

(開会)

事務局

みなさま、本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

本年度第1回目の小平市都市計画審議会の開会に先立ちまして、新たに任命された委員が2名いらっしゃいますので、委嘱状を交付いたします。

市長

それでは、北多摩北部建設事務所の工事第一課長の須田久喜様。

須田久喜様。小平市都市計画審議会委員を委嘱します。平成24年5月10日。小平市長小林正則。

よろしく願いいたします。

事務局

続きまして、東京都多摩建築指導事務所の建築指導第二課長の千明広幸様。

市長

千明広幸様。小平市都市計画審議会委員を委嘱します。平成24年5月23日。小平市長小林正則。

よろしく願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

それでは、新任の委員さんに、一言ずつお願いしたいと思います。

まず、北多摩北部建設事務所の須田課長、よろしく願いいたします。

委員

東京都北多摩北部建設事務所工事第一課長の須田と申します。

このたびは、私、4月に北多摩北部建設事務所に配属されてきて、小平市さんの都市計画審議会委員に任命されたということでございます。

私どもの職場では、小平市さんを初め、北多摩10市の管轄をしておりまして、都道の整備を行っております。

行政の立場ということで、この審議会に参加させていただいておりますけれども、今日は、小平3・2・8の整備がなされるということで、立場が微妙なところはございますけれども、ぜひ、ご審議のほど、よろしく願いしたいと思います。

これにかかわらず、この審議会というのは、今後の小平市の行く末というか、まちづくりを担う、大変重要な審議会であると認識しております。重責ではありますが、何とか務めさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

次に、東京都多摩建築指導事務所建築指導第二課の千明委員が就任されましたので、一言、よろしく願いいたします。

委員 東京都多摩建築指導事務所建築指導第二課長の千明と申します。

私どもの管轄は、西武線沿線の、主に一戸建て住宅からマンション、それから事務所等を含めまして、建築物の許認可事務を担当しております。

多摩地区におきましては、現在、まだ道路関係が、中央線沿線の南側と比較しまして、まだまだ整備が進んでいないところがございますので、こういった形で、都市計画の審議会の委員を務めさせていただきまして、市街地の活性化ということで、都の整備とあわせまして活性化ということに役立てればというふうに思っております。よろしく願いいたします。

事務局 ありがとうございます。

本年度第1回目の小平市都市計画審議会でございますが、今回は諮問1案件でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

それでは、これ以降は、会長のほうに議事進行をお願いいたします。

会長 それでは、早速ですが議事に入ります。

ただいまの出席委員数14名。定足数に達しておりますので、これより、平成24年度第1回目の小平市都市計画審議会を開会いたします。

議事録署名人の指名を行います。名簿にあります順に、石毛委員、木村委員を指名いたしますので、よろしく願いいたします。

次に、傍聴でございますが、本審議会の傍聴の申し込みが11名ございます。定足数は10名でございますが、1名オーバーでございますので、全員を傍聴人と決定したいと思いますので、報告をさせていただきます。ただいまから、入室を許可いたします。

(傍聴人入室)

会長 それでは、審議に先立ちまして、小林市長より、ごあいさつをいただきたいと思っております。

(市長挨拶)

市長 皆さん、こんにちは、市長の小林でございます。

本日は、大変お忙しいところ、本審議会にご参集いただきまして、ありがとうございます。また、平素から小平市政に関しまして、ご協力を賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

本日は、小平都市計画道路の変更、小平都市計画道路3・2・

8号府中所沢線でございますが、この1件の案件のご審議をお願いいたします。

都市計画を初めとした市政運営に当たりましては、引き続き、委員の皆様方のご指導とご支援をいただきながら、小平市のまちの活性化、発展のため、小平市都市計画マスタープランに掲げます将来の都市像を目指して、鋭意、努力を続けてまいり所存でございます。

何とぞ、よろしくお願いを申し上げまして、あいさつとさせていただきます。

会 長

どうもありがとうございました。

ここで、大変恐縮でございますが、市長は所用がございますので、退席いたします。ご理解のほど、お願いいたします。

市 長

よろしくお願いたします。

(市長退席)

会 長

それでは、これより審議に入ります。

本日の、24諮問第1号、小平都市計画道路の変更について、小平都市計画道路3・2・8号府中所沢線は、現地視察の必要があろうかと存じます。議案の提案説明後、現地視察を行い、その後、審議を行いたいと思います。

事 務 局

では、提案説明を、事務局よりお願いいたします。

それでは、提案説明職員の紹介をさせていただきます。

都市計画道路担当参事の首藤でございます。

都市計画道路参事

首藤でございます。よろしくお願いたします。

それでは、改めまして、都市計画道路担当参事の首藤でございます。本日は、よろしくお願いたします。

初めに、諮問資料の確認をさせていただきます。諮問のご案内時にあらかじめお送りいたしました資料は、4点でございます。資料1、「小平都市計画道路の変更（東京都決定）」。資料2、大きな図面をたたんだものでございますが「計画図」。資料3、緑色のパンフレット、「都市計画変更案及び環境影響評価書案のあらまし」。資料4、水色のパンフレットで、「道路の整備効果」。以上4点でございます。

不足がございましたら、お知らせください。

また、参考といたしまして、本年4月と5月に実施された「小平3・2・8号線まちづくりワークショップ」の結果をまとめた、「小平3・2・8号線まちづくりワークショップ開催レポート」が、先日完成いたしましたので、別途、委員の皆様へ送付をしております。

それでは、議案第1号「小平都市計画道路の変更について」の提案説明をいたします。

本案は、都市計画法に基づき、東京都より小平市に対し意見照会がなされたことを受けまして、諮問するものでございます。

当該道路につきましては、昭和37年7月に東村山都市計画として当初決定された都市計画道路でございまして、多摩南北主要5路線の一つとして位置づけられている路線です。

平成18年4月に、東京都と28市町が共同で策定した「多摩地域における都市計画道路の整備方針第三次事業化計画」では、市内の国分寺市境から青梅街道までの未整備区間、約1.4キロメートルが優先整備路線に位置づけられております。

さらに平成19年3月に、市民参加により策定した「小平市都市計画マスタープラン」においては、都市の構造上の骨格となる道路として位置づけている路線でございまして。

今回、お諮りする計画道路の進捗状況といたしましては、青梅街道から北側の区間につきましては、小川駅前までの延長760メートルについて、平成5年度から平成17年度にかけて用地取得街路築造工事を実施しております。

さらに北側に向かって、東村山市境までの延長860メートルにつきましては、現在、平成26年度末までの計画で街路築造工事にあわせて、西武拝島線の単独立体交差事業を進めているところでございます。

事業者である東京都の説明によりますと、西武拝島線の上り線の高架化につきましては、本年秋口には切りかえが終了すると伺っております。

さて、本案の都市計画変更の主な内容につきましては、未着手区間であります青梅街道から南に向かって五日市街道間のうち、約1.2キロメートルにつきましては、沿道環境の保全に配慮し、車道の両側に緑豊かな植樹帯や、快適な歩行空間を有する、幅10メートルの環境施設帯を設置するため、道路幅員の変更をするものでございます。

それでは、資料1をご覧ください。

変更の内容でございまして、1ページ目には変更後の内容が、2ページ目には変更概要が記載されております。

2ページ目をご覧ください。

「1、名称の変更」といたしまして、道路幅員の変更に伴い、3・3・8号府中所沢線から、3・2・8号府中所沢線に変更されます。

既定の都市計画で標準幅員22メートルの3・3・8号府中所沢線の二つ目の規模を示す「3」は、標準幅員36メートルに変更することから、都市計画運用指針で定められている幅員30メートル以上40メートル未満の「2」に該当することとなったため、3・2・8号府中所沢線に名称変更することになったものでございます。

次に、「2、幅員の変更」といたしまして、標準幅員が22メートルから36メートルに変更されます。

「3、一部区域の変更」といたしまして、上水本町一丁目、津田町一丁目、小川町一丁目に記載されております。

「4、一部幅員の変更」といたしまして、上水本町一丁目から小川町一丁目の延長、約1,240メートルについて、22メートルから36メートルの幅員から、32メートルから36メートルの幅員に変更されます。

「5、車線の数の決定」といたしまして、4車線に定められます。

そして、最後になりますが、「6、環境施設帯の設置」といたしまして、幅員10メートルが、上水本町一丁目から小川町一丁目の延長約1,430メートルで定められます。

なお、環境施設帯は、幹線道路の沿道の生活環境を守るために、沿道と車道との間に設置するもので、自転車歩行者道、植樹帯、副道等の組み合わせで構成されるものでございます。

続きまして、資料2をご覧ください。

少々、横に大きな図面になりますが、小平3・2・8号線の計画図になります。

幅員を変更する箇所は、図面の中ほどから左側にかけて、黒くぬりつぶされている箇所が、幅員が変更される箇所でございます。今回の計画では、図面中ほどの小平3・3・3号線と、小平3・4・10号線の間付近を通ります青梅街道と、図面左側の小平3・1・2号線が重複する五日市街道までの区間が、事業化したい区間でございます。

続いて、資料3、緑色のパンフレット、都市計画変更案及び環境影響評価書案のあらましをご覧ください。

このパンフレットは東京都が作成したもので、東京都の各種説明会において、地域住民等に配布されているものでございます。

1ページ、2ページをお開きください。計画のあらましでございます。

今回の都市計画変更案の基となる、府中所沢・鎌倉街道線は、町田市森野二丁目から多摩市、府中市、国分寺市、小平市を経由して、東村山市久米川町五丁目に至る、延長約2.7キロの骨格幹線道路であり、東京都が重点的に整備を進めている多摩南北主要5路線の一つでございます。

本計画道路を整備することにより、道路ネットワークが充実し、都市間の連携の強化や多摩地域の活性化が図られることにより、多くの整備効果が期待されております。

整備の効果といたしましては、一つとして、多摩地域における人や物の動きの円滑化。二つとして、府中街道を初めとする周辺道路の渋滞緩和。三つとして、生活道路に侵入する通過交通の排除による良好な居住環境の確保、四つとして、地域の防災性や安全性の向上。五つとして、環境施設帯による快適な都市空間の創出。以上がうたわれております。

なお、本計画道路は、沿道や交差道路とのアクセスが必要な一般街路であることや、広域避難場所である小平中央公園への災害時における円滑な物資輸送など、地域の防災性の向上、沿道の緑と環境施設帯に新たに創出される緑との連続性などを考慮し、平面構造としています。

また、本計画の事業期間は、平成25年度から31年度で予定されております。

3ページから4ページをお開きください。

道路構造の概要、イメージ図でございます。

平面図のとおり、計画道路は主要な道路とは平面で交差し、玉川上水との交差のみ橋梁を整備する計画でございます。

一般部の標準的な道路構造のイメージは、下にあります横断面図の①区間のようになりますが、橋梁を整備する部分は、②区間の絵にありますとおり、車道と自転車歩行者道の上に空間を設けることにより採光を図る等、可能な限り玉川上水に配慮する計画になっております。

なお、小平中央公園と道路が隣接する③区間は、中央公園と歩道部の植栽帯を一体的にすることにより、計画幅員を32メートルにしています。

5ページから6ページをお開きください。

都市計画変更案の概要でございます。

平面図は、初めにご説明いたしました資料2の内容に準じたものでございます。また、下段には、環境施設帯が整備された都市計画道路の具体例が、カラー写真で掲載されております。

7 ページから 8 ページをお開きください。

環境影響の予測評価でございます。

本計画道路につきましては、事業者である東京都において、東京都環境影響評価条例に基づき、あらかじめ本計画が環境に与える影響の予測・評価を実施しており、公害の防止、自然環境及び歴史的環境の保全、景観の保持等について、適正な配慮がなされることを期し、都民の健康で快適な生活の確保に資しているところでございます。

初めに、計画交通量でございますが、平成 31 年度の供用開始年度においては、図にありますとおり 1 日に 3 万 3, 300 台から、3 万 4, 200 台の交通量が予測されるとされております。

なお、予測評価項目は、同条例に基づき、①として大気汚染、②として騒音・振動、③として水質汚濁、④として生物・生態系、⑤として景観、⑥として史跡・文化財、⑦として自然とのふれあい活動の場、⑧として廃棄物、以上の 8 項目を選定しております。

9 ページをお開きください。

大気汚染の予測でございます。

主に、自動車の排気ガスから排出される二酸化窒素や、浮遊粒子状物質の予測評価をしておりますが、いずれも環境基本法に基づく大気汚染にかかる基準を下回っております。

10 ページをご覧ください。

騒音・振動の予測でございます。

騒音につきましては、工事の施工中、工事の完了後ともに、環境基本法等に基づく騒音に係る環境基準を下回っております。また、振動につきましても、工事の施工中、工事の完了後ともに、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する基準を下回っております。

続いて、11 ページをお開きください。

水質汚濁の予測でございます。

工事の完了後におきましては、玉川上水へ計画道路の雨水を排出しないことや、玉川上水の水路は分断されないことなどから、水質変化の程度は小さく、現況と同程度であるとされております。

次に、生物・生態系の予測でございます。

小平中央公園に隣接する樹林地については、既存樹木を可能な限り環境施設帯等に残す計画とするほか、環境施設帯等への

植樹帯の設置、道路植栽は、既存樹木を含めた高木とすることで、生物の生息(育)、環境の変化、緑の量及び緑の質、生態系への影響は小さいと予測され、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないとされております。

続いて12ページをご覧ください。

史跡・文化財の予測でございます。

玉川上水に橋梁を設置いたしますが、史跡に指定されている部分につきましては、掘削等の改変は行わず、工事に先立って、史跡・玉川上水保存管理計画書に基づき、史跡と名勝の価値と共存を図ることを前提に、関係機関と協議を行い、許可を得て事業を進めることから、史跡・文化財への影響は小さいとされております。

次に、自然とふれあい活動の場の予測でございます。

小平中央公園に隣接する樹林地については、一部が計画道路となり、面積が減少し、自然とのふれあい活動の場の規模は縮小されますが、既存樹木を可能な限り環境施設帯等に残す計画とすることや、改変区域の既存樹木について関係機関と協議し、可能な限り移植を検討すること等の環境保全措置を行うことで、影響の低減を図るなどの対策により、自然とふれあい活動の場に著しい影響を及ぼさないとされております。

続いて、廃棄物の予測でございます。

本事業において発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊及び木くずについては、再資源化率の目標を100%としています。

続いて13ページ、14ページをお開きください。

景観の予測でございます。

事業の実施に伴い、既存の住宅地や、小平中央公園に隣接する樹林地等の一部が改変されますが、環境施設帯等への植樹帯の設置により、連続した新たな緑が創出されること。玉川上水の流水部及び法面を改変せず、小平中央公園に隣接する樹林地の既存樹木を可能な限り環境施設帯等に残す計画であることから、地域景観や眺望の変化の程度は小さいと予測しており、玉川上水の景観と調和した街並み景観の形成を図ることを満足するとされております。

13ページから14ページにかけての画像は、現況と工事完了後の比較を、写真や合成CGであらわしたものです。

資料3の説明は以上でございます。

次に、資料4、水色のパンフレットをごらんください。

このパンフレットは、東京都が作成した本計画に関する道路の整備効果でございます。

1 ページ、2 ページをお開きください。

多摩地域における人や物の動きの円滑化でございます。

道路ネットワークの形成といたしましては、現在、東京都では多摩南北主要5路線の整備を重点的に進めており、今回の計画が含まれる府中所沢・鎌倉街道線は、中でも最も延長が長い路線です。近年、多摩地域内及び隣接する埼玉県や神奈川県との人や物の流動の円滑化や災害時に備えた緊急物資の輸送路や避難路として、地域全体の安全性を高めておく必要があることから、都市基盤として、南北方向を初めとする道路ネットワークの整備が重要とされています。

現在、本計画の南側の国分寺市の区間では、平成19年度から平成27年度の計画で事業が進んでおり、本計画の北側に位置する東村山市の区間におきましても、新青梅街道までの区間が完成しております。

また、南北都市間の車の動きといたしましては、本計画が含まれる府中所沢・鎌倉街道線沿線6市である東村山市、小平市、国分寺市、府中市、多摩市、町田市を相互に行き来する自動車の一日当たりの延べ台数が、今から18年後の平成42年の推計値では8万2,000台と予測されることから、南北方向の移動需要の高さが見込まれるとされています。

続いて、3ページ、4ページをお開きください。

府中街道を初めとする周辺道路の渋滞緩和でございます。

本計画により道路が整備されることにより、計画道路の周辺道路における渋滞緩和や、広域的な高速道路ネットワークへの玄関口である中央自動車道、国立・府中インターチェンジとの旅行時間が大幅に短縮され、利便性の向上が図れるとされております。

続いて、5ページをお開きください。

通過交通の排除による良好な居住環境の確保でございます。

計画道路周辺では、幹線道路の整備の遅れなどによる周辺道路の渋滞のため、地域に用事のない通過交通が、市道第B-19号線たかの街道や、市道第B-12号線水車通りなどの生活道路へ侵入しています。本計画により通過交通が排除され、生活道路の安全性や居住環境が向上するとされています。

隣の6ページをご覧ください。

地域の防災性や安全性の向上でございます。

地域の防災性や安全性の向上には、広幅員で沿道アクセスが可能な平面構造の道路が重要な役割を果たします。本計画により、青梅街道と府中街道がクランクで交差する小川町交差点周辺から、府中市にごぞいます多摩総合医療センターまでの移動時間の短縮による救急救命率の向上に対する期待、災害時の避難経路や支援物資などの輸送路としての機能や、延焼防止機能の強化がなされるところでございます。

最後のページをご覧ください。

環境施設帯による快適な都市空間の創出でございます。

本計画では、計画道路の周辺が主に住宅地であることから、沿道環境を保全するため、車道の両側に環境施設帯を設けます。

環境施設帯は、一つとして、自動車による騒音や排気ガス等の影響を緩和、二つとして、緑豊かな道路空間の創出、三つとして、災害時における重要な防災空間の創出、四つとして、電線類の地中化による美しい都市景観の形成といった、さまざまな役割と効果がございます。

小平3・2・8号線におきましては、未着手の区間につきまして、36メートルの幅員のうち、車道を16メートル、両側に10メートルずつの環境施設帯を設ける計画でございます。

以上が、本計画案の内容でございます。

次に、先日、別途参考として送付いたしました「小平3・2・8号線まちづくりワークショップ開催レポート」について、ご説明いたします。

市では、本計画について、地域の皆さんや都市計画に興味のある方で意見を出し、話し合いをするために、本年4月27日、28日及び5月18日、19日の都合4日間にわたり、「小平3・2・8号線まちづくりワークショップ」を開催いたしました。

ワークショップの応募状況でございますが、市報並びに市ホームページにおいて、参加者の募集を行いましたところ、定員32名に対し31名のお申し込みがあり、ご希望された全員の方々に参加していただきました。

ワークショップは、さまざまな方にご参加いただけるよう、平日の夜間、土曜日の日中に開催しております。

内容につきましては、市民同士の話し合いを円滑に行えるよう、4日間の日程ごとに五つのテーマを設け、参加者を四つのグループに分けて意見交換やグループごとの発表を行いました。加えて、計画地周辺を一周するまち歩きを行い、計画に対

するご理解を、より深めていただきました。

テーマは、一つとして、小平3・2・8号線ができることで心配すること・期待すること。二つとして、まち歩きでわかったこと。よい点、悪い点・提案。三つとして、交通、環境などで心配すること・期待すること。四つとして、沿道の土地利用や周辺のまちづくりなどで心配すること・期待すること。五つとして、広域の社会や地域の産業などに対して心配すること・期待すること。以上五つを設けて話し合いを行いました。

話し合いの進め方といたしましては、テーマに対して各々の考えを付箋に記入し、その付箋の内容をもとに話し合いを進め、グループごとに発表を行いました。

話し合いで出されました意見といたしましては、計画にかかる地域について、事業の実施による現状変更を望まないとするご意見や、渋滞解消や歩行者・自転車の安全確保等の観点から、現府中街道の改良を要望するご意見など、さまざまなご意見がございました。

市といたしましては、参加されました皆様の貴重なご意見として、地域のまちづくりの参考にいたしたいと考えております。

また、今回作成いたしました開催レポートにつきましては、事業者である東京都に提出するとともに、6月25日に市ホームページに掲載し、広く周知を図っているところでございます。

最後に、今後の予定でございますが、資料3、緑のパンフレットの裏面をご覧ください。

都市計画の流れと、環境影響評価の流れがございしますが、現在、東京都では、環境影響評価書案の審議が行われており、間もなく結審するものと考えております。また、環境影響評価書が提出されますと、東京都都市計画審議会に送付され、本計画にかかる審議がなされるものと伺っております。

東京都都市計画審議会において審議の結果、原案どおり決定されますと、都市計画法に基づき都市計画変更案が都市計画決定されるものと認識しております。

説明は以上でございます。何とぞ、本計画の変更につきまして、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

会 長

どうも、ご苦労さまでございました。説明が終了いたしました。

それでは、一旦休憩をいたしまして、これより現地視察を行いたいと存じますので、よろしく願いいたします。

事 務 局

それでは、マイクロバスが北側の職員出入り口の通路側に用

意してございますので、そちらのほうでご乗車を、よろしくお願いたします。

(休憩)

(再開)

会長 それでは、時間はちょっと早いようですけれども、全員そろっておりますので、再開をさせていただきます。

どうもご視察、ご苦労さまでございました。

これより、質疑に入ります。挙手してお願いを申し上げたいと思いますので、よろしくお願いたします。

質疑、ございませんか。

木村委員。

委員 質疑の前にちょっと確認したいのですけれども、今日、いただいた案内では、4時30分までというふうになっていたのですけれども、時間はどういうふうになるのか、あるいは、今見てきたばかりで、私たちもこれだけしか資料をもらっていないし、後からいただいた資料なども見たいので、とても今日の審査だけでは終わらないと思うのですよね。

その辺の、委員長としての予定というか、それをお願いします。

会長 既にお知らせしておりますが、2時半開始で4時半ぐらいということで、そのうちおおむね1時間程度の視察をということでした。

今、お話がありましたように、目安としては4時半ぐらいまでに時間は終わりたいと思います。なお、時間のほうで、審議がまだこれからあるということでしたら、また、次回ということになるかと思いますが、それぞれご予定のあるお忙しい皆さんですから、そのようなことで、4時半ぐらいまでを目安に進めていきたいというふうに思っていますが。

なお、皆さんのご意見等がなければ、早いうちの決議でも結構なのですけれども。

木村委員。

委員 もう一つ資料が欲しいなというふうに思うものがあります。実は、私、ワークショップも傍聴させていただきまして、この詳しいレポートも読ませていただきました。

やはり、こういうものをいただいた中で、市民に対して責任ある結論を自分で出さなきゃいけないという立場にいますので、もう少し詳しい資料を。

というのは、ワークショップの最後に、参加者に交通量の予

想とか、あるいは大気汚染についての資料が配られたかと思う
のですよね。それを、私たちも共通の認識として持ちたいので
すけれども、その点はいかがでしょうか。

会 長
都市計画道路参事

担当参事。

私どもとして、今回、都市計画変更案についてお諮りして
おります。その中でお示しできるのは、今回、諮問に諮ったこの
資料の1、2、3、4まででございます。

また、今、委員からお話がありましたワークショップは、別
途開催しておりますので、開催レポートはでき上がり次第、急
いで皆様にお送りしたところです。

ワークショップ自体も、私どもでお示した資料もあったわ
けなのですが、中では、個人が集めていらっしゃった資料など
を配付したりして、その中の話し合いの参考にして、やりとり
が行われていたという事実はございますけれども、私どもとい
たしましては、今回の諮問に当たっては、変更ということでは、
この資料1、2、3、4でご審議いただきたいというふうに考
えております。

以上でございます。

会 長
委 員

木村委員。

その変更が妥当なものであるのかどうかを判断する上で、や
はりアセスの関係で詳しい資料をいただかないと、これだけで
はね。

例えば、東京都の出している緑のパンフレット9ページに、
評価の指標というのがありますよね、数字。私どもは、こうい
うことについては、数字については素人なわけですよ。この
「0.06以下」というのが、本当に国民の健康を守る値なの
かどうかとか、そういうことも含めて、私たちは検討しなければ
いけないというふうに思うのですけれども、そのための資料
だったかと思うのですが、どうなのでしょう。

ないのだったらいいのですけれども、あるものだったら、や
はり出していただいて、みんなで見たほうがいいと思うのです
が、どうでしょうか。

会 長
都市計画道路参事

担当参事。

今回、この都市計画変更案に関しましてお示しできるのは、
繰り返しになりますが、こちらの資料ということになります。

実際、今、委員からお話のあった環境アセス、こちらにつき
ましては、制度に基づきまして、現在、東京都の環境影響評価
審議会が審議が行われている最中ということでございます。

これは、冒頭申し上げましたとおり、制度に則って行われている審議ということで、今、その内容の結審は行われてはおりません。もし、それで何かくつがえるような話が出たということであれば、これはまた問題もあろうかと思えます。けれども、今のところ、そのような話というのは伝わってきてはおりません。私どもも、その審議の成り行きには注視をしているところでございます。

今回の前提となっているのは、東京都が既に行った評価書案の内容がそれぞれ予測、評価をした結果、基準値を下回っているという結果が、このパンフレットに示されておりますので、市といたしましては、そこを前提にご審議をいただきたいというふうに考えております。

以上です。

会 長

木村委員、評価の焦点といたらないのでしょうか。その基準値が上回っているとか、下回っているとかという、そういう評価しか出ていないのではないかと思うのですけれども。

どういう数字が出たから、この数字がどうのこうのというのではなくて、やはり一定のレベルというのがあるかというふうに思うので、その辺は理解していただければと思います。

どうぞ。

委 員

では、その上で。

でも、例えばどの地点でやっているかとか、どこへの環境影響評価をしているかとか、そういうことも私たちは知る必要があると思うのですよね。

これだけでは、私は不十分だと思うし、いろいろなポイントでやっているような資料があれば、それが判断の材料になるのではないかという思いもあります。

環境影響評価と今回の拡張とは別物だというふうなおっしゃり方でしたけれども、その環境影響評価に基づいて拡張が妥当なのか、大丈夫なのかどうかというのを、私たちは判断するわけですよね。だから、そのもとになるものなので、ぜひ、ここはしっかり見ておきたいなという思いがあるのです。

どうでしょうか。出していただけませんか。

その交通量の、市民の方が一生懸命調べて、それも国とか東京都が出した資料からですよ。勝手にでっち上げた資料ではなくて、公が発表している資料から、統計をとった資料があるはずなのですよね。それを皆さんご覧になって、ワークショップで議論されていたかと思うのですけれども、最終段階で。

その資料が、私が欲しい資料なのですが、どうなのでしょう
か。それも必要ないということですか。出せないということ
ですか。

会 長
都市計画道路参事

担当参事。

現在、先ほど環境影響評価書案の審議が進んでいる最中とい
うことで申し上げました。その冊子自体は、制度に則って、ま
たこれは公告・縦覧とか、さまざまな意見というのも見解書と
して出されておりますけれども、そちらについては、事業者で
ある東京都の手續の中で出している資料ということで、私ども
に対しましては、今回、この意見についてお示しした資料に基
づいてご審議を賜りたいという内容で、既に意見照会を受けて
おりますので、それ以上の資料につきましては、今回、市は、
出すことができないと考えております。

以上です。

会 長
委 員

山岸委員。

今回の拡幅、計画の変更についてですが、環境施設帯が10
メートルに広がったことによる36メートル道路になったとい
うことで、よかったのだと思うのですが、車道の部分の幅は、
変更がなかったということでもよかったでしょうか。

その背景といいますか、経緯といいますか、府中から国分寺
までの部分が3・2・8号線ですよね。そちらが、やはり同じ
ような形態なのかなというふうに思うのですが、青梅街道から
北側の、いわゆる東村山側の道路ですか、そちらは3・3・8
のままの開発になっているかと思いますが、なぜ、今回、青梅
街道までの部分がこういった計画変更になったのか、その辺の
背景ということが、もし、もう少し詳細がわかれば。

やはり、計画変更によって影響がある方が多く発生するよ
うになると思うのですね。一般の住民の方もそうですけれども、
この図面を拝見しますと、たかの台幼稚園さんなども、やはり
32メートル道路のときよりも、36メートルに4メートル環
境施設帯が広がったことによって、やはり幼稚園の敷地内のほ
うに影響が発生していることが、実際にはないのか。

また、私立の幼稚園さんなので、ほかの、いわゆる一般住宅
の方と同じような対応になるのかなというふうには思うのです
が、やはりそういった公共施設ではないにしても、こういった
教育施設に影響があるということを考えますと、このちょうど
中央公園のところは32メートル道路になっていますので、そ
ういった、この部分、幼稚園がかかっている部分にも、いわゆ

る玉川上水の南側ですか、そこも36メートルにしたほうがよかったのか、その辺のご認識はいかがかということ伺いたしたいと思います。

あと、幼稚園さんのほうから、何かそういったことに対しての要望というか、そういった嘆願とは言わないまでも、この計画変更に対するご意見のようなものは、聞いているところはありませんでしょうか。

以上です。

会 長
都市計画道路参事

担当参事。

今回は、主に道路の幅を広げるという変更案でございます。

主に、10メートルの環境施設帯をつくるということが理由になっておりますけれども、今回の理由といたしましては、計画道路が主に住宅地を通るというようなことと、あとは往復4車線であるということから、沿道の環境保全に配慮いたしまして、車道の両側に、緑豊かな植栽帯や快適な歩行空間を有する10メートルの環境施設帯を設置するというようなことが、今回の直接的な拡幅の理由になっているということです。

この環境施設帯の考え方というのは、既に旧建設省のほうでは昭和49年の段階で、大枠としては示されているところがございまして、やはりこういう住宅地系の用途のところを幹線道路を通す場合は、環境施設帯を設置というような考え方が示されているところです。

ただ、今回の計画の中でお示ししている区間、国分寺、府中とは連続するわけなのですけれども、それ以外の、もっと従前に整備を進めてきたところとかとの兼ね合いというのは、やはり、これは事業者のほうで総合的に勘案しながら整備を進めてきているのかなというふうには理解をしております。

今回の計画では、たかの台幼稚園のそばを通ることになりまして、その辺の影響につきましては、この緑色のパンフレットでも示されておりますけれども、例えば緑色のパンフレットの8ページを開きますと、予測地点の位置というのが書いてありますが、①、②、③ということで予測をしている箇所がありますが、この③というふうに書いてあるところは、おおむね、たかの台幼稚園に近いところで、そういった影響を予測している場所ではないかというふうに考えております。

そういった観点では、今、聞くところによりますと、直接的な影響というのは、環境アセスの中では認められないというようなことを、環境影響評価書案の中でも確認しているところで

す。

委員
都市計画道路参事

敷地は減ってしまうのですよね。

敷地は若干減ることになるのかなとは思いますが。

幼稚園からの具体的な個別な要望は、私の知る限りでは市のほうには伝わってはきていないというふうに認識をしております。

以上でございます。

会長
都市計画道路参事

青梅街道から北側。

青梅街道から北側の3・3・8号線につきましては、先ほどお話の中でも触れたとおり、既に整備が終わっている場所とか、そういうところもございまして、拡幅になじむところとなじまないところというのは、やはり、先ほど例に上げたように、住居系のところに道路を通すのか通さないのかとか、そういったことで考えて、今回の変更案に反映しているのかなというふうに考えています。

特に、北側のほうは、ブリヂストンの東京工場とか、かなり用途上はもう少し緩やかなというのでしょうか、そういった用途地域のところが多いものというふうに認識をしている中で、今のお話になります。

以上です。

会長
委員

山岸委員。

そうしますと、やはり沿道の住宅の方々に対しての環境に対する配慮からということで、理解していいということでしょうか。

以上です。

会長
都市計画道路参事

担当参事。

沿道への配慮というようなこととお話いただきましたが、まさしくそういうお考えになろうかと思えます。

車道からの距離が離れますと、今、市施行の都市計画道路もそうですけれども、やはり歩道の基本的な考えは、3メートル以上の歩道ということで、家の玄関を出てすぐ前が道路ではないというような作り方をするのが、こういった都市計画道路の作り方になっています。

したがって、車道から距離が離れば離れるほど、例えば騒音もそうですし、大気汚染もそうですけれども、やはり影響は軽減されるというような考え方も、この環境施設帯という10メートルの中で解決ができるというふうに考えておりますので、委員のおっしゃるとおりだというふうに考えております。

委員 歩道が、環境施設帯、5メートルある中で植樹帯と、歩道が3メートルですか、広くとってあると思うのです。今、問題になっている自転車と歩行者の事故とかの問題とかが、大変課題になっていると思うのですが、この歩道について、自転車と歩行者の歩車分離みたいな施策の、そういった方策ですか、そういうことはこれから検討はされるようになっているのでしょうか。そのことだけ、もう1点お願いします。

会 長 担当参事。
都市計画道路参事 今、社会的にも問題になっている自転車と歩行者の関係だと思えます。

これにつきましては、市の問題認識もそうですけれども、やはりこういった幹線道路を担う東京都も、やはり問題として抱えているのかなというふうに、私は思っております。

一つの事例といたしましては、このパンフレットの中には、例えば緑色のパンフレットでは5ページと6ページを開いていただきますと、既に整備が終わっている調布保谷線や、府中市側のほうの府中所沢線の写真がありますが、これなどは、やはり歩行者が歩くところと自転車が走るというところを、この写真の場合は色で分けて示しているような感じですけども、中にはその間に植栽を設けて明確に歩道と車道を分けているようなところもあります。

このあたりにつきましては、今後、事業者の東京都のほうの詳細設計を進めていく中で、恐らく地元の沿道の方々の意見なども聞きながら、つくり込みを進めていくのではないかなというふうに考えております。

以上でございます。

会 長

ほかに。

永田委員。

委

員

ちょっと何点かお聞きいたしたいと思います。

今回の大きな命題として私がとらえているのは、小平の将来の発展のためにというのが、一つありまして、その中で維持する、継続するための幹線道路のつながりということで、一つには、今回の大震災等を含めまして、やはり防災というか、防火壁みたいなものを兼ねた防災ですね。それから、震災時における搬路というか、本当に私なども東北に行ってきた、その被災地を見たときに、やはり道路というのは、こちらとは比較できないのでしょうかけれども、やはり狭いところにやっぱりこう集約したというのが、見てきた、そういう感想も含めまして、

やはり小平市には、そういう幹線が必要ではないかなという、大震災における、そういう観点から、ひとつ考えております。

それから、また一つ、産業道路に関してと申しますか、本当に今、答えの中にありましたけれども、ブリヂストンという大きな工場を、小平市の場合は構えていますけれども、現実にも、大型の車両とかが来たときに、本当にクランクがあるから困っているとか、搬入路のこともあるのですけれども、そういったことを実際に現場の方たちから聞いたりしているときに、やはり今のままの現状では、なかなか難しいのかなと。

結局、いわゆる幹線というか、大きな道路があることによつて、いろいろな通行量もそれでふえるのかもしれませんけれども、やはりそういった産業的な道路としての価値も、やはり地元でそういう大企業を抱えている小平市としては、やはり考えていくのかなと、いろいろな考え方があるでしょうけれども、私はそういう観点からも見ているものですから、やはりこういう拡張というのも大事なのかなということがあります。

戻りますけれども、やはり震災とかを見たときに、やはり今回、小平の駅前ではやや騒ぎがあったときに、狭隘路と申しますか、道路の整備のときのために、やはり消防とかそういったものが入らない。幸い大事には至らなかったのですけれども、そういう現状を現場で見ていると、やはりそういったことも考えて、小平の将来のために、やはり考えていかなければならないのかなということは、思っております。

それから、緑の環境の問題ですけれども、今日、現実に見させていただきまして、私はもっと緑が全くなくなるのかなと思っていたのですけれども、約半分のところが残っているということで、その、今、削られる代替地を考えているのかどうかというのを一つと、それから残ったものをどうやってまた有効に使っていくかというのを、お聞きしたいと思います。

会 長 前段は、希望を述べられたということによろしいですか。

委 員 いや、それについて。あまり行政として考えていないところがあるものですから。

会 長 担当参事。

都市計画道路参事 道路に対する期待と不安というような形で、お話をいただいたかと思えます。

市といたしましてもそうですし、これは東京都も恐らく同様の考え方だと思いますけれども、やはり産業が停滞するということは、これは当然懸念しなければいけないことだと思います

ので、現状で、やはり根幹的な輸送をになっているものは、大型車両などでございまして、計画地付近にはブリヂストンの工場がありますので、そういった車両の通行の妨げになってはいけないというところから考えましても、やはり小平市の将来の発展というようなことで、委員からお話がありました、しっかりした幹線道路の整備というものは必要であろうというふうに考えております。

また、先ほど、委員から小平駅前火災の事例などもありましたけれども、やはりさきの大震災でもそうでしたけれども、何か事があれば、まずは瞬間的に道路の機能が失われたとしても、逆に真っ先に機能が回復するのは道路というところからいたしますと、狭い道路よりはしっかりした幹線道路のほうが、その後の啓開作業も当然早いということで、防災の面からも、今日は消防の専門の委員もお越しいただいておりますけれども、やはりしっかりと道路というものは必要であろうというふうに考えております。

さて、緑の問題ということでございますけれども、今回、道路によって失われる部分、そちらにつきましては、まず、道路の整備上から考えますと、その環境施設帯に新たに設置される新たな緑といいますか、そういうものが道路の整備からすれば代替というような考え方にはなろうかと思っておりますが、例えば、その面積と同等分を市の中央公園のどこかに求めていくとか、そういったような考えは、現在はないということです。

ただ、それとは別に、市としては特別保全緑地とか、そういう市内全体的に考えて保全すべき緑地政策ということで、指定をしたりしまして、緑の保全には努めているということになります。

また、残った緑地部分ということになりますけれども、例えば今日見ていただいた中央公園に隣接する雑木林のところだと、中央公園自体は今回の計画では道路になる場所はございません。今回、道路になって、あそこの隣接している雑木林が失われますけれども、その残った部分について、今後、どのようなようになっていくかというのは、あちらの土地の所有者が小平市ではございませんので、その後の、残った部分、都営住宅側のほうは若干残るわけですがけれども、活用についてどうなるかというのは、今のところ、市として定まった考えはないということです。

以上です。

会
委

長
員

永田委員。

そうですね。私どもも、さまざまなところに視察を、これまで何年もかけてやってまいりました。途中経過、それから踏まえての今回の調布保谷線とか、府中所沢線なんかもそうなのですけれども、ビフォーとアフターじゃないですけれども、やはり相当通った後という整備された状況を見ますと、やはり今回はきちんと考えていらっしゃるのでしょうけれども、今はマイナス面というのばかりが割と出ているのですけれども、将来の小平の構想に向かったときには、そういったものも必要なのではないかという、我々も現場で見て、そういう状況はあります。

問題は、今の時点ですけれども、このワークショップと今回小平で行われました都民の意見をいただいて、こういう私たちも書類をもらいまして、やはり実現するまでのプロセスの段階が一番今、問題になっているのかなという気はしているのですね。

だから、これを我々の建設委員会でもなるだけそうやって意見を聞いてくださいと、そのフォローをしてくださいということの結果が、やはりこういった形で、これがなければここまでやってはなかった、ワークショップも含めましてね。

要は、その成果を、今のところ、どう評価しているか。やって、意見をたくさん聞いて、その中で取り入れるもの、取り入れられないものもあるでしょうけれども、やはり当事者の方たちというのは、本当にこれは自分のことと一緒に大変なことなのですよね、財産も含めて。

だから、そこらあたりの評価と、この二つ行われたところの行政側としてどう考えているかということまで、ちょっと教えていただきたいと思います。

会
都市計画道路参事

長

担当参事。

今後、事業化をしていくという前提に立って、プロセスが問題だというようなお話もございました。こういった大きな道路につきましても、当然プロセスがございまして、段階を踏んで、その段階ごとに事業者のほうで丁寧な説明を行っているというのが、大きなプロセスの一つになっております。

直近では、昨年10月に、この緑色のパンフレットを主に説明するための説明会というものが行われておりました。その2カ月後、12月には、この3・2・8号線を計画、実施に移していく上での必要な測量説明会というものも行われておりま

す。

したがいまして、これで終わりということではなくて、今後も引き続き事業概要説明会であるとか、用地説明会であるとか、あと工事説明会であるとか、段階的にはなりますけれども、その時点時点での説明会は、事業者のほうが大層に行っていくというような認識をしておりますので、プロセスが全くこの先ないままで事業が進んでいくというような認識はしておりません。

2点目のワークショップの今後の考え方ということになります。

ワークショップのほうは、お送りいたしましたとおり、結果といたしましてこの4日間、五つのテーマをまとめたところ、非常にボリュームのある結果となっております。この一つ一つ、中身を申し上げるのも時間の関係があるわけなのですけれども、やはり冒頭申し上げましたとおり、この計画に対して現状変更をあまり望まないという声があったり、現府中街道に対する問題点の指摘など、さまざまございました。

また、地元として参考にすべきような点というのもございました。例えば、用途地域の変更に対する懸念みたいなものもございましたので、そういったところは、これは東京都にも伝えている資料でございますので、それぞれで読んで、取り入れられるべきところは、参考として今後の事業として進めていくべきではないかというふうに考えております。

以上でございます。

委員
会長
委員
会長
委員

最後になります。

なかなか、市の見解までということになると非常に難しい問題になってくるかと思えますね。

でも、途中で、これを聞かないとわからないからということで。

ですから、今、お話があったワークショップそのものについては、いろいろ議会等の関係もあったかと思いますが、そんなところで、これに対する単刀直入の質問をお願いをしたいと思います。

では、要望だけにします。

今、お答えがあったように、やはりせっかくこういうワークショップなどをやっているわけですからね。やはり、なるだけそこらあたりは、くみ取れるところはくみ取っていただくのがあれば、そういったことも踏まえて、今後もやっていただきたい

会 長 います。終わります。

委員 すみません。質疑は、まだ尽きないと思います。

委員 時間、先ほどもお話ししましたように、おおむね30分という
 ことでお話申し上げたのですけれども、まだ、熟議を尽くす
 ために継続をして、後ほどまたご審議をしていただければとい
 うふうに思いますが、いかがでしょうか。

委員 すみません。継続するとなっても、ちょっと1点だけお聞き
 したいのですが、よろしいでしょうか。

委員 今後のスケジュールのことについてなのですけれども、先ほ
 ど、東京都の環境影響評価審議会のお話が出ていましたが、明
 日部会があり、そして総会もありますけれども、その辺の動き
 が、もし、そちらで把握しているのであれば教えていただきたい
 というのと、その東京都のほうの環境影響評価審議会で結
 審された後、この小平市の都計審の動きと、その後の進み方と
 いうのですか、そのスケジュールについて、わかる範囲で教え
 ていただければと思います。

会 長 あと、何点かの質問は、では、次回にさせていただきます。

委員 では、今後のスケジュール。

都市計画道路参事 担当参事。

委員 今後の予定ということで、お話を伺いました。

委員 私どもといたしましても、一番そこが興味があるわけでござ
 います。

委員 今回、この時点でお諮りはいたしましたけれども、私どもと
 いたしましても、この環境影響評価書案の審議が始まったとい
 うことを確認をした段階から、東京都の手に遅れないように、
 市の都市計画審議会も進めなければいけないということで、
 今回、本日の諮問に至っているということでございます。

委員 したがいまして、今、委員からもお話が触れられておりました
 とおり、私も確認しておりますが、明日は環境影響評価審議
 会が行われるということを確認しておりますし、その翌日は総
 会が行われるということも確認しております。

委員 ただ、その結果というのは、また、明日と明後日の話になり
 ますので、この場でどういう結果になったというのはわからな
 いわけですので、当然、その明日、明後日の結果を踏まえま
 して、次回の都市計画審議会というのも考えなければいけないと
 思っています。

委員 さらに言いますと、その結果もそうなのですけれども、市と
 いたしましては当然、現段階で東京都の、いつの都市計画審議

会に諮るというのも、これもまた、まだわかっていない状況で
ございます。ですので、東京都も、まだ手続の最中という中で
の今のお話になっておりますので、そのあたりは、今後のスケ
ジュールが示されましたら、また、逆に市も予定を組みまして、
こういった形で、先ほど会長からもありましたけれども、継続
というようなことでの新たなご審議になるのかなと考えており
ますので、具体的な日程をお示しできなくて申しわけないので
すけれども、委員と同じような認識は、今、持っている中で、
ご説明をさせていただきました。

以上です。

委 員 わかりました。そうしましたら、ここで出た意見をもとに
して、小平市としての答申をつくっていく形になるかと思うの
ですけれども、その期限というのは、今のところは、つくって
いないという確認でいいのでしょうか。

会 長 では、その確認だけ。
担当参事。

都市計画道路参事 一般に、こういった大きな道路で市に意見照会がある場合は、
いつまでに意見を、東京都に対して回答してくださいというよ
うな期日が定められます。現時点では、意見は求められており
ますけれども、期日は定められておりませんので、委員のおっ
しゃった理解でよろしいかと思えます。

会 長 それでは、お諮りします。

24 諮問第1号、小平都市計画道路の変更について、小平都
市計画道路3・2・8号線府中所沢線につきまして、継続する
ことにご異議ございませんか。

(異議なし)

会 長 ご異議なしとの声でございます。
継続といたします。

最後に、事務連絡といたしまして、事務局から連絡事項がご
ざいます。では、よろしく申し上げます。

事 務 局 それでは、ただいま継続審議となりました。次回の都市計画
審議会の開催予定でございますが、まだ具体的な予定はござい
ませんので、また、お時間をとっていただく関係もございます。
前もってご連絡はいたしたいと思っておりますので、よろしくお願
いいたします。

会 長 以上をもちまして、第1回小平市都市計画審議会を終了いた
します。

どうもご苦労さまでございました。
(閉会)