

(仮称) 綾瀬スマートインターチェンジに関する説明会 会議録

* 発言内容等をわかりやすく示すため、一部要約しています。

〈開会（5月21日（土）、22日（日）共通）〉

【司会】

みなさん、こんばんは（こんにちは）。

定刻になりましたので、只今から、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジに関する説明会を開催いたします。

本日は、休日のお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。

私は、本日の進行役を務めます、綾瀬市インター推進室の梶と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

はじめに配布資料の確認ですが、資料はA4カラーのホチキス止めで、右肩に「地元説明会資料」と書かれたものでございます。

次に本日の説明会の流れですが、はじめに事務局から、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの計画概要について、パワーポイントを用いて、概ね20分程度、ご説明させていただき、その後、皆様からのご質問・ご意見をいただきたいと思いますので、よろしく願います。

次に、写真撮影やビデオカメラの使用については、原則として構いませんが、プライバシーの観点から、使用の用途は個人の記録用にとどめていただきますようお願い申し上げます。

なお、事務局につきましても、記録用に録音させていただいておりますのでご承知おきください。

それでは、説明会の開会にあたり事務局よりご挨拶いたします。

はじめに、綾瀬市インター推進担当部長の渡邊からご挨拶申し上げます。

【事務局：渡邊担当部長】

綾瀬市役所インター推進担当部長の渡邊でございます。

本日、ご出席の方々には、綾瀬市政に多大なるご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

また、東日本大震災で被害を受けられたの方々には、心よりお見舞い申し上げます。

さて、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジは、本市の持続可能な自治体経営に必要な都市施設として、昨年の6月議会で議決をいただきました市の総合計画である「新時代あやせプラン21」の改定において、まちづくりの基軸とされたところでございます。

これは、今後さらに加速してまいります、少子高齢化社会に対応して、自立した行政経営を進めるため、都市基盤を整え、人の交流や産業を活性化し、更なる市民福祉の向上を目指すものでございます。

なお、発生が切迫化している本地域における震災への備えとしても非常に有効な施設でございますので、今後とも皆様の更なるご支援をお願いいたしましてご挨拶とさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

【司会】

続きまして、神奈川県道路企画課長の沼田からご挨拶申し上げます。

【事務局：沼田課長】

皆様。こんばんは（こんにちは）。

ただいまご紹介いただきました、神奈川県県土整備局道路企画課長の沼田と申します。

どうぞよろしくお願いいたします。

皆様方におかれましては、お忙しいなか、説明会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日ごろから本県の県土整備行政に、ご理解とご協力を賜っておりますことを、この場を借りてお礼を申し上げます。

さて、県では（仮称）綾瀬インターチェンジにつきまして、地元の綾瀬市などとともに、国のスマートインターチェンジ制度実施要綱に基づき、地区協議会を設置し、検討・調整を進めているところでございます。

本日は、その検討・調整状況を地元の皆様にご説明させていただき、忌憚のないご意見をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、ご挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願いいたします。

【司会】

続きまして、事務局の紹介をいたします。

神奈川県道路企画課副課長の佐藤でございます。

続いて、同じく県道路企画課 計画グループリーダーの小田でございます。

綾瀬市インター推進室主幹の金子でございます。

その他、県道路企画課と綾瀬市インター推進室の職員で運営してまいりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの計画概要について、神奈川県の小田グループリーダーからご説明いたします。

【事務局：小田グループリーダー】

それでは、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジについてご説明いたします。

恐縮でございますが、座って説明させていただきます。

パワーポイントを中心に説明いたしますので、スクリーンをご覧ください。

なお、パワーポイントの画面を含む、本日の資料につきましては、後日、ホームページに公開いたしますので、よろしくお願いいたします。

本日のご説明は2点ございまして、

- （1）（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの概要について
- （2）今後のスケジュールについて、でございます。

通して説明をさせていただき、概ね20分かかりますが、よろしくお願いいたします。

それでは、（1）の（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの概要から順次、ご説明いたします。

はじめに、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの必要性でございます。

スクリーンには、東名高速道路のインターチェンジ間隔をお示ししております。

横浜町田インターチェンジと厚木インターチェンジの間隔は、約15.3キロメートルであり、首都圏のインターチェンジ間隔の中でも最も長い区間の一つであることから、綾瀬市などからは東名高速道路を利用しにくい状況にあります。

続きまして、インターチェンジの出入交通量のベスト10でございます。

横浜町田インターチェンジと厚木インターチェンジの出入交通量は、1日あたりそれぞれ7、8万台程度であり、1位の東京インターチェンジなど、いわゆる高速

道路の起終点にあたるインターチェンジを除きますと、中間インターチェンジとしては、全国で1・2位となっており、交通負荷の軽減を図る必要がございます。

このような状況を踏まえ、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの必要性でございます。

県では、地域の発展のため、インターチェンジまで5キロメートル圏域の拡大を目指しておりますが、両インターチェンジのほぼ中間に新たなインターチェンジを設置することにより、高速道路へのアクセス性を強化するとともに、既存の両インターチェンジ周辺の交通の負荷軽減等を図る必要があると考えております。

次に、これまでの取組についてでございます。

まず、綾瀬市の取り組みですが、市では平成14年度から基本構想の検討を行っており、平成15年度から16年度には、綾瀬インターチェンジ検討調査委員会を開催し、インターチェンジ設置の必要性などの検討を行っております。

また、促進団体といたしましては、綾瀬市を中心に、周辺の7市1町の首長で構成する綾瀬インターチェンジ設置促進連絡協議会、綾瀬市内の経済団体や各地区の自治会長などで構成する綾瀬インターチェンジ建設推進協議会、綾瀬市を中心に、藤沢市など周辺市町の商工関係者で構成する綾瀬インターチェンジ設置推進広域連絡協議会がございまして、綾瀬インターチェンジの早期実現に向けて、積極的な取り組みを行っております。

次に平成17年度からの県及び綾瀬市の取り組みですが、県では航空写真測量、インターチェンジの予備設計、環境影響評価、いわゆる環境アセスメントの現況調査などを行っております。

また、市では、オープンハウスやシンポジウムの開催などを行っております。

平成21年度からは、国のスマートインターチェンジ制度の導入を受け、スマートインターチェンジへ整備手法を変更しており、平成22年度には、勉強会や地区協議会を開催し、スマートインターチェンジの構造形式などについて、具体的な検討を行っております。

ここで、地区協議会についてご説明いたします。

（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの地区協議会は、国の「スマートインターチェンジ制度実施要綱」に基づき、本年1月に設置したものでございまして、構

成員は、学識経験者をはじめ、綾瀬市長、藤沢市長、地元商工会・商工会議所、地元自治会代表などでございます。

この協議会では、①当該インターチェンジと周辺の土地利用や産業政策、交通動態等との整合性、②当該インターチェンジの社会便益、③当該インターチェンジ及び周辺道路の安全性などについて、検討・調整を行っております。

本日は、この地区協議会における検討・調整内容等について、皆様にご説明しております。

次に、スマートインターチェンジの定義でございます。

スマートインターチェンジは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジでございます。通行可能な車両を、ETCを搭載した車両に限定していることから、ETCゲートのみの簡易な料金所の設置により、従来のインターチェンジに比べて、低コストで導入できるなどのメリットがございます。

次に、スマートインターチェンジの種類ですが、高速道路との接続箇所により、大きく2つに分類されております。

まず、サービスエリア、パーキングエリア接続型ですが、高速道路との接続箇所を、サービスエリアやパーキングエリアとするもので、既存の施設を活用することにより、比較的容易に設置することができます。

全国的高速道路では、平成23年4月末現在、東名高速道路の富士川サービスエリアなど、49箇所に整備されております。

次に、本線直結型ですが、高速道路本線や本線上のバスストップへ直接接続するもので、サービスエリア・パーキングエリアの存在しない箇所にも設置することができます。

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジは、こちらのタイプとなります。

全国的高速道路では、常磐自動車道の水戸北スマートインターチェンジなど、7箇所に整備されております。

また、事業中のスマートインターチェンジは、平成23年4月末現在、全国で21箇所となっております。

次に、スマートインターチェンジの事業区分についてですが、高速道路本線から、

一般道路までの区間が、いわゆるインターチェンジでございまして、事業区分を、赤い点線でお示ししております。

ピンク色でお示ししている高速道路本線からE T Cゲートまでの、インターチェンジ本体については、中日本高速道路株式会社などの高速道路会社が整備いたします。

また、紫色でお示ししているE T Cゲートから一般道路までの、インターチェンジ接続道路については、県や市町などが連結道路管理者として整備いたします。

スマートインターチェンジの概要についてのご説明は、以上でございます。

続いて、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの具体的な計画について、ご説明いたします。

スクリーンには位置図をお示ししております。

はじめに位置関係でございますが、インターチェンジにつきましては、東名高速道路の横浜町田インターチェンジ、厚木インターチェンジ、東名高速道路とさがみ縦貫道路との分岐である海老名ジャンクション及びさがみ縦貫道路の海老名インターチェンジでございます。

（仮称）綾瀬スマートインターチェンジは、横浜町田インターチェンジから約9.3キロメートル、厚木インターチェンジから約6キロメートルの東名綾瀬バス停付近に計画しております。

次に、連結位置及び連結予定施設でございます。（仮称）綾瀬スマートインターチェンジは、東名高速道路と県道42号（藤沢座間厚木）が交わる、寺小橋付近に計画しており、連結位置は、神奈川県綾瀬市小園地内ほか、連結予定施設は、県道42号（藤沢座間厚木）でございます。

次に、行政計画における（仮称）綾瀬インターチェンジの位置づけですが、県の計画では、かながわ都市マスタープラン・地域別計画において、東名高速道路への利便性を高める（仮称）綾瀬インターチェンジの設置に取り組み、その交流機能を周辺地域に広めるとともに、拠点間の連携強化を図るとしております。

また、市の計画では、あやせ都市マスタープランにおいて、（仮称）綾瀬インターチェンジ設置で、連絡が強化される東名高速道路を「国土軸」として、県内外の他都市との連携機能の充実をめざすとしており、総合計画である、新時代・あやせ

プラン21では、（仮称）綾瀬インターチェンジ設置による広域的な立地ポテンシャルの向上を活かし、既存産業の活性化と新たな産業形成を図るとしております。

次に、スクリーンにはインターチェンジ計画地周辺の航空写真をお示ししております。

赤い丸でお示ししているのが現在の東名綾瀬バス停でございます、インターチェンジはこのバス停付近に計画しております。

また、計画地周辺の状況ですが、航空写真にお示しのとおりインターチェンジ計画地の東側及び西側は住宅地となっております。

なお、この付近の東名高速道路は、周囲の道路よりも数メートル程度低い所を走る、いわゆる掘割構造となっており、東名高速道路に架かる橋は、東京側から、寺尾橋、寺小橋、下原橋、上原橋となっております。

続きまして、計画の前提条件についてでございます。

計画にあたっての前提条件の一点目は、周辺の住宅地や大規模工場等を避けることとでございます。

具体的には、オレンジ色の丸でお示ししている住宅地への影響に配慮するとともに、青色のハッチでお示ししている、東罐工業、綾瀬郵便局、パールライスなどの大規模工場等を避けることで、事業費を抑えることとしております。

前提条件の二点目は橋りょうの架け替えでございます。

寺小橋は、県道の整備に伴い新しく架け替えた橋であるため、新たに架け替えが生じないようにしております。

また、計画地の名古屋側の縁辺部に位置する上原橋についても、架け替えが生じないようにすることで、事業費を抑えることとしております。

なお、下原橋については計画地の直近に位置することから、インターチェンジの整備に伴い架け替えることとなります。

このような前提条件を踏まえ、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジはスクリーンに赤い枠でお示ししている範囲において検討を行っております。

続いて、スクリーンにはインターチェンジの概略図面をお示ししております。はじめに利用方法でございます。

通常インターチェンジのE T Cレーンは、時速20キロメートル以下の徐行で利用できますが、スマートインターチェンジのE T Cゲートでは、ゲート手前で必ず一旦停止が必要となります。

次に、各ランプの車の動きについてご説明いたします。

はじめに、名古屋方面から綾瀬インターチェンジで降りる車は、E T Cゲートを経て、綾瀬市道11号を經由して県道42号（藤沢座間厚木）に合流いたします。

綾瀬インターチェンジから東京方面に向かう車は、県道42号（藤沢座間厚木）から綾瀬市道11号を經由して、E T Cゲートを経て、本線に合流いたします。

次に、東京方面から綾瀬インターチェンジで降りる車は、E T Cゲートを経て、県道42号（藤沢座間厚木）に合流いたします。

綾瀬インターチェンジから名古屋方面に向かう車は、県道42号（藤沢座間厚木）からE T Cゲートを経て、本線に合流いたします。

また、東名綾瀬バス停はいずれも現在の位置から100m程度名古屋側に移動させて、各ランプの間に設けることを計画しております。

次に、工事に要する費用の概算額についてですが、概算整備費用は約98億円でございます。先ほど高速道路会社と連結道路管理者の事業区分についてご説明いたしました。当該インターチェンジの費用の区分については、今後、関係機関と調整を進めることとしております。

続きまして、管理・運営形態ですが、運用形態は全方向出入り可能なフルインター、運用時間は24時間、対象車種はE T C車載器を搭載した全車種でございます。

推計交通量ですが、平成42年の推計交通量を一日あたり約10,000台～12,000台と推計しております。

また、費用便益比、いわゆるB/Cですが、約1.9～5.7と算定しております。スマートインターチェンジの要件として、B/Cが1.0以上という条件がございますが、上記の数値はこれを満たすものでございます。

なお、インターチェンジ設置に伴う周辺地域の交通状況については、今後実施する環境影響評価の中で交差点の解析などを行い検証することとしております。

次に、インターチェンジ設置により期待される整備効果ですが、広域アクセス性の向上、既存インターチェンジ周辺の交通負荷の軽減、救命救急センターへの速達性の強化、企業活動の活性化の4点をお示ししております。

1の広域アクセス性の向上から、順次、説明させていただきます。

スクリーンにはインターチェンジまで5キロメートルの圏域図をお示ししております。

水色でお示ししている区域が現在のインターチェンジまで5キロメートルの圏域で、オレンジ色でお示ししている区域が圏央道等の開通により拡大する区域でございます。濃い青色でお示ししている区域が（仮称）綾瀬スマートインターチェンジにより拡大する区域でございます。

この付近を拡大いたします。

赤い枠の区域が（仮称）綾瀬スマートインターチェンジにより新たにインターチェンジまで5キロメートルの圏域となる区域でございます。綾瀬市のほぼ全域、大和市、座間市、藤沢市の一部が新たにインターチェンジまで5キロメートルの圏域になり、地域の皆様の利便性が向上するとともに、産業経済の活性化が期待されます。

次に、既存インターチェンジ周辺の交通負荷の軽減ですが、東名高速道路へのアクセスが分散することから、既存インターチェンジ周辺の交通の負荷軽減が図られ、周辺の一般道路において、交通量の減少が予測されます。

一方、当該インターチェンジ接続道路などにおいては、交通量の増加が予測されます。交通量の増加に伴う周辺道路への影響等については、先ほどもご説明させていただきましたが、今後実施する環境影響評価の中で交差点の解析などを行い検証してまいります。

次に、救命救急センターへの速達性の強化でございます。

スクリーンには、救命救急センターである、伊勢原市にある東海大学医学部附属病院及び横浜市青葉区にある昭和大学藤が丘病院をお示ししております。

これらへの救急車の搬送実績は、綾瀬市消防本部の調べによりますと、平成22年は、東海大学医学部附属病院に102件、昭和大学藤が丘病院に1件の搬送実績がございます。

綾瀬市役所から東海大学医学部附属病院への所要時間についてご説明いたしますと、現在は海老名インターチェンジを利用しており、約30分かかっておりました。

一方、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジが整備された場合、約15分に短縮

されます。

スクリーンには、大量出血などの緊急事態における、経過時間と死亡率の関係を示すカーラーの救命曲線をお示ししております。

大量出血の場合の死亡率は、30分経過した場合は50%であり、15分経過した場合は、25%以下でございます。

搬送時間の短縮により死亡率は大幅に低下することとなり、(仮称)綾瀬スマートインターチェンジのアクセス圏域における救命体制の強化が図られることとなります。

次に、企業活動の活性化でございます。

スクリーンには、綾瀬市で事業を行うデメリットに関する企業の皆様へのアンケート調査の結果をお示ししております。

交通機関の便が悪い、得意先・顧客が遠いなど、交通利便性や広域アクセス性の低さを指摘する回答が多くございますが、これらは(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの設置により改善が期待できます。

また、綾瀬インターチェンジの設置に関するアンケート調査では、約83%の企業が、(仮称)綾瀬インターチェンジの設置を希望する結果となっております。

次に、(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの広域アクセス性を活かした新たな産業拠点の整備についてですが、インターチェンジ周辺には工業系特定保留区域が3地区設定されております。

深谷落合地区はインターチェンジから約2.5キロメートルに位置しており面積は約50.2ヘクタール、吉岡西部地区はインターチェンジから約3.5キロメートルに位置しており面積は約32ヘクタール、葛原地区はインターチェンジから約3.5キロメートルに位置しており面積は約23ヘクタールでございます。いずれも土地区画整理事業等による計画的な市街地整備を予定しております。

最後に今後のスケジュールについてでございます。

平成22年度から地区協議会を設置し検討・調整を進めており、本日の説明会では、この地区協議会における検討・調整内容等についてご説明させていただいております。

今後は環境アセスの手続きを進め、実施計画書の策定、提出、連結許可申請、連結許可といった手続きを経た後、スマートインターチェンジの事業を開始し、平成

29年度までの供用開始を目指してまいりたいと考えております。

今後の手続きにつきましては、引き続き関係機関等と必要な検討・調整を行いながら進めるものでございまして、この検討・調整状況につきましては、地区協議会のホームページ等により、今後も随時、広く皆様に情報提供を行ってまいります。

なお、本日皆様のお手元にお配りしている資料にも、地区協議会のホームページアドレスを記載しておりますので、ご参考にしていただければと思います。

ご説明は以上でございます。ご静聴ありがとうございました。

【司会】

ありがとうございました。

それでは、会場の皆様から順次ご質問・ご意見をいただいてまいりたいと思えます。

なるべく多くの方からご質問・ご意見をいただいてまいりたいと考えておりますので、大変恐縮でございますが、お一人様、一回でお願いいたしまして、質問等が一巡したのちに、改めてご質問をお受けいたしますので、ご協力お願いいたします。

ご質問等のある方は挙手をいただき、私が順次、ご指名いたします。

事務局がマイクをお持ちいたしますので、ご起立をいただき、ご質問をお願いいたします。

それでは、ご質問のある方は、挙手をお願いいたします。

〈質疑応答（5月21日（土）の分）〉

【質問者】

概算整備費用が98億円ということは分かった。

E T Cゲートを介して接続道路の県と市の管理区域のことだが、市の費用負担はどのくらいあるのか。

具体的に接続道路の管理の問題とお金の問題を教えてください。

【事務局：県】

インターチェンジの費用負担区分についてご説明いたしますと、高速道路本線からE T Cゲートまでは、国費で高速道路会社が整備を行い、E T Cゲートから一般道路までは、連結道路管理者が整備を行うこととなっております。

（仮称）綾瀬スマートインターチェンジは県道に接続することから、県が連結道路管理者となり、接続道路については、基本的に県が整備することになります。

しかし、北側のランプは市道11号を経由して県道に接続するため、市道の改築もあわせて行なうこととなります。

大きな枠組みは先ほどパワーポイントでご説明したとおりですが、こういった詳細な部分の費用負担割合や管理区分については、今後、綾瀬市や高速道路会社と協議を進め、決めていきたいと考えております。

【質問者】

インターチェンジの利便性は分かったが、こういう大規模な事業には、必ず負があるが、どのように認識していてどのように対応するのか。

また、E T C専用のインターチェンジとのことだが、E T Cを装着していない車はどうなるのか。

【事務局：県】

一点目のご質問ですが、インターチェンジ設置に伴い、接続する県道においては、交通量が増加すると予測しており、住宅地への車の進入や渋滞の問題などの懸念があると考えております。

今後、神奈川県環境影響評価条例に基づき、環境アセスメントの手続きを行なうので、その中で、交差点の状況などをしっかりと把握したいと考えております。

この環境アセスメントについては、大気汚染、騒音、振動等の決められた項目に

ついて、しっかりと予測・評価を行い、その内容につきましては、改めて皆様にお示ししていきたいと考えております。

なお、交通安全対策については、綾瀬市が寺尾釜田地区で先行して交通対策委員会を開催し、住宅地に車が進入しないような方策等を地元の皆様と検討しているので、綾瀬市と連携して、しっかり調整を進めたいと考えております。

二点目のご質問ですが、スマートインターチェンジはETC搭載車限定ということで、基本的にはETCを搭載していないと通過できません。

そこで、誤進入対策として、前方から退避できるような構造を関係機関と検討しております。

【事務局：綾瀬市】

交通安全対策について補足ですが、寺尾釜田をモデル地区として、地域の方々と生活道路に通過交通が入らないような対策を協議しておりますが、今後は、他の区域に広げていきたいと考えております。

【質問者】

東名高速道路の上り線は4車線になっているが、スマートインターチェンジ設置によって維持されるのか。

また、本線がよく渋滞するが、その場合にインターチェンジは出入を制限するのか。

【事務局：県】

現在の東名高速道路本線の外側にインターチェンジのランプを造るので、本線の構造は変わりません。

また、運用時間は24時間としておりますので、基本的には渋滞時にもインターチェンジの利用は可能であると考えております。

【質問者】

費用便益比が1以下だとスマートインターチェンジが造れないとの説明があったが、この費用便益比はどのような計算で算定しているのか教えて欲しい。

【事務局：県】

道路を造る時の公共事業における費用便益比の算出方法はマニュアル化されてお

り、基本的に、3つの便益を計上することとしております。

具体的には、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」を合計して算出しております。

【質問者】

先ほどインターチェンジの交通量は、一日あたり約10,000台との説明があったが、具体的な利用するルートはどのように考えているのか。例えば下瀬谷辺りの人も利用する可能性があると思うが、県道42号（藤沢座間厚木）は耐えられるのか。

【事務局：県】

推計交通量は、県内全体における車の動きを想定して推計しておりますが、現在計算途中ですので、今後、詳細に精査していきたいと考えております。

【質問者】

費用負担の問題だが、県が負担するといいながら、実は市の負担を求めることもある。

今回、下原橋は綾瀬市の道路だが市の負担はどうなるのか。県が架け替えるのか。

また、参考に教えて欲しいが、県が行った寺小橋の架け替えの際の費用や市の負担はどうだったのか。

【事務局：県】

まず、寺小橋の費用はいくらかかったかということですが、費用については、本日数字を持ち合わせておりません。

今日の説明会全般に言えることですが、この場でお答えできない質問については、今日のやりとりも含めて県のホームページに公開するほか、市役所においても閲覧できるようにいたします。

また、下原橋は架け替えが必要ですが、市では市道325号の拡幅計画があるとのことですので、現時点では費用負担等について決まっておらず、今後、市と県で調整していくことになると考えております。

【当日回答できなかった寺小橋の費用に関する回答】

寺小橋は、県が架け替えた橋りょうで、その費用は旧橋の撤去から新橋の設置までの総額で約17億円でございます。

なお、それに関する綾瀬市の負担はございません。

【質問者】

現在、高速バスのバス停に、利用者向けの駐車場がないが、今回、バス停が名古屋方面に移動した場合に、駐車場の考え方はどのようになっているのか。

【事務局：綾瀬市】

高速バスの利用増進のため、駐車場の設置のお話は昔から出ております。市の交通施策の中でもパークアンドバスライドを推進したいと考えております。

インターチェンジの設置に伴い、周辺の土地利用等も変化があると思いますので、その中で、駐車場の検討もしてまいりたいと考えております。

【質問者】

スマートインターチェンジは平成29年度に供用開始という計画であり、インターチェンジの利用車両は、全て県道42号（藤沢座間厚木）を利用することになる。

市では（都）寺尾上土棚線の北伸を検討しているが、これとは関係なく単独で完成させるということであり、交通量だけが増えることになり、渋滞や生活道路への進入が懸念される。

環境アセスメントの中で調べるといいながら、データの信憑性が非常に心配である。

【事務局：県】

ご心配は、ごもっともだと思います。

平成29年度を目指してインターチェンジの整備を進めますが、県内では、さがみ縦貫道路が平成24年度に供用開始となるなど、高速道路網が完成してまいります。

こういった影響も踏まえ、しっかりと予測し、皆様にお示ししたいと考えております。

ただいまご指摘いただいたように、データの信憑性といったところにつきまして、ご心配をしっかりと受け止めて、評価してまいりたいと考えております。

〈質疑応答（5月22日（日）の分）〉

【質問者】

綾瀬には鉄道がなく、陸上の施設についても非常に貧弱であり、生まれ故郷としては非常に悲しんでいる。

このインターチェンジは、首都圏の防災拠点という位置づけであると考えている。空からは飛行場を利用した空輸、陸上では東名を利用した輸送、茅ヶ崎などの海岸からは、市役所の前の県道42号（藤沢座間厚木）を通過して、スマートインターチェンジに繋ぐ。予算がどうのこうのではなく首都圏にとって、素晴らしい考えだと思う。単なる地域の活性化や利便性だけではなくて、国策であることを強く訴えたい。

【質問者】

事業開始は何年度を予定しているのか。

平成29年度まではあと6年あるが、スマートインターチェンジの計画が浮上してからは、短期の賃貸借になることから、土地の借り手がいない。

6年もそのままにしておくのか心配である。

【事務局：県】

県といたしましては、平成29年度末までの供用を目標にしております。

今後の手続きは、できるだけ速やかに進めたいと考えておりますが、今年度から2年かけて、神奈川県環境影響評価条例に基づき、インターチェンジの設置に伴う、環境への影響について、予測や評価を行ってまいります。

その後、直ちに事業に入りたいと考えており、平成25年度には、事業着手できるように目指してまいりたいと考えております。

【質問者】

もう少し早く供用開始はできないのかと思う。市民の立場からすると、非常に長く時間がかかっている感じがする。

もっと早くできるように何とかできないのかと思う。

いいものは早く進めて欲しい。

また、綾瀬市の発展のためには、企業誘致を考える必要があると思う。

企業が来ないと発展は難しいと思うので、企業誘致の計画も含めてインターチェ

ンジの計画を進めているのか聞きたい。

【事務局：県】

県としても、インターチェンジを、できるだけ早く供用できるように取組みを進めていきたいと考えております。

しかし、スマートインターチェンジとはいえ、これだけのインターチェンジを造るわけですから、周辺環境に与える影響について、不安に思っている皆様も多くいらっしゃいます。

まずは、県の環境影響評価条例に基づいて、しっかりと予測、評価を行い、行政としての説明責任を果たす必要があると考えております。

【事務局：綾瀬市】

綾瀬市内の工業の活性化についてですが、工業系の開発地として、深谷落合と吉岡西部の2箇所を予定しており、工業系の土地利用について権利者の皆様と調整を進めております。

また、既存の工業地域についても、昨今の景気から土地が空きだしているところもありますので、既存の工業についても活性化を図るということで、ソフト施策を検討しているところございまして、皆様のご意見を踏まえ、今年度にまとめてまいりたいと考えております。

インターチェンジのポテンシャルを生かして、綾瀬の工業の活性化をさらに図りたいと考えております。

【質問者】

インターチェンジの設置に伴い交通量が増加することによって、安全性や騒音や振動などマイナス面の問題があると思う。

もちろんプラス面も理解しているが、住宅地が非常に近いから、その不安に対してどういった対策をするのかについて、今後の中で改めて説明会があるのか。

また、この地域は、県の計画では環境共生都市となっているので、綾瀬インターチェンジは通常のインターチェンジとは違うものにして欲しい。

綾瀬は60年以上、厚木基地の国防を担って、市民は色々苦勞しており、国や県に協力してきた。ところが神奈川県は、綾瀬市に何の施設も造っていただいていない。今度はインターチェンジができるが、付加価値として、あるいは緑地としてプラスの効果が出るものを県庁全体として検討していただきたいと思う。

また、市民もこのインターチェンジがただできるのではなくて、自分達のものとして考えていく必要があるので、例えば、綾瀬にはバラの花があるので、緑地に植栽して市民が管理に参加するなど、市民協働についても検討していただきたい。

私達もひとつごとではなく、自分達の問題として考え、子供や孫に責任ある判断をしたいと思う。

【事務局：県】

まず環境への影響についてお答えしますと、今後は、県の環境影響評価条例に基づき手続きを進めてまいります。

具体的には、騒音、振動を始め、交通量の変化に伴う交通環境などについては、予測、評価を行い、予測評価書案をまとめますので、その段階になりましたら、改めて説明会を開催させていただき、皆様にその内容をお示ししてまいりたいと考えております。

二点目ですが、県ではマスタープランにおいて、綾瀬インターチェンジを位置づけており、県土の構造としてしっかり位置づけ、その効果を周辺に波及させていこうと考えているので、綾瀬市とも相談しながら、綾瀬インターチェンジが起爆剤になるように取組みを進めていきたいと考えております。

市民協働についてですが、県でも一般の県道については、積極的に市民協働の取組みを進めております。道路は、地域の皆様に使っていただく重要な施設なので、その視点は非常に重要であると考えております。

綾瀬インターチェンジについては、高速道路会社が管理する部分と県が管理する部分がございますが、今後、設計を進めていく中で、緑化の計画などが明らかになってくると思いますので、そういった所は、綾瀬市の特性を踏まえ、またご意見を参考に、綾瀬市とともに検討してまいりたいと考えております。

なお、道路以外の施設については、お答えできないのでご理解願いたいと思います。

【事務局：綾瀬市】

一点目の交通についてですが、綾瀬市では、寺尾釜田をモデル地区として、地域の方々と生活道路に通過交通が入らないような対策を協議している所以、今後は、他の区域に広げていきたいと考えております。

【質問者】

インターチェンジの計画は10年ほど前から話が出ている。当初は、平成27年頃にはできると、それが今度は平成29年となっている。

スケジュールを示しているが、これは決定されたわけではないのか。

確率はどのくらいあるのか。

事業を行なっている関係で、工場の撤去など事業計画の問題もある。

【事務局：県】

先ほどのスケジュールは、決定しているものではございません。

環境アセスメントの手続きの後、実施計画書の策定・提出、国の連結許可など、そういった手続きを経て、具体的に決定となります。

県としては、平成25年までに決定に持ち込み、速やかに進めていきたいと考えております。

また、確率でお答えするのはなかなか難しいですが、県のみならず、綾瀬市は、すべての計画がこの綾瀬インターチェンジを中心に動かしているのです。できる限りこの形で取組んでまいりたいと考えております。

【質問者】

県道42号（藤沢座間厚木）の北側は県道40号（横浜厚木）で止まっている。

現在、県道40号（横浜厚木）は渋滞している。大上方面は時間帯によって違うが、海老名方面はほとんど一日中渋滞している。

綾瀬インターチェンジをそのまま造ると、どうしても生活道路に車が入ってくると思う。

県では県道40号（横浜厚木）の拡幅や右折レーンの設置など交差点の改良などの考えはあるのか。

【事務局：県】

インターチェンジの接続道路である県道42号（藤沢座間厚木）は、4車線で整備されておりますので、全体の交通量としては対応できると考えておりますが、各交差点部においては、インターチェンジができると交通の流れが変わり、場合によっては渋滞の懸念などがありますので、しっかりと環境アセスメントの予測、評価の中で、交差点の飽和度などを解析し検証したいと考えております。

また、処理できないようであれば、お話にありました交差点改良などの対応を検

討する必要があると考えております。

【質問者】

私は1日でも早くインターチェンジを造ってほしい一人である。

平成29年度の供用開始に向けて、一番重要なのは用地の取得であると思う。

用地取得がスムーズに進めば、工事の期間は長くなったりするものではないと思う。

用地取得にどれだけかかるかが、平成29年度にできるかの鍵であると思う。

六本木ヒルズの完成が遅れたのは、用地の取得が遅れたからであると聞いている。

環境アセスメントによって、インターチェンジの計画がなくなったり、インターチェンジの形が変更になる可能性はあるのか。

変更になる可能性がないのであれば、土地所有者等への説明を行い、アセスメントの手続きと平行して、測量などを行なうことは不可能なのか。

工事は仕方ないが、できることは早めに進めないと、平成29年度の供用開始に間に合わないのではないか。

【事務局：県】

本日お示ししている図面は、注釈がありますように、完全に構造が確定しているものではなく、詳細については、関係機関と協議を進める必要があります。

また、環境アセスメントで形が変わるかということも大きな鍵であると思います。

詳細な測量は、事業者が決まらないとなかなか実施が難しいですが、環境アセスメントの手続きが終わって平成25年度からスタートするのではなく、環境アセスメントの手続きと平行して、地権者の皆様には早めに情報提供を行いたいと考えております。

〈閉会（5月21日（土）、22日（日）共通）〉

【司会】

ご意見もないようですので、これで質疑を終了させていただきます。

皆様には、長時間に渡り進行にご協力をいただき、ありがとうございました。

これで本日の説明会を終了したいと思います。

本日の説明会の資料及びやりとりの内容等につきましては、地区協議会のホームページに公開してまいりますのでよろしくお願いいたします。

また、市のインター推進室にも、印刷したものを閲覧できるようにいたしますので、よろしくお願いいたします。

最後に事務局を代表して綾瀬市インター推進担当部長の渡邊からご挨拶申し上げます。

【事務局：渡邊担当部長】

皆様、お休みの中説明会にご出席いただき、まことにありがとうございました。

一日でも早く綾瀬インターチェンジが実現できるように、努力してまいりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

これで閉会といたします。

どうもありがとうございました。