

# 平成27年第8回東大和市議会建設環境委員会記録

平成27年12月11日（金曜日）

---

## 出席委員（7名）

委員長	佐竹康彦君	副委員長	根岸聡彦君
委員	森田真一君	委員	実川圭子君
委員	関田貢君	委員	関田正民君
委員	木戸岡秀彦君		

## 欠席委員（なし）

## 委員外議員（なし）

## 議会事務局職員（5名）

事務局長	関田新一君	事務局次長	長島孝夫君
議事係長	尾崎潔君	主任	櫻井直子君
主事	須藤孝桜君		

## 出席説明員（2名）

都市建設部長	内藤峰雄君	都市計画課長	神山尚君
--------	-------	--------	------

## 会議に付した案件

### （1）所管事務調査

都市計画道路整備事業の促進について

午前 9時32分 開議

○委員長（佐竹康彦君） ただいまから平成27年第8回東大和市議会建設環境委員会を開会いたします。

○委員長（佐竹康彦君） 所管事務調査、都市計画道路整備事業の促進について、本件を議題に供します。

本日は、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）及び東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）について、市側から説明していただいた後、皆様に御協議いただきたいと思っております。

まず初めに、多摩地域及び東京における都市計画道路のそれぞれの整備方針について説明を求めます。

○都市計画課長（神山 尚君） それでは、都市計画道路の整備方針について御説明申し上げます。

説明に使用する資料でございますが2点になります。

今回お配りさせていただきました右上に建設環境委員会資料、平成27年12月11日と記載のある資料と、もう1点は本年5月に情報提供いたしました東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）中間のまとめでございます。

それでは、御説明申し上げます。

○委員長（佐竹康彦君） 暫時休憩いたします。

午前 9時33分 休憩

午前 9時35分 開議

○委員長（佐竹康彦君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

○都市計画課長（神山 尚君） それでは、御説明申し上げます。

最初に、右上に建設環境委員会資料とあるほうをごらんいただきたいと存じます。

表紙をおめくりください。中表紙がございます。

（1）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）（抜粋）とあります。

中表紙をおめくりください。

都市計画道路の整備方針は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、その果たすべき役割や整備の基本的な方向性などを示した方針でございます。整備方針の中には、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた事業化計画を位置づけております。この事業化計画につきましては、平成元年に第一次事業化計画を策定して以来、平成18年4月に第三次事業化計画を策定し、現在に至っております。第三次事業化計画の計画期間は、平成27年度までとなっておりますことから、現在第四次となります事業化計画を盛り込んだ都市計画道路の整備方針を東京都と特別区及び26市2町が共同して策定しているところでございます。

なお、第四次事業化計画につきましては、広域的視点と地域的視点に立ち、必要な都市計画道路の整備を推進していく必要性から、従来多摩地域として策定していたものを東京全体として策定することとしております。

それでは、1枚おめくりいただきまして、A3の図面をごらんください。

右下にページがございますが、2-27ページでございます。

この図面は、平成18年4月に策定した第三次事業化計画の優先整備路線を示したものであります。図面の青い色が都施行路線、ピンク色が市施行路線であります。

図面の真ん中の上のほうに東大和市がございます。

当市における都施行による優先整備路線は3路線でございます。

1つは、新青梅街道の上北台以西区間で、こちらは平成23年12月に事業に着手しております。残る2路線は、3・3・30号線の青梅街道以北区間と新青梅街道の狭山5丁目以東区間でありますが、いずれも未着手であります。

市施行による優先整備路線は、桜街道の現道に沿った区間の1路線であります。未着手であります。この区間につきましては、引き続き優先整備路線として位置づけていきたいと考えております。

図面の次のページをお開きください。2-28ページであります。

ここから、2-32ページまでは今ごらんいただきました優先整備路線を表の形式で記載した一覧であります。

2-28ページは都施行の優先整備路線の一覧であります。太い枠で囲まれた3つの路線が東大和市内の優先整備路線になります。

一番上の太枠の上段は、都6、立川3・2・4号線外とありますが、これは新青梅街道の狭山5丁目以東区間でございます。

下段が、都7、立川3・2・4号線とありますが、これは新青梅街道の上北台以西区間であります。

少し飛ばしまして、その下の太枠は、都13、立川3・3・30号線とありますが、これは3・3・30号線の青梅街道以北区間であります。

1枚おめくりください。右側のほうのページ、2-30ページをごらんください。

このページは、市町施行の優先整備路線の一覧です。中段、やや上に太い枠がございます。市町12、立川3・4・17号線とあります。これは、桜街道の現道に沿った区間であります。

以上のように、現行の事業化計画においては、優先整備路線として、都施行3路線、市施行1路線が位置づいておりますが、このうち都施行の1路線のみが着手され、他の3路線は未着手という状況でございます。

次に、本年5月に議員の皆様へ情報提供させていただきました東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）中間のまとめのほうをごらんいただきたいと思っております。

これは、東京都特別区26市2町が共同で策定しました中間のまとめでございまして、本年6月30日まで都民の皆様に対し、パブリックコメントを実施したものであります。

表紙をおめくりいただきますと、最初にはじめにがございます。

さらに1枚おめくりいただきますと、目次がございます。

目次の第1章が、東京の新しい道路づくりに向けてでございまして、ここでは都市計画道路の現状と課題などの基礎的事項を整理し、これに基づいて、道路整備の基本理念と基本目標をお示しております。

第2章は、東京の今後の道路整備に向けた考え方でございまして、ここでは将来都市計画道路ネットワークの検証と優先整備路線の選定における考え方を示しております。

1枚おめくりいただきまして、1ページをごらんください。

第1章、東京の新しい道路づくりに向けてでございます。

このページでは、東京の今後の人口の動向をお示しております。図1-1のグラフにございますように、東京の人口は平成32年の1,336万人をピークに減少に転じますが、その傾向は緩やかでありまして、25年後の平成52年時点における東京の人口は1,200万人を超える規模でございます。

2ページをお開きください。中段の図1-3をごらんください。

東京の年齢別人口構成であります。左側の平成22年の状況と比較して、30年後の平成52年は高齢化が一層

進展し、高齢化率は33%と予測されております。

3ページをごらんください。イ、災害への備えであります。

ここでは、東日本大震災の教訓をもとに、市街地の延焼遮断など防災性の向上を図る都市計画道路の整備を進めるなど、災害に強い社会基盤の必要性が示されております。

4ページをお開きください。ウ、激化する国際競争であります。

ここでは、東京が国際競争を勝ち抜くため、東京の最大の弱点である交通渋滞の緩和や歩行者、自転車に配慮した道路空間の創出などが示されております。

5ページをごらんください。エ、環境への配慮であります。

東京はCO<sub>2</sub>排出量の削減目標を設定しております。平成32年度における運輸部門の削減目標は42%でございます。削減目標値の達成に向けて、効率的な渋滞対策や自転車の安全な利用環境の確保により、環境負荷の小さい交通手段の利用を促進することなどが効果的であるとしております。

6ページをお開きください。オ、総合的な交通政策の推進であります。

ここでは、国分寺駅北口の交通広場のイメージでございますように、交通広場の整備など、まちづくりと連携して交通結節機能を充実させ、利用者の視点で使いやすいものに改善していくことの必要性などが示されております。

7ページをごらんください。(2) 都市計画道路の現状であります。

最初に、ア、これまでの事業化計画であります。四角い枠の中をごらんください。

上段の事業化計画の目的であります。都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間に優先的に整備する路線を選定するとしております。

その下の経緯であります。ごらんとおり、区部、多摩ともに過去三次にわたり、事業化計画を策定してきております。

8ページをお開きください。イ、都市計画道路の整備状況であります。

上段の図1-11、都市計画道路の整備推移のグラフをごらんください。

棒グラフの青が完成路線、グレーが未整備路線、折れ線グラフが完成率であります。ごらんとおり、着実に完成率が伸びていることが伺われます。

この下のグラフ、図1-12をごらんください。

大きな円グラフが2つございますが、右側の大きな円グラフをごらんください。

多摩地域の円グラフであります。グレーが完成で60%、紫が事業中で9%、黄色が概成で11%であります。概成とは、計画幅員は確保されていませんが、一定の機能を果たしている路線であります。水色は未着手で21%であります。左側の大きな円グラフは区部であります。完成率64%で、多摩地域を4%上回っており、多摩地域の整備が区部に比べておこなわれている状況が伺えます。

9ページをごらんください。

下段の図1-14、市町別の都市計画道路の完成率のグラフをごらんください。

東大和市は中央よりやや右側でございます。紫の丸が付されておりますが、これは完成率をあらわすもので、東大和市の完成率は67%と近隣市と比べて高いことが伺われます。

10ページをお開きください。(3) 都市計画道路の整備財源であります。

図1-15、東京都の一般会計と道路投資額の割合の推移のグラフをごらんください。

東京都の道路投資額の割合を示す赤い折れ線グラフをごらんください。

東京都の一般会計に占める道路投資額の割合は、毎年4%程度で推移しております。

11ページをごらんください。

上段が区部のグラフであります。一般会計に占める道路投資額の割合を示す赤い折れ線グラフは毎年0.6%、下段のほうのグラフ、多摩地域では毎年1.1%程度で推移しております。

12ページをお開きください。（4）東京が抱える都市計画道路の課題であります。

アとして、道路整備の課題であります。

黒丸がありまして、黒丸の1つ目は道路交通の課題であります。ここでは、主に2つの課題が示されております。

1つは、交通渋滞です。13ページの下の方の棒グラフをごらんください。図1-19、東京都内の混雑時平均旅行速度であります。オレンジ色の多摩地域平均は時速21キロメートルで全国平均の35.1キロメートルと比べて、約14キロメートル遅いことがわかります。

15ページをお開きください。

2点目は交通事故であります。15ページ上段の図1-22は、東京都内の事故発生件数割合の推移を示したグラフであります。グラフ中、緑色の折れ線は車道幅員5.5メートル未満の道路における事故の割合を示したものであります。右肩上がりの増加傾向にあります。都内の交通事故件数全体は減少していますが、生活道路における事故件数全体に占める割合が増加していることが伺えます。

15ページの中段、黒丸の2つ目は防災上の課題であります。

ここでは、高度な防災都市となるための緊急物資輸送の確保、延焼遮断機能の充実、道路閉塞防止のための無電中化などの必要性が示されております。

また、大規模災害が発生した際には、都県境を越えて円滑な救急救命活動や緊急物資の輸送、その後に発生する大量のごみや瓦れきの処理などが必要となることから、近隣県との連携に資する都市計画道路の整備の重要性も示されております。

16ページをお開きください。

黒丸の3つ目は、質の高い生活の実現に向けた課題であります。

ここでは、交通結節点となる駅を初めとした拠点へのアクセスの向上のほか、高齢者や子育て世代など、全ての人が安心して安全・快適に活動できる公共空間の創出を課題としております。

17ページをごらんください。

東京が抱える都市計画道路の課題のイとして、計画決定後、いまだ事業化に至らない路線であります。

都内に計画されている都市計画道路の多くが、計画決定から45年以上経過しています。この間、社会経済情勢の変化を踏まえ、適宜適切な検証を行っていますが、今後も引き続き都市計画道路の早期整備の実現とあわせ、必要性の検証を行うことが重要でございます。

18ページをお開きください。2、道路整備の基本理念と基本目標であります。

ここでは、東京が目指すべき将来像を見据え、これからの道路整備を進めていくための基本理念、基本目標を定めます。

最初に、（1）東京が目指すべき将来像であります。

東京が目指すべき将来像は3つの切り口からお示ししています。

19ページをごらんください。

1つ目がアとして、環状メガロポリス構造の実現であります。環状メガロポリス構造とは、東京構想2000において示されました東京周辺部を含めた東京圏の骨格的な都市構造であります。図1-26にありますように、東京圏の交通ネットワークを強化し、圏域内の活発な交流を実現しようとするものです。

20ページをお開きください。

将来像の2つ目ではありますが、イとして、集約型の地域構造への再編であります。

人口減少や高齢化が進行していく中では、市街地の無秩序な拡大を抑制した上で、地域の特性に応じて、駅などを中心に都市機能を集積させていくことが必要です。このため、イメージ図にございますように、拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組む集約型の地域構造への再編が求められております。

21ページをごらんください。

将来像の3つ目ではありますが、ウとして、安全・安心な都市の実現であります。

イメージ図にありますように、緊急輸送道路の拡充など安全な都市を実現するための道路ネットワークの強化でございます。

22ページをお開きください。(2)として、道路整備の基本理念であります。

アとして、東京の目指すべき都市づくりに資する道路整備であります。

これは、将来像である環状メガロポリス構造、集約型の地域構造、安全・安心な都市の実現に向けて、必要な道路整備を推進していくことであります。

次に、イとして、都民のニーズに対応した利用者、生活者の視点からの道路整備であります。これは、高齢者などを初めとして、利用者に使いやすく、かつ質の高い道路政治を推進していくことであります。

次に、ウとして、選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備であります。

長期的な視点に立って地域特性を踏まえつつ、効果的な投資としてふさわしい道路整備に重点的に取り組むことであります。

23ページをごらんください。(3)道路整備の基本目標であります。

東京が目指すべき将来像の実現に向け、東京の抱える道路整備の課題を解決するため、都市計画道路の整備にかかわる4つの基本目標を設定いたします。

1つ目の基本目標は活力であります。交通渋滞を解消するネットワークの形成や、拠点へのアクセス向上などにより、都市活力の強化を図ります。

2つ目の基本目標は防災であります。緊急物資や救護活動のルート確保並びに延焼防止や安全な避難路を確保することにより、都市防災の強化を図ります。

3つ目の基本目標は暮らしであります。生活道路への通過交通流入の抑制や歩行者、自転車などの通行空間の確保により、安全で快適な都市空間の創出を図ります。

4つ目の基本目標は環境であります。渋滞の解消や緑豊かな道路空間の形成により、都市環境の向上を図ります。

24ページをお開きください。

第2章は東京の今後の道路整備に向けた考え方であります。

最初に、1、東京における都市計画道路の整備方針についてであります。

(1) としまして、ここでは整備方針策定の流れを示しております。フロー図をごらんください。

初めに、未着手の都市計画道路を解消に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施します。この検証により、必要性が確認された都市計画道路を対象として、今後10年間で優先的に整備すべき路線として、優先整備路線を選定し、第四次事業化計画を策定いたします。ネットワークの検証により、必要性が確認されなかった都市計画道路については、整備方針策定後に計画廃止を含めた検討をしていきます。

(2) の計画期間は、平成28年度から平成37年度までの10年間とします。

25ページをごらんください。

2、将来都市計画道路ネットワークの検証であります。

ここでは、都市計画道路の未着手区間を対象に必要性を確認するものです。枠の中には、都市計画道路の整備に関して設定した4つの基本目標をもとに、15の検証項目を示しております。

26ページをお開きください。ここから31ページまでは15の検証項目の内容をお示しております。

26ページの検証1は、骨格幹線道路網を形成している都市計画道路であるかの検証であります。

検証2は、都県間ネットワークを形成している都市計画道路であるかの検証であります。

検証3は、円滑な物流を確保している都市計画道路であるかの検証であります。

検証4は、交通結節点へのアクセスを向上させている都市計画道路であるかの検証であります。

27ページをごらんください。

検証5は、交通処理機能の確保として、将来交通量が6,000台以上となる都市計画道路であるかの検証であります。

検証6は、緊急輸送道路としての機能を担う都市計画道路であるかの検証であります。

28ページをお開きください。

検証7は、避難場所へアクセスしている都市計画道路であるかの検証であります。

検証8は、延焼遮断帯として位置づけられている都市計画道路であるかの検証であります。

29ページをごらんください。

検証9は、土砂災害危険箇所に沿った道路が閉塞された場合に、これの代替可能な都市計画道路であるかの検証であります。

検証10は、都市環境保全のため、自転車の走行性の向上に寄与する多車線の都市計画道路であるかの検証であります。

検証11は、環境軸など緑豊かな都市空間を形成する都市計画道路であるかの検証であります。

検証12は、交通不便地域の解消や高齢社会における移動手段の確保など、バスなどの公共交通の導入空間を形成する都市計画道路であるかの検証であります。

30ページをお開きください。

検証13は、東京を代表する歴史的建造物や景勝地へアクセスする都市計画道路であるかの検証であります。

検証14は、第3次救急医療施設へのアクセス、向上が期待される都市計画道路であるかの検証であります。

31ページをごらんください。

検証15は、地域のまちづくりであります。

地域のまちづくりを進めるためには、生活道路への通過交通の抑制、歩行者の安全な道路空間の形成、地域の防災性の向上など、その地域のまちづくりの進捗に合わせて整備していく必要があるかの検証でございます。

す。

以上、15の検証項目のうち、いずれかに該当する路線は必要性が確認された路線といたしております。

32ページをお開きください。

3、優先整備路線の選定（第四次事業化計画）であります。

（1）として、優先整備路線の選定における考え方であります。

優先整備路線は15の検証項目により、必要性が確認された路線のうち、今後10年間で優先的に整備すべき路線を選定するものです。

図2-7、今後10年間の整備の主な方向性をごらんください。

ここでは、東京の広域的な課題と地域的な課題の双方を捉えた6つの方向性をお示しして、この方向性を踏まえた総合的な判断に基づき、優先整備路線を選定していくものであります。

33ページをごらんください。

（2）として、今後10年間の整備の方向性の内容であります。

ここでは、32ページの6つの優先項目を説明しております。

まず、優先1として、骨格幹線道路網の形成であります。これは、都内や隣接県を広域的に連絡するような骨格的な幹線道路であります。

次に、優先2として、自動車交通の円滑化であります。これは、交通渋滞の解消など、自動車交通の円滑化が図られる路線であります。

次に、優先3として、高度な防災都市の実現であります。これは、災害時の救急活動のルート確保、大規模な市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保、防災拠点へのアクセスなどに寄与する路線であります。

34ページをお開きください。

優先4として、地域の安全性の向上であります。これは、生活道路での交通事故減少、歩行者が安全に通行できる空間など、安全・安心に寄与する路線であります。

優先5として、拠点形成と拠点間連携であります。これは、集約型の地域構造への再編を目指し、駅などの拠点間の連携に寄与する路線であります。

最後に、優先6として、地域のまちづくりへの貢献であります。これは、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、地域の特性を生かした歩行空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成など、地域のまちづくりに必要な路線であります。

35ページをごらんください。

4、今後の予定であります。フロー図をごらんください。

平成27年5月、本整備方針、中間のまとめを公表し、都民の皆様の御意見をいただきながら、将来都市計画道路ネットワークの検証や優先整備路線の選定を行い、東京における都市計画道路の整備方針を策定していきます。

36ページをお開きください。検討体制であります。

多摩地域26市2町は、市町検討会を設置し、26市2町の意見を取りまとめながら検討を進めております。区部も同様であります。その上で、東京都と特別区、26市2町は合同の策定検討会議を設置し、共同で調査検討を進めています。

また、東京都は学識経験者で構成する専門アドバイザー委員会を設置し、専門的見地からの助言を受けなが



ら検討を進めております。

少し飛びまして、38ページをお開きいただきたいと思います。38ページの右側のほうのページになります。

本中間のまとめに対する都民の御意見を、平成27年6月30日まで募集しておりました。都民の皆様から寄せられた御意見につきましては、この後概要を御説明いたします。

東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）中間のまとめにつきましては、以上のとおりであります。

大変恐縮でございますが、先ほどの右上に建設環境委員会資料と記載のあるほうに、お戻りいただきたいと存じます。先ほどの続きになります。

中表紙としまして、（2）東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）中間のまとめ、パブリックコメントの結果についてであります。

この中表紙をおめくりいただきたいと存じます。中表紙と同じ表題のペーパーがございます。

これは、市のホームページにパブリックコメントの結果を掲載した内容になっています。

恐縮ですけれども、2枚ほどおめくりください。そうしますと、下のほうにページ番号が1と記載されておりますパブリックコメントの結果概要がございます。

実施日時としまして、平成27年5月26日から6月30日まで行っております。

寄せられた御意見につきましては、419件、通数にして155通であります。

性別につきましては、男性が67%と多くなっております。

また、年代につきましては、60代以上が41%と半数近くとなっております。

1枚おめくりください。ページ番号が2と記載されております。

このページからは、寄せられた御意見の内容になります。特徴的なものだけを御紹介いたしたいと思います。

1) としまして、道路整備のあり方について、118件の御意見が寄せられております。ここでは、生活物資のほとんどが自動車によって運ばれているため、より効率的な道路整備は今後も必要といった意見や、車社会からの脱却をどう目指すか、それを示すべきだといったような御意見が寄せられております。

1枚おめくりください。3ページをごらんください。

2) としまして、将来都市計画道路ネットワークの検証について、49件の御意見が寄せられております。ここでは、15の検証項目は問題を抱える地域の事情を的確に捉えるために機能しているといった御意見や、検証という項目が15にもわたり、道路をつくる理屈を固めるものという内容であるといった御意見が寄せられております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。

3) として、優先整備路線の選定について、23件の御意見が寄せられております。ここでは、期間内に事業化できる路線を選定すべきだといった意見や、多摩地域の東西軸は脆弱であるといった御意見が寄せられております。

次に、4) といたしまして、計画の見直しについて、65件の御意見が寄せられております。交通量の減少や高齢社会などの社会状況を踏まえ、道路計画も見直すべきといった御意見が寄せられております。

次に、1枚おめくりいただき、5ページをごらんください。

5) として、情報公開、住民参加について、29件の御意見が寄せられております。広く都民に情報公開、説明されるべきものであるといった御意見が寄せられております。

6)として、その他、41件の御意見が寄せられております。区と多摩地域をあわせて検討し、東京と近隣縣市との連携強化にも視点を置いているところは高く評価するといった御意見が寄せられております。

次に、7)として、個別路線の要望について、94件の御意見が寄せられております。

最後になりますが、今後の予定についてでございます。

今御説明申し上げましたように、パブリックコメントで寄せられました御意見を踏まえ、年内には優先整備路線などを盛り込んだ整備方針(案)公表する予定となっております。この際、中間のまとめに対して寄せられました御意見に対する対応方針につきましても、同時に公表する予定でございます。

また、年内に公表いたします整備方針(案)につきましては、公表とあわせて再度都民の皆様様の御意見を伺うパブリックコメントを実施する予定となっており、その上で平成27年度末までに、新たな整備方針を策定することとしております。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○委員長(佐竹康彦君) 説明が終わりました。

それでは、ただいまの説明に対しての質疑、御意見等ございましたら、御発言をお願いいたします。

委員長から申し上げます。

内容が多岐にわたっておりますので、幾つかに分けて御質疑賜ればと思います。

まず1点目が、今現在計画が進行しております第三次事業化計画についての部分について、まずは質疑を行っていただければと思います。

都施行路線が東大和市においては3路線、また優先整備路線の都施行路線については、市では3路線、うち1路線が着手済み、2路線が未着手、市施行路線については1つで、それは未着手となっておりますというような説明がございました。この現在進行しております第三次の計画に関します質疑等ございましたら、よろしくお願いいたします。

○委員(根岸聡彦君) 1点教えてください。

立川3・3・30号線のいわゆる青梅街道以北の部分ですけれども、地域固有の課題に照らして選定した路線となっておりますが、地域固有の課題というのは、どういうものなのか、もしわかっていたら教えてください。

○都市計画課長(神山 尚君) 今御質疑ありました3・3・30号、青梅街道以北の関係でありますけど、基本的にはここは都県境を越える路線でありますので、そういった意味ではいろんな物流ですとか、災害とか、そういったものに対応可能にはなってくると思っておりますが、交通量が非常に多いところでもございまして、しかも現状で非常に堤防上の通路が幅員が狭いという、そういった交通安全上の地域的な課題もありまして、そういったことからここが選定路線という形になっているということでございます。

○委員(根岸聡彦君) 交通量が確かに多いですが、今堤防のことをおっしゃいましたけれども、堤防は水道局の管理ですので、そこは外れると思うんですけれども、その点はどうなんでしょうか。

○都市建設部長(内藤峰雄君) 都市計画道路について、やはり先ほど都市計画課長からの答弁にもございましたけれども、都県境をもう少し結節して、きちんと整備されるというのが好ましいということになっておりますが、今根岸委員からも御指摘ございましたように、堤防については水道局の水道施設の通路というふうになっております。現在の幅員が6メートルほどしかないといった中では、何とかして市としては埼玉県とも協議をし、できれば都市計画道路の延伸、都市計画道路を埼玉県側に延伸していただくようなことができないかといったようなことを提案として、要望しているというような状況もございます。ですので、ただ水道局の水道

施設であるということでは、それがなかなかかなわない状況ですけれども、都市計画道路網として必要だとした決定の中では、この整備もしながら、そういった要望も粘り強くしていく。埼玉県との協議もしながら、今後の防災性を高めていくというようなことも踏まえて、今後も継続して道路整備、都市計画道路として整備ができないかということ、この検討会議の中では述べているような立場でございます。それが、実現できるかどうかというのは、非常に難しいところはございますけれども、考え方としては、現在でも相当の交通量がある。なおかつ歩行者が一度堤防の下において通行しなければいけないような交通環境にあるところを、何とか改善していきたいという気持ちがあって、位置づけをしているものでございます。

以上でございます。

○委員（関田 貢君） この都市計画道路が第四次までの説明を受けた中で、この三次の事業化計画の中で、当市に関係するが今の路線と貯水池の路線、そして桜街道の路線が計画発表されています。そして、新青梅街道の整備が3路線、こういう3路線の決め方をきちっと、これ計画を立てて要望がいつ出して、そして今日まで継続しているんだと。この計画というのが、基本構想の中でも20年と決められているわけですから、基本構想が20年、計画は10年、それで実施計画が3年という、そのスパンの決め方が決まっている。そして、その計画の中で都市計画道路というのは、なかなか予算や周りの事情でおくれおくれなんです。ですから、こういう計画を市としては、これは隣の所沢との計画をいつから始めて、今日まで継続しているとか、そういう記述をしっかりとしないと、整理していかないと、なかなかこれ新しい人が、この問題をやって何年たつんですかとか、これ事業化の予算については、どう処置されているんですかとか、いろんな問題が出てきちゃうんですね。

ですから、この道路については、何年からやっているけれど、市として埼玉にお願いしているんだということで、吊り橋の話も昔はありました。そういうことなんかも、やはり歴史として経過をきちっとしておかないと、私はいけないと思うんです。この貯水池の堤防も、確かに市としては必要、しかし新青梅街道の問題の歩道も、何年となく、20年近く歩道整備が狭山前までは進んできて、あと東村山境まで進んでない。こういうことも、いつもって終わりにするのか。計画は計画で立派な計画は、こういうふうには発表になるんですよ。やっぱり、市としての事業計画、都にお願いしなきゃいけない事業ということと、市が単独で進める桜街道、これも国の予算や都の予算がつかないから延期になっちゃった。一時は、この事業計画はなったわけですよ、当市も。そういうふうになって、実現ができなかったという流れを、この3本については検証しておかないと、先ほど説明の中で、四次計画の中で交通量が多いということが基準になりますよと。

1日、先ほどの説明でいくと6,000台通るということについて、優先道路と仮にします。そうしたときに、東大和の主要道路で車が、どの道路はどれくらい通っていますかというデータが必要になってきちゃうんですよ。道路のどの道が、車がどれくらい通っているかという、通っていることがわからないで、計画が東大和市はこうだよというふうには言えないんですよ、実態がどう通っているかと。そういう実態の道路を緩和するために、渋滞を改善するために、この道路が必要なんだとかという理屈が、その後くっついてくるわけなんです。そういうためには、きちっとした計画、そしてそれを取り組んでいる市の事業がいつから取り組んで、これはなかなか実現できないんだということも、やはりきちっと検証を続けていかないといけないと私は思うんですが、どうなんですか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 私のほうからは、事業化計画に基づいた事業の実施について、お答えさせていただきます。

関田委員から御指摘のございましたように、都市計画道路はやはり決定した以上、きちんと計画的に整備していくということで、私たちも取り組んでおりますけれども、それがやはり用地の取得等に非常に莫大な予算が必要だというようなことがございまして、なかなか進んでないというような現状もございます。ですけれども、東京都でも先ほど都市計画課長のほうから説明をしたとおり、この優先道路の位置づけをきちんと検証し決めて、10年間の事業化計画をつくってきたということは、なかなか進まない都市計画道路の整備を進める必要があるということで、取り組んできております。

当市でも、第三次に上げていながら、まだ着手できていない、具体的には桜街道でございますけれども、ここにつきましては、今の市の財政の状況等を見ますと、何本も都市計画道路をしていくような状況にないというようなことから、今進めている3・5・20号線のめどがついたところで着手していきたいということで、この後実施計画にも位置づけて進めていくということで、ここでやっと事業に着手にめどがついてきたような状況でございます。

このように、きちんと事業化計画を決めたところについては、取り組んでいくということで進めておりますので、都施行で上がっているところにつきましても、なかなか厳しい都の状況もございますけれども、引き続き強く要望していくということで考えているところでございます。

あと、交通量の関係につきましては、課長のほうからお答えさせていただきます。

以上です。

○都市計画課長（神山 尚君） 検証の項目の中に交通量6,000台というのがございまして、これにつきましては、地域的な検証だけではなくて、東京全体の検証、もしくは近隣市も含めた全体の検証の中で、東京都のほうで分担してやっているということです。内容的には、パーソントリップのデータとか、交通センサス、その辺のデータを使って東京都が東京都内だけでなく、東京全域、もしくは近隣も含めた全体の中での推計というのをやっているということでございます。

以上です。

○委員（関田 貢君） 今東京都は東京都で、この資料はわかるんですよ。三多摩は三多摩の状況の中で、三多摩の中で今度は東大和の状況はどうなんですかといったときに、東大和の分析は、やはりそういう分析を検証的な今発表になったやり方、手法をとらないと順位が決まらないじゃないですかと、僕は心配しているわけよ。東大和の都市計画道路は、昭和36年に決定されて、それで現路線を今施行されて60%かな、六十何%か発表になっているわけですよ。しかし、それも市が単独で昔はやりなさいと言っていたときに、三多摩は南北道路がおくれているということで、南北道路は都の事業として格上げになったわけですよ。そして、蔵敷線は東京都事業で格上げになっているわけですよ、市が単独でできなかったわけですから。だから、モノレールの北側の蔵敷から芋窪の青梅街道のところは、東京都の事業になったわけですよ。

だから、そういうふうに単独でできる事業と市ができない事業というのは、歴史的に見たって市が単独でできないから、東京都がそういう三多摩のおくれの事情の中で多摩川の河川と、それで南北道路のあれは三多摩の課題だということで、それは重点的に政策が上がったから、東京都が力を入れてくれて、大和はその恩恵があったわけですよ、南北道路の1本はね、上北線の延長線はね、今の貯水池の上がる道路の一部になりますけれども。だから、そういうような事業も東大和市で三多摩の中で、東大和市の道路は他市に先ほど震災のことで物資を運ぶといったときに、物資を運ぶ道路は、どういうところとどういう道路が必要なんだというふうになれば、先ほどの所沢に抜ける、そういう道路も必要でしょう。

そして、新青梅街道の道路の拡幅もきちっとしなければいけないでしょうか、そういうことがあって、そして市内の都市計画道路の整備を一日も早く実現するためには、どうしたらいいかと。そうしたときに、市内の都市計画道路だって、先ほど言われた検証の道路のつくる順番も決めるにしても、やはり東大和の実態の道路状況のあれは、どこが一番混んでるとか、新青梅街道はどのくらい走っている、桜街道はどのくらい走っているとか、今の中央通りはどのくらい走っているとか、いろんなそういうデータだってあるんじゃないですか。仮に、参考に東大和のそういう道路実態の各道路でチェックしたリストってあるんですか、質問します。

○都市建設部長（内藤峰雄君） ただいま関田委員から御質問をいただいた内容での交通量調査といったものは、市独自では行っておりません。ただし、都市計画課長がお答えしたのは、やっぱり東京の都市計画道路、ネットワークとして将来交通量が、どのくらい見込めるかといったようなことは、交通センサス5年に1回行われている国土交通省が行っている交通センサスのデータを使ったり、パーソントリップデータを使って予測をし、必要な位置づけというのを見ていこうということでございます。

また、市内の道路の事情といったものは、やっぱり市が一番把握しているというところがございますので、優先整備路線の中に当然今回桜が丘の3・4・17号につきましても、あれだけの市街化が図られたところの整備については、きちんとやっていく必要があるということで、位置づけているということがございますので、検討はきちんとしておりますし、なおかつ今後どうしていこうかといったときには、多摩地域の全体のネットワーク、駅間を結ぶだとか、他市との連絡を高めるといったような、そういったような観点から検証されていくということで、今進めているところでございます。

以上でございます。

○委員長（佐竹康彦君） ほかにこの第三次事業化計画に関します質疑等ございますでしょうか。

○委員（実川圭子君） 優先したほうがいいということで、この路線が決められたと思うんですけども、27年度までの計画の中で、やはり今の時点で未着手というのは、どういうことなのかというのが、予算の問題だったのか、ほかに何か要因があったのかということをお聞きしたいのと、あと今未着手である場合に、次の第四次というふうになったときに、その未着手の路線がそのまま次のところに行くことになるのか。また、そこは何か検討が入るのかということをお聞きしたいのと、あともう1点、私の理解不足なんですけれども、3・5・20号線は今市はやっていますけれども、そちらのほうはその前の例えば第二次とかの優先になっていたから、今そこをやっているのかどうかをお聞きします。

○都市計画課長（神山 尚君） 未着手の理由ということでありますけれども、今市施行の路線で未着手が3・4・17の桜街道ということになっています。先ほど、部長のほうからも答弁させていただきましたけれども、なかなか2路線を同時にやると、複数路線を同時にやるということが財源的にも厳しいものがあります。

それと、3・5・20のほうも延長は非常に長いというようなことがありまして、780メートルぐらいということで、用地買収の件数も非常に多いということで、事業費も結構かかるということで、予算的な面も含めまして、ちょっと時間がかかっていると、そういったことから、今3・4・17には結果的に着手ができなかったというようなことであります。

それから、現状第三次のほうで優先ということで載せている路線については、私どもとしましては、引き続き継続してやっていきたいというふうな認識を持っております。

以上です。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 3・5・20号線が第二次にあったかどうかなんですけど、申しわけございません。

今ちょっと資料がなくてわからないんですけども、ここの路線、武蔵村山が施行してきました、その続きを  
したということもございますので、また事業認可を取る際には、公園でも、都市計画道路でも、こういった優  
先整備に位置づいているところが採択されていくという、一つの規則的なこともございますので、推測で物  
を言っただけとはいえないと思いますが、何らかの形で整備を優先していくという位置づけはあったというふう  
に考えられます。第二次の計画にあったかどうかについては、ちょっと今資料がないので申しわけございませ  
ん。確認はできません。

以上でございます。

○委員（実川圭子君） では、3・5・20号のほうも、都市計画の優先にはなっているのでしょうか。ちょっと、  
よく第三次の優先というのと、あとこのいただいた資料の建設環境委員会資料の2-30というところの市の施  
行路線の一覧の中に、市町12の3・4・17が桜街道ですよ。その下の3・5・20というのが、東大和の部分  
になるのか、ちょっとそのあたりもよくわからないんですけども、そういうところがあったので、やりやすい  
ほうから着手したというようなことなんでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 3・5・20号線の事業の着手の経緯でございますが、一つは武蔵村山市側がも  
う既にでき上がっていると、都市計画道路としてもうでき上がっていたということで、交通安全上の解消とい  
う視点と、モノレール事業が始まるということで、そこへのアクセスというようなこと。それから、新青梅街  
道のほうも大分混んでいますので、そのバイパス的な意味も含めまして、3・3・30号線と連携してのアクセ  
スの向上といったようなところで、事業着手した経緯がございます。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに、第三次事業化計画に関します質疑等ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） それでは、ここで10分間休憩いたします。

午前10時29分 休憩

---

午前10時36分 開議

○委員長（佐竹康彦君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

それでは、次に平成28年度から計画が開始される予定になっておりますこの第四次事業化計画、この中間の  
まとめの説明をしていただきました。この中間のまとめにおきましては、第1章と第2章と内容が分かれてお  
ります。第1章につきましては、道路整備を取り巻く東京都の現状、課題とあわせて、この道路整備の基  
本理念と基本目標、東京が目指すべき将来像を含めた、そういった理念と目標が示されました。第2章におき  
ましては、具体的に今後の道路整備に向けた東京都の考え方、これがまとまっております。それぞれ現状と、  
その整備の理念、目標に関する部分、また実際の道路計画の整備方針、また検証ですとか、優先整備路線の選  
定等に関します中間の取りまとめの報告につきまして、またパブリックコメントについても市側より説明をい  
ただきました。これらも含めまして、この点について質疑がありましたら承ります。

何かございますでしょうか。

○委員（木戸岡秀彦君） 四次事業化計画の8ページ、9ページなんですけれども、都市計画道路整備状況とい  
うことで、都内と多摩ということで、整備状況に関しては、どちらかというと都内のほうが整備が進んでい  
ると。多摩地区のほうが整備がおくれているという状況なんですけれども、これ現状どうということなのかとい

部分と、9ページにあります東大和は平均して67%ということで事業は進んでおりますけれども、これちょっと全体を見ると、羽村市では89%いつている。でも、実際には東村山はまだ19%、このすごい整備の開きがありますけれども、これはいろいろ検証した上で、こうなっているのか。今後も、これはどんどん開いていくのか、東大和市ではどうなのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） 整備率の関係で、区部と多摩地域で差がありますよということでございますけど、やはり都市計画道路事業をやるには多額の財源を要しますので、そういった面で多摩と区部で差が出てきているのかなというふうには思っております。

それから、地域間、近隣の市との差でございますけれど、道路整備に対する取り組む姿勢といいますか、東大和市は基盤整備、従前から力を入れてやってきたということで、高いところでございます。その辺の考え方が市によって異なるということもあるとは思いますが、本市の場合は区画整理事業なんかも含めまして、道路整備やってきましたので、その辺で率が高いなというふうに思っています。

以上です。

○委員（森田真一君） 25ページ以降ということになるんですが、15の検証項目から、道路の必要性を図るという考え方をお示しになっているわけなんですけれども、東京都全体ということであると、確かにこういうことが全てバランスを考えながらやっていくということになるんだと思うんですが、東大和ということにくっつけて考えると、必ずしも軽重がイコールにはならないんじゃないのかなということを思うんです。先ほども、休み時間にちょっとお話し出しましたけれども、お名前出しちゃって申しわけないんですけど、関田議長がずっとお住まいの狭山の地域なんかでも、武蔵大和駅からニトリにわたっての都市計画道路、計画はあるんだけど、ずっとそのままになっていて、古くから住んでいる方は、そのことを御存じだから、それ相応にセットバックしたりだとか、対応しているんだけど、実際には今どんどん建て売りも建ったりとかして、本来の計画とは随分そごがあるような土地の利用状況になっているというようなことも考えた上で、地元のニーズなんかも考えてみますと、非常に狭隘な道路、元農道で非常に狭隘な道路を車がぎりぎりで行き交って、人がもうお家の壁に張りついて、それをやり過ごしているなんていうような状況も考えますと、必ずしもこの15の検証項目を単純に並べた上で道路の必要性考えるんじゃないくて、東大和なりにこのエリアでは、ここが一番重要だというチョイスをした上で、その必要性をもう1回見直していく必要はあるんじゃないかなと、きょうこの15の項目って初めて拝見しましたので、具体的にここはこうだと、私今この場では申しませんが、一つの例として先ほど議長からもお示しがありましたので、改めてそんなことも、どのように位置づけていくかということについて、お考えがもしあれば伺いたいと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） 都市計画道路の必要性の判断、その検証の項目15項でございます。

一つには、東京全域でやっていますので、必要性を判断する上ではいろんな切り口がありまして、これだけになっているということと、東日本大震災がこの間ありまして、防災上の位置づけという道路の役割を見直す動きがありまして、その辺でこの検証の切り口の中にも東日本大震災を踏まえた、そういった防災面の切り口が新たに加わったりしております。例えば、6番の緊急輸送道路の拡充とか、7番の避難場所へのアクセス、それから9番の災害時の代替機能などが加わっておる状況です。例えばこれを検証項目15項あって、優先度をどうするんだなんていう議論もあったようですけど、それは各自自治体によって事情が異なりますので、一律的な優先度はつけられないと。各自自治体での判断だということになってくるのかなと思っております。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますでしょうか。

○委員（根岸聡彦君） 第1章のところで、東京都の人口推計が出されましたけれども、人口は平成32年をピークに徐々に減っていくと。高齢化率も33%、平成52年には33%になるというふうな予測をされているという中で、やはり車を運転する人口そのものは、もっと大幅に減っていくのではないかなというふうに思うんですが、これ東京都の推計ということで、東大和市がどうだということではないんですけれども、それによっていわゆる車による交通渋滞の人口の年齢構成による自然解消というものも、見込めるのではないかなというふうに思うんですが、そのあたりの東京都の予測といたしますか、そういうものは何か出ているのかどうか、お伺いしたいと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） 今交通量の、人口のグラフは出ておりますけれども、実際に車はどうなるのかというようなお話かと思えます。

具体的な資料をお示しできるものは今ありませんけれど、東京都なんかとの会議の中では、交通量は今後もほとんど変わらない、当分はほとんど変わらない状況が続くのではないかと。東京は、物流の中心であります。そういったことで、そんなに大きな変化はないんじゃないかという見込みは示されています。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） ありがとうございます。

24ページのフローのところですが、今後の流れが示されております。計画期間が平成28年度から10年間となっているんですが、これ時間軸として大体それぞれの項目、いつまでにどこの時点に達成しているようにするというような、各項目ごとの期限といたしますか、そういうものを示したほうが流れとしてわかりやすいのかなというふうに思うんですが、そのあたりはいかがでしょう。

○都市計画課長（神山 尚君） 24ページのフロー図で、優先整備路線、それから計画廃止を含めた検討と、これをどういうスケジュールでやっていくのかということになるかと思えますけれど、まず計画廃止を含めた検討というのは、これ非常に時間がかかるもので合意形成も必要だと、かなりのエネルギーが要る作業でございまして、具体的なスケジュールを示すというのは、多分難しいことだと思います。

それと、あと優先整備のほうは、あくまでこの10年間、今後10年間で着手すべき路線という位置づけで、スケジュールとしては10年のうちに着手すると、そこまでのスケジュール、それ以上はちょっとなかなか厳しい状況だと思っています。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） それから、15の項目等がありましたけれども、どれか一つでも該当すれば必要性があるというふうにしていくというような御説明だったのではないかなというふうに思います。ただ、15の検証項目の一つでも該当すれば、絶対必要なんだというふうに決めつけること自体が、このパブリックコメントの中でもあったと思えますけれども、必要性だけを道路をつくる理屈を固めたものというふうな内容になっているというような意見もあったと思います。やっぱり、実現性の低いもの、それから今の生活環境、あるいは交通の現状に照らし合わせて、本当に必要なものかどうかということ、そしてなくてはならないものなのかどうか。今のこの状況で、都市計画道路をつくらないと大きな不都合が生じるのかどうかということも含めて、検討していただきたいと思うんですね。

先ほども関田 貢委員のほうからも意見がありましたけれども、やはり交通量が6,000台以上という、どうしてもデータが必要になってくるというところで、目に見えていた数字として、ここの道路は交通量が8,000



台あるから必要なんですとか、3,000台だから、そうでもないんですよというような、ある程度判断基準となるようなものをデータとして、市としてもとっておく必要、もちろん東京都もそうですけれども、とっておく必要があるのではないかなと思うんですね。優先道路であるかないかという部分もありますけれども、市として例えばそういった交通量調査のデータ、桜街道であればヤオコー前で、どのくらい交通量があるのかとか、3・3・30号線のところであれば、上り口のところで、どのくらいの交通量があるのか。あそこは、西武球場で野球があるかないか、あるいはイベントがあるかないかによって、交通量が全然違っちゃうというのもあるんで難しいのかなという部分はありますけれども、そういったデータを蓄積しておく必要があるんじゃないかなと思うんですが、その辺のお取り組みというのはどうなんでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 今整備方針策定していく中で6,000台、このフレームの検証は東京都を中心でやっております。市のほうでは、今後は多分その6,000台に該当しているか、してないかというところの情報は、少なくとももらえますが、それ以上のお話がどこまでできるかというのは、ちょっと今後また検討させていただきたいと思います。

具体的な交通量の調査ということですが、今現状優先整備、実際に事業を始めるときに設計上、どれだけの交通量が必要とか、その辺のレベルの調査は現状でもしているんですけども、事前に整備方針策定に当たって、全域的にちょっと交通量を調査すると、そこまでは申しわけないんですが、考えていないという状況です。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） はい、わかりました。

それで、都市計画道路を推進していくに当たって、やはりパブリックコメントの中でも20年、30年後にも必要とされるか否かを検証して計画を直すべきだとか、都市計画道路ありきではなくて、見直しや廃止をすべきだという声も出ていると思いますので、そこはどのような場面で、どういうことが言えるのかわからないんですけども、やはり現状必要かどうか、ないとどれだけ不便なのかということも、あわせて東京都のほうに対して、そういった意見を言っていっていただきたいなということを、これは要望とさせていただきたいと思います。

○委員長（佐竹康彦君） ほかにございますでしょうか。

○委員（関田 貢君） 一番、僕は大事なことというのは、東京都がやはり一番中心になるのは財源なんです。財源があって、いろんな行動を実施できる。国の補助、東京都の補助が議会におりてきて、東大和が行動を起こすためには、東京都の補助金なくしてできない事業なんですね。ですから、どうしても言葉遊び的なことになるんです。だから、都市計画道路のネットワークというのは、確かに検証の15項目だ、これは立派です。こういうことを通しながら、東大和の道路の都市計画道路をチェックする。そうしたら、まさに僕はここに市民の声が不足しているんですね。我々こういう議論をすると、行政がこういうことで都市計画道路をつくっているということで、今ここに出ている委員さんから出ている言葉も、これが市民から出てこない、市民からこの都市計画道路を急いでくださいとか、こういう共同的な話が、どうしても片手落ちなんです、今までの進め方が。立派なことを、これやれば間違いですよ。しかし、これを協力するのは市民ですからね、土地を持っている人は、市民が都市計画道路を自分の前に通るのか、通らないのか、この都市計画道路に対して、どうしてほしいかというのは、まさにここの意見で出ている東京都の都市計画道路の整備方針の第四次に、中間まとめのパブリックコメントの結果概要が、こういう意見を市に、やっぱり市民に訓練させなきゃだめですよ。私は、

こういう声が市民の中から、この都市計画道路を急いでほしい。この東大和は、昭和36年に決定されているんだと。しかし、今経済的な事情でなかなか進まない。しかし進まないだけでなく、市民の声として、請願や陳情やと、都市計画道路を市民の声として議会に上げていただいて、議会がそれを後押しするというような、こういうパブリックコメントの意見が私は必要だと思うんですね。

議員が、こういうことを言うよりは、市民の皆さんが意見を寄せていただくという、このシステムが私は大事だと思うんです。こういうシステムづくりについて、先ほど僕が提案したときに、この検証の中で東大和の道路の交通事情がどうなっているといったときの、そういう資料だって、やはり東京都は持っていますが、市は実情で、どこの道路に何で通っていますということは、新青梅街道はあるかもしれないけれど、そういう意味の市内の交通事情というのは、市民が一番よく知っている。それで、家の前と、大和でもいろんな道路があるけれど、そういう道路事情のことも市民から見た目線を、やはりこの中で反映しないと、我々が言うと今度は我々がやったことを市民に向かって説明すると、私たちの意見に対して、市民の代表者がしゃべっているんだけど、市民の声としての、こういうパブリックコメント的な意見を集約した、こういう意見を市民から寄せられるシステムづくりが私必要じゃないのかなと、東大和流の、その辺について、どう思いますか。

○都市計画課長（神山 尚君） 整備方針策定のプロセスといたしまして、パブリックコメント、中間のまとめで行っております。この後、整備方針の案が年内に策定予定でございまして、それについてもパブリックコメントさせていただきます。私ども、区市町村が東京都と共同で策定している中の一つの役割としまして、住民と身近な立場でおりますので、今関田委員おっしゃられたように、住民の意向を東京都に伝えていくというのは、非常に大切だと思います。東京都も、そういう認識が実はございまして、住民に身近な立場で市と区が入っていくということで、それはパブリックコメントもやっておりますけれども、住民の意見を反映するというのは、市、区を通して身近な意見を感じ取るんだと、そういう意向も持っておりますので、今関田委員がおっしゃられたようなことを踏まえまして、パブリックコメントの意見等を東京都に伝えていくということは、重要なことだと思っています。

以上です。

○委員（関田 貢君） 私が、これをきょうここに来るに、当市の都市マスタープラン読んでここへ来たんですけども、ここにはみんな基本的なことって、ここに書かれているもとのことはみんな書かれています。基本構想20年、基本計画が10年、実施計画、それで都市マスタープランをつくるためには、地域の地区計画、都市施設地域計画、緑の基本計画って、こういう計画はみんなつくってある。しかし、こういうことと、そして都市計画道路のそこで触れますと、都市の未来像で都市構想整備方針等は、おおむね20年先を見据えたものとなりますが、整備、開発、保全の方針については、総合計画等の整合性を図ったり、計画の具体化など、事情の変化に応じて、おおむね5年から10年で見直す機会を持つように管理運営を行っていくということで、市民活動の指針、協力の要請ということが、みんなうたわれているんですよ、こういうところにも。やはり、こういうことの整合性と都市計画道路をやるためには、ここに本とか、ここに僕が読んできたときに、市政の概要には都市計画道路の実態が載っていますよ。これ読んでいて、今度は促進するときに、実施するためには、どうしたらいいのかとしたときに、先立つものはお金がないから、市の単独事業じゃできないんですよ。50%以上、国や都の補助金ありきですから。ですから、せっかく今度はもらっても、今度はもらったときに、市民の土地を買収に入らなきゃいけない。買収するためには、市民の協力がなくてはできない事業なんです。そうしたときに、こういう話は絶えず行政はしていますよ、皆さん。だけど、市民は全く都市計画道路は、どこに

通るんだということを市民に周知してない。だから、市民に対して市長なんか地域でいろんな市長とのコミュニケーションづくりで市長のあれやっていますけれど、こういう都市計画道路のことについて、広く市民とのコミュニケーションをとって、市民の考え方をまとめておく必要は僕はあると思うんですね。

だから、こういうことについてもいろんな立派な本がどんどん出ます。ここに、みんな書かれていること、いいこと書いてあるんです。今回も、この東京都のあれも東京都中心にまとめられているわけです。ですから、これを今度は実現するために、これに今度はお金がついてこなきゃ事業できないんですよ。だから、お金がどうついてくるかと。そうしたときに、着実にやる路線はということが出てくる。ですから、路線というのは計画事業が当市の場合、大和、村山が29年に一つの事業を終わると。この事業が終わったら、今度は桜街道に行くんだということが、こういうふうになんか長年やっている議員さんたちは、そういうふうの流れはわかるでしょうけれど、どうして新しい議員さんは、そこの桜街道に行くんですかなんてというのは、単純な説明を求められることだってあると思うんですよ。だから、そういうふうな経過をちゃんと、それぞれの流れを見えるようにしておかないと、同じ書くんだしたら東大和の具体的なものを、ここに書いてほしいですよ。ここに書いてあること、全て言葉ですから、予算がついてない話ばかり出てきますから、進行状況がわからないです。ただ、67%だけなんですから。

だから、そういうことも踏まえて、これからの都市計画道路の計画書をつくるときに、もう少し東大和の都市計画道路は完成された道路もあるわけですから、あと残りの道路の計画について、きちんと細かく書いておいて、それで市民の意見を、この道路を進めてほしいのか、ほしくないのかとか、中には廃止論だってあるかもしれない。オカネ塚まで全然着手してないんですから、芋窪のところにある。そういうのを、本当に必要かどうかということだって、出てくるかもしれないです。だから、そういう議論というのは、今回初めて都市計画道路の問題で提起したから、調査研究会に上がったので話す機会ができたわけですから、我々いい勉強できると思いますが、今度は私たちと市民との連携がうまくできるような場があったり、あるいはそういう都市計画道路についての考え方を市民と一緒に共同な場で話す機会があるとすれば、そういう努力、なければ努力してほしいし、あるとすれば今後そういうところの機会をつくっていただけるということも、僕は必要なかなというふうに思います。

○委員長（佐竹康彦君） 御意見ということでよろしいですか。

○委員（関田正民君） ちょっと聞きたいんですけど、18ページの道路の整備と基本理念と基本目標、都市計画道路の現状を踏まえて、長期ビジョン、それで各市町村の総合計画、今関田 貢さんが言うように、市町村、東大和市でもそういう総合計画やるわけですよ、今言われたように。そのときに、都市計画道路がうたってあって、さっき森田委員が言うように、検証15のところに行きますけど、現実的じゃないもの、もう40年も前から、50年も前の都市計画道路がいまだに道路計画として残っている。しかし、もうそこには全て住宅が建っている。やはり、もう現実でないものをたしかこの長期ビジョンを見ると、もう何たってすばらしいですよ。ただし、現実的じゃないということも事実だよ。それを、なぜ東大和市が総合計画で見直すときに、現実じゃない道路を、都市計画道路を見直さなかったのか。1回決まったら、これはもう一生廃止できないんですかね。それによって、すごい不便を感じる人がいっぱいいるわけですよ。これが、とんでもない理念じゃないよね。逆に、市民を不幸にしていますよね。そういうのを見直して排除して、それで長期ビジョンじゃないですかと思うんだけど、その辺はどうでしょうか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 都市計画道路というか、都市の骨格をなす道路につきましては、交通の機能だ

けではなく、その地域の防災機能や環境機能、情報伝達機能といったような、多くの機能をあわせ持つものでございます。そのようなことから、都市計画道路の決定を昭和36年にされているということもでございますので、なかなか今、関田正民委員から地域の実情を見て廃止できないかということでございますけれども、その区間や、その場所について、現状を見て、すぐ検討に入れるかという、全体のネットワーク等を見たり、その地域の防災性、また一定の幅員の道路がなければ、ある程度の大きさの車両が走れないといったようなこともございますので、そのようなことからなかなか部分的な廃止というのは難しいというふうに考えておりますし、ある意味行政がきちんと計画を持って、一度決めた都市計画道路の計画を着々と進めていくことは必要だと考えております。ただ、短い区間で他に機能分担しているようなものがあれば、そこは今後検討の可能性もあるかなというふうには考えております。

また、長い年月かかっているということから、都市計画法上では都市計画決定されている都市施設の中に、建築施設、建物をつくる場合には許可がおりるようになっております。ただ、それには鉄筋コンクリートの高い建物を建てることはできませんけれども、木造2階建てまでで容易に除却できるような倉庫であったりとか、そういう構造のものであれば建築は可能でございますので、都市計画施設のある中で、御不便はおかけしますが、事業に着手したときには、きちんとした補償のもとに事業を進めていくこととなりますので、そういうときには御協力いただきたいということで、説明をしまいたいというふうに考えております。

また、そこに都市計画道路が、どういう形であるかというようなことや、どういう性格のもので事業のときには、きちんとこういうやり方で進めますよといったような説明が、やはり行政のほうで足りてなかったのかなというようなことも考えますので、今後はホームページ等で、こういう計画があるということをお伝えするのとあわせて、細やかな相談に乗れるような体制といったようなもの、またはある程度のことをホームページに載せておき、相談に皆さんに窓口に来ていただくといったようなことで、きちんとして将来事業をするときに支障にならないように、なるべくスムーズに円滑に事業ができるようにといったようなことを、考えていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○委員（関田正民君） 苦しい答弁して、いじめているわけじゃないんだけど、現実にはうちの許可とれば、確かに今は木造で2階建てできますよ。そのかわり、仮に道路ができた、計画で工事が始まりますといったときには、立ち退き料を払いますよね、そうでしょう。どうして、そういう無駄なことをやっているんだということ。それは40年もやって、家が建っているんだから、その道は消しなさいよと、都市計画道路として。そうすれば、お金もかからないし、なぜそれができないの。それが美しいまちづくりができるか。お金がないから工事ができないんでしょう。まして、立ち退き、もう40年だよ、40年以上、誰が見たって計画性が現行できると思う。もう昔だって、40年前だったらできましたよ、すばらしい道路もできたし、防災の拠点もできたんだと思う。今できるわけがないよ。現実を見てほしい、現実を。やはり、長期ビジョンつくるなら現実を見なくちゃ、こんなきれい事並べて、夢のようなことを並べて、できないことを並べて、計画ですって、誰が見たってすばらしいよ、これ。現実にはそんなことじゃなくて、現実には今困っている人がいっぱいいるんだから、現実には都市計画道路が1本入っているだけで。現実をもっと見てくださいよ、現実を。家を建てるからいいという思い、家建てたって、家つくってもいいですよ、そのかわり計画つくるときには一銭も払いませんよ、それでいいですか、まだわかりますよ。まだ、それならわかります、条件として。そうじゃない、2階きりできませんよと言ったって、今2階といたらすばらしいのができるじゃない、鉄筋なんか必要ないんですよ。それで立ち

退き料もくれるんだから、いつまでたって実現するわけがない、1軒、2軒の話じゃないんだから。もっと現実を見てほしい、現実を、どうですか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 繰り返しの答弁になってしまいますけれども、やはり都市計画道路の意義といたったようなところは、将来にわたってその地域の安全性を高めていってとか、まちづくりのためにございますので、実際に住んでいる方たちに施設がある、都市計画施設があるといったようなところでの御不便はおかけしているわけでございます。ただし、そこに建築制限、許可にならないというような制限をかけてしまうことのほうが、私権の制限としては厳し過ぎるというようなことがございまして、生活権を保障するために許可をできるような仕組みになっておりますので、そのところは御理解いただきたいというふうに考えております。今後についても、いろいろ住についてお考えの方がおありだとは思いますが、進めていき、安全なまちをつくっていくという一つの使命でございますので、御理解を賜りたいと思います。

以上でございます。

○委員（森田真一君） 今のやりとりなんか伺ってみますと、一つは15の検証の中で道路の機能が語る述べられているわけですが、それぞれの機能を全て道路で果たすという考え方が、ちょっと今の時点では、かつてはそれも有効だったのかもしれないですけど、今日にあってそれはいかなものかなというふうに思うんです。狭山の例、先ほどから挙げていますが、狭山の狭隘な道路のところの周りには、高齢の方も随分お住まいですし、そういった方々からしたら、例えばの話ですけど、ちょこバスですかと、コミュニティバスみたいな、そういったアクセスできるようなツールが欲しいというようなこともあるけど、あんところだと、そういうものを入れるのも非常に困難なわけですよ。そういったところでの道路の改善とかをしてほしいとか、そういうようなことというのは、ニーズとしてはあるんでしょうけど、それを都市計画道路で実現するというのは、ちょっと違うのかなというふうに思ったりもします。

それから、もう一つ、ちょっとこれは私、意見ですけども、先ほどから都市計画道路の用地になっているところも、差し当たっては住宅地、木造であればできると、2階建て、ないしは3階建てまではできる、鉄筋だとできないと、そんなようなお話をされていましたが、建物に着目して言えば、そういう話もできるのかもしれないけども、そこには紛れもなく市民が住むわけですよ、何年にもわたって。そこで、コミュニティーを形成して生活して、自分の生活を支えているわけですから、それをある日突然仮に道路ができるよということになったときに、はい、どいてくださいというふうに、そう簡単にできるものなのかということから考えますと、木造なら大丈夫で鉄筋なら難しいみたいな、そんな話ではないんじゃないかなというふうに、ちょっと伺っていて感じました。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） 御意見ということでよろしいでしょうか。

○委員（実川圭子君） 24ページのところに、道路整備の方針の考え方ということで、先ほどから議論の中で廃止もあるんじゃないかということがありますが、私もそのように考えているところなんですけど、今の部長の御答弁ですと、そういうことはなく進めていきたいというような御答弁だったと思いますけども、東京都の整備方針の考え方ということでいくと、やはり計画廃止を含めた検討をしていくというふうに明記されています。こういった考え方は、私は都市計画道路というのは、もう決定されたら、もうそれを進めるというふうにずっと思っていたんですけども、これを見ると廃止を含めた検討と出ているんですけど、これは第四次に向けて出てきた考え方なのか。これまでも、こういう形で廃止してきた都市計画道路があるのかどうかというところ

を、お聞きしたいのが一つと、あと36ページのところに検討体制ということで、今回のこれらの今中間まとめですけども、こういったことをこれまでも市も入ってきてやっけてきていると思いますけれども、市としてどんな意見を検討委員会の中で出してきたかということをお尋ねします。

○都市計画課長（神山 尚君） 見直しの関係でございますけれども、これまで第三次のほうでも見直しの、そういう取り組みがあったのかどうかということでございますけど、整備方針上は同じような項目がございます、見直しの検討ということをしている路線もありまして、たしか実際に見直しをしたという路線も区部であったかということをお聞かせておきます。

それから、検討体制でございますけど、この大きな枠の中で検討していますけれども、実際はといいますか、近隣のブロックでも、この都市計画道路のお話しなんかもさせていただきまして、各市で情報交換などをさせてもらっています。私どものほうでも、第三次に載った部分で着手できていないところがあります。狭山なんか、新青梅街道の歩道が非常に狭い形になっていまして、大変危険な状況だと。そんなようなことを、その場で訴えてきておられます。

以上です。

○委員（実川圭子君） あと、もう1点、今回このパブリックコメントというのをとったことは、すごく私は非常に市民の方の意見が出てよかったなと思いますけれども、やはりその中で検討ということが、見直しをしたらどうかということが多く出ている点もありますので、そのあたりを今後反映させていただきたいなと思います。15の項目というのが、あと出ているんですけども、私はこの都市計画道路というのは、今の現状を見ると、特に東大和の場合には計画のところには家がたくさん建っていることもあり、非常に実現は不可能じゃないかと思うような計画だというふうに思っていたんですが、この15の項目を見ると、これが実現すればまちとしてもいいまちになるんじゃないかということも考えられるかなというのを、ちょっと感じたんですね。具体的に言うと、拠点をつくって、そこにアクセスするというような考え方が載っていたと思うんですけども、こういう考え方は今回建設環境委員会で視察に行った富山市が、そういった拠点をつくって、そこにアクセスするための公共交通機関を充実させて、まちづくりをしていったということをお話を聞いて、そういうふうな考え方で例えば今もう高齢化とか、それから子育てとか、車椅子に優しいまちづくりとかいうのを考えた場合に、自分で車に乗れない方が、どういうふうな移動していくのかとか、そういったところまで考えて、道をつくっていくべきかなというふうに思いますので、そういったところを、ただ都市計画道路があるから、それをやるということではなくて、こういったいろいろな視点を東大和に当てはめて、どういったまちにしていくのかということも含めて進めていかないと、理解も進まないかなというふうに感じました。

○委員長（佐竹康彦君） 意見ということでよろしいですか。

ほかに質疑はございますでしょうか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 先ほど、第二次事業化計画の中で3・5・20号線の位置づけがあったかどうかという御質疑いただいていた。

今二次計画の概要が手元に届きまして、3・5・20号線は位置づいておりますので、お答えさせていただきます。

以上でございます。

○委員（根岸聡彦君） 先ほどの関田正民委員のほうからも意見として出ていましたけれども、やはりほかの委員の方々も、かなり実際に都市計画道路という形で計画だけあっても、全然着手に至っていない、そういった

ところはどんどん見直していく必要があるという意見が多く出ていたと思います。それに対して、部長のほうから余り歯切れのいい御答弁はいただいていないんですけれども、例えばそういった検討委員会のところで、東大和市として、こういうところに道路の計画があるけれども、これは廃止撤回したいんだということを言うと、例えば東京都からならまれて何か別の形の補助金が削られるとか、そういったリスクがある。だから言えないというような、そういう状況があるのかなのか。そこは、いかがなんでしょうか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 都市計画道路の見直しといったものは、やはり今後この第四次の中でも、きちんと位置づいているように、今後は検討されていく内容だと思います。ですけれども、ここの市がどうだからといったことだけでは、なかなかその区間についての検討が進んでいくというふうにもならないと思いますので、都全体としてガイドライン的なものをつくりだとか、そういったような検討が必要ではないかというふうに考えておきまして、今後はそういったことが進んでいくというふうに考えております。

今のペナルティーがあるかといった部分につきましては、そこについては、そういうようなことが話題に上ったこともございませんし、多分そのようなことはないというふうに思っております。

以上でございます。

○委員（関田正民君） 今の当市だけでは見直しはできないと、いわゆる他市とも連携がなければだめだというふうにとったんだけど、そういうことですか。もし、そうであるなら、もう東村山から通じているわけですから、それはすぐにできるんじゃないですか。向こうもできる状況じゃないから、そういうのもやっぱり見直ししないと、いつまでたっても、これは大体はつきり言って、これは都内のあれですよ。西多摩のほうの人なんか、全然該当するところがないんじゃない、失礼だけど。一応、多摩26市2町とうたっているけど、これは大体都内のあれですよ、計画ですよ。ほとんど、多摩や奥多摩だとか、檜原だとか、全然もう該当しないんじゃない。やっぱり、それはそれでいいんだけど、東大和市は何回も言うように、そういう見直しをしないと、その気があるのかね。

○都市建設部長（内藤峰雄君） ただいま東京都全体というようなことで、お答えしましたけれども、当然多摩の隣接する市においても、同じような内容になります。駅から駅へ結んでいるというような路線になった場合、東大和市がそこでふつんと切れてしまいますと、ネットワークが図られないというようなことがございますので、東村山から武蔵大和、東大和市、立川といったようなところを結ぶ路線といったものは、それなりの機能があるというふうに判断されると思います。ただ、ここでそういうのがあるから、消せないという見直しの対象にならないということを、私は今述べているわけではなくて、全体的にそのようなことの検証を、どのように進めていくかといったようなこと。それと、今後の社会がどのように変わっていくか。先ほどから、人口減少や高齢化といったようなことが出ていますけれども、当然そのようなところで歩行者の交通環境を整えていくといったようなことも大切になってまいりますので、そのようなことを含めて、道路を考えていく必要があるというふうに考えております。ですから、今後この四次計画が出た後も、都市計画道路については、10年ごとにこういう計画をきちんと検証して見ていこうとしておりますので、ここで上がってくるものは、当面きちんと整備する必要があるという位置づけになっております。その後については、更新の中にもございますように、見直しも含めた検討がされていくということになりますので、今後の都全体とあわせた検討の中で、きちんと私たちが取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○委員（関田正民君） ぜひ、これを平成28年度から平成37年度までの10年間、来年からもう見直しあるわけで

すから、早速それでこの図にもあるように、必要性が確認されてなかった路線、整備方針作成後、計画廃止を含めた検討、ちゃんと載っているわけですから、これぜひ真剣に考えてくださいよ。お願いします。

○委員長（佐竹康彦君） 要望ということによろしいでしょうか。

○委員（関田正民君） 答え聞きたいね。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 都市計画道路の整備方針にのっとった検討を進めてまいりたいというふうに考えています。

以上でございます。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑等ございますか。

○委員（木戸岡秀彦君） 今まで委員の方から、お聞きしまして、現状今お聞きしますと不合理だなという部分がすごく感じるんですけども、今までの都市計画整備の中で、このように廃止、同じようなケースだとか、そういう形で廃止で検討されたとか、廃止になった例というのはないのでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 第三次の事業化計画の中でも、見直しの路線ということで頭出しされた路線もございます。その中には、実際に廃止に至った路線があるということを聞いております。

以上です。

○委員（木戸岡秀彦君） 廃止になった路線というのは、どこかわかりますか。

○都市計画課長（神山 尚君） 渋谷区で廃止した区間があると聞いております。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますでしょうか。

それでは、お諮りいたします。

所管事務調査、都市計画道路整備事業の促進についてにつきましては、本日はこの程度にとど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」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

---

○委員長（佐竹康彦君） これをもって、平成27年第8回東大和市議会建設環境委員会を散会いたします。

午前11時26分 散会



東大和市議会委員会条例第30条第1項の規定により、ここに署名する。

委 員 長 佐 竹 康 彦