

第 1 8 回 国立市都市計画審議会会議録（要旨）

日 時	平成 1 9 年 1 1 月 8 日 (木) 午前 1 0 時 0 0 分～1 2 時 1 5 分
場 所	市役所 2 階 市議会委員会室
議 題	1) 国立都市計画生産緑地地区の変更について（国立市決定）
出席委員 (敬称略)	林会長、山下委員、佐伯委員、吉垣委員、石井委員、高原委員、小口委員、井上委員、板谷委員、平野委員、大塩委員、澤田委員、須永委員
事務局等	関口市長、田邊建設部長、高橋都市計画課長、山田都市計画係長、町田
傍 聴 者	0 名
議 題	議 案 1. 国立都市計画生産緑地地区の変更について（国立市決定） 報告事項 1. 都市計画道路国立 3・3・2 号線及び府中 3・2・2 の 2 号線の事業計画と東京都の取組みについて
要点記録	議案 1 について、原案のとおり承認された。
<p>国立市都市計画審議会運営規則第 1 3 条第 2 項の規定により、ここに署名いたします。</p> <p>平成 1 9 年 1 1 月 8 日</p> <p>議 長</p>	
<p>指名委員</p>	

第18回 国立市都市計画審議会（要旨）

林会長 : 本日はご多忙のところ、皆様のご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。
ます。

それでは、ただいまから第18回国立市都市計画審議会を開会いたします。

ご案内にもありますように、本日の議題といたしまして、「国立都市計画生産緑地地区の変更について」、市長より付議された議案1件と、報告事項として「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」、都市計画審議会を開催する次第です。

それでは、ここで、前回、ご都合により出席できなかった2人の委員について、今回が初の審議会になりますので事務局より紹介をいただき、その後にご挨拶をいただきたく、お願いいたします。事務局、お願いします。

事務局 : はじめに、学識経験者として、また、審議会条例第5条第3項の会長指名委員であります山下委員さんでございます。それから、続きまして、公募による市民委員の大塩委員さんでございます。

林会長 : 山下委員さん、一言ご挨拶をお願いいたします。

山下委員 : 山下と申します。前はちょっと所用につき、欠席させていただきました、申しわけありませんでした。私、一橋大学でマーケティング及び流通、商業論を教えておりました、そういったことから、まちづくりとかに多少かかわりがある領域でございます。ただ、まちづくり、現場でやっているわけではないので、また、いろいろ勉強させていただきながら、参加させていただきたいと思っています。よろしくお願いします。

林会長 : 続きまして、大塩委員さん、一言ご挨拶をお願いいたします。

大塩委員 : 大塩でございます。本来は彫刻家で、美しい文化というものを大切にしていきたいなと思って日常、生活をしております。昨年度までは桐朋学園で36年間教員を勤めまして、子供たちが国立というまちを卒業してからも非常に愛してくれている。リピーターとして何度も来てくれる。そういうまちであったわけで、これからもあり続けていきたいなど。そのためには、少しでもお手伝いできればなと思いながら、審議委員に立候補し、そして、これからも一緒に皆さんの中で、こういう法律は、どうも苦手な身分、職業柄ですので、ぜひ教えていただきながら、感覚的にまちというのは、どうあるべきかなということを提言できたらいいかなと思っています。よろしくお願いします。

林会長 : どうもありがとうございました。よろしくお願いします。

ただいま皆さんの出席をいただいており、審議会条例第7条の規定に基づき、定足数に達しておりますので、これより議事日程に従い、会議を進めさせていただきます。

それでは、次に会期の決定についてお諮りいたします。会期でございますが、本日1日とすることにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

林会長 : 異議なしの声がありますので、会期を本日1日といたします。

続きまして、審議会運営規則第13条に基づき、第18回国立市都市計画審議会の会

議録に署名する委員を指名いたします。これにつきましては、吉垣委員を指名いたします。

それでは、ここで市長さんからご挨拶をいただきます。

関口市長： 皆さん、おはようございます。

お忙しい中、第18回の国立市都市計画審議会にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。

先ほど会長からご紹介がありましたように、審議が1つ、「国立都市計画生産緑地地区の変更について」ということであります。それから、報告事項がもう1件ありまして、「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」という報告があります。皆さんの慎重審議をお願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

林会長： ありがとうございます。

それでは、議題に入ります。「国立都市計画生産緑地地区の変更について」、事務局より説明をお願いします。

事務局： それでは、はじめに、資料の確認をさせていただきます。事前に配付いたしました資料でございますが、都市計画審議会資料No.1の「国立都市計画生産緑地地区の変更について」と、それから、都市計画審議会資料No.2の「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」という、以上の2点でございます。

また、本日、机の上に配付させていただきました資料といたしまして、きょうの議事日程とそれから「国立都市計画生産緑地地区の変更について」の議案書、それと10月23日付の付議書、以上3点と、あと、パンフレットといたしまして、「都市計画変更素案のあらまし」という、以上の4点でございます。ご確認をお願いいたします。

それでは、「国立都市計画生産緑地地区の変更について」を説明いたします。都市計画審議会資料No.1をごらんいただきたいと思います。1ページをお開き願います。国立都市計画生産緑地地区の変更（国立市決定）、この国立市決定の部分につきましては、都市計画区域内における都市計画の決定、あるいは変更の際しまして、国立市が定めるものと東京都が定めるものの2種類がございますけれども、これを区分することと、決定権者を明らかにするため括弧書きで示してございます。

変更の内容でございますが、第1、種類及び面積では、変更後の生産緑地地区全体の面積といたしまして、約51.45ヘクタールになることを示しております。

第2といたしまして、削除のみを行う位置及び区域でございます。番号、地区名、位置、削除面積を示しております。番号19、富士見台一丁目地内で、その一部約1,430平方メートルと番号76、谷保一本松地内でその一部約850平方メートルの2件で、合計の面積は約2,280平方メートルでございます。

区域は計画表示のとおりで、計画図については、後ほどご説明いたします。

理由でございますが、「買取り申出に伴う行為制限の解除により宅地等に転用され、生産緑地の機能を失った生産緑地地区の一部を廃止する」ものでございます。これらの生産緑地地区は、平成18年度中に手続がなされたものでございます。

次に、第3、追加のみを行う位置及び区域でございます。番号、地区名、位置、追加面積で示しております。既設番号34の谷保上峯下地内の約1,890平方メートルを追加するものでございます。同じく、番号48の谷保中峯下地内に約460平方メートル、番号102の谷保天神下地内に約1,510平方メートル、番号122の泉一丁目地内に約160平方メートルの以上4件で、合計の面積約4,020平方メートルが追加になるものでございます。区域は計画図表示のとおりで、計画図については、後ほどご説明いたします。

理由でございますが、「都市農地等を計画的かつ永続的に保全し、良好な都市環境の形成に資するため、市街化区域内において適正に管理されている農地等を指定する」ものでございます。

なお、追加につきましては、国立市生産緑地地区指定基準に基づきまして、平成15年度より行っておりますけれども、今年度も農業委員会のご協力を得ながら、追加申請について市報7月5日号に掲載いたしまして、7月26日から8月8日までの2週間、受け付けを行いまして、申請のあったものでございます。

その後、農業委員会におきまして、8月21日に現地調査が行われまして、申請地を確認したところでございます。

次に、2ページをごらんいただきたいと思います。新旧対照表でございます。ここでは、変更前の面積、位置、変更内訳として、削除及び追加する面積、変更後の面積を一覧表に示してございます。番号19から番号122までは、1ページで説明しました削除2件・追加4件を番号順に示してございます。今回の追加については、すべて既存地区への面積の増地となりますので、新しい番号をつけるものはございません。それぞれの面積は、地区の番号順に示しておりまして、その計は中段になりますけれども、変更前の面積約2万4,130平方メートル、削除面積約2,280平方メートル、追加面積約4,020平方メートル、変更後は約2万5,870平方メートルになるものでございます。ここに変更のない地区、142件、約48万8,610平方メートルを加算いたしますと、全体の変更後の生産緑地地区は148件、面積51万4,480平方メートル、51.45ヘクタールになるものでございます。

なお、地区数は今回の削除及び追加はすべて地区の一部でありましたので、変更前後とも148件で変わりはありません。

また、摘要欄の一番下にみなしという表現がございますけれども、これにつきましては、旧生産緑地法の指定に基づきます生産緑地の面積を示しておるものでございます。

次に、下段の変更概要ですけれども、国立都市計画生産緑地地区の変更事項といたしまして、ただいま説明しました区域の変更と面積の変更があることを示してございます。件数は変わりませんが、面積が51.27ヘクタールから約51.45ヘクタールに、約0.18ヘクタール増えたことになるものでございます。

次に、3及び4ページをごらんいただきたいと思います。総括図でございます。市内全域におきます生産緑地地区を番号とともに示してございます。右下の凡例にありますように、既指定区域は線で囲って示しております。今回削除を行う区域は黒く塗りつぶして、表示のある部分の2カ所でございます。それと、今回追加を行う区域は斜線の上

に色塗りした部分で、4カ所でございます。位置の詳細については、次から計画図で説明いたしたいと思っております。

それでは、次の5及び6ページをごらんいただきたいと思っております。ここでは、削除する区域1カ所でございます。図面中央の黒く塗りつぶした箇所でございます。富士見台一丁目地内、既設番号19の一部、面積約1,430平方メートルを削除するものでございます。

次に、7及び8ページをごらんください。追加する区域1カ所で、図面中央に色塗りして表示してございます。谷保上峯下地内、面積は約1,890平方メートル、既設番号34の区域に追加するものでございます。

次に、9及び10ページをごらんください。同じく追加する区域1カ所で、図面中央に色塗りして表示してございます。谷保中峯下地内、面積は約460平方メートル、既設番号122に追加するものでございます。

次に、11及び12をごらんください。削除する区域1カ所で、図面中央上に黒く塗りつぶした箇所でございます。谷保一本松地内、既設番号76の一部約850平方メートルを削除するものでございます。

次に、13及び14ページをごらんください。追加する区域1カ所でございます。図面中央に色塗りして表示してございます。谷保字下モノ下地内、面積約1,510平方メートル、既設番号102の区域に追加するものでございます。

次に、最後のページになりますけれども、15及び16ページをごらんください。同じく追加する区域1カ所で、図面中央に色塗りして表示してございます。泉一丁目地内、面積は約160平方メートル、既設番号122の区域に追加するものでございます。

失礼しました。先ほど9ページ及び10ページ、既設番号122と申しましたけれども、15、16ページが122の区域でございます。

資料の説明は以上でございますが、最後に、手続の関係をご説明させていただきます。本年9月に東京都と事務打ち合わせを行いまして、9月7日に都市計画法に基づきます同意協議申請を提出いたしまして、9月20日付にて都知事の同意をいただいております。その後、市報10月5日号に告示・縦覧をご案内いたしまして、都市計画面の公告及び縦覧を10月11日から10月25日までの2週間行いました。その結果でございますけれども、縦覧者は3名で、意見書の提出はありませんでした。

なお、本日の本審議会の議決をいただいた後は、平成20年1月1日付で、都市計画面変更の告示を行うことを予定してございます。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

林会長 : 説明が終了しました。それでは、質疑、討論、採決の順に進めてまいります。

はじめに、質疑を承ります。高原委員。

高原委員 : 追加と削除のところが提案されているわけですが、ちょっとわからないので、質問したいと思うんですが、この削除になったところは、今までは農地だったわけですよ。そうすると、削除になって、今度宅地、いわゆる造成ということになる部分もあると思うんですが、そうすると、税金の関係がどんなふうに変化していくのかということが1つと、それから、今回の削除と追加の中で、地権者は何人になっているのかと

いうことをちょっと確認しておきたいと思うんですが。

林会長 : 事務局。

事務局 : 削除の地権者はお1人のみでございます。

それから、税金の関係なんですけれども、基本的に、この買い取り申し出がありまして、3カ月間、その買い取り申し出がない場合は、いろいろなところに、農業委員会、それから、公共団体、関係機関ですね、そういうところに買い取り申し出をいたしまして、買い取る意思がないということであれば、その時点で、行為制限の解除になるということですよ。

それと、あと税金の関係は、基本的に宅地並み課税ということで、今までの農地の税率から宅地並み課税の税率に変化してくるということでございます。

それで、告示が先ほどご説明しましたけれども、20年の1月1日告示ですので、ここで初めて都市計画法に基づく変更ということになりますので、それ以降、私どもが税務課のほうに通知を案内しまして、そこから発生するという形になります。

高原委員 : 削除のほうは、そういうことで農地から、いわゆる農地課税が宅地並み課税に変更になるということですよ。そうすると、追加の場合も、これは地権者が何人で、全く逆のことになると思うんですけれども、その場合に、例えば営農をやっている場合には、一定の規定というか、規制がありますよね。30年でしたっけ。それと、面積もありますよね。そういう問題について、この地権者が何人いて、それがどういうふうクリアされるのかということをお教えしてほしいのと、それから、例えば農地でも、いわゆる農作物をつくっているところは完全農地ですから、これは農地課税として当然なんですけれども、例えばその農業をやる場合に付随する施設がありますよね。トラクターを収納している小屋ですとか、それから、いろんな農機具を保管している、そういう場所ですとか。そういうところというのは、必ずしも農地課税になっていないという問題がありますよね。そういう問題については、どんなふうか、この関連であるかわからないんですけれども、その辺について、市のお考えをちょっとお聞きしたいんですがね。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : 基本的に、やはり農地以外は、要するに、農業を耕作、農作物ですね。そういったものを耕作している以外のものについては、基本的には認めていないということでございます。例えば砂利をまいて、そこを駐車場にするとか、そういったこともある意味制限しておりますけれども、この関係は、特に管理していかなければいけないということがありますので、農業用地として使用されているかどうかということは、農業委員会の協力を得ながら、随時見ていただいているというような現状でございます。

高原委員 : それは、原則そうになっていると思うんですよ。私が質問しているのは、問題があるということで質問しているんじゃないかと、要するに、今回の場合は、追加の場合ね、地権者が何人で、例えば今、耕作している、要するに、営農で申請している方のところに付随すれば、当然その対象になるわけですよ。ですから、その関係がどうなっているかということが1つと、それから、もう1つは、農作物を栽培するなりする場合には、農地として適用になるだけけれども、それに付随する、今言った農機具の保管場所だとかいうのは、必ずしも農地になっていないから、税金が大変なわけですよ。そういう

問題をどういうふうに考えているのかなということを知りたいんです。なければならないで、上の税のあり方の問題ですから、それはそれで今後の問題として、私はちょっとあれしたいと思うんですが、ということの質問です。

林会長 : 佐伯委員。

佐伯委員 : ただいまの高原委員さんの質問ですけれども、生産緑地法で物置などは生産緑地に該当します。下は、宅地のように、コンクリを打たなければ生産緑地に該当します。それと、先ほど削除の件がありましたけれども、これはもうみんな農業者が国へ相続税を払うために、買い取り申請を申し出て、全部国のほうへ支払われるお金なんです。税金です。この件を、私たち農業委員会としては、相続税を何とかならないかということを中心に農業委員会としては言っているんですけどね。そういうわけで、説明ですけど。

林会長 : 事務局からありますか。お願いします。

事務局 : 先ほどの件数ですけれども、基本的に主たる従事者ということで、お1人の人の申請になっておりますので、件数的には、各番号1人という形で、1人ずつということになってございます。

事務局 : それでは、農業、あるいは生産に伴います附属する取り扱いでございますが、先ほど農業委員会の会長さんからご説明いただいたところでございますが、ちょっと確認でございますけれども、生産緑地法の中で定めがございます。いわゆる法律の中で決められておまして、原則につきましては、先ほどのとおりでございます。その際に、第8条2項の中で、政令で定める施設、これにつきましては、市の許可をとり、設置することができますと、このように定められております。それで、政令で定める内容でございますが、具体的に申し上げますと、その作業に伴います小屋の関係でございますが、築造面積が90平方メートル以下。この場合は、生産緑地として数量の中に入れることができる。つまり、農業等を続けるために必要な最低限の資材を収納する小屋等につきましても生産緑地の一部と、このように法律並びに政令の中で定められておりますので、市といたしましても、農業委員会の協力をいただく中で、現地を確認し、都市計画の変更の中の追加の中の面積に含めていると。こういう状況でございます。

高原委員 : わかりました。要するに、市のほうの申請をして、その指定を受けてやれば、農地課税としてされると。今部長がおっしゃった90平米以上の場合は、これは対象外ということで、なるわけですか。そうすると、国立の、例えば農業を今経営している方の場合に、そういう大きな面積を持った人たちというのは、どれぐらいいらっしゃるんですか。

事務局 : その部分につきましては、都市計画課のほうではなかなか現地確認できませんので、農業委員会の協力を得る中で、ことしにつきましては、8月に追加する部分の現地を確認し、農業委員会の判断のもとで、私どものほうは、都市計画法の進めております。

また、既存の事例、ケースでございますが、これにつきましては、現時点では把握はしておりませんが、90平方メートルといいますと、結構大きい小屋になると思いますが、記憶の中では、そこまで大きなものはないというふうに思っております。

林会長 : よろしいでしょうか。ありがとうございます。

ほかにございませんか。澤田委員。

澤田委員： 削除のほうで、19番のこの削除地区についてちょっとご質問したいんですが、ページ数で言うと、5ページ目、6ページ目のところで見ますと、七小に隣接している場所ですので、この削除以後の話ですね。住宅造成等という話を先ほどお伺いしましたけれども、具体的に、この使用の用途について、市のほうでご確認されているかどうか、質問させていただきたいと思います。

林会長： 事務局、いかがでしょう。

事務局： 位置的には、七小の東側になるのですがけれども、これは先ほどご説明させていただきました。買い取り申し出、3カ月過ぎておりますので、実際には、宅地造成ということで、開発の申請がなされている土地でございます。それで、私どものほうの担当になるのですがけれども、既に開発指導の案件として扱ってございます。戸建ての住宅を建てる予定でございます。

澤田委員： わかりました。やはり小学校が隣接しているので、最近よく出ますけれども、マンション問題等、環境に影響する問題。そういうアセスメントというところがやっぱり重要なかなと思ひまして、ご質問して、確認させていただきました。ありがとうございます。

林会長： ほかにございませんか。小口委員。

小口委員： 今のご報告で、追加になった場所、それから削除になった場所ということで、差し引き全体では、51.45ヘクタールということで、以前よりもふえています。この生産緑地がふえてきているという結果であるということで、非常に農業という意味では、喜ばしい方向性なのかなというふうに思いました。その中で関連として確認をしたいのが、いわゆる生産緑地ということでは、農地ということが第一義的でございますけれども、もう一方では、緑地ということで、緑としての取り扱いという側面もあろうかと思っております。国立市は、緑の基本計画等も定めながら緑化ということに対しては取り組みをされているわけですがけれども、この生産緑地がいわゆる緑化ということの中の緑地という扱いにまづなっているのかどうかということの確認をした上で、もし、そうであるならば、全体の中でどのぐらい寄与しているのかなということをお聞かせ願いたいと思います。

林会長： 事務局、お願いします。

事務局： 大変申しわけないんですがけれども、全体の全緑地のパーセンテージはちょっと把握してございませんので、あくまでも私ども生産緑地ということで、面積は、51.45ヘクタールということ把握しているだけです。

事務局： 補足させていただきます。生産緑地は、いわゆる緑地ということでカウントしております。緑の基本計画の中では、法に基づく緑地、いわゆる生産緑地法並びに都市計画法に基づく緑地というカウントをしております。緑地の中には、民間でお持ちの方、それから、生産緑地のほかには、市の公園という部分もカウントされることになっております。面積的には、全体の農地の面積が平成18年度では約71ヘクタールございまして、そのうち生産緑地は51ヘクタールございまして、約70%程度が生産緑地になっております。この部分につきましては、法に基づき、保護といえますか、位置づけが明らかになっておりますが、それ以外のいわゆる宅地並みの農地につきましては、土地所

有者の都合によりまして、減少する傾向にはあるというところの中では、生産緑地の位置づけは緑地全体の中における取り扱いについては、非常に変動のしにくい内容ということで、位置づけされておりますが、全緑地面積の何割に当たるかというご質問でございますが、申しわけありません。その部分はちょっと今手元に資料がないもので、後ほどお答えさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

小口委員： ちょっと聞き逃したのかもしれませんが、今、70%とおっしゃったのは、どの部分でしたか。もう1回確認します。

事務局： どうも失礼いたしました。全体の農地面積が約71ヘクタールございまして、そのうちの生産緑地が51ヘクタールで、約70%が生産緑地であるということで、いわゆる緑地全体の比率ではございません。

小口委員： わかりました。今のお話で、理解をしましたがけれども、今この場では、全体の緑地の中での比率はわからないというお答えでしたけれども、やはり、上位でもないんですね、国立市が施策としてやっている緑の基本計画という中での一定の位置づけもある、この緑地としての扱いになっているというお話ですので、ぜひそういう観点からも今後ともぜひ良好な農地、生産緑地ということでの管理をされていくことを希望いたします。以上です。

林会長： ほかにございませんか。井上委員。

井上委員： ちょっと単純な質問かもしれませんが、農地が71ヘクタール、生産緑地が51.45ヘクタールというお話ですけれども、この農地と生産緑地の違いというのは一体何なんでしょうか。

事務局： 生産緑地、先ほど他の委員さんからもございましたが、生産緑地に指定いたしますと、30年間は営農、農業を続けていかなければいけないということが生産緑地法で定められております。もちろん、それ以外の細かい部分もございますが、大きなのは、それに伴いまして、課税につきましては、いわゆる農地の課税をしておりまして、一般的には宅地の100分の1から、場所によって異なりますが、100分の1から200分の1程度の課税になってまいります。そうでない、いわゆる宅地並み農地と、私ども言っておりますが、生産緑地でない農地につきましては、今申し上げましたが、課税の関係で宅地と同等の課税になることがございます。しかしながら、その土地利用につきましては、土地所有者の都合により、農地以外のものに転用といいますか、もちろん農業委員会の許可を得てでございますが、農地以外の土地利用について、生産緑地のように30年間続けなければいけないという、そういう縛りがないということでございますので、一般的には、生産緑地は農業を続けるべき土地ということで、法的に位置づけされております。そうでない農地につきましては、土地所有者、もしくは農地法に伴うルールの中での農業を続けるという面におきましては、一定の枠の中である程度自由に宅地等に転用することができるということで、簡単な説明で申しわけありませんが、そのような大きな違いがあるという状況でございます。

林会長： ほかにございませんか。

ちょっと私から1つ伺ってよろしいですか。貸し農園を営業する場合がございますが、これは、生産緑地において、それは可能なんでしょうか。

佐伯委員： 生産緑地の場合は貸してはいけないんですよね、自分で耕作しなければ。国立ではそういうわけで、市民農園が減りまして、市民からの要望もありまして、農業委員会として、1つのガイドラインを決めまして、井上委員もいますけれども、農業委員の選挙人名簿の選挙権のある資格、最低限度の資格の、60日以上従事しなければだめですよということをしたんですね。それで、60日ということは、その市民農園を開設して、60日、週1回の管理をして回れば60日クリアしますからということで、指導はしています。そういう形で市民農園をやっている人もいます。あと、いま一つは、市へまるきり貸しまして、老人農園ですか、それは地代も全然取らないで、そのかわり市のほうで、固定資産税免除ということで、そういう二通りに今市民農園としてはあるんですけど。

林会長： ありがとうございます。質疑、ほかにございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

林会長： なければ、質疑を打ち切ります。

続きまして、本案にご意見がありましたら、伺います。いかがでしょうか。板谷委員。

板谷委員： ただいま、林会長のほうから質問が出ました貸し農園の件で、佐伯委員のほうからご回答をいただきましたけれども、やっぱり従事される方の数が減ってきていることが非常に課題だと思います。それで、援農される方の人口がふえていけば、その生産緑地の保全に役立つのかなということを前から考えておりまして、いろんな場でそういった提案をしてきましたけれども、産業振興課のほうにお話を伺ったところ、やっぱりマッチングの段階で非常に相性などもございまして、難しいものがあるというお話を伺いました。これは、意見というよりかは、農業委員会のほうにお願いなんですけれども、ぜひそのあたりで、人と人のつなぐ役割をぜひ果たしていただきたいということをお願いしたいと思います。

佐伯委員： 実は、生産緑地で相続のときに、納税猶予を税務署のほうから受ける場合に、これは、一切市民農園も貸せないんですよ。体験農園しかできないんです。これが今うちのほうで農業従事者のほうで、農地、税金が高いですからね。相続税がね。納税猶予を受ける場合は、生産緑地に指定していないと受けられなくなりましたので、その点、縛りがありますから、市民農園に貸す場合も、納税猶予を受けてない生産緑地ということに限定されます。

それと、あと1つ、さっき出ました宅地並み農地ですね。私も持っていますけれども、今、農産物を取り上げても、それで全部固定資産税払っても、ちょっと足りないですよ、1年分、場所によってはね。そういうことがありますからね。どうしても納税猶予を広く受けないとやっていけない。そういう宅地並み農地は、一番安いところでも、国立市の場合、1反30万の固定資産税と都市計画税を払います。私のうちは、矢川駅のそばに、この間も第五小学校の先生、生徒が社会科勉強で来ましたんですけども、そこは大体1反100万ぐらいの税金が来ますから。100万といいますと、ちょっとね、厳しい。もう全然足りないですから。そういう形で、生産緑地は富士見台地区はほとんど縛りがありますから、していない人が多いようですね。以上です。

林会長： 井上委員。

井上委員： 私も農業委員として国立市の農業の現状というのをいろいろ見て歩いているんですけ

れども、一番後継者問題、そして農業生産者が減っている、農地も減っていくという現状の1つの大きな問題点は、農業で食べていけないという、そういう現状があるかと思えます。ですから、後継者を育てたくても、その農業をやって食べていけないという現状がある。ですから、やはり後継者も育たないし、農地も減っていつてしまうという現状が、今まで見ていて感じとられました。

林会長 : ほかにご意見、高原委員。

高原委員 : 先ほど質問した関係で、今、農業委員会の会長さんのほうからもいろいろ実態についての発言がありましたけれども、やはり農家にとっては、相続税というのが相当重い負担になっているということも現実問題としてあるわけですね。ですから、納税猶予の問題などもそうですけれども、今後の国立の農業政策を進める上においては、やはりこの税金対策の問題で、1つ、今、動きとしても、先ほど質問した、いわゆる農地じゃない用地についても、そういう90平米を超える部分ですよ。こういうところも猶予というような話も、運動もあるようですので、そういうことの問題と、それから、今も出ました農業後継者の育成という問題は、やはり国立のこれからのまちづくりにとっても大事な課題だと思えますので、その辺は行政としても、あるいは農業委員会ときっちり相談しながら、国立の農業が本当に、農業でしっかり生計が立てられるという、こういう状況を、政策としてもつくっていく必要があるんじゃないかと思えますので、その辺については、ぜひ行政としても努力をしていただきたいということを意見として申し上げておきます。

林会長 : ありがとうございます。ほかにご意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

林会長 : なければ打ち切ります。

それでは、お諮りいたします。「国立都市計画生産緑地地区の変更について」、本案を原案のとおり決することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

林会長 : 異議なしと認め、本案のとおり決することにいたします。

続きまして、報告事項として「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」であります。事務局より報告をお願いいたします。

事務局 : それでは、「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」をご説明いたします。都市計画審議会資料No.2と、本日配付いたしました本事業の「都市計画変更素案のあらまし」というタイトルのパンフレットをご用意いたします。これらの資料はともに東京都からいただいたものでございます。また、パンフレットについては、昨日と一昨日に行われました都市計画素案説明会のときに配付された資料でございます。

はじめに、都市計画審議会資料No.2をごらんください。開いていただきますと、左側が事業計画の概要で、右側が案内図になってございます。案内図の赤い線の部分が今回の対象部分でありますので、案内図を見ながら事業計画の概要を聞いていただければと思います。

路線概要ですけれども、本路線は東八道路と略称名のとおり区部から八王子までを結ぶ東西方向の骨格幹線道路であります。そして、東京都と多摩28市町で策定いたしました「多摩地域における都市計画道路の整備方針」の「第三次事業化計画」優先整備路線の都施行路線として位置づけられておりまして、今回の事業化をすることになりました。都市計画道路名は記載のとおりで、府中と国立の東京八王子線2本の都市計画道路でございます。起終点は、府中所沢線交差点の府中市西原町二丁目から甲州街道国立インター入り口交差点の国立市谷保までで、延長1.3キロメートルでございます。このうち、国立市分が約260メートルでございます。また、車線数は4車線でございます。

今回の都市計画変更については、都市計画道路の幅員を、これまでの計画28メートルを36メートルから42メートルに変更するものでございます。その理由は、環境緑地帯（幅員10メートル）を両側に設置するためと、国立市域については南武線を高架によりまたぐ形となるため、高架部分と平地部分に側道を設置するために道路幅員が42メートルになるものでございます。

スケジュールにつきましては、当面のスケジュールと全体スケジュールを記載しておりますけれども、当面のスケジュールは、素案の説明会については、昨日と一昨日終わっております。また、今回、本路線の延長が1.3キロメートルあるということで、環境影響評価の対象となるため、今月の下旬には環境影響評価調査計画書の公示・縦覧を行う予定というふうに記載しておりますけれども、実際には、もう11月5日号の市報でお知らせいたしまして、11月14日から26日まで縦覧期間としてお示ししてございます。

全体スケジュールは、素案説明会から表示しておりますけれども、これから環境アセスメントと都市計画変更の手続を並行して行いまして、都市計画決定まで約2年半を要しまして、その後、測量に約2年ぐらいかかりまして、そして、事業の実施に入る予定でございます。用地買収等の進みぐあいによりますけれども、事業が完成するまでには全体で約10年ぐらいかかると聞いております。そうしますと、平成29年度ぐらいに完成ということになるということをお願いいたします。以上が都市計画審議会資料No.2の説明でございます。

次に、本日配付いたしました「都市計画変更素案のあらまし」というパンフレットについて、説明したいと思います。説明が重複しないように、ただいま説明した内容以外の部分について、説明させていただきたいと思っております。パンフレットを開いていただきたいと思います。中の部分を1枚に広げてください。左側は説明した内容ですので、省略させていただきますけれども、下のほうに、本区間の整備による効果ということで、4項目記載しておりますけれども、区部の放射第5号線との一体化による多摩地域と区部の連携強化。甲州街道の渋滞緩和。それと、生活道路への通過交通の排除による歩行者の安全性と良好な住環境の確保。それから、延焼遮断帯等の形成による地域の防災性があげられてございます。

右側が都市計画変更素案のあらましで、平面図、縦断図及び横断図を図示してございます。平面図の赤く塗っている部分が道路幅員の変更部分でございます。図面左側の国道20号線から十中通りまで幅員28メートルから42メートルに変更される部分であ

りまして、国立市域はこの範囲にすべて含まれる計画でございます。その下の縦断図でおわかりのように、JR南武線を高架によりまたぐ形となりますので、横断図の①-①断面のとおり、車線は4車線の16メートルですけれども、高架部分の側道の幅員を片側4.9メートルをとり、さらに平地の側道として片側8.5メートルとするために、道路全体の幅員が42メートルになる計画でございます。十中通りから、図面右側は、方角的には北側になりますけれども、すべて府中市域になります。十中通りから、府中3・4・5の分岐点までは幅員28メートルから36メートルに変更される計画でありまして、横断図は②-②断面となります。さらに、府中3・4・5の分岐点から完成している府中所沢線までの区間は幅員36メートルから39メートルに変更されまして、横断図は③-③断面で、これは右折及び左折の車線が入るため、車道部分が19メートルになってございます。

次に、裏面をごらんください。都市計画変更素案の計画概要図であります。この図面では、航空測量をもとに作成しておりますので、道路計画線に影響する土地利用の状況が把握される図面になってございます。ただし、下の注意書きのとおり、平成10年度の下図のため現状と若干違う部分があるということで、参考程度として見てほしいという説明でございました。

最後に、その右側の「事業の進め方」をごらんください。先ほどもご説明させていただきましたが、都市計画変更決定までは、都市計画変更の手續と環境影響評価の手續を並行して行うことになりまして、左側のオレンジ色の表示のラインが都市計画の流れでございます。それで、最初の赤色の部分が昨日と一昨日行われた説明会でございます。そして、右側の緑色表示のラインが環境影響評価の流れでございます。都市計画決定までは、約2年半かかり、その後、事業認可を取得いたしまして、工事着手する流れが、今回の事業の進め方でございます。説明は以上でございます。

林会長 : ありがとうございます。報告が終わりました。

それでは、質疑を承ります。板谷委員。

板谷委員 : 昨日、一昨日と説明会が行われておりますが、残念ながらちょっと所用で参加できなかったのですが、参加された方々から出た主なご意見、ありましたら、ぜひ、ここでご披露いただけたらと思います。

それと、もう1点は、カラーのパンフレットの左側のページの下のところにあります、以下のような効果が期待できますということで4項目書かれておりますけれども、上の2つと一番下の書いている意味はわかるんですが、下から2つ目の生活道路への通過交通の排除による歩行者の安全性と良好な居住環境の確保。生活道路への通過交通の排除って、どういうことを意味しているのか、ちょっとご説明をお願いします。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : それでは、最初の昨日と一昨日の説明会での意見や質問ということでございますけれども、一番質問が多かったのは、やはり実際にこの計画地に当たる用地買収や建物の補償ですかね。価格面、代替地や残地の件、移転補償の件、それから、ローンを組んでいるということで、貸し付け制度とかそういったものはないかと。そういった質問が一番多かったと思います。

それと、この計画自体が素案ということで、皆さんの意見を聞く場を持ったということなんですけれども、この素案が1案ではなくて、例えば南武線の計画についても、地下とか平面交差とか、それから、今回的高架というような、何案か示してもよかったかなということでしたけれども、東京都のほうからは、今、現状が南武線が掘り割りということで、距離的なものもございますので、今の時点では、もう高架しか考えられないというようなことで、提示しているという回答はございました。

それからあと、実際には、この幹線道路以外には、生活道路というか、細い道路がかなり交差点部にも出てきておりますので、この辺の計画はどうなるのかということも実際には質問がございましたけれども、この交差点部については、示してございますけれども、具体的な計画については、例えば交通管理者、あるいは具体的な、警察署と実際には協議していくという段階でございます。

それとあと、うちの方の問題もございますけれども、この国立3・5・9と府中3・4・5及び国立3・4・5ですか、この整備は今後どうなっていくのかということの質問もございました。

それと大きい問題で、この東八道路の位置づけとその必要性についても、ご質問がございました。説明会の主な質問等については、以上でございます。

それで、人数的には、一昨日が東京都さんのお話ですと、247名の方が出席したと。昨日はちょっと聞いておりませんけれども、300席用意した席がちょっと足りなくなりました、恐らく340人ぐらい見えたのかなというふうに東京都さんから聞いてございます。

それと、2つ目の生活道路への通過道路の排除による歩行者の安全性と良好な住環境の確保というようなことですけれども、これは、特に府中と国立市境は、東西に抜ける道路がないということで、今現状は、かなり住宅の生活道路に実際には府中へ抜ける場合には、入り込んでいるというようなこともありまして、こういうような、ある意味、住宅地に細街路といいますか、狭隘道路に実際道路が通過道路として使われているというようなことを、やはりこの道路を整備することによって、そういうような細街路を利用しなくなって、住環境の良好な環境が確保されるというようなご説明でございました。以上でございます。

板谷委員： 何かいまひとつ釈然としないものが残るんですけれども、東京都のほうの説明でしょうから、ちょっとここで何か申し上げても仕方がないのかなと思います。先ほどの説明会の中で、素案であるから、今回は皆さん方にご意見も伺っているところなわけですよ。そうすると、反対者が非常に多かった場合には、計画の変更、あるいは凍結なんということもあり得るんでしょうか。

林会長： 事務局、お願いします。

事務局： これから環境影響評価の流れでも示しておりますけれども、要するに公告・縦覧して、意見書をいただいでいくと。これは幾つか、当然素案の段階では、計画案のまた説明会をして、また、意見をいただくというようなこともございますので、そのときには、説明会もございます。それから、環境アセスメントについても、意見書をいただいでいくということになりますけれども、こういうようなものを取り入れて、変更するのか、そ

れとも、中止にするのか、進めていくのかということは、やはり東京都さんの判断によるものというふうに考えてございますので、これからのそういう意見、住民のほとんどの意見が反対というようなことであれば、東京都さんがどのような判断を、進めていくか、それとも、さらに計画変更するか、そういうようなことになるのではないかなというふうに考えてございます。

林会長 : よろしいでしょうか。ほかに。高原委員。

高原委員 : 先ほども質問で出たんですけれども、本区間の整備により、以下のような効果が期待できますということなんです。甲州街道の渋滞緩和という点では、どのぐらいの緩和。つまり、今の甲州街道の交通量がどのぐらい減少するかという見通しを持っていると思うんですね。日野に抜ける道路が橋が新たにできまして、かなりそれ以西については、甲州街道の車が減少したということが実際ありますね。そうして見ると、確かにそういうことが予想されるということはわかるんですが、どのぐらいの減少、あるいは渋滞緩和という点では、東京都はどんな数値を持っているのかということがわかれば、教えてほしいと思うんですが。

それと、これは市計審としての決定というのは、必要ないのかどうかですね。きょうは報告ですけれども、その辺の今後の手続上の問題がどういうふうになっていくのか。この2点、お聞かせください。

事務局 : 甲州街道の交通量ということでございますけれども、今回は調査計画書ということで、環境影響評価の項目について、こういったものやっけていきたいというような計画書でございますので、これから実際の交通量調査についても、行っていくということをお願いしておりますので、今の段階ではちょっと数字的なものは把握してございません。

それと、手続でございますけれども、あくまでも東京都の決定でございますので、東京都の決定の場合は、各地域の市計審にまた意見照会という形で来ると思っていますので、そのときに、また、皆さんにご審議していただきたいというふうに思っております。

それとあと1点、この国立3・5・9がございまして、今回の府中3・2・2の2の幅員が拡幅されるということで、この国立3・5・9の、要するに、終点の部分になるんですけれども、この位置が若干片側4メートルずれるということで、この起終点の終点の区域が変わるということで、この国立3・5・9の場合は、市決定でございますので、このときには、この東京都の都市計画変更決定と同時に進めていくことになろうかなというふうに思っております。

林会長 : 高原委員。

高原委員 : そうすると、だから、東京都の都市計画決定なので、直接市の決定はないということの言い方だと思いますが、3・5・9については、市でやりますよということなんです。意見照会の時期というのは、どのぐらいになるんですかね、これでいくと。この図でいくと、どの辺に入ってくるんでしょうか。

事務局 : この図でいきますと、都市計画審議会と表示してございますけれども、この都市計画案の説明会とこの都市計画審議会との間に国立市の都計審に諮らせていただくという形になってございます。

林会長 : ほかにございませんでしょうか。石井委員。

石井委員： 済みません、ちょっと今高原委員の質問がありまして、その意見照会、いつごろになると、何年後とか、そのあたりはいかがですか。

林会長： 事務局、お願いします。

事務局： 今回、都市計画素案の説明会ということでございましたけれども、この都市計画案の説明会、上から3つ目ですけれども、これが約1年後ぐらいになるのではないかというふうに聞いておりますので、ですから、その後ということに……、よろしいですか。

石井委員： ということは、1年後以降、いつになるかは、まだ定かではないという、そういう考え方でよろしいですね。わかりました。

それで、やはりこの道路、私なんかよくこの細い生活道路を通過して、トイザラス等へ行くんですけども、自転車で行くと、大変もう生活道路の中にもかかわらず、通過交通の車両が多くて、長女を乗せながら、自転車で走っていると、本当に危険な目に何度も遭いますので、やはり必要な道路というものは、しっかりと建設していただいて、そして逆に生活道路としては、生活道路としての機能を果たすために、やはり安全な道路というものを設置していく。このように分けていくことが必要だと思うのですが、この今の道路、計画されている赤い線、ありますけれども、そこからさらにさくら通りに向けて、延伸していく、この道路の計画について、東京都はどのようにお考えか、何かお聞きになっていることはありますか。

事務局： 今回については、東八道路が区部と多摩を結ぶ幹線道路ということで、早急に進めなければいけないだろうということで、また、環境アセス等も対象になっておりますので、できるだけ早く進めたいというようなことで、この赤い線の部分だけに限ってごまします。

ただ、3・4・5のほうについては、今の段階では、まだ未確定である。地域の意見等もございまして、ただ、今回に限っては、その幹線道路の整備ということで、時期的には未定であるというふうに回答してございます。

事務局： 今の件でちょっと補足させていただきたいと思います。昨日及びその前の説明会の中でも、やはり同様な質問がございまして、東京都の方で回答しております。1つは、今課長のほうで答えた内容ですが、もう1つは、多摩地域におけます第三次事業化計画、この中にいわゆる3・4・5、さくら通りが入っておりますので、東京都として整備をする事業でございまして。それで、早期整備を考えているが、まだ、現段階では具体的にはっきりした事業の計画にはまだ至っていないということで、今後の時期についても、今の段階では明確になっていないという、そういう回答でございました。

石井委員： つまり、せっかくこの道路ができ上がっても、このさくら通りが繋がらないことには、結局今までのとおり、区間は短くなっても、やはり生活道路の中に車両が走って、そして国立の中に抜けていくという現状は変わらないわけなんです。結果的に距離は短くなったかもしれませんが、市内に入ってくる際に、やはりまだ国立市は鎖国の状態だって言われてもおかしくないわけなんです。西の方で、立川南通りが郵政研修所の南側の道路ですが、しっかりと学園通りとつながりまして、そして、立川市と国立市の交通アクセスというものは格段に向上したわけなんです。それを考えると、この国立市における3・4・5号線、さくら通りとこの東八道路の接続というものが無い

と、結果的に改善にはつながりませんので、ぜひとも、市としても働きかけをしていただきたいと思うんですが、市長としては、いかがお考えですか。

林会長 : 市長、お願いします。

関口市長 : 3・4・5号線は、東八道路、それから、さくら通りをつなぐ道路となります。さくら通り、桜の季節には、非常に多くの人たちが訪れていただいて、こことそれから大学通りの桜、これを非常にめでるということが、国立の風物詩、国立の名物になっているというふうに思っております。これは、やはりまちが面として機能しているということが1つあると思うんですね。そこに大きな道路が入って、車が入ってくるということによって、まちが分断されるということもありますし、まちが面的に市民の憩いの場として使えなくなってしまうということもあります。ですから、この道路が3・4・5号線が開通することによって、大型車両等が、国立のまちの中に入ってくるということは予想されるわけです。

もう1つ、さくら通りは、立川の方に抜ける、この計画を進めなければ3・4・5を通しても、立川の方には抜けられない。国立の中にとまってしまうというような状況になると思います。そういう意味では、確かに生活道路として狭い道に車が入ってくるということは、非常に今の状況は確かに危険もあることとは認識しておりますけれども、もう1つ、この国立のまち全体として、車が大型車両等が入ってくるのがいいのかどうかということもよく考えて、ここの道路については、検討しなければならないというふうに思っております。桜の季節は、さくら通りにも、その桜をめでるということで、車も大変緩やかに通行するというようなことで、それが渋滞じゃなくて、非常にゆっくり見ようよというような形である程度理解がされているのかなというようなことがあるんですけども、しかし、これが幹線道路となったときには、そういうようなことではなくて、車がびゅんびゅん通るということが起こってまいりますので、そのことについては、国立のまちづくりという観点から、全体的な計画の中で考えていきたい。このように思っております。

石井委員 : 今、市長の意見を聞いていると、やはり否定的な意見しか出てこないのかなというふうに考えられるわけです。私、消防団、第1分団の団員としても、ここの地域で、もし大きな火災があったときに、果たしてどうやって消火活動ができるのかなという、そういった大変不安な部分もあります。そういった災害時における活動においても、幹線道路、しっかりとつくるということは、やはり府中市と国立市の総合的な防災活動を行う上においても必要ですし、また、商工業の発展においても、それだけ人の流れ、車の流れができるということは、逆にそれにおいて、商業、工業、また発展ということも考えられるわけですので、そういった肯定的な面は、何かしら市長としてはお考えはないんでしょうか。

林会長 : 市長、お願いします。

関口市長 : 災害時のことについては、確かに対応していかなければいけないだろうというふうに思っています。ただ、産業の面においては、そのまちがどういう魅力的なまちであるかということで、産業というものが発展するというふうに考えております。車が入ってくることによって、産業が発展するというふうには私は考えておりません。このまちがど

れだけ魅力的なまちであるかということによって、たくさんの人が訪れてくれると。それで、産業も潤ってくるというふうを考えております。

石井委員： 大きな車両がどれだけ入ってくるか、そのあたりのこと、それはもちろん検討しなければいけないというのはわかります。しかし、人や物の流れができることと、できないこと、これによるメリットとデメリット、これもしっかりと考えた上で、それも、生活道路ではある道に車両が今流入しているということ。それにおいて、大変自転車では危険な部分があるということ、そういった面をやはり回避するというのは、市長としての役目だと思います。そういったことも計画等にも考えていただいて、ぜひとも、さくら通りは、この東八道路に接続していただきたいと思います。そういった意見を私は聞いておりますので、そちらの面に向けてぜひとも努力をしていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。以上です。

林会長： ありがとうございます。ほかに、須永委員。

須永委員： 今の3・4・5の接続の話ですけれども、今市長からも話がありましたけれども、3・4・5がつながると、まず、大量の車が入ってくることは確実に、それによって、もちろん環境が、大量の車が入ることによって、環境が悪化するというのは、もちろんですけれども、まちの形が変わってくると思うんですね。自動車交通型のまちの形が変わってくる。今全国的に、特に地方都市で、そういうまちが自動車型に変わってくることによって、まちが寂れている例がたくさんあるんです。まちが一点に集中するのではなくて、道路に沿って拡散していくと。そのためにまちの中心部がどんどん寂れていくと。そういうことが全国的に広がってきて、それによって、まちが寂れてくるというのが1つの問題ですけれども、環境問題、特にCO₂の排出量が確実にふえて、大きな道路をつくと、大気環境面では、その地域は改善するかもしれませんがけれども、自動車の流入量、自動車がたくさん通れるようになるということは、ほかの地域での混雑は確実にふえてくる。ネック区間をつくっておくと、その混雑はひどくなる。環境も悪くなる。けれども、そのためにそれ以外のところの環境はいい環境が保たれていると。そういうことが言えると思います。全体的に道路をどんどんつくって、広い道路をつくっていくと、全体的に悪くなる。大気環境面では、全体に拡散すれば、特に環境に悪いところは減ってくるかもしれませんがけれども、自動車が走りやすくなれば、CO₂の排出量はもう間違いなくふえてきます。特に、この東八道路というのは、放射状の道路ですので、しかも、鉄道から離れたところ、鉄道不便地域を丁寧に縫って走るような道路です。しかも、鉄道との接続、駅との接続はほとんど考えられてない。その地域に住んでいる人は、まず鉄道が不便だから、車を使うようになるでしょう。確実に車を使う人がふえてきます。今一部つながってないことによって、全体的に抑制されている部分はあると思いますけれども、それが全部つながれば、全体に便利になりますから、それは車を使う人がふえてくると。そうすると、その道路を走る分にはいいかもしれませんが、その地域、その周辺地域の交通量はふえてきます。全体的な環境悪化は高くなるということは確実にだと思います。

それから、先ほど生活道路の話がありましたけれども、きのうの意見でもありましたけれども、この幹線道路だけを使うことによって、生活道路、通り抜けの車が減るとい

うことは、まず考えられません。3・4・5をつくるとなると、話はちょっと別ですけども、幹線道路が通ることによって、幹線道路の沿線は確かに生活道路で通過交通はなくなりますけれども、その周辺、国立と結ぶ道路がないということは、そのわずかの区間を通り抜ける区間は、まず、ふえると思います。だから、生活道路、通り抜けの車の量はふえると思います。きのうもそういう意見が出ましたけれども、今は、道路が狭いために、地域の環境が守られているんです。これが道路ができてしまえば、どんどん車が入ってくるという話が出ています。以上です。

林会長 : ただいま3・4・5について、ご意見を多数いただいておりますが、本日、3・3・2の報告についてでありまして、できれば、3・3・2の報告、それから、質疑ということですので、3・3・2についての質疑がございましたら、できればそれに絞ってお願いしたいと思うんですが。

それでは、澤田委員。

澤田委員 : そういう話で言いますと、この配られているパンフレットの一番後ろの事業の進め方のところで見たいんですが、この環境影響評価の流れというところで、環境現況調査、ここはもうこの流れで、ちょっと開催時期はわからないんですが、そんなに遅くはないだろうなという気がします。お聞きしたいのが、環境調査のこの調査の範囲ですけども、先ほど来、通常ですと、3・2・2の沿道なり、これに関するものの環境調査ということになると思いますが、実際に今いろんなご意見、私も個人的には、さくら通りの沿道に住んでいる人間としましては、注意深く今お聞きしていたんですが、そこはちょっと置いておいて、そういう意味で言うと、やはり環境調査という意味では、先ほど来、どこまで範囲を広げるのか。そういうところで、逆にちょっと物を申してしまうと、やっぱりこういう計画というのは、1つ1つできてしまえば、次だ、次だというふうに、これまでの話で言うと、進んでまいりますので、国立市としての環境、これをどう考えていくのかということ、早い段階でやっぱりこの環境調査にも意見を、物を言っていくということが非常に重要ではないかというふうに私は思います。ですから、そういう意味で、この調査の範囲というのを聞きするのは、質問の趣旨ですけども、その範囲の中で、もし入れないのであっても、市として、こういうことは申し述べていく。継続的に意見を述べていくということが非常に重要じゃないかというふうに思います。以上です。今質問としては、環境調査の範囲ということをお願いします。

林会長 : 事務局、いかがでしょうか。

事務局 : 環境影響評価としては、地域的な範囲とあと项目的な範囲ということがあろうと思うんですけども、项目的には、いろいろ東京都の環境影響評価条例があり、この中で、公害の防止とか、生活環境、自然環境、歴史的環境とか、それから、人と自然との豊かな触れ合いとか、環境への負荷等についてです。それで、これは10条に載っているんですが、このうちから規則で選択するものというふうになってございます。実際には、その規則ですけども、大気汚染、悪臭、騒音、振動、低周波音とか、水質汚濁、土壌汚染、地盤沈下、あるいは地形地質、動物、日照障害とか、電波障害、風害、その他もろもろのものがありますが、東京都の説明では、この中から、今回の路線の対象項目について、選定していくというようなことを聞いてございます。

範囲については、私どもはちょっと今の時点では、どこまでということは聞いてございません。恐らくこの東京都の方の環境局ですか、その基準等があると思いますので、その中で基本範囲を決めていくのかなというふうに思いますけれども、申しわけありませんけれども、私どもでは把握してございません。14日から公告・縦覧ということで、閲覧可能になりますので、そのところで確認はできるかと思われま

林会長 : よろしいでしょうか。やや時間が経過しましたので、ここで、お諮りしますが、休憩をとるか、あるいは続行するか、いかがでしょうか。

(「続行」の声あり)

林会長 : 続行でよろしいですか。

それでは、休憩はとらずに続行いたします。それでは、小口委員。

小口委員 : それでは、私からは、この道路の構造に関連することで質疑をさせていただきたいんですけれども、以前の計画が28メートルから36メートルだったものが、36メートルから40メートルになったということでの先ほどご説明、ご報告がありました。その中で、その理由に関して何点かおっしゃっていらっしゃいましたけれども、環境施設帯ということがあって、これが要因になって広がっているという、一部そういうお話もありました。それで、結局いわゆる公費というような観点で考えても、計画が広がるということは、やはり用地買収等の観点から言っても、大変費用もかさむということで、そこまでしてまでも、こうした計画変更するという事の中では、非常に説得力のある説明を東京都もしていかなければいけないんだらうなというふうな思いがしているんですね。その中で、具体的に申し上げますと、環境施設帯は、以前の計画では全くなかったんですかね。その辺のもう少し細かいところを伺いたかったな。何もない形の中の計画だったのかな。それが今回追加になったのかどうかと。それに伴って、車道の幅と、これにおいては、以前の計画と今回の計画とで、差が出てきたのかどうか。そこも含めて1点目は、教えていただきたいと思います。

それから、もう1点、2つ目は、このチラシを見ておりますけれども、鳥瞰図というのかな、上から見た地図ですね。赤く塗ってあるところを確認していくと、紙面の右側、東側のほうですね。それは、細いんですけれども、左に行くに従って、西に行くに従って、太くなって、特に十中通りと甲州街道までの間、つまり、ほぼ国立のところは全域ですね。かなり計画よりも大幅に広がっているんですね。この大幅に広がっているという意味は、先ほどの環境施設帯以外の部分で、側道という話も出ましたけれども、JR南武線は当然ですからね。側道は以前も考えていなかったのかなという、ちょっと疑問が出ましたので、そのなぜ、ここだけこれだけ大きく広げなきゃいけないのかなというところの理解できる説明が東京都からあったのかどうか。その辺のところを教えていただきたいのが、2点目。

3点目が、東八道路の、今、既設の部分、紙面の右側のところ、至る三鷹と書いてある、既にできているところですね。ここの幅との整合というか、恐らくここは③-③断面が39メートルなので、39メートルなのかというふうに見ているんですけれども、それがスムーズにいつているのかどうか。この3点をお願いします。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : まず、環境緑地帯の関係でございますけれども、当初28メートルの計画ということで、実際には、想定ということで、お話があったんですけれども、28メートルのある意味、想定した内訳が歩道が5メートル、それで車道が18メートルというような計画でされていたというようなお話でございました。それで、5メートルについては、このような高木ということでは、当然10メートルとって、中木、高木というようなことでは、難しいのかなと。ある意味、本当の低木の緑地帯をとるぐらいしか、この5メートルでは歩道ができないのかなということで、良好な住環境等も保持していかなければいけないということで、この10メートルに広げていったと。ですから、単純にいきますと、5メートルから10メートルに歩道が広がったということでございます。

それから、2点目の、南武線の高架部分ですか、南武線を高架でまたぐということでございますが、昭和36年の都市計画決定された計画線ですか、その当時はやはり甲州街道との交差点についても、この幅員28メートルの計画でございましたので、ある意味、平面交差を考えているということで、特に南武線のところについても、28メートルの計画でございましたので、単純にその掘り割りの上を平面的に通過するのかなというような考えであったのか、ちょっとわかりませんが、ただ、このところについては、28メートルの計画であったと。それで、今回については、やはり当然JR、その鉄道部分については、ある程度のその高さをとらなければいけないということで、今回一番道路に影響がない形ですけれども、やはり少し高架にしなければならぬということで、この42メートルの今回の計画が示されたということでございます。

それとあと、この図面の右側の方でございますけれども、これも、当初は計画では、この交差点の部分が36メートルの交差点の、道路の幅員があったということで、今回39メートルに変更されているということがございます。ただ、この36メートルから先へ行って28メートルに車線が狭くなるんですけれども、当初の計画ですけれどね。ここは、当初はアンダーパスの計画であったということで、36メートルの幅員から28メートルに先に行って狭まるというような計画であったということは聞いてございます。このパンフレットのこの縦断図、開いていただいて、縦断図の一番右側の方に府中3・3・8とございますが、この下に点線で表示されておりますけれども、この表示はアンダーパスの表示ということで、説明を聞いてございます。ですから、当初はアンダーパスであったということで、ただし、今回の施工に関しては、平面交差で実施していくということでございます。

それで、この当初の36メートルを平面交差ですけれども、先ほど申し上げたとおり、環境施設帯とそれから、右折車線、左折車線を設けるという形で39メートルに変更したというふうに説明を聞いてございます。以上でございます。

小口委員 : おおむね了解できたんですけれども、理解できましたけれども、今の説明の中で1点目の道路の断面構造、これが従来の計画では、歩道5メートルであったところが、いわゆる環境施設帯ということで、倍の10メートルにしたというお話でした。それが非常に大きいということで、良好な道路をとということでの計画なんだろうと思いますけれども、その中で、ご報告の中で出てきた数字の1つで、18メートルの車道というお話があったんですけれども、この今出されている計画、変更後の計画の数字を見ると、16

メートルが基本ベースなのかなというふうに見てとれるんですけども、さっきご報告のあった、当初の計画で18メートルと言っていたところが、今16メートルになっている。この数字の違いというのは、何かあるのでしょうか。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : この18メートルと16メートルの違いについては、具体的には、東京都のほうから聞いてはございませんが、私どもが思うには、中央のグリーンベルトの幅が恐らくある意味、狭めているのかなというふうに、あくまでも想像の域なんですけれども、私どもは考えていることをございます。

小口委員 : わかりました。ということは、恐らくいわゆる有効幅というのかな、車の走る幅ということでは、それほど大きく変えるということでない中でものなのかなというふうにとらえられているのかなというふうに思いました。あと、これ、意見になりますけれども、こうした道路等ができる、あるいは場所によっては、拡幅をしていくという中で、一体環境負荷という意味ではどうなのかなということを検討する場合、さまざま、いわゆるCO2ということに絞って考えてみると、車の台数がふえてくる。これはCO2がふえる方向性、これは当然そうなると思います。そしてまた、いわゆるその場所で渋滞が起こっているか、否かということで見ると、同じ台数であれば、渋滞している方がCO2の発生は多いだろうな。ということは、いかに渋滞を解消していくのかということも、環境負荷を下げていくと言ったらいいのか、CO2を減らしていく、その方向性に働くんだらうなど。私は、そういうふうにとらえております。そういう総合的な判断ということの中で、ぜひ、国立市としても、まちづくりの中で、広い視野でいろいろ検討していく必要があるのかなというふうにも思いましたので、当局においては、専門的ないろんな技術もあると思いますので、ぜひ、総合的な判断をしていかれることを望みます。以上です。

林会長 : ほかにございませんか。大塩委員。

大塩委員 : 先ほど須永委員がお話しになったように、道を広くすれば、車がふえる。これはもう当然のことだと思いますし、それが日本じゅうに及ぼしている影響というのは、林会長は十分ご存じだと思います。それが、やはり空洞化を生み出してくる。ヨーロッパでは逆に道を、まちの真ん中には車をできるだけ入れない方法を使って、できるだけ歩かせる。自転車や、またはトラムという形で、車を動かさない形で周辺をリングでつくっておいて、中を使わせない。そうすることによって、まちの中をゆっくり動かす。そのようなことが、私はこのことを言いたいわけじゃなくて、ということは、素案というのがありますよね、東京都の素案が提出された。それは市民に対して素案を提出したのかもしれないが、国立市のこの都計審の中に素案も提出されたんだと私は思うんですよ。これに対して、この中で、意見を求められて答えるのではなくて、素案が提出された中で、都計審の中で、皆さん、先ほど来いろんな意見が出ましたから、この中でまず東京都が計画を出す前に、素案に対して都計審の方から意見を申し出すということは、できないんだらうかなと。いつも受け身なんですよね。先ほど課長から、これは東京都の計画だからという話だけど、東京都の計画だから、何なんですか。東京都の計画だから、東京都はまだ実施計画案ではなくて、素案で提出してきているわけだから、これを我々

の中で、この会議の中で、どう有効に生かしていくのか。それはさくら通りとつなぐことも1つの範疇に入るのかもしれない。でも、それも出されて、決定された中から出した我々の意見は、ほとんどもう決定に対しては言えない状況になっていると思うんですよ。これまでが、これが今までの日本の政治の体制だから。だから、素案が出た段階で、もっとこの場合に、と思うんですよ。定かではないんですがというのではなくて、だったらば、東京都の人を呼んで、きょう、私ここに東京都の人が説明に来るんじゃないかなと思って、期待していたんですが、代理に事務局の方で説明されている。説明は、それは想像の域でしかなくて、やはり実際に、彼らがどう考えてきたのかというのを素案のところで話をして、きのうの段階でのものをもう一度、ここで国立市に対して正式に委員会に対して説明をしていく。これができるのか、できないのか、まずはお聞きしたい。

林会長 : 事務局、お願いします。どうぞ。

事務局 : 2点あるかと思えます。1つは都市計画審議会の役割という部分でございます。これにつきましては、私どもの国立市の条例に基づいて、設置されたものでございます。当然その上には都市計画法がございまして、いわゆる本審議会は法定の審議会でございます。その中で、今回のように、都市計画道路の幅員を変更していこうという東京都の計画、その計画に際して、国立市の審議会として、どのようなかわりがあるのかということでございますが、道路の計画を変更する際は、1つは都市計画法に基づいた、その説明とか、あるいは公告・縦覧とか、あるいは都市計画審議会、あわせて今回延長が1キロ以上ございますので、東京都の条例に基づきます環境影響評価、これを行っていかねばいけないという部分がございまして、きょうの素案の報告事項でございますが、これは、法定のものではございません。任意のもので。今後、先ほどもご意見ございましたが、国立市の都市計画審議会に東京都の方から意見照会が参りますので、それに先立って、現状の動向として、ここで素案の説明会がございましたので、皆様方、そこへ出席されるということも、なかなか時間的な都合もあろうかと思えますので、タイミングよく都市計画審議会が開催されますので、そこで配られた資料並びに意見等を紹介して、今後の法定の手続きでございますが、それにつきましては、このパンフレットに示してあるとおりでございます。かわりについては、先ほどのとおりで、それ以外に国立の都市計画審議会として、何か行うかどうかという部分については、これは現在の条例、本審議会の設置条例の範囲の中でご議論、あるいは意見を出す。つまり、建議という部分があったかどうか、今ちょっと確認しなかったところでございますが、本条例の第2条の中で、審議会は法によりという法定の部分、もう1つはその所掌事務の中で、都市計画に関する事項について、関係行政機関に建議することができるという条文も設置してございますので、これを運用する中で、何らかのものを議論するということは、これは可能でございます。しかし、それをどのような形で都へぶつけるかという手続論については、さらに調査をしなければいけないのではないかと。現状で条例の中でこのように定めておりますので、取り扱いについては、ご協議する場面はあろうかと思えます。

林会長 : 須永委員。

須永委員： 先ほどパンフレットの裏のほうに、意見書提出できるところが3カ所ありますね。これ、個人の意見を求めているんでしょうけれども、この時期に国立市の都市計画審議会として、意見を提出するというのは、できないんでしょうか。

事務局： 都市計画法の中で意見照会、これは法定でございます。その東京都から国立市に対する意見照会がございまして、その際に、都市計画審議会の開催をお願いして、そこで審議会としての意見を取りまとめるという部分が法定の中でございますので、個人向けの意見書の提出にあわせて、市の都市計画審議会が意見を出すということについては、通常は難しいといえますか、ルールからは外れてしまうのではないかと考えております。

林会長： ほかにございませんか。吉垣委員。

吉垣委員： 私が聞き逃したのか、ちょっと確認なんです、国立3・3・2のところの幅員が全体的には42メートルということなんです、この十中通りとの交差している部分が、この地図、図面で見ると、幅員のところの赤いところが三角みたいに膨らんでいるところがありますよね。この説明、いただきましたっけ。ですよ。これ、どういう意味で、これだけ出ているのかということ、これ、すごく大きな敷地だと思うんで、それ、意味があるんだろうと思うんですが、それと、この国立3・5・9との関連もあるのかどうかということですよ。それなんか、ちょっと私としては、気になる場所なんです。

それと、幅員、これ、ちょっとずれちゃって、3・5・9のことにもちょっと関連するんですが、幅員の中で、歩道の幅というのが、先ほどの5メートルから10メートルにふえたというようなことを環境施設帯として考えるというようなことですね。計画変更で出ているわけなんです、今後この分岐する3・5・9なんかも、12メートルの計画で出ていますが、例えば3・4・10かな、16メートル道路で、3.5、3.5の歩道だったと思うんですけれども、そういう割合というのは、これは東京都の方の考え方で決まっているんですか。それとも、そちらの例えば意見として出した上で、歩道の幅員をもっと広くとるべきだというようなことを意見を上げて、環境施設帯等の部分の域の中で、考えてもらえるようなことが、事業の進め方の流れの中にあるということで、意見として出して、変更ができるかどうか。そういうことをちょっとお伺いしたいと思います。

林会長： 事務局。

事務局： この赤い部分の少し出ているところでございますけれども、これは、実際、高架になって、幅員42メートルでございまして、側道があります。それで、実際にはこの側道の部分と、その広がった部分のほうの側道ですね。それから、この3・2・2の新しく車道の部分がありまして、そこと十中通りが交差するような形になります。それで、実際にはある意味、一方通行になってきて、十中通りの方に図面でいくと、上のほうはおりてくるような形になると思います、高架からですね。そうすると、この十中通りと府中3・2・2がすぐに交差点で、車がおりにきますと、車が輻輳するということがありまして、これも少し交通管理者と協議したと思うんですけれども、しかし、一たん、この交差点からおりるところをずらして、この交差点から少し距離を置いて、そこにおりるような形ということで、この赤い部分が少し北側にずれていると。ですから、

この道路については、このおりてくる道路が一たん北側に広がりまして、それで、十中通りに接するというような形になります。

それから、3・5・9のこの12メートルのこともありますけれども、この歩道を広げたり、そういうような計画にできないかというようなことだと思うんですけども、歩道と車道の関係がありまして、例えば歩道を広げる場合には、12メートルの幅員がある意味広げなければできないのかなど。基本的には2車線の車道の場合は、9メートルというふうになってございますので、残りが……、基本的な考え方は、やはり車道が3メートルということでございます。それで、2車線ですと、6メートルになりますので、残り3メートルずつが歩道になるというような、基本的な標準断面が決められているということでございますので、先ほど当初申し上げましたように、やはりこの歩道を広げるということになりますと、その分を全体の幅員を広げるというふうなことになると思います。以上でございます。

林会長 : よろしいでしょうか。大塩委員。

大塩委員 : 今のは説明になっていないと思うんですよ。高架からおりるんだっつらば、反対側もそういう幅をとらなければ、道路としての構造はおかしいんじゃないですか。だから、それはちょっと違うような気がします。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : 大変申しわけありませんでした。高架からおりるということではなくて、平面でつくる側道がございまして、その部分がこの十中通りと交差した場合には、輻輳するというところで、一たん北側にずらしまして、それで、十中通りと交差するというような、要するに、車の輻輳を避けるということでございます。

事務局 : 今の点は、何でここが膨らんでいるということについて、説明会でも、昨日もそう、一昨日もそうです。絵にかかないとわからないので、申しわけありません、終わったら、ちょっと絵に、スケッチでお渡ししたいと思いますので、いずれにしても、側道からこの道に入るに際して、真っすぐに来ますと、信号がダブるようになる、2つ必要になりますので、その部分を一たん、こっちの方向へ迂回というんでしょうか、迂回させて、この道路に接続し、右折及び左折ができるようにということで、広がっております。それだけなんですけれども、ちょっとわかりにくいと思います、言葉では。申しわけありません。絵で後ほどお示しさせていただきたいと思います。

林会長 : 大塩委員。

大塩委員 : 道路の道幅は広くする。歩道を広くする。それで、いいんですけど、いわゆる緑地率が歩道にしてしまうことによって、緑地率が下がるんじゃないですかね、国立市の中で。ここへかなり広い面積の緑地が使われるんじゃないですか。先ほどのこれ、いただいた、生産緑地でいくと、22番というところの書かれている、削除のところ、がっさりと該当してくると思うんですよ。そうすると、また、国立市の緑地率が落ちてくるというようなこと。やはりちょっとここら辺は気になる場所ですね、すごく。ちょっとここら辺は気になる点がございまして。法律はどうであれ、やはりこの中で、少し東京都に対して、意見を言う。決定に対する意見を言うってほしいというんじゃないかと、建議していくという意思を持っていかないといけないんじゃないかなと思いますね。

林会長 : あと質疑ということで、絞ってお願いしたいと思いますが、ほかに、澤田委員。

澤田委員 : 先ほどの、また、話の関連になってしまうんですが、先ほどのところで、この絵を見ながらですけれども、図解をしていただけるということで、解決するというふうに期待していますが、これまで、車の流れをご説明いただきましたけれども、やっぱりここ、非常に人とか、自転車、ここが非常にどういう動線になるのかなと私は今この段階では、理解できません。結局、2の2からずっと流れてきて、1の1に入るときに、側道にも入りますし、しかも、上の南武線を通るというところで、歩道が分かれますよね。このところ、交差点、しかも十中と交わる交差点のときにどうなるのかなと。逆に言うと、もっと関連すると、そこの近くに十中があります。そういうときに、もう子供たちなり、我々なりがどういう動きでどうするのかという、これは非常にやっぱり、質問のところでも出ていたのかもしれませんが、ここはやっぱり安全の確保という面では、非常に確保しておきたいところですので、その辺のところをどう都が考えていらっしゃるのかというのは、ちょっと質問で、意見としては、そこは十分に確保していただきたいということで、ご質問させていただきたいと思います。

林会長 : 事務局。

事務局 : この計画線と交差する道路、七小通りとか、富士見通り、十中通り、かなりたくさんあると思います。それで、今後こういう具体の計画については、先ほど説明させてもらいましたけれども、交通管理者、あるいは警察の関係機関ですか、そういうところと協議をしながら、当然用地買収の残地の問題もございまして、そういったところの活用もしながら、処理をしていくと。単純にこのまま計画線につけるということではなくて、やはり用地買収をしながら、緑地帯というような、かつ計画幅員よりも、さらに広がった部分、要するに、残地等についても、活用しながらこういうような細街路をうまく安全性を憂慮しながら、計画をしていくということで、今時点では、このところを実際にどうこうというようなことは、東京都さんでは、まだ述べられないということで、ある意味、用地測量、あるいはそういった具体的なものになってから、考えていくという説明がございました。

事務局 : 補足させていただきます。道路の今回1.3キロですけれども、新しく道路をつくるとなりますと、どうしても車優先の話が出てまいります。しかしながら、実際はそうではなくて、環境緑地帯、さらには歩行者の動線、それから、交差点における自転車も含めた安全性、これが非常に重要な課題になってきております。昨日の中でも、そのような、一昨日の中でも、そのような質問があったんですが、東京都の方のこの説明会での回答は、詳細については、まだ決まってないと。素案なんですよと。これを確定するために環境影響評価という部分と並行して案をつくっていきたいということで、ちょっと私も聞いていても、ちょっとそれ以上突っ込んでも、意味がない。あるいははぐらかされている的な意味合いのことで、明快な答えが出ない。しかし、明らかになっていない詳細な部分、交差点の動線等の詳細については、これから案を決めるにかけて、先ほど課長が言いましたように、警察、交通管理者と協議し、安全性を当然配慮し、場合によっては、また少し一部詳細は変わるかもしれない。つまり、交差点における歩道をさらに歩道を広げたほうが安全なのか、あるいは一部歩道を削ったほうが交差点を通行

する歩行者が安全なのか。そういう詳細はまだ決まってないので、あわせて、その部分は決して忘れるということではなくて、その部分を重点的に交差点は考えていくと。このように私どもの方は理解しておりますので、今後東京都とも協議ございますので、詳細等については、極力わかる範囲で事前に情報を得る中で、安全性について、最優先で考えていくと。ここのあたりのスタンスは東京都も基本的には同じでございますので、今の段階では見えないと。見えないから不安であるということにつながってきている要素が多々見受けられました。これにつきましては、今後解決する、解消するように、東京都には強く申し入れしていきたいと、このように考えております。

林会長 : よろしいでしょうか。ほかにございませんか。須永委員。

須永委員 : パンフレットの3・3・2号が南武線とオーバークロスする部分の構造についてなんですけれども、先ほど42メートルの幅をとる理由について説明がありましたけれども、側道を含めて42メートルということで、その側道の部分は、南武線とのクロスする部分はどのような構造になるのかというのが1点と、南武線を越す部分は、側道はないのか、あるのか。それと、昨日も質問で出たんですけれども、歩道を上の部分と下の部分、両側にとる必要があるのかどうか。上は、オーバークロスする部分は車道だけで、車道だけでもいいのではないかと。側道の方に歩道があるわけですから、歩行者はそちらを通るということで、両方に歩道をとる必要はないのではないかとという質問が出て、それに対する回答がよくわからなかったんですけれども、それについてお聞きしたい。

林会長 : お願いします。

事務局 : 今の点、原則論を申し上げますと、このように道路が上を鉄道と交差する、上を超える場合は、下には踏切はつきません。したがって、その側道の意味合いですけれども、歩行者並びに車のための側道が必要であると。踏切はございませんので、線路を超えるときは上に行くしかない。そうした場合に、自転車、歩行者がございまして、両方に結果的に歩道が必要になるというのが東京都の現在の示している1断面でございます。

林会長 : 澤田委員。

澤田委員 : 正確には、南武線のところだけは、42メートルではなくて、25メートルになると。細かい話で申しわけないんですが。

事務局 : さらに補足しますと、やはり沿線の近くにお住まいの住民の方々がどうしても、その歩行者用の踏切がほしいというような声が出るかもしれません。それについては、JRとの協議ということで、今の段階では、まだ、そこまで全く示すような条件がまだ整っていないので、原則論での話でございます。結果的に線路の真上は跨線橋だけになりますので、25メートルという施工にはなるかもしれませんが、都市計画上は通して、今の素案では42メートルというように線を引いております。

林会長 : ほかにございませんか。山下委員。

山下委員 : 道路の拡張に伴って、道路の周りの地域の用途指定というのは変わるんでしょうか。例えば商業地区指定が少し変わるとか、高さ規定とか、その辺、お聞かせいただきたいと思っております。

林会長 : 事務局、お願いします。

事務局 : 基本的に、これは当然幹線道路が整備されれば、沿道の用途ですかね。一般的に変わっていったのが多いということですので、ただ、やはり地域の皆さんの意見を聞きながら、例えば住環境をそのままにしておくのか、それとも、やはり沿道ですので、緩衝的な意味合いもありますので、そうしたら、堅固な防災上の建物にしていきたいというようなこともありますので、そういった場合には、見直しを考えていかなければいけないと。やはりこれは、今後の見直しするか、しないかというのは、1つの懸案事項になってくるのかなというふうに思っております。

山下委員 : それは、市のレベルの決定事項ですか、用途は。この場合は府中市が多いんですか。

林会長 : 事務局。

事務局 : ちょっと補足を含めて、都市計画道路の沿道につきましては、基本的には今課長申し上げたような理由がございますので、用途地域は現在住居専用地域ですが、甲州街道、あるいは日野バイパスと同様な用途地域の見直しというものが、原則的には考えられません。ただ、これは築造が明らかになって完成する直前、もしくは完成後の見直しが通常でございますので、9年先とかになりますので、ちょっと今の段階では、具体的にどんな用途が適正かどうかということについては、議論は差し控えたいと思います。

それと、用途地域の決定は、東京都になります。その際は、市の方で素案をつくり、それを東京都へ提出するという手順になって、その後、東京都が広域的な部分を見る中で、用途地域の案をつくり、決定になります。当然都市計画審議会には意見照会という形、あるいは市の案を提出する際には、都市計画審議会にお諮りするという手続は法定でございます。

林会長 : ほかにございませんか。

(「なし」の声あり)

林会長 : なければ、質疑を打ち切ります。

それでは、「都市計画道路国立3・3・2号線及び府中3・2・2の2号線の事業計画と東京都の取組みについて」、報告を終わります。

さて、議題につきましては、以上でございます。その他都市計画に関しまして、何かございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

林会長 : それでは、議事はすべて終了いたしましたので、これもちまして、第18回国立市都市計画審議会を閉会いたします。

本日は、ご苦労さまでした。

——了——