

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>西谷の第一踏切のそばで店をやっている。</p> <p>踏切が変わると聞いたが、店にとっては、お客様が車で来たり、歩いて来たりするのに大切な道路になっている。</p> <p>朝夕は学生も使うし、車等がぎりぎり通っており、カーブもきついで、拡幅などをして踏切を直してもらいたい。</p> <p>また、歩行者専用道路もつくってほしい。</p>	<p>駅周辺の道路や駅前広場等の整備は未定ですが、本市としてもバスやタクシーから鉄道への円滑な乗換え、駅付近における歩行者の安全な移動などを考慮した施設を整備する必要があると考えています。</p> <p>駅周辺の計画内容については、できるだけ早い時期に周辺地域の皆様にご説明できるよう事業者などと調整してまいります。</p> <p>また、相鉄・JR直通線の事業に合わせて、相模鉄道株式会社が主に西谷駅から横浜方面の列車本数を確保するため、西谷駅の二俣川方にある踏切付近から旭区西川島町の一部までの区間で、新たに相鉄線の引上げ線を整備する予定であり、これに伴い踏切、道路等の付け替えなどが必要になります。</p> <p>引き上げ線の計画は、まとまりしだい相模鉄道株式会社が周辺地域の皆様にご説明する予定です。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 2

公述意見の要旨	市の考え方
<p>羽沢駅建設予定地の地権者です。</p> <p>駅建設そのものは賛成だが、都市計画の素案を見ると、倉庫群の中央部を路線が縦断し、一部倉庫は駅の建設予定地に含まれる。</p> <p>これでは、倉庫群としての機能をなくすので、収入の道を閉ざされる。</p> <p>地元住民はこれまで、羽沢貨物駅、新幹線、第三京浜の建設に関して、強制的に協力をさせられてきたが、またもや行政の一方的な計画で倉庫を取られ、収入の道を閉ざされようとしている。</p> <p>同じ条件の代替地を求めるのは絶対に無理なので、路線及び駅舎建設地の変更を求め、3つの代替案について述べさせていただく。</p> <p>第一案は、羽沢貨物駅の中に遊休地化している広大なスペースがあり、そこに駅舎を建設することを提案する。遊休地が有効活用でき、駅出入口を南北に作れることで、利用者の利便と地域の将来の発展に寄与すると思われる。</p> <p>第二案は、民有地に影響を及ぼさないような場所、環状2号線およびその側道下に駅舎をつくる方法で、現在の計画より数十m北側に動かすだけで可能である。</p> <p>第三案は、計画路線の変更が無理であるならば、今後建設が予定されている相鉄・東急直通線の立体的な計画により駅舎を地下式にし、相鉄・東急直通線の一部を利用してJ R 東海道貨物線の港北トンネル付近で、J R 線に入れる方式を再検討してもらいたい。全線が地下式ならば民有地に影響がなく、現在の倉庫がそのまま生かせる合理的な案だと考える。</p>	<p>相鉄・J R 直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJ R 東海道貨物線への接続性などを総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>なお、3つの代替案ですが、第一案については、既存の羽沢貨物駅は線路群、駅舎、ホームなどが一体となり機能しているもので、遊休地化したスペースはないものと考えます。</p> <p>このため、羽沢貨物駅の中に相鉄・J R 直通線の羽沢駅を設置すると、現状の貨物駅の機能が確保できなくなると考えます。</p> <p>また第二案ですが、環状2号線の下に駅を設置しようとする、東京電力の送電トンネルや幹線下水道を回避するため地下の深い位置とならざるを得なくなり、貨物線へ接続するための縦断勾配が基準値を超えてしまいます。</p> <p>第三案の、羽沢駅を地下化し、相鉄・東急直通線の一部を利用した場合、貨物線に接続するためには、地下で分岐する必要があります。</p> <p>このため、駅部や分岐する箇所地上からの大規模な開削工事が必要となること、また相鉄・J R 直通線が地上に出てから既設の貨物線に接続するまでの区間においては、広範囲にわたり用地取得が必要となることなど、事業性に問題が生じます。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 3

公述意見の要旨	市の考え方
<p>羽沢駅ができるところに倉庫を持っている地権者です。</p> <p>隣には貨物線羽沢駅があるのに、なぜこの場所に羽沢駅をつくらなければならないのか全く理解できない。この無駄にだだっ広い敷地が隣にあるのに、なぜ倉庫群を分断して駅をつくるのか。</p> <p>公共事業で無駄に用地を取得したところに、駅を作って有効に利用するのであれば地域の皆さんは納得する。</p> <p>また、どうせ地下を通ってつくるのなら、環状2号線の地下を利用することも考えられると思う。環状2号線には東電シールドがあると聞いたが、それを避けられない理由はない。東京ではかなり深いところを掘り進んで電車が通っているところもある。</p>	<p>相鉄・JR直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJR東海道貨物線への接続性などを総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>既存の羽沢貨物駅は線路群、駅舎、ホームなどが一体となり機能しているもので、遊休地化したスペースはないものと考えます。</p> <p>このため、羽沢貨物駅の中に相鉄・JR直通線の羽沢駅を設置すると、現状の貨物駅の機能が確保できなくなると考えます。</p> <p>また、環状2号線の下に駅を設置しようとする、東京電力の送電トンネルや幹線下水道を回避するため地下の深い位置とならざるを得なくなり、貨物線へ接続するための縦断勾配が基準値を超えてしまいます。</p>
<p>公共事業に当たると、皆さんからは得をしたようにうらやましがられるが、これは全くのうそだ。売った土地の面積の6割か7割しか買えない。100坪売って60坪、70坪しか買えないのなら協力したくない。</p>	<p>公共事業で用地買収が行われる場合は、関係地権者などと十分話し合いなどが行われた後、公正に用地補償が行われると考えています。</p> <p>なお、地権者の方々の生活再建など様々なご要望については、できるかぎり対応していけるよう事業者などと調整してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 4

公述意見の要旨	市の考え方
<p>横浜市の地元説明会で羽沢南二丁目付近に羽沢駅を設置すると説明を受けた。その所在地に私どもの貸倉庫があり、その貸倉庫から得た収入で私たちは生活している。計画どおりにいくと、私どもの生活基盤を根本から失うことになる。倉庫の用地内での新駅の建設については、絶対反対だ。</p> <p>説明では、相鉄、東急の両者が相互の直通運転により電車の運転を新横浜のほうに予定していると聞いたが、新横浜へ電車を走らせるとなると、環状2号線を利用して新横浜に行く方が環境破壊も少ないし、道路を有効に活用するということになるのでいいと考える。</p> <p>是非、環状2号線の地下を通してもらって、環状2号線に地下駅をつくるよう努力してもらいたい。</p>	<p>相鉄・JR直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJR東海道貨物線への接続性を総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>環状2号線の下に駅を設置しようとする、東京電力の送電トンネルや幹線下水道を回避するため地下の深い位置とならざるを得なくなり、貨物線へ接続するための縦断勾配が基準値を超えてしまいます。</p> <p>また、相鉄・東急直通線は、羽沢町付近では環状2号線の地下を利用することは困難ですが、三枚町交差点付近から環状2号線の下を利用することを基本として事業者が検討を行っています。</p> <p>なお、地権者の方々の生活再建など様々なご要望については、できるかぎり対応していけるよう事業者などと調整してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 5

公述意見の要旨	市の考え方
<p>西谷駅の近くで診療所を開設している。 敷地の北側は国道 16 号に面し、南側は線路沿いの細い道に面している。 この細い道が建物側に移設される場合は、建物の改築もしくは移設ということが考えられるという話だった。 また、この道が使えなくなると、1 階部分の出入ができないので診療ができない状態となる。 この細い道路は通行者もたくさんいるし、私たち以外にも利用している方も多いと思うので、もし具体的な道路の提案が決まったら、なるべく早めにご連絡いただきたい。 この計画については賛成なので、万が一の場合は診療所などに適切な場所をご紹介いただければ、早めに対応したいと思っている。</p>	<p>駅周辺の道路や駅前広場等の整備は未定ですが、本市としてもバスやタクシーから鉄道への円滑な乗換え、駅付近における歩行者の安全な移動などを考慮した施設を整備する必要があると考えています。 また、西谷駅周辺は、相鉄・JR 直通線の整備に伴い、道路等の付け替えや建築物等の移設などが必要になることもあると考えられます。 なお、駅周辺の計画内容については、できるだけ早い時期に周辺地域の皆様にご説明できるよう事業者などと調整してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 6

公述意見の要旨	市の考え方
<p>市の素案を縦覧して、旧厚木街道の線路に沿った踏切までの部分が今回の計画の中に入っていることに気がついた。</p> <p>この道路に面して店を構えている方々にとっては、道路がなくなるまたは人ひとりしか通れない道になるということであれば、死活問題につながると思う。</p> <p>店を構えている人にとっては、この道路がどうなるかによってこの辺の環境も変わってくる。</p> <p>ある日、突然道がほとんどなくなりましたでは、駐車場はどうでしょうか、緊急時に消防車は来てくれるのかが問題となってくる。</p> <p>場合によっては、立ち退きになるのかなということも考えなくてはならなくなる。</p>	<p>駅周辺の道路や駅前広場等の整備は未定ですが、本市としてもバスやタクシーから鉄道への円滑な乗換え、駅付近における歩行者の安全な移動などを考慮した施設を整備する必要があると考えています。</p> <p>また、西谷駅周辺は、相鉄・JR直通線の整備に伴い、道路等の付け替えや建築物等の移設などが必要になることもあると考えられます。</p> <p>なお、駅周辺の計画内容については、できるだけ早い時期に周辺地域の皆様にご説明できるよう事業者などと調整してまいります。</p>
<p>現在の西谷駅は、ホームが2本あり、本線の待機ができる状態になっているのに、なぜ道路に影響してくるのか疑問に思う。</p> <p>仮に始発駅となれば、引込み線が考えられるが、10両編成だと全長200mになるが、今の起点から西谷のホーム端までは100mしかないのでは、待避できるような状態にはならないという疑問がある。</p> <p>鉄道敷地の拡幅は、本当に必要なのか再検討をお願いしたい。</p>	<p>相鉄・JR直通線の西谷駅は基本的に既存の西谷駅を利用する計画ですが、トンネルが国道16号及び菅田川の地下を通過するために、路線の縦断勾配の関係から西谷駅のホームを約25m二俣川方に移設する必要があります。</p> <p>また、相鉄・JR直通線の事業に合わせて、相模鉄道株式会社が主に西谷駅から横浜方面の列車本数を確保するため、西谷駅の二俣川方にある踏切付近から旭区西川島町の一部までの区間で、新たに相鉄線の引上げ線を整備する予定です。</p> <p>このようなことから、既存の鉄道用地を拡幅する必要があります。</p> <p>なお、引き上げ線の計画は、まとまりしだい相模鉄道株式会社が周辺地域の皆様にご説明する予定です。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 7

公述意見の要旨	市の考え方
<p>羽沢駅ができることには賛成だが、その駅予定位置については反対である。</p> <p>駅建設予定地の一部を所有している地権者だが、倉庫群の賃貸契約による収入で生活を補っている。</p> <p>本業は農業であるが、農業だけでは、なかなか安定した収入とならないので、先々代がここに倉庫を建て、貴重な財源として引き継がれている。それが無くなってしまうということは、非常に将来が不安である。</p> <p>所有地の隣には羽沢貨物駅があり、空き地がたくさんあるのでその資源を活用すべきである。</p> <p>市営地下鉄のように幹線道路の下に建設することも可能ではないかと思う。</p> <p>貨物駅構内や環状2号線の下に建設することを強く希望する。</p> <p>また、知りたい情報があまりにも少ないためこの土地に新駅が建設されることについては、反対である。</p> <p>所有地に駅ができ、現在ある収入がなくなれば、農業も廃業となりかねない状況となるので、是非建設予定地の変更を考えていただきたい。</p>	<p>相鉄・JR直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJR東海道貨物線への接続性などを総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>既存の羽沢貨物駅は線路群、駅舎、ホームなどが一体となり機能しているもので、遊休地化したスペースはないものと考えます。</p> <p>このため、羽沢貨物駅の中に相鉄・JR直通線の羽沢駅を設置すると、現状の貨物駅の機能が確保できなくなると考えます。</p> <p>また、環状2号線の下に駅を設置しようとする、東京電力の送電トンネルや幹線下水道を回避するため地下の深い位置とならざるを得なくなり、貨物線へ接続するための縦断勾配が基準値を超えてしまいます。</p> <p>なお、地権者の方々の生活再建など様々なお要望については、できるかぎり対応していけるよう事業者などと調整してまいります。また、駅周辺の計画内容についても、できるだけ早い時期に周辺地域の皆様にご説明できるよう調整してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 8

公述意見の要旨	市の考え方
<p>羽沢駅の予定地の地権者の一人です。</p> <p>駅ができることで自分の土地が二分されて、北側が駅、南側が川という袋地で残ってしまう。これは大変な問題であり、そういう説明がないまま、都市計画決定されてしまうことは納得がいかない。</p> <p>羽沢駅予定地は地権者がまとまって、大きな倉庫群をつくっているが、大きな土地だからこそ価値がある。駅ができることによって、倉庫業は機能しなくなるので、補償をいただいても将来の安定した収入の確保が難しいと思っている。</p> <p>駅予定地の変更を求める。羽沢貨物駅の広大な敷地の活用を再度検討してもらいたい。</p>	<p>相鉄・J R 直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJ R 東海道貨物線への接続性などを総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>既存の羽沢貨物駅は線路群、駅舎、ホームなどが一体となり機能しているもので、遊休地化したスペースはないものと考えます。</p> <p>このため、羽沢貨物駅の中に相鉄・J R 直通線の羽沢駅を設置すると、現状の貨物駅の機能が確保できなくなると考えます。</p> <p>なお、地権者の方々の生活再建など様々なご要望については、できるかぎり対応していけるよう事業者などと調整してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 9

公述意見の要旨	市の考え方
<p>羽沢駅周辺で土地を持ち、倉庫業を営んでいる。</p> <p>素案にある連絡線は、弊社所有地を横断するため、弊社の重要な配送センター拠点である羽沢倉庫群の営業が不可能になり、全社的な業務に甚大な影響が出るのは避けられないと考えている。</p> <p>既存の鉄道敷や道路用地等を活用して、羽沢地区については、民間所有地に影響が出ないよう計画の見直しを是非求めたい。</p> <p>見直し等ができない場合は、代替地を含めた営業補償、弊社業務に支障がない提案を受けた場合にのみ検討する用意はある。</p> <p>線路がここに来ること以外について何の情報も与えられていない。連絡線開通時の駅周辺の開発状況、駅前広場、道路、用途地域等の見直しなどが全く開示されていないので、速やかな開示をお願いしたい。</p>	<p>相鉄・JR直通線のルート及び駅位置については、沿線の地形、土地利用・市街化の状況、交差構造物への影響度合いやJR東海道貨物線への接続性などを総合的に勘案し適切な位置に計画しています。</p> <p>既存の羽沢貨物駅は線路群、駅舎、ホームなどが一体となり機能しているもので、遊休地化したスペースはないものと考えます。</p> <p>このため、羽沢貨物駅の中に相鉄・JR直通線の羽沢駅を設置すると、現状の貨物駅の機能が確保できなくなると考えます。</p> <p>また、環状2号線の下に駅を設置しようとする、東京電力の送電トンネルや幹線下水道を回避するため地下の深い位置とならざるを得なくなり、貨物線へ接続するための縦断勾配が基準値を超えてしまいます。</p> <p>なお、営業補償などのご要望については、適切に対応するよう事業者などと調整してまいります。</p> <p>羽沢駅周辺のまちづくりなどについては、地元の方々に組織された「まちづくり協議会」で、まちづくりの検討を開始したところであり、適宜、地元のみなさまに情報提供してまいります。</p>

公述意見の要旨と市の考え方

■公述人10

公述意見の要旨	市の考え方
<p>西谷駅の周りのことが全然触れられていない。</p> <p>これまでに2回行われた地元説明会では、期待をもつ地域住民への配慮がかけられており、見直しを行っていただくことを要望する。</p> <p>西谷商店街の活性化は交通網の整備や乗客数の増加なしには困難だと思う。</p> <p>環境創造局は、陣ヶ下溪谷公園の整備を進めているが、西谷駅をこの公園の玄関口として整備し、たくさんの方にきていただけるよう計画をつくっていただきたい。</p> <p>公聴会をやったから、次は計画決定と進めるのではなく、両駅ともに周辺のことをもう少し分かるようにしてもらいたい。</p> <p>大雑把な計画では、西谷駅の周りがどうなるか全然わからず、これで納得しろというのは強引なので、時間をかけて丁寧にまちづくりができるようお願いしたい。</p> <p>また、先日、道路局から都市計画道路の見直し案が示されたが、渋滞する国道16号線の計画が優先されるべき路線であると思う。整備目標の第2期にも含まれず未定の扱いである。</p> <p>西谷駅に直通線電車を停車させることができるのであれば、周辺道路網の優先順位を上げていただき、調和のとれた西谷駅周辺の整備を具体的に盛り込んでもらいたい。</p>	<p>駅周辺の道路や駅前広場等の整備は未定ですが、本市としてもバスやタクシーから鉄道への円滑な乗換え、駅付近における歩行者の安全な移動などを考慮した施設を整備する必要があると考えております。</p> <p>国道16号線の拡幅や改良は、道路管理者である国土交通省に本市からも要望しているところですが、現時点では早期の全面拡幅は難しいとのことです。</p> <p>なお、羽沢駅や西谷駅周辺のまちづくりなどについては、地元の方々と組織された「まちづくり協議会」で、まちづくりの検討を開始したところであり、適宜、地元のみなさまに情報提供してまいります。</p>
<p>西谷駅にすべての電車を停車させることが、西谷駅周辺地域の発展に欠かせない。これまで説明会のたびに要望してきたが、今回の素案には、そのことが約束されていない。</p> <p>今の素案のまま都市計画が決定されてしまうと、市がどんどん計画を進めた後に、やはり西谷駅には停車しないことになりましたということが言える状況となる。</p> <p>せっかく直通線が開通するのであれば、その西谷駅に電車が必ず止まり、東京方面に直接移動できることを望む方が圧倒的多数である。</p>	<p>西谷駅への停車等の詳細な運行計画については、営業主体である相模鉄道株式会社が相鉄線全体の利用者の利便性や相互直通先の事業者との協議・調整を経て、法に基づき開業直前に国土交通大臣へ運行計画の届出書を提出することによって確定することとなります。</p>