

平成 30 年度第 3 回 海老名市都市計画審議会 会議録

開催日時等	平成 30 年 12 月 20 日 (木) 9 : 30～11 : 45 議員全員協議会室		
議 案	1 海老名都市計画道路の変更 (3・3・4 号横浜伊勢原線)【諮問】 2 海老名都市計画道路の変更 (3・3・3 号下今泉門沢橋線)【諮問】 3 海老名都市計画地区計画の変更 (横浜伊勢原線沿道東地区地区計画)【諮問】 4 海老名都市計画地区計画の変更 (横浜伊勢原線沿道西地区地区計画)【諮問】 5 海老名都市計画生産緑地地区の変更【諮問】 6 海老名市立地適正化計画について【報告】 7 その他 ・大規模土地取引行為の届出の取り扱いについて ・生産緑地地区の買取申出 ・特定開発事業構想届について		
出席委員 ◎会長 ○副会長	◎飯塚 孝 長嶋 睦美 戸澤 幸雄 土屋 重雄 (代理：野地警部補) 中島 保	○加藤 仁美 松本 孝夫 吉田 みな子	大坂 城二 前田 正晴 山中 孝文 城向 秀明 伊波 武則 15名中15名出席
公開の可否	公 開	傍聴者数	2名
幹 事	理事兼まちづくり部 部長 武石 昌明 まちづくり部 次長 (都市担当) 渋谷 明美 まちづくり部 次長 (建設担当) 栗山 昌仁 まちづくり部 都市計画課長 江下 裕隆 まちづくり部 都市計画課主幹 濱田 望		
事 務 局	都市計画課 都市政策係 係長 佐々木良一、主査 左藤 文子、 主査 見富 基裕、主査 柳本 巖、 交通政策係 主任主事 大矢 貴裕 東部センター道路都市課 課長 高瀬 昭、副技幹 鈴木 孝次		
議事結果	○諮問事項 5 件 ○報告事項 1 件 ○情報提供 3 件		

(議事経過)

- ・議案(1)海老名都市計画道路の変更(3・3・4号横浜伊勢原線)【諮問】
- ・議題(2)海老名都市計画道路の変更(3・3・3号下今泉門沢橋線)【諮問】
- ・議題(3)海老名都市計画地区計画の変更(横浜伊勢原線沿道東地区地区計画)【諮問】
- ・議題(4)海老名都市計画地区計画の変更(横浜伊勢原線沿道西地区地区計画)【諮問】

会長	諮問事項、「海老名都市計画道路の変更 3・3・4号 横浜伊勢原線」 「海老名都市計画道路の変更 3・3・3号 下今泉門沢橋線」 「海老名都市計画 地区計画の変更横浜伊勢原線沿道東地区地区計画」 「海老名都市計画 地区計画の変更横浜伊勢原線沿道西地区地区計画」 の4件につきまして、事務局から、一括して説明願います。
事務局	(資料1に基づき、事務局より説明)
会長	事務局からの説明が終わりました。 これにつきまして、何かご意見・ご質問はございますか。
委員A	私は、この路線の近くに住んでおりますが、この路線は、主要な幹線道路でありまして、日頃から交通渋滞しています。この計画を聞いたとき、とてもよい計画だと思いましたが、地元の方も期待しています。 ただ、残念ながら地元との調整がなかなか進んでおりません。 用田橋際交差点から新宿公民館までは、早急にやるという段取りになっておりますが、それから先の計画が全く見えてきません。全体のスケジュールをお伺いします。 また、周辺道路の拡充についてですが、計画では南側に拡幅されると聞いておりますが、市内を東西に走る県道22号横浜伊勢原と南北に走る道路との関連については、どうなるのでしょうか。
事務局	今回の都市計画道路のスケジュールについては、今年6月の都市計画審議会で報告させていただいたところですが、神奈川県からは、用田橋際交差点から新宿交差点までの間で、交通安全対策を進めたいと聞いております。 ただ、予定していた測量作業等がやや遅れが生じておりますが、事業は進めている状況です。 計画スケジュールは、用地買収を着手してから10年から15年と長期間かかるといことで、具体的にいつから地元に入るかは、今回の都市計画決定以降に順次進めるものと聞いております。 また、周辺道路の拡充の話ですが、県道22号横浜伊勢原の東西道路について渋滞が生じているので、市域を通過する交通について、まず4車線化を行うという計画です。 また、周辺の接続する道路につきましては、これから計画を詰めていく中で、神奈川県と調整が必要になりますし、交通管理者である警察署とも協議してまいります。南北の道路のすべてが、4車線との十字交差となるかについても、市、また神奈川県も含めて、これから地元の方と協議して進めていきます。 海老名市では、南北の路線はすでに事業を進めておりますが、海老名駅から東名高速道路の下を抜けて上河内交差点を走る市道8号線は、横浜伊勢原線にT字路で

クランクとなっているところを十字の交差点となるよう現在進めております。

このように、すでに着手している道路もありますし、今後、必要な部分については、検討を進める必要があるかと思えます。

最後に、東河内交差点から西側の部分につきましては、相模川や JR 相模線を渡ることになります。門沢橋地域においては、第一種住居地域で非常に多くの住居が建っています。また、関連する第二東名や綾瀬インターの開通、ツインシティの計画を踏まえた検討を今後、進めていくと聞いております。

事務局 地元の方々のご心配もありますので、事業についてのパンフレットを作成し周知していきたいと考えております。

委員 A 地元の方も、不安に思っていますので、理解できるようお願いいたします。

委員 B 横浜伊勢原沿道西地区地区計画のなかで、横浜伊勢原線に接道する南側の道路②と③と⑤が 10m くらい短くなっておりませんが、これは、南側に道路が拡幅されるからでしょうか。これに伴って、影響はどのくらいあるのか。話はどこまで進んでいるのか。また、現在の道路幅員はどのくらいなのか。なぜ、南側だけの拡幅なのかを教えてください。

事務局 横浜伊勢原線の現況幅員は、15m となります。今回の計画では、幅員が 25m となりますので、約 10m の用地のご協力が必要となります。

それに伴い、横浜伊勢原沿道西地区地区計画で定めている道路に、約 10m の変更が生じるものです。

また、南側に計画されているのは、門沢橋の東河内交差点北西側に相模川流域下水道のポンプ場施設があることによるものです。下今泉門沢橋線には、流域汚水処理幹線管路が埋設されており、北は相模原市から、南は茅ヶ崎市までの流域幹線汚水施設となります。ポンプ場施設については、相模川左岸側の海老名市と右岸側の厚木市にあり、その施設の影響によるものです。また、JR 相模線や相模川の横断部分について検討した結果と聞いております。

幹事 約 10m の道路変更についてですが、用地のご協力がなければ成り立たない事業でございます。事業実施にあたりましては、鋭意用地交渉をしていただくものであります。この都市計画決定を行うにあたって説明会も地元に入ってやっておりますし、縦覧を行った結果、意見等はなかったこともございます。全体としては、ご理解を頂いているのかと思えますが、個々の地権者につきましては、県と市で対応していきたいと思えます。

委員 C 長い期間の計画でしょうが、コンパクトシティとして考えた場合、門沢橋駅を一つの拠点として考え、東河内交差点から西側をどのように計画するのでしょうか。例えば、リニアの開通などもあり、今後、魅力あるまちになると思えます。

幹事 今回計画の区間は、10～15 年かかると聞いておりますが、さがみ縦貫道路、国道 129 号の戸田立体交差点、新東名、綾瀬インター、ツインシティと様々な基盤整備が進む中で、本路線は、広域幹線道路の位置づけですので、海老名市だけでなく、その他の基盤整備状況を踏まえ、これからの検討だと思っております。

時間はかかりますが、時期が来ましたら、都市計画変更するものと考えております。

また、コンパクトシティということで、このあと立地適正化計画についてご説明いたしますが、南部のこの地域は、居住誘導区域として定めております。4 車線化に伴い、この道路で分断されないようまちづくりを進めたいと思えます。

委員C	15年後とは言わず、早い時期にマスタープランに入れることによってできることや、必要なインフラ整備も生じると思いますので、早めに検討をお願いします。
委員D	戸沢橋の交通渋滞に原因があるかと思いますが、この計画によってどの程度、渋滞が緩和されると分析しているのでしょうか。 また、建築の許可が必要になるということですが、都市計画施設の区域内とは、何をさしているのでしょうか。
幹事	下今泉門沢橋線以西の渋滞緩和の数値については、具体的な数値を市では持っていませんが、下今泉門沢橋線の4車線と横浜伊勢原線の4車線がつながることによって、南北へ流れる一定の車はさばけるかと思います。以西については、現状のままかもしれませんが、国道129号は改良されていますので、今後、周辺都市の基盤整備による影響なども踏まえ必要に応じ、4車線化し渋滞対策をしていくものだと思っています。 また、都市計画施設の区域内の建築制限については、都市計画道路の計画線の中で、一定の建築制限がかかります。
委員D	区域内を示されるのですか。
幹事	法定図書の計画図で、都市計画道路の計画線を示します。
会長	意見も出尽くしたようですが、この件については、諮問されております。 諮問事項4件については、原案のどおりということで、ご異議ありませんか。
(全委員)	異議なし
会長	それでは、原案の異議がない旨、答申いたします。

## (議事経過)

### ・議案(5)海老名都市計画生産緑地地区の変更【諮問】

会長	続きまして、諮問事項、「海老名都市計画生産緑地地区の変更」につきまして、事務局から説明願います。
事務局	(資料2に基づき、事務局より説明)
会長	事務局からの説明が終わりました。 これにつきまして、何かご意見・ご質問はございますか。
委員B	農業従事者がお亡くなりなるなど色々な要因により、買取申出がされることはあると思いますが、このところ生産緑地地区の解除が続いているなどと思います。 市は、緑地の保全についても考えていると思いますが、現状は減っています。 生産緑地法第10条に基づいた手続きで行っていますが、買取申出に応じる検討はされているのでしょうか。
事務局	買取申出ができるのは、所有者の方の権利救済ということになります。今回も道路の隅切り用地として、生産緑地の一部を市で買いたい旨のご相談をさせていただきましたが、同意を得られなかった経緯があります。同意をいただければ、市も買取することはできません。 今回の箇所について、生産緑地の全ての面積を買い取りたいとの調整はありませんでしたが、一部分で調整することはあります。市としては、公共用地として必要性があるかどうかの判断をした上で、対応しています。
委員B	農業者の方へのあっせんについてですが、農業をやりたい方へのマッチングは現状どうなっているのでしょうか。
事務局	農業委員会を通じてあっせんをしています。農業関係者で、買取申出のあった生産緑地の取得を希望する者を確認していますが、取得希望がなければ、あっせんは不調となります。 農業をやりたい方とのマッチングにつきましては、都市計画課としては、なかなか難しいところで、実質的なところは農協や農政関連の部署の対応となると思います。現状では、農業者でない方へのあっせんは行っておりません。
委員B	生産緑地地区は、市街化区域の例外的なものとして、位置づけられて決まっているものです。時代もかわり、緑地や農地を保全しよう、都市農業を守っていこうとしていると思います。住んでいる人も生産緑地地区が、防災機能や緑地、農地としての役割を持っていると認識されていると思います。 行為の制限が解除されると、開発されて宅地化されていきます。指定から30年が経過する2022年の買取申出に対して、市は、積極的に関与したり、農業者へのあっせんなど、都市計画課を超えて全庁的に調整も必要ではないかと思います。買取運用指針やガイドラインを作成している自治体もあります。市は、こういったものは買取しようといった方針等はあるのでしょうか。
事務局	具体的な買取基準はありませんが、庁内では公共用地取得調整委員会というものがあまして、各部からこの箇所について買取希望があるか確認を得たうえで、買い取らないと判断しています。ただ、市として生産緑地地区を維持していく政策方針は定めていません。今回、生産緑地法改正により、市の条例で指定面積の要件を

300㎡以上とする内容の条例を制定し、土地利用についても緩和されてきていますので、その中で必要があれば取り組んでいきたいと思えます。

委員B 2022年まで時間がないので、利用方針も定めながら制度としてありますから、市としても対応できる場所もあると思えます。

委員E 農業委員会の立場からお話すると、市でも買わないところを農業者が市街化区域の中で買い取ることは現状難しいです。植物工場でも建てるとなればあるかもしれませんが、過去においても、農業委員会のあっせんにより取得した事例もありません。農地を買って、投資して、計画して、実際に利益がでるのかどうか、難しいです。

委員F 今、お話がありましたが、生産緑地地区の買取申出の場合、所有者からの買取希望金額の提示が、とても高いんです。農地として、農家は絶対に買えない金額です。制限解除まで3ヶ月待つしかないというのが現状です。  
もう一つ、買取申出の話で言うと、エンドユーザーがすでに決まっているんです。ですから、この制度が良いかわかりませんが、買取申出があったとしても、売り主は、その金額では売らないというのが現状です。

委員G 先ほど、事務局の説明の中で、一部道路用地の隅切りとしての話がありましたが、どちらの生産緑地地区でしょうか。検討したが、理解が得られなかったということでしょうか、宅地化になる可能性が高いと思えますが、どうして拒否されたのでしょうか。

事務局 生産緑地番号94の県道と市道が交差するところで、県道側の歩道が狭いため、歩道の拡幅整備を行いたいと提案させていただきましたが、一体として土地利用されたいとのことをご理解をいただけなかったものです。

委員F この場所は、交差点が斜めに入っているもので、地元でも自治会を通じて話をしました。スクールゾーンでもあり、けが人も出ている場所です。  
もし、この場所が開発されるならば、開発行為のなかで要望していただきたい。

事務局 この件については、道路所管課へ審議会での意見としてお伝えさせていただきます。

委員G 一体的な土地利用であるということなので、開発行為のなかで要望していただくよう期待したいです。

会長 意見も出尽くしたようですが、この件については、諮問されております。諮問事項4件については、原案のどおりということで、ご異議ありませんか。

(全委員) 異議なし

会長 それでは、原案の異議がない旨、答申いたします。

## (議事経過)

### ・議案(6)海老名市立地適正化計画について【報告】

会長	続きまして、諮問事項、「海老名市立地適正化計画」につきまして、事務局から説明願います。
事務局	(資料3に基づき、事務局より説明)
会長	事務局からの説明が終わりました。 これにつきまして、何かご意見・ご質問はございますか。
委員H	2点お伺いいたしますが、1点目は、この計画の狙いは、行政コストの縮減だと思えますが、居住誘導区域は市街化区域の84%となっており、残りの16%しか縮減していませんが、道路や水道など見込まれる行政コストの対象にあまり効果がないのではないかと思います。どのようなところに効果があるのでしょうか。 2点目は、さがみ野駅周辺ですが、この地域は、座間市、綾瀬市、大和市との近隣市との関係が出てくると思います。この関連性はどうなっているのでしょうか。
事務局	1点目の行政コストについてですが、明確な行政コストの縮小は難しいですが、人口が13万5千人から20年後は、12万7、8千人程となり、年齢構成は変わってくるでしょうが、平成25年あたりの人口数値に戻るようになります。少しでも住居系の用途地域に住んでもらうことで、多少なりとも効果が出るものと考えておりますが、劇的に行政コストが削減できるといったところまでは、現状では難しいです。 2点目のさがみ野駅周辺の近隣市との関係ですが、コンパクトシティプラスネットワークとの視点でいうと、この計画は複数市で作成することも可能ではありますが、1自治体の単体で作成しております。近隣市では、大和市は立地適正化計画を策定済みですが、それ以外は立地適正化計画の策定予定がありません。 市としては、海老名駅を中心に各エリアを繋ぐイメージです。ただ今後、人口減少が進む中、他自治体との協議も必要となってくると考えています。
委員I	市街化区域のうち工業系を除いた84%が居住誘導区域とした数字ですが、住居系でも一部除外しているところはあるのでしょうか。また、ネットワークのところ、杉久保エリアについては、交通機関はバスでしか難しい場所ですが、民間バス事業者も採算性が合わず、撤退するといった話をよく聞きますので、今後、民間バス事業者だけに依存するのか、行政主体によるものなのか、どうなのでしょう。
事務局	84%の数値については、市街化区域のうち工業地域と一部の準工業地域、明らかに居住していない運動公園などといったところを除いています。また、工業地域でも海老名駅西側の工場跡地については、大規模なマンションが建つと聞いておりますので、駅から徒歩5分圏内であるその地域については、居住誘導区域に入れていきます。 杉久保エリアへのネットワークについては、現段階では、民間バス事業者を前提で作成しております。バス便が減る、撤退するといった可能性もあるかもしれませんが、市としても、ネットワークを充実させる方策として、プラスネットワークのプラスの部分を考えていきたいと思えます。民間事業者に全て依存ではないですが、路線を確保してもらえるものとして、民間事業者が撤退しないような形を考えていきます。

委員 I	<p>国では、市街化区域から居住誘導区域を6～7割に設定するようと言っているようですが、84%という数値は、ほぼ住居系が入っていて、安直な計画にもみえませんがいかがでしょうか。コミバス等も将来性を含めて、もう少しこの計画について、議論した方がよいのではないのでしょうか。</p>
委員 J	<p>この計画は、人口減少など将来を想定した計画であると思っております。ただ、海老名市の人口は、まだ少し伸びるといったところで切迫感がないですが、定住していただくためには、都市施設の整備は重要だと思います。</p> <p>計画書を見て何点か気づいた点を申し上げます。</p> <p>計画書内に記載している商業施設のなかで、金融関係が抜けておりますが、生活する上で、銀行や郵便局などはとても必要であると思えます。</p> <p>次に、文化機能・スポーツ施設については、民間で行っているテニスコートやスポーツ施設が掲載されておられません。他市などでは、高齢者をいかに健康で、はつらつとした生活を送れるかといった健康寿命施策を事業として行っていたりしています。行政の施設だけでなく、民間で行っているスポーツ施設に対しても、必要ではないのでしょうか。</p> <p>次に、子育てについてですが、子育て世代にとっての居住場所のひとつの目安として、保育園、幼稚園、その後の小学校低学年の居場所としての学童保育所も必要ではないのでしょうか。</p> <p>続いて、別の委員からも意見がありました民間バスについて、全国的にバス事業の経営状況はよくありません。バス利用のピークであった昭和42年は、100億人でしたが、最近では41億人といったように半分以下に落ち込んでいます。全国で240社のうち160社の7割は赤字経営で、行政との副業により路線を保持しております。市の交通網計画をみると、1日あたり相鉄バスは2万人、神奈中バスは1.5万人、3.5万人がバスを利用しています。県の路線バス統計によると、年間75回の乗車回数で、47都道府県で神奈川県は1位です。相鉄バスや神奈中バスを活用して、コミバスではなく、民間バス事業者がやるほうがよいと思えます。</p> <p>そこで、1点目、都市計画上なにができるのか。民間バス事業者の収支状況を明らかにすべきである。2点目、道路渋滞にならないように、歩道から1m程下がったバスカットの設置、3点目、右折帯の設置、4点目、バス停留所の屋根の設置、以上について、積極的に要請をしていただきたいと思えます。</p>
事務局	<p>ご意見いただきました、金融機関の関係、子育て関係、スポーツ施設等について、今後、庁内で検討してまいりたいと思えます。また、民間バス路線については、十分ではないが充実しております。海老名駅からは、市外の利用者が多く、民間バス事業者の存在は重要ですので、ネットワークを考える上でも、経営として成り立つバスベイやバスカットなどの整備施策や利用者が利用しやすい環境について、道路整備も含め、自治体としてできるところを検討していきたいと思えます。</p>
委員 K	<p>居住誘導区域、都市機能誘導区域とお示しされましたが、商工会議所の活動としては、大型店舗と小規模店舗との差が色濃く出ており、懸念しております。海老名駅周辺は、活性化が図られますが、かたや地域の商店は疲弊しておりますので、立地適正化計画を進めていくなかで、より一層、地域の商店についても付加価値を高められるよう、商工会議所と連携させて頂き、進めさせていただきたいと思えます。</p>
委員 E	<p>海老名市そのものが、コンパクトシティとして成り立っています。地方都市などでは、まちとして成り立たない地域が、この計画を作成するものと思えます。なぜ、海老名市でも必要なのでしょうか。居住地を集約していく、どうやってまちづくりをしていくのでしょうか。</p>
事務局	<p>資料の図では、わかりやすいようにコンパクトの集約化のイメージで、家が消えています、すぐに集約していくというわけではなく、人口減少によって、どうい</p>



った都市として機能するのか、コミュニティを作るには、ある程度集約化しないといけないというところで、この計画を策定しています。

市街化区域内の居住誘導区域以外や市街化調整区域に住んでいる人はどうするのかといった点では、ある程度人口減少した時に、起点となるのは鉄道駅であるということで、自然的な移動ということになります。

委員E

残された世帯に対するまちづくりの対策は必要となります。集約するという考えもわかりますが、そもそも海老名市にとって、この計画を策定することにメリットがあるのでしょうか。

事務局

居住地が少数になった場合はどうするのかなど、インフラや行政サービスの状況に応じて、移転を推奨することまではできませんが、行政サービスに差がでてくると思います。

委員E

市街化調整区域と市街化区域の根底をしっかりと守ればよいのではないのでしょうか。農家は、農地のそばに家があります。そこで効率よく営農ができるのです。この計画を策定したときには、デメリットがあるのではないのでしょうか。

委員C

今回、方向性が出されたということでは、まだ作成が未着手の市もあるようですので、先進的であると思います。

この計画について前回は申し上げましたが、1点目、南部の相模線の駅に大きな街をつくるのは今の時代ナンセンスですが、駅をもっと活用したアプローチを考えてみてはいかがでしょうか。

2点目、10年間は人口が伸び、後半の10年は人口が減るようですが、変曲点は10年後にあります。国が打ち出した施策というのは、長いスパンで考えたときに、日本は人口が減少するのでどうしようということ、海老名市も10年後は下り坂で、本来この計画の意味は、変曲点の先を見据えて考えなければならないと考えます。海老名市は、ハードルが上がりますが、20年、30年、そのくらいのプランを見ながら考えていくと、皆さんも理解ができると思います。

3点目、水道法が今話題となっていますが、インフラで上下水道はどうするのかも入れていただくと良いと思います。防災についても、水害は入っていますが、備蓄倉庫はどこにあるのかとか、そのための輸送手段、経路なども入れていただくと良いと思います。

委員G

市街化調整区域にある小中学校の位置づけについて、別の誘導区域として位置づけておいた方が良いのではないかと思います。

会長

ほかになければ、本件につきましては報告でありますので、これまでといたします。

今後、本審議会の意見も参考にしながら進めていただきたいと思います。

## (議事経過)

### ・議案(7) その他(情報提供)

会長

その他について、何かありますでしょうか。

事務局

事務局より、3点ほど情報提供がございます。

1点目は、「大規模土地取引行為の届出の取り扱いについて」

2点目は、「生産緑地地区の買取申出について」

3点目は、「特定開発事業構想届の通知内容について」でございます。

(資料に基づき、事務局より説明)

#### 1 大規模土地取引行為の届出の取り扱いについて

- ・市内で5,000㎡以上の土地取引を行う場合、大規模土地取引行為の届出が必要となり、市は、まちづくりの計画と照らし合わせ、土地利用に関する協議を求めることができる。また、必要に応じて都市計画審議会の意見を聴くものとしているが、協議を求める手順や基準等がないため、運用基準を定める。特定開発事業及び大規模開発事業について、全て都市計画審議会に意見聴取することとする。ただし、案件により書面にて意見聴取する場合もあることとする。

#### 2 生産緑地地区の買取申出について

- ・主たる従事者の死亡による生産緑地法第10条に基づく買取申出が、1箇所提出された。

#### 3 特定開発事業構想届について

- ・第2回都市計画審議会にて意見聴取した遊技場の特定開発事業構想届について、事業の見直しを求めたところ、見直しについては応じられないとの回答があったため、青少年の育成への影響や周辺の良好な住環境等への影響に対し、青少年の入店規制や視認性の向上、音漏れ等に配慮することを求め、事業者からは承知したとの回答を得た。

会長

事務局から報告が終わりましたので、何かご意見ご質問はございますか。

ご意見等はないようですので、本件につきましては以上といたします。

本件は情報提供でございますので、ご了承願います。

特になければ、本日の議事はこれで終わりいたします。長時間に渡り、議事進行にご協力いただきありがとうございました。