

令和2年度（2020年度）第1回小田原市都市計画審議会議事録

- 1 日 時 令和2年（2020年）7月22日（水） 午後2時00分から4時10分まで
- 2 場 所 小田原市役所 3階 議会全員協議会室
※新型コロナウイルス感染拡大防止のため、傍聴者は、3階301会議室にて傍聴
- 3 案 件
 - (1) 協議事項
ア 会長及び副会長の選出について
 - (2) 審議事項
ア 付議
議第1号 小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）
議第2号 小田原都市計画下水道の変更
 - (3) 意見交換
ア 久野東部地区地区計画の都市計画提案について
- 4 出席委員 木村秀昭、田中修、畠山洋子、藤井香大、関野弘行、岡村敏之、奥真美、桑原勇進、中西正彦、井上昌彦、金崎達、武松忠、俵鋼太郎、栗田康宏
(委員14人が出席、欠席委員：吉田慎悟、藤澤恭司、荒井俊晴、寺澤陽公)
- 5 事務局 石塚都市部長、狩野都市部副部長、松本都市計画課長、佐藤水産海浜課長、菅野都市政策課副課長、織田澤都市計画課副課長、山本都市政策係長ほか
- 6 傍聴者 6人

議事の概要

1 協議事項

ア 会長及び副会長の選出について

会長、副会長について、委員から岡村委員、中西委員の推薦があり、委員に諮ったところ、異議なく選出された。

2 審議事項

ア 諮問

議第1号 小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）

都市計画課長

それでは、議第1号「小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）」について説明する。

本案件は、令和2年1月30日に開催した令和元年度第3回都市計画審議会に報告したもので、その後、利害関係者への説明、条例縦覧、法定縦覧などの手続きを行ったものである。

改めまして、概要を説明いたします。都市計画変更の図書の写しを取りまとめた資料1をご用意いただき、前方のスクリーンをご覧ください。

はじめに小田原漁港地区地区計画の経緯を説明する。

本地区は、小田原駅の南約2.0キロメートル、相模湾に面して位置し、小田原漁港を中心とする地区である。

当該地区は、水産業の振興、地域活性化を図る交流促進施設の整備を行うなど、都市的土地利用を図るため、平成28年11月の第7回線引き見直しにおいて、市街化区域へ編入するとともに、良好な漁港環境の形成を図るため、小田原漁港地区地区計画を決定したものである。

地区計画の概要だが、区域面積は約6.9ヘクタール、本市の水産業を発展、活性化させるため、良好な水産物の生産、流通、加工拠点及び交流促進の場を形成し、防災機能を確保することを目標として定めている。

南側の市街化区域に編入した区域では、地区整備計画（約4.2ヘクタール）を決定し、地区施設の配置及び規模、建築物等の用途及び形態又は意匠の制限を定めている。

地区施設には、1号臨港道路約400メートル、広場約0.46ヘクタール、緑地約0.23ヘクタールを位置付け、適正な配置と機能の維持、保全を図るとしている。

こうした都市計画を定めた上で、臨港道路、広場、緑地及び交流促進施設の整備を進め、令和元年11月22日に「漁港の駅TOTO小田原」としてオープンしたところである。

次に、地区施設の変更について説明する。

交流促進施設南東側の地区施設に位置付けた緑地は、越波により樹木及び客土が駐車場に流出するなど、度重なる被害を受けており、これまでの被災状況を踏まえると、今後、緑地として管理していくことは困難であることから、緑地計画の適正配置について見直しを行うため、地区施設の緑地を付け替える都市計画変更を行おうとするものである。

次に、変更内容について説明する。地区計画区域内の多目的広場には、地区施設を上回る緑地が整備されている。多目的広場は、来訪者にとって憩いの場であり、この空間に、より多くの緑地が配置されることが望ましいと認識している。

そこで、被災した交流促進施設南東側の緑地を地区施設から削除する一方で、多目的広場に配置されている緑地を新たに地区施設として都市計画に位置付け、将来にわたり緑地として担保するものである。

計画図のオレンジ色の線で囲われた箇所が変更前の緑地の区域であり、赤色の線で囲われ緑色に塗りつぶしている箇所が変更後の緑地の区域である。新たに位置付ける主な緑地（約0.04ヘクタール）には斜線を引いており、地区施設から削除する主な緑地（約0.02ヘクタール）は白抜きになっている。併せて、地区計画決定後に整備された緑地の位置の軽微な変更を行うものである。

地区施設に位置付ける緑地の面積は、0.23ヘクタールから0.25ヘクタールとなり、地区計画区域全体としては、0.02ヘクタール増加になるものである。

最後に、これまでの都市計画変更の手続きについて説明する。

令和2年1月の本審議会への報告後、利害関係者である神奈川県西部漁港事務所、小田原市水産海浜課、小田原市漁業協同組合への説明を行い、同年2月21日から3月6日にかけて、条例に基づく都市計画の原案の縦覧を、その後、同年4月6日から20日にかけて、都市計画法に基づく都市計画案の縦覧を実施しましたが、いずれも縦覧者、意見書の提出はなかった。

以上で、議第1号「小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）」についての説明を終える。

会 長 ただいまの説明に関し、ご意見、ご質問をいただきたい。

（意見、質問なし）

会 長 それでは、意見や質問がないため、議第1号「小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）」についてお諮りする。原案のとおり可決してよろしいか。

（「異議なし」の声あり）

会 長 異議がないものと認める。それでは、議第1号「小田原都市計画地区計画の変更（小田原漁港地区地区計画）」について、原案のとおり可決する。

（職員入替え）

議第2号 小田原都市計画下水道の変更

都市計画課長

それでは、議第2号「小田原都市計画下水道の変更」について説明する。

はじめに、小田原都市計画下水道の変更の経緯を説明する。

第7回線引き見直しにおいて市街化区域に編入された小田原漁港地区、小竹地区、中曽根地区については、神奈川県の酒匂川流域下水道全体計画に位置付けがなく、その位置付けがなされた後に、下水道の都市計画変更を行うこととなっていた。

令和2年3月30日に、酒匂川流域下水道全体計画に当該地区が位置付けられたことから、排水区域の変更に係る都市計画変更を行うものである。

次に、具体的な変更箇所について説明する。

まず、小田原漁港地区について、当該地区は、先ほど議第1号でご審議いただいた、小田原都市計画地区計画（小田原漁港地区地区計画）の変更で説明したとおり、水産業の振興、地域活性化を図る交流促進施設の整備を行うなど、都市的土地利用を図るため、市街化区域へ編入した地区である。

今回、当該地区について排水区域面積を約4.6ヘクタール拡大するものである。

次に、小竹地区であるが、当該地区は、擁壁界から道路界に区域区分線が変更された箇所について、排水区域面積を約0.72ヘクタール拡大するものである。

次に、中曽根地区であるが、当該地区は、水路の改修整備により整備後の水路に区域区分線が変更された箇所について、排水区域面積を約0.02ヘクタール拡大するものである。

この3か所の変更により、全体の排水区域面積は、2,817ヘクタールから2,822ヘクタールとなり、市街化区域の面積と同一となる。

最後に、都市計画法第17条に基づく案の縦覧結果について説明する。

令和2年6月5日から同月19日にかけて、都市計画法に基づく都市計画案の縦覧を行ったが、縦覧者、意見書の提出は共になかった。

以上で、議第2号「小田原都市計画下水道の変更」についての説明を終える。

会 長 ただいまの説明に関し、ご意見、ご質問をいただきたい。

畠山委員 参考資料1図面②で示される小竹地区の変更前の黄色い線の箇所の現況はどういう状態だったのか。

都市計画課長 変更箇所は擁壁界になっている。通常、排水区域は道水路のセンターラインで区域区分を設定するため、今回、擁壁界から道路のセンターラインに当該排水区域を変更するものである。

畠山委員 小田原市で管理する区域が広がったということか。

都市部副部長 赤い線が小田原厚木道路のセンターラインで新しい区域になる。すでに市街化区域も同様に変更しており、それにあわせて今回排水区域を変更するもの。民地や宅地の部分が増減することはなく、実際に下水道の区域が市民の方に影響する内容にはなっていない。

田中委員 排水区域が拡大されて2,822ヘクタールになったとのことだが、現在、下水道が設置されている面積はどのくらいか。また、整備計画があればお教えいただきたい。

都市計画課副課長 小田原市の公共下水道の処理区域は、令和元年度末現在の数字で2526.6ヘクタールである。人口普及率（全体の行政人口に対して下水道を使用可能な人口率）は83パーセント、一方、面積普及率（下水道で整備すべき区域に対してどれだけ整備されているかという面積率）は86.2パーセントとなっている。整備の予定としては、現在、全体計画の区域の中のうち下水道事業を進めようとする区域を事業計画区域というが、その事業計画区域に含まれていないのが下曽我と高田地区である。

田中委員 その地域を整備する予定はあるのか。

都市計画課副課長 現在の事業計画が令和5年度までを期間としている。それまでに、ある程度現在の計画区域内の整備が進んでいけば、さらに拡大して、当該地区の整備を予定するという状況である。

会長 それでは、ほかに意見や質問がないため、議第2号「小田原都市計画下水道の変更」についてお諮りする。原案のとおり可決してよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

会長 異議がないものと認める。それでは、議第2号「小田原都市計画下水道の変更」について、原案のとおり可決する。

(職員入替え)

(新型コロナウイルス感染拡大防止のため5分程度の換気、会議は継続)

3 意見交換

ア 久野東部地区地区計画の都市計画提案について

※ この会議録においては、イオンタウン株式会社を「イオン」と、日本たばこ産業株式会社を「JT」と略して表記する。

都市計画課長

それでは、意見交換 ア 久野東部地区地区計画の都市計画提案について説明する。

本件は、イオンから地区計画の決定について都市計画提案されたものである。

はじめに、提案区域であるが、小田原駅から北に約1.6キロメートル、小田急線足柄駅から西に約500メートルに位置している、久野地内の赤枠で示した箇所になる。

この区域の大部分は、JT小田原工場の跡地であり、区域の周辺は、大半が戸建ての住宅地である。

西側の工場跡地のA地区は約6.3ヘクタール、東側のグラウンド跡地のB地区は約2.4ヘクタール、合計8.7ヘクタールとなっている。

こちらは提案区域の写真である。県道74号、市道0032に面しており、A地区、B地区ともに更地となっている。

用途地域等であるが、A地区は、工業地域であり、1万平方メートルを超える店舗、飲食店などの大規模な建築物、「特定大規模建築物」と言うが、その立地は不可となっており、工業系の建築物以外の高さは15メートルまでに制限している。

B地区は、第一種住居地域であり、3,000平方メートルを超える店舗等の立地は不可となっており、建築物の高さは15メートルまでに制限している。

A地区、B地区ともに建ぺい率は60パーセント、容積率は200パーセントである。

ここで、工業地域における土地利用制限の背景と法改正について説明する。

全国的に、工場跡地などにおいて、郊外型のショッピングセンターなどが出店し、「中心市街地の衰退」や、「交通量の増加による周辺環境への影響」など、様々な問題が生じていたことから、その対応策として、国は、平成 18 年に都市計画法などの改正を行ったものである。

法改正の要旨としては、特定大規模建築物の立地を特定の地域に限定し、工業地域では、店舗等の床面積が 1 万平方メートルを超える集客施設の立地が制限されたものである。

その上で、上位計画の位置付けがあり、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、都市構造に大きな影響を及ぼさないと認められる場合は、「開発整備促進区を定める地区計画」を決定することにより、立地を可能とする制度が創設されたものである。

そして、イオンはこの「開発整備促進区を定める地区計画」の決定について市に都市計画提案を行ったものである。

ここで都市計画提案について説明する。

都市計画提案は、平成 14 年の都市計画法改正により創設された制度で、土地所有者のほか、まちづくり NPO などが、0.5 ヘクタール以上の一団の土地の区域で、土地所有者等の 3 分の 2 以上の同意を得て都市計画の提案ができる制度である。

本市では城山三丁目地区、下堀地区、緑城山地区の 3 地区で住民の提案を受け、住環境を保全する地区計画を決定している。

この都市計画提案の手続きの流れであるが、提案を「決定する必要があると判断した場合」は、市が改めて原案を作成し、都市計画の法定手続きを経て、決定することになる。

一方、図の下段、「決定する必要はないと判断した場合」には、都市計画審議会の意見を聴いた上で、提案者に決定しない旨とその理由を通知することになる。なお、審議会において、「再考すべき」との意見が多い場合は、改めて提案の評価から行うことになるものである。

本日は、イオンからの都市計画提案について、事前に様々な視点から意見をいただきたいため、意見交換としたものである。

次に、提案に対する判断基準であるが、小田原市都市計画提案制度手続要綱第 4 条では、都市計画法第 13 条の都市計画基準その他の法令に則していること、県及び市の総合計画、都市計画マスタープラン等、上位計画に則していること、周辺環境等に配慮していること、そして、土地所有者、周辺住民等への説明が十分に行われ、理解が得られていることとしている。

上位計画については、工場跡地のため工業系の土地利用が基本となるが、都市計画マスタープランでは、「大規模工場の移転、撤退により発生した跡地については、従来の土地利用を基本とし、土地所有者等から土地利用転換の提案があった場合については、周辺企業の操業環境や都市基盤の整備状況など、地域の状況を総合的に判断した上で適切な土地利用が図れるよう、その誘導方策を検討します。」としている。

土地所有者の同意状況については、3 人中 2 人の同意を得ているが、提案者に未同意者 1 名を確認したところ、小田原厚木道路の土地所有者、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が、都市計画提案の賛否については、小田原市の判断に委ねたいとして、同意書の提出には至らなかったと伺っている。

また、周辺住民を対象とした説明会、久野地区自治会連合会の自治会長を対象とした説明会を開催し、計画推進の意見を受けた一方で、渋滞対策や安全対策について要望があり、提案者からは対策について説明し理解を得ていると伺っている。

次に、これまでの主な経過であるが、平成 25 年 8 月に、イオンが J T 小田原工場跡地を購入し、平成 27 年 7 月にはイオン、商工会議所、県、市による「いのち輝くまちづくり構想 4

者研究会」が発足された。

その後、平成 29 年 8 月に商業施設構想が商工会議所から発表され、平成 30 年 5 月 30 日にイオンから用途と高さの緩和を求める当初の「都市計画提案書」が提出された。

資料の 2 ページの上段が当初の土地利用計画図である。この当初計画では、物販面積や飲食店等の床面積となる商業施設床面積は 3 万 4,000 平方メートル、商業施設床面積にバックヤード等を加えた特定大規模建築物の床面積は 5 万 6,000 平方メートルとなっており、交通や産業の視点、周辺環境への課題があることを伝え、協議を重ねてきた。

その後、イオンは、土地利用計画などを見直し、令和 2 年 6 月 30 日に変更計画が提案されたものである。

変更計画では、商業施設床面積は 4,000 平方メートル縮小し、3 万平方メートル、特定大規模建築物の床面積は 1 万 2,000 平方メートル縮小し、4 万 4,000 平方メートル、延床面積は 1 万 2,000 平方メートル縮小し、4 万 8,000 平方メートル、としている。

こちらは、当初計画と変更計画の比較表である。資料は 1 ページの右下である。変更計画では、建物の階数は一部 3 階となるため、建築物の高さに変更はない。

続いて、都市計画提案された、久野東部地区地区計画の素案の概要について説明する。資料は 4 ページである。

地区計画の目標は、『生活利便性の向上、交流促進を図るとともに、「県西地域活性化プロジェクト（「未病を改善する」）」のシンボリックな空間とし、適切な公共施設の整備、地域防災、地域の魅力の向上、地域環境の向上に資する空間の形成に寄与する。』としている。

地区の区分としては、西側の A 地区に、先ほど説明した開発整備促進区を定め、土地利用の緩和を行った上で特定大規模建築物の建築を予定しており、B 地区については、一般型の地区計画を決定するとしている。

また、A 地区、B 地区ともに具体的な制限をかける地区整備計画の区域としている。

提案された地区整備計画では、「用途の制限」、「壁面位置の制限」、「高さの最高限度」、「形態意匠の制限」を定めるとしており、A 地区では、住宅系の用途や風営法の対象となる用途について、建築できないものとしている。

また、B 地区では、ホテル、旅館、小学校、中学校、高等学校について、建築できないものとしている。

なお、A 地区では「誘導すべき用途」を定めるとしている。資料は 5 ページになるが、この「誘導すべき用途」については、開発整備促進区において定められるもので、これにより、1 万平方メートルを超える特定大規模建築物などの立地が可能となるものである。

高さの最高限度については、25 メートルとしており、こちらも高度地区の緩和を図ろうとするものである。

また、建築物等の形態又は意匠の制限として、色彩をマンセル値で制限している。

次に、地区計画により配置する施設について説明する。資料は 7 ページである。

交通流の円滑化を図るため、県道 74 号と市道 0032、市道 2289 との交差点改良を実施し、これに伴い、久野交差点の信号も移設することとしている。

この市道 0032 は、土地利用の変化に伴い必要となる道路を 1 号施設として位置づけるとしており、現況の道路幅員約 6.1~6.5 メートルを、幅員 9~16 メートルの道路とし、敷地に沿って 2.5 メートルの歩道を整備するとしている。

また、県道 74 号と市道 2280 を結ぶ新設道路を地区施設として位置付け整備し、事業用地に面する県道 74 号、市道 0032、市道 2289 の拡幅整備を行い、2 メートルの歩道状空地を設

置して、歩行者の安全性、利便性に対応している。

なお、A地区には、敷地外周に歩行者通路1号を設けウォーキングロードとして、広場は、憩い空間の創出と災害時における一時避難地としての役割を担うとしている。

以上が、イオンから提案された概要である。

なお、決定する必要があると判断した場合は、市が地区計画の原案を改めて作成するため、この提案がそのまま都市計画案となるものではない。

ここで、提案に続いて、イオンの取組を説明する。

イオンとはこれまでに、交通や産業の視点、周辺環境への課題の対応について協議を重ねたところ、イオンからは、新たな交通量の増加への対応、周辺地域にとって良好な市街地環境の形成、分割よりも一体化することによる周辺環境にとってのメリット、商業拠点としての位置付けは無いものの、市の施策の推進が示されている。

交通計画では、店舗規模が縮小されたことで、発生交通量の減少が図られ、また、周辺道路の改良により、交通流の円滑化を図っている。

大規模小売店舗立地法に基づく交通処理計画では、エリア別に来退店車両台数、来店経路を設定し、各交差点において交通上問題がないか検討する。

こちらは、交差点需要率である。交差点の処理能力に対する交通量から交差点需要率を計算し、概ね0.9を下回ると基準クリアとなる。

各交差点の平日及び休日の現況のピーク時間交通量に、ピーク時の開発交通量を加算しており、計算の上では交差点の交通処理が可能とされる基準をクリアしている。

一例を示すと、多古交差点においては、現況の休日のピーク時間は16時から17時で、交差点需要率が0.563、そこに開発に伴うピーク時の交通量を加算して計算すると0.873となり、上限値を下回っている。

さらに、交通混雑を考慮し、バス路線の位置付け、乗り入れ、シャトルバスの運行についてバス事業者と協議し、車両での来店を削減する取組を検討するとしており、面積の縮小や交通対策により、道路管理者や交通管理者との協議に入れる計画になってきたものと考えている。

次に、周辺環境へのメリットだが、安全性、利便性に配慮した歩行者空間を確保し、ウォーキングロードの整備により健康増進に寄与するとともに、広場は憩いの空間として、また、災害時の有効な避難場所として機能するとしており、敷地外周には緑地を配置し、緑豊かな潤いある環境の創出など一定の配慮がうかがえる。

なお、これは参考だが、このように敷地分割することにより1万平方メートル以下の商業施設の立地は可能としており、一敷地にまとめることにより、交差点改良を実施できること、駐車場が集約でき、出入口が減らせ、歩行者の安全性が向上することなどが示されている。

上位計画に商業地としての位置付けは無いものの、市の施策を推進する取組として、おだわらTRYプラン、SDGs未来都市計画、その他、市の施策を後押しする取組が37項目示されている。

具体的な取組を何点か紹介する。

未病を改善する取組と連携した市民の健康増進（運動・食）の推進として、クリニックモデル、ウォーキングプログラムの提供、健康で美しくなるための「食」や「知識」を提供するコンテンツを充実するとしている。

また、地域が広く被災した際に復興拠点としての役割を担うことを目指し、市と防災活動などに関する協定書を締結し、万一の際には防災拠点として機能する体制を整え、地震や台

風などの自然災害を想定した防災訓練を定期的実施するとしている。

さらに、地元テナントゾーンを計画し、地域の特産品を集めた名店など、地元商業者の方々に計画段階からアプローチしサテライト店舗としての出店を検討するとしている。

以上がイオンタウンの取組の一部で、実現に向けては今後調整が必要となるものの、関係課からは概ね評価をいただいている。

本日の審議会では、早い段階で意見や要望を伺い、できる限りイオンに反映してもらおうとするものである。

また、周辺の居住環境や商業への影響が懸念されるため、今後、それぞれ説明会を開催する予定でいる。

地区計画の決定については、本日の審議会の意見の反映状況や説明会の結果、交通協議の見通し、関係課との協議などを総合的に判断していく考えである。

以上で、意見交換ア「久野東部地区地区計画の都市計画提案について」の説明を終える。

会 長 ただいまの説明に関し、ご意見、ご質問をいただきたい。

武 松 委 員 資料2の2ページの図面があるが、実は、議会には、これより前の一番最初の分割案の図面も出されている。その図面まで示してもらって、この当初計画案になったということがわかるようにしてほしい。これだとこの当初案が一番最初の案ととれる。この土地が工業地域ということで、A地区が最大1万平方メートル以下の店舗、B地区が3,000平方メートル以下だったと思うが、その規模の分割案であれば、こうした地区計画も不要となる。既定の範囲内で進めるのが筋である。そもそも、制限を知った上で土地を購入している中、なぜ市が計画を変えてまで便宜を図る必要があるのか。

都市計画課長 分割案と言われたのは、平成25年の土地購入後に開発審査課に提出した図面だと思うが、今回は、都市計画提案として説明しているため、平成30年5月に提出された都市計画提案が最初の提案となる。その後、令和2年6月30日に縮小した変更計画が提出されたものである。

武 松 委 員 イオンが最初は都市計画にのっとった図面を作っていたにもかかわらず、こうした地区計画として出され、一つの建物にして、最初の面積と比較して相当大きな店舗になった。大きな建物に集約するのは建設コストのメリットがあるからだと思うが、駐車場が分散してようがどうであろうが、市が便宜を図る必要はないと感じる。

地区計画の説明ではないから一番最初の図面は出ないということか。

都市計画課長 今は手元にないため出せないということである。

武 松 委 員 後日で構わないため、参考資料として、最初の都市計画にのっとった図面を見せてほしい。出してもらわないとなぜこの案になったのかがわからない。変更計画案は大変譲歩したように見えるが、最初の計画から見ればかなり市で便宜が図られたように見える。

都市部長 最初の計画と言われている図面については、私どもも承知している。イオンに了解いただけるようであれば、次回お示しすることになると思う。なお、今回の計画案については、市が便宜を図っているということは一切ない。都市計画法の手法に基づいてイオンが今こういう形で都市計画提案をしてきているということで、地区計画として審議会の意見を聴きながら市で判断していくこととなる。

俵委員 当初、JTが立地していた土地を工業地域に指定したという流れかと思うが、その工場がなくなった後、また工場がくるとなった場合、現在周辺は住宅地ばかりなので、反対があるのではないかと。

確認だが、平成27年7月からの4者研究会の目的、参加者の説明がほしい。

都市計画課長 4者研究会については、県、市、商工会議所、イオンがメンバーであり、平成27年から24回研究会を実施し、未病という、今までのショッピングセンターとは違った地域に貢献するものを作りたいということで、平成29年8月に商業施設最大4万平方メートルの構想が商工会議所から出されたものである。

俵委員 4者研究会に市が参加していて、24回の会議を経て、計画が出されたならば、市が当然承知していると捉えるが、その点をどう考えているのか。

市が参加した会議でイオンの意向を聞いていながら、その時点では歯止めをかけず、正式に計画が出てから法律にのっとって見ると言われても難しい気がする。逆に、この時点まで市が歯止めをかけなければ、イオンは計画内容が妥当なものとするだろう。イオンが迷惑を受けていると感じるものの、ここにきて、ようやく着地点が見えてきていると思うが。

地域の住民も商工会議所も望んでいる。是非ともきちんとした形で進めてもらいたいと思う。

都市部長 4者研究会には、私ども都市部も参加させてもらっていた。イオンの計画を実現するには、都市計画のハードルを越えなければならない。

4者研究会は、こういうものができたらいいなと理想の施設を研究したもの。研究会に都市部が参加し、規制について発言した場合、多くのアイデアに様々な規制がかかり、会議が全く進まなくなることが懸念された。そのため、都市部は出席できないという話を一度させていただいた。その中で、法規制については、後ほど法の手続きの中でやっていただければよいという話をされ、参加をしたもので、現在の手続きに至っている。

奥委員 これだけの大規模な土地が出てくることは、なかなかないこと。このような土地が出てきたときに、市として、市民にとってのその土地の在り方を考えつつ、望ましい姿に誘導していく様々な働きかけがあつて当然。4者研究会の中で望ましいあり方のために市が誘導したり情報提供していくことはあつてしかるべきと考える。その時に、これが実現したら市民や周辺環境にとってどこが何が良くなるのか、もう少ししっかりと説明いただ

くことが重要かと思う。先ほどの説明の中で、道路は幅員が拡がり、安全性の向上が見込めるということだったが、それ以外の点でもう少し市にとってのメリットを説明してほしい。

北側と北西側は住宅地が密集しているようだが、住宅地に対する配慮をイオンがどう考えているか。ここ以外はかなり道路も整備されているようだが、住環境の悪化を防ぐ手立てはどのようにするのか。

また、本件は環境アセスメント手続きの対象か。

都市計画課長

交通以外のメリットということで、おだわらTRYプランやSDGs未来都市計画などに位置付けている、エネルギーの関係だと太陽光発電を導入したり、防災拠点の関係からは緊急物資を備えることができる。また、敷地をまとめることでまとまりのある広場が確保できる。

市の方もこれだけの面積の土地をいつまでも放っておくわけにもいかない。環境、防災、エネルギーの関係を踏まえてどうしていくべきかを考えている。

なお、環境アセスメントは対象外である。

都市計画課副課長

北側住宅地の配慮について資料2の8ページをご覧いただきたい。壁面後退を5メートルとして住宅地と施設の間を空け、外周に緑地を配置し、緩衝帯として施設と宅地を隔てている。当初は3階建ての計画だったが、日照については問題なしとの結果が出ており、今回2階建てに変更になったので前に増して悪くなることはない。北側の住宅地の方が敷地の反対側からアクセスしたいという要望を受けてイオンが施設の中を通れる通路を設けるということも聞いている。

奥 委 員

アセスの手続きがあれば、もう少し日影の問題や、道路の交通量の増加による大気汚染の問題、安全上の問題、緑地の面積などが見られるのだが、対象外ならば、地区計画を決定するにあたって環境面での保全措置を講じることや、未病などの市民にとってのソフト的なメリットなど、地区計画では担保しえないものについても実現していくことが重要だと思うので、その方策を考えてもらいたい。

都市計画課副課長

アセスの対象外ではあるが、都市計画提案を受ける際に市の基準として、大気、騒音、振動、水質、地形、地質、廃棄物、景観、車両、歩行者、動植物への影響、日照、電波障害、公害、埋蔵文化財について検討したものを提出するようにさせている。

奥 委 員

アセスだと手続きの過程でそれが見えるが、この場合、市で確認するだけなのでそこを確認の上、十分な措置をとってもらいたい。

田 中 委 員

当初計画と変更計画を比べてつまらないものになった印象。課題はあると思うが、もう少しこの土地を活かすような算段があってもいい気がする。地区の課題もあると思うが、提案として訴えかけるものが見える形が出てきたほうが市民も応援しようと思えるのではないかな。

藤井委員

当初イオンが土地を購入した平成25年頃の最初の計画から平成30年度の当初計画に至るまでに計画の変遷はないか。

当該地は、計画的ではなく、既存に工場があったために工業地域とした土地だと思うので、上位計画に基づき工業地域の規制にはめるのではなく、市民の希望をもう少し集約すべきかと思う。イオンの意向もあるだろうが、規模を活かしたまちの活性化や住みやすさ、どんな施設が良いかを皆で考え、都市計画の制度と照らし土地利用を決めるべきではないか。

国道255号につながる道もあり、道路整備も含めて考えると有効な土地になる。俯瞰した目線で検討するといいいのではないか。

また、速度感をもって調整をしないと、事業者は小田原から離れて行ってしまう。

栗田委員

商店街というか事業者の立場として反対をする。

商店街連合会としても数年前からコンパクトシティの方針で、中心市街地の活性化に取り組んできたが、消費税増税、景気不良、新型コロナウイルスなどで消費が落ちている。大型商業施設の立地によって、商店街が疲弊する予測をしており、まちなかの賑わいを重視していく点からも、商店街連合会としてはやめて別の物にしてほしい。

しかし、事業者の立場とすれば、この時代の流れで地域の話聞きながら、当初計画から譲歩してきており、ここまで対応しているのだから仕方ないのかなとも思う。

商店街の中にもぽつぽつと空きが出ている中、事業者の方からは、コストはかかると思うが、大きな施設の中に入るのも一つではないかといった話も聞いている。

事業者には商店街連合会や地域の事業者と話を重ねて頂き、市にも入ってもらって意見交換しないと、大型店ができてそれで終わりというわけにもいかない。実際に事業化となった際は、今後、より良いものにしていただきたいし、地域のため小田原市のための事業として長く続けていただける計画にしてほしいと思う。

副会長

都市計画的な立場からコメントしておきたい。工業地域に大規模な商業施設が立地できなくなったのは全国的な状況を踏まえた話で、それなりの理由があつてのことだということは前提としておくべき。個別の話はまたそこをどう調整するかという話だと思う。

当初計画から譲歩されたという話だが、特定大規模建築物床面積4万4,000平方メートルという大規模施設であり続けているのは事実。大きな施設により活動しやすくするのは大規模商業事業者としては当然の考えだが、通常、1万平方メートルまでしか作れないのに、4万4,000平方メートルの施設を作る点については、やはり商業的にも公共的な機能を担保するためにも面積を要することの説明がもう少し必要ではないかと思う。今までのやりとりで、様々な機能を盛り込もうとされている様子はいかがだが、実際、どれほどの面積が当たるのか今の説明だけではわからない。面積を増加するなら、増加分の相当部分がそこその公共的な機能を担っ

ているという説明ぐらいいないと、面積の増加の説明がつかない感じがする。

外部不経済、特に交通の問題が気になるところだが、敷地の中で道路付けとか線形とか大分工夫されている様子がうかがえ、それは結構なことと思うが、離れた所にどうしても影響が出る。そこは一義的には、市や県による道路改善という対応しかない部分もあるかもしれないが、本当は敷地内だけでなく離れたところへの対応、貢献も事業者側に求めるべきだと思う。ただ、法的にできるかなど難しいとは思っている。道路は広い範囲で影響を受ける。これまでも調整してきたとは思いますが、最も市民生活にも影響が出ることなので引き続き、よく調整してもらいたいと思う。整備費用まで多少負担頂いてもいいくらいではないかと個人的には思う。

土地購入後、結構な時間をかけていろいろな方々の要求などを市も背中に感じつつ調整してきたのだと思う。その調整のプロセスがきちんと位置付けられていないので、時間がかかりすぎてしまうと見られる。外からはきちんと調整しているのか分からないという問題にある。今後の課題だと思うが、大規模土地利用転換が今後起きてしまうときにきちんと調整を図ることを都市計画マスタープランにうたっておいて、可能であれば、まちづくり条例的な協議調整のプロセスを作っておく。そのときに周辺の市民や関係する団体を調整に入れ、年限を決めたプロセスをきちんと位置付けておかないと、大分時間をかけてきたのにまだ調整が足りないなどと言われてしまう事態が起きると思う。

原理原則としてコンパクトシティを目指し、立地適正化計画を策定している中、郊外に大型店舗ができて中心市街地が寂れるような方向性は望ましくない。このことは念頭に置いておくべき。

木村委員

久野地区連合自治会から色々な注文は出ていると思う。周辺の道路を一番心配している。現在、事業用地周辺道路を拡張しても抜ける道がほとんどない。交差点需要率が出ていたが、実際、久野坂下から飯泉に抜けるにしても片側一車線でそれ以上拡がる場所がない。市立病院の傍の久野川沿いもあれ以上拡げることもできない。そのため、先にある程度道路を確保してもらわないと店舗ができてお客さんが殺到すると周辺住民は非常に困る。今でさえ市立病院の前、久野川橋際交差点が、朝晩は右折左折ができない状況。地域住民とすると毎日のことなので、一時巡礼街道が動きが取れなかったのが穴部国府津線ができたことにより少しは改良された例のように、ある程度、アクセスというか道路関係は先にやってもらいたい。建物ができて集客してから動くとき非常に時間がかかる。イオンと話し合いをする中で、地元が一番困るその点についていい方向で進めてもらえればと思う。

武松委員

地域の方は、日照や、搬入車両の来る時間帯、騒音をかなり心配していた。搬入車両の進入時間、待機場所等を配慮してもらいたいという意見を聞いている。

桑原委員

環境影響調査は実施済みなのか、これから実施するのか。実施結果を示した上で地元の方々の了解を得ているのか。

平成 25 年にイオンが当該土地を購入したということだが、それ以前ないしその頃から市としてはこの土地がどのような使われ方をするのが望ましいのかということについて何か答申などがあったのか。この審議会の流れを聞いていて、計画があつて事業を実施するのでなく、具体的な事業が持ち上がってきてその事業を実施するのに既存の計画が妨げになるから計画を変えるというような印象を受けるがそのあたりはどうか。

都市計画課副課長

環境影響調査に関しては当初計画の段階で終わっている。それに対する地元の自治会長に対しての説明は済んでいる。ただ、連合自治会の総会のときに 10 分、20 分時間を割いて説明しただけで、詳細な内容についてはまだ説明されていない。今後詳細な地元住民を対象とした説明会を開催して、住民の意見を拾い上げていきたいと考えている。

J T が撤退する際、工業地域なので本来の用途に即した土地利用を図りたいとして経済部が動いたことはあったが、なかなか見つからなかったと聞いている。しかし、J T としても、持ちきれなくなって入札を行った結果、イオンが落札した。先ほど上位計画の話があったが、都市計画マスタープランの中でも本来は工業系の土地利用が理想だが、土地利用転換の提案が上がった際には、周辺の状況を踏まえながら適切な土地利用を図っていく記述になっている。市としては都市計画提案があがってきたため、本来の用途と異なる内容について皆様に意見をいただいているところ。

奥 委 員

一定規模以上の土地取引については、事前に届出制を設けて協議をしていくような制度をしっかりと条例で位置付けるべきである。府中市や武蔵野市においては、昔は開発指導要綱で運用していた制度を条例化して、現在は事前届出制度として運用している。土地取引の段階で捕捉をし、開発段階においても捕捉をすることで 透明性のある手続きを制度化するもの。そういった条例は小田原市にはあるのか。

J T 工場跡地だが、環境影響調査における土壤汚染については大丈夫だったのか。

都市政策課副課長

小田原市の場合、従前は開発指導要綱だったが、平成 16 年に開発事業に係る手続及び基準に関する条例として要綱を条例化している。その際に、1ヘクタール以上の土地利用に関しては「大規模事業の届出」という制度を条例に位置付けている。また、市の関係部局による土地利用調整委員会があり、これには書記会、関係各課の課長級が集まる幹事会、副市長をトップとし部長級が集まる委員会があるが、現在、届出に基づき、この問題についても、幹事会で協議をしている。

都市計画課副課長

土壤汚染の関係だが、一部汚染が確認されたため、J T による土壤改良工事が実施済みであり、平成 24 年 5 月 16 日付けで土壤汚染対策の完了報告が市に提出されている。

奥 委 員

大規模な土地取引とそれに伴う開発については、市としてしっかり誘導するために届出制が位置付けられている。先ほどの 4 者研究会も悪くはな

いが、ちゃんと条例上の手続きの中でどのような協議や指導がされているか、ここでつまびらかにしていただかないと、先ほどの桑原委員のような質問につながるのだと思う。

関野委員　　今まで工業施設だったのが商業施設に変わった点まではわかったが、具体的にどういう施設を作り運営するのが大雑把でよく見えない。議論のためには具体的な施設の中身が把握できないと難しい。

田中委員　　周辺の交通の混雑は気になる。A地区の西南側、扇町の方から通っている都市計画道路。B地区の東側を通っている道路で穴部方面に抜ける都市計画道路。この2つの道路が整備されれば、ずいぶん違うと思うが、都市計画道路の整備についてどうなのか。

都市計画課長　　関野委員からの意見についてまずはお話をさせていただきたい。これから地元や商業の皆さんへイオンと一緒に説明に行くことになると考えている。ここでの意見も反映させた上で、話ができる部分については、説明させていただきたい。

田中委員からの都市計画道路の話だが、B地区東側の南北の都市計画道路は城山多古線は、県のみちづくり計画では、令和7年までに供用開始という記載になっている。南側の東西の道路、東町久野線は、現在、具体的な事業計画はない。特殊な道路で、小田急線、大雄山線、両方にまたがるため、難しい道路事業になる。

藤井委員　　当初計画の平成30年の図面と、今の図面になるまでに何か経緯、経過があったのか。市として土地利用の方針が矛盾する場合、今後、施設の用途が決まったときに用途地区の変更も進めていったほうがシンプルなのではないかと思う。

都市計画課長　　当初計画が出た時点より、課題となる周辺道路の混雑について対策を求めてきたところ、変更計画で建物規模が縮小された形になった。

用途地域の変更については、都市計画の根幹的なものなので、個別に点的に変更するのは難しい。都市計画区域全体を見た中で総合的に作業を進めないといけないと考えている。

副会長　　一覧にもあったイオンの取組の公共貢献、地域の住民や市民への貢献は重要だと思う。可能であればこれらを充実したものにしてもらうのも大事。問題は取組の実施が実際に担保されるかということである。イオンが反故にすることはないと思うが、こちらの想定と異なるものになる可能性もある。提案された取組の実施を前提として承認しても、その通り実現しなければ無意味であり、これは根本的な問題だが、それを防止し、取組の実施を担保する手段はどう考えているか。

都市計画課長　　この提案を各所管課に示し調整に入っているところ。防災担当の方では、防災の協定を結ぶような話も聞いている。各所管課と調整しながらできる

ような体制を作っていきたいと思っている。

副 会 長 これは情報提供だが、日本の地区計画制度はドイツのBプランがモデルであると言われている。本場のBプランは建物の業種とか、営業時間とか日本の地区計画とは比べ物にならないくらい細部まで決められている。目に見える形で決めたことを守ることは大事な仕組み。日本では、防災に関する協定などで個別に決めているが、イオンと市だけではなく他から見える形で包括協定などを結び、それが担保として機能することが大事だと思う。

会 長 委員として交通について意見を述べる。先ほど交通量予測で交差点需要率が出ていた。0.9 以下にするのが極めて重要と一般的に運用され、この数字が出れば、地区計画では全く問題ないとして、大店法の審議では普通に通る。しかし、大店法の審議は建物もほぼ出来上がった段階で行われ、搬入車の時刻や、騒音についてはそこできちんと担保されるため、基本的に微調整である。おそらく 0.9 に近い値というのは、市民の感覚からすると、これはかなり混んだなという感じになろうかと思う。

試算をしてもらったのは非常にいいことである。地区計画でこの数字より抑えるような仕組みのお願いや協議はこの場でしかできない。

イオンもバスを出すなどの提案をしているが、バスを敷地の中に入れるためには、バス事業者と調整する必要があるし、店舗に一回入ると所要時間がかかるし、バス業者が了承してくれるかという話もある。

通常、交通は最後の微調整にある印象なので、最初から、今の数字より自動車交通量を抑える施策を出していただいてもいいと思う。

店から半径二、三キロメートルくらいの方が 95 パーセント車で来店するとかかなり混雑する。外の住宅地を配慮した施設配置としてはよくできているが、近隣の方が徒歩や自転車でいきたいという施設配置ではない。小田急線の足柄駅や大雄山線から来られる方、開成町、松田町のあたりから来られる方も想定して、もう少し一歩踏み込んだ自動車交通削減策の提案をお願いしてもいいのではないか。

現実的な提案が出てくるかわからないし、試験的にも難しいかもしれないが、お願いは可能かなという印象を受けたので、検討いただきたい。

会 長 ほかに何か意見がありますか。

(意見、質問なし)

会 長 いろいろご意見をいただいたが、またこのような会が持てるという理解でよろしいか。

都 市 部 長 今日お示した内容はイオンからの提案内容をそのままお示したものであり、今日の意見をイオンに伝え、意見交換をし、反映できるものは反映していただいて、次回もう一度審議会でお示するという形をとりたいと思う。その時期には、おそらく警察の協議等々も進められるとは思っている。

で、そのあたりの状況も踏まえてお示ししたいと考えている。

会 長 また具体的な議論ができるということを確認した。ではこの意見交換については終了でよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

会 長 では、意見交換ア「久野東部地区地区計画の都市計画提案について」を終了する。最後事務局から何かあるか。

都市政策課副課長 次回の審議会につきましては、11月ごろを予定している。詳細は、後日連絡をさせていただく。また、今回は新型コロナウイルス対策の考慮をした中で開催した。次回も同様に会議開催を予定しているが、状況の変化等があった場合には、日程や運用等変更する場合もあるのでご承知おきいただきたい。

会 長 それでは、以上をもって、令和2年度(2020年度)第1回小田原市都市計画審議会を閉会する。

以 上