

## 意見書の要旨

- ・ 縦覧期間：令和5年2月20日から同年3月6日まで
- ・ 地区計画に関する意見：3通（3名）
- ・ 土地区画整理事業に関する意見：1通（1名）

拠点整備部拠点整備課

# 意見書の要旨

青梅都市計画地区計画の決定に係る都市計画の案を令和5年2月20日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第17条第2項の規定により、3通（3名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名 称	意 見 書 の 要 旨	青 梅 市 の 見 解
青梅都市計画 地区計画 青梅インターチェンジ北側地区 地区計画	<p>I 賛成意見に関するもの 1 通（1名）</p> <p>1 その他の意見</p> <p>長年の懸案であった圏央道青梅IC北側の地区の建設的な有効利用計画に一応の目処がついたことをお喜び申し上げます。この施策は青梅を中心に地域の発展に大きく寄与するものと期待しています。しかし、私はこの計画に賛同すると同時に下記の2点に不安を覚えるところです。</p> <p>圏央道の高速道路通行料および青梅市の農地の減少への対応策についてです。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・圏央道の高速道路通行料について</li></ul> <p>青梅IC北側の地区の主たる事業は圏央道を利用する流通業になるのですが、流通業が支払う多額な圏央道の通行料金設定が経営を圧迫する要因になるのではないかと推察します。</p> <p>青梅・鶴ヶ島間に圏央道が開通した1996年当時、高速道路代金は関越と比較して50%ほどの割高感を覚え、出来るだけ利用しないようにしていました。利用者の誰もが同じような印象を持ったのか、圏央道はいつもがら空きでしたが、最近はいぶ混雑しているようにも思えます。多分ある程度の値下げがあったのですが、いまだに圏央道の高速道路代金は首都高並みで高額設定になっていると言われていました。</p> <p>僅かであると言えども、開発地区に物流業者を勧誘するためには高速道路代金が現在よりも低額になれば業者にとっては歓迎するところでもあり、この地区に拠点を持つ理由付けとして魅力を増すこととなります。せめて関越並みの代金になって欲</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>1 その他の意見</p> <p>高速道路通行料につきましては、高速道路会社が国土交通大臣の許可を受けて設定することとなっておりますが、御指摘の点につきましては、貴重な御意見としてお伺いいたします。</p> <p>農地の減少につきましては、新規就農者等の多様な担い手の確保・育成や農産物の販路開拓の支援に取り組みつつ、担い手を中心とした農地の効率的な活用を図り、地域全体として生産性の高い農業を確立するよう努めてまいります。</p> <p>なお、本市における農業の振興は、大変重要であると捉えておりますが、本地区においては「東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針（平成20年5月）」や「青梅市都市計画マスタープラン（平成26年5月）」にもとづき、物流拠点を整備することで、インターチェンジ直近の広大な土地という特性を最大限生かすことができるものと考えております。</p>

しいものです。ただし青梅ICの利用に限って通行料を安くすることはできないでしょうから、圏央道全線で通行料の見直しをする必要があります。そのためには他市との連携を図った上で、圏央道の運営本部との値下げ交渉が不可欠になるでしょうが、青梅市の計画書にはこの点への配慮が載っていませんので敢えて指摘しておきます。

・青梅市の農地の減少について

令和3年度の青梅市農林水産業の基本指標によると、青梅市の耕地面積は435haと報告されています。この面積には青梅IC北側地区50.1haも含まれていますから、約8分の1の農業用耕地が消滅することになります。青梅市の年間農業総生産額は10億円程度で額としては少ないのかもしれませんが、その土地を農業外の利用に付すようでは自給率の低下や地産地消の観点からは逆行するように思えます。青梅産の農産物の自給率はどの位になるものかは不案内ですが、開発地区には物流業者ばかりでなく、水耕栽培で農産物の生産を扱っている業者も呼び込み、工場を利用した農産物生産を図って地産地消を進め、強いては青梅市の農産物の産出額を高めることが肝要かと考えるのです。

II 反対意見に関するもの

2通(2名)

1 都市計画に関する意見

(1) 雨水調整池の設置、都市計画道路3・4・13号青梅東端線の幅員、公園の計画について

・雨水調整池1～3号の設置について

どのような判断で設置計画を立てたのか詳しい説明をお願いします。

私は事業地区を、雨の日も台風の日も雪の日も犬の散歩を兼ねて20年位前から朝晩の散歩をしてきました。しかし雨水が溢れて通れなくなる箇所は1～2か所の決まった所であり、時たま台風や梅雨時の豪雨に起こります。それは農耕道路の造作不良によるもので、2～3日も経てば元通りになります。三ツ原工業会前のバス通り道路など、アチコチでも同じよ

II 反対意見に関するもの

1 都市計画に関する意見

(1) 雨水調整池1～3号の設置につきましては、事業区域内の都市計画道路や区画道路に降った雨を、道路側溝から集水ます、雨水管を経由して、雨水調整池で貯留、浸透させるためのもので、道路勾配を考慮し、適切な位置に配置するものです。

また、規模につきましては、近年の集中豪雨や周辺地域の状況を鑑みて、東京都の定める基準以上の規模を予定しております。

都市計画道路3・4・13号線の幅員につきましては、昭和36年10月に都市計画決定されておりますが、改めて物流拠点整備に伴う交通解析を行った上で、既決定のとおりとしております。

うに冠水があります。

計画の雨水調整池は3か所も配置され総面積は14,000㎡とされていますが、設置場所と夫々の計画面積には疑問があります。通常の道路側溝の雨水排水で十分と考えます。また、新設される事業主様には防火用水などに有効利用を促す程度で十分でしょう。

また発生する場所は計画された調整池の場所以外ですので、希望されるなら私が現場案内をします。

・都市計画道路3・4・13号青梅東端線の幅員について

計画地区の中央に走る新青3・4・13長さ約830mの道路幅は16mとされましたが、計画のシンボルにもなる道路幅はもっと大きく取りませんか。

私が市内に新設した工場に越してきた当初、青梅街道は舗装無しの2車線砂利道、また河辺の駅は宅急便が無かった時代、田舎からの荷物はチッキと呼ばれる鉄道便にお世話になりました。これまた駅前には未舗装でしたが現在は4車線の立派な道路に。そんな時代に勤務先の工場前の道路は唯一の中央分離帯付きの立派な舗装道路が既に出来ていました。産業道路と呼ばれ、当時は福生から工場角までの間、車の交通も少ない時代でしたが信号機が一つもない道路でした。今でも変わらず産業の発展を支えた立派な物流道路です。百年の計で作られた諸先輩に敬意を表します。

是非、今般も百年の計として、新青3・4・13の計画は東京都と一緒に見直して、物流基地として発展すべく、大型トレーラーが安心して通れるあの産業道路並み以上のシンボル道路にして欲しいのです。

・公園の計画について

公園が4か所計画されていますが、細長く配置され、公園と言うより緑地ではないかと思えます。

特に公園2号を除く3か所は、立地が北側は崖で南側は道路であり、公園にはどのように見ても公園にはなり得ません。

計画を全面的に見直して、公園に相応しい計画をお願いします。

公園の計画につきましては、既存の樹林地を維持・保全しつつ、就業者や近隣住民の憩いの場を創出するとともに、周辺の住環境に配慮した緩衝緑地帯としての機能を有するよう配置や規模を計画しております。

なお、当該公園は、土地区画整理法第2条に規定する公園として位置付ける予定であることから、本計画においては「公園」という名称にしております。

(2) 要望：物流目的のみに限定せず、物流にも商業用にも使えるような都市計画にする。

以下の通り、意見を申し上げます。

「自然環境に充分配慮した～拠点の形成」とあるが、どのような配慮があるのか明記されていない、もしくは不十分である。

「東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針」があるとしても、いまの時点で本当に物流拠点が不足しているのか根拠が示されていない。（入間ICの大規模物流拠点、東芝跡地の物流センター、あきる野に物流拠点計画など青梅周辺には複数の拠点がすでにある）

「東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針」があるとしても、青梅ICすぐという青梅市内で最高ともいえる好立地で広大な立地を、単なる物流拠点にしか利用できない今回の都市計画の決定は、柔軟性にかげ、様々な発展の可能性をつぶす、あまりにも青梅の未来に不利益な決定である。

今回市民に告知し、意見を集めるという手続きでありながら、担当課によると都や国との調整が物流施設限定として行われており、事業が進んでいる中で、意見を全く反映するつもりのない姿勢に失望を感じる。

担当課窓口の説明では、都市計画の決定までが市の担当であって、その後具体的にどんな開発がされるのか、地権者と業者次第との話であったが、あまりにも青梅市の消極的な姿勢と能力のなさに絶望を感じる。地権者と業者に任せきりにするのではなく、当該地は青梅市の未来を左右する最大の開発地区なので、総力戦で開発に取り組むべきであった。たとえば、群馬県の小さな村に年間200万人、サイボクハム年間400万人、御殿場では年間1,000万人集客するなど、近年地場産業を活かした体験商業複合施設が好調であり、雇用も生んでいる。

青梅の自然豊かな恵みの特産品や体験農園、飲食店、温浴施設、道の駅機能、歴史と文化を発信する多世代が一日楽しめるような複合施設の開発は、全国・世界に青梅市の認知拡大・イメージUPに関与し、今回根拠であった流通・防災拠点としても整備可能である。この複合施設の開発はICすぐ

(2) 都市計画に関する要望につきましては、東京都の上位計画である「多摩部19都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和3年3月）」において、本地区は、流通業務機能などが集積する拠点を形成することが位置付けられるとともに、市の上位計画である「青梅市都市計画マスタープラン（平成26年5月）」においても、物流を中心とした流通業務機能などの集積を図ることを位置付けております。

御指摘の点につきましては、貴重な御意見としてお伺いいたしますが、本地区は、広域交通の結節点であるインターチェンジに隣接する広大な土地であり、物流拠点の形成に適した地区と捉えております。

なお、本地区計画につきましては、大型の物流施設を誘導する「物流業務地区」のほか、中小規模の工場や事務所、店舗や飲食店が建築可能な「複合業務地区」を計画に位置付けております。

また、本都市計画決定の手続きにつきましては、都市計画法や条例にもとづき手続きを進めており、住民説明会のほか、SNSを活用した動画配信や、地元自治会への説明など、より丁寧な手続を行っております。

で広大なエリアという青梅市内で当該地しか実現できず、それらの可能性を一切つぶす今回の都市決定は断固反対である。

市長が「あそぼーよ青梅」を掲げているにも関わらず、これまで一つも遊べる場所を創設できておらず、今回は数百万人青梅に遊びに来てもらう未来をつぶした都市計画である。コロナ禍を経て物流もアタマ打ちになり、物流施設が周辺で飽和状態になり競争に負け、入居する企業がないといった救いようのない事態だけは絶対に避けていただきたいが、このままでは非常にその未来が近いのではと危惧している。青梅市にとって一番有益な決定をしていただきたい。

Ⅲ その他の意見  
なし

Ⅲ その他の意見

# 意見書の要旨

青梅都市計画土地区画整理事業の決定に係る都市計画の案を令和5年2月20日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第17条第2項の規定により、1通（1名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名 称	意 見 書 の 要 旨	青 梅 市 の 見 解
青梅都市計画 土地区画整理事業 今井土地区画整 理事業	<p>I 賛成意見に関するもの なし</p> <p>II 反対意見に関するもの 1通（1名）</p> <p>1 都市計画に関する意見 ・問題点 自然環境が残されていないくて、公園や緑地も少ない。計画図において計画がある緑地や公園はわずかに周囲があるだけで、まとまった緑地や保全地域はない。大きな緑地が無いことが問題である。 散歩できる場所にならない。計画図を見ても、中央に大きな計画道路ができ、周囲には大きな倉庫や事業所が立ち並ぶ予定である。この今井地区は現在、農地で多くの人々が散歩などに訪れている。計画図は多くの自動車が行きかい、人が散歩できる道などはない。 鳥達等の空間がない。アセスメントでもチョウゲンボウなどの猛禽類が確認されている。これらの野鳥は野鳥を捕る狩場が必要である。野鳥を考慮した計画図でもない。また、他の生物が住める区間や場所もない、どうして、理由書にある自然環境を保全してということが言えるのだろうか。 交通量が增加するリスクについて。もしも、倉庫街が出来た時、交通量が增加する。現在でも、計画地の北側を通る岩蔵街道は狭く混雑している。事業が開始されれば、大型車も増加すると考えられる。計画地の近くに藤橋小学校や今井城学園があ</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>II 反対意見に関するもの</p> <p>1 都市計画に関する意見 公園緑地や人が散歩できる道につきましては、青梅インターチェンジ北側地区地区計画において、就業者や近隣住民の休息や散歩等の利用に供する公園を整備するとともに、公園や道路等の公共施設の積極的な緑化や、生物多様性に配慮した緑の回廊となるよう動植物の生息・生育地となる樹木を配植し、緑のネットワーク化を図ることを位置付け、地区施設の配置や規模を計画しております。 環境への影響につきましては、事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするため、本地区では「東京都環境影響評価条例」にもとづき、事業者が所定の手続きを進めております。 交通量の増加につきましては、物流拠点整備に伴う交通解析を行った上で、都市計画道路や区画道路を計画に位置付けております。 また、都市計画道路や区画道路1～6号につきましては、歩道を整備するとともに、その他の区画道路7～9号につきましては、既存の道路を拡幅するなど、安全性の高い構造とする予定です。</p>

る。交通量の増加などにより、子供達の登下校などが心配である。

魅力ある街ではない。この無機質で、人が入りたがらないような1970年代のような、何も考えない計画案をどうして作ったのだろうか。ヨーロッパでは人が住み、交流する魅力的な街を造り、残してきた。

- ・計画に変更や中止を求める。

以上の問題点により、土地区画整理事業は中止、農地を中心とした計画に戻すべきである。もしも、用途を変更し、事業用途に変更しても、富士山が見える公園を造ったり、生物が住める大きな緑地を造ったり、緑地を残すなどをし、魅力的な街にすべきである。

Ⅲ その他の意見  
なし

Ⅲ その他の意見