

第4号様式（第8条関係）

議事録

会議名	平成25年度 第1回都市計画審議会		
開催日時	平成25年10月29日（火）午前10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、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 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、柄沢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：三堀委員、関口委員、藤沢委員、宇田川委員、] 山本委員		
議題	1. 都市計画道路倉見大神線他2路線について（報告） 2. 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、おはようございます。本日は大変お忙しいところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。 ただいまより平成25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。 私は、本日の会議で、会長が決まりますまでの間、司会を務めさせていただきます都市建設部長の常盤と申します。よろしくお願ひいたします。 今回は任期満了に伴います改選後初めての審議会でございます。議題の関係で開催がこの時期になってしまったということでございますが、ご理解いただきたいと思います。		

失礼ですけれども、ここから先は座って説明させていただきます。では、会議に入ります前に、配付資料の確認をさせていただきます。

まず、会議次第、次に資料1-1といたしまして「寒川町都市計画審議会条例」、資料1-2といたしまして「寒川町都市計画審議会委員名簿」、資料2といたしまして「説明用のスライド資料」となってございます。最後に、次回の案内通知となっております。過不足はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一番初めに、寒川町都市計画審議会条例につきまして説明させていただきます。

(伊藤課長)

おはようございます。説明をさせていただきます。私、都市計画課長の伊藤と申します。済みません。着座にて説明させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、資料1-1 「寒川町都市計画審議会条例」をご覧ください。条例の概要を説明させていただきます。

まず、第1条をご覧ください。本審議会は、都市計画法第77条の2の規定に基づき設置されております。

続きまして、第2条をごらんください。当審議会は、15人以内で組織されており、町民、町議会議員、学識経験を有する者で構成されております。

続きまして第4条。当審議会は、会長及び副会長を各1名置き、委員の互選で定めるとなっております。

続きまして第5条。会長が必要あると認めたときに招集し、委員の定数の過半数の出席がなければ会議を開くことができません。また、出席した委員の3分の1以上の同意を得た動議については、審議することになります。

第7条をごらんください。会長は、会議の運営上必要があると認めるときは委員及び臨時委員以外の者に出席を求め、その説明又は意見を聞くことができるとなっております。

概略ではありますが、条例の説明は以上でございます。

なお、今回、委員さんの任期は、寒川町都市計画審議会条例第3条第1項の規定によりまして、平成25年4月1日から平成27年3月31日までの2年間でございますので、よろしくお願ひいたします。

以上でございます。

(常盤部長)

続きまして、これより町長から委員の皆さんに委嘱状の交付をさせていただきます。町長が皆様の席にまいりますので、恐れ入りますが、その場でお立ちいただきますようお願いいたします。

(町長委嘱状交付)

(常盤部長)

ここで町長よりご挨拶を申し上げます。

(木村町長)

改めまして、皆さんおはようございます。本日は委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙の中、当審議会にご出席をいただきまして大変ありがとうございます。本日は朝から雨模様で、若干肌寒さを感じる日でございます。夏が非常に長かったということがあって、ようやく秋めいてきたかなと思うと、ちょっと肌寒さを感じて、秋も短いのかなという思いもいたします。ここ2ヶ月ほどは、文字通り台風等の自然災害で対処に追われて、その日々が続いてきたところでございます。

さて、従来、湘南台寒川線という名称で呼んでおりました寒川町北部地域と藤沢の北部とを結ぶ、さらには、さがみ縦貫道路の寒川北インターチェンジへ直結する路線でございますが、これを宮山線として本年の3月に都市計画決定をいたしまして、現在、事業化へ向けてスタートが切られたところでもございます。

接続するさがみ縦貫道路も本年の4月に部分開業いたしまして、来年度全線開通という段階になってきてございまして、現在、現地・現場でも工事が着々と進んでいるという状況でございます。また、先日決定をいたしました東京オリンピックの開催される2020年（平成32年）には、現在のところ計画されております新東名も海老名から愛知県豊田までの約254キロが開通し、寒川と全国が文字通り近づいてきたというわけでございまして、全国との往来、特に町が現在力を入れているというか、これから力をさらに入れなければならない部分でございますが、寒川神社を核とした観光のまちづくりも進めているわけでございますけれども、より今後は遠方の方々が寒川町へおいでいただく、そのための基盤づくり、環境づくりがようやく現実味を帯びてきたという状況でございます。

道路だけでなく鉄道を利用した広域的な交流を目指しまして、新幹線新駅があるまちづくりについても、北部地域の核となる「ツインシティ倉見地区」のまちづくりに向けて、町は力を入れているところでございます。

本年8月には、神奈川県が今回の道路に関する案件の具体計画につきまして、地権者を対象としました事業者説明会を開催されました。これを受けまして、町といたしましても9月、10月と各4カ所の会場で2回にわたり、それぞれ地元住民を対象に説明会を行ってきたところでございます。

本日の案件につきましては、もとより県及び東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会が策定いたしましたツインシティの計画で重要な役割を担う道路となっておりますが、広域的な道路ネットワークを形成するという観点からも、それら必要性があるものと認識をいたしております。

本日は、審議会委員の皆様に都市計画の具体的な手続に入る前段として、ご報告という形で計画内容等のご説明を行いまして、今後のご審議に向けてのご理解をいただきたく開催いたすところでございます。

どうぞよろしくご協力のほどお願い申し上げまして、簡単でございますが、私からの挨拶にかえさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

(常盤部長)

ありがとうございました。

では、ここで委員の皆様より自己紹介をお願いいたします

なお、本日、町議会議員の三堀委員、関口委員、藤沢委員、JAさがみの宇田川委員、茅ヶ崎警察署長の山本委員は所用により欠席されております。

それでは、資料1-2寒川町都市計画審議会委員名簿に従いまして、綾木委員から順次お願ひいたします。

(委員及び事務局自己紹介)

(常盤部長)

ありがとうございました。

なお、町長は所用によりここで退席させていただきます。

(木村町長)

どうぞよろしくお願ひいたします。

(常盤部長)

それでは、議題に入りますが、正副会長が決まりますまでの間、引き続き事務局のほうで進めさせていただきます。

本日の出席委員さんは10名で、先ほど説明させていただいた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。

それでは、議題(1)会長、副会長の選出についてでございます。寒川町都市計画審議会条例第4条第1項の規定により、委員の互選によることとなっておりますが、選出の方法につきましてはいかがいたしましょうか。

(「推薦」の声あり)

(常盤部長)

ただいま推薦というご提案がございましたが、推薦の方法でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(常盤部長)

皆さんのご賛同をいただきましたので、推薦の方法にしたいと思います。

まず初めに会長ですが、どなたかご推薦をお願いいたします。

(「中村委員」との声あり)

(常盤部長)

ただいま中村委員とのご推薦がございましたが、会長を中村委員さんにお願いすることでおろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(常盤部長)

ありがとうございます。それでは、中村委員さん、よろしくお願ひいたします。次に副会長ですが、どなたかご推薦をお願いいたします。

(「島村委員」との声あり)

(常盤部長)

ただいま島村委員さんとのことでございますが、副会長を島村委員さんにお願いすることでおろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(常盤部長)

それでは、正副会長が決まりましたので、中村会長、島村副会長につきましては正副会長の席にご移動をお願いいたします。

(正・副会長移動、着席)

(常盤部長)

ここで正副会長よりご挨拶をお願いいたします。

(中村会長)

ただいま会長に選んでいただきました横浜国立大学の中村と申します。よろしくお願ひいたします。

名簿を見ますと、加藤先生は学部と学科が入っていて、藤井先生は学部が入っているんですが、私は何も入ってなくてなかなかわかりにくいんですが、私は今、都市イノベーション研究院というところの研究員長、普通の大学院組織の長をしておりまして、土木と建築とその他文科系の方々と一緒に勉強しているところでやっております。もともとの専門は都市交通でございますが、この都市計画審議会の会長職もこれまでやらせていただいております。

先ほど町長からお話がありましたように、いろいろな課題がまだこれから出てくるところでございまして、本日も重要な案件の報告というふうに聞いております。以前からそうですが、活発なご審議をいただいて、寒川町をより元気にしていくところでお手伝いできればと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

(常盤部長)

続きまして島村副会長、よろしくお願ひいたします。

(島村副会長)

商工会の会長を務めております島村でございます。ご推薦をいただきました。

商工会は地域の発展にいかに寄与できるか、商工会の会員さん同士ですね、そ

ういった意味で今の社会情勢の中で大変厳しい経営を皆さん強いられております。そんな中で寒川町を元気な町にしていくという意志を担うために、今回のこの審議会は大変大事な審議会だと思っております。一生懸命努めさせていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

(常盤部長)

ありがとうございました。

さて、寒川町自治基本条例の施行に伴い、町が開催する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。本日、1名の傍聴希望者がお見えになつてますが、入室していただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(常盤部長)

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、委員の皆様にご確認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、あわせてお願ひいたします。

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、説明又は意見を聞くことができる」と規定されております。本日の報告事項である「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の職員に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、これから傍聴者の方及び県の職員の方に入室していただきます。

(傍聴者・県職員入室)

(常盤部長)

それでは、これからの中村会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(中村会長)

はい、かしこまりました。

本日の会議次第を見ると報告事項がございます。その他は連絡等だと思います。ということで、報告ということでございますが、最初にお話がございましたように、都市計画道路の運行に関するご説明、それに対して質疑応答をしていくということになっています。

本日なんですかけれども、ちょっと今調べたんですが、12時7分の相模線に乗って横浜へ戻らなきやいけないので、一番遅くても12時まで。もちろん短く終わる分にはあれですかけれども、ということでご理解ください。その上で、次の会議に向けて、今日いろいろなご質問をしていただいて理解を深めていき、そこら辺の論点から深めていかなければいいと思いますので、説明をしていただいた後に十分時間をとって議論したいと思います。

それでは、早速ですが、報告事項の（1）について事務局より説明をお願いいたします。

（広田副主幹）（資料2により説明）

（中村会長）

ありがとうございました。

それでは、最初に申し上げましたように、きょうは報告事項に対する質疑応答ということですので、今のご説明に対してどこからでもご意見、ご質問いただきたいと思います。どなたからでも結構です。よろしくお願ひいたします。

（加藤委員）

このパワーポイントの2-②のところでご質問したいんですけども、ツインシティ骨格道路のところで、倉見大神線は赤で2本、線があるわけですね。下側の線は途中から点線になっているわけですが、これは2本、線がありますけれども、1本の道路でありまして、その断面が次のページの15コマ目のものだと。こういう理解でよろしいわけですね。

（広田副主幹）

今のご質問は倉見大神線の構造とその断面に関してということで、おっしゃるとおり、1本の橋梁形式といたしまして計画いたします。そして、中身ですかけれども、画面改めまして、これは横断図ということになりますが、公共交通部と一般交通部、ここは施設帶なんですかけども、一本、一体となった橋梁形式で計画することになっております。

（加藤委員）

橋梁形式という意味がよくわからないんですけど。

（中村会長）

橋の構造部は一つですね。

（加藤委員）

構造部として一つということでしょうか。

（広田副主幹）

はい、おっしゃるとおりです。

(加藤委員)

それが点線でつながりまして、これからまちづくりをしていくということなんですけれども、この駅前といいますか、一番最後の23の図面の区域の広場等に入っていくということでしょうか。それが1つ。

もう一つ、町側じゃなくて、平塚市側の質問になってしまって恐縮なんですけれども、平塚側も13コマのところを見ますと、同じように下のほうが二重線になっておりまして、この南側、下側のほうが公共交通の橋梁形式だと思うんですけれども、これがまた広場のようなところにつながっているように見えるわけですけれども、この必要性というんでしょうか、要するにこれで見ますと、平塚側の国道129号線と寒川側の柳島寒川線の間のみ、このようなものが整っていて、でも、そこまで来ると129号も柳島寒川線も一緒になった4車線のように聞こえるというか、そのように理解をしたんですけども、そういう理解でよろしいでしょうか。

(中村会長)

では、2点答えてください。

(広田副主幹)

まず、1点目の公共交通部の倉見のまちづくり側に進入していく部分がどういう形になるか。今回の都市計画の区域としては、公共交通部については相模線が通っておりますが、この部分までの区域になります。

そして、この先はどうなるのかというご質問ですけれども、この倉見地区のまちづくりの方針が決定した段階で、都市計画に定めたいとするものです。新駅の交通広場に接続するイメージとしてはこうなりますとご説明した図面が、最後のほうに説明した24ヘクタール「新駅周辺整備検討区域」という部分で、位置関係については、倉見地区のこのまちづくりのたたき台なんですけれども、この計画でいった場合の土地利用の配置、それによって初めて新駅の広場が成立することになりますので、そうなった場合の位置関係としては、柳島寒川を越えてこちらのほうに配置する線形となりますが、この部分については倉見のまちづくりの方針が現時点で確定しておりませんので、この部分を除いた範囲内で担保できるものとして、この途中までを都市計画に盛り込んでおります。

そして、2点目はまたもとの図面に戻りまして、平塚市大神地区のこの2本線があるんですけども、一体の橋梁形式として、構造としては下になるという形で分かれているという感じでございます。上流側は一般交通部ということで、一般的の車両が通れる部分だと申し上げました。この部分については国道129号にこういう形で、ここは一体となりますが、ここから分かれて2車線接続いたします。下流側に設ける公共交通部につきましては、このスペースがあるんですけども、通称トランジットセンターといいまして、乗りかえのスペースです。こう

いう形で、簡単にご説明しますと道の駅みたいな感じ、国道129号で長区間の道路になりますので、高速道路でいえば、パーキングエリアの機能を持たせる方向で計画している空間になります。ここに公共交通の部分というのを配置する形。ですので、ここについては、この間は一般の車両は通れない形になります。

(加藤委員)

わかりました。

もう一つよろしいですか。それは寒川側のことについていいますと、公共交通部の2車線の部分は駅のほうまで続くまで時間がかかると。これからいろいろ調整をしていくわけですけれども、この都市計画の決定で、両方一緒に對にしなきゃいけない理由というのがよくわからないんです。要するに一般車両のみを最初に審議しておいて、交通車両側はまだ寒川側はどうなるかわからないですし、一緒にしていくんだと思いますけれども、平塚側は本当にこれができるのかというか、平塚側はこのままで都決しているのかという、その辺をちょっと教えていただけますか。

(広田副主幹)

平塚側のスケジュールの関係のご質問ということで、平塚側では今どんな手続に入っているのかということでございますが、平塚側は現時点で都市計画の県決定、平塚側は大神地区の区域区分の変更、土地区画整理事業までの県決定条件がありますので、それでいえば都市計画の手続の案の申し入れをして、その後の公聴会を行ったところまでは手續に入っています。決定はまだしておりません。この段階までは既に済ませています。平塚の手続の状況については以上です。法的な手續には入っています。

(加藤委員)

その手續というのは、この絵のままで入っているということですね。

(広田副主幹)

そうです。

(中村会長)

1個目の質問の公共交通部と一体でやらなきゃいけないのか、分けてやっちゃいけないのかについての答えは。

(広田副主幹)

構造的にまず2本の線で示したんですが、一つの一体となった道路形式というのが1つ。そしてもう一つは、新駅、この部分について担保できないんすけれども、当然、ここまで構造上同じレベルできますので、この部分については物理的、あるいはいろいろな部分で担保できる。もう一つは、周辺道路状況の変化に対応するといった中で、一体の都市計画として定める必要性がある。

(加藤委員)

じゃ、もう一つだけ。そうしなくてはいけない理由なんですかけれども、それは先ほどのバス交通の交通網をしっかりとさせる意味でということなんでしょうか。

(広田副主幹)

もちろんそれも当然ございます。今の段階でバス、タクシーの公共交通などの事業者に対して、公共交通部分の利用促進をしていただくためには、現時点で計画がまだ決まってない段階では、具体的な事業に乗ってくれないという方がございます。まず、そういう利用促進を図るための一つのきっかけとしてというのもございますし、当然こここのまちづくりの方針を決定するに当たってのもう一つの大きな契機としていくので、これはイオンとそこは別な事業で位置づけることをもって、まちづくりの施工をしていきたいという部分がございます。

(加藤委員)

わかりました。区間が1.5キロぐらいでしたっけ。その間隔にしてはすごく鷹揚な計画のように見えてしまう。国道もこちら側の柳島寒川線も、普通の4車線の道路に接続する間のものとしては少し鷹揚だなという印象を受けました。意見でございます。

(中村会長)

ほかの委員さんはいかがですか。

(藤井委員)

素人の質問なんですけれども、この計画自体は大分前から話はいろいろなところで聞いているんですが、基本的な質問で申しわけありませんが、このツインティというの、拠点都市として藤沢と平塚と秦野と厚木ということで、この湘南のエリアの各都市のど真ん中に位置づけられているわけですが、新駅が目玉でない限りは、多分何か余程目玉になるようなものができないと、この5都市というか、この周辺地域から、多分道路アクセスを整理してもなかなか人は来ないかなと思うんですが、新駅はまだ確定していないわけで、こういう整理を進めることで新駅へのプレッシャーを高めていこうということになるかもしれませんのが、お金も多分相当地域は出さなきゃいけないと思いますし、1時間にどのくらいとまるのか知りませんが、小田原みたいに、私は小田原駅を使うんですが、新幹線の小田原ってどのくらいありましたっけね、1時間に1本か、昼間は2時間に……。

(中村会長)

今は1時間に2本です。

(藤井委員)

ありましたっけ。「ひかり」のときに乗ろうとして。

(中村会長)

「ひかり」は2時間に1本です。

(藤井委員)

2時間に1本ぐらいなんですよ。だから、すごく不便で、あると便利なんですね。それぐらいの交通量を多分期待するのかなと想像しますけれども、それがどのくらいの交通量になるのか、公共交通機関もそれに向けての多分整理になるのだろうと想像しますが、それでいて寒川の駅はまだ不確実ですけれども、その周辺の計画というのがともかくまだ十分できていないというお話で、姿が見えないんですけども、道路整備だけ先にするというのがやっぱり基本なんでしょうか、パターンとしては。相手は見えなくて、とりあえず交通整理だけするというストーリーが先行するという議論になるんですかね、これ。非常に不確実で、同時決定みたいになっちゃっているんですが、その辺のところはちょっとお伺いしたいです。

(中村会長)

駅はできるのか、駅ができるぐらいのサービスになるのか、倉見の側のまちづくりはという、そういういろいろな不確実性があるところに対して道路を先行することに関して、今の説明は不足だと思いますから、ちょっと説明してください。

(広田副主幹)

先ほど説明したスライドの中で将来交通量を予測した図面があるんですけども、柳島寒川線の部分について、倉見大神線、宮山線ができることがあります。そして、既にさがみ縦貫道路が供用開始されている部分になろうと思います。したがいまして、この区間の予測が2万8,500、宮山線については2万3,000という形になりますので、道路構造上の設計的な交通量の観点からいえば、4車線の必要性はあるということで、じゃ、まちづくりのできるできないによって、その規格等が変わることとは、これはございません。その辺は織り込み済みで、十分機能性の必要性があるということで決定をしたいと思います。

ですので、広域的な道路ネットワーク、将来交通量予測のこういった交通量が特に多く見込まれるということになりますので、今回、まちづくりでは、一定切り離した部分が、そういう広域的な道路ネットワークの必要性の部分において対応しなければいけないので、今回、その部分において都市計画決定を先行して行つたと。

(中村会長)

ちょっと説明がわかりにくかったので、もう1回聞きますけれども、あくまで仮にですけれども、まずこの数字は何年時点の予測ですか。

(広田副主幹)

この推計ですか。

(中村会長)

うん。

(広田副主幹)

平成42年です。

(中村会長)

平成42年でしょ。そのときにこのピンクの丸はどうなっているという前提の計算ですか。ピンクの丸のところは開発されているという前提なのか、ないという前提なのか。

(広田副主幹)

一応あると織り込んで。

(中村会長)

今の藤井先生のご質問は、仮にこの開発がおくれたり、寒川町の目の前では言いくらいんですけども、進まなかった場合はどうかという数字はあるか。そして、もう一つ言うと、そのときにこの橋がなかったらどこがどう困るかという推計があるかないか。そこを言わないと、これが必要だということにならないじゃないですか。必要だとおっしゃるなら、そう言ってほしいと思います。

(広田副主幹)

まず、まちづくりがなかった場合の交通量の部分で、こちらがあった場合の交通量として、倉見大神線については1万1,900、こちらのなかった場合については1万1,100台、年間で。

(中村会長)

ということは、街が増えてもそこは800台しか渡らない街だということですか。あった場合となかった場合で800台しか違わないというお答えでしょ。

(広田副主幹)

一般交通についてはそういうことです。

(中村会長)

そうすると、この街が両方できても1日800台ぐらいしか動かないのに、そういうまちづくりをするという理解でいいんですか、本当に。そう聞こえちゃいますよ、今の数字だと。大丈夫ですか。

(藤井委員)

新駅が前提ですよね。

(中村会長)

新駅が前提になっていますか、計算は。別に全然困らせるつもりはなくて、普通に相模川を考えれば、ここに橋は大事だとか、直感的にはわかるんだけれども、それをやっぱり言ってほしいのと、藤井先生がおっしゃるとおりで、いろいろなことが不確実な中でこれを先行することが大事だということは、論理づけて説明をしてほしいわけですよ。

(広田副主幹)

この交通需要については1万9,400台という形になりますので、そういうふた交通利用に対応する。

(中村会長)

もう繰り返しませんけれども、筋としては、この橋の一般部というのが必要だということはわかるような論理はきちんとつくっておいてください。

ほかいかがでしょうか。

(右城委員)

きょうはあんまり発言するつもりはなかったんですけども、ツインシティという構想がありますよね。人口減少の中で、そもそもツインシティをつくるという意味合いというのはあるんですか。

それともう一つは、前年に宮山線の説明を受けたときに、交通量1万8,500台と私は聞いた記憶があるんですが、ここへ来ていきなり2万三千何百台に上がっているんです。今は丸子中山茅ヶ崎線が1万二千何百台で、宮山線は1万八千何百だと。2車線、4車線で大丈夫だという説明をしたときに、その数字だったんですよ。それがどこでどう変わったかわからないけれども、5,000台違っているんです。しかもツインシティができたという前提で、一般交通は800台しか違わないなんていうんだったら、住んでいる人はほとんどいないという考え方なんですね。その辺はどうなんでしょうか。

(中村会長)

説明をしてください。

(広田副主幹)

前回、宮山線の決定の時にお出しした数字というのは、ツインシティ橋及び今回のまちづくりを盛り込んだ数字としてお出ししたものではない数字と。

(中村会長)

これ、だからさっき出てきた800もそうだけれども、これまでこういう説明をしてきて、今、数字が違っているというと、こういう前提で計算したんだと。その前提条件も多分違うんでしょうけど。そうすると、それはその違いがちゃんとわかるような資料が要ることと、変更した上で今回議論しなきゃいけないという必然、それから一番根本の質問のお答えは町なのか県なのかわかりませんけれども、そもそも人口減少化で、それでも推進するということに関して少しコメントをいただきたいということであるんですけども、その最後の点どうですか。

(柄沢課長)

私からお答えいたします。

まず、基本的にツインシティ整備の意味ということでございますけれども、これにつきましては大きく3点ございまして、まず1点目として、首都圏を分散型

ネットワーク構造へと変えていくための核とするということでございます。それから、2点目としては、県土全体のバランスある発展を導く核とするということ、3点目としては、県央・湘南都市圏を環境と共生する都市圏へと誘導していくための核とする。こういったことで、このツインシティを神奈川県の湘南、県央の中心ということで位置づけ、こういった意味のもとで進めさせていただいているところでございます。

(中村会長)

ちょっと確認ですけれども、神奈川県は人口は減らないんでしたっけ。なるべく話をシンプルにしておきたいです。今、どういう予測か。人口減少化というご質問だったから、そこに合わせて、人口が減る前提だとすると、その中でツインシティに人を集めることは、どこかのところはすごいしわ寄せが来て、もっとひどいような感じがするんですけれども、その拠点をつくるというのはずうっと言っている話で、よくわかるけれども、今、人口が安定、どちらかといえば、場合によっては少し減るところもある中で新たに拠点をつくるということは、どこかほかのところが人口が減るというふうに聞いていいのかどうか、そこら辺は今どんな見解ですか、県は。

(宮本課長代理)

今、人口のお話だったんですけども、県の予測はたしか、今、総合計画でもうたわれているんですけども、2019年までは人口は増加していくという予測をしているかと思います。今回のこのツインシティの計画におきましても、寒川地区は今3,300人の保留の人口ということで、寒川町の計画としては、今現在、4万7,000ぐらいの人口かと思うんですけども、将来的には5万ぐらいの人口の町になっているということで、今回もこの地区をそういう受けとめるエリアということで考えています。

(中村会長)

県としては、これから先の人口増の部分を受けとめるエリアとしての整備という理解でいいんですか。

(宮本課長代理)

そういうことです。

(中村会長)

そういうことなんです。

そのほかご質問ございますか。どうぞお願いします。

(綾木委員)

ちょっと単純な質問で申しわけないんですが、ツインシティの骨格道路ということなんですか、事業主さんが県というふうな今お話もありましたので、どちらに質問していいかわからないところもあるんですけども、先ほどの橋の

横断図をちょっと見させていただいた直感として、公共交通部は切り離して一般道が2車線、公共交通部が2車線ということで、橋をかけた場合、先ほどから交通量が盛んに議論されていますけれども、公共交通部を優先して渋滞のないようにとか、いろいろなことはわかるんですが、ここは単純に4車線にして、余裕を持ってバス優先道路みたいな運用の仕方はできないものなのか、どういう考えでこういうふうになるのか。また、そういうふうにすると、24.1メートルの幅のものがつくれないのかどうかわからないんですけども、1つはそれがもしわかりましたらお聞きしたい。

それからもう一つ、全く幼稚で申しわけないんですけども、これは道路といえども橋ですよね。橋というのは一般に耐用年数どのくらいで考えていらっしゃるのか。また、そういう考え方方が最近ちょっと長くなっていますけれども、我々のマンションも普通60年とかいうことで、大体半分ぐらい、30年ぐらいいたら、次の30年先の建てかえのことを考えて動くんですよね。それと同じように、橋についてどのくらいなのかというのを、県のほうかもわからないんですけども、ちょっと教えていただきたいなと思います。

(中村会長)

じゃ、2点ですね。お答えください。

(広田副主幹)

1点目の公共交通部の耐用性についてということで、改めましてご説明いたします。

公共交通部につきましては、一定ちょっと別にご説明しますといった部分でご説明させていただいていたところなんですけれども、ツインシティは環境共生モデル都市といたしまして、ツインシティエリア内におきまして、まずは公共交通の定時性を確保する交通システムの構築を目指していくということになります。これはツインシティエリア内だけではなくて、新たな公共交通ネットワークの形成が想定される周辺の平塚、本厚木、そして町のこちら側にとっては湘南台方面から、そういったネットワークの中で公共交通のネットワークの形成が図られる。こちら、今出ましたツインシティ両地区を行き来する必要性、そして周辺の都市間からこちらへのアクセス、それぞれの区域へのアクセスのしやすさを確保する必要性があるということで、公共交通部だけではなくて、4車線の道路の部分でバスレーンなどを想定……。

(中村会長)

それはさっき聞いた説明でしょう。そうじゃなくて、この橋のところを4車線にするという案はいけないのかというのが質問なんです。そこだけ答えてください。どうですか。

(広田副主幹)

今のご質問、申しわけございません。公共交通部でなくても、一般交通部を4車線で整備することによりましてということでございます。ツインシティ橋を単なる4車線で整備する場合につきましては、特に、朝夕のピーク時に確実に定時性ができるかどうかが不明になります。一番重要な通勤・通学の時間帯ですね、その時間帯が当然ピーク時になりますので、その時間帯が混んでしまっては元も子もないということで、その部分で定時性を確保できるかどうかが不明ということになります。定時性を確保するためには、現計画のほうがそういった比較の中ですぐれていると考えております。

(中村会長)

ということは、今、ご質問にあった中における4車線で道路をつくって、バス専用レーン等の運用をするという案に比べて、この公共交通を分けてつくるほうがよりよいという検証をされたということでいいですか。

(広田副主幹)

はい。

(中村会長)

このあたりは非常に詳しいの、本当は。

(綾木委員)

コスト的にはどうなんですか。

(中村会長)

それがいいということはただけれども、費用と効果をどういうふうに見たのか、比較してこのほうがいいぞっていう比較表が本当は要るんじゃないでしょうかということだったんですけども、どうでしょう。ちなみに、朝のピーク時のバスの本数ってどのぐらいを想定しているんですか。

(広田副主幹)

現時点では決まっておりません。

(中村会長)

一般的には交通工学的にいうと、車の量がどれぐらいで、バスの台数がこれぐらいで、こういう運用をしたらこれぐらいの橋の横断に所要時間が得られるから、どうだとかっていうある程度、もちろんまだ計画段階ですからよくわからないですが、仮にバスの本数がこれぐらいだったらこうだという前提があって、それで分けたほうがリスクが少ないということはある程度言えると思うんですけども、どうでしょうか。

(広田副主幹)

今回の部分、今年に入っている部分なんですけれども、次回になりますけれども、ちょっと整理させていただきたいと思います。

(中村会長)

空間的に分けるという道路は、私は世界中よく知っていますけれども、幾つもあります。例えば分けたことによって非常に効果を上げた例もあります。だけど、それはそれなりの交通量なり、バスの量なりという前提のものです。

これが実はさっきの藤井先生のお話にいくんですけれども、いろいろなことが不確定な中で、ある条件でいったときにはこういうものがすごく機能する場合があるというのは予想ができます。だけど、不確定な中でとすると、どうしても分けてつくらなきゃいけないという言い方をするのか、あるいはこの先の状況の変化によっては、断面構成ということがありますけれども、今のは歩道、2車、歩道、バスなんだけれども、これをおっしゃったように、4車にするような見直しということもあり得るぐらいの議論を考えていらっしゃるのか、そこがちょっと聞いていてわからない。

ずっと聞いていると、どうしても公共交通は要るんだということだけれども、いろいろなことが不確定で、数字もよくわからない中で、現案としてこれだとしても、人々の不確実なことに対して対応することも考えているというところに関しては、もう少し丁寧な説明が必要だし、場合によってはそれも含めたご提案のほうがいいのかもしれない。会長の立場としてではなく、意見として申し上げます。

はい、どうぞ。

(宮本課長代理)

次に、神奈川県の方からちょっと申し上げたいんですけども、今回は新幹線の新駅を誘致しているということなわけですけれども、相模川を挟みまして、先ほどスライドからの説明もありましたけれども、本厚木とか伊勢原、平塚方面から、この公共交通部を利用して新駅のほうへ来る。そういうお客様も今後見込まれるということです。

それから逆に、今度は平塚側の大神地区におきましては、今、イオンモールとか、そういう商業出店者が意向を表明しております。そういうところへ海老名とか、藤沢とか寒川方面から、新たな公共交通部を利用する方が今後見込まれるだろうということです。

それから今、バスの通行を想定しておりますけれども、実施の段階におきましては公共交通の一つであるタクシーとか、あとイオンモールのほうでは、倉見地区と大神地区の間を結ぶような、お客様を誘客するような専用のシャトルバスの進行も考えているというふうに聞いております。

このように今後どのくらいの需要があるのかということにつきましては、まだ不確定なところがあるわけですけれども、現段階では公共交通の定時性の確保という観点から、公共交通部は必要と考えているわけですが、今後、社会の経済情勢や、そのような状況等も踏まえ必要に応じた運用、柔軟な対応、4車線化とか

そういうことも考えて、考慮して対応していただきたいと思います。

(大川委員)

この計画は当然、JR東海と全く無縁に進めているということではないと思うんです。今のリニアが2027年に名古屋まで行くという形なんですが、そうすると名古屋でまた乗りかえて大阪へ行くということになると、時間的にはさほど変わらないんじゃないかなという気もする中で、果たしてリニアが開通した後、どのくらい「こだま」クラスのものがここへとまってくれるのかという肝心のものが抜けちゃったような気がするんですが、一遍に大阪まで行っちゃえば、これは早くなっちゃうんだから楽になるんですけども、今のところは2045年とか、かなりまた先へいっちゃうんですかね。そんな中でどのくらい止めてもらうとか、多少そういう打ち合わせ的な、ニュアンス的なものはこの計画をつくるときに入っているんですか。

(中村会長)

JR東海との話ですね。県でも町でもお答えください。では、県のほうからどうぞ。

(柄沢課長)

では、私のほうからお答えしたいと思います。

まず、リニア新幹線と東海道幹線の関係についてご説明いたしますけれども、まず神奈川県において、リニア新幹線は現在、橋本駅周辺ということでJR東海のほうも表明しておりますけれども、そちらを神奈川県の北のゲートという位置づけをしております。それで、東海道新幹線の誘致を今しております倉見駅周辺を南ゲートという位置づけをしておりまして、北と南のゲートという位置関係で物を進めようというふうに考えています。

それで、リニアの本数ですけれども……。

(大川委員)

そうじゃなくて、リニアの関係じゃなくて、要するにリニアが開通しても名古屋でまたリニアから乗りかえなきゃならない、大阪へ行く場合は。時間はあんまり変わらないんじゃないかなという気がするんです、乗りかえ時間を入れるとメリットが。そんなら座ったまま東京から大阪へ行っちゃったほうが楽でいいし、特に高齢になってくると階段を上がったりおりたりとか、エレベーターに乗ったり、エスカレーターに乗ったりというのは面倒くさいので、そうするとあんまり空き時間がないんじゃないかなという気がするんですけど。

(柄沢課長)

今、そのご説明をしたいと思っていたんですけども、JR東海としては、リニアについては、現状では1時間当たり5本ということを考えているということですございます。それで現在、東海道新幹線で走っている「のぞみ」は、ピーク時

9本というふうになっております。

ですから、単純に、その中からの5本を、現在の東海道新幹線の「のぞみ」機能をリニアに移行するということで考えれば、それ以外の部分、例えばピーク時で「のぞみ」が4本、「こだま」が2本、「ひかり」が2本から3本というところは、運行体制として残るのかなということも想像できますけれども、ただ、同じ機能をリニア新幹線と東海道新幹線で分担するということは、JR東海としては考えていないようです。速達性ということで、「のぞみ」機能はリニア新幹線のほうに移行していく計画ですので、そちらのほうが速達性という意味では重点的に大きい。

それ以外の東海道新幹線については、現在ですと、名古屋まで2027年にリニア開業ですから、それ以降も「のぞみ」の機能は残していくというふうには考えられますけれども、それ以外のところでも、例えば「ひかり」ですとか、「こだま」の本数を増やしていくようなことは、当然JR東海としても考えていると思っています。

あと、名古屋まで40分ということでリニア新幹線は考えておりますけれども、在来の東海道新幹線との接続については時間を短縮することで、駅構内での上下でのエレベーター設置等で、極力接続時間を少なくしていく。そういうことは検討しているというふうに聞いています。

以上です。

(大川委員)

1時間に5本というんですけれども、聞くところによると、リニアは運ぶ人数が半分以下らしいじゃないですか。ゆったりした席ですね。ですから、今のように新幹線の15両編成だと、2本か3本分ぐらいになっちゃう。

(中村会長)

いずれにしてもJR東海が正式に神奈川県及び町に何を言ったか、そこだけが必要で、あといろいろな想像を張りめぐらすと、いろいろ楽しいんですけども、それはやめといて、今の段階で東海が言っていることはこれですというところだけ教えてください。それ以外はいいです。不確定なことがまだ多いのであれば、それで結構です。仕方ないです。

(柄沢課長)

期成同盟会ということで、JR東海への誘致活動を1年間に3回程度行っているんですけども、それ以外にも1年に1回、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議というのがございまして、その中で鉄道事業者に対して神奈川県全体で要望していくことがあります。その中で、新幹線の倉見の新駅に対する誘致についての回答といったしましては、ちょっと読み上げさせていただきますが、東海道新幹線への新駅の設置は列車の到達時分の延伸やダイヤの構成に影響を与え、結果

として多くのお客様の利便性を損なうことになります。したがいまして、現時点においては新駅の設置は極めて困難である。これは現時点ということです。

中央新幹線、これはリニア新幹線のことですが、中央新幹線が開通し、東海道新幹線のダイヤ構成に余裕が生まれれば、新駅設置の余地が高まると考えておりますが、一昨年、中央新幹線の整備計画が決定され、現在はまだ名古屋までの環境アセスメントを進めている段階です。新横浜、小田原間の新駅につきましては、中央新幹線が開通してからその先の問題であり、新駅設置の可否について検討できる段階ではありません。

一方、駅の設置の可否については、当然のことながらご利用いただけるお客様の需要見込み、それを裏づける周辺地区における都市形成の状況などを十分検証した上で判断することとなります。

これがJR東海からの回答ということです。

(中村会長)

お時間が大分限られてきました。ただ、今どこまでが確実に言われていることで、どこが不確定で、その不確定なところを受けとめながら何をここで決めるのかという、そこの論理の整理が要ると思います。不確定なことはしようがないです。だけど、これが不確定です、それに対して我々はこのリスクを考えながら、ここまでいいでしょう、ここはもう少し待ちましょうと決めればいいんだと思います。ですので、個人的にいろいろ意見を問われればもっと言いたいんですけども、都市計画としてはあくまでそのところはクールにやるべきだと思います。

したがいまして、交通量にしても、ツインシティの前提にしても、人口にしても、新幹線がどうなるかにしても、ここが決まっていて、ここがグレーで、その前提で、この橋というのはこのタイミングで、こういう都市計画決定をしていくことがとても重要だと。

僕も神奈川県にいますし、昔は綾瀬にいましたからあれですけれども、この相模原全体のこと、横断のことを考えるときに、道路ネットワークの課題はまだ多いと思います。そういうこともいろいろ考えたときに、この橋をどういう形で今都市計画決定をして、場合によってどういった意見なり、さっき運用に対するご説明もありましたけれども、やっておくのがいいのかということで、説得力のある説明をしていただきたいと思います。

もう少しお時間ありますけれども、ご意見あればと思います。大丈夫です。じゃ、順番にどうぞ。

(綾木委員)

また、倉見大神線の橋になりますけれども、ここは橋がかかるわけですけれども、相模川にかかる橋だということで、住民からしてみれば、せっかく橋がある

ので、堤防みたいなところから上がるようなことですね。今、津波から逃げるのは、そこまではさかのぼって津波は来ないとは思うんですけども、住民としてはそういうような上がる、せっかくあるので使いたいというのと、もう1点は、橋というのは将来的には一つの名所になると思うんです。ここに駅ができたとするならば、その駅を降りた、ちょっと時間があるとどこかへ寄ってみるとか、いろいろあるメニューの中でも何か特徴づけるものが町のほうから提案されるのか、または提案したときに受けられる余裕が県としてはあるのかという2点をちょっとお伺いしたい。

(広田副主幹)

まず、2点ご質問がございました。相模川空間、橋からおりられる堤防をつくる、それから相模川の自然的な部分を人が利用できるような部分をつくることはできないのかといったご意見でございました。これにつきましては倉見大神線、これから決定いただいた後に詳細の設計に入っていきます。実施の段階で、そういったご意見については当然検討していきたいと考えております。

特に、実例といたしまして、ビューポイントにもなるんじゃないかというご質問がございました。湘南銀河大橋が近くにございます。この橋については、橋のちょうど中央部などに腰かけができるような、そして丹沢山系、富士山が一望できるように、少し休憩できるような部分も設けてございますので、そのような部分は一定設けることができるのでないかなとは当然考えております。いずれにしましても実施の段階で検討していきたいと考えています。

(中村会長)

都市計画決定の中では詳細な設計は決めませんよね。およその幅員と橋梁ということですよね。ですから、歩行者のための動線の確保であるとか、緊急避難時の活用の可能性であるとか、そういう部分に関しては、今後、決定の後に議論ができるということでいいですね。

もうおひとつぐらい大丈夫ですけれども、いいですか。

そうしましたら、聞いていて、説明の中でさっき申し上げたとおりですので、今のこととも含めて、それから事前のところでも、きょうのスライドの26、27のところにたしか書いてあるけれども、いろいろな意見があつたけれども、それぞれの意見に対してこう考えていますということがないと、審議会としては不安だと思います。こんな意見がありましただけだと、それに対して町は、あるいは県はどう考えているのかがわからないままであれば、我々、審議はちょっと難しいと思います。

したがいまして、今日委員の皆様から出た意見及び事前の説明会で出たご意見に関しては、町あるいは県はこう考えているという前提、それから途中で藤井先生がおっしゃった話につながりますが、不確定なところと確実なところの仕分け

の上で、この決定が絶対必要なんだという説得力のある説明をご用意いただき、次回の審議会をしたほうがいいかなと思います。そんなまとめでよろしいでしょうか。じゃ、宿題がありますが。そういう整理で事務局のほうはよろしいですか。

それでは、報告事項に関する案件はここで閉じます。

その他はいかがでしょうか。次回の案内が来ていますけれども。

(伊藤課長)

では、事務局からよろしいですか。

(中村会長)

どうぞお願ひいたします。

(伊藤課長)

次の案内を先ほど冒頭させていただいたとおり、次回の審議会につきましては11月26日の火曜日。大変申しわけございませんが、夜の開催ということで、午後7時から開催をさせていただきます。夜間のお忙しい時間帯で大変恐縮ではございますが、ご出席のほどよろしくお願ひ申し上げます。

以上です。

(中村会長)

議会の関係とか日程の関係でここしかなかったんですよね、たしか。委員の皆さんには本当にご迷惑おかけしますが、夜の7時からになります。

次回は、きょうの話に関して決めるんですね。都市計画決定に関して審議とここで決定……。次回何するかというのを一言だけください。

(米山主査)

次回、県決定案件、柳島寒川線について案の申し出について、その報告をさせていただきます。

(中村会長)

報告を聞くだけでいいんですか。

(米山主査)

そうですね。その後、県のほうで都市計画の手続に入っていく中で、県知事からまた意見照会が来た段階で、当審議会に正式な形でお諮りするという流れになると思います。

(中村会長)

とはいえ、きょうのお話に関しては次回までにここで回答でき、我々がある程度見解をシェアできるような資料準備はしてくださいという、このお願いでいいですね。

(米山主査)

はい。

(中村会長)

	<p>了解しました。</p> <p>それでは、進行を事務局にお返しいたします。</p> <p>(常盤部長)</p> <p>会長、ありがとうございました。本日予定しておりました案件は全て終了いたしました。</p> <p>本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございました。</p> <p>これをもちまして、平成25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。</p>
配付資料	<p>資料1-1 寒川町都市計画審議会条例 資料1-2 寒川町都市計画審議会委員名簿 資料2 説明用スライド資料</p>
議事録承認委員及び 議事録確定年月日	(年 月 日確定)

