

○林委員長 はい。

次に、継続審査となっております送付30-1、明大通り・街路樹の保存に関し拡大協議会開催を求め、加えて道路整備方針に関する陳情と参考送付、現下検討中の道路整備方針に関する陳情を一括して審査したいと思います。

陳情審査に入る前に、関連する報告を先に受けたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○林委員長 それでは、報告事項、環境まちづくり部（1）千代田区道路整備方針（素案）について報告を受けます。なお、資料1については、あらかじめ委員の皆様へ配付させていただいております。このうち都市緑化植物ガイドラインと千代田区緑の基本計画の冊子のコピーを、委員のみの配付とさせていただいております。

それでは、報告をお願いいたします。

○須貝基盤整備計画担当課長 環境まちづくり部資料1に基づきまして、前回この道路整備方針お示しいたしましてご意見をいただき、それについて修正をしたところについてご説明をいたします。

まず、この1枚目の第1章の4でございますが、この道路整備方針の位置づけでございます。前回の矢印とかそういうところで位置づけとしてちょっとわかりにくいところがございますので、今回はベン図という形で、この道路整備方針がさまざまな施策と関連性が大きいということから、いろんな計画と整合を図りながら進めていくという意味でこのような形でお示しさせていただきました。

続きまして、1枚おめくりいただいて裏面でございます。3章の2です。この黄色の網かけをかけたところ、直したところでございますが、道路設置が可能な幅員11メートル以上というものを、その根拠をお示しするのに参考-2を参照と書いてございますが、お手数ですが3枚おめくりいただくと参考-2がございます。その参考-2の一番下のところ、現在の区道において構造的に歩車道分離が可能となる全幅員11メートルの道路の考え方を示しますということで、その次の参考の3を追加させていただきました。こちらには歩道幅員11メートルの標準的な幅員構成ということで、歩道がない場合は、このような一番上の断面図となります。その下は歩道が2.5メートル未満の場合の標準的な断面図でございます。これを歩道2.5メートルのこのような幅員構成にしていくということをお示ししております。その下に、全幅員11メートルの道路における歩道の幅員を2.5メートルとすることで、道路付属物の設置に際しても有効幅員2メートル、これも「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」と、こちらに根拠をお示ししております。

お手数ですがお戻りいただいて、3-10ですね。こちら街路樹の記載のところ、新たに黄色の部分、課題を追記させていただきました。「震災や戦災の復興で植樹された樹木の多くは、老木・大木化し、強風時の倒木の危険、根上りなど道路への影響、落ち葉や病虫害の発生による生活環境への影響など、様々な課題を抱えています」という課題を追記させていただきました。

続きまして、4章の7になりますね。こちらに、一番下になりますが、街路樹の樹種特性を活用し、歩道環境の快適化に努めますと。街路樹による環境の快適化を追記させていただきました。

続いて、4章の9、こちら成木時の樹高がおおむね10m程度の樹木ということ、これ

は前括弧書きだったんですけども、「中木」という言葉を削除させていただいて、空間的に成木時におおむね10メートル程度の樹木という言葉そのまま残させていただきました。

それから、この図面のほうに道路構造令、それから下には東京都道路工事設計基準とございます。こちらが、道路空間、建築限界の根拠と、それから植栽間隔の根拠でございます。

続いて、4-10、こちらには安心・安全の観点からという基本となる言葉を入れさせていただきました。

その下に、電線類地中化や歩道拡幅・設置等、そういう、整備内容によっては、やむなく既存の樹木が支障となる場合は、専門家の診断結果を踏まえ、樹木の取り扱いについて地域と十分話し合いを行い、対応しますという言葉を入れさせていただきました。

続いて5-2の地域への意見聴取についてのところで、ここで、「また、誰もが安全・安心・快適に利用できるユニバーサルデザインの考え方に立ち、計画の早い段階から障害者団体等にヒアリングを行うなど、多様なご意見をお聴きするよう努めていきます」という言葉を入れさせていただきました。

説明は以上でございます。

○林委員長 はい。どうぞ、委員の方、何か、報告の。道路整備方針についてですね。

○木村副委員長 ちょっと大きなところからちょっと伺いたんですけど、この道路方針（素案）の例えば1-2、ここでは区道は幅員が狭く、その機能は生活の利便のための道路と。このように区道について説明していますし、それから3-7でも、3ページの7でも、この自動車走行空間の整備のところで、区道は生活道路であり、と。で、先ほどの報告にもありましたように、3-2、幅員構成があるけれども、6メートル未満から22メートル以上までかなり幅員の違う道路が区内にあるわけですね、区道が。それを全て生活道路というふうに一くくりにしてしまう。区道イコール生活道路という法的根拠って、あるんでしょうかね。

○須貝基盤整備計画担当課長 法的根拠はございません。

○木村副委員長 では、なぜ区は区道イコール生活道路ということで、一律的に全て区道は生活道路ということで規定したのか。法的根拠がないならば、なぜ。

○須貝基盤整備計画担当課長 国道、都道というところは、区道だけに限らず広い地域、ほかの区ですとか県、そういうところにわたってつながっているもので幹線道路という考えでございます。それから、区道については区道の中で完結しているということで、生活に密着した生活道路という考え方でございます。

○木村副委員長 この方針案の参考の2というのを見ますと、区道における幅員の基本的考え方ということで、幅員区分がなされています。これ、見ると、6メートル幅員、8メートル幅員、11メートル、12メートル、13メートル幅員と。要するに、区道における位置づけというのはこれまでで、現実に区道としたら22メートルなど入っていないわけですよ。

実は、23区では、杉並の道路整備方針、それから世田谷の道路整備方針と、これ、ちょっと読んでみました。で、これ、どこでも生活道路で一律に規定しているところなんて、ないですよ。

例えば杉並では、区道を五つに分類しているんですよ。幹線道路、補助幹線道路。それから生活道路を三つに分けて、主要生活道路、主要区画道路、区画道路と。それぞれの幅員によって、ここは消防車が入りにくいんで計画的に幅員を広げていこうと。あるいは、このまちではこういう火事があったけれども、なかなか消火に苦労したと、だから幅員を広げていこうと。ここは物流、移動が中心だからきちんとした幹線道路として整備していこうと。それぞれの幅員に応じてどのように改善を図っていくのかというのが道路整備方針なんです。ところが、千代田の場合は区道は全て生活道路と。そのためにどういう弊害が生まれているのかというのをちょっと幾つか取り上げたいんですよ。

例えば、今言ったように、杉並とか世田谷では、幅員によって改善施策というのを打ち出しているわけです。幅員によって、その役割、機能を整理し、この機能、役割を果たし得るためにどう整備していくのかというのが整備方針でうたわれるんですよ。ところが、千代田の場合はそういうふうに分けてないもので、例えば、この4の道路整備の個別方針六つの指針とあるけれども、4-3とか4-5とか4-6とかと、具体的な整備方針を見ても全部11メートルでしょう。11メートル以上かそれ以下かと。それだけで抽象的な整備方針が定められているだけで、これだけだと千代田区の区道が近い将来どういうふう整備されていくのかという将来像のイメージが全く立たないんですよ。

それからもう一つは、街路樹の整備。幅員、千代田区道は全て生活道路だから幅員6メートルのところも22メートル以上のところも同じように扱うから中木で行くとか、まあ今回直ったけれども、おおむね10メートルで整備するだとか、22メートル以上の幅員のある幹線道路と6メートルの区道の街路樹の整備をどうやっていくのかと。これは、幅員によって、きめ細かく定めていくものでしょう。だから住民の皆さんが反発するわけですよ。この指針によって、今の街路樹がふさわしくないという烙印を押されてしまうからです。やはり区道イコール生活道路という、そういう規定の仕方というのは、やはり大もとから見直す必要があるんじゃないでしょうか。

○印出井計画推進担当課長 ただいまの木村委員のご指摘につきましては、都市計画上の道路の位置づけということと関連するのかなとも思いますので、私のほうからご答弁申し上げますが、この1-4に関連する計画の体系図が出てございます。

道路整備方針と関連する――きょうの、失礼しました。環境まちづくり部資料1ということで、パン図の資料でございます。

その中で、「まちづくり・みどり」という右下の丸になりますけれども、都市計画マスタープランというのがございます。杉並区や世田谷区につきましては、都市計画マスタープランで規定されている部分も、この道路整備方針と言われるものの中に盛り込んであるんだろうなというふうに思います。うちの区の道路整備方針は、そのあたりを役割分担しながら、都市計画マスタープランを参照しながらということになりますので、これはご案内かと思うんですけども、都市計画マスタープランのほうには、まさに生活に密着した地区内道路につきまして、地区内主要幹線道路、主要区画道路、区画道路という形で分類をしております、それぞれ幅員構成も含めて整備の方向性を示しておりますので、そこを照らし合わせながら、ただ現実には、圧倒的に狭い幅員の道路が多いという中で、具体的な整備の方針としてこういう記載があるものと。まちづくりの観点からはそういう形で補足ができるんじゃないかなと思います。

○木村副委員長 いやいや。

○林委員長 何か。

○木村副委員長 歩道イコール生活道路という、そういう……

○林委員長 今、課長がおっしゃられたのは都市計画マスタープランの24ページに書いてある5区画、5分類かけた道路のものが一つありますよと、区としては。都市計画の基本計画ですよ、マスタープランで。で、これと木村副委員長が言っているのが、これを準じていけば5ランクに……

○木村副委員長 そうです、全然……

○林委員長 なるんじゃないんですかと。

○木村副委員長 そう、矛盾が生じないから。

○林委員長 それを1個に合体させた方針というのは、この後で出てくる関係図ともかわると思うんですけども、一致していないんじゃないんですかということなんです。準じてというから、まあ関係図になるのか、どれが優越するのかとかというのが。

どうぞ、担当課長。

○印出井計画推進担当課長 ですので、まず私のほうからは、決して区が全ての区道が区画道路であるような形の整理ではなくて、区道の中にも地区内の主要道路であったり、主要区画道路であったりと。生活に関連する道路の中でも、そういった分類をしながら計画的に道路交通体系を整備しているということも補足を差し上げつつ、最後申し上げましたが、そうはいつでも圧倒的に狭い幅員の道路が多い中で、道路整備方針についてはそういう形で記載がされているんだろうと。基盤整備計画担当課長のほうで補足があると思えますけれども、まちづくりの観点からはそのように補足を差し上げたということでございます。

○林委員長 補足を聞いてからにしますか、どちらからにしますか。

○須貝基盤整備計画担当課長 今、木村委員のおっしゃったとおり、区道には22メートルとそういう広い道路もございます。ただ、計画推進担当課長のおっしゃるとおり、区道のほとんどが狭い道路であると。

こちらの現況と課題をずっと最初から行きますと、要するに歩道設置ができる11メートル以上、そういうところが全体では36%ということと、この一番歩道設置をして整備をしていくという、いろいろ街路樹を植えたりですとか、いろんな整備をしていくということをこちらで示しているんですけども、22メートル道路につきましては、いろんな地域事情によって、幅員構成だとか、そのあたりはその路線路線でいろいろと変わっていくものでございます。ですから、基本的となるこの11メートル道路のところをお示しさせていただいていると。

○林委員長 やりますか。

木村副委員長。

○木村副委員長 要するに、6メートル未満の区道と22メートル以上の区道というのは、機能が違うわけですよ。ですから、その機能に見合った道路整備の方針を持つ必要があるだろうと。それを、区道は全て生活道路だからということで一律的な整備方針で果たしていいのかと。（「そうだ」と呼ぶ者あり）それを一律的に進めようとするから、例えば明大通りでも、要するに、要するに何だ、高木、高さ、樹高は10メートルにするだとか、

そういう一律する方針を当てはめようとするから、今のいわゆる幹線道路の街路樹は全てふさわしくないというふうになってしまって、市民の皆さんが残してくれということで声を上げられるわけですよ。

これはほかの自治体、例えばこれ世田谷は、世田谷のほうは幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路と、道路の4種類に分けて、それぞれこれはどこの通りだと例示しながら、どういうふうな整備方針を持って臨んでいくのかというのが事業化されているわけです。で、どこでは交通事故が起きていると。だからここは優先的に整備しようとか、これが道路整備方針でしょう。それを一律で区道は全て生活道路だからということで一律の方針を持って臨んで本当に実態に見合ったものになるのかと。だとしたら、区道イコール生活道路という捉え方そのものを改めていく必要があるんじゃないかと、そういうことなんです。

○須貝基盤整備計画担当課長 区道全部が生活道路とはここでは申してませんで……

○木村副委員長 えっ。今までのことと全然違う。

○須貝基盤整備計画担当課長 区道の多くが……。 （「今まで区道は生活道路と言ってたよ」と呼ぶ者あり）あ。ただ、この都市計画マスタープランの地区内主要道路、主要区画道路、区画道路というのは、その考え方は間違いありません。で、その中でこの参考資料1にございますけれども、こういう何件というのがあります。それで、その隣の参考の2、こちらのほうには、22メートルというのを書いてございますが、これが22メートルとなりますと、いろいろな、こちらの6メートル、8メートル、10メートル、11メートル、12メートルというのそれぞれ最低となるといいますか、6メートルあれば緊急輸送道路車両が通れるとか、そういうことをお示ししております。これ以上あればいろいろな考え方ができるということです。それから、22メートル道路でも、歩道の幅員によって街路樹の植え方というか、樹種というのが決まってくるものがございます。それから22メートルでこちらの道路空間のところ成木で10メートル程度というのは、ビル3階程度ですから、そんなに低いものではなく、それが幅員をとりますと、やはり22メートルでは10メートル程度、大きくても10メートル程度が適正であるということをお示ししております。

○林委員長 どうでしょうかね。言っていただいて休憩しましょうか。

どうぞ、はやお委員。

○はやお委員 いいですか。すみませんね。

いや、今、非常に木村委員の話を聞いて、よりはっきりしたと思っているんですね。というのは、やっぱり今回の1-4のこのベン図、こういうところに整理をまとめたということ自体が余計この道路整備方針というのが不明確になっちゃっているんですよ。というのは何かというと、先ほどからあるように、都市計画マスタープランということと、この道路整備方針というのがどういうふうに関連されて整合性がとれているかということがはっきりするように書かなくちゃいけないんですよ。こんな何か抽象的な書き方だったら、何かのプレゼンでやる程度ならいいですよ。でも道路整備方針、そしてまた陳情が出ているわけです。といたったときに、この整理の仕方ではだめ。

それとあと、それであるならば、保科部長が前回のときに、フローチャートでございます。考え方はフローチャートだと。フローですと言って説明をしたんですよ。僕が今確認

しましたらね。そうしたら何で変えたのかと。じゃあその答弁から何でこのベン図になったのかといったときに、変えたなら変えた、まさしく意思形成過程が変わったんならそれを明確にしてくださいよ。いきなりベン図になって、より不明確になるわけですよ。だってそういうふうに答弁したんですから、確認してみてください、逆に言ったら。保科部長が前回のこのあれについては、私は、上位計画がどうなっているのか、そして緑化とか何かのところについての位置がおかしいんじゃないかと。違いますと。上下を言ったんではなくてフローチャート、フローですと言ったんですよ。確認してみてくださいよ。それで今度はベン図がこれだったら、フローも何もありませんよ。というところをきちっと、一つ一つを自分たちが答弁したことについての整合性を変えたなら変えたということをやらなければ、こういうことになるんですよ。

で、22メートル道路といったら、そんな抽象的なことではなくて、今回整理するんですから、ちゃんと道路の大きさ別に整備方針をやるのが当たり前。それは何かといったら、都市マスタープランがそうなっているからですよ。だからそういうことでちゃんと整合性はとれているんですかということは何度も言っているんですけど。そのこのところをお答えいただきたい。

○林委員長　すぐ答えられますか。

○はやお委員　いや、逆に、申しわけないけれども、部長がそういうふうにこれはフローですとちゃんと議事録にも残っているんだから、そこを確認してから答弁してよ。

○林委員長　確認しますか。

○はやお委員　してよ。何でそういうふうに言って、ベン図に変えたのか。

○林委員長　では、休憩いたします。

午後3時21分休憩

午後3時29分再開

○林委員長　それでは、委員会を再開いたします。

どちらの答弁からにしようかな。（発言する者あり）部長。部長からでいいかな、前回の委員会の。

環境まちづくり部長。

○保科環境まちづくり部長　前回の答弁、議事録を確認させていただきました。チャートという表現をさせていただきました。で、今回、ベン図形式に変えさせていただきましたが、前回のご意見を踏まえて、上下関係を示したものではないということで、こう、極力わかりやすくつくったつもりでございますので……（発言する者あり）ぜひ、その辺はご理解賜ればありがたいと存じます。

○林委員長　はい。（発言する者あり）

はやお委員。

○はやお委員　だから、逆に、道路整備方針というものが、いろいろな上位計画、そしてまた分野別計画とのどういう関係でどういう位置づけになっているのかというのが、だからこういう計画なんだねとわかるわけですよ。ベン図で描かれてしまうと、あ、確かにここが影響しているんだらうの程度じゃだめなんですよ。だから、さっきの緑の基本計画だとか緑化のことについてというのは、本当に同列の位置に位置づけることが、やはり道路公園課もしくは環境まちづくり課としての考えとか姿勢になるんじゃないんですかと私は

言ったんですよ。そうしたら、今度はベン図で出すことがわかりやすくなることなんですか。それは、じゃあ逆に言ったらさ、肩透かしをいただいたみたい。で、それは何を言いたかったかという、先ほどの木村委員の話のように、こういう、本来であれば都市計画マスタープランという非常に詳細に書かれている計画をどう受けとめてやっていくのか。どういう位置づけでやっていくのかということになるんだと、こういうことなんですよ。で、こうやって曖昧にしたら、この計画がただちょっと書いてみました、やってみましたならいいですよ。でも、陳情に出てきて、この道路整備方針というものをどう受けていくのかとみんなが注視しているわけですよ。僕はこういう流れの今の形だったらやり直しだと思います、はっきり言って。そういう姿勢で、そういう形で作っているのであれば、と思いますけど、お答えいただきたい。

○保科環境まちづくり部長 お叱りを賜りまして大変申しわけございませんが、決してそういう意味ではございませんで、私どもわかりやすくということで作らせていただきました。

○はやお委員 わかりにくいつて。（発言する者あり）

○保科環境まちづくり部長 はい。かえってわかりにくくなったということでございますので、ちょっとこの表記の仕方、あとチャートの書き方につきましては、ちょっと一回持ち帰らせていただいて、検討させていただきたいと存じます。

○林委員長 まあ、そうですね。（発言する者あり）はやお委員じゃないですけど、都市計画マスタープランのほうでも一応計画の位置づけというのが4ページに記載されていて、都市計画マスタープランの下に分野別計画があって、ここに住宅基本計画、地域福祉計画、景観形成マスタープラン、緑の基本計画などと書いてあるわけですよ。で、緑の基本計画のほうでも都市計画マスタープランがあって、その下に緑の基本計画があるという形で、位置づけがこう、それぞれ計画にあって、で、じゃあ方針はどうなんだといったときという形なんで、ちょっともう一回全庁的に位置づけというのをやっていかないと、それぞれの計画では、間違いじゃなくて正しいっぽい形で、それぞれ正しいんだろうというのはあるんでしょうけど、じゃあ合わさってみたらどれも間違いという形になると、せっかくつくったのが、ねえ、ご苦労されてだめになってしまうので、そこはじゃあ持ち帰りで作っていただきたいと思います。

あとは個別的に。

○小枝委員 生活道路の……

○林委員長 生活道路の、じゃあ5ランクあったのがランク……

○小枝委員 生活道路の、でも、まだ答弁が出ていないんですね。

○林委員長 もう一回確認しますか、答弁。

○小枝委員 持ち帰りでもいいですよ。

○林委員長 持ち帰り。持ち帰りにしますか、この道路の。すぐ、（発言する者あり）もうちょっとやる。

○木村副委員長 そうしたら、ちょっとさっきね、課長が……

○林委員長 じゃあ、どうぞ木村副委員長。

○木村副委員長 区道イコール生活道路という捉え方は間違っていないんだというふうに課長は言われました。で、これね、生活道路の定義というのは違うんですよ、それぞれ。例

えば前も言ったけれども、内閣府の交通安全白書では、市街地における車道幅員5.5メートル未満の道路と。それから国交省の首都国道事務所がまとめた用語辞典ってあるんですよ。それによると、生活道路というのは、児童・生徒の通学、日用品の買い物、役場・公民館への出入りなど市民の日常生活に使用する道路、生活関連道路の略だと。こういう説明をしているわけですね。もしかすると、都市化した千代田区の場合はね、都市化した千代田区の場合は、幹線道路がその沿線の住民にとっては生活道路であったりするわけですよ。だから、いろんな要素を幹線道路は持っているのかもしれない。そこに複雑さがあるのかもしれないですよ。だとしたら、余計、やはり緻密さというのが求められてくるんじゃないかと。この辺、区道イコール生活道路は間違いないということで我を張らず、やっぱり今後の豊かな区道のあり方も見据えながら、ちょっとどうでしょう、もうちょっときちんときめ細かな方針を持っていいんじゃないかと。

あえて言えば、この杉並でも世田谷でも共通しているのは、区民アンケートを行っているんですよ、道路整備方針をつくるときに。で、1,000とか2,000というアンケートが返ってくるわけですよ。その要望を踏まえて整備方針を整備していくわけですよ。だからこのぐらいの区民の声を反映させた道路整備方針が求められているときにですよ、陳情書が出ているというのはありがたいことじゃないですか。だから、それを踏まえた、よりいいものにやっていけばいいんじゃないかと思う。

だからそういった意味では、またもとに戻るけれども、区道イコール生活道路という、やはり幅員がこんなにあるものを一律的に一律の方針でくくろうということは、やっぱり無理があるんじゃないかと。いかがでしょう。

○保科環境まちづくり部長 貴重なご意見を頂戴いたしまして、ありがとうございます。

○木村副委員長 二度も言った。

○保科環境まちづくり部長 今の生活道路でございます。私どもの認識といたしましては、この道路整備方針の2-10のところの上のほうにも書いてございますが、もともと区道というのがございまして、全て東京都から移管をされたものでございます。平成28年に都道の一部が最初に移管をされたわけでございますが、このときの定義が、地先交通の用に供する道路ということでございます。幅員はさまざまではございますが、あくまでも地先交通ということで、私どもの認識は、あくまでも区道は区民の皆さん方の生活道路という形で、これまで整備をさせていただいたと。ただ、幅員が違うというのは、それは事実でございます。

で、ご指摘のありました杉並、世田谷につきましては、ちょっと詳細なデータは今手元にございませんが、推測するに、いわゆる消防車が入れないような建築基準法の2項道路ですね。幅員が4メートルなきゃいけない。で、建物を建てるに当たっては2メートル以上公道に面しななきゃいけない。そういうものがたくさんあると思われます。そういう道路につきましては、当然のことながら、沿道の土地の所有者の区民の皆さん方に、その土地を場合によっては提供していただくとか、あとは、区によっては、場合によっては買収するようなケースもあろうかと思えます。というその地域特性を踏まえた形で、恐らく世田谷区さん、杉並区さんはつくられたんだろうと。

で、千代田区は、若干ではございますが2項道路もございまして、ほとんどが車が通れる道路です。6メートル、8メートルという状況でございます。今、千代田が何が大事な

というと、歩道、道路交通の安全・安心を考えた場合、歩道が設置できるかできないか。街路樹が設置できるかできないか。その基準が、何度も申し上げている昔の六間道路、11メートルです。で、この道路整備方針はその11メートルというのを一つのメルクマールとしてつくらせていただいたというものでございます。ですから、基準が全くないのではなくて、杉並区さんが4メートル、6メートル、8メートルと分けたのであれば、千代田区は11メートルというのを一つの基準として道路整備方針をつくらせていただいた。で、11メートル未満はゾーン30等々を使って車両の交通速度を落とすことで、歩行者も自転車も自動車も安全・安心に通行できる道にしていきたいというものが、この道路整備方針の根本的な理念でございます。ですから、その理念につきましては、ぜひご理解を賜ればありがたいと思います。

○木村副委員長 ちょっとおかしいね。

○小枝委員 関連。

○林委員長 関連。小枝委員。

○小枝委員 木村委員の質問の中のほうが非常にすっきりとしていたと思うんですね。で、生活道路の定義というのが、いわばコミュニティ道路のような多町通りとかすずらん通りとか、うちの前もそうなんだろうなと思うんですけども、お祭りをやったり餅つきをやったり、生活を楽しめる道路ですよ。それは非常に千代田区にとっても重要なこと。

で、そのことと、そういう移動とか物流の役割を担う幹線道路とを、木村さんは一緒にすると混乱しますよということを指摘しているんですよ。だから、世田谷、杉並の例というのは、それもちょっと違っていただけで、2項道路が地先道路なんじゃなくて、もっと広い6、8を地先道路と言っているというふうに私聞いたんですけども、若干混同があって、細かいところに議論を潜り込ませていくのではなくて、大きく何をコミュニティ道路、生活道路と考え、お餅つきしたり、お祭りしたりという、そういう生活を楽しむ道路と、時に車どめしたりする。と、それから災害時は輸送道路になるよという、そういう物流を担う。あとは、あるいはそういう大きな大火のときには延焼を遮断するよというような役割とかいうことは、ここは全部一括して生活道路と言っちゃうと混乱するよということを何度もおっしゃっているんですよ。

だから、さっき持ち帰ってと言ったのは、そこは道路構造令にもそれなりの定めがあるということで、交通量の少ないものを生活道路と言いましょうということで、道路構造令の解説と運用というのでその辺がきちりと書かれているということでもありますので、そこは何が幹線道路で、せめて地先はなくても、何が生活道路かというところのざっくりとした区分けは、先ほど12メートル、11メートルの話もありましたので、もうここまで来ているんですから、そこから意地にならずとおっしゃっていただきましたけれども、そこは幹線道路か生活道路かの区分ぐらいはやはりされたほうがいいんじゃないかと。大きなところ、だからあそこの工事どうしろという話までまだしていませんので、それはこれからの、「してるじゃないか、それも」と呼ぶ者あり）そうです。（発言する者あり）かわってはくるんですけども、例えばじゃあ記述としては、「幹線道路（生活道路）も含む」とか、何かそういう複雑さもあると木村さんおっしゃっていたから、表記は別にしても、やはり22と11とそれから6とか、みんな一緒にするのはどう考えてもそれは無理だとみんなそろそろ思っているの、持ち帰って考えていただいたらどうかというのが。

で、その構造令、解説、運用、やっぱり国のそれなりの基準には従っていくべきところがないと、千代田区だけ別というふうにはいかないだろうというふうに思いますので、そこは整理して、その場だけの言葉のあやでおっしゃるんじゃないくて、根拠をしっかりと詰めて持ち帰らないと、これ、何度も何度もやっている話なので、ぜひお願いしたいと思います。

○林委員長 いや、どうするかという、どうしますか。同じになると、繰り返しになっちゃうんですけど。

まあ、ちょっと小枝委員のほうは、幹線道路というお話だったんですけど、多分地区内主要道路と主要区画道路と区画道路、こういう表現方法のそれぞれの整備方針というのを組み立てたほうがよろしいんじゃないんですかというのが複数の委員さんから言われていて、幹線道路というのは、これ都市計画マスタープランでも広域的な交通を処理するといっって、都道とか国道とか大きなところで、区のほうでやるのは実際に生活に密着した地区内の交通を処理する道路を3ランク、もう都市計画マスタープランのほうでは道路の持つ多様な機能に応じて体系的に道路を整備するという、出されているんですから、これに準じた形で整備方針をやられたほうがいいんじゃないんですかという指摘に対してどういうふうに、（「そうでなくちゃ」と呼ぶ者あり）しますかと。どっちにしますか。（「印出井さんの」と呼ぶ者あり）印出井さんが答えますか。じゃあ印出井課長。あ、個人名で言っちゃいけないんだっけ。

○印出井景観・都市計画課長 今回の委員長のご発言、まさに感覚としては正しいんですけども、整備という意味合いが都市計画道路として整備をすると。都市計画道路として必要な交通量を満たすために幅員等を含めて整備をするという意味では、区内のほとんどが整備をされているわけですね。で、それからさらに現状具体的な道路を今後維持管理、機能更新するときのように整備するかということで、ちょっと整備の二重の意味があるので、都市計画道路としてはほぼほぼ整備がされていると。その中で、まさに委員長からご整理いただきましたけれども、幹線道路というのはやはり広域、自治体間をまたぐとか、そういった道路でございますので、生活に密着した地区内の道路の中で、地区内の主要道路、まあ千代田区内であっても、車で区内で移動するような規模感のものもあるだろうし、それこそ本当に歩行者だけ通るような道路もあるだろうし、その三つの地区内の交通を処理する道路に対応して具体的な整備は、都市計画としての整備はされているので道路整備として進めていくかと、そういうお話かと思えます。

すみません、ちょっと補足で申しわけありません。

○林委員長 だから、（発言する者あり）だから、要は千代田区はもうほとんど舗装ができていて、一定の歩道もできていて、街路樹もあって。で、問題になってくるのが更新なわけですね。バリアフリー基本構想に基づいた更新ですとか。このときにどうするんだそれぞれはという形でやられたほうがわかりやすいんじゃないのかなという指摘に対して、持ち帰るようでしたら続いてしまうんですけども。（「整理ができるのかということ、その意見に対して。要は……」と呼ぶ者あり）休憩をとりましょうか。じゃあ休憩します。

午後3時45分休憩

午後3時55分再開

○林委員長 それでは、委員会を再開いたします。

今さまざまな委員の方からさまざまな視点でご指摘いただきましたので、まず1-4のこの道路整備方針と区の計画や施策との関係について、これについてはもう一度精査していただいて考え方を出していただくと。そのほかにつきましても、さまざまな指摘につきまして、ちょっともう一度、全庁的に部内でもまとめた形で、考え方を整理していただきたいと思いますので、よろしいですかね。

○須貝基盤整備計画担当課長 今ご指摘いただいた1-4の関係につきまして、改めて精査させていただきます。また、ほかの件につきましても部内で調整をいたしまして、また報告させていただきます。

○林委員長 はい。ということで、陳情審査につきましても（「継続」と呼ぶ者あり）継続ということでよろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○林委員長 はい。それでは、送付30-1、明大通り街路樹の保存に関し拡大協議会開催を求め、加えて道路整備方針に関する陳情と参考送付の現下検討中の道路整備方針に関する陳情については継続の取り扱いとなりました。