

説明会での主な質問と回答

東村山都市計画道路3・4・13及び3・4・21号線事業概要及び測量説明会(第2工区)

令和元年7月12日(金)19:00~20:30 第三小学校 体育館

NO	質問	回答
1	第2工区の測量はどこから始めるのか。また工事は買収が済んだ用地から始めるのか。	今回の説明会の終了後、測量会社から皆様に「境界立会のお願い」の手紙を送付し、皆様のスケジュールに合わせて境界の立会を行います。その後、用地補償説明会を開催し、各地権者の方の意向のアンケートを取り、できる限り地権者の方の意向に合わせて用地取得の話し合いを進めていく予定です。 工事については、工事着手前に開催予定の工事説明会で説明します。
2	立ち退き範囲はどこまでなのか。	移転が必要となるのは都市計画道路の計画線の区域内の方となります。今年度実施する用地測量は、用地買収の対象にならない方にも境界測量のため立会をお願いいたします。 また、今回の説明会のお知らせは、都市計画道路の中心から両側約30mの範囲に住んでいる方を対象に配布しています。
3	『東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)』の策定の過程において、どのような項目で検討されて今回の都市計画道路を優先的に整備すべきとしたのか。	東京都、特別区及び26市2町で道路のネットワークを検証し、当該道路が地域的・広域的な道路なのかを含めて、学識経験者の意見等を聞きながら、第四次事業化計画で優先整備路線を定めています。 なお、第四次事業化計画で優先整備路線に選定されなかった道路については、整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直すという考え方にに基づき、都市計画道路の在り方についても検討しています。
4	都市計画道路が開通した時にどれくらいの交通量が見込まれるのか。また道路の開通は、完成した工区から交通が始まるのか。それとも全工区が完成してから開通が始まるのか。	さいわい通りから3・4・13号線の交差点までを第一区間として12時間で約5,200台、同交差点から都道234号線までを第二区間として12時間で約3,800台、同交差点から水道道路までを第三区間として12時間で約5,300台と推計しております。 交通開放は、第1工区だけでは小山通りへの通過交通が増える恐れがあるため、交通管理者との協議の上、第1工区・第2工区の同時開通を目指したいと考えています。
5	個別の相談はいつから、対応してもらえるのか。	今後開催する用地補償説明会の後から対応させていただきます。

6	第1工区については令和元年5月30日に事業認可を取得したということだが、第1工区と第2工区の接続部は確定したのか。	確定はしていませんが、昭和37年に都市計画決定した計画線の範囲から大幅に変わることはありません。
7	立ち退きをする方だけでなく、道路が作られることによって環境が変わり影響を受ける周辺住民も補償対象としてほしい。	補償対象は計画道路の区域内で権利をお譲りいただく方が対象となります。環境については、低騒音舗装や植樹帯の整備のほか、黒目川を横断する新しい橋を作ることにより周辺の環境に配慮して事業を進めていきます。
8	住宅街の中に幹線道路を作ることになるが、騒音対策はどのように考えているのか。	低騒音舗装により、なるべく音が出ないように配慮します。また新しい道路が開通することによって小山通りや東久留米総合高校通りなどの生活道路への通過交通の流入が抑制され環境が向上すると考えています。
9	都市計画道路の整備によって車の通過交通の流入を抑制するとあるが、大きな道路ができれば逆に流入するということがあると考え。また、多額の税金を投入して整備する必要があるのか疑問に思う。	都市計画道路の整備により、自動車交通の円滑化、地域の防災機能の向上、安全で快適な歩行空間が確保される効果があるため、都市計画道路の整備は今後も必要であると考えています。
10	市で代替地はあるのか。今住んでいる土地の近辺で探してほしい。	市では代替地は持っていませんが、今後開催する用地補償説明会後に、個別にご相談させていただきます。
11	計画線の一部が土砂災害警戒区域を通るようだが、そこを通る道路をわざわざ作る必要はない。	第1工区、第2工区のどちらについても土砂災害警戒区域が確認されています。都市計画道路の整備の際には、高低差処理に伴う擁壁を設置する予定であり、新しい道路ができることによって、当該地域の安全性が向上するものと考えます。
12	工事及び補償額の予算と、財源について教えてほしい。	東村山都市計画道路3・4・13及び3・4・21号線の全延長約1.7kmの道路整備について、用地補償、物件移転等に係る費用、橋梁及び無電柱化等に要する費用を含めて全体で約130億円を見込んでいます。個々の詳しい土地の購入費や移転の補償費については、物件調査をした後、皆様にご提示する予定です。 財源については国の補助金が50%、都の補助金が25%となるため、市の負担は25%となる見込みです。
13	測量結果に伴って計画線を変更する場合があると思うが、その範囲は測量範囲の中であると考えるのか。	昭和37年に都市計画決定されている計画線を基に現地に再現するので、当初の計画線から大幅な変更はありません。
14	新しくできる道路と、既存の道路は全てつながるのか。	今後、現地での測量結果を用いて道路の設計をします。その後に現道との接続等についてご説明できるようになる予定です。

15	都市計画道路の付近の住民だけでなく、小山や幸町など町の住民全体に意見をしっかりと聞いたうえで事業を進めてほしい。	<p>今回の説明会は事業概要と共に測量作業の進め方についてもご説明させていただくことから、主に第2工区の沿道の皆様を対象としております。</p> <p>都市計画道路の事業化にあたっては、適切に住民の方々のご意見をいただきながら、事業を行うとともに適宜、適切な時期に説明会を開催するなどきめ細かな情報提供にも努め、事業を進めてまいります。</p> <p>また、今後、第3工区の事業化前にも同様な説明会を開催させていただく予定です。</p>
16	測量の結果によっては、現在計画線内に土地がかかっている方が対象にならないことがあるのか。また逆に現在計画線内にかかっていない土地の方が対象になるという可能性はあるのか。	資料でお示している計画線は概略線であるため、今後の測量で計画線を確定し、用地補償説明会でご説明します。
17	遠方に住んでいるが、遠方から説明会や測量の立会に参加する方への補償やスケジュールの調整はどうか。	<p>遠方から来ていただく方への補償はありません。ご理解のほどお願いいたします。</p> <p>立会の日程については地権者の皆様のご予定に合わせて実施させていただきます。</p>
18	半世紀も前に決定された都市計画であり、新しい道路は必要ないのではないか。	<p>これまでも、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、計画的、効率的に整備を進めてきておりますが、昭和37年に都市計画決定されてから、今日に至るまで当該地域における都市計画道路の事業化に時間がかかってしまい大変申し訳ありません。東久留米市内における都市計画道路の整備率は約58%と、多摩地域の整備率61%よりやや下回っている状況です。</p> <p>都市計画道路については、長期的視点で都市計画決定をしており、鋭意その整備には取り組んでおりますが、事業量が多く、整備に時間を要しているのが実情です。</p>
19	旧市役所通りを通る踏切があるが、車の渋滞が本町二丁目まで続いている。今回の都市計画道路が完成したら清瀬や所沢の方から来る車が増えて踏切の渋滞がさらにひどくなる。踏切を高架などの立体交差にしないと環境が悪化すると思う。	ご指摘いただいた踏切は東京都が検討している連続立体交差の検討対象にはなっています。しかし、そのほかに着手している箇所が4箇所ほどあり、費用や期間もかかるため、当該踏切の連続立体交差がいつ実現するかは未定です。
20	計画に反対されている方もいるが、最終的に強制収用されることはあるのか。	任意での話し合いにより、用地をお譲りいただくことが原則であるとは考えておりますが、どうしても話し合いがつかない場合には、土地収用法の適用も考えられます。