

令和3年度

第2回

菊川市都市計画審議会

公聴会・意見書に係る資料

1. 法令等（抜粋） . . . P1
2. 公聴会に係る資料 . . . P3
3. 意見書に係る資料 . . . P7

日時 令和3年12月16日（木）午後1時30分

場所 菊川市役所本庁舎2階 庁議室

1. 法令等（抜粋）

○都市計画法

（公聴会の開催等）

第十六条 都道府県又は市町村は、次項の規定による場合を除くほか、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

（以下略）

（都市計画の案の縦覧等）

第十七条 都道府県又は市町村は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該都市計画を決定しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告の日から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。

2 前項の規定による公告があつたときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県の作成に係るものにあつては都道府県に、市町村の作成に係るものにあつては市町村に、意見書を提出することができる。

（以下略）

（市町村の都市計画の決定）

第十九条 市町村は、市町村都市計画審議会（当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれていないときは、当該市町村の存する都道府県の都道府県都市計画審議会）の議を経て、都市計画を決定するものとする。

2 市町村は、前項の規定により都市計画の案を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に付議しようとするときは、第十七条第二項の規定により提出された意見書の要旨を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に提出しなければならない。

（以下略）

（都市計画の告示等）

第二十条 都道府県又は市町村は、都市計画を決定したときは、その旨を告示し、かつ、都道府県にあつては関係市町村長に、市町村にあつては都道府県知事に、第十四条第一項に規定する図書の写しを送付しなければならない。

（以下略）

○菊川市都市計画公聴会規則（抜粋）

第 11 条 議長は、公聴会の記録を作成し、保管するものとする。
（以下略）

○菊川市都市計画公聴会運営要領（抜粋）

（菊川市都市計画審議会への報告）

第 13 条 市長は、規則第 11 条の規定により作成された記録を、菊川市都市計画審議会に提出するものとする。

都市計画公聴会記録

下記のとおり都市計画公聴会を開催したので報告する。

建設経済部長

橋爪博一 

1. 都市計画案の内容

東遠広域都市計画道路の変更

3. 4. 3 菊川駅前通り線（南口駅前広場の再整備に伴う区域の変更）

3. 4. 71 菊川駅北口線（北口駅前広場の整備に伴い新たに都市計画決定）

8. 7. 3 菊川駅南北連絡線（南北自由通路として新たに都市計画決定）

2. 公聴会の日時及び場所

日時：令和3年7月30日（金） 午前10時～11時

場所：菊川市役所庁舎東館 3階 E301 会議室

3. 行政側出席者

建設経済部長 橋爪博一（議長） 建設経済部参事 海野智之

建設経済部連携調整室主幹 中野晴之

都市計画課長 星野和吉 都市整備係長 野口宏道

都市計画係長 大石正也 都市計画係 澤入真衣 大野嘉彦

4. 公述人 5名

氏名	住所	職業
■■■■■	菊川市■■■■■	■■■■■

5. 公述人要旨

別紙のとおり

6. その他

今後の「都市計画事務手続きの流れ」について事務局から説明

5. 公述の要旨

(1) ████████氏（5分45秒）

項目	要旨
事業の優先度について	「南海トラフ大地震」「豪雨水害対策」への備えこそ最優先事業であり、総合計画の核とすべき。「駅整備事業」の優先度は低いと考える。
住民説明会について	6月29日の住民説明会の資料は「菊川駅北整備構想」としており、ホームページ上での告知は「都市計画道路の変更に伴う住民説明会」であった。当市の事業名称はどの名称を用いればよいのか。
駅北口改札所設置について	ことの発端は「駅北口改札所設置」要望からであり、簡易な設置とすべき。
事業実施について	「駅整備事業」を進めるという政策判断について更なる見極めが必要であり、「まちづくり懇談会」で全市に提示してほしい。

・事務局から質疑

『ことの発端は「駅北口改札所設置」要望からであり』との意見があったが、いつ、誰が、誰に提出した要望のことを指しているのか。

・ ████████氏

菊川市が合併した後にマスタープラン（都市計画）の作成を市内11地区で検討委員会が発足してスタートしている。およそ2年かかって成案を得たと思うが、その中の記述としてそういうことが強い地域から要望があったと認識しているからである。

(2) ████████氏（7分58秒）

項目	要旨
予算および事業の優先度について	7月28日時点で県の新型コロナ感染者は1万人を超えており、菊川市の感染者は86人となっている。菊川市議会が昨年国に提出した「新型コロナウイルス感染症対策の強化を求める意見書」に書かれているように感染者の早期発見と重症化防止、そのための検査・医療体制の強化を市が率先してやっていただきたい。 駅整備より新型コロナウイルス感染症対策が先にやるべき課題だと考える。
費用に関する市民の意向調査	今後予定されているJRとの覚書締結などは延期して、見積もり費用を市民に明らかにした上で、市民のこの事業に対する意向を再調査するよう要望する。

(3) 氏 (15分00秒)

項目	要旨
財政・費用効果について	なぜ31億円もの先行投資をするのか。コロナ禍で飲食店や商店は売上減少で廃業の危機を迎えている。お茶や家族経営の農家は採算がとれない、大雨の度に浸水に悩む地域もある。市民のくらしを優先すべき。
工事費の費用負担について	南北連絡線と橋上駅化は市民の為でなく、JR東海のための事業ではないか。事業費負担についてJRとの協議内容を明らかにしてほしい。
事業スケジュール・事業の賛否について	事業スケジュールは事業着手まで短期日で強行であるため、市民に開かれたスケジュールに改めてほしい。事業費が明らかになった際は市民アンケートを実施し、事業の賛否を問うべき。

(4) 氏 (5分21秒)

項目	要旨
事業実施について	JR東海が所有するものを移転・改築するのになぜ菊川市が財政負担をしなければならないのか。 菊川市がJRに支払う補償金はどのくらいになるのか。橋上駅新設に伴う市の負担は〇〇億円になり、JRの負担は〇〇億、市からの補償費を控除するとJRの実質負担は〇〇億円と市民に説明し、意見を聞くべき。
北口改札口設置について	駅北の多くの方は橋上駅でなくとも北口（北改札口）が出来れば納得すると思う。なぜ、北口の新設としないで、橋上駅としないといけないのか。
市民説明について	今後1年間市民への説明を尽くしてから、再度の公聴会の開催を求める。

(5) 氏 (5分37秒)

項目	要旨
事業実施について	市はJRと掛かる費用の話し合いがもたれたのか。今後の市政運営には影響がない将来への大きな負担にはならない財政計画であるといえるのか。
市民説明について	市民説明会については私達市民が議会基本条例9条に書かれている7つの条件に基づいて要請したものだがコロナ対策を理由に延期になっている。コロナの対策上で市民への説明が十分できないのであればコロナが収束した上で住民説明会や市民説明会を再度再開してい

	ただきたい。
北口改札口設置について	橋上駅ありきの計画を見直し、費用を軽減しての北口改札口設置は可能であり、駅北住民の皆様も理解していただけると思う。

意見書要旨と対応方針

1 意見の対象となる都市計画案の種類

東遠広域都市計画道路の変更

2 案の縦覧期間

令和3年10月12日（火）～令和3年10月26日（火）

3 提出意見書数

4通（菊川市内在住者4名 ①～④）

4 意見書要旨及び対応方針

項目	意見の要旨	対応方針
南北自由通路の効果	<p>②「菊川駅南北を結び、駅周辺地区の均衡ある発展と交通結節機能の強化を図る」効果は期待できない。</p> <p>④南北連絡線の都市計画決定の理由として「駅周辺地域の均衡ある発展と交通結節機能の強化を図るため」を掲げている。期待値のみで賛同できない。</p>	<p>南北自由通路の必要性については、中心市街地としてのにぎわいや駅南北の均衡ある発展を目指している。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u>る。</p> <p>なお、駅利用者の時間短縮、安全性などの直接効果と駅周辺へ波及する人口や地価等の間接効果について、住民説明会や議会全員協議会で説明済みである。</p>
南北自由通路の目的	<p>②JRの橋上駅新設を目的とした南北連絡線はつくるべきではない。</p> <p>③駅北口整備計画では最初から橋上駅化が計画されており、そのための南北自由通路を都市計画決定する。</p> <p>④「駅整備事業」に係る発端は「駅北口改札所設置」要望からである。</p>	<p>南北自由通路を整備することで駅北と駅南を結び、歩行者の往来を増加させ、南北の均衡ある発展と交通結節機能の強化を図ることを目的としている。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u>る。</p> <p>なお、北口改札口設置では目的は達成されない。</p> <p>また、「駅北口改札所設置」要望はもらっておらず、発端ではない。</p>
南北自由通路の位置	<p>②南北連絡線南口階段部分は、JRの敷地内とせず、市の敷地（駅前広場）とする。</p> <p>③南北自由通路だけの工事なら菊川駅の施設に掛からないようにすればよい。</p>	<p>位置検討にあたっては利用者の利便性、安全性や既存建築物の移転等を総合的に検討した結果、現位置が最良と判断した。</p> <p>なお、駅前広場に南北自由通路を設置すると駅前広場の規模が縮小し、交通処理に影響が出るため、現計画とした。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u>る。</p>

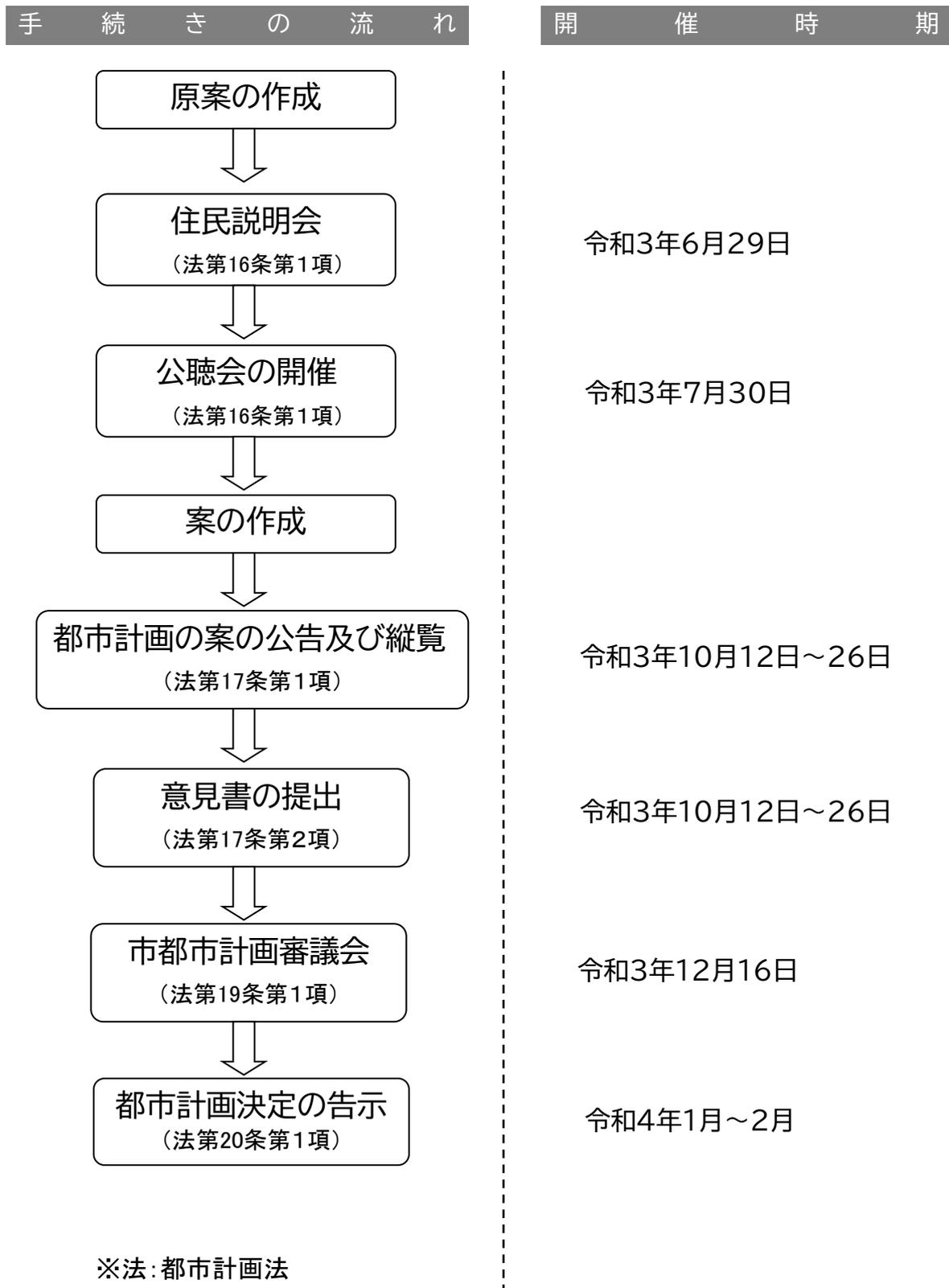
<p>法手続き</p>	<p>④「駅整備事業」の前段として実施する事業という記載をすべきではないか。</p> <p>事業主体が菊川市であるのに「東遠広域都市計画道路の変更」としていることに対して説明していただきたい。</p> <p>「駅整備事業」とした当市の大事業の推進計画について、法体系、手続き体系、事業名称がつまびらかに認識できるようにしていただきたい。</p> <p>④公聴会での公述内容の検証と議会提案の関連性はあるのか手続きが不明。公聴会での公述はどのような価値が存在するのか。</p>	<p>都市計画法第11条第2項に、都市施設である都市計画道路で定めるものは種類、名称、位置及び区域などと規定されている。</p> <p>都市計画法第11条第6項および第12条第5項により、施行事業者を定められるものは限定されている。</p> <p>都市計画道路は道路網として一体の圏域を形成する都市圏で効果を発揮するため、「東遠広域都市計画道路」として変更する。</p> <p>住民説明会、公聴会開催時において都市計画法に基づく手続き等について説明した。【説明資料①】</p> <p>都市計画法第16条第1項により、公聴会は住民の意見を反映させるために開催しており、議会提案との関連性はない。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u></p> <p>※都市計画法 (都市施設) 第十一条 2 都市施設については、都市計画に、都市施設の種類、名称、位置及び区域を定めるものとするとともに、面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。 6 次に掲げる都市施設については、第十二条の三第一項の規定により定められる場合を除き、第一号又は第二号に掲げる都市施設にあつては国の機関又は地方公共団体のうちから、第三号に掲げる都市施設にあつては流通業務市街地の整備に関する法律第十条に規定する者のうちから、当該都市施設に関する都市計画事業の施行予定者を都市計画に定めることができる。</p>
-------------	---	--

<p>(続) 法手続き</p>		<p>一 区域の面積が二十ヘクタール以上の一団地の住宅施設 二 一団地の官公庁施設 三 流通業務団地</p> <p>(市街地開発事業) 第十二条 5 第一項第二号、第三号又は第五号に掲げる市街地開発事業については、第十二条の三第一項の規定により定められる場合を除き、これらの事業に関する法律(新住宅市街地開発法第四十五条第一項を除く。)において施行者として定められている者のうちから、当該市街地開発事業の施行予定者を都市計画に定めることができる。</p>
<p>計画の規模</p>	<p>④現計画はあまりに過剰な計画(橋上駅舎、南北連絡線、北口広場、駅南 16m 道路)が盛り込まれている。</p>	<p>交通結節点として、円滑な交通処理を行うことを目的に、歩行者の安全性、利便性、快適性を確保するため、道路構造令等に従い、適切な規模を設定した。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u></p> <p>なお、橋上駅舎と駅南 16m道路は今回の提出議案で変更する区域ではない。</p>
<p>その他 (事業費)</p>	<p>①事業費の大半が市の借金で賄われることになる。多額の借金は市民サービスの一層の低下につながる。</p> <p>③JR 東海の駅なら JR 東海が費用負担すべき。菊川市民の大切な税金は市民のくらしのために使うべきであり、税金の使い方が間違っている。</p> <p>③31 億円もの市民の税金を先行投資事業として JR 東海のために使うのは止めるべき。</p> <p>③JR 東海のために市民の税金を使うような政策は市の重点施策ではない。</p> <p>④南北連絡線のみを利用するであろう市</p>	<p>事業費については、今回の都市計画決定に関する事項ではない。</p> <p><u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u></p> <p>なお、議会や住民説明会で説明したが、事業費すべてが市の一般財源ではなく、国庫補助金や起債などを活用し、市の財源にできるだけ負担がかからないようにしていく。JR と市の費用負担割合については「自由通路の整備及び管理に関する要綱(平成 21 年 6 月 1 日適用)」に基づいて進めている。</p> <p>また、市民の税金を JR のために使うと</p>

<p>(続) その他 (事業費)</p>	<p>民の利用価値と費用対効果は一層の深掘りした検討を求める。</p>	<p>の説明はしていない。 駅利用者の時間短縮、安全性などの直接効果と駅周辺へ波及する人口や地価等の間接効果について、議会全員協議会で説明した。</p>
<p>その他 (事業の優先度)</p>	<p>①駅整備より新型コロナウイルス感染症蔓延防止対策に全力を傾けるべき。 ③ 地方自治体の第一の重点施策は市民の暮らしを守ることである。</p>	<p>事業の優先度については、今回の都市計画決定に関する事項ではない。 <u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u> なお、新型コロナウイルス感染症対策や市民の暮らしに関わる施策についても重要施策と捉えており、担当部局へ伝える。</p>
<p>その他 (上位計画)</p>	<p>①新型コロナウイルス感染症により取り巻く環境が様変わりした。この都市計画の元になっている平成 29 年度に策定した菊川駅北整備構想は見直すべき時期。 ③本事業の目的の裏付けとなる調査の根拠は。</p>	<p>駅北整備構想は菊川市総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画に基づき策定したものであり、見直す予定はない。 <u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u> なお、新型コロナウイルス感染症については再重要施策と捉えており、担当部局へ伝える。</p>
<p>その他 (市民説明)</p>	<p>①事業費を示しての市民説明会を開催し、市民の意見を聞いてから進めるべき。 ③費用対効果について市民に報告すべき。 ③市民に開かれたスケジュールに改めるべき。市民合意が希薄である。</p>	<p>市民説明については、住民説明会、公聴会、案の縦覧等、都市計画法の事務手続きに沿って進めている。 <u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u> なお、事業実施に関しては市民の代表である議会の皆様に相談し進めている。</p>
<p>その他 (意思決定の手法)</p>	<p>③駅北口改札所の議会検討を十分にしないまま、橋上駅化を市長与党派が多数を占める議会のみで審議で決定しようとする市側の方針に反対である。 ④市民の代表である市議会の承認で事が足りるのか。都合の良い選択肢を最優先しているのではないかと疑義を持つ。</p>	<p>事業実施に関わる意思決定の手法については、今回の都市計画決定に関する事項ではない。 <u>よって原案のとおりで支障ないと考え</u> <u>る。</u> なお、議会は市民から選ばれた市民の代表であり、市としての意思を決定する機関である。その市議会に説明し、審議していただき方針を決定する。都合の良い選択肢を最優先してはいない。</p>

<p>その他 (政治思想)</p>	<p>③コロナ禍のあとの市の政策は、アベノミクスに代表される新自由主義の政治からの変革である。</p>	<p>国政や政治思想については、今回の都市計画決定に関する事項ではない。 <u>よって原案のとおりで支障ない考える。</u> なお、市民の暮らしに関わる事業についても重要と捉えており、担当部局へ伝える。</p>
-----------------------	---	---

都市計画事務手続きの流れ



都市計画の変更案に関する意見書

提出日 令和3年10月25日

菊川市長 長谷川 寛彦 様

提出者 住所 菊川市 [REDACTED]
 電話番号 [REDACTED]
 (ふりがな) [REDACTED]
 氏名 [REDACTED]

次の都市計画の案に対し下記のとおり意見書を提出します。

記

1 都市計画の種類及び名称

都市計画 3.4.3・3.4.71・8.7.3号

2 意見

1. 多額の借金は市民サービスの一層の低下につながる

今回の都市計画は、菊川駅の南北を繋ぐ自由通路と橋上駅舎を建設することが前提となっています。自由通路と橋上駅舎建設費用は示されておりませんが、同様の施設に対し、近隣の袋井駅の場合は31億円の費用が掛かったと言われていました。菊川市の令和3年度一般会計当初予算は約191億円ですから、それとの比較でも31億円という金額は、大型公共土木事業といわなければなりません。

その31億の大半が市の借金で賄われることとなります。借金の返済は、市の財政の足かせとなって市民サービス低下という重大な問題を生じさせます。

2. 新型コロナウイルス感染症防止対策は焦眉の課題

ご承知のように、今年8月、9月の菊川市の感染爆発は記憶に新しいところであります。市民は、県や市の自粛要請に伝えていたにもかかわらず感染爆発は止まりませんでした。

令和2年の東京都や沖縄県に緊急事態宣言が発出された時、菊川市議会は国に対して「新型コロナウイルス感染症対策強化等を求める意見書」を令和2年3月26日付で地方自治法第99条の規定に基づき提出し、「感染者の早期発見及び重症化防



止のため、地方における検査・医療体制の強化に向けた支援を充実させると共に、ワクチン及び簡易検査キットの早期開発を図ること」等を求めています。この意見書には、県内の感染事例3件と書かれていました。さらに菊川市議会は、令和2年4月14日には当時の太田順一市長あてに「新型コロナウイルス感染症による市民への緊急対応を求める要望書」を提出、令和2年6月2日には追加要望書を出しています。

令和3年10月23日時点の新型コロナ感染者数は、静岡県26,735人、菊川市437人となっています。残念ながら、国がやってきた新型コロナ感染症対策は支離滅裂といわなければなりません。「国民に自粛を要請しながら、オリンピックを開催」この一事をとってみても、感染症蔓延防止に矛盾していることは明らかです。

私たち市民が頼るのは市政しかありません。菊川市議会が、昨年、国に提出した「新型コロナ感染症対策の強化を求める意見書」に書かれているように「感染者の早期発見と重症化防止のための検査・医療体制の強化」を、市が率先してやっていただきたい。市議会が昨年4月に太田市長に提出した要望には「国・県の指示を待つことなく指導力を発揮し、素早い決断と対応を行うこと」と記されています。

私達市民は、制限された生活に耐えられなくなってきています。菊川駅整備より新型コロナ感染症蔓延防止対策に市が全力を傾けるべき時と考えます。

3. 菊川駅北整備構想は見直すべき時期にある

令和3年6月29日の地元説明会で、この都市計画は、平成14年の菊川町駅北開発基本構想を元に、平成23年の旭テック移転、平成25年のJRアンダーパスの完成などを経て、平成29年4月につくられた菊川駅北整備構想の中心的事業と説明されました。

新型コロナ感染症のために私たちを取り巻く環境は様変わりしました。この都市計画の元になっている平成29年つくられた菊川駅北整備構想をそのまま進めるのがいいのか、立ち止まって考えるべき時だと考えます。

まとめ

私は、6月の地元説明会でも、7月の公聴会でも意見を述べさせていただきましたが、それは今回の都市計画変更案に全く反映されていません。9月議会の横山隆一議員の一般質問への答弁で、菊川駅整備計画について市民説明会の開催は考えていないということでした。自由通路と橋上駅舎建設の費用を示しての市民説明会を求めます。幅広い市民の意見を聞いてから進めてください。(以上)

都市計画の変更案に関する意見書

提出日 2021年10月25日

菊川市長 長谷川 寛彦 様

提出者 住所 菊川市
 電話番号
 (ふりがな)
 氏名

菊川市
 [Redacted]
 [Redacted]
 [Redacted]

次の都市計画の案に対し下記のとおり意見書を提出します。

記

- 1 都市計画の種類及び名称
 都市計画 8・7・3号
- 2 意見

菊川駅南北連絡線は、JRを利用せず南北を行き来する市民は極めて少ないと予想され、「菊川駅南北を結び、駅周辺地区の均衡ある発展と交通結節機能の強化を図る」効果は期待できない。本計画は都市計画に名を借りた橋上駅設置を目的としている。橋上駅化には菊川市の多額の費用負担が伝えられている。

従って、JRと言う単なる民間会社の橋上駅新設を目的とした南北連絡線は作るべきではない。

しかし、橋上駅はJRの負担、南北連絡線部分は本市の負担なら、次の条件を付して賛成する。

南北連絡線南口階段部分は、JRの敷地内とせず、菊川市の敷地（駅前広場）とする（土地の買収・建物の補償などの費用の削減することができるため）。



都市計画の変更案に対する意見書

菊川市長 長谷山 寛彦様

提出日 令和3年10月25日

提出者 住所 菊川市

電話

氏名

次の都市計画案に対し、下記のとおり意見書を提出します。

1 都市計画の種類および名称

都市計画 8.7.3号（菊川駅南北自由通路）

2 意見

菊川駅南北自由通路は東海道本線と立体交差する歩行者専用道路であり、多くの問題点があり、反対の立場で意見を述べます。

第1は橋上駅化の問題です。市はこの工事を行う事により、菊川駅の施設に工事がかかり、その補償のために菊川駅を南北自由通路に移転新築して橋上駅化する、との説明です。

しかし そうではなく市は既にこの駅北口整備計画の最初より菊川駅の橋上化は計画しており、その為の南北自由通路を都市計画決定するのです。工事が施設にかかるからその補償のために菊川駅を橋上化するなどと云うのは余りにも見え透いた言い訳です。

市はなぜこんな説明をするのか、と疑問に思うのですが、やはり菊川駅の移転新築に巨額の市費をJR東海の為に投入することへの正当性がひっかかっているのではないかと推察せざるを得ません。もしそうでないのなら、南北自由通路だけの工事なら菊川駅の施設に掛からないようにやればJR東海への補償はなく、当市の負担を少なくなります。それをやらないのは当所からの計画であったからです。「なぜ JR東海（株）の所有物である菊川駅の新築移転に菊川市民の大事な税金を使い、工事費を全額市民が肩代わりしなければならないのか。JR東海の駅ならJR東海が費用負担をすべきである。莫大な菊川市民の大切な税金は市民のくらしの為に使うべきであり、税金の使い方が間違っている」これが第一の反対の理由です。

第2は財政の問題です。市はこの工事は概算で31億円の工事費を見込んでいます。その税源の多くは借金です。有利な合併特例債を使うとありますがそれも借金です。

いまの菊川市の財政状況のもとで31億円もの大型の先行投資事業に予算を使う余裕があるのでしょうか。

今の菊川市の財政状況について前太田市長は平成31年度の当初予算編成方針で次の様に述べています。

1 市の現在の財政状況を示す数値の内、実質公債費比率については、県内市町では一番



高い数値となっている。

2 経常収支比率については9割に近い数値となっていると云うことは、財政的余裕が少なく、財政の硬直化が進んでいること示している。

3 財政調整基金については、財政課の行った財政シミュレーションにおいて、今後 毎年度、数億円の歳入不足が生じることが見込まれる。

4 この様に菊川市の財政状況は非常に厳しいものと云えます。

この財政状況を家計で言うなら、「ローンの返済もあり、食うのが精いっぱい、貯金を取り崩して生活している。家計は赤字で家の新築など考えられない」と云うものです。

この財政状況は今も基本的には同じです。

前太田市長は経常比率が90%に近く、財政は硬直化しており、余裕はないと自認しています。現長谷川市長は9月議会の答弁で「菊川駅整備など多額な起債は控えるべきだ。経常収支比率の目標値はどう考えているか」との問いに「都市の平均値に対して本市の数値がどの程度にあるか、がひとつの目安」と答えています。都市の平均値は92%だと答弁しました。

この答弁では 前市長は90%で「財政は硬直化しており、余裕はない」との見解ですが、現市長は「92%でも財政は硬直化していない、余裕はある」との見解になります。

とても納得できる答弁ではありません。

当市は今後、多額な財政出動が要請される計画が控えております。最近2つの管理計画を公表しました。ひとつは公共施設の老朽化対策の為の公共施設等総合管理計画です。

この計画によると、計画の全期間である平成29年から令和30年までの30年間で、ライフサイクルコストの試算は433億円です。一年間で14億4千万円の支出となります。もう一つはごみ処理を行う掛川市と共同の環境資源ギャラリーの新たな廃棄物処理施設の整備計画です。施設の整備費と20年間の維持管理費の総額は460億円と想定されます。掛川市との共同ですがどちらも財政負担が非常におおきな事業です。

とても市の自主財源でやれるものでなく借金に頼ることとなります。借金の元利返済はますます財政の硬直化を招き、その返済分は市民の暮らしに回る予算が削られるのです。国保料や水道料が値上げされるのです。大型公共事業の借金のつけは市民に回されるのです。このような状況を考えるなら31億円もの市民の税金を先行投資事業としてJR東海の為に使うのは止めるべきです。

これが反対する第2の意見です。

第3は橋上駅化によって、どれほど菊川市の地域経済や財政が潤うのか、という問題です。市は潜在的発展性のある駅北地域の新たな街づくりの為の投資である。将来の人口増もはかれる。利便性の高い環境づくりにより、若い子育て世代が多く住むまち、就業の場を創設し、多くの人でにぎあう地域経済を支えるまち、駅近接の交通利便性を生かした歩行者が安全に行き交うまちを目指して整備したい、と述べています。

しかし 市はどのような根拠をもって議会でこのような発言をするのか、市はこのような発言の裏づけとなる調査した根拠をもっているのでしょうか。その根拠がなければこの発言は全くの空論になります。31億円もの莫大な投資を行うのです。市は当然その費用対効果を市民に示すべきです。掛川市 袋井市 金谷 島田市など近隣の駅まへの商店街をみても活性化しているとは思われません。掛川市は駅どころか新幹線が止まっても、駅前商店街は苦境のさ中にあります。菊川駅の利用者数は年々減少しています。

過日の住民説明会で私は南北自由通路が出来た場合の新たな利用者数 つまり現在駅を利用している乗降者以外の利用者数を尋ねたところ、市は答弁出来ませんでした。調査しなかったのです。南北自由通路は歩行者専用道路であり、自転車に乗ってと通ることも出来ません。徒歩で渡るしかありません。市は駅近郊の交通の利便性を生かした歩行者が安全に行き交うまち と云いますが、駅を挟んだ南北の市民が実際に徒歩で南北自由通路を渡って買い物や交流のために利用するのか疑問です。市は調査し報告するとの議会答弁ですので報告を待ちます。

かつての駅南土地区画整理事業は150億円もの市税の投資で長い年月をかけての事業でしたが、市側からみて最大の予想のはずれた問題点は、区域内の地価の上昇がなかったことです。当時 市は莫大な投資をしても地価があがるので、いずれかで固定資産税で元が取れる との判断でした。しかしバブル景気の過ぎたあとの景気の後退により地価は下がり、市の思惑は外れたのです。国の経済政策により市民のくらしは翻弄されます。市の政策も左右されます。国の政策に振り回されて市民に損失を与えないように市は堅実な調査を行い、誤りのない施策をおこなうべきです。

市は空論でなく、どのような根拠で人口の増加がはかれるのか、子育て世代が多く住む町になるのか、就業の場を創設し、多くの人でにぎあう地域経済を支えるまちになるのかその根拠となる費用対効果について市民に報告すべきである。その点が欠けているのがこの計画案に反対する第三の意見です。

第4はこの計画案は市民合意が希薄と云う点です。

市民の皆さんはこの事業のことをまだよく知りません。とくに事業費が31億円も掛かることは知りません。市は概算の事業費は発表しましたが、いまだに正式には事業費がどのくらいなのか発表していません。市民が政策判断する場合の一番肝心の事業費を発表しないということは、「商品の値段を知らされず、買い物を強要されるようなもの」であり、市の政策としては欠陥商品で従うことは出来ません。市はこの様な欠陥商品売るべきではありません。

市民合意に関し市長は議会答弁で「重要事業を進める際にはパブリックコメントや市民アンケート、関係団体へのヒアリングなど市民の皆さんに参加いただける機会づくりに努めてきた」と答弁しましたが、いづれも事業費抜きの、市の構想を関係団体で検討した程度で、全市民的な深い討議はありません。肝心な点は市民に知らせず、なし崩し的に事

業を進めてきたことは余りにも市民軽視の市政です。

また 当市の議会基本条例9条では「議会は、市長の提案する重要な政策について、議会審議における論点を明確化し、その政策水準を高めることに資するため、市長に対し、次に掲げる事項について明らかにするよう求めるものとする。

- (1) 政策の発生源
- (2) 提案にいたるまでの経過
- (3) 他の自治体の類似する政策との比較検討
- (4) 市民参加の実施の有無とその内容
- (5) 総合計画との整合性
- (6) 財源措置
- (7) 将来にわたるコスト計算

2 議会は前項の目的を達成するため、毎年2月に召集される議会の定例会の会期中において、市長にたいし、同行の政策の概要および策定日程について説明を求めるものとする。とあり、解説で「行政が重要な政策を提案する場合、7つの条件を示すことをもとめています。これは政策の公正・透明性の確保と議会審議での論点の明確化を図ることとしています。・・・とあります。この条例に示されている市の重要な政策提案の在り方に比べれば、今回の当市の駅北口整備計画はあまりにも杜撰な提出であります。市は9月議会の一般質問の中でこの点を指摘され、議会からの正式の要請はない とつっぱねていたがあまりにも実のない形式的姿勢でした。議会を代表する議長が常任委員会でこの条例にもとづき質疑をしています。市民にこの問題を知らせ市民討議を広め深めるためにも、市はこの条例にもとづいた政策提案を行うべきです。

また 市は今後の進め方のスケジュールを公表しました。

その計画によりますと、J Rの概略設計が完了する今年10月に議会に報告し、11月には都市計画審議会にかけ、都市計画決定し、J R東海と工事について覚書の締結を行い、12月には工事協定をする予定です。これではあまりにも市民軽視の進め方です。この間コロナ感染の緊急事態宣言もあり、市民は行動の自粛が要請され、市も十分な市民への周知徹底がなされておりません。概略設計を知っているのは議員のみです。議員は市民にたいして説明責任を負っています。市民の声を聴き、市政に反映する責任を負っています。市は本気でこんな短い時間で市民に周知徹底し、議員が説明責任をはたし、意見を聴取できるとお考えでしょうか。長谷川市長は議会答弁で「まちづくりを進めていく上で市民の皆さまの意見を聞き、その意見を反映することは大変重要であると考えており、今後も広く市民の皆さまの意見を聞く機会づくりに努めてまいります」と答えております。今度の事業は概略設計が完了し事業費が明らかになり、議会に報告された段階で、初めて事業の全容が詳細が市民に明らかになるのです。ですからここを起点に改めてこの事業について賛否を問う市民的討議を行うべきです。市長の議会答弁を実践するなら、市はこのような市民軽視、条例軽視、議員の任務さえ軽視したスケジュールを中止し、市民に開かれた、市民の声を重視したスケジュー

ールに改めるべきです。

この計画案は市民合意が希薄であるというのが四番目の反対の意見です。

第5は駅北口に改札所がほしいという駅北市民の要望についてです。

以前からの駅北地域の市民の皆さんのこの要望についてはよく知っていますし、わたしもこの要望を支持します。私にも駅北に親戚もありますし、多くの友人もおります。ただその人達も市の計画を聞いて、「31億円もかかる豪華な駅の改札所を望んでいるのではない」と申しております。市はこの地域要望に対してこれをどのように捉え、どのような問題意識をもって対応してきたのか。市は最初からまともに考えておらず、市の橋上駅化と云う構想を優先させ、市民要求に基づいたJRとの交渉は形だけのものだったのではないか。真剣に市民要求を取り上げ、その実現の為にあらゆる調査を行い、要求実現を目指すという姿勢はなかったのではないか。この様な疑問を持っていました。今回9月議会でこの問題に対する長谷川市長の答弁がありました。

市長（長谷川寛彦君）「私もそういった、安くできるならそれはそれでいいことだなというふうに思ったところで、この立場にならせてもらったところの中でJRさんに、なかなかこの話うまく伝わらなかったんですけど、話しをしていただいて、実際に、できるできないかはちょっとなかなか、规则的にJRさんが北口だけを跨線橋を延伸して、向こうから入り口だけを造ることがJRさんが許す、許さないは別としても、そういったいろいろな技術的にはやれないことはないでしょうけれども、まず補助金が下りない。それからもう一つ、起債です。有利な起債です。特例債とかそういったものと、交付税で後から7割返ってくるとか、有利な一般財源、非常に少なく済ませる方法をいま現在考えていただいているんですけども、そういったこともできない。それから、やはり北側にJRの駅員さんが必要になってくるといことになると人件費もかかってくるとか、ランニングコストの負担も強いられるとか、そういったこともいろいろ（ ）の中で比べていくとなかなか、発想的には私もやはり鉄道会社の社長をやったときに、やはりできるだけコストを下げるといことは考えたんですけど、実際に相手もあつての話の中で、うまくいかないというか、なかなかできない話なんだなというのが、しかもお金も以外と大きな金額がかかるんだなと。まだ答えが出ているわけではないんですけども、そんなような話も聞きながら、これから全体のそれぞれの経費がこれくらいかかるよというのを議会の皆様に説明をさせていただいて、そしてご判断いただくというような形を取りたいなというふうに思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。」・・・と答弁しました。

この答弁からJRとの交渉の様子が伺えるのですが、工事をお願いする自治体の要望よりも鉄道と云う公的業務を担うJR東海の営業方針を譲らない大企業の威圧的姿勢が感じられます。切実な市民要望を背負い、こんな姿勢に負けない粘り強い交渉が求められます。

財政的な問題で合併特例債が「交付税で7割かえってくる」と云う認識は誤りです。

普通交付税は国の総額が決まっており全国の自治体の交付税額は毎年その額をオーバーし、

国によって調整されるのです。実際には7割全額が交付税で入ってくるわけではありません。駅員の人件費を問題にしますが、向い側に駅舎があり自動改札もあります。駅北口改札所も出来るのではないのでしょうか。とおり一遍の調査ではなく、もつと深い広い調査研究をすれば当面する課題も解決できるのではないのでしょうか。市長は「安くできるならそれはそれでそれでいいことだと云うふう思ったところで、この立場にならせてもらった」とも答弁しています。市長も経済の停滞が続き、景気の先行きが不透明な今の時期に、大型事業を行うことは財政上避けたいとお考えをお持ちなのではないのでしょうか。「まだ答えが出ているわけではないんですけども、これから全体のそれぞれの経費がこれくらいかかるよというのを議会の皆様に説明をさせていただいて、そしてご判断いただくというような形を取りたい。」と答弁いたしました。概算31億円もの事業費がかかる橋上駅化か、それとも地元要求の駅北口改札所がよいのか、この判断は当市にとっても市民にとっても財政上でも重大な判断です。議会だけの判断でなく、広く市民にしらせ、もっと時間をとって、市民的討議を行い判断すべきです。

駅北口改札所の議会検討を十分にしないまま、橋上駅化を市長与党派が多数をしめる議会のみで審議で決定しようとする市側の方針に反対であるというのが5番目の意見です。

最後の意見は市の政策判断の問題です。

市は31億円と云われる南北自由通路、橋上駅化の大型先行投資事業を市の重点政策に位置づけ遂行しようとしています。しかし市民のくらしから見ればこの事業は不要不急の事業です。市民にはもっと先に取り組んでほしい事業が山ほどあります。毎年各自治会が市に要望書を提出しても、予算がないと先送りされる状況が続いています。たとえば五丁目地域の水害対策などもう10年以上も前から要望しつづけていてもいまだなんの返事もありません。

いまコロナ禍と9年も続いた安倍、菅政権のもとで市民の切実な要求は渦まいています。安倍、菅自公政権のアベノミクスに代表される経済政策は規制緩和と自己責任の新自由主義政策のもとで菊川の地域経済も深刻な打撃を受けています。

飲食店や各商店は補償を伴はない自粛政策のもとで売上が減り、廃業の危機を迎えています。商店街はシャッター通りと化し、かつての賑わいのおもかげもありません。

家族経営の農家もコロナ禍で食料の需要が減り苦境に陥っています。農家がいくら困っても農産物の自由化を続け、今年の生産者米価は生産費さえ償えない価格に暴落しています。当市の地場産業であったお茶は赤字経営が続き、耕作放棄が拡大し、茶園は荒れ放題の状況です。この状況がアベノミクス政策の地域経済に与えた実態です。

福祉の面でも自己責任論に基づく政策が強まっています。自助、共助、公助と公助つまり公的支援は最後です。健康で文化的生活を国は補償しなければならないと云う憲法の国の義務が抜けています。病気になっても滞納を理由に保険証がもらえず医者にもかかれぬ人が当市にもおられます。

更に 異常気象の問題があります。以前とちがって毎年のように大雨に見舞われ、家屋の浸水に悩む地域がたくさんあります。しかし市はその地域住民が安心してらせるような対策を立てようとする姿勢や真剣な対応はありません。これは市民よりの声です。

この様な状況の中でいま地方自治体の第一の重点政策は市民の暮らしを守ることです。コロナ禍のあとの市の政策は、アベノミクスに代表される新自由主義の政治からの変革です。市民の命と暮らしを守ることこそ市の重点政策です。

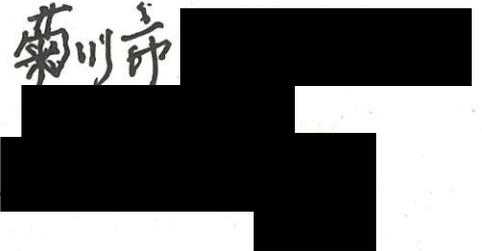
ハコモノ重視の古い政策でなく、JR東海の為に市民の税金を使うような大企業奉仕の政策は市の重点政策ではない、と云うのが最後の意見です。 以上

都市計画の変更案に関する意見書

提出日 令和3年 10月 26日

菊川市長 長谷川 寛彦 様

提出者 住 所
電話番号
(ふりがな)
氏 名



次の都市計画の案に対し下記のとおり意見書を提出します。

記

- 1 都市計画の種類及び名称
都市計画 . . . 号
- 2 意見

別添のとおり



菊川市長 長谷川寛彦様

都市計画道路の変更案に関する意見書

文書による意見を申し出します。

今般、「東遠広域都市計画道路の変更」について、資料を閲覧しました。
これについて意見を申し上げます。

1. 駅前通り線の変更として、①「駅北線」②「南北連絡線」を追加事業としています。
都市計画法に基づく行政手続きとのことですが、「駅整備事業」の前段として実施する事業との記述はありませんでした。この記述を記載すべきではないですか。
" 閲覧可 " の手続きを公表していますが、「駅整備事業」と「都市計画道路の変更」が、密接不可分の事業となっていることを認識できる市民はどのくらいいるでしょうか。行政手続きの手法には理解しづらいことがあります。
また、閲覧資料の表題にある「東遠広域都市計画道路の変更」という内容の意味するものは何なのか、関係性が判りません。事業主体が「菊川市」であるのに「東遠広域都市計画道路の変更」としていることに対して説明していただきたいです。
「駅整備事業」とした当市の大事業の推進計画について、法体系、手続き体系、事業名称がつまびらかに認識できるようにしていただきたいです。
是非とも市民層の認識度合いを想定したものとしてください。
2. 10月28日 全員協議会で「駅整備事業」の事業計画の全容を提案するのことに側聞しています。
7月30日の公聴会で公述申出書を提出しました。この取り扱い手続きの経緯はどのように推移するのですか。公述内容の検証と議会提案の関連性はありやなしや。手続きは不明です。公聴会での公述はどんな価値が存在するのでしょうか。
行政は一節ずつ行政手続きを積み上げていますが、一節も後戻りしない、立ち止まれない行程を進んでいるようです。平成29年以降、市民に対して本事業の説明すらありません。行政、議会、市民のバランスが取れていない運営に疑義を持ちます。行政、議会、市民のバランスが取れていない運営に疑義を持ちます。
" 市民代表たる " 市議会の承認で " 事足れり " ですか。都合の良い選択肢を最優先としているのではないのかと疑義を持ちます。
3. 「都市計画道路の変更」について、「南北連絡線」を歩行者専用道路とし特殊道路の指定としています。その理由として「駅周辺地域の均衡ある発展と交通連絡機能の強化を図るため・・・」を掲げています。
「南北連絡線」は、「橋上駅舎」設置に不可欠な機能になると思われませんが、「橋上駅舎」設置と「橋上駅舎」設置の関係、利便性、利活用の必要度合い等駅利用者の

評価に加え、「南北連絡線」のみを利用するであろう住民の利用価値はいかほどになるかの判断は、「駅周辺地域の均衡ある発展と交通連絡機能の強化を図るため・・・」とした期待値のみで押し進めるように受け止めます。賛同することは出来ません。

「南北連絡線」のみを利用するであろう住民の利用価値と費用対効果は、一層の深掘した検討を求めます。

4. 「駅整備事業」に係る発端は「駅北口改札所設置」の要望からであり、駅北口方面の駅利用者の利便性に応えるための簡易な機能に留めるべきです。現計画はあまりに過剰な計画（「橋上駅舎」「南北連絡線」「北口広場」「駅南 16m道路」）が盛り込まれています。

平成 29 年度に構想案が提示されていますが、「駅北口改札所設置」の要望から膨らんでいったことであり、行政の仕事として「まちづくり将来計画」にスケールアップさせていったのではないのかとの疑義を持ちます。“絵はいか様にも描けます”。財政と費用対効果の検証、不要不急の事業の選別、限られた財源の使途と優先度の検証。・・・このような視点から、行政チェックを本務とすべき市議会の役割と機能が果たされていないことを真に憂っています。

行政、議会、市民のバランスが取れた市政運営になっていないことに疑義を持ちます。

以上

令和 3 年 10 月 26 日

菊川市