

## 第4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7月10日(火)14:00~16:30
- ・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	
	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	
	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	
	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		
	真道 陽一		欠席
関係行政機関	木村 博	神奈川県平塚土木事務所所長	代理

その他、傍聴者7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) 全体構想・ひらつかの顔づくり構想
- (2) 都市づくり分野別構想
- (3) 検討スケジュール

### 4. 配付資料

- 参考資料 前回検討会議における主な意見とその対応  
資料 - 1 序章 策定の趣旨 ~ 第 章 ひらつかの顔づくり構想  
資料 - 2 第 章 都市づくり分野別構想  
資料 - 3 第 2 次平塚市都市マスタープラン検討会議 検討スケジュール

### 5. 議事概要

#### (1) 開会

事務局： 本日は大変お忙しい中、第 4 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誠にありがとうございます。

6 月 1 日に開催いたしました第 3 回検討会議からの引き続きとなりますが、全体構想と分野別の方針につきましてご議論をよろしくお願いいたします。

まず、本日の資料につきまして確認をいたしますが、事前にお送りした資料 - 1 と資料 - 2、本日机の上にお配りした次第、参考資料、検討スケジュール、第 1 回からの会議録でございます。過不足等ございませんでしょうか。

それでは、会議を始めさせていただきたいと存じます。本日のこの会議は、平塚市情報公開条例第 3 1 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をいたしますので、ご承知願います。

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いたします。それでは、「杉本座長」宜しくお願いいたします。

#### (2) 議事

座 長： 皆さんお忙しい中ありがとうございます。お手元に 1 回目から 3 回目までの会議録がありまして、ざっと見ただけでも頁数が最初は 7 頁、次が 9 頁、前回は 15 頁となっています。前回は非常に盛り上がり、良い議論ができたので、今日はこれが 20 頁ぐらいになるようにお話いただければと思っています。

今日は主に、前回検討いたしました全体についてのご意見を反映しているようですから、まずはそれをご報告いただいて、その後、分野別のほうをできるだけ皆さんと議論したいと思います。

#### 1) 前回検討会議における主な意見とその対応について (参考資料)

(事務局より資料説明)

#### 2) 全体構想・ひらつかの顔づくり構想について (資料 - 1)

(事務局より資料説明)

座 長： ありがとうございます。ご質問、ご意見はいかがでしょうか。先生、軸の整理はこれで少しはわかるようになりましたでしょうか。

委 員： ありがとうございます。

座 長： 他にご意見いかがでしょうか。事務局にお聞きしたいのですが、参考資料1頁の「策定のねらい」で「将来の都市の姿は」と書いてあるところで、サスティナビリティが日本語になっているのですが、本文16頁の将来都市像のところはカタカナで書いてある。どちらになるのでしょうか。

事務局： 本文の4頁にあるねらいのところは日本語でございます。ただ、世界的に、また数年もすればバリアフリーと同じで一般の方でもサスティナブルシティは使われているのかなと思いついて、先取りして横文字で書かせていただきました。

座 長： よく議会でこういうカタカナ文字はやめてほしいという意見がでます。他に何かありますか。

委 員： 4頁つづりの前回の意見と対応についてですけれども、これまでいろいろな委員会に出てきましたが、こういう形ですぐに反映していただいたのは初めてではないかと思えます。結構、言いつばなし、やりつばなしの委員会が多く、この間言ったことはどうなったのかと、あきらめて言わなくなってしまう。こういう形で議事録がきちんと出て、なおかつ前回の意見とその対応がきちんと出てくると、これは休めません。

座 長： ありがとうございます。たぶん事務局も喜ぶと思います。今は情報公開がありますからこういう形でやっていかないと、何を議論しているのかということを確認しないとダメだと思います。

他はいかがでしょう。

副座長： これはここではもう遅いかもかもしれませんが、4頁つづりの参考資料ですけれども、2頁「第1章都市づくり全体構想」の「将来都市像」は「成長が持続的である」という先ほどのサスティナブル、持続可能という場合の中身ですが、私の理解では「成長」という場合は物的な拡大であり、従来は経営分析でも成長性という言葉が使われますが、もちろん質的な成長も含まれますが、基本的には量的拡大というときの言葉であります。量的拡大ももちろんありますし、同時に環境の変化や考え方、思想や要求の変化に対応して、質の充実をはかるといって、両方含めて「発展」という言葉を使います。ですから持続可能というときに、ここで書いた将来都市像を「成長が持続的である」という「成長」の概念が気になりました。理解としては「発展」であり、質・量ともに平塚市が発展していくという理解のほうが、将来に対するマスタープランを形成する上では、より範囲が広いし、市民が協力してまちづくりをしていくというソフト面も包括的に入ってくる。とても大事なことなので、将来都市像の理解としては「成長」よりは「発展」が良いと思います。

座 長： 事務局はいかがでしょう。

事務局： 検討させていただきたいと思えます。また、持続可能なという表現がよいのか、またはサスティナブルという横文字でよいのかということについても、最終的にまとめる段階で検討していきたいと思えます。

座 長： この後、パブリックコメントもあるようですから、一般市民の理解も重要ですから検討させていただきたいと思えます。私も先生がおっしゃるように「発展」が良いと思えます。高度経済成長のときは成長という言葉が合いますが、質も考えるほうがよいと思えます。事務局のほうで整理してください。

他にお気づきの点があれば。これについては今日の後で発言しても構わないのでしょうか。

次回のまとめるまでの間は、気づいたときにご意見をうかがってもよろしいのでしょうか。

事務局： はい。

座 長： 分野別の細かいことを検討していくと、こちらに戻ってこういう点も検討したほうが良いというご意見もでてくると思います。

他はいかがでしょうか。よろしいのでしょうか。では、今日は分野別の議論を中心にすると聞いていますので、ご意見がなければ、まずは分野別のほうの説明をしていただいて、議論に入っていきたいと思います。では、分野別の構想について事務局のほうで説明をお願いします。

### 3) 都市づくり分野別構想について(資料 - 2)

(事務局より資料説明)

座 長： はい、ありがとうございます。ボリュームがありますので最初のほうのことは忘れてしまっているかもしれませんが、まずはお気づきの点がありましたら、ご質問等も含めてご発言をよろしくをお願いします。

委 員： 語句について、結びの言葉が「図ります」「進めます」「検討します」「目指します」「努めます」「工夫します」「講じます」と様々な言葉が使われています。行動レベルから言うと、具体的にこれらがどう違ってくるのか、こんなに言葉が使われていて、実際に出ていってどうなのと感じてしまいました。

座 長： いかがでしょうか。

事務局： 「図ります」は基本的には使わないようにしていますので、もしありましたら申し訳ございません、直したいと思います。基本は「進めます」「努めます」「検討します」を使っていきたいと思います。「進めます」は基本的にはやります、「努めます」は市が主体的にやっていますが市民としてやる場合もあるわけです、そういうときに使ったり、また、はっきりと進めまですとまで言えないけれども調査等しながら進めていくものがあります、若干弱い意味になります。「検討します」は検討した結果、進めるのか進めないのかを判断するものであります。一応、そういう整理をしているものでございます。

事務局： 末尾の整理はしておりますので、まとめる段階で例えば「検討します」はどういう意味で使っているのかというのを整理していきたいと思います。貴重なご意見をありがとうございます。

座 長： では言葉の整理をしていただき、次回またはその次にでも報告していただきたいと思います。他にいかがでしょうか。

委 員： ツインシティの件でお聞きしたいのですが、北の玄関口という位置づけで議論していますが、ツインシティという名前からして外から見れば寒川町とのペアのツインシティという捉え方だと思います。そのときに平塚と寒川とでどういうところが違うのか、同じ視点でこういうところはずらしていくとか、お互いの合意的なことがどの辺までいっているのか、それとも平塚独自でいってしまうのか、その辺を説明していただきたいと思います。

座 長： 前回はツインシティについては用途地域などの意見がでていました。資料 - 1 の 29 頁にツインシティの絵が描いてありますので、それを見ながら事務局のほうで説明をお願いします。

事務局： ツインシティについては、本日この後また全体構想について議論していただきたいと思っております。平塚の顔づくり構想ということでツインシティをあげています。29 頁の図を見ていただくとわかると思うのですが、寒川町については新駅を中心とした駅周辺のまちづくりということと、平塚については川を挟んで橋によって 2 つのまちがつながることで、ツイン

という形をとっています。駅を周辺とした中心市街地のまちということと、平塚市側は国道129号線を基幹としてツインからのトランジットモール、歩行者優先的な概念の道路をつなぐことによって新たな駅の補完的な施設、さらに平塚市として新たな産業を誘致するという概念で、お互いに共同して進めていこうという形であります。ツインシティの全体の内容については、神奈川県で将来的なあり方を整理して全体構想をつくっております。環境共生というテーマのもとに両方のまちがどうあるべきか、それぞれの役割分担のイメージがでて、それを基に寒川町と平塚市がそれぞれのまちについて将来のことを検討していくというやり方で進めています。

座長： わかりましたでしょうか。

委員： あまりよくわかりません。

座長： 前回少しお話をしましたが、私も県とツインシティの研究会をやっている、県としては新駅ができる寒川町のほうの住民説明会がやっと始まったところです。平塚市側は新しいまちができる面積が広いですが、寒川町のほうは既成市街地があるので新駅の効果がなかなか表せない。それを平塚側にもっていかうというのが県の構想としてでてきている。県としてはかなり出資するというのと、リアモーターカーが新駅とクロスする形で計画が発表されたようで、県としては相当前向きに検討するという話がでてい

その他、知りたいことがあれば、それについて説明していただくこともできますが、他はいかがでしょうか。

委員： 先日、市議会議員等の方々と連節バスに乗ってきました。その後の話のなかで、ある人の意見ですが、平塚市は今まで交通行政がなかった、藤沢や厚木や横浜に比べてそういう意味では平塚は非常に遅れをとっているようです。20m 道路は張り巡らされているし、自分は平塚に住んでいてバスはあまり乗らないが不便を感じてはいないので、そういうものなのかなと聞いていました。厚木や藤沢は次々に新しい交通施策を導入しているのに対して、平塚市はどうか、なるほどと思いました。神奈川県バス協会の方にお聞きしたいのですが、この内容で平塚市が誇れる、神奈川県の中なかでも都市マスタープランが出ているなかで他に負けない交通行政ができるものなのでしょうか。

委員： 私もいろいろなマスタープランをみていますが、基本的には平塚だけが遅れているとは感じていません。バスについて他の市と違うのは、当然、バスの本数や路線のない地区はありますが、南の東海道沿線と北の小田急沿線をつなぐ路線が全て平塚に集まっています。よくある形として例えば、小田急線の本厚木駅は、駅を中心に放射線状に交通体系をくんでいきますので、1箇所が渋滞すると全てがマヒしてしまうという体系です。平塚の場合は、東海道線の平塚駅は1つですが、あとは本厚木、伊勢原、秦野の小田急線の3駅からつなげているので、他のところと比べると交通体系的には見劣りしてはいないと思います。神奈川中央交通の本社が平塚にありますので本数も多いし、利用者もそこそこあるのではないかと思います。ただ、新しくツインシティとかの話になりますと、今までの交通体系をかなり変えていかなければならない。バスだけに限って言いますと、今までの路線網だけでは対応しきれないと思います。

委員： 対応しきれないものにしていかなければならないので、プロの方が今までのもので対応しきれないと言うならば、もう少し深く突っ込んでいかなければなりません。

座長： そうですね、交通計画のなかで言うと、道路のネット図がのっていますが、それぞれの道路にどのくらいバス路線が入っているのかは掲載されていないので判断できないですね。

事務局： 11 頁でございますが、従来は事業者の努力によりバスを乗りやすくするとか、バス停の近

くに自転車置き場をつくるなど、様々なことがやられていますが、基本的にバス利用促進をいくらやっても人は自動車が一番便利ですから自動車を使ってしまうのです。自動車をあまり使わないようにする施策が必要です。プラスとマイナスの両方の施策が必要ということで、よくパッケージアプローチという言葉が使われています。11 頁は、公共交通の利用を促進することを1つめの と言っています。2つめの は環境負荷の少ない自動車交通システムということで、自動車利用を抑制して出来るだけ公共交通を利用していただきたいと、大きく2つの柱で公共交通あるいは自転車や徒歩で行っていただくとしています。最近、やらなければならない交通アプローチとして多くなってきていますが、2つめのことは市民の意識を改革しなければならないので、なかなか難しく、少しずつ実験やノーカーデー等をやっているながら進めていかなければならない。しかし、そこが重要なことだと思っています。

座 長： 他にいかがでしょうか。

委 員： バスをよく利用するのですが、バスは平塚駅から各方面に出ていると思うのですが、市内を東西に結ぶラインが充実していないと思います。東西を移動するのに一度駅へ出てから乗り換えていくことになるので、車だと20分もかからずに行けるところが、70分や80分かかってしまうので不便さを感じています。新幹線の新駅ができると、平塚市への入り口は平塚駅だけではなくと思うので、ツインシティから西部や市街地中心部への移動も増えてくるので、スムーズに移動できるような幹線道路の整備はもちろんですが、公共交通機関の充実が望ましいと思います。それぞれの核から放射線状に交通軸がでると移動がスムーズになるのではないかと思います。

座 長： はい。事務局は何かありますか。

事務局： 12 頁に新幹線新駅を結ぶ交通軸の簡単な絵がございます。南の核と北の核を結ぶのは、今は国道129号/八王子平塚停車場線の1本だけです。新駅できて新しいまちができると当然、様々な人や車の動きが発生しますので、やはりこれに加えて、東浅間大島線や平塚伊勢原線を受ける大神軸、東西にはしる道路を入れていますが、これが非常に重要になってきます。ちなみに地図上で距離を調べたのですが、129号線では7.2kmあります。大神軸から東浅間大島線経由では8kmとなり、0.8km程度しか変わりません。平塚伊勢原線経由ですと9.6kmとなり、2.4km増えることとなります。この3本ぐらいでカバーしていけば、南北都市軸を果たせると考えています。先ほど言われました北の核と西部地域については、平塚大神軸を整備することもあると考えています。

座 長： 他はいかがでしょう。

副座長： 少し視点は違うのですが関連しますので、12 頁ホの2つめの「平塚駅北口広場を整備改善します」というところの最初の・の2行目についてです。冒頭で平塚駅北口広場を有効に市民が利用できる、市民の心のゆとり、あるいは通勤通学等に際してのコードとして日常生活を豊かにするための空間として確保できないかと申し上げました。軸の設定やバス路線の問題も含めて平塚駅北口広場を整備改善しますと、もっと大胆に改善にあたっては広場に流入するバスやタクシー、一般車のスペースの見直しを行いますと、かなりはっきり書いているのですが、これは具体的にどうしているのでしょうか。これは非常に重要なことです。どの範囲までを考えての20年後なのか、お聞きしたいです。

事務局： 北口広場はバリアフリー化を図る目的で、現在、関係部課で方針を出して、今年度中には事業計画を策定していく方向であります。その際には、バリアフリー化を図るだけではなく、バスやタクシーなどの既存の配置についても検討していくということで、今、将来的なバリアフ

リー化の方針をつめているところです。バリアフリー化を中心としてバスやタクシーの位置、あるいは垂直移動を緩和していく方向で進めています。

副座長： そのバリアフリー化の形態や範囲について教えてください。

事務局： 検討しているのは駅前広場全体です。ロータリーから駅ビルまでの間のバスやタクシーや自家用車、それと周りの歩道部分、バス駐車場の配置などです。改札から駅前広場、バス乗り場が3層構造になっていますが、それを物理的に一気に垂直移動できないので、今のところ考えているのが歩道等を主体として出来るだけ平面移動できるようにし、物理的にできないところはエレベータ等の垂直移動を配置することで検討しています。今年度に計画し、来年度に事業に着手していくことで進めています。

副座長： それとの関連で先ほどバスの話がでたのですが、バスやタクシーの乗降や、バス路線のなかでバスセンター的な機能ではなく、通過させる、循環させるようなもの、そこに留まらないようにすることも考えられます。全てを平塚駅北口に寄せている部分がかかなりありますので、路線網の設計は民間の経営的なこともあります。マスタープランでは北口のバリアフリー化を含めてもっと広く、タクシー乗降やバス路線も含めて検討することが求められると考えます。

委員： 今のことに関して言えば、辻堂や藤沢や小田原をみると、みんなペDESTリアンデッキになっていますよね。あれはやはり時代に即しているから、みなさんそうしているのでしょうか。それならば平塚も小手先でもってバリアフリーで今あるものを少し直すのではなく、20年後の最新の駅前の形を目指すべきではないでしょうか。

委員： ペDESTリアンデッキは非常に便利ではありますが、近隣の状況をみてみますと、下の既存の商店街が死んでしまっています。人が下を通りませんから、バスやタクシーなどの交通機関だけですし、まして大きなビルで太陽の光もあたらぬ。このような状況で果たしてペDESTリアンデッキがよいのでしょうか。平塚駅に用事があって駅までバスで来られる方は必要なのでしょうが。例えば先ほど言われましたように大神の方が市民病院へ行くのに、一度駅へ来て、乗り換えて反対方向へ行くという、V字型の移動を強いられる方もいます。その方のためにバスの中継地点と言いますか、乗り換えのためのトランジット地点といったものが、交通のなかにはいくつか必要だと思います。そこに商業施設があり、また駐輪場も必要だと思います。近隣の方が10分自転車を乗れば、そこまで来れる、そこからバスに乗って移動するということも必要だと思います。全てを平塚駅へ集中させるという考え方は見直したほうがよろしいのではないのでしょうか。

副座長： 今のデッキの話も非常によいのですが、景観を損ねますし、必ずしも効率的・生産的ではないのです。かなり投資もかかりますし、地下もありますので、必ずしもそれありきで考えないほうがよいでしょう。

座長： 小田原のまちづくりもやっていたので言いますと、小田原にはすばらしい地下街がありまして、この前閉鎖してしまいましたが、実は日本一の売り上げをあげていた地下商店街だったのです。上にペDESTリアンデッキが計画されて、全部がまわる予定だったのですが、日本で地下街があるところにペDESTリアンデッキをつくっているところはないのです。松戸などはペDESTリアンデッキをつかったために下の商店街がダメになって、今非常に問題になっています。小田原はぐるっとまわさないでバスのところまで少し出したところでやめたのです。そういう意味で、平塚も地下をどうするのか、地下を無視してつくったほうがよいのかを検討する必要があります。七夕をみていると、人がいっぱいいくと駅から降りられない。階段が悪いのか、下の広場が悪いのか、おそらく人の待ちが悪いのだと思います。それが今回

改善されればとても良いと思います。さらにいえば、南北の移動が非常に不便ですから、それをつなぐことも課題であります。せっかく西口があるのですから、西口へ分担させることもできるのではないかと考えますので、そこまで話していただけないかと思っています。

委員：何がバリアかと言うと、東海道線の駅が一番バリアなのです。私の知り合いが西口の階段から転げて亡くなりましたし、お年寄りが向こう側へ行くのに不便だと言っています。エレベータを設置したりしていますが、西口、北口、南口も含めて、いかに平面移動が簡単にできるよ  
うにするのかを考えたほうが、平塚の商業がもっと発展するだろうと思います。

座長：確かに西口をどうするのかは問題で、西口に力が入ってくると降りる人も変わってくると思  
います。

委員：私は東海道の貨物線を旅客化しようという運動をしています。行政のほうも働きかけていた  
だき、JR でもいろいろと駅の拡大などを検討していますが、JR は非常に厳しいです。ですから  
なおのこと、今からこういうことに対して具体的にどんどん書き込んでいかないと、JR は  
動いてくれません。国の交通問題は、だいたい 15 年に 1 回しか会議を開かないそうです。15  
年の間に積み残したことは、またその先の 15 年です。このマスタープランはもっと長い 20  
年のスパンになるわけですから。ここに書いてあるような平塚駅の貨物線の旅客化を促進しま  
すだけではダメなわけです。旅客化のためのホームをつくりま  
すとしなければならない。ホームをつくるのだから電車を入れるというわけです。私が考えているのは、相模線を引き入れる  
とか、根岸線を引き入れるとかありますが、茅ヶ崎でも浜見平のところに駅が欲しいという方  
が結構います。例えば根岸線を引っ張ってきて浜見平に駅をつくる、平塚に入って馬入の  
ところに駅ができる、平塚駅、西駅もあって、相模貨物駅、大磯へ行く。大磯の国府のほうの方、  
大磯の関係も便利になります。既存の線路を使ってホームさえつくっていけば通すようなこと  
なのです。JR も少しは議論にあげてくれます。ただ単に旅客化を推進しますでは 20 年後で  
も変わらない。国鉄の時代はかなりの政治力で動いていたようですが、今は民間会社になった  
ので費用対効果が見込めなければ全く腰をあげません。だからこそ具体的に書いていかなければ  
難しいと思います。

座長：どうでしょうか、事務局のほうで書き込めるでしょうか。

事務局：おっしゃる意味はわかるのですが、実際にホームをつくるのは JR ですが、建設費用は市が  
全額負担することになり、現時点で具体的に書くのは財政状況と今後 20 年のなかでは厳しい  
状況です。ご意見は大変ごもっともだと思いますので、積極的に活動をしていかなければなり  
ませんが、この都市マスタープランで JR の駅をつくるというのは書きづらいというのが本当  
のところでは。

委員：平塚駅の東西路線のバリアフリーを考えます、推進しますと言うのはいいのではないでしょ  
うか。大きな都市構造のなかで非常に大切なことです。

座長：相模線の延伸はツインシティとの絡みでてくる話だと思います。車での移動が中心になるの  
で、もし鉄道が延伸すれば JR としても需要がでてくると思いますが、どのくらい需要がある  
のかという話になってくると思いますが、その辺はいかがいたしましょうか。

副座長：今の具体的な話は、11 頁の【鉄道】の 2 行目「東海道貨物線の旅客線化の実現をめざしま  
す。」だけでは物足りない、「～実現をめざし、そのための諸施策を推進する。」と具体的に書  
くと、もう少し突っ込んで様々な検討をしていくのだということがマスタープランのなかで見  
えてきます。具体的な細かいことまでは盛り込めないでしょう。

座長：他にはありますか。

委員： 交通の話が出て、私が黙っているわけにはいけないので言います。11 頁の「公共交通の充実を図ります」のところの書き方の問題だと思います。他に比べて下の・が多いので、個別のところをもう一段上の階層にあげたほうがよいでしょう。駅前広場については別のところで触れていますが、ここでも両方触れていくのだろうなと感じています。新しい交通システムをここまで出しているので、ツインシティと平塚駅との新しいシステムだと思いますので、駅前広場もそれを目指して進めなければなりません。だとしたら、駅前広場のところにも新しい交通システムの導入を目指して駅前広場をつくっていくということを書いたほうがよいでしょう。本気度が問われるところです。

事務局： 新しい交通システムについては、ツインシティのなかの平塚市側から新駅に向けての交通システムを検討していくことを第一としており、将来的にはツインシティと平塚駅とを結ぶバスを含めた交通システムを検討していくというかたちになっています。

座長： 連節バスが入ってくるとなると、今のロータリーでは回転が無理だろうということです。全く新しい交通システムを持ってくるとなると変わってきてしまいますが、連節バスあたりを検討していくということであれば、そういう対応が必要だろうということです。

他はいかがでしょうか。

委員： 今のお話に関連するのですが、今の駅前広場だけでは収容しきれないわけです。もっと八幡神社まで行ったところで、今は歩道のところが無料の自転車置き場になっていますが、そこまで含めて人を引っ張っていかないとバスは収容しきれないのではないかと。駅前だけでなく、駅周辺の整備が必要でしょう。

事務局： 駅前広場については概略の検討をしたところ、現在混雑しているのは、40 年代とかなり昔にできた駅前広場で、当然バスも短いものでありましたので、それに合わせた曲線半径でできているわけです。現在の 13m のバスでは一度入って、また切り替えしてというように、うろつきの時間が長くなっているのです。バスの形態やタクシーの配置をきちんと再整理すれば、現在の面積でも入るわけです。先ほど言われたような、平面移動でバスに乗れる配置もできないのです。先生がおっしゃったような広場にどういう味をつけるか、たまり場をどうつくるかということは別になりますが、基本的には連節バスでも十分に入ると思います。

座長： 先ほど言われたように、項目で両方関係していることは、きちんと両方に書いておくほうがよいでしょう。

私のほうから質問したいのですが、1 頁で、 章と 章を受けて 章ができると書いてあるのですが、 章はどうしたのでしょうか。ここで 章をどう扱うのかをきちんとしておかないと、 章は非常に細かいことがきちんと書いてあって、今の交通の話などが絡んでくるので、これを受けないでつくるのはおかしいと思います。 章も並べておくのが普通だと思います。

道路についてですが、全体構想の資料 - 1 の 23 頁に軸の整理がされています。秦野と平塚を結んでいる道路の交通量が非常に多く、秦野の奥は平塚に匹敵するぐらいの産業立地があって、普通は東名を使ってこちらへ流れてこないだろうと思うのですが、実際に東海大学の前を通る車を見ていると相当な量が流れています。それが駅を目的としているのではなくて、新湘南国道へ結びついているのに、この図に一切そういうことが描かれていないのは、交通計画上好かしいでしょう。もちろん駅を結ぶ軸はあると思いますが、交通体系上は新湘南国道と秦野の奥の工業地帯との流れが実はあるはずで、右側の平塚厚木線のほうは駅へ行くのと抜けるのがきちんと表記されているのですが、左側に無いのはおかしいでしょう。分野別の道路計画で整備されようとしている 10 頁の図をみると、秦野線が点線になっていますが結ぶような

計画になっているのです。ここはバイパス計画もあるが、おそらく財政的に厳しいから既存の路線でカバーしていると思いますが、これはとても大きな話だと思います。また、秦野中井インターチェンジアクセス道路が描かれています。財政的に夢のような道路ですが総合計画にも描かれていて、この道路の位置づけをするのであれば、今のような点をきちんと押さえないと、あまり必要がないと捉えられてしまう。平塚の交通体系において重要であるという意味がなければならぬと思います。秦野中井ICの先に、実は第2東名のICがあることも考えると、将来ここが抜けることが重要になってくる。これは平塚駅へのアクセス道路ではないと思いますので、それをきちんと記述しなければ実現性は低くなります。道路をつくることで連携が生まれるといった位置づけが必要です。西部地域を交流として位置づけるならば連携軸としての道路体系が必要だと思います。

それから、後半にいくと非常に内容が薄くなっている。例えば安全安心の都市づくりでは、ハザードマップや避難計画がどうなっているのか。23頁に緑地の計画や地区公園の計画がプロットされていますが、このレイヤーと安全安心都市づくりとを重ね合わせたときに、計画として重なっているのか。図が無いので、これからつくっていくということかもしれませんが、災害が起きたらどこへ逃げるのかわからない。マスタープランでは、分野別の各レイヤーが全部重なったときに、お互い関連がどうなるのかを整理しておかないと、結局は分野別はバラバラに計画して終わってしまうことになる。説明を聞いた限りでは、分野別に示されていることが重なったら全体が溶けているとはなっていないと感じます。それが今後できるのかというのが心配です。それから、分野別のほうが大雑把というか、全体構想や顔づくりのほうが非常にわかりやすいし意味が伝わってくる。分野別になるとわかりにくい。最初の土地利用のほうは割とわかりやすいが、後半になるとわかりにくく、単にお題目として並んでいるようで、マスタープランとして伝わってこない。

事務局： 道路網については再度、軸の整理をしていきます。分野別構想については後ろのほうにいくと文章だけで図が無いということですが、現在117項目が書かれており、最低限捉えなければならない項目をあげたところです。土地利用等の全体像で出せる分野と、なかなか全体像の図が出せないところがありますので、今後は方針的な概念図を取り入れるとか、防災については小学校が避難場所として位置づけられ、また大規模な公園がそれを補完するという地域防災計画の考え方がありますので、そういった形のものが市民の方がわかりやすい図で表されるのかどうかを検討していきたいと思っています。

座長： そういう意味でいうと、先ほど委員の方がおっしゃったように、書いてある階層が深かったり浅かったりするのにはマスタープランとしてはダメだと思います。あまり細かく書けないのであれば、細かく書いてあるところは減らしてバランスをとっていく。例えば駅の話は具体的にあげれば相当でてくると思いますが、そこまでマスタープランに書く必要がなければ数行で済ませてしまうこともできます。そういった調整が必要だと感じました。

委員： 前回、平塚の海は観光資源としても、またさがみ縦貫道路ができたときに大きな要素になるという話でした。私が小さい頃に比べて海がどんどん削られて、だいぶ侵食しています。その辺の環境保全も含めて、平塚の特徴であり財産である海を今後どうしていくのか。今はビーチクラブというかたちで市民活動としてはやっているが、侵食対策はされていないのでしょうか。

事務局： 平塚市の海岸は、侵食対策を兼ねて泳げる海を目指すということで、ヘッドランドをつくって対策をまずは講じています。そのヘッドランドも時間が経過してかなり侵食が進んで、ヘッ

ドランド部分の陸地が減りつつあるということで、今後神奈川県と協議して対策を考えるという状況です。そういったことで、少しずつ海岸を残す取り組みをしているところでもあります。

委員： 平塚の財産ですから、どこかに記述したほうがよいのではないのでしょうか。その大事な部分が見えないのでは、県も力が入らないと思います。

事務局： 海浜部の表現については砂浜が海岸かといった点も含めて、再度きちんと整理していきたいと思っています。

座長： 17 頁の産業環境の方針で「イ．中心市街地の利用をもっと高め、商業を活性化します」というところの内容は、これで市民のみなさんは中心市街地が活性化すると思うのでしょうか。自転車と歩行者のための商店街づくりをすればよいという内容でしかないように思います。細かいことではなく、基本的なことをどうするのか、もっと書かなければならないのではないのでしょうか。例えば商店街ごとの個性をつくっていくとか、もう少し書かなければならないのではないのでしょうか。また、21 頁のみどりと水辺の方針でも、河川周辺の緑はどこで語られていることになっているのでしょうか。23 頁の図では河川が緑化されてつながっていることになっていますが、どこからそれを読み取ればよいのでしょうか。道路が緑化されれば河川もそれに伴って緑化されてつながっていくということでしょうか。

事務局： みどりと水辺の方針については、みどりの基本計画がありまして、既存計画から引用していますが、事務局のほうで内容も方針図もそれを若干整理した部分もありますので、再度整合性を図っていききたいと思います。中心市街地についても、現行で中心市街地活性化基本計画等がありまして、都市マスタープランとしては各個別計画をマスタープラン的に位置づけをする、駅についてもマスタープランとして大きく捉えて計画や事業を促進するべく位置づけをする書き方と、将来に向けて必要な項目を意見を聞きながら書き込んでいくという、段階的な整理をしていききたいと思います。

座長： 私はもう少し書き加えるようにしていただきたいと思っています。

委員： 商業の代表として、商工会議所に様々な提案やレポートが出ているので、せっかくたくさんの人たちが時間と労力をかけて観光など、市へ提案しているようなものが見えない。それと平塚市が長年お金を何十億とかけてやってきた西口再開発について、たった平塚駅西口周辺地区というだけで、6文字だけで終わってしまっています。これは費用対効果から考えて、やめるならやめる、続けるなら続けるというようにしないと、本当の無駄遣いだと思います。商業は20年後をどうするのかということを言葉として強く表してもらいたい。

事務局： 単純に土地利用だけを考えるのではなく、土地利用における人々の活動ということで、新たな視点で産業を支える都市づくり方針を構築していこうというものでございます。そのなかでひと通り産業で必要な部分をこの分野別で書いているのですが、駅周辺については前段の全体構想の顔づくりの中で、もう少しきちんと、西口についても観光など駅周辺の様々な取り組みについて、平塚の顔づくりを推進していくんだという記述をするという考え方で今回は整理しています。

事務局： まず、「4．産業を支える都市づくり方針」はあくまでも産業を支えるということで、産業自体といいますか、経済産業構造自体はあまり書いていません。都市計画でできることといたしますと、土地利用とか道路とかといったところで応援できることを書いています。基本的に書いているところは、4 頁の土地利用の配置方針のところでは商業・業務地は中心市街地に配置してその機能を強化し、土地を高度利用し、というのは入れております。ただここではあまり細かいことは書いていません。先ほど言われましたように、顔づくりのほうでは商業のことは

あまり書かず、どちらかという商業が活性化するように都市側で何が応援できるか、すぐに出来るようなことということで歩行者空間やイベント空間をつくっていくといったことを入れています。そういった構成になっています。ということで、産業自体のことはあまり書いていません。

座長： はい。他にいかがでしょうか。

委員： 14頁の「(5)住まい環境を支えるために必要な方針」の「まちづくり制度の活用」のところですけれども、住民からの発案によって地区計画なり建築協定などをつくりあげていくのは非常に大変な労力が必要で、ここで文言だけではなく、まちづくり条例のほうでも支援センターについて触れていますので、ぜひ都市マスタープランで市が地区計画に対しても先進的なものを応援して皆でまちづくりをしていくというような意気込みみたいなものを、この中に記述してほしいと思うのですが、いかがでしょうか。

事務局： 14頁のこのことにつきましては、まさに言われましたことを書き込みたいということで、都市づくり条例、現在検討しております地域のまちづくり推進や分野別まちづくり推進、そういったものを住民発意でできるように都市制度をつくっていくということで、都市マスタープランでも並行して記述していくという思いで書いています。内容については必要であればもう少し検討していきたいと思えます。

委員： もう1点いいでしょうか。12頁の自転車利用について都市交通の一つの位置づけとありますので、ぜひ、私は競輪場を含めた自転車を平塚市のスポーツ振興に役立て、なおかつ、その流れのなかで自転車を大いに活用していただきたいと思えます。今ある施設を利用するというにおいては、鈴川と金目川のサイクリングロードが20年、30年前にできていますし、金目のほうからは通学で結構な人が交通事故もないものですから便利に使っています。それについてはなかなか平坦ではなくデコボコになっているので、それも含めてサイクリングロードの見直しをしていただきたいと思えます。また、観光に引っかけて町おこしもやっていくのであれば、海岸沿いを花水川から海岸を通過して競輪場のほうまで、市内を一周できるようなものができれば、もう少し市民のなかで活用の意識が進むのではないのでしょうか。

座長： いかがでしょうか。私も常々そう思っています。環境にやさしいということで自転車を中心として、よくベロタクシーといって自転車のタクシーがあります。そういうものが走っている街になってほしい。特にセントラルパークと言うように中心に公園があるわけで、市民の方がかなり行きますが、それが意外にネットワークされていないのです。うちの大学に毎週、平塚駅から自転車で通ってくる先生がいるのですが、つながっていないといつも文句を言っています。おっしゃる金目川辺りは非常に気持ちよく走れるけれども、もちろん道が悪いのですが、他はつながっていないのもっと走りにくい。うまく海のほうに回れるとか、相模川と花水川がつながるといのは非常に良いと思えます。市のほうはどうでしょうか。

事務局： 全体構想・顔づくり構想の35頁、平塚のコーストステージ、海辺のまちのところ、海岸線に沿って、茅ヶ崎側は海辺の自転車ネットワークが江ノ島のほうまでいっているということで、平塚のほうにもそういったものをつなげたらどうかということと、中心市街地については先日の会議のなかでも平塚の道路の空間はかなりの空間が形成されているといったことを今後の交通政策のなかで自転車の空間を増やすというコメントもいただいていますので、現段階ではそういったものを何らかの形でコーストステージといったものを言いながら市民の方にも各方面で公表していこうと、概念的なことを入れ込んでいます。将来的な市内の自転車ネットワークについては何らかの整備計画と言いますが、自転車もしくは歩行者構造等を今後検討

していかなければならないと考えています。

座長： はい、ありがとうございます。他にいかがでしょう。

委員： どこの都市マスタープランでも自転車を進めましょうと、環境の視点で大変すばらしいことですが、現況の平塚駅周辺をみますと、これ以上自転車を使って大丈夫なのかなと思います。駐輪場をつくってそこへ収めればそれで済むのかどうか、少し心配です。車を使っている人が自転車へ移ってくれるのは大いに結構な話ですが、バスを使っている人が自転車に移ってしまうのはどうなのかなと思います。歩いて行けるようなところの人は、もしかしたら歩いていけばいいのです。そうするとコントロールをしなければならない。手放して自転車をやりましょうと言うのは少し気を付けないといけないと思います。通勤の人は朝とめて、1台がずっと占有してしまうのです。買物の人は1つのスペースをいろいろな人が使うので大変効率的なのですが、東京へ行く人のための自転車置き場が本当に必要なのか。空いている空間を活用するのはいいのですが、税金をどんどん使っていくのはいかがなものかと、そういうことも有り得るということです。

座長： レンタサイクルとして使うというのを中心市街地活性化のところで話をしたことがあります。不動産と同じで利用価値をどうやって高めていくかということです。自分で所有しているものは朝と晩しか使わない、ずっとそこへ置いておくことになります。利用という考え方で使うと、使っていない間に利用させていただくというしくみがつくれると思うのです。ソフト施策ですが、平塚の場合はやってもいいのかなと感じます。他にいかがでしょうか。

委員： ソフト面について、「(4)住まい環境の方針」の地域コミュニティの活動拠点づくりのなかで、地域活動の拠点が公民館とだけ書いてあるのですが、地域活動としては、地域にある図書館ですとか、いろいろなことが考えられるのです。地域活動とか、人のネットワークを活かせるような点が不足していると思います。

座長： 公民館だけではないのではということですね。その辺どうでしょうか。

事務局： 公民館が25箇所あり、市町村のなかではかなり公民館が多いほうであります。既存の資源をいかすという発想で、まずは公民館、そして現在各地域でいろいろな活動の場所がでています。単に箱ものではなく、いろいろな活動も含めて資源、公民館をいかした活動の場という発想です。

座長： 私の意見ですと、それがぜひ防災とか安全安心につながっているべきだと思うのです。生活者にとってはその辺につながっていることがすごく良いと思います。その辺はいかがでしょう。

委員： 今の先生の意見と同じなのですが、実は私も自治会長をやっていますので、いろいろとあるわけです。市内に小学校が28箇所ありますが、それが有効に利用されていないのです。教育機関ということで時間が終われば、いろいろと危険がありますので閉鎖してしまうのですが、夜間にもっと有効に使えないものかと考えています。公民館は実は今どの地域でも飽和状態で、使っている方は限られた人しかいないのです。小学校、中学校も含めて現在耐震工事をしていきますけれども、もう少し何かそれが有効な利用ができないものかと。公共施設の利用ということで、柔軟な利用と書いてあります。このなかには、小学校あたりをもう少し考えられないものかと思っています。もちろん防災を含めてです。

座長： いかがでしょうか。

事務局： 小学校は防災拠点になっています。それを含めて今後、包括的に検討していきたいと思いません。

座長： はい。他はいかがでしょうか。

委員：今回、歴史やグラフが入って説得力がでてきたと思います。そのなかで気が付いたのが、昭和26年7月に七夕祭りがスタートしたとありますが、私の亡くなった祖父が、お前が生まれた年から七夕祭りが始まったのだと言っていたのを思い出しました。昭和25年スタートではないでしょうか。

事務局：昭和25年は復興祭で、翌年から七夕祭りとして正式にスタートしました。

委員：資料-1のなかで、都市づくりの骨格的な課題として人口の問題が書いてありますね。こういう大きな課題、流れがあるから、例えば企業を誘致して雇用を促進したり、人口を増やすといった課題があって、その対策的なことがいろいろと出てきているわけですね。そういう課題があって、こうなります、けれども「努力します」「推進します」となると、具体的にこれだけ厳しい数字が出ているにもかかわらず、努力目標とか、係数でもって形にならないものかなというのが1点。もう1つ思い出したのが、選挙のときに候補者の討論会で、5年後だか10年後だかにあなたが市長をやったときに人口が増えていますか減っていますかと聞いたときに、2人の候補者が増えているというプラカードを上げた。1人だけが減っているというカードを上げた。こういう資料の良い悪いという判断ではないけれども、やはりプランは明るい未来をつくることなのだから、課題があるのだったらそれをクリアできるような形で、優先順位だとか、力の入れ具合だとかが出てくるのではないかと思うのです。みんな平べったく書かれていて、うまく言えないのですが、どうなのかなと思っています。もっと平塚らしい、他の行政が見ても平塚市はすごい都市マスタープランをつくったと言われるようにできないものか。新しい発想や係数を入れるというのは、出来ないものではないでしょうか。

座長：いかがでしょうか。

事務局：係数の話は、よくある数値目標ということで、総合計画ではよく使われます。都市マスタープランで入れるかということ、当初はそういう話もございました。内部で数値目標をどうしようかと。20年後を目指すということで、書いてあることが抽象的なスローガンがどうしても多くなってしまうのです。何故かということ、数になる様々なこと、中心市街地も活性化するかもしれないし、みどりの基本計画などいろいろあります。そういった計画が自由に、そこでまた様々な発想がでてきますので、そういう意味でここではあまり固定するような書き方ができないというのが一つあります。ただ本検討会議も含めて、どうしてもここだけはしっかりやるということで、ここだけはある程度文章をしっかりと書いておいて、逆に下部となる計画に枠をはめようという書き方もできるのです。

委員：物事をいろいろとやっていくには歳入が非常に大切です。原資というのは税収で、企業の数と人口が非常に大事ではないですか。都市マスタープランのなかで20年後は、全体では統計的に人口はこういう形だけれども、平塚市は都市マスタープランによって今より逆に増やすのだという方向ぐらいは出さないと、税収も減ります、逆に夢ばかり膨らみます、結局何もできませんというのでは仕方ないと思います。あくまでも増やす方向のためのものだと明記したほうがいいのではないですか。人口を増やします、企業を誘致して増やすということをはっきりさせ、そこから新しい構造が出来て市街地調整区域は貸しましょう、道路はどうする、企業が来れるようにしますという形になるでしょう。

事務局：都市マスタープランのもうひとつの定めとして、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針と言いますが、県の計画と整合させなければならなりません。書いてあることが市民に対してわかりやすくしなければならぬのですが、都市計画をきちんと進めていくという意味では、将来の人口なり、土地利用がどうか、工業がどうかというのをきちんと数値をあげたうえで、県の計

画とセットで考えていかなければならない。県に対してきちんと説明できればいいのですが、公共工事をどのくらい増やしますとか、人口を増やしますとか、では核がこうで将来本当にどうなのかという話ではなかなか厳しいです。全国的にも都市マスタープランはほとんどのところで人口が増えるという予測はしていないのです。減るなかでどうするのかを考えていかないと厳しいものがあります。確かに平塚はぐっと上げていくようにやりますというのも変わった都市マスタープランで良いと思いますが、県に認めてもらえるかどうか不安です。市民は喜ぶかもしれませんが。

座長：やはり基本的には下げると言えないまでも横ばいという考え方です。それと質です。量的なものと組み合わせることが夢であると思っていたのですが、そうではなく質の夢があるというのも、もう一つの夢の実現なのです。人口が少なくなると、1人のシェアするスペースが広がるので、それをうまく活用しようというように、違った考え方ができます。時代の変り目なのです。商業等の都市の将来像を描くときも、どういう風に夢に置き換えていくかというのが、今回の都市マスタープランの重要な点だと思います。

副座長：ひとつユニークという意味では、求めたものに対応するのがこの都市マスタープランなのです。20年後の都市像という意味では、かなり抽象的な「目標」とか「進めます」がでてくることとなります。それを全部かぶせた場合に平塚市の20年後、そしてそれに続く先が新たな都市像として見えてくるということです。政策目標については、一人歩きしてしまうと具体的な政策目標になってしまうので議論がはずむのですが、考えるにあたって具体的にそれぞれの領域については人口が増えて、基本的な基盤についての将来見通しと、それから個別の事業についても分野も含めて、交通や商業活動など、付属資料と言いますか、少し設計をしてみて、これは目標とは言わないけれども都市マスタープランを実現した場合の方向性としてそれぞれの領域においてこうだと。目標と言わないけれども付属資料をメモ欄として持つのはユニークだと思います。ただ、コストと時間と知恵が必要ですので、取り扱いもどうするかなど。量的な内容を背景としたものが付属としてあるのはいいのかなと思います。

座長：全体構想の7頁をご覧くださいと、プランの構成というのがありまして、今日はから章まできたわけです。今は分野別ということで交通とか生活とか書いてあり、今後はたぶん地区別の構想がつけられて、その次にそれらを実現するにはどうするかというのが出てくるわけです。このときにそういうことが出てくるのではないかと思うのです。今日は分野別ということでそれぞれの課題と構想が書かれていますが、この先でそういうことが戦略的に出てくるのだらうと思います。それでよろしいでしょうか。

他にいかがでしょうか。もう時間もありませんし、はじめの全体構想のほうに戻っていますけれども、どちらでも結構ですのでご発言をお願いします。

委員：3頁の土地利用の方針の「イ.住宅」について、ここでは低層、低中層、中高層という分類でわけていただいて、このなかで平塚駅の周辺については低中層・中高層と書いてありますが、一方で6頁の土地利用の配置方針図になると、用途地域になってしまうので平塚駅周辺は全て商業・業務地域になってしまうのです。そうすると平塚駅周辺には住宅は入っていませんね、住宅については何もやらないのですねと読まれてしまうので、この図をどうするか、それとも低層・中層という言い方をしないで駅周辺地区とかという言い方をするほうが意味が伝わるかなという気がしました。関連して、コンパクトシティについて14頁に「イ.歩いて暮らせるまちの形成」とあるのですが、近隣商業地をいろいろなところに配置をしますと言っているのですが、そういうところに人が住んでいることが前提で、住環境を整備しますと言うと、他の

ところはやらなくなってしまうので、もし平塚駅周辺の住宅地の環境を維持していくことを前半の3頁で述べているならば、住まいのところでも住環境があったうえでのコンパクトという書き方をすべきだと思います。

座長：事務局は答えはいいですか。では、それを次回までに検討しておくようにお願いします。

副座長：全体のなかの第 章ですね。都市づくりの目標のところ 16 頁ですが、以前から気になっているのは 2 番目「創るなら平塚、のびやかな産業都市」といのはどうなのかなと。「あんしん」とか「ときめき」というのは分かるのですが、「のびやかな」とは。左のほうに説明があるのですが、「また～」からの説明はわかるのですが、この「産業が絶えずのびやかである」というのは、具体的にはそれによって都市づくりを行って、今日も話がありました分野別の 16 頁「4．産業を支える都市づくり方針」にプロットされていくのだと思うのですが。「のびやか」であることの内容をご説明いただきたいと思います。

事務局：産業も条件が変わっているなかで、これから 20 年を考えるのは非常に厳しいと。そのなかで「のびやか」というのは創造力のことを言いたかったのです。今までの重工業とは違い、IT も入ってくるし、福祉などのいろいろなサービスもおきてくるだろうと思い、柔軟性があった創造力を持たせるというところで適当な言葉を探した結果、「のびやか」という言葉が出てきました。

副座長：産業の創造という意味ではないのですか。

事務局：そうです。当初、創造という形でつくっていたのですが、ここでの産業というのは製造業だけでなく商業も農業も全て入っていますので、広範囲な産業を全部踏まえて言いたいと、その包括的な言い方として、抽象的な言い方ですが「のびやか」を使いました。

副座長：ものすごく抽象的ですね。持続可能な商業活動とか産業活動とか、発展するというところで豊かなという言葉なら理解できるのですが。その場合は環境との調和で古い概念も含めてサステイナビリティと言うのですが、これは私もわからないので、もう少し知恵を絞ったほうがよいでしょう。

事務局：右肩上がりはもう無いのだというなかで、産業をどうするのかということで検討しました。もう少し検討させていただきます。

委員：パッと見たときに、「住む」に対して「あんしん」はわかりますよね。「集う」に「ときめき」これも合いますよね。「創る」に「のびやか」これがやはりパツなのです。違和感があります。感覚的な問題です。「創る」に対してイコールみたいな語句を探してはどうでしょうか。

座長(杉本)：では事務局はがんばって検討してください。

あとひとつ。分野別の 6 頁、土地利用計画をみていると、まず駅には赤い商業ゾーンがあって、そこには最近高層マンションと商業が張り付いているわけですね。黄色のところには比較的路線商業的なものが道路に張り付いていき、新幹線のほうにいくとグリーンのところにも所々オレンジの拠点があります。駅周辺は商業と住居が高密度に集合していて、黄色のあたりは路線的に展開していて、農村地域は拠点的に商業が展開していて、そういう形で生活しているのではないかと思います。平塚の都市を北と南の核と左側と言われてしまうと、大きな構造としては分かるのですが、すごく大雑把です。田園地域の生活拠点的な話から言うと、この辺を中間拠点として拾いあげないと、平塚の特性としてもったいないと思います。この辺をきちんと押さえないと、先ほどの生活拠点の話とか、防災拠点とか、いろいろなものが中間拠点として必要ではないかという気がします。前の土地利用のところ、うまくその特性を活かした中間拠点、生活拠点と言ったほうがいいのかもかもしれませんが、それを言わないとこれだけ面積が

あるなかで2つの核と1つのゾーンというだけでは、都市マスタープランとしては弱いのかなと思います。それぞれの項目がうまく重なっていかないと解けないと思いますので検討していただきたいと思います。

他はありますでしょうか。そろそろ時間もありませんので、今後の予定について説明をお願いします。

#### 4) 検討スケジュールについて(資料-3)

(事務局より資料説明)

座長(杉本): はい、ありがとうございます。何か予定についてご質問はありますか。無ければこれで終わりたいと思います。

(3) 閉会

座長(杉本): 本日も活発なご意見をありがとうございました。これで第4回検討会議を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

以上