

# 羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する検討報告書

【本編】

令和5年11月

羽村市

2023.11.14

## 目 次

はじめに.....	1
第1 土地区画整理事業以外の整備手法を取り入れられるかどうかの検討.....	2
1. エリア分け及びエリアごとの概要.....	2
2. 検討方法（評価手順）.....	5
3. 評価結果の概要.....	10
第2 土地区画整理事業における工夫策の検討.....	20
1. 概要.....	20
2. 検討の視点・事業実施上の工夫策の検討.....	21

## 別 添

- 資料 1 検討エリア分け図
- 資料 2 「整備手法が変更可能な整備水準」に基づく評価
- 資料 3 区画道路率図
- 資料 4 主要道路充足率図
- 資料 5 宅地接道率図
- 資料 6 消防活動困難区域率図
- 資料 7 公園誘致距離充足率図
- 資料 8 「目指すべき整備完了水準」に基づく評価
- 資料 9 その他の評価項目

## はじめに

令和4年6月に設置した「羽村駅西口土地区画整理事業に関する検証会議」では、市から検証会議に提出した資料や、現地視察により確認した羽村駅西口地区におけるインフラの脆弱性などの現状を踏まえ、羽村駅西口地区においては都市基盤整備が必要であるとの共通認識を持った。そのうえで、都市基盤整備の手法等のメリット、デメリット及び実現性などについて整理が行われた。令和4年12月には「羽村駅西口土地区画整理事業についての提言書」が取りまとめられ、市に提出された。

市では、この検証会議からの提言を尊重し、令和5年2月に「羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する基本方針」（以下「基本方針」という）を公表した。

その内容は、羽村駅西口地区について、JR 青梅線羽村駅を中心とした利便性の高い駅前市街地の再編を図るとともに、都市施設と自然環境が調和した市街地の再生を図るため、また、道路、交通広場、公園等の良好な居住環境の確保により、公共の福祉の増進に資するため、羽村駅西口地区の都市基盤整備は、引き続き必要であるとの認識に立ち、今後の方針として、都市基盤整備の整備手順や事業費削減の方策を検討しながら、現行の整備手法である土地区画整理事業をベースに事業を進めていくこととした。

また、土地区画整理事業以外の整備手法について、エリアの特性を考慮し、地区の一部に取り入れることができるかどうかについても検討することとした。

市では、この基本方針に基づき、本年4月から検討を行い、その内容について本報告書を取りまとめた。

なお、本報告書は、基本方針で示された内容について検討した結果をまとめたものであり、羽村駅西口地区の都市基盤整備の今後の方向性について結論づけているものではない。

本文中の《資料》については、別添【資料編】を参照願いたい。

## 第1 土地区画整理事業以外の整備手法を取り入れられるかどうかの検討

### 1. エリア分け及びエリアごとの概要

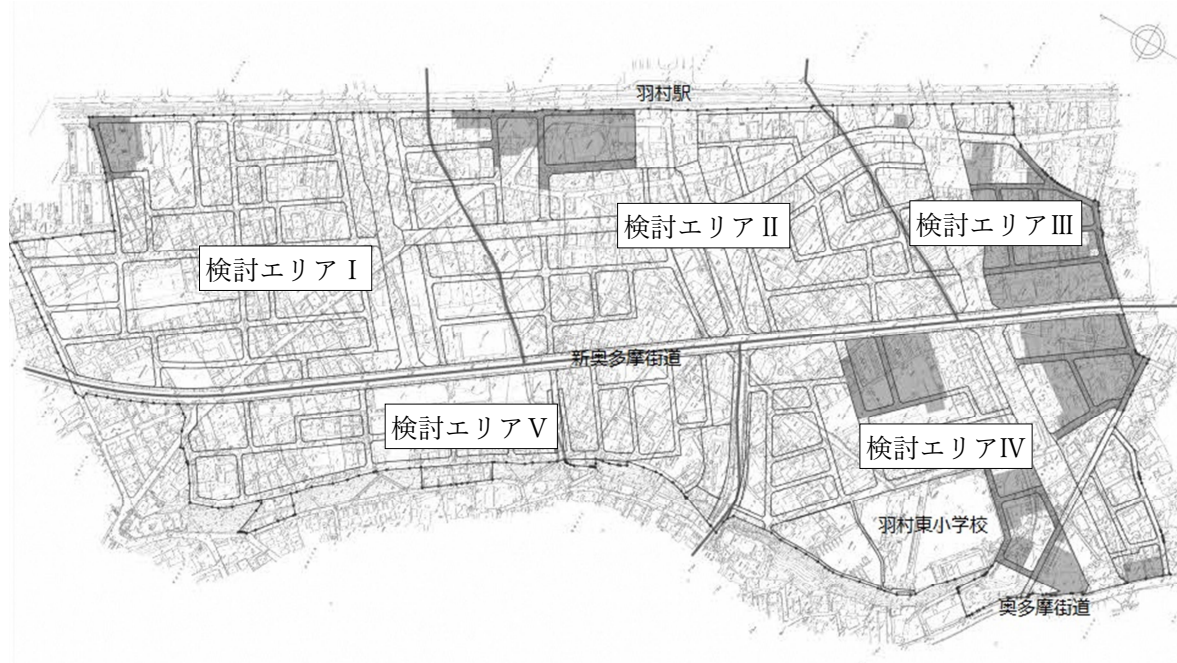
羽村駅西口土地区画整理事業に関する検証会議からの「土地区画整理事業以外の整備手法について、例えばエリアの特性を考慮し地区の一部に導入することで、地域住民の負担軽減や事業費の抑制が図られ、かつ、一定レベルの都市機能の向上を図ることができるかどうかについても検討されたい」との提言を受け、「羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する基本方針」では土地区画整理事業以外の整備手法について検討することとした。

本報告書第1では、土地区画整理事業をベースに事業を進めていく中で、地区の一部について他の整備手法を取り入れることができるかどうかを検討するため、羽村駅西口地区を5つのエリアに分けて検討を行った。

#### (1) エリア分けの方法《資料1》

羽村駅西口地区は既成市街地であり、現況道路に沿って建物が建ち並んでいることから、エリア分けに当たっては、原則として既存道路を境界として区割りをを行うこととし、都市計画道路の整備区域を考慮して、IからVの5つのエリアに分けた。

【エリア分け図】《資料1》



## (2) エリアの概要

### 【検討エリアⅠ】

新奥多摩街道と JR 青梅線に挟まれた地区のうち、青梅寄りのエリア（羽東一丁目）。

〈現況〉

- ①福生都市計画道路 3・4・15 号線、7・5・1 号線及び福生都市計画公園（介山記念館公園）の整備を計画している。
- ②羽村駅西口土地区画整理事業の優先整備地区「しらうめ保育園周辺地区」において、平成 28 年度から土地区画整理事業による整備を行っており、しらうめ保育園の移転が完了している。
- ③整備着手範囲に長期中断権利者が存在する。

### 【検討エリアⅡ】

新奥多摩街道と JR 青梅線に挟まれた地区のうち、羽村駅前を含む中央のエリア（羽東一丁目）。

〈現況〉

- ①福生都市計画道路 3・4・13 号線、7・5・1 号線及び羽村駅西口駅前交通広場の整備を計画している。
- ②羽村駅西口土地区画整理事業により、平成 19 年度から平成 23 年度にかけて駅前交通広場の暫定整備を行い、計画面積の約半分（青梅側）において暫定形ロータリーの使用を開始している。
- ③羽村駅西口土地区画整理事業の優先整備地区「羽村駅前周辺地区」において、主に駅から青梅寄りの箇所で、西多摩農業協同組合店舗周辺を含め線路際周辺の整備を行っている。
- ④整備着手範囲に長期中断権利者が存在する。
- ⑤基本方針において、交通結節点である駅前広場の整備を優先的に実施できるよう取り組むとしている。

### 【検討エリアⅢ】

新奥多摩街道と JR 青梅線に挟まれた地区のうち、福生寄りのエリア（羽東一丁目・川崎一丁目）。

〈現況〉

- ①福生都市計画道路 3・4・12 号線及び 7・5・1 号線の整備を計画している。
- ②羽村駅西口土地区画整理事業の優先整備地区「川崎一丁目エリア」において、3・4・12 号線から福生側の地区（川崎一丁目部分）は土地区画整理事業による整備が概ね完了している。
- ③整備着手範囲に長期中断権利者が存在する。
- ④基本方針において、羽村大橋や奥多摩街道の渋滞解消、生活道路への通過車両の流入抑

制を図るため、羽村大橋と羽村街道を結ぶ福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備に取り組むとしている。

#### 【検討エリアⅣ】

新奥多摩街道からあきる野側の地区のうち、「お寺坂」を境界とした市立羽村東小学校を含む福生寄りのエリア（羽東二丁目・川崎四丁目）。

〈現況〉

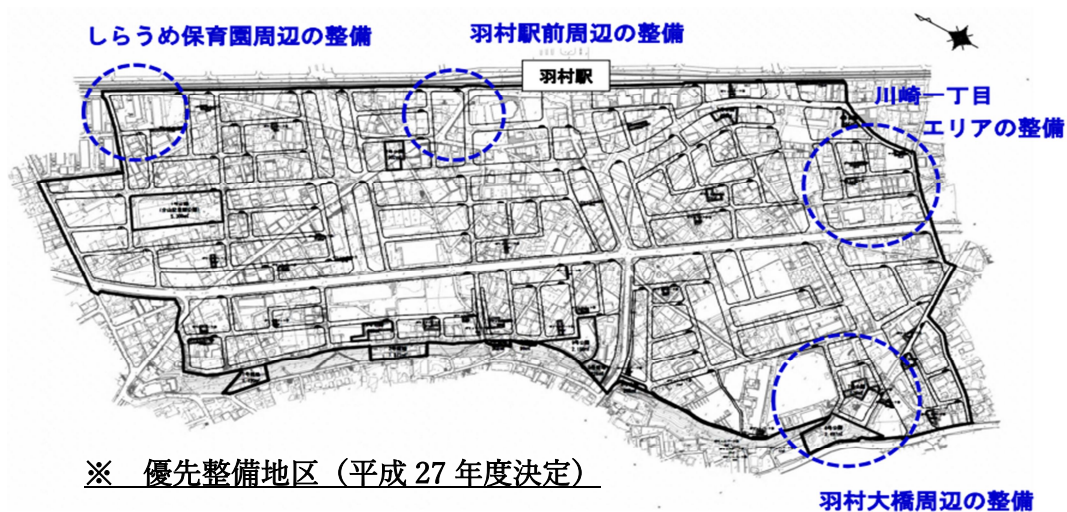
- ①福生都市計画道路3・4・12号線、3・4・13号線（お寺坂の拡幅）を計画している。
- ②羽村駅西口土地区画整理事業の優先整備地区（※）「羽村大橋周辺地区」において、現在、土地区画整理事業による整備を進めており、連続的に建築物の移転等を実施している。整備済み面積は約4割程度。
- ③整備着手範囲に長期中断権利者が存在する。
- ④基本方針において、羽村大橋や奥多摩街道の渋滞解消、生活道路への通過車両の流入抑制を図るため、羽村大橋と羽村街道を結ぶ福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備に取り組むとしている。

#### 【検討エリアⅤ】

新奥多摩街道からあきる野側の地区のうち、「お寺坂」を境界とした青梅寄りのエリア（羽東二丁目）。

〈現況〉

- ①福生都市計画道路3・4・13号線（お寺坂の拡幅）及び福生都市計画緑地（稲荷緑地）の整備を計画している。
- ②稲荷緑地の崖線に接しており、崖線沿いは一部土砂災害警戒区域（イエローゾーン）が含まれる。また、稲荷緑地の傾斜地で宅地開発されている箇所は、羽村駅西口土地区画整理事業施行地区に含んでおり、土地区画整理事業による移転により緑地の復元を計画している。
- ③優先整備地区ではないが、既に仮換地指定をしている土地がある。



## 2. 検討方法（評価手順）

### （1）エリア評価の手順

エリアごとに土地区画整理事業以外の整備手法を取り入れることができるかどうかの評価にあたっては、東京都が平成14年3月に策定した「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン」を参考とし（※）、以下の手順で評価を行うこととした。

※ 東京都のガイドラインは、大田区、世田谷区、中野区など周辺区部において、土地区画整理事業を施行すべき区域として都市計画決定されたものの、長期間事業化に至っていない（着手できていない）区域の見直しに関するガイドラインである。既に事業認可を受けて事業を施行中の羽村駅西口地区とは事例が異なるが、施行中の土地区画整理事業に係る基準は事例が少ないため、本ガイドラインを参考として評価を行った。（以下「都のガイドライン」という）

#### 【評価手順】

- 手順1：当該エリアの状況が「整備手法が変更可能な整備水準」を満たしているか
- 手順2：整備手法を変更した場合に整備後の状況が「目指すべき整備完了水準」を達成できるか
- 手順3：検討過程における「その他の評価項目」を達成できるか

#### 【説明】

土地区画整理事業から他の整備手法への変更の可否についての判断基準となる整備基準を「整備手法が変更可能な整備水準」（手順1）として設定し、他の整備手法に変更した場合に達成すべき整備水準を「目指すべき整備完了水準」（手順2）として設定する。

東京都ガイドラインにおいては、他の整備手法に変更しようとする場合には、原則としてエリアの現況が「整備手法が変更可能な整備水準」のすべての項目を満たしていることが必要であるとしている。そのうえで、整備手法を変更する場合には、整備後のエリアの状況が「整備完了水準」を達成することを目指すものとされている。

また、今回の検討過程においては、羽村駅西口土地区画整理事業の状況や、羽村市が令和5年2月に決定した「羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する基本方針」を踏まえ、追加の評価項目についても補足的に取りまとめた(手順3)。

## (2) 各評価基準の項目設定

### ア)「整備手法が変更可能な整備水準」(手順1)

都のガイドラインでは、エリアの現況(※)が、以下①～⑤の項目すべてに該当する水準であること、としている。

※ 羽村駅西口地区では、既に一部で土地区画整理事業による整備を進めている状況であるが、本検討作業では、原則として、土地区画整理事業による整備前の状況をベースに評価を行った。

#### ①区画道路率：15%以上

エリア内の従前の区画道路(都市計画道路を除く建築基準法第42条各項の規定に該当する道路)面積がエリア面積に対して15%以上であること。

なお、都のガイドラインでは、都市計画道路は幅員6mの区画道路として換算することを可能としている。

✓本検討作業では、新奥多摩街道(都市計画道路)を6m道路として換算して算出した。

#### ②主要道路充足率：30%以上

幅員6m以上の道路からの距離が30m以内の区域の面積がエリア面積の30%以上であること。

#### ③宅地接道率：80%以上

宅地面積のうち幅員4m以上の道路に間口2m以上接している面積の割合が80%以上であること。

なお、周辺に空き地があり安全上支障のない宅地や、敷地延長により接道する宅地についても参入する。

#### ④消防活動困難区域率：10%未満

幅員6m以上の道路からの距離が140m以上の区域の面積がエリア面積に対して10%未満であること。

#### ⑤公園整備評価(公園誘致距離充足率)：80%以上

エリア内の公園又はその周辺地区の公園から誘致距離250m以内の範囲の面積が、合計してエリア面積の80%以上に達していること。ただし、地域住民に開放されている境内地や市が管理している多目的広場などは公園に代替するものとみなしてよい。

✓本検討では、都市公園(介山公園)のほか、稲荷神社の境内地、羽村市が所有又は管理している広場等を含め「公園」とした。

### イ)「目指すべき整備完了水準」(手順2)

整備後のエリアの状況が、以下①～⑨の各項目にすべて該当する水準であること。

整備手法(※)ごとに、整備完了後の状況が一定レベルの都市機能を有する「目指すべき整備完了水準」を達成することができるか否かの評価を行った。



※ 評価する整備手法については、羽村駅西口土地区画整理事業に関する検証会議からの提言において考察されている手法とした。ただし、「市街地再開発事業」については、建築物の高層化や土地の共同化を行う市街地整備の手法であり、土地区画整理事業と併せて実施することはありうるが、各エリアの代替手法となるものではないため除外した。

①都市計画道路整備率：100%

エリア内に計画している都市計画道路がすべて整備済みとなること。

✓本施行地区内には、福生都市計画道路3・4・5号線、3・4・12号線、3・4・13号線、3・4・15号線、7・5・1号線の5路線を計画しており、3・4・5号線（新奥多摩街道）のみが整備済みである。

✓本検討においては、上位計画で決定されている都市計画道路に関しては、施行地区外を含めた道路の連続性の観点や他機関との協議を経て変更の可否が判断されることなどから、都市計画道路の廃止や変更はしないことを前提とする。

②区画道路率：16%以上

③区画道路の幅員：4m以上

エリア内のすべての区画道路の幅員が4m以上であること。

④隅切り整備

道路交差部に適切な隅切りが設置されること。

⑤主要道路充足率：38%以上

⑥宅地接道率：100%

⑦行き止まり道路の整備

原則として区画道路の両端が他の既存道路に接道し、道路の通り抜けが可能なこと。

ただし、以下のいずれかに該当する場合は、袋地状道路でも止むを得ないものとする。

ア 袋地状道路の延長が35m以下であること。

イ 幅員が6m以上であること。

ウ 35m以内ごとに自動車の転回場が設けられていること。

⑧消防活動困難区域率：0%

⑨公園整備評価（公園面積）：3%以上

エリア面積から生産緑地の面積を控除した面積の3%以上を公園として確保すること。

ウ) その他の評価項目〈整備手法の検討〉(手順3)

①仮住まいをされている方等への仮換地先への返地の優先

羽村駅西口土地区画整理事業の施行により、現在、仮換地指定を受けている権利者が、仮換地先の整備が完了していないために仮住まいをされている状況について、仮換地先への返地を早期に行えるか。

仮換地先の整備に直接関係しないエリア（エリアV）についても、当該エリアでの整備手法の変更等により、他のエリアに影響する場合はその旨を記載した。

## ②福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備

優先整備の重要度の高い福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備を行えるか。

福生都市計画道路3・4・12号線の整備に関係しないエリア（エリアⅠ・Ⅱ・Ⅴ）についても、エリアⅢ・Ⅳでの整備手法の変更等により、他のエリアに影響する場合はその旨を記載した。

## ③駅前交通広場の早期整備

優先整備の重要度の高い羽村駅前の交通広場の早期整備を行えるか。

交通広場の整備に関係しないエリア（エリアⅡ以外のエリア）についても、エリアⅡでの整備手法の変更等により、他のエリアに影響する場合はその旨を記載した。

## ④土地区画整理事業以外の整備手法の実現可能性

各整備手法の各エリアへの取り入れ・実施上における課題。

実際に他の整備手法を各エリアに取り入れることができるか、実施した場合に整備を進めることができるか。

## ⑤事業期間の短縮

整備が完了するまでの期間の短縮や事業効果の早期発現が図られるか。

## ⑥事業費・市費負担の軽減

整備に係る市の負担額の軽減が図られるか。

## ⑦土地区画整理事業以外の整備手法の考慮事項

羽村駅西口地区の特性等から考慮すべきと考えられる事項について記載した。

## (3) 都市基盤整備手法の概要〈参考〉

本検討作業で評価の対象とした都市基盤整備手法の概要は、以下のとおり。

### ア) 土地区画整理事業

公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業。

### イ) 修復型の区画整理

整備された幹線道路に囲まれ、ある程度の道路網が形成されている市街地等において、全面更新型の区画整理ではなく、幅員4m未満の道路や行き止まり道路の解消等を行うことにより、必要最低限の基盤整備と土地利用の整序を図る区画整理事業を指す。

※「小規模かつ短期間で完成する事業を連鎖的に行う取組み」(H19 社会資本整備審議会『あたらしい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申)』)

「既存道路を極力活用した行き止まり道路の解消など最小限の基盤整備」(H29.2 国土交通省『柔らかな区画整理事例集』) など。

## ウ) 沿道整備街路事業

土地区画整理事業を活用した都市計画道路整備を推進する事業。

街路事業として事業化した都市計画道路の一部区間とその沿道を施行地区とする、個人同意施行による土地区画整理事業である。

直接買収方式による事業が難しい区間において、道路沿道周辺の転出希望者から買収した土地と都市計画道路区域内の残留希望者の土地を、換地手法を用いて入れ替えることで、都市計画道路や取付道路の用地を確保する。街路事業の認可が必要となるとともに、土地区画整理法の個人施行による土地区画整理事業であることから、関係者全員の同意を得て土地区画整理事業の事業認可を受けることが必要となる。

## エ) 狭隘道路整備等促進事業

安全な住宅市街地の形成を図るため、地方公共団体が実施する狭隘道路のセットバック、敷地の共同化・一部道路化等による無接道敷地の解消を図る事業。

国の社会資本整備総合交付金の事業に位置付けられており、地方公共団体が「狭あい道路拡幅整備促進計画」を作成して事業を実施する場合は、拡幅整備のための用地の取得、築造、舗装に要する費用や門、塀等の移設に要する費用等の2分の1が国の交付金の対象となる。

## オ) 地区計画制度

地区計画は、建築物の建築形態、公共施設の配置などから、それぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための都市計画である。

住民参加の観点から、公聴会の開催や縦覧の手続を経て定めることとされている。

地区計画には、建築物の用途や形態・意匠の制限、容積率の最高限度・最低限度・建ぺい率制限、敷地面積の最低限度、建築物の高さの最高限度・最低限度、壁面の位置、外壁後退等を定めることが可能であり、これにより地区計画区域内において建築制限がかかることとなる。

## (参考) 市街地再開発事業

敷地の共同化を伴う建築物の更新整備と公共施設の整備を一体的に行う事業。

市街地内の土地利用の細分化や老朽化した木造建築物の密集、十分な公共施設がないなどの都市機能の低下がみられる地域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的としている。

### 3. 評価結果の概要

評価結果の概要は以下のとおりである。

なお、各評価基準に基づきエリアごとに評価した内容の詳細については、それぞれ資料編《資料2・8・9》参照。

#### (1) 「整備手法が変更可能な整備水準」による評価《資料2》

都のガイドラインでは、土地区画整理事業から他の整備手法へ変更する場合の判断基準となる水準を「整備手法が変更可能な整備水準」として設定している。

5つのエリアについて、整備前の状況が「整備手法が変更可能な整備水準」を満たすかの評価を行ったところ、すべてのエリアにおいて、当該水準を満たしていないという結果となった。

市街地としての基礎的な基盤整備が整っていないため、基本的な面的市街地整備手法である土地区画整理事業の継続が望ましいとされる地区であることを示している。

《表3-1》整備手法が変更可能な整備水準

	整備手法が変更可能な整備水準をすべて満たすか
エリアⅠ	×
エリアⅡ	×
エリアⅢ	×
エリアⅣ	×
エリアⅤ	×

#### 【評価項目ごとの概要】

##### (a) 区画道路率：15%以上（資料3）

エリアⅠとⅣは基準を満たさず（×）、エリアⅡ・Ⅲ・Ⅴは満たしていた（○）。

##### (b) 主要道路充足率：30%以上（資料4）

エリアⅣは基準を満たさず（×）、その他のエリアは満たしていた（○）。

##### (c) 宅地接道率：80%以上（資料5）

どのエリアも宅地接道率が低く、すべてのエリアが基準を満たさない結果となった（×）。

##### (d) 消防活動困難区域率：10%未満（資料6）

どのエリアも「幅員6m以上の道路からの距離が140m以上の区域（消防活動困難区域）」はなく、すべてのエリアが基準を満たす（○）結果となった。

ただし、本評価については、幅員6m以上の道路に消防車両を配置して消火活動を行える範囲を想定した基準であるが、本地区の地形上、該当道路からの直線距離での消火活動が困難な箇所が存在する。参考に、お寺坂や奥多摩街道沿いの傾斜地の状況を加味した評価も行ったところ、エリアⅣでは、基準を満たさない（×）結果となった。

なお、本基準は、消火設備の有無等は考慮していない基準であり、災害時を想定した災

害危険度判定の基準（震災時に活用可能な消防水利等を考慮した基準）とは異なる。また、羽村駅西口地区は、既成市街地であり建物が建ち並んでいることから、消防車両からの直線距離で消火活動を行えない状況も多いと捉えている。

(e) 公園整備評価（公園誘致距離充足率）：80%以上（資料7）

エリアⅢ・Ⅳは満たさず（×）、エリアⅠ・Ⅱ・Ⅴは基準を満たす（○）結果となった。

## (2) 「目指すべき整備完了水準」による評価《資料8》

「都のガイドライン」では、他の整備手法に変更した場合に達成すべき整備水準を「整備完了水準」として設定している。この水準を達成している手法は、一定レベルの都市機能の向上が図れるものである。

整備手法ごとに、その手法による整備によって「目指すべき整備完了水準」を達成することができるかの評価を行った。

「土地区画整理事業」は全エリアにおいて基準をすべて満たす（○）が、他の整備手法については、「△」「×」となった。

《表3-2》目指すべき整備完了水準

目指すべき整備完了水準をすべて満たすか					
	エリアⅠ	エリアⅡ	エリアⅢ	エリアⅣ	エリアⅤ
整備前の状況	×	×	×	×	×
a.土地区画整理事業	○	○	○	○	○
b.修復型の区画整理	△	△	△	△	△
c.沿道整備街路事業	×	×	×	×	×
d.狭隘道路整備等促進事業	×	×	×	×	×
e.地区計画制度による整備	×	×	×	×	×

### 【整備手法ごとの概要】

(a) 「土地区画整理事業」

全ての項目を満たすため、「○」となった。

(b) 「修復型の区画整理」

整備手法としては土地区画整理事業であり、すべての項目を満たすような設計を行うことは可能と考えられるが、いわゆる「修復型の区画整理」が想定する最小限の整備のみを行う土地区画整理事業とするのであれば、「目指すべき整備完了水準」は満たさないと考えられるため、評価としては「△」となった。

(c) 「沿道整備街路事業」

「都市計画道路率」、「区画道路率」、「主要道路充足率」は満たすが、それ以外の項目を満たすことはできないため、「×」となった。

(d) (e) 「狭隘道路整備等促進事業」及び「地区計画制度による整備」

この2つは、実施する整備内容はほぼ同じであり、同じ評価となる。

都市計画道路の整備を行う整備手法ではないため、都市計画道路を含むエリア（I～IV）では、「都市計画道路率」を満たさず「×」となった。

また、「宅地接道率（未接道宅地の解消）」、「行き止まり道路の整備」の項目については、狭隘道路の拡幅という基本的な整備内容だけでは解決できない、あるいは一部権利者の任意の協力を要件とするため「△」となった。「公園整備」については、基本的な整備内容だけでは解決できないため「×」となった。

注) 土地区画整理事業から整備手法を変更する場合には、現行の事業計画を変更する必要があるため、まず、事業計画変更を行い、次に都市計画変更を行うことになるため、相当な時間を要し、仮住まいをされている方等への返地ができなくなる。

**【事業計画変更について】**

事業計画において定めた設計の概要の変更をしようとする場合（政令で定める軽微な変更を除く。）においては、その変更について、都道府県にあっては国土交通大臣の、市町村にあっては都道府県知事の認可を受けなければならない。（土地区画整理法第55条第12項）

**【都市計画決定権者について】**

土地区画整理事業に関する都市計画は、政令で定める大規模なもの（※）であって、国の機関又は都道府県が施行すると見込まれるものに限り都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。（都市計画法第15条第1項第6号）

**【大規模なもの（※）】**

施行区域の面積が50haを超えるもの（都市計画法施行令第10条第1項第1号）

**(3) その他の評価項目《資料9》**

整備手法の検討に資するため、本地区において、特に考慮すべき事項について取りまとめた。

資料9の評価では、それぞれの評価項目について、達成される場合は「◎」、概ね達成される場合は「○」、一部しか達成されず部分的な達成にとどまる場合は「△」、ほとんど達成できない場合は「×」として記載した。評価対象エリア外への影響を考慮した項目は（ ）で記載した。実際に検討する中では、明確に4つの評価結果に振り分けられない内容も多くあったため、評価に併せて説明文を記載した。

## 【評価項目ごとの概要（補足含む）】

### ①仮住まいの方等の仮換地先への返地の優先

土地区画整理事業では仮換地先への早期返地を優先事項として進めているところであり、概ね達成される「○」。修復型の区画整理では、換地設計の工夫により返地できる可能性はあるが、その場合でも換地等を見直す間の期間が生じるため、「△」の評価となった。

その他の整備手法については、土地区画整理事業による整備が進んでいるエリアⅠ～Ⅳにおいて、土地区画整理事業以外の整備手法に変更すると羽村駅西口地区全体の換地設計を見直し、新たな土地区画整理事業の事業計画の作成が必要となることから、事業を一時中断することとなり、仮住まいの方の仮換地先を整備できなくなることから、「×」の評価となった。個々の権利者と再度調整し、可能であれば仮換地先を個別に見直すことや、市費で当該土地を購入させていただく（羽村駅西口地区には戻れなくなる）等の交渉をしていくこととなる。また、直接仮換地先の整備に関係しないエリア（エリアⅤ）での整備手法の変更であっても、地区全体の換地設計を見直し、新たな土地区画整理事業の事業計画を作成するため、事業を一時中断する必要が生じることから、仮住まい中の方の返地時期に影響が生じることから、「(△)」の評価となった。

### ②福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備

福生都市計画道路3・4・12号線については、土地区画整理事業による整備を進めている最中であり、土地区画整理事業で進める場合の評価は「◎」となった。

同路線の該当エリアⅢ、Ⅳにおいて他の整備手法（「沿道整備街路事業」）に変更することは道路計画線形内の権利者全員の同意が前提となり整備完了時期を遅らせる要因となる。同時に街路事業の認可が前提となるが、将来の都道として、既に事業に着手している中で、早期完成の困難性が高まることが懸念されるため、「沿道整備街路事業」については「△」となった。ただし、沿道整備街路事業への変更が困難であることは下記④の評価のとおりである。

また、「狭隘道路整備等促進事業」及び「地区計画制度による整備」は都市計画道路の整備を目的とした整備手法ではないため、「×」となった。福生都市計画道路3・4・12号線の整備を行うには別途街路事業等を行っていく必要がある。

福生都市計画道路3・4・12号線の整備に関係しないエリア（エリアⅠ・Ⅱ・Ⅴ）での整備手法の変更であっても、事業の進捗に影響することは上記①同様であるため、これらのエリアでは、土地区画整理事業以外の手法の評価は、「(△)」となった。

### ③駅前交通広場の早期整備

羽村駅西口土地区画整理事業では、既に暫定形ロータリーの整備は行っているが、完成形となる駅前交通広場の整備や駅前通りを含む周辺の整備については、現在の計画では、福生側の街区や道路整備を先行して行ってからからの整備となる計画である。土地区画整理事業では、駅前周辺を優先整備地区に位置付けて、早期整備を目指しているところであり、「○」の評価となった。

一方、土地区画整理事業以外の整備手法で行う場合は、交通広場計画線内の土地（沿道整備街路事業であれば、計画線周辺において、必要となる面積の土地）を用地買収する必要があるが、現時点で買収可能という見込みがある状況ではない。整備手法の変更の可否を判断するためには、権利者との交渉を一から始めることとなる。整備手法の変更にかかる諸機関との調整、認可等の手続等の期間も考慮する必要がある。このため、エリアⅡでは、「沿道整備街路事業」については、「△」の評価となった。ただし、沿道整備街路事業への変更が困難であることは下記④の評価のとおりである。

「狭隘道路整備等促進事業」及び「地区計画制度による整備」が都市計画道路の整備を行わないことは上記②同様であり、評価は「×」となった。

駅前交通広場の整備に関係しないエリア（エリアⅡ以外のエリア）の整備手法の変更であっても、事業の進捗に影響することは上記①同様であるため、これらのエリアでは、土地区画整理事業以外の整備手法の評価は、「(△)」となった。

#### ④各整備手法の実現可能性

※ 各整備手法を各エリアに取り入れられるか・実施上における課題

実際にその整備手法を各エリアで取り入れることができるか、実施した場合に整備を進めることができるかについて検討した。この項目については、全エリアにおいて同じ評価となった。

#### 〈土地区画整理事業〉・〈修復型の区画整理〉

土地区画整理事業による整備では、現在、羽村駅西口地区内の関係権利者の協力をいただきながら、建築物の移転や道路の築造工事等を進めているため評価は「○」となった。実施にあたっては、羽村駅西口地区は、既成市街地であるため、移転に係る期間が長期化しないよう、集団移転手法を取り入れて整備を進めており、特に権利者の合意形成が重要となる。

修復型の区画整理についても同様であるが、設計する内容により規模が異なる。また、取り入れる段階においては、施行地区全体の換地設計の見直し、土地区画整理事業の事業計画変更を含む諸計画類の変更の検討、諸機関との協議などを経る必要がある。このため、評価は「△」となった。

#### 〈沿道整備街路事業〉

沿道整備街路事業を取り入れるには、新たに対象路線の街路事業の認可と、個人施行としての土地区画整理事業（※）の認可を受ける必要がある。これには権利者の全員同意が原則となる。この整備手法は、都市計画道路の一部区間について取り入れるケースが典型的である。この場合においても、土地の売却希望者と残留希望者の意向が合致して、施行区域の設定の可否（残地の問題等）をクリアする必要がある。

なお、将来都道となる路線（現計画では、福生都市計画道路3・4・12号線、駅前交通



広場を含む3・4・13号線及び7・5・1号線南側)については、原則として街路事業の認可取得や事業の施行主体は東京都の権限となる。

この整備手法の取り入れ・実施にはかなりの困難が伴うことから、評価は「×」となった。

※ 現行の羽村駅西口土地区画整理事業は、羽村市が施行者となる「公共団体施行」の土地区画整理事業であり、「個人施行」の土地区画整理事業とは法手続等の位置づけが異なる。このため、別途関係権利者の同意のもと、「個人施行」の土地区画整理事業の立ち上げが必要となる。

〈狹隘道路整備等促進事業〉・〈地区計画制度による整備〉(セットバックによる整備)

地区計画は、住民の合意に基づき良好な街並みの形成を誘導する整備手法であり、特に実施段階では、権利者である住民の意向に左右される。一般的には、建築物の建替え時にセットバック等を進めていくこととなるため、エリア全体の整備完了時期は、見通すことができない。

また、建築基準法上の建築制限(4m幅員のセットバック)以上の負担を生じさせようとする場合は、権利者の任意の協力の可否に左右される。

権利者の意向によるところが大きいため、評価は「△」となった。

注) 整備手法を土地区画整理事業から変更する場合には、変更手続のための期間が必要となる。また、取り入れる整備手法に関する諸協議等の期間に加え、土地区画整理事業を継続するエリアにおいても換地設計の見直しや事業計画変更のためには相当の期間が必要となる。この間、事業を中断する期間が生じ、仮住まいをされている方への返地の遅れや事業全体の進捗状況に影響が生じる。

#### ⑤事業期間の短縮

現行の羽村駅西口土地区画整理事業の完了は、令和18年度と計画しており、今後10年以上の期間を要する。また、事業の進捗は、権利者との交渉状況や社会経済情勢の影響を受け、実施時期や予定した施工範囲に変更が生じる可能性がある。土地区画整理事業では、エリアⅢ及びⅣにおいては、優先整備地区に位置付けて事業を進めているエリアであることから「○」の評価とし、その他のエリアⅠ・Ⅱ・Ⅴにおいては、事業の早期進捗が課題であることから、「△」の評価となった。

前述のとおり、整備手法を変更する場合には、変更手続のための期間や換地設計の見直し、事業計画変更の期間が必要となり、この間、事業を中断する期間が生じる。このことから「修復型の区画整理」及び「沿道整備街路事業」の評価も「△」となった。

また、「狹隘道路整備等促進事業」及び「地区計画制度による整備」は、事業の完了については、セットバック等を行っていただく地域住民の動向に従うことになり、基本的には建築物の建替え時期を待つことになる(現在の建替えのペースでは年間数棟程度)。完了時期は見

通せず、相当長期化が予想されるため、「×」の評価となった。

#### ⑥事業費・市費負担の軽減

この項目については、全エリアにおいて同じ評価となった。

羽村駅西口土地区画整理事業では、事業全体として事業費 436 億円、市負担金約 220 億円の支出を計画しており、令和 5 年度以降においては、事業費約 318 億円、市負担金約 151 億円の支出を予定している（差額は、主に国及び都の補助金）。現在、市では、都市計画税や地方債を活用して毎年度の予算を措置している。今後、事業による効果を早期に発揮するための事業を推進していくにあたっては、市負担金の財源の確保や経費削減に向けた工夫を行うことが重要となる。土地区画整理事業を施行するうえでの課題であるため「△」の評価となった。

土地区画整理事業以外の整備手法では、相対的に整備水準を下げることであるため、総事業費は一定程度減少すると考えられる。ただし、土地区画整理事業で予定している国や東京都からの補助金収入の減額、整備手法の変更のために要する事務的な費用や人件費の発生、都市計画税や地方債の活用可否などの課題も生じるため、「修復型の区画整理」及び「沿道整備街路事業」も「△」の評価となった。

一方、「狭隘道路整備等促進事業」及び「地区計画制度による整備」では、基本的に、土地のセットバックは建築物の建替えに合わせて地域住民の方に行っていただいたうえで、拡幅用地の寄付を受けることとなり、羽村市の負担は道路の拡幅工事等に止まるため、「○」の評価とした。ただし、建築基準法以上の整備を行う場合（4mを超える幅員への道路拡幅や道路等の新設）や工作物等の移転費用を助成する場合は、そのための経費負担が生じる。また、都市計画道路の整備については、別途街路事業等を行うこととなり、用地買収のための費用負担が生じる。

#### ⑦各整備手法の考慮事項

羽村駅西口地区の特性等から、それぞれの整備手法において考慮すべきと考えられる事項について記載した。全エリア共通となる。

##### 〈土地区画整理事業〉

- ・権利者との合意形成を得ながら進めることが重要である。
- ・多額の市費を投入しての都市基盤整備となるため、事業の効率的、効果的な実施が求められる。

##### 〈修復型の区画整理〉

- ・権利者との合意形成を得ながら進めることが重要である。
- ・羽村駅西口地区は、道路網が整っていないため、現道の部分的な修復での市街地整備は難しい。
- ・結果的にエリア全体の「修復」を行うこととなり、整備内容は現行の土地区画整理

事業と変わらなくなる。

#### 〈沿道整備街路事業〉

- ・権利者との合意形成を得ながら進めることが重要である。
- ・本手法の適用場面は、都市基盤が整備され、道路体系の整った既成市街地が対象である。羽村駅西口地区のように都市計画道路の多くが未整備の既成市街地については、土地区画整理事業を検討すべきとされている。(国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課「沿道整備街路事業ガイダンス」)
- ・現状の道路状況では、整備する都市計画道路と残される既存道路との接続が悪くなる。

#### 〈狹隘道路整備等促進事業〉・〈地区計画制度による整備〉

- ・権利者との合意形成を得ながら進めることが重要である。
- ・本手法は、道路の新設を行う事業ではないため、都市計画道路等の整備には、街路事業等の他の整備手法を組み合わせる必要がある。
- ・本手法では、袋地（無接道地）や不整形地等の改善は難しい。また、狹隘道路沿線の宅地の面積を削るため宅地の狭小化が進行する。

### (4) 整備手法の検討にあたっての考慮事項

上記評価のほか、羽村駅西口地区の特性を鑑み、更に考慮を要すると考えられる事項について補足する。

#### ①土地区画整理事業による整備箇所との整合

整備手法を一部エリアにおいて変更し、土地区画整理事業の施行区域を縮小する場合は、土地区画整理事業による整備完了箇所や整備を進めるエリアとの街並みの連続性を図る必要がある。地区内の高低差処理や給排水等のライフラインの確保、道路ネットワークや残地となる土地の活用への影響等を考慮する必要がある。

#### ②諸手続き・期間

本地区は地区全体を一体として換地設計していることから、整備手法の変更をする場合には、地区全体の換地設計の見直し、土地区画整理事業の事業計画変更を含む諸計画類の変更の検討、関係機関との協議などを経る必要が生じる。換地設計案の作成にあたっては、権利者への設計案の発表、土地区画整理審議会での意見書の審査等を行うため、過去に換地設計案を決定した際は、事業認可（平成 15 年度）から換地設計案（平成 25 年度）の決定までに、約 10 年を要し、その後の事業計画変更には、東京都の都市計画審議会での意見書の審査等を経て、更に 1 年半を要した。

事業期間への影響を考慮する必要がある。

### ③用途地域・地区計画の取扱い

羽村駅西口地区は、平成 29 年 1 月に都市計画法に基づき用途地域の変更と地区計画の設定を行っている。土地区画整理事業による市街地整備が行われることを前提に、用途地域や建ぺい率、容積率等の土地活用の高度化を図るとともに、良好な街並みの確保を目的に地区計画を設定したものであり、土地区画整理事業による整理後の設計図に合わせて設定している。

土地区画整理事業以外の整備手法を取り入れる場合には、土地区画整理事業による整備を行う箇所との整合等を考慮しながら、どのような変更が可能か検討の必要がある。

### ④雨水管の整備の推進

羽村駅西口土地区画整理事業では、道路整備に合わせ、雨水本管や浸透トレンチ管の整備を行い、水害に対する防災性の向上を図っている。その他の整備手法を取り入れる場合は、当該エリアにおいては、雨水管未整備の状態が残ることとなる。

### ⑤震災時等における防災性

羽村駅西口地区の不燃領域率（※）は、22.8%と低い水準となっており、災害時における市街地の焼失の危険性が高い地域であるため、防災性の向上が望まれる。

羽村駅西口土地区画整理事業では、公園・緑地などの空地（くうち）や幅員 6m 以上の道路の整備また、建築物の移転に伴い老朽住宅の建て替えが促進されることから、不燃領域率の向上を図ることができる。また、都市計画道路等に沿って、延焼遮断帯が形成される。

※不燃領域率

不燃領域率（%）＝空地率＋（1－空地率/100）×不燃化率

空地率：（空地面積＋幅員 6m 以上の道路面積）/地区面積

不燃化率：耐火造建物建築面積/全建物建築面積

※不燃領域率と焼失率

不燃領域率 30%程度以下の市街地では、大規模な地震等で出火すると、その市街地の焼失率は 80%を超えて極めて危険な状況となる。不燃領域率が 40%以上の水準に達すると焼失率は急激に低下し 20%～25%となり、不燃領域率が 70%を超えるとほとんど延焼の危険性がなくなる。（出典「防災都市づくり推進計画」東京都）

### ⑥稲荷緑地沿いの傾斜地の防災性（特にエリアV）

稲荷緑地の傾斜地は土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）が含まれており、エリアVの崖線沿いは一部土砂災害警戒区域（イエローゾーン）となっている。羽村駅西口土地区画整理事業では、崖線沿いの道路を幅員 8m に拡幅し、換地後の宅地を後退させる設計となっている。また、稲荷緑地の傾斜地で宅地開発されている箇所は、羽村駅西口土地区画整理事業施行地区に含めており、土地区画整理事業により緑地区域内の宅地を別の街区へ換地したうえで、緑地の復元を計画している。

エリアVでその他の整備手法を取る場合は、崖線沿いに住宅が立ち並んでいる現況では、セットバック等の用地買収での幅員確保は、土地活用の点から難しいと考えられる。また、緑地の復元には都市計画緑地の整備のための用地買収が必要となる。

#### ⑦都市整備用地（先行取得用地）の活用

羽村駅西口地区では、土地区画整理事業に活用するために、市が先行取得した土地が点在している。

また、個人の散在墓地が多くあり、良好な住環境の創出に向け、地区内に個人墓地の集約化を図る計画である。また、地区内の計画墓地にすべての墓地を集約することが困難なため、富士見霊園第三霊園への地区外移転希望者を募り、跡地を市が先行取得している。

これらの先行取得用地は、現況では使いづらい形状の土地も多いが、土地区画整理事業では、換地手法により土地を整理することとし、減歩緩和用地や個別の換地調整用地として活用し、墓地跡地は道路用地やポケットパークとして活用している。

土地区画整理事業の区域から外す場合には、先行取得用地の活用を検討する必要があるとともに地区内の移転先墓地の取り扱いについても検討する必要がある。

## 第2 土地区画整理事業における工夫策の検討

### 1. 概要

「羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する基本方針」では、羽村駅西口土地区画整理事業に関する検証会議からの提言を尊重し、整備手順や事業費削減の方策を検討しながら、土地区画整理事業をベースに事業を進めることとした。

事業施行における工夫は、事業の完了まで継続的に検討し取り組むべきであることを踏まえたうえで、現時点で考えられる工夫策について検討を行った。

本報告書第2では、事業の工夫策を検討していくにあたって、優先事項を明らかにした上で、考えられる課題に対して、どのように改善策を講じていくかを整理する。

以下の点について、次項以降にて詳述する。

#### ◆検討の視点

##### (1) 本事業における優先事項

- ①仮住まいをされている方等への仮換地先の返地の優先
- ②福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備
- ③駅前交通広場の早期整備
- ④事業期間の短縮・事業効果の早期発現
- ⑤事業費・市費負担の軽減

##### (2) 事業実施上の工夫策の検討

- ①整備手順の工夫（優先整備エリアの検討）
- ②不要移転の検討
- ③先行取得用地（市有地）の活用
- ④その他

## 2. 検討の視点・事業実施上の工夫策の検討

「羽村駅西口地区の都市基盤整備に関する基本方針」で示している羽村駅西口地区の都市基盤整備に係る優先事項については、本報告の第1において整備手法の評価項目として検討した事項にも含まれるが、ここで再確認する。

なお、ある課題解決策が、他の課題に対しては相反するものとなる場合もありうる。具体的に事業を実施している状況の中で、より効果的な課題解決策を取れるよう随時検討を続けることが重要である。

### (1) 本事業における優先事項

#### ①仮住まいをされている方等への仮換地先の返地の優先

現在、仮換地指定を受けているが、仮換地先の整備が完了していないために仮住まいをされている権利者について、仮換地先への返地を早期に行うことを優先事項とする。

さらに、今後移転していただく権利者について、仮換地先の状況を、よりの確に見極めるなどにより、中断期間長期化の抑制を図る。

#### ②福生都市計画道路3・4・12号線の早期整備

福生都市計画道路3・4・12号線は、瑞穂町の箱根ヶ崎駅西口から、あきる野市草花へ続く広域幹線道路であり、羽村駅西口地区内の区間のみが未整備となっている。朝夕の通勤時間帯等には羽村大橋と奥多摩街道の交差点を起点に渋滞が発生し、周辺の住宅地に通過車両が流入し危険な状況となっている。このため、円滑な交通を確保するとともに歩行者等の安全を確保するため、本路線の早期整備を目指して優先的に整備を行う。

#### ③駅前交通広場の早期整備

かつての羽村駅西口駅前は、道路が狭く歩行者の滞留空間や送迎車等の停車スペースがない状況であったが、土地区画整理事業により駅前交通広場の暫定整備を行い、安全性と利便性の向上が図られている。駅前は市の玄関口として、商業振興やコミュニティの場として重要な場であるとともに交通結節点として、路線バスやタクシー等の公共交通の乗り入れが容易となるよう、引き続き広場の整備が望まれている。

また、駅前通りなど周辺の道路は歩道が狭く、歩行者（住民や観光客等）の安全性が確保されていないとして、地域住民や関係団体からの整備改善の要望も多い。

このことから、交通結節点である駅前交通広場の優先的な整備を行う。

#### ④事業期間の短縮・事業効果の早期発現

整備が完了するまでの期間の短縮や事業効果の早期発現を図る。

現行の羽村駅西口土地区画整理事業の完了は、令和 18 年度と計画しており、今後 10 年以上の期間を要する。また、事業の進捗状況は、権利者との交渉状況や社会経済情勢により実施時期や予定した整備範囲に影響が生じる可能性があり、事業の早期進捗が課題である。

#### ⑤事業費・市費負担の軽減

羽村駅西口土地区画整理事業では、事業全体として事業費 436 億円、市負担金約 220 億円の支出を計画しており、令和 5 年度以降においては、事業費約 318 億円、市負担金約 151 億円の支出を予定している（差額は、国及び都の補助金）。現在、羽村市では、都市計画税や地方債を活用して毎年度の予算を措置している。今後、事業を実施していくにあたっては、羽村市負担金の財源確保や経費削減に向けた工夫をより一層行う。

なお、事業の早期実施や期間の短縮と事業費の削減は相反するものではあるが、その中で、より効率的・効果的に整備を進めていくことが重要である。

### (2) 事業実施上の工夫策の検討

上述の本事業における優先事項を踏まえ、事業実施上の工夫策について整理する。

#### ①整備手順の工夫（優先整備エリアの検討）

羽村駅西口土地区画整理事業に係る市の財政負担の軽減を図りながら、優先整備エリアを明確にし、事業の効果的な実施を目指す。

具体的には、上記優先事項として掲げた福生都市計画道路 3・4・12 号線や羽村駅西口駅前交通広場の早期整備、また、長期中断者への早期返地の実現に向けた整備等を優先して行うことにより、住民への事業効果の早期発現を図っていく。

事業期間を通じて、事業の途中にあっても地域の利便性・防災性の向上等の事業効果を段階的に発揮するよう努める。

羽村駅西口土地区画整理事業は、平成 27 年度から建築物の移転や道路築造工事等の本格的な整備に着手し、4 つの地区（しらうめ保育園周辺・羽村駅前周辺・羽村大橋周辺・川崎一丁目エリア）を優先整備地区として事業を実施してきており、引き続き、事業効果の早期発現を図るため、随時、整備手順の精査が必要である。

#### ②不要移転の検討

従前地と仮換地先が重なる現位置換地の場合において、建築物が工事等の支障とならず移転が生じないことを「不要移転」という。不要移転とすることにより、当該建築物の移転補償費にかかる事業費支出を抑えるとともに、移転に伴う権利者の負担を減らすことができる。

羽村駅西口土地区画整理事業の換地設計の基準では、公益上の必要性のある建築物や構造上移転が著しく困難な建築物について、換地の位置等に配慮して換地を定める方針としたう



えで、平成 25 年に現行の換地設計案を決定し、一部の建築物については不要移転の扱いとしている。

今後事業を進めていくにあたっては、現況の土地活用状況等も考慮し、限定的かつ個別に換地を変更することなどにより、さらに不要移転となる箇所を増やすことができるよう取り組む。現位置換地の場合であっても、不要移転が可能となるには、整理前後において宅盤の高低差が生じないこと、既存の接続道路をそのまま活用できることなどの必要な条件を満たせるか見極めていく。

なお、羽村駅西口地区には、これまで耕地整理や土地改良等による整備や大規模な民間開発が行われた箇所は無いため、既に整備水準が整っている一定規模の区域をもって不要移転箇所を設定できる箇所は無かった。今後の検討では、1～数棟単位での実施となると考えられる。

### ③先行取得用地（市有地）の活用

羽村市では、平成 28 年度までの間、土地区画整理事業に活用する都市整備用地として、約 4 万㎡の土地を購入して保有しており、現在は、工事ヤードや、中断移転中の仮駐車場としての活用のほか、整備時期までの間、公共的な施設用地として利用するなど、一時的な活用を図っている。

約 4 万㎡の市有地のうち、約 2 万 8,000 ㎡はいわゆる減歩緩和用地であり、権利者の減歩負担を軽減するため換地不交付の扱いとなる土地である。残りの市有地については、今後整備が進んでいく中で、新しい市有地、約 1 万㎡（減歩後の換地面積）として換地されることとなる。

今後、このような市有地となる換地について、長期中断の抑制や効率的な整備の促進を図るための個別の換地変更用地とすることや、仮設住宅や仮設店舗の建築用地として活用する。

今後において、事業促進のために有用な民有地については、随時、市で売地を購入することも検討していく。

### ④その他

上記のほか、事業の進捗に合わせ、事業のより効率的かつ効果的な実施を図るための工夫策の検討を行う。

例えば、土地区画整理事業の補助金とは別に、平成 28 年度以降「住宅市街地総合整備事業」の国庫補助金を活用しており、建築物の移転補償費や耐震性貯水槽の設置費用にかかる羽村市費負担の軽減を図っている。また、各種工事における技術革新や工法の改良等の有効なものについては、積極的に取り入れていくことが重要である。

このため、今後も事業に関する制度面、技術面等の様々な情報収集に努める。