

# 第 60 回和光市都市計画審議会会議録

平成 19 年 1 月 22 日 (月) 502 会議室

第 6 0 回 和 光 市 都 市 計 画 審 議 会			
開 催 日	平成19年1月22日(月)	開会時間	10時05分
会 場	市役所5階502会議室	閉会時間	11時25分
委員の出欠	出席	欠席	幹事
	神杉 一彦	原田 政雄	建設部部长 小島 英彦
	田中 重夫	佐久間 美代子	都市整備課長 加藤 昇
	金子 正義	/	事務局
	松本 武洋		建設部
	石川 淳一		技監 森田 義孝
	山口 慶子		都市整備課
	佐藤 麻由子		課長補佐 並木 雅治
	長谷川 一樹		副主幹 尾形 正弘
			技師 柳下 博光
	主事補 片岡 彩		
		傍聴者 3名	
議 案	(1)会長、副会長の選出 (2)長期未整備都市計画道路見直し作業における見直し路線の選定結果について (3)和光市特別職の職員で非常勤の者の報酬及び費用弁償の改正について		

発言者

議事

加藤幹事

おはようございます。お待たせいたしました。ただいまから、和光市都市計画審議会を開催いたします。本日の審議会は、和光市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により委員の半数以上が出席されておりますので、審議会は成立いたしております。それでは、開会にあたりまして、市長よりご挨拶を申し上げます。

市 長

本日は、ご多用中にもかかわらず、和光市都市計画審議会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。皆様には、日頃から市の都市計画事業の推進にあたり、多大なご尽力を賜り、厚くお礼申し上げます。さて、市民生活に欠かすことのできない都市基盤整備につきましては、市民の皆様のご理解とご協力をいただきながら、中央第二谷中土地区画整理事業、越後山土地区画整理事業が現在施行中であり、さらに駅北口土地区画整理事業の推進、また、和光北インター地域土地区画整理事業及び、白子三丁目土地区画整理事業の実現、さらには、道路整備事業など都市機能の一層の充実を、バランスをと

りながら取り組んでいるところです。また、5月には「和光市総合体育館」がオープンいたします。本施設は、公園と一体化した体育館で、「市民が選り市民がつくる」体育館として進められ、環境に配慮するとともに市の広域避難施設として、災害・水害対策施設としての防災機能を兼ね備えたものとなっています。今後とも、和光市の都市計画に対しましてのご理解とご協力をお願いするものです。本日の審議会の内容でございますが、委員の皆様全員が新たに任命されましたことから、会長及び副会長の選出をお願いした後、報告事項となっております。詳細につきましては、後ほど事務局から説明いたします。よろしくお願い申し上げます。

加藤幹事 どうもありがとうございました。誠に恐れ入りますが、市長にはここで退席させていただきますので、ご了承いただきたいと思います。

市 長 退室

加藤幹事 平成18年6月1日付けで委員及び臨時委員の任命があり、現在、会長及び副会長が空席であります。会長が選出されるまでの間、建設部長に進行をお願いしたいと思います。

小島幹事 会長・副会長職が空席とのことですので、会長の選出されるまで議事の進行役を私が勤めさせていただきます。まず、審議会委員及び臨時委員の任命について幹事より説明をお願いいたします。

加藤幹事 それでは、ご説明いたします。初めに、和光市都市計画審議会条例第2条第1項第1号委員として神杉 一彦氏、田中 重夫氏、原田 政雄氏、金子 正義氏が平成18年6月1日付けで市長より任命されております。また、同条例第2条第1項第2号委員として、松本 武洋氏、石川 淳一氏、山口 慶子氏、佐久間 美代子氏が平成18年6月1日付けで市長より任命されております。また、同条例第2条第1項第3号委員として佐藤 麻由子氏、長谷川 一樹氏が平成18年6月1日付けで市長より任命されております。

また、臨時委員として加山 太暉雄氏が平成18年6月1日付けで市長より任命されております。詳細につきましては、お配りいたしました名簿をご覧ください。

小島幹事 只今、幹事から説明がありましたように、委員の変更がありましたことから、会長職に空席が生じております。和光市都市計画審議会条例第4条第1項の規定によりまして、会長は同条例第2条第1項第1号委員4名のうちから、委員の互選により定めるものとされております。いままでは、慣例により県議会議員の職にある方が会長となっておりましたが、いかがいたしましょうか。皆様のご意見をお伺いいたします。

金子委員 神杉委員を推薦いたします。

小島幹事 神杉委員との声ではありますが、皆様ご異議ございませんか。

一同 異議なし

小島幹事 異議なしとの発言がありましたので、神杉委員が会長に選出されました。これより進捗につきましては会長に交代いたします。よろしく願いいたします。それでは、会長よりご挨拶をいただきたいと思っておりますので、お願いいたします。

神杉会長 改めましておはようございます。ただいま、幹事から説明がありましたように、委員の変更がありましたことから、副会長職に空席が生じております。和光市都市計画審議会条例第4条第1項の規定によりまして、副会長は同条例第2条第1項第1号委員のうちから、委員の互選により定めるものとされております。いかがいたしましょうか。皆様のご意見をお伺いいたします。

田中委員 金子委員を推薦いたします。

神杉会長 金子委員との声ではありますが、皆様ご異議ございませんか。

一同 異議なし

神杉会長 異議なしとの発言がありましたので、金子委員が副会長に選出されました。それでは、副会長よりご挨拶をお願いいたします。

金子副会長 金子でございます。ただいま皆様のご推薦によりまして、副会長の依頼を仰せつかりました。会長の補助職としまして、この審議会をスムーズに進行出来ますように努めて参りたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

神杉会長 ありがとうございます。それではこれより議事に入りますが、本日の都市計画審議会には、市長より諮問事項は出されておられません。都市計画に関する事項で、「長期未整備都市計画道路の見直し作業における見直し路線の選定結果について」の報告がありますので、担当の都市整備課から説明をお願いします。

尾形副主幹 それでは、長期未整備都市計画道路見直し作業における見直し路線の選定結果についてご報告いたします。

はじめに、都市計画審議会開催通知に同封いたしました、長期未整備都市計画道路の見直しガイドラインと、本配布しています資料について説明いたします。資料1は、和光市の都市計画道路一覧表で、平成18年4月1日現在の状況を示したものです。都市計画決定路線が15路線、総延長23,480m、その内、完成している延長が15,457m約66%となっています。資料2は、長期未整備都市計画道路見直し作業の第2段階までの作業状況を表にしたものです。資料3は、第3段階の長期未整備都市計画道路見直し路線の選定結果を一覧表にしたものです。資料4は、都市計画道路図で整備済み路線、未整備路線、廃止路線等を一覧表としたものです。資料5は、今後の都市計画道路変更スケジュール表で、平成19年、平成20年までの予定を一覧表としたものです。これらの、資料を使いながら説明をさせていただきます。

平成17年7月1日、第58回和光市都市計画審議会に於きまして、長期未整備都市

計画道路の見直し方針を報告したところでございますが、本日、出席いただいております委員の皆様の中には、新たに委員となられた方もありますことから、再度、この間の経過を含めまして報告いたします。都市計画道路の位置づけは、都市計画法第11条の中で、都市計画に必要な施設を定めることができる。とされた都市施設であります。都市計画決定後、長期間にわたり整備がされていない都市計画道路について、社会状況の変化を踏まえ現時点における、その必要性を再検証し、適切な見直しを図るため、都市計画決定権者であります、埼玉県では長期未整備都市計画道路の見直しガイドラインの作成を平成16年より進め、平成17年3月発表いたしました。お手元でございますものです。このガイドラインの内容とあわせて、若干ご報告いたします。

ガイドラインの1ページでございます。都市計画道路について都市計画基準では、土地利用・交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めることとされています。

また、都市計画運用指針では「都市施設の計画目標年次は20年」と定められています。しかし、埼玉県における現在の都市計画道路網は、戦後から高度経済成長期における、都市への急激な人口・諸機能の集中と市街地の著しい拡大、モータリゼーションの進展という社会情勢を背景として、その骨格が決定されてきました。都市計画道路の当初計画決定からの経過年数について見ると、決定後20年以上経過している道路が、路線数で全体の約3分の2、延長で全体の約8割を占めており、このうちの約3分の2の路線が未整備区間を抱えていますこれらの道路の多くは、右肩上がりの社会経済状況を前提に計画されてきましたが、計画決定から20年以上の長期間を経過する間に、都市を取り巻く社会状況や人々の価値観は大きく変化してきました。主なものは、人口減少時代の到来・少子高齢化の進展、市街地拡大の収束、経済の低成長化、価値観の多様化です。このような社会状況の変化を背景として、平成12年度に改定された都市計画運用指針には、長期未整備都市計画道路について、変更理由を明確にして、見直すことの必要性が示されました。また、平成14・15年の社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会の答申においては、都市計画道路の見直しを積極的に検討すべきと提起され、いくつかの自治体（大阪府・岐阜県・兵庫県）では既に見直しの取り組みが行われてきており、全国的にも、社会状況の変化を踏まえた都市計画道路の見直しの動きが広がっています。

ガイドラインの2ページでは、こうした背景を踏まえ、都市計画道路の見直しの目的として、

- (1) 社会状況の変化を踏まえ、現時点における都市計画道路の必要性を再検証する。
- (2) 見直すべき路線については、その理由を明確にし、適切な見直しを行う。

(3) 見直しの過程を透明にし、住民に適時適切に情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たす。このような目的を達成するため、長期未整備都市計画道路の見直し作業をこのガイドラインに沿って進めることとなったものです。

ガイドラインの4ページでは、路線の選定の方法は、その過程を3段階に区分し、段階毎に検討を行い、見直し「変更・廃止」すべき路線と存続する路線を選定する方法で、第1段階 再検証路線の選定では、平成17年3月31日を基準日として、当初都市計画決定後20年以上経過した路線、つまり昭和60年3月31日以前の路線と、未整備区間のある路線を再検証路線と選定条件を定め選出いたしました。埼玉県内に於ける、第1段階の結果としましては、当初都市計画決定後20年以上経過し、かつ未整備区間のある路線は370路線、区間では684区間、延長約495kmが「再検証路線」として選定しました。(資料2右側に掲載している数字となっています)

和光市の都市計画道路では、諏訪越四ツ木線・吹上赤池線・東京松本線・宮本清水線・南口駅前線の5路線、8区間、約5,743mとなりました。

ガイドラインの6ページでは、第2段階、見直し候補路線の選定では、第1段階の中から、状況変化に伴う必要性の再検証と存続路線の機能の再確認を行いました。埼玉県内の結果は、路線は80、区間では135、約118kmと第1段階の再検証路線の約2割となりました。和光市の都市計画道路では、諏訪越四ツ木線・吹上赤池線・東京松本線の3路線、6区間、約4,603mが再検証路線で2路線が存続路線でありました。

第1段階・第2段階の結果の公表としましては、平成17年7月1日、第58回和光市都市計画審議会を借りました経過の説明報告を行った後に、和光市ホームページへの掲載を行ってきたところです。ここまでが、平成17年度の作業結果となっています。

次に、第3段階の平成18年12月までの作業結果につきましてご報告いたします。

ガイドラインの8ページには、第3段階では、都市の将来像を実現するために、長期的視点からその必要性が位置づけられる一方、区域内の住民には建築制限が課せられていることから、見直しにあたっては、見直しの内容や、その妥当性について、論理的かつ技術的な検討が必要となることから、第2段階で選定した見直し候補路線が上位計画等における「路線の位置づけ」・「計画内容」などの整合性の確認と、将来道路網の交通需要予測および定量的検討など、見直しによる道路網への影響の検討を行いました。その検討結果を踏まえ、見直し候補路線案を選定いたしました。

各路線別にご説明いたします。(資料3に各路線別に掲載しています)

3・4・4 諏訪越四ツ木線は、総延長1,840m、幅員16m、車線数2車線、和光市のほぼ中心部を縦断し、東京松本バイパス線を起点とし、吹上赤池線を終点に、東京松本線、宮本清水線の2路線を結んだ生活軸の骨格的な道路であります。上位計画の位置づけは、生活を支える骨格的な道路として、各拠点を結ぶ市内のネットワーク軸となっています。

都市計画決定は昭和 43 年 5 月で既に 37 年が経過し、整備済み区間は 447m で割合では 24.2% であります。この路線は土地区画整理事業に併せて整備を進める予定であるが、見直し候補路線区間では事業区域外となっています。見直し候補路線区間での法 53 条の許可件数は 28 件となっています。見直しの必要性としては、当該道路の西側約 650 m に外環状道路側道と東側約 250m に整備完了している練馬川口線がそれぞれ代替機能として整備されています。交通量推計に基づく定量評価では、この道路が無くとも周辺へ影響が無いという結果から、区間延長 350m を見直しの方向性案では廃止となるものです。

次に 3・4・5 吹上赤池線は、総延長 2,190m、幅員 16m、車線数 2 車線、和光市の北部を横断し、練馬川口線、諏訪越四ツ木線と外環状道路に接道し、朝霞市と板橋区をつなぐ重要な道路であります。上位計画の位置づけは、生活を支える骨格的な道路として、各拠点を結ぶ市内のネットワーク軸となっています。都市計画決定は昭和 43 年 5 月で既に 37 年が経過し、整備済み区間はありません。見直し候補路線区間での法 53 条の許可件数は 39 件となっています。見直しの必要性としては、本路線にほぼ並行して志木和光線（幅員 36m）があり、現在整備中です、完成すれば 4 車線となり交通機能の高い道路となります。また、本路線は和光市、朝霞市、志木市を結ぶ広域的な路線として計画されたが、一般国道 254 号和光富士見バイパスの整備により代替路線となるため朝霞市、志木市も同様に廃止を予定しています。交通量推計に基づく定量評価では、平成 37 年の見直しした場合と、見直ししなかった場合を比較しても現時点での交通量が多いことから、混雑度は多くなるものの周辺へ影響は変わらないという結果から、区間延長 550 m を見直しの方向性案では廃止となるものです。

3・5・9 東京松本線、総延長 1,460m、幅員 12m、車線数 2 車線、和光市のほぼ中央部を横断し、板橋区行政界を起点とし、練馬川口線、諏訪越四ツ木線、外環状道路、南口駅前線の 4 路線を結んだ、生活の骨格的な道路であります。上位計画の位置づけは、生活を支える骨格的な道路として、各拠点を結ぶ市内のネットワーク軸で、市内の防災拠点を結んだ、応急対策上重要となる路線として、和光市指定緊急輸送路線に位置づけられています。都市計画決定は昭和 37 年 9 月で既に 43 年が経過しています。見直し候補路線区間での法 53 条の許可件数は 10 件となっています。見直しの必要性としては、一部区画において計画幅員に満たない部分があるが、全線が車道機能・歩道機能が確保されています。見直しの方向性案では全線延長 1,460m が廃止となるものです。

今後の予定としましては、資料 5 をご覧ください。3 月末には県と市が連携して県内一斉の公表を行います。住民との合意形成をどのように図って行くかにつきましては、基本的には都市計画の手続きの中で対応していきたい事から、10 月頃より地元説明会に入り、構想案の説明会を行った後に、説明公聴会を開催しまして、平成 20 年 6 月から

7月頃にかけて都市計画法第17条の縦覧を行います。その後、市都市計画審議会への諮問のあと、県都市計画審議会の議を経た後、平成20年11月告示を予定しています。また、本日の都市計画審議会への報告の後、市議会議長に対しまして、同様の報告を行う予定であります。

以上が長期未整備都市計画道路見直し作業における見直し路線、選定結果までの状況です。都市計画法に基づき、必要な都市計画の手続で、今後、都市計画審議会委員の皆様にも審議をお願いすることになりますので、よろしくお願いいたします。終わります。

神杉会長 ありがとうございます。ただいま詳細に渡りましてご説明いただきましたが、諏訪越四ツ木線、吹上赤池線、東京松本線、3線が廃止の方向となっています。県内もこのような動きが多々ありまして、県の審議会のほうでも、だいぶ廃線、廃止の話題が出ております。単純に申しますと、計画をした時点では必要だろうという思いで計画がなされたわけですが、社会状況が計画時点から大変大きく変化しているというのが、大きな理由であります。

そんなわけで、今3線のご審議をお願いしたいということですが、質問がございましたら、お受けしたいと思っております。いかがでしょうか。また、ご説明の中でまだ不明かという点等ございましたらお受けしたいと思っております。

松本委員 質問に入る前に、まずこの資料は今日提示されたんですけど、事前に配布資料をいただいていたければ、私はこの場所がわかる所ばかりだったのでいいんですけど、実際やっぱり行って見て、そのニーズがあるかないかというのを検討して審議にかけるべきだと思うんですけど。なぜ今日これが出てきたのか。

尾形副主幹 先ほども申し上げましたけれど、この見直しガイドラインに沿った作業の報告でございます。それで今日は審議会の諮問をするということでお諮りをしているのではなく、今までの作業結果をご報告して、今言った資料5にございます、都市計画法の手続き上の中で進めていく中で、皆様に途中経過をご報告したということでございます。

松本委員 これからみてくればいいということですか。

尾形副主幹 そういうことでございます。

松本委員 いずれにしても、現場の状況をつぶさに見てきたほうが話はしやすいかな、と思うので、今後ちょっと考えていただきたいと思っております。

尾形副主幹 はい。わかりました。

松本委員 次は本題のほうですけど、この見直し区間内にそれぞれ家があって、そこの廃止云々の話の接触はまだないですか。

尾形副主幹 それも資料5にございますけれども、これから住民の説明を...

松本委員 その説明会というのは、廃止区間の中の人を対象にしたものですか。

尾形副主幹 まず一回目が、関係者の地元説明ということで、構想案説明会というのが、市全体で



の説明会になります。二回ほど、まあ二回とは限りませんが、来られない方もいますので、それは丁寧にやっていきたいと思っております。

松本委員 要は、発表されて、その時知るといふ形になるんですか。廃止というのは、

尾形副主幹 逆に言いますと、そういった廃止を反対する声が多ければ再検討することになります。

松本委員 そうしたら、スタートラインを発表して、そこで進めていくということですね。

尾形副主幹 そうです。案でございますので。

松本委員 その後そうじゃないほうがいいという方が多ければ。

尾形副主幹 多ければ、また見直しをするということです。

松本委員 その時に、これまで建築規制をされてきたわけですが、そういった方が何か文句とい

尾形副主幹 今現在、都市計画法の53条であります、木造ないし鉄骨の三階までという制限がございます。これが、逆に言うと、廃止することによって解除されるわけで、今までそれが制限されてきたわけですから、都市計画法上は本来はそういった制限をしてきたわけですので、住民からすれば不利益だったということなんですけれども、法律上のそういった制限を越えて、裁判等の事例もありまして、都市計画法での解除についてはそういったものは受けられないということになっておりますので、その辺は説明をしながらやっていきたいと思っております。

松本委員 私無知で申し訳ないんですけど、今までの区画整理の制限がかかっていたのが外れたのと基本的に同じ扱いだということですか。

尾形副主幹 そういうことです。

神杉会長 他にございましたら、お受けしたいと思っております。

石川委員 東京松本線について、これは他は10メートルだ12メートルだの道路を整備する、しかし、12メートルに満たない箇所が何箇所もある、それを12メートルに満たそうということを経ず、今の状態によしとする、ということですか。

尾形副主幹 今現在も県道で、県施行、県が事業主体になっているんです。それで、和光市が都市計画決定をしたんですけども、県が事業をするんですけども、今こちらにございます、ちょうど練馬川口線と交差する所だけが、幅員がないんですね。それ以外はほぼ丸山台の区画整理では50cm下がりました、拡張されているということで、この区間だけ、白子までの間が歩道整備がされてない区間なんです。それで、あの区間を県の方としましても、歩道整備は難しいと。費用的にも、土手の部分に何十メートルも高さがあるんですけども、広げるのは費用的にも圧倒的にかかるということで、今現在11メートルしかないんです。車道が7メートルの歩道が2メートルずつ。で、のりの部分に土地はあるんですけども、擁壁を壊して、というのは困難な状況で、都市計画決定をやめるということで、自主的に将来的には、安全性の面から配慮はする可能性はあるん

ですけれども、都市計画決定はここで廃止をしたいということです。

神杉会長 現行の道路形状上大変難しいということですね。

尾形副主幹 そうということです。費用的なものも含め。

神杉会長 上に歩道を付けてるんですけれども。

尾形副主幹 そうですね。

神杉会長 階段を上がって、あれはたまたま、かなり古いんですけども、私どもの手がけた道路です。青年会議所の時代に、草刈をしましょうということでスタートした所なんですけれども、県と市と、柳下市長さんの時に、県と市が半分ずつ予算を出して歩道の整備をしましょう、とってしていただいた所です。仲良くね。だから、あれを広げようというのは確かに、おっしゃるとおりで、とんでもない工事になっちゃうんですね。廃止というのも止むを得ないかな、と個人的には思うんですけれども。

尾形副主幹 基本的には、歩道整備が最重要課題になると思うんですね。それが本当は必要なんですけれども、なかなか国のお金や県のお金が下りないという中で、難しいじゃないかということで、今回都市計画を、ほぼ完成したということで、廃止したいということです。

神杉会長 あの角度で今の擁壁を壊して、工事をしてきましょう、道路を広げましょうというのは、難しいですね。

尾形副主幹 ええ、上から全部やり直しになってしまうと思いますので、そうすると今度は練馬川口線の橋台なんかにも影響が出てくることになりますので、ちょっと広大な工事になるということで、県のほうもなかなかやってくれないというのが現状でございます。

石川委員 やるとしたら県の費用ですよ。

尾形副主幹 一応県が事業主体でございます。和光市ではございません。

石川委員 じゃああれは廃止せずに残しておいて、県がやれよという風にやっていれば、それはどうですか。

神杉会長 それは私は何とも言えません。

石川委員 そっちのことじゃないですか。

神杉会長 今ご説明のように、大変難しいということがあって、ただ都内に向かっていく方の側に一路線ちょっとした歩道が整備されています。あれば優良地帯ですけれども、桜も咲きますんで、最近切られちゃってなくなっちゃったんですけども、まあ余談です。今お話のように、東京松本線のご説明で、難しいということから、県も手をこまねいているという現状であろうと思います。以上、三箇所について市内のご説明いただきましたが、他に質問ございましたらお受けしたいと思います。よろしいですか。

金子副会長 今の東京松本線なんですけど、これ計画決定が12メートルですが、今の切り崩しの所を練馬川口線以外の所で12メートルが無い所はありますか。

尾形副主幹 はい、あります。一部なんですけども、先ほど言った丸山台の区画整理側が50cm

下がってきております。反対側の一部、ちょうど昔のかみすぎスタンド辺りから浅久保の交差点の所が一部幅員が足りない、ほんの20センチとか、場所によりバラバラなんですけれども。

石川委員 元々幅がちょっと狭かったということですか。

尾形副主幹 そういうことです。部分的にございます。

石川委員 それでやめちゃうんですか。

尾形副主幹 やめちゃうということではなくて、都市計画決定をやめる、ということなんです。その機能自体はほぼ完了されているということで、計画幅員に足りない部分が若干あるということで、それは県が事業をやらないということではなくて、やるんですけれども、都市計画決定を抜くという扱いにするということでございます。

金子副会長 ちょっとあれなんです、都市計画法で決まった場合には建築制限があるんですね。建築制限がかかる場合に、いわゆる硬い建物は出来ないよという建築制限がかかるわけですから、もしその12メートルの道を作って、歩道をきちっと作るとすれば、木造の家屋は出来るにしても、12メートルの計画決定を廃止しなければ、硬い構造物が出来ないわけなんですけれども、計画決定を廃止すると、広い道路ですから、道路一帯に硬い構造物をつつ作ってしまうと、12メートルの道路が非常に作りにくくなってしまふ、ということが起こると思うんですね。

神杉会長 ただ、建築の申請があった場合に、こういう計画がございますのでその分セットバックしていただきたい、という指導は出来ます。大きいものを作る場合に。

尾形副主幹 今までの規定で、都市計画法の53条の制限がかかってますので、申請が出てくるんですね。その時に本来ですと、ここは県が事業主なので買収とか、土地を買うということになるんですけれども、それが全くされていませんでした。今まで。それで、もう40年くらい経つので、それが今までできてしまったので、立て替える家も結構あって、先ほど申し上げた件数ですけれども、53条の申請が出てきていますけれども、ほとんどが軒先、玄関までのぎりぎりの所での申請なんです。家全体を、という話ではないという状況です。

金子副会長 いわゆる都市計画決定を、ここは報告ですので、あくまでも参考意見ですけれども、都市計画決定をはずすと、硬い構造物でも道路一杯に建てられる。お願いで下がって下さいというわけですけども、それを強制的には下がらせられない。

神杉会長 強制権はないですね。

尾形副主幹 はい。

金子副会長 計画決定してあれば、強制権がある、その違いなんですね。

尾形副主幹 そうですね。

金子副会長 それを、20センチか50センチか範囲内のことですが、12メートルがきちっと

なる可能性があるということですね。そこらへんの判断はしないといけない、ということですね。

尾形副主幹　もともと都市計画決定すると何が起きるのか、ということですが、まず決定したことによって、国および県の補助金が受けられるというメリットと、公表することによって住民への周知、ということがあるわけです。ですから、これを廃止して、そういったものを全くやらないということではなく、そういった手続き上の問題で、都市計画から今後出来る可能性の少ないものについては外していく、ということで今回廃止案を出したということです。

石川委員　この廃止しようとする道路は、県道ですか市道ですか。

尾形副主幹　県道でございます。

石川委員　全部ですか。

尾形副主幹　今の東京松本線は全線県です。

石川委員　では吹上赤池は。

尾形副主幹　吹上赤池線はまだ事業主体は未定ですけども、市が決定したものです。

石川委員　じゃあ四ツ木は。

尾形副主幹　同じです。

石川委員　和光市ですか。

尾形副主幹　ええ。将来的には市道何号線という形になっていくと思います。

石川委員　東京松本線は県道。

尾形副主幹　県道です。

石川委員　何でこれを廃止するんですか。県が都市計画を立てたのでは。

尾形副主幹　全て最終的な決定機関は県でございます。市が提案していった都市計画を県が承認したということなんですけれども、当時、前任の方が和光市、大和町でもそうなんですけれども、都市計画を決定して、これで県の許可を貰おうということで、都市計画を決定した道路であります。ですから、みなさんの最終的な諮問をいただいて、県に持ち上げる、ということをやってきた、ということです。

石川委員　それはいいんですけど、要は県が県道として承認をした、そうすると、道路端12メートルでやろう、ところがぼこぼこになって、その土地の人は土地を買い入れてくれ、と言ってくるんですよね。その時県は金を出さない。従ってでこぼこのままになっている、公道はでこぼこのままになっている、そう理解していいですか。

尾形副主幹　そういうことです。

石川委員　その時に、県が出さないのなら、市が金を出しても公道をまっすぐにしよう、ということは可能なんですか。

尾形副主幹　可能ではございます。けれど、現実的に事業主体というもの、例えば県道であれば市

がどうしても必要になれば、その拡幅分を市が出して拡幅するという事も可能です。財政状況にも寄りますけれども、それは可能でございます。先ほど言った東京松本線はほぼ車道、歩道の機能は整っているだろう、と。

石川委員 いやそういうことをいってるんじゃないんです。金を出して市が買って、まっすぐにする事は可能ですか、と言っているんです。

尾形副主幹 ええ、可能でございます。

石川委員 それを今まで市はやってこなかった。そして県もやってこなかった。そしてここで廃線。そうすると、今のまんまずっと受け継がれるってことですか。都市計画決定があれば、先ほど金子委員が言ったように、土地を売りたいんだけど、と言ってきたらじゃあ買うよ、と言えますよね。県はそれをやってこなかった。じゃあ市は何が何でもまっすぐな道路が欲しいと言って金を出せば何とかなるのに、県も市も金を出してこなかった。都市計画決定があれば強制力があるが、都市計画決定をはずせば強制力なし。ってことはこれから先、この区間はまるっきりこのままで改良される余地なし。誰も手を出さない。県は、県道だと言って、都市計画道路だと言ってても改良されてないですから。和光市から金をむしることは考えても、和光市に金なんかくれないじゃないですか、県は。それなのに県の都市計画決定なのに、これ変更したらこのままの状態が残るってことです。市が計画した赤池とか四ツ木とか、四ツ木なんかこれもうあったってなくなっただけいいのかわかる。赤池を作ることによって、えらくお金がかかるので無理ですよ。それはわかる。でもこの県道は広げようねってだけの道じゃないですか。何でここで廃止というのかよくわからん。

尾形副主幹 先ほど申し上げましたが、ほぼ車道、歩道の機能は今現在12メートルに満たないですけれども、ほぼ機能は果たしているという解釈の元で。

石川委員 解釈はわかりました。現実とは違います。美しいですか、この道は。まっすぐで美しいですか。でこぼこになっているじゃないですか。道路が現実にあるものを解釈で何とかしようたって、現実とは現実じゃないですか。ここは外さずにそのままおいといたらいんじゃないですか。いつもいつも圧をかけて県に。やるって言ってやらないねって。でも金がない。和光にもし余裕があったら、その部分を買って、まっすぐにする余地が出るけど、これ外しちゃったらだめなんですよ。

尾形副主幹 同じ状況が南口駅前線という駅前通り、これです。これも同じような状況なんです。駅前通りです。こちら7センチや10センチ計画より少ないということで、こちらは存続している、そういう状況もありますので、再検討します。

石川委員 7センチ5センチの話だけど、今のお話は20センチ30センチの話ですよ。

尾形副主幹 それは部分的なもので、法や色々なものがあるってそういう話を今まで返答してきたんですけれども、そういうご意見もあるということで。

石川委員 得するのは県だけみたいな気がするんですけど。

小島幹事 ちょっとよろしいですか。

神杉会長 はい。

小島幹事 今回の件なのですが、これはあくまでも長期間手が付けられていない都市計画決定をされている街路について、実際には手が付いていませんので、じゃあここで県のほうが見直しをしようよというガイドラインを設けて、市のほうに、いかがですか、こういう調査をして下さい、という依頼があって、今まで進めてきたのが現在ご報告した状況なのです。ですから、市のほうが喜んでこれをやめるとかやめないとかということではなくて、一応県のガイドラインに沿って幾つかの条件を満たす部分でここに載せてきた、ということであって、これをどうするのかというのは、これから先地元の方にももちろん説明もしますし、市民に対して説明をした上で、どういう考え方が市の考え方として適切なのかを踏まえた上で、市の都市計画審議会に諮問をしてお答えを出していただく、というスケジュールがありますので、今はその中間の段階で、調査をした内容がこういう状況になっています、というご報告ですから、いいとか悪いとか今の段階ではそういう状況ではない、ということだけご理解を賜った上で、こういう中途経過があります、という報告をさせていただいたということで、ご理解いただきたいと思います。

神杉会長 今事業長からお話がありましたが、現実には和光市、その頃は和光市ですけども、和光市で都市計画決定をして、こうしたいのだということを県に申請して県が認可、認知をする。それが県道であったわけですけども、今のお話をして、今後の手続きとして地元の皆さん、地域の皆さんにもご説明をしていただくということが一つですね。それで、皆さんのご意見がいかがかということ聞き、集約して、またこういったお話をいただく。ですから今ここでこれをいいのか悪いのか、という話ではないということでございます。今後の調査結果、あるいは皆さんのご意向を踏まえて慎重に考えていけたら、と思うのですが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

山口委員 今回途中経過ということでのご報告なのですが、この第三段階で見直しをして廃止ということをつつ、途中経過で廃止という方向になったわけですけど、その段階に至るまでも必要に応じて住民意見の反映に努める、とガイドラインに書いてありますが、これはこれからこういう案を示して皆様から聞くということであって、その原案をこちら側で作るまでも住民の意見というのは一切反映はされないでこちらで案を作るという形で進められてきたということですよ。

尾形副主幹 第三段階までは、ガイドラインに沿って、ガイドライン自体も公表しましたので、これに沿って出来たということでございます。これから意見を聞くという。

山口委員 ではガイドラインの8ページの第三段階までは検討を進めるに当たり、必要に応じて住民意見の反映に努める、ということになっているのはこれからのことですよ、という

ことなんですね。

尾形副主幹 はい。そういうことです。

石川委員 これは県に報告したのですか。この状態は。三路線を見直すということ。

尾形副主幹 第三段階まで県と連携して作り上げてきたものでございます。

石川委員 それでは、県は知っているんですね。

尾形副主幹 もちろんでございます。

石川委員 県は知っている上で、住民がここはだめだと言っていますので、都市計画のままに残せと言っていますので、残します、という可能はあるんですか。

尾形副主幹 そういうことはありますけれども、先ほど言ったように53条の制限が40数年かかっています。その問題が出てくるんです。これから先、例えば20年以上の道路について選定したんですけれども、20年間計画の場所に入っている人が、制限をかけられてきたわけです。それが果たしていいのか、20年間、目的である都市計画道路が20年以内で作るのが超えてきたわけです。その制限がずっとあるとこれからも出てくるといことはいいのかな、ということもあるんです。

石川委員 いやいや、二つのものを一緒にしている。今は道路ではない、宅地であり家が建っている吹上赤池線や諏訪越四ツ木線を作る、作らないという話はわかる。私だって区画整理地域に住んでいるから本当にもう、っていうところはある。だけど、東京松本線の12メートルはそういう高さ制限を加えていますか、いないはず。

尾形副主幹 いや、加えています。

石川委員 どのような。

尾形副主幹 3階以下で、木造、鉄骨だけにしています。あたる所は。

石川委員 当たる所については、50センチや最大1メートル下がれば、条件、要件を満たすんですよ。

尾形副主幹 はい。

石川委員 そうしたら、どんな建物も建つんですよ。

尾形副主幹 はい。

石川委員 その時に、下がるにあたって、下がる土地を県に買い入れてくれという申請があった。県は金払わなかった。それで、手を付けなかった20年とっているわけでしょ。定義したのは誰か、県じゃないか。それでこの期に及んで、やっぱりやめましようなんて、そんな話はない。この3路線の内、2路線と東京松本線とは性格が違う。これは全く性格が違うのではないかと2と1は。そう思いませんか。既にある道を広げようねっていう道と、何にもない所に道をつくりましようねっていう道と一緒にして、それで廃そうとしている。それは違うものと思いませんか。そして手を付けて来なかったのは和光市は2路線手を付けてこなかった。だから迷惑を掛けました。ごめんなさい。わかった。

でも1路線は50センチ下がるかどうかで、下がりたいので土地を買い上げてくれと言っても払う金がないので払わないと県が言った。手をつけてないのは意図的につけてない。その路線を廃していいものですかね。どうですか。県が意図的に手をつけていない、手を抜いてきたんですよ。それでも県の言うざるに引っかかったんでしょうね。一旦ふるいに引っかかってこういうのに載せたら、今までの慣例として通っちゃうじゃないですか。これから住民の意見を聞いて、なんてよく言うよね。大概通っちゃうからこのまま。この審議会自体、追認機関でしかないじゃないですか、今までだって。高さ制限にしてみても、載っかっちゃったら終わりだよ。今まで県と審議してきたんでしょ。このまま行っちゃうんだこれ。行くんでしょこのままどうせ。ガス抜いて。

神杉会長 石川委員はそういうお話なんですが。

小島幹事 先ほどお話をしましたように、これはあくまでも長期未整備道路の見直しのガイドラインに沿って、今市の行政のほうで、その条件に従って調査をした内容を貼り付けているということであって、これがそのまま決定になるとかならないとかという問題ではなくて、少なくとも、市の都市計画審議会にまず諮問される問題でございます。諮問される時にどういう形になるかというものは、決定機関は都市計画審議会ですから、それは行政がどうやろうと何をしよう、それは追認機関であるとかないとかいう問題ではなくて、あくまでも都市計画審議会での議案としての審議事項になります。ですから今行政のほうでおかしいじゃないか、というお話が出ましたけれども、これはあくまでもガイドラインに沿って、その条件にあたった所がこういう風になっています、ということであって、これを住民の方にこういう形で、今まで調査をしてきました。それで、皆さんにこの考え方についてどうでしょうかというお話を聞いた上で、これから先進めていきますよ、という風に言っているのですから、実際に今これがガイドラインに載ったから、そのままずっと行っちゃうんじゃないか、という論理にはならないということをご理解いただいた上で、確かにご意見としてはお伺いしておきますので、議員さんの中にもそのような考えの方がいらっしゃるといことは、重々職員としては認識致しますし、県にもそういうお話しはしますけれども、今はあくまでもガイドラインに従って条件設定されたものを、この図面に落としてきた、ということをご理解いただきたいと思えます。

石川委員 そのガイドラインの決め方自体が県に有利なのではないかと言っているんです。ガイドラインを決めたのは県ですよ。

小島幹事 実際には、県が都市計画決定の権限者であって、見直しをするという発案についても県のほうから、こういう形で見直しをして下さい、という形で来ておりますので、市が好き好んで、ということはまた別の話です。

石川委員 そう伝えたらいいって言うんです。県が発案者であり、県が見直せと言っているから



その通りに見直したらこの3路線がふるいに引っかけたということですよ。ということは、県が権限者でしょ。そしたら県は東京松本線については今まで何にもしてこなかったしこれからもする気はない。従ってこの路線については、引っかけた良かったね、じゃあ廃止の方向でいこうね、県はしばらく何もやる気はないので、廃止の方向でOK。県なんか和光市のことなんて考えてないじゃないですか、今までの見てきたって。金ばかりむしり取って。これは廃止するだけ、残りの二つは和光市がやってこなかった。住民のニーズもないかもしれない。だから廃止する。これはOK。でも県道まで廃止する必要あるんですか。手を抜いてきた所なのに彼らが。

小島幹事　　ですから、今までお話ししてきましたように、そういうご意見がある議員さんもいらっしゃるということは、当然には県の担当にもお伝えしますし、我々も認識致しますけれども、今これが決定されたものではなくて、あくまでも案として県のほうからガイドラインに示した形で調査をして貼り付けをして下さい、という段階ですから、これから先どういう検討をするかは、もう少しお時間いただきたいと思います。

石川委員　　今まで案である、案である、案である、案である、と言われたことが決定になったことだらけじゃないか。

小島幹事　　おっしゃる意味はこちらも認識は致しますけれども、今そう言われても、じゃあこれはずして持ってけといっても、ガイドラインに従って条件付にしたものがこうなんですよ、というだけは報告をして、そういう状態です、そういう段階です、ということしか申し上げることしか出来ませんので、その辺についてもご理解をいただきたい。

神杉会長　　私もここにおいて耳の痛い話もあるんですが、都市計画課、都市計画指導課、道路課、道路管理課、それらの課に内々にお話をして、その様子を伝えたいと思うんですけれども、どんな状況だったかについてはつまびらかにわかるものではございませんので、今のお話を踏まえて、この辺について情報を集めます。ここでどうしようということではありませんから、この資料をもって、また皆さんおっしゃりたいことやご質問もあるでしょうし、それらを踏まえた上でもう一度お出しいただくということで、県がたしかやってこなかったんだろう、と言われればそうであろうか。

尾形副主幹　　はい。そうです。

松本委員　　ちなみに、外環との交差点付近の幅の足りない部分の面積とか金額的な大体のところはどのぐらいなのでしょう。

尾形副主幹　　実施設計は全くやっておりませんので、額的には出ておりませんが、全国平均で1メートル当たり800万位という、街路事業については金額が出ております。ただ、こういった場合、全く無いところを作るのと、ある所に拡幅、というのはまた違いますので、額は違いが出てくると思いますけれども、試算はしていません。

松本委員　　どのくらいお金を市が払えばその街路が直るのか。何億以上かかるのか。僕もあそこ

自転車を通っていると、通りにくいし、またこういう機会がないと県道に関して市から意見を言っても、こんにやくをたたいているみたいな状態で、結局市議会でやり取りしたってほとんどもうガス抜きみたいになっているじゃないですか。絶好の機会なので、この部分に関しては確かに現状は良くないと、そこ直すのはいくらだということを掴んでおくのはそんなに大変な作業でもないので、住民とのやり取りの資料として、持っておいていただきたいです。それによっても、この位の負担だったら市がやっぺらおもうよ、という市民がいっぱいいるかもしれないし、いろんな支援も出てくると思いますので。これは一種の不良債権に近いものじゃないですか。県としても、隠れ借金を除却しようとして市に言ってきているわけですから、それが現実問題としていくらあって、どのくらいニーズがあるのかということ、市民とやり取りするには持っておいていただきたいと思いますのでお願いします。

神杉会長 色々出ておりますけれども、今松本委員からいろいろ意見が出されましたけれども、この件については他によるしゅうございますか。

山口委員 住民説明会をやって色々な意見が出てきて、この案というのは一つでいくんですか。一本一本の路線で審議会にかかってくるのですか。三つ一遍で廃止ということですか。

尾形副主幹 いいえ。個々です。長期未整備の見直しは一本ですけれども、各路線でそういった評価が違いますので、それは個々になります。

山口委員 わかりました。

松本委員 これは提案なんですけれども、今日は市民の委員の方もいらっしゃっているんですが、なかなかこういう場だと自分から発言しにくいと思うので、意見を伺ったほうがいいのではないのでしょうか。

神杉会長 今、松本委員から提案がありました。佐藤さん何かご意見等あればお話しいただきたいと思ひます。

佐藤委員 私の生活範囲からは、今議論のあった道っていうのは離れているのでわからないこともあると思うのですが、その上でお話をさせていただきますと、地図を見ると、廃止という案の道路のところには、新倉氷川八幡神社がありますそこは昨年、新倉ふれあいの森として整備されたところでもありまして、その先に行くと赤池橋、自然に親しめる空間にしようという場所ですよね。ですから、道路が広くなりきれいになるということだけが、いいことなのかな、と思ひます。他のお金のこと、法律のことはわかりませんが、あまり車がたくさん走らないような道にするという、別の視点からの考え方もあっていいのではないかと思ひます。

神杉会長 長谷川さんいかがですか。

長谷川委員 これは要望なんですけれども、地元の説明会について、ここでは住民説明会と書いてありますが、実際高度地区の説明会をされていて私も参加したんですけれども、あまり

人が集まってなくて、日本全体に言えることなんです、まちづくりに対して住民の方の関心が残念ながら高くないということで、高度地区の場合もホームページで説明会をされている案内は出ていたのですが、実際に地元説明会を、都市計画法の規制をかけられた形ですので、広報やホームページだけでなく、地元地権者の方にダイレクトメールを送るなどしてなるべく多くの方が説明会に参加をしてもらえるように、周知をしていただければ、と思います。

神杉会長        はい、ありがとうございます。

山口委員        今長谷川さんがお話の中でおっしゃった通りに、私は諏訪越四ツ木線の廃止の案が出されているすぐそばに住んでいるものですから、37年間の経過、私も和光に来て約32年経って、あの場所にかぶった方たちの悲喜交々の思いというのを、当時からずっと聞いているんですね。それで、建て替えたいけれど建て替えられないとか、売ってそれを市に買ってもらえないかと言ってもお金が無いから買えません、ということはずっと言われてきて、あの路線が決まる時も、何回か計画変更がなされて、この線が決まって、いつか私たちの所は立退きになるんだということを40年近くも思ってここで暮らしてきた人たちのことを本当に考えて、丁寧に丁寧にやっていたかしないと、20年以上出来なかったから今回廃止にしますよ、という簡単なものでは、ここにいらっしゃる方はそうではないんだということで、私個人としては、ここは廃止していいと思っている路線ですが、これから全部立ち退きになって莫大な費用をかけて、それが価値的な道路ではないと、こんなにたくさんの道路を作っていくことが決していいことではないと思うんですが、そこにいた方の日々の暮らしの中に不安をずっと40年近くも持たせたんだ、というのを思えば、きちっと丁寧にやって出席をしていただきながら、こうなった経緯を丁寧に説明していただきたいと、私はプラスして要望しておきたいと思います。

神杉会長        ありがとうございました。今のご意見を含めて、説明会に集まってきてくれません、ということではなしに、是非皆さんに誠意を持って答えていけるような説明会をお願いしたいと思います。だいたい意見も出尽くしたようでございますが、いいですね。よろしゅうございますか。はい。次に和光市特別職の職員で非常勤の者の報酬及び費用弁償の改正について、幹事から説明をお願いします。

加藤幹事        それでは、ご説明いたします。

すでに、市議会議員の皆様につきましては、ご承知のことではありますが、報酬及び費用弁償の改正についてご説明をいたします。現在、都市計画審議会委員の報酬及び出席費用弁償は条例に基づき、他の委員会等と同様に「非常勤特別職報酬」として金額を定めております。この金額につきましては、審議内容、勤務内容、他市の状況等を勘案し設定されており、会長7,800円 委員6,800円としておりました。しかし、様々な市の計画の立案、施策の推進などのために設置された各種の懇談会、会議等の委員が数多く

存在し、その中では、謝礼を無償としている懇談会・会議等が設置されてきております。これらは、近年の「市民参加」の流れを受け、市と協働しようとする市民が増えている状況を示すものであります。しかしながら、条例等で定める付属機関の委員については、非常勤特別職の職員である「公務員」としての責任があり、また、地方自治法第203条第1項では報酬を支給しなければならないとされており、これらの状況を踏まえ、昨年12月定例議会におきまして、全ての非常勤特別職の報酬について改正が行われまして、都市計画審議会委員の皆様の間につきましては、平成19年4月1日以降から会長5,000円委員4,000円となるものです。

また、出席費用弁償につきましても改正がございました。会議に出席したときは、会議出席日額費用弁償として、報酬とは別に2,000円を支給してまいりました。これは、職務を行うために要した経費を弁償するもので、交通費・旅費的な意味合いで支給してまいりましたが、委員の多くが市内在住であり、電車賃などの交通費はかからないこと、条例上では「市外居住者に対しては、居住地から本市までの旅費を支給することができる。」との規定があることから、交通費・旅費的な意味合いで支給することは適当ではなく、勤務の対価としての報酬との差がみられない現状でした。これらの状況を踏まえ、会議出席による勤務の対価として報酬を支給していることから、費用弁償のうち会議出席日額費用弁償は対象外となりました。つまり、支給が無くなりました。こちらも報酬と同様に平成19年4月1日以降からとなっております。よろしくお願いたします。

神杉会長

次に、その他で何かございましたらお願いたします。以上を持ちまして本日の疑似を終了したいと思います。大変ありがとうございました。