

第 232 回

神奈川県都市計画審議会

議事録

平成 29 年 11 月 1 日 (水)

神奈川県本庁舎 3 階 大会議場

議 事 経 過

【会長の選任及び会長職務代理者の氏名について】

議事に先立ち、神奈川県都市計画審議会条例の規定に基づき、岸井委員が会長に選任され、高見沢委員が会長職務代理者に指名されました。

<開会>

【岸井議長】

ただいまから第232回神奈川県都市計画審議会を開会いたします。

初めに、本日の傍聴についてでございますが、傍聴人は1名でございます。本日は傍聴の定員に余裕があるため、議事開始後の傍聴については、議事運営の円滑な遂行のため、入室に係る実務を事務局にお任せしたいと思います。いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【岸井議長】

それでは、そのようにさせていただきます。

それでは、ただいまから傍聴人の方に入場していただきますので、しばらくお待ちいただきたいと思ひます。

<傍聴人入場>

【岸井議長】

それでは議事に入ります前に傍聴の方へ、傍聴いただく上での注意を申し上げます。

事務局がお配りしました注意事項をよくお読みいただきまして、遵守してくださいようお願い申し上げます。なお、これに反する行為があった場合には、退場していただくこともございます。御承知おきください。

ここで、本日の議事録署名委員を指名させていただきます。沼尾波子委員及び福岡孝則委員をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、案件の審議に入ります。

本日、御審議いただく案件は、お手元の案件表に記載のとおり、全部で6件でございます。また、案件の審議終了後に、報告事項が2件ございます。内容は「海老名都市計画道路の変更（3・3・3号下今泉門沢橋線）に関する公聴会について」及び「整備済み区間における都市計画道路の区域の変更について」でございます。

それでは、まず、鎌倉都市計画道路の変更に係る議第4361号「3・5・4号和田塚名越線」及び議第4362号「3・5・7号腰越大船線」の2案件は、一括し

て幹事の説明を求めます。

【相原幹事】

本日、御審議いただくのは、鎌倉市及び南足柄市の都市計画道路の変更に係る案件でございますので、案件の説明の前に、本県における都市計画道路の見直しの状況などについて、簡単に説明いたします。

まず、都市計画道路の見直しを実施することになった背景について、説明いたします。平成14年8月の国土交通省の社会資本整備審議会中間答申におきまして、今後の都市を取り巻く状況の変化や目指すべき将来の都市像に的確に対応するよう、都市計画道路の追加、廃止、現状維持など必要な見直しを早期に実施する必要があるとされました。神奈川県では、高度経済成長期に交通量の増大等に対応するために、多くの都市計画道路を定め整備を進めてきました。しかし、都市計画決定後、長期間経過しても未だ事業に着手していない都市計画道路が存在していました。そこで、人口減少と少子高齢化の進展、低成長経済の定着など、都市を取り巻く社会経済状況の変化に的確に対応するよう見直しを行うことといたしました。

都市計画道路の見直しについて、本県では「今後の神奈川における都市計画道路のあり方」について、平成18年2月に本審議会から答申をいただき、県が「都市計画道路見直しのガイドライン」を同年3月に策定いたしました。このガイドラインを踏まえて、平成18年度末までに、幹線街路がない3町を除く29市町が都市計画道路の見直しに着手いたしました。このうち、平成26年9月までに、都市計画決定後20年を超える長期未着手路線がないなど、見直しすべき路線がない5町を除く24市町が見直し結果を公表しております。現在、手続を行う17市町のうち、12市町が手続中、又は手続を完了しており、残る5市町についても平成29年度末までに完了する予定です。ただし、市街地整備事業の区域内であるなど、関連事業の整備に併せて手続を行う路線などは除きます。

次に、見直し結果について説明いたします。県内では、見直しに着手した平成17年4月1日時点で、29市町777路線の幹線街路が都市計画決定されています。このうち、380路線については、既に整備済みであることなどの理由から見直しを実施せず、24市町の402路線について、見直しを実施いたしました。なお、スクリーンの表の路線数の合計が合わない理由は、茅ヶ崎都市計画区域が茅ヶ崎市と寒川町の2市町で構成されており、同都市計画区域の5路線については、茅ヶ崎市と寒川町の各々で見直しを行い、重複して計上しているためでございます。

見直しの結果、存続区間があるものが364路線、廃止区間があるものが53路線、変更区間があるものが23路線、また、新たに都市計画決定する路線が10路線となっております。この結果に基づき、既に都市計画手続が完了したものは、廃止区間があるものが42路線、変更区間があるものが12路線、新たに都市計画決定された路線が4路線になります。残る路線については、今後、都市計画手続を進めていくこととなりますが、このうち、手続が完了していない県決定案件

は、廃止区間があるものが2路線、変更区間があるものが2路線、新たに都市計画決定することになる路線が1路線となります。

変更区間がある2路線、追加路線1路線につきましては、次回以降の本審議会に付議する予定としており、廃止区間がある2路線について、今回の審議会に付議いたします。

次に、今回付議する案件について、紹介いたします。

先ほど説明いたしました都市計画道路見直し結果のうち、今回付議する2路線は、鎌倉都市計画道路3・5・4号和田塚名越線及び南足柄都市計画道路3・5・7号飯沢栢山線となります。また、市決定案件の道路の廃止に伴い、変更が生じる県決定案件の道路は、鎌倉都市計画道路3・5・7号腰越大船線、南足柄都市計画道路3・5・1号関本開成大井線、3・5・5号千津島中沼線及び3・6・1号雨坪向田線となります。以上、計6路線について、本日、御審議いただくこととなり、鎌倉、南足柄の順に、都市計画区域ごとにまとめて付議案件の説明をいたしますので、よろしくお願ひいたします。

ここで、都市計画道路の路線名の前に付されている路線番号について、説明いたします。都市計画道路の路線名の前には、3つの番号が付されています。この番号の付し方は、国の都市計画運用指針で定められているもので、先頭の番号は道路の区分を表しており、1は自動車専用道路、3は幹線街路、7は区画街路、8は歩行者専用道、自転車専用道又は自転車歩行者専用道を表しています。2番目の番号は、道路の規模を表しており、幅員の大きさに応じて、1番から7番までの番号を付すこととされています。3番目の番号は、都市計画区域ごとに、道路の区分ごとの一連番号を付すこととされています。

例えば、最初の議第4361号の鎌倉都市計画道路3・5・4号和田塚名越線は、先頭の道路の区分を表す番号が3であるため、幹線街路であり、2番目の規模を表す番号が5であるため、幅員が12メートル以上16メートル未満の道路であり、3番目の区分ごとの一連番号が4であるため、鎌倉都市計画区域内における幹線街路として、4番目の路線であることを示しています。

それでは、鎌倉都市計画から、具体の付議案件の説明に入らせていただきます。鎌倉都市計画道路の変更に係る議第4361号「3・5・4号和田塚名越線」及び議第4362号「3・5・7号腰越大船線」について説明いたします。

資料は、お手元に議案集と図面集をお配りしておりますが、説明は、スクリーンを中心に進めさせていただきます。

まず、鎌倉市における都市計画道路の見直しについて、説明いたします。初めに、上位計画における位置付けでございます。平成28年11月に変更した「鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置する」としております。

次に、鎌倉市の見直しの進め方について、説明いたします。鎌倉市では、まず、見直し対象路線の選定として、幹線街路と区画街路のうち、長期未着手路線や

課題のある路線などを選定しました。次に、見直し対象となった都市計画道路の必要性の検証として、自動車の交通機能や歩行者機能、代替機能の有無のほか、市街地形成機能や景観、歴史的風土への影響など、13項目について検証を行ったのち、景観、歴史的風土への影響回避や隣接都市計画との整合など、課題解決策の検討を行った上で、交通量の検証と総合評価を行い、存続や廃止、変更候補路線を決定しました。

それでは、平成25年8月に策定された鎌倉市の見直し結果を説明いたします。スクリーンには、鎌倉市全域の位置図をお示ししております。位置関係でございますが、こちらが行政境界になりまして、横浜市、逗子市、相模湾、藤沢市、JR東海道線と大船駅、JR横須賀線と鎌倉駅、江ノ島電鉄と腰越駅、湘南モノレールとなっております。黒い線は、都市計画道路でございます、39路線、約61キロメートルが決定されております。このうち、赤い線でお示しした28路線、約46キロメートルについて、見直しを行いました。

まず、見直し結果のうち、存続については、青い線でお示しした14路線、約38キロメートルとなっております。次に、他の都市計画道路などで交通機能が代替できるなどの理由から、廃止候補とされた区間は、黄色の線でお示しした16路線、約6キロメートルとなっております。また、隣接市町との整合を図るなど、変更候補とされた箇所は、緑色の線でお示しした3路線、計4箇所となっております。なお、水色の線でお示しした区間については、交通量の検証結果としては必要な路線であるものの、区域の一部が歴史的風土特別保存地区に指定されているなど、緑地を保存すべき区域を通過していることから、今後さらなる検討が必要な路線として、判断保留とされております。

以上が、鎌倉市の見直し結果でございます。

次に、手続の主体について、説明いたします。廃止候補、変更候補とされた路線のうち、紫色の丸でお示しした箇所が、県決定案件となります。このうち、国道134号線については、現在、国との調整を進めているため、次回の本審議会に付議する予定です。また、大船停車場小袋谷線については、関連する市街地再開発事業との調整が終了したのちに、手続を進めていく予定です。

本日、御審議いただく路線は、議第4361号「3・5・4号和田塚名越線」の一部廃止及び変更と、市決定路線の廃止に伴って変更が生じる、議第4362号「3・5・7号腰越大船線」です。これらは、路線の一部に県道を含むことから、県が決定するものであり、本審議会に付議するものです。

それでは、路線ごとに、変更概要を説明いたします。

まず、3・5・4号和田塚名越線についてです。先ほどお示したとおり、鎌倉市内における位置は、スクリーンのとおりです。赤枠で囲われた部分を拡大いたします。位置関係を説明いたします。東側が逗子市境、南側が相模湾となっております、道路としては、今回の審議案件である和田塚名越線と、北側に並行する長谷大町線、鎌倉大町線、海沿いに並行する国道134号線、南北方向に交差する小町材木座線、鎌倉参道線、由比ガ浜関谷線でございます。また、県道311号鎌倉葉山が、複数の都市計画道路と重複して路線認定されており、和

田塚名越線も一部重複しているため、今回の案件は県決定案件となっています。

鎌倉市の見直しにおいて、一部区間が廃止候補となった和田塚名越線は、由比ガ浜関谷線から逗子市境まで延長約1,800メートルの幹線街路として、昭和31年に都市計画決定されております。幅員は、由比ガ浜関谷から小町材木座線までの延長約820メートルの区間が幅員18メートル、小町材木座線から逗子市境までの延長約980メートルの区間が幅員12メートルとされています。このうち、幅員12メートルの区間は、おおむね整備が完了している概成済み、幅員18メートルの区間は、未整備となっております。この未整備区間については、現道がなく、現時点で整備計画もありません。また、整備した場合には、既存コミュニティの分断が懸念されます。見直しに伴い、将来交通量の検証を行った結果、北側に並行している県道311号鎌倉葉山などで交通量が賄えることが分かりました。そのため、市の見直し結果に従い、未整備区間を廃止することとします。

また、この廃止と併せて、存続区間の起点側と終点側で、区域の変更を行います。変更箇所を拡大いたします。存続区間の起点側につきましては、交差点部の隅切りが、廃止する区間の幅員18メートルに合わせて、大きく計画されておりましたが、今回の廃止に伴い、存続区間の幅員12メートルで、必要となる範囲に縮小いたします。存続区間の終点側につきましては、これまでは、逗子市と1本のトンネルでつなげる計画とされておりましたが、現地は2本のトンネルで既に整備されており、逗子都市計画においても、2本のトンネル形状で都市計画決定されております。

したがって、今後整備する必要はなく、逗子市側との整合を図るため、1本のトンネル形状から、現道の2本のトンネル形状に、区域を変更いたします。

以上、3・5・4号和田塚名越線の変更内容を取りまとめますと、一部区間を廃止し、起点が変わることに伴い、名称を3・5・4号和田塚名越線から3・5・4号材木座名越線に改め、延長を約1,800メートルから約980メートルに変更いたします。また、今回の変更に伴って、車線数を2車線に定めることとします。なお、道路について、都市計画に定めることとされている事項は、種別、名称、車線数、幅員、構造形式などがあり、このうち、車線数は、平成10年の都市計画法改正により定めることとなりましたが、車線数を定めるためだけに都市計画変更するのではなく、今回のように、他の理由により都市計画変更する場合に併せて、車線数を定めることとしております。また、幅員については、標準となる幅員を記載することとされております。

次に、3・5・7号腰越大船線について説明いたします。鎌倉市内における位置は、スクリーンのとおりです。本案件は、市決定案件の道路の廃止に伴い、不要となる隅切りの区域を変更するものです。赤枠で囲われた部分を拡大いたします。位置関係を説明いたします。西側が藤沢市境、南側が相模湾と腰越漁港、江ノ島電鉄と腰越駅となっております。道路としては、今回の審議案件である腰越大船線と交差する腰越藤沢線、国道134号線です。また、腰越大船線は、県道304号腰越大船と重複していることから、今回の案件は、県決定案件となっています。

鎌倉市の見直し結果においては、腰越藤沢線について交通量を検証した結果、現道のままでも周辺道路網に影響を及ぼさないこと、また、鎌倉市の景観百選に江ノ電のある風景として位置づけられており、拡幅整備を行うことで沿道の一体的な街並みを損ねてしまうことなどの理由により、概成済みの全区間を廃止することとしています。市決定案件の路線の廃止に伴い、腰越大船線に定められていた隅切りが不要となるため、都市計画道路の区域から除外します。

以上、3・5・7号腰越大船線の変更内容としては、一部隅切り部の区域を都市計画道路の区域から除外するものの、路線の延長、幅員等に変更はございません。

以上、議第4361号及び議第4362号の鎌倉都市計画道路の変更について、平成29年9月1日から15日まで、都市計画案の縦覧とともに意見書を受け付けたところ、意見書の提出はありませんでした。また、関連案件である鎌倉市決定の3・6・2号腰越藤沢線の廃止につきましては、平成29年10月17日開催の鎌倉市都市計画審議会において、可決の答申がなされております。

以上で、鎌倉都市計画道路の変更について説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

　　今、幹事から、議第4361号及び議第4362号の説明がございました。
　　何か御質問、御意見等がございましたら御発言をお願いいたします。

【沼尾委員】

　　1点教えていただきたいんですが、先ほどのトンネルのところで、計画では1本だったが、反対側の方で2本で整備をできてしまっているの、変更になったところがありました。そこは計画と違う整備があったのかどうか、よく分からなかったの、補足をいただければと思います。

【相原幹事】

　　今、スクリーンで図面をお出しします。

　　右上の丸のところはちょうど終点側のところになっておりまして、右下が逗子市になっております。現在、この黒い線で2本、めがねトンネルのような形で既に整備されており、逗子市側の方はこの形で都市計画決定されています。鎌倉市側の方は、赤で左上に書いてありますが、1本の形のままでございました。現状の2本のトンネルで賄えることとなりますので、現状に合わせる形で変更するものでございます。

【岸井議長】

　　よろしいでしょうか。経緯のようなものが御説明できますか。

【相原幹事】

経緯といたしましては、逗子市側がこのトンネルの整備に伴い、現在の道路の線形に合わせて、昭和44年に都市計画の変更をしたということでございます。

【岸井議長】

よろしいですか。現場の施工の状況の中で2本のトンネルにした、それを選択したということですかね。逗子の方は後からそれを都市計画の決定をしたが、鎌倉の方は手続がちょっと遅れていたということですか。

【相原幹事】

そうでございます。

【岸井議長】

他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
特に御意見が出ないようであれば採決に入りたいと思います。
それでは、議第4361号及び議第4362号を原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

ありがとうございます。

それでは、議第4361号及び議第4362号は原案どおり可決といたします。

続きまして、南足柄都市計画道路の変更に係る議第4363号「3・5・1号関本開成大井線」、議第4364号「3・5・5号千津島中沼線」、議第4365号「3・5・7号飯沢栢山線」及び議第4366号「3・6・1号雨坪向田線」の4案件は、一括して幹事の説明を求めます。

【相原幹事】

それでは、議第4363号、南足柄都市計画道路の変更「3・5・1号関本開成大井線」から、議第4366号、南足柄都市計画道路の変更「3・6・1号雨坪向田線」までの4件について、一連の関連案件ですので、一括して説明いたします。

資料は、お手元に議案書と図面集をお配りしておりますが、説明は引き続き、スクリーンを中心に進めさせていただきます。

まず、南足柄市における都市計画道路の見直しについて、説明いたします。

初めに、上位計画における位置づけです。平成28年11月に変更した「南足柄都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成を図る」としております。

次に、南足柄市の見直しの進め方について、説明いたします。南足柄市では、まず、見直し対象路線の選定として、幹線街路のうち、長期未着手の路線などを選定しました。

次に、見直し対象となった都市計画道路の必要性の検証として、自動車の交通機能、歩行者や自転車の安全性、代替路線の有無、市街地形成支援などの7項目について検証を行ったのち、事業実施の見込みや隣接都市計画区域との整合などの確認を行った上で、将来交通量による検証を行い、存続や廃止候補路線を決定いたしました。

それでは、平成26年3月に策定された、南足柄市の見直し結果を説明いたします。スクリーンには、右上の位置図における、赤枠の範囲を拡大してお示ししております。位置関係でございますが、こちらが市の東側の行政境界になりまして、開成町に接しています。そして、小田原駅と大雄山駅を結ぶ伊豆箱根鉄道大雄山線と、その終点である大雄山駅、その西側に南足柄市役所があります。黒い線は、都市計画道路でございます、15路線、約29キロメートルが決定されております。このうち、赤い線でお示しした14路線、約28キロメートルについて見直しを行いました。

まず、見直し結果のうち、存続については、青い線でお示しした12路線、約23キロメートルとなっております。次に、他の都市計画道路などで交通機能が代替できるなどの理由から、廃止候補とされた区間は、黄色の線でお示しした6路線、約5キロメートルとなっております。なお、これらの区間については、廃止しても計画的な市街地形成に支障がないことなどが確認されております。

以上が、南足柄市の見直し結果でございます。

このうち、今回、県が変更する路線は廃止候補として、黄色でお示しした6路線のうち、紫色の丸で囲った1路線、3・5・7号飯沢栢山線の一部区間の廃止と、接続する路線の廃止に伴い、不要となる隅切り部の区域を除外する、3・5・5号千津島中沼線及び3・6・1号雨坪向田線、又同様に、接続する路線の廃止に伴い、一部区間において幅員を変更する、3・5・1号関本開成大井線の4路線です。これらは、路線の一部に県道を含むことから、県が決定するものであり、本審議会に付議するものでございます。

それでは、路線ごとに変更概要を説明いたします。

まず、3・5・1号関本開成大井線についてです。位置関係は、先ほどお示したとおりです。本路線は、昭和31年に当初決定された延長約2,790メートル、幅員18メートルの幹線街路です。今回、本路線に接続する飯沢栢山線の一部区間及び狩野広町線の廃止に伴い、一部区間で幅員を変更いたします。本路線は図にお示しする3本の県道と重複しており、県決定となります。

それでは、赤枠で囲われた区域を拡大いたします。本路線の幅員について、延長の大半を占める標準的な幅員は18メートルですが、今回、変更区間の付近における幅員は、飯沢栢山線及び狩野広町線との交差点を境に、南側が幅員12メートル、北側は幅員16メートルとしております。今回、飯沢栢山線の一部区間を廃止し、また狩野広町線を全線廃止することに伴い、これらの路線との交差

点から飯沢狩野線との交差点までの延長約180メートルの区間において、幅員を16メートル確保する必要がなくなったことから、12メートルに変更するものです。なお、飯沢狩野線との交差点においては、右折レーンを50メートル設けております。

以上、3・5・1号関本開成大井線の変更内容としては、幅員について、一部区間において、16メートルから12メートルに変更するものの、路線の過半を占める幅員は18メートルのままであることから、都市計画に定める標準的な幅員に変更はございません。また、これまで車線の数が定まっていなかったことから、今回の変更に合わせて、車線数を新たに2車線と定めることとします。また、本路線の路線番号は3・5・1号となっており、道路の幅員は12メートル以上16メートル未満となりますが、本路線の標準幅員は18メートルであり、路線番号が合っておりませんでした。そこで今回の変更に合わせて、3・5・1号から3・4・1号に変更いたします。

次に、3・5・5号千津島中沼線について、説明いたします。本路線は、昭和31年に当初決定された延長約3,750メートル、幅員15メートルの幹線街路です。今回、本路線に接続する富士フィルム駅前線の一部区間の廃止に伴い、不要となる交差点隅切り部を、都市計画道路の区域から除外するものです。本路線は、県道74号小田原山北と重複しており、県決定となります。

それでは、赤枠で囲われた区域を拡大いたします。今回、千津島中沼線と接続する、富士フィルム駅前線の一部区間を廃止することに伴い、不要となる交差点の隅切り部について、都市計画道路の区域から除外いたします。

以上、3・5・5号千津島中沼線の変更内容としては、一部、隅切り部の区域を都市計画道路の区域から除外するものの、路線の延長、幅員等に変更はございません。また、これまで車線の数定まっていなかったことから、今回の変更に合わせて、車線数を新たに2車線と定めることとします。

次に、3・5・7号飯沢栢山線について、説明いたします。本路線は、昭和31年に当初決定された、延長約3,000メートル、幅員12メートルの幹線街路です。本路線について、南足柄市の見直しにおいて廃止候補となった、延長約840メートルの区間を廃止いたします。本路線は、県道715号栢山停車場塚原と重複しており、県決定となります。

それでは、赤枠で囲われた区域を拡大いたします。まず、位置関係を説明いたします。こちらが伊豆箱根鉄道大雄山線です。都市計画道路として、関本開成大井線、飯沢狩野線、富士フィルム駅前線、飯沢中沼線、千津島中沼線、和田河原開成大井線、沼田斑目線です。そして、県道として、県道74号小田原山北及び県道715号栢山停車場塚原があり、市道として、市道環状1号線があります。そして、今回変更する飯沢栢山線です。本路線のうち、東側の延長約1,500メートルの区間は、計画どおりに整備された改良済み区間であり、県道715号栢山停車場塚原と重複しております。中ほどの延長約660メートルの区間は、おおむね整備された概成済み区間であり、西側の延長約840メートルの区間は、未整備となっております。この未整備区間につきましては、現道はなく、現時点で具体

の整備計画もございません。将来交通量の検証を行った結果、北側に並行する市道環状1号線などで交通量が賄えることが分かりました。そのため、市の見直し結果に従い、区間廃止することといたします。また、この区間廃止により、名称を飯沢栢山線から狩野栢山線に改め、延長は約3,000メートルから約2,160メートルとなります。

以上、3・5・7号飯沢栢山線の変更内容を取りまとめますと、名称について、飯沢栢山線から狩野栢山線に、延長について、約3,000メートルから約2,160メートルに変更いたします。また、これまで車線の数が決まっていなかったことから、今回の変更に合わせて、車線数を新たに2車線と定めることといたします。

最後に、3・6・1号雨坪向田線について、説明いたします。本路線は、昭和31年に当初決定された、延長約1,650メートル、幅員8メートルの幹線街路です。今回、本路線に接続する富士フィルム駅前線及び関本苧野線の一部区間の廃止並びに狩野広町線の全線廃止に伴い、不要となる隅切り部の区域を、都市計画道路の区域から除外いたします。本路線は、県道78号御殿場大井と重複しており、県決定となります。

それでは、赤枠で囲われた区域を拡大いたします。今回、雨坪向田線の起点部において接続する関本苧野線の一部区間を廃止し、また狩野広町線の全線区間を廃止することに伴い、不要となる交差点の隅切り部について都市計画道路の区域から除外いたします。また、同終点部においても接続する富士フィルム駅前線の一部区間を廃止することに伴い、不要となる交差点の隅切り部について都市計画道路の区域から除外いたします。

以上、3・6・1号雨坪向田線の変更内容としては、起点部及び終点部において隅切り部の区域を都市計画道路の区域から除外するものの、路線の延長、幅員等に変更はございません。また、これまで車線の数が決まっていなかったことから、今回の変更に合わせて車線数を新たに2車線と定めることといたします。

以上、議第4363号「3・5・1号関本開成大井線」から議第4366号「3・6・1号雨坪向田線」までの4案件について、平成29年9月1日から15日まで都市計画案の縦覧とともに意見書を受け付けたところ、意見書の提出はありませんでした。また、これら4案件の変更に関連する南足柄市決定の案件は、都市計画道路の変更の6路線でございます。平成29年10月17日開催の南足柄市都市計画審議会において、可決の答申がなされております。

以上で、南足柄都市計画道路の変更について、説明を終わります。御審議をよろしくお願いいたします。

【岸井議長】

ただいま幹事から4案件の説明がございました。

何か御質問、御意見がございましたら御発言をお願いいたします。

【高見沢委員】

議第4365号の件ですが、この区間を廃止したことと、あと市の方の富士フィルム駅前線ですか、これずっと道路が来ていますね。ここのところは図面集の8ページの図ですと、この区間が出ていて、どうなっているのかなというのが質問なのですが、これも市の方で廃止されたということによろしいですね。

【相原幹事】

廃止でございます。

【高見沢委員】

ありがとうございます。

【岸井議長】

他にはいかがでしょうか。

【奥委員】

基本的なところを教えてくださいたいです。言葉の意味ですが、今回の4案件を見ますと、議第4365号、それから既に審議済みの最初の2つの案件でも「概成済み」という言葉が出てきましたが、概成済みというのはどういう状態を指すのか、御説明の中ではおおむね整備済みということでしたが、大体どの程度までいくと概成済みということになるのか、教えてくださいたいと思います。

【岸井議長】

概成の定義は何かはっきりしたものはあるのでしょうか。

【相原幹事】

都市計画幅員の3分の2以上があれば概成と呼んでおりまして、都市計画道路と同程度の機能があるという解釈でございます。

【岸井議長】

3分の2。

【相原幹事】

計画幅員に対して3分の2以上の幅員があるということでございます。

【岸井議長】

計画幅員に対して現道幅員が3分の2以上あるものを概成済みと、これは神奈川県との定義ということによろしいですか。全国一般に必ずしもそうになっていますか。

【相原幹事】

これは国がまとめている都市計画年報がございまして、そこに記載しているもので、表示をさせていただいております。

【岸井議長】

国土交通省で3分の2ぐらいのものを概成として統計をとっているということですね。

【奥委員】

あくまでも幅員だけですか。

【相原幹事】

はい。

【岸井議長】

よろしいでしょうか。他にはいかがでしょう。

特に御発言がなければ、御意見も出尽くしたということで採決に入りたいと思います。

それでは、議第4363号から議第4366号まで、原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【岸井議長】

ありがとうございます。

それでは、議第4363号から議第4366号までは、原案どおり可決をいたしました。続いて、報告事項に移ります。

それでは、海老名都市計画道路の変更(3・3・3号下今泉門沢橋線)に関する公聴会について、事務局から説明をお願いいたします。

【相原幹事】

それでは、海老名都市計画道路の変更(3・3・3号下今泉門沢橋線)に係る公聴会について報告いたします。

お手元に報告資料をお配りしておりますが、説明はスクリーンを中心に進めさせていただきます。

都市計画道路下今泉門沢橋線の変更につきましては、都市計画素案を平成29年7月25日から8月15日まで閲覧に供するとともに、公述を受け付けたところ、公述の申し出がございましたので、8月30日に公聴会を開催いたしました。

本日は、都市計画公聴会開催要領に基づき、公聴会でいただいた公述意見の要旨と県の考え方について、報告するものでございます。スクリーンにお示しし

ている内容について、順次説明いたします。

まず、1番目の下今泉門沢橋線の変更の概要について、説明いたします。スクリーンには、右下の位置図における赤枠の範囲を、拡大してお示ししております。位置関係でございますが、西側が相模川となります。鉄道については、J R相模線とJ R海老名駅、小田急小田原線及び相模鉄道と海老名駅でございます。また、海老名駅の南側には海老名市役所がございます。都市計画道路としては、自動車専用道路であるさがみ縦貫道路、今回の報告案件である下今泉門沢橋線、南北方向に並行する河原口中新田線及び海老名駅大谷線、東西方向に交差する河原口勝瀬線、また、大谷峰線でございます。県道については、県道51号町田厚木、県道40号横浜厚木、県道46号相模原茅ヶ崎、市道については、市道14号線、市道59号線、市道13号線でございます。今回、下今泉門沢橋線のうち、J R相模線をまたぐ、約640メートルの区間の構造及び区域を変更するものでございます。

続いて、都市計画変更の内容を、縦断図を用いて説明いたします。ここで、スクリーンの左側が北となります。現在の都市計画では、J R相模線、県道40号などと立体交差し、その交差構造は、地下構造としております。今回、事業実施に向け、地下水位が高いことなどが周辺に与える影響や施工性、コストを総合的に検討し、高架構造のほうが有利であると判断したことから、その構造を高架構造に変更して、J R相模線、県道40号などと立体交差させることとします。

ここで、変更区間の平面図をお示しします。今回、高架構造に変更することに伴い、上郷交差点付近から河原口大縄交差点までの約640メートルの区間において、都市計画道路の区域を変更するものです。区域については、変更前の区域を黄色で、変更後の区域を赤色で示しております。下今泉門沢橋線は北側より県道51号町田厚木と上郷交差点で、市道59号線と企業庁水道局北側交差点で、それぞれ平面で交差し、J R相模線、県道40号などと高架で立体交差したのち、市道13号線と河原口大縄交差点で、再び平面で交差するものです。

都市計画変更の概要については以上です。

次に、公聴会における公述意見の要旨及び県の考え方について、書記より説明いたします。

【両角書記】

それでは、公聴会での公述意見の要旨と県の考え方について、説明いたします。

公聴会では1名の方から御意見をいただきました。公述申出書に記載された御意見の内容は、上郷交差点の機能についてであり、その区分は反対でした。御意見の要旨は次のとおりです。

本道路変更案を見ると、上郷交差点の機能を大きく変更させるものである。県道51号の北からの同交差点への進入、通過は2方向にできたものが、直進は禁止となり、新県道へ斜め方向への左折のみとなる。直進してすぐに右左折して

いた者は大きく迂回、イコール右折、対向車線を横断する必要や、上郷南交差点をさらに右折しなければならない。既得権の侵害である。公権力の行使に当る者は、関係地権者の了解、救済的な代案を用意するのが人道ではないか、という御意見でした。

ここで、県の考え方を御説明する前に、公述意見の内容について、補足説明いたします。改めて先ほどの平面図及び縦断図をお示ししております。このうち、公聴会において、御意見をいただいた箇所は、スクリーンの左側の赤い枠でお示しする箇所です。

赤枠の部分を拡大いたします。スクリーンには県道51号及び市道14号線、市道59号線で囲まれる箇所を示しており、赤線が下今泉門沢橋線です。現在、この箇所には上郷交差点、企業庁水道局北側交差点及び上郷南交差点の3つの信号交差点があります。このうち、現在の県道51号における上郷交差点の北側から、同交差点への進入については、上郷交差点をそのまま直進するか、あるいは市道14号線に斜め方向に左折するか、2方向への通過となっています。

当該道路の整備事業を所管する本県の道路部局によると、現状では、上郷交差点及び企業庁水道局北側交差点の、2つの信号交差点の間隔が短いので、交通の安全と円滑を図るため、今後、下今泉門沢橋線の拡幅整備と併せ、両交差点の信号機能を集約し、上郷交差点の信号機能を廃止する方向で、関係機関と調整を進めていると聞いております。

今回いただいた御意見は、「上郷交差点の信号機能廃止に伴い、県道51号の直進方向の通過が出来なくなることについて」です。しかしながら、今回の都市計画道路の変更の内容は、立体交差の構造を変更することに伴い、上郷交差点より南の区間において都市計画道路の区域の変更をするものです。また、上郷交差点より南の区間においては完成形の4車線で整備を行うものですが、北側の上郷交差点は2車線から4車線の取付けを行う区間の途中にあることから、上郷交差点においては、都市計画道路の区域は変更いたしません。

公聴会での公述意見に係る内容についての補足説明は、以上となります。

続いて、いただいた公述意見の要旨に対する、都市計画を所管する県の考え方を報告いたします。今回の都市計画道路の変更の内容は、JR相模線、県道40号などと立体交差する都市計画道路の一部を、地下構造から高架構造に変更することに伴い、上郷交差点より南の区間において都市計画道路の区域を変更するものであり、上郷交差点においてはその区域を変更いたしません。なお、当該道路の整備事業を所管する本県の道路部局によりますと、上郷交差点につきましては、交通の安全と円滑を図るため、その南に位置する企業庁水道局北側交差点に信号機能を集約し、上郷交差点の信号機能を廃止する方向で関係機関などと調整中であると聞いております。いただいたご意見については、当該道路の整備事業を所管する本県の道路部局にお伝えします。

以上が、県の考え方であり、この考え方については、10月25日付で公述人に回答いたしました。

公聴会での公述意見の要旨及び県の考え方については以上です。

【相原幹事】

最後に、今後の都市計画手続について、説明いたします。海老名都市計画道路の変更、下今泉門沢橋線については、公聴会でいただいた御意見に対する県の考え方でお示ししたとおり、都市計画素案の内容を変更する必要はないものと考え、変更いたしませんでした。今後は、都市計画案の縦覧など、所定の手続を進め、次回開催する本審議会への付議を予定しております。

以上で、「海老名都市計画道路の変更（3・3・3号下今泉門沢橋線）に係る公聴会について」の報告を終わります。

【岸井議長】

只今、公聴会に関する報告がございましたが、何か御質問、御意見等があれば、御発言をいただきます。いかがでしょうか。

【福田委員】

先ほどの図面をスクリーンで見せていただきたいのですが。これによると、県道51号線と上郷交差点の区域は変更しないという案を回答したということは分かるのですが、図を見ると、変更前の区域を示す橙色の線が途中で切れていて、変更後の区域だけが、県道51号から上郷交差点までと書いてあり、これを見ると、やっぱり変更されているのではないかと、というように見えますが、どのように考えられているのか教えていただければと思います。変更前の橙色の線が上郷交差点、県道51号ではないので、そのあたりどうなっているのか、というのを教えていただきたいと思います。

【相原幹事】

今、委員のお話ですと、黄色と赤、赤が今回の変更路線になりまして、ここからはもう同じ黄色と赤が一緒になっていると。

【福田委員】

重なっているんですか。

【相原幹事】

重なっているということでございます。

【福田委員】

わかりました。

【岸井議長】

よろしいでしょうか。隅切りあたりからは同じ幅員で来て、途中で構造が高架に変わるということですね。

他にはいかがでしょうか。よろしいですか。

特にそれ以上の御意見がないようであれば、ただいまの「海老名都市計画道路の変更（3・3・3号下今泉門沢橋線）に関する公聴会について」の報告を終了いたします。

次に、「整備済み区間における都市計画道路の区域の変更について」報告をお願いいたします。

【相原幹事】

それでは、2点目の報告事項であります「整備済み区間における都市計画道路の区域の変更について」、こちらは次回、本審議会への付議を予定しておりますが、本日はその概要について報告いたします。

それでは、スクリーンに従って説明いたします。

本県における都市計画道路の見直しについては、これまで長期未着手区間を中心に進めてまいりましたが、整備済みの区間についても調査したところ、道路区域よりも広い範囲を都市計画道路の区域としている箇所が存在することが判明しました。代表的な事例について、断面図を用いて説明いたします。

こちらは当初、道路脇の高低差を法面として整備する計画でしたが、事業実施段階において、擁壁に変更したものでございます。この結果、道路区域の幅が減少し、沿道の民地に都市計画法第53条による建築制限が残存しております。このような都市計画道路の箇所については、道路の構造基準を満たしており、安全かつ円滑な交通が確保されていること、今後、事業者にさらなる整備予定がないことなどから、区域を変更しても支障ないものとして、都市計画道路の区域を変更するものでございます。

この区域の変更については、表にお示しするとおり、8路線10箇所あり、現在変更の進捗を進めております。これらの案件について、平成29年8月1日から22日まで閲覧に供するとともに、公述を受け付けたところ、公述の申し出はございませんでした。これらは今後、法定縦覧を行い、次回の本審議会に付議する予定としております。

以上で、整備済み区間における都市計画道路の区域の変更についての説明を終わります。

【岸井議長】

只今の報告に関して御質問、御意見があれば、御発言をお願いいたします。

本来ならば、事業をする段階で用地買収をかける範囲が明確になっているのであれば、速やかに都市計画変更をするというのが王道だと思います。今日の鎌倉の事例にもありましてとおり、いろいろ諸般の事情があって、工事の実際の現場の関係から、やむなく少し計画と違う変更、事業の取り組みをした場合であっても、本来はすぐに手続をとるということが必要なのだと思います。今回はたまたま鎌倉の案件で丁度同じに出てまいりましたが、そういう事案が県内で幾つかあったということで、一括でこの際、整理をしたいということでござ

います。

何か御意見あればいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

今後はこういったことが起きないように、ぜひ事業部局と計画部局の間の連携をしっかりとっていただくとともに、具体的に事業に当たる際には恐らく地元説明会等々おやりになっているんでしょうから、それで合意がとれたものについては特段変更には支障があるとは思えないので、ぜひ速やかな変更をしていただくということで、お願いしたいと思います。

特に御発言ございませんでしょうか。

それでは、整備済み区間における都市計画道路の区域の変更についての報告を終了といたします。

以上で、本日の審議会の議案は終了いたしました。これをもちまして閉会といたします。

それでは、事務局から事務連絡がございますので、よろしくお願ひ申し上げます。

<閉会>

【両角書記】

本日は、どうもありがとうございました。

次回の第233回神奈川県都市計画審議会は、平成30年1月26日金曜日の午後の開催を予定しております。開始時間、会場などの詳細につきましては、改めてお知らせいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして終了とさせていただきます。皆様、本日はどうもありがとうございました。