

議 事 録

会議名	平成25年度 第2回寒川町都市計画審議会		
開催日時	平成25年11月26日（火）午後7時		
開催場所	東分庁舎第1会議室		
出席者名、欠席者名及び傍聴者数	<p>委員：綾木委員、右城委員、三堀委員、関口委員、藤沢委員、中村委員、藤井委員、加藤委員、金子委員、島村委員、内野委員、志村委員</p> <p>事務局：常盤都市建設部長、新倉拠点づくり部長 伊藤都市計画課長、柄澤倉見拠点づくり課長 廣田副主幹、皆川副主幹、米山主査、門脇主任主事、杉崎技師</p> <p>〔欠席者：大川委員、宇田川委員、山本委員〕</p> <p style="text-align: right;">傍聴者 4名</p>		
議 題	<p>1. 都市計画道路倉見大神線他2路線について（報告）</p> <p>2. その他</p>		
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 （常盤部長）</p> <p>皆さん、こんばんは。本日は大変お忙しいところ、また夜間のお忙しい時間にご出席いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>ただいまより平成25年度第2回寒川町都市計画審議会を開催させていただきます。</p> <p>私は、本日の進行を務めます都市建設部長の常盤と申します。どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>それでは開催にあたりまして、中村会長からご挨拶をいただきたいと思ひます。</p>		

よろしくお願いいたします。

(中村会長)

夜分遅くにお集まりいただきましてありがとうございます。なかなか日程の調整、時間の調整でうまくできずにこの時間になったことは会長としても深くお詫び申し上げます。

前回に引き続き、都市計画道路の報告等々になりますので、皆様の活発な議論をよろしくお願いいたします。

(常盤部長)

ありがとうございました。

それでは、議題に入ります前に、お手元に配付させていただいております資料の確認をさせていただきます。

まず一番上に、本日の「会議次第」、その次に「委員名簿」、3枚目に「寒川町都市計画審議会条例」、続きまして右上に「資料1」と書かれた「説明用のスライド資料」がございます。続きましてA4横の「資料2-1」と書かれた「地元説明会の概要」でございます。最後に「資料2-2」といたしまして、「都市計画(素案)説明会の概要」があるかと思えます。過不足等はございませんか。よろしいでしょうか。

また、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しておりますので、本日の会議は成立要件を満たしておりますことをご報告いたします。

なお、寒川町自治基本条例の施行に伴い、町が開催いたします審議会及びこれに準ずる会議について、原則として公開することとなっております。したがって、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のでよろしくお願いいたします。

また、審議会等の議事録につきましては、これまでどおり議事録を作成いたしまして、委員の皆様のご確認をいただいた後に、ホームページ等で公開させていただきますので合わせてよろしくお願いいたします。

また、都市計画審議会条例第7条では、「会長が会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の出席を求め、説明または意見を聞くことができる」と規定されております。前回の審議会に引き続き、「都市計画道路倉見大神線他2路線」につきまして、将来事業予定者でございます神奈川県職員に事務局側の立場といたしまして出席していただきたいと考えておりますが、会長、よろしいでしょうか。

(中村会長)

はい、結構です。

(常盤部長)

ありがとうございます。

それでは、これからの進行につきましては、中村会長にお願いいたします。

(中村会長)

それでは早速ですが、報告事項です。傍聴の方は、本日何名いらっしゃいますか。

(「4名です」との声あり)

(中村会長)

4名ですね。では、傍聴の方の入場をお認めしたいと思います。皆さんよろしいでしょうか。

(「はい」との声あり)

(中村会長)

それでは傍聴者の方、それから先ほどの県の職員の方に入室していただきます。

(傍聴者・県職員入場)

(中村会長)

それでは報告事項に入ります。前回に引き続きということですね。前回のおさらいともなっておりますが、まとめた報告となります。事務局、よろしく願いします。

(広田副主幹)

※説明

(中村会長)

よろしいでしょうか。また使うかもしれないので、ここの席でやらせてもらいます。

それでは、今ご説明がございました。本日は、報告でございますので、何か結審をしなければいけない採決はございませんが、これから先に進んでいくと一応想定している都市計画道路に関して、前回の議論も踏まえて追加のご説明をいただきました。それについて意見交換したいと思います。ただいまの説明に対してのご発言をいただければと思います。

今日の終了は、事務局としては8時半とおっしゃっていますけれども、一応8時半目標でやりたいと思います。

それではご発言ある方、挙手願います。いかがでしょうか。お願いします。

(右城委員)

19ページのデータなんですけれども、想定されるバス台数のところなんです、新幹線の利用人数が、これは新幹線の駅がいつできるという想定なのか、これが1点です。

もう1点は、先ほど2.5とか0.1とか、指針、指針とおっしゃったんですが、この指針というのはいつごろつくられた指針なのか。

それと7番目にピーク時のバス台数が3分20秒ごと、いずみ野線延伸で2分45秒ごとと書いてあるんですが、現実にこんなバス運行ができるのかどうか。市場で計算したらこうなるのかもしれないんですけども、それができるかどうか。

それからもう1点は、ツインシティの大神地区にはいろんな施設ができて、具体的にいろいろ出てくるんですが、寒川のほうには何もなくて、これで何か検討していていいのかなみたいな感じがするんですが、その辺はいかがなんでしょうか。

(中村会長)

19ページの計算及びその前提に関するご質問4点ございましたが、順番に答えてください。

(広田副主幹)

まず、新駅の開業の年次をいつにしているかということでございますが、2015年でございます。

(中村会長)

2015年というと来年、再来年でしょうか。

(広田副主幹)

すみません。失礼しました。新駅の開業時期については、2015年でございます。

(右城委員)

2015年にできるんですか。

(中村会長)

再来年ということでもいいですか。

(広田副主幹)

設定の年度としては2015年で考えております。前提条件といたしまして。

(右城委員)

この前の話では、リニアができて、なおかつ新幹線の倉見駅ができるかどうか、それすらJR東海はわからないと言っているわけでしょう、現実には。リニアができるのが2045年とか言っていましたよね。そうじゃなかったでしたっけ。2027年か。そういう中で、果たして2015年の設定で大丈夫なんですか。当然、ここ三、四年たったとき、あるいは10年ぐらいの間に人口推計がかなり下がってくるという想定があるじゃないですか。そういうことも踏まえて、今言った2.5とか0.1という指数を使っていること自体が、現実とそぐわないんじゃないかという心配があるんですがいかがですか。

(中村会長)

どうですか。どうぞ。

(宮本課長代理)

すみません。県です。今申し上げた数字なんですけれども、これは平成19年度に神奈川県の方から委託調査を発注したわけなんですけれども、調査というのは新幹線新駅設置に伴う経済効果等の推計調査ということで、2015年の人口を想定して開業時を2015年ということで想定した出した数字が1万1,100人ということでございます。

あと2.5……。

(西島主査)

ちょっと今の、もう一度補足させていただきますけれども、平成19年度に出した想定としては2015年を新駅開業ということで1万1,100人と推計しております。ただ、先ほど委員がおっしゃったように、2015年というのはあと2年後ということなので、非現実的などころもあるんですが、今回はあくまでバスの台数を具体にお示しするために、今、県で持ち合わせている数字を使って算出させていただいたところでございます。実際に近くなったときにもう一回推計をし直す必要があると思いますが、今回はこの数字を使って算出させていただいたところでございます。

それと、先ほどお話のあった指針について、いつできたかというご質問だったと思いますが、これは98年にこういった指針を出しております、いわゆる98年式という、駅前広場の面積を算定するのに使う指針なんです、いわゆる98年式というものを使って、98年に改定されておりますので、その指針を使用させていただいております。

それとバスの台数。算出した結果、新駅開業時が1時間当たり18台。いずみ野線延伸では1時間当たり22台ということで算出したんですが、現実として実際にはどうなのかというお話だったと思いますが、それについてはまちづくりの姿が具体的にないと、バス事業者としてもどれだけの台数を運行していいのか計画できないかなと思っておりまして、ちょっと現実化かどうかというのはこれからの作業になるのかなと考えております。

最後のご質問、大神側が具体的にになっているんですけども、寒川側がどうかというのだと思いますが、それについては寒川町さんのほうから出して……。

(柄沢課長)

まず寒川町側のまちづくりの話だと思いますけれども、平塚市のまちづくりに比較して、寒川町は具体的な内容に入っていないということでございまして、これにつきましては、今回については道路についても都市計画決定の手続きになりますけれども、寒川町につきましても、今後速やかにまちづくりに向けて地元の方々との協議を進めていきたいと考えている次第でございまして。

(右城委員)

いろいろお話が出たんですけれども、僕ら素人ですからわからないんですが、そういう不確実な要素、例えば相模線の利用が今現状どのぐらいで、2015年かどうかわかりませんが、その時点でどのぐらいになるかとか、現実には2015年なんかできっこないわけです。そういう前提で例えば、4車線ではなくて公共車線を2車線とってほかを2車線にするとか。決定しちゃうとこれは現実には決まってしまうわけでしょう。先のことわからないけれども、道路の運行にかかわることだからと言っているんですけれども、前提条件が狂ってしまって本当に大丈夫なんですか。しかも1998年につくった指針が、今15年たっていますよね。その状態の中で、例えば全然変わらないで、人口がこれから減っていくという情報が出ている中で、そのままそういう指標を使っていて大丈夫なんですか。

(中村会長)

県及び町、いかがですか。

(宮本課長代理)

今回数字を出す上では、新駅開業時2015年ということ、今我々がつかんでいる数字を、それしかないのでバスの台数を算出するに当たって使わせていただいたわけなんですけれども、実際今、我々で新駅開業を目標としているのは2027年ということで、リニアの開通と合わせて新駅も開業して、駅を誘致していきたいということで今現在進めているわけなんですけれども、そのときに人口とか動態等変わる可能性がございますけれども、今、県で推計している人口動態はゆるやかな、日本全国でいいますと、2006年ぐらいから減少傾向に入っているわけなんですけれども、神奈川県の場合でも、先般申し上げましたけれども、2019年からだんだん人口が減っていくという推計になっておりまして、これが大きく変わることはないだろうと考えております。

(中村会長)

この資料のつくりとして、この数字がどこから来たのか何なのかという説明がないままになっているので、それはちょっとよくなかったと思います。ご説明にあったように、現在手元にあるデータでいくと、駅の利用者数と平成19年にやられた業務の数字しかないのであれば、ちょっとだけ弁護すると、駅前広場の計画指針は98年が最新のものです。広場の面積の目安をつくる時にこの数字をやるということは一応それでいいと。ただし、おっしゃるとおりいろんな不確定要素があるので、目安をつくったあと計画のときには考えましょうねということにはなっています。だから、係数に関しては、ちょっと本当はいろいろあるんですが、これでやったらまずいとは言いにくい。

でも、今回のこの案件で、前回から皆さんが心配しているのは、本当にバスのための2車線でがちとしたものをつくって大丈夫なのかどうかだと思います。それに対してのお答えが、今ある資料でいくと、仮に計算すると、1時間に18

台となっていますけれども、これが右城さんがおっしゃったように、先々少し不確定になる可能性がある。県に、町でもいいですが、確認したいのは、27年想定の利用者数の数字はお持ちではないですか。ないんですか。そうですか。そうすると、現時点では、この前提で計算すれば18台けど、ちょっとよくわからないということしか言えないということですか。そうですか。わかりました。

ついでに細かいこと聞きますけれども、話をすぐ戻します。この1万1,000というのは、乗降人員、乗車ですか。

(宮本課長代理)

乗降です。

(中村会長)

ということは、乗ると降りるとだから、これで割算したときの18台というのは、東向きと西向きを両方足した合計ですね。

(宮本課長代理)

両方です。

(中村会長)

3分20秒間隔というよりは、普通に考えたら9台ずつだから、6分40秒間隔イメージですね。つまり、両方向で18台。しかもこのときの、例えばここから先は全く右城さんの話になってしまうんだけど、③の両駅交通広場利用者数に2.5倍するというのは、駅の周りにはそれなりの集積があるという前提での件数ですよね。ですから、それは本来的には、倉見地区がどれぐらいのボリュームになるかということで変わり得る数字。

(課長代理宮本)

そうですね。倉見のまちづくりの状況によっては。

(中村会長)

そうですね。③の2.5は動く。それから④の0.1というのは、駅に来る人の10%がバスを使うという目安値ですけども、神奈川県内の、例えば小田急線の駅、東海道線の駅を見てもものすごいばらつきがあることは周知の事実で、ここに関しても。それから⑤は、さらに東西で2で割っていて、ピーク時の0.2とか⑦のピーク時には40人は乗っているだろうぐらいの目安はいいとしても、③④に関しては若干動き得るという認識でいいと思うんですがどうでしょう。

(宮本課長代理)

はい、おっしゃるとおりです。

(中村会長)

なので、今持っている数字で出したけれども、ここら辺が不確定である、この前提はこうだという説明を最初にすべきでしたね。そうしないとやっぱり誤解を招いて、この18という数字だけが行ってしまうから議論になっちゃいますけれ

ども、今の2.5や0.1が動くと、当然ながら18、つまり片方向9台というのも6なり5になる可能性は十分、まだわからないわけですね。ということなんだろうと思います。

ですので、この19ページの数字の議論は不確定なものだということで、事務局も言っていただきましたので、この数字だけを引っ張ってきますとしにくいんですが、ただ大事なところは、その前提条件を、我々、公共交通2車線とどう考えればいいのかもう少し議論を続けたいと思います。

(藤井委員)

ちょっとこの前提だけ。

もう1つ進めたいんですけども、新幹線がこの駅に1日何本とまるということの想定で、このピーク時を出していらっしゃるんでしょうか。

(西島主査)

東海道新幹線の基本ダイヤが、のぞみ8本、ひかり2本、こだま2本の12本なんですけど、そのうちのこだま2本、ひかり2本が新駅に停車するというような想定のもとで推計してある、その時点。

(中村会長)

ピーク時ですか、毎時ですか。

(西島主査)

毎時です。

(中村会長)

毎時。小田原にもとまらないのに。

(藤井委員)

小田原で全然だめですよ。

(西島主査)

それはリニアが今後できることによって、ダイヤが進んでとまる可能性は増えるだろうという想定のもとで出ております。

(藤井委員)

それはリニアの建設あとということですか。新駅のあとの話ですか。

(西島主査)

そういうことになります。

(藤井委員)

あとというと、この間の話だと何年でしたっけ？ 25年。

(右城委員)

27年。

(藤井委員)

27年以降の話ですか。

	<p>(西島主査) 我々今目標としているのは、2027年の新駅の開業を目指しているところです。</p> <p>(右城委員) 前提条件27年になっているのに、2015年で考えること自体がおかしくないですかね。</p> <p>(中村会長) このメンバーにそれを理解させるわけではなく、県民に理解させるのは厳しいと思います。2027とおっしゃって、一方で15しか数字がないということは、何か問題があるのではないかと思いますけどどうでしょう。今出そうとしているんですか、まだ準備中なんですか。</p> <p>(宮本課長代理) 今のところまだ、また新たな数字を出すということはしていないんですけども。</p> <p>(藤井委員) もう1点だけ。</p> <p>(中村会長) ここですか。</p> <p>(藤井委員) この計算がきょうの議論の都市計画変更に関係するところはあれですか、公共のバスが通る道の幅、幅の設定と橋の橋梁の設計その2つにかかわることだと解釈していいんでしょうか。きょうの議論は。</p> <p>(中村会長) はい、いかがですか。</p> <p>(広田副主幹) 基本的には、先ほど計画書をお示ししたんですけども、その部分のまず種別、今回ご提案している部分は、種別、そして路線面と起点、終点、延長、そして構造形式、車線の数、幅員などが決定したいとする案件、内容になります。</p> <p>(藤井委員) それはわかりますが、今の計算式が出たところは。</p> <p>(広田副主幹) 24.1の内訳ということでございます。</p> <p>(藤井委員) 幅ですね。4車線と幅が問題ないか。</p> <p>(広田副主幹) まず、公共交通部の部分で、車線は2車線とご説明いたしましたが、1車線3</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

メーターになります。そして路肩部分が0.5メートルになりますので、掛ける2で公共交通部については7メーター。そして、一般交通部につきましては、車線が2車線、この部分の1車線当たりの幅員が3.25メートルになります。そして2車線ですので、6.5メートル。そして路肩……。

(中村会長)

細かいことはいいですよ。質問に答えているから。公共交通の部分の2車線が必要だという論拠として、19ページの計算を出したということでもいいですね。

(広田副主幹)

はい、そうです。

(中村会長)

それでちょっと。同じ話ですか、違う感じですか。

(内野委員)

ちょっと違うんですが、公共交通部に関してちょっとお聞きしたいと思ひまして、先ほど一応バス専用道路ということで解釈してよろしいのか、もしバス専用道路ということであれば、道路運送法によるバス専用道路なのか、それとも道路交通法によるバス専用道路なのかということなのです。なぜそんなことを聞くかという、さっきバス専用レーンの話が出ていたんですけども、将来の使い方として、例えば、一般の車も通れるようにすることが可能かどうかにかかわってくるんじゃないかと思ひますので、ちょっとお聞きしたいと思ひます。

(中村会長)

はい、いかがですか。

(広田副主幹)

まず現時点では、バスを想定しております。そして、先ほどご説明の中にもありましたが、タクシー交通や大神地区の土地利用状況からの、例えばイオンモールからのシャトルバスなども想定範囲に置いております。ですので……。

(内野委員)

バス専用道路でいいということですよ。専用ということで。当然バス専用道路でも、タクシーが通れるとか、二輪車が通れるとかあるんですよ。それは道路運送法による道路と道路交通法による道路って違って来るんですね。

(西島主査)

それは県から。

(中村会長)

はい、県から答えてください。

(西島主査)

今、道路法上の道路を想定しておりまして、道路運送法上の道路ではないということ今調整をしています。交通管理者さんと実施の段階で規制をかける。道

交法による規制をかける形で調整しています。

(内野委員)

ということは、将来バスレーンにする可能性はできるということ。

(西島主査)

そうですね。場合によってはそういうことも検討していく必要があるかと思っております。

(宮本主査)

県としては、今の段階ではバス専用の公共交通部ということで、バス専用のレーン確保することによって、要は交通渋滞に巻き込まれないようなバスの定時制を確保することを目的としてこの計画を立てているわけなんですけれども、今申しあげましたように、場合によってはそういうような一般車も通行できるようなことも今後視野の中に入れていかなければいけないなと考えております。

(中村会長)

道路運送法道路というのは特殊な例で、運輸事業者が維持管理が、一応前提ではあったと思うんです。ですから具体的に言うと、何とか交通なら何とか交通が全部維持管理しなければいけない道路というのは日本に何カ所かあるんですけれども、最近つくっている例ではそうではなくて、道路法道路に道路交通法の規制をかけていく、そのやり方が一応イメージだというお答えですよ。

あと後半のお答えは、今回これが都市計画決定されたとして、実際に着工するタイミングで断面構成のこともあるし、それから供用後となるけれども、道路法の道路でございますから、道路交通法の規制を見直すことでそこはいろんな可能性がまだあると、そこはどうしても、何があってもバスしか通せないぞと、計画案はそうなんですけれども、先々の、最初に言った議論のもとで不確定なことがいろいろありますので、そこは少し余地があるという理解でいいですか。

(西島主査)

はい。

(中村会長)

どうぞ。

(綾木委員)

今ちょうど絵が出ていますので。横断図の一般交通部の、先ほどの交通量のご説明がスライドの23ページだと思うんですけれども、倉見大神線ですね。1万1,900台の交通量があると。一方、先ほど19ページの、当面バスだけにして1時間に往復で22台というようなことは、ちょっと感覚的にどうなのかなと素直にするんですけれども、もったいないというのか、当たり前というのか、感覚的にはわからないところもあるんですけれども、あまりにもバス、極端に言えば3分に1本しか通らないと。しかもピークですよ。まして、新幹線が走らない

ときは、夜中は走らないですよ。隣の一般はかなりの交通量があるということが書いてある。ちょうどあそこの真ん中の歩道を歩くとそういう感覚になるのかなと思ったものですから、ちょっとそこら辺はほかの方法なりあるんじゃないかと。

(中村会長)

19ページのバスの数字。冒頭議論しましたように、若干その数字が仮にあるとして、23ページ、24ページの一般部分の1日交通量ですよ。これと数字、普通に見るといやにバスが少ないように見えるところから始まったご発言だと思いますけれども、これは町、県、ご見解ございますか。

(宮本課長代理)

県から。確かに数字だけを比較してしまいますとそのように見えるわけなんですけれども、今回のツインシティの計画の目的ということで、目指す姿としましては、環境と共生するまちづくりということを掲げておるわけですし、これまで一般交通を利用していた人を、なるべく公共交通の利用を促進していこうということで、そのためには、バスの定時性の確保が非常に重要になってくるということで、考え方によっては、隣がすごい込んでいるのに、片方ではガラガラな道ができていくということは確かに無駄なような見受け方もできるわけなんですけれども、その定時性を確保するというので、より一層バスの信頼度を高めて、公共交通部への利用促進、モーダルシフトをしていくことが計画の目的の一つにございますので、なるべくバスの利用促進、今後高齢社会になっていく中で、自動車を運転する方が高齢者になってくるとなかなか難しくなってくることもございますので、今後こういうバス利用を促進していく観点から、この公共交通部というものを確保して、公共交通機関の利用促進につなげていきたいと考えているところでございます。

(右城委員)

ちょっといいですか。今高齢化するとバス利用者が多くなると言うんですけども、今後車って、運転しなくても走る車が出てくるんですよ。年寄りでも乗れる車が出てくるんですね。それからその上に戸沢橋が4万8,000台通っているわけです。これひどいときは本当に渋滞がすごいわけです。杉久保のほうから並んでしまうわけです。そうすると、必ずすいているほうへ流れてくる。そうすると、1万1,900台なんというのは、逆に言うと、よほど考えておかないとこっちもまた渋滞してくる可能性があるわけですね。今言ったどうしてもバスの運行を確保したいというのであれば、時間帯でバスレーンを全部確実にとれるような方法を考えて、その時間帯はバスしか通さない。それ以外は一般車両も通せるようにしておかないと、せっかく4車線つくと答申をしても、本当に先ほどおっしゃったように、片方渋滞でグツグツやっているのに、片方ガラガラだったら

あり得るわけですから、バス路線を確保確保とさっきから言うけど、一般の車だって時間に間に合わせなきゃ、飛んでいかなければいけないときだってあるわけですから、その辺をもうちょっと考えたほうがいいんじゃないかと思うんですけどね。

(中村会長)

いかがでしょうか。

(宮本課長代理)

たしかにおっしゃることはごもっともでございまして、県としましては、あくまでもこれを必ず絶対墨守しなければいけないことがベストだとは考えておるわけではございませんで、社会情勢の変化等によって、皆様がそういうようなご意見等、一般交通4車線のほうがいいんじゃないかというご意見が多ければ、今回幅員を決定するわけなんですけれども、その中で断面構成を変えることはやぶさかではないと考えております。

(中村会長)

この件、ほかにご発言ございますか。

(綾木委員)

先ほどからちょっと同じこの関連する件なんですけれども、倉見大神線ですね。公共交通部ということで、スライドの21ページのところに4車線にすると混雑するよということが書いてあるんですけれども、20ページのほうの公共交通部を見ますと、専用線であると同時に、柳島寒川線の道路を通らずに直接新駅に行けるようなイメージを持って、そういうような感じを受けたんですけれども、もちろん大神地区のほうも、トランジットセンターまでの間は専用ということになって、どっちかという信号がなくてノンストップで行けるような感じで定時性が確保できるということだと思なんですけれども、ですから、そういうふうに柳島寒川線なんかを交差せずに上を通るとかにして新駅につなげればこら辺の渋滞、21ページにあります渋滞みたいなものは方法論としてはあるのではないかと思なんですけれども、それから定時性は確かに非常に重要なんですけれども、18ページのスライドを見ますと、厚木とか伊勢原とか平塚とかは確かにバスの路線が非常に便利だと思います。ほかの鉄道を乗り換えていくよりもね。しかし、全体としての定時性を確保しなければだめだと思うので、この直線の柳島寒川線のここだけ混雑するから定時性が確保できないというのはちょっと理解しにくいんですけれども、そこら辺はどうなんでしょうか。もう少し広い目で全体的に見直せば。

定時性というの、どちらかという新幹線に乗るのに、遅れなくて乗りたいというのはあるんですけれども、逆のほうは、新幹線から下りた場合は少し余裕が、時間的にあってもまた逆な感じも受け取れますし、そういうこともどうお考

えでしょうか。

(中村会長)

そうすると、ちょっと論点を整理すると、1つが、特に20ページの絵だと高架になっているところの話、今日説明がなかったのでそれがほしいのと、あとは全体としての定時性をどう考えているのかということですね。はい、どうでしょう。

(宮本課長代理)

県から。最初のご質問なんですけれども、まず図にありますトランジットセンターというのがございますけれども、県のほうとしては、まずそこを東海道新幹線の新駅の西口ととらえておりまして、まずそこが平塚側に駅の西口ができます。あと倉見側には当然北側、新駅の駅口ができるわけなんですけれども、そこから公共交通部ということで、柳島寒川線、これは上をって新駅のほうにつなぐ、駅のほうにつなげていくという計画でございます。

それと、そういったことで、ここだけ公共交通部の空間を確保しても無意味ではないかということがございましたけれども、確におっしゃるとおりでございます。国道129号と柳島寒川線部分、あと宮山線も、今回4車線と。柳島寒川線は今2車線ですけれども、4車線に変更するというので、いずれにしても、広幅員の道路ネットワークが確保できるということで、ツインシティエリア内だけではなく、広域的に定時性を確保していくためには、既存の道路についてはバスレーンなりバス優先のレーンを設けることによって全体としての定時性の確保につなげていきたいと考えております。

(中村会長)

というお答えでした。まとめて少し、あとで整理します。次、加藤先生どうぞ。

(加藤委員)

前回の審議会のときに、先ほどもお話がありましたけれども、JR東海からの回答がございまして、新駅の設置は現時点で非常に困難であると。中央新幹線が開通してからその先の話であって、現時点では検討できないというご回答をいただいているんです。そういう前提がありながら、割と前提条件を、先ほど目指す姿とか、環境都市の話がありましたけれども、ちょっとあまりにも目標が、ギャップがあるという気がするんです。ちょっとその面でお願したいことがあるんですけれども、倉見大神線の一般交通の件では、倉見まちづくり新駅がない場合を想定していただいていますね。交通関係は苦手なので、数字はよくわからないんですけれども、とにかくそういう想定をしていただいているわけなんですけれども、公共交通部について、もし新駅がない場合、倉見まちづくりがない場合どうなるかということも想定していただくとよかったですかなと思います。もしかして想定していらっしゃるのかもしれないので、その辺を伺いたいというのと。

もう一つは、先ほどから議論がありますけれども、一般交通部と公共交通部合わせて4車線ですね。それも新駅がない場合、倉見まちづくりがない場合と分けて、まあ、一緒でも構わないんですけども、想定してご検討いただけると、どういう状況になっても柔軟に考えられるということになると思うんです。それをぜひご検討いただきたいと思いましたというのが意見でございます。

(中村会長)

何かまとめていただいて、ありがとうございます。質問の部分もありましたけれども、新幹線がなく、かつ倉見のまちづくりも進まない場合の公共交通部というのはどう理解すればいいのでしょうか。自動車のほうはあるからなおのことですけど。

(宮本課長代理)

それにつきましては、先ほどの計算式でお示ししましたとおり、町ができたという想定でこの人数を出しております、ない場合の人数というのは今現在持ち合わせておりませんので、公共交通の利用台数というのは、今現在出せない状況です。

(中村会長)

単純に計算して、19ページを見て、新幹線利用分が減り、相模線の利用分が減り、2.5の係数が減り、残りそのままとして思えば何となくわかるんですけど、バス専用の空間が必要ということは、なかなか言いにくいのではないかと思いますよね。この話は前回から、加藤先生が整理してくれたとおりでんですけども、不確定な要素がすごくある中で、一方で、都市計画決定の手順としては、あるタイミングであるところまでは決めておかなければいけないジレンマがあると思います。それで、きょうはあくまで報告と意見交換ですけれども、実際に都市計画にかけるときというのは、先々の変更の可能性が、どういう前提があって、どこら辺がまだ未確定で、どれぐらい振れ幅があって、結果的にどれぐらいの幅でものが変わり得るのかということを見据えた上で、これは決めておこうということが見えるようにしておかないと、やっぱり町の方もここにいらっしゃる方々もすごく不安になると思うんですね。

節々の議論をお伺いしていると、どうしてもバスの専用道路をつくらなきゃいけないと固執していることでもない部分がある反面、さらにこれで難しいのは、川の東側と西側とで、寒川町と平塚市とで、平塚市が平塚市で動いている部分があり、橋ですから両方つなげなきゃいけないので、この大神地区がどうなっていくのかということも受けながらやらなければいけない。

つまり、不確定な要素が三重四重にかかっているんだろうと思います。その中で、ではそれが決まるまで何も決めないこともできないところだと思いますから、まずいということだと思いますので、そこら辺の理屈がわかるようにして

いただくことがすごく大事だと思いました。

(加藤委員)

関連してよろしいですか。

(中村会長)

どうぞ。

(加藤委員)

21 ページのところにあるんですけども、ご説明の中にもあった、東側、平塚側との関係はどういうように整理するのか。ここにアスタリスクがありますけれども、ツインシティ大神地区の骨格道路や土地利用計画の変更が、こちら側の姿勢によっては変更が必要になると聞こえたんですけども、どの程度どういふうに必要になってしまうのかというのちょっと整理していただければいいなと。このまま同じようにいかなければいけないのかどうかなんです。ちょっとその辺も理解が不足しているのかもしれないんですけども、整理していただきたいなと思いました。

(中村会長)

そうですね。

(右城委員)

ちょっと関連していいですか。

(中村会長)

どうぞ。

(右城委員)

ちょっと県の方に聞きたいんですけども、例えば、新幹線新駅が仮にできなかったとして、それでもツインシティ構想というのはこのまま進むんでしょうか。全く別個なものなんですか。

(宮本課長代理)

県といたしましては、新駅ができないことは、現在想定しておりません。やはりもともとこの計画は、新駅を誘致するために平成9年当時、いろいろな地区で新駅の誘致合戦が始まったわけです。その中で、当時の岡崎知事が、平塚側にしようか、倉見側にしようか、さらには綾瀬に持っていかうとか、いろんな地区で誘致合戦が始まったわけです。その中で、適切な位置を決めたのが倉見地区ということで、その中で、誘致するにはどうしたらいいのかということで、環境と共生する魅力あるまちづくりを進めることによって平塚側と寒川側が一体となった、機能を分担し合っって一体となったまちをつくる必要があるということで、この計画が始まったわけでございます。ということで、この新駅がないということ想定しての計画ではございませんで、今現在、県ではそれを前提にして進めているということでございます。

(右城委員)

もしそうだとしたら、もうちょっとJRから色よい返事を引き出せるような方法はないんですか。全然、今の段階ではけんもほろろですよ。

(宮本課長代理)

やはりJRも民間会社になりまして、ある程度採算性を見込みを非常に重要視しておりまして、都市の形成状況、それにつながるアクセス、人がどれぐらい集まってくるのか。そういうところを見計らった上での判断をします。

(右城委員)

そのためにツインシティをつくらせているわけでしょう。

(宮本課長代理)

そうです。

(右城委員)

そういう前提で、そういうものができるんだったらやってもいいよとか、そんなに簡単にはいかないだろうけど、それに近いような話が出てこない、つくってはみたものの、新幹線がとまらないんだたら、そこへ住む者もいなくなっちゃって、結局ゴーストタウンができてしまうみたいなことはあり得ませんか。まして人口が減っていく中で。

さっきもちょっと心配なのは、大神のほうは比較的具体的に、イオンモールがどうだとか、何だかとか言っているけれども、話を聞いてみると、寒川のほうのまちづくりは全く進んでいないわけですよ。今後、鋭意検討して何とか進めていきたいと言っている程度で、本当にツインシティなんですかね、ツインというのは両方あるからツインで、やっぱりこれはシングルシティですよ。そういう感覚が出てこない、検討するのも虚しい感じがするんですけど。

(宮本課長代理)

どちらが先にやるかという話になってしまうんですけども、やはりある程度、計画をはっきり示すことが非常に大事でして、平塚側がイオンとかダイワハウスが進出希望を出したのも、ある程度しっかりとした都市計画を示したことによって進出希望を出してきたということでございます。同じように、寒川側もしっかりとした都市計画を示すことによって、必ずやJRが新駅誘致を決断すると思っております。

(中村会長)

町のほうはこれはいいですか。ご発言は。

(藤井委員)

それに関連して。

(中村会長)

では、先に先生。

(藤井委員)

それに関連して、私は、寒川の都市計画審議会というのは2年ぐらいで新しいので、経緯についてよく知らないことがあります。これ都市計画、まちづくりの計画がわりとおくれているわけですね。おくれた理由というのは、先ほどの地元説明会の概要でも、まだ反対の方も何人かおいでになって、大きな声で発言されていると思うんですが、要するに地元合意がなかなか取れなくておくれたと理解してよろしいんでしょうか。一番の理由は。

(中村会長)

では、この件も合わせてまちのほうからコメントください。

(新倉部長)

まさに今までお話になられている経過の中で、住民の皆さんも新駅が来ることが前提となってまちづくりをするほうが良いと考えられている方が非常に多いです。まさに右城委員さんがおっしゃられているみたいに、早くJRからの回答があることによって、まちづくりが進むだろうということはわかっているんですけども、なかなかどちらが先かということで、非常に葛藤しているのが現状です。

おっしゃるとおり、本当に一歩進めるために、どちらかが一歩進むというのが一番いいことなんですけれども、それは道路をすることによって進められれば良いなと考えている次第です。

(藤井委員)

そうすると地域の人たちは、新幹線が来るといえば考えてもいいよということですね。

(新倉部長)

それが前提になっています。

(藤井委員)

それが前提にならないんだったら、土地だけ提供して道路だけできて、何か知らないけどあまり走らない道路ができて、それで結局、私たちは、今の快適な生活かどうかは知りませんが、今の住み慣れた場所から離れなければいけない状況になることに対して、条件にされていることが多い。それが遅れてきたという一つの大きな理由であると。

(新倉部長)

はい。

(藤井委員)

何戸ぐらいいらっしゃるんですか。もし立ち退きがあるとすれば、きょうの都市計画道路ができたとすれば、何戸ぐらい。

(新倉部長)

今の。

(藤井委員)

きょうの。特に横に行くやつですよ。柳島寒川線もあるでしょうけれども、倉見大神線で何戸ぐらい別のところに。

(新倉部長)

8月1日に県のほうで、道路にかかる地権者の説明会を開いています。その際、呼びしているのが200……。

(西島主査)

ちょっとデータを持ち合わせていないので、即答はできないので、次回お答えさせていただければと思います。

(藤井委員)

次回っていつでしたかね。

(中村会長)

いずれにしても、寒川側のほうでの状況ということに関していえば、駅ができることが前提でというところで、なかなかとまっていच्छる話がお答えでした。

さて、ほか。はい、どうぞ。

(新倉部長)

発送が235ありますので。

(中村会長)

はい、わかりました。藤沢さん。

(藤沢委員)

私自身は倉見の予定地のど真ん中というか、町が言っておる東海道新幹線新駅促進協議会という組織もございまして、これは自治会からも商店会からもいろんな団体から、そうしたところにおりますけれども、相当私は、町の方より距離がございまして。平成22年に新幹線の話については、原点へ戻りますという結論を出しております。これは、新幹線新駅促進協議会とあって、町がつけました。平成13年の3月に発足しておりますけれども、これは自治会の役員さん、各町内からの役員さん、商店会、生産組合、それから倉見共有地会、いろいろな方で24名で編成しております。私は、その会長を承っております。既に平成22年に町との話はお断りですと。白紙に、原点に戻ってということで。

そのほかに倉見まちづくり協議会というのがございまして。これは地元の生産組合と共有地会、そして商店街が一部入っています。そこでは、もう白紙に戻しますということでございます。

それから、ついこの間の9月の半ばに、今までの経過、この説明会とか、あるいはいろいろな町の対応を見たときに、倉見ではもう駅は必要ないです。平塚がほしければ、平塚でやられたらどうですかということは、町長自身が地元との、

これにも書いてありますね。41とか42に。地元との公約は全く無視をして、そしてこの41にございます4,059への立ち入り、現在の橋というのは、連絡橋というのはいるのは4,059を通るといふ。この4,059番地というの、倉見共有地会の明治時代から引き継いできた大事な土地だと。これは現在も6万平米ございます。これは、海老名界から現在の新幹線の下までありますけれども、県は永池川という座間・海老名からの水量を集めたものを我々の4,059番地へ流したまま無断で造作して、28年間無許可で使っている。そして、新幹線のすぐ上流では、ある企業と町とが道路の用排水だか、道路の雑排水とか、やはり私どもの共有地へ垂れ流しをしたまま28年間無償で、税金だけは取られている。だから、この41にあります4,059には立ち入らないでくださいと。連絡橋をどこへつくられてもいいけれども、少なくとも我々の、28年間ただで使えばなしで、税金を取られているところはやめてくださいと言っているわけです。

それとやはり、平成9年にツインシティということで、倉見へ決めたということですが、確かにそのときには、右岸と左岸の取り合いというか、綱引き。しかし、寒川でその当時活躍された若い人たちは今、全然この話には乗って来てくれないんですよ。そのときに46万2,000名の署名を集めましたとか、意気高々に言っていましたけれども、今全然その人たちは何の集会をやっても何の説明をやっても全然来てくれない。そんな状態の中では、我々地元の人たちは、ノーということ。平塚が欲しければ平塚でおやりになられたらいいでしょうというのが、9月の結論です。

だから、全くこの都市計画の決定の連絡橋をおつくりになるなら、4,059番地以外へつくられたらいいでしょう。橋がどうしても必要ならば、SS9という、昭和の末期から平成の初めにあったSS9を達成されたらいいでしょうというのが地元の意見です。

これからまだまだ厳しい、シビアな闘いが続くんじゃないですか。平塚は、大きいけれども2つ分かれている。倉見は小さいけれども、ノーでいいですと。ですから、平塚のいろんな会合にも勉強させていただいています。公聴会にも行きました。説明会にも行きました。私ども公聴会なんかでその準備も進めているというのが現状です。

(中村会長)

町のほうからございますか。

(新倉部長)

ちょっとそちらの関係でお話をさせていただきます。

まず倉見地区の方が、新幹線新駅を望んでいないという発言がございましたが、やはり期待されている方もいると、8回の説明会の中では感じたところがございます。それと、町長が地元との約束を守っていないということをおっしゃられた

んですけれども、ちょっと取り方の違いで、我々としては約束を守りつつこの事業を始めていると考えております。永池川の無断使用ということでございますが、今、ちょっと町のほうで間に入って調整をとっているということで、町としても努力しているところでございます。

以上でございます。

(藤沢委員)

よろしいですか。今答弁ございましたけれども、倉見のほうで賛成とは言っていない。ただこうしたらいいだろうか、ああしたらいいだろうかという意見を出しております。その方は、直接そのエリアにおられる方ではないですし、それからむしろ、区画整理というこんないい制度があるんだから、私の家もその中に入れていただいて、寒川駅北口のような物件補償をいただいて、私は、私道じゃなく公道に面したところに行きたいとか、そういう実際に責任の持てる言葉ではないということです。

仮に、そういう方々を結集できるかという、町ではそういう方の結集は絶対無理だと思います。そういう方と話し合いをされるなら、やられて結構ですよ。そういうことができますか。できないはずですよ。

それから町長の公約と言いますけれども、町長は、例えば4,059番地の共有地について、私が筋道をつけます。そして7月末までにはちゃんと県との交渉で回答らしきものをお持ちしますと言って、全然それっばなしですよ。そういう形の中で、だれと話を進められたのか。今まで積み重ねたものだって、あなたたちは壊しているんですよ。守ってません。守っていないでしょう。地元とはえらい距離が離れてしまっているということです。皆さんに聞いていただいてありがたいと思っています。

(中村会長)

双方のご見解が違うので、今どうこうということはもちろん決められませんけれども、それぐらい距離があるということはよく伝わりました。倉見側に関してはすごく問題がいろんな形で深いと理解できました。繰り返しになりますけれども、きょうの案件は、この道路に関しての都市計画の決定に向けての意見交換でございまして、今ひとしきりご議論がございましたが、倉見地区に関しては、先ほど藤沢さんがおっしゃっていたきょうの資料の2-1の41、42のあたりの左側と右側だと思います。それは一つ理解できたということでよかったです。

その上で、この道路に関して、前提条件の話であるとか、幾つかのことがございますが、さらにご発言がもしあれば、実はお時間は来ているんですが、この先これを実際議論していくときにこういうことがあるぞということで、ここまででも大分、前回も含めて根本的ところで議論が出ておりますが、ほかにご発言があれば少しお受けしたいと思います。

(志村委員)

ちょっとよろしいですか。スライドの12番で確認させていただきたいんですけども、きょうのこの審議会で、報告事項を受けて何をどうしておけばいいかということなんですが、柳島寒川線のほうは県決定案件で、この12番のスライドでいうと、きょうの町の審議会が終わったら、町とされては県に対して柳島寒川線については案の申し出を、今町がおつくりになっている案を申し出されて、それを受けとめた県のほうは、素案の閲覧、公聴会と手続きが進んでいくということであるとすると、柳島寒川線については、一定程度この町の審議会としても、今回変更しようとしている内容は基本的にそういうふうに手続きを進めてもらっていいのではないかということは、ある程度の判断が必要なのかなという気がするんですが。

一方、町決定の倉見大神線と宮山線のほうは、これはそういったことではなくて、12番のスライドを見ると、次、いきなり図書縦覧、都市計画案の法定縦覧のことですよ。ここまでは、きょうの町の審議会が終わったら何の議論もなくここまで行って、そのあと諮問・答申が来るということなのか。法定縦覧をやる前には、また何らか町の審議会で、こういう案の内容を都市計画案として縦覧する、しないことについての議論ができる、できないとか、その辺がまたまちづくりの検討のほうの進捗度合いと比べてどんなふうにかかわってくるんだとか、その辺のところを確認させていただきたい。

(中村会長)

大事なところですね。説明してください。

(広田副主幹)

まず県決定案件でございますが、柳島寒川線については、ただいまご質問いただいたとおりでございます。このあと案の申し出をさせていただいて、素案の閲覧という、今お示ししております上段の部分の手続きに入らせていただきたいと思いますと考えております。

そして町決定案件の部分については、下の部分になりますが、図書縦覧と、町都市計画審議회를最終的にはさむと申し上げましたが、説明の中で、今後少なくとも夏ごろにと申し上げさせていただきました。町の都市計画審議会。したがいまして、必要があれば、その図書の縦覧前に町の都市計画審議회를任意に開かせていただくことは予定してございます。

以上でございます。

(中村会長)

分けておきましょう。上のほうですけども、そもそも県決定案件である県の都市計画審議会であるから、我々のこの町の審議会ではどんな立場にあるんですか。こういうことを県でやりますよという情報をいただいて、参考に

いろいろ意見を交換するけれども、法定上は、公式にこの会議が何か言うということではないんですよ。そこをちょっと説明してください。そこだけです。

(米山主査)

町の審議会で、町決定の一番はじのところに19条の第1項ということで最終的に諮問・答申と書いてあるんですけども、町決定案件の場合は、本審議会の議を経た後でないと決定できないという扱いになります。県の決定案件については、18条の1項ということで、県都市計画審議会の議を経た後ということになります。

この3つの案件は、見てのとおり密接に関連している案件でありまして、案の申し出をしたあと、県のほうでも手続きを進めていくのですが、県のほうから町に対して意見照会が来まして、意見照会をした時点から、県の案の縦覧が終わって、県の考え方ですとか、同時に、町決定案件でも縦覧を、関連する案件なので行っていく予定です。これらがそろった時点で、性質としては町決定案件には法定という形で諮問、県決定に関しては町長が県知事に対して回答するための参考にさせていただくために諮問するという形で三本同時に本審議会にかけさせていただく予定です。

その間にありましたけれども、現在こういった状況で、十分説明も足りていない状況なので、必要に応じてその間に審議会を開催させていただいて、進捗状況だとか必要に応じて開催していきたいということを考えています。

以上です。

(中村会長)

そうすると、県決定のほう、上の柳島寒川線に関しては、意見照会が来るタイミング等で、町で審議会を開ければ、そこに関してまた審議ができますね。できる機会があるということですね。

(米山主査)

そうですね。法定的に決定するとかしないではないですけども、町長が回答するに当たって、本審議会の意見を参考にというか。

(中村会長)

そうですね。今までもそうでしたよね。

(米山主査)

はい。

(中村会長)

それから下に関しては、図書縦覧にすぐ行けるとはとても思えないという共通認識だと思いますので、ちょっとまたどんなに日程なのかわかりませんが、図書縦覧の前段階での議論はあるだろうというお答えですが。

(志村委員)

少なくとも宮山線というのは既に都市計画が定まっていますこの位置でとりつくということがわかっていると。倉見大神線はいろいろこの審議会でも議論が出ていますけれども、平塚都市計画との整合性等を考えると、少なくとも一般交通部は今お示しいただいているようなところで、計画として町としては提案をなさりたい。したがって、宮山線と倉見大神線の間を4車線にし、その前後の取付部をすりつけていくという柳島寒川線については、今日お示しいただいた内容でこの審議会としては問題ないという、県に案の申し出をすることはこの内容で問題ない、基本的に問題ないということを決めておかないと、ちょっと今、町のご当局の説明は中途半端だったんだけど、素案の閲覧以降は、県の手続きで進んでいって、確かに町に意見照会が来て意見を述べる機会はあるけれども、素案をつくり次の原案というのも都市計画の原案は県がつくるわけだから、意見照会が来たときにその案に対してさらに町長さんが意見を述べるに当たっては町審議会に意見を照会するからよい、みたいなことなんだろうと思うんですけども、柳島寒川線の位置づけのところは、もう少しはっきり言うておいていただかないと、この審議会が本当に基本的にこういうことではまずいよというのがあれば、今日のこの場で言うておかないと、多分、後ではなかなか難しいのではないかなと思うんですけども、そこはいかがですか。

(中村会長)

町、いかがですか。

(米山主査)

性格的にそういった性質、これから案の申し出ということで県の手続きに入るということで、今のご意見で審議会として報告していかどうかということを確認したほうがいいのではないかなというお話と理解したんですけども。

(中村会長)

そうすると何、柳島寒川線の4車線への都市計画変更、具体的にはスライドの6ページ、場所も断面も書いてあるけれども、これに関しては、今までもここに關しての議論はないんですけども、一応採決その他をするわけではないけれども、どんな意見がこの中にあるかというのをまとめたことはしておかなければいけなかったと、いけないというか。

(米山主査)

ご意見としてそういうご意見かなということで、町としては、県決定、町決定という案件の違いはあるんですけども、一括して関連深い案件なので、個別に一つずつ説明しても説明がつかないので、時点時点で前回10月とか11月で説明させていただいていると。あくまでも柳島寒川線は今後、案の申し出をして以降は、県の決定案件にはなりますが、その途中経過は本審議会に報告させていただいている場だと認識して、きょうは審議会を開催させていただいております。

(中村会長)

町としては、別にここで今日柳島寒川線がどうだということに関して意見集約をしなくてもいいつもりでいらっしゃるということですね。

(米山主査)

はい。

(中村会長)

行政の方は、そうではないのではないかということなんですけれども。確認ですが、12ページのスケジュール、上半分で行くと、案の申し出、素案の閲覧、公聴会まで行ったら、要するにその先、公聴会というのは県民に対する公聴会であり、県の都市計画審議会で決めることであるということですよ。もともとこの会というのは、この件に関しては、直接はいけないんですよ。ただせっかくの機会でご照会いただいたから意見を聞く機会は2回あったけれども、前回も今回も、橋の部分に関してはたくさんご意見をいただいていますけれども、柳島寒川線は特に意見は今のところ出ていないという事実は……、はい、どうぞ。

(綾木委員)

柳島寒川線のことでも聞きたいんですがよろしいですか。

(中村会長)

どうぞ。

(綾木委員)

現況16メートルを4車線にして27メートルというのはわかります。今のお話だと、中央分離帯を設置するというので、中央分離帯、植樹帯を設けるのかどうかわかりませんが、町の説明会の中で、ご意見の中で、今県道が3メートルで歩道は余裕があるということで、同じような意見が出ていたと見受けたんですけれども、交通量が多くなるので、4車線にして広くするのは当然なんですけれども、寒川町地元としては、やっぱり歩道と最近増えている自転車。そこら辺をしっかりと、寒川町のこれからの将来の見本になるような整備になるのではないかなと思うんですけれども、そこら辺、どういうふうに割り振りをお考えでしょうか。中央分離帯というのは、今の時代はそんなになくとも両側に植樹帯がありますので、幅は取らなくてもいいと思うんですけれども、決まっていること等ありましたら。言いたいのは、要するに歩道と自転車道をきちっとこれから将来のためにうまくとっていただきたいと。自転車が1メートルというのは、全然足りない話で、何かございますでしょうか。

(中村会長)

では、この道路断面に関する質問なので、お答えください。町ですか。

(広田副主幹)

まず真ん中にある部分は、中央帯として4メートルの設定と考えております。

この部分につきましては、柳島寒川線の交差点間隔が非常に土地利用を負っている部分が多いということで、右折車線などを配置する部分もございます。その分も想定して中央帯として4メートルを設定しているということでございます。

そして、自転車の必要性が高まっているといった中で、地元の説明会でもそういったご意見が出ております。これは事業実施の段階で、そのご意見も、今いただいたご意見も含めまして検証していきたいと考えております。

以上です。

(中村会長)

私が素人みたいな質問をするといけないんだけど、6ページの断面図のこの計画という、この断面図の形までが都市計画で決まるんですか。どこまで決まるんですか。27という数字は決まりますよね。それから4車線が決まりますよね。その構成というのはどのぐらいがっしり決まってしまうんでしょう。

(広田副主幹)

幅員27メートルだけで、断面構成については事業実施の段階で検証されます。

(中村会長)

そうですね。だから、この標準的には、道路構造令及び解説と運用等にある標準の断面があって、標準だけれども、実際には状況に応じて構成を変える。もちろんその中で、今のご意見が自転車、歩行者の空間にきちんと配慮すべきであるということであるとすれば、この27メートルを実際に絵を書きしていくときに、それを配慮した形でやる。

ただおっしゃったように、交差点の間隔が狭いので、右折レーンを両方向で連続にとっていくと、一歩間違うとぐにやぐにやしちゃうので、そこの調整もあるけれども、それは個別にやっていく。

都市計画で決めるのは、原則27の標準的な4車線の道路にするというところまででいいですか。

(広田副主幹)

おっしゃるとおりです。

(中村会長)

はい。わかりました。ということで、ご意見としてこれを承ろうと思います。

土木事務所の方と町の方で見解が違っているところがあるんですけども、柳島寒川線に関しては、特段強いご意見は今のところないんですが、ほかの皆さんいかがですか。もちろん、何回もお受けしたいんですけども、ここまでのところは、全体の問題とか前提条件の問題がリンクするので、実はこの位置はそれぞれリンクするんですけども、我々として、そこは一つあると。その上で、この柳島寒川線に関してのご発言がもしあればここでお受けしたいんですが、いかがですか。どうぞ。

(藤沢委員)

柳島寒川線は、寒川の一番北の信号までを拡幅するという説明ですよね。あと海老名まではわずかですよ。海老名は広く車線を持っているのに、何で寒川だけはそういうふうに境目を。今ならできんだらうけれども、これがさらには新駅がどうのこうのと言って、将来いったら難しくなるのに、どうしてここまでにしちゃったんだらうという意見は、相当出ています。

(中村会長)

スライド4ページを出してください。それでよく見ると、ここまで。今おっしゃるのはここまでということ。ここからここが寒川町の中だけど、今回の決定の範囲ではないということのご指摘ですか。これ教えてください、町、県。どうぞ。

(広田副主幹)

そこから現在4車線にしている設計基準交通量という一つの目安で、1万2,000台というのが車線数を決める道路構造令上の一般的な技術基準になります。4車線になる部分については、2万8,500台とご説明したところでございまして、そこから、そこからというのは、倉見大神線から先の部分については、交通量推計が1万2,000台を割ることから4車線という根拠にはならず、現道の2車線という形ですりつけていることと思います。

(中村会長)

確認ですけれども、6ページのスライド、27メートルとおっしゃっているのは、ここからこの間だけということですか。ここは27メートルはないんですね、ご提案は。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

なんだ。それどこかに書いてありましたっけ。では聞くけれども、ここは何メートルなんですか。ここは現道が何メートルで、どういふ変更をしようという決定なんですか。

(広田副主幹)

こちらにつきましては、27から16にすりつけるという部分になります。

(中村会長)

今既に都市計画決定されている都市計画道路ですよ。今何メートルで。

(広田副主幹)

16メートルで都市計画決定をされていますが……、そのとおりです。16メートル。

(中村会長)

16。ということは、幅員に関しては変更はしないんですね、この区間は。

だって今16で決定していて、これから先も16で行くということは。

(米山主査)

4車線の部分がこの宮山線の取り付けから倉見大神線までで、それから27メートルから16メートルにいきなりかくっとするわけにはいきませので、スロープ状で徐々に幅員を合わせるために車線に移行していくための区間が出てくると思っています。それが南側と北側に出てきまして、拡幅区間が700メートルですけれども、全体としては16メートルにすりつける区間を含めると1,290メートルということになります。

(中村会長)

そう。そういうことをするんだ。ここが27で、ここから減って行ってどこかで16になっていくわけですね。

(米山主査)

はい。

(中村会長)

ということで、藤沢さんの発言に戻します。どうぞ。

(藤沢委員)

そうすると、一つの車線で付帯したほかから出入りする広い道路もないのに、どうして半分に減るんだらう、半分近くに減ってしまうんだらう、その説明がないわけですよね。一つの路線であります、ほかへ取れる道路がほとんどないのに、どうして台数が減るんだらう。

(中村会長)

二十三、四ページをもとに、まず答えてください。県でも町でも。

平成42年の推計ですと、ここ本当に1万1,900かどうか確認したいんですけど、そうだとすると、この橋ができる前提でできると、全体をもっと広域のネットワークを考えると、ここは2万8,500だけど、ここは1万1,900だからここは計算上、片側2車線、つまり往復4車線必要で、ここは往復2車線で足りるという前提で計画しているというお答えでいいですか。

一応、神奈川県県央部全体の道路のネットワークをもとに、技術的なことは言いませんけれども、どの道路の位置にどれだけ通るんだという計算をしてみると、この橋があるという前提で、仮にスライド24だとしても、倉見まちづくり新駅がなくても、橋があるという前提で行くと、今、戸沢橋なり南の橋にかかった部分も乗り換えてくるのでこれぐらいの数字になり、それが乗っかってくるし、さがみ縦貫もあって、宮山線もできるとここは2万8,500。ただし、ここはかなり量行くので、ここは1万1,900になるというのが予測結果だというお答えだと思います。

それで大分時間が過ぎているんですが、今日結論、1万1,900、間違いない

ですか、本当に。何でそういうことを言うかという、2万8,500の車が来て、こちらに1万1,900行くとすると、ここはもっとあるような気がするんだけど、引き算ですね。三桁の引き算ですけども。あれですか、こちら辺に2万8,500は、この地区に入ってくるのもあるからなんだろう。けど、24ページのスライドを見ると違って、1万1,100と1万1,100で、ここは2万3,900で、2万3,900の車が2つに、全然この地区に関係なく振り分けとしても合計が合わない気がするんだけど、どうしてでしたっけ。

藤沢さん、発言されますか。

(藤沢委員)

そういう数字だとしたら、北へ行く道を強いて拡幅する必要はないでしょうという意見が出ている。

(中村会長)

ここでしょう。ここを拡幅しなくていい。

(藤沢委員)

そこね。

(中村会長)

ここですね。

(藤沢委員)

確かにそういう意見が出ました。インターから上がって、ほとんど縦貫を使ってしまうとすると、北へ行く車が少ないのではないかな。少ないのに何で拡幅しなきゃいけないんですかという意見がありました。

(中村会長)

その説明が、確かにきょう全然なかったし、さっき段階的にと言うけれども、車線帯2と1で1.5というのはないので、ちょっとこういうところでやればわかりますけれども、形としてすりつける、何百もいるとはとても思えず、この区間全体までいる、もう少し手前で済まないのか、あるいはギリギリではなげまずいのかというところは、本来なら交差点付近の平面図をお見せいただかないと、はいそうですねと、私などは一応専門なので、すぐにはうなずきがたいのと、この数字の足し算が合わないことの、この足し算、今説明できますか。ものすごく単純に言って、この2万3,900のうちの1万1,100がこっちに行くとすると、残りは1万2,800じゃないかと思うけれども、1万1,100しかないとならば、1,800はどこに行ってしまうだろうと。もう少し難しく言うと、オーダーが少し合わないように見えるのは気のせいかなというあたりです。すぐ回答できますか。

(広田副主幹)

町道が平行して、さがみ縦貫道路と柳島寒川線の間を走っておりまして、その町道というのがJR相模線の倉見駅前を通る道路になります。そういった分散傾

向が本線から多少生じる……。

(中村会長)

ここにあるネットワークだけではないんですね、配分している道路は。もう一段下と言っちゃ悪いけれども、この図に出てこないような道路も入っていて、それで配分しているわけですね。わかりました。それならわかる。

そうすると、ここまでのことを整理すると、柳島寒川線に関しては、橋と橋とを結ぶところから北側に関しては2車線であると。それに対して今出たご意見は、2車線だったら27から16にいるのかという説明がという話ですね。あと4車線部分に関しては、別なご意見で歩行者、自転車配慮も含めてやっていただきたいというところまでいただきました。

ほかに柳島寒川線に関するご意見ございますか。ちょっと大分お疲れの方が多し、私も疲れてきたので無理かもしれないですね。これはちょっと今日の段階で意見はとてもまとめられないと思います。

それから町決定のほうに関しては、今日もご注文出ましたので、図書縦覧の前にもう一度、我々から出た意見に対するお答えに関して、やはり言っていただきたいと思います。

さてそれで、もう2時間たったので夜も遅いし何とかお開きにしなればいけないんですけども、これに上に関しては県決定案件なので、町の今日のももとのスタンスとしては、次の我々の都市計画審議会のタイミングでもまた追加の議論をして、意見照会が来るタイミングで、あるいはその別のタイミングでも県には意見を申し上げていく形にされますか。どうされますか。

(常盤部長)

はい、そういう形でいいです、はい。

(中村会長)

そうですか。それから、町決定案件のほうに関しては、やはり公共交通部のところの話、それから全体のお話もございましたが、審議会としてどうすればいいのかということを検討するにはもう少し時間がいると思います。したがって、また日程を調整しますが、もう一回やらないといけないということにさせていただきたい。

今日一旦これでお開きにしたいんですけども、よろしいでしょうか。すみません。なかなかすっきりしない終わり方で、気分は決してよくないんですが、皆さんもそうだと思いますが、やはり、不確定なところは不確定だということと、何がどこまで決められるのかという当たりの整理は、やはりきちんとしないとどこかに出たときにはまずいと思うので、申しわけないですが、もう一回審議会をどこかで開かせてください。そのときはまた日程調整でご迷惑をかけると思いますが、よろしく願いいたします。

	<p>では、進行を事務局にお返しします。 (常盤部長)</p> <p>どうもありがとうございました。それでは3のその他に移らせていただきます。事務局からは特にございませんが、委員の皆さんから何かございますでしょうか。</p> <p>ないようでしたら、本日予定しておりました内容は以上で終了となります。閉会にあたりまして、島村副会長、ご挨拶をお願いします。 (島村副会長)</p> <p>皆様お疲れさまでございました。本当に厳しいご意見をたくさんいただきました。ぜひこのご意見を町側も生かしていただいて、将来にとって素晴らしい都市計画になるようにもう一度再度練り直していただきたいと思います。</p> <p>それではこれもちまして、平成25年度第2回寒川町都市計画審議会を閉会といたします。ありがとうございました。</p>
<p>配付資料</p>	<p>資料 1 説明用スライド資料 資料 2 - 1 地元説明会の概要 資料 2 - 2 都市計画(素案)説明会の概要</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 (平成26年2月14日確定)</p>