

村岡新駅周辺地区整備事業に関する 都市計画に係る公聴会について

村岡新駅周辺地区整備事業に関する都市計画決定(変更)

- ・藤沢都市計画区画整理事業の決定(村岡・深沢地区土地区画整理事業)
- ・藤沢都市計画地区計画の決定(村岡新駅周辺地区地区計画)
- ・藤沢都市計画道路の変更(3・5・16号藤沢村岡線、3・4・23号村岡新駅南口通り線)
- ・藤沢都市計画公園の変更(2・2・71号十二天公園、3・3・4号宮前公園)

都市計画手続きについて

都市計画素案の縦覧・公述の受付(令和3年7月19日～8月2日)



都市計画公聴会の開催(令和3年8月27日)

公聴会の公述意見の要旨
及び市の考え方



第176回
都市計画審議会に報告

藤沢市都市計画公聴会等要領

(公述の内容に対する見解)

第16条 市長は、公聴会においてなされた公述及び質疑の内容について、その要旨と公述の内容に対する見解をまとめた書面を作成し、当該公述人に書面により通知するとともに、当該書面の内容を公表するものとする。

2 市長は、前項の規定により作成した書面を、藤沢市都市計画審議会に提出するものとする。

村岡新駅周辺地区は、藤沢市都市マスタープランにおいて、6つの都市拠点の1つとして、鎌倉深沢地区と連携・一体となり、広域に発信する研究開発拠点の形成を目指すことを位置付けている。

これまで、神奈川県、本市及び鎌倉市は、湘南地区における新たな都市拠点の形成に向けて、村岡地区と鎌倉市深沢地区と一体となった新たなまちづくりに向けた取組みを進めてきた。

そのような中、本年2月、**神奈川県、本市、鎌倉市及びJR東日本は、新駅を設置することに合意し、『村岡新駅（仮称）設置等に関する覚書』を締結したことから、新駅設置と周辺まちづくり事業の実施を判断した。**

新駅の位置



新駅の完成イメージ図(南側)



村岡新駅周辺地区の位置

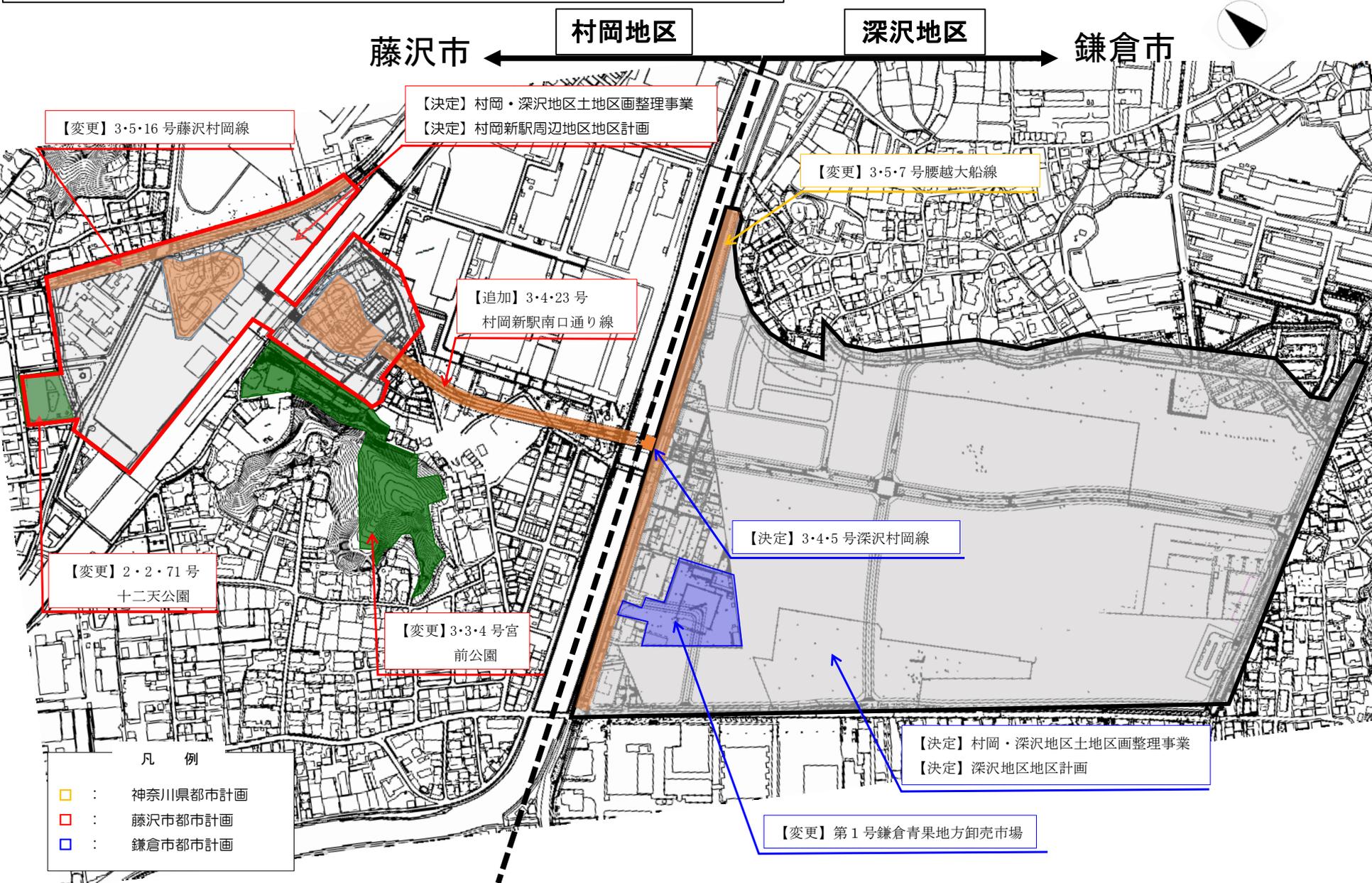
村岡新駅周辺地区は、本市の東部に位置し、西側は藤沢駅周辺地区に、東側は柏尾川を挟んで鎌倉深沢地区に近接する約7.3haの地区。

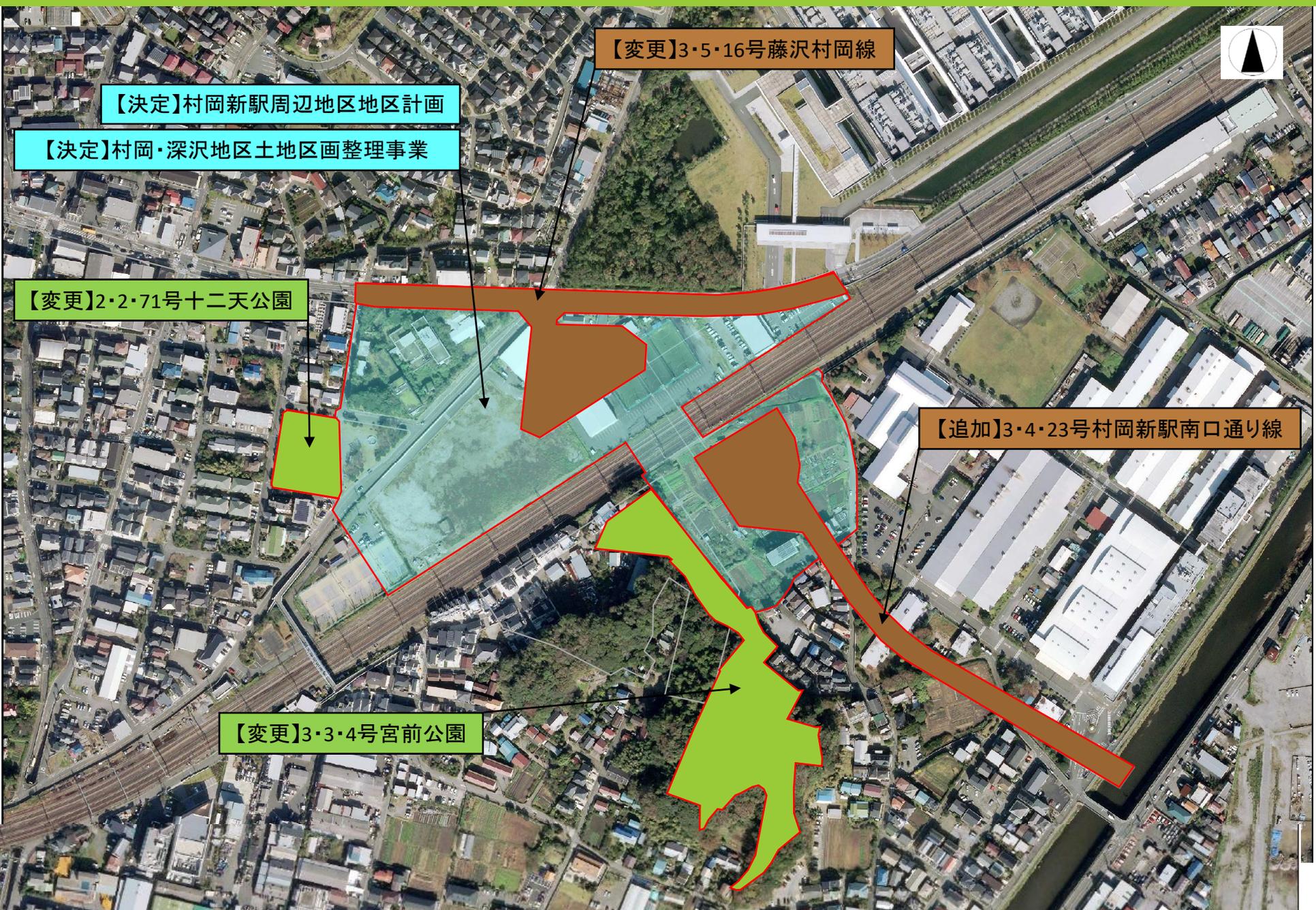
JR東海道本線藤沢駅からは約2.0km、大船駅から約2.6kmに位置している。

村岡新駅周辺地区の位置



村岡・深沢地区 都市計画決定等予定箇所





【変更】3・5・16号藤沢村岡線

【決定】村岡新駅周辺地区地区計画

【決定】村岡・深沢地区土地区画整理事業

【変更】2・2・71号十二天公園

【追加】3・4・23号村岡新駅南口通り線

【変更】3・3・4号宮前公園

【1 交通量の増加について】

公述意見の要旨

(公述人A氏)

- 新駅ができることや、それにより周辺の環境が整備されることはとても楽しみにしている。
- 山崎跨線橋は、信号の一方通行の車道と、歩道がとても狭く子供を連れてしていると危険で怖いと思う。跨線橋だけではなく、その手前の信号待ちの車も車道が狭いため、すれ違いのために歩道に入り込んでいる。信号無視をする車もよく見かける。
- 村岡新駅を含め、鎌倉市の深沢エリアなどを広くヘルスイノベーション地域と位置づけ、車の往来を制限する予定があるとのことだが、そうなればなおのこと、跨線橋や小塚地下道の方へ回る車が多くなるのではないかと懸念している。南北への車両用の道路を造る計画がないということならば、跨線橋の通行は地域住民のみに、通行許可証を発行するなどの制限を検討していただきたい。
- 新駅と一緒に南北を繋ぐ車道の新設や、跨線橋周辺の新村岡公民館の周辺道路、車道歩道の整備についても検討していただきたい。
- ヘルスイノベーション地域となることで、車の交通量が減るはずだということなら、その根拠をお示しいただきたい。
- 村岡新駅周辺の事業が、住民の安全、安心のもとに計画を実行されますことをお願い申し上げます。



【1 交通量の増加について】

市の考え方

(公述人A氏)

○周辺地域にお住まいの皆様や来訪者の方々に楽しみにしていただいたり、興味を持っていただけるようなまちづくりに取り組んでまいります。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」では、将来地区像を実現するための重要テーマの一つとして「新しい交通結節点づくり」を掲げ、駅を起点として安心して歩いたり、移動できたり、行動したくなる環境を創り出すことを目指しております。その上で東海道本線を跨ぐ交通需要や新たな村岡公民館周辺の動線、そして山崎跨線橋の役割等を検討・整理するなど、新駅を核とした村岡地区全体の交通のあり方について検討を行う予定です。今後、周辺地域にお住まいの皆様の不安を解消できるよう、安全な交通環境の形成に向け、取り組んでまいります。

○本地域は、「かながわ都市マスタープラン」では、ヘルスケア・ニューフロンティアなど最先端の新たな地域の拠点として位置付けられており、東海道本線藤沢～大船駅間の新駅設置に向けた取組と新たな都市拠点の形成を進め、次の世代に引き継げる持続可能な魅力あふれる県土・都市づくりの実現に向けて取り組まれています。本市としては、今後、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」の具体化に向けては、歩いて楽しい環境整備や交通体系の充実を図り、自家用車に過度に依拠しないまちづくりを検討してまいります。

○交通環境のみならず「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で記載しているとおり、安心・安全な基盤と豊かな環境の上に、アクティブな暮らしや創造的な活動が展開できるようなまちを目指してまいります。

【2 まちづくりの必要性について】

公述意見の要旨

(公述人B氏)

○村岡新駅と辻堂との間に挟まれることになる藤沢駅の経済衰退が考えられるのではないかと。村岡新駅で、波及のプラス効果より、衰退リスクについて示す必要があるのではないかと。

○大鋸の外れに住んでいたが、藤沢駅の徒歩圏だった。バスに乗ったとしても、藤沢駅が最寄り駅で、神奈中バスは1時間に、通勤時間帯は7本から8本出て、藤沢駅に行く。そしてさらに藤が岡循環、柄沢循環といった身近な循環バスが藤沢駅からたくさん出ている。循環バス地域の方々を、村岡新駅の乗降者数に1200人もカウントしていいのか。村岡地域の方々にも、渡内の循環バスで藤沢駅、大船駅をいま以上に整備したらどうか。

○コロナ禍で、テレワークの導入は国も進めている。コロナが終息したとしても、コロナを機に生活様式や交通手段は大きく変わるだろう。コロナ前の乗降客数予想の6万5800人は、今から9年前に出され、20年後の先のデータ予想としては、もう使えないのではないかと。もう一度しっかり現場で確認して、移動ニーズを調べ直す作業をしてほしい。コロナ後の藤沢にとって、果たして村岡新駅が必要なのかも含め、まちづくりや交通結節点作りを再考してください。

○一人一人の移動ニーズに対応するについて、高齢者に対応するまちづくりの視点が、計画からは読み取れない。

○いろいろな世代が集い、交流する場は大切だと思うが、商業化された大企業がテナントとして入る大きな空間では、市外からの利用者が多く、そこで暮らす住民の利益に繋がるのか。高齢者が集うという場になっていくのか。一人一人の移動ニーズに対応するという事は、安心して外に出て移動できて、集えるということだと思う。

○2014年に行った村岡新駅周辺地区のまちづくりに関するアンケート調査結果では、安全で便利な住環境で過ごしたいという願いが示されていると思う。そこには大型商業地域はない。新駅設置は、福祉の視点、行政サービスの視点で再考してください。

○藤が岡2丁目再整備事業には、7年間に10回もの住民説明会があった。ところが、この村岡新駅まちづくりのことについては、広く藤沢市民全体を対象にした説明会という事では、今年6月に、夜の時間にFプレイスで2回だけで、この先、まちづくりを進めるのか。

○いいものをつくろうと、広く住民への理解の場を作り、説明し、住民の声を受けとめながら、まちづくりを進めることで、住民は理解し、協力し、我慢もできる。そうではなく進められているこのまちづくりの計画は一旦中止して、住民の目線で、ぜひ再考を求める。

【2 まちづくりの必要性について】

市の考え方

(公述人B氏)

○「藤沢市都市マスタープラン」でお示ししているとおおり、藤沢駅周辺は本市の中心市街地として、村岡新駅周辺は研究開発拠点として都市拠点の形成を目指しております。各都市拠点の拠点性を高めるとともに、拠点間の機能分担と連携を図ることにより、都市全体の活力創出をめざしてまいります。

また、令和3年6月議会で報告した「藤沢駅周辺地区及び村岡新駅周辺地区の都市整備に伴う経済効果について」では、藤沢駅周辺地区の商業へ想定される周辺環境の変化を踏まえた上で、経済効果を推計しております。

○現在、藤沢駅周辺の交通渋滞の影響により、藤沢駅に集中する交通負荷の軽減が必要となる中、駅前広場の状況からも、さらなる路線バスの拡充は困難と考えています。藤沢駅周辺の交通渋滞等交通に起因する交通負荷の改善及び村岡地区等の交通利便性向上を図る観点からも、新駅設置を行うものです。

今後、地域住民の移動ニーズの把握を予定しており、その結果等も踏まえながら、新駅を中心とした移動しやすい交通体系の構築を目指します。

コロナ禍収束後においても超高齢化が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、10年、20年先を見据えた新駅設置による交通体系の充実したまちづくりを行ってまいります。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」の「4つの重要テーマに基づいた導入機能イメージ」に示しているとおおり、生活サービス機能としては、広域からの集客を目指すものではなく、地域住民等の生活に必要な日用品を販売するスーパーや病院等の生活サービス機能の導入を目指します。

また、同方針では、一人一人の移動ニーズに対応し、安心して外に出て移動でき、集えるということと同様の考え方を、将来地区像を実現するための重要テーマの一つである「新しい交通結節点づくり」の中で位置づけています。高齢者や子ども、障がいがある方、自家用車を持たない方、あるいは住む人、働く人、訪れる人等、それぞれの人に即した移動を検討し、魅力的な交流が得られる過ごしたい場、集える場の創出を目指してまいります。

○今年6月に開催した説明会は、新駅設置と周辺まちづくり事業の実施を判断したことから、広く市民から意見を求めるため、都市計画手続きの一つである公聴会に関する事前説明会に併せて、事業についての説明会を開催したものです。

本事業は、昨年度末に事業実施を判断した、これから約10箇年にわたる事業です。今後、より具体的な検討を進めるにあたり、事業期間を見据えた市民理解・機運醸成に向けた情報発信と併せて、様々な世代から、将来のまちづくりに対するご意見を頂戴できる機会を設けながら、事業の推進に取り組んでまいります。

【2 まちづくりの必要性について】 公述意見の要旨

(公述人C氏)

○藤沢市ハザードマップでは、村岡宮前弥勒寺地区は、オレンジ色に塗られた洪水危険地帯になっている。この事にいかに対処するのか。水災害に備えたレジリエンスの高い環境をどうやって作り出していくか。

○村岡新駅周辺地区は、藤沢市都市マスタープランで位置づけられているが、村岡駅ありきの都市拠点ということのように思う。まちづくりのプラン作り、まちづくりの思想コンセプトと鉄道の駅は一体不可分のものではないと思う。そもそも村岡駅は、武田の研究所を誘致する際に、駅設置を条件とした結果ではないのか。さらに、現在武田研究所は大半撤退して、研究所の建物は売り払われて貸しビル物件と化している。これを見るに、研究所、現アイパーク前に、新駅設置をする必要は全くない。村岡駅を前提ないし中心とした周辺開発、都市拠点づくりという考えを改めて再検討すべきである。

○村岡という駅は大船藤沢間わずか4分の中間に構想されている。過密ダイヤの中で、村岡に停車していたら線路上に列車が渋滞することは目に見えている。駅を作ることが不便な通勤を招き寄せてしまう。

○昭和61年に村岡地区自治会連合会が市議会に提出した新駅設置の請願を、全会一致で採択したことから、取り組みが始まったとなっているが、この請願は、東海道線の駅を作ってくれということではなく、東海道線の混雑緩和のために、大船から根岸線を延伸してくれという請願だったのではないか。請願の趣旨が歪曲されてはいないか。

○今コロナウイルスの蔓延により、市民の生活、市民の生命は最大の危機に直面している。まずはこの災厄に対処することが、藤沢市の施策として最優先の筈である。この計画を一旦中止して、市民の生活、市民の命を守るために、何をすべきかを全庁的に、全市的に考えることを要請する。

○村岡新駅周辺まちづくりの計画は、駅利用者や研究開発拠点従事者、周辺居住者数など、コロナ禍以前の予測見込みに基づいている。コロナウイルスの影響は甚大なものであり、通勤や居住場所、交通機関や商業、医療や教育、福祉全般に多大の影響を及ぼしている。コロナによる税収減、対策費の出費など財政的な面からこの計画自体を根本から見直す必要がある。

○この計画のもととなっている開発発展生産の状況が善であるという開発思想を捨て去り、真に持続可能な都市の構築を目指して検討をやり直すべき。

【2 まちづくりの必要性について】

市の考え方

(公述人C氏)

○浸水被害対策については、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」における将来地区像を実現するための重要テーマの一つである「安心・安全なまちづくり」に位置付けています。

今後、様々な視点を持ちながら、浸水被害を最小化し、浸水時・被災時においても活動を止めないまちの実現に向けた手法を検討し、レジリエンスの高い都市拠点の形成を目指してまいります。

○「藤沢市都市マスタープラン」で位置づけているように、都市全体の活力創出に向け、交通の結節点等に都市拠点を配置することとしております。村岡新駅周辺は、新駅設置を契機に都市拠点形成を進めるもので、その方向として「研究開発拠点」の形成と地域サービスの充実を位置づけています。

○新駅設置の可否については、現行の輸送形態への影響などについて東日本旅客鉄道株式会社が検討し、総合的な判断をした結果、新駅設置に関する覚書の締結に至ったものと考えております。本市としては、新駅設置による交通体系の充実したまちづくりは、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。

○昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。

・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。

・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。

・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて粘り強く要望していきたい、と説明するとともに、地元の考え方、要望を生かすためにどういう取組をするのか、という質問に対し、当時の国鉄からは、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろう、と考えを示されたことを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要がある、と回答しております。

○新型コロナウイルス感染症対策に関しては、現在、本市としても、早期収束に向けて、最優先、最重要の課題として取り組んでおります。

一方、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、10年、20年先を見据えた事業です。今後、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、新駅設置による交通体系の充実やコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市のさらなる発展に寄与するものであると考えております。

【2 まちづくりの必要性について】 公述意見の要旨

(公述人D氏)

○藤沢駅と大船駅の間に新駅ができるだけでは、既設の両駅利用から新駅利用に変える人は一定程度出るだけで、3駅トータルの乗降客の数は、2駅のみするときとほとんど変わらないと思う。JR東日本にとって収入は変わらないということか。

○新駅の利用者は6万5800人ほどと発表しているが、どうやって導き出したのか。まちづくりが極端に上手くいって、市外からの流入人口が大幅に増えるという仮定で、人口が何倍にもなるということなのか。

○行財政改革のもと、事業の縮小や廃止の見直し検討が進められ、財源不足を市民に振りまき、福祉事業の低減を我慢してと説明する一方、多大な公費を投入して、新駅建設や周辺開発をするのは、例え事業が思い通り進んだとしても、恩恵を受ける地域が狭く、人数も限られるという観点から見ても良しとしない。地域に制限がなく、該当する人はもれなくその恩恵に浴することができる温かい福祉事業を削って、企業のための駅の設置や開発に莫大な税金を使うのをやめるべき。

○今の時期、予期することなかった新型コロナパンデミックにより、大きな困難が全世界を覆っている。五輪パラリンピックの強行により、全国的にも、神奈川県でもこの藤沢市でも感染者が爆発的に増え、医療もすでに逼迫崩壊状況にある。いま市として真っ先に取り組むべきは、この状況からの脱却である。市としては、今こそ財政を十分に利用して、市民が安心できる施策を打ち出すべき。この時期、不要不急とも言える新駅まちづくりに力を注ぐべきではないと考える。

【2 まちづくりの必要性について】 市の考え方

(公述人D氏)

○新駅設置の可否については、現行の輸送形態への影響や採算性などについて東日本旅客鉄道株式会社が検討し、総合的な判断をした結果、新駅設置に関する覚書の締結に至ったものと考えております。

○新駅の乗降客数約6万5800人については、大船駅・藤沢駅・湘南深沢駅利用者の新駅利用への転換と、拠点形成エリア及び周辺開発による新たな鉄道利用者を合わせた推計結果です。

○新型コロナウイルス感染症対策に関しては、現在、本市としても、早期収束に向けて、最優先、最重要の課題として取り組んでおります。一方、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、10年、20年先を見据えた事業です。今後、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、新駅設置による交通体系の充実やコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市のさらなる発展に寄与するものであると考えております。

【2 まちづくりの必要性について】 公述意見の要旨

(公述人E氏)

○村岡新駅は、旧国鉄が1985年に湘南貨物駅を廃止したことから、根岸線を延長して駅を作ってほしいというのが地元住民の請願趣旨だった。それが2018年に黒岩知事がヘルスイノベーションパークに村岡深沢地域を指定してから、急速に大規模な都市開発として加速されてきたもので、一体6万5800人という乗降客は、どこから来るのか。東海道には、大船駅もあり、藤沢駅、辻堂駅もある。400億円もの大金をかけて市街地を開発する必要は全くないと言わなければならない。

○根岸線の延長あるいは、相模線の藤沢から大船までの延長など、東海道本線駅ではなく、ローカル駅の建設で十分ではないか。

○藤沢市は、2050年までに、脱炭素社会に向けて、二酸化炭素排出ゼロを目指すと宣言したが、今回の村岡地域の大型開発計画が実施されれば、二酸化炭素が減るところか、逆に増えるのではないか。脱炭素社会を目指している中で、二酸化炭素を増やすような大型都市開発はやめるべきだ。

○藤沢市のハザードマップを見ると、柏尾川や柏尾川の合流する境川下流地域は、大雨が降れば、浸水する危険な地帯と表示されている。新都市開発では、浸水、洪水対策も十分に施すと書かれているが、本年4月に改定された国の特定都市河川浸水被害対策法や、県の指針が十分反映された計画になっているのか。

○新駅建設や大開発よりも、藤沢市の自然を守り、災害から柏尾川、境川流域の人々の安全を守るために、この地には、地盤の低い藤沢鎌倉深沢地域と協力して、災害防止のための遊水地公園の建設が求められているのではないか。

○輸送時間の増加をどのように考えるのか。JRはどのように説明しているのか、その見解を聞きたい。

○今回の計画は、深沢にあるJRの土地処分、鎌倉市の市街地開発を進めるために、新駅と開発地を結びつける道路や、駅舎、付帯施設建設に藤沢市の税金を大量に使うものであり、藤沢市民の利益に沿うものではない。

【2 まちづくりの必要性について】

市の考え方

(公述人E氏)

○昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。

- ・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。
- ・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。
- ・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて粘り強く要望していきたい、と説明するとともに、地元の考え方、要望を生かすためにどういう取組をするのか、という質問に対し、当時の国鉄からは、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢一大船間の新駅であろう、と考えを示されたことを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要がある、と回答しております。

なお、新駅の乗降客数約6万5800人につきましては、大船駅・藤沢駅・湘南深沢駅利用者の新駅利用への転換と、拠点形成エリア及び周辺開発による新たな鉄道利用者を合わせた推計結果です。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」における将来地区像を実現するための重要テーマの一つである「緑や文化豊かなまちづくり」の中で、「SDGsや脱炭素社会の推進を背景とした、省エネ・創エネ等の技術イノベーション等の積極的な活用・展開」を掲げており、将来における脱炭素社会の実現に向けて推進してまいります。

○浸水被害対策については、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」における将来地区像を実現するための重要テーマの一つである「安心・安全なまちづくり」に位置付けています。

今後、様々な視点を持ちながら、浸水被害を最小化し、浸水時・被災時においても活動を止めないまちの実現に向けた手法を検討し、レジリエンスの高い都市拠点の形成を目指してまいります。

○東日本旅客鉄道株式会社からは、ダイヤ等は現時点では未定であり、新駅開業の時期を踏まえ今後検討すると伺っていますが、本市としては、東日本旅客鉄道株式会社に対して、新駅以西の利用者にストレスとならないような運行計画への配慮を要望しております。

○新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、「藤沢市都市マスタープラン」で位置づけている将来都市構造の実現に向けて取り組んでいる事業です。市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する不可欠な事業であり、市全体のさらなる発展に寄与するものと考えております。

【2 まちづくりの必要性について】 公述意見の要旨

(公述人F氏)

○コロナ感染症の収束が見通せない中で、あるいは見通せたとして、コロナが収まった後どういう社会になっていくのかというのは全く不透明、誰も予測できない。そのような中で、莫大な費用がかかる新駅の設置や区画整理事業が本当に必要なかどうか、1回立ち止まって、考え直し、それが賢明な選択ではないだろうか。

○福祉部門の事業は削減され、コロナ禍で税収が落ち込んでいくと叫ばれ、これからも財政状況は厳しいと予想される。こういうときだからこそ市民と行政が知恵を出し合って、市の財政や様々な事業計画を市民的に討議して、本当に環境に優しい市財政にも優しい村岡地区のまちづくりを考えていただきたい。

○新駅設置の請願は、東海道線の混雑を緩和するために、貨物線を利用して根岸線を延伸することであり、東海道線真ん中に駅を作っても、東海道線の混雑は絶対解消しないのではないかと。どう見てもこの請願、全会一致で採択された請願から東海道線の大船藤沢間に駅を作るとは、どうやっても導き出されない。いつの時点で、今の東海道線の駅へと変更したのか、どこで方向転換をしたのか、どんなプロセスで方向転換をしたのか、何か見ればわかるものがあれば教えてほしい。

○駅を作って周辺を開発していくという手法にいつまでもしがみついているのが、本当に良いのか。尖る創造をうたっている方が、そんな昔ながらの周辺開発を、駅を作ってやりますなんていうことで、本当に尖る創造なのかというふうに思わざるを得ない。

○鎌倉市との一体性が必要なかどうか、藤沢としたら別に鎌倉やJRや県に引きずられる必要は全くなく、藤沢市として村岡地区の住民に寄り添って、そういうまちづくりをすればよい。そうすれば駅にかかる費用とかシンボル道路を作るなど、何十億ってお金がいなくなる。そして地元の中でお金が回るようなまちづくりをきちんと考えていくことが、これからのまちづくりだと思う。

【2 まちづくりの必要性について】

市の考え方

(公述人F氏)

○新型コロナウイルス感染症対策に関しては、現在、本市としても、早期収束に向けて、最優先、最重要の課題として取り組んでおります。

一方、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、10年、20年先を見据えた事業です。今後、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、新駅設置による交通体系の充実やコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市のさらなる発展に寄与するものであると考えております。

○昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。

- ・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。
- ・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。
- ・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。

当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて粘り強く要望していきたい、と説明するとともに、地元の考え方、要望を生かすためにどういう取組をするのか、という質問に対し、当時の国鉄からは、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろう、と考えを示されたことを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要がある、と回答しております。

その後、平成3年3月策定の「第二次新総合計画」において、東海道本線においては貨物線の旅客化や湘南貨物駅跡地への新駅設置の実現が望まれる、としております。

○「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造で位置づけているように、交通の結節点等に都市拠点を配置するとしております。**村岡新駅周辺は、新駅設置を契機に都市拠点形成を進めるもので、その方向として「研究開発拠点」の形成と地域サービスの充実を位置づけており、村岡地区の利便性向上や本市全体の活力創出を目指すものです。**

【3 都市計画決定(変更)の必要性について】 公述意見の要旨

(公述人G氏)

- 村岡地区の地権者が、組合施行で土地区画整理を立ち上げて、土地区画整理法に基づき、組合施行による土地区画整理事業で生み出した十二天公園であり、施行区域内に半分入れた計画にしているが、十二天公園は全て施行区域外にするべきである。
- 鎌倉古道まで区画整理の施行区域に入れる。範囲は線路から、住宅地の角地まで。その施行区域に入れた分は、宮前公園にはしないこと。
- 都市計画道路3・5・16号藤沢村岡線及び都市計画道路3・4・23号村岡新駅南口通り道路線について、交通広場を設ける必要はない。○東海道線の北側の村岡地区の小塚、高谷や渡内等の地権者が組合の施行の土地区画整理事業を立ち上げて、十二天公園、武田薬品の女子寮跡地等は組合施行で土地区画整理事業を実施して整理事業済みであり、村岡・深沢地区土地区画事業の施行区域外にすること。
- 藤沢市土地区画整理事業の決定について、区画整理法第8条に違反している。
- 施行区域は平成5年の土地区画整理構想区域、村岡地区新駅設置関連施設道路網構想にするか、村岡新駅を中心にして1.5キロ以内を施行区域にする。開発圧力により無秩序な開発が想定されるため、やるのであれば新駅を中心にして、1.5キロ圏内は全部やるべきである。
- 土地区画整理事業の理由書について、一体施行はJR跡地を有効活用するためだけが根拠になっているのではないか。

鎌倉古道(上の道)

鎌倉時代、幕府のある鎌倉と各地を結んだ街道。



参考図

【3 都市計画決定(変更)の必要性について】

市の考え方

(公述人G氏)

○安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するにあたり、当該公園を再配置する必要があるため、施行区域に含めるものです。今後は、地域住民のご意見を伺いながら、これからのニーズに合わせた公園の再整備に取り組んでまいります。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」では、重要テーマの「緑や文化豊かなまちづくり」で記載しているとおり、地区が育んできた歴史や緑を生かすことを目指しております。古来の姿が残されている鎌倉古道については、歴史・文化資源としての趣を生かしながら活用するために、宮前公園の区域として、緑と一体的に維持・活用してまいりたいと考えております。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」では、重要テーマで「新しい交通結節点づくり」を位置付けており、その実現には、結節点となる駅前広場の整備は不可欠です。また、駅前広場が交通機能だけではなく、駅前の広大なオープンスペースとして、周辺と連携しながら、多様な役割を担うための整備及び仕掛けづくりに取り組むことを位置づけています。

○安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するために、十二天公園、武田薬品工業株式会社の女子寮跡地を施行区域に含めるものです。

○土地区画整理法第8条は、個人施行の場合における施行区域内の宅地について権利を有する者がある場合の事業計画についての同意の取得について規定した条項です。今回の土地区画整理事業は、個人施行ではないため、同条の規定は適用されません。

○村岡地区では土地区画整理事業等により既に良好な住宅地等が形成されており、村岡新駅周辺においてコンパクトな都市拠点の形成及び新駅を核とした新たな交通体系を形成することで、地区全体の利便性向上及び活性化を目指しております。

○「藤沢都市計画土地区画整理事業の決定」の理由書については、「藤沢市都市マスタープラン」において、村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成を目指すとともに、地域サービスの充実を図るとしています。

【2 まちづくりの必要性について】 公述意見の要旨

(公述人H氏)

- スーパーシティを進め、デジタル化で社会が便利になることを否定するものではないが、災害大国において必ずしもデジタル化が正解であるとは思っていない。当該地はハザードマップに載っている地区であり、治水対策について異常気象のことまで考えて進められているのか。
- 都市マスタープランに都市拠点位置づける際、市長権限で勝手に市民の資産である市有地に何を作るのかを決めることはできないはず。公共性や緊急性などをしっかりと審査して、それを丁寧に市民に説明し、市民の了解を得て、そして初めて決まるべきものなのではないか。
- PPP、PFIとして、民間主導ではなく、本来行政は必要な公共事業は、自営で行うべき。
- マスタープランは慶応の周辺、湘南台、辻堂、藤沢、四角いゾーンを意識して、藤沢市全域が活力を得られるようにと潤うようにという施策を推進してきたはずだが、それを取ってつけたように、離れた村岡に駅を作るからと経済効果ありますよと言ったって北部の方は納得しない。
- 慶応しか来てくれてない状態、非常にプランが似ている。研究開発とかヘルスイノベーションとか慶応しか来てくれてない状態で新たに似たような拠点を作って、今まで進めてきた慶応をどうするのか、慶応の前の空き地どうするのか。あの周辺の方たちに本来のマスタープランはこうなってしまって、こっちでも同じようなことやりますと説明をどうやってするのか、全く整合性が取れないと思う。
- 今のマスタープランは、何が何でも駅ありき、そこからスタートしているのではないか。だからすごく魅力がないし無理があるのだと思う。そうではなく、まちありきで考えた場合、私は絶対に東海道線のたった4分間のところに駅を作るよりも、JRと神奈川県と藤沢市と鎌倉市と国で、みんなが納得するプランとして、カリフォルニアのバートのような鉄道の建設を希望したいと思う。そして、これは藤沢の神奈川県若者たちの意見であると、若者たちはそういった、どうせやるならそういうまちづくりを望んでいる。

【2 まちづくりの必要性について】

市の考え方

(公述人H氏)

○村岡新駅周辺では、国が進めている「スーパーシティ構想」に、応募しておりません。浸水被害対策については、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」における将来地区像を実現するための重要テーマの一つである「安心・安全なまちづくり」に位置付けています。

今後、様々な視点を持ちながら、浸水被害を最小化し、浸水時・被災時においても活動を止めないまちの実現に向けた手法を検討し、レジリエンスの高い都市拠点の形成を目指してまいります。

○「藤沢市都市マスタープラン」において、都市拠点の1つとして位置づけ、その形成の方向として、村岡新駅周辺地区を先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する研究開発拠点としています。

策定及び改定に際しては、市民や学識経験者等を委員とした「藤沢市都市マスタープラン策定協議会」を設置し、素案をとりまとめていただくとともに、市民に対しても13地区別及び全市対象の説明会を複数回開催しています。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、持続的な地域まちづくりを進めるうえでは、整備段階の「つくる」だけでなく「つかう」視点も含め、官民連携でまちの価値を高める取組が必要と考えています。

○「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」に記載しているとおり、将来都市構造で位置づけた6つの都市拠点の分担・連携による活性化や、働く場づくり、地域の雇用等、市全体での活性化を目指し、村岡新駅周辺の都市拠点整備に取り組むものです。

また、「藤沢市都市マスタープラン」では、村岡新駅周辺及び健康と文化の森、それぞれ都市拠点の形成の方向として、村岡新駅周辺を先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する「研究開発拠点」、健康と文化の森は、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を核に、産学公連携によるビジネス育成や国際交流による「学術文化新産業拠点」と位置付けています。各都市拠点の拠点性を高めるとともに、拠点間の機能分担と連携を図ることにより、都市全体の活力創出を目指すことも位置付けております。

○「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造においては、市全体の活力創出を目指して都市拠点を配置し、交通体系では「市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人々が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成」に向け、都市拠点間、都市機能相互間を結べるよう位置付けており、そのひとつである村岡新駅周辺を設置するものです。

新駅を核に、住民や訪れた人等が、より快適に、シームレスに移動できるモビリティの導入ができるよう、今後検討してまいります。

令和3年7月19日～8月2日 都市計画素案の閲覧・公述の受付



令和3年8月27日 都市計画公聴会の開催



令和3年11月24日 公聴会の公述意見の要旨及び市の考え方を
第176回都市計画審議会に報告



令和3年12月上旬 都市計画の案の縦覧・意見書の受付



令和4年1月下旬 都市計画審議会（付議）