

**平成 24 年度**

**第 3 回**

**鎌倉市都市計画審議会 会議録**

**日 時**      平成 25 年 1 月 31 日（木）10：00～11：40

**場 所**      鎌倉市役所 全員協議会室

## 目次

|            |       |    |
|------------|-------|----|
| 会議次第       | ----- | P1 |
| 出席委員及び欠席委員 | ----- | P2 |
| 出席した職員の職氏名 | ----- | P2 |
| 会議録        | ----- | P4 |

平成 24 年度 第 3 回鎌倉市都市計画審議会〔会議次第〕

平成 25 年 1 月 31 日（木）午前 10 時から  
鎌倉市役所 本庁舎 2 階 全員協議会室

○ 開 会

1 諮 問

（1）諮問第 2 号

準工業地域における高さが 20 メートルを超える建築物の建築行為について

2 報 告

（1）報告第 7 号

鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について

3 その他

○ 閉 会

## 出席委員

|             |         |
|-------------|---------|
| 鎌倉市議会議員     | 赤 松 正 博 |
| 〃           | 石 川 寿 美 |
| 〃           | 伊 東 正 博 |
| 鎌倉市農業委員会    | 安 齊 清 一 |
| 鎌倉市観光協会     | 井 手 太 一 |
| 大船工業倶楽部     | 柳 澤 秀 夫 |
| 東京大学教授      | 大 方 潤一郎 |
| 早稲田大学教授     | 佐 々 木 葉 |
| 元日本大学教授     | 永 野 征 男 |
| 協同法律事務所     | 藤 村 耕 造 |
| 千葉商科大学大学院教授 | 吉 田 寛   |
| 藤沢土木事務所長    | 木 下 幸 夫 |

## 欠席委員

|                     |         |
|---------------------|---------|
| 鎌倉商工会議所             | 山 本 元 洋 |
| 慶應義塾大学教授            | 大 江 守 之 |
| 株式会社建築プラス環境設計事務所取締役 | 田 嶋 裕 美 |

## 出席した職員の職氏名

|                   |         |
|-------------------|---------|
| まちづくり景観部次長兼都市景観課長 | 大 場 将 光 |
| 〃 土地利用調整課長補佐      | 林 浩 一   |
| 〃 交通計画課長          | 宮 崎 隆   |
| 都市調整部都市調整課担当課長    | 前 田 信 義 |
| 〃 都市調整担当係長        | 石 原 達 信 |
| 〃 都市調整担当          | 村 上 慎 也 |
| 〃 建築指導課担当課長       | 松 本 清 治 |
| 都市整備部道路課長補佐       | 藤 井 淳 二 |
| 消防本部警防救急課長        | 斉 藤 務   |

(事務局)

まちづくり景観部長

〃 都市計画課長

〃 課長補佐

〃 課長補佐

〃 都市計画担当係長

〃 都市計画担当

〃 都市計画担当

土 屋 志 郎

舘 下 優 三

芳 本 俊 雄

関 沢 勝 也

不 破 寛 和

後 藤 由 歌

菊 地 淳

## 会議録

- 館下都市計画課長 定刻となりましたが、横須賀線に遅れが出ているということで、電車を利用されている委員がお見えになっておりません。大方会長も、現在電車の中にいるという連絡を受けております。大方会長から、会を進めていただいて良いという確認が取れており、現在、9名の委員の出席をいただいておりますので、過半数を超えておりますことから、本審議会が成立しております。副会長の藤村委員に、会長がお見えになるまで、進行をお願いできればと思います。
- 藤 村 副 会 長 おはようございます。副会長の藤村でございます。ただいまご説明がありましたとおり、大方会長が遅れるということですので、会長が来られるまで、代役を務めさせていただきます。
- ただ今から平成24年度第3回鎌倉市都市計画審議会を開催いたします。委員の皆さまには、お忙しい中をご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日はよろしくお願いいたします。
- それでは、審議に入る前に、事務局から報告事項をお願いします。
- 館下都市計画課長 事務局を務めます都市計画課長の館下と申します。
- よろしくお願いいたします。
- はじめに、新たに就任していただいた委員の紹介をさせていただきます。元日本大学教授で、現在は横浜市立大学の講師などを務めておられ、本審議会へは学識経験者として委員をお願いいたしました、永野征男委員です。
- それでは、永野委員、自己紹介をお願いしますでしょうか。
- 永 野 委 員 おはようございます。ただいまご紹介いただきました、永野です。私と鎌倉市の関係は、中西市長の時代に土地利用懇話会という、頻繁に開かれた会議がございまして、そこで養老猛司さんなどと一緒に、5年間、土地利用に関して審議したことがございます。それ以来ということになりますけれども、都市計画、その他について、考えていきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。
- 館下都市計画課長 ありがとうございました。今後とも鎌倉市の都市計画行政にご尽力賜りますよう、よろしくお願いいたします。
- 次に資料のご確認をさせていただきます。
- まず資料集につきましては事前に送付しております。
- 皆様のお席には、本日の「次第」のほか、新たな「委員名簿」及び「都市計画道路の見直しに関する意見用紙」を置かせていただきました。
- また、大変申し訳ありませんが、本日、一部資料の差し替えと追加がございます。差替え資料は、事前に配布させていただいた資料1「見直し方針(案)」4ページの見直し方針図のA3、1枚と、資料3の意見集計表のA3、1枚となります。
- 追加資料としまして、「都市計画審議会からの意見の対応表」及び「見直し

方針（案）対比表」となりますので、よろしくお願いいたします。

資料はよろしいでしょうか。ごさいませんようでしたら、事務局までご連絡ください。

続きまして、事務局から３点ほど、報告させていただきます。

１点目は、本日の欠席委員のご報告をさせていただきます。

事前に、大江副会長、田嶋委員、山本委員の３名から、所用のため欠席される旨のご連絡をいただいております。また、現在来られていない方は、電車の遅延ということで、遅れてお越しになられるかと思います。

過半数を超える委員のご出席をいただいておりますので、審議会が成立しておりますことをご報告いたします。

２点目は、本日、議題の関係で出席しております職員を紹介いたします。

まちづくり景観部次長で都市景観課長の大場でございます。

交通計画課長の宮崎でございます。

都市調整課担当課長の前田でございます。

建築指導課担当課長の松本でございます。

警防救急課長の斉藤でございます。

また、関係職員として、土地利用調整課、都市調整課、道路課の職員が出席しておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、会議の傍聴についてご報告いたします。

広報かまくらとホームページにおきまして、本審議会の傍聴者の募集をいたしましたところ、６名の方から傍聴希望がございました。

本審議会では、会議を原則公開とすることとなっていますが、公共の福祉、秩序の維持のため必要と認めるときは、審議会の議決によりこれを公開しないことができることとなっています。

本日の予定案件につきましては、特段、非公開とする理由はなく、

また、本日使用いたします資料につきましても、特段、非公開とする部分はないと考えますので、公開とすることによりよろしいかどうか。

また、傍聴の範囲ですが、会議次第３のその他は事務連絡でございますので、次第１の諮問第２号から次第２の報告第７号までとすることにより、よろしいかどうかの確認をお願いします。

なお、傍聴希望者６名のうち、３名の方は諮問第２号の傍聴を希望されていることから、審議終了後に途中退席することについても、ご確認をお願いします。

以上で、報告を終わります。

藤 村 副 会 長

ありがとうございました。

今回、新たに、ご経験も深い永野委員をお迎えして、審議会を開催することになりました。

今後とも審議会運営に関して、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、傍聴につきましては、事務局の説明のとおり、傍聴者の途中退席も含め、傍聴を許可し、資料も公開するという事でよろしいですか。

(異議ない旨を確認)

ご異議がないようでしたら、傍聴者の入室を許可することとします。

ここで、傍聴者が入室いたしますので、その間、暫時休憩いたします。

(傍聴者の入室を確認)

傍聴者の方が入室されましたので、次第に沿って会議を進行いたします。

はじめに、次第 1 の諮問第 2 号「準工業地域における高さ 20 メートルを超える建築物の建築行為」について、事務局から説明をお願いします。

館下都市計画課長 諮問第 2 号 準工業地域における高さ 20 メートルを超える建築物の建築行為について、説明させていただきます。

当審議会では、諮問基準により、15 メートル又は 20 メートルを超える建築計画に対しては建築物の高さの諮問を行っております。

本件につきましては、諮問基準である「準工業地域における高さ 20 メートルを超える建築物の建築行為」に該当することから、本日、諮問するものでございます。

まず、最初に「建築計画の概要」でございますが、

行為計画者は、東京都千代田区麹町 4 丁目 6 番 8 号、

特定医療法人 沖縄徳洲会 理事長 徳田虎雄でございます。

行為の場所は、鎌倉市山崎字前田 1202 番 1 外 19 筆となっております。

敷地面積は、13,957.17 平方メートル、

建築物の最高の高さは、35.81 メートルとなっております。

建築物の用途は、病院でございます。

なお、がん治療の先端医療を行う施設になると聞いております。

計画地の位置関係としましては、

J R 大船駅の南側、約 1.2 キロメートルに位置しており、

また、計画地の北西側に接する道路上空には、湘南モノレールが通っております。

計画地の用途地域は、準工業地域、建ぺい率 60 パーセント、容積率 200 パーセントとなっており、防火地域、準防火地域の指定はありません。

計画地は、鎌倉市都市マスタープランの地域別方針、深沢市街地域においては、「公共公益施設等」「一般住宅地における良好な住環境の育成」「主要道路沿道の住宅地の環境保全」について位置付けられております。

ここで、説明の前に、大方会長がお見えになったので、進行の交代をお願いします。

大 方 会 長 申し訳ございません。横須賀線が途中で止まりまして、今到着しました。それでは引き続き説明をお願いします。

館下都市計画課長 それでは、引き続き説明いたします。

次に、現況図でございます。

湘南モノレールの軌道敷を、画面下に青色で示しています。

計画地は、北西に隣接する道路側から計画地南東部にかけて、約 5 メートルの高低差があります。

現地を計画地北側、黄色の矢印の方向に撮影した写真です。

画面左奥に見えますのが、既存の建築物です。

土地が傾斜していることが分かります。

次に、計画地北東側、黄色の矢印の方向に撮影した写真です。

次に、計画地北側、黄色の矢印の方向に撮影した写真です。

写真中央に見えておりますのは、湘南モノレールの支柱及びレールでございます。

続きまして、土地利用計画図でございます。

敷地上空には、東京電力の高圧送電線が通っております。

次に、平面図です。

地下 2 階平面図では、駐車場、機械室などがございます。

地下 1 階平面図では、駐車場、検査室、

1 階平面図では、正面出入口、外来診察室、検査室、

2 階平面図では、検査室、救急センター、

3 階平面図では、手術室、I C U、

4 階平面図では、病室などがございます。

5 階、6 階平面図も、4 階と同様、病室などがございます。

また、7 階平面図では、医局や講堂などがございます。

最後に、8 階平面図でございます。中心部分が機械室になります。

この階は、機械室部分及び建築設備部分の水平投影面積の合計が、当該建築物の建築面積の 8 分の 1 以上であることから、階数として算入しております。お手元の図面、8 階平面図右側には、非常用発電機の詳細図を記載しております。

また、4 階以上の階には、高圧送電線の影響による建築不可領域を記載しております。

これは、高圧送電線の接触等を考慮し、当該高圧送電線の振れ幅から 3.6 メートル以上の離隔距離が必要となることから、図面上で、建築不可領域を明示しているものでございます。

次は、立面図です。

上が北側立面図、下が東側立面図です。

8 階平面図にある建築設備及び機械室の中で、一番高さが高い非常用発電機が、目隠しのルーバーから 2.44 メートル飛び出ているため、その最上部までが、当建築物の高さとなります。

また、斜面地であることから、平均地盤面が 2 つ設定されます。その地盤面

からの高さは、一つは 32.531 メートル、もう一つが一番高い 35.81 メートルとなっています。

これまで、建っていた建築物の高さは、約 32.3 メートルとなっていました。本計画は目隠しルーバーの位置で 34.07 メートル、一番高い場所は非常用発電機のある箇所、35.81 メートルとなります。

よって本計画の方が、目隠しルーバーの位置では 1.77 メートル、最高高さでは、3.51 メートル高くなっております。

また、東側立面図の右側に湘南モノレール及び左側に高圧送電線との位置関係を示しております。

これまで建っていた建築物は、湘南モノレール側の道路から 1 階の車寄せ部分では道路の際まで、2 階以上の階では約 6 メートル、建築物の壁面の位置を後退させていました。本計画では 1 階の車寄せ部分では、約 4 メートル、2 階部分では、約 15 メートル、3 階以上の階では約 22 メートル、建築物の壁面の位置を後退させています。前面道路に対し圧迫感の軽減が期待できるのではないかと考えています。

なお、当該区域には、予定建築物の他に、既存建築物がございます。

計画建築物と既存建築物の位置関係は、画面のようになります。

次は、西側及び南側立面図です。

次に、赤線の位置における、予定建築物の断面図です。

こちらが断面図です。

続きまして、赤線の位置における、予定建築物の断面図です。

断面図でございます。

造成計画図です。

A 断面、B 断面のそれぞれにおける断面図を、画面右側に示しております。

計画建築物は、地下を有することから、計画建築物の下を根切りするものです。

日影図です。

準工業地域の建築基準法の日影制限時間は、敷地から 5 メートルの位置で 5 時間以内、10 メートルの位置で 3 時間以内となっています。

スクリーンでは、時刻日影図を表示しています。

30 分ごとに、線の色を交互に変えております。

続きまして、これまでの手続の経過についてご説明いたします。

本件につきましては、鎌倉市まちづくり条例の大規模開発事業に該当するため、平成 23 年 12 月 8 日に同条例に基づく大規模開発事業の土地利用方針書が提出され、標識の設置、公告・関係資料の縦覧を行いました。

なお、当事業に対する意見書の提出はありませんでした。

鎌倉市まちづくり条例による大規模開発事業の手続が終了後、「鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例」の手続きに基づき、計画を公開

しました。

その後、地元自治会から説明会の開催要望があり、説明会を開催いたしました。

現在は、開発事業協議申出書を受付け、各課協議を行っているところです。鎌倉市まちづくり条例及び鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例の手続きの中で、それぞれ1回ずつ説明会が開催されましたが、特段事業に対し反対の意見が出されず、また意見書の提出もなかったこと、周辺建築物や周辺状況を考慮した場合、違和感がないことや湘南モノレール側からの圧迫感の軽減が期待できること等を考慮し、事務局といたしましても、本計画に対しては、問題はないものと判断をしております。

今後の予定でございますが、本審議会の答申をいただき、開発事業に関する協定書を締結するとともに、適合確認通知書を交付することとなります。

以上で、説明を終わります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

大 方 会 長      ありがとうございました。質疑に移ります。ただいまの説明で、ご意見またはご質問はありますでしょうか。

安 齊 委 員      今の説明で、前面道路には歩道があると思いますが、今回の計画の中で、詳細はこの図面では分からないのですが、歩道の幅がどの程度されているのかという質問がまず1つ。それから、大規模開発事業の手続きが終了して、意見書の提出もないということでした。計画では、35.81メートルということで、若干の高さがあるという話でした。前回も同じような建物が、日影制限をクリアしたうえで建っていて、今回も恐らくそういう基準の中で、日影規制等を住民に示して、意見もなかったということで、良いことではないかと思います。実際にこれからこの計画が進んでいくということで、この計画が、がんセンターということで、そういう施設を作っていただきたいという希望です。今後事業を進めるにあたって、支障のないように事業者と十分相談してやっていただきたいということです。質問としては、今の歩道がどうなっているのか、その辺をお聞きしたいと思います。

前田都市調整課担当課長      都市調整課担当課長の前田でございます。お手元の資料の4ページに土地利用計画図があります。小さくて見にくいかもしれませんが、前面道路は、市道 055-000 号線ということで、幅員 10 メートルとなっています。今回の計画地側につきましては、10 メートルの公道の範囲内に 1 メートルの歩道があるということで、今回の計画ではそれに加えて、宅地側に 1 メートルの歩行者空間を確保するというので、トータルで 2 メートルの歩道空間が確保されるという計画になっております。

安 齊 委 員      分かりました。

石 川 委 員      日照権のことですが、新規の事業で日照の変わり具合があるのですが、以前の建物と比べて変化はあるのでしょうか。

- 松本建築指導課担当課長 建築指導課担当課長の松本です。申し訳ございませんが、前の建物の日影図については、比較として作っていませんので、状況については申し訳ありません。分かっておりません。
- 石川委員 短時間であると思うのですが、日照の問題について、そこにかかる住民の方達については、説明がなされて、了解も得られているということによろしいでしょうか。
- 前田都市調整課担当課長 日影に限りませんが、手続基準条例の中で、近隣住民の方への説明と、その他の周辺住民の方への説明会を行っております。本件に関しては、近隣住民として、日影がかかっている地域も含めて、一定の範囲内の方に、計画の説明を行っておりますが、特段の意見等は出ていません。また周辺住民の方に対して説明会を一回開催しておりますが、特段日影に関しての内容は出ておらず、病院の具体的な業務の運営形態とか、管理という問題についての意見が多かったと報告を受けています。
- 木下委員 4ページの、西側に植栽をする緑の斜面地があつて、一部切りこんで構造物と言いますか、建物を建てられるのですが、安全度という観点からすると、ここは安全なのでしょうか。残りの斜面は既存の斜面そのままなのか。私も土砂災害警戒区域という指定を進めていますが、自分達から見ると、ここは災害時要援護者と言いますが、病院・診療所・保養所等々になるのかと思います。この斜面の横断図というのを見ていたのですが、その法令にかかるのか、あるいは対策をされるのか。幸い近くに病室があまり無いようですが、1階2階にあると、少し心配ですし、駐車場が既存のままありますので、斜面についてはしっかり対策を取っていただきたいと思います。
- 松本建築指導課担当課長 建築確認の中で、対象とするような、がけの規制がかかる地区ではありません。ただ、建築基準法の19条を見ていまして、敷地の安全という中では、審査対象としますので、通常でいくと、神奈川県がけの指導指針というのがありまして、そちらに基づいて審査していくということになると思います。基本的に鉄筋コンクリートであれば、そこに普通の居室がなければ、通常でいけば建築可能ということで進んでいくと思います。現実的には、土地利用の中で、1つの庭園という形で計画もされておりますので、大きな心配もないものと感じております。
- 木下委員 土砂災害防止法の適用にはなっていないのでしょうか。
- 前田都市調整課担当課長 総合防災課に照会をかけています。特別区域にはなっていませんが、土砂災害警戒区域になっているということです。そのようなことも留意しながら、建築の手続きの中でも、しっかり対応していくように事業者に伝えたいと考えております。
- 大方会長 19ページを拝見しますと、お隣にURの分譲マンションが写っていると思います。これに10階建てと書かれていますが、ここも準工業地域で20メートルというところだったのだらうと思います。これはやはりこのような手続

きを経て、10 階建てが建ったのでしょうか。どのような経緯だったのでしょうか。

関沢都市計画課長補佐

都市計画課の関沢です。UR都市機構レーベンスガルテンに関しましては、建築基準法の総合設計制度を使いまして建っております。建築審査会で認定をもらっている物件になっております。他の審査会で審議されたものについては、この都市計画審議会諮問基準には該当しないということになっておりますので、そのような過程を踏んでおります。

大 方 会 長

いずれにしろ、お隣にも 30 メートル位のものが建っているということですね。

他はいかがでしょうか。なければ、諮問第 2 号につきましては「異議なし」ということでよろしいでしょうか。

(異議なしを確認)

ありがとうございました。

ここで、3 名の傍聴者が退室しますので、その間、暫時休憩いたします。

(傍聴者が退室)

続きまして、次第 2 の報告第 7 号「鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について」報告をお願いします。

館下都市計画課長

それでは、説明に入る前に、大方会長と佐々木委員、吉田委員が途中でいらっしやいましたので、もう一度資料の差し替えについて申し上げます。

本日、一部資料の差し替えと追加がございます。差替え資料は、事前に配布させていただいた資料 1「見直し方針(案)」4 ページの見直し方針図の A3、1 枚と、資料 3 の意見集計表の A3、1 枚となります。

追加資料としまして、「都市計画審議会からの意見の対応表」及び「見直し方針(案)対比表」となりますので、よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。

大 方 会 長

はい。お手数かけました。

館下都市計画課長

それでは報告にまいります。報告第 7 号「鎌倉都市計画道路見直しの進捗状況について」説明させていただきます。

資料 1 の 2 ページをお開き下さい。

都市計画道路の見直しにつきましては、「見直しの考え方」のフローのステップ 1 からステップ 4 までの各パートのうち、7 月 11 日開催の今年度の第 1 回の審議会で、ステップ 1「見直し対象路線の選定」ステップ 2「都市計画道路の必要性の検証」部分について「中間報告その 1」として公表し、パブリックコメントを実施することについて、ご審議頂きました。

10 月 29 日開催の第 2 回審議会では、「中間報告その 1」に寄せられた市民意見に対する市の考え方と「中間報告その 2」の公表案についてご審議頂き、

「中間報告その 1」につきましては、「見直し方針案」の前半部として確定すること。それから後半のステップ 3「課題解決策の検討」、ステップ 4 交

通量の検証と総合評価」の部分を「中間報告その2」として公開し、市民意見の募集を行うこと。 についてご了解を頂いたところでございます。

本日は、先ず公開しました「中間報告その2」についてですが、前回の審議会でもいただいたご意見を参考に、何点か会長と調整のうえ内容の修正等を行いましたのでこの点につきまして報告致します。

お手元の追加資料1の「都市計画審議会からの意見の対応表」をご覧ください。

表の右側が前回ご審議頂いた時点の案で、左側のとおりアンダーラインや赤字の部分で修正したうえで、パブリックコメントを実施しました。

スクリーンをご覧ください。

頂いたご意見の一点目は、由比ガ浜関谷線B区間を廃止した場合に影響を受ける雪ノ下大船線の混雑度の指標の表示に関するものです。

案では信号交差点に関する補正を行った場合の混雑度1.26により判断していたものですが、当路線の実情は沿道に存在する観光地や交差点を中心として、断続的に混雑するほか、JR東海道線と横須賀線の2箇所の踏切が平面交差しているため交通遮断の影響が大きいと判断し、当初は参考値としていた、踏切補正を考慮した場合の混雑度1.59、これを判定値とする記述に修正しています。その内容は、資料2の分冊2、9ページに反映しております。2点目は、交通需要推計のケースで鎌倉の交通状況に関する特徴や、休日の状況の考え方など考慮が必要ではないか。とのご意見で、追加事項として、「平日休日の傾向」「参考として定点観測を実施している交差点の交通量の表」「観光によるトップシーズン等、特異日の対応」「平成22年道路交通センサスとの比較」などを追加致しました。

その主な内容は、鎌倉市の場合の交通量の変動傾向は、一般的傾向と異なり多くの観光名所などが存在していることなどから、トップシーズンを除けば、平日に比べても平均で約4%程度の微減の傾向を示すこと。

主な渋滞の特徴については、平日の交通渋滞の主な発生箇所は、鶴岡八幡宮前と下馬交差点を中心として午前10時から午後2時ぐらいまでの時間帯で渋滞していること。

休日は、国道134号などの海岸部で午前10時から午後4時ぐらいまでの時間帯で渋滞していること。

今後注視すべき点について、観光トップシーズンは、平日休日を問わず鎌倉地域全体に交通渋滞が発生している現状から、現在、本見直しと並行して交通需要管理の検討などを含めた鎌倉地域地区交通計画の策定に取り組んでおり、これらソフト面を主体とした施策展開の推進状況も見据え、次回の都市計画道路の見直しに臨む必要がある。ことなどを記載しました。 その内容は、資料2の分冊2、10ページに記載しています。

3 点目は、分冊 2 の 17 ページから 19 ページにかけての総合評価表に関する部分です。当初、路線の持つ役割及び検証内容の確認表に判定欄を設け、○や×の表示しておりましたが、こうした表示を行うことが分り易いとは言えないので検討すべき。とのご意見で、ここでは、判定欄を削除し、文言のみで表記しました。

4 点目は、パブリックコメントの実施について「さらなる周知を。」とのご意見で、広報「かまくら」やホームページへの掲載のほか、廃止候補等の路線に関係する 40 の自治町内会に資料 5 のチラシの回覧を依頼し、周知の強化を図りました。

以上が、前回の審議会で頂いた意見を参考に修正及び取組みを行った箇所となります。

次に、昨年 11 月 21 日から約 1 ヶ月間実施した、「中間報告その 2」のパブリックコメントの結果について報告致します。

資料 3 をご覧ください。

提出された意見書は、40 通で内容を項目別に分類すると 74 件となります。74 件のうち多数提出された意見は、表の 1 番目から 4 番目が由比ガ浜関谷線 B 区間に関する意見の合計 25 件で、これらについては 1 つの回答としてまとめています。

また、表の下の方ですが、緑・景観保全に関するものが 25 件と多く、この意見は由比ガ浜関谷線 B 区間の意見とセットで出されている傾向にあります。

また、そのほかの意見は、ソフト対策重視や由比ガ浜関谷線 A 区間に関するものなどが 24 件程ございました。

やはり市民の方は、由比ガ浜関谷線に対して関心が高いということが伺われますので、これに対する「市の考え方（案）」について、説明致します。

この意見に対する市の考え方は、表の右上に記載していますが「段階的な見直し作業を行う。」との考え方などから、今回の見直しでは A 区間、C 区間を「存続」とし、B 区間は「保留」とし、次の段階で今後予定している都市マスタープランや交通マスタープランの改定等において、改めて市民の皆さんの意見を聞きながら、交通問題の解決に向けて体系的かつ重点的な検討を行うこととします。というもので、段階的な見直し作業の進め方の説明をその下に記載しています。

今回の見直しでは、目的や着目点などを①②に記載し③で由比ガ浜関谷線について、路線全体としては都市の骨格をなす幹線であり、廃止した場合に平行路線へ渋滞の影響が及び、災害対策上も重要性が高い性格を有するといった必要性の高い路線ではあるが、一方で特に B 区間は現計画では歴史的風土や緑地保全に直接的に重大な影響を及ぼすといった大きな課題があることから、今回は「保留」としたこと。

また、このまま結論へ至るまで検討を続けるといった選択肢もあるが、これまでの長期間にわたる建築制限に対する早期解除や緩和など、権利者への配慮を優先すべきと判断したこと。

今回は、問題点の整理、B区間の廃止や地下式などの形式及びルート等の変更など解決に向けた方向性を示し、今後の見直し作業に活かすことにしたこと。などを記載し、次回以降の見直しでは、都市計画道路のあり方など今回の見直し作業の範囲に留まらず、今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来都市像を踏まえた確に行っていくこととしています。

また、その他の意見への対応で「日本の将来人口の推計」や「全国交通量の予測」などのデータの出典明記を行うもののほか、修正の必要は無いと考えられるため前回ご報告させていただいた「見直し方針中間報告その2」は、「見直し方針案」の後半部として確定していきたいと考えています。

そのほかは、資料3の記載のとおりですが、事前に資料も配布させて頂いておりますので時間の関係もあることから説明を割愛させていただきます。

なお、この「市の考え方」及びこのあと説明いたします「見直し方針（案）」につきまして、本日のご審議などにより修正等が生じた場合は、事務局の方で会長と相談の上、必要なお連絡、調整等を行い、修正したうえで公表し、3回目のパブリックコメントを実施していきたいと考えております。

それでは、資料1の「都市計画道路の見直し方針（案）」につきまして、説明いたします。

この「都市計画道路の見直し方針（案）」は、資料2にこれまでの「中間報告その1、その2」を分冊として綴じていますが、この中から要点部分を抜粋し、時点修正など多少の修正を加え「本編」としてとりまとめたものです。お手元に本日お配りしました追加資料2の「見直し方針（案）対比表」は、「中間報告その1その2」の引用元と修正内容などを取りまとめたもので、説明と並行してご参照頂ければと思います。

1ページをお開き下さい。1ページは、「中間報告その1」から引用した部分で都市計画道路の見直しの背景と今回の見直しの着目点に関するものです。このページでは、将来を見据えた道路環境の抜本的な改善などについては、都市計画の総合的な観点から体系的に位置付ける必要があるため、都市マスタープランや交通マスタープランの改訂において重点的に施策の検討を行い、関連計画との整合を図りつつ対応をするなど、段階的な見直し作業を行うこと。

今回の見直しの着目点では、建築制限の長期化への対応は、権利者への配慮を優先し、廃止可能路線や建築制限の緩和を検討すること。

鎌倉市独自の地域特性への配慮及び世界文化遺産登録構成資産への影響も検討すること。

防災対応について、東日本大震災の教訓を踏まえ、緊急避難路など防災機能の確保充実に関して配慮し検討すること。

都市計画変更等の範囲などを記載しています。

2 ページ目は、検討の流れとこれからの検証手法についてのフロー図で、公開済みのフロー図にパブリックコメントを実施した時期を追記いたしました。

なお、現在の進捗状況としましては、図右側の「見直し案の作成・公表」の箇所を少し手前までできていると考えております。

3 ページは、都市計画道路の見直し結果で、「中間報告その2」の段階でご説明させて頂いた表に整備状況及び備考欄に変更箇所などの追記を行い、ページ右側下には、整備状況の解説や中間報告その1、その2で段階的に実施した作業内容及び見直し結果をまとめ、変更を予定する路線区間は3路線3区間、廃止を予定する路線区間は区画街路を含め16路線16区間、総合判定を保留する路線区間は1路線1区間であることなどを記載しました。

なお、方針策定に関する詳細は、この「見直し方針（案）」には記載しておりません。

分冊とセットとしておりますので、幹線街路の詳細は、分冊2の3ページから19ページを、区画街路廃止に係る詳細は、8ページをご覧いただければと思います。

4 ページは、都市計画道路の見直し方針図で中間報告その2で説明し公表したものに区画街路の位置及び一覧表の追記を行い都市計画道路のすべてを把握できるようにしました。

なお、図中の青色実線は存続路線で、赤色実線は廃止路線、青色実線に黄色のマーキングを行ったものが、ちょっと分りにくいですが、全て市境付近となります。

これが変更箇所となります。

また、オレンジ色の点線は保留とした路線区間、黒色実線は見直し対象外の路線を現しております。

区画街路は、図中央部の○数字が付いた赤実線がその位置となります。

5 ページは、総合判定の解説内容を記載しました。

6 ページは、見直し方針による都市計画手続きの事項を追加しました。

その内容は、「本方針により変更・廃止が確定した路線区間については、関係機関等との協議調整を行うとともに、条例や法令に基づく周知等を図りながら都市計画の手続きを進めていきます。」というものです。

そのほかの項目は、今後の見直しの予定の部分を除き、「中間報告その2」でご説明させて頂いたとおりです。

なお、今後の見直しの予定の部分は、「中間報告その2」でご説明させて頂いたものに、将来都市像を見据えた都市計画の考え方などについて、お手元

の追加資料２の「見直し方針（案）対比表」３枚目のとおり文章を追記いたしました。

以上が見直し方針（案）の説明となります。

今後の予定は、３回目のパブリックコメントを実施したうえで、本審議会での諮問答申を経て、「都市計画道路の見直し方針」の確定を行っていきたいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

以上で報告を終わらせていただきます。

大 方 会 長                      ありがとうございました。何か質問等はございますでしょうか。

藤 村 副 会 長                      質問させていただきたいのですが、特に由比ガ浜関谷線の廃止についてですが、この保留というのは、具体的に存続と、どのような違いが出てくるのでしょうか。保留にされた場合、今後それは最終的に決定を見るのは、どういう過程になっているのかについて、質疑したいと思います。

館下都市計画課長                      幹線として重要な路線でもあり、かつ、都市景観・緑地等へ直接的に重大な影響を及ぼす路線なので、保留とさせていただいております。これは、来年度から都市マスタープランの改定作業に入ります。それが終わりますと、次に交通マスタープランの改定が控えておりまして、より具体的な検討内容になっております。そのような状況の中で、もう少しいろいろな施策とか、状況の検討を加え、方針・方向性を出していきたいということです。

藤 村 副 会 長                      ありがとうございました。

大 方 会 長                      さらに補足しますと、存続となると、これはもう事業化を急ぐというか、近いうちには事業化させるという意味を鮮明にしたということになるのですか。保留というと、まだそこまではいかない、慎重に検討するといったそういうニュアンスになるという理解が近いのでしょうか。

館下都市計画課長                      現状の都市計画道路の形、地表を通るルートでございまして、特に中間部のＢ区間は、台峯緑地、それから古都保存法の歴史的風土特別保存地区、源氏山公園などを通過しています。特に北鎌倉あたりから見る景観には、斜面地を大幅に削って、人口斜面地が出現し、当然樹木も伐採する。そういった、非現実的な整備をしようとは考えておりません。そういったものを地下式への形式変更とかルート変更、廃止も候補としてある中で、保留という位置づけです。

大 方 会 長                      存続となると、従来のように、都市計画決定をしてあるけど、５０年経ってもなかなかできない、それでも良いというような雰囲気だったところを、今回存続となったからには、２０年か３０年のうちには行うぞ、という決意だと。そのようなニュアンスがあるのでしょうか。

芳本都市計画課長補佐                      まさに会長がおっしゃったとおりでございまして、存続ということにしてしましますと、やはり事業化を見据えるという概念が独り歩きしてしまう可能性がございます。そこまで行かずに、一步踏みとどまって、もう一度総体的に考えようという考え方でございます。

- 赤 松 委 員      まず、今日いただいた資料の中で、方針図の差替えがありました。これは、どこがどのように変わって差替えになったのか教えていただけたらと思います。
- 館下都市計画課長      方針図ですが、中間報告その２の段階では、幹線街路だけの表記をしておりまして、区画街路は別の図面で表現しておりました。一枚の方針図で、幹線街路も区画街路も全て記述をして分かるようにしています。鎌倉地区の中で、図の①から⑫まで、短いぶつ切りのような赤い線が点在していると思いますが、これが新しく追記しました区画街路でございます。
- 赤 松 委 員      間違いがあって直したといったということではないのですね。
- 館下都市計画課長      その２の８ページに区画街路の図面を載せておりました。区画街路だけの地図図です。それでいくと、幹線街路は、幹線街路のほうに載せております。間違いではありません。表を入れて位置を一枚で分かるように追記をしたものです。
- 赤 松 委 員      はい、分かりました。色々といっぱい図面が出てくるので、差し替えとなるとどこがどのようになるのか。分かりました。それで、前回の審議会の際に、広報にお知らせ、意見募集ということだけでは不十分だということで、見直し対象路線の所には、町内会の協力を得て、このようにパブコメをやっているというお知らせを是非するようにお願いしました。それを実施されましたけれど、かなりこれは大変な作業があったと思います。各町内会長さんの所をお願いに回ったと思うのですが、何か特別な反応はありましたか。
- 館下都市計画課長      特に町内会長から意見というのはありませんでした。
- 赤 松 委 員      前回の意見は、確か３３通だったでしょうか。それで今回は４０通ですか。もっと徹底して、各戸に回覧版などを通じて周知していれば、もっと多くの意見が出るのかと思います。意外に意見が少なかったのですが、事務局はどのような受け止め方をしていますか。
- 館下都市計画課長      広報、ホームページ以外に、廃止対象路線の対象町内会に回覧させていただいたのですが、４０通ということでございます。次回３回目のパブリックコメントを実施する予定でございますけども、周知というのは、非常に大切な要素でございますので、３回目もやはり自治町内会を通して回覧を再度やらせていただければと考えております。
- 赤 松 委 員      是非お願いしたいと思います。私達、かなり詳細な、いろいろな評価の観点からどういう理由でこのような評価になったのかという、詳細な資料をいただいています。市民の皆さんには意見を求めるその案が、どのような経過でこのような形で市民の意見を聴いているのかというのは、私達は十分わかるのですが、意見募集をする際に、市民の皆さんに、そのような材料の提供というのはなかなか難しいわけです。だから、こういう案になった経過というのは、市役所で聞かなければ分からないという現実があります。それはやむを得ないのですが、特に由比ガ浜関谷線の関係でたくさんの意見が出ている

ように、自分達の生活そのものに関わってくるということになると、大変大きな関心事になります。そのような人が市役所に来て、詳細を知りたいければ、来てよく見ていただければよろしいということになるのですが、可能な限り、理解をしていく上で、最低限必要な情報の提供というものが必要なのではないかと思います。大変難しいことかもしれないのですが、今度のパブコメは、都市計画変更の決定にかかってくるパブコメになりますし、最終的な段階になってきますので、前回の周知よりも、できればもう一步丁寧な情報提供ができればいいと思っております。事務局はどう思っていますか。

館下都市計画課長

ここに至った背景経過等につきましては、前回、回覧版の最初、1 ページ目をまず読んでいただくことになると思います。回覧の内容について、位置図等で分かるような工夫等を考えてみたいと思います。

赤 松 委 員

見直し対象路線は限定されていますので、例えば、この路線は幅員の変更だとか、場所によって、路線によって、違いがあると思います。路線によって、その対象地域の問題が違ってくると思います。だから、できれば、片面はそのような意見募集をいつまでにとということや意見の出し方を、裏面にはその路線についての評価、市の考え方というような資料を記載する方法を講じていただければ、もう一步考えていくうえで材料になるのではないかと思います。そのような工夫をお願いできればと思いますが、どうでしょうか。

館下都市計画課長

なるべく文章だけではなくて、見た目にも分かるような工夫をして、少しでもご理解いただけるような検討をさせていただければと思います。

佐 々 木 委 員

3 ページの表の見方についてです。先程、会長の質問に対する市の回答の微妙なずれのようなものを私が感じたことも、関わりますが、これが結果です。これを拝見すると、総合判定で、存続となっている。ここは都市計画道路の整備事業を進めていくのかという議論がありました。存続になっているところを見ると、整備状況のパーセンテージがあります。例えば、2 番の 3・3・1 号鎌倉参道線。これは 100 パーセント整備されているから、存続ということなのか。その次の 5 番の横浜鎌倉線は、65.7 パーセントで、存続。これはまだ 3 割以上できていない。この部分を急いでやるのか。このように、この整備状況の数字と、総合判定の関係を結びつけてみたときに、多分経過の中で使ったものを結論でも出されているため、この表だけを改めて見たときに、どうやって受け止めれば良いのか、戸惑うのではないかと思います。区画街路の方を見ましても、整備状況 100 パーセントで廃止となっています。存続と廃止という都市計画道路としての位置付けをしないと、今後の実際に新たな整備、単純に市民の目から見れば、工事がどう進んでいくのかということも、多分一対一の対応になって無いのではないかと。そこはこの表から、どう直観的に受け止められるかということが、私自身も迷うので、これはそつない説明を要するのではないかと感じました。まず、改めて整備状況のパーセンテージの数字と存続とかの判断との関係、それからこれから工事が行

われるのかどうなのかという3つの関係を、どう理解して資料を読んだらいいのかということをお教えいただけますか。

館下都市計画課長

確かにこの2番の鎌倉参道線の整備状況100パーセントでかつ存続という表記になっております。100パーセントですので、整備は終えているということになりますので、今後都市計画道路としての役割、位置付けが不要と言いますか、都市計画道路としての役割を終えた路線ということであれば、廃止することが考えられると思います。100パーセントですので、これ以上どんどん整備していくという意味での存続とは違います。

石川委員

それで普通の人は分かりますか。

芳本都市計画課長補佐

少し補足させていただきます。この表示は、概成済区間を含んでおりまして、計画幅員全て改良が済んだところのみを表してはおりません。下の方に、概成済の概念がございまして、車線数にして、2車線ができているとか、計画幅員の3分の2以上とか、一定の基準に基づいています。概成済の部分も含みまして、改良率が100パーセントという、少し分かりにくい表記になっております。

佐々木委員

住んでいて一番気になる、工事がこの区間に行われるのかどうなのかという判断は、これとはまた別、というように理解しないといけないのですか。

館下都市計画課長

そのとおりでございます。

大方会長

都市計画道路として、計画決定の状態を残すかどうかということですから、それでもいいと思います。しかし、そのようなことは、専門家には分かりますが、市民にとっては、どうなのか分かりにくいだろうと思います。特に私も今になって改めて気が付きましたが、区画街路で100パーセント完成しているのに、なぜ廃止するのかというところ。多分都市計画決定しておく必要がないからやめるのでしょうし、且つ4メートルというものが都市計画道路にふさわしくないから外すということも分かります。ただ、市民には少し分かりにくいのかもしないの、先程のまた概成というのも分かりにくいですし、これはできているけれど都市計画上きっちりネットワークを示すために残すのだとか、まだこれから整備する余地があるので残しておくのだとか、もう都市計画決定として扱うにはふさわしくない区画街路だから外すのだとか、備考の欄も空いていますから、少し書くなりしていただいた方がよろしいのではないかと。内容を変えるということではないです。

館下都市計画課長

備考等、会長と調整させていただいて、なるべく分かりやすい内容の追記をさせていただければと思います。

木下委員

何点か改めて質問します。この間も欠席させていただいて、申し訳ないのですが、1ページの背景の2行目に、現在でも「大船立体事業（小袋谷跨線橋架け替え工事）」と書いてあります。当事務所が工事を行っておりますが、小袋谷線の架け替え工事という認識は、私にはありません。都市計画道路ですから、「大船立体事業（都市計画道路3・5・7号腰越大船線）」とか、後の

方に一切この名称は出てこないのですね。ここは都市計画道路の事業を進めていて、県施工でもいいのですが、隣にある小袋谷線を落とすことで、架け替え工事のように見えますが、ここは都市計画道路の名称でもいいではないかということが1点です。あと資料の右の方に行きまして、見直しの着眼点の2つ目です。鎌倉市独自の地域特性への配慮ということで、現在、世界文化遺産登録に向けた構成資産への影響というのは、都市計画道路を整備するときの影響ということだと思うのですが、今後6月にも認定されるかもしれないということを聞いております。私どもにもたくさん要望が出ていますが、構成資産の間の移動とか、お客さんがたくさん来られれば、渋滞がさらに進みます。通過したい人が通過できないというような影響も検討するというような、もっと広い意味なのか。これだけだと、構成資産の周辺をいじってはいけない、そのように見えるのですが。そのような配慮なのでしょう。構成資産への影響というのは、住んでいる方が、道路が混んでいて車が動く時間も分からないというような影響も検討するという視点なのか、少しわかりにくかったです。もう1点は、先程から出ております、存続にしたらすぐ行うのかということです。これを行うとすると、国か県か市でやるのですが、存続になったからといっても、すぐにやりたいのですが、多分できません。これはできないからずっと都市計画決定をしているのであって、地元の皆さんの熱意とか、協力が得られるとか、その辺で熟度が高まってくると、初めて調査に入って、それから計画を作って、地元説明、用地説明、予算がつけば事業ということで、正直言ってなかなか進みません。何十年もかかります。従って、このように、進捗率の悪い路線が一杯あります。だからこれを全部外すのかというと、都市計画道路上必要だから残している。しかし時代が変わると見直しも必要だということです。会長のお話を聞いていますと、存続だと20〜30年ですぐできるのではないかということですが、なかなかそれは難しいという実態があります。3つ目は感想です。

館下都市計画課長

1点目の「大船立体事業（小袋谷跨線橋架け替え工事）」という記載は、市民の方に場所等がすぐ分かっていただける表記はどうかということで、このような表現をさせていただいております。ただし、正式名称は、腰越大船線です。これは少し追記をさせていただければと思います。2点目の世界文化遺産登録に向けた構成資産への影響を検討するということですが、主旨は、未着手路線の由比ガ浜関谷線の間部部をイメージして検討しています。そこは影響が大きいということを言いたかったのですが、そういう読み取りがあるということで、そこも工夫させていただければと思います。

吉 田 委 員

これは委員会で認知することなのかどうかということもあります。いつ、いくらかかるかという資料は出さなくていいのだろうか。コストの計算のことです。コストがかかることであり、無料でできるというわけではありませんので。

館下都市計画課長 コストの話ですが、今現在は都市計画道路の見直しの中で、都市計画道路の必要性の議論を主にしていただいているところです。存続でかつ今後整備が必要になっていく路線につきましては、これから優先順位を検討していかなくてはいけなくなるかと思います。優先順位を付けるにあたっては、費用便益分析をして、道路整備に必要な費用、それから道路維持管理に必要な費用に対しましての便益、走行時間の短縮の便益ですとか、走行経費の減少や交通事故の減少の便益とか。便益比を出して、優先順位を検討していく必要がありますが、今後、道路整備プログラムといった新たな整備の骨格を策定しまして、都市計画道路、そしてそれに関連する 1、2 級市道というのがありますが、それらの整備も含めて、優先順位を今後検討していかなくてはいけないとは考えています。

吉 田 委 員 今、おっしゃった 1、2 級市道とはどのようなものですか。

館下都市計画課長 幹線市道という位置づけの路線が、都市計画道路以外にあります。そういったものの都市計画道路と連携した機能向上・費用対効果のことです。

吉 田 委 員 今の話だと、費用対効果を見るという資料は、まだ無いということですか。

大 方 会 長 今回の見直しでは、そのようなことはやらないということです。単純に言って、今ある都市計画決定道路に不要な物があるのではないかと、必要性の低いものを洗い出して、廃止するものを申し出よというのが、神奈川県の方針だろうと思います。それで、今のような財政的なものを踏まえて、本当に必要なネットワークはどうしたらいいのかという話は、この次にマスタープランを作るときに、改めてきっちり考えるということではないでしょうか。何か補足することはありますか。

館下都市計画課長 その通りでございます。

大 方 会 長 ですから、ここまで作業するなら、本当は市全体のネットワークの在り方など検討する方がかえって効率的なのかもしれませんが、県下一斉に今やっていることなので、このステップは済ませて、早く次の鎌倉市としての交通計画の段階に入る方がよろしいのではないかと、個人的には思います。

吉 田 委 員 そうなると、一つは国道が上の方にありますが、県がやるというような。鎌倉市で負担が出てくるのはどれかというのは、市と書いてあるものでいいのですか。市の、例えば、3 ページの 9 番目や 10 番目など、黄色で塗りつぶしがあるものと考えればいいですか。

館下都市計画課長 黄色の塗りつぶしが、市が施工を原則とする路線となっています。

吉 田 委 員 そういう金額的なことで言えば、距離と幅員等で大体積算ができると考えていいですか。

館下都市計画課長 全くの未整備路線ですと、そういうことも可能だと思いますが、概成済、既存の道路として供用開始しているけれど、幅員が足りないとか、そのような道路については、個別の路線ごとに整備費を算出していかなくてはならないと思います。

- 吉 田 委 員 今更こう言うのも何かと思いますが、普通、物が必要か不要かを考えるときには、値札を見るということ重要ではないかと思います。是非そういう資料も入っていると、判定するときに、わずかな金額で済むところと、ものすごく多くの金額がかかるところ、というような情報がない中でどうでしょうというのは、果たして良いのかという気はします。
- 大 方 会 長 ご意見として頂戴いたしますということでもいいでしょうか。具体的にここをどう直せといったものがあれば、反映させることも可能ですが。
- 吉 田 委 員 具体的に言えば、これからいくらかかるのというのが分かりますと良いです。今、女性の委員の方がおっしゃっていましたが、分かりづらいということ言えば、既に整備済みだと、そうしたらこれからいくらかかるのかというところと、新たに整備するところは多くかかりますということになるでしょう。数字として、金額としていくらかかるのかというのが、分かるようになっていけば、もう少しであるならば続けて下さいとか。全然できていないということであれば、例えば、今回保留になった由比ガ浜関谷線の点線区間などの判断がもっと楽になるだろうということです。そういう意味では、見積もりでいくらぐらいかかるというようなことが分かっていた方が良いと思いますし、資料の中に付いているべきだったと思います。
- 大 方 会 長 具体的には、どの辺を。
- 吉 田 委 員 お願いできるのであれば、3 ページの備考の欄にいくらかかるか、いつやるのかというのを、書いていただければ。いくらかかるかというのが大変ということであるなら、積算額で良いと思います。
- 大 方 会 長 時期すらわからないので、いくらというのは難しいと思うのですよね。
- 吉 田 委 員 いつからかかるか分からないというのが、そのインフラ整備で、漠然とお金を払ってきた、今までの状況ではないですか。将来を見ることができるか、というのが委員会の話でしょう。いつ、いくらかかるか分からないということであれば、金額変わるとなったら変わった時にやれば良いのではないですか。その時に見直しをして。
- 大 方 会 長 やれば良いわけですが、これからこのスケジュールで、この枠組みの中で、数字を出すのも、かえって誤解を招くでしょう。先程言ったように、既に完成しているとか、概成済だとか、まだだということは、備考として書けると思います。それから具体のコストとしては書かれていないですが、色々難しいということは、個別の評価の所で、それなりに書かれていると思います。委員の言いたいことはよく分かりますが、今の問題は、都市計画施設の決定全てに絡む、意外に重要な問題ですので、ここで急にそれを盛り込むというのは、難しいのではないかと思います。
- 吉 田 委 員 難しいのですか。
- 館下都市計画課長 出発点の見直しの考え方の中に、そのようなものが無い中で出発しております。そういった作業をこれまでしていませんので、存続とした路線について

ては、今後そういったものも含めて検討していくということです。

吉 田 委 員 今お話したのは、前回の委員会の時に、駅前の再開発があったじゃないですか。どこでしたか。

館下都市計画課長 前回報告したのは、大船駅東口の市街地再開発事業と深沢の土地区画整理事業。2件ありました。

吉 田 委 員 あの際は審議ということではなかったもので、このような感じという報告だったので。少し聞いたところで、どれくらいの資金の効率かということを知ったときに、何にも無かったわけです。「数字を見る」、それから、「先を見る」という考え方をしなくては。財政はどんどん悪くなるけれども、お金はどんどん使うということが続きます。そのようなときであっても、将来いくらかかるということが見えません。その見えない中で、見えないから見ないということではなくて、見る努力をしていますということがあって、初めて、ものは見えるようになると思います。鎌倉の市民の皆さんのお金を使うに際し、もっと効率的だったかもしれないという判断ができたのに、今はできませんということで、しないままでいいのかということです。今から大変ですからといっていつまで先送りをするのですか。

大 方 会 長 次の都市マスタープランを作るとき作業するということにしませんか。これは見直し作業です。

吉 田 委 員 いいですよ、でも、最適消費計画というのがどういうものかということ、財布の都合と効率を比べて判断するということです。いくらかかるか分からないからやめようというわけにはいかないと思います。

大 方 会 長 それは次の都市マスタープラン作るときに行うように依頼したいと思います。

吉 田 委 員 そうしましょう。

永 野 委 員 資料1番の3ページ、先程から度々取り上げられている項目ですが、この総合判定の中に変更という言葉が入っていて、変更が3路線あります。総合判定という項目の中に変更という分類は、言葉としてそぐわないと私は思います。本来ですと、この3路線というのは存続という言葉になるのか。確かにこの変更という3路線は、備考欄がありますので、見ればお分かりのとおり、行政上の問題で、境界変更とか、再開発等との関係により、変更という言葉がついたのでしょうけれど、他の総合判定の言葉とは、変更という言葉に、あまりうまく整合性がないような気がします。そのことはどこで引っかかっているかと言いますと、市民目線で3ページ2ページを見たときに、2ページのフローがありますが、この中に変更というのはどこにもありません。他の言葉は、ステップ1からステップ4までのフローの中に全て出てきますが。ところが、総合判断の2ページのフローの一番右下の総合的判断の項目を見てもみると、ステップ1からステップ3で、「存続及び変更とした路線は」と、言葉としてそこに初めて変更という言葉が載っているにすぎない。そう

であるならば、なおさらステップ1からフローを流してみたときに、変更ということは一体何なのか、総合判定でなぜ変更が出てくるのか。そのような疑問を1つ感じます。

2点目です。ステップ2、既に終わったことで、私も議事録で拝見しました。必要性の高、中、低の3分類があるわけです。低い方は、見直しの方向性で、フローは流れていったら分かるのですが、高と中というのは、相当件数があるのにもかかわらず、①、②になると、問題があるかないかという分類にそこで変わってしまう。高、中という分類が活かされてこない。なぜ①、②という形で2つの評価が、必要性の評価が変わってきたのか、同じステップ2の中でその説明が欲しいなというのが2点目です。

3点目としまして、ステップ4のところ、廃止による影響の項目の中で、非常に微妙な言葉が出てきます。これは議事録にもありましたけれど、並行路線というのは、鎌倉市としてはどのような路線を考えているのか。単なる由比ガ浜関谷線と、北鎌倉を通る雪ノ下大船線だけのことを並行路線というのか。その場合の並行路線というのは、空から見たときに、ただ平行に道路が2つ同じような海岸に向かって通っているという話の並行路線なのか。もう少しアカデミックにきちんとした定義づけがされるのか。私はどうも、由比ガ浜関谷線と北鎌倉を通る県道とが、並行路線だとは、私自身は考えておりません。なぜかという、交通流が違うからです。それと、その項目のすぐ後に書いてあります、影響度の検証を今後していくということですけど、影響度の検証というのは一体どのような手法でお考えになっているのか。以上、3点お願いしたいと思います。

館下都市計画課長

今全てお答えできるかどうか分からないのですが、最初の変更という表記でございまして。見直しを始めるにあたって、神奈川県の見直しのガイドラインというところから、この考え方が出発しております。鎌倉市は独自に検討項目を加えて、鎌倉市で見直しの考え方をまた別に策定しておりますが、この判定の分類につきましては、県下統一する形で表現するというところで出発しております。正確に言いますと、おっしゃる通りで、存続でかつ一部が変更ということが正確な表現ですが、共通ルールとして、変更は変更という表現をすることによって、それに沿った形で表記しております。ただ1点、保留につきましては、県下の共通ルールはございませんので、県の方で相談して特別にここだけが残るということで認められております。ですから神奈川県の方で、存続でかつ一部の変更という表現が可能であれば、そのような表現も考えられます。

2点目ですが。

永 野 委 員  
芳本都市計画課長補佐

必要性評価の高、中です。

ご意見ありがとうございます。高中低の3パターンあって分かりづらいというのは、少し表記を考えたいと思います。

- 永 野 委 員 必要性評価の3分類が、なぜ高、中だけは問題があるかないかという落とし方になってしまったのか。それをお聞きしたかった。これはカラー印刷ですから、市民が見たときにステップが理解できないと、3ページに進まないと思います。3点目は、これからのことでしょうけれど、影響度というのはどのようなことをお考えですか。
- 関沢都市計画課長補佐 2点目のことを先に答えさせていただきたいと思います。高と中ということでも問題点があるということで、事実経過を出している、それに対してどのように答えていくか、次の段階に行ったときに、その内容が薄れてしまっているのではないかとということで、逆の取り上げられ方をしている部分もあるのではないかとということをおっしゃっているのだと理解させていただきまます。その内容ですと、確かにその途中内容がいきなりそこに飛んで行ってしまって、少し途中経過が見えない状況になっていると、永野委員のご指摘の中で分かりました。その部分に関しては、もう少しその段階に移っていく過程や、1つずつの理由ということなどを、見直し方針（案）の中に書き込んでいきたいと思っております。
- 芳本都市計画課長補佐 3点目の並行路線についてですが、由比ガ浜関谷線と雪ノ下大船線は、小袋谷の所でインターチェンジを介して、分合流しております。並行している路線であることから、具体的には、これと鎌倉参道線を並行路線として考えています。
- 大 方 会 長 そのような話ではないと思うのですが。並行路線というのは直観的なものの言い方です。いずれこの一本だけで本当にいいのか、代わりの路線も一本ぐらい引かなくてはいけないのか。道路網のネットワークがどうなのか、周りの交通事情はどうなるのか、総合的に分析したうえでないと何とも言えないので。必ずしも並行路線という言葉にこだわる必要はないのではないかと思います。その辺うまく説明できればいいのですが、具体的にこの辺の表現をこうしたらという意見がありましたら、事務局も助かると思うのですが。
- 永 野 委 員 この資料の中に度々出てくる、由比ガ浜関谷線を、山崎を通す道をやめた場合に、大船行きの路線がどうなるのかという議論があるわけですね。何箇所か出てくる。ですから、私はなおさら、廃止あるいはトンネルを考えなくてはいけない由比ガ浜関谷線というものを、あえて並行路線として、市では強く考えているのかというイメージを持ったものですから。少し、並行路線とはどういう基準で設けたのかという疑問を投げかけたという訳です。ありがとうございます。影響度は、将来のこととして、またお聞かせ願いたいと思います。
- 佐々木委員 今の、もし、すごく簡単であれば、関連路線への交通の影響、実際には渋滞の率ですとか、そのような表現でも良いかと思います。
- 土屋まちづくり景観部長 表記については、佐々木委員が言っておられた形の中で表記を変えさせていただきたいと思います。由比ガ浜関谷線の所につきましては、永野委員がお

っしやったように、誤解があつてはいけませんので、今現在、我々は存続を意図してそのような表記をしているということは毛頭ありません。廃止も含めて考えているという状況でございます。ただ廃止をした場合、まだ廃止ができる状況にないので、全体的には交通計画等の検討委員会を設置しておりますが、ソフト施策も含めて、総量をなんとか抑えて、他への影響を低くすることによって、世界遺産への影響が大きくなるところについては、廃止に持っていけないかというのが、本音の部分でございます。従いまして、そのような状況にありながらも、今現在、関連の道路に負荷がまだまだかかってしまう可能性がある。しかし、これからは右肩下がりの状態で、人口も減少する。自動車の保有台数も減っていく。更には、市の打つソフト施策を駆使していく。そういった中で、総量規制をすることによって、分母が下がっていくことで、その廃止が可能になれば、その段階で廃止という可能性も出てくるということです。現段階ではまだそこまで踏み込めないというところで、県と調整して、保留という言葉を実際に使わせていただいているという状況です。

大 方 会 長

この雪ノ下大船線、今は混雑率 1.9 となっていますが、こちらの由比ガ浜線がなくてもいずれは 1.5 くらいに落ちてくるのではないかと。鎌倉ならそれでよろしいのでしょうか、県の一律マニュアルですと、1.5 というのはいかがなものかということで、お悩みになっているというような状況だと思います。市としての交通計画を立てる段階であれば、その辺も含めてきちんと整備していくのではないかと思います。また、先程の費用負担ということでも、当然この路線を整備しようとしたときには、相当な費用がかかる。土地代だけではなくて、造成費等で相当かかるというようなこともあります。そこは積算はとても難しいので、次のマスタープランの中で、あるいは交通マスタープランの中できちんと解いていくことになるかと思います。その辺のことを事務局で忘れないようにしていただいて、見直し（案）自体は、そのままといいますか、色々いただいたご意見を含んで修正した上で通すということで、よろしいでしょうか。

（了承を確認）

追加でご意見がある場合には、事務局で意見用紙を用意していますので、後日またご提出いただければと思います。この件について、何か説明があれば、よろしくお願いします。

館下都市計画課長

都市計画道路見直し方針（案）につきましては、追加でご意見等ございましたら、2 月 8 日金曜日まで、郵送、FAX、またはメールでご提出いただければと思います。皆様のお席に意見用紙を置かせていただいておりますが、別の様式でも構いませんので、よろしくお願いいたします。

大 方 会 長

ありがとうございました。これで、本日の議題は全て終了いたしました。ここで、傍聴者が退出いたしますので、その間、暫時休憩いたします。

(傍聴者の退室を確認)

館下都市計画課長

それでは、次第の3、その他として、事務局からお願いいたします。

ご審議ありがとうございました。

まず1点目ですが、昨年12月27日付けで都市計画法に基づく都市計画提案書が市に提出されました。

提案は、既に自主まちづくり計画や住民協定が定められている地区において、地区計画策定の提案書がまちづくり市民団体から提出されたものです。

スクリーンをご覧ください。

場所は鎌倉中央公園の西側、寺分三丁目地区に位置する、大平山住宅地の既成市街地約2.0ヘクタールの範囲でございます。

今後、提案内容を踏まえた都市計画の決定をする必要があるかどうかについて、決定権者である市が判断を行った後、改めて適切な時期に本審議会へ報告をさせていただきたいと考えております。

2点目は、次回の都市計画審議会の開催でございますが、5月下旬頃を予定しております。議題といたしましては、都市計画道路の見直し方針(案)の確定に向けて、諮問をさせていただく予定でございます。

日程等につきましては、改めて皆様にご連絡の上、調整をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

大 方 会 長

それでは、委員の皆様から何かございますか。以上をもちまして、本日の都市計画審議会を終了させていただきます。各委員さんには、ご協力を賜りまして、誠にありがとうございました。