

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"> <li>・第1回検討会議の振り返り</li> <li>・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）</li> </ul>	

**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もので、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、全会議において、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ため、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、コンパクトシティー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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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、発注規模を大ロット化することで、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。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考えている。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。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。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。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。後に遺恨を残す可能性がある。今申し上げた論理がよいのであれば、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。

(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い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。

リスクリターンの手法は、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ことも含めてお示している。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。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を、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、①～④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◎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、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。