

第 3 回 第 2 次平塚市都市マスタープラン検討会議 議事録

1. 日時・場所

- ・平成 19 年 6 月 1 日 (金) 15:30 ~ 18:00
- ・平塚市中央公民館 3 階 大会議室

2. 出席者 (敬称略)

【委員】

区分	氏名	所属等	備考
学識経験者	杉本 洋文	東海大学工学部建築学科教授	座長
	照屋 行雄	神奈川大学経営学部国際経営学科教授	副座長
	岡村 敏之	横浜国立大学大学院工学研究室助教授	
各種団体推薦者	三浦 清孝	平塚市自治会連絡協議会	欠席
	田中 宏一	平塚商工会議所 (商業)	
	石田 庸夫	平塚商工会議所 (工業)	
	本荘 孝幸	湘南農業協同組合	欠席
	小早川 唯因	神奈川県バス協会	代理
	上村 文子	女性防災クラブ平塚パワーズ	
	田代 勝俊	平塚青年会議所	代理
	花本 由紀	平塚市地域教育力ネットワーク協議会	
公募市民委員	川口 聖子		
	黒部 光司		欠席
	真道 陽一		
関係行政機関	木村 博	神奈川県平塚土木事務所所長	欠席

その他、傍聴者 4 名

【事務局】

氏名	所属等	備考
佐藤 喜久雄	都市政策部長	
久永 逸雄	都市政策課長	
小野間 孝	都市政策課都市計画担当課長代理	
今井 宏明	都市政策課都市景観推進担当課長代理	
市川 一雄	都市政策課湘南丘陵担当課長代理	
武井 敬	都市政策課都市計画担当主査	
五島 裕文	都市政策課都市計画担当主査	
平田 勲	都市政策課都市計画担当主査	
野呂 俊之	都市政策課都市計画担当主査	

【作業協力班】

氏名	所属等	備考
高尾 利文	株式会社アルメック 第二計画部長	
坂井 雅子	株式会社アルメック 第二計画部部長代理	
倉岡 明子	株式会社アルメック 第一計画部主任研究員	

3. 議事

【議事次第】(1) 開会 (2) 議事 (3) その他

【(2) 議事の内訳】

- (1) 策定の趣旨・都市づくりの課題
- (2) 全体構想・ひらつかの顔づくり方針
- (3) 都市づくり分野別構想(骨子)

4. 配付資料

- 資料 - 0 本日の資料の構成
- 資料 - 1 市民意向調査結果
- 資料 - 2 策定の趣旨・都市づくりの課題
- 資料 - 3 全体構想・ひらつかの顔づくり方針
- 資料 4 都市づくり分野別構想(骨子)

5. 議事概要

(1) 開会

事務局(都市政策課長): 本日は大変お忙しい中、第3回の第2次平塚市都市マスタープラン検討会議に御出席いただきましてありがとうございます。

本日は前回までの2回の検討会議のご意見等を踏まえて整理させて頂きました。それをもちまして、今回の第3回と次回の第4回の2回にわたりまして、全体構想と分野別構想につきましてご議論を頂きたいと思えます。

この4月1日付けで、事務局の方の人事異動がございまして、都市政策部長がかわっております。そのご紹介とあわせまして佐藤都市政策部長よりご挨拶をさせていただきます。

事務局(都市政策部長): 本日は大変お忙しい中、第3回第2次平塚市都市マスタープラン検討会議に御出席いただきましてありがとうございます。

今紹介がありましたように、この4月から都市政策部長に就任したわけですが、皆様方のご協力をいただきながら、素晴らしい計画に取りまとめでいたしたいと思います。今回第3回目ですが、引き続き、皆様の豊富なご経験と素直な議論のなかで、より良いものを追いかけていただきたいと思います。お忙しい中でのご検討ゆえに大変恐縮ですがよろしくお願ひいたします。

事務局(都市政策課長): それでは、この場をお借りしまして、まだお見えになっておりませんが、農業分野より菊池様に御出席をいただいておりますが、4月より本荘孝幸様に変更されておりますのでご紹介させていただきます。後ほどお見えになると思えます。

それでは、会議を始めさせていただきますと存じます。

本日のこの会議は、平塚市情報公開条例第31条の規定に基づき、この会議を公開し、会議録につきましても平塚市のホームページで公表いたしますので、ご承知願ひします。

それでは、第2次平塚市都市マスタープラン検討会議設置要綱第5条第3項の規定に従いまして、座長に議長をお願いし、議事の進行をお願いしたいと存じます。それでは、「杉本座長」宜しくお願ひいたします。

(2) 議事

1) 市民意向調査の結果(資料-1)

(事務局より資料1説明)

2) 策定の趣旨・都市づくりの課題について(資料-2)

(事務局より資料2説明)

座長： ありがとうございます。ご意見はいかがでしょうか。

委員： 課題が幾つか挙がっていて、これからどういう形で解決していくかということで構想を練っていくわけですが、全部を並列的に考えたのでは効率が良くないので、必ずどこかで優先順位をつけていかないといけないと思います。その優先順位を考えるときには、平塚市の広域的な立地条件という観点が重要です。資料にある広域的な立地条件は平塚側から見た視点で書かれておりますが、他市とか他県から見たときの平塚の立地条件や立場といった観点があつたほうが良いのではないのでしょうか。平塚が関東の中で果たす役割、立場という部分も少し掘り下げて検討し、優先順位を考える材料にしたほうが良いと思います。

座長： ありがとうございます。そうですね、平塚がどう期待されるかとか、どう見られているかとかいうのもあります。副座長は経済・経営に詳しいので、その辺はどうですか、

副座長： 今のご意見は基本的に理解できます。われわれが自らの都市づくりをするためには、ある意味では、広域の中で特に優れた個性、地域という個性をどう形成していくかということが重要です。その個性が、人々にとって幸福な地域となり、また多くの福利を創造・提供する源泉になることが望ましいわけです。しかし、例えば、商業販売額および工業出荷額が3兆から4兆ぐらいのあるわけですが、生み出された成果は、地域の経済やまちづくり、住民の福利等に十分に還元されずに、かなりの部分が外に流出するという大きな課題があるのだらうと思います。

そういう意味ではおっしゃるように、この平塚を中心とした地域に、経済的にも社会的にも歴史的にも地理的にも、どういう役割や位置づけがこれから期待されるのか、広い意味でそういう視点も極めて大事だらうと思います。

経済的な引力や都市的な魅力のある横浜市などの大都市もあるわけで、それと違う差別化といたしますか、中堅都市としての魅力をどうつくるかというご指摘だらうと思います。

座長： 商工会議所の方のご意見はいかがでしょうか。

委員： 確かにそれは言えますね。どこが平塚なのかがピンと来ないと感じます。

座長： いかがでしょうか。

委員： ここに指摘されていることは全てそのとおりのことですが、今回に限ったことではなくて、あちらこちらの場面で全部言われていることです。駅のこと、交通のこと、産業のこと、農地のこと、全てその都度その都度出ているわけで、何もできてなかったわけです。物事を進めていくには、ここにも書かれてありますとおり財政的に厳しい時代ですので、戦略として「選択と集中」でなければ、切り崩しはできないと思います。ただし、一点集中だけだと、今度は全体のバランスが取れず選択と集中それだけでは収まらない。

例えば、公共交通網で言えば、平塚に相模線を引き入れようという運動をずっと前からやってきましたが、延々とらちがあかない。なぜかというところ財政難だということで、みんなきてしまっています。新港などもなかなか思うように進んでいかない。これもいったん投資したものを、さらに二次、三次、四次とお金をつぎ込んでいけばできていくものを、もうそれ以上はできない、次のことにお金を回すとなるから。どうしてもその辺のところを詰めていかないと、

いろいろな問題が提起されていますが、もう、みんなが承知していることで、何か一歩進んでいけないところがあります。結局、駅前アンケートを取ってもこういう答えが出てくるのは見えていることですから、何かこれよりもさらに一歩進んで行かないことには、この会議を重ねてもどうなのかなと思います。

委員： 西口再開発についても同じです。調査を始めとして、今まで膨大な金額を市はつぎ込んできましたが、どうなっているのか、どこへ行くのかが分かりません。相模線乗り入れの関連もそうです。交通行政に関しては「平塚には交通行政は一切ない」と言われていて、バスの乗り入れでも周りの地域より遅れています。

「マスタープランをどうやって実現していくのか」という部分が非常に希薄な感じがします。今までは、常にいろいろな調査、研究でアンケートをとってもそれで終わってしまっています。七夕にしても何でもそうです。「いかにやっていくか」というよう実行の部分を中心に規制できるような形にしないと、机上の空論でいつも終わっていたら何もならないと思います。

副座長： この平塚市の規模で、田園都市としての性格と横浜、東京に近い利便性のある都市では、バランスや選択という点で、設計が非常に難しい。

都市生活としての効率性、合理性という意味でのミニマムな構成（都市で生活する住民の基本的な安全、安心、豊かさ、利便性など）は、かなりのレベルで満たしていく必要があります。それと同時に、この地域固有の、他の地域にない自然環境、暮らしやすさ、歴史的なもの、人々の交流などをどう保全するか、どう活用するかということです。

その辺のバランスから考えて、どう個性を生かしていくかという意味で、何を選択してどこに集中していくかを、段階的に考えていかなければならない。マスタープランは当然その位置づけとして、平塚市の20年後の基本的な都市像を語るわけですから、一方で今おっしゃるように、選択と集中で一つ一つ達成していくということに、これから力を入れていかなければいけないと思います。

そういう意味では、全体としての市民に対するサービス、市民が暮らしていくためのある程度の都市的なレベルを維持しながら、そのなかで、地域間競争や関東エリアでの個性とか、国際化への対応など、そういったものをどう盛り込んでいくかが、20年後の平塚市像とマスタープランにかかってきますので、それを明確にする必要が出てくるだろうと思います。

座長： 後でまた出てくるとは思いますが、生活面では、平塚市の今までの考え方は駅中心で、一極集中が強いと思います。周辺部は広がっているために意外と生活拠点が形成されておりません。また、産業面では日産車体が出て行くという状況があります。平塚の工業を今後どういう位置づけで考えていくのか、今立地している方々は頑張ってください、相模縦貫道が完成するとどのように変わっていくのか、流通面では、羽田の国際化などで京浜工業地帯も生産より流通に業務の比重が増えてきている。平塚も横浜周辺との関係で変化してくると思います。そこで平塚市はどうなのかを、どなたか教えて頂ければと思います。

委員： 商工会議所としても、西口の再開発、見附町の問題、市の庁舎の建替え、市民病院など、いろいろな問題に関わっていますが、結局のところはお金がない、という話です。では、どこからやるんですかということ、今検討しておりますということですが、具体的にモノを動かしていかないと、見えてきません。市民にもいろいろな考えの方がいるわけです。横浜、東京にお勤めされ平塚には寝に帰ってくるだけで、休みの日は鎌倉などに遊びに行ってしまう方もいらっしゃる。平塚で生まれ平塚で商売し、ここでやっていくしかない人間とは全然考え方が違うと思います。それをどこかへ集約してというのはなかなか難しいと思います。また、地理的に言

えば、平塚の北のほうに住んでいる方たちは小田急沿線のほうを見ていて、商圈としても厚木のほうへ行っています。また、西部の旭は旭でかなり独立している感じが見えています。そういったいろいろな中でそれぞれ生活しているわけですから、何も駅前だけじゃないわけです。

また、アンケートで「南口はにぎわいがいい」と出ていましたが、にぎわいだけでいいのか、逆に、南口は南口で潤いを高めるとか、何もにぎわいだけが生活のレベルを上げるのではないはずです。アンケートのやり方にもよると思いますが、「そう聞かればこう答えるよな」というように、答えを誘導してしまうところがみられるような気がします。

座長： 確かにそれはあるかと思いますが、アンケートでは、前と比較するためにそれまでと同じ項目も必要だと思います。新しい視点でまったく違うことをやってしまうと、前回と比較ができなくなってしまうと思います。どうでしょうか。

委員： 普通、われわれ商売では何か計画を立てるときに、「これをやりたい。これくらいのお金がかかる。その原資はどうする」という発想になっています。いつもお金がなくてできないのであれば、じゃあこういうプランを立て、そのためにはどうする、例えば、人口を増やすなら、企業を誘致して税金を増やすなどです。原資がなければ机上の空論というわけです。予算、原資の部分がよく見えないというのと、それから例えば、昨年唯一歳入が増えている企業関係の予算が一律に区切られてしまう状況のなかで、いくらいいものをつくっても、お金の面はどうやって増やしていくのかというのがなければいけません。

例えば、50でもできるのなら、70や100にするともっとできるのですが、ゼロならばやりようがない。自分の財布の中がわからないで、本当にできるのかという部分が見えない。それでは人口が減ってしまいます。やりたいことはこれだけありますよとあって、本当にできるのかがいつもながら不安です。

座長： 毎年の予算が決まっています、それが倍になることはないわけで、20年間掛け算すれば使えるお金はだいたい分かるわけです。事務局の方からどうでしょうか。難しい問題もあると思いますけれども、市役所のほうで何か答えられるでしょうか。

では次回までに少し検討してご用意いただけますか。他にいかがでしょうか。

副座長： 今回の関連で少し発言させてください。マスタープランは20年間の都市計画を具体的に進めていくための指針ですから、これから、このプランをもとに検討して具体的な計画やプログラムをつくっていくわけです。今おっしゃるように、この指針をつくったら、20年間で実現して次につなげていく効率的、計画的な基本計画や都市計画を策定し、それを予算の配分を含めてしっかりやっていくことが重要です。そういう決意がないと、このマスタープランの持つ性格とか機能というのを、十分に生かし切れないと思います。これについては後で出てくると思いますが。

座長： そういう意味では、総合計画のほうがこちらの計画よりは短いので、かなり総合計画の内容がこの中に入ってくると思います。岡村先生、何かございますか。

委員： 14ページの課題では「個別は個別で粛々とやっていくべきこと」と「大きな意味で方向を示す部分」と両方書かれています。後半のほうに書かれていることでも、実は、結構、大きな方向を示して上位に行くべきなのかもしれないです。一方で「国道134号線の暫定4車線化」というところは、一段下なのだと思います。「市内の通過交通は必ず処理するべきである」というような政策目標があって、その個別の対策ではないか。個別の、本当の大きな目標と、目標を達成すべき具体的な施策は、やはり分けていただいて書いたほうがいいのではないかと思います。個別のところはお金のお話が出てきますが、方向のところはお金があってもなく

てもこの方向で行くんだということで、"どん"と出しておくべきです。若干の再整理はしたほうがいいと思いますが、内容は抜かしたり足したりする必要もないと思います。

委員：今の件ですが、「国道134号線の暫定4車線化」とありますが、私はこれを何年も前から言っています。なぜかという、国道134号線が朝晩非常に渋滞し、そのために住宅地に車が入ってくる。何とか道路を入れてくれないと、通学路に車が入ってくる。ダンプカーも来ます。そういう中で、なぜ国道134号線の4車線化を進めるのかという、早く通過する車を通してしまっ欲しいわけです。そういうことが町の安全につながってくるわけです。

座長：私もよく通りますが、茅ヶ崎市側は4車線化しています。整備では緑が減り、犠牲を払うことになりませんが必要だと思えます。通過に一番問題は橋です。4車線で来ても橋が2車線ではだめです。

委員：ですから、大磯にももう一本橋を架けないといけないのです。

委員：先生にお聞きしたいのですが、どうして4車線にしないのでしょうか。高速道路は4車線で架けても、国道の橋は全部2車線なのですが。住民の意見をもっと聞いて、大磯のほうの川のそばにもう一本橋を架けても良いと思えます。

座長：そうですね。その辺はどうでしょうか。希望して可能になるものなのでしょうか。

委員：橋を4車線にというのは書いておくのが良いと思えます。いろいろ難しいことがあるでしょうが、「通過交通を排除するべきある」、「市街地の居住環境は向上させるべきである」というのが上位にあれば、その次に優先順位の議論ができるということです。「決まっているからやる」というのではなく、もっと強い論理ができると思えます。

委員：ただ読んだだけでは納得できません。分からずに流れていってしまうので、一つ一つの項目について、例えば国道134号線の4車線化というのはどういう意味合いがあるということをお細かく示すべきです。これは行政の方、いろいろな市民の方、市議員の方などが見るのですが、どういう重要性があるのか、一つ一つの課題の裏にあるもの、出てきた根底というものを詳しく挙げないと分からないのではないのでしょうか。

座長：その辺は、最終的には、交通などの個別のところでも議論されることになるのですか。

事務局：これをどういった形でまとめて公表していくかによるのですが、ページのボリュームなどを考えますと、詳細を示すのは難しいと思えます。他の都市マスや、現行の都市マスでもそままでの課題はほとんど触れていないです。これ以外に地域別の構想が入りますので、少し何が重要かという出し方などの工夫はあると思えますが、量としては書けない状況です。

座長：そうですね。生活重視とか環境重視というのも当然あるでしょうから、逆にそういうことを強く書くというのはあると思えますので、検討して下さい。

他にどうでしょうか。お気づきになった点があったらお願いします。

委員：今の皆さんのお話に通じると思いますが、市民が読んだときに、先をイメージできて、自分たちが率先して行動できるような、都市マスタープランになると良いと思えます。先日、子ども達を連れて新港に遊びに行ったのですが、全員、新港のことを全く知りませんでした。駅から15分ぐらいですが、連れて行ってもらわなければどこにあるのかも分からない。行ってみたら海辺で、子ども達もカニを捕ったりして「すごくいい所だね」と、喜び、本当に驚きました。地域づくりではその辺が課題なのかな、というのを感じました。

市民の力を生かして、お金をかけずに、そこを盛りたてられるような部分があるのではないかと思います。その辺が具体的に分かるような施策になると良いと感じました。

座長：基本的なところに「使う」というのが書いてあります。その辺がこの後の計画では出てくる

とは思いますが、他はどうでしょうか。

次の資料は、この課題に対して平塚らしさをつくっていくための指針としてつくられていると思いますが、説明をお願いします。

3) 全体構想・ひらつかの顔づくり方針について(資料-3)

(事務局より資料3説明)

座長：ありがとうございます。具体的な提案に移って行こうと思いますが、いかがでしょうか。

委員：去年、35～40ぐらいの企業が平塚に出たいというお話があったが、土地がなくてほとんどが出なかったと市の経済部から話を聞きました。商工会議所も、今後、企業誘致のための場所をつくっていかなくてはと考えています。5年に一度の線引きの時期を迎えていると思いますが、ツインシティの図(資料15ページ)の農用地と書いてある辺りを工業として使えるようにしよう、というような話が出ていたはずですが、それがないと20年間企業誘致ができないのかと思いますが、いかがでしょうか。

座長：どうでしょうか。

事務局：ツインシティの中で、この一点斜線の大神地区というエリアは、70ヘクタールぐらいの予定地です。線引きの検討の中で、国道129号線の西側のエリアは、産業系土地利用ということで、積極的に新たな産業の誘致を図っていくエリアということで現在考えております。まだいろいろと検討していきますので、またご意見を募集したいと考えております。

座長：よろしいですか。図の左側のグリーンだと思えますが。

委員：文言にしていけないと、どうなのでしょう。「農用地」と書いてありますが。

座長：違います。右側のグリーンの所が産業用地です。

委員：農用地の右側ですね。産業系土地利用に入っているわけですか。分かりました。

座長：他にはございますか。

委員：顔づくりのところですが、20ページのひらつかコーストステージはよいと思います。十数年前、まだ平塚市民ではなかったのですが、わざわざ平塚のビーチパークにきていました。ウエストコースト的な雰囲気、江ノ島とはまた違った雰囲気、非常にいいところです。これはぜひ平塚の売りになるのではないかと思いますので、積極的に案をつくり、いい利用をして頂きたいと思います。

少し戻りますが、5ページから「軸」というのが出てきますが、何なのか、疑問に思いました。幹線道路軸なのか。恐らく、公共交通の軸だといろいろな意味が含まれているのだらうと思いますが、明らかにしたほうが良いかと思いました。

座長：はい、ありがとうございます。

事務局：まずは、人の移動や物資の移動がメインですから、道路が基本になってきます。それと、交流や、文化、経済などの交流ももちろんあります。そういう意味では、情報になるかもしれないです。その場合は道を通らないわけです。そこをこっちを結びましようとする、それが道路になったり、情報だったり、気持ちだったりということです。しかし、基本的に人が移動しなければいけないというのがあります。

もう一つの軸ということを用いて、道路をつくることによってその軸の沿線も活性化される可能性もあります。道路沿いの土地利用をどう考えるかというところがございます。あと、バスとか公共交通もそうです。

委員： 恐らく今おっしゃられたようにいろいろな意味が含まれているのだと思います。そのうち分かりやすいところを、どこかに盛り込んでいく、盛り込んだほうがいいのかもしいかなと思います。

座長： ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

委員： 私ども平塚青年会議所は60年近くになりますが、海岸地区でさまざまな事業を展開させて頂いております。このひらつかコーストステージの件ですが、今、ビーチパークには1年を通してかなりの市民の方に集まって頂いております。そのなかで何年も「ビーチパークから新港へ向けての遊歩道、もしくは、サイクリングロードの建設」を何とかして頂けないかとかなり言ってきました。

あと、ビーチパークから西側は、今、本当に何も無いような状態です。図には星のマークが2つ付いていますが、ぜひともこちら側も何か施設みたいなものやサイクリングロードみたいなものをつくっていただければ、それが平塚の拠点となって、またより良くなっていくのではないかと思います。

座長： ありがとうございます。他は、よろしいですか。

委員： 先ほども申し上げたのですが、個別の施策と大きな方向性が一緒になっているような感じがしますので宜しくおねがいします。あと、軸というのが分かりにくいというご意見は、もっともだと思います。おそらく後半のセントラルパークやひらつかコーストステージについては、今は点とか一つのエリアで個別に点在しているものをつなぎましょう、一体にしましょう、というのだと思いますが、前半のほうは交通軸のことを言っています。ここは非常に便利にしましょう、都心に施設を集中させましょうなどという軸ですから、同じ軸という言葉でも意味合いが違うのだらうと思います。そこはぜひ、使い分けをして頂きたいと思います。また、顔づくりの前の図は、よく聞かないと分かりにくい。市役所の職員の方がこれで戦略を共有できるかといったら多分できないと思うんです。なので、抽象的で申し訳ありませんが、どこが主体かというのはもう少し直して頂きたいと思いました。

座長： ということでよろしいですか。

事務局： 今、2名の委員の方からいただきました広域の軸につきましては、先ほどの交通であったり、いろいろと交流、ほかからの文化交流の軸があったり、そういったことにつきまして、もう少し吟味して、それぞれの軸に対する説明文にわれわれが思い描くことを書き込んでいきたいと思っています。さらに、地域の顔づくりの軸、なども同じような表現がいいのかどうか、今後、検討していきたいと思っています。

座長： では、よろしくお願ひします。ほかはいかがでしょうか。

委員： 例えば、コンパクトシティという話は、ツインシティで郊外化を進めていくのと、非常に対立します。また、里山を保全しましょう、でもそこに研究施設を入れたい、というのも対立してしまいます。対立しないようなつくりにして頂く機会だと思います。最初のほうの選択をきちんとするといっていて、産業の用地は確保しますというのならば、保全するところはきちんとやりますというメリハリが必要です。全体でちぐはぐなことをやっていないか、ケチが付かないようにしていただきたいと思っています。

座長： どうでしょうか。

委員： コンパクトシティ自体は、極端に言えば中心市街地を高めてあとは全部、田んぼにしましょうというようなことですが、実際には人が住んでいるわけです。先ほどおっしゃったように、メリハリをつけて、収縮するところはさせてそうでないところは自然保全をやっていこう、と

ということでございます。サステナブルシティを実現する方法としてコンパクトシティをみておりますので、サステナブルシティと併せて説明を入れていければと思います。また、平塚全体の特性でコンパクトシティとを考えると、人の住んでいる所にきちんと生活の核をつくりましょう、というふうにとらえると、たぶん、駅周辺を中心市街地に。子育て、介護施設や病院は、中心市街地のほうに集まっています。それぞれの地域の要のどこかにそういう拠点があるべきで、そこにコンパクトに集約していくというように考えて頂いていいかなと思うんです。それがこの放射軸とその辺の拠点がうまく重なってくると計画としては面白いと思って。その辺のことはもうちょっと練っていただいたほうがいいと思いますけれども、ぜひその辺を生かして今の件を含めていい言葉も、それがたぶん平塚らしい生活にあったこれからの計画じゃないかなという感じがしています。

座長： ほかはいかがでしょうか。

委員： 最近よく言われている格差というのがあります。例えば、平塚駅周辺の方は30分、40分で横浜まで行けるわけですが、西部地域の方は同じ時間でやっと平塚駅に来ることができる。そういうのを考えると、やはり、交通の面の充実は非常に必要だと思います。そういうところで格差がもっと緩和されれば、住んで良かった平塚、という流れにつながるのではないかと思います。そういった項目が見当たらないのですが。

座長： これは交通分野ですか。

事務局： そうです。この資料の3は、全体構想と顔づくりですので、その辺は基本的には分野別の資料4のほうで載せることにはなっております。

座長： 逆に言うと、これでは交通量をすべて均一にしろという話になってしまいます。だから、距離があってマイナスの人たちにどう交通手段を用意するかは重要だと思うのですが。生活拠点の中に核があって、そこで済ませられるものはそこで済ませる。駅前ですごく便利、本数も多い交通機関がある状況を、全市的に満遍なくやろうかというのはかなり難しい話だと思います。地域の集中するようなところを整理し、拠点化するのをやっていかないといけないと思いますし。

しかし、交通は不便でもすごく環境や自然が良く、そういう状況が好きでそこに住まれていると思うので、環境性と利便性とは総合的に評価すべきだと思います。個別に見ると必ずマイナスとプラスがあります。都心は構角利便性が高いですが逆にマンションの陰になって環境が良くないこともあります。

委員： ここに「ひらつかウエスタン・ヒルズ」とありますが、私の友人は、平塚のビバリーヒルズに住んでいます。中井町に近い土屋で、夜は平塚の町の明かりがきれいに見える所です。こないいい所はないと言っていますが、その代わり、真っ暗で、バスも一日に何本かしか通らない。飲みに行くにもタクシーが必要。そういった面で、本人達は得意がって平塚のビバリーヒルズなんて言っていますし、今回、ウエスタン・ヒルズという非常にいい名称をいただいて、伝えればきっと喜ぶと思います。そのように、そこに住みたくて住んだ人もいるでしょうし、何らかの事情でそこから出られない人もいるでしょうが、やはり交通の面は考えていかないといけないのではと思います。

座長： そうですね。今、平塚はわりと放射軸でつながっていますが、実際、平塚市内を動こうとすると、回遊性がないと思います。今、自転車だとかだいぶ回遊動線が整備されているようですが、先日まち歩きをしましたが、歩くとよく回れるのですが、公共交通機関ではなかなか回りにくい。これからは歩いて楽しいまちになるとなると、歩くところと移動に頼るところな

ど交通のメリハリがあるように整備が必要だと思います。

お聞きしたいのですが、平塚のコーストステージでは、海のタクシー、シーバスなどは可能性のあるものでしょうか。港があって相模川から金目川のほうに船で行けるとなると、旧東海道を歩いてまた戻るのはすごくつらいのですが、半分は海を回って反対側に行けるというのもすごく面白いと思います。

事務局： それは可能だと思いますね。

委員： 広島なんかはやっている。でも、あれは何か、内海というか回って。

事務局： 干満の差が激しく干潮だと船が通れないという話がちょっと問題になっていたと思います。

委員： その辺は、可能性はあるのですか

事務局： ルートがあるんですね。ですから、それはぜひ、例えば、「一体感をここは持たせるような帯状のところですよ」というふうに上で言ってくると、そういう整備もできますねとか、予算としても少し上になるとか、いいのかなと思います。駅前から徒歩5分でもこれは歩いてくださいということであれば、ちょっと並木や町並みをきれいにしましょうというのが優先的になると思います。だから、ここに書いてある施策だけではなくて、これを元に、個別の予算など、皆さんに知恵を出していただくわけですから、その知恵が出てくるようなものをどんどん出していただきたいと思います。

座長： 先日の勉強会で、横浜市とか外部の専門家の方々と一緒に歩いたのですけれども、平塚は幸せだと言うんです。何でと言ったら、こんなに広い道路が揃っているところは、横浜でも相当珍しいと。その代わり、歩道に人が歩いていると自転車は猛スピードで来て、たぶん子ども連れで歩いたらきっと危険で歩けない。こんなに広いのだったら、歩道をもっと広くして、車道は見てみると車の量も少ない。だったら、車道と歩道の幅を変えて、専用の自転車道があってもいいし、そういう実験をしてもいいじゃないって話が出ていました。そうしたらたまたま、京都で今度、交通実験をして車線を削っているようですけれども、平塚市は 幸福な条件が揃っている。もちろんそれは戦災によって、他の都市よりは早く都市計画が良くでき結果で、理想的な道路幅だと思うのですけれども。しかし実際は、非常に生活者から見ると広すぎると思います。もう少し使い回しを変えていくというのが、これから必要ではないかと思います。だから、大きく道路をつくるよりは、今あるものをうまく、幅を変えとかすることで相当住みやすくなるという感じです。先程のライトレールの導入は良いのですが相当投資が大変ですし、道路の真ん中がかなり取られてしまいます。それよりは、今お話した方が平塚らしいまちづくりができるような気がします。ほかにどうでしょうか。

委員： 先生方に伺いたいのですが、こういうマスタープランは、非常に常識的な部分、安全な部分でつくっていると思います。しかし、先進性だとか、平塚のマスタープランはここが違うんだよってというような、ほかの都市からも注目されるような、そういう先進性、独自性のようなものが本当はあるのではないかと非常に感じます。

というのは、例えば、商工会議所の全国の研修に行くと、ほかの日本一の商工会議所は全く違う発想と展開をしています。今までの発想の中でのマスタープランをやっているかぎりでは、まったく同じ 20 年になってしまうのではないかと思います。今、私は 56 歳ですが、平塚商工会議所.....青年会議所に入ってもう 20 年たちますが、本当に同じことの繰り返しをしているわけです。ひとつどこかで発想の転換をするならば、先生方の知識の中で、もっと強力なリーダーシップで、こういう部分はもっと勉強したほうがいい、市民にはこれだけのことをやってもらったらいいなど、そういった提案が出てもいいのかなと思います。

何年か前の勉強会の中で、名前は忘れましたが、アメリカで都市の名前が最初について「何とかの奇跡」という話を聞いたのです。誰もが住みたくない全米でナンバーワンの町が、行政と市民の連携でプロジェクトをどんどん立ち上げて、なんと20年で国連でまちづくりナンバーワンとして表彰されたぐらいの町にしたということです。こういう、何か新しい発想でやっていったら、もっと市民も巻き込めるし楽しいまちづくりができるのかなと思います。既存の路線の中での常識的な範囲内だけでやっていたら、いつまでたっても平塚は同じじゃないのかなというのが私の意見です。

座長： どうでしょうか。先生方も何かありますか。

副座長： おっしゃる通りですが、なかなか知恵を投入しないといけないですね。一つ、これまでと違うのは、ツインシティの構想の実現性が高まっている状況にいるということです。北の核が20年で形成されていくというなかで、そこをさらに強力に、行政や地域を含めて進めていかないと、今ここに描こうとしている平塚市の新しい都市像というものの実現が非常に遠のいてしまいます。今までは平塚駅を中心にして中心市街地だったものが、北の核ができることにより、大きな都市形成という意味では、構造的に変わり、20年先の平塚市は変わってくるだろうと期待できます。

それからもう一つは、やはり、海、平塚ビーチパークです。よく相模湾で釣りをやりますが、腰越(鎌倉)あたりから釣り船に乗って、アジとかを求めて沿岸をずっと下って来たりします。例えば、横浜や都心からどんどん人々が移動してきているわけです。その方々の玄関口として一つは電車、新幹線も大事ですけども、海からの玄関として、相模湾の玄関口として観光産業、観光客を誘致していけば、先ほどシーバスの話が出ましたけれども、ああいったものを呼び込んでこられます。観光として平塚市の資源を形成しようというときに、ここはもちろん様々な形で産業を集積していかんといけませんが、有効に活用していく観光資源であると思います。観光として、自然、その他、様々な形で平塚市やその周辺に来てもらって、一日遊んで帰っていくとか、そこからまた動いて行くとか、その開発可能性はかなり重要な資源なのではないかということを感じます。

委員： 今のお話のように、大胆な意味で20年後にはわが町はこうするんだとするには、様々な形でのコラボレーションがないといけません。都市像として実現可能性が分からないのに努力するには、かなりの大胆な発想と、みんなの協力体制をどう組織化するか、それを挙げてやっていかないといけませんので、そういう人材が欲しいなというのはありますね。

副座長： ただ言えるのは、ツインシティとしての都市構造、これを確認していくと書いていますから、実現性が出てくればこれは大きく変わるだろうと思います。それから、海のほうの玄関口としてさまざまな産業やその他、人的な交流、情報の交流についても開発の可能性がかなり期待できるのではないかという印象を強く持っています。

委員： 今、副座長からもお話がありましたけれども、駅の周辺、駅の半径2キロぐらいですけども、道路も広いですし、ほかの都市に比べれば、比較的少ないお金で、商業でも居住でも観光でも憩うのではないかと、非常にいい環境になると思います。もともと「湘南」というイメージは外から見るとすごくいいですから。もちろん実際が伴っていたら、もうこれは無敵です。ぜひ、国道1号線のちょっと北ぐらいから海の間ですね、ただのっぺりと商業地域ということで何でも立地していいよという感じになっているんですが、その辺をもっと、自転車運動をうまくやるとかするだけで、かなり、僕はいいかなと思います。

まず、ツインシティは実質的には産業だろうと思います。立派できれいな住宅をつくってみ

んな住んでください、というのとはちょっと違うので、たぶん産業だろうと思います。産業が集まっている地区では一生懸命に産業をやっていくというように、メリハリが付くといいいのではないか。今は少し、従来型の路線でやりますというふうに読めてしまいます。

座長：ありがとうございます。昨日、ツインシティのフォーラムで、リニア新幹線が決まったという報告があり、ツインシティの駅はかなりの確率でできるということでした。北の核というのは、駅はありますが、平塚側では道路がきちんと来て核になるのだと思います。圏央道の縦軸は、八王子、川越につながっていて、湘南の出口の受け口が平塚と茅ヶ崎になりますので、平塚にとっては大きく変わるインパクトになります。

このプランで20年後を考えると、その図面に対してどうするのか、下手をすると、そのまま静岡とか箱根に抜かれてしまう場所になる。例えば、小田原にも立派な港があるのに全く観光化されていませんでした。要請があった場合はその受け口がないといけない。そうすると港の位置づけは相当変わると思います。そういう視点でいうと、このマスタープランは、今それを示しているのではないかというのを感じています。

平塚は、今までは辻堂とか横浜など横の都市の競争でしたが、もう一つ小田急沿線の相模原などとの競争が始まっています。そこを競争している限りは、商業でも他でも勝てないと思いますが、この縦軸は、産業的な意味や観光交流の意味もすごくあると思います。あと、八王子など内陸では海がなくて千葉に行く。横浜や鵜沼に行こうとすると道路体系からとても行きにくいし、行ったところで今度は帰って来られない。すごい時間をロスする状況です。それが、今度は平塚に出た方が早くなります。平塚は、大変良いことにビーチは荒らされずにとても良い自然環境を持っているところですから、それが財産になっているはずで。多分、八王子や奥の方々に見せたらきっとびっくりすると思います。この人たちに、例えば、海側に別荘を持ってくださいと言える。八王子で仕事していますから生活の主体を移すことはできない。しかし、海が好きであれば平塚海岸に来てくれる需要は高まります。こうしたことから日常的な交流が生まれてくる。そういう視点になると相当変わると思います。ですからこれまでのような横並びの東西軸ではなくて、南北軸で頑張るといのは一つ大事だと思います。

委員：平塚青年会議所の30周年の時に、大型バス17台で清水港に行き、船をチャーターして平塚の海岸に泊まって海の中から平塚のまちづくりを考えようというイベントをやりました。その中でビーチクラブができたのです。ビーチクラブというのは、藤沢、茅ヶ崎、みんなどこも作りたくてもできない、市民主導型の海岸活用の良い例なのです。せっかく資源がありながら、縦貫道ができて、今のままだと平塚は通過地点になってしまう。この素晴らしい平塚の海と内陸の人たちをつなぐパイプができるにあたって、いかに観光と連携するか、いかに住む人たちを引っ張ってくるか、というものが全然ありません。

委員：釣り宿を経営している方たちと話しますが、「新港をきちんとやって欲しい、そうすることによってもっといろいろなことができる。その歴史がある」と言っています。昔は相模川が八王子などとの道になっていて、平塚のこの港が中心になっていました。千葉の銚子のほうまで全部つながりがあったそうで、今でもプライドを持っています。集中的にここはこうだ、メリハリをつけるべきだと思います。ツインシティが動き出して、地下鉄の延伸やライトレールなどの話も出ており、こちらも動いていかないと取り残されてしまいます。やるときにやっていかないと、お金がないから、地権者が納得いかないからと、できないのだったら、本当のとり残される恐れがあります。

委員：糸川英夫さん（事務局注：日本のロケット開発の父と呼ばれる工学者）から「平塚は茅ヶ崎

や藤沢と違って、手付かずで、自然な形で素晴らしいものができている。今は、小田原と藤沢と厚木の間ですり鉢の底で、あとは上がるだけだよ」と言われたんです。本当にどこに力を入れていったら、平塚に一番メリットがあるのか、夢を実現できるのかというようなことを、やるべきだと思います。

大磯に2階建ての西湘バイパスができたときに、文化人がみんな撤退し、藤沢や茅ヶ崎に移ってしまったそうです。そのとき平塚では、青年会議所が反対派も賛成派も公平に意見を聞いて、「駅から海までこれだけ真っすぐ通じている町はない、2階建てではよろしくないだろう」ということになって道路が遅れました。良いか悪いかはありますが、環境は残りました。糸川英夫さん流に言えば、ものすごい平塚の財産です。そこに早く平面の4車線をつくってさがみ縦貫道とつながると、内陸から一番始めに下りてくるのが平塚で、そこで環境の海を楽しめる、素晴らしいフィッシャーメンズ・パークみたいなものもある、海岸線にいろいろな素晴らしい市民主導型のものがある、ということになると良いので、その辺を考えてメリハリのあるプランにして頂きたいと思います。

委員： 具体的に例を出すと、ビーチパークからあと500mほどボードウォークを伸ばせば新港に届くのに、なぜそれをやらないのかということです。

座長： 「お金が無い」という前提から「市民の協働」という旗が出てくるのだと思います。どんどんお金を投資するのは、もうどこの市でもできないと思います。そこに知恵出しがあって、ボードウォークなども行政がつくる時代から市民と協働してつくっていく時代が来ると思います。10年後では困るわけで、そういう形で早く実現するということです。そういう意味では、この計画自体、相当ソフトに寄っています。ハードを書いているようですが、いろいろな知恵を出して使い込もうとしています。あまりハードをつくらなくて、今あるものをうまく使いこなそうという発想で、そういう形での予算なら使える、ということだと思います。その方向性をこのプランで整理していくのが大事です。

また、今、平塚は住みたいという人気があると思います。里山があり、海があり、川があり、自然とある程度の街があることが魅力です。横浜でも町田でもない魅力です。田園部分がちゃんと保持されているのは財産だと思います。ただ、実際に農業をやっている人たちは非常に困っているので、環境を守りながらその辺をどういう形で活用できるか、知恵出していけると良いと思います。

委員： 20年たったときの私たちの年代を考えると、高齢化社会の中でも、老人が生活していく上でも良い平塚になって頂きたいと思います。このプランには若者の意見はどの程度まで反映されているのでしょうか。

座長： どうでしょうか。アンケートを採っていますか。

事務局： アンケートでは、高齢者の方が少し多いです。世帯主の方に聞いていますので、どうしても高齢社会がそのままアンケートの割合になってきています。

座長： 中学、高校のアンケートでは、「街の中に居場所がない」と言っていました。学校が終わるとほとんどの公共施設は閉まっていて、コンビニの前の駐車場しか居場所がなく、お金を出して行くことが多いということです。お母さん方も、子育ての場所がない。買い物の時に預ける所がない、ということですし、高齢者の人も介護のためのセンターが離れているなどの意見があります。これからはそういう、生活者の意見にあわせていく必要があります。タウンセンターの作り方だと思うんです。平塚は街の真ん中はとても良くできていると思いますが、少し離れるとそうはいかないところがいっぱいあり、そこをどうつくっていくかが大事だと思います。

す。

委員： 平塚らしい特徴を持った魅力的な市になっていけばいいなと思います。市民アンケートの結果を聞いて、一つずつ今できることから取り組んでいけば、市民の意識も変わるのではないかなと感じます。

座長： ありがとうございます。次の資料の説明をお願いします。

4) 都市づくり分野別構想(骨子)について(資料-4)

(事務局より資料説明)

座長： 質問などあればよろしくお願いします。

委員： 一番弱い人たちや、高齢者ですとかベビーカーを押しているお母さんたちがストレスなく生活できるユニバーサルデザインに関して一番良いと思いました。

委員： 先程「若い人」という言葉が出ましたが、全体的なイメージが、「余生を暮らしたいまち・平塚」というような感じで、もう少し足りない気がします。

座長： 子どもを育てたいまち、子どもを生みたくなるまち、ということですね。秦野のほうでは「自然増」になっていて、環境が良いと子どもが生まれる、と感じています。また、平塚では将来的には人口が下がっていくようですが、横ばいで行けると良いと思います。平塚の人口の推移や収入の格差が10年前と比べてどうか知りたいです。どういう人たちが住んでいらっしゃるかが大事だと思います。

5番目の「潤い」については、市民の人に頑張ってもらうしかないことをもっと言ってしまって良いのではないのでしょうか。公共でやるのは相当大変なことで、まちをきれいにするなどもう少し何とかして欲しいと感じます。市民の協力はとても大事だと思います。

安心安全都市づくりですが、防災のことで普段の活動や生活のケアなどをリンクして考えないと、いざ逃げようとしてもうまくいかないと思います。防災施設なども市民の集まってくる所に計画的に持って来られると良いと感じます。

委員： 道路と交通のところですが、例えば、道路の「歩行者空間整備」と(住まいを支える都市づくり方針の)「歩いて暮らせるまちの形成」は非常に関係があるので、「市街地の中の歩行者空間の整備に努めます」「快適な歩行者空間の整備に努めます」など、「歩行者空間」にもっと書いて良いと思います。また、バスターミナルの話公共交通のところ、もう少しはっきり書いてもいいと思います。道路と交通は、担当の「課」にあわせると別の項目になると思いますが、道路と交通で整合する書き方にする必要があります。

委員： 平塚には、日本一のバスとタクシーの会社や湘南でも一番整備された素晴らしい道路網があり、本来湘南で一番交通行政が発達しなければいけないところではないかと思います。しかし、厚木や藤沢で電車やバスがどんどん走り平塚には走っていないなど、生かされていないと思います。企業も含めて本当の意味で市民を挙げたまちづくりをしていけば誇れるようなまちができるのではないかと思います。

委員： 住まいを支える都市づくり方針の基本的な考え方で、「高齢者を始め交通手段の選択が乏しい市民でも歩いて暮らせるまちを形成する」としながら、交通では「公共交通の充実を図っていく」というところに、私は矛盾を感じます。

座長： ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

高層化し、環境が悪くなり住みたくないということでスラムになっていく都市があります。平塚はまだマンションが海をふさいでいませんが、今後、結構、高さの問題が出ていると思い

ます。規制していくのかおこなわないかは、かなり重要です。また、そのときに高さではなく、海が抜けて見えるという視点が大事です。高さを低くしても全部、壁になったら意味が無くなると思います。サンフランシスコやシアトルは、坂があることもありますが、大きな通りはちゃんと海が見えます。今後の平塚の価値を下げないという意味ではその辺が重要かと思います。

委員： 南口から海までの道路が白っぽくなっていますが、海側はああいうイメージや、電線を取るなどどんどんやっていくべきだと思います。それと、サーフ 90 の時に海から南口までヤシの木を置きましたが、今は松になっています。もっと「平塚に降りたい」というような特長を出していくべきだと思います。

座長： 松はとても平塚らしいと思います。「そうか。ここは中原街道があって、御殿があって、周りが全部、松だった」と考えると、象徴的です。

委員： それならば、「平塚には、素晴らしい松の並木がありますよ」ともっとアピールするといいですね。そういう視点をもっとみんなで話し合っ、平塚に何とか人を降ろす工夫をしなければいけないと思います。

座長： 先日駅ビルの上からあの通りを見て外の方が驚いていましたので、もっと自慢したほうがいいと思います。でも、駅を降りても分からないのが問題です。

副座長： あそこは見事で、人にもやさしいし、歩きたくなります。そのような素敵な通りを他にもつくってはいかがでしょうか。

委員： ところがそこにマンションが建ってしまっているので、高さ規制を早くやらないといけません。「平塚は海に向かって低くなっていく」と行政の方が説明したとのことですが、その通りに進めないといけません。中心街は利用価値を高めるために「高い」けれども、(周辺の)自分たちはいいかな、というイメージをはっきりしていくべきです。

委員： 田園調布が良い例です。ちゃんとルールによって高級住宅地として守るべきものを守っている。早くルールをつくらないと平塚が荒らされてしまいます。

座長： その辺はぜひ、いいご意見なのでお願いします。ご意見のある方はございますか。今日は大変議論が盛り上がりました。3回目ぐらいはいい議論ができるようになりますね。4回目について、事務局より事務連絡をお願いいたします。

事務局： 事務局より事務連絡をさせていただきます。次回の検討会議でございますが、平成19年7月10日(火)14時からこの会場での開催を予定しております。お忙しいところ恐縮ですが、よろしく願いいたします。詳細につきましては、後日あらためましてご連絡いたしたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

(4) 閉会

座長： 本日はお疲れ様でした。

以上