

秋多都市計画の都市計画案（変更）に対する意見について

秋多都市計画の都市計画を定めるため、都市計画案を令和2年11月16日から令和2年11月30日までの2週間、公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第17条第2項の規定により3通、期限後に1通、計4通の意見書が提出された。

この意見書に対する市の見解を、以下のとおりとする。

都市計画について

意見書の要旨	市の見解
<p>○ 駅前街区が第3種高度地区に変更されるが、高度制限の記載がない、第3種高度地区の真北に12メートルの道路が予定されているため、高度23メートル以上の建築物の建築も可能となる。</p> <p>日照時間の確保は、公共の福祉を考慮した場合、欠いてはならないものとして、建築基準法第56条の2で法定している。商業街区の真北の街区の道路側に換地された地権者の居宅への日照の確保は極めて困難が予想され、住民でのトラブルなども危惧される。</p> <p>そのような状況を施行者は放置することなく、高度制限について再度検討をし直すべきである。</p>	<p>本市の高度地区については、主として居住環境の保全を図る観点から、斜線制限型高度地区を採用しております。</p> <p>駅前街区においては駅前にふさわしい高度利用のできる店舗や事務所を誘導するものとしており、日影の影響については地権者の皆様の意向を伺いながらシミュレーションを行い、隣接街区への影響は標準以下となることを確認した上で、高度地区の案の決定しております。</p>
<p>○ 農業を営む農地がどのように配置されるのか全く不明であり、住・商・工・農が何を持ってバランスがとれているというのか、判断できない。</p> <p>さらに、農業を将来にわたって持続させる具体的な方策が示されていないことから、他所の事例を見るまでもなく、時の経過と共に消滅していく運命であることは明白である。</p> <p>地区計画などの手法を活用し、規制を伴う農業の維持方針を策定しないと、本件の目的を達成することは不可能であるから、農業の持続を可能とする基本計画を策定するため検討をし直すべきである。</p>	<p>本地区計画案では、区域の整備・開発及び保全に関する方針において、住宅ゾーンにおいて、農地及び緑地等の保全を位置付けをし、住・商・工・農のバランスのとれた複合型市街地の形成を図ることになっております。</p> <p>将来にわたって農地等の保全を推進するため、今後も生産緑地地区の追加指定を行ってまいります。</p>

○ 今回の指定の変更は武蔵引田駅北口土地区画整理事業対象地域に集中していた。区画整理を前提とした土地を生産緑地として指定した正当性はどこに求められるのか、公正さを欠く指定だったと考える。

生産緑地の指定については、都市農業振興基本計画の閣議決定により市街化区域内農地の位置付けが「宅地化すべきもの」から「あるべきもの」と変わったことにより、武蔵引田駅土地区画整理事業区域内の農地及び緑地の確保の方策として指定を行ったものであります。

仮換地指定により、生産緑地地区として残るもの、地区施設としての緑地へと機能が変わるものであり、土地区画整理事業区域内での生産緑地地区の指定は農地及び緑地の確保の方策として妥当であると考えます。

その他

意見書の要旨	市の見解
<p>○ 武蔵引田駅周辺は、総額71億円、あきる野市の負担金が34億円の武蔵引田駅北口土地区画整理事業により、変貌を遂げようとしている。が、今回、その周辺も含めての計画案を見るかぎり、その必要性に疑念を抱かざるを得ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトというより、典型的なミニ開発であり、特色がない街づくりである。到底活気をもたらす開発とは思えない。 ・商業ゾーンについて、地区内にスーパーなどの商業施設があることは便利かもしれないが、近隣に大型商業施設があることから、地区外利用者の利用が見込めない。将来的に需要減少による、商業施設の経営悪化による、街並みの荒廃、治安悪化が懸念される。 ・産業ゾーンについて、近隣自治体には物流施設が目白押しの状況であり、広さ、利便性に大きな疑念を持った。また、圏央道からのアクセス道路の混雑や、隣接する住宅地区への騒音、大気汚染被害の対策、住宅地区への大型車両の流入が懸念され、近接して産業地区を計画することが問題である。 <p>○ 引田駅北口地域での沿道ゾーン計画は行政のミスリードになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋川駅北口土地区画整理事業の経験則から、計画人口1000人が期待できない。 ・沿道ゾーン計画区域の北東地域には、近接して既に大型商業施設が営業しており、それとの競争も避けられず、商業環境の厳しさは想像に難くない。税金の有効活用の面でも本件地区計画にある大型商業施設の誘致は見直してもらいたい。 	<p>今回の都市計画案の策定につきましては、平成26年度に意見を募集し策定した「武蔵引田駅周辺地区のまちづくり方針」を基に、地域住民の皆様と平成29年から行った、まちなみづくり懇談会の中で意見交換を行い、検討し策定したものであります。</p> <p>また、国においても、今後の高齢化の進行や人口減少を見据え、多極型ネットワーク型のコンパクトシティを打ち出しており、生活拠点域への医療・福祉・商業などの都市機能の誘導及びその周辺への居住誘導を図るものとしており、それに沿った案であると考えます。</p> <p>なお、産業ゾーンについては、計画地の広さ、立地をもって必要とする企業が内定しております。立地計画では都道165号線からの車両の出入りを主としていることや、地区計画による緑地の確保、土地区画整理事業計画における公園の配置により、緩衝的な役割を果たすことから相互に問題が発生することは少ないものと考えます。</p>

<p>また、駅前に商業街区を設けており、そこでの居住者による商業活動への、大型商業施設による負の影響も配慮する必要もあり、同施設の誘致がミスリードとなり、多くの居住者の生活利便を奪うおそれがあり、この点も考慮すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口の増加を当てにした街づくりは旧態の都市計画と考えるべきである。新型コロナ後の経済環境の急変も心配され、消費活動の在り方の根本が問われ始めている中での大型商業施設の誘致は再考を要する内容である。 	
<p>○ 「住宅地、商業地、業務地、農地のバランスの取れた」とありますが、農地のあまりにも少なさに疑問を感じる。</p> <p>引田駅の地の利をあげるならば、圏央道インターチェンジに近接した秋川駅には広大な商業地が残っている。</p> <p>現在の社会情勢を考えるなら市はもちろん、都、国の多額の税金を投入しての計画は見直す必要があると考える。</p>	<p>武蔵引田駅周辺地区につきましては、秋川駅が中心市街地としての位置付けがあるのに対して、生活拠点域として新市街地を形成するものであり、本事業地区内においては、住宅地、商業地、業務地が適度な棲み分けを保ち、住宅地内へ農地や公園等の緑地機能を位置付けており、バランスがとれているものと考えております。</p>
<p>○ 道路について、医療センター西側の道路に並行して、駅の北口から北に幅広の道路が計画されているが、同じ機能を持つ道を作る意図がどこにあるのか、交通量の多い幹線道路にすることは、弊害の方が大きいであろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業区域内の道路網であるが、途中で行き止まりになる道路もあり、利便性に疑問を感じる。どこへアクセスする道路なのか明確な意図をもって計画する必要があるのでは。 <p>○ 大型商業施設誘致のための16m幅員の都市計画道路築造の弊害</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員の広い道路では、高齢者の横断に危険を感じ、買い物や地域活動の抑制をすることになる。 ・幅員が広い道路では、大型車両の通行や速度上げた車両の往来が見込まれ、事故の重大化は必然であることから、完成後に安全及び安心の向上 	<p>秋3・4・13号引田平井線は、市町を結ぶ代表幅員18メートルの広域幹線街路であり、鉄道を交差する構造上、武蔵引田駅へのアクセスが困難な道路であります。</p> <p>このため、地区外と武蔵引田駅とをアクセスする幹線街路として、幅員16メートル（歩道3.5メートル両側、車道9メートル）の秋3・4・18号武蔵引田駅北口線を配置しております。この道路は、駅前広場を備えることにより、駅利用者の利便性の向上を図ることとしております。また、広幅員のアクセス道路を設置することで、駅利用者の安全性を確保すると共に、住宅地等への流入車両の発生を抑制する機能を持たせてあります。</p> <p>一方、地区内の幅員6メートルの区画道路は、主に地区内居住者の利用を想定しており、アクセス性の向上より、外部からの通り抜け車両の抑制に重</p>

に繋がるか否か具体的に検証する必要がある。

点を置いております。

本土地区画整理事業では、この様に、各道路の機能性を重視し、都市計画決定及び変更を進めております。