武蔵引田駅北口土地区画整理事業　見直し検討案

1　見直しに当たっての前提条件

1）　先行住宅街区（街区②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑪⑫）に関しては、平面的な見直し（道路線形の変更など）は行なわない。
2）　産業ゾーンにおける企業誘致（街区①）は、計画通りに進める。
3）　産業ゾーンにおける学校給食センター建設（街区⑯）は、計画通りに進める。

2　見直し検討案

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
①	都市計画道路 秋3・4・18号線 の縮小 16m→12m	・通過交通の抑制	―	・見直し検討案⑦により、駅前広場へのアクセスルートとして、本路線が住宅地を通過することになるため、これを抑制する。	・住宅地を通過し、駅前広場へアクセスする車両を抑制することができる。		
		・築造費の抑制	−1,400万円	・道路幅員を片側2mずつ縮小し、延長301m×4m＝1204㎡分の築造費を圧縮する。	・築造費が縮減する。		
		・減歩率の低減	―	・地権者の減歩負担の軽減。 道路幅員を片側2mずつ縮小した場合、延長301m×4m＝1204㎡分の減歩率の圧縮となる。 公共減歩率21.56%→20.89%（0.67ポイント減）。	・減歩率が縮減する。		
		・清算金補助費の抑制	−260万円	・減歩率の0.67ポイント減に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が軽減される。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費を縮減する。	・清算金補助費の縮減により、市の負担が軽減する。		
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・補助金の減額による市単独費の増加	8,600万円	・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市単独費が増加する。		・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市の負担が増加する。	
		・都市計画（道路）の変更	―	・道路幅員の縮小に応じて、都市計画を変更する。 ・都市計画と事業計画は、整合している必要がある。 ・都市計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・都市計画（道路）の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」「縮小幅員での安全性の確保」等が問われる。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、都市計画変更1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	6,940万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
②	都市計画道路 秋3・4・13号線 の縮小 18m～25.7m →18m	・将来的な立体交差事業費の抑制	―	・将来計画として、立体交差を平面交差とする。	・土地区画整理事業とは別に、単独の道路事業として施行する計画となっている立体交差道路の将来事業費が抑制できる。		・都市計画道路秋3・4・13号線の整備（立体交差化を含む）は、土地区画整理事業とは別に、単独の道路事業として施行する計画となっている。
		・築造費の抑制	−1,600万円	・将来的な平面交差を想定し、道路幅員を縮小する。 側道幅員（22.7m～25.7m）を18mとし、1309㎡分の築造費を圧縮する。	・築造費が縮減する。		
		・減歩率の低減	―	・地権者の減歩負担の軽減。 側道幅員（22.7m～25.7m）を18mとした場合、1309㎡分の減歩率の圧縮となる。 公共減歩率21.56%→20.84%（0.72ポイント減）。	・減歩率が縮減する。		
		・清算金補助費の抑制	−280万円	・減歩率の0.72ポイント減に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が軽減される。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費を縮減する。	・清算金補助費の縮減により、市の負担が軽減する。		
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・補助金の減額による市単独費の増加	6,200万円	・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市単独費が増加する。		・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市の負担が増加する。	
		・都市計画（道路）の変更	―	・道路幅員の縮小に応じて、都市計画を変更する。 ・都市計画と事業計画は、整合している必要がある。 ・都市計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・都市計画（道路）の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」「縮小幅員での安全性の確保」等が問われる。 平面交差による、踏切の安全性を検証する必要がある。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、都市計画変更1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	4,320万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
③	補助幹線道路（12m）の縮小 12m→9m	・通過交通の抑制	―	・産業ゾーンへのアクセスが、住宅ゾーンを通過しないように抑制する。	・住宅ゾーンを通過し、産業ゾーンへアクセスする車両を抑制することができる。		
		・築造費の抑制	−1,900万円	・道路幅員を3m縮小し、延長696m×3m＝2088㎡分の築造費を圧縮する。	・築造費が縮減する。		
		・減歩率の低減	―	・地権者の減歩負担の軽減。 道路幅員を3m縮小した場合、延長696m×3m＝2088㎡分の減歩率の圧縮となる。 公共減歩率21.56%→20.41%（1.15ポイント減）。	・減歩率が縮減する。		
		・清算金補助費の抑制	−450万円	・減歩率の1.15ポイント減に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が軽減される。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費を縮減する。	・清算金補助費の縮減により、市の負担が軽減する。		
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・補助金の減額による市単独費の増加	5,500万円	・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市単独費が増加する。		・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市の負担が増加する。	
		・道路計画の変更	―	・道路計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・道路計画の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」「縮小幅員での安全性の確保」等が問われる。 　歩行者の安全確保（両側歩道の有効幅員（2m）を確保するなど）。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	3,150万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
④	区画道路（西端）の拡大 8m→12m	・交通利便性の向上	―	・産業ゾーンへのアクセス機能を強化する。 ・鉄道南側からのアクセス機能を強化する。	・産業ゾーンへのアクセス機能が強化する。 ・鉄道南側からのアクセス機能が強化する。		
		・築造費の増加	500万円	・道路幅員を4m拡大した場合、延長100m×4m＝400㎡分の築造費の増加となる。		・築造費が増加する。	
		・減歩率の増加	―	・地権者の減歩負担の増加。 道路幅員を4m拡大した場合、延長100m×4m＝400㎡分の減歩率の増加となる。 公共減歩率21.56%→21.78%（0.22ポイント増）。		・減歩率が増加する。	
		・清算金補助費の増加	90万円	・減歩率の0.22ポイント増に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が増加する。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費が増加する。		・清算金補助費の増加により、市の負担が増加する。	
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・道路計画の変更	―	・道路計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・道路計画の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」等が問われる。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・将来的に、踏切道の改修が必要。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	590万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
⑤	区画道路（西端）の拡大 6m→12m	・交通利便性の向上	―	・産業ゾーンへのアクセス機能を強化する。 ・鉄道南側からのアクセス機能を強化する。	・産業ゾーンへのアクセス機能が強化する。 ・鉄道南側からのアクセス機能が強化する。		
		・築造費の増加	400万円	・道路幅員を6m拡大した場合、延長90m×6m＝540㎡分の築造費の増加となる。		・築造費が増加する。	
		・減歩率の増加	―	・地権者の減歩負担の増加。 道路幅員を6m拡大した場合、延長90m×6m＝540㎡分の減歩率の増加となる。 公共減歩率21.56%→21.86%（0.30ポイント増）。		・減歩率が増加する。	
		・清算金補助費の増加	120万円	・減歩率の0.30ポイント増に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が増加する。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費が増加する。		・清算金補助費の増加により、市の負担が増加する。	
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・道路計画の変更	―	・道路計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・道路計画の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」等が問われる。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・将来的に、踏切道の改修が必要。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	520万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
⑥	区画道路の新設 12m	・交通利便性の向上	―	・駅前広場へのアクセス機能を強化する。 ・秋3・4・18号線縮小の代替機能を有する。	・駅前広場へのアクセス機能が強化する。 ・秋3・4・18号線縮小の代替機能を有する。		
		・築造費の増加	400万円	・12m道路幅員を新設した場合、延長37m×12m＝444㎡分の築造費の増加となる。		・築造費が増加する。	
		・減歩率の増加	―	・地権者の減歩負担の増加。 12m道路幅員を新設した場合、延長37m×12m＝444㎡分の減歩率の増加となる。 公共減歩率21.56%→21.81%（0.25ポイント増）。		・減歩率が増加する。	
		・清算金補助費の増加	100万円	・減歩率の0.25ポイント増に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が増加する。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費が増加する。		・清算金補助費の増加により、市の負担が増加する。	
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・道路計画の変更	―	・道路計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・道路計画の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」等が問われる。 　駅前広場への接続道路が増えることによる安全性の確認を要する。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	500万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
⑦	商業系企業誘致ゾーン（沿道貸地ゾーン）における企業誘致の中止 住宅地とする 区画道路の新設6m	・移転費の縮減	−7,600万円	・この街区及び都市計画道路秋3・4・13に面する建築物（全部で19棟）の移転を再築工法から曳家工法に変えた場合、補償費が1棟当たり約400万円縮減される。			
		・現位置換地が可能となる地権者が増える	―	―	・現位置換地を希望する権利者の意向に叶う換地が可能となる。 ・該当する従前地の権利者における、現位置換地に関する意向を調査する。	・商業系企業への賃借（事業用定期借地（20年））を希望していた権利者と、換地の変更について調整し協力を得る必要がある。 ・再築から曳家に変えた場合の工期延期（隣地の移転待ち期間）が、新たに生じる。 ・再築から曳家に変えた場合の仮住まいの増加に備えて、近隣の賃貸物件の状況を予め調査しておく必要がある。	
		・築造費の増加	600万円	・6m道路幅員を新設した場合、延長137m×6m＝822㎡分の築造費の増加となる。		・築造費が増加する。	
		・減歩率の増加	―	・地権者の減歩負担の増加。 6m道路幅員を新設した場合、延長137m×6m＝822㎡分の減歩率の増加となる。 公共減歩率21.56%→22.01%（0.45ポイント増）。		・減歩率が増加する。	
		・清算金補助費の増加	200万円	・減歩率の0.45ポイント増に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が増加する。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費が増加する。		・清算金補助費の増加により、市の負担が増加する。	
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・企業誘致の中止				・進出予定企業（オリックス(株)）に対して、まちづくりの方針転換としての理解を得る必要がある。	
		・道路計画の変更	―	・道路計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・道路計画の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」等が問われる。 ・現位置換地希望者の状況に応じて、接道が確保できるように、区画道路の追加が必要となる可能性がある。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	−6,800万円				

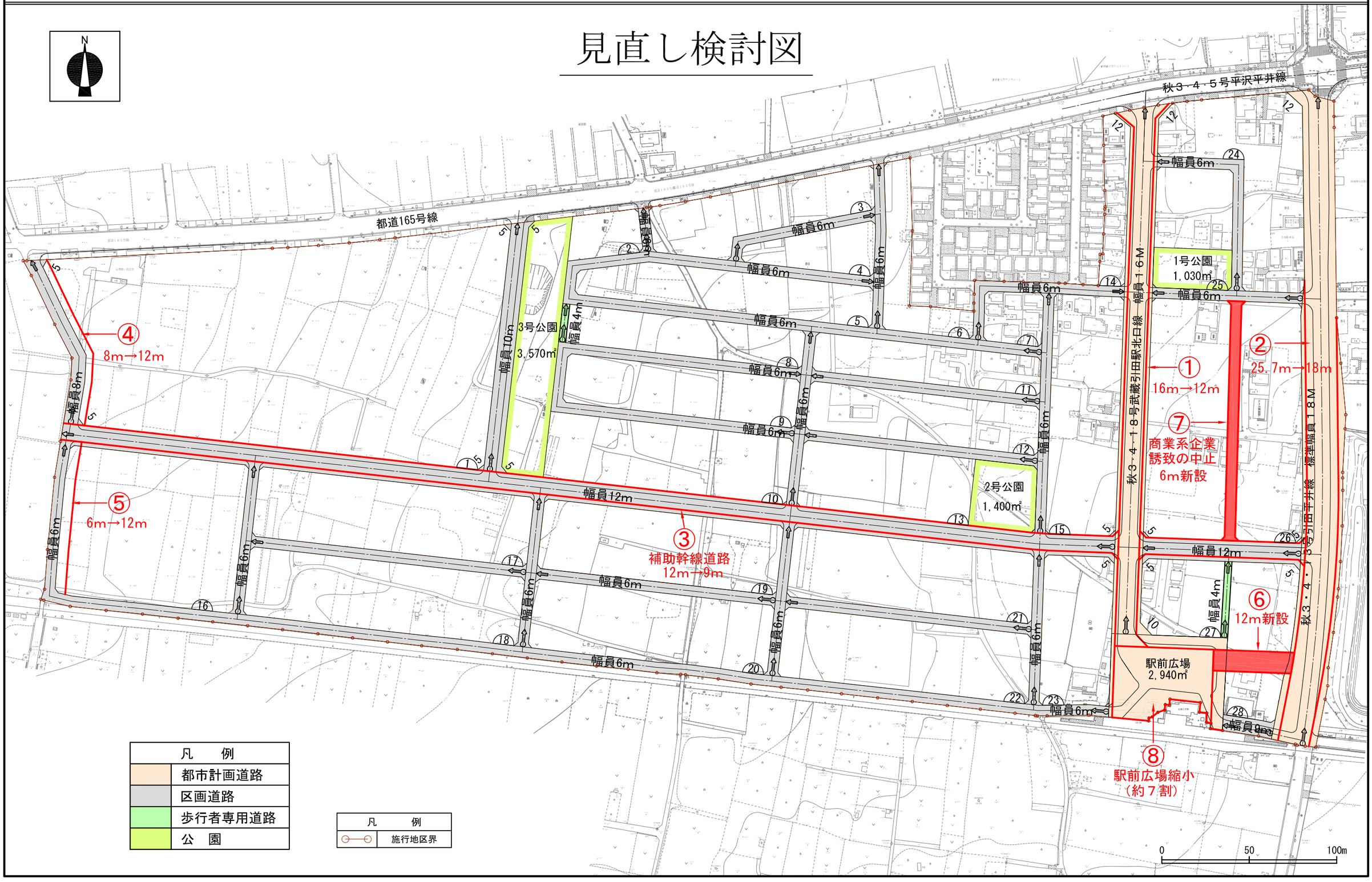
見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
⑧	駅前広場の縮小 約7割の規模に縮小	・築造費の抑制	−2,330万円	・駅前広場の規模を約7割に縮小し、築造費を圧縮する。	・築造費が縮減する。		・変更案⑥による12m道路の新設により、駅前広場の車両交通が円滑になることで、規模縮小の余地がある。 ・都市計画道路秋3・4・13号線の将来計画を平面交差とする場合には、その整備費が抑制できる。
		・減歩率の低減	―	・地権者の減歩負担の軽減。 駅前広場の規模を約7割に縮小した場合、882㎡分の減歩率の圧縮となる。 公共減歩率21.56%→21.07%（0.49ポイント減）。	・減歩率が縮減する。		
		・清算金補助費の抑制	−180万円	・減歩率の0.49ポイント減に伴って、小規模宅地を対象とした減歩緩和が軽減される。 ・減歩緩和対象者に課せられる「清算金徴収」に対して、市からの1/2の補助金を設定しているが、その補助費を縮減する。	・清算金補助費の縮減により、市の負担が軽減する。		
		・設計費の増加	（見直しの内容による）	・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。		・道路設計費用、換地設計費用が別途必要となる。	
		・補助金の減額による市単独費の増加	8,400万円	・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市単独費が増加する。		・都市計画道路の幅員縮小に伴う「用地費補助金」の減額により、市の負担が増加する。	
		・都市計画（道路）の変更	―	・駅前広場の縮小に応じて、都市計画を変更する。 ・都市計画と事業計画は、整合している必要がある。 ・都市計画の変更に合せて、事業計画を変更する。		・都市計画（道路）の変更を要するが、関係機関協議において「変更の理由」「縮小幅員での安全性の確保」等が問われる。 ・変更に際しては、関係機関協議に期間を要する。 　警視庁協議1年間、都市計画変更1年間、事業計画変更1年間（実績による）。 ・換地設計の変更を要する。 　公共用地の変更に伴い、換地設計の変更及び権利者合意の再構築を要する。 　現行の換地設計案の策定期間は、約2年間（実績による）。 ・換地設計の変更にあたり、合意形成の難航が予想される。 ・期間延伸が生じる場合には、コストの増加が伴う。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。	
		小　計	5,890万円				
⑨	期間延伸		2,512万円	・道路計画等の変更に伴う事業期間の延伸。		・期間延伸に伴う、コストの増加。 　会計年度任用職員（3人）報酬等 628万円/年（R2予算）。 ・警視庁協議、都市計画変更、事業計画変更、換地設計の変更に要する期間として4年間を想定する。	
合　計 （①～⑨）			17,622万円				

見直し検討案		内　容			メリット	デメリット	備　考
Ⓐ	工事の一括発注 （複数年度）	・工事費の抑制	−12,100万円	・工事を複数年度の一括発注し、発注規模を大ロット化することで、諸経費の縮減を図る。	・工事費が縮減する。	・補助金対応工事は、年度決算となるため、単年度発注とする必要がある。 　補助対象以外の工事（造成工事等）を複数年度の一括発注する。 ・工期が長くなる事による不透明さ（資機材、人件費の高騰等）が、受注者にとってリスクとなる。 ・工事の大規模化によって、地元業者の受注機会が減る可能性がある。 　補助金対象工事を地元業者へ単年度発注、補助金対象以外の工事を複数年の一括発注とするなど、工事発注の棲み分けを考慮する必要がある。	
		小　計	−12,100万円				
Ⓑ	整備仕様の変更	・築造整備費の抑制	−2,500万円	・区画道路の街渠を重量構造から一般構造へ変更する。	・築造費が縮減する。	・他地区の事例を調べ、構造的な問題がないかを検討する必要がある。	
			−4,900万円	・電線類の地中化を計画通り施工する。 　東京都補助金等の新規補助金を活用し、市負担額の軽減を図る。	・市の負担額が軽減する。		
		小　計	−7,400万円				
Ⓒ	業務委託（調査設計等）の変更	・委託費の抑制	−2,700万円	・包括業務委託（調査設計等）の内容を精査し、業務の内製化（市が自ら行なう）を図り、外注コストを抑制する。	・委託費が縮減する。	・市の人材計画との整合を図る必要がある。	
		小　計	−2,700万円				
合　計 （Ⓐ〜Ⓒ）			−22,200万円				

秋多都市計画事業武蔵引田駅北口土地区画整理事業

縮尺 1:2,000

見直し検討図



凡　例	
	都市計画道路
	区画道路
	歩行者専用道路
	公　園

凡　例	
	施行地区界