

## 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ことか。

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：そうすると個人の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、こちらでも約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、検討してほしい。

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いきたい。

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