

調布都市計画地区計画岩戸北三・四丁目周辺地区に関する原案説明会

議事要旨

- ◆日時：令和5年8月25日（金）19時00分から20時30分
- ◆場所：狛江市防災センター 4階会議室
- ◆参加者：市民11名 市議会議員1名（まちづくり推進課6名）
- ◆まちづくり懇談会の内容
 - （1）岩戸北三・四丁目周辺地区の現況と課題
 - （2）岩戸北三・四丁目周辺地区のまちづくりの方向性
 - （3）岩戸北三・四丁目周辺地区地区計画の原案
 - （4）今後のスケジュール（予定）

◆質疑応答

- 市民： 「区画道路」の定義を教えてください。区画道路は4 m以上ないといけないのか。幹線道路を含めて区画道路と呼ぶのか。地区計画の中での名称か。
- 事務局： 幅員4 m以上の生活道路のうち、地域の交通安全性・防災性向上等に重要な道路を「生活中心道路」と位置付け、その他を「区画道路」と位置づけている。現状幅員が4 m以上の道路は「既設」、4 m未満の道路は「拡幅」と表記している。なお、幹線道路は含まず、地区計画の中で定める名称であって、明確な定義はない。
- 市民： 壁面の位置の制限における「建築物の外壁」とは何を指すのか。塀を道路境界線から1.0 m以上奥に建てる必要があるということか。また、植物についても、1.0 m以上後退する必要があるのか。
- 事務局： 「壁面の位置の制限」は建物の外壁を対象としており、塀は対象ではない。塀は「垣又は柵の構造の制限」の対象となるため、高さ1.8 m以下の生け垣又は透過性を有するフェンスを設けて頂く必要があるが、道路からの後退は不要である。
- 市民： 4 m道路は何車線か。また、両側に歩道は出来るのか。
- 事務局： 4 m道路は建築基準法上最低限の幅員であり、車線や歩道は設けられない。今後整備する調布都市計画道路3・4・16号線（以下、「調3・4・16号線」という。）は16 m道路となり、歩道も設置する。
- 市民： ホームページに掲載されている原案では、方針附図として地区整備計画区域外にも区画道路の位置が示されていた。今回の資料内にはその説明がなかったが、なぜか。
- 事務局： 原案の方針附図には「今回の地区整備計画で位置付ける施設」と「今後地区整備計画への位置付けを検討する施設」を示している。前者は、スライド資料P.33に示す通り、今回第1段階において地区整備計画として定めるものである。一方、後者は第2段階において位置づけを検討するものであり、今回区画道路として決定するものではない。
本日、同時に配布しているパンフレット「岩戸北三・四丁目地区地区計画の原案について」のP.8「地区整備計画の方針図（方針附図）」に記載があるためご参照いただきたい。
- 市民： 前回の懇談会では、地区計画の策定を第1段階と第2段階に分け、第2段階目は改めて議論をしていきたいと思いますと言う話だったと思う。しかし、今回「地区計画の方針」としてスライド資料P.29に制限項目が示されており、これは地区全体に関わる項目なので、第2段階の区域にも関係するだろう。今回これが決定すれば、第2段階においてもこの制限項目は決まってしまう、「数字をどうするか」といったことに議論が限定されるのではないか。自由な議論はできないのではないか。
- 事務局： 今回定める「地区計画の方針」は地区全体に関する方針なので、第2段階目に向けて議論する際はこの項目がベースとなるが、ここに示す制限項目を必ず第2段階目で定めなければいけない訳ではない。

- 市民： パンフレットP.4「3. 地区施設の整備の方針」に「将来的に地区整備計画への位置づけを検討する事項」として一の橋通りの拡幅の記述があるが、これは第2段階目で一の橋通りの拡幅が決定するという認識で良いか。
- 事務局： 拡幅するかどうかを第2段階目で改めて議論していきたいという意図である。
- 市民： 一の橋通りの拡幅については以前要望書を提出した。要望書は住民の生の声を伝える手段だが、その内容は都市計画審議への諮問の際に公表されるのか。
- 事務局： これまでも都市計画審議会には、住民の方々からの御意見について適宜報告している。今回、原案や案に対する御意見についても、都市計画法の手続きに則り取りまとめて報告の上、審議を諮る。
- 市民： 都市計画審議会に報告する際、住民の意見は市の言葉で要約されてしまうのか。生の声そのまま伝わらないのではないのか。
- 事務局： 要旨として報告するが、意見の内容を変えるようなことはしない。
- 市民： スライド資料P.27の土地利用の方針の中で「基盤整備の充実」「都市機能の充実」等の言葉は具体的に何を指しているのか。
- 事務局： 「基盤整備の充実」とは、生活道路を4m以上確保することや、建築物の防火性を確保すること等の方向性を示している。
- また、喜多見駅前の地域交流地区は、狛江市都市計画マスタープランにおいて「地域交流拠点」として位置づけている場所であり、駅近辺において日常生活を支える商業機能の導入を図ることを目的として「都市機能の充実」としている。
- 市民： 「基盤整備」とはインフラ整備と道路の拡幅を指しているのか。
- 事務局： 基盤とは道路網・インフラ全般について指している。道路については、幅員4mの確保を前提とし、生活道路網の構築を含めて「基盤整備」としている。
- 市民： 調3・4・16号線の整備にあたって、どういったリスクがあると分析されているか。例えば、16m道路を整備することにより、どの程度交通量が増加するのか等。また、小田急線高架下の交差点は、複数道路が交錯し朝夕は交通量が大変多く、高齢者や子供も多く通り危険である。また、調3・4・16号線と4m道路との交差点については、どのようなリスクを想定しているか。
- 事務局： 都市計画道路は古くから都市計画決定されており、調3・4・16号線については、ようやく電力中央研究所前までは整備を進めてきた段階にあるが、やはり交通量が多い等の現状を踏まえ、岩戸北区間についても事業を決定した。歩道整備・無電柱化とあわせた拡幅整備をすることで、交通上の安全性や防災性の向上、延焼遮断機能の確保を見込んでいる。また、調3・4・16号線整備により自動車の往来を岩戸北区間に誘導することで、細街路への流入や通過交通を防ぐことができる。
- 市民： 今回、区画道路に指定している道路はこれまで提示されたものに対してかなり数が減っているが、各区画道路を削除した理由と、残された区画道路を削除しなかった理由をそれぞれ教えていただきたい。
- 事務局： スライド資料P.33で注記している通り、通り抜けができない道路を除いたため数が減っている。

市民： 通り抜けができるかどうかで判断しているということか。別の機会に伺った際には、道路事業による補償の必要性を加味して区画道路を選定したと聞いたが、考え方が変わったのか。

事務局： 区画道路の選定にあたっては通り抜けが出来るかで判断しており、考え方は変えていない。別の機会でも同様に説明差し上げた。今回区画道路を指定する理由としては、調3・4・16号線の道路事業により用地買収の影響する範囲において、現状幅員が4mに満たない道路については、沿道の建物を再建する際に4mを確保してもらう必要があり、そのためには今回区画道路として定めたいので、それを前提として道路事業における補償をする必要がある。

市民： 方針附図内の左下に位置している、環状の道路は通り抜けと関係あるのか。

事務局： 通り抜け道路として捉えている。

市民： 第1段階目で区画道路として指定すると道路の両端（入口と出口）における制限が決まってしまうが、中間部の制限については自由に議論ができると考えて良いか。

事務局： その通りである。市としては区画道路の指定や生活中心道路の拡幅について提案する考えだが、第2段階目で色々議論させていただきたい。

市民： 別の機会に伺った際には「区画道路の選定にあたっては、道路事業の用地買収をする上で規制する必要があるものを残した。」と回答があり、私から「その理屈であれば、世田谷通り沿道の区画道路は関係ないのでは。」という話をした。なぜ説明を変えるのか。

事務局： 通り抜けが出来るかどうかで判断している旨は、別の機会においても説明差し上げた。また、区画道路として将来的に指定したい道路を、方針附図に記載している旨は前述した通りである。

世田谷通り沿道については区画道路が不要ではないかという旨は、御意見として承る。市としては、幹線道路沿道については統一的に地区整備計画を定め、区画道路として指定するべきと考えている。

市民： 壁面の位置の制限の項目で、「調3・4・16号線の道路事業に伴う建築物の増築等の場合には適用しません。」とあるが、どのような意味か。

事務局： 道路事業の計画線に建物が当たり、増築・減築・改築等が必要になる場合には、壁面の位置の制限等のルールを適用しないこととしている。建物を建て替える場合は、ルールが適用されるため、適合させていただく必要がある。

市民： 地区計画を考えるにあたってリスクはどのように分析されたのか。

事務局： 調3・4・16号線の岩戸北区間は、令和8年度には整備完了を目指す予定だが、進捗によっては計画期間にずれが生じる可能性がある。また、喜多見駅北側の工事によって道路が広がったことによって七差路の危険性を危惧されていると思われるが、岩戸北区間の整備が進めば車両も歩行者も通行しやすい道路になると考えている。岩戸北区間は延長が長いため、一般的に考えれば横断歩道を整備し信号制御する等によって安全を確保することになると思う。

市民： 調3・4・16号線の整備において歩道ができるとのことだったが、歩道と車道との間に段差は設けるのか。

事務局： 道路事業に関しては、担当部署が異なるため直接的な回答はできないが、近年の傾向としては、セミフラット構造と呼ばれる車道と歩道の間に縁石を置き、高低差をあまり付けない構造が多く採用されている。各路面の差は5cm程である。

市民： 居住者は自分の家がどの地区に当たるか気になると思う。細かく拡大して見られる地図はないのか。

事務局： 縦覧期間においては、窓口で地区計画原案の縦覧が可能であり、またホームページからも閲覧いただける。ホームページを閲覧できる環境にあれば、PDFを拡大してご自宅の位置を確認いただくことができる。また、窓口ではA2版の図面を用意しており、そちらでも確認いただくことができる。

市民： パンフレットP.8、地区整備計画の方針図（方針附図）の区画道路4号、12号には、道路としては1本である。このように道の両端（入口と出口）と中間部とで制限が異なる事例はあるか。

事務局： 同一の道路の中で、壁面の位置の制限の後退距離が異なる事例はある。例えば「国領町八丁目・和泉本町四丁目周辺地区地区計画」は、調3・4・23号線（慈恵東通り）の慈恵医大側の壁面後退距離を大きく取り、道路の両端のみ同じ制限としている事例である。ただ、そもそも地区計画において、1本の道路において制限を全て同一にしなければならないルールはなく、地区の特性に合わせて自由に決めることができる。地区ごとに形成しているまちは異なっているため、本地区に合う制限をご提案し、検討していきたいと考えている。

－以上－