

東久留米市都市計画マスタープラン 中間見直し市民検討委員会(第6回)
議事録(要点記録)

1 開催日時

日時:平成22年12月15日(水) 午後2:00～5:30

場所:602会議室(東久留米市役所6階)

2 出席状況

■出席委員:14名(欠席者1名)

委員長	小 泉 秀 樹	東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 准教授
副委員長	桑 原 芳 夫	前東久留米市都市計画審議会 会長
委員	渡 部 行 房	独立行政法人 都市再生機構東日本支社 団地再生業務部 団地再生計画第1チーム チームリーダー
委員	梅 本 富 士 子	東久留米市自治会連合会 会長
委員	木 村 久	東久留米市農業委員会 農業委員
委員	百 々 義 信	社会福祉法人 東久留米市社会福祉協議会 事務局長
委員	豊 福 正 己	東久留米市市民環境会議 座長
委員	本 間 弘 之	防災まちづくりの会・東久留米 世話人
委員	三 沢 よ つ 子	東久留米市立小中学校PTA連合会 副会長
委員	大 森 興 治	公募市民
委員	久 保 田 幸 子	公募市民
委員	小 山 実	公募市民
委員	田 中 直 子	公募市民
委員	渡 辺 め ぐ み	公募市民

■市:都市建設部長、都市計画課(事務局)4名

■コンサルタント:2名

3. 議事録(要点記録)

■「①これからの道路整備の重点は(基本的な方針)?」について

- ・道路整備の進捗はどの程度なのか。(委員長)
- ・後段の方で記載している。全般的には歩道整備が進んでないところがある。(事務局)
- ・道路整備については、重点的に行う道路を絞り込むとか、戦略的に進めるといった表現の追加が考えられる。あとで振り返って検討する。(委員長)
- ・現行都市計画マスタープランでは、高齢化社会とか自然環境への配慮が記載されているが、社会の成熟化を背景にもっと強調しても良い。(委員長)
- ・都道234号線は渋滞し危険な交差点がある。また、小金井街道も狭隘箇所や危険箇所があるが、どちらも重要な道路である。このような既存道路を良くしていこうという視点は盛り込まないのか? 新規整備と既存の幹線道路との関係をどう考えるのか?(委員)
- ・都道も対象に入っている。資料1の6ページに記載しているとおり、ともに現行都市計画マスタープランで対象としている。道路の位置づけは都市計画法と道路法によるものも双方がある。また、小金井街道などの都道については、東京都に改良の要望を出している。歩道整備を求める請願も市議会でも可決されている。(事務局)
- ・優先順位はどう考えているのか。(委員)
- ・具体的なことについては後ほど議論したい。ここでは政策が重要であり、優先順位をどうするか、基本的な方向性として重要な考え方は何か、踏まえるべきことは何か〜例えば、生活の質を高めるような道路整備(歩行者、自転車など)や、環境へのインパクト、高齢者がアクセスに困らないなどのポイントを整理しておきたい。(委員長)
- ・環境を考えることは重要なこと。話は変わるが、私道の整備にあたっては、土地の提供が難しいが、どこで議論するのか。(委員)
- ・資料1の「③身近な道路の整備の進め方」で行う。(委員長)
- ・車いすの方の通行に関わる道路の段差はどこで議論するのか。(委員)
- ・資料1の「④歩道空間の確保と歩道のバリアフリー化の進め方」で行う。(委員長)
- ・質問であるが、私の自宅のところでは歩道のために土地をとっておいて下さいという指導に従って土地をとっておいたが、隣では、その歩道となる部分も含めて宅地開発されてしまった。どういうことか。(委員)
- ・それは一定の建築制限がかかる都市計画道路であれば強制力もあるが、単に行政指導によるお願いの場合は、開発業者が建てて逃げてしまう可能性もある。(委員長)
- ・道路区域が決定していない区間(事業が実施されていない区間)では建てられる。(事務局)
- ・歩道の電柱の扱いはどうするのか。地中化を記載できないか?(委員)
- ・都市計画マスタープランで具体的な箇所まで記載することは難しい。(委員長)

■「②幹線道路の整備の進め方」について

- ここでの論点を整理する。現行都市計画マスタープランにはないが優先順位をどうするか。コミュニティバスを導入するとした場合それはどこか。啓開道路や避難場所が不足しているところはどこか。緑など自然環境にどう対応するか。(委員長)
- 都市計画道路と緑地等の関係では、南沢緑地と竹林公園については示されているが、他の箇所がどうかはわからない。事務局で資料を準備して欲しい。(委員長)
- 多くの通勤・通学者が利用している重要な道路をどうするかということも課題になるのではないか。この観点では、前沢宿の交差点付近は狭小で、歩道も狭く対応が必要である。(委員)
- 小金井街道の北側は、なぜ都市計画決定されていないのか。(委員)
- 市外も含め広域的にみて、東京都心部を中心とした放射・環状のプランを目指すため、環状型の計画決定になったのではないか。(委員長)
- プランと具体の制限は本来、分けるべきであったが、プランで位置づけたところにそのまま制限をかけてしまった。制限の関係から、プランを新しく位置づけることはやりたがらない。(委員長)
- 結節点が重要である。別途バイパスを入れる、拡幅するなどが考えられる。(委員)
- 結節点の渋滞は問題ではあるが、どう記載するか。財政的に厳しい中、やらないという選択肢もある。他の路線の強化、交通量のコントロール、環境影響の少ない形での整備など、優先順位を考えることが重要かもしれない。(委員長)
- 事業中の道路はどれか。(委員長)
- 資料2の4ページに記載していないものでは、東京都のすいすいプランと、歩道設置事業がある。(事務局)
- 事業中の道路を整理する必要がある。東京都が主体となって行っている事業中の道路は、東3・4・11、東3・4・18、すいすいプラン、所沢街道の歩道設置事業があり、市が主体となって行っている事業中の道路は、東3・4・20の駅東側区間、東3・4・19の前田病院までの区間ということでよいか。現行都市計画マスタープラン策定以降と、これから5年間程度の道路事業を落とした図を準備していただきたい。(委員長)
- 都市計画道路ではない所沢街道などをどう扱うか。計画道路を新しく整備するか今ある道路を改良するか、あるいは、車の流入自体を抑えるようにするかどうか。(委員長)
- 資料1の6ページの上の方に、道路の段階構成を示したものがあり、都市計画道路ではないものもある。(委員)
- 優先順位を決める場合は、市外を結ぶ道路については、新座市など市外の都市との連携が必要ではないか。(委員)
- 事業中の3箇所について、まず、東3・4・20の東久留米駅の東側区間関連では、新座市が関わるが新座市の東久留米寄りには整備済みである。次に、東3・4・19の市内部分は、両側はできている。東3・4・5の柳窪の区間関連では、東村山市の方は東京都のパートナー事業で事業中である。(事務局)
- 東3・4・15の1は、今後10年間で優先的に整備すべき優先整備路線であり、平成18年の計画策定なので、平成27年度目途となる。(事務局)

- ・マスタープランにおいて「くらし」と「水とみどり」を2本柱とするなら、東3・4・18の優先整備路線の指定をはずしてもらったかどうか。(委員)
- ・東3・4・13は途中まで整備されているため、迎えに行く形で整備されることになる。(委員)
- ・東3・4・18は整備するにしても、構造的には慎重にすべきであり、周辺への配慮が重要となる。(委員長)
- ・東3・4・18については、東京都が整備を行う。現行の都市計画マスタープランでは、南沢緑地や竹林公園を横断する路線の整備は留保する旨を記載している。(事務局)
- ・記載されている「環境を守ることのできる整備のあり方」について研究はしてきたのか。(委員)
- ・当該個所を整備する考えを現時点で持っていないので、行っていない。南沢緑地を横断する東3・4・12は、東久留米駅～東3・4・13～東3・4・18の経路で代替することになる。(事務局)
- ・その代替路線が優先整備路線に位置づけられているが、モビリティマネジメントや他の道路での代替によって優先整備からはずし、現存する道路でネットワークするか、環境に配慮した構造・線形で整備するかという選択がある。(委員長)
- ・都市計画決定して50年間、制限の件もある。別のバイパスを作るのはお金もかかるし不可能だ。都市計画道路の中から優先順位を考えて決めていくしかないのではないか。(委員)
- ・東3・4・12については計画をはずすという考え方が成り立つ。訴訟が起きていないのではっきりは分らないが、沿線が商業地域でないため、補償の対象とはならないのではないかと。(委員長)
- ・都市計画決定当時は、あまり議論されないで、計画されたのではないかと。(委員)
- ・道路をみどりの側面からだけで議論するのは危険ではないか。今後何十年も続くものである。住宅・商業・工業といった用途地域の配置との関係にも配慮すべきである。段階的・体系的に考えるべきである。財政的に今後きちんとやっていかなければならない中、今後の東久留米をどうしていくかということからも考えるべきだ。(副委員長)
- ・委員長の意見としては、この水とみどりを残すために計画道路は不要だと考えるが、マスタープランに不要と書くわけにはいかない。なぜなら、代替路線を拡充する事や、整備する場合でも車は必要最低限しか通らず、歩行者や自転車を中心となる構造への計画変更をするなど、いろいろな可能性があるからである。生活の面からということも検討できておらず、長期的なビジョンとして重要な観点もあるかもしれない。この場では検討が出来なくても、事業化の段階で検討する等と記述することはできる。(委員長)
- ・市としては整備しなければならない立場にあるのだから、事務局で整備の長所・短所を整理したかどうか。(委員)
- ・中止する、整備する、その中間を選択する、などの方法を探るという記載になるだろう。(委員長)
- ・現行都市計画マスタープランでは、3本の連携軸をあげている。各都市計画道路のあり方を検討する際に、配慮される重要な点である。(事務局)
- ・連携軸についても、このまま残すのか、交差点の整備などで既存道路を活かすのかの議論がある。(委員長)
- ・所沢街道は、風情あるまち並みが残っている部分がある。拡幅せずに昔からあるものを残していくという視点も重要である。平面だけでなく空間的にみることも大切だ。(委員)

- ・所沢街道は、改善が必要な交差点や歩行者の安全性に配慮すべきところがある。(委員長)
- ・東3・4・13の構造はどうなっているのか。(委員)
- ・まだ白紙の状態である。(事務局)
- ・東3・4・18～東3・4・13のラインは駅で止まるだけであり、広域的なものではない。(委員長)
- ・東久留米市の道路体系は東西が弱い。(委員)
- ・現行の都市計画マスタープランにおけるネットワークを踏襲するのか、優先整備路線以外を考えるのか？(委員長)
- ・小学校に隣接する東3・4・7の整備の際、住民運動の結果、実のなる街路樹(かりん)を植えることができ、子ども達が行事として収穫したり加工する等の教育活動にも活用できた。また、学童保育父母会で都に要望して、暗いところには街灯をつけてもらうなど、標準以上の環境整備ができた。今後の道路整備には、こうした手厚い環境整備が必要だ。(委員)
- ・資料1の26ページの計画・整備時の配慮に関し、環境へのインパクトの公開も考慮してもらいたい。また、こうした配慮を可能にするためには、情報公開を早くすることが重要だ。(委員長)
- ・都市計画道路は標準的な整備では不十分な場合もある。出来た後に改善を求められるような整備手法ではなく、作る段階から配慮が必要である。(委員)

■「③身近な道路の整備の進め方」について

- ・道路整備の進捗状況を整理したものを用意して欲しい。また、資料の3ページの主要生活道路、生活道路の幅員はどうなっているのか。(委員長)
- ・主要生活道路は、歩道付き道路として整備を進めるとしているが、予算面から言えば、16mの都市計画道路については、55%は国費であり、45%のうち22.5%は都費、残る22.5%のうち11.25%は都の総合交付金で、市費は11.25%となる。実質的な負担は16m幅員であれば1.8m分となる。一般市道を整備する場合は、都の補助を活用すると、幅員が7.5m以上でないと補助がつかない。例えば4m道路を7.5mに拡幅する場合、3.5mのうち1.75mが都費、残る1.75mが市費となる。4m道路を6mに拡幅する場合は補助対象とならないため、2mが市費となる。このように、一般市道も都市計画道路と同様の市費を要してしまう。(事務局)
- ・ボトルネックを解消する事業を行ってきた。(事務局)
- ・ボトルネックとはどういうものか抽出条件を示して頂きたい。どういう観点で抽出し、どこを整備したのか。(委員長)
- ・洗い出しの対象は主に生活道路である。ミニ開発で取り残された一部幅員の狭い部分等を抽出している。整備箇所においては、ボトルネックの解消により、通過車両のスピードが高まるということも起こった。(事務局)
- ・コミュニティバスは、幅員4.2mではありえないのか。(委員)
- ・一般的に、通れる最低の道路幅員は、車幅×2+0.5m+路肩になる。(事務局)
- ・一方通行にすれば通行可能だ。(委員)
- ・啓開道路に指定されているところは、主要生活道路に格上げすることも重要だ。(委員長)

- ・バイクが河川沿いの遊歩道に進入している状況などをみると、道路の使い方という視点も重要だ。(委員)
- ・補助生活道路は幅員4.2m以上としているが、どう整備しているのか。(委員長)
- ・宅地開発では、4.2mでは行っていない。道路中心線から3m後退を指導している。(事務局)
- ・新しく開発するところで、ガイドとなるようなプランはあるのか。(委員長)
- ・宅開条例がある。(事務局)
- ・開発指導で、より良い道路ネットワークをつくっていくという形があってもよいのではないか。生活道路のネットワークを形成する重点地域を考え、地区計画や開発指導で整備を誘導するなど。(委員長)
- ・地域で生活している人たちと話し合う場を、行政主導でもっていく場はあるか。(副委員長)
- ・財源の裏付けがないと話ができず、事前に地元には入ることは難しい。(事務局)
- ・話し合いの場をつくることが重要だ。その場で話し合いを進めていき、まとまったところからやっていくという視点が重要ではないのか。(副委員長)
- ・細街路計画をつくり行政指導していくという例がある。買収する、セットバックだけやる、地区計画をかけるなど、予定しておく開発指導がしやすい。ボトルネックの抽出作業を地域の人と一緒にやるとか、意見がまとまったところから優先的に行うとかがあって良い。(委員長)
- ・資料2の2ページに、学園町のところの踏切がボトルネックになり危険であると記載されてあるが、道路は長い線なので、話し合いの場所間の不整合を解消するためには、どこまでの関係者を話し合いの範囲とするかという問題がある。(委員)
- ・地域によって異なる。近くだけの意見はだめだ。(委員長)
- ・資料2の10ページに、行き止まりの道路が図示されているが、行き止まり道路がすべて×というわけでもない。短ければそのままでも。(委員)
- ・つなげるべき行き止まり道路はたくさんある。(委員)
- ・火事の際は、4方向から消火できるような道路網が本来は望ましい。(委員)
- ・相続が発生し開発すると、近隣関係がまずくなる場合がある。(委員)
- ・計画の網をかけるのは、土壌的に難しいところか。(委員長)
- ・開発指導で、プランがあればそれに従うようにしてもらっている。(事務局)
- ・優先順位は合意形成も重要だが、啓開道路の位置づけがあることも優先されるべきだ。(委員)
- ・いつとき避難場所や避難所にいける道路を整備することが重要だ。(委員)
- ・細街路計画を策定し、新しく開発するところはこれに従うように指導する。幅員の狭い啓開道路など、行政としての優先順位を決める。地域で合意がとれたところから整備を進めるしくみをつくるなど、整備を誘導するプログラムを考えることが重要だ。(委員長)
- ・定刻の時間を過ぎようとしているが、今日全部を検討することはできない。しかし少しでも議論しておきたいので、本日は残りの時間でバスについて議論し、それ以外は後の委員会におくる。(委員長)
- ・なお、委員の都合等も踏まえ、1月25日(防災・防犯)と2月のテーマを入れ替える。(委員長)
- ・日程調整については、事務局とも再度検討する。(委員長)

■「⑦バスなど、道路上の公共交通による移動の確保」について

- ・経常収支比率の説明があったが、臨時経費は新設や改良費、経常経費は補修などの区分となる。都市計画道路は国や東京都の負担があるので、財政の効率が高い。(委員長)
- ・コミュニティバス要望の請願があり、資料2のP2に記載のない所では、金山町や氷川台は坂もあり、高齢者は買い物が大変である。コミュニティバスについては、市議会では金山、氷川台、浅間町、南沢および柳窪での意見が多い。(事務局)
- ・下里、野火止は、清瀬市方面が便利である。(委員)
- ・柳窪は市街化調整区域なので、対応が難しいかもしれない。(委員長)
- ・市としてコミュニティバスの検討はしているのか。(委員長)
- ・コミュニティバスの検討は、情報収集などを行っている。要望として、東久留米駅～市の東側(上の原)～わくわく健康プラザ(滝山)～昭和病院のルートがあり、このルートでの試算を市議会に資料提出したことがある。初期投資を除いて1路線で年間2000万円が赤字となり、これが経常経費になるという資料を提出した。(事務局)
- ・周辺都市では、例えば東村山市や小平市、西東京市をみると赤字である。東久留米市は駅が1つしかないためネットワークが難しい。(事務局)
- ・拠点と一緒に整備しないと、需要が心配。東久留米駅ではなく、他の駅・駅周辺を利用している市民も多い。(委員)
- ・現在走っている路線バスのルートと、競合しないようにする必要もある。(委員)
- ・NPOが実施している大和市の例など多様なやり方の調査・研究や、採算がとれそうな路線での実験実施、ニーズ調査などが重要だ。具体化に向けてどういうアクションをするかを明記するといったことが考えられる。(委員長)
- ・経済産業省で買い物弱者を支援するためのマニュアルが策定され、入手したので委員長にお渡ししたい。(委員)
- ・クラブ制というものもあるが、どうか。(委員)
- ・スポーツセンターでバスを走らせているので、ついでに乗車させてもらえればよいといった声が懇談会では聞かれた。(委員)
- ・スポーツセンターのバスは、東京ドームが指定管理者として運行しており、利用はスポーツセンター利用者に限られる。(事務局)
- ・金山、氷川台や浅間町は道路が狭い。(事務局)
- ・ルートは限られ、決まっている。路線バスとバッティングするところもある。(委員)
- ・バスルートの道路設定が困難なうえ、財源の問題がある。(事務局)
- ・財政面が厳しいからやらないのではなく、どれが大事かという予算配分の問題である。赤字でもやるべきものはやるべきという論点が必要だ。(副委員長)
- ・経常経費以外にも、バス車両代として、1台1,700万円かかる。これとは別に予備車も必要だ。(事務局)
- ・赤字を積み重ねるのか？実際のところ、どれだけのニーズがあるのか？(委員)

- ・アンケートをやらないと分からない。市議会では、駅～わくわく健康プラザ～昭和病院の路線の要望が高い。(事務局)
- ・一方通行にすれば、ルートはひけるのではないか。(委員)
- ・方法は色々ある。実験が重要となる。(委員長)
- ・外国では一方通行が多い。(委員)

■そのほかについて

- ・前回と前々回の会議録については、本日までに確認をいただくことにさせていただいている。訂正のある方は提出願いたい。(事務局)
- ・懇談会のお礼文を11月30日に送付している。(事務局)
- ・宿題や取り残しも出ている。有志の方でまとめていくということもありうる。(委員長)