

平成22年度

～桜ヶ丘地区交通まちづくり市民討議会～

第3回記録

2010.12.17

市民討議会事務局発行：

神奈川県厚木土木事務所東部センター

TEL：0467-79-2800（内線235）

大和市役所都市施設部都市施設総務課

TEL：046-260-5414

大和市役所街づくり計画部街づくり総務課

TEL：046-260-5444

12月17日（金）に柳橋ふれあいプラザにて、「平成22年度第3回桜ヶ丘地区交通まちづくり市民討議会」を開催いたしました。

まずは前回の検討内容を整理した『まちづくりの論点表』を説明し、その内容についてグループで意見交換しました。その後、論点表の各項目、「①桜ヶ丘駅周辺の生活圏が成り立つ商業地のイメージについて」「②桜ヶ丘らしい住みよいまちと景観づくりについて」「③東側地区の生活道路の安全確保について」「④東西地域の一体化とロータリーの改善提案」「⑤県道の広幅員化に対する改善提案」「⑥その他」について、一つずつ全体場で確認しながら話し合いました。最後に感想カードを書いて討議会を終了しました。

今年度の桜ヶ丘地区交通まちづくり市民討議会につきましては、会場の設定やお知らせの方法等でご期待に添えない点もありましたが、皆様方の積極的な話し合いのおかげで、予定通り3回の会議により、鉄道高架、鉄道地下、道路地下の3つの交差方式それぞれについて、まちづくりの観点から課題と可能性を整理することができました。

この成果につきましては、第5回桜ヶ丘地区交通まちづくり意見交換会に報告し、3つの交差方式の検討材料として役立てていきたいと思っております。

立体交差の実現までには、まだまだ時間がかかることではございますが、桜ヶ丘の将来像について多くの方と話し合い考える事は、必要なことであり、良い機会になったのではないかと思います。しかし、今回の検討内容が、とても十分とは言えないことは参加された方自身がよくわかっているのではないのでしょうか。このことをきっかけとしてより多くの住民の方と地域全体の課題を共有し、大和市と協働して課題を解決していく地域のまちづくり活動を続けていくことが重要であると思っております。

立体交差事業は、桜ヶ丘地域にとって大きな影響を持つことではありますが、それがすべてではありません。バリアフリーのまちの実現や暮らしやすい駅周辺の商店街の形成など今からでも取りかかることができる貴重なまちづくりのテーマも提案されました。今後の桜ヶ丘のまちづくりに活かして頂きたいと思っております。

平成22年度「検討委員会」「意見交換会」「市民討議会」のスケジュール



（平成21年度からの回数です）

3つの立体交差の方法についてまちづくりの立場から考えよう

前回のご意見を整理してまとめた「まちづくりの論点表」をグループで検討しました。

(①②③はグループ番号)

| まちづくりの論点 | 鉄道高架方式 | 鉄道地下方式 | 道路地下方式 | 共通事項 |
|------------------------------|---|---|--|--|
| ①桜ヶ丘駅周辺の生活圏が成り立つ商業地のイメージについて | <ul style="list-style-type: none"> 高架下のスペースは身近な公共スペースとして活用したい（デイサービス、保育所等） 喫茶店やちょっとした飲食店など安らげるお店があるイメージ 高架下のお店が東側に開くような工夫が必要 <p>①市役所の連絡所などを入れる</p> | <ul style="list-style-type: none"> 地上部には原則建物は建てられないので、オープンカフェのような活用がしたい <p>①オープンカフェではなく、オープンスペース</p> | <ul style="list-style-type: none"> 大型店で人を集めるのではなく、現状の商業地の改善を基本として考える | <ul style="list-style-type: none"> 生鮮三品のお店を中心に安心して買い物できるような身近な商店街を目標とする 区画整理事業ではなく、協調化や共同建て替えによる修復型のまちづくりを進める <p>③明るい駅になって欲しい。ちょっとお茶が出来る。長話が出来、楽しい街。</p> |
| ②桜ヶ丘らしい住みよいまちと景観づくりについて | <ul style="list-style-type: none"> 桜ヶ丘にふさわしいシンボルになるような駅舎づくりを期待したい 高架の下がゴミだまりのような対策が必要 駐車場や駐輪場も景観を考えて整備したい <p>①小学生に壁画を描いてもらう</p> | <ul style="list-style-type: none"> オープンスペースには緑地や遊歩道をつくって魅力アップ 桜をテーマに「桜と花の桜ヶ丘」を目指す 植栽の手入れを検討する必要あり 駐車場や駐輪場も景観を考えて整備したい | | <ul style="list-style-type: none"> 桜ヶ丘らしさはもっと多くの人の意見を聞く必要がある 桜並木の掃除は大変なことを忘れないで 景観づくりのルールをつくる |
| ③東側地区の生活道路の安全確保について | | | | <ul style="list-style-type: none"> 東側地区の道路は拡幅ではなく交通規制によって安全を確保したい 街並みを改善するルールをつくる |
| ④東西地域の一体化とロータリーの改善提案 | <ul style="list-style-type: none"> 東と西の広場を高架下でつなげてバス・タクシー利用が東側からもできるようにする 自転車が自由に行き来できる通路を確保したい <p>③=自転車の街</p> | <ul style="list-style-type: none"> 東と西の広場をつなげてバス・タクシー利用が東側からもできるようにする 自転車が自由に行き来できる通路を確保したい 歩行者のための遊歩道も整備したい | <ul style="list-style-type: none"> 道路地下とした場合踏切は残せない、歩行者の横断方法には検討が必要 現状のロータリーを基本として、必要であれば東側ロータリーを整備拡張したい | <ul style="list-style-type: none"> 大和4号踏切、桜ヶ丘4号踏切の拡幅改良を検討して欲しい 東側ロータリーは自家用車利用を中心に考えたい <p>②大和4号、桜ヶ丘4号踏切部分を残し、南北に延伸</p> |

| まちづくりの論点 | 鉄道高架方式 | 鉄道地下方式 | 道路地下方式 | 共通事項 |
|-------------------|------------|------------|------------------------------------|---|
| ⑤ 県道の広幅員化に対する改善提案 | | | ・掘り割り区間のフタ掛け可能な部分はオープンスペースとして活用したい | <ul style="list-style-type: none"> ・拡幅される県道丸子中山茅ヶ崎線の横断方法についてよく検討して欲しい（歩道橋の整備がベストかどのような歩道橋がよいか） ①道路中心のグリーンベルト（中央分離帯）の設置に考慮を。（交通アクセス上・人と車共） ①住宅地の中に車が流入しないようにしてほしい。 ②拡幅された県道と地域道路の交差と通過の検討が要。 ③あと20年で道路が出来るのか？ |
| ⑥ その他 | ・東側にも側道を整備 | ・東側にも側道を整備 | ③そもそも昔にさかのぼって問題がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東側地区のまちづくりの進め方（事業方式等）について継続的に検討する場があるとよい ①住環境の悪化。 ②事業費の内容をより詳細に検討する必要あり。地形、地質、工法の進歩。 |



鉄道高架化、地下化の場合の利用可能面積

●鉄道高架化の場合

- ・高架下の空間が高さで3.2mのところまで使える。その区間の面積が約8,000㎡。
- ・公共側が無償で使えるのは近隣商業地区では15%と決まっているので、8,000㎡の15%で、1,200㎡程度。（コンビニが約10軒ぐらい）

●鉄道地下化の場合

- ・斜路の部分は堀割なのでそこは使えず、約7,600㎡程度。
- ・鉄道地下の場合は高架の場合と異なり公共側が使える割合が決まっていない。基本的には鉄道事業者の受益の割合を想定してやることになる。相鉄大和駅では5%なので、その例だと7,600㎡の5%の380㎡程度が無償で使える。

●賃借の利用

- ・無償で使える以外の部分鉄道事業者と協議をして、使用料を払って使う。

『まちづくり論点表』の内容について全体で話し合おう

各項目について一つずつ全体の場で確認しながら、話し合いました。

論点 1

桜ヶ丘駅周辺の生活圏が成り立つ商業地のイメージについて

①オープンカフェではなくオープンスペース

(1グループ) 建物が建たないのに、その飲み物をどこで作るのか。作る設備もないのにオープンカフェなんて無理なので、現実にはイベント用のオープンスペースで普段は遊歩道に。オープンカフェは難しいのでは。(会場) 側道に面した建物を道路側や鉄道側に顔を向けて、その部分をオープンカフェに。またワゴンセールや弁当など、一時利用の許可を受けてにぎわいを。

①市役所の連絡所などを入れる

(1グループ) 東口の端にある連絡所を駅のすぐそばに持っていく。連絡所に限らず、桜ヶ丘の周りは行政サービス施設が不足しているので、そういう施設を入れて欲しい。



修正point!

- 行政サービス施設、例えば連絡所などを入れて活用する。
- 周囲の店舗を含めてオープンカフェ的な利用をする。

③明るい駅になって欲しい。ちょっとお茶が出来る。長話が出来ると、楽しい街。

(3グループ) ただ降りるだけの駅ではなくて、お年寄りや高校生がお茶を飲んだり、ぶらぶらしたりお話ししたり、駅を中心に人が集まるような、中心になる場所としてお店があったらいい。

(座長) 例えばコミュニティビジネスのように、中高生やお年寄りの居場所をワーカースなどが非営利的につくり、無料で使えるスペースを公共から提供してもらってもよいのでは。いろんな年代の人と話したり、見守りもできるような地域の居場所を住民と行政の協働でつくってはどうか。大和市には協働事業提案制度というものもあるので、いろいろ可能性があるのではないかと。



修正point!

- 地域の居場所になるようなものを住民と行政の協働でつくる。

論点 2

桜ヶ丘らしい住みよいまちと景観づくりについて

①小学生に壁画を描いてもらう

(1グループ) 鉄道高架などのできる壁に小学生に壁画を描いてもらえたらいい。大きくなっても、自分の絵が描いてあれば落書きなどはせず、きれいに保たれるのではないかと。

(コンサルタント) 工事の仕方だが、アプローチ部分で地面に接するところを、大和駅のように土を盛って芝生ですりつけたり、壁のようにするところもある。そういうところに絵を描いて、殺風景なところを工夫していくというような考えである。

(1グループ) 自分の住む町に子ども達が何らかの形で参加する場面として捉える。工夫をすればいろいろなやり方があるのではないかと。鉄道地下の場合の遊歩道のタイルを描いてもらってもいいのでは。



修正point!

- 共通事項：自分の住む町に子ども達が参加する場面を作る。(壁画を描くなど)

②大和4号、桜ヶ丘4号踏切部分を残し、南北に延伸

(2グループ) 東西を結ぶ道路として頻繁に使われている道路があるので、桜ヶ丘4号踏切の南、大和4号踏切の南から鉄道高架化、地下化してほしい。

(座長) 論点表に書いたのは、大和4号踏切と、桜ヶ丘4号踏切をもう少し安全な形で作り直してはどうかという主旨で書いた。今の提案のような検討はされていないが、これについては技術的にはどうか。

(コンサルタント) 今の提案では鉄道の立体部分の延長が800mぐらい長くなるので、その分工事費も高くなる。また鉄道の連続立体交差事業の採択要件の確認も必要。それは1kmの区間で踏切を遮断している交通量がどうかという基準になっている。今の検討範囲の大和5号、桜ヶ丘3号までの1km区間には必ず丸子中山茅ヶ崎が引っ掛かり、この交通量が多いので採択基準を満たしている。これを4号まで伸ばしたときに丸子中山茅ヶ崎が入っているか、そういうチェックをしないと何とも申し上げられない。技術的には可能。



修正point!

- 大和4号と桜ヶ丘4号の拡幅は記入しておき、プラス、どうせやるなら踏切をなくすように延伸したらどうかという意見も追加しておく。

③自転車が自由に行き来できる通路を確保したい=自転車の町

(3グループ) 車を使わない人間にとっては、上和田の東側から柳橋ふれあいプラザに来るのも大変。まず県道丸子中山茅ヶ崎線は鬼門にあたり、夜は特に使えない。問題になっている桜ヶ丘1号踏切と桜ヶ丘交差点の区間は交通量があり、人が歩いているとまず自転車の後ろに車が止まるようになる。桜ヶ丘駅のエレベーターで西口に出ようとするが、東口のエレベーターは人が3人乗ると自転車は乗れない。商店街の道路もこの時間帯は暗く、狭くて無理。旧道も国道が混んでいる時間帯だと轢かれる恐れがある。大和5号踏切を渡ると、今度は坂があり苦勞する。富士見橋を通りたいが、これも結構狭い。まずは駅前のラインだけでも行けるようになれば、だいぶ変わってくると思う。駅前の土地を分譲してるので、駅前で何かをやりたいと言っても、新しい所有者が現れて、そんなことは聞いていないということになると思う。県道丸子中山茅ヶ崎線はようやく皆さん土地を手放されて広がってきたが、桜ヶ丘交差点から先についてうちの父親は、利害関係が絡んでるから俺が活着ている間は無理だろうと言っていた。



修正point!

- 自転車の利用についても、自転車の町として安全になるようにネットワークを広げていく。



①道路中心のグリーンベルトの設置に考慮を。(交通アクセス上・人と車共)

②拡幅された県道と地域道路の交差と通過の検討が要

(1グループ) 横浜の境から1.1kmの範囲を広げるがその間、グリーンベルト(中央分離帯)が1ヶ所しかあいていない。大和市に入ると丸子線の北に行くには国道467まで行かないと曲がれない。それが解決しない限り駅前周辺にいくら金をかけてやっても、丸子線の南側の人達は駅に出るのが大変。南北が完全に分断される。地元とよく協議をして、中央分離帯を数ヶ所あけてほしい。

(県) 4車線道路については交通安全面等の形で中央分離帯はつけるよう、警察と協議している。

(会場) 県道は着々と計画に基づき県が誠意努力して拡幅の買収をやっており、順調にいけばあと8年で工事に入れると言う。しかしそこに交差する大和市の道路に関して、大和市側からの説明がない。今ある交差点すら閉鎖されるのではという不安感で一杯。大和市が中心になって、ここに信号をつけるので安心して下さいと言ってほしい。

(座長) 大和市は県の事業だと思っているので、むしろ生活者から市に考える場を作ってくれとか言う必要がある。地域の生活としてどこが重要かが分からない。こうして欲しいという地元の意思がまとまれば、警察の協議の対象になると思う。大和市の動きを待っていると機を逸する可能性があるので、地元の方から話し合いを持ちたいと言われた方が良く個人的には思う。

(会場) 大和市として、横断する信号はどこにつくのか。

(大和市) 県道と市道が交差する必要なところにつけていき、市が信号の設置を要望していくことは今回はない。取付道路の状況も県と交通管理者との協議中であり、県と協調して取り組んでいます。県は、市道との取付に関しては非常に前向きに考えており、失われる迂回路に関しては機能回復という条件の下で市道の改良も検討されているところ。

(会場) 4車線になるため、横浜市側の新道大橋交差点から桜ヶ丘交差点まで、信号がなくなるのではないかと。

(大和市) 県の計画の中でなくすことはない。

(県) 12月1日に工事説明会を行った。新道大橋の交差点に1つ、坂を上がった目違になっている交差点に1つ、小林酒店前の交差点に1つ(位置は少し変わる)、桜ヶ丘の交差点に1つ、先の旧藤沢町田線の交差点に1つ、以上5ヶ所の交差点については全て信号は存置する形で説明している。

(会場) 大和市に伺いたい。丸子中山茅ヶ崎が拡幅工事で立派になるが、市道は現状のまま接続するだけか、それとも市道も改良を加えて幅員を広げる計画はあるのか。地域住民は大和市は県道の衣替えに関して、市道の拡張に関しては何も検討していないと受け止めているが。

(大和市) アプローチ部分を改良することはあるが、県道にアクセスする道路全てを改良する計画はない。

(会場) 目違い道路の改良の仕方すら、何もまだ一切説明がない。

(大和市) 目違い道路の交差改良は主体が県であり、それに取付ける市道については市が行っていく。

(会場) 大和市は何もするつもりがないと。

(大和市) するつもりがないのではなくて、目違い道路の改良はあくまでも県が主体で行っていく事業である。

(会場) 先日、説明会でお聞きした。確かに信号の数は今まで通りだが、県道に合流する市の道路はかなりの数がある。例えば3号交差点の位置が変わって横浜寄りに移動する。その場合、この辺の交差関係が非常に不便になる。また反対側の細い道路も非常に細く、車で通行するにも支障があるので、この辺の整備は、当然市の方で検討していただきたいが、検討はしているか。

(会場) 本来、市道と県道との取り合いや、住民の動線などを1つ1つ市の方でチェックして、この中でどう支障がないようにやるべきかを十分検討した上で、何も改良する余地がないというならまだ話は分かるが、そういう姿勢や努力を見せずに今のような答弁をされると、大和市は何のために市民税、住民税を取って行政としてやってるのか、疑念を感じる。今の説明が十分でないというところは自覚して、拡幅に伴って市道を改良する必要があると本当はないのかを十分に検討してほしい。

(座長) 蛇足だが私の経験から言うと、大和市に限らずどこでも市町村では、都道府県の道路が整備されたときに接続する部分については、なかなか積極的に介入していかないというのは通常起きること。これは図面で見ていると見えないことがあり、特に都道府県の人はどういう風にも実際に使われているかが分からない。市の人もここに住んでいる人は何となく分かっているけれども、県の事業に対してそれをあーだこーだという風になかなか言いにくいし、あまり言いたくないというのがどうもあるようだ。まずは大和市をお願いすると同時に、地域で住んでいる人が個別ではなく、市と一緒に歩いてチェックする機会を持たないと、上手くいかないことが多い事例である。せっかくお金をかけて作るものなので、1個1個チェックをするという非常に手間のかかることを両方でやらないとダメだと思う。



修正point!

- 市道と県道の取り合いや住民の動線について1つ1つチェックし、市道の改良の必要性の有無を確認する。



③あと20年で道路ができるのか?

(3グループ) 地下なり高架なりが後20年で出来るのか?

(座長) 正確には誰も答えられないと思うが、気持ちだけでも県の方から。

(3グループ) いいですよ。言いにくいでしょうから。

(座長) 誰もやらないつもりでこういうことをやっているのではないので、是非、やりたいたいと思ってやっていると思う。何が起るかわからないが。

①住宅地の中に車が流入しないようにしたい

(1グループ) 一番恐れているのは、県道が一部、先に拡幅される。県道から踏切までは、20年ぐらいかかるということになると、快適に国道まで走って来た車が急に寸詰まりになり、逃げ場を求めて近隣の道路にどんどん入ってくる心配がある。

(座長) 先行して拡幅される県道丸子中山茅ヶ崎線の道路の迂回の車が住宅地の中に入ってくる懸念があると。



修正point!

- 先行して拡幅される県道丸子中山茅ヶ崎線の迂回の車が住宅地に入らないようなことを検討してほしい。



①住環境の悪化

(1グループ) 高架になった場合の塀は相当な高さになり、しかも2階屋の屋根の上を電車が走る。そうすると、例えば東の人は午後からは陽が入らない、西の方は午後3時以降の西日しか入らない。やはり日照問題も多少影響してくるのではないか。

(座長) 基準は満たしていながらも、個別の補償交渉というのはいり得るのか。

(コンサルタント) 日影規制、日照の問題は建築基準法と大和市の基準をクリアしている。それを確保出来ない場合に補償する制度はあるが、クリアしている限りは、今までの例として補償はされていないと思う。

(座長) そういうところには住めない、引っ越したいからこの土地を買収してくれということはいり得るのか？

(コンサルタント) 私の知る限りではない。建築基準法の日影規制は、一般住宅が建ったときも同じ考え方。基準を満たしているので、特に問題はないという考え方に則っている。

(会場) 騒音に対しては何もないのか？

(コンサルタント) 環境基準や騒音規制法は、道路や新幹線についてはあるが、在来の鉄道についてはない。在来鉄道は考え方が昔、示されており、それに則ってやる。鉄道の大規模改良の場合は、現況より悪化しないという基準になっている。

(座長) 例えば高架にするなら、この地域として、もう少し厳しい基準をクリアするよというのを地域で決めることは出来ないのか。

(コンサルタント) あまりそういうケースはないですね。

(座長) もし高架になった場合で非常に厳しい人がいた場合は、少しまとまった話し合いの場を持たないと厳しそう。このことはとても重要で、一体どれぐらいの人に、何が起きるのかをもう少しきちんと調べてもらう必要がある。



修正point!

- 具体的にどのような実質的な影響を受けるのか、共通認識を持つ。

●小田急線の騒音

(会場) 最近の小田急線はものすごく高速化し、振動、騒音が大きい。特に駆動系の音、車輪の音が短期間のうちに発生する。そういうものを高架に上げて、振動等の音が下に来ないのか心配がある。

(コンサルタント) 検討委員会の方からご指導いただきながら検討の方を進めている。その結果については意見交換会に方にご報告する。

②事業費の内容をより詳細に検討する必要あり。地形、地質、工法の進歩。

(2グループ) 私の知人の京王電鉄の人間に聞いたところ、費用が340億と240億と大きな差があるが、地形、地質の点で一概には言えないが、今は工法も進んでいるしこれほどの差はないはずだと。内容について、例えば大まかにこのぐらいの費用がこういうことかかるとか、いくつか説明していただいた方が安心できる。

(コンサルタント) 現段階の検討は、測量もしていないし、地質も調査しているわけではないので、あくまで概略として、過去の実績などで算定し、その結果をご報告している。

●強制執行の事例があるのかを聞きたい

(会場) 例えば計画の意に沿わない場合、それならハンコを押すわけにはいかないとした場合に、強制執行できるのか。過去に強制執行したことがあるのか。

(県) まずは都市計画決定を行い、事業認可を受け事業に着手する。そこで初めて強制執行的な役割が果たせる。今の段階ではまだ何も決まっていないので、強制執行は今のところはない。

(会場) 県道の事業、県主体の事業で、最近10年位で強制執行の事例があるか。

(県) 私の知っている限りは、代執行を行ったことは記憶にない。

●まちづくりには時間をかけてほしい

(会場) この小田急線は毎年増えて、桜ヶ丘駅を通るのは1日600本以上と聞いている。朝晩は15分を切る時間になっているが、1時間に3分、5分というのはまだ38ヶ所もあるので、よほど地元が頑張らないと予算はつかないと甘利代議員に聞いている。それならこのまちづくりは10年ぐらいかけてじっくりやってもらいたい。こんな慌ただしくやっても、地域の住民の気持ちを本当に汲み取ったまちづくりは出来ないと思う。そういう意味で大和市さんにはもっと県道拡幅には積極的に関与していただき、まちづくりを地権者、近隣住民と一緒にやって10年ぐらい時間をかけていただきたい。隣の厚木市さんにも行ったが、やはり予算成立まで10年ぐらいかけて、地域住民と県、市が中心になってまちづくりをしたから、そのときには一気に用地買収が進んだと伺っている。是非大和市にはもっと積極的に関与していただきたい。

(座長) まちづくりの10年はあつという間。大体行政から話が来たときにはもう手遅れなので、来る前にいろいろと住民の方で考えていかないと。大和市さんには当然やっていただかなければダメだが、地元の方からも働きかけをしていただきたい。



修正point!

- まちづくりについて地権者、近隣住民と大和市と一緒にやって、しっかりと時間をかけて考えていきたい。

●バリアフリーのまちづくり

(小川) この中にバリアフリーという言葉がない。基本的に道路にしても鉄道にしても、そこで影響を受けるのは人。車のことばかりで、住民のことが書かれていない。まちづくりではそれが1番の問題だと思うので、その論点を1番上に持ってきてほしい。

(座長) バリアフリーと言ったときに、県道の分断について歩道橋で良いのか？

(小川) 平面で渡れば1番いい。住民としては上に上がりたくない、エレベーターは使いたくない。東側だけでなく西側も当然ある。どのぐらいの人が横断をしているのか、そういうことを全部あからさまにした上でこういう論議をして欲しい。バリアフリーを本当に考え、どうするかを真剣に考えて欲しい。

(会場) 交差を考えると、老人の歩行速度を想定して、信号をどの程度長くするか。そうした場合には、渋滞の長さなどの程度になるのか、そういう地区内シミュレーションをやり、その上で最終的に決めていくべき話だと思う。そういうデータがないと「やはり老人の歩行速度では渡り切れませんでした」ということになって、問題になるので、そこら辺をきちんと実証的に、最終的には検討を踏まえて入れていきたいと思う。



修正point!

- バリアフリーのまちづくりについて、考える。

感想カード「今日の話し合いに参加して」

今日の感想

- 初めて参加しましたが、検討内容があまりにも(全体的に)レベルが低くて残念でした。※主旨がずれまくります。
- 難しいと思いました。一番大切な事は、住民の方の意志だと思うので、「意見交換会で方式を決めてから」ということなので、先行して一方的に決めて、細部をとりまとめて行く方が良いのかと思いました。

- 町民として、市民として、県民としてのモラルが問われる問題であると改めて考えさせられました。直接の関与がない限り、自分の身に降りかかってこない限り、対岸の火事としてしか認識できないのでしょうか。しかし共通に認識していかないと、前に進めないのは事実であるし、広い視野をもってこれからの桜ヶ丘の未来を考えていかなければ、行政の方々には対抗できないと思います。

まだまだ議論が必要

- 今回議論した考え方を十分に反映させた方針決定をして欲しい。次のステップで、まちづくりを本格的に議論する場を作ってほしい。
- もっとゆったりと時間を取って、市民（とりわけ地域住民）の意見を聞くようにして頂きたい。2年間で交差方式の原案（基本案）を決定するのは拙速すぎる、という感じが強くする。方法の検討が必要なこと（住民の意見を吸い上げる）だと思う。
- まちづくりという点での議論が活発になされて良かった。地元生活者の利便性（安全、安心、バリアフリー）、配慮の調整を行う必要を痛感。
- まちづくりのワークショップはどうなるかと思いましたが、それなりに様々な意見が出て有意義でした。これからも参加したいです（意見交換会も）。
- 桜ヶ丘のまちづくりには、多くの時間と費用がかかり、思うようにはいかないかも知れないが、青写真がなければ良くなることはないので、ねばり強く検討する必要があると思う。
- 桜ヶ丘駅周辺の問題が何があって、それをどう解決するかを話し合っ、そこに道路の交差方式がどう影響するかという方向で話し合う方が良かったのではと思う。道路拡幅に伴う問題は別に討議すべき。検討委員会、意見交換会の内容を知りたい。来年度も開催されるのなら参加したい。
- 3回のまちづくりの話し合いで、決定、結論を導くのは無理がある。大和市は積極的にまちづくりに関与してもらいたい。特に3万坪の鹿島建設の跡地の利用も含めて、大変重要な時にきている。都市計画の見直しを含め、至急検討してもらいたい。
- 論点の中にコストの点、工程の点等が全くふれていないが、各方式の中で最も重要なことと思うが、ただ理想だけを論じていては良いのだろうか。大和市の道路対策も同時に考えてゆべきだと思う。
- 出るべき意見は出つくしたと思います。結論は我々の決めることではないが、是非、江ノ島線の地下になって欲しい。大和市（行政）と市民が一体となって考えていかなければならないと思います。

要望

- まちづくりの論点の中にバリアフリーの視点が入っていない。渋滞解消が目的の工事であり、もっと人にやさしいまちづくりをして下さい。
- バリアフリーのまちづくりということで、交差点の渡り方でスクランブルにするのも一つの方法かと思いました。自転車の問題も専用レーンを設けられれば、歩行者も安心かと思います。
- 桜ヶ丘駅の高架化については費用以外にメリットが無いと聞いた。であれば地下化を選択した上で、そのための費用をどうするかを検討して欲しい。費用についても、それ程の差はないとの試算もあるという。地下化の実現を第一に考えて欲しい。その上で、どうしても地下化が無理なら、改善の策を検討して欲しい。
- [1] 3つの論点がある。①鉄道と道路（中山／丸子線）の立体化による混雑解消。②桜ヶ丘地区の生活環境の向上。③まちづくりとして地域道路の交通のスムーズでかつ、安全を確保できる対策。これらを統合して検討が必要。現在はバラバラに検討されている様子。[2] 費用と工期を十分検討する価値がある。費用が安価になる方策を主に、早く工事を進める事が肝要（高架方式を選定）。[3] スケジュールが具体的に見えるように。見える化←前にも言いました。
- 地域住民の意見に添うよう努力してほしい。

疑問

- 鉄道地下方式、鉄道高架方式、道路地下化（トンネル方式も含め）、桜ヶ丘周辺のまちづくり（区画整理事業も含め）以上の事業主体はどこか？事業費の負担母体はどこか？はっきりしてほしい。
- 丸子中山茅ヶ崎線の都市計画決定は見直しできないのか？まちづくり等、いろいろ問題が解決できると思うのだが。

