

# 村岡地区まちづくりニュース 第4号

2013年(平成25年)8月発行

◇発行・編集・お問い合わせ先：藤沢市役所 都市整備部 都市整備課 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)8420

電子メール：muraoka-st@city.fujisawa.kanagawa.jp

## 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査説明会を開催しました。

本市では、村岡新駅を中心としたまちづくりを推進するため、平成22年4月に村岡地区まちづくり会議から市長提言を受けた、村岡地区まちづくり計画の具体化を進めてまいりました。

このたび、神奈川県、鎌倉市、本市で構成します湘南地区整備連絡協議会におきまして、平成24年度に行いました検討内容がとりまとめられましたので、7月6日(土)の午前に小塚、高谷、小塚東町内会、午後は、宮前町内会の方を対象に説明会を開催いたしました。この説明会には、午前に行われた村岡公民館で約30名、午後に行われた宮前町内会館で約47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

＜村岡公民館＞7月6日(土)午前10時～

○ 新駅乗降客数の推計値 65,800 人にはバスの利用者は除いているということだったが、個人的に調べたら、大船駅・藤沢駅の利用者を計算すると 10,561 人くらいしかいない。これはどうやって計算したかということと、あと、12 ページでは利便性だけを説明しているが、固定資産税などが現状より上がると思う。個人的にインターネットで調べたところ、藤沢駅と比較して現在の値段より3倍から5倍上がる。固定資産税が上がり払えなくなったら、現在住んでいるところを売ることになっても、30坪くらいしかいないためアパートやマンションは建てられない。そうすると私たちの生活は路頭に迷うということか。それとも固定資産税は上げないという考えなのか。

⇒ 確認ですが大船駅藤沢駅の利用者というのはバスの利用者ですか。

○ バス、駐輪場、モノレール、あとはJR東海道線の乗降客数から自分で 10,561 人を計算した。

⇒ どのように計算されたのかはわかりませんが、今回はバス事業者に、新駅ができた場合のバス路線の案を示したところ、実現性の高い案であるとは思いますが、駅が出来てみないと皆様がそのルートを望んでいるかわからないとの回答を受けております。前回検討した 93,000 人は過大とのご指摘もいただいていたため、今回は基本的には徒歩の方しか考えていません。利便性が向上する一方でご指摘のように固定資産税が上がることや、東海道線への中間駅設置による目的地への到達時間の遅れ等、現在利用している方へのマイナス効果は確かにあります。ただ、ご指摘の固定資産税が3倍から5倍になるというのは、単純に新駅の影響でそれだけ上がるのかは疑問であります。村岡新駅周辺は想定されるまちの規模も藤沢駅とは全然違います。昨年度、神奈川県下において土地価格の上昇があったところは、大規模開発を行っています。村岡新駅周辺では大規模開発は行いません。

○ 固定資産税が3倍から5倍には上がらないとのことですが、あとで言った言わないということになるので、この内容について市長印を押した文章をいただきたい。

⇒ 固定資産税が3倍から5倍にならないと申し上げているのではなく、現在は比較対照できるものがないということです。固定資産税等は単純に藤沢駅と比較するものではないと思います。利便性が向上すれば、土地の価格としてマイナスの要素にはならないと思いますが、土地の価格が単純に何倍になるかという検証はできません。

**○ 新駅を中心としたまちづくりということでいろいろと検討した結果を説明していただいたと思うが、今日は十二天公園をどうするかなどもう少し突っ込んだ話はないのか。**

⇒ そのような話については、昨年の説明会で一通りしましたので本日はありません。計画についてこれまでは図面で説明をさせていただきましたが、実際に区画整理の区域や、鎌倉市深沢地区に抜けるシンボル道路につきましては何とか予算措置をして、測量だけでも入りたいと考えております。十二天公園につきましては、村岡公民館の移転候補地に隣接させ防災の機能を高めることを考えていますが、過去に皆様が土地を出し合って造った公園なので、具体的に計画を進める中でご意見を伺いたいと考えております。

**□ 今日は前回の説明以上のことが聞けるかと思っていた。今日の説明会は必要ないのではないかと思う。**

⇒ 本日、説明会を開催するにあたり、内容が皆様のご興味を持つものかどうか、正直、不安に思いました。そのため、今回は回覧板にこの資料を添付し、事前に説明会の内容をお示ししました。

**□ 新駅ができた影響で川名の踏切が開かずの踏切になるのではないかと心配している方がいる。今でも相当危険である。担当の課ではないと思うがこの開発を行うときに川名の踏切も改善していただきたい。**

⇒ 踏切については、いろいろな課題があると認識は持っていますが、私どもで即答できる内容ではございませんので、ご意見は記録に止めさせていただきます。

**○ 平成26年度に都市計画決定を目指しているとの話だったが、新駅を造る場合、都市計画決定をされてから協議および建設が始まるということでよいか。**

⇒ 平成26年度に区画整理と道路等の都市計画決定を目指しています。藤沢市の計画は駅を中心とした整備計画であるため、鉄道事業者から新駅についてなんらかの担保がとれて初めて実現するものです。現在はまだ鉄道事業者に新駅に対する要望をしておりません。

**○ 公民館が移転するとあったが、現在ある公民館の跡地はどうするのか。新しく公民館を移転とするなると市の施設としてどんな便利なものを造ってくれるのか。せつかく造るのであれば市民の要望も取り入れてもらいたい。**

⇒ 村岡公民館につきましては予定であり決定ではありません。地域の方から市に対しての要望として、平成23年12月に村岡公民館の改築の提言が出されており、市から発信したものではありません。新駅が設置されて区画整理を行った時、新駅周辺に公共施設の機能を移転したいということですが、最終的に新駅設置につきましてはJR東日本が決定します。当然、その前に、神奈川県、鎌倉市、藤沢市の3者で正式にJR東日本に新駅設置の要望を出すこととなりますが、まだその段階にいたっておりません。要望を出すときの資料として、乗降客数や効果の検討を行っております。この結果をもとに、今後、JR東日本に要望していきたいと考えております。JR東日本は要望を受けてから、新駅の決定を下すこととなります。今後、公民館の移転については、決まった段階で市民の方の意見を取り入れて具体的な土地利用も考えていくことになるため、現段階では現在の公民館の跡地利用については決まっていない状況です。

**○ 具体的には新駅は何年後にできるか。**

⇒ 現段階では、要望もしていないため、JR東日本から回答はでてきておりません。

□ 私は右足を大腿切断して義足で生活している。これまでは公共交通機関をなかなか利用できなかった。私事ではあるがこの春から通勤で、バスで藤沢駅まで出て辻堂駅まで通っています。バス等の駅へのアクセス手段を確保することが、利用する者にとっては一番大切だと思います。特に私のような移動に困難があるものは特にそう思います。また、駐車場の確保されていたほうがよいと思います。現在の技術では、駅の地下に駐車場が設置できると聞いております。このような施設も考えていただきたい。湘南台駅は非常に便利で、駅の地下駐車場まで車で行けて、小田急電鉄や横浜市営地下鉄などを利用できる。費用はかかるにしても最寄りの駅まで車で行って止めて、電車に乗っていききたいところに行けるようにできたらよいと思う。またバス路線の拡充も考えていただきたい。

⇒ 貴重なご意見ありがとうございます。村岡地区全体整備構想は、公共交通機関を充実させることが一番の目的です。バス路線の拡充につきましては、バス事業者にも今までも交渉していますが、これからも続けていきます。新駅ができた場合のバス路線の案はバス事業者に示しており、事業者からは実現性の高い案との回答はいただいておりますが、新駅の乗降客数からは抜いております。駐車場の件につきましては、できれば地下にとのことですが、費用的な問題もあるため、今後の課題とさせていただきます。車で駅に横付けすることにつきましては、本当はそうしたいのですが、バス事業者に新たな路線を設置してくださいと要望すると、バス事業者からは、駅に向かうバスの定時制の確保が重要という回答が返ってきます。駅付近には一般車を入れない努力をしてくださいと言われております。そこが難しいところで、これからバス事業者と調整検討をしていきたいと考えています。

○ 計画では宮前の神社が駅の近くとなるが、宮前の緑は守れるのか。

⇒ 緑地の保全について意見をいただきましたが、現在計画されている宮前公園は、現在でも保存樹林など市が持っている樹林があります。藤沢市の緑の基本計画の中でも、今後、保存していく一団の緑地とされています。当然、村岡地区のまちづくりと合わせて、保全についての具体的な手法について進めていくことになると思います。今回の計画の中には具体的に示していませんが、公園または樹林地としての保全ということで考えています。

○ この検討調査は何に活かされるのか。昨年、まちづくりにあたっては、子育て施設等の目玉がほしいという話をさせていただいたが、具体的に目玉となる施設を考えているのか。

⇒ 鉄道事業者に要望するにあたっては、乗降客数など重要なポイントがいくつかあって、鉄道事業者は採算性の判断をします。その中には中間駅のデメリット等も含めて判断します。そのための資料を作成しています。目玉となる施設については4ページにあるような企業を誘致していきたいと考えています。村岡地区は藤沢市都市マスタープランで研究開発拠点として位置付けられていますので、これらを中心に地域の方々の利便性を高める施設として、買い物だけでなく子育て施設等の生活利便施設を誘致していきたいとしています。

○ この資料をもとにJR東日本に要望していくということか。JR東日本には要望を出していないのか。

⇒ 神奈川県全体としては鉄道事業者にいろいろな要望をしていて、その中にはこの新駅も含まれていますが、神奈川県、鎌倉市、藤沢市で構成する湘南地区整備連絡協議会として新駅に特化した要望はしていません。

□ JR東日本がここに駅を造りたいと思わせるようなまちづくり計画にしないといけないと思う。今のままだと具体性に乏しい。みんな具体的なことを聞きたいと思っているので進めてほしい。

⇒ わかりました。

- 新駅は最終的にはJR東日本が決定するんですか。早いうちにJR東日本に要望していくことと、JR東日本からまちづくりをしっかりとしなさいとの条件があるとのことでしたが、インターネットで調べたが、JR東日本は鎌倉市深沢地区に15.97haの土地を所有している。鎌倉市の所有地は13.57ha、その他が2.7haであり、JR東日本は約50%持っている。ここは工業専用地域なのでJR東日本は開発したいと思っているのではないか。この新駅に対しての要望などをしなくてもJR東日本が土地利用したいと思っているのであればJR東日本に要望するのは不自然な感じがする。
- ⇒ 鎌倉市深沢地区の約半分をJR東日本が所有しているのは事実です。JR東日本が自分の開発のために、新駅を造りたいと考えているのであれば、我々の作業がもっと早く進んでいきます。JR東日本は、湘南地区整備連絡協議会の構成メンバーにはオブザーバーとして参加しており、我々の検討内容も知っていますが、特にそのような話は聞いていません。
- むしろJR東日本としては新駅を早く造るとというのが本音だと私は聞いている。
- ⇒ 我々がその言葉を受けていれば作業はもっと早く進みます。
- JR東日本への要望とか申請とかいらぬのではないかと。協議会にはJR東日本もはいつているのに。形式的に申請とか要望とかするのかと思っていた。
- ⇒ 申請はしていません。申請していれば議会や説明会などで報告します。
- 認可などの時期はまだわからないのか。
- ⇒ 目途としては平成26年度に都市計画決定、平成27年度には事業認可に着手したいという事は市議会の中でも報告しています。ただし、前提条件としてJR東日本から新駅設置の確証が取れた場合となります。
- あなたたちはどういう情報を集めてきたかわからないが、我々には裏話でもないけど、神奈川県知事と、武田薬品の社長か会長かが集まった時にJR東日本に話したら内諾を得たという話を知っている。JR東日本は鎌倉市深沢地区に膨大な敷地を持っている。JR東日本はあれを何とか開発したいと思っている。国会の資料みたいな難しい説明ではなく、あなたたちも我々にわかりやすいような情報をかき集めないといけない。今日、話を聞いたかったのは、具体的な話である。新駅の北側の広場はどのくらいの敷地にするとか。午後の宮前地区はそういう話になると思う。
- ⇒ 直接事業にあたって移転をお願いする方たちには、こういう場以外にも説明をさせていただいています。武田薬品の話について我々は正直なところ承知しておりません。
- ここだけの話です。いろんな手を使って情報を集めた方がいい。宮前地区もこの内容の話をするのか。宮前地区が聞きたいのはこんな話ではないと思う。
- ⇒ 正直、この内容での説明会の開催は悩みました。ただ、これまでも議会に報告した内容は、地域にもお示ししてきましたので今回も同様に説明会を開催させていただきました。また、今回の説明会で何をやるかは回覧の中でお示しする方法をとりました。
- JR東日本にも地域の人に説明したという実績がほしいんだな。
- ⇒ そういうことではありません。先ほどありました子育て施設がほしいとか、車いすからのご利用がしやすい駐車場を造っていただきたいとかのご意見をいただいて、都市計画決定その後事業認可に向かって、そのようなご意見を参考にさせていただいて、計画を進めていきたいということが主な目的です。
- 品川の駅前には確か経済特区に指定している。そういう経済特区に指定されれば駅もできやすくなるのではないかと。そのような経済特区にしてこのまちづくりをやっていくような考えはあるのか。

⇒ そこまで位置づける考えは今はありません。ただ、皆様のご要望の保育園や福祉施設、企業などをどういった形で誘致するのかを今考えているところです。

- 2つ確認させてください。1つは、12 ページ、(イ) (ウ) について、藤沢駅大船駅の快適性ですが、これは新駅ができて分散した場合の快適性だと思うが、今現在において藤沢駅など特に朝の7時台とか非常に危ない状況である。多くの首都圏の駅では電車が来て止まっている時だけ開くゲートをJR東日本が設置している中で、そういう安全性の配慮が見られない。(イ) (ウ) についてはJR東日本が今すぐにでも自らの責任でやらなければならないことだし、それがされていないとしたらそれは地元として指摘しないといけない。このあたりどういう議論なり検討がなされているのか。7ページのまちづくりの動向ということで特に北側の土地区画整理事業が3つほどある。実際のところ山が崩され開発されているが、住んでいるものとするれば、山があった時は山にいたカラスが下のほうに降りてきて鳥害が著しいとか工事車両の影響など非常に大きいものがある。JR東日本が示す基準を満たすためにこのような事業を行うことはもともと住んでいる者からいうと確かに便利になる反面、非常に住みづらくなる状況もあります。確認ですが、村岡東二丁目の区画整理事業はアセスメントというものはあったのでしょうか。大規模な事業を行う場合、縦覧と称して意見を聞く機会があると思うが、この区画整理事業でそういった機会はあったのでしょうか。それと今後さらにこれに付け加わる土地区画整理事業に伴う開発が今の動きとしてあるのであれば差支えない範囲で教えていただきたい。

⇒ 藤沢駅の安全性についてですが、乗降客の分散化を目的に新駅を誘致するのは間違いありません。ゲート設置につきましては新駅誘致とは別に、このようなご意見があったということは記録に止めさせていただきたいと思います。

⇒ 村岡東二丁目の区画整理事業ですが、これは村岡地区のまちづくりとして、JR東日本からの条件を満たすために開発をお願いしたものではありません。これは市が直接施行したのではなく組合施行です。この開発の発端は、武田薬品研究所がここに新たにできることで、住宅の需要もあるということで民間で施行されたと思われませんが、これに関しては、こういう区画整理をやりたいということで縦覧を市のほうでやっておりました。皆様に周知しております。今後さらに宅地開発が起きないかとの懸念ですが、今のところそういう状況は市のほうでも考えていませんし、民間でも特段あるとは聞いておりません。

- 分散化という動機はむしろJR東日本にあるのではないか。

⇒ 鉄道事業者としてのサービスの一環としての分散化の検討もありますし、地元自治体として市民の方の利便性の向上もあるでしょうし、両方あるとは思いますが、このようなご意見があったことは記録に止めさせていただきたいと思います。

- 藤沢市の財政指数は1以下です。今国と地方合わせて1,000兆円の借金がある。藤沢市が交付団体ということは国から余計に交付金をもらっているはずですが。鎌倉市も財政指数は1スレスレである。新駅設置にあたってその費用はどこから捻出するのか。

⇒ 財源については、国からの交付金などが普通の考えであるが、民間と一緒にやることも今検討しています。

<宮前町内会館> 7月6日(土) 午後2時～

- 経済波及効果として977億円などが6月11日の新聞に取り上げられていた。この効果というのは素人にはわかりにくい。建設効果と消費効果、操業効果の3つの効果についてわかりやすい言葉で置き換えることはできないのか。また、シンボル道路にかかる方が9軒くらいあると聞いている。それと同時に西側の道路にかかる方にも話を進めているとあったがその状況について教えてほしい。

⇒ 建設効果を例にご説明させていただきます。この中の直接効果というのは、村岡新駅周辺と、鎌倉市深沢地区に我々が想定しているまちを造るための建設費です。

○ 要するに直接投入するお金のことか。

⇒ そうです。それに対する波及効果というのは、例えば生コンや木材等の材料を扱う産業から、集合住宅等の建設が完成した時には当然不動産業や、引っ越し等による運送業などに波及していくことが波及効果となります。直接の建設費に対して、それに係る二次的な産業へ波及する効果です。

⇒ 事業に直接かかる地権者の方々には、今後事業を実施するにあたり、かなりご負担をおかけしますので、個別に伺ったり、集まっておいて説明させていただいております。西側アクセス道路の地権者には一軒ごとにお伺いし説明させていただいている状況です。

○ 今、途中なのか。

⇒ ほとんど全員にお会いしております。

○ 先ほどの効果で操業効果についての説明は。

⇒ 企業の誘致が果たされた場合に新しく雇用が生まれることが期待されます。それらが操業効果です。

○ 西側アクセス道路にかかっている軒数を教えてほしい。

⇒ 複数の方が土地を持っているため、この場では、具体的に何軒とお伝えできません。

○ 西側アクセス道路はどこからどこまでか。

⇒ ここからここまでです。（図面で説明）通学路になっている部分で途中歩道が途切れている箇所もあり、歩道を整備することが主な目的です。歩道に家がかかる方もおります。

○ 後で正確に軒数を教えてください。

⇒ わかりました。

□ 効果について金銭的に莫大な効果があると書いているが、これだけ効果があるとなると、いつも言っていることなんですが、ここに残る方は効果があるが、立ち退きを求められている人間に対して、いまだにいくらで補償するという金額も出ていないというのは非常に腹立たしい。出せない理由は耳にタコができるほど聞いているが、それでもこういう効果などを見せられるとだんだん納得ができなくなって、市が信じられなくなっている。これはボヤキ、愚痴ととられて結構です。ここにおいでの方に聞いてもらいたいということで発言しました。課題の中で、我々立ち退き者に対する問題は課題に挙がっていない。市から見たら我々は虫けらと一緒にポンとはねのけてどこかにやれる、課題とすることはないとそう思っていないでしょうね。一番泥臭い我々の死活問題に関することが入っていないことは非常に市が信じられなくなっていく。市がおっしゃるには、立ち退きする人間には今までだって泣きを見るようにはしていない、俺を信じろと言わんばかりの話になっているが、信頼関係の喪失になりかねない。このような話をするときには、その辺のところをよくご理解いただいたうえでしていただくと、我々のことも考えていると思えるので、是非今後ともこういう会はあると思いますから検討していただきたい。

⇒ わかりました。

○ すべて推定値なのか。ミニマムかマックスか。

⇒ 推定値です。ミニマムかマックスかにつきましてはあくまでも標準値でご理解していただきたい。乗降客数に関しましては以前の 93,000 人はマックスでした。ただ今回は、現実には合った推計値としまして、歩行者を中心とした集計に変えております。

- 93,000 人が 65,800 人に変わっている。その 65,800 人の内訳を教えてください。
- ⇒ 8 ページに 65,800 人の細かい集計をしております。93,000 人に対して 65,800 人が、バス、自動車、タクシーなどどういう配分で 65,800 人になったかをお示ししております。
- 西側アクセス道路は、現状通学路であるが狭い場所もある。駅ができると車も入ってくると思う。よけい危険な状態となるが、そのあたりについてはどのように考えているか。
- ⇒ 西側アクセス道路にあたる地権者の方からも、通学路として歩道を設置するのであれば協力させていただきたいなどの意見もいただいております。通学路に関しては、駅の有無にかかわらず通学路の安全の確保は、市が取り組んでいる課題なので、対応できるところは対応していきたいと考えております。
- 乗降客数の解析にあたり重力モデルでやっているみたいだが、その時の係数をかけるんでしょ。その係数によっては大きく数値が変わる。重力モデルについて教えてください。
- ⇒ 重力モデルの解析方法についてですが、大船駅は、根岸線の始発があり、藤沢駅は小田急線の始発があります。単純に近いから村岡新駅に来るという解析ではなく、駅の持つ特性などを考慮しているのがこの重力モデルです。
- 先ほどの説明だと道路にかかる方とみんなに会ったとのことでしたが、みんなが同意したということではないのか。
- ⇒ 違います。全員の方にご連絡をかけていますが、まだ会えていない方もいらっしゃいます。我々は、現段階では移転補償費を提示しておりませんので、地権者の方より同意を得ているわけではありません。
- 市が軽くみんなに会いましたというと、同意したのかと誤解をさせていただきます。
- ⇒ ご説明をさせていただいているということで、同意を得ているわけではありません。
- 7 ページにおおむね 20 年程度を目標としているとあるが、おおむね 20 年というのは J R 東日本が駅を造ってやるよというのに 20 年かかるのか、まちづくりができるのが 20 年かかるのか。20 年というのはどこまでのことなのか。それと J R 東日本の状況はどうか。以前、市は宮前全部をきれいにしないと駅なんか J R 東日本が造ってくれるわけないと言っていた。それなのに今回の計画は、私たちの意見を聞いて大きな区画整理を行わない計画となっているが、本当に宮前がこんな静かなまちなまま維持できるのかどうか。市がいくらそうしたいと思っても建設会社とか地上げ屋とかが出てくれば、自分の家も追い出されるかもしれないとみんな不安に思っている。その辺を聞きたい。
- ⇒ 20 年後の解釈についてですが、J R 東日本の駅ができるということではないです。鎌倉市深沢地区の場合は、駅がなくても事業を進めると聞いておりますが、村岡地区の場合は、駅の担保が取れてから事業に着手することになります。20 年後というのは、一気に全部の事業ができるのではなく、企業が立地し、住宅ができたとしても、人が張り付くのにおおむね 20 年と考えております。区画整理のエリアにつきましては、今までのような絵だけでお示しするのではなく、予算を確保できれば実際に測量に入っていきたいと考えております。地上げにつきましては、昔、バブル期にはそのようなことがあったと聞いておりますが、今回も同じことが起こるかどうかはわかりませんのでコメントはできません。
- 都市計画決定で幹線道路を造ることに努力するとあるが、国とか県に何年後に出すのか。何にも進んでいないような気がする。
- ⇒ 公表しているのは平成 26 年度です。ただし、J R 東日本からの駅の担保が前提となります。
- それは希望ですか。
- ⇒ 希望というか、市としての意思表示です。

○ JR東日本はだめだというかもしれない。

⇒ それはそうです。

○ 小塚地下道、跨線橋、武田薬品前地下道については歩道が非常に狭い。通学路とはいえ、良い状態とは言えない。これらの施設については、新駅ができる前提でないと整備できないのか。駅前については区画整理を考えているようだが、現在、生産緑地がかなりある。そのあたりの区画整理との関係はどうか。

⇒ 跨線橋につきましては、造っても降りる場所の整備が必要となりますので、先ほどの西側アクセス道路と同時に整備する必要があります。武田薬品前地下道は、JR東日本には地元から要望があることは伝えております。

○ 武田薬品前の地下道は、真ん中に水路がある。あれを取っただけでもずいぶん違う。ここはバイクも通り危険である。バイクを通すのであればバイク専用にしないと危険である。もう一つの小塚地下道につきましては、歩道を広げるわけにはいかないですか。以前、南武線の西府駅を見てきたが、ここには、駅の両側に自転車を通れる地下道がある。もし小塚地下道周辺の地権者で土地を譲ってもよい方がいらっしゃれば積極的に譲り受けて別の地下道を一本通してほしい。安全のためには大変いいです。そのくらいのことはやればできることではないか。是非要望したい。先ほど西側の通学路を広げるとか安全のために整備するとあったが、駅を造らないときはやらないのか。新駅とは別に安全のためにやるのか。

⇒ 現在は、ここで示している事業を新駅設置と同時にやっていくと考えておりますが、先行して、村岡地区において地域の方の要望による安全のための人道橋設置についても検討を行っております。地権者から用地をいただくことができる場所で効果があるところは、現実に着手しようとしている事業はあります。ご指摘の場所は、現実的に地権者がいらして、その方にご不便をおかけすることにもなりますから、慎重に行いたいと考えています。西側の通学路の拡幅につきましては、地権者の方々には、ご説明をさせていただきただけで具体的な交渉をしていませんので、いいですよとか、だめですよとかの回答をいただいております。

⇒ 生産緑地の課題は、我々も十分承知してしまして、生産緑地があるから区画整理ができないわけではないので、これから生産緑地をご所有の方々と具体的な話し合いは必要だと思っております。

○ 全員に会っているのか。

⇒ お声掛けはしておりますが、まだ全員に会えていません。

□ 相模大野がどんどん変わっていく様子を見ている。駅の近くには27階建て位のマンションがあり、1階から5階位までは市のいろんな施設が入っていて、お店もあって、5階位から上は区画整理などで協力した人が比較的安く入れてもらえるビルがある。それを見て、もし駅ができた場合、清算事業団の土地にそういうマンションを建てればいっぺんに解決と思う。市が無理だったら民間にやってもらえばよい。そういう方法もあるのかなと相模大野を見ながら思った。

⇒ 事業にかかる方たちの一番いい選択というのは、地権者の方たちが選択することです。地権者の方たちのご要望にいかにかが全力で対応していくことが大事だと考えています。

○ 私が聞いたのは地元にはいいけど柄沢にしか土地がないからというような話を聞くので。

⇒ 市が持っている土地は、区画整理事業等の土地しかありません。地元には土地がない場合要望があれば全力で探します。ただ、必ずご希望通りになるかはわかりません。

○ 跨線橋の建設費はどれくらいかかるのか。

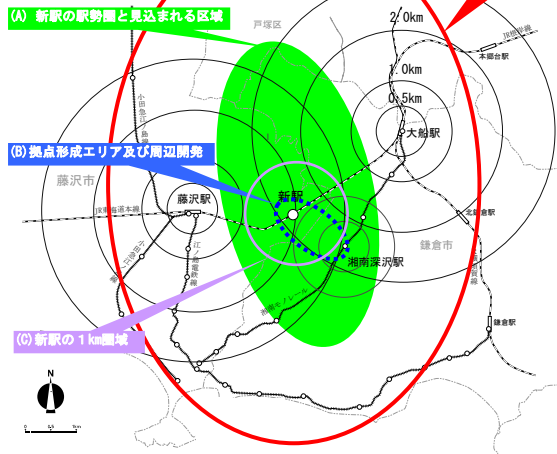
⇒ まだ積算していません。



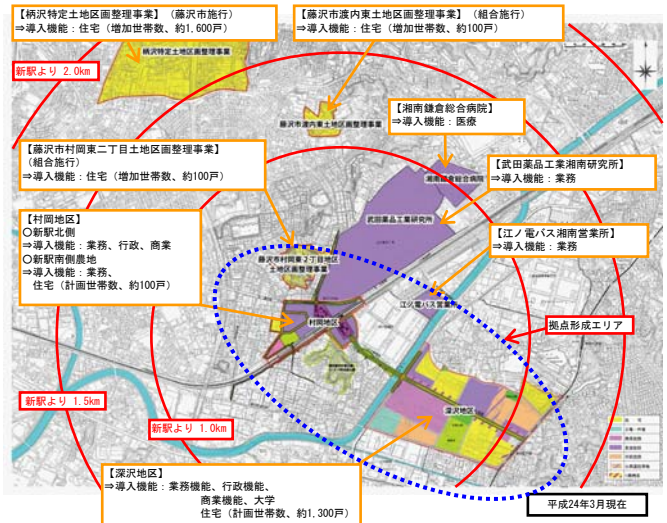
- 11 ページの「交通需要の変化やまちづくりによる効果」の新駅を中心とした2km圏内の居住人口と従業等人口の細かい算定根拠資料をいただきたい。1kmの資料もいただきたい。12ページの藤沢駅・大船駅周辺の混雑緩和のところで、新駅が設置された場合藤沢・大船駅に向かっている利用客の7%が新駅に移るとあるがその根拠、資料をいただきたい。藤沢駅・大船駅を何人ずつ利用するか。鉄道利便性の向上ということで新駅利用者1人あたり1.8分、新駅を利用するとあるが何人利用するのか説明と資料をいただきたい。14ページ2番②国庫補助金・交付金を受け取る。これは今、国と地方自治体が1兆円の借金を抱える中で国庫補助金・交付金を受け取る必要な駅か。藤沢駅から新駅まで約1.7kmしか離れていないのに、ここに新駅を造る費用負担は借金を増やすだけではないか。
- ⇒ 11ページの資料提供につきましては、情報公開の条例に基づいて対応させていただきます。手続きをしていただいて、検討したものはお渡しします。検討していないものに関しては、請求いただいても、ありませんという回答になりますのでご了承ください。
- 2kmがでて1kmがでないわけない。検討してください。
- ⇒ 検討してくださいというのは要望であって、情報公開の趣旨とは異なります。今回の検討では、1kmでの検討は行っておりません。情報公開の趣旨は、検討結果等の実際に検討を行ったものを公開することです。
- 2kmは出しているのだから、1kmも出るはずだ。
- ⇒ 検討しておりません。
- ⇒ 国庫補助金については、藤沢市の他の事業でも国庫補助金の獲得はしておりますので、同じようにやっていきたいと考えてます。支出、財源の話については、民間活力の利用なども検討しているところですが、実際にこの事業でどれくらいの生産性があるか、全体を見て判断していくことになります。
- 12ページのアとウがでてない。アから説明してください。新駅利用者1人あたりの割合1.8分はどうやって出したのか。
- ⇒ 現在、藤沢駅、大船駅を利用するのにバスで行く人が、新駅ができ徒歩で新駅に行くところのくらい時間が短縮されるかを求めたものが1.8分です。バスの利用時間には、バスの遅延、バス停での待ち時間は含まれておりません。あくまで距離と走行速度から算出した時間となっております。徒歩の利用時間は、歩行速度を1分間に80メートルという標準的な数値を設定し計算しております。実際には、道路の渋滞による遅延等を考慮すると、もっと時間短縮効果があると考えられます。
- ⇒ その資料が必要であれば、情報公開の手続きをしてください。
- ウは。
- ⇒ 大船駅と藤沢駅の利用者が、新駅へどれだけ転移するか算出したものです。
- 資料で見せてほしい。
- ⇒ 資料が必要であれば情報公開の請求をしてください。
- 鎌倉市深沢地区に福祉大学を造るという話があるが、鎌倉市から聞いたところでは、どこにも手を挙げてもらえず困っているそうである。どこが来るのか知っていたら教えてほしい。
- ⇒ 私どもは福祉大学が手を挙げていないかにつきましては、承知しておりません。
- 理科、音楽の専門学校をつくった方が効果的だと思う。
- ⇒ ご意見として伺っておきます。

# 「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」の概要

## ＜調査対象地域＞



## ＜村岡・深沢地区のまちづくりの動向＞



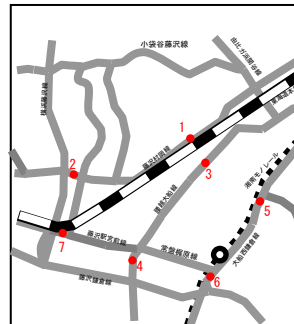
## ＜新駅の乗降客数の推計結果＞

区域	計測の対象	新駅乗降客数 (1日当たり)	イメージ図
(A) 新駅の駅勢圏と見込まれる区域 (転移転換)	大船駅・藤沢駅・湘南深沢駅利用者の新駅利用の潜在需要	約35,200人	<p>(A) 新駅の駅勢圏と見込まれる区域                      (B) 拠点形成エリア及び周辺開発                      (参考) 新駅の1km圏域</p>
(B) 拠点形成エリア及び周辺開発 (新規増加)	施設立地による新たな鉄道利用者の発生集中	約30,600人	
合計		約65,800人	

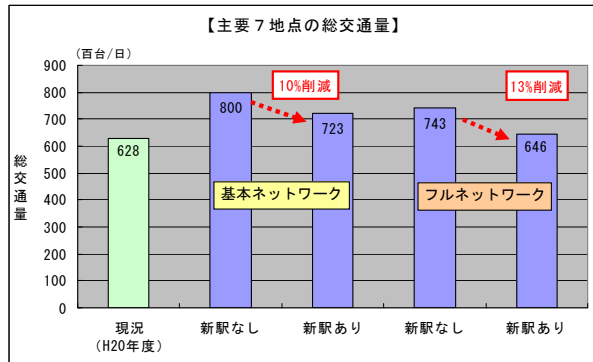
## ＜まちづくりによる効果の算定＞

	直接効果	経済波及効果
<b>建設効果</b>	約638億円	約977億円
まちづくりによる効果	約484億円	約741億円
新駅設置による効果	約154億円	約236億円
<b>消費効果</b>	約45億円/年	約44億円/年
まちづくりによる効果	約31億円/年	約30億円/年
新駅設置による効果	約14億円/年	約14億円/年
<b>操業効果</b>	約1,423億円/年	約1,805億円/年
まちづくりによる効果	約1,126億円/年	約1,429億円/年
新駅設置による効果	約297億円/年	約376億円/年

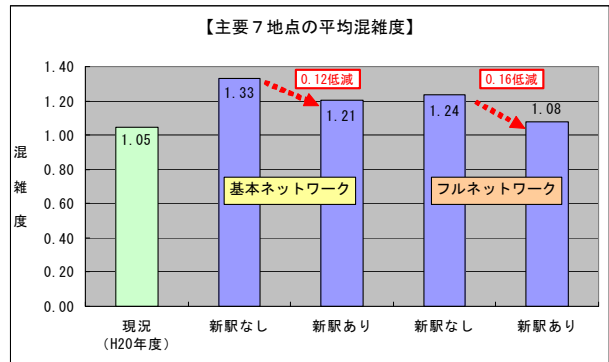
## 主要地点位置図



## ＜新駅設置による将来交通量の削減効果＞



## ＜新駅設置による平均混雑度の低減効果＞



計画書や会議に使用した資料などは藤沢市ホームページ内にある都市整備部 都市整備課 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。