

生活道路の事業化に関する説明会 議事録	
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

【司会】

はい、それではこれから質疑応答に移ります。

終了時間は概ね8時30分頃を予定させていただいております。

ここで司会からいくつかお願いがございます。

限られた時間でございますが、なるべく多くの方々に御発言いただきたいと考えておりますので、質問のほうは簡潔にまとめていただくようお願いいたします。

また、発言に際しましては、係の者がマイクをご用意いたしますのでマイクを御使用ください。発言の際は差支えの無い範囲で結構ですので、例えば、「小島町2丁目の〇〇です」というような形で、お所お名前をお聞かせ願えれば幸いにございます。

それでは質問のある方、挙手をお願いいたします。

はい、そちらの方をお願いいたします。

【A】

布田2丁目で美容院をやっているんですが、結局完成はいつの予定でしょうか。

【街づくり事業課】

はい、ありがとうございます。

事業を進めていくにあたって、まずは今回鉄道敷地の横が私道という事で、通常だとたぶん市の持ち物というのが普通のケースかと思えます。今回はその部分を買っていくという事もございまして、お隣の緑道の整備スケジュールから先に申し上げますと、来年度に京王さんの方から土地を買うと。出

来れば再来年度にその部分の工事をしていきたい。ていうふうに考えています。

そのスケジュール間にできるだけ合わせたいというふうに考えているのが、現状なんですけれども、これから説明をさせていただいて、測量させていただいて用地取得をするとなると、ちょっとそこと合わせるのが難しいかなと思っています。

なるべく早く道路として使えるようにやっていきたいとは思ってはいるんですけれども、用地取得の状況にもよりますけれども概ね2, 3年, 2年~3年位の間で、なんとか整備をしていきたいというふうに考えているのが現状でございます。

【B】

いくつか質問いたします。

私道というか緑道じゃない分、生活道路なんですけどここは両方向通行になるのかどうか、それは車も自転車も、ナビマークを両側に引くのかどうか、片側にしか書いてないんですけれども、そこまず教えてください。

というのは、自転車の通行が非常に窮屈で危ないというかね、そういう感じが一番目につきます。結果的に歩行者空間、緑道の方をもし安全だと思えば、生活空間が危険だと思えば、歩行者空間を通るという事になると思うんですね。そういう意味ではたとえば片側通行、一方通行にするとかですね、ナビマークじゃなしに自転車通行帯にするとかという、自転車に配慮した道路にすべきだろうというのが一番の関心ですね。

それから二番目は、買収というのは全部の私道で、それを全部買収することなのかどうか、その場合地権者が何名位いて、全部でなければ買収率ですね、そういうものを聞きたかったということと。

それからあと現在の交通量がそれぞれ地権者双方向、それから歩行者ですか、それがどうなっていて将来交通量がどうなるか。それが大きく二番目、三番目ですか。

最後に、樹木なんですけど排気ガス対策という意味では常緑樹が必要なんです

ね、これは東京大気汚染の訴訟の和解条項で、そういう事になっているわけですがけれども、それがどれくらい配慮されているか、という事をお尋ねします。以上です。

【街づくり事業課】

はい、ありがとうございました。

何点かいただきましたので、順次お答えしたいと思います。

まず、相互通行かどうかというお話してございますけれども、基本的に6mの生活道路、この6mの生活道路という位置づけが基本的には地区内の物流も含めた交通の動線になるのを認識した上で作るものでございます。

従いまして6mについては双方向、一方通行ではない形でやっていきたいと考えています。今の〇〇さんのおっしゃっていただいた様な自転車の双方向通行については、基本的には今、自転車と歩行者の接触事故というのが、かなり事故の割合として増えてきているというのが現実にあるので、まずは歩行者と自転車を分離したいという視点で、この考え方を取りまとめてございます。自転車は今全国的には、車道を走りなさいというのが基本になってございまして、今回の道路整備でも同じような考え、すなわち自転車については車道部分の左側を走る、手前方向にくる車は向かって右側を走っていて、反対方向に走る方は左側を走るというのが今の自転車の走行のルールになります。そのような形で整備をしていきたいと考えているのが1点目でございます。

2点目は私道の部分を全て買収するのかという内容でございます。

これはですね、事業に必要な部分の私道がほぼ同じような形で、沿線に続いていますので、その私道部分については必要な部分、買収するという考えで進めています。

それから3点目の交通量ですね。大変申し訳ない、今手持ちの資料がございません。実質の道路としましては車の交通、通過交通含めてそんなにはない場所でございます。逆に言うと、人の行き来ですね、人とか自転車の交通につきましては調布・布田間かなり近い動線でほぼ直線で行けるルートでござい

ますので、車の動線というよりは現状は人、自転車の動線が多いというふうに認識してございます。この辺りはより安全に快適に動けるようにということで、緑道部分を含めまして整理をしていきたいという中身でございます。それから最後に樹木の種類という事で、こちら先程、担当の方からご説明をしました。鉄道敷地につきましていろいろな方の、市民の皆様のご意見をふまえて、散策できるような緑道空間を作っていきたいと、その中でもやはり少し調布としては目玉になるような空間が、基本的には桜を配置はしていきたいんですけども、桜の他にも樹木というのは非常に皆様の心を落ち着かせるものでもあるかと思います。なのでこの樹木配置についても緑の連続という観点を少し踏まえながら配置につては考えていきたいと思います。私どもも今後設計をしていく中で、一定程度お見せできるような絵図面ができた段階で、また沿道の皆様を中心に、少し意見交換をさせていただいて最終的な樹木につては配置を決めていきたいと考えてございます。基本的な配置につきましては、常緑を植えるとか落葉樹を植えるとかという考え方についてはそこまでの整理はしているわけではないんです。今後設計をしていく中で一定程度の素案をお見せしながら意見交換をしていきたいと考えてございます。

内容については以上であります。

【B】

まず、相互交通だという事なんですけれども、ナビマークって6m、片側3mですね。大型車も例えば通るとしたらナビマークって危ないと思いますよ。だから、先程言われた交通量って車もそんなに多くない、自転車、人は緑道を通るでしょうけれども、自転車にもっと配慮した車道にすべきだというふうに思います。それから台数を具体的に示してください。そんなきちんとした測定をしなくても例えば経常的な時間帯。10時くらいに10分間測ってそれを100倍すればだいたい1日の量になりますし、通勤時間帯とかが多いとすればその時間帯も10分くらい測れば60分のうちそれで済みます、という事。台数を示してほしい。何人とか何台、自転車ですね。車種もどうしても

のが通るだとか。

それからあと、樹木、まだ考えていないという事ですけれども、どういう観点でという事はおっしゃっていましたがけれども、その中に常緑樹の比率というのかな、その目的は排ガス浄化作用だという視点を入れて、何パーセントくらいは確保するとか全線を垣根風にとか、下の部分でやるとかですね、そういう視点をきちんと最初から入れておいていただきたい。そうしないとまたごちゃごちゃもめますよという事ですね。あと買収の話が見えなかったんですが、例えば6m×200mこれ全部を買収しますという話なんでしょうか。あるいは何分のどれくらい、何パーセントかという面積ベースですね。それから地権者がどれくらいいらっしゃるのかを教えてください。概算でいいですから。

【街づくり事業課】

はい、ありがとうございます。

言ってみれば自転車は危ないからもっと配慮してほしいという意見と受け止めました。交通量は先程ちょっと申し上げなかったんですけれども、実は今年度測る予定でおります。そういったデータが出来次第お示しはしたいと考えておりますのでご理解いただきたいと思います。それから常緑樹何パーセントかというお話も大気汚染浄化する作用もございますので、目標として持つべきだという事もお意見として承りました。

最後に買収ですね。端的に言うと今、私道部分が4mあるところもあれば、4mないところもあります。4mに満たないところは建物建てるために鉄道の昔の施設から4m下がることが条件として隣接して建物が建つ状態になってございます。なのでその部分までは私ども買っていきたいと思います。具体的に言うと200m掛ける今の道路部分4m、だいたい800㎡、800㎡のうちの約100㎡が市の持っている道路部分になっているので、買収としてはだいたい700㎡位かなと思っています。この辺りはこれから測量しないとわからないという中身ですので、是非30年度ですね、4月から是非測量させていただきたいというのが今日の説明会の中身でございます。

地権者さんにつきましては、詳細はこの場で申し上げられませんが、10数名程度いらっしゃるというふうに認識してございます。
内容は以上であります。

【B】

簡単ですから1つだけ。

自転車ナビマークで意見はわかったけれども、今の方針で変えませんという事なんでしょうけれどもね、ナビマークでこの状態で自転車を車道に移そうと思ってもやっぱり緑道を通ると思いますよと、だからきちんともう一度考え直した方がいいと思いますよと言っておきます。

それでね、高齢者とか子どもは歩道を通れますからね。

【D】

よろしくお願いいたします。

私は鉄道敷地に関連するという事で調布市さんの説明だと去る1月24日に、たづくりの8階で交通対策課さんが線路敷地に、東地区だったですけれども、駐輪場を作るという工事の説明会に出てまいりました。その時は「鉄道敷地の利用」というページが、今回のスライドでいうと21スライドみたいなそういうのがあるんですけれども、そこにはですね、にぎわい交流エリアとか、うるおいやすらぎエリアの表示は一切ないんです。

駐輪場もトリエA館の東側に作るという説明だったんですけれども、まあそういう事で、まあ線路の上なんで、自転車の駐輪場を中心にやっていくのかなと思っていましたところ、今日のこちらの説明資料、21スライド資料を拝見すると、その部分というのがちょうどですね、この本日の部分で言うと情報発信ゾーンという中の真ん中の調布駅のピンク色の右側部分に当たると思います。果たして平地の駐輪場670台、作るというところなんですけれども、こんなところで情報発信というのをやるんだらうか。あと西側の水木ゾーンとか書いてありますけれども、更に黄色いところは公園で、その映画

館と水木ゾーン公園との間がやはり300台規模の駐輪場になっていると思います。なのでこちらの国領から調布、線路の上なんですけれども、あんまり連続性は、既に、鉄道敷地の上に駅舎も建ってしまっているの、自転車で通して走ることにも既に出来なくなっているし、駐輪場を作るという事も決めてしまっている。その状態でもうやっているのかなと思ったんですけれども、まだ22スライドとかを見ると、まだ緑の連続とかそんなことも謳っていたりして、ちょっとこういうことをやらないで駐輪場を作るとかそういう事でやっていくのかなと、1月のところでは思っていたので、今回は主催している課が違うという事なのかもしれないですが、調布市の御説明としてはですね、ちょっとチグハグな感じがいたします。皆さんもご存知、今日出ていらっしゃる方もご存知だと思いますけれども、調布駅からさっき見たんですけれども京王のキロ程で言うと、布田駅って0.6キロ、それから国領まで行ったらって1.3キロという事で2キロない範囲なんですね。だから調布を中心に考えてしまうと、このにぎわい交流エリアからだんだん同心円上に遠くなれば周辺の遠い、駅のにぎわいからだんだん遠くなるという考え方もできますが、布田駅を中心にしてしまうと、もうそこがもろ被りというかですね、調布から遠くなると布田に近くなっていると、あんまりそのうるおい安らぎを強調しても布田やその辺を使っている人は、もろに駅前なんだから、もっと駐輪場を造れという方もいらっしゃるんじゃないかと、やはり何というか鉄道の敷地ここの使い方ってもともと電車が走っていたところの使い方なんです。という事を考えると鉄道敷地の検討、その辺で考えるとできるだけ道路上に緑があったりとか木があったりとか、そういうのが素晴らしいねって考え方も地域の人からすればわかります。

ただし、タコ公園の駅前広場は16,000筆以上の署名があってですね、こちら樹木を残してくださいという市民の大きな願いがありました。ただ、ご存知の方がいらっしゃると思いますけれども、つい先週22、23日ほとんど仮囲いの中の木って、伐られてしまいました。調布の市民がとても大事にしている緑はさっさとなくすんだけれども、調布市の思い描いたこういうふうにしたいという新しいところはやっていくんだと思います。

政策として民意を反映していない部分もかなりあるんじゃないかという感じ

も致しまして、緑がいっぱいっていうところは、私はここの線路の上に関してはそんな期待はなくて、今までのタコ公園だったところに緑が元々あってそこで子どもたちが安心して遊べて、木もいっぱいあって子どもたちも安心して遊べて、そういう所を残して、ここの部分は線路の上ですし、元々電車が走っていたところなんで、なんていうか駐輪場、駅間の移動とかですね、そういう部分の使われ方が、すごく多い部分になると思いますので、理想を緑いっぱいとか理想としてはいいと思いますけれども、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、そこから考え直すんですね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というふうに思いました。

【街づくり事業課】

はい、ありがとうございます。

おっしゃる通り、いろいろなことを両立して理想的なものを鉄道敷地整備計画という形で絵を描いているというのも確かなところでございます。京王電鉄さんのトリエA、B、C館が建った中でも鉄道敷地の中に、いっぱいはいに建てた訳ではなくて、実は壁面後退という形でトリエのA館、地下から電車の降り口上がったところの南側についても建物を若干切り欠いて、南側は歩行空間として連続させてくださいというのはお願いしてあの形になっています。将来的には、調布駅前広場が出来上がった時には、一体的な歩道空間として連続させていきたいという思いを持って作らせていただいています。

確かにおっしゃる通り鉄道敷地については、先行して自転車駐車場の整備を行って緑の空間が途切れているというのは間違いないことは感じております。しかし単なるすべての空間を自転車駐車場にするのではなくて3m以上の歩道をあけて、そこには少ない緑ですけれども、たとえば垣根的なものにするだとか、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。

ですので、すべての断面にわたって緑豊かになってきているかって言われると、おっしゃるとおり難しいところもございますが、なるべくこのコンセプトに沿って連続したような歩ける空間を作っていきたいという思いで市として作って、それぞれの所管課がそれぞれの利用形態を作らせていただいているというところでございます。それと情報発信ゾーンにつきましても、ふれあいゾーンとかいうふうにゾーニングさせていただいていますが、そのゾーニングすべてにわたってその情報発信のものが何かあるのかって言われると、なかなかそこは難しいかなと思ってしまして、その情報発信ゾーンの中で生み出される空間をスポット的に何か利用できないかというような検討を進めていきたいなと思っていますところ。水木ゾーンについても、一番西の端の電車が見える公園にしていきたいというふうに緑と公園課の方にもお願いして、設計を進めているところですが、鬼太郎的なモニュメントをどうするだとか、鬼太郎をイメージしたようなすべり台だとか、一反木綿の滑り台だとか、そういうようなスポット的なところで今考えているというところで。ですので、全線にわたって緑がつながるかって言うと、確かに破綻しているんじゃないかとおっしゃるのは重々承知しておりますが、市の思いとしては、都市空間として調布の町中に二千何百平米という貴重な空間が生まれでたわけですね。単なる京王さんが使う建物、例えば住宅地として京王さんが売却してもよかったんですけど、「調布としては、嫌です、都市空間として緑の空間とかにぎわいに資する空間だとか公園だとかという方に使わせてください」という事で今までこの鉄道敷地整備計画を作ったり協定を結んだりしてきた、というところでございます。

ご理解いただければと思います。

【D】

ありがとうございます。チグハグという言葉を使わせていただきましたけれども、言い忘れたというか先に言えばよかったこととしては、今日のスライドの方、今日のスライドの方には駐輪場をこういうふうにつくるという話はないんです。だから今日の資料だけを見た方はですね、やっぱりこの沿道に

緑いっぱい花いっぱいとかそういうすてきな道が出来るんだという印象をたぶん持ってしまうと思います。ただやっぱり駐輪場の計画は駐輪場であって、それが同じこの線路の調布から布田という短い距離の中です。バサッと使われ方が全然違う部分が出来てしまっている、説明のやり方としてもですね、印象操作と言ってはちょっと失礼かもしれませんが、そういうふうに思いました。

壁面後退、京王頑張っているんじゃないかという事じゃないかもしれませんが、そういうふうにおっしゃるのであれば、トリエが開業する時に附置義務として京王が用意をした駐輪場は800台、795台がそのうちの義務としての台数だと言っているのだから面積に対して駐輪場を作るのでありましょうから、商業の施設に対してギリギリの台数しか京王は用意してないです。もともと京王がそうであればですね、通勤通学の人京王線多いわけですから、調布市が土地を買わないで、通勤通学の人のためにですね、もっともっと鉄道会社、京王が駐輪場をもっと作れと、そもそもそこまで言っちゃうかもしれないんですけども、京王が壁面後退とか頑張っているとおっしゃるのであれば、そこまでさかのぼってそもそも鉄道敷地には京王が駐輪場をつくれればよいと思います。

調布市もこの調布駅の周りに7800台の台数が入れる台数が必要だ、そのためにタコ公園の地下には1900台の駐輪場を作るんだと、その計画は一切変えてくさいません。線路の敷地に関してもその670台の駐輪場、それから西側の300台の駐輪場こちらも平地の平地式の駐輪場、こちらも2段ラックとか、多段式とか使って、もう少しいっぱい入れる工夫をしてくださいという意見をしました。そうすれば1.5倍くらいまでは台数は入るといって、これはもう駐輪場のメーカーさんも含めて確認した台数ですので、このくらいまではいけると、だから一部では公園とか緑とかそういうものを破壊しているですね。自分たちが買った土地のところにはきれいな素敵なものが出てくるのかそういう宣伝をされる。市民がもともと大事にしている公園とかそういうものについては破壊しても全然平気と、その辺がもう既になんか、今回の敷地の部分だけを見てもチグハグという事も思いますし、更に言うとタコ公園の部分を含めた調布駅の周辺この辺のまわりのこれからどうしようかと

考えた時のやり方というかですね全然素敵に見えないです。
以上です。

【E】

この計画、僕も街づくりの検討委員会で何回か見たことあるんですけども、さっきの話、何点か言っておきたいのですけれども、これは僕の意見じゃないのですけれども、鉄道敷地の上に駐輪場は作るなという意見もかなり出ていたという事もあるという事を言っておきたいです。

ここに緑道を作るという事なんですけれども、僕も緑地保全にはすごく考えているのですけれど、歩行者道についてどういうふうにされるのかというのと、樹木の事を考えて樹木を維持する保水能力をもっと考えられた方がいいんじゃないかという事がちょっとあるので、歩行者道路の単にアスファルトとかコンクリートではなくて、そういう保水能力を持たせた道路がいいんじゃないかという事と、その管理はどうやっていかれるのかという事がちょっと心配だと、質問したいと思います。

【街づくり事業課】

はい、まず舗装の材料という事ですね。

まあいろいろ材料ってあります。例えば、普通のアスファルトであるとかあるいは、今駅周辺だとレンガ系というかですね平板ブロック系のものであまり振動の無い、バリアフリータイプのものをつかっていることが多いかと思っています。

緑道と言われると例えばウッドチップみたいなものがあったりとか、もう少し極端にいくんであれば土、ダスト舗装とか考えられると思います。ただ一応、道路というような形態で今回整備をするという事もありまして、だれもが動きやすい状況にならないといけないのかな、それは杖を突かれる方であるとか車いすの方であるとかそういう方に配慮しながら舗装の材料に関しては検討しなくてはいけないのかなと思います。それからもう一つ、樹木を育

てられるような地盤があまりないんじゃないのかなというご懸念から、少し保水的なものを考慮したほうがいいんじゃないのかという事をおっしゃっていただいたと思います。確かに鉄道敷地の下にはですね、深さはさまざまです、浅い所だと1mくらいのところもあれば、深い所だと3m、4m下にトンネルがもう入っていますから、そういう意味では、水をどう確保するとか根が充分伸びる空間あるのとか、そういうご懸念ももっともだと思います。それは例えば土を盛るとか、木の種類では例えば、松とか桜とかというのは、水があまりいらない、ない所でも育つ樹種もあれば逆に水がいっぱい必要なクスノキとかそういった樹種もあります。そういった樹種の工夫なんかもしなくてはいけないのかなと思っています。そういったものをバランスよくやっていきながら、整備をするのが大事かなと思ってございます。先程いろいろね、駐車場と一体感ないよね、緑道だと一体感ないよねという御意見もいただいていますし、一方で駅周辺に駐輪場あってほうがいいよねという意見もあって更には散策できるような緑道空間というのは平成17年ですから今から十数年前ですかね、公募市民の方からいただいて、せっかく鉄道敷地という無機質なもののから、出来れば人が憩えるような空間、緑道空間がいいよねというところを考慮しながら今回、極力緑に配慮しながら作りたいと、そういうような計画を作ってございます。

いろいろなご意見踏まえながら皆さん使って頂けるようなものを作りたいと、やっていきたいと思っていますので、引き続きご意見賜ればと思います。内容は以上であります。

【街づくり事業課】

はい、まず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所管する部署かなというのをイメージとして持っています。

ただ、例えばですね、先程ちょっと今後検討すべき課題だよという事を出させていただきましたが、コミュニティ花壇みたいに、地元の方が少し維持管理が出来る工夫があると皆さんおそうじなんかしていただけたりとかその植え替えなんかしていただきたりとか、いろんな市民参加の取組みなんかで

きると思います。鉄道敷地も東西方向で約2km以上ありますし、面積でいっても2万㎡位の規模がありますので、それを全部市の方で1から10までやるというよりは少し身近な市民の方々に、ご協力いただきながら一緒に作り込めるような緑道空間であったほうがいいのかなと、そのようなことも考えてございます。

作り込むことと管理をしていくこと、少しこの辺は地域の皆さんとご相談しながらやっていきたいというのが現状でございます。

【F】

質問というのではなく要望といいますか1点言っておきたいんですが。資料の今後の検討軸をとということであのベンチですね、寄付者のネームプレートを基本的にはこれでいいと思うんですが、ベンチの前の映してもらえます？前の前かな？ベンチが映っていたイラストがありましたね。

はいそれですね。そこのイラストにもですね、一人が座って1つのベンチのところに、真ん中に仕切りがあるんですね。仕切りが。これは一つのイメージとして描いたというふうに理解はするんですけども、近頃どこの都市あるいは東京都内、他の見ましてですね、例えば1mのベンチがあっても、なぜか真ん中に仕切りを作っているんですね。例えば、5m、10mというベンチは無いにしても5mくらい大きなベンチにしても中に仕切りを入れるのはわかりますけれども、ちょっと言葉は悪いかもしれませんが配慮をしているよりも排除の論理、排除ですね。そういうような形が先行しているように思うんですよ。例えば以前、西新宿の地下から都庁に行くところにですね、ずっと道路があります、今もありますけれども、途中のところに人が寄り付かない様に、空間のところに椅子というか斜めに切ったような椅子がずっと設置されていたんですね。きちんと座らないように、いわゆるホームレスの人たちがああいう所に、居座らないようにということで、排除の論理でもってああいうものをずいぶん作ったと、そういうようなものが東京都内に随分見られます。僕が言いたいのはですね、やはりここは憩いと安らぎの空間ですので少しは人間、リラックスしてベンチで横になりたいという気分があっ

ていいと思うんですよ。ずっと、全員がそうやったらなかなか座れないということがありますがけれども、狭い小さなベンチでも空いていたら隣に座っていいですかという声かけをして一緒に座れるような、コミュニケーションが取れるような形の空間が望ましいと思いますので、今後、検討課題の一つとなってますけれども、ぜひ僕が要望したいのはベンチに仕切り等入れないものを作って欲しい。調布はそういうことをやって欲しくない。そういう事をちょっと要望しておきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【街づくり事業課】

はい、少し補足させていただくと、ベンチの外側と外側の間の真ん中の空間に仕切りがあるのをやめて欲しいという、そういう内容ですね。はい、実は調布市内でもこういうベンチ多いです。その理由はというと、ホームレスの方などが横になってしまって占用されてしまって、結局使えない、そういったご意見から、寝ない様にとという配慮をした時代もありました。現在はその要素ももちろんあるんですけども、なかなか座っているお年寄りが立つ時に片方では立てないというので両手で立ち上がるための手すりという意味合いも最近は出てきています。という意味でいくと、例えば、少し椅子を座っている面ですね、あれが前に傾いていたりとか、立ちやすいためになっているんですけども、そういうバリアフリーに配慮したものになっているものを少し意識しなくてはいけないのかなと思っています。ああいうベンチについても一人掛けのものがあってもいいと思うんですね。いろいろな工夫が出来るかと思います。今日の意見も参考にしながら検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【B】

ちょっと、難しい話をしますけれども。鉄道敷地の上の権利関係なんですけれども。その前に用途がどのようなになっているか、道路とかね、都市計画上の種別、一種住専だとか道路だとかが1つね。それがどうなっていますってい

うのが1つと。下に京王の鉄道があるわけですがけれども、ここの権利関係ですね。だから所有権は調布市になるけれども、地下の京王線の部分だけが立体的な空間を京王が使用するという形で全体の地球の芯までの所有権は調布市が持っているのかどうか。それから買収の金額に絡みますけれども、鉄道からするとある種の重さとかですね、離隔距離とかその辺の制限があると思うんですけどね。どこまで深く掘っていいとか、この辺はどういう形で決めているか。それが金額に当然反映すると思います。そのあたり、今日はざっくりで結構です。時間がかかるとしたら、また別途、お尋ねしますけれども。考え方だけ聞かせてください。

【街づくり事業課】

〇〇様、私も資料を持っていないので細かい話は、また後日お願いしたいのですがけれども、まずですね、用途というお話しがございました。鉄道敷地のほぼ中央部分で用途が分かれていまして北側が住居地域、南側が第1種低層地域というような地域でございます。権利関係という事ですけれども、今地下に京王さんの鉄道施設が入っています。この調布から東方面につきましては、今まだ2方向ですね。単線の2線しかない状況なんですけれども、将来複々線という4線になる計画がございます。今回まだ連立では2線しかないんですけれども、将来4線になる計画があって、その4線になる計画部分までは京王さんの権利部分が残っています。それ以外の部分、上の部分については市の方で用地買収をしていくと、当然100%で買うのではなくて、その下、中に入っている部分これから使う部分を除いた部分で、いろいろな諸計算をして、費用を当然私どもで算出をして買収をさせていただくという内容になります。当然ながら地下に構造物が埋まっていますので、上に例えばあまり大きな加重をかけるとやっぱりだめだよってという条件も当然付されていますのでそういったところについては、条件を緩和させながら整備していくというような内容になります。細かな条件につきましては私も今手持ちがございませんので、改めてお願いいたします。それも細かい話ですのでのちほどお願いいたします。

【G】

今の説明を聞いてですね、この緑道、いわゆる歩行者の空間がとても良くなるというのは間違いないですね。ところが車道の方、ここのところに歩道はないですね、歩道。これ歩道がないと、この道路の接道の先程もパーマやさんにとられる、ですね。あるいはそこが発展すると、いろいろな商業施設として店舗も出てくるんだと思うんですよね。それがいわゆる歩道の空間、緑道があって、車道があって接道のお店に行くの、その間があけてあるとか出入りできるのかどうか、ぐるっとUターンして来なければならない。私はね、歩道がないと、道路を作れば両方に歩道があるはずなんですよね。それが設けていないという事は、その間の業者の方あるいは、あるいは出入りする方はいきなり車道になると、これはとても危険じゃないかと思うんですよね。それをちょっとよく考えてもらいたいと。ぱっと4m、2m、6m京王さんですか、そうすると敷地いっぱい建って、建物が建っているところもあるんですよ、いっぱい。パッと出たら車道じゃないかと。もうこれは危険ですね。その点をよく考えてもらいたいと。

それと私の方は、2丁目で接道に面している駐車場とそれからテナントさんがおいでになるんですよね。特にそういう面から言っても、車道と歩道とのね、そういう所を考えてください。ちょっとそれをこれからの計画にね、お願いしたいと思います。

【街づくり事業課】

はい、ご意見ありがとうございます。

まずですね、皆さんお手元でいくと8ページというスライド。

今回の事業区間というのは、ちょっとごめんなさい見づらいですね。お手元資料でいきますと、パンフレット7ページ、8ページをご覧くださいと、少し大きなものが見えると思います。ちょうど鉄道敷地に沿う形でオレンジ色の線が書かれているかと思っています。これが実は生活道路として必要な幅員を示してございます。この区間6mの道路が必要です。6mの道路というと

普通、歩道がないのが通常のケースです。全部が車道と。そういうものが近辺にもあろうかと思いますが。今回の整備する道路もまさにそういう道路だと、それにたまたま鉄道敷地がついています。その部分に歩行空間を付けることで、より安全を高めましょうというのが今回の内容でございます。

ただ一方で〇〇様がおっしゃったように、確かに6mの道路とはいえ、その道路にいきなり面するのは危険、もちろんあるかと思いますが。今回は鉄道部分は緑道空間として使いたいと、一方で車が通る空間が狭いとそれはそれでご不便が生じる内容ですので、最低限の車道で6mとして道路としては抜かせていただく、というような事業の内容になってございます。実際に通常ですと真ん中に車道があって両側に歩道があってというのが、普通の大きな幹線道路なのですが、今回は成り立ちが生活道路、地区内道路というところの6mの道路と鉄道敷地がたまたま隣り合っていて、そこをうまく相互間利用しましょうというような内容ですので、理解を賜ればと思います。今日いただいたご意見というのはどんな形で実現できるかわかりませんが、検討はして参りたいと思います。

【H】

こういった会は初めて参加したんですけれども、今事業個所となっていてところの道路はそのまま今のままの状態、南側の今何もない鉄道の跡地、コンクリートになっているところ、あそこだけ緑化するのはいけないのですか。

【街づくり事業課】

はい、今ご質問いただいた中身はたぶん、この道路は放っておいて、緑道部分だけ整備をしたらという中身だと思います。私ども先程、8ページ、9ページでお示したように、生活道路と言って地域の地区内の交通ですね、エリアだけの交通、物販も含め私たちが普通に移動する方が多少なりとも細い細街路だけではなくて、一定程度の幅員を持った道路が必要だという考えが

元でこの道路網計画を定めています。その中に道路を拡幅する計画があったと、本来であればこの道路についてこの道路プラス2mで6mを作るという事なんですけれどもたまたま、今回は隣接している鉄道敷地があるので、その鉄道敷地側に2m分拡幅しましょうと、今の道路は本来4mなきゃいけない幅員はある部分もあれば、ちょっと買収しなくてはいけない部分もあるんですけれども、今の道路を活かしながら、少し必要な道路部分として2m分合わせて6mの道路を作りましょうと、そういうような事業でやっています。なので今回、接道敷地と生活道路の説明を一緒にやらせていただいている中身です、緑道だけの計画があれば緑道だけという事も考えられるんですけれども、今回は生活道路の計画もあるるので合わせてやらせていただきたいという考えでございます。

【H】

ありがとうございます。

自分の感覚なんですけれども、あそこの道路が広く4mになることが自分はそれほど必要に感じないんですけれども、いかがでしょうか。

【街づくり事業課】

はい、今日お配りしている調布市道路網計画という、この道路網計画の中で通常ですと大きな品川通りみたいな幹線、甲州街道という幹線、その幹線道路と幹線道路の中には、その間のエリアには、一般的にいう4m道路という地先道路と呼ばれている道路の他に、一定の間隔で6m位の少し通過交通が通りやすいような道路が配置されています。そういうものの道路のバランスが非常に地区内の交通には必要だという考えを私ども持っております、その6mの道路の整備というものをこの道路網計画に位置付けているんですけれども、たまたまこの場所にそういう計画があると、この計画を位置付けてあるという中身でございます。

確かに個人個人の皆様からいくと、例えば自分のうちの前になんでそういう

ような計画があるんだ，と思われるかもしれないんですけども，全体のバランスの中で，こういう計画を定めているのでご理解をいただければと思います。

【B】

今のお二人の話に関連するんですが，最後の方のお話しなんですけれども，調布市の道路網計画なんですがね，地権者というかその住んでいる人の意見を完全に反映しているかどうか，というところは大変疑問がある。

行政が言ってみれば自分勝手につくっているという計画の部分がありますから，そこは地元に住んでいる方がね，その計画の方がおかしいんだという形で，今のままでいいのというふうに思われるなら，そういう形の反対運動というものもありうるんだと思います。それが1つ。

それからその前の方の話なんですけれども，4m現状では歩行者通行帯というもの，白線が引かれていませんから，それはそれでいいんでしょうけれども，せっかく6mにするんだったら，まずそれが必要だし，ナビマークがあって歩行者が道路の右端を通るとしたら，当然そこがバッティングするわけですよね。そうするとそこは矛盾が生じてきていると思いますね。

先程，市が説明されたようにここは車道だとおっしゃったけども，車道なんですかという質問があります。ここは歩行者，自転車，車両全部が通る道路じゃないんですかという大前提で話をしていますけどね。だから1番右端を歩行者が通れるはずだし，それは安全に通そうと思えば歩行者通行帯の白線が必要だと思うし，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かなければならないだろうという形になるだろう。というところですよ。あなたの説明は非常におかしいと。

【街づくり事業課】

道路網計画につきましては，〇〇さんの御指摘の通り，全市民の方に直接ご意見を伺って立てたものではないのは間違いありません。

しかしパブリックコメントであるとか説明会であるとか、種々の問いかけをしながら立てさせていただいたという事実もございます。それと、まずはその道路網計画の考え方なんですけど、今おっしゃっていただいた、その、このままでいいじゃないかという御意見ですけれども、そもそもが生活道路をなぜ4mから6mにするかというところについては、例えば消防車であるとか、救急車であるとか入る時に、なかなか1台停まっていれば、横を通過できない部分もある。たとえば火事が起きている時に、前に行けないので、裏の道路から人の宅地の中をホース這わせてやっと消せるというような状況も想定される。そういうようないろいろな条件を加味してある一定の区間のメッシュのなかで、6m道路を通すべきだということを行政の方で判断させていただいて、作り込んでいるのも事実でございます。それに関して一方的と言われれば確かにそうかもしれませんが、その中を作っていきたい、更には、それに関してここは優先的にやっていきたいという事も合わせて示させていただいてまして、今回御説明をさせていただいている、この私道に対する生活道路につきましては、緑道の整備と一体となって、やった方が効率が上がるという判断をさせていただいて、優先整備路線という事でこのパンフレットに示させていただきました8ページ、10ページの中で地区内道路整備プログラムという事で、赤で表記させていただいている中の1本というふうに、御理解していただけたらと思います。

6m道路の歩道についてでございます。今の対象とさせていただいている道路については今駐車場でお使いの方であるとかは、入ってこられると思うんですけれども、さほど通過交通がない道路であるかなとは思っています。それより西側に行きますとクランクした道路よりも、西側については調布駅に向かう車が通過交通としてある程度ある、6mの中の道路である程度通過交通があって、例えば飯野病院の方へ向かっていったりとか、そこからまた北へ曲がって旧甲州街道に向かったりするような道路が、あそこは6mで整備されています。まだナビマークは書いてありませんが、〇〇さんの御指摘の通り6mの幅員の中に外側線という線を両側に書いて、そこになるべく車が入らないようにしてくださいというイメージを描きながら歩行空間を明示しているような線を入れさせていただいております。今後はそれに対して自転

車をどうするかというのが今、国の方でも大きな問題になっていて東京都さんも一緒になって、ある程度の自転車については健常な方の自転車については車道を走ってくださいというところで道路管理者と協議も進んでいまして、歩道は子どもさんであるとか、御老人が乗られた車だとか、後ろに子どもさんを乗せた自転車であるとかそういう方々はしょうがない、歩道はしょうがない、でも普通の人は車道を走ってくださいという事で今、動きが加速しています。それについてはナビマークというものを明示してよりそこへ誘導出来るようにしていきたい。

何もない状態であると、皆さん健常者であっても歩道をビューンと走ってしまうんですね。そうではなくて車道側を走るのが自転車としての軽車両のあるべき姿だというものを明示したいがために、歩道ではなくて車道にナビマークというものを表示していく流れを今、作ろうとしています。その一環として今回緑道の中に歩道空間も作ってはどうかという御意見もあったんですけど、そうしますと歩道空間が狭くなったり、植栽空間が狭くなってしまうので6mの車道の中で、自転車を走っていただきたいというような計画にしているというところでございます。

今、申し上げたクランクしている道路、現況の道路ですね、クランクしている西側の道路については、歩道はないですけれどもすぐ南側に土地利用している建物があり、出入りもしているようなところがありますので。

今回は白線を引きながら白線を兼用したような形のナビマークというようなものが引かれるという事になると思います。

【街づくり事業課】

今まだ、警察さんとの協議ができていないわけではないので、実は白線とかそういうお話、私ども非常にしづらい立場にあります。それをおわかりになった上でちょっとお聞きいただきたいんですが、こういう道路で、単純に言うと片側に歩道があるような空間については、もう片側には通常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ります。その空間をもちろん設けはするんですけれども、安全な歩行空間が出

来るので、できればこちらの方で歩いていただきたいという思いもあります。その図化で表現するというのがなかなか難しくて、正直にここで白線を引いて自転車を置いて車を置くというのが、〇〇さんのおっしゃるとおり正しいかと思います。そういう表現については引き続き整理をして参りたいと考えております。

【D】

ありがとうございます。

今日の12スライド。他の方がお話しされていたところを聞いていて思いました。私は毎日ではないですがこの道はよく自転車で走ります。ここは今車を通らない道なので、そういうふうには書いていないけれど、サイクリングロードみたいに自転車が走りやすいです、自転車が。今回の計画を聞くと対面通行の道路が出来る。今度は27スライド、お願いします。

そうするとですね、このロータリー、布田への南の方から調布のほうに向かう流れが結構多くなると思うんです。何故かというと調布駅というのは乗降客が12万、今13万位ともいわれています。トリエが出来て増えたというふうに聞いています。一方の布田駅、こちらは1万6千500位の駅なんです。どういうことかということ、駅は両方の調布の駅、布田の駅、駅は駅なんですけれども、駅のパワーが全然違ってですね、特急の停まる駅の方に人は吸われるというか、動きをするんです。布田に駅はあるんですけども布田の南側の方の人の布田南通りって書いてある27スライド。駅はあるんですがやっぱり調布に向かうんです。

そうするとですね、①の方直線でつながってないでよね、そうするとまっすぐ人は行きたいですよ、自転車とか見てると、ここは何かクランクのようになってしまって、自転車にもし乗って南側の方から線路の昔でいう南側の方をずっと行こうとする場合は、やっぱり南の方をずっと行きたいわけです。なので、人間の心理ですよ。自転車って法規に関して緩いですから。まっすぐ行きたいと思えば、やっぱりまっすぐ走るんですよ。歩道も絶対だめとか言われなければ入りますというところで。そうすると、この道が出来ると、

果たして対面通行が出来た時にですね、自転車、歩行者の人たちがより安全になるかって言うふうに考えると、私は逆になるんじゃないかと、真ん中に木なんかあるんで、自転車で走りたい人で南側の方から南側にただ行きたい人というのは、結局、道路の北側を南の方からわざわざ道路の方からまた南に回っていくとかですね、そうするとやっぱり遠回りに感じてくるんですね。更に対面通行だとしてもともと往来がそんなになかった道だとするとどうなるかという、今の駅前の南口の駅前広場、サイゼリアの前の北側のところ、あそこ対面通行にしたんですけれども、ちょびっとだけ対面になりましてけれども、あそこなにが起きたかという、あそこただの路上駐車が増えただけです。対面で車が行き交うとか使われ方はしていません。

道路が対面通行になって幅員が広がると、そういう路上駐車ばかり溢れて、自転車は走りにくい、更には歩行者と混じった路線、真ん中には更に木もあるから、やっぱりまっすぐ走りやすい人は走りやすく、なんていうかこう断面で見ると、断面も問題だと言われているんですけれども、動きとして見た時にも、安全という意味でも先程の車道の側にも歩みにくいんじゃないかと、あれもありましたけれども、やはりちょっと使いにくいというか安全面でも非常に問題がある設計になっているというふうに思いました。

【街づくり事業課】

はい、ありがとうございます。

今サイクリングロード的に使われているということで、確かに自転車のルールを守らないという前提で考えれば確かにそうかもしれません。ただ、まずは安全に走りましょうというのと、歩行者がまず優先なんです、道路というのは。

そこは前提として考えた方がいいのではないかと思いますけれども、実はクラウクの線形についても、これから警察と協議です。今やっている最中です。ちょっとこれがどういう形がベストなのか、というのは引き続き検討していくのかなというふうに考えています。

この形でお見せしているのは、鉄道敷地という歩行動線がやっと生まれるん

です。安全な空間が生まれるんです。そこをまず主眼に考えています。

〇〇さんにまえまえから言われていたのは、車優先だ、今は自転車優先にしないのか、みたいな事をおっしゃられていますけれども、まず、歩行者の視点でどうやったら一番スナリ歩けるかなって考えてみたのはこの案です。形が全部決まっているわけでは正直言ってありません。これは実は余裕があれば今日聞いてみたいなのも思っていたんですけど、現在ここは相互通行です。たまたま車が通っていない状況なんですけれども、一方通行にした方が良くって思っている方いらっしゃるのかな、聞いてみたいのと正直いって思っていました。私自身は、そういうことはあの、，，，沿道の地権者さんの皆さん・・・・あるんだっただけかなと思いますけれども。

一方で6mの道路を通す意味を考えるとやっぱり一方通行っていうのは無いのかな。そういうふうにも考えています。結局、道路を使う方がどういう方なのかというところを考えながら、後は作る場所がどういう立地なのかというのを考えながら、いかに車・自転車・歩行者・皆さんが安全な歩行通行空間できるのかという主眼で考えていきたいと思っています。確かに自転車の動線だけ考えると、車の動線だけ考えると不便な動線だと思います。この形であればそうですね。

でも歩行者の視点で見ると実はすごく一番歩行者優先に歩ける空間になっているので、まあちょっとそのあたりはバランス見ながら、今後検討させていただきたいというふうに考えてございます。内容は以上であります。

【司会】

はい、よろしいですかね。

活発なご議論ありがとうございました。

ちょっと時間超過して申し訳ございませんでしたが、これにて説明会を終わらせていただきたいと思います。本日は夜分ありがとうございました。

—以 上—