

第 82 回 鎌倉市まちづくり審議会概要

日 時	平成 28 年 1 月 22 日 (金) 10 時 00 分～11 時 50 分
場 所	本庁舎 2 階全員協議会室
出 席 者	委 員： 内海会長、秋田委員、加藤委員、鈴木委員、永野委員、梅澤委員、松澤委員 事 務 局： まちづくり景観部長、まちづくり景観部次長兼土地利用調整課長、まちづくり政策課長、まちづくり政策課職員、土地利用調整課職員 常任幹事： 環境政策課長、都市計画課長、都市景観課長、みどり課長、都市調整課長 臨時幹事： 交通計画課長
欠 席 者	委 員： 出石委員、亀山委員、川口委員 常任幹事： 経営企画課担当課長
傍 聴 者	5 人
議 題	大規模開発事業（由比ガ浜四丁目 商業施設及び共同住宅の建築）について
報 告	大規模開発事業（岩瀬字下土腐 商業施設の建築）について

事 務 局	(開会に当たり、事務局から審議会委員 10 名中、7 名の出席により定足数に達していること、及び欠席委員からは、事前に欠席の連絡を頂いていることを報告した。)
内 海 会 長	第 82 回鎌倉市まちづくり審議会の審議を行う。
事 務 局	事務局から 3 点連絡する。 1 点目はマイクの使用について、願います。 2 点目は会議の傍聴及び資料の公開についてだが、既に配付している資料は市の情報公開制度上、新たに非公開とする部分はないと考えている。会議を公開することとし、審議上必要であれば、審議会に諮った上で非公開にすることとしたい。また、資料については、一度回収の上、公開することとしたい。 なお、傍聴者は広報等にて募集を行い、傍聴予定者は 5 名である。 3 点目は 11 月 26 日に開催された審議会の議事概要について、最終の確認をお願いする。
内 海 会 長	2 点目の「傍聴について」、3 点目の「議事概要」について、ご了承いただけるか。
全 委 員	了承する。
内 海 会 長	議題に入る前に、本日の議題となる大規模開発事業の計画地では以前に商業施設の建築が計画された経過があるので、当時の状況や本日に至る経過を事務局から説明いただきたい。
事 務 局	(経過を説明した。)
内 海 会 長	事務局から、計画地のこれまでの経過を説明いただいた。 また、事業者には、交通シミュレーションの結果について説明する用意をさせていただいているとのことである。事務局からの計画についての説明に続いて、事業者から交通シミュレーションの結果について説明を行っていただく形で進めて良いか。
全 委 員	了承する。
内 海 会 長	それでは、議題に入るに当たり、傍聴者の入室を認める。 傍聴者入室のため、休憩とする。
	(休憩 傍聴者入室)
議 題	大規模開発事業（由比ガ浜四丁目 商業施設及び共同住宅の建築）について

内海会長	再開する。 議題の大規模開発事業の計画地では以前に商業施設の建築が計画され、交通問題が一つの課題となった経過があることから、本日は、事業者から交通シミュレーションの結果を説明いただくこととなっている。 それでは、事務局から説明をお願いします。
事務局	(議題について説明した。)
事業者	(交通シミュレーションの結果について説明した。)
内海会長	本件については、次回以降も審議を行っていく。本日は、特に交通シミュレーションの件を中心に質問などをいただきたい。
秋田委員	基準としている交通量調査が平成26年10月12日時点のものということだが、この周辺の方々は海側の交通渋滞を懸念しているので、海水浴の時期の交通量調査を行わなければ、交通シミュレーションがあまり意味の無いものになってしまうのではないかと。やはりこの場所の特殊性を考えると、基準日設定に少し疑問がある。 交差点の需要率が0.9以下であれば交通処理が可能とのことだが、どのくらいの数値になると人々が不快を感じ始めるのか。また、渋滞延長は道路を利用する方々にとって渋滞があると感じる指標になるので、渋滞延長についても分かる範囲でお答えいただきたい。
事務局	1点目の交通量調査の基準日について、事業者は来退店経路を「別紙 来退店経路図(周辺)」の交差点Cと考え、この地点の交通量調査を8月に行っている。その後、議会や当審議会からの意見を受けて、事業者が10月の3連休中に北側の市道に車が集中した場合にどのようになるかを検証している。夏場であっても、交差点需要率は「別紙 来退店経路図(周辺)」のとおり、0.9を下回っているということで、交通量に与える影響は少ないと聞いている。
秋田委員	「鎌倉市由比ヶ浜複合施設交通検討書」p.4には調査年月日が10月となっている。8月に実施した旨はどこに書かれているのか。
事業者	補足する。別添資料-1「大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画」p.6 3.1.交通量調査概要に記載したとおり、交差点A~Dについては、8月4日と5日で海水浴シーズン真っ最中の晴れの日に調査を行っている。 その後、この交差点以外からも来店するのではないかと意見をいただいたので、改めて10月に調査を行った。
事務局	別添資料-1「大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画」の配付漏れがあったため、準備して配付する。
内海会長	それでは、その間に2点目の交差点需要率について回答いただきたい。
秋田委員	交差点需要率はどのくらいがスムーズに通行できる数値なのか。
事業者	交差点需要率1.0が最大の数値になる。容量のうち何パーセントかというイメージをもっていただくと分かりやすいと思う。90%になるとほぼ車が動かない状態になってしまう。実際のところ、都内などでは80%であっても車の流れが良い。都心ではない部分、幹線道路ではない部分では、0.6~0.7の数値になると、流れているが混んでいるという感覚を持つようになってくると思う。鎌倉の場合は土地勘のない観光客も多く、不慣れな方もいる道、そうでない道で異なるが、一般的には0.9で車が動かない状態、0.6~0.7で車が多いと感じると思う。
秋田委員	そうすると、例えば「別紙 来退店経路図(周辺)」の交差点B、Cでは、そこそこ混んでいる感覚になるということで良いか。
事業者	そのとおりである。
事務局	(別添資料-1「大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画」を配付)
内海会長	資料が配付されたので、改めて1点目の交通量調査の基準日について説明いただき

内海会長	たい。
事業者	別添資料-1「大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画」p.6に3.1.交通量調査概要を記載している。交差点A～Dについて、平成26年8月4日と5日の海水浴シーズンで晴れの日で調査を行っている。
秋田委員	「別紙 来退店経路図(周辺)」に記載されている数値は、8月と10月とを足し合わせて平均のような形で作成されたものか。
事業者	「別紙 来退店経路図(周辺)」は8月4日の数値で作成している。次ページの「別紙 シミュレーション経路図」は10月12日の数値で作成している。調査日はそれぞれ異なっているが、平均のような形で作成したものではない。
秋田委員	いつ時点のデータかということは非常に重要だと思うので、明記していただくと良かった。
梅澤委員	まず、需要率に関し、例えば交差点Cは夏休みやゴールデンウィークには渋滞が生じている。それでも、需要率は0.4という数値などになるのか。つまり、渋滞して不愉快ということと交差点が曲がれるということは別と考えて良いのか。 次に、これは廃止された最初の商業施設計画で来店者を3km圏内としたことに起因するかもしれないが、個人的な感覚では恐らく1～1.5km圏内の人達は歩いて来ると思う。車をほとんど使わないということは、逆に言うと、歩行者と自転車と子どもを連れた人の率が増える。交差点Eの所には、安全のためのポールコーンが立っている。そこでは、自動車が通行するときには人は自動車が通過するのを待っていて、すぐ入れない状態になる。そのシミュレーションはどのように行ったのか。 最後に、「別紙 シミュレーション経路図」の調査地点Dの六地蔵については、第一小学校方面からの交通量が多いと思うが、その部分はどのように評価しているのか。
事業者	1点目の渋滞している場合の需要率について、まず、需要率の評価は1時間を評価した値である。調査日の渋滞状況も確認したところ、交差点に入って1時間でその交差点を出られない車はなかった。1時間単位で区切っているので、交差点に入った自動車がしっかり通過したという判断をしている。 2点目の人と車の分担について、この店舗に何台の車が来るのかの算出については、別添資料-1「大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画」p.14にピーク時来台数及び必要駐車台数を記載しているので、ご覧いただきたい。大規模小売店舗立地法の中で、店舗面積・用途地域・地域人口をもとにどの程度の駐車場が必要か、また、どの程度の車が来るのかを算出する計算式がある。それに当てはめて算出すると、当該物販の部分ではピーク時の来台数は140台/時となっている。この算出に用いた自動車分担率70%は、指針の中でも高い数値である。70%の方が車で来る設定をしている。また、今回の計画では非物販の部分もあり、そちらの割合も加味してピーク時の来台数を156台としている。この非物販の部分の自動車分担率も70%を用いている。さらに、住宅の部分でも発生する交通量を見込んでいる。住宅部分は大規模開発地区関連交通計画マニュアルの中の住宅用途を用いて算出している。このマニュアルの中で、自動車分担率はその地域の自動車分担率を用いることとなっているので、平成20年に実施されたパーソントリップ調査結果である16.8%を用いた。 3点目の六地蔵の調査地点Dでは、「別紙 シミュレーション経路図」で見て、斜め左側の道からの自動車がが多いのではないかと質問だが、交通量調査時に交通量カウントを行ったところ、1時間当たり最大で7台程度の流入であった。非常に小さな数字である。需要率の評価については、信号制御されている交差点つまり停止線に信号がある部分は評価できるが、無信号の部分を含めて評価することはどうしても難しい。1時間当たり最大で7台程度の交通量であったので今回需要率の算出に当たっては省略している。
鈴木委員	来店者の分布範囲の設定について、大規模小売店舗立地法の設定では周辺3kmとの設定かもしれないが、このエリアでは、夏場にはかなり広域に人が動く。国道134

鈴木委員	号沿いの商業施設は意外と少ない。 以前、葉山に住んでいた時に、夏場には葉山のユニオンが一杯になるという状況であった。今回のシミュレーションでは広域な来店を見込んでいるのか。
事業者	デベロッパーとしては半径3kmという範囲も少し広いのではと考えている。生活雑貨や食品スーパーを核として検討しているとのことなので、ご近所の方が徒歩、自転車、一部は車で来店すると想定しているようだ。海水浴客などが広域に利用されるのではとのことについては、8月4日の調査には海水浴客が交通量に含まれているとの考えである。したがって、主たる生活を構えている方がこの道に向かってくることを想定してシミュレーションしている。
鈴木委員	それでは、広域な来店は含まれていないということか。
事業者	そのとおりである。
鈴木委員	国道134号沿いのスーパーに買い出しに来る客は明らかに多く、夏場は特に賑わう。国道134号近傍の商業施設はそれほど多くない。その意味ではかなり遠い所から来店することが予測されるし、当然のことながら国道134号沿いに看板を出して集客することもあり得るので、そこを考えなければロジックとして理解しづらい。その点については、住民説明会でも質問が出たのではないかと思うが、今後、その点について考慮する可能性はあるのか。あるいは、そのような客が入ってきた場合、このシミュレーションにどの位の影響が出るかということを現時点で考えていれば、その考えを示していただきたい。
事業者	集客の案内については、今後、デベロッパーに確認する。 ピーク時來台数の算出方法は、方向別にどちらから何台来るかを世帯数で按分する計算なので、例えば商圈が10kmであってもロジックとしては同じ156台という数字になる。これはあくまでも机上の考え方で、広域の考え方については、デベロッパーに確認して次回に回答したい。
加藤委員	「別紙 来退店経路図」は国道134号をピーク時の8月で検討したとの説明だったが、「別紙 シミュレーション経路図」ではどうして国道134号からの影響を説明いただけなかったのか。例えば「別紙 シミュレーション経路図」の調査地点のIを、シミュレーションでは外されている。これについては調査を行ったのか。あるいは、調査は幹線道路と生活道路とを別の扱いとしているのか説明いただきたい。
事業者	「別紙 シミュレーション経路図」をご覧いただきたい。 計画地の北側への影響を評価するために動的なシミュレーションを行った。そのシミュレーションでは、どこから来てどこへ向かったかを把握することが現況の交通量を把握する上で非常に重要であり、どの程度が北側の道路の先にあたる調査地点Hから調査地点CとIへ抜け出たのか、または、調査地点CとIから調査地点Hへ入ってくるのかを把握するために交通量調査を行った。
内海会長	加藤委員の質問は、「別紙 来退店経路図」の調査地点Cがシミュレーションでは外されており、シミュレーションが行われたのかということである。
加藤委員	それから「別紙 シミュレーション経路図」の調査地点Iについてもである。 端的に言えば、8月と10月の調査を合体したシミュレーションは出来なかったのかということである。
事業者	「別紙 来退店経路図(周辺)」の経路設定と調査結果については、大規模小売店舗立地法による生活道路を極力経由させない考え方と警察関係との協議に基づいて、このような経路を想定し、交通量調査を行い、交差点需要率の算出を行った。これが通常の大規模小売店舗立地法による資料となる。 しかし、皆様から他のルートを通して来店するのではないかと意見を受けて、10月に再度交通量調査を行い、我々が想定した経路ではなく違う経路で来店したときにどのような状況となるのか、最悪のパターンをシミュレーションで再現したと認識いただければと思う。

事業者	いずれにせよ、全ての調査地点で調査を行っているが、合体したシミュレーションは難しく、仮に合体した場合には経路が分散される形になるので、交差点に与える影響は下がる形になると考えられる。
松澤委員	<p>この敷地に商業施設が計画されるのは2度目で、前回の計画でも敷地に面する道路は住人と来店者の車とが通行することとなり、歩道もはっきりない中で車の通行量が増えるとどのようになるのかと説明会でも大変問題になったと思う。</p> <p>今回も住民への説明を経て、このような計画図面になっていると思うが、いつどこが混むのかを一番知っているのは周辺の住民である。事業者が外から来て鎌倉の細い道のことを調査するのは大事なことだし、計算上はこのようになるということも説明を聞いて良く分かった。実際問題、人間は数字のように動かないものである。鎌倉では歩く鎌倉というような言葉をこれから考えていこうという中で、人が歩いて商業施設に来るとことも大いに考えられる。そのような点も加味して、前回の計画では国道134号に出る時に左折専用レーンを作るという話もあったと思う。今回の計画では、そのようなことを考えているのか。周辺住民の声をよく聴いていただきたい。</p> <p>商業施設にどのような店舗が入るかということが、人の流れを作るということである。高級ブランド店が入って食料品店は無い場合や食料品店であっても鎌倉の皆さんがよく買物に行かれる紀伊国屋のようにめずらしい物や日頃は遠くに行かなければ手に入らないものを置く店が入る場合で人と車の流れは変わると思う。</p> <p>また、調査を行った時間帯が17時とのことだが、東京や横浜などから来ると考えれば午前11時位だと思うので、調査の時間帯を午前とすることは考えなかったのかというのが感想である。</p>
事業者	<p>調査時間については、店舗の営業時間の交通量を把握しておく必要があるということで、8月4日の交通量調査では8時から23時まで行った。一番、交通量が多かった時間帯を来退店のピークとし、安全側で予測している。また、海水浴に向かうピークについても把握している。</p> <p>また、左折レーンの件については恐らく右折レーンのことだと思うが、商業施設の規模を縮小したことに伴い、来退店の交通量も半分位になった。計算の中では、右折レーンが無くても交通を処理できるということになっているが、今後、デベロッパーと調整していく。</p> <p>店舗の件については、基本的には食品スーパーマーケットと生活品にあたるドラッグストアなどを想定している。高級ブランドのように遠方からわざわざお客様が来店するようなコンセプトは無いと聞いている。</p>
永野委員	<p>1点目は、8月に行われた交通量調査は不要になるということか。参考になるかもしれないが事業体の規模が違う。今後、この調査は生きてくるのか。</p> <p>2点目は、今回のシミュレーションで用いたソフトは、どのような特徴があるか。駐車台数に関する国の指針の中で、商業地区ではなく、その他の地区の区分を用いて、今回の必要駐車台数が算出されている。このような事例にマッチするソフトなのか。このソフトを選んだ理由を伺いたい。</p>
事業者	1点目について、交通量の把握という意味においては、事業規模が大きくなる、小さくなるということの影響はないと考える。
永野委員	分かった。
内海会長	これは、物販店舗面積が2,726㎡の段階の調査ということで良いか。
事業者	<p>計画は変動していくと思うが、その時の交通量の把握という意味では、事業規模が影響することは無いと考える。</p> <p>いずれにしても、今後、大規模小売店舗立地法の協議を進めるにつれて、調査時期から時間が経ち過ぎていると、再度調査しなければならないこともある。したがって、このデータを今後も使えるかどうかということについては、未定である。</p>
永野委員	駐車台数の算出式の中でピーク時来台数と係数を入れて計算するとき、物販店舗の床面積が計算値に入ってくるので、前回の計画が破棄された時点で、8月の資料は

	あまり意味がないのではないかという意味で確認している。
事業者	今回の資料については、8月に調査した現況交通量に、今回計画している3,000㎡弱の店舗面積で発生する交通量を上乘せしたものである。以前は、8月に調査した現況交通量に、約5,000㎡の店舗面積で発生する交通量を上乘せしたものである。したがって、調査自体は8月のもので変わらないが上乘せるものだけを変えて、検討を進めているところである。
内海会長	2点目について、ご説明いただきたい。
事業者	2点目については、資料「交通シミュレーション フロー」に使用したシミュレーターを記載している。ヴィッシムというドイツのシミュレーションソフトである。このソフトでは商業地域でも郊外地域でも、どのような場所にも設定できる。例えば、ソフトの画面上で、車の速度、どのような人がどのような車に乗って走っているのか、乗っている人には高齢者が多いのか子どもが多いのかなどの細かい設定ができる。一般的に用いている基準値に加えてランダム性、例えば車の中でも右折する時に待つ車であったり、気が短くて少し早く出る車などを設定されている。このように、今回はランダム性が出るソフトで検討している。
永野委員	もう1点質問したい。 来退店経路などの図面があるが、我々は事業体の中身が見えない。説明では、食品スーパーと物販が出てきたが、何がテナントとして入るか分からなければ、営業時間が想定できない。ところが、12月に行われた市民への説明会では、飲食店という言葉が事業者が使っている。大規模小売店舗立地法では飲食店は対象にならない。小売店だけである。そのようなことを踏まえると、折角フローの話聞いたものの、事業体が見えないとフローがどうなのかということについて意見を言いにくいと思う。
事業者	具体的なプランをどこまで提示できるかについては、届出者と調整していきたい。大規模小売店舗立地法の考え方では、飲食店については、物販店舗の2割未満の規模であれば、内数で計算して構わないとしている。それで良いのかということについては、貴重なご意見として検討する。
秋田委員	実は先程3つ質問して、2つはご回答いただけたが3つ目のご回答がなかった。3つ目については資料の中で見つけたので、それに関連して質問したい。 交通シミュレーションに関する資料が本日に配付され、なぜ事前に配付されなかったのか分からないが、この資料は非常に丁寧に分かりやすく説明されている。3つ目に質問したことは、新しい施設ができることで渋滞の長さがどの位になるかということである。それは資料の最後のページに書かれている。裏面の必要滞留長の部分では、現況に比べて開店後は4倍近くなる記述があり、市民の皆さんが考えている感覚に近い分析がされていると思う。素人では読みづらいと思うので、必要滞留長の説明をしていただきたい。
事業者	滞留長について、今回は右折専用レーンと左折専用レーンがある交差点Cに当たる海浜公園前交差点の北側車線の滞留長の評価を行っている。 資料の最後のページ裏面の下の表 右側に必要滞留長の現況・開店後と既設滞留長を記載しているのでご覧いただきたい。 現況は平日に北側から出てくる車はやはり少ないので5.2mや8.6mという結果である。それに対して、開店後は退店の車が上乘せされるわけだが、20.5mや23.0mという約4倍の数値となる結果である。 評価として、現況の滞留長の中に待ちが収まるかという部分では、既設の滞留長に対して予想される開店後の滞留長は短いという結果なので、既設の右折専用レーン48.0mを超えるような状況は想定されない状況である。
内海会長	多くの質問をいただき、丁寧に回答いただいたことに感謝する。 本日は交通量調査に関して、時期、需要率、分担率、必要滞留長、商圈の広域性などの話があり、これらは今後の助言又は指導への判断基準として次回議論をしたい。また、永野委員と松澤委員から指摘のあった具体的な計画内容については、次回、補

	<p>足的に説明いただきたい。さらには、本日締め切りの意見書も次回はお目通しいただけると思うので、そのご意見も踏まえて次回審議していきたい。</p> <p>以上で、本日の議題を終了する。傍聴者退室のため、休憩とする。</p>
	(傍聴者退室のため、休憩)
報告	大規模開発事業（鎌倉山二丁目 宅地造成工事）について
内海会長	再開する。それでは、報告事項について、事務局から説明をお願いします。
事務局	(報告(1)について説明した。)
内海会長	ご質問など、いかがか。
全委員	なし
その他	
内海会長	続いて、その他について事務局から説明をお願いします。
事務局	<p>その他として3点ある。</p> <p>1点目「都市マスタープラン見直しについて」、都市計画課長から説明する。</p>
都市計画課長	(「都市マスタープラン見直しについて」説明した。)
内海会長	ご質問など、いかがか。
全委員	なし
内海会長	2点目以降について事務局から説明をお願いします。
事務局	<p>2点目「次期市民委員の選考」について、学識経験者委員に於かれてはお忙しい中、ご協力いただいたことにお礼申し上げます。</p> <p>3点目は次回の審議会について。平成28年3月24日(木)午前10時から12時に第三分庁舎講堂にて開催する予定である。</p>
内海会長	その他に何かあるか。
鈴木委員	<p>由比ガ浜四丁目の次回審議までに用意いただきたい資料がある。この計画は津波避難ビルの問題などが当然議論に入ってくるべきだと思うが、ここでは行政計画なしとなっていて、特段の意見がないように見える。鎌倉市として何も要望しないのか。今回、周辺にマンションがある中、住宅部分を否定する根拠はなかなか無い。受け入れて、住宅部分に津波避難施設を設けてもらうように要望することもあり得ると思う。そのようなことに関する情報を用意いただきたい。</p>
事務局	所管課と調整して、準備したい。
内海会長	<p>共同住宅が今回できることで周辺との関係が変わる。その部分も含めて、次回議論していきたい。</p> <p>以上で第82回鎌倉市まちづくり審議会を終了する。</p>