２０２５年度（令和７年度）第３回逗子市まちづくり審議会会議録

日　時　　2025年（令和７年）10月27日（月）
10時00分～12時00分
場　所　　市役所５階　第３会議室

１　開　会

２　議　題

・まちづくり条例の改正事項の検討

出席者　９名

中西　正彦　会長　　藤岡　麻理子　委員　　足立　悠　委員　　古谷　雄一　委員

岡川　直　委員　　三輪　数比古　委員　　佐藤　英夫　委員　　伊藤　芳範　委員

堀部　好美　委員

事務局

石井環境都市部長　　三澤環境都市部次長　　坂本まちづくり景観課長　　椙山副主幹

森主任

傍聴０名

【坂本課長】　それでは、定刻になりました。本日は御多忙のところ、まちづくり審議会に御出席いただき、ありがとうございます。

本日、足立委員から、電車の遅延で10分程度遅れるという連絡が入っておりますので遅参されることと思います。それを前提で大変恐縮ですが、皆様、各委員御出席ということで、委員総数の過半数を超えておりますので、逗子市まちづくり条例施行規則第62条第２項の規定により、会議が成立していることを御報告申し上げます。

審議会を開催するに先立ち、会議の公開及び議事録の作成について御報告いたします。本日の会議は原則公開となっております。傍聴希望者がある場合は入室を認めておりますので、御承知おきください。会議録につきましては、反訳会議録を作成しますので、会議を録音させていただき、後日作成させていただきます。

それでは、中西会長、よろしくお願いいたします。

【中西会長】　皆様、おはようございます。よろしくお願いします。

それでは、ただいまから令和７年度第３回逗子市まちづくり審議会を開催いたします。

事務局より本日の進め方を説明、よろしくお願いします。

【坂本課長】　それでは、本日の次第について説明させていただきます。

本日の議題は、まちづくり条例の改正事項の検討で、今までの継続事項となります。これまでは、商業地のまち歩きを行い、現状課題の整理や事務局案のイメージを共有させていただきました。

また、前回は、最大計画戸数、最低住戸面積、商業地の高さ緩和について、委員の皆様の御意見を伺ったところではありますが、おおむね考え方には賛同いただき、具体的な数値基準等については、検討の余地ありということでしたので、事務局としても再検討した部分がありますので、後ほど、担当のほうから御説明させていただきます。

前回は時間の都合上、駐車場の附置義務について触れることができませんでしたので、今回はまず、この駐車場附置義務について説明し、その後、最大計画戸数などの事務局で再度検討した内容を御説明できればと思っております。

事務局からの御説明が終わり次第、項目ごとに委員の皆様の御意見をお伺いする流れで進めさせていただければと思っておりますが、まずは、最大計画戸数と最低住戸面積、これはまとめて意見を伺ったほうがよいと思いますので、まとめて審議していただき、次に商業地の高さ緩和、最後に駐車場附置義務という流れで、委員の皆様の御意見を伺えたらと思っております。

できれば、今回の審議会で方向性をある程度定めて、次回の審議会で改正条文も含めて案をお示しすることができればと思っております。

それでは、担当の森のほうから御説明させていただきますので、よろしくお聞き取りください。

【森主事】　それでは、前のモニターとお手元の資料を御覧いただければと思います。

早速、前回説明できなかった駐車場の附置義務について、御説明させていただければと思います。

こちらは駐車場の附置義務の検討に当たって、日本交通計画協会の方にヒアリングをしたときの内容になります。こちら、前々回の審議会でもお伝えした内容になりますので、重複する部分もあるかと思いますが、全国的な駐車場の傾向としては、車の所有率がかなり減少しているので、昔、駐車場法によってつくり過ぎた駐車場というのを、今、全国的には減らす傾向にあるという状況です。特に、商業地においては駐車場よりも賑わいの連続性とか、安全な歩行空間を優先している自治体が多く見られるようになってきたとのことでした。

ただ、一方で、地方都市では、いまだに車で来ることを前提とした駐車場施策、いわゆるそういったまちづくりを進めているところが多く見られるということでした。逗子の場合はどうなのかということですが、現状の交通量に対して、どれぐらいの駐車量が適正かどうか積算するということは難しく、店舗の業態とかによっても、駐車場の要否が分かれるので、一概に結論を出すことはできないというような話をいただきました。

買物客に対する適正な駐車場量というのを供給しようという考え方は、もう際限がなくなってしまうので、あまり建設的ではないと。逆に、まちづくりの方向性に合わせて、駐車場の附置義務を検討されたほうがいいというようなアドバイスをいただいたところです。

それでいうと、駐車場自体がなければ、車で来る人の絶対量は減らすことができるというようなお話もありました。それで、現状の附置台数でオーケーストアのような大型店舗が、同じ規模の駐車場ができた場合、今以上に交通渋滞を引き起こすリスクがあるというような話もいただいております。

あとは、駐車場以外のところで、駅前の商店街については、荷さばき車両が通行を阻害しているケースをよく見かけるので、そういった施策というのも必要なのではないかというようなアドバイスをいただいたというところです。

それでは、逗子におけるまちづくりの方向性はどうなんだということですが、これは歩行者

と自転車を優先するまちアクションプランになりますけれども、その方向性、ここでは４つの基本目標というかたちで明記されています。

１つ目が、安全で快適な歩行空間の創出。特にＪＲ駅周辺においては、安全な歩行空間を確保して、中心地の賑わい活性化につながるように、楽しんで歩ける歩行空間の創出を目指すこととしています。

２つ目は、適切な自転車利用ができる環境づくりということで、市内の重要な移動手段の１つに自転車の利用を明確に位置づけでいます。

３つ目は公共交通アクセス手段の向上。公共交通のサービス強化、向上によって、利用者の拡大を図ることを明記しています。

４つ目は、車に頼り過ぎない仕組み。これは、自転車や公共交通の利用促進を図って、車に頼り過ぎないまちづくりを目指すこととしています。

つまり、逗子のまちづくりの方向性としては公共交通の強化、あるいは自転車の利用促進を図って、自家用車を減らしていくというまちづくり自体を、逗子としては目指しているということになります。

このように、アクションプランでは、車中心の生活から公共交通、自転車、徒歩中心の生活への転換を目指しているというわけですが、2023年に作成された都市計画マスタープランにおいても、コンパクト・シティ・プラスネットワークといって、都市機能の集約拠点ですね、いわゆる逗子駅とか、東逗子駅とかをつなぐ移動手段の利便性を向上させようと、その実現を政策目標の１つとして掲げています。

また、カーボンニュートラルの実現においても、2050年までに温室効果ガスの排出をゼロにすることを掲げていまして、自家用車の利用を低減化して温室効果ガスの排出を少ないまちづくりを目指しています。

さらには、2025年には、このアクションプランに記載された内容をより具現化するために、地域公共交通活性化協議会というものを発足して計画策定に勤しんでいるという現状でございます。このように自家用車の利用を減らして、回遊しやすいまちづくりと整合性の取れた改正にしていきたいというところで事務局としては検討しているところです。

こちらは、逗子駅周辺のまとまった駐車場の一覧になります。こういったところで、今後、駐車場用地に、商業ビルや共同住宅などの大きな開発計画が予想されるのではないかというところの参考資料として御覧いただければと思っております。

それでは、商業地における駐車場の附置義務をどのように見直していくのかということなですが、現状の条例規定では、建物の延べ床面積が1,000平米未満の場合は、まちなか賑わい創出制度という一定の要件を満たせば駐車場の附置義務は免除されますよという制度がありますので、ある程度規模の小さい建物については、この制度を使って駐車場を免除しているところであります。

この除外要件としては、１つ目が良好な景観形成、ここでは緑化と記載していますが、駅前の景観形成方針に適合しているかどうか。２つ目がにぎわいの連続性、これは商業地のにぎわいの連続性を創出するために、１階を店舗にすることを要件としています。３つ目が安全な歩行空間の創出、これは基本的に歩行空間の確保のために、接道から50センチを後退するというものになります。これらの内容を景観審査委員会と合同審査で審査を行って、その適否を判断しているというところです。この制度の利用をすることで、目的に合致した優良な計画となるケースが、今、結構現状としてはかなり多いですので、政策的にはうまく機能しているのではないかというふうには考えています。ですので、今まで、建物の延べ床面積1,000平米未満でしか適用できなかったこの制度を敷地面積500平米未満という形で拡充していきたいと事務局としては考えています。今まで、こちら商業地の容積率というのが400％なので、1,000平米未満というと、おおよそ敷地が250平米ぐらいの土地というイメージでしたが、我々の改正案というのが500平米となるので、おおよそ倍ぐらいの土地において適用されるというイメージになります。

一方で、今まで延べ床面積1,000平米以上の建物の駐車場の附置義務はどうなっていたかといいますと、本来、敷地内に駐車場をつくらなければならないところを、敷地内に６平米分のオープンスペースを設置するごとに敷地外に駐車場を１台分認めると、敷地内の駐車場をなるべく減らして、駐車場を敷地外に持っていくという計画が多く見られています。

ただ、敷地外といっても、200メートル以内という縛りがありますので、結局そこも商業地、駅前のにぎわいを創出したい商業地の土地を食い潰してしまって、有効活用できていないという課題とか、そもそも商業地の土地に余裕がなくて駐車場を確保できないといった相談が相次いでいることから、各地駐車場の要件を見直していきたいと考えています。

今までは、６平米のオープンスペースを作れば、１台分、敷地外に設置していいよという規定になっておりましたが、１台分駐車場を免除するという規定に変更していきたいと考えています。先ほどの、まちなか賑わい創出制度の見直しと併せて改正を行うことで、審査会に通す

計画が増えるので、定性的な審査が可能になって、より有益な計画が増えていくのかなと考えているところです。ここまでが前回までの積み残しの説明となります。

次は、前回の審議会で御意見のあった内容について、改めて整理をさせていただいております。

こちらが、委員の皆様からいただいた御意見の一覧となります。前回の審議会では、事務局案として、最低住戸面積に関しては、30平米から40平米に引き上げた上で、最大計画戸数については、大きく考え方を変えて、居住面積部分の半分以上をファミリー世帯向けの住戸、65平米以上の住戸にするという案をお示しさせていただきました。

これについての御意見として、都市計画マスタープランにおいては、駅前は高齢者向けの住宅整備を進めるという方針でもあるので、ファミリータイプ向けの住戸というのは、この駅前の商業地については必要ないのではないかという御意見や、用途地域ごとの特徴を考慮して住戸の想定をしてもいいのではないかという御意見、あとは、商業地においてはもう少し緩和してもいいのではないかという御意見をいただきました。

事務局の改正案の考え方、方向性についてはおおむね賛成ということでしたので、その数値基準について、もう少し検討を進めていくということで、事務局で改めて検討した部分は、後ほど説明させていただければと思います。

次に、にぎわい創出における逗子らしさについてということですが、これは商業地での高さの見直しになります。事務局案としては、商業地のにぎわいを創出するために、一定の要件を満たした場合は高さの緩和を認めるというものでした。これに対しては、逗子のよさは、海が一番の特徴だと考えるので、海に向かうまでの動線である商業地のにぎわいとコミュニティーというのは最も重要でありますという御意見や、高さを緩和した部分については、意匠や形態などの景観上の配慮も景観の審議会で検討されたい。あとは、商業地の通りごとに特徴が異なるので、制限内容を変えるなどの検討をしてもいいのではないかというような御意見をいただきました。

これについても、事務局の考え方、方向性についてはおおむね賛同をいただけましたけれども、今後の検討事項というところで、通りごとの特徴を考慮して、緩和要件を変えることができるのか、また、変える必要があるのかということを再度検討させていただきましたので、これも御説明したいと考えております。

まずは、こちらの最大計画戸数と最低住戸面積の再度検討した部分について、御説明をさせ

ていただきます。

これは、検討するに当たってのイメージとして使ってもらえます。前回の審議会で、他市町村では、どのような制限、同じような制限というのはあるのかというような御質問があったかと思いますが、改めて、近隣自治体の制限等を調べました。やはり最大計画戸数に相当するような、敷地面積に対する戸数の制限をかけているところは、調べた限り、現状見つかりませんでした。

ただ、最低住戸面積については、ワンルームの集合住宅を規制する、いわゆるワンルーム条例で規制している自治体というのが多く見られました。神奈川県においては比較的人口が多い自治体で制限を課しているところが多く、東京の23区においては全ての区でワンルームを規制するいわゆるワンルーム条例の規制がありました。

このワンルームの規制の目的は、ほかの自治体も、単身者向けの住戸だけでは、定住者が少なくなってしまうので、税制上の観点からもファミリー世帯の住宅政策を進めて、安定した財源を確保したいという目的の自治体がほとんどです。

下の表を御覧いただいて、ほかの自治体における制限を簡単に説明させていただければと思います。

まず、適用条件については、10戸以上の共同住宅において対象としている自治体が多く見られました。最低住戸面積については25平米を採用している自治体が多く、23区では渋谷区を除いては全て25平米以上となっています。この最低住戸面積の25平米というのは、右上の表を見ていただくと、最低居住面積水準の単身世帯の平米数を基準にしています。これを逗子においては、最低居住面積ではなくて、誘導居住面積水準の40平米というものを基準にしていきたいと考えているということになります。

また、ファミリー住戸の誘導に関しては、神奈川県では対応実績というのはありませんでしたが、23区では導入しているところが多く、40平米をファミリー住戸の基準としている区が多く見られました。この40平米というのは最低居住面積水準の３人世帯の平米数、右上のところ、３人世帯の平米数を基準にしています。これも逗子では、前回お話しさせていただいたように、居住面積水準の65平米をファミリータイプの住戸の基準として考えていきたいと思っております。さらに20戸以上の集合住宅については、仮に管理人室を設けて、その設置を義務づけている自治体がほとんどありました。

そのほかとしては、横浜市においては、今までワンルームにおける規制を課しておりました

が、令和３年度にこれを廃止しております。今はこの規制はないということになります。

その他の制限として気になったのが、これは東京の23区で多く採用されていたのですが、宅配ボックスの設置です。これは再配達の路上駐車による交通渋滞やカーボンニュートラルの観点から、少しでも駐車時間がなくなるようにと、現在の宅配による物流を考慮した政策によるところがあります。このワンルームの規制が都市部で多い理由としては、事業者としては当然、狭い部屋が多くて、戸数をつくるほうが家賃の平米単価を上げることができるので、収益性を高めることができて、地価が高い都市部では、その収益性を確保する共同住宅の計画の戸数が多いと。放っておくと、収益目的の狭小ワンルームばかりが乱立するおそれが生じたため、今こういった規制を課している自治体が多いということになります。

23区の中でも特徴的な規制としては、台東区のように、総戸数の半分をいわゆるファミリー向けの住戸、40平米以上、さらに４分の１以上を50平米以上の住戸、さらに20分の１以上を75平米以上の住戸とするなどの、住戸の大きさを段階的に総戸数に対する割合で規制している自治体もありました。墨田区でも同じように、半分をファミリー向けの40平米、20％を70平米以上の住戸とするような制限を課しています。豊島区についてはかなり大胆な政策になりますけれども、狭小住戸集合住宅税というものを導入しています。これは、狭小住戸を造られないように税を課しているということなのですが、30平米以下の狭小住戸に対して、１戸につき50万円を課税するという大胆な政策をしている自治体も見られたというところです。

前回の事務局の提案としては、ファミリー向けの住戸、60平米以上の住戸を居住面積の半分以上設けることとしていましたけれども、ほかの自治体を見ると、面積ではなくて、総戸数に対する割合で規制している自治体が多く、こっちのほうが明瞭で分かりやすいので、逗子においても総戸数の半分以上を65平米以上の住戸にするという内容で整理していきたいと考えています。この総戸数の考え方でいま一度計算すると、敷地面積が1,000平米当たりで計算すると、第一種底層住居専用地域では15戸、近隣商業地域では30戸、商業地域で60戸、その他の用途地域では30戸となります。こちら、現行規定と比較していただくと、ある程度、結果的に緩和されているということが分かるかと思います。

前回の審議会で、665平米を半分以上にした根拠というのは何ですかということに対して明確に回答ができなかったということがありましたけれども、この考え方で、第一種底層住居専用地域の戸数を現行規定と見比べてもらうと、同じ15戸となります。つまり、これ以上65平米以上の割合を厳しくしてしまうと、今よりも厳しい制限になってしまうので、結果的に、この

半分というのが下限値、基準になるのかなと考えています。

23区の規定を見ても、商業系と住居系で制限の内容を変えているところも結構多くありました。前回の審議会でも御意見があったように、その割合については、居住系と商業地で差をつけてもいいのではないかという御意見があったので、事務局としてもそういった検討をしているというところです。

そこで、65平米のファミリー向け住戸の割合を変えた場合の表というのが、こちらの左上の表になります。例えばですけれども、居住系は半分以上を65平米以上として、商業系は４分の１以上とした場合に、こういった数値になると、今、赤くなった戸数になると、この割合についても、後ほど委員の皆様の御意見をいただければと思っております。これはあくまで事務局案ということで考えていただければと思います。これを考える上で、商業系の割合、商業地域と近隣商業地域の割合を変えるのか、それとも駅前だけの商業地に限定するのかというところで、検討の余地があるかと思いますので、その都市計画図について、こちら参考資料としてお使いいただければと思います。

次に、商業地の高さ緩和の要件について、通りごとの特徴を検討した内容というのを御説明させていただきます。前回の審議会では、事務局の案として、この逗子駅周辺地区の景観形成方針、さらには都市計画マスタープランにおける商業地の土地利用の基本方針と整合性を合わせるような形で、緩和要件を検討して、要件を満たしている場合、高さを緩和できるという案をお示しさせていただきました。

ただ、こちらについては、景観形成方針や都市計画マスタープランと整合性を合わせるような形でつくっているがゆえに、あくまで商業地全体としての考え方で、通りごとの特徴というものが考慮されていなかったものでしたので、改めて通りごとの特徴に合わせて検討したというところになります。

ただ、やはり事務局としても、前回、回答させていただいたように、駅前の商業地の中で特定の通りだけ高さの緩和が許容されるとなると、地権者からの理解も得られにくく、かなり偏りのある改正になってしまいますので、あくまで、高さ緩和というのは商業地全体でできるようにする。そのうえで、その通りの特徴、特色に合わせて緩和の要件を変えていくというのが一番合理的な改正になるかなというところで検討を進めております。

では、具体的に、改めて通りごとの特徴、課題というのを整理させていただきました。こちら、なぎさ通りになりますけれども、実際にまち歩きでも歩いていただきましたけれども、右

の写真のとおり、こちらについてはとにかく歩道が狭いと、道幅を測ってみると1.5メートルぐらいの歩道幅しかない。その上で、低層ではありますけれども、歩道からすぐに建物が立ち上がっているので、かなり圧迫感を感じる場所が多いと。さらに、ここは、オーケーストアと駅から一番近い商店街の通りということもあって、自転車利用と歩行者が一番多い通りというのが特徴的です。

まち歩きの際にも見ていただきましたが、こちら、真ん中の下の写真のように、これは意図したオープンスペースではないのですが、後退部分があると圧迫感も軽減されて、自転車と歩行者、車などが重なった際の退避場所としても活用できているという現状を考えると、この現状課題に則した緩和要件となるような内容で検討をしております。

変更点としては、オの歩行用空地の幅を1.5メートルにしています。当初の事務局案では１メートルとしていましたが、左上のイラストのように、歩行者と自転車が重なっても問題なく通り抜けられる、または退避できる幅員というのは３メートルとなりますので、自転車や歩行者が一番多いこの通りについては、その幅を確保したいというところでこのような改正としています。

ちなみにですけれども、左下の写真はオーケーストアの入り口前の写真となりますが、これ、既存の1.5メートルの歩道に対して、２メートルの歩道がさらに加わっている状態になっています。もし、今度、オーケーストアに行く機会があれば、歩道の幅員等を気にしながら歩いてみていただければと思います。これぐらいの道幅というのをイメージしているというところになります。

続いて、逗子銀座通りになります。前回のまち歩きの際にも御説明させていただきましたけれども、こちらの課題としてはアーケードが点在していて、連続性がない。アーケード管理組合も維持管理については難色を示しているという課題があります。さらに、荷さばき用の車両の路上駐車が多いという問題が現状課題として挙げられます。

ただ、一方で、こちらの銀座通りというのは、歩道幅員というのは2.5メートルから３メートルを常に確保されている状態にあります。そこで、改正案としては、オの歩道用空地の要件の代わりに、歩道上にアーケードまたはひさしを設置することという要件に変更して検討をしております。

さらに、イのところですが、路上駐車が多いという現状課題に対して、これは先ほども説明させていただいた23区で適用されている敷地内の宅配ボックスの要件というものを追加してお

ります。これについては、エのところで、高さ緩和を許容する要件として、２分の１以上を共同住宅とするという要件がありますので、少しでも路上待機の時間を減らすという意味では効果的なのではないかというふうに考えています。

ただ、この案、検討事項もかなり多くあります。それが、この写真の左のように、建物の構造上、物理的にここまでしか軒を出すことができないという例なのですが、これだと歩道の半分しか軒が出ていないと、こういうのはどうなのだろうだとか、さらにこれはあくまで緩和要件なので、連続性が担保されるものではないというところ、あとは右の写真のように、高さや意匠が不揃いになるので、いい景観とか意匠性を担保できるわけではないというところですね。

あとは、沿道緑化の要件もありますので、このアーケードとかひさしをすることによって、その日当たりを妨げてしまう可能性があるというところです。アーケードを造ってもらうのかとなっても、先ほど説明させていただいたとおり、アーケード管理組合というのが、この維持管理について難色を示しているという実態がありますので、これについては、現実的にこの緩和要件の適用は難しいのではないかなと事務局としては思っておりますが、委員の皆様の御意見もお伺いできたらと思っております。

次に、池田通りになります。池田通りについては、整備の段階で、コンサルタントを入れて設計したということもあって、既にある程度整備されていると考えています。歩道幅員については、現状2.5メートルから３メートルの幅員が確保されていて、道幅も広く視認性がいいというところで、さらには、適度にベンチが配置されております。ただ、課題としては、荷さばき用の車両の路上駐車が多いというところが上げられます。

そこで、池田通りについては、道幅が広くて海沿いから最も近い商業地という立地を生かして、歩道用空地の代わりに、津波避難施設の要件を入れました。さらに、銀座通りと同様に、路上待機車両の時間を減らすための施策として、宅配ボックスの要件というのも追加しております。これ、実際に、この前のカムチャッカ地震の際にも、商業地の津波避難ビルとか市役所に逃げ込んでくる人というのは、かなり多かったのですが、その一部の津波避難ビルでは、そのときに人がいっぱい押し寄せてきてしまって、管理し切れないから、指定を解除してほしいという申出があったところもあるみたいです。ただ、こういったものに関して、新築時から市と協定を締結して緩和の要件とすることで、こういった問題に関しても永続的な管理というのは担保させることができるのかなというふうには考えています。

商業地のそのほかの通りに関しては、今、説明させていただいた、前の三角地帯の商業地よ

りは店舗が連なっているわけでもないので、少し性質が異なってきますが、とにかく歩道幅員が狭いと。これ、左の写真を見ていただいても分かるように、1.5メートルの歩道の中に電柱も電灯もあったりして、実際に人が歩けるスペースがほとんどなかったり、右上の写真なんかは、歩道の半分以上が側溝になっていたり、あるいは歩道幅員がそもそも60センチぐらいしかないところとか、逆に、公共施設の前の歩道なんかは、幅員がしっかり３メートルぐらいあって整備されているという状況ですので、とにかく安全な歩行区間の確保というところで、こちらの通り、残りの通りに関しては、歩行用空地を1.5メートルにするという規定で考えています。

最後に、東逗子の駅前についての取扱いになりますけれども、こちらも、景観計画や都市計画マスタープランの中では、中心商業地として位置づけられています。ですので、にぎわいを創出するべきエリアと思っています。東逗子駅周辺においては、歩道幅員が狭く、東逗子駅通りに関しては、安全な歩行空間が確保されていないので、改正案としてはこれも歩道幅員1.5メートル以上の歩行用空地というものにしています。ただ、これ、東逗子に関しては、逗子駅周辺と違って高い建物が立ち並んでいるわけでもないので、逗子駅周辺の商業地と雰囲気も大分違っていますので、同じような高さ緩和を検討してもいいかというところも含めて、委員の皆様の御意見をいただければと思っております。

説明は以上となります。

【中西会長】　御説明ありがとうございました。相変わらず、情報量過多な御説明ですけれども、これから、幾つかに分けて議論していってほしいということですよね。

進め方だけ確認をしたいと思います。最初の目次のところをご覧頂いて、改正事項の検討で、４つ改正事項があって、１つ目の最大計画戸数と最低住戸面積の必要性と、それから、基準面積については、一体ということで、まず、そこについて皆さんの御意見を一通りいただいた上で、次に、にぎわい創出における逗子らしさ、高さとその緩和の規定とか、そういったものについて、それから、駐車場の附置義務の創設、３つに分けて議論していきたいと思います。

少し分かりにくいと思うので、最初の論点について、最大計画戸数と最低住戸面積については、スライドでいうと10ページ目の上半分と、それから、11、12、13、14、15、16、17、この辺りのスライドの内容を想定して、まず御意見いただければと思います。

それから、次に、またにぎわい創出について御意見を聞きたいと思いますが、まず、この辺りについて皆様、いかがでしょうか。前回の御意見に対して、大分丁寧に検討していただいて

いるかなと思いますが、少し基準の話は難しいですけれども、御質問でも感想でも、あるいは何か違うコメントいただいても別にいいと思うのですが、いかがでしょうか。

では、議論の呼び水に藤岡さん、副会長、いかがですか。感想で結構ですから。皆さん、その間に考えていただいて。

【藤岡委員】　丁寧に細かい御検討をされているのがよく分かったのですが、一番最後の17のところですかね。駅前の、逗子への駅前の商業地域なのか、用途での商業地域なのかというところは、やっぱり場所、場所のまちづくりの方針があると思うので、そこに東逗子のほうも逗子と同じように、高齢者向けの住宅を呼び込もうとしているのかとかという、そもそもの方針のところにきちんと合わせて考えるのが一番妥当なのではないかなとは思いました。そのほかの数値のところについては、あ、こういう感じなのかなというような印象ですね。

【中西会長】　これ、17ページの用途地域の図は、事前に御説明いただいたときに、どこがどこだか分からないので、差し込んでほしいということで対応していただいたと思うんですね。確かに、東逗子と逗子の駅前が同じ赤なので、それでいいのかどうか。いいという理屈も当然あると思うのですけれど、その辺りも少し。むしろ東逗子のほうがよい住宅を求める人がいるかもしれないので、そういう意味では、基準が厳しくてもいいとなるかもしれないですし、あるいは逆に、東逗子の活性化のことを考えたときには、もっと緩くていいとかという発想があるかもしれないですよね。

【藤岡委員】　そうですね、はい。市としても、この辺、方針の違いがあるのではないかというふうに感じますね。

【中西会長】　そこが気になるというところで。

そこ、どうですか。事務局的には、何かそういう議論はありましたか。それとも、あるいは商業地域は一括でいいのではないかというような発想だったのか。

【森主事】　都市計画マスタープランにおいては、いずれも同じような中心商業地としての考え方を持っています。そこに優劣とか差はないので、正直なところ、まちづくり条例の基となる都市マスのほうで、そのように位置づけられているのであれば、同じ規定でもいいのかなというふうには思っていたところではありますが、現状は少し性質が違ったりするところもありますので、皆様の御感想というか、御意見はどうなのかというふうに思っております。

【中西会長】　用途地域が同じということと、地域柄が同じというのは、実は少し違うのということはありますよね、はい。でも、それでも気にしなくていいという発想もあるかもしれな

いので、決してこれでいけないということではないと思うのですけれども。

ほか、いかがでしょうか。

じゃあ、古谷委員、お願いします。

【古谷委員】　住戸の中で単身世帯とファミリーをどこに誘致するかというのは、都市マスタープラン、今後の逗子の構成を決めることになるので、その議論は大事だと思っています。今、話のあった東逗子については、行政拠点を逗子駅前周辺と東周辺に、今持ってこようとしているという理解をしています。東逗子周辺にも今いろいろ問題はありますが、行政拠点等の集約を目指していると認識はしているので、そのスタンスが変わらないのであれば、東逗子の周辺も同様の考え方ということで、将来の変化の準備をしておくということではいいのかなと思っています。

あと、２番目が13ページのところで、その他の制限というのがございます。今後のこととして、防災備蓄倉庫の附置というのは、今後も必要になるのではないかなと思っています。東京都のほうもそういった備蓄倉庫を都営住宅ではやはり制限していますし、区ごとにも何平米以上というのをやっていまして、逗子も防災備蓄倉庫を各戸に分散配置するのは有効だと思うので、その面積の制限の議論はあるにしろ、これは将来にわたって必要になるのではないかと思っています。

３番目が、私は、商業地、将来、交通の便はよくなるとは思うのですが、スモールモビリティとか既存のバスとか公共交通機関というものが、もう少し、方法が多様化する、自転車プラス電動自転車的なものとか、個々の移動が楽になることを考えると、それも考慮して、先ほどのどこにどういう人が住むかということを考えていいのかなとは思うのですが、商業地は高齢者、単身と言うと若干違ってくるのですが、高齢者を中心地に集約するという発想はありなのかとも思います。ここは皆さんの議論が必要かなと。

言い方を変えると、中心地にどんな人に住んでほしいのかということの共感、もしくは共有は必要かなと、それが今、それから30年後、50年後という中で、50年後には今の人口形態は変わってくるじゃないですか、割合が。そういうもの踏まえて、どれがいいのだろうと思いますね。

以上です。

【中西会長】　ありがとうございます。とても重要な指摘をいただいたように思いますが、これに続けていただいてもいいですし、あるいは、別の視点からでもいいですが、事務局として

はどうですか、今の御意見に対しては何か。御意見として承りましたという。

ただ、大きな更新がとても必要だというような話にも、私としては聞こえたので、その辺り、どうですかね。

【森主事】　逗子の場合ですけど、神奈川県平均と比べると、戸建て住宅の割合が多くて、そこに高齢者が住んでいる割合というのもかなり高いので、その原因がその住み替え先がないというところもあって、結局、その方たちが老人ホームに行って空き家になってしまうというケースが結構あったりするので、高齢者向けの住宅整備ももちろんしっかりと駅前に考えていきたいというところもありますが、それと併せてファミリー住戸、人口が減っているというところもありますので、それに対応した施策として考えているというところなのですけれども、どっちが大事かとか、どっちを誘致するかというのは、優劣はつけられないけれども、多様な住宅ニーズに合った住宅供給というところは駅前では目指していきたいというふうには考えているというところです。

【中西会長】　多分、どちらかにはっきり寄せというような話とも少し違うというのは思うのですね。高齢者の方にも住みやすい、歩いて住みやすいところに今移って、都市機能も有するでしょうし、あとは、ほかで働きながら、程々と言ったら語弊がありますけれども、環境と利便性の兼ね合いを求めて逗子の駅前に住みたいという比較的若い世代というのを考えたときに、どちらにも対応できるようなというか、そういうのが市場として生まれるようなものを許容する、そういう話なのだと思います。

【古谷委員】　あと、多分、面積が広くなると販売価格が高なる。高齢世帯の制限が出でしますので、その辺も加味しながら考えなければと難しいなとは思う。

【中西会長】　なので、全面同じ高水準の広さにするのではなくて、戸数ベースで半分半分という案が出てきていて、商業地はまた更にというような案はどうかというところなのかなと思いますね。なかなかバランスが難しいところです。事業者目線でいった場合に、これぐらいだったら何とか頑張れますかね。

【古谷委員】　多分、駅近で65を超えてくると、販売価格がかなり高額になるじゃないですか。

【中西会長】　はい。

【古谷委員】　東京都から比べれば、安いでしょうけど、それでも高くなると、それは制限されてくる。端的に言えば、65平米が３分の２とかになるわけです。そうすると。

【中西会長】　面積ベースでは。

【古谷委員】　購入ベースで6,000万円なのか9,000万円なのかというふうな感じになってくるじゃないですか、差は。その辺が難しいなというような気がしますよね。

ただ、個人的には小規模のものを購入しやすいものが、商業地にあるのは賛成です。そこで、取っ掛かりとして、住みやすいから来る、そこでいいなと思えば今度は来られたところに定住、１戸建てという流れが逗子ならあり得ると思うので。

【三輪委員】　高齢者用の住宅というのは何平米ぐらいあればいいとお思いですか。

【古谷委員】　これもいろいろ議論があると思うのですが、最近、独居と高齢になって老人ホームに行くか、老人ホームに行けない人が住戸とあるじゃないですか。そうするとやっぱり40とか、その辺は欲しいし。

【三輪委員】　40とか、ワンルームに居室が２つぐらい取れればいいですよね。

【古谷委員】　そうですね、個室は１個でいいと思うのですが、広いリビングとかそういうイメージ、40では広いとは言えないけど。

【三輪委員】　そうすると、結構ワンルームとかと供用した住戸というのは、できそうな気がするのですが。

【古谷委員】　そうですね。40平米だと、ここにあるように、俗に言う、僕らが学生のとき住んでいたワンルームとは違う、生活ができる、衣食住が分離されている。それとあと、ある程度のスペースがあるので、例えば車椅子とかそういった状況でも可能になるわけですね。

【中西会長】　40という数字は、そういう意味では割合現実的な。

【古谷委員】　じゃないかな。

【中西会長】　感じはすると。

【三輪委員】　北海道とかだと、バブルの頃、函館とかみんな函館山のほうに１戸建が建って、みんな、若かったから。だけど雪下ろしとか、だんだん年を取ってできなくなってきて、みんなまた函館は中心部にマンションというか、マンションと言ったら変ですけど、集合住宅にまた帰ってきて、それによって、要するに下水道が廃止しているのですよ、前にも。そして、市の財政もよくなった。だから、ある意味では一極に集中してくれるということはいいことですよね。だから、例えば、若者と老人とかを、私もそろそろそういう域に入りますけれど、夫婦二人で生活するわけじゃないですか。だからどんどん、前は何か３つ部屋がなきゃいけないとか、４つ部屋がなきゃいけないとかと思っていたのが、部屋が邪魔になってくるわけだから、古谷さんがおっしゃったように、割と小さくていいのだろうと、そうするとワンルームとの供

用みたいなのができてくるのではないかと思います。

【岡川委員】　今、お話を伺っていて、イメージとしては、ハイランドとか豪邸に住んでいる人が、車が運転できなくなると、施設に行くか、高級介護つきマンションに行くか、あるいは、自分で生活できるのであれば逗子のそれに移るのかなというイメージですね。だから、結構、いわゆる、施設系は意外と需要があるので、そうすると、逗子の中心部にそういうのがあれば、全部、買物もできて、病院もあってとなるので。

【中西会長】　選択肢として。

【岡川委員】　ええ、すごくイメージができるというか、売ったお金で移るというイメージがあるのかなというのが、ちょっと今、お話を伺っていて思ったのですが。

【中西会長】　そういう意味では、65平米以上となると、相当高くなると層が限られそう。現実的に考えたときに、40㎡の戸数ベースで半分取るということを想定していて、さらに中心だともう少し、周辺地だともう少し40平米増やすという案もあるので、それ自体はそんなに、そういう住み替えのイメージとしてはあり得る感じですかね。確かに、郊外に住んでいる方が、中心に25平米でいいとは思わないと思います、さすがに。本当にミニマリストに目覚めた人なんかはそうかもしれませんが、多分、いろいろ物もお持ちですし、ある意味、経験的にはあり得る数字ですかね。

一方で、ファミリーというか、若い世代も入ってきてほしいので、それをと65というので示している感じかなという、そういう政策的な意図がこの数字に入っているということかな。

いかがでしょうか。事務局も、もちろん一生懸命考えていらっしゃると思いますが、それが妥当かどうかということで。

【岡川委員】　質問をよろしいですか。

【中西会長】　お願いします。

【岡川委員】　例えば、逗子海岸沿いのマンションがあるじゃないですか。あれを建て替えるとして、津波から逃げられるようにしますよといえば、それはできるという理解でよろしいですか。

【森主事】　前回、異論がなかったので今回載せていないのですが、マンションの建て替えに関しての緩和要件というのも、今回の条例改正で組み込んでいる内容になります。現状が同じ高さと同じ戸数までしか造れないことになっていて、それだと、住んでいる方がかなり自己資金を投資しないと新しいマンションを建てられないという課題があって、国のマンション建て

替え法のほうでは、もう既に容積率の緩和という法改正が進んでいます。その容積率というのが、神奈川県だと1.25倍まで容積率を緩和していいですよというのが認められておりますので、ただ、逗子の条例だと、戸数とか高さというのは、同じものしか建てられませんよとなっているので、その容積率の緩和に合わせて高さも検討をしている。ある程度２割ぐらいの高さ緩和というのも今回の改正案には入れております。

ごめんなさい、これ、多分、前々回ぐらいでお話しして、特に異論がなくて議論を深めるというところまで行っていなかったので、今回お示ししておりません。

【中西会長】　避難指定するとか、そういった要件をつけてみたいな。

【森主事】　避難指定というよりは、これは資料を出します。

総合設計制度という考え方があって、この容積率を緩和するためには、公開空地であったり、前面道路の幅員だったり、あとは緑化の割合とか、バリアフリーの規定とかがいろいろ決められていて、この基準をクリアすると容積率の緩和というのが国の法律のほうで認められております。この総合設計制度によって容積率を緩和できるものに関しては、まちづくり条例においても高さの緩和を２割程度考えていますよということで、検討しているというところです。

ですので、その津波避難ビルとかという指定は、特にここには入っていないです。

【岡川委員】　入っていない。

【森主事】　はい。

【中西会長】　総合設計制度もかつてはいろいろあって、最近は活用もされているかなというふうには思っています。この辺りをどう取るのかという基準がないので、なかなか難しい。逗子の場合であれば、まちづくり条例のやつをうまく使ってというのがあるのかなと思うのですが。

【古谷委員】敷地面積が狭いからなかなか使えないですよね、総合設計制度も。

【森主事】　そうですね、逗子マリーナとか、ああいう敷地が大きいところを想定しています。

【古谷委員】　今御質問のあった逗子海岸前のマンションでこれが使えるかというと。

【森主事】　どうでしょうね、この基準自体は。

【中西会長】　あと、そもそも、まだそれを使っても建て替えたいという状況ではなさそうには見受けられますけども。合意形成は難しいので。

【三輪委員】　それと、前の会で、やっぱりマンションに避難施設を造るとプライバシーがなくなってしまうので、住民からの反対があるというような話が出ていましたよね。

【中西会長】　少し話が、そういう意味ではここは本日の具体的な論点とやや外れるんですけども、戻っていただいて、どうでしょうかね。多分、方向性が悪いということではなくて、この基準でどうかとイメージをしながら皆さん、考えていただいていると思うのですが、何か御意見があれば。

【三輪委員】　今日の話で、ウォーカブルな話というのが非常に多く出てくるんですけれど、例えば、最初のところで出ていますけど、駐車場を無くせば車は入ってきませんよね。すごく何か残酷な言い方で、それはそうでしょうとなるのですが、こういう話はどうなのかなと思うんです。そのためには気持ちの切替え。何か車で行くという癖になってしまっていると思う。車で行くというのは、本来遠隔地にある駐車場に、大量に放り込むために車で行くのであって、買物は歩きでという意識の変換なんですみたいな、さっきの隔地駐車は必要としても。それで、ウォーカブルといってもなかなかウォーカブルにならない、宮古島だとか沖縄の離島だと、絶対的にクリーンな政策を出して、それに憧れて人が集まるようになるんです。要するに、気持ちの切替えなんだと思うのですが、逗子もある意味で、日本に先駆けてクリーンな都市なんだということをすれば、そういうことにプライドを持てば歩くこともできるのかなと思うんですけれど、徹底してクリーンだというような方針というのは必要かなと思うんですけど。

あと、車の問題ですけど、例えば、さっき東逗子の話が出ていましたが、例えば、東逗子のヨークマートというのは、太い道に面しているからあまり渋滞が発生しない。オーケーは、なぎさ通りにあるからどうしても渋滞が発生してしまうと。いざ行ってみると、駐車場は空いているんですよね。ただ、歩行者と分離するために、あそこで係員が誘導するのに時間がかかるんですよね。でも、誘導する人がいなかったら、あそこはめちゃくちゃになってしまうと思うんですよ。

だから、東逗子というのは、ある程度そういう大規模店舗を誘致していくという方針の商業地域にして、逗子駅前のほうは、ある程度小さいウォーカブルな範囲で行けるというように方向づけるのもあるのではないかなと思うんですけど、商業地域でも。そういった感じを受けました。気持ちの持ち方が違うのかなと。

【中西会長】　実は、そういう話もしたいなと思っていて、ただ、少し論点を整理して進めたいと思っているので。

【三輪委員】　すみません。

【中西会長】　いやいや、でも、つながっているんですよね。なので、決して今の話が駄目と

いうことではなくて、順を追った上で今の三輪委員の御意見に戻りたいと思います。少し待って頂けますか。

そうしたら、最大計画戸数と最低住戸面積については、多分御異存というよりはこの数字でいけるのかと飲み込むのに多分皆さん時間がかかっていらっしゃると思うので、また、もし何かあったら言っていただければいいです。ただ、大きな考え方については、恐らくそんな感じかなという受け止めをしていただいているのかなと思いますので、一旦、この論点はここで終わらせて、次のにぎわい創出の話と、それから、附置義務も後でやりたいと思うのですが、今のお話に実はつながっているところがありますので、その話に行きたいと思います。

スライドでいうと、18ページの後半から高さ、主に高さのところですね。それから、駅周辺の賑わいとか、この辺り、資料の後半のところを念頭に置いてお話しいただければと思います。その中に、駐車場の話が入ってきてもよいのかなとは思います。

今のメインの御意見として、私も触発されて先に言ってしまうと、結局、そのまちをどうするというビジョンがないといけないなと感じていて、そこが何となくみんなの中にあるけど、そこを明確にしないままに個別の基準を改正すると、少しモヤモヤするんですよね。ですので、例えばウォーカブルの話とか、アーケードの連続性の話とか、それから、駐車場も含めてですけど、特に逗子の駅前の地区を、通りの個性も含めてこういう場所でこういうふうにしていったらいいよねというのをもう少し明確にして、この資料の中にかなり入っていますけど、それを明確にして、例えば、あまり使われていない地区まちづくり計画に位置づけて、それとセットで様々な高さの緩和とか、もろもろの緩和の基準を運用するというふうにしていったほうがいいのではないかなと、この話を伺っていて私も思いました。

それは、今、三輪委員がおっしゃった考え方の見解をどこかで整理したほうがいいのではないかという話をしたとおり、連動するというか、本質的に多分同じ話だろうと思っています。

ですので、ここに書いてある様々な課題とか変更の改正の方向性について、大きな異存はあまりないのですが、もう少しそれを地域でしっかり共有するのを並行してやったらどうかなというところです。駅前ぐらいの地区まちづくり計画をしっかり、いろんな主体を入れてつくれるといいと思います。

その中で、ウォーカブルという言葉も最近手あかがつきつつありますけれども、逗子の駅前だったら非常になじむというか、結構、関連性が高いというか、そんなにそぐわないラインではないと思うので、それをしっかりと打ち出す。それをクリーンという言い方でもいいかもし

れませんし、そういうことをやるのを一緒にやったらどうかと思っているところです。一緒に東逗子もそういう位置づけができると、もう少しいろんな議論ができるのかなというふうに思います。

皆さん、いかがでしょうか。にぎわい創出の話とか、アーケードの話とか、様々な論点がありますが。

【古谷委員】　にぎわい創出のポイントとして車が使えるというのが多分大きなところ、それと歩行空間の確保、この２点だと思うんですけど、車の今後の扱いを、利用者数が減っているという反面、大規模商業施設があると、そこには荷物が多くなるから車で来たいという矛盾があるじゃないですか。

その中で、車の移動ということの考え方を、この先どうなるかと考えたほうがいいのかなと思いまして、１つはスモールモビリティと言われるものの普及、シニアカーがありますが、あれ、結構荷物を載せて走れたりするんですけども、あと、多分逗子でも実験していますけど、小さなタクシーを回してバスの代わりにするとか、あるじゃないですか。あと、今、セグウェイみたいに１人で乗れて、どんどん動けるのが出てきていて、その辺をどこまで含めるかという発想があるかなと思って。

そうすると、この計画にそういったものを置く場所というのもある程度見込んでもいいのかなとも思います。自転車置場なのかもしれないけど、車を使わないでも動ける、しかも、荷物を持って動けるということを意識した、自転車なのか、小さなそういうモビリティが置ける場所みたいな確保はあってもいいのかなとも思いました。

それと、あともう１点が、事務局の案でもいろいろ指摘がありましたが、電柱、あとガードレール、標識、1.5メーターの歩行空間を確保する、でも、電柱は道路に立つじゃないですか。そうすると、歩道が１メーターあっても、敷地側に1.5メーター増やしても、ど真ん中に建物が建つ可能性があるし、現実、そうじゃないですか。

この辺は、行政としてのコントロールはできないものかどうか。交通標識に関しては、多分警察とやれば、一帯だから設置位置を調整することもできると思うんですが、電柱に関して何か動き、こっちの池田通りみたいに地下埋設とかができればいいのですが、高いから、なかなか現実的じゃないとすると、何か電柱付設のルール化とか、東電とか、そういったところを巻き込んだ改革ができないのだろうかと。

【三輪委員】　例えば、一番単純な話としては、民間地に電柱を立てると。

【古谷委員】　それもあり得ると思います。ただ、そうすると、幾ら歩道を３メーター確保させても、電柱が建つと、それで60センチや70センチで歩行空間にならない。減るじゃないですか。

【三輪委員】　車椅子も絶対に通れないですよね。

【古谷委員】　何かそこのルール化が欲しいかなと。

あと、もう一歩進むと消防施設もそうだし、東電の受電設備がどうしても必要だとか、そういったところを含めたインフラ設備の配置についても言及しないと実効性がないかなと思うんですけど、方法は何かあるかな。

【中西会長】　はい、ありがとうございます。

実は、にぎわい創出のところですけれども、改正事項の中身の話でいくと、高さ緩和の話を先にやりたいなと思っていて、駐車場の話とウォーカブルと一緒にしたほうがいいかなと思うので、今の御意見は、また後で少し扱わせてもらうとして、先に、スライドでいうと21ページとかの、前回も説明された高さ緩和のところについて、改めて一旦御意見をいただければと思います。

特に意見が出た、通りごとに変えると書いてあったかな、商業地域一帯のほうが運用としてはやりやすいというか、筋が通るというような事務局の御説明だったとは思うのですが、その代わり、運営のところで結果として地区ごとの差が出てくるのではないかという御説明だったと思います。その辺り、いかがですか。通りごとにやったほうがいいのではないかとか、たしか副会長から意見が出たと思うのですが、今の事務局の御説明はどうですか。

【藤岡委員】　これも、細かに検討されたというのは分かったのですが、最初におっしゃられていた、基準をいじるだけにならないようにというのは、先ほど伺っていて感じたところで、25、26ページのアーケードのところとかで、そもそもアーケード、ひさしの目的とは何だろうというところとかから考える必要があるのかなと思いました。アーケードとかひさしを設置すると緩和されるということは、一体どういう理屈が立つのかというのはよく分からないというところがありまして、これから必要かどうかということを含めて考える必要があるのかなというふうに思います。

雨よけになるというようなことが昔あったとかというのもあると思いますし、その一体性というのもあると思うのですが、アーケードじゃなくても、例えば看板を統一するとか、あるひさしのラインで統一するとか、いろいろ商店街のほうで調和を考える方法があると思うので、何

かそういうのも、逆に商店街側のほうから、来たときにそれを支えるような仕組みがあるといいのかなとは、この辺に関しては思いました。

もう１つ、最後の、これも矢印のところですが、地区の景観形成の方針が31ページのところに上がっていまして、それを拝見すると、緩和で26、29メートルが建ってしまうというのが、景観形成の目標と合致しているのだろうかというところは少し気になったところです。32ページのところの写真のところに、例えば、６階、７階ぐらいのものが建ったときに、それは本当に見通しのすっきりした歩行者空間になるのかなという印象はあります。文言としては矛盾を感じるところですが、その辺りも、少しお考えを伺えればとは思います。全体的にそれぞれの場所のイメージみたいなものが明確になってくると、基準の意味もよく分かってくるので、その辺りが少し前面に出てくるとありがたいかなと。

【中西会長】　今の御意見について、いかがですかね。

東逗子の話になったのと、あと、アーケードが、基準なのが何かピンとこないという話だったですけども、いかがですか。

【三輪委員】　池田通りはすごく整備されているというお話ですよね、道路幅員が広いし。本来、商業地域で格差をつけるべきじゃないという話ですけれども、容積率は格差をつけるべきじゃないのかもしれないですけれど、基本的に、日本は全国的に、商業地域というのは道路斜線で全て決まるわけですよね。せっかく道路を広くしたのに、建物の高さが抑えられるというのは、ある意味では日本だけで珍しいと思いますよ、多分。それはいいこともあるし、だから、道路をせっかく広く整備したのだから、そこは高さが高くなるというのは割と自然な話かなと思います。銀座通りは道路が狭いですよね。だから、高さ制限からいっても、逆に道路斜線よりも高くなっているのではないですかね。

【古谷委員】　それはあり得ますね。

【三輪委員】　うん、そういうことになるよ。だから、そういった意味で、池田通りというのは、容積率の話は良いとして、高く建ってもいいような気がするのですけど。いろんなことを阻害しないという意味で、視覚的に。

それから、先ほど副委員長のほうから出ました、アーケードの意味というのは、やっぱり屋根があるということは人が集まると思います。それで、アーケードの問題点というのは、やっぱりアーケードの管理組合というのがだんだんお金がなくなって、新しく入ってきた人が払わなかったり、いろんな意味で、日本全国でそうなんですけれど、みんな、個人の店舗持ちの同

じ長さのオーニングテントとかにして、店舗がそれを維持していくと、１店舗が。それで、例えば銀座通りは黄色いテントとかで、ゴッホの絵の「夜のカフェテラス」みたいな、ライトアップされて海につながると、とても幸せな気分になるのではないかなとかと思います。それで、池田通りは赤いテントにするとか、何かそんなことも楽しいのかなとかと思っています。

とにかく、アーケードはないよりあったほうがいいと思いますよ。人が集まる原動力、モチベーションが上がる。ごめんなさい、関係ない話ですか。

【中西会長】　いやいや、それが高さの緩和の基準になるのはどうなのかという話に多分なると思います。アーケードはあったほうがいいと思うが、雨に濡れないとか、そういう意味では私もそう思いますが、これは個人の意見になりますが、それが、少し個人的に気になるのが、例えば26枚目のスライドを見て頂いて、半端な構造物をはみ出させて、機能的にも見た目的にもどうなのだろうと思います。しかも高さという、かなりがっちりしたものにするということが、少し違和感が私はあります。アーケードを否定しているわけではなくて。だから、やるのであれば、高さ緩和とは別の考え方で、商店街のにぎわいというか、景観的なものも含めた機能をしっかりつくっていくのに、先ほどおっしゃったような、オーニングとかテントとかの、要は固定的でないものをやっていくということを別途誘導するほうがしっくりくるかなと。要するに、固定的なものになってしまうと思います。そこが個人的には気になるところです。決して、にぎわいをつくるということについては、は異存ないのですが。

【三輪委員】　何か統一していくということが重要だと思います。美しさというのは。例えば、オーニングで長さと幅と色を統一していくというようなことをすることも考えなのではないかなと。

【中西会長】　むしろ、その場合には、あまり固定していないもののほうが機能性はあっていろいろできるとは思います。

【古谷委員】　イメージが湧いて。まず、アーケードというのがあると、目線はそこに行くので、そこから上の高さをあんまり人は感じなくなります。だから、高さ高くすることに関して、アーケードをつくることで、町並みとか人の感覚では高くても気にならないという傾向があるのではないかと思います。その高さの関係でいったら、逆にアーケードでアイキャッチ、この上は高くても大丈夫、圧迫感は軽減されるというのは、統計的にもあります。ただ、そのときに、確かに道路斜線との関係で結局建たないというのは良くないので、それは検証されましたでしょうか。20メーター以上を超える建築物の場合とか。

【森主事】　銀座通りに関しては、既存不適格、要は20メートル以上の建物というのはたしか幾つかあって、25メートルぐらいまでの建物が既存不適格なものがあったので、そこら辺ぐらいまでは最低限いけるのではないかなとは思っているのですが、逆に、なぎさ通りなんかは29メートルのマンションが何軒も建っているので、道路斜線の関係からいくと、そこも問題ないのではないかと思っています。

【古谷委員】　なるほど。厄介なのは、まず、それがまず検証しなくてはいけないなと思いますので、アーケードのつくり方で、その道路のところまでアーケードを出すということはいろいろ法的に問題がありますが、それをクリア、もしくは特例みたいにしないと、やりたくてもできないのではないかと思います。その中で、25ページなりの固定で出すのか、こういったオーニング、稼働のもので出すのかというのももものによって、法的解釈がいろいろ出てくるのですが、まず。藤岡副会長がおっしゃったように、その辺のデザインルールを決めるというのは、やっぱり大事かもしれないですね。会長がおっしゃったように、高さの規定とは別にそういうこともできるよ、そのときに、それをどういうデザインだよというのは、とても大事なポイントだな、別に分けておくとか。ですから、事務局としては、法的解釈を整理することと、あと、その中でもデザインがどこまでできるか、それのコントロールを、それは景観系かもしれませんが、やるというのは、何かできそうな気がしてきました。

【中西会長】　景観審のほうでも、これからこの話の御説明ができそうなので、少し持っていってもらって、向こうでどんな、反応をするか聞いて、私も、雨とか日差しとかというときに、アーケードが整っていれば意味があると思いますが。だから、現状は大分厳しいなというのと、それから、やっぱり半端なものを固定的に要求するということとは、機能のよさとは別に、それが高さの緩和にするものにつながるか。先ほどの古谷委員の御意見、そういった考え方もあるのかなとは思ったのですが、そういう意味では違和感があるところではあります。

皆さん、いかがですか。

【伊藤委員】　１点お伺いさせていただきたいです。

質問は、なぎさ通りのところの幅員というのかな、公用土地。24ページですかね、これ、赤い線が引いてありますけれども、これ、歩行用空地はゼロメートルというふうに見るのですか。よく逗子の町なかでありますが、色をつけている歩道みたいな道路があるのですが、あれは本当に歩道なのかどうなのかというのがよく分からなくて、逗子の中で。シンボルロードにもそういうのがあると思うのですが。多分、これが何か道交法的に歩道みたいな感じになってくる

のか、よく分からなくて。

その次のページで、特にオーケーのところが出ているのですけど、その歩行用空地というのが1.5メートルで、要は２メートル分が新たにオーケーが造った空地なのかなみたいな、この絵を見ているとそういうふうに見えてしまって、要は、なぎさ通りの向こう側は、ここだけを見ると、歩行用空地はないのかな、どうなのかなというところ、１つ教えていただきたいというのが質問の１点目です。

２点目というか、感想になりますが、ふだん、なぎさ通りとか逗子銀座通りとかを歩いていて感じるのですが、解放感みたいなところ、道中を歩いていて。ウォーカブルということに通じるのかもしれませんけれども、なぎさ通りのほうが歩いていて感じがいいですよね。なぜかなといろいろ考えているのですけど、やっぱり逗子銀座通りは、ひさしがあることが、先ほど、ひさしがあると、そこで制限されるから、あまり圧迫感は受けないという話はあったのですが、どうも何かそう感じない部分もあって。人通りにもよるのかもしれませんけれども、銀座通りのほうが、私は歩いていて、解放感とかをあまり感じないなというのがあるのが１点と。

あとは、先ほど皆さんおっしゃられたように、連続性、雨が降っているときに傘を差していると、差したり畳んだり差したり畳んだりが断続するんですよね、ひさしがないところだと。それが煩わしいかなと感じます。

あとは、今まで議論をされていた中で、特に池田通りの建物との比較での圧迫感、高さの圧迫感はどうですかという議論の中で、池田通りはひさしがありませんよね。すごく開放的に、ある意味で高い建物が建っていても圧迫感が少ないと思いますけれども、銀座通りは、少し幅員がないというのもあるかもしれませんが、あるいは、ひさしがあるからかもしれませんけど、結構圧迫される感じを受けますというところですね。

ひさしに関しては、何となくポジティブな話も出つつあるのですが、私、歩道上にアーケードまたはひさしを設置することというのが要件になっている理由がはっきり分からないのですよ。最初、宅配ボックスも分からないなと思っていたのですけど、宅配ボックスは、２分の１は住居にするからというのがあるので、ああ、セットで考えるのだなというのは分かったのですが。どうしても、このひさしが設置の必須義務みたいになっている、要件緩和の設置義務みたいになっているのがよく理解できないなという。何やら、ひさし組合みたいなのがあるみたいな話も出てきたので、ますますよく分からなくなってしまって。感想ですけれども、そういうことを思いました。

【古谷委員】　今の御意見の中でも、私の意見の補足説明をさせてください。

これは多分、通り沿い、通りごとの個性の話になると思うのですが、人が見たときに、商店街としてにぎわいを出るときに割と囲まれていると、親密性とか近づきとか、にぎわいが出やすくなったりする。オープンの場合は、逆の感情で、オープンだからもっと動きやすい、それぞれの感覚があると思うんですね。

現状の銀座通りは、もともとアーケードがあったから、その延長線上でアーケードがあることで狭いけど楽しいみたいな感覚が今の個性としてあるのかなと。池田通りは、逆にオープンで、言葉で言えば、解放感がある半面、少し寒々しいとか、そういった感触もあるじゃないですか。逆に言えば、舗装を変えているからホスピタリティを出してはいますけど、そういった形状によって人が感じる心理は違うので、それが多分まちづくりの個性、通りの個性になっていくので、通りの個性をどう捉えるかという議論が必要だと、まさにそこだと思います。どっちのほうがいい、同じのほうがいいのか、別なほうがいいのか。ですので、その個性を分かって、それを増幅していくほうにさせるのか、改修するほうにさせるのかというのは、多分、このアーケード理論になるような感じがしたもので、補足説明をさせていただきました。

【岡川委員】　池田通りは、電線を地中化しているので余計に解放感があって、どっちかというと、モダンな感じがするのですが、銀座通りは、地方都市の古びた商店街という感じで、逆に昭和感を追及するのか、どっちなのかという、そっちの方向に行くのであれば、それはそれでいいと思いますが、現状はもう懐かしいねと言われるような古びた街並み、それが本当にいいのかなというようなところで。

【中西会長】　個人的には結構好きですけどね。あのアーケードも含めて、僕は結構好きではあるのですが、一足飛びには多分あれがない中でどうするかというのはあると思います。あとは、やっぱり管理の問題で、アーケードを許可すると簡単に言えればいいですけども、実際には、あそこを本当に連続してアーケードを整理し直そうと思ったら、本当にもう公のものにするぐらいのことにしないといけないけど、なかなかそれは厳しいだろうという中で、どこら辺が着地点としてあるかなという話はあると思います。

プラス、先ほどから言っているとおり、建物を大きくするということの基準としては妥当かどうかという、少し個人的には思うところがあります。

ですので、別の理屈のほうがいいような気がします。これは私の個人的意見ですが。

ほか、いかがでしょうか。

【三澤次長】　歩道上に塗っていることに関しては、あれはもうあくまでも色分けしているだけであって、いわゆる道交法での歩道にはならないんですよね。

【中西会長】　意識で少し車と人が何となくすみ分けられるようにというのを少し誘導するみたいな感じもあるのですが。

【三澤次長】　そこに車が走ったとしても、それは別に違反行為ではないという。

【伊藤委員】　なぎさ通りは、あれはどう理解をすればいいのですか。

【三澤次長】　なぎさ通りもそうです。色分けしているだけであって、視認性上、分けているだけであって、あれはあくまでも車道という扱いです。

【中西会長】　ほか、いかがでしょうか。

議論はあれとして、多分、事務局的には高さ制限のところは大変気になっていると思うのですが、高さ制限そのものをいけないとは皆さんおっしゃっているわけではないのかなと思うのですが、基準の話だと思いますが。

あと、副会長が言っていた、通りごとの話も、基準というか、方向性は同じものになるけれども、結果として、運用が多分、通りごとに違ってくるだろうということで、結果として個性はある程度保たれるのではないかなという話の理解でいいですかね。

ここは、事務局的にどうですか。全く同じものが両方でできるということではないですよね。

【森主事】　そうですね。

【古谷委員】　今の件で、質問。今、通り沿いの個性の話が出たときに、商店会とかがあるじゃないですか、通りごとなのか、全体なのか。そことのコミュニケーションは今後図って、通りごとの個性決めをしていく御予定はありますか。

【坂本課長】　今のところ、未定といったら失礼ですけれども。

【森主事】　今後、景観のほうで、まちづくり審議会で進める流れというのを説明させていただく機会があって、先ほど事務局のほうから提案させていただいた、アーケードの連続性とかというのも、実は、駅前の景観形成方針に定められていたりするものなので、逗子としてのまちづくり、駅前のまちづくりに寄与するものであれば高さ緩和をしてもいいかなというところで検討をしたところですが、それが少し現状、アーケードの連続性が本当にいいのかどうかというところについても、当然、景観形成方針が変わるか変わらないかというところにも関わってきますし、そこで、景観のほうで話が進めば、そういった機会というのはあるのかもしれませんが、現状は、具体的に商店街の方と何かお話をして、まちづくり条例の改正の要件に向け

てというところは想定はしていないというところですね。

【中西会長】　よろしいでしょうか。

【古谷委員】　個人的には、地域事業者がやる気にならないと変わらない部分があるじゃないですか。

【中西会長】　そうですね。

【古谷委員】　デザインルールにしろ、順行してそれを発展させる方向の意識になってもらわなきゃいけないので、決まりを決める前に話すと、向こうも乗り気になる傾向があるので、話しみてはどうかとは思いました。

【中西会長】　つまり、私が何かせっかくだから地区まちづくり計画にならないかなとかと思っているのは、そういうことを仕掛けられないかなということでもあるのですけどね。

だから、何となく審議会があるというか、行政の運用の中で、ここで話している分、それだけまだ市民に開かれているとは言えるのですけれども、やっぱり、この中だけでの話になってしまっているのは少し問題だなと思って、大事な話はしているのですが。特に、逗子の駅前は、かなり論点になるので、ちょっとそこの話は。僕の妄想で言えば、地区まちづくり計画的なものをつくるのを仕掛けられないかということとか、何なら、景観計画と一体で逗子駅前地区のプランと非常に近い感じになっても本当はいいのではないかなと思います。

何となくそこが、皆さんで共有できている部分と、やっぱり意見、アーケードも含めてそれぞれの意見がある中で、もやもやっと進んでしまって基準が変わっていくというのは、どっかでもう少し公のものにしたほうがいいと思うんですけどね。これは、事務局にぜひ検討をしていただきたいこととして申し上げておきたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

足立委員、お願いします。

【足立委員】　質問というか、私の理解が追いついていないだけだと思うんですけど、今、この改正案のところの微妙に要件が少しずつ変わっているのは、通りごとに別の要件を定めるという意味なのですか。

【森主事】　条文の中では、高さの緩和を認めるというような書き方にして、ガイドライン的なものをつくって、実際の運用は、この要件を満たした場合にするというイメージですね。

【足立委員】　なるほど。ここの通りごとに区分けするのですね。どれがどこに適用されるのかというのが、いま一つよく分からなくて。

【森主事】　例えば、ここでいうと、なぎさ通りに接しているところに関しては、22ページの黄色いなぎさ通りに接しているところに関しては、この改正案のこの内容というのをクリアできていれば高さ緩和を認めるというイメージですね。ここも同様に、こっちの逗子銀座商店街通りに接しているところについては、これは疑義がありますけれども、この要件を満たしていれば高さを緩和できるというイメージです。

【中西会長】　銀座通り用の基準。

【森主事】　そうですね。

【足立委員】　何かそうだとすると、これで全部網羅されているのかなというのがよく分からないところがあって、通りごとだと、何とか通りとなっていない商業地域のところも一部あるのではないかと、地図上で見ていて思ったのですが、そんなことはないんですか。

【森主事】　この通りに接していない商業地に関しては、基本的に、この高さ緩和の要件には載ってこないようなイメージです。

　このイのところで、商店街通りに６メートル以上接していることという要件を設けておりますので、基本的に事務局の考え方としては、中心市街地のにぎわいのある通りに接しているということを想定しています。ですので、それ以外の商業地については、基本的には緩和は考えていないと。

【古谷委員】　ちなみに、八幡通りだとかはどうなるんですか。

【森主事】　八幡通りは、ごめんなさい、さっき併せて説明してしまいましたが、ここは、正直、このなぎさ通り、池田通り、銀座通りの通りとかとちょっと性質が異なってくるので、そんなに中心商業地として栄えているかというと微妙ですし、じゃあ、これから人通りが多く、人を集めて商業地で活性化させていこうかというと、一応、商業地ではあるのですが、それよりも歩行空間とかを確保するといったところが優先されるかなというところで、まとめて説明してしまいましたが、こういった残りの通りに関しては、歩行用空地というのを多めに取るということで検討しております。

【中西会長】　ただ、大分リクエストに対応して、商業地域を一辺倒ではなくて、場所の個性と併せて少しカスタマイズ等というか、ひさしが、少しあれですけども、ただ、そこも含めて場所の性質を考えて案を出していただければと思います。

　いかがでしょうか。

　それでは、副会長、お願いします。

【藤岡委員】　今のお話で、それぞれの通りごとのガイドライン的に用意していくということのお話でしたが、それは、要するに、それぞれの場所が、この基準は現在の性質、これまでの状況と現在の状況、環境を踏まえて、こういう場所だというようにしてつくられていると思いますが、一方で、これから基準緩和を決めていくというときは、やっぱり、これから先にそれぞれの通りがどうなっていくべきかということを書いた上で、こういう通りをつくっていくのでこういうものを認めますというふうなものが理屈になってくると思うのですが、何かそのときにうまく違いを出せるのだろうかというのは思いまして、やっぱり、どこもこれくらいの高さまで認めるということになってくると、何か、最終的に同じような通りになって、そのイメージの中で運用していくことになってしまわないかというところは気にはなりました。そういう説明の仕方みたいなものはどうなのでしょうかね。何か、もしお考えがあればというか、何か考えていく必要があるのかなとは思います。

【中西会長】　回答を求めているのか、意見なのか。

一方で、緩和できる、できない自体を分けてしまうというのはなかなか難しいような気もするのですが。多分、そこは景観とセットで方向性を生み出し分けていくということとセットかなという気がします。

【足立委員】　さっき話に戻ってしまうのですが、商業地の中に高さの緩和を受け入れないところがいっぱい出てくるというのは、何となく説明に矛盾があるような気がしているのですが、それが一連に駄目だと言いたいわけではなくて、説明が、商業地は高くしてもいいのではないか、一律のほうがいいのではないかと言っているのに、通りごとだけとなると、少しどういう理屈なのかなというのがよく分からないなと、個人的には思います。

【中西会長】　そこはどうでしょうかね。要するに、裏側のところでも、敷地がまとまれば大きいものが建っても、道路条件とかそういうのさえ満たせばいいのではないかという発想もあるだろうということですかね。

【足立委員】　そうですね。高さ緩和を通りごとに変えるのはよくないのではないかという出だしだったのに、商業地なのに高さ緩和をそもそも考えていないところが出るというのは、それは矛盾なのではないかなと思います。

説明さえつけばいいと思っていて、一律にしなきゃおかしいのにと言われているのに一律じゃないというのは、多分、納得が得られないのではないかと思います。

【中西会長】　そこに論理の不整合が少し見えるということですよね。

【足立委員】　そうですね。

【中西会長】　これは検討をいただく、かなり重要な話なので、少し検討をしていただいて、この方向をどう説明づけるのかというのもあれば、裏側でもしっかりと、例えば敷地があればできるようにするべきじゃないかという発想もあるかもしれませんので、そこの検討をしていただくというところですかね。

一方で、例えば、大きいところは、例えば、所有地は全部緩和できるけれども、緩和の程度が大きいところに面しているところは、やっぱりにぎわいとか道路基盤の関係とかでより大きくできるとかという段階的にすれば、例えば説明できるというのはあるかもしれないですけどね。

【足立委員】　あとは、許可をしないところに関してはこういう理由だから、緩和をするところについてはこういう理由だからという、説明がきちんとなされればいいけれど、一律じゃないからよくないという出だしになってしますと、やっぱりおかしいかなと思います。

【三澤次長】　そこについては、そもそも、さっきの道路申請の話じゃないですけど、道路付近じゃないとそもそも高い建物が建てられないというところと、あとは、結局、用途地域を見てもらうと分かると思うのですが、逗子の場合は商業地域が極めて薄い。中に住居系が入っているので、そこはその住居系の用途制限を緩和するわけではないので、そこは配慮する必要があるということで、そもそもその規定の中に住居系の用途地域から必ず10メートルは離さないといけないという、規制があるので恐らく通りに接していないところはないのではないかと思います。もちろん調べますけど、ほぼ、ほぼないのではないかなというふうには。

【足立委員】　何かその要件でなくなるというならいいと思いますけど、そもそも考えていないよというのはあんまり良くない気がします。

【三澤次長】　あとは、道路幅員がある程度ないと消防活動ができないというところがあるので、そういうことを考えても、合理性があるのではないかという。いずれにしても、もう一回洗い直しはしますけど、基本的に事務局の考えはそういった考えです。

【中西会長】　実態はそうであるということと、それから、基準として使い分けるということでは、少し実は違いがあるので。よくよく見ると確かに裏返すと、商業地なのか、住居系なのかというのを改めて気づいたので、あってもなくても実態は変わらないんだけれども、だったら、そもそもその基準がなくてもいいのではないか、商業地で括ってしまえばいいのではないかみたいな話もありますよね。そこの整理をしていただければと思いますね。

それでは、駐車場の話も確認したいのですが、いかがでしょう。委員のほうから御指摘があったように、かなり車で来るなと言っちゃうのかみたいな話もあるのですが、その辺りはいかがでしょうか。

ただ、各地区のやっぱり途切れ途切れに、何か無理やり駐車場をつくらなきゃいけないというのは、何か逆にもったいないなという思いはありますけど、だからこそ別の場所で、もう少しこれぐらいのところで大きい駐車場があるから、ここについてはなくてもいいとかということも、もう少し議論する必要があるかなと、私は思うのですが。

【三輪委員】　いいですか。

【中西会長】　はい、お願いします。

【三輪委員】　逗子駅前の、例えば銀座通りだとか、基本的にこの辺は小さいお店が多いですよね。小さいお店はウォーカブルにしたほうがもうかるわけですよね。車で行くと、目的地に行って帰るだけだけど、そこまで行く間、だから、ショールームというか、ウインドウショッピングしながらする時間が長くなるから、だから、結局商業地域として、逗子駅前は車で来ないタイプの小さいお店を集約していって、それで隔地駐車を取りあえずは取っておかなきゃいけないでしょうから、隔地駐車という考え方は、非常にいい考え方だろうと思うのですが、多分、店舗の方も商業地域のことで喜ぶのではないのですかね。だから、それは結構、逗子駅前は歩くというのは、お店のほうもお客さんもいいことだろうと思うのですが。

【中西会長】　全く駐車場をなくしてしまえという議論ではないとは思うんですよね。

【三輪委員】　それぞれが持つというのが効率が悪くて、隙間が出てしまう訳ですよね。

【中西会長】　そうですね。それが、だから200メートル以内の隔地といっても、最近の流れからすると。だから、もう少しまち全体、ここは駐車場があっても良いかなぐらいな感じにできるといいのではないかなという気は、個人的にはしますけど。

【三輪委員】　例えば、先ほど、ある要件を満たせば隔地駐車でもいいというのがありますよね。その隔地駐車の契約というのは、それ、どういうふうに確認するのですか。

【中西会長】　それはどういうふうに利用しているのですか。

【森主事】　完了検査の際に契約書を出すようにしてもらっています。建物の完了検査と併せて駐車場の位置というのも確認しています。

【三輪委員】　その契約というのは10年とか、何かそういう。

【森主事】　契約年数は特に縛りはなくて、そのとき、完成時に１回確認をするので、計画的

に何か我々が確認しに行くということはないです。

【三輪委員】　駐車場をやめたくなって、そっちに土地を売ったらもうかるとなったら、売られちゃったら隔地駐車じゃなくなっちゃう。

【森主事】　そうですね。

【中西会長】　少し裏側が見えてしまったという感じがしますけど。そういう問題もある一方でどうするって話はありますよね。だから、ある駐車場が、もう隔地駐車場だという位置づけが、実は台数以上はあるとかというのも論理的にあり得る。

いずれにせよ、事務局の案としては、駐車場確保の面積を、基準を少し緩めるということと、それから、オープンスペースにすれば、隔地じゃなくていい方法もありという御提案が出てきているのですが、この辺り、いかがですか。先ほど古谷委員がおっしゃったのは、マイクロモビリティの居場所としてオープンスペースが機能するのであれば、より望ましいのではないかという話もありますが。

【古谷委員】　オープンスペースではなく、駐輪スペースの部分に加えるとか。

【中西会長】　もうそれは運用というか、デザイン誘導が必要かもしれないですね。

【古谷委員】　多分、駐輪場は、住居者用に駐輪があると思うのですが、そういったスモールモビリティの機能として、確かにオープンスペースをその一部にするという発想もあるし、そういった移動をしてきた人の駐輪場にするという一案もあるかなとは思います。

【中西会長】　ただ、車にこだわると、少し今の時代にはそぐわなくなってしまうという問題があるかなという気はしますね。そこら辺、何かご意見はいかがでしょうか。

【佐藤委員】　私は、今現在、逗子駅前は駐車に困っていないのですが、何か困っている人がいるんですかね、そんなにたくさん。駅前にもあるし、スズキヤの隣にもあるし、有料はたくさんあって、みんな店舗が契約していて、30分とか１時間以内だと無料とかいっぱいあるので、全然困っていなくて、駐車場の附置義務、緩和して構わないと思いますけど。何かどうしても自分の店に駐車したいという事業者さんがいらっしゃるのかどうかだと思うのですが、少し離れると、やっぱりお客さんが減るのかどうかなんですけど。私は全然不便じゃないので、駅前はいつも空いているので使っていますけど。

【中西会長】　実感的な御意見が出ました。

その点、事務局としてはどう捉えていますか。

【三澤次長】　確かに、割と今は通勤で使っている人が多いんですよ。今、１日幾らという単

位になっていますよね。昔は時間幾らだったんですけど、１日止めても1,000円みたいなところがあると、結構、車を止めても１日1,000円ぐらいで払ってでも駅前に止めて、それで電車で通勤したいという人が結構多いので、そういう運用形態も改めて、そうはいってもマーケットなので、それで採算が取れるのであれば、駐車場というのは、そういうのは経営者にとってはそういう運用のほうがいいというところがあるのかもしれないですけど。

一方、ちょっと気になっているのは、さっき事務局が説明したとおり、まとまった駐車場が、たまたま３つか４つあって、その改正によってそれがなくなるということも想定されるので、そうなったときどうなるかというのが、データとしてつかむのが、大型駐車場がたまたまあるというところが、今回緩和することによって、ひょっとしたらそれが全部なくなるということも想定できるので、そうなったときにどうなるのかなというところが、なかなか想定できないというのは悩みとしてあるというところですね。

【中西会長】　基本的には、やっぱり車社会になっていったときの駐車場を何としても確保しなくてはという機運がいまだに影響を及ぼしてしまっているところはあると思うので、それは、実態に合わせて変えていっていいのではないかという提案ではあるんですけど。ただ、やっぱり副作用というのは、出ないかは少し確認したほうがいいというようには思いますね。ただ、そうであっても、大枠としてはより歩行者優先、公共交通優先という方向にするべきだろうとは思いますが。

【古谷委員】　三澤さんのおっしゃったとおりに、２番、３番あたりだけで100台近い駐車場があるから、今は大事なのかもしれないですよね。この先、開発が進んでなくなっちゃうとつらいかもしれないなと思って。例えば、一番は、オーケーは自前の駐車場なので、ある意味でなくなったら駐車場もなくなるときは建物もないんですけど、２番、３番は、もしかしたらというのはありますね。

【三澤次長】　ただ、２番、３番の多分土地を持っている方にしてみれば、駅前の一等地に平地で持っている、平地で、何でほかの買物客のために自分の土地を提供しなきゃいけないのというところの、その不公平感は確かにあると思いますので。

【古谷委員】　だから、それを今、しかもタイムズですから、誰でもできるじゃないですか、買物客以外も使えちゃうパターンじゃないですか。今度、じゃあ、それを高層化しようといったときに、こういう条例があったから台数は少なくていいんだ、じゃあ、やめておこうとありますよね。そうすると、フリーで来た人は止めるところがなくなっちゃうという可能性は確か

にありますね。

【中西会長】　はい。という懸念はありますが、それぞれ緩和するということ自体は多分異存はないのかなと思いますけどね。個別に持つはちょっと効率が悪いけど、どういうふうに持つかという話になってくるのかなと。

私が若干気になるのは、７枚目のスライドで、今の規定では延べ床面積が100メートル敷地面積になるというとこで、敷地面積にする必要性というのが、個人的にはまだ納得がいかない、いまいち飲み込めないところがあるんですね。基本的にやっぱり床面積ベースで人の活動量があるので、延べ床面積に比例して駐車場を置くというほうが論理的には説明しやすいと思います。実態としては、そんなに敷地面積にして大きく問題があるわけでもないだろうと思いますし、現状、250平米、敷地面積も250平米相当を倍にするということも、理屈としては、考えとしては分からなくもないですけど、だったら延べ床面積は2,000にしてもいいのではないかなとか、その辺りがなぜ敷地にしたいのかというところが、御説明が欲しいのですが、どうでしょうか。

【森主事】　活動量に対して延べ床と比例するというような話もあったんですけど、当時は、敷地の面積がある程度広いところに関しては、駐車場を確保してもらってもいいよねという考え方だったそうで、それを鑑みると、建物の延べ床よりは、敷地面積、実質的な土地の面積が広いほうに対して、この制限をかけたほうが合理的かなというところでこうしたというところです。ただ、今、中西先生のおっしゃったように、そういう考え方があるのかということで。

【中西会長】　だから、誰のための駐車場かということが、またセットかなとは思いますけども。実態として、こうしても、こっちのほうが計画をつくる前に判断しやすくなるので、運用上は敷地面積で行ったほうが楽なのかなというのは理解しますが。そこの説明というか、そういう認識は持っておくことは必要かなとは思います。こうするなということとは少し違うんですけどね。

ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【伊藤委員】附置義務なんですけれども、これ、商業地のお話だとは思うんですけれども、集合住宅も、いわゆる附置義務に関して緩和されてきた経緯があると思うんですけれども、要は、近隣にタイムズみたいなパーキングがあれば100％じゃなくていいよというふうな形の、そういう緩和というのは、直接これと関係なくて恐縮なんですけれども、集合住宅系にも後々及ん

でくる方向性みたいなことは考えていいのでしょうか。すごく漠然とした聞き方で申し訳ないのですが、あくまでもこれは商業地だけで考えている話ですよということになるのか、将来的には、逗子市ということで考えたときに、商業地と、それから隣接住宅地に対しても、そこら辺の制限緩和をしていきますよというふうな方向性になってくるのか。

【森主事】　実はこれ、駐車場の附置義務に関しては、令和４年にもう改正をしております。現状の住居地域の共同住宅の駐車場の利用率とかもアンケートをして取った上で、今まで10割だったところを８割に緩和する。かつ、バス停から近いところだとか、駅から近いところについては、それを半分にする。さらには、マンション自体にカーシェアを導入した場合については、それを５台として換算できますよという改正を既に令和４年で行っているので、今のところ住居系地域についてはそういった検討はしていない。

【伊藤委員】　なるほど。じゃあ、住居系のほうが、検討が先行していたという理解でいいのですかね。あるいは、並び建っているものではもともとないですよという考え方なのか。

【森主事】　令和４年当時は、商業地も緩和しているので、要するに、大分、令和４年にがくっと下げたところにさらに追加して、商業地は緩和しているという考え方です。

【伊藤委員】　なるほど。はい、分かりました。ありがとうございます。

【中西会長】　時間が迫ってまいりましたが、いかがでしょうか。御疑問は結構いろいろ出ていますし、地域柄をどう生かすかとか、あるいは、基準の考え方のベースになる部分が必要じゃないかという根本的な御指摘もあったと思うのですが、逆に言うと、基準そのものを大きく、これは少しおかしいというよりは、理解していくプロセスだったかなというふうに思いました。より精査はしていただくにしても、方向性自体はこんな感じかなと思いますが、よろしいですか。

　はい、ありがとうございました。それでは、ここはつながっているので、１つ１つ、ここはこう、ここはこうという議論じゃなくて、つながってきましたら、そこはもう事務局に整理していただいて、必要な議論はできたかなと思いますが、事務局のほうで、これはもう少し意見が欲しいとかはありますかね。

【森主事】　確認ではあるんですけど、高さ緩和に関しては、そもそも、明確な理由をつけて通りごとに要件を変えるのかどうかというところを明確に、もう一回お示しするという感じで。

【中西会長】　そうですね。そこについては、それが必要かなと思いますので、アーケードの話なんかは。逆に言うと、アーケードがなければ、宅配ボックスぐらいになるのかな、あとは

違うもので。

【森主事】　池田通りに津波避難ビル。

【中西会長】　そうしていくと、ほぼ一緒でも実態としてやりましたみたいな発想はありますね。あと、逆にデザインの分だったらするみたいな。

【森主事】　はい。

【中西会長】　細かいところは御検討いただくということでよろしいでしょうか。

【森主事】　はい。

【中西会長】　じゃあ、皆様、よろしいですよね。

いつも丁寧な議論をありがとうございます。なかなか難しい話が展開されておりますが、何かありますか、大丈夫ですか。

それでは、最終的な案を継ぎ足していただくことになるかなと思いますが、あと細かいところは、また個別にも相談等もあるかもしれませんが、よろしくお願い致します。

それでは、事務局にお返しいたします。

【坂本課長】　長いお時間、ありがとうございました。また、宿題もいただいたというところで、若干お時間をいただかせていただきたいと思います。

次回の審議会の予定ですが、今日、このお話を聞きますと、もう少しお時間をいただきたく、具体的にというところはありませんが、来年、年が明けた１月ぐらいのときに、もう一度こちらの事務局のほうから日程調整のメールを投げさせていただくというところにさせていただきたく思います。いつも、毎回、日にちをお示ししてきているのですが、年明けになってきますと、市議会が、今年３月に市議選がある関係で若干日程が早まると思っています。そこら辺の関係上、会議室がどこで取れるのかというのもありますので、申し訳ありません、１月ぐらいを予定しておりますが、もう一度メールで調整させていただきたいと思っておりますので、御承知おきください。そのときにはどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これで本日の審議会を終了させていただきます。ありがとうございました。