

令和 6 年度第 1 回多摩市都市計画審議会

(令和 6 年 6 月 1 1 日)

議事日程

- 第 1 臨時議長の選出について
- 第 2 会長の選任について
- 第 3 職務代理者の指名について
- 第 4 議席の決定について
- 第 5 署名委員の指名
- 第 6 第 1 号議案 多摩都市計画道路の変更について

(資料 1)

都市整備部長 それでは、定刻を若干回ったところでございますけれども、令和6年度第1回多摩市都市計画審議会ということで、まだお見えでない委員の方もいらっしゃると思いますが、お時間でございますので、始めさせていただきます。

改めまして、皆様お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。私は多摩市都市整備部長の佐藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、令和6年度第1回の多摩市都市計画審議会を始めさせていただきます。

この間、学識経験の委員、市民委員の改選、さらに関係行政機関の委員の変更ということがございまして、新たな委員構成とされた審議会ということになってまいります。

委員の皆さんの御紹介を、僭越でございますが、私のほうからさせていただきますので、一言をいただければと思います。大変恐縮でございますが、あいうえお順、席順を基本に御紹介させていただきます。

初めに、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。どうぞよろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。どうぞよろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市議会議員選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市議会議員選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市民選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。関係行政機関選出の委員でございます。

●●委員 ●●でございます。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市議会議員選出の委員でございます。

●●委員 ●●でございます。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市民選出の委員でございます。

●●委員 ●●でございます。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市民選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 席順、●●委員となっておりますが、今遅れているというところで。
市議会議員選出の委員でございます。

 続いて、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 続いて、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市議会議員選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。市議会議員選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。関係行政機関選出の委員でございます。

●●委員 ●●でございます。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 続きまして、●●委員。学識者選出の委員でございます。

●●委員 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 このほか、本日あいにく欠席との御連絡をいただいております、学識
者選出で●●委員、それから、関係行政機関選出の●●委員、同様に
関係行政機関選出の●●委員がいらっしゃいます。

 皆様には、これから多摩市都市計画審議会の御支援、御協力を賜りま
すよう、よろしくお願いいたします。

 では、ここで、新たに委員になられた方々に御挨拶をいただきたいと
思います。まず、市民選出の委員からお願いいたします。

 それでは、●●委員、お願いいたします。

●●委員 改めまして、●●です。よろしくお願いします。

 都市計画は大変重要ですし、都市計画審議会はその中でも非常に中核
的な組織ですので、一生懸命勉強していきたいと思います。よろしくお

願います。

都市整備部長 ありがとうございました。

次に、学識者選出の●●委員、お願いいたします。

●●委員 多摩市商工会議所から来ております。今まで●●だったんですが、今年度より私が出席させていただきます。また、私は職業のほうが不動産業を営んでおりますので、御協力できればと思っております。よろしくお願いします。

都市整備部長 ありがとうございます。

次に、関係行政機関選出の●●委員、お願いいたします。

●●委員 多摩建築指導事務所の●●と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

多摩地域ですと、開発ですとかいろいろ関わり方がありますので、よりよいまちづくり、支援していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

都市整備部長 ありがとうございました。

学識選出者及び関係行政機関委員の市長からの辞令につきましては、略式で申し訳ございませんが、机上配付で失礼させていただいてございます。御確認いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

次に、事務局職員を紹介させていただきます。

私のすぐ隣、都市計画課長の松本でございます。

都市計画課長 松本でございます。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 その隣、計画担当主査の●●と申します。

都市計画課計画担当主査 ●●です。どうぞよろしくお願いいたします。

都市整備部長 同じく隣が、計画担当主事の●●でございます。

都市計画課計画担当主事 ●●です。よろしくお願いします。

都市整備部長 続いて、計画担当主査の●●でございます。

都市計画課計画担当主査 ●●です。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 その隣が計画担当主事の●●でございます。

都市計画課計画担当主事 ●●です。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 ちょっと離れておりますけれども、その隣が計画担当主任の●●でござ

ざいます。

都市計画課計画担当主任 ●●でございます。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 事務局職員は以上でございます。今後とも、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、お手元に次第等あろうかと思えますけれども、日程の第1、臨時議長の選出というところに移らせていただきたいと思います。

現在、会長それから職務代理者が不在のため、会長が選任されるまでの間の進行を臨時議長に行っていただきたいと思います。新会長が決定しました後、新会長から議事を進めていただくことになります。このことから、臨時議長の選出をお願いするものでございます。

ここで、皆様にお諮りいたします。臨時議長の選出方法につきましては、年長の学識委員が臨時に議長の職務を行うという本審議会の慣例がございます。つきましては、学識者選出の委員の中から年長の委員を選出させていただきたいと考えておりますが、いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

都市整備部長 ありがとうございます。

それでは、尾中信夫委員にお願いしたいと思います。大変恐縮ですが、尾中信夫委員、会長選出までの間、進行をお願いしたいと思います。尾中委員。恐れ入ります。臨時議長席のほうへ移動のほうお願いいたします。

それでは、尾中委員、よろしくお願いいたします。

尾中臨時議長 尾中です。よろしくお願いいたします。ただいま事務局から御説明がありましたとおり、会長が選任するまでの間、私が臨時議長を務めさせていただきます。委員の皆様には議事の進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。

ただいまの出席ですけれども、16名です。定足数に達していますので、これより令和6年度第1回多摩市都市計画審議会を開催いたします。

なお、●●委員、●●委員、●●委員につきましては、都合により御欠席の連絡を受けておりますし、●●委員は後ほど出席されると思いま

す。

それでは、日程第2、会長の選任について議題といたします。内容につきましては、事務局から説明を求めます。

都市整備部長 それでは、会長の選任について御説明させていただきます。

学識経験者及び市民委員の任期につきましては、多摩市都市計画審議会条例第2条第3項の規定により、2年となっております。このため、本年の5月14日付をもって会長が不在となっている状態でございます。ここで新たに選任をいただくものという形になります。

多摩市都市計画審議会条例第4条第1項の規定に基づきまして、会長の職につきましては、学識経験のある者の委員のうちから、委員の互選により定めるとされてございます。

説明につきましては以上です。よろしくお願いいたします。

尾中臨時議長 ただいま事務局から説明がありました。

会長は学識経験のある委員のうちからということで、そのようにさせていただきます。会長選出方法については、多摩市都市計画審議会運営規則第4条第1項で、会長の選挙は単記無記名投票で行うとありますが、同条第4項で、第1項の規定により難しいときは、審議会の決するところにより選出できるものとなっております。

このため、会長選出に当たり、学識選出の委員の中で立候補及び推薦をいただき、その後、出席委員の挙手により採決いただきたいと思いますと考えております。この方法でいかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

尾中臨時議長 ありがとうございます。

それでは、学識選出委員の中で立候補及び推薦がございましたら、挙手をお願いいたします。●●委員。

●●委員 都市計画及び防災についての造詣が深く、経験も豊かで、また、前期まで多摩市都市計画等審議会の会長をされていた中林委員が個人的に適任であると思いますので、推薦させていただきます。

尾中臨時議長 ありがとうございます。ただいま、●●委員から中林一樹委員を推薦する御意見がございました。ほかに立候補される方はいらっしゃるでし

ようか。

いらっしゃらないようなので、それでは、ほかに意見もないようなので、皆様にお諮りいたします。日程第2、会長の選任については、中林一樹委員を多摩市都市計画審議会の会長に選出することに、賛成の皆様の手ををお願いいたします。

(賛成者挙手)

都市整備部長 ありがとうございます。出席者全員の挙手を確認させていただきました。よって、多摩市都市計画審議会の会長は中林委員と決しました。

それでは、新会長に選出された中林委員に御挨拶をいただき、議事の引継ぎをお願いしたいと存じます。これまでの議事進行、御協力ありがとうございます。新会長、よろしくをお願いいたします。

この際、暫時休憩いたします。

—— 休 憩 (中林会長、席を改める) ——

—— 審議会再開 ——

中林会長 それでは、会議を再開させていただきます。

ただいま、皆様からももう一期会長をとということで、会長を引き受けることにいたしました中林一樹と申します。よろしくお願いいたします。

本都市計画審議会は、学識経験者、市議会議員、関係行政機関及び市民から公募で選ばれた委員の皆さんから構成されております。都市計画はある意味で専門性が高い問題とも言えますが、それぞれの立場で、都市計画というのは平たく言うとまちづくりですので、市民の皆さんもそれぞれの立場から忌憚なく多様な御意見をいただければと思います。街は1つしかないんですけれども、皆さんのいろいろな意見を取りまとめで、よりよいまちづくりにつないでいけるように、本審議会を運営してまいりたいと思っております。

大体1回の審議会は2時間ということで、限られた時間の中での審議になりますが、都市計画を決定するまでに多少時間がありますので、その間になるべく中間的な報告をいただいて、そこでいろいろと意見をいただきながら議論をして、よりよい形に取りまとめていただいたものを、最終的には法に基づいて決定させていただく。そんな運営を務めていき

たいと思っております。

時々、議論が熱して2時間で終わらないこともあるかもしれませんが、お許しいただいて、なるべく時間内に終わるように努めたいと思っております。

それでは、引き続き、会長として議事を進めさせていただくことにいたします。本日の審議会日程で行きますと第3というところで、職務代理者の指名についてを議題にしたいと思います。職務代理者の指名につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

都市整備部長 会長の職務代理者につきましては、多摩市都市計画審議会条例第4条第3項で、会長があらかじめ指名する委員と規定されてございます。

以上です。

中林会長 規定によって会長が指名をするということになっておるということでございますので、それでは、私のほうから会長の職務代理者を指名させていただきたいと思います。

これまでもお願いしてまいりましたけれども、今期も西浦定継委員に職務代理者をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。西浦先生、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

中林会長 ありがとうございます。それでは、西浦定継委員に職務代理者を指名させていただきます。

それでは、席の移動をしていただきますので、暫時休憩をさせていただきます。

—— 休 憩 (西浦委員、席を改める) ——

—— 審議会再開 ——

中林会長 それでは、会議を再開いたします。

西浦職務代理者にも一言御挨拶をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

西浦職務代理者 一言だけ。引き続き、職務代理を務めさせていただきたいと思います。

会長の議事運営、また、皆様方の闊達な意見交換に少しでも貢献できるように努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

ます。

中林会長

よろしくお願いいたします。

それでは、日程の第4、議席の決定についてでございます。現在、新委員の皆様には仮の議席ということでお座りいただいておりますけれども、多摩市都市計画審議会運営規則第6条第1項の規定に基づいて、会長が席順を定めるということになっております。今は、同条第2項によって、あらかじめ事務局により仮の議席をあいうえお順で決めさせていただいております。

新たな議席につきましては、慣例だと思いますが、1番が会長、2番が職務代理者とし、以下、現在お座りいただいているように、あいうえお順で席次を決定させていただきたいと思います。

この机上のファイルの頭のページを開いたところに委員名簿が入っておりますけれども、これは仮の名簿で、あいうえお順に順番に並んでおります。これから申し上げる順で正規の名簿が出来上がりますので、次回までに新しいものに入れ替えていただくようにいたします。

それでは、ただいま申し上げましたとおり、議席の指定については、多摩市都市計画審議会運営規則第6条第1項の規定に基づいて、次のように指定させていただきたいと思います。会長が指定するという事になっているので、以下のように指定させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

中林会長

1番は会長であります中林一樹です。

2番が、職務代理者をお願いいたしました西浦定継委員です。

以下、あいうえお順です。

3番は、本日欠席ですけれども、饗庭伸委員です。

4番は慣例で欠番になっております。

5番は秋山哲男委員です。

6番は浅倉義信委員です。

7番は石山ひろあき委員です。

8番は上杉ただし委員です。

9 番は小笠原廣樹委員です。

10 番は小川勉委員です。

11 番は尾中信夫委員です。

12 番は折戸小夜子委員です。

13 番は小林透委員です。

14 番は小山浩太郎委員です。

15 番はしのづか元委員です。

16 番は寺澤利男委員です。

17 番は萩原重治委員です。

18 番は橋本由美子委員です。

19 番は藤原マサノリ委員です。

20 番は南出英彦委員です。

21 番は茂木竜一委員です。

先ほど申しましたが、4 番につきましては、慣例により欠番としておりますので、今回も欠番とさせていただきます。

以上のように議席を指定したいと思います。よろしくお願いいたします。

この議席というのは、特に意味があるわけではないのですが、この後、議事録の署名人をお願いするんですが、議事録の署名人をこの席の順番でお願いをするということになりますので、そのことをお含みください。ありがとうございました。

それでは、本日は、協議会その他の案件のうち1 件が非公開とのことです。多摩市都市計画審議会運営規則第12 条の規定に基づき、案件ごとに公開・非公開といたします。また、傍聴者につきましては、多摩市都市計画審議会の会議の公開に関する取扱規程に基づきまして、会場の都合により、本日は先着順10 名以内とさせていただきます。

本日、傍聴希望者はおられますでしょうか。

都市計画課計画担当主任 本日は、傍聴希望者はありません。

中林会長 本日は傍聴希望者がおられないということですので、それでは、このまま会議を続けます。

先ほど議題によって公開・非公開ということを申しましたが、議事録は基本的には、公開部分については全文公開になります。非公開については、公開の要請が出たときに、非公開ということを前提に、公開できる部分を定めて公開をさせていただくということになるかと思います。

以上を前提に、それでは、次に、日程の第5、本日の議事録の署名委員の指名をさせていただきます。

本日は新しい任期の第1回ということですので、多摩市都市計画審議会運営規則第18条第3項の規定に基づき、先ほどの席順で第5番、秋山哲男委員、それから、6番の浅倉義信委員に本日の議事録署名人を委嘱したいと思いますが、よろしいでしょうか。

秋山委員 はい。

中林会長 ありがとうございます。

それでは、秋山委員と浅倉委員に本日の議事録の署名を確認の上お願いすることになると思いますので、よろしくお願いします。

それでは、続きまして、日程の第6、第1号議案、多摩都市計画道路の変更についてです。事務局よりこの件につきまして資料説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、よろしくお願いいたします。日程第6、第1号議案、多摩都市計画道路の変更について御説明させていただきます。座ったままで失礼させていただきます。

初めに、資料の御確認をお願いいたします。

資料1を御覧ください。1ページ目が、東京都知事から多摩市長宛ての意見照会の文書「多摩都市計画道路の変更について」でございます。2ページ目と3ページ目が計画書、4ページ目から6ページ目が今回の都市計画変更箇所を各市の都市計画図に示した総括図、7ページ目から18ページ目が、詳細が示された計画図でございます。19ページ目が都市計画の案の理由書、20ページ目は、都の意見照会に対する多摩市都市計画審議会の答申案でございます。

資料よろしいでしょうか。

それでは、資料1の2ページ「多摩都市計画道路の変更」を御覧くだ

さい。都市計画変更の概要について御説明させていただきます。

今回の対象路線である稲城多摩線の本線部分全延長は10.69キロメートルであり、4車線で整備された区域が10.34キロメートル、2車線として整備された区域が0.35キロメートルでございます。本線部分とは別に計画決定のみで未整備である支線1が0.32キロメートルとなっております。

3ページ目を御覧ください。変更概要でございます。今回の都市計画変更は、隅切りの必要性が低いことが確認された一部区域の変更と車線の数の決定でございます。

隅切りにつきましては、稲城市4か所、多摩市1か所の計5か所の変更でございます。

また、車線の数の決定につきましては、平成10年の都市計画法施行令の改正により、都市計画で定める事項に車線の数が追加され、同施行令の附則には、施行令の施行日以後に決定され、または変更される都市計画で道路に関するものについて適用すると定められております。その後、平成23年に都市計画法の一部改正があり、車線の数は都市計画に定めるよう努めるものとされ、車線の数が決定していない道路で都市計画変更がある場合には、車線の数を決定するよう努めるものとなりました。

本都市計画道路の本線部分については、既に供用が開始されており、車線数を定めることが可能であるため、法の趣旨にのっとり決定するものでございます。

続きまして、ページ飛びまして、12ページを御覧ください。今回の実質的な都市計画変更の対象区域の説明でございます。計画図の左下にある黄色で塗られた箇所でございます。少し小さくて見づらいかもしれませんが、台形になっている形のところです。この箇所の隅切りについてですが、戦前までは旧日本陸軍の多摩火薬製造所があり、戦後に米軍により接収されました。現在は、在日米軍の多摩サービス補助施設として利用されている敷地の中でございます。

続きまして、16ページを御覧ください。計画図左側に、今回の変更

対象とはなっておりませんが、同路線には都市計画決定後、事業化されておらず未整備である支線があるというところを御説明させていただいております。

続きまして、19ページを御覧ください。都市計画案の理由書でございます。こちらは都市計画法第17条第1項に基づく縦覧の際に添付されるものです。「2、理由」では、変更概要に記載されていた隔切りの必要について説明がございます。

都市計画概要については、以上でございます。

続きまして、20ページを御覧ください。東京都からの意見照会に基づきまして、多摩市長から多摩市都市計画審議会に対して付議したことについての事務局で作成した答申案について御説明させていただきます。

多摩市街づくり条例第34条の5で、「市長は、法第18条第1項の規定により、東京都が決定又は変更する都市計画に関して意見を述べるときは、都市計画審議会の意見を聴かなければならない」とされていることに基づくものでございます。

答申案としましては、「記」以降でございますけれども、都市計画の変更については計画案のとおり了承しますとしております。その理由としましては、該当隔切りについては、現道がなく、削除したとしても市民生活に支障がないためでございます。

また、先ほど16ページで御確認いただきました都市計画決定後、事業化されず未整備である支線1につきましては、昭和44年に計画変更により追加され、現道がなく、未整備の状態が続いており、これにより土地所有者の皆様が都市計画法第53条による建築制限を受けていることから、続けて、なお書きとして、「本路線には未整備の支線があり、当該支線については、都市計画法第53条の建築制限を受けている土地所有者等がいることに御配慮いただき、引き続き要否の検討をお願いします」させていただいております。

今後のスケジュールでございますけれども、本日の御審議いただいた後、都市計画審議会から多摩市長宛てに答申をいただきます。答申を踏まえ、令和6年8月6日までに多摩市から東京都に意見照会の回答をさ

せていただきまして、東京都は令和6年度中に東京都の都市計画審議会に諮り、都市計画変更・告示をする見込みでございます。

多摩都市計画道路の変更についての説明は以上でございます。よろしく御審議のほどお願いいたします。

中林会長

説明は以上でございます。これより御意見などを賜りたいと思います。何か御意見等ございますでしょうか。どうぞ。●●委員。

●●委員

●●ですけれども、恐らく都市計画道路で12メートルの部分というのは、断面を想定すると、多分、4.5、4.5、1.5、1.5で12メートル、つまり、車道が4.5ずつ取って、歩道が1.5ずつのときの昔の都市計画道路の作りをそのまま12メートルで決定しているんです。ところが、歩道の幅員というのは2メートル以上というふうに1995年に改定がございました。それ以前の都市計画道路の決定と新たに歩道をもう少し広げなさいという決定とのずれをどういうふうにされるのかというのが1つ目です。

それから、18メートル、28メートルというのは、その中で泳げると思いますが、18、28の幅員については、本来は新しい交通モードに対してどうやって振り分けるかということも新たに組み込んだ都市計画決定がむしろ望ましいと思いますけれども、具体的には、電動キックボードだとか自転車だとかが多分入らない断面構成になっていると思うんです。

例えば、28メートルですと、3.5、4.5、6メートルの歩道、2車線と6メートルの歩道という感じになると思うんですが、そこで新たな交通モードをしっかりと入れ込んだ計画決定をされるとよろしいでしょうと。

都市計画道路の線形については異論ございませんが、そういう中に走る多摩の市民がこれから使うであろうというときに、新しい流れと少し齟齬が生じやすいと思いますので、そこを何とか修正していただくとよろしいのかなというふうに思います。

以上です。

中林会長

2点ございましたけれども、道路の幅員とその道路の断面構成に関し

てですが、事務局から何か説明ありますか。

都市計画課計画担当主査 都市計画課の●●でございます。

今回の変更は、隅切り部の不要となったところの削除というところがメインでございまして、支線1に関して、現行の決定内容が変更されるものではございません。

また、支線1につきましては、委員御指摘の幅員、あとは断面構成についても、恐らくは委員がおっしゃられた構成が標準断面として想定されての12メートルということと推測しますが、これについても明確に定義されたものは現時点ではございません。

そうしたことで、新しいモビリティの走行箇所ですとかそういったところに関しましては、東京都のほうで今後計画変更もしくは事業化の検討が進められる中で、多摩市として求めていくことかなと認識しております。

中林会長

今、事務局より説明の最後のところなんですけれども、20ページのところに、東京都に対して、今回の都決定の道路ですので、それに対して都市計画審議会の意見ということで支線については書いてあるんですが、今の断面構成をもう少し見直す、つまり、特に20メートルのほうは、1.5メートルの歩道ということで、ガードレールを入れたりすると本当に使いものにならない歩道しかできてこないの、少し幅員についての再検討もするべきではないかという御意見でもあったかなと思うんです。

その辺をどういうふうに扱っていくかということなんです、その件についてはいかがでしょうか。

都市計画課計画担当主査 現時点では、先ほどの回答と同じような内容になってしまうんですけれども、東京都から示されているものがあまりない状態ですので、本支線が必要だということになって進む場合には、当然、そういった断面構成等の変更、あとは新しい要素の検討というところを当局に求めてまいりたいと思っております。

中林会長

支線の件は、この都市計画の変更の案の理由という中に、支線のことについても書いてあるんですかね。19ページに。

都市計画課計画担当主査 今回の変更が不要となっている隅切りの削除ということですので、理由書のほうには支線については特に触れられておりません。

中林会長 ということで、答申は2つで、隅切りの削除についてどうするかというものの意見と、それから、東京都が示してきた都市計画変更の案の理由書にはないんだけど、この支線というものについては、要否なので、要るのか要らないのかははっきりして、要らないのであれば削除というか、変更をしていただいたほうがいいという要望ですよ。

都市計画課計画担当主査 はい、そのとおりでございます。

中林会長 ●●委員のお話を都市計画審議会として受け止めると、その要望にさらに加えて、20メートルの幅員というのは歩道がどうしても十分取り切れないので、高齢社会の中で車椅子の問題等もありますし、自転車の問題もありますし、新しいキックボードみたいな問題もありまして、少し歩道の断面を含めて都市計画の断面も御検討くださいぐらいのことを入れて都に対して答申をするか。

最終的には都の決定ですので都が決定するんですが、本審議会としての要望として、支線の要否と、それから幅員構成について、これからの時代になうものとして検討したらどうかという要望を出すような提案を入れるかどうかということになるかと思うんですが。

これは、審議会のほうで、そういう幅員構成についてもこの際入れて東京都に申し述べておくべきだということを審議会のほうでお願いすれば、行政としては、手続的にはできないことではないと理解してよろしいんじゃないでしょうか。

都市計画課計画担当主査 はい。そのように理解しております。

中林会長 ということで、●●委員から御提案のあった幅員構成についても、これからの時代に合った道路幅員ということで要望する。御検討くださいという要望ですね。

●●委員 もうちょっと丁寧に申し上げると、通常の道路構造令で言いますと、3.5メートルを標準的な幅員にするんですが、3.5メートルを2車線で取ると7メートル必要ですね。

中林会長 3.5というのは、車道の話ですね。

●●委員

車道の1車線幅。1車線幅を3.5メートル取ると7メートルで、さらに側方余裕を1メートルずつ取ると9メートルになるんです。残る3メートルで1.5メートルずつの歩道というのが、多分、12メートルの設計の基本的な考え方だったと思うんです。

それを4.5取らずに、1車線の側方余裕で4.5取らずに、もう少し幅を狭くして、4メートルとか3.5にして歩道幅員を増やしていくという、そういう断面構成をできないわけではないので、そちらにしたほうがよろしいですねと。

そして、自転車をどう扱うかというところの話とセットで、そこは再検討くださいという議論があると思います。

中林会長

先ほどの支線の可否と同時に、幅員の構成について、今、●●委員から再度説明いただいたような形の検討を要請するということについて、何か御意見ほかの委員からありますでしょうか。どうぞ。

●●委員

素人っぽい質問なんですが、ちゃんと3.5メートルまでずっと行くと、右折レーンを造るところで、途端に同じ道幅で1を2にしたりすると、そういうところはまだまだたくさんあって、車同士が擦れ違ったりするときにぶつかったり。

●●委員

12メートルですと、右折レーンを造れない幅員なんですね。中途半端な幅員で、もう少し広くないと右折レーンは造れないので、苦肉の策で、他の車線の幅員を狭めて造っているケースが見られます。

だから、12メートルという寸法自体が、今の交通事情からは破綻している幅員の1つなんです。

●●委員

そういう●●先生のお話なんかを聞くと、私たちが市民感覚で走っていると、無理して右折レーンを造ったりすると、歩道まで横の左と右のところで本当に狭くて、2を4にするみたいな感じのところがあったりするんで、今回はそういうところ、具体的にここということではないにしろ、やっぱり道幅というのは安全に走るためには一定のところが必要だということの積極的提案だと受け止めていけば、私たちもそういう方向性をぜひ検討してもらいたいというところには、将来的なこととしては、検討課題としては載せていただくということはいいいことではないか

ななんて、今まで全くそんなこと気づかずに見ておりましたけれども、分かりました。

●●委員

たまたま、都市計画審議会の僕は別のところで会長をやっているんですけども、12メートルの車線をどうするかというところを考えると、右折車線がみんな中途半端なんです。うまくできないんです。そうすると、蛇玉のようにそこを広げないと無理だねと。12じゃなくて、交差点だけでも広げないと無理だねというところで、そこは広げる案で何とか行けそうだというところがありますので、それはそうしようという流れをつくりました。

ですから、ここで本当に、12メートルというと、大体6,000台、少なくて4,000台の1日交通量が見込まれると思いますので、かなり交通が輻輳します。右左折というより、右折レーンを造らないと、もっと渋滞も激しくなります。

ということで、そこは知恵を行政は絞る場所でもあって、単に都市計画決定したものをそのままやっていくと、あ、しまったというふうになるケースが強いのが12メートルだということです。

歩行者に譲り過ぎると、今度車が困るし、車に譲り過ぎると、歩行者の空間がなくなるしというところがあります。

以上です。

中林会長

分かりました。分かりましたが、ちょっとお待ちください。例えば、16ページを開いてください。16ページです。さっきの支線があるところですかね。支線が12メートルということですね。そうすると、先ほどの一般論として12メートルというのは非常に中途半端だけれども、今回のこの支線1が、要否で要というふうになった場合には、12メートルの幅員ではなく、もう少しちゃんと幅員を広げることによって車道も取れるし、交差点の右折レーンを取るかというところまた別の話になるんですけども、この支線の要否に関して、要の場合は、幅員についても検討してくださいということになるんですか。都に申し上げるという意味では。

●●委員

この場合の幅員は、歩道を広げる方針で行くことはできると思うんで

す。２メートルは。それがごく標準的なスタイルで、都はやると思います。ただ、自転車道とかそう考えると、ここには難しい状況になるなど。あるいは、一方通行にして自転車道を造るとかというような工夫が必要になると思いますので、最低限、歩道をしっかり造ってくださいということを申し上げて。２メートルじゃなくて２．５とか。

ここは支線で、車の交通量も普通に、かなり足の長い都市計画道路だったら、１日４,０００から６,０００ぐらいの交通量が見込まれるけれども、これは多分、二、三千も行かないかもしれないというようなそういうものですので、自動車に割り振るのをできるだけ少なくして、歩行者とか自転車に割り振ることを考えてくださいという言い方でよろしいのかなと思います。

中林会長 今回、東京都に申し入れるという意味では、この支線１の幅員１２メートルに関してですね。言えるのは。

都市計画課計画担当主査 はい。

中林会長 その他の１２メートルの幅員というのは、稲城のところは稲城市であったり、多摩市のところは多摩市の決定の道路幅員。例えば、幅員をもう少し広げたほうがいいんじゃないかという今の意見を前提にすると、これはそれぞれの道路なので、どこかの市だけ広がって、どこかの市のは広がらないというのは、これまたおかしい道路になってしまうんですが。多摩市の都市計画決定する道路に関しては、幅員というのは、基本的には多摩市で決めればよいことになるんですか。

都市計画課計画担当主査 多摩市で決定する都市計画道路については、東京都等とも協議を行いながら、そのように決定していくというプロセスを踏んでいくのかなと思います。

中林会長 協議が必要ですよということですか。

都市計画課計画担当主査 はい。

中林会長 分かりました。

そうすると、今日の案件につきましては、今の１２メートル問題というのは、支線１の要否、要らないんだったら都市計画で削除してくださいと。ここはうちにずっとかかった支線になっていて、いろいろと土地

利用上も制限がかかっているのです、それをもう道路を造らないのであれば、制限も外すために道路の指定を消してくださいと。

これは立体交差になるところの左折路線なので、車幅が1路線しか取れないから、手前でバイパスしますという支線なんですよね。これ。

都市計画課計画担当主査 はい。

中林会長 だから、この道路は要るんですということになれば、幅員も12メートルではなくて、少し考慮されたほうがいいんじゃないかということになりますので。

そういうことを付加して、先ほど20ページの都に本審議会から出す、本審議会の議を経て答申する20ページの案文の一番下の都市計画審議会の意見のところに、「要否の検討をお願いします」だけではなくて、この支線について将来整備することを前提にするならば、幅員についても再検討していただきたいという一文が加えられるかどうか、加えたほうがいいのではないかという●●委員の意見ということにもなるかと思いますが。どうぞ。

●●委員 そもそも論なんですけど、「引き続き要否の検討をお願いします」というふうになっていますけれども、先ほど昭和44年に指定された都市計画道路だと言いましたよね。ということは、もう40年以上放りっ放しになっているわけですね。

中林会長 そうなんです。

●●委員 多摩市としてこの道路を、現地の人たちの意見も踏まえると、必要だというふうに考えているのか、高さ制限を受けていて、言ってみれば、土地の価格も、当然の評価額も下がっているわけです。それを外されれば、当然その人たちは喜ぶわけですけども、そもそも、この道路が、東京都が都市計画決定したけれども、多摩市としてはこれをどう見ているんだというのを、僕はここを聞いた途端に、あれ、どっち、要否を検討、東京都に丸投げなのか、多摩市としてのまちづくりの中で必要と考えているのかどっちなのかなというのを率直にお聞きしたいんですけども。

中林会長 今、●●委員から、多摩市としては否にしてほしいのか、要として整

備してほしいのか、あるいは、可否を投げて、どちらにするか決めてくださいということをフェアに言っているのかということなんだろうと思うんですが。これまでの多摩市での経緯もあろうかと思いますが、何か説明があればお願いします。

都市計画課計画担当主査 非常に難しい問題ではあるんですけども。もともと多3・3・10が北のほうに向かっていく京王線を超えるところというのは、オーバースが計画されていたところが、昭和44年の都市計画変更によってアンダースで整備されております。

失礼しました。支線1が昭和44年に決定されていて、その後、昭和63年にアンダースの形で整備が行われております。

アンダースは整備が完全に終わっているかということ、東京都としては、まだ暫定的にアンダースの形状にしているという位置づけが残っているようで、京王線の高架化とか周辺状況を勘案しながら今後の支線1の在り方について検討を進めるとされていて、その後、その状態が継続されているところでございます。

多摩市としても、ここについては、必要があって設定されているものとは認識しておりまして、東京都のほうの検討が進む中で、このありなしというところは決定されるべきとも考えております。

なので、東京都には、今回、都市計画変更対象とはなっていない支線1のことについて言及しているのは、忘れないでちゃんとこの可否について引き続き検討を進めていただきたいということを申し添えるという意図で、今回書かせていただいているものでございます。

中林会長 ●●委員。

●●委員 分かりました。

都市計画課計画担当主査 すいません。はっきりしなくて申し訳ございません。

中林会長 若干、可否丸投げ的な受け止め方をしてしまうような説明だったかなと思うんですが。

●●委員 いいですか。これ一方通行の道路ですよ。

中林会長 多分そうですね。

●●委員 12メートルあれば、広さ的には、生活道路のことを考えなければ、

幹線道路の多3・3・10の道路を補完する道路だということであれば、一方通行で、生活道路というよりも幹線道路の中の一部だと考えれば、12メートルあればいいのかなというふうには思いますが。

その辺のところを、生活道路として位置づけるんだったら、これはちょっとまた別だし、今、もう現実には建物がだーっと建っているわけですから、これを抜くにはそれなりの覚悟とお金と時間が必要になると思います。

●●委員 生活道路にして1車線にしますと、最低の6メートルで道路の車道の幅員が取れますよね。そうすると、残る歩道は3メートルずつ振り分けられるということで、一方通行なら何とか普通に使える、悪くない道路になる可能性が高いです。そういう意味では、一方通行ならばということですかね。

●●委員 生活者以外は使っていないんじゃないですかね。よく通りますけれども。

中林会長 道路がないですから。

●●委員 ないですね。生活者以外……。

●●委員 わざわざ造る必要があるのか。

●●委員 全くないと思いますね。

●●委員 いっそのこと、造る必要がないようなものは、やめておいてもいいのかな。

●●委員 造ってしまうと、大きな道路を左折するのに、裏道に行って、住民の人たちが嫌がってしまうんじゃないですかね。

●●委員 これは通過交通を生む原因になるので、住宅地をむしろ悪くする。そういう意味では、ここはやめてくださいという提案もあると思います。

●●委員 住民の人たちはそんなような気がするんだけれども、どうなんだろう。

中林会長 ●●委員、どうぞ。

●●委員 ●●でございます。この一ノ宮交差点の近くというのは交通の要衝ですから、こういう場所でこういった支線が将来できるということは重要だろうと思いますので、この計画案自体については、市議会としては私は了承してしかるべきものだろうと思います。

ただ、この支線1のところについては、●●委員から言われたように、計画段階の昭和44年の道路構造令とか、今の新しいモビリティの新しいツールの出現というのは想定していない時期の構造令ですから、この整備に当たっては、歩行者優先または自転車等の新交通体系について十分な配慮をしてくれという意見具申を付記するぐらいのところであれば、十分に多摩市の行政としての意見は、市民優先の真意は十分伝わるのではないかというふうに思います。

以上です。

●●委員

ちょっとよろしいですか。

中林会長

どうぞ。

●●委員

ここの地域は、居住環境地域というのが、概念が、イギリスのコーリン・ブキャナンというのが生まれた年ぐらいに計画決定しているんですね。そのレポートができたとき。そのレポートは、自動車をいかに生活空間から悪影響を起こさないようにリミテッドアクセスをするかというような、そういう考え方に基づいたイギリスのレポートなんです。

このコーリン・ブキャナンの考え方からすれば、生活者の家に土足で、手術室に人が歩くようなものなので、できるだけ生活するところは静穏化していきましょうという考え方も一方にあるので、静穏化する地域なのかどうかというのを見極めて、ここに通すかどうかを決めるというのは1つ案としてあると思います。

それから、もし通す場合には、できるだけ歩行者優先とか、あるいは自転車優先とか、地域の生活交通に役に立つようなつくり方があるだろう。そのどちらを選択するかというそういう流れがあると思います。

以上です。

中林会長

ちょっと現状がよく分かっていないんですが。多摩3・3・10のこの交差点というのは、現状では、真ん中に、北のほうへ抜けていくところがアンダーパスなんですか。

都市計画課計画担当主査 はい、さようでございます。

中林会長

その上に、日野3・4・3に抜けていくのは、アンダーパスの上を渡っているんですか。

都市計画課計画担当主査 アンダーパスの上は平面交差で通過しています。

中林会長 平面交差。右から来ると、4車線28メートルが31メートルに広がるのは、左折レーンを取ってあるということですか。

都市計画課計画担当主査 この稲城方面から、右のほうから左に向かうところは、右折レーンと直進レーンと左折レーン。

中林会長 3つを取るのので、幅員を3メートル広げている。

都市計画課計画担当主査 はい。ペーパー上は短めですけども、3車線用意されています。

中林会長 そして、左に曲がったところに38メートルという幅員になっているのは、アンダーパスで入れる幅員にプラスで、平面では1車線に歩道がついている。

都市計画課計画担当主査 はい、さようでございます。

中林会長 38メートルで、この図で言うと宝蔵橋のたもとで、支線1にぶつかるところまでが38メートルの幅員で来ている。

都市計画課計画担当主査 すみません。区間までは分からないんですが、恐らく、現地が、ここまでが幅広くなっているのので、38メートル、この宝蔵橋のところまでと推測します。

中林会長 この支線は現状はないんですよ。

都市計画課計画担当主査 支線は、現道はございません。

中林会長 ないんですね。この支線を入れたのは、これ以上31メートルとか38メートルのところの幅員を膨らますのではなくて、信号待ちしないで抜けられるようなバイパスをつくろうというのが目的だったんですかね。

都市計画課計画担当主査 恐らく、平面交差のところの右左折ところを補完するものとして書かれている絵だと思います。

中林会長 宝蔵橋のところへ出て、ここに信号を置いて、右折もできるようにするというわけにはいかないんですよ。

この支線が現状はないので、もう今さらいいんじゃないかという判断をするのか、やっぱりあったほうが車のさばきがいいので、あってもいいんじゃないか。ただ、今のずっともう40年近くどっちつかずというか、どっちすると決めないまま来ているので、やるのかやらないのかは

つきりせいよというのが今回書いてある都に対する附帯意見ということ
なんです。それにとどめるか。

●●委員 これだけ住宅が張り付いていて、反対運動は必至ですね。

中林会長 やるとすれば。

●●委員 ええ。だから、やる場合に、役所は反対運動を前面に立って戦う姿勢
を持たない限り、造れないかもしれない。それだけの価値があるかどう
か。

中林会長 この支線も東京都が造る道路なんですよ。3・3・10の支線なん
ですよ。

都市計画課計画担当主査 はい、さようでございます。

●●委員 これだけ張り付いているからね。

中林会長 この下の地図が二重にずれているので、ちょっと現状がよく分からな
いんですが、恐らく、この地図自体がそう新しくはないのかもしれませんが、結構家が入っているのは間違いないですね。

西浦職務代理者 先生、こうなっているんですよ。ここなんです。ここにこう入れよう
としているんです。だから、入らないです。

中林会長 入れるとしたら、かなり買収して立ち退きをしてもらわないと入らな
いのは間違いないと思いますが。

どうぞ、●●委員。

●●委員 ●●です。いろいろお話が出ていたと思うんですけども、通すとし
たら、計画にかなり寄り添った道路になってしまうので、できれば、一
番怖いのが、私も、祖父母の家があるところとかが環七とか都心のでか
い道路とかをちょうど点と点でつなぐような中間ぐらいにあるんですけ
れども、まさに支線みたいになっているところに家があって、そういう
道って結構、飛ばし屋だったり工事業者みたいな人たちがむしろ好んで
よく通る道になって、かなり危ないんです。そういうふうな利用をされ
てしまうと、住む人は気が気じゃないのかなというところをちょっ
と懸念します。

ちょっとこれはあまり個人的には入れないほうがいいのかなというの
は強く思うところです。

以上です。

中林会長

●●委員、どうぞ。

●●委員

現実問題としまして、この多摩3・3・10、多摩川のほうからアンダーパスを通ってくる車と側道を通ってくる車が、次の宝蔵橋のところ信号で入り乱れているんです。なので、そこにさらに1つ交差点ができて、車の流入があるというのと、もっと大変なことになるんじゃないかなという気がします。

ですから、昭和四十何年ともう随分時間もたっていますので、また現状を見て検討していただいたほうがいいんじゃないかなと私は思います。

中林会長

どうぞ。●●委員。

●●委員

もう一つ慎重に考えなくてはいけないのは京王線なんですが、京王線が踏切をなくそうとしているから、今、地上を走っていて、野猿街道の北に行くときに、踏切で交差しているんですよ。踏切で渡っているんですよ。

この踏切をなくすために、京王線がもしかして高架化の傾向にあるとすると、野猿街道と川崎街道のこの交差点だけの問題じゃなくて、先ほど行政が言ったように、京王線が高架したときに、またこの辺の複雑な問題はどうかというような、踏切をなくさなくてはいけないということ絡んでくるので、そういうようなことも含んで、確かにこの支線1は非常に今の状態には似つかわしくないんだけど、これから先、もしかして何かの形であり得るかもしれないというようなことも少し考えておいたほうがいいかなと思いました。

中林会長

この16ページの地図で言うと、この道路の北側、上のほうに2本太い線がある。これが京王線なんです。

●●委員

そうです。

中林会長

アンダーパスはその下もくぐっているんですけども。

●●委員

だけれども、その両翼の……。

中林会長

側道の平面部分が踏切になっている。

●●委員

踏切でやっています。延々と百草園までずっと地上レベルなので、こ

の辺の全体的に京王線自体が、多分、高架したいんだと思っているんですよね。都心のほうは、今、全部なくしていますけれども、その流れがここの複雑な交差点の、先ほど言ったように、都道もどこをどういうふうに通していいかまだ未解決な状態なんじゃないかな。この交差点はね。ということもあるので、非常に……。

中林会長 そうすると、先ほど私、右折と言ったんですけれども、多摩3・3・10、右のほうからずっと来て、京王線を渡って多摩3・3・10はここで直角に折れ曲がるんですが、北のほうへ抜けていく、そちらへ右折しようと思うと、側道しかないわけですね。

●●委員 そうです。

中林会長 そこには平面の踏切があって、どれぐらいそういう車両があるのかがちょっと分からないんですが、この支線が入って、支線のところで信号制御で右折ができるようになると、アンダーパスで右へ抜けていける。ということ●●委員はおっしゃった。

●●委員 京王線が高架になったら、またそれがどうなのか。今のままなのか。潜るのか上に行くかしかなと思うんですけれども。そういった意味で、まだ最終的な回答が出ていないんじゃないかなという。三重の構造になってくるんですけれども、ここは。

中林会長 現状では、アンダーパスの上に真っすぐ日野へ抜けていく道路があのブリッジで平面であって、そこで右折レーンがあって、右折で踏切は越えて右のほうへ入っていける。北のほうへ。そういう構造になっているということですね。道路としては。

もし立体で上がれば、道路の交差点を平面に全部戻すのではなくて、アンダーパスはそのまま残すでしょうから、平面の側道の部分の踏切がなくなる。

●●委員 そうですね。それで固定するかどうか、あるいは、京王線がもうこのままずっと行くのかどうか、その辺がまだ未解決になっているんじゃないでしょうかね。最終的な結論が出ないままずっと何十年間過ごして、40年間過ごしたというのはそういうことなんじゃないかなと推測しますけれども。

中林会長 左折レーンを取るよりも右折レーンが必要なので、左折部分について支線で少し車を回すというようなことを道路としては考えたということなんですかね。強いて言うと。矢印で言うと、道路の真ん中に入っていますから、一方通行ですよ。

都市計画課計画担当主査 これは恐らく、路線の起終点を示している矢印かと思いますが。

中林会長 起終点だけですか。

都市計画課計画担当主査 実態上、稲城方面から来る車しかここには混入できませんので、一方通行状態と推測します。

中林会長 そうすると、ここでも右折が入る可能性もあるということか。宝蔵橋のところで信号制御すると、右折でこっちへ抜けて、多摩3・3・10の右のほうへ展開していく道路にも支線から出られるようになる。双方向になる。12メートルだと、車道を1つ造ろうと思えば造れてしまうわけですよ。さっきの歩道が狭くなるけれども。

都市計画課計画担当主査 実態上、このアンダーパスの構造物がだいたい宝蔵橋のほうに寄ってきていますので、現実問題、ここに交差点形状が造れるかというところは、現状を把握してからじゃないとうまくいかないのかもしれない。

●●委員 いいですか。先ほど●●委員が言われたように、今、支線が出ていくということになっていますけれども、これが左には行きますが、左に行っても、野猿街道のここに書いてある28メートル4車線のところに行くところが大混雑すると思います。

今、現実には、僕もしょっちゅうここを通りますけれども、この3・4・3と3・3・10のところを左側に回って野猿街道のほうをずっと行くんですが、アンダーパスから上がってくるところと、それから、真っすぐ行って左、今、左折して野猿街道のほうに行こうとすると、車線を1つないし2つ変更しなきゃいけない。そのところでいつもおかしくなっていて、だから、その前に信号ができています。それで、青のときに入るわけですが。そんな状態のところにもう一本支線が入るというのは、現実的にどうするのか分かりませんが、相当研究し

ないと。

●●委員 これ事故が起きます。先ほど先生がおっしゃるとおりで、絶対無理です。絶対無理。ここはただでさえ混雑しています。車線も分かりにくいのです。

中林会長 よっぽどこれについてはよく研究して決定してくれたほうがいい。

●●委員 もう一回言わせていただきますと、聖蹟の駅のほうから、これで言う
と右のほうから来て、アンダーパスのところ、大通りを左折する。支線
を整備したら、完全に抜け道になりますよね。

中林会長 そうですね。

●●委員 住民は黙っていないですよ。そんなことあり得ない。さっき●●先生がおっしゃっていたように、住民のための自転車が通ったりするようなそういった整理はいいんでしょうけれども、車が通ったり云々というのは、まずはちょっと、これはあり得ない話じゃないですかね。

●●委員 ちょっとよろしいですか。

考える観点が幾つか出てきたと思うんですが、●●先生から出てきたのは、京王線の連続立体化という事業が、今のところ、調布より向こうの辺りが中心ですけれども、それ以降は、ネットの中にはまだ出てきていない。立川と三鷹辺りの連続立体化は出てきているので、いずれにしても来るかもしれないとなると、京王線の連続立体化とこの道路をどういうふうに調整するかというのは、1つ検討事項としてあるというのが1つです。

それから、2つ目の検討事項としては、多摩3・3・10とか3・4・3とかの交通の処理を広域的にどういうふうに回して行って、どういう交通量がどこにどのように流れていくかという、その検討が今日のデータでは全くないので、本当はシミュレーションなどでそういうデータがどうなるのかというぐらいはやっておいてもいいのかなというのが2つ目です。

そして、3つ目は、先ほど、支線1から多摩3・3・1に曲がるときに事故が起きる可能性があったり、合流するときの渋滞が起こったりという意味では、交通工学的な検討も必要だということで、フェーズとし

では3つぐらいの検討が本来あってしかるべきというのが皆さんの意見だろうと思います。

以上です。

中林会長

●●委員、どうぞ。

●●委員

すみません。委員になったばかりで、この図面上でちょっと感じたことを言わせていただくと、この支線1がもしもなくなると、ここはアンダーパスから国立のほうにずっと抜けていきますよね。今、委員の中でお話があったように、今、鉄道とまだ立体交差していないので、踏切がある。そこで側道を通った場合は詰まってしまったり、聖蹟桜ヶ丘から行くとき右折ができなかったりすることを考えると、多くの方は、この3・3・10の多摩市と書いてあるところ、この住宅街の中を抜けていくのではないか。そして、宝蔵橋のちょっと手前の明神橋辺りから抜けていくようなことも考えられるのかなと思います。

ですから、これを避けるために、わざわざ支線1を造って、支線1から出たところから、仮に右折専用だとかすれば、こちらのほう、アンダーパスのほうには信号とかはありませんし、ここを抜けた車についてはずっと国立のほうまでスムーズに行ける。そういうことを考えていたのかなと、私は図面を見てそういうふうに想像したところでございます。

●●委員

それで、今日の私たちに与えられた課題というのは、最後の文章を、「土地所有者がいることに御配慮いただき、引き続き要否の検討をお願いいたします」と、今の総合的に、これで結論どれがいいとか言えないと思うので、引き続き、地元の意見も聞いて、要否の検討をお願いしますしか今日のところは絶対に御返事ができないんじゃないかと思うので、すごく参考にもなりましたけれども、このことの支線のことを結論づけて東京都に御返事する必要は今日のところはないんじゃないかと思うので。

足すとしたら、地元の、まさしく多摩市の意見を聴いて要否の検討をお願いいたしますと落ち着けないと、この都計審は終わらないような気もするので。私は、この文章上のことは、やっぱり地元いろいろあるから、これからもちやんと意思の疎通をしながら、時期に合った検討をし

て、しかも、要否を検討するときに勝手に東京都が決めるとは思いませんので、その程度で文章上のことはよろしいのではないかなと思っております。

中林会長

元に戻りましたが、12メートル幅員という道路が持っている本来的な問題、多摩市の都市計画道路はいっぱい12メートルがあつて、それはこれからそのままで行くのかどうか。まだできていない道路もあると思いますので、その問題は、今日、附帯意見として、附帯というか、●●委員からの意見として出たことは議事録にとどめて、今後の検討にしたいと思います。

今、議案として出ているのは、東京都決定分の道路について、都から言ってきたのは、先ほどの火工^{かこうしょう}廠のところが、もう道路を造らないので、隅切りをなくして真っすぐの道路にしてしまうとという都市計画の変更。これについては、皆さん御了解いただくということによろしいですかね。

それに附帯して多摩市のほうから出たのが、この支線1についてもやるのかやらないのか、責任者というか、これを決めているのは東京都ですから、東京都に対して御配慮くださいと。要するに、御配慮いただき、引き続きとはこれまでも言っていたんですかね。要否を決着つけてくださいという。それを再度、多摩市としては要否を検討してくださいという言い方で済ませるということでもいいのではないかというところに元へ戻ったんですけれども。

その場合に、要であれば、幅員についても検討してくださいというようなことを加えて、12メートルというのを加えて考えて要望しておくのか、もう幅員のことを言わず、要か否だけ決着つけてくださいと。要となったら、またそれに関して、幅員の問題、地元との交渉というか説明をして、地元の了解を得ながらどういうふうに道路整備していくのかということになるかと思うんです。もし否となって出てくれば、まさにこれはもう要らないですねという話になると思います。

今日、付け加えた東京都に対する意見書の原案が、そこまで踏み込んで作る必要はないのではないかというのが●●委員から出た意見なんです。いろいろ議論した結果、原文のままでいいのではないかという意

見ができました。

もう一点だけ、●●委員からお話が出た点は私も気にしていて、多分、支線1とか3・3・10を決めたときに、今、地図で見ると多摩市と入っているところの区画整理だと思うんですが、この開発していなかったんじゃないかなと思うんです。その後、多分この開発が入ったんだと思うんですが。ここに結局、左折する車なんかが抜け道として使っているというような実態はあるんですか。

●●委員

ないです。

中林会長

それは、明神橋を渡って出るということ自体が難しいということですかね。

●●委員

そういうよりも、明神橋はそのまま真っすぐ行くか右折するか、幹線道路を通れば、それで今、大きな交通渋滞はないから、中に入る必要はないです。

中林会長

ということは、支線を造っても、そんなに需要はないということですか。

●●委員

と私は思いますけれども。いや、これから先は分かりませんが、現実的に……。

●●委員

先生。お話の途中、すいません。中林先生のお話に何かあるわけじゃないんですが、ミニ開発があって道路づけするとか赤道を消すとかという話と違って、こういうのというのは、職員の皆さんに申し訳ないんだけど、僕らも議会として、委員会で、そういうときは現場を見に行ったり、動画を撮ってきていただいたり、写真を撮ってきていただいて載せたりしなきゃ分からないじゃないですか。この図面だけじゃ全然分からないですよ。

実際走ってみると、ものすごくこの宝蔵橋と書いてある辺りなんか大渋滞で、下のほうから上がってきて、右折ラインなんかできっこないし。そうでしょう。現場を見たら、支線を整備して抜け道にするなんてなったら大変なことになるだろうし、これだけじゃ全く分からない。

だから、そういった写真とか動画とか、場合によっては現場を見に行くとかやらなかったら、ここの議論というのは空虚なものになってしまう

うというような感じをしながら聞いていました。1時間半。

以上です。

中林会長

分かりました。

要否の検討をお願いしますということは、要と出た場合にどういうふうに対抗するかということも含めて考えておかなきゃいけない。もうやめたらどうかなら、やめてくださいというか、もう不要ではないかということ率直に申し上げるほうがいいのかなと、東京都に対して思うんですが。

今のお話を聞いていると、多分、支線を入れてもそんなにいいことはないんじゃないか。悪いことばっかりの話、悪いというか、何も解決しない支線になるんじゃないかというような意見が多かったかと思うんですけれども。それでも、一応、要否というようなことで検討を引き続きお願いします。

これまでも要否でお願いして回答はあったんですか。何か。引き続き検討しますという回答ぐらひはあったんですか。

都市計画課計画担当主査 もともと、うちの都市マスでも、ここは東京都と検討を進めるという位置づけがあり、また、東京都が出している令和元年11月の東京都における都市計画道路の在り方に関する基本方針においても、ここは検討を進めていくとなっているところなので、今までどおり、これについて忘れないでちゃんと検討してくださいというようなところで申し添えているところでございます。

今回、この支線について何か変えるというところで東京都から来ているわけではないので、すいません、資料のほうが不足していて、大変分かりづらくて申し訳なかったのですけれども、該当箇所の隅切りの件を主に、この支線のことについては多摩市も忘れていないですよ、東京都も忘れないでくださいねという意図でございました。

中林会長

分かりました。

1時間半いろいろ議論をさせていただきましたが、最終的には、この案を今日御承認いただければいいわけですね。都計審としては。

一番最後、20ページにあるこの現状で、上のほうが最初の隅切りを

なくすということの変更です。これは御了解いただいたかなと思います。

もう一つの都市計画審議会において、都市計画の変更は計画案のとおり了承します。これが隅切りを取るということです。火工^{かこうしょう}廠のところの。

「なお、本路線には未整備の支線があり、当該施設については、都市計画法53条の建築制限を受けている土地所有者等がいることに御配慮いただき、引き続き要否の検討をお願いします」ということで、都に対して申し述べておくということによろしいということではないでしょうか。

それでは、結構いろいろなことを学びましたが、結論としては、この原案、案というものを本審議会としては了承するということにしたいと思います。ありがとうございました。

じゃあ、日程第6の1号議案、多摩都市計画道路の変更については、原案のとおり東京都に対して答申するということを本審議会です承するということにさせていただくことにいたしました。

それでは、あと30分ほど、時間がなくなっただけですけども、ここからは協議会に切り替えて、少し御意見をいただきたいと思います。

—— 休 憩 （協議会開催） ——

—— 審議会再開 ——

中林会長

本日の日程については、全て終了いたしました。ちょっと最初の議案で時間を取ってしまいましたので、予定の時間を10分オーバーしてしまいましたけれども、申し訳ありませんでした。

それでは、全て終了いたしましたので、これをもちまして令和6年度第1回多摩市都市計画審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

—— 閉会 ——

運営規則第 18 条第 3 項による者

会 長

委 員

委 員

令和 6 年度第 1 回多摩市都市計画審議会
(協議会)

(令和 6 年 6 月 1 1 日)

議事日程

1 その他

(資料 2)

中林会長 審議会を暫時休憩いたしまして、これより協議会といたします。協議会日程1、その他に入ります。この件につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、事務局のほうから御説明させていただきます。

第1号議案の関係では、資料、説明に当たり、もう少し写真と動画等も必要ではなかったかという御意見もいただきました。今後、資料の提供に当たりましては、十分気をつけてまいりたいと思います。御意見ありがとうございました。

それでは、その他のほうですけれども、事務局から御説明させていただきます。その他案件としましては、全部で3つございます。うち1つは非公開案件になりますので、まず最初に公開案件を御説明させていただきまして、非公開案件について説明させていただきます。

それでは、1つ目ですけれども、立地適正化計画の策定方針について御説明させていただきます。資料2をお開きいただきたいと思います。

まず、こちらの資料でございますけれども、事前配付の資料で記述に誤りがございましたので、御報告させていただきます。3の計画の位置づけのところで、「多摩市第6次総合計画」と記載になってございますが、正しくは「第6次多摩市総合計画」の誤りでございました。大変失礼いたしました。電子ファイルをお持ちの方におかれましては、昨日、改めて修正版の電子ファイルを御送付させていただいてございます。紙資料をお持ちの方は、机上に差し替え資料を置かせていただいております。

それでは、御説明させていただきます。立地適正化計画の策定の目的でございます。我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっております。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、コンパクト・プラス・ネットワークの考えで進めていくことが重要とな

っております。

このため、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されております。本市においても、全ての市民が安心・安全かつ快適に暮らせるコンパクトなまちづくりに取り組むとともに、持続可能な地域社会の実現を目指し、立地適正化計画の策定を行ってまいります。

立地適正化計画の概要について御説明させていただきます。立地適正化計画には、都市全体を見渡しながら居住や都市機能を誘導する区域を設定するとともに、これらを誘導するための施策等を記載いたします。記載する項目としては、大きく4つとなります。

1つ目に、居住誘導区域です。これは人口減少の中でも一定のエリアで人口密度を維持することで、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、長期的な視点で緩やかな居住を誘導していく区域となります。

2つ目に、都市機能誘導区域です。日常生活に必要な医療、福祉、子育て支援、商業などの生活サービス施設の立地を誘導し、効率的なサービス提供を図っていく区域でございます。既に都市機能が充実している区域や、鉄道駅周辺など公共交通でのアクセスがしやすい区域と、都市の拠点となるべき区域において設定をいたします。

3つ目に、誘導施設です。都市機能誘導区域内に集約すべき施設のことと、医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設、文化施設、商業施設、公共施設などの中から具体的に設定をいたします。

4つ目に防災指針です。居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能を確保するための指針です。水害及び土砂災害に関する課題や対策等を記載いたします。

立地適正化計画の位置づけですけれども、第六次多摩市総合計画との整合を図り、多摩市都市計画マスタープランで掲げる都市構造をベースに検討を進めるものといたします。

立地適正化計画の意義と役割については、大きく5つございまして、

1つ目に、都市全体を見渡したマスタープラン、2つ目に、都市計画と公共交通の一体化、3つ目に、まちづくりへの公的不動産の活動、4つ目に、市街地空洞化防止のための選択肢、5つ目に、施策による国からの支援措置等の活用といったことが可能になります。

立地適正化計画の計画期間としては、おおむね20年先の都市構造と市街地の姿を見据えた計画とします。なお、本計画は定期的に達成状況进行评估し、状況に合わせて計画内容を不断に見直すなど、柔軟な計画として運用してまいります。

立地適正化計画策定に当たっては、6、策定体制の右図に示すような体制を現在考えております。計画策定に当たっては、他市の事例などを参考にし、委員会の設置を予定しております。また、都市計画マスタープランと同様に、立地適正化計画策定に当たっては、都市計画審議会への諮問・答申を予定しております。

最後に、立地適正化計画策定のスケジュールの予定となります。令和6年度末に改定を予定しております都市計画に関する基本的な方針、いわゆる都市計画マスタープランの策定後、本計画の策定を約2年間で行ってまいります。

また、現在改定作業を行っております都市計画マスタープランの中でも、立地適正化計画策定を視野に入れた記載も行ってまいります。

本日は、改定作業を行っている都市計画マスタープランの進捗状況等の報告については、内容を精査している段階にございますので、次回の都市計画審議会で素案について御報告をさせていただく予定でございます。

2つ目に、今後の日程でございます。都市計画審議会は例年、おおむね5月、8月、11月、2月の4回程度開催しておりまして、本日は第1回ということで行わせていただきました。次回は8月28日の水曜日午後2時からを予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。お忙しいことと存じますが、引き続き御協力のほどお願いいたします。

以上、まず、公開案件の2点、御説明させていただきました。よろし

くお願いいたします。

中林会長 立地適正化計画の策定方針ということで、これから策定するという
ことでの御説明でした。それから、2つ目は、次回の第2回都市計画審議
会、8月28日14時からということで、これは日程をそれぞれ確保し
ていただけると助かります。

策定方針について何か御質問等、御意見等を含めてございますか。ど
うぞ、●●委員。

●●委員 ●●です。

策定体制の中で、多摩市民、事務局、都市計画審議会、あと部会とか
いろいろあると思うんですけれども、これの中で大事になってくるのは、
多分、医療、福祉、商業とかの事業者さんだとか、あとバスとか電車だ
ったり公共交通を扱う事業者さんだったりすると思うんですけれども、
そういった方々はその策定の中でどのように関わってくるのかなという
のは、何かお考えがあるかどうかお聞きできればなと思います。

中林会長 どうぞ。

都市計画課長 現在のところ、他市の例なども参考にしまして、学識経験者、ほかの
自治体ですと三、四名で策定しているというような立地適正化策定委員
会を構成するような形が多いようですので、そのような方向で行けたら
なというふうに考えているところでございます。専門的知見からの審議
が必要ということになりますので、市民目線の内容を反映するような都
市計画マスタープランとはちょっと異なるのかなと思っております。

そのようなところから、市民の公募は予定しておりませんが、
学識の方、どのような分野から選出するかというところは、これからの
検討とさせていただきたいと思っております。

●●委員 事業者さんとかからの意見は聞いていく形になるんですか。学識経験
者とかいうよりは。

都市計画課長 はい。現在のところ事業者のほうから聞くことは、特に考えておりま
せん。

●●委員 ありがとうございます。

中林会長 よろしいですか。

マスタープランとどういう関係になるのかなというあたりが、最後、令和8年のところで、我々の審議会も2年間だと令和8年度中に任期満了となるのですが、その年にこの立地適正化計画もできてきます。都市計画マスタープランとどういう関係で出てくるのか。都市計画マスタープランは今年度中なので、それをベースにしながら、立地適正化計画として何を書き足すのかということに多分なっていくんだと思うんです。

西浦職務代理者 1個いいですかね。細かいことは策定の中で話をすればいいと思うんですけれども、今、なぜ立地適正化計画を定める必要性があるのか。何年か前に僕が多摩市にこれつくらないんですかと聞いたら、いや、それはうちは要りませんからという答えでした。

そのときは、僕は幾つかの自治体で立地適正化計画に関わっていたので、確かに多摩市は居住誘導区域と市街化区域を重ねるところが大体だし、浸水想定区域は聖蹟桜ヶ丘のところだから外すわけにいかないし、つくる必要もないのかなと思ったんですけれども、今ここでかじを切ってつくろうというその背景というか理由というか、それはなぜ今ここでつくろうとしているんですかという、それを教えていただければ。細かいことはもういいです。

都市整備部長 協議会案件ということで、なかなか申し上げにくい部分というのも少々あるところなんですけれども。

もう10年来、国の指導の中で、立地適正化計画を全国の自治体につくりなさいよ、つくりなさいよというところがありますが、ただいま西浦先生からお話があったとおり、そもそも、多摩市はコンパクトにまとまっていて、これ以上集約していくというお話は基本的にはないんじゃないかと。また、災害という視点で、地方と都市とでは大分違うと思っています。国のほうでは一律に指導してきているというところがあるんですが、ちょっと悪い事例かもしれませんけれども、例えば、広島のと砂災害のように急傾斜地であったり、また水辺であったり、ああいったエリアについては、人が居住するエリアというところから将来的には外していこうじゃないかといったところが主眼でございました。その

一律の切り口でやっていきますと、都市部においては、一体将来どこに住むんですかと。極端なお話ですけども、区部、荒川区などは全域が人が住めないエリアになってしまう。それを国はやろうとしているのかみたいな議論などもございまして、国のほうでも、立地適正化計画に盛り込む要件が、非常にマイルドになってきたといいましょうか、ハード的に川沿いは全部スーパー堤防にしなければいけないとかそういうことではなくて、ソフト対策で、避難経路がここだよとか、もしものときはここだよというようなソフト対策を充実させていくことで立地適正化計画の要件を満たすというふうにだいぶ緩やかになってきました。

もう一つ重要なところがございまして、立地適正化計画を策定しておかないと、今後、国庫の補助金、まちづくりにおける社会資本整備総合交付金など、そういった交付金などが多種あるんですけども、補助率が満額もらえなくなるかもしれませんよ、ないし、もう一方、あめ玉のほうとしては、ここでちゃんと計画を策定して公表すれば、基本的な充当率よりもかさ上げを認めますよと言ってきているんです。

多摩市、御案内のとおり、都市基盤が様々更新のタイミングに来ている中で、財源の確保というところでは、かさ上げはぜひともしていただきたい。なので、すぐにもつくっていききたいというところです。

都市計画マスタープランの中で、一言も言わない中で立地適正化計画が出てきてしまうというのは、これはまたちょっとおかしいところというタイミングにちょうどなっているところがございまして、この都市計画マスタープランの中で何らかその方向性というのをを出しておかないと、10年後まで立地適正化計画がつくりにくくなってしまうのかというようなところもございまして、このタイミングで立地適正化計画を策定していこうというところを市として考えをまとめさせていただいたところではあります。

残り半年ほどの都市計画マスタープランの改定というところですけども、都市計画マスタープランの記述の中で何らか、この立地適正化計画、これを次のステップで策定していったら、まちづくりにより貢献できるようにしていきますよと、そういうメッセージを出していきたいなと

思っております。したがってこのタイミングになったというところでございます。

西浦職務代理者 分かりました。

中林会長 ということ。どうぞ。●●委員。

●●委員 ●●です。ありがとうございます。

今の佐藤部長の話で私は了解、納得、よく分かったんですけども、確認なんです、都市マスタープランの後に立地適正化計画をつくるということは、私、ふと考えると、そういう具体的な内容をどんどん盛り込んでいくのかというイメージだったんですけども、必ずしもそうではなくて、マイルドだという言い方を使われたんですけども、都市マスタープランの内容をある程度立地適正化計画的としてまとめ直すというか、そういったニュアンスのものであるならばいいと思うんですが、都市マスタープランに書かれていないことを新たに、この地域を居住誘導区域にするとか、あるいは、今ないと思うんですけども、このところは空洞化をある程度進めていこうみたいなことになってくると、これは結構住民にとって大きな影響がありますので、それはちょっと慎重に考えていただきたいというふうに思いました。

北九州市だったと思いますけれども、コンパクトシティが住民の賛同が得られなかったということもありますので、都市計画マスタープランとこの立地適正化計画の関係が、部長がおっしゃったようなものであるならばいいかなと思いました。

確認までにちょっと発言させていただきました。

中林会長 どうぞ。

都市整備部長 ありがとうございます。

まさに立地適正化計画の中で、全体としてはコンパクトにというところなんですけれども、そもそも多摩市はそういった全国的な物差しで見ればコンパクトにまとまっていて、特に駅周辺などには生活利便施設であったり娯楽施設であったりそういったものも集約されている。その周辺に住宅があり、公共交通の交通網というのも、全国的な目線で見れば整備されているところがあります。

さらにというところはもちろん目指していくところはございますけれども、今現状であっても、国の言う立地適正化計画の要件というのはほぼ満たしている状況であると考えてございます。

そういう中でも、改めて、この居住誘導区域であったり都市機能誘導区域、今回の都市計画マスタープランでは、駅周辺拠点にさらに利便性を求めていこうと、市の中で拠点として整理していこうというところがございます。

下水道であったり、道路、ペDESTリアンデッキであったり、そういったものの老朽化というところ、それらを駅周辺からまずは変えていかなければいけないだろうという多摩市独自の課題ということもある中で、都市計画マスタープランの改定の中で方針をお示しさせていただき、立地適正化計画も、実施計画というよりは、こういう方向で都市計画マスタープランの進めているまちづくり、また、市の総合計画の第六次総合計画、そういったものとも整合して進めていきますよと、こんなつくりになってくるかなと思います。

もう一つ重要なところが、市の中で、また違うセクションですけれども、地域防災計画というのがございます。防災の視点とも整合させていかなければいけないし、もう一つの公共交通というところで、交通マスタープランの策定にも着手をしているところでございます。

それら関係性の深いものがこのタイミングで一緒に進めていこうというところで、いきなり、あそこはもう人が住めないエリアとして考えていきますよとか、そういう極端なお話ではなく、市内全域ほぼほぼが、現状も人が住んでいるエリアになってございます。ちょっと例外的に、ゴルフ場であったり都立の桜ヶ丘公園であったりという、ここは人が住まないですよねというところはもちろんあるんですけども、それ以外の町並みは、基本、現状をベースにしながら、さらに住みやすい、また強靱な町にしていこうと、そういう計画にしていこうというところでございます。

中林会長

よろしいでしょうか。

多分、一番は国のある種の締めつけで、これをつくらないと。最近、

そういうのが多いんですよね。国土強靱化計画をつくっておかないとかさ上げしないよとか、優先的に補助金を回さないよとか、そういうような縛りの中の一つなので。

もうちょっと早くやったほうがよかったかなというのは実際あるとは思いますが、今やっている都市計画マスタープランのまとめの段階に入っているんですが、そこをスタートにして、都市計画マスタープランをある意味ではもうちょっと具体化した形で示せるかな。4つの計画概要の居住誘導区域と都市機能誘導区域というのは、多分もう分かっている範囲なんです。その中に具体的に誘導施設として何を入れるかというあたりの、もうちょっと検討ができるかもしれません。

もう一つ、今ないから、モノレールのことはそれほどこだわらなくていいのかなという気もするんですが、一番悩ましいのは、尾根幹線の両側を産業立地型で展開していこうと。これをどういうふうに都市機能誘導区域の一部として拠点的に出していくかというあたりの、都市計画マスタープラン以上にここでは議論をしなきゃいけないだろうと思います。

あと、聖蹟桜ヶ丘のほうが水害の浸水想定区域に入るものですから、ここの防災的な指針をどういうふうに出していくかというのがこの立地適正化計画の中で求められてくると思うので、それが都市計画マスタープランではちょっと十分に書き切れなかったところを、もう少し一歩踏み込んだ形で、それぞれの施設の防災誘導を図るという方向性を主にしていくことになるんじゃないかなと思います。

だから、この10年間で見ると、全体像は都市計画マスタープランなんですけれども、その中の特に誘導施設と防災指針というのを中心に、この立地適正化計画、立地適正化と言うんだけれども、その中には、適正な施設を立地させて、より安全に使えるように、安全なところで機能が発揮できるようにしましょうねと、そこの部分をちゃんと書くということになるのではないかなと思っています。

ということでよろしいでしょうか。

それでは、以上で本日予定しておりました協議の日程は終わりましたので、それでは、協議会を終了して都市計画審議会に戻ります。

—— 閉会 ——

運営規則第 18 条第 3 項による者

会 長

委 員

委 員