

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>この事業は市の予算を使うので、公共施設を兼ね備えた事業であってほしいし、地域住民と行政で協力して作り上げていけたらと思っています。</p> <p>安心、安全なまちづくりを実践するよう、日常のみならず、災害時の対策にも十分考慮してほしいと思います。未来を見据えたまちづくりを考えたとき、高齢者支援にしても、子育て支援にしても、地域住民の交流が密であることが欠かせないと思います。大船駅は大勢の栄区民が利用しており、大船駅前に交流スペースを確保することは、区民全体にプラスであると考えます。</p> <p>鎌倉市民の方たちとの交流の拠点にもなれば、地域の交流が密になり、更にプラスになると考えられます。</p> <p>広いスペースを確保することが将来に向けて非常に重要で、スペースを十分確保して、内容についてはみんなで協力して考えていけたらと思います。</p> <p>保育園の開設をお願いしたいと思います。大船駅の利用者は非常に多いので、家と職場の通過点に保育園があるということは、メリットは非常に大きいと思います。本年度、待機児童はゼロになりましたが、今後、保育所の需要はますます増えると思われ、子どもへの負担がなるべく少ない保育所の開設ということや子どもが親といる時間を確保するということを考えても、家と職場の通過点に保育園があるということは必要であると考えます。</p> <p>現在の栄区役所の近くにある一時預かりの保育施設は交通の便が不便で、駐車場もなく、定員も常にいっぱいに近い状態です。これからの子育てを支援するという意味でも、一時預かりの保育施設をぜひ併設してほしいと思います。</p> <p>最後に、道路の整備をお願いしたいと思います。駅前の道路はかなり混雑しており、交通量が更に増えるので、車の出入りを駅前の道路だけにするのではなく、いろいろな方向からの車の流れを考えてほしいです。</p> <p>笠間跨線橋入口の交差点から跨線橋に行く道など車がすれ違えないくらい細い場所もあり、周辺道路も交通量が増えるということは、非常に危険になるので、交通道路の整備に十分配慮して開発を進めてほしいと思います。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>コミュニティハウス等の交流施設を本市が設置する計画はありませんが、平常時には地域の交流や来街者の休憩の場となり、災害時には帰宅困難者の一時的な滞在施設となるスペースを商業施設に設置する方向で大船駅北第二地区市街地再開発準備組合が検討を進めています。</p> <p>なお、砂押川沿いに地域の交流の場として御利用いただける広場を設置します。</p> <p>保育園については、当再開発準備組合が、現在導入に向けて検討を進めています。一時預かりの保育施設については、当再開発準備組合に御意見があったことをお伝えします。</p> <p>大船駅北口周辺の交通混雑については、現在の東口バスターミナルに十分な広さがなく、バスが県道大船停車場矢部を利用して転回していることや、一般車やタクシーが県道で乗降を行っていることが主な原因と考えられることから、当再開発事業では、県道を拡幅整備するとともに、東口バスターミナルを一般車やタクシーも利用できる駅前広場として拡張整備することで、県道の混雑緩和を図ります。</p> <p>なお、当再開発ビルへの車両の動線を県道に限定しますが、当再開発ビルの敷地内に商業施設駐車場への十分な長さの車路を確保することで、県道や周辺の生活道路、鎌倉市側の道路への影響が少なくなるように計画しています。</p>

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人2

公述意見の要旨	市の考え方
<p>一つ目は、湘南に近いこの地は大震災、大地震の危険、危機が今、迫っているということについてです。タワーマンションを中心とする再開発は、行うべきではないという点です。タワーマンションが必要不可欠なのかといたら、それはノーです。現状よりも位置エネルギーの高い建築物は、近隣の住民に対し脅威を与えます。安心、安全なまちづくり、住民の財産、生命を守るという基礎的自治体の本分、使命は一体どこにいったのでしょうか。笠間地区には、木造住宅密集地域がまだ相当程度残っています。いざ発災の際、緊急車両の出勤もままならないままの地域を眼下に広げたまま、横浜市はタワーマンションをつくる再開発を進めさせようとしています。資源や資材、血税を大量投入するこの再開発の効果が果たして現状の案にあるのか疑問です。現状のバスターミナルにタクシー乗り場を設置するだけでも、十分な利便性向上につながるのではないのでしょうか。</p> <p>二つ目は、ただ肅々と都市計画の手続を進めるのではなく、笠間大船地区の身の丈に合った少子高齢化にマッチした基準、いわばローカルスタンダードとしての建物高さの制限についてです。</p> <p>大船地区の建物高さの具体例は、鎌倉市の再開発のルミネも30m級、横浜市の大船駅北第一地区の再開発のルリエも30m級です。ビッグオレンジも十数棟のマンションですが、全て30m級に抑えています。その他の事務所や事業所、観音様でさえ、鎌倉の山々の視認高さを超えていません。</p> <p>先日、ユネスコの下部機関であるイコモスは、鎌倉の社寺そのものの価値を過小評価してしまいましたが、その周辺地域の都市化ということも世界遺産登録の落選原因として挙げていました。鎌倉市の大船駅前再開発でも、高層ビルの計画が持ち上がったことがありましたが、この辺考慮し、全会一致で駅前高層建物構想は鎌倉市ではつぶされました。そこから100mも離れていないこの地区で、人々の記憶も新しい中、同様の計画を横浜市が、あるいは横浜市会が黙殺してしまうのはいかがなものでしょうか。自分たちの地区のレベルも考えず、隣の自治体の崇高な構想の邪魔をして近隣に迷惑をかけてまでタワーマンションを伴う再開発には、疑問の声が出てしかるべきではないのでしょうか。</p> <p>最後の三つ目は再開発するにせよ、しないにせよ、今日的、住民意識の高まりを無視して、画一的な都市計画基準を押しつけるのではなく、現役、現世の世代だけでなく、むしろ将来世代、自分たちの来世を鑑みたまちづくり、都市計画を行ってほしいということです。まちづくり、都市計画は、一体誰のためのものかという点です。一度コンクリートの建造物を造ってしまえば、特にタワーマンション系は何百年も残ってしまいます。街が発展しようと、廃墟になろうと残ってしまいます。そのときに正の遺産となるのか、負の遺産となるのかの違いです。つまり、まちづくりというものは、現役世代、現世世代、現在の所有者、使用者たちの目線で考えると、失敗作になりがちだということです。我々の孫やひ孫ぐらいの世代の目線に立った都市計画、まちづくり、そのような駅前再開発案が出てくれば、恐らく多くの住民にすんなりと受け入れられることができるのではないのでしょうか。</p> <p>横浜市は鎌倉市とも十分に話し合いを続けて、三者会議のスリートップによる地形ならしをした上で、しかるべきときに、しかるべき再開発を誘導していただけないのでしょうか。まちづくりのプロたちによる現役世代だけでなく、将来世代からも文句を言われぬような再開発にしようじゃありませんか。特に建物高さと再開発地区の地形補正については、再考の余地ありという点、重ねて訴えてまいります。</p> <p>最近の日本のメーカーの不振具合や、余暇産業の伸び悩み等々を考え合わせたとき、また、鎌倉市域と横浜市域の市境におけるいびつな地形の悪さのまま、再開発計画を押し進めるなら、あるいは現状基準や手続による現役世代、将来世代双方への再開発のゴリ押しだけは、やめてほしいということを再度お願いします。</p> <p>権利者の話だけを聴くのではなく、よりよい再開発案をお持ちの方は地域にたくさんいます。</p> <p>大船駅はJR3線が乗り入れ、バスターミナルも東、西、北と3か所に配置され、駅前の再開発で駐車場何百台というのは愚の骨頂です。NEXもあれば、羽田空港行きの直通バスもあります。そんな通っているところに、大船の駐車場問題は、まさに行政の権化といったものが如実にあらわれているのではないのでしょうか。</p> <p>駐車場の台数は、現状でも余っています。それを増やすというのはいかがなものかと、明確に答えられる人がいないでしょう。せっかく再開発するなら駐車場は地下にするとか、方策はいくらでもあります。とにかく誤った方向へのミスリードだけは、行政として、立法としてもしないように御忠告します。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>このうち、都市型住宅の整備は、利便性の高い駅周辺への住み替え需要などに適切に対応していくものです。</p> <p>建築物を高層化することについては、施設の配置計画にあたって、多くの人が利用する駅前広場などの公共施設やオープンスペースをできるだけ広く確保しながら建築物の容積を有効に活用するため、高層化していくこととなったものです。</p> <p>建築物の形状については、高層部分が塔状、いわゆるタワー型の方が、敷地全体に建築物を建てて横長になる形状に比べて、長く日陰となる区域を減らすことができるとともに、周辺への圧迫感を軽減する効果もあることから、タワー型を採用したものです。</p> <p>また、当地区の安全性、防災性の向上を図るため、当再開発ビルを耐震・耐火性能の高い建築物にするとともに、災害時における帰宅困難者の一時的な滞在施設や備蓄庫の設置に向けて大船駅北第二地区市街地再開発準備組合が検討を進めています。</p> <p>なお、当再開発ビルは高さが60mを超えるため、構造の安全性について、建築基準法で定められている国土交通大臣の認定を受けることとなります。</p> <p>当再開発事業と「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録との関連性ですが、世界遺産登録にあたっては、歴史的資産の景観や環境を保全するため、その周囲に「緩衝地帯」という区域を設けています。また、歴史的資産の周辺の山稜部を越えて都市的な建築物が見えないことを基本的な考え方としています。</p> <p>このため、鎌倉市から要請のあった古都鎌倉の歴史的資産が集積する若宮大路周辺及び北鎌倉駅周辺からの景観を検証したところ、当再開発事業の区域に100m級の建築物を建てても山稜部を越えて見えないことが確認できました。また、検証結果については、鎌倉市も確認しています。</p> <p>なお、鎌倉市の大船駅東口市街地再開発事業については、平成19年鎌倉市議会2月定例会会議録において、「平成19年度鎌倉都市計画事業大船駅東口市街地再開発事業特別会計予算」の採決があり、その結果、11名ずつの可否同数となったため、議長の原案否決として裁決されたとなっています。</p> <p>大船駅は本市と鎌倉市の市境に位置し、重要な交通結節点であることから、神奈川県、鎌倉市、本市で連携し、大船駅周辺地区の将来を見据え、利用者にとって利便性や安全性の高いまちづくりを総合的に進めています。</p> <p>その中で、当地区の区域については、細分化された土地を統合し、十分な広さのない東口バスターミナルを駅前広場として拡張整備することや老朽化した機械式駐輪場を自走式駐輪場として再整備するなど都市基盤施設の更新を図るとともに、業務・商業施設の更新や都市型住宅を供給することを事業の目的としています。これらの施設整備を一体的に行うにあたっては、現在の計画区域が適切な範囲であると考えています。</p> <p>本市では、環境に配慮した持続可能な社会を実現するために、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用促進について積極的に取り組んでいます。</p> <p>駐車場の設置については、新たな建築物を建てる場合などは、大規模小売店舗立地法による本市の運用基準や横浜市駐車場条例に基づき設置する必要があり、現在計画している当再開発ビルの規模を前提に算出すると約400台になりますが、大規模小売店舗立地法の本市運用基準では、「その他出店地の状況及び周辺の地域における自動車の利用実態に照らして上記数値と乖離があると認められる場合」は、個別協議を行うこととしていますので、実際に設置する駐車場の台数については、事業が具体化する段階で本市と事業者が協議の上、決定します。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人3

公述意見の要旨	市の考え方
<p>大船駅の隣接する駅は現代のニーズに合わせて、着々と開発を行い、生活環境は極めて住みやすく、大きく進化をしているように感じます。</p> <p>大船駅は平成18年にJRの笠間口が開設され、利便性に関してはかなり良くなりましたが、その後が止まった状態になっています。今後、再開発をやるのであれば、横断歩道を広げる、道幅を広げる、横断デッキを設置するなどをする、更に住みやすい街になると思います。</p> <p>一昨年の大震災のとき、交通機関が麻痺して、帰宅することができませんでした。大震災、異常気象等で同じような状態にならないように、帰宅困難者が一夜を過ごせるようなスペースがあれば、皆が非常に安心して生活や仕事ができると思います。その中に備蓄の毛布や食料、水、非常用の電源等があると更に良いと思います。</p> <p>以前、横浜市の行政サービスコーナーが北口にありましたが、二、三年くらい前になくなりました。それがあれば、災害時に行政機関の窓口や指令塔になると思うので、再開発の中に盛り込むと良いと思います。</p> <p>東口の駅前に交番はありますが、管轄が違うようなので、今後、再開発を進めるのであれば、横浜市側にも交番を設置してほしいと思います。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>当再開発事業において、当再開発ビルの2階に歩行者動線を確保するとともに、本市において、当再開発事業と時期をあわせて、笠間口と当再開発ビルを2階レベルでつなぐ県道横断デッキを整備するなど、大船駅北口周辺の歩行者環境の改善を図ります。</p> <p>コミュニティハウス等の交流施設を本市が設置する計画はありませんが、平常時には地域の交流や来街者の休憩の場となり、災害時には帰宅困難者の一時的な滞在施設となるスペースを商業施設に設置する方向で大船駅北第二地区市街地再開発準備組合が検討を進めています。</p> <p>大船駅北口に設置していた「大船駅証明発行コーナー」は、利用者数の伸び悩み等の理由から平成21年度に廃止したため、新たに開設することは難しい状況です。</p> <p>交番の設置などについては、神奈川県警察に御意見があったことをお伝えします。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人4

公述意見の要旨	市の考え方
<p>きれいで快適な、いやされる憩いの場としての公園が必要なため、再開発を早急に願います。</p> <p>現在、駅前には子どもと一緒に安心して散歩できるような広場がありません。駅前から砂押川に沿って、公園や広場が整備されることには賛成です。遊具がなくても構いません。買い物途中に、少しの間ベンチで気軽に休憩できるような憩いの場があると便利だと思います。</p> <p>子どもとは笠間口で、砂押川にいる鯉をよく眺めています。駅前は、歩行者も多く、一般車の駐車など、決して安心してくつろげるような場所ではありません。大船郵便局に向かう小道は、地元では有名な桜のお花見スポットです。通勤、通学だけでなく、散歩をする人が多いので、再開発で、その桜並木をつなげるような形で緑化を行えば、地元にも愛される場所になると思います。</p> <p>ルリエ大船の前の街路樹は、駅前の喧騒とした雰囲気を和らげているので、このような街路樹を、バスターミナル側や再開発するビルの周りにも植え、街並みを緑あふれるものに変えてほしいと思います。</p> <p>きれいで快適な、いやされる憩いの場を設けるには、緑とともに、公園を含む駅前帯を路上喫煙禁止区域、また、美化区域に指定することが必要だと思います。横浜市には、ハマルールという条例があるので、笠間を安心できれいな街にするためにも、しっかりと再開発事業を行い、地域にハマルールが根づくよう、街の整備をしてほしいと思います。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>駅前から砂押川沿いに公園や広場を設置し、市民が広く利用できる約1,000㎡の空間を確保するとともに、駅前広場等も含めて緑豊かな空間となるよう計画していきます。</p> <p>広場へのベンチ設置や桜並木の具体的な整備については、大船駅北第二地区市街地再開発準備組合に御意見があったことをお伝えします。</p> <p>横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例に基づき指定する喫煙禁止地区については、横浜駅などの現在指定されている6地区で集中的に取り組んでおり、現時点では大船駅周辺地区の指定は考えていません。美化推進重点地区の指定については、今後庁内調整を図っていきます。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人5

公述意見の要旨	市の考え方
<p>再開発区域では、人通りが多い割には歩道が狭く、特に通勤時には歩行者、自転車が混在して通行している状況が多々見受けられ、高齢者、ベビーカーや幼児のすぐ脇を自転車が走り過ぎ、ヒヤリとする光景をよく見かけます。私自身も歩いている際に危険を感じたことがあります。</p> <p>今後の開発で歩道が整備されると思いますが、駐輪場も再整備されると聞いています。歩道が拡幅されることにより、逆に自転車がスピードを出して歩道を走る危険性が高まり、歩行者との事故が起こりやすくなることが考えられます。歩行者も自転車も増えると思うので、そのような危険性を排除する形で計画を考えてほしいです。</p> <p>駅周辺及び交通広場に接する歩道等に関しては、自転車は降りて通行させる、スピードを出させないように工夫する、自転車専用通行帯を設けるなど、安全に配慮したよりよいまちづくりをお願いします。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>当再開発事業において、当再開発ビルの2階に歩行者動線を確保するとともに、本市において、当再開発事業と時期をあわせて、笠間口と当再開発ビルを2階レベルでつなぐ県道横断デッキを整備するなど、大船駅北口周辺の歩行者環境の改善を図ります。</p> <p>また、道路整備にあたっては、神奈川県警察と調整を図り歩行者と自転車に配慮した設計を進めます。</p>

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人6

公述意見の要旨	市の考え方
<p>計画建築物の高さは、周辺住民、地域への配慮がされていないという点について、意見を述べたいと思います。</p> <p>まず、75mのタワーマンションは、大船地区では突出した高さであり、周辺住民が圧迫感を感じ、周囲の環境と調和した建物ではないということです。その理由として、大船北地区まちづくり協議指針で、景観について、建物の形態の意匠は街並みの景観と調和するように配慮するというのがうたわれていますが、例えば、近隣で最も高さがあるガーデンアソシエやルリエ大船などでも30m台です。その倍くらいの高さというのは、大船の街並みの景観と調和しません。</p> <p>そして、2月8日と10日に横浜市と準備組合の合同説明会、また、先日、議事録の文書開示を行った4月12日と14日の市素案説明会で複数の方から、建物の高さが大船地区では突出しているという意見がありました。高さに関しては、賛成をするという意見は全くありませんでした。そういう点から鑑みても、地域住民の感情は街並みの景観と調和しているとは言えず、周辺住民、周辺地域で働く人も含めて、大船地域にはそぐわない建物であるということが言えます。</p> <p>説明会では、市街地整備推進課の課長から、以前の案よりは改善したというところのみ説明され、なぜ大船地域にそういうものが必要なのかという具体的な回答にはなっていないと聞いています。周辺住民の意見も聞いたという回答にはなっていますが、情報開示で受け取った議事録にはそのような記載はなぜありません。</p> <p>更に、圧迫感がある75mの高層マンションが建つことによって、高層マンションの正面に住む住民の住宅の価値が数百万は恐らく下がるということが考えられます。市行政による再開発が特定の横浜市民の資産を下げる、搾取するということはとても許容できるものではありません。</p> <p>確かに、都市計画法には補償規定はありませんが、日本国憲法の経済自由権の一つとして財産権が保障されています。憲法第29条第1項に、「財産権は、これを侵してはならない」と規定されており、この計画は憲法に反しているとも言えると考えています。第29条第3項には、「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる」とあり、こちらに関わってくるのではないかと考えています。75mのタワーマンションの正面にあるマンションは、基本的には午前中しか光が入らないことになり、資産価値が数百万目減りすることは明確です。憲法に反している状態で、この都市計画を進めるというやり方に対して、回答する場合には、ただ憲法違反ではないというような回答ではなく、憲法解釈、第29条第1項、第3項を含めた、横浜市からの正当な補償に関する明確な回答をお願いします。</p> <p>次に、商業施設の駐車場の400台について、横浜市大規模小売店舗立地法運用基準から算出されたものというのは、市素案説明会で説明を受けておりますが、大船北第二地区は、駅前1分の立地です。駅前1分の立地で、その初期の段階から個別協議の中に、「その他出店地の状況及び周辺の地域における自動車の利用実態に照らして上記数値と乖離があると認められる場合」という記述があるので、そういう勘案をした上で、400台は必要ない状況を最初から素案として説明してほしいです。</p> <p>特に、この商業施設の上段に設けられた400台の駐車場は、4層あります。それに面しているマンションは、全戸駐車場側にリビングがあります。そこに4層もある駐車場を建てて、いつも人が前にいるような状態になるというのは、それもまたマンションを所有する横浜市民の資産を数百万下げることになり、それが市行政の再開発によってされるということは、甚だ遺憾なことです。この状態についても、日本国憲法の財産権の保障に反していると考えています。</p> <p>400台の駐車場の必要性について、駅からの立地条件に加えて、再開発を利用すると考えられる戸塚区、港南区などは車が減っています。それと、2025年の栄区、戸塚区、港南区の高齢化率は30%を超えています。これは横浜市の交通推進協議会の第1回の討議資料から抜粋したものです。</p> <p>現在、この二つの問題に関する署名運動を私たちはしています。現在、150名分集まっています、今後も増え続けると思います。推進委員会の意見書をこの都市計画の意見書として提出しています。</p> <p>私たちが望んでいる再開発は、30m台の高さで、一番近いルリエ大船の方は薄型化して、資産低減がなくなるように再検討してほしいということです。400台の駐車場に関しては、土地の高度利用ということがうたわれていますが、バスターミナルの下には駐輪場があるだけです。高度というのは、上の方だけではなく下の方も利用して、150台程度の駐車場を地下に設置してほしい。センター北や関内などで横浜市は実施しています。横浜市の公共の駐車場として造れば広い活用ができる。少子高齢化社会になっても、商業施設のものではなくて、保育園などのための、市の駐車場にしてほしいと考えています。</p> <p>本当に周辺住民に配慮した再開発が私どもの望みです。周辺住民に配慮した再開発の推進をぜひお願いしたいと考えています。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>建築物を高層化することについては、施設の配置計画にあたって、多くの人が利用する駅前広場などの公共施設やオープンスペースをできるだけ広く確保しながら建築物の容積を有効に活用するため、高層化していくこととなったものです。</p> <p>建築物の形状については、高層部分が塔状、いわゆるタワー型の方が、敷地全体に建築物を建てて横長になる形状に比べて、長く日陰となる区域を減らすことができるとともに、周辺への圧迫感を軽減する効果もあることから、タワー型を採用したものです。</p> <p>現在の計画は都市計画法に基づき適切に手続を進めており、今後も、しっかりと法令等を遵守し、地区周辺の皆様の御理解を得ながら事業推進を図るよう、施行者を指導していきます。</p> <p>本市では、環境に配慮した持続可能な社会を実現するために、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用促進について積極的に取り組んでいます。</p> <p>駐車場の設置については、新たな建築物を建てる場合などは、大規模小売店舗立地法による本市の運用基準や横浜市駐車場条例に基づき設置する必要があり、現在計画している当再開発ビルの規模を前提に算出すると約400台になりますが、大規模小売店舗立地法の本市運用基準では、「その他出店地の状況及び周辺の地域における自動車の利用実態に照らして上記数値と乖離があると認められる場合」は、個別協議を行うこととしていますので、実際に設置する駐車場の台数については、事業が具体化する段階で本市と事業者が協議の上、決定します。</p> <p>また、当再開発事業の駐車場の形態・意匠について、周辺環境に配慮するため、地区計画において「駐車場や駐輪場は、植栽やその他適切な遮蔽を行うなど、乱雑な外観とならないようにする」と定めます。</p> <p>なお、当再開発ビルの商業施設に設置する駐車場は、どなたでも利用できる公共駐車場と同様の利用形態を予定しています。</p>



## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

### ■公述人7

公述意見の要旨	市の考え方
<p>区域設定の見直し、すなわち開発地域の縮小化についてお話しします。</p> <p>基本的には、街がきれいに整備されて、機能豊かに活発に活動できるようになるということは大変喜ばしいことで、栄区のためにも有意義なことだと思っています。</p> <p>しかし、私たちは地権者であり、私たちの土地は祖父、父から代々引き継いだ土地で、父が上物の建て替えをやって、母や私たちのために残してくれたものです。その後、私たちはその意志を継いで、その土地を更に有効に活用できるよう工夫を重ねて今に至っています。そのような思い入れのある土地を手放したくありません。その土地は、計画案の端に位置していることから、区域設定を見直して除外してほしいです。</p> <p>集合住宅の計画は、計画案が更新されるたびに高層化し、現在の案では20階強の高さになっています。高層化はコンパクトなまちづくり、周辺の空き地などの公園の利用等、一見良さそうな面もありますが、同時に懸念項目が多いのが一般的です。ビル風、地震災害関係、景観保全、高齢化社会に本当に対応できるのかなど非常に予知しにくい問題です。</p> <p>建築後の問題発生時に、予期できない事象だったなどと市から聞きたくないの、よく考えて、ぜひ低層化を含めて検討してほしいです。</p> <p>本開発事業そのものを速やかに中止してほしいです。</p> <p>私たちが所有し、管理する土地が本都市計画内に含まれることについて、横浜市から十分な説明、相談を受けていません。土地所有者に十分な相談を一切行わないまま、一方的に都市計画決定の手続を開始することは、社会常識上あり得ないと思っています。</p> <p>祖父の時代から何度かありますが、この本件に関する事業は基本的には参加しないということを表明しており、21年3月に賃貸マンションを私たちは完成させています。更に、再開発事業組合を脱会しています。それ以降、一貫して私たちが所有する土地に関して、本事業区域から除外するよう、市に通知してきたということを改めて説明させていただきます。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等では、利便性や安全性、防災性の向上を図るため、細分化された土地を統合し、十分な広さのない東口バスターミナルを駅前広場として拡張整備することや老朽化した機械式駐輪場を自走式駐輪場として再整備するなど都市基盤施設の更新を図るとともに、業務・商業施設の更新や都市型住宅を供給することを事業の目的としています。これらの施設を配置するために、現在、計画している敷地規模は不可欠です。</p> <p>建築物を高層化することについては、施設の配置計画にあたって、多くの人が利用する駅前広場などの公共施設やオープンスペースをできるだけ広く確保しながら建築物の容積を有効に活用するため、高層化していくこととなったものです。</p> <p>当再開発ビルの計画にあたっては、耐震・耐火性能が高い建築物にするとともに、災害時における帰宅困難者の一時的な滞在施設や備蓄庫の設置に向けた検討を進めるなど、災害に強い施設としていくことや、周辺への圧迫感をできるだけ少なくするため、建築物の形状を塔状、いわゆるタワー型とし、景観面にも配慮した計画としています。</p> <p>また、今後計画を具体化するなかで、ビル風の調査を行い、周辺への影響を極力少なくなるような建築計画を検討するとともに、バリアフリー化を図り、高齢者や子育てしている方々などに優しい施設整備を図っていく予定です。</p> <p>当再開発事業に関する都市計画手続として、現在に至るまで、都市計画市素案の縦覧と都市計画市素案説明会及び都市計画公聴会を開催していますが、これらの手続に先立ち、区域内の地権者の方も含め、大船駅北口周辺の皆様に事業の内容等をお伝えするために、大船駅北第二地区市街地再開発準備組合と本市が共催で事業説明会を行っています。</p> <p>今後も都市計画手続の中で御意見を伺っていくほか、区域内の地権者の皆様に御理解いただけるよう当再開発準備組合とともに調整を進めていきます。</p>

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 8

公述意見の要旨	市の考え方
<p>私は勤務先が笠間周辺で、8年間通勤しており、笠間口は生活の拠点になっています。笠間口が開設されたときは、街の変化を肌で感じる事ができ、嬉しかったです。今後も良い街になればと願っています。</p> <p>この地域に勤務していて、人がとても多い街、ファミリー層、若者だけでなく、高齢者の方が非常に多い街だということをつくづく感じます。</p> <p>しかし、駅からバスターミナルへ行く道や駅から商業施設、仲通商店街への道は、高齢者や妊婦、乳幼児をお連れのお母様方にとっては、全く優しくないつくりになっています。バリアフリーは、全く配慮されていませんし、歩道は極端に狭く、歩行者が多いにもかかわらず、平気で飛ばしてくる自転車などで非常に危険な状態になっています。</p> <p>高齢者、障害者、妊婦、乳幼児を抱えた方々が安心して通れるような環境設備は不可欠だと考えます。バリアフリーを確実に実現し、駅からの接続デッキや歩道は十分な通路確保をして、弱者が安心して通行できる環境を備えてほしいです。</p> <p>今回の再開発区域には、駅、商業施設、バスターミナルが含まれています。かなりの歩行者が予想されますが、特に高齢者は急に避けることができないので、事故のないように区域内の歩道については、しっかりと通行を規制することを徹底してほしいです。</p> <p>駅前であるにもかかわらず横浜市側は交番がありません。東口側の交番は大船警察の管轄ということで、対応してもらえない状況です。緊急時には、栄警察署に連絡し、来てもらいますが、土日祝日は県道がかなり渋滞するために、すぐ来てもらうことができません。</p> <p>今後、再開発が進めば、更にこの地域を利用する人口、住民が増えることは間違いないので、治安維持のため、交番の設置は必ずお願いします。</p> <p>3・11の震災の際には、私も含め帰ることができず、居場所がなく、通信手段もなく、食料もなく、トイレにも行けずといった状況の方たちがかなりいました。地震や台風などの広域災害の際に、一時的に避難できるスペースを確保できる施設なども考えてほしいです。</p> <p>毎日、笠間、大船周辺を利用する者の1人として、これから先、再開発が進むにつれて、全ての人に優しく、なおかつ、安全で安心して暮らせる街になることを願っています。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>当再開発事業において、当再開発ビルの2階に歩行者動線を確保するとともに、本市において、当再開発事業と時期をあわせて、笠間口と当再開発ビルを2階レベルでつなぐ県道横断デッキを整備するなど、大船駅北口周辺の歩行者環境の改善を図ります。</p> <p>また、道路整備にあたっては、神奈川県警察と調整を図り歩行者と自転車に配慮した設計を進めます。</p> <p>交番の設置などについては、神奈川県警察に御意見があったことをお伝えします。</p> <p>コミュニティハウス等の交流施設を本市が設置する計画はありませんが、平常時には地域の交流や来街者の休憩の場となり、災害時には帰宅困難者の一時的な滞在施設となるスペースを商業施設に設置する方向で大船駅北第二地区市街地再開発準備組合が検討を進めています。</p>



## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 9

公述意見の要旨	市の考え方
<p>週末、祝祭日において、県道下永谷大船線の大船駅付近における激しい渋滞により、周辺道路の通行に多大な障害が発生しています。大船駅北第二地区における現状の道路と交通広場の形状の問題、また機能不足などが渋滞を更に悪化させ、通行車両、歩行者の危険が増すという状態になっています。バス等の公共交通機関の運行への影響、周辺住民の通行問題だけでなく、災害、事故発生時の防災救急活動への支障も深く危惧されるため、できる限り早期に再開発を実現し、改善をお願いします。</p> <p>県道が鎌倉市側の302号へ接続するガード下付近から詰まりだして、鎌倉市側の交通広場付近の違法駐車が双方方向の通行、特にバス等を阻害し、渋滞を悪化させているという状況にあります。結果的に渋滞が横浜市側の笠間十字路口付近まで延びてきます。横浜から鎌倉方面への県道の渋滞がひどくなると、笠間交差点から青木神社入口交差点を經由し、oh!plaza前の通りを通して、県道へ抜けようとする迂回車が大量に発生します。</p> <p>この迂回車と地域内の商業施設利用者の車が県道に出ようとしますが、県道上の車と競合して、パイプが詰まったような状態になります。結果、oh!plazaと暫定バスターミナルの間の道路が長時間渋滞するという形になっています。</p> <p>平日、週末、祝祭日問わず、JR大船駅の笠間口を利用する住民の送迎車が路上駐車しており、日没後くらいからは、客待ちのタクシーが列をなすことが度々あり、県道へ出る一般通行車が対向車線にはみ出ないと通行できないという状態になって、横断歩道の視認性も悪化しています。結果、自動車、歩行者ともに事故につながりかねない危険な状態が発生しています。</p> <p>また、この道路と県道が接続するT字路交差点も交差点と認識されにくい構造になっており、県道が詰まっていると県道を走行しているドライバーが詰めてしまい、T字路交差点を塞いでしまうという状況になり、結果、県道へ右左折する車が出られないという状況が発生しています。また、県道側からその当該道路に右折することも難しくなっており、結果、鎌倉側への渋滞も延びるという形になっています。</p> <p>これらの状況は地区内の立体駐車場がまだ空きスペースがあるという際にも発生しているということから、地区内の駐車場の収容能力の問題ではなく、道路、交通広場の形状に起因する問題だと認識しています。</p> <p>以前、栄警察に対して改善の要望書を出しましたが、道路形状に起因する問題が大きいということで、警察による規制、指導、誘導などでは根本的な解決はできないという見解が示されました。このエリアは事故も多く、災害、事故発生時の防災救急活動への支障も危惧されます。横浜市、鎌倉市の周辺地域全体の利益のために、早期の実現を切に願います。</p> <p>また、多くの関係者の理解が得られた今日のタイミングを逃しては、未来永劫不可能と思われるかもしれません。これまででもできる限りの範囲でやってきましたが、今後も準備組合としては、可能な限り反対意見に対しても誠意ある対応に努めますので、行政関係各局のさらなる御協力をお願いしたいと思います。</p>	<p>大船駅北第二地区は、都市再開発の方針において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）に位置付けられており、拠点にふさわしい土地利用の高度化と、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを地区の再開発、整備の主たる目標としています。</p> <p>また、大船駅北第二地区を含む大船駅周辺地区は、横浜市都市計画マスタープラン・栄区プランにおいて、利便性が高く、にぎわいのあるまちの形成を方針に掲げ、具体的な取組として、「大船駅周辺地区都市づくり基本構想」及び「大船駅周辺地区都市づくり基本計画（案）」に基づき、市街地再開発事業等の実施とそれに伴う都市計画の制度の活用をはかり、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これらの上位計画に基づき、大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業等によって、都市基盤施設、業務・商業施設、都市型住宅の整備を行い、利便性や安全性、防災性の向上を図ります。</p> <p>大船駅北口周辺の交通混雑については、現在の東口バスターミナルに十分な広さがなく、バスが県道大船停車場矢部を利用して転回していることや、一般車やタクシーが県道で乗降を行っていることが主な原因と考えられることから、当再開発事業では、県道を拡幅整備するとともに、東口バスターミナルを一般車やタクシーも利用できる駅前広場として拡張整備することで、県道の混雑緩和を図ります。</p> <p>なお、当再開発ビルへの車両の動線を県道に限定しますが、当再開発ビルの敷地内に商業施設駐車場への十分な長さの車路を確保することで、県道や周辺の生活道路、鎌倉市側の道路への影響が少なくなるように計画しています。</p>