

西国分寺駅北口周辺まちづくり計画（案）に関する説明会記録概要

日 時：令和元年5月26日（日）14：00～15：40

場 所：市民室内プール3階 体育室

参加者：39名

事務局：国分寺市まちづくり部まちづくり推進課

- 次 第：1) 開会
2) 開催の目的
3) 説明
4) 質疑応答
5) 閉会

配布資料：西国分寺駅北口周辺まちづくり計画（案）概要版
まちづくりニュース第9号
PPT 印刷資料

【質疑応答概要】

参加者：市がまちづくりを考えている「地区」はどこを指しているのか。町名でいうとどこか。

事務局：まちづくり推進地区とは、国3・4・6号線、国3・2・8号線、国3・4・14号線の3つの都市計画道路と中央線の線路に囲まれた範囲である。町丁目では、西恋ヶ窪二丁目、西恋ヶ窪三丁目の一部、日吉町一丁目の一部、日吉町四丁目の一部となる。

参加者：今、最も緊急に行うべきだと考えている計画は何か。

事務局：駅前と駅前へのアクセス道路を一番初めに整備すべきだと考えている。これらを整備せずに、それ以外の整備を先に進めてしまうと、地区内への通過交通の流入が起こってしまう。そうならないために、まず、駅前と駅前へのアクセス道路を整備し、駅前へ向かう交通を適切に処理できるようにしたうえで、その後、その他の施策を実施すべきと考えている。

参加者：参考資料に示す地図（スライド 60 ページ）に灰色で示されている道路はすべて拡幅するのか。

また、整備手法の例として、地区施設とする手法と壁面後退により空間を確保する手法があげられているが、壁面後退により空間を確保する手法を用いる場合、敷地は住民が無償で提供するという事か。

事務局：一点目について、灰色で示した道路は、「まちづくり計画（案）」において位置づけた基礎的な防災機能を持つ道路を示すものである。

二点目、もし地区内道路を整備するとした場合についての現状で考えられる整備手法の例であるが、壁面後退による手法では、後退部分は塀や建物などが建てられないという制限はかかるが、敷地の所有はそのままであり、建ぺい率や容積率の算定の際にも、敷地面積として算入できる。したがって、無償で市に提供するものではない。また、この仕組みは、地区計画という手法によって導入されるものであり、今後、まちづくり計画とは別に、地区計画で壁面後退を定めることに住民の皆様が合意して決定した後、建て替えが起こった際に、初めて制限がかかるというものである。

地区施設についても地区計画の中で定めるものだが、地区施設として位置付けただけでは制限はかからない。整備を行う際には、道路拡幅事業等により、買取り等の交渉を個別に行っていくことになる。都市計画道路とは異なり、個々の建て替えの機を捉えて交渉を行い、了承されてはじめて買取り等となる。こちらは無償で土地の提供を求めるものではない。

ただしいずれの手法も一長一短あり、実際の土地の使い方に制約が生じ、住民の皆様への負担が大きいということも認識している。今はまちづくり計画の段階だが、この先、具体的な事業や、事業と合わせた建ぺい率・容積率の見直し、代替地の確保などの目途がある程度立った段階で、具体的な手法について皆様とお話しして決めていきたいと考えている。

参加者：道路整備の手法や幅員等については、まだ決まらない、決まるまでは住民との個別の話し合いをしていくという理解で良いか。

事務局：どの手法を用いるかは、市が一方向的に決められるものではない。具体的な取組の段階で、幅員等についても、住民の方々のご意見をよく聞きながら考えていきたい。

参加者：壁面後退を行った部分の土地は、敷地のままということだが、道路として使われるのか。自由に人が歩いて良いのに、後退部分が個人の敷地であるならば、仮に損傷した場合などは、その修復は個人の負担によって行うことになるのか。

事務局：道路にはならないが、空間をあけていただくということになる。人が歩くことにもなるが、敷地として扱われる。個人の敷地である以上は、原則として適切な管理をお願いすることにはなるが、実際は、市へご相談いただき、個別に判断していくことになると思う。

参加者：そうなる個人生活にも密接にかかわるので、事前に一軒一軒説明をお願いしたい。

参加者：日吉町と西恋ヶ窪の境界となっている南北道路のうち、基礎的な防災機能を持つ道路兼緑と水の回廊に位置付けられている部分を拡幅整備の対象から外してもらいたいとかね

てより要望しており、先日、293人の署名を集め、市議会に対し陳情書を提出したところである。また、国分寺市まちづくり条例（以下「条例」という。）の手続きにのっとり、こちらも約260名の署名をつけて意見書を提出している。沿道の多くの住戸から署名をいただいている。沿道住民以外でも、拡幅整備によって静かで車の少ない住環境が損なわれると思っている多くの方々に署名をいただいた。

計画に示される道路全てとなると、100戸以上の住宅がセットバックさせられる。このような他に聞いたことのない非常に大規模な生活道路整備計画について、何点か質問したいことがある。

一点目、道路整備については、まちづくり計画決定後に、地区計画制度を活用し、建て替えの機を見て行っていくということだが、都道等の都市計画道路は買収や再建築・移転の補償がなされるが、地区計画は制度的には基本的にセットバックである。

先程、道路事業による買収も方法としてはあると回答していたが、国分寺市の財政状況を考えれば、説明しているだけで何ら担保はない。私がこのような説明をしなければ、住民は市が何をしようとしているか気づかないと思う。

どうしてこのように住民に多大な犠牲を強いてまで、この道路を拡幅するのか。路線1本1本について、必要性を説明してほしい。

二点目、「緑と水の回廊」と、6mの道路に具体的に何の違いがあるのか。誰が「緑と水の回廊」をぐるぐる回ると想定しているのか。

三点目、「歩行者の安全性の観点から6mに拡幅する」と記載しているが、道路拡幅の最大のデメリットは通過交通が増え、歩行者の危険性が高くなるというのが、都市計画の常識である。流入抑制策を講じるといっているが、うまくいった事例など一つも無い。なぜ道路を拡幅すると歩行者の安全性が担保できるのか説明してほしい。

事務局：一点目について、「道路拡幅は基本的にセットバックで行う」というご発言があったが、その場合、やはり管理等の面で住民の方への負担が大きくなること、災害時に機能する道路基盤として考えた場合、担保性の面から地区施設として買取り等を行い整備する手法が望ましいのではないかと考える。しかし、いずれの手法にも一長一短あり、一方的にこの場で手法を決めることはできないので、今後、メリット・デメリットを含め、住民の皆様にお話しし、ご理解いただいたうえで決めていくものだと考えている。

二点目について、基礎的な防災機能を持つ道路については、西国分寺駅北口周辺まちづくり協議会（以下「協議会」という。）において、まち歩き等も行い、検討を重ねる中で、重要な路線はどこかを洗い出し、また、消防活動困難区域の考え方も踏まえて位置づけた。

消防活動困難区域とは、消防活動が円滑に行える幅員6m以上の道路からホースの届く

距離、半径 140m以遠のことを指している。この考え方を西国北口に当てはめた場合、東西南北に1本ないし2本の道路が必要だろうということ、また、道路ネットワークについては、全く新しいネットワークを作るのではなく、既存道路網をベースにしたいという意見が多かったことからこの形となった。

三点目、「緑と水の回廊」については、西国分寺駅は、駅周辺に様々な魅力が点在しているが、それらの連続性・回遊性に課題がある点も指摘されており、西国分寺駅周辺の緑と水の資源の回遊性を高めることで、駅周辺全体の魅力を高めていこうとするものである。住民の方々をはじめ、来街者など様々な方が、歩いて楽しめるまちを目指すというものである。

通過交通の流入抑制手法については、現時点で絶対的に効果のある手法はないかもしれないが、日進月歩で様々な新しい手法が考案されており、社会実験等も行われ、効果検証もされているところである。今後、それらの効果や影響を検討しながら地域にあったものを考え、実際に導入する際には、住民の皆様のご意見をおうかがいし、ご理解いただいたうえで設置していくことになる。

参加者：消防活動困難区域を具体的に示すべきだ。

事務局：一般的な考え方では、幅員6mでネットワークされた道路を起点とする。当該区域には幅員 6mの道路ネットワークは無いことから、三方の都市計画道路からホースが届かないところが消防活動困難区域となる。

参加者：その考え方を適用すると、私の住んでいる家の辺りも消防活動困難で、火災があっても放っておかれることになる。しかし、現に消防車は入ってきている。また、一般的な消防車両は幅員 4mでも問題はなく、はしご車が活動できる幅員が6mである。私の家のまわりは第一種低層住居専用地域であり、はしご車は必要ない。

木造密集地域であれば、セットバックして道路を拡幅する必要はあるが、この地域は、東京都が示している総合危険度という指標では、総合危険度2であり、5つのランクがあるうちの、2番目に安全な部類である。逆にセットバックによって建築面積が小さくなると、宅地が密集して延焼の危険性が増す。

このように、矛盾を上げればきりが無い。今の説明を聞いても、なぜ地区内道路を拡幅するのか全く理解できない。

参加者：国分寺市防災マップに記載されている総合危険度の図で、最も危険度が高いとされている富士本一丁目、東元町一丁目の道路幅員は何メートルか。

事務局：4m未満の道路から幹線道路まで様々あり、今ここで一つ一つを明確にお示しすることはできない。

参加者：協議会のメンバーとしてまちづくりの検討を行ってきた。これまで皆さんがどれくらい

懇談会等に出席されているのかはわからないが、お気持ちはわかる。

昨年駅前で起きた火事のこともあり、駅前への緊急車両の動線が課題であり、地区内に基礎的な防災機能を持つ道路が必要だろうということで話し合ってきた。協議会の中で5mでも良いだろうという意見もあったが、緊急車両と他の自動車がすれ違える幅ということで概ね6m程度という値を示した。

この地区の課題を何とかしよう、まちづくりを考えようという機運が高まり、約2年にわたり協議会のメンバーが時間をかけて検討し、皆さんの住んでいる地区に少しでも緊急車両が入りやすくなれば、防災上の課題を解消できればとの思いから、この形になった。2年の検討期間があったのだから、その間に懇談会等に参加して、意見がある方はその時点で言うべきだ。その時に何も言わず今になってというのは、協議会メンバーに失礼だと思う。

計画の一部に対し反対意見もあると思うが、これはあくまでも将来のまちづくりをどうするか、全体的な方向性を考える（案）であり、それに対し、ご意見を出していただきたいと思う。

参加者：本日の説明の中で気になった点がいくつかあり、質問ではなく意見として申し述べる。まちづくり計画（案）概要版の中では、基礎的な防災機能を持つ道路は、概ね6m程度で整備するとあるが、具体的にどの路線が基礎的な防災機能を持つ道路かが明確に示されておらず、参考資料にのみ描かれているというのは、計画として問題があると思うので改善を希望する。

また、「人中心」「緑と水」というコンセプトを掲げる一方で、基盤整備や防災機能の改善も盛り込んでいるのが、計画として一貫性がないと感じる。この地区で検討すべきことは、駅前のアクセス性の改善についてであり、地区全体の道路網も含めて考えるのは、範囲が広すぎると思う。駅前の道路を整備することにより、人の流れが変わり、住民の生活にも影響が出ると思うが、子どもや高齢者の暮らしがどう変わるかが、この計画（案）では言及されていない。「防災」や「駅前」「安全」などは、コンセプトはそれぞれ良いものだと思うが、どこに重点があるのかがわからない。優先順位が違ってしまると、誰もが不満になってしまう。「駅前」が最優先ならば、その整備により人口がどの位増えて、どのような防災対策や交通対策が必要なのかが示されなければ安心して暮らせない。

それらを全て明らかにしたうえで、計画を進めていただきたい。

また、今回の計画は、おおまかな方針であり、今後住民の意見を踏まえて検討していくものなのであれば、幅員の具体的な数値について計画の中に示さない方が良いのではないかと思うので、検討していただきたい。

事務局：いただいたご意見については、協議会とも協議し、対応を検討していきたい。多くの方々からご意見をうかがったうえで計画を検討していきたいと思っている。この説明会でも、たくさんの方々からご意見いただきたい。

参加者：道路拡幅について、買い取りでない場合、その部分の固定資産税は住民が負担することになる。また私道の管理について市の対応は冷たい。私道は個人の土地であり、所有者が管理すべきだという対応である。そうなることを非常に恐れている。

計画道路として位置付けられてしまうと、売却の際に重要事項説明をしなければならなくなる。

また6mという数値を、計画の中から消してもらえないか。行政は、計画として一度決めてしまうと絶対に変更しない。今後もその姿勢を変えることはないと思うので、この段階で対応してもらいたい。

この道路は小さな子供も良く通っている。スピードを出す車も多く、事故も多い。ここでこの計画を反対しないと後悔すると思って意見している。

道路拡幅だけが都市計画ではない。今のままで改良する方法もあるのではないか。

事務局：一度決めたことを変えないというご指摘については、その決定までに多くの方々にご意見をうかがい、様々なプロセスを経ているため、軽々に変えることは難しいという背景もあるが、今回の説明会は、（案）の段階でご説明し、ご意見をいただいて検討するために開催しているものであり、まちづくり計画（案）は変えることができないという前提ではないことをご理解いただきたい。

本日いただいたたくさんのご意見をしっかりと受けとめ、検討していきたいと思う。また、まちづくり計画（案）は、これまで協議会や懇談会の場で、様々なの方々からご意見いただきながら作成してきたものではある。しかしそのプロセスの中で、全ての住民の方々のご意見をうかがうのは難しいので、少しでも多くの方々からご意見をいただいて、まちづくり計画を考えていくために、この説明会を開催している。

多くの方々からご意見をいただき、それを、まちづくり計画に反映できるよう、市と協議会とで努力を重ねていきたいと思う。

参加者：今後、市民が参加できる機会は、まちづくりの集いと国分寺市まちづくり市民会議（以下「市民会議」という。）かと思うが、これらには、どのような方が参加されるのか。

事務局：まちづくりの集いは、まちづくり計画（案）に対していただいたご意見について、市と協議会がどのような見解を出したかということについてご説明するものであり、どなたでも参加いただける。回数については、ご意見の数や内容を踏まえて検討していきたい。まちづくりの集いで意見交換を経て、条例に基づく諮問機関である市民会議に諮る。

市民会議は、まちづくり計画（案）についてどんなご意見をいただき、そのご意見に対しどのような見解で、どう計画に反映させたのかを説明し、その内容でまちづくり計画として決定して良いかどうかを諮るものである。

市民会議が、それまでの経緯等を踏まえ、了となれば、まちづくり計画として決定されるが、まだ議論が足りないという判断となれば、決定には至らず、さらに議論を重ねていくことになる。

市民会議は、有識者や市民等で構成される。市民の皆様は、傍聴という形で参加が可能である。

まちづくり計画は、その地区のための計画であることから、住民の皆様が納得されないまま決定しても、意義はないと思っている。まちづくりの集い等を通じて、今後も意見交換していきたい。

参加者：意見書提出を経て、まちづくり計画（案）の内容が変わる場合、説明会などは開かれな
いのか。

事務局：まちづくりの集いが、いただいたご意見に対する見解とまちづくり計画への対応につ
いてご説明する会となる。

参加者：拡幅の対象になる道路沿道の住民に、世帯ごとに文書等をいただくよう、検討してもら
いたい。

事務局：この計画の中で、明確に幅員等を定めるものではないが、仮に今後の検討の中で拡幅等
を行うと決まった際には、関係する方々に丁寧にご意見を伺ってきたい。

参加者：今回の計画については、これまで不勉強で知らなかったが、署名等を行う中で初めて説
明会に参加することとなった。まちづくりニュースの投函が漏れたり、チラシに埋もれ
て見るができなかったという方もいると思う。関係者に個別にご意見を聞くのは重
要だと思う。

この計画は、おおまかな方向性を定めるものであり、詳細は今後意見をうかがいながら
決めていくということは言っているものの、一方で行政は一度決めたことは
覆さないということは真実だと思っている。

しかし、住民からすれば、買取りなのか、無償提供なのかといった最終的な処遇が決ま
っていなければ、意見の出しようがない。そうすると最悪の事態を想定するしかないの
は当然だと思う。

住民が意識しないまま、不利益をこうむることが決定してしまうことがあってはいけな
いと思う。

意見提出期間としては、5月16日から期間をとっているが、5月26日と5月28

日開催の説明会から、意見書提出の締切（6月5日）までの期間が短いのではないかと。まちづくりの集いの回数も曖昧であり、8月以降も、もっと意見書等のやりとりをすべきではないかと思う。それらが曖昧な中でまちづくり計画の決定が9月であることだけが決まっており、あまり波風を立てないようにして、決定してしまおうというようにも見える。9月決定というのがどの程度の確度のものなのか、意見書やまちづくりの集いによって変わる可能性があるのかをおうかがいしたい。

計画については、個人資産の処遇が決まらなければ、だれもが賛成できる計画にはならないと思う。

事務局：意見書の提出期間等は、条例によって定めているものだが、提出期間後であっても、個別にご意見をうかがう場を設けることも可能と考える。スケジュールについても、これを必ず守らなければならないというものではない。ご意見等を踏まえて、詳細が決まり次第お伝えしていきたい。

個別の処遇については、今の時点で明確にお知らせできる段階ではなく、今後詳細を検討していく段階で、個別にお話を伺っていかないと決められないと考える。その点については、本日いただいたご意見を踏まえて、個別にご意見をおうかがいする対応ができるようにしていきたいと思う。

計画決定の予定が9月とあるが、これも説明会や意見書、まちづくりの集い等の状況に応じて、当然変わっていくものであることをご了承いただきたい。

参加者：地区整備計画の中で地区施設に位置付け、整備する場合、地区施設に位置付けただけでは法的拘束力がない。したがって整備が進まない実態がある。担保性を持たせるために、区などでは助成金を付ける例もあるが、国分寺市は、予算措置をして、買収を行う意思があるのか。

また、地区施設だけでは法的拘束力がないことから、たいていの場合、壁面後退の距離を建築条例で定める。これによって強制力が生まれる。

それから、後退した部分も、建築物の敷地として算定できるとあるが、これは本当か。仮にそうだとすると、庭が小さくなるなど、生活に影響が出る。

事務局：仮に、地区施設として位置付ける手法を用いる場合、確かに法的拘束力は生じないため、何らかの予算措置が必要となるが、市の単費で実施するというのは現実的ではないので、都や国の補助などを活用していくことになると思う。

地区計画における壁面後退と建築基準法第42条第2項の道路後退とは考え方が異なる。地区計画による壁面後退を行った部分は、建築物の敷地として算定でき、延べ床面積については従前のままとするが、建て方に制約が生じる。そのため、一般的には建ぺい率・容積率を上げることも併せて行うことが多い。

参加者：「都市の中庭」に関する取組みは、拡幅以外の項目は、ワークショップなどソフト的なものが多く、具体性を欠いているように思う。「都市の前庭」を早急に整備すべきという考えは共通していると思うので、問題を切り分けて、全体を一度に決めるのではなく、駅前後にそれ以外という順序を踏んだ方が良いのではないか。このままでは計画自体が頓挫しかねないので、そのような手法も検討したらどうか。

事務局：ご指摘の通り、「都市の前庭」については、まちの顔でもあり非常に重要であることから、優先的に取り組むべきだと考えている。「都市の中庭」については、まだ具体性に欠ける面もあるが、今、地区内にコミュニティのための広場や施設が何もない中で、将来この地区のコミュニティのためのスペースをつくりたい、そこでこうしたい、という希望を盛り込んだものである。内容によって熟度が低いものもあるが、計画に位置付けがないものは将来に続いていかないことから、盛り込んでいる。「都市の前庭」の整備の結果も踏まえつつ、段階を踏んで検討していきたい。

以上

西国分寺駅北口周辺まちづくり計画（案）に関する説明会記録概要

日 時：令和元年5月28日（火）19：00～20：50

場 所：いずみホール Bホール

参加者：52名

事務局：国分寺市まちづくり部まちづくり推進課

- 次 第：1) 開会
2) 開催の目的
3) 説明
4) 質疑応答
5) 閉会

配布資料：西国分寺駅北口周辺まちづくり計画（案）概要版

まちづくりニュース第9号

PPT印刷資料

【質疑応答概要】

参加者：「都市の前庭」に住んでいる人は全員立退きなのか、また、何らかの恩恵は受けられるのか。20年～30年後のことになるだろうが、立ち退いた場合に、代替地はあるのか、もしくは金銭的な補償はあるのかといったことが説明されていない。市はどのように考えているのか。

事務局：まちづくり計画は、駅前を含め、この地区全体の大まかな方向性を示すものである。あくまで将来像であり、具体的にどのような事業の形にしていくのかは、次のステップで詳細に検討していくことになると思う。したがって現時点で明確な事業区域は示すことができないが、駅前エリアを整備していくという方向性までは示しているところである。今後、関係する方々とお話をしながら詳細を決めていくことになると思っている。

参加者：どれくらいの予算がかかると考えているのか、その財源はどこなのか。まさか住民に善意で移転してくれということではないだろう。新府中街道をつくるのにも、都は多くの時間とお金をかけてきた。この計画はそれに匹敵する規模のものであると思う。国分寺市は、そんなに財政が豊かなのか。

事務局：このまちづくり計画は、地域の方々の様々な「こうしたい」「こういうまちであってほしい」という希望をまとめたものである。そのような地域の意向があるから実現したいのだと、次のステップで、まちづくり計画をもって市の担当者が都や国の補助を申請し

たり、民間企業や地権者の方々への働きかけを行っていく。この後、地域の意向であるまちづくり計画を根拠として具体的に動いていける段階になる。その結果によって事業の範囲も事業費も変わってくるので、現時点で明確に事業費を示すことはできない。ただし前提として、住民の皆さんに無償で提供を求めるということはない。

参加者：理想は誰にでも語れる。事業費の見通しが立たなければ、都や国に補助を求めることはできないだろう。理想論だけでは何も始まらない。

事務局：もちろん、具体的な事業の計画は必要だが、何も方向性がない中で資金計画などを立てることはできない。具体的な事業計画の前段として、まちづくり計画の中でどんなまちにすべきか考え方をまとめていくということである。

参加者：大まかな方向性が決まったのであれば、概算の事業費が算定できるはずだ。今の時点で、大枠でも良いので事業費を示すのが当然ではないのか。

事務局：事業費を踏まえて計画をつくるべきだというご意見は、これまでの検討の中でも出てきている。しかし、まず将来像なくしては、次にそれを実現するための事業を検討するというステップに進めない。将来像がなければ、その実現のためにどのような事業が最適か選択することも難しい。今、その将来像をどうするかを定める段階であり、また、事業の枠組みや事業費の検討については詳細な各種調査等も必要である。それらを踏まえて今後検討を行っていく。

参加者：住民の負担をはっきりさせずに計画を決めてしまうというのは、順序が違うのではないのか。個人に無償で提供してもらおうことはないという説明があったが、ここはセットバックして土地を無償で提供するように決まっている。矛盾があるではないか。

「緑と水の回廊」も聞こえはいいが、実際には道路が6mに広がって交通量が増えることになる。緊急車両も通れるようになり、防災機能も良くなるのかもしれないが、先に「水と緑の回廊」という言葉を出し、素敵な遊歩道ができるかのような錯覚をさせている。しかし実際には緑も水も通らないと聞いた。それなのになぜ「水と緑の回廊」になっているのか。結局は、車が通りやすく交通量の多い道を造りたいだけではないか。

事務局：「セットバックが決まっている」というご発言について、誤解があると思われるので説明させていただく。仮に、地区計画による壁面後退を導入する場合は、後退部分には建物などは立てられないが、所有はそのままであり、建ぺい率・容積率にかかる敷地面積としても算定できる。したがって建築可能な床面積は従前と同様になるが、私有地でありながら、半公共的な使い方にもなり、管理面を含め課題もあると考える。地区施設として整備する場合は、道路として位置付けることになるが、位置付けただけでは制限がかかることはない。買取り等を行って、道路として整備をしていく。

前提として、拡幅すべきかどうかは、今回のご意見も踏まえて検討していくことになる

と思うが、仮に、この手法を用いて拡幅を行う際には、都市計画道路のように期間を決めて一斉に事業を行っていくのではなく、個々の建物の建て替え等のタイミングで交渉を行っていく。

基礎的な防災機能を担う道路としては、庭先を使って空間だけ担保するよりも、行政が買取り等を行って、基盤として整備していく方が望ましいと考えられる。しかし買取りの場合も、敷地が小さくなってしまいうこともあり、どの手法が良いのかは、関係する方々からお話を聞かないと判断することはできない。

どのような手法を用いるかについては、今後、沿道の住民の方々のお話をおうかがいしながら検討していきたい。

参加者：駅前整備については、国分寺駅北口のように、市主導で行っていくのか、それとも民間等の力も借りながら行っていくのか。

事務局：整備手法等については、現時点では決定していない。どのような手法とするか決めるためには詳細な調査も必要になるが、担当としては、国分寺駅北口と同様にはならないのではないかと考えている。

参加者：この計画が具体化していく中で、個人資産に犠牲を強いられると分かった段階で、強制的な立退きや資産の取上げ等に反対した場合、個人の処遇はどうなるのか。

事務局：駅前交通広場やアクセス道路など、都市計画事業として定めるものについては、一定程度の期間を決めて買収交渉を行っていくが、それ以外の地区内道路などについては、違うやり方となる。一軒一軒、それぞれの建て替え等のタイミングでご意向をおうかがいし、ご協力いただけるところだけを進めていく。何かを強制することはない。

参加者：個人の資産は保全されるということか。

事務局：まず前提として、このまちづくり計画は、あくまでも将来像や方向性を示すものであり、まちづくり計画の決定により、建物や敷地に何らかの具体的な規制がかかるものではない。具体化のための事業については、今後、住民の皆様のご意見をうかがいながら検討していくものである。

参加者：資金が用意できなかった場合、この計画はどうなるのか。事業規模を縮小するのか、なくなるのか。

事務局：事業費については、詳細な調査等も必要であり、現段階でお示しすることは難しいが、それ以前にまず、住民の皆様や地権者の皆様の合意が重要であり、合意なくして事業はあり得ない。

今、将来像として大まかなまちづくりの方向性を示したが、最終的にどのような姿になるか、どのような事業になるかは、今後、地権者の方々を含め関係者で検討を繰り返し

ていく中で見えてくるものだと考える。事業費についても捻出方法を含め、その検討の中で決まってくる。その段階においても、合意が無ければ進めていくことはできない。したがって事業費が集まるかどうかよりも、合意が得られるかどうかのポイントになると考えている。

参加者：キャッチフレーズだけが聞こえが良い。「緑と水の回廊」といっても道路上に緑が植えられるわけがない。なぜ美しい言葉だけで我々を惑わすようなことをするのか。

また、道路を広げるよりも、電柱地中化を推進する方が良い。街がきれいになるし、4m道路でも十分機能できるようになる。合意などと言っているが、現に、国分寺市内には幅員が4mに満たない道路がたくさんあり、これらの建築基準法に基づくセットバックですらまだまだ進んでいない状況を見ても、いつまでたってもこの計画は実現しないと思う。もう少し実現可能な計画を作っていただきたい。

事務局：「緑と水」については、西国分寺の持つ魅力は何かを議論していった時に、それは商業や業務の集積による賑やかさではなく、広い公園があり、史跡があり、子どもが虫取りをするような樹林地が残っている、東京でありながら自然が豊かに残っているのどこさではないかという意見が多かったことから、まちづくりを考えるキーワードの一つとした。

ではそれをキーワードとしたから、道路を全て緑化して事業していくのかといえば、緑化整備によってさらに大規模な事業となってしまう。そのようなハードの整備ではなく、点在する魅力的な自然資源を散策ルートや案内板などで繋ぐことで、歩いて楽しいまちにできないかという考え方であり、ソフト的な施策を主に意図しているものである。

電柱地中化については、電柱が無くなっても、相応の大きさの変圧器が地上に必要となる。また電線だけでなく、各種埋設管を収める工事を行うとなると、幅員4m程度の道路での実現に向けてはハードルが高いと聞いている。

建築基準法第42条2項の道路後退については、市内でなかなか進んでいないかもしれないが、個々のご事情もあることと思う。

防災上の観点からは、幅員6mというのが一般的に示される数値であるが、地域の実情を踏まえて、まず幅員4mだけは絶対に確保するという考え方もあるかもしれない。ご意見を踏まえて、西国分寺駅北口周辺まちづくり協議会（以下「協議会」という。）とともに検討していきたい。

参加者：道路を拡幅するよりも、変圧器の場所を確保する方が簡単だと申し上げている。

事務局：様々なやり方はあるかと思うが、まず、地区全体のまちづくりを検討する中で、この地区の道路基盤が弱いので、防災上、ある程度の基盤整備が必要ではないかという議論があり、一般的な値として概ね幅員6mを示している。

したがって、幅員 6mの道路整備計画を決定するものではないことをご理解いただきたい。

参加者：そこに住んでいない人は、そういう意見を言うだろう。

事務局：この地域に住んでいる方も住んでいない方も含め、様々な方々のご意見を集め、とりまとめたのが、このまちづくり計画（案）である。また今回の説明会も、計画をとりまとめる過程でご意見をいただく機会である。いただいたご意見をもって、今後協議会とも話し合って検討していきたいと考えている。

参加者：立退き等がうまくいかずに、計画がとん挫してしまうのではないかと危惧している。計画決定後のスケジュールについても、期間の幅がかなり広く、今後どうなっていくかがよくわからない。次回までには、目標とする着工時期と、事業完了時期を示してほしい。またその中で何を優先的に行うかも示してほしい。

老後はマンションに住みたいと思っているが、駅前にそれらができるのが 20 年後なのか 30 年後なのかわからないと、自身のライフプランも立てづらい。

駅前の住民を立ち退かせて広場だけをつくるというのでは、理解を得られないと思う。周辺に公園がたくさんある中で、駅前に広場だけ作る意味もないだろう。まずアクセス道路を作らなければ事業が進んでいかないと思う。

まちづくりには時間がかかるのはわかるが、まずどこをやるのかが見えてこないのが問題だと思う。また、市が事業をやらないのであれば、どこがやるのか。民間等を巻き込んで行っていく考えはあるのか。今回はそれらを含めて示してほしい。

事務局：概要版 17～18 ページにもあるが、駅前及びその北側のエリアでは、一戸建て以外の多様な居住スタイルに対応できるような土地利用にしていこうという方向性を示している。

優先度としては、まずは駅前とアクセス道路を優先的に整備すべきと考えている。これは、駅前とアクセス道路を整備せずに、その周辺を整備してしまうと、そちらに交通や人が集中する等の問題が起こってしまうからである。駅前とアクセス道路の整備がきちんと終わって、通過交通等がそちらにシフトした後に周辺の道路や公園等に取りかかる。

駅前は、広場だけをつくるのではない。これまでの検討の中で、駅を出てすぐに、このまちを印象付けるような空間があると良いという議論があり、「都市の前庭」として、人のための広場を設けることとしたが、当然駅の近くには、生活利便機能や一定程度の居住機能も必要だと考えている。概要版 20 ページに、駅前エリアの機能配置のイメージを示しているが、おそらく、広場や施設、基盤等を一緒に整備していく事業になると思われる。

事業については、市単独事業とすることは難しいと思われることから、組合施行や企業と

の連携等、現実的な事業フレームを検討していきたい。

参加者：初めに取りかかるのは駅前だと思うが、全体としての完成はいつ頃になるのか。駅ができてから 40 年が経つ。この計画が完成するまでにはまた 40 年かかるのか。どのくらい先になるのか、おおまかでも良いので知りたい。

事務局：昭和 54 年に策定した西国分寺駅周辺整備基本構想（以下「構想」という。）から 40 年が経ち、実態としてまちが変わっていないということも受け止めて、このまちづくり検討を始めたという経緯もある。早急に取り組んで、より良いまちの姿にしていきたいとは思っている。しかし前提として、土地をお持ちの方、お住まいの方々の合意形成がなされない限り、実現はできない。

合意形成にかかる期間が最大のポイントであり、そのため、現時点では具体的に何年かかるのかということはお示しできない。ただし、この先長期にわたり、このままで良いとは決して思っていないので、今後、将来像の実現に近づけるよう、関係する方々とのお話を進め、庁内の関連部署とも連携を図りながら取組を進めていきたい。

参加者：防災機能の改善や、人が集うまちにしたいという考え方は良いと思う。この計画の実現のためには、一定の土地の取得を行うこと、そのための個別の交渉が必要であるということだが、そうであれば、対象となる道路や土地が決まった段階で、まず事前に交渉を行うべきだと思う。

計画が決まってから交渉を始め、結局交渉が成立しなかった場合、この計画や交渉に費やした時間や費用が無駄になってしまうのではないか。

そもそもおおまかな計画の検討段階であっても、対象となる路線が見えてきた時点で、まずは沿道住民に交渉すべきではないか。

計画を立てたものの実現できなかった場合のリスクをどうお考えか。

事務局：単一の道路を整備するだけの計画であれば、まず関係する方々にご説明し、交渉していく進め方になるかと思う。しかしこのまちづくり計画では、一本の道路を整備するのではなく、全体の道路ネットワークを構築していこうというものである。そこでまず、道路ネットワークの構築が必要であるという方向性を定める段階で、皆様のご理解を得るためにこういったご意見をおうかがいする機会を設けている。

まちづくり計画が決まった後、具体的な事業に向けて、個別にご意見をおうかがいすることは必要だと思っている。ただし今はその前段の、道路ネットワークの必要性についてご理解いただきたいという、整備事業からは大分前の段階である。その時点で全くご理解が得られないのであれば、そこで初めから考え直すことになるかもしれないが、このプロセスは無駄にはならないと考えている。

参加者：今の発言は録音している。最初から考え直すという発言は、白紙撤回ということだ。き

ちんと録音した。今までのことは全て白紙と言うことだ。計画そのものが無かったと同じだ。今の発言はそういうことだ。

事務局：白紙撤回ではない。部分的に考え直すということだ。

これまで約2年をかけて協議会や懇談会を何度も開催し、まちづくり計画（案）をとりまとめたが、それらに出席できなかった方々のご意見も、あらためてこのまちづくり計画に反映していきたいという趣旨である。

そのようにして作ったまちづくり計画（案）であるので、一つの発言をもって、白紙撤回するということとはできない。

参加者：先程から協議会を隠れ蓑にしている。まちづくりで最も悪しき例は、住民同士を対立させて、その隙に市が事業を押し進めることである。学識の先生は、西国分寺のまちづくりを自分のキャリアにしようとしているだけである。市が学識の先生を隠れ蓑にして、計画を押し進めようとするのは絶対に許さない。

事務局：協議会を隠れ蓑であるとか、学識の先生の権威のために、これまで長い期間をかけてきたつもりは全くない。少しでも多くの方々に参加していただき、より良いまちの将来像を考えるために行ってきた検討である。

まちづくりの検討をするためには、有識者の知見も必要である。また協議会には公募委員にもご参加いただいている。様々な立場の方にご参加いただき、もちろん行政職員も入って一緒に検討した。行政が一方向的に決めた計画でないということをご理解いただきたい。

参加者：ご理解しません。

道路の両側の住民には、今まで何の話もなかった。

参加者：9月に、まちづくりを始めるという決定があるとのことだが、例えば駅前の住民、あるいは、セットバックにより無償で土地を提供することになる沿道住民の意見を聞かずに、まちづくりを行うことを決定することは止めていただきたい。

そのまちづくり計画が決定すると、いくら個別にセットバック等に反対したとしても、従わざるを得なくなるのではないか。

まちづくり計画が決まった後、建て替えたい・リフォームしたいとなった時、セットバックを断ることもできるのか。まちづくり計画が決まってしまうと、セットバックしなければ建築の許可が下りなくなるのか。

事務局：まちづくり計画の決定については、9月を目途としているだけである。先ほども申しあげたとおり、このまちづくり計画そのものは、あくまで方向性を決めるものであり、この決定により、即、個人の住宅に規制がかかるものではない。

参加者：この地区は、各敷地の面積が小さいことから、拡幅を行う際、個々の敷地への影響が大きく、賛成する人はごくわずかだと思う。

今この地区での一番の問題は、駅へのアクセス道路が無いことである。そのアクセス道路をどう効率的に整備していくかを考えることが最優先だろう。そのアクセス道路をまず整備し、その後で地区内道路をどうするかを考えていくべきだ。その方が、大風呂敷を広げるよりも、よほど現実的だ。

事務局：今、このまちづくり計画の中で考えている進め方は、まさにご意見いただいたとおりの進め方を想定している。

事務局：現状、駅前へのアクセスルートがないために、地区内に通過交通が入ってきてしまうことが問題だと認識している。駅前へのアクセスルートについては、構造的な検討とあわせて、いかに整備による地区内への影響を抑えるかも考え、計画案で示すルートとした。まずはこの駅前と駅前へのアクセスルートを整備する。それらが整備されると地区内の交通環境も改善されると思われる。それらの変化を踏まえて、防災性と今の生活を守るという両方の観点から、地区内道路をどのようにすべきか、その時点でまた検討しなければならないと考えている。

参加者：先程からしきりに「この計画が決まれば」と発言されているが、条例ができてしまえば、今度は条例を盾に話し合いを進めていくのではないかと懸念している。ましてや条例が決まれば、所有する土地の価値も下がってしまう。売買の際には減価される恐れもある。ここで何かご意見があれば、国分寺市まちづくり市民会議（以下「市民会議」という。）にかけると発言されているが、では市民会議がどのような人で構成されているのかといえば、沿道の関係住民は入っていない。市民会議には、沿道住民や、道路整備によって自宅を撤去しなければならない人も加えていただかなければ困る。

数年前に行ったアンケートだが、地区内住民の30%以上が回答しているとあるが、それは沿道住民のアンケート結果ではない。それを踏まえて検討していただきたい。

事務局：国分寺市まちづくり条例（以下「条例」という。）に基づくまちづくり計画ではあるが、条例を決めるということではない。また繰り返しになるが、まちづくり計画が決定しても、即座に規制がかかるものではない。

市民会議への諮問についても、条例に基づく手続きであるが、どなたでも傍聴は可能である。また市民会議の委員の構成についても条例で定められており、公募委員と有識者で構成されている。

市民会議は諮問を行う場であることから、その前に、このような場で出来るだけ多くのご意見をいただきたいと考えている。

参加者：「緑と水の回廊」について、この辺りは私道が多く、車が通り抜けできないようになっている。車の通行も少ないことから、これ以上拡幅する必要はないと思う。

新府中街道は歩道と自転車道も整備され、花壇もあるので、そちらを「緑と水の回廊」として考えれば良いのではないか。

「都市の前庭」について、六本木ヒルズの例では、金銭的補償を行った上で、再開発ビルに住居を確保したと聞いている。事業者からのそれなりの見返りがなければ地権者も合意できない。このような計画をたてるのであれば、住民一致の合意が無ければ話を進めることはできないと思う。

また住民を置き去りにして、公園をつくったり、セットバックさせるとはいかがなものかと近隣住民とも話している。

防災の観点から幅員 6mが必要とされているが、「緑と水の回廊」のうち東西道路の部分もかなり広い道路が整備されているので、消防を盾にとって南北道路を幅員 6mに拡幅するというのは納得できない。

参加者：「都市の中庭」が広場になるということで驚いている。仮にこの中の土地を売ることになれば、この計画を盾に値引き交渉されると思う。位置づけただけで地価は下がる。位置付けをそもそも無くすか、すでに合意がある部分だけを位置つけてほしい。

事務局：「都市の中庭」や「都市の前庭」等については、どんなまちが良いかという検討の中で出てきた考えを取りまとめて示したものである。説明会の場で、今頂いたようなご意見が出たということを協議会へも報告し、検討していきたい。

参加者：西国分寺駅北口については、昭和 54 年に構想をたてたものの、都市計画の変更をしないまま現在に至っている。今後、駅前の用途地域を変更する場合、南口との整合性を踏まえて、同じような用途地域にするのか。

事務局：今の段階でどのような都市計画とするか、はっきりとお答えできるものではないが、北口の用途地域は第一種低層住宅専用地域であり、様々な規制がかかっている。駅前を何らかの形で整備するにあたっては、現状の用途地域のままでは難しいと考えている。南口は商業地域であるが、参考事例の一つとして考えていきたい。

参加者：昭和 54 年の構想策定当時は、南東側に計画がなかったが、その後、開発がなされている。そちらの用途地域も参考にするのか。

事務局：それらも含め、事例として考えたい。

参加者：概要版 20 ページにあるイメージ図では、広場の部分に交流機能、景観機能、サービス機能が重複しているが、これはどういうことか。

事務局：交流機能、景観機能、サービス機能を持った広場をイメージしている。

参加者：府中街道からのアクセスでは、高架下の高さが4.5m確保でき、大型消防車やはしご車が入ってこられるのは、イメージ図に示す駅前の1箇所だけである。この通りは拡幅する予定なのか。

事務局：駅前への緊急車両の通行を考えると、鉄道が一つのハードルとなることは否めない。通行可能な場所は非常に重要であるので、拡幅という方向性もあり得る。

参加者：都市計画決定されるまでには、都市計画審議会等も必要になってくると思うが、スケジュールについてはどうお考えか。

事務局：本日、様々なご意見をいただいたことを、まず受け止めた上で考えていかなければならないと思っている。

また前提として、まちづくり計画は、あくまでもまちづくりの方向性について共有するという性格のものである。その共有があって、その後の都市計画決定という段階となる。まちづくり計画についても、皆様の合意なくして決定は難しいと考えている。

先日来、概ね幅員6mと記載している箇所について特に議論となっているが、まちづくり計画という性格を踏まえれば、例示といえども詳細に示しすぎた感もある。一方で多くの方々に関心を持っていただいたことは、非常にありがたいことだと思う。

いただいたご意見を踏まえて、まちづくり計画を精査し、決定する目安として9月と示しているが、その上で、そこから、都市計画が決定するまでには、かなりの時間がかかると思っている。まちづくり計画の後という一つの目安として、令和2年度以降とお示ししている。

参加者：実現化に向けて、行政がやるべきことと地権者がやることがある。都市計画の決定は行政がすべきことであり、都市計画で用途地域や建ぺい率等が決まらなければ、民間は何もできない。先に住民の合意をとの発言をされているが、では地権者が希望する用途地域や建ぺい率を決めたら、その通りに変えられるのか。それはおかしい。

事務局：まず、まちづくり計画について、皆様が共有できる内容としていくことが先になるが、その後の実現化の取組みとしては、駅前について都市計画を定めることが早急に取り組まなければならない課題だと考えている。

地域に密接する部分については、多々ご意見があると思うが、駅前の今の状況が適切なのかという部分については、多くの方に共有いただけたらと思う。その点について共有されたならば、駅前だけでも先行して取り組んでいく必要があると考えている。

以上