

議 事 録

会議名	令和4年度 第1回寒川町都市計画審議会		
開催日時	令和4年7月26日（火） 10時～11時10分		
開催場所	オンライン会議（zoom）		
出席者名、 欠席者名及 び傍聴者数	<p>委 員：森一光、齋藤正信、柳下雅子、吉田悟朗、 梶田佳孝、石川永子、磯川浩、福岡清、 内野晴雄、山上貞人、 峯村徹哉（宇角工務部長代理出席）、坂本仁義（12名）</p> <p>欠 席：柳田遊、山田修嗣（2名）</p> <p>事務局：都市建設部－黒木部長 都市計画課－畠山課長、小林、石黒、熊倉、上条 拠点づくり部－廣田部長 倉見拠点づくり課－臼井課長、廣田</p> <p>傍聴者：なし</p>		
議 題	○報告事項 都市計画道路 倉見大神線について		
決定事項			
公開又は非 公開の別	公開	非公開の場合その 理由（一部非公開 の場合を含む）	
議事の経過	<p>1. 開 会</p> <p>【黒木部長】</p> <p>本日は皆様大変お忙しいところ、ご出席いただき誠にありがとうございます。 それでは、令和4年度第1回寒川町都市計画審議会を開催させていただきます。 本審議会は寒川町都市計画審議会条例第1条に規定されており、都市計 画法第77条の2に基づき設置しているものでございます。</p> <p>私は、都市建設部長の黒木と申します。よろしくお願いいたします。</p>		

また、本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止などを踏まえ、オンラインでの web 会議とさせていただきます。委員の皆様方においては、開催方法についてのご理解、ご協力をいただき誠にありがとうございます。web 会議となるため、会議の進行において至らない点があると存じますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは次に、web 会議の注意事項について担当より説明させていただきます。

#### 【事務局】

zoom での会議に当たりまして、2 点ほどお願いいたします。

まず 1 点目としまして、会議の進行中は、基本的に委員の皆様の音声はミュートにさせていただきます。発言の際はミュートを解除していただくのと、今回はカメラを切らせていただいておりますので、カメラをオンにしてご発言いただくようお願いいたします。

2 点目としまして、議事に際しまして意見や質問のある場合は、カメラをオンにした上で、事前にお渡ししています質問カードを挙げていただきまして、司会から指名させていただくような形で考えております。その際は、ミュートを解除してお話してください。司会進行していく上で、司会が気づかないこともあるかもしれませんので、その際はマイクのミュートを解除して発言をお願いいたします。

また、異議がない場合は、今回カメラを切っていますので、異議なしカードというものは挙げられないですが、異議のある場合はカメラをつけていただき、画面が何も変わらない場合は異議なしとして扱わせていただきたいと思います。よろしくお願い致します。

また、資料の説明等は、zoom の画面共有機能を使って、資料を画面共有させていただきます。

その他、途中で不具合がありましたら、チャットまたは電話にてご連絡ください。

注意事項は以上となります。よろしくお願いいたします。

#### 【黒木部長】

それでは、本日の出席関係ですが、山田委員及び柳田委員は本日所用のため、欠席との連絡をいただいております。従いまして、本日の出席委員さんは 12 名で、寒川町都市計画審議会条例第 5 条第 3 項の規定により、過半数の委員さんが出席されておりますので、本日の会議は成立要件を満たしていることを報告させていただきます。

また、今回、峯村委員の代わりに宇角工務部長が代理出席いただいております。

本日の審議会につきましては、1 時間程度をめどにさせていただきたいと考えておりますので、委員の皆様方の御理解と御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、本日の会議の概要と配付資料の確認をさせていただきます。

概要ですが、今後、都市計画の内容についてご審議いただく予定をしております都市計画道路倉見大神線について、現状や今後の方向性などを説明いたします。

次に、配付資料の確認です。委員の皆様へは事前に配付させていただいている黄色の異議なしカード、赤色の質問意見カードでございますが、この関係は先ほどの担当のほうから説明させていただいたとおりです。よろしく願いいたします。

次第の裏面に本日の web 会議の確認事項等があります。資料 1 として審議会の条例、その裏面に資料 2 として委員名簿でございます。資料 3 として都市計画道路倉見大神線について、資料 4 としてツインシティ倉見地区のまちづくりについてでございます。

資料は以上となります。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

#### 【事務局】

事務局の紹介（都市計画課長、畠山、都市計画課の小林、上条。拠点づくり部長の廣田、倉見拠点づくり課長臼井、倉見拠点づくり担当の廣田）

#### 【黒木部長】

また、傍聴ブースのほうには都市計画課の石黒、熊倉がおります。

それでは、次に、寒川町自治基本条例の規定により、町が開催する審議会及びこれに準ずる会議につきましては、原則として公開することとなっております。従いまして、本審議会においても傍聴希望者は、個人情報に関する審議事項を除いて、傍聴できることとなっておりますが、本日、傍聴希望者はいませんでしたので、このまま進めさせていただきます。

また、審議会の議事録につきましては、議事録を作成し、委員の皆様にご確認をいただいた後に、ホームページ等で公開いたしますので、併せてお願いいたします。

それでは、会議を進めてまいります。これより報告事項に入りますので、梶田会長より司会進行をよろしく願いをいたします。

#### 【梶田会長】

それでは、委員の皆さん、おはようございます。最近かなり暑い日が続いたり、大雨が降ったりと、あと感染症のサル痘と、いろいろ出てきておりますので、このように web で開催させていただいていると思っております。

今日は報告事項 1 件でございますが、ぜひ今後のまちづくりに向けてという項目でございますので、いろいろ御質問も含めて忌憚のないご意見をお願いできればと思っております。

それでは、今日の報告事項になります。都市計画道路倉見大神線について、ま

ずは事務局より説明をお願いします。

**【事務局】**

それでは、事務局から画面の共有をさせていただこうと思います。よろしくお  
願いします。

まず初めに、事前にお配りさせていただいている資料と一部細かい表記の修正  
が入った箇所がございますことをご承知おきいただければと思います。大変申し  
訳ございません。

では、説明に入らせていただきます。こちらは、茅ヶ崎都市計画道路で決定し  
ております、倉見大神線について説明させていただきます。

こちらの道路につきましては、平成 27 年 8 月 28 日に都市計画決定がなされた  
道路であります。今回は、上位計画での位置づけ及び都市計画道路としての今  
後の方向性についてご報告という形で行うものです。

改めまして、道路の位置づけについてですが、「倉見大神線」につきましては、  
令和 3 年 3 月に県道 410 号湘南台大神として告示されました路線の一部となりま  
す。起点としまして、藤沢市湘南台から平塚市大神地区を経まして国道 129 号線  
につながり、寒川町におきましては県道 46 号相模原茅ヶ崎に接続する路線となり  
ます。これらの道路の必要性等の前提としまして、上位計画の位置づけをご説明  
した後に、2 としまして、倉見大神線についてご説明いたします。

それでは、上位計画の位置づけについて説明させていただきます。倉見大神線  
につきましては、こちらに表記しているそれぞれの計画において、広域道路ネッ  
トワークの形成に寄与する路線としての位置づけから、令和 3 年に県道 410 号湘  
南台大神として県道認定されたことにより、今回定めようとするものです。

かながわ都市マスタープランの道路部門の実施計画であります、かながわのみ  
ちづくり計画、平成 28 年 3 月改定におきまして、当該道路は藤沢市湘南台方面か  
ら本町北部地区を経由しまして、平塚市大神地区を結ぶ東西交流幹線道路として、  
茅ヶ崎都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる整開保に  
おきましては、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針の中の交通  
施設の都市計画の決定の方針、主要な施設の整備目標のイ、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の中で、主要幹線道路 3・3・4 倉見大神線と  
して、また、寒川町総合計画 2040 及び都市マスタープランにおきましても主要幹  
線道路として位置づけがされております。上位計画の位置づけとしては以上とな  
ります。

次に、倉見大神線について説明させていただきます。先ほどの上位計画の位置  
づけから、県道 410 号として認定された経緯もありまして、広域道路ネットワ  
ークの形成に対応するため、本案件の予定となる区間を今後定めようとするもの  
です。

それでは、当該区間である 3・3・4 号倉見大神線について、具体的に説明させていただきます。

当初計画につきましては、先ほどもご説明させていただいたとおり、平成 27 年 8 月に既に決定されているところがございますが、当初におきましても広域道路ネットワークの形成に寄与する目的で道路区域等を定めてまいりました。今回、定める内容につきましては、次のスライドで説明させていただきます。

こちらは、今後の方向性を示したものとなります。今回におきましても、引き続き広域道路ネットワークの形成に寄与するという目的は変わらず、冒頭、かながわのみちづくり計画での位置づけのところでも説明させていただきましたが、県道 410 号湘南台大神の県道認定を踏まえまして、東西交通の用に供するという目的に従いまして、道路区域を定めようとするものです。

なお、当初決定時の都市計画審議会におきまして、当路線の諮問をした際にいただいた答申書において、今後の社会情勢の変化に応じて、必要な見直しを適切な時期に実施するべく取り組むこと、と付帯意見をいただいております。今回の変更理由に照らしても、それに沿ったものと考えます。

そこで、今回、重ねての説明となりますが、県道 410 号として藤沢市湘南台から平塚市大神地区までが 4 車線道路として県道認定されたことから、それに対応するため、当該路線につきましても一般交通の用に供する 4 車線化を図るものとなります。

こちら（9 ページ）は、当初計画決定の内容となります。本路線につきましては、当初決定におきましても車線の数は 4 車線と定められておりました。今後、定める部分におきましても、車線の数 4 については変わらず、一般交通の用に供する路線として定める予定となっております。

なお、車道部 4 車線と歩道等での構成を予定しておりまして、幅員については現在検討中となっております。

こちら（10 ページ）は、寒川側の倉見大神線の当初決定の計画図となります。赤色でお示ししている部分は倉見大神線となります。今回、定めようとする道路区域としましては、現在検討中である一般交通の用に供する 4 車線の幅員をもちまして、県道 46 号相模原茅ヶ崎に接続するものとなります。

こちら（11 ページ）は、倉見大神線の標準横断面図となります。上段が変更前、下段が今後想定している断面となります。先ほど説明しましたとおり、こちらは一般交通部と称している図になりまして、都市計画として定める範囲ではございませんが、県道 410 号湘南台大神の県道認定に伴いまして、当該区域もそれに合わせて、今後の方向性として一般交通の用に供する 4 車線道路とすることを想定しております。

こちら（12 ページ）は案の申出が来年度以降とした場合の一般的な都市計画手

続のスケジュールとなります。左側の赤枠のところ为本日の町都市計画審議会となります。

今後の手続の流れになりますが、都市計画素案を作成、都市計画素案説明会を行う予定となっております。その後、町都市計画審議会への素案の説明・報告をさせていただいた上、町から県へ案の申出を行う予定となっております。

こちら（13 ページ）は、都市計画手続となります。今回の案件の道路は先ほどお話をさせていただいているとおり、令和3年3月に県道410号湘南台大神として県道認定されたことから、案の申出を行った後の一般的な県決定案件となる予定のスケジュールとなります。

流れとしましては、まず都市計画素案の閲覧を行いまして、公述による意見の申出があった場合には、公聴会が開催されます。その後、町の都市計画審議会を開催しまして、公聴会が開催された場合は、そこで出た意見及びその回答など、また、その意見の進捗状況などについて報告を行います。

続きまして、原案として決定され、都市計画案の縦覧を経まして、県都市計画審議会に付議し、都市計画変更の告示となります。今後、ご審議いただく内容につきましては以上となります。

説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

**【梶田会長】**

ご説明ありがとうございます。何かご意見、ご質問等がありましたら、お願いしたいのですが、いかがでしょうか。

これはやっぱり一般交通部と公共交通部を以前はしっかり分離するという考えだったのが、いろいろ混在の状況もありますので、そういったことを含めて通常の4車線ということで事務局のほうはよろしいでしょうか。

**【事務局】**

はい。そのような形で考えております。よろしくお願いいたします。

**【梶田会長】**

ありがとうございます。やはり当時、分離という話があったのですが、今後いろいろな形で道路占用も使われ方も変わってくるだろうということですので、そういった意味で今回この一般4車線へということになっているかと思えます。

何かご質問等ございませんでしょうか。今後のことも含めて何かあればと思いますが、よろしいですか。

あと現行計画のところ、平塚側になりますけれども、大神地区のところ、交差点部までは平面交差の新設のところは、2車線から4車線に変わったということなんでしょうか。事務局はいかがでしょう。

**【事務局】**

当初平塚側は、トランジットセンターまでは4車線それから西側、国道129号

までは 2 車線という計画でしたけれども、トランジットセンターの位置づけが、今後変更が考えられることから、その先の国道までの部分につきましても、今回と同様の変更を調整、打合せをしているところです。

**【梶田会長】**

分かりました。ありがとうございます。平塚側との連携、結局県道ですので、最終的には県決定になるかと思いますが、そこら辺の状況も含めまして、今回の 4 車線での連結ということになっているかと思います。

**【事務局（傍聴ブース）】**

傍聴ブースの委員より 1 件質問があります。

**【梶田会長】**

では、お願いいたします。

**【森委員】**

都市計画の手続については、この形でいいのかなとは思いますが、ただ事後的なことを少しお伺いしたいのですが、いわゆる県道 410 号の湘南台大神というのと、倉見大神線というのはどう違うのかというのが 1 点お聞きしたい。

それと、いわゆる大神寒川線ですか、これは起点と終点がどこからどこまでなのかというのをお伺いしたいと思います。

それから、これらについて地元のコンセンサス、説明会か何かをされていると思うのですが、どういう意見が出てきているのかというのをお聞きしたい。

ツインシティというか、倉見大神線というのは、今、平塚側はかなりまちづくりを進めているという中で、果たして寒川町に何かメリットがあるのかお聞きしたい。これは地元説明会でも説明されていると思うのですが、お伺いしたい。

それから、この変更計画案の中で、仮称湘南台寒川線という名前が入っていますが、さがみ縦貫道路の接点のところに接続するような形になっていますが、この周辺の渋滞についてどう考えられているのか、その点についてお伺いしたいと思います。

**【梶田会長】**

では、事務局からお願いいたします。

**【事務局】**

では、最初にお話いただきました、倉見大神線、また湘南台大神等の名称ごとの道路の位置づけについて、説明がしきれなかったところがございますので、改めて説明させていただきます。

まず今回、町として、今後、変更の手続を進めていこうと考えている部分につきましては、あくまでも都市計画道路の範囲となりまして、都市計画道路としましては、倉見大神線、こちらの県道 46 号相模原茅ヶ崎から平塚市境まで、こちらが当初町決定として倉見大神線と決定させていただいたところなので、あくまで

も寒川町の範囲としましては、今回、この部分が案件のお話となります。

また、県道湘南台大神というのは、こちらの図面の国道 129 号線の交差点から、(仮称) ツインシティ橋を渡りまして、県道 46 号相模原茅ヶ崎、こちらと交差した部分で南下いたします。それで、寒川北インターチェンジとの交差点部分、図面が古く、(仮称) 湘南台寒川線となっておりますが、都市計画道路で言いますと宮山線、こちらの部分が今回、県道認定ということで、県道 410 号湘南台大神ということで、こちら(仮称) ツインシティ橋を含めまして、湘南台まで一体となった部分の路線を県道湘南台大神ということにさせていただいております。そのため、その路線の一部分について、都市計画決定しているところを変更として、考えさせていただいているということになります。その部分については、まずよろしいでしょうか。

それで、続きまして、まちづくりに関してのコンセンサスについてですが、道路の地元への情報提供等、説明会も含めまして、今後のこのスケジュールどおりのところで説明会のほうは行っていこうと考えております。

すみません、最後の点について、もう一度よろしいでしょうか。

**【梶田会長】**

よろしいですか。もう一度お願いします。

**【森委員】**

今の説明の中で、湘南台寒川が迂回して、県道相模原茅ヶ崎についておりますが、変更として、例えば、キリンの前の道を拡幅してこの県道にぶつけるという方法も考えられますが、どうでしょうか。

**【事務局】**

説明させていただきます。今回、この(仮称) ツインシティ橋からぶつかる平面交差点と寒川北インターチェンジの、ぶつかる交差点につきまして、県道 46 号相模原茅ヶ崎のこの間の部分、ここは平成 30 年に都市計画変更をさせていただいておまして、この道路と合わせて、この区間については 4 車線化する都市計画の決定が現在なされている部分でございますので、この大神地区から湘南台まで行くこの部分は全て 4 車線でつながると現在考えております。

**【梶田会長】**

よろしいでしょうか。線形が少し交差点に入っているという状況ですけれども、大きくはこの大神地区と倉見地区のですね、平塚側と寒川側の地区を結んで、今後、考えられる開発、特に大神地区の平塚側は進んでおりますので、ここをしつかりと結んで、倉見側もやりながら、より交流を増やして少し活性化していこうという意味でも、そういった意味の道路でもあるのかなと思っております。この後、倉見地区については、少しまちづくりの状況をお話いただきますので、そういったところで、どのように活用していくのかということ、町、住民との連携

も見ていただければと思います。ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

**【石川委員】**

基本的なところだけお聞きしたいと思います。

2点ありまして、1点目は、2車線を4車線に変更するというので、公共交通部をなくして4車線にするということとありますが、いわゆる公共交通の定時性をどのように確保しているのかという方針だけ、確認のためにご説明いただきたいというのが1点目です。

2点目については、計画の現行案のほうだとツインシティから新駅交通広場に入っていくところですが、迂回して、一定交通量の調整みたいなこともできているとは思いますが、変更案になると、詳細はまだ決まっていないと思いますが、このまま行って新駅のところまでのさばきというか、これが大丈夫なのかどうかというあたりの、おおむねの方針だけご説明いただくと皆さんが安心するのではないかと思いますので、よろしく願いいたします。

**【梶田会長】**

では、事務局、お願いします。

**【事務局】**

それではまず1点目ですが、現在検討中という段階でのご回答ということで御了承ください。

現在、2車線から4車線に一般交通を増やすことで、交通量的には多少余裕があるのかなというふうに想定させていただいておりまして、定時性につきましては、例えば、時間指定のバス優先などのソフト面での対応で、まだこれで行くよという方向性までは出ていませんが、そのようなものを使いながら警察と調整しつつ、定時性の確保を目指していきたいと考えております。

また、2番目の新しい計画での交通広場の話です。今、こちらの図面だとあまり書いていませんが、後ほどお話しさせていただく中で、少し示させていただきかなと思ったのですが、交通広場のさばき等もたたき台の形自体の変更を考えておりまして、それにつきまして、表から入る路線と裏から接続できる路線という形で、複数の路線から接続、複数使いやすい道路というものを考えていこうということで、現在検討させていただいております。よろしく申し上げます。

**【石川委員】**

どうもありがとうございました。今の段階での方針が分かりました。2つ目のところですが、変更案ですが、公共交通のほうの青い線のところが、交通広場の方まで入ってきていませんが、この辺もまたいろいろと便利になるように検討していただくとと思いますが、それでよろしいのでしょうか。

**【事務局】**

今後、その辺を含めて検討を進めたいと考えております。

**【石川委員】**

ありがとうございます。

**【梶田会長】**

ありがとうございます。公共交通部分は非常に重要ですから、ぜひしっかりと検討いただければと思います。

それでは、他にありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

これは今日報告ということですので、次回以降、審議にかけられるということですので、こういう状況ということをご承知おきいただければと思います。また何かご質問があれば、町へお聞きいただければと思います。

それでは、この報告事項はここまでということでは終わらせていただきたいと思います。もし何かまた、気づいたことがありましたら、最後に言っていただければと思います。

それでは、次の3番目、その他の事項に移らせていただきたいと思います。委員の皆様からはよろしいでしょうか。

では、まず事務局から何かありますでしょうか。先ほどのまちづくりの関連も含めてかと思いますが、よろしくお願ひします。

**【事務局】**

それでは、事務局からでございます。今回、説明しました都市計画道路倉見大神線ですが、当初及び今回定める内容につきましては、広域ネットワークの形成に寄与するということを目的としたものでございます。

なお、当初決定時におきましては、倉見まちづくりの取組も一部話題となった経緯もあります。そういった中で、本件とは直接の関連はありませんが、ここでお時間をいただき、参考までに倉見地区のまちづくりについてご説明させていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

**【梶田会長】**

それでは、ツインシティの倉見地区のまちづくりについて、先ほどの質問も関連しておりますので、事務局より説明をお願いできればと思います。

**【事務局（廣田部長）】**

それでは、私、拠点づくり部長の廣田より、ツインシティの倉見地区のまちづくりについて、情報の提供をさせていただきたいと思ひます。

最初の資料（参考資料）ツインシティ倉見地区のまちづくりについて P4) になりますが、こちらの図面、ツインシティ倉見地区まちづくり基本計画ということでございまして、これは以前に地元にお示した計画の一部になります。位置関係については、斜めに黒く直線で示されている部分が東海道新幹線の現行の線路になります。そして、左側が相模川、そしてちょっと見えにくいのですが、それ

に沿うような形でさがみ縦貫道路と JR 相模線があります。倉見駅をご確認できるでしょうか。新幹線の線路の北側、今、矢印で示しているこの部分あたりになります。そして、この赤枠で示している部分が面整備検討区域と言いまして、北は町、海老名市境ですね、南はレンゴーさん、企業がありますが、その辺りなんです、おおむね市街化調整地域の土地を含んだ 63 ヘクタールを検討区域としてお示ししてまいりました。

しかしながら、この区域を全面整備するという話になると、なかなか事業の困難性というものもございますので、その後、青枠で示した部分、これを新駅周辺整備検討区域といたしまして、これを切り取って、まずはここを先にまちづくりを進めていこうということで、次のページ (P5) になりますが、こういう形で切り取った区域をまず現行の新幹線の線路に沿って、東西の交通広場と称しております。これはまだ駅が確定しておりませんので、確定すれば当然駅前広場と称する名称になりますが、今は交通広場というふうに位置づけております。そこを中心として、南北に交通広場に接続する骨格的な道路、そして先ほど話題となりました公共交通部と称しておりますけれども、一般交通の用に供する 4 車線化を図るという話を先ほどお示しさせていただきましたが、公共交通の考え方については引き続き堅持する、という考え方のもと、(仮称) ツインシティ橋からこの北側の交通広場を目指した公共交通の定時性の確保をこういった方向性を持って示していくという位置づけも一部ございます。

次に、直近で神奈川県の実務的な支援、協力のもと、こういった先ほどの平成 26 年に示した図に載せて、もう少し骨格道路として、ある程度検討した図 (P6) になります。大きくは交通広場を JR の相模線の倉見駅との近接性を考えて、西側にずらしております。こういった部分の骨格道路をたたき台として地元で去年からお示しして、直近の説明会においてもご理解を図っているところです。

この骨格施設にのせて、次の図面 (P7) になりますが、土地利用をもう少し具体的に表したのがこちらの図面になります。駅前ですので、当然直近では商業、業務系、そして現存の住居系あるいは新規に人口を配置する部分とその近辺に住宅エリアとして配置されております。沿道の県道 46 号に沿って水色の色づけがありますが、ここについては、現存の工業系、事務所の再配置をそのまま図るエリアとなっております。

この中で、とりわけの部分を 2 つほど説明しますと、北側の商業・業務系ですが、ここについては広域行政機能ということでの位置づけをしております。本地区にはそもそも神奈川県全体で見た場合の県央・湘南都市圏の基本的なハブになる。あるいは全国との交流連携の窓口という位置づけもございます。従いまして、国・県等の広域行政、そうしたオフィスビルなどを主体とした業務エリアに位置づけております。

もう一つは、魅力発信施設ということで、これはエリアマネジメントの活動拠点、いわゆる最近どこでも駅前再開発などで見られるまちづくり運営会社とか、そういった機能をこちら側に配置するというような位置づけになっています。

主な土地利用については以上でございまして、ここから直近の地元説明会の概要についてご説明いたします。

こちら（P9）は、6月下旬から7月にかけて3か所で行いました。参加人数は全体で69名ですけれども、内容については、まちづくりの理解を深めてもらうというのが主体で、冒頭のご報告案件にもございました、ツインシティの倉見大神線の一般4車線化についてもご説明させていただきました。

これについては、ツインシティの倉見地区まちづくりを語る前に、いわゆるもうちょっと大きく県央・湘南都市圏の概要、そしてツインシティをつなぐ、倉見大神線の一般4車線化ということで、この上の2つをまずは神奈川県に最初に説明していただきました。そして、3つ目のまちづくりについては当然町で説明しましたが、神奈川県と町が共同で開催して説明に臨ませていただくというのが、今回初めての取組みとなりました。

続いて、こういった説明をさせていただいた中で、どういうご意見が出たのかと申しますと、主な内容については、まずは倉見大神線については、4車線化の必要性について、そして、当該路線に該当する関係権利者と思われる方々、用地取得・補償について、実際に事業が始まるのがいつで、移転時期がそうなるようになるのかといったようなご質問。あるいは、新幹線新駅の位置について、やはりこれはJR相模線の倉見駅との接続性ということを考慮してのありがたいご意見でございました。アクセスについても同様です。そして、その他ですが、周辺道路の整備、進捗状況について、宮山線の進捗はどうなっているのかというようなご質問。相模線の複線化のめどはあるのかといったようなご質問をいただきました。

神奈川県が県央・湘南都市圏の概要について説明するときに、リニアの名古屋開業に向けての橋本駅周辺の工事内容も写真を持って説明したところ、非常に関心が高まりまして、いよいよ倉見地区も大阪開業37年を迎えて、計画の策定に向けて動かなければいけないという部分については、県・町、そして地元の皆さんとの一定のご理解、共有が図られたのではないかと考えております。今後、さらなる具体現実化に向けて取り組んでまいりたいと思います。

倉見地区まちづくりの概要については以上となります。よろしく願いいたします。

**【梶田会長】**

ご説明どうもありがとうございました。それでは、何かこの倉見地区のまちづくりに関しまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、

いかがでしょうか。

【事務局（傍聴ブース）】

こちらのほうからご質問よろしいでしょうか。

【梶田会長】

では、よろしく願いいたします。

【齋藤委員】

何点かありますが、まず基本的な考え方ですが、先ほどの開発については道路が優先としているのか、あるいは新幹線はどうなっているのか、いずれにしても関連性はありますけれども、説明を受けた範囲では、道路が優先としているのではないかという印象が非常に強いと思っておりますが、先ほどの（参考資料）ツインシティ倉見地区のまちづくりについて（P7）の中に、まちづくりの概要についてということで、例えばエリアの案内だったら、新幹線のいわゆる誘致ということの一つあります。それから、交通の広場ということで、地域交流拠点としての利便性というような部分、そうしますと、例えば、新幹線とJR倉見駅との接点の問題、この距離感というものはある程度出てしまうと、そういう距離の交流拠点としての利便性というものは非常になくなってしまうのではないかという不安が一つあります。

それから、もう一つ、機能としての基本的な考え方ということで、交流機能、いわゆる広域網としての交通機能を集約する。集約するということは非常に大事だと思いますが、今の計画を見ると集約であって分散をしているというのは計画のある程度の集約性を含めた、いわゆるそのまちづくりということで一連化することとは必要ではないかと判断していますし、もう一点は、地域交流機能ということで、ここにいろいろな施設を集約して、そこに活性化を図っていきます。これは非常に大事なことだと思っておりますが、逆に、これが分散することによってそれぞれの小さい集落になってしまう、機能性がなくなってしまう、そういった意味では、新幹線とある意味では道路が一体化されて、そういう集約性を求めているというのは本来の議論ではないのかなと思います。

そういった意味では、今日の説明の中で見てみますと、道路が主体なのか、新幹線がその次なのかということでは話が、私自身としては判断がしにくいというふうに思っております。以上です。

【梶田会長】

事務局、よろしいでしょうか。

【事務局（廣田部長）】

まず今回の案件になる倉見大神線を含めた広域道路ネットワークの必要性ということで、これについてはまちづくりとは関連しない、まさに東西交通が県内では相模川があるので、非常にまだ弱い、戸沢橋も非常に交通容量が逼迫してい

るという中で、東西交通の用に供する広域道路ネットワークをまずは、この機能を発揮させるということでの今回の変更ということでございます。

まちづくりにとって、この道路が当然必要になるという部分については、先ほど公共交通の定時性の考え方というのは引き続き堅持していくというようなお話もしましたし、その交通に支えられて、当然土地利用にも影響しますので、分散集中というお話がありましたが、土地利用で言えば、昨今のコンパクトなまちづくり、そして、立地適正化の考え方もございます。必要な都市機能を適切な都市施設を持って配置していくと、いわゆる都市機能というものは、商業、業務、医療、文化、子育て、その他サービス施設を集中的に、集約的に、合理的に、効率的に配置していくというエリアとして、ここは最低限必要なのではないかというエリアで、まずはこの赤線でくくっているエリアを検討整備区域として設定している部分もでございます。

そういった道路施設あるいは土地利用、そういったものをどう具現化していくかということで、最終的には事業手法などの適切な選択も今後交えながら、ご質問があった部分については課題として受けとめさせていただき、具現化に努めてまいりたいと考えております。以上です。

**【梶田会長】**

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

**【森委員】**

倉見地区のまちづくりの取組ということで、基本的にはこのエリアでやっていますが、先ほど齋藤委員からも言われたように、やはり新幹線新駅、いわゆる請願による新駅を誘致していくという観点から、何かこの図面を見ていると、あくまでも平塚と寒川がまちづくりを進めているというようなことに見えるのですが、新駅というのは、いわゆる海老名とか藤沢とか、いろいろ広域的なエリアでのいわゆる協議体を作っていて、そこら辺のまちづくりの視点がなくなって必要性があるのではないかと思います。今、この新幹線新駅の北側と南側に交通広場がありますが、これが終点になってしまっているような物の見方になってしまった。だから、これを北側の部分をもっと藤沢側のほうに延伸させていくとか、というような考え方を持って、どこからでも駅に来られるようなまちづくりを作っていくかと思えます。

また、海老名は真ん中に南北メイン道路、4ページには書いてありますが、やはりこういう部分も大事なかなと思っております。

いずれにしろ、やはり何か平塚と寒川だけのまちづくりになってきているように見受けられて、ちょっと寂しいと感じた部分がございますので、そこら辺も含めて、今後検討していただければというふうに思います。

**【梶田会長】**

ありがとうございます。事務局、よろしいですか。周辺市町村との関係でお願いします。

**【事務局（廣田部長）】**

ご指摘ありがとうございます。説明が足りず、申し訳ございません。

このツインシティ大神地区と倉見地区については、県央・湘南都市圏での位置づけがございまして、北のゲート、リニアの橋本駅周辺ですね。それに対比する南のゲートということで、周辺市町及び全国との交流連携の窓口になるという位置づけがございます。

従いまして、森委員のご指摘のとおり、海老名や藤沢方面、あるいは周辺地域との連携はどうなっているのかという部分からお答えしますと、まずは寒川と平塚と県だけでやっているのではなく、新幹線の誘致に関する促進期成同盟会というのが10市町で構成されております。それが隣接する市町で言うと、海老名、厚木、伊勢原、平塚、茅ヶ崎、藤沢といった、ほかにもございますが、そういった市町との連携も取って進めている事業でございまして、そういった市町とどういった連携をするのかといいますと、やはり公共交通網の方面設定と言いまして、バス路線網を主体とした各市町、地域間との交流連携をまず公共交通で結びます。そういったものを主体として、併せて、さらなる広域道路ネットワークということで、伊勢原や海老名などに向けた新規の軸というものもこの中で検討されており、その周辺市町にどういった経済効果があるのかということも、神奈川県が今後、経済指標を作成すると伺っているところです。

今後、森委員がおっしゃるとおり、これらを考慮して、単純なミニマムな町で完結するのではなく、県央・湘南都市圏のスーパーハブになるというような目標を持って進めていきたいと考えています。ありがとうございます。

**【梶田会長】**

ありがとうございます。よろしいでしょうか。では、石川委員、お願いします。

**【石川委員】**

2点あります。1点目は、防災上の観点からご質問させていただきます。寒川町の洪水ハザードマップを拝見しますと、ちょうどこの今見ているエリアというのは、想定される最大浸水深のところが3メートルから5メートル、あるいは5メートル以上というところがまばらに入っているところになります。

寒川町はそういうところは多いとは思いますが、それだけではなくて、ちょうど新幹線よりも北側のところ、倉見駅のところも含めてですが、家屋倒壊等氾濫想定区域ということで、早期の立ち退きが氾濫する場合は必要という、特殊なエリアになっております。

ですので、例えば、こういう開発をするときに、2階や3階とかに避難できるような、周りの住民の人たちが避難できるような、防災上の観点での配慮や開発

における計画みたいなものも少し含めて考えていくこと自体も、基本的な考え方の中で必要なのではないかと思います。それについていかがでしょうか。

2点目は、今ここは半分以上が市街化調整区域になっていまして、ただ市街化調整区域ですが、かなり家が建ってきていると思います。町全体としても交通の便がいい割にそんなに地価がそこまで高くないというのものもあるのかもしれませんが、大分建物が先に建ってきているような感じがあり、計画的な開発にならない状況になっていると思いますが、今回のこの開発地域とか、その周辺のところについての線引きなど、その辺りのお考えというのはありますでしょうか。方針だけで結構なので、基本的な考え方を教えていただけたらと思います。以上です。

**【梶田会長】**

では、事務局、お願いいたします。

**【事務局（廣田部長）】**

まず1点目の防災上の観点というご質問ですが、都市防災については、神奈川県が今いろいろ策定しておりますし、町でも当然、基本計画があります。都市防災については、神奈川県の整備、開発及び保全の方針でもとりわけ昨今の気象状況などを考慮してクローズアップされている部分でございまして、マクロな観点からそういった位置づけで当然考慮されなければいけない問題だと考えております。こちらのまちづくりの中でも、雨水対策とかそういうものは施設整備を当然行います。調整池を作るなど、現在ではまだどの位置とか、どういった規模にといいものはございませんが、まずはそういった施設の配置というものは基本的には行います。併せて、垂直避難ができるような施設、商業業務系を主体とした高度集積を図りますので、そういった意味で、その辺については容易に取り組めるのではないかと考えています。

そして、2点目について、開発抑制が現時点からできるかという部分については、許認可の権限は神奈川県が持っていて、町独自でまちづくり条例という部分については現時点ではないので、現行法に考えると許容せざるを得ない状況ではございます。ただ、一般的に、ここ市街化調整区域ではかなり建て込んでいるというのは当然ですが、その辺は整備手法、どういった財政援助をしていただけるのかという部分については、現時点では、神奈川県と問題・課題を意識を持って取り組んでおりますので、そういった部分でさらなる財政支援なども求めて対応をしていきたいと考えています。以上です。

**【石川委員】**

ありがとうございました。開発抑制だけではなくて、建設がどんどん先に進んでしまっていて、現況が先に進んでしまっていて、計画とか線引きが後からになっている状況が町全体として見える感じがするので、その辺りについてちょっとご意見させていただきました。以上です。

	<p><b>【梶田会長】</b></p> <p>ありがとうございます。ぜひ計画的に進めていただければと思います。まず新幹線の駅がどうなるかということもございますので、そういったところは、様子を見ながら適宜進めていただければと思います。</p> <p>どうもありがとうございます。他はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。これは報告というよりも参考ということでございますので、ぜひまた何かご意見等がございましたら、いただければと思います。では、3 その他につきまして、これで終わりたいと思います。</p> <p>その他、事務局から何かございますか。</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>事務連絡となります。次回の都市計画審議会につきましては来年2月頃を予定しております。開催に当たっては、新型コロナウイルスの感染状況等を考慮しつつ、また改めてご案内させていただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。以上です。</p> <p><b>【梶田会長】</b></p> <p>それでは、委員の皆様、全体を通して何かご意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。ないようでしたら、本日、全て終わりましたので、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す。</p> <p><b>【黒木部長】</b></p> <p>梶田会長、議事の進行ありがとうございます。本日予定しておりました案件は全て終了いたしました。本日のweb会議におきましては、時折通信トラブルが発生し、皆様方に大変ご迷惑をおかけしましたところ、おわび申し上げます。また、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、ご審議にご協力いただきありがとうございます。</p> <p>これをもちまして、令和4年度第1回寒川町都市計画審議会を終了させていただきます。大変お疲れさまでした。では、随時退室ボタンを押して退室していただければと思います。</p>
<p>配付資料</p>	<p>資料1 寒川町都市計画審議会条例</p> <p>資料2 寒川町都市計画審議会委員名簿</p> <p>資料3 都市計画道路 倉見大神線について スライド資料</p> <p>資料4 (参考資料) ツインシティ倉見地区のまちづくりについて</p>
<p>議事録承認委員及び 議事録確定年月日</p>	<p>出席委員全員により承認 (令和4年8月30日確定)</p>