

## 都市計画道路大西大通り線に関する近隣住民説明会に係る質疑応答について

5/11(土),12(日),16(木)に計 5 回実施しました「都市計画道路大西大通り線に関する近隣住民説明会」における質疑応答の主な内容は次のとおりです。

会 場:緑区合同庁舎4階集団指導室

内 容:事業の概要及び線形の考え方、今後のスケジュール(用地測量、事業認可)について

参加人数等:

日程	時間	参加人数	質問者数
令和6年5月11日(土)	10:00~11:30	31人	5人
	13:30~15:00	35人	6人
令和6年5月12日(日)	10:00~11:30	30人	5人
	13:30~15:00	30人	7人
令和6年5月16日(木)	18:30~20:00	21人	3人
合 計		147人	26人

### 【質疑応答】

( )は参加者からの質問、→は市の説明

#### 5/11(土)

(1) 第1工区は9年、続く後続工区は20年ぐらいだろうという見通したが、今まで日本が経験したことのないような人口減少の中で、20年後に大西大通り線が出来たとき、市が想定しているとおおり、ずっと有用に機能するという根拠は何か。

→ 人口減少は全国的な課題であり、相模原市もこれから人口減少を迎えていくと考えられる。リニアの駅ができると、京王線、横浜線、相模線、既存の在来線の実働がある橋本は、名古屋、品川、更には大阪と繋がり、併せて、相模原市については、圏央道が近くにあるという強みもある。そういった中で、さらに広域のネットワークを強化していきたい。橋本のポテンシャルは非常に高まっていき、周辺都市との都市間競争に打ち勝つ可能性を持っているまちだと考えているため、そういった強みを生かして、将来の人口減少があっても持続的に人々が集まってくる、そういったまちにしていきたいと考えている。

(2) 令和4年6月に、地権者に意見も聴かず、いきなり示された大西大通り線の整備は認められない。

→ 平成28年に広域交流拠点整備計画を公表した後、平成30年度から令和3年まで交通管理者などの関係機関との調整に時間を要し、令和3年から4年にかけて庁内での慎重な審議

を行った結果、皆様にお示しできたのが令和4年6月と遅くなったことは申し訳ない。ただし、令和4年6月に案をお示して様々なご意見をいただいた後、都市計画決定の手続きの中でご意見をお伺いしたり、公聴会を開いたり、皆様のご意見をお伺いしながら、最終的に都市計画決定をさせていただいている。

(3) 本説明会の日程について、開催の2週間ほど前にお知らせが配布されたが、仕事の都合上、土日祝日が休みでない人や、夜間も仕事の人がいるので、こうした方を考慮して、もう少し早い段階でのお知らせをお願いしたい。

→ 大変申し訳ない。会場の都合等で日程の決定に時間を要してしまうところではあるが、早い段階でお知らせできるように意識する。お休みもしくはお仕事をされている中でお時間を頂戴しているのは大変恐縮なことだと思っている。そうした中で、個別にお伺いする場の設定を設けるなど、今後足りないところは配慮させていただきたい。

(4) 大西大通り線を決める際、大西大通り線、国道16号の3車線化、立体交差の3案からこの道路が決まったと思っている。しかし、大西大通り線以外は圏央道の方に抜けないことから、他の2案は対案になり得ず、大西大通り線ありきでの比較となっているようにしか思えない。

→ 大きな費用がかかる事業については、大規模事業評価において、その経済性、有効性などを第三者の方に評価していただいている。この3案については、国道16号が慢性的に渋滞しているところを、どういった形で道路整備すれば、交通の負荷を和らげられるかといった観点で示したもので、国道16号を立体化する方法、複車線化する方法と、加えてもう1つの目的である相模原インターチェンジへの直達性も発揮できる大西大通り線を新設する方法を比較検討している。

(5) 他の都市計画道路(橋本大通り線、橋本相原線)を先に整備すべき。

→ 市行財政構造改革プランにおいて、既存のインフラの維持管理、大規模事業の新規事業の双方をしっかりと進めることとしており、これに沿って大西大通り線もしっかり進めていきたい。

(6) 今後も地権者が居住することを前提に、リニアトンネルの区分地上権の交渉を重ねておいて、今度は道路をつくるので退去させるということは、地権者への信義を欠くものである。

→ 先に区分地上権を設定した方については、さらに道路計画ということになり、大変申し訳ないと感じているが、橋本のまちづくりにおいて、大西大通り線は必要と考えており、補償の話も含めて、ご理解ご納得がいくまで、丁寧に説明することでしか取り返すことはできないと

考えている。

(7) 国の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」を無視して事業を進めているのは違法である。

→ 本事業は都市計画決定されており、法的に必要な手続を完了しているため違法ではない。また、当該ガイドラインは、国道などを整備する際のガイドラインであり、1つの指標であると認識しており、画一的に運用するものではないと認識しているが、本事業はパブリックコメントや公募市民を含めた都市計画審議会を通じて市民の意見を伺っている。

(8) 資料の17ページに、令和6年夏頃に事業認可取得と、さも決まったかのように書いてあるが、申請はしているのか。もししていなければ、いつ頃するのか。

→ 事業認可の申請については、現在許可権者である神奈川県と調整をしており、申請自体はこれからになる。許可の取得時期については、夏頃(令和6年7月～8月)を目標に、県と調整をしていく予定である。反対のお声があることは重々認識をしているが、一方で、ご協力をいただいている方もいる。そういった方々のことを考えて、事業については、まずご協力をいただいている方から、神奈川県に許可をいただいた中で進めていきたいと考えている。ご理解いただけない方については、対話をさせていただき、時間がかかっても、1人でも多くの方にご理解いただけるような努力をし続けていきたいと考えている。

(9) 事業認可を取得すると土地の売買ができなくなるのか。

→ 土地の売買ができなくなる訳ではなく、届け出が必要になる。その土地が事業用地であれば、市にお譲りいただきたいと考えているため、一度市にお話しいただき、補償の内容を含めた話をさせていただきたい。

(10) 既存道路(市道大西)の拡幅ではなく、大西大通り線が必要な理由を説明してほしい。

→ 橋本駅南口の相原高校跡地の土地を、いかに高度利用できるかというところに重点を置いて、道路の線形を考えている。南口のまちづくりにおいて道路がどこにあるべきかを考えた中で、メインの道路(資料10ページ、青色)をリニア駅上部に置くことによって、高度利用が図れる部分(同ページ、黄色)が広くとれる。そして、黄色の部分に接道ができるというのは、新しい開発を行うときに、いろいろな考え方ができる。そういった中で、国道16号を横断し、相模原インターチェンジ方面にできるだけ直線性を持った形で線形を決めたいという考えが、大西大通り線の必要性に関する説明になる。現道を大きく使うことは、交差点がずれてしまい、安全なものを造っていく観点では難しいと考えている。

(11) 資料10ページをみると、市道大西からアリオ方面に行く道路が赤い点線に含まれているが、廃道になるということか。

→ 赤い点線と黄色の間にある白の部分にある道路は生活道路として残る。

(12) 橋本駅南口の開発のビジョンや青写真が示されていない状況で、大西大通り線の必要性が分からない。

→ 令和5年11月にまちづくりガイドラインを策定し、どういうまちを作っていきたいか、まず市のベースになる考え方を示させていただいている。資料4ページに掲載しているとおり、交通広場を中心に「駅まち一体牽引ゾーン」、「広域交流ゾーン」、「複合都市機能ゾーン」、「ものづくり産業交流ゾーン」の4つのゾーンなど、民間開発の誘導を図る土地利用のビジョンを示している。今日、明日に示せるものではないが、今後、民間開発を含めた将来イメージを絵として示していかないと考えている。

こうしたまちづくりにより発生する交通量も想定されるため、周辺の道路環境をしっかりと整備していく必要があると考えている。

(13) 鉄塔の移転が行われたが、大西大通り線をかかず形となっている。市の意向が及んでいるのか。

→ 土地区画整理事業のエリア内の鉄塔について、リニア駅の建設にあたり支障があるということでJR東海が、自社の敷地内で移設を行ったが、市の意向が及んでいるものではない。

(14) 都市計画道路になったことで固定資産税が減額となっている。これにより土地の評価額、価値が下がっているのではないかと気になっている。

→ 都市計画道路に入っていることで、一定の減額の補正がかかっていると認識しているが、土地をお譲りいただく際の評価額は、都市計画道路にかかっているかどうかは関係なく、純粋な更地での土地の評価により評価額を決定するため、影響はないと考えている。

(15) 市道大西をそのまま使えばよいのではないか。

→ 道路の線形を考える上で、橋本駅南口の限られた土地を有効活用するため、高度利用できないリニア駅上部に道路(橋本駅南口駅前通り線)を配置し、国道16号と直結する部分は直線で結び、相模原インターチェンジ方面へ向かい、大型構造物を避けながら、現道にもすりつく線形としている。このことから、国道16号で市道大西を起点とするのは難しい。

(16) 市道大西は将来的にどうなるのか。

→ 生活道路として生かしていくことになる。

(17) 住民説明会、対話の場で住民から提案している内容が反映されておらず、住民に寄り添っているとはいえない。

→ 都市計画決定している現在の内容を進める中で、住民の皆様のご協力が欠かせないと考えており、ご理解いただけるよう丁寧な説明に努めていきたい。

(18) 市の説明が足りていない部分はあるが、一定の手続を経て都市計画決定されているのだから、着実に事業を進めて行くべきである。事業に反対する人もいれば、補償等について興味をもっている方もいると思うので、しっかりと親身になって説明をしてほしい。

→ より具体的な検討を重ね、引き続き、ご理解いただけるよう説明に努めていく。

(19) 市で代替地を用意せず、立ち退きを求めるのはおかしい。

→ 代替地については、かねてからご意見をいただいているところで、従来の補償制度での取扱いや代替地に関する情報提供を行うなど、こういった形で用意ができるのか検討し、個々の事情を伺いながら丁寧に対応していきたい。

(20) まちづくりにおいて、地震や土砂災害といった災害リスクへの対応はあるか。

→ 駅前広場は災害時の滞留空間になる予定である。また、地下の横断通路はシェルター機能を合わせ持てないかと考えている。特に駅前であることから、東日本大震災の時のような帰宅困難者への対応等についても、民間の協力を得ながら進めていきたいと考えている。

(21) デザインやまちづくりの専門家が中心となってまちづくりの計画をしていく方が良い。

→ 民間のデベロッパーからアイデアやノウハウを伺いながら、リニア駅周辺まちづくりガイドラインの内容に合致しているかを考慮して、より具体的なまちづくりの絵を考えていきたい。

(22) 857人もの反対の署名があるのになぜ事業を白紙撤回しないのか。この署名をどのように捉えているのか。

→ 市外からのご意見を含め、反対の声があることを重く受け止めており、市長までしっかりと認識している。しかしながら、これからの人口減少による都市間競争で、橋本が生き残っていくためには、こういったリニアの機会を捉えて、まちづくりをしっかりと行い、多くの方と市民の方々が触れ合う、活気のあるまちづくりに取り組んでいかなければならないと、市長も考えて

いる。そうした中では、そのまちを支える道路も重要であり、この大西大通り線についても計画を進めていきたい。引き続き、多くの方へご理解をいただけるよう、丁寧な説明に努めたい。

## 5/12(日)

(23) 後続工区については、今年の事業認可による制限の対象外という認識でいいか。また、その場合、後続工区の仕事認可はいつ頃に取得する想定か。

→ 今年の事業認可の予定は第一工区までである。第一工区は整備を約9年で想定しており、令和14年度末までに完成を目指しているため、後続工区については、令和12年度頃の第一工区の仕事、整備の状況を見る中で、事業認可の取得を検討していく予定である。

なお、都市計画決定をした中での都市計画法上の制限は既にかかっており、事業認可を取得すると、制限が追加される。

(24) 建物については補償があるのか。新築を建てたら、新築分が補償されるのか。

→ 実際にかかった費用をお支払いするのではなく、建て替えをする前に市で補償費を調査し、土地を更地にする費用と建て替えの費用を、築年数を踏まえ、想定して補償費を支払う。補償費を使用してどのように住み替えるかは、権利者の自由になる。

(25) リニアの開業が2027年度以降と発表があったものの、市ではこれまで通りのスケジュールを進めていくとのことだが、早急すぎるのではないか。計画を決定した段階で地域への説明が不足していたのだから、事業認可の取得は強行せず、案を練り直したらどうか。

→ 事業期間として、第一工区が9年、後続工区までであれば20年かかることを見込んでおり、リニアが2027年度開業となると、橋本のまちづくりはリニアの開業を追いかけていた形になっていたが、2027年度以降となることで、皆様のご協力をいただく前提ではあるものの、基盤整備がリニア開業に追い付いていける状況になりつつある。ご協力いただける方から順次事業を進めていきたい。

(26) 品川駅のようにリニア駅の上に構造物は建てられないのか。

→ JR東海が計画では、交通広場を使って、京王線やJR線からの乗り換えができるだけスムーズに短い時間でできるよう構造を検討しており、駅の函体は地下2mほどの位置から始まり、改札口、その下にホームができることとなる。

高い建物の重量がかかっても耐えられるようするには、函体のコンクリートの箱を太くする必要があり、そうすると改札口やコンコース、待合スペースなどが確保できなくなるため、建てられない。

(27) 住宅ローンを抱えているが、市へ譲る際に手当はあるか。

→ 今ある土地と建物に対して市から補償費をお支払いするため、そこから住宅ローンを支払っていただき、残りは次の住まいに使っていただくことが可能と考える。

(28) 前回の説明会では、後続工区の事業実施時期は第一工区の工事完了後となっていたが、今回は第一工区の進捗状況により着手となっている。第一工区の事業を行っている最中でも始める可能性があるということか。

→ 後続工区の事業実施時期は第一工区の事業完了が見通せた時点になるため、前回の説明会から表現を変えている。目安としては令和12年4月の時点での第一工区の工事着手状況等により、後続工区の事業着手、用地取得の交渉を始める時期を見極めていく。

(29) なぜ地元地権者の意見を全く聞かないのか。一度意見を聞いて、もう一回見直す、一旦引くのも大事なことはないか。

→ 反対の声があることについては重々認識している。相模原市の骨格を決める、まちに必要な道路として、都市計画の法的な手続きの中で審議して決定をしており、その間に様々なご意見もいただいた。足りないところがあれば引き続きご説明させていただき、市としてはご理解をいただきたいという思いである。

(30) 事業認可の時期を第一工区、後続工区で分けているが、第一工区のみ実施して終了、中断するような中途半端な対応にならないよう、覚悟をもって事業を進められたい。

→ 事業期間が長期にわたるため、まずは第一工区を集中的に造っていくが、後続工区を見据えた中で、着実に最後まで進めていく考えである。

(31) 都市計画審議会から意見があったように、今後も住民への丁寧な説明に努めて欲しい。

→ ご理解いただけるように、丁寧なご説明を継続していきたい。

(32) 市道大西の拡張が一番経済的ではないか。

→ 橋本駅南口の相原高校跡地の土地を、いかに高度利用できるかというところに重点を置いて、道路の線形を考えている。南口のまちづくりにおいて道路がどこにあるべきかを考えた中で、メインの道路(資料10ページ、青色)をリニア駅上部に置くことによって、高度利用が図れる部分(同ページ、黄色)が広くとれる。そして、黄色の部分に接道ができるというのは、新しい開発を行うときに、いろいろな考え方ができる。そういった中で、国道16号を横断し、相模原インターチェンジ方面にできるだけ直線性を持った形で線形を決めたいという考えが、大西大通り線の必要性に関する説明になる。現道を大きく使うことは、交差点がずれてしまい、安全なものを造っていく観点では難しいと考えている。

(33) この説明会は、住民への説明回数を増やす実績づくりか。

→ 令和5年7月の説明会では、同年秋頃に事業認可を取得することを説明したが、令和6年夏頃の取得に変わったため、改めて事業の概要やスケジュールを説明させていただくとともに、後続工区についても測量を実施する予定であり、そのお話をさせていただくため開催している。

(34) 今でも道が混んでおり、振動が発生しているが、新しく道路ができることで、近隣を大型車両が通行するなど、渋滞や振動が心配である。

→ 大西大通り線については、自転車の専用道路を片側 2.5m ずつ、歩道との空間を片側 5m ずつ確保しており、車道から道路の端部まで 7.5m 程度の空間を取っている。道路を支える路盤の構造や振動が発生しないような対策もしっかり考えていきたい。

(35) 大西大通り線の工事のスケジュールを教えてください。

→ 大西大通り線については、第一工区を今後9年で整備していく想定であり、令和15年3月に工事完了を目指す。後続工区も含めると20年を想定している。長期の事業になるため、第一工区から着実に進めていきたい。

(36) リニアの開業時期には大きく状況が違うと思うが、開業時期が決まってから計画を考えることはできないのか。

→ 開業時期については不透明であるものの、JR東海による駅の工事は予定通り順調に進んでいると聞いており、駅周辺の高度利用を図るためには、周辺道路の整備を行わないと活力あるまちを造っていくのは難しい。本事業は時間のかかる事業であることから、市として今から着手していく考えである。

(37) まちづくりの青写真が示されていない。

→ 令和5年11月にリニア駅周辺まちづくりガイドラインを策定し、橋本駅南口のまちづくりにおける市のベースになる考え方を4つのゾーンで示している。今後、民間の開発等を誘導していく上で、より具体的な検討を行い、絵を示していかなければならないと考えている。

(38) 交通広場の車の出入り、駐車場についてはどう考えているか。

→ 路線バス、高速バス、タクシー、自動車での送迎などの車が交通広場に入ってくるものと想定している。また、駐車場については、行政による整備ではなく、民間のビルが建つことによる附置義務駐車場によって整備されることを想定している。

(39) 大西大通り線はどうしても必要なのか。これ以上新しい道路を造る意味がないと思う。

→ これからのまちづくりを行っていく中で、橋本を交通の要衝にすることが大きな交流を生

み出す方法であるため、必要と考えている。特に、リニアの駅を中心とした相模原インターチェンジ方面への直達性が一番大切であり、大西大通り線を含めた道路ネットワークは、橋本のまちづくりの生命線と考えている。

(40) 新たなまちづくりにおいて駅前に避難場所がない。にぎわい創出だけに捉われず、明石での災害の例も踏まえ、防災の視点でも検討されたい。

→ 防災の話については、令和5年11月に策定したリニア駅周辺まちづくりガイドラインの中でも重要な項目に位置付けており、駅とまちをつなぐ交流賑わい軸を災害時の滞留空間として活用できないかと考えている。また、市が整備する予定の自由通路においても、避難場所として活用できないか検討していく予定である。

(41) 防災に加え、緑の必要性など、住民が望む、安心できるまちづくりを行ってほしい。

→ 防災の観点で必要な空間、緑の空間の在り方について、今後より具体的に示しながら、住民の皆様と一緒に検討し、進めてまいりたい。

(42) 反対の署名について、事業認可の申請の際に神奈川県に対し説明を行うのか。

→ 令和5年から実施している説明会や市長との対話の開催については、随時県へ報告を行っており、署名をいただいている状況についても説明を行っている。

**5/16(木)**

(43) 前回の説明会と今回の説明会の違い、また、進捗状況を伺う。

→ 今年度優先的に事業を進めていきたいのは第一工区ということに変わりはないが、後続工区の権利者の方でも、土地のどこに道路がかかるのかを知りたいという方もいらっしゃる。そのため、ご協力いただける方から、先行的に用地測量を実施していきたいというのが前回の説明会にはない内容である。また、第一工区の事業認可の取得時期についても、前回の説明会では、令和5年秋頃と説明していたが、神奈川県との調整に時間を要しており、令和6年夏頃までに取得したいと考えている。事業認可を取得できた際には、改めて第一工区の皆様に説明会を実施する。

(44) 後続工区の事業認可の取得予定時期はいつか。

→ 後続工区の事業認可は、第一工区の工事の進捗状況を見た中で時期を見極めることとなるが、令和14年、15年あたりになる可能性がある。

(45) 大西大通り線の建設には反対している。できれば工事に着手しないでほしい。

→ 様々なご意見があることは重々承知している。大西大通り線は橋本のまちづくりの中で大変重要な路線であるため、皆様に納得いただけるよう、引き続き努めてまいりたい。

以 上