

村岡新駅設置の覚書を4者（神奈川県・藤沢市・鎌倉市・JR）で締結 市民の反対の声を無視しての「決定」は許されません

村岡新駅の整備費（概略設計）

150億円・自由通路16億円

藤沢市は2月8日、神奈川県・藤沢市・鎌倉市・JR東日本の4者で村岡新駅設置等に関する覚書を締結しました。

「覚書」の主な内容は下表の通りです。2月議会建設常任委員会で見解の内容が報告されました。

藤沢市の負担額は駅の負担分、約41億円と自由通路、約16億円、合計約57億円になります。藤沢市はこの間、「概略設計の結果が160億円以内であること」、JRが費用負担することを条件に事業実施の判断する」としてきました。今後、3

県市とJRで新駅設置を進め2021年度基本設計（基本協定）、22年度、詳細設計を経て着工し、8年後の32年に新駅開業の予定とのことです。

村岡新駅等に関する覚書の内容

- 新駅整備費 総額約150億円
（新駅建設費・システム改修費・用地費等）
費用分担 神奈川30.0%（45.00億円）
藤沢市27.5%（41.25億円）
鎌倉市27.5%（41.25億円）
JR東日本15.0%（22.50億円）
- 自由通路 約16億円
（藤沢市が全額負担）
- 新駅整備の設計・施工はJR東日本が行なう
*駅開業は2032年頃の予定

5000筆以上の「新駅設置反対署名」を県知事と市長に提出

市民団体は、昨年から村岡新駅設置反対の署名活動を行ない、5000筆を超える署名を神奈川県知事と藤沢市の鈴木恒夫市長に提出しました。「藤沢駅・大船駅間4.6キロ、時間にして約4分程度しかからないのに、その中間地点に駅をつくる必要性はない。新駅建設と周辺開発に最大400億円もの税金を使うのはムダ使いだ。そんなお金があるならば、市民のコロナ対策や医療・福

祉・暮らしに回すべき」との要旨です。しかも、市が実施した、村岡のまちづくりについてのパブリックコメントを12月18日から1月18日の期間で実施し、市民の意見を聞いたばかりで、結果の公表もされていない段階で「締結」を発表をするなど、市民の声を真摯に受け止める姿勢はないと言わなくてはなりません。



党藤沢市議団「中止」を文書で要望 2月議会の代表質問等で追及

日本共産党藤沢市議団は、2月15日、鈴木恒夫市長に対し、村岡新駅設置と周辺の大規模開発を中止することを求めた要望書を提出しました。内容は、①市民から反対の声が強いこと ②180億円と巨額を要する設置費用は消費税を入れた金額です。しかし、駅舎は非課税なので課税できないため、166億円は安くなったとはいえないこと。③新駅設置よりもコロナ対策に優先的に使うべきこと④周辺の大型開発は県主導で、住民のためではなく、JRや大企業のための開発だ、などの要旨で中止の要請をしました。

また、議会の代表質問をはじめ、建設経済常任委員会、予算等特別委員会での問題をとり上げました。答弁は「設置費用が安くなった、JRが費用負担を明確にした」「研究開発拠点を形成し、市内経済をけん引しサステイナブルな都市を目指す」というものでした。

今後、土地区画整理事業認可や都市計画決定など住民の合意が求められる機会が何度もあります。声を上げ続け、不要不急の大型開発は中止させましょう。

ご意見・ご要望をお気軽にお寄せください



法律・生活相談

毎月10日頃 午後1:30~
（日本共産党議員団控室にて）
ご希望の方はご連絡ください
（25）1111（内線）5649



HP/E-mail を変更しました

日本共産党 藤沢市議団 市議会報告

No.289
2021年3月14日（連絡先）Tel. (25) 1111（内）5649
（ホームページ）<http://fujisawagakai.sakura.ne.jp/fujisawa>
（E-mail）fujisawa.kyosan@gmail.com

「藤沢市議会2月定例会の建設経済常任委員会」で村岡新駅設置とまちづくりについての報告がありました。

シンボル道路・土地 区画整理事業について

シンボル道路及び南北の駅前広場については交通管理者や地権者などの協議を実施、基本設計をまとめ、調整をしている。

土地区画整理事業については、地権者等の意向を踏まえながら、事業化に向けて、概略換地設計及び事業フレームをとりまとめるとともに、鎌倉市深沢地区との一体施行に向けた調整・協議を進めています。

今後のスケジュール（下表参照）を見ると区画整理区域、道路、地区計画等については2021年度（令和3年度）中に都市計画決定を行なうとしています。

そもそも 村岡新駅は必 要ありません

村岡新駅設置と周辺の大型開発については、その経過と内容についてたくさん疑問が残っています。

- JR藤沢駅と大船駅間は距離にして4.6キロ、時間にして4分程度の中間地点に駅がなぜ必要なのでしょう。

- 駅設置166億円、総事業費最高で400億円もかかる予定です。しかも、浸水地域にも指定されていることから軟弱地盤でさらに費用がかかる可能性があります。

- 県主導でヘルスイノベーション計画に武田薬品工業が中心になっていますが、武田薬品は自社所有だった土地・建物はすでに信託会社に売却しています。将来的にこの計画は予定通りすすむ保証はありません。

- 土地区画整理事業を行なう深沢地区には大規模な商業施設も誘致される可能性があることから、藤沢駅周辺の商店街など周辺に悪影響が及ぶ可能性があります。

- 藤沢市は経済波及効果は生産誘発効果540億円、誘発就業者数4300人としていますが、これは企業誘致が順調に進展することが前提。しかも、この想定には、企業や就業者数が増えることによる税収増などしか見ておらず、ごみ処理の増や立地誘導策の消費分など行政需要の増大は含まれていないなどの問題もあります。

莫大な財源を使って不要不急の大型開発を進める方針は広く市民との合意ができていないことです。反対の署名運動も進められています。市民への徹底した情報提供と広く市民の意見を聞く必要があり、強引に進めることはやめるべきです。

今後のスケジュール及び進め方（藤沢市資料より）

	新駅設置	まちづくり
2018年度 (平成30年度)	まちづくりと新駅設置の3者合意	
2019年度 (令和元年度)	概略設計	まちづくり方針
2020年度 (令和2年度)	新駅設置等の覚書締結	
2021年度 (令和3年度)	基本協定締結	都市計画決定 (区画整理区域・道路、地区計画)
2022年度 (令和4年度)	詳細設計	事業認可 (土地区画整理事業、シンボル道路)
(2023年度) (令和5年度) (予定)	工事 概ね8年	換地指定 工事
(2032年頃) (令和14年度) (予定)	新駅開業	まちびらき

