

3 月市議会でわかったこと

- 1、羽村市財政は硬直化。厳しい予算編成であること。
- 2、羽村市の公共資産総合計画は 30 年後の人口減少を見据えて作成している。
一方で、西口区画整理は区域の人口を 1.4 倍にする拡大計画で矛盾している。

モノレールが羽村に来ないことを前提に、 「まちづくり」を考え直すべき — 馳平 耕三 議員 —

馳平：羽村市議会のモノレール建設促進特別委員会で多摩都市モノレール株式会社を視察、社長は「無責任なこととは言えない。今の会社の財務状況を見て欲しい、こんな状況で延伸など出来るはずがないだろう」と繰り返し述べた。

市民の税金を使って広い道路や、モノレールの駅舎を造り、7・5・1 号線もショッピングモールを引こうとする計画。モノレールが来なければ、何の為に自分たちの財産や土地を提供したんだという話になりかねない。キチットした将来構想を持って、どのようにするか考えて行かなければならない。

市長：鉄道やモノレールなどの敷設計画は広域に渉る都市政策に基づいて実施されるもので、その時々々の社会、経済の状況等により計画が遅れたり中断したりすることもあるが、都市計画上の必要性は失われるものではない。

モノレール用地確保が権利者の減歩に影響を及ぼさないよう進めている。

阿部部長：7・5・1 号線は旧青梅街道で、これを新しく中心の方に持ってきて、一定の幅にする整備。先行取得用地を利用し、権利者の負担がないようにしている。

馳平：羽村にモノレールが来た時、どのくらいの人が利用するか、コストの計算は？

阿部部長：構想路線なので今の段階で羽村市で試算はしていない。

— 反対の会コメント・・・嘘だらけの答弁！ —

平成 5 年発足の「まちづくり委員会議事録」には、あきる野開発を見込み多くの乗降客を当てに、モノレール駅から JR 羽村駅を結ぶ 7・5・1 号線の商業を中心としたモール街構想が説明されている。

モノレール駅部分の 40m 幅道路や 7・5・1 号線が地権者の減歩・清算金負担を大きくしていることは、まぎれもない事実だ。

また、先行取得地は約 25 箇所の不可解で不公平な事業管理用地としてばらまかれ、減歩等の高負担は当初と殆ど変わっておらず、権利者を苦しめている。

3・4・12号線のオーバブリッジとモノレールの 3層構造計画が地域を破壊する

—山崎 陽— 議員—

山崎：羽村大橋はオーバブリッジでなく、下から上がっていく方法だと側道がない分、幅が約 8m 減り、住民の負担が減少する。区画整理の賛否は別として住民にプラスではないか。

阿部部長：現在、東京都はオーバブリッジ計画で進めているが、平成 23 年、羽村市は、「それではモノレールが来た時、3 層構造になり周辺に与える影響が大きい」と意見を言ってきた。環境問題等を配慮していきたい。

住民への工事説明の時、当然、その質問が出ることは避けようがない。現在、概略設計等を行っているが、羽村市としてはやはり影響が大きいということで、もう一度東京都に話をしていきたい。

山崎：意見書 912 通は全員が反対。今後の行程は？

阿部部長：事業計画変更案に対する意見の口頭陳述の聴取について、第 205 回東京都都市計画審議会（5 月 15 日（木）1 時 30 分から）にかかる。

東京都は意見の口頭陳述（300 人以上）を羽村市の「ゆとろぎ」で 7 月に予定。陳述に対し羽村市は見解書を作成。秋頃、都の都市計画審議会で見解書と口頭陳述の内容を審議。事業認可の手続をするか否かを問う。

山崎：6150 万円かけ工事全体計画、建物移転計画を策定とは、どのようなものか？

市長：公益財団法人東京都都市づくり公社（旧、新都市建設公社）に委託。

工事全体計画とは、道路、造成、浸透施設、上水道、雨水・汚水排水計画等で、整備工事全体を効率的に進めるための基本となる計画。

建物等移転計画は、建築物の構造や棟数、分布状況を把握し、換地設計図や工事全体計画との整合を図りながら、移転の手法や工法を検討するもの。

阿部部長：優先順位を決め、羽村大橋東詰め交叉点からスタートしたい。

また、駅前はこの暫定整備のままでは難しい問題を抱えているので、改めて西口駅前として、整備計画を仕掛けていく必要がある。

白梅保育園が民営化の問題を抱えているので、移転計画を作っていく。

— 反対の会コメント —

バブル時に作られた道路率 30%、約 1000 戸が移転する碁盤の目の計画図は財政的に無理がある。また、多くの権利者が反対している。この時代錯誤の事業の為に無駄な計画や調査費 6000 万円以上の血税を垂れ流す行為は行政として無責任。

事業開始から11年、使った事業費18億円 (6%)。今ならムダも少なく見直せる -山崎 陽一議員-

山崎：事業委託費は24年から26年度、3年間で9億7400万円だったが…？

細谷課長：事業が遅れ、駅前一部の移転補償費と3・4・12号線の移転補償費を見込んでいたがそこまで至っておらず。3億8200万円だけで終わる予定。

阿部部長：羽村大橋東詰め公園整備計画も換地設計が決定していないため先送りした。

山崎：事業期間20年の半分、10年が過ぎ、事業費ベースで実施率6%。
今後当初の計画のままの42ha、355億円、事業期間20年の考えか？

阿部部長：本格的な事業実施に向け、現在、建物や街路計画等の調査を始めたところ、これらをキチット精査し、事業期間等を財政計画と整合を図り示す。

山崎：高齢者人口が増え生産人口が減り、西口地域は既に3000人を切っている所に4200人の街を造る計画。街が縮小していく中、一方で西口区画整理は箱物を作るようなこと、金銭的な負担を残さないという補償はあるのか？

阿部部長：安全・安心・便利・快適のキャッチフレーズを使い進めて来た、これからもそれを部命題として進めて行く。後世の人に借金は、なるべく残らないように努力する。

山崎：2月、東京都・市議会議員研修会が開かれ約500人が参加、饗庭伸 首都大学都市環境学部 准教授の「人口減少・都市縮小時代の都市計画」の講演を聞いた。都市縮小の取り組みは、ほとんどの地方都市で始めていて、街づくりでは「今あるものを活かして使う」実例が紹介された。
羽村市の羽村駅西口区画整理は時代錯誤の事業というほかない。

西口区画整理事業は抜本的見直しを

- 門間 淑子 議員 -

門間：12月議会で市長は「第2次の具体案は出したので、この事業は今始まったばかりという認識でいる」と答弁。地権者から今までの10年間は何だったのか、住民の意見を聞いていない等、怒りの声が寄せられた。

11月に示された事業計画変更案は実現性に乏しく900通を超える反対意見書が東京都に提出された。地権者の理解は得られていない。見直す時期である。

懇切丁寧に権利者に説明してきたというが、その結果、反対は増えているのが現状。名前をはっきり公表して反対だと言っている人が1/3もいる、残りの2/3の所を図面の上で動かしていくのか？

阿部 部長：基本的に3・4・12号線東詰め、或いは反対していない所の中で出来る所を優先的にしなければならないと認識している。

門間：昨年11月に出示された事業計画案は非現実的な資金計画で、27年度に新たな計画を作成すると答弁している。

そのなかで財務当局は、将来負担をお願いしていく、大きな借金をしていく、みんなで分かち合っていくと述べている。

羽村市の30年後の人口統計や納税者の比率等、将来負担の見通しは？

財務 部長：30年後の納税人口は減少、高齢化社会になるとあるが、そこまで推計していないので数字を出すのは難しいが、何れにしても、財源確保に努める。

門間：人口問題研究所の統計発表でも、26年後の2040年で羽村市の人口は5万人を切る。2015年で5万6900人とされているが、2014年2月1日現在で5万6700人、若干減少が推測データより早い。日本全体でも同じ。

こうした中、西口区画整理に関し、10年たっても進捗率6%だが、市長はこれからだと言っている。今後、オリンピック招致による公共工事がある、震災復興も遅れている、資材も値上がり、工事してくれる人も少ない中、従来通り区画整理を進めていくのは大変危険と思う。

市長は所信表明で市民の誰もが夢と希望が持てて安心して生活できる市政を展開すると述べたが、区画整理の中に住んでいる人は安心して夢が持てないと言っている。縮小する社会に向けて、区画整理は抜本的に見直すべき。

－ 2月11日、反対の会総会が行われました － 地区委員が新たに3人加わり出発しました

新世話人 羽賀 慧

日本は民主国家であるが、こと人権問題に関しては軽視される風潮がある。

1998年11月19日に、国連規約人権委員会から国内法を規約に合致させるようにと、日本政府に強い勧告が発令された。特に“公共の福祉”に関し、権力者が都合の良い恣意的な解釈をして濫用していると指摘されている。

“公共の福祉”は、区画整理法に事業の目的として記されている。

西口区画整理も羽村市が「この事業は住民の合意がなくても出来る」と強行したことに對し、反対の会が結成され今日まで約18年間の反対運動が続いている。

「まちづくり」は、あくまで住民との相互理解と協力で成すべきである。

羽村発の人権問題が、再び国際的に赤恥をさらし、国の品位を貶めないかと深く憂えている。

「羽村駅西口区画整理反対の会ホームページ」で全国に発信。ご覧下さい。

