

第 1 5 5 回平塚市都市計画審議会会議録

- 1 日 時 平成 2 7 年 7 月 7 日(火) 午後 2 時から午後 4 時 3 0 分
- 2 場 所 平塚市役所本館 3 階 3 0 4 会議室
- 3 出席委員 1 2 名
野崎審也、片倉章博、出村 光、秋澤雅久、石井信彦、
須貝英雄、杉本洋文、高橋 充、石原健次、三澤憲一、
綿引直也、具嶋久光
- 4 欠席委員 3 名
岡村敏之、真道豊、舩島年勝
- 5 平塚市出席者
- | | |
|-----------|-------|
| まちづくり政策部長 | 難波修三 |
| まちづくり政策課長 | 小野間孝 |
| 都市計画担当 | |
| 課長代理 | 高橋哲也 |
| 主査 | 田中 智 |
| 主査 | 根本健治 |
| 技師 | 高橋徹誠 |
| まちづくり政策担当 | |
| 課長代理 | 熊澤栄一 |
| 主任 | 高橋 健 |
| 主事補 | 道間翔平 |
| 都市整備課 | |
| 課長 | 細谷 誠 |
| 担当課長 | 田代卓也 |
| 課長代理 | 青木 繁 |
| 主管 | 小長井大作 |
- 6 会議の成立 委員の 2 分の 1 以上の出席を得ており、平塚市都市計画
審議会条例第 5 条第 2 項の規定により、会議は成立してい
ることを報告。

7 傍 聴 者 2 名

8 議 事

(1) 審議案件

議案第 2 1 1 号 平塚都市計画区域区分の変更 (神奈川県決定)

議案第 2 1 2 号 平塚都市計画道路の変更

3・3・3号八王子平塚停車場線 (神奈川県決定)

議案第 2 1 3 号 平塚都市計画用途地域の変更 (平塚市決定)

議案第 2 1 4 号 平塚都市計画高度地区の変更 (平塚市決定)

議案第 2 1 5 号 平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更 (平塚市決定)

議案第 2 1 6 号 平塚都市計画道路の変更

3・4・9号倉見大神線 (平塚市決定)

議案第 2 1 7 号 平塚都市計画道路の変更

3・4・10号ツインシティ大神線 (平塚市決定)

議案第 2 1 8 号 平塚都市計画下水道の変更 第 1 号公共下水道 (平塚市決定)

議案第 2 1 9 号 平塚都市計画土地区画整理事業の決定

ツインシティ大神地区土地区画整理事業 (平塚市決定)

議案第 2 2 0 号 平塚都市計画地区計画の決定

ツインシティ大神地区地区計画 (平塚市決定)

(2) 報告案件

平成 2 6 年度平塚市都市計画審議会における審議等について

【審議会開会】午後2時00分

(会 長)

ただいま、事務局から定足数に達しているとの報告がありました。

それでは、ただいまから「第155回平塚市都市計画審議会」を開会いたします。先ほど、事務局からもお話がありましたとおり、本日のこの会議は、平塚市情報公開条例第31条に基づき、公開での審議となりますので、よろしく願いいたします。また、会議録につきましても平塚市のホームページで公表をいたしますので、ご承知願います。

本日の会議の傍聴を希望しておられる方は2名おります。それでは、これから会議を始めますので、傍聴者を入場させてください。

(傍聴者入場)

(会 長)

本日の会議を傍聴される皆さんに申し上げます。

先ほど事務局からお渡しいたしました「傍聴者の遵守事項」をお守りください。

なお、遵守事項が守られない場合、「平塚市都市計画審議会傍聴要領」にしたがいまして、退場していただくことがありますのでご承知おきください。

平塚市都市計画審議会条例施行規則第4条第2項の規定にしたがいまして、本日の審議会の議事録署名人を、私と高橋充委員といたしますのでご了承願います。

(会 長)

それでは、お手元の次第、議事(1)の審議案件であります議案第211号 平塚都市計画区域区分の変更(神奈川県決定)、議案第212号 平塚都市計画道路の変更 3・3・3号八王子平塚停車場線(神奈川県決定)、議案第213号 平塚都市計画用途地域の変更(平塚市決定)、議案第214号 平塚都市計画高度地区の変更(平塚市決定)、議案第215号 平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更(平塚市決定)、議案第216号 平塚都市計画道路の変更 3・4・9号倉見大神線(平塚市決定)、議案第217号 平塚都市計画道路の変更 3・4・10号ツインシティ大神線(平塚市決定)、議案第218号 平塚都市計画下水道の変更 第1号公共下水道(平塚市決定)、議案第219号 平塚都市計画土地区画整理事業の決定 ツインシティ大神地区土地区画整理事業(平塚市決定)、議案第220号 平塚都市計画地区計画の決定 ツインシティ大神地区地区計画(平塚市決定)について、議題といたします。

事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それではこれよりツインシティ大神地区に係る都市計画決定・変更について説明させていただきます。

議案の説明の前にツインシティ大神地区のこれまでの都市計画等の経過を簡単に説明させていただきます。

平成9年に新幹線新駅誘致地区が寒川町倉見地区に決定し、それに合わせツインシティ構想が発表された後、平成14年にツインシティ整備計画が策定されました。その後、県と連携しながら、ツインシティのまちづくりの検討を進め、実現に向け、取り組んできました。

平成20年には、都市マスタープランに本市の北の核と位置付け、また、第6回線引き見直しにおいては新市街地の形成を目指す地区として一般保留と位置付けを行い、その後は、ツインシティ大神地区まちづくり計画をパブリックコメントを経て、策定しました。

その計画に基づき、都市計画の手続きを進めるために、平成24年5月には、ツインシティ大神地区の市街化区域への編入に対して、県が国との農林漁業下調整を開始しました。約1年の期間を経て、その下調整が終了したことから、まちづくり条例に基づき、都市計画の説明会を開催し、平成25年7月に、神奈川県に対して県決定案件の市案の申し出を行いました。

平成25年8月に地権者を対象にした地区計画原案の説明会、平成25年9月に市決定・変更原案説明会、10月には、県・市合同公聴会を実施するなど、都市計画法や市の条例に基づき、市民などの意見を聴取し、平成26年1月には、地区計画案の説明会、平成26年2月には、都市計画決定・変更案の2週間の法定縦覧を、案の説明会を経て実施するなどの都市計画手続きを進めてきました。

その後は、ツインシティ大神地区土地地区画整理事業が神奈川県環境影響評価条例の対象となることから、環境アセスメントの手続きを進めてきました。

ツインシティ大神地区土地地区画整理事業が周辺環境に与える影響を調査・予測・評価した環境影響予測評価書案を作成し、平成26年1月に予測評価書案を神奈川県に提出し、平成26年2月からはその予測評価書案の縦覧と3回の説明会や2月から7月に計6回の神奈川県環境影響評価審査会での審査を受けました。

7月24日には、県知事より環境影響評価審査書の送付を受け、審査が終了しました。また、都市計画手続きにおいては、平成26年2月の法定縦覧時に提出された意見書に対する見解書を平成26年8月に公表しました。

その間、新東名高速道路やさがみ縦貫道路の整備が進捗し、平成27年3月にさがみ縦貫道路が全線開通している状況です。

その後の平成27年4月1日には、平塚市長に対して土地地区画整理組合の設立認可申請があり、平成27年5月8日から、市では土地地区画整理法に基づき、事業計画の縦覧及び意見書の受付を行いました。その結果、意見書の提出はなく、現在は、土地地区画整理法に基づき手続きが進められている状況です。

本日の平塚市都市計画審議会においては、ツインシティ大神地区に係る都市計画決定案件のご審議をしていただくこととなります。

次に、ツインシティ大神地区のまちづくりの概要について平成24年4月に策定したツインシティ大神地区まちづくり計画をもとに簡単に説明します。

まちづくりの区域については、新幹線新駅誘致地区や新しい橋との位置関係から平塚市大神地区の既存の市街化区域に隣接する区域で、東側、南側が既存の市街化区域との境、北側は厚木市との境、西側は農振農用地区域との境となり、赤で囲まれた区域となります。また、面積規模は約68ヘクタールで、計画人口として約3,300人、就業人口は約6,000人となります。

このような職住近接のまちづくりを目指し、この区域を市街化区域に編入し、土地区画整理事業で面的に道路や公園等の都市基盤整備を行っていきます。

土地利用については、大きく産業系、複合系、住居系に区分しました。

まず、産業系となりますが、産業系ゾーン1は国道129号の西側に位置し、新しい産業や生産・物流施設等の集約を図る区域となります。

産業系ゾーン2は国道129号や倉見大神線の沿道に位置し、先進的な研究開発機能や、業務機能の集約を図る区域となります。

この産業系ゾーンはツインシティ大神地区の全体面積約68ヘクタールの半分以上を占めており、平塚市の産業の活性化と、今後の発展に寄与することとなります。

次に、複合系ゾーンですが、ゾーン1と2に区分します。

複合系ゾーン1は、3本の骨格となる道路に囲まれた区域の西側となり、地域の核となるゾーンであることから、新しい都市にふさわしく街を行き交う人々にとって、魅力的な商業施設や業務施設等の立地誘導を図る区域となります。

複合系ゾーン2は、複合系ゾーン1の東側にあたり、地域の核となるゾーンであることから、新しい都市にふさわしく街を行き交う人々にとって、魅力的な商業施設や業務施設等の立地誘導を図るとともに、利便性を活かした中高層集合住宅の立地誘導を図る区域となります。

最後に、住居系ゾーンですが、ゾーン1と2に区分します。

住居系ゾーン1は、国道129号東側の三角形の部分で、住居系の土地利用として、住宅等の立地誘導を図るとともに、国道129号の沿道であることから、沿道サービスの立地誘導を図る区域となります。

住居系ゾーン2は、地区の東側にあたり、既存の市街化区域に隣接し、環境共生型の低中層集合住宅地や戸建住宅地として良好な居住環境の形成を図る区域となります。

次に、土地利用を実現するための骨格的な道路の説明をします。

ツインシティ大神地区のまちづくりにおける骨格となる道路ですが、3路線あります。

1路線目として国道129号があります。

この道路は南北方向のアクセス交通を受け持ち、地区内部分に付加車線を設ける

ため、幅員を22mから27mに変更します。また、この道路の東側には交流型情報ステーションという、道路に付属する休憩施設を配置します。

2路線目として、倉見大神線があります。

この道路は相模川に橋をかけ、東西方向の交通を円滑に結ぶための道路です。

3路線目として、ツインシティ大神線があります。

この道路は地区南側の交通を補完するために配置する道路となります。また、倉見大神線との合流部には、トランジットセンターという公共交通の乗換機能のある交通広場を配置します。さらに、トランジットセンターと交流型情報ステーションを結び、地区のシンボルとなる道路であるトランジットモールを配置します。

それ以外の地区内の道路については、土地地区画整理事業の事業計画に位置付けられ整備されることとなります。

本日審議していただく案件については、これらのツインシティ大神地区のまちづくりの実現をするために、必要な都市計画決定・変更となります。

それでは本日お諮りする議案の説明をさせていただきます。事前に送付させていただきました議案の右上に2分冊の1、2分冊の2と記載しております資料になります。

初めに、議案2分冊の1の説明をさせていただきます。

まず、神奈川県決定案件であります議案第211号 平塚都市計画区域区分の変更、とそれに関連する議案第212号 平塚都市計画道路の変更 3・3・3号八王子平塚停車場線。次に、平塚市決定案件であります議案第213号 平塚都市計画用途地域の変更、議案第214号 平塚都市計画高度地区の変更、議案第215号 平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更、議案第216号 平塚市都市計画道路の変更 3・4・9号倉見大神線、議案第217号 平塚都市計画道路の変更 3・4・10号ツインシティ大神線、議案第218号 平塚都市計画下水道の変更 第1号公共下水道、議案第219号 平塚都市計画土地地区画整理事業の決定 ツインシティ大神地区土地地区画整理事業、議案第220号 平塚都市計画地区計画の決定 ツインシティ大神地区地区計画、以上の10都市計画案件となります。

それでは、それぞれの議案ごとに議案の内容をご説明しますので、議案書及びスクリーンをご覧になりながらお聞きください。

まず、神奈川県決定であります議案第211号「平塚都市計画区域区分の変更」をご説明します。

まず、変更する位置をご説明します。議案書2分冊の1では11ページとなりますが、今回、市街化調整区域から市街化区域に編入する位置を説明させていただきます。

こちらは平塚市都市計画総括図になりますが、JR東海道新幹線より北側に位置し、本市の北部に位置する赤色の区域が今回、市街化区域に編入する位置となります。

次に、議案書の12ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、

説明させていただきます。

まず、ツインシティ大神地区内には南北方向に縦断する国道129号があり、都市計画道路の名称としては、3・3・3号八王子平塚停車場線となります。また、地区の南側には、JR東海道新幹線が通っています。

色が着色されている部分が既存の市街化区域で、未着色部分が市街化調整区域となります。

赤色で囲んだ区域が今回、市街化調整区域から市街化区域に編入する区域です。

市街化調整区域から市街化区域に変更する面積は約68.4ヘクタールとなります。

次に、議案書の5から7ページとなります。

変更の内容を新旧対照表を使用し、ご説明します。

上が変更後で、下が変更前となります。

今回の変更で、黄色で網掛けしている平塚都市計画区域内に一般保留として保留されていた人口3,300人がツインシティ大神地区を市街化区域に編入することにより、保留人口がなくなります。また、新旧対照表の面積増減となりますが、真ん中の面積欄の左が変更後で、右が変更前となります。

今回ツインシティ大神地区について、面積約68.4ヘクタールを市街化区域に編入することにより、平塚都市計画区域内の市街化区域の面積が3,086ヘクタールから3,154ヘクタールになります。また、それにより、平塚都市計画区域内の市街化調整区域の面積が同面積減少することになります。

次に、議案書の3ページをご覧ください。平塚都市計画区域区分の変更の理由書でございます。

区域区分に関する都市計画は、昭和45年の当初決定以来、6回の見直しを行ってきたところです。

平成14年4月に神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で策定した「ツインシティ整備計画」において、寒川町倉見地区と平塚市大神地区とを一体化した環境共生のモデル都市を目指すツインシティは、「広域交通の結節点にあること、周辺には産業や学術研究機関などが高度に集積していることから、これらを活かして都市づくりを進める」とされており。また、平成22年3月に告示した第6回見直しでは、3,300人の人口フレームを保留しており、「平塚都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、「都市計画上必要とする計画的な市街地整備の検討を行う区域については、その整備の見通しが明らかになった段階で農林漁業との調整を行い、住居系市街地については、平塚都市計画区域内で保留された人口フレームの範囲内で、また、産業系市街地については、当該都市計画区域における将来の適正な工業及び流通業務の規模を考慮し、必要な範囲で市街化区域に編入を行うことができるものとする。」としております。さらに、「平塚市都市マスタープラン」では、ツインシティ大神地区は、「平塚市の北の核として、新幹線新駅や広域自動車道へのアクセスをいかし、環境との共生を理念とした新たな産業や業務機能の集積をめざし、また、産業機能、業務機能、居住

機能などの都市機能をバランスよく配置し、多くの市民や情報が交流し、平塚市を代表する顔として、吸引力のある環境共生のまちづくりをめざします。」とされております。

これら上位計画を踏まえ、本地区では、地域住民と平塚市との協働によるまちづくりを推進してきました。

この度、平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域に編入するものです。

次に、関連する議案第212号「平塚都市計画道路の変更 3・3・3号八王子平塚停車場線 神奈川県決定」をご説明します。

まず、変更する路線の位置になりますが、議案書では19ページで、赤色で示した線が3・3・3号八王子平塚停車場線の位置になります。

起点は国道1号との交差部の平塚市宮松町地内で、終点は厚木市との行政界の平塚市大神字一之堰地内となります。

今回の変更では、旗揚げしたツインシティ大神地区内について、右折レーンを設けるための区域変更とあわせて、ツインシティ整備計画における交流型情報ステーションを休憩施設として計画区域とするため、矢印で示した位置が変更となります。

次に、議案書の20ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

少し見えづらいかもしれませんが、ツインシティ大神地区付近の現在の都市計画道路の区域は黄色の区域となります。

変更後は赤色の区域となります。

ツインシティ大神地区の区域内となる部分について、右折レーンを設けるため、旗揚げした区間を幅員22mから27mに区域変更します。

なお、区域変更区間の延長は約950mとなります。また、休憩施設を都市計画道路の区域とします。面積は約8,500㎡となります。

次に、議案書の16ページをご覧ください。

こちらの新旧対照表で、3・3・3号八王子平塚停車場線の変更となる内容をご説明します。

表の下が変更前で上が変更後となり、赤色の下線の箇所が変更する箇所です。

まず、起点、終点の位置、主な経過地の位置に変更はありませんが、今回、新しい住居表示にあわせるなどの事務的な修正を行っております。

車線の数は、4車線とします。

地表式の区間における鉄道等との交差の構造は、JR東海道新幹線と立体交差、幹線街路と平面交差9箇所とします。また、平塚市大神字二之堰地内に休憩施設、面積約8,500㎡を設けるものとします。

次に、議案書の15ページをご覧ください。3・3・3号八王子平塚停車場線の理由書でございます。

平塚都市計画道路3・3・3号八王子平塚停車場線は、延長約5,800mで計画決定しており、このうち平塚都市計画道路3・3・2号八幡須賀線から厚木市との行政界までの区間は、一般国道129号としても位置付けられている主要幹線街路です。この国道129号は、県のほぼ中央を南北に走る主要な幹線道路で、国の大動脈である東名高速道路が接続するなど、県の経済産業活動を支える最も重要な道路の一つです。

平成14年4月に神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で策定した「ツインシティ整備計画」において、国道129号を南北方向の骨格となる道路として位置付け、整備を進める道路とされています。また、平成22年3月に告示した「平塚都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、3・3・3号八王子平塚停車場線は、おおむね10年以内に整備することを予定する主な施設に位置付けています。さらに、「平塚市都市マスタープラン」においては、「新たに創造される市街地の発展に向けて、ツインシティ（大神地区）への南北都市軸や東西方向の交通軸の強化を目指します。」とされており、国道129号の整備を進めるとされています。

この度、平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域に編入することとなり、それに伴う交通需要の増加などに対応するため、3・3・3号八王子平塚停車場線の区域の一部を変更するものです。また、今回の変更と併せて車線の数を4車線と定めるものです。

次に、平塚市決定案件の議案第213号「平塚都市計画用途地域の変更」をご説明します。

変更する位置は、今回、市街化区域に変更する位置と同一となりますので、省略します。

議案書の28ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

着色されている部分はすでに用途指定されている区域で、現在、ツインシティ大神地区内は市街化を抑制する市街化調整区域で、建ぺい率は50%、容積率は100%となっております。また、ツインシティ大神地区に接する既存の市街化区域については、国道129号西側が準工業地域で建ぺい率60%、容積率200%、国道129号東側が第1種住居地域で建ぺい率60%、容積率200%として指定されています。

まず、国道129号より西側及び倉見大神線の北側の一部は、紫色の準工業地域、面積約36.3ヘクタールとなります。

次に、3本の骨格道路で囲まれたゾーンの区域西側は、ピンク色の近隣商業地域、面積約11.4ヘクタール、区域東側はオレンジ色の第2種住居地域 面積約5.5ヘクタールを指定します。また、既存の市街化区域に接する住居系のゾーンは、黄色の第1種住居地域 面積約15.2ヘクタールを指定します。

次に、議案書の24ページをご覧ください。

こちらの新旧対照表で、今回の用途地域の変更内容を説明します。少し見えづらいので、変更箇所のみ拡大します。

第1種住居地域は、ツインシティ大神地区内を約15.2ヘクタール指定することにより、約778ヘクタールが約793ヘクタールとなります。

第2種住居地域は、約5.5ヘクタールを指定することにより、指定なしから約5.5ヘクタールとなります。

近隣商業地域の容積率200%の区域は、ツインシティ大神地区内を約11.4ヘクタール指定することにより、約123ヘクタールが約134ヘクタールとなります。

準工業地域は、約36.3ヘクタールを指定することにより、約280ヘクタールが約316ヘクタールとなります。

次に、議案書の23ページをご覧ください。用途地域の変更の理由書でございます。

要約してご説明します。

平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域への編入とあわせて、用途地域を本案のとおり変更するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第214号「平塚都市計画高度地区の変更」をご説明します。

変更する位置は、今回、用途地域を指定する位置となりますので、省略します。

次に、議案書の40ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

まず、ツインシティ大神地区に接する区域の高度地区は、第2種高度地区で建築物の高さの制限は15mとなっております。また、その東側は工業系用途地域で第4種高度地区となり、高さの最高限度は31mとなっております。

今回、市の指定基準に基づき、用途地域と連動して、赤で囲んだ区域を建築物の高さの制限が15mである第2種高度地区に指定します。指定面積は約68.4ヘクタールとなります。

なお、地区計画でゾーンを細分化し、それぞれのゾーンごとで高さの制限を定めるため、高度地区の制限は適用除外となります。

次に、議案書の33から36ページとなります。

新旧対照表で、今回の高度地区の変更内容を説明します。

上の表が変更後で、下の表が変更前となります。

今回、市の指定基準に基づき、用途地域と連動して、市街化区域に編入するツインシティ大神地区を、建築物の高さの制限が15mである第2種高度地区として指定します。そのため、第2種高度地区の面積が約1,952ヘクタールから約2,020ヘクタールとなります。

次に、議案書の32ページをご覧ください。高度地区の変更の理由書でございます。

す。

要約してご説明します。

平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域への編入とあわせて、平塚都市計画高度地区指定に係る基本方針に基づき、高度地区を本案のとおり変更するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第215号「平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更」をご説明します。

議案書の48ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

すでに、準防火地域の指定されている区域は黄色で塗りつぶした区域となり、市の指定基準に基づき、用途地域で第1種住居地域、第2種住居地域、近隣商業地域に指定する部分を準防火地域として、新たに指定します。

指定する区域は、ハッチをかけた区域となり、面積は約32.1ヘクタールとなります。

次に、議案書の44ページをご覧ください。

こちらの新旧対照表で、今回の防火地域及び準防火地域の変更内容を説明します。表の中央の左が変更後、右が変更前となります。

今回、市の指定基準に基づき、用途地域と連動して、用途地域で第1種住居地域、第2種住居地域、近隣商業地域に指定する区域を準防火地域として約32.1ヘクタールを指定することにより、準防火地域の面積が約1,878ヘクタールから約1,910ヘクタールとなります。

次に、議案書の43ページをご覧ください。防火地域及び準防火地域の変更の理由書でございます。

要約してご説明します。

平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域への編入とあわせて、平塚市防火地域及び準防火地域の指定基準に基づき、防火地域及び準防火地域を本案のとおり変更するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第216号「平塚都市計画道路の変更 3・4・9号倉見大神線」及び議案第217号「平塚都市計画道路の変更 3・4・10号ツインシティ大神線」をご説明します。

今回追加する路線の位置になりますが、議案書では54ページとなります。

3・4・9号倉見大神線は、相模川に新橋を架け、寒川町とツインシティ大神地区を結ぶ道路となりますが、平塚市で追加する路線の位置は平塚市と寒川町の行政界までとなる赤色の位置となります。

次に、ツインシティ大神地区南側の交通を補完する3・4・10号ツインシティ大神線になりますが、赤色の位置が今回追加する位置となります。

次に、議案書の55ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

まず、3・4・9号倉見大神線になりますが、平塚市で決定する区域は平塚市と寒川町の行政界までとなる赤色の区域となります。

起点は丸で、終点は三角で示しております。また、番号は、3・4・9号、名称は倉見大神線、延長は約1,070m、代表幅員は18.5mとなります。

なお、倉見大神線の寒川町側の区域については、寒川町で都市計画決定に向けた手続きが進められ、同時に都市計画決定する予定です。

次に、3・4・10号ツインシティ大神線ですが、赤色の区域が決定する区域となります。

起点は丸で、終点は三角で示しておりますが、起点の北側には、トランジットセンターという交通広場面積約7,000㎡を区域に含めます。また、番号は、3・4・10号、名称はツインシティ大神線、延長約750m、代表幅員は18mとなります。

次に、議案書の50ページをご覧ください。

こちらの計画書で、今回の都市計画道路の内容を要約して説明します。

まず、倉見大神線についてですが、種別は、幹線街路、番号は、3・4・9号、起点は、平塚市と寒川町の行政界となる大神字上堤外、終点は、国道129号の大神字一之堰、延長は、約1,070m、構造形式は、地表式と嵩上式、車線の数、代表部分として2車線、代表幅員は、18.5mとなります。

次に、ツインシティ大神線になりますが、起点は平塚市大神字上内出、終点は、平塚市大神字二之堰及び大神字下堰、延長は、約750m、構造形式は、地表式、車線の数、2車線、幅員は18mとなります。また、倉見大神線との合流部である大神字西八幡原、大神字上内出地内に面積約7,000㎡の交通広場を設けるとします。

次に、議案書の51ページをご覧ください。都市計画道路の変更の理由書でございます。

平成14年4月に神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で策定した「ツインシティ整備計画」に基づく、市街地開発事業や新規の都市計画道路事業に伴う交通需要などに対応するため、本路線を追加するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第218号「平塚都市計画下水道の変更 第1号公共下水道」をご説明します。

変更する位置は、今回、市街化区域に変更する位置となりますので、省略します。

次に、議案書の65ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

現在、平塚都市計画下水道の排水区域に指定されているのは、青色で塗りつぶしたすでに市街化区域に指定された区域となります。

平塚市では、都市計画法や都市計画運用指針に基づき、市街化区域を平塚都市計

画下水道の排水区域としております。そのため、今回、市街化区域に指定する赤色の区域を平塚都市計画下水道の排水区域として追加します。

指定する区域の面積は、市街化区域に編入する面積と同じ約 68.4ヘクタールとなります。

補足となりますが、土地区画整理事業に伴う雨水流出増分に対応するため、雨水調整池を設置しますが、雨水調整池の設置が予定されている箇所はハッチをかけた区域となります。

次に、議案書の 59、60 ページとなります。

新旧対照表で、今回の下水道の変更内容を説明します。

上が変更後で、下が変更前となります。

今回、市街化区域に編入する区域、約 68.4ヘクタールを排水区域とすることにより、排水区域の面積が、約 3,086ヘクタールから 3,154ヘクタールとなります。

次に、議案書の 58 ページをご覧ください。下水道の変更の理由書でございます。

平塚都市計画下水道は、昭和 39 年に都市計画決定し、その後、平塚都市計画下水道第 1 号公共下水道として変更を行い、整備を進めています。

今回の変更は、区域区分に関する都市計画の変更に伴い、市街化区域と排水区域の整合を図るため、排水区域を変更するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第 219 号「平塚都市計画土地区画整理事業の決定ツインシティ大神地区土地区画整理事業」をご説明します。

まず、決定する位置をご説明します。議案書では 71 ページで、こちらは平塚市都市計画総括図になりますが、JR 東海道新幹線より北側に位置し、本市の北部に位置する赤色の区域が今回、ツインシティ大神地区土地区画整理事業として決定する位置で、面積は、約 68.8ヘクタールとなります。

次に、議案書の 72 ページとなりますが、区域の説明を位置図の拡大図を使用し、説明します。

土地区画整理事業により、道路や公園等の公共施設の整備や宅地の整備を行うために、赤色の区域をツインシティ大神地区土地区画整理事業の区域として決定します。

指定する区域の面積は約 68.8ヘクタールとなります。

なお、市街化区域に編入する面積と土地区画整理事業の面積が異なる理由としましては、地区東側の道路で、すでに市街化となっている区域も土地区画整理事業の区域として取り込み、道路の整備を行うためです。

次に、議案書の 67 ページをご覧ください。

こちらの計画書で、今回の土地区画整理事業の決定の内容を説明します。

名称は、ツインシティ大神地区土地区画整理事業。面積は、約 68.8ヘクタール、また、公共施設の配置として、道路は、3本の都市計画道路と地区内の区画街路は都市計画道路を補完し、地区内の土地利用に合わせ、住居系は幅員 6m、非住居系は幅員 8m、9mを標準として計画配置する。

公園及び緑地については、区域面積の3%にあたる2.06ヘクタール以上の公園用地について誘致距離を考慮し、配置する。

その他の公共施設としては、土地区画整理事業に伴う雨水流出増分に対応するため、雨水調整池を配置する。

宅地の整備としては、都市計画道路3・3・3号八王子平塚停車場線の沿線は、工業用地、商業用地として計画し、地区東側の地域については周辺環境と調和した戸建て住宅、低中層住宅等を主とする住宅地として計画する。

次に、議案書の68ページをご覧ください。土地区画整理事業の決定の理由書でございます。

要約してご説明します。

平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域への編入とあわせて、土地区画整理事業を本案のとおり決定するものです。

次に、平塚市決定案件の議案第220号「平塚都市計画地区計画の決定 ツインシティ大神地区地区計画」をご説明します。

決定する位置は、今回、ツインシティ大神地区土地区画整理事業として決定する区域となりますので、省略します。

次に、議案書の74ページをご覧ください。地区計画の内容を計画書で説明します。

まず、地区計画の目標としましては、本地区は、神奈川県及び神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会が計画する環境共生モデル都市ツインシティの西側の地区です。東側の寒川町倉見地区の東海道新幹線新駅誘致地区及びさがみ縦貫道路寒川北インターチェンジと新橋で結ばれ、また、地区内を縦断している国道129号で北に約1.5kmの地点に新東名高速道路 厚木南インターチェンジの開設が予定されており、周辺道路交通網の整備が進められています。

この好条件を活かし、本地区は、「平塚市総合計画」や「平塚市都市マスタープラン」においては、本市の北の核として、環境との共生を理念とした新たな産業や業務機能などの集積を目指している。このように、計画的な土地利用を図る地区であることから、土地区画整理事業による基盤整備を行い、環境共生モデル都市にふさわしい良好な市街地形成を図るものでございます。

地区計画により、産業機能、商業・業務機能、居住機能などの都市機能をバランスよく配置し、多くの市民や情報が交流し、吸引力のある環境共生のまちづくりの実現を図り、次のようなツインシティが目指すべき都市像を達成することを目標とします「広域的な交流と連携の窓口（ゲートとなる都市）」、「地域の環境と共生し、地球環境にやさしい環境共生都市」、「新しい産業を創出・育成する都市」、「新しい生活スタイル・ワークスタイルを実践する都市」となります。

次に、地区施設の整備方針でございます。議案書では、74、76ページとなり

ます。

「本地区は、土地区画整理事業等により道路・公園等の公共施設の整備を行うとともに、これらの機能が損なわれないように維持・保全する。」としておりまして、道路、植栽帯、緑道の3種類を地区施設として定めております。

地区施設の配置及び規模を議案書の85ページの計画図で説明します。

まず、地区施設の道路としましては、都市計画道路3・4・9号倉見大神線を国道129号の西側まで補完する役割や富士山の眺望を確保する目的として、幅員18.5mの区画道路1号。また、都市計画道路3・4・10号ツインシティ大神線を国道129号の西側まで補完する役割や富士山の眺望を確保する目的として、幅員18mの区画道路2号。また、3本の骨格道路で囲まれたゾーンについては、地区の外周部に緑道5mを地区施設として位置づけます。さらに、農地と接する部分や産業系土地利用の外側には、環境共生モデル都市として周辺農地と調和を図るため、幅10mの植栽帯、産業ゾーンのそのほかの外周部には、緩衝緑地として整備するため、幅5mの植栽帯を位置付けます。

なお、外周の植栽帯については、調整池の設置が予定されている箇所は除いております。

地区の区分としては、産業ゾーンとして、産業地区1が約11.4ヘクタール、産業地区2が約12.5ヘクタール、産業地区3が約2.4ヘクタール、産業地区4が約8.5ヘクタール、産業地区5が約1.4ヘクタール、複合ゾーンとして、複合地区1が約11.4ヘクタール、複合地区2が約5.5ヘクタール、住宅ゾーンとして、住宅地区1が約2.2ヘクタール、住宅地区2が約11.3ヘクタール、最後に、教育地区が約2.2ヘクタールとなります。

次にそれぞれの地区の土地利用の方針を説明いたします。

国道129号西側の産業ゾーンとして、赤丸で囲んだ産業地区1と産業地区2は、生産施設、物流施設、業務施設を主体とした、広域道路を活かした本市の経済活力を牽引する新しい産業やこれらの施設を集約する土地利用とし、周辺の田園環境との調和を図る地区とします。また、赤丸で囲んだ産業地区3は、生産施設、物流施設、業務施設を主体とし、幹線道路沿道の立地を活かした、地区環境と調和する小規模な店舗を許容する土地利用とし、周辺の田園環境との調和を図る地区とします。

国道129号東側の産業ゾーンとして、赤丸で囲んだ産業地区4は、研究開発施設、情報通信業務施設を主体とした、広域道路を活かした本市の経済活力を牽引する先進的な産業を集約する土地利用とし、周辺の田園環境との調和を図る地区とします。また、赤丸で囲んだ産業地区5は、研究開発施設、情報通信業務施設を主体とし、幹線道路沿道の立地を活かした、地区環境と調和する小規模な店舗を許容する土地利用とし、周辺の田園環境との調和を図る地区とします。

3本の都市計画道路で囲まれたゾーンとして、赤丸で囲んだ複合地区1は、商業施設、業務施設、公共公益施設を主体とした複合的な土地利用とし、トランジットモールを活かした新しい都市にふさわしい賑わいを創出し、地区の核となる魅力的な土地利用を図る地区とします。また、赤丸で囲んだ複合地区2は、商業施設、業

務施設、公共公益施設、中高層集合住宅を主体とした複合的な土地利用とし、トランジットモールを活かした新しい都市にふさわしい賑わいを創出し、地区内の生活利便性の向上を図る地区とします。

住宅ゾーンとして、赤丸で囲んだ住宅地区1は、戸建住宅、沿道商業・サービス施設、業務施設を主体とした土地利用とし、広域道路の沿道として複合的な土地利用を図る地区とします。赤丸で囲んだ住宅地区2は、戸建低層住宅、低中層集合住宅を主体とした土地利用とし、隣接する既存住宅地と調和するうおいと落ち着きのあるまちなみ景観を創出し、環境に配慮した良好な住環境の形成及び保全を図る地区とします。赤丸で囲んだ教育地区は、小学校を主体とした土地利用とし、周辺の住宅環境との調和を図る地区とします。

議案書では、76から79ページとなりますが、建築物等に関する事項の概要でございますが、各地区の方針を実現するために必要な制限を定めてまいります。

建築物の用途の制限では、各地区の方針に沿って、建築物の用途の限定をしております。

敷地の細分化による住環境や街並みの悪化などを防ぐため、建築物の敷地面積の最低限度を定めませんが、想定する土地利用に応じて、産業地区1は10,000㎡、住宅地区1は165㎡となっております。さらに、ゆとりある街並みの創出を目指し、また、富士山等への眺望の確保や周辺農地への影響、建物が与える圧迫感を軽減するために壁面の位置の制限をそれぞれの地区で定めております。

建築物の高さの最高限度ですが、壁面の位置の制限のほか、植栽帯や緑道の地区施設による位置付けにより、道路に面してオープンスペースを確保することや建物の配置、規模及びデザインについて配慮して調和のとれた街並みを形成することにより、一部の区域において、建築物の高さの最高限度を20mとしています。さらに、敷地面積が10,000㎡以上の建築物については、細分化された土地利用と比較して、道路や隣地に面してまとまったオープンスペースとなる土地が確保されることから、一部の区域において、建築物の高さの最高限度を31mとしています。ただし、産業ゾーンと接して、農地があるため、建築物の日影による農作物への影響をできるだけ少なくするため、最高限度の制限とあわせて、斜線制限を設けます。

建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限としましては、屋上広告物の設置を禁止しております。

垣又はさくの構造の制限では、道路境界線及び隣地境界線に面して設ける垣又はさくについての制限を定めております。

最後は、建築物の緑化率の最低限度について、地区施設として植栽帯や緑道を定めておりますが、環境共生モデル都市として、地区全体で緑を確保するために地区ごとに緑化率を定めております。

ここからは、各地区ごとに建築物等に関する事項を説明いたします。

まず、産業地区1でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を事務所や工場、倉庫などに限定

しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、10,000²m²、壁面の位置の制限として、農地と接する部分は10m、区画道路1号、2号と国道129号に接する部分は5mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は2.5mとなります。

建築物の高さの最高限度は31mとなりますが、あわせて斜線制限を設けることで西側の農地に配慮します。

建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限としましては、屋上広告物の設置を禁止し、垣又はさくの構造の制限では、道路境界線及び敷地境界線に面して設ける垣又はさくは、生垣又は透視可能なフェンスとしなければならないことを定めております。

建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限と垣又はさくの構造の制限は、すべての地区での共通事項となりますので、他地区では説明を省略させていただきます。

建築物の緑化率の最低限度は、20%となります。

次は、産業地区2でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を事務所や工場、倉庫などに限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、2,000²m²、壁面の位置の制限として、農地と接する部分は10m、区画道路1号、2号に接する部分は5mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は20mで、敷地面積が10,000²m²以上の場合は31mとなりますが、あわせて斜線制限を設けることで北側と西側の農地に配慮します。

建築物の緑化率の最低限度は、15%で、敷地面積が3,000²m²以上の場合には、20%となります。

次は、産業地区3でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を事務所や工場、倉庫、床面積1,500²m²以下の店舗等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、500²m²、壁面の位置の制限として、国道129号に接する部分は2mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は15mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、10%で、敷地面積が1,000²m²以上3,000²m²未満の場合は15%、3,000²m²以上の場合には、20%となります。

次は、産業地区4でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を事務所、工場、倉庫、床面積500²m²以下の店舗、大学、病院、福祉施設等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は2,000²m²、壁面の位置の制限として、農地に

接する部分は10m、倉見大神線と住宅地区2に接する部分は、5mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は20mで、敷地面積が10,000㎡以上の場合は31mとなりますが、あわせて斜線制限を設けることで北側の農地に配慮します。

建築物の緑化率の最低限度は、15%で、敷地面積が3,000㎡以上の場合には、20%となります。

次は、産業地区5でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を事務所や工場、倉庫、床面積1,500㎡以下の店舗等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、500㎡、壁面の位置の制限として、国道129号に接する部分は2mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は15mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、10%で、敷地面積が1,000㎡以上3,000㎡未満の場合は15%、3,000㎡以上の場合には、20%となります。

次は、複合地区1でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を店舗、事務所、ホテル・旅館、遊戯施設、図書館、診療所等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、5,000㎡、壁面の位置の制限として、都市計画道路に接する部分は5mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は2.5mとなります。

建築物の高さの最高限度は20mで、敷地面積が10,000㎡以上の場合は31mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、10%とします。

次は、複合地区2でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を共同住宅、床面積が10,000㎡以下の店舗等、事務所、ホテル・旅館、遊戯施設、図書館、病院・診療所、福祉施設等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、2,000㎡、壁面の位置の制限として、都市計画道路に接する部分は5mとしております。

その他の境界線からの壁面後退距離は2.5mとなります。

建築物の高さの最高限度は20mで、敷地面積が10,000㎡以上の場合は31mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、15%で、敷地面積が3,000㎡以上の場合には20%となります。

次は、住宅地区1でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を住宅、床面積が500㎡以下の

店舗、事務所、その他には診療所等に限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、165㎡、壁面の位置の制限として、国道129号に接する部分は2mとしておりますが、調整池設置予定箇所は壁面後退はありません。また、その他の境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は15mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、10%で、敷地面積が1,000㎡以上3,000㎡未満の場合は15%、敷地面積が3,000㎡以上の場合は20%となります。

次は、住宅地区2でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を住宅、床面積が150㎡以下の店舗、その他には、幼稚園や保育所、診療所等と限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度は、165㎡、壁面の位置の制限として、道路境界線及び敷地境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は12mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、10%で、敷地面積が1,000㎡以上3,000㎡未満の場合は15%、敷地面積が3,000㎡以上の場合は20%となります。

次は、教育地区でございます。

建築物の用途の制限では、建築できる建物用途を小学校と限定しております。

建築物の敷地面積の最低限度の設定はありません。

壁面の位置の制限として、道路境界線及び敷地境界線からの壁面後退距離は1mとなります。

建築物の高さの最高限度は15mとなります。

建築物の緑化率の最低限度は、20%となります。

次に、議案書の80ページをご覧ください。地区計画の決定の理由書でございます。

要約してご説明します。

平塚市北部に位置するツインシティ大神地区において、土地利用計画が明確となり、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の見通しが明らかになったことから、市街化区域への編入とあわせて、周辺の田園環境や住環境と調和のとれた環境共生モデル都市にふさわしい良好な市街地環境の形成と保全を図るため、地区計画を本案のとおり決定するものです。

次に、都市計画法による縦覧を行いましたので、結果を報告させていただきます。議案第211号から第220号の案件について、平成26年2月14日から2月28日まで縦覧したところ、議案第211号、212号、213号、214号、215号、218号、219号、220号については、縦覧者は1名で、意見書の提出はありませんでした。また、議案第216号と217号については、縦覧者数は2名で、1件の意見書の提出がありました。

次に、議案書の2分冊の2となりますが、法定縦覧において提出された意見書の要旨をご説明します。

意見の要旨としましては、2ページ目、3ページ目となりますが、次のとおりです。

「ツインシティ計画は、新駅誘致を目指す寒川町倉見地区と平塚市大神地区とを新たな橋で結び、一体的な都市整備構想である。しかし、現状では大神地区の都市計画のみが先行し、寒川の都市計画及び新駅誘致は全く進捗していない。見通しが全くついていない現状では、ツインシティ計画実現は困難であり、大神地区のみのシングルシティ計画となっている。この状況下で、寒川町倉見地区と平塚市大神地区を結ぶ道路及び新橋を建設する必要はなく、その根拠もない。」

「上記理由から、寒川町行政界からツインシティ大神地区土地区画整理事業エリア外を結ぶ道路は不必要であり、この部分を都市計画決定案から除外すべきである。仮に、除外できないのであれば、製造会社工場を迂回するように計画変更すべきである。」

次に、ホームページや市の窓口で公表した意見書に対する市の見解の概要をご説明します。

「本市においては、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の検討が進んでいること、新東名高速道路などの周辺道路網の整備が進んでいることから、土地区画整理事業、新橋を含んだ倉見大神線などの都市計画手続きを同時に進めています。

寒川町においては、現在も継続して検討されているまちづくりの都市計画手続きに先行して、新橋を含んだ倉見大神線やその接続先となる県道相模原茅ヶ崎線などの都市計画手続きが進められています。このように、県、市、町は連携して、ツインシティ計画の早期の実現を目指しています。」

「新駅の誘致については、期成同盟会会長の県知事をはじめ、会員各市町の首長などにより、JR東海に対して寒川町倉見地区への誘致活動を継続して行っています。」

「JR東海は、新駅設置の要望に対して、リニア中央新幹線の開業後は新駅設置の余地が高まると表明するとともに、新駅設置の判断材料として新駅誘致地区の都市形成を挙げており、ツインシティのまちづくりを進めることが、新駅誘致を前進させることになると考えています。今後も、期成同盟会が一丸となって、新駅誘致の実現を目指していきます。」

「新橋を含んだ倉見大神線については、「ツインシティ整備計画」や「改定・かながわのみちづくり計画」に位置付けられており、ツインシティ計画の一体的なまちづくりに寄与するだけでなく、県の広域交通ネットワーク形成にも寄与する施設となります。また、ツインシティ大神地区は、本市の北の核としてさがみ縦貫道路や新東名高速道路へのアクセス性を活かした産業や業務機能の集積を目指しており、さがみ縦貫道路へのアクセス性を確保する上でも必要な施設となります。」

「「ツインシティ整備計画」の策定後、新橋については、整備予定者である県において位置やルートの検討が進められてきました。この道路の位置やルートについては、これまでの間、県のホームページや普及啓発パンフレットによる周知が行わ

れてきました。また、平成22年に県が実施した環境調査結果の説明会や平成25年6月22日に実施された「(仮称)ツインシティ橋に係る地権者説明会」などで市民や利害関係者に対して説明がされてきました。これらを受け、本市では、原案説明会などで内容を周知し、都市計画原案の縦覧や公聴会で意見を求めながら、今回の都市計画の案を作成したものとなります。そのため、本案のとおり都市計画変更の手続きを進めていきます。」

以上が、見解の内容となります。

今後の都市計画手続き等の流れを説明します。

まず、都市計画手続きについてですが、本日の都市計画審議会でご審議頂いた後は、県決定案件について、神奈川県都市計画審議会での審議や国関係機関との法定協議が県で進められ、県決定案件と市決定案件を同時に都市計画決定・変更告示を行う予定です。また、環境アセスメント手続きについては、環境影響評価審査書により頂いた知事意見を踏まえ、ツインシティ大神地区土地区画整理事業環境影響予測評価書を作成し、その予測評価書を神奈川県に対して提出し、最終的に、都市計画決定・変更告示にあわせ、環境影響予測評価書を公告する予定です。また、土地区画整理法に基づく、土地区画整理事業の手続きについては、引き続き、事業計画等の審査が行われ、最終的に、都市計画決定・変更告示などに合わせ、土地区画整理組合設立認可の公告が予定されております。

以上で、議案第211号から議案第220号の説明を終わります。

ご審議の程よろしくお願いいたします。

(会長)

ただいま事務局より説明がございました。大変ボリュームが多く、なかなかわかりにくいところもございますので、質問や説明について詳しく補足するということがありましたら、ご意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

(委員)

環境アセスメントなどのいろいろな観点から検討されて、大変ご苦労なさっていることがよく理解できました。

2つほど教えていただきたいのですが、1つは、新駅誘致云々とのことですが、万が一、新駅誘致が成らない場合は、いわゆるコンティンジェンシープラン、不測事態対応計画というものは何かあるのでしょうか。

それからもう1つ、私はこういう施策、行政などを含めての効果測定をよくやるのですが、波及効果という言葉をよく使います。例えば、平塚市全体に対して、この計画はどの程度の波及効果があるのか。波及効果については、経済的波及効果、社会的波及効果、それから文化的波及効果の3つが国の施策などでもよく挙げられるのですが、定性的な部分はよくわかりましたので、定量的な部分についてお聞きします。

例えば、新しい産業が育成されるとのことですが、それが実際に数値として、指標として、あるいは目的でもいいですが、例えば経済的な金額的な価値評価がどの程度得られるのか、教えていただきたいのですが。

それから、人口及び働く人の数はどうなるのかという点についてもいろいろな指標がございますが、教えていただきたいと思います。

(会 長)

では、事務局、よろしく申し上げます。

(事務局)

最初に、新幹線新駅の誘致については、将来的にどうなるのかというご意見ですが、新幹線の新駅につきましては、神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会の中で、神奈川県知事をはじめ、各会員市町の首長によって、ＪＲ東海に対し、要望活動を長年継続して行っているところでございます。

先ほど申しましたとおり、ＪＲ東海は、リニア中央新幹線の開業後は、新駅設置の余地が高まると表明しており、リニア中央新幹線の整備は、東京-名古屋間が平成３９年に先行開業する予定です。

大神地区の土地区画整理事業については、おおむね工事期間は１２年間を見込んでおり、その時期には、リニアも開通して、新幹線新駅設置の要求の高まりもあると思われまます。今後、期成同盟会の中で今まで以上に新駅の誘致に向けて取り組んでいきたいと考えております。

２点目の様々な波及効果についてですが、今想定しているのは、土地区画整理事業の換地処分後、約１０年間の経済効果としまして、約６，２５０億円の市内への経済波及効果があるのではないかと試算しているところでございます。

社会的な波及効果についてですが、今、平塚で問題となっているのは、市内にまとまった宅地供給であったり、大型の商業施設、産業系の用地を供給する場所がございませんので、それらを供給することによって就業人口の確保、また交流人口の確保が望めます。

先ほどの説明にもありましたが、人口については約３，３００人、労働人口については、就業人口として、約６，０００人を見込んでおりまして、具体的な進出企業が確定しませんがわからないところはありますけれども、商業施設や新たな産業系の施設の事業計画があることから、ある一定の就業人口は見込めるのではないかと考えております。

以上でございます。

(委 員)

ご説明いただき、ありがとうございました。

(会 長)

よろしいですか。
ほかに、どうぞ。

(委 員)

3つ質問がありまして、1つは高度地区の指定の件ですけれども、いただいた資料の40ページの図では、第2種高度地区と第4種高度地区に分けられています。なぜ、このような分け方をしているのか。第4種が最高限度31m、第2種が最高限度15mですね。

これに関連して、もう一つ、先ほどスクリーンに表示された資料では30ページですが、ここでは、産業地区は、31m、20m、15mとまた別の数字になっているのですが、これはなぜでしょうか。これが第1点目の質問です。

それから、2点目ですが、土地区画整理事業というのは、減歩によって公共事業がある程度進められるという事業ですね。これは皆さん常識としてご存じだと思いますが、この土地区画整理事業を行う場合にどの程度の減歩を前提にしているのか。また、土地区画整理事業では地価の上昇が考えられると思いますが、地価の上昇をどの程度見込んでおられるのか。仮に、地価が上昇しないとしたら、想定した減歩率を上げるのかどうか、そのお金はどこから捻出するのかを教えていただきたい。

それから、3点目、この土地区画整理事業というのは、今とても難しい時期を迎えているというのが全国的な傾向です。研究者などもそのように言っておられます。土地区画整理事業を実施する上では、開発方式が非常に重要になります。その際、具体的にどこがリードして、どこが責任を持って開発を行うのでしょうか。

以上、3点の質問です。

(会 長)

では、事務局、お願いします。

(事務局)

高度地区の指定状況でございますが、資料の40ページの中で高度地区の現況の指定状況について、既存の市街化区域と隣接するところが第2種高度地区、相模川に隣接するところが第4種高度地区ということで、これはどうしてなのかというご質問でございます。

こちらについては、平塚市の高度地区を市街化区域全域に拡大したときに、指定基準をつくりまして、主に用途地域と連動した形で指定させていただきました。第2種高度地区については、主に住居系の用途地域になります。第1種中高層住居専用地域の一部、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域の一部、準住居地域、準工業地域及び近隣商業地域のうち容積率200%の地域が対象で、主に住環境を保全するために高さ制限を15mとしました。第4種高度地区については、商業地

域と工業専用地域、工業地域の3つの用途地域が対象となります。

今回のツインシティ大神地区の計画については、主に準工業地域がありまして、その他の地域が近隣商業地域と第1種住居地域と第2種住居地域です。高度地区については用途地域と連動していますので、高度地区の指定基準に基づき、15mをあらかじめ指定することになります。

準工業地域の産業地区では、今後様々な産業や物流施設等の誘致をしていかなければならず、工業系の土地利用に近いことから、地区計画で建築物の高さの最高限度を緩和しております。工場として操業するためには、階高の高い建物が多く想定されることから、調査をした結果、20m、31mの高さ制限といたしました。

あわせて、複合地区の近隣商業地域についても、主に10階建てのビルや共同住宅が多くなるため、20m、31mとしました。

高度地区の指定の決定については、地区計画を決定した場合には、地区計画のほうを優先いたしますので、今回、地区計画で、20m、31mとさせていただきます。

2点目、3点目の土地区画整理事業における減歩率の質問については、本日、都市整備課の職員が来ておりますので、そちらから説明させていただきます。

(都市整備課)

2点目のご質問と3点目のご質問についてお答えします。

まず、減歩率ということでご質問いただきました。

土地区画整理事業につきましては、事業を実施しようとしている方々で事業計画をつくるのですが、その中で、道路等の公共減歩、それから保留地として事業費に充てる保留地減歩、それらを平均合算減歩としまして41.6%ということで今、計画がされております。また、地価の上昇についてですが、事業を実施する前の地価は、事業計画の中で平米あたり51,000円と算定をしております。また、事業を行った後ですが、こちらにつきましては、同様に平米あたり95,000円と算定しております。

なお、地価の上昇を見込んでいる事業ではあるのですが、やはり減歩率の抑制につながるような検討も大事であって、地権者の皆様の負担が増えないように、本市として、技術面ですとか資金面等で支援を行っていきたいと考えております。

なお、最後の3点目になると思いますが、開発方法、いわゆる土地区画整理事業ですが、こちらの事業主体としましては、土地区画整理組合ということで今、計画が進められている状況です。

以上です。

(委員)

2番目の減歩と地価上昇の関係ですけれども、減歩が41.6%とおっしゃいました。相当な減歩ですね。地価も、51,000円から95,000円と相当な上

昇を見込んでおられるが、素直に申し上げて、こんなに上昇するのか疑問です。

確かに今農地であるところは、市街化調整区域から市街化区域に変更されるので、かなり地価が上がると思います。ところが、今もう既に市街化区域であるところがこの計画区域内にありますね。

そうした地域については、こんなに値上がりするとはとても信用できない。信じられないですね。農地の地主にとっては、受け入れやすいとは思いますが、住宅地の地主は、41%も取られて、地価が上がらないというと、納得できないのではないのでしょうか。

それについて、どう考えておられるのかをまずお聞きしたいと思います。減歩と地価上昇についてお伺いします。

それからもう一つ、開発方式ですね。土地区画整理事業は組合方式とのことですが、それで本当に進むのかと。平塚市がこの事業を行うにあたっての勉強会の資料を読みましたら、PFI方式を導入しろという提言がありました。PFI方式というのは、要するに民間資金等の活用による公共施設等の整備の促進に関する法律によるものです。このPFI方式であればまだしも、組合が主体になって事業をリードしていくということは、今の世の中ではどうも考えにくいというのが識者の見解です。それについては皆さんどう考えておられるのか、ご意見を伺いたいと思います。

(都市整備課)

2つご質問いただきました。

まず、市街化区域についてですが、まず、このツインシティ大神地区の今回の案件につきましては、全域市街化調整区域ということになります。市街化区域に隣接している部分などに現在の家屋等が見受けられるという趣旨かと思えます。その部分では、既存で、住宅だけではなくて、例えば国道沿いに既に土地活用を、コンビニ、ガソリンスタンド等を営業なさっている方もいらっしゃいます。そういう方々と現在農地等を保有なさっている方、その部分の考え方の差だと思えます。

減歩率については、現状と工事を行った後の土地の評価を行い、算出します。例えば住宅等で活用している土地と農地では、現状で評価が異なりまして、おおむね20%とか30%の差が生じている状況のようです。ようですというのは、土地区画整理組合になろうとしている組合設立準備会の中で具体のシミュレーションを個々に行っていて、そのような結果になったとのこと。

先ほどは、平均減歩率ということで申し上げましたが、それが41.6%です。個々の土地については、20%、30%という差は生じますが、あくまでも平均が41.6%という考え方です。

それから、組合方式に対して、PFI方式というお話もいただきました。

組合事業については、地権者さんが集まって事業を行うものですが、本地区の場合、土地区画整理組合ということで今、計画をしているところです。

近隣の例えば平塚市に隣接している地域でも、ここ1、2年ぐらいで、例えば、相模原市の「当麻地区」や藤沢市の「葛原地区」（「新産業の森北部地区」）、それから、海老名駅西口、伊勢原市の小田急線と県道の横浜伊勢原線の重なる地域等で、組合施行で事業を立ち上げている状況です。

以上です。

（委員）

そうすると、基本的に、農地を持っている地主さんと、それから住宅地とか商業施設を持っている地主さんとは、減歩率が変わるということですね。それは、もうはっきりと地権者の皆さんにお伝えしているということで、そういう理解でよろしいのでしょうか。何か聞いていると、あまり皆さん、その辺のことをきちんと理解されていないように伺っているものですから、ちょっと心配してお聞きしました。

それから、開発方式ですけれども、土地区画整理事業において、組合がリードしていくことは、とても難しい時代だと思います。今、いくつかの地域でそれをやっていますというお話がありましたけれども、うまくいっていないところが多いですね。やはりリーダーシップを持って、責任を持ってやってくれるところがないと、どうもうまく進んでいないと。

しかも、平塚市の勉強会で、市の勉強会ですよ。それでPFI方式の導入などが提言されているのに、なぜそれが消されてしまっているのかと。ちょっと素朴な質問なのですけれども、よろしくをお願いします。

（都市整備課）

2つのご質問ですが、1つ目につきましては、減歩率について個々の差が生じている状況の中で、地権者の皆様が、その認識をどこまでされているのかということについてです。

それは、やはり組合を設立しようとしている準備会もそうですが、県を含めて、当市の説明が足りないところかもしれません。ですから、その部分をこれからも丁寧に、きめ細やかにご説明させていただいて、ご理解いただけるような形でしっかり取り組んでいきたいと考えております。

それから、組合がリードしていくことが難しくないかというところで、先ほどもおっしゃっていましたがPFI方式の提言については認識しております。土地区画整理事業につきましては、土地区画整理法というものがあられて、そちらに事業者についての位置づけがされております。県や市などの公共団体施行、それから土地区画整理組合施行、それから個人施行、などが位置づけられておられて、明確になっています。

実は、土地区画整理事業については、PFI方式を採用することが、法令上困難であります。そうは言っても、恐らくリーダーシップが大事との質問の趣旨だと思います。

すみません、こちらで答弁を代わります。

(都市整備課)

委員さんが先ほどおっしゃいましたが、ざくばらんな話を申し上げますと、やはりまだ地域の地権者様の中には、なかなかこの事業に対してご理解いただけない方が正直言っているらしいです。我々として、今何をやっているかという、うわさ話などで内容を誤解されている地権者様がいらっしやいますので、正しい情報を知った上でご判断いただければと思い、お話し合いを進めております。

そういう状況で、先ほどの質問にちょっと戻ってしまうのですが、沿道系にお貸ししているような方々、正直言って、ご自分の減歩率をまだ知らない方が実際にはいらっしやいます。そういう方にも、ここでだんだんお話ができるようになりましたので、先ほどの繰り返しになってしまうのですが、今はもう地権者様と1対1でのお話をさせていただいていますので、その中でいろいろと進めていきたいと考えております。

2番目の組合がリードしているというところですが、先ほどのお話にもつながりますが、やはり地元の地権者様には、いろいろと慎重な方々がいらっしやいまして、組合という形だけでは進展というか事業を推進していく上でなかなか難しいところもございます。組合施行といえども、行政側はこのまちづくりをととても重要視しておりますので、組合と連携いたしまして、行政側で技術支援ですとか、そういう部分で、ともに連携してやっていきたいと考えております。

以上でございます。

(会長)

よろしいですか。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

道路行政に関連することで1点お尋ねします。この資料でちょうど20ページと55ページになるかと思います。国道129号の拡幅工事、これは非常に望ましいところです。この付随してできる休憩施設ですか、これは拝察するに多分道の駅のようなものだろうと思われま。そのようなところと、あと55ページのほうで、新設道路のちょうど接合部分にできる交通広場。トランジットセンターですが、この機能というか設備、このトランジットセンター内は道路として機能するのかわか。つまり、ちょうど起点がこの下のツインシティ大神線のところになっておりますので、トランジットセンター内部については、交通の用に供さないのかわか。それについて、もし現在わかっている範囲でおわかりであれば、教えていただきたいと思。お願いいたします。

(事務局)

都市計画道路の中の附属施設で2点ほどご質問いただきました。

まず、1点目の交流型情報ステーションの内容についてでございます。国道129号の道路区域内にあわせてつくる施設でございます。主に広域的な道路交通網という位置づけの道路でございますので、一般車両の休憩場所として、大型車両の駐車スペースのほか、道路情報などの機能を併設するような施設でございます。休憩施設については、今のところ、トイレの設置や建物の中で少し休憩できるような空間をつくるということ聞いております。

続きまして、もう一つのトランジットセンターについては、寒川町から、まず新橋を渡って平塚側に来て公共交通等が通過する箇所でございます。公共交通の乗り換え機能を持つ交通広場の役割がございます。イメージとしては、将来的な計画なのですが、寒川町の新幹線新駅からツイン橋、倉見大神線の橋を公共交通で渡って、このトランジットセンターにたどり着くと、そこで乗降があります。さらにその先の区域内、複合施設の1、2の中のトランジットモールを通して、交流型情報ステーションまで公共交通が通る可能性があるというところでございます。また、さらに、ツインシティ大神線が国道129号から入ってきますので、一般車両も、その一部は乗り入れができるような交通広場の機能もあわせ持つような計画で進めているところでございます。

以上でございます。

(委員)

そうしますと、トランジットセンター内は、要は車が通り抜けできる想定でよろしいですか。

(事務局)

トランジットセンター内については、転回広場がございまして、そこから東西の倉見大神線には出入りはできません。ちょうどその部分から、倉見大神線が橋のほうにかさ上げされていくため、なかなか交通の交差点を設けるには厳しい位置でございます。県警等の協議の中でも、そこについての接続は、恐らく無理ということで、通り抜けはできないとのことでございます。

以上でございます。

(委員)

わかりました。ありがとうございました。

(会長)

ほか、いかがでしょうか。

(委員)

まず確認で、本日の審議会後の中で、神奈川県の審議会また都市計画決定の流れが出ておりますけれども、この期日に対して、大まかな日程で結構ですので、これ以降の流れをお伺いしたいと思います。

実際に都市計画決定が神奈川県のほうでされてから、工事着工の予想期間、また、このまち開きに関する期間のおおよその予測がされているのかを、お伺いしたいと思います。

(事務局)

まず、1点目の今後の都市計画上の決定手続のスケジュールでございます。

本日、市の都市計画審議会でご審議いただいた後に、県決定案件の平塚都市計画区域区分の変更、市街化区域への編入の件と、都市計画道路の変更、3・3・3号八王子平塚停車場線の案件について、神奈川県の都市計画審議会に諮ります。こちらについては、最近、県のホームページで都市計画審議会の日程が公表されました。日程につきましては、7月30日に神奈川県の都市計画審議会が開催されるということでございます。

無事、審議会を通れば、その後、県決定案件につきまして、神奈川県と国との正式協議である法定協議がございます。そこである程度の期間がかかり、今のところ、県では、8月中に都市計画の決定手続ができるのでは、というスケジュールで想定しております。

2点目につきましては、都市整備課から説明させていただきます。

(都市整備課)

では、2点目の土地区画整理事業の事業認可後の大体のスケジュールというところでご質問いただきました。

今の説明にありましたように、都市計画決定と同時に、8月中に合わせて土地区画整理事業の認可ということになります。土地区画整理法にもあるのですが、認可後1か月以内に地権者の皆様が集まりまして、設立総会を開くことになっています。それを経まして、その後は仮換地指定に向けた準備をしていきながら、なおかつ着工に向けた様々な準備をしていき、早ければ今年度中、平成27年度中の着工もあり得ると考えております。

以上です。

(委員)

なぜこのことを聞きますかといいますと、このツインシティ構想については、平成9年から長い時間をかけてやっと動き出したわけです。現在、さがみ縦貫道を含めた圏央道の開通によって、多くの産業進出の話が平塚市の産業振興部にも入っているということを聞いております。

ですから、今まで長い時間をかけた分、もちろん丁寧にやっていかなければいけないのは事実だと思いますけれども、その分、どこかでスピードを上げていくときに、どこが主導をとという質問が先ほどありましたが、できる限り平塚市のほうも、主導権を握るのではなくて、インセンティブを与えるような感じでしっかり前に進めるような状況をつくっていく必要があると考えます。今までの長い時間と労力に対して、産業の部分がまた逃げてしまったとか違う土地に行ってしまうという状況だけは避けなければいけないと思っております。8月中の組合設立後の着工準備までというものは、パフォーマンスではなくて、しっかりやっていただきたいです。そうすることによって、産業に対しての、工場誘致などにつながって先が見えてきますので、今後はどんどんPRも含めてお願いしていきたいと思います。

これは要望にとどめておきます。

(会 長)

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

(委 員)

この都計審にそぐわないと思うのですが、あえて発言させていただきたいと思えます。本日は都市計画審議会の中ですから、このツインシティ計画について、それなりの見識を持って出席をし、発言をしなければいけないと思っております。

ツインシティ大神地区の計画については、まだまだ多くの市民が、企業の中ではそれなりの立場にいらっしゃる方も、「ツインシティって何ですか」という疑問を持たれている方がおいでになる。これは平塚市にとって不幸なことではないかなと思います。

あえて申し上げれば、私は、このツインシティ大神地区の計画については、推進派の一人と自負してございます。現状、まだまだ多くの市民が、「ツインシティとは何ですか」という素朴な疑問を持たれていることから、平塚市として、確かな精度の高い情報をまず定期的に発信すべきだと思っております。

それから、もう一つは、市からご説明がありましたいわゆる慎重派に対する進め方ですが、このまま進めていくと、先ほど委員が触れられたスピードアップを図ろうとするにつれて、摩擦が生じてくる。この辺の緩和策について、それぞれのお立場にある方が、私は、もっと鋭意努力すべきだと思っております。これが2つ目の質問です。

3つ目は、場違いな質問かもしれませんが、今、道路網の整備について、県の決定、それから市の決定について触れられました。平塚市の道路網については、残念ながら、他市と比較するかは別問題にして、まだまだ不十分さが否めないと思っております。結論としては、このツインシティの中にあっても、積極的に右折帯を設置すべきと考えております。

本日、県の道路については、右折帯のご発言が2回ほどあった記憶がございます

が、市のほうの道路については、たしか一言も触れられていなかったかと思えます。積極的に右折帯を設けて、この中での渋滞をゼロにする、それぐらいの意気込みで計画性を持ってやってもらいたいと思えます。

それから、宅地を分譲していく中では、どうしても隅切りの問題が出てきます。これは減歩との関係が出てくるかもしれませんが、結論的には、私は、積極的に隅切りを作るべきだと。このことなくして、今後の未来のすばらしいまちづくりができないのではないかと考えております。さらに、もう一つ、これも場違いな質問かもしれませんが、この区画整理の中では、電柱は不要だと私は考えております。電柱なしの面的な整備を当初から図るべきだと思っておりますが、答えられる部分と答えられない部分がありだと思っておりますが、発言させていただきました。

以上です。

(会 長)

では、事務局、お願いします。

(事務局)

1点目と3点目の質問について答えさせていただきます。

まず、1点目については、本日都市計画審議会に10件の案件について、諮問をさせていただきました。本日答申をいただければと思っております。先ほど委員からもご質問があったとおり、この計画については平成9年から始まっております。これまでの都市計画審議会においても、たびたび機会があるごとに報告をさせていただいております。ただし、都市計画審議会の委員の皆様については、2年間の任期ということで、代わられる委員もいらっしゃるということで、それについては大変申しわけないことは思っておりますが、長期間にわたる都市計画審議会での経緯がありますので、本日諮問させていただきました。答申していただければと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

3点目の道路網の整備について、平塚市内の道路網整備はまだ未整備な部分が多いということでございます。今回の都市計画道路の変更については、神奈川県「かながわのみちづくり計画」の中のものを実践する部分があり、ツインシティ大神地区内における都市計画道路については、平塚市の決定で進めていくものでございます。そして、資料の図にあるとおり、国道129号に接する倉見大神線、ツインシティ大神線の国道129号との交差部については、全て右折帯を設けて速やかな交通処理ができるような計画にしております。こちらについても、神奈川県警の指導を受けながら進めているところでございます。

私からは以上です。続きましては、都市整備課から説明させていただきます。

(都市整備課)

最後の4点目のほうを先に、道路関係ということで申し上げます。

隅切りの設置の考え方、それから電柱なしでと、無電柱化という考え方についていただきましたので、申し上げます。

基本的に、隅切りの設置につきましては、交差点部分に今の画面にはない区画道路、6 m、8 m等の区画道路が入ってきますので、それらと交差することが平面上発生してきます。それらにつきましては、基本的に全て隅切りを適切な長さで設置する計画です。

それから、電柱につきましては、ご覧のような幹線道路がありますので、その幹線道路につきましては、無電柱化という計画で今、協議を進めている状況です。

以上です。

(都市整備課)

2番目は、慎重派の皆様に対する対応というか、慎重派の皆様が今後、事業を進めていく上で障害になって摩擦を生じてしまうのではないかとのご質問でした。

先ほどのお答えとちょっと重複してしまうところもあるかもしれないですが、やはり、慎重派の皆様にも、なかなか正しい情報が伝わっていないのが現状でございます。現在、組合設立準備会という組織がございます、慎重派の方々の団体もございます。我々は、全地権者353名の方に、公平で公正なご対応をさせていただきます、この場でお答えしていいものかわからないのですけれども、慎重派の皆様とも話し合いを重ねておるのが現状でございます。今後も353名の地権者様に公平・公正なご対応をさせていただいて、何とか正しい情報を伝えさせていただきます、ご理解いただきたいと考えております。

以上でございます。

(委員)

ありがとうございます。

今ご答弁を頂戴しましたそれぞれの内容について、しっかりと履行していただきたいと思えます。履行するということが非常に大事だと思います。

ツインシティ大神地区の計画については、市民への浸透度がまだまだ不足していると私は認識しております。関係者は知っていて当然です。しかし、関係者でない方々、それは市民のことを申し上げているわけですが、コンセプトをご存じですかということになりますと、先ほど私から申し上げた内容が現実だと認識してございます。その辺の対応策について、都市計画審議会の場において適切かどうかはありますけれども、大事な案件だと思うのですが、いかがでございますか。

(都市整備課)

今、委員さんから、市民への告知が足りないのではないかとのご質問をいただきました。過去の例ですけれども、広報紙にツインシティについてご紹介させていただいた経緯がございます。ただ、やはりまだまだ市民の皆様には知

られていないのが現状だと思います。

先ほどのご質問とまた少し重なってしまうかもしれませんが、やはり今まで、ツインシティに対しては、地元の地権者様になかなかご納得いただけないというか、ご慎重になられている方々がいらっしゃいましたので、我々としても、ツインシティについて全面的、積極的に広報できなかったという思いもございました。

ただし、8月の土地区画整理事業の手續が進展して組合設立認可になれば、それが1つのキーポイントとなります。そのときには、全地権者様が一応組合員となって、土地区画整理組合で事業を進めていくこととなりますので、ここをポイントとして、これから積極的に市のほうも市民の皆様に対してツインシティ事業をアピールしていきたいと考えております。

以上でございます。

(委員)

ありがとうございました。以上です。

(会長)

ほかにいかがでしょうか。

(委員)

1点だけ確認がありますが、3,300人の人口フレームを保留して、今回の見直しの中で行わないと、このツインシティの予定されている区域というものは、今後、市街化区域に入れることが、組合施行であろうが公共施行であろうができないという考えでよろしいのでしょうか。その辺の確認だけ、1点させていただきたいと思います。

(会長)

お願いします。

(事務局)

今回の人口フレームにつきましては、平成22年3月に神奈川県で「平塚都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の中で位置づけたものでございまして、将来人口に対しまして、この区域の中で3,300人を配置し、その他については既存の市街化区域に配置するという位置づけでございます。

それを次回の線引き見直しまでに計画的な都市基盤整備とあわせて都市計画手続きを行うということでございます。今後は、第7回線引きの見直しの作業がございまして、次回以降、審議会委員の皆さんには今後、説明させていただくのですが、やはり日本全国、人口減少社会の中で、なかなか新たな住居系市街地をまとまって配置するのは厳しい状況になっているのは事実でございまして、ぜひ今回の中で進

めていきたいと思います。

以上でございます。

(委員)

ありがとうございます。今、国では、地方創生についてのいろいろな施策を打っていますね。人口がずっと減っていく、もしかしたら増加に転じていく場面もあるかもしれないですけども、そういったものも含めて、今回のこの都市計画決定は非常に重要だと思い、そのためにも推進していかなくてはいけないと私自身は考えておりますが、その点は行政としてはどういう考えをお持ちなのか、最後に確認させていただきたいと思います。

(事務局)

ご指摘のとおり、ある一定のまとまった都市基盤整備におきます産業系の用地の提供や宅地供給については、大変重要な施策だと思っております。全国で人口が増加している市町村をいろいろ調べてみますと、やはり駅周辺で土地区画整理事業が進んで、まとまった宅地供給がされているとか、郊外型でも住宅地の供給だけでなく、例えば産業系の働く場所の供給、あわせて商業施設をセットで供給しているところに、今、新たな若いファミリー層が流入しています。このような人口維持や確保に努めているまちづくりの事例がありますので、我々もそういったものを参考にした上で、この事業については計画的に、また、市として責任を持って推進していきたいと考えております。

以上でございます。

(会長)

ほかにいかがでしょうか。

(委員)

まず、商業施設ができるということで、バス業界としては、大きな店舗ができますと、これはもうやむを得ない事情があるにせよ、交通渋滞の発生を懸念しておりまして、それについて手を打ってあるのかお聞きしたいと思います。それが1点目の質問です。さらに、大きな点では、人口減少というお話がございましたけれども、あと50年も経たないうちに人口が3分の1まで減るといような状況があるわけです。そういう中で、このツインシティに対する考え方にそういうものを織り込んでいるのかどうか、あるいはまた、先ほど環境共生というプランが出ましたけれども、そういう考えに基づいてこのまちづくりがされているのかどうか、それについてお聞きかせいただきたいのですが、よろしくお願いします。

(事務局)

まず、商業施設による交通渋滞の件でございますが、交通計画については、「ツインシティ大神地区まちづくり計画」の土地利用計画をもとに、将来の発生交通量などを予測しております。また、そこで予定されております土地利用の規模に応じた交通量を上乘せした形で、交通協議である神奈川県警協議を行っています。例えば国道129号の道路関連で、右折レーンをつくることによって、地区内に車を円滑に流入させたり、東西交通によって広域の道路網に対処するというところでございます。

この予測については、圏央道の整備も視野に入れておまして、圏央道の整備によって、若干、国道129号の交通量も減るという予測が出ておりますので、それを視野に入れたものでございます。

今後は、複合系ゾーンに大型商業施設の話が出ていますが、これにつきましては、今後の具体的な協議、また別途になりますが、大規模な商業施設を設置する場合には、大規模小売店舗立地法に基づきまして、手続が必要になってきます。骨格的な都市計画道路を基盤として、駐車場の配置計画であったり、車の駐車場に対しての出入り口の位置の検討などで、神奈川県警と再度協議をして、円滑な交通処理に向けて対処していきます。

今後、この地域は環境共生のまちづくりを目指しておりますので、この中に、例えばトランジットモールであったり、公共交通を主体にしたまちづくりを進めるといった概念もあります。そういったものを踏まえて、全てを車に頼らないまちづくり、環境への負担の少ない都市基盤整備を進めていくため、具体的には土地区画整理事業の都市基盤整備の中で整備していこうと考えております。

環境共生を踏まえた土地利用の実現に向けては、先ほど細かく説明させていただきましたが、地区計画の中で、農地に接するところに植栽帯を10m設けたり、また、建物については、高さ制限だけではなく、斜線制限などによって、配慮をしながら、全体的に環境共生のまちづくりを進めていきたいと考えております。

人口減少社会については、平塚市においては、今まとまった産業系の土地利用であったり、その就業者を賄う宅地供給の場所がありませんので、職住接近という考え方の中で、新たな若い世代といえますかファミリー層向けの住宅の供給などをまちづくり全体として進めていきたいと考えております。

以上でございます。

(委員)

ありがとうございました。ぜひ、みんなが住みたいと言うようなまちづくりをお願いしたいと思います。

ありがとうございます。

(会 長)

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

(会 長)

よろしいですか。

長い時間、ありがとうございます。ご意見も大体出尽くしたようですので、ここで採決をしたいと思います。

議案第211号 平塚都市計画区域区分の変更(神奈川県決定)から議案第220号 平塚都市計画地区計画の決定 ツインシティ大神地区地区計画(平塚市決定)までの10案件につきましてご議論いただきました。原案どおり決定するということでご異議ないでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(会 長)

ありがとうございました。異議なしということですので、議案第211号 平塚都市計画区域区分の変更(神奈川県決定)、議案第212号 平塚都市計画道路の変更 3・3・3号八王子平塚停車場線(神奈川県決定)、議案第213号 平塚都市計画用途地域の変更(平塚市決定)、議案第214号 平塚都市計画高度地区の変更(平塚市決定)、議案第215号 平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更(平塚市決定)、議案第216号 平塚都市計画道路の変更 3・4・9号倉見大神線(平塚市決定)、議案第217号 平塚都市計画道路の変更 3・4・10号ツインシティ大神線(平塚市決定)、議案第218号 平塚都市計画下水道の変更 第1号公共下水道(平塚市決定)、議案第219号 平塚都市計画土地区画整理事業の決定、ツインシティ大神地区土地区画整理事業(平塚市決定)、議案第220号 平塚都市計画地区計画の決定 ツインシティ大神地区地区計画(平塚市決定)、以上、原案どおり決定いたしました。

以上で本日の議案の審議は終了しました。

なお、本日の議決の決定に関する答申書の作成につきましては、今後作成して、私のほうで確認して、一任させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(会 長)

ありがとうございます。答申書は、後日皆様に郵送させていただくことになると思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(会 長)

ありがとうございます。ご異議がないようですので、今回の審議案件については、これで終了したいと思います。

ありがとうございました。

(会 長)

それでは続きまして、次第(2)の報告案件でございます。事務局より説明をお願いします。

(事務局)

本日配布させていただきました「報告資料 平成26年度平塚市都市計画審議会における審議等について」のA4、1枚の資料をご覧ください。

昨年度、平塚市都市計画審議会において、審議していただいた案件と経過及び結果について、簡単にご説明させていただきます。

まず1番目、「天沼地区に係る都市計画の変更等について」です。

第153回平塚市都市計画審議会において、天沼地区都市計画提案に係る「平塚都市計画用途地域の変更」、「平塚都市計画高度地区の変更」、「平塚都市計画防火地域及び準防火地域の変更」、「平塚都市計画地区計画の決定 天沼地区地区計画」についてご審議していただいた結果、原案どおり決定する旨の答申をいただき、表のとおり、平成26年9月5日に告示させていただきました。

2番目、「平塚都市計画生産緑地地区の変更について」です。

第154回平塚市都市計画審議会において、区域の廃止7箇所、区域の拡大1箇所、計8箇所の生産緑地の変更についてご審議していただいた結果、原案どおり決定する旨の答申をいただき、表のとおり、平成26年12月17日に告示させていただきました。

3番目、「平塚都市計画地区計画の変更 真田・北金目地区地区計画について」です。

第154回平塚市都市計画審議会において、真田・北金目地区地区計画についてご審議していただいた結果、原案どおり決定する旨の答申をいただき、表のとおり、平成26年12月17日に告示させていただきました。

4番目、「平塚市まちづくり条例の一部改正について」です。

第152回平塚市都市計画審議会において、ご報告させていただきました「平塚市まちづくり条例の一部改正」につきましては、平塚市議会の議決を経て、都市計画審議会への意見聴取を含めた「市民主体のまちづくり」に係る改正部分を平成27年4月1日に施行いたしました。また、開発事業に係る規定の改正部分につきま

しては、6か月間の周知期間を経た後に、平成27年10月1日に施行する予定となっています。

なお、本案件の資料として、「平塚市まちづくり条例の一部改正の概要」を本日配布させていただきました。

5番目、「都市計画公園・緑地の見直しについて」です。

第154回平塚市都市計画審議会において、ご報告させていただきました「都市計画公園・緑地の見直し」につきましては、平成27年3月末に神奈川県によって「都市計画公園・緑地の見直しのガイドライン」が策定されました。

今後は、県が策定したガイドラインに基づき、本市の「都市計画公園・緑地の見直しのガイドライン」を策定し、必要な見直し作業を進めていく予定となっております。

報告は以上です。

(会長)

では、以上をもちまして、本日の議事がすべて終了いたしましたので、第155回平塚市都市計画審議会をこれで閉会いたします。委員の皆様、ご協力ありがとうございました。

【審議会閉会】午後4時30分