

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るとなっており、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こういった影響がでるの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ことでよいか。

(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な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わった時を想定して、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。

※ 事務局の回答では、降雨強度60ミリ対応としておりますが、正しくは65ミリ対応です。

(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処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でいいことになると思っている。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でいいことになると思う。

(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る、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、その要望に應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となってしまう。

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と。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メートルにしているのか。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し。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ふ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を他県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。そこはもう動かせないが、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。そうすると金額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

第2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2月13日（木曜日）午後2時00分から午後4時15分まで	
場 所	イオンモール日の出 イオンホール	
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】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、 新井
傍聴者	61名	
開催形式	公開	
議事等	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回検討会議の振り返り ・市による事業費縮減方策及び合理化方策について（その2） 	

1. 開会（委員6名が全員出席であるため、会議は成立）

- ・第2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61名である。
- ・本日、報道機関7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6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. 委員長挨拶

（委員長）

皆さんこんにちは。今日は第2回ということで前回の議論も踏まえて深い議論が出来ればと考えている。

また、60名以上の傍聴者においでいただきお礼申し上げます。2時間程度の会議になると思うがよろしく願います。

3. 議事等

- ・傍聴について

（委員長）

本日、60人以上の傍聴者がいるが、全員の傍聴を許可する。ただし、プライバシーに関わることがあった場合には委員に諮り対応させていただく。

(1) 第1回検討会議の振り返り

(事務局)

第1回検討会議における訂正、補足、質問に対する回答をさせていただきます。

(訂正・補足)

1点目として、武蔵引田駅の乗降客数についてである。前回会議では一日の乗車人数は4,000人弱、乗降客数を8,000人弱と説明したが、これは平成26年当時の数字であり、最新のデータでは一日の乗車人数は3,000人強、乗降客数は6,000人強となる。

2点目として、雨水処理対策の設計雨量強度についてである。設計雨量強度を1時間当たり60mmと説明したが、正しくは65mmである。

3点目として、あきる野市議会環境建設委員会付帯決議の有無についてである。前回の会議では、委員からの質問に対し、陳情に全員賛成で採択し附帯決議はなかったと説明した。附帯決議自体はなかったが、議論の過程の中で議員からいろいろな考え方が示される中で、そのうちの1つとして、「陳情者が見直しそのものに反対しているわけではなく、自分たちの人生設計や移転計画の予定が狂ってしまうということはやめてもらいたい」という考え方であることが明らかになった。前回の会議では早期再開に向けての全員採択ということであったが、議論の中でそのような背景があったので補足させていただきます。

また、この議論の中で、区画整理事業全体での換地設計がある中で、住民の移転だけを先に行い、残り部分について見直しを行うという2段階で出来ないかという話もあった。市として理論上は可能であると考えているが、区画整理事業の中ではたして本当に可能なのかということについても後ほど意見をいただきたい。

(市民からの意見・要望)

第1回検討会議の時に、市民からの意見・要望はなかったかという委員からの質問に対し、市として準備が出来ていなかったため、その日は回答出来なかった。

このようなことから、今回、資料①-1 事業の早期再開を求める決議書、資料①-2 事業見直しに対する提案書、資料①-3 市長への手紙を準備させていただいた。

こちらはあくまでも意見ということなので、詳しい説明は省かせていただく。

また、本日追加させていただいた資料については、初めて委員にご覧いただくものであり、この見直し検討会議に関することも含まれるので、市の考え方等について説明させていただく。

傍聴者用資料については、資料①-3の一番最後に2020年2月10日付け「武蔵引田駅北口土地区画整理事業の見直しについての要望」という資料が添付されている。主に3点の要望がある。

1点目として、本件事業の「設計の方針」が時代にマッチした内容なのかの議論もしていただきたいというものである。

前回の会議が、市が示した見直し方策に対するテクニカルな部分に集中したため、区画整理の設計、引田地区のまちづくりの方向といった部分も議論してもらいたいという要望かと考えている。これについては、委員からも市の考え方をもう少し聞きたいという話が出ているので、後程、議論の場を設けたいと考えている。

2点目として、今回の諮問は、市長の公約実現のため、事業を「見直す」立場での検討などで、施行者も「見直す」立場からの情報提供や説明に工夫を凝らしていただきたいというものである。

区画整理の期間延長についてもいろいろな事案の中で想定をされることである。こうしたことについても、リスクをカバーする方法を考えていくのがこの会議の役割ではないのかという意見示されている。

3点目として、事業の見直しを不退転の覚悟で進めていただきたいというものである。

少し読ませていただく。「為せば成る、為さねば成らぬ何事も、物事の成否はこれを進める人の思考が大きく左右します。例えば、探し物の場合、有る筈との思いを持って探せば高い確率で見つかるが、無いかもしれないと思いながら探したのでは成果は望めないのは経験則からも言えることです。従って、今回の事業見直しについても、担当する職員や委託事業者の取り組む姿勢や資質が鍵を握る、難しい事案の発生にも解決策がある筈だとの思考を重ね合わせて取り組めば、見直しの成果も期待できます。しかし、第1回検討会議における施行者の対応からは、見直しを積極的に進めようとの姿勢が感じられず、受身の印象を受け残念でした。この件について気になった例を挙げます。」とある。

3点目のアとして、先ほど私が述べた環境建設委員会での附帯意見のことがある。こちらのご指摘については、先ほど追加説明をさせていただいた。

3点目のイとして、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とについて、具体的にどんな見直しの意見が出てきたのか、どんな意見があったのかについても検討材料として必要ではないかということである。こちらも前回会議で委員から同様の質問が出ていたため、今回、市長への手紙等を用意させていただいた。

追伸が3点あり、そのうちの1つに、「検討会が終了後、4月に見直しを完全に終わらせるのではなく、複合商業施設の誘致、駅前広場、補助幹線道路等については時間を掛け市民とも対話を続けてくださるようお願いいたします。」とある。

こちらは先程申し上げた2段階の換地が出来ることが前提になっていると考える。住民の移転が済み、それ以外の見直し部分については時間をかけて検討していただきたいというようなことである。

これらについては市の考え方を示さないと、検討会議でも議論がしづらいのではないかとということがあり、市長の考え方を聞いてきたので報告させていただく。

市長においては、昨年のある野市長選において、公約として、武蔵引田駅北口土地区画整理事業の見直しを掲げたところである。ただし、市財政の健全化や市財政の負担軽減ということが一番の目的と据えている。このため、今回のこの区画整理事業の見直しについても、まず最優先すべきは市の財政負担を軽減することである。そして、その財源により住民の福祉の増進を図ることが、市長の一番の考え方である。

それから、ポイントとなる点がもう1つある。先程も触れたが、ある野市議会令和元年第1回定例会12月定例会議の環境建設委員会、また、本会議において、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全員一致で採択されたことである。先程申し上げた通り、この賛成に至る考え方の中には、議員間でも若干差異があったという印象は持っているが、共通している部分としては「居住者の決断を裏切らないこと」ということであり、この点については、議員間でも一致していたと受け取っている。

こうしたことから事業の見直しに当たっては、まず、市財政の負担の軽減と居住者に負の影響を及ぼさず、居住者との約束を守るといった二つが大前提にあると考えている。市長からも、この点をよろしく頼むということで事務局として承っている。

こうしたことを踏まえ、先の要望について、市の考え方を若干示させていただく。

まず、本件事業の設計方針については後程市の考え方をお示しする。

次に、事業を見直す姿勢での検討なので、見直す立場から情報提供や説明に工夫を凝らしていただきたいという点については、先程申し上げた市の財政負担の軽減と、居住者に負の影響を及ぼさないという点を踏まえながら、検討会議の委員へは、客観的なデータに基づく資料提示しなければならないと考えている。今後、プラス面、マイナス面のいろいろなデータがあるが、そういったデータをすべてできる限りお示しをし、委員から意見を賜りたいと考えている。

第1回会議で、市が提案した見直し案については、ハード面に限定したものではあるが、前回委員からは厳しい意見をいただいている。ただ、市としてもいろいろな方からご提案をいただいたものも含めながら、出来る限りの思考を凝らしたものであるということも事実である。

見直しを行い、見直し案が簡単に出てくるとなれば、今までの計画はなんだったということになってしまう。市としても出来る限り知恵を絞り出した案だという点についてはご理解をいただきたい。

そうした中で、前回の会議で委員から、事業計画の見直しに伴う補助金の減額や、期間延伸に伴う事業費の増大など、そういったリスクの部分についても明らかにしなければ、客観的な議論が出来ないというような話があったため、今回はそうした内容も含めた資料を準備させていただいている。

その一方、前回会議で委員からソフト面での見直しといったことに関するヒントもいただいております。今回新しい提案として入れさせていただいている。

また、事業期間の延伸についても、区画整理事業でいろいろな不測の事態があって事業期間が延伸することもあるかと思う。ただし、今回のこの件については、あくまでも市長の政策的判断のもとで、一時的に見直すということでストップをかけたものである。これをどうするかということについては、当然事業が延伸することによる影響も検討材料の一つになり、その点も含めて考えなければいけないと市長から指示されている。

続いて、事業の見直しを不転の覚悟で進めたいということについては、この要望を寄せていただいた方も、市民の暮らしを守るとか、市財政の健全化とか、そういったもとの見直しをしっかりとやってもらいたいという意図だと市としても理解をしている。当然その点は市長の考えも、この要望をいただいた方も同一のものだと思っているので、この見直しを通じて財政の健全化、市の財政負担の軽減、居住者に影響を及ぼさないといった点を何とかして実現していきたいと考えている。

また、検討会終了後も市民と対話を続けてくださいということについては、先程も申し上げたとおり、前提として、まず住民の方の移転をするという二段階の仮換地指定ができることが大前提だと思うので、この点を踏まえて考える必要があると考えている。

今回要望をいただいた方についても、やはり市のことをいろいろ考えての要望だと思っている。そのことについては市長もしっかりと受けとめており、財政負担の軽減、居住者の方に影響を及ぼさないといった点についても、いただいた方と一致した考え方と思っている。こうしたことを踏まえながら、この見直し検討会議での議論をお願いしたい。

(質問に対する回答)

前回の検討会議でいただいた質問に対する回答を説明させていただく。

1 件目として、委員から「商業系進出企業との協定」に関し、「仮換地処分をしていないのに協定を結び、法的な問題があるのではないか」という指摘があった。

まず、現時点では、各権利者は、対象となる商業系企業進出予定街区の土地の所有権は有していないが、協定書自体は、仮換地指定後に賃貸借契約を締結することを約束するものであり、契約締結の前段階のものなので、これは、他人物契約に該当するものではないと認識している。

また、協定書において、従前地を対象の土地としていることから、他人物を扱うものではない。このように、本件の協定書は、仮換地前の従前地を対象とした約束事であるといえることから、問題はないと考えている。

さらに、協定書では、仮換地の指定がなされなかった場合に、本協定書は無条件で失効させることができるものとしている。その際には、相互に損害賠償等について請求できないことを規定している。

このように、協定書の失効に伴う権利者のペナルティはなく、拘束力はないものと認識している。

これらのことから、法的にも、今回の見直しに当たっても問題はないと認識している。

2 件目として、委員から「前回の資料④事業計画書 6 ページ（イ）土地の種目別施行前後対照表、宅地の施行後の地積 12 万 8,830.22 ㎡の内訳」に関し質問があった。

現時点での、仮換地予定面積として、小数点以下切り捨てで答えると、

給食センター：8,800 ㎡

駐輪場用地：1,417 ㎡

一般宅地：11 万 8,613 ㎡となっている。

（委員長）

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）

説明の確認という事に当たるかどうか不明であるが、具体的な検討に入る前に尋ねたいことがある。先程話があった事柄、要望等にも関係することになるかと思うので発言をさせていただきたい。

この検討会議の設置要領があるが、設置要領によればこの会議は、武蔵引田駅北口土地区画整理事業の円滑な実施に当たり、同事業に関わる費用の縮減方策及び同事業に関わる業務の合理化方策等を検討するために設置すると記載されている。このため、前回の検討会議では、事務局より事業計画書に基づき土地区画整理事業の設計の概要について説明があった後、駅前に繋がる都市計画道路や広域的に連続する都市計画道路等の幅員削減案、進出予定企業用地の土地利用変更案等が設置要領に沿った形であった。この説明というのは、この検討会議としては、いきなりの提案という感じを受けたわけである。

従って、議論は事務局の説明に対しての具体的な都市計画道路の在り方、進出企業との契約問題、計画変更に伴う事業期間の延伸等に関しての質疑、意見交換に終始したという感が否めない。

先程説明のあった資料①-1 から①-3 を見ていると、事業にそもそも反対する内容そのものもあれば、事業に伴う市財政への影響を心配する意見など、様々な意見が散見される状況にある。

こうした状況を考え見るに、市民の意見要望等に対して、なぜこのまちづくりを進めるかにつ

いて、いろいろ苦勞を重ねながら説明されてきたと拝察はしているが、残念ながら、結果的にはその意図が十分に伝わっていないというように感じた次第である。

ここにお集まりの専門家の皆様は、区画整理事業の設計の概要説明に関しては、概ねご承知のことと思うが第1回検討会議では、このまちづくりのあり方といったことについて議論が不足したまま、少し踏み込み過ぎたと思っている。

具体的な事業費の縮減策等については、出来ること、出来ないこと、してはいけないこと、時間をかけてでも検討する必要があること、といった四つの事柄がある。このため、具体的な事業費の縮減方策を検討する前段として、この事業の背景となる当該地域のまちづくりが今後どうあるべきか、その考え方について事務局から改めて聞き、意見交換を行い共通認識として確認しておく必要があると考える。

1点目として、そもそもこの地域でのまちづくりのあり方や、土地区画整理事業を始めるに至った経緯等について、これまでに地元の権利者や少し離れた地域の皆さん、また、あきる野市議会に対してどう説明してきたのか。

2点目として、1点目の説明に対してどういった反応があったのか。

この場で説明できる範囲で結構なのでお聞かせ願いたい。

3点目として、この事業が、この地域のまちづくりのみでなく、あきる野市全体の活性化にとって、もっと言えば圏央道周辺や西多摩地域に対してどういう役割を持ち、どういう効果をもたらすのか。事務局としての考え方をお聞かせ願いたい。

(委員長)

前日も宿題にあったように事業費の細かい設計を前提として、三つの質問・確認事項をいただいた。事務局から回答願いたい。

(事務局)

1点目のまちづくりのあり方や、土地区画整理事業を始めるに至った経緯と、3点目の広域的な影響等は重複する部分もあるので、まずこれをお答えする。

前回の説明の中で事業計画について説明したが、まちづくりの考え方について深く説明する機会を逸していたのでお詫び申し上げます。まちづくりに関しては、地権者様への説明会や、議会等の場を借りて説明をさせていただいている。

その内容を要約すると、武蔵引田駅は平成27年3月20日にこの地区が市街化区域に編入されるまでは、都内で唯一、駅前が市街化調整区域に位置していたという歴史がある。鉄道駅という観点から見ると、新しい駅を新設、誘致するというのは1自治体の力のみではまず困難であり、駅周辺地区の有効な土地利用はまちづくり行政の重要なテーマと考えている。

特に市の区域の約7割が山林、或いは原野で占められている本市においては、平坦地の有効活用は、都市行政の重要な役割であるとも考えている。

また、本市は八王子市、青梅市と並び圏央道の軸上に位置する都市である。圏央道の整備効果を積極的に生かした都市経営というものも、市の命題と考えている。圏央道の開通を千載一遇の市の発展のチャンスと捉え、武蔵引田駅周辺に拠点性の高い産業集積と、良好な住宅の立地を進めるのが本地区のまちづくりである。

まちづくりといっても漫然と都市を広げるのではなく、選択と集中による都市整備を行い、コンパクトシティの実現を図りながら広域的な下水道整備や道路整備により、災害にも強い市街地形成を進めるというのがこの地区のまちづくりである。

まちづくりを行うことにより、産業の立地、交流人口の発生などによる雇用の創出、消費行動の増加など、そのメリットを数字で示すことが難しい潜在的な効果生まれる。また、防災面での安全性の向上なども金額で示すことの難しい効果である。

また、モーダルシフトという考えがある。モーダルシフトとは人の交通手段の変化であり、これを一生のスパンで考えてみると、人は生まれてハイハイをし、歩行器を使い、ようやく歩き出す。やがて自転車やバス、電車、バイク、自動車になる。成年期を超え、やがて車を運転しなくなり、鉄道、バス、歩行、車椅子といったものに戻っていく。健康で長生きをすればするほど、公共交通機関に近いところに住まいを構えることには大きな意義があるということも説明した記憶がある。

そういったことも含め、このまちづくりについては、守るばかりではなく、チャンスを見つけて前に出る施策として本事業はスタートしたものと認識している。

2点目の質問であるが、議会等の場で申し上げさせていただいているが、ご理解をいただける方もいたが、その一方で、「こういった従来型の開発手法のまちづくりは時代錯誤である」「身の丈にあった開発をすべき」といったような意見も出ているというのが、これまでの経過である。
(委員)

この地域が秘めるポテンシャルということについて、私見ではあるが加えさせていただきたい。ただいまの答えの中にモーダルシフトとあり、人生におけるモーダルシフトというのはあまり聞いたことがないが、発想としてはとても大事なことだと感じた。そういう意味では今の答えは、私も同感という評価をさせていただきたい。

事務局からの説明にもあったように、私からの私見の一つには、この地域が秘めるポテンシャルという点がある。この地域が圏央道のインターに近い立地条件ということのみではなく、JR五日市線との関係についても着目しておくことがとても大切だという点がある。

ご承知の通り、圏央道の周辺で特に早めに開通した埼玉県のインターチェンジ周辺には、すでにかかなりの流通業務系の産業が多く立地している。また、八王子インター周辺や青梅インター周辺などでも流通業務団地の計画が進められている。

この武蔵引田駅北口付近は、他の地域に対して強みがあるといえる。それは、鉄道駅を抱える地域であるということ。それが大きな強みといえる。インター付近に立地することに加えて、鉄道駅を持つ地域は他にはない。なおかつ、これまで開発からある意味取り残されてきたことにその特徴があり、これを今後生かしていくことに期待が持てる。

ではなぜ、JR五日市線の武蔵引田駅にそれほどの期待が持てるのか。今は正直ちょっとさびれた感の否めない武蔵引田駅ではあるが、駅を含む当地について少しお話をさせていただく。

先ほどモーダルシフトの考えが事務局から示されたが、最近の一般的なモーダルシフトについてお話をさせていただくと、最近では貨客混載ということで、貨物とお客が一緒に乗り運行していくというモーダルシフトという考え方に注目が集まっている。

これまでは、トラック運送業界と鉄道運送業界とはライバル関係にあったが、最近では地球環境問題のCO₂削減といったようなことに端を発して、トラック輸送と鉄道輸送が手を組み始めている。この背景には、生産物の流通量が拡大する一方で、大手運輸業者であるヤマト運輸、佐川急便、日本郵便等の業者がCO₂削減に対する社会の要請などに対応する必要があり、加えて、交通渋滞やトラック運転手などの人手不足という問題がある。この結果、乗客数の少ないローカル線に期待が集まって、その活用策を検討するようになってきている。

国土交通省もこうした状況を受け、旅客運送と貨物運送との事業の掛け持ちを可能とする措置を講じるとして、すでに各地で様々な社会実験が行われている。これはトラックと鉄道ばかりでなく、バスやタクシーと鉄道についてもその対象とするというように国土交通省は言っており、つまり、バスで宅配貨物を運ぶことが可能となるという流れである。

JR 五日市線の活用策について考えてみると、ご承知のように五日市線は拝島駅で八高線と、また、立川駅で南武線、その南武線は武蔵野貨物線と接続しており、高崎方面から川崎京浜方面までも繋がっていて、これを活用しない手はない。そのようなこともあり、この近辺には様々な企業進出の動きがある。地区内にすでに予定されている流通系の産業立地を期待した企業の進出計画も聞いている。これも心底には、そのようなことへの期待があるのではないかと思える。

乗客の少なくなった JR 五日市線の客車の一部を貨物スペースとして、一両でもいいが貨客混載とする。昔は五日市線でもそのように活用されていたと聞いているが、そうした鉄道利用の復活策の一つとして、武蔵引田駅の活用策を検討してみてもどうかと考える。

あきる野市における五日市線の位置付けというのを、もっと検討されているのではないかと。私はあきる野市の中の宝だと思っているが、まだあまり磨かれていないということである。

また、一方で、高齢化社会のもと、車椅子対応が完備したバリアフリーのゆっくりと歩ける、歩きたくなるような歩行者空間や、歩行者や自動車と交錯しない自転車通行空間の確保が駅前広場や駅前に通じる道路には不可欠である。この時代にあって欠かせない施設であるというように思う。これに加え今後は、自動車を運転できない人が増えてくるわけで、送り迎えが必要な自家用車やタクシー、バスの回転や乗降に必要な広場面積が確保されるのか。確保された上で、駅前広場が整備される必要があると考える。そのようなことが都市施設の整備の方向性である。

話は変わるが、昔から隣の土地は倍の値段でも買えと言われることがある。これは隣接した土地の取得価格以上にその利用価値が高まるということの意味している。なかなか思うように隣接地は買えないという意味も含めて、その利用価値が高まり、広くなれば使いやすくなるということのあらわれである。

区画整理事業は離れた土地を寄せて集めるということのできる唯一の事業手法である。希望者を集めて集合換地し、期待の高まる流通業務系の用地として提供するこの事業は、後世にわたって時代とともに高く評価される事業であると私は感じている。

また、農業的土地利用を希望する所有者の土地の集合化が出来れば、その大規模敷地に農業生産法人が参入する可能性も期待できるとも思う。そして、生産法人が生産する作物等の流通に武蔵引田駅が活用されて、五日市線の貨客混載による復活を図ることが地域の活性化にきっと役立つことと信じている。

この土地区画整理事業には、このような事業効果が見込まれると確信している。

(委員長)

広範囲、多面的な視点からエリアの位置付けをしていただいたと思う。他の委員の方からも、意見等あればお願いしたい。

(委員)

この会議の前提だが、委員も先程言われたとおり、設置要領の目的及び設置のところで、本事業に係る費用の縮減方策、同事業に係る業務の合理化方策の2点を検討することが示されている。いろいろな意見があるというのはよく分かっているが、総合計画、都市マスタープランレベルの話になってくると、いろいろな市民の意見があり、前回会議が終わった後、市長への意見書

が多く出てきて、多分いろいろな意見がまた出てくだろうと想定している。

今後、この設置要領の目的趣旨のところ受けて発言をしたいと思っている。そうしないと議論が収束しない。しかも3回では絶対終わらないと思っているので、委員の意見を否定するという事ではないが、そこに絞り議論していかないと市長の願い、あるいは市民の願いが叶えられないという気がしている。

また、市長への意見で、やっぱり元に戻ってという意見が相当あり、事業自身の合意性、正当性の議論があって、ここまで遡ってしまうと、そもそもこの設置目的の枠から外れてしまうというのがある。ここはぜひ傍聴される方も、その枠内で発言をするということを前提としてご理解いただきたい。その設置目的に従い任務を果たしたいと思っているので、ご理解のほどよろしく願います。

(2) 市による事業費縮減方策及び合理化方策について(その2)

(事務局)

市が考えている事業に関する見直し検討案について、第1回会議でのご指摘を踏まえて、修正を加えた内容について説明する。

資料②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(第2回検討会議)である。巻末には図面があるので併せてご覧ください。

1ページの2見直し検討案をご覧ください。以下、修正を加えた所を中心に説明する。

①都市計画道路秋3・4・18号線である。

7項目目に、「補助金の減額による市単独費の増加」を加えた。

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結果となっている。国庫補助金は、「都市計画道路の買収事業を仮定し用地費・工事費・移転補償費を限度額として積算する」という積算方法に基づく。土地区画整理事業では用地費が発生しないが、用地買収をしたものと仮定して、その費用相当額が補助される。権利者による減歩負担で整備すべき公共施設の用地を創出するという土地区画整理事業特有の制度である。

これは、地権者の皆様の負担・協力の元に、成立していると言える。

見直しでは、道路の幅員縮小により、用地面積が減少し、これに伴って用地費補助金が減額となるものである。

国庫補助金が減額となることで、市の単独費が約8,600万円増加する結果となる。

次に「都市計画道路の変更」である。

道路幅員の縮小に応じて、都市計画を変更する必要がある。その際、都市計画と事業計画は、整合している必要がある。このため、都市計画の変更に合わせて、事業計画の変更が必要となるものである。

デメリットとしては、

- ・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。
- ・変更の際には、関係機関協議に期間を要する。過去の実績を踏まえると、警視庁協議1年間、都市計画変更1年間、事業計画変更1年間を要している。
- ・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。過去の実績を踏

まえると、現行の換地設計案の策定期間は、約 2 年間である。場合によっては、換地設計の変更にあたり、地権者との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。令和 2 年度の予算ベースで見ると、会計年度任用職員（3 人）報酬等 628 万円/年が見込まれる。正規職員の人件費は省いている。

②都市計画道路秋 3・4・13 号線である。

2 ページ目をご覧ください。メリット、デメリットに関しては、見直し検討案①と同様である。

③補助幹線道路（12m）の縮小である。

3 ページ目をご覧ください。内容に関しては、これまでと同様である。道路計画の変更に関しても、ほぼ同様であるが、都市計画の変更はない。

また、関係機関協議においては、歩行者の安全確保、歩道の有効幅員（2m）の確保などが求められるものと想定される。

④区画道路（西端）の拡大である。

4 ページ目をご覧ください。内容に関しては、これまでと同様であるが、補助金に関する影響はない。道路計画の変更に関しても、ほぼ同様であるが、都市計画の変更はない。

⑤区画道路（西端）の拡大である。

5 ページ目をご覧ください。内容に関しては、見直し検討案④と同様である。

⑥区画道路の新設である。

6 ページ目をご覧ください。内容に関しては、これまでと同様である。道路計画の変更に関しても、ほぼ同様であるが、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と考える。駅前広場については、交通結節点であるので、なるべく外部からの道路を減らすことが基本的な考えである。

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である。

7 ページ目をご覧ください。内容に関しては、これまでと同様である。新たに「企業誘致の中止」の欄を設けてある。内容については、進出予定企業に対して、まちづくりの方針転換としての理解を得る必要がある。

⑧駅前広場の縮小である。

8 ページ目をご覧ください。備考欄に記載があるように、

- ・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。

とある。これらのことから、新たに見直し検討案⑧として追加した。内容に関しては、見直し検討案①と同様である。

⑨期間延伸である。

8 ページ目をご覧ください。道路計画等の変更に伴う事業期間の延伸を想定して、新たに追加した。期間延伸に伴う、コストの増加として、会計年度任用職員 3 人の報酬等年間 628 万円を基に、見直しに要する期間として 4 年間で想定して、その額を計上してある。

9 ページ目をご覧ください。

見直し検討案として、第 1 回検討会議においてご提案があり、工事等に関する見直し案、合理

化案をいくつか示してある。

④として、工事の複数年度一括発注である。

工事を複数年度の一括発注とし、発注規模を大口化することで、諸経費の縮減を図るものである。

メリットとしては、「工事費が縮減する」、

デメリットとしては、「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（例えば造成工事）を複数年度の一括発注とする」が、それぞれ挙げられる。

⑤として、整備仕様の変更である。

1点目は、区画道路の街渠を重量構造から一般構造へ変更するものである。

メリットとしては、「築造費が縮減する」、

デメリットとしては、「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」。

2点目は、駅前広場、駅前通りにおける電線類の地中化を中止し、地上配線とするものである。

メリットとしては、「整備費が縮減する」、

デメリットとしては、「電線類地中化を推進する東京都との調整を要する」「景観的要素を検討する必要がある」「安全性を検討する必要がある」が、それぞれ挙げられる。

⑥として、調査設計等の業務委託の変更である。

調査設計等の包括業務委託の内容を精査し、市が自ら業務を行うという内製化を図り、外注コストを抑制するものである。

メリットとしては、「委託費が縮減する」、

デメリットとしては、「市の人材計画との整合を図る必要がある」が、それぞれ挙げられる。

以上が、第1回検討会議においてご提案があった、工事等に関する見直し、合理化に関して、市が考えた案である。

金額に関しては、現在精査中であり、概算額は別として確定的な額は、申し訳ないが本日用意できていない。

(委員長)

説明のとおり、前回の案にメリット、デメリット、金額について整理していただいた。8ページの最後に①から⑨までの合計額があり、1億7,622万円プラスになってしまうと記載されている。都市計画道路の縮小で補助金が減っており非常に厳しいことだと思う。

また、9ページに④、⑤、⑥という見直し検討案があるが、金額については、現在精査中で示されてはいない。

以上のような提案があった。

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)

提案④の道路幅員8メートルから12メートル、提案⑤の道路幅員6メートルから12メートルへの変更の2点がある。これは前回の提案で、地区整備計画で歩道状空地などの制度を使って、地区施設として位置付けることによって、地権者負担にするという手があるのではないかなというようにご提案があり、そのとおりだと思った。その意見に賛成なので提案として加えていただきたい。そうすることで工事費が削減されるが、問題は街区①と、街区⑩について、地権者負担になってしまうということについて、それ説得しないといけないということである。

ただ、地区整備計画は市長の決定権限なので、やろうと思えば出来るのではないかと。そんなに金額として減るということではないが、増えないで整備効果があるという点ではなかなかいい提案だと思っている。

また、これは、前回の会議で私が触れた事項であるが、⑦、前回もちょっとこだわったが、地権者とオリックス（株）との協定については、今回に至る中で検討し、法的には問題ないということを確認した。

ただし、整備効果のメリット、デメリットのところで実は抜けてることがあるのではないかと。というのは、当初の変更案だと⑦の道路部分を保留地にして、借地契約が終わり、地権者が二次開発をするときには、市の負担で道路を築造するという提案だろうと思う。そうすると、実はマイナス要因としては、事業中ではないが、借地契約が終わった20年後に市の事業費が持ち出しになるというツケを将来に送っていいのかどうか。事業費の削減にはなるが、ここに保留地を置かなければ一般保留地として売却できる。わざわざ売れないような保留地の形状にして市が買うということは、ここは事業にとって実はマイナスなのではないかと思う。

また、目的の中で、事業の合理化方策等と書いてあるので、これに含めた発言をしたいと思う。

専門家の方はご存知と思うが、大規模のスーパーブロックに換地される場合、小さい画地だと換地が出来なくて、相当大きな画地で大街区に換地される。そうすると、奥行きが相当長くなり奥行き逡減があるので、換地評価上安くなるのではないかと。減歩率という点ではメリットがあるかもしれないと思っているが、換地の時点で大きな画地であると、二次開発の時点で、本来自分が道路負担をして開発しなければいけない画地について、市が保留地部分に道路を作ることによって、地権者は一切とは言わないが道路築造費の負担なしに、その画地を戸建て開発すればできてしまう可能性が極めて大きい。

このようなことについて、事業の負荷ではないかもしれないが、地代はオリックス（株）から入ると思うが、市が保留地を買ってそれを将来築造することによって、費用負担なしに、この画地の二次開発ができてしまう。本来このぐらいの画地になると、地権者が、自己負担し、20～30%の面積を出して道路を作らないと開発出来ないのではないかと思う。費用負担なしに、この画地の二次開発ができてしまうということについて、施行者としてどう考えるかということをお聞かせ願いたい。

権利者間で相当不公平が生まれる可能性があるということについて、明確な回答、解決策を持ってないとなかなか説明しづらい。さらに言えば、この従前の権利者は移転せざるを得ないので、自分が住んでいたところから引越さなければいけない。補償費がもらえるとしても負荷がかかってしまうということがあるので、これについて正当性がある論理を立てないと、今そういう問題は発生していないかもしれないが、事業の正当性という点では説明が厳しくなる。

また、二次開発の時に、その権利者がメリットを被ることについてどう考えているのか。

私の提案は、場合によってはこの保留地の扱いは非常に難しいが、この築造費は二次開発なので、権利者が持つという手もあるのではないかと。普通は大きな敷地を持っていて開発しようとする場合には、自分が位置指定の道路を入れたり専用通路を入れたりし、道路負担をして開発しなければならぬ。通常20～30%売れない宅地になってしまうというデメリットを負担して開発するということになる。これを一切なしに二次開発できるということについて市としてどう考えているのか。

また、もしこの方式が該当するのであれば、線路沿いに農地を集約するブロックについても、この道路を全部保留地にして、耕作上の道路、通路は背割りのところに必要だが、しばらく生産緑地としている間は、農業ができるように大きなスーパーブロックにして、生産緑地を解除して開発をしたいという時に、自分の負担で道路を入れて開発すればいいということになるのではないかと。そうすると、ここの部分について事業費の削減になる可能性があると思う。そのスーパーブロックが幾つできるかということも検討すると、大した金額ではないと思うが削減になっていく可能性があると思っている。

また、⑥の道路はいらないと思うが皆の意見も伺いたい。

また、目的に反するかもしれないが、この事業で、下水道は別途市の事業として行うと記載がある。区画整理事業費以外の市の単独事業であることについて、この委員会で検討していいのかわか、場合によってはここも市の財政にも影響する。下水道処理区域だったらやむを得ないかもしれないが、最近では下水道処理をやらない区画整理事業も結構あるので、このへんもどうかという問題提起である。

(事務局)

1 点目として、商業施設が進出予定の街区については、20年間の事業用定期借地という形でスタートし、20年間の定期借地が終わる頃にはまた継続契約を当然求めていく。

仮に、企業が撤退した時に、そこに換地された方が土地利用できるようにするという配慮で、中央南北に保留地を配置している。これはご指摘のとおり、保留地として施行者が用意をして、将来道路事業として道路築造を行うあきる野市が買っておく。20年間は、オリックス(株)から賃料が市に入ることになる。

何十年も経ち企業が撤退した時に、ここにあきる野市が道路を築造する。この保留地を入れないと、ここに土地を貸すために集まっていたいる画地が、ご指摘のとおり細長く換地され、将来土地利用が出来なくなる。ここに一本道路を入れることによって、ここに換地された方が、将来宅地化できるようにしてある。

道路を入れることによって、一般的な街区とほぼ同じような街区が将来的に完成する。この換地図を見ていただくとわかるように、ここに背割り線があり宅地が換地される。この方々が単独利用も出来るし、あるいは非常に大きな画地を持った方については、場合によっては自己資金で行う必要が出てくるが、二次開発も可能である。ここに道路を入れたことによって、他の街区の方々と平等な換地が切れる。逆に、この道路がないと細長い換地になるので、それを避け、他の方々との平等化を図るため、ここに道路を入れてある。

あらかじめ保留地を用意することによって、ここで経済活動が発生するとともに、地域の方々にもサービスの提供が出来るため、市としてもメリットがある。特段、ここに換地される方を優遇した道路ではない。

(委員)

他の区画道路は区画整理事業の負担で作る道路である。申し上げている道路は、市が保留地を買収して、市が築造費を払って作る道路である。つまり、市の負担でこのスーパーブロックは土地利用が可能になる。道路、画地と一緒にかもしれないが、単価は全然違うのではないかと。

他の区画道路は皆で負担している。こちらのスーパーブロックの道路はそうではなくて、市が単独で保留地を買って、市が単独で道路を作る。この道路の沿道の土地利用は非常にメリットがあるということになる。自ら道路用地を負担せずに土地利用が出来る。

通常の区画道路は地権者の負担で作る道路である。その道路と市が単独で作る道路とでは訳が違うのではないかと。ここを説明できないと、負担感の不公平差が出てくるのではないかと。後に遺恨を残す可能性がある。今申し上げた論理がいいのであれば、他の道路や集合農地の道路も同じようにしたらどうか。

(事務局)

最終的にあきる野市が作る道路が、区画整理で作るのか、道路事業として作るのかという違いはある。

(委員)

大街区に換地してもらった方がメリットはある。

(事務局)

逆に、ここに道路を入れないと不公平感が非常に生じてしまう。

(委員)

用地を換地で確保するか、保留地で確保するかという話である。もし、スーパーブロックの道路を区画整理事業の中で、市が換地として持てば、そういう問題は起きない。給食センターにある土地と入れ替えればいいのではないかと。

(委員)

昔から2段階区画整理の手法というのがあり、こういうやり方もあった。負担感とか、公平さを考えて問題があるという発言があり、なかなか国も動かなかったという経過がある。この問題はよく分かっているので指摘させていただいた。

(副委員長)

難しい話になるが、この方法は確か日の出町の三吉野桜木区画整理で採用された。まさに本日の会場がある土地で、初めてこういう方法が行われた。なぜかというと、地権者にとって一つの土地が道路に面して間口、奥行きがしっかりしている、これは安心できるわけである。ところが、もし中央の道路がないとしたら全部短冊型になってしまう。街区全体で使うしかなくなるが、20年、30年と経った時に、1人の人がやめたと言ったら一体利用ができなくなってしまおうというリスクがある。このため、このような申し出換地という手法を使うときに、非常に悩ましいところではある。

メリットがあるということは、必ずリスクもあるということである。その大街区に手を挙げられた方というのは、地区全体のために、大きな施設を誘致するためにリスクをとるわけである。そういうリターンとリスクの中で生み出された一つの手法だと理解している。

他の委員が言われるように、不公平感、負担感ということ突き詰めたら昔どおりの普通の区画整理になってしまう。区画整理法の枠の中でどうやって大規模施設を導入するか、そういうところで知恵を絞った一つの形である。

私も長いこと区画整理をやっているが、今から20年から25年ぐらい前に、こういう大街区を提案した時に手を挙げる人がいなかった。短冊型で一筆では使えないような土地に手を挙げるというのは、みんな怖いわけである。そこでリスクを取った方というのは、逆に賃料収入が上がったというリターンもある。

そういう中で結局、今の現行の区画整理法の枠の中でどういう形が望ましいか。それぞれの財産権をどうやって守っていくか、さらには、財産権を守りながら新しい時代の土地利用にどうやって対応していくか、という現実と理論との枠組みの中で出来てきたというように理解してい

る。

委員の言うように、その負担という話も厳密にどんどん突き詰めていけば、皆大街区をやめて普通の街区にすればいいじゃないか、それが一番公平だろうという論理に帰着してしまう。そうではなくて、区画整理は本来それを前提にしてるわけだが、その中で大街区にすることによって大きな施設を誘致するというところに理解をされた方、その方は実はリスクを取っている。一つの考え方として、そのように理解している。現実はこのイオンモールはそういう形の道路配置になっている。

このイオンモールが20年、30年経ち、なくなったときには実は地権者の方は、間口、奥行きのある一筆の土地の利用が出来るようになっていく。そういうわけなので、先例が決していないわけではない。そして、イオンモールと同じような形での事業手法を武蔵引田駅北口地区も採用したということである。

リスクリターン手法は、実は法的な費用負担論ではなくて、少しそういう事業的な面が出てきた妥協だというように、自分の研究としては位置付けている。

(委員)

私も経験があるのでよくわかる。大前提は合意形成と政策決定である。ここに、仮に大型ショッピングセンターを持ってくるのであれば、それは非常に広域的に市にとって重要だから、政策として権利者が利益、波及効果を被る。だから、ここに換地される権利者でご負担を願いたい。しかし市は、保留地で将来道路予定地を設け、移転される方も市の政策のため、公共性のためなので、ご理解いただきたいということで地権者説明がされ、政策決定が進めばここは言われるとおり問題ない。

ただし、それについてごまかさないと、権利者にきちんと説明しないと、あとで遺恨を残す可能性がある。この論理だけはしっかりやった方がよい。大きな集合農地も先程言われたとおり、これからのまちづくりにとって非常に重要だと思うので、同じような論理が集合農地についてもいえる可能性があるのではないかと考えている。

(委員)

農用地に関して私も同じような意見を持っている。そういう意味で、もう少し道路について検討していいのではないかと。ただ、本当に農地を農用地として取得する人はどうなのか。水道完備、ガス込みの農地を作るのか。皆がそうではなく、しばらくは農地として活かしていければ、進出してくる農業法人などがあって、皆でまとめて貸すような動きがあれば、まさに道路はいらなくなる。しかしそうではなく、農地ではあるが実はいつでも宅地になるというのを希望しているのかどうか。そこは非常に重要なところだと思っている。

商業ゾーンの話であるが、地権者が貸そうとしているのを今こうやって打ち消されて、期待を裏切ることにならないのか。実はここをやめると本当に言えるのか。

(事務局)

イオンモール形式を採用したのは事実である。将来、企業が撤退した後に宅地地用できるようにということで道路を設けている。技術論的になるが、減歩で生み出した公共用地は宅地利用ができない。このため、市が保留地として買収して将来道路にするということにしている。であれば、市有地の換地としたらどうなのかというご提案であるが、ここに市有地として換地するには、種地を事前におき、それを道路用地としてここにあげることになる。これは、従前地をお金を出して買うのか、保留地として買うのかということで、結果的に、道路用地を買って

用意しなくてはならず、行為としては同じであるという認識である。

⑥の道路が不要であるという指摘は、ご意見として伺う。

下水道の処理については、事業計画上別事業で行うとしている。この地区は市街化区域になっているが、市街化調整区域にも市が、別の下水道事業として、鋭意拡大していく中で、この地区だけ区画整理事業があるということで、現在足踏みをしているところである。区画整理事業がなかったとしても下水道事業として進めなければいけないエリアであり、これは下水道事業として進めるべきであるということで、事業計画から省いている。

スーパーブロックの農地に道路はいらないのではないかとのご指摘があったが、ご指摘のとおりで、集合化が図れる程のボリュームがあれば道路を縮減するということも可能であると思う。ただし、現段階で、農地を希望される方はほぼこの街区に収まる。それ以上に農地を拡大することは他の農地所有者との調整もでてくる。

(委員)

秋3・4・13号線は幅員を縮めるのではなく元のとおり整備するということだが、整備水準が事業計画書だと読み取れない。都市計画決定はしているが、南北がなかなか繋がらないと思う。整備水準はどうなっているのか。

(事務局)

秋3・4・13号線については、長期的なスパンで道路を築造していくという考えである。

まず、本地区の区画整理事業で用地空けを行う。第2段階として、南口地区の市街地整備事業がある。これが、公共施行になるのか組合施行になるのか未定であるが、同じように面的整備で道路の用地空けを行い、最後に道路事業として立体交差化を図るという3段階の計画である。本地区の区画整理事業では、拡幅に影響しない部分は完成形で整備を行う。残りについては、必要最小限の車道幅員を確保して、残りの広い部分については、緑地等でスペースを埋めるというような形で暫定整備を行い、踏切も暫定的な平面交差整備を行う計画である。

(委員)

2回目の提案があり、検討項目①から⑧までで道路、都市計画道路を縮小するとなっており、プラス1億7,622万円ということだが、実際にこれで整備するつもりなのかどうなのかというのがちょっと分からない。また、2回目の検討結果ということだが、協議先が多岐にわたり実現できる案なのか。

(事務局)

今回、第2回目の提案としてお示したのは、前回の会議でご指摘いただいた、補助金の削減の部分や工期延伸に伴うデメリットの発生というところも含めてお示ししている。金額ベースで見ると、確かに持ち出しが増えるというところではあるが、これについては、事務局としてはご指摘受けた検証結果をお示しているというところである。

また、この都市計画道路を見直すといった場合に、先程説明させていただいたが、関係機関との協議が行われることになるので、道路交通に関しては警視庁協議、あるいは東京都との街路に関する協議等が必要となる。協議を終えているものを、再度縮小案で協議することになる。安全性等に問題はないということをしかりと説明していく必要がある。将来交通量、あるいは将来歩行者量等をよく検証し、安全であるという検討結果をもって臨む必要がある。よって、1回目の協議よりは難しいものになると想定している。

(委員)

グレードを下げて、まだお金がかかるということになるわけだが、これでいいのか疑問である。

(委員)

都市計画道路を細くしたのに、何で事業費が余計にかかるのかというのは、なかなか分かりにくい部分かと思う。ここにいる検討会議のメンバーは分かると思うが、記者の方や、お集まりの方はなかなか分かりにくいのではないか。それは先程事務局から説明があったとおり、土地は減歩で生み出している。その土地が区画街路であったり、身近な公園だったりの場合は、それは地域のための地域の方が主に使う公共施設だからであり、それは減歩として提供してもらう。ただ、都市計画道路であるとか、駅前広場であるとかは、それ以外の多くのよその地域の方が使う広域的に繋がるような施設であり、だからこそしっかりと広げなければいけない。そういうことになる。

こうした公共用地を地域の皆さんに、減歩で負担していただくのでは荷が重いので、受益者負担として、広く不特定の人々の受益として、国庫補助なり、東京都補助が充当されるというのが区画整理事業の仕組みになっている。したがって、受益者負担を大原則として、その分担を国であったり、東京都であったり、地域の人たちがそれぞれ負担をしていく。

事業計画書の中に、従前の宅地の総価額というのが表記されている。これが140億円くらいである。従前の宅地の総価額、総価額というのは、地権者の皆さんの土地を評価して、区画整理事業を施行する前に評価した平均的な額に面積をかけると140億円くらいになる。これが区画整理事業のベースとなっている。

それが、区画整理事業で土地が減るが、それでいくらになるのか。土地の評価は上がるので、その評価の単価と施行後の面積をかけたら170数億円になり、その差が約32億円になるとしている。つまり、この地区は事業によって32億円のプラスの価値を生み出すということになる。そのために、皆がいろいろな形で費用分担をしていく。地元の地権者は、土地を出すという形で保留地減歩に相当する額を出す。これは16億円くらい。それに対して、21億円近い額で国と東京都の補助が入る。それは、広域的な公共施設を作るからである。その間を埋めるのが市の負担。広域的な施設整備の市の負担は用地買収事業であっても、このように、国庫補助等に足し合わせて事業が成立するような仕組みになっている。この仕組みはこの会議でいくら議論しても変えることはできない。

このため、道路が狭くなれば、あるいは駅前広場が狭くなれば補助金は当然減る。それだけのものしか作らない事業だという認定になる。事業費だけで見てもそういうことになる。そのことをよくご理解いただいた上で、34億円の市の投資が本当に生きるのかどうかということ、市の当局が都市経営としてぜひ判断していただきたい。

そこが揺らいでいると、幾らこの中で議論しても始まらないと思う。他の委員のお話と、かなり重なる所があり申し訳ないが、個人的な見解であるがそのように思っている。

また、そのような意味で駅前広場は小さくするべきではない。タクシーも来れば、バスも回転しなければならぬ。自転車にも快適、歩く人にも快適、そういうことを考えたら、まだ面積が足りないくらいである。⑥の区画道路は、そういう意味ではいらぬ。

(委員長)

事業費の合理化ということで①、②、③の案が出ている。工事の一括発注、整備仕様の変更、

業務委託の変更であり、この部分の議論が必要となる。財政負担の軽減と、その事業の合理化と
いうことを検討するのがこの委員会ということであれば、この①、②、③の案についてはいかが
か。また、①、②、③の案以外の案について、先程、地区整備計画という話もあったが、もう少し
こういうところを検討したらどうかというご意見等あればお願いしたい。

(副委員長)

他の委員の発言内容とも関連するが、プランを検討して道路狭くし、結果として1億数千万
円逆に費用が増えてしまうという結果を示していただいた。今それについて確認したわけなの
で、まずは、その結論を出しておく必要があるのではないかと。事務局の方に作業をしていただ
いて、プランを見直し、なおかつお金がかかるというところまで、今来たわけなので、要するにこ
の方法、そういう都市計画道路の見直し等というような案では、残念ながら初期の目的は達せら
れませんでしたということ、ここで確認していただいた方がいいのではないかと。

(委員長)

前回の指摘を受けてメリット、デメリット、コストについての話もあり、結局、①～⑧の案で
は、1億7,000万円程度高くなってしまふ。都市計画道路を見直す等のハード面の見直しは、
なかなか厳しいものがあり、そこは難しいということでご理解いただいたということによろしい
か。その上でこの①、②、③案、それ以外でも結構であるが意見をいただきたい。

(委員一同 了解)

(副委員長)

額については精査中ということだが、概算も算出できないか。確かな額は次回で良いが。

(事務局)

精査しきれていないが、概算としては、例えば、数千万円とか、億円の単位で申し上げさせて
いただければ、①案では1億円前後、②案では、大体5,000万円、③案では、大体2,000
万円から3,000万円という削減が見込めると考えている。ただ、まだ精査してみないと、お
約束できることではなく、概算としては、それくらいと認識している。

(委員)

工事の一括発注に関して、工事を一括発注するためには、今日もちょっと現地を見たが、埋蔵
文化財の調査が早く終わり、なおかつ、少ない費用で終わらないことには、全然スケジュール検
討ができないのではないかと。つまり、この調査は事業費や事業期間を左右する極めて大きな要素
だということである。調査が終了しなければ、仮換地の工事何も進まない。移転などは工事が
終わらないと出来ないし、全部がずれていく。

事業計画書の費用を見ても、具体的内訳はない。調査設計費等で18億円と記載がある。全体
から見ると結構大きな額である。この調査はどうなっているのか、見込みはどうなのかという
のは結構大事なところである。したがって、今すぐに出ないまでも、これはぜひ十分検討して
いただきたい。この進捗、金額でかなりの部分が決まると言えるのではないかと。

(事務局)

工事の一括発注については、精査しなければいけない部分があると考えている。

ご指摘の埋蔵文化財調査については、本来であれば今年度中にほぼ完了する予定であったが、
調査を一時中止したことによる調査員の確保等の関係により、工期が延伸し、年度をまたぐ調査
になってしまった。令和2年度中には終了する予定である。それを追いかけるように、工事の一
括発注に移ればと考えている。

(委員)

当初予定より事業費が減るということか。

(事務局)

埋蔵文化財調査については、調査範囲が当初見込んでいた規模よりも規模が小さかったため、費用は安くなる見込みである。

(委員)

①案については、実は相当リスク負担があり、受託した方もリスク負担がある。長い事業についての一括発注というのは、実は受ける側が相当なリスク負担があり、本当に大丈夫なのかということが考えられる。最初の契約を相当慎重にやらないと、お互いにリスクを負う可能性がある。

行政から見れば「思った以上の工事費がかかってしまった」「事業者からすれば当初想定した以上に工事費がかかってしまった」「このリスクはどちらが負うのか」という争いが必ず後になって出てくるので、ここは相当慎重にきちんとやらないといけない。

また、実は事業費削減の話ではないが、工事について、地域経済を考えると業者の公平な参加機会を与えるという原則があり、一括発注が本当にいいのかどうかというのは、ここは市長の政策判断だと私は考えている。それでも安く上がるので、リスクはあるが一括発注という考え方も確かにある。

一方で、地域経済を考えたときに、いろいろな地域の事業者が公平に参加の機会があって、皆一定の利益を被るというように考えて、それが税収に繋がってくると考えた場合に、意外と実はそういう面でもリスクな可能性があるということについて、その一括発注の論理と契約形態を相当慎重にやらないと、ここはいろいろなところでトラブルが起きているということを事前に申し上げておく。

②案については構造の話なので詳しくはわからないが、ぜひそういうところと、特に街渠の構造は安全でないともまずいので、技術レベルで考えていただきたい。

全体に②案と③案で削減をするというのは悪いことではないと思っている。こういう発想がそもそも何でないのかというところが問題だと思っており、ぜひ通常業務と同様に努力をしていただきたい。

(委員)

③案の整備仕様の変更についてだが、先程、都市計画道路のところはお聞きしたが、築造整備費の抑制のところ電線類の地中化の案が出ている。確かに区画整理事業としては、事業費削減のために、検討委員をやらせていただいているが、東京都全体では既成市街地の地中化で大変苦労をしている。

これは区画整理事業とは別の話になるが、東京都から各市の目玉でどこかやれと言った時に、ここしかないのではないかと。移転などがあり既成市街地の地中化は簡単にはなかなかできない。これも補助金が相当出る。

あきる野市全体として、区画整理事業としては確かに費用は少なくなって良いことではあるが、本当にそれでいいのかどうかということは疑問に思う。

(委員)

2月7日の日経新聞の記事に出ていたが、23区の中では、もう新設の電柱は作らせないと決めた自治体が出てきているということである。そういう時代背景の中であって、電線類の地中化

中止というのは本当にどうなのか。

また、国や東京都では電線類地中化を推進したいという考えが強く、事業費としては、確かにやめれば減るが、補助金は逆に100%持つという時代になってきていて、市の負担なしで電線類地中化が出来るようになってきている。そのため、今ここでやらないとおそらく手遅れになる。そういうタイミングがあると思う。ここで電線類の地中化を止めるというのは、どうかと考える。

(委員)

電線類の地中化の話が出ているが、この計画は3・4・18号線上にやろうという計画なのか。事業計画書上ではそのようには出ていない。

私も経験があるが、地中化と共同溝を一緒にすると莫大なお金がかかる。日野市の高幡不動参道のところで、ミニキャブというものを採用した。これは、電力とNTTだけである。普通通りやると地上器がものすごく大きくなってしまっているので、少し飾った電柱みたいなもので地上器を柱状にし、デザイン化して実施した。管理者に負担させれば、結構事業費とすれば少なくて済むのではないかと思う。

(委員)

全体的に非常に難しい話になってきて、スペックを落とせば事業費は落ちるが、一方でバランスシートがある。スペックを落としたら補助金がつかなくなり、結局バランスシートが悪くなるということと、スペックを落としたら20年後に、またやり直さないといけない時代が来て二重投資になる可能性がある。例えば、今回⑥案を採用したら、20年後にやっぱり地下埋にしなければいけないとなった時に、もう一度市費で対応せざるを得ない。その時に補助金はないと、そこまで考えなければいけないのかどうか。目先の事業費を落としたら、長期的に需用費が上がってくるのではないかということについて、ここは隠れてるということになる。

(副委員長)

おっしゃるとおりだと思う。先程の大街区の中の道路の話もそうである。今のような電線類の地中化もそうである。ただ、計画論として、どの辺までを我々が視野におくかということだと思う。少なくとも20年ないし30年ぐらいまでのところは、やはり今の世代が責任を持たなければという感じはする。

そこから先は知らないということではなく、結局時代はまた変わってくる。ただ、明らかに次の世代に負担を残すようなことはいけないが、プロジェクトとして考えたときに、どこかでバランスをとらなければいけない。その時に、見通せるところで25年ないし30年ぐらいのところで、バランスシート上の辻褄が合うというところで判断するしかないと思っている。

都市計画というのは長期スパンである。半世紀ぐらい先を見るが、区画整理事業というのは、都市計画でありながら、ある意味開発プロジェクトである。やはり経験的に時間との関係は強い。

(委員)

何年スパンで物事を考えればいいのか、近い年度の負担をどこまで考えたらいいのかということはあると思う。この事業は、例えば早くやろうとすればするほど事業費は一気にかかるわけである。これをやはりもう少し平準化して、将来の人にとってメリットがあるのであれば、そういうものは、少し送ることに対してあまり躊躇しなくていいのではないか。つまり、事業費だけであるが事業費のピークをカットする。工事は早くするが、事業費支出をずらし、事業費の負担を平準化するというのをこの際この事業で考えていく必要がある。そうすることで、市の負担感

がだいぶ違ってくると考えている。

この地区で申し上げますと、給食センターが出来る予定になっている。市の広報で、給食センターをPFI方式で作りたいという掲載があった。多摩地区でPFI方式で給食センターを作っているのは立川市が最初で、現在、小平市が導入予定で、国立市が前向きに検討している。国立市では、土地を取得しないと聞いている。工業用地か準工業用地でないと給食センターは作れないが、この地区は南西の箇所に準工業用地を決めている。各市、準工業用地で、なおかつ配食が2時間以内にできなければならないなど、いろいろな制約がある中で苦労しているようだ。国立市は給食センター適地が買えないため、土地を借りて、なおかつ、PFI方式で事業費の負担を平準化する考えのようだ。給食施設も公共事業同様長い間いろいろな人が使うので、一気に費用を出さないという方法で進めようとしている。

あきる野市についても、PFI方式でやるということなので評価している。本地区も建物について、まずPFI方式で検討し、今国立市が進めていような敷地の借上げを検討したらどうか。自分の土地を借りるという変な話であるが、市の給食センター用地を一旦売却して、それを事業資金にしてつぎ込んで、それを長い時間をかけてローンのようにして借りる形で返す。給食センターの後年度負担にはなるが、そういう財政計画というのを立てたらどうか。

これは区画整理事業だけでは出来ないが、給食センターを扱う教育セクションと一緒にやってこの土地を活かす。固定資産である不動産を事業費に上手く転換するために一旦、第三者に買ってもらい、それを長期的に定借で借り上げることによって平準化するという方法もある。ぜひこれは次回までに検討していただきたい。

(事務局)

給食センターの話であるので、政策的な立場からお答えさせていただく。突然の話なので、すぐにお答えは出来ないが、給食センターについても、この区画整理事業の中でというわけではないが、当然密接に関わるものであるので、委員からいただいたご意見も含めて、市でしっかり検討させていただく。

(委員)

先程現地を見たが駅前に駐輪場がある。今の給食センターと同じ考え方ではあるが、多分、日の出町の方がほとんど乗ってきている自転車ではないのかと思う。これは管理の問題ではあるが、あきる野市は自転車駐輪場は駅前にあり、すべて無料ということのようである。駐輪場の予定地としては種地があるということであれば、自転車整備センターや指定管理者制度とか、そういう形態で自転車を管理する側の有料駐輪場というのでも検討していかなければいけないのではないかと。

(委員)

稼ぐ区画整理事業をやったらどうかということになる。削る区画整理事業ではなくて、稼ぐ区画整理事業の発想であればいい転換ではないのか。

(副委員長)

いろいろ市長への意見書、手紙が出ていた。2月10日付の一番新しい手紙の中で、とりあえず、移転される方を今の換地案で移転してしまって、その後、東側の道路の見直しをもっと時間かけてやればいいのかというご意見があった。それは法律的に極めて危ないかなという気がする。換地を決めるということ、仮換地指定というのは行政処分なので、きちんとした根拠があってやらないといけない。つまり、先に決まっているからといって、後で道路の見直しをも

しあれば、清算金なり何なりの形で内容が変わるという手法は、仮換地のまた仮換地をやれと言っているわけで、ご提案としては、先程理論的には可能かと事務局は言っており、やり方としてはあり得るが、行政処分として、そういう不確かなものを1回やって、計画を見直したら今度はそれを取り消して、また再指定するという行為になる。このような法律の運用というのは、かなり危険であるということをお頭に置いてもらいたい。

区画整理事業というものは、非常に手続き的に面倒なことがたくさんある。これはすべて個人の財産権というのをきちんと守りながらやっていく。必ず使える土地というのは根拠がある。そういう一対一の関係をきちんと確保しながら進めていく。だから面倒くさいぐらいの手続きがあるわけである。それを安易にちょっとこうやってやればできるだろうというのは、行政処分上かなり疑義があるのではというように思い、実務的にも、これは直感的にまずいという気がしたので、あえてここで申し上げた。その案があって、だからとりあえず後でまた考えればいいのでは、という議論にならないために一言申し添えさせていただく。

次回までに事務局でも法的な裏付けをしていただければと思う。

(委員)

やった事例はあると思うが、合意形成で訴訟になり、事業期間が逆に伸びて、実は事業費が多くなる。たった数件のために、事業がどんどん伸びて事務費がかさんでいくという結果になっているというように聞き及んでいる。それが本当にいいのかという点でいえば、非常にやはり難しい。

(委員長)

①、②、③案に絡めていろいろなアイデアをいただいた。この案をベースに、今日いただいた様々なアイデアを含めて、もう1回検討していただき次回、3回目になるが、これを皆さんで議論したいと思う。

それでは事務局に進行をお返りする。

4. その他

(事務局)

その他について事務局から申し上げたいことがある。

次回の検討会議については、ホームページ上ではすでにアナウンスしてあるが、3月2日(月)に、市役所503会議室で、午後2時からとなる。また本日と同様に、午後1時30分までに傍聴を希望される方はお集まりいただきたい

また、本日の会議の会議録については、会議終了後、急ぎ作成をし委員の皆様にご確認をいただいた後に公開する。

本日、委員の皆様から豊富な経験等貴重なご意見をいただき感謝申し上げます。

市で出した①から⑧の案について、道路を狭める、駅前広場を狭めるといったことがあったが、都市計画上の観点からみると、かなり実現は難しく率直に無理だという結論だったかと思う。

また、副委員長からいただいた、2段階で仮換地指定を行う考え方に対するご意見というものも、法の趣旨に照らし合わせたときに、これは無理があるといったことだと思う。ただその一方で、冒頭申し上げたが、市長からは市の負担軽減のために何か考えてもらいたい、また、居住者、地権者の方に負の影響を及ぼさないようにしてもらいたいこの二つを命題としていただいて

いるので、今日の委員会の委員の皆様からの意見を踏まえて、また、市長の考え方も含めて、市の案を第3回にまとめとしてお示しをさせていただきたい。

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)

非常に活発な議論に感謝申し上げます。

委員からは、この事業の目的とはなんだろうかということを受け、改めて考えて、その中で、色々な可能性が議論されたと思う。

計画決定というのが先にあり、そのあとで区画整理事業の事業認可があるわけである。都市計画決定というのは、かなり先を見越して定める必要があるということで決める。絶対変更してはいけないというものではないわけであるが、何十年もかけて、ようやく完成したというような事例も日本中多い。そういう意味で、都市計画決定というのが先にまず骨格としてあり、それに、区画整理事業の事業計画が乗ってプランができてきたという経緯があるので、なかなか骨格の部分まで戻って変更するというのは難しい。手続き論的に難しく、時間がかかるということと同時にいろいろな所に矛盾が出てくる。

少し難しい話になるが、国の補助、東京都の補助も公益性のあるものということで補助金が出るわけなので、それを、幅員を減らせば補助も減る。結果として逆に事業費が増えてしまう。今日の資料を見ると、かえって事業費が増えてしまうというような、不思議な気がするかもしれないが、仕組みに従ってやればそのようになる。第1回目の時は口頭だけだったので、今回数字が示されて、ご了解いただけたのではないかなと思う。

また、いろいろな知恵の出し方、特に土地をリースして、収益を上げればいいのではないかなというような斬新なアイデアがあった。そういう意味で稼ぐ区画整理事業ということで考えて、いろいろなアイデアが出た。ぜひそういう方向でやっていけばいいと思う。結果として街が栄えて、固定資産税が上がり、法人税の収入も上がり結果として、市の財政も潤い、投資した甲斐があるというものになる。数字でお示しするのは難しいかもしれないが、そのように考えていただければいいのかと思う。

最後に宿題という形で、数字の精査はこれからと思うが、知恵を絞って、考えて、何とか縮減になるような形の方向性が出てきたと思っているので、第3回会議を非常に楽しみにしている。

5. 閉会

(事務局)

以上をもって、第2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。

第3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3月2日（月曜日）午後2時00分から午後3時10分まで	
場 所	あきる野市役所 5階 503・504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
	事務局	【あきる野市】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、新井
傍聴者	42名	
開催形式	公開	
議事等	<ul style="list-style-type: none"> ・第2回検討会議の振り返り ・市による事業費縮減方策及び合理化方策について（その3） ・検討結果報告書について 	

1. 開会（委員6名中5名が出席であるため、会議は成立）

- ・第3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42名である。
- ・本日、報道機関7社による取材がある。
- ・会議録を作成するために、録音、写真撮影を行う。

2. 委員長挨拶

（委員長）

皆様こんにちは。足元の悪い中お集まりいただき感謝申し上げます。

本日、第3回ということで、第1回、2回を踏まえ、まとめという感じの議論になるかと思う。内容については後程資料で細かく説明していただく。それについての意見等をお願いしたい。

3. 議事等

- ・傍聴について

（委員長）

本日、40人以上の傍聴者がいるが全員の傍聴を許可する。ただし、プライバシーに関わるものがあつた場合には委員に諮り対応させていただく。

先程事務局から話があつたが、コロナウイルス等が流行しているということなので、体調の悪

い方がいれば挙手願いたい。

(1) 第2回検討会議の振り返り

(事務局)

第2回検討会議における指摘、質問等に対する回答をさせていただく。

(稼げる土地区画整理事業)

1点目として、稼げる土地区画整理事業という切り口からいくつかの提案をいただいた。

まず、駅前駐輪場の有料化に関する提案である。現在、市内の駐輪場はすべて無料となっている。有料化のご指摘は、時代を見据えた大変貴重なご提案であると受け止めている。これに関しては、市としても受益者負担の考え方、設備投資と回収のバランス等を勘案し、担当部局とも調整する必要があるため、検討課題として大切に受け取らせていただきたいと考えている。

続いて、日の出町からの負担に関してである。日の出町とは、今後とも地域連携に基づく負担のあり方について検討、調整を行っていききたいと考えている。検討課題としてお預かりさせていただく。

最後に、その他の稼げる土地区画整理事業についてである。市からは新たに、保留地の売却促進策を提案させていただく。保留地の確実な売却は、事業実施上の重要なテーマである。これを円滑に進めるための売却促進策として、市のホームページ等での情報公開、これに加え、ハウスメーカーや金融機関との連携による付加価値を付与した保留地販売など、エンドユーザー向けの保留地販売促進策を検討していきたいと考えている。

(電線類地中化の小規模化)

2点目として、電線類地中化の小規模化について、ミニキャブ方式の提案をいただいた。

今回、「高幡不動参道及び周辺道路工事の工事」図書を入手し、内容について確認を行った。限られたスペースの中、水道、下水道、ガス、電気、電話等のインフラを効率的に地下に埋設した平成15年度の事例であった。

ミニキャブと呼ばれる小規模なボックスを用いて、小スペース化が図られており、市としてもこれらを参考に、より小規模で、より埋設深さの浅い工法の採用を検討していきたいと考えている。

(事業費の平準化)

3点目として、事業費の平準化の提案をいただいた。

これは大切なご指摘であり、市としてもこれを念頭に置いて事業進めているところである。

本事業は、居住者及び地権者のため、十年間で、これを完成させるという計画の中、どうしても工事や建物移転のピークが避けられない。基本的には一時的な起債の充当で単年度負担の平準化を図っていききたいと考えているところである。

(2段階換地設計の法的解釈に関しての市の見解)

4点目として、2段階換地設計の法的な解釈に関しての市の見解についてである。

居住者が先行的に移転する住宅先行街区に対して一時的に仮換地指定を行い、これを行いながら

ら、計画の平面的な変更、例えば道路計画等の変更を進め、その後、改めて換地設計をやり直すというものである。これに関しては、事業計画の変更も予定されている中での換地設計の決定及び仮換地指定は、「換地計画の内容が事業計画の内容と整合していること」を求めていると解釈されている、土地区画整理法第86条第4項第3号の趣旨に反するのではないかと考えている。

(学校給食センター用地の取り扱いについて)

5点目として、学校給食センター用地の取り扱いについてである。

給食センター用地を事業者一旦売却して、それを借り受ける形で活用してはどうかという提案をいただいた。資産の活用という点で非常に貴重な提案だと思っている。しかしながら、前回会議から本日までの間に十分な検討が出来ていない。また、日の出町との関係もあり、貴重な提案として受けとめさせていただき、さらに検討を進めていきたいと考えている。

以上が指摘、質問等に対する回答である。

続いて、欠席された委員から文書を預かっているので代読させていただく。

市の検討案（第3回検討会議）について

(1) 事前に送付された「市の検討案（第3回検討会議）」で、「見直し又は変更を行わない」となっていますが、西に配置されているスーパーブロックについては、地区計画での対応（地区施設として位置づける又は歩道上空地とする）ことを提案しています。反映されていませんが、どのような扱いになるのでしょうか。

(2) 商業施設が誘致される予定の東側、駅寄りのスーパーブロックの扱いについては、事業費に係わるので意見を言います。背割線の位置に区画道路を入れるかどうかは、大型店誘致を見直すことに関係するので、最終的に市長の政策判断と申し上げたいと思います。また、委員からのご指摘のように「地権者との信義上の問題」もあります。ということで、区画道路を入れる事に伴うコストベネフィットより、政策判断が優先されると思います。ただし、以下の点は指摘させて下さい。スーパーブロックにより、道路に面さない換地が生まれると想定されますが、第一に、「将来道路になる予定の保留地」は道路となることが法的に担保されていないこと、第二に、区画整理の目的である「宅地の利用増進」にならない換地を予定していること、市のパンフレットにもあるように「道路に接道しているから宅地」であることに反しているのではないかと考えます。なお、第二の点については、市は先行事例があることなどから「接道しない換地であっても問題ない」との解釈であること、「地権者との信義上の問題」であることも承知しています。したがって、この2点については、施行者たる市長の判断であると考えるとともに、この会議の目的ではないので指摘だけにとどめます。

続いて、資料1について説明をさせていただく。

資料1については、第2回検討会議以降に市民の方から寄せられた手紙、声ということになる。

資料①-1は市長への手紙が2通となっている。2通目は本日初めての配布となるが、市でもまだ対応できておらず、市の考え方はまとまっていないため、内容について確認いただきたい。

資料①-2については、検討会議の委員宛のものになっている。第2回検討会議が終わってから、区画整理事業について真剣にいろいろ考えていただいている市民の方から、検討会議の委員に

お願いをしたいというお話があり、この手紙をいただいている。この手紙には、〇〇様と書いてあり、1人かもしれないし、6人全員かもしれないが名前が入っていた。個人を特定してのお願いというものは公の会議なので望ましくないということで、委員全員宛であればということで受け取り、資料として提示させていただくこととした。

事務局としては、厳しい内容が書いてあるが、これも率直な市民の方の声という事で取り上げさせていただいた。

(委員長)

説明に対して質問、意見、確認事項等あればお願いしたい。

(副委員長)

委員からいただいた文書についての確認である。

1点目は、事業区域西側のスーパーブロックについて、何らかの地区計画での対応についてどうなっているのか。

2点目は、事業区域東側にある商業施設について、いろいろ指摘はいただいたが、会議の目的ではないので指摘にとどめ、商業施設については市長に委ねるとというのが、文書をいただいた委員の意見となっている。

1点目の、地区計画での対応について、どのような反映になっているかお聞かせ願いたい。

(事務局)

事業区域西端のスーパーブロックについて、8メートル道路を12メートル道路へ、6メートル道路を12メートル道路にそれぞれ拡幅する提案をさせていただいた。この提案の目的が、当初、補助幹線道路12メートル道路の縮小、駅にアクセスする駅前道路の縮小と合わせ、産業ゾーンへ行くアクセス道路が狭くなること、また、駅へアクセスする道路が狭くなることを踏まえて、事業区域西端の踏切の南側から北側へ行くアクセス道路を強化して、なるべく地区内を通らずに産業ゾーン、給食センターへ行ける提案であった。

今回、この補助幹線道路及び駅前通りに関しては、従来通りの設計ということになり、ここを広げる予定がなくなったので提案から省かせていただいた。

また、提案手法として、例えばこの大きなブロックに対して、道路を広げる場合に、地区計画で一部用地を地権者から提供していただけると道路が広がるという指摘があった。12メートル道路については、従来通り歩道ができる形になり、ここについては片側歩道となるが、原則、大型物流施設の一体的利用であり、施設側を歩行する人の想定があまりできないので、公園、或いは公園側にある歩道で十分対応できると考え、今回、地区計画であえてここに道路を設ける必要はないという考えで今回提案から省かせていただいた。

(委員)

市長への手紙について説明があったが、資料①-1、資料①-2、また、本日出て来たものを含めると、見直しに消極的な姿勢が現れてるというのが全体のトーンである。これを見て不思議に思うのは、市としての提案と受けとめているが、これは市長を含めていないのか。つまり、事務局だけの案ということなのか。当然、市としての案という話で承れば、市長を含め市の中で議論された結果の提案というように受けとめるが、そのあたりはどうか。

読んでみると、事務局が自分の都合のいいように資料を作っているというように受け取られているのではないかと思う。改めて聞くのも変だが、内部的にどうなっているのかお聞かせ願いたい。

(事務局)

この手紙をいただいた方からの見方については、市として異論を唱えることではないと思っている。

この資料をお示しするに当たり、必ず事前に理事者とも調整をして、このような資料を会議に出すことを説明して、この会議に臨んでいる。

(事務局)

理事者も納得した上で資料を配布しているということである。

(副委員長)

本日配布された意見書を見ての意見である。見直しという言葉が極めて大意的に使われているという気がする。

先程事務局で提示された見直し検討案、いわゆるプラン、計画について見直すことも一つの見直しである。

また、会議の冒頭で事業費について、かかる金額を見直すことも、また見直しかと思う。時間的な問題も見直し検討の中に入っていると思う。

このような点について、今日いただいた意見書等を読むと、当初のプランニングの見直しについて、中心にご指摘をいただいていると思うが、1回目の会議で、事務局からプランと費用について可能な限り提案をいただいた。

委員会としては、そのプランの変更の困難さを指摘した。また、そんなに事業費が減るものではないという意見を1回目の会議で申し上げた。

2回目の会議では、やはり線形や道路の幅員を見直しても、事業費は減るところか増えるというデータをいただいた。

しかし、市の単独費分についての部分で、事業の発注形態等について何らかの削減ができるのではないかと説明をいただいた。大きな流れとしてはこの通りだと思う。

私も検討委員会の一員として申し上げたいが、しっかりと見直してるわけである。そのために時間を費やして見直しを行っている。それに対して、見直しに消極的で見直しをしてないという意見を言われるのは、ある意味極めて心外である。

見直しをしていないわけではない。おそらくここにいる委員の方も同じ意見ではないかと思っている。

ここでいう見直しとは何かということについて、もう一回確認をさせていただきたいが、プランについて、平面計画の道路の線形や幅員に対する見直し、コストに対する見直し、あるいはそれに付随した時間的な問題、この3点について十分議論してきた結果、道路線形や幅員に対する見直しについては、見直しというほどの効果は得られないであろう。

コストに対する見直しについては、事務局の工夫の中で何らかの可能性があるというのが2回目までの提案である。さらにその中で地権者の多数の方から、早く事業の再開というお話もあるので、事業の進捗について、それほど後戻りのないようなものをイメージしながら議論してきたと思っている。

今回、いただいた「見直しに消極的」というようなご意見に対してもいろいろな意見がある。そのように受け取っている方もいらっしゃるが、2回の検討会議では、できる限りの努力を払って検討しており、十分時間を費やして議論してきたと認識している。

(2) 市による事業費縮減方策及び合理化方策について（その3）

（事務局）

市が考えている事業に関する見直し検討案について、第2回会議でのご指摘を踏まえて、修正を加えた内容について説明する。

資料②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（第3回検討会議）である。

2の見直し検討案をご覧ください。アンダーラインを引いた部分が、修正を加えた箇所である。

①の工事の一括発注（複数年度）である。

工事を複数年度の一括発注とし、発注ロットを大規模化することで、約1億2,100万円の工事費の縮減が図られる試算となった。

デメリットとしては、

- ・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。

②の整備仕様の変更である。

この内、区画道路の街渠を重量車輛対応構造から一般車輛対応構造へ変更することにより、約2,500万円の築造整備費の抑制が図られる試算となった。

また、電線類の地中化については、前回の検討会議の結果を踏まえ、当初の計画どおり、これを行なうこととした。加えて、電線類の地中化の施工にあたり、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こととした。

これにより、約4,900万円の市負担額の軽減が図られる試算となった。

③の業務委託（調査設計等）の変更である。

委託業務の内製化を図り、外注コストを抑えることにより、約2,700万円の委託費の抑制が図られる試算となった。

（委員長）

前回、少し説明があった①、②、③案について具体的にどれぐらいの削減になるかということの数字を示していただいた。

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）

見直し検討案②、整備仕様の変更の中で、築造費の抑制で2,500万円の縮減とあり、デメリットに、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と記載されている。道路構造というものがあるが、2,500万の縮減というのは、最低、道路構造令をクリアする仕様にしたので、これよりもグレードを上げるともっと金額が上がるという意味なのか。

（事務局）

幅員6メートルの区画道路の街渠を重量車輛対応構造から一般車輛対応構造へということでご指摘の通り、当然、前提として道路構造令等の基準をクリアする必要がある。当初設計では、6メートル道路から宅地に入る箇所が、例えば、駐車場の出入り口や、大型車両の出入とい

ったことが懸念されたので、すべて大型車両が通る少しグレードの高い構造で設計をしていた。本地区は、ほとんどが一般宅地ということと、秋川駅北口のタイプがこの一般構造タイプであったので、駐車場の出入り口等を調査したところ、特に支障がないということを確認した。

当然、構造的にも問題はないのではないかとということで採用したいと考えている。

(委員)

街渠の切り下げ部分は、車がどうしても出入りする。区画街路の道路で切り下げは特に考えてないということか。全般的に、どこの街渠も同じような構造にするのか。いずれは、車庫の場所、車の出入りする場所が分かると思うが、そういうところは、多少重みがかかっても下がることのないような構造にしておくのかどうか。または、一律とした構造で考えているのか。

(事務局)

歩道がある道路の街渠と、歩道がない6メートル道路の街渠の2種類がある。歩道がある道路については、歩道が若干高くなっているので、ヒアリングの上、切り下げ構造を部分的に設ける。

歩道がない6メートル道路に面する宅地となるところについては、審議会等でも議論があったが、市としては、車が乗り入れる場所を宅地の地権者に指示をいただき、その部分だけを車が乗る構造にするという方法を考えていたが、地権者や審議会からも、将来どこが入口になるかわからないという指摘があったので、市として、一般車両は、道路に面しているすべての箇所でも出入りできるように、高さの部分を統一して、すべて切り下げ構造で施工する予定である。

この事例は、日の出町の三吉野桜木地区、イオンモールがある場所と同じ構造である。問題としては雨水の浸入が懸念されるが、ある程度のスパンで雨水を取れる集水柵を設けることにより、それについてはクリアできるので、地区内すべてにおいて、車の乗り入れが可能となるような構造で街渠を作る。

しかし、従前の設計では街渠が大型車両が乗っても良い構造になっていたもので、これを一般車両にグレードダウンしたのが今回の提案である。

(委員長)

今の答弁の中で、審議会で議論とあるが、審議会というのは何か。

(事務局)、

土地区画整理審議会である。

(委員)

街渠はL形側溝で考えているということだが、通常のタイプだと民地側で約10センチの高さがある。車の乗り入れ箇所は2センチぐらいに下げるが、どちらで全体を考えているのか。

(事務局)

車が乗り入れることができる高さの低いタイプで全地区の道路を考えている。

(委員)

今回の検討会議の表には出ていないが、前回の図面で駅前の⑥新設道路がある。第1回目はこの道路の必要性について質問したが、はっきりした回答がなかった。第2回目でも別の委員が必要ないのではないかと投げかけをしたと思う。結論的にその道路は必要ではないという結果になったはずだが、何か新設しなければいけない理由があるのか。

(事務局)

今回、第3回目の案では、この6メートル道路を設置しない方向で提案している。当初、都

市計画道路等の幅員を縮小するという案になっており、幅員を縮小したことの代替案として、駅に入る道路の本数を増やして、その幅員縮小分を補うつもりであった。今回、都市計画道路等は従前どおりということになり、⑥新設道路の必要性がなくなったことから省いている。

(委員)

12メートルの補助幹線道路、都市計画道路には両側歩道となっているが間違いないか。

(事務局)

そのとおりである。

(委員)

現在の流れから、歩道と車道の高低差はフラットが主流ではないかと思う。フルフラットタイプ、セミフラットタイプの構造を当然考えているのか。

(事務局)

歩道付きの道路は、セミフラットタイプという形を考えている。フルフラットタイプよりも雨水対応に有利で、かつ、バリアフリー対応でもあるセミフラットタイプを考えている。

(委員)

道路の横断構成の話があったので、自転車道については、あまり語られてないがどう考えているのか。結構、自転車道を作る余裕がありそうなので。

(事務局)

自転車は基本的に車両なので歩道に乗り上げない。自転車レーンとしては1.5メートルの幅が必要なので、駅前南北の道路に1.5メートルの自転車レーンを設けて、なるべく自転車はここを通っていただくように誘導していきたい。

(委員長)

カラーリングするということか。

(事務局)

おそらく青のカラーリングになるかと思う。これから警視庁との最終的には協議になるが、一般的にそのような形になるのではと考えている。

(副委員長)

工事の一括発注について提案があった時に、別の委員から発注について懸念があったと思うが、その辺についてフォローしていただけるとありがたい。

(事務局)

先に委員からご指摘いただいた件については、先程デメリットの部分で説明したが、受注者側は、例えば7年間の工事となると、受注するにあたり当初見込んでいた程の儲け、利潤が出なくなる可能性が懸念されるので、応札に対して躊躇してしまうようなところがあるのではないかということがあった。そこについては、発注する段階でリスクをはっきりと示しながら、受注業者を募るという形で対応していければと考えている。

委員からの指摘は、その点だったと認識している。

(委員)

一括発注に関してであるが、長い間の事業をお願いし一括で発注するということになると、債務負担ということになってくる。当然、議会との関係も出てくるので、メリットのある数字として受けとめるには、その辺の課題が結構あるのではと思う。

つまり、長期の債務負担契約をするということなので、見通していいので、繰越明許等いろいろ手法があるかと思うが、どう考えているかを教えていただきたい。

(事務局)

業務委託は一括発注の形態をとっており、これは補助金等の関係があったので、基本協定を一括発注する時に議会に諮り、債務負担行為とした。

実態上は、単年度契約として補助金をいただくような形になっている。

工事の一括発注も、債務負担行為を行う時に、議会に諮り、議決を経て進めていくと考えている。

(委員)

Cの業務委託の変更、委託費の抑制のデメリットの部分で、市の人材計画との整合を図る必要があると記載されているが、市の職員の採用を見ると、事務職が10数人で技術職が1人の採用となっている。

昨今、各都市で、橋梁やインフラ関連の仕事を行う土木職や建築職の技術者を採用しない時期があった。あきる野市はそういうことはないが、もう少し具体的に説明していただきたい。

(事務局)

今回、業務委託を発注する内容の中のいくつかを市の職員が変わりに行うという「業務の内製化」を図ることでコストを下げる案を作製した。当然、その部分に関わる業務量は増えるので、これは担当課の職員だけではまかなえないケースも当然考えられる。

ご指摘があった技術職を雇える環境にあるのかどうかということや、都市整備部の中で当課だけに人を割り当てるとということには難しい部分がある。都市整備部の中で流動体制での対応といったことなどを合わせながら、技術職採用を検討し、当課の担当者を増やしていくのが理想であるが、なかなかそうはいかない。

流動体制、技術職の新規採用等も含めて検討していく必要があると考えている。

(委員長)

中途採用等、いろいろなものを含めて考えていかなければいけないと思う。

ご説明していただいたA、B、C案について、いろいろご指摘をいただき課題もある。課題は個別に対応していただくということになるかと思うが、この3案を検討委員会としては、削減方策として残すということによろしいか。

(委員全員 了承)

(委員長)

これまでの議論の中で、副委員長からもあったが、計画の見直し等々でもプラスになってしまふということがあり、今回のA、B、C案で2億数千万円の削減となる。

検討委員会での結論は、ほぼ得られたような感じだと思う。

今後、さらなる事業費の削減ということになると、本日ご指摘いただいたように、もう少し細かく運用面で詰めていくと、さらに削減できるようなことも出てくるかと思う。

検討委員会としてはこのような結論でいきたいと思う。

(3) 検討結果報告書について

(事務局)

資料3、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検討結果報告書（構成案）

をご覧ください。

概ね検討結果が得られたということで、最終的にこの検討会議の役割としては、その検討結果を市長に報告するという事になるかと思う。その報告にあたっての報告書についてお示したものである。まだ構成案ということで本当にざっくりとしたものとなっている。

1 ページ目をご覧ください。

「1 はじめに」ということで、今までの経過といったものをまとめている。

「2 見直し検討会議の構成」ということで、名簿を記載させていただいた。

「3 見直し検討会議の開催経過」ということで、本日までの3回の経過を記載している。

2 ページ目をご覧ください。

「4 見直し検討会議で検討された見直し案」ということで、第1回から第3回までの検討案で、最終的には①案から⑧案、⑨案として少しいレギュラーなものがあったが、それと④、⑤、⑥案をお示しており、どのような案を市の見直し案として提示したのか。また、委員からアイデアをいただき加わったものもあり、この検討会議で検討された案を記載させていただきたいと思っている。

「5 見直し検討会議の検討経過」ということで、どのような検討が行われたかということについてまとめさせていただきたい。

3 ページ目をご覧ください。

「6 見直し検討会議の検討結果」ということで、第2回会議までの検討状況から①案から⑧案は困難とし、④、⑤、⑥案については、検討の余地ありという結果になると思われ、記載している。

また、本日の会議の結果をここにまとめる結果になるかと思う。

「7 見直しに関するその他事項」ということで、この検討会議でもいろいろな議題、話題が出ている。そういったところについても触れさせていただきたい。

企業協定の件、二段階による仮換地の件、稼ぐ土地区画整理事業の件、こういったことをまとめさせていただき、報告書として市長に提出したいと考えている。

(委員長)

報告書の中身はこれからということだが、報告書の枠組みということで、こういう形でまとめたいという市の提案だがいかがか。

(委員全員 異議なし)

(委員)

最終的な報告書についてのことではなく、ちょっと前に話せばよかったが、前回会議の時に、埋蔵文化財調査の話をしている。事業費にしても、事業期間にしても、かなり大きなウェイトを占めるというか、事業を左右する要素になると思う。

事業費がいくらかかるとか、事業期間がいつまでとか、なかなか難しい面もあり、それを求めようとは思わないが、最終的な報告書の中に十分な調整を図り、埋蔵文化財調査、そして事業費の削減並びに事業期間の縮減を、精力的に図っていくというようなことが付け加えられれば良いと思っている。

おそらく市の内部で相当程度できる部分ではないかと思っている。埋蔵文化財調査なので、簡単にいかないと思うが、十分に調整を行った上で、報告書に盛り込んでもらえればと思う。

(事務局)

貴重なご意見をいただいたので、検討の上で報告書の中に取り込んでいきたいと思う。

(委員)

埋蔵文化財調査に関連してだが、委員の方がより詳しいと思うが、JR 豊田駅付近で土地区画整理事業を何箇所か行っており、国道の日野バイパスができるところがあるが、国交省が何年に完成すると表示しても、実際には埋蔵文化財が相当量出土して、それが事業スケジュールのウェイトを相当占めている。

武蔵引田駅北口土地区画整理事業に関しては、市長が変わったこともあり、皆さんが土地区画整理事業そのものを非常に熱心にやっても、埋蔵文化財のせいにするわけではないが事業のスケジュールに重要なウェイトを占める。

埋蔵文化財調査は、貴重なものが出土するから行っているわけで、それはぜひ報告書に入れていただきたい。事業進捗に対する重要な要素となる。

(委員)

日野市の説明になってしまうが、その箇所は、市の努力によって国からの用地費分の補助金が充当され、道路予定箇所は換地上空いてしまった。

市の教育委員会で調査を行っていると言時間がかかってしまい、国に土地を渡したので、国が直接埋蔵文化財調査を行っている。かなりスピーディーに行い、すでに仮道と歩道も作れる形になっている。

文化財調査を日野市の教育委員会は直接関わっておらず、国が直接行っていたのでかなり早く進んだと思う。

(委員長)

見直し検討会議については今回が最終回となり、検討結果報告書のフレームの話をしていただきご指摘をいただいたと思うが、委員の皆様には大変恐縮ではあるが、検討結果報告書の取りまとめについては、委員長と副委員長でやらせていただき最終的に確認をさせていただくということによろしいか。

まとまった段階で、各委員にも事務局を通じてお示しをさせていただきたい。

(4) その他

(委員長)

この見直し検討会議の委員のある方から、本日お話があり、「今まで市は地元とどのようにして信頼関係を構築してきたのか」「村木市長が引田地区のまちづくりをどう考えているのか」の2点についてお聞きしたいという話があった。私もそこは聞きたいと思っていた。

それを踏まえて副委員長とも相談し、この検討会議の検討結果を取りまとめるにあたり、市からお話を伺っておく必要があると考えて事務局にお願いをした。

急なお願いであったが、事務局でその辺についてお話しをいただければと思う。

(事務局)

事前にお話をいただいていたので、これまでの合意形成の経緯を簡単にまとめたので紹介させていただく。

地権者の方々との関わりは、平成20年度に、まちづくり協議会が発足して以来、今日までの約10年間の歴史がある。

その間、説明会の開催や市からのお知らせの送付、アンケート等を繰り返しながら、地権者と

の対話を進めてきた。

まちづくり協議会は、45回開催している。

説明会にあっては60回開催し、参加人数延べ1,986人となっている。

全地権者を対象とした「換地設計案の個別説明会」は、これまでに2回開催した。

事業の開始当初は、事業に対して厳しいご意見等をいただいたこともあるが、対話を進める中で、非協力の立場から協力の立場へと、姿勢が変わられる方も徐々に増えてきた。市としては、「賛成者」ではなく「協力者」と受け止めている。

本事業は、そもそも市の施策であり、その中にあって、地権者の皆様が同じ方向を向いていただけすることは、大変な感謝であった。

また、現状で、ご賛同をいただけていない地権者がいらっしゃるということも、事実である。

このような中、「換地申出書」の提出が、98.4%（239名/243名）となっている。

また、換地設計案に対する「意見要望書」の提出が9件であり、意見要望を提出されていない方の割合が、95%（231名/243名）であることから、本事業に対して協力的な立場と思われる方は、その程度はいらっしゃるのではないかと推察する。

かつて、この事業を始めるにあたり、「100人の地権者には、100通りの人生、生活がある。個々に向き合う覚悟がないと、事業には臨めない。」と申し上げた経緯がある。この10年間は、その歴史である。同じ方向を向いていただけており、明るい未来に向けて基盤整備による安心・安全・快適なまちづくり、企業誘致による、活力あるまちづくりを目指して進めてきた次第である。

続いて、村木市長が考える引田地区のまちづくりについてお話をさせていただく。

引田地区にお住まいの方、またこれからお住まいになる方が安心して住むことができるような、こういった環境を整えたいと申している。

安心して住むことができるような環境とは何なのかということであるが、まずは下水道の整備、また、身近で買い物等用が足せる、また、自由に出かけることができる。こういったことを実現したコンパクトなまちと申していたので、市長の考え方を伝えさせていただく。

(委員)

まちづくり協議会が発足したのは平成20年というご説明だったかと思うが、その前から、いろいろ水面下では動いていたように思う。平成12年、13年頃から意見交換会なども実際やられていたのではないか。

(事務局)

初めて引田地区の地元へ伺い、地区の町内会・自治会の役員の方に、この話を説明しているのは平成13年と記憶している。

4. その他

(事務局)

今後のことであるが、検討結果報告書については、正副委員長と事務局で協議をして、取りまとめをさせていただいた後、市長に提出させていただく。

また、第3回検討会議の会議録を作成する。今までの手順と同様に、取りまとめ後、各委員に送付するので内容の確認をお願いしたい。

閉会ということになるが、委員の皆様には本当に親身になって議論いただき感謝申し上げます。

事務局の責任者として、「市の財政負担の軽減を図る」「住民に負の影響を及ぼさない」の2点について市長の指示を受け、会議の運営に臨んできたつもりである。

仮換地指定前のこの段階において、どんな見直しができるのか、また、こういったことはできないのか、こういったことを真剣に考えて検討会議に見直し案を提示してきたつもりである。

委員の皆様においても本当に真剣に検討していただいたと感じている。この件については、いろいろな立場の方からいろいろな見方があり、いろいろな意見が寄せられること、これは当然のことだと私も思っている。そうしたことについては、市として、しっかり受けとめながら、この検討結果の取りまとめを進めていきたいと考えている。

最後になるが、総括として、委員長と副委員長から一言ずつお言葉をお願いしたい。

(副委員長)

短い期間であったが、非常に濃い内容の議論をいただき感謝申し上げます。

1年程前は、まだ学校で先生をやっていたので、こういうプロジェクトのマネージメントについていろいろ考えた。最後に申し上げるが、プロジェクトを運営していくことで何が一番大切なのか。一つは、ものを作る、製品を作るクオリティ、品質が大切である。もう一つは、コストが大切である。最後は時間が大切である。このように言うと格好はいいが、では、どの順番が大切なのかと言った場合、すべて同じである。

プロジェクトを運営していくには、この三つのバランスで、対応していくということが大切である。先程申し上げたが、事務局として真剣にコスト削減には取り組んでいただいたと思うし、その中で、安全面、インフラとしての安全性についても議論をさせていただいた。

そして、それもあわせて全体の時間軸というものが下がらないような形ということで、非常に困難なことについて事務局も短期間で提案を出し、議論できたと思っている。

このプロジェクトが円滑に進み、そして、武蔵引田駅北口地区が立派な「まち」になっていくことを心から願っている。

(委員長)

委員長として至らないところが多々あったが、この場を借りてお詫び申し上げます。

武蔵引田駅北口の開発が、これから様々な形で何倍にも富を生むような都市の成長といったところで、今後、お役に立てればと思っている。

引き続き、あきる野市には、いろいろとご協力させていただければと思っている。

5. 閉会

(事務局)

以上をもって、第3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。