
茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	<p>○ 私は、倉見新駅予定地の地権者で、倉見まちづくり協議会の会員であり、倉見共有地会では役員を務めている。</p> <p>倉見共有地会は、一級河川相模川の法線内にある 15 万㎡の継承された土地の有効利用を推進する団体である。</p> <p>そのため、私はツインシティ新橋を予定している倉見共有地を厳しく見張るべき立場であることから、今回、反対意見を提出した。</p> <p>説明会も計画もすこぶる雑ぱくである。今回の都市計画決定・変更のための県と町の一連の説明会は、極めてわかりにくく、不自然であった。</p> <p>8月の県の説明会では、都市計画決定ありきで、県が決めたのだからと言わんばかりであった。これは、9月からの町の説明会でも同様であった。また、日程も寒川神社祭礼や倉見行安寺のお十夜法要といった地元行事と重ねた日程となっており、地元無視の説明会であった。</p> <p>さらに、説明会の質問時間は、1時間程度に限られ、時間が来たら終わりにするものであった。説明会資料は、白黒でわかりにくく、せめて重要部分をカラーで示すべきであった。</p> <p>また、配布資料の通し番号とスライドで示された番号が違っており、出席者は戸惑っていたが、もっぱら職員ペースで進められ、出席者への配慮はなかった。それでいて担当課長は、「御理解願います」「御協力お願いします」を繰り返すばかりで、町長やまちづくり部長など町職員の間には、説明会に臨む姿勢の不一致が随所に見られた。</p>	<p>○ 平成 25 年 8 月 1 日の説明会は、都市計画の素案説明会に先立ち、神奈川県（以下「県」という。）が、事業者の立場から地権者の皆様の御理解を頂くために実施したものです。説明会においては、わかりやすい丁寧な説明に努めてまいりましたが、御指摘いただきました意見を踏まえ、今後は、よりわかりやすい丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>また、寒川町（以下「町」という。）では、今回の都市計画変更にあたり、予めその計画内容を地域の皆様にお知らせするため、平成 25 年 9 月から 10 月にわたり、計 8 回、説明会を実施しました。この際、町民の皆様や地権者の皆様が、より多く出席いただけるよう、曜日や時間帯等を考慮致しました。さらに、これらの説明会を経た後、11 月 6 日に都市計画素案説明会を実施し、重ねて御理解が得られるよう努めてまいりました。</p> <p>また、町からは「町としては、丁寧な説明に努めてまいりましたが、十分な御理解が得られなかったという御意見があったことから、今後は、より皆様に御理解いただけるよう、わかりやすい丁寧な説明に努めてまいります。」と聞いております。</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	<p>○ ツインシティ新橋を公述の対象外としたのは、不透明な対応である。ツインシティ新橋は倉見と大神を結ぶ骨格道路として重要であり、両地区のネットワークの基幹と位置づけられているにも関わらず、公述の対象外としているのは、作為的な操作だと推測する。</p>	<p>○ 今回の公聴会は、都市計画法第 16 条第 1 項の「都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」との規定に基づき開催しております。</p> <p>また、都市計画運用指針の「公聴会・説明会の開催等の方法については、都道府県又は市町村においてその事情に応じて決定することとなるが、その際、（中略）できるだけ必要な事項をあらかじめ定め、公表しておくことが望ましい。」との技術的助言に基づき、県では都市計画公聴会規則（昭和 44 年神奈川県規則第 111 号）を定めています。</p> <p>今回、公述の対象としている都市計画道路柳島寒川線は、県道 46 号（相模原茅ヶ崎）と重複しているため、都市計画法第 15 条の規定に基づき、県が都市計画を定める者として、案を作成するものであることから、県の都市計画公聴会規則に基づき開催いたしました。</p> <p>御指摘の（仮称）ツインシティ橋を含む、都市計画道路倉見大神線につきましては、現時点において、一般国道、県道等ではないため、平塚市（以下「市」という。）及び町が都市計画を定める者として、それぞれが案を作成するものであることから、市及び町で、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を判断することとなります。</p> <p>町では、都市計画道路倉見大神線について、都市計画運用指針の「説明会を公聴会に代わるものとして運用することも考えられる」との技術的助言に基づき、公聴会に代わって御意見を頂くために、11 月 6 日</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	<p>○ 県は、あくまで、ツインシティ新橋と両岸のまちづくりは3点セットだと言っている。町だけがツインシティ新橋はまちづくり区域外だと言いつけていたら、大事なツインシティのまちづくりからはみ出すのは必定である。</p>	<p>に都市計画素案説明会を開催しました。</p> <p>町からは「今後も、法定縦覧等の都市計画手続を通じて、町民の皆様及び地権者の皆様の御意見を頂きながら、御理解が得られるように努めてまいります。」と聞いております。</p> <p>○ 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会及び県が、平成 14 年 4 月に「ツインシティ整備計画」を策定して以降、県、市及び町並びに平塚市大神地区及び寒川町倉見地区の住民の皆様並びに地権者の皆様の三者が協働して、まちづくりの実現に向け取組を進めてまいりました。</p> <p>この度、ツインシティの都市づくりを担う平塚市大神地区を市街化区域に編入する手続を進めることとなり、それに伴う交通需要の増加などに対応するため、相模川に架かる（仮称）ツインシティ橋を含む都市計画道路倉見大神線を、市及び町が都市計画決定することとなりました。</p> <p>そのため、平塚市大神方面からの寒川北インターチェンジへのアクセス性が向上し、3・4・4号柳島寒川線の交通需要の増加が見込まれることから、都市計画手続を進めているものです。</p> <p>また、町からは「まちづくりについては、平成 22 年 9 月に地元の皆様に御提案した区域や土地利用ゾーン等の内容をたたき台として、地元関係者の皆様との話し合いを重ねてきました。また、その際にお示した内容は、ツインシティ整備計画に基づき、両岸のまちづくりと、（仮称）ツインシティ橋の整備により、一体的なまちづくりとなるよう検討したものです。今後も引</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	※ 永池川流末にかかる相模川河川区域内における共有地についての公述がありました が、今回の都市計画道路柳島寒川線の都市計画変更にかかわる御意見ではないので、「県の考え方」はお示ししておりません。	続き、地元関係者の皆様と、早期にまちづくりの合意形成を図るための取組を行ってまいります。」と聞いております。

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B 氏	<p>○ 私は、寒川町倉見にある屋外運動施設の代表をしている。</p> <p>さがみ縦貫道の事業では、計画用地を提供するにあたり、信用を裏切られる等、国のやり方には心底、不信感を抱いている。</p> <p>国や県の言いなりになってはいけないという思いから、今回、この公聴会で意見を述べるに至った。</p> <p>昨年 7 月に、柳島寒川線沿いの倉見地内に店舗を開業したが、同時期に本路線の 2 車線から 4 車線に拡幅する都市計画案があり、土地の 4 分の 1 が、道路用地にかかることを知った。</p> <p>昨年 8 月の地元説明会では、説明がほとんどで質疑応答の時間も少なく、反対意見が多い中、参加者は納得のいかないまま終了した。その時の県職員の一方的で横柄な態度は、協力をお願いする立場でありながら、上から目線で説明会を開いてやるからそれに従えといった感じであり、そのような感想を話した人が数多くいた。</p> <p>説明会も倉見地区では以前から、ツインシティ計画を協議し、町長との約束をしているにもかかわらず、県や町が住民のことを全く無視して進めている。昨年 9 月の説明会で、都市計画決定は地元の合意の上で行うのか、反対を無視し強制的に行うのか質問したところ「十分御理解、御納得をいただき決定する。御理解、御協力をお願いします。」との回答であった。この回答は、住民が十分に理解でき納得がいかなければ都市計画決定はしないという趣旨であると受け取って良いと、私は考えている。</p>	<p>○ 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会及び神奈川県（以下「県」という。）が、平成 14 年 4 月に「ツインシティ整備計画」を策定しました。</p> <p>計画策定にあたっては、県民、企業及び行政の三者が協働したものとするため、県民フォーラムの開催、企業研究会、地元アンケート等の県民参加を実施して、多くの御意見・御提案を頂き策定しました。</p> <p>今回、ツインシティ整備計画に基づく、平塚市大神地区を市街化区域に編入する手続を進めることとなったため、その影響を受けることとなる骨格道路等の都市計画手続を進めているものです。</p> <p>平成 25 年 8 月 1 日の説明会は、都市計画の素案説明会に先立ち、事業者の立場から地権者の皆様の御理解をいただくために実施したものです。</p> <p>その後、寒川町（以下「町」という。）は今回の都市計画変更にあたり、予めその計画内容を地域の皆様にお知らせするため、平成 25 年 9 月から 10 月に計 8 回にわたり説明会を実施しました。この際、町民の皆様や地権者の皆様が、より多く出席いただけるよう、曜日や時間帯等を考慮致しました。さらに、これらの説明会を経た後、11 月 6 日に都市計画素案説明会を実施し、重ねて御理解が得られるよう努めてまいりました。</p> <p>今後も、法定縦覧等の都市計画手続を通じて、町民の皆様及び地権者の皆様の御意見を頂きながら、御理解が得られるように努めてまいります。</p> <p>なお、法定縦覧の手続を経た都市計画の案につきましては、さらに、公正かつ専門的な第三者の意見を踏まえるため、都市計</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B 氏	<p>○ 都市計画の必要性、環境への影響、安全性について述べる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要性について <p>県や町は、現在も門沢橋は混雑しているように言っているが、以前より流れはスムーズになった。さがみ縦貫道海老名インターができたため、東名高速厚木インターには行かず、海老名インターを利用する車が増えた。</p> <p>さがみ縦貫道が全線開通し、第二東名が完成すると、柳島寒川線は交通量が減少する。</p> <p>今、道路の拡幅は必要なく、さがみ縦貫道や第二東名が開通し、交通量や車の流れを見て総合的に判断したほうがいい。</p> <p>現在、寒川北インターから南側の交通量は 1 日 29,000 台で、北側は 18,000 台である。1 万台以上も少ない北側の道路を拡幅する必要はない。日本は今後、少子高齢化が進み、車も少なくなり、渋滞も減っていくのであり、道路幅が 4 車線 27m の道路、歩道、中央分離帯が本当に必要なのか。</p> 	<p>画法第 18 条第 1 項に基づき県都市計画審議会で御審議いただく予定です。</p> <p>○ ツインシティ整備計画を策定して以降、県、市及び町並びに大神地区及び倉見地区の住民の皆様並びに地権者の皆様の三者が協働して、まちづくり実現に向け取組を進めてまいりました。</p> <p>この度、ツインシティの都市づくりを担う平塚市大神地区を市街化区域に編入する手続を進めることとなり、それに伴う交通需要の増加などに対応するため、相模川に架かる（仮称）ツインシティ橋を含む都市計画道路倉見大神線を市及び町が、都市計画決定することとなりました。</p> <p>これにより、平塚市大神方面からの寒川北インターチェンジへのアクセス性が向上し、さらに、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等の整備が進むと、周辺地域から交通流入が想定され、都市計画道路柳島寒川線の交通需要の増加が見込まれます。</p> <p>具体的な交通需要については、県が、平成 17 年度道路交通情勢調査（道路交通センサス）をもとに、平成 42 年の交通需要を推計しております。この推計によりますと、都市計画道路柳島寒川線と都市計画道路倉見大神線の交差点から南側の交通量は、約 28,500 台/日、北側が約 11,900 台/日となっています。</p> <p>この交通量をもとに必要な道路の幅員等を決めることになり、道路の車線数、幅員及び中央分離帯の有無については、道路構造の一般的技術的基準として国が定めている「道路構造令」を参考にし、県が条例で定めた「県道の構造の一般的技術的基準」</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B氏	<ul style="list-style-type: none"> <p>・ 環境への影響について</p> <p>4車線の道路になると、大型車両が多くなり、振動、騒音、排気ガスの影響が大いにある。</p> <p>さがみ縦貫道の時に、国は、環境アセスの基準をクリアしているとのことだったが、実際の工事では、激しい振動があり、震度3か4の地震と勘違いするほどの揺れが約6ヶ月間ほぼ毎日続いた。その振動により、経営する店舗の外壁等にヒビが入った。</p> <p>騒音被害も甚大であり、屋外では互いの声が聞こえないのは常時で、100m先でも騒音が聞こえる。大型重機は排気ガスもすごく、気持ち悪くなる利用者もいる。近所の人からは、夜間の振動や騒音で眠れないとの苦情が多数寄せられている。</p> <p>このように、さがみ縦貫道の工事においては、実際には工事中を含め住民の生活環境が著しく悪化しているのが現状である。</p> <p>・ 安全面について</p> <p>子供やお年寄り、ベビーカーが、4車線で中央分離帯がある道路を横断するには距離が長く、非常に危険である。この道は、小学校の通学路にもなっている。</p> <p>今、交通マナーができていないドライバーが多く、速度超過、信号無視は当たり前のようになっている。柳島寒</p> 	<p>により設定しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>○ 本県が実施する道路事業においては、地球温暖化防止、工事現場周辺住民への環境配慮に資するため場内での車両のアイドリングストップに努めること等、環境配慮型公共工事の推進を図るとともに、騒音振動対策技術指針（建設大臣官房技術参事官通達、昭和62年3月30日改正）に基づいて、必要に応じて低騒音型、低振動型の建設機械の使用等の対応を行うことにより、周辺環境への影響の低減に努めております。</p> <p>本事業においても、周辺環境に著しく影響を及ぼさないよう十分配慮しながら、事業を進めてまいります。</p> <p>○ 道路の幅員については、車両の通行と歩行者の通行の安全を確保した構造とするよう、道路構造の一般的技術的基準として国が定めている「道路構造令」を参考にし、県が条例で定めた「県道の構造の一般的技術的基準」により設定しています。</p> <p>また、横断歩道については、事業実施段階において、警察と協議し、交通の安全を勘案し、適切な位置に設置してまいりま</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B氏	<p>川線の4車線の計画では、スピードが出る道路となり、大事故が起こりかねない。これでは、住民が安心安全な環境を確保できない。</p> <p>○ 県や町がすぐにやるべきことは、道路整備や橋づくりではなく、30年以内に起こる可能性が高い地震や最近の超大型台風、またゲリラ豪雨、竜巻等の災害対策である。これらの災害は、人命にかかわっている。後回しにしてしまっは遅く、対策不備では、自然災害ではなく人災となり、取り返しのつかないことになる。また、少子高齢化が進む中で、住民のことを第一に考え配慮した対策も必要である。県や町は都市計画の整備ばかり進めているが、本当に大切なのは住民のことをよく考え、安心安全のまちづくりを行うことだ。</p> <p>住民の意見をよく聞き、お互い理解し納得した上で、都市計画決定を急がず、みんなが本当に安心安全で、住みやすい寒川町になることを強く望む。</p>	<p>す。</p> <p>○ 県土全体の広域的な都市づくりの長期ビジョンを示した「かながわ都市マスタープラン」では、少子高齢化の進行と人口減少の到来といった都市をめぐる諸情勢の変化を展望し、都市づくりの基本方向を示しています。その中で、地震や局地的集中豪雨等の自然災害が多発する状況を踏まえ、都市における防災・減災力の向上を目指して、大規模災害に対する安全性を向上させるとともに、減災の発想により、被害の拡大防止と軽減を図る総合的な防災対策が求められており、その方策の一つとして、緊急輸送路の整備をはじめとする多重型の交通ネットワークの形成に取り組んでいくこととしています。</p> <p>同様に、町の都市の将来像を具体的な形で示す「寒川町都市マスタープラン」においても、都市づくりの理念の中で、少子高齢化社会、地球的規模での環境問題、広域交通体系等の充実にあわせたまちづくりへの対応が求められており、今まで大切に育んできた独自の文化や寒川神社などの地域資源を受継ぎ、今後展開されるまちづくりにおいても、人々が暮らしやすく働きやすい、そして郷土の歴史や自然的環境と共生した都市づくりを目指すとしています。さらに、都市防災の方針として、地震、河川の氾濫、火災等の災害を最小限に食い止め、安全で安心して暮らすことのできる防災に強いまちづくりを進めるとしていま</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B氏		す。そこで、災害時における緊急車両の進入や住民の避難をより円滑、安全に行うため、緊急輸送路や避難路、避難地の確保を図るとしてしています。

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C氏	<p>○ 私は、倉見に住んでいて、寒川町新幹線新駅促進協議会、倉見まちづくり協議会の役員である。組織の意向を集約した結果、賛成ゼロを確認し、組織の代表として反対意見を述べる。</p> <p>計画や説明に不自然さを感じている。県道のどちら側に広げるにしても、両側の関係者に出席をお願いし、状況の説明、了承を求めるべきで、片側の拡幅であっても、両側への説明責任が求められる時代である。柳島寒川線は、寒川北インターから茅ヶ崎方面への交通量は 29,000 台、海老名方面は、18,000 台である。北側の海老名方面は、南側と同じ 7m の拡幅の必要があるのか。町は倉見駅前への車も相当多いといっているが、倉見と門沢橋付近で再び合流するはずである。</p> <p>しかし、拡幅は途中までになっている。不自然な計画で、交通量からしても、拡幅の必要性を感じられない。もし、拡幅するならば、途中までではなく、将来を見据えて、海老名市境まで実現するのが当然である。</p>	<p>○ 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会（以下「期成同盟会」という。）及び神奈川県（以下「県」という。）が平成 14 年 4 月に「ツインシティ整備計画」を策定して以降、県、平塚市（以下「市」という。）及び寒川町（以下「町」という。）並びに平塚市大神地区及び寒川町倉見地区の住民の皆様並びに地権者の皆様の三者が協働して、まちづくりの実現に向け取組を進めてまいりました。</p> <p>この度、ツインシティの都市づくりを担う平塚市大神地区を市街化区域に編入する手続を進めることとなり、それに伴う交通需要の増加などに対応するため、相模川に架かる（仮称）ツインシティ橋を含む都市計画道路倉見大神線を市及び町が都市計画決定することとなりました。</p> <p>これにより、平塚市大神方面からの寒川北インターチェンジへのアクセス性が向上し、さらに、さがみ縦貫道路及び新東名高速道路等の整備が進むと、周辺地域から交通流入が想定され、都市計画道路柳島寒川線の交通需要の増加が見込まれます。</p> <p>具体的な交通需要については、県が、平成 17 年度道路交通情勢調査（道路交通センサス）をもとに、平成 42 年の交通需要を推計しております。この推計によりますと、都市計画道路柳島寒川線と都市計画道路倉見大神線の交差点から南側の交通量は約 28,500 台/日、北側が約 11,900 台/日となっています。</p> <p>この交通量をもとに必要な道路の幅員等を決めることになり、道路の車線数、幅員及び中央分離帯の有無については、道路構造の一般的技術的基準として国が定めている「道路構造令」を参考にし、県が条例で</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C 氏	<p>○ 県と町は、3・3・3号宮山線、柳島寒川線、ツインシティ新橋ともに密接な関連を保ち、まちづくりやその交通結節、将来像のためにも欠くことはできないと言いながら、公述を柳島寒川線のみとした根拠は全く不明瞭だ。</p>	<p>定めた「県道の構造の一般的技術的基準」により設定しています。</p> <p>この結果、当該交差点から南側の寒川北インターチェンジまでの間は、4車線の拡幅が必要になり、北側については、4車線から2車線へのすり付け区間が必要となります。この北側の拡幅にあたっては、交差する主要な町道の影響を踏まえた、拡幅区間を設定しております。</p> <p>なお、県が平成 25 年 8 月に実施した説明会は、地権者の皆様に事業の詳細を御説明し、御理解を得ることを目的に、拡幅する用地にかかる地権者の皆様を対象にしました。一方、町が同年 11 月に実施した都市計画説明会は、対象を限定することなく、御説明させていただいております。</p> <p>また、今回の都市計画変更でお示している道路線形は既存の東海道新幹線の橋脚位置等を考慮したものです。</p> <p>○ 今回の公聴会は、都市計画法第 16 条第 1 項の「都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」との規定に基づき開催しております。</p> <p>また、都市計画運用指針の「公聴会・説明会の開催等の方法については、都道府県又は市町村においてその事情に応じて決定することとなるが、その際、(中略)できるだけ必要な事項をあらかじめ定め、公表しておくことが望ましい。」との規定に基づき、県では都市計画公聴会規則(昭和 44 年神奈川県規則第 111 号)を定めています。</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C 氏	<p>○ 町長が表明しているように、倉見地区では、面整備の区域も手法も決めていない。それなのに、ツインシティ橋だけをなぜ急ぐのか。</p> <p>新幹線新駅の開業をリニア中央の営業開始に合わせて、2027 年と言っている。リニア中央新幹線の開通で、JR 東海ではダイヤ変更があるから実現しやすいとの答えであったが、無責任も甚だしく、あきれ果</p>	<p>今回、公述の対象としている都市計画道路柳島寒川線は、県道 46 号（相模原茅ヶ崎）と重複しているため、都市計画法第 15 条の規定に基づき、県が都市計画を定める者として、案を作成するものであることから、県の都市計画公聴会規則に基づき開催いたしました。</p> <p>御指摘の（仮称）ツインシティ橋を含む、都市計画道路倉見大神線につきましては、現時点において、一般国道、県道等ではないため、市及び町が都市計画を定める者として、それぞれが案を作成するものであることから、市及び町で開催方法を判断することとなります。</p> <p>町では、都市計画道路倉見大神線について、都市計画運用指針の「説明会を公聴会に代わるものとして運用することも考えられる」との技術的助言に基づき、公聴会に代わって御意見を頂くために、11 月 6 日に都市計画素案説明会を開催しました。</p> <p>町からは「今後も、法定縦覧等の都市計画手続を通じて、町民の皆様及び地権者の皆様の御意見を頂きながら、御理解が得られるように努めてまいります。」と聞いております。</p> <p>○ 新幹線新駅の誘致については、期成同盟会会長の神奈川県知事をはじめ、会員各市町の首長などにより、JR 東海に対して新幹線新駅の誘致活動を継続して行っています。JR 東海は、新駅設置の要望に対して、リニア中央新幹線の開業後は新駅設置の余地が高まると表明するとともに、新駅設置の判断材料として、新駅誘致地区の都市形成を挙げており、県としては、平塚市</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C氏	<p>てている。</p> <p>リニア中央新幹線の開通に合わせ、倉見駅に新駅の開業を想定したスケジュールを町と地元が綿密に協議を重ね、平成 22 年 2 月に確認した内容によれば、2027 年に開業なら 2013 年には新駅予定地の買収に入る。そして 5 年後の 2018 年には、新駅の建築も開始。予定が伸びても 2025 年におおよその形態を整える。JR 東海がホームや線路の拡幅に着手したとしても、2027 年の開業は、ぎりぎりの工程だ。</p> <p>町は、この平成 22 年の確認内容を勝手に破棄しておきながら、再び 2027 年新駅開業を打ち出している。JR 東海は、新駅設置に関する考え方の中で、「現在の高密度で直行列車中心のダイヤの中では、新駅の設置は極めて困難であるが、リニア中央新幹線開業後は、東海道新幹線のダイヤの過密度も緩和されるため、現在応えられない請願駅設置要望など新駅設置の余地が高まる」と回答している。そのことに合わせて、町は 6 項目の 4 番「JR 東海が新駅の OK を出すまでは、都市計画決定、事業認可の申請はしないこと」を尊重し発言してもらいたい。</p> <p>私達地元組織は、個々の主張はさておき、町の立場、県央・湘南の将来へのあるべき姿へ協力は惜しまず貢献した。</p> <p>倉見では、まちづくり整備の区域も手法も決まっていないのに、厳しい規制のみを押し付け、都市計画をなぜ強要するのか。地元組織には全く予告もない。</p> <p>町は、広域的な道路ネットワークを確保するために都市計画手続をして担保するという理由で、昨年度に引き続き、地元の皆さんと話し合いの中で協議をと言うが、何の</p>	<p>大神地区のまちづくりや（仮称）ツインシティ橋を含む骨格道路の都市計画決定等のツインシティ全体のまちづくりを進めることが、新駅誘致を前進させることになると考えています。</p> <p>県、市及び町は、今後も期成同盟会の要望活動等を主体的に行い、新駅誘致の実現を目指していきます。</p> <p>また、町からは「平成 22 年 9 月に地元の皆様に御提案した区域や土地利用ゾーニング等の内容をたたき台として、まちづくりについては、地元関係者の皆様との話し合いを重ねてきました。今後も引続き、地元組織である、東海道新幹線（仮称）倉見新駅促進協議会に御相談させていただきながら、地元関係者の皆様と早期に、まちづくりの合意形成を図るための取組を行ってまいります。」と聞いております。</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C氏	提案も話し合いもない。 「ツインシティ橋はせめて左岸のまちづくり計画を明示してからなら、地元関係者との合意が可能なはずなのに」、との切実な声に対し、寒川町は、まちづくりの範囲や手法さえ決まっていない状況である。	

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
D氏	<p>○ 私は、新駅予定地から数百mのところに住んでいて、倉見まちづくり協議会や倉見共有地会、寒川町新幹線新駅促進協議会の役員等を務めている者である。ツインシティをとりまく諸般の行政に、地元同志で反対の公述を決意した。</p> <p>説明会のあり方が、不自然そのものであった。</p> <p>スライドによる資料説明と、配布資料の通し番号は相違していた。図面や拡幅部分のイメージ図等は、カラーで見やすいような努力がほしかった。また、質問時間が制約される一方、答弁は、頑なな法律用語や基準にこだわりすぎていた。</p> <p>○ 町は過去の確約事項や、申合せ事項等には触れようとせず、公述を柳島寒川線のみとしたのには疑問がある。</p> <p>ツインシティ新橋を公述の対象外としたのは、まったく不明瞭である。</p> <p>県も町も揃って、ツインシティ橋と左右両岸の同時歩調のまちづくりが三点セットだと、強調しながら、ツインシティ新橋を対象外としたのは、作為的に感じる。</p>	<p>○ 平成 25 年 8 月 1 日の説明会は、都市計画の素案説明会に先立ち、神奈川県（以下「県」という。）が、事業者の立場から地権者の皆様の御理解を頂くために実施したものです。説明会においては、わかりやすい丁寧な説明に努めてまいりましたが、御指摘いただきました意見を踏まえ、今後は、よりわかりやすい丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>また、寒川町（以下「町」という。）は、平成 25 年 9 月から 10 月に計 8 回にわたり実施した説明会について、説明の機会を複数回設定することにより、町民の皆様及び地権者の皆様が出席しやすいよう配慮したものです。これらの説明会を経て、11 月 6 日に都市計画素案説明会を実施し、重ねて御理解が得られるよう努めてきました。</p> <p>また、町からは「町としては、丁寧な説明に努めてまいりましたが、十分な御理解が得られなかったという御意見があったことから、今後は、より皆様に御理解いただけるよう、わかりやすい丁寧な説明に努めてまいります。」と聞いております。</p> <p>○ 今回の公聴会は、都市計画法第 16 条第 1 項の「都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」との規定に基づき開催しております。</p> <p>また、都市計画運用指針の「公聴会・説明会の開催等の方法については、都道府県又は市町村においてその事情に応じて決定することとなるが、その際、（中略）でき</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
D氏	<p>○ この路線は、さがみ縦貫道路北交差点から茅ヶ崎方面へ 28,000 台の交通を見込み、拡幅が計画された。かたや、海老名方</p>	<p>るだけ必要な事項をあらかじめ定め、公表しておくことが望ましい。」との規定に基づき、県では都市計画公聴会規則（昭和 44 年神奈川県規則第 111 号）を定めています。</p> <p>今回、公述の対象としている都市計画道路柳島寒川線は、県道 46 号（相模原茅ヶ崎）と重複しているため、都市計画法第 15 条の規定に基づき、県が都市計画を定める者として、案を作成するものであることから、県の都市計画公聴会規則に基づき開催いたしました。</p> <p>御指摘の（仮称）ツインシティ橋を含む、都市計画道路倉見大神線につきましては、現時点において、一般国道、県道等ではないため、平塚市（以下「市」という。）及び町が都市計画を定める者として、それぞれが案を作成するものであることから、市及び町で開催方法を判断することとなります。</p> <p>町では、都市計画道路倉見大神線について、都市計画運用指針の「説明会を公聴会に代わるものとして運用することも考えられる」との技術的助言に基づき、公聴会に代わって御意見を頂くために、11 月 6 日に都市計画素案説明会を開催しました。</p> <p>町からは「今後も、法定縦覧等の都市計画手続を通じて、町民の皆様及び地権者の皆様の御意見を頂きながら、御理解が得られるように努めていきます。」と聞いております。</p> <p>○ 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会（以下「期成同盟会」という。）及び県が平成 14 年 4 月に「ツインシティ整</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
D 氏	<p>面へは 18,000 台の見込みであり、拡幅が必要なのか。</p> <p>拡幅を行うなら、両側へ求めるべきではないか。しかも、何故途中までで終わりとするのか。海老名市境までは後 500～600 m であり、今なら拡幅は可能だ。そして、その付近の農用地指定の解除によって、流通業務への要望に答えれば、自ずと町の税収に貢献しうるのは必定である。</p>	<p>備計画」を策定して以降、県、市及び町並びに平塚市大神地区及び寒川町倉見地区の住民の皆様並びに地権者の皆様の三者が協働して、まちづくりの実現に向け取組を進めてまいりました。</p> <p>この度、ツインシティの都市づくりを担う平塚市大神地区を市街化区域に編入する手続を進めることとなり、それに伴う交通需要の増加などに対応するため、相模川に架かる（仮称）ツインシティ橋を含む都市計画道路倉見大神線を市及び町が都市計画決定することとなりました。</p> <p>これにより、平塚市大神方面からの寒川北インターチェンジへのアクセス性が向上し、さらに、さがみ縦貫道路や新東名高速道路等の整備が進むと、周辺地域から交通流入が想定され、都市計画道路柳島寒川線の交通需要の増加が見込まれます。</p> <p>具体的な交通需要については、県が、平成 17 年度道路交通情勢調査（道路交通センサス）をもとに、平成 42 年の交通需要を推計しております。この推計によりますと、都市計画道路柳島寒川線と都市計画道路倉見大神線の交差点から南側の交通量は、約 28,500 台/日、北側が約 11,900 台/日となっています。</p> <p>この交通量をもとに必要な道路の幅員等を定めることになり、道路の車線数、幅員及び中央分離帯の有無については、道路構造の一般的技術的基準として国が定めている「道路構造令」を参考にし、県が条例で定めた「県道の構造の一般的技術的基準」により設定しています。</p> <p>この結果、当該交差点から南側の寒川北インターチェンジまでの間は、4 車線の拡幅が必要になり、北側については、4 車線</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
D 氏	<p>○ 大神地区では、面整備や就労人口、定住者誘致等 J R 東海が言う、新駅停車条件のクリアへの努力が伺える。しかし、寒川町は面整備の区域も手法も決めていない、町長は、まだその段階ではないと今も言い続けている。寒川のまちづくりは、まだ第一段階だと言っている。</p> <p>県のツインシティ計画や、昨年 11 月の町民センターで行われた大学の先生の話、昨年末の大神公民館での二人の専門家の先生の講演においても、第三段階を迎えた時期が適正であるとしているにも関わらず、木村町長は自らまだ第一段階だと言いながら、何故ツインシティ橋だけを急ぐのか。</p> <p>町は、倉見新駅の開業を、リニア中央新幹線が営業開始する 2027 年と同時開業としているが、このような話は初耳で多くの人たちが耳を疑った。平成 22 年 2 月に地元協議会と慎重に積み重ねた、開業スケジュールをまったく反故にってしまった。</p>	<p>から 2 車線へのすり付け区間が必要となります。この北側の拡幅にあたっては、交差する主要な町道の影響を踏まえた、拡幅区間を設定しております。</p> <p>なお、県が平成 25 年 8 月に実施した説明会は、地権者の皆様に事業の詳細を御説明し、御理解を得ることを目的に、拡幅する用地にかかる地権者の皆様を対象にしておりました。一方、町が同年 11 月に実施した都市計画説明会は、対象を限定することなく、御説明させていただいております。</p> <p>また、今回の都市計画変更でお示している道路線形は既存の東海道新幹線の橋脚位置等を考慮したものです。</p> <p>○ 新幹線新駅の誘致については、期成同盟会会長の神奈川県知事をはじめ、会員各市町の首長などにより、J R 東海に対して新幹線新駅の誘致活動を継続して行っています。J R 東海は新駅設置の要望に対して、リニア中央新幹線の開業後は新駅設置の余地が高まると表明するとともに、新駅設置の判断材料として新駅誘致地区の都市形成を挙げており、県としては、平塚市大神地区のまちづくりや（仮称）ツインシティ橋を含む骨格道路の都市計画決定等のツインシティ全体のまちづくりを進めることが、新駅誘致を前進させることになると考えています。</p> <p>県、市及び町は、今後も期成同盟会の要望活動等を主体的に行い、新駅誘致の実現を目指していきます。</p>

茅ヶ崎都市計画道路の変更に係る
都市計画公聴会の公述意見の要旨並びに県の考え方

公聴会 平成 26 年 1 月 8 日

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
D氏	<p>2027 年にリニア中央新幹線を同時開業とするには、倉見の場合は 2013 年から新駅予定地の買収に入り、5 年後には新駅の建設に着手し、それから 5 年後までには竣工することになる。用地買収や新駅工事がどんなに遅れても、2025 年までに達成すべきハードルが待ち受けている。</p> <p>整備新幹線誘致争奪の裏側や、全国新幹線整備促進法の存在などまったく着眼していないようだ。</p> <p>いずれにしても、先ほど来の公述のごとく、長年にわたり培い、積み重ねてきた公約やひざ詰め申合せ事項などは、全て破棄された。</p> <p>私どもは、これ以上ついていく必要はないはずだ。</p> <p>※ 永池川流末にかかる相模川河川区域内における共有地についての公述がありました が、今回の都市計画道路柳島寒川線の都市計画変更にかかわる御意見ではないので、「県の考え方」はお示ししておりません。</p>	