

令和8年度第3回神奈川県県土整備局公共事業評価委員会 議事録

日時：令和8年8月26日（水）13:30～16:00

場所：神奈川県庁新庁舎12階 県土整備局大会議室

出席委員：真田 純子【委員長】

中村 英夫【副委員長】

高橋 陽子

田邊 勝巳

知花 武佳

中村 幸人

松行 美帆子

審議案件：③都市計画道路座間南林間線 街路整備事業（再評価）

①都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線 街路整備事業（再評価）

②県道46号相模原茅ヶ崎（上郷立体）道路改良事業（再評価）

⑤浜見平地区 住宅市街地総合整備事業（再評価）

審議結果：

〔③都市計画道路座間南林間線 街路整備事業（再評価）〕

＜事業実施課が事業内容を説明＞

松行委員

ドローンによる撮影映像を見て、現地の状況はよく分かった。通学する子供たちも危ないだろうと思ったが、今どれくらいの交通量があって、そのうちのどれくらいが大型車両であるのか。

また、道路が拡幅されると、評価対象区間の東側にある産業・研究拠点からインターチェンジまでの通行が便利になると思うが、かえって大型車両が増え、歩道ができたとしても子どもたちの安全性はどうなるのかと思っている。そのため、本事業完了後にどれくらいの交通量増加があり、そのうち大型車両がどれくらい見込まれているか。

道路整備課

交通量の増加は審議資料の3ページに記載のとおり、現況交通量が現在3,500台/日、事業完了後は9,800台/日となっている。

現在、評価対象区間では大型車両の通行規制がかかっている。周辺の道路においては、大型車両の交通量は15%程度という状況であり、県内平均では、令和5年度のデータによると10%程度であるため、事業地周辺は大型車両の交通量が比較的多い地域である。本事業が完了すると、周辺の道路を利用する大型車両が分散されることが考えられる。

松行委員

本事業により道路が拡幅されると大型車両が通行できるようになるとのことだが、事業地周辺は住宅街であると思われ、交通量や大型車両の通行が増えて、安全性や静音性はどうなるのか。

道路整備課

道路拡幅に伴って、4 mの幅広の歩道が道路両側にできるため、歩行者は歩道を通行いただくことを考えており、歩車分離は改善され、安全性は向上すると考えている。

真田委員長

私もそこは気になっている。小学校の近くや住宅地の中を通るため、これまで道路の向こう側に渡ることができたが、簡単に渡ることができなくなり、コミュニティを分断するようなところがあるのかなと思う。

特に、お年寄りなどが信号や横断歩道がないところを渡るようになると、今までより危なくなるので、その配慮はどうしているのかが気になる。

道路整備課

交通量が増えることに伴って危険性が増大する懸念もあるが、現状として道路の幅員が狭く、通過交通や歩行者などが混在している中で、地元の説明会でも、その点を説明して納得いただいているという状況。この道路がきちんと整備されれば、事業の目的のとおり車両と歩行者等をすみ分けられるので、安全が確保されると考えている。

真田委員長

地元の要望として広域な話書かれているが、地元の人が、住宅地の中に大きい道路ができ、大型車両が通行するようになることを理解した上で、それでも整備してほしいと言っているのが少し気になった。そのあたり少し資料に記載してほしい。

道路整備課

補足するが、審議資料5ページのイ)にあるとおり、座間小学校より、児童の通学路の安全確保のため、本路線の整備について要望を受けている。

また、本事業について、周辺住民に対して平成30年頃より何度か周知説明をしてきた中で、大きな反対意見は出ていないため、審議資料に追記等を考えていきたい。

知花委員

本事業により、歩道と自転車通行帯は広くなり、いい環境になると思って評価しているが、事業の目的や必要性として自動車交通の利便性について記載されている一方で、車道は5.8mが6.0mに拡幅されるだけ。線形は滑らかになり走りやすそうになり、設計速度も上がるのかもしれないが、大型車両が通行できるようになる。自動車にとって利便性の向上というのは何が挙げられるか。

道路整備課

道路部の幅員は一車線3.0mであり、道路構造令の四種二級の基準を満足している。さらに起終

点では右折レーンを設けるため、安全性という面で、構造令の基準に則った計画としている。

知花委員

基準を満たしているというのは分かった。片側 10cm の拡幅となるが、先ほどもご質問あったように現況交通量 3,500 台/日が 9,800 台/日になり、しかも大型車両が入ってくる。3.0m あれば大型車両が 50km/h ですれ違うのには特に支障はなく、これまでもあまり問題にはなっていないのか。

道路整備課

その通りである。

知花委員

コメントとして、現道に全く歩道がないということで、電線地中化等の工事の際に、なるべく歩行者の安全を妨げないように注意いただきたい。

中村（幸）委員

審議資料の 4 ページ、写真①は、小学生が狭い道を歩いているという写真だと思うが、両側に緑があって、多分子供たちはこの緑を楽しんでいるのかなと思う。つまり道路というのは、その歴史と文化を背負っていて、それぞれに個性があるのだらうと思っている。道路整備事業では交通量の緩和などの機能性を重視するため、その面で B/C は良い結果が出ると思うが、道路の個性が失われてしまうことに対する最大限の配慮をしてもらいたいと思う。審議資料の 7 ページを見ると、座間市景観条例に基づく良好な景観形成の観点を踏まえた道路整備について書かれており、多分その配慮だと思うが、同ページの写真①に歩行者たまり整備予定箇所とある。信号持ちの歩行者への配慮がされているのかと思うが、夏場は非常に暑いため、木陰になるような緑によって人々が信号待ちをできるようになるといいと思っている。現実的に、そのような緑も含めた自然環境への配慮はどのように考えているか。

道路整備課

まだ植栽の種類を含めた詳細は詰め切れていないが、歩道部 4.0m の中に 1.5m の植樹帯を連続的に配置し、環境等に配慮していきたいと考えている。

中村（幸）委員

植樹帯というのは道路の視認性を良くするため、樹形としては縦長になるのだが、歩行者が歩く側に緑陰樹として、横幅が広いもの、例えば日本の在来種であるアラカシや、あるいは藤棚などを植えるような配慮をされると、歩行者が暑さをしのぎやすい歩道になると思っているの、ご一考お願いしたい。

真田委員長

植樹帯についても審議資料に追記いただきたい。1.5m幅だけではなく、委員より意見いただいた道路環境を良くする内容を記載いただけるとよい。

田邊委員

全般的には特に問題のない事業だと思う。

この道路の先は市が計画する道路となっているようだが、同じような規格の道路が連続的にできて、それを踏まえた需要予測等により B/C を算出しているのか。

審議資料の 7 ページにある対策必要箇所が二箇所あって、地点 1 については令和 8 年度中に整備することが記載されているが、より小学校に近い地点 2 については触れられていないため、どう考えているか。

景観条例というのは、審議資料の 6 ページの写真③のようなデザインをよくするための規制なのか。今回の道路で電線地中化以外に配慮するものがイメージしづらかったため、こういう景観を考えている、というものがあれば教えてほしい。

道路整備課

座間市が整備する道路については、本事業の道路と一緒に都市計画決定しており、ほぼ同じ規格とすることになっている。歩道部は、植樹帯 1.5m を含めて 4.0m 幅員にしているが、座間市の区間は、谷戸山公園に隣接するため、その分幅員を狭め、歩道部が 2.5m となる計画としている。

地点 2 の対策必要箇所については、審議資料の 4 ページの写真②の左側に座間市が歩道を整備しており、暫定対策を対応済みとなっている。

景観条例に関しては、電線共同溝の地上機器等について、今後、座間市景観部局との調整になることを記載している。地上に出てくるもの、例えば、地上機器や車止め、柵などが出れば配慮していくことを考えている。事業地付近は相模川左岸側の段丘面の緑地帯で、湧水が豊富に出ることを生かしたまちづくりを行っており、生垣をなるべく残すこと、道路からセットバックすることをまちづくり協定で決めているようなので、そのようなことも含めて配慮し、市と調整を進めていきたい。

田邊委員

良いことだと思うので、審議資料に記載してほしい。

中村（英）副委員長

始まって 5 年の事業であるが、埋蔵文化財包蔵地もあるということで、最初に用地取得に取り掛かっており、用地取得率約 43% と素晴らしいペースで進んでいる。全体の工程の中で、戦略的に進めているなと思って聞いていた。

市の景観計画を見ると、景観重要公共施設といって、道路を景観上必要な重要なものと位置づける仕組みがあるようだが、本事業の道路は該当しないようだ。必要に応じて市と協議していくということだが、どちらかというと、最後に説明いただいた過去の経緯を踏まえたまちづくりに関する調整になるのだろうと思うが、それでよいか確認したい。

歩行者たまりについて、審議資料の 7 ページにある写真と図の位置関係を確認したい。

道路整備課

景観重要公共施設に指定されているものは、市街化が進んでいるなかで水路と道路を活かしたまちなみ景観が残っているところであり、本事業の道路については直接的には対象になっていないため、ご指摘のとおり、まちづくり協定等との対応について、市と調整を進めていくもの。

歩行者たまりについて、審議資料の 7 ページの写真①は、横長の空中写真の中のカメラマークの位置（対策必要箇所の地点 1）であり、本事業内で整備する。地点 2 は本事業地から外れているため市が整備した。

高橋委員

審議資料の 4 ページ、事業実施にあたって配慮した項目で、通学児童の早期安全の確保とあるが、この書き方では具体的な内容が分からない。八街市の事故は、ガードレールなどがなかったことによって道路、歩道の境目が分からなかったこともあるかと思うので、植樹帯によって境目を設けつつ、景観にも配慮していることを記載してほしい。

審議資料の 2 ページ、評価対象事業の位置付けについて、「かながわのみちづくり計画」が計画期間 10 年となっているようだが、最近、黒岩知事が SNS で、千葉の水害を受けて、アンダーパスへのカメラ設置について発信されていたと思う。そういう昨今の災害によって、このグランドデザインなどが変わっていないのか。本事業の道路にアンダーパスはないかもしれないが、この災害を受けて設計が変わっているのか否か、変わっていないのであればどのような対応をしていくのか教えてほしい。

星名道路部長

グランドデザイン自体は神奈川の目指すべき姿を示しており、具体的な路線を対象とした記載はない。具体については、「かながわの交通計画」でグランドデザインを達成するためにこういう道路網が必要だということが位置付けられている。その中の実行計画として、地元の理解の状況や、様々な課題が解決され事業に取り組むことができると判断したものが「かながわのみちづくり計画」に位置付けられるもの。

知事の SNS での発信は、神奈川県管理道路では冠水のおそれがあるアンダーパスが 17 カ所あり、すべてで冠水を検知するセンサーがついており、20cm の浸水により自動的に電光表示板で通行止めと表示され、回転灯が点滅するのでご安心ください、という発信だったと思う。本事業やグランドデザインとは関係なく影響しない。

知花委員

歩道部の幅員 4.0m のうち、1.5m は緑地帯となる可能性があるという理解でよいのか。

歩道部の幅員 4.0m と聞いたときは子供たちが横に広がって歩く様子を想像したが、実質 2.5m となると、審議資料に幅員 4.0m の内訳が記載されておらず、イメージが随分違ってくる気がする。

道路整備課

歩道部の幅員 4.0mの中に 1.5mの緑地帯を含んでいる。ご指摘いただいたように審議資料の表現を修正させていただく。歩行者の交通量自体は、500 人/日に満たない数であるため、幅員 2.5 mで十分往来できる。

知花委員

市民の方にどう説明されているか分からないが、植樹帯を期待されている人には植樹帯を整備することが伝わらないし、歩道部が広々使えると思っている人には実際そうでもないと思われるので、この段階で審議資料に内訳を示した方がいいと思う。

他の資料も同様なので、同じように対応してほしい。

真田委員長

対応方針（案）については事務局提案のとおりでよいか。

－異議なし－

いくつか審議資料に追記していただくところがあるため、いただいたご意見を踏まえて、修正していただきたい。

〔①都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線 街路整備事業（再評価）〕

<事業実施課が事業内容を説明>

知花委員

審議資料の 6 ページに歩行者・自転車通行空間の整備状況とあり、整備後の自転車歩行者道の幅が赤矢印で示されている。また、審議資料の 3 ページには、自転車歩行者道が 5.5mと記載されており、その中で植樹されている部分がある。審議資料の 6 ページの赤矢印は、5.5mの範囲を示しているのか、または 5.5mから植樹部分を除いたものなのか。

また、③都市計画道路座間南林間線 街路整備事業では植樹について検討するとの発言があったが、本事業、③事業ともに、事業費に植樹樹を整備する費用が含まれているか。

道路整備課

審議資料の 6 ページの赤矢印は 5.5mの範囲を示している。自転車歩行者道には植樹樹を点々と設ける計画としている。

本事業も③事業も事業費に植樹樹を整備する費用が含まれている。

知花委員

植樹帯として連続するわけではなく、植樹樹ができるということが分かるように記載してほしい。

中村（幸）委員

先ほども申し上げたが、道路の視認性を高めるため、これまでは道沿いに縦長の樹種を植えてきた経緯があると思うが、これからは環境緩和の機能、あるいは歩行者の往来を意識して緑陰樹により木陰を作るような機能を持たせた街路樹とすることを検討いただきたい。

そうすると、いろいろな樹種が使えるようになってくる。また、点として設けるのではなく、点から線、線から帯に、少しでも環境を良くするための植樹についての一工夫をぜひお願いしたい。

道路整備課

いただいた助言等を参考にさせていただくが、今度の維持管理や地域としての要望も踏まえ、関係する機関と調整させていただきたい。

大和市が定める緑の基本計画では、道路自体に緑の回廊としての位置づけがあるため、具体の植樹については、今後、市と相談しながら決めていきたい。

星名道路部長

③事業もそうだが、都市計画道路であり、1.5mの植栽の幅は確保している。例えば、信号周り30mは植栽しない、沿道の利用者、特に駐車場で使っている家の前では植樹しないと言われるなど様々なことを踏まえながら、可能なところは帯として低木を植えたり、高木や中木を植えることもある。先ほどご指摘いただいた考え方を取り入れ、地元対応していくが、地元と我々の思いがうまくマッチングした整備ができればという思いで取り組んでいきたい。

真田委員長

今説明いただいた内容も記載いただきたい。

中村（英）副委員長

③事業については、緊急輸送道路であり電線地中化を進めていくとの記載があった。本道路も緊急輸送道路であるが電線地中化は実施しないのか。

道路整備課

本事業の中で電線地中化を実施する考えはない。この事業は平成14年に始まったが、当時の電線地中化は美しい街並みの観点が主であり、その後に防災やバリアフリーの観点到一層力が入ってきた。電線地中化はお金も時間もかかるため、まずは、この事業では道路拡幅を完成させたい、という思いで取り組んでいる。

中村（英）副委員長

事情は分かるが、一方で、緊急輸送道路の観点から必要に応じて見直して対応していく、というのが本来あるべき姿であって、再評価のタイミングでそのような議論があってもいいのかなと

思う。

ただ、もう少しで事業完了というタイミングで、電線地中化を追加して、さらに事業期間が何年も延びるというのもおかしな話であるため、別途事業で実施するということでもよいと思う。ぜひ、地域の方に誤解なきよう対応していただく必要があると思う。

神奈川県無電柱化推進計画では本路線が対象になっていないようだったが、今説明いただいた経緯があったために対象となっていないのだろう。しかし、最近でいうと茨城で大きな地震があったが、県民の皆さんの防災に対する切迫感が高まっている気がするので、しっかりと対応していくことが伝わるのが大事だと思う。こういったことをもし書けるなら記載してほしい。

田邊委員

無電柱化について、本事業で一緒に実施した方が、コストが下がるのではないかな。

道路整備課

一緒に実施したほうがコストは下がる。

歩道を作るには路盤形成のため掘削するが、電線共同溝を地下に埋める際にも掘削が必要となるため、同じように掘削するのであれば、同時に掘削した方がその分のコストは縮減できる。

田邊委員

今回はある程度事業が進んでしまっているが、これから事業を進めていくものについては、当初の計画にはないが繰り入れることが十分考えられるということでしょうか。

道路整備課

先ほど中村副委員長から説明いただいた神奈川県無電柱化推進計画には、これから新しく整備するいくつかの道路で、同時に無電柱化を実施する箇所を入れ込んだ計画になっている。

田邊委員

道路に街路樹を植える際、点より線の方がいいとのご意見があった。その方が景観はよいし、歩行者に直射日光が当たらないのでいいのかなと思う反面、お金がかかってしまうのではないかなと思う。

メンテナンスを考えると緑化しすぎてしまうとコストがかかるので、メリハリを考えているのかなと思った。

また、今回の審議では、3つの道路事業がある中で、一つは自転車道が独立、一つは歩道と自転車道が一体、もう一つは歩道だけになっているのはなぜか。

道路整備課

街路樹についてはご指摘のとおり、維持管理にお金がかかる。木はどんどん成長していくし、成長が一定程度超えてくると、逆に老木化してさらに維持管理が大変になるといった側面もある。そのため、費用やその効果を総合的に考えながら、どこにどんな木を植えていくかといったこと

を検討していく必要があると思う。

自転車道については、神奈川県では自転車の通行空間を確保する計画として自転車活用推進計画を定めている。この計画の特徴は、市町村の自転車ネットワーク計画を尊重して整備推進していくという考えになっている。座間市の計画は、評価対象路線に自転車専用通行帯を設けること、大和市の計画は、評価対象路線に自転車歩行者道を設けることとなっているため、これらに配慮して事業を進めている。

中村（幸）委員

使える樹種はたくさんあって、常緑や落葉、高木にならず横に広がっていく木など、いろんな特性を持った樹種がある。もともとその地元で慣れ親しんで、生垣などで使われている郷土種で、地元の人たちと話し合っただけで維持管理が大変にならないような樹種の組み合わせを考えていただければよいと思っているので、ぜひ工夫してほしい。

高橋委員

さきほどご意見いただいた樹種の選定に関しては、事業実施にあたって配慮した項目などで、苦労した点を含めて記載いただきたい。具体的に書くことは色々な面で共感や安心感につながると思う。

審議資料の6ページ、総合的な効果として地域の活性化とあり、道路ネットワークの強化により地域間の交流連携が促進されるとの記載となっているが、具体的にどのようなことをイメージしているのかが知りたい。例えば、審議資料の5ページでは社会経済情勢について細かく記載している一方で、総合的な効果は淡白な記載となっている。それぞれ対になっている部分があるかと思うので、もう少し詳しく書いてもいいのではないかと思います。

道路整備課

審議資料の5ページ等の記載については、同じようなことをいくつかの箇所に書いてしまっているので、少しすみ分けさせていただく。地域間の交流連携が促進されるというのは、二車線から四車線に道路を拡幅して車両の流れを良くしていくといったことを念頭に置いて書いている。

高橋委員

そうだと思うが、現状の記載ではどう交流連携が促進するのが伝わらない。道路を整備することによって、具体的にどう交流連携が図られるのかを記載してほしい。

真田委員長

地域間の交流連携や物流の効率化が促進され地域が活性化される、など因果関係が見えにくいところがある。同じように、審議資料の3ページ、事業の目的のイ)では沿道環境の改善を図るとの記載があり、公共事業でよく使われる定型文のようになっており、この事業が具体的にどのように貢献するのかというのが見えにくい。

道路整備課

この道路でいう沿道環境の改善については、西側にある桜ヶ丘交差点の渋滞解消など地域特性に応じた言葉で一般の方が理解しやすいキーワードを入れることを検討させていただく。

松行委員

ドローンによる撮影映像で歩道橋があったが、事業後も存置されるのか、あるいは信号化されるのか。トレンドとしては、横断歩道橋を信号にしてバリアフリー化するなど、道路は車よりも人のためのものだという考えが強くなっていると思う。架け替えるのであればその理由は何か。

道路整備課

事業区間の西側に国道 467 号がある。その交差部分が桜ヶ丘交差点であり、横断歩道橋が架けられている。その横断歩道橋は南北に向かう歩行者の動線になっており、本事業で道路を拡幅する際に再整備する考えである。

横断歩道橋を信号化する考え方は当然あるが、小学生の通学路にもなっており、小学生が毎日この横断歩道橋を使って道路を行き来しているといった事情がある。整備にあたっては、階段の整備だけでなく、スロープもきちんと整備して、緩やかに移動できるよう配慮した計画である。横断歩道橋に代わる歩行者用の信号は設置しない。

星名道路部長

子どもが確実に安全に道路を横断できる手段として横断歩道橋を望む地元からの強い要望もあるため、横断歩道橋を再整備する計画で進めている。

中村（英）副委員長

審議資料の 6 ページ、周辺の生活道路の通行状況の写真について、同ページの総合的な効果のア) ③に対応した写真だと思うが、危険な状況が伝わりにくいと思うので、写真の変更を検討いただきたい。

真田委員長

対応方針（案）については事務局提案のとおりでよい。

ー異議なしー

資料は県民の皆さんもご覧になるものであるため、具体的な効果を書いたり、配慮したりしている事項について積極的に記入してほしい。

〔②県道 46 号相模原茅ヶ崎（上郷立体）道路改良事業（再評価）〕

<事業実施課が事業内容を説明>

知花委員

これまでと同じような質問だが、審議資料の３ページに平面部の断面図がある。平面部の歩道には1.5mの植栽帯があって、自転車もこの歩道部を走るのか。また、車道部の真ん中にある3.0mは何か。平面部の歩道が0.5m広いのは何故か。

歩道、自転車歩行者道の別など分かりやすく記載してほしい。

道路整備課

歩道部には植栽帯を設けない計画で、自転車歩行者道として幅員4.0m、平面部の歩道が0.5m広いのは、交通標識などの路上施設を設置する幅を確保しているためである。車道部の3.0mは右折レーンである。

審議資料には歩道、自転車歩行者道の別などを記載する。

松行委員

海老名駅周辺は駅近くであるが市街化調整区域が広く残っていて、それが今開発されており、非常に変化が大きなところだと思う。タワーマンションも建つような場所であるため、将来、今空いている土地がどう使われるかによって、歩道がどれくらい必要なかなどが変わってくる気がする。

また、立体部に眺望ポイントを設けるとの説明があったが、その目前にタワーマンションが建つと無意味になる。

この辺りが将来どのように開発されていくのか、把握しているのか。

道路整備課

海老名駅周辺の市街化調整区域は、令和7年に市街化区域への編入に向けた住居系の一般保留区域になったばかりで、具体的な計画が進んだうえで市街化区域編入を検討することのみ承知している。また、審議資料記載のとおり、市都市計画マスタープランでは、「今後の人口動向を踏まえ、住宅地を主体に商業・業務等の複合的な機能を兼ね備えた、地域特性に応じた市街地の形成を検討します。」とされているが、その進捗状況までは把握できていない。参考情報として、近年市街化区域編入された海老名市役所周辺地区は、平成28年に一般保留区域となり、その8年後に市街化区域編入されたスケジュール感であった。これに準ずるものであるかは定かではないが、これを目安の一つとして意識している。

眺望ポイントについては、ご指摘のとおり無意味とならないよう、将来的なまちづくりを意識し、適時確認しながら事業を進めていく。

松行委員

市街化区域編入について海老名市とも調整しながら事業を進めてほしい。

中村（幸）委員

対象区域は、相模川の沖積低地で、明治時代より家屋は一切なく田んぼであったようだ。また、昔は相模川の氾濫原であったということで、おそらく地下水位が高いところであると思う。昨今

の豪雨を考えると、この辺りは水没する場所であると思うが、地下歩道の安全対策をどう考えているか。

道路整備課

地下水位は-1 m程度で高い。

工事に関しては、非開削工法で信頼ある HEP&JES 工法で、隣にある上郷河原口線でも同様の工法を採用しており、軟弱地盤でも施工できる工法を採用しているため問題ない。浸水に対しては、歩道脇に設置する排水施設により常時排水することとしている。153mm/h 降雨による浸水想定においては、近隣で 0.2m から 0.5m 程度浸水するという予測であるが、常時排水量、地下歩道と地盤面との段差を考えると、基本的には排水上問題ないと考えているが、近年の豪雨では、想定以上の降雨により浸水してしまう例があるため、気を引き締めて、実施段階で改めて検討したい。

また、相模川の洪水で 3.0m 浸水する区域となっており、その際は避難する必要があるが、これには対応していない。

真田委員長

今は農地であるが、将来的な宅地化によって危険性が表面化することもあるかと思う。浸水するのは仕方がないにしても、人が取り残されないよう、アンダーパスでの警報のように、運用面で安全を図る方法もあると思う。

本道路と並行している上郷河原口線がアンダーパスなので、この立体交差は重要な道路になると思っている。

田邊委員

審議資料の 4 ページに看板設置についての記載があるが、工事が原因となって生活道路に車が入ってくるといえることか。そうではなく、地元からの要望に応えたということであれば問題ないが、どれくらいの効果があるのか。通行を制限するようなことに対して過度に反応する人もいるのではないかと考えており、記載してよい内容だろうか。

道路整備課

地元からの強い要望があって、調整しながらやっていることを配慮事項として記載したもの。

また、通行を禁止するものではなく、実際まだ通っている車もある。

田邊委員

審議資料の 7 ページに記載の費用便益について、参考資料 2 の記載内容と変わらないように思う。むしろ、参考資料 2 は数字が丸めてあるため、審議資料の方が正確であり、参考資料 2 がその意義をなしていないのではないか。

例えば道路であると、交通量がどこからどこへ移って、速度がどれくらい低下する、というような情報があつたほうが道路整備の意義が伝わると思う。

高橋委員

近隣に高齢者施設があるためだと思うが、現地に行った際、高齢の方が多く行き来されていた。そのため、水害など予想外のことを想定し、高齢者が多いのであればなおさらソフト面での対応を早めに検討いただきたい。

審議資料の1ページに、事業地付近の海老名総合病院が救命救急センターであって、大地震発生時には緊急車両以外の通行が規制されるとあるが、工事中の救命救急との連携について教えてほしい。審議資料の6ページ、総合的な効果のウ)②には県央地域で唯一の救命救急センターと記載されているため、相当行き来がある中での工事であると思うため、その対策について知りたい。

道路整備課

工事中に通行止めを行う場合は緊急車両を含めて迂回していただくことになるが、事前に海老名市や消防、警察、関係各所には周知をした上で工事に着手している。

真田委員長

対応方針(案)については事務局提案のとおりでよいか。

－異議なし－

[⑤浜見平地区 住宅市街地総合整備事業(再評価)]

＜茅ヶ崎市が事業内容を説明＞

松行委員

現地調査の際にも申し上げたが、現在、郊外のニュータウンがオールドタウン化し、空き家が増えている一方、若い人が戻ってこない状況がある中、本事業は一つのモデルになり得るのではないかと思っている。

一点気になるのが、もともと約3,400戸の賃貸住宅があって、本事業によって賃貸住宅が1,740戸でその他が分譲住宅となっている。賃貸住宅と分譲住宅があつていろいろな人が住まわれることはよいことだと思うが、賃貸住宅が半分になったことでジェントリフィケーションが起こって、この場所に住んでいた方が別の場所に出ていかざるを得ないような状況になっていないだろうか。

茅ヶ崎市

事業実施にあたっては、建替えの際に住民の方に移転いただく必要があるため、計画的に新規募集を停止し、移転するための空き家を作る。その空き家に移転していただいて空いた棟を除却して建替えるというスキームになっている。事業に着手する段階で、約3,400戸のうち半分程度の新規入居を停止して、空き家を作ってきた。そのため、当初お住まいだった世帯が大きく変化したということではなく、事業地に残りたい方は皆さん残っていただいている。

松行委員

日本でもジェントリフィケーションが問題になっているため、回答いただいたような工夫により対応していることを記載した方がよい。

知花委員

維持管理費がマイナスの金額になっているが、どういうことか。

茅ヶ崎市

with から without を減じる際に、with の令和 8 年度以降の維持管理費が社会的割引率 4 %により少額に見積もられ、without の令和 8 年度以前の維持管理費が社会的割引率 4 %により高額に見積もられたことにより without が大きくなったもの。

知花委員

令和 3 年度時点では-32 億円、今回は-7 億円で差が出た理由は何か。

茅ヶ崎市

今回、令和 8 年度の維持管理費を実態に合わせて見直した結果、費用が高くなったため差が大きくなったもの。

高橋委員

審議資料の 6 ページ、総合的な効果のア) で、津波からの避難を可能とする一時避難場所の確保と記載しているが、津波が来たことを想定した時に、例えばかまどベンチなどは 1 階にあるが、どこに避難するのか。

茅ヶ崎市

津波の際は、区域全体的に浸水する想定となっており、場所にもよるが、最高で 1 m 程度浸水する可能性のある地区である。今回、UR が高層の住宅棟を建てた際に、市と協定を結び、津波が来た際には一時、高層の住宅棟に逃げ込む想定である。

津波以外にも他の災害等があり、浜見平地区の外側の地域も含めて広いスペースがないため、避難場所として中央公園に逃げていただいた際に、かまどベンチなどを活用いただく考えである。

高橋委員

公共の団地であるため、高齢者や障がい者を含む多様な方が多く住まわれていることを認識した上で、ハード面の施設整備を行ったあとの運用に係るソフト面について、どのようにそういった方たちに情報を届けて、どう誘導するのかというのは非常に重要だと思っている。

障害者にも情報を届けるべく「障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法」が施行されており、例えば、東京都は条例を制定している。神奈川は十年前に津久井やまゆり園の大きな事件があって、それを風化させないような取り組みもやっているため、本事業においても外すことができない対応であると思う。そういったソフト面について、すでに実施しているの

であれば聞かせていただきたいし、資料に記載いただきたい。

茅ヶ崎市

浜見平地区では、しろやまコミュニティ会議という会議体を設けており、URを含む事業者、行政、住民が一体となって定期的に会議をやって、そこで情報共有や課題解決に取り組んでいる。自治会やその上部組織としてまちづくり協議会もある。そういった中で、避難などの情報の取りこぼしが無いよう、情報伝達できるよう取り組んでいる。

高橋委員

障がい者の側にも自立支援協議会などあるが、まちづくりに関する会議体に主体的には入りにくい。公共事業であるからこそ、自立支援協議会にも声がけいただくよう、ぜひ期待したい。

中村（英）副委員長

審議資料の7ページにあるように、事業期間2年の延長はあったが、ゴールが見えてきた。スケジュールによると、住宅や公共施設の整備が残っているが、本事業は住宅市街地総合整備事業であって、分譲住宅の整備には補助金は入らないということでしょうか。

また、用地取得などにより事業期間が延びるリスクはないか。

茅ヶ崎市

分譲住宅の補助金に関してはご認識のとおり。また、用地取得などによって事業期間が延びるリスクはないと考えている。

中村（幸）委員

審議資料の6ページの総合的な効果で、屋上緑化や壁面緑化など、いろいろなところで緑を増やしていこうとする努力は十分分かるが、要望として、しろやま公園に桜の木があって、割とオープンな公園かなと思っている。この場所は、おそらく地盤が砂地であると思っているが、その自然植生を判定すると、タブノキ群集となっている。

東日本大震災後に南三陸に行った際、そこも低地はタブノキ林が自然植生だったが、そこに屋敷林があって、屋敷は全部津波で流れてしまっていたが、タブノキだけ残っていた。津波や災害に強い一種であるのと、400年は生きながらえるため、かなり大きな木にはなるが、縦に伸びずに横に枝を割っていくように、緑陰樹の木陰を作る木でもある。

そのため、タブノキを2、3本植えてもらおうと、木陰ができて、その下で癒しが取れるのかなと思うので、ぜひ考えていただきたい。

松行委員

津波避難に関し、高層の住宅棟に避難するという話だったが、人が入れるスペースは共用廊下や階段ぐらいい、屋上は閉じており、避難できるスペースはあまりないのだと思うが、どこに避難するのか。

また、津波避難ビルを用意しても、いざ避難しようとしたら施錠されていたということもあると思うが、どう運用しているのか教えていただきたい。

茅ヶ崎市

避難の際は、高層住宅棟の廊下などの共用スペースに逃げ込むことを想定している。他にも公共公益施設があるため、その2階以上のスペースに避難する。以前、大津波警報が出た際に、実際にこちらを訪れた方が公共公益施設の上部に一時避難したこともある。その他、学校にも逃げ込むことができる。

商業施設についてはデッキ部分が常に開放されているが、閉店時間に施設内には入れないため、そこは課題であると考えている。

真田委員長

防災に関して色々書いてあるが、内容が希薄であるように思う。避難について沢山工夫されていることがあるように思うが、時系列ごとどういう機能があるのかなどを記載して、公共的な部分でどれくらい貢献してるか、もう少し情報を盛り込んだ方がよいと思う。

参考資料を見ると、本事業の便益の算出は、事業収入や、地価がどの程度上昇したかといったものになっている。松行委員の指摘にあったジェントリフィケーションを誘発することが効果であるように思え、事業評価の矛盾みたいなところもあるとは思いますが、神奈川県の評価では、数字に出てこないところの公的貢献を重視していることもあるため、そういう話を少し追記いただけるとよいと思う。

田邊委員

令和3年度からB/Cが小さくなっており、もう一度再評価となった場合にどうなるのだろうかと思っている。

費用は昨今の物価高で上がってしまうのは仕方がない。便益の部分については、拠点区域内の便益は大きくなっているのに、拠点区域外は小さくなっている。参考資料2の情報量が少なすぎるため、数字の裏付けや数字に表れている効果の比較ができない。

茅ヶ崎市

令和3年度から令和8年度にかけてB/Cが低下しているが、この間、拠点地区外にあった行政サービス施設（市民の窓口センター）が閉鎖になり、その分便益が落ちてしまった。実際、機能としては浜見平地区内の公共公益施設の中に統合されているが、施設閉鎖が便益に現れてしまったもの。そのため、他の施設が閉鎖にならない限り、B/Cが同程度減ることはないだろうと思う。

田邊委員

今回、初めての再評価ではないので、前回と大きく変わったところと、その原因が何かについてつぶさに書いていないと、この数字が将来的にトレンドとして続いてしまうのではないかと懸念されてしまう。便益の算定方法についても記載がなく、県民や市民に対する説明が足りないのでは

はないかと思う。

真田委員長

事業期間が２年延伸となった理由は何か。

茅ヶ崎市

令和３年から四期地区を追加する事業変更をしたため２年延伸となっている。

資料から読み取れないところもあるため、記載について工夫したい。

真田委員長

対応方針（案）については事務局提案のとおりでよいか。

－異議なし－

情報が足りない部分は加筆していただきたい。

以上