

「鎌倉都市計画3・4・5号深沢村岡線」に対する公述意見の要旨と市の考え方（公開用）

公聴会 令和3年8月24日（火） 深沢学習センター3階ホール

公述人 G氏

| 公述意見の要旨 | 市の考え方 |
|--|---|
| <p>① 両市の区画整理事業が実施に移され、両地区に新たな商業施設や住宅が増加すれば、駅の利用や買物、通勤等の道路として4方向からの交通が新橋に集中することが予想される。したがってこのような橋の新設は必須のことであると思う。幅員が20メートルというものも適切かと思う。</p> <p>② しかしながら、万一天災等で新橋が使用不可となったときは、両地区の行き来の麻痺が予想され、町屋橋、神戸橋、古館橋のどれかを新橋の代替えができるように補強整備することも考慮に入れる必要がある。</p> | <p>① 市としても、3・4・5号深沢村岡線は、駅利用者や深沢地区土地区画整理事業により新たに発生する交通需要を見据え、整備するものであるとともに、新たなまちの玄関口としてまちのポテンシャルを高めるために必要な道路と考えています。</p> <p>② 神鋼橋は、3・4・5号深沢村岡線の整備に伴い、落橋を予定していますが、町屋橋及び古館橋は、橋梁管理者に適切な維持管理を求めています。</p> |

※ C氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「3・4・5号深沢村岡線」、D氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「深沢地区地区計画」、F氏からは、「深沢地区地区計画」及び「3・4・5号深沢村岡線」、について公述をいただいておりますが、各案件とも相互に関連する公述内容であるため、各案件に同じ公述要旨及び市の考え方を記載しています。

公述人 F氏

| 公述意見の要旨 | 市の考え方 |
|---|---|
| <p>① 深沢村岡線の決定、腰越大船線の変更に基本的に反対である。</p> <p>② 新駅をつくることと深沢地域の再開発は切り離したらどうか。新駅建設が先にありきというふうに思える。立地条件や人口減少の予測から、将来に向けて利用者が伸びるのか否定的に考えている。 駅間は4～5分で結果的に乗車時間が長くなり、利便性が向上するとは思えない。 駅の所在地は藤沢市で、鎌倉市内ではない新駅に市の財政から支出することは市民感情として納得できない。 新駅をつくる費用があるなら市民の暮らしのために使ってほしい。（コロナが非常に広がっている中で保健所の拡充など）</p> <p>③ 深沢地区の再開発は必要だと思う。どのような再開発にするかは、市民の総意で一から計画の立て直しを求める。これからは災害に強いまちづくりが求められると思い、ぜひ一から計画の見直しを求めたい。 市役所の移転も市民合意が得られているとは思えない。多額の市の財政を投資する大型開発は、市民の声を聞き、市民のまちづくりの観点から計画してほしい。</p> | <p>① 深沢の新しいまちづくりは、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や鎌倉市都市マスタープラン、深沢地域の新しいまちづくり基本計画など、行政計画に基づいて進めています。 3・4・5号深沢村岡線は、駅利用者や深沢地区土地区画整理事業により新たに発生する交通需要を見据え、整備するものであるとともに、新たなまちの玄関口としてまちのポテンシャルを高めるために必要な道路と考えています。 なお、腰越大船線については、神奈川県決定事項であり、神奈川県から回答いたします。</p> <p>② 新駅設置により、深沢の新しいまちづくりのポテンシャルが高まり、新駅と深沢地区のまちづくりによる税収効果として、まちが建ち上がった時点で年額約16億円の増収を見込んでいます。これらを活用することにより、福祉、子育て、教育、自然災害対策、インフラマネジメントなど、鎌倉市全域に広くその効果を反映することもできることから、東海道本線新駅設置は、深沢の新しいまちづくりに大きく資するものと考えています。</p> <p>③ 現在の土地利用計画（案）は、多くの市民が参加して作成した修正土地利用計画（案）を、学識経験者がまちづくりのコンセプト及び実現化施策を再点検し、パブリックコメントを実施して作成したものであり、その間、ホームページやまちづくりニュースを発行し、進捗状況を公表しながら進めています。 深沢の新しいまちづくりは、防災拠点となるまち・災害に強いまちを目指し、グラウンドと広場が隣接する本庁舎及び消防本部等と連携し、地域の防災性の向上を図るため、災害時の防災拠点の役割の一部を担うことを想定しています。 また、本庁舎の整備事業については、別途、本庁舎整備事業のなかで、丁寧な説明に努めます。</p> |

※ C氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「3・4・5号深沢村岡線」、D氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「深沢地区地区計画」、F氏からは、「深沢地区地区計画」及び「3・4・5号深沢村岡線」、について公述をいただいておりますが、各案件とも相互に関連する公述内容であるため、各案件に同じ公述要旨及び市の考え方を記載しています。

「鎌倉都市計画3・4・5号深沢村岡線」に対する公述意見の要旨と市の考え方（公開用）

公聴会 令和3年8月24日（火） 深沢学習センター3階ホール

公述人 H氏

| 公述意見の要旨 | 市の考え方 |
|--|---|
| <p>① 一体事業で駅をつくるとのことだが、深沢の住民が新しい駅を望んでいるのか疑問である。 新駅に40数億円の鎌倉市の財政を投入すること自身が問題であり、また、区画整理から生じたお金を投入する考え方は、基本的に深沢の住民、鎌倉市民の税金を横流しするような話であり、納得できない。 だからといって深沢単独のまちづくりに反対するわけではない。 深沢事業や本庁舎移転等の公共事業には多額の金額を使うため、市民の要求を十分に聞いて、慎重にやるべきである。 昨今はコロナ禍で、また異常気象でもあり、命を大切にする、市民が暮らしやすいまちづくりを併せて検討していくべきであり、軽々にこのことを判断してこの事業を進めることについては、全面的に反対である。</p> <p>② 本庁舎移転もありきの計画になっているが、市民が合意できるか疑問である。</p> | <p>① 深沢の新しいまちづくりは、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や鎌倉市都市マスタープラン、深沢地域の新しいまちづくり基本計画など、行政計画に基づいて進めているものです。 新駅を含めた深沢・村岡両地区一体の土地区画整理事業は、本市の新たな拠点を形成し、税収増加や公共施設の再編など、全市的な課題解決と持続可能な都市経営を実現するための事業です。 保留地処分金を確実に得られるよう、まちづくりガイドライン等によるコンセプトの確立、まちのブランディングに努めるとともに、神奈川県など関係機関と連携して企業誘致に向けた取組にも着手しています。</p> <p>② 本庁舎の整備事業については、別途、本庁舎整備事業のなかで、丁寧な説明に努めます。</p> |

※ C氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「3・4・5号深沢村岡線」、D氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「深沢地区地区計画」、F氏からは、「深沢地区地区計画」及び「3・4・5号深沢村岡線」、について公述をいただいておりますが、各案件とも相互に関連する公述内容であるため、各案件に同じ公述要旨及び市の考え方を記載しています。

「鎌倉都市計画3・4・5号深沢村岡線」に対する公述意見の要旨と市の考え方（公開用）

公聴会 令和3年8月24日（火） 深沢学習センター3階ホール

公述人 C氏

| 公述意見の要旨 | 市の考え方 |
|--|---|
| <p>① 新駅が設置されれば上町屋地域などが開発圧力によって無秩序に開発されるのではないかと推定される。鎌倉市は第3の都市拠点を目指すと言っており、上町屋地区も区画整理の区域に入れれば第3の拠点になりやすいのではないかと推定される。鎌倉市は第3の都市拠点を目指すと言っており、上町屋地区も区画整理の区域に入れれば第3の拠点になりやすいのではないかと推定される。鎌倉市は第3の都市拠点を目指すと言っており、上町屋地区も区画整理の区域に入れれば第3の拠点になりやすいのではないかと推定される。</p> <p>施行手法としては、一遍にということではできないのではないかと推定される。</p> | <p>① 本都市計画は、深沢地域の新しいまちづくり基本計画のうち面整備ゾーンの土地利用の方針を定めるものですが、深沢地域の新しいまちづくり基本計画では、土地区画整理事業区域周辺の緑や商業環境を含めた土地利用の課題を整理したうえでまちづくり計画を示しております。</p> <p>これまでの深沢のまちづくりの検討の中で、土地区画整理事業の区域を定めたもので、上町屋地区は区域に入れない計画としています。</p> |
| <p>② 事業区域の北西では、狭隘道路の民の境界を区域界にしているため土地区画整理法第8条の違反があり、換地についても土地区画整理法第89条に違反しているため、現行の計画に反対する。</p> | <p>② 土地区画整理法第8条は、個人施行の際の「事業計画に関する関係権利者の同意」について定めたもので、「認可を申請しようとする者は、その者以外に施行地区となるべき区域内の宅地について権利を有する者がある場合においては、事業計画についてこれらの者の同意を得なければならない。」と規定しており、当該事業でこれに違反する行為はありません。</p> |
| <p>③ 面積31.1ヘクタールのうち、約半分の15.97ヘクタールをJRが所有しており、JR所有地に市が税金を使って事業を行うのはおかしい。組合施行でやれば良い。地権者が2/3賛同しなければ個人施行で鎌倉市とJRで行えば良い。</p> | <p>③ 深沢の新しいまちづくりは、第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画や鎌倉市都市マスタープラン、深沢地域の新しいまちづくり基本計画など、行政計画に基づく事業です。藤沢市村岡地区との一体の土地区画整理事業であることを踏まえ、施行者を独立行政法人都市再生機構とする予定です。</p> |
| <p>④ 昭和62年の都市計画公聴会を経て、JR大船工場の約12.4ヘクタールを工業地域から工業専用地域に変更している。固定資産税が半減している。今回の土地区画整理事業でJRの所有地の用途地域を変更するような話を聞いている。用途地域の変更についても反対する。</p> | <p>④ 今回の都市計画決定では、用途地域の変更はしませんが、鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や鎌倉市都市マスタープランにおいて、深沢地域国鉄跡地周辺整備については、「深沢地域国鉄跡地周辺整備における面的な土地利用転換の誘導による、新たな土地利用の実現が求められる」としており、こうした行政計画に基づき、今後の土地利用転換に合わせて用途地域を変更する予定です。</p> |
| <p>⑤ 深沢事業の修正土地利用計画案のパブリックコメントに989件の意見が出た。約90パーセントがスポーツ施設、サッカー場のことである。幅員20メートルのシンボル道路を取りやめて、そうした意見を反映させてほしい。</p> | <p>⑤ 令和元年度に作成した土地利用計画（案）では、行政施設街区の西側にグラウンドや公園等を設置する予定です。</p> |
| <p>⑥ 湘南モノレールは鉄道に該当しないため、公務員には通勤交通費が出ない。新駅とシンボル道路ができることでモノレールが廃線になることを心配している。</p> | <p>⑥ 鎌倉市の職員の通勤手当の支給については、「鎌倉市職員の給与に関する条例」に基づき、通勤経路における交通機関の使用等に対して、通勤手当を支給することとなっており、湘南モノレールは通勤手当の支給対象となる交通機関に含まれます。</p> <p>なお、深沢地区のまちづくりにより、湘南モノレールの乗降客数は増加すると試算しています。</p> |
| <p>⑦ 柏尾川にかかる新橋については、鎌倉側が幅員20メートルに対して、藤沢側が幅員17メートルの計画であり計画がおかしい。</p> | <p>⑦ 鎌倉市と藤沢市の境界は、柏尾川にかかる新橋の中間地点です。藤沢市域の新駅から新橋手前までの都市計画決定上の代表幅員の記載は17mですが、新橋に右折レーンを設置するため、新駅から新橋手前にかけて徐々に幅員を20mまで拡幅する計画としています。</p> <p>そのため、新橋の全ての箇所において、幅員は20mとする計画であり、両市の計画は整合しています。</p> |

※ C氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「3・4・5号深沢村岡線」、D氏からは、「村岡・深沢地区土地区画整理事業」及び「深沢地区地区計画」、F氏からは、「深沢地区地区計画」及び「3・4・5号深沢村岡線」、について公述をいただいておりますが、各案件とも相互に関連する公述内容であるため、各案件に同じ公述要旨及び市の考え方を記載しています。