件、整備効果などを踏まえつつ、鉄道、LRTの「特徴、導入効果」「交通システムに必要な要件との関係」「延伸のためにクリアすべき大きな課題」を整理した上で、交通システムの選定を行っております。鉄道は、沿線地域の将来的な発展や活力維持に効果的であること、速達性、広域アクセス性に優れ、都市間連携強化への寄与が大きいことなどの面からLRTと比較すると優れております。

延伸のためにクリアすべき大きな課題では、L R Tは、本市などが出資する第3セクターの設立や運行事業者の確保が必要となること、また、相模鉄道が保有する既存鉄道事業許可との整合を図る必要性があることなどです。これらの比較検討をふまえ、総合的に判断した結果、延伸する交通システムは、L R Tではなく、単線の鉄道を選定しております。

9ページをご覧ください。沿線のまちづくりの検討では、いずみ野線延伸地域における「まちづくりの考え方」「まちづくり方針」「駅を中心としたまちづくりの方向性」「交通体系再編の基本的な考え方」を整理しております。

10ページをご覧ください。まちづくりの考え方としては、交通結節点である駅を中心に、諸機能を集約することでまちの拠点性を高めるとともに、都市の機能を拠点間で適切に役割分担し、それらを鉄道でつなぎ、拠点間の連携を図ると整理しております。また、いずみ野線の延伸を契機に、沿線地域の魅力ある自然資源を活かし、地球規模での環境問題に配慮した環境と共生するまちづくりや、超高齢社会をふまえた健康増進に寄与する新しいモデルとなるまちづくりに取り組むとしております。

11ページをご覧ください。沿線のまちづくりの方針と市街地構造では、「新駅を中心とした新たな交流拠点の創出」と「健康・文化・新産業などの機能強化による多機能連携都市軸の形成」をめざすとしております。図7では、沿線の市街地構造を図示しております。

12ページ、13ページをご覧ください。駅を中心としたまちづくりの方向性ですが、秋葉台公園東側付近のA駅周辺地区では、現在施行中の北部第二（三地区）土地区画整理事業との整合を図り、駅前広場の配置など、新たな交流拠点をまちづくりのコンセプトとし、また、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近のB駅周辺地区では、西北部地域総合整備マスタープランを基本とし、学術、文化、新産業拠点をまちづくりのコンセプトとして、それぞれの地区のまちづくり方針を示しております。14ページをご覧ください。ここでは本市の都市マスタープランに示されている湘南台駅周辺のまちづくり方針を参考に記載しております。

15ページ、16ページをご覧ください。交通体系再編の基本的な考え方ですが、(1)の交通体系再編の目標は、自家用自動車への依存が高い地域であることから、いずみ野線延伸を契機に、バス網などの交通体系を再編し、鉄道を軸とした公共交通体系の形成をめざすとしております。

(2)の移動しやすい交通体系の形成に向けては、「いずみ野線新駅を

活用した路線バス網の再編」や「いずみ野線新駅の交通結節機能の強化」を図るとしております。

(3) の環境との共生、健康増進に向けた施策の検討では、自動車やミニバンなどで出発地から目的地まで輸送する「オンデマンド交通などの導入」や「電気自動車、エコステーションの導入」の検討、さらに「モビリティマネジメントの導入」の検討を図るとしてしております。モビリティマネジメントとは、「過度」な自動車依存社会から、「適度」な自動車利用社会をめざした取り組みで、人々や企業の「意識」に働きかける「コミュニケーション」を中心とした多様な交通施策を行い、自動車から徒歩、自転車、公共交通等への利用転換を図っていくものです。これらの施策を実施することで、渋滞や地球温暖化の緩和、あるいは公共交通網の維持、さらに外出活性による人々の健康への寄与などの効果があると考えます。

17ページから18ページをご覧ください。次に、事業採算性の検討ですが、事業採算性の検討にあたっての前提条件としては、利用者数を、いずみ野線が単線で延伸し、沿線のまちづくりやバス網などの再編が進んだ場合、約2万5,800人と推計し、概算建設費は約436億円と試算してしております。

事業スキームは、「都市鉄道利便増進事業」の適用を想定しております。この事業は、線路や駅などの鉄道施設の整備を行う鉄道整備主体と、鉄道の運行を担う運行事業者とを分ける、いわゆる「上下分離方式」を前提にしております。鉄道の建設資金は、国と地方自治体が鉄道整備主体にその3分の1ずつを補助し、残りを借り入れで調達したうえで、鉄道整備主体が施設整備を行うものです。借り入れの返済は、開業後、運行事業者が運行によって得る収益をもとに支払う施設使用料で鉄道整備主体が償還するものとなっております。

18ページをご覧ください。事業採算性の検討結果ですが、一般的な施設使用料や建設資金の調達を前提に試算したところ、運行事業者の収支は単年度で黒字になると試算してしております。しかし、線路や駅などの施設整備を担う鉄道整備主体については、運行事業者から受け取る施設利用料をもとに借入金の返済を進めても、最長期間の30年以内での完済は見込めないため、鉄道整備主体は事業採算性を確保するには至らないとしております。そこで、事業採算性の確保に向け2つの方策を検討し、試算してしております。

ひとつの方策は、鉄道整備主体の支出である借入金の償還金額を減らす方法です。鉄道整備主体が負担する建設費そのものを圧縮することや、

公的資金などの無利子資金の貸し付けなどによる資金調達の工夫を行うことにより、鉄道整備主体の支出である借入金の償還金額そのものを減少させていくことで、事業採算性を向上させることが可能となるものです。もうひとつの方策は、鉄道整備主体の収入源となる施設使用料を増やしていく方法です。施設使用料は、運行事業者の収益をもとに支払われますので、運行経費の圧縮などにより、運行事業者の収益を向上させ、施設使用料を増やしていくことです。このような建設費や運行経費の圧縮、無利子資金の調達といった方策を最大限活用することができれば、鉄道整備主体の累積損益が30年以内に黒字化し、鉄道整備主体の事業採算性についても確保の見込みが立つと確認しております。

19ページをご覧ください。いずみ野線延伸の実現に向けたまとめとしては、事業採算性を確保するための方策や沿線地域での環境共生と健康増進のまちづくりの必要性などを整理しております。

また、最後に、鉄道延伸と駅周辺のまちづくりを一体となって進め、駅周辺に諸機能を集約し、拠点性を高めるとともに拠点間の連携を強化することで、環境と共生するネットワーク型のまちづくりが可能になるとまとめております。さらに、都市整備への投資の集約が可能になるとともに、人々の外出機会が増えることで、健康増進にもつながり、社会保障費の縮減が可能となるなど、地域の活性化はもとより、都市コストの抑制につながる可能性も高くなることから、いずみ野線延伸の実現に向けた新たな展開を実施していく必要があるとしております。

20ページをご覧ください。延伸の実現に向けた課題と取り組みですが、交通システムの導入に向けた取り組みと課題は、「事業スキームに係る関係者間の調整、合意形成」「運行計画、建設費、運行経費の具体的検討」「沿線の交通事業者との協議、調整」「慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス以西の公共交通ネットワークの検討」と整理しております。

沿線まちづくりの推進に向けた取り組みと課題は、「交通ネットワーク再編の検討」「地域や産学公連携によるまちづくりの検討」「多様な主体による環境共生や健康増進のまちづくり推進に向けた検討」と整理しております。今後は、これらの課題を解決していくために、検討会の4者が中心となってそれぞれの役割にしっかり取り組み、連携しつつ、幅広く多様な主体の参画を喚起する体制・組織づくりを進めながら取り組んでまいります。

なお、21ページから22ページには、参考資料として、検討会の概要と開催経緯を記載しております。以上が検討結果の内容となっております。

最後に、今後の取り組みについてですが、今後も検討会のメンバーが中心となり、連携して、いずみ野線延伸の実現に向けて取り組んでまいります。沿線のまちづくりにつきましては、「線引き見直し」に関する都市計画の素案を作成するにあたっての県の基本的基準、スケジュールも踏まえた中で検討を深めていきたいと考えております。「線引き見直し」とは、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、おおむね5年ごとに、すでに市街化を形成している区域、およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域と、市街化を抑制すべき市街化調整区域を都市計画に定める、区域区分に関する都市計画の決定又は変更を行うものであり、県が示す基本的な考え方及び基準を示した基本的基準に基づき、手続きを進めていくものです。次回の線引き見直しは、平成27年度～28年度頃に法手続きを行うことを想定していると、神奈川県より伺っております。

なお、本日もご報告させていただきました検討結果につきましては、地域の皆様や関係者にも順次ご説明させていただいているところです。今後、地域のみなさまのご意見を取り入れられるような仕組みを作りながら、地域とも意見交換を重ね、いずみ野線沿線地域のよりよいまちづくりの実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。以上で、「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」における検討結果についてのご報告を終わらせていただきます。

会長 ただいまの説明に関してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

A委員 いずみ野線の延伸によって、実際にいずみ野線の利用者を増やしていくには交通の再編によって駅周辺にどのくらいの集客があるとか、パーク・アンド・ライド等でさらに外周の人たちをどのように取り込んでいくかというところが具体的な話になってくると思うんです。特にパーク・アンド・ライドが効果があるというのはわかるけれども、具体的なパークとなるようなスペース、特に南側になろうかと思うが、どのくらいの規模が確保できるのか。こういうシステムをつくるのであれば、それに見合った形で土地利用、交通需要を考えていくべきではないか。

事務局 新たな鉄道が延伸されて駅が新しくできるということですので、それに伴って公共交通の再編を図っていくことが基本であると考えています。そういった中でバスの再編は当然出てくるとおられますので、それらが新しくできる駅の駅前広場については、まだ、規模等の具体的な算定には至っておりませんが、そういったものをまず配置した上で、公共交通でそれらを賄っていくのが基本であると考えております。とはい

え、実際問題としてパーク・アンド・ライドというものは非常に多くなっていますし、現在の湘南台駅でもかなりパーク・アンド・ライドは利用がされているものと認識しております。また、遠藤、御所見地域につきましては、現在も自家用車に依存されている方が多いので、なるべくそれをバスに転換していきたいという思いはあるのですが、パーク・アンド・ライドにも当然対応していかなければいけないだろうということで、そういった駐車場をそれぞれの駅に確保していかなければいけないだろうと考えます。慶應大学の方については、現在、調整区域ですので、これから市街化区域に編入する中で、基本的な土地自体はありますので、その中でどういうふうに計画していくか、あるいはこちらの方に至りますと、鉄道は高架構造になってくることが想定されますので、高架下の利用等も含めて検討していく必要があると考えています。

中間駅のもう1つの秋葉台公園東側については、もう既に既成市街地になっておりますので、そういった中で駅周辺に新たに土地利用がされる中で、パーク・アンド・ライド等あるいは買い物客等の駐車利用というものをセットにしたようなことを考えると、簡単にパーク・アンド・ライド用というところまで確保できるかは難しいかもしれないのですが、そういったことを考えていく必要があると考えております。

B委員

8ページの比較検討表だが、大きな流れの中で鉄道の方は、補助制度の適用ということで、いわゆる単線の延伸について鉄道利便増進法が適用されるのか、その確認はされているのか。

事務局

鉄道利便増進法の適用について、この路線は適用可能かどうかの確認については、最終的な確認には至っておりません。現在、新たな鉄道の敷設に当たっては幾つかの補助制度がありますが、一番効率的というか、補助を多くいただけるという中では、できればこういうものを想定していきたいと考えておりますが、少なくとも慶應大学までの延伸だけだと、この事業は採用されないという形になると思います。もちろんツインシティまでを前提とした中で、とりあえず第1期工事として進めていくという形で、全体はツインシティ、新幹線新駅につないでいくという中で何とか認めていただけないだろうかということで、最終的な詰めをしていきたいと考えておまして、この補助事業がだめな場合は別の補助メニューを探っていくという形になろうかと考えております。

C委員

鉄道建設費用約436億円と算出されているが、これは鉄道整備主体だけの建設費なのか、駅周辺のまちづくりの費用まで含んでいるのか。まちづくりの費用について、鉄道側が独自にやる場合は開発利益で全部出したけれども、市がやるとなると相当の金がかかるので、少なく

ともこの中にどの程度入っているのかお聞きしたい。

事務局

概算の事業費というのは、あくまで鉄道延伸に係る鉄道本体と駅までということ。その周辺のまちづくりにお金がかかってくるのは当然でありまして、そのまちづくりの中で、どういったまちづくりをどのくらいの利用者があるかは想定していますが、それにどのくらいかかるかという細かいところは現在、はじいているわけではありませんので、それ自体すべて市がやるということでもございませんし、もし区画整理をやるに当たって、例えば組合的なものを起こしてやっていくということもあるでしょうし、民間企業の開発行為という中でやっていくということもありますし、行政がどれだけ負担をするかということもはっきり言ってわからないわけですが、鉄道本体の事業費以外にも事業費としては当然かなりのお金がかかってくるということでございます。

C委員

その辺のところは藤沢市独自でも並行して検討していかないとまずいと思う。

D委員

この検討会は長く続くということだが、検討会の組織として湘南台駅は小田急藤沢線の重要な駅なのに、何でこの検討会のメンバーに入っていないのか。それからこの資料は「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」が作成したということだと、このメンバーの人たちはこの辺の地勢等については検討したのかどうか。

事務局

小田急が入っていないのはなぜかということですが、相模鉄道がいずみ中央から湘南台に乗り入れてくるときには横浜市、相鉄、小田急、藤沢市といろいろ協議を進めてきたわけですが、基本的に今回の検討については、出発は湘南台駅ですけれども、今後、延伸の実現に向けて検討する場合にどれだけの費用がかかって、どれだけの利用があるのかという中で神奈川県と藤沢市と相鉄と慶應大学で検討を進めたということです。基本的には湘南台より西側の話ということで4者で進めてきたということです。今後、実際に運行するに当たってはバスの参入とかいろいろな場面で湘南台駅との関連は出てまいりますので、小田急と協議をさせていただく場面は当然出てくると思います。

それからこの資料の作成主体は、おっしゃったとおり、検討会として作成したということです。藤沢市の地勢についてということですが、神奈川県も藤沢市も行政として当然把握していますが、それぞれの立場で例えば相模鉄道は二俣川の方から平塚方面に既に土地を持っているところもあって、今後、延伸をしていくという中で、この辺の地勢的なことについても把握をされているということです。慶應大学については、まだ歴史は浅いかもかもしれませんが、今回の、とりあえずの終着駅というこ

とですし、まさに慶應大学を中心としたまちづくりというものもある意味で進めていかなければいけないということですので、当然のことながら、それなりに皆さん、いろいろと調べていただいた中で検討会に参画していただく中で、ご発言をいただいたという経緯です。

D委員

埼玉県ではある大学がせっかく大キャンパスをつくったのに、また都心の方に戻るという現象が起きている。昭和35年に都内というか中心の都市には人口集中がないようにするために、大きな工場とか学校はつくってはならないという工場等制限法という法律ができたために、新設キャンパスは認められずに外へ転出していった。その転出のときに大きな規模なので、各市町村は相当な費用を学校側に援助してでき上がったと記憶しているが、現在の大学そのものの経営が非常に厳しい状況の中で、あたかもこの計画が慶應大学のためにつくったような印象を今までの説明では受けるし、30年では採算が合わないということだが、仮に慶應大学が嫌だといって東京の方へ戻ってしまうというようなことがあったとすると、そこに集まってきた人口は想定とかなり違ってくるのではないかと思うし、かなりのお金を投資するわけだから、今までの他の地域の経験を生かして、本当に慶應大学がここにいるのかどうか、先のことでわからないと思うけれども、その辺の検討はされているのか。

事務局

今、埼玉県の例もありましたが、慶應大学については、今も新たな展開をされておりますし、今後についても湘南藤沢キャンパスとして進めていくということは伺っております。少なくともいずみ野線がつながっていく、あるいは日吉や三田と直結していくという中で利便性を活かしていきたいということでは、今の段階では、おっしゃったような話はないということですが、確かに遠い将来の話まではもちろん約束できないので、私どもとしても慶應大学の知的財産的な部分で地域に、しっかりと藤沢市に根ざして貢献をしていっていただきたいと願っているところですので、そういったことを中心としたまちづくりを進めていくとともに、出ていかれないような施策をしっかりと考えていかなければいけないと思います。慶應大学のための駅ではないかというようなご指摘ですが、今現在はずりあえずの終着駅という形になりますと、そういったふうに見えがちですが、あくまでも新幹線新駅を目指していく中での通過点ということもございますし、少なくとも慶應大学には周辺のまちづくりにおいていろいろな意味で企業誘致とか研究機関、あるいは学生さんとのいろいろな協働等含めて地域にいろいろな貢献をしていただきたいということを求めていきたいと考えております。

C委員

この話が出る前は新幹線の倉見駅ということで、平塚と寒川のツイン

シティ構想ということで要望活動もしていますし、県も絡んで進めているわけです。それはリニア新幹線ができれば可能ではないかと思っているけれども、「いずみ野線延伸の意義」のところで、ネットワークとしてその辺のところを触れているが、現実には慶應大学のところまでとりあえずやろうというのは理解できるけれども、今まで進めている話が県なり隣接市から何か言って来ていないのか。先行きこうなるから、そこまで持っていったらどうですかというのは、時間軸の問題だと思うから、いずみ野線の延伸が慶應大学までが時間軸としていつごろまでに計画されているのか、全体の問題としてあればお聞かせいただきたい。

事務局

何年を目途とするかと言える状態でないことは間違いなのですが、いずれにしてもツインシティまで進めていく。ツインシティそのものもリニアが具体性をおびてきて、そこに新駅ができる可能性がかなり高くなってきたというレベルなので、何年に駅ができますということは申し上げられる段階ではないということです。ただ、県も間違いなくそこに新幹線新駅を進めていくという考え方に変わりはありませんし、藤沢市としてもそこへ向かって鉄道を引いてもらいたいというふうに考えておりますので、今、何年とは言えないけれども、そこへ向かっていくことを大前提として、とりあえず慶應大学まで第1期で進めていきたいわけですが、慶應大学まで行くに当たっても一般的に考えると、採算性が取れるということの確認段階ですので、これから環境アセスメントとか都市計画手続とか用地買収とかいろいろなことを含めると、まだ、まだ相当な時間がかかると思います。実際に整備をするのは民間ですので、そちらの経営状況もあるでしょうし、いろいろなことを含めて予定などは申し上げられない状況です。今後の新幹線新駅までという話になりますと、寒川町との関連も当然出てまいりますけれども、今現在、寒川町とは直接的に話をしている状況はないです。

C委員

申し入れもされていないのか。

事務局

それは神奈川県でやられているかと思いますが、直接的に藤沢市と寒川町でのやり取りはしておりません。

会長

2万5,800人という乗降客の予測は重要だと思うけれども、これは新しくできる2駅で、これだけの人が乗降するということだと、現時点で2駅周辺の在住、在勤の人たちが全部使うとしたときはどのくらいなのか、つまり新規はどのくらいを見ているのか。

事務局

現在は約2万人で、新規に5,800から6,000人ぐらいの想定です。

D委員

30年のレンジですから、建設費を検討するにしても今の436億円という数字が、現時点での計算だと思うんですけども、これは今まで大き

なマンションとか公共の建物をやると、必ず緑とか環境をやる人たちから、ちょっとしたことでいろいろな問題が提起されて、それを解決するのにかなりの金額がかかっているから、建設費その他について具体的なものはこの 400 幾らですけれども、それを住民の人たちに納得させるための環境保全とか、その他についてかなりの金額がかかると思う。この辺のところを、検討委員会の組織の県土木の都市計画部長のところには環境と書いてあるが、県の役人は3年とか5年で変わってしまう。そうすると、誰が環境のことについて真剣に取り組んでくれるのかということ、今から考えるというなら相当な手を打っておかないとうまくないと思う。もし、これをやるとなれば、この組織の中に環境アセスメントとか、地域の専門家が入って環境についていろいろな検討をして、住民合意が得られるような組織をつくっておかないといけないと思う。確かにこの組織には要所の専門家が入っているけれども、この検討会の委員を決めたということをしかりと周辺の人たちに認知させておく必要があるのではないかと考えます。

会長 いろいろ有意義なご意見をいただきましたので、今後の検討に生かせるところは生かしてください。

他になれば、この件については以上といたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 続いて、報告事項 2 葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入について、説明をお願いします。

事務局 それでは、次回都市計画審議会においてご審議いただきます葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入について、ご説明いたします。お手元の資料集は 2-1 をご覧ください。

葛原特定保留区域につきましては、前回の本審議会で、市街化区域編入に向けたこれまでの経過についてご説明いたしましたが、その後の手続きの状況と、次回ご審議いただく内容についてご説明いたします。まず本地区の概要についてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。

葛原特定保留区域は、小田急江ノ島線長後駅から西へ約3キロメートルに位置しておりまして、東側は綾瀬市に隣接し、地区の中央を都市計画道路 3・3・4 藤沢厚木線が通っております。

本地区は、藤沢市都市マスタープランにおいて、新たな産業ゾーン「新産業の森」の形成を図る地区として位置づけており、藤沢厚木線沿道の高い利便性と交通機能を活かし、豊かな緑につつ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。この上位計画の位置づけを実現するため、本市と地元の方々との協働によるまちづくりを推進してきており、

平成21年9月に神奈川県における第6回線引き見直しにおいて、本地区を含む約23ヘクタールの区域を、計画的な市街地整備を行えば、将来市街化区域に編入することが可能となる「特定保留区域」に設定いたしました。

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、特定保留区域一括での編入は困難となったことから、段階的な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、オオタカへの影響が軽微にとどまる区域の先行編入、いわゆる部分編入についての了解が得られたことから、約16.9ヘクタール、航空写真の水色で囲んだ区域の市街化編入について、都市計画の手続きを開始したものでございます。

それでは、現在手続きを進めております都市計画の内容についてご説明いたします。今回、市街化区域編入に関連する都市計画として、区域区分の変更、用途地域の変更、下水道の変更、地区計画の決定がございします。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。今回、約16.9ヘクタールを市街化調整区域から市街化区域へ編入しますので、変更する部分はお手元の資料の2ページ、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4,686ヘクタールから4,703ヘクタールに、市街化調整区域の面積を2,265ヘクタールから2,248ヘクタールに変更いたします。なお、今回の変更は工業系用途としての編入になりますので、1ページの計画書に記載しております人口への影響はございません。

次に用途地域でございます。資料は4ページから6ページになります。今回編入する区域については研究施設や研究開発型施設、工場等を誘導するため、編入する全ての区域を「工業地域」とし、容積率200%、建ぺい率60%を定めます。「工業地域」は幅広い工場を建てることのできるほか、住宅なども建てることのできる地域ですが、本地区につきましては、後ほどご説明いたします地区計画により、建築物の用途や形態などについて制限を加えるなど、周辺環境へ十分な配慮をしつつ、産業系に特化した土地利用としております。

続きまして、下水道の変更でございます。資料は7ページから10ページです。下水道については、今回葛原地区を市街化区域に編入することにより、排水区域を変更するものですが、あわせて平成21年に行いました第6回線引き見直しにおいて、市街化区域と市街化調整区域の線引きに微調整がありましたことから、こちらとの整合を図るための排水区域の変更を行います。排水区域の面積は、これまでの4,604ヘクタールか

ら、4,620ヘクタールとなります。

続きまして、地区計画でございます。資料は11ページから13ページになります。また14ページの方針付図をあわせてご覧ください。

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、「藤沢市葛原の字観音道、字昭和台、字芝道、字久保地、及び字大六天地内」でございます。『面積』は、約16.9ヘクタールとなります。

次に『地区の目標』でございます。こちらでは、前半で本地区がどのような場所、位置づけになっているかを説明しております。そして後半では当該地区のまちづくりの目標を示しており、「本市の経済活力を牽引する「新産業の森」の先導地区として、豊かな緑につつまれた次世代へと引き継ぐ新たな産業拠点の形成を図る」としています。

続きまして、『区域の整備・開発及び保全の方針』でございます。まず、『土地利用の方針』では、「周辺環境と調和する産業系の土地利用実現に向け、地区を3つに区分し適正な土地利用の誘導を図る」とし、「幹線道路沿道地区A、B」では研究開発型施設等の立地を促進するとともに、藤沢厚木線沿道では景観緑地帯を配置する」としています。また、「地域産業地区」では、市内中小企業を誘導することや、周辺住宅地へ配慮した緩衝緑地帯を配置することを記載しております。

次に、『地区施設の整備の方針』では、「幹線道路を中心に区画道路や公園を計画的に配置し、土地区画整理事業により整備を行う」ことや「隣接する住宅市街地へ配慮し、また田園景観と調和した緑地を配置する」こととしております。

続きまして、『建築物等の整備の方針』では、「緑につつまれゆとりある「新産業の森」の形成を目指し用途の制限など、必要な基準を定める」としております。

最後に、『緑化の方針』では、「敷地内の緑化の最低限度を定め、新産業の森にふさわしい緑につつまれた空間形成をめざす」としております。以上が『区域の整備・開発及び保全の方針』でございます。

次に、地区整備計画に移ります。12ページをお開きください。まず、『地区施設の配置及び規模』では、「区画道路」、「歩行者用道路」、「緑地」を配置しています。「区画道路」として、地区を横断する「区画道路1号、2号」、藤沢厚木線に平行している「区画道路3号、4号」、そして藤沢厚木線から東にのびる「区画道路5号」の5路線を配置します。「歩行者用道路」としては、綾瀬市側の一部に幅員3メートルの「歩行者用道路」を配置しています。

次に「緑地」として、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、市境道路に沿って配置しています。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向けて幅5メートルの緑地を配置します。また、地区の北側、南側のまとまった緑地として3号、4号緑地を配置しています。

続きまして、『建築物に関する事項』でございます。先ほど『土地利用の方針』でもお示ししましたが、藤沢厚木線沿いの「幹線道路沿道地区A」面積約7.4ヘクタールと、同じく藤沢厚木線沿いですが、既存の物流施設が立地している「幹線道路沿道地区B」面積約7.7ヘクタール、そして綾瀬市域と隣接する「地域産業地区」面積約1.8ヘクタールの3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、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、「幹線道路沿道地区B」では、既存の物流施設がありますので、「貨物自動車運送事業法」に規定する施設や、これに併設する「倉庫」を建築することができるとしております。

「地域産業地区」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業のみが建てられる準工業地域並みの基準としております。

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。十分な緑地面積を確保しつつ、駐車場面積や高さ制限を考慮した中で、『容積率』は一律10分の15、『建ぺい率』は一律10分の5としております。

次に『建築物の敷地面積の最低限度』でございます。ゆとりある空間形成が図れるよう、「幹線道路沿道地区A」および「B」では5,000平方メートル以上、「地域産業地区」では2,000平方メートル以上といたしました。

続きまして『壁面の位置の制限』でございます。「幹線道路沿道地区A」と「B」では、藤沢厚木線沿道部分は5メートル、それ以外の道路及び隣地との境界からは3メートルとしています。「地域産業地区」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、壁面後退をした区域には工作物を設置できませんが、電柱や緑化に寄与するもの等については設置できるとしております。

続きまして、『建築物等の高さの最高限度』でございます。「幹線道路沿道地区A」と「B」では20メートルとし、「ただし、地区計画の告示日に現に存する建築物で適合しないものはこの限りではない」としてあります。「地域産業地区」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、日影規制をもうけ、「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。

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」では敷地面積に対して10分の3、「地域産業地区」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せず、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。さらに、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メートル以上の変更をしてはならないといたしました。

最後に、『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、門扉以外の部分は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の高さは0.6メートル以下とする。」としております。以上が計画書の内容でございます。

続きまして、これまでの手続きの経過でございます。先ほどご説明した都市計画案件のうち、区域区分については神奈川県決定、用途地域、下水道、地区計画につきましては藤沢市決定となります。これら都市計画の内容につきまして、6月4日に藤沢市内、15日に綾瀬市落合地区にお住まいの方を対象に説明会を開催し、区域区分の変更につきましては、6月12日に本市より神奈川県へ、都市計画の案となるべき事項の申し出を行いました。そして7月6日から27日まで案の閲覧、公述の申し出受付を行いました。公述の申し出がなかったことから、公聴会の中止について県から公表があり、県素案が県原案として確定し、現在は国の

関係省庁との事前協議を行っているところでございます。

また、藤沢市決定案件のうち、地区計画につきましては「藤沢市地区計画等の案の作成手続きに関する条例」に基づく縦覧を5月28日から6月11日まで行い、6月18日まで意見の受付を行いました。その後、用途地域、下水道、地区計画について神奈川県知事との法定協議を行い、終了したところでございます。

今後のスケジュールといたしましては、4つの案件について、10月12日から26日まで都市計画法に基づく縦覧を行います。その後、区域区分については神奈川県から藤沢市の意見照会に回答するべく、次回第140回都市計画審議会にお諮りさせていただき、ここで出された意見を参考に藤沢市として意見をまとめ、神奈川県へ回答いたします。また、藤沢市決定の3案件についても同時に次回の本審議会で付議させていただく予定でございます。

そして、区域区分について、本市からの回答をもって神奈川県都市計画審議会に付議し、その後国の関係機関と法第23条第1項に基づく法定協議を行い、早ければ12月末頃にすべての案件を同時に都市計画決定及び変更の告示をすることとなります。

また、このたびの都市計画変更にあわせて、建築基準法によって定めている「市街化調整区域における建築物の形態制限」の区域を変更する必要があるため、こちらも次回審議会で議案として付議いたしますので、あわせてご審議のほど、お願いいたします。以上、葛原地区特定保留区域（新産業の森北部地区）についての報告を終わります。よろしく願いいたします。

会長 ただいまの説明に関してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

D委員 資料8ページの「地域産業地区」のところに「周辺の住宅地と調和を図るべく、緩衝緑地帯を配置する」と書いてあるが、具体的にこの地域に建てていい建物の種類を説明してください。

事務局 スクリーンがちょっと見づらいのですが、地域産業地区においては道を挟んだ綾瀬市側は第1種中高層地域となっているのですが、既存の住宅が配置されているところがありまして、丸がついているのは工業地域でありながら、工業地域でできるものとして……。

D委員 いわゆる普通の工業地域と違うということですね。そうすると、法律との関係はどうか。工業地域なのに建てられないというのは藤沢市の条例で決まっているのか。建築基準法で言うと、工業地域でも建てていい建物があるのに、それを制限しているというのはいいのか。

- 事務局 建てられる用途を絞り込むために、地区計画制度という手法を取ると
いうことです。
- D委員 問題は排水についてです。つまり排水計画の中で公共下水道の変更と
いうのがあるけれども、市街化区域の中で工場とかの廃液の問題という
のは起こり得ないのか。下水道以外のものと一緒に混ぜてはまずいわけ
です。そうすると下水道のほかに廃液処理をするものを併設するという
ことですか。
- 事務局 公共下水道になりますと、一定基準の除外施設、下水道へ流してはい
けないものは自分で除去装置をつくってもらって、公共下水に合う水で
出させていただきます。
- D委員 それを聞いて安心しました。それから 21 ページの「地区整備計画」で
建築物の緑化率の最低限度を 10 分の 2.5 と 10 分の 3 に定めているが、
水色で囲んだ「地域産業地区」は 10 分の 2.5 が緑地になる。そうすると、
その面積が 2,000 平米だから、500 平米は緑であると考えていいのか。
要するに緑があちこちに点在して、工場の塀とか境のところに点々と植
えてあるのではなくて、この 10 分の 2.5 というのは、上から見た状態で
緑の面積が 500 平米あるという意味ですか。
- 事務局 そうです。
- D委員 鶴沼などで言うと、敷地面積が何平方メートル以上は緑の制限がある
けれども、それ以外はいいというのがあるけれども、そういうこととはな
いということか。とにかく上から見たら 500 平米は緑ということですね。
- 事務局 そういうことです。
- E委員 この事業では下水道とかいろいろつくりますが、どのくらいの費用が
かかるのか。それから調整区域を市街化区域にすると、固定資産税等が
入ってくるけれども、その辺の見込みはどのくらいあるのか。
- もう 1 つは、これだけ厳しい規制の中で、今、産業の空洞化とかいろ
いろな問題が出ているけれども、ここにこういうものをつくって市とし
ては市内から市外からどういう企業をここに誘致するのか、また、そう
いう活動をしているのか、お聞きしたい。
- 事務局 1 点目の事業費については、現在、組合の設立認可に向けて手続を進
めております。実際の組合の区画整理としてかかる金額としては約 13 億
円で、市から助成金あるいは公共施設管理者負担、これは大規模公共施設
の用地費等に相当しますが、これらが 2 億 6,000 万円で、その他のものにつ
いては保留地を処分して事業を行うこととなりますので、市からの持
ち出しとしては約 2 億 6,000 万円となります。また、この区画整理につ
いては、飛び地の市街化区域となりますので、そこまでの公共下水道を

整備するという形で事業計画上は約 13 億円を見込んでおります。

それから税収の見込みですが、正式に市街化区域になって、どのような企業が来るかという見込みで算定した結果としては、約 10 年間で約 10 億、20 年間で約 50 億円ぐらいの固定資産税、都市計画税その他の税収等が見込めるのではないかという試算は持っております。どのような企業を予定しているのかということについては、基本的には市内産業の振興という形で、住工混在で企業が困っているという要望が産業振興課に来ているということで、そういう企業については地域産業地区の方に来ていただきたいということを考えております。それから沿道部の比較的大きな街区については、市外も含めて優良企業に来ていただきたいということで、今後、条件とか周辺環境との調和も含めてなるべく水を出さないとか、騒音を出さないような企業に来ていただきたいということも含めて今後検討していきたいと思いますが、まだ、具体的な募集要綱等は決まっておりません。

F 委員

6 月 15 日に綾瀬市の落合地区にも説明したということだが、一般的に見て、工場が来るのではないかと、今、市内で住工混在で困っているのが来るというような話も聞いてしまうと、住民としては隣に何かまずいものが来るのではないかと考えがちだし、既に倉庫などは立地していると思うけれども、ここは正式に工業地域に位置づけると、車が裏道を通るのではないかとかいろいろ意見が出たのではないかと思うが、説明会についてはどういうふう呼びかけで、意見はどうだったのか。未解決の事項はないかどうかということと、裏道というか、市境の道路ですが、計画的に見ると、もうちょっと広げてもよかったのではないかと思うが、既存の敷地を前提に若干道路沿いに緑地帯があるという格好になっているけれども、もうちょっとしっかりしたバッファゾーンみたいなものは想定しなかったのかどうか。

事務局

落合地区の説明会は 6 月 15 日、夕方 7 時から自治会館で行いまして、16 名の出席者から 4 点の質問がありました。福山通運の出入口の道路が綾瀬市まで延びていなくて、区域の関係で途中で止ってしまっているのですが、そういった意見とか、工場が完成したときの従業員数はどのくらいになるのかとか、バス停の乗り降りが心配だとか、北側にあるハマキョウレックスという会社と綾瀬市境の道路を拡幅しないのかといった質問があり、それぞれ回答しております。特にハマキョウレックス部分は、区画整理前に開発行為の中で既にでき上がってしまっているところでありまして、今すぐにこの事業に合わせて拡幅するのはなかなか難しいという説明をいたしました。ハマキョウレックスのところは既に道路

ができ上がっておりまして、歩道のところが若干おかしいところがあるということでご指摘があったわけですが、新しくつくる道路については、歩道の幅員が不整合になったりということがないようにとか、なるべく広く歩道部を取ってほしいというようなお話がありました。その辺については最終的に区画整理をやっていく中で、さらに隣接の自治会の方々に説明し、話し合いをする場があると思いますので、その事業の中で具体的な道路の幅員とか断面構成等については、またご説明しますということに終わっております。

F委員 工場が来るということのイメージがあって、不安とかウエルカムかどうかは別として、特に反応はなかったんですか。

事務局 2年ぐらい前にも違う手法で進めようとしていた中で、一度綾瀬市に説明に入っているのですが、そのときの方がそういった話が出たかと思えます。そのときも準工業地域と同じですので、危険のある工場が来るわけではないということをご説明して、実際にハマキョウレックスという物流の施設ができていく中で、何となくイメージはされているのではないかと、今回、特に不安といったご意見はありませんでした。

A委員 関連して、資料2-1の14ページの歩行者用道路は延ばせないんですか。

事務局 今、ご質問は、この図面にある「歩行者用道路」というところと、その北側の1号緑地、ハマキョウレックスの市境の部分に伸ばしていく考えはないのかということですが、できればそうしていきたいのですが、既にここに建っておりまして、その中で都市計画でかけていくというやり方もあるかと思うのですが、今現在、そこまでは望めないということで、3号緑地自体を全部地区施設の緑地に位置づけるということもさせていただいた中で、本来であれば、そういったところまでできればベストなんですけれども、今回はそこまではできておりません。できれば、今後、ハマキョウレックスとも話をしていく必要があると思いますが、確かに歩行者用道路が途中で途切れてしまう形になりますので、そういったことも今後の課題としては残っているのですが、いずれにしても今回はそこまでは相手方と話し合いをした上で合意ということには至っておりません。

A委員 説明はわかりましたけれども、今後も努力をお願いします。

会長 現道には狭い歩道もないのですか。

事務局 綾瀬市側には歩道がついておりますが、藤沢市側は地域産業地区のところはつけたのですが、ご指摘のところについては既に開発行為ででき上がっておりまして、そこについては歩道がないという状況です。

会長 3メートルのセットバックは可能なんですか。
事務局 セットバック自体は既にやってありまして、緑地も確保されております。

会長 歩道を兼ねるような緑地もあり得なくはない。
C委員 きょうの都市計画審議会には関係ないかもしれないが、産業の森ができてから、我々は経済団体ですから、藤沢の既存の産業がもし手を挙げたら、できるだけ対応していただきたいという願いをして、ここに地域産業地区をつくっていただいたことはありがたいのですが、もし候補者がいて、市の方に行ったときはできるだけ丁寧な対応をして、極力要望を通すようにしていただきたいということをお願いしておきます。

会長 1点気になるのは、地区計画の用途の制限の中に、「周辺地域への環境を悪化させるおそれのあるものを除く」という注釈があちこちに入っているが、これは建築基準法の確認につながる条例なのか、それとも判断の参考になるような文書を別途出すのか、それともこのままで認可確認機関に判断しろということになるのかどうか。

事務局 建築物等の用途の制限の中で、「研究施設又は研究開発型施設」という言葉そのものを言うという文を、建築の方との関係性がはっきりしなければいけないということで、研究施設、研究開発型施設という言葉の意味は、1つは神奈川県土地利用調整条例の審査指針の中から取っておりまして、研究施設は自然科学とか社会科学の研究、検査を行う施設を指すという指針があります。研究開発型施設というのは、研究開発部門を有する製造等を指すという中で、さらに周辺環境を悪化させるものを除くという形でとらえております。周辺環境を悪化させるものというのは、危険性が大きいとか、著しく環境を悪化させるおそれがあるということで、工業系であれば危険物とか薬品等を使うようなものは環境を悪化させるおそれがあるという形でとらえておりまして、また、工場では騒音とか振動を1つの指針にしていきたい。この騒音、振動については騒音規制法とか振動規制法を準用して縛りをかけていきたいと思っております。

会長 具体的に民間確認機関に「こういうものです」というのを渡せるようにしておかないとごちゃごちゃになってしまうから、それだけはちゃんとやってください。

他になければ、この件はよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

会長 次に、報告事項3 景観重要公共施設の指定について、説明をお願い

事務局

します。

報告事項3 景観重要公共施設の指定についてご説明いたします。使用する資料は、資料3、スライドをカラー印刷したものと、参考資料3-1、各種ガイドライン・計画、参考資料3-2、近隣市の景観重要公共施設（景観計画の抜粋）となります。

はじめに、景観重要公共施設についてご説明いたします。景観法第8条では、「景観行政団体は、道路、河川、海岸、港湾、漁港、都市公園、自然公園等の公共施設のうち、良好な景観の形成に重要な役割を果たすものを「景観重要公共施設」として位置づけ、景観計画に「整備に関する事項」や「占有許可等に関する基準」を定めることができる」とされています。本市は、平成18年4月に景観行政団体となり、平成19年4月より景観計画を施行しておりますが、今回は、この景観計画に、景観重要公共施設に関する事項を追加するものです。

指定の効果としましては、景観重要公共施設に指定し、「整備に関する事項」を定めると、当該公共施設の整備は当該景観計画に即して行われます。また、「占有許可等に関する基準」を定めると、対象施設に関するそれぞれの法律の占有許可基準に景観計画の基準が付加されます。そのため、指定にあたっては、当該公共施設の管理者と協議を行い、同意を得ることが必要となります。

本市の景観重要公共施設の対象となる施設は、国道134号、湘南海岸公園、藤沢海岸、片瀬漁港及び江の島島内の湘南港、臨港道路、県道305号江の島、市道片瀬334号線、358号線となります。なお、江の島大橋は臨港道路、江の島弁天橋は県道305号に含まれます。対象施設の管理者は、国道134号、県立湘南海岸公園、辻堂海浜公園、藤沢海岸、湘南港、臨港道路及び県道305号江の島が神奈川県となり、鵜沼海浜公園、片瀬漁港、市道片瀬334号線、及び市道片瀬358号線が藤沢市となります。

ここで、湘南海岸周辺の公共施設における各種ガイドライン・計画についてご説明いたします。まず、湘南なぎさデザインガイドラインについてご説明いたします。本ガイドラインは、平成3年に神奈川県が、藤沢市から大磯町までの海岸線を中心とした沿岸の公共施設を対象として良好な景観づくりを目的に作成したものです。現在、本市内の国道134号では、湘南海岸公園などの公共施設は、現在の公共施設は、本ガイドラインに沿って高水準の施設整備がされ、良好な景観が形成されており

ます。

次に、「なぎさ軸広域景観構想」についてご説明いたします。「なぎさ軸」とは、神奈川県景観条例及び景観づくり基本方針において、広域的な景観形成をする必要がある地区として、三浦市から湯河原町までの相模湾を取り囲む沿岸一帯を指定したものです。本構想は、平成22年に神奈川県及び沿岸市町が協力してとりまとめたもので、沿岸の市町が相互に連携し、良好な景観形成に向けた取組みを進めるという方向性を示したものです。

景観重要公共施設の指定に向けた考え方としましては、本市内の湘南海岸周辺の公共施設は、現在、高水準の整備がされ、良好な景観が形成されていることから、この景観を将来にわたって維持していくため、「景観重要公共施設」に指定し、必要な基準を定めるものでございます。

景観重要公共施設の基準案の策定にあたりましては、対象施設を、「国道134号沿線」「江の島（臨港地区）」「江の島（旧島部）」の3つの区域に分けて方針を設定し、施設毎に「整備に関する事項」「占用許可基準」を定めるものでございます。はじめに、国道134号沿線についてご説明いたします。対象施設は、国道134号、湘南海岸公園、藤沢海岸、片瀬漁港です。方針を「湘南の海とまちの賑わいが調和する都市景観の創出海辺の環境と歴史・文化を活かした、「五感を育む空間づくり」を目指すとともに、富士山、江の島、相模湾への眺望の保全に努め、国道134号沿線全体の一体性や連続性に配慮する。」としております。

基準の説明に入る前に、色彩の表記についてご説明いたします。本基準の色彩に関する部分は、色彩を正確、かつ、客観的に表すため、マンセル表色系を用いております。マンセル表色系は多くの国々で用いられている色彩の尺度で、ひとつの色彩を色相・明度・彩度で表現します。「色相」は、赤、青、黄等の色合いで、レッドやイエロー等のアルファベットの頭文字と、その度合いを示す0から10までの組み合わせで示します。「明度」は、明るさの度合いで、0から10までの数値で示します。0に近づくほど黒く、10に近づくほど白くなります。「彩度」は、鮮やかさの度合いで、数値が大きいほど鮮やかに、0に近づくほど無彩色、つまり白、黒、グレーに近くなります。画面では、例として「5R7.0/3.0」を示しております。左の丸い図が色相です。この中の四角で囲んでいるところが5R、これは赤になりますが、この色相に対して、右の図が明度と彩度を示しており、縦軸が明度、横軸が彩度となります。

明度 7、彩度 3 を照らし合わせた部分の色彩が、5 R 7. 0 / 3. 0 となります。

それでは、各施設の整備に関する事項及び占用許可基準についてご説明いたします。各スライドの左下に、破線で囲んだものが基本となる 3 色、上から 10YR8. 5/0. 5 (オフホワイト)、10YR6/1 (グレーベージュ)、10YR2/1 (ダークブラウン) となっており、それら以外に特に選定した色彩を破線の枠外に記載しております。なお、印刷された色彩は参考であり、実際の色彩とは若干異なりますのでご了承ください。

それでは、国道 134 号の整備に関する事項についてご説明いたします。歩道の舗装材は自然石材等の景観に配慮した素材の使用に努め、色調と舗装パターンは 周辺の形態に即したものとする。

道路照明灯の色彩は、鵜沼橋から片瀬橋の間については、5PB9/0. 5 程度 (青みがかった白)、その他の部分は 10YR8. 5/0. 5 程度 (㊦㊦㊦) とする。防護柵 (橋梁部分を除く) は、透過性が高いものとし、色彩は 10YR8. 5/0. 5 程度 (㊦㊦㊦) とする。但し、部分的に用いる色彩についてはこの限りでない。

車止めは周辺から突出する意匠を避け周囲の景観との調和に配慮する。標識、公共サイン、道路反射鏡等は仕様の統一と共架に努め、ポールの色彩は 10YR8. 5/0. 5 程度 (㊦㊦㊦) とする。

歩道橋 (手摺部分を除く) の色彩は、10YR8. 5/0. 5 程度 (㊦㊦㊦) とする。その他の工作物の色彩は色相 R, YR, Y 系は彩度 6、その他の色相は彩度 4 を超える色彩を 使用せず、周辺の自然環境との調和に配慮したものと

する。工作物の素材は、長期間にわたる景観へ配慮し、経年変化やメンテナンスを考慮したものと

する。道路用地内の建築物の屋根及び外壁の基調色は、別表 1 及び別表 2 による。

植栽は遠景への眺望を阻害しないよう配慮する。

電線類地中化の維持に努める。

電線類の地中化に伴い設置する地上機器は、位置・色彩について配慮するよう占有者に働きかける。又は地上機器の周辺を植栽による遮蔽などで修景を図る、としております。

ここで、建築物の屋根及び外壁の色彩基準である別表 1、別表 2 についてご説明いたします。画面の資料は、お手元の 29 ページ、30 ページとなっております。江の島島内の建築物は、全て江の島特別景観形成地区の色彩基準が適用されるため、この色彩基準は、江の島以外の湘南海岸

沿線の建築物について適用するものです。本基準は、藤沢市景観計画における大規模建築物（湘南海岸なぎさベルト）の色彩基準と同様としており、屋根の色彩は、沿岸の街なみに調和するよう淡い色彩となるよう、色相に応じて彩度（あざやかさ）を3までの範囲で設定しております。また、外壁の色彩は、明るく淡い色彩となるよう、彩度（あざやかさ）は3までの範囲で、明度（あかるさ）は6以上で設定しております。

続いて、国道134号の占用許可基準についてご説明いたします。

信号柱、標識、公共サイン、道路反射鏡等は仕様の統一と共架に努め、ポールの色彩は10YR8.5/0.5程度（ワホワイト）とする。

電線類の地中化に伴い設置する地上機器等の箱状工作物の色彩は、10YR6/1程度（グレーベージュ）とする。

その他の工作物の色彩は色相R, YR, Y系は彩度6、その他の色相は彩度4を超える色彩を使用せず、周辺の自然環境との調和に配慮したものとす。としております。

これ以降の施設については、国道134号の基準と重複する部分がございますので、特徴的な部分を中心にご説明いたします。

湘南海岸公園の整備に関する事項として、照明灯、防護柵、管理柵等の色彩については、背景となる海や公園内の緑に配慮し、オフホワイトよりも落ち着いた色彩であるグレーベージュやダークブラウンとしております。

2つ飛ばして、・その他の工作物の色彩は、国道134号と同様ですが、遊具、健康器具や、交通公園及び辻堂ジャンボプール内の施設については除外をしております。

公共サインの地色は、控えめな色彩を用いるとともに、使用する色彩は3色程度におさめること等としております。

湘南海岸公園の占用許可基準については、工作物の色彩の他、自動販売機の配置、色彩は、景観に配慮したものとす。としております。なお、県立湘南海岸公園と辻堂海浜公園の駐車場については、「平成25年度神奈川県の実策・制度・予算に関する要望事項」として、緊急時における一時避難場所の確保のため、「平面駐車場の立体化」を藤沢市から神奈川県へ要望しています。今後、整備がされる場合は、本基準がかかることとなります。

藤沢海岸の整備に関する事項についてご説明いたします。

標識等のポールの色彩は、海岸に近接することから、公園の基準によりも明るめの色彩である10YR6/1（グレーベージュ）又は10YR8.5/0.5程度（ワホワイト）としております。

光沢や反射性のある周囲から突出するような素材・色彩の使用は最小限にとどめる。

海浜植物、砂防林、砂浜等の保全に努め、周辺の自然環境との調和に配慮する。等としております。

藤沢海岸の占用許可基準につきましては、湘南海岸公園と同様に、工作物や自動販売機の色等となっております。

片瀬漁港の整備に関する事項につきましては、・防波堤の照明灯、防護柵の現況の色等を踏襲し、N9程度(ホト)とする。等としております。片瀬漁港の占用許可基準につきましても、湘南海岸公園と同様に、工作物や自動販売機の色等となっております。

次に、江の島（臨港地区）の方針についてご説明いたします。対象施設は、湘南港、臨港道路で、方針は「江の島の歴史とヨットハーバーが調和する景観の創出 旧島部と港湾の景観の調和を図り、緑豊かで自然環境のあふれる海辺のまち並み景観の形成を目指すとともに、対岸や島内からの眺望に配慮する。」としております。

湘南港の整備に関する事項についてご説明いたします。

大規模な工作物は、臨港道路付近に極力設置しないこととし、海や江の島への眺望に配慮した配置に努める。

緑地の舗装材は自然石材等の景観に配慮した素材の使用に努め、色調と舗装パターンは周辺の形態に即したものとします。

南防波護岸の照明灯、防護柵の色等は、N9程度(ホト)とする。但し、灯台周辺の防護柵は10YR7/0.5程度(淡いグレーベージュ)とする等としております。

湘南港の占用許可基準につきましても、整備に関する事項と同様に、大規模な工作物の配置や、工作物の色等について定めております。

臨港道路の整備に関する事項についてご説明いたします。

歩道の舗装材は自然石材等の景観に配慮した素材の使用に努め、色調と舗装パターンは周辺の形態に即したものとします。

道路照明灯、防護柵や標識のポールの色等は、10YR2/1程度(ダークブラウン)とする。なお、江の島大橋以北については国道134号との整合性に配慮し、10YR8.5/0.5程度(オホホト)等としております。

臨港道路の占用許可基準につきましては、整備に関する事項と同様に標識のポール等の色等基準のほか、電線類の地中化に伴い設置する地上機器等の色等は、10YR2/1程度(ダークブラウン)、江の島大橋以北は、国道134号と同様に、10YR6/1程度(グレーベージュ)としております。

次に、江の島（旧島部）の方針についてご説明いたします。

対象施設は、県道 305 号江の島、市道片瀬 334 号線、358 号線で、方針を「江の島の歴史を継承する景観の創造 江の島の自然やまち並みとの調和を図り、史跡名勝江の島にふさわしい景観づくりを目指すとともに、対岸や島内からの眺望に配慮する。」としております。

県道 305 号江の島の整備に関する事項についてご説明いたします。この道路は、江の島大橋と平行する江の島弁天橋部分も含め、和風の整備がなされていることから、それを踏襲するため、・舗装材は自然石材等の景観に配慮した素材の使用に努め、色調と舗装パターンは周辺の形態に即したものとする。弁天橋の舗装材は参道部分との調和を図る。道路照明灯、防護柵、標識のポール等の色彩は、10YR2/1 程度(ダークブラウン)とする等としております。

県道 305 号江の島の占用許可基準につきましても、・ポールの色彩、地上機器の色彩を 10YR2/1(ダークブラウン)とする。橋梁に添架する施設は、修景に努める等としております。

次に、市道片瀬 334 号線、358 号線の整備に関する事項につきましては、県道 305 号江の島に準じて、舗装材の素材や、照明灯、防護柵の色彩基準を設けております。なお、当該施設には歩道部分がないことから、整備に関する事項のみとしております。

次に、適用除外についてご説明いたします。整備に関する事項及び占用許可基準等に関しては、以下に該当するものについては適用除外とし、道路標識の表示面等、法令で定めのあるもの、○緊急上やむを得ないもの、公共施設管理者が自ら設置・築造したもので、景観計画の施行時点で現に存するもの（維持・管理・修繕等小規模補修を含む。）、地中に埋設するもの等で周辺の景観形成に影響のないもの（ただし、地下道等で一般の人々が通行し、目に見えるものを除く。）、仮設建築物又はイベント等で短期間に使用する建築物又は工作物としております。

また、別途協議するものとして、次に該当するものについては公共施設管理者と市が調整を図り、その仕様及び色彩を決定するものとし、素材を着色しないで使用するもの（自然石材、溶融亜鉛メッキ仕上げ、ステンレス、コンクリート等）、交通安全上、施設管理上又は防災上、色彩による視認性の確保が必要となるもの、周囲の景観と調和し、景観の向上に資すると認められるものとしております。

最後に、今後の予定についてご説明いたします。本日、第 139 回都市計画審議会にご報告した後、10 月頃に都市景観条例に基づき、都市景観審議会へ諮問・答申、11 月頃に景観法に基づき、都市計画審議会へ諮問・答申、12 月ごろに施設管理者との同意手続き、2013

年1月に景観計画の変更、同年4月に施行する予定としております。以上で、報告事項3、景観重要公共施設の指定について、説明を終わります。

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。

D委員 今まで景観審議会委員に5回ほど応募したのは、建築デザインなどについて、行政が決めるのはとんでもないという意見を言おうと思って応募したが、全部落選してしまったけれども、この審議会で色の説明としてYの色がどのと言ってもわからないし、まして市民はもっとわからないのではないかと。もしここで答申となると、ここに色彩の専門家を呼んできて、我々が色彩についてかなり勉強をした上でないと、責任を持ってこれがいいとか悪いとか言えない。ここに決められているあいまいな中間色をあっちこっちでやったら、どういう藤沢市になってしまうか。デザイナーはその環境に応じてきちんとした色を決めているわけだから、そういうものについてはデザイナーに任せるべきだ。結局、色について都市計画審議会が報告だけ受けて、「はい、そうですか」ならいいけれども、いいとか、悪いとかという判断はできないのではないかと。ここにいい景観、悪い景観と書いてあるけれども、本当に景観というのは何なんだということを藤沢市の行政も含めて識者が認識しないと、全く藤沢市は無味乾燥なものになってしまう、これは意見です。

G委員 今、説明をいただいたのは公共施設に関してのことだと思う。道路とか公園とかそのエリアにあるものの今まで管理がそれぞれ違ったり、担当課が違っているものを1つにくくりましょうということをしての話だと思う。そこに色の細かいことを言われても我々はそのに対していい、悪いということは言いにくいので、こういう方針で全体管理をして、方針としてまとめる方向にいくとか、あるいは海を見せる方向にいく、山がわかる方向にいくんだとか、そういうような説明をすれば、今、説明されていることの意味合いがわかるけれども、色というのでは判断しにくいというのが感想です。

H委員 別途協議するものの中で、公共サインの話もいろいろ出ていたけれども、今、防災が叫ばれている中で、先日、報道にも津波避難タワービルの夜の説明とか視認性の問題など言われていたけれども、こういった指針は早急に協議をしていただきたい。例えば津波避難訓練のときも防災無線などは無理だが、公共サインとか視認性、要するに色の視覚的なものが非常に重要になっていると認識しているので、早々に協議していただきたいので、スケジュール的なものがあれば教えていただきたい。

事務局

防災の関係の視認性の話については、別途協議事項となりますので、はっきりとは言えない状況です。これから周囲からはっきりわかるような中で、かつ、周囲から突出しすぎないようなところを目指していきたいと思っています。

I 委員

資料3には「景観重要公共施設とは」から始まって、いきなり4ページで藤沢の海岸となっているが、藤沢はもっと大きいエリアなので、何でいきなりここになるのか。3ページと4ページの間に何かあるのかなというのが1点。それから神奈川県は津波タワーを沿岸の市町につくってもらうためのモデルとしてつくったけれども、この施設の基準をつくるのに「震災」という名前が1つもないので、その辺も検討していただきたい。それから夜の避難ということもあるので、目立たない色だと場所がわからないわけで、先ほど適用外みたいな話もあったが、何か検討していただければと思います。

それから去年の新聞報道の内容が大分違っているので、しっかり申し入れをしたということを本庁から聞いております。それから駐車場の二層化の要望が藤沢市からされているということは承知しているのですが、その予定はありません。

事務局

藤沢市全域の中でなぜ海岸沿線が出てきたのかということですが、平成22年に神奈川県及び相模湾沿いの市町村が一体となって「なぎさ軸広域景観構想」を策定しておりますので、それを契機に、134号線とか公園等の整備もある程度終了してきたということで、今回、この湘南海岸、江の島を中心とした公共施設について指定していこうという経過があります。それから桜井委員からも出た適用除外ですが、本来、避難に必要なもの、安全上というようなものは目的が大前提で防災上必要ということがありますので、景観とは一線を画して、本来の目的が達成できるような進め方をしなければいけないということで適用除外となっています。計画にあたっては、視認性を確保する中で周辺の景観と整合するような形、色合い等を考えていただければと思います。

J 委員

藤沢市の景観重要公共施設が本当にこれだけなのかとってしまうので、今回、優先的にやるのはこれだけれども、今後、段階を経てこういったものやっていきますとなっているのであれば、ここは理解できる。景観計画や緑の基本計画もできている中で、引地川とか緑の軸線ができているし、海岸の眺望と藤沢の骨格になっている景観というのは非常に重要だと思うので、そこのところは今回は優先的にこれをやるんだけど、次にはこういう軸を考えてやっていくとか、公園とか道路とか河川というものを示していただければと思います。

事務局 全市的には景観的に重要な公共施設はたくさんあります。その中で今回はなぎさ軸の広域景観構想をまず位置づけをしていくということです。本市の景観計画の中にも景観構造として5つのゾーンと5つのベルトということで、ご指摘のあった引地川、境川の河川のベルトも位置づけております。その中で具体的な今後のスケジュールというか、予定ということではまだ明確にしていけないけれども、順次、取り組んでいければと考えております。

会長 他にありませんか。かなり重要なご指摘もありましたので、心していただきたいと思います。特にきょうの説明はかなりディテールに入っていたので、次回は、どういう考え方でこういう基準をつくるかとか、どこへ向かって何をしようとしているかというあたりを重点に、お話しください。

それでは、報告事項3については終わります。

÷÷÷

会長 次に、報告事項4 生産緑地地区の変更について、説明をお願いします。

事務局 それでは、報告事項4「生産緑地地区の変更について」、ご説明いたします。前回、ご報告しましたとおり、次回の都市計画審議会にお諮りする前にご報告をさせていただくものです。

はじめに、生産緑地地区制度について簡単にご説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。

生産緑地地区は市街化区域内において、緑地機能及び多目的機能を有する優れた農地を計画的に保全し、良好な市街地形成に資することを目的に指定しているものでございます。生産緑地地区に指定されると行為の制限がかけられ、農地以外の用途への転用は認められず、一定期間、農地として利用することが必要となります。

行為の制限の解除につきましては、原則不可能であります。生産緑地地区の指定の告示日から起算して30年を経過した場合や、生産緑地に係る主たる農業の従事者が死亡もしくは、農業に従事することを不可能とさせる故障をした場合のみ、市長に対して買取り申出をすることができます。その後、1ヶ月以内に市は買うか買わないかの判断をし、市や県等の公共団体での買取りの意向がない場合には、他の農業従事者に斡旋を行います。買取申し出がなされた日から3ヶ月が

経過しても他の農業従事者への斡旋が成立しなかった場合に、初めて生産緑地に係る行為の制限が解除され、農地以外の土地利用が可能となります。つまり、買取り申出の要件を満たさない限り、生産緑地を転用することはできないという厳格な制度となっております。

本日、ご報告する内容でございますが、変更する予定のものは13箇所ございます。このうち、昨年10月から本年7月までの間に買取り申出がなされたもので、「廃止」又は「縮小」による都市計画の変更を行う予定のものが10箇所、公共施設等の用に供したことに伴う「縮小」による都市計画の変更を行うものが1箇所でございます。また、追加指定申出に伴う「追加」による都市計画の変更を行うものが2箇所でございます。

それでは、スクリーン又はお手元の資料4-2をご参照願います。まず、資料集3ページ、「買取り申出」にかかるもの、10箇所でございます。買取り申出が提出された10箇所につきましては、農業の主たる従事者が死亡し、営農が困難となり、後継者が営農可能な部分を残して、生産緑地地区が縮小となるものが2箇所、農業の主たる従事者が死亡し、営農が困難となったため、生産緑地地区の廃止となるものが8箇所となります。

はじめに、農業の主たる従事者が死亡し、営農が困難となり、後継者が営農可能な部分を残して、買取り申出がなされました生産緑地地区の位置をご説明させていただきます。資料集では4ページ、箇所番号433番、位置は辻堂元町三丁目地内で、変更の内容は「縮小」でございます。黄色で表示されている部分を解除し、赤色で表示されている部分を残すものがございます。

次に、資料集では5ページ、箇所番号533番、位置は立石一丁目地内で、変更の内容は同じく「縮小」でございます。黄色で表示されている部分を解除し、赤色で表示されている部分を残すものです。

次に、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生産緑地地区の位置を説明させていただきます。資料集6ページ、「買取り申出」にかかるもの、8箇所でございます。

資料集では7ページ、箇所番号236番、位置は石川一丁目地

内で、変更の内容は「廃止」でございます。なお、紫色で表示されているものは、別の方のもので、今回の申し出がされている方とは関係がございません。

次に、資料集では8ページ、箇所番号345番、位置は西富字西原地内で、変更の内容は同じく「廃止」でございます。なお、紫色で表示されているものは、別の方のもので、今回の申し出がされている方とは関係がございません。

次に、資料集では9ページ、箇所番号365番、位置は城南五丁目地内で、変更の内容は「廃止」でございます。生産緑地の指定は、黄色と緑色で表示されている部分を合わせたもので指定がされておりました。今回、黄色で表示されている部分につきまして、買取申し出がされましたが、緑色で表示されております、残りの生産緑地の面積が規定の面積である500平方メートルを下回るため、併せて解除されることから、全体として廃止となるものでございます。

次に、資料集では10ページ、箇所番号372番及び613番ですが、こちらは同一の方から買取申出を受けたもので、まとめてご報告いたします。位置は羽鳥三丁目及び羽鳥四丁目地内で、変更の内容は「廃止」でございます。

次に、資料集では11ページ、箇所番号376番及び629番ですが、こちら先ほどと同様に、同一の方から買取申し出を受けたもので、まとめてご報告いたします。位置は羽鳥四丁目地内で、変更の内容は「廃止」でございます。なお、紫色で表示された隣接する生産緑地は今回買取申し出をされた方とは別の方でございます。

次に、資料集では12ページ、箇所番号561番、位置は辻堂元町四丁目地内で、変更の内容は「廃止」でございます。都市計画道路3・3・4藤沢厚木線にかかることから、市が買い取ることを通知いたしましたが、価格が折り合わず指定の解除を行うものでございます。

ここまでご説明いたしました、10箇所とも同じ手続を経ておりまして、主たる農業の従事者が死亡し、後継者から第10条の規定に基づく買取の申し出がなされました。その後、市内の生産緑地連絡会議を開催し、申し出のあった生産緑地については、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ましたが、買取申出から3ヶ月が経過しても取得希望がなかったことから、「行為の制限の解除」がなされました。

第二に、資料集では13ページ、公共施設等の用に供したことに伴うものでございます。

資料集では14ページ、箇所番号484番、位置は川名字仲丸地内で、変更の内容は「縮小」でございます。当該生産緑地の一部が都市計画道路3・3・2横浜藤沢線の事業用地と重複しているため、神奈川県が買い取ることとし、また、生産緑地地区に囲まれるように市の土地がございましたが、その土地を払い下げて生産緑地地区をして指定をするもので、「縮小」の都市計画変更を行う予定でございます。

第三に、資料集では15ページでございます、新たに生産緑地地区として、「追加指定」をするものでございます。はじめに追加指定募集の経過でございますが、5月10日号の広報でお知らせをし、6月から事前の相談を行いました。7月1日から追加指定の申出を受け付け、2箇所の申出があったものでございます。まず、追加指定の基準につきまして、簡単にご説明させていただきます。追加指定の基準は、大きく「指定条件」、「指定要件」、「指定しない農地等」の3つに分かれております。「1 指定条件」につきましては、スクリーンや資料16ページにございます「区域の面積や土地の状況に関する基準」となっております。6つ全てに該当することが必要となります。

また、「2 指定要件」につきましては、スクリーンや資料17ページにございます「追加指定をする際の必要性に関する基準」となっており、6つのうちいずれか1つに該当し、かつ、生産緑地に指定することについて、所有者等関係権利者全員の同意が得られていることが必要です。追加指定の基準のうち、3つ目の「指定しない農地等」とは、土地の有効・高度利用を図るべき地域などがございますが、今回は該当しないため、詳しい説明は省略させていただきます。

今回追加指定のございましたものは、指定要件の6つ目「街区公園等に準じる緑地効果が期待できるものであること。」に該当するもので2箇所ございました。それでは、追加する箇所について説明させていただきます。

資料集では19ページ、箇所番号635番及び636番、位置は湘南台七丁目地内でございます。今回追加指定を希望する動機

といたしましては、「後継者ができたこと」などが挙げられておりました。

これらのものを次回都市計画審議会にお諮りを致しまして、12月に都市計画の変更を行わせていただく予定となっております。以上で、報告事項4「生産緑地地区の変更について」に関する説明を終わります。

会長 ただいまの説明に関してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

これは前回、一括して説明がありましたが、もう少し丁寧な対応が必要ではないかというような指摘があって、今回、中間的に報告するということですね。

事務局 はい。

その時点での生産緑地の動きがあれば、その都度、都市計画審議会にご報告するというので、今回は、そういうやり方は初めてなものですから、昨年からずっとたまっていた分があったので、ちょっと多めなんですけれども、次回からは多分2～3件といった感じで毎回ご報告をしていくという考え方でございます。

会長 よろしいでしょうか。

それでは、報告事項は以上でございます。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

その他について。何かございますか。

事務局 本日、ご報告いたしました葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入についてですが、次回の都市計画審議会に付議させていただきたいと考えているのですが、その前に、現地の状況をご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、現地視察を予定しております。具体的な日程は10月あたりとし、できれば多くの方にご参加いただけるように調整させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。そのときに新産業の森だけでなく、他に見たいところがありましたら、ご意見をいただきたいと思います。

会長 10月の現地視察ということについてはよろしいですか。もちろん参加いただける方ということと、その他、近辺でぜひ見たいところがありましたらお願いします。

K委員 以前に、西横須賀公園という新しい公園をつくるという話があって、でき上がって半年ぐらいかと思うので、一度見学してみたい。そして地元住民からどのような使われ方をしているのか、市は利用度合い等をチェックしているのか、帰り道に寄ってみてもいいのではないかと。

事務局 公園の利用状況ということですが、有料施設の場合はチェックができ

ているのですが、24時間、いろいろな利用がされているのが実態ですので、今の段階で特段、西横須賀公園の調査をしたことはないと思いますが、その公園も含めて日程の調整等メールでご意見を伺おうと思いますので、そのときに議題に載っているものでなくてもかまいませんが、過去に決定したものがその後どうなったかというようなお話でも結構ですので、ご意見をお聞かせいただきたい。ただ、時間的に午後ぐらいからとなりますと、葛原に行ってから、湘南海岸に行くという話はちょっと無理かなと思いますので、その辺は、皆さんから意見をいただいた上で調整をさせていただきたいと思います。

計画建築部長

今日は、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。

ただいまお話の10月には現地視察をお願いしたいと思います。そして、次回、第140回審議会は、付議案件として先ほどご説明した「葛原特定保留区域（新産業の森北部地区）市街化区域編入について」、また、「生産緑地の変更について」と、諮問案件として「景観重要公共施設の指定について」を予定しております。委員の皆様より多くのご意見を賜りたいと存じます。

それでは、これもちまして、第139回藤沢市都市計画審議会を終了とさせていただきます。

午後4時25分 閉会