

村岡地区まちづくりニュース 第1号

2010年（平成22年）8月発行

◇発行・編集・お問い合わせ先：藤沢市役所 まちづくり推進部 村岡地区整備事務所 村岡地区整備担当

住所：〒251-8601 藤沢市朝日町1番地の1

電話：0466(25)1111

ファックス：0466(50)8421

電子メール：muraoka-st@city.fujisawa.lg.jp

「村岡地区まちづくり計画説明会」を開催しました！

村岡地区まちづくり計画の説明会を8月1日（日）の午前に、宮前町内会館で、午後には、村岡公民館で開催いたしました。

この説明会には、宮前町内会館で82名、村岡公民館で55名の方々にご出席いただきました。

なお、この村岡地区まちづくり計画は、平成20年10月29日の第1回から平成22年3月26日の第10回にわたり開催した村岡地区まちづくり会議でとりまとめたもので、4月15日に村岡地区まちづくり会議から藤沢市長へ提言をおこなっているものです。

【質疑応答等内容】

注：□意見 ○質問 ⇒回答

＜宮前町内会館＞

□ 現在、駅予定地の周辺において畑をつくっている。農業だけでは生活できないために後継者がいないので、今は良いけども将来にわたり困る。また、相続が発生すると相続税がかなりの金額になり、自宅を売却しなくてはならなくなる。このようなことから、ぜひ計画の実現に向けて進めてもらいたい。

⇒ ご意見として承ります。この計画は市長提言を受けましたので積極的に取り組んでいきたいと考えています。

○ 住民税が上がっている。それだけ藤沢市の財政が圧迫されている中で新駅、道路の拡幅をすることは、さらに市の財政を圧迫することになると思うが、負担を住民税の値上げで求められるのはかなわない。一度、白紙撤回された話が持ち上がっているのは、武田薬品工業ができるからですね。武田の研究者、従業員の方が新駅を利用するというのは、地元ではないから駅を利用するわけで、住民が負担をさせられるのはおかしいと思う。武田薬品工業は、財政的な面で協力してくれるのか。きょうあい道路の解消で道路の幅を広げると、バイクなどが入ってきて騒音の根底となってしまう。湘南地区は暴走族が常に入ってきており問題である。この点はどのようにお考えか聞かせてほしい。

⇒ 事業費のことですが、現時点で新駅の事業費が明らかでないため、今後、事業を進める中で明らかにし、市議会にもご判断いただきながら、進めて行く流れになると思います。きょうあい道路は、4m未満の道路を4mに拡げるだけなので暴走族は入ってこないと思いますが要望としてお受けいたします。また、駅へのアクセス道路は、通過交通を呼び込まない構造を考えております。白紙撤回の話ですが、反対意見をいただきましたので、周りのまちづくりに対して白紙撤回をおこないましたが、新駅については、検討を進めてきているものです。

○ きょうあい道路の話があったが、一般住宅ゾーンに示されている4m未満の道路は、すべてきょうあい道路の廃止を進めていくという考えでよいのか。

⇒ きょうあい道路を4mにさせていただくことは、まちづくりとは関係なくおこなうことが基本であります。

○ 鎌倉市では、家を建てるときに一律1m下がりがなさいという決まりがあると聞いているが、藤沢では、そのような決まりはいつからできたのか。

⇒ 建築基準法で定められているもので、建物を建てる場合には幅員4m以上の道路に2m接道しなければならないことになっています。一律1mではなく道路中心から2m無ければ下がっていただくということです。

□○ 質問と意見を申します。

宮前地区については計画されている施設をつくと影響が出てくる人間が出てくると思うので、説明会を丁寧にやっていただきたい。また、こういう資料は事前に配布してもらいたい。今日の説明会は、計画自体、これはまちづくり会議の提言だということだが、既成事実を積み重ねて、もっともらしく形ができて上がったと私自身は認識している。いまさら言っても無意味なので、今日は意見として。今日の説明は、もっと具体的な話があるかと思ったが、私自身が期待する話はなかった。市は行政組織の改革で整備事務所が発足し、進めておるのに、当該住民が期待する話がなされないというのはどういうことなのか疑問に思った。これは質問だが、整備事務所の権限、任務というのはどのようなことをおこなうのか。補償交渉もおこなうのか。まちづくり計画が実現し、結果として出て行く可能性がある住民に対し、どのような補

償、償いがなされるのか。わたしはこの計画自体に、まるっきり反対するつもりは今のところないが、この計画の実施により、泣きを見るものがあることになれば、命をかけてでも反対せざるを得ないと考えている。質問を整理すると、整備事務所の権限・任務を教えてください。整備事務所は補償交渉をおこなうのか教えてください。まちづくりを推進していく中で被害を受けるものに対し市として、どのような償いがなされるのか。そういうことについては、整備事務所の扱いがどうかについて。

⇒ 補償交渉についてですが基本的に現在の村岡地区整備事務所の村岡担当が事業化に向けて進めていくことになります。補償交渉につきましてはご納得いただくように交渉を進めていくことになります。精神的な補償というのはありませんが、誠実に補償交渉させていただくとしかお答えできませんのでご理解いただきたいと思います。

○ 私が納得できないのは、金額的なお話があったが、自分が今住んでいる状態を、そのまま維持できるということであれば、お金は要らない。私自身は道路の下敷きになる可能性があるというのを聞いていたので、そうになると、土地を追い出されて別の環境で古希になるかという人間が生活を新たに始めるというのは、金の問題ではないと思う。その辺をどのようにお考えなのか。単純に金を出されてそれでおしまいというような非人情なお話がベースにあるとすれば、私は、この計画を撤回していただきたい。

⇒ われわれも補償、用地については誠意をもって対応させていただきたいと考えています。

○ 誠意と結果は違うと思う。それは困る。

⇒ きめ細かな対応をしながら進めるというのが大原則となります。また、どういふふうな形で敷地に道路がかかるかが見えてこないとお答えできない部分があります。ご理解いただきたいと思います。

○ 平成21年6月湘南地区整備連絡協議会で、新駅の乗降客数予測など結果を公表とあるが、前回の説明会の時に、今度新しい計算方法になると説明があったが、その結果がどうであったか説明してほしい。それと、以前にJRが乗降客が10万人以上という条件を出したが、それは変わらないと思う。でも、今回の区画整理を何もしない図面だと、とてもではないが乗降客が少ない。そうしたら、必ず後から基盤整備（区画整理）がついてくるのではないかと思う。

⇒ 去年の10月に、乗降客数をご説明した数値の根拠として、平成10年度のパーソントリップ調査をもとに推計したものであります。この調査が、平成20年度におこなわれましたが、まだ、使えるような数値としては上がってきてませんので、平成20年の新しい数値での計算はおこなってはおられません。

○ 8万4千人というデータがあるがそれはどのデータか。

⇒ それは、平成10年のパーソントリップ調査データで計算したものです。

○ あの大開発でさえ10万人になっていましたけど、あれは間違えて監査請求を出したところ10万人に届いていなかった。だからこんな何もしない計画で、乗降客数がとれるわけがないのに、JRは絶対10万人いなくては駅を作らないと言っているのにどうなっているのか。

⇒ 私どもは、過去も含め10万人以上の乗降客がないと駅をつくらないという話を聞いたことは一回もありません。

前回の平成5年の時から変わったのは、鎌倉市側の深沢関係です。平成5年の時は、JR鎌倉総合車両センター機能を残しながらまちづくりを検討していたので、藤沢市域を大きく変える計画としておりました。今回は、藤沢市域は小さい土地利用転換になりますが、鎌倉市域は全体で33ha弱の土地利用転換になります。こちらをあわせて乗降客数を推計しておりますので、その前提で示した数値になっております。

○ 新しい調査を現在やっているとのことだが、7万2千から8万4千が推計されるというのが今ご説明のとおりで、会議で実際に協議されているわけです。発表したわけですから発表したらいいわけです。

もう一つは、面整備ゾーンで鎌倉市側の大船工場跡地の問題ですが、土壌汚染が出て今それをJRが一生懸命回収しようとしているけれど、第二次大戦当時に大日本帝国海軍魚雷工場があったということがわかり、その当時の汚染を含めると、この土地を売却してしまうよりも、汚染処理費用がかかりすぎてしまうことで、JRは頭をいためていると鎌倉市の方から聞いている。そうすると、ここは住宅、マンションあるいは事務棟のビルには不適になります。適したところまでには相当の汚染処理をやらなくてはというのが、今だいたい明らかになってきている。ここに相当の乗降客、開発を依存しているはずですので、藤沢市としてはその点は、横で聞いているだけなのか、あるいはなにかお考えか。もう一つ、シンボル軸、アクセス道路も、これに関係すると思うが、もしそこがそういうことであれば、どうなるのか現在のところわかっている範囲でどうお考えか。

⇒ 乗降客数の推計ですが、昨年10月にお示した、乗降客数の推計結果は、神奈川県、鎌倉市も承知し、公表もおこなっています。ただ、根拠になるデータが、平成10年のものであり、当時はそれが最新のデータでしたが、現在は、平成20年のデータが出てますので、それが推計に使えるようになれば、もう一度お示していくことになります。次に土壌汚染の関係ですが、鎌倉市、JRで大きな課題ということで検討を進めていると聞いております。9月頃にはある程度の方向性が出るかと聞いております。ただ、土壌汚染の問題は、昔の海軍の問題もあるようで追加調査をして検討しているようです。上屋の撤去費も含めるとかなりの額になるということで、JRが苦慮していると聞いております。あそこは工業専用地域であり、その売却した単価で面積をかけた額に比べ、工場の撤去費用と土壌汚染の対策費用の額が、数十億円規模で上回ると聞いております。今後、別の用途地域に設定し直しどうするかを、JRと鎌倉市が検討しているところであります。今のところこれ以上の情報はありません。シンボル軸とアクセス道路ですが、影響を受ける可能性はありますが、今のところ、土地利用、用途地域を変えて進めていくと聞いておりますので、今お示しているまっすぐ引いているようなイメージでつなげられると考えております。

- 大船工場は全体の32ha中の半分以上である。そこが使えないとなったら、先程の計算された乗客推計に影響が出るのではないのか。シンボル道路へも影響が出てくるのではないのか。そもそも駅をつくること自体疑問を持っている。この短い範囲に15両編成が止まる駅が必要なのか。藤沢以遠の人達は通勤者全部に時間が遅れるといった影響が出てくる。どれくらいが日常的に新駅を利用するというのは未定である。前は根岸線という話があったが、これはJRが拒否したという話を聞いていますけれど、15両というのは大変長いですからね。今後、住民が利用しないのであれば15両というのはかけ離れたことになる。
- ⇒ JRの敷地が深沢地区の半分以上というお話がありましたが、JR大船工場の敷地はそこまでの大きさはありません。ただこの敷地が土地利用転換しないとすると、去年の10月にお示した推計から大きく変わるおそれがありますので、そういうことがないように神奈川県、鎌倉市と協力してやっております。新駅に関しましては、JRから、新駅は無理という言葉は一度も出ておりません。前提条件として、まちづくりの具体化などという話をいただいておりますので、まちづくりの具体化を進めているところです。また、駅間の距離については、JRが判断することなのでご理解いただきたいと思ひます。
- 前回、平成13年度のまちづくりは私が市長へ提言したもののだが、その当時は財政的にも苦しい時期であった。その後には辻堂駅前の関東特殊製鋼が移転しまして急遽C-Xが始まったもののだが、もう完成に近づいているが、相手がJRということで非常に難しいということで、先ほどから、乗降客数の問題、東京駅までの所要時間の問題など議論されているが、それはJRにおまかせして、土地が汚染されているという問題は別の問題で、あれだけの広い面積をJRが放っておくはずがない。渡内、柄沢のバス路線が新駅に向けば相当の乗降客になる。湘南モノレールは便利なようですが大船駅の乗り換えは朝早い時間では意外と不便である。私は新駅に賛成。ぜひ新駅をつくってもらいたい。
- ⇒ ご意見として承ります。
- 線路の山側と海側の状況を見ると。海側に新たにプラットホームをつくるか、あるいは山側のスペースを使ってプラットホームをつくるかと考えると、たぶん南側よりは北側にホームをつくって湘南新宿ラインや在来の東海道線の一部を迂回して止めるなど、いずれにしても100m以上の距離のホームをつくるということになる。さらに、線路を切り替えていかなければならない。そういうことを含めて考えると、南側よりも北側に仮にできたとすれば現実的で可能性が高いのではないかと思う。まして深沢から降りて乗客の人が新しい駅に移動するか、私は、大船までいってしまうのではないかと思う。そういうことからすると南側にはそれほどのものは必要ないと思っている。そういう現実的なことも踏まえて検討してもらって、南側に住んでいる我々住民が土地、建物と錯綜する場合があるので、本当に実現したいのであれば、北側の駅を考える方が現実的な話ではないかと私は思ひます。南側はそんなにインフラを整備をしたり、2つのアクセス道路をつくる必要があるのかという疑問はあるが、その辺はいかがか。
- ⇒ 去年の10月にお示した推計では、鎌倉市域の方もかなりこちらに乗り換えてくるという推計が出ておりますので、アクセス道路として、今回まちづくり計画で取りまとめたものをシンボル軸としていきたいと考えています。どちらかという市の土地開発公社の土地がありますので、北側に振った方が、よいと考えていますが、JRとの交渉に至っていないので、まだお答えできる状況ではないというのをご理解いただきたいと思ひます。
- 南側の規模がもっと小さくなる、我々に影響が少なくなる範囲で再検討されると理解してよいか。
- ⇒ シンボル軸の歩道を狭める検討はできるかもしれませんが、現時点では、計画書の基本的な考えは変わらないと考えています。今のところそこまでしかお答えできないことをご理解いただきたいと思ひます。
- 北側に機能を集中させるという考えはまったくないのか。
- ⇒ 北側に機能を集中させるとなると、JRを横断する道路か、横浜藤沢線という高架の道路に公共交通を振り分けて北側から回ってもらうこととなりますが、現在の道路では持たないという結果が出ていますので、基本的には、計画書の考えで進めていきたいと考えています。しかし、シンボル軸は計画に示している形で進めていきたいと考えておりますが、南側の西ルートについては、具体的な検討をまだ詰めておりません。これから検討しないとお答えできないところでありますので、ご理解をいただきたいと思ひます。
- 東海道線の利用について、何か思い違いをなさっているのでは、貨物線が使っているところに湘南ライナーが7往復している、帰りは6本ですが、藤沢駅の貨物線は10両編成しか止まれないのですが、3、4番線は15両編成のホーム、当然その中間駅をつくれれば15両編成を止めざるを得ない。その上での新駅計画ということをよく考えておかななくてはならない。条件が甘い。8万4千人、この中には乗客増が見込まれている。しかも隣にできている徳州会の病院も新駅利用者に見込んでいます。実際にできるかどうかわたしは疑問に思っているのでは是非見直してもらいたい。もう一つは、提言がとどいたら、新駅設置促進期成同盟をつくるというのが、原案に書かれていますがどうなっていますか。
- ⇒ 貨物線の利用についてですが、藤沢駅の混雑緩和問題の1つとしてホームをつくった経緯があり、ホームの混雑緩和にはつながっております。藤沢駅の混雑緩和には、村岡の新駅が大きなことですし、村岡地区の交通利便性はかなり上がってきます。そういったこともあり、実現に向けて取り組んでいるものであります。新駅との関係ですが、東海道線の駅で、各駅停車が停車する駅だと想定しております。根岸線はダメだというような話が昔あったようですが、現時点ではよくわかっておりません。まずは、まちづくりの具体化というのがJRからの条件ですので、この点をご理解いただきたいと思ひます。

新駅の期成同盟会については、湘南地区整備連絡協議会において発足に向けた準備をやっております。JR

の土壌汚染の問題を見ながら決めるべきという神奈川県意向もありますので、それを待っている状況ですが引き続き期成同盟会の発足に向けて準備を進めて行く予定です。

○ 前の時は請願駅で地元負担だったが、それはどうなっているのか。

⇒ 費用については、請願駅ということなので地元の市町村、あるいは県にお願いしていくことになると思います。

○ 前の時は区画整理をやりそのお金を駅設置にあてるということだったがその辺はどうなっているか。

⇒ 基本的には、藤沢市、鎌倉市、神奈川県で負担していくことになると思いますので、駅のために区画整理から負担金というのは考えておりませんのでご理解いただきたいと思います。

○ 歩行者と自転車を分ける道路の2.5mは広すぎではないのでは。

シンボル道路の位置ですが、神戸製鋼の土地が余っているように見えるのでこちらで工面してほしい。

⇒ 道路をつくるルール(道路構造令)より積み上げていくとこのような幅になります。歩道に自転車が通行できるという検討をすれば多少狭めることはできると考えております。神戸製鋼にもまちづくり会議の都度、情報提供を必ずしており、できるだけ神戸製鋼に、ご協力をお願いしていきたいと考えています。

□ 生活をする部分での意見です。現在の宮前というのは普通に住んでいる分には便利だが、バスの本数が少ない、混んでいると時間がかかるというのがある。JRの新駅は非常に便利になると思う。村岡地区の北の方は順調に区画整理が進み奥深くまでバス便があり便利であるが、ミニバスも渡内方面に展開しているが、渡内の北や西の方からは、武田薬品の方からバスを回してほしいという要望も出ているので、駅はこういった機会につくっていただきたい。そのとき地権者に対し、誠意をもって対応していただきたい。

⇒ ご意見として承ります。新駅ができることで交通利便性は飛躍的に変わります。バス路線は駅に向かってきますので、北の方の利便性というご要望が出ているところもバス事業者と調整していきたいと考えております。

○ すみません、時間もありますので、もしプライベートに自分のところが将来どうなるかを心配のある方は、市の方に今後のことを聞く機会をお願いいたします。

⇒ それは別の機会を設けようと思っておりますが、ご質問ある方につきましては、この後残っていただき、ご質問を受けていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

<村岡公民館>

□ すばらしい計画であり大変楽しみである。計画に携わった一人として大変誇りに思う。先輩方の村岡地区自治町内会連合会から請願が提出されている事を受け、その意志を引き継いでこの村岡まちづくり計画を進めていきたい。いろいろな課題が出てくると思うが一つ一つ解決してまちづくりを推進してほしい。

⇒ ご意見として承ります。

○ この種の事業をおこなう場合、費用の提示は必要である。この計画に関わっている町内会はずごく少ない。必ず今後は費用をつけてほしい。神奈川県や鎌倉市、藤沢市の負担割合、便利になる企業の負担があるかどうかをつけてほしい。なぜならば今の海老根市長の箱物行政を非常に危惧している。もう一つは、この計画を進めれば、村岡170号線がすごく渋滞すると思う。現状でも渋滞している。このようなことをわずかな町内会の人たちが決めて良いのか？

⇒ 新駅については、昭和60年に村岡地区自治町内会連合会から要望を出され、市議会で審議をおこないながら、全会一致で採択されたもので、それを受けて総合計画などに位置づけております。周辺のまちづくりについては、一度白紙撤回しておりますが、市として改めて、新駅と周辺まちづくりの実現に向けて取り組んでいるものです。費用と費用負担についてですが、JRはまだどのような駅をつくるということを示していません。事業費や費用負担につきましても、まだ決まってませんので、ご理解いただきたいと思っております。今後、事業化に向け、整備計画を策定していきながら、市議会にも報告、議論をしていただきますし、節目ごとに説明会をおこない、ご理解をいただきながら進めていきたいと思っております。

○ できるだけ早いタイミングで出していきたい。

⇒ 市としましては、できるだけ早く、JRに新駅についての判断をしてもらえるように、まちづくりの案づくりを進めていきますので、よろしくお願いいたします。

○ まちづくり構想は、村岡新駅の設置が大前提となっているようだが、新駅設置が鉄道の運行技術上、現実的に不可能ということであれば、このまちづくり構想を考えること自体意味を持たない。藤沢駅における朝のラッシュ時の通勤電車は現在でも相当混んでる。藤沢駅の7時台は1時間当たり20数本走っており、3分を切る間隔で通勤電車が東京に向けて走っている。もし新駅を設置した場合の、停車時間およびロスタイムを考慮したとき、ピーク時の藤沢一大船間の輸送力はどの程度減少するのか。また、藤沢一大船間の輸送力は、大船以東、藤沢以西の東海道線のピーク時の輸送力にどのような影響を与えるか。藤沢一大船間の輸送力が減少する場合、それを解消する現実的な方法はJRにあるのかについて伺いたい。

⇒ 申し訳ございませんが、駅に関することはお答えできないことが多いので、ご理解ください。また、この説明会は、藤沢市民の方と在勤の方を対象にしていますのでご理解いただきたいと思っております。

○ 在勤である。要するに、3分を切る間隔のところに1分半横須賀線は止まっている。このような状況から、どうしてラッシュアワーの輸送力が解決できるのか？そういうことを詰めた上で、こういうまちづくりをスタートするのが、一般の民間では常識である。技術的に奇策があるのであれば教えてほしい。

⇒ 今回の説明会は、藤沢市の方と藤沢市在勤の方を対象としています。市民の方が質問する機会が減りますので、その趣旨はご理解ください。

鉄道駅は、JRがつくるものですから、JRしかわからないのが、現実です。そういうことで神奈川県鉄道輸送力増強促進会議から、新駅に関する要望は継続的にあげているのですが、絶対に新駅はだめだという回答は一回も受けていません。技術的な面は、JRが考えていくことなのでわからないことが多く、また、教えていただけないのが現実です。JRから言われている条件としては、まちづくり構想の具体化を見ながら判断することとしていますので、その取り組みを藤沢市としては、神奈川県、鎌倉市を交えながらおこなっております。

- 以前、藤沢市の前助役と議論した。そのときの資料で1日乗降客数10万人とあった。新駅付近は一番スピードが出ているところである。そこで1分半止まったらどうなるか。駅をつくってもJRにはメリットは無い。JRは全ての電車を止めるわけではなく、通勤時を除けば、1時間に数本しか止めない。市はこんな形でも止まっていると言うでしょう。しかし、我々が言っている止まるとは違う。
 - ⇒ JRからは、10万人無ければ駅はできないとかは一度も聞いたことはありません。また、駅ができてどういふ電車が止まるかも、JRに委ねられることになりますので、ここで質問されても答えられないのですが、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議で要望をあげている中では、まちづくり構想の具体化を見ながら、JRとしては判断していきたいとのことです。まずは、その取り組みを進めておりますので、ご理解していただきたいと思ひます。
- 農業生産班の代表として意見を言ひます。現在8人で農業やっているが、みんな高齢化になっています。後継者はいない。よって、ぜひこの構想を進めていっていただきたい。
 - ⇒ ご意見として承ります。
- 新駅のためにまちづくりの形が見えないとJRとしては判断しない、だから市としてはまちづくりの計画を立てなければいけない、と理解してよいか。工場・研究所等ゾーンへ実際にどのくらいの企業を誘致しようとしているのか？鎌倉市の面整備ゾーンの現在の取り組みについて、わかる範囲で教えてほしい。
 - ⇒ JRからは新駅の実現には、まちづくりの具体化が見える中で判断したいとありますので、このようなまちづくりに取り組んでいるところでございます。次に、この計画では新たに用地を生み出して積極的に企業を誘致するようなことは考えておりません。次に、JR工場跡地は、JRの土壤汚染以外の昔の土壤汚染対策も検討しているようであり、その検討に少し時間を要しているようです。また、上物の建物撤去についても検討しているようです。
- 現在のJRの上下線の時間帯を見ると一番少ない時間帯でも上り9本下り9本あり、我々が一番利用したい時間帯は数分間隔で走っている。このことも踏まえてJRは新駅をつくることに非常に消極的だと思う。それから、松沢知事は村岡新駅についてはあまり関心がないように思ふ。大変困難だと思う。
 - ⇒ ご意見として承りますが、新駅については、これから、新駅を要望する期成同盟会をつくり、新駅に特化した要望活動を強めながら、JRに判断をしていただくことを考えています。今まで、本数が多いから新駅はできないとかいう話は一度も聞いておりませんので、引き続き、いろんな組織を通じて要望を続けていきたいと思ひます。
- 宮前地区では17年前、都市型の街をつくる区画整理事業で、各家庭の土地が半分近くただで取られる恐ろしい計画が提示されたのです。私たちは考える会を立ち上げ、市に対し、この計画の白紙撤回を要望し取り入れられました。私はこのまちづくり会議を毎回傍聴して来ましたが、委員からは、新駅に対する熱い思いは感じられませんでした。市は、村岡地区をどのように整備しようとしているのか図面を未だに出してきていません。また、市は、昨年8月に被害を被る宮前の地権者を、個別で訪問し意向を聞き取るようになっていましたが未だにされていません。17年間自分の土地がどうなるのか、老後の不安を抱いている多くの人があります。この不安を解消しない限り、駅はできないでしょう。なぜ、平成5年に出された整備構想図の改訂版を出さないのか？誤解するといけないのですが、宮前地区は駅ができて活性化したいと願う地元の農家の人もいます。しかし、不安を抱えて新駅を賛成できない人もいます。決して、賛成している人が善人で、反対している人が悪人ではないのです。ともに善人です。よろしくお願ひします。
 - ⇒ 新駅周辺ゾーンの整備手法としましては、都市施設整備にあたっては、直接買取方式を原則としていますが、権利者の意向を伺いながら、区画整理手法も取り入れていきたいと考えています。新駅周辺ゾーン以外のアクセス道路については、特に宮前のアクセス道路にかかりそうな方を中心に、意見交換を考えていきたいと思ひます。平成5年の時には、市が具体的な図を画いて、白紙撤回に至ったという経験を積んでいますので、今回は、計画、構想の段階から、地域の方に加わっていただいて、市民の方に意見をいただきながら、積み上げていく方法を考えていますので、平成5年のときとだいぶ違っています。これから、具体的な位置を決めていくこととなりますが、まだ、道路の位置を具体的に示す段階にないので、ご理解していただきたいと思ひます。
- なぜ出せないのか？平成5年とどこが違うのか。
 - ⇒ 平成5年の時は、行政側で図を画いてお出した経過があります。今回は、その過程に地域の方とか、市民の方の意見をいただきながら、図をつくっていきたくて思ひているところが、大きく違うところですよ。
- 意見交換会の時期はいつ頃か？この構想が、最終的に決定する時期はいつ頃か？
 - ⇒ 特にシンボル軸のところはできるだけ早くおこなっていきたくて思ひっていますが、そちらは宮前の町内会の方がほとんどなので、宮前の町内会長と相談しながらやっていきたくて思ひます。今後は、市長提言もいただいていますので、できるだけ早い時期に整備計画を策定して、都市計画決定の手続きに結びつけていきたくて思ひます。
- 企業でも利益を受けるものは平等に分担しないとけないと思ふ。ですから、神戸製鋼も参加してもらわなくては結論はでない。私の土地は一度区画整理を行ったところでシンボル軸のきわどいところですよ。
 - ⇒ 神戸製鋼には、この計画策定過程に情報をその都度は話して、事業へのご協力のお願ひをしています。最近は、ご協力していただける話をいただいています、それぞれ個々の話になっていく部分もありますので、こ

こで、どこまで協力していただけるかという話はできません。集まって意見交換していただいても、自分の財産に絡む場合には個別に対応する場合がありますので、個別対応を考えていましたが、昨年の説明会の中で、集まったほうが意見を言いやすいという方がございましたので、今のところ組単位程度の意見交換を考えています。

○ まちづくりについての費用を教えてください。

⇒ どういった駅ができるかによって、駅前広場なども変わってきますので、現時点では、お答えできませんのでご理解いただきたいと思います。

○ 今は最初に予算があって仕事をおこなう厳しい時代である。その観点から考えていただけないか。もう一つはJRとはある程度話しているかどうかわからないけど、私としてはできる範囲で公開してほしい。

⇒ 市の事業を立ち上げていくときには、総合計画に位置付けながら進めています。その時代々の中で財政的に耐えられるかもその中でやっていきますし市議会の皆様にもチェックを受けながら取り組んでいくのが現状です。JRとの交渉については、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議からの要望や、JRからの回答は公開されています。期成同盟会の発足後についても、ある程度は公開できると思いますので、ご理解ください。

○ 市が交渉しているJRとは、どの部署で、どこが判断しているのか。

⇒ JRのどの部署が判断しているかについては、私どもからは聞けるところではありませんし、お答えできません。

□ 早く駅ができて、きれいなわくわくするような街ができることを望んでいる。先ほどからJRの話が出ているが、影響を受けるのは、新駅から西側の人です。3分くらい遅れてもしょうがないと思う。JRにインセンティブを持たせたらどうか。それから藤沢市はこれまで辻堂とかにお金を使っている。今度は、こっちに予算を回してもらえばいい。わくわくするような街を早くつくってもらいたい。意見です。

⇒ ご意見として承ります。

○ 今朝の新聞に松沢知事が平塚と倉見の間に駅をつくる話がある。もう一つの話としては、リニア計画が軌道にのると、今の新幹線が通勤通学用の幹線になるという話がある。今回のこの新駅については、少し時間がかかっても、お金が足りなくても、進めてほしい。JRは請願駅だから一銭も出さない。県と藤沢と鎌倉で出せと言う。これは当たり前である。ところが、県はそうはいかない。さっきのリニアの話で東海道線を何もここに止めなくてもいい。言ってみれば神奈川山手線構想みたいなことや、新宿ライナーの駅でもよい、藤沢市としては、時間がかかってもやっておかないと、村岡新駅は遅れると思う。その辺についての県との意見交換はどうなっているのか教えてください。

⇒ 神奈川県とは、湘南地区整備連絡協議会がありまして、その会の県の職員は交通企画などの職員もおり、情報交換しながら進めています。相模線や根岸線も神奈川県鉄道輸送力増強促進会議で継続的に要望しています。ただそちらに対する回答は、村岡新駅に対して長期的な時間軸がかかる回答となっています。今後も、県からは、いろいろ情報をいただきながら進めていきます。

□ 2、3分おきの電車がどうか言っていますが、2、3分なんかすぐ挽回します。だから、早く駅をつくっていただいて、街をつくっていただいてもらいたい。宮前の方が、自分の土地が取られるとか言っていました。ただで取られるわけではないのだから高く売りつければいいのです。わたしの意見です。

⇒ ご意見として承りますが、市が用地取得する場合には、不動産鑑定評価をおこない価格を決めて、その持ち主の方と十分協議させていただきながら進めていきますのでご理解いただきたいと思います。

○ 平成20年6月に「村岡・深沢地区全体整備構想」を鎌倉市と共同で策定とあり、また平成22年3月「村岡地区まちづくり計画」策定とあるが、これは鎌倉市と共同起案ということで鎌倉市はこの計画に同意していると理解してよいか？また面整備ゾーンとは鎌倉市ですか藤沢市ですか？

⇒ 平成20年6月の「村岡・深沢地区全体整備構想」は、委託費を両市で持ち合ってつくったものなので、鎌倉市も了解しています。平成22年3月「村岡地区まちづくり計画」は、藤沢市域の計画ですから、藤沢市の予算でやっております。ただ、村岡と藤沢は一体的なまちづくりを進めるという前提がありますので、特にシンボル軸などについては、鎌倉市と調整しています。そういった意味では鎌倉市と連携を取りながらおこなっています。面整備ゾーンについて、柏尾川が市境になりますので、鎌倉市になります。

○ この計画そのものは鎌倉市も了解した計画ではないのか？鎌倉市は何課か？

⇒ これは藤沢市域の計画なので藤沢市の責任においてやっています。連携する中では特にシンボル軸については調整していますので、鎌倉市も了解しています。鎌倉市の担当は拠点整備部鎌倉深沢地域整備課です。

○ シンボル軸の2.5mは大きすぎると思う。個人としては1.6mもあれば十分と思う。

⇒ 道路幅員を決めるには、道路法という法律があって、それに基づいた道路構造令という基準に基づいて決めなければなりません。歩道として人と自転車を分けられない考え方もありますので縮小することもできます。この辺は、今回、要望を伺いましたので検討していきます。

○ 鎌倉市が32haで藤沢市が5ha。鎌倉市が8.6%の開発用地がある。だから、藤沢市がリーダーシップとるのはいいのだが、鎌倉市とよく詰めてください。

⇒ 神奈川県にも入ってもらいながら、広域連携を図りながら進めています。

計画書や会議に使用した資料などは藤沢市まちづくり推進部 村岡地区整備事務所 村岡地区整備担当及び村岡公民館で閲覧することができるとともに、藤沢市ホームページ内にある藤沢市まちづくり推進部 村岡地区整備事務所 村岡地区整備担当のページにおいて公開しておりますのでご参照ください。