

## 令和元年度第3回狭山市都市計画審議会（会議録）

- ◎開催日時 令和2年2月14日（金） 13時30分から15時00分まで
- ◎開催場所 狭山市役所7階 職員研修室
- ◎出席委員 五十子委員、大冢委員、角田委員、田口委員、鳥山委員、増永委員、西塚委員、土方委員、笹本委員、齋藤委員、大沢委員、大島委員、田端委員、宮岡委員
- ◎欠席委員 1名
- ◎事務局 堀川都市建設部長（幹事）、増田上下水道部長（幹事）、田中都市建設部次長、都市計画課：伊藤課長、内野主幹、濱田主幹、森本主任、平山主任、長岡主事補
- ◎傍聴者 0名
- ◎公開・非公開の別 公開
- ◎議題 報告案件
- 議題1 特定生産緑地について
- 議題2 圏央道狭山パーキングエリア拡張事業について
- 議題3 入曽駅周辺整備事業における経過と進捗状況について
- ◎議事録
- 議題1 特定生産緑地について、事務局から説明をした。
- 【質疑応答】**
- 委員 指定要件について特に意見はない。全体のスケジュールについて、令和2年、3年で申請があった全ての生産緑地の現地確認をするのだと思うが、かなり地区数が多い印象を受ける。指定を4回に分けるとの説明があったが、1回目の申請期間中に申請された地区全ての指定手続きを進めるのか、または、地区ごとに申請期間を設けるのか。
- 事務局 地区ごとに申請期間を設けるのではなく、1回目の申請期間中に申請された地区に対して、指定手続きを行うものである。
- 委員 都市計画課の職員か農業委員会の委員が現地確認を行うのか分からないが、場合によっては、第1回の申請期間に全ての地区が申請をする可能性もある。人員は足りるのか。
- 事務局 再度調整をする必要はあるが、現地確認については、都市計画課の職員と農業委員会事務局の職員で対応する予定である。また、人員の数について問題はない。資料の3ページに参考として、制度の対象となる生産緑地地区数等が記載している。市内に対象となる生産緑地地区は157地区あり、この全てが1回目の申請期間に申請された場合は、1回で指定するのでは

なく、回数を分けて手続きを進めることもある。

委員 1回目の申請期間に申請した土地の指定手続きが2回目になることによって、申請者に不利益はあるのか。

事務局 不利益が発生することはない。

委員 事前に所有者に周知はしているのか。

事務局 生産緑地地区の土地所有者に対して、法改正の内容について、平成30年7月に情報提供を行っている。その後、平成30年11月には特定生産緑地の指定について意向があるか等の調査を行った。また、今年の1月に、自分が所有する土地のどこが生産緑地に指定されているのか把握していない生産緑地所有者もいるため、所有する生産緑地地区の地番と位置図を送付した。

委員 所有者の反応はいかがか。

事務局 平成30年11月に行なった意向調査では、6割の所有者が指定を希望している。

委員 市として特定生産緑地に指定したい土地について、所有者が指定を希望しなかった場合、地権者とどのように調整を図るのか。

事務局 基本的には所有者の意向に基づき、市が指定するものであるが、現在、生産緑地地区に指定している土地の中には、継続的に耕作している土地もあれば、公共施設の敷地として必要な場所も指定している。どのような指定の意向があるかわからないが、公共施設の用に供する土地について、指定の意向がなかった場合、対応を検討していく必要がある。

委員 特定生産緑地に指定する場合、生産緑地地区に指定されてから30年が経過する前の生産緑地地区であるものが条件であると説明があったが、新規に指定することはないのか。また、農家の高齢化や後継者不足が問題となっているが、管理できなくなった場合、どうなるのか。農地を売り、宅地になる土地が増えているが、地価に影響はあるのか、市の考えはいかがか。

事務局 資料で示したとおり、申出基準日を経過する前の生産緑地地区であることが指定する条件であり、今まで生産緑地地区に指定していない土地について、新たに特定生産緑地地区に指定することはできない。2つ目の質問については、主たる従事者が亡くなる、もしくは、怪我等により農業に従事できなくなった場合には、買取り申出の手続きを経て、生産緑地の指定を解除することができる。3つ目の質問については、都市農地貸借円滑化法が新たに創設され、生産緑地の貸し借りが可能になり、所有者が農業に従事できなくても、貸すことにより、特定生産緑地を継続できるようになった。また、宅地化の考え方について、今までの生産緑地については、宅地

化すべきものという考え方だったが、平成29年5月に生産緑地法が改正され、国の考え方が都市農地については保全するものという考え方変わった。そのような観点から都市農地は保全していかなくてはならないと考えている。

委員 個人では農地を維持できなくなる方が増加すると思う。そのような方を、行政として支援するために、市が借り受けて、市民農園を開設したり、農家レストランを開いたり、そのような施策を積極的に打ち出して、市街化区域内の大切な緑地を守っていくことを考えていかなくてはいけない。

委員 今の意見について、狭山市はどのように考えているのか。  
事務局 具体的な検討はまだ行っていないが、農業の担当部署と協議を進めており、そのような視点も必要だと考えている。

幹事 人口減少が進んでいるが、市街化調整区域に住宅を建築する方が増えている。市街化調整区域に20年以上住んでいると、6親等以内の親族であれば、市街化調整区域に住宅の建築が可能という制度により、市街化調整区域の開発が進んでいる。本来、市街化調整区域は市街化を抑制すべき地域であり、生産緑地は市街化区域内の農地である。このような兼ね合いが非常に難しい状況であり、生産緑地を市街化の中の緑地として保全することも非常に重要な観点ではあるが、市街化を抑制すべき市街化調整区域が必要以上に開発されてしまうという現状も抑止しなくてはいけない。このような兼ね合いを考えた上で、今後生産緑地をどのようにしていくか、検討が必要である。

委員 生産緑地を売買する場合は、農家でなくてはいけないのか。  
事務局 基本的に生産緑地の売買はできない。指定後30年経過すると、市に対して買取り申出をすることができる。買取り申出があった土地について、1カ月間、市が買い取るか確認する。そこで市が買い取らなかった場合、農業委員会に市内の農業従事者に対して、土地を購入するかどうかの斡旋を依頼する。これらの手続きを経て、買取り申出をした日から3カ月以内に所有権の移転がなかった場合、生産緑地にかけている行為制限が解除となり、民間への売買も可能になる。

【質疑終了】

議題 2 圏央道狭山パーキングエリア拡張事業について、事務局から説明をした。

【質疑応答】

委員 店舗部分は都市計画変更区域に含まないとされているが、事業後に店舗の拡張やトイレ施設の増設をする場合、手続きに問題はないのか。

- 委員 現行の店舗部分については都市計画決定範囲に含み、事業後の店舗部分は都市計画決定範囲に含まないとあるが、これらの違いは。
- 事務局 資料で青色に塗られている部分は、今後建築する店舗の場所であり、このエリア内において、トイレ施設や店舗の増設は可能である。これ以外の道路施設の範囲に店舗の増設はできない。また、今後整備を行う計画に基づく都市計画の変更であるため、現在の店舗が都市計画決定範囲に含まれていることに問題はない。
- 事務局 工事の進め方としては、利用者に現在の店舗を利用してもらいながら、拡張場所に新店舗を建築し、新店舗が完成したら、既存の店舗を解体する。都市計画決定範囲には店舗は立地しない。
- 委員 バスタ新宿のような付帯施設はないのか。店舗は別ということか。
- 幹事 先程の回答の補足として、店舗部分を都市計画決定範囲に入れないと、店舗拡張やトイレ施設の増設を行う際の手続きに問題が生じるのではないかと質問があったが、都市計画決定できるのは道路施設であることが原則であり、店舗は道路施設として認められない。店舗を拡張するのであれば、都市計画決定をせず、敷地拡張として、周辺農地の農林調整等の手続きを経て拡張するため、それほど難しい手続きではない。また、既存の狭山パーキングエリアは都市計画決定していない。既存店舗は解体し、その敷地は駐車場として整備する。これにより、既存店舗部分は道路施設として認められ、都市計画決定する必要があるため、都市計画決定手続きを行うものである。
- 委員 既存店舗を活かし、駐車マスのみを増設するのではなく、既存店舗を解体し、その跡地に駐車マスを増設するとのことであるが、財政的な市の負担はあるのか。
- 事務局 事業者が計画し、整備するため、市の負担はない。
- 委員 インターチェンジ周辺の図面とパーキングエリア周辺の図面があるが、この違いは。
- 事務局 当初決定の際に一部民地を含む範囲を都市計画決定している。図面の黄色く塗られている部分はその民地であるが、整備後も都市計画制限がかけられている。この部分を、整備されている圏央道の範囲に合わせて、都市計画変更することにより、土地にかけられている制限を外すことが可能となる。また、パーキングエリア周辺の図面について、黄色く塗られている範囲は、計画当時、盛土をして工事する計画であったところを、高架橋で整備を行ったため、計画と実際整備した範囲に差異が生じている。こちらについても同様に、整備されている圏央道の範囲に合わせて都市計画変更す

るものであると埼玉県から説明を受けている。

委員 民地に戻すということか。

事務局 現在も民地である。

幹事 現在は図面で黄色く塗られている民地も含めて都市計画決定している。このままにしておく、この黄色い民地に建築する際に、都市計画法第53条の制限がかけられてしまう。黄色の民地も都市計画決定された範囲に含まれているが、実際は赤く塗られている範囲のみが整備されているため、今回、完成している圏央道の範囲である赤色部分に合わせて、都市計画変更を行うものである。

事務局 所有者が自由に使えるようになるのか。

幹事 現在のままにしておく、都市計画決定されている範囲に入っているため、都市計画法第53条により、木造だと3階建てまでしか建築できない。また、RC構造の建築物が建てられないという制限等がある。この制限を外すために都市計画変更を行うものである。

委員 駐車マスが120台増えると示されているが、この規模を決定した根拠を県から聞いていれば教えていただきたい。駐車マスが過少である場合、もう少し広く整備するのも良いのではないか。あるいは、規模が過大である場合、先程、幹事から説明があったが、道路施設については、農林調整が不要であり、周辺の農業振興地域の開発が容易に可能となるデメリットもある。この規模は妥当な規模であるのか。

事務局 駐車マスの増設規模については、交通量や狭山パーキングエリアの利用状況を勘案して、事業者が設計基準に基づき、決定したものである。

委員 市として、この規模は妥当であると判断しているのか。

事務局 その通りである。

#### 【質疑終了】

議題 3 入曽駅周辺整備事業における経過と進捗状況について、事務局から説明をした。

#### 【質疑応答】

委員 西口の整備事業についても東口の土地区画整理事業と同じスケジュールで進めるのか。

委員 入曽駅周辺整備事業が土地区画整理事業を含む全体的な事業名だと思うが、スケジュールが記載されている資料の一番下に「このスケジュールは想定であり、関係者と合意したものではありません。」と書いてある。この関係者というのは、誰を指すのか。先程、土地区画整理事業は地権者の合意

をいただいたという説明があったが、合意していただけていない関係者はどこにいるのか。西口部分なのか、それとも駅の整備に関してスケジュール的に鉄道事業者の合意をいただけていないのか。

事務局 東口の資料で赤枠に囲われている部分については、土地区画整理事業で整備を行い、西口の整備は道路事業、買収事業で行う。これらの整備事業は同時に完成するようなスケジュールで考えている。また、合意をいただけていない地権者については、入曽駅整備のスケジュールについて、鉄道事業者と協議を進めている。協議の中で、実際にこのスケジュールで整備できるのか確約するのは、鉄道事業者としても難しいため、それを配慮するために記載しているものである。

委員 合意が取れていないのは鉄道事業者のみか。他にも、西口の事業範囲も含めて、完全合意をいただけていない地権者もいるのか。

事務局 西口の地権者については、買収事業として整備を進めていくため、逐次交渉を進めているが、地権者の意向もある。これについては、今後も交渉を続けていくものである。スケジュールについては、鉄道事業者の意向を踏まえた上で記載しているものである。

幹事 補足であるが、東口の地権者は土地区画整理事業について、所有する土地を事業範囲に入れて、事業を進めるということについては同意をいただいている。しかし、事業に伴う建物移転の補償金額をまだ示していない。それらの金額を見た上で、了承していただかなければ、建物移転が進まない。そのような意味合いで全て合意され、事業を進められるようにならなければいけないため、このような記載をしている。補償金額を示し、移転の時期等を協議して、納得していただければ、最終的な合意となる。

委員 市としては5年を目安に事業を進めたいが、伸びる可能性も全くないわけではないと理解した。土地区画整理事業の公園の位置について、ここにした理由を教えていただきたい。地元からはケヤキの木を残して欲しいという声があったが、移転は難しいという話は聞いている。例えば2箇所計画されている公園を1箇所にまとめて、メモリアル、あるいは、ケヤキの木の一部を使った何かを作るということは検討しなかったのか。公園を2箇所に分けた理由とケヤキの木の移転について、説明していただきたい。

幹事 公園については、土地区画整理法の施行規則に緑地を確保しなくてはいけない面積が定められている。個人の土地も減歩しているため、緑地を事業範囲の一番良い場所に配置するのは難しい。そのような状況から、整形で残せない土地を緑地として活用していくこととしたものである。また、公園を1箇所にすることにより、減歩率が上がってしまうため、そのような状況を考

慮した上で、このような公園の配置にしたものである。ケヤキの木については、前にも説明したとおり、樹木医の診察を受けたところ、移植するためには、移動式のクレーン車ではなく、大きなビルを建築する際に使用する、現地で組み立てるクレーン車を使用する必要がある、これを行うには3～5千万円の費用がかかることに加え、移植の成功率も非常に低いとの話があった。入曽地区の住民にとって、ケヤキの木は大切な木であることは認識しているため、後継木を育てること、もし木を切断した場合、そのケヤキの木を有効活用して公園のベンチにするなど、このようなことを検討し、地元の方とも話をした上で取り組んでいきたい。ケヤキの木の取り扱いはまだ決定していないが、現在の状況では、ケヤキの木を残すことは非常に難しい。

- 委員 土地区画整理事業区域内の個人所有者は、区域内に移転するのか。別の移転先を希望しているのか。
- 幹事 区域外に移転するかどうかは地権者の判断に委ねる。しかし、土地区画整理事業であるため、地権者の土地は、区域内に換地するのが基本である。その換地先を貸し出し、本人は区域外に移転する等は個人的な問題であるため、現時点でどのような考えを持っているかは分からない。
- 委員 以前審議会で報告していた時は、県道川越入間線に対しての区画道路1号線出入り口の設計について、区画道路1号線から入間小学校跡地方面への右折はできないという計画だったと思う。資料のスケジュールによると詳細設計は令和元年度となっているが、その設計の決定はされているのか。また、信号の設置についても、警察との協議の中で難しいと言われたという話を聞いたが、決定しているのか。もしくは、今後、どのような流れで決定していくのか。
- 事務局 詳細設計は今年度中に完成する予定である。警察との協議は、計画段階協議というものがあり、そちらも概ね完了している。以前、右折不可という説明をしたが、右折自体は可能である。信号については、信号の区間が150メートル以内であると設置できないということで、警察と協議が整っている。
- 委員 駅前広場の面積について、公共交通の乗降スペースとして設計していると聞いているが、駅の利用者はおそらく自家用車での送迎時の乗降場所として利用することが予想される。また、今後、バスが増便になる可能性もあるのではないかと。それに対して、十分な面積を確保できていると判断しているのか。
- 事務局 駅前広場については、限られたスペースの中で、バスやタクシーの利用台数を想定して、最低限のスペースを確保できるようにしている。一般車の乗降スペースについては、警察との協議の中で設けておらず、駐車マスではな

いが、ロータリーの中である程度処理できるように、最低限の面積は確保している。予定している東口の駅前広場の面積は約3,000平方メートルであり、大型バスの乗降場所は1箇所、ロータリーの中央にバスプールを1箇所、タクシープールを5台分程度設ける予定である。また、身障者用の乗降場所も1箇所設ける予定である。西口の駅前広場については、面積が1,700平方メートル、小型バスの乗降場所とタクシーの乗降場所が1箇所、タクシープールが3台置ける場所を設ける予定である。また、身障者の乗降場所も1台設ける予定である。

委員 現在はバスが1日1便しか運航していないと聞いているが、大きなロータリーが整備されることにより、バスの利便性を上げるためにバス会社がバスを増便したり、ルートの増設をしたりする可能性もあるのではないかと聞いている。

事務局 計画時にバス会社にも意見を伺ったが、現状では新しくロータリーが整備されてもバスの増便予定はないという話であった。今後も意向を確認していきたいと思う。

委員 タクシープールに3台分程度予定していると説明があったが、入曽駅を利用しているタクシー会社は5台程度の運用になっていたのではないかと聞いている。

事務局 東口は5台、西口に3台を予定している。西口については、現在駅前広場がないため、新たにタクシー用のスペースを設ける予定である。

委員 東西自由通路の階段やエスカレーターの上部には当初から屋根を設置する予定はあるのか。また、資料の公園1の文字がある土地について、土地区画整理事業の範囲外ではあるが、接道はとれているのか。

事務局 東西自由通路について、最初から屋根は付けたいと考えており、鉄道事業者と協議を進めている。また、接道については、この土地だけだと接道がないが、所有者は隣接する土地も所有しており、その土地から市道B第296号線に接道がとれている。

【質疑終了】

<審議会終了>