

第 240 回
神奈川県都市計画審議会
議事録

令和 4 年 7 月 29 日 (金)
神奈川県庁本庁舎 3 階 大会議場

議 事 経 過

<開会>

【高見沢議長】

ただいまから、第 240 回神奈川県都市計画審議会を開会いたします。

はじめに、本日の定足数でございますが、委員総数 31 名の内 25 名の委員の方が出席されておりますので、過半数に達しており、条例に定める定足数に達しています。

本日の傍聴についてでございますが、傍聴人は、報道機関と合わせて 4 名でございます。本日は定員に余裕があるため、議事開始後の傍聴については、議事運営の円滑な遂行のため、入室に係る実務を事務局にお任せしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。それでは、ただいまから傍聴人の方に入場していただきますので、しばらくお待ちください。議事に入る前に、傍聴人の方へ、傍聴いただく上での注意を申し上げます。事務局が心配した注意事項をよくお読みいただき、厳守していただきますようお願いいたします。なお、これに反する行為があった場合には、退場していただくことがありますので、御承知おきください。

ここで、本日の議事録署名委員を指名させていただきます。福岡孝則委員及び福田大輔委員に、お願いいたします。

それでは、案件の審議に入ります。

本日、御審議いただく案件は、お手元の案件表に記載のとおり、1 件でございます。

また、案件の審議終了後に、報告事項が 1 件ございます。内容は、「第 8 回線引き見直しに向けた取組について」でございます。

議第 4394 号「藤沢都市計画道路の変更（3・5・27 号高倉下長後線）」について、幹事から説明をお願いします。

【五十嵐幹事】

それでは、議第 4394 号「藤沢都市計画道路の変更（3・5・27 号高倉下長後線）」について、御説明いたします。

お手元の議案書、図面集ともに、1 ページからとなりますが、説明は、右上に「審議事項説明資料」と記載のある資料により、進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しております。

資料の 2 ページをご覧ください。

はじめに、高倉下長後線の位置関係について説明します。

藤沢市を中心とした位置図を示しています。黄色で着色された区域が、藤沢市域です。藤沢市は図、右下東側から、鎌倉市、横浜市、北側は、大和市、綾瀬市、西側は、海老名市、寒川町、茅ヶ崎市に接しています。市城南東部に二重丸で示したのが、藤沢市役所です。市役所のすぐ西側には、藤沢駅があり、市域を南北方向に縦断するように、青色の線で示した小田急江ノ島線が通っています。市域北部の小田急江ノ島線長後駅の北側に赤色の線で示しているのが、今回、都市計画変更しようとする高倉下長後線です。

資料の 3 ページをご覧ください。

都市計画道路の概要について説明します。長後駅を中心に拡大した位置図を示しています。図中央の長後駅の北側に赤色で示しているのが高倉下長後線です。高倉下長後線は、図右側の横浜市境を起点とし、国道 467 号、小田急江ノ島線との交差を経て、都市計画道路 3・4・5 号長後座間線を終点とする延長約 1,650m の幹線街路です。幅員は、起点側の県道と重複する延長 140m 区間で 22m、そこから国道 467 号までの区間で 16m、国道 467 号から終点までは、12m となっています。また、車線の数は、

未決定となっています。本路線は、長後駅北側の踏切に集中している自動車の通過交通を分散させることで、長後駅周辺の交通混雑の緩和や災害時における緊急物資の輸送、救助・救急活動、消火活動等の円滑化が図られるため、早期の道路整備が望まれています。

資料の4ページをご覧ください。

次に、都市計画道路の整備状況について説明します。この空中写真は、高倉下長後線の周辺の土地利用の状況と、高倉下長後線の区域を示したものです。資料右起点側の県道22号（横浜伊勢原）と重複する区間は、整備済みですが、その他の区間では、一部現道があるものの、未整備の状況です。そこで、今回、図に示した事業区間延長約1,000mの区間について、早期の整備が求められていることから事業化することとし、事業実施に向けた詳細な検討を行った結果、都市計画の区域の変更を行うとともに、全区間について、未決定となっている車線の数を定めます。なお、本路線の起点側で県道22号（横浜伊勢原）が重複していることから、県道と市道により構成される路線の都市計画変更になるため、本案件は県決定となります。

資料の5ページをご覧ください。

次に、高倉下長後線に関する上位計画の位置付けについて説明します。「藤沢都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」において、「主要な施設の整備目標」が示されており、「おおむね10年以内に整備することを予定する主要な施設」として「3・5・27 高倉下長後線」を位置付けています。

資料の6ページをご覧ください。

「藤沢市都市マスタープラン」では、地区別構想の「長後地区まちづくりの基本方針」において、「地区内外をつなぐ道路網の形成や通過交通の分散化を図るため、高倉下長後線等の都市計画道路の整備を推進します。」とされています。

資料の7ページをご覧ください。

次に、今回の都市計画変更の理由について説明します。1点目は、道路整備事業の実施に向けて、詳細な検討を行ったところ、円滑な自動車交通の処理及び自転車走行空間の確保を図るため、区域の変更を行うものです。資料上の平面図に示した区域変更区間において、主に、横断面構成の見直しや、鉄道との立体交差部の構造決定、国道との平面交差部の計画見直しに伴い、区域を変更します。2点目は、全区間にわたり、車線の数を定めるものです。平成10年の都市計画法施行令の改正により、都市計画に車線の数を定めることとなりましたが、本路線は、これまで車線の数を定めていなかったことから、今回の都市計画の変更に合わせて、車線の数を「2車線」と定めます。

資料の8ページをご覧ください。

区域変更の内容について、順に説明します。はじめに、横断面構成の見直しに伴う変更です。自転車を安全かつ円滑に通行させるため、自転車通行帯に必要な幅員を追加し、現在の道路構造の基準に適合するよう幅員を12mから15mに変更します。

資料の9ページをご覧ください。

次に、鉄道との立体交差部の構造決定に伴う変更です。資料下の図は、立体交差部の縦断面図を拡大して表示しています。高倉下長後線は、図右側の市道長後湘南台線から小田急江ノ島線をアンダーパスで立体交差します。車道については、地形上の理由から、地下構造のまま図左側に進み、市道長後554号線と平面で交差します。一方、歩道については、車道と分かれ、車道よりも浅い位置で鉄道と立体交差した後、先に地上に出て、幅員12mの現計画の区域内を通ります。地上に出た歩道は、立体交差部の終点付近に整備する斜路付き階段を経て、車道と同じ高さに戻ります。

資料の 10 ページをご覧ください。

資料下に立体交差部の 3 つの地点の横断面図を示しています。右の図は、小田急江ノ島線との立体交差点の B-B' 断面の横断面図です。立体交差の構造について、詳細な検討を行った結果、トンネルの躯体や擁壁等に必要な幅を確保し、区域を変更します。鉄道と立体交差した後、中央の図 C-C' 断面のとおり、車道と歩道は構造体が分離します。そして、左の図 D-D' 断面のとおり、歩道のみ先に地上に出て、幅員 12m の現計画の区域内を通ります。歩道のみが地上に出ている区間は、車道と歩道が上下二段構造となり、地下構造となる車道も含めて、現計画の幅員 12m の中に収まることから、区域の変更は生じません。

資料の 11 ページをご覧ください。

最後に、国道との平面交差点の計画見直しに伴う変更です。交差点の安全性と円滑性を確保するため、国道と高倉下長後線との平面交差点の交差角の見直しを行い、それに伴って、黄色で示した区域から、赤色で示した区域に変更します。

資料の 12 ページをご覧ください。

以上、「藤沢都市計画道路の変更（3・5・27号高倉下長後線）」について取りまとめますと、名称は、代表幅員が変更となったことにより、3・5・27号から3・4・24号に変更します。車線の数は、今回の変更に合わせて、新たに「2車線」と定めます。幅員については、区域の変更を行った結果、路線全体のうち、16mの区間が、最も長くなることから、都市計画に定める代表幅員を、12mから16mに変更します。また、区域は、計画図表示のとおり変更します。なお、種別、延長及び構造形式に変更はございません。

資料の 13 ページをご覧ください。

関連する藤沢市決定の案件については、用途地域の変更、防火地域及び準防火地域の変更の 2 案件があります。これは、用途地域や防火地域等の区域の一部が、高倉下長後線を境に定められていることから、今回の高倉下長後線の変更に伴い、用途地域や防火地域等の区域が変更となるものです。これら 2 つの関連案件については、藤沢市都市計画審議会が、令和 4 年 5 月 27 日に開催され、可決の答申がなされています。

資料の 14 ページをご覧ください。

最後に、縦覧等の手続きについて説明します。藤沢都市計画道路の変更について、都市計画素案の閲覧とともに、公述の受付を、令和 3 年 10 月 8 日から同月 29 日まで行ったところ、公述の申し出はありませんでした。また、都市計画案の縦覧とともに、意見書の受付を、令和 4 年 2 月 1 日から同月 15 日まで行ったところ、意見書の提出はありませんでした。

以上で、議第 4394 号「藤沢都市計画道路の変更（3・5・27号高倉下長後線）」についての説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

【高見沢議長】

ただいま、幹事から、議第 4394 号の説明がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら、挙手をお願いします。福田委員からお願いいたします。

【福田委員】

東京大学の福田と申します。御説明ありがとうございます。スライドの 8 ページのところで、自転車の通行帯を入れるという御説明がありましたけれども、確認をさせていただきたいのですが、この図で赤枠で囲まれて自転車通行帯と書かれていますが、これは正しくは自転車専用通行帯、いわゆる自転車レーンのことを指しているという理解でよろしいでしょうか。

【五十嵐幹事】

はい、その通りでございます。

【福田委員】

分かりました。国土交通省のガイドラインを見ますと、この幅員について、安全な通行を考慮するために、最低でも1.5m以上確保することが望ましい、と書かれていたかと思えます。やむを得ない場合は多分それ以下でもできることにはなっていますが、今回の計画案は、片側幅が1.0mということでかなり狭いように思われます。この辺りはどういう議論だとか、どういう制約があって、このように案として上がってきたのでしょうか。

【五十嵐幹事】

今回、1.0mという幅員にさせていただいたのは、今回変更する区間の市街化区域内で土地利用が進んでいることですか、周辺市街化調整区域で農用地区域を保全しなければならないこと、また地元の説明会における住民意見等も踏まえまして、最小値1.0mとさせていただいたところですか。

【福田委員】

そうした色々な制約が背後ではあったのだと思うのですが、安全面、特に自動車の走行側との境界の部分は、走行レーンなのでいわゆる青い舗装のものですよね。ミニマムの幅でしか自転車通行帯が設置されていないというところが気になるのですが、その辺りが問題ないかどうかについては、何らかの検証等はされたのでしょうか。

【五十嵐幹事】

特に安全面で、検証というところまではしていないかと思いますが、交通量の流れの中で、自転車交通の方はこの区間、分散がされるということも踏まえまして、1.0mにさせていただいているところでございます。

【福田委員】

特に交差点部分の巻き込みだとか、あとは普通に走っていても、どうしても自転車がぐらついて倒れたりするとか、昨今いろいろと事故の事例として出てきたりしていますので、例えば、ここの道路の想定交通量に見合っただ大丈夫なんじゃないかといった点は気になるところです。今回の資料では、車線の幅だけしかお示ししていただいているので、交通量などがどうなるかといったところまで見ないと、計画が妥当かどうかの判断が付きづらいなと思いました。私からは以上です。

【五十嵐幹事】

将来の交通量について少しお話させていただきますと、国道467号から西側の区間につきましては、1日約6,000台の交通量となっております。こうしたところの交通量推計は把握している。それから、路肩50cmを活用しての1.5m確保ということも勘案しながら、区域を設定させていただきました。以上です。

【高見沢議長】

では、取扱いについては最後に決めるときに、提案します。続けて福岡委員、お願いします。

【福岡委員】

東京農業大学の福岡です。私も同じこの8ページと9ページに関して質問があります。8ページの右下、変更後の横断面図が載っておりますけれども、この中に植樹帯というのがございます。9ページを見ていただきますと、この中で立体交差部というものがかなりの面積、全体の3分の1ぐらいを占めているかと思うのですが、この植樹帯というのは、どれぐらいの規模のものなのか。高木の植栽をして緑が連続して続くようなものなのか、また、この立体交差部の上でも同じような緑の質が確保できるのか、教えていただければと思います。

【五十嵐幹事】

植樹帯につきましては、現在のところ、その樹種あるいはその植樹、密度等については、これから検討になると聞いております。それから、立体交差区間における植樹帯なのですけれども、こちらについては、基本的にはございませんので、その他の区間の植樹、幅員にして1.0mを確保する予定となっております。

【福岡委員】

多分そうだろうとは思ったのですけれども、まだ現在計画中のものでありますから、この長後駅の駅前にこれだけの幅で連続する道路が通る場合に、東西をつなげる非常に重要な骨格になると思いますので、荷重の制限等があるとは思いますが、ぜひ連続する上部で、緑のネットワークが造られるように御検討いただきたいという意見を申し上げます。荷重がかかる立体交差部ですけれども、工夫によっては、植樹のサイズを変えて連続させるということも可能です。これだけの長さで、これから非常に気候も変わってきていて外を歩けなくなるという時代になると思いますので、暑熱緩和もしっかり考え、道路の機能に加えて、環境性能の方をしっかりと考えていただきたいと思います。まだ、色塗りの段階ではなかなかイメージできないと思うのですが、現時点でそういうことを考えていくことが重要かと思いました。あとは東西方向で見て、今ハザードマップを見たのですけれども、西側の方、結構ハザードのリスクがあるということで、この道路上の表面排水、雨水排水も、この植樹帯の部分の基盤で、一時的に雨水を貯留・浸透できるような仕組みも基盤に入れることも可能です。東側の端部と西側の端部にそういった災害のリスクがあるということが、確認はできましたけれども、グリーンインフラ的な視点で環境性能について、この計画の時点から見ていただければと思います。以上です。

【五十嵐幹事】

はい。事業をする際の検討の中に入れるよう、事業者である市に伝えたいと思います。

【高見沢議長】

よろしく願いいたします。その他いかがでしょうか。

【中村委員】

日本大学の中村でございます。ただいまの福田委員、それから福岡委員の質問、意見と関連をいたしますけれども、自転車道、自転車の空間を今回設置されるということで、この前のページで、一帯区間の全部を起点側、終点側それぞれで、自転車通行帯と書かれた部分を車道側の方に取るという形になっているのですが、立体区間のところ、特に

車道本線と歩道が上下に重なり合うところ、10ページに断面があろうかと思うのですが、これでいうとD—D´断面なのですけれど、当然トンネルの中には自転車通行帯はないのですが、地上部につきましても、多分歩道の中で自転車と歩行者が混在するようなことで処理しようとなっているように見受けられます。質問は、まずこの全体を通じて自転車通行帯を取ろうという計画があったと思うのですが、この部分については結果的に案としては取れなかったというところで、どのような制約があったのかについてお聞きしたいと思います。あともう1個、これは意見なのですが、2.5mの歩道の中で、歩行者、自転車が通るといたしますと、もし仮に、ここにも植栽帯のようなものを取ったりいたしますと、事実上の有効幅員がかなり減って参りまして、非常に危険といましようか、交錯をするような空間になって参りますので、上手い交通管理といましようか、そういったものを是非、実際の運用の段階では、工夫をしていただけたらと思っております。質問とコメント1点でございます。よろしくお願いいたします。

【五十嵐幹事】

まず1点目の、自転車通行帯が全線にわたって設定できなかったというところがございますけれども、一つは、トンネル内の縦断勾配でございます。9ページのパワーポイントになりますけれども、こちらの縦断勾配、一番きついところが、右側の市道長後湘南台線から、小田急江ノ島線に向かう勾配でして、約9%になります。そのため、車道内に、連続した自転車通行帯を確保するというのは、かなり危険な状態が想定されますので、歩道と合わせて地上の方に持ってきたということがございます。それから、地上に出た際の自転車の行き場ですけれども、委員御説明のとおり、車道の中に自転車が混在するというような状況で処理するという考えでございます。この地上の道路につきましても、行き止まりの道路となっております、通過交通がございません。そういったところもありまして、自動車交通量としては、相当程度に少ないという見込みの中で、車道との混在を考えているところがございます。以上です。

【高見沢議長】

続けてどうぞ。

【中村委員】

どうもありがとうございました。ちょっと私勘違いをしております、この上下になっている断面のところは、自転車が歩道を走るのかと思ったのですが、車道を走るわけですね。その上の車道についても、私本線が沿道にアクセスするために、側道で上がってきて、地上を走っているのかと思ったのですが、そうではなくて、独立した区間になっているということですね。はい、よく状況が分かりました。ありがとうございました。

【高見沢議長】

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。お待たせしました、近藤委員、お願いします。

【近藤委員】

県議会議員の近藤です。私も中村委員と全く同じ意見と質問だったのですけれども、つながってこそ道であって、この8ページと10ページを比較しながら見ますと、8ページのA—A´断面では、自転車通行帯を設置されているのだけれども、10ページに行きますと、B—B´断面、C—C´断面、D—D´断面には自転車通行帯がないというのはどういうことなのかという説明を求めたかったのです。今の説明で、一定の理解はい

たしましたが、他の委員からも御指摘があったように、安全性の問題だとか、連続性の問題ということをもう少ししっかり説明しないと、一般の住民には分かりにくいのではないのかと思いました。意見として申し上げておきます。以上です。

【高見沢議長】

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。他はよろしいですか。福田委員、どうでしょうか。附帯意見として付ける必要があるでしょうか。御提案があればお願いします。

【福田委員】

私の方では、先程は専門的な見地から申し上げたままで、特に提案等はございません。

【高見沢議長】

このまま採決しますと、賛成か反対しかないわけですがけれども、「ただし自転車通行帯については、こういう点について、今後しっかりと詰めていかれたい」といったような趣旨の附帯意見を付ける必要があるでしょうか。

【福田委員】

それは付けていただいた方がいいとは思いますが、与えられた情報だけからではなかなか判断が難しいです。先ほど申し上げたように、例えば、安全面とか交通量とかの御説明がない状態で判断しろと言われても、なかなか率直に申し上げて難しい部分もあります。

【高見沢議長】

そもそも判断できないとのことですが、事務局の方はどうでしょうか。

【五十嵐幹事】

はい。将来交通量としては、6,000台を見込んでいるということでございます。

【福田委員】

国の自転車のガイドライン等に照らし合わせて、今回の計画で幅員を1.0mに設定したというのが、どのような理由に基づくものであるとか、安全面でどのような検討をされて問題がないことを確認できているとか、その辺りの説明を付加していただいて、その上で問題ないということを事務局として既に御確認いただいているということであれば、その判断でよろしいのではないかとはいえます。

【五十嵐幹事】

事務局としてはですね、道路構造令等の記載をもとに、幅員は1.5m以上とするものとするという部分があるのですが、地形状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては1.0mまでは縮小することができると、この規定に基づきまして、実際の状況等を勘案した中で1.0mに縮小をさせていただきました。…。

【高見沢議長】

審議を一旦中断しまして、事務局でどのように答えるか決めてください。委員の皆さん、少しお待ちください。

では、再開します。御説明をお願いいたします。

【五十嵐幹事】

失礼いたしました。自転車通行帯の幅員についてですけれど、こちら1.0mとしたのは、地形上、地形状況その他の理由によってやむを得ない場合には、1.0mまで縮小できるという規定がございまして、今回1.0mにさせていただきました。先ほどから出ています交通量についても6,000台ということでございますけれど、自転車の通行量につきましては、このエリアにおいては、長後駅に向かう自転車の通行がかなり多いという状況がございまして、このエリア全体での自転車通行の誘導、あるいは、交通管理者とも協議させていただきまして、適切な処理、対応をさせていただければと考えております。以上です。

【高見沢議長】

福田委員、今の御説明を聞いていかがでしょうか。

【福田委員】

御説明ありがとうございます。道路構造令には則っていますし、平成28年に出た道路局と警察庁の自転車利用のガイドラインにも抵触しているわけではないのですが、1.0mというのはガイドラインの中で出ている幅員としては最小の長さで、1.5m以上を推奨しているということもございまして、安全面がやはり気になったので、色々とコメントさせていただきましたけれども、そのあたりの安全面の検討がきちんとできているということであれば、よろしいのではないかと思います。以上です。

【高見沢議長】

もう一度確認ですけれども、安全面での検討はできているという理解でよろしいでしょうか。

【五十嵐幹事】

はい。結構でございます。

【高見沢議長】

ありがとうございます。他はよろしいですね。

それでは特に附帯意見という形ではなく、今この場で確認できたということと、今の議事の内容は記録に残りますので、その辺りを十分に踏まえて、今後進めていっていただければよろしいのではないかとということで、採決に入りたいと思います。

それでは議第4394号を原案通り可決してよいでしょうか。御異議がある場合は、挙手をお願いいたします。

【高見沢議長】

ありがとうございます。異議なしということで、議第4394号は原案通り可決いたしました。

では次に、報告事項に移ります。第8回線引き見直しに向けた取組について、事務局から報告をお願いいたします。

【五十嵐幹事】

それでは、「第8回線引き見直しに向けた取組について」、御報告します。

報告資料は、「第8回線引き見直しに向けて 提言」と、「第8回線引き見直しに向けて 提言 参考資料・データ集」となりますが、説明は、右上に「報告事項説明資料」と記載の資料により進めさせていただきます。なお、会場のスクリーンにも同じものを映しております。

本取組については、令和4年2月開催の本審議会において、第8回線引き見直しに向けた検討会における検討状況を報告いたしました。本日は、その後、検討会からいただいた提言の内容について、報告するものです。

報告事項説明資料の1ページをご覧ください。

改めて、「1 線引き制度の概要」から説明します。線引き制度は、概ね10年後の将来人口予測のもと、都市計画区域について、都市計画の目標、区域区分の決定の有無などを示した「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、いわゆる「都市計画区域マスタープラン」を定めるとともに、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、この方針に基づき、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分するもので、都市計画の根幹をなすものです。

資料の2ページをご覧ください。

次に、「2 都市計画区域マスタープランの位置づけ」についてです。図の左上に、本県の総合計画である「かながわグランドデザイン」があり、これを、県土・まちづくり分野から補完するものとして、青色でお示ししている「かながわ都市マスタープラン」があります。この「かながわ都市マスタープラン」は、概ね20年後を展望し、神奈川の県土・都市像を都市づくりの分野から描き、広域的な都市づくりの基本方向を示したものです。その下に、赤色でお示ししているのが、線引き見直しの際に定める「都市計画区域マスタープラン」です。こちらは、「かながわ都市マスタープラン」で示した都市像の実現を目指して、都市計画に定めるものです。概ね10年後の将来人口予測のもと、公共施設の整備などについて、将来の見通しや目標を明らかにし、区域区分など具体的な都市計画に反映していきます。

資料の3ページをご覧ください。

次に、「3 第8回線引き見直しの背景」についてです。令和3年3月に「かながわ都市マスタープラン」を改定し、2040年代前半を展望した県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な都市 かながわ」としています。概ね20年後の将来を展望すると、少子高齢化の進行、人口減少社会の本格化、災害の頻発・激甚化など様々な問題の顕在化が見込まれます。これらの問題に対応した都市づくりの方向性として、地域の実情に応じた「コンパクト+ネットワーク」による都市づくり、大規模災害などからのちとくらしを守る都市づくり、などとしています。この、かながわ都市マスタープランで示した都市像を実現していくためには、今後、具体の都市計画に反映していく必要があります。こうしたことから、第8回線引き見直しに向けた検討を令和3年度から開始いたしました。

資料の4ページをご覧ください。

次に、「4 第8回線引き見直しの取組状況」についてです。線引き見直しに係る県の基本的な考え方を示した「基本的基準」の策定に向けて、表でお示ししている学識経験者で構成する「第8回線引き見直しに向けた検討会」を設置しました。検討会は、令和3年度に4回開催し、令和4年3月31日に検討会から提言をいただきました。

資料の5ページをご覧ください。

次に、「5 検討会における論点」についてです。目標年次を2035年、令和17年として、図の左側に記載の人口、産業、土地利用、交通などの線引き見直しに向けた

課題から、図の右側に記載の3つの項目を検討会における主な論点として整理し、論点1として、大規模災害などを想定した土地利用の規制・誘導のあり方について、論点2として、地域の実情に応じた集約型都市構造のあり方について、論点3として、都市計画区域マスタープランのあり方について、以上3点を主な論点として、議論していくこととされました。

資料の6ページをご覧ください。

次に、「6 検討会からの提言事項 第8回線引き見直しで取り組むべき事項」についてです。青で着色した枠内に、提言の内容をお示ししています。はじめに、「第1章 激甚化・頻発化する災害からいのちと暮らしを守るまちづくり」、「(1) 災害レッドゾーンにおける土地利用規制」について、背景としまして、神奈川県においても激甚化・頻発化する自然災害、市街化区域内にも広がる様々な災害ハザードエリア、ハード整備に加えて、土地利用の面からも防災・減災に向けた取組が必要といった認識や議論があり、主な提言の内容としましては、災害レッドゾーンについては、都市的土地利用を行わないことを基本的な考え方とし、市街化区域の低・未利用地において、当面、計画的な市街地整備が見込まれない場合には、逆線引きに向けた検討を進めるべき、実際の逆線引きは、神奈川県の実情を踏まえながら、着実に進めていくべきとされております。

資料の7ページをご覧ください。

次に、同じく第1章の「(2) 災害リスクを踏まえたまちづくりの推進」について、背景としまして、土地利用の面からの防災・減災の取組には災害リスクの評価・分析が必要、そのために必要な災害ハザード情報の充実が図られていること、自然環境が持つ多様な機能をグリーンインフラとして活用することへの注目といった認識や議論があり、主な提言の内容としましては、防災指針を含んだ立地適正化計画の策定過程などを通じて、災害リスクの評価・分析を行い、災害リスクを踏まえたまちづくりを推進すべき、雨水貯留浸透等の機能を有するグリーンインフラは、災害リスクの低減、被害拡大の緩和に寄与することから、その機能を活用していくべきとされております。

資料の8ページをご覧ください。

次に、「第2章 集約型都市構造の実現に向けた継続的な取組」、「(1) 持続可能で安全・安心な集約型都市構造の実現」について、背景としまして、人口減少社会の本格化に備え、集約型都市構造化の取組の継続が求められていること、立地適正化計画により集約型都市構造化に資する様々な施策が展開されていること、防災・減災まちづくりに向けて、立地適正化計画に防災指針が追加されたこと、その一方で、立地適正化計画を作成する必要性を感じていない市町も存在しているといった認識や議論があり、主な提言の内容としましては、集約型都市構造の実現に向けて、市町による立地適正化計画の作成を積極的に促進していくべき、立地適正化計画を作成する必要性が低い市町であっても、防災・減災に係る施策と合わせて、集約型都市構造の実現に向けて、計画的な土地利用の誘導を図るべき、とされております。

資料の9ページをご覧ください。

次に、同じく第2章の「(2) 既成市街地の魅力向上とそれを支える交通ネットワークの確保」についてです。背景としまして、人口減少・少子高齢化の進展に伴い、地域活力の低下が懸念されること、都市の魅力向上を図り、まちなかに賑わいを創出することが必要であること、まちなかの賑わいの創出には、人と人との交流も必要といった認識や議論があり、提言の内容としましては、既成市街地の活力維持のため、地域の実情に応じた様々な手法を活用しながら、拠点となる既成市街地の魅力向上を図るべき、拠点間や拠点と周辺地域を結ぶ交通ネットワークの確保が不可欠であること

を常に意識しながら、まちづくりを進めていくべきとされております。

資料の 10 ページをご覧ください。

次に、同じく第 2 章の「(3) 集約型都市構造化や地域の活性化に資するまちづくりへの対応」について、です。背景としまして、人口増や企業立地ニーズの高い地域では新市街地の形成が必要であること、その一方で、人口減少が進む地域などにおける人々の暮らしにも目を向ける必要があること、地域の魅力を生かして活性化を進めていくことも必要といった認識や議論があり、提言の内容としましては、人口及び産業の伸びが見込まれる地域においては新市街地の形成を図ることとするが、集約型都市構造化に寄与する区域に限定すべき、人口減少が進む地域や市街化区域内の市街地縁辺部にあっても、地域の活性化に資するまちづくりに対応できるようにしておくべきとされております。

資料の 11 ページをご覧ください。

次に、同じく第 2 章の「(4) アフターコロナを見据えた対応とグリーンインフラの取組」についてです。背景としまして、新型コロナウイルスの感染拡大を契機として、働き方や暮らし方などの価値観が変化・多様化していること、脱炭素やデジタル技術の進展をまちづくりでも受け止める姿勢が必要であること、都市部における緑地等の減少や環境保全に対する意識の高まり、自然環境が持つ多様な機能をグリーンインフラとして活用することが注目されているといった認識や議論があり、提言の内容としましては、アフターコロナにおける働き方や暮らし方の多様化を受けて、その受け皿としての可能性を土地利用の面からも検討していくことが重要、自然環境が持つ防災・減災、地域振興、環境などの多面的な機能を活用したグリーンインフラの取組をあわせて行っていくべきとされております。

資料の 12 ページをご覧ください。

次に、「第 3 章 都市計画区域マスタープランについて」の「(1) 広域的な課題への対応と政令市との調整」について、背景としまして、市町へ都市計画決定の権限移譲が進み、県における広域調整機能が高まっていること、流域治水プロジェクトなど更なる広域的課題への対応が必要であること、都市計画区域マスタープランによる広域的課題の調整が求められていることといった認識や議論があり、提言の内容としましては、都市計画区域を超える広域的な課題の調整・共有に効果的に対応するため、都市計画区域マスタープランの構成に、広域都市計画圏の方針図を追加するなど、広域的な都市の将来像をより分かりやすく示していくべきとされております。

資料の 13 ページをご覧ください。

引き続き、同じく「(1) 広域的な課題への対応と政令市との調整」についての 2 点目です。背景としまして、政令市に都市計画区域マスタープランの決定権限が移譲されていること、県が権限を有する都市計画区域と政令市の市街地が連担していること、そうした中で、政令市とも広域的な課題の共有や調整が必要であるといった認識や議論があり、提言の内容としましては、県が都市計画区域マスタープランを策定するにあたっては、政令市とも引き続き課題を共有し、必要な調整を図るべきとされております。以上が、検討会からの提言事項になります。

資料の 14 ページをご覧ください。

最後に、「7 今後の取組」についてです。令和 3 年度にいただいた検討会からの提言を踏まえまして、令和 4 年度は、市町との調整、庁内関係部局との調整を行い、基本的基準の案を作成し、パブリック・コメントなどを行ったうえ、線引き見直しに係る県の基本的な考え方を示した基本的基準を策定してまいります。令和 5 年度以降は、都市計画の案を作成し、第 8 回線引き見直しに係る都市計画の手続を進めてまいります。今後の取組状況については、本審議会にも、適宜、御報告させていただきます。

以上で、「第8回線引き見直しに向けた取組について」の報告を終わります。

【高見沢議長】

ただいま事務局から報告がございましたが、何か御意見、御質問等がございましたら挙手をお願いいたします。市川委員お願いします。

【市川委員】

私から1点、確認の思いで質問をさせていただきたいのですが、今回の見直しに向けてということで、災害レッドゾーンにおける土地利用の規制という視点が出てきたところでは、これは本当に、特に近年、豪雨による二次災害が発生しておりますので、まさにこの視点というのはこれから避けては通れないところだと思うのですが、現実問題としては、県下において災害レッドゾーンの指定の状況というのは一体どうなっているのか、大きな被害が出た後、指定していなかったところで、実は大きな災害が発生してしまったというのは、本当によく私達も聞くところなのですが、これはやはり1回指定したからそこで終わりということではなくて、不断の見直しが必要なのではないかなと思うのですが、そういったところも含めまして、現在の県のレッドゾーン指定の状況について伺いたいと思います。

【五十嵐幹事】

事務局からお答えいたします。災害レッドゾーンの指定状況につきましては、報告資料の参考資料データ集の中に、全部は記載できていないのですが、15ページにあります。災害ハザードエリアの指定状況をお示しさせていただいております。このうち災害レッドゾーンというものが、災害危険区域、それから土砂災害で申しますと急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、県内ではその4つが、災害レッドゾーンということで指定がされている状況でございます。それから、指定をした後の状況ということですが、この中で土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域につきましては、法律の中で概ね5年ごとの見直しということがうたわれておりますので、そういった対応がなされているものと考えております。

【市川委員】

ありがとうございます。今状況を伺いました。概ね5年ごとの見直しだということなのですが、ここが今後のまちづくりにおいて、非常に実は大切なところになってくると思っているのですが、実は各市町の公表状況等を見ていると、公表を実はしていない町も確かあったと、これは私も確実にとは言えないのですが、まだ、公表ページとして公開されていないところがあったのではないかとということもありますので、その辺りのところも、しっかりと同時並行で、やはり指定についても、しっかりと市町と連携を取っていただくということと、あと、私は川崎市から選出されている議員でございまして、政令市との整合性を取っていかなければならないというのは、まさに大事なことだと思いますので、そちらの方も先ほどこの資料の中にも明記されておりましたけれど、しっかりとお願いをしたいということと、併せて申し上げまして、終わりたいと思います。

【高見沢議長】

特に情報提供について、何か把握していることはありますか。

【五十嵐幹事】

おそらくハザードマップの公表の件かと思われませんが、現在、すべての市町で行われているかどうかについて、今手元に資料がございませんので、お伝えすることができません。それから、市町との連携、あるいは政令市との調整につきましては、提言にいただいたように、今後しっかりと調整をしていきたいと思っております。権限が移譲されている中でのお話ですので、両方の意見を調整しながらとなりますけれども、調整をさせていただきたいと思っております。

【高見沢議長】

ありがとうございます。では、亀井委員お願いします。

【亀井委員】

御説明ありがとうございます。コロナ禍なので端的に二つ質問させていただきたいと思います。今の災害レッドゾーンのところなのですが、一つは、災害レッドゾーンに指定されるということで、その土地の所有者からすると、レッドゾーンに指定されたことによって資産価値が目減りすると思うのですね。さらに逆線引きで、資産価値がそこでもまた下がってくるかなど。この土地の評価というか、それに対して、所有者の立場に立つと、非常に酷な状態になるのだけれども、県としてどのように考えているのかは私も聞かれることがあるのです。どう説明したらいいのか、それを教えていただきたい。もう一つは、粛々と、特に斜面緑地等使わないところに関して着実に逆線引きをやっていく、という話なのですが、神奈川県全体で見たときに、逆線引きをするという土地があるのであれば、それと逆に市街化をしていくと、そういう線引きの逆の方向で、やはりイーブンに考えていくことを前提とした逆線引きを提唱されているのか、それとも、もうこれは危ないから、逆線引きをするしかないでしょう、レッドゾーンから逆線引きでしょうと、粛々と逆線引きをやっていくのか、どちらなのだろうかと思っております。県の立場として、これは市町村も絡む話だけれども、大きな枠として、県として、どのような方向性で考えていらっしゃるのかなと思っております。その2点をお聞きしてよいですか。

【五十嵐幹事】

はい。まず1点目ですけれど、災害レッドゾーン、土砂災害のレッドゾーンのことも含めてだと思えますけれど、それを逆線引きしていくと資産価値が下がるのではないかということで、逆線引き自体おっしゃるとおり、かなりの土地利用の制限が入ってくることとなりますので、市町さんの考え、それから地権者さんの考え、そういったものの合意を取った上での逆線引きになろうかと思っております。ですので、方向性としては、危ないところには住んでいただきたくない、都市的土地利用をしていただきたくないという考えをいただいたので、そういった方向性で取り組んでまいりたいと思っておりますが、逆線引きを実際にするかどうか、できるかどうかというのは、実際に地域の実情を踏まえた市町の御意見ですとか、お住まいになられたり、土地利用したりしておられる地権者の方の合意形成の上での逆線引きになろうかと思っております。それが1点目です。それから、実際に逆線引きした場合には、ではその部分は他のところで増やしていくのかということをございますけれど、これも今後の議論になろうかと思っておりますが、現時点では、集約型都市構造に向かっていくことを踏まえたと、災害で減じていくという状況がもし発生したときに、他のところを増やしていくというのは、何かしら理由がないとできないと思っておりますので、現時点では、単に減じていくことになるのではないかと、というふうに考えております。以上です。

【亀井委員】

ありがとうございます。やはり1番目の話は、利害関係者の市町も含めて話をしてかなければいけないのですけれど、危ない土地に住んでいただきたくない、と言うと、ではどこに住めばいいのかという話になるので、しっかり検討しなければいけないかなと思います。あと2番目のところは、逆線引きを粛々とやるという方向性の、私が言った後の方で、集約型というかコンパクトシティを目指していくという話なのかなと思うのですが、でも神奈川県として、他部局で、例えばインベスト神奈川とか、企業を呼んで、そこに就労人口を増やして、定住人口も増やしていこうという方向性での取組もあるので、そういう取組としっかりと整合性を取らなければいけないと思うので、そこをしっかりと検討した上で、この事業を進めていただきたいと思います。以上です。

【高見沢議長】

最後の御指摘については何か。

【五十嵐課長】

今回、提言の中でいただいた部分につきましても、これから人口減少していく、あるいは、そういった状況の中においてもまだ、地域をつぶさに見ていったときに、人口増が見込まれる場所ですとか地域ですとか、あるいは工業、産業の伸びが見込まれる地域においては、新市街地の拡大ということも想定して取り組んでいく、そういった御意見も踏まえ、取り組んでいきたいと考えております。

【高見沢議長】

よろしく願います。渡辺委員、お願いいたします。

【渡辺委員】

私からの質問は2点あるのですが、この第8回線引き見直しと第7回線引き見直しの大きな違いというのは、1つは、2020年、いわゆる令和2年に人口がピークになったと。そこから下がった状態では初めての線引き見直しになるわけですし、この線引き見直しに当たっての、今後の方向性、9回目、10回目の考え方を教えてもらいたいのが1つ。それと、今日、市町村ヒアリングの機会があり伺ってきたのですが、市街化編入の手続きが非常に大変だ、もう少し迅速にできないのか、という市町がございました。そういう意味で、農地法だとか都計法だとかこれらの様々な法律からすると、例えば第8回のときは、第7回のときの進捗状況がどうだったのかとか、区画整理組合ができているのかとか、様々なハードルが高過ぎて、線引きの申請をしても通りづらくなっていると。1970年以降5回、過去7回見直しをしているわけで、形では5年に1回と言いつつ、よく見ると6年、7年を経過した中で、スピード感自体がなくて、5年でも長いと思うのですが、6、7年に1回になっている現状の線引き見直しの仕組みについて、どう考えているのか伺いたいところです。以上です。

【五十嵐幹事】

はい。お答えいたします。まず、今、委員がおっしゃっていただいたように、これから取り組んでまいります今回の第8回線引き見直しは、2020年、人口推計上は人口のピークを迎えまして、初めての線引き見直しになるということでございます。その後、さらにどうなっていくのかというところは、なかなか難しいお話だと思っております。今

は第8回をやっと、現状に基づいて将来を見据えていこうという中でありまして、次の第9回、第10回をどのようにというところについては、今の時点では明確なことは言えないかなと思っております。ただ、先ほど最後にありましたこのスピード感につきましては、今日標年次を10年先に置いておりますが、その中で、実際の状況に応じて、その次の線引きのタイミングというの、考えざるをえないかなと思います。それから、市街化区域編入に係る手続きについて、様々な御意見があることは、我々も承知しておりますが、やはり市街化区域に編入することになる土地は、多くの場合、農業に従事されている方がいらっしゃる農地でございます。その中で調整を図りながら、環境との調整を図りながら、ということになりまして、時間がかかっているという状況は承知しております。この調整にあたってのスピード感を持って行うということについては、庁内においても、対応、調整を進めているところでございますので、引き続き手続きの迅速化に向けて、取り組んでまいりたいと思っております。以上です。

【高見沢議長】

では渡辺委員、さらにお願ひします。

【渡辺委員】

今のお話だろうとは思っていたのですけれども、私は伊勢原の人間なのですが、過去において第6回、第7回の辺りで、住宅を中心にした土地区画整理事業で保留フレームをずっとやっていたものが、やはり5年とか7年ぐらいのレンジで来ると、当時の地価が見直しになってくるともう下がってきて、減歩が激しくなってしまうと、地権者の負担が大きくなって、結局その保留フレームが解散してしまっ、おじゃんになってしまうというケースが多いのですよね。かと言って、今インターチェンジができ始めてきたり、環境共生都市のツインシティなどが出てくると、今度はそこは一時値段が上がってきてしまうと。ある程度乱高下が起きると、5年とか7年とかいうレンジになってしまうと、当初の動きが変わってくると、もともと線引きを見直そうとして努力していた人の努力が無駄になってしまうというケースが、よくよく聞こえてくる話なのです。そうなってくるとやはり、1年とは言わないまでも、少なくとも3年ぐらいのレンジで都市計画の見直しを、もし都市計画法というものを残すのであれば、やっていかないと。もう一つは、人口減少になってくると保留フレームの住宅、もう区画整理とかできなくなってしまっているわけですから、結局、ショッピングゾーンだとか産業ゾーンだとか、工場とかそういう土地区画整理事業でないとできなくなってしまうと、こういう話になってくると、人が住まないけれども、就業人口を増やすためにやると、何となく本末が転倒してしまう。線引きを中心としたまちづくりが、どこかテクニク的に、問題が出てくるのではないかなと、私は危惧するのですが、その辺りをどうお考えか伺います。

【五十嵐幹事】

今お話のあった、都市計画のタイミングというの、ございますけれども、まず集約型都市構造を進めていく人口減少の中で、どこに住んで、土地利用を行っていくかというところについては、大きな方向性としてはこれから、市街化区域の中での土地利用を展開しながら図っていくというのが、一つの大きな流れだと思っております。その上で、新たな土地の生み出しというものについての時間的なスパンをどう短く取れるかというところについては、今すぐにこの制度をどう見直すということも、ちょっとここではお話ができませんので、少し時間をかけた議論をさせていただくしかないのかなと思っております。以上です。

立って、集約型都市構造に向けた取組を一つ一つ進めていくと。ただ、先ほども御意見があったように、まだ少し広がっていく人口の増加ですとか、産業の伸びですとか、そういうものをとらえまして、新市街地の形成といったものも併せてやっていく、そういったことで、神奈川県全体の活性化を図っていくという考えでございます。

【高見沢議長】

沼尾委員、いかがでしょうか。

【沼尾委員】

すみません、私は都市計画が専門ではないので、少し的外れなことを申し上げてしまうかもしれませんが、要するに神奈川県全体におけるその集約型都市というとき、集約というときに、市町を単位とする考え方と、また県全体でというところで、その集約ということがどういうふうに整理できるのかなというところが一つ気になったところではあるのですが、他方でこれからですと例えば再生可能エネルギーの活用ですとか、食料自給というようなことも含めて都市と農村の形、あるいは都市機能と農村機能というのが横に、すぐ近くにあるということが、豊かなまちづくりのあり方として求められてくるとか、このコロナ禍の中で相当、単に都市機能を集約するということで、そこに利便性があれば良いということではない、新たな豊かさということが求められてきていると思うのです。そうなってきたときに、神奈川県における集約型都市構造とは何かとか、豊かな都市づくりの形と、そこに例えば農地があるとか、緑地があるということをどういうふうに位置付けるのかというようなビジョンとか理念というのを、SDGs等の動きもありますので、改めて見直していくことも必要なのではないかなと。そういった観点から、もう一度その集約型都市構造をどう位置付けるかということ、考え直す機会もあってもいいのかなと、ここで申し上げることではないかもしれませんが、たいへん気になりました。従前の枠組みの中でずっとこれからもいくよ、というふうに読めてしまったので、そのあたり是非何か考えていっていただきたいなということで発言させていただきました。以上でございます。

【高見沢議長】

はい。貴重な御意見ありがとうございます。マスタープランの方は、私から話しましょうか。今回、線引きということで、検討会から提言したという形になっておりますけれど、今のような御指摘というか視点も非常に重要だと思います。かながわ都市マスタープランというのが直前にできておまして、その中でその辺りの前段の議論をしていると思います。ただ、委員がおっしゃるように、集約型そのものの議論というのを、今一度、神奈川県としてどういうふうに考えていくかということは、継続的に重要なテーマですので、議論すべきかなと私も思います。なお、少し補足しますと、今回の提言ですけれども、順番が非常に重要です。第1章で激甚化、頻発化する災害とあえてして、集約型が特に議論しなかったというわけではないのですが、今回、特にこの第1章に書いてあることは、改めて重視していかなければいけないということ強く打ち出しているという意味でございます。それから、集約型の方はすでに第7回の方で提言されて、かつ立地適正化計画等も制度化されましたので、粛々といろいろな自治体で今策定して、どのような集約型がいいかということを実際に進めているという段階になっていきますので、そういったバランスから今回の提言内容がこのような感じになったのではないかと、思っております。

よろしいでしょうか。沼尾委員。

その他いかがでしょうか。オンライン、それから会場の方もよろしいでしょうか。

それでは御意見、質問も含めて出尽くしたようでございますので、このあたりで第8回線引き見直しに向けた取組についての報告を終了いたします。ありがとうございました。

以上をもちまして本日の審議会を閉会いたします。

<閉会>