

## 都市計画の案に関する公聴会

開催日：平成26年6月26日

場所：小平市福社会館4階小ホール

【議長（都市計画課長）】 定刻となりましたので、これより都市計画法第16条第1項及び東京都都市計画公聴会規則に基づく、都市計画の案に関する公聴会を開催いたします。

私は、本日議長を務めます東京都都市整備局・都市計画課長の新井と申します。よろしくお願いたします。

公述を始めていただく前に、本日の公聴会の趣旨及び運営につきまして簡単に御説明いたします。

現在、東京都では「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の都市計画変更手続を進めております。この手続の一環として、本年5月16日より30日までの2週間、当方針の原案を都民の皆様の縦覧に供しましたところでございますが、その際、あわせて公述人の募集をいたしましたところ、延べ16名の方より公述の申出がございました。

公聴会は、今回を含め計5回開催いたしますが、本日は4名の方に公述していただくこととなっております。

これからお聞きする公聴会での公述内容につきましては、最終的に作成する都市計画の案の参考意見とさせていただきます、都市計画の案ができましたら都市計画法第17条の規定に基づく縦覧手続をとり、再度皆様に都市計画案をお示しすることとなっております。

次に、本日の公聴会の運営について申し上げます。

まず、当公聴会は、公述人の方の御意見をお聞きする場として設けたものでございます。したがって、この場では御意見に対する見解を述べたり、質疑を行うといったことはいたしません。また後日、本日の公聴会の議事録、御意見の要旨とこれに対する東京都の見解を文書にまとめ公表いたしますので、あらかじめ御了承願います。

それでは、本日公述意見をお聞きする職員を御紹介いたします。東京都都市整備局都市づくり政策部・広域調整課の武田政策調整担当課長でございます。

【公聴人（政策調整担当課長）】 政策調整担当課長の武田でございます。よろしくお願いたします。

【議長】 続いて、公述人の方に申し上げます。公述にあたりましては、まず御自分の氏名を述べていただいた後、公述を始めてください。また、公述時間は10分以内となっております。制限時間となりましたらチャイムを鳴らしますので、時間をお守りになって公述していただけるようお願いいたします。

なお、公述は、公述申出の際に御提出いただいた公述要旨に即し、かつ東京都都市計画

公聴会規則第7条第1項の規定により、今回の都市計画の原案に関する範囲内で御発言をお願いいたします。

最後に、傍聴人の方に申し上げます。受付にて傍聴にあたっての注意事項を配付いたしましたが、これまで申し上げました当公聴会の趣旨等を御理解の上、円滑な会の運営に御協力をお願いいたします。

それでは、公述を始めていただきます。では、1番目の方、前に出ていただきます。お名前を言っていただいてから、公述を始めてください。

公述整理番号 第 9 号

公述者氏名

【公述人】 [REDACTED] です。それでは、意見を申し上げます。

まず第1として、基本的事項についてですが、その1として、本都市マスは2025年を目標年次として、50年先を展望している東京の都市づくりビジョン改定版を踏まえたものであると提起していますけれども、また第2東京が目指すべき将来像においては、50年先の展望とかかわる10年間としての像が展望できてはおりません。50年先の展望の概要を明らかにして、その中における本10年間の都市マスを策定すべきではないでしょうか。特に人口減少、少子高齢化社会の将来社会像が不明であるので、この点を明確にすべきであります。

次、2番目として、将来像が絵花的であり、これらの施策が10年間で実施できるとはとても思われません。実行可能な優先施策を策定すべきではないでしょうか。

3番目として、「像」を実現するための事業費、その財源等が示されておられません。平成25年策定の「新たな多摩のビジョン」では、将来の財政の悪化についての懸念が重視されております。本10年間に実行、あるいは着手する「像」事業は、10年後にも事業の維持、それから管理、補修等、費用負担を伴うものであります。事業費と財源について明らかにすべきではないでしょうか。

次に4番目として、「新たな多摩のビジョン」との整合性がとれていない方針及び像が目立つので、この整合性を明らかにすべきであります。例えば、大規模建築物、多数の大型団地等や昭和55年以前の住宅約42万戸等に対する計画的取組などが全く不明であります。

次に大きな2番目として、交通計画、すなわち、交通政策には重大な欠陥があるので、これを撤回すべきです。

ページ26、2の(1)①骨格的交通基盤の整備、○道路ネットワークの3番目に「都市計画道路網の早期完成に向け、都市計画道路の整備方針を踏まえ、計画的・効率的に整備を推進する。」とありますが、これは理論的にも政策的にも重大な欠陥があります。このマスタープランから削除すべきであります。すなわち、ここで言う整備方針とはいつ策定されたものなのか。また、これに基づく実施計画はいつ策定されたものなのか。もしそ

れが平成元年策定、あるいは平成18年に策定され、第3次事業化計画まで実施しているものであるとするならば、以下の諸点から方針と事業計画は撤回すべきであります。

その1つとして、現計画は昭和33年ないし35年ごろ、都市計画協会に委託したものでありますが、「都市計画道路は格子状で、一定間隔で、直線であること」という理論に基づいたものでありますが、これを既成市街地に形式的、機械的に適用したのは、都市計画理論からも重大な誤りです。この理論は区画整理や再開発等、更地に都市づくりを行うときに適用すべきものであります。既成の市街地のまちづくりやコミュニティを破壊する格子状都市計画は非科学的であり、また有害であります。

2番目として、すでに多摩地区の都市計画道路は50%以上整備済みであるとともに、平成22年センサスによれば、多摩東部の幹線道路網は混雑度が低く、これ以上の新設道路は必要としない現状であります。今後必要な政策は、既存の道路の改良、再生の重視を含め、少子高齢化、稼働労働人口減少の近未来の経済社会への適合を検討し、将来の交通需要に見合った道路整備計画を設定すべきであります。

次に3番目として、平成20年に設定された国土交通省の「新たな中期計画」では、「道路整備は最新の交通需要に基づき、改定された事業評価に基づき云々、各自治体は地方版の計画を策定せよ」と規定しています。これは現計画の機械主義的な都市計画論を否定し、止揚し、交通需要論に転換したものであります。これこそ「必要な道路を整備する。無駄で有害な道路はつukらない。」という政策転換であります。他の道府県では、この国の方針転換に即応して、現計画を抜本的に見直し、多数の都市計画を廃止した事例が多数報告されております。東京都がこの方針転換に即応せず、旧来の格子状都市計画論に固執して事業化計画を推進しているのは重大な政策的過失であります。

4番目として、現在目標としている平成42年には、交通需要は著しく減少することは自明でありますから、現状以上に交通容量を拡大する都市計画道路の新設は不要であります。例えば、私が居住する小平市で見ると、17年センサスによるOD表では、小平市の総ODは15万503トリップであります。小平市内には23本の都市計画道路——2車線、幅員16メートル以上です——が都市計画決定されており、これらの総交通容量は2万1,600台掛ける23イコール49万6,800台となります。現計画では、この49万6,000台の全てを整備するということになっておりますが、こんなばかげた非常識な公共事業はあり得ないのではないのでしょうか。

将来の交通需要が現況を超えることはなく、著しく減少することはすでに公表されてお

ります。現に府中所沢3・2・8号線の東村山区間では、平成18年の整備方針策定の際には、将来交通需要が5万台でありましたが、平成25年11月に東村山区間950メートルを事業化するにあたっては、交通需要を何と半分以下の約2万台と予測し、4車線の当初計画を2車線に変更して事業認可をとりました。

東村山から府中までの3・2・8号線バイパスは1本の路線でありますから、区間による多少の違いはありましても、おおよそ同量であることは平成18年の配分表で明らかであります。したがって、東村山区域の2万台への変更は、当然延長の小平、国分寺区間にも影響するので、3・2・8号線全区間の将来交通量の再予測を実施し、事業中の現計画を変更すべきであります。

以上のように、現在行われている都市計画というものは余りにも非常識であり、非科学的であります。

まとめとして、このマスタープランは絵に描いた餅であり、また、正しい現状把握に基づかず、非合理的であるので、これは全面的に撤回し、まずは現状への三多摩都民の意見を聴取するパブリックコメント等を実施し、その分析に基づいて今後の多摩のあるべき「像」を都民とともに描くことを提案するものであります。

以上です。

**【議長】** ありがとうございました。

公述整理番号 第 10 号

公述者氏名

【議長】 それでは、次の方、準備をお願いいたします。では、準備がよろしければ、お名前を言っていただいてから陳述を始めてください。

【公述人】 [REDACTED] と申します。都市計画区域の整備、開発及び保全の方針原案について公述させていただきます。

さて、私の知人に都市計画、まちづくりについて知見と提案を私以上に持ち合わせた者がおります。その方にこの公聴会の機会に公述を行うことを求めましたが、その方は拒否しました。公述したところで意味がない、市民の声など反映されないのだと言うのです。市民の方々にそうした思いが蔓延していることは現実としてあります。それを否定する者は、行政に携わる方も含めて一人もいないでしょう。こうした思いを抱かせてしまうことは、この民主主義社会にとって悲劇ではないでしょうか。そして、そうした都市計画を漫然と進めていく公務員の方々が、就職なさった当時の思いとかけ離れた現実を、目をつぶり、仕方がないのだと自分に言い聞かせ、そういう灰色の人生を生きていくこと、これもまた悲劇ではないでしょうか。

1年前、ここ小平でもそうした悲劇に由来する事件が起きました。住民投票です。小平市の都市計画道路を見直すかどうか問われました。これは市民の声が反映されていない。つまりは住民参加、公衆参加が行われていないという市民の思いがそうした事件を招いたのです。この住民投票は見直すかどうかを対象とするものです。計画道路の内容に踏み込む以前のもので、これはどれだけ住民参加の度合いが低いかを示すものではないでしょうか。そしてまた、こうした住民投票は多大なコストがかかります。もし事前に十分な住民参加が行われていれば、こうしたコストはかからなかったのではないのでしょうか。住民参加にかかるコストと訴訟まで含めた、それを十分に行わなかったことによるコストを総合的に比較考量すれば、後者が前者を上回ると私は考えます。問題は事前に解消することにこしたはないのです。

ということで、私はこのマスタープランの具体的な中身について公述するのではなく、このマスタープラン内に住民参加、公衆参加の位置づけを高く位置づける文章を盛り込むことを提案したいと思います。既存の法的な手だてだけでは不十分であることは現実とし

て認識しておりますから、既存の法的な手だてを超えた住民参加のための手法、制度を明記してほしいと考えます。イレギュラーな公述になるかもしれませんが、やむにやまれぬ思いとして許していただきたいと思います。

さて、住民参加を考える上で、これは環境保護の分野に関するものですが、オーストラリア条約の考え方が参考になると思います。残念ながら日本国はこの条約を締結しておりませんが、そこでは環境情報へのアクセスの権利、意思決定の参加の権利、裁判を受ける権利という3つの権利を公衆に保障し、締結国はその国内法制度の枠内でこれらの権利を実現する義務を負っています。裁判を受ける権利は法的な担保が必要になりますから、このマスタープランには盛り込めませんが、情報へのアクセスの権利、意思決定への参加の権利をこのマスタープランで保障することは住民参加に資することになるでしょう。

まず、情報へのアクセスの権利について述べたいと思います。先日、この小平の市議会である議員の方が、都市計画道路の整備方針策定に向けて、市の意見を東京都に示すために、自治体として市民参加の機会を検討しているかという質問と、整備方針策定に向けて、市町検討会や都・市町策定検討会議の開催状況や検討事項、情報公開の状況はという質問をなされました。市の返答は、1については、パブリックコメントが用意されている、都が主催していることなので、市としては積極的に口出しするつもりはない。2については、都が主催しており、市はその一部のみに参加しているので、全体はわからない。教えてくれないし、積極的に知るつもりもないというものでした。つまりは、この都市計画道路の整備方針の検討会議は非公開だということです。

情報公開法によれば、情報公開が原則で、非公開が例外です。どういう趣旨で検討会議を非公開にしているかわかりませんが、明らかに住民参加に反している制度と考えられます。情報公開は民主主義の基本であり、出発点です。これをなくして私たちの住民参加は不可能です。マスタープランに関係する各種会議、決定等について、私たちに情報公開をすることを位置づけるべきでしょう。あらゆる都市計画に関する過程を透明化するべきです。

先ほど小平市で問題になっている都市計画道路でもこういうことがありました。都市計画事業の認可があった後、都市計画法66条、事業の施行について周知させるための措置に基づいて、住民に対する説明会がありました。しかし、そこでは地権者——条文上は事業地の住民とありますが——にしか説明会の通知がなされませんでした。条文にはこうあります。「事業地及びその附近地の住民に説明し、これらの者から意見を聴取する等の措

置を講ずることにより、事業の施行についてこれらの者の協力が得られるように努めなければならない。」。つまり、条文における附近地の住民は無視されたわけです。もちろん努めなければならないとありますから、これは努力義務です。しかし、必要最小限で済ませようとする態度に住民参加を目指している方向性はうかがえません。どこかの国の総理大臣ではないですが、必要最大限の努力をしていただきたいものです。そして、そういう方向性をマスタープラン内に明記していただきたいと考えます。

次に、意思決定の参加の権利について述べたいと思います。確かに都市計画において説明会等が開かれます。前述した小平市の都市計画道路でもそうしたものは開催されています。しかし、それでも住民投票は起こりました。それはなぜでしょう。説明会のあり方に問題があるのではないのでしょうか。もちろん説明会なのだから、説明さえすれば住民参加など必要ないというならわかりますが、それが趣旨でないことは当然でしょう。説明会では一方的に行政側の説明があり、それを住民がお教えいただいて、質問はできるが、その時間は限られ、応答はあるが、それへの再質問はできないという状況です。意思決定の参加の権利を考えれば、こうした説明会には問題があります。

これに関し、哲学者の國分功一郎先生の小平市の計画道路問題に関する『来るべき民主主義』という著書の中で提案がありました。それは有効な手だてだと考えますので、ここでも提案させていただきます。

それは行政・住民参加型のワークショップの実施です。そして、そこにファシリテーターを付するということです。ここで初めて対話が行われ、住民が参加したということになるのです。現況の説明会には対話がないのです。こうしたワークショップを都市計画のあらゆる過程で設けることは必要だと考えます。ファシリテーターというものがどういうものであるかは、先生の著書に譲りますが、要は対話をコーディネートする役割の者です。そして、こうしたことは予想外のアイデアを獲得することにもつながり、行政側にとっても資するものになるはずで、住民側にもまちを自らがつくっている実感を得ることができ、さらにまちづくりに対する責任も感じるようになるに違いありません。行政の方が想像している以上に住民は優秀です。

最後に、都市計画決定に関し、東京都には戦略的アセスメント条例というすばらしいものがあります。それに従ってゼロベースや代替案を含めた検討を実質的に行っていただきたいと思います。

また、国土交通省からは、構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライ

ンというものが出されています。その目的には、1、計画プロセスにおける透明性、客観性、合理性、公正性の向上に資すること、4、計画プロセスの早い段階から市民等の意見を反映する手続を定め、よりよい計画づくりに資すること、とあります。もしかしたら私が述べたことは全てそこに含まれていることなのかもしれません。もしそうであるならば、私の述べたことをマスタープランに盛り込むことは何の問題もないはずです。

また、前述した小平の都市計画道路のような旧都市計画法で決定した都市計画を、住民参加の点から再度見直すような手だてを打てるようにしていただきたいと存じます。

私からの提案は以上です。公述の機会をいただき、ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。

公述整理番号 第 11 号

公述者氏名

【議長】 それでは、次の方、御用意をお願いいたします。

【公述人】 よろしいですか。

【議長】 では、お名前を言っていただいてから始めてください。

【公述人】 [REDACTED] です。原案についての公述をいたします。

まず先に、基本事項について申し上げます。50年先を展望した方針であるとされておりますけれども、ごく近い将来に予測される人口の減少、少子高齢化という社会構造の大きな変化に対しては、わずかに基本戦略の4番目に言葉としてだけ載っておりますけれども、方針としては全く見当たりません。むしろ皆無といってもいいでしょう。今では経済活動の最も顕著な地域として、人を集めている東京といえども、人口減少、少子高齢化の例外ではないと思います。

国立社会保障・人口問題研究所が公表した推計によりますと、東京は、2040年には2010年に比較して7%の人口減、高齢化率は20%から34%に、65歳以上の割合は54%増加と予測されております。この推計をもとに考えるならば、社会構造のこのような著しい変化を考えられない時代の遺物である現在の都市計画は、このような変化に対応して大幅に見直されるべきであると考えます。

しかしながら、見直しという言葉については全く触れられておりません。不要な都市計画は廃案とし、改めて将来に即応した都市計画が描かれるべきである、そういう方針化でなければ、とても50年先の展望など、なきに等しいと思料いたします。この推計によれば、1万1,000人以上の減少が見込まれなきゃならない小平市の人口が、この方針案の中では、小平市の都市計画区域内人口も市街化区域内人口も、2010年と2025年では4,000人の減少しか見込んでおりません。高齢化、18歳未満の人口減少などへの配慮はほとんど見られない状態であります。

2番目に、政策誘導型の方針であるとうたわれております。これでは従来と同じで、都市計画そのものは机上の理論だけが優先されて、都市を物質的にしか見ていない結果となりましょう。最も肝心なのは人間が住むところ、人々がそこに住んでいるということ、人々がそこに生活しているということ、この人々の生存権への配慮がほど遠いものである

と、今までの都市計画から見てとれます。大飯原発の訴訟の福井地裁の判決文の中で、「豊かな国土と、そこに国民が根をおろして生活していることが国富であり、これを取り戻せなくなることは国富の損失だと考える」と述べておられます。今ある都市計画を全く見直すことなく推進しようとする姿勢は、多くの住民の生活権を奪い、そしてコミュニティや国土を破壊するという事実の上に成り立っており、判決に言うような思想とは全く異なる方針案であると言わざるを得ません。

3番目に、このような都市計画区域マスタープランが市区町村のマスタープランを拘束するとしております。既定の都市計画を前提にした方針案では、基本戦略の4番目に暮らしやすい生活圏の形成、5番目に環境負荷の少ない都市の形成、6番目に水と緑の豊かな潤いの創出とうたわれておりますが、これらは実現不可能な美辞麗句としか映りません。

今、現実に進められようとしております都市計画小平3・2・8号線計画は、現実に行っている人々の居住権、生活権を奪い、コミュニティを破壊し、豊かな自然を破壊するとともに、子供たちや障害者がこよなく愛する環境をぶち壊そうとしているものであります。言葉だけが舞い上がっているとしか思えないこの方針案を認めるわけにはいきません。先の基本戦略は、これは言うてみれば、事業者の麻薬としか映りません。しかも、小平市観光まちづくり振興プランでは「都会から 一番近い プチ田舎」と小平市を表現し、目標の1つに、「自然、緑が残る良好な環境を維持します」とうたっておりますけれども、これもまことに言行不一致も甚だしいと考えます。

4番目に、いまだに土地利用とか道路ネットワークというような言葉が出てまいります。東京は行政区域を越えて形成されるため、広域的な調整が必要だと、あくまでも今日描かれている都市計画を全面的に肯定し、これを推進しようとする思想が歴然であります。地球温暖化など、地球環境の改善が緊急の課題である今日的時代を全く理解していないと考えます。2014年に発表したIPCCの報告では、2050年までに温室効果ガスの排出量を2010年比で40から70%の減少が必要であると述べております。道路面積を増やすということは、温暖化を加速させることであると私は考えます。今、都市計画を見直さないことは、国際的な環境改善の要請にも逆らうことであると考えます。

次に、特色ある地域の将来像について触れたいと思います。

1つ目は46ページに「府中所沢線の整備により」「緑豊かな道路と武蔵野の面影を残す沿道の緑が組み合わせられることにより」云々と書いてございますが、一体どこをイメージしたものか全く理解ができません。さらにいわく、「延焼遮断機能と良好な沿道空間を

創出する緑あふれる街並みを形成」するとあります。表現は自由ですけれども、一体これは余りにも現実と乖離した内実のない美辞麗句であるというふうに私は考えます。

次に2番目、53ページに、なぜか小川地区について、「あらゆる人々が潤いとゆとりを持って都市生活を送ることができる生活空間を形成」云々と書かれております。この根拠が全く理解できません。西武線の鷹の台駅を中心とした小平の西部地区は文教地域を形成しているにもかかわらず、基本戦略にも何も記述がなく、このことについては、私は理解できません。方針としても欠陥と考えます。さらに、小川駅西口について、「市との連携により、商業の拠点形成」すると書いてありますが、鷹の台駅周辺の商店街は、まさに学童、学生たちの通学路とあわせて活性すべく、市が協力すべき地域ではないのかといぶかしい限りであります。

3番目に、都市計画という道路づくりや区画整理事業という手法を使って、私的財産を公有地に転換しようとする行政のやり方は、特に市民や住民の意見を十分に聞くとともに、その合意を得ることを明確にすべきでありましょう。説明会や公聴会によるパブリックコメントも、実質の伴う制度にしなければならないと痛感いたします。

以上です。

【議長】 ありがとうございます。

公述整理番号 第 12 号  
公述者氏名 [REDACTED]

【議長】 それでは、次の方、準備をお願いします。

【公述人】 [REDACTED]と申します。

東京都を都心から西に向かってセンターコアゾーン、都市環境再生ゾーン、核都市広域連携ゾーン、自然環境保全・活用ゾーンの4つに分けて、全体を構想するというプランで、私はよく検討されていると思いました。

小平市の位置づけとしては、都市環境再生ゾーン+核都市広域連携ゾーンとなり、市全体が市街化区域になっているという前提のもと、以下、開発と矛盾する環境の保全について、都市計画の主体について、2つの意見を述べたいと思います。

初めに、都市計画の開発と保全すべき環境について述べます。

主要な都市計画の7つの方針が記載されています。すなわち、土地利用、都市施設、市街地開発事業、都市防災、都市の低炭素化、自然的環境、都市景観です。これらは、一つ一つは都市計画において重要な要素で、どれも否定できない内容になっていますが、それゆえに総花的です。現実には、2の都市施設、特に都市計画道路の整備と都市の低炭素化、自然的環境、都市景観に記載されている環境の保全に関しては必ずぶつかり合います。

つまり、都市計画道路を優先すれば、低炭素化、自然的環境、都市環境の保全は損なわれるということになります。東京都は、環境を配慮しつつ整備も推進すると言われるかもしれませんが、しかし、現実問題、全てを優先することはできません。これまでは都市計画道路は最優先、環境の保全は二の次でした。これは都市計画法に守られた都市計画道路が環境形成や緑地保全のさまざまな制度に勝るための結果です。都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、この矛盾を解消するルールを明確にしなければ、自然的環境、都市景観は全くないがしろにされて、過去の計画決定した都市計画道路を粛々と整備するというだけになるのではないのでしょうか。

その計画決定当初は、現在ほど価値が認められていなかったと想定される玉川上水、野火止用水などが、現在は環境的、景観的価値の高い環境になっています。昨年行われた住民投票について実施がされたのも、玉川上水と雑木林の大規模な破壊を伴う計画だったか

らこそだと考えております。

小平の都市計画区域の整備、開発、保全の方針には、2025年までに緑地の割合25%を確保することを目標にしています。小平市の策定した緑の基本計画2010によると、2008年の緑被率は34%でした。そして、2019年もこの34%を維持することを目標としています。しかし、大切なのは緑被率の目標ではなく、具体的な価値の高い場所を守るといった設定ではないでしょうか。緑地の比率を守るのではなく、玉川上水、野火止用水、公園、大学、社寺、屋敷林など、まとまった緑地は景観的価値、文化的価値、生態系保全の役割としての価値などがあり、同じ緑でも、例えば都市計画道路の環境施設帯に植樹される街路樹の緑とは比べものにならない価値を持っています。守るべき目標を都市計画に設定していただけないでしょうか。この場所は100年先も1,000年先も、次世代に引き継ぐという固い決意を計画に盛り込んでいただきたいです。

そのためには都市計画の見直しが必要です。埼玉県、神奈川県、それぞれ都市計画道路を見直していることを御存じでしょうか。埼玉県では63路線65キロの路線を見直しています。神奈川県では39路線41.5キロを見直ししています。東京都の都市計画道路は戦後の復興計画または高度経済成長を目的として計画されたものが多いです。小平市の例で言えば、24本の都市計画道路の例は全て1962年と63年に行われており、高度経済成長を見越した計画です。既に50年が経過しています。

東京都都市整備局のホームページでは、平成25年3月、整備率がおおむね61%、小平市は平成26年3月で39%の整備率となっています。しかし、もう一度現在の基準で見直していただくことをお願いしたいです。見直しする際に、必要な都市計画道路と6番の自然環境、7番の都市景観の保全がぶつかり合うときには、その計画を考えて、廃止、ルート変更、車幅変更、アンダーパスなど、柔軟な対応ができるように計画を進めてもらいたいです。また、計画が見直されることで不利益を受ける予定地の地権者や、その沿道で不利益を受ける地権者への補償などの制度をつくって見直しを進めていただきたいです。これらの制度がないため、都市計画道路の変更がとても難しくなっています。行政側も計画どおりに実施するという方針以外は、一切受け付けないというのが現状になっています。都市計画道路を整備しても、工夫することで守られる環境もあることを留意いただきたいです。

次に、都市計画の主体について述べたいと思います。

都市計画区域の整備、開発と保全の方針に都民の声をもっと入れていただきたいです。

この公聴会やパブリックコメントがまさにそのしくみですが、本来的には、もっと地域の実情を把握している基礎自治体である小平市が計画を立てるべきではないでしょうか。東京都は、原案も小平市やそのほかの市や町と十分に協議していますと言われるかもしれませんが。

しかし、昨年の住民投票での小平市長の発言を見る限り、相当な主従関係があることを感じました。主要幹線道路である都道の計画なので、権限が東京にあることは理解していますが、都市計画法上も当該計画がある小平市は意見ができることになっていますが、意見を言う余地はないという態度に終始していました。

具体的には、基礎自治体である小平市が小平市の都市計画をリードすべきだと思いますので、例を挙げて示したいと思います。

小平都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の主要な都市計画の決定方針にある土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針には、7つの鉄道駅の土地利用の方針まで事細かに規定しています。また、良好な住宅ストック形成について、土地区画整理事業の積極的な利用を推進しており、駅周辺の商業地域としての発展性を有している地域には、住宅市街地総合整備事業の推進について記載があります。ここまで規定して、東京都から小平市に落としてしまうと、現実には小平市は東京都の出先機関になってしまい、小平市の都市計画マスタープランが東京都のつくった小平市の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に縛られてしまい、市民としての考え方を受けとめる余地がなくなってしまいます。

例えば、小川1丁目土地区画整理事業が無事に終わりましたが、この計画、約18ヘクタールの農地が、農地を残しながら道路や公園などの都市基盤が整備された、農地、住宅、緑の調和した良好な市街地に生まれ変わりました。確かに現地を歩いてみると、住宅、小学校、農地、公園、玉川上水、幹線道路があり、魅力的な市街地に生まれ変わったように見えるかもしれません。しかし、17世紀の小川村の開発当初の原風景とも言える農地や、屋敷林を一望できる見事な広大な農地の多くは消失してしまいました。一方、土地区画整理事業をやらなければ、相続税負担のために無秩序に土地を売ることにより、計画的にインフラ整備ができずに、地権者や周辺の住民にとってもメリットがある形で土地利用が進まなかったかもしれません。ですので、この事業に対して、どう受けとめるかというのは、それぞれの立場だとは思いますが。

しかし、私が問題提起しているのは、東京都が小平の都市計画において、土地区画整理事業などを推進すると言い切ってしまう点です。小平市は、東京都の指針どおりに

土地区画整理事業を進める方向に最初から誘導してしまう計画になってしまいます。住宅事情について言えば、平成20年の国土交通省の住生活総合調査によると、平成20年には674万軒の住宅のうち、12%の83万軒が空き家、小平市では8万7,000軒のうち1万5,000軒が空き家というデータがあります。住宅事情が逼迫しているとは言えないのです。

時間になりましたので切りますが、まとめますと、都市計画方針の整備の矛盾と保全すべき環境について、それから都市計画の主体について考慮いただきたいというのが私の意見になります。ありがとうございました。

【議 長】 ありがとうございます。以上をもちまして、本日の公述は終了いたしました。公述人におかれましては、貴重な御意見を賜りありがとうございました。また、傍聴人の皆様も御清聴ありがとうございました。

それでは、公聴会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。