

都市計画道路 3・4・1号（昭島中央線）道路整備工事に伴う説明会 議 事 録

日 時：平成 27 年 7 月 5 日（日）10:00～11:50

場 所：昭島市役所 1 階市民ホール

参加者数：92 名

1. 開 会

2. 都市整備部長あいさつ

3. 職員紹介

金子都市整備部長／鬼嶋建設課長／安倍都市計画課長／石川用地担当係長
田中計画・渉外担当係長（司会）／木下都市計画道路担当係長／平野土木係主事

4. 道路整備スケジュールについて（説明：建設課長）

- ・第 1 期区間の完成予定を平成 30 年度末から平成 33 年度末へと変更
- ・第 2 期区間の完成予定は平成 29 年度末のまま変更無し

5. ^{なしのき}梨木踏切の取扱いについて（説明：建設課長）

- ・梨木踏切は都市計画道路整備工事に伴い閉鎖する予定
- ・梨木踏切が閉鎖した場合の迂回ルート（3 案）について説明

6. 現況道路との接続について（説明：都市計画道路担当係長）

- ・都市計画道路と交差する現況道路の接続方法（14 箇所）について説明

7. 質疑応答（要旨）

◆梨木踏切の廃止について

Q：踏切廃止ありきで説明されているが、多くの利用者を尊重し、梨木踏切を存続することはできないのか。

A：市としても多くの利用者がいることは認識していますが、小さなお子様や高齢者等が誤って踏切に進入してしまうということ等を、極力避けるため閉鎖する予定ですので、ご理解を頂きたいと考えています。

Q：梨木踏切存続については、市民の強い要望があることを認識のうえ引き続き検討頂きたい。

Q：梨木踏切は大きい踏切と違い、車も通行止めであるし、狭いから誰もが注意して渡るため事故が起こったことはない。そのため、「踏切事故をなくす」というような説明は不適格である。

Q：・私たちが行った調査で、梨木踏切は1日1,000名以上の利用者がいることを確認しており、この数字は市も認めている。それだけの人たちが使っている踏切を、なぜ廃止しなければならないのか。

・梨木踏切とアンダーパスは離れているから、廃止する必要はないと考えている。

Q：・梨木踏切を通り昭島駅へ向かう動線と、アンダーパスの動線は方向が全く異なるもので、アンダーパス工事実施に伴う梨木踏切の廃止は考え直して欲しい。

・アンダーパスを迂回するよりも檜の木踏切を経由した方が120mも距離が短いということであれば、高低差があり薄暗いアンダーパスを迂回するよりも、檜の木踏切を通る人の方が多くなるだろう。そうすると、梨木踏切ではせいぜい自転車とバイクとすれ違っていたのが、今度は自動車ともすれ違うこととなる。このような危険な道を高齢者や子供たちが通ることになれば、市が言っている「高齢者や子供を保護するために踏切をなくす」ということよりも却って危険であり、何の為に梨木踏切を廃止するのかがわからない。

・大師通りの踏切等、他に廃止するべき危険な踏切はたくさんある。

・私たちがJRに要望に行った際には「事業主体は昭島市であって、その特状を踏まえれば今後の検討事項である」との回答をもらっており、主導権は昭島市にあると考える。昭島市が本当に住民の立場に立って、「梨木踏切を存続する」ということになれば、JRは昭島市の方針に従うはずである。市はJRの方を向くのではなくて、住民の立場に立って検討して頂くよう強く要望する。

・アンダーパスは坂道になるので、雨や雪の際に転倒する恐れがあり、自転車との擦れ違いも危険である。さらに密室状態の地下道部分は夜間防犯上大変危険である。また、階段につい

ては健常者以外の方の利用は難しく、3mもの高低差がある坂道の上下りは、高齢者、身体の不自由な方、子供たち、ベビーカーや買い物カーの利用者等にとっては相当な負担となる。これら的高齢者や弱者のための問題を真剣に考えて欲しい。

- ・市の説明には主体性がなく、これからの高齢化社会に逆行しており、もっと主体的に住民の立場に立って考えて欲しいと強く要望する。

Q：・市役所には、市民の方に目を向けて仕事をして欲しい。簡単に「このプランで行きますから」と言われて、「はいそうですか」とはならない。

- ・市役所が行った意見交換会について、その開催日と内容等の情報が本日の資料に入っていない。それは、市役所の中ではもう計画が決まってしまうからだろう。まずはその目線を変えてもらいたい。
- ・市役所の職員もこの地域に住んで梨木踏切を毎日利用すれば、どれだけ大変なことになるか分かるはずである。
- ・子どもが小さいうちは、車が通るところは危ないから梨木踏切を使わせている。檜の木踏切を通すことになれば、そちらで交通事故が起きるだろう。

Q：・梨木踏切は絶対に存続すべきである。高齢者や子供たちが踏切に立ち入って危ないということであれば、市内すべての踏切をなくすべきである。

- ・人口を増やし、市を発展させるためには、市の中心である梨木踏切を残す必要がある。都市計画道路の整備完了まで時間がかかるのだから、その間は、梨木踏切はそのまま残せば良い。
- ・整備が完了する頃には八高線高架化の話が出ているかもしれない。目先のことだけでなく、昭島の長い歴史を考えて街づくりをすべきである。将来、どうしても踏切を廃止するというのであれば、市議会議員全員を集めた会議で決めて頂きたい。本日のような場で決めるべきものではない。

(梨木踏切の廃止計画に関する意見全般に対して)

A：本日は大変貴重なご意見を頂きました。

この地域に特化した視点でのご意見を頂き、また、これまでの意見交換会等でのご意見を含めて、今後の検討をしていかなければならないということは十分認識をしております。梨木踏切では事故は起きていないということは我々も調べさせて頂いた経過ですが、踏切事故というのはいつ起こるか分からないということもあります。

これまでの説明会、意見交換会、また本日頂いたご意見について、住民の方々の想いを真摯に受け止めてしっかりと検討し、時期は明言できませんが踏切に関する説明会を開催したいと考えております。

◆梨木踏切廃止に伴う迂回路の説明について

Q：(スライド 5、7) 迂回ルート①の「迂回距離 360m」及び迂回ルート③の「迂回距離 240m」
とは、どこからどこまでの距離のことか。

A：梨木踏切を利用して駅に向かった場合に比べて、それぞれプラス 360m、240mということです。

Q：迂回距離 240mは相当な負担となる。真摯に対応して頂きたい。

Q：檜の木踏切がある道路（市道西 169 号）は幅員が狭いが、迂回路として交通量が増えた場合についてはどう考えているのか。

A：平成 13 年度に檜の木踏切を若干整備したことで、それ以前よりは歩行性は向上していると考えております。

◆説明会の開催について

Q：本日の説明会は、市役所側として将来「何回かこのような住民説明会を行った中で、こうなりました」という形式だけのものであると思う。

Q：次回説明会の開催時期を伺いたい。前回は昨年 7 月であるから概ね 1 年以内と考えて良いか。また、次回説明会時には本日の要望への具体的な回答を説明して頂きたい。

A：本日頂いた要望について協議・検討したうえで、そのくらいで開催できればと思っております。また、昨年 7 月の説明会后、「梨木踏切の存続」について要望署名を頂き、そちらの方々と昨年 12 月と本年 5 月に意見交換会を開催させて頂いております。そちらについても、機をみて開催していきたいと考えます。

Q：市役所というのは市民に役立つところであるのだから、本日の意見を真摯に受け止めて、しっかりと確認したうえで、1 年後とは言わずもっと早めに次回の説明会を開催して頂きたい。

Q：梨木踏切が表題となるような説明会は、これまで一度も開催されておらず、本日の説明会の表題も梨木踏切には一切触れていない。そのため、広報だけを見た人の多くは「梨木踏切は関係ない」と判断し、説明会に参加していないと思われる。一部の自治会には開催案内を回覧したようだが、梨木踏切利用者が多くいる田中町自治会には回していないようだ。梨木踏切を主題とした説明会を実施すべきと考える。

Q：・本日の説明会の主題でピンとくる人は少ないと思う。主題を変えないと、どれだけ重要なことが起きているか皆さん分からないと思う。説明会の主題については一考頂きたい。

・説明会に来られない人も多いと思うので、本日の内容をホームページに掲載したり、問い合わせの受付や回答をしたりすることはできないか。

A：今後は、内容が分かり易い主題とするよう心がけます。また、本日の議事録についてはホームページに掲載する予定です。

◆道路整備について

Q：都市計画道路と接続する現況道路について、通行ができなくなった道路の土地についてはどうなるのか。

A：都市計画道路への出入りはできませんが、その先は今まで通り通行することが可能です。

Q：用地買収は都市計画道路の計画線よりも広い範囲で行われており、道路完成後に余る土地があるかと思うが、その部分についてはどうなるのか。

A：現時点では決まっておりませんが、ポケットパーク、植栽、ベンチの設置等に利用することを考えています。

Q：梨木踏切から龍田寺に向かう道（市道西 274 号）は、車両は通行できるのか。

A：現状通り、車両の通行が可能となるように考えています。

Q：当該道路は幅員が狭いので、都市計画道路の完成に伴って交通量が増えることになれば、今以上に危険になる。幅員を上げられないのであれば、居住者専用にするなどの制限をして欲しい。

A：・当該道路については、沿線の方々が従来通り利用できるよう通行可能ということで計画しています。現時点では拡幅計画はありませんので、現況の幅員のまま使って頂くこととなります。裏道としてよく使われやすいのは、そこを通ると距離が短くなるだとか、その道の通行性が良好な場合に裏道として使われる場合が多々ありますが、当該道路は幅員が狭いため、かえってそこを裏道として使うには不便であり、むしろ新たな道路が整備されたことによって、こちらに回る車が減るのではないかと考えております。

・居住者専用道路のご要望については、交通管理者と協議を行いますが、なかなか警察からはそういった許可を得るのは難しいかという状況でございます。

Q：そう軽く言わず、市民の要望に対し、もっと積極的に考えて頂きたい。

Q：「交通量は減るだろう」との回答だが、現在の交通量が 1 日何台で、それが何台に減るのか。今までは車が少なかったが、道路が完成すれば駅へ抜ける最短ルートになるから絶対に車は増える。駅に行くのに近くて安全な道を壊そうとしているのは市役所ではないか。

A：当該道路の交通量は 1 日 77 台ですが、こうした接続道路の計画交通量は想定が難しいため調

べていません。

Q：では何故「77 台より減る」と言えるのか。時間をかけても構わないので、住民の意見を聞いて一からやり直しすべきである。

Q：龍田寺から昭島警察署へ向かう道路（市道西 169 号）について拡幅予定はあるか。

A：現在のところございません。

Q：アンダーパスのトンネル内で音が共鳴し、近隣への騒音が懸念される。アンダーパスの側壁や舗装の材料は、どのようなものを使用するのか。

A：舗装については低騒音型の舗装材を使用します。舗装材の空隙により、音や水を吸収しやすく、騒音低減や雨天時の視認性向上の効果があります。アンダーパスの側壁については、通常のコンクリートで計画しています。

Q：アンダーパスの側壁及び前後 100m程度の区間については、防音材等を用いて騒音対策をして欲しい。

A：検討します。