

# 平成 2 4 年度第 1 回逗子市都市計画審議会

## 会 議 録

平成 2 5 年 2 月 2 0 日開催

## 平成24年度第1回逗子市都市計画審議会会議録

日時：平成25年2月20日（水）

10時00分～12時00分

場所：市役所5階 第5会議室

出席	星野芳久 会長	苦瀬博仁 会長職務代理者
	近藤大輔 委員	長島有里 委員
	松本 寛 //	丸山治章 //
	佐藤紘一 //	臼井 泉 //
	佐藤英夫 //	井畔瑞人 //
	龍村 峻 //	

欠席	鈴木伸治 委員	一ノ瀬友博 委員
	福岡英一 //	鈴木 仁 //

事務局 上石環境都市部長 森川環境都市部次長兼環境管理課長  
環境管理課 米山副主幹 益谷主事 加藤主事  
まちづくり課 西之原課長 青柳副主幹 坂本主査  
都市整備課 鈴木課長 津田主事

傍聴者 1名

【森川環境都市部次長】 ただいまより平成24年度第1回逗子市都市計画審議会を開催いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。また、このたびは審議会委員の就任につきまして御快諾いただきまして、本当にありがとうございます。本日は新委員による審議会といたしましては第1回目となりますので、後ほど会長が決まりますまで、事務局のほうで進行を務めさせていただきます。よろしくお願いします。申しおくれましたが、私は環境都市部次長兼環境管理課長の森川と申します。よろしくお願いします。

それでは、開会に当たりまして、出席者数の報告をいたします。本日の出席委員は、定数15名中11名の出席をいただいております。過半数を超えておりますので、会議が成立しておりますことを御報告いたします。

次に、会議に入る前にお願いがございます。本日の会議につきましては、会議録作成のため録音しております。委員の皆様の声が重なりますと反訳の支障がありますので、発言に当たりましては挙手をいただき、会長より指名された後に御発言をいただきますよう、お願いいたします。また、傍聴の方には静粛に傍聴をしていただきますよう、お願いいたします。

それでは、初めての会議ですので、私のほうから委員の皆様と職員の紹介をさせていただきます。まず、名簿に沿って紹介させていただきます。まず、学識の経験のある委員として、都市計画分野に関する専門家の関東学院大学名誉教授、星野芳久委員です。

【星野委員】 星野でございます。よろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 次に、交通・流通分野に関する専門家の東京海洋大学海洋工学部教授、苦瀬博仁委員です。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 次に、本日は所用のため欠席の連絡をいただいておりますけれども、都市計画分野に関する専門家の横浜市立大学国際総合科学部准教授、鈴木伸治委員。同じく、本日欠席の連絡をいただいておりますけれども、環境分野に関する専門家の慶応義塾大学環境情報学部教授、一ノ瀬友博委員です。続きまして、地元選出の神奈川県議会議員の近藤大輔委員です。

【近藤委員】 皆さん、おはようございます。地元の県議会議員の近藤です。どうぞよろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 引き続きまして、市議会の議員といたしまして、まず長島有里委員

です。

【長島委員】 おはようございます。逗子市議会議員の長島有里です。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 次に、松本寛委員です。

【松本委員】 松本でございます。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 次に、丸山治章委員です。

【丸山委員】 おはようございます。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 では、続きまして市民の代表といたしまして、まず逗子小学校区の佐藤紘一委員です。

【佐藤（紘）委員】 おはようございます。佐藤紘一です。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 続きまして、沼間小学校区の臼井泉委員です。

【臼井委員】 沼間小学校地区の臼井でございます。

【森川環境都市部次長】 続きまして、池子小学校区の佐藤英夫委員です。

【佐藤（英）委員】 佐藤英夫といいます。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 続きまして、久木小学校区の井畔瑞人委員でございます。

【井畔委員】 井畔瑞人でございます。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 続きまして、小坪小学校区の龍村峻委員でございます。

【龍村委員】 おはようございます。小坪小学校区の龍村です。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 続きまして、関係行政機関または神奈川県職員の職員として、本日は所用のため欠席の連絡をいただいておりますけども、逗子警察署長、福岡英一委員。それと、神奈川県横須賀土木事務所長、鈴木仁委員。以上15名の委員の皆様で審議をお願いしたいと思しますので、よろしくお願いいたしますします。なお、委員の皆様の任期につきましては、平成26年7月14日までの2年間となります。よろしくお願いいたしますします。

では、引き続きまして私ども職員の紹介をさせていただきます。まず、環境都市部長の上石でございます。

【上石環境都市部長】 上石です。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 後ろの席へ移りまして、まちづくり課長、西之原でございます。

【西之原まちづくり課長】 西之原です。よろしくお願いいたしますします。

【森川環境都市部次長】 同じく、まちづくり課の副主幹、青柳でございます。

【青柳副主幹】 青柳でございます。よろしくお願いします。

【森川環境都市部次長】 同じく、まちづくり課主査、坂本です。

【坂本主査】 坂本です。よろしくお願いします。

【森川環境都市部次長】 そちらに移りまして、都市整備課長、鈴木でございます。

【鈴木都市整備課長】 鈴木でございます。どうぞよろしくお願いします。

【森川環境都市部次長】 同じく、都市整備課主事の津田です。

【津田主事】 津田です。よろしくお願いします。

【森川環境都市部次長】 前にきまして、今度は事務局の環境管理課副主幹の米山でございます。

【米山副主幹】 米山でございます。よろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 隣が環境管理課主事の益谷です。

【益谷主事】 益谷でございます。よろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 ちょっと後ろに戻りますけど、最後に環境管理課主事の加藤です。

【加藤主事】 加藤です。よろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 以上です。よろしくどうぞお願いいたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきますので、米山副主幹のほうからお願いいたします。

【米山副主幹】 それでは、本日の議事に必要な書類の確認をさせていただきます。まず、事前に送付をさせていただいておる資料ですけれども、まず、資料１－１というものですね、都市計画道路の見直しについてと、青いラインが少し入っているものですね。それから、資料１－２といたしまして、都市計画道路の見直しのガイドライン、平成18年神奈川県と書いてあるホチキス止めをしているものですね。それから、事前に送付させていただいているのが、２－１と書いてございます建築物の敷地面積の最低限度のパンフレットです。それから、少し厚くなっておりますが、資料２－３ということで、敷地面積の最低限度の検討案についてのパブリックコメント実施結果。ちょっと厚いものですね。こちらのほうを事前に送付をさせていただいております。また、本日席上で配付をさせていただいておりますのが、本日の次第、それからこの都市計画審議会の委員名簿、それから都市計画審議会の条例、そして資料２－２といたしまして、敷地面積の最低限度の検討案というもの、ホチキス止めしてあるものですね。こちらのほうを配付をさせていただいておりますが、配付漏れ等ございませんでしょうか。大丈夫

でしょうか。

（「なし」の声あり）

【森川環境都市部次長】 それでは、議題の１の会長の互選に入らせていただきます。会長の選出につきましては、審議会条例第３条第１項の規定によりまして、委員の互選により選出することとなっております。なお、都市計画審議会の組織及び運営の基準を定める政令の規定では、学識経験のある者から選出することになっております。委員の皆様、御推薦ありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【近藤委員】 皆様、いかがでしょうか。引き続き星野教授に会長をやってもらったらいいいのではないかなと思うのですが。お諮りいただければと思います。

【森川環境都市部次長】 ありがとうございます。ただいま、会長に星野委員というお声が上がりましたけれども、皆様いかがでしょうか。

（「異議なし」の声多数）

はい、ありがとうございます。御異議なしということですので、皆様の互選により、星野委員が会長に選任されました。それでは、会長におかれましては、会長席のほうに移動をお願いいたします。

（星野会長、会長席に着席）

早速ですが、新しく会長になりました星野委員のほうから、ごあいさつをお願いしたいと思います。

【星野会長】 ただいまは、この逗子市都市計画審議会の会長に私を選出していただきまして、心より御礼申し上げます。大変重い責任を預かりまして緊張いたしております。都市計画は、そのまちの骨格を定める非常に重要な制度でございます。内容が複雑多岐にわたりますので、専門的な事項も数少なからずありますが、何より大事なのは、そこに住んでいる人々の市民感覚ではないかと私は思うわけでございます。その意味で、きょうはこちらにいらっしゃる市民委員の皆さん方が、それぞれ手を挙げてこの審議会に参画して下さったことは大変にありがたいことだと思ひまして、今、選出されたばかりの会長でございますが、この席におきまして、心から御礼申し上げたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。（拍手）

それでは、以降の議事につきましては、私が進行させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【森川環境都市部次長】 それでは、これ以降の議事につきましては会長、よろしくお願いい

たします。

【星野会長】 それでは、続きまして副会長を選出する必要があるがございます。失礼いたしました。会長の職務代理者でございますね。これは審議会条例第3条第3項に、会長に事故があるときは会長があらかじめ指名した委員はその職務を代理するという規定がございます。それに従って選出をする必要があるがございますが、恐縮でございますが、私のほうから指名させていただいてよろしゅうございましょうか。

（「異議なし」の声多数）

ありがとうございます。それでは、長年にわたりまして私を補佐してくださいました苦瀬委員にお願いしたいと思います。苦瀬委員、どうぞよろしく願いいたします。（拍手）

それでは、本日は報告事項が2件ございます。1としましては都市計画道路の見直しについて、2としましては建築物の敷地の最低限度の検討案について、以上2件でございますが、順次進めてまいりたいと思います。まず、報告事項の1、都市計画道路の見直しについて、事務局から説明を受けたいと思います。

【米山副主幹】 それでは、「都市計画道路の見直し」について、説明いたします。

スクリーンをごらんください。なお、お手元に配付しております資料1-1と1-2と同じ内容となっております。まず都市計画道路につきましてご説明をさせていただきます。都市計画道路とは、都市計画法に基づいて決定しました道路で、まちの根幹をなす都市施設となっております。計画に当たっては、将来の交通量予測、道路及び地域のネットワーク、防災対策、景観など総合的に判断します。都市計画道路が計画されている土地には、将来の道路整備事業が円滑に進むよう、建築に際しては一定の制限がかかっております。建物の建築の際は、都市計画法第53条第1項の許可を受けなければなりません。許可の基準は、本市におきましては、階数が3以下で地階を有しない、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造で、容易に移転、除去できるものとなっております。

続きまして逗子市の都市計画道路の説明をさせていただきます。逗子市におきましては、国道・県道及び市道の一部または現道のない市街地に16路線、計画延長3万3,910メートル、約33.9キロメートルが都市計画道路として決定されています。分類上、自動車専用道路1路線、幹線街路15路線の計16路線となっております。自動車専用道路とは、都市高速道路や一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路で、幹線街路とは、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路という位置づけになっています。道路幅員は8

～29メートル（29メートルは東京湾岸道路（横浜横須賀道路））で計画決定されています。本市の都市計画道路は、その多くを1953年（昭和28年）に都市計画決定しております。その後、1962年（昭和37年）に⑬番の小坪名越線、1971年（昭和46年）に①番の東京湾岸道路を決定した後、1976年（昭和51年）に名称変更を主とした計画変更を行いました。その後は、1993年（平成5年）に⑯番の桜山長柄線を決定して以来、現在まで都市計画法上の変更は行われておりません。

これを図に落としたものがスクリーンに表示したものです。路線の起終点や延長がわかりやすいように色を分けているもので、色の違いに意味はありません。配付資料にも同じ図を添付しておりますので、後ほど御確認いただければと思います。

次に、都市計画道路の整備状況に移ります。黄色で示したのは、整備済みの路線です。この整備済みの中には、計画幅員のとおりに確保されている改良済みと呼ばれる箇所と、おおむね計画幅員の3分の2以上を有する区間である概成済みと呼ばれる箇所を含めて整備済みとしています。また、緑色で示したのは、路線の一部が整備済みとなっている路線です。本市におきましては、計画延長約33.9キロメートルのうち約16.8キロメートルが整備済みで、計画延長全体の約49%が整備済みとなっています。図でお示しますと、黄色の線で示しているのが、整備済みの箇所となっております。実線が改良済みとなっております、点線が概成済みの箇所となっております。今後も財政状況を勘案しながら、都市機能や生活環境を高めるために適切な整備が図られるよう努めることとなります。

続きまして都市計画道路見直しの背景の説明をさせていただきます。都市計画道路は、人口増加や経済成長に伴う交通量の増加などに対応するため、全国的に高度経済成長期に多くが計画されています。しかしながら、長期間経過しても、いまだ事業に着手していない都市計画道路が数多く存在しています。計画後、長期間が経過し、人口減少と少子高齢化の進展、低成長経済など、都市を取り巻く社会経済状況が変化してきています。国においては、平成14年の社会資本整備審議会の中間答申や、平成15年の都市交通・市街地整備小委員会において、都市計画道路の見直しを早期に実施する必要性を指摘しています。こういった流れを受けて、平成18年に神奈川県が「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定しました。これが資料1－2として配付させていただいています。本市においても、ほとんどの路線が計画決定後50年以上経過し、社会経済状況が大きく変化する中、都市計画道路の必要性を検証する必要性があることから、今回、県が策定したガイドラインに基づき、都市計画道路の見直しをするものです。



続きまして、都市計画道路見直しの進め方について説明させていただきます。ここでは、都市計画道路の見直しの進め方について御説明いたします。大きく3つに分かれておりまして、まず「①都市計画道路の評価検討」につきましては、4つのステップに分け、各路線の必要性、課題等の整理を行います。その後、見直し結果の公表を行います。変更路線や廃止路線がある場合には、その後、必要に応じて都市計画変更の手続を進めることとしています。

もう少し詳しく説明させていただきますと、①番の「都市計画道路の評価検討」につきまして説明させていただきます。まず、ステップ1としまして、「見直しの検討対象路線の選定」を行います。自動車専用道路を除く幹線街路をまず対象とします。その中で、未着手である路線を対象とします。したがって、整備済みであっても見直しの必要がある場合や、構想段階の路線の追加についても検討に含めることができるとしております。

次に、ステップ2としまして、必要性の検証を行います。神奈川県交通施策の基本的な方向性を示した「かながわ交通計画」が策定されています。この計画に位置づけのある路線は、必要性が高いとして存続とする考えが示されていることから、今回の検証対象からは除外しています。具体的な検証方法は、交通機能をはじめ市街地形成機能、防災機能など計9つの視点から必要性を検証します。その結果、必要性の低い路線につきましては、都市計画の廃止対象と分類します。

ステップ2で「必要」と評価されたものは、ステップ3で事業実施時期がどうなるか検証することとしております。事業実施時期の見込みが立たないものは、当面の間、存続させることとする「留保付き存続」ということになります。事業実施時期の見込みが立っていて、ルート・構造等に問題がなければ、「存続」と分類します。ルート・構造等に課題があれば、その検討を行うこととします。

ステップ4は、交通量の検証として、廃止やルート、構造の変更に問題がないか、交通量推計を行って確認する段階となります。

以上の4つのステップを経て、変更対象路線・区間が選定され、見直し結果をとりまとめていきます。

次に、先程9つの視点と言うことを申し上げたのですが、ステップ2の「必要性の検証項目」について説明させていただきます。ガイドラインに定められた9つの視点から必要性の検証をしていきます。

1つ目としましては「自動車の交通機能」の視点です。周辺道路の渋滞の緩和に役立つか、

また、中心市街地や鉄道駅などのアクセス機能について検証します。

2つ目としましては「歩行者・自転車の交通機能」の視点です。歩行者・自転車の交通需要が多いか、安全性の観点、また魅力ある歩行空間を確保できるかなどを検証します。

3つ目としましては「土地利用との整合」の視点です。土地利用の変化により、道路の必要性に変化が生じたか、また上位計画との整合などについて検証します。

4つ目としましては「まちづくりとの整合」の視点です。史跡や文化財などを通過していないか、また地域コミュニティの分断につながらないかなどを検証します。

5つ目としましては「市街地形成機能」の視点です。居住空間の改善や商店街の活性化など、都市計画道路周辺地域の身近なまちづくりに寄与する役割を検証します。

6つ目としましては「防災機能」の視点です。避難路や広域避難地などとの配置関係、延焼防止に寄与するかなどを検証します。

7つ目としましては「環境機能」の視点です。緑の基本計画に位置づけられているかといった緑化の視点や景観形成に寄与するかといった検証をします。

8つ目としましては「代替機能」の視点です。当該都市計画道路の機能が、他の道路で代替されているかを検証します。

9つ目としましては「他事業との整合」の視点です。土地区画整理事業などの面整備事業や公園事業などとの関連性や、他事業との整合性の観点から検証します。

以上9つの視点から必要性について検証し、各路線の見直し方針を総合的に判断していく。

続きまして計画道路の見直し対象路線です。ステップ1にあてはめて対象路線を選定しました。幹線街路を対象とし、その中でも未着手路線を対象としました。そこから「かながわ交通計画」に位置づけられた路線と整備済みの路線を除外すると、スクリーンの赤で示しました7路線が見直し対象路線となりました。したがって、今後はこの7路線を対象として検証していきたいと考えております。

これを図でお示ししますと、市全体ではこのような状況になります。画面上で説明させていただきますと、1路線ごとに見てみますと、③新宿久木桜山線です。国道134号線を起点としまして、J R横須賀線をまたぎ、池子住宅地内を通り、逗子警察署付近までの路線です。一部整備済み区間はございますが、路線全体としては未整備区間があるため、対象となります。

次に、池子桜山新宿線です。起点は横浜市との市界が起点で、逗子アリーナ北側付近までは「かながわ交通計画」に定められた路線となっておりますので、対象外となっております。し

たがいまして、逗子アリーナ北側から県道横須賀逗子と交差し、田越橋から国道134号線までつながるものです。色が抜けている部分は「かながわ交通計画」で定められた路線の部分ですので、対象外となっております。従いまして、それ以外の赤色で塗られた部分が対象となっております。

次に、逗子駅なぎさ通り線です。現道はございますが、十分な幅員を確保できておらず、未整備となっておりますことから、対象路線となります。

次に、西小路小坪線です。小坪入口信号を起点とし、小坪漁港までの路線です。一部整備済み区間はございますが、路線全体としては未整備区間があるため、対象となります。

次に、池子久木線です。逗子アリーナ北側の起点から池田踏切までは「かながわ交通計画」に定められた県道金沢逗子線となっておりますので、対象外となっておりますが、池田踏切付近から新宿久木桜山線につながる区間につきまして対象となります。

次に、沼間池子線です。起点の東逗子駅入口信号から池子の駐在所が終点となっており、東逗子駅入口信号から東逗子駅までの区間が未整備となっているため、対象路線となります。

最後に、松本沼間線です。逗子アリーナ・第一運動公園前までが整備済みとなっておりますが、その先の横須賀市との市境まで未整備となっておりますので、対象路線となります。以上7路線が対象路線となります。

続きまして今後のスケジュールのお話をさせていただきたいと思います。平成25年2月の都市計画審議会が本日開催している都市計画審議会です。今回は、神奈川県が策定した「都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、本市もこれから見直しを実施することを報告させていただいております。次に、庁内において先ほどの9つの視点から、対象路線の必要性を検討していきます。この際、現況の交通量調査及び交通量推計等を実施する予定としています。その後、平成25年10月ごろに、本審議会に都市計画道路の見直しについて諮問させていただき、検証結果を審議していただくとともに、御意見をいただきます。さらに平成25年12月ごろ開催いたします都市計画審議会では御意見をまとめた答申をいただきたいと思いますと考えております。答申いただきました案につきまして、逗子市の見直し案として、パブリックコメントにより市民意見を求めます。パブリックコメント終了後、市民意見の報告及び意見を踏まえた最終的な案を審議会に御報告などさせていただいた上で、見直し結果の公表をいたします。見直し結果に基づき、必要な場合は平成26年度以降に変更・廃止等の都市計画手続を行います。

先程も申しましたが、今回は、まず平成25年度中に本市の都市計画道路の見直しを行うこと、

見直しに当たりましては、神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」に基づき、自動車の交通機能、歩行者・自転車の交通機能、土地利用との整合など9つの視点により検証していくことを報告させていただきました。以上でございます。

【星野会長】 はい、御苦労さまでした。今説明がありましたように、本日のこの都市計画道路の見直しについては、現在進行中の段階、途中の段階での報告でございます。いずれ決定段階に至りましたら、市長から改めて諮問があつて、審議会で審議し、決定し、答申をするということになります。したがって、本日はとりわけ審議、決定するということではございませんけれども、皆さまの意見をちょうだいしまして、今後の作業の参考にするということになります。今の報告につきまして、何か御質問あるいは御意見がありましたらちょうだいしたいと思います。それに当たりまして、手を挙げていただければ幸いです。

【佐藤（英）委員】 今、御説明いただきました整備という内容は、この資料のどこかに書いてあるのですか。整備の具体的な内容について。整備をする、しないというお話がありました。

【米山副主幹】 まず、そうですね、今御説明をさせていただいた整備というものについては、今回都市計画道路の見直しをさせていただくという前提で、今の状況をまずは確認の意味で説明をさせていただいた、今の逗子市の整備状況というのがこれくらいだということを、都市計画道路の見直しをしていくのに当たっての基礎的なものとしまして説明をさせていただいたものなのですが、今回は、まずは見直しをするというのが基本になっておりますので、その中で、本当にこの路線が必要なのか、もしくはこの幅員で必要なのかといったところがまずメインになっておりまして、整備というものにつきましては、当然財政的な問題だとか地権者との関係だとかといったことがありますので、なかなか今、進んでいないというような状況がございますけれども、その整備につきましては、今回の見直しとはまた別途考えていきたいというふうに考えております。

【佐藤（英）委員】 きょうのこのテーマは、道路を整備するということの観点に立って、この道路は整備しますか、しませんかというのを検討するのですね。

【米山副主幹】 きょうの時点は、まだこういう見直しを、結局ですね、都市計画道路が決定をしましてからかなり長期間がたっています。その中で整備できてきたものもありますけれども、できてないものもかなりまだございます。これは本市に限らず、全国的にそうなのですけれども。今回は、今後その路線が果たして都市計画道路として必要なかどうかといったもの

を、これから検証をしていくということになっている、始めますよと、これから検証を始めますといった、きょうは御報告をさせていただいているところです。

【佐藤（英）委員】 私たち一般市民にどんな整備をするかという例を教えてくださいたいのですが。そのためにこういう計画が今ありますよと。整備というのは、例えば今はアスファルトが引かれてないのでアスファルトを引きますとかですね、幅員が例えば歩車分離がされてないから、歩行者道路をつくりますとか、どういう整備をするのかを知りたいのです。

【上石環境都市部長】 まず、もう一度話を整理させていただきますと、きょう私ども報告していますのは、最初に御説明申し上げましたように、この路線ですね、路線が1953年（昭和28年）にまずはこの路線が設定されたのです。起・終点、また中間点等の場所、それとおおむねの幅員、幅ですね、この路線はこう決まりましたと。その後、何回かの見直しがありました。そういう中で、整備されてきたものはございます。そしてまた、整備されていませんけれども、最初に御説明いたしましたように、いろいろ建築行為を起こすときの制限ですとか、そういった法的な規制というものがかかっております。それで、今回この見直しというのは、今後この路線として、これは存続させていくべきか、それとも廃止すべきかということで、この路線の見直しですね、これの方針をきょう報告をしているということでございまして、その後、実際に具体的な整備と、これが存続して、では整備しましょうという段階になったときは、これはやはりまた事業決定とか、そういった手続が必要になってまいります。それによって歩道は何メートルにするのかとか、車道は何メートルにするのかとか、立体交差にするとか、そういった具体的な構造という、それは事業決定をして、そして実施をするという段階になって決まってくるということでございます。

【佐藤（英）委員】 今おっしゃった内容ですけれども、この道路は、この路線は存続させるか廃止させるかというふうなことを検討するのですか。【苦瀬委員】 すいません、議論の途中で。多分、整備という言葉が専門的に使うからわかりにくいのだと思うのですね。都市計画道路を都市計画で決定するというのは、今、道路が何にもないのですけれども、こことこの間に道路をつくったほうがいいでしょうねという議論がまず一回ありますね。それを都市計画決定して、道路をつくろうと決めているのですが、実際につくるまでには時間がかかったり、長い間できないことがありますよね。だから、できないまま、都市計画の決定で、道路はつくるよと言っているだけで、今、道路ができてないという状態がある。そうだとすると、それをずっと放置しているのだとするならば、それはじゃあ、もうそろそろもう一回見直して、やっ

ぱりいるのかどうか考えましょうよという議論をきょうしているのだと思うのですね。整備というのは、今度は、じゃあつくと決まってから、実際に道路の幅員がどうだとか、歩道がどうだとかいって、工事が始まって、でき上がると整備をしましたということになる。だから、道路が必要で都市計画としてここにつくろうねと決めることと、実際に道路が幅員がどうだとかいってでき上がったこととはちょっと違う。その後ろのほうを整備済みとおっしゃっている、そういうことだと思います。それでいいですね。

【上石環境都市部長】 はい、結構です。

【佐藤（英）委員】 きょうここで検討することを一言で言っただけませんか。いろんな言葉がいっぱいあるので、何を検討するのか。

【星野会長】 冒頭申し上げましたように、きょうは検討するということはありません。今、当局のほうで都市計画道路の見直しを進めております。これは例えばある路線については昭和28年に、ここからここまで道路をつくりましょう。その幅員は何メートルです。こういった計画をつくっているのですが、現実にはそれが実現しないままもう数十年たっている。計画がある限り、その計画道路に引かかる土地の所有者は強固な建物をつくることはできません。そういった私権の制限がございます。これをこのまま放置しておいていいのでしょうか。もし諸般の事情で、この道路はもういらないとか、あるいはこの幅員は足りない、もっと狭くていいのだとか、そういうことになったら今まで加えていた制限、私権の制限を解除することができるわけですね。そういうことに向けて見直しをしていこうということでの、途中の段階での報告でございます。きょう皆さんの意見をちょうだいしまして、それを参考に、当局がなお精査をしていきます。それでもって具体的にこの路線は今後ともやっぱり今の計画のとおり必要だから存続させようとか、あるいは縮小してもいいんじゃないか、あるいは場合によっては廃止してもいいんじゃないか、そういう判断に至ったときにはパブリックコメントを募ったり、それから審議会の意見を聞いて、最終的に当局の案をまとめて市長が私のほうに諮問してくる。そこで審議をして、市長の諮問を認めるかどうか、原案を認めるかどうか、そういった判断をお願いします。きょうはそういったことですので、当局の説明を聞いて、わからない点は質問していただいたり、こうしたほうがいいんじゃないかという御意見があればちょうだいしていく、そういった段階でございます。

【佐藤（英）委員】 今の説明があった中で、今の評価みたいなものも書いてありますけれども、道路がないところも今の案には入っているわけですね。交通量を調べると先ほどおっしゃ

っていますけれども、どうやって調べるのでしょうか。質問です。

【上石環境都市部長】 これは一般論としてお聞きいただきたいと思うんですが、交通量、実際に現道がないところ、これが都市計画道路の計画がされていると、そういったところは現道の道路ございますね。そういった近隣の道路またその周辺も含めて、一定の自動車の交通量とか、そういったものをまずは具体的な作業としてやります。そして、そこから車の、交通の流れ等の推計をしていくという形になります。こういうふうな流れになるだろうと、このくらいの量になっていくだろうということで、簡単に言いますと。そういった推計をしていきます。それで、この路線は必要かどうか、またこの路線はこの幅では少ないのではないかとか、これはちょっと過大ではないかと、そういったような判断をしていくということになります。

【佐藤（英）委員】 それはここの市役所のほうでやることになる、そういうことですか。

【上石環境都市部長】 実際はこういう計測をしたりする作業とか、それから交通解析、今言いましたような流れですとか推計ですとか、これは専門の知見を持ったコンサルタントとか、そういった方々にやっていただきます。

【佐藤（英）委員】 それに対しての、大分先のお話だと思うんですが、交通量というのは今までも、カウントすればできる話なので、多分難しくないですね。どういうルートを通っていくかというのを、というふうな今おっしゃった予測分析のような方法は、今までされたことはありますか。実際に車がどういうルートを走っているか。

【上石環境都市部長】 これは実際は今回見直しの路線、対象路線と考えたいということで御提案申し上げておりますけれども、松本沼間線、先ほど言いました体育館、アリーナのところです。そこから横須賀までの路線なんです。これは御存じだと思いますけれども、主要地方道横須賀逗子線と言っておりますが、これが本当の骨組みになっている道路なんですけれども、そのバイパス的な役割を果たすという、そういった位置づけの道路です。これを昭和55年ぐらいに完成をしております。その計画に当たりましては、ずっと前から立てまして、当然交通量調査等から、ここの交通量推計をして、そしてこの事業実施と。それから、西小路小坪線ですね。あの路線の中で、場所を言いますと、マリン歯科というところがございます。それから134号線との高架、交差しているところがございます。あそこの区間、これはもう整備しております。その整備に当たりまして、当然にして、繰り返しますけれども、交通量調査に基づく交通量推計、そして構造の検討、そういったことをやってきております。

【佐藤（英）委員】 今、国交省のほうの交通量調査というのは、計画も含めて、そんなに難

しくないわけです。何が難しいかというと、どういうルートを車が通っているかというのを特定するのが難しい。これは個人のプライバシーの問題であって、なかなかそう簡単にはいかない。でも、今は市民の協力を得て、市民の立場で言うんですけれども、GPSがあつて簡単なことなので、協力をする人を募って、どういうルートをこの市内で通っているかというのを、モニターさせてもらうということを考えたらいいと思うんですが。これは既に日本の中ではいろいろなところでやられていますので、逗子市は混むところは大体知っているんですけれども、今本当に混んでいるかどうかわからない。だから、せつかく道路をつくるかつくらないかの話なので、交通量だけでなく、交通流を調べる。道路の変化は交通流に影響しますので、ルートがどう変わったかというのは、非常に重要だと思っております。今はもう技術がどんどん進んでいる、情報技術が進んでいる時代なので、そうやって市民の方の協力を得ること等で車がどう通るか、モニターさせてもらったらというようなことも考えたらいいのではないかという意見です。

【星野会長】 ありがとうございます。貴重な御意見で、感謝申し上げます。苦瀬委員は交通関係の専門でいらっしゃいます。交通の調査はいろいろあるんですね。量に関する調査もあるし、それから流に関する調査、いろいろあります。それについてちょっと苦瀬委員から御説明いただければ。

【苦瀬委員】 今御指摘のように、オーソドックスな交通の予測に関しては、昔から確立をしまして、大学の3年生ぐらいの演習問題ではこういう問題いつもやっている。御指摘がございましたように、GPSとか、最近はプローブなんていうことで、ルートチョイスを個人の行動で分析しようということになっています。ですから、それはやろうと思えばできると思います。ただ、都市計画の道路を量として把握するときに、どちらの方法がよりよいかというのは、またいろいろ議論がありまして、個人行動の観光ルートをどういうふうにチョイスするかという議論でプローブを使ったりというのは、よくやられていますけれども、普通の都市計画道路の中でそこまで果たして必要かという議論はまた別で、学会でいろいろ議論されています。ただ、いずれにせよ、そういう方法論をやるかやらないかというのは、ぜひ検討して、やることはいいのではないかと思っております。

【星野会長】 以上ですが、よろしゅうございますか。はい、ありがとうございました。ほかに御質問、御意見いかがでしょうか。

【近藤委員】 本日報告を受けて、これから事務方のほうでその詳細検討に入ることな



んですけれども、先ほど大事な9つのポイントを踏まえて見直すというお話がありました。この市のエリアに加えて申し上げておきたいことがあるんですね。何を申し上げたいかというのと、外的な要因といいましょうか、いわゆる今後まちとして変わるであろう事象の変更というのかな、先を見据えて計画をつくってもらいたいということでもあります。昭和20年代ごろの高度経済成長で、大ざっぱに、言葉は悪いかもしれませんが、やっちゃって、今このようになっているんじゃないかなと思うからこそ、長期的な視野を持ってやるべきですね。

具体的に申し上げますと、1つは今年、世界遺産のほうがどうなるかということがあるかと思います。このことについては、住んでいる人もさることながら、流動的な交流人口が間違いなくふえるはずなんですね。まずはそのポイントを踏まえてほしいということと、今、平井市長を初め逗子市で進めている池子の40ヘクタールの返還ということがありますね。あわせて、横浜サイドに追加建設する。ここら辺の先の情報であったり、いろんなことに見通して、まさにやらなければいけないと思います。観光であったり、外的な変更ですね。

あともう一つは、加えて道路の幹線だけで見てはいけないと思うんですね。今、佐藤委員からもお話がありましたように、道路網として、この道はどうなるのか。そのための交通流の調査であろうかと思うんです。大きなポイントとしては、三浦半島の中央道路、神奈川県計画では平成28年度までに着手するという計画なんですね。ここがトンネルが開通することによって、市内の交通動態図も大きく変わってくるかと思います。当然、そこら辺も加味した上で見直しをしていただきたい。加えて言うならば、逗葉新道、道路公社の道路でありますけれども、あれは無料化を検討していくと、今そのような答弁も引き出しています。そのこともほかの幹線道路の計画に大きな影響を与えてくると思いますので、いろいろ情報収集しながら、先ほど整備でやっていただくと。

加えて言うならば、まちづくりをどうするのか。ビジョンとの大きな連携、関係があらうかと思うんですね。この活力が減少する中、もしくは人口減少する中、逗子市として市の人口、どれくらい10年先、20年先にイメージしたまちづくりをするのか。もしくは、観光政策を積極的にやるのか、やらないのか。そういう総合計画との整合性であったりだとか、いろんなものを加味した上で見直しを行っていただきたいと思います。どうしても、ややもすると幹線の道路の整備で、この幅員がどうだという、そういう話、各論に入ると全体が見えなくなってくるので、当然プロでありますから、私が言うまでもないかと思いますが、そこら辺、十分に留意して、見直しの検討をしていただければと思います。意見として申し上げます。

【星野会長】 御意見ということでございます。ほかにいかがでしょうか。

【長島委員】 私からも意見をさせていただきたいと思います。今は都市計画道路として必要かどうかを見直していく作業ということで、具体の整備の話というのは随分先になると思うんですけど、ただ、その9つの視点から今後この道路が必要かどうか、検証するということで、今、近藤県議が、まちづくりをどうするのかという視点を忘れてはいけないんだというお話がありましたと思うんですけど、逗子で最近、東郷橋通り、市役所から海岸までの、その東郷橋通りを学生たちの、児童の安全を確保するために、朝だけ一方通行にしたと思うんですけども、車が一方通行になったことで、大分あそこの歩行空間というのが快適になったと思いますし、児童の安全も守られているということで、やはり逗子は非常に財政が厳しいので、今後道路のハードの整備、スクラップ&ビルドみたいなことは、やっぱりおのずと限界があると思いますので、例えば道路なんかも一方通行、先ほど佐藤委員からルート調査などをして、交通量調査が必要ですねというお話がありましたけれども、そういった調査の中で、幅員の拡幅の工事をしなくても、一方通行で対応できるかどうかとか、そういったことも含めて検証していただきたいと思うのが1点と。

あともう一つ、先ほどの近藤議員のお話なんですけど、逗子のまちづくりってどういう方向性にいったらいいのかということで、例えば藤沢の辻堂なんか、大きなショッピングモールを駅前に開発して、それですごい交通渋滞が発生して、今すごい藤沢市で大きい問題になっているんですけども、じゃあ逗子は、逗子も駅前にショッピングセンターをつくるのかという方向性と、そうじゃなくて、逗子は小さなまちだけれども、コンパクトにまとめていって、質の高い空間をというふうにするかで、大分変わってくると思います。ちょっと話が長くなって恐縮なんですけど、例えば横浜の元町商店街は道路を石畳にしているんですけど、それはあえて車が通行しづらくしている。車を、車両を追い出すために石畳に整備したりしているので、そういったまちづくりの視点とか、将来の逗子のビジョンとか、どうやったら、道路ってすごい生活に密着していると思いますので、その辺の視点をぜひしっかり忘れないで検討していただきたいなと思います。

【星野会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【苦瀬委員】 私もお願いを2つほど。スライドで言うと10番の9つの視点というところの防災と代替機能のお話をしたいと思うんですけど。都市計画学会というのがございまして、震災の特別の委員会というのをやっています。第一が防災、第二が復興ということをやっているん

ですが。私は第三部会の部会長を仰せつかっておりまして、社会システムを変えていくという話をしております。そのときに、この避難路や広域避難地との関係、延焼防止というのは非常に重要なことで、これはぜひやっていただきたいんですが。学会で議論になっているのは、災害で避難したりすることはわかったと。その後はどうするか。要するに、東日本大震災では、救援物資が届くか届かないかで、生命の危機とかいろんなことがありましたので、そういう意味では単に防災で、逃げれば済むだけではなくなっているよねというのが今の議論になっているので、そういうことも少し加味していただければありがたいというのが1つ目。

それから2つ目が、そういう状況なものですから、実は代替機能ということで、他の道路でかわりがあるから大丈夫だよという議論はもちろんよくわかるんですけども、一方で、1つしかない道路だったら、かえって危ないんじゃないのという議論がずっとあるわけですね。つまり、震災後に急に復活している話なんですけど、リダンダンシーというやつでありまして。ですから、代替機能で他の道路で代替されているかどうか。代替されてさえすれば、あと1本だけ残しておけばいいというのは、実は救援のほうからすると非常に危険だという。新潟の地震なんかでもさんざん経験しているわけで、その辺のこともぜひですね、加味していただいて、計画を検討いただければありがたいと思います。以上でございます。

【星野会長】 ありがとうございます。さまざまな貴重な御意見ありがとうございます。

【龍村委員】 お願いにはなるんですけども。小坪の龍村ですが。1つは、鎌倉は外人が多いんですけども、観光客であり運転されてくる方はほとんどいないというのがある。それに対して逗子はですね、池子の住宅から横須賀の米軍基地の間はですね、非常に走っても外人の車が多い。それに対して、逗子―葉山―横須賀間、ほとんど標識がインターナショナルな標識はともかくとして、日本語での表記が多いのでですね、トラブルが絶えないということを聞いておるんですけども。特に私が指摘されたのは、葉山、桜山とか、葉桜団地から逗子へ抜けるところはワンウェーらしいんですが、そこでいつも外人と交通のトラブルが非常に絶えないというようなことがありまして、逗子―横須賀間は日本語と英語の併記を、交通のいろいろな標識にやってもらいたいというのが結構希望が多い。特に、米軍の池子の住宅の方々は、大体3年に至ると転任になるんですね、アメリカへ帰るなり、ヨーロッパとかですね。したがって、日本語に慣れたところに、もうおられないというようなこともありまして、それは非常にローカルな問題かもしれないんですが、英語と日本語の併記を道路標識にはぜひお願いできればなというふうをお願いしたい。

それからもう一つは、先ほど長島委員が言われましたけども、逗子の場合は桐ケ谷材木店で  
すか、あそこに桐ケ谷さん。オーケーができますけれども、ただでもあの一帯は交通混雑にも  
かかわらず、あそこがオーケーができると車の入りと出ですね、あの辺がどうなるのか。この  
前も小坪地区の連合会の方に警察の方が来られたので質問したんですよ。その辺について  
は警察もあまりまだよく知らないというようなことで、どう考えてもあそこは非常に混むんじ  
ゃないか。逃げ場がないんですね。その辺を、ああいう特にオーケーの場合は多分、小さいか  
ら大きくしようと思ってあの場所を移動したんじゃないか。あそこが一つのショッピングモー  
ルみたいになると思いますけど。そこがどうも交通の面から言うと、何かあまり考えられて  
ないんじゃないかなというので、非常に交通混雑が予測されますので、その辺を心配される方  
がやはり小坪地区の方々に多いので、そこら辺を、これは非常に来年オープンと…今年の6月  
ごろにオープンと聞いておりますけれども、どういうふうにされるのか。喫緊の課題として交  
通がスムーズに流れるように考えて、市のほうでも考えていただきたいなと。

それからもう一つ、ついでで申しわけないんですが、先ほど西小路小坪線というのが出て、  
一部整備されたということなんですが、ちょうどさっきも言われましたマリン歯科のT字路の  
ところですね、あそこが非常に信号無視が多い。バスとかタクシーにしても、非常に多いので、  
歩行者が非常に危険なケースが多いんですね。そういうところも私は、これが始まる一月前ぐ  
らいに警察署へ行ってお願いに行ったんですけども、どうももうひとつですね、すっきりし  
た案が警察のほうでもないんですね。ただし、非常にそういうことを言ってこられる一般市民  
の方が多いということを警察の方も言うておられました。一つの案としては、マリン歯科から  
西小路へ抜けるところの一部をワンウェイにするというような案も考えておられるようです  
けれども、やはりあそこは小坪のあの辺は小学校もあるし、お子さんが多いんですね。そうい  
うこともありまして、同じ都市計画道路の整備ということから言うと、そういう結構ローカルな  
こともよく調査をしていただいて、そのそれぞれの道路事情に合った方法を、特に安全という  
意味から、今、まちづくりとか、おたがいさまとか、各地区でかなり盛んになってきているん  
ですけれども、やはり高齢化とか、そういうこともあって、安全ということをベースに、ぜひ  
整備、道路整備等計画していただければと思います。よろしくお願いします。

【星野会長】 ありがとうございます。ただいまは、この所管とは違う問題も御提起いただい  
ていますが、ぜひ関係の部局、所管にもお伝えいただいて、改善が図れればと思っております。

【上石環境都市部長】 本当に貴重な御意見、交通実態といいますか、本当に身近な問題も取

り上げていただきました。こういったことも当然にして私ども加味しながら、この見直し作業の中に入れていきたいと思っております。お願いいたします。

【星野会長】 よろしく願いいたします。御質問、御意見いただいている途中でございますが、この会議は12時までと予定されておりまして、その後の予定がある方もいらっしゃると思いますので、できる限り、所定の時間で終わりたいと思います。それで、できれば各委員に発言の機会が回るように御配慮いただきながら、活発な御意見、御質問をちょうだいしたいと思います。さらに何かありましたら、どうぞ。

【松本委員】 近藤県議のお話に通じることで、話をお伺いしたいんですが。見直し対象路線について、今回7路線考えていただいております。後ろから3つ目のスライドです。その中に、桜山長柄線、これが今回は入っておりません。県議のお話ですと、これはまさにトンネルの部分で、平成28年度、国のほうでも県でも検討しているという話ですが、今回我々は26年度まで見直し結果を出さなければいけないという話の中で、ある一定の検討は、逗子市としてやっておかなければならないのではないかと思いますのですが、あえてこの見直し路線から桜山長柄線を外したまづ理由をお伺いしてよろしいでしょうか。

【米山副主幹】 桜山長柄線につきましては、今、神奈川県さんがいろいろ動いておられるのかなと思うところではあるんですけども、都市計画の決定の見直しにつきましては、先ほどちょっと申したとおり、こちらの路線につきましては神奈川県が定めています「かながわ交通計画」、こちらのほうに記載されている路線ということになりますので、基本的にはこれはもう重要な路線だということで、存続ということをあらかじめもう神奈川県の方から言われているところがございますので、本市としまして、この路線、ほかの白抜きになっているところもありますけれども、そこも含めて、その交通計画に載っている路線については、廃止だとか変更するといったような、そういう検証はしないというところで対象外とさせていただいているところです。

【松本委員】 ということは、県の方針が非常に重きを置いて進めているので、それについては逗子市も当然それに追随した形をとる。県がやるという方向で今あるわけですから、その方向で進むだろうという受けとめで、逗子市としてはよいわけでしょうか。

【米山副主幹】 そうですね、そのとおりだと思います。

【松本委員】 申しわけありませんが、スライドの4番目の、すべての路線がカラーで書いてあるもの。桜山長柄線は16番に当たる、葉桜の下を抜けるトンネルのところ。先ほどからもお

話が出ていますように、池子の追加建設がありますと、その上の3番の池子踏切から池子十字路に当たるところ、今でも混雑、非常に多い。これの交通量が果たしてどう変わってくるのか。それからまた、15番、先ほど体育館の前のバイパス道路、ここを通っているバイパス道路という表現が使われています。それによって渋滞がどう変わるのか。そしてなおかつ、3番の上のほうは、40ヘクタールの、返還地の中を貫通している道路ですよね。これが先ほど専門家委員の先生からもいただきました防災の点で、いるのかいないのか。しかし、環境の点では、きょう専門の先生いらっしゃらないので残念なんです、環境の点で果たしてどうしたほうがいいのだろうか。そういった点での検証が16番、15番、3番あたりが非常に複雑でございますので、16番の桜山長柄線のトンネル、県がやるんだからやるということはもちろん構わないんですが、周りの住民さんたちは賛成も反対も結構ございます。その中で渋滞をどう緩和していくかという点での議論は、逗子市としても必要だと思いますので、桜山長柄線については一定の検証も踏まえて、3番、15番ですね。議論は必要だと思いますので、御検証いただきたいと思いますが、いかがでしょう。

【上石環境都市部長】 すいません。それでは今御指摘がありました桜山長柄線についてです。16番と言っております。これは別に中央道と言っておりますが、これは実施段階でございまして、これはもう神奈川県の方が事業を粛々と進めていると。ただ、御指摘のように実施するに当たっては、これを当然にして周辺の路線への影響ですとか、周辺住環境への影響とか、そういったことは当然に配慮した、今、基礎的な調査を進めているというものでございます。それから3番とか15番、松本沼間線、これは検討の対象ですね。検討の対象でございますから、先ほど来各先生方からの御指摘やアドバイスをいただいているような、そういった視点を持って今後この見直し、検討をしていきたいと思っております。

【松本委員】 ありがとうございます。もう1点は、先ほど来皆さん御意見をいただいているように、非常に地域に根差した問題、机の上では全く見えてこない問題が各地区にあると思います。今回の都市計画審議会の委員の皆様は、各小学校区の代表の方として来ていただいているわけですので、各地区の各意見や都市計画道路に対しての、総合的な問題点を、都市計画審議会の中で、分科会なのかどういう形になるのかわかりませんが、意見を順次募集するというようなことはできることなんでしょうか。

【星野会長】 それについては、私からちょっとお答えしたいと思います。きょうはまだ進行中の段階についての報告でありますけれども、きょうのこの審議会での質問あるいは意見を踏

まえて、さらに当局において詰めていくわけですね。それが一定まとまった段階で、パブリックヒアリングををすると言っております。ですから、今、松本委員お考えのようなことは、それぞれの小学校区なり、何らかコミュニティの組織なり、そういったところで御検討いただいて、個人でも団体でもよろしいので御意見をお出しいただきたい。そこでさらに当局がそれを踏まえて、精査、吟味をしていくということになると思います。通常はそれで最終的な諮問までいっちゃうんですが、会長職をお預かりした私から当局にお願いしたいのは、パブリックヒアリングが出てきた段階で、都市計画審議会の意見を改めて聞いてもらいたい。そうすると、今、松本委員がおっしゃっているような懸念も解消されるのではないかなと思いますが、いかがでしょうか。私、いくつもの都市の都市計画審議会に関係させていただいていますが、通常はパブリックヒアリングをした後、都市計画審議会に報告することなく、当局の案で決めるところまでいっちゃうんですが、その前に一度この審議会でもってパブリックヒアリングの結果を報告してもらい、審議会としての意見を聞いてもらいたいということをこの場で私から依頼しようと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。当局の御都合もあると思いますが、いかがでしょうか。

【森川環境都市部次長】 資料の一番最後に今後のスケジュールということで予定を書かせていただいております。この中で、左側にパブリックコメントがございまして、市民意見を募集した後に都市計画審議会のほうに報告、パブリックコメントの結果を報告させていただきまして、その結果を踏まえて、逗子市としての最終的な決定をして公表するというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

【星野会長】 ありがとうございます。ぜひその方向でお願いいたします。

【龍村委員】 この都市計画の道路の整備ですね、計画の中に、ここの、これはあれですか、見直しの項目の3にですね、歩行者・自転車の交通機能というのがあるんですが、この中でも考えられているのかと思いますけれども、今、マニュアルな自転車じゃなくて、電動の自転車が非常に鎌倉、逗子と多くなっていますね。特に逗子なんかは山坂が多いこともあって、女性の方が電動自転車で子供さんを前後に乗せて走っておられるというのを非常によく見かけますけれども、道路のそういう見直しの中で、どの程度そういった自転車ですね、特に電動の自転車がこれからも相当ふえてくると思うのですけれども、どういう形でそういう電動自転車の安全を考えて計画されているのかですね。特に歩行者と自転車と、それから普通の自動車もそういう区分けですね、通行における。この辺をぜひ、もし考えられていると思いますけれども、

取り入れて、それでそういう電動自転車とか自転車、歩行者の安全、安心・安全を守っていた  
だきたい。特にヨーロッパ等では、ドイツ、オランダ、あるいは北欧でも必ず歩行者、自転車、  
それから自動車という3つの区分が分かれていまして、非常に行ってみても感じるのは、自転  
車に乗っておられる方にしても、非常に安全が確保されているなということを今まで何回も感  
じていますけれども、そういう点で日本は非常にプアで、自転車の取り締まりは警察も一生懸  
命やってくれるのですけれども、こういう取り締まりをしなくても安心して自転車に乗れるよ  
うな、そういう見直しをぜひこのステップ2に歩行者・自転車の交通機能という中で取り入  
れていただきたい。これは都市計画道路の見直しの進め方、3のところにステップ2で入って  
いますけれども、少し細かいお願いになるかもしれませんが、とにかく道路をつくるに  
当たっての一番の問題というのは、いかに安全あるいは人命を維持するかというところだと思  
います。特に逗子の場合は、非常に道路が狭い中で、どうやってそういう歩行者、道路、自動  
車だけでなく、歩行者・自転車の安全を確保するか。これをメインにこういう見直しを進  
めていただければと思います。よろしくお願いします。

【星野会長】 わかりました。人命の尊重、これは最も重要な課題でございますので、御指摘、  
貴重なものと受けとめました。

ここでちょっとお願いがございますが。本日は報告案件がもう1つあります。それで、この  
報告の1はこれくらいにとりあえずさせていただいて、報告の2を説明を受けまして、それ  
についての質問、御意見、ちょうだいしたいと思います。それがもし早めに終わりますと、なお  
時間があるようでしたら、またこの報告の1に戻ってもよろしいと思いますので、とりあえず  
次の段階に進めさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは事務局、報告2について説明をお願いいたします。

【坂本主査】 まちづくり課の坂本と申します。本日は、現在まちづくり課で行っている建築  
物の敷地面積の最低限度の導入に関して、これまでの事業内容と現在の状況を報告いたします。

この事業は、市内の住居系用途すべてに都市計画法第8条の容積率等に加えて敷地を分割す  
る際の最低限度を加えることにより、近年散見される条例適用未満の広さで敷地分割が進むこ  
とを防ぎ、本市の良好な住環境の保全を次の世代に引き継いでいこうというものです。具体的  
な広さは、第一種低層住居専用地域と逗子市まちづくり条例施行規則で規定する別に定めると  
ころである新宿地区など逗子湾に面する一部では140㎡以上、それ以外の住居系用途地域を110  
㎡以上と指定しようというものです。本日は、ここにある順番で進めたいと思います。まず、



「この敷地面積の最低限度とは何か」を初めとして、この制度を導入しようとする背景、必要性、そして今後の予定などを説明、報告いたします。

それでは、まず敷地面積の最低限度とは何か。これは建物の新築や建てかえに際して、新たに土地を分割する場合に、最低限度必要とされる敷地面積を都市計画法により指定するものです。現在、逗子市内の用途地域規制では、容積率と建ぺい率、建築物の延べ床と面積が定められています。そこで、現在逗子市では、これらに加え、建築物の敷地面積の最低限度についても定めることを検討しています。

それでは、どのように取り扱うのか具体的に紹介いたします。資料2-3をごらんください。仮に敷地面積の最低限度を140㎡とした地域での建物の新築・建てかえなどにかかる制限を説明します。そもそも敷地を分割しないで、そのまま新築・建てかえをする場合は、この制限はかかりません。しかし、分割して建築をする場合にこの制限がかかります。まず、140㎡以上に分割して建物を新築する場合ですが、これは制限値より大きいので建築が可能です。また、この140㎡と130㎡に敷地を分割する場合ですが、140㎡の敷地には建物を新築できますが、140㎡を下回る残りの130㎡の敷地には建物を建てられません。次に、90㎡で3分割すると、すべての敷地で建物は建てられません。これは、山林などを開発する場合にも適用されます。この結果、分割できない280㎡までの敷地は、そのまま使うことにより敷地を分割することが防げます。

次に4ページをごらんください。制限値を140㎡に仮に設定した場合ですが、制度導入時にこの140㎡に満たない敷地はどうするのか。それに満たない敷地であっても、分割さえしなければ新築や建てかえをすることができます。もちろん、売買には制限がありません。同様に、導入時に建物がある土地では建てかえをできますし、建物がない土地であっても新築することができます。つまり、制限値より小さい敷地の場合は、分割さえしなければ、制限を受けない現行維持をする宅地、基準対象外宅地と言えます。

それでは、この制度の導入を図ることとなった経緯を説明したいと思います。近年、市内では広い敷地の建物が売買され、その敷地が細分化されて、お隣とのすき間もない家や、敷地に建物と駐車場を配置すると木1本植えることのできない設計の住宅が散見されるようになりました。また、市ではまちづくり条例など開発や建築に関する条例を運用していますが、手続を要するのは、その区域が300㎡を超える場合などに限られます。この手続をすれば、敷地を分割する場合の広さが、用途地域ごとに110㎡から165㎡の範囲で定められていますので、一定の

広さが確保されますが、近年はこの条例手続に満たないような規模の開発事業などが多い状況になりました。このような経緯から、市民参画と市議会の議決を経て、平成19年に策定された逗子市まちづくり基本計画にも、まちづくり条例の手続を要しない規模の事業にも一定のルールを設けることが必要であると記述され、この制度の導入の検討を開始しました。

これを受けて、市では平成20年度より調査を開始し、市内すべての住宅敷地の面積を調査し、実態を把握しました。引き続き、21年度は市内に土地をお持ちの3,000名の方へのアンケートの実施、22年度からは枠組みや具体的な制限内容の検討を、説明会を開催し、市民の皆さんとともに検討してきました。

こちらの円グラフは、平成21年度のアンケート調査結果です。この結果を見ると、敷地の細分化に関しては、8割の方が何らかのルールが必要、もしくはどちらかと言えば必要とお答えがありました。回答の内訳を見ますと、災害時の安全性や日当たり、緑の減少について、皆さん大きく問題視されていることがわかります。しかし、その反面、個人の財産であることなどを理由に、約1割の方からは、このような制度は必要がないという意見があったことにも配慮が必要と考えました。

ここからは具体的な検討状況について御説明します。市内の戸建て住宅の敷地の平均は200㎡です。ところが、この調査を開始したときの新築戸建て住宅の広さの平均は160㎡と、少し小さくなっていることがわかります。これは既存のお宅の建てかえも含んでいるものの、建売も含まれております。

こちらは市場に出回る住宅、不動産販売の情報を分析したものです。逗子市では80㎡から200㎡と幅広い面積で供給されていますが、その広さの平均は120㎡です。これは建築確認申請のデータを分析したものです。赤い部分が既存の建てかえを示し、おおむね3分の1になっているものの、青い部分の残りの3分の2は敷地分割を伴って建てられるものであることがわかり、敷地の細分化が進んでいることがわかります。

個人の財産の取り扱いになる敷地分割になります。では、分割をする場合はどの程度ならば許容できるのか。これに関して、私たちはこの4つの視点に基づき、何㎡が望ましいのか、その制限値を検討しました。

まず1つ目の視点が、豊かな生活を実現する住宅面積の確保という視点です。国土交通省の住生活基本計画の中で、豊かな住生活の実現のために必要と考えられる住戸専用面積の水準は1人25㎡、そのほか玄関やお風呂場やキッチンなどを合わせて25㎡が必要とされています。仮

にこれから家の新築を計画する4人世帯を想定すると、4人分の100㎡と玄関などの25㎡を加えて、合計125㎡以上の住宅の床面積が望ましいということになります。また、この家の床面積に、周囲に一定の空間や駐車スペース、庭などの確保を考慮しなければなりません。

次に、2つ目の視点が質の高い環境や街並みの保全・形成についてです。本市の特徴である緑豊かでゆとりのある、質の高い環境や街並みを維持する観点から考えると、先ほどの指標に基づく住宅を配置し、また駐車場等を確保し、プライバシーや防災性を考慮した隣地や道路からの十分な空間を確保、さらに庭木や生垣等の緑の創出も必要です。

そして、3つ目の視点が現在ある敷地規模の実態を踏まえることです。市内の敷地規模の平均は200㎡です。こちらのグラフで示すと、150㎡以上の敷地が全体の60%超を占めており、ある意味、この敷地のゆとりが緑豊かな質の高い環境を形成してきたとも言えます。その反面、平均の200㎡の半分にも満たない100㎡未満の敷地も全体の1割強を占めていることも事実です。このように、大小さまざま敷地がある中、制限値を定めても、それより小さい敷地が多くては効果的な制限とはなりません。

以上の分析結果から、制限値を定めるに当たり、おおむね7割以上の敷地が制限値以上の広さとなれば、庭や生垣の緑が連続するような街並みができると考えました。

そして、4つ目の視点が若年層やファミリー世帯の住みやすさへの配慮です。現在、少子高齢化社会を迎え、逗子市の高齢化率は将来的には30%超、逆に子供の割合は10%程度に落ち込むことが推計されています。地域としての活力を維持し続けるには、若年層やファミリー世帯に向けた住宅供給に配慮することは必要不可欠です。敷地規模が大きすぎると住宅価格が高くなり、戸建て住宅を購入しようとする層である若年・ファミリー世帯では、家を購入できないという意見もありました。しかし、必ずしも新築だけに目を向けるのではなく、賃貸や二世帯住宅など、住み方に関しては既存住宅の活用を踏まえた検討もあるかと思います。このような観点から、先ほどの数値を策定しました。

それでは、この制度を導入することによって受ける影響の事例を紹介します。最初にもお話をしましたが、制度導入以降、敷地を分割しない限り、50㎡でも400㎡でも、家の新築や建てかえが可能です。仮に制限値を140㎡に設定した場合、たとえ140㎡より小さい土地でも、分割しない限り制度の影響を受けません。つまり、制限値を定めても、それに満たない広さの敷地には、過度な不利益を与えるものではないと考えます。影響を受けるのは、実際に分割ができる広さの敷地と言えます。このため、分割できる広さの敷地がどのくらいの割合で存在するの

か、いくつかの制限値を仮定して、その割合を調査しました。

第一種低層住居専用地域の場合を見ていきます。例えば約7割の敷地が制限値を満たす140㎡を制限値と定めると、140㎡から279㎡までの広さの敷地は分割できない敷地となります。この割合は、市内のすべての敷地の約56%となっています。仮に100㎡と定めた場合は、100㎡から199㎡までの広さの敷地が分割できない敷地であり、その割合は約52%となっています。160㎡と定めた場合は、160㎡から319㎡までの広さの敷地が分割できない敷地であり、その割合は約53%となっています。

これを円グラフであらわすと、黄色の部分が分割できない敷地の割合を示しています。100㎡でも140㎡でも、どの制限値を定めたとしても、おおむね50%台で、ほぼ同じ割合で存在することがわかります。

次に、第一種住居地域の場合を見ていきます。同様に、7割以上の敷地が制限値を満たす110㎡を制限値とした場合、分割できない敷地の割合は約56%、100㎡を制限値とした場合は約50%、160㎡を制限値とした場合は約40%と、分割不可を示すこの黄色い部分を見ましても、どの制限値を定めたとしても50%程度といった、ほぼ同じ割合で分割できない敷地が存在することがわかります。このようなことから、制限値による制限の影響が生じる範囲の割合は、どの広さでも変わらないことから、特段の配慮の必要はないと考えました。

このような経緯を経てまとめた検討案の今後の予定です。4人で125㎡、緑の配置や、これまでの市のまちづくり条例で定めている敷地の広さも考慮した、第一種低層住居専用地域と逗子湾に面する新宿地区の一部で140㎡、それ以外のすべての住居系用途地域で110㎡を制限値とする検討案をまとめました。

資料の4ページをごらんください。この検討案に対し、昨年10月に説明会を市内の施設など7カ所で開催し、45名の方の御参加をいただきました。また、パブリックコメントは通常期間の倍の募集期間を設け、市民の皆様の御意見をお伺いしたところ、131名の方から140の意見書を、これを項目別に分けると238件にも及ぶ御意見をいただきました。

ここで主な意見を御報告します。例えば相続税対策での売買では例外を設けてほしい。将来の売却の際の資産価値が低下する。このような意見が多く見られました。しかし、本制度は都市計画に基づき制度を導入することから、個別の事情による例外規定を設けることはできません。また、敷地の細分化に関する国の調査では、細分化した敷地の価値は上がるものの、周囲の敷地では日照、通風、火災時の延焼面など住環境の低下による価値の低下を招き、ひいては

その地域全体の価値が下がるという結果があります。また、この意見のように、本制度が導入されると、その制限値未満の価値がなくなるというものもありましたが、ここでも説明しましたように、それ以上分割しなければ何の制限も受けず、建てかえも売買も可能であることが御理解いただけませんでした。都市計画の観点からは、用途地域で容積率や建ぺい率だけでは良好な住環境を守れないという御意見もあり、こちらの意見のように、近年の住宅の分割には目を覆うものがある反面、御近所の家が売りに出されたものの1年以上買い手がつかず、やっと売却した先は2分割での建売であったこと。このように立ち位置によって見方、受けとめ方が変わり、私有財産を大きく規制することになることから、慎重に検討されたいというものもありました。

このような御意見にかんがみ、制度導入に当たっては、さらに周知を図るため、自治会などより地域単位で説明会を開催するとともに、この最後の方の御意見のように、市民の皆様の合意を図りつつ、制度導入行いたいと考えました。当初では25年度当初から都市計画の手続きを行い、26年度中に制度施行を行う予定でしたが、引き続き制度の周知と合意を図ることとしたため、スケジュールはおくれる見込みとなっています。

以上、建築物の敷地面積の導入に関して、現在の状況報告になります。御静聴ありがとうございます。

【星野会長】 はい、御苦労さまでした。それでは、本件に関する御質問、御意見がありましたらちょうだいしたいと思います。特にございませんでしょうか。

【近藤委員】 お話あったように、非常に私権を制限する問題であります。市民の意見は慎重に聞いて、数集めていきたいと、今そんな話がありました。そのとおりだと思うんですね。このような重大な案件を都市計画審議会で一定決めていくというのは、かなり責任が重たいなという率直な感想であります。先ほどの都市計画道路の見直しもありましたように、いろいろ市民の意見をもっと聞いていつてはどうだというお話がありました。例えば、利害関係者といえましょうか不動産業者とか、何かそういう方たちの意見を聞くというのも、いいのではないかなと思うんですね。この都計審の中に利害関係というとあれですが、不動産の方たちを入れてみるとか、形はわかりませんが、我々の市民目線とはまた違う目線もあるのじゃないかと。これは提案といえましょうか、意見として申し上げておきたいと思います。

あと1つ重要なこととして、逗子市の空き家率というのは、県内でもトップ3の空き家の多さもありますし、当然少子高齢化の話もありました。また、地区協定であったり、建築協定で

すか、地区計画なるものも、かなり逗子市としては長きにわたって取り組んできたと思うのですけれども、そこら辺、最後の建築協定であつたり地区計画の進捗状況が今どうなっているのかということと、整合をどうとらえているのか、お聞きしたいと思います。

【西之原まちづくり課長】 それでは、今お話がありました他の制度、地区計画は都市計画の制度でございますけれども、地区計画が今、策定されている場所というのは、逗子市内で1カ所、アーデンヒルのところです。あちらは165㎡の最低敷地というものを取り入れた地区計画、もちろん壁面後退とか、あるいは植栽とか、そういったほかの要素も含めて決められ、それが運用されております。地区計画に関しましては、また別に今、グリーンヒルという団地のほうで、建築協定を持っていच्छる地区ではあるのですけれども、それを地区計画に格上げといたしますか、形を変えてやりたいということで今、地元自治会の方が中心になって取り組まれておる状況です。グリーンヒルの今の現在の建築協定、そちらでは最低敷地面積としては120㎡という、そういった決まりで運用されておまして、これが地区計画になるというところになりますと、基本的にはこれ、市全体の住居系地域に最低敷地をとということでお話ししておりますけれども、地区計画が定められましたところにつきましては、地区計画を優先させるということで考えております。その他、建築協定等あるいは自主的な協定、いろいろな形でまちづくりとして取り組まれてはいच्छるのですけれども、そちらに関してはこの今回御提案している都市計画上の最低敷地制限、これはこちらの都市計画のほうの効力が上回るというふうに考えております。

【近藤委員】 ほかに今、検討しているエリアなんかはないのですか。その他のエリアで、計画なり協定はできてないけれども、取り組んでいるエリアなんかはないのですか。

【上石環境都市部長】 地区計画とか建築協定、この地区につきましては、今、課長から申し上げたことでございます。ただ、この制度、私どもも導入の動機に、そもそもにかかるのですが、市内全域で細分化が進んで、そして街並み、そうしたものがやはり衰退していくということ、何とか歯止めをかけられないかということで、先程、近藤県議さんから御指摘いただきました逗子市としては地区計画とか、それから建築協定ですとか、それからまたまちづくり条例の中にあります地区まちづくり計画、それによる協定ですとか、そういった制度は、これは確かに進めてまいりました。しかしながら、これはあくまで住民皆様が自主的に自分の土地、地域のルールを自分たちでつくろうという、住民の皆様からの発意によって進んできたというものでございます。そういう中で、繰り返しますけれども、そういうみずからルールを決める制

度はあるのですよということは詰めてまいりましたが、しかしなかなか起きてこないということがあって、そして市域全域でどんどん細分化する。そういったことから私ども、これは市全体の問題としてこの制度、都市計画の制度を導入したいということになったわけです。この制度を私ども進めていくということなのですけれども、その中で、やはり今おっしゃられたように、説明会も何回もやっております。不動産業界の方々にも、2団体ございます。そして御意見も聞いておりますが、いずれにしましてもこの自分たちでなかなか決めるということができない。だけれども、この制度、市のほうでこの制度を導入しようということ、その説明を聞いて、自分たちでも考えてみようという、そういった声は聞かれております。ですから、もしそういった動きが相まって起きてくれば、市としましてもその辺の支援をしていきたいと考えます。

【星野会長】 よろしいですか、それでは佐藤紘一委員、どうぞ。

【佐藤（紘）委員】 非常に大きな問題だと思うのですね。というのは、1つは私有財産を法律で縛るというのは非常に問題がある。ルールと法律は違うと思うのですね。ルールで、その地域の人がルールで決めて、それを承知で求めるのはいいと思います。一方、そうやって狭くなっていけば、1つは、緑が何だかんだというぜいたくなことはともかく、スラム化しないかという考えがある。その辺も考えながらやっていくべきだと思いますけど、その辺はどうなのでしょう。まず私有財産に法律をかけるということ。それと抽象的な、楽しいまちづくり、住みやすいまちづくりという、人によって基準が違うと思います。その辺をどう兼ね合いかがということが非常に難しいんじゃないかと思っています。

【上石環境都市部長】 この制度に当たっては、本当に根本的な今御指摘だと思います。私どもは、私有財産の制限、これは当然どこでこういうバランスといいますか、価値のバランスで決めていくものだ、それは思います。おっしゃるとおりであります。ただ、今現在の、最初にスライドで御説明いたしましたように、今現在でも、それぞれの用途地域と言っておりますけれども、そこで建ぺい率と容積率というのが決まっています。既にこれで一つの財産の制限もかかっているということでございます。ただ、さらにこの、繰り返しますけど、市のこの街並み、景観、防災上も、そういったことも考えますと、この市の細分化されていくこの土地、街並みを何とかしたいということで、ちょっと例が悪いかもしれませんが、建ぺい、容積にいわば親亀の上に子亀を乗せたいんだという、この制度でやりたいということなんです。じゃあ140㎡が妥当なのか、また、その他の住居系で110㎡が妥当なのかということ、この辺

を今、問題提起をさせていただいて、今後各自治会単位ぐらいに、本当にきめ細かに私ども皆様の御意見を伺い、またこの制度の説明をさせていただいて、何とか理解を、市民の皆様の理解を得て制度を導入したいと考えております。

【佐藤（英）委員】 この方法なのですけれども、パブリックコメント、先ほどの住民の方の意見というのがあるのですが、これはそういう問題ではないと思います。この問題は、個人の財産にかかわるもので、それがどういう結果を生むかということを知っていると知らないでは大きな違いがある。自分たちが住んでいるところは、その土地がこの法律が通ることによって、地価が下がるかもしれないということを言われたら絶対反対しますよ。そういうことを知らさないで、パブリックコメントを求めるとするのは、おかしいことだと私は思います。この話があることは知っていましたが、大義名分とか、住民が危険である、防災上の問題であるとかであれば住民の方の理解を得られると思いますが、何にもそういう必然性がないことでこういうことをされると、多分、大反対だと私は思います。

【星野会長】 ちょっと私から御説明します。これは法律ではございません。都市計画の一つの制度でございますが、私権に対する制限があるのは確かですね。

【佐藤（英）委員】 不動産売買するときに、この説明が必要ですよね、必ず。その段階で、土地の価値は下がる可能性があると思います。

【星野会長】 下がるかどうかはまた別の問題だと思うのですが。

【佐藤（英）委員】 下がることもあると思います。事例がありますから。

【星野会長】 ちょっとお待ちください。こういう事例をちょっと御紹介したいと思います。鎌倉の問題なのですが、北鎌倉、円覚寺の前の、山ノ内地区ですね。そこに4年前になりますが、鎌倉市は高度地区、建てられる建物の高さの最高限度を決める制度、これを決めようとしてました。15メートルにしようという案でございます。ところが、そこに住んでいる地権者が大反対しました。8メートルでいいのだと。8メートルというのが、あまりに極端であれば、10メートルでいい。自分たちは円覚寺の門前に、このまちが好きで住んでいる。この土地が欲しいから買ったというのです。それを15メートルにしたら、中層の建物が建つだろう。自分たちはそんな土地に魅力がないと言っているのです。地権者がですよ。市当局は、いや、8メートルだ、10メートルだというと、地権者の利害を損ねると説明したのですが、とんでもない、地権者は自分たちですよというのです。地権者は、自分たちが高さを低く抑えるのは、自分たちの利益になる、自分たちの土地の価値を守るんだ。結論としては、中間で12メートルという線で



決まったのです。ですから、建物が高く建たないとか敷地を分割できないとかいうのが、必ずしもその土地の価格評価につながるものではないと思います。ただ、その辺をきちんと説明する必要はあると思いますね。それは事務局も承知していると思います。

【松本委員】 私も12月定例議会において、この問題、きょうこちらにいらっしゃる議員の皆さまを含む、9人の議員のうちの7人までがこの問題について議論をしております。私も実は迷っております。正直。つまり、小さく、一度分割されてしまった場合、10年後、20年後、人口が先ほどの説明からすると減ってしまった。たくさんの小さな土地が余ってしまった。しかし、それは恐らくもうくつつくことはない。分割されることはあっても、またくつついて大きくなることは、今の状態で考えられません。そういった点で、一定の面積を確保していくには、今のうちから担保していこうという考え方は、将来の地域プランニングといいましょうか、ゆとりのまち、ゆったりと住める逗子を目指すということを、今の時点では評価しております。一方で、皆さん御意見が出ているように、私権の制限。私権の制限というと堅苦しいのですが、そこは例えば子供が複数いる相続の際に、敷地分割が許されないと、その土地を結局全部金銭にかえて分割しなければいけなくなり、逗子市にずっと代々住み続けることができなくなっていくことは考えられます。

それから、逆に今度は子供が複数いる若い家庭が逗子に入ってくるというときに、何も自分が苦労してローンを払って、逗子で土地買ったけど、自分が亡くなるときに子供たちに分割できないとなると、その土地に結局だれも住めなくなるなら、次、逗子に住まいを求めるのはやめようという選択にもなりかねないなど多々ございます。

つまり行政さんをお願いしたいのは、さきの御意見にも出ましたように、敷地分割がなされないことによって、いい面と、そして心配される悪い面、これを非常にニュートラルに書き並べていただいて、そしてパブリックコメント、皆さんの意見を求めるというようなところは一定必要かと思うのですが。ただ、難しいのは、まちづくり課さんでおやりになるのは都市計画の分野であって、相続税がうまくいくかうまくいらないか、それから土地の価値がどう上がる下がる、そこら辺を勘案する課ではないということがかかわってくるのです。逗子市全体としての問題として、ほかの担当課も交えて、逗子の住宅政策というところの観点でパブリックコメントを募集する。今のようないい点、悪い点、これは単なる都市計画にとどまらない、羅列して意見を聞くということは、いかがなものでしょうか。

【西之原まちづくり課長】 少なくともこのまちづくり課が都市計画決定の所管課ではないで

す。実はまちづくり基本計画とか、そういったものに基づいてまちづくり条例の運用等をしておりますけれども、そういった意味では都市計画に特化された部分ではない。その中で、今回特に付帯的な情報、そんなに多くない状況で、この検討案という形で、これは都市計画上の案でもない、そういった位置づけですけれども、そういった形でこれをお示しさせていただきました。今回、たくさんの御意見いただきましたので、今回これから行おうとしている自治会等への説明会、そういった場面では、今回いただいた御意見、こういったものが御意見として出ましたと。そこをまた御紹介しながら、説明をすることによって皆様の御理解を深めていただくと思っておりますので、市のほうで用意をして、メリット・デメリットで、これで決めてくださいと、なかなかそういう形も問題があるかと思います。すべての情報に、なるべく多く接していただきながら、御理解を深めていただきたいと、そのように今は考えております。

【星野会長】 手短にお願いいたします。

【松本委員】 実はイトーピアでは、あそこは敷地分割を許さずに、大きな面積をそのまま頑張っているのですね。ところが、1割以上の空き家なり、もしくは更地が出てしまっています。また、披露山庭園住宅、300坪なんていう大きいところもありますが、あそこも分割を許さないところですよ。行ってみると、びっくりするくらい、更地が目立つのですね。そのイトーピア、披露山を見て、イトーピアの隣の葉桜団地は、果たして自分のところで敷地分割を許すか許さないかという議論をしたときに、先ほどスラムというお話が出ましたが、極端な例を彼らは挙げて検討しました。イトーピアのように敷地分割をさせないで、ゴースタウンになるのいいのか、それとも敷地分割をして住宅密集地のスラム化を選ぶのか、自分たち葉桜はどちらを選ぶんだという議論をなさったのだそうです。そうしましたら、どちらも嫌だから、何とかしなきゃいけないんだけど、でも人がいなくなるよりは、人がいたほうがいいだろうということで、スラム化のほう、住宅の分割を許そうということで方針を決めたというお話を聞いています。だから、その辺の逗子市内でもそういった現象は起きております。それが短期的にどうなるのか、そして長期的に見たときにどちらが必要か、そのときにどのような痛みが生じるのか、そこら辺はできるだけ、申しわけありません、まちづくり課さんもそうなのですが、きょうは残念ながら市長いらっしゃいませんが、住宅ビジョンといいましょうか、市のビジョンを提唱していくようなパブリックコメントは、ぜひお願いし、その結果を持って本都計審に諮っていただきたい。

【上石環境都市部長】 すいません。もう時間でございますので、1つだけ。議論はずっと尽

きないのですが、きょうは報告ということで、皆様の御意見あったことを重々私ども加味して、今後この制度を詰めたいということで考えておりますので、御質問等ございましたら、この場でなくても結構でございますし、また今後、審議会で、こちらの当審議会で扱ってみたいということがございましたら、またそのときは事前にお申し出いただければと思います。

【星野会長】 はい、ありがとうございます。今、上石部長の言われたように、きょう議論が尽くせない、あるいは質問などさらにありましたら、どうぞ直接市のほうにお尋ねいただきたいと思います。私の進行がまずくて、非常に議論が、御質問が尽くせなかったかもしれませんが、時間でございますので、きょうはこの辺にさせていただきたいと思います。最後でございますが、市のほうからその他ございますか。

【森川環境都市部次長】 それでは、次回の日程ですけれども、一応9月以降を予定しておりますので、その日程につきましては、会長と調整をさせていただき、また皆さんとも調整をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。そのほかにはございませんので、本日はありがとうございます。

【星野会長】 皆様、本当に活発な御発言、ありがとうございました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。これをもちまして、本日の会議終了といたします。ありがとうございました。