

## 都市計画に対する意見書の要旨

### 村岡新駅周辺地区整備事業に関する 都市計画の決定・変更について

#### 議第1号

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定について  
村岡・深沢地区土地区画整理事業

#### 議第2号

藤沢都市計画地区計画の決定について  
村岡新駅周辺地区地区計画

#### 議第3号

藤沢都市計画道路の変更について  
3・5・16号藤沢村岡線、3・4・23号村岡新駅南口通り線

#### 議第4号

藤沢都市計画公園の変更について  
2・2・71号十二天公園、3・3・4号宮前公園

令和4年2月1日



## 都市計画に対する意見書の分類一覧

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

整理 番号	受付年月日	住 所	意見の区分及び類型
1	21.12.9	藤沢市宮前	賛成（A）
2	21.12.10	藤沢市柄沢1丁目	賛成（A）
3	21.12.13	鎌倉市腰越	反対（B-1）
4	21.12.13	鎌倉市腰越	その他（C）
5	21.12.13	藤沢市宮前	その他（C）
6	21.12.15	藤沢市村岡東2丁目	賛成（A）
7	21.12.16	藤沢市鵜沼藤が谷3丁目	反対（B-2）
8	21.12.17	藤沢市宮前	賛成（A）
9	21.12.17	藤沢市片瀬海岸3丁目	反対（B-2、B-3）

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
A 賛成	<p>○ 新駅およびその周辺のまちづくりに対して、必要な事業と考える。事業の実施に際しては、対応可能な猶予期間を考慮して前広に説明を行って頂き、詳細の調整および要望の可能な範囲での反映をお願いしたい。</p> <p>○ 新駅の実現に期待している。東海道線の新駅を中心とした街づくりは村岡地区の住民にとっては交通の便が良くなり地域の発展と経済効果は大きなものが期待される。土地区画整理事業として都市計画決定し計画内容を確実に実現していただきたいと思う。いずれにせよスピード感をもって取り組まれる事を望む。</p> <p>○ 現在、藤沢駅までバスを利用しているが、朝夕は交通渋滞が厳しく時間がかかる。村岡新駅があれば駅が近くなり混雑なく駅まで行けると思う。自動運転バスなど、未来に向けた夢のあるまちづくりを期待している。</p> <p>○ 医療関連の研究開発拠点の形成という方向性も現下の感染症まん延などを見るに及び、現代社会に必須な施設と思っている。同時に計画エリアは緑が多い地域であるため、そのことに留意した計画になっていることも秀逸な点の一つと思う。</p> <p>加えて近隣は自動車の通行が不自由な道路が多いため開発に合わせて道路の拡幅を検討していただければ嬉しく思う。そして駅前の商業施設にはパチンコ店などの遊興施設は入居しないよう見届けてください。</p>	<p>○ 「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造に位置付けている村岡新駅周辺の都市拠点創出に向け、いただいたご意見等を踏まえながら、円滑な事業推進に取り組みます。</p> <p>まちづくりの具体化に向けては、市民の皆様に対する情報発信や、まちづくりに対する意見を頂ける多くの機会を設けるとともに、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」をベースに、村岡新駅を中心とした研究開発拠点の形成を目指します。</p> <p>○ 新駅設置に合わせて、新たなモビリティの導入可能性等を検討し、地域の広がりを見据えた中で自家用車に依拠しない公共交通体系の充実を図ります。また、地域の生活道路等も、安全性向上に向けた点検・改善について地域の皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいります。</p>	4

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
B-1 反対	<p>（都市計画決定に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 土地区画整理事業の施行区域は、道路、河川、運河、鉄道、その他の土地の範囲を表示するに適切な施設で土地区画整理事業の施行によりその位置が変更しないものに接して定めなければならない。従って、当事業の施行区域は、道路・鉄道でさだめるのが妥当である。</li> <li>○ 十二天公園は、小塚、渡内等地権者が組合施行で設置したものである。従って、十二天公園を施行区域にすることは反対である。</li> <li>○ 鎌倉古道まで施行区域に入れる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 施行区域については、駅設置の際に必要な駅前広場の大きさや、区画道路の配置位置を考慮し、原則として道路や鉄道等を区域界として設定しています。道路等での設定が適当でない一部の区域界を筆界としている箇所はありますが、事業効果が最大かつ効率的に発揮されるよう設定しています。</li> <li>○ 十二天公園は、安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するにあたり、当該公園を再配置する必要があるため、施行区域に含めるものです。また、公園の再整備にあたっては、地域住民のご意見を伺いながら、これからのニーズに合わせた公園の計画・整備に取り組んでまいります。</li> <li>○ 古来の姿が残されている鎌倉古道については、歴史・文化資源としての趣を生かしながら活用するために、宮前公園の区域として、緑と一体的に維持・活用してまいります。</li> </ul>	1
B-2 反対	<p>（駅の設定に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。</li> <li>○ 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。</li> <li>○ 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負してい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。</li> </ul>	2

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>る。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくなのは、とても「尖った創造」とは思えない。</p> <p>○ 昭和 61 年に市議会において、地元自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。</p>	<p>○ 昭和 61 年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。</li> <li>・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。</li> <li>・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。</li> </ul> <p>当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和 61 年 6 月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。</p> <p>また、昭和 63 年、J R 東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。</p>	
B-3 反対	<p>(その他)</p> <p>○ 「行財政改革 2020」「行財政改革 2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業で</p>	<p>○ 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を</p>	1

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>ある。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならぬ。</p> <p>○ コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。</p>	<p>見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。</p> <p>地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。</p>	

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画土地区画整理事業の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
C その他	(納税猶予に関すること) ○ 現在、農地の納税猶予を受けている為、納税猶予の継続が出来ない計画には、協力できない。	○ 土地区画整理事業による換地後も、特定生産緑地に指定し営農することで、納税猶予の継続は可能です。	2



## 都市計画に対する意見書の分類一覧

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

整理 番号	受付年月日	住 所	意見の区分及び類型
1	21.12.9	藤沢市宮前	賛成（A）
2	21.12.13	藤沢市藤が岡2丁目	反対（B-2）
3	21.12.13	鎌倉市腰越	反対（B-1、B-2）
4	21.12.16	藤沢市亀井野	反対（B-4）
5	21.12.16	藤沢市宮前	賛成（A）
6	21.12.16	藤沢市鵜沼藤が谷3丁目	反対（B-2）
7	21.12.16	藤沢市鵜沼神明4丁目	反対（B-2、B-3）
8	21.12.17	藤沢市村岡東2丁目	賛成（A）
9	21.12.17	藤沢市城南5丁目	賛成（A）
10	21.12.17	藤沢市片瀬海岸3丁目	反対（B-2、B-4）
11	21.12.17	藤沢市亀井野	反対（B-2、B-3、B-4）

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
A 賛成	<p>○ まちづくり方針に合致した地区整備を行う上で、必要な事項が盛り込まれた計画になっていると考える。事業の実施に際しては、対応可能な猶予期間を考慮して前広に説明を行って頂き、詳細の調整および要望の可能な範囲での反映をお願いしたい。</p> <p>○ 「村岡新駅」の計画は我々自身のための地区計画ではない。未来の世代のための先見性を持った計画である。少子高齢化で人口減少が加速する中、どうしたらこの地域を持続可能な活気に満ちた街にできるのか？を真剣に考えると、やはりこの地域には、「村岡新駅」は必要だと思う。</p> <p>コロナ禍の今、藤沢市や鎌倉市等自治体の財源は決して潤沢な状況だとは言えない。このまま、何もしなければ、自治体の財源はどんどん減少し、市民サービスを安定的に提供できなくなり、サービス低下や廃止といった措置が取られることになる。「村岡新駅」が開業することは、自治体の財源増の有効な手段であることは勿論のこと、この地域のビジネスチャンスを拡大するための起爆剤でもあると考える。新駅ができることで新たな人的交流が始まる。そしてその人的交流が更に人や企業を呼び込み、新しいサービスや雇用が生まれる。</p> <p>その結果、この地域の経済は活性化し、自治体の財源も改善し、より質の高い子育て、教育、福祉等の公的サービスを実現することが可能となる。</p> <p>老若男女を問わず、利便性の向上した大規模な施設のある地域には、必ず人が集まる。勿論、利便性の向上による弊害も多々出てくることも予想されるが、予想される弊害については、地区計画の中で細かく検討され、是正されるべきものと考えられる。</p> <p>早急に都市計画を決定し、「村岡</p>	<p>○ 「藤沢市都市マスタープラン」の将来都市構造に位置付けている村岡新駅周辺の都市拠点創出に向け、いただいたご意見等を踏まえながら、円滑な事業推進に取り組みます。</p> <p>まちづくりの具体化に向けては、市民の皆様に対する情報発信や、まちづくりに対する意見を頂ける多くの機会を設けるとともに、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」をベースに、村岡新駅を中心とした研究開発拠点の形成を目指します。</p> <p>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりにより、研究開発拠点を形成することで、新たな経済活動や創造性豊かな人材、交流人口を生む等、市全体に波及する活力増や継続的な財源確保が期待できます。これらが、教育・福祉等の市民サービスの充実につながり、将来にわたり市民が楽しく豊かに暮らし続けられる都市になるよう努めてまいります。</p>	4

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>新駅」を開業し、湘南の玄関口としての知名度を上げていくことで、住民、自治体、企業の全てが利益を享受できるようなまちづくりを期待している。</p> <p>○ 新駅を含めた周辺地区の計画に賛成である。高齢のため自動車の運転を控えるようにしているため、藤沢駅や大船駅に行くためには、やや不便である。バスの利用も考えられますが、やはり鉄道の方が便利だと思う。</p> <p>また、村岡地区には、飲食店がいくつかあるくらいで、これといったサービス機能のある施設はない。このため、公民館やサービス機能のある施設が駅とあわせて充実すると村岡地区にとって非常によいことだと思う。</p> <p>○ 村岡新駅周辺地区地区計画は、東海道本線の新駅を中心にしたまちづくりが計画され、そのなかで、「新しい交通結節点づくり」を進め、持続可能な街を実現するとしていることから、公共交通の利用促進につながり、ひいてはゼロカーボン社会の実現に向けた第一歩となると思う。</p> <p>近年の異常気象や、ゲリラ豪雨など地球温暖化の影響は日々の暮らしにおいても無視できないものとなってきているなかで、マイカー依存はその進展を加速させるものと認識している。私たちの日々の暮らしの中で、鉄道を中心とした利便性の高い公共交通が整備されることは、より多くの人々が自家用車から公共交通への転換ができるよい機会と考えるので、一日も早くこのプランが実現することを期待する。</p>	<p>○ 新駅設置に合わせて、新たなモビリティの導入可能性を検討し、自家用車に依拠しない公共交通体系の充実を図ります。また、地域の生活道路等も、安全性向上に向けた点検・改善について地域の皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいります。</p> <p>○ 高齢者や子ども、障がいがある方、自家用車を持たない方、あるいは住む人、働く人、訪れる人等、それぞれの人に即した移動を検討し、魅力的な交流が得られる過ごしたい場、集える場の創出を目指します。</p>	

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
B-1 反対	<p>（都市計画決定に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地区計画区域は、武田薬品工業（株）新研究所を呼び込むために約束している新駅設置が目的の新駅周辺のまちづくりになっている。</li> <li>○ 今後、超高齢化社会が進み、交通弱者の増加が推定されるが、案の地区計画区域では、対応できない。藤沢市・村岡地区のさらなる発展するためには、未来への投資として、新駅を核として交通体系を形成するため、新駅を中心にして、1.5km 圏内を地区計画区域に入れるべきである。</li> <li>○ 村岡地域の住民が利用する道路の変更や整備等実施していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「藤沢市都市マスタープラン」では、市全体の活力創出を目指した将来都市構造を設定しており、その中で、都市拠点に位置付けられた村岡新駅周辺において、新駅設置及び周辺まちづくりに取り組んでおります。</li> <li>○ 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、自家用車に依拠しない公共交通を主としたまちづくりを目指しており、広く地域を対象として、新たなモビリティの導入等交通のソフト施策を主として検討するため、地区計画区域の拡大は想定しておりません。</li> </ul>	1
B-2 反対	<p>（駅の設置に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。</li> <li>○ 新たな交通結節点作り、地域サービスの充実をはかる、ということについて、村岡新駅という巨額の投資ではなくとも、十分対応できる。村岡新駅は、いらないし、わずか4分ほどの電車時間の間に、さらに新駅をつくるという、とんでもない無駄遣いに反対する。</li> <li>○ 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。</li> <li>○ 市は、駅を造って鉄道のまちづく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。</li> </ul>	6

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>りを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくなのは、とても「尖った創造」とは思えない。</p> <p>○ 村岡新駅は、大船―藤沢わずか4分の距離の中間に予定されており過密ダイヤの中で運行に不安要素がある。開かずの踏み切りも発生するだろう。</p> <p>○ 新駅の利用見込み数を、コロナの影響を入れて見直すべきだ。</p> <p>○ 経済合理性に反する駅を中心とした計画を見直すことを求める。</p> <p>○ 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。</p> <p>○ 国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線を活用して根岸線を同線に乗り入れた大船以西への早期延伸が盛り込まれている。貨物線の利用促進</p>	<p>○ 新駅設置については、現行の輸送形態への影響等についてJR東日本が検討し、総合的な判断をした結果、新駅設置に関する覚書の締結に至ったものと考えております。また、具体的な運行計画についても、JR東日本により適切に検討されるものと考えております。</p> <p>○ 新駅の利用見込み数は、神奈川県、鎌倉市、藤沢市及びJR東日本において確認した数値であり、現在見直しの予定はありません。</p> <p>○ 新駅設置に伴う本市が受ける便益等についても確認した上で、計画を進めています。</p> <p>○ 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。</li> <li>・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。</li> <li>・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。</li> </ul> <p>当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元か</p>	

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>と合わせて、貨物駅跡地へ大船～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい、というのが請願の内容であった。</p> <p>請願者は村岡地区自治町内連合会会長ほか 49 人。村岡新駅は東海道線の新駅であり、東海道線の混雑緩和にはならない。</p> <p>○ 東海道線、村岡新駅建設と一体の大規模都市計画反対。当初市民が請願したのは、根岸線の延長の村岡新駅であった。国鉄の反対で請願はダメになっていたものが、J R が最近になって、深沢地域の J R 敷地開発と一体なら、東海道村岡新駅建設を認めるとの態度変更によって、この問題が復活したものである。根岸線延長駅と違って東海道線村岡新駅は請願駅ではなく J R の発案駅である。請願駅ではなく J R 駅ならば、駅舎等の建設は地元負担ではなく、J R 負担とすべきである。多額の駅舎建設費用を地元におしつける新駅建設は問題である。</p> <p>○ 鎌倉市深沢地区、J R 東日本（株）大船工場跡地、工業専用地域の開発のための新駅設置と推定される。</p>	<p>ら要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。</p> <p>また、昭和 63 年、J R 東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。</p> <p>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、「藤沢市都市マスタープラン」における将来都市構造の実現のための都市拠点形成を図る事業であり、神奈川県、藤沢市、鎌倉市及び J R 東日本の 4 者で費用負担して整備することとした令和 2 年 2 月締結の「東海道本線大船・藤沢間村岡新駅（仮称）設置に関する覚書」に基づいて事業を進めるものです。</p>	
B-3 反対	<p>（浸水対策に関すること）</p> <p>○ 当該地区は洪水危険地帯であることから、今年度末まで浸水リスク等のシミュレーションを委託事業として行っている。都市計画案はこの事業の結果が出てから作成すべきなのに既に縦覧に供されている。委託事業の結果が出てから、改めて計画案を作成し、縦覧を行うことを求める。</p> <p>○ 浸水対策が不明確なまま、村岡地</p>	<p>○ 村岡新駅周辺については、現状において浸水区域であり、周辺まちづくりを進めることで、都市基盤での浸水被害の最小化や、最大規模の降雨等における、周辺住民も含め避難ができる動線、環境形成等、ハード面、ソフト面から取り組むことを目指しています。</p> <p>柏尾川については、流域における浸水被害対策を総合的に推進する流</p>	2

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>域の都市開発計画先行反対。新都市開発では、洪水、浸水対策も十分施すと書かれているが、「特定都市河川浸水被害対策法」や県の指針が十分反映された対策になっているのか。藤沢市の気象危機非常事態宣言の中でも、「気象災害から市民の安全な暮らしを守るために風水害対策を強化します」と書かれている。今回の都市計画では、委託料を払って、浸水対策も十分行うということだが、先にみたように北口側も南口側も、浸水地であり、都市計画をすすめる前に浸水対策があつて計画が進められるのではないか。早急に浸水対策計画を示すよう求める。</p> <p>○ 南口は、シンボル道路の建設は止め、柏尾川や周辺の浸水のための遊水池と遊水地公園にしたら良いと思う。</p>	<p>域水害対策計画を現在策定中ですが、村岡新駅周辺のまちづくり等、開発に関する取組は、流域総合治水対策に組み入れられております。</p> <p>現在実施している委託は、「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」の重要テーマに位置付けている「緑や文化豊かなまちづくり」、「安心・安全なまちづくり」の実現に向け、その検討の基礎資料となる村岡新駅周辺地区についての浸水リスクや対策、軽減策等を調査する委託であり、まちづくりの具体化の際に、検討の基礎資料として活用するものです。</p>	
B-4 反対	<p>(その他)</p> <p>○ 市はこの数年「福祉 33 項目」の一部の予算を削減している。一方で都市計画をすすめるようとして、将来にわたって多額の予算を計上するとされている。多くの人たちに不利益を与え、一部の市民に利益を与える施策には反対する。</p> <p>○ 「行財政改革 2020」「行財政改革 2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならない。</p> <p>○ コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。</p>	<p>○ 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。</p> <p>地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。</p>	3

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画地区計画の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>○ 村岡新駅建設とセットの都市計画の問題点。北口、南口とも狭い土地であり、北口にはアイパーク、南口には神戸製鋼所があり、新たに企業の事務所や住宅を建設する余地は極めて少ない。都市計画を進め、新駅建設を進めても、狭い土地に来る企業はあまりないのではないか。</p> <p>○ 新駅建設と一体の都市計画は止め、むしろ、北口には、藤沢市の購入した3.7haの市有地を、現在建設を進めている公民館に加え、体育館、スポーツ施設などの建設用地に活用したら良いと思う。</p> <p>○ 鎌倉深沢地区の開発計画と一体の藤沢市の都市計画は問題である。現在進められている藤沢市の都市計画は、鎌倉深沢地区の開発計画の都市計画と一体となって進められているものですが、新駅駅舎、駅前広場、シンボル道路、周辺地域の都市開発に多額の市税を投入しても広大な鎌倉深沢地域の開発や、JRの土地処分を利するばかりで、藤沢市の対費用効果は、極めて少ない。鎌倉市の都市計画と一体となった藤沢市の大規模都市計画は止めるべきではないか。</p>	<p>○ 新駅を中心とするまちづくりでは、駅前の立地を活かして、地域サービスや研究開発機能の立地を誘導すべく、官民連携手法を活用した取組を進めてまいります。</p> <p>○ 駅前の立地を活かしたコンパクトで先進的なまちづくりと、新たなモビリティの導入等交通体系の充実により、本市の将来に向けた活力創出の場とすることで、新たな経済活動や創造性豊かな人材、交流人口を生む等、市全体に波及する活力増や継続的な財源確保が期待できます。これらが、教育・福祉等の市民サービスの充実につながり、将来にわたり市民が楽しく豊かに暮らし続けられる都市になるよう努めてまいります。</p>	



## 都市計画に対する意見書の分類一覧

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

整理 番号	受付年月日	住 所	意見の区分及び類型
1	21. 12. 9	藤沢市宮前	賛成（A）
2	21. 12. 13	鎌倉市腰越	反対（B-1）
3	21. 12. 13	藤沢市宮前	その他（C-1）
4	21. 12. 15	藤沢市村岡東2丁目	賛成（A）
5	21. 12. 16	藤沢市鵜沼藤が谷3丁目	反対（B-2）
6	21. 12. 17	藤沢市弥勒寺	その他（C-2）
7	21. 12. 17	藤沢市片瀬海岸3丁目	反対（B-2、B-3）
8	21. 12. 17	藤沢市片瀬海岸1丁目	その他（C-3）

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
A 賛成	<p>○ 新駅利用者の利便性並びに周辺地区の交通安全向上の為に必要な道路整備の計画になっていると考える。実際の道路整備に当たっては、道路だけでなくインフラの配置（電線の地下化等共同溝による景観と利便性の向上など）を十分に配慮して頂きたい。</p> <p>○ 村岡東に住んでいるが、狭いトンネルを抜けないと藤沢駅に行けないし、道路は混雑しがちで、実際の距離以上に遠く感じる。東海道線の新駅ができることが決まったとの記事を見て大変喜んでいる。都市計画の内容を見たが、駅前の詳細がわからない。駅前を発着とし、地域を網羅するようなバス路線を新設してさらに便利なまちにすると若年層も増えてにぎやかなまちになると思う。</p>	<p>○ 3・4・23号村岡新駅南口通り線及び3.5.16号藤沢村岡線ともに、電線類地中化等も含めたインフラ整備により、安全性・利便性・景観等の向上を図ってまいります。</p> <p>○ 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、新駅を核とした新しい交通結節点づくりを位置づけており、駅を中心として、地域に新たなモビリティの導入等交通体系の充実を図り、利便性の向上に取り組んでまいります。</p>	2

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
B-1 反対	<p style="text-align: center;">（都市計画変更に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 線路北側の交通広場及び線路南側の交通広場は、不要である。</li> <li>○ 3・4・23号村岡新駅南口通り線は、不要である。</li>   <li>○ 3・4・23号村岡新駅南口通り線は、鎌倉市の新たなまちの玄関口として、まちのポテンシャルを高めるために必要な道路と考えているようだが、深沢地区のまちづくりは、村岡新駅及び道路がなくても成立する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」において、新駅を核に交通結節点を形成し、自家用車に依拠しないライフスタイルを目指しており、公共交通の利用が促進されるよう、新たな交通モビリティ、サービス等の導入を進めるにあたり、交通広場は必要となる施設です。</li>   <li>○ 平成30年に神奈川県、鎌倉市、藤沢市で「藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区のまちづくりと村岡新駅(仮称)設置に関する合意書」を締結し、新駅の設置や村岡地区と鎌倉市深沢地区のまちづくりを一体施行で取り組むこと等に合意しており、村岡新駅南口通り線は鎌倉市深沢地区と一体となった新たなまちづくりに不可欠な道路です。</li> </ul>	1
B-2 反対	<p style="text-align: center;">（駅の設定に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。</li> <li>○ 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。</li> <li>○ 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくなは、とても「尖った創造」とは思えない。</li> <li>○ 昭和61年に市議会において、地元</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。</li>   <li>○ 昭和61年に提出された「国鉄湘</li> </ul>	2

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。</p>	<p>南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。</li> <li>・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。</li> <li>・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。</li> </ul> <p>当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。</p> <p>また、昭和63年、J R東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。</p>	
B-3 反対	<p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「行財政改革 2020」「行財政改革 2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならない。</li> <li>○ コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。</li> </ul> <p style="text-align: center;">地域の緑や文化を活かし、新駅設</p>	1

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。</p>	<p>置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。</p>	

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画道路の変更（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
C-1 その他	<p>（納税猶予に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現在、農地の納税猶予を受けている為、納税猶予の継続が出来ない計画には、協力できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 土地区画整理事業による換地後も、特定生産緑地に指定し営農することで、納税猶予の継続は可能です。</li> </ul>	1
C-2 その他	<p>（用地買収に関すること）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 80歳を超えての移転は環境の変化による認知症発症の引き金となることを強く懸念している。</li> <li>○ 現在の居住環境は誠に得難く（南東の角地で陽当り良好、車の通り抜け不可道路）新たに同様の住居が得られるのか不安である。</li> <li>○ 家の取りこわし、移転等は高齢者にとって肉体的、精神的に大きな負担である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事業を進めるにあたっては、地権者の状況や希望等に配慮しながら生活再建に向けて協議してまいります。</li> </ul>	1
C-3 その他	<p>（要望）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鎌倉市と連携をとり、両市を合わせた計画を公開していただきたい。</li> <li>○ 深沢地域の計画に左右されるが、輸送力が必要となる恐れもある為、大型バスが入れる道路整備と駅前ロータリーで計画いただきたい。</li> <li>○ 3・4・23号線は自動運転やオンデマンド交通の運行を視野にいれているのであればバス専用道を設けていただきたい。</li> <li>○ 渋滞や事故/路駐等回避のために一般車の進入を制限、若しくはバス専用道として進入禁止にしてください。</li> <li>○ 自転車とバスが安全に走行できる道路整備や交通手段を増やす為に駅前にシェアサイクルの設置個所を設けてもらいたい。</li> <li>○ 安全な走行環境作りの為、地域の公共交通事業者との協議をコンスタントに行っていただきたい。</li> <li>○ 3・5・16号線において、駅前ロータリーに安全に右折進入するために、時差式の信号を設けていただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路事業の詳細を計画するにあたっては、いただいたご意見にあるような将来に向けた交通のあり方を検討するとともに、地域の公共交通事業者と協議を行いながら進めてまいります。</li> <li>また、交通の安全性・円滑性の確保に向けては、交通管理者と協議の上、進めてまいります。</li> </ul>	1

## 都市計画に対する意見書の分類一覧

藤沢都市計画公園の変更（藤沢市決定）

整理 番号	受付年月日	住 所	意見の区分及び類型
1	21. 12. 13	鎌倉市腰越	反対（B-1）
2	21. 12. 15	藤沢市村岡東 2 丁目	賛成（A）
3	21. 12. 16	藤沢市鵜沼藤が谷 3 丁目	反対（B-2）
4	21. 12. 16	藤沢市片瀬海岸 3 丁目	反対（B-2、B-3）
5	21. 12. 16	藤沢市弥勒寺 4 丁目	賛成（A）

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画公園の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
A 賛成	<p>○ 駅ができ、その駅前ではまちづくりが進められるとのことで、子育てをする身としては、通勤や通学のみならず、日々の生活においても便利になると大変有意義に感じている。これからのまちづくりなので、環境にやさしいまちにしてほしいと思う。その中で、駅前に公園が都市計画変更されることはいいことだが、緑の拠点としてこれを孤立させず、これまで以上に多世代の人々が集まれる公園にするなど、うまくまちで活用できるような計画をお願いしたい。</p> <p>○ 村岡新駅や周辺のまちづくりに期待している。十二天公園については、子供たちからご高齢の方まで多くの方々に利用されている。今以上に愛される公園としてリニューアルしていただきたい。十二天公園は地域のお祭りやイベントを毎年行っている。今回の変更により狭くなってしまうということなので、駅や駅前広場のあたりに広場を作り、地域のお祭りやイベントを行うことで、駅前を盛り上げるのがよいと思う。新しいまちづくりでは、他の地域にはないような、新しいことにどんどんチャレンジしていただきたい。</p>	<p>○ 宮前公園は、村岡新駅周辺地区に隣接する、村岡地区の歴史・文化資源と密接に関連した緑地空間であり、その役割や価値を活かすとともに、私有地の緑や新たに創出する多様な緑と連携した緑の軸線を形成することを「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で位置づけています。今後は、地域住民のご意見も伺いながら、これからのニーズを合わせた公園の整備に取り組んでまいります。</p> <p>○ 十二天公園につきましては、安全な交通体系の形成に向け、適正な位置に道路を配置するにあたり、当該公園を再配置するため再整備が必要となりますが、再整備にあたっては、地域住民のご意見を伺いながら、これからのニーズに合わせた公園の計画・整備に取り組んでまいります。</p> <p>また、駅周辺には、イベント開催や交流、憩い、災害対応等、多様な利用を可能とする広場のあり方等を検討してまいります。</p>	2



## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画公園の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
B-1 反対	<p>（都市計画変更に関すること）</p> <p>○ 宮前公園について、線路側に面した工場と梅ノ木がある箇所まで公園区域にすることに反対する。</p>	<p>○ 「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で位置づけている緑の軸を形成する上で、駅に隣接にして公園を設けることは重要であり、回遊性や村岡新駅周辺のまちの特性を形成する上でも、工場敷地については引き続き宮前公園の区域としています。</p> <p>なお、以前、梅林があった箇所については、今回の変更案では区域外としております。</p>	1
B-2 反対	<p>（駅の設定に関すること）</p> <p>○ 藤沢一大船間はわずか4分そこそこ、その間に新駅をつくるなんて考えられない。駅を利用して開発することに反対する。</p> <p>○ 新型コロナウイルスの収束が見通せない中、コロナ後の社会がどうなるか不透明で、誰も予測できない。また、環境にやさしい持続可能な社会が求められてもいる。このような状況下で、莫大な費用がかかる新駅設置や周辺整備が本当に必要なのか、立ち止まって考えなおすことが賢明であると思う。都市計画を急ぐことは将来に禍根を残すことになりかねない。</p> <p>○ 市は、駅を造って鉄道のまちづくりを進めてきたことを自負している。しかし駅を造って周辺開発という手法にいつまでもしがみつくなは、とても「尖った創造」とは思えない。</p> <p>○ 昭和61年に市議会において、地元の自治町内会連合会から提出された請願の内容は、“村岡地区に住民の皆さんが国策としての国鉄貨物駅に土地を提供し、その駅が廃止になったのだから、貨物駅の跡地に、東海道線の混雑緩和のため、根岸線を延伸して駅も造ってほしい”というものだった。市は請願の内容を「改竄」し、住民の意見を聴くこともなく、いつの間にか「東海道線の藤</p>	<p>○ 新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、市全体の活力創出や本市の持続可能な発展に資する事業であるとともに、交通体系の充実、超高齢社会が進展し、交通弱者の増加が懸念される中、人々の暮らしを支える重要な取組であると考えています。</p> <p>○ 昭和61年に提出された「国鉄湘南貨物駅の用地等に関する請願」では、次の3点が請願されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南貨物駅跡地利用については、藤沢市の都市計画の一環として位置付けてほしい。</li> <li>・湘南貨物駅跡地利用について、国鉄側と研究を進める体制を藤沢市として早急に確立してほしい。</li> <li>・その場合、東海道線の混雑緩和へ向けて貨物線の利用促進と合せ、貨物</li> </ul>	2

## 都市計画に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

藤沢都市計画公園の決定（藤沢市決定）

類型	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解	延べ人数
	<p>沢・大船駅間の中間駅」を造る計画にしてしまった。常識的に考えれば、わずか4分の藤沢・大船駅間に新しい駅を造ることなどあり得ない。</p>	<p>駅跡地へ大船駅～藤沢駅間の中間駅を設けることを検討してほしい。</p> <p>当時の総合計画においては根岸線の延伸を計画していたこともあり、昭和61年6月議会では、国鉄に対し、根岸線の延伸の実現に向けて要望していきたい、としておりましたが、一方では国鉄から、根岸線の延伸については、旅客の需要から見て、国鉄としては必要なく、地元から要望の出ている新駅としては、東海道本線の藤沢～大船間の新駅であろうと考えを示されていました。これらを踏まえ、国鉄の抵抗がある中では事後の対策を考える必要があるとしておりました。</p> <p>また、昭和63年、JR東日本による貨物線の旅客化により、東海道本線の輸送力の増強が実現したことから、新駅は、新たな総合計画や都市マスタープランにおいて、東海道本線への設置を位置付けてきました。</p>	
<p><b>B-3</b> <b>反対</b></p>	<p>(その他)</p> <p>○ 「行財政改革 2020」「行財政改革 2024」で、他自治体より高い水準で実施している事業や国・県の基準を上回るような事業の縮小・廃止を進めている。多くは福祉部門の事業である。本当に財政事情が厳しいのであれば、大規模開発など莫大な費用を要するものは控えなければならぬ。</p> <p>○ コロナ禍で今後の税収も不透明なときだからこそ、住民と行政が知恵を出し合い、駅ありきの無謀な計画ではなく、環境に優しい、市財政にも優しい、村岡地区のまちづくりを考えてください。</p>	<p>○ 市では、新型コロナウイルス感染症対策を優先課題として取り組みながら、福祉、教育等市民の暮らしに直接関わる施策も進めています。一方で、新型コロナ終息後の中長期を見据えた取組を並行して進めることも重要であり、新駅設置及び新駅周辺のまちづくりは、そのひとつとして、本市の活力創出や経済効果を期待する事業です。</p> <p>地域の緑や文化を活かし、新駅設置による交通体系が充実したコンパクトな都市拠点の形成は、本市の持続可能な都市への転換を進める未来への投資として必要不可欠な事業であり、本市の更なる発展に寄与すべく着実に推進してまいります。</p>	<p>1</p>