

第143回平塚市都市計画審議会会議録

- 1 日 時 平成21年11月13日(金) 午前10時～
- 2 場 所 平塚市中央公民館 3階 大会議室
- 3 出席委員 13名
岩田 耕平、江口 友子、鈴木 晴男、黒部 光司、
土屋 迪彦、吉川 勝司、佐藤 宏、真道 豊、
杉本 洋文、高橋 幹、成瀬 正夫、今井 雄二、
伊藤 敬(代理、板谷 正)
- 4 欠席委員 2名
水野 泰助、岡村 敏之
- 5 平塚市出席者 まちづくり政策部長 久永 逸雄
まちづくり政策課
課長 小山田良弘
都市計画担当
課長代理 小野間 孝
主査 武井 敬
主査 田代 弘幸
主査 杉崎 哲也
主事 小林 大記
まちづくり政策担当
課長代理 小林 岳
主任 木村 隆之
- 6 会議の成立 都市計画審議会条例第5条第2項により、2分の1以上の出席により会議は成立していることを報告。
- 7 傍聴者 なし
- 8 あいさつ

9 議 事

(1) 審議事項

議案第182号平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）

(2) 報告事項

平塚市総合交通計画について

【審議会開会】午前10時00分

（省 略）

（会長）

今、事務局のご説明がありましたように、定員に達しているとの報告がありましたので、ただいまから第143回平塚市都市計画審議会を開催します。

先ほど司会の方からお話がありましたが、本日のこの会議は、平塚市情報公開条例第31条に基づき、公開での審議になりますので、よろしく願いいたします。

なお、平塚市都市計画審議会条例施行規則第4条2項の規定に従いまして、本日の審議会の議事録署名人を私と高橋幹委員としますので、ご了承願います。

それでは、早速議事に入りたいと思います。

お手元の議事次第、第1の審議事項、議案第182号「平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）」について議題にしたいと思います。

では、事務局のほうから資料について説明していただきたいと思います。よろしく願います。

（事務局）

おはようございます。まちづくり政策課長の小山田です。私から議題につきまして説明させていただきます。

それでは、議案第182号 平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）について説明いたします。

議案の説明に入る前に、生産緑地地区の概要についてご説明いたします。スクリーンをご覧になりながらお聞きいただきたいと思います。

まず、生産緑地地区の概要ですが、生産緑地地区は、市街化区域内の「優れた緑地機能及び多目的保留地機能を有する農地」を計画的に保全し、良好な都市環境の形成に資することを目的として都市計画に定められるものとなっております。

その特徴といたしましては、土地所有者の方には、農地を適正に管理しなければならないといった管理の義務、住宅等の建築物を建てることができないといった規制が伴います。また反面、指定を受けることによりまして、宅地並み課税から農地並み課税へと税が軽減されるといった利点もございます。さらに、生産緑地地区の指定の解除に係る行為といたしまして、生産緑地法第10条の規定による生産緑地の買取り申出という制度もございます。

次に、生産緑地地区の追加指定の流れでございます。

生産緑地地区の追加指定は、生産緑地法第3条に定めるもののほか、平塚市生産緑地地区追加指定基準に該当する農地について追加指定をしております。

追加指定の基準では、追加指定できる要件として大きく2つ規定してございます。まず1つ目に、都市環境の向上の観点から、公園緑地等公共施設用地として計画的に確保すべき農地等で、都市計画施設の区域内にあるもの。この都市計画施設というのは、例えば都市計画道路の予定の区域ですとか、あるいは都市計画公園の予定の区域といったようなものでございます。また、2つ目といたしまして、農林漁業と調和した良好な都市環境の形成を図る上で、必要と認められる一団の農地等としておりまして、2つのうちのいずれかに該当するものを対象としております。

指定基準を満たしている農地であれば、追加指定申出書を提出していただき、内容の審査を経て、県との協議や縦覧等の手続をした後に、都市計画審議会にて審議するという流れになっております。

なお、平成21年6月1日から6月12日まで、追加指定に係る窓口相談を実施した結果、追加指定申出書の提出はなく、今回は追加指定による変更はございません。

続きまして、買取り申出に関する一連の流れについてご説明いたします。

まず、買取りの申出制度ですが、生産緑地の買取り申出ができる要件として2点ございます。1点目は、生産緑地地区の指定から30年が経過した場合です。2点目は、生産緑地地区の主たる従事者の死亡や身体の故障により営農が不可能になった場合でございます。このいずれかの要件を満たす場合には、生産緑地所有者が市長に対し、買取りの申出をすることができるという制度でございます。

買取りの流れは図のようになります。買取り申出が提出されますと、市や県の関係機関で買取りの検討を行い、公共用地として適当でないなど、買取りができない場合には、他の農業従事者へのあっせんを行います。そのあっせんが不調になりますと、行為の制限解除となりまして、建築行為等の他の土地利用が許され、生産緑地として管理する義務がなくなります。その後、県との協議や縦覧等の手続を行いまして、都市計画審議会にて審議をするという流れにな

っております。

なお、今回は、主たる従事者の死亡に伴う買取り申出による変更が4カ所ございます。

次に、生産緑地地区の一部を公共施設等として整備する場合の流れでございます。

これは、例えば生産緑地地区に面する道路が狭く、その道路の拡幅整備を行う場合等の規定でございます。

公共施設等の整備をする事業者から、行為通知書、行為着手届出書で通知をいただきまして、道路等の工事が完了した時点で行為完了届出書にて行為の内容を確認し、その後に県との協議や縦覧等の手続を行い、都市計画審議会にて審議するという流れになっております。

今回は、公共施設等の整備による変更が5カ所ございます。

なお、追加指定、買取り申出、公共施設等の整備に係る都市計画の変更手続につきましては、神奈川県との申し合わせによりまして、年に1回取りまとめを行うものとなっております。

以上が生産緑地の概要及び手続の流れでございます。

それでは、平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）の計画書についてご説明いたします。

議案第182号の1ページをご覧ください。

今回の変更は、面積を約48.7ヘクタールに変更するもので、備考欄には変更する生産緑地の大字名、箇所番号、変更内容を記述しております。詳細につきましては、後ほど箇所ごとにご説明いたします。

次に、新旧対照表でございます。議案第182号の4ページになります。

面積は、従前が49.5ヘクタールでございましたが0.8ヘクタール減りまして48.7ヘクタールとなります。また箇所数につきましては、従前が342カ所ほどございましたが、6カ所減りまして336カ所となります。

続きまして、今回変更となる生産緑地の位置、計画図と経緯及び概要を箇所番号順に1カ所ずつご説明いたします。

まず、真田地内にある箇所番号24の生産緑地ですが、位置は真田・北金目特定土地区画整理事業施行区域内にあります。こちらは、平成4年に指定され、土地区画整理事業により当該生産緑地が仮換地指定されたことに伴い、都市計画としての変更を行うものです。画面上の黄色い部分が廃止される部分で、赤い色の部分が生産緑地として存続する部分です。面積は、520平方メートルに縮小されます。

写真は、黄色い枠の部分で、既に道路になっておりますが、少し黄色が見にくいですが、今、道路になっているところが廃止される部分となります。また、

赤で囲われた部分が、引き続き生産緑地として残る部分となります。

続きまして、北金目地内にあります箇所番号44の生産緑地ですが、位置は先ほどと同様、真田・北金目特定土地区画整理事業施行区域内になります。

こちら平成4年に指定されておまして、土地区画整理事業により当該生産緑地が仮換地指定されたことに伴い、都市計画としての変更を行うものです。先ほどと同様、黄色い部分が廃止する部分、赤い部分が引き続き生産緑地として存続する部分です。面積は1,480平方メートルに縮小されます。

この写真は、仮換地指定により黄色い枠で囲まれた部分から赤い色の枠で囲まれた部分へと変更となります。生産緑地として残る部分は、西側が1段高く、白い部分が擁壁となっておりまして、その右側、東側が低い2段の農地になってございます。

続きまして、北金目地内にあります箇所番号46と47の生産緑地ですが、位置は真田・北金目特定土地区画整理事業施行区域内になります。

まず、箇所番号46についてですが、平成4年に指定され、土地区画整理事業により当該生産緑地が画面の位置に仮換地指定されております。

次に、箇所番号47でございますが、こちら平成4年に指定され、土地区画整理事業により当該生産緑地が、画面の位置に仮換地指定をされております。

この46と47を合わせまして一つの生産緑地となり、46については廃止、47については拡大となっております。面積は全部で840平方メートルとなります。

箇所番号46、先ほどの図面の北側の部分、黄色い枠の部分が廃止をする部分となります。

続きまして、箇所番号47の写真です。黄色い枠の部分が変更する部分となりまして、赤い色の枠の部分が、先ほどの説明どおり、46と47を合わせた区域となりまして、仮換地により拡大する生産緑地となります。

続きまして、入野地内にあります箇所番号160の生産緑地ですが、位置は金田保育園の東側になります。平成4年に指定されまして、主たる従事者が亡くなられ、生産緑地の買取り申出が出され、所定の手続を経まして平成20年11月22日に生産緑地法に基づく制限の解除がなされております。したがって、都市計画としての変更を行うものです。面積は1,020平方メートルが廃止されるものです。

写真は、黄色の枠で囲まれた部分が廃止されます。

続きまして、入野地内にあります箇所番号165の生産緑地ですが、位置は金田保育園の南側になります。平成4年に指定されまして、主たる従事者が亡くなられ、生産緑地の買取り申出がなされ、所定の手続を経まして平成20年11月22日に生産緑地法に基づく制限の解除がなされております。したがって

まして、今回、都市計画としての変更を行うというものでございます。面積は1,960平方メートルが廃止されます。

写真は、既に開発等が行われておりまして家が建ち始めておりますが、この黄色の枠で囲まれた部分、今、写真で見えるほとんどの部分でございます。制限解除より1年余り経過しておりますので、このような土地利用になっているということでございます。

続きまして、御殿四丁目地内にあります箇所番号207の生産緑地です。位置は中原中学校の南側になります。こちらも平成4年に指定され、主たる従事者が亡くなられ、生産緑地の買取り申出がなされ、所定の手続を経まして平成20年11月22日に生産緑地法に基づく制限の解除がなされたところでございます。したがって、今回、都市計画としての変更を行うものです。面積は1,360平方メートルが廃止されます。

写真は、中原中学校の南側にある部分でございますが、黄色の枠で囲われた部分が廃止、ここで見えるほとんどのところでございますが、この畑が廃止されるということでございます。

続きまして、南原四丁目地内にあります箇所番号265の生産緑地でございます。平塚大橋の北側になります。金目川と鈴川に挟まれた三角地域のところでございます。こちらも平成4年に指定されまして、生産緑地法第8条第4項の行為の通知によりまして、当該生産緑地について、鈴川河川改修によります拡幅工事が行われたことに伴い、都市計画としての変更を行うというものでございます。面積は600平方メートルが廃止されます。

写真は、平塚大橋から北側を写したものでございまして、正面にパチンコ店がございまして、その手前の黄色で囲った部分、ここが生産緑地だったのですが、現在は、河川改修によりましてこのような状況になっているということでございます。

続きまして、桜ヶ丘地内にあります箇所番号345の生産緑地でございます。位置は、桜ヶ丘ポンプ場の西側になります。こちらも平成4年に指定され、生産緑地法第8条第4項の行為の通知により、当該生産緑地の一部について、金目川河川改修による拡幅工事が行われたことに伴い、今回、都市計画としての変更を行うというものでございます。面積は630平方メートルに縮小されます。

写真の黄色い枠の部分、現在堤防になっている部分でございますが、こちらが廃止する部分となります。また、赤で囲われた部分が、引き続き生産緑地として残る部分となります。

続きまして、桜ヶ丘地内にあります箇所番号346の生産緑地でございます。位置は桜ヶ丘ポンプ場の西側になります。こちらも平成4年に指定されまして、

生産緑地法第8条第4項の行為の通知により、当該生産緑地の一部について、金目川河川改修による拡幅工事が行われたことに伴い、今回、都市計画としての変更を行うものでございます。面積は640平方メートルに縮小されます。

写真の右端に、黄色く囲われた部分、こちらが堤防の法面になり廃止となります。また、赤で囲われた部分が、引き続き生産緑地として残る部分ということになります。

続きまして、横内地内にあります箇所番号393の生産緑地でございます。位置は横内団地の東側になります。こちらは平成7年に指定されまして、生産緑地法第8条第4項の行為の通知により、当該生産緑地の一部が市道として整備されたことに伴い、今回、都市計画としての変更を行うものでございます。面積は900平方メートルに縮小されます。

写真の黄色い枠の部分、舗装の端の部分です。こちらは既に道路として舗装されておりますが、この部分が廃止されます。また、赤で囲われた部分が、引き続き生産緑地として残る部分でございます。

続きまして、同じく横内地内にあります箇所番号397の生産緑地でございます。位置は横内団地の東側になります。こちら、先ほどと同様、平成7年に指定され、生産緑地法第8条第4項の行為の通知により、当該生産緑地の一部が市道として整備されたことに伴い、今回、都市計画としての変更を行うものでございまして、面積は700平方メートルに縮小されます。

写真は、黄色の部分、道路の端になりますが、こちらが廃止される部分となります。また、赤で囲われた部分が、引き続き生産緑地として残る部分となります。

続きまして、唐ヶ原地内にあります箇所番号398の生産緑地です。下花水橋の南西になります。こちら平成7年に指定されまして、主たる従事者が亡くなられ、生産緑地の買取り申出がなされ、所定の手続を経まして平成21年2月21日に生産緑地法に基づく制限の解除がなされております。したがって、今回、都市計画としての変更を行うものでございます。面積は730平方メートルが廃止されます。

写真の黄色い枠で囲まれた部分が廃止となります。

以上、13カ所が、今回、都市計画の変更となる生産緑地地区でございます。

続きまして、議案第182号の2ページをご覧くださいと思いますが、理由書でございます。

生産緑地地区に関する都市計画は、市街化区域内において適正に管理されている農地を計画的かつ永続的に保全するため、平成4年に当初決定し、これまで追加指定等の変更を行ってきたところです。

今回の変更は、生産緑地法第10条に基づく主たる従事者の死亡による買取

り申出により行為の制限が解除された地区、公共施設の用に供された地区及び真田・北金目特定土地区画整理事業の進捗に伴い変更にあった地区について、本案のとおり変更するものです。

最後に、生産緑地法による縦覧の結果についてご報告させていただきます。

期間といたしましては、平成21年10月7日から10月21日まで縦覧を行いました。結果といたしまして、縦覧者は0名、意見書の提出も0名でございました。

以上で、議案第182号 平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

（会長）

事務局より13件の報告がございました。

ご質問等ございましたらよろしくお願いたします。

（委員）

よろしくお願いたします。

丁寧なご説明をいただきましてありがとうございました。現地の写真もありましたので、非常に良くわかりました。

最初に、生産緑地の制度の説明もありましたので制度の仕組みは理解出来たのですが、2点教えていただきたいと思えます。

まず、1点目が、既に土地利用されているところが1つ写真にはありましたが、あの場所以外に既に土地利用があるところがあるのか、予定のあるところがあるのか、ということをお聞きしたいと思えます。

2点目は、この間も緑の基本計画の説明をいただいたわけですが、緑の基本計画の生産緑地制度との連動というのはどの様にされているのかということについて、お願いたします。

（事務局）

それでは、今2点のご質問をいただきました。

まず、1点目ですが、先程写真の中にも入野地内で、今、スクリーンに映しておりますが、制限の解除がされて1年ほど経ちますので、このように土地利用がなされております。都市計画による廃止をする前に、生産緑地法による制限の解除が行われますと、市街化区域内の土地ですので、このような土地利用をされることが多いということで、この地区はこのように土地利用されております。

他の地区につきまして幾つか制限の解除がされていますが、農地所有者、土地所有者ご本人の土地利用のお考えですので、土地所有者の方がどのように予定されているか、考えているかというのは、承知してございません。通常の市街化区域内の土地という申請となっております。

2点目について、現在、緑の基本計画の改訂中ですが、そちらとの生産緑地の整合ということでございますが、生産緑地は、制度の説明のところでも申しましたが、市街化区域内のオープンスペースとして、貴重な土地でございます、生産緑地をなるべく維持・保全をしていきたいと考えてございます。

担当しております、みどり公園・水辺課と調整をさせていただいております。例えば、現在公園が少ない地域がございます。そういうところに生産緑地がある場合には、買取りが出来るかどうかというのは別の話になりますが、公園として整備出来るように誘導していきたいというようなことも考慮しながら進めております。

いずれにしても、生産緑地地区を有効に活かせるように、買取りの申出があつてから、買取れないので宅地開発するということではなくて、有効に公共用地として、あるいは緑のスペースとして活用できるような考えで現在、調整を進めております。

以上です。

(会長)

では、追加でお願いします。

(委員)

ありがとうございました。

緑の基本計画との整合、連動については、公園の少ない地域がある場合には、そこに生産緑地がある場合には誘導していきたいというお話だったのですが、例えば旭地区などは、公園が比較的少ないというお話を担当の方からも伺いました。少ないところと多いところの差があるというお話もありましたので、ぜひ誘導をしていただきたいと思いますと思いますが、具体的な誘導策があるのであれば教えていただきたいと思います。

もう一つは、それに関連して、市長への買取りの申出を土地所有者の人がする場合に、その価格というのは、本人の希望価格になるのですか、あるいは市で目安をお示しになることがあるのかどうか、ということについて、教えていただきたいと思います。

(事務局)

それでは、2点ご質問をいただきました。

まず、公園としての誘導策についてですが、現行法では、買取りの申出をしてから回答するまでが3ヶ月となっていて、市として事前に予算措置をしていくということが非常に難しく、買い取れないのが現状でございます。

制度上はそうなっているのですが、何とか公園として位置づけるべく、担当しております、みどり公園・水辺課で、色々な制度の活用を検討しております。

買取りの価格についてですが、これは生産緑地法に定められておりまして、時価で買い取ることになってございます。所有者から提示ではなく、あくまでも時価で買い取るということになってございます。

以上です。

(会長)

よろしいですか。他に、いかがでしょうか。

(委員)

2点ほどお聞きします。ご説明ありがとうございました。

生産緑地法の9条で原状回復命令があると思うのですが、今回の議案になっているところに対して、該当するような命令を出した場所があったかどうか。

もう1点は、10条の関係で、土地所有者の方が亡くなった場合というのは買取り等があるのですが、それに関して、平塚市として、農業従事者の方たちのご協力、また、色々ご支援がないと出来ない部分もあると思うのですが、生産緑地の確保についてお聞きできたらと思います。

2点、よろしくお願ひします。

(事務局)

2点ございました。9条と10条ということでございます。

まず、9条につきましては、原状回復命令等ということで生産緑地法に規定がございまして、先ほど適正に農地を管理しなければいけないという義務、責務が課せられるという説明をさせていただきました。それらに違反した場合には、原状回復命令をしなければいけないということでございますが、今回の生産緑地の変更をする場所につきましては、そのような状況にはなってございませんでした。

また、10条の買取り申出がされた生産緑地を今後どのように確保していくのかということでございます。死亡等によりまして買取りの申出がありますと、事務手続上、庁内あるいは神奈川県内の土木事務所等に照会をし、買取りの希望

がない場合には農業従事者にあっせんを行うという、法律に基づく手続を行っております。

そこを生産緑地としてそのまま維持・保全をすべく、何か行っているかということについては、法律を超えてということはありません。あくまでも法律の中での事務手続を行っているということをごさいますして、先ほど委員からのご質問にもある様に、公共施設として何らか活用したい、あるいは公園として何らか活用したいという気持ちはあるのですが、法律と照らし合わせるとそのように運んでいけないというのが実態でございます。主たる従事者が亡くなった場合、買取りの申出があるという事例は、相続による場合、相続税を払うためということになろうかと思いますが、特に相続税のためにはどうするかということをお考えますと、早く土地利用をしたいというご希望の方が多いということも実情でございます。

以上です。

(会長)

よろしいですか。

他にいかがでしょうか。

(委員)

生産緑地の緑地としての価値を認めて、法律が出来ているので、残す方法を検討するということですがけれども、例えば、家庭菜園などは、高齢者の方は積極的にやっている方が非常に多いので、相続の中で物納なども検討し、市が買取って公園として整備するという以外に、家庭菜園として残していくというのはいかがでしょうか。

(事務局)

相続税につきましては、国税ですので市で決めるというわけにはいかないのですが、公園としてだけでなく、家庭菜園としても考えたかどうかということですが、生産緑地のままで家庭菜園というのは出来ないのですが、買取りの申出があったものに対して家庭菜園に誘導していくという方向は、工夫の仕方によってはあるかもしれません。庁内的には、農業委員会や、農水産課とも調整していますが、買取りの申出があった後に生産緑地を家庭菜園に変えたという事例はございませんので、ここで即答は出来ませんが、ご意見として承らせていただいて、庁内調整をさせていただきたいと思っております。

(会長)

どうぞ。

(委員)

生産緑地の本来の役割を都市計画上の審議として考えますと、実際には、箇所数減、面積減ということで、前の3人の委員の質問とも共通いたしますが、生産緑地の多様性と有効活用等を考えた際に、対象者や対象箇所等が把握出来ている中で、主たる従事者の死亡や病気による事由ということで解除や運用についてかなりの制限がありますが、事前に意向調査ですとか、市として買取り申出があった場合の活用方法等についての計画があるのかどうか、お聞きしたいのですが。

(事務局)

買取り申出の要件等についてでございますが、平成19年に箇所数も、面積についても、平成4年の当初指定を下回りました。平成8年を境に減少を続けておりまして、前々年から当初指定を下回ってきているということで、維持・保全に努めたいと思っておりますが、死亡等による相続で色々なご事情がございますので、市として誘導出来るのかということ、非常に難しい問題だと思います。

これは制度、仕組みとの問題もございます。本市だけではなく、近隣市も同じ様な課題を抱えておりますので、連携と県や国等に働きかけをして、生産緑地が守れる様な、あるいはうまく誘導できる様な方法を検討させていただきたいと思っております。

(委員)

難しさ、あるいは全国のその様な方向の様子を見ていくということはもちろんあるかと思っておりますけれども、このことの一番情報入手の早いところが、農地のことですから、平塚市であれば農業委員会だと思います。将来の有効な緑地ということからすると、調整等に関して平塚市が独自性を持ってもいいのではないかと思いますのですが、組織としての情報収集等について、お考えがあればお聞きしたい。

(事務局)

農業委員会にも色々な情報があろうかと思っております。ただ、先ほどから申しているように、制度上、非常に難しい課題がございます。情報交換は、密にさせていただきたいと思っておりますが、それも含めて今後検討させていただきたいと思

います。

(会長)

今の関連で、都市計画審議会から農業委員会に今のようなご意見を発することは出来るのですか。その様な検討をしてくださいとか、意見が出ましたという事は、伝えることは出来るのですか。

(事務局)

都市計画法による生産緑地の変更に関する案件であれば、この都市計画審議会でご意見を集められれば、意見という形で意見を申し述べることは出来ると思います。

(会長)

もし、その様なご意思があれば、皆さんで議論して、意見を発することは出来るのではないかと思います。

他はいかがでしょうか。お願いします。

(委員)

生産緑地としての適正な管理の確認というのは、どの様な形でされているのですか。

(事務局)

定期的ではないのですが担当が現場に行き、適正に耕作されているかどうかを確認しています。

また、時々ある事例ですが、「生産緑地の畑の土手から少し草が生えて道路の方にはみ出しているので何とかしてほしい。」という様な問い合わせがございますので、その様な時には、担当の者が土地所有者の方の所に出向きまして、対応をお願いするという形で、適正に管理するように指導をしています。

(委員)

頻度としては、1年に1回ぐらいですか。

(事務局)

1年に1回あるかないかというところが正直なところでございます。

(会長)

よろしいですか。

どうぞ。

(委員)

買取り申出の関係ですが、主たる従事者が亡くなった場合には、毎月の農地部会にかけられます。ですから、農業委員会にも生産緑地の買取り申出についての情報が入ってきております。

それから、今ご質問のございました、生産緑地が荒廃しているかという問題ですが、農業委員会は農地パトロールというものをやっておりますから、その中で耕作放棄に近い状態があれば注意しています。そして、12月から農地法も変わりまして、勧告まで行うこととなります。指導を徹底していくという形が毎月委員の中でとられておりますので、比較的平塚は、生産緑地が荒廃していないように見受けられます。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。他にご意見なければご承認いただくということで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

では、原案どおりに決定したいと思います。

議案第182号 平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）は、原案のとおりに決定いたしました。

これから、ただいまの議案について「答申案」を事務局と作成しますので、5分ほどお待ちいただきと思います。

(答申案配布)

(会長)

それでは、ただいま答申案をつくりましたので、事務局より答申案の朗読をお願いします。

(事務局)

それでは、ただいまお手元のほうにお配りしてございます答申案につきまして、朗読をさせていただきます。

平塚都市計画の変更について（答申）。

平成21年11月13日、当審議会に付された次の議案について、審議の結果、原案どおりとすることに決しましたのでその旨答申いたします。

議案第182号 平塚都市計画生産緑地地区の変更（平塚市決定）。

以上でございます。よろしく願いいたします。

（会長）

この案でよろしいでしょうか。

（異議なし）

（会長）

では、この答申書をもって市長に答申することにいたします。

本日は、以上の審議事項だけですので、終了したいと思います。

続きまして、お手元の議事次第に（2）の報告事項がございますので、「平塚市総合交通計画について」、事務局のほうからご説明をよろしく願いいたします。

（事務局）

それでは、「平塚市総合交通計画（中間とりまとめ概要）」ということで報告をさせていただきたいと思います。

10月1日から10月31日まで、この中間とりまとめの概要をパブリックコメントさせていただいております。現在、コメントの内容を精査しまして、とりまとめを行っているところでございますので、今後の審議会等でご報告できるものと思っております。

それでは、早速入らせていただきたいと思います。1ページをお開けいただきたいと思います。

本中間とりまとめの概要は、序章から第IV章までということで、「総合交通計画策定の趣旨」から「交通施設と交通手段別の方針」までをとりまとめしております。

3ページを見ていただきますと、本計画の構成が第I章から第VII章までございます。これが全体の計画となっております。そのうち、今回とりまとめさせていただいたのは第I章から第IV章まで、基本的な方針までをとりまとめさせていただきます。

申しわけございません、1ページに戻っていただきたいと思います。

それでは、「総合交通計画策定の趣旨」からご説明させていただきます。

総合交通計画とは、ということで、「本市がめざすべき交通体系、道路網のあり方等を示した指針であり、戦略的に進めるべき取組みを位置づけ、その実現化を推進します。」ということで、総合交通計画は、いま起きている交通問題の対応や、将来のまちづくりを支えるために、本市がめざすべき交通体系、道路網のあり方等を示した指針です。取組みを効果的、効率的に進めるために、長期的な展望を見据えつつ、総合的な見地から、戦略的に進めるべき取組みを位置づけ、その実現化を推進します。

計画の位置づけとしましては、「平塚市総合計画」を上位計画とし、「第2次平塚市都市マスタープラン」の交通部門計画となっています。

目標年次としましては、平成39年、都市マスタープランの目標年次に合わせたところであります。

計画の策定際して配慮すべき視点としましては、6点ございます。

1点目には、高齢社会ということで、4人に1人が高齢者になるということです。

2点目、2ページをめくっていただきますと、広域交通体系との整合ということで、平成24年をめざしております、さがみ縦貫道路の整備、第二東名高速道路と広域道路網との整合を図っていくということです。

3点目、二酸化炭素の排出量の削減に向け、過度の自動車利用の抑制をし、公共交通機関利便性の向上を謳っております。

4点目、中心市街地の購買力が低下しておりますので、その活性化が本市の価値を高めるということでもあります。

5点目に、災害に強い都市基盤の整備を図るということで、都市防災の観点でございます。

6点目、都市を取り巻く社会経済状況が変わって、都市計画道路の見直しが必要ということで、見直しの視点を入れてございます。

3ページ目は、先ほどご説明させていただいた内容になっておりますので、飛ばさせていただきます。

「交通の現状」ということで、4ページをお開きください。

手段別の現状ということで整理させていただいております。

鉄道に関しましては、「通勤」・「通学」目的が主体ということになってございます。

路線バスに関しましては、人口集中地区内、ほぼ市街化区域内とさせていただいて結構ですけれども、その約8割が、公共交通機関が利用しやすい状況にあるという形になってございます。アンケート結果においても、8割以上の方が「バス停まで遠く感じない」という回答が出ております。中段の下にございます国道1号周辺や橋梁などの渋滞する交差点、平塚駅周辺の路上駐車により、

スムーズに走行できない箇所がある。バスに関しまして、四之宮・厚木線や浅間町・南原線では道路幅員が狭く、バスが停車すると後続の車両が追い抜けないという状態になって、道路混雑が悪化しているということがございます。

ページをめくっていただきまして、6ページを見ていただけますでしょうか。次に、自動車の現状です。本市の交通手段では最も多くなっております。全交通手段の約4割を占めるということでございます。主な目的としましては、「通勤」や「私事」で、一部「業務」目的での利用をされているということになります。

次に、自転車の現状でございます。「自動車」、「徒歩」に次ぎ利用の多い交通手段ということで、全交通手段の2割を占めております。また、近隣の駅に比べまして、非常に利用が多くなっているということが大きな特徴でございます。あと、一番下段、雨天時に約6割の方が「利用しない」と回答しておりまして、その代替としましては、7割の方が「路線バス」、2割の方が「車の送迎」というような回答が来ております。

次に、オートバイに関しましてですけれども、原付バイクは、自転車に比べ雨天時の利用が高く、約6割の方が雨天でも「利用する」という回答をいただいております。

次に、2番の道路の利用状況と整備状況ということですが、

現況の1日の交通量は、国道1号、国道134号、国道129号が3万台から4万台、その他の主要な道路が約2万台ございます。

下の枠を見ていただきますと都市計画道路に関して書いてございます。48路線、延長約115キロメートルが都市計画決定されています。整備済み延長は約72キロメートルとなっており、全体の約62%でございます。

ページをめくっていただきまして、8ページです。次に、平塚駅周辺の中心市街地の交通の現状でございます。

周辺の交通手段は、「自動車」が約4割と最も多く、次に「自転車」が3割、「バス」が2割となっております。周辺の駐車場の利用率ですけれども、平日・休日とも約6割ということで、総量は十分に保たれている状況でございます。また、一方では、自転車の駐輪場、駐車場と申しますかが不足しております。不足している量としましては、北口で約1,400台、駅前大通の路上駐輪されているところを含めると約2,900台が不足しております。また、南口では500台が不足しているという状況です。

次に、9ページの高齢者の交通の現状ということですが、

高齢者の方の交通手段も「自動車」の運転が最も多いということで、次に「自転車」が続いております。

5番目の交通安全に関しましては、市内の交通事故の約3割が自転車にかか

わる事故になっております。神奈川県交通安全対策協議会より「自転車交通事故多発地域」に位置づけられているという状況がございます。

次に、10ページをめくっていただきますと、第Ⅱ章としましては「交通課題の設定」をさせていただきます。

大きく5点の課題を上げさせていただきます。1点目は、今起きている交通問題への対応、2点目、将来のまちづくりを支える交通基盤整備、3点目、高齢社会への対応、4点目、環境負荷の軽減、5点目、中心市街地の活性化というところです。

①としまして、今起きている交通問題への対応としましては、通勤時間帯を中心とした交通混雑の解消ということで、都市計画道路の整備推進、ボトルネック交差点の改良推進、朝の通勤時間帯の平塚駅周辺の交通混雑に対して、路線バスの定時性、速達性の向上、自転車の走行環境の向上、駐輪場の整備推進を上げさせていただきます。

②としまして、路線バスの定時性、速達性の向上に関してです。効率的、効果的な都市計画道路の整備推進、ボトルネック交差点の改良推進。また、バスの待合い環境の向上、情報提供の強化としまして、様々な方法を考えています。

③としまして、違法路上駐輪対策の強化といたしましては、自転車、バイク駐輪場の整備推進や走行環境の向上を上げさせていただきます。2点目に、中心市街地の買物客の駐輪対策がございます。

次に、ページをめくっていただいて、④として、交通安全の向上としまして、自転車の走行環境の向上や交通ルール、マナーの啓発活動の強化、また、主要な道路の歩道の整備、通学路の安全対策という課題を上げさせていただきます。

次のページに行きまして、2点目の将来のまちづくりを支える交通基盤整備としましては、大きく、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進、また、路線バスの定時性、速達性等の向上を課題として提案させていただきます。

現況では市内の交通の約65%が市内に目的を持たない通過交通ということで、市街との行き来の交通になっています。まちづくりを支え、都市力を高めていくためには、広域交通体系や市内の都市軸を支える交通網、産業機能の拡充を図るための交通網の強化が必要です。

次に、14ページをお開きください。3点目としまして、高齢社会への対応についての課題です。

やはり都市計画道路の整備促進が必要です。歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保。先ほど現状の中で、高齢者の方が自転車を利用されているということで、主要な道路の歩道の整備、自転車の走行環境の向上が必要。交通バリアフリーの推進や路線バスの待合い環境の向上、情報提供の強化、手荷物

の配送サービスの対応などを上げさせていただいております。

次に、4点目の大きな課題でございます。環境負荷の軽減ということで、やはりこれも、都市計画道路の整備促進、ボトルネック交差点の改良推進が必要です。また、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進ですとか、鉄道の利便性の向上、路線バスの定時性、速達性の向上、交通結節点の強化、待合い環境の強化等が、環境の問題でも課題となっております。また、ハイブリッド車や電気自動車の利用促進についても課題と考えております。

次に、ページをめくっていただきまして、16ページをお開けください。5点目の中心市街地の活性化という課題には、大きく2つ上げさせていただいております。

中心市街地の行きやすさの向上を図るための課題、また、2番目としましては、中心市街地の移動しやすさの向上を図るための課題ということで、自動車の既存ストックを生かした駐輪しやすさの向上や、定時性、速達性、先程の手荷物サービスの対応などが中心市街地への行きやすさの向上につながるのではないかとということです。

2つ目の課題としまして、歩行者、自転車利用の安全で快適な通行空間の確保ということで、下の、白黒の写真が入っていますが、パールロードの自転車駐輪場の状況なども上げさせていただきました。

17ページは、今までの課題をまとめたものが表となっております。一番上の交通問題の対応、まち、高齢、環境、中心というのは、交通課題ごとに表示させていただいております。右側の道路等整備、公共交通、自転車、原付バイクというのは、交通施設、交通手段別に、その課題に対応するために整備させていただいております。

なお、これは、IV章でもこの方針について出てきますので、見ていただければと思います。

次に、18ページをおめくりください。第III章におきましては、「計画の全体方針」を謳っております。

全体の方針としては、包括的に4つの考え方を示させていただいております。道路網の充実に向けて、2番目に、めざす交通体系について、3番目に、めざす道路網について、4番目に、段階的な対応の必要性についてということです。

1点目の交通網の充実に向けてということで、まちづくりと一体となった利便性に優れた交通体系の実現をめざします。都市軸の形成や地域生活圏の充実を図るための交通網の強化ということで、下のまちづくりと一体となった交通網の充実、イメージ図ですけれども、都市マスタープランでも出させていただいておりますとおり、西部地域と南北の2つの核をつなぐ都市軸の形成や公共交通軸を入れております。地域生活圏の充実、地域生活圏と中心市街地を結ぶた

めの交通網の充実に努めていきたいと考えております。

20ページをめくっていただきたいと思います。めざす交通体系については、交通手段分担といたしまして、年齢、目的などに応じて、無理なく交通手段が選択できるよう公共交通や自転車等の使いやすさの向上を図りながら、選択性に優れた交通体系をめざしていきたい。必要に応じて交通の秩序化を図り、安全性や移動のしやすさを高めるというものです。

2)といたしまして、右のページ、交通手段の方向性ということで、それぞれの交通手段別に分けさせていただいています。

まず、鉄道ですけれども、市外との移動を担うもの。交通手段の転換・強化の方向としましては、自動車からの転換を促す交通手段として考えています。

路線バスに関しましては、市内のより大きな圏域への移動や市外近隣への移動を担う手段ということで、一番下の・で、道路等空間の効率化を図るために、自動車はもとより、自転車の問題を解決するためにも、個別輸送を集約する路線バスの役割は非常に大きく、定時性、速達性の向上等の対応を積極的に図り、他の交通手段からの転換を促す交通手段と考えています。

自動車・バイクに関してです。他の交通手段への転換を促し、市外、市内のより大きな圏域の移動の補完を担うというふうに考えております。交通手段の転換・強化の方向としましては、基本的には、他の交通を補完する役割を担う交通手段として考えております。

22ページ、自転車・原付に関しましてです。サービス圏域としましては、市内のより大きな圏域への移動や市内の生活圏を中心とした移動を担うものと考えています。強化の方向としましては、平塚市の特徴である平坦な地形を有する本市において、高齢者を含め幅広い年代からの利用があり、最も手軽な交通手段として中心市街地の活性化等を図るため、路線バスと同様に、使いやすさの向上を図っていくということを考えております。

徒歩は、書いてあるとおりでございます。

次に、23ページ目、2点目のめざす道路網についてということで、1)として、まちの骨格を形成する道路網ということで、河川、鉄道等で分断された地域を結ぶ道路は、まちの骨格を形成する上で必要不可欠な道路。本市は、皆様ご存じのとおり、河川、新幹線、東海道等によってかなり市域が分断されております。そういう市域を結ぶ道路というのは、交通機能はもとより、都市防災機能の向上を図る上でも重要な道路と考えております。

その道路網の充実に向けてということでございます。2つ目の・を見ていただくと、道路網の充実に向けては、今ある道路を有効に活用する。計画が予定されている都市計画道路を選択と集中により整備していくことが必要だということでございます。

その中で、①としましては、今ある道路の活用ということで、部分的な改良や道路空間の再配置等、今ある道路を最大限に活用することが必要となっております。

②としましては、都市計画道路の見直し。広域幹線道路、都市内幹線道路は、基本的に「存続」。補助幹線道路に関しましては、今ある道路が活用できれば「廃止」も視野に入れた検討が必要ではないかと考えられます。

25ページ、4番目の段階的な対応の必要性についてということで、交通課題の対応は、段階的にその対応をめざしています。当面は、交通渋滞の解消や中心市街地の活性化に係る交通問題への対応を進めさせていただきたいと考えています。

IV章としましては、先程まとめさせていただいております課題に対して、各々、「交通施設と交通手段別の方針」を述べさせていただいております。

1番として、道路等整備、これは5点ございます。

1点目としましては、効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進でございます。道路機能や都市防災機能の向上からの必要性を確認し、今後も存続させる路線を明確にするとともに、計画的にその整備を進めます。取組例としましては、都市計画道路の見直し、整備プログラムの作成を考えております。

2点目、ボトルネック交差点の改良推進でございます。道路混雑の緩和等を図るために、その対応を段階的に進めます。取組例としましては、右折レーンや付加車線、広幅員車道を考えております。

3点目、自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備ということで、歩行者の安全性を確保するために、主要な施設への連絡等、歩行者ネットワークの連続性の確保を検討します。必要に応じて、自動車中心の道路構造を見直します。取組例としましては、歩道の整備、道路空間の再配分を考えます。

4点目、老朽化した交通施設の対応です。交通施設の安全確保や都市防災機能の向上等を図るために、改修整備計画を定め、段階的に整備を進めてまいります。

5点目、通学路の安全対策です。道路の補修や整備、または安全対策を継続的に進めていくということで、これは、スクールゾーンの標示や安全対策を実施する団体への支援等を行ってまいります。

次ページをめくっていただきたいと思います。2番目の公共交通としましては、8点上げさせていただいております。

まず1点目、鉄道の利便性の向上でございます。関係機関への要望を継続的に進めて、まちづくりや道路の混雑の解消に努めています。取組例は、根岸線、相模線の平塚駅までの乗り入れや、東海道新幹線の新駅の設置などです。

2点目、路線バスの定時性、速達性の向上を図るための運行効率化や走行環

境の向上。路線バスの走行環境を図るために、必要に応じて交通施設の整備等に関係機関と調整し、協議し進めます。取組例としましては、バスベイの設置やバス優先レーンの拡充などを考えています。あと、運行距離の長い路線バスは、利用実態を調査し、利便性の高い効率的な運行に関係機関と協議し、検討します。取組例としましては、折返し場の整備やバス路線網の再編等を考えています。

3点目、バス停での待合い環境の向上でございます。待合い環境を効率的に高めるために、施設整備、管理に関係機関と調整、協議し進めます。取組例としましては、上屋、ベンチというようなものの運用に関するルールづくりなどを進めます。

4点目、情報提供の強化ということで、利用者の利便性向上を図るために、誰にでも使いやすい、多様な情報提供に関係機関と調整、協議し進めたいと思います。リアルタイムの運行情報の提供やバスマップ等の作成を考えます。

5点目、手荷物の配送サービスの対応等ということで、自動車の利用抑制を促すために、中心市街地等において、手荷物の配送サービスの対応等に関係機関と調整、協議し検討しますということです。

6点目、交通結節点の強化でございます。交通結節点としてのシームレス化を、関係機関と調整、協議し進めますということで、北口と南口をつなぐ歩行者動線の円滑化などを考えます。南北都市軸の強化を図るために、ツインシティの交通結節機能の強化を、関係機関と調整、協議し進めます。ツインシティ内の交通ターミナル等の整備等を考えていきます。

7点目、交通バリアフリー化。高齢者の外出を支援するために、「平塚市交通バリアフリー基本構想」の実現化を進めます。公共交通のバリアフリー化に関係機関と調整、協議し進めます。これは取組例として、ノンステップバスの導入を現在も進めております。

8点目、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進としまして、鉄道駅やバス停までの行きやすさ、使いやすさを高めるために、まちづくりとの一体的な整備に努めます。ツインシティの整備等のときに、このような形を行っていきたいと考えています。

32ページをお開けください。3番目に、自転車、原付バイクに関して方針を出しております。これは5点出ささせていただいております。

1点目は、駐輪場の整備推進でございます。駐輪場の整備計画を定め、駐輪場の整備を進めてまいります。自転車のより効率的な使い方を検討いたします。これは、レンタサイクルなどのことを考えております。

2点目は、中心市街地内の買物客の駐輪対策でございます。歩きやすさを高めるために、短時間に複数の店舗を利用する買物等目的の駐輪対策に関係機関

と調整、協議し進めますということで、ルールを作って行きたいと考えております。

3点目は、自転車の走行環境の向上でございます。歩行者や自転車の安全性、快適性を高めるために、通行空間の整備や交差点の安全性の確保を進めます。都市計画道路等の比較的道路幅員の広い道路、歩道幅にゆとりがある道路など、道路の状況に応じて通行空間の整備を進めます。必要に応じて、自動車中心の道路構造を見直しますということで、下に道路空間の再配分のイメージ図を掲げさせていただいておりますけれども、自動車の交互交通できるところを一方通行にし、自転車の専用レーンを作るというような形などを考えております。

34ページをお開けください。4点目に、交通規則遵守の徹底化ということで、違法路上駐輪の削減を図るために、取締り強化や交通規則遵守の啓発を関係機関と調整、協議し継続的に進めます。現在も進めておる放置自転車の撤去、啓発活動を進めます。

5点目は、交通ルール、マナーの啓発活動の強化ということで、歩行者や自転車等の安全性を高めるために、交通安全教育を関係機関と調整、協議し継続的に進めます。

4番目の徒歩に関して、中心市街地での歩行者と自転車利用の安全で快適な通行空間の確保としまして、買物客の駐輪対策を関係機関と調整し、協議し進めますということです。

5番目の自動車、バイクに関しましては、4点上げさせていただいております。

1点目は、既存ストックを活かした駐車しやすさの向上としまして、既存制度の活用や特定の駐車場への利用の分散化を関係機関と調整、協議し進めます。取組例としましては、Pコイン制度の改善・普及を図っていきます。

2点目は、環境教育等の啓発活動の充実ということで、これらに関しましては、環境フェスタ等のイベントを継続的に進めながら、その中で効果的な啓発を進めたいと考えております。各種イベントで“カーフリーデー”の啓発等を進めてまいりたいと考えます。

最終、36ページになります。3点目は、車利用の仕方の工夫や行動の変化を促進。市民、市内企業者等に対しまして、自動車の賢い使い方が自主的に進むように努めます。賢い使い方としましては、モビリティマネジメントということが考えられます。

4点目は、ハイブリッド車や電気自動車の利用促進に関してでございます。二酸化炭素の排出量を削減するために、環境にやさしい電気自動車等の低公害車の普及について、関係機関と調整、協議し進めますということで、これは、取組例としては、社会実験等の参画や購入補助等のところも少し考えてござい

ます。

以上、今までの中間とりまとめの概要についてご報告させていただきました。よろしくお願ひいたします。

(会長)

以上、少し長く説明されましたけれども、ご意見があれば、ぜひお願ひします。どうぞ。

(委員)

本総合交通計画に関して、私の住んでいる上吉沢地区の現状から3点見解をお聞きしたいと思っています。

ご存じのように上吉沢地区というのは、市街化調整区域です。近年は、少子高齢化ということで急速にその傾向が進んでいるという状況でございます。道路としては、都市計画道路の八幡神社土屋線がありますけれども、現状は、片側1車線で歩道はありません。歩行者は、側溝の蓋の上を通行するという状況でございます。

また、日向岡トンネルが開通したあとは、朝夕、平塚市内への通勤路として利用する車が非常に多くなっております。通学路の安全性の確保ができないために、自由学区制の影響もありますけれども、土沢中学校の生徒は減少する一方です。また、来年の10月にはパークゴルフ場が開設される計画もありまして、通行量が増加することが予想されています。

また、農業技術センターに隣接します吉浜のバス停というのは、しんわルネッサンスの利用者が多数います。朝夕は、バスが停車すると後続車が渋滞して、進路変更禁止道路になっているにもかかわらず、違反する車が多い。それで、対向車との交通事故の危険性も非常に増してきています。

質問の第1点は、この未整備路線の安全確保のための方策をどのように考えておられるのかということと、第2点は、19ページの交通網の充実に向けてという中で、西部地域の「施設整備等と一体となったバスベイや待合環境の整備」となっていますが、これは、吉浜のバス停は検討に入っているのかどうかという点です。

それから、第3点は、24ページの見直しの基本的な考え方の中で、STEP3、事業実施時期の見込みとルート・構造などに係る課題ということになっていますが、これはいつまでに検証するのか。

以上、3点についてお聞きしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(会長)

お願いします、よろしく。

(事務局)

1点目の未整備路線の確保でございますけれども、これは、26ページにも書かせていただいたとおり、道路機能や防災上の観点から必要な都市計画道路は選択と集中により整備をさせていただくということで、今後、整備プログラムを作成する中で、その順位づけ等を考えさせていただいて整備に位置づけていきたいと考えております。

2点目、吉浜のバスベイ上屋に関しましてですけれども、これは、先程言った土屋線にも関連していることですので、その整備に関連して出てくるものだと考えておりますし、また、ここで言いましたバスベイなり施設等の整備ですけれども、当然、市で全部作っていくというわけではなくて、地域の方と協働で、そういうものの運営、ルール作りをしていきたいと考えておまして、その中で地域の方とご相談させていただきながら、それを作っていけるものなのかどうかを考えさせていただきたいと思っております。

3点目のSTEP3の実施時期でございます。

これは、見直しの基本的な考え方でございますので、今年度中に見直し路線を決めさせていただきたいと考えております。

今年度中に見直し路線を確定させていただきたいと思っておりますので、先程、全体の計画の構成の中で、V、VI、VII章というものが残っております。これに関しましても、パブリックコメントを実施させていただく中で、その内容、見直しの路線を公表させていただきたいと考えております。

STEP3に関しましては、先程お話しさせていただいたように、今年度中に検証をさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

(会長)

よろしいですか。では、追加をお願いします。

(委員)

あとV、VI、VII章ですか、そういうものがあるということですが、未整備路線で、現状は歩道が全くないわけですが、歩道の確保ということに関して、「めざします」とか「進みます」という用語がありますが、「努めます」とか「検討します」というような文言で入るようなことを考えておられますか。

(事務局)

都市計画道路の八幡神社土屋線の話ではなくて、今のご質問は、現在の幹道15号線の話だと思います。議会等でも通学路の安全確保等が質問されておりますが、管轄が土木部になってしまいますので、ここで答えられませんが、安全確保に向けた検討は、土木部の方で現在進めております。

それとは別に、幹道15号線と全く同じルートを通るわけではございませんが、この総合交通計画の中で、都市計画道路八幡神社土屋線としまして、整備促進についても、検討させていただきたいということでございます。

(委員)

駐輪対策についてお願いいたします。

ご承知のとおり、以前、高層の駐輪場ができる予定でございました。議会の採択案の時に、是非この施設についてはお願いをしたい、というようなことでもお願いしたのですけれども、残念ながら否決をされました。

ご覧のように、8ページにも載っておりますけれども、歩道上に自転車が何重にも駐輪しています。これが大災害の時になって、全部倒れたら人が歩くところがない、ビルからの避難者はどこを歩いたらいいのか、そのようなお話もいたしましたけれども、残念ながら否決されたわけでございます。

また、駐輪場について提案をされるようでございます。その中に、商業用施設を入れるということで、何かその関係で駐輪場対策が遅れるというような話を聞きましたけれども、やはり商業施設とは切り離して考えていただきたいと思います。最初に、何としてもこのような違法の駐輪を早く撤去して、道路を使いやすくしていただければありがたいと思っております。

議員の方には、是非ご尽力いただいて、駐輪対策をお願いいたします。

以上でございます。

(会長)

他にいかがでしょうか。

(委員)

2点ほど確認です。議会でも説明を受けているのですが、その後、あちらこちらへちょっと視察に行ってみたことがありましたので。

高松市に行きましたら、高松市は、本四架橋が出来る前と出来た後というのは、まちの様変わり、内容が様変わりしまして、本四架橋が出来るまでは、物資の安定供給というのは、船しかなかったもので、郊外に大きな量販店が出来ていなかった。だから、中心市街地とか、古くからある三越さんが栄えていたわ

けです。

本四架橋が出来たことによって、市民の方、県民の方が喜ぶであろうと思っていたところが、実は、事業者の方が一番喜んでいる。物資の安定供給が出来ることによって、中心市街地から外に、郊外に大きな店舗が出来始めて、ここ10年間の間に2.7キロメートル、全国で一番長いアーケード街というところが寂れてきてしまったというのが現況です。

要は、交通網を整備したからこれで良し、ということではなく、逆効果になってしまった。高松市は、島があるので、平塚とは同じ状況ではないですが、交通網の整備によって、中心市街地の活性化イコール市民のメリットになっているのかどうか。その前に、事業者のメリットの方が大きくて、なおさら郊外に大きな店舗が進出してくる環境を作ってしまうのではないかという、それについての考え方をお聞きしたい。

もう1点が、自転車関係のところですが、今、自動車利用率が約40%、自転車が約20%、それで道路整備していきますとあるのですが、道路整備しても、この比率が変わらない限りは、内容的には、環境的な面、全ての面では前に行く方向にはいかならないと思います。そうであれば、利用率が約40%の自動車を50%にするのか、20%の自転車を30%に上げるのか、そうすることによって、中心市街地の活性化や、市内の色々な循環系路が変ってくるのではないかと思います。色々な施策があるのですが、数値的な目標について表す予定があるのかどうなのか、2点お伺いします。

(事務局)

2点のご質問をいただきました。

高松市の事例から、交通網の整備をしていくことによって、中心市街地が寂れてしまったり、あるいは郊外に大型店が進出したりということで、事業者にとってのメリットになってしまうのではないかというご危惧でございました。

私達としましては、1ページから2ページ目にかけて、今回の計画策定に際して、配慮すべき視点として6点ほど掲げておりまして、その6点のうち1つに、中心市街地の活性化が市の全体の価値を高めて行くということで、まずそこから入っております。交通の利便性だけを高めようとしているのではなくて、中心市街地の活性化をいかに図るのか、良好な交通体系の形成をして、どうやったら中心市街地が活性化していくのかということのを合わせて考えて、このような方針を中間とりまとめとして出させていただいております。

具体的には、まだまだ検討は今後も進めていかなければいけないのですが、例えば、買物のしやすさとか、行きやすさとか、要は高齢者の方が安心して買物が出来るような環境づくり、そういったものも、当然のことながら方針とし

て打ち出しをさせていただいております。

高松市の事例は、今後検討させていただきたいと思っております。

それと、もう1点ですが、交通の現状で、40%ある車を50%に、あるいは逆に、自転車を増やす、バスを減らすというような数字的な目標を定めていく考えがあるのかということですが、今の段階では、数値目標を提供するかどうかということまでの検討には至っておりません。先程も話が出ておりますように、第V章、第VI章、第VII章、特に第VII章の実現化方策の中のプログラム等につきましても色々と検討を進めていきますが、その中で、今のご意見を参考に検討させていただきたいと思っております。

以上です。

(会長)

どうぞ。

(委員)

確認ですけれど、最初の前段の部分の利用者のメリットというところで、なぜその様に言うかということ、平塚市役所は、中心市街地に一番遠い所にあるわけですね。JRの駅はあるのですが、一番海に面している所にあつて、道路網のところでは中井インター、厚木インター、また、小田原厚木道路については伊勢原インター、平塚インター、全てが郊外にあるわけですね。

こういうインター系統のところは郊外にあつて、その一番身近なところに大店舗というものを建てて、それで住宅地がそこにあるということになれば、当然、事業者の方はそこに一番お客のメリットがある、お客をキャッチするメリットがあるという様になってくると思います。それを乗り越えてでも中心市街地に来なくてはいけないというのは、道路整備だけではないと思います。情報などが全て絡んでくると思うのですが、それらの連携を図りながら、本当に中心市街地に足が向いてくるような方策をしないと、色々な手を打っても絵にかいた餅になってしまうのではないかと思います。そのところも、当然検討されているのですが、V章以降に表すというのであれば、期待したいと思っておりますので、よろしく願います。

(会長)

よろしいですか。どうぞ。

(委員)

総合交通計画、まだ中間とりまとめということで、策定は最終段階に至るま

で重要かと思います。交通と言っても、現在は環境経済ということで、そうした施策が影響を与えるものが大きいし、CO₂の問題等もあるわけですが、回遊の中には、結構レンタサイクルをイメージしたものがございますね。例えば、歩道上の駐輪場での災害ですとか、こういうことにもすべて連動するわけですが、平塚市の行政の対応としては、例えば、環境は環境部、交通安全が市民部であるとか、例えば土木部が道路のことというようなことがあって、都市計画審議会が問題をあちこちに振るのではなくて、集約して、策定に意義のあるところを示すべきではないかと思います。特に、放置自転車対策と環境は連動するでしょうし、市街地活性にも結びつく、災害対策にも結びつく、未来の都市づくりに重要だと思うのですが、この程度の提言であって、モデルケースも今後提示していかれるのかも含めて、もう少し聞きたいのですが。

(会長)

どうぞ、お願いします。

(事務局)

レンタサイクルの話から、庁内的な連携というところを今言われたと思います。この総合交通計画策定に当たりましては、庁内の関係部と課の担当職員によるワーキンググループというものを組織しておりまして、さらに、部課長級によります策定委員会というものを設けております。庁内の関係課とは、その中で緊密かつ詳細に調整をさせていただいております。ここに表しているのは、その庁内調整が終わった方針で、今回、パブリックコメントとして外に公表させていただいたというものでございます。

今回は、中間とりまとめ概要ということで、基本的な考え方でございますので、今後、もう一度、年が明けてからパブリックコメントをさせていただくためのとりまとめをし、議会等にもご説明させていただいて、パブリックコメントを実施したいと思っておりますので、その為の庁内調整・連携を図っていきたいと思っております。

(会長)

他はいかがでしょうか。

ないようでしたら、私から3点ぐらいお話があるのですが。

1つは、平塚市の都市として交通網など色々課題を出しているのですが、実は、湘南地域の都市の中では、私は、最も都市計画道路がきちんと整備されていて、中心市街地はかなり良い道路網を持っていると思います。周辺は、先程のようにまだ道路が片側とか欠点はありますが、中心部、特に南側は、

戦災を受けた都市としては、日本の中でも相当良い都市計画道路が出来ている都市だと思います。

ですから、その認識をもう少し前面に出していくと、平塚独自の交通計画の考え方というものを中心市街地で出来ると思うのですが。これはまだ中間ですのでいいと思うのですが、その辺の評価をきちんとしていただきたいなと思います。湘南の他の都市と比べたら、かなり良い道路網を持っているので、その構造をうまく使えば、かなり良い仕組みが出来るのではないかと思います。それが1点です。

それから、電車からバスへの乗り換えをシームレスと言っていますが、シームレスの本来の考え方は、電車からバス、バスから自転車など、ただ駅からバスに乗り換えるところだけが便利なら良い、上手くいくという概念ではないです。

平塚は、バス停が駅前にあって問題が無く、つながっている東海大学やそういうところも駅前にきちんとシームレス化されているので、そういう意味では余り問題ではなくて、逆に一番問題は、高齢者の方が病院に行くとか市役所に行こうとすると、最もバリアフリーではない。要するに、全て駅に集まっていて、そこから高齢者の方が市役所に行こうとすると、歩くか別の路線に乗り換えるという、これはシームレスになっていないです。

これは路線の見直しになるかもしれませんが、特にここは中心に美術館や図書館など色々な施設が集中していますので、団塊の世代の高齢者の方は、知的興味があるので、そういう施設を積極的に使おうとすると、もう少しその辺の考え方を市役所の整備の中で入れていただくような交通計画が今後出てくるといいなと思います。周辺の商店街が点在しているところにも、そういうシームレス化の考え方を入れていただきたいと思います。

それから、環境対策ですが、今年のモーターショーをご覧になって分かるように、自動車のモードが、日本は相当大きく変わります。ここで言う温暖化対策で車を減らせば上手くいく、また、逆に言うとCO₂対策で車が減るという考え方で書かれているのは疑問で、あれだけ車が小型化して電気自動車になったら、もっと増えてくると思いますし、もっと個別性が高くなると思います。それから、高齢者の方が電動のスクーターで街中を走っていらっしやると思いますが、これももっと増えると思います。今は駐輪問題ですけど、そういう小型の非常に小さな電気自動車が、逆にとても増えてくるのではないかという感じがします。

これは平成39年までの計画なので、そのモードが変わることをもっと前提にして考えていただかないと、すぐ使えなくなってしまうのではないかと思います。電気自動車がどうなっていくかということは、多分他の国より、よ

り日本は進むと思いますし、多分かなり大きな問題になってくるのではないかと思うので、是非そのことを検討していただきたい。

それから、電気自動車が増えるということは、逆に言うとプラグインの駐車場が当然必要になってきます。市役所にはきちんとそういう計画が入っていると思いますが、もしそういうものがないとすれば非常に大きな問題になってしまいます。ですから、そのことも含めて、多分相当電気自動車が利用されるおそれがあると思います。非常に小さな電気バイクなどが増えてきますから、交通体系も、現在の車を前提としたものや、自転車を前提という話ではなくなるおそれがあるので、そのことを考慮にして検討していただきたい。

その項目が非常に少なく、最後に、ハイブリッド車や自転車の利用促進ということで、社会実験をやりますとなっていますが、その様な問題ではないのではないかと思いますので、それについては、今後計画的に進めていただきたいというのが、これを読んでいて思いました。

もう一つは、最終的に平塚市が何をを目指すのか。今、江戸川区は、自転車対策は全部済みました。駅に駐輪場が全部出来ていて、殆ど終わっています。それから、今、自転車のレンタサイクル事業を始めていますけれども、平塚は一体何を交通として掲げていくのか。私は、この平らな土地と都市計画道路、中心市街地が豊かだということについて、もっとアピールしていける、価値のある都市だと思っていますが、この交通計画にはその価値が全然書かれていない。

もし、書かれると何が良いかという、人口減少が止まります。安全で、快適で、病院にも行きやすくて、公共サービスが受けやすいといったら、そんな快適な安全な都市はないわけで、住みたくなると思います。そういう人口対策もあると思うので、この交通計画の頭に、そこを踏み込んで、平塚として出させていただくというようなことが検討されると良いと思います。委員会の皆さんにお伝えしたいと思います。

以上です。

他にございますでしょうか。

ないようでしたら、これで終わりにしたいと思います。

【審議会閉会】午後12時10分