

令和元年度 第1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5月30日(木曜日) 午後1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、旗川委員、黒田委員、館委員、大山委員、
田中委員、渡辺委員、小林委員、関矢委員(職務代理出席 計画建築
部 伊藤部長)、大川委員、魚見委員

(遠藤委員、木村委員、町田委員、菅原委員は、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1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

伊勢原市立地適正化計画について

5 そ の 他

6 閉 会

会 長 それでは、次第に従いまして、議事を進めたいと思います。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。

報告事項の1点目、**伊勢原市立地適正化計画**についてです。本事項は、昨年12月に計画の一部についてパブリックコメントを行っているほか、今年2月の都市計画審議会にて、居住誘導区域の考え方や目標値等の設定イメージなどについて説明がありました。

今回は計画全体の素案について、事務局から報告があるということです。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 伊勢原駅周辺に都市機能を集約・誘導していくというのは、市民感覚として理解できる場所ですが、現在乗降客数が増えている愛甲石田駅周辺の位置付けや将来の計画については、どのように考えているのでしょうか。

事務局 愛甲石田駅は、駅北口のロータリーが厚木市域に、南口ロータリーが伊勢原市域と、行政界をまたいで立地している全国的に見ても珍しい鉄道駅となっています。

駅北口側には、日産テクニカルセンターやアマダなどの大企業が立地し、朝夕の通勤時間帯に多くの利用者が集中します。一方、駅南口側は、歌川産業スクエアに立地する企業への通勤のほか、向上高校や伊志田高校への通学を目的とした利用が多くなっています。また、周辺には、住宅市街地が広がっていることが特徴となっています。

こうしたことを背景に、愛甲石田駅の乗降客数は増加傾向にあり、現在では伊勢原駅を上回る状況となっています。

現時点では具体的な事業の予定はありませんが、こうした特性や今後の周辺市街地におけるまちづくりの動向などを踏まえるとともに、隣接する厚木市とも適宜情報共有を図りながら、適切な土地利用や施設の立地誘導の

方向性を見極めていきたいと思ひます。

委員 国立社会保障人口問題研究所の将来推計人口は、市の総合計画などでもよく使われますが、実際にこうした推移をしないこともあります。将来人口は、何万人を目指すなども含め、独自の推計は行わないのでしょうか。

また、最近では、高齢ドライバーによる交通事故のニュースが多くなっています。私も免許を返納しましたが、日常の買い物などへの足が無くなってしまふという声も地域ではあります。バスの本数が少ないことや、タクシーは費用的に頻繁に使えるものではありません。今後一層の高齢化が進んでいくことも踏まえて、公共交通ネットワークの充実を図るなど、将来に向けた都市づくりを行っていくべきだと思ひます。

事務局 1点目、将来推計人口の考え方についてです。

国立社会保障人口問題研究所が平成25年3月に発表した推計では、2035年における伊勢原市の推計人口は、90,907人でした。その後、平成27年国勢調査結果に基づく最新の推計値が、平成30年3月に発表され、2035年の推計人口は、95,074人と上方修正されています。

この様に、国では、適時に推計を見直し最新の情報を公表しています。また、計画の進行状況を適確に検証するためにも、統一的基準となる国の推計値を使用する必要があると考えています。

2点目、高齢者の交通手段を踏まえた都市づくりについてです。

公共交通ネットワークは、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を実現するために必要な要素です。

なかでも、日常的な移動手段として多く利用されるのが路線バスとなります。高齢社会においては、市街地における円滑な移動を確保するために、路線バスへの期待は高まりますが、一方で、バス交通事業者を取り巻く環境は近年大変厳しくなっているのが実情です。少子高齢化に伴う通勤・通学利用者などの減少による定期利用者の減、また、大型免許保有者の高齢化によるドライバー不足などは、年々深刻さを増しています。

こうした中、これからの地域公共交通は、地域の実情や移動目的などにより多様化するニーズに適切に対応していくことが求められるものと考えています。

例えば、タクシー事業者では、マタニティサポートタクシーサービスや、誰にも優しいUDタクシーの導入など、新しい試みも行われています。

今後、立地適正化計画と両輪となってコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの実現を目指す地域公共交通網形成計画に記載されている施策について、交通事業者との連携により取組を推進していきたいと考えています。

委員 1点目は、現在、伊勢原市では田中笠窪線の整備を行っていますが、都市計画道路には、西富岡馬渡線や大句石倉線など市街地の中心部を通らない、いわゆる環状機能を持つ道路があります。こうした道路についても、しっかりと整備を進めていく必要があると考えますが、計画ではどのような考え方になっているのかを伺います。

2点目に、鉄道駅を中心に2km圏域で市街化区域が形成されているとの話でしたが、市街化調整区域も多く残っています。人口減少社会という背景は理解していますが、新たに市街化区域に編入していくという考え方はありませんか。

3点目、伊勢原大山IC周辺地区に、新たな産業系市街地を整備するというのですが、こうした場所に様々な都市機能を誘導しないのでしょうか。

事務局 1点目は、環状機能を持つ都市計画道路の計画における位置づけなどについてですが、都市計画道路は、都市の骨格となるもので、立地適正化計画が目指す将来都市像を実現するためにも必要な道路となります。

このため、計画では、西富岡馬渡線や大句石倉線を含む都市計画道路を本市の将来幹線道路ネットワークとして位置付けています。今後は、社会情勢の変化などを見通し、優先順位を見極めながら、整備を進めていきたいと考えています。

2点目は、市街化区域への新たな編入の考え方についてです。いわゆる線引き見直しは、目標年次において人口増が予測され、市街化区域の拡大により居住地を確保する必要がある場合に、その人口フレームの範囲内において行うものです。

線引き見直し作業は、概ね5年ごとに神奈川県が行います。なお、伊勢

原大山 I C 周辺地区に設定されている保留フレームは、同様の考え方により、将来の産業規模を予測した結果、産業系市街地の拡大が必要と認められたため、人口を見込まない産業系保留フレームとなっています。

3 点目ですが、伊勢原大山 I C 周辺地区は、産業系市街地の整備を目指し、現在市街化区域編入に向けた取組を進めているところです。立地適正化計画の制度上、市街化調整区域については都市機能誘導区域にすることができませんので、市街化区域編入後の課題と考えています。

委員 愛甲石田駅の乗降客数が増えていることに加え、東部第二地区への企業進出も徐々に行われています。こうした中、愛甲石田駅の南口のロータリーは、現在の規模で十分と考えているのでしょうか。

また、伊勢原大山 I C 周辺地区の企業誘致について、企業が魅力的と思える環境づくりが必要と考えます。民間のシンクタンクの方のお話だと、多くの企業は、2020年東京オリンピック・パラリンピック大会以降に、次の投資先を探すことになるとのことでした。

こうしたことも踏まえると、伊勢原大山 I C 周辺地区では、魅力的で投資効果の高いまちづくりを行う必要があると考えます。そのためには、伊勢原駅からの交通アクセス利便性を向上することなども重要であり、ぜひ伊勢原駅北口周辺のまちづくりとセットで考えて頂きたいと思います。

事務局 愛甲石田駅南口のロータリーについては、平成17年度に整備を行い、現在の形になっています。

委員ご指摘のとおり、歌川産業スクエアや東部第二地区への企業立地などにより、周辺市街地の状況も大きく変化をしています。隣接する厚木市側のエリアも含めた一体的な市街地整備による駅前広場の整備を検討していた時期があることを考えると、ロータリー機能の拡充は将来の課題であると認識しています。

また、伊勢原大山 I C 周辺への交通アクセス利便性の向上などを検討していただきたいというご意見でした。

いずれにつきましても、恒常化する厳しい財政状況の中では、まずは総合計画などに位置付けのある事業の推進に注力していく必要があると考えています。

会 長 愛甲石田駅は厚木市との行政界にあるとのことですが、立地適正化計画の策定に当たり、厚木市との情報共有や連携などは行っていますか。

事 務 局 立地適正化計画は、本市が先行して策定している状況ですが、愛甲石田駅周辺の都市機能誘導区域や誘導施設の設定に当たっては、厚木市の担当部署と調整を行いました。

今後とも、必要な情報共有や連携を図りながら策定作業を進めてまいります。

会 長 それでは、次に**居住誘導区域の設定**について、事務局より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 居住利便性や公共交通の利便性について「徒歩圏域」であることを評価指標としているが、起伏のある伊勢原市と平坦な平塚市では市街地の形状が異なることから、一律に800mとするのではなく、都市の実情によりその距離を見直すことも必要ではないかと感じました。

また、公共交通について、今後の都市づくりの中で新しい交通サービスの在り方を検討していく必要があると考えています。

令和4年度に、当初指定された生産緑地地区が指定後30年となります。その後は、所有者の意向により、10年毎に指定を更新することができる特定生産緑地制度の運用が始まります。こうした市内に多くある生産緑地について、有効活用方策などを考えていくことも必要であると思います。

事 務 局 居住誘導区域の設定における居住利便性の評価は、国が示す都市構造の評価に関するハンドブックに基づき行っています。ご指摘のように、各都市の現状や課題は、様々であると認識していますが、こうした指標を使用することで、他市との比較などとともに、客観的かつ定量的に都市構造を評

価できるものと考えています。

また、公共交通に関しては、現在、今後の社会情勢の変化に対応できる様々な公共交通サービスの提供のあり方の検討が進められています。その一つにICTを活用したMa a S（マース）という考え方があります。また、自動運転技術など公共交通を取り巻く環境は大きく変化しつつあることから、国の動向などを注視しながら、その在り方について研究を進めていきたいと考えています。

生産緑地については、特定生産緑地制度の運用開始を踏まえ、今年度、生産緑地地区の所有者への意向調査の実施などを準備しているところです。

意向調査の結果などを踏まえ、生産緑地の有効活用方策などについても研究していきたいと考えています。

会 長 それでは、次に**誘導施策や目標値など**について、事務局より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 子育て世代への支援について、現状の取組方に疑問を持っています。例えば、公園の遊具についてですが、総合運動公園に新しい遊具が整備されたと聞き、遊びに行きましたがどこにでもあるありきたりの複合遊具で、楽しくもないし、ワクワクもしませんでした。他市町の公園では多様な大型遊具の設置やボルダリングができる公園など、個性があり、魅力的なものとなっています。

伊勢原であれば、大山独楽をモチーフした滑り台など、公園の魅力づくりにもっと工夫をしてほしいと思います。公園は、子育て世代にとって大切な場所です。行きたくなる公園づくりが必要だと思います。

免許返納に伴う交通手段の話がありましたが、例えば、免許を返納した高齢者には、電動自転車をプレゼントするといったような独創的な発想も必要ではないかと考えます。予算の話があり難しいのかもしれませんが、購入費の一部を市が補助するといったことも考えられます。ニュースになる

ような話題性のある取組をしてほしいです。

また、市内にユニクロがないことも不便です。衣服の量販店は、子育て世代にとって心強い味方です。こうした施設のあるまちにして欲しいと思います。

事務局 現在市では、伊勢原市総合運動公園の再生修復に向けた取組を進めているところです。再生修復計画のとりまとめに当たっては、2017年12月に、有識者や公募市民委員などで構成する伊勢原市総合運動公園再生修復整備方針検討委員会を設置し、様々な御意見やご提案などを頂きながら進めてきました。

そうした中では、市ホームページを通じて総合運動公園全体のあり方等に関するアンケート調査を実施したほか、保育園に通う子どもを持つ保護者などへ、遊具に関するアンケート調査を行い多様な意見の集約に努めてきました。

昨年6月には、再生修復方針について、パブリックコメントを行い、今年度から順次、国からの補助金を活用しながら、整備を進めているところです。

オーダーメイドの遊具の設置については、費用負担のこともあり、今後の検討課題とさせていただきますが、今後も可能な限り子育て世代のニーズの把握に努めながら公園づくりに取り組んでいきたいと思っております。

委員 まちづくりの工夫や話題性などは、今のご意見のとおりだと感じます。ユニクロに関していえば、駅前にユニクロが出店したいと思える環境づくりが先ずは必要であると感じています。田中笠窪線も10年以上の時間がかかっていますし、駅北口周辺整備は、計画から30年近く経過した現在も実現していません。まちに活気を生み出していくには、確実な取組が求められていると思います。

こうしたことを踏まえると、立地適正化計画の説明を受けて、誘導施策こそが重要であると感じています。まちづくりの部署が策定した計画だから、子育て世代のニーズをうまく反映できていないといった縦割りの仕事とならないよう、取組をしっかりと前進させるよう調整していただきたいと思っております。

委員 縦割りという話がでましたが、計画策定にあたっては、庁内関係課と打ち合わせは行っていますか。

「市民自らが地域の課題解決に取り組めるよう、市民活動拠点の機能拡充を図る」という記載がありますが、地域の集会所などをイメージしているのでしょうか。市内には100を超える自治会があり、自治会館の整備は市の補助も受けながら行っているものの、地元負担も大きく、整備することは現実的に難しいと感じています。

事務局 庁内調整は、関連各課の課長で構成する都市計画調整会議で行っています。また、必要に応じて、子育てや公共施設担当の部署などへ個別にヒアリングを複数回行うなど、情報共有や記載内容の確認のほか、必要な連携を図り策定を行っています。

また、市民活動拠点の機能拡充に関する記載については、地域に点在する集会所や自治会館ではなく、市内でいえば、市民活動サポートセンターや、厚木市でいえば、アミュー厚木のような市域全体をカバーする機能や規模を有する交流施設をイメージしています。

委員 愛甲石田駅は、都市機能誘導区域に定められていますが、誘導施設については、銀行や商業施設が位置付けられているだけです。確かに多様な人が行き来する交通結節点としての拠点性がありますが、都市機能誘導区域としての将来像が見えてきません。

愛甲石田駅は、企業や学校への通勤・通学を目的とした利用者が多いという特徴があることから、そうした特性を生かした都市機能誘導を考えていくことが必要だと思います。

事務局 総合計画や都市マスタープランなどの上位計画や関連計画において、愛甲石田駅は、本市のまちづくりにおける副次的な拠点として位置付けられていることを踏まえて、都市機能誘導区域を設定しています。

誘導施設については、利用者特性や周辺市街地における今後のまちづくりの動向などを踏まえながら、必要となるものを検討していきたいと考えています。

会 長 その他いかがでしょうか。他にご意見がないようでしたら、以上をもちまして、本日の議題は終了したいと思います。

引き続き、次第の5その他、事務局から**特定生産緑地制度**について、事務局よりご報告があるとのことですので、お願いします。

事 務 局 7月頃、生産緑地地区の所有者全員を対象に、生産緑地の所在地、地積、指定年月日、申出基準日を記載した通知を郵送する予定です。

また、あわせて指定意向アンケートを実施する予定です。結果等については、随時ご報告させていただきます。

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