

令和 5 年度 第 4 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 6 年 3 月 28 日(木) 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) 梶田会長、高橋副会長、大川委員、大谷委員、鈴木委員、遠藤委員、
菅原委員、大山委員、前田委員、今野委員、渡辺委員、滝口委員、近
藤委員

(木村委員、町田委員、魚見委員は欠席)

(事務局) 吉田都市部長、大園都市政策課長、熊倉都市政策係長、脇坂都市計画
係長 他 4 名

〔公開の可否〕 公開

〔傍 聴 者〕 なし

《審議会の経過》

1 開 会

2 挨 拶

3 議 題

【報告事項】

(1) 伊勢原駅北口地区に係る都市計画の決定・変更について

(2) 伊勢原市都市マスタープランの改定について

4 そ の 他

5 閉 会

《 議 事 》

○開会

○高山市長挨拶

[公務の都合により高山市長退席]

○議題

[会長が議事進行]

会 長 次第に従いまして、議事を進めたいと思います。
事務局から内容の説明を行っていただき、その後皆様のご意見をお聞きしたいと思います。本日は報告事項が2点ございます。

まず、**報告事項の1点目、**

「伊勢原駅北口地区に係る都市計画の変更について」です。

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。ご質問・ご意見がありましたらお願いします。

委 員 1点目は、高度利用地区を廃止する理由と地区計画に置き換えるメリットを教えてください。

2点目は、地下駐車場の廃止について、伊勢原駅北口周辺地区における駐車供給量が需要量を上回っているとの説明がありましたが、市営の駅北口臨時駐車場が駐車台数の算定に含まれていたのか、また、算定方法を教えてください。

3点目は、壁面の位置の制限について、西街区の道路境界線から1m以上とした数値の根拠を教えてください。伊勢原駅南口地区計画では、道路境界線から1.5m以上とされているのに少ないのではないかと思います。

4点目は、建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限について、「市内中心部の風格を演出する、シンプルで落ち着いたものとする」とされていますが、市内中心部の風格の考え方を教えてください。

事 務 局 1点目について、高度利用地区は、容積率の最高限度を高めていく場合に用いられる手法ですが、今回、地区全体として高度利用を図っていくことを基本的な考え方とする一方で、西街区において低層の商業施設の計画を想定しているため、低層利用と高度利用の地区特性に応じて、きめ細かく容積率等の設定を行うことができる地区計画を定めることとしました。

2点目の市営の駅北口臨時駐車場については、駐車供給量に含めないで算定を行っています。駐車場需要量等の算定方法は、平成2年に伊勢原駅北口地下駐車場を都市計画決定した際と同様の手法を用いています。

3点目の西街区の壁面の位置の制限については、平塚伊勢原線沿いでゆとりある歩道空間を確保するため、地区施設の広場や歩道上空地と合わせて定めるものです。なお、地区の特性に応じて、高度利用を図る東街区は2 m以上とし、低層利用の西街区では1 m以上に設定しています。

4点目の市内中心部の風格の考え方については、本市景観計画を踏まえながら、本市の玄関口にふさわしいにぎわいと活力のある空間の創出とともに、新しさを感じさせるような中心市街地の景観誘導を図っていきたいと考えています。

委員 既決定の都市計画に対し、駅前広場を少し西へ移動させているとのことでしたが、バス等の車両が入ってくる駅前広場と踏切が近いことによる危険性などがないか、計画段階における考え方を教えてください。

事務局 現在は、踏切に近接した位置に駅前広場に入っていく交差点があるため、右折車両の滞留などによって混雑して危険な状況となっています。再開発事業では、交差点を北側に大きく移動し、右折専用レーンを設けることで、交通の整流化や危険な交通環境の改善を図る計画としています。

委員 まちづくり交付金や社会資本整備総合交付金などの交付金制度の活用を想定しているのか、また、こういったスキームで交付金制度が活用されるのでしょうか。

事務局 平成16年度頃に創設されたまちづくり交付金の制度は、現在では社会資本整備総合交付金に受け継がれています。社会資本整備総合交付金では、再開発事業や街路事業などの単独の事業がパッケージになっているものです。財源の確保は非常に重要な取組として捉えており、国への要望活動等を通して最大限交付金を活用できるように取り組んでまいりたいと考えています。

交付金の割合としては、街路事業においては事業費の50%、まちづくり交付金の対象事業については40%、市街地再開発事業では事業費のそれぞれの負担割合として、国が3分の1、県及び市がそれぞれ6分の1、組合が3分の1を負担する仕組みとなります。

委員 1点目は、交通に関して、再開発による住宅や商業施設の立地に伴い自転車の利用も想定されると思いますが、自転車の駐輪場の位置や台数、動線の考え方や計画がありましたら教えてください。

2点目は、バリアフリーの動線に関して、エレベータの配置は、現状の伊勢原駅の自由通路に併設されているものと、歩行者デッキによって道路を北側に横断した先の一箇所に計画されていますが、歩行者の動線を考えると、従来よりもエレベータの利用需要が増えることが想定されます。歩行者交通量などを想定しながらエレベータの必要台数等を計画されていると思いますが、エレベータ計画の考え方について教えてください。

3点目は、事業区域北側のOKストアの方向へ向かう動線について、歩

行者デッキに出て、東側の再開発ビルの脇のデッキ及び階段を経由して抜けていくことが想定されますが、歩行者交通量に対する階段の幅員の考え方を教えてください。

事務局 1点目の駐輪場については、再開発事業区域にある民間の駐輪場は事業に合わせて廃止されることとなります。なお、現在、他部署で作成を進めている駐輪場計画では、再開発事業に伴う駐輪場の集約配置の検討が進められています。

2点目のバリアフリーの動線については、自由通路に設置されているエレベータを事業後もそのまま活用し、東街区方面に向かう歩行者の利用を想定しています。事業区域北側の街路を横断した位置に歩行者デッキの降口部分に一箇所エレベータを配置しています。また、図示していませんが、歩行者デッキとバスロータリーを接続する建物に付随するエレベータを確保する方針です。歩行者動線を踏まえながら、バリアフリーの動線を確保していきたいと考えています。

3点目の東街区内の階段については、歩行者動線を確保していく方針を示すもので、今後実施していく基本設計や実施設計の中で、歩行者の動線等を含め詳細に検討し設定していきたいと考えています。

委員 これから検討を深度化していただき、今後またご報告いただけたらと思います。歩行者デッキの階段やエレベータについては、そこに至る通路の幅員も重要であり、再開発の事業計画にも影響がありますので、早めに検討する必要があるかと思います。

また、広場1号と3号、嵩上式広場の利用イメージがつきません。例えば、広場1号は西街区の商業施設の手前に屋根無しで設けられていますが、バスを待たれる方に対して嵩上式広場の下だけでは幅が狭い状況もありますので、広場1号を駅前に人が溜まる場所としてどのように活用していくのか考える必要があるかと思います。また、広場3号については、歩行者デッキから降りてくる方のために必要な空間だとは思いますが、それ以上の空間があるように見えますので、どのような利用を想定していくのか考える必要があるかと思います。嵩上式広場については、例えば、新百合ヶ丘駅前で実施されているマルシェの開催や、海老名駅前で見られるストリートミュージシャンの活動など、交通以外の賑わい利用が想定されると思いますが、そのような賑わい利用の想定がされているのかお聞きしたいと思います。

事務局 広場1号、2号は、西街区の商業施設の前面に、広場3号は、龍神通りの既存商店街との結節点に配置し、賑わい創出の場としての利用を想定するとともに、歩行者交通の結節点となる溜まり場としての利用も想定しています。

現状では、大山の観光シーズンにバス待ちの長蛇の列が出来るため、バ

スの乗降場に近接している広場１号では、バス待ち案内や待機場所としての機能などを設けていく必要があると考えています。

また、市街地再開発事業の区域内にある公共施設として交番や公衆便所が立地しており、これらの施設の再配置や緑化の配置なども含めて、今後、設計の深度化に合わせて詳細な利活用の検討を進めていきます。

また、嵩上式広場は、民間の街区内で設けられる歩行者デッキと一体として構成していきますので、民間の商業施設と一体的に利用できる溜まり場や飲食空間としての活用を検討していきたいと考えています。特に、東側については、駅前の自由通路から出て最初に迎える空間となりますので、広く開けた空間とし、待合いや周辺に対する眺望を楽しめるような場所を想定しています。

委員 嵩上式広場は、通路の扱いになると思いますので、通路と賑わい利用の範囲を想定しながら検討を進めて頂きたいと思います。

緑の量や環境への配慮については、現在のパースでは計画している内容が伝わりづらいため、適切な緑化計画などにより居心地の良い、市民等の憩いの場となるよう検討を進めて頂きたいと思います。

また、景観に対する配慮について、東街区の施設建築物は高さ約８０ｍに抑えることから、幅の太い形状となるため、高さが適切かどうかも含めて、景観的に周辺のまちにいかに関染ませていくか、今の段階から考えていくことが必要ではないかと思います。

最後に、地区計画の区域について、再開発事業に伴う周辺の建替えなどの影響を考慮して、駅前全体として、市街地再開発事業より広い区域で設定することも考えられますが、区域設定の考え方を教えてください。

事務局 緑化については、現在の施設計画のパースでは緑が少ない印象を受けるものとなっているため、例えば、視認されやすい西街区の低層施設の屋上緑化等も効果的だと考えています。また、ヒートアイランド対策の観点から、保水性の高い舗装材を使用するなど、環境面にも配慮しながら、事業協力者等を通じて検討を進めていきます。

高さについては、身の丈に合った再開発を実現していこうとしていく中で、高度利用型及び容積適正配分型の地区計画の考え方に則り、西街区に余る容積を東街区の高層階に配分し、西街区と駅前広場は一体的かつ低層利用によって駅前の玄関口としての賑わいをつくっていこうとしています。

地区計画の区域については、市街地再開発事業と同じ区域で考えています。平成２年に再開発事業を計画していた当時は、再開発事業区域の周辺も含めた約１１ヘクタールの区域でまちづくりや事業手法の検討等を進めてきており、現在も同区域のまちづくりの協議会があります。再開発事業の街路等のインフラ整備に伴う周辺開発の誘発効果を考慮し、当該協議

会の場を活用して経済環境部との調整の元、商店街と連携を図って、まちづくりをコントロールしていきたいと考えています。

委員 約11ヘクタールの区域の中で、地区計画に限らずまちづくりの方針等によりしっかりとコントロールして頂き、緑化については、地区計画等により、建物側に対して屋上緑化を図るよう働きかけができると良いと思います。

委員 観光ボランティアでは、駅前に約50名を集めて観光案内を実施することがありますが、バス待ちの列もある中で、不便な状況となっています。

景観については、駅前の鳥居が伊勢原らしい景観の重要な要素となっているため、大事にして頂きたいと思います。

また、伊勢原駅に戻ってきた観光客からは、駅前で食事をする場所が少ないとの話を受けることがあるため、組合施行で事業者が主体になるものと思いますが、商業施設のテナント出店に御尽力頂きたいと思います。

最後に、現在の伊勢原駅北口は、一般車が家族等の迎えで待っている場所がないため、一般車の待機スペースをできる限り確保して頂きたいと思います。

事務局 駅前の鳥居は、小田急線開業の昭和2年頃に設置されたもので、伊勢原のシンボルになっているものと認識していますが、鳥居がコンクリート製であるため、移設することが技術的に困難な状況です。こうした伊勢原のシンボルとなるモニュメントを残していくような工夫ができないか、組合と検討していきたいと思います。

商業施設については、不足なくテナントに入っていただくことで、人が集まり、賑わいや周辺への波及効果に繋がるため、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。なお、東街区では、250戸の住宅が計画されているため、そこで発生する需要による効果も想定されます。

一般車の待機スペースについては、限られたスペースの中で配置をしていく必要があり、全ての需要に対応するスペースの確保は困難な状況にあるため、施設の整備と合わせて、タッチアンドゴーの考え方をはじめとした使い方の工夫等の周知により対応する必要があると考えています。

委員 実際にある課題として、伊勢原駅北口では協同病院の送迎車が路上駐車して待機しており、病院利用者も不便で安全上の問題もありますので、こうした課題も含めて検討を進めていただきたいと思います。

委員 県道61号の電線地中化の整備が進んでいる中で、再開発事業と一体となった整備により、景観が統一し、街のにぎわいに繋がっていくものと思いますので、今後、県との協議を進めていただきたいと思います。

事務局 県道61号については、現在、第二期区間に移行していく段階です。これまで、伊勢原駅前線との交差点部の右左折レーンの作り方についても県との協議を経て進めていますので、引き続き、再開発事業としっかりと整

合を図られるよう連携して進めてまいります。

委員 本日の審議会では、説明の明確性に欠ける部分があると感じています。駐車場の廃止にあたっては、駅前臨時駐車場の台数を含めずに平成2年当時と同様の計算方法で算定したとの説明でしたが、具体的にどういった計算式で廃止に至ったのか明確にしていきたいと思いました。

また、駐輪場については、他部署で駐輪場計画の検討を進めているとの説明でしたが、市の代表として、現在の駐輪場の状況や将来の整備イメージをしっかりと説明していただきたいと思いました。駐輪場や駐車場と駅前の商業施設についても、市民がどのように利用するイメージなのか、市民目線のメリットを考え方に含めて頂きたいと思います。

委員 農業では、全国的に地域計画の作成が進んでいます。この計画は、高齢化や人口減少による農地問題に対して、地域の中でどのように将来の農地利用を考えていくのかを示すもので、10年後を目処に検討しています。

同様に、再開発事業では、例えば、歩行者デッキを10年後の老若男女がどのように利用するのか想定して考えていくことが大切だと思います。

また、騒音問題については、市内で街宣活動があるような状況がありますが、駅前広場でそのような行為がされないよう規制するような仕組みも考えておく必要があると思います。

一つの地域の中には自然や人など様々なものが内包されており、そこで何十年も人々が生活していくという視点を忘れずに検討をしていただきたいと思います。

事務局 人々が実際にどのように使用するのかといった視点は非常に重要だと考えています。先ほども身の丈再開発という言葉を使いましたが、都心のような建物ではなく、市民の生活と直結する暮らしに合った身近な施設を考え方の基本として検討を進めていきたいと思います。

また、地区計画では、建物の規模をコントロールしながら広場空間等を配置することとしていますが、今後はその使い方についてもしっかりと考えていきたいと思います。

騒音問題については、駅前広場は道路として交通の規制がかかりますので、警察との協議の中で相談しながら検討を進めていきたいと思います。

副会長 再開発事業の計画内容は決定ではなく、鳥居の問題にしても音の問題にしてもこれまで色々な話を精査してきた中で、現在の計画になっているものと認識しています。

また、駐車場の問題について、今回事業を実施するのは組合であり、地下駐車場の整備には莫大な費用が必要です。地下駐車場の計画は、30年以上前のバブル経済の時代で、現在はそのような規模の地下駐車場に対して資金投下ができない状況だと思います。細かい計算式の話もあると思い

ますが、大きな課題は資金面であり、現在の再開発事業の計画は、まさに身の丈再開発と言えるものになってきていると思います。厚木や海老名の真似ではなく、今のまちの情勢でテナント出せるのかといった課題もありますので、引き続き、身の丈に合った再開発に向けて意見をいただきたいと思います。

会 長 その他、ご意見等はございませんか。

特に意見等がないようなので、報告事項１点目については、終了いたします。続いて、**報告事項２点目「伊勢原市都市マスタープランの改定について」**です。

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。ご質問・ご意見がありましたらお願いします。

委 員 １点目は、第６次総合計画の土地利用構想に合わせて都市マスタープランを改定するという理解で良いか、また、第６次総合計画との整合や違いについて教えてください。

２点目は、スマート駅を現時点で入れることができないとの説明がありましたが、車両基地だけでは結節点とは言えないと思います。こうした状況の中で、地域拠点として位置づけて良いのか、都市マスタープランに入れていくにあたって、責任や信用の観点から改めて整理していった方が良いのではないのでしょうか。

３点目は、基本政策の５点目として、「都市基盤が整った快適で暮らしやすいまちづくり」とありますが、産業拠点はあってもそこで働く人々の住む場所がどこにあるのか疑問に思います。神奈川県では、２０２２年から人口が減少している中で、線引き見直しでの対応が難しいことは認識していますが、当該計画における住居ゾーンの考え方が伝わってこないという印象があります。外圧的に動いているように見えてしまっていますが、内部からの発想として伊勢原のまちをこうしていきたいといった考え方を改めてお聞きしたいと思います。

事 務 局 １点目の第６次総合計画との整合性については、産業系用地の繋がりを生み出していくという部分が大きく変わった点であると認識しています。この産業系用地の繋がりの考え方と整合を図っていく中で、まちづくりの研究組織が昨年立ち上がった三ノ宮地区周辺については、現行計画の位置付けがありませんので、今回の改定で追加することとしています。

また、鈴川工業団地周辺については、小田急電鉄による総合車両所の建設計画などを契機としたまちづくりを検討していく中で、鈴川工業団地の産業集積機能の更なる強化を図っていくことも考えられます。

こうした新たな産業基盤の創出を都市マスタープランの中で受け止めて、第6次総合計画で示す産業用地の繋がりを生み出していきたいと考えています。

2点目の地域拠点については、現在、小田急電鉄と連携協定を締結して、スマート新駅の必要性も含めた検討を進めていく段階で具体化していないため、都市マスタープランの基本方針や施策では、将来的な新たな地域拠点として、今後検討を進めていく旨の表現としています。一方で、市としてもスマート新駅ができることによるまちづくりへの波及効果は非常に大きいと考えていますので、目指す都市の姿には、スマート新駅が出来る未来を描いていきたいと考えています。

3点目の働く人を受け入れる住居系市街地については、将来的に人口減少が進展する中で、働く場所の創出により、人口減少をなだらかにしていくことが基本的な考え方としてあります。こうした中、第8回線引き見直しにおいては、1世帯当たり人員の減少等により、人口減少下においても、住む場所が不足してしまうことが議論もされてきました。こうしたことを受けて、第9回線引き見直しにおいては、働く人の受け入れも含めて、新たな住居系市街地の創出も視野に検討を進めていきたいと考えています。

委員 都市マスタープランは、市内や県内の方々が伊勢原のまちはどんなところなのかを確認するものでもあり、住むところがないと、伊勢原市に来るという判断がしづらくなってしまうと思います。できるかできないか分からないスマート新駅などを計画に入れるより、大田地区では、土地利用が図られていないという声もあるため、先日、県道認定された石田小稲葉線等の道路整備の案を入れた方が現実的と考えています。

市民をはじめ、市外や県外の方々にもわかるような内容にして頂きたいと思います。

事務局 県道認定された石田小稲葉線及び伊勢原大神線については、現行の都市マスタープランにおいても位置づけがされており、今回の改定では、事業化に向けた取組が開始されたことを受けた時点修正を行います。

都市マスタープランは、都市計画法に基づく法定計画であり、ここに位置づけのないものは都市計画として推進することができず、市の都市計画における教科書のようなものと認識しています。この計画は、総合計画に即するとともに、将来の20年後を見通して必要な都市計画が推進していけるように策定していくものであると考えています。

人口フレームについては、産業基盤ができるということは、そこで働く人が伊勢原に来て、良いところだから住みたいと思っていただける、そうした人口について期待しているところです。人口の配置の考え方としては、既存の市街地は駅から2キロ圏内に展開するコンパクトなまちとなっている中で、今後の人口減少に伴う都市のスポンジ化に対して密度を維持

していく取組が非常に大切だと思っています。また、今回の線引き見直しで人口フレームが 3,000 人ほど出ている状況がある中で、現時点で、具体的にこの位置で住宅系市街地を整備するといった位置づけは困難であるため、次回の線引きに向けて、土地利用方針の中で「人口と産業の適正な配置」などの土地利用の考え方を明示することで、新たな人口の基盤を整備していく地区にも対応していきたいと考えています。

委員 人口が減少していく中で、第 9 回、第 10 回の線引き見直しが本当にあるのか分からない時代に入ってきていると思います。即時編入も含めて、開発がしやすいようなまちづくりにしていかなければ、人が減っていき、過疎化していつてしまうことを危惧しています。

伊勢原全体として常にこのまちがどうあるべきかというイメージをもって都市マスタープランを作成していかなければ、場当たりの的なものとなってしまう可能性がありますので、頑張ってくださいと思います。

委員 新東名高速道路の伊勢原大山 I C が完成しましたが、高架下が空いている状況が見受けられます。こうした高架下の空いている土地を活用することはできるのでしょうか。

事務局 新東名高速道路の高架下の活用としては、調整池があります。高速道路の雨水をそのまま河川に流すのではなく、一時滞留させて、影響を及ぼさないように調整する機能は非常に重要です。

また、高速道路の用途以外で利活用する場合、高速道路の財産を管理する機構において、高架下等利用計画に位置づけていただく必要があります。本市では、成瀬地区の丸山城址公園付近において防災備蓄倉庫と駐車場、下落合地区において消防団の車庫を整備しました。また、向畑高架橋の区間ではスポーツ施設、大山街道と新東名高速道路が交差する付近では大山の観光シーズンに対応する臨時駐車場として計画を位置づけています。今後、高架下における付け替え道路の機能回復工事などを考慮しながら、高架下利活用についても検討していきたいと考えています。

委員 何も使えない土地を作るのではなく、高架下の土地利用について、これからもっと進めていただきたいと思います。西湘バイパスの高架下も様々な利活用がされているので、是非、検討をお願いします。

委員 都市マスタープランに関連する計画として「公園や緑に関する計画」と記載され、3 ページでは、公園の整備箇所数が令和 3 年時点で 148 箇所と記載されています。さらに 42 ページで、都市公園等の整備方針が記載されています。これらの現在の公園の整備の状況に対する今後の対応として、都市マスタープランの中で議論されるものなのか、それともその他の関連計画の中で描かれるものなのか教えてください。

事務局 公園の今後の考え方については、現在、市の緑の基本計画の改定作業を進めているところです。その中で、市の都市公園等のあり方について、考

え方を整理する予定です。今回の都市マスタープランでは、緑の基本計画と齟齬がないように作成していきたいと考えています。

委員 緑の基本計画の改定作業は、都市マスタープランと同じようなスケジュールで進められるのでしょうか。

事務局 現在、改定作業を進めているところですが、来年度以降のできるだけ早い段階で改定できるよう取組を進めています。

委員 都市マスタープラン改定案の26ページの「農地の保全と生産環境の充実」の中で、「鉄道」が新たに加筆されていますが、農業体験ツアーなどの観光要素を含んだものを考えているのか教えてください。

事務局 今後、小田急電鉄と連携してスマート新駅の検討を進めていく中で、駅整備に合わせて周辺を広く市街化していくのではなく、駅近くに農地がある環境を生かし、国の農鉄連携事業により、農業の活性化を図っていくという考え方を付け加えたものです。

委員 農業体験や食育、学校給食にも関わるものと思いますので、是非、「教育」の視点も入れていただけると良いかと思います。

事務局 「教育」についても大事な視点で、小学生が農地を大切にしていきたいという思いがあることを認識していますので、そういった視点を反映できるよう検討を進めていきます。

委員 改定案38ページの新たな市街地の創出の中にある「近未来のスマートモビリティ社会に向けた交通結節機能」は、スマート新駅を想定して記載されていると思いますが、スマート新駅というのは無人にするという考え方が発端にあると思います。しかしながら、スマートモビリティ社会は、壮大な考え方であり、スマートモビリティ社会を考えるのであれば伊勢原全体の中で、そうした機能に対応する拠点を作っていくものだと思います。鈴川工業団地周辺の地域拠点だけをスマートモビリティに対応した拠点にするという話であれば、どのような拠点にしたいのかといった観点からの文言にした方が良いのではないかと感じています。

事務局 「近未来のスマートモビリティ社会」という言葉は、小田急電鉄との連携協定を締結した際に使用していた言葉で、スマート新駅についても、まだ具体的な検討がされていない状況です。基本的には新たな技術を活用した、次世代型の駅ということを想定しており、単に拠点のみにそういった技術を導入するだけでなく、産業系用地の繋がりを生み出していく中で、シームレスな移動環境を構築していきたいと考えています。近未来のスマートモビリティ社会という表現が適切かどうかも含めて、改めて検討していきます。

また、地域拠点のあり方としてどうしていくのかというところはしっかりと整理していきたいと思います。現在、周辺のまちづくり研究会を立ち上げて検討している中では、自動運転や隊列走行といった社会実験を実施

することを目指しているところでもあります。特に朝夕の通勤通学のピーク時のバス移動や、昼間のオフピーク時に地域にきめ細かく動かすバス移動などについて、社会実験を通して上手く機能する仕組みを研究し、地域の交通不便地域に展開していくことも視野に入れて検討しており、そういったことを目標に掲げて取組みを進めていきたいと考えています。

会 長 その他、ご意見等はございませんか。

特に意見等がないようなので、報告事項2点目については、終了いたします。

事務局 次に、次第4「その他」について、事務局から何かありますでしょうか。
令和6年度第1回の都市計画審議会の開催予定についてお知らせします。

【令和6年度第1回伊勢原市都市計画審議会】

令和6年6月3日（月）午前10時00分からとなります。ご予定をお願いします。

会 長 その他、委員の皆様から特にならなければ、進行を事務局に返したいと思います。

皆様のご協力で議事進行を円滑に進めることができました。

それでは、進行を事務局に返したいと思います。

事務局 会長、ありがとうございました。

○閉会