

生活道路の事業化に関する説明会	
開催日時	平成30年3月1日午後7時～午後8時40分
開催場所	文化会館たづくり12階 大会議場
参加者数	21名

### 質疑概要

●生活道路の完成時期はいつの予定か。

⇒鉄道敷地の整備（緑道部分）はH30に京王電鉄から用地取得し、H31に整備を行っていきたいと考えている。生活道路はこれから測量・用地取得を行うため、概ね2～3年位の間で整備を進めていきたいと思っている。

●生活道路は、自転車も車も相互通行か

⇒相互通行で考えている。6mの生活道路は地区内の物流も含めた交通の動線になるため、相互通行を基本としている。

●自転車のナビマークは両側に標示するのか

⇒両側に標示する予定である。

●自転車ナビマークではなく、自転車通行帯にするなど、自転車に配慮した道路にすべき。

⇒全国的に自転車は車道を走行することが基本であり、今回の道路整備でも同じ考えを踏襲する。また、自転車と歩行者の接触事故が、増加しており、まずは歩行者と自転車を分離したいという視点で、鉄道敷地の考え方を取りまとめている。

●用地取得は全ての私道を取得するのか。地権者は何名いるのか、また、買収率を知りたい。

⇒事業に必要な部分の私道が鉄道敷地沿線に続いており、私道部分のうち道路整備に必要な部分を買収する。地権者は十数名程度いると認識している。私道部分が4mあるところもあれば、4mないところもあり、鉄道敷地に隣接する土地で建築する際に前面道路が4mに満たないところは鉄道境から4m下がることが建築の条件となっている。そのため、その部分までは買収していく。道路としての整備面積はお

およそ、800㎡であり、その面積のうち約100㎡が市の持っている道路部分である。用地取得としてはだいたい700㎡位を想定しており、詳細については測量を実施しないとわからない。

●該当地の現在の交通量及び将来の交通量がどうなるのか教えてほしい

⇒具体的な数字は手持ち資料に持ち合わせていない。今年度中に調査を予定している。  
車よりは歩行者、自転車の交通量が多いという認識である。

●排気ガス対策として常緑樹が必要。どのくらいの割合で植栽するのか。

⇒鉄道敷地の緑道空間については市民の皆様のご意見を踏まえて、緑が連続し、散策できるような緑道空間を作っていきたいと考えている。その中でも、桜を配置するなどして、市の目玉となる空間となるよう考えている。樹種については、今後設計をしていく中で素案をお見せしながら意見交換を行い検討していく。

●緑や子供の遊び場は調布駅前に必要であり、鉄道敷地を緑いっぱいとか理想としてはいいと思うが、政策としては既に京王が駅舎を線路の敷地に建てた時点で連続性が失われたというところで線路の敷地の使いかた、そこをもう少し考え直したほうが良いのでは。

⇒自転車駐車場の設置によって、緑の空間が途切れているというのはおっしゃるのは間違いなことと感じている。しかし、すべての空間を自転車駐車場にするのではなくて、3m以上の歩道空間をつくり、樹木を植えられるだけ植えたいとコンセプトをまず立ててそれに沿って作ってくださいというものでまとめたのが、鉄道敷地整備計画というところでございます。

●街づくりの検討委員会でも、鉄道敷地の上に駐輪場は作るなという意見もかなり出していた。

●緑道は樹木の事を考えて保水能力をもった道路がいいと思う。

⇒道路となるため、樹木だけでなく、杖を突かれる方や車いすの方々にも配慮しながら舗装の材料を検討していく。また、保水能力は、例えば土を盛るとか、植える樹

種の選定を工夫する必要があると考えている。

●緑道の管理はどうやっていくのか聞きたい。

⇒管理主体というのは基本的に道路であることから道路を管理する部署で行う。緑道はコミュニティ花壇のような仕組み，ちょっとした掃除，草花の植替えなど，市民の方々にもご協力いただきながら，作りこみや管理を検討していきたい。

●ベンチの設置に寄付者のネームプレートは賛成するが，敷地に設置するベンチには仕切りがないベンチや座りやすいベンチを設置し，コミュニケーションが取れるような空間にしてほしい。

⇒バリアフリーデザインに配慮しつつ，今日の意見を参考にしながらベンチの仕様を検討させていただく。

●鉄道敷地の都市計画の用途について教えてほしい

⇒鉄道敷地のほぼ中央部分で用途が分かれており，北側が住居地域，南側が第1種低層地域となっている。

●鉄道敷地の所有権などの権利関係について考えを教えてほしい

⇒京王線は現在，単線の2線の状況だが，将来，複々線という4線になる計画がある。4線になる計画部分までは京王電鉄の権利部分が残っており，それ以外の部分については市の方で用地買収をしていく。

●北側の敷地には土地いっぱい建物が建っているところがあり，出入り部分が歩道ではなく，車道にすぐ面しているのは危ない。

⇒6mの道路は歩道がないのが一般的であり，今回の区間は鉄道敷地があるため，鉄道敷地を使い片側に歩行空間を付けることで，歩行者をより安全にする計画である。一方で，ご意見にあったとおり，道路いきなり面するのは危険ということもあるかと思うがご理解を賜ればと思う。頂いたご意見はどんな形で実現できるかわからないが，検討して参ります。

●事業個所となっているところの道路はそのまま，南側の何も無い鉄道の跡地だけ

緑化するのはいけないのですか。

⇒市では地域の地区内の交通や物流等も含め、移動する方が細い道路だけではなくて、一定程度幅員を持った道路が必要だという考えのもと「道路網計画」を定めている。幹線道路や生活道路の全体のバランスがある中で、6mの道路整備がこの地域に必要であるとし、計画に位置付けをしている。

●「道路網計画」は地権者や住んでいる人の意見を完全に反映させているのか？

⇒全市民の方に直接ご意見を伺って立てたものではないが、パブリックコメントや説明会など、種々の問いかけをしながら策定した。

●計画している道路が歩行者、自転車、車両全部が通る道路を前提とすると、歩行者の安全を考慮し、歩行者通行帯の白線が必要だと思う。また、自転車ナビマークを引くとしたら、歩行者通行帯の道路のセンター側に引くべきである。

⇒片側に歩道があるような道路は、通常反対側には外側線という白線を引きます。この白線の内側を歩行者が歩いていただくのが基本になると考えている。現在、警察協議が整っているわけではないので、引き続き整理をして参りたい。

●道路が対面通行になって幅員が広がると、路上駐車が増え、自転車は走りにくくなる。また、斜めに道路がある場所があり、自転車が使いにくいとか安全面でも非常に問題があると思う。

⇒まず、道路は歩行者が優先であり、歩行者を安全に通行させることが必要である。そのため、自転車や車の動線だけ考えると不便な動線になるが、歩行者の視点では一番歩行者優先に歩ける空間になっている。今後、バランスを見ながら検討させていただく。