

第1回 あきる野市武蔵引田駅北口土地区画整理事業
見直しに関する検討会議 会議録

日 時	令和2年1月21日（火曜日）午後2時00分から午後4時00分まで	
場 所	あきる野市役所 別館3階 第一会議室	
出席者	委員	【委員長】西浦定継 【副委員長】築瀬範彦 【委員】石井恒利、 風野康男、高野利光、野口和雄
	事務局	【あきる野市】村木市長、尾崎副市長、田野倉企画政策部長、 清水都市整備部長、沖倉区画整理推進室長、吉岡企画政策課長、 岩田主査、鈴木主査、青木主任
傍聴者	44名	
開催形式	公開	
議事事項	<ul style="list-style-type: none"> ・会議の傍聴の取り扱いについて ・秋多都市計画事業武蔵引田駅北口土地区画整理事業について ・市による事業費縮減方策及び合理化方策について 	

1. 開会（委員6名が全員出席であるため、会議は成立）

- ・第1回あきる野市武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する検討会議を開会する。
- ・本日の会議は公開で行うが、会議中個人情報を取り扱う場合に非公開となる場合があり、この場合は、あきる野市武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する検討会議設置要領第9条の規定により傍聴を認めない。
- ・あきる野市武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する検討会議設置要領第10条に基づく傍聴人は44名である。
- ・本日、報道機関12社による取材がある。
※ 実際には、1社が欠席であったため、取材されたのは11社となります。
- ・会議録を作成するために、録音、写真撮影を行う。

2. 委嘱書交付

- ・各委員に市長から委嘱書を交付した。

3. 市長挨拶

（市長）

6名の委員の皆様にはただいま委嘱書を交付した。検討会議の委員にお願いしたところ、承諾をいただき御礼を申し上げます。

また、報道関係、傍聴に来られた市民の皆様には関心を持っていただき感謝する。

委員の皆様については、他の自治体において都市計画、区画整理事業に携わってこられた方と思う。他の自治体では、区画整理を推進する審議というのがほとんどであったと思うが、今回は、本市の財政状況が逼迫しているので財政健全化という観点も踏まえ、事業費の削減に向け、ご意

見、ご見識によるアイデアをいただきたい。

また、大局的な見知からも地域だけに限らず、あきる野市全体、あるいは事業地周辺も含め、どのようなまちづくりが良いのかということも議論をいただきたい。

昨年の10月に市長に就任したが、選挙においては区画整理事業に反対の方、賛成の方、両方いた。現在も区画整理事業を進めることに反対、賛成いろいろの意見がある。

そのような状況ではあるが、財政の健全化も踏まえて経費を縮減する方向で議論を願いたい。3月までに何回か議論をいただくがよろしく願いたい。

(市長退席)

4. 委員紹介

- ・資料①ー2の名簿記載順に各委員が自己紹介した。

5. 委員長副委員長選任(資料①)

- ・委員の互選により、委員長を西浦委員に、副委員長を築瀬委員とすることを決定した。

6. 委員長副委員長挨拶

(委員長)

委員の方は実務に携わってきた方々なので、リアリティのある議論をお願いしたい。市長からもあったが、まちづくりという視点でも議論したい。

この会議は、見直しを行う組織なので、そこにアイデアを絞り、皆さんと議論を行っていきたいと考えているのでよろしく願いたい。

(副委員長)

委員長を助け検討委員会を円滑に進めたいと考えているのでよろしく願いたい。

7. 議事等

(1) 会議の傍聴の取り扱い等について(資料②)

資料②に沿い、事務局から会議の傍聴の取り扱い等について説明する。

(委員)

会議録の公表で個人情報除くとあったが、前提としてこの会議は傍聴希望者があった場合は認められており、この中にはボイスレコーダーで記録することについての禁止事項が入っていない。そうすると、仮に、仮換地指定状況、あるいは道路の変更によりどういった影響がでるかといった議論になった場合、個人を特定出来ないと議論がしづらく、個人情報に触れる場合が出てくる。その場合、傍聴者を一時的に退室していただくこともあるのではないか。こうしたことについての考え方を伺いたい。

(委員長)

指摘されたとおりだと思う。今日は初回なので、なるべく個人を特定出来ない形で議論することになると思う。今日は関心も高く、すでに傍聴者がいる。

傍聴者に申し上げておくが、次回以降、内容によっては、込み入った議論をしなければなら

い場合もあるので、その際は傍聴不可とさせていただく可能性があるということをご承知おきいただきたい。

具体的な考え方を議論することになると、抽象的なことばかりでは議論をし尽くせない部分もあるので、その場合は、今申し上げた処置をとらせていただきたいと思います。他の委員はどうか。

(委員)

異議なし。

(委員長)

事務局はどうか。

(事務局)

会議の傍聴については、委員長の許可があった場合となるので、公開に適さない内容についての会議は非公開になることもあると思う。その場合、傍聴者に途中退室いただくということもあると思うが、円滑な会議となるよう委員長と相談しながら、事務局としても努力をしていきたいと考えている。

また、傍聴者には会議前に説明を行い、会議の撮影と録音については遠慮していただいている。したがって、レコーダーで録音しているのは市役所側が会議録を作成するためと報道機関ということになる。

(委員長)

検討会議設置要領では傍聴者は10人となっているが、本日44人が傍聴希望である。この人数について、傍聴を許可するという事によいか。

(委員)

異議なし。

(委員長)

それでは44人傍聴可とする。

(1)については以上とする。

(2) 秋多都市計画事業 武蔵引田駅北口土地区画整理事業について (資料③～⑤)

(事務局)

資料③をご覧ください。

武蔵引田駅土地区画整理事業の概要である。

左上の図面をご覧ください。あきる野市都市計画マスタープランからの抜粋である。武蔵引田駅周辺地区は、市の中央を南北に縦断する圏央道に近接するエリアである。

左下の図面をご覧ください。本地区は、JR五日市線武蔵引田駅の北側に位置し、地区面積は約19.5ヘクタールである。

資料の右側をご覧ください。2-1まちづくりの方針では、駅前広場や区画道路及び公園等の都市基盤の整備を行い、利便性の高い駅前空間を創出するとともに住、商、工、農のバランスのとれた複合市街地の形成を行うとしている。

2-2計画の概要としては、施行面積約19.5ヘクタール、減歩率については約30%である。土地利用としては、図に示してあるように駅周辺に商業地区を、地区の西側に産業地区及び農業地区を、その間に住居地区をそれぞれバランスよく配置する計画となっている。

事業費内訳、財源内訳については、それぞれご覧の通りである。総額約71億円を想定してい

る。

最後に事業スケジュールである。本事業は、平成26年度に都市計画を決定し、27年度に事業認可を取得し事業計画決定を行い、換地設計には28年度から着手し、令和元年11月には仮換地指定を行う予定であった。想定スケジュールでは、令和7年度に事業完了としていた。

事業の概要としては以上である。

続いて資料④をご覧ください。

秋多都市計画事業武蔵引田駅北口土地区画整理事業の事業計画書である。主な内容に絞り説明させていただく。4ページをご覧ください。（3）設計の方針である。①土地利用計画では、都市計画道路をはじめとする主な道路の沿道については、沿道利用に配慮した土地利用を図り、居住者の生活利便に資する施設の立地を誘導する。また、農住混在の防止を図りつつ、営農環境を維持できる農地の集約化を誘導するとともに、良好な住環境を確保できる低層低密の住宅地を配置する。地区内北西部には産業系業務地を配置する。さらに、武蔵引田駅周辺には、駅利用者の利便性の向上や、日常生活を支える施設の集積を図るため、商業地を配置としている。

③公共施設計画である。地区内の道路は適正な交通分担が図られるように、都市計画道路、区画道路、特殊道路をそれぞれ整備することとしている。

6ページ、7ページをご覧ください。（4）整理施行前後の地積である。施行前は畑の占める割合が最も多く、約74%を占めている。これに対し、道路面積は約7%に留まっている。施行後は、公共施設の整備を適正に行い、公共用地の面積割合を約27%に高める計画である。

8ページをご覧ください。（ロ）減歩率計算表である。減歩率としては右端に記載してある。公共減歩率が21.56%、保留地を含めた合算減歩率が28.75%である。

続いて巻末に添付している図面の3枚目をご覧ください。設計図が添付してある。この図の右下に武蔵引田駅が位置している。駅前から北へ延びる路線が幅員16メートルの都市計画道路秋3・4・18号線である。右端の南北の路線が幅員18メートルの都市計画道路秋3・4・13号線である。

また、中央付近の東西に延びる路線が幅員12メートルの補助幹線道路である。他の路線は幅員6メートルの道路を中心とする区画道路等である。

簡単ではあるが武蔵引田駅北口土地区画整理事業に関する説明は以上である。

続いて、本事業に関する市長就任後の経過について説明させていただく。

資料⑤をご覧ください。

令和元年10月15日の新市長就任に伴い、本年度に発注している区画整理事業に関するすべての請負工事、委託業務について一時中止を決定した。

11月18日に、引田駅地区を住みよくする会から、武蔵引田駅北口土地区画整理事業の早期再開を求める陳情があきる野市議会議長宛に提出された。

11月30日に、権利者を対象に秋多都市計画事業武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する説明会を開催した。

12月11日に、あきる野市議会環境建設委員会が開催された。武蔵引田駅北口土地区画整理事業の早期再開を求める陳情が委員全員の賛成により採択された。

12月17日に、区画整理事業に関するすべての工事、委託業務について一時中止を解除した。

12月19日に、あきる野市議会本会議が開催され、環境建設委員会における審議を踏まえ、武蔵引田駅北口土地区画整理事業の早期再開を求める陳情が議員全員の賛成により採択された。

こうした経緯を経る中、地権者説明会、あきる野市議会における意見、要望等も踏まえ、本日、武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する検討会議、第1回会議を開催させていただいた。

(委員長)

区画整理事業の内容、市長就任後の経過を説明いただいた。説明に対して質問、意見、確認事項等あればお願いしたい。

(委員)

資料⑤であるが、令和元年12月11日に、あきる野市議会議長に引田駅地区を住みよくする会から提出されている早期再開を求める陳情が、環境建設委員会委員全員の賛成により採択されたと記述されている。確認だが環境建設委員会の中で付帯意見は何かあったか。

(事務局)

特別な付帯条件等はなかった。

(委員)

事業計画書について教えていただきたい。事業計画書の6ページと7ページの(4)整理施行前後の宅地の地積について、施行前の民有地と公有地は種目毎に地積の記載があるが、施行後は民有地に一括された記載となっている。公有地の普通財産とあきる野市有地について施行後はどのようなになるのか。

(事務局)

施行前の宅地の中にある公有地、普通財産、あきる野市有地については、施行後には宅地となり、1箇所は学校給食センター用地となる。また、もう1箇所は、あきる野市が現在武蔵引田駅北口に設置してある駐輪場用地となる。

(委員)

その地積は分からないのか。全て民有地の128,830㎡の宅地ということでくくられているが、事業計画書では記載がないので、内訳を教えて欲しい。

(事務局)

事業計画書の記載はないが、資料を確認後お答えさせていただく。

(委員長)

事業計画書の指摘された面積について、確認の後にお答え願いたい。

(委員)

質問事項が数点ある。1点目として、武蔵引田駅の駅勢圏及び乗降客数などについて、基本的な情報を教えていただきたい。なぜかと言うと駅前広場の大きさ、駅前の都市計画道路の幅員などに関係するからである。

2点目は、スーパーブロック(大きい街区)が西側に1箇所、それから、東側の線路側のところに、やや大きい街区がある。東側の街区については、今まで市の話の中で集客施設という想像はついたが、ただスーパーブロックにはなっている。ここについて、土地はどのようになっているのか。

また、図面がいつの見直しかわからないが、市長就任後の経過の中で見直し説明会とあったので、その時の図面かと思うが日程が入ってないのでわからない。変更対照設計図というのが示されているが、日程が入ってないのでいつこれが変更されたのかわからない。

駅側のスーパーブロックについて、中心部を縦断している黄色線、区画道路が保留地への置換

となってるということについて、おそらく今後の議論に関係するかと思う。ここはまさに換地に影響するが、細かい話は想像するので、黄色線を消した意味、スーパーブロックにする担保性、この黄色線を消してしまったことによる効果、逆効果などについて教えていただきたい。

最後になるが、計画の中で地権者や市民から、今まで見直しの要望が出ているというようなことを市長が言っていた。この検討会を公開でやることは素晴らしいことだと思っている。公共事業については市民の皆さんの理解を得て進むということが最低条件だろうと思っている。そのためは、わかり易く議論をして正当な解決策を作っていくことが正しい手続きではないかと思う。

問題は事業を延期すると、事業費の縮減と言っておきながら、事業費の増大につながってしまうことである。少なくとも、市民や地権者が思っている疑問などには、きちんと丁寧に答える必要が専門家の役割としてあるのではと思う。そういう意味では、市民から具体的にどのような意見が出ていて、それについて議会、説明会等の中で施行者側がどう回答しているのかということについて、もう少し細かい経過等を教えていただきたい。我々としては市民の意見とかけ離れた議論になってしまうことが怖い。今後、資料を用意いただければありがたい。今、説明していただけるのであればそれでもかまわない。

(委員長)

ご意見について確認させていただきたい。

一つ目は、武蔵引田駅の利用客数、どこから来る人がどのように利用してどこに行くかという乗降客数のことを、駅前広場のあり方にも関連するので確認したい。

二つ目は、スーパーブロックの黄色い線が引かれていることの意味を確認したい。

三つ目は、市民から今まで寄せられている意見というものがどういうものなのか。

以上三点で、事務局で今答えられるのであればお願いしたい。

(事務局)

一つ目の質問の駅の利用客数については、延べ人数として4,000人を少し下回る人数が1日当りの乗客数である。乗降客数としては約2倍になるので8,000人を少し下回る人数と思う。

駅勢圏については、資料③を見ていただくと、左下にこの地区の図面があるが、東京寄りに秋川駅がある。武蔵引田駅を挟み五日市寄りに武蔵増戸駅がある。概ねこの中間を縦に割った間の人口が駅勢圏人口と想定している。手元に資料がないので人数はお答えできないが、武蔵引田駅と秋川駅の中間に線を引いた内側と、武蔵引田駅と武蔵増戸駅の中間に線を引いた内側というのが、あきる野市と日の出町との武蔵引田駅を利用する駅勢圏と思っている

二つ目のスーパーブロックについては、先程説明した資料④に添付されている設計図をご覧ください。まず、左側にある大きなブロックについては、産業系の企業誘致を図る土地である。

図面左下の四角い宅地については、学校給食センターの予定地である。

※ 事務局の回答では、利用客は4,000人弱としていますが、これは事業計画書作成当時の数値です。直近の平成30年度における利用客数は3,000人強であり、乗降客数は、6,000人強となります。

(委員)

想定地権者も含めて、どういう契約になるか教えていただきたい。

(事務局)

産業系の土地については、申し出換地を採用しており、産業系企業に土地を売却したい地権者を申し出によってこのブロックに集約する予定である。

学校給食センター予定地については、あきる野市が従前地として持っている土地をここに集約して、学校給食センター予定地とさせていただく。

東側の武蔵引田駅の北側に少し大きなブロックがある。秋3・4・18号線と秋3・4・13号線との間に挟まれた土地であるが、ここは、土地を売却せずに、所有しながら事業用定期借地で企業へ貸したいという地権者を申し出により募り、ここへ集約する予定である。

(委員)

定期借地権の存続期間は、10年間か20年間と思うが、完了したときどうするのか。

(事務局)

事業計画書に変更対照設計図があるが、20年後に定期借地が終えた時を想定して、換地の割り振り方としては、将来、企業が撤退した後に土地利用が出来るように、黄色い道路を従前として換地を設定しておいて、ここはあきる野市が保留地として取得する。

ここに割り振られた地権者の方々は、黄色い道路と両端の都市計画道路に接道を取り、企業が撤退した後も土地利用を図れるような整形な換地を計画しているところである。

(委員)

都市計画事業にかかわりなく、換地上保留地になるだけで、あとは市が面倒を見るということでのよいのか。

(事務局)

そうである。

(委員長)

三つ目の市民の意見は何かあるか。

(事務局)

市民の方々からの意見について、具体的に市長へ届いているものについては、この後の議事等(3)で説明する。

(委員)

資料の確認をさせていただきたい。先ほど事業計画書について説明があった。添付図面であるが、1枚目が位置図、2枚目が区域図となっている。事業計画書の表紙は、認可が平成28年3月で第1回変更が平成30年10月ということになっている。3枚目の設計図というのが今後の議題ということで、その次の図面が変更前の図面ということでのよいのか。

(事務局)

ご指摘があった3枚目の設計図というのが変更後の最終的な設計図である。4枚目の図面の変更対照設計図であるが、黄色で示した部分が変更前の図面である。赤色部分が変更後の道路線形を示しているので、赤色の道路が最終形の道路となり、3枚目の設計図ということになる。

(委員)

変更対照設計図は、最初の認可を得た時の図面ということでのよいのか。

(事務局)

黄色で示したのが最初に認可を得た図面である。

(委員)

駅前広場から北へ向かう黄色の区画道路、これは一種の換地だと考え、市が保留地を取得する予定の換地ということなので、事業計画上表に出てないということか。

(事務局)

そのとおりである。

(委員)

いずれ議論になると思うが、道路の幅員構成について確認したい。歩道が何メートル、車道が何メートルという横断構成がよくわからない。特に、事業計画を変更して大街区の幅員10メートル部分の道路を見ると、東側は歩道があるが西側には歩道がない。

また、大街区が一番西の端の8メートルの区画街路の脇には歩道がない。これはどのように考えてこのような道路になっているのか。

今後、道路についての議論が出ると思うので教えていただきたい。

(事務局)

道路の幅員構成については今回説明を省かせていただいたが、事業計画書11ページに各道路の幅員構成が記載してある。

例えば、秋多都市計画道路3・4・18号武蔵引田駅北口線の幅員構成は、歩道3.5メートル、車道9メートル、歩道3.5メートルとなっている。

ご指摘のあった幅員10メートルの道路というのが、幅員構成上歩道を最低2メートル確保という条件で車道7メートル、片側歩道3メートルとさせていただいている。

幅員9メートルの道路についても、同じように車道6メートル、歩道3メートルとなっている。

また、8メートル、6メートルの道路については、歩道を設けるスペースがないので歩車道混在の道路となっている。

幅員12メートルの道路については、有効幅員2メートルの歩道が両側に確保できるので、歩道2.5メートル、車道7メートル、歩道2.5メートルの幅員構成で計画をしている。

(委員)

事業計画は理解した。大街区側に歩道を設置しない理由は何かあるのか。

(事務局)

この計画をするときに設計図の中でご覧いただけるように、1号公園、2号公園、3号公園という施設があり、基本的にはこれらの間を歩いて回遊できるような道路を計画していたので、大街区の右側にある幅員10メートルの道路は歩行者の回遊性を考慮して、公園側に歩道を設置をさせていただいたというのが基本的な考えである。

(委員)

確認だが、事業計画書5ページ④供給処理施設の設計と記載してあり下水道は分流式なのか。この文書の中で、雨水は下流管が未整備なため貯留浸透施設を設置すると記載があり、これは事業計画書14ページの雨水流失抑制施設費ということでのよいのか。

(事務局)

ご質問のとおり、雨水流出抑制施設費というのが、事業計画書に記載してある供給処理施設の中の雨水流末処理の対象となる施設である。

(委員)

事業計画書5ページの雨水貯留浸透施設というのは詳細に設定されているのか。

(事務局)

今回の土地区画整理事業では、雨水の流末が、最終的には秋川或いは平井川に行くということになるが、そこまでの雨水の流末施設が未整備なため、本事業では、この区域19.5ヘクタールの雨水は一次的に貯留しながら、すべて地下へ浸透させて処理をするという計画で設計している。

(委員)

私が心配しているのは、昨年秋にあった台風19号の関係である。このあたりの雨水対策というのはクリアされているということでのよいのか。

(事務局)

この施設については、基準では降雨強度50ミリ対応のところ、昨今の雨水被害等を考慮して60ミリ対応の設計をしており、地区内の雨水をすべて処理するという考えで計画している。

(委員)

農業農用地を集約化を図るということは大変大事なことだと思う。特にこの地域はそういうことを意識した換地設計ということで評価している。ぜひそうあって欲しい。その際であるが、污水管はどう考えているのか。

(事務局)

宅地については当然、污水の宅柵等を介して処理することになるが、基本、農地については、この事業段階では污水处理の引き込みを行わない計画ということになっている。

(委員)

農地の個別の敷地に対して引き込み柵をつけないということでのよいのか。

(事務局)

そのとおりである。また、污水管については、すべての宅地から取れるようにすべての道路に布設する。現在計画している農業地区についても将来を考えて污水管は設置する。

(委員)

農業用水はどうするのか。

(事務局)

ここは自然流下で農業用水を引き込めるという土地ではなく、段丘の上に位置しているので、作物に水を与える場合には、おそらく上水道を使っただけになるかと思っている。又は、農業用井戸を敷設することも考えられる。

(委員)

田んぼではないのか。

(事務局)

ここは台地上に位置しているので水田はない。井戸を掘るか上水道を使っただけになるかと思う。

(3) 市による事業費縮減方策及び合理化方策について(資料⑥)

(事務局)

(3) 市による事業費縮減方策及び合理化方策について、市が考えている事業に関する見直し検討案を説明させていただく。

資料⑥をご覧ください。

武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直し検討案である。また、巻末には図面が添付してあるの

で併せてご覧いただきたい。この見直し検討図に赤書きで見直し検討案が示してある。

また、赤書きの番号が付してあり、これは資料の検討案の番号と符合しているので併せてご覧いただきたい。

各街区には半月上に黒い番号が付してある。これが街区のそれぞれの番号になるので確認いただきたい。

1ページ目をご覧いただきたい。

1の見直しに当たっての前提条件は、3点挙げている。

(1) 先行住宅街区、図面の街区番号②、③、④、⑤、⑥、⑦、⑧、⑨、⑪、⑫に関しては、平面的な見直し、つまり道路線形の変更等を行わない。

(2) 産業ゾーンにおける企業誘致、図面の街区番号①になる。これについては計画通り進める。

(3) 産業ゾーンにおける学校給食センター建設。図面の街区番号⑩になる。これも計画通り進める。

それでは、個々の見直し検討案について説明をさせていただく。

2の見直し検討案をご覧いただきたい。

①都市計画道路秋3・4・18号線の縮小、16メートルの幅員を12メートルにするについてである。

見直し項目としては、通過交通の抑制、築造費の抑制、減歩率の低減、清算金補助費の抑制、設計費の増加である。

通過交通の抑制については、後程説明する見直し検討案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、本路線を縮小することで、交通を抑制するという点が挙げられる。

築造費の抑制については、道路の規模を縮小することで、築造費が約1,400万円ほど縮減する。

減歩率の低減については、公共用地の面積の縮小に伴い、平均減歩率が約0.67ポイント低減する。

清算金補助費の抑制については、本地区では小規模宅地を対象に減歩緩和策を講じており、その際、清算金徴収に対し市から2分の1の補助金を出す予定である。これが減歩率の低減に伴い補助金が約260万円ほど抑制される。

設計費の増加については、道路等の見直しに伴い道路設計費用、換地設計費用が別途必要であることが考えられる。

これらの見直し検討における課題としては、①都市計画の変更を要する、②縮小幅員での安全性を確認する必要があり、警視庁との再協議が必要となる、③変更を要する時間をあらかじめ見込んでおく必要がある、④換地設計の変更を要するの4点である。

②都市計画道路秋3・4・13号線の縮小、18～25.7メートルの幅員を18メートルにするについてである。

見直し項目としては、将来的な立体交差事業費の抑制、築造費の抑制、減歩率の低減、精算金補助費の抑制、設計費の増加である。

将来的な立体交差事業費の抑制については、将来計画として立体交差を平面交差とすることでその事業費を抑制できる点が挙げられる。

これ以下の項目に関しては先程と同様の内容でなので、ご確認いただきたい。また、見直し検討案における課題に関しても同様な事項が想定されるのでご確認いただきたい。

なお、秋多都市計画道路秋3・4・13号線の立体交差を含む整備は、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であり、本土地区画整理事業での道路整備はない。

③の補助幹線道路12メートルの縮小、12メートルの幅員を9メートルにするについてである。

見直しの項目としては、通過交通の抑制、築造費の抑制、減歩率の低減、清算金補助金の抑制、設計費の増加である。

通過交通の抑制については、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点が挙げられる。

これ以下の項目に関しては先程と同様の内容でなので、ご確認いただきたい。また、見直し検討案における課題に関しても同様な事項が想定されるのでご確認いただきたい。

なお、本案の場合には、歩行者の安全確保、歩道の有効幅員2メートルを確保することなどに慎重な検討が必要かと思われる。

④の区画道路（西端）の拡大、8メートルの幅員を12メートルにするについてである。

見直しの項目としては、交通利便性の向上、築造費の増加、減歩率の増加、清算金補助金の増加である。

交通利便性の向上については、産業ゾーンへのアクセス機能が強化される、鉄道南側からのアクセス機能が強化されるといった点が挙げられる。

これ以下の項目に関しては、道路規模の拡大により築造費、減歩率、清算金補助費がそれぞれ増加する。

見直し検討案における課題に関しても、同様な内容が想定されるのでご確認いただきたい。

なお、本案の場合には、将来的に踏切道の改修が必要であると考えている。

⑤の区画道路（西端）の拡大、6メートルの幅員を12メートルにするについてである。

見直しの項目としては④と同様なので、ご確認いただきたい。

⑥の区画道路の新設、12メートルについてである。

見直し項目としては、交通利便性の向上、築造費の増加、減歩率の増加、清算金補助金の増加である。

交通の利便性の向上については、駅前広場へのアクセス機能が強化される。また、秋3・4・18号線、駅前線の縮小の代替機能を有することになる。

これ以下の項目に関しては、道路規模の拡大により築造費、減歩率、清算金補助費がそれぞれ増加する。

見直し検討案における課題に関しても同様な内容が想定されている。

また、本案の場合には、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に慎重な検討が必要かと考えている。

⑦の商業系企業誘致ゾーン（沿道貸地ゾーン）における企業誘致を中止して住宅地とし、区画道路6メートルを新設するについてである。

見直し項目としては、移転費の縮減、現位置換地が可能となる地権者が増える、築造費の増加、減歩率の増加、清算金補助費の増加である。

移転費の縮減については、商業系企業の誘致を中止し住宅地とすることで、この街区及び都市

計画道路秋3・4・13号線に面する建築物が全部で19棟あるが、その移転費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400万円縮減する。

現位置換地が可能となる地権者が増えるについては、現位置換地を望む地権者において、その要望に応えることが可能となる。

築造費の増加については、大規模街区を宅地化するために、新たに道路を設置する必要があることから、そのための築造費が増額となる。

以下の項目に関しては、これまでと同様の内容であるのでご確認いただきたい。

なお、これらの見直し検討案における課題としては、次の6点が挙げられる。

①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の調査を行い、現位置換地に希望権利者を把握する必要がある。

②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。

③換地設計の変更を要する。

④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する必要がある。

⑤進出予定企業であるオリックス株式会社に対して、まちづくりの方針転換としての理解を得る必要がある。

⑥現位置換地希望権利者の状況に応じて、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。

(委員長)

市による事業費縮減方策及び合理化方策を説明いただいた。説明に対して質問、意見、確認事項等あればお願いしたい。

(委員)

6ページ⑦について、西側の工業系はいいと思うが、オリックスとの契約関係を協定も含めて、申し合わせ、権利者との契約、口頭でも契約となるので、どのような状態になっているかということについて教えていただきたい。

それぞれの案についてのメリット、デメリットがうまく整理できていないのではないかと。私が今までの区画整理や再開発での経験上であるが、一番の問題は事業延長に伴い事業費が膨れ上がることである。何もなくても出ていくのが事務費である。

こうして検討会議を行っている現在も事務費として発生してしまっている。事実上、1年間延長にならざるを得ないという状況になっているのではないかと。1年間事業が延びると、地価の変動により、保留地処分代金が下がっている可能性がある。

1年間の延長に伴い事務費がかかるというデメリットもある。比較検討しないと単純にいいところばかりではないと思う。

こうした検証を行いながら、最後は市長がどうやってマネジメントするかというのが事業の宿命である。これを失敗したところは、結果として事業費が一桁違っていたなどが、私の経験上でもある。

そのようなことも含めて、想定でいいので、これを行うと警察との協議に1年かかってしまうとか、地権者との交渉で2年かかってしまうとかを示してもらいたい。⑦はその典型であると感じる。

地権者との交渉が折り合わず、場合によっては法廷闘争になり、やめるにやめられない事態になってしまう。

地権者と接触してる事務局の皆さんの感触として、この辺はどうなのかということを含めて、デメリットも書いていただきたい。メリット、デメリットというのは相互に関係しており、デメリットを読むということが重要なマネジメントの能力である。

(委員長)

1点目の質問、オリックスとの契約関係について、2点目、メリット、デメリットの比較検討、これをしっかり決めるには次回の会議になるかと思うが、想定でもいいので情報があれば教えていただきたい。

(事務局)

1点目は、契約に関するご質問である。産業系ゾーンの東京建物株式会社、商業系ゾーンのオリックス株式会社は、昨年11月末に仮換地指定の予定をしており、それをもって、本契約を結ぶ予定であった。これに備え9月末であったと思うが、東京建物株式会社とそこへの換地が想定される地権者、或いはオリックス株式会社とそこへの換地が想定される地権者の間で、基本的な協定書は結ばれており、仮換地指定後に速やかに契約を結ぶという協定書が、対象となる全地権者と済んでいるところである。ただし、仮換地と本契約は、延期となっている。

(委員)

仮換地を想定して地権者の名前が入っているということは、法的に大変なことである。そういう意味では見直せるかどうかということは、ここにかかってくる。

(事務局)

この協定書は、オリックス株式会社と定期借地を想定している地権者との間の基本協定であり、2者協定になる。

(委員)

仮換地処分をしてないのに協定を結んでいいのかという法的な問題があるのではないか。これは、後ほど議論したい。

(事務局)

2点目のご質問にお答えする。本日配布した資料にそこまで書き込むことは出来なかったが、例えば、①の見直しに当たり、都市計画道路を変更するという場合には、警視庁協議、都市計画街路に関する東京都との協議、それを受けこの事業計画を変更する手続きがあるというところで、それぞれが仮に1年を要するとすると合計で3年がかかることとなる。また、事業計画を変更した後にこれに基づいて換地設計の変更が必要になる。換地設計は、現在の案でも2年半から3年かかっており、それに2～3年かかるとすると、合計で5～6年の期間延伸が生じるのではないかと想定している。

(委員)

財源となる補助金の減額はないのか。

(事務局)

都市計画道路には補助金がついているので、用地費相当額の補助金はその面積の減少分だけ補助金が減額になる。

(委員)

そうすると1,660万円が相殺されて、事業費が増大するというデメリットが出てくる。そうい

うことを検討しないと、単に事業費だけでの検討ではその先は読めないと思う。そこはしっかりやっていきたい。

市民や地権者の方もこの表だけでは理解してくれないと思う。こういう表だけでは結果として後で市長が恨まれる。ここは先を読んでおくということが重要だろうと思っている。

(事務局)

今課題となっている部分についても、精査をした上で、どこまではじけるかという部分もあるが、影響額といったものもお示した方がよろしいということか。

(委員長)

そうでないと判断ができないということになると思う。今の説明を聞いて、傍聴者も同じと思うが、その影響がどう出るかということを確認しておく必要がある。

(委員)

東京都で都市計画、基盤整備を担当した経験から申し上げますと、道路の都市計画変更というのは横断構成や通過交通量など様々な再検討が必要になる。もちろん警視庁協議もある。現在、4,000人の乗客、乗降客8,000人を前提に考えているが、地区内の都市計画道路、例えば3・4・18号線の横断構成がどうなっているのか。計画では歩道が両側3.5メートル、車道が9メートルになっている。歩道を狭くすることになれば、これは、大きな争点になると思う。そこを論理的に説明できないと、東京都の都市計画審議会は通らない。

また、この道路幅を前提に補助金が見込まれていると思うので、狭くなれば、その補助金が減少する、歳入が減少し歳出も減少すればいいが、そもいかないのではないか。

こういった点を様々な角度から検討しなければいけないと思う。

この道路に、将来バス路線がどのくらい入ってくるかも大事な視点になる。八王子市や日の出町など多方面からのバスが来て、ここに立ち寄るといふようなことであれば、武蔵引田駅の乗降客が増え、念願の五日市線の運行間隔も昔のように戻るのではないか。現在の五日市線の運行間隔は大き過ぎる。

こういったことも考えながら、都市計画道路を考えていかなければいけない。

また、東西に伸びている幅員12メートル道路の横断構成も将来的にどうなのか。産業用地からの通過交通も想定した道路だと思う。それを前提に、やはり歩行者を守るという観点から歩道を広げなければいけないと思う。そこをどう考えていくのか、クリアしなければいけない部分かと思う。

以上についてどのように考えているのか教えていただきたい。

(事務局)

駅前通りであるが、ここは西東京バスとの協議の中で路線バスが入ってくる。また、あきる野市のコミュニティバスも入ってくる予定である。

そのほか駅前広場利用者としてはタクシー、一般車両、身体障害者用の車のスペースというのを想定した駅前広場の面積である。

今回のお示したのは事業費の縮減というところだけに主眼を置いて、経費節減できるところを列記しているので、将来的な歩道幅員の確保など、それに伴うデメリットも整理して検討していきたいと思っている。

12メートル道路についても慎重に検討する必要があると思っている。

(委員)

駅前広場につながる3・4・18号線は単独の都市計画道路になるので、都市計画変更の可否を考えなければならない。また、3・4・13号線は将来的には都道になるのか。現在、市道かもしれないが、他の市町村と接続してる都市計画道路であり、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に位置付けがされてないが、立体交差になるかもしれない。その立体交差を考えた幅員構成である25.7メートルを18メートルにするとのことだが、そう簡単に18メートルにしていいのか。18メートルに変更できたとしても換地は前に出てくる。そうしたときに区画整理にかかった方が、また今度道路事業で用地買収が必要になってくるということも考えなければいけないと思う。

また、⑥は道路を新設しようとしているが、この補助幹線道路と都市計画道路が交差する。大きい道路が重なってもいいのか。もともと計画にはない道路である。発生する交通量はまだ少ないかわからないが、そこは危ないのではないかと思う。それは、その補助幹線道路から駅前広場に入ってくればいいのかと思う。

⑳街区で鉄道付近が幅員9メートルで計画されているが、ここは現在、あきる野学園、イオン、阿伎留医療センター等にいく歩行者が朝夕多く、㉑街区の幅員4メートル道路は歩行者専用道路と考えており、それでいいのではないか。踏切直近のところの9メートル道路も歩行者専用道路でいいのではないか。歩行者も非常に多いので、全体的に見れば細かい問題だが考えなければいけないのではないか。

将来、信号をつけるとか、立体交差になるかどうか分からないが、区画整理が進んだときには人が多く通るので現実的に考えるべきではないか。

また、この地域で地区計画はもう決定されているのか。それと関連して用途地域も変更されているのか。

(委員長)

質問が三つほどあった。駅前道路の件、地区計画の件、用途地域の件である。事務局で回答願いたい。

(事務局)

都市計画道路秋3・4・13号線は、立体交差を予定している道路であるが、これは第四次事業化計画の優先整備路線で、あきる野市施行の路線として位置付けられており、現段階では市施行で行う予定である。事業区域から北に日の出町があるが、日の出町も町施行ですでに18メートル道路が完成している。そこから南側の区画整理事業区域を含めた部分は市施行で計画しているところである。

また、駅前⑥の12メートル道路新設については、駅へのアクセスルートをここで設置することによって、駅前通りの交通抑制に寄与するということである。㉒街区のすぐ下に9メートル道路があるが、現状ですでに完成型で出来ている。近接して大きな建物があるので、それを不要移転とすることも含め、現道を活かしている。

武蔵引田駅北口の区画整理事業が終わった時点で、駅に入ってくるルートとしては、このルートが車のルートとして一番考えられる路線なので、警視庁協議を経て、一方通行での整備を考えている。

地区計画に関しては、地区計画区域には入っており、市街化調整区域から市街区域に編入した時に、暫定用途として1種低層住居専用地域を設定しているが、最終的な用途としては、住宅

系、商業系、産業系に合わせ新たな地区計画と用途地域を設定する予定である。

(委員)

地区計画の話が出たので、それに関連してお話をさせていただきたい。産業誘致街区④について、区画道路を広げると書いているが、例えば、こういうところは地区計画を作って、誘致企業なりに提供させ、計画線を入れておけばそれで済む話である。減歩の対象にしてまでその街路を作らなければいけないのかというのはどうかと思う。

ある意味では、無駄な手続きをして無駄になるのではないかと思う。施設計画を決めればいいだけであり、そういう意味では東側の10メートル道路の脇も、歩道を設置していないというのは、そういう意味かなと勝手に解釈していた。

西側の8メートル道路というのは車道だけ考えればいいわけで、歩行者が通行できるスペースは地区計画でセットバックしてもらえばいいのではと思う。

(委員)

今、ご指摘のあったスーパーブロックについて、これは区画整理地区の変更はないので建築確認になるのではということで、地区施設計画を入れた方がいいのではないか。歩道状空地でもなんでも良いと思う。

(副委員長)

そもそもこの議論というのは、何とかして事業費を削減したいという命題があり、事務局としても非常に苦労して本日の案を提案されていると察している。しかしながら、はっきり申し上げて、今回の見直し案は、計画論的に間違いなく改悪である。

本日、委員の方からこれだけ意見が出るということは、これを手続き的に言うと、事務局の方はご存知だと思うが、東京都に上げれば議論百出は間違いない。それでどれだけの協議時間を要するか。正直言って1年程度では済まないような気がする。特に立体交差の部分もやめるなんていう話は、上位計画が決まっている話なので、一自治体の都合でやめるというのは、そう簡単にはいかない話である。

委員はやわらかくご指摘されていたが、基本的に都市計画なので上位計画からブレイクダウンして決まっている。なので、地元の都合で道路を狭めるというそんな簡単なものではない。都市計画については、我々も何十年も取り組んでいるが答えが出ない。そのような問題である。

事業費を削減したいということで、こういうプランを一生懸命検討されたということで、それについての労力は認めるところであるが、結論的に言えば、都市計画としては改悪である。改悪する手続きをするということが、どれだけ時間的に足を引張るかということは、正直言って2年3年とか安易なこととは言えない。そういう問題だということを市民の皆さんも理解していただきたいと思う。

私も都市計画審議会の会長等ではあるがやってきた。やはり、理由が見つからないものに対しては、なかなか投資出来ない。これはおかしいのではとなった時に、いやそれは地元の都合でなんていうのは理由にならない。都市計画として最適なプランを持ってきてくださいと東京都は言うだろうし、また、そこを何とかクリアしたとしても、都市計画審議会は、第三者的な目で、都市計画の是非を判断するので、地元の都合で細くしたい、狭くしたいということは、理解されないと思う。市民の方に客観的な意味で申し上げておく。

こうしたことから、事務局でこの資料作るのにどれほど苦労されたということを踏まえると誠に申し訳なく、改悪という言葉をあえて使ったが、都市計画的に言えば、おそらく委員の皆さん

は同じ意見だと思うので、あえて言わせていただいた。

手続きにかかる時間というのは今は想定できない。

また、先ほど委員もおっしゃっていたが、減るものもあれば増えるものもある。時間が増えれば当然事務費も増える。それと同時に、区画整理事業は補助事業なので、確かに狭めれば築造費、工事費は減る。基本的に区画整理事業の補助というのは面積対応なので、もらえるお金も減るが出るお金も減る。この辺はきちんと整理していただければと思う。

繰り返しになるが、細くしたほうが安くなるのではというような、そんな簡単な仕組みでは出来てないということだけは申し上げておく。

もし検討されるのであれば、図面上、道路を細くするとかというのは素人目にはわかりやすいが、そういうアプローチよりも、少し専門的に難しい話になるが、補助の場合、国庫補助で工事をする部分と、全体の中で市の単独費で工事する部分がある。このため、国庫補助でやる工事部分は、こういう工種で、こういうところをやりなさいと決まっている。そこはもう動かさないが、市の単独費で施工する部分の工事費というのは、もう少し柔軟な対応が可能である。少しその辺で検討されてみたらどうかと思う。

面積が約20ヘクタールという大きなものなので、材料などの仕様によっては、まだ知恵を絞り出せると思う。

また、先程いただいた地区施設というアイデアもうまく使えるかもしれない。

今日いただいた意見を、少し整理していただければと思う。

見直し検討委員会の委員を拜命し、せっかく修正された案を、改悪という言葉を使ってしまい、あえてきついことを言わせていただいた。

(委員長)

本日、見直し検討案をお示しいただいたが、ご指摘いただいた点も含めて、次回までにもう1回検討していただきたい。その前に各委員の方々にテクニカルなところを相談されてもいいと思う。

それでは事務局に進行をお返しする。

8. その他

(事務局)

その他について事務局からお話をさせていただく。

第2回検討会議は、2月13日(木)午後とさせていただく。会場はイオンモール日の出のイオンホールである。

第3回検討会議は、3月2日(月)午後とさせていただく。会場は市役所5階503会議室である。

ホームページに掲載するとともに、委員の皆様には改めて通知をさせていただく。

また、会議録であるが、委員の皆様にも確認をいただいた上で公表とさせていただく。

本日いただいた議論をまとめると、市で見直し検討案を出させていただいたが、デメリットなど、欠けている部分が非常に多いということであったと思う。

例えば、この変更をしたことに伴う期間の延長、換地設計への影響、そのようなことについても課題として書いてあるが、数字として示せるのであれば、そういったものも明確にする必要があると思う。

また、財源の問題もご指摘があったかと思う。例えば、市民の方もご存知かもしれないが、道路を作るときに、道路の幅に応じた補助金が出ている。道路を狭くするとその補助金も減る。そうすると金銭的なものはともかくとしても、市の負担割合というのが、道路を狭くしたからその負担が減るとは限らないという部分がある。こうした点についても整理する必要がある。

さらに、この見直し案に対する基本的な考え方への指摘もあったかと思う。例えば、立体交差を平面交差にすることについて、それは本当に出来るのかという指摘があった。また、他の地方公共団体と繋がる道路について、道路幅員を変えてしまっているのかという指摘もあった。また、歩道での歩行者の安全確保をどう考えているのかという指摘もあった。

これらについては、市の宿題として、次回の検討会議までに整理をする。

委員の皆様からもアドバイスをいただきながらもう一度資料を作成し、お示しをしたいと考えている。

最後になるが、副委員長に、本日の検討会議の総括をお願いしたいと思う。

(副委員長)

長時間に渡り感謝申し上げます。

私も40何年、都市計画、都市開発、区画整理を専門でやってきたので、どうしても力が入り、やはりいいプランを作って欲しい、いい街にして欲しいということを心から思っている。

私の発言で傷ついたり、気分を害したとかという方がいればお詫び申し上げます。

他の委員の方もまちづくりのために、長い間ご経験されていた方で、誰が得する損するというのではなくて、武蔵引田駅の周りがより良い街になって欲しいという気持ちでおっしゃられたと思っている。今後とも貴重なご意見をお願いしたい。

また、事務局については年度末の忙しい時に大変だと思うが、ここがまちづくりの踏ん張りどころだと思うのでよろしくをお願いしたい。

9. 閉会

(事務局)

以上をもって、第1回あきる野市武蔵引田駅北口土地区画整理事業見直しに関する検討会議を終了する