

平成19年10月1日

古河市議会議長
針谷 力殿

古河市議会 朋友会
代表 黒川 輝男

朋友会市外視察研修報告書

市外視察研修を下記により実施し、所期の成果を得たので報告いたします。

記

1. 期 日 平成19年9月25日（火）
2. 研修地 埼玉県さいたま市「指扇まちづくり事務所」
3. 研修内容 (1) 川越線日進・指扇駅間の新駅設置について
(2) 指扇土地区画整理事業について
(3) 指扇地区のまちづくりについて
4. 研修人員 朋友会 2名
園部 増治、堀江 久男

<さいたま市視察研修成果の概要>

1. さいたま市の概要

さいたま市は、平成13年5月1日に浦和市、大宮市、与野市が合併して、埼玉県初の百万都市として誕生しました。埼玉県の県庁所在地であり、また、同時に行政、経済、芸術、文化の中心都市でもあります。

平成15年4月1日には、全国で13番目の政令指定都市に移行しました。さらに、平成17年4月1日には、岩槻市と合併しました。

市域は、関東平野のほぼ中央に位置しています。東京から30km圏域にあり、荒川、綾瀬川など数本の河川に沿った低地と台地に区分されています。市内は、見沼田圃や荒川河川敷など、緑豊かな自然にも恵まれています。

2. 面積および人口

(1) 面積	217.49 km ²
東西延長	19.6 km
南北延長	19.3 km

(2) 人口	(平成19年7月1日現在)
人口総数	1,198,794人
世帯数	499,842世帯

3. 研修の成果

○ 日進・指扇駅間新駅設置事業および駅周辺のまちづくりについて

昭和40年代から新駅に対する要望があったが、具体化したのは、平成8年3月独立行政法人都市再生機構(旧公団)による「大宮西部土地区画整理事業」が事業認可を受けたことにより、平成10年に新駅に関する基礎調査を実施した。

新駅設置事業および周辺のまちづくりの概要は次の通りである。

<研修内容と成果について>

【1】川越線日進・指扇駅間新駅設置の取り組みについて

1. 昭和40年代から新駅設置の要望があった。
先人の努力によって、やっとここまでたどり着いた。
「私たちが、一番良い時期にこの事務所に居られるのかもしれませんが。」
指扇まちづくり事務所の田島所長の挨拶が印象に残った。
 2. JRは、駅の用地や周辺の街並みが整ってからでないと、絶対にテーブルに着きません。(大宮西部特定土地区画整理事業・指扇土地区画整理事業・さいたま市西区役所新設等の事業を行っています。)
区画整理事業の事業認可を受けることが先決ですね。
 3. JRとの協議は40数回を数えました。相手はプロですので、相当勉強して臨んでもほとんどがJRの考え方になってしまいます。
 4. 日進・指扇間の駅間距離が4kmですが、川越線の中では最長であり、推計乗降客数33,000人を予定しているため、収支係数については、さほど問題はありませんでした。
(埼玉栄高校が至近距離となります。3,300人の生徒の指扇駅からの通学が、指扇駅周辺の交通渋滞をおこして問題となっていました。)
 5. 平成18年からの3ヵ年継続事業で進めています。(平成19年度新駅設置事業費は、28億6,000万円です)
平成21年3月完成予定で、駅舎のくい打ち作業が始まっています。
川越線は、単線なので駅の前後約600mを、複線化しなければならないので、その分事業費がかかります。
 6. 新駅総事業費 57億2,000万円
自由通路は、補助金・まちづくり交付金(国土交通省)を利用する。
4分の1 10億円 都市再生機構
14億円 市単独事業費
18億円 市債(特例債含む)
- ※ 駅舎・線路・ホーム・用地については将来JRに買い求めていただくという考えで事業を進める。(市が起債を起こして新駅は作る。)

7. 調査や設計は「JR東日本コンサルタント」という会社に委託できるようにしなければ、まず無理です。それには、周辺の基盤整備をしてテーブルに着いてもらうことです。

【2】指扇土地区画整理事業について

1. 当初は、75haを組合施行で予定したが、同意が得られず、新駅周辺の29.9haに絞込み、市施行として区画整理を行うこととなった。
2. 区画整理に対する反対もあった。「テメェなんか殺してやる。」と言われたこともある。しかし、市施行にして事業認可をとってからは、少なくなった。反対のないところはないと思います。

事業認可をとって、法的手続きに従って淡々と進めて「意見があったら出してください。」とって意見を出してもらう。それに対して適切に答えていくことが大事だ。

反対している人でも、きちんと話をすればわかっていただけの人を半分はいると思うので、きちんと説明をしたほうが良い。
3. 区画道路については、従来の区画整理では、現道を見捨てて基盤の目のようにやった。ここでは現道を活かした設計とした。
4. 生産緑地の指定や相続税の特例（納税猶予）を受けている人もいるが、面積は減っても事業前と事業後の価値の比較という観点に立てば問題はない。（税務署との事前協議が必要。）
5. 平均減歩率 32.16%（合算減歩率）
公共減歩率 29.36%
保留地減歩率 2.8%
先行取得地 9,000㎡（主に小宅地の人のための減歩緩和に使われる）
6. 区画整理審議会委員 10名【選挙で選出した】
7. 区画整理事業区域内の整備は、「やって良かった」と言われるように、できる限りのことをしてやりたいと思う。

【3】古河市における今後の取り組みへの提案

さいたま市の新駅設置の取り組みについて研修した。本市においても（仮）南古河駅の設置が長年の懸案となっている。9月定例会において（仮）南古河駅の調査費300万円が計上されたが、まず取り組まなければならないことは、「大堤南部地区土地区画整理事業」の事業認可を受けることである。さらに、筑西幹線道路等の基盤整備を進めることも必要である。

いくら調査費をつけてJRに陳情しても、条件整備をして臨まないと話し合いには応じてもらえないことがわかった。せつかくの調査費が有効に役立つよう周辺整備を早急に進めていただきたい。

また、公共事業については反対者のない所はほとんどないということである。反対者がいてもきちんと説明をして淡々と、粛々と進めることで理解が得られるものと思う。

さらに、大堤南部地区内には、国有地も同等面積があるので国との事前協議も早急に必要である。