

北川原公園ごみ搬入路
違法性解消に向けた検討会
第2回

令和5年11月11日（土）

本日の次第

1. 開会

2 (1) 本日の検討会について

(2) 前回のおさらい

3. 議事

(1) 現状の確認、共有

(2) 評価指標と評価基準について

(3) 方策の洗い出し

(4) その他

4. 閉会

2-(1) 本日の検討会について

- | | |
|----------------------|---------------------------------|
| 14:00 ~ 14:05 (5分) | 1 開会 |
| 14:05 ~ 14:15 (10分) | 2 (1) 本日の検討会について
(2) 前回のおさらい |
| 14:15 ~ 14:25 (10分) | 3 (1) 現状の確認、共有 |
| 14:25 ~ 14:55 (30分) | (2) 評価基準と評価指標について |
| 14:55 ~ 15:25 (30分) | (3) 方策の洗い出し |
| 15:25 ~ 15:30 (5分) | (4) その他 |
| 15:30 | 4 閉会 |

2-(2) 前回のおさらい

前回の決定事項

- ①会長（伊藤委員）、副会長（中谷委員）の選任
- ②記録は、逐語録（全部）と要点録（要旨）の両方を作成
 - ・ 要点録は次回の資料として、逐語録はYouTube配信で公開
 - ・ 動画は、オンラインとYouTube配信（録画）の両方で公開
- ③傍聴は、原則あり
- ④検討会のプログラムと、ワーキンググループについて
 - ・ 検討会の運営は、5回について了承
 - ・ 検討会の前後に実施する現地見学会や意見交換会は継続協議
 - ・ ワーキンググループの設置、役割も継続協議

2-(2) 前回のおさらい

検討会とワーキンググループの関係性について

検討会で選定した解消策を提示し、WGで地域と意見交換

検討会

専門家、原告団、
公募市民、市職員

- ・違法状態解消案の検討
- ・あらゆる案から比較検討
- ・解消策の選定

双方で意見交換を行い
検討会の議論が周辺住民
の意見を反映する形に

ワーキング グループ

周辺住民・地域の声を
集約する場

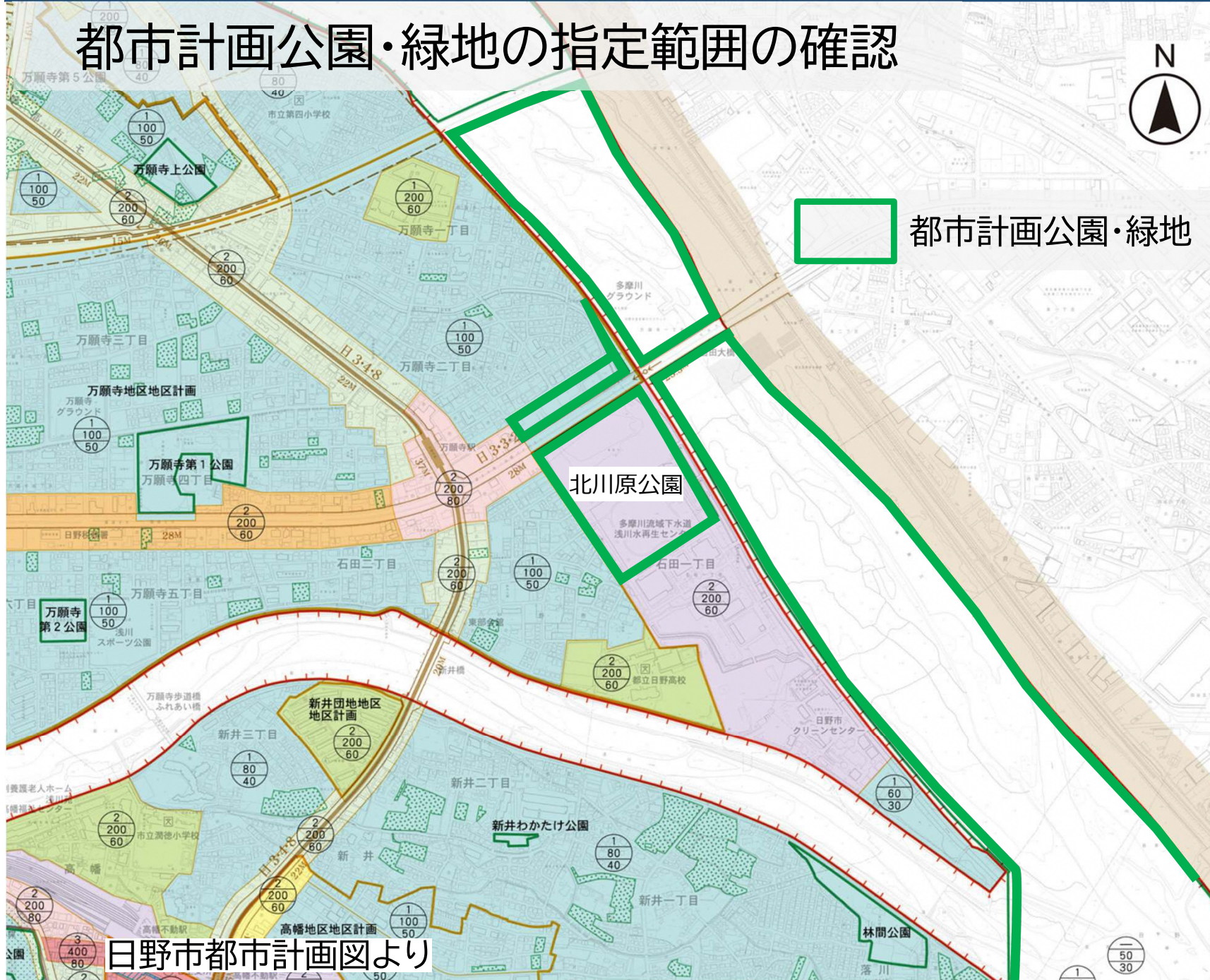
WGでの周辺住民の方々の意見を検討会の議論に反映

	実施事項	参加者
①	現地見学会	検討会メンバーから自由参加 (傍聴者の参加も可)
②	検討委員会	検討会メンバー
③	意見交換会	検討会メンバーから自由参加 (傍聴者の参加も可)

	実施事項	参加者
①	解消策に対する 意見交換	周辺住民 (自由参加) + 検討会メンバー (自由参加) ※市民の傍聴も可

3-(1) 現状の確認、共有

都市計画公園・緑地の指定範囲の確認

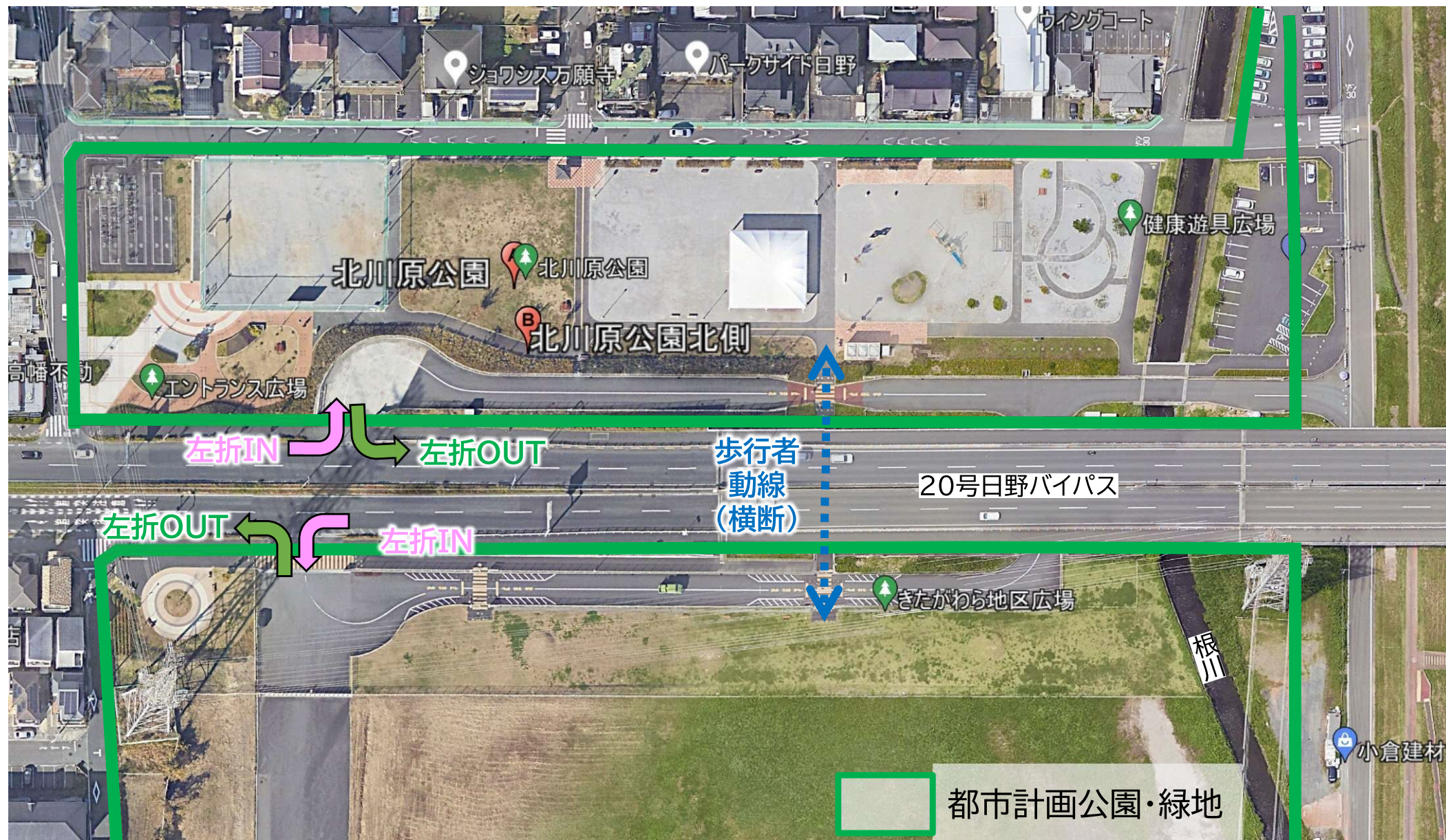


用途地域		地 域		防火および準防火地域
用途地域種別	表示	建築率	容積率	
第1種低層住居専用地域	①	30	50	指 定 不 し
	②	30	60	
	③	40	80	
	④	50	100	
	⑤	50	150	
第1種中高層住居専用地域	⑥	40	100	第2種
	⑦	50	100	
	⑧	50	150	
	⑨	50	150	
	⑩	60	200	
第2種中高層住居専用地域	⑪	60	200	第1種
	⑫	60	200	
第1種住居地域	⑬	60	200	第2種
	⑭	60	200	
第2種住居地域	⑮	60	200	第1種
	⑯	60	200	
準住居地域	⑰	60	200	第2種
	⑱	60	200	
準工業地域	⑲	80	200	第3種
	⑳	80	300	
近隣商業地域	㉑	80	300	指 定 不 し
	㉒	80	400	
工業地域	㉓	80	400	指 定 不 し
	㉔	80	500	
商業地域	㉕	80	400	防 火
	㉖	80	500	

凡 例	
市街化区域・市街化調整区域	市街化区域・市街化調整区域
地域・地区境界線	地域・地区境界線
生産緑地地区	生産緑地地区
都市計画道路	都市計画道路
多摩都市モノレール	多摩都市モノレール
駐 車 場	駐 車 場
都市計画河川	都市計画河川
都市計画公園・緑地	都市計画公園・緑地
特別緑地保全地区	特別緑地保全地区
区画整理区域	区画整理区域
地区計画	地区計画
一団地の住宅施設	一団地の住宅施設
宅地造成工事規制区域	宅地造成工事規制区域
都立多摩丘陵自然公園	都立多摩丘陵自然公園
多摩丘陵北部近郊緑地保全区域	多摩丘陵北部近郊緑地保全区域
特別用途地区	特別用途地区

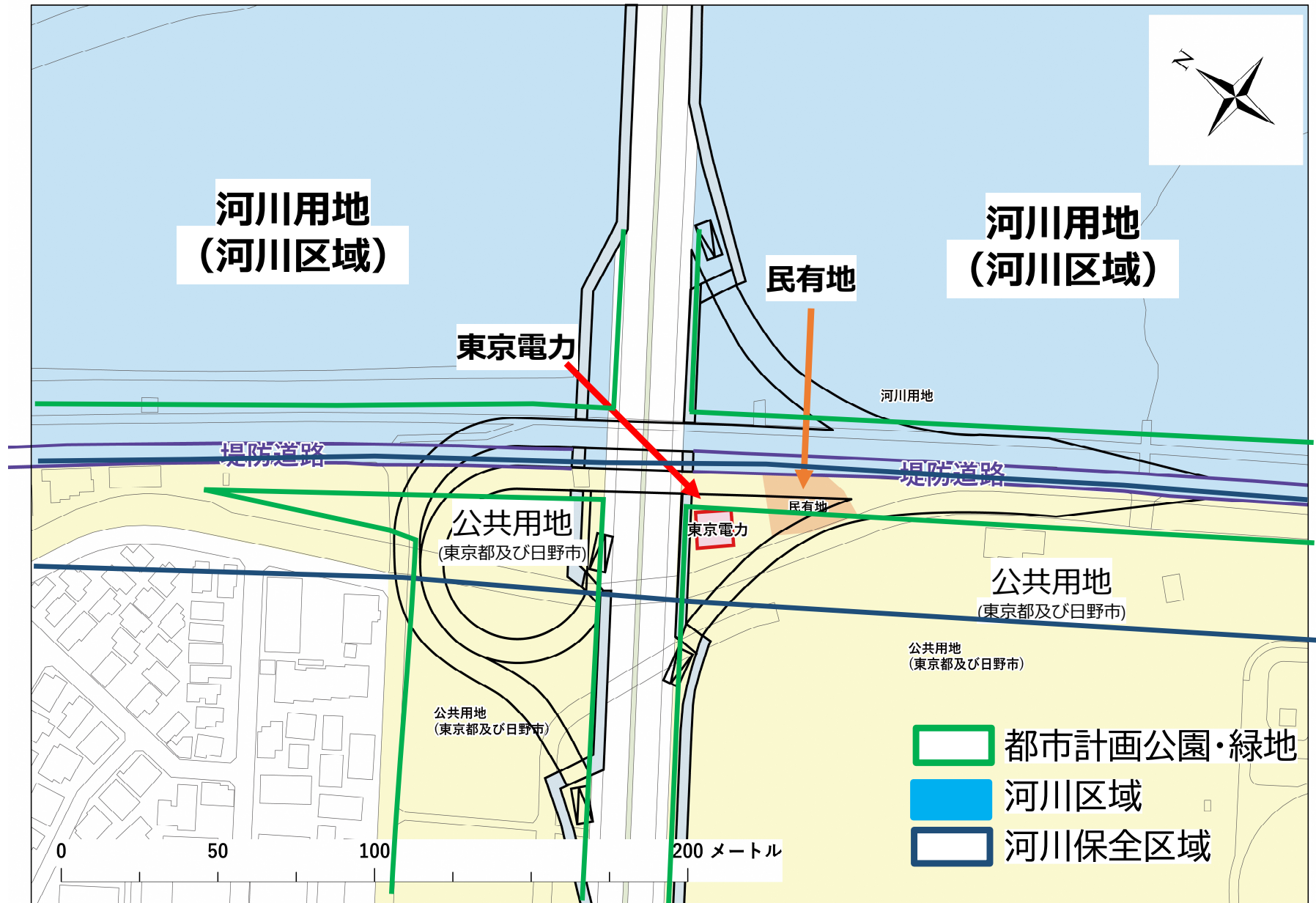
3-(1) 現状の確認、共有

現況と都市計画公園・緑地の指定範囲の関係



3-(1) 現状の確認、共有

北川原公園と周辺部分の土地所有者関係



3-(4) 今後の取り組み

【市民向け説明会資料の抜粋】

② 違法性解消に向けた検討会

【内 容】

研究者や専門家を含めた会議体を設置し、市民参加、住民合意のもとに検討をすすめる。

【方 針】

- ①早期に違法状態の解消を図ること
- ②行政に対する信頼を回復する
- ③新たな住民同士の意見対立、紛争を招かない

【方 法】

様々な方策を提案、検証し、技術面・財政面など総合的に解決策を導き、住民の合意形成を図る

3-(1) 現状の確認、共有

周辺4自治会への説明会、クリーンセンター地元5自治会で
出た意見を知りたい

<周辺4自治会> (合計10件)

●市の対応について (6件)

- ・都市計画変更をなぜしなかったのか
- ・一刻も早く違法状態を解消してほしい
- ・搬入路等の見直しについて目途がつく時期を聞きたい

●検討会について (1件)

- ・検討会は、地元の意見を十分取り入れていくようにしてほしい

●合意形成について (2件)

- ・3市共同処理は、地元住民の軋轢や分断を生んだことを受け止めて欲しい

●その他 (1件)

3-(1) 現状の確認、共有

周辺4自治会への説明会、クリーンセンター地元5自治会で
出た意見を知りたい

<クリーンセンター地元5自治会>（合計28件）

●市の対応について（13件）

・国分寺市、小金井市2市への報告状況は？

・もう半年以上違法状態が続いている。違法状態を何年続けるつもりなのか

・「公園整備の実現」という市民の期待を市は裏切ってきた

●ごみ処理について（10件）

・将来、共同処理か自区内処理かは、住民投票のような形で、市民全体の合意が必要

●合意形成について（3件）

・今回の説明会で程久保川南側のエリアが含まれていないのはなぜか？

●その他（2件）

・焼却炉建設の工事について、説明会での内容が守られていない

3-(1) 現状の確認、共有

市民向け説明会（全8回）での意見（合計573件）

<市の対応に関するご意見（129件）>

- 本件をどこまで進めたいか 市長から決意の言葉を改めて伺いたい
- 2.5億円の請求をなぜ100%債権放棄という内容に決めたのか
- 市と住民との約束を本当に1日も早く実現してほしい
- 市が行ってきたことをきちんと反省し、責任をとるべき

<経緯に関するご意見（184件）>

- 北川原公園を作る計画ができた経緯を踏まえてほしい
- 迷惑施設の対価として地域住民へ約束したもの
- ごみ焼却場の建て替えは、単独で小規模に行っていくのか
- 東京都から兼用工作物に当たらないという判断があったら、なぜ別の方法を考えなかったのか

3-(1) 現状の確認、共有

市民向け説明会（全8回）での意見（合計573件）

<三市合意に関するご意見（62件）>

- すぐにでも3市での協議を始めてほしい。
- 他の2市の反応を知りたい。
- 概ね30年での撤退の担保はどこにあるのか。どこに移すのかははっきりしてほしい。

<解決策に関するご意見（98件）>

- 北川原公園の早期実現と検討課題とは切り離した問題
- 北川原公園の一体的な整備の必要性について再考してほしい。
- まずはこの違法状態を解消する。

3-(1) 現状の確認、共有

市民向け説明会（全8回）での意見（合計573件）

<ごみ処理に関するご意見（36件）>

- 他市のごみを受け入れを大前提とした内容では納得できない
- ごみゼロ社会の実現というのは簡単だが現実は大変

<検討会に関するご意見（34件）>

- 公募市民は3名だがどのような基準で、公平、公正な人であることを担保するのか
- 法的な面での検討も加えたほうが良い
- テーマの一つとして、行政に対する信頼回復があると思う

<その他（30件）>

- 自治会の組織率が下がっているが、こういうまちにして良いのか
- ごみ搬入車を低公害車にすると聞いて1年たっているが進捗を確認したい
- クリーンセンターたよりがまだ発行されていないので発行してほしい

3-(1) 現状の確認、共有

《委員からの意見》前回10/14日途に提出頂いた意見

●浅海委員

(1) 評価方法等について

- ・客観的指標をもとに評価するための視点が必要
→「評価基準」を設ける
 - ① 違法状態を早期に解消できる案か？
 - ② 地元に新たな紛争を招かない案か？
 - ③ 地元の豊かな環境づくりに資する案か？
 - ④ 30年後のごみ処理施設移転を考えた場合の合理的な案か？
 - ⑤ 財政的に過度な負担がないか？
- ・評価指標と評価コメントは区分けしたほうが良い

(2) 解消策について

- ・一定程度の技術的検証を事前にしておくことも必要

3-(1) 現状の確認、共有

《委員からの意見》前回10/14日途に提出頂いた意見

●原告団

(1) 評価方法等について

- ・評価項目にある「事業費」の内容に、事業費が過大ではないかとあるが、一般的な評価の基準にはならない。「周辺環境整備費を超えない範囲で」等の具体化をすべき
- ・評価項目に「**インクルーシブな公園づくり**」を追加し、解消策が誰でも遊べ憩える公園づくりを妨げないか評価するべきではないか

(2) 解消策について

・新規解消策の提案

- ① 信号、待機車線及び簡易搬入路の設置
- ② 待機車線とエレベータ設置

3-(1) 現状の確認、共有

《委員からの意見》前回10/14日途に提出頂いた意見

●井上委員

(1) 解消策について

- ・浅川堤防のみのルートがよい
→もともと日野市の可燃ごみは浅川堤防を通ることで許容されていた

(2) その他

- ・検討会を「公園を含む開発」について議論をする場にしてほしくない
- ・住民自治を重視するのであれば、自治会の加入、非加入を問わずワークショップに参加をして議論できるようにすべき

3-(1) 現状の確認、共有

《委員からの意見》前回10/14日途に提出頂いた意見

●金子委員

(1) 評価方法等について

- ・検討会の方針を評価項目に加える
 - ①早期に違法状態の解消を図ること
 - ②行政に対する信頼を回復する
 - ③新たな住民同士の意見対立、紛争を招かない

(2) 解消策について

- ・日野バイパス、多摩都市モノレールの高架下の道路、浅川堤防道路
 - 違法状態が早期解消され、生活道路環境悪化の心配は少ない。
 - 整備は浅川堤防道路の舗装強化程度で可能と思われる
 - 他2市のごみ搬入量を減少させ、清掃車の台数を減少させる

3-(2) 評価指標と評価基準

評価指標（案）について

評価指標	評価指標の内容
法律	- 都市計画法、都市公園法、都市緑地法等の法律に抵触しないか - 法律等に基づく計画の位置づけ、変更が必要か
解消までの期間	違法状態解消までにかかる期間(事業・協議・手続き等の期間)
周辺への影響	- 騒音や振動、交通安全等、生活するうえでの影響がないか - 日野バイパスの交通安全、円滑性(渋滞等)に影響がないか
構造的難易度	- 構造的、物理的に設置可能か、無理がないか - 将来、除却が可能か、無理がないか
コスト	- 解消策を実施するのにどの程度費用が必要か - 解消策実施後のランニングコスト(維持管理)はどの程度必要か

3-(2) 評価指標と評価基準

評価基準（案）について

各解消策(案)に対して、どのような観点で評価を行うのか
「**評価基準**」の設置が必要

●評価基準（案）

- ① 違法状態を早期に解消できる案か？
- ② 地元に新たな紛争を招かない案か？
- ③ 地元の豊かな環境づくりに資する案か？
- ④ 30年後のごみ処理施設移転を考えた場合の合理的な案か？
- ⑤ 財政的に過度な負担（周辺環境整備費を超える負担など）
ではないか？
- ⑥ 誰でも遊べ憩える公園づくりを妨げないか？

3-(3) 方策の洗い出し

解消策比較表（案）

■解消策比較表（案）（※現段階での検討・選定方法のイメージです）													
イメージ 略図													
概要		現在、日野市の資源物・不燃物のルートとして使用している浅川堤防ルートに統合する （新井橋交差点～グリーンセンター）L=約760m		日野橋から多摩川沿いの生活道路を使用する （日野橋～グリーンセンター）L=約2300m ※（日野橋～北川原公園）L=約1400m		国道20号バイパス橋梁部から堤防道路へ接続する ジャンクションを設置する		国道20号バイパス橋梁部から堤防道路または公園内 搬入路へ接続する大型車間用エレベーターを設置する		国道20号バイパス橋梁部から堤防道路へ接続するス ロープを設置し、交通制御のための信号を設置する		搬入路の買収化を行い、上部利用により公園機能を充 実させ、公園兼用工作物として整備する	
評価 指標	法律	都市計画法	違法状態は解消される	都市計画法	違法状態は解消される	都市計画法	違法状態が残る（ジャンクション部が公園として使用できないため） ジャンクションについて新たに都市計画 画決定する可能性あり	都市計画法	一部違法状態が残る（公園内搬入 路への接続は道路形状が残り、かつ 拡幅部に橋脚、エレベーターを設置す る必要があるため）	都市計画法	一部違法状態が残る （公園内搬入路に拡幅部の橋脚を 設置する必要があるため）	都市計画法	一部違法状態は解消されず、別の ルートが必要 兼用工作物として認知されるだけの 公園機能充実ができるか
		公園・河川・道路	問題なし	公園・河川・道路	問題なし	公園・河川・道路	抵触する可能性あり （一部既存道路との接続部分で、公 園の上部及び河川用地の占用が発生 /河川区域、河川保全区域の新規構 造物設置に条件あり）	公園・河川・道路	抵触する可能性あり （一部既存道路との接続部分及びエ レベーター部分で、公園の上部及び 河川用地の占用が発生/河川区域、 河川保全区域に新規構造物あり）	公園・河川・道路	抵触する可能性あり （堤防ルート接続では公園の上部占 用が発生する/河川区域、河川保全 区域に新規構造物あり）	公園・河川・道路	河川保全区域に新規構造物あり
	解消までの期間	関係機関協議	なし	関係機関協議	なし	関係機関協議	最短2年 （相武国道及び京浜河川事務所）	関係機関協議	最短2年 （相武国道及び京浜河川事務所）	関係機関協議	最短2年 （相武国道事務所及び警署）	関係機関協議	最短2年 （相武国道及び京浜河川事務所）
		設計施工	なし	設計施工	なし	設計施工	5～7年（立体交差設計）	設計施工	2～3年（橋梁改修とEV構設計）	設計施工	2～3年（橋梁改修と信号設置設計）	設計施工	1～2年（被覆化設計）
		除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月	除却	最低6か月
	周辺への影響	合計	最低6か月	合計	最低6か月	合計	10年	合計	6年	合計	6年	合計	5年
		施工中のう回路	なし	施工中のう回路	なし	施工中のう回路	必要（3～5年）	施工中のう回路	必要（1～2年）	施工中のう回路	必要（1～2年）	施工中のう回路	必要（～1年）
	構造的難易度	ルート変更後	浅川堤防ルートの交通量の増 都道の渋滞への影響	ルート変更後	多摩川堤防ルートの交通量の増 接道住民や歩行者の安全性 騒音・振動・悪臭など	ルート変更後	生活環境は現状と変わらない 公園・ランドの一部使用不可 20号バイパスの構造と交通に影響あ り	ルート変更後	現状の周辺環境に変化なし 20号バイパスの交通に影響あり （事故・渋滞）	ルート変更後	生活環境は現状と変わらない ランドの一部使用不可 20号バイパスの交通に影響あり （事故・渋滞）	ルート変更後	別ルートによる影響あり
		問題なし （堤防道路の改修など）	問題なし （堤防道路の改修など）	問題なし （堤防道路の改修など）	規模が大きく、難易度高い 除却は比較的难度	難易度高い（日野川の拡幅必要） 定期的なメンテナンスが必要（故障によりリスクあり） 除却は比較的难度	スロープ部が根川に当たる 民有地の用地取得 除却は比較的难度	難易度は比較的低い 除却は比較的难度	根川を下越しし堤防道路とすりつける継断計画は困難 搬入路も急こう配になる 除却は困難				
	コスト	設計施工	6千万円	設計施工	22千万円	設計施工	20～25億円（国文庫スタートに整備費料 の平均的な整備費用から想定）	設計施工	約19億円	設計施工	約20億円（※類似工事より）	設計施工	約13億円 （※類似工事より算出）
維持管理		6千万円（補修1回/25年間）	維持管理	22千万円（補修1回/25年間）	維持管理	●千万円（●千万円×15年間）	維持管理	●千万円（●千万円×19年間）	維持管理	●千万円（●千万円×19年間）	維持管理	●千万円（●千万円×20年間）	
評価 基準	評価指標の総括	撤去	なし	撤去	なし	撤去	●億円	撤去	●千万円	撤去	●千万円	撤去	●千万円
		合計	1.2億円（25年間）	合計	4.4億円（25年間）	合計	20～25億円（15年間）	合計	約19億円（19年間）●千万/年	合計	約20億円（19年間）●千万/年	合計	約13億円（20年間）●千万/年
	・違法状態解消の早期解決が見込まれる ・周辺の環境保全に影響が出る（交通量の増） （都道）歩行者の安全性・渋滞 （堤防道路）歩行者の安全性、騒音・悪臭等	・違法状態解消の早期解決が見込まれる ・周辺の環境保全に影響が出る（交通量の増） （堤防道路）接道住民や安全性、騒音・振動・悪 臭等	・公園として使用できない箇所があり違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も 大きい ・違法状態の長期化 ・相武国道及び京浜河川事務所の理解が得られるか が不透明	・一部違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も 大きい ・違法状態の長期化 ・EVの定期的なメンテナンスが必要で故障によりリスクあり ・相武国道及び京浜河川事務所の理解が得られるか が不透明	・一部違法状態が残る ・協議が整ったとしても、完成まで長期化、経済的負担も 大きい ・違法状態の長期化 ・上部利用に伴い公園機能が回復されるか	・単独では違法状態は解消されない（別ルートが必要） ・違法状態の長期化 ・違法状態解消として認められるか不透明 ・上部利用に伴い公園機能が回復されるか	・大部分が公園機能を満たさず、かつ単独では違法状 態は解消されない（別ルートが必要） ・違法状態の長期化						
	早期の違法状態 解消の可否	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	地元と新たな紛争を 招かないか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	豊かな環境づくりに 資するか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	30年後の施設移転を 考慮した合理的なもの か	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	財政的に過度な負担か どうか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント
	誰でも遊べる公園 づくりを妨げないか	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント	評価	コメント

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

① 浅川ルートへ変更



3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

②多摩川ルートへ変更



評価指標	評価指標の内容
法律	・ 各法律に抵触しない
解消までの期間	・ 搬入路の除却に最低6か月
周辺への影響	・ 都道、堤防道路の交通増 (渋滞、騒音、振動の増加)
構造的難易度	・ なし(※堤防道路改修など)
コスト	4.4億円

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

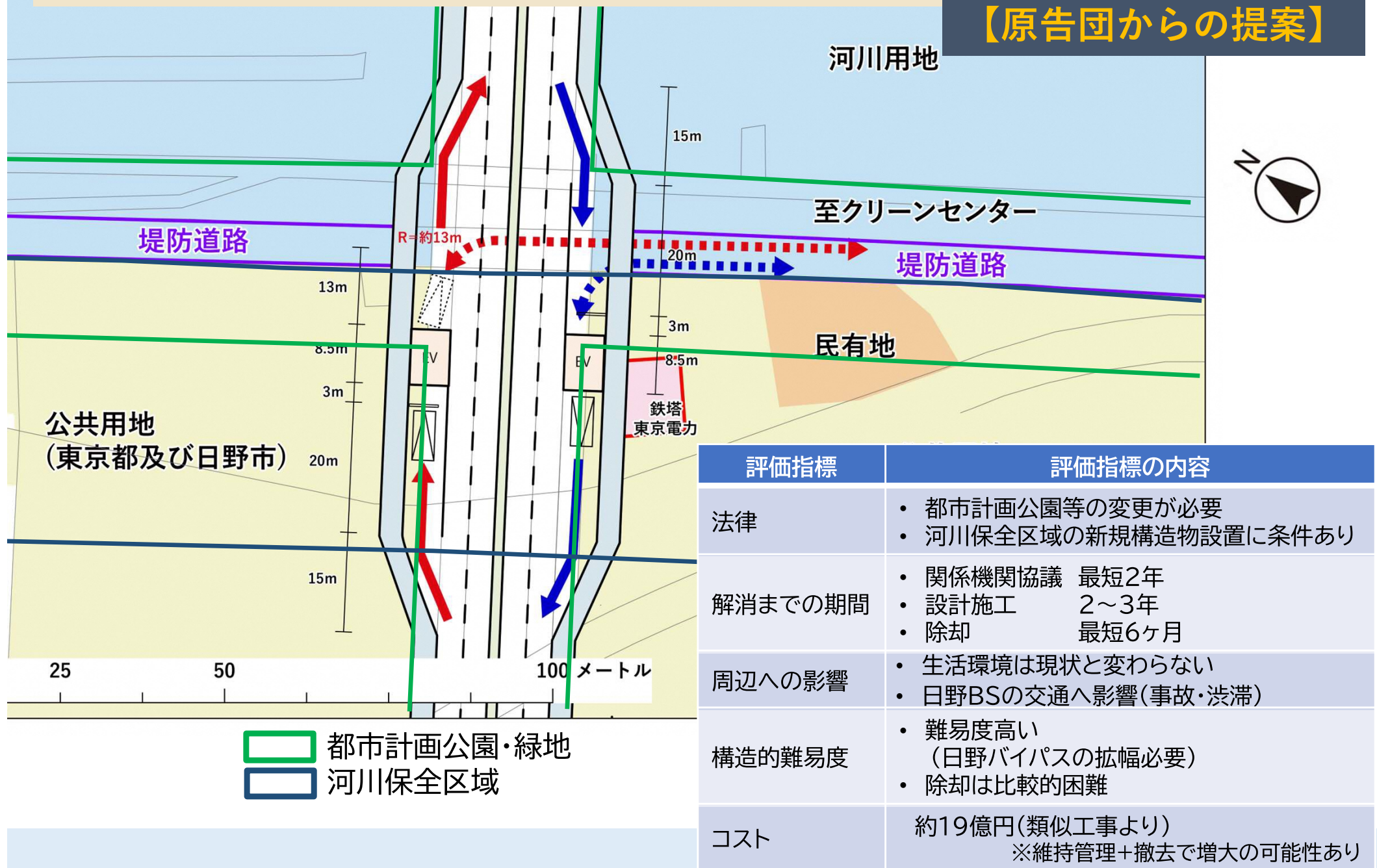
③ジャンクション設置



3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

④ パッカー車エレベーター設置

【原告団からの提案】



エレベーター処理速度について(※あくまで計算上)

車両用エレベーターの最高定格速度:1m/秒

エレベーター高低差:10m

エレベーターによる移動時間: $1 \times 10 \times 1.3 = 13 > 10$ 秒

※ $\times 1.3$ は加減速の補正率

車両の乗降にかかる時間:15秒

一台の片道時間

降車時はバック運転を想定

=乗車15秒+昇降13秒+降車17秒+昇降13秒 $\Rightarrow$ 58秒

上下昇降で1台につき、1台あたり58秒/台

$\therefore$ エレベーター処理能力の設定

1台あたり58秒

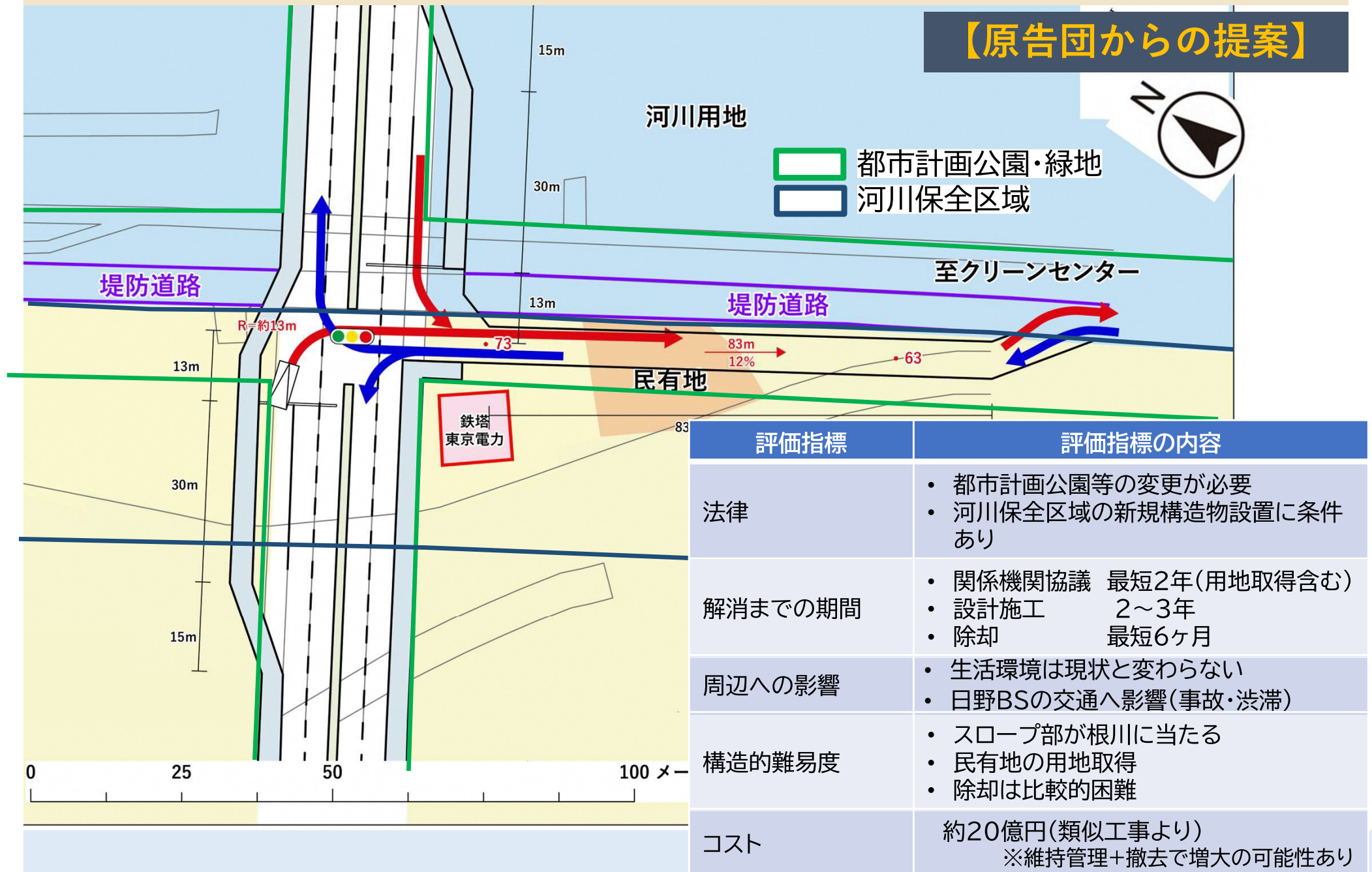
$\Rightarrow$ 乗降及び昇降のみで約1分/台

$\Rightarrow$ ピーク時間帯は1分/台※で捌く必要あり

※乗降時間+昇降時間+扉の開閉時間+ボタン操作時間 等

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

⑤信号＋スロープ設置



信号設置は、日野バイパスの交通円滑化の確保が困難

●石田大橋付近のR3年度1日の往復交通量32,510台、
ピーク時2,178台/時、混雑度1.32※

(令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査)

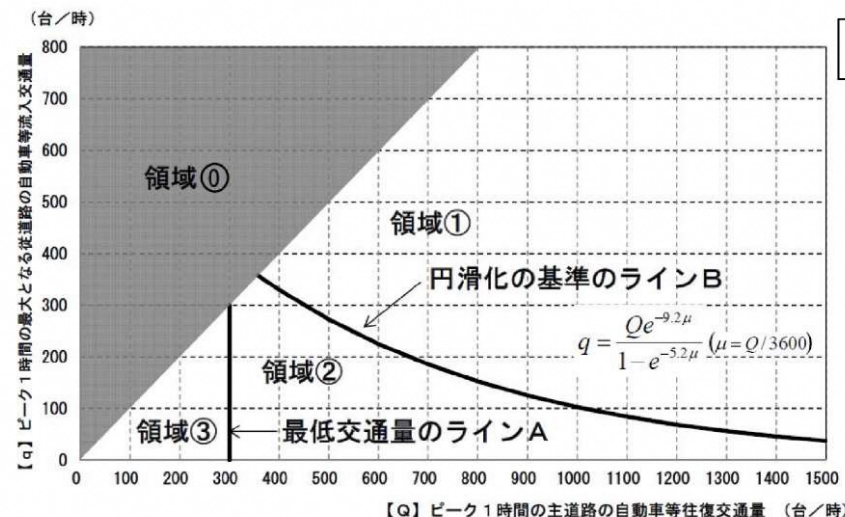
※混雑度1.32は、ピーク時間を中心として混雑する可能性の高い

➡信号を設置した場合、混雑度が1.44となり、**現状以上に混雑する可能性が高くなる**ため、「交通の安全と円滑に支障を及ぼす」に抵触し、**信号の設置は難しい。**

●ごみ処理場の出入り交通量は、ピーク時流出入**110台/時**

【信号設置の必要条件】警視庁HP

必要条件	該当
一方通行の場合を除き、赤信号で停止している自動車等の側方を自動車等が安全にすれ違うために必要な 車道の幅員 が確保できること。	●
歩行者が安全に横断待ちをするために必要な 滞留場所 を確保できること。ただし、歩行者の横断が無い場所については、この限りではない。	●
主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間の主道路の自動車等往復交通量が原則として 300台以上 であること。	●
隣接する信号機との距離が原則として 150メートル以上 離れていること。ただし、信号灯器を誤認するおそれがなく、交通の円滑に支障を及ぼさないと認められる場合は、この限りではない。	●
交通の 安全と円滑に支障を及ぼさず 、かつ、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できるように 信号柱を設置 できること。ただし、信号柱を設置せずに、自動車等の運転者及び歩行者が信号灯器を良好に視認できる場合は、この限りではない。	×



別添1

(図)信号機の設置及び撤去における自動車等交通量の条件

注:ただし、ピーク1時間の主道路の自動車等往復交通量が300台未満であっても、1日のうち、ある1時間において、主道路の自動車等往復交通量が300台以上となる場合は、主道路の自動車等往復交通量が最大となる1時間をピーク1時間と置き換えることができるものとする。

ラインの考え方

最低交通量のラインA

1時間の自動車等往復交通量が概ね300台以下となると、歩行者が信号無視をする割合の上昇が急となる傾向が見受けられたことから、300台を最低交通量のラインAとして設定した。

円滑化の基準のラインB

従道路に一時停止規制がある信号のない交差点において、従道路に渋滞が発生する限界交通量を算出する数式を円滑化の基準のラインBとして設定した。このラインより上側の領域(ライン含む)では従道路に渋滞が発生し、下側の領域については従道路に渋滞が発生しないと考えることができる。

領域の考え方

領域① 理論的に描画されない領域(網掛け部分)

領域①

設置: 交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置が可能な場所

撤去: 交通の円滑の確保の観点から、原則として信号機の撤去について、環状交差点の導入等の十分な検討を要する場所

領域②

設置: 交通の円滑の確保の観点から、信号機の設置を要しないが、交通の安全の確保の観点から信号機の設置について検討できる場所

撤去: 交通の安全の確保の観点から、問題がない場合については、信号機の撤去について検討できる場所

領域③

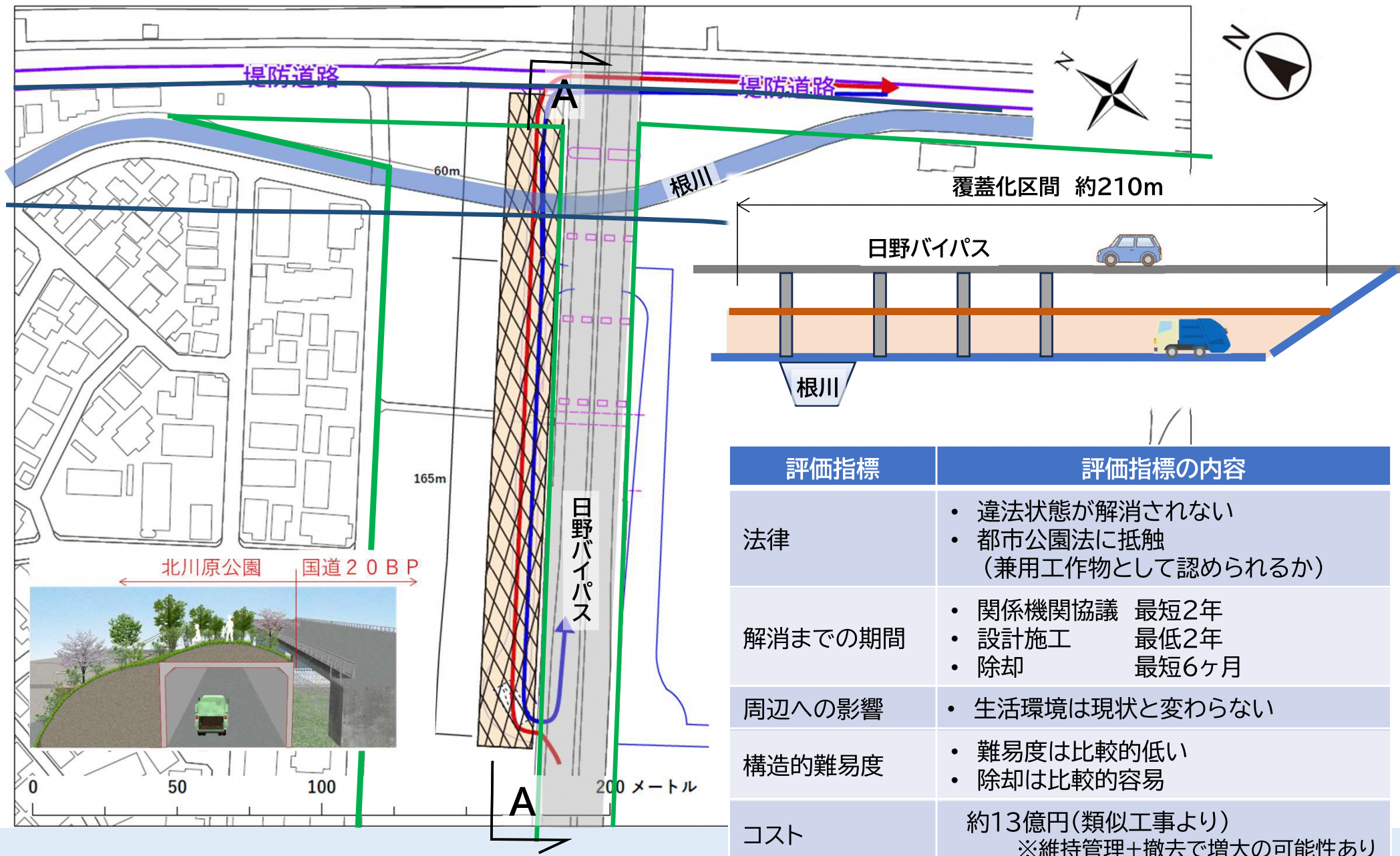
設置: 原則として信号機の設置を要しない場所

撤去: 原則として信号機の撤去の検討を要する場所

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

⑥公園内兼用工作物の設置（覆蓋化）

 都市計画公園・緑地
 河川保全区域

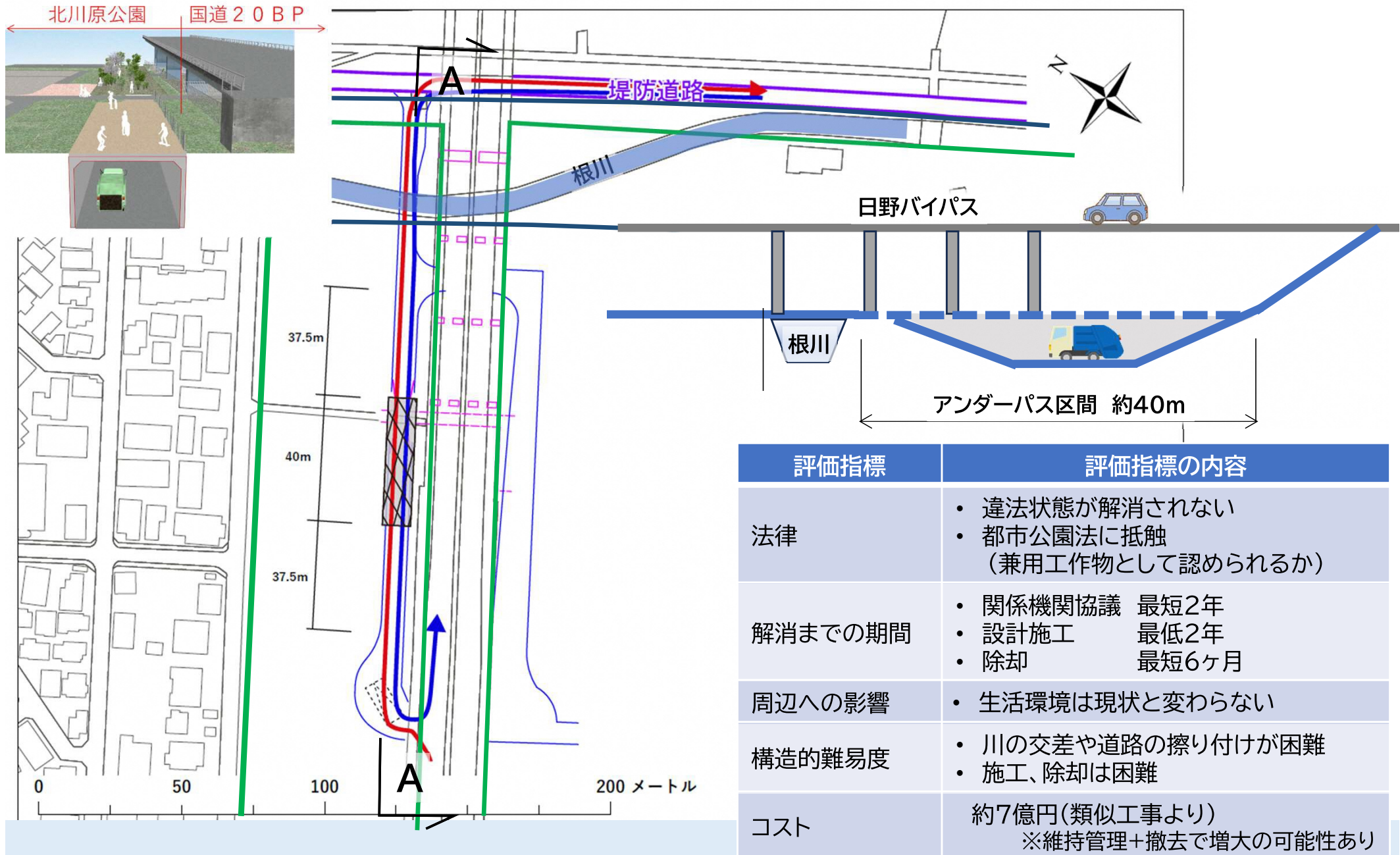


評価指標	評価指標の内容
法律	- 違法状態が解消されない - 都市公園法に抵触（兼用工作物として認められるか）
解消までの期間	- 関係機関協議 最短2年 - 設計施工 最低2年 - 除却 最短6ヶ月
周辺への影響	生活環境は現状と変わらない
構造的難易度	- 難易度は比較的低い - 除却は比較的容易
コスト	約13億円(類似工事より) ※維持管理+撤去で増大の可能性あり

3-(3) 方策の洗い出し／個別の解消策について

⑦公園内兼用工作物の設置（アンダーパス化）

 都市計画公園・緑地
 河川保全区域



評価指標	評価指標の内容
法律	- 違法状態が解消されない - 都市公園法に抵触（兼用工作物として認められるか）
解消までの期間	- 関係機関協議 最短2年 - 設計施工 最低2年 - 除却 最短6ヶ月
周辺への影響	生活環境は現状と変わらない
構造的難易度	- 川の交差や道路の擦り付けが困難 - 施工、除却は困難
コスト	約7億円(類似工事より) ※維持管理+撤去で増大の可能性あり

3-(3) 方策の洗い出し

検討プロセス

今年度検討会の目標

今回11/11 (土)

検討会で行うこと

- ①都市計画法の違法状態を解消する方策を洗い出す
- ②多様な方策の中から実現可能性を検証
- ③検討会で議論、判断し、方向性を示す

【検討プロセス】

違法状態を解消するあらゆる方策の洗い出し

ゼロ次選定(必要条件を満足しているかの確認)

一次選定(3案程度に絞る)

二次選定(1案に絞る)

解決策(採用案)の決定

次回12/9 (土)

合意形成へ **R6年度**

次回に向けた取組み 【第3回 12月9日（土）午後を予定】

【第3回検討会では・・・】

- ① 評価基準により各案の整理、評価を行います。
- ② 各案を比較検討し、最適案の選定に向けて議論します。

≪ 参考資料 2 ≫

次回へ向けた準備として・・・

- 比較検討表の評価基準に沿って、評価とコメントを考える。
- 評価指標の評価・コメントを考える。
- 1週間（11/18(土)）を目途に、募集します
- 次回、第3回検討会は12月9日(土)を予定します

次回検討会で、評価・コメントについて議論します

第1回周辺地域との意見交換会を2024年1月中に開催予定

※詳細については、確定次第 別途周知を行います

●内容

第1回～第3回 検討会内で議論している解消策について、
周辺住民の方々に進捗状況を報告し、**意見交換を行います。**

●参加メンバー（自由参加）

- ・ 周辺住民の方（チラシを戸別配布）
- ・ 検討会メンバー

※市民(他地域)の方は傍聴（広報、HPで周知）

3-(4) その他／ワーキンググループの周知対象範囲

地元周辺住民の範囲(案) (自治会)

