

相模原市が暴挙！ =大西大通りの市道認定 3月議会可決=

反対者が多く、国(県)から事業認可が取れないからといって市道認定を先にする！？

順序が逆です！

私たちは議会へ「可決しないで！」と陳情を出し、各議員へ訴えて回りました。【→2 ページ以降を是非ご覧ください。】 もちろん市長とまちづくり課へも同じ趣旨で抗議文を届けました。

他の政令指定都市関係者も呆れています

「東京都以外どこの政令市・自治体でもこんなこと聞いたことがない」と仰天。

今回の3月議会へ市が提案した市道認定の本質

一部の住民が測量調査を進めて欲しい、と言っているからという表面的な理由で、市は本来の都市計画法に基づく手続きを無視して、反対住民の団結を分断し切り崩す意図を持って強引に前へ進めようとしている、と考えます。

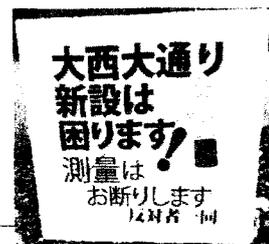
皆さん 市道に認定されても、今まで通りの方針で大丈夫です。

測量拒否「お断り」 皆がこれを貫けば絶対道路は出来ません

4月以降の測量は強制力はありません。2/9の質問会で市はハッキリ認めました。

ここに住み続けたい、だから測量は協力しません！

・・・という地権者・住民の意思は尊重されます。



住宅地にこんな道路は要りません！引き続き、力を合わせていきましょう

大西大通り線新設に反対する会・大西大通りを考える住民有志（西橋本2・3丁目）

連絡先

橋本駅周辺

リニア巡る道路岐路に

きょう 審査 認定議案、住民は陳情

リニア中央新幹線の新駅建設が進む相模原市緑区の橋本駅周辺で市が整備を計画する道路「大西大通り線」が岐路を迎えている。同線を市道に認定する議案を市議会に提出した市に対し、立ち退きを迫られる住民有志らは可決しないよう求める陳情で対抗。いずれも6日の建設委員会審査される予定で、リニア開業を見据えたまちづくりと住民の暮らしとの間で揺れてきた道路計画の行方が注目されている。

■制限

大西大通り線は住宅街を約1キロにわたって横断し、用地取得の対象となる家屋などは約100棟に及ぶ。リニア新駅設置を好機として人や企業を呼び込みたい市は2022年の計画公表以降、「同線は橋本のまち



づくりを行う上で必要不可欠と理解を求めてきたが、ライフプランに影響を受ける住民らは反発。市は県による事業認可について「24年夏ごろまでの認可取得」から「今年4月以降の申請」へと延期している。

(山本 昭子)



市提出の議案を可決しないよう訴える住民有志ら
＝相模原市中央区

築や改築の際に市の許可が必要となるといった制限を受けることになる。市としては事業費の増大につながるが、先ず整備する第1工区に加え、後続工区も含め一括して市道認定する考えを1月の近隣住民説明会で提示。「後続工区の地権者から『今なら土地売買の交渉はできるが、10年後に来られても年齢的に厳しい』という声もある」とも説明し、住民が反対一色ではないことをうかがわせた。

■変化

本村賢太郎市長の発言も微妙な変化を見せる。昨年12月まで住民への説明不足を認めていたが、説明会後の2月の定例会見では事業推進や補償に関する声も増えているとし「今までなかった声が出始めたというのは大きな前進」とした。

市、住民の双方からボールを投げられた形の市議会からは市への指摘が相次ぐ。無所属の羽生田学氏は「市道認定によって立ち退きを拒否している住民に対して強制力が働くのではないかと懸念。自民の大槻和弘氏は「唐突に議案が提出された感が否めない。道

路認定は住民の私権制限につながるもの」とくぎを刺し、「誠心誠意、説明に取り組んで」と注文した。

■不信

住民らは憤りを募らせ、陳情書に名を連ねた男性は「私たちにもっと丁寧な説明をすることを飛び越え、道路認定しようとする暴挙に出た」と指摘。別の男性は「代替地があればいいが、自分たちで探してこれの一点張り。冗談じゃない」とため息をつく。

「市の裏切り、反発増大」

大西大通り線を市道認定する市提出議案を可決しないよう求める陳情には「大西大通り新設を考える住民有志世話人」として7人が名を連ねている。

市が路線全体を市道認定する理由に後続工区の住民からの声を挙げていること「地域住民の分断を図っている」と指摘。2023年の都市計画決定の際、審議会から住民への説明について「最大限の努力を」と付帯意見が付いたことや、リニア中央新幹線の開業時期が遅れている現状にも触れ「住民が納得いくまでし

道路計画の公表を巡る市への不信感も尾を引いている。大西大通り線の線形はリニアが通る地下トンネルと重なっており、ある女性「JR東海と地下利用の契約を結んだはずが約3カ月後に道路計画を知らされた。『住み続けられると思ったからJR東海と契約したのに、今度は何でどかさやいけないの』とし、肩を落とす。『本来ならゆっくりに退職後の時間を過ごせるはずが、今はマイナスのことしか考えられない」

っかり時間をかけて鋭意説明を尽くすことが行政の取るべき道」と求める。

さらに、市はリニアが通るトンネル向けにJR東海が地下を利用する契約を住民と締結する関連業務を同社から受託している立場だった一方、住民に立ち退きを迫る大西大通り線を計画、公表した経緯について「市によって裏切られた」と指摘。今回の議案は「住民の理解が進むどころか一層の反発を増大させるだけ」と訴えている。

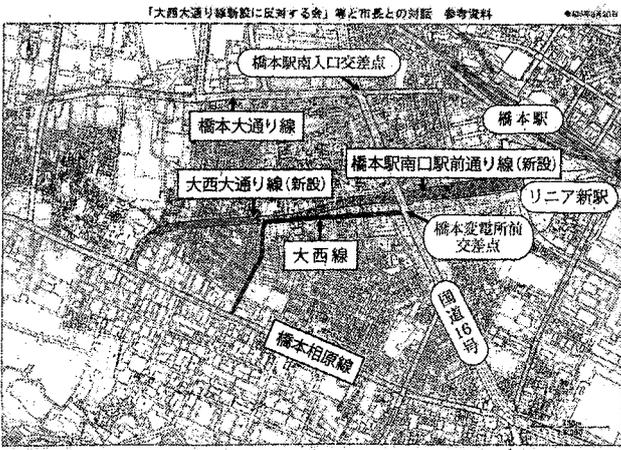
(山本 昭子)

議会建設委で市道認定

相模原市 大西大通り線 地権者の陳情不採択

相模原市が緑区の橋本駅周辺整備事業で計画する新設道路「大西大通り線」を巡り、市議会建設委員会（折笠正治委員長）は6日、大西大通りを市道認定する議案を賛成総員で可決した。立ち退きを迫られる住民有志が提出していた市道認定を可決しないことを求める陳情は、賛成なしで不採択となった。議案は市議会3月定例会最終日の25日の本会議で可決される見通し。

採決では折笠委員長以外の委員8人中、住民2人がさかみらい2人、公明2人、立民、維新の各1人の全員が賛成した。大西大通り線は、リニア中央新幹線の「神奈川県駅（仮称）」が建設される橋本駅南口地区と隣接する橋本駅南口地区と隣接する相模原イノターチエンジ（ICC）へと繋がる橋本相原線を結ぶ2車線の新設道路。リニアトンネル上の緑区西橋本の住宅街を約1キロに渡り横断し、住宅など約100棟、約200人の地権者が立ち退きの対象となっている。市は道路用地取得のための測量を進めていきたい考えだが、地権者には「市の測量に協力しない」などの反対運動も起



議案を可決しないよう求める住民有志ら
—2月28日、記者クラブ

市は同線を「第1工区」と「後続工区」に分け、国道16号から西橋本2丁目交差点までの第1工区は「2024年夏ごろに事業認可（県知事の認可）を取得し事業を進めたい」としている。市は同線を「第1工区」と「後続工区」に分け、国道16号から西橋本2丁目交差点までの第1工区は「2024年夏ごろに事業認可（県知事の認可）を取得し事業を進めたい」としている。

めるとしていたが、その後、「ことし4月以降の申請」に見送っている。今回の議案は「事業認可」ではなく「市道認定」で、住民有志らは25年1月の住民説明会で「第1工区と後続工区で路線全体を一括で市道認定すると突然、説明された」と憤る。市は委員会では「後続工区の地権者から相続やライフサイクルの変化により、市に買取りの要望があったため、これに対応できるようにするため、また、新たな宅地開発などを防止する必要がある」として、土地利用の制限を設けることで路線整備を確実にするために」と説明した。市道認定された場合、住民は住宅工事などで市の許可が必要になるなどの制限を受けることになる。

協力して測量を進めていた。後続工区は今後、理解を得ながら測量を行っていく」と答えた。南波市議は「測量は半数程度しか協力を得られていない。反対の陳情が提出されていることを重く受け止め誠実な対応をしてほしい」と述べた。スケジュールについては市は「第1工区は33年3月末の完成を目指し、後続工区は25年度から用地測量を実施する予定」とした。立民の臼井貴彦市議は「立ち退きとなる住民で高齢者は代替地を不安視する声が多い」と指摘。市は「住民の代替地となる移転先の支援などの検討を進める」とした。自民の阿部善博市議は「十分な準備が尽くされてきたのか疑問が残る。せつそくな感じを受け

る。市民理解を含め、本来であれば道路整備など、先んじてまちづくりを進めておくべきであった」と苦言を呈した。住民有志らは2月28日、市役所で市道認定を可決しないことを求める陳情について意見を聞いた。住民らは「名古屋駅は地上200以上の高層建物の下にリニア駅ができる。品川駅も駅ビル

3月6日の市議会建設委員会では市の姿勢に議員から注文・苦言が相次ぎました。

採決では不採択とした議員でしたが、採決する前の審議では反対の住民の訴えを汲んだ意見を次々に口にしました。そのように言わざるを得なかったのは、私たち反対する住民のまっとうな訴えを、さすがに無視することが出来なかったからではないでしょうか？ マスコミ各社も大きく報道し、この問題は注目されています。100世帯をどかせようとする大西大通り計画は、それほどひどい市の進め方だ、と言えます。

議会へ提出 陳情書 陳情書につづられた、その理由^{わけ}を是非お読みください。

(文中の傍線は編集者がつけました)

大西大通りの市道認定の提案を可決しないことを求める陳情書

陳情の趣旨

大西大通りの市道認定には反対します。市議会として市の市道認定の提案を可決しないよう陳情します。

陳情の理由

1, 本村相模原市長は大西大通り新設の事業認可については、昨年12月23日の定例会見において、現時点では住民の理解が得られていないとして事業認可手続きは見送っている。ところが、市は本年1月18、19、20日に実施した都市計画道路大西大通り線に関する近隣説明会で突然路線全体について「路線認定及び区域決定(変更)」行うと説明をした。十分な地域住民への説明も行われず納得もしていない地域住民との話し合いも行わず、当市道認定を3月議会に提案し、事業認可前に路線の認定及び区域決定(変更)を行い第一工区及び後続工区の路線全体を行うことで道路認定を前倒ししようとしている。

その理由について、後続工区等地権者の中には測量などの要望があることをあげている。これは、多くの住民がこの事業計画に納得できていないため事業認可を取得できないと市長自ら発言していることを踏まえれば、都市計画法による事業認可ができない現状から道路法による市道認定をかけることで、当事業計画の多数の反対者と少数の希望者があると言う理由付けをして地域住民の分断を図っていることに他ならない。

現路線全体の地域住民は、長年隣り近所で苦楽を共にしてきた間柄、地域コミュニティがある。「事業認可」が遅れているからとして今回のような市道認定を先行して行うという、住民に不安と動揺を煽り地域集団を分断するような事業法を適用することは、行政としてあるまじきことである。

2, 加えて都市計画道路事業は、事業認可取得後に路線認定して、事業のための現地調査などの測量を行っているのが一般的であり都市計画法の趣旨に沿った流れである。事業認可が遅れているのは、そもそも地域住民を無視した行政主体の道路計画が発端である。リニア新幹線事業開業も2034年以降になると公表している中、事業認可が取れないのであれば、どこそん住民が納得のいくまで、しっかり時間をかけて鋭意説明を尽くすことが行政の取るべき道である。

都市計画審議会答申には「都市計画道路にご協力をいただく住民の方々に対して、より丁寧な説明を行なうなど、引き続き理解を得られるように、市としても最大限の努力をしていた

だく必要がある」と付帯意見が付いた。都計審にあえてこのような付帯意見がつくことは大変重いことと捉えるべきである。

今回の市の提案は、この大変重い付託を無視した行為であり、市自ら「最大限の努力」を投げ捨てて強引に大西大通りを作ろうとすることに他ならない。断じて許されない行政行為である。

3、更に相模原市は、JR 東海とリニアトンネル用地取得の委任契約を結び、(リニアトンネルと大西大通り線の双方に係る)地権者に大西大通りの新設の説明をしないで、トンネルの区分地上権設定の契約をさせた。その後 2022 年 6 月都市計画による大西大通り線が突然発表され、トンネルの契約のみであれば土地家屋は残り現在の生活を維持できるとして区分地上権設定をした地権者は、相模原市によって裏切られた。このことは都市計画行政における裁量の実体的統制基準(信頼保護の原則)を無視したあり得ない行為である。このような都市計画法の運用において原則を大きく踏みはずした問題の多い行為に対して、住民は「寝耳に水だ」「後出しジャンケンだ」「詐欺だ」「法令違反だ」と強い怒りと不信をぶつけてきた。そして昨年 9 月の市議会において、このことがすでに指摘されているところである。このような重大な問題を抱えた大西大通り計画を強行するための市の提案は、住民の理解が進むどころか一層の反発を増大させるだけである。可決させれば、市政に大きな汚点となり将来にわたって禍根を残すことになる。議会はそのようなことに加担しないことを切に願う。

最後に

今回の市の市道認定の提案は、住民の地域コミュニティを分断し、都市計画審議会の重い付託を無視している。また都市計画法の原則・本来の運用指針も無視しており、住民にとっては「法令違反」同等の乱暴な行為であり、住民の度重なる反対の意思を根こそぎ踏み倒すような行為である。従って断じて許されない行政行為である。

よって、市議会は市の市道認定の提案を可決しないよう切に求めます。

2025 年 2 月 14 日

相模原市議会議長 古内 明 殿

大西大通り新設を考える住民有志世話人

竹内安夫

他 6 名連名

(文中の傍線は編集者がつけました)

リニア駅上に道路しかできないという詭弁は市側の怠慢

J R 東海職員から地権者への説明について

1. 地権者への説明 R 5.12.12

担当者 東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部・中央新幹線建設部
中央新幹線神奈川西工事事務所係長
中央新幹線神奈川西工事事務所係長
中央新幹線神奈川西工事事務所主任
中央新幹線神奈川西工事事務所

2. 説明内容

JR 東海担当者が地権者への説明の中で、全国新幹線鉄道整備法により神奈川県駅として相模原市の橋本に駅を作ることになって工事を進めているところです。神奈川県駅の橋本駅は横浜線や相模線及び京王線への乗り換えを考慮して地上に近いところまで上がってきていますが、これは J R 東海側の駅舎を作らなければならない理由からです。駅を造らなければ大深度でそのまま進めばいいのですが、乗り換え駅の利便性を考慮して地上に近いところに駅舎をつくることになったと言っています。

説明のポイント

- ① JR 東海は、当初から神奈川県駅舎は地上に近いところまで上がってくる計画です。
- ② JR 東海は、駅舎の上に道路を作ることは全く聞いていないし、何かを作ることも市からは聞いていないため、普通の駅舎の工事で計画しています。
- ③ JR 東海は、そもそも駅舎の上に構造物を作れないと言うことは全くありません。名古屋のゲートタワービルは地上 200メートルの高層建物ですが、その下にリニア駅が出来ますし、東海道新幹線の品川駅も 6~7 階建てで、その下にリニア駅が出来ます。
駅舎の上にどれだけ荷重が掛かってもリニア駅は出来ます。
- ④ 当初から荷重が掛かるものが出来る計画なら、用意しておけば大きな構造物は出来ます。
神奈川県駅舎(橋本駅)も当初から計画さえしておけばどんな建物でも出来ますし、駅の構造さえしっかり作れば問題ありません。
- ⑤ JR 東海は、相原高校敷地内の駅舎の上は何も建てないということで躯体は作ってしまっています。
- ⑥ 相模原市は、上に何も建てないこの段階から計画を始めているので大きな建物は出

来なくて道路しかできないと言っているのかも知れません。

⑦ 最初から都市計画をしておけば、100mでも200mでも建物は建てられたはずです。

以上、JR東海が地権者に説明をしています。この会話の内容は説明者から録音記録をしていることを事前に説明して録音したものです。

3. 市が都市計画道路大西大通り線の地権者に説明した内容は、この線形になったのはリニア駅舎の上に道路しかできないから計画道路にしたと説明しています。

しかし、リニアの担当者からの説明をよく聞くと、市側が当初から駅前整備計画をしっかりとやってこなかったからであり、リニア駅上に道路しかできないという詭弁は市側の怠慢です。

それを、様々な理由を作り延長線上に大西大通りを計画し、西橋本2・3丁目地権者に協力しろと迫っているものです。

「こんな、理不尽に協力できますか？おかしいでしょ！」と地域の住民が思うことは当たり前です。

市議会議員の皆様も、しっかりこの都市計画道路の問題点を理解し地域住民の立場にたった公平・公正な判断を求めたいです。

4. 都市計画道路「大西大通り線」の問題について

前記した内容は、大西大通り線の交通予測を含めた沢山の問題点の1つですが、相模原市がこのリニア駅事業を推進する中で、十分な検討・討議も行われないうままここまで来てしまった大きな失敗です。

未来につなげるまちづくりを、何故清閑な西橋本の住民を立ち退かせて道路を新たに作る理不尽な計画を許すのかわかりません。

少なくとも、リニア事業は全体として営業開通は2034年以降大幅に遅れるとも発表されていますし、十分時間があるはずで

もう一度、地権者等地域住民と共に話し合い少なくとも理解が得られるような計画に見直しをするべきです。

これが、西橋本2、3丁目地域住民の声であり、次世代に託す願いでもあります。

5. 結論

相模原市は、神奈川県リニア駅周辺等まちづくり構想をもう一度見直しをするべきです。

特に、都市計画道路「大西大通り線」は構想の段階から地域住民と話し合いも行われず一方的に計画してきたものであり、当初に戻って計画をするべきです。

是非、地域代表の市議会議員の皆様にもご理解して頂きたいです。

令和7年2月28日

大西大通り新設を考える住民有志世話人一同

「住民の不安取り除く」

大西線 巡り市長 申請時期は明言せず

相模原 リニア中央 新幹線の新駅

建設が進む相模原市緑区の橋本駅周辺で市が整備を計画し、立ち退きを迫られる住民の反対の声が根強い。「大西大通り線」を巡り、本村賢太郎市長は26日の定例会見で、これまで「4月以降」とだけ示してきた県への事業認可申請のタイミングについて「住民の生活の不安が一人でも多く取り除かれる環境をつくった中で判断をしていきたい」と述べ、さらに具体的な時期には踏み込まなかった。

同線を巡っては市議会が25日に市道に認定する市提出議案を可決。ただ、審議過程では住民への丁寧な対応などを求める声が相次いでおり、市長はその点に触れて「寄り添った対応をとれるようにしたい」と強調。4月に新設する部署「リニア拠点整備事務所」を中心とする戸別訪問の実施や、時期は未定ながら自身が出

席する説明会を開催する考えも示した。

要望の声がある代替地の確保については「市として代替地を用意することはでき

同新聞 2025. 3. 26

リニア巡る道路 事業認可が焦点

相模原

リニア中央 新幹線の新駅 建設が進む相模原市緑区の

きないが、不動産関係団体を紹介し、代替地を提示してもらおう方策もあるとして、団体と連携する検討を進めているとした。

(山本 昭子)

橋本駅周辺で市が計画する道路「大西大通り線」を巡り、相模原市議会は25日の本会議で、同線を市道に認定する議案を賛成多数で可決し、可決しないよう求める住民有志らの陳情を不採択とした。今後は、市が「4月以降」とだけ示している都市計画法に基づく県への事業認可申請の時期が焦点となる。

同線は約1.5キロにわたって住宅街を横断し、立ち退きを迫られる家屋などは約100棟に及ぶ。採決前の討論では長谷川久美子氏(颯爽)羽生田学氏(無所属)が登壇。長谷川氏は市が想定する同線の交通量(1日当たり約7700台)について、リニアの開業遅れや人口動態の変化を踏まえた再試算の必要性などを指摘。羽生田氏は市民に対する市の説明について「同線には効果があるという理想だけを示し、理解を得ようとしていない」と疑問視し、市道認定は「拙速」として撤回を求めた。

記事の傍線は、編集者。

市道認定が可決、住民側の陳情は不採択でも、がっかりしません

議会最終日の採決の前には「住民の陳情には賛成、市の市道認定は反対」の意見陳述もありました。そして5名の議員さん(颯爽の会、共産党、無所属の方々)が賛成してくれました。陳情に賛成された議員の皆さんには、まっとうな議員としての良心を感じます。心からの拍手を！

4月以降の戸別訪問にも、うろたえません

可決したとは言え、本村市長は建設委員会の議員や最終日の議員からの厳しい意見を無視できないようです。今後私たちとしても、市長が市民の前で対話をする「市長対話」を求めています。皆さん。私たちはまっとうなことを主張している、という自信を持ちましょう。そして4月以降の戸別訪問は、測量拒否のキッパリとした姿勢をもって市に対応しましょう。