

# 村岡地区まちづくりニュース 第2号

2011年（平成23年）4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の宮前町内会組別説明会を開催しました。

現在、本市では昨年8月に説明会を開催させていただきました「村岡地区まちづくり計画」において、先導的にまちづくりを進めるとしております「新駅周辺ゾーン」の土地利用計画や骨格軸として位置づけられておりますシンボル軸（アクセス道路）のルート検討などを進めているところです。

この計画にあります「新駅周辺ゾーン」では関係する権利者や企業との意見交換をはじめ、節目ごとに地元説明会を開催するなどきめ細かな対応を図りながら進めるとしてしております。

このようなことから、2月26日（土）、27日（日）にシンボル軸（アクセス道路）沿道にお住まいの宮前町内会1組、2組、3組、5組の方を対象に「村岡地区まちづくり計画」や今後の進め方についての説明会を開催いたしました。この説明会には、約80名の方々にご出席をいただき、多くのご意見、ご質問をいただきました。

### 【質疑応答等内容】

注：□意見 ○質問 ⇒回答

<1組>2月26日（土）午前10時～

□○ 再開発、新駅設置等により、多数の市民が恩恵を受けることに異論はないが、そのために立ち退きを余儀なくされるなどの被害を受ける住民への配慮を欠くのであれば、絶対に反対である。買収の対象となる住民への配慮については、極端に言えば「焼け太り」となる位の手厚い補償をすべきである。また、計画については、買収の対象となる可能性のある住民に対しては、特別扱いで早目に知らせてもらいたい。市の担当者は計画が完了するまで人事異動の対象から外してもらいたい。買収交渉等における信頼関係維持のためには絶対に必要である。

⇒ 補償の関係につきましては、本市ではこれまでにもいろいろな事業をおこなっており、その経験を活かしつつ、道路にかかる方には補償の相談をさせていただくなど丁寧な対応を心がけながら進めさせていただきたいと考えております。道路にかかる場合には補償調査をさせていただき、その時点の適正な価額を算定しご提示させていただく中で、ご理解いただくこととなりますので、よろしく願いいたします。

○ アクセス道路のルートはいつ頃はっきりするのか。また、ルート計画に住民意見は反映されるのか。  
⇒ 平成23年度には整備計画を策定してまいりたいと考えております。計画としてははっきりするのは、概ねその時期を目標と考えております。次に、個人の方の意見は反映されるのかにつきましては、アクセス道路については鎌倉市深沢地区との連携、神戸製鋼さんの操業に影響させないこと、兜松は動かさないこと、また既存住宅につきましてははできる限りかかる方を少なくすることを前提に検討を進めていきたいと考えております。本来であれば、全員の方の意見を反映するようなルート案を設定することが最良だと思っておりますが、道路を作るときの基準のほか、警察からの指導もあり、限界があるということだけをご理解いただきたいと思います。

○ 現時点でのJR側の意向は。

⇒ JR側に対しては新駅の要望を神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて東海道線の中間駅ということで要望させていただいております。JRからはまちづくりの具体化の状況、採算性の問題、地元連携が進んでいることなどを概ね判断しながら、今後検討していくと伺っております。今後、JRには神奈川県、鎌倉市、本市で期成同盟会を設けて、村岡地区に新駅設置の要望活動を強化していきたいと考えております。

○ 次回の説明会の予定は。

⇒ 村岡地区まちづくり計画の中でシンボル軸（アクセス道路）のルート以外に西側にもアクセス道路を作っていきたいと提言をいただいておりますので、ある程度の方向性が出たら、そちらの方々にも組別説明会を開催していきたいと考えております。また、全体的な説明会につきましても、平成23年度に整備計画を策定し、お見せできる段階になりましたら説明会を開催したいと考えております。

- 仮に私が買収の対象になった場合には、もう70歳を過ぎて立ち退きを余儀なくされたら、知らないところで認知症の引き金にもなる。40年も住んでいたところを追い出され、土地の値段、家の値段、引越費用がこれだけだといって、それで出ていけとなるのではとても納得することはできない。市としてはなんらかの形で誠意、補償するとすれば金額で示すしかないと思う。それから、シンボル軸のルート検討にあたっては、神戸製鋼の操業がうまくいくかいかないとか、兜松をよけるとか、鎌倉市との連携とかという話が先にきて、一番最後に我々地権者の影響を少なくするという説明があった。これは私からすると本末転倒であり、市の説明からは、何も住民の痛みが通じていないように感じた。
- ⇒ ルート検討の説明順につきましては、説明をわかりやすくしたいと考え、鎌倉市から新駅に向かう順番で説明をしたものです。当然、1番重要に考えているのは、住まわれている方への影響でございます。補償につきましてはある一定の基準に基づき金額を算定し、協議させていただき決まることとなります。本市ではこれまで様々な事業を進めてきておりますが、補償金額以外の部分でも、それぞれの担当が、様々な面で汗をかきながら権利者の方のご理解をいただきつつ進めてきておりますので、ご理解いただきたいと思います。
- 昨年の市の説明では幹線道路にあたった方は直接買収をするということで、それ以外の所はいじらないという説明を受けた。その方針は変わらないのか。もし敷地の半分だけかかった場合にはどうなるのか。また、1組全体が立ち退きの対象になることもあるのか。教えて欲しい。
- ⇒ 基本的に建物が一部がかかった場合でも建物全体の補償が前提となります。敷地の一部だけにかかった場合には、その状況にもよりますが、土地だけの買収となります。アクセス道路にかかる以外に、アクセス道路への取り付け道路が斜めに接続すると交通安全上問題が生じますので、その場合はアクセス道路へ直角に接続するように警察から指導を受ける場合がございます。その取り付け道路の変更によって建物がかかる場合もありますが、その場合にも補償の対象となります。また、アクセス道路の幅員からみまして1組全体が移転対象になることはないと考えております。
- 幹線道路にかかった場合は、道路にかかる方が補償の対象となって、それ以外の家はそのまま残るのか教えて欲しい。
- ⇒ 村岡地区まちづくり計画の土地利用構想図で説明させていただきますが、区画整理手法の可能性のあるのはこの紫色の新駅周辺ゾーンだけであり、それ以外は区画整理をおこなう考えはありません。道路は点線のところを予定しておりますが、こちらは直接買収方式となりますので、道路にかかるところ以外の家につきましては、そのまま残ることとなります。
- 道路の話ですが、神戸製鋼さんの操業に配慮しながら道路を計画するとのことですが、そうすると道路ができるところはもう宅地しかないと思いますが、その辺りを教えて欲しい。
- ⇒ 神戸製鋼敷地内の太い通路は、工場の操業上すごく重要であると聞いています。市といたしましては緑地の兜松の辺りになんとかアクセス道路を通せないかと考えております。今後、神戸製鋼さんと調整していきたいと考えております。
- 深沢地区との接続部分からまっすぐ上にいったら、兜松に当たりますよね。そこは曲げるわけにはいかないわけですよね、そうすると更に民地側にずれるしかないのではないのか。
- ⇒ 兜松をアクセス道路の中に取り込んでいくことも検討していきたいと考えております。
- 神戸製鋼の操業に配慮するというのですが、そうすると結局、我々と神戸製鋼を天秤にかけると神戸製鋼が上で住民が下ということですね。
- ⇒ 決してそういう考えを持っているものではありませんので、ご理解いただきたいと思います。
- シンボル道路ですが、住居を避けて地下を掘って通すということではできないのか。
- ⇒ 地下にする場合は、神鋼橋付近から地下化することになりますが、距離がないため、道路の天井と敷地までの土かぶりごとれなく、この工事をおこなうために、道路の上になる家屋は一回動いてもらうことが必要となります。今の段階では新駅の駅前広場に平面で接続することを考えていますので、地下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。
- 今考えてないだけで、考える余地はあるのか。
- ⇒ 地下を掘る工事で、土かぶりごとれませんので、一回動いてもらうこととなりますし、あまり土かぶりがないところだと、所有の問題でなかなか難しいところがあります。所有をそのままにして道路を整備すると土かぶりが40m以上必要となりますので、物理的に厳しい部分が出てきます。
- 前回8月の説明会で車道の片側2車線のアクセス道路をもう少し狭くできないかと意見をしたらと思うが、その辺りはどうなっているのか。
- ⇒ これまでの説明会で、車道を片側2車線にするという説明をしたことはございません。8月の説明会でも本日と同じ図面で説明したと思いますが、車道は、片側1車線、両側で2車線を考えております。前回の説明会では、歩道がもっと狭くできないかということで、人と自転車を分けなくて共存するタイプですともう少し狭めることができると説明させていただいたと思います。

- 24mというのは、プールと同じ長さである。本当に24m必要か。そういうことで前回意見したのに、また現在住んでいる方への影響を考えているということなのに、今回も24mということはどういう考えなのか教えて欲しい。
- ⇒ 今の本市で作られている道路は、歩道部分がかかなり狭いところが多く、歩道に自転車が入って歩行者と輻湊したりしている所がありますが、でき上がっている道路なのでなかなか道路を拡げることができません。アクセス道路につきましては、これから新しく作っていく道路なので、当然住まわれている方への影響が検討の前提になりますが、後々に残る道路といたしましては、今回お示しいたしました考え方に基づいて深沢地区と村岡地区をつなげる道路なので植栽も整備した質の高い道路として検討していきたいと考えております。
- 道路の話ですが、やはり駅の南側にどうしても道路をつくらなければいけないのか。例えば、深沢側のJR跡地で大きな用地がある。そこでパークアンドライドではないのですが駐車場を作って、駅へは車を入れず、動く歩道などを設置すれば足腰の悪い方でも比較的容易に移動できるのではないかと。そうすると流入交通はない、道路を作るとどうしても宅地などへの流入交通は防げない。道路を作れば確かに便利だけど、別の観点で考えてもらえないか。
- ⇒ パークアンドライドにつきましては、深沢側に駐車場を作って、そこから新駅まで動く歩道を作るとは移動距離があり過ぎて難しいと考えております。新駅までバスが通る道路を作り、電車を利用していただく前提で検討をしておりますので、ご理解いただきたいと思っております。これからの日本の都市づくりは鉄道を中心にしたまちづくりを進めていく必要があると考えております。こういう中間駅をつくり、バスを降りてすぐに鉄道が利用できるような環境を作る方が良いと考えています。また、二酸化炭素削減の面からも、自動車中心ではなく鉄道を中心とすることが一番効果的な施策だと考えておりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- この道路ですが、バスとかタクシー、緊急自動車専用とは考えていないのか。結局駅まで来るまで送り迎えすると二酸化炭素削減はあまり変わらないのではないかと。
- ⇒ 足腰の悪い方や歳を取られている方は、やはり自動車で駅まで送っていただくことは重要と考えておりますし、そういう方を区別することはできませんので、基本的には駅までの自動車は受け入れ、そして鉄道に乗っていただくスタイルの駅を考えております。ただ、東海道線を跨いだ道路としては考えておりません。駅だけのアクセスに特化した道路を考えておりますので、通過交通を呼び込むような道路にはならないと考えております。
- 先ほどのルートの方でいくと必然的にルートは決まってしまうのではないかと。
- ⇒ ある程度、検討できるルートの範囲は狭まってくると考えております。
- 土地買収するにあたって、例えば代替地への建て替えや引っ越しの費用については、市が一切、我々の精神的補償も含めて補償してもらえるのか。
- ⇒ もし道路に建物がかかった場合の精神的な部分につきましては、今の時点ではお答えできませんが、その方の状況をご確認させていただき職員が誠心誠意、お金に換算できない部分もご相談に乗りながらご理解いただくまでがんばってまいりますのでご理解いただきたいと思っております。
- 補償金をいただいて代替地に行っても新生活をスタートできるのかが不安である。このような説明会に何度も参加しているがいつも先が見えない。今日みたいな形で1組から説明会をおこなっているのですから、もっと具体的な説明ができるように準備をしていただきたかった。質問が出てから具体的な話になったように思える。
- ⇒ 補償金の金額につきましては、補償対象は個々に違いますので一般論ではお答えできませんのでご理解いただきたいと思っております。また、個人の財産の部分に踏み込む内容になりますので、このような公の場で話をするのはできないのが現実ですので、ご理解いただきたいと思っております。また時期的なことですが、今の時点でいつからやるということもまだお示しできないのですが、このように検討している状況もご説明させていただきなど丁寧な対応をさせていただきながら進めていくように考えております。
- 一つはルートが、それほど選択の余地があるとは思えませんよね。ということは、市の中ではもう計画の線が引かれているわけですよ。それだったら早く対応策をとって欲しいという気持ちです。もう、個々にやってもらいたい。たぶん私の家はかかります。計画は藤沢市の立派な計画である。私は反対しない。だから反対しないで犠牲になるのだから藤沢市の全住民が私に対して補償してくれるべきです。藤沢市の予算で私に対して補償してくれるべきです。私はここで10億円もらったらいつでもハンコを押します。そういう話です。焼け太りといったのはそういう意味です。早くやってもらいたければ、私みたいに物わかりが悪い人は10億円つんでもらえればすぐに理解ができるのです。えげつない言い方しましたが、ここまできたらそういう話です。それをやらない限りは、何回説明会を開いても同じことの繰り返しです。蛇の生殺し状態はやめて欲しい。以上です。

⇒ 個別にご相談に伺うにあたりまして、こういう組別説明会を開催し、その周辺の方にある程度ご理解いただきながら、道路にかかりそうな方には個別にご相談に伺うような形で進めていきたいと考えております。西側のアクセス道路の方も同様に進めていきたいと考えております。このような調整をさせていただく中で、ある程度、整備計画に反映できる状況になりましたら、地区の全体的な説明会を開催し、地区全体の方々にもご理解をさせていただきつつ、個別の方にもご理解をいただく流れで進めていきたいと考えております。宮前地区はこれまでいろいろな経過がございますのでできる限り検討している過程もお見せしながら丁寧に対応していきたいと思っております。

○ 長期のスケジュールはどうなっているのか。この構想というのはいつ始まっていつ終わるのか。

⇒ この計画は新駅が前提になります。新駅については、JRからまだ返事をいただいておりますので、スケジュール感をもって説明できないのが現実です。ただ、深沢地区が平成24、25年あたりに区画整理を前提として事業を進めていく動きがございますので、村岡地区もそれにあわせ計画を作りJRに新駅設置を要望していこうと考えております。その要望に対するJRの回答によってスケジュールが見えてくるものと考えております。

○ 計画として何年度に何をするとか、10年計画でもかまいませんが、あと20年後には駅ができるのかそういうのは全然ないのか。

⇒ こちらの願望になりますが、10年後くらいには新駅ができることを目標と考えております。これはあくまで願望になりますが。

○ 確認ですが、10年先には駅を作りたいというのが市の考えですね。

⇒ 20年、30年を見越して進めている訳ではありません。整備計画を作った上で深沢地区とあわせてJRに要望し、スムーズにいけば10年くらいでなんとかしたいと考えております。

○ 冒頭でJRに請願中だということで、聞き間違えかもしれませんが、JRはまちづくりの様子をみながら駅の設置を検討すると言っていたと思いますが、そうすると駅というのは、道路ができてからはじめて検討するということでしょうか。

⇒ 先進事例では先にまちづくりをおこなっている事例もございます。まだ分かりませんが、新駅の判断をするのは都市計画決定の段階になるのではないかと考えております。

○ なぜならば、いまの家は今の道に沿って建っているわけだから、新しい道に沿って並び替えなければならない。要するに面的整備が必要になるのですよ。それなのに先ほどの女性に対しては、道路にかからないから、そこに住み続けられると言ったのはおかしいのではないか。

⇒ 例えば、道路と宅地の間に残地が生じた場合には道路用地として残すこともあります。本来ならば区画整理をおこないきれいに整備していくことがまちづくりの基本的なやり方ではありますが、アクセス道路につきましては、用地買収したところ以外は基本的にいじらないことを前提に進めていきたいと考えております。

○ 先ほど、市は、取り付け道路についても買収といたしましたよ。

⇒ 残地が発生した場合は道路に取り込んだり、緑の広場みたいにする方法がございます。例えば道路に鋭角に接道する場合は、車の曲がりとか見通しとかの問題で、直角に接続することが必要となってきます。その様な場合に買収が必要となることがあります。道路にかからない方は基本的にそのままお住まいできることとなります。ただ、残地がすごく悪い形になる場合は検討が出てくるかもしれませんが、そこを区画整理する考えは持っておりませんので、ご理解いただきたいと思います。

○ でも、道路が無くなったらどうしますか。出口が違って来るから、やはり建て替えになってしまうのではないか。

⇒ 取り付け道路については基本的に既存の道路はそのまま残していきたいと考えております。

○ では、あの神戸製鋼との境の道は残るのですね。

⇒ 取り付け道路については残す方向で考えています。アクセス道路への取り付け道路の交差を直角にする必要があるところは用地買収が出てきますが、影響がないところはそのまま残る前提で考えております。

○ 他の組の者ですが、前に区画整理したときに、家が古くなると査定でただ同然になりました。土地だけしかもらえませんでした。その土地も前よりも地価が下がっていますよね。そのお金だけをもらってどこかに引っ越しても、家を建てるのは自分のお金で建てることとなります。そのお金までは市はくれませんよね。市は、古い家は安くなるとははっきり言ってもらわないと誤解する人が出ます。私は大損害を受けました。

⇒ 土地の価額が安くなっているから、それで買収されたときに、そのお金では引っ越し先の土地は買えないというお話ですが、逆を言いますと全体的に地価が下がり、他の土地も下がっていることとなります。土地は時代時代の地価で評価していきます。また、建物の補償も本来であれば、ずっと住んでいたら当然その価値が下がってきて、ある程度の所まで下がっていくこととなりますが、補償の考え方では、修繕などを考慮しており減額する幅を抑えていくような考え方となっております。

- 家を建てられるだけの補償をするのではないのか。それでは全然駄目です。もうここで話を詰めましょう。理屈で不動産屋的な手法で経年劣化と土地の時価を合算してあなたの補償はこれだけですよというのには絶対に駄目です。10億円だったらOKですがそれができなかつたら駄目です。藤沢市がこの計画を達成しようとするには安いものですよ。  
⇒ 不動産屋の減価償却とは違いますので、ご理解いただきたいと思います。
- 現状維持をやっていただければいいのですが、そうではない。精神的負担もある。  
⇒ 補償につきましては、算定のルールがございますので、それに基づき調整させていただくことになります。これまでに本市では様々な交渉をおこないご理解をいただきながら道路や都市ができあがっていますので、ご理解いただきたいと思います。
- この開発に伴って、どこが一番恩恵を受けるのか。武田さんとか、市役所とか。私たちがマイナスになったらどこかがプラスになる。そういうものだ。  
⇒ 新駅は市の全体的な計画に位置づけられていまして、その目的には藤沢駅に集中している交通負荷の軽減や、なによりも宮前地区全体の交通利便性の向上にもつながっていくことになり、ある意味大きな範囲の方が、この新駅の効果を享受できることになります。先ほど二酸化炭素の削減と言いましたが、そういった意味では新駅設置の効果としては市全体に及ぶものと考えております。
- 武田さんのために新駅を作ると感じているがそんなことはないか。  
⇒ 武田の研究所がくる前から新駅構想は作られており、本市といたしましては新駅により藤沢駅の交通負荷を軽減したり、村岡地区の交通利便性が向上されるということで進めているものであります。武田さんの研究所ができたからというわけではありませんので、ご理解いただきたいと思います。
- 本日の説明で、道路にかからない人は生き残れるということ覚えていてください。職員は異動でいなくなるけど、ここに住んでいるものは移動できないのだ。そこが決定的に違う。そこを頭にたたき込んで、ただ単にこの場だけを乗り越えようとか考えて欲しくない。今回の説明も中身は抽象的で、唯一、アクセス道路を作っても、あたらぬ人は移動しなくて良いことがわかった。あとは8月でやったのと同じである。にもかかわらず組ごとに集めてやっている。回数だけやって、具体的なものが出てこない。頭の中にはあっても出さないと私は思っていますが、そういうところにみんな不安を持っているのですよ。鎌倉は、こんなに具体的に出ている。しかも、村岡地区と深沢地区は連携しているのに駅から離れるほど道路から外れたら住み続けられるのは理解できるが、駅に近い方も、道路から外れたら住み続けられるっておかしいと思う。  
⇒ 人事異動につきましては組織として引き継ぎをしながら人事異動の影響が生じないようにしていくことが前提となっております。深沢地区はJRの工場用地とその周りの鎌倉市の土地が大半を占めており、区画整理をおこなう前提で計画しておりますが、村岡地区では鎌倉市のように全体的に区画整理するようなことはございません。紫色の範囲の新駅周辺ゾーンでは、区画整理も考えていきますが道路にかかる方以外は、そのまま残っていただくことが前提で考えていることは変わりありません。道路にかかる可能性がある方には早めにご相談させていただきますのでよろしく願いいたします。

#### <2組>2月26日(土)午後3時~

- 24m道路はどこにできるのか。  
⇒ 道路は図面では点線で表しておりますが、湘南深沢駅と新駅を結ぶ道路となります。
- 8月の説明会の図面と変わらないということですね。検討も進んでいないのか。せっかく土曜日時間を作って来ても、具体的な実りある情報とかが全然感じられない。だから今みたいな24m道路はどこだってことになってしまう。  
⇒ 道路を作るには一定のルールがあり道路を曲げるにも限界があります。また、警察との調整も必要となります。深沢地区とつながる道路になりますが、神戸製鋼さんは今後もここで操業を続けていきたいという考えがございますので、敷地内の緑地の部分を中心に道路ルートを考えていきたいと思っております。兜松がありますので、それを取り込んでいくか、避けていくのかなどのルート検討をおこなっていききたいと思っております。
- 24m道路は大体どこを通るのか。  
⇒ 神鋼橋の少し北側辺りを考えておりますが、まだ、具体的な図面をお出しできるところまで検討が進んでおりませんのでご理解いただきたいと思います。これまではルートを決定してからご説明する形をとることが多いのですが、宮前地区に関しましては、今までいろいろな経緯がございますので、検討している過程もご説明させていただきながら、ルートを検討していきたいと思っております。現時点ではルートを考えているところですが、まだ、神戸製鋼さんにもご了解を得ているわけではございませんので、これから、神戸製鋼さんにもお願いしていきたいと思っております。
- 今から2、3年前の計画の説明の時に、市は何度も2度区画をおこなわないと言っている。  
⇒ 区画整理をおこなう可能性があるエリアはこの紫色の新駅周辺ゾーンの部分になります。

- 私が聞きたいのは区画整理をやったところは2度と区画整理をやらないということですか。  
⇒ 紫色の新駅周辺ゾーン以外は区画整理をやる考えを持っておりません。ただ、道路のルート検討の中で、こちらがかかるかどうかについては可能性が無いとは言えませんが、先ほどご説明したとおりでできる限り住宅にかからないような方向でルート検討を考えてきますので、ご理解いただきたいと思えます。
- それでも道路にかかったら。  
⇒ できる限り住宅にかからないような方向でルート検討を考えておりますので、ご理解いただきたいと思えます。
- 買収か区画整理かというのは、そこを対象に選んだその結果の手段として買収か区画整理かである。対象外にすると何度も言ったじゃないか。  
⇒ 一度区画整理したところで区画整理をすることは絶対にありません。道路のルートによってはもしかするとかかる方が無いとは言えませんが、できる限り住宅にかからないような方向でルートを検討していきたいと考えております。
- それはいつわかるのか。かからないことを前提にルートの検討をしてください。  
⇒ そういうご意見もいただいておりますが、そういうご意見をふまえながら道路のルートを検討していきたいと考えております。
- 2度区画整理事業をおこなうようなところで道路を作るとは行政上の違反です。法的におかしい。24m道路を狭くしてでもそこには触れないようにして欲しい。  
⇒ 今確約しろというのは無理ですが、できる限り住宅にかかる方を少なくした道路のルートを検討していきたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと思えます。
- はっきり言って、そこを外して設計できないというのは能力不足だと思う。鎌倉では、具体的な計画が出ている。その計画は藤沢も関わっている。その深沢の計画には幹線道路の周りに商業施設とか行政施設とか看護学校もある。それで柏尾川から藤沢になるということでプツンと切れることになる。それでも2度区画はないということでしょうか。  
⇒ 鎌倉市の昨年12月の市議会に提出された資料でございますが、シンボル道路につきましては鎌倉市と調整していることは確かですが、確約されたものであるとは言えるものではありません。道路のルートにつきましては住宅にできる限りかからないこと、柏尾川との交差する角度などをふまえながら検討を進めていきます。
- 幹線道路や商業地を含めて全てがきたとしても、2度区画はおこわないということでしょうか。  
⇒ 今の時点では道路にかかるかからないと言える段階ではありませんが、できる限り住宅にかからないことを前提に検討してまいりますので、ご理解いただきたいと思えます。
- 簡単に言いますと、ここに神戸製鋼の橋があります。その少し上に鎌倉市と藤沢市が妥当と思っっている道路の位置があるが、まだ神戸製鋼がいいと言っていないということですか。  
⇒ 神戸製鋼さんとは具体的なルートを調整していないところでございますので、これから神戸製鋼さんとも調整していきたいと考えております。
- 何度も言いますが、鎌倉は幹線道路周辺の商業とかあるが藤沢側の幹線道路周辺にはそういうものがないというのは考えられない。幹線道路の周りには、こういうのは作らないのだからと言って欲しい。  
⇒ 鎌倉市深沢地区では幹線道路の周辺を全部土地利用転換を図って区画整理をやっていく前提になっておりますが、村岡地区では紫色の部分の新駅周辺ゾーンでは土地利用転換を図り、その他のところでは用地買収を考えておりますので、その沿道には商業施設などはない前提で考えております。
- くどいけれども、普通に考えれば、駅に近いところは幹線道路の周りにオフィス街や商店街などがあり、遠ざかるにしたがって住宅地が広がってくるのが普通の形だが、ここに限っては特殊事情があり、鎌倉の方は幹線道路沿いにオフィス街とかあるが、藤沢側は、駅に近いところでも幹線道路沿いに住宅地が張り付いているということでしょうか。  
⇒ 深沢地区はJRの工場があり、JRの社宅、鎌倉市で取得している土地が地区の大半を占めております。一部戸建ての住宅はありますが、こちらの方にはご了解を概ねいただいていると聞いていますので、大きく土地利用転換を図ることとされているものであります。村岡地区では新駅周辺ゾーン以外では現状の土地利用の継続を前提としており、アクセス道路沿道も現状の土地利用が継続していくこととなりますので、ご理解いただきたいと思えます。
- これは幹線道路ですよ。目的としては駅に向かう一番大きな道路ですよ。その幹線道路だけ作ったら次の段階としておのずと支線の道路が必要と思えますが、今何も言っていないですよ。幹線道路の時ははずれましたが、支線道路を作るとそこであたる場合があると思うが、そういうことは積極的に教えてくれない。  
⇒ アクセス道路は駅前広場にタッチするだけの道路を基本として考えております。区画整理済みのところはアクセス道路との取り付けが概ね直角につながりますので、用地買収をおこなうことは無いと

考えております。基本的には生活道路はそのままにしまして、シンボル道路との取り付けが悪いところについては、直角にするために用地を買ったりすることになると思います。

○ 普通、残地についてそのまま置かないのではないか。

⇒ 通常は区画整理をして残地が残らないようにする場合がありますが、ここでは区画整理をおこなう考えはございませんので、シンボル道路との取り付け時の残地につきましては道路として確保していきたいと考えております。

○ 神戸製鋼は企業だし市役所も我々に対しては強気で、神戸製鋼には弱気である。神戸製鋼がいやだと言え、その分道路を細くして、なにがあっても2度区画のところは入れさせないとしてくれ。

⇒ 神戸製鋼さんとは、まちづくりに協力していただけるようにこれまでも話をさせていただいてきたところですが、個別の各論になればどなたでも同じですが、企業も同じで、自分の敷地にかかるとなると慎重になってくるのは当たり前でございますので、ご理解いただきたいと思っております。

○ 何年も経っているわけですから少しでもいいから、今回ここは決まったとか出して欲しい。

⇒ これまでのやり方であれば行政がルート設定する過程を見せずにおこなっていると思っておりますが、今回はルートの検討過程も皆様に見ていただき、説明させていただきながら進めていきたいと考えております。今回の説明会もそういう意味では2度目の説明会になりますが、村岡地区まちづくり計画にあります、きめ細かな対応を図っていききたいと考えております。

○ 私が心配しているのは図面を公開してから、こういう説明会をやるのでしょうか。図面を作成したらすぐに都市計画手続きに入るのですか。あれは2週間の縦覧で終わりですよ。

⇒ 平成23年度に整備計画を策定していきたいと思っておりますので、その策定状況に応じて説明会を開催していきたいと考えております。

○ その説明会は図面付きの説明会か、図面なしの説明会か。

⇒ 基本的には図面付きで説明会をおこないたいと考えておりますが、その時にお見せできるかどうかを今お答えできませんので、ご理解いただきたいと思っております。午前中の説明会でも具体的な絵を見せて欲しいということや、本市が想定してかかりそうな方には個別に来てくれというご意見をいただいておりますので、こういう組ごとの説明会をおこなった上で、今後はかかりそうな方には個別に相談や調整をさせていただき、ある程度ご理解いただく中で、整備計画を作り、皆様にお見せできるようにしていきたいと考えております。

○ かかりそうな方だけで、他の人はどうなっているか分からないのは駄目です。全体計画を出さずしてその方がひっかかるということで、そこだけ個別でやるのは駄目です。こちらは早く図面を出して見せてくれといっているのです。

⇒ まずはかかりそうな方には直接、お声掛けをさせていただきたいと考えております。

○ そのときはまだこちらには図面を出していないですよ。

⇒ 概ね本市としてもこれでいけるという段階で説明会をして図面をお見せする形になると思っておりますが、できる限りかかる可能性がある方には早めにご説明させていただいた上で、説明会を開催するような流れでいきたいと考えております。

○ 図面を出したら、説明会はあるのですよね。出したらず都市計画に入るのではないでしょうね。

⇒ まずは整備計画の説明会をやりたいと考えております。8月におこないました説明会のような形で開催していきたいと考えております。道路のルート検討をする中で、かかりそうな方には先に個別に調整させていただきたいと考えております。

○ 全員に図面を渡すのか。だまっていればどうなっているか分からない。どうアナウンスするのか。

⇒ 説明会を開催して回覧をさせていただきます。個別に一軒一軒渡すことは考えておりませんので、これまでやってきたように回覧させていただき、説明会をおこなうことを考えております。また、個別に市役所に来ていただくか、電話をいただければ説明に伺うこともおこなっていききたいと考えております。説明会の開催後にはホームページにも載せていくことも考えております。

○ もうこの計画というのは決定ということでよいでしょうか。必ず何年後かには着工されるのか。

⇒ 新駅につきましてはJRから新駅の設置についての回答を受けておりませんが、JRが受けていく流れになっていけば都市計画決定して事業の具体化に進んでいくようになると考えております。現時点でいつまでにできるとかはお答えできませんので、ご理解をいただきたいと思っております。

○ 駅を挟んで北と南の道路をつながないと言いましたが、それは決定ですか。

⇒ その考えです。余計な通過交通が宮前に入らないような形で考えていきたいと思っております。

○ 図面はだいたいいつ頃を目途に考えているのですか。

⇒ 整備計画である程度具体的になってくると思っております。平成23年度から策定に向けて取り組んでいきますので、今の時点でいつお出しできるかまだ未定ですが、説明できる段階になりましたら、説明会を開催していきたいと考えております。その前段で道路にかかりそうな方には個別にご相談と調整させていただき、ご理解いただくことも考えておりますので、よろしく願いいたします。

- 来年度中にわかるということか。  
⇒ できればそのように進めていきたいと考えております。ただ来年の3月までは検討することになる可能性がございますので、説明会の時期はその次の年度になる可能性もございますので、ご理解いただきたいと思っております。
- 今回道路ができるだけか。図面の中に公園と緑地とあるが新たにこれも作られる予定なのか。  
⇒ 現在、御霊神社の山の方に都市計画決定されている公園がございますが、それを見直して山全体を公園にしていくような変更を考えております。
- 広げることも考えているのですか。  
⇒ 面積としては広がると思っております。ただ基本的には緑地のところと思っております。
- 宅地にはかからないのか。  
⇒ 崖地がございますので、その崖地をどうするかによっては一部宅地がかかることがないとは言えませんが、基本的には今の緑を守っていく形で考えております。崖地の処理に必要となる場所以外は宅地にかかることはないと考えております。
- 今の公園の所有者はどうなっているのか。  
⇒ 基本的には民間の方となっております。一部市に帰属していただいた土地もございます。
- 緑豊かというのは公園だけではなくて、全体的に緑を増やすという観点でやって欲しい。一体感のある緑を創出してもらいたい。今までの緑の考え方は、木を植えて水だけかけるという20世紀のやり方ですよ。村岡の場合、残っているところは全部緑にして欲しい。街の不動産屋の考え方が市役所に浸透してしまっている。21世紀のものの考え方をやって欲しい。  
⇒ 本市の道路整備でもそういう考えで進めている道路もございます。直接買収方式で進めた道路ですが、残地の部分を公園にしたり、緑を植えたりしている道路があります。このようなものも参考にしながら検討をおこなっていきたくて考えております。
- 藤沢市の場合、祖先が残した緑を食いつないでいるだけだ。我々は、それを改正しなければいけない。湘南じゃなくなってしまう。環境行政もそうですが、そういう環境でなければ藤沢になんか人は来ない。市は抜本的に考え直してもらいたい。運営方法を考えなければ駄目だ。  
⇒ 本市では過去にも「緑と太陽と潮風」というキーワードでまちづくりを進め、道路緑化にも努めてきております。まちづくりでも湘南ライフタウンでは緑を壊した部分もありますが、かなり緑を再生、保全した事例がございます。反面、緑の維持管理が市の中でもすごく重くかかっているところなので、そういうことも考慮しながら考えていきたくて考えております。
- この現況の細い道についてはみんな動かないでこのままでよいのか。これで本当に駅前にはふさわしいのかってことです。このような細い道は活かしていくのか。  
⇒ 村岡地区まちづくり計画の考え方といたしましては既存の道路を活かしながらまちづくりを進めていく考えとなっております。ただ、きょうあい道路につきましては、4mまで広げていただくということもございますが、基本的には今の生活道路ネットワークを活かしていく前提で考えております。
- 宮前はきょうあい道路なんてほとんど無いですよ。  
⇒ 今回の組の方の所ではきょうあい道路はあまりないと思っておりますが、村岡地区をみますとまだきょうあい道路が残っているところがあります。
- 私は13組ですが、1組から5組だけ説明してますが、あそこに道路ができると、他の組の方もすごく関わると思うのです。車の交通量も多くなるし、うるさくなるし、1組から5組以外は仲間はずれということがすごく不満です。  
⇒ 西側アクセス道路にかかる可能性がある方にも組別説明会を開催させていただきたいと考えております。周辺地域で直接用地買収になることがない方には、節目ごとに整備計画の説明会などの機会を設けてご説明させていただきたいと考えております。
- このまちづくり計画は、先ほどの説明でいきますと、あくまでもJRさんが了解しなければできないということですよ。JRが頓挫すれば今のまちづくりは何も動かないという理解でよいのか。  
⇒ シンボル軸の道路は駅へのアクセス道路となっておりますので、駅がなければ整備する必要がなくなるものであります。村岡地区まちづくり計画で提言いただきました中には、きょうあい道路や通路の安全対策などいろいろ身近な生活環境の問題もございますので、財政の配分上、新駅のまちづくりと一緒にこなわないと整備は難しい面も出てくると思いますが、身近な環境の整備もできる限り取り組んでまいりたいと考えております。
- 2組でも上の山の方に住んでいるのですが、公園緑地で先ほど一部住宅地にかかることもあると言っていました。2組の所に関しては大丈夫なんですか。  
⇒ 公園緑地につきましては、基本的には山側の緑地で、道路を挟んだ住宅地の反対側の緑地部分が公園緑地になると考えておりますので、よろしく願いいたします。



- 説明会っていうのは法的にはどういう基準があるのですか。  
⇒ この説明会は法に基づいておこなっているものではありません。今後、法に基づく説明会といたしましては都市計画手続きの中に公聴会や説明会をおこなうことがありますので、それは法的に意味を持った説明会になると思います。
- 説明会ではなく、意見交換会とかに変えていただけませんか。紛らわしいです。  
⇒ 本日は村岡地区まちづくり計画の説明をさせていただくことを主な目的としており、皆様にはご意見をいただく機会を設けておりますが、説明会とさせていただいております。
- 深沢地区のJR工場跡地の土壌汚染に相当お金がかかるということですが、鎌倉市がそれを買ってくれるらしいですよ。そうすると、JRが新駅についてはっきり言わないのはその土地を高く売ろうとしていると藤沢市は思わないですか。もし、このような整備では乗降客数はそんなに多くない、そうすると採算があわないから、2、3年で無くなる、通過される可能性がありますよね。そういうことに関しては、藤沢市はなんか話し合いみたいなものはしているのですか。  
⇒ JRには神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通して新駅設置の要望を続けており、今後は村岡新駅に特化した期成同盟会を作って、要望活動を強化していきたいと考えております。JRからわれわれの要望に対する回答といたしまして、まちづくり構想の具体化の状況、地域の連携の状況、JRから見た経営的な面、そういったものを勘案して考えていきたいということをお願いしております。また、深沢地区の土壌汚染の関係につきましては、JR工場跡地を鎌倉市が取得するという話は聞いておりませんので、ご理解いただきたいと思っております。
- JRは深沢地区に何を作ろうとしているのですか。  
⇒ 深沢地区の土地利用計画（案）に基づき進めることになると思いますが、JRが具体的にどうするかにつきましては伺っておりませんので、お答えできませんのでご理解いただきたいと思っております。
- 藤沢市はJRに騙されることはあるか。新駅を作ってから2、3年で採算があわないからやめたってことはないのか。前の湘南貨物みたいに一生懸命作ってその後やめられることがあるのか。  
⇒ 先にまちづくりを進めておいて新駅が後からできるパターンや、新駅を作ってもいいですよというニュアンスのことを言われて、それに合わせて都市計画決定をおこなうパターンもあります。私どもといたしましては、先に、まちづくりを進めるのではなくて、JRさんの感触を得た中で都市計画決定をおこなっていききたいと考えております。
- JRの回答に対して藤沢市としてはどのくらいまで待てるのか。10年位でいいのか3年なのか。  
⇒ 深沢地区と一体的に進める考えがありますので、村岡地区のまちづくりについても深沢地区にあわせていききたいと考えております。
- 藤沢市でもある程度腹をくくる必要があるのではないかと。  
⇒ 今明確にいつまでにとお答えすることはできませんが、鎌倉市の動きに合わせていかに進めたいと考えております。
- 10年単位で考えていたら神戸製鋼もいなくなることも考えられる。  
⇒ 計画を進める中で、そのような動きがある場合には、ある程度流動的な考え方も必要になるかもしれませんが、現時点では具体的な動きがないことをまちづくりの条件に取り込んで検討を進めていくことは考えておりませんので、ご理解いただきたいと思っております。
- このアクセス道路というのは誰のための道路なのか。私たち主婦は自転車移動している。深沢と新駅を結ぶ道路に24mも必要なのか。  
⇒ 誰のためというのは、村岡地区全体のためでもあるし、本市の特に南部地域の方々、また全国的に見ても二酸化炭素を削減していかなければいけない流れがございますので、そういった意味では、もっと大きな範囲の方にも効果が出てくると考えております。道路幅員につきましては、あとから改めて道路を拡幅することはできないと思っておりますので、今の時点ではこのような形で進めていききたいと考えております。
- 本当にそのような道路を作るんだったら、車道だけ地下にして、歩道と自転車だけ地上にして、緑を少し増やした方がよっぽどいい。それこそ21世紀の考え方だ。列車15両が止まったり走ったりした方がエネルギーをよっぽど使うのではないかと。最近は電気自動車になっていくことだし。昔のやり方をただ踏襲しているだけだ。  
⇒ 道路を地下にするから新しいとか、地上にするから古いとかではありません。道路の地下化というのは、道路勾配などから限度があり技術的には難しいものであります。また、鉄道も省エネ技術が相当進んでおりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- ただあれもやりたいこれもやりたいではなくて市の優先順序も聞きたい。ここはもっと個々の切実な意見を聞く場にすべきだ。

<3組>2月27日(日)午前10時～

- 道路の幅員構成を教えてください。
  - ⇒ 歩行者道と自転車道とを分けて設置していきたいと考えておりますので、全体で2.4mの道路幅員を予定しております。
- 2.4mの幅員ということだが、どんな駅を想定しているのか。
  - ⇒ 新駅の規模につきましては、乗降客数を7万から9万人の間を見込んでおり、近隣の駅では辻堂駅と同じ位になると考えております。
- 採算は合うのか。
  - ⇒ 採算につきましてはJRの判断となりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- 辻堂駅の採算は、あっているのか。
  - ⇒ 採算性につきましてはJRの経営的な判断となりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- なんでJRが作ると言ってこないのか。
  - ⇒ JRには神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて要望をあげていますが、まちづくりの具体化の状況、地域との連携の状況あるいは、JRから見た経営的な面での判断ということを見定めながら、今後、検討していきたいという回答をいただいております。
- ただ藤沢と大船の間に駅ができて近すぎるのではないかと。JRは作ると言ったのか。
  - ⇒ JRは新駅の駅間距離については把握しております。まだ、設置するかどうかという回答はいただいておりませんが、今後、神奈川県と鎌倉市と本市で、仮称ではありますが期成同盟会を立ちあげ、この新駅に特化した形で要望活動を強化していきたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- なぜ2.4m道路を深沢地区から行き止まりの駅までつくるのか。そんな道路必要ないのでは、行き止まりの駅までいだけなのにこの広さが必要なのか。
  - ⇒ アクセス道路が広い印象かと思われそうですが、実際には、車道は片側1車線です。本市では旧基準でつくった道路では歩道部分が狭く、自転車と歩行者が輻輳している状況が見られております。新しい基準でつくる道路では、自転車の交通量から考えると自転車と歩行者を分けていくことが必要になるものです。新駅を利用する方のためにもこの道路幅員が必要と考えております。
- 西側のアクセス道路の幅員について教えてください。
  - ⇒ 西側のアクセス道路幅員につきましては現在検討中です。この道路は主に宮前、川名の方が駅へアクセスするための道路になると考えておりますのでバスが通るかどうか検討しているところです。
- 川名は藤沢駅を利用するのではないかと。
  - ⇒ 川名の方も一部は新駅を利用すると予測しております。
- 新駅の構造はどうなるのか。
  - ⇒ 新駅の位置、構造はJRが検討する項目になるものですが、最近の新駅の構造は、ほとんどが橋上駅舎となっております。また、南北の歩行者の移動を強化していく目的で自由通路の設置も検討していきたいと考えております。
- 何年度までにつくる予定なのか。
  - ⇒ 現段階でJRより回答をいただけていないので、いつ頃までにつくるとはお答えできませんが、担当としては10年以内には目途をつけていきたいと考えております。
- だれのための駅なのか。
  - ⇒ 藤沢駅を利用されている方は約2.4万人になりますが、平成20年に調査した時には約1割の方が新駅に転換するとの推計が出ており、藤沢駅の混雑緩和を図る効果があると考えております。また、村岡地区の交通利便性の向上が飛躍的に図られることにもなるものであります。高齢化社会が進む中で鉄道を中心に暮らしていける都市づくりは必要な施策であると考えております。
- 駅までは、車でいくのですよね。
  - ⇒ 宮前地区の方は、新駅までは歩いていくことになると思います。その他の地域の方は、バス、自転車、自動車での利用になると考えております。自動車でも直接、目的地に行くのではなく、新駅まで自動車でも来ていただき、新駅から目的地までは電車でいっていただくことを考えております。
- 路線価が上がるのではないかと。
  - ⇒ 新駅周辺ゾーンは用途地域を変更することを考えておりますので路線価が上がることになると思われれます。その他の周辺地域の用途地域はそのままになりますが、新駅ができれば、交通利便性が向上し、また、売却もし易くなるのが考えられますので、そういった意味では路線価が上がる可能性があると思われれます。
- 住宅地だと暮らせないということになる。結局、最後には商業地域になるのではないかと。
  - ⇒ 既存の住宅地に関しては今の用途地域をそのままにしていきますので、用途地域を商業地域に変えていく考えはありませんので、ご理解いただきたいと思っております。

- 結局はそうなるのではないか。出て行かざるを得ないのでは。
- ⇒ 住宅が張り付いているところであれば、大々的に商業地に転換していくことは考えにくいと思います。道路にかかる方以外の方はそのまま残っていただく考えてございますし、用途地域の制限がありますので、おのずと建物の用途を変えとしても限界があると思います。
- あと、山ですけれども、公園緑地になる部分は市が全部買い取るのか。
- ⇒ 新駅の設置にあわせて都市計画公園の位置も見直す予定で検討していきたいと考えております。緑地につきましてはそのままの状態を買収させていただく予定で考えております。また、崖地がありますのでその処理方法につきましては公園部門と調整していく予定ですが、基本的には緑地をそのまま保全し、散策路などを設ける予定で検討していきたいと考えております。
- 新駅から神鋼橋にぬけると思うがなぜか。
- ⇒ 新駅の位置が農地があるところになると考えております。深沢地区と村岡地区のまちづくりを一体と考えていきますので、両地区をつなげるための道路が必要と考えております。このようなことをふまえると、村岡地区まちづくり計画で示されている位置が最適ではないかと考えております。
- 神戸製鋼はどうなるのか。
- ⇒ 神戸製鋼さんは今後もこの場所で操業を続けられると伺っておりますので、工場の敷地内にルートにもよりますがアクセス道路を設けることになると設備の配置を見直すことが必要になることもあると思います。
- それは神戸製鋼の勝手である。道路を南側に移動しても同じことである。一般住民に迷惑のかかる話である。住民側も同じではないか。なんで神戸製鋼の意見ばかり聞くのか。
- ⇒ 神戸製鋼さんからは敷地内の通路については物流関係で使用する道路のため、例えばそこを道路にするとすると操業に影響が出ると伺っております。緑地の部分を中心に、できる限りバランスのとれるルートを考えているところでございます。すべての方が満足できるような道路計画をたてることは難しいと考えておりますが、住民の方々にもご協力をいただかないと実現できませんので、このような説明会を開催して、事前にご意見を伺いながらルートを設定し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。
- 是非、第二案として既存住宅地に道路をかけない案を出してほしい。
- 神戸製鋼は、創設当時の生産品目はやっていないですね。今の機能は中継機能となっているそうです。よって神戸製鋼はそんなに広大な土地はいらさないのではないか。
- ⇒ 担当といたしましては神戸製鋼さんにもできる限りご協力をお願いしていきたいと考えております。
- 3組は区画整理が終わったところが多い。せっかく駅が近くにできるのに、立ち退きを余儀なくされるのは現役ではなく年金生活者が多く、移転となるとしんどいので、区画整理をしたところは外してほしい。神戸製鋼は昔、宮前の人が安い値段で土地を譲ったと聞いているから、神戸製鋼にご協力いただき、今住んでいる人々はそのまましてほしい。
- ⇒ 基本的にルート検討にあたってはできる限り住宅にあたらないように考えていきますので、できる限り神戸製鋼さんにもお願いしてまいりたいと考えております。
- 区画整理事業に際し神戸製鋼にそれなりの対価を払えば神戸製鋼は反対しないと思う。昔の生産ラインがそのまま動いているわけではなく、スペースも余っていると聞いており、研究所を主体でやっていきたいというように神戸製鋼のある方から聞いている。
- ⇒ 神戸製鋼さんからは今後も操業を継続していくという話しか伺っておりませんので、ご理解いただきたいと思います。
- 神戸製鋼は藤沢市に税金を納めているが、武田薬品工業は研究所を建設するとき、県から相当の補助金をもらっている。神戸製鋼とすれば、道路を通すのでこの土地をただ同然でよこせというのでは、対応の違いが大きいとも聞いています。工場の中の建物を動かさざるを得ない場合、費用が発生するがそのときはどうするのか。
- ⇒ 道路にかかる補償物件につきましては調査をさせていただき補償対象となりますが、ご自分の都合でやる場合は補償対象にならないものであります。
- 区画整理をおこなったところはもう一度区画整理はおこなわないのですね。昨日の説明では一度区画整理をしたところはやらないと約束してもらったと聞いたが、私たちの所も約束してもらえるのか。
- ⇒ 新駅周辺ゾーン以外に関しては区画整理はおこないません。その他の周辺地域では、道路にあたる場合には直接買取で進めさせていただきます。
- 去年の8月に全体の説明会があったときと説明の内容は同じである。私が昨日受けた印象では、藤沢市と鎌倉市が提携して事業をおこなう中で、鎌倉市側は、ほとんどが、JRの所有する大きな土地となるが、ここの中を区画整理しようとなにしよう、アクセス道路の位置は、ほぼ決定したようになっている。そうすると、必然的に駅と鎌倉のアクセス道路をつなぐことになる。道路の下敷きになる人間は自ずと決まってくるというようなニュアンスだったという説明であったが、今日はそういうニュアンス

には聞こえなかった。神戸製鋼の道路は避ける。兜松は避ける。鎌倉のシンボル道路と結ぶということであれば、おのずとルートは決まってくることになる。私は計画自体に反対するつもりはないけれども、年金生活者として他の所へ移って行って生活ができるということを基本に補償額を決定してほしい。この考え方ができない限りわたしは反対派にまわることになる。

⇒ 代替地の対応など、丁寧な対応をさせていただくこととなりますのでよろしくお願いたします。

- シンボル道路の整備手法の考え方についてですが、直接買収方式の考え方でよいか。

⇒ 直接買収方式で考えております。

- 今住んでいる生活条件から離れて生活することはないんですね。宮前から動きたくないよということであれば空き地を見つけてくれるということですね。

⇒ 移転先の代替地につきましては、その方の希望で決まるものですので、ケースバイケースになります。代替地につきましてはご希望があればご一緒にさがさせていただきたいと思っております。

<5組> 2月27日(日) 午後2時～

- 新駅設置促進期成同盟会とあるが、それはなにか。

⇒ 新駅はJRが設置することになりますが、これまでもJRに対しまして、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて要望を上げておりますが、この中に村岡新駅も要望しております。今後は、新駅設置に特化した要望活動をさらに強化していくため、神奈川県、鎌倉市、本市で構成します新駅設置促進期成同盟会という組織を設けていくものであります。

- いろいろの家がかかるとかどうかは教えてもらえるのか。とても不安である。

⇒ 昨日の説明会の意見の中にも、直接かかりそうな方には個別に話しに来てくれないかという声もいただいておりますので、道路にあたりそうな方には、個別にご連絡させていただき、事前にお話させてもらう予定でございます。いつ頃、お話伺えるかにつきましては、現時点ではお話できませんが、村岡地区まちづくり計画の実現に向けて、平成23年度、整備計画の策定をしていく中で、ルートを概ね決定するなかでお伺いさせていただきたいと考えております。

- 早くても年内から来年にかけてわかるのでしょうか。

⇒ できる限り早く道路のルート検討をしてみたいと考えておりますが、いつまでにとすることは今お答えできませんので、ご理解いただきたいと思います。

- 前回と計画図は変わっていない、もう少し具体的な図面が出てくると思った。それとこの計画は町内全体が関係すると思う。組ごとにやらないで、ある程度全体を対象に説明会をやったらどうか。

⇒ 昨年の8月には宮前地区全体の説明会を開催させていただきましたが、その中で、道路にかかりそうな方を対象に個別に説明会をおこなって欲しいというご意見をいただきましたので、改めて組別の説明会を開催させていただき、まちづくりの考え方のご理解をいただきながら進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

- そうしますと、5組をやった後はどのように考えているのか。回覧には載っていなかったのが、他の組の方も聞きたい方はいっぱいいると思う。

⇒ 説明会は、深沢と結ぶアクセス道路、西側アクセス道路の道路に影響を受けそうな方を対象におこなう予定です。深沢と結ぶアクセス道路に関しては、1, 2, 3, 5組が対象となり、西側アクセス道路に関しては、考えがまとまったら同様に組別説明会を開催したいと考えております。

- アクセス道路ができると宮前全体が排気ガスによる影響を受けるが、宮前全体が影響してくるため、宮前全体で説明会をしてほしい。それと西側のアクセス道路ができ、藤沢駅宮前線は、どうなるのか。

⇒ 今後、整備計画策定の過程に全体説明会をおこなう予定で考えております。藤沢駅宮前線の具体的な安全対策といたしましては、道路の見通しを改善、歩道設置、小塚地下道の交差点改良も検討していかなければいけないと考えておりますが、沿線の方への影響もありますので、まずは今の道路幅員の中でできる対策を検討し、その後、地域の皆さんとお話しながら、歩道を設置するなどの安全対策を考えていきたいと思っております。

- 西側のアクセス道路というのは、今ある道に突き当たったら終わりということですがけれども、車が増えたときに、宮前線が本当にあのまま大丈夫か。そこが一番心配です。

⇒ 宮前線で特に問題なのが小塚地下道の交差点に右折レーンがないことで交通渋滞になっているというものがありますので、アクセス道路の検討とあわせて、交差点形状をどうするのかにつきましても検討をしていきたいと考えております。

- そのアクセス道路(シンボル軸)は駅の向こう側にもいくのですよね。

⇒ このアクセス道路につきましては線路を横断いたしません、人につきましては新駅に自由通路を設けますので人は通過できますが、自動車の通過はできません。

- 深沢も24m道路か。車を入れないということでしたら、そんなに広い道路はいらないのでは。  
⇒ 道路幅員が広いと思われるかもしれませんが、広く幅員をとるのは歩道部分と考えております。車道につきましてはバスが通ったりするための片側1車線ずつを考えておりますので、ご理解いただきたいと思ひます。
- 深沢地区のための歩道ではないのか。  
⇒ 宮前地区と深沢地区とが一体となったまちづくりを進めていくものであり、宮前地区の方もこの歩道を利用することになると考えております。
- 柏尾川の橋は架け直すのか。  
⇒ 新しい橋を架けることとなります。
- だいたい橋の位置はどの辺になるのでしょうか。  
⇒ 住宅地に影響のない位置にしようと考えていますので、神戸製鋼さんの通路と神鋼橋の間のルートを中心に考えていきたいと思ひますが、まだ、神戸製鋼さんや沿道の方のご理解をいただいているわけではないので、当たりそうな方には早めにご説明させていただきたいと考えております。
- いつ頃までに具体的にきめるとかという設定はないのでしょうか。  
⇒ この事業の中心は新駅設置となるのですが、新駅の判断が出ていない中で、いつまでにはと言えないことはご理解いただきたいと思ひますが、担当といたしましては、20年、30年先というのではなく、10年位を目途にある程度まちづくりの方向性を示していきたいと考えております。
- 深沢地区側が計画を出してその後ですよ。  
⇒ 鎌倉市深沢地区の考えているスケジュールでは平成24、25年になると聞いております。村岡地区につきましては新駅の位置によって道路線形が変わりますので、進めづらひことはありますが、できる限り両地区のスケジュールに沿うようにしていきたいと考えております。
- 鎌倉市の計画は確実に進めるのでしょうか。  
⇒ そのように聞いております。
- ある日突然区画整理手法というのはありえるのでしょうか。年金が少ししかないのに、駅ができて固定資産税が上がったりするのは困る。その辺はどのようにお考えでしょうか。  
⇒ 事業のあり方ですが、新駅周辺ゾーンの農地の部分は区画整理手法を考えておりますが、それ以外の周辺地域では区画整理はおこなう考えはありません。今後も、節目ごとに説明会を開催させていただきますので、ご理解いただきたいと思ひます。
- 町内の道が狭いのですが、きょうあい道路などの整備はおこなわないのでしょうか。  
⇒ 区画整理をおこなったところはきょうあい道路の問題はないですが、それ以外の地域ではきょうあい道路の問題がありますので、地域の方々と相談しながら整備を進めていきたいと考えております。
- 昨年の9月に鎌倉市深沢地区の図面を発表しましたが、かなり具体的な図面がかかれておりますが、鎌倉市は、藤沢市側とはあまり連絡をとっていないように見えます。というのはその延長線上は、神戸製鋼の中を通るようになっておりますので、その辺は話し合いなしでやっているのではないかと思ひますけれども、今後その藤沢と鎌倉ではどこでコンタクトをとりながらやっていくのでしょうか。鎌倉の出した計画図はメートル表記までありかなり細かく出ている。また土地の面積も出ているので、あれを変更しようとした場合、かなりの変更となる。鎌倉市側の線を延長しますと1組のだれかの家にあたるようにかかれていますが、24mというシンボル軸ですが、それに併せてつくるとなれば、24mの幅となるので、2軒3軒ひっかかることとなりますが、説明いただいても不安ばかり増えてしまう。もう一つ、今のところ、駅をつくるということであるが、駅ができない場合どういう計画になるのか教えてほしい。実際に生活をする側からいえば、跨線橋は完全にきょうあい道路である。通学のお子さんも通る。車も信号で交互に通る状況である。非常に危ない状況である。駅ができるまで待っているのではやって欲しいところがほったらかしである。そういうことが無いように進めてほしい。  
⇒ 神奈川県、鎌倉市、本市では協議会を設けておりますので、その中でもアクセス道路の位置の調整もおこなっております。担当といたしましては深沢地区で示されておりますルートを前提として検討していきたいと考えております。道路をつくる時にも急に曲げることではできないので、どうしてもかかる家の方が出てくることはご理解いただきたいと思ひます。新駅以外のまちづくりにつきましては、村岡地区まちづくり計画の課題にも整理されておりますので、担当といたしましては、できる限り身近な生活環境改善にも取り組んでいきたいと考えております。例えば、通学路の一部に歩道がないところもありますので、西側のアクセス道路のルート検討とあわせて検討していきたいと考えております。市全体の財政の問題もありこの場で確約はできませんが、担当としては生活環境の改善にもがんばっていききたいと思ひます。

- 1組のところに道路が通るが、神戸製鋼の敷地は高いところにある。1組の敷地は低いところにある。市は幹線道路に当たる人は買収方式とし、そのほかは手をつけませんということでした。神戸製鋼のところに壁があるが、その道路はそのまま残すという説明であったが、駅周辺は低いところにあるが、高いところからどのように接続するのか。
- ⇒ 道路を作るときには、道路の曲がり、見通し、勾配などの基準がありますので、できる限り宅地に影響が生じないような道路勾配を検討していきたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと思っております。
- 幹線があったら支線があってそれから生活道路があるのです。道路の計画ができれば、みんなにきちんと見せていただいて、すぐ都市計画決定をするのではなくて、話し合っただけで変更するなどしてから都市計画決定するという段取りをつけてほしいと思う。
- ⇒ 整備計画を策定するときには、概ねどのような道路になるのかをお見せできるようになると思っております。それを作った上で次の都市計画決定になっていきます。都市計画決定の際にも説明会を開催いたしますので、その時にもご意見を伺えると考えております。アクセス道路への取り付け道路の接続といたしましては、既存の道路を活かしながら接続していくことを基本としていきたいと考えております。ただ、既存道路と直角に交わらないところに関しましてはできる限り交差点を直角にしなければなりませんので、そのような方には計画の過程で説明しながら進めていきたいと考えております。
- シンボル道路はそんなに広い道が必要なのか。
- ⇒ シンボル道路は歩道を広く設置する予定で考えております。将来的にわたっても手戻りが生じないように計画している道路ですので、ご理解いただきたいと思っております。
- 武田薬品工業はいつまで待ってくれるのか。武田薬品工業の完成式の記事では、県知事、鎌倉市長、藤沢市長が出席していたようですが、そこで早くつくるといふことでしたが、どうなっているのでしょうか。何年間猶予を与えてもらっているのですか。
- ⇒ 新駅の計画については、武田薬品工業の研究所が来る前から取り組んでいる事業であり、村岡地区の交通利便性向上などに向けて努力しているところであります。担当といたしましては武田薬品工業さんから新駅を作って欲しいというご意見は伺っておりますが、いつまでに新駅をという圧力を受けたこともありませんので、ご理解いただきたいと思っております。
- 説明会というのは家が建っているところだけを対象におこなっていくのかというのが一点目。実は駅の予定地となっているところに私の権利者となっている農地があるのだが、弟にききましたら何の説明も来ていないということで、1組の方に聞いたが、周りの農地の方には全部ご了承いただいているようなことを聞いた。うちには来ないので、まだ、一部の方だけに説明をしているのかなというところ。それと、武田薬品工業が関係ないという話がありましたが、私は16、7年前に同じような計画が出たときに、反対運動をさせていただいて、そのときと計画はほとんど同じです。深沢に向かう道路も25mでした。それがなくなって白紙撤回をしたにもかかわらず、武田、神戸製鋼がこちらに戻るといふ話になってこの話が急浮上してきたように見えるが、一度白紙撤回した計画案をほとんど同じ計画を出してくるのはずいぶんいい加減な計画ではないか。都市計画決定をされてその後に説明会をされるのであれば反対はできません。鎌倉市も白紙撤回をしています。一度発表をしたものをやらなくなりましたというのを、広報に載せるなどを全部やったんですが、かなり大変なことだと思います。みなさん自分の家が心配だと思いますが、実際にはそうではありません。自分の家がひっかかろうが引っ掛からない場合でも、道路とかそういうものは全部影響してくるのですから、公害とかそういうものが全部影響してくるので、町内全部に説明をするのはどんな段階でも必要と思う。市としては、ばらけてやった方が1組の人はこうであったなど都合がよいでしょうが、2組の人はこうであったというのが市の人の作戦ではないかと思いますが、それでは町内がうまくいかないと思います。そのようなことで、よそのことを出してはいけないけれども、鎌倉市ではバスが一つ通るだけで、町内が分裂したという経緯がある。私たちもこの町内で住んできているわけですから、できればこっちの人とあっちの人で分裂するようなことがないようにしたい。裏でこそこそやった人が得をするようなことは、絶対にして欲しくない。
- ⇒ 農地をお持ちの方は住宅の方とは別の悩みがございますので、農協の生産班の方に3年前より、生産緑地制度と納税猶予の話をしていただけないかということで、説明に伺ったりしております。今回の説明会の前にも生産班の方に呼ばれて説明をおこなっておりますが、まだ、権利者の方には個別に説明に伺っておりませんのでご理解いただきたいと思っております。平成5年の計画の時にはJR工場がある前提で、宮前区画整理や北側の区画整理をおこなったエリアを大々的にもう一度区画整理をして大きく変えていくという絵になっていたと思います。道路につきましては線路を横断する計画になっていたと思います。今回は、よりまちづくりをコンパクトにするということで、前回の道路計画では幅員が30mだったものを24mにし、車線も両側4車線から両側2車線に変えております。土地利用転換を図るエリアも、武田薬品工業さんの寮から、南側は農地の所を考えております。このようなところが前回の計画と大きく変わっているところであります。

- 道路ができたところが今までどおりでいいわけではないと思う。  
⇒ ご説明させていただきました考え方からぶれることはありません。道路周辺の方は、今のままだおり住んでいただけます。アクセス道路は、交通量推計で交通量があまりないという結果が出ております。新駅にタッチして出ていくだけの道路になりますので、そんなに通過交通が通る道路ではありませんので、ご理解いただきたいと思ひます。
- 用途地域の指定はどのように考えているのでしょうか。  
⇒ 用途地域につきましては建物を建築する際に規制をかけるものでありますが、宮前地区の住宅地につきましては第一種住居地域で建ぺい率が60%、容積率が200%となっております。今回のまちづくりで新駅周辺ゾーン以外は用途地域の変更を考えておりませんので、ご理解いただきたいと思ひます。
- 南側ゾーンに日常生活を支える生活利便施設と都市型住宅とあるが、これはどういうことか。  
⇒ 日常生活を支える施設につきましては商業施設や診療所といった施設を想定しております。都市型住宅につきましてはマンションを想定しております。具体的な施設についてはこれからになりますので、ご理解いただきたいと思ひます。
- 事業の具体化についてですが、平成23年は事業の具体化をおこなう年ですよな。  
⇒ 今の計画では平成23年度には具体化するための整備計画を作っていくと考えております。その後、JRへの要望を強め、JRが新駅を作るのか、作らないのかをふまえながら事業の具体化につなげていきたいと考えております。身近な生活環境の改善につきましてははできる限り先行して進めていきたいと考えております。
- 17年前にこのようなことが起きたときに町内会で話し合おうとなつて町内会長さんのところに伺つたが、受け入れてくれなかつたので、そのあと総会で町内会で話し合つてほしいと言つたが、駅に関することは関係ない人もいて長くなつてはいけなないので、組長会議でやるとのことであつたが、しかし、駅のことになつたら総会を開くと約束してもらつたのですが、ちつとも開かれなないので、考える会が町内会館の鍵を借りたり設備を用意したりして、早川さんと呼んでいろいろやつたんです。それが続いて、そのうちにマスタープランがあり、町内会では話し合つてもらえないので、活動を続けてきたのですが、今回みんなの不安な気持ちをどうしたらよいかと市のほうに相談して、組ごとに分けて話し合いをしましょうと言つてくれたので、町内会で話し合つてもらえるのか、とあるが、やり方次第では、こそこそやつたりなどいろんな方法があるが、市役所と町内会という名前ではやるのであれば、町内会長の責任はすごく大きくなるが、どのようにやるのですか。農協の人というのは別になると思ひますが、疑われるといけなないので勉強会という名前にしたほうがよい。それはそれで、利害、儲かる人間とそうでない人間と、悲しむ人間が出てくるので、小塚東という細かい集団がいるが、そこについては、地面が小さいので残してもらつたような文章が残つていましたけれど、なるべく悲しくなる人が少なくなつたようなまちづくりをしてほしい。わたしのようなお人好しが最後に悲しむことになるので十分考慮してほしい。今回、5組をやつたらこの説明会はつわりなのか。  
⇒ 今回は、アクセス道路に影響を受けそうな方を中心に説明会を開催させていただきましたが、この説明会の状況につきましてはまちづくりニュースで回覧させていただきたいと考えております。今回のシンボル軸（アクセス道路）の組別説明会はこれでつわりとさせていただきたいと考えております。まちづくりニュースにつきましては、回覧やホームページに掲載しますのでよろしくお願ひします。
- JR側としてはこの話の条件が整えばスムーズに納得して進むのか。  
⇒ JRには神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて新駅の要望をする中で、まちづくりの具体化、地元の連携、JRの経営的な問題等を踏まえて検討していきたいという答えしか受けていない状況でありますので、新駅の確約はできない状況です。東海道線の輸送量は日本でもトップレベルにありますので、そう簡単にはJRも判断がされなかつたと考えておりますが、本市の施策として取り組んでおりますので、今後も粘り強くJRに要望していきたいと考えております。

#### <今後の説明会の予定>

主に西側アクセス道路沿道の方を対象に説明会を予定させていただきますが、アクセス道路の検討状況に応じて開催していきたいと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

## 「村岡地区まちづくり計画」の概要

### <めざすべき将来像>

めざすべき将来像は「活力と魅力に満ちた環境先進のまち ～湘南リンクタウン～」

### <土地利用構想>

#### ●土地利用の基本的な考え方

地域構成イメージとしては、JR東海道本線の新駅を交通の拠点とするとともに、湘南モノレール湘南深沢駅と連絡する道路をシンボリックな骨格軸に位置付けます。

道路・交通ネットワークとしては、既存の道路網を中心とした新駅周辺の拠点形成にあわせた新設道路を配置していきます。

土地利用としては、シンボル軸の沿道を中心に藤沢、鎌倉の両市に求められている施設などを配置していきます。

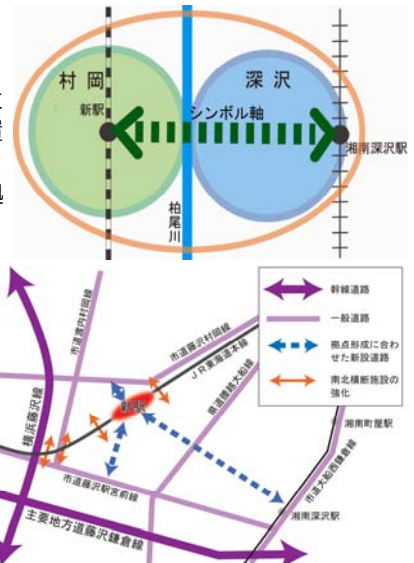
#### ・道路・交通ネットワーク

既存の腰越大船線、藤沢村岡線、藤沢駅前線などから新駅にアクセスする新設道路を配置し円滑な道路ネットワークを形成します。

#### ・シンボル軸

新駅と湘南深沢駅を結びシンボル空間として配置し、将来整備予定の駅前公園もあわせて村岡らしい新たな魅力的空間を形成します。（道路幅員は24～25mを想定しています。）

#### ■シンボル軸の断面イメージ



■道路・交通ネットワーク図

#### ●新駅周辺ゾーン 先導的にまちづくりを進めるゾーン

##### ・北側ゾーン

日常生活を支える生活利便施設や公共公益施設、研究開発・業務施設などの集積を図り、新駅設置にふさわしい土地の高度利用を図ります。

##### ・南側ゾーン

周辺地域の住宅地などの環境に配慮しながら、日常生活を支える生活利便施設や都市型住宅などを中心に、中密度の土地利用を図ります。

#### ●周辺地域

現状の土地利用の継続を前提として、住環境の保全・向上と産業の活性化、先端的な研究機能の形成を図るエリアとして、以下のゾーンを設けます。

- ・低層住宅専用ゾーン
- ・一般住宅ゾーン
- ・工場・研究等ゾーン

#### ●土地利用の方針



■土地利用構想図

\*上図におけるアクセス道路、シンボル軸、土地利用ゾーン区分の位置は、概ねの考え方を地図に重ねたものであり、現段階で場所を特定するものではありません。

### <まちづくりの進め方>

●新駅を実現するには、村岡地区と鎌倉市深沢地区との広域連携による一体的なまちづくりによって、新たな交通拠点の形成を図ることが重要です。

・「新駅周辺ゾーン」では、新駅設置や駅へのアクセス道路の整備もあわせて、新駅周辺でまちづくりを先導的に進めていきます。

・現状の土地利用を前提として進める「周辺地域」では、住環境の保全・向上を図っていきます。

●駅前広場や道路、公園などの都市施設整備にあたっては、直接買収方式を原則としますが、駅周辺の土地利用転換が見込まれる所については、地権者の意向を伺いながら区画整理手法を含め整備手法を選択していきます。

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。