

第 238 回  
神奈川県都市計画審議会  
議事録

令和 3 年 10 月 20 日 (水)  
神奈川県庁本庁舎 3 階 大会議場

## 議 事 経 過

### 【会長の選任及び会長職務代理者の指名について】

議事に先立ち、神奈川県都市計画審議会条例の規定に基づき、高見沢委員が会長に選任され、中村委員が会長職務代理者に指名されました。

### ＜開会＞

#### 【高見沢議長】

ただいまから、第238回神奈川県都市計画審議会を開会いたします。

はじめに、本日の定足数でございますが、委員総数30名の内23名の委員の方が出席されておりますので、過半数に達しており、条例に定める定足数に達しています。

ここで、本日の議事録署名委員を指名させていただきます。沼尾波子委員及び平本光男委員をお願いいたします。

それでは、案件の審議に入ります。

本日、御審議いただく案件は、お手元の案件表に記載のとおり、1件でございます。

また、案件の審議終了後に、報告事項が1件ございます。内容は、「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7号腰越大船線）に係る公聴会について」でございます。

議第4391号「座間都市計画公園の変更（7・5・1号谷戸山公園）」について、幹事から説明をお願いします。

#### 【五十嵐幹事】

それでは、議第4391号「座間都市計画公園の変更（7・5・1号谷戸山公園）」について、説明いたします。

お手元の議案書、図面集ともに、1ページからとなりますが、説明は、右上に審議事項説明資料と記載のある資料を中心に進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しています。

資料の2ページをご覧ください。

位置関係について、説明いたします。座間市を中心とした位置図を示しています。黄色で着色された区域が座間市域です。座間市は、北側は相模原市、東側は大和市、南側は海老名市、西側は厚木市に接しています。市域中央部に二重丸で示しているのが座間市役所です。市役所の西側に、赤色の斜線で示しているのが、今回、都市計画変更をしようとする谷戸山公園です。本公園は、公園の南西に位置する小田急小田原線座間駅から徒歩約10分のところに位置しています。本公園の北側には、茶色で示した都市計画道路3・4・5号座間南林間線が接しています。

資料の3ページをご覧ください。

谷戸山公園の概要について、説明いたします。本公園は、現存する樹林地や湿原地、そこに生息する動植物群を保全し、自然とのふれあいの場及び自然生態観察の場を提供するため、昭和63年1月に都市計画決定されています。面積は、約32.1ヘクタール、公園の種別は、特殊公園・風致です。資料下の都市計画図に示したとおり、本公園の区域は、全て市街化調整区域となっています。また、空中写真に示したとおり、本公園内では、樹林地が保全されているとともに、公園周辺には、住宅地等が広がっています。

資料の4ページをご覧ください。

公園の開設状況について、説明いたします。本公園は、県立座間谷戸山公園として、平成5年4月に開園しました。現在は、約30.6ヘクタールが供用済み、来園者数は、年間約40万人となっています。公園内には、写真1のように、散策路が整備されてい

ます。公園の中央部には、写真2に示す水鳥の池があり、野鳥の観察などが行われています。公園の北東部、青色で示した区域は、座間市地域防災計画で、指定緊急避難場所に指定されており、写真3のように、防災倉庫などが設置されています。

資料の5ページをご覧ください。

次に、今回の都市計画変更の理由について、説明いたします。

1点目は、座間市決定である都市計画道路座間南林間線との計画調整によるものです。本公園に接している座間南林間線について、道路整備事業の実施に向けて、詳細な検討を行ったところ、道路の線形や幅員などの変更に伴い、都市計画の見直しが必要となりました。このため、座間南林間線と谷戸山公園の区域について、計画の調整を行った結果、これらを一体的に変更するものです。

2点目は、長期未着手となっている都市計画公園の見直しによるものです。平成28年に県が公表した県立都市公園における都市計画公園・緑地見直しの考え方にに基づき、長期にわたり未着手となっている公園の区域の見直しを行いました。この見直し結果に基づき、本公園の一部の区域を廃止するものです。

資料の6ページをご覧ください。

都市計画変更理由の1点目、都市計画道路座間南林間線との計画調整によるものについて、説明いたします。茶色で示した座間南林間線は、座間市の東西軸を形成するとともに、位置図左の紫色で示した圏央道へアクセスする主要な幹線道路です。このうち、本公園に接する区間を含む約1.6kmについては、未整備区間となっており、事業実施に向けた詳細な検討が行われました。

資料の7ページをご覧ください。

次に、計画調整のポイントを説明いたします。座間南林間線の道路計画においては、道路線形や幅員等の見直しの検討を進める中で、谷戸山公園への影響を最小限とする計画調整を行いました。具体的には、「1 谷戸山公園に接する区間では、道路幅員に植樹帯を設けないこと」、「2 コントロールポイントと公園への影響を考慮した道路線形とすること」としました。

資料の8ページをご覧ください。

計画調整のポイント1について、説明いたします。資料左に現在の座間南林間線の横断図を示しています。道路幅員は、12mです。資料右に変更後の横断図を示しています。谷戸山公園に接しない区間は、上段のとおり、自転車通行帯及び植樹帯を設け、道路幅員を17mとしました。一方、谷戸山公園に接する区間については、下段のとおり、植樹帯を設けず、道路幅員を14mとすることで、谷戸山公園への影響を最小限としました。

資料の9ページをご覧ください。

計画調整のポイント2について、説明いたします。座間南林間線の区域は、黄色で示した現在の区域から、赤色で示した変更後の区域となります。道路線形の検討に当たっては、カーブの大きさなど、現在の道路構造の基準を満たしつつ、写真1の鉄道交差点では、踏切における交通を確保しながら工事ができること、写真2の鉄塔を避けること、写真3の住宅街への影響を極力少なくするため、住宅にかからないようにするとともに公園への影響を最小限とすることを考慮しました。

資料の10ページをご覧ください。

公園の区域の変更について、説明いたします。計画調整に伴い、公園の区域は、青色の縦線で示した区域を縮小し、緑色の横線で示した区域を拡大します。

資料の11ページをご覧ください。

公園区域の縮小による影響について、説明いたします。本公園は、上位計画において、生物多様性の確保の上でも、重要な緑の拠点とされていることから、公園への影

響を検討しました。今回、縮小する区域の現状は、雑木林であり、園路等の公園利用はありません。

はじめに、湿地への影響についてです。公園の中心部の湿地には、水鳥の池がありますが、公園の縮小により、この池の水枯れが心配されていました。資料左上の平面図に、想定される集水域として、山の尾根を結んだ範囲を緑色、池を含む湿地の範囲を青色、縮小する区域を黒色の点線で示しています。平面図の右に、湿地と集水域の概念図を示しています。今回縮小する公園区域は、湿地の集水域の外側となっていることから、公園区域の縮小による影響は小さいものと考えています。

次に、道路整備により、公園区域に生じる斜面についてです。資料中段左の平面図におけるA-A'断面について、その横断図を右側に示しています。こうした斜面には、公園に類似した環境に生育する草本類を植栽することで、景観と生態系に配慮します。また、平成30年に行った植物調査の結果、その存在が明らかとなっている希少種は、移植する予定です。

このような公園への影響について、住民説明会や、公園周辺の12の自治会、公園で活動を行っているボランティア団体等への丁寧な説明を行うことで、合意形成を図ってきました。

資料の12ページをご覧ください。

拡大する公園区域の整備内容について、説明いたします。今回拡大する区域では、区域の縮小に伴い減少する樹林地の代替として、公園利用者等とともに、雑木林を復元します。これにより、森林の再生過程を学習する場をつくり、自然観察公園の機能充実を図ります。また、現在は、公園内に大型車用の駐車場がないため、芝生広場と兼ねて、大型車が駐車可能な臨時駐車場を整備します。これにより、団体利用客の受入れ環境を整備し、レクリエーション機能の充実を図ります。また、オープンスペースの確保により、災害時の防災機能の充実にも寄与するものと考えています。

資料の13ページをご覧ください。

次に、都市計画変更の理由の2点目、長期未着手となっている都市計画公園の見直しによるものについて、説明いたします。都市計画公園を取り巻く状況として、都市計画決定後、長期にわたり未着手となっている公園について、都市計画法に基づく建築制限を長期にわたってかけ続けていることが、全国的に課題となっています。このため、本県では、平成28年に県立都市公園における都市計画公園・緑地見直しの考え方を公表し、都市計画決定後、20年以上経過しても未開設となっている区域を含んだ公園を対象として、必要性や実現性、代替性等の観点から、存続・廃止等を検証することとしています。本公園では、令和2年3月に県が見直し結果を公表しました。公園内にある鉄塔用地については、利用見込みがなく、必要性がないため、公園区域から除外することとし、その他民有地については、園路や広場等として引き続き必要であるため、公園区域のまま存続することとしました。今回、この見直し結果に基づき、鉄塔用地を谷戸山公園の区域から除外するものです。

資料の14ページをご覧ください。

位置関係を説明いたします。赤色で囲んだ区域が、鉄塔用地であり、今回、公園区域から除外します。緑色で着色した区域が、その他民有地であり、公園区域のまま存続します。

資料の15ページをご覧ください。

以上、座間都市計画公園の変更7・5・1号谷戸山公園についてとりまとめますと、計画図のとおり、黄色で示した区域から、赤色の区域に変更します。北側の点線で囲んだ範囲については、座間南林間線との計画調整の結果により変更するものです。公園内にある鉄塔用地については、公園見直しの結果、区域から除外するものです。こ

のほか、公園の東側や西側においても、公園外周の道路境界の確定等に伴う区域の変更を行います。

資料の16ページをご覧ください。

今回の都市計画変更により、面積は、約0.2ヘクタール増加し、約32.3ヘクタールとなります。なお、位置の表記の変更については、座間市の住居表示の変更に伴うものです。

資料の17ページをご覧ください。

上位計画における位置付けについては、「座間都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の主要な緑地の配置の方針において、谷戸山公園など多様な自然を残す緑は、それぞれ生物多様性の確保のうえでも重要な緑の拠点となっていることから、これら緑の保全・再生を図るとしています。また、災害時の一時避難や応急災害活動に活用できるよう、規模の大きな公園においては、防災機能を持ち合わせた公園の整備を進めるとしています。

資料の18ページをご覧ください。

また、座間市都市マスタープランにおいて、県立座間谷戸山公園は、適切な維持管理による緑地空間の保全、市民の余暇活動の場としての活用とされています。

資料の19ページをご覧ください。

関連する座間市決定の案件は、道路の変更3・4・5号座間南林間線、用途地域の変更、防火地域及び準防火地域の変更の3件あり、これらについては、座間市都市計画審議会が令和3年10月4日から13日までの期間に書面開催され、可決の答申がなされています。

資料の20ページをご覧ください。

最後に、縦覧等の手続きについて説明します。

座間都市計画公園の変更について、都市計画素案の閲覧とともに、公述の受付を、令和3年4月9日から5月6日まで行ったところ、公述の申し出はありませんでした。また、都市計画案の縦覧とともに、意見書の受付を、令和3年9月3日から9月17日まで行ったところ、意見書の提出はありませんでした。

以上で、議第4391号「座間都市計画公園の変更」についての説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

#### 【高見沢議長】

ただいま、幹事から、議第4391号の説明がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら、挙手をお願いします。

#### 【福岡委員】

はい。丁寧な説明ありがとうございました。福岡でございます。この座間の谷戸山公園は、座間市の中核を担う非常に重要な緑地になってはいますが、特に私がお伺いしたいと思ったのは、今回新規に公園の用地に入っていく、この芝生広場の駐車場に関してです。大型の車両が駐車できるようにということで、図上は緑色に塗られているのですが、かなりの面積があると思います。これは、実際は舗装地になるのか、もしくは、浸透などにも配慮した芝生地で全て作られるのか、それは非常に重要ではないかと思いました。ここは湧水が非常に豊富でして、狭い地域で見ますと、谷戸山への集水域の設定というのは図で示していただいた通りだと思うのですが、もう少し広域で見ますと、今回の道路の建設によって、かなり湧水に影響が出るのかなと思っております。ですので、新規に公園に組み込んでいくエリアの舗装や整備のもう少し細かい内容で、今決まっているものがあれば教えていただければと思いま

す。よろしく申し上げます。

**【五十嵐幹事】**

はい。事務局よりご説明いたします。

資料の12ページになります。こちら緑色で塗られているところですが、まだ検討中なところがございます。詳細にはこれからとなりますけれども、現在考えているのは、芝生を中心とした表面の形成を図っていくということでございます。

**【福岡委員】**

はい。ありがとうございます。私は、今、この図の中で臨時駐車場の整備と書いてあるところに関しての発言をしたわけですが、面積としては新規に組み込むことで、公園の面積が微増という見方をしているのですが、一方で、この新規整備区域を、全て舗装地にしてしまうのでは、あまり公園としての機能を果たさないと思いますので、代償として作られる部分の作り方、既存の植生との整合であるとか、水循環のことをきちんと配慮した上で考えていただきたいと思います。私からは以上です。

**【高見沢議長】**

はい。御意見ありがとうございます。それでは、奥委員。

**【奥委員】**

はい、ありがとうございます。スライド11ページの下のところ。公園区域に生じる斜面について、ここで希少種が見つかっており、それについては移植される予定だということですが、当然のことながら、ただやみくもに移植すればよいというわけではなく、希少種がその後も定着していけるような移植の方法や場所を、しっかり検討されてやられるということが重要ですので、是非、生物・生態系の専門の方と、この点については十分な相談をされた上で、移植について、ご検討いただきたいと思います。これは要望になります。是非、よろしく申し上げます。

**【五十嵐幹事】**

事務局から、今お話がありました希少種の移植について、今取り組んでいる状況をご説明させていただきます。その移植につきましては、公園内への移植を考えておりました。一部試験的に移植を行い、その活着の実績を確認しております。その試験に当たりましては、公園の運営会議をボランティア団体と作っており、そうしたボランティア団体の方と一緒に移植の取組を行っております。今後、実際の移植に当たりましても、そのように取り組んでいきたいと考えております。

**【奥委員】**

はい、ご説明ありがとうございます。もう十分にボランティアの方とも連携しながら、試験的にいろいろ試されているということで、安心いたしました。ありがとうございました。

**【高見沢議長】**

ご要望ということで、ありがとうございます。では、福田委員お願いします。

**【福田委員】**

先ほど御指摘があった臨時駐車場についてです。12ページのスライドが分かりや

すいかと思います。ちょっとスケール感が分からないのですが、大型バスが3台停まるようなイメージでしょうか。だとしたら、この都市計画道路の座間南林間線のところとの取付で、これで3台入ることができるのかなど。都市計画道路から入れるように、その線形はきちんとされているのかが、この図だけ見ると疑問に思えたので、質問させていただきました。

**【五十嵐幹事】**

事務局の方から説明させていただきます。今回の臨時駐車場の整備検討に当たりまして、座間南林間線からの軌跡を確認して、入れることを確認しておりますが、これから詳細な検討となりますので、今後、改めて調整をしていきたいと思っております。

**【福田委員】**

このままだとバックで入れないし、バックで都市計画道路の方に大型バスが出ないといけない。しかも、下りの方にはかなり出づらいでしょう。その辺りが気になったのでコメントしたところです。

**【高見沢議長】**

この図はあくまでイメージということで実際には詰めていくということですね。よろしくお願いします。その他いかがでしょうか。会場の皆さん含めていかがでしょうか。では、亀井委員お願いします。

**【亀井委員】**

ご説明ありがとうございました。11ページのところですが、先程御質問があったところの地図で、杞憂に過ぎなければ全然構わないのですが、道路が変更前と変更後で公園の斜面にグッと寄ってくる感じですよ。それによって、例えば、今、地震もそうですし、洪水も結構な雨が降る中で、この斜面の強度がどのくらいの影響があるのかということが心配ではあります。ですから、公園がそこまで来て、振動があるでしょうし、その斜面が崩れてくるようなことがないのかということをお聞きしたいと思っております。

**【五十嵐幹事】**

事務局からご説明いたします。こちらの道路に係る新たにできる斜面ですが、いわゆる法枠工法といった工法を考えておりまして、法面の勾配をある程度緩やかな形で形成していき、その表面についても、コンクリートの枠を形成し、安定化させていくというものでございます。そのため、斜面としての安定には、しっかりと対応していく、そのように考えています。

**【亀井委員】**

はい。ありがとうございました。これによって、角度が変わってしまうことはあるのでしょうか。それも含めて、強度に関しては、きちんと対応されているとは思いますが、角度が変わってしまう箇所もあるのでしょうか。

**【五十嵐幹事】**

基本、標準としては、今そこにお示ししているのは、1対0.8という勾配になるのですが、最大での高さが約14メートル程度で、図に示しているとおり、小段を設けて

形成していきますので、特に大きく断面が変わることはないと考えております。

**【高見沢議長】**

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

では、私から基本的なことで伺いたいです。7ページの説明の中で「道路計画において、道路の線形や幅員等の見直しの検討を進める中で」一部を削ったりすることになったという記述なのですが、実際に書かれている断面から想像すると、自転車道路を入れましょうとか、植樹帯をきちんと設けましょうといった座間市さんのお考えがあって、広げるという前提があって、しかしながら、あまり広げすぎると公園を削りすぎるので、公園に接する部分は14メートルにし、2メートル広げるに留める、といったあたりの説明がなかったので、少し確認したいです。道路を広げるということと、公園を削るということとの、いわばトレードオフみたいなものだと思いますが、その中で、公園側に食い込んで広げるのでよしいと考えた理由ですね。例えば、逆側に広げることだってあったかもしれないし、いろいろな考えの中で、そのようになっている理由を補足的に説明していただけますか。

**【五十嵐幹事】**

はい、お答えいたします。資料の9ページをご覧ください。こちらが、道路の線形を考える上でのコントロールポイントと、それから公園への影響ということの、高見沢会長がおっしゃっていただいたトレードオフの関係の説明資料になります。まず、大きなところとしては、北側に、大きな住宅地、住宅街がございます。住宅地のすぐ脇、公園との取り合いの近くに、大きな段差あり、工事の関係で住宅地への影響をなくすコントロールポイントとしております。この点については、地元自治会から、要望書等が出されまして、調整してきた経緯がございます。後は、8ページでご説明したように、公園に接する区間につきましては、計画幅員の中で、植樹帯1.5メートル掛ける両側、つまり3メートルを取らないということで、谷戸山公園の縮小する面積を少なくするという調整をさせていただきました。以上です。

**【高見沢議長】**

その前に、自転車道を入れるべきであるとか、何かしら広げる方の理由があった後でコントロールポイントの方が出てくるのではないかと思うのですが、それは何か把握しておられますか。

**【五十嵐幹事】**

はい。自転車道につきましては、座間市において、座間南林間線で東西軸となった自転車ネットワークの計画がございます。そうした中で、自転車通行帯を確保する計画となっています。

**【高見沢議長】**

はい。ありがとうございました。その他いかがでしょうか。大体御質問等は出きったということでよろしいでしょうか。

ございませんようでしたら、御意見も出尽くしたようですので、採決に入りたいと思います。

それでは、議題4391号を原案通り可決してよいでしょうか。御異議がある場合は、挙手をお願いします。



## 【高見沢議長】

はい、御異議なしですね。ありがとうございます。

それでは、議題4391号は原案通り可決いたしました。

次に、報告事項に移ります。「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7号腰越大船線）に係る公聴会について」、事務局から報告してください。

## 【五十嵐幹事】

それでは、「鎌倉都市計画道路の変更（3・5・7号腰越大船線）に係る公聴会について」、ご報告します。

説明は、右上に報告事項説明資料と記載の資料により進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しています。

資料の2ページをご覧ください。

3・5・7号腰越大船線の変更については、都市計画素案の閲覧とともに、公述の受付を令和3年7月12日から8月2日まで行ったところ、公述の申出がありましたので、公聴会を令和3年8月24日に開催しました。

本県の都市計画公聴会開催要領では、「公聴会において公述された意見について、その要旨と意見に対する県の考え方を作成し、当該公述人に通知するとともに、公表するものとする。」「作成した意見の要旨と県の考え方は、都市計画審議会に報告するものとする。」となっています。このため、本日は、公聴会の公述意見の要旨と県の考え方について、本審議会に報告するものです。

資料の3ページをご覧ください。

本日は、資料記載の3点について、順次説明いたします。

まず、1点目、3・5・7号腰越大船線の変更の概要について、説明いたします。

資料の4ページをご覧ください。

位置関係について、説明いたします。鎌倉市を中心とした位置図を示しています。黄色で着色された区域が、鎌倉市域です。鎌倉市は、西側は藤沢市、北側は横浜市、東側は逗子市に接しています。市城南東部に二重丸で示したのが、鎌倉市役所です。市役所の東側には、鎌倉駅、市域北部には、大船駅があります。腰越大船線は、海沿いの国道134号の市域西側、腰越三丁目を起点とし、大船駅近くの小袋谷一丁目を終点とする延長約6,340mの幹線街路です。このうち、赤色で示した延長約720mについて、今回変更するものです。はじめに、今回の腰越大船線の変更に関連する鎌倉市深沢地区と藤沢市村岡地区におけるまちづくりの概要等について、説明いたします。

資料の5ページをご覧ください。

資料左の位置図をご覧ください。赤色の斜線で示した鎌倉市深沢地区と藤沢市村岡地区は、市境となる柏尾川を挟んで近接しており、村岡地区は、J R東海道本線の大船駅と藤沢駅のほぼ中間に位置しています。腰越大船線の区域変更区間は、柏尾川の東側に沿って、深沢地区に面しています。資料右の空中写真は、現在の土地利用の状況と両地区の区域を示したものです。写真左上の村岡地区では、昭和60年に国鉄の湘南貨物駅が廃止され、写真中央の深沢地区では、平成18年にJ R東日本の鎌倉総合車両センターが廃止されました。県、藤沢市及び鎌倉市は、これらの跡地を活用した両地区の一体的なまちづくりと、村岡地区へのJ R東海道本線村岡新駅（仮称）の設置の実現に向けて取り組んできました。

資料の6ページをご覧ください。

これまでの、まちづくりの主な取組みについてです。平成6年に、県と両市等で構成する現在の湘南地区整備連絡協議会を設立しました。その後、連絡調整を進め、平成20年に、両市は、新駅設置を含めた広域的なまちづくりの基礎となる村岡深沢地区

全体整備構想（案）を取りまとめました。平成30年に、県と両市は、湘南地区における新たな都市拠点の形成に向けて、村岡地区と深沢地区の土地区画整理事業を一体施行で取り組むことや、新駅設置に関する基本事項に合意しました。さらに、新駅については、令和3年2月に、県と両市、JR東日本の4者で、新駅を設置することや、費用負担割合を定めた覚書を締結し、まちづくりについては、令和3年3月に、県と両市、UR都市機構の4者でまちづくりに関する役割分担等を定めた基本協定を締結しました。

資料の7ページをご覧ください。

次に、深沢地区と村岡地区のまちづくりのイメージについて、説明いたします。鎌倉市深沢地区では、ウェルネスをまちづくりのテーマに掲げ、業務機能をはじめ、スポーツの賑わいを図り、ウォーカブルなまちの実現を目指しています。具体的には、市庁舎などの行政施設、グラウンド、業務・商業施設などの配置が予定されています。

次に、藤沢市村岡地区では、尖る創造と広がる創造を生み出す街として、新駅を中心に、新たな研究開発拠点の形成を目指し、研究施設やスポーツ施設などの機能導入が検討されています。また、深沢地区と村岡地区の間には、両地区を連絡するシンボル道路を配置する予定です。

資料の8ページをご覧ください。

次に、今回、深沢地区及び村岡地区において、都市計画の決定、変更を予定する案件について、説明いたします。都市計画決定権者ごとに色分けをしています。県決定は青色、鎌倉市決定は緑色、藤沢市決定は紫色で示しています。主な都市計画決定、変更する案件としては、鎌倉市、藤沢市それぞれが、赤色で示した区域において、土地区画整理事業の決定を予定しています。また、両地区を連絡するシンボル道路として、藤沢市が、3・4・23号村岡新駅南口通り線の決定、鎌倉市が、3・4・5号深沢村岡線の決定を予定しています。そして、県においては、腰越大船線の変更を予定しています。

資料の9ページをご覧ください。

次に、今回報告する腰越大船線の変更の概要について説明いたします。資料左の平面図に黄色で示した区域が、現在の腰越大船線の区域です。また、資料右上の横断図のとおり、変更前の計画幅員は12mであり、概ね整備済みとなっています。今回の変更は、新たに村岡深沢地区土地区画整理事業などが都市計画に定められることにあわせ、交通の円滑な処理を図るとともに、歩行者や自転車の安全で快適な通行空間を確保するために行うものです。具体的には、資料左の平面図の赤色で示した延長約720mの区間を変更するもので、区域変更、区間内の南側にある古館橋交差点を境に、北側は幅員を18m、南側は幅員を15mに拡幅します。幅員18mの区間については、資料右中段の横断図のとおり、右折車線及び自転車通行帯の設置、土地区画整理事業側の歩道の拡幅を行うものです。また、幅員15mの区間については、資料右下段の横断図のとおり右折車線の設置を行うものです。

資料の10ページをご覧ください。

次に、2点目の公聴会における公述意見の要旨及び県の考え方について、説明いたします。

資料の11ページをご覧ください。

公聴会では、4名の方から御意見がありました。公述申出書に記載された意見の区分は、賛成が1人、反対が2人、その他が1人でした。これらの意見を表のとおり、その内容に応じて2つに分類しました。公述意見の要旨と県の考え方を、順次説明いたします。

まず、「1 道路の排水・冠水対策」について、Aさんが公述された内容を説明い

たします。

資料の12ページをご覧ください。

Aさんの御意見の要旨は、道路を広げること自体、非常によろしいことであると考えるが、現地は柏尾川に面している。柏尾川は、鎌倉市の洪水ハザードマップで、0.5 mから5 m浸水するという想定になっている。これから工法を検討するということであるが、今非常に技術改良が進んでいる。一つは、透水性の舗装という、雨水を舗装された中の隙間から地中に還元する機能を持った舗装がある。もう一つは、排水性の舗装ということで、これも高い排水機能を持ち、耐久性もいいと聞いている。拡幅する際の工事に関しては、透水性舗装又は排水性舗装を検討してほしい。側溝の大きさについても、浸水を想定した上で是非検討してほしいという御意見でした。

資料の13ページをご覧ください。

これに対する、県の考え方は、今回変更区間は、県が管理する県道ですが、深沢地区の土地区画整理事業の中で工事を行う予定であり、詳細な道路計画については、鎌倉市が、県道路部局等と調整しながら検討を行います。鎌倉市は、今回変更区間について、舗装や側溝の仕様については、排水性や透水性舗装等も含めて検討していくこととしています。また、深沢地区の土地区画整理事業に隣接する区間については、概ね100年に一度発生する降雨を想定した洪水浸水想定区域図における浸水深を見据え、道路の高さを検討するとしています。なお、鎌倉市洪水ハザードマップには、想定し得る最大規模の降雨による洪水浸水想定区域が示されており、これは、安全な場所へ避難するために示されているものと認識しています、という考え方です。

資料の14ページをご覧ください。

次に、Bさんですが、賛成の立場から公述申出があり、Aさんと同様、道路の排水・冠水対策について、平成16年の台風における道路冠水を教訓として対策を求めるとい御意見でありました。これに対する、県の考え方は、Aさんと概ね同様になりますので、後ほど、お手元の報告資料をご覧ください。

資料の15ページをご覧ください。

続いて、「2 都市計画変更の必要性」について、Cさんが公述された内容を説明いたします。Cさんの御意見の要旨は、腰越大船線の変更については、基本的に反対である。新駅をつくることと、深沢地域の再開発は切離しをしたらどうかと思う。新駅建設が先にありきというふうにはしか思えてならないからである。新たな駅をつくることは、利便性が向上するとは思えない。このようなことから、新駅と深沢再開発場所をつなぐシンボル橋の建設や腰越大船線の拡幅工事もあるとは思えない、という御意見でした。

資料の16ページをご覧ください。

これに対する、県の考え方は、県、藤沢市及び鎌倉市は、藤沢市村岡地区における国鉄湘南貨物駅の廃止、鎌倉市深沢地区におけるJR東日本鎌倉総合車両センターの廃止を受け、これらの跡地を活用した両地区の一体的なまちづくりと、JR東海道本線への新駅設置の実現を目指して検討を進めてきました。このような中、県は平成28年11月、鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を都市計画に定め、深沢地区に関しては、隣接する藤沢市村岡地区の新駅を中心としたまちづくりと連携を図りながら、都市基盤の整備を図ることとしています。

資料の17ページをご覧ください。

また、鎌倉市は、平成27年9月、鎌倉市都市マスタープランを定め、深沢地区に関しては、東海道本線新駅構想を視野に入れ、土地区画整理事業により、住宅と商業・業務機能、医療福祉機能等を導入することとしています。今回、新駅設置と連携した新たな都市拠点の形成に向け、鎌倉市深沢地区と藤沢市村岡地区の両地区において、

新たに土地区画整理事業等が都市計画に定められることにあわせ、腰越大船線についても、一部の区域を拡幅するものですという考え方です。

資料の18ページをご覧ください。次に「2 都市計画変更の必要性」について、Dさんの御意見の要旨は、鎌倉に住まわれている方達にとっては、平日の朝夕の混雑が決定的である。この混雑を解消するには、3つあると思う。そんなにどんとした道路をつくる必要はなく、現道の中に交差点の部分改良をやって、必ず右折線を設置する。信号処理をする。腰越大船線を中心はバス運行であるから、バスベイを設ける。片側は川であるから、人だけが川のほうに通れる改良を加えれば、あそこの部分だけ18mにする必要はないという御意見でした。

資料の19ページをご覧ください。

これに対する、県の考え方ですが、18mにする必要はないという御意見に対しては、Cさんに回答した腰越大船線の都市計画変更の理由と、先ほど説明した今回変更する計画幅員の考え方を併せて回答しています。

資料の20ページをご覧ください。

また、バスベイを設けるという御意見に対する県の考え方としましては、古館橋バス停のバスベイについては、事業の計画検討を行う市が、事業後も存置する方向で、県道路部局と協議を進めています。なお、今回変更区間以外については、県道路部局は、県道302号と交差する山崎跨線橋南交差点については、今年度、右折車線の延長やバスベイの設置などに係る詳細設計の実施などを行っています、という考え方です。

以上が、公聴会での公述意見の要旨及び御意見に対する県の考え方です。なお、この考え方については、10月6日付けで公述人に回答いたしました。

資料の21ページをご覧ください。

最後に、今後の都市計画手続きについて説明いたします。

資料の22ページをご覧ください。

今後は、赤色で示したとおり、都市計画の案を作成し、法定縦覧など、所定の手続を進めた上で、次回の都市計画審議会に付議する予定です。以上で、「鎌倉都市計画道路の変更(3・5・7号腰越大船線)に係る公聴会について」の報告を終わります。

#### 【高見沢議長】

ただいま、事務局から報告がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら、挙手をお願いします。

#### 【高見沢議長】

ございませんでしょうか。それでは、次の都市計画審議会に付議ということですが、今日のところは御意見なしということでございます。

それでは、「鎌倉都市計画道路の変更(3・5・7号腰越大船線)に係る公聴会について」の報告を終了します。

以上で、本日の審議会を閉会いたします。

#### <閉会>