

令和6年度第3回

小金井市都市計画審議会会議録

令和6年度第3回 小金井市都市計画審議会会議録

○日 時 令和6年12月24日（火）午前9時30分～正午

○場 所 小金井市役所本庁舎 第一会議室

○案 件 1 優先整備路線の検証について（報告）

出席委員 17名

会 長 8番 市 古 太 郎

委 員 1番 大久保 勝 盛 2番 吹 春 やすたか

3番 水 谷 たかこ 4番 邊 見 隆 士

5番 桑 原 正 慶 6番 安 田 けいこ

7番 村 越 昭 彦 9番 遠 藤 百合子

10番 村 山 ひでき 11番 斎 藤 康 夫

13番 古 畑 俊 男 14番 土 屋 丈

15番 品 田 一 彦 17番 た ゆ 久 貴

（代理 並木交通課長） 18番 渡 辺 ふき子

19番 丸 田 伸 彦

（代理 中島予防課長）

欠席委員 2名

委 員 12番 出 戸 剛 16番 本 間 紀 行

傍聴者 9名

出席説明員

都市整備部長 若 藤 実 都市計画課長 田部井 一 嘉

事務局職員出席者

都市計画課都市計画係長	飯 村 浩 明	都市計画課都市計画係専任主査	佐 藤 知 一
都市計画課都市計画係主任	外 山 義 久	都市計画課都市計画係	高 橋 麻 衣
都市計画課都市計画係	青 木 昂		

【田部井都市計画課長】 皆様、おはようございます。まだお見えになってない方もいらっしゃると思いますが、定刻になりましたので、令和6年度第3回小金井市都市計画審議会を開会いたします。本日は御多忙中のところ御出席いただきまして、ありがとうございます。

初めに、委員の出席状況について御報告申し上げます。審議会委員19名中16名の御出席をいただいております。(遅れて斎藤委員が到着して17名)小金井市都市計画審議会条例第7条第2項の規定によりまして、半数以上の出席を得ておりますので、会議は成立していることを御報告申し上げます。

また、出戸委員は本日御都合により欠席されるとの御連絡をいただいております。なお、品田委員の代理として、小金井警察署交通課長の並木様、丸田委員の代理として、小金井消防署予防課長の中島様に御出席いただいております。

申し遅れましたが、私は事務局を担当しております都市計画課長の田部井でございます。よろしくお願いたします。ここからは着座にて失礼いたします。

本題に入る前に何点か説明させていただきます。まず、会議についてですが、会議録作成のため、発言の際にはお名前を名乗っていただいてから御発言いただきますようお願いいたします。また、お車でいらっしゃる方で、まだ駐車券をお持ちの方はいらっしゃいますでしょうか。

(駐車券回収)

それでは、本日の資料を確認させていただきます。皆様の席に配付しております令和6年度第3回小金井市都市計画審議会次第、都市計画審議会委員名簿、御審議いただく要点、スライド資料、市民団体からの意見書、及び事前に送付しております資料1「優先整備路線の検証について(報告)」、これはA4両面のものでございます。前半が本編でページ数は27、後半が資料編でページ数は51になっております。資料の不足や落丁等がございましたらお申出いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、市長の白井が公務のため、都市整備部長の若藤より御挨拶申し上げます。

【若藤都市整備部長】 皆様、おはようございます。都市整備部長の若藤でございます。本来であれば市長の白井より御挨拶を申し上げるところではございますが、公務が重なりまして出席ができませんので、代わって御挨拶をさせていただきます。

改めまして、本日はお忙しい中御出席をいただきまして、ありがとうございます。ま

た、平素より本市の都市計画行政に御理解、御協力、またお力添えを賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

さて、本審議会では、各分野の専門家の皆様に都市計画に関する様々な事項を御審議いただいておりますが、本日は、優先整備路線の検証について御報告をさせていただきます。詳細につきましては担当より御説明をさせていただきますので、皆様の様々な視点からの御意見をいただければと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが御挨拶とさせていただきます。

【田部井都市計画課長】 ありがとうございます。続きまして、事務局を紹介させていただきます。事務局員でございます。

【事務局】 よろしく申し上げます。

【田部井都市計画課長】 それでは、ここからは市古会長に審議会の進行をお願いいたします。

【市古会長】 皆さん、おはようございます。それでは、早速ですが、審議に入ります。第3回小金井市都市計画審議会の議事を進めさせていただきます。本日の案件は、「優先整備路線の検証について（報告）」でございます。それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【田部井都市計画課長】 それでは、本日お配りしている「優先整備路線の検討について（報告）」の資料の要点について、スライドで御説明をいたします。

2ページ、本日の内容でございますが、報告書全体の構成、検証の進め方、1次検証及び2次検証について御説明いたします。1次検証は、検証項目の重みづけの決定、検証結果案、検証結果の総括案、2次検証につきましては、検証項目の決定、検証結果案、検証結果総括案について御説明をいたします。

3ページ、資料1ですが、本編と資料編に分かれております。前半が本編、後半が資料編になっております。本編では、第1章「検証の目的と背景」、第2章「検証方法及び市民意向調査」、第3章「検証結果案」、第4章「検証結果の総括案」。資料編では、第1章「市民意向調査」、第2章「検証に係る参考資料（案）」となっております。

4ページ、本編と資料編の関係について御説明いたします。まず、本編と資料編、それぞれ「市民意向調査」という項目がございます。本編の市民意向調査と資料編の市民意向調査の関係でございますが、資料編の市民意向調査では資料の詳しい情報が載っており

ます。これを要約して、結果だけを掲載したものが本編の第2章の市民意向調査になっております。

続きまして5ページ、本編と資料編の関係の2つ目のポイントですが、検証結果が幾つかの場所に掲載されております。まず、資料編の第2章に「検証に係る参考資料（案）」ということで、検証の詳しい情報や現状、分析、根拠などが掲載されております。この検証の詳しい情報を要約して、資料編の分析に基づく結果を載せているのが検証結果の案ということで、本編の第3章に掲載をしております。その検証結果をまとめたものとして、検証結果の総括案を第4章に掲載しております。

6ページ、これまで進めてきた検証の流れを御説明させていただきます。我々で検証の手法を検討してまいりました。その検討の結果、検討方法案をつくり、これについて都市計画審議会で御報告し、意見を頂戴してまいりました。その後、都市計画コンサルタント協会の専門家の意見なども取り入れながら検証方法を決定してまいりました。決定をした後、1次検証と2次検証を同時並行で進めました。1次検証は委託をしております、委託業者で検討を進めております。その検討を進める中で、検討項目の重みづけにつきましては市で市民意向調査を行い、市民意向調査を踏まえて評価を行っております。

続きまして、2次検証は、検証項目を市で作成し、案をつくりました。その案の検証項目が市民の皆様の考え方とそごがないように、市民アンケート及び団体ヒアリングにより客観性及び公平性を担保しながら進めてきました。その後、1次検証結果（案）、2次検証結果（案）がまとまり、本日、都市計画審議会で報告させていただき、御意見を頂戴したいと考えております。頂戴した御意見を踏まえて、検証結果をまとめ、総合的に判断していく流れになります。

これまでの流れについては、市議会の建設環境委員会でその都度報告をしており、都度御意見をいただきながら進めてきた経緯がございます。

7ページ、検証項目の重みづけについての御説明です。本編の9ページに掲載がございます。大項目、中項目、小項目それぞれの項目ごとに係数を設定いたしました。係数設定は、市民アンケートと職員のアンケートの結果を使って決定をしております。

大項目につきましては、交通機能と空間機能と市街地形成機能の3つがございます。結果が交通機能が0.45、空間機能が0.29、市街地形成機能が0.26ということで、これを足していきますと1.0になり、アンケートに基づいて配分した結果になっており

ます。交通機能の中にさらに通行機能とアクセス機能がございしますが、ここについてもアンケート結果により、係数が0.57と0.43になっています。さらに通行機能の中には4つの機能があり、この4つの機能の中でさらに係数を配分したところ、0.28、0.24、0.24、0.24という結果になりました。項目は全部で19項目ございしますが、それぞれの項目について、大項目の係数、中項目の係数、あと19項目それぞれの係数を掛け合わせることで、重みの配点が出てまいります。この配点は全部足すと100点になります。この配点が小金井の地域的な重要性を反映させた配点であると考えております。

続きまして8ページ、検証結果案です。これは本編の13ページに掲載がございします。この表には、先ほどの19の検証項目が並んでおります。その下に、アンケートの結果、出された配点の重みづけがございします。この重みづけは、全部足し合わせると100点になります。縦方向には、市内の都市計画道路、未整備の区間が全て並んでおります。例えば五日市街道ですと、No.1番からNo.4番まで区間がございします、都市計画道路は縦横交差してしておりますので、交差点から交差点までを1区間としております。ですので、1つの街路について何区間かある場合には、区間ごとに評価をしたということになります。No.6、No.7、No.8が3・4・1号線です。これは、今回、優先整備路線は延長が約2kmですが、都市計画道路との交差が2か所ございしますので、検証した区間は3区間になります。No.の上から東、真ん中、西側の区間となっております。

続きまして、No.20が3・4・11号線がございします。この表の見方ですが、三角と丸が表示されております。丸については、その検証項目が満点であったということで、ここでは配点が6点で丸がついています。ここは6点がつくという考え方になります。

一方、三角の表示は丸の半分の点数ということで、6点のうち半分の3点がここにつくということになります。こちらでいきますと、配点が3点です。三角ですので、半分の1.5点がここに入ってきます。ここは丸ですので3点が入るという読み方になります。このように、丸、三角のところに点数が入り、これを合計したのが右側の採点になります。上から33点、41.5点、46.5点という点数が獲得できたということになります。このそれぞれの区間について、採点后、順位づけをしており、その結果が一番右の順位という欄になります。3・4・1号線はNo.6番、No.7番、No.8番ですが、この順位の結果は3位、13位、11位です。3・4・11号線については1位です。

9ページは、検証結果の参考資料です。先ほど、27区間について評価を行いました。

その場所がどこかを示しております。今回の2路線につきましては黄色で着色された部分になります。図の右側から、1区間、2区間、3区間ということで、交差点から交差点がそれぞれ1区間ずつになっております。3・4・11号線は東町四丁目交差点から武蔵野公園野球場付近までということで1区間になっております。

10ページ、検証結果の総括案が本編の23ページです。検証結果をどのように評価するのかということで、評価の仕方を定義いたしました。5位区分ごとに分けて、上から順番に、「高い」「やや高い」「普通」「やや低い」「低い」としております。「普通」だけは7区分にしております。そのほかは全部5区分ごとに区分して、評価を行いました。

その結果が、3・4・11号線は1位でしたので相対的な必要性は高い、という結果になりました。3・4・1号線は、3位、13位、11位でございましたので、それぞれの区間ごとの必要性はNo.6は高い、No.7は普通、No.8は普通となります。全体的な評価としては、必要性は一様ではなかったという結果になっております。

続きまして11ページからは2次検証の説明になります。2次検証は、我々で検証項目を必要性と合理性について設定しました。ただ我々が設定した検証項目ですと、市民の皆様が目線とのそごがあってはいけないので、団体ヒアリングと市民アンケートを行って、修正すべきものは修正をしています。

その修正の結果を御説明します。まず、3・4・11号線と3・4・1号線の必要性と合理性について一部修正を加えております。必要性につきましては、「防災機能の消防活動困難地域の解消」と、もともとは設定しましたが、防災という観点でいきますと、消防だけではなくて、警察や自衛隊なども活動に当たるので、消防活動というよりは「災害時に活動が困難な地域の解消」の方がいいのではないかという御意見も頂戴したことから、このように変更をしました。

続きまして合理性ですが、「風土」という評価項目を加えております。これはアンケートを行う中で、国分寺崖線、(はけ)のエリアでは、はけの森美術館ですとか、大岡昇平の小説「武蔵野夫人」の舞台になっており、そのような文化的なものが生まれる、特徴的な場所だという御意見を頂戴しまして、「風土」という項目を追加し、評価の視点として、「文化的特徴への影響」という項目を新たに追加いたしました。

続きまして、3・4・11号線についての変更です。自然再生事業が野川で行われていますが、もともと自然再生事業を公園の中で評価をしていました。ただ、自然再生事業

は河川事業ですので、項目を「公園」から「野川」に変更をしました。このような変更をしながら検証を進めました。

これらの変更を反映させたものが、12・13ページの表になります。3・4・11号線の必要性和合理性について、先ほど御説明しました「風土」の項目が入っております。

14・15ページが3・4・1号線の必要性和合理性になります。こちらにも一部修正した項目が入っております。このような項目を使い、我々で評価を行いました。その評価の結果が16ページでございます。本編では14ページからになります。こちらが、2次検証の結果でございます。それぞれの評価項目に対しまして、評価及び対応策を記載しております。その右側には、結果として、丸や三角の記号を表示しています。この丸や三角の記号は、便宜的に分かりやすくするために、このように表示をしておりますが、あくまでも評価そのものは文章になります。このような文章で定性的に評価をしました。

この評価の結果について、資料編の23ページ以降に詳しい情報を掲載しております。例えば道路ネットワークの強化であれば、灰色に塗られた部分に見出しがございまして、その下に現状、分析、代替・軽減策が載っております。①で現状、②で分析、③で代替・軽減策を記載しております。さらに、この現状、分析、代替・軽減策の根拠を右側に、資料、データ、ヒアリング、アンケートの結果などを根拠としてここに記載しています。

こちらでは、①現状については右の欄の①に根拠が出ている、②分析については右の欄の②にその根拠が出ています。あと①、③の根拠については、右の欄①、③としてこちらが根拠ということを表示しています。評価結果を本編で御確認いただき、さらに詳しい評価や根拠を資料編で見いただくと、そちらに詳細な評価と根拠が載っている、そのような構成になっております。

続きまして、17ページ検証結果の総括案です。これは本編の24ページから記載がございまして、こちらが検証結果の総括案になっておりますが、先ほど御説明をいたしました評価結果、本編の14ページからこのように評価項目とその評価が載っております。これをさらに要約したものが検証結果の総括案になります。交通機能として5項目がございました。この項目を、要点を抜き出して、集約して、要点だけ書き込んだものが総括案になっております。それぞれの機能ごとに書いてある構成になっております。この総括案では、評価に記載しておりました丸、三角、バツは記載をしております。もともとこちらは、視覚的に分かりやすいようにということで便宜的に掲載をしております。これ自体

は評価そのものではないと思っております。この丸や三角を集計して、ここに表示するというのは、それは評価とはまた別のものと思っております。あくまでも定性的に評価しております。記号は、カウントして定量的に評価して判断する目的のものではありません、これはあくまでも目安だと考えていただければと思います。

説明は以上でございます。

【市古会長】 ありがとうございます。追加の資料とかの御説明はいかがですか。よろしいですか。

【田部井都市計画課長】 本日お配りした資料について、私から説明いたします。昨日、市民団体から「小金井市の『優先整備路線の検証について報告書（案）』に関する意見書」ということで書類が提出されました。本日、写しを皆様のお手元にもお配りしております。中身につきましては御覧いただきたいと思っておりますけれども、その内容について事務局の考え方を説明させていただきます。

1次検証と2次検証についての御意見について、我々の考え方を御説明いたします。

まず、1次検証でございます。意見書の中ではアンケートについて記述がございまして、重みづけのアンケートについて、当日の説明会では、設問が曖昧で多くの質問が噴出し、棄権や白紙提出が相次ぎ、回答者は21名にとどまったという記載がございまして。これについて、状況を御説明いたします。御指摘のとおり、棄権や白紙提出された方がいらっしゃいました。重みづけアンケートの目的でございますが、都市計画道路の役割や機能の観点から必要性を検証するものでございました。2路線についての賛否や環境の重要性を確認するものではございませんでしたが、このようなアンケート調査の趣旨を御説明してもなかなか御理解いただけなかったということが背景にございます。個別の路線の賛否を問うものではないという注意喚起も市報などで行い、アンケートの趣旨を事前にお伝えし、当日も冒頭に御説明して、御質問にもお答えをしましたが、固有の路線について賛否を問うものではないという趣旨がなかなか御理解いただけない方もいたと認識をしております。しかし、一定数の方々からの有効な回答を重みづけに活用し、必要な調査は実施できたと考えております。

続きまして、1次検証の中段の部分です、得られた検証項目の重みは、市職員のみによる大項目、中項目のアンケート結果が大きく影響するものとなったという御意見でございます。これにつきましては、市民アンケートの参加人数が少ないので、市職員のアンケ

ート結果に偏った結果になっているのではないかという趣旨の指摘だと認識しております。アンケート結果につきましては、市職員、市民、町会・自治会長それぞれ平均を取りまして、最終的には市職員の平均値と、市民、町会・自治会長の平均値を1対1の割合で平均をいたします。このことから、市民の重みづけへの影響の度合いというものは、参加人数が多くても少なくても変化はございません。この重みづけの計算方法につきましては、本編の9ページに詳しい記載がございますので、そちらを参照いただくと、内容がお分かりになると思います。

続きまして、検証は機能面（必要性）だけを対象にしており、影響や経済性（合理性）を考慮していないのではないかという御指摘でございます。1次検証ですが、これは委託業者の知見を活用して、都市計画道路の役割及び機能から必要性の検証を行うものでございます。2路線を含む未着手路線の必要性を点数化することにより、未着手路線の中での相対的な必要性を可視化するという狙いがございます。ただし、2路線につきましては環境などの課題があると認識しておりますので、その点を踏まえて2次検証で評価することになりました。2次検証では2路線固有の課題を踏まえ、必要性を定性的に、合理性についても定性的に検証を行っております。必要性は、都市計画道路の役割及び機能における整備による効果を地域の視点から検証しました。また、合理性については、道路周辺に対する整備による影響を、環境及び文化について、地域の視点から検証をしております。

続きまして、1次検証の後段の部分で、客観性、透明性、公平性を確保すると言いながら、市民に誤解を与える順位づけとなっているという御指摘でございます。これにつきましては、1次検証については、検証手法の選定から実施方法まで、客観性、透明性及び公平性に留意して進めてきたつもりでございます。本編の7ページ下段を御覧いただきますと、具体的な手続を記載しております。委託業者の分析及びAHP法（階層分析法）によりまして、客観性、透明性及び公平性を確保しております。検証の正確性を担保する上でも有効な手法であるとして、都市計画コンサルタント協会からも御意見をいただいているところでございます。

続きまして、2次検証についての御指摘でございます。2次検証では多くが根拠の乏しい理由となっているということで、先ほども御説明したとおり、2次検証では定性的な評価をしており、その理由を示すことが必要と考えまして、根拠を掲載しております。

続きまして、東京都が判断した将来交通量の妥当性と環境などへの影響についてこそ

しっかりと評価すべきという御指摘でございます。これにつきましては、将来交通量に関する評価について、1次検証の交通処理機能の確保の検証項目で、交通量推計により評価をしております。平成27年度に行われた国土交通省の全国道路・街路交通情勢調査の関連データを基に作成をしております。

続きまして、コンクリート橋梁案についての御指摘でございます。東京電力の事前の了解なくして進められない、高圧線・鉄塔の移転には大きい影響を与えるため結論を出せる段階にはないという御指摘でございます。これにつきましては、来年度は東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の最終年度でございます。東京都の都市計画道路の事業化の検討が進む前に独自に検証し、判断することが必要だと考えております。現在、東京都は先日（11月29日～12月1日）のオープンハウスで橋梁が最適案であるとの考え方を示しているところでございます。東京都の考え方を踏まえて検証する必要があると考えております。事務局からは以上でございます。

【市古会長】 御説明ありがとうございました。丁寧に御対応いただいたことを感謝申し上げます。報告ということですが、私の立場で、審議会での意見交換の姿勢ということで確認をさせていただきます。まず、今年度3回目の都市計画審議会でございます。1回目が8月22日、その際、検証の進め方について、御質問、御意見をと部長から御提案があって、第1回目で審議をしているということ。それから1回目に、事業主体は東京都であり、都市計画手続を取るための検証ではないということ、こちらも第1回目に確認をさせていただいたことでございます。また、都市計画審議会としての諮問事項ではないということでもございました。そういう流れを踏まえて、本日は、優先整備路線の検証について（報告）について御意見、御質問をいただく場になっていると事務局からも御説明がございました。そして、検証について（報告）が、大きくは第1次検証と第2次検証から構成されているわけでございます。もしくは、先ほどの市民団体の皆様からの意見書についても、1次検証と2次検証についてということでもいただいておりますので、丁寧に報告書に対する意見を出していただくという点では、1次検証について、まず御意見をいただいて、その後、2次検証について、と進めていくのもいいと思っております。いかがでしょうか。それとも、報告書全体として質疑応答を尽くすということにいたしましょうか。それでは、全体についての御意見でも結構ですが、市民団体の皆様からの御質問も参考とさせていただきます。まずは1次検証について、本日スライドにもございま

したし、それから、報告についてということで言うと、本編の初めのページから9ページのところまでについて、まず御意見等を賜ればと思います。いかがでしょうか。安田委員、お願いします。着席のままです。

【安田委員】 安田です。1次検証についてなんですが、この項目全て、東京都が都市計画道路を進めるに当たって出している項目とまるっきり同じなんです。違う視点というものがほとんどないということで、3・4・11号線は、以前の調査でも必要性については1位だったわけです。今回もこういった結果が、同じ項目でまた検証するということは同じ結果になるだろうということは予想されました。この業者さんが、いろんな視点がある中で、交通機能、空間機能、市街地形成機能、これ、業界用語ばかりで、市民にはぴんとこないような内容になっています。これを2つ比べて、どちらが重要だと思いますかといったような重みづけのアンケートをされたわけですけれども、それに対して市民の方はどう判断していいかわからないといった声が非常に多かった。これも分かっていたことだと思います。1次検証こそ、自然環境への影響ですとか、これからどういうまちをつくっていくのか、大きな道路ができることによってまちがどう変わっていくのかといった視点や、今、地球温暖化によって気候危機が迫っているとか、そういったことも全く加味されていないわけです。道路を整備することが、いい交通ネットワークを生むということ、私たちの生活にいい影響を与えるといった観点での項目しか立てられてないと思います。それによって導き出された必要性という観点だと思いますが、東京都の価値判断だけでこの項目が並べられていることを、私は非常に恣意的な項目づけになっていると感じますが、それについてはいかがでしょうか。

【市古会長】 いかがでしょうか。本編の13ページの結果についての考察になるかと思いますが、いかがですか。

【田部井都市計画課長】 事務局からお答えをいたします。1次検証には環境の視点が入ってないのという御質問でございました。先ほどの説明と重複するところがございますが、1次検証はあくまでも都市計画道路の機能や役割に着目をして検証したものでございます。その検証項目につきましては、東京都に限らず、都市計画上の一般的な都市計画道路の役割と機能の項目が並んでおります。都市計画上の機能や役割を並べましたが、その重要性については、それぞれ地域ごとの考え方があります、今回重みづけのアンケートをしたということでございます。その採点の結果が本市にとっての重要性の考え方である

と思っております。

環境や2路線について、地域固有の課題については、これも先ほど御説明をいたしました。2次検証で行っております。2次検証では、地域固有の課題について、路線それぞれについて合理性の項目の中で網羅をしていると考えております。以上です。

【市古会長】 補足ですけれども、そうしますと、今、このスライドを出していただいています、重み、配点が結果なわけですね。1次検証の中間の大事な結果ということで、これを見ると、要は100点満点中、通行機能で25点、アクセス機能で19点、都市空間機能で12点という配分になっているということですね。この配分そのものと、東京都の何らかの、この間の報告書というか、それとの比較なんていうのは最終報告書で何らかの考察を少し加えることは可能なのでしょうか。

【田部井都市計画課長】 東京都のものと比較するものではないと思っております、あくまでも市の考える都市計画機能上の検証項目とそれに対する重みづけということであって、ほかの自治体と比べることの意味は、今回の検証の目的からするとあまり無いと思っております。

【市古会長】 なるほど。そういうユニーク性というか、小金井市としてのオリジナリティーを持っているということかと思えます。安田委員、いかがでしょうか。

【安田委員】 この結果は、私の受け止めですけれども、都市計画道路は必要だということに立脚した項目により導き出された数値であると考えます。必要性を聞かれたら、こういうふうに答えるしかないといったような結果を生んだと思えますし、そういった質問自体が市民の感覚とは随分かけ離れているなと感じます。以上です。

【市古会長】 御意見として承りたいと思えます。そのほか、いかがでしょうか。では、たゆ委員、お願いします。

【たゆ委員】 たゆです。個別の質問というよりは意見を述べたいと思えます、全体的な意見になるかもしれませんが、内容が変わらないものを2週間前の市議会の建設環境委員会で報告があつて、そこで細かい意見は述べました。市長ともやり取りして、言いたいことは述べたので、そこは御承知をいただきたいということです。建設環境委員会で個別の指摘や問題点を述べたという意見をこの場では言う。同じことは繰り返しません。新しいことといえば、市民団体の方からこの結果報告書に関する意見書なども出されており、この点からいうと、建設環境委員会でも言ったのですが、市民の中にはこの報告書に

納得いってない方が多くいらっしゃいます。それで意見書も出されているという状態です。特に必要性の記述について納得がいってないということでもあります。また、合理性についても、環境への悪影響の評価が弱いという指摘です。私もそう思っております。この検証結果案は市民からはそのように受け止められているということは肝に銘じて、真摯に受け止めていただきたいと要望いたします。あとは、この意見書を部局として市長とすぐに共有していただきたいということと、これは繰り返し言っているんですけど、市長には公約を守る立場を貫いていただきたいということは事務局の皆さんにも要望します。意見です。以上です。

【市古会長】 ありがとうございます。意見として受け止めます。1次検証についていかがでしょうか。

専門的な視点から1点だけ言わせていただくと、確かに、安田委員、たゆ委員がおっしゃられたとおり、これは必要性というか、つくるとなれば、どれが一番必要性が高いのかという整理というか、そういうものであるのは当然であります。そして、分かりにくさ、分かりやすさという点では、ただ単に配点を考えてくださいという聞き方ではなくて、AHPという手法を使うのが一つのやり方ではあるんですけども、AHPという手法そのものの伝わらなさというか、もうひと工夫必要というのは、この間の御意見等から私も感じているところです。そして結果だけを見ますと、13ページの、今回の3・4・11号線、東大通り、No.20番の路線、が1番です。それから、2番目がNo.24番の緑中央通りだと思いますが、これ、重みづけしていなければ、丸が9つ、三角が1つということで、9.5、9.5で同率1位のところが、今回、AHPによる重みづけによって、1番、2番という順位づけになっているということかと思えます。1次検証の趣旨としては、そういうふうにあくまで必要性の相対評価を行った結果と、私は解釈させていただいたところでございました。

それでは、2次検証のところ、報告書案の14ページ目以降についていかがでしょうか。安田委員、お願いします。

【安田委員】 安田です。2次検証じゃなくて、その前段階のところで意見を述べさせていただいてもよろしいでしょうか。

【市古会長】 はい。

【安田委員】 本編の6ページの「優先整備路線に選定後の経過」のところですが、こ

ここに今までの経緯が載っています。2路線、これまでいろんな経緯がありました。まず、2015年の第四次事業化計画の策定に当たっての東京都によるパブリックコメントが行われた2015年は書いてありますが、経過(1)の※印のところで寄せられたパブリックコメント4,126件、2路線に関するもの2,111件と細かく書いてあるんですけども、2020年にも無作為で3,000人市民アンケートが行われております。それについて、この中には記載がありません。本編の7ページには書いてありますが、この経緯にしっかりと3,000人アンケートを載せていただきたいと思います。この結果は、自然、景観、多様な生態系に関して、6割、7割の方から強い懸念が示されたと出ております。必要性について評価する声は少なかったと受け取っております。この3,000人アンケートの結果をこちらの経緯に載せていただきたい。

また、2020年に都市計画マスタープランのパブリックコメントも行われております。集計結果358件のうち、2路線に関するものがとても多かった。推進は17件、見直し・反対は254件という結果がありますので、それについてもこの経過にしっかりと載せていただきたいです。いかがでしょうか。

【市古会長】 ありがとうございます。事務局、いかがですか。

【田部井都市計画課長】 安田委員から御意見をいただきました。令和2年2月に行いました2路線に関する3,000人アンケートにつきましては、2路線に関する大切な内容だと思っておりますので、現在記載できておりませんが、記載を検討したいと思えます。マスタープランのパブリックコメントにつきましては、手元に資料がなくて恐縮ですが、内容を確認いたしまして、必要に応じて掲載も検討したいと思えます。以上です。

【市古会長】 そういうことで報告にはきちんと反映をお願いします。

【安田委員】 続いて質問いたします。交通量調査に関してです。先ほど説明がありましたが、平成27年の全国道路・街路交通情勢調査を基にしているということで、調査は古いわけです。平成27年です。道路の必要性では、交通量が非常に大きな問題です。交通に関する調査なわけですから。その基になるデータが平成27年ということでは、非常に古いデータになっていると言えるのではないのでしょうか。国土交通省が行っております全国道路・街路交通情勢調査は、5年に一度で、直近の調査は令和3年になっています。令和3年の調査によりますと、各路線の渋滞度、渋滞を示す係数が全部1以下になっています。混雑度1.25を上回る場合は何らかの対策をする必要があるとされておりますが、

ほとんどが1以下です。交通渋滞も時間帯によっては発生しているかと思いますが、交通に関しては、道路ができる時点、見通しが分かりませんが、何十年後か、その時点での交通量予測が非常に大事です。今の状態と、さらに直近の状態と道路ができる見込み時点での交通量の比較がされるべきではないかと思います。そういった基礎調査なく、交通量で渋滞していると書かれていることは公平な評価とは言えないのではないかと思います、いかがでしょうか。市民団体が調査しているデータもあります。それを市として資料として採用することは難しいと、建設環境委員会では答弁をいただいております、市民の実感と直近のしっかりとした交通量調査、そして市独自の交通量調査をしないのはどうかと思います。それは本当に一番大切ですし、また、抜け道に使われているということがありますが、住民の実感からしっかりと地元で調査するべきではないでしょうか。今までも言ってきましたが、こちらでも聞いておきたいと思います。交通量については以上です。

【市古会長】 では、事務局からは交通量調査についていかがですか。

【飯村都市計画係長】 交通量につきましては、令和3年の全国道路・街路交通情勢調査等も確認はしております、交通量推計をするに当たりましては、平成27年の結果に対しては推計のデータがございますが、令和3年のものについてはまだ出てないという状況になっております、市でも委託をしている業者と確認をし、最新のデータに当たる平成27年のデータを基に交通量推計をしまして、市でも確認を行ったところでございます。以上です。

【田部井都市計画課長】 続きまして、市独自の調査をするべきではないかという御質問にお答えをいたします。先ほども御説明をいたしました、現在、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の9年目でございます、来年度が最終年度です。東京都としては、3・4・11号線の最適案は橋梁であると先日オープンハウスで示されまして、最終年度に向けて事業化の検討を進めている状況でございます。我々としましてはこういう状況を受けまして、なるべく早めに独自の検証の結果を出して、総合的判断をしてまいりたいと思っております。このようなことから、この時期に検証結果の案をまとめまして、都計審の皆様にご意見を頂戴したいと考えております。以上です。

【市古会長】 安田委員、お願いします。

【安田委員】 ありがとうございます。交通量調査、古いデータを基にしかできないと、令和3年は発表されてないということですが、極めて不十分ではないかと申し上げて

おきます。2次検証についてですが、検証結果案、一々言っていくと時間が足りませんので、気になるところだけ言おうと思います。本編の14ページの交通機能で、「歩行者自転車の安全で円滑な移動支援」で、二枚橋の坂の沿道で7件の負傷事故が記録されているとあります。令和に入って7件って非常に多い事故発生率かと思いますが、私もどこで事故が起こったのかを確認したところ、二枚橋の高架下のところに集中している。多摩川線の抜けるところです。西武多摩川線と市道21号線、はけの道と市道537号線が交差する交差点のところで、非常に狭いです。そこと坂のところで何件かもう起きているなと考えます。交通事故があるわけですが、それに対して、3・4・11号線の整備により、それが解消されるといったことは、この間、整備されるまでの間、事故だったり危険な状況を放置することになるかと思いますが。そして、市道573号線の拡幅は難しいということは分かりますが、東町一丁目の西武多摩川線、東側の市道473号線と相互通行にするなどの提案も私はしておりますけれども、そういった可能性について、地域自治体との覚書があるため難しいと結論づけてしまっているが、それに対して市として何か働きかけをしたのでしょうか。50年前の覚書を基に、働きかけもしないで、難しいと諦めてしまう。そして、3・4・11号線ができることによって、地域の交通の危険性が回避される、問題が解消されるといった論は非常に乱暴ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

あと、丸、バツ、三角と分かりやすいように表示していますが、この結果についても、よくよく読むと、これは丸かなとか、三角かな、これは違うのではないかというのが市民の感覚かなと。この結論が何でこれが丸なんだろうと思います。また、この内容については、一々言う時間が足りないんですが、これはどう考えてもバツでしょうと判断する人もいます。この丸、バツ、三角の表記が非常に誘導的な印象を与えるので、評価をここで判断をしてはいけないと思います。読んだ人が判断できる書き方でないと恣意的になると思います、いかがでしょうか。取りあえず交通について。

【市古会長】 それでは、2点お願いします。

【田部井都市計画課長】 2点御質問を頂戴しました。まず1点目でございます。市道473号線と二枚橋の坂との関係で、かつて市と地元が結んだ覚書があり、その覚書についての御質問ということですが、その覚書につきましては担当外で承知しておりませんので、内容について答弁することは難しいと考えております。市が地元と締結した覚書であるならば、それは当然に尊重すべきだろうと考えております。

続きまして2点目でございます。記号が分かりづらいのではないかとということで、この点につきましては、先日の建設環境委員会でも御質問を頂戴しておりまして、確かにおっしゃるような点もあると認識をしておりますので、御意見を受けまして、より分かりやすい表現や構成を再度点検することが必要だと思っております。御意見を踏まえ、修正につきましても検討したいと思っております。以上です。

【若藤都市整備部長】 私からも、覚書について。一般質問をいただいております、そのときに答弁させていただいたのは、覚書の当時と比較して、その後大きな環境の変化が起こったりとなかなか見えてこないことで、管理上大きな支障が生じている状況ではないため、覚書の変更等はなかなか難しいという答弁をさせていただいたと記憶をしております。以上です。

【市古会長】 ということですが、では、古畑委員、お願いします。

【古畑委員】 小金井3・4・11号線、2次検証の合理性についてお伺いしたいと思います。本編で言うと16ページ、17ページになります。この合理性の評価を見ますと、全て東京都の方針の橋梁案を前提にしたもので評価が行われていますが、御存じのとおり、東京都のオープンハウスでは、令和4年に2回目が行われた道路概略検討を基に、3つの道路構造案、橋梁案、掘割案、トンネル案という3つが示されていて、東京都は橋梁案がベストということになっています。東京都が示した橋梁案をベストということを前提に合理性の評価がされているところがあるんです。今回資料として、小金井市の優先整備路線の検証についての報告書（案）に関する意見書ということで、野川ほたる村、都市計画道路を考える市民の会の皆さん、3・4・11号線関係住民の会の皆さんから、橋梁案に対する危惧が示されているんです。確かに12月に3回に分けて行われたオープンハウス、これは当日配られた資料と、これと同じパネルが提示されておりましたが、意見交換会に出席をしまして、この都市計画審議会でも一度披歴をさせていただきましたが、3・4・11号線に直交する東京電力パワーグリッドの大きな高圧線があるということも披歴させていただきました。この移設に関してはどのような動きをしているのかを尋ねたところ、東京電力ともそういう協議はしていると東京都の担当の方から伺いました。現場を御存じの方は周知のところがあると思いますが、ここはJRの鉄塔の下に東京電力パワーグリッドの高圧線が直交しておりまして、もし橋梁案ができるとしたら、今の時点で離隔が6mしかないということも披歴させていただきました、当然ながら本工事もその後

の橋梁案での道路にしても、東京電力の高架は造り直さなければいけない。

どういうふうに造り直すかといいますと、3・4・11号線と、今、西武多摩川線がある、そして、JRの鉄塔が、これ、百数十mぐらいだと思いますが、もっと、200mぐらいあったかな、の中に3本平行して走っている。そして、東京電力のパワーグリッドの高圧線をどこに動かさなければいけないかという、高架ができたところの高さをよけるために、高架案が平面を交差したところから東京電力の高圧線を逃がしていかないとはいけない。そうするとどういうことが起こるかといいますと、今、JRの高架線というのは、国分寺崖線の上から、非常に高いところから二枚橋グラウンドの上を通っていますが、これはどんなにフライを上げても届かないぐらいの高さがあるわけですが、今のJRと西武多摩川線と小金井3・4・11号線、非常に短いスパンの中に平行してものをつくらなければいけない。そして、今度はJRの高架線を、その狭い中に3・4・11号線と平行して入れなければいけない。極めて難しい移設のミッションが、この橋梁案を採用すると難しいことが起こってくる。それを端的に示されたのが今回の案なのです。そのような非常に難しい移転をこれからしなければいけないにもかかわらず、橋梁案ということで東京都が示したベストのものをそのまま合理性の評価として採用したのはどういう経緯からなんでしょうか。本来、この3つの案の詳細な技術的な評価と、そして議論をした上に、この3つの道路案を示した上での評価というほうが、合理性に合致しているのではないかと思います。その点いかがでしょうか。長くなりましたが、よろしく願いいたします。

【市古会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【田部井都市計画課長】 事務局からお答えいたします。橋梁案を前提にしているのはなぜかという御質問でございます。これにつきましては、委員からも御案内がございましたとおり、東京都は先日のオープンハウスで、橋梁案が最適であるという考え方を示されました。施行主体である東京都が最適案を示し、それで事業化を検討すると考え方を示したことを受け検証したというのが経緯でございます。それが実施主体である東京都の考え方ですので、それを受けて、それを前提に検証したということでございます。以上です。

【市古会長】 古畑委員、よろしいですか。確かに、このパネルの中には3案比較のところ、高圧線の問題は特には明示的には表現されていないというのは事実ですね。いかがでしょうか。では、安田委員、お願いします。

【安田委員】 今日は、都市計画審議会にこのような報告がされておりますが、市議

会議員は建設環境委員会などでも発言しておりますし、発言の機会があります。都市計画審議会の委員に9人も市議会議員が入っているのは私はどうかと思えますけれども、もっと市民の意見はしっかりと、この審議会はいろんな立場の方から意見をもらう場だと思いますので、皆さん、発言してほしいです。しかし、すごく難しいし、この報告書もボリュームがありますし、目を通すだけでも本当に大変なことです。市民の方が仕事の合間を縫って資料に目を通すだけでも大変だと思います。そんなところで、都市計画審議会の在り方、議場が静かになってしまったので、手を挙げましたが、どうなのかなということを申し上げて、自然環境の記述について意見を言わせていただきます。

報告書案ですが、この地域、生物多様性の宝庫と言われておりまして、市民団体の調査、また、東京都の環境概況調査の結果からも、非常に貴重な生き物がたくさん生息している。中には、レッドデータリストに載っている貴重種も散見されることが、この概況調査では明らかになっております。その中でも、オオタカが象徴的な、猛禽類の生態系の頂点の生き物としてこの地域に営巣していることは地元では有名です。皆、分かっております。しかし、この報告書の中では、計画路線の周辺で繁殖が確認されている種はないと断言されております。そのことは確認されていないのでしょうか。これこそまさに地元の情報、地域のデータが積み上げられてまして、環境概況調査の中でもオオタカは確認されています。令和4年12月、東京都建設局西部公園緑地事務所が行った猛禽調査の結果では、調査日8日間全てでオオタカが確認され、11例が確認された日もあります。そして、ここで繁殖しているという具体的な場所が、ここは伏せられていると思いますが、繁殖していることが確認されたと書かれております。この報告案の中の記述は事実と違うのではないかと思います、いかがでしょうか。

あと、植物に関してです。道路予定地ではキンランという植物が確認されていて、地元の方も保全活動、地域でキンランを守っていこうという動きもあります。その中で、キンランについても何も記述がありません。キンランは、生息する地域というか、条件が難しいというか、ほかの樹木や菌類と途中でつながって、樹木と菌根菌、キンランの3者の共生関係が成立している。この3つの共生関係で成り立つ、そういう環境があつてこそ初めてキンランが生息し、もちろん移植はできません。そういった生態系の中で、貴重な植生が今生きていることが、この報告書の中には、書かれておりません。なぜ書かないのかと思いますが、いかがでしょうか。一つ一つ全部書くのは難しいのかもしれませんが、オ

オオタカなどに象徴される植生や生態系についてもっと詳しく具体的に、少しでも記述があつてしかるべきではないかと思ひます。いかがでしょうか。

また本編の17ページ、生物のページです。橋梁構造により動植物への影響を軽減できると断言してあります、軽減できるって、どんな植物や動物がいて、どんなことが懸念され、どういふことをすれば守つたり影響を減らすことができるか、そういった具体的な記述も資料編には特に見当たりません、動植物への影響を軽減することができるかと断言する根拠はあるのでしょうか。

また、最近増えております蛍についてです。野川公園で毎年、梅雨時期になると、非常に多くのゲンジボタルの自然発生が確認されており、どんどん増えていると私も感じてあります。ここでたくさんの方が見に行つたりすると、また生育によくない影響があるので、そういった問題もあります、どぶ川だった野川が、蛍が自然発生するまでになつた経緯、自然再生事業を行い、東京都、そして市民グループ、市民団体、環境団体の方々と協力し合つて環境を守つてきた、その結果の蛍の自然発生となるかと思ひます。そういったこともこちらには書いておりません。そして、道路ができれば環境が変わることは明らかですから、そういった懸念や蛍について書くべきかと思ひますが、いかがでしょうか。

また、東京都の生物多様性地域戦略についてです。東京都では令和5年(2023年)に生物多様性地域戦略を制定してあります。「自然と共生する豊かな社会を目指し、あらゆる主体が連携して、生物多様性の保全と持続可能な利用を進めることにより、生物多様性を回復軌道に乗せる」と宣言してあります。要するに、今生物多様性が失われており、私達も生物多様性の一員ですが、私達人類や生き物にとっての持続可能性が下がつています。これは、私達の生活にも大きな影響を与えることが危惧されています。それらを基に、東京都が策定している生物多様性地域戦略は、あらゆる施策で、生物多様性の視点を入れましようという東京都の方針です。この東京都の方針、この検証についてどこで位置づけられているのでしょうか、伺ひます。以上です。

【市古会長】 ありがとうございます。では、まず事務局、いかがですか。

【田部井都市計画課長】 5点御質問を頂戴しました。

まず、1点目でございます。オオタカについての御質問でございます。これにつきましては、報告書の中で、重要種はオオタカなど8種であるが、計画路線の周辺で繁殖が確認されている種はないとなっております。東京都から提供を受けてあります概略検討の資

料を見ましても、確かに、その資料を見れば、オオタカの営巣地も記載がございました。ただ、ここに書かれていますように、計画路線の周辺で繁殖は確認されていないという記述自体はそのとおりだと思っております。

続きまして、キンラン・ギンランについての記載でございます。これにつきましては、資料編の32ページの環境の中の公園の中の生物に、キンラン・ギンランの記載もございます。このページの下から3行目に、「公園内にはキンラン、ギンラン、ニリンソウといった重要種が生育しており」という記載がございまして、ここでキンラン・ギンランについても取扱いをしております。

続きまして3点目でございます。比較的動植物への影響を軽減できると考えられると記載している根拠はという御質問でございます。これにつきましては、今回、橋梁構造を前提として記載はしておりますのは、橋梁構造であれば、公園内は橋梁になりますので、地上を道路は走らないことになります。そういった構造上の特徴から、公園内の改変は最小限にしながら事業をすることができる、そういった観点で、比較的動植物への影響を軽減できると書いたものでございます。

続きまして、蛍についての御質問でございます。蛍につきましては、当該地から見ますと東のほう、西武線を越えたトイレの辺りに蛍が見られると聞いておりまして、蛍の見られる地域と今回検証しているエリアは若干離れております。今回、あくまでも当該地周辺での環境についての検証ですので、蛍の記載はこの中には入っていません。

続きまして、5点目でございます。東京都生物多様性地域戦略についての御質問でございます。確かにこのような方針があることは承知をしております。ただ、今回の2次検証については、地域固有の観点から検証しておりまして、地域固有の具体的な項目について検証しております。東京都の生物多様性地域戦略という方針や概念は承知をしておりますが、具体的な地域固有の根拠に基づいて評価を行っています。以上です。

【市古会長】 いかがでしょうか。お願いします。

【安田委員】 御答弁いただきました。オオタカについてですが、営巣地周辺で営巣は確認されていないというのは驚きですね。地域ではみんな知っていますし、武蔵野公園の中で幼鳥も撮影されており、そういうことは市民の間では共有されております。植物や生き物については、そこだけ、この道路を造る何mかの間でどうなのかということではなく、例えば、オオタカの餌場としては、多磨霊園のほうも全部餌場です。鳥ですからいろ

んなところに飛翔して、その餌となる生態系がしっかりと担保されていることが、この地域、このエリアの価値、魅力です。そういうことがすごく狭いステージで書かれているということを感じました。

また、橋梁構造により影響が軽減できるというのは、比較ということですよ。一番影響がないのは造らないことです。造らないということを全く選択肢の中に入れないのであれば、橋ならば一番影響が少ないであろうということを行っているにすぎないと受け止めました。

蛍についてです。今、西武多摩川線が通っています、単線ですし、非常に静かです。蛍がああ路線を越えてくのを見たことがあります。道路ができれば、武蔵野公園のほうに蛍は多分もう来ないでしょうね。野川公園やわき水広場の辺りですごく繁殖していると思います、市民の実感ですと、西の方にも見られるようになってきているというのがここ数年の実感です。そうした良い状態になってきているのに、道路がここにできれば、多分それ以上繁殖することはないし、これは影響がある。というのが市民の実感です。

生物多様性地域戦略についてですが、色々なところでこの視点を入れていこうというのが東京都の提案であり、それを地域固有の根拠に基づくといいところでは無いと言われてしまうと、「じゃあ、何のために生物多様性地域戦略なんていうものを東京都が策定しようと思ったんだろう」と、いろんな視点で、今これをやらなきゃいけないだよという視点だと思います。それと、道路整備というのはやはりなかなか相入れない。東京都も同じ東京都で道路を整備しようとしたり、生物多様性を保全しようとしたりと、本当に一貫性がないというか、どうしたいんだろうということを感じざるを得ない。生物多様性という視点、市でもしっかりと入れていくべきではないかと思います。私もいろんなところで発言させていただいているので、あまり長々と話すのはどうかと思いますので、そろそろやめます。自然環境については以上です。

次に東小金井周辺のまちづくりに関してです。今、大きな道路ができて、便利になるという声も聞いております、大きな道路ができれば、車で移動がしやすくなるわけです。病院にも行きやすくなる。ですが、負の面というか、まちづくりの観点から、大きなお店ができて、そちらは商圈が広がるということになるわけです。道路がすすいと進めば遠くのところに買物に行けるわけですから、地元の商店なんかにも影響があるかと思います。そして、私が一番これかと思っているのが、多磨駅にできると計画が発表されている大型

のショッピングセンターのららぽーとができることです。ららぽーとができるということで、梶野町、東町にお住まいの方は、もしかして喜んでいる方もいるかと思いますが、大きな店をつくったら地元の商店はどうなるのと。地元の商店に対する影響が必ずあると思います。道路を造るということは、商圈が広がって、歩いて買物に行けるような小さな商店街、個人商店が衰退することにつながると考えます。

東小金井の周辺は非常に静かで、そして個性的なお店が多いと言われておりますし、C o C oバスも駅前を通らなくなりました。C o C oバスが通ることを商店街の方は快く考えていなかったということもあり、C o C oバスの発着点が東小金井駅北口に変わりました。東小金井駅前の商店街、歩きやすくて車の流入も少ないです。個性的なお店も多いです。そういった地元の商店を活性化させる、そのライバルになってしまうお店、大きな資本のお店、チェーン店、サプライチェーンのお店などと競合することになってしまうのではないかと思います。東小金井の良さという観点、都市計画マスタープランに即しても、どういう都市計画をお考えなのでしょう。道路整備によりこの地域が活性化すると考えているのかどうかお聞きしたいと思います。

【市古会長】 ありがとうございます。前段で、資料編の23ページ目以降の参考資料のところ、比較的網羅的にということだと、もう少し適切な追記、修正をという意味でも大事な御指摘かと思えます。あと、49団体のヒアリング先には、環境省の自然共生サイトとか、東京都の環境局等々も含まれているのかどうかという意味において、団体名はつけるのも一つの考え方かなと思えますが、その辺りを含めて御回答いただければと思います。

【田部井都市計画課長】 安田委員から御質問を頂戴しました。道路整備による地域活性などの影響についての御質問でございます。これは、3・4・11号線ですと、資料編の35ページ、環境の都市環境に「土地利用」という項目がありまして、ここで土地利用などについて記載がございます。読み上げさせていただきます、「当該路線の整備により」、途中中略いたしまして、「用途地域は、道路の整備状況、土地利用の動向、幹線道路と沿道の土地利用との調和、円滑な道路交通の確保などを勘案して都市計画を変更することになれば、経済活動の活性化及び利便性が向上する可能性がある」と書かれておりまして、道路整備によりインフラの前提条件が変わったとすれば、これは地元の地域の皆様との協議を前提といたしますが、土地利用の変更も考えられることとなります。そうしたな

らば、地域にとっての商店なども都市計画上は可能性が広がるということになります。そういった意味では、地域の活性化にも一定貢献するのかなと思っております。あと、先ほど委員からも御指摘がございましたとおり、交通の円滑化によりまして、他の地域へのアクセスがよくなるということがございます。そういった点では、市内の方も市外の商業施設などへの通行もしやすくなる面もあるかと思っております。

続きまして、市古先生からの御質問でございます。団体名を書いてはどうかという御質問でございます。これにつきましては、我々、団体ヒアリングも行ってまいりました。その中で、忌憚のない御意見を頂戴したいということがございまして、公表する資料の中には、どの方からどの意見を頂戴したのかは記載しないようにいたしますという条件をつけヒアリングしたという経過がございます。ですので、今回の報告書の中には、根拠として、「団体ヒアリングによりこのような記載をしております」という記述もありますが、具体的な団体名までは記載していないところでございます。以上です。

【市古会長】 御意見いかがでしょうか。

では、土屋委員、お願いします。

【土屋委員】 土屋です。今日は報告をお聞きしました。過去何回か、この件についてはこの審議会で議論して、私も相当意見を申し上げていると思います。部分的には納得してない部分も、率直に申し上げて、今日の結果を聞いて、今日の結果についてはいち小金井市民としても納得しています。今、意見がないじゃないか、もっと言ったほうがではないかという話もあったので発言させてもらっていますけれども、内容について、総論としては市民として納得いくものでしたので意見を述べなかつたところです。

ここからは個人的な意見です、都市計画法に基づいてある審議会ですので、法律にのっとって進んできていると思っています。その中で、戦後の東京の焼け野原、その中で書かれた都市計画に基づいて、東京という都市がこれだけ発展を遂げています。ですので、大きな目で見ても都市計画を決めている中で、個々の利害関係はあると思いますが、それはそれとして、重要な優先整備路線、都市計画道路だと思っていますし、緑町に住んでいますけれども、その道路ができることによって利便性が高まると思っています。もちろんそうじゃない意見の方もいますけれども、大きな目で見てもどうかという判断も必要だと思いますので、私の知り得ない重要な生態系の問題とかいろいろお話を聞いて納得するところもありますが、大きな目で小金井がどうなっていくかという部分においては、この道路が

できることはすごく重要というか、私自身は期待しており、当然の結果かと思いました。個人の意見です。

【市古会長】 御意見ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

それでは、渡辺委員。

【渡辺委員】 渡辺ふき子でございます。本日はありがとうございます。私、建設環境委員会も傍聴をさせていただいておりました。今回の検証結果をまとめるという作業につきましては、大変難しい課題を丁寧に一つ一つ調査をして形にさせていただいたということで心から感謝をするものです。

私自身が住んでおりますのは緑町でございます。議員という立場でもありましたので、住まいは緑町ですが、今までいろいろな地域の方々の御要望を聞いてきました。東町二丁目、三丁目、もちろん東町一丁目、五丁目、また中町二丁目、三丁目、そうした方々の御意見もたくさん聞いてまいりました。そうした中で、50年前に決めた今回の都市計画道路の建設の概略線です、その当時からいろんな課題があったと思います。そうした中で一つ一つ課題を解決しながら、一時は野川も非常に汚れたどぶ川のようにになっていたこともあった。それを市民団体の方々が活動をして、そして今のような野川の美しい流れを実現することができたこととか、また、自然再生事業もそうした中で進んできて、防災とともに自然環境が大きく向上してきたことも伺ってまいりました。

しかしながら、課題として残っていることは依然としてありました。安全な道路の環境、通学路、はけの道の安全や二枚橋の道の安全、また、緊急車両がどうしても通行できない、先ほど安田さんのお話にもありましたが、二枚橋の通りのトンネルを通れる緊急車両はないわけでございます。そうした中で、この地域の安全安心をどのように確保するかということは非常に大きなことだと思っておりました。また、仕事に行くにも病院に行くにもどうしても遠回りをしなければ東八道路に出られない、調布方面には行かれないという、そういう特殊な事情も課題として考えておりましたし、また要望もたくさん受けてまいりました。

そうした中で、自然も守りながら、しかしながら、人間の命をどのように守っていくのか、これは天秤にかけるのは難しいことかも知れませんが、私はやはり人間の命、子供たちや、また住んでいる方々の安全を第一に考えることが必要なのではないか、そのように考えますと、難しい検証ではありますが、このように一つ一つまとめていただいて、

そして、こうやって結果が出てきたというのは明るい兆しだと思っております。

建設環境委員会の意見の中でも、このたびの検証については、都市計画コンサルタント協会の活用、また、委員会や都市計画審議会に報告をして説明してきたこと、1次検証では職員、市民及び町会・自治会長への調査を行い進めてきたこと。2次検証でも市民意向調査を行い、様々な方向から意見を聞いてきた。こうした検証結果をこのように示していただいているわけであります。こうした客観性、透明性及び公平性の確保をしてきて、今回の検証結果をお示しいただいているんだと私は考えているわけなんです。それについては様々な見方があるので、これは全部がよしということはなかなか難しいかもしれません。やはりそうした中で優先順位を決めていく。その優先順位がやっと今、めぐってきている都市計画道路の建設にたどり着いているのではないかと思っております。これについてはしっかり検証し、そして出た結果はしっかりと受け止めていく。最善の結果を受け止め、そしてまた、新たな課題はこれからしっかりまたそれに取り組んでいくことが大事ではないかと思っております。客観性、透明性及び公平性、そうしたことから、今回の大変な検討だったとは考えておりますが、そのような検討結果を生み出していただいているのではないかと思います。その点について1つだけ確認をさせていただきたいと思っております。また御苦労などあれば、それもお聞きをしておきたいと思っております。すみません、長くなりましたが以上です。

【市古会長】 事務局、何か簡単にございますか。

【田部井都市計画課長】 渡辺委員から御質問を頂戴いたしました。先ほど渡辺委員からお話をいただいたとおり、本編の7ページの下段では、客観性、透明性、公平性の確保について、どんな点に留意してこれまで進めてきたかということをもとめて記載しております。また、資料編の22ページになりますが、資料編の22ページには、都市計画コンサルタント協会の専門家による意見を頂戴しており、その意見の内容も記載をしております。このように、我々といたしましては、検証を進める中で、適宜確認し、御説明し、御意見を頂戴しながら進めてきたと考えております。以上です。

【市古会長】 ありがとうございます。では、邊見委員、お願いします。

【邊見委員】 邊見でございます。全体を通じてですが、今回の報告内容、私としては理解、了解をいたしました。様々課題や議論がある中で努力をされていると思います。あと、都市計画の枠をある意味超えてというんでしょうか、冒頭、会長からもありました

ように、都市計画審議会として決めるとか勉強するという事ではない中で、これは以前も私申し上げたと思いますが、チャレンジングな取組をなさっていると思います。

言い換えれば、地元自治体として、あえて独自の検証をなさっている。やらなくてもいいことなのかもしれませんが、そこは責任ある対応の努力をなさっている、また、客観性のある試みをされようとしていることが見えると思います。今回、審議会への報告ということであり、決めるということではありませんが、その内容については評価をしたいと思います。以上です。

【市古会長】 ありがとうございます。そのほかありますか。では、村山委員、お願いします。

【村山委員】 私も市議会議員の一人であり、どういうふうに発言しようかなと思っておりましたが、よくも悪くも都市計画審議会のメンバーの一人でもありますので、発言する権利はあるだろうということで質問させていただきます。今まで、前々回、8月22日の審議会でも前回の11月14日の審議会でも、優先整備路線の検証についての項目について、いの一番に、手を挙げて、質問いたしました。今日はあえて皆さんの意見をある程度聞いてから手を挙げようと思って様子を見ていたので、お時間をいただければと思っております。今、質問の対象は2次検証についてだと思うのですが、全体についても、触れられている方もいたので、重なる部分、その点、御了承いただければと思っております。

質問に入る前に、まず、今日の審議会の進め方、在り方についてというところで、要望というか、質問も含めて、まず大きく1点お聞かせいただきたいのです。本日の資料提供の在り方です。席に着座して、今日9時半ということで座ったら、「本日の都市計画審議会御審議いただく要点」というA4にわたって、びっちり両面書かれている資料が1枚ありました。それから、今日のスライドのパワーポイントのコピーの資料であるとか、あと市民団体3団体の方々が出されている小金井市の優先整備路線の検証についての報告書案に関する意見書という、こちらもう配られていたんですが、これは要望です。あまりこういうことはないと思うんですけども、かなり重要な資料だと思うので、完成次第できるだけ、審議会のメンバーの方々のメールアドレスとかいただいております、事前に提供しておいていただけるとありがたいかと思っております。

今日、私自身もばたばたして、そして今日9時半からの開会ということもあって、ぎりぎりこの席に座ったら、かなり読み応えのある資料が新たに出ていて、これに目を通

すだけでもかなりの時間がかかるものですから、市民の方からの意見書に関しては出されたのが昨日ですので、恐らく今日、このタイミングでしかないのかなと理解を示すところではありますが、例えばメール等々で事前に渡せるものは渡しておいてもらえれば時間省略になるので、ぜひお願いしたいという要望が1点。

それと、これは質問になりますが、本日、かなりの方が傍聴席にいらっしゃるんですが、傍聴されている方にはこの資料は配られているのでしょうか。審議会の委員名簿とか直接審議に関係ない資料まで配る必要はないと思いますが、ルールのどのようになっているのか、それだけ確認させてください。今日の審査においてかなり重要な資料、特に審議いただく要点というのと市民団体の方が出された意見書に関しては重要なものだと思うので、傍聴席に配っておくべきではないのかな。もう配ってあるというんだったら、いいんですけども、もし配られてないようだったら、本来配るべきではないのかなと思っております。審議会における傍聴席に対する資料提供のルールの在り方がどうかという意味で、1点質問させていただきます。

それから、検証についての報告書（案）について質問します。2次検証部分について特化して質問しようと思っております。2路線の中での特に2次検証部分、いわゆる直営の2次検証と市議会で説明があった部分に限って質問しますので、そういう意味で聞いてください。

今回の検証作業、1次検証とかで市内全体の都市計画道路とかが入っていて、ちょっと分かりにくい部分があるので、ここから先は私が質問することに関しては、いわゆる3・4・1号線、3・4・11号線の東京都施行の優先整備2路線に関する検証について、2次検証について意見ということで受け止めていただければと思っております。

前提として、私は検証作業が必要ないということを、前回も前々回も何回か主張しておりますが、まず、そのことをもう一度繰り返したいと思っております。検証しても、その検証が不要であるとする理由は、検証しても恐らくこの2路線に対して必要だと思われる方々、逆に不要だと思われる方々、その関連する団体の方々、市民の方々にとって、どんな検証をしても双方が納得しないので、どの検証項目を取り上げても、まだこの部分が足りない、逆に、その後に出てくる解釈の仕方によっては、受け止め方を客観的に見ていない、曲解している、曲げて解釈をしているということを言われる方々が双方から出てきて、收拾がつかなくなるのではないかと。しかも、そこまでして会議を進めた

としても、東京都自身がこの検証結果を重く受け止める担保が恐らくないであろうということの判断で、私は今まで検証作業そのものが不要であると申し上げました。

もちろん法令上の観点から、東京都に見直し等を求めなければいけない場合は、必要な手続、法令上で定められた手続にのっとって、この検証が必要な部分があることは受け止めております、この2路線、直営の2次検証ということまで行う必要が果たしてあることなのかということは疑問であると常々申し上げておりました。

しかし、この段階まで来まして、小金井市として、これは必要な作業である、行政として責任を持って進めたいんだということで進めてきたものであるでしょうから、恐らく市議会や都市計画審議会の中から、出てきた意見を大分加味されて、検証項目の内容や項目や手法も増やししながら進められてきたという労苦に関しては、私は一定評価をしたいと思っております。よって、この項目についてももっとこうしろ、ああしろということは、私としては基本的には、今日のところはあまり言おうと思っております。そういう意味でも、それで全体的なところでまず聞かせていただきたいのが、総合的判断に必要な作業は何かということです。

本日配られている「本日の都市計画審議会でご審議いただく要点」で、御審議いただく要点の部分で、令和7年、来年の3月までに検証結果を踏まえ、市長が総合的な判断をする予定であると書かれております。そういう説明がこの審議会や市議会の中でもあったわけですが、今回の審議会の意見も含めて検証結果を取りまとめて、それを基に市長が総合的な判断をするということなのでありましようが、本日時点で、もう既に判断する材料は事実上全て出ているのではないかと私自身は受け止めているんです。今日、この後の意見も含めて、それからこの前の意見も含めて、この後私が言うことも含めて、審議会の意見も反映された検証のまとめが出てくるんだろう、「案」が取れたものが出てくるだろうと思いますが、現時点ではほぼ出そろっているだろうと思っております。ということであるならば、私としてはなるべく早く、市として判断を示すべきではないかと思っております。

同じく配られた資料の「御審議いただく要点」、この紙のところの表面の「検証全般について」という項目の一番最後の建設環境委員会で答弁された内容が矢印で出ています、その中に書かれているのが、「検討結果を取りまとめた後、総合的に判断をするが、その時期は未定である。令和7年第1回定例会の冒頭では判断を示すことはできないが、市議会で報告する予定である」と書かれております。その時期は未定とは言われているんです

が、令和7年第1回の冒頭では間に合わない。たしか1月24日が開会予定なんです。もちろんまだ正式に決まっているわけではなく、恐らく2月10日前後、12日ぐらいかと思うんですが、議会運営委員会で正式決定していませんので、でも恐らく普通にいけば2月の半ばぐらいに、建設環境委員会が開催をされるであろうと思われます。ということであるならば、恐らく2月10日ぐらいのところでは総合的判断が示されるのであろうと思っています、そういう方向で努力をしてもらっているということによろしいのでしょうか。まず、時期を聞いておきたいと思います。

それから、2つ目として聞いておきたいのが、市民の方々が審議会に出された意見書です。本日配られておりますこの裏面のところの指摘について、市はどういうふうに受け止めておられるのかなというところですよ。

まず前段のところ、裏面の3、4行目のところに、「東京都が判断した将来交通量の妥当性と環境等への影響についてこそ、市が独自にしっかりと評価すべきです」と書かれているのは私も全く同感であります。同じ考え方を持っている一人の委員として、この後に続く文章を読んでいくと、東京電力の高圧線・鉄塔の移転問題について触れられています。先ほど古畑委員もかなり細かくこのことについて御自身の意見をおっしゃられておりました。最初の冒頭の説明でも、市でも触れられていたのですが、市民団体の指摘に対して真正面から答えていない、十分な説明、経過が述べられてないと思っています。要は、高圧線・鉄塔の移転というものは、技術的にもかなり困難が伴う作業ではないかということをも市民団体の方や、先ほど古畑委員も指摘されていたと思います。その点、どういうふうに市として受け止めているのでしょうか。

東京都の最適な案として橋梁案が示されたことは再三説明されました。橋梁案を最適な案だと東京都が思っているんで、それを前提にして、検証の作業を進めたんだということは分かったのですが、高圧線・鉄塔の移転はかなり技術的に困難を伴うのではないかと、そして、自然環境に大いに影響を及ぼすのではないかと、これらのことを踏まえた上での検証結果になっているのかどうかという点について、きちっと説明がされてないと先ほど受け止めたので、その点を改めてお答えいただきたいと思います。

重ねてもう一つこの点で質問しておくと、東京電力の移転の問題ですね。高圧線・鉄塔の移転について、進捗とか何か情報は入られているのでしょうか。東京都に対して市から確認をされたりはされているのでしょうか。市民の方からこういった声、指摘があった

ので、この点についてはどのように思われているんでしょうかということまでは、多分まだ踏み込まれてはいないと思っています、東京都に確認されたのか、情報提供等があったのか、重ねて教えていただければと思います。

最後に、もう一度大きな審議会としての進め方の部分について1つお聞かせいただきたいんですが、今後のスケジュールについてです。今年度第1回目の8月22日の都市計画審議会で、優先整備路線の検証についてということで、初めて案件として取り上げられました。そしてその後、本来予定になかったのを、私がここで発言をして、次回これについてまた議題として取り上げるべきではないかということをお願いいたしまして、結果的に11月14日にも取り上げてもらって、本日、12月24日の3回目の審議会でこのことが行われるという状況ですが、恐らく3月には、先ほど言ったとおり、私は3月というのがいつなんだという質問をしていますけれども、少なくとも来年の3月中には総合的判断が市長から、この優先整備2路線について示されるということだと思っていますけれども、それ以降に開かれる都市計画審議会では、もうこちらの案件については取り上げられないということなんでしょうか。どういうルールになっているのかというのは私も定かでないんですが、3回にわたって取り上げてきた案件ですので、ある程度の報告、審議会というもの、本来付議されて、それで審査をしていて答申を出すというような役割を持っている審議会でもありますから、それになじむのかなじまないかというルールのこともあるとは思っています、3回にわたってここまで取り上げてきた問題ですので、総合的判断としてこういうふうに市長としては示すという、小金井市としての方向性をきちんと報告してもらいたいと思っています、いかがでしょうか。以上です。

【市古会長】 では、3点お願いいたします。

【田部井都市計画課長】 事務局から御質問にお答えをいたします。まず、1点目の事前にできるだけ資料が提供されないかという御要望でございます。これにつきましては、おっしゃるとおりでございますので、通常は、書類については1週間をめどに事前にお手元に到着するように郵送しております、それ以外の資料につきましても、メール等で事前に配付する必要があり、そのほうが良いということになれば、そういったことも検討してまいりたいと思っております。

続きまして、2点目でございます。本日の傍聴者の方々への資料の配付ですが、これは、御出席いただいている委員の皆様と同様のものを配付しております。昨日、都市計画

審議会に提出されました「小金井市の『優先整備路線の検証について報告書（案）』に関する意見書」や、本日の都市計画審議会でご審議いただく要点に関する資料についても傍聴の方にもお渡ししております。

続きまして、時期についての御質問でございます。これにつきましては、先ほど委員からも御案内がございましたけれども、基本的に次の第1回定例会の中で御説明をしたいと市長が答弁をしているとおりでございます。2月中旬の建設環境委員会で出す方向かどうかということまでは市長と協議できておりませんが、第1回定例会の中で御説明できるように準備をしなければならないと認識しております。

続きまして、意見書の裏面の高圧線・鉄塔に関する事務局の考え方についての御質問でございます。これにつきましては、まず東京都はこれまで3案について工法を検討しており、その中で橋梁案が最適であるという考え方を示しました。その上で、橋梁案を進めるに当たって、高圧線・鉄塔が支障になるのではないか点については、詳しい工法の課題の解決などについて御説明はなかったと思っております。この点につきましては、事業者である東京都が施工方法、技術的な解決に対して取組をするものと思っております。現段階で事業そのものに対して、合理的なのか、それとも必要性があるのかという判断については、検証の中では取り扱っておりません。あくまでも事業によって、個別の課題に対してどのような影響があるのかという観点で検証してまいりたいと思っております。その上で、東京都が橋梁案で事業を進めるための、施工方法、技術的な課題は東京都の取組になるのかと思っております。

続きまして、高圧線・鉄塔に関する情報ですけれども、詳しい情報は東京都からは出ておりません。

続きまして、今後の進め方についての御質問でございます。委員がおっしゃるように、3回にわたり都市計画審議会の中で検証について報告をし、意見を頂戴してまいりました。その結果については、やはり審議会の皆様に報告をするのがいいのではないかと考えておりますので、機会を捉えて報告の準備もしてまいりたいと思っております。以上です。

【村山委員】 再質問です。資料提供の在り方について、ありがとうございました。傍聴席にはもう配られているということで、あと、あまりあるケースではないでしょうけれども、何かあったときには今後は配慮して、事前になるべく早く提供していただけないかということですので、意識していただければと思います。ありがとうございます。

検証についての報告案で、総合的判断の時期が、まだ市長とも、2月中旬の建設環境委員会というところまでは今日の時点では言い切れないということでございました。私自身、再質問で聞いておきたいのが、では、市長が総合的判断を示すのに必要な作業をするまで1か月から、約2か月程ありますが、この間、何を行おうとしているのでしょうか。単純に考えると、もうここまで出ている、検証のまとめというものがほぼほぼ出来上がっている。もう現在の段階から、あとは庁内の意見さえ取りまとめれば、極端な話、意見として早期に判断を示せるのではないかと考えています。時間がかかる理由は何なんのでしょうか。そして、その間に何をしようとしているのでしょうか。まさかとは思いますが、でも、庁内、小金井市以外の、例えばほかの自治体だとか、何らかの関係団体だとか、そういったところの意見をもう一回新たに独自に聞いてなんていうことを、いわゆる「調整」という言葉をよく市長が使われていましたけれども、そういった調整作業みたいなことに入られてしまうのでしょうか。そんなことはまさかないと私は思っているので、時間をかける意味が私としては不明確にしか捉えられないです。なぜ時間を2月中旬ぐらいまでは少なくともかけなきゃ、3月という言い方でもいいですが、それだけの一定数時間をかけて何を行おうとしているのか、それを教えてください。

それから、高圧線の部分に関してです、今の答弁を受け止めると、要は、事業者である東京都が進めている事業だから、その点は東京電力に対して東京都が確認すべき事項であろうという説明だったんです。果たしてそれで本当にいいのかという問題があると思っています。もちろん東京都の事業ですから、そして、市は今まさにこれを進めるか進めないかも含めて判断を今1回止めている状態だとは思っていますけれども、だとするならば、今の時点でいきなり東京都に確認を市から求めることまでは求めませんが、それらを加味した総合的判断、検証の評価取りまとめというものになるべきではないかと思っております。その点はいかがでしょうか。聞いておきたいと思います。

最後の今後のスケジュールについては、次回以降の都市計画審議会でその報告に関しても、実際に審査ができる、質疑ができる状況にまで持っていくかどうかは分かりませんが、少なくとも報告事項として上げるべきだと私は思っていたので、報告には値することであろうということを本日確認しましたので、受け止めたいと思っております。よろしく願いいたします。質問した部分だけお願いします。

【市古会長】 ありがとうございます。本編の7ページの検証フローに基づくと、都

市計画審議会期待されている役割から少しずれる部分もありますが、事務局、御回答をお願いします。

【田部井都市計画課長】 まず、1点目の再質問でございます。これから何を行うのかという御質問でございます。これにつきましては、先ほどの答弁と重複いたしますが、先日の建設環境委員会、また本日の都市計画審議会御意見を頂戴しておりますので、その御意見を受けまして、より分かりやすい表現や構成について全体的に再度点検してまいりたいと思っております。構成を変えることもございます。そういった作業に充てたいと思っております。その結果、検証結果をまとめまして、総合的に判断をしていくとことですが、検証結果をまとめることと、その検証結果を受けて、どういうふうに総合的に判断をするのかはまた別の作業だと思っております。こういったところで時間が一定程度かかると思っております。

続きまして、高圧線・鉄塔についての再質問でございます。これにつきましては、先ほどの答弁と重複いたしますが、我々としましてはあくまでも橋梁案を前提に、ほかの案と比較して最適だと示され、それについては一定の合理性のある御説明だと思っておりますし、東京都が決めたその案に対して、それを受けて検証するのが現実的な方法だろうと思っております。

その上で、高圧線・鉄塔の課題をどのように解決していくのかということについては、我々、踏み込むことが目的ではなくて、あくまでも示された橋梁案に対して、周辺への影響など、個別の地域的な課題について検討し、それを明らかにするのが検証の目的だと思っております。以上です。

【村山委員】 最後に、意見だけ申し上げます。総合的判断に関しては、必要な作業としては、庁内の中で様々取りまとめたり、そして総合判断を示すためにも、また別種作業が庁内の中ではあるという説明でした。具体的には私、ぴんときてないのですけれども、少なくともほかの、小金井市以外のどこかの自治体と調整に入ることではないと本日のところは受け止めましたので、一定の時間がある程度かかるのは仕方ないとはいえ、あと2か月ぐらいで恐らく示されることになるのであろうと思っておりますので、あとは見守りたいと思っております。

市議会でも、今のところ、正式な答弁は3月までには示すという言い方ですので、今のところでは、2月の中旬に必ず示すという確約をもらえたわけではありませんでした

が、当然市議会の中でも、会期末のぎりぎりのところで示されるのと半ばのほうで示されるのでは全然、意見というか、審査の持っていく方、熟議というか、そういったことも変わってくると思うので、ぜひ市議会のスケジュールも配慮してやっていただければと思いますことを要望しておきます。

最後の東京電力の高圧線と鉄塔の問題なんですけれども、私は市がより踏み込むこと、今この段階で申し上げろと言ったつもりはなくて、改めて東京都の事業だということで、ただ、事務局から、橋梁案というものが合理性のある説明だと受け止めているというのは、そうなのかとは思いましたが、いずれ東京都が最適だとされている橋梁案に対して、小金井市の、そしてこの審議会の中でも一定の意見があったわけです、東京電力の問題に関しては。事実上、そこら辺が本当にできるのかということをおある程度踏まえた判断が求められるのではないかと申し上げておりますので、その点、ぜひ配慮した、受け止めていただいた上での項目の審査というか、検証結果を取りまとめとして出していただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

【市古会長】 ありがとうございます。では、水谷委員、お願いします。

【水谷委員】 本日はありがとうございます。大変厳しいスケジュールの中で、これだけの検証をまとめて報告していただいたこと、この御尽力に大変感謝を申し上げます。様々な立場からの御意見はあろうと思えますし、既存の限られたデータの中でやらざるを得なかったというスケジュール的な問題から、独自調査をやるべきだという御意見があるのも理解できる場所ではありますが、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）の最終年度であり、今やらなければならないということからすると、今できることを精いっぱいやっていただいたと思っております。

1つだけ確認、質問したいんですが、先ほど安田委員からも質問がありましたけれども、ヒアリングをした先の団体の名称についてなんですが、個別の団体がこの意見を言ったということは書かないという約束の下で意見を伺っているというのは理解するところなんですが、市民に結果を示す内容としては、どこに確認をしたのか、ヒアリングさせていただいた団体名だけは何か、どういうところに御意見を聞いたのかというのを明示することはできないのかなと思ったんですが、その点、関係各所との御調整もあるかもしれませんが、現時点でのお考えをお聞かせください。

【市古会長】 事務局、お願いします。

【田部井都市計画課長】 ヒアリング先の団体名の明示について御質問を頂戴いたしました。ヒアリングした団体につきましては、どんな種類の団体にヒアリングをしたかというのは事前に御説明をしております。実際にヒアリングするに当たって要請をしたところ、実は御了解いただけなくて、団体ヒアリングがかなわなかった団体もございます。そういったこともありまして、ヒアリングした団体名を一覧に出すということは逆に、ヒアリングさせていただけなかった団体名も明らかになるということもございまして、今のところ、ヒアリングした団体名の名称を一覧にしてオープンにするというところは考えてございません。以上です。

【市古会長】 水谷委員。

【水谷委員】 御事情は分かりました。確かに応じていただけなかった団体の名前が載らないということが逆の、それが分かる結果になるという御懸念もあるのかなというのは分かったところですが、意見として申し上げるだけです。以上で終わります。

【市古会長】 そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、御質疑がないようでしたら、質疑を終了することに御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【市古会長】 ありがとうございます。御異議ないようですので、質疑を終了いたします。本日の意見は、報告書をまとめるに当たって生かしていただきたいと思います。では、先ほど事務局から、より分かりやすくということで、例えば資料編の5ページあたりから2次検証のアンケート、回収の母数が異なりますので、資料編の5ページの必要性の母数が47だけ資料編の6ページ合理性以降は母数、集計すると39ということで、したが、例えば割合で示すとか、伝わりやすさ、分かりやすさを含めて、丁寧な作業は進めていただければというのも感じたところでした。

それでは、本日の審議は全て終了いたしましたので、都市計画審議会を閉会といたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —