

令和元年度 第2回伊勢原市都市計画審議会 会議録

〔事務局〕 都市政策課

〔開催日時〕 令和元年8月21日(水曜日) 午前9時30分から

〔開催場所〕 伊勢原市役所3階 全員協議会室

〔出席者〕

(委員) 加藤会長、高橋副会長、遠藤委員、町田委員、菅原委員、
館委員、大山委員、田中委員、渡辺委員、相原委員、
小林委員(代理出席)、大川委員、魚見委員
(旗川委員、黒田委員、木村委員は、欠席)

(事務局) 重田都市部長、飯田参事兼都市政策課長、鈴木係長ほか2名

〔公開の可否〕 公開

〔傍聴者〕 なし

《審議の経過》

1 開 会

2 委 嘱

3 挨 拶

4 議 題

(1) 報告事項

都市計画道路の検証結果について

5 そ の 他

6 閉 会

会 長 それでは、次第に従い、議事を進めます。
本日は、議題は報告事項のみとなっています。
事務局から内容の説明を行い、その後、委員の皆様の御意見等をお聴きしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。
それでは、報告事項「**都市計画道路の検証結果について**」です。
本事項は、昨年11月及び今年2月の都市計画審議会にて、都市計画道路の検証の対象路線や検討プロセスについて、説明がありました。
今回は、検証した結果について、パブリックコメントを9月に予定しており、その案について事務局から報告があると聞いています。
それでは、事務局から説明をお願いします。

事 務 局 【事務局から説明】

会 長 ありがとうございます。検証対象路線の中の存続候補と留保付き存続候補と追加候補の御説明でした。ただ今の御説明につきまして、何か御質問等がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

委 員 石田小稲葉線とツインシティ構想関連の道路である伊勢原大神軸についてですが、現在、石田小稲葉線の線形に並行するように位置している市道63号線は、国道129号のバイパス的な利用状況であり、大型トレーラーまで通過するような状況になっています。また、将来的に石田小稲葉線と県道22号（横浜伊勢原）の交差点になる下落合交差点は、午前中に渋滞が発生しています。将来的に石田小稲葉線が整備されたときには、下落合交差点の形状はどのようなのでしょうか。下落合地域に住宅がたくさんありますので、将来的にそのまま平面交差で行く予定なのか、その辺まで考えていかないと、やはり環境問題といったものが出てくるのではないかと危惧しています。

それから併せて関連ですが、今回、厚木市の酒井地区にも新たな区画整理事業があります。事業が進んでいくと、最も近い鉄道駅である愛甲石田駅周辺の交通混雑が一層厳しいものになると考えます。愛甲石田駅の利用者は、厚木の住民もいられると思いますが、伊勢原地区の住民に言わせると、今でも道路が大変狭いと言います。石田小稲葉線の整備と併せて、愛甲石田駅周辺の整備についてスケジュールや構想があるか、教えていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

会 長 ありがとうございます。2点の御質問でしたが、いかがでしょうか。

事 務 局 都市計画道路の整備に当たっては、交差点の形状や処理の仕方について警察や道路管理者等と協議の上、進めていくこととなります。相当数の交通量が見込まれる場合は、交差形状のあり方なども検討することとなります。実際の整備段階では多様な検証を進めていくこととなります。

都市計画道路は、都市の骨格となる道路ネットワークとなるもので都市間や地域間を結ぶなどの役割を担います。石田小稲葉線もこうした交通機能を担う路線となります。愛甲石田駅周辺の整備に当たっては、将来の駅利用者の想定や土地利用状況などを踏まえながら、必要となる整備を検討していくことになると考えています。このため、今回の都市計画道路の検証作業では、愛甲石田駅周辺整備に係る内容は含まれていません。

愛甲石田駅は、全国的にもまれに見る二つの市域を跨って駅舎が位置しています。このため、厚木市との連携は欠かせないものであると認識しています。これからも連携を深めるとともに、情報共有に努めながら、まちづくりに取り組みたいと考えています。

会 長 他はよろしいでしょうか。

委 員 今の質問に関連していると思っておりますけれども、石田小稲葉線
の関係で、都市計画道路として存続することは理解したところですが、
実際の整備に当たっては、市道として整備するのかそれとも県
道として整備していくのか、考え方などを教えてください。

会 長 整備主体について、どのようにお考えですか。

事 務 局 石田小稲葉線については、現在、平塚市、厚木市及び伊勢原市の
3市で、整備促進協議会を組織しています。その中では、県道とし
ての整備について要望を重ねているところです。

委 員 県道として整備となった場合に、歩道や幅員などの道路規格に影
響してくると思いますが、考え方をお伺いします。

会 長 いかがでしょうか。

事 務 局 道路規格は、道路構造令により計画交通量などによって考え方が
示されています。整備段階では、都市計画決定されている規格を再
検証して、必要であれば、変更していくことも考えられます。

会 長 その他はよろしいでしょうか。

委 員 本市の道路交通は、東西軸、たとえば新東名や県道 603 号（上粕
屋厚木）などの整備は着々と進んでいると思いますが、南北軸が非
常に弱いと感じています。

南北方向の主な道路というのは、県道 61 号（平塚伊勢原）と、県道
63 号（相模原大磯）くらいしかありません。石田小稲葉線はネットワ

ークされておらず、上粕屋南金目線や大句石倉線も同様です。

人口減少社会となり、住宅系の土地区画整理事業を活用して道路を造る時代ではなくなってきていると思います。未整備区間の都市計画道路を存続とする一方で、徐々に整備を進めていかないと、地元住民からもどうなっているのか分からないという声も聞こえてきます。これは大句石倉線に限らず、どこもそうだと思いますが、昭和の時代に計画決定したのも、時代が変わり、平成を超えて令和になっています。

都市計画道路を完成するにはどうしていくべきかという疑問を持っているのですが、総括的な視点で、いかがでしょうか。

会 長 都市計画道路の位置づけについて、総括的な視点で回答をとのことですが、いかがでしょうか。

事 務 局 都市計画道路の検証については、全国的に未着手・未整備の路線が存在する中、国において社会経済情勢を踏まえた都市計画の適時適切な見直しという考え方が示されました。本市においても、そうした考え方にに基づき、検証を行っています。

都市計画道路は将来の都市の骨格となる道路であるため、多額の事業費を要するなど整備には相当の時間がかかってしまいます。

このため、適時適切にその必要性を検証し、しっかりと情報提供していくことが重要だと思います。

今後の人口減少、少子高齢化という話もありましたが、今後も社会情勢の変化などが大きく変化してきたときにその都度、こうした検証作業をしていくことが大切であると考えています。

委 員 大句石倉線の今回の検証区間には、市道 76 号線が並行して位置しています。大きな違いとして、竹園小学校の裏か前かを通る程度であり、東大竹の跨線橋に接続します。そうであれば、都市計画道路

の線形をこの市道 76 号線に修正していくことは考えられないのでしょうか。

会 長 線形変更も含めて、いかがでしょうか。

事務局 大句石倉線については、かながわ交通計画で、県における一般幹線道路に位置づけられています。市道 76 号線には大句石倉線に求められている幹線機能を代替することができるとは言い切れないので、このような検証結果としています。

なお、今後の交通量やまちづくりを取り巻く環境、また、社会情勢の変化などにより、当該市道の代替性を再度検証していくことも考えられます。

会 長 よろしいでしょうか。現状では市道で十分とは言えませんが、将来的なまちづくりの変化によっては、必要な評価検証を行っていくということです。

委 員 コンパクトシティを進めていくうえで、都市計画道路の整備に対する優先順位を示すことも必要と考えますが、いかがでしょうか。

会 長 今後の立地適正化計画との関係で都市計画道路整備の優先順位という話です。いかがでしょうか。

事務局 近年では、新東名高速道路、伊勢原大山インターチェンジなどの整備を踏まえ、インターチェンジへのアクセス機能を有する都市計画道路などの整備が進められてきました。

現在、市内で整備が進められている都市計画道路は、新東名高速道路は中日本高速、国道 246 バイパスは国土交通省、先日開通した県道 603 号(上粕屋厚木)は神奈川県、田中笠窪線は伊勢原市が整備

主体となっており、道路規格や役割に応じて、整備主体が異なっています。今後も、都市計画道路の全てを市だけで整備するのではなく、様々な主体との連携により進めていくことが必要になると考えています。

なお、優先順位については、「整備・開発及びの保全の方針」の中、おおむね10年以内に整備を予定している道路が示されています。具体の整備に当たっては、社会情勢などを踏まえ検討することとなります。

会 長 よろしいですか。

委 員 社会情勢といった環境の変化に応じて優先順位を定めていくということですが、検証毎にその優先順位が変わっていく可能性もあると思います。

現状、国道246号は朝晩すごく渋滞していますし、たとえば鶴巻温泉駅や笠窪のほうから行政センター周辺に来るにも、不便な部分もありますので、そうしたことも踏まえながら優先順位を考えていく必要があると思います。

また、道路の構造ですが、自転車交通やバス交通などの公共交通も意識する必要があると考えています。道路に自転車レーンを設置するなど、少し幅の広い道路としていくことも必要と考えていますが、いかがでしょうか。

会 長 いかがでしょうか。

事 務 局 個々の都市計画道路の構造については、実施段階でしっかりと整理されていきます。都市計画では、主に道路ネットワーク網として必要性を検証いたします。

自転車通行帯などについても、総体としてのネットワークを考え

ていくことが重要となります。また、整備に当たっては、交通協議などを経て、整備を進められることとなります。

都市計画道路については、伊勢原市の都市づくりを取り巻く環境の変化をしっかりと捉えながら、都市計画のマネジメントサイクルを回していくことが重要だと考えていますので、今後も状況の変化に応じて適時適切な検証をしていきたいと考えています。

会 長 よろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。

委 員 検証にあたっては、交通量推計のシミュレーションを行っていると思います。「十分である」や「妥当である」などの検証結果を記載したほうがよいと思います。

また、6 ページに、出典として平成 22 年の交通センサスと書いてありますが、5 年おきにやっているとしますので平成 27 年のものがあるのではないのでしょうか。

事 務 局 将来交通量を推計するために使えるデータは平成 22 年が最新のものとなっています。

委 員 また、必要性の検証の欄の中で空欄としている部分には、「影響がない」などの記載したほうがよいと思います。

会 長 御意見ありがとうございました。書き方は事務局に任せますが、指摘箇所の対応をお願いします。

その他はよろしいですか。それでは、「その他」に入らせていただきます。事務局から「立地適正化計画」についてのご報告があると聞いています。御説明をお願いします。

事 務 局 立地適正化計画の案について、9 月 3 日から市民意見募集を行います。

す。なお、9月1日の広報いせはらで、計画（案）の概要と意見募集について周知する予定です。報告は以上です。

会 長 よろしいでしょうか。

それでは、進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

どうもありがとうございました。

○閉 会

都市部長

以 上