

# 昭島都市計画道路 3・4・1 号線沿道地区まちづくり懇談会

## 議 事 録

平成21年 1月18日（日）  
午前10時00分～午前11時30分  
昭島市役所 1階市民ホール  
参加者 13名

### 1 開会

### 2 職員紹介

小田川都市計画部長 / 須崎用地担当参事 / 花松都市計画課長 / 山本都市計画主幹  
福島建設課長 / 後藤都市計画係長 / 佐久間都市計画係主事

### 3 都市計画部長あいさつ

### 4 アンケート結果報告（説明：都市計画係長）

- ・ 沿道地区にお住まいの方、または土地や建物についての権利をお持ちの方を対象に11月に行なったアンケートの結果を報告

### 5 目指すべきまちの将来像について（説明：都市計画課長）

- ・ アンケートの結果を踏まえ、市で整理した目指すべきまちの将来像について説明

### 6 実現のための都市計画手法について

- ・ 目指すべきまちの将来像を実現するための都市計画手法（用途地域の変更や地区計画の策定等）について説明

### 7 質疑応答

第1回まちづくり懇談会で宿題となっていた質問

**Q：既に整備されている栗の沢北信号から市役所北信号までの区間で、固定資産税は具体的にどの程度上がったのか。**

**A：税額は、3年ごとに改定される路線価をもとに算出される。**

栗の沢北信号から市役所北信号までの区間(平成9年完成)の路線価は平成12年に改定され、1㎡あたり約1万円上がった。これにより、例えば道路に面している100㎡の整形地の固定資産税は、約2,300円/年の増額となった。

ただし、税額は、土地の形状や用途など、様々な要因を加味して算出されるため、一概には申し上げられない。

また、ここで提示した平成12年の路線価は、地価が全国的に下落傾向の時期の額なので、今回整備されて開通した後、路線価がどのようになるかは、その時にならないとわからない。

昭3・4・1の整備について

Q：一日の想定交通量は。

A：上下線合わせて約8,200台/日を見込んでいる。

Q：道路の完成期は平成25年3月となっているが、予定どおり進んでいるのか。

A：道路特定財源の一般化等の問題によって、今年度は国から事業費の補助が付いていなかったが、地方道路整備臨時交付金を受けられることとなったので、平成25年3月に完成するよう事業を進めている。



昭3・4・1に接続する既存道路の整備等について

Q：昭3・4・1の整備に併せ、接続する細街路（幅員4m未満の道路）の拡幅は行うか。

A：昭3・4・1の整備と併せて行うことは、財政的にも難しい。

細街路は市内各所にあり、現状では、接道する土地で住宅の新築や建替えが行われる際にその所有者がセットバックを行なうこととなっている。

Q：昭3・4・1に接道する住宅、もしくは既存道路について、昭3・4・1への出入り口は設置するか。

A：現時点では詳細設計をしていないが、既存の道路を含め、必要な箇所は車の出入りができるようにする。

Q：取付道路等の設置の計画（詳細設計）はいつ頃できるのか。

A：予算を伴うのではっきりしたことは言えないが、第1期分（市役所北から昭和通りまで）については、来年度行ないたいと考えている。

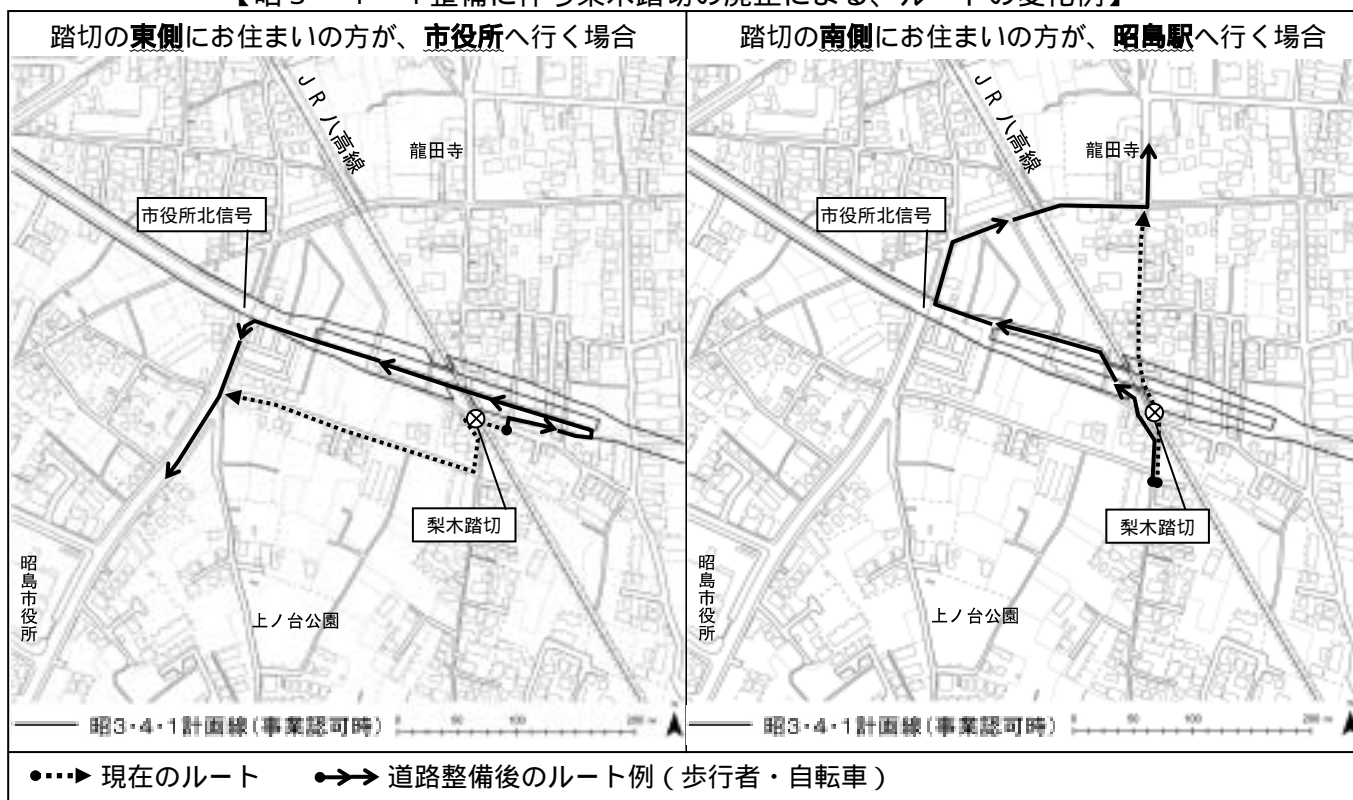
Q：昭3・4・1に接続する細街路の拡幅の計画がないということであれば、地区計画に拡幅することを位置づければよいのではないか。

A：地区計画で細街路を拡幅することをルールとして定めることはできるが、それは、道路の拡幅を行政の事業として実施することを決めるというものではない。恐らく現状と同様に、接道する土地で住宅の新築や建替えを行う際に、その所有者にセットバックしていただくことで、道路の幅員を確保していくという方法をとることになると思われる。

Q：昭3・4・1と交差するJR八高線の踏み切りはなくなってしまうのか。その場合、生活道路はどのように確保されるか。

A：立体交差で昭3・4・1が地下に潜る形となるので、踏み切りはなくなる。側道をつくり、生活道路が全く分断されることのないようには計画している。ただし、線路の反対側へ渡る際は、道路が地下に潜る入り口部分まで戻らなければならないため、多少遠回りになってしまうが、ご理解をいただきたい。

【昭3・4・1整備に伴う梨木踏切の廃止による、ルートの変化例】



用途地域の変更およびそれに伴う建ぺい率・容積率の変更等について

**Q**：所有している土地が、昭3・4・1の整備区域に半分かかってしまう。残地で住宅再建を考えているが、容積率・建ぺい率による規制により、建てられる住宅は非常に小さくなってしまふ。道路が整備されることで、容積率・建ぺい率を上げることは可能なのか。また可能だとしても、道路ができるまでは、上げないのか。

**A**：容積率・建ぺい率は、前面に広い道路があれば上げられるということではなく、道路整備に伴い、沿道にふさわしい土地利用を図るため、地区計画を考え、用途地域を変更して容積率・建ぺい率を上げるということになる。これについては、今後の皆様との話し合いの中で合意が取れれば、可能である。

また、変更の時期としては、道路が整備される前に用途地域を変更し、容積率・建ぺい率を変えろという可能性はある。道路の用地買収の状況に合わせて上げていく方法もあれば、一斉に上げる方法もあるが、地区によりふさわしい方法は異なる。これについても今後、皆様との話し合いや東京都との協議で決めていく。

市としても、用地買収にご協力いただいた方には、できる限りその場所で住宅再建をしていただけるよう、方策を見つけていきたいと考えている。

**Q**：用途地域変更に係る今後の手続の進め方について教えてほしい。

**A**：皆様とまちの将来像を確認しながら進めていきたい。皆様が地区のまちづくりについて意見を出して、それらを地区の皆様で共有していくことで、それが都市計画の案となり、行政が都市計画手続にかけていく。

具体的には東京都への意見照会、市役所での公告・縦覧、都市計画審議会での審議を経て、都市計画として決定される。通常、手続期間は、概ね1年ほど要する。

## 意見

市は、昭3・4・1に接続する既存道路を、枝の道路と表現していたが、今住んでいる住民にとっては、枝ではなくメインの道路であり、そのメインの道路に16mという枝の道路ができるという認識でいる。道路整備によって、今までより多くの車がメインの道路に入ってくることを心配している。その点を考えていただきたい。

アンケートだけで住民の意見をまとめるのではなく、住民と現場を一緒に見て、現場で地区の問題点を聞き取ったうえで公聴会を開いてもらいたい。

平成20年春に開通した八王子村山線の周辺に住む方から、予測していたことと違う不具合が生じているという話を聞いた。アンダーパスと側道では、生活道路の分断は解消しきれず、周りへの影響は大きいと感じている。平面的な図面だけではイメージしきれないので、立体的な図面で説明した上で意見を聞いてほしい。

用地買収をした土地のうち、道路が完成後に残地となる土地では、まとまった緑地を設け、空気の浄化に少しでも役立つ措置をしてほしい。

前回の懇談会の議事録を今回の開催通知と一緒に送ってもらったが、ぜひ次回も同じようにしてほしい。また、次回からは意見がもっと多くなると思われるので、会議の進め方について、検討してもらいたい。



## 8 閉会