

第148回平塚市都市計画審議会会議録

- 1 日 時 平成25年2月25日(月) 午後2時～
- 2 場 所 平塚市役所新館 3階 研修室
- 3 出席委員 14名
内堀 祐一、黒部 栄三、秋澤 雅久、渡辺 敏光、
片岡 利枝子、米澤 正己、杉本 洋文、高橋 充、
真道 豊、成瀬 正夫、舩島 年勝、三澤 憲一、
岩倉 利光、志村 知昭
- 4 欠席委員 1名
岡村 敏之
- 5 平塚市出席者
- | | |
|-----------|--------|
| まちづくり政策部長 | 秦野 宏昭 |
| まちづくり政策課長 | 小山田 良弘 |
| 都市計画担当 | |
| 主管 | 櫻庭 純 |
| 主管 | 杉崎 哲也 |
| 主査 | 田中 智 |
| 主査 | 根本 健治 |
| 技師 | 中川 純代 |
| まちづくり政策担当 | |
| 課長代理 | 武井 敬 |
| 主査 | 川嶋 隆史 |
| 建築指導課長 | 石井 浩三 |
| 建築指導担当 | |
| 課長代理 | 小野間 孝 |
| 主管 | 小澤 勲 |
| 技師 | 椎野 健二 |
| 資源循環課長 | 稲毛 義博 |
- 6 会議の成立 委員の2分の1以上の出席を得ており、平塚市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会議は成立していることを報告。

7 傍 聴 者 2名

8 議 事

(1) 審議案件

議案第195号 平塚都市計画道路の変更

3・6・2号平塚駅桃浜町線（平塚市決定）

議案第196号 建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について

(2) 報告案件

・日産車体湘南工場第1地区の土地活用に係る都市計画提案について

・大磯都市計画公園5・5・1号湘南海岸公園区域の変更について

(3) その他

【審議会開会】午後2時20分

(省 略)

(会 長)

それでは、ただいまから第148回平塚市都市計画審議会を開会いたします。

先ほど司会からもお話がありましたように、本日のこの会議は、平塚市情報公開条例第31条に基づきまして、公開の審議になりますので、よろしく願いいたします。

また、本日この会議は、平塚市情報公開条例第31条の規定に基づき、公開し、また、会議録につきましても、平塚市のホームページで公表いたしますので、ご承知願います。

本日の会議の傍聴を希望しておられる方は2名おります。それでは、これから会議を始めますので、傍聴者を入場させてください。

本日の会議を傍聴される皆さんに申し上げます。さきほど事務局からお渡しいたしました「傍聴者の遵守事項」をお守りください。なお、遵守事項が守られない場合、平塚市都市計画審議会傍聴要領にしたがいまして、退場していただくことがありますのでご承知おきください。

平塚市都市計画審議会条例施行規則第4条第2項の規定にしたがいまして、本日の審議会の議事録署名人を、私と三澤憲一委員といたしますのでご了承願います。

本日は報告案件のボリュームも多いようなので、早速始めたいと思います。

それでは、お手元の次第、議事(1)の審議案件であります、議案第195号「平塚都市計画道路の変更 3・6・2号平塚駅桃浜町線(平塚市決定)」について、議題といたします。事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは、議案第195号「平塚都市計画道路の変更 3・6・2号平塚駅桃浜町線(平塚市決定)」について説明いたします。

昨年11月に開催した都市計画審議会においても、平塚市の都市計画道路見直しの状況報告をさせて頂きましたが、今回の変更は平成24年4月に策定した「平塚市都市計画道路見直し計画」の中で、廃止候補に位置づけた3路線のうちの1つである3・6・2号平塚駅桃浜町線について、一部区間を廃止するため、都市計画変更するものです。

議案第195号と書かれた資料とスクリーンをご覧になりながらお聞きください。

議案第195号の2ページをご覧ください。こちらの新旧対照表で、変更となる内容をご説明します。スクリーンの表の下が旧で上が新となります。まず、種別と番号は変更ございません。名称は、平塚駅桃浜町線から平塚駅八重咲町線となります。起点は、変更ありませんが終点は、平塚市桃浜町から平塚市八重咲町となりま

す。

また、主な経過地は平塚市八重咲町となります。延長でございますが、約810メートルから約460メートルとなりました。構造形式は、地表式で変更ございません。車線の数につきましては、2車線となります。幅員は11メートルで変更ありません。最後に、地表式の区間における鉄道等との交差の構造は、幹線街路と平面交差2箇所となります。

つづきまして、3・6・2号平塚駅桃浜町線の変更箇所の位置を説明します。6ページをご覧ください。平塚駅桃浜町線は、平塚駅の南側でJR東海道本線と並行して配置された都市計画道路となります。位置は黒丸で囲んだ位置になります。路線は黄色と赤で示しておりまして、黄色が廃止区間、赤が存続区間となります。黄色の廃止区間の延長は約350メートルとなります。

次に、この位置図を拡大した計画図で変更後の区域を説明いたします。7ページをご覧ください。ご覧のように平塚駅の南側に位置し、JR東海道線本線と並行した路線となります。現在の区域は黄色の区域で、起点は丸で、終点を三角で表示しております。起点には、南口交通広場を含む平塚駅海岸線があり、また中間部には、中央地下道がある海岸南中線があり、終点部には、浜岳地下道がある平塚伊勢原線があります。平塚市都市計画道路見直し計画に基づき、必要性が低下した海岸南中線から平塚伊勢原線までの約350メートルの区間を廃止します。それにより、変更後の区域は赤色の区域となります。

つづきまして廃止区間、存続区間それぞれの区間の現況写真をお示しします。まず、廃止区間の写真をお示ししますが、黒丸で囲んだ箇所から西側を撮影した写真となります。廃止区間の現道は、写真からもわかるとおり、幅員は約6メートルでございます。車線は2車線でございます。計画区域としては、黄色で表示してございまして現道の南側に約5メートルひろがり、11メートルの区域となります。つづきまして、存続区間の写真をお示しします。黒丸で囲んだ箇所から西側を撮影した写真でございます。存続区間は、整備済みの区間となり、赤色で旗揚げした11メートルの区域が計画区域でございまして、現道の道路区域となります。両側に歩道が整備されており、車道は2車線となっております。変更後もこの区域は都市計画道路の区域として存続いたします。

次に、3ページをご覧ください。理由書でございます。平塚市では、人口減少や少子高齢化社会の進展等、都市を取り巻く社会経済状況の大きな変化に対応し、都市計画道路をより効果的、効率的に整備するために、平成22年4月に策定した「平塚市総合交通計画」の中に都市計画道路の見直し方針を定めました。さらには、この方針に沿って都市計画道路が担う様々な機能から必要性の検証を行い、見直しを進め、平成24年4月に都市計画道路の今後のあり方を示した「平塚市都市計画道路見直し計画」を策定しました。この見直し計画では、交通機能や市街地形成機能、都市防災機能が低下していることや、将来交通量推計の結果、廃止しても支障がない区間として、平塚駅桃浜町線の一部区間（海岸南中線～平塚伊勢原線）を廃止候

補と位置付けました。この見直し計画に基づき、関係機関と調整しながら、詳細に検討した結果、3・6・2号平塚駅桃浜町線の終点から約350メートルの区間を廃止するとともに、名称を3・6・2号平塚駅八重咲町線に変更するものです。また、今回の変更と併せて車線の数を2車線と定めるものです。

最後になりますが、都市計画法による縦覧を行いましたので、結果をご報告させていただきます。縦覧期間といたしまして、平成25年1月17日から1月31日まで縦覧を行いました。結果として、縦覧者はなく、意見書の提出はありませんでした。

以上で、議案第195号「平塚都市計画道路の変更 3・6・2号平塚駅桃浜町線 平塚市決定」の説明を終わります。ご審議の程よろしくお願い申し上げます。

(会 長)

ただいま事務局からご説明がございました。皆様のご質問またはご意見をよろしくお願いいたします。

(委 員)

理由書に、「将来交通量推計の結果、廃止しても支障がない区間」と入っています。今回の廃止区間の状況ですが、現在住んでいる人口が非常に少なくて交通量に影響がないという判断なのか、それとも検討した結果、廃止をしても影響がないという判断なのかお聞きします。

(会 長)

それでは、よろしく申し上げます。

(事務局)

まず、今回の変更の理由でございしますが、都市計画道路の見直し計画につきましては、前回の都市計画審議会でご説明させていただきました。将来交通量推計の結果ということですが、将来交通量推計に当たりましては、その道路沿線の土地利用の今後及び通過する自動車交通等の交通量も合わせて推計をいたしました。その結果、現況の道路はそのまま残り、都市計画道路として両側歩道ができないということになるのですが、仮にこの道路の廃止をいたしましても、自動車を通る交通量に対して支障がないというような結果になりました。周辺の土地利用もそうですが、人口が減ったということではなく、将来の都市マスタープランにおけるこの住宅地の位置づけなどを加味いたしました結果、支障がないと判断したものでございます。

(委 員)

確認になってしまうのですが、その道路は、朝夕に、駅へ向かう車が非常に多い

ですが、都市計画道路から外してもそれは全く何ら影響がないということから、外してもいいという判断ですか。

(事務局)

この路線につきましては、特に駅の南側の大磯寄りの方が駅まで車で送って来る交通がございます。それにつきましては、現況、交通量調査を実施しております。確かに朝の時間帯は多目になってございます。そのほか、高校がございますので、朝、駅から高校に向かう自転車の交通量等も、当時、調査をしてございます。そのようなことをすべて勘案した結果、新しく歩道を設置し都市計画道路として整備をしなくても、現況の幅員の中で十分に対応ができると考えたものでございます。

(会長)

よろしいでしょうか。

(委員)

はい。

(委員)

都市計画道路として指定されていたものが、一部廃止ということで、一部はそのまま存続で整備済みのようですが、整備済みの部分は都市計画道路として残るのは、どういう意味でしょうか。

もう一つは、この整備済みのところは歩道があり、廃止の対象のところにはありません。都市計画道路から廃止されると、今後歩道の整備等は行われなないということなのでしょう。ここは通学路なので、やはり歩道は安全面から言ってもあったほうが良いような気がします。いかがでしょうか。

(事務局)

まず、現況、整備済みのところをそのまま都市計画道路として残す意味合いということですが、現況既に都市計画道路として整備が済んでおりますものを、外す理由もございませんし、ネットワークとして、その途中にあります海岸南中線、そちらとネットワークができておりますので、都市計画上存続するということになります。

もう1点、実際に廃止する部分の歩道についてということですが、西側に行きますと、南側に一部民地が下がった部分がありまして、歩道としての整備はされていないのですが空間として確保されている部分もございまして、現況は、確かに歩道がございません。そういったところを、歩行者や自転車の安全性確保の必要性があれば、都市計画道路としてではなくて、生活道路として整備をすることも将来的にはあり得ると思っておりますが、現段階では、都市計画上の必要はないという整理をさ

せていただいたというものでございます。その方向性につきましては、私どもも道路を管理しております土木部とも、調整を進めたところでございます。

(会 長)

ほかはありますでしょうか。ご意見がないようでしたら次に進みます。

ではこの案件につきまして採決したいと思います。

議案第195号「平塚都市計画道路の変更 3・6・2号平塚駅桃浜町線（平塚市決定）」につきましては、原案どおりに決定することにご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

(会長)

「ご異議なし」ということですので、議案第195号「平塚都市計画道路の変更 3・6・2号平塚駅桃浜町線（平塚市決定）」は、原案どおり決定したいと思います。次にも審議案件がございますので、答申案につきましては、後ほど一括して作成したいと思いますのでよろしく申し上げます。

それでは続きまして、議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について」について、議題としたいと思います。

事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

これからご説明させていただきます、議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について」でございますが、特定行政庁の事務を所管しております平塚市まちづくり政策部建築指導課より、ご説明させていただきたいと思っております。なお本案件につきましては、関係課といたしまして、平塚市環境部資源循環課の職員も出席しておりますことをご報告させていただきます。

(事務局)

平塚市まちづくり政策部建築指導課長の石井でございます。よろしくお願いいたします。本日、ご審議していただく議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について」でございますが、これから説明の中で建築基準法に関する部分の説明と共に、「関係法令となる廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に関する部分についても、関連性や必要性の観点から合わせてご説明させていただきます。

今回の審議会におきましては、特定行政庁であります平塚市が、当該許可を行うにあたり当該敷地の位置が都市計画上支障がないと認められるかについて、ご審議

をお願いするものであります。なお議案書につきましては、本日受付で配布させていただきましたものをご覧いただきたいと思います。それでは詳細につきましては担当から説明させていただきます。よろしくどうぞお願いいたします。

(事務局)

建築指導課の小野間でございます。

それでは、議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置」についてご説明いたします。

案件の内容は、議案書の1ページから4ページに記載しております。

なお、本日、お手元に、パワーポイントの資料及び今回の案件の関係法令について、その抜粋を配布させていただきました。それではスクリーンをご覧いただきたいと思います。

最初に本案件に関係いたします、法律の概要につきましてご説明いたします。スクリーンをご覧ください。建築基準法第51条では、「卸売市場、火葬場又はと畜場、汚物処理場、ごみ焼却場、その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画において、その敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し又は増築してはならない。」とされておりますが、ただし書の規定によりまして「特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合においてはこの限りではない」とされております。今回の計画施設は市内で発生した剪定枝等の木くずと紙くず、繊維くずの圧縮梱包処理を行いまして、チップ材及び資源化等として再利用を目的とする中間処理施設でございます。

次に廃棄物の処理及び清掃に関する法律についてですが、以下、廃棄物処理法とさせていただきます。一般的には、廃掃法ともいわれているものです。この法律の産業廃棄物とは、あらゆる事業活動に伴って生じた廃棄物のことを指しまして、燃え殻、汚泥、廃油、廃酸、廃アルカリ、廃プラスチック類その他政令で定める廃棄物で、20種類のもので定められています。業種に関係なく廃棄物に該当するものとしましては廃プラ、ゴムくず、ガラスくず、コンクリートくず、陶磁器くず、がれき類等でございます。業種によっては、木くず、紙くず、繊維くずも該当いたします。また、一般廃棄物とは、産業廃棄物以外の廃棄物のことを指しまして、一般家庭のから排出される廃棄物のほか、事業活動に伴って生じた産業廃棄物以外の廃棄物のことを指します。木くず、紙くず、繊維くず等が該当します。

次に、許可対象施設についてですが廃棄物処理法第8条では、木くず等を処理する施設の場合、一日あたりの処理能力が5トン以上のものが一般廃棄物処理施設として、神奈川県の特例の対象となっております。本案件の計画施設の処理能力は、木くずは一日あたり192トン、紙くずは167トン、繊維くずは212トンの計画で、同法による一般廃棄物処理施設となり、神奈川県の特例の対象となることから、現在、この廃棄物処理法については、神奈川県の所管で許可の審査が行われております。またこの場合、建築基準法第51条におけるその他政令で定める処理施

設に該当します。今回は、民間事業者が運営するもので、都市施設としての恒久性の担保が困難であるため、都市計画においてその敷地の位置が決定していないことから、平塚市の許可の対象となります。なお、都市計画を定める者についてですが、産業廃棄物処理施設については、県決定であり、その他のごみ処理施設となる今回の一般廃棄物処理施設については、市町村決定となるため、本審議会の議を経るものでございます。なお、本審議会におきましては、廃棄物処理法の観点ではなく、当該敷地の位置が都市計画上支障がないと認められるかについて、ご審議をお願いするものでございます。

それでは、本案件の位置についてご説明いたします。スクリーン上中央付近の赤が本市でございます。そして、拡大図の赤丸が計画施設の位置でございます。赤枠の区域を拡大いたします。

はじめに主な位置関係でございますが、まず行政界につきましても、計画地が位置しております平塚市、相模川を挟みまして茅ヶ崎市が対岸でございます。鉄道につきましても平塚駅に対しまして、画面右側は東京方面、左側は小田原方面でございます。道路につきましても、国道1号、国道129号、幹道馬入1号線そして市道中堂5号線でございます。そして赤い四角部分の区域が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。この付近を拡大いたします。改めて「位置関係」でございます。赤枠の区域が、今回お諮りする計画施設の位置でございます。計画地は工業専用地域内に位置しており、建ぺい率60パーセント、容積率200パーセントでございます。敷地の位置は平塚市中堂8番及び13番で、敷地面積は2,536.86平方メートルです。申請者は、有限会社青木商店でございます。現在、計画地では、申請者により、産業廃棄物処理業及び一般廃棄物処理業が営まれております。なお、敷地の位置は、住居系用途地域から約200メートル以上離れており、100メートル以内に学校及び病院等の立地はございません。

次に、計画地周辺の現況でございます。当該敷地の北側が市道中堂5号線、道路幅員は15メートルです。①の写真は、中堂5号線を西から東を撮影したものです。②の写真は、中堂5号線から敷地入口部分を撮影したものです。③④の写真は、敷地北東から撮影したものです。東側が市道中堂4号線、道路幅員は6メートルでございます。⑤の写真は、今回の一般廃棄物の圧縮梱包処理等を行う工場棟でございます。現状、北側道路からの車両の出入りに関して支障はありません。

次に、本案件の計画概要について、ご説明いたします。今回の計画施設となる建築物は、鉄骨造の平屋建てから地上2階建ての既存建築物計4棟であり、既存の建築面積の合計が1,319.11平方メートル、既存の延べ床面積の合計が1,365.57平方メートルであり、本計画では、建築物の新築及び増築はありませんが、建築基準法上、用途変更と位置付けられています。

建物配置としましては、事務所棟、工場棟、コンテナボックス置場棟、溶融棟でございます。全て既存の建築物となっております。

緑化計画につきましては、平塚市まちづくり条例に基づきまして、敷地面積の2

0パーセント以上の緑地の確保を指導しております。対象敷地面積2,536.86平方メートルに対しまして、緑地面積522.16平方メートル、緑化率20.5パーセントの緑地を確保する計画としております。

次に、排水処理計画についてご説明いたします。工場棟及びコンテナボックス置場棟からでた汚水排水については、敷地内の油水分離槽をとおり、公共下水道に排水されますが、既に接続済みとなっております。また、通路の途中に設けられた洗車場についても、同じく油水分離槽をとおり事務所棟と合流し、公共下水道に排水されます。雨水については、構内は、コンクリート舗装がされておりU字溝などで集水しまして、道路側溝に排水されます。これらの排水処理は、全て既存で整備されておるものでございます。

続きまして、木くず等の廃棄物の処理の流れについて、ご説明いたします。まず、配置関係でございますが、工場棟の西側に圧縮梱包機が設置されております。その隣に破碎機がございます。続きまして処理の流れでございますが、廃棄物を積んだ車両は計量台で計量を行ったあと積み下ろしされ、その他のゴミなどを工場棟内においては手選別により除去や分別を行います。その後一時保管されたのち、既存の圧縮梱包機により圧縮・梱包されます。圧縮・梱包後は、製品の種類ごとに屋内の保管置場に保管されます。その後製品を積んだ車両は、計量台で計量を行い搬出されるということでございます。これらの処理状況について、現況写真で流れを説明いたします。廃棄物を運搬し、まず、最初に計量を行います。その後、積み下ろしされ分別を行います。その後、一時保管されたのち圧縮・梱包機に投入され圧縮され梱包されます。その後、資源化を行う別業者に搬出されることとなります。

なお、本計画では、新たな処理機器の設置はなく、写真のような既存の圧縮・梱包機を使用して、一般廃棄物の処理量の増大を図るものです。

次に、本案件につきましては、廃棄物処理法による許可手続きの中で、神奈川県 の指導により生活環境影響調査が行われています。生活環境影響調査とは、施設 の設置者が、計画段階で当該施設が周辺地域の生活環境に及ぼす影響をあらかじめ調 査しまして、その結果に基づいて地域ごとの生活環境に配慮したきめ細かな対策を 検討したうえで施設の計画をすすめるものとしております。建築基準法第5 1条の許可に際して、本市にも申請者より、調査報告書の提出を受けておりますの で、その調査概要について、ご説明いたします。調査項目は、一般廃棄物の処理に 係る圧縮・梱包機の稼働の増加が要因となる騒音、振動及び廃棄物の運搬車両が要 因となる大気汚染、騒音、振動、について実施されております。今回の調査では、 スクリーン上の赤枠で囲われた範囲が対象となっております。

まず、施設の稼働が要因となる調査の項目については、騒音、振動が対象となり ます。調査対象地域は施設から100メートルの範囲となっており、また、調査対 象は圧縮梱包機となっております。騒音につきましては、影響予測の地点といたし まして、調査対象敷地を囲んだ敷地境界線上の4地点を設定し分析が行われており ます。その結果騒音につきましては、保全目標値の75デシベルに対して、最大で

①の64.9デシベルとなっております。なお、保全目標値につきましては対象地が、工業専用地域であることから、神奈川県生活環境の保全等に関する条例施行規則の基準が適用されております。次に振動につきましては、騒音と同じ地点を予測値とされております。その結果、振動につきましては、保全目標値の65デシベルに対して、最大で④の51.6デシベルとなっております。なお、保全目標値につきましては騒音と同様に県条例の施行規則の基準が適用されております。

続きまして、廃棄物の運搬車両が要因となる調査項目につきまして、大気汚染、騒音、振動が対象となっております。大気汚染の調査対象地域は、施設から1,000メートルの範囲となっております。騒音、振動については、施設稼働による調査対象地域と同様に100メートルとなっております。まず、廃棄物の運搬車両のルートについてご説明いたします。東西方面からは、主に国道1号から国道129号、幹道馬入1号線及び中堂5号線で運搬を行います。また、南北方面からは主に国道129号及び幹道馬入1号線から中堂5号線をとおり、運搬を行います。次に、交通量の予測でございます。稼働時間の増加に伴う、処理能力の増加が影響要素となります。生活環境影響調査では、現況の大型、中型及び小型車両の交通量を基に処理能力の増加に伴う車両台数の影響について予測をしております。影響の予測は、10トントラックを想定してございまして、現状の処理能力から、搬出入車両は一日あたり約22台と想定され、計画では、一日あたり約30台と予測していることから、一日あたり約8台の増加が見込まれております。この増加は、前面道路の現況交通量2,458台に対して占める割合が0.3パーセントとなり、また、大型車両のみの割合では、1.7パーセント増しとなっております。これらのことから、車両の増加は、現状の交通量と比較するとごく少ないと判断されまして、道路、交通に関して支障がないものと考えます。

廃棄物の運搬車両の走行による大気汚染、騒音、振動の調査についてですが、まず、大気汚染の項目につきましては、二酸化窒素の予測値は保全目標値の0.04ppm以下に対して0.018、浮遊粒子状物質は0.1mg/立方メートル以下に対して0.021となり、適合となっております。騒音につきましては、影響予測の地点といたしまして、事業所前となっております。騒音の予測値は、保全目標値の75デシベルに対して、67.2から67.3デシベルとなり、適合となっております。振動につきましては、影響予測の地点といたしまして、同様に事業所前となっております。振動の予測値は、保全目標値の70デシベルに対して、41.2デシベルとなり、適合となっております。これらの結果から、騒音、振動等の環境面に関して支障がないものと考えます。

続きまして、許可手続きに係る流れをご説明いたします。本案件につきましては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律第8条に基づく一般廃棄物処理施設設置許可及び建築基準法第51条ただし書に基づく許可を要する施設となります。廃棄物処理法につきましては、神奈川県において、まず、事業予定計画書の事前審査を終え、生活環境影響調査の結果が報告され、平塚市との市町村協議を行っており、許可申

請の手續きに移るところでございます。建築基準法につきましては、事前相談により、あらかじめ神奈川県との調整、及び庁内関係各課との調整を行い、平塚市まちづくり条例に基づく近隣説明の状況等を踏まえまして、許可申請を受付いたしました。現在、平塚市総合計画及び都市マスタープラン等の各種計画や方針との整合を確認したうえで、本審議会に付議しているところでございます。

最後に、許可に係る理由でございますが、議案書は、2ページとなります。本計画は、建築基準法第51条の適用を受けない範囲で廃棄物の処理業を行っている敷地において、従来の事業に加えて、建築基準法第51条の適用を受ける「1日当たり5トン以上の一般廃棄物」の処理能力のある施設を計画するものです。本施設は、事業所より排出される植木の剪定枝等の木くずの他、繊維くず、紙くずの処理を行うもので、本施設で中間処理（圧縮梱包）を行った後は、資源化を行う処分業者に搬出される予定です。また、本計画では、建築物の新築や増築及び新たな処理機器の設置はなく、既存建築物及び既存機器を使用して一般廃棄物の処理量の増大を図るものです。本施設は、民間事業者が運営するものであり、都市施設としての恒久性の担保が困難であるため、本市として都市計画決定する予定がありません。よって、建築基準法第51条ただし書の規定による許可を受ける必要があり、同法に基づき平塚市都市計画審議会の議を経るものです。以上によりまして、本計画は、平塚市総合計画及び平塚市都市マスタープラン等本市の各種計画や方針に対して支障はなく、また、用途地域、学校・病院との位置関係、道路状況、神奈川県の生活環境影響調査による交通及び環境（騒音、振動）並びに近隣説明の状況等を確認したところ、敷地の位置は、都市計画上支障がないと認めるものと判断しております。

議案第196号についての説明は、以上でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

（会 長）

ただいま事務局より説明がございました、今回の議案は建築基準法第51条ただし書の許可を行うに当たって、敷地の位置が都市計画上支障がないと認められるか否かを審議するというものでございます。

ただいまから、今のご説明に対してご質問をお受けしますので、よろしくお願いたします。

（委 員）

生活環境影響調査の騒音・振動を調べたところ、工業専用地域の目標値と比較して低いので大丈夫ということですが、範囲内であります100メートルの四角く囲っている部分には、工業地域であったり、市民の憩いの場所であるひらつかアリーナや馬入ふれあい公園もあるようですが、その基準で一律に比較してしまってもよいのでしょうか。

(会 長)

では、よろしく申し上げます。

(事務局)

騒音規制法につきましては、発生源の一番近いところで基準値を測定しまして、その地点で規制値に対してどうかという評価するのが原則でございます。音につきましては距離減衰をしますもので、当然、周辺の距離が離れることによって数値は減衰していくというところがございます。これにつきまして、既存の施設で既に運用しておりまして、県の騒音規制法、振動規制法の条例に基づいて、数値につきましても規制値内でおさまっているということでございます。

騒音規制値は、工業専用地域では75デシベルでございまして、工業地域内で業を営む場合には、65デシベルという規制値になっております。減衰値に関しましては、今回は調査しておりませんが、当然距離減衰するというところで、県の環境部では支障ないという結果になっております。以上でございます。

(委 員)

お答えとしては、支障がないということで受け取ってよろしいのですか。例えばひらつかアリーナの入り口で測ったら、住宅地と同じレベルまで減衰しているの、市民の憩いの場所という用途に対して問題ないと判断されているのでしょうか。仕方がないというお答えのように聞こえたのですが。

(会 長)

どうでしょうか。

(事務局)

ひらつかアリーナなどに対して、市民の憩いの場であるという対応が望まれるというご意見だと思いますが、行政指導するに当たっては、まず当該申請敷地の用途地域の騒音規制の指導と、周辺についても工業地域ということ鑑みて指導せざるを得ないという状況で対応しております。以上でございます。

(委 員)

配慮はないということですね。

(会 長)

今、左側の図の濃いブルーのところは工業専用地域で、下の薄いところが工業地域で、右側のアリーナのところは工業地域に入ることですね。工業地域は、先ほどのご説明だと65デシベルという数値ですので、①、②、③、④の数値に対

しても、一応工業地域でもクリアしているというのが、先ほどのご説明ですね。よろしいですか。

では、どうぞ。

(委員)

質問としましては、現況、この施設はどの様に許可を得て操業されているのかということと、処理能力を上げることによって何らかの環境に対する影響があるのかということ。特に騒音や振動に関する保全目標値には時間の注釈があり、18時から23時や、19時から8時など夜間のようなのですが、夜間に関してはこの保全目標を守らなければいけないということだと思っておりますが、営業時間を延ばして夜間の営業をするようなことも想定されているのかどうかということをお聞きしたいと思います。

(会長)

では、お願いします。

(事務局)

現在は、51条の許可の要らない規模の範囲内で既に処理業を行っております。一般廃棄物につきましては、5トンを超えることによりまして51条の許可が必要になります。その処理量の変化によって、建築基準法上は用途変更の規定に該当し、そういったものに対しては厳しく対応しなければいけないということで、51条の許可が必要な施設であるということでございます。原則ですと、許可を得た後、必要な建築物を新築や増築するのですが、今回は既存の施設の中の、設置してある施設の処理能力を増やすだけです。新たな行為は発生いたしません。ただ、建築基準法上は許可手続を経なければならないということでございます。

次に、環境影響調査の数値がなぜ夜間なのかですが、現在の作業時間は17時まででございます。今回17時から20時まで時間延長して、その間で一般廃棄物、主に木くずや紙くず等の処理を行いたいからということでございます。騒音規制法の数値につきましては、昼間の数値のほうが緩く、18時以降になりますと数値が厳しく上がります。ですから、夜間の厳しい数値で対応しなさいというような指導のもとに行っております。以上でございます。

(会長)

よろしいですか。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ、お願いします。

(委員)

ご説明を一生懸命やっただいていただいているけれども、やはり委員の方がよくわから

ないところがあると思うのですが、議案の1ページの表を拝見すると、この施設は今までも一般廃棄物は処理していたけれども、1日当たりの処理量が5トン未満だったから、ただし書許可の対象外であって、それを17時から20時まで機械の稼働時間を延ばすことで処理能力が1日5トンを上回ることになるので、今回、ただし書許可の対象になると考えて良いかということをはじめに確認します。

(事務局)

今、説明いただいた内容のとおりでございます。

(委員)

そうした場合に、パワーポイントの資料で拝見すると、9ページにその工場から発生する騒音・振動の予測がありますけれども、この予測というのはどういう手法で行われたかおわかりになりますか。現在動いている機械の実際のを測られたのか、何らかの予測式を使って行われたのかという意味です。

(事務局)

この数値につきましては、現在の施設を実際に稼働させた実測値の数値になります。予測結果と書いてありますが、事実上は実測値でございます。

(委員)

わかりました。

あと、この処理場に入入りする車からの影響の予測というのは、どのように行なわれたのでしょうか。

(事務局)

車両の調査結果は、実際に自動車交通量を計測し、あわせて車両出入り付近の騒音・振動の測定を行っております。以上です。

(委員)

すみません、大気汚染のことなのですからけれども。

(事務局)

大気汚染ですが、大気の検討は、周辺1キロの範囲で行っておりまして、周辺の交通量としましては、朝の7時から19時までということで、まず国道1号の約2万台、国道129号の2万3,000台という交通量がございまして、その中で当該施設の交通量が増加する8時台につきまして、既存の交通量と合わせて30台程度増加する中で、既存の大気の測定値には今回それほど変化はないというような結果が出ているということでございます。

(会 長)

よろしいですか。

(委 員)

パワーポイントの11ページの下にある二酸化窒素の予測値0.018というのは、現状の濃度がこの程度であって、この8台ぐらいの増加では影響はなく、現況のままの濃度ですということをお示しいただいていると理解したらいいですか。

(事務局)

そのとおりでございます。

(委 員)

わかりました。

(会 長)

どうぞ。

(委 員)

すみません、もう一度確認させてください。時間は、計画だと8時から20時まで延びるということで、その時間が延びるために1日5トン以上になってしまうという話でよろしいのですね。そうすると、先ほど問題になるのではないかと申し上げた稼働している時の振動とか騒音というのは、日中は変わるわけではなく、ただ稼働時間が長くなるので5トンを超えてしまうというお話なのですね。

(事務局)

そのとおりでございます。

(委 員)

はい、わかりました。ありがとうございます。

(会 長)

よろしいでしょうか。

では、審議も尽きたようですので、他にご意見がなければ採決したいと思います。

議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について」は、敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めることにご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

(会 長)

ご異議なしということですので、議案第196号「建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について」は、敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めることに決定いたします。

以上、2つの議案につきまして、これから答申書を作成しますので、10分ほど休憩させていただきます。よろしくお願いいたします。

(休 憩)

(会 長)

それでは、事務局より答申案の朗読をお願いしたいと思います。

(事務局)

ご審議ありがとうございました。

それでは、答申案を朗読させていただきます。まず、議案第195号でございます。文書番号は24平都計審第2号となります。

平塚都市計画の変更について（答申）

平成25年2月25日、当審議会に付された次の議案について、審議の結果、原案どおりとすることに決しましたので、その旨答申いたします。

議案第195号 平塚都市計画道路の変更

3・6・2号平塚駅桃浜町線（平塚市決定）

以上でございます。

つづきましてもう一枚の答申案でございます。文書番号は24平都計審第3号となります。

建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について（答申）

平成25年2月25日、当審議会に付された次の議案について、審議の結果、ごみ処理場（一般廃棄物処理施設）の敷地の位置が都市計画上支障がないと認めることに決しましたので、その旨答申いたします。

議案第196号 建築基準法第51条ただし書の規定による一般廃棄物処理施設の敷地の位置について

以上でございます。

(会 長)

この案でよろしいでしょうか。

(異議なし)

(会 長)

では、この答申書をもって市長に答申したいと思います。

以上をもちまして審議案件については終了したいと思います。

それでは続きまして、(2)の報告案件でございます。

それでは、まず、報告案件「日産車体湘南工場第1地区の土地活用に係る都市計画提案について」、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

平成25年1月17日(木)に日産車体株式会社より天沼地区都市計画提案書が提出されております。今後、都市計画提案手続きや都市計画決定手続きを進めるにあたり、都市計画審議会に審議等をしていただくこととなりますので、本日は日産車体株式会社より提出されました都市計画提案の内容の概要を報告させていただきます。スクリーンをご覧ください。

まず、都市計画提案制度について説明いたします。都市計画提案制度は、平成14年の都市計画法の改正により創設された制度ですが、平成20年7月1日に施行された平塚市まちづくり条例におきましても、都市計画提案に必要な手続等を定めております。

提案制度ができた趣旨ですが、住民のまちづくりへの関心が高まる中で、まちづくり協議会等の地域住民が主体となったまちづくりの取り組みが増加し、それらを都市計画行政へ反映するための手法として整備されたものとなっております。

次に提案要件ですが、1つ目は「都市計画提案の区域が一定規模以上の一団の土地」であることです。規模につきましては、まちづくり条例で3,000平方メートル以上としております。2つ目は「都市計画提案の内容が都市マスタープラン等の都市計画の基準に適合していること」、3つ目は「都市計画提案区域内の土地所有者等の2/3以上の同意を得ていること」となっております。

次に都市計画提案制度の都市計画決定手続きに進むまでの流れについて説明いたします。都市計画の提案書が提出されますと、提案の内容につきまして、庁内関係課に対し、都市マスタープラン等のまちづくり基本計画との整合を確認いたします。その後、市民の意見を聴く場といたしまして提案内容の縦覧と説明会、必要に応じて公聴会を行います。市の意見の取りまとめといたしましては、庁内関係各課に対し、意見照会を行います。市民の方からの意見と市内部からの意見を踏まえ、総合的に判断する場といたしまして、関係部長で構成いたします評価委員会を開催し、都市計画決定をするかどうかの判断をいたします。「都市計画決定を行わない」という判断に至った場合には、都市計画審議会の意見を聴くこととなります。ここまですが「都市計画提案手続き」となります。都市計画決定を行うという判断の場合、「都市計画決定手続き」に進みます。

今回の日産車体湘南工場第1地区の都市計画提案は、1月17日に日産車体株式会社より提案書が提出されております。都市計画提案の内容につきましては、庁内

関係課に対し、都市マスタープラン等のまちづくり基本計画との整合を確認しており、現在、提案内容の縦覧中であります。また、2月26日（火）と3月2日（土）には、市民を対象とする説明会を開催する予定となっております。

なお、今回の都市計画提案が本市での初めての事例となっております。

それでは、これから都市計画提案の内容について説明いたしますが、ご注意いただきたい点がございます。提案内容を都市計画案とするかどうかの市の判断は、現段階でいたしておりません。そのため、提案者から提出された内容をそのまま説明させていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

提案地区は、平塚駅の北側約1キロメートルに位置しております。南側は商業施設が集積する中心市街地となっております。東側は大規模な工業地区、西側は市役所や県合同庁舎、警察署、平塚市総合公園などの公共公益施設や文化施設があります。また、北側は低層住宅が広がっております。提案地区の立地特性といたしましては、自然ゾーンとしての平塚市総合公園と馬入ふれあい公園の間に位置しております。また、西側には美術館・博物館等の文化施設ゾーンがあることから、提案者は、提案地区を生活利便性を向上させる文化的地区と位置付け、また、中心市街地に近接していることから、2つの公園と文化施設、買い物空間をネットワークとして結び、全体として都市的な価値を高めることに寄与する地区となることを目標に提案をしております。

続きまして、提案されたまちづくりの目標を説明させていただきます。1つ目は、「緑豊かな平塚市総合公園、図書館・美術館・博物館等の文化施設と馬入ふれあい公園を回遊し、散策や休憩、買物を楽しめるようなアメニティ性の高い新たな空間を創造し、「ひらつかセントラルパーク（平塚市総合公園と市役所など公共施設ゾーン、見附台周辺地区を一体的に捉えたゾーン）」を中心としたネットワークづくりに寄与するまちづくりを行うとともに、環境負荷の低減に向けた取り組みやEV（電気自動車）の普及・利用などを促進し、環境と共生するまちづくりを進める。」。2つ目は、「新たなまちが、時を経るにしたがって木々や緑も育ち、まちの完成度が高まるとともに、除々にまちの価値も高まり、人に誇れるようなまち、住みやすく、みんなが集まるようなまちづくりを目指す。」。3つ目は、「住宅・商業・産業が連携し、調和した潤いある良好なまちづくりの実現を図る。」となっております。

現在の都市計画でございますが、提案区域の東側が工業専用地域、西側が工業地域の指定がされております。建ぺい率60パーセント、容積率200パーセント、高さの最高限度が31メートルである第4種高度地区となっております。

都市計画提案としまして、用途地域の変更、高度地区の変更、防火・準防火地域の変更、地区計画の決定の4種類が提案されております。提案区域北東側の日産車体株式会社が継続して操業する地区は工業専用地域のままとなりますが、北西部分の地区を第一種住居地域としまして、建ぺい率60パーセント、容積率200パーセント、第2種高度地区、準防火地域へ変更し、南側の大部分を近隣商業地域とし

まして、建ぺい率80パーセント、容積率200パーセント、第2種高度地区、準防火地域へ変更する提案となっております。

続きまして、「地区計画の決定」の提案内容について説明いたします。地区計画の地区の区分としましては、住宅地区A・Bと医療・福祉地区、商業地区A・B、工業地区の6地区となります。それぞれの地区の土地利用の方針について説明いたします。

住宅地区Aは、低層住宅を主体とし、環境に配慮した心地よい住宅地区の形成を図る地区となっております。住宅地区Bは、八王子平塚停車場線沿いの立地を活かした集合住宅を導入し、土地の有効・高度利用を図る地区となっております。商業地区A・Bは、商業施設を主体とした土地利用により高度利用を図るとともに、ゆとりと潤いのあるアメニティ空間と賑わいを創出し生活利便性の向上を図る地区となっております。医療・福祉地区は、医療・福祉施設を主体とした土地利用により高度利用を図るとともに、ゆとりと潤いある医療・福祉空間の創出を図る地区、工業地区は、周辺環境に配慮した緑豊かな工業施設環境の形成を図る地区となっております。

地区施設としましては、区画道路、公園が2箇所、区画道路沿いの緑道、商業地区AとBの歩行者通路、工業地区の周囲の植栽帯が提案されております。

続きまして、建築物等の用途の制限について説明いたします。第一種住居地域となる地区は、住宅地区Aと医療・福祉地区となります。本来、第一種住居地域では、店舗や事務所、学校等も建築することができますが、地区計画の制限により、住宅地区Aでは低層住宅を主体とした住宅地とするために店舗や事務所等の建築を制限しております。また、医療・福祉地区では、医療・福祉施設を主体とした土地利用を図るため、事務所等を制限し、病院や福祉施設等の用途に限定する提案となっております。住宅地区Bは、用途地域の変更はございませんので、工業地域のままとなります。工業地域では、店舗や事務所から工場等まで、かなり幅広い土地利用が可能となっておりますが、八王子平塚停車場線沿いの立地を活かした集合住宅を誘致するため、地区計画の制限により、事務所や工場等を制限し、住宅以外の用途を可能な限り限定する提案となっております。近隣商業地域となる地区は商業地区A・Bとなります。近隣商業地域では、店舗や事務所を中心とした、幅広い土地利用が可能となっておりますが、商業施設を主体とした土地利用を行うため、また、医療・福祉地区との棲み分けを行うため、地区計画の制限により、住宅やホテル、病院、福祉施設、パチンコ屋等の土地利用を制限する提案となっております。最後に工業地区になります。こちらの地区は、現在の工業専用地域のままとなり、日産車体株式会社が操業を継続する地区となります。そのため、同社の操業に必要な用途に限定し、店舗や福祉施設等を制限する提案となっております。

次に「建築物の敷地面積の最低限度」です。それぞれの地区において目指している土地利用に応じて検討された提案となっており、商業地区Aと工業地区では10,000平方メートル、住宅地区Aでは110平方メートル、住宅地区Bでは3,0

00平方メートルとなっております。

次に「壁面の位置の制限」です。道路から一定の距離に建物を建てないように規制し、周辺への圧迫感の低減を図るために各地区に「壁面の位置の制限」が提案されております。また、提案地区の主要な道路であり八王子平塚停車場線と八幡須賀線を結ぶ、区画道路1号沿道については「壁面の位置の制限」だけでなく「工作物の設置の制限」を合わせて定めることが提案されております。さらに区画道路1号の南側には、地区施設としての緑道が提案されております。

次に「建築物の高さの制限」です。提案では、用途地域に合わせた高度地区の変更についても提出されておりますが、「緑道」や「歩行者用通路」を整備し、また、「壁面の位置の制限」を設けることにより、外部環境に対する配慮を行っているという観点から、高度地区の高さを超える高度利用が必要であるため、土地利用に合わせた「建築物等の高さの制限」が提案されております。ただし、現在の高度地区で定められている数値である31メートルよりは低く提案されております。

次は「建築物等の形態又は意匠の制限」です。提案地区独自の基準として、色彩基準や屋外広告物等に関する制限が提案されております。特に商業地区におきましては、魅力ある都市景観を創出するために、屋上広告物や壁面突出広告物の設置禁止等が提案されております。

最後は「緑化率」です。地区施設としましては、公園や緑道が提案されておりますが、地区全体で緑を育てていくために地区ごとに「緑化率」に関する制限も提案されております。内容としましては、商業地区A・Bで5パーセント、住宅地区Aで10パーセントなど、まちづくり条例で整備が求められる緑化率の基準以上の数値として提案されております。

次に今後の流れについて説明いたします。市で、この提案を受け、都市計画決定をするか否かという判断を行ない、「都市計画決定手続き」に進んだ場合、市で都市計画の原案を作成いたします。次に市民の皆さまの意見を踏まえながら都市計画案を作成し、案の縦覧や説明会を行い、最終的には都市計画審議会の議を経たのち、都市計画決定となります。

以上が日産車体株式会社より提出されました都市計画提案の内容でございます。

(会 長)

ただいま事務局より説明がありましたけれど、ご質問、ご意見、よろしくお願ひいたします。

(委 員)

最後のパワーポイントで今後の流れのご説明がありましたが、これから市で判断されるので何とも言いにくい現状だとは思いますが、仮にこの提案を受けて都市計画決定手続に進むといった場合、都市計画の原案作成というものが、大体どれぐらいの時期になると見込んでいらっしゃるかということと、市でまとめられた原案に

ついて、この審議会でご説明をいただくような場面があるかという2点について伺いたいと思います。

(会 長)

お願いします。

(事務局)

まず、いつごろかという時期の問題ですが、1月17日に、都市計画提案書の提出がありました。それを受理いたしまして、明日と今週の土曜日に地域の説明会を行いまして、市民の方から様々なご意見をいただく場面を考えております。一方で、庁内で現在、提案された内容に対して関係課に意見照会を同時に行っておりまして、それらをもとに評価をして都市計画決定手続に進むかどうかを判断するのですが、受理をしまして、おおむね6カ月を想定しております。ですから、時間軸で申しますと、1月から6カ月ということですので、6月、7月ぐらいにその判断ができるかと考えております。

都市計画決定するとすれば、それから原案を作成して、都市計画の様々な手続に入っていくこととなります。その都度、こちらの都市計画審議会にはこの案件につきましてご報告をし、適切な時期に諮問をさせていただきたいと考えております。通常の都市計画の変更手続のスケジュールでいきますと10カ月から1年ぐらいの期間を要するかと想定してございます。

以上です。

(会 長)

よろしいでしょうか。

(委 員)

はい。

(会 長)

ほかには質問、いかがでしょうか。よろしく申し上げます。

(委 員)

確認ですが、工業地区は日産車体株式会社が利用すると説明を受けましたが、そのとおりでよろしいのでしょうか。

(会 長)

お願いします。

(事務局)

国道129号沿いの北東側の一角の工業地区ですが、こちらにつきましては、日産車体湘南工場がそのまま残るとのこととなっております。ここには動力源等がございます、ここから国道129号の東側にあります第2地区に動力を送り、今後も稼働を続けると伺っております。

(会長)

よろしいですか。

(委員)

はい。

(会長)

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

(委員)

八王子平塚停車場線と提案地区の間と提案地区の南側は工業地域のようにですが、今回この提案地区内だけ用途変更をして、その工業地域はそのまま残るのでしょうか。

(事務局)

まず、今ご質問にありました濃い青色の部分が工業専用地域でございまして、その西側の八王子平塚停車場線がございまして、その挟まれたところが薄い水色になってございまして、こちらが工業地域でございまして。

今回、冒頭説明させていただきましたが、あくまでも日産車体株式会社が自分の土地において都市計画変更をしたいという提案があったので、その内容について本日は説明をさせていただきます。

その地区外をどうするのかというお話だと思うのですが、それに関しましては、今この段階で判断は出来かねます。あくまでも、先ほど申しましたとおり、今年の6月、7月ぐらいに、市としまして、まずこの都市計画提案を受けるかどうかという判断をします。それとあわせて、仮に受けるというふうに、あるいは一部修正して受けるということになりましたら、そのときに、今ご質問にありましたエリアの工業地域をどうするのか、将来的には、右側の図面のように工業地域の周りがすべて商業系と住居系になってしまうということになりますので、現況の土地利用がどうなっているのかも含めて検討させていただいて、今後の将来のまちづくりに、よりよい方向になるように検討を進めていきたいと考えております。

(委員)

わかりました。

(会長)

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

市の中心部の非常に有効な土地だと思うのですが、日産車体株式会社が都市計画提案されたということは、将来日産車体株式会社がこの地区を所有し、土地利用を行っていくという考え方をお持ちなのか、それとも、都市計画変更することによって、この土地を非常に有利な条件で各事業者等に売却できるということで都市計画提案をされているのですか。

あとは、工業地域として今指定されて使われているところに、南側からは商業地域が入ってきて、北側からは住居系の地域が入ってきてということで、工業地域の部分の比率が減って、それぞれ周辺の地域が入ってくるような形ですが、この敷地の中に道路を設けて線引きをするという従来からある考え方でしょうけれども、道路を挟んで右側と左側で全く違う用途地域になっているという考え方は、出来ましたら変えていただきたいです。道路というのはやはり都市空間ですから、右と左と全く性格が異なる空間というのは非常におかしなものと感じます。こういう機会に少し考えを改めて、新しいまちづくりを考えて欲しいです。

それから、住居系、特に医療・福祉地区のところの最低敷地面積が110平方メートルとあるのですが、110平方メートルというのは、一般のサラリーマンの方が住宅を購入して建てるときの、ローンを組んで買える限界の大きさと言われているのですが、非常に小さいわけです。それで、建ぺい率が60パーセントで容積率200パーセントというのと、3階建ての家を建てたら、ほとんど周りが何も残らない状態であり、緑地を10パーセントとるというのはなかなか厳しいと思います。非常に密集した住宅地になる可能性があり、果たしてそれでいいのかと思います。密度を上げるのであれば、集合住宅的なもので良好な環境をつくることを考えたほうがいいのではないかと思います。特に、この医療・福祉地区のところなぜ110平方メートルなのかというのが、ちょっと疑問に思います。

それからもう一つは、最初の1ページのところで、この提案された内容が、平塚市の「都市マスタープラン等の都市計画の基準に適合」していると判断されたということですが、都市マスタープランでこの地域に対してどのような将来像を求めるかということについては、もう少し具体的に市のほうでも考えるべきではないかと思います。例えば、住居系にして良好なまち並みをつくるのか、雇用を生み出すような土地の活用を考えるのかとか、いろいろあると思います。将来の平塚市の方向性を決めるようなことにもなりかねますので、お聞きしたいと思います。

(事務局)

4点のご質問をいただきました。まず、1点目でございます。日産車体株式会社は自動車をつくる会社ですので、デベロッパーの会社ではございませんので、今後、工業地区以外のところはどうなるのか、誰が事業者になるのかということだと思いますが、昨年3月14日に日産車体株式会社側から平塚市に、土地活用基本案の提案がありました。その際にいただいたのは、パートナーとして、非常にこのような土地利用に精通されている三井不動産株式会社に協力をいただいているというようなお話をいただきました。その後、私どもとしましては、日産車体株式会社と日産自動車株式会社と三井不動産株式会社、それと平塚市の4者でグループ協議を行なっており、実際には、パートナーである三井不動産株式会社がこのような計画をなされているということでございます。ただし、今後につきましては、まだ日産車体株式会社の土地を三井不動産株式会社が買うかどうかという判断には至っておりませんので、あくまでも、こういう土地活用を目指しているという段階でございます。市民の契約ですので、これ以上突っ込んだ議論はできないのかと思っております。

2点目は、今回地区計画を決定するとき、道路で用途を分けるのではなくて、同じ道路空間として、両側のまち並み景観も意識しろというお話かと思っております。確かに商業地区Aは大型商業施設、工業地区については日産車体株式会社が残ります。商業地区Bは立体駐車場を予定されております。紫色の医療・福祉地区につきましては病院を誘致したいということで、それ以外は住宅地区Aが戸建て住宅で、Bが集合住宅となっております。これは、地区計画で一団の土地を土地利用に合わせた形で、壁面の後退ですとか、あるいは緑化を行い、空間の確保もするのですが、一方、当然道路の沿道、特に南側につきましては3メートルの植栽帯、緑道を配置を行います。左右が、同じ建物が建つのではないのですが、地区計画の建物の壁面の後退ですとか、あるいは緑化の方針などで、まち並みが一体と見えるような工夫をされているというところも一方でございます。沿道市街地でしたら用途を両側一緒にするというのも考えられると思うのですが、このようにブロック別の土地利用を想定されておりますので、道路をまたいで同じ用途地域というのは難しくなりますので、地区計画のいろいろなメニューを活用して、今後、必要に応じて指導していきたいと思っております。

それと、3点目の医療・福祉地区の110平方メートルの最低敷地面積ですが、もちろん病院を誘致するという事ですので、そんなに小さい病院はあり得ないのですが、一方、今、厚生労働省からの通達で、院内薬局ではなくて院外薬局というものが義務づけられております。仮に院外に薬局等をつくる場合には最低110平方メートルあれば、街中にある既存の院外薬局でもそれくらいで十分立地して営業しておりますので、そのものを想定されているということでございます。

関連して、住宅地区Aの110平方メートルについても、三井不動産株式会社から、もっと空間を確保して緑を多くするという提案もあったのですが、平塚市のまちづくり条例でも最低敷地面積が110平方メートルになってございますし、実際

の市場性と、各地の建て売り等で販売されている実績からして、110平方メートルで10パーセントの緑地を設けて、カーポートを設けることができることから、この提案になったということでございます。

最後になりますが、都市マスタープラン上の位置づけということですが、都市マスタープランの中には、大規模の工場跡地が発生した場合には、基本的には今までの用途地域、土地利用計画をそのまま踏襲することを原則として考えております。一方で、この地区のように、東側は工業専用地域に接しているのですが、北側と西側と南側については、用途地域もそうですが、ほとんど戸建て住宅と官公庁の施設、それとマンションに囲まれた工場ということになっておりまして、工場の操業環境としては余り好ましくないような土地利用が既に起こってきており、近隣の住民から騒音の関係で苦情を言われたりということもございました。そういったことから、周辺の土地利用あるいは周辺の用途地域との整合を図りながら計画的な土地利用転換の誘導を努めていくというのが、都市マスタープランに記されております。今回は、そのようなことに当てはまるだろうと我々は考えており、事前協議を進めてきた結果、今回の1月17日の都市計画提案の提出まで至ったというようなことでございます。

もう一つ、大事なことなのですが、平塚市の都市マスタープラン上は、平塚駅を中心とする南の核という位置づけと、大きな都市構造で言いますと、北に今ツインシティ計画を検討しておりますが、その新幹線新駅のツインシティ計画のところを北の核と位置づけまして、その南の核と北の核を南北都市軸という位置づけをしております。商業施設もそうなのですが、住宅としても、いろいろな有機的な結びを都市軸として今後つくっていきたいと考えております。そういう意味からも、この提案されている地区というのは、一つの今後のキーになるところだと考えております。そういった視点も取り入れて今回の検討を進めているということでございます。以上でございます。

(会 長)

ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

(委 員)

この計画案を見せていただいた印象ですけれども、ダイエーも撤退しておりますし、駅からも離れていますので、商業施設となりますと、これで成り立つのかと疑問も感じております。もし商業施設が採算が合わなくて撤退ということになれば、この計画案が成り立たなくなってしまうのではと、心配しております。

今はもうそういう時代ではないかもしれませんが、例えば、大学がここに進出して、それで学生が2,000人とか5,000人ぐらい学ぶような場になれば、地区の昼間の人口が増えて非常に活性化していいのではないかと考えていますけれども、

東海大学はどうでしょうか。

(会 長)

私は学長ではないのでお答えできないのですが、三島の駅は、新幹線の駅前に日大のキャンパスが建ち、そこに若い人が来ることで、今まで閑散としていたところが、かなり活性化している例もありますから、ご提案のような考え方というものもあっていいのではないかと思います。隣にテラスモールがもう既にできていて、あの様な種類のものできるのだらうと思いますけれども、全国的に言うと、イオンをはじめ、このような形態の商業施設は、面積が1.5倍とかに増えているのですが、売り上げは半分近くに落ちています。つまり坪単価の売り上げが非常に落ちていて採算が悪いという時代的にはなっていますので、恐らくその辺を考えて計画されるのではないかと思います。

それともう1つ、東京から見ると、馬入川を越えると不動産価値が下がり魅力が低いと見られていますので、これだけの面積の中心市街地を開発するときに、平塚市としても魅力アップする施策を民間と一緒に提案していかれたらいいのではないかと思います。その中で、バリアフリーというのは、すごく大事だと思いますので、高齢者や、身障者の人も含めて、一緒に住みやすいというような方向性を出し、平塚市のもともとの住みやすさや自然豊かなということに適合する開発になればいいのではないかと思いますので、市で進められるときに日産車体株式会社に言っていただければと思います。

ほかにはありますでしょうか。

では、ご意見も尽きたようですので、次の案件に行きたいと思います。

それでは、報告案件の2つ目になります、大磯都市計画公園5・5・1号湘南海岸公園区域の変更について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

11月14日に開催しました都市計画審議会におきまして、大磯都市計画公園として決定されています湘南海岸公園の区域変更に向けた状況を報告しました。その後も、区域変更に向けて大磯町で都市計画手続が進められております。前回の説明の後に変更となった点や平塚市での法定縦覧の結果などを中心に報告いたします。

それでは、スクリーンをごらんください。はじめに、大磯都市計画公園、湘南海岸公園の位置について説明させていただきます。

平塚市南部の平塚市唐ヶ原の一部になり、赤丸で囲んだ箇所が平塚都市計画区域内に決定されております湘南海岸公園の位置になります。

さらに、大磯側の区域もわかるように全体の区域を拡大した図面を示します。2点鎖線で示したところが行政界になります。東側が平塚市、西側が大磯町となります。付近には国道134号の花水川橋や県立大磯高校が位置しております。黄色で囲んだ区域が現在、大磯都市計画公園、湘南海岸公園として都市計画が決定されて

いる区域になります。ごらんのように、平塚市と大磯町にまたがる形で計画決定がされております。

次に、区域変更の理由としましては、昭和12年に都市計画決定がされてから、70年以上が経過して、公園としての整備が未着手であること、湘南海岸公園の目的である「住民の保健・休養」は、大磯運動公園や県立大磯城山公園がその機能を担っていること、公園区域内には多くの建物が建ち並んでおり事業化される可能性が非常に低いこと、大磯町として、今後、低中層住宅地区として土地利用を図ることがふさわしいと考えることが挙げられます。補足となりますが、平塚市の目指すべき将来都市像を示した、都市マスタープランにおきましては、国道134号から北側の区域につきましては住宅地としての位置づけがされております。

11月14日の都市計画審議会で説明した変更区域は、先ほどお示ししました黄色の区域から保安林や砂浜をそのまま残した赤色の区域になると説明を行いました。その後、大磯町で作成した変更案は、区域が一部修正されております。変更点の1点目は、大磯町都市計画審議会の意見を踏まえて緑色で示した国土交通省横浜国道事務所大磯出張所の敷地について、敷地内に松林が存在しているため、引き続き公園区域として残すこととしております。2点目は、既に認定されております町道については、認定されている公道のため、将来にわたって公園整備されないことから、公園区域から除外しております。以上の2点を踏まえた変更案の公園区域は、赤色の区域になります。次に、区域の見直しに伴い、変更された計画書の内容を説明いたします。

1段目は現在の公園区域、2段目は11月の原案の段階で報告した変更内容、3段目は変更案の内容となります。原案の説明と同様に、案でも、公園種別、名称、位置については変更ございません。面積につきましては、現在の公園区域が26.4ヘクタール、先ほどの国土交通省横浜国道事務所大磯出張所の敷地を公園区域として残すことになったことから、変更後で約17.2ヘクタールとなっております。

最後に、縦覧結果及び今後のスケジュールを説明いたします。まず、11月14日の都市計画審議会での報告後は、平塚市側に変更区域があることから、1月17日から31日の期間で平塚市側の住民と利害関係者を対象に法定縦覧を平塚市で実施し、縦覧者はおりませんでした。大磯町でも、大磯町まちづくり条例に基づき1月4日から1月31日の期間で縦覧を実施し、縦覧者は1名で、意見書の提出はなかったとのことでございます。また、縦覧期間中の1月27日には、平塚市のなでしこ公民館で大磯町主催の説明会を実施し、12名の参加がありました。参加者からの意見としましては、廃止区間の南側に計画されている新湘南国道に関する質問などがありましたが、この変更案に関する反対意見等はございませんでした。

本日の報告後は、2月28日開催予定の大磯町都市計画審議会にて諮問して、原案どおり答申を受けた場合は、3月上旬の都市計画の変更告示となる予定でございます。

以上で報告は終了させていただきます。

(会 長)

ありがとうございます。

では、ご意見、ご質問、よろしく願いいたします。

では、私からお聞きしたいのですが、花水川沿いは割と空地が残っているようですが、ここは将来的にはどういう整備になるのですか。ここは余り建物が建っていないので、この河川エリアを緑化すると、すごくいい景観になると思うのですが、何かそういう計画はあるのでしょうか。

(事務局)

花水川右岸になるのですが、花水川は都市計画河川となっております。都市計画決定がされております。この花水川右岸につきましては具体的に用地買収が進んでおりまして、あとは整備を待つような段階となっております。今までは都市計画公園と都市計画河川が重なっている区域でございまして、今回都市計画公園が外れることによって都市計画河川のみが残るという状況になります。ですから、河川予定地ということになっております。以上です。

(会 長)

たしかここは自転車道も通っていますよね。これから広域自転車道というのはすごく重要になってくると思うので、ここはうまく整備されて活かしていくと良いと思います。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

(委 員)

この都市計画公園で指定されている場所というのは、河川の氾濫等もあり、地盤的には余りよくない場所で、住宅には適さない地域なので、公園として残すような方向のほうが土地利用としてはふさわしいのではないのでしょうか。都市化に伴い、需要があれば住宅が建っていくのですが、地盤の悪いところに建つことによって、市に安全の保証という負担も増えてくると思います。日本全体に見れば空き家がどんどん増えるということから、平塚市もその可能性もあると思います。住宅地としてふさわしくない場所は、なるべく自然のままに残し、将来を見越したコントロールという考え方もあってしかるべきという気がします。

(事務局)

平塚市側の現状ですが、現在、市街化区域で、公園としての都市計画決定はされていたのですが、都市計画法第53条の規定によりまして、3階建て以下で鉄筋コンクリート以外であれば許可をしなければいけないという規定がございましたので、現状は、ほとんど空き地がない状況となっております。現状、自然がまだ豊かに残っているところに、公園を外すことによって新たに家が建ってくるということであ

れば、そのようなお考えもあるのかもしれないのですが、今回廃止する理由の一つとしましては、既にかなり宅地化が進んでいるということもありましたので、大磯町はこのような判断をさせていただいたとのことです。

(会 長)

ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

どうもありがとうございました。

以上をもちまして本日の議論がすべて終了しましたので、第148回平塚市都市計画審議会をこれで閉会します。

【審議会閉会】午後4時20分