一ノ関駅周辺整備調査特別委員会 記録

会議年月日	令和７年 11 月 20 日（木）			
会議時間	開会	午後０時 59 分	閉会	午後２時 21 分
場所	議員全員協議会室			
出席委員	委員長　佐藤　　浩　　副委員長　千葉　信吉			
	千葉ちあき	皆川　千秋	森　　英隆	
	佐藤　進治	千葉　　誠	石黒　一広	
	菅原　行奈	那須　　勇	猪股　　晃	
	藤代　　崇	佐藤真由美	齋藤　禎弘	
	千葉　栄生	岩渕　　優	岩渕　典仁	
	佐藤　幸淑	門馬　　功	千葉　幸男	
	沼倉　憲二	岡田もとみ	佐藤敬一郎	
	永澤　由利	勝浦　伸行		
遅刻 早退 欠席委員	遅　刻　　なし 早　退　　なし 欠　席　　小野寺道雄			
事務局職員	細川事務局長、畠山事務局次長			
出席説明員	市長、副市長、市長公室長、市長公室統括監ほか２名			
本日の会議に付した事件	・一ノ関駅東西自由通路整備に係る検討状況について ・一ノ関駅東口土地利活用事業における土地開発事業者の募集について			
議事の経過	別紙のとおり			

一ノ関駅周辺整備調査特別委員会

令和７年11月20日

（開会　午後０時59分）

委員長　：定足数に達しておりますので本日の会議は成立しております。
　小野寺道雄委員より欠席の旨届出がありました。
　録画、録音、写真撮影を許可しておりますので御了承願います。
　お諮りいたします。
　本日の調査に当たり、市長等の出席を求めたいと思いますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

委員長　：異議ありませんので議長を通じて市長等の出席を求めることといたします。
　それではこれより調査を行います。
　本日の調査事項は、一ノ関駅東西自由通路整備に係る検討状況について及び一ノ関駅東口土地利活用事業における土地開発事業者の募集についてであります。
　初めに、一ノ関駅東西自由通路整備に係る検討状況について当局より説明を求めます。
　佐藤市長。

市長　　：説明の機会をいただき、感謝を申し上げます。
　本日は、本年度実施する取組など２点について説明をさせていただきます。
　まず１点目は、一ノ関駅東西自由通路の整備に係る検討状況についてであります。
　これまで東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社が実施してきた基本計画調査が終了したことから、調査結果の内容について説明をいたします。
　２点目は、一ノ関駅東口工場跡地における土地開発事業者の募集についてであります。
　管理運営法人において、令和７年10月末に土地開発事業者募集要項を公表しておりますので、その概要を説明いたします。
　詳細につきましては市長公室長から説明させますのでよろしくお願いいたします。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：市長公室長の今野でございます。
　座って説明をさせていただきます。
　資料Ｎｏ．１を御覧ください。
　左の上の方のタイトルになりますが、一ノ関駅東西自由通路整備に係る検討状況についてでございます。
　１の検討経過でございますが、特別委員会設置後初めてということになりますので、ここの部分を少し詳しく説明をさせていただいております。

１つ目の三角、一ノ関駅東西自由通路整備については、駅利用者及び市民の生活における利便性の向上、中心市街地の活性化を図る上で必要性を認識しており、自由通路の新たな整備は、技術面・財政面の両面で長年の課題となっていたところであります。

２つ目であります。

市は、一ノ関駅の既存跨線橋を活用したソフト的な解決手法について、独自の情報収集や東日本旅客鉄道株式会社、以下、ＪＲ東日本と言わせていただきますが、ＪＲ東日本との意見交換を実施してきましたが、駅の営業時間外に通行できないことや、維持管理コストなどが課題となったところであります。

３点目、ＪＲ東日本との情報交換を重ねる中で、令和５年度末にＪＲ東日本側から一ノ関駅の既存跨線橋を改修し、一部を自由通路として活用するハード的な解決手法の検討について提案を受けました。

最後になりますが、既存跨線橋の改修による自由通路整備手法の実現可能性を判断するため、ＪＲ東日本に対して基本計画調査を委託することについて補正予算の議決を得て、令和６年10月１日付で基本計画調査の実施に係る協定を締結したところであります。

２番の東西自由通路整備に係る基本計画調査の実施についてであります。

⑴ですが、調査概要は、既存跨線橋の一部を自由通路に改修する技術的な建築・土木・電気系統の調査及び改修工事に係る建築基準法や消防法等の法令上の制限を確認し、整備が可能であるか調査検討を実施するものであります。

⑵実施主体は市。

⑶委託先はＪＲ東日本。

⑷履行期間は昨年10月から本年10月末までであります。

⑸東西自由通路整備調査案でございますが、①として一ノ関駅既存跨線橋をストレートに延伸し、東西自由通路出入口を市営西口北駐車場に設置する案。

もう一つの案で、②でありますが、①案を基本とし、西口エレベーター付近の地上変電設備を回避した上で、東西自由通路出入口を同じく駐車場に設置する案でございます。

右上のほうにまいりまして⑹予算積算の内訳でございますが、調査設計費として、令和６年度12万6,000円、令和７年度1,837万2,000円ということで、令和６年度の補正予算で債務負担行為により、２か年事業として実施したところであります。

合計額は1,849万8,000円であります。

３番の基本計画調査の結果でございますが、東西自由通路整備について技術上の各種法令の制限を確認した結果、既存跨線橋を改修し一部自由通路として整備ができる確度が高まっていると、ＪＲ東日本から報告を受けたところであります。

２点目、工期について、現時点では設計と工事を合わせておよそ８年程度の期間を要する。

３点目、整備費用について現時点では60から70億円程度の費用を要する。

４点目、現時点の検討状況を踏まえ、東西自由通路の整備に関して工期の短縮、整備費用の縮減のさらなる検討を行うため、基本計画調査、この調査でありますが、延長として継続調査の実施についてＪＲ東日本と協議を進めているところであります。

先ほど申し上げました整備の①、②ということで負担でございますが、黄色い太線が見えているかと思いますが、黄色い太線のところの延長線上のところに既存跨線橋の一

部を使った自由通路を整備しようとするものであります。

これは西口部分でありますが、ここから真っすぐ東口のところまで東西自由通路として一部を整備するということであります。

東西自由通路部分は、御覧いただいているより北側にルートを取るというような計画でございます。

この太線のところは階段状となりまして、出入口というような黄色の丸が記載してございますが、ここに地上に着地する場所であります。

ですので、市営駐車場の一部を改修する必要もございます。

それから整備案の②につきましては赤で囲っている部分が地上変電設備になりまして①案は地上変電設備を移設が必要になってくるもの、②案は、既存の変電設備を回避して駐車場に着地するというような計画のものであります。

４番でございます。

基本計画調査の継続調査についてでありますが、１点目、ＪＲ東日本との協議を踏まえ、市では東西自由通路の整備にかかる工期の短縮、整備費用の縮減を検討するため、基本計画調査の延長として継続調査を行いたいと考えております。

２点目、継続調査の実施に係る詳細については、ＪＲ東日本と協議の上、調整したいというものでございます。

説明については以上になります。

委員長　：これより質疑を行います。

那須委員。

那須委員：説明ありがとうございました。

設備案の①、②の部分のこの写真の航空写真の部分で確認させていただきますと、まず①は変電設備については移設をするという話がありましたが、移設する際に移設場所というのも、またそこも工事費の中のこの60から70億も含めた移設工事の分も含めた金額となるかという点の確認が１点。

それから②の変電施設を、いわゆる回避してというようなことから言うと、回避するとなると自由通路部分の延長が若干長くなると思いますが、その辺の①と②の事業費関係はどういうあんばいになるのかというのが、２点。

そうした上で自由通路につきましては北側というお話がありましたが、黄色の部分以外の北側に沿った自由通路も何か工事があって、今ここは西側の航空写真なわけですけれども、東側のほうまで含めた北側部分の自由通路も何か工事をする関係があって、60から70億程度ということなのか。

あと最後、60億、70億もこれ実際ここの場所の黄色の部分だけではそんなにかからないような気がしますが、くどいですが北側の西東側までの通路までも含めた費用になるかということも確認させていただきたいと思います。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：まず、この地上変電設備でございますが、この整備案①につきましては、これは支障物電気変電設備が支障物になりますので、これを別の場所に移設するというようなことになります、そういった積算になります。

それから事業費関係についてでありますけれども、整備案の①と②につきましてはＪＲ東日本から概算事業費として頂いている経費の積算を見ると、案の①のほうが若干高くなっているというような積算結果になっております。

それから、工事につきましては、ここは一部を記載しているところで、分かりやすく表現しているところでありますが、現在の既存跨線橋の通路をまっすぐ東口まで見通せる状況になっておりますけれども、そこの間に仕切り板を設置して、東口までまっすぐ延伸する形となります。

ただ、途中途中という目的地になっている途中の新幹線の改札口がございますので、ここで、鉄道利用者と、それから一般利用者、東西自由通路を使って東西に抜ける方、ここの部分を工事とすれば工夫が必要になってきますので、ここの部分の工事、それから東口の通路にそのまま抜けるっていうようなところで、その部分は具体的には、今回記載してございませんが、こういった全部の経費を含んだ金額というようなことになります。

委員長　：那須委員。

那須委員：分かりました。

変電設備の関係ですが、移設するということであれば①のほうが高というのは、通路の延長は短いけれども、移設する費用、支障物としての移設ということで高い部分は分かりました。

ちなみにこの変電所を移設する場合にしても、ロータリーでないでしょうからやはり施設の近くに置くでしょうが、そういったところまで含めたことまで検討していると思いますが、その確認が１点。

そうすると、いわゆるここの図面①、②の中での黄色部分以外の仕切り板を設置する。

あとは、改札口の辺りもちょっといろいろと個人が入るっていうことを語ると、図示している黄色、赤以外の東側に行く通路の部分は①も②もその部分を同じと。

ここの部分の中での違いがあるぐらいの工事費の算定というようなことの理解でよろしいか、再度お伺いをいたします。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：まず、地上変電設備でございますが、こちらの設備については必要な設備になりますので、この場所から移転する場合については別の適当な位置に設置するということでありますが、今回のこの協定に基づく業務の中では、各種法令上の制限上、実施が可能かどうかという観点。

それから概算事業費がどの程度になるかという観点の調査事業でありますから、今時点で地上変電設備をどこに、どういうように設置するかについては、その詳細は明らか

になっていないところであります。
　また、案の①と案の②の違いでございますが、この西口の東西既存の東西自由通路からの降りる方法ですね、そういったルートの違い以外は、ここから東にかかる部分については同一の工事というようなことになります。

委員長　：那須委員

那須委員：３回目ですが、出入口の部分で確認させていただきたいと思います。
　現在の駐車場のこの位置ということで、恐らく垂直移動でエレベーターか何かで降りるような格好なのですかね、それも含めてなのですが、降りた後の駐車場の施設に降りるわけですから、歩行者、利用者なり、車両の安全も含めた安全対策の部分についてもしっかり検討されているのか、いや、その部分はもう少し調整ができてからっていうことなのか、今の段階でのこの位置での駐車場、車、駅利用者、通行人含め、安全対策についてはしっかりと検討されているかと思いますが、今の状況での安全対策に関する検討事項、検討内容をお知らせください。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：まず、この黄色い部分の通行の仕方になるわけですけれども、ここの部分については階段状の工作物を設置するというようなものでございます。
　既存のエレベーターがこの黄色いところの下、ちょうどぶつかる部分辺りにエレベーターがあるわけですけれども、このエレベーターについても利用するので、降りる場合についてはエレベーターと階段、この２種類っていうような構想でございます。
　それから、この通路の北側部分に通路を一部仕切って、自由通路を設置するとなりますと、ここを整備案の①のほうが写真が見やすいわけですけれども、このホームが２つあるわけですけれども、それぞれにエスカレーター、それからエレベーターが設置してあるということになります。
　自由通路を直線に通行するためには、このエスカレーター、それからエレベーターについて移設撤去して新設するという方法がどうしても必要になりますので、そういったものも含めて事業費として算定しているということであります。
　また、各種電気設備等で鉄道事業法に基づく安全対策の移設新設が必要になってくるというようなことになりますので、これらを、鉄道事業を行いながら、鉄道が走っていない時間帯のみの工事を実施していかなきゃならないというようなことで、それら工事の特殊性がございますので、それらも算定に含まれているというようなものであります。
　２点目になりますけれども、市営駐車場への地上に着地する場所でございますが駐車場内に設置することになります。
　ここの部分については今、具体的な検討はまだしていないところでありますけれども、基本的には歩行者の安全を確保しなければならないエリアになりますので、ここの部分については安全を確保しながら今後検討するといいますか、まずはこの東西自由通路整備について、これについての一定の方向性をまず明らかにしてから、その後の検討とい

うような形に順番としてはなろうかというように考えております。

委員長　：そのほかございませんか。
　齋藤委員。

齋藤委員：整備ができる確度が高まっているというような報告だということなのですが、具体的に自由通路を通る方と、実際に改札を通ってＪＲの電車や列車利用する方、どのように動線になるのかお聞かせください。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：ちょっと図面がございませんので口頭で申し上げますが、整備案の①のほうが若干見やすい図面になっているかと思います。
　ここの白い線で既存の跨線橋が走っているかと思います。
　黄色いラインで書いているところをまっすぐ伸ばしたようなイメージで、ちょうど跨線橋の北側を自由通路として利用すると。
　それから駅の利用者については南側っていうようなことになりますけれども、ここを仕切り板を設置して、そして双方が通行できないようにしながら東西自由通路を利用させていただくというような構想案になっております。
　この東西自由通路として仕切られたルートにつきましては、駅のホームに降りられないように、在来線については降りられないように、それから新幹線ホームについては改札を通らないと新幹線ホームに入れないようにするというような工事が必要になってくるということでございます。

委員長　：齋藤委員。

齋藤委員：それでは、今の説明で北側のほうの半分を自由通路として活用するということなのです、一ノ関駅の２番線３番線は、この北側を必ず通ってホームに降りる構造になっています。
　南側に反対側にエレベーターがついているっていうような状況ですが、そこはどのように通るのか、そこ説明抜けてましたので。

委員長　：それは当局から説明しています。
　先ほど那須委員に対する質問で、そのことについては答弁していますので、よくお聞きください。
　今野市長公室長。

市長公室長：これもまた整備案の①の図面を御覧いただければと思います。
　ホームが南北にあるわけですけれども、右側の部分がいわゆる下り線、下りホーム部というように言われているところであります。

斜めに構造物が北側に見えているかと思いますが、これがエスカレーターになっておって北側に下りるというような形になってございます。

それから南側に箱が見えますけれども、こちらがエレベーターというようなことになっておりますので、この北側のエスカレーターについてはこれを移設する必要があるというようなものになりますので、ですから、撤去と新設が必要になってくるというようなことになります。

ですので、基本的には既存エレベーターの撤去を２基想定しておりますし、それから既存エスカレーターは撤去１基を予定しております。

それから、階段については新設も必要になってきますし、エレベーターについては新設を少なくとも１基の新設を予定しているということの調査結果になってございます。

委員長　：猪股委員。

猪股委員：今回の調査ですけれども、一番最初の調査は手法の実現可能性を判断するための基本調査というようなことでやったと。

その結果、各種の条件がクリアされてもお金も60億円から70億円かかりそうだと。

それを今回は工期の短縮だとか金額の積算をし、減額というようなことも含めて、再調査するというようなことなのですけれども、いわゆる、やるか、やらないかの判断というのはどのような形で決定していくのか。

別に調査したから必ずやるという話ではないと思うのですけれども、そこら辺どのようにお考えなのかお聞かせいただきたいと思います。

委員長：今野市長公室長。

市長公室長：実施の判断につきましては、やはりこれまで東西自由通路につきましては、市民の方の要望も高く、長年の課題として捉えてきたところであります。

そういった意味で、今時点でこの基本調査をした金額、それから現時点におけるこの整備しようとする計画、これは実施可能という確度が高まっているという結果を受けたところでありますけれども、現時点でこれを議会の皆様それから市民の皆様に説明するにはまだ熟度が高まっていないというように捉えているところであります。

もう少しやはり金額、それから工事期間これにつきまして、ＪＲ側のほうでも、もう少しそれを費用の縮減、それから工事の短縮について検討する余地があるというようなことの報告でありましたので、もう少し継続して、この調査を実施する必要があるというように考えているところであります。

実施の判断につきましては、これら一連の調査が終了しして、そしてこの方法がベストであるというような判断ができるところまでの熟度を高める必要があるということで、現段階でここの時期ですとか、こういったところまでというようなところは申し上げられないところでありまして、継続調査を行いたいということでありますので、中間の報告というようなことで捉えていただければと思います。

委員長　：猪股委員。

猪股委員：現時点ではやるとも、やらないともまだ判断はしていないと。

調査結果によって熟度を高めながら判断していくというようなお話でございました。

それで、やはり一番気になるのがお金の問題なのかなと私自身は思っております。

60億、70億、これが50億であればやるのかっていうのはどこの段階であればやるのかっていうような部分については、これは市全体的な財政計画とのすり合わせっていうのが当然必要になってくると思います。

確かに住民要望としてはあるということは私も承知しておるところなのですけれども、財政的な部分も含めて、市としての判断が出てくるのかなと思っております。

今後のスケジュールっていうような部分では、今回。追加の調査が入るわけなのですけれども、それを踏まえて今後のスケジュール感として、どのようなプロセスとスケジュールということで、この事業を進めようとしているのか、もしお考えがあるのであればお聞かせいただきたいと思います。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：この追加調査にかかる期間につきましては、その準備に約５か月、それから調査そのものに５か月ということで10か月程度を要するというようなことで説明を受けたところでありますけれども、市としては、この期間の短縮を、これも短縮をお願いしているところでありまして、現時点で説明できるのは約10か月程度の期間を要するというような説明でありました。

これをＪＲ東日本と協議しながら、できるだけ短い期間でこの追加調査ができるようにしていきたいというように考えているところであります。

委員長　：猪股委員。

猪股委員：やることを前提とした各論の話も全体の部分では出ていたのですけれども、私としてはこれのよしあしという部分、当然議会のほうにも説明を受けながら私たち自身が判断をしていくというような部分も出てくるかと思います。

現時点ではやることを前提にした調査ではないというような部分について、少し確認をしておきたいと思います。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：先ほど説明申し上げましたとおり、法令上技術的なところでは実施できる確度が高まったという点。

それから概算事業費が算出されたということ。

それからこの実施する期間、それから整備費用については、これを縮減するための追加調査ができるというようなＪＲ側の説明というようなところでありますので、今時点

でこれがこの東西自由通路整備をするというような判断には至ってないというところはそのとおりであります。

もう少し調査が必要だというようなことを今日は説明させていただいているところであります。

委員長　：千葉幸男委員。

千葉（幸）委員：私からも質問させていただきます。

先ほど説明の中で基本調査の結果というところで、８年程度、工事に期間を要する。

そして、60億から70億円程度の費用が要するというところで今後継続して調査したいというところで、先ほど様々な委員の中から質問があったわけですけれども、結果的に市とすれば、この工事期間を何年程度で抑えたいという希望というか、考えがあるのか、そして予算も幾ら程度にしてほしいというような考え方があるのかどうか、お聞かせください。

委員長　：佐藤市長。

市長　　：ざっくりと申し上げれば、できるのかできないのかという調査なのです、これは、そもそもが。

これまでその駅の東西の通り抜け手法という言い方をしてきました。

つまり東西自由通路というようなそうしたような言葉が先行してあったのですが、果たして東西自由通路というハードをこしらえるだけが答えなのかといったところもありまして、それはやはりそのかなりの金額になるであろうという想像ができましたし、かなりの期間の工事になるだろうという想像ができましたし、そもそもが新しいものを造ると、ゼロからというのが世の中の通例であります。

既存のものを直して使うっていうのは、まあまあないのです。

ですので、大きなお金をかけて、新しいものをゼロから造って、それもありでしょうし、既存のものを直すのもあるでしょうし、あるいは通路というようなハードを整備しなくても、何か行ったり来たりできないのかとかですね、そういったことをいろいろと今までずっと検討してきたわけです。

ただ、ＪＲさんのほうから既存施設の改修というハード的な解決手法もあるかもしれないという話でしたから、それでは、それはできるの、できないのという話をしてきて、今できるかできないかということで、できそうのほうに近い答えが来たと。

ただこのぐらいかかるよという期間も、工事費も含めてなので、もう少し整理をしないと答えが出せないと思っています。

ただ、先ほどやることを前提にした調査なのかという話でありましたが、これなかなか日本語の問題が難しいのですけれども、やらないことを前提とした調査というのもあるのかもしれませんですが、今まで造ってほしいというお話がいっぱいありました。

ただ先ほど申しましたとおり、ゼロから新しいものを造るというのは大変な話でございますので、既存施設の改修というような、かなりローコストでできるのであれば、さ

てどうなのかと、果たしてそれが法令的にも技術的にもできるの、できないのという入り口に収まった状態です。

そこで、さらなるこの10か月後になるのか９か月後になるのか、そうしたところで次の資料も判断材料もそろってくるのかなと、そんなところだと御理解いただければと思います。

委員長　：千葉（幸）委員。

千葉（幸）委員：やはり、やるためにこの調査を行っていくということはそのとおりだと私は思います。

やはり、やれないために調査ということはなかなか理屈として成り立たないのではないかなとは理解はしております。

ですが、やはりこの８年程度かかるもの、工事がですよ。

さらにそれを短縮するために10か月継続調査したいというような考えがあるというような説明がありました。

やはりこの８年がね、さらにどれぐらい縮まるのか、そしてこの10か月かけて結果的にまた８年ぐらいかかるとすれば、約９年、10年近く実現するために期間がかかるということが考えられるので、そこも含めて我々も判断していかなければならないのだなという、長い目で、本当にこの一関市の今後どのようにしたらいいのかという我々の広い視点が必要になってくるという実感はしております。

その中で、やはり行政としてお金を出していくわけですから、この負担を減らす取組も絶対に必要だと思っております。

そこでやはり行政の考えの目安というか、幾ら程度ぐらいの予算が必要なのかっていうものを示しつつ、やはり計画を立てていくことが必要だと私は考えておりますので、そこも踏まえて、今の現状なかなか答えづらいとは思うのですが、考え方を今後検討してほしいと言ったらおかしいですけれども、我々も一緒になって考えていかなければいけないなと思っております、それは私の感覚です。

あともう１点ですが、この継続して調査することによって10か月かかる、この費用調査費っていうものはどれぐらいかかると見込んでいるのか、お伺いいたします。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：２点目の追加の調査でございますが、これにつきましてはＪＲ側から書面で示されているものでも何でもございませんが、200から300万円程度っていうようなことで、お聞きしているところであります。

委員長　：そのほか、千葉委員。

千葉（幸）委員：市民からの長年の要望、ないよりあったほうがいいということは言えるのですが、実際説明がいろいろされて、お金かかるこういう方法と言われるけれども、実際に

需要っていうのはどれぐらいあるというように把握して、その積み上げによって、やはり東西自由通路を本当に欲しいという、その最大の裏づけはどれぐらいの人が通るかってニーズをどう捉えているかっていうのが、一番大きな問題になると思います。

費用対効果も含めて、実際に利用する人の予測っていうのはどうなっているのか、お伺いをしたいと思います。

委員長　：佐藤市長。

市長　　：費用対効果を判断するには、まず費用が幾らかかるか分からないと出ないので、今まところえ費用対効果のはじきようがないですね。

60億円なのか、70億円なのか、50億円になるのか、これが100億円に化けるかで費用対効果のはじきようが違うと思います。

それからもう一つは、利用予測でありますけれども、今現在、もう次の説明項目になりますが、駅の東口、東工場跡地のほうの開発がこれからございまして、そうしたようなものが絡んで、その駅の東西を行ったり来たりする方たちがどのぐらいになってくるかと、これも両方のものがないとその効果、一方の効果のほうもはじけないと思います。

いずれ市としてやるためには、その費用のことも効果のこともある程度できるだけ数字に換算処理もして、それでもって御説明するのが一番の筋ではあると思いますけれども、今のところはまだその費用対効果のあるものの費用側も効果側もまだまだ変化する要素がございますので、そうしたようなことができたのであれば、どこまで正確な費用対効果のあるものを算定になるか分かりませんけれども、そういった次の段階に進むものと思ってございます。

委員長　：千葉（幸）委員。

千葉（幸）委員：一ノ関駅東口工場跡地が具体的に動いてどういう人の動きになるか分かりませんがね。

入場券で向こうには渡っていくという、150円だそうです。

70億となると何百年という、そういう工事をしないで、すぐさまできるような、例えばそういうのを１年間どれぐらいの人が入場券を無償で配って、本当に行った人が何人かという、そういう調査っていうか、７年も８年もかかるのであれば、そういうのも一つの方法としてあるのではないかと思うのですよ。

１年間150円で何人通るのだろうという、そんなことも、その８年間かかるその計画に入る前に、実際に通る人が何人いるかって、そういうのを調べる。

すごく大切ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

委員長　：佐藤市長。

市長　　：それが今日の資料の１番検討経過の２つ目の段落のところにある部分でございまして、ここには、市は一ノ関駅の既存跨線橋を活用したソフト的な解決手法について、独自の

情報収集やＪＲ東日本との意見交換を実施してきましたが、駅の営業時間外に通行できないことや維持管理のコストの増加などが課題となった。

お話の部分はこれまでも随分やってきたのですね。

その入場券をどこかで誰かが配って、どうぞという方法は考えてきましたが、なかなか現実的じゃないです。

そんなこともあって、ハード的な開発にしようというのもできそうだというからやっている次第でございます。

いずれもまだまだ調査をして、いろいろ判断材料がそろわないと、その先は現時点で申し上げるものではないと思ってございます。

委員長　：そのほかないですか。

沼倉委員。

沼倉委員：今この東西自由通路のお話を中心にしていますけれども、過般、国交省から遊水地の整備状況の説明の中で、残っているＪＲ磐井川橋梁の架け替え工事は引き続き実施していきますが、この社会的影響が大きいのでもう少し時間が要するという話があったのだけれども、結局その間違いなくあそこの部分は何メートルか線路が上がったものですよ。

これはいずれ引き続き整備をしますと説明があったものですから、その辺の見通しはですね、かなり今回の東西通路に関連があると思いますけれども、市当局ではその辺の関連と、今回の東西通路を併せてどのような見通しというか、関係がないか、その辺どう捉えているかお伺いします。

委員長　：佐藤市長。

市長　　：国土交通省のほうから一関遊水地事業の展開、現在状況説明があったかと思います。

ポイントを整理すれば、一つは遊水地本体については、ほぼ残工事で湛水場の掘削ぐらいですので、それが終わったならば年明け来年には、正式運用といいますか、そうしたように行きたいということが１点。

もう１点は、今お話しのＪＲ磐井川橋梁の架け替えでありますが、その扱いについては、かなり大きな大規模な工事になり、その工期もかなりの長期に及ぶと。

そして、その手法についてもまだかなり検討をもしなくてはいけないような要素もいっぱいあるということで、いわゆるその遊水地事業の計画の中に位置づけられていたものを、恐らく他のその河川改修の枠組みの中で、いずれは実施していくというような説明であったかと思います。

それと、この駅の造作との関係であります。

確かにいずれＪＲ磐井川橋梁が架け替えとなれば、今、遊水地事業として必要とされる高さに不足する部分がかさ上げになりまして、さらに新しいそこに橋、鉄橋が架かるということになるかと思います。

それによって、南側の一ノ関駅あるいは北側の山ノ目駅にどのぐらいの影響が生じるかというのも、そうした事業に際しての調査の中で明らかになってくるものと思ってご

ざいまして、それが果たしていつになるか分かりませんですけれども、ＪＲ磐井川橋梁の架け替えがあった際に、それがそのままＪＲ一ノ関駅の改修に直結するものであるかということ自体もまだ私どもは分かっておりませんし、そうしたような説明があったわけでもございませんので、それと、これを今すぐに関連づけて、そうしたものがいつかあるからというようなことを判断の材料にするかしないかというのは、今まだなかなかまだ断定はできないのではないかなと、このように思っております。

委員長　：沼倉委員。

沼倉委員：確かに時間的には少しずれるというか同じような進路で進むとは限らないと思うんですけれども、いずれはっきりしてるのは、このＪＲの線路の高さがですね、あの駅ではもちろんですし、それからその東西、北のほうから南のほうも線路が上がるし、当然大船渡線も上がると思うのですね。

そういう話をひっくるめて、このＪＲと話題提供、今回の通路の部分も含めて、全体的な話合いをした、そういう経過はあるのでしょうか。

委員長　：佐藤市長。

市長　　：ＪＲ磐井川橋梁の架け替えについては市としても大きな課題であると認識をしておりまして、国土交通省さんらとは様々な場で様々な意見交換といいますか、情報交換はさせていただいてございます。

これなかなかＪＲというまた別な会社が、鉄道ですね、そこはその旅客だけであればそんなのじゃないのですけど、あの貨物も含めれば１日60本、70本通ってるわけでありまして、そうしたものを生かしながらどのようなことをやっていくかというところは、これは国土交通省さんだけでは判断ができないのでしょうから、恐らくＪＲさん側でも、そうしたような観点からの検討というのは多分なさることになるのだと思いますが、いずれそうしたような事柄がこの先出てくると思います。

ただいま、お話、かつていろいろ言い方言われ方があって、そこのＪＲ磐井川橋梁が、いずれは必ずかさ上げになるからそうすると、ＪＲ一ノ関駅もかさ上げになってあるいは大船渡線もそうなってのようなことが、非常にもう確定したようなお話で言われていた時期があったかと思いますが、いろいろとお話を聞いてみますと、それが必ずしもそうでもないなというようなところも、私どもとしてはお話も聞いているところでございまして、ですので、先ほど申しましたとおり、磐井川橋梁の架け替えがいつかはあるということと、そうしたような現実と。

そして今直面しているこの一ノ関駅の駅の改修ではないのですが、東西自由通路の整備といった事柄を、今現時点で結びつけて判断するというのは、なかなかに困難であろうとこのように受け止めております。

委員長　：そのほかございますか。

なければ以上で東西自由通路についての質疑を終わります。

次に、一ノ関駅東口土地利活用事業における土地開発事業者の募集について当局より説明を求めます。

今野市長公室長。

市長公室長：資料Ｎｏ．２を御覧ください。

東口土地利活用事業における土地開発事業者の募集についてでございます。

１番の事業目的でございますが、市有地となる駅東口工場跡地、　以下、事業対象地と言わせていただきますが、この土地につきましては、令和８年、来年の10月末を目途に現在の所有者であるＮＥＣプラットフォームズ株式会社から市に引渡しを予定している土地であります。

この事業対象地を土地開発事業者に貸し出します。

当面の間は、市の最大の課題である人口減少に対処するため、雇用をつくり出す場として活用することとして、単に働く場に限らず、新しい取組が生まれ雇用につながる要因となる場所としていくための事業を東口土地活用事業ということで実施しているところでございます。

２の対象事業地は、所在地一関市字柄貝１番１、ほか23筆となります。

敷地面積は８万3,611平方メートル、約8.3ヘクタールっていうようなことでこれまで申し上げてきたところであります。

図面のほう、写真にありますが、駅ちょっと小さいのですけれども、駅の東の整形地、四角の整形地、黄色で囲った部分になります。

３番、令和７年度の取組経過でございます。

(1)駅東口工場跡地利活用コンセプトの策定ということで、５月に策定したところであります。

これについては、さきの特別委員会でも説明をさせていただいているところであります。

(2)は市内事業者向けアンケート調査、６月から８月で、回答が30件で、参入意向が市内事業者22件あったところでございます。

これにつきましては、②のとおり、土地開発事業者への情報提供を予定しているものでございます。

(3)土地開発事業者を対象としたヒアリング調査を９月に実施いたしました。

①として参加事業者は８社であります。

②でございますが、ヒアリング結果につきましては事業者からの企画提案のしやすさの観点から公募条件、公募事業条件に適宜反映させているところであります。

４番の事業者募集要項の概要でございます。

(1)導入施設でございますが、民間活力による開発を基本としているところでございます。

①ですが、民間施設につきましては、施設の用途や規模は土地開発事業者の提案ということにしてございます。

次ページに記載してございますが、留意事項を踏まえ、賑わい創出機能、イノベーション創出機能の提案を期待するというものであります。

右上の方にまいりまして、留意事項として倉庫や青少年に有害な影響を与える興業・物販・サービスは認めないということであります。

２点目、駅周辺の賑わい創出の観点から、事業者対象地周辺の既存店舗等にも十分に配慮し、共存可能な提案を求めるというものでございます。

賑わい創出機能でございます。

広域から集客を促し、まちの新たな『目的地』となるような質の高い施設。

２点目、周辺の既存商業機能と相乗効果を生み出し、エリアの魅力を高める新たな価値を持つ施設を期待すると。

それから、３点目として、イノベーション創出機能は、本事業のコンセプトの実現、イノベーション創出に寄与する機能。

２点目として、東口イノベーション構想検討委員会報告書で提案のあった優先事業の立地の実現に資する提案、これを期待するというものでございます。

②で、公共的サービス機能でありますが、民間による整備・運営を期待し、市は必要に応じて関与を検討するものでございます。

これらを下の図に導入機能のイメージとして記載してございます。

まず水色のイノベーション創出機能でございますが、これを下のほうにいきますと、基本的には民間施設（民設民営）でありますが、導入したい公的サービス機能をここに記載してございます。

水色の下のほう、共同研究室や起業支援・就労支援センター・貸しオフィスとか、コワーキングスペースなど、一番下のところにまいりますが、民間事業者の企画提案によっては、ファーストステージ民間開発と並行して市が整備・所有することを検討する。

真ん中の桃色の部分でございますが、賑わい創出機能につきましては下のほうに行きまして、公共的サービス機能として、屋内型こどもの遊び場、観光案内など一番下のほうですが、ファーストステージに民間施設の導入を想定しているところでございます。

一番右の緑のほうですが、公的機能としては駅前広場・プロムナード・公園などを想定しておりまして、一番下ですが、民間による整備を期待し、整備後の維持管理は市の関与の検討というようなことで、導入機能３つの機能と、それから公共的サービス機能のイメージをここに記載してございます。

次の２ページをお開きください。

⑵開発エリアの考え方でございますが、①段階的な整備でございます。

先行開発により生まれる新たな事業ニーズを捉えた段階的な整備により、土地の価値を最大限に生かした土地利用を目指すものでございます。

図３として書いてございますが、これは利活用コンセプトに記載しているものを抜粋したものでございます。

表の一番上、土地の引渡しにつきましては、令和８年の10月末を今想定しているところでございます。

その下、土地開発事業者の募集・選定については、今、説明しているものが土地開発事業者の募集の説明になります。

これを令和８年度にかけて選定を行っていくと。

それからその下、土地活用計画の作成につきましては、段階的に施設配置計画を決定

していくもの。
それからファーストステージ前期につきましては、令和８年度から順次、設計・施工していく。
それからファーストステージの後期については、ファーストステージの前期に続いて、先行開発を踏まえた上で段階的に整備をしていく。
セカンドステージは当面暫定的な土地利用でございます。
これは今年の５月のコンセプトの策定時点での内容でございます。
②土地開発事業者に求める提案パターンでございますが、図の４でございます。
２種類ございまして、左側でございますがファーストステージの一括提案が一つ、これが4.3ヘクタール、先ほど8.3ヘクタールと申し上げましたので、約半分をファーストステージとして①民間施設の開発計画、②公共的サービス機能の配置、これについて、提案をいただくということになりますし、その下でございますが、少し墨で塗っておりますが、セカンドステージとして４ヘクタール、これは暫定的な土地利用ということであります、この提案をしていただくという方法と。
右側になりますが、ファーストステージを段階的に開発する提案。
これをファーストステージは4.3ヘクタールは変わりませんが、確定計画として最低２ヘクタールをお願いすると。
民間施設で令和８年度に事業契約を希望する区域の開発計画であります。
②として公共的サービス機能の配置を提案していただく。
それから開発計画として、4.3ヘクタールのうち２ヘクタールを除いた部分の開発の方針について提案していただく方法。
それからセカンドステージについては同じでございます。
この２種類の方法により提案をしていただきたいというようなものでございます。
右上にいきまして、(3)事業スキーム①土地の運用でございますが、市の所有地に使用借権を設定し、東口まちづくり株式会社が借地するものでございます。
このまちづくり会社が土地開発事業者に転貸し、土地開発事業者の貸付期間は50年未満で、土地開発事業者の提案によるものでございます。
土地開発事業者は、土地賃貸借契約終了日までに原状（更地）に復して返還することが原則としてございます。
このイメージを図５に示してございます。
これは市から使用貸借計画管理運営法人と記載しているのは、東口まちづくり株式会社でございます。
ここが定期借地権設定契約をしまして、土地開発事業者に貸付けすると。
土地開発事業者は、基本的には入居する事業者、土地を利用する事業者からテナント賃借料を徴収して運営費に充てていくというようなイメージでございます。
市と土地開発事業者が直接線で結ばれていますのは、土地開発事業者が施工した土地あるいは建物について、これを市が直接借り受けるっていうようなイメージをしたものでありまして、これが民間による開発というようなところで、民間活力を利用するイメージでございます。
②民間施設でございますが、土地開発事業者が施設の設計、建設、維持管理、運営を

行うことを基本とすると。

③公共的サービス機能を含む施設でございますが、民設民営を期待したいところでありますが、市が関与する場合は次のパターンを想定してございます。

パターンの①として、賃貸借方式、市が公共的サービス機能部分を賃借ということでイメージに記載していた直接土地開発事業者と線を結んでいる部分。

それからパターン②としてＰＦＩ方式または直営ということで、市が別途発注する方法を今現時点では想定しているところであります。

ＰＦＩというのは初めてお聞きになる方もいらっしゃるかと思いますが、プライベートファイナンスイニシアティブっていうようなものでありまして、民間資金主導のものでありまして、計画・設計・施工それから維持管理、これらを一括して民間で行うというようなものでありまして、これのものについての資金については民間資金を中心としますが、公的資金も導入しながら、それを運営していく方法であります。

それから中黒の２つ目、本事業の優先交渉権者となる土地開発事業者の決定後、市の財政負担を含め、当該事業者、市、まちづくり会社の三者で協議の上決定していくというものでございます。

３ページをお開きください。

(4)の土地貸付料率であります。

立地誘導の視点も取り入れ段階的な貸付料率を設定でございます。

②地代収入はまちづくり会社の運営に直結する重要な要素ですが、本事業は、事業対象地の利活用により市域全体の活性化、市政課題に対応することが目的であり、貸付料率が低い事業所が多く立地する提案を期待するというようなことで記載してございますが、これは、土地開発事業者の提案する様々な民間施設とかそういったものが提案になるわけでございますが、現在のところ、その提案が具体的なところ、これからというようなことになるわけですけれども、例えばということになりますが、市の魅力度を向上する施設、あるいはイノベーションの創出への貢献が大きい施設などが考えられ、それらにつきましては、貸付料率を定率にして誘因するというような意図をここに記載しているものでございます。

(5)土地開発事業者の募集・選定でございますが、①募集方式は公募型プロポーザル方式でございます。

②土地開発事業者の選定につきましては、まちづくり会社が土地開発事業者選定委員会を設置しているところでございます。

２点目、選定委員会の審査結果を参考に、まちづくり会社が優先交渉権者及び次点の交渉権者を決定します。

３点目、まちづくり会社と優先交渉権者の協議を経て、基本協定・事業契約等を締結していくものでございます。

(6)で今後のスケジュールを記載してございますが、本日につきましては10月に募集要項等の公表をしたところであり、これを今説明しているところであります。

11月に直接対話、これはこの公募を目指す事業者との直接対話を１回、２回、１月に２回目を開催します。

３月にこの公募に参加表明書の提出をしていただき、来年度の５月、提案書の提出を

していただきます。
令和８年の７月には優先交渉権者の選定を行い、翌月８月には仮事業契約の締結を行い。
10月に先ほど申し上げましたとおり土地の引渡しがございますので、土地活用計画の策定。
11月には契約の議決をいただくというようなことで、議会のほうに提案をさせていただきたいというように考えております。
内容はまちづくり会社への貸付契約となります。
令和９年は開発工事、令和10年以降、順次施設整備をして営業を開始していくというようなスケジュールを想定しているところであります。
説明については以上でございます。

委員長　：これより質疑を行います。
千葉幸男委員。

千葉（幸）委員：質問させていただきます。
まず１点目ですけれども、１ページ目留意事項のところなのですが、倉庫や青少年に有害な影響を与える興業・物販・サービスは認めないとあるわけなのですが、青少年は分かります。
この倉庫が与える影響というのはどのようなものを想定されているのかちょっと私イメージがつかないので、そこをどのようなものなのか教えていただきたいと思います。
それともう１点ですが、事業スキームの中で、土地の運用というところで、土地開発業者は、土地賃貸契約終了日までに、原状解約、契約を終了した後は更地にして返すのが原則だというようにあるわけですが、例えば、例えばの話という想定をする話はあれなのかもしれませんけれども、この土地開発事業者が破産してしまったっていうかね、払えない、原状に戻せない状況になった場合は、どのような対応を取ろうということを想定されているのかをお伺いいたします。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：まず、１ページ目の留意事項の倉庫でございますが、この駅東の工場跡地につきましては、雇用を創出する場、新しい取組が生まれ、雇用につながる要因となる場所として活用を図ろうとするものでありますので、単に物とかを保管するための倉庫については、この趣旨にそぐわないというようなことから、単に倉庫っていうようなものの活用については認めないという方針をここで留意事項としてお示ししたものでございます。
それから２ページ目の(3)事業スキームの原状（更地）に復して返還が原則と書いてございますが、これは事業用定期借地契約っていうものにつきましては、基本的には更新であったり、それは土地の売却を要求することができない契約になります。
ですから、定期借地権設定契約そのものの考え方をそのまま記載しているというようなことになりますので、これが法令上の規定になります。

相手方が倒産のリスクっていうようなことでお話しいただきましたが、これは、その場合の法人等の清算の手続、これに従ってその権利を主張していくというような方法として、義務を履行していただくというような方法に法令上の規定に従ってその手続を進めていくというようなことになろうかと考えております。

委員長　：千葉（幸）委員。

千葉（幸）委員：１点目の倉庫のところは分かりました。

ここにあったから私理解できなかったのですが、趣旨にそぐわないということはそのとおり理解いたしました。

２点目のところなのですが、やはり想定できないことが起こり得ることを我々も想定しながらこの運用していく、そしてこの決定していく立場でありますので、やはりこれらが想定の中で考えられ得るのであれば、やはり土地開発業者等含めて、積立てじゃないですけれどもその保険的な運用をしていく必要もあるのかなと考えるわけなのですが、今後そのようなイメージというか取組を事業を進める上で、契約する上で検討していく必要があると思うのですが、そのような考えはこれからも持たないということでよろしいでしょうか。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：そのようなリスクについては当然、想定しながら事業は進めていかなければならないと考えております。

土地開発事業者の募集の事務につきましては、まちづくり株式会社のほうに委託して事業を今進めているところでありますので、このまちづくり株式会社とそのまちづくり株式会社の支援を行っている総合プロデュース業務を請け負っているコンサル業者があるわけですけれども、その事業者等の助言などを受けながら、そういったリスクに備える方法も考えていきたいというように考えてございます。

委員長　：千葉委員。

千葉（幸）委員：ぜひ、やはり最終的に土地を取得しているのは市なわけですから、市が最終的に責任を負うという立場になると私は考えますので、ぜひそういうような最悪の想定も踏まえて、こういうことは進めていくべきだと思いますのでよろしくお願いいたします。

委員長　：そのほかございますか。

森委員。

森委員　：素朴な疑問を２点なのですけれど、まず１点目が、１ページ目の右下、導入機能のイメージのところのイノベーション創出機能、幾つか共同研究施設等々ありますけれども、これはニーズがあってだと思うのですけれども、その裏づけがどういったものがあるの

かを知りたいというのが、１点目で。

２つ目が２ページ目の左下、土地開発事業者に求める提案パターンでファーストステージの一括提案の部分あるのですけれども、先ほどその導入機能のイメージを含めた上で、優先順位といいますか、これ決めるのが土地開発事業者だと思うのですけれども、そのイノベーション創出機能、賑わい創出機能、公的機能どういう比率で、どういう優先順位で提案してほしいのか、市の考えとしてはいかがなのかなというのを教えていただきたいと思います。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：　まずイノベーション機能ですけれども、これは昨年度、イノベーション構想検討委員会というものを設置いたしまして、イノベーション構想についての報告書を提出していただいたところであります。

このイノベーションの創出に寄与する機能につきましては、優先事業分野として提言を受けたわけでございますが、これは加速器・測定器記述、それからＩＴ・ＡＩロボット技術、それからカルチャー産業について、これを優先事業分野の立地をするっていうようなことで提案を受け、これを土地開発のコンセプトに入れ込んで現在進めているというようなことでございます。

このニーズっていうようなお話でございましたが、イノベーションについてはニーズっていうよりもどちらかというとこれ誘導っていうようなことに近いかと思われます。

誘導をして、イノベーションの創出につながる事業あるいは取組をしている事業、これらについて誘引を図っていく。

それを土地開発事業者の提案として入れ込んでほしいというようなことをしておりますので、現在こういった市内にそういうニーズがあるかっていうことになりますと、ちょっとそれはなかなか図れないのかなっていうようなことで、将来性、将来の事業の拡大、あるいは事業の、事業が成長する分野として、イノベーションの優先事業を取り込みたいというような考え方を持っているということでございます。

それから、もう１点は、イノベーション創出機能、賑わい組織、公的機能の比率というようなことでございましたが、優先順位というようなことでございましたが、これらにつきましては、それぞれ土地開発事業者が持っている強みとか企画力とか営業力、これによって比率はそれぞれ異なるかと思われますので、公募に参加していただく土地開発事業者の強みを生かしながら、これらを提案していただくというようなことでありますので、これがどれが優先順位が高いとかっていうようなものではございません。

ただ、これの中で一部ですね、公共的サービス機能の配置というようなところで、これを一部条件を付してこれを公募をしているところでありまして、例えば公園の面積あるいはプロムナードの幅っていうようなところですとか、あと、イノベーション創出機能のうち公的機能の部分で0.5ヘクタール部分の面積は確保するというような条件については、公募条件の中の具体的な仕様の中で取決めをしているところであります。

それについては、本日の説明資料にはないところであります。

委員長　：森委員。

森委員　：先に２点目の質問の部分の公的機能の件、書いてなかったということで理解しました。
　これに関しては、土地開発事業者に結構依存するということで、そういう認識で大丈夫かなっていうところ。
　あと１点目の質問のところのニーズのお話なのですけれども、結局バックはつくりました、市内の業者いません、空きですって言われると、ちょっとせっかく準備したのに無駄になってしまうっていう結果になると思うので、少なくとも市内の例えば学生が利用する想定だとか、そのほか、こういう研究が期待できるのじゃないかなとかというのは一応見ておかないと、その結局空きスペースになってしまうのではないかというのがあるので、そういった利用想定は今後していくのかどうかっていうのも教えていただければと思います。

委員長　：今野市長公室長。

市長公室長：まず１点目でございますが、この３つの機能についてのそれぞれ土地開発事業者の募集に参加する事業者につきましては、それぞれ事業者の先ほど申し上げました強みを生かしながら提案していただきたいというようなことでございますので、この民間の力をお借りしながら、この駅東の土地利用を進めていきたいというような基本的な考え方でございますので、市というか公的な部分での関与の仕方はできるだけ少ない方がいいというような基本的な考え方で進めているところであります。
　それから２点目でございますが、イメージとすれば起業支援とか、貸しオフィスとか、コワーキングスペースをイメージしながら質疑っていうことになろうかと思いますが、市内には一関高専、あるいはあの市内には８つの高等学校がございまして、生徒学生さんが多くいらっしゃる町でありますので、これらの教育機関との協働をしながら進めていきたいというように考えているところであります。
　今回、イノベーションということで、これはハード事業でございますが、ソフト事業を組み合わせて、市内でそういった起業家集団クラスターが生まれるような取組も進めていきたいというように考えておりますので、若者がここで活躍できるエリアとして、誕生するように工夫していきたいというように考えています。
委員長　：　そのほかございますか。

（「なし」の声あり）

委員長　：なければ、以上で質疑を終わります。
　以上で調査を終わります。
　市長はじめ当局の皆さんにはお忙しいところ御出席いただきありがとうございました。
　本日予定しておりました調査は以上であります。
　そのほか、皆様から何かございますでしょうか。

（「なし」の声あり）

委員長　：なければ、以上をもちまして本日の委員会を終了いたします。
お疲れさまでした。

（閉会　午後２時21分）