

# 小平市土地利用審議会議事要録

(平成20年度第2回)

日時：平成20年6月9日(月)

午後2時より

場所：小平市役所5階、504会議室

事務局：都市開発部まちづくり課開発指導係

(開会)

会 長

ただ今より、平成20年度第2回の小平市土地利用審議会を開催いたします。審議会は公開です。傍聴申し込みは8名でございますので、全員の方に入っております。

(傍聴人入室)

皆様に申し上げます。会議中は発言ができません。写真撮影もできません。また、携帯電話機はマナーモードにしてください。配付した資料は、退室の際は置いていっていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議題の1件目、「大規模開発事業」の経過報告について、事務局より説明をお願いいたします。

事 務 局

天神町一丁目の大規模開発事業の経過報告をいたします。

事業主は、株式会社長谷工コーポレーション外2社でございます。

平成20年度、第1回の土地利用審議会を5月19日の月曜に開催いたしましたが、それ以降の経過についてご説明いたします。

前回の審議会から3週間経過しておりますが、さほど進展はございません。計画地盤高が問題になっており、4つのブロックの地盤を各10cm下げること、概ね了解を得ているとのことでございます。

また、北側のブロックに関しては話し合いが続いており、6月8日に行われたことですが、詳細はこれから報告を受ける予定でございます。

今後、建物形状について最終段階の説明が行われ、確認書の締結、工事協定書の締結、開発行為の許可申請、建築の確認申請と手続が進んでいくものと思われま。

なお、事業区域の周辺に幟、垂れ幕、旗等が設置されていますが、確認書を締結した後に、反対の幟等は撤去されることとなります。

工期につきましては、平成20年9月末から平成21年10月末の予定でございます。

以上でございます。

会 長

ありがとうございました。この件について、質問があればお受けしますが、特にはございませんか。

(質問なし)

それでは、次に「土地利用構想変更の届出について」の審議を始めます。最初に、事務局より説明をしていただきたいと思っております。

事 務 局

今回の諮問案件であります「野村不動産株式会社」から提出されました「土地利用構想変更の届出について」ご説明いたします。

当初の「土地利用構想届出」は、平成20年3月24日に受理し、平成20

年4月5日に住民説明会を行いました。その後、周辺住民の意見を反映するため、事業主が計画の変更をいたしました。

「土地利用構想変更届出」は、平成20年4月18日に受理し、4月24日から5月14日まで縦覧し、意見書の締切日は5月21日でございます。

資料2-1、案内図に用途地域を色分けした周辺の状況図をご覧ください。当該地の南側に接道している都道の主要地方道第132号線、小川山・田無線の道路端から20mまでは、建ぺい率60%、容積率200%、準防火地域、絶対高さ制限25mの第1種中高層住居専用地域でございます。

また、道路端から20m以北の大部分の区域では、建ぺい率40%、容積率80%、防火地域の指定はなく、絶対高さ制限10mの第1種低層住居専用地域でございます。

周辺の都市計画施設でございますが、都市計画道路・都市計画公園は特にございません。当該地の東部には、小平市道第D-84号線（以下「花小通り」と云う。）を挟んで、小平市立花小金井小学校、北部は東京都多摩小平保健所がございます。南西部には花小金井第1公園、2,865㎡が隣接しており、市の借地公園となっております。北西部は生産緑地で約6,234㎡を指定してございます。

資料2-2「土地利用構想変更届出書」の写しでございます。

事業主は「野村不動産株式会社」、設計者は「武本測量株式会社」でございます。

届出された構想の内容でございますが、土地利用計画図をご覧ください。当初の構想につきましては、変更前の土地利用計画図をご覧ください。右下に変更前と記載してあります。周囲を黄色の線で囲んである図面でございます。

事業面積は約43,798㎡、予定区画数254区画で住宅戸数254戸とする計画でございます。なお、マンション建設は予定されておられません。

事業区域東側の花小通りは認定幅員5.5mから7.25mでございます。計画では、東側から歩道2m、車道6m、歩道2mにする予定でございます。

当初計画に対する住民説明会につきましては、平成20年4月5日土曜午前10時30分から花小金井南公民館で開催され、約120名の出席がございました。主に、西東京市の北芝久保町クラブ自治会の方が多数出席したとのことでございます。

事業主から土地利用構想の全体の説明が行われた後、質疑応答になり、午後12時20分に閉会となりました。

主な要望を集約いたしますと、大雨が降ると、西東京市芝久保町に冠水するところがあり、事業区域内の雨水処理をきちんとすること。

小平市道第D-84号線、花小通りの車道幅員は現況のままとし、西側に歩

道を設置し、通過交通を増加させないこと。

事業区域内の雨水について、敷地内処理をして、西側に雨水を流入させないようにしてほしい。

事業区域の車の出入り口を都道から行うこと。

西側の接続道路は、交差点が危険となることから、歩行者等の専用通路としてほしい。

都道及び花小通りに接する宅地は、各道路からの出入りとなることから、事業区域の新設道路から出入りすること。

公園の配置に配慮すること。

西側と事業区域の歩行者の動線を確保してほしい。

花小通りは、既存の車道幅員を確保し、西側に歩道を設けること。その先に擁壁を設置すること等の意見がございました。

資料2-5は、土地利用構想を公告・縦覧し、周辺住民からの意見書が提出され、平成20年5月2日、条例に基づき事業主から市長に提出された見解書でございます。

意見書につきましては、全部で9件ございまして、主な意見といたしましては、開発区域内の雨水排水処理及び既存擁壁の存置に関すること。

西側へ抜ける道路を車両通行禁止にして、歩行者専用道路にすること。

花小通りの車道を拡幅せず、現況のままの車道とし、西側に歩道2mを設置すること。

通過交通抑制のため、車両規制標識等の設置に関すること。

花小通りの一方通行を解除し、相互通行にすること。

都道132号線の歩道を幅員2mに拡幅すること。

敷地内既存樹木の保存と移植に関すること。

開発事業に伴う騒音・振動・排気ガスの増加の不安に関すること。

以上が主な意見でございます。

また、意見書に対する事業主の主な見解といたしましては、開発区域内の雨水については、宅地及び道路内にて浸透させ、オーバー分に関しては公園内に雨水浸透施設を設けて浸透させます。

花小通りの車道は現状のままとし、開発区域内に2mの歩道を設けます。

花小通りからの車の出入りは1カ所とし、その他は歩行者のみの通路とします。

花小金井駅に抜ける道は、歩行者専用とします。

以上が主な見解でございます。

次に、変更の構想につきまして、変更後の土地利用計画図をご覧ください。右下に変更後と記載してあります。周囲は赤色の線で囲んである図面ござい

ます。

事業面積が約43,795㎡、予定区画数255区画、当初の計画より1区画増でございます。

宅地面積は約30,825㎡、道路面積は約10,320㎡、提供公園の面積は約2,651㎡で、事業面積の6.05%でございます。

事業区域の東側の花小通りは、東側から歩道1.5mから2m、車道4mから4.5m、歩道2mの計画でございます。

なお、当初の構想では、車道が6mでしたが、変更の構想では現況の道路幅員4mから4.5mとなっております。

車道の出入り口は、南側都道1カ所と東側市道の2カ所、北部については、一方通行が始まる手前のところでございます。都道の幅員は8m、市道の幅員は6mでございます。

事業区域内の新設道路が変更になっており、メインの道路幅員は6m、小区間の区画道路につきましては5mでございます。

歩行者専用の道路は3カ所ありまして、東側の市道に2カ所、4mと6mでございます。事業区域の西部にも1カ所、4mがございます。

また、緑道との接続が北西部に1カ所ありまして、幅員2mでございます。

提供公園1は下水道施設の上部に、提供公園2は北部に、それぞれ道路に2面接することとなります。

事業区域東側における南側の歩行者専用道路から、北側の宅地につきましては、当初の構想では宅地外への出入り口が花小通りになっておりましたが、変更では開発区域内の新設道路が宅地への出入り口となっております。

第2回目の住民説明会につきましては、平成20年5月3日土曜日午前10時30分から正午まで、花小金井南公民館で開催され、約100名の出席がございました。

主な要望を集約いたしますと、一つ、土留めブロックの上に何段かブロックを積んで、水が出ないようにしてほしい。

一つ、雨水処理は、市の基準では1時間当たり60ミリの対応だが、150ミリ前後で考えてくれるのか。

一つ、花小通りの一方通行へ出てくれれば交通量が減るのに、相互通行部分へ接続させたのでは交通量は変わらない。

一つ、都道の1.5mの歩道を2mにするとのことですが、更に1m拡張してほしい。

一つ、区域の西側を車が通れるようになると、事故が増えるのではないかと懸念されるといった意見がございました。

資料2-7は、土地利用構想変更の意見書に対する見解書でございます。

周辺住民から提出された意見書は5件ございます。主な意見といたしましては、一つ、道路雨水のオーバーフロー分は公園内に浸透施設を造り、処理をしてほしい。

一つ、花小通りへの接続位置は、区域の一番北側に変更してほしい。

一つ、都道の歩道を更に50cm拡幅してほしい。

一つ、グラウンドの出入り口に使用していた道路を市道として整備し、青梅街道からの6mの市道と接続してほしい。

以上が主な意見でございます。

また、意見書に対する事業主の主な見解といたしましては、事業区域内の雨水対策として、道路雨水のオーバーフロー分の浸透施設、重量ブロック等による雨水流出防止施設、市道の接道部に横断的に雨水排水施設を設置するよう市と協議します。

花小通りの北側道路の位置については、道路管理者である市の指導に従います。

花小通りは開発区域外となり、蛇行道路にすることなどの大幅な修正は考えていませんが、車止めの設置等の対策は検討します。

都道歩道の更なる拡幅については、これ以上の道路負担はできかねます。

グラウンド出入り口に使用していた西側の道路は、歩行者専用道路として市に寄付する予定です。

交通規制については、住民の要望事項として警察へ伝えます。

以上が主な見解でございます。

以上で、「土地利用構想変更届出」の説明を終わらせていただきます。

会 長

ありがとうございました。

一通り読んだだけでは理解しにくいところもあると思いますので、一つ一つ丁寧にやっていきたいと思っております。まず、全体像について質問がありましたらお願いいたしますが、その前に、第1回の住民説明会の後に変更届が出てきましたが、説明会と変更届との関係を少し説明していただけますか。

事 務 局

4月5日に第1回目の説明会がありましたが、そこで120名の地域の住民の出席をいただきまして、主な意見としては開発区域からの雨水対策をどうするかということ。もう一つは、花小通りの通過交通と安全対策についてどうするかということがありました。それから、新設道路と花小通りとの接続の問題ということで、3つの問題がありました。

雨水につきましては、計画地の地盤形状が西側から東側にかけて低くなっており、東側には高さ1.5mから2mほどの擁壁があります。2年か3年位前に東側の住宅地内では集中豪雨時に約70cm冠水をしたところがあって、車が2、3台壊れてしまったというようなことがありました。今まではグラウン

ドの中で雨水が浸透していましたが、開発されると、その雨水が全部高い方から低い方へ流れてくるだろうというご心配がありました。

もう一つ、道路の安全対策といたしましては、花小通りは南側の都道から新青梅街道まで抜けられる道路になっていることで、通過交通が相当多いという話がありました。ここにつきましては、道路舗装等が若干痛んでいること、通過する運転者のマナーが悪いということで、速いスピードで走行するため危険があるということから、当初、6 mの車道を計画していたのですが、そうしますと、通過交通が更に増えるだろうということがございまして、この車道は現状のままにしておいてくださいという要望が地域の方から多く寄せられておりました。

また、車の速度を抑えるような交通規制とか、それから物理的なハンプとか、蛇行させるというようなことで通過交通を抑えてほしいという要望がありました。

西側道路に関して、当該区域以外の子供たちは小平市立第五小学校の通学区域になっておりまして、車などが出入りしますと、交差点の見通しが悪いため危険だろうということから、ここに車を通さないでくださいという意見が第1回目の説明会で地域の人たちからございました。

東側道路につきまして事業者としては、第1回の住民の意見を聴いて、この道路は現況のままにしますが、歩道を2 m設置して歩行者の安全の確保をします。接続する部分も当初2カ所であったが、1カ所に抑えております。公園等につきましても、平面図の配置の様に造りますが、これは今後の調整の中で決めていくということです。また、西側道路は将来は車道化していきたいという説明をしたということでございます。

それに対して第2回目の説明会の中で、ここは歩行者専用道路にしてほしい。現況の車道幅員にしてほしい。必ず通過交通を減らすような状態にしてください。それから接続する箇所を減らしてくださいと。なおかつ、歩行者の動線を確保してくださいという要望があって、計画の変更をしたということです。

会 長 大きく見ると3つということですね。接続道路のこと、雨水のこと、花小通りのこと、この3つですね。

事 務 局 当初計画では家が全部花小通り側に張りついておりまして、出入り口も全部花小通り側になっていました。そうしますと、新たな車の出入り等が発生しますので、花小通りの交通量が増えるということから、この出入り口も減らしてほしいという要望が出ております。変更案では、区域内の新設道路側に入出入り口を設け、小学校の前のところの一部分については、花小通りからの接続に計画変更しております。

会 長 そうすると、この時点で水の流れの件については、事業地内にそれに対応す

る施設を設けて解決しますという話になっている訳ですね。

事務局

当市の開発における雨水対策の基準としましては、時間当たり60ミリの降雨強度になっております。これは西東京市でも同じでございますので、本来の計画でいけば60ミリの対応でいいのですが、住民の方たちは、先ほど申しましたように、自然現象で冠水ということがあったとのことですので、事業者としては、それ以上の降雨強度に耐え得る施設を造っていききたいというお話がありました。方法といたしましては、雨水を地下に浸透させるということで、浸透井戸、俗に吸い込み槽ともいいますが、それを約60カ所設置する。それでも処理し切れない部分があるかもしれないので、この公園の中に雨水浸透施設を造っていききたいということで、概ね150ミリ程度の雨水を処理するような計画を作っていききたいという説明をしております。

会長

そういう結果を持って第2回が行われたということですか、第2回の中身はどの様になっているのでしょうか。

事務局

第2回目につきましては、図面で説明いたします。まず、雨水浸透施設の設置についての確認がありました。事業者としては、それは努力しますということと、浸透する工法としては、関東ローム層の下に歴層があるのですが、そこまで掘り下げて吸い込みを設ければ、目詰まりもなくて、吸い込みしやすいので、行政と調整をさせていただきますという条件の下で、その様な話をしております。

あと、花小通りの安全対策につきましては、本年度、小平市で道路の改修工事を今予定している路線でありまして、延長は青梅街道から南側の都道まで約500mあります。この部分については、舗装の打替え工事をするという計画になっております。これは行政の計画ですので、舗装が悪い部分をきれいにする内容となっております。事業者としてはこの事業に合わせ、都道と市道の接続部で道路が切り開きになっている部分を乗り入れに変更し、歩道を繋げることによって、通過車両の進入を抑制していくようなことも考えていきたいと説明をしております。

この道路は市が整備しますが、事業者が西側に2mの歩道を設けて、歩行者の安全を確保していきたいというような説明もしております。

また、花小通り側の接続3カ所の内の2カ所は、歩行者専用道路としていくという方向でございます。

会長

説明と同時に住民の方とは、そのような確認がなされたとのことですか。

事務局

それと、東側住民から、花小通りに1カ所道路を接続するのであれば、西側も車が抜けられ、三方に抜けた方が車の処理がスムーズになるだろうという意見が出ておりまして、車を通せるような道路に造ってほしいという意見が出てきております。



- 会 長 分かりました。
- 事務局 花小通りに係る住民の意見として、6 mの幅員にしてほしいこと。逆に片方の住民は現状のままにし、できるだけ車を通したくないという話が同時に出ているようで、説明会ではその時どうだったのでしょうか。
- 事務局 説明会の中では、大勢としては既存の道路幅員で処理をしていただきたいという声が多くございました。意見書につきましても、この道路幅員は現況のままに下さいということと、接続ももう少し多く下さいという意見が1件ございました。それ以外については、接続される道路を北側に下さいという意見書が多くございます。あと、接続も1カ所に下さいという意見書です。
- 会 長 花小通りの幅員4 mは、両側に歩道が2 mあって、車道として4 mという意味ですね。そうすると、2、4、2の方がいいと。加えて言えば、一方通行の方が基本的には車の量が少なくなっていだろうという考え方をするとということですか。
- 事務局 花小通りは区域の北寄りの部分から一方通行になっておりまして、この一方通行については解除をしてくれるなということがありました。また、南側は相互通行ですが、4 mから4.5 mの幅員ですので、相互通行するにはかなり危険が伴うので、難しいのかなと思っております。道路の使い方も南から北に向かう流れが多くございます。
- 会 長 要望としては、そういうことが多いということですね。
- 事務局 1件ですが、ここを相互通行にしてほしいという意見もございました。
- 会 長 仮に都道との関係で、一方通行的にしたときに、緊急車両などは特に問題ないのでしょうか。緊急車両は一方通行でも入っていきますよね。
- 事務局 緊急車両につきましては、緊急時は一方通行を無視して入りますので、特に問題ないのかなと思います。ただ、入るスペースに余裕があるかという物理的な話になるかと思います。
- 会 長 これ以外に何か皆さんの中にありますか。
- 委員 主に開発区域の外側から見てどうかというご意見が多いように思いますが、それ自体はそれで重要だと思いますが、開発区域内の住宅の配置ですとか、あるいは道路の対面なのか一方通行にすべきとか。そういうようなお話というのは、先ほど伺った花小通りに家が面しているか面していないかということ以外に、何かありましたでしょうか。
- 事務局 意見書の中では、開発区域全体に関する警察との話し合いでは、全体を速度規制とか、駐車場の規制や駐停車の規制というのをゾーンでかけていきたいというようなことが協議の段階ではあります。ゾーン規制をするのであれば東側住宅の区域も含めて、交通規制ができるといいですねという要望が出ており

ました。また、区域内につきましても、速度が落とせるような仕組みを作ってもらえるといい。ハンプとかシケインとかいうもので、通行の速度を落とすような仕組みがあるといいという意見もございました。

委員 車は通らない方がいいけれど、歩行者の動線は確保したいというのは、何か理由はあるのでしょうか。

事務局 開発区域の状況でございますが、近くに花小金井駅がございます。ここが現在の開発区域でございます。開発区域の南に西武新宿線が走っているということで、東西の動線は南側の都道で行く場合と、北側の青梅街道を通る場合の2種類の動線があります。しかしながら、真ん中を通る動線がありません。開発区域東側から花小金井駅まで5分から10分程度で行けますので、歩いて行かれる方は直線的に抜けると非常に便がよくなるということで、長銀グラウンドの時代から、ここを通してくださいという声が開発区域東側の住民からあったと聞いております。そういう意味で、この動線を確保してほしいということだと思います。

委員 それは、主に歩行者というお話ですか。車も同様なことは言えないということなのでしょうか。

事務局 車につきましては、交通量を減らしたいということがありますし、ここの交通量は多くなってほしくない。また、花小金井駅に向かう大きな通りですが、歩道が広くて変則的な交差点になっているので、ここ（都市計画道路3・4・16号線という。）が危険ではないかなということ。また、西側交差点の道路幅員も南側が2mで北側は6m、西側が4mの交差点になっておりまして、南側の2mの道路から自転車や歩行者が進入してくる時に、見通しが悪くて危ないという話がありましたものですから、西側住民は通してくれるなという意見がありました。

一部では、ここは防災上どうしても緊急車両が通るようなことを考えるべき、という意見も出ております。

事務局 ここに車を通してほしいという方は、青梅街道まで6mの市道になりますから、北への動線で車が抜けられるような工夫をしながら、車を通せるような道路にしてほしいという要望が出てきた。車が通るといのは、何らかの心理的な、あるいは具体的な規制をして、この様な動線を確保してほしいという、そういう趣旨です。

委員 今までの経緯からすると、当初の案だと、そういう車の心配があるので、車が通れないところを幾つか造ってほしいということで、それは事業者さんと周辺の方たちのすり合わせができて、変更後のものになっているということですね。今のところ事業者さんとしては、歩行者が通れるようにして車は外へ回すということで、納得されているということですね。

それで両者が納得されれば、それでいいのか、まちづくりとしてどうなのかという話と、多少違う観点も必要という気がするのの一つと。自転車をどう考えるかで交通事故とかという話が係わってくるような気がしますね。自転車は歩行者と一緒に多分通るでしょうから、そうなったときに横切るときに、道路と交わっているところはどうかというような話は、これで事業を終えたときには信号を設置するとか、何かそういう話も含めて考えていかないと危ないような気がしました。

事務局 今回の話に関わりますが、この動線を確保してほしいというのは、後から来た意見です。後から来た意見と申しますのは、第1回目の住民説明会を受けて、この内容に変更した訳でして、変更案が出た後に、当初は通る予定だった道路が通らなくなった。通らなくなったのであれば、通してほしいという意見が出てきた。そういう時間的な経過がございますので、両方の案が出てきてこうなったのではなくて、片方の案が出てきて直した結果、反対の案が出てきたという、そういう時系列的な経過がございます。

会長 真ん中の公園のところ、車が通らない方がいいという意見の方が多く訳ですが、説明会とか皆さんの意見を聞いた中でこちらへきた訳ですね。

事務局 2回目の変更に対する意見書は、変更後の設計が歩行者専用の道路になっているということですので、反対に車を通せという2つの意見が出てきてしまっているというのがございます。それは扱いとして中々難しい扱いになるかと思っております。

会長 ただ、人だけが通るとするのはそこしかない訳ですよ。他のところは、車はどうにでも回り方によっては回れる訳ですから、その判断ですね。敷地全体の中で、人だけが通れる道があってもいいのではないかという意見が当然ある訳でしょうから、そういう意見に対して、そういうものをつくるという話と、いや、何はともあれ通せという考え方と二種類あるだろうと思いますが、車は自分で動く訳ですから、少し回り道しても動けるという判断もあるし、真っすぐ行くのが車だという判断もあります。

委員 花小通りと接続するところは、入り口にもなるのですか。

事務局 接続箇所から一方通行が始まりますので、出入り口になります。

委員 そうすると、駅へ抜けるのにその敷地内に車を入れてきて通っていくという可能性もないことはない。そこが歩行者専用だとしても下へは抜けられるのですね。

事務局 行けます。

委員 抜け道になる可能性はある訳ですね。ここが渋滞しているときに、中に入ってきて抜けていくことも考えられる。

事務局 それは可能です。

委員 3カ所で接続するのですか。

事務局 車が通れるのは南と東で2カ所。歩行者専用道路は西側が1カ所で、東側が2カ所で合計3カ所、あとは緑道、ここに昔の用水路の跡地がありまして、人は通れる状態になっておりますので、フットパス的にここに緑道を設けているということがございます。

委員 入ってきて抜け道になるということになると、新住民の方々の安全というのは、どうなるのかなというのが気にはなります。

事務局 それは、どこの住宅地でもありますので、そこまで規制すると結局緊急車両、その他の面でもおかしなことになると思います。

委員 西側への出口を歩行者専用にしてしまうと完全に塞がるので、どうなのかと、素人考えで思っただけですが。

事務局 車にしてみれば閉鎖された空間になります。

委員 商店会からの要望というのが出ていますが、それは西側道路を6mにしてくださいという話ですか。

事務局 その通りです。車が通れるようにしてほしいという要望でございます。

事務局 商店会は直接の意見書を出す範囲からは外れています。ですから要望書という形で参考として添付させていただきました。

会長 この様な道路の設定の仕方というのは、市の中に道路の計画をきちんと見る課とかあるのですか。また、管理は最終的には警察へ行く訳ですか。

事務局 交通の管理は警察がしますが、この道路自体の管理は小平市が管理することになります。

会長 そういう人たちの議論というか、検証というか、いわゆる道路の専門の方というのは当然おられるでしょうが、その人たちから見ての道路計画のチェックというのは、どの様にされているのでしょうか。

事務局 現在は、土地利用構想の段階でございまして、次の事前協議の段階になってきますと、各担当レベルで窓口協議等をいたします。その時点で道路の形状等について調整することができます。今現在の段階では変更が可能な時点ですので、この様な計画があることを条例の趣旨に基づいて周辺住民の方に説明をしているという段階でございます。したがって、将来管理者との協議、固まった段階での話はしておりません。

会長 ここにおられる方は、道路そのものについてはいわゆる専門家でもない訳でして、全体の考え方としては理解できるのですが、道路そのものをきちんと確認する作業、安全も含めて、その作業をしておかないと、ここで簡単にいいも悪いも言えるという話にはならないような気がします。例えば真ん中の公園のところは道路ができてしまうと、全くないとは言わないですね。安全上とか色々考えたときに、この道路は通しておいた方がいいとか。それと住民のご

意見があるでしょうから、もう少し吟味する時間があつた方がいいかなと思います。ここで我々が通しましようとか、いけませんと言うだけの要素が、図面上で見ているだけで決めていいものかという判断がありますけれど、どうなのでしょう。

事務局 今回の開発区域は、西側の4 m道路まで区域に含めております。ここを6 mに拡幅することは、用地買収か、寄付がないと6 mの道路になり得ないということがございます。また、幅員4 mの道路はどういう状態かといいますと、開発行為による建築基準法上の道路にするのであれば、最低幅員で4.5 m以上ないと道路として認められないことになっており、車道的な扱いはできないと思っております。

会長 将来に亘ってもできないと云うことですか。

事務局 将来、拡幅されれば道路ということでの考え方も出てくる可能性はありますが、今は構想の段階ですので分かりません。

会長 今回の段階では、あくまでも人の為であつて車は通れないということですか。  
事務局 通ってもいいのですが、開発行為をする場合、4.5 m以上は車を通す道路としておりますので、4.5 mに満たないと物理的に問題があると思えます。

会長 この様な問題は、例えば道路指定がされないとかではなく、帰属を受けるとしても、基準に合致していないものを車道としては、市も受けにくいということですね。受けにくいときはどうなるのですか。

事務局 車道にするのであれば、基準以上の幅員を確保するよう事業者に指導することになります。

会長 しかし、それがなされないで4 mであると、寄贈されないのですか。

事務局 寄贈された場合は、歩行者専用道路的なものとして扱います。

会長 今回の段階では、あくまで歩行者専用ということですね、拡幅されない限り。

事務局 そうということですか。

会長 そうしますと、この計画について車を通す、通さないという議論は次の段階にならざるを得ないということでしょうか。

もう一つは、将来という問題があります。仮に拡幅されて4.5 mが担保され、車も通れるという話になったときに、こういう計画にしておいていいのか、将来を見込んで道路を繋いでおくとか、何かやっておくかというような議論も必要ということですね。

事務局 交通問題で一番心配されているのは通過交通が増えると、生活上の危険が増えるということです。それをもう少し深く考えてみると、車が通り抜けるからという訳です。車は何も細かい道を通り抜けたくて通り抜ける訳でなく、大通りが混んでいるから通り抜ける訳です。ということは、幹線道路のように車が通過するための道路が整備されていない、或いは十分に整備されていないた

めに、渋滞が発生するということが大きな原因なのです。ですから、もし将来、そういう道路が整備され、通過交通は通過交通用の道路を通れば、わざわざ中に入ってくることはなく、例え通り抜け可能な道路区域になっていても、それほど大きな心配はない訳です。

つまり、例えば小川町一丁目で大きな土地区画整理事業をやっていますが、その中では生活道路も幹線道路も全部通り抜けを前提にして造っています。ですから、きちんと道路を整備しておけば、そういう区画道路なり生活道路についても通り抜けを前提としても特にまちづくりでは問題ないということです。そういうところから、これに基づいてみますと、今おっしゃったように、今は通すと増々入ってくる危険性があります。でも将来、その様に整備がされてきた暁には、車が通れても通り抜けはそんなに数は見込めないというように踏めば、将来、車道として整備すべき道路として。現在はこの状態では人だけの道路ですが、そういう整備が進めば、車も通れるような道路にしていきますよという方向もあるのではないかと思います。

細かな通り抜け、ここの部分についてどうしようかというお話は勿論ですが、本計画地の様に駅から至近の距離にある住宅地について、どういう整備をすればいいのか、こちらの変更案ですと、比較的この中で全部まとまっている街区になる訳です。この様な整備がいいのか、或いはもう少しオープンな感じの方がいいのかというところは、大きな方針の分かれ道になるのかなという様に思います。

会 長 花小通りから入って、車を通すか通さないといったときには、本来はそこも車という話も出てきてしまうかもしれない訳でしょう。仮に一直線に通せばという話ですが。

事 務 局 地域の人たちが合意をして、こちら側も同意すれば可能かと思いますが、今現在の話では止めてくれと云われております。

会 長 止めてくれと言っている訳ですか。出たり入ったりしてくれるなということですね。道路や公園を造るのは、新住民だけのために造る訳ではないのですよね。

委 員 勿論市民全体のために道路や公園を提供していただくという話なので、そういう観点からすれば、できるだけオープンにした方がまちづくりの趣旨には合うのだらうという気はします。ただ、それが直ちに車を通すかどうかという話とは直結はしないと思います。ぱっと見の印象としては、何か先ほどおっしゃったとおり、クローズな感じが公園まで含めてします。公園を折角提供していただいて、市民の皆さんの生活環境に資するという意味では、公園等についてのアクセスが周りの方からしやすい方がまちづくりの趣旨には合うのではないかという気はします。

- 委員 それは位置の問題ですか。結構オープンで使いやすいと思います。田無側の人からも使いやすいし、車で行って駐車場を造るような公園ではないですから。そういう意味では使いやすいし、こちら側からも入りやすい。歩行者は、駅に抜けるのも公園の中を抜けて通れば、それなりに確保できるかなど。場所としては、結構よさそうな感じはします。
- 事務局 それから、区域の下側に花一公園というのがありますが、借地の公園だから通路を接続しないということですか。
- 事務局 これは難しいです。市全体としての借地公園は何カ所かありますが、今までの傾向では借地公園の取得はできなかったという状況があります。それは地権者の意向で買えなかったということと、市もそこまで決定しておりませんでした。仮に、花一公園への通路を造りますと、将来の取得を決定した様な話になるということがございまして、通路を造らないということでございます。
- 委員 断面的に見ると、この敷地が高いですね。それはその状態を残して、例えば、公園と花小通りとの間のアクセス部分については、スロープになるのでしょうか。
- 事務局 基本的には福祉のまちづくり条例に基づいた、勾配が5%以下という、そのものに段差がないものを使っていくように指示をしていきたいと思っております。
- 事務局 当初計画ではひな壇式に西の高い部分から東に少しずつ下げていくという計画でした。計画変更でも少し擁壁的なものを残すというか、高さを残して整備するという話でした。
- 事務局 東側宅地の花小通りに面した部分については、60cm程度の段差をつけて宅地地盤を造ると伺っております。東西の段差が全体で概ね1.5mあります。そうすると、90cm程度は敷地内で処理できるのではないかと思います。雛壇式にするのかは不明でして、何らかの形で西から東に下っていくものと思います。
- 会長 もう一度確認しますが、車が出ていくのは南側と北側の2カ所ということですね。
- 事務局 そうです。南側が都道で幅員8m、北側は市道で幅員6mです。
- 会長 将来、西側へ行くのが車道としての基準を満たす可能性というのは、かなり高いのでしょうか。
- 事務局 西側通路の両側は生産緑地になっております。農地ですので相続等が発生した場合、どの様な扱いをするかも不明ですが、通常ですと宅地開発が発生する可能性はあります。車道としての可能性は相続等が発生した時点では考えられるという程度です。
- 会長 感覚的には、東、西、南へ車が抜ける方がいいような気はします。ただ、西

側への道路を接続するか、しないかは別な話です。車というのは余り横暴に走るものではないと思っていますから、住宅地内を自在に通行していくことは、車では本当はない。車というのは、実は人を大事にしながら、避けながら通行していかなければいけない。特にこの様な場所は幹線道路ではありませんからね。そうすると、余り直に繋いでいく道路が果たしていいのかという疑問はありますが、あくまで人が通過していく道路として公園内を通過して行くというスタイルは、かなりよくなったのではないかなという気もします。ただ、道路全体から見ると三方向に抜けるぐらいはあった方がいいだろうなという気もします。道路を専門的な見地で検証する作業は、あるのではないのでしょうかね。

委員 事業者は消防と警察の協議はしているのですか。  
事務局 警察とは事前に協議をしていますが、消防についてはまだ報告は受けておりません。

委員 何れにしても協議はしますね。そこでは、防災上の観点からいいか悪いかという話は出てくるでしょうから。

会長 警察としては防犯上とか、そういう安全上問題ないという話があるのかどうかとか、消防は防災上ですよ。

事務局 消防につきましては、緊急時は一方通行を反対に入ってくることもあります。また、西側から入れるようであれば、構造上は車止め等を可動式のものにすれば出入りも問題ないものと思います。

会長 防災上は、警察でも消防でも無理しても入ってきますが、それはそれでいいと。しかし、日常的な交通、道路としての機能、こういうときには二方向に抜ける方がいいとか、三方向に抜ける方がいいとか、そういう観点があるのではないのでしょうか。

事務局 確かに三方向に抜けた方が二方向よりはいいと思いますが、この場合がそうですと言えないですが、警察とはそこまでの協議は調整段階ということで、はっきりと云っていないところがあります。こういう市民の要望等が警察にも出しておりますので、警察としても考えられるところもあると思います。

会長 どうしたらいいですかね。いいよと、簡単に云う訳にもいかないという気もしますし。

委員 もっと総論的な話ですかね。

会長 総論から言えば、各関係者は当然道路に関しては色々な方が関係する訳です。防災上のこともあれば、生活としての道路もあれば、そういう観点から、もう一回確認をとるという作業は必要ではないかなという気はします。

委員 検証みたいなものはできないのですか。

事務局 実証実験の様なことですか。

会長 その道の人が集まって、これで問題ないなという話が一つどこかになれば



いけませんよね。それと同時に、使う側の生活者としてのこともあります。それは確かに真ん中に公園があっという計画もあれば、そんな公園よりも道路を繋いだ方がいいという人もいるのかもしれませんが。それを一概にこの単時間の中で決めるというのは、色々なものが足りないという感じがします。

同時に、道路行政そのものをここの審議会で決めることでもないですね。あくまでも助言ですから、審議会として云えることは総論の話として、防災上もしくは生活上、或いは交通安全上、そういうものをそれぞれの各部署で同時に検討するという作業。そういうことを確認し合う作業があると思いますし、各関係の人たちが集まること。それがすごく大事なような気がします。

例えば、個人で決めろというなら、それではこうしましょうと云ってやってしまうが、そういう問題でもありません。要は、その議論から言うと、この道路をこちらへ接続するかどうかということです。将来、接続できる様にしておくのか、或いは初めから接続しておいて、変更前の案にしておくのか、歩行者専用でいいかどうかという確認ですね。

事務局 道路の帰属を受ける道路管理者の立場としては、先ほど言った4.5m以上の道路でないと、道路としては受け入れませんということが出ておりますので、そういう意味では、車道化するのはこの区域の中では不可能ではないかなという判断はできます。

会長 それが強い拘束力を持っているとすれば、決定ですね。

事務局 これでいくと、北側が青梅街道、南側が都道の小川山・田無線で、ある程度の距離があります。この間で横の交通を、住宅がある中で車の交通を確保するということになる訳です。この様な形になると、このブロックについては横の通過交通の機能は要らない。むしろ住宅中の出入りの確保だけで、先ほど会長さんがおっしゃったような、そういったものでこのエリアはいいのかどうかという、その辺の判断を審議会としてはやっていただければいいのかなと。一つ一つについて、これは車を通す、人を通すとかという話では個別の問題になってきますので、そこまで審議会ではできないと思います。

委員 車は迂回すれば行けるという考え方もありますし、実際、青梅街道なり都道を時々走ることがありますが、そこで思うのは、小さな道から車が出てきて、大きな道へ入りますね。ずっと行くのではなく、少し行ったらまたすぐ曲がっていくという、要は青梅街道や都道自体が生活道路になってしまっていて、出入りが非常に多くなっています。結局は東西方向の交通がないものですから、そういうことまで含めて考えると、例えばもう1本東西の道があってもいいのではないかという議論はあっていいと思います。そういうことも含めて市は検討していただいた方がいいと思います。

先ほどから問題になっている、西の部分は4mしかないということがありま

すが、逆に云えば、残りの分を市が買収して確保すると云えば1本通る訳です。今、小平市内でも道路が真っすぐになっていない道路が沢山あると思いますが、そういうところを均すのはすごく大変だと思いますけれど、ここは1本通そうと思えば通すこともできる余地がある訳ですから、将来的に何らかの形で広がったら通せるというようなものを残しておいた方がいいような気がします。ただ、今の周囲の状況からすれば、そこに1本通すと車が増えて不安だという近隣の方のご意見は、それはそれで尊重しないといけないので、いつやるかという話は別と思いますが、将来的に繋げられるような余地を残しておくという考え方もあっていいのではないかなという気がします。

その様に考えたときには、現状では歩行者専用として整備するようなところも道路並みの幅員をあけておいていただくと云うことにすれば、将来的にやろうと思えばできますし、今のままでいいとなればそのままでもできます。その辺の将来的な余地を残しておくというのは、開発とはまた違う話になってしまいますが、こういう細長いところの開発を市がどう誘導するかというときには、そういう全体のことを考えて、ここは1本道路が欲しいというのがもしあるのであれば、それは強く出された方がいいと思います。

事務局 今回、歩行者専用道路として受けるが、将来の道路予定地であって、用地が確保されて6mの幅員が確保された段階で、車が通る道路にしていきますよという方針を持った方がいいということですよ。

委員 そういう可能性を残しておいた方が良くと思います。

事務局 あくまでも生活道路としての機能、つまり通り抜けの交通を確保するためではなくて、そこに住まう人たちの機能も確保するということですね。

委員 道路を蛇行させるとか、色々な案が出てきていますね。そういうのと組み合わせるといってお話ですけど、そこは両立できるとなったならば、そういうこともできるようにしておくという方が、まち全体にとってはいいのではないかと思います。

会長 今のことは小平市全体の道路網の話、視点をどこかにきちんと入れておかないといけないという話の一つあります。一方では、実際にここを使われて付近で生活する方にとってみると、そんな通過交通が来られてしまったら非常に困るという話は当然ある訳です。それをやめたいからこそ公園にして、車が通れない様にしたいのだという意見も当然あると思いますよ。住宅地全体を分断してしまうことが、果たしてまち全体にとってうまくいくのかどうかという問題は、都市計画などでやっていかなければいけないと云うことは、考え方としてはある訳です。しかしながら、それがこの様な道路としてうまくできるのかどうかとか、そう云った吟味がされない、この道路の問題はかなり難しい問題だろうと思います。単純に真っすぐ通せば道路っていいものではない訳で、繋

がっていけばいい訳です。住宅地を縦横断してでも行った方がいいのか、もう少し周辺をうまく捌ければいい訳で、特にここはスピードを出して行くところではないと思います。仮に進入してきても通過ができればいいという発想さえあれば、もっと緩やかな通過交通としての位置付も当然あるでしょうから。そうした時に審議会だけで簡単に決めることができないところもありますね。少なくとも小平市全体の道路の考え方もあるでしょうし、さっき言った防災とかその他いろいろ生活者との観点もあるだろうと思います。

ただ、ここでこの宅地全体のある種の方向性がつかない限り、前へ進めなくなってしまうですね。

事務局 今、西側の道路の扱いをどうするか、将来的な扱いをどうするかというところだと思いますが、生活道路ということになりますと、小平市の都市計画マスタープランについては、生活道路の位置づけとしては、歩行者と自動車の共存の中で歩行者を優先した区域内集散道路の整備を目指しますと謳っております。なお、新たな開発事業の発生に際しては、通過交通の進入抑制に配慮しながら、周辺道路とのネットワークの形成を誘導していきます。これが生活道路の位置づけとしておりますので、歩行者を優先にした道路と、通過交通の抑制ということを考えていかざるを得ないかと思っております。

会長 そういう視点に立てば、この案はいい案になってくる訳ですね。

事務局 全体の容量で接続箇所が3カ所なのか2カ所が適当なのか、もう一つぐらいはあった方がいいのかという、防災上ですね。そう云った専門家の意見だとかということも少し補完をしていくという感じですね。

会長 実際、4mあれば緊急車両は入れる訳ですから、防災上は問題ないのかなという気はしますけれども、今度はこの宅地から出ていく、あるいは入ってくる車の流れを、2カ所でいいのか3カ所にしておいた方がいいのか、そういう問題に絡んでくるのではないかと思います。それと、東側に3カ所接続されるうちの2カ所は歩行者専用だと思いますが、車用道路の位置はそれでいいのでしょうか。

事務局 この説明をしたときに、地域住民の方は、一方通行となっている位置になぜ接続できないのかという話が出てきました。意見書もここにしてほしいということが出てきております。市道が狭くなるところから北側が一方通行になっておりまして、ここから南側が交互通行ということですが、どちらがベストかということです。

会長 仮に、接続位置が変わるとどうなるのですか。途中から一方通行になるのでしょうか。

事務局 一方通行となっている位置に道路が接続されますと、出ていくのは北に向かうのみで、入ってくるのは東側の西武住宅内に道路がありますので、南側と

の二方向からになると思います。

会 長 安全こそ大事だと思いますが、安全や全体の道路網のことも含めて、どちらがベストなのか。住民の方がここにあっての方が使いやすいとか、使いにくいとかの話もあるでしょうけれど、そういう吟味をせざるを得ないのでしょうかね。

事 務 局 そうですね。花小通りの車道は4 mから4.5 mの交互通行となっていますので、行き来をするのは苦しい。もし、こちらに2トンダンプなどが来て、反対方向からも同様の車がきますと、多分すれ違うのは苦しくなってくるので、歩道に乗り上げて通る可能性があります。それは非常に好ましくない状態です。そうしますと、どちらかの方向に行くような流れの方が、交通管理者としては安全だという話は出てくると思います。

会 長 道路を使う生活者側から考えたとき、どうなのかという話がありますね。

事 務 局 歩行者が使う歩道に車が乗り上げる可能性が出てくることを考えると、それは好ましくはないと思います。

会 長 何れにしても、大きくは二方向に出ていくと云うことですね。

事 務 局 南へ行きたい人は敷地の中を通って行く。仮に、最北部に接続すると北へしか行けなくなる、中の人南へ行きたい場合には、この中を通って行くような動線が必要となります。現計画の位置に接続した場合には、南へ行く人も、こちら側の人はいく感じで行く動線も確保できます。

委 員 花小通りはクランクになっているところがあると思いますが、それは現状の道路を接続しようとしているところより北側のところになる訳ですか。

事 務 局 クランク部分というのは車道幅員が狭くなる場所です。

委 員 その部分は車が増えるかもしれないという、出入りをした車はそこを通るといことですね。最北端に接続すれば、そこは通らないだろうということになる訳でしょうか。

会 長 この件は、簡単にここで推測できないような状況が沢山あるでしょうから、道路管理者と使う側を含めて、再吟味するということをやらないといけないのでしょうかね、何か歯切れが悪い話をしていますけれど。ここで一概に、上へ持っていくなさい、下では駄目ですとか、下の方がいいよと簡単に言えないと思います。

事 務 局 色々なケースを想定して、それぞれの視点から検証していくことでしょう。

会 長 検証していただくというのが、重要ですね。

事 務 局 これは、この様な問題があっても無理だろうと云う話が出ると、結果として不適切と判断されます。

会 長 それが決定的なまずさなのか、克服できるまずさなのかという度合いもありますね、だから、それぞれの方が議論して納得していただいて、それぞれの立場で大丈夫かという線までいかない限りは、どちらが全体にとっていいのかと

ということの結論だけですから、出るような気がします。

委員 本当に直感的なことですが、よろしいですか。

西側を車が通過しないということであれば、東西方向の通過交通というのはとりあえずない訳ですね。計画を見てどちらも思うのは、花小通りというのが生活道路な訳ですが、開発区域の人は隣接しているにも係わらず、花小通りを使えないというような印象があります。1カ所を出て、そこからしか使えないということが気にはなっています。そういう意味では当初計画の花小通りに面した家がある方がオープンなのかなという気はしますし、今ある既存の道路に並行する形で、すぐ裏にもう1本同じ方向の道路があるという計画ですから、余りそういう形のものはないという、非常に感覚的な感想です。むしろ東西方向は全部花小通りに接続したいぐらいの方が一般的に見るものなのかなという気はします。ただ、勾配があるので、そういうことへの配慮なのかという気もしますけれど。全部接続すると、勾配を全部つけなければいけなくなってしまいますから、そういう意味で制約があったのだらうなどは思います。

会長 それと花小通りを混雑させたくないということでしょう。車をたくさん出し入れしてくれるというのが原則にある訳です。

委員 確かに西側より東側の方が地盤は低いですし、北より南の方が低く花小金井小学校の付近が一番低いと思いますが、水のことも含めて考えると、こういう案が出てくるといのはいたし方ないのかなという面もありますけれど、もう少し花小通りが使えてもいいのかなという気もします。非常に感覚的な話で申し訳ないですけれど。

委員 実際の花小通りは都道に出られるという意味では不便はないし、行政界でもあるからかなり様子は違うのでしょうかね。同じまちというか市ならば、交流とかいう議論があるのでしょうかけれども、中々ないのでしょうかね。

事務局 ごみの収集日から収集の仕方まで違いますし、生活が同じところもありますが、違うところが多いです。あとは二方向の道路になりますので防犯上逃げ道はありますが、住宅ですので余り好ましくないかもしれません。

委員 戸建て住宅で120㎡内外の開発をして、一定の数ができることに関して基本的には特に申し上げることではないことは、最初にも質問しましたが一致しており、あとは他とどう関わるようなまちにするかというところで、道路なり防災なり安全なりというところの専門の考えをもう少し入れた上で練っていただくということになるのでしょうか。

委員 以前の助言の中では、地区計画とか建築協定とかありましたが、事業者はどの様に考えているのでしょうか。

事務局 南側都道沿道の部分が60%、200%の建ぺい率と容積率であります。現計画では戸建の宅地になっているのですが、もしここが複数の宅地を取得さ

れてビルを造るという状態になると、北側の住民の方に日照的な影響がでると想定はできます。そういう意味では、建築協定よりも地区計画で規制をかけておかないと、その人たちの生活環境が不安定な状態になってしまうという考えはございます。それも踏まえて、地区計画をかけていきたいと思っております。事業者もそういう意味では協力をさせていただきそうな話でありますので、その様な方向でいきたいと思っております。

あと、環境形成的な地区計画もありますし、ブロック塀ではなくて生け垣を下さいというようなことを地区計画で決めることもできますので、工作物についても規制し、この環境が維持できるような地区計画を考えていきたいと思っております。

委員 80坪位の宅地ですと将来的に2分割や3分割にできるとか、そういう議論はきりが無いが、1種低層で120㎡ですと分割のしようが無いですね。ですから区画の問題はないとは思いますが、そういう地区計画を色々な意味で定めればそれはよしと思えます。まちという意味でいくと町会とはどうなるのでしょうか。この辺の町内会とか町会とか、割と小平市は新しく開発されたところでは、まめにやっていない感じがします。

事務局 自治会の組織率は市域全体では50%位です。  
委員 それは開発事業者任せにしまって、後々、きちんと作ってくださればいいけれど、そうでないとすると、そういうところに物申すべきだろうと思えます。例えば、よくあるのは販売事務所をそのまま集会施設などにし、町内会を組織して、そういうところがそれを守り、環境を守っていくというようなやり方をされているところは多いと思えますが、そこまで事業者の方には考えていただいた方がよろしいのではないですか。

会長 建物はどの様になるのですか。この事業者が建築するのでしょうか。

事務局 事業者は野村不動産ですので、自社で建築まで行って販売したいと伺っております。

会長 いわゆる建て売りですか。

事務局 その様に伺っております。

会長 それであればあるほど、逆に今おっしゃったようなことが、大変でしょうができると言えばできますね。

事務局 地域コミュニティをどうするかという、そういう仕組みを考えてくれということでしょうか。

会長 約250戸あると中々統一できないかもしれませんね。マンションでよくやるのは、初め何も無いところに自分たちで協力しながら作っていくという方法を取っていますね。こういう地域だから全部が全部一遍にという訳にいかないでしょうから、例えば10軒ずつぐらいがその様なシステムを作れて、共同体

的な組織になれば良いと思います。また、建物の配置でもそうですが、少しズレただけで太陽が入る入らない話しは結構あります。窓が隣のどこを向いたとか向かないとかと、ここは南北に切られているから、後ろを見るとそういう問題が出てきます。ですから、本当はその様なことも含めて、ソフトの面を含めて地域協定になってくれるといいという気はします。

できたものを買いくる訳でしょうから、そう簡単にはいかないと思いますけれど。

委員 だからこそ、分譲マンションなどは管理規約があって、それを承認してくださいということで売ります。ただ、全ての中身を承知しないで、印鑑は横を向いて押すようなものですから、中身が理解されないケースが多いですけれども、この場合は建て売りで、今のお見合いにならないように日影をできるだけ考慮し、建て売りだからむしろできると思います。そういう場合にも、やはり管理協定に町内として将来役員の選出や負担金など、色々なことができるのではないですか。そういうことを強力にお願いをした方がいいと思います。要するに、条件を承認して買ってくださいという話だから、その条件さえいいものがあれば下地はできる訳です。あとは住んだ皆さんの自主的な活動です。

会長 生け垣などは、仮に造るという前提があれば、この地域はこういう生け垣にしましょうとか、隣はこういう生け垣にしましょうと云うだけで随分違います。ある種の共同意識もできると思うし、何か決めたとすれば、全体のまちづくりとしての景観もうまくいくと思います。これからは、ただ単純に建物を売って終わりというのではなく、このまち全体を造っていくことを事業者がきちんとやってくれる姿勢が大事で、その姿勢があればあるほど愛着が出てくる。お互いに愛着が出ますから、開発行為も含め雨水についても、業者任せではなく自分たちで処理するという方法もあるだろうし、今後、そういうコミュニティを作っていく手掛りとしての環境ソフト、それが植栽かもしれないし、掲示板かもしれないし、街灯の光かもしれないし、そういうことを踏まえてまちづくりをする姿勢が欲しいなということです。

他に何か質問等ありますか。

委員 条例の手續としては色々な意見が出てきていて、それをこの場で審議していますが、非常に多岐に亘っていて、警察や消防などと協議することも含めて非常に貴重だし大事にしなければいけないと思いますが、例えば、市の内部とか関係の行政機関の中で、意見の情報共有などが図られているのでしょうか。仮にないのであれば、そういうことも含めてされた方がいいと思います。

特に、この意見書にお返事をするというようなシステムはない訳ですから、出された方にとっては、出したけれどどうなったのということになるでしょうし、市には云いましたよねということも含めてあると思うので、そういう意見

を皆で共有できていい方向に持っていける様な仕組みがあった方がいいと思いますが、いかがでしょう。

事務局 市内部では、見解書が出されたときには関係各課に情報提供をしております。今後の計画の中で意見書、見解書がどの様に反映されるかということにつきましては、次の事前協議申請を出した段階で図面等により確認をする。そこで反映されてくると判断をしております。ですから、その事前協議申請の中でも事業計画に係る説明会等がございますので、そこで事業者が周辺住民の方に説明等をし、これに反映しましたという結果になると思っております。

委員 住民の方としては、その都度、云っていくということに基本的にはなるということですね。反映されていれば反映されていたで、いいでしょうし、反映されていなければ、またその段階で意見を出すという仕組みになっているということですね。

事務局 我々は限られた条例の権限の中で動いておりますので、超えた分については地域住民の意見ということでの取り扱いで、強制力がない話ですから、それは事業者と地域住民の話し合いの中で決まっていくというローカルルール的なものを作っていただくことが一番いいのかと思っております。条例で決められた部分については、我々はそれを守るように事業者に指導、助言をしていきたいと思っております。

会長 私的なメモですが、少しまとめておきました。足りない部分がありますので補足します。

土地利用構想変更届出に関する助言についてです。1番目は、周辺住民の意見を聴くとともに、十分話し合いを行い、紛争が生じた場合には事業主の責任において誠意を持って解決すること。これは当たり前のことです。

2番目に、事業区域内は下水道の分流地域であることから、計画雨水量の全量について雨水浸透させるとともに、小平市道D-84号線に雨水が流入しないように配慮すること。これは先ほどその様にすることによって動くのだろうと思います。

3番目に、小平市都市計画マスタープランにおける花小金井周辺地域の地域テーマとして、「緑・花とにぎわいの創出」が掲げられており、事業区域は約4.4haのグラウンド跡地でもあることから、できる限り緑地の確保及び緑化に努めること。これはあくまで地割の話ですから、この上に住宅が建って、その地域が緑化をどうするかということによって、随分違うと思えます。ですから、緑化のことは事業主の方に、少なくとも初期に打つ手は打っておいてほしいということでございます。

4番目は、将来に亘って良好で魅力的な住環境を確保するために、地区計画、緑地協定などの措置を考慮すること。これは先ほど意見が出ておりましたが、



地区計画を細かく意欲的に決めていただきたい。色々な項目があると思います。例えば、色彩計画も色々あるだろうと思いますし、植栽の計画もあるだろうし、屋根の形などもあるのかもしれませんが。少なくともそういうことも含めて、良好な環境を造ることによって、そこに住む方が精神的にも或いは財産的にも豊かなものになるはずなので、約250戸を一遍に造るということは膨大な事業だし、ある意味、都市計画や地区計画をかけることで、様々なところを改装するよりもずっと意味のあることです。ゼロから出発する訳ですから、色々な手を打っていただければと思います。そういう意味のプランを作っていただきたい、住む方というのは実際に見に来て買っていきますので、それを予測しながら、事業主もしくは市の関係各位、色々な人たちが知恵を絞ってやっていただきたいと思います。

5番目に、開発行為、建築工事に関して、工事車両などの交通安全対策と騒音、振動、粉じんなどの環境対策に十分配慮すること。これは当然と言えば当然の話で、もしここで事故など起こすと、もっと大変になってきますから、そういうことのないようにしていただきたい。

順序としてはこの前かとも思いますが、6番目として、先ほどの道路の計画については、関係各署の検証をしていただき、それと住民の方に参加していただくということを含めて安全、なおかつ、将来に亘っての道路計画として、できる限りのことは知恵を絞っていただきたい。将来、どこまで見通すのか、本当にできるかと言われると中々難しいかもしれませんが、今の時点で考えられる少なくとも近い将来について、皆さんで議論していただいて、この道路計画を確定していただきたいと思います。

概ね以上でございますが、この様なことでこの助言についてまとめていきたいと思いますが、どうでしょうか。

委  
会  
委  
員  
長  
員  
長  
委  
員  
長

地域コミュニティの話は、入れてほしいです。

もう少しコミュニティを入れた方がいいですか。

違う種類の話、ソフトの話など。

7番目ですね。4番目の次でもいいかもしれません。環境計画のハードの面とソフトの面を整理、検討していただいて、ハード面だけではなくソフトの面も含めて計画の対象にしていただきたいと、そういうことです。

以上ですが、何かご意見あれば伺います。

ご意見がなければ、本日の審議会は閉会いたしたいと思います。どうもありがとうございました。

(閉会)