

は次の第4号様式（第8条関係）

議 事 録

会議名	平成25年度 第3回寒川町都市計画審議会		
開催日時	平成26年3月24日（月）午後6時		
開催場所	議会第1会議室		
出席者名、 欠席者名及 び傍聴者数	委員：綾木委員、大川委員、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、 宇田川委員、島村委員、志村委員 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 【欠席者：内野委員、山本委員】 <div style="text-align: right;">傍聴者 2名</div>		
議 題	1. 都市計画道路倉見大神線他2路線について 2. 第7回線引き見直しについて 3. その他		
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	1. 開会 （常盤部長） 皆さん、こんばんは。本日は大変お忙しいところ、また夕方大変お忙しい時間にご出席いただきましてまことにありがとうございます。 ただいまより平成25年度第3回寒川町都市計画審議会を開催させていただきます。 私は、本日の司会を務めます常盤と申します。よろしくお願ひいたします。 それでは開催に当たりまして、中村会長からご挨拶をいただきたいと思ひます。		

よろしくお願いいたします。

(中村会長)

中村でございます。年度末のお忙しいところ、しかも夜の時間帯にお集まりいただきましてありがとうございます。長い挨拶をするのはもったいないので、簡単にいたしますが、引き続きの案件でございますけれども、資料を用意していただきましたので、ご熱心な審議を期待しております。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でございます。一番上に、本日の「会議次第」、その次に「委員名簿」、次に「寒川町都市計画審議会条例」。次に、右上に「資料1-1」と書かれた「都市計画道路倉見大神線他2路線について」のスライド資料。続きまして、「資料1-2」と書かれた公述意見の要旨及び考え方についてでございます。続きまして、「資料2-1」と書かれた「第7回線引き見直しについて」のスライド資料。最後に、「資料2-2」と書かれた「第7回線引き見直しにおける基本的基準」があるかと思えます。過不足はございませんでしょうか。

また、本日の出席委員さんは12名でございます。後ほど加藤委員が来られますので13名となる予定でございます。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は、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、あ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まして、「都市計画道路倉見大神線他2路線」についての将来事業予定者である神奈川県職員の事務局側の立場として出席していただきたいと考えておりますので、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。よろしくお願いいたします。

(中村会長)

早速報告事項に入ります。本日、2名の傍聴者がおられると聞いておりますが、傍聴を許可してよろしいでしょうか。

(「はい」との声あり)

(中村会長)

ありがとうございます。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)

それでは報告事項です。今日は報告事項が2件ございまして、2件とも質疑応答の時間を個別にとります。では、報告事項の1、「都市計画道路倉見大神線他2路線について」ということで、事務局から説明をしてください。

(広田副主幹)

説明をさせていただきます。正面のスライドを使ってご説明させていただきます。お手元にも画面の写しをお配りしておりますので、見えにくい場合はそちらもご覧ください。

すみません、明かりをつけたままでご覧できるでしょうか。

(中村会長)

大丈夫です。

(広田副主幹)

<資料 1-1、1-2 により都市計画道路倉見大神線他2路線についての説明>

(中村会長)

お疲れさまでした。過去2回いろいろとやりましたけれども、今回も質疑の時間はとりたいと思います。今、説明がありましたように報告でございまして、きょうここで多数決をとるとか承認をとることはございませんが、この後に、スケジュールにもありましたけれども、ありますので、意見交換、それから、今の説明に対してのご質問等があれば少しやりとりをする時間をとりたいと思います。

では、ただいまの説明に関してのご発言があればどなたからでもいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

(藤沢委員)

町は、町長と、それから職員、担当職員との間に、このまちづくり、特にツインシティのまちづくり、特に倉見まちづくりについては、相当に歩みが違ってい

るのではなかろうかということが指摘されています。それについては、町長は、議会の中でも今後都市計画審議会や地元の説明する機会を持ちたいと考えておりますということを書いてますけれども、その説明はされないんですか。どうなんですか。

(中村会長)

質問ですので、一応答えてもらえますか。

(藤沢委員)

それからもう1点ね、きょう配付された資料1-1の、これはページが書いてありませんけれども。

(中村会長)

一応それぞれの下に小さい数字、書いてあります。

(藤沢委員)

4のところですか。ページはないんですが、何ていうんでしょう、これは。

(常盤部長)

スライド番号。

(藤沢委員)

その「上位計画の位置づけ及び都市計画案件等」というのでは、5つに書いてございますね。町は、まちづくり基本計画というのは最も私は尊重されるべきものじゃないかと思うけれども、どうしてこれ、出てこないんでしょうか。それともまちづくり基本計画はさほど尊重する価値がないということなんですか。その2点を伺います。

(中村会長)

では、答えてください。

(新倉部長)

まず、1点目の、町長、職員がちょっとまちづくりの歩みが違っているのではないかと、今後町長は説明をしていきたいというようなことを言っておられるけれども、今後どうするのかというようなことのお答えをさせていただきます。

一応町長みずから地元において説明をしたいというようにちょっと今動いております。地元の許可が出れば積極的に地元に入って説明に回る所存でございますので、その辺、よろしくご理解をください。

以上です。

(柄沢課長)

2点目のご質問ですけれども、町が策定したツインシティ倉見地区まちづくり基本計画、これに基づいて現在の事業を進めている、これについては間違いのないところでございます。ただし、ここで規定をいたしました上位計画の位置づけと都市計画案件等ということで、この町が策定したツインシティ倉見地区まちづ

くり基本計画の上位に位置づけられるものということで、県計画、あるいは町の上位計画としての総合計画マスタープラン等をご紹介しているものでございます。

以上でございます。

(中村会長)

という回答ですが、どうぞ。

(藤沢委員)

1番目の質問に対しては、今、部長から答えがありましたけれども、町長みずから説明したいということをおあなたが承ってきたならば、この会議の当初にそういうふうに表示すべきじゃなかったですか。質問をされてから、じゃあいつの機会におやりになるのか、あるいは年度をかえてからのね、都市計画審議会でご改めて謝罪するなり、あるいは釈明をされるのかということをはっきりしておくべきじゃないんですか。質問があつてから町長みずから出てきていつかはしますということでは、私はおかしいと思うんですよ。あれだけ議会の本会議ですよ、丁寧に釈明をしていながら。私はおかしいと思います。そう言ったからって現在やられてないんでしょうけど。

(中村会長)

2点目は。

(藤沢委員)

それから、2点目については、この寒川町倉見まちづくり基本計画というのは、冒頭にも書いてありますけれども、都市マスや2020プランを集約したものを基本にというふうに言っているわけですから、当然私は上位というか最も尊重されるべきものじゃなかろうかなと。このまちづくり基本計画をおろそかにしているから町はちっとも事業が進んでない。34ページから集約してあって、大事なこれは基本計画です。これをそっちにのけてね、やってるから、いつまでたつたつて進まない。34ページにもまとめてある大事なものだと思うんですよ。私はそう思います。

(中村会長)

回答しますか。どうぞ。

(柄沢課長)

今のお話ですけれども、先ほどもご説明しましたように、ツインシティ倉見地区のまちづくり基本計画というのは、私どもの町のツインシティのまちづくりをするに当たっての最も重要なものだということには考えております。これは当然だと思っておりますが、ここでご紹介したのは、あくまでも上位計画ということで、こういった上位計画のもとでまちづくりを進めていくというそういったご説明をいたしましたので、ここについては、あくまでも上位計画の位置づけということで

ございます。

以上です。

(中村会長)

ということで、その藤沢さんがおっしゃったまちづくり計画は尊重はしていらっしゃるということはそれでいいんですね。ただ、ちょっとこの資料上には入ってなかったということですね。

そのほか、ご発言はございますか。どうぞ。

(右城委員)

本当に素朴な疑問なんですけれども、毎回この席に出ると、倉見地区での取り組みと、取り組んでいる状況と、町が推進しようとしている状況が、いつも何か背中合わせみたいを感じるんですね。今お答えいただいた内容でも、多分藤沢さんは納得されてないだろうと思うんですよ。やっぱりその地元をいづれにしても開発をしていくのであれば、その辺がこうすっきりしない状態でできるんですかね。いつも何かそのところが引っかかるんですけれども。どっちが折れてどっちが進むのか、それは別として、それはわかりませんが、何かその話を聞いているといつもそこだけ並行線みたいな形で、それで結論だけ急がれているような感じもしないでもないんですけれども、その辺はどうなんだろうかな。

(中村会長)

町の見解も聞きましょうか。

(新倉部長)

今、右城委員さんがおっしゃるとおり、このまちづくりにつきましては、まちづくりをするには、やはりその区域の方のその理解というか、が必要になってくると考えております。その理解のもとになるというのが、やはりJR東海さんの前向きな回答というようなことで、ちょっと今足踏みをしているというような状況でございます。ただ、今回ちょっとこれらにも書いてあるように、ツイン橋の例えば都決ができて、大神地区の区画整理ができてというようなことで、このツインシティ計画の中のある程度の事業というのが進むことによって、JR東海さんからの一定のその回答が出てくることをちょっと期待しながら行っているわけですね。その前向きの回答が出てきた場合、ある程度地元の理解というのも得やすいのではないかなと感じている次第でございます。

以上です。

(右城委員)

それは、得やすいのではないかなと感じてると言うけど、得やすいかどうかということまではわからないんでしょう、実際言って。だから、僕はその、本当に素人の言い方なので申しわけないんですけど、新幹線についてJR東海が色よい返事をするとかしないとかって言うても、じゃあ仮に色よい返事をして地元が

嫌だと言った場合、それはどうなるんですか、そういう意味で。だから、やっぱり地元がこういう条件なら俺たちのんでもいいよというような合意形成ができないとね、そこへやっぱり町が働きかけていかないと、おいそれとは解決しないような気がするんですよ。幾らJR東海がいい返事したって、地元、そんなことは俺たちには関係ないよって言われちゃったら終わりになっちゃうわけですから、そのところが何かどうも、その、何ていうかな、地元の意見を本当に尊重して聞かなければいけないんだいけないんだと言いながら、何かそれに対するアクションがちっとも行われてないような感じがしてしょうかないんだけど、そんなことはないんですかね。

(中村会長)

どうぞ。

(新倉部長)

すみません、本当に地元の色よい返事を受ける条件というのをつくるまでにもまだ至ってない状態というのが現在なんですね。ですから、その一步というのが進めるための一步なんですけれども、先ほどちょっとお話をさせていただいた町長みずから地元に入るというような意思表示で行ってますので、そういうことも含めて今後進めていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

(藤沢委員)

それでは、私のほうからよろしいですか。ただいまご発言いただいたとおりでございます。全くかみ合っていないということよりも、やがて平成25年度は終わるとします時期でも、25年度は進んではいない、むしろバックしちゃってるということです。

先ほども1月8日の公聴会の概要、町の答えるべきような町の考えというものも多少は説明がございましたけれども、大事な県がおやりになられた公聴会では4人が4人とも反対、1人も賛成者がなかった。その内容をつぶさに町が解釈すれば、全く地元を裏切っているということですから、地元はまちづくりについては白紙にいたします、原点へ戻りますということもこれは公述人が申し上げているんですから。

そして、先ほども倉見新駅の営業開始は27年というふうな説明を今でもしておられますけれども、それはリニアの営業開始に合わせてということですが、町と地元が申し合わせた事項は、このまちづくり基本計画を倉見では遵守しているはずなんです。町はこのほとんど、このまちづくり基本計画というのは無視してる。私どもは、私どもと申しますかね、地元では寒川町新幹線新駅促進協議会というのがございます。それから、地元にはまちづくり協議会もございます。そのほかにも各町内会ごとにいろいろな組織がございまして、平成22年の3月に申し合わせた事項も全く無視をしている。それから、6項目の公約も無

視している。ひざ詰めも無視されちゃってる。そんなばかげたことはないから私どもは町とは話し合いはしませんよということになる。

ただ、望みがあるのは、前回のときに私もそのように申し上げました、倉見ではほとんど賛成者はございませんよと申し上げたら、部長は倉見にも賛成者がいられますよと言われたから、そういう賛成者を集めておやりになられたらどうですかということになっちゃう。じゃあその人たちはどうだというと、道一本で外れてるんだよ。あるいは、市街化の中で区画整理をやっていただければ、寒川駅の北口のように私の家も新しくつくりかえてもらえるので、そういう人ばかりで。本当に芯になる方々は、反対じゃないんですよ、けども話し合いをしてもむだなんですよ。全部ことごとくけ飛ばされちゃってる。

9月、そして10月、それぞれ4回ずつの地元の説明会がございました。その中では、町はリニアが営業を開始する27年に倉見新駅の開業を目指しております。そうだとしたら、平成22年の3月に申し合わせた、リニアの開業に合わせて倉見が27年に開始をするんだとしたら、少なくともどんなに遅くても13年の4月には新駅の用地買収に入らなければいけない。そして5年かかるか、6年かかるか、とにかく6年かかろうと5年かかろうと、5年たったら新駅の建築を始めなければならない。それが少しおくれるとでき上がるのは26年ですよ。そして、あとの1年の間でいろいろ整備がし切れますかと。でも、町は22年の3月に、それは実行しましょうよと、だから地元でも協力してくださいということがあった。私らもそういうことならば協力は惜しみませんよと言いましたけれども、25年の4月になって一向に何の連絡もなかった。その約束はもう町は全く知らん顔をしちゃって。そして今説明を聞いてみると、27年の営業開始を目指している。本当にできるかできないか、ここでスケジュールをちゃんと、新倉さん、聞いていただいたらどうですか。できっこないですよ。私らは断念しますよ。できないものをこうして説明会を持たれる、至るところで説明をする、ましてや大事なこの都市計画審議会の中でも今でもそういうふうに言っておられるとしたら、それはやはり社会的に大きな混乱を招かせる。地方公共団体がそんないいかげんな表現でいいですかっていうのが地元の表現です。私も地元の一員であり、地元でも役員も仰せつかっております。いつからじゃあ買収するんですか。新駅の用地を買収するには、いろいろその前提があるはずですよ。だからこそ私はこのまちづくり基本計画、平成14年3月につくった、これをなぜ遵守しないということを言っとるんです。これでいくと、この中でいくと、寒川町はまだまちづくりは第1段階ですよ。第1段階ということは、平成13年、14年、15年の歩みですよ。地元はそういうことです。

(中村会長)

今のご発言に対しては、町のほうは。どうぞ。

(新倉部長)

今のお話の中で、地元を裏切ってるというようなお言葉がございました。その地元を裏切ってるというお話につきましては、新駅のその確答があるまでは面整備をしないというようなお話かとは思いますが、今ここでやっているその道路につきましては、面整備とはちょっと切り離してというか別の考え方でやっていますので、我々としては、今までの約束を守ってるというようなことで考えています。

それと、2027年に新駅の開業というようなことでちょっとずっと話させていただいています。これは、神奈川県及び期成同盟会の中で2027年にリニアと同時開業しようと、そういう目標を立てて今要望等を行っております。期成同盟会の一員である寒川町としても、当然その目標に向かって進んでいるわけなので、そういうような表現をさせていただいています。今、藤沢委員さんがおっしゃっているように、じゃあ用地買収はいつからとか、そういうちょっと細かいお話ではなく、その全体的な考え方の目標年次でございます。

私が前回の審議会の中で、説明会で賛成している方がいられるというような表現をしたというようなお話しなんですけれども、私は賛成ではなく期待をしている方がいられるというようなことを言わせていただいたと思っております。その9月、10月のその地元説明会の中では、結構広範囲な方をお呼びしていますので、この事業に賛成とか何とかが、その区域の方とかというのは当然私もわかりませんし、ただ、倉見をよくしたいという方がやはりいられたもので、ちょっとそういうような倉見をよくしたいという期待を持っている方がいますというようなお話をさせていただきました。ちょっと誤解を招いたような表現をしたことは反省していますので、よろしく願いいたします。

以上です。

(中村会長)

この件、ほかの方でご発言、おられますか。

(加藤委員)

すみません、遅れてきまして本当に申しわけございません。

遅れたのでちょっとパワーポイントを全部見てないんですけども、このコマで言いますと13ページのところがございますけれども、「これまでの課題とそれに対する考え方」ということで、やはり今回の都市計画のお話は、未確定な要素がものすごく大きな要因になっているわけですね。新駅がどうなるかわからない。これもJR東海のお話ですと、これを読むとますます何か大丈夫かなという感じがしますし、それから、まちづくりのお話も全く遅々としてゼロの状態であるというお話がございました。

それでどうするかということなんですけれども、ただ、平塚の大神のほうのま

ちづくりは進むんだというお話があると。なおかつ前回もお話が出てたと思うんですけども、道路の渋滞等、橋梁のお話があったかと思うんですけども、寒川町として道路のネットワークをどうしていくかという話はきっとあるのかなと思うんですね。と思いながらこの6ページのこの図を見ますと、やっぱりこんなのできてしまうとどうなるのかなとやっぱり思うわけですね。

前回もたしかご意見として申し上げたと思うんですけども、新駅が来なかった場合とかいろいろ考えますと、こんな大仰な基盤整備をする必要はないと思われるわけですが、その辺のところは、例えば一方は全くこう、何ていうんでしょうかね、公園といったらあれですけども、ちょっと違う活用の仕方をするとか、そういう柔軟な考え方というのができないのかですね、ということをやっとぜひ伺いたいなと思うんですね。

何というか、都市計画をやっててこんなことを言うのはあれなんですけれども、何か最初に基盤が来るといのは本当はおかしいと思って、でも、多分中村先生は土木なので、土木の側の都市計画なので、そういうこともあり得るというふうにおっしゃるのかもしれないんですけども、私は信じられません。

ただ、その広域的な道路のネットワークが必要だとかということであれば、これに若干乗るようなこともあり得るのかなと思うんですね。ですので、その辺、どのくらい柔軟な対応ができるのか、新駅が来なかった場合とか、その辺のところをぜひ教えていただきたいなというふうに思います。

(中村会長)

今、ちょっと土木の、あと先生おっしゃった、13ページのスライドが整理してもらったところですよ。きょうお話の出だしのところは、もう倉見のまちづくりの話がないという話、それから駅に関しても確定でないという話、一方で平塚のほうは動きつつあるという話、そして広域的な道路は動いているという話、その中でどうですかというところ。その一方で、今、加藤先生のご質問にちょっと答えてもらうんですけども、仮に新駅が27年来なかった、あるいは見込みがない、あるいは何が起きるかわからない、そこら辺の振れ幅のところでは柔軟な対応ということがあり得るのかどうか。この話というのは、神奈川県が大枠でつくってて、町がやっていたらいいところもあるので、なかなか答えにくいところではあると思いますけれども、町として今の加藤さんの質問にどう答えるかは、ちょっと振ってみたいと思いますが、いかがでしょうか。

(新倉部長)

またちょっと怒られてしまうのかもしれませんが、新幹線新駅というのは来るということで我々も考えてます。ただ、その柔軟な考え方というのはあるのかというようなお話もございます。今ちょっとお話をされている中で、さがみ縦貫道路の開通、それに新東名が重なる。宮山線、湘南台から倉見地区になる宮

山線、ここでツイン橋というものがかかると、この倉見地区というのが非常にその道路のネットワーク的には非常に優位な地区になります。その倉見地区に住んでみたいと思われる方もとてもふえると思うんですね。そういった意味から非常にこの倉見地区というのは、住みたいまちの1つになっていくのではないかとというような期待もしております。車で動くことも可能、宮山線ができて湘南台にバスの路線が行けば湘南台からいろいろな方面へ行けると。休みのときには、すぐ相模川があって、子どもも遊びに行かせることができるというようなことから、非常に潜在的に住みたいまちというものの可能性が高い地域だと思ってますので、そういった意味でのその柔軟な考え方というのはできるのではないかと、ちょっと個人的には思っています。

(加藤委員)

その柔軟な考え方というのは、いや、この道路のことなんですね。この道路をどんなふうにするかという柔軟な考え方です。ちょっと私もおくれてきたので、幅員構成は都市計画に定めないなんていうのが11ページのところにございますよね。ですから緑道みたいに、極端な話ですが、緑道みたいにできる可能性もあるのかですね。ということも含めて考えられるのかというようなお話。この道路、この、そのものについての柔軟な考え方。

(中村会長)

車線が決められちゃうから、ここで合計で4車線という、一応、その後も当然変更すればいいとは僕は思うんだけど、今回の案件は4車線相当の構造の道路というところは、それを下の12ページにあるけれども、幅員構成というのはこの幅の中で4車線とるんだけど、それをどんなふうにするかということですよ。そこに関しては、都市計画では定めないと、そういう話だと思うんですよ。

ただ、ここから先は多分町と県とやらとやらでなかなかあちらがお辛いかと思うんですが、道路を勉強している者からすると、その車線の運用というのはまだ余地があって、どこまでできるかわからないけれども、普通に考えたら4車線道路をつくるしかないのがまず結論です。その4車線に関しては、どのような質の道路の運用をするかということは、本来的には自由度があっただろうと一研究者としては思いますけれども、会長の立場でそうだとはいって断言はしません。いずれにしても結論としては、全体の幅員と4車線というところを都市計画では決めるということになっております。

(加藤委員)

全体の幅員と4車線。

(中村会長)

車線数ですね。その車線数の根拠として、2車線の中にすべてを入れ込むのは予測上厳しいだろうというのはこの資料のつくり方ですよ。

ただ、あれですよ、町は駅が来るという前提で計算されてますけれども、駅がもし来なかったときにどうするかというのは、それはちょっとだけ出てますけれども、10ページの、10という数字が枠の外に出てますけれども。「倉見地区のまちづくり・新駅が実現しない場合」の一応計算というのは、もちろん技術的にはあり得るわけで、数字はある。町のご説明及びこのバックにある県のご説明は、先々の可能性を見越しておいて、ここから先は、別に私は加藤先生とそんなに意見が違うとは思わないんですけども、いや、道路ができればまちができるというのが絶対だとは思わない。場合によって、道路というのは起爆剤の場面はあり得るけれども、それはやっぱり周到的な準備と戦略と調整というのがあるだろうというのが理解です。なのでちょっと玉虫色の返事ですが。ですが、この資料では、県、町の意向としては、都市計画決定をするタイミングで4車で作るということを一旦しておきたいというのがご提案。それはさっきも言ったように、多分町も県もそれはおっしゃらないと思うけれども、もちろん先々の状況の変化の変更というのは、これはあり得るのだろうとは思いますが。

ですので、一番最初のこの話のときには、12ページで見れば、その上半分のようなバス専用車線が端に寄った絵だけしかなかったですけども、それはこの議論の中で大分変わってきたと思います。上の資料にあるように、そこは今は規定はしない。それはおそらく狭い、ここら辺がちょっと土木的なんですけれども、狭いのでつくって広げるというのと、広いので一応計画をしておいてまた調整するというの、少しやり方が違うのかもしれないですね。そのところはちょっと私があんまり言い過ぎてはいけないんだと思いますが。

でも、今回スライドをいろいろつくってもらったときの13ページがとにかく大事なところで、藤沢さんが最初におっしゃったように、未確定なところがここにしっかりあるわけですよ。我々は、何が未確定で確定かということと、この中で広域的な道路に関してどこまでのことを都市計画審議会として議論できるかということに今来ているということですよ。きょうは報告で質疑応答ですから別に決めませんけれども、この状況はシェアしなきゃいけない。

(藤井委員)

6ページのこの計画案に基づいて、今の加藤先生の話にもつながる話で、私も不確実な話をずっと議論してきたと思うんですが、多分寒川にとっての最悪のシナリオは、最悪というか、できないシナリオの中で、地元がいつまでたっても合意しないと、この間ちょっと平塚の方と会う機会があったんですが、ツインシティじゃなくてシングルシティになる可能性がかなり高いとおっしゃってました、平塚の方は。もしそれが本当ならば、トランジットモールのところは、モールというか、平塚側のところはできちゃうのかもしれないですね。そうするとき、この橋の重要性というのはどのくらいあるのかという話ですよ。どのくらい必

要で、その新駅もできない、それから倉見のまちづくりも合意しないということになったときに、だからその平塚側だけできてそこの全体の計画自体はどういうふうになってしまうのかというか、変わる可能性があり得るのかというのは、ここは県の方に聞くよりしようがないのかもしれないんですけども、どういうシナリオがあり得るんですかね。

多分ずっと合意しないと本当にできない気もするので。だけど橋は必要なんでしょうね、多分ね。その前に、だから、これは町の方の味方をするつもりはありませんが、だから寒川は取り残されてしまって、例えばですよ、例えば、単なる通過点になってしまうと。まちづくりをしておけばよかったなという話になるのかならないのかですよ。そういう議論ってもう少し冷静に行わないと、もう何か都市計画決定で大体ストーリーはできてて、ともかくこれをお願いします、ご説明に終始しますという議論で、片方はもうそんな話ではありませんよというのが、押し問答が続いても何か議論として先に進まないの。今、加藤先生がおっしゃったように、もう少しフレキシブルにいろんなシナリオというのが議論できないでしょうかね。県ももうこれで決めたのだからって全部決められたら、多分オール・オア・ナッシングの話にしかならなくて。

(中村会長)

そうですね。

(藤井委員)

そうすると、多分寒川にとってはあんまりいいシナリオにならない可能性がありますよね、ここで地元が受けなければ、政策的な議論を。かなり行き違いが起きていて不信感が強いので、多分簡単には議論にならないと思うんですよ、今のままでは。やっぱりまちづくりの話は、寒川が取り残されちゃうのもまずいし、倉見の方もここが開発されていい方向に自分たちが動くならば、可能性としての議論としてはあり得るんだろうと思うので、新幹線が来るか来ないかは別にしてくださいね。

(右城委員)

先ほど、個人的にはというような前置きがあったんですけども、その道路ができて、倉見地区が非常に住みやすい、住んでみたいまちに変わるんだというお話をされた。そういうふうな未来志向をした話を、地元にとにかく何度でも何度でも通って、地元の人と話し込んでいくという努力を町がしてるかしてないか。1回や2回言って、私はこう思ってるんですよって言ったって、そんなこと信じられるかかって思っている人が、何回も何回も説明されたらだんだんだんだん変わってくるということはよくあることなんです。そういう努力がないと、今みたいに背中合わせの状態を少しでも斜めになったり真横になったりしながら前向きになることは、非常に難しいんじゃないかと思うんですよ。今、藤井先生がお

っしまったように、寒川だけ取り残されるというのは最悪のシナリオですから。というのは、例えば新横浜ができたとき、もう本当に田んぼばかりあってろくなまちじゃなかったわけですよ。だけど、今、本当に新横浜って1つのエリアになっているわけですから、そういうことを考えると、もっとも行政の立場として地域の方に本当に未来志向の形で話し合いをしていくという、そういう努力をしていかなきゃいけない時期なんだろうという気がするんですね。何となく結論が先に出て、こうしたらいいと思ってるんだけどというようなことが先に、それだけがひとり歩きするような気がしてしようかなくて。先ほど話が出た、何ページでしたかね、2つの案が出たという12ページの部分ですけども、例えばその前に書いてあるのに交通弱者、高齢者が交通弱者。この前私が出たときも、今自動運転する車がどんどんもうすぐ出てくるよ、本当に年寄りが交通弱者になるのかどうか、自家用に乗れないのかどうか、僕はそんな時代じゃないと思うんですけども、その27年という年代を考えたら、本当に車の中で居眠りしててもどんどん目的地に行っちゃうような時期が来るんだろうと思うんですね。そういうことも踏まえたときに、今高齢者が全部交通弱者になっちゃうかどうかって問題があるのだろうと思う。そうすると、バスレーンを専属で設けることが本当にいいのかどうかということも含めて、もうちょっとやっぱり柔軟な発想をして、その辺をやっぱり地域の人と話し合う機会がどんどんふえないと、なかなかこの計画は進んでいかないような気がしてしようがないんですけどもね。

(中村会長)

ちょっと2つほどコメントさせてください。地域に入り込んで、これは多分町の方が答えてたのでいいですけども、右城さんおっしゃったのは、私もそう思います。実際にそういう事例はまちづくりの中でも幾つもございます。ですので、その電車が、いずみ野線が来るだの来ないだの、新駅ができなく、幾つか場合分けのシナリオがある。どのシナリオになりかけてもこういった、こういうふうにしていきたいんだと、そのためにはこういう手順が必要なんだということをやはり説得しなきゃいけないんだと思うんですね。

つまり、もう少し極論すると、なかなかJR東海がいい顔をしないときに、それでもいい顔をしてくれるまではこういうふうにとやると。その途中の時間、20年かかるかもしらんけど、そのときにこの道路を、それはちょっとあれですけども、道路がこういうふうになればそここういう形をつなげていく可能性がまだあるんだと。そこら辺のあり得るシナリオで、どっちに転んでも寒川が変なことにならないようなことを考えていきたいという大枠があって、その中で手順としていくものがあるって、そのときに、ここがその加藤さんと僕の違うところ、道路があるということのをこういうふうにかかしていかしていくということがいいと考えてますということは、やっぱり議論としては本当は要るんだろうなときょう聞いてて

思いました。

それから、ちょっとついでに、今自動運転が出たけど、さっきちょっと言いにくくて言わなかったけれども、4つの車線分の24メートル幅があるけれども、先々これはまだハードルが幾つか、技術的なハードルと制度的なハードルとあって、少し高いんですけれども、例えば低速車両の車、今は超小型も多い気がいたしますけれども、新しい種類の乗り物が出てきたときに、そのための車線を多分用意するという時代は、2027は無理かもしれないけれどもいずれは来るだろうと思っています。だからある程度の幅をとっておいて、それを先々の車社会、あるいは交通の状況に合わせて使っていくということも考えてますということであればまた話は広がっていくと思います。

今回あれですよ、バス専用の車線を入れるかどうかというところは、都市計画では定めないので、ちょっと確認ですけれども。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

そうですね。都市計画で定めるのは幅員と車線と、その前提の現時点で想定できる考え方までは書くけれども、それを固定はしないですよ。それはそれでいいんだと思うんですね。そんなことを今、右城さんの話を聞いてて思いました。

有名な例ですけれども、ソウルというところで、6キロにわたる10車線ぐらゐの高架道路をある日撤去するんですが、撤去してそこに300年前の堀を生かすというプロジェクトをイ・ミョンバクという、あの人ですけれども、市長のときにやりました。1年間で、2年間か、400回説明会をしたんだそうですね、市長みずから。その時間が、ちょっとどこら辺、ちょっとまゆつばなんですけれども、公式な。やっぱり最初は反対であったけれども、それを賛成に持っていくための努力をされたという話も思い出しました。

いずれにしても、その倉見のまちづくりに関する課題というのは、これはやらなきゃいけないと。それをどう進めるかということ、新駅がどうかということも含めて多様なシナリオがあり得る中で、最悪のほうに行ってもそれを負けずに寒川で何とかしようということを考えてときには、この道路をここでこういうふうに決めておくことが必要なんですよという論理であれば、多分そんなに大きな反対はないんじゃないかなと私は思うんですけれども。多分お気持ちはそうかもしれないんですけども、説明がそうになってないし、それから、質疑応答の中でなかなかそう聞こえにくいというのは、ちょっと今日も感じてしまったりしました。ちょっと私があんまりしゃべっちゃいけないですよ。

ほかに、委員の皆様。

(右城委員)

私が言いたかったこともそういうことです。だから最初に質問したのも。

(三堀委員)

私は、藤井先生が言われたことにちょっと関連しているんですけども、10ページの一番下のね、倉見地区のまちづくり、新駅が実現しない場合に、バスの量としては大分減るといって、10という数字が出てますよね、1時間に10台と。これは確かにバスはそうなんだろうけれども、私、加藤先生と違うのはね、私も建築出身なんですけれども、宮山線ができて、それで湘南台からつながってくると。たとえ倉見のまちづくりは、新駅が実現しなくてもやはりこの部分に、この、来た車をさばく、東西方向にさばく橋が必要じゃないかなというふうな感じはするんですよ、どうしても。バスは確かに10台になるんですけども、交通量としてはどのくらいこれ、ここがあるとないのとでね、違ってきちゃうのかなというところが一番僕は気になって、もしその新駅やまちづくりができなくても、交通量の部分からだけでも必要ではないかなというふうな考え方をするんですけども、その点はどうなんでしょう。変わるんですか、やっぱり、まちづくりやその新駅ができないと考えた場合ね。宮山線はもうこれ、決まりましたよね、宮山線はできるということになれば、私はここ、橋は欲しいなというふうな感じはするんですけども、その辺はどうなんですか。

(中村会長)

答えられますか。

(新倉部長)

このツイン橋につきましても、結局ツインシティの骨格道路という位置づけと、あと広域ネットワークの道路と、その2面性を持ってらるんですね。今は本当にまちづくりがちょっととまっている状況の中で、本来的に言ったら両方、両方の意味合いで進めばいいんですけども、さがみ縦貫道路が開通する、先ほど言ったみたいに宮山線ができてくると、そういう中では、もうこの広域ネットワークとしての道路というのをやはり先行してやらなければいけない。それがやはりこの寒川町としても一番、先ほどちょっと会長がおっしゃってたんですけども、有用な、その。

(中村会長)

考え方はそれだけ、ご質問は単純に、この10という数字を出している計算の前提のときに交通量の計算もきつとあって、その交通量のことを考えたときに、ここに橋がなかったらどうなるかという計算をしてあるのか。あるいは、橋を2車線の場合、4車線の場合、どうなるのかという計算をしてあるのかというところが質問だと思うんですけども、そのお答えをいただければと思いますが、どうでしょうか。どうぞ。

(広田副主幹)

前回、審議会のときに一定ご提示させていただいたところでございますが。

(中村会長)

そうですね。一応概略を簡単に。

(広田副主幹)

交通量推計について、まちづくりがない場合においても、この規格、4車線に該当する部分で、ツイン橋が必要とされる部分についてはご説明させていただきました。

(中村会長)

2車線だとちょっと厳しいんですね。

(加藤委員)

先ほど、私、広域ネットワークには乗ったほうがいいんじゃないかというような発言だったのです、実は。橋は必要だと私は思っています。

(三堀委員)

それは失礼しました。

(中村会長)

本質をおっしゃったから、ちょっといろいろ、大丈夫です。広域的なさがみ縦貫のことを考えたり、平塚側が動いていることも考えて、さがみ縦貫がその先、横浜南環状につながるとかいろんなことを考えたときには、相模川全体を見たときには、ここに道路がないというバランス、ないということのバランスの悪さ、あるいは足りなかったらそれこそ寒川町中にあっちこっちに何か渋滞がぼこぼこぼこ起きるようなことになってる、それがマイナスになるということを考えるときに、ここに道路は要るだろう。計算をしたときには、2車線では絶対にだめとは言いきいけれども、かなり厳しい状況だろうという数字を記憶してますけれども、その論理だと思うんですね。あとは、計画論として役割からすると、県全体の広域ネットワーク上の課題と、この道路があることを生かしながら、さっきからの繰り返しになりますけれども、いろんなシナリオに対応できるというメニューが動かせるということも考えていくということであれば話は通るんじゃないかなと、少なくとも提案書はつくれるんじゃないかなというのがキーになりそうですけれども。

どうぞ、お願いします。

(綾木委員)

関連してなんですが、私は倉見には新幹線がとまることを期待しているんですけども、当然多分平塚方面の方もそれは期待してまちづくりをやっていらっしゃると思うんですね。それで、倉見大神線のその橋の幅員構成について、ちょっと柔軟なご提案をいただきました。これは、確かに駅ができない場合、またはまちづくり、倉見地区のまちづくりが縮小をした場合でも、少し対応できる幅が広

があったんじゃないかなと思うんですけども。

2つあるんですが、1つお聞きしたいのは、今大神地区の平塚側は進んでいますよね、まちづくりが進んでいます。多分そこでは、公共交通部、12ページでいきますと上の構成で多分頭の中は想定されているんじゃないかなと思うんですけども、下のような状態になっても、それを平塚部分さんのほうでまちづくりのほうは整合性がとれるのか、持っていけるのかと。下のようなシナリオになるのは、また状況が当然変わってくるというふうに判断されると思うんですけども、そういう、ここに書いてあるのは、その平塚地区では少しそういうふうに整合性を持っていけるのかというのが1点。

もう1点、今回路線で県道の相模原茅ヶ崎線があるわけなんですけど、これが新幹線のこのところ、ツイン橋のところでは交通量がそれぞれ分かれるんですけども、どうしても海老名地区に向かうところが、これはまた4車線から北上していきますと2車線にしぼんでいくんですね。寒川町の境を超えると、海老名地区に行くと4車線になるんですね。そういう、交通量からいうとそうなんですけど、お聞きしたいのは、海老名地区のほうの考え方です。今回はちょっと、平塚のほうの考え方はあるんですけども、海老名地区では、要するに駅等ができることを期待して、当然海老名駅の北側ですが、この計画、地区計画は進んでいます。それから、すぐその門沢橋ですが、このところの地区計画もどうも進んでいるみたいです。それから、海老名公園の周辺の地区計画も進んでるみたいだというふうにちょっと思います。要するに隣では、隣の茅ヶ崎とか海老名地区では、どんどん何か進んでるんですね。ということで、もう1点は、海老名地区との何かそのお話し合いとか、そういう情報とか、何か調整とか、あったらちょっと教えていただきたいと思います。

それから、もう一つ、「確定的な要素」、13ページにあるんですけども、リニア新幹線が橋本にとまるというのはかなり確度は高いんじゃないかなと思うんですけども、ちょっと少しでも判断材料として何かつけ加えていただければいいのかなと思いました。

(中村会長)

最後のはちょっとご意見ということにして、平塚との関係、海老名との関係についてのところというのは大事な質問だと思いますので、町のほうから答えられる範囲で答えてみてください。

(広田副主幹)

4点ご説明した中で、最後のスケジュールで平塚側のスケジュールのお話をさせていただいたところです。平塚側については、まちづくりも含めて現在都市計画の進捗を進めており、その中では、当然公共交通部を前提とした施設、道路の配置になっております。そして、これができないというか、新駅がなかなか実現

しない、あるいはなかった場合にどう影響を及ぼすのかというお話でございます。それについては、12ページにお示ししました、都市計画上の幅員構成に対します下段のバス専用レーンを設ける場合というような形で、対応を1つの例として対応はできるということで、これについての基本的な協議を行っていないので明確にはお答えできませんが、現在の都市計画の範囲内での対応も可能ではないかと考えております。しかしながら、トランジットセンターのレイアウト変更……、済みません。済みません、トランジットセンターでも都市計画の範囲内での対応は、ちょっと変更を伴うというような形にまずはなります。したがって、大神地区への都市計画上の影響はあるということになります。

(中村会長)

ちょっと私が聞いちゃいけないけど、トランジットセンターの決定って何を決定するんですか。トランジットセンターというものをつくるということを決めるんですか。私、公共交通に関しては、多分日本でトップレベルに詳しい自信があるんですけども、トランジットセンターというのは、正式な専門用語としてはまだ十分にはオーソライズされてないところなんですけれども、決定しているのならほうっておきますけれども、何を、中身は何をやる。つまり駅前広場、バスターミナル的なものの空間を決めてあるだけじゃないかなと思うんですけども、そうでもないのですか。

(広田副主幹)

交通広場と同様な面積と位置。

(中村会長)

そうですね。だからそのところの広場の道路空間とその形の概略の形までの決定だと思うんですけども、そういう理解でいいですか。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

そうですね。それで、倉見大神線の平塚市決定に関しては、こちらと同じで幅員構成は決定しないんですよ、都市計画決定には。幅員と車線数ですよ、決定するのは。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

構成の案は、一応もちろん書面には載るけれども、それを決定するわけじゃないですよ。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

こちら辺の確認。ということで、確認ですけれども、お答えをまとめると、決めたことが左側というか、その平塚側であるけれども、調整は可能だということでもいいんですか、いいんですか、平塚との間の調整。よろしいですか。

(藤井委員)

ちょっとそれ、今のに関連して質問していいんですか。

(中村会長)

どうぞ。

(藤井委員)

このトランジットセンターというのは、今のご説明では、必ずしもだからつくらないかもしれないと、不確実性があるという決定でいいんですか。そうすると、下側のツインシティ大神線というのは不要になるということですか。

(中村会長)

つくる、決定したから一応都市計画上はつくるんでしょう、交通広場を。

(広田副主幹)

都市計画上は、そう……。

(中村会長)

つくることを決めたんですよね。

(藤井委員)

トランジットセンターというのは、さっきも会長のお話にもありましたけれども、トランジットだから、だからバスで、電車で、新幹線で来た人がバスでここまで来て、それを乗りかえるんでしょう。

(中村会長)

あのね、ここの、正確に言いましょう。違う、違うんです。トランジットセンターというのは、もともとの用語はアメリカから来てて、公共交通乗りつぎセンターです。もともとは、路面電車とバスとか、幹線バスと支線バス乗りつぎセンターを、多分ポートランドが最初なんですけれども、トランジットセンターと言ってるんですよね。ここでは、多分イメージは、バス、ツインシティの橋を渡るバスと平塚市内のバスの乗り継ぎができるようなバスターミナルをつくるという意味だと聞いてます。そうです。

(藤井委員)

だから、いやだから、新幹線が来ない場合は、トランジットセンターは要るんですか。

(中村会長)

それは、僕が答えてもしようがないんですが、どうでしょうね。

(藤井委員)

いやいや。

(中村会長)

新幹線、来ない場合にこの地域のバスのネットワークがどうなるかということ次第だと思うんです。例えば、さがみ縦貫なり広域な道路を使うバスネットワークがある場合には、当然何らかの乗り継ぎターミナルがあり得ると思うし、そういうことをちゃんと考えてなければ、多分藤井先生がおっしゃるところで、ここにわざわざバス乗りつぎターミナルをつくる必要はないかもしれない。ただ、一方で、ここに大型商業施設を初めとするいろんな機能が集約した場合に、そこがハブとして公共交通乗り継ぎターミナルとするという計画案がつかれるのであれば、そこにバスターミナル。これは、日本ではなかなか、神奈川県ではあまりないんですけども、郊外の大型ショッピングセンターをバスターミナルにしている例というのは今ふえてます。そういうことを考えているんだったらあり得るといぐらいのことを自分がコンサルタントだったら答えると思います。

(藤沢委員)

平塚市では、トランジットセンターは設けますということは明記していますよね。それは、昨年4月1日に平塚市が基本計画として新たにつくったものの中にそういうものは完全に組み入れられているというふうに私は思う。だから平塚では、やはり、先ほど町は、先生がバス路線は決定とはしないということで回答はなかったけれども、それでいいのかなと。なぜ町は黙ってるのかなと。先生のおっしゃられたバス路線は決定しないということでも、じゃあ町はそれ、賛同したというか、うなずいたということですね。平塚では、平塚の基本計画の中ではそれはうたっている。そんなきつい面もありますけれどもね。町はいいんですかということだけは聞きたい。

(中村会長)

藤井先生の質問が途中でとまってたかもしれませんが、いいですか、大丈夫ですか。

(藤井委員)

ええ、僕はいいです。

(中村会長)

1つ確認しましょう。今のじゃあ藤沢さんの質問に対しての答えをまず伺いましょう。

(新倉部長)

すみません、再三申し上げるんですけども、まず基本としては新駅が来るということで我々としては計画をしております。先ほど来出ている最悪駅が来なかったとき、それを使ってバス路線をつくるかつからないかというのは、まだ今の段階で想定できるものではないので、今の時点では考えておりません。

(関口委員)

先生、いいですか。

(中村会長)

はい、どうぞ。

(関口委員)

先ほど、中村先生からもお話がありましたけれども、この13ページの未確定な要素、確定的な要素、今回の手続で決定する要素、これ、非常に私は大事な部分だと思うんですね。先ほど、藤沢委員のほうからもいろいろな話の中で、倉見は別に反対しているわけじゃないんだよというふうな言葉がありました。今、部長が言われるようにね、この計画、あくまでも新駅想定計画だと思っておりますから、ですから先ほど来出ているもしかすると来ないかもしれないというね、こういう想定もなきにしもあらずの部分もありますけれども、ただし、町のほうも、先ほど右城さんのほうからも話がありましたけれども、町の説明不足、それから地元へ入る不足、それからいろんな意味での誤解、こういったものとの解消をしながら地元とどうやって協議していくかということ、駅が私は近くなってくるという、こういう発想からのこの今回計画だと思っておりますので、そういった意味では、この今回決定する、手続で決定するものとしてこういう基本的な道路のネットワークの形成の部分でね、この橋をかけるというのは、私はものすごい意義がある、来たときに困ってしまうわけですから。これから協議していく中で、本当に倉見の人たちの合意形成が遅れるかもしれないけれども、できていったときに、この橋の意味というのは、僕は大きなものがあると思うんですね。ですから、そういった意味では、いろんな否定もありますし、いろんな不安もありますし、もしということも出てくると思うんですが、ただ、今回ここで示されているこのきょうの課題については、できれば、できればという言葉はよくないですね、こういう計画のもとにこれを進めていきたいということでの案だと思いますので、そういった意味では、しっかりと地元との話し合い、合意形成をとってもらおうというこれを前提にさせていただいて、そのためにはこの橋が是が非でも必要なんだという、こういう私は発想で進めていったほうがよろしいのではないかなと、こういうふうに思いますけれども。

(中村会長)

藤沢さんのご質問に対しての町の回答という部分で、確認、もう一回確認しますけれども、都市計画ではどこをバス専用にする、都市計画決定としてはバス専用車線をつくるだのつくらないだの、それを右に寄せるだの、真ん中、端に置くだのということは決めないですよ。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

そうですね。ただ、まちづくり、平塚はまちづくりとしてイオンを置いて、トランジットセンターを置いて、新幹線が来ることを期待してバスをこう走らせるという計画をしているけれども、都市計画決定としては、決めたのは、この橋に関しては4車24.1mということですよ。

(広田副主幹)

はい、そのとおりです。

(中村会長)

そこですよ。平塚はそれをもとにした計画案を、だからここら辺が難しいんですけども、計画を平塚は持っていらっしゃるけれども、法定都市計画の決定としては、そこは言ってないんですよ、平塚も、そうですね。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

それは今の都市計画法の手續上、そうなんです。都市計画法の中でバスレーンというのは決めませんから、それはもうしょうがないんですね。という確認ですが、藤沢さん、どうですか。

(藤沢委員)

地元としては、やはり4車線の橋をつくるということは、バスレーンは当然だという説明だったわけです。今、それはあんまり考えないということだったら、地元としたらば、何のために橋をつくるんですかと。そうでないとしたらば、私らは、皆さんの公述の中でSS9を実現すればいいんじゃないですかということですよ。

(中村会長)

SS9って何ですか。

(藤沢委員)

SS9というのは、昭和の終わりから平成の初めにかけて相模川に8つの橋、そして酒匂川に1つの橋、それがSS9の実現で私どもは一生懸命で歩んできたことがあります。それで酒匂川はでき上がりました。相模川でも7つはできました。あとの1つが残っている。それは湘南台から今の北インターへねらう、それを延長して川の向こうへ渡る。それが、あとは川向こうが伊勢原へ目指そうと、あるいは中井、秦野を目指そうと、それは勝手ですけども、向こうの裁量に任せますけれども、やはりSS9を実現させる。今のままで、じゃあバスは町で、一般の交通だけのために橋をつくる、これは確かに地域には大きな功績かもしれないけれども、どうなんですか、島村さん。寒川の商店というのはことごとくつぶされてしまうだろう。どうですか。それはもう私らは心配しておりますよ。既

に倉見の土地区画整理事業がもうなくなったけれども、地元で頑張ってくださいよ、このままじゃあ橋だけつくられたんじゃない、今度イオンは三十何メートルですよ、トランジットモールはできますよと、何ですか、ループ橋もできますよと、イオンは無料バスでもって寒川のどの辺までを対象とするか知りませんが、無料で行ったり来たり。行って買い物をして、ループ橋で遊んで、そしてトランジットモールでいろいろ楽しんで。そうすると寒川の商工と観光はことごとくね、どうなるんですか。そこいらは地元も心配しています。確かに倉見の新幹線新駅促進協議会の中では、倉見商店会の代表も入っておられますね。できないことをね、するくらいだったら、それはSS9の実現ですよ。

(島村副会長)

今、藤沢先生からご心配のご発言があつて、まさに本当にそのとおりなんですけれども、その橋ができるできないが、全部寒川にマイナスということでは商業者はなくて、寒川にもっともっとその魅力のある、これは夢のようなことかもしれませんが、今にないような開発をね、商業開発をしていきたいというのが今商工会で5者協議というのがありまして、先生もご存じだと思いますけれども、それを進めていきたい。そうすると、逆に寒川に来て買物をしたい、あるいはそのサービスを受けたいという魅力を商工会としてはつくってほしいというのが我々の夢なんです。ですから、橋ができちゃったらみんな向こうへ行っちゃうなんていうことは考えてないです。

(藤沢委員)

それは結構ですね、頑張つて。

(島村副会長)

夢ですけど。

(藤沢委員)

じゃあそれにしても。倉見の方々は心配していますね。

(島村副会長)

そうですね。おっしゃるとおりです。

(藤沢委員)

協議会の中へは強く要望してきています。

(島村副会長)

そうですね。

(中村会長)

想定している時間を大分超えているんですが、橋に関していうと、じゃあつくらなかった場合とつくった場合とはどうかという、再検査は普通はする、しますよね。そのところがあればいいのかなと思いました。

およそいろんな方からご意見をいただきましたけれども、大体よろしいですか。

そうだ、海老名の話、まだ答えてないな。海老名のことと、海老名との。米山さん、どうぞ。

(米山主査)

この都市計画案、寒川町では今の段階で海老名市に、多分この内容でということで協議しております。その中で、海老名市として横浜伊勢原線、県道横浜伊勢原線のところまで4車線で来てるんですけども、その先から寒川の行政界まで4車線の計画があるかということは確認しております、現時点ではないというようなことをいただいております。

以上です。

(中村会長)

いずれにしてもその海老名は海老名ですごい頑張っているところですから、その影響が変に来るのも難しいところなんですけれども、道路として車線数が途中で何かヘビタマゴみたいになっちゃうのも変ですから、調整は一応1つはされているということによろしいですね。

きょうは決定はしませんので、幾つか出ましたけれども、それぞれのお立場、ご意見もよく理解できてますが、説明として、先々こう考えているということと、どこまで口に出して言うかは別としてもいろいろなシナリオの中で何を考えてこういう道路が必要だということの話と、それから法定の都市計画で今決めることと、それに基づいて先々考えていることというのは、段階を分けるけれども、それはちゃんと言えればいいですね。

ですので、それとあと何人かの方からご注文があったのは、今未確定な倉見のまちづくりというところに関しては、きちんとやっていただかないといけない。

新横浜の例を出しますが、あれはよく見ると線路の南側はずたずたなんですよ。区画整理に参加しなかった側があっちで。電車に乗って東京に向かっていくときの右側を見ると、道がこんなになって、グーグルで見ても、これはもうその対照的な違いは何かというと、そのときにうまく調整ができなかった。メインのところはすごくきちんとできてますけれどもね。あと、同じ同時期につくった岐阜羽島の駅っていうのはもっと悲惨で、当時はほとんどいい勝負だったんですけども、出だしは、その後の経緯は全然違ってます。ですので、どうして大事なのかで、どうやったら納得してくださるのかということに関しては、やはり時間をかけて汗をかいていただくということが皆さんのご意見だったかと思います。

ということで、大体多分意見は出尽くしたかと思いますので、意見交換に関してはここで閉じたいと思います。

きょうはもう1件案件がございます。線引きの話ですね。では、説明をお願いいたします。

(伊藤都市計画課長)

<資料 2-1、2-2 により都市計画道路倉見大神線他 2 路線についての説明>

(中村会長)

報告事項でございます。説明、ちょっと急いでもらっちゃいましたけれども、線引きの見直しということで話が動いているということでございます。ここまでの説明に対してご質問、もしございましたら。

(藤井委員)

私、あした確か茅ヶ崎の都市計画審議会があつて、多分諮問されると思うんですよね。今説明のあったところのうちのインターチェンジの近くにあそこの用途区分の見直しと、見直しというか、計画があした諮問されて、スケジュールでは、何年だっけな、3 2 年に完了する、その事業完了の予定だと言ってますので、この寒川のところは、これ、接続している地域なんですね、ちょうど。茅ヶ崎の一番北のところですので、そこを産業、今までの調整区域も含めて用途区分を見直してそこに産業系を集約しようと。そのロボット特区の話も県の話がそこに来る予定で、だから、多分寒川が議論をするのであれば、もし同じような話に乗ろうとするならば、多分その辺は接続かあると思うんですけれども、スケジュールが何か見る限りでは大分違うような気がするんですけれども、その辺はいかがだったのでしょうか。

(中村会長)

茅ヶ崎のほうの、はい、どうぞ。

(米山主査)

藤井先生おっしゃるとおり、そういった情報を寒川町も提供を受けておりまして、あした市の都計審にかけるということで聞いております。今回ご説明しているのは第 7 回線引き見直しということで、先ほど課長のほうから参考で「第 6 回線引きで位置づけられた保留区域」ということで、一番最後の、そこで田端西地区というのがあるんですけれども、そこ、萩園、隣接している萩園という茅ヶ崎市の地区なんですけれども、その南側に位置づける。第 6 回線引きの中で市街化区域に編入するという市の案を諮問、答申するというような話で聞いております。寒川のほうの田端西地区ということは、ちょっと隣接している地区なんですけれども、同時にという状況ではなくて。

(藤井委員)

ないということですか。

(米山主査)

おくれておりまして、まだ、先ほど示した今後のスケジュールということなんですけれども、案の申し出をするまでの寒川町としての任意の、法的な手続じゃなくて、その案をまとめていっている段階ですので、茅ヶ崎市で諮問、答申す

るといのは第6回の線引きのほうで、ちょっと手続的に重なっている部分があってわかりづらいんですけども、茅ヶ崎は6回、寒川が、今説明というの7回ということでご理解いただければと思います。

(中村会長)

あした決めるのは第6回の話の流れの中で決めていくことなんですね。きょうここで今説明したのは。

(志村委員)

ちょっとよろしいですか。

(中村会長)

どうぞ。

(志村委員)

私もその件は承知しているので、第6回線引き見直しのときに寒川町の行政区域では、今、資料であったところが特定保留に設定されている、特定保留区域に設定されている。それに行政界を挟んだ形で茅ヶ崎のほうも特定保留区域を続きで設定している。茅ヶ崎の行政区域のほうは、地元調整とかが割と進んで事業化のめどが一定程度ついてきたということで、近々市街化区域に編入するような手続に入っていきたいということで、あすの茅ヶ崎の都計審では諮問案件で出てくるように伺っています。寒川のほうは、まだその特定保留区域の事業化についての調整が進んでないので、まだそういう熟度に至ってないと。それが今後どうなるかは、また今後の議論でどうするかということが決まっていくことになるだろうと、そういう状況だろうと承知しています。

(中村会長)

そういうことで、第6回の。

(藤井委員)

今に関連しているんですが、そのロボット特区云々かんぬんというのは、申請上一体なものとして考えなくていいということですか。もうそれぞれやってくださいという話でしょうか。

(中村会長)

どうですか。

(米山主査)

茅ヶ崎と寒川で一体の茅ヶ崎市街化区域で今事業化のめどという話があったんですけども、やはり事業を実施するという段階ですと、茅ヶ崎の区域内と寒川の区域内、おのおの組合ということで目指しているんですけども、1つの事業主体としては、なり得るのは困難だというふうに考えております。

(藤井委員)

わかりました。

(中村会長)

ということですが、ちょっと今ご説明があったのは、7回目というのが起こりつつあるということで、7回目は平成37年目標で、集約型都市構造、整開保広域化、津波防災、それから、6回からの継続でのインターチェンジ周辺の話となっているというのが今回の説明です。これに関するご質問、ほかにもしあればお願いします。どうぞ。

(綾木委員)

県の方針の中の③なんですけれども、ちょっとお聞きしたいんですけれども、津波対策ですね。寒川町の場合は、これは何かかかわっているのでしょうか。まだ資料をよく読んでないのでわからないんですけれども、何か県のほうからこれに関しての案が出ているのでしょうか。

(中村会長)

津波に関してね、いかがですか。どうぞ。

(米山主査)

まだこの方針が示されていないということで、まだ具体的に寒川はどうだという協議までちょっと進んでおりませんので、ちょっとこの場でどうなるかというのは、ちょっと申し上げられないという状況です。段階です。

(中村会長)

ないとも言えない距離ですよ。ということで、現時点ではまだよくわからないですよ。ただ、こういう動きがあるぞというイントロぐらいのこと。これは、この後、また次の会等で報告、状況の進捗があったという報告をしてもらうということによろしいですか。

(綾木委員)

はい。

(中村会長)

ということでございます。もし、お時間も大分来てますから、特段ご質問がほかであればお受けしますが、なければ次回以降の継続的なこの件に関しての報告ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

そうしますと、最初の案件に関しては、先ほど、大体議論は前回から今回、同じパターンで出尽くしておりますので、あとは町のほうでまとめていただいて次の段階に進んでいただければと思いますが、町のほうからご発言はございますか。よろしいですか。

では、進行は事務局にお返ししたいと思います。

(常盤部長)

会長、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

	<p>いませんが、委員の皆様から何かございますでしょうか。</p> <p>特にないようでしたら、本日予定しておりました内容は以上でございます。閉会に当たりまして、島村副会長様よりご挨拶をお願いいたします。</p> <p>(島村副会長)</p> <p>皆様、夜分お疲れのところ、長時間にわたりまして大変意義のある意見交換がなされたと思います。ありがとうございます。途中、平塚側から見ると、ツインではなくてシングルに寒川はなるんじゃないかというような平塚側のお話があるようなことを聞きましたけれども、きょうのすばらしい意見交換、エネルギーがありますし、そんなことは絶対ないと思いますし、これからの地域の発展のためになる意義のある会になったと思います。ありがとうございます。</p> <p>それでは、これをもちまして平成25年度第3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 style="text-align: center;">— 了 —</p>
<p>配付資料</p>	<p>資料 1 - 1 「都市計画道路ラミ大神線他2路線について」スライド資料」</p> <p>資料 1 - 2 都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方</p> <p>資料 2 - 1 「第7回線引き見直しについて」スライド資料</p> <p>資料 2 - 2 第7回線引き見直しにおける基本的基準</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4月30日確定)</p>