

## 【質問票】

	質問	回答
1	<p>「グリーンインフラ」の視点について、具体的にはどのような施策で示されていくかもう少しお教えてください。「地域性緑地にかかわる制度」とはどのようなものでしょうか？</p>	<p>「地域性緑地に係わる制度」は、都市緑地保全法に基づき緑地保全地区として指定された狛江弁財天池緑地保全地区のうち狛江市で管理する区域を保全・整備・活用等を行っているものになります。</p> <p>※緑地保全地区 都市における良好な自然的環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全する制度です。</p>
2	<p>「景観まちづくりビジョン」（平成 28 年概要版）は前の「基本計画」に対応し、景観という視点からまちづくりの課題を示したものとして大変適切なものと思います。今回の後期基本計画の改定を考える上で、「2. 狛江市の景観特性と課題～4. 計画まちづくりの方針」について7年を経た達成状況はいかがでしょうか？ 促進するための課題、ポイントは何でしょうか？</p>	<p>開発に該当する事業については、狛江市まちづくり条例に基づく開発等事業に係る各課協議において、事業者へ狛江市景観まちづくりビジョンに配慮した建築物の計画とするよう要望しています。完成した建築物等が「色彩ガイドライン」及び「形態・意匠ガイドライン」に配慮されたものとなっているかについては、強制力がないため事業者任せとなっております。</p>
3	<p>狛江通りの街路樹の剪定に関して、狛江市は関与することはできない、とされていますが、市民が直接東京都に要望するしかないのでしょうか？ 市民の意見として市が都に伝えることはできないのでしょうか？</p>	<p>狛江通りの街路樹の剪定に関しては、市として都へ要望することは可能ですが、都の予算・スケジュールで行われるものになりますので、要望が反映されるかは都の意向によります。要望した有無を確認するため市民（都民）の意見を直接、都へ伝えていただくことも一案と考えます。</p>
4	<p>都立公園の誘致の進捗状況に関して、東京都の設置に対する意向、意欲の状況は如何でしょうか？ 具体的な進捗状況はいかがでしょうか？ 進捗を阻む要因があるとすれば何でしょうか？ 現実的な完成予想はいつ頃でしょうか？ 当面の可能性が低ければ空地进行を放置せず東京都や水道局と協議し暫定利用を考えることも適切と考えますが如何でしょうか？</p>	<p>東京都とは、水道局、建設局及び都市整備局に年に数回訪問し、都立公園化に向け情報共有を行っています。建設局から担当者同士で勉強会をしていくことを提案いただき、和泉多摩川緑地周辺の現地見学や勉強会などの情報共有を行っています。</p> <p>現状が緑地ではない場所を緑地から公園に整備する場合は、他の事業と合わせて区域を整理すること、公園を整備するにあたっては再開発事業等で事業者地域貢献として公園を整備してもらうことが考えられる等、意見交換を行っています。今後も担当者同士での情報共有、課題共有する機会を設ける予定です。</p>

5	<p>「狛江市自転車ネットワーク計画」を拝見しました。狛江市内の各主要道において①自転車道 ②自転車専用通行帯 ③車道混在型、それぞれの設定状況及び設定予定について教えてください。特に狛江通りは車通行量も多く、車との安全性を考えると現実的には①～③の設定は難しいと思われませんが如何想定されているのでしょうか？</p>	<p>「狛江市自転車ネットワーク計画」では、将来の道路形態等の変更が生じた時の考え方となっており、現状、狛江市における道路幅員等は、車道混在を基本とし、自転車ナビマーク・ナビラインを設置しています。</p> <p>なお、狛江通りについては、東京都管理の都道になりますので、東京都と警視庁が市内の都道に自転車ナビマーク・自転車ナビラインの標示を設置しています。</p>
6	<p>また主要道の歩道に対する「自転車通行可」の指定状況、及び「通行可指定部分」を指定した歩道について教えてください。</p>	<p>市内のほとんどの歩道に対して、交通管理者である公安委員会が「自転車の歩道通行可」として規制しています。</p>
7	<p>先日の回答では、<u>道路交通法の範囲</u>で法令遵守の啓発、周知をはかる、と承りました。しかし現在の状況からはより積極的な施策が必用と考えます。警視庁のHPでは自転車通行可指定歩道以外の自転車通行は不可、例外とし押しチャリ、子供、高齢者のみ可（且つ歩行者優先の条件あり）とされています。通行可歩道においても歩行者優先のルールが示されています。しかし複雑、表現が曖昧で大変解り難いものです。これは現実的にはほとんど理解されておらず、現実はいわば無法状態とも言えます。また相対的安全性を考えると歩道での自転車通行を一定程度認めざるを得ないところもあります。</p> <p>自転車の歩道通行に関するわかりやすいパンフレットの作成による全市民への周知、主要部分での看板表示、警察官と連携した自転車交通指導員による指導。合せて自転車通行可歩道の指定、通行可指定部分の指定、それを説明する表示などが必用と考えます。これらを狛江市の方針として設定することが必用と考えますがは如何でしょうか？</p>	<p>交通規制の標記は、交通管理者において、規制及び補助標識を設置しているものですので、あらためて説明する表示等についての必要性は考えていませんが、狛江市は、自転車利用が周辺都市と比較して高い割合であると同時に、交通事故のうち、自転車に関与している件数割合についても、全国及び東京都と比較しても非常に高い状況となっていますので、粘り強い啓発活動の実施及び、学校や各団体の交通安全教室での交通ルールの周知について、交通管理者である調布警察署・交通安全協会や地域交通安全活動推進委員協議会などの関係団体へパトロールの強化や積極的な交通指導を依頼するなど、より一層、交通安全の推進に努めていきたいと思えます。</p>
8	<p>緑視率について、「狛江市都市計画マスタープラン」では平成9年26.75%、平成22年26.05%、今回平成30年19.9%となっていますが施策にもかかわらずの低減の理由は？また今後の課題は如何でしょうか？</p>	<p>「緑視率」は、平成30年の「狛江市緑の実態調査」で初めて調査しました。質問の平成22年26.05%は「緑被率」です。「緑視率」と「緑被率」は異なる指標であり、比較することはできません。</p> <p>緑被率：植物の緑によって覆われた土地の面積の割合（航空写真から測定したデータ）</p> <p>緑視率：写真に写った樹木などの緑の面積が写真全体に占める割合（市</p>

		内 78 地点 282 箇所 で撮影した写真から測定したデータ)
9	<p>市内の公園の人口当たりの面積はいくつになるでしょうか？その推移はいかがでしょうか？東京他の区市町村の中での位置（平均面積、順位）はどうでしょうか？</p>	<p>狛江市の公園の一人当たりの面積は以下のとおりです。</p> <p>平成 31 年 4 月 1 日 面積 1.27 m<sup>2</sup>  令和 2 年 4 月 1 日 面積 1.27 m<sup>2</sup>  令和 3 年 4 月 1 日 面積 1.28 m<sup>2</sup>  令和 4 年 4 月 1 日 面積 1.47 m<sup>2</sup>  令和 5 年 4 月 1 日 面積 1.48 m<sup>2</sup></p> <p>令和 5 年度の 26 市の公園の一人当たりの平均面積は、7.08 m<sup>2</sup>です。狛江市は 26 市中、清瀬市、西東京市に次いで 3 番目に公園の一人当たりの面積が小さいです。</p> <p>出展 東京都都市公園等区市町村別面積・人口割比率表</p>
10	<p>生産緑地について、頂いた資料から推移を見ますと、この 30 年間に 48.26 ha から 27.04 ha へ減少半減しています。この割合で推移すると 20 年後は 13.6 ha とさらに半減します。狛江における生産緑地の未来をどのように考えているのでしょうか？</p> <p>「水と緑のまち」の主要な要素と考えますが、狛江市としては生産緑地の位置づけについてお伺いします。</p>	<p>「都市計画マスタープラン・立地適性化計画」において、市内の低層住宅地区のうち、生産緑地地区が比較的まとまっているエリアを農住共存エリアと位置づけています。現状よりも農地・緑の比率が下がらないよう、周辺住民と協働した検討のもと、農地の保全・活用のほか、公園・緑地への土地利用転換を積極的に推進することとしています。</p>
11	<p>生産緑地については、「まちの姿 3 で④都市農業の推進」、として掲げていますが、一方、生産緑地の減少の原因は後継者や相続の問題が主と思い、減少の歯止めがかからない現状でこの問題にはどう対処する方向でしょうか？</p>	<p>地権者の継続意向は多様であるため、地権者の意向を尊重しつつ、個々の周辺環境等に応じた様々な将来土地利用の可能性を検討します。</p> <p>駒井町二丁目の生産緑地地区では、将来的な土地利用転換を見据えて、都市計画公園の決定等を行っています。</p>
12	<p>上記の問題に対して JA の取り組みは如何でしょうか？また狛江市と JA の連携についてはどのような体制でしょうか？</p>	<p>特定生産緑地制度へ移行する際の市民説明会において、JA 組合員（≒生産緑地地区の所有者）へ開催チラシの配布などのご協力をいただきました。</p>
13	<p>山林面積について、この 20 年で 60% 減少、この割合でいくと 20 年後には半減となるようです。ここでいう山林とは具体的にはどのような土地をいうのか？またどのような形で減少するのか、また狛江市としてはどのように捉えるかについてお伺いします。</p>	<p>山林は、現況が「耕作の方法によらないで竹木の生育する土地」で固定資産評価基準に基づき評価した土地です。</p> <p>山林の主な減少理由は、宅地開発です。山林が開発される理由は、狛江市内の土地は、宅地としての価値が高いため売却されることが多いようです。</p>

14	調 3. 4. 17 号線 松原から田中橋間の拡幅工事は永年の課題となっていますが、進捗状況と現実的完成予想時期についてお伺いします。	現在、拡幅事業ではなく交差点改良により、渋滞緩和対策を行っております。東京都は、事業認可を平成 30 年 11 月 8 日に取得しました。事業施行期間は令和 10 年 3 月 31 日までとなっています。 進捗状況は、現在は事業用地の確保を進めているところですが、整備工事が実施できるまでの用地はまだ確保できていない状況となっており、工事が実施できるまでの用地が確保されたら整備工事に着手する予定です。
15	狛江通り、その他道路の無電柱化の予定は如何でしょうか？	狛江通りは、令和 9 年度の完成を目指し、令和 5 年 8 月から狛江市元和泉一丁目地内から同市和泉本町一丁目地内の区間で東京都が無電柱化の工事を行っています。 市の管理道路については、調 3. 4. 17 号線（電研前）を事業中です。
16	多摩川の水位が上昇した時、逆流、内水氾濫にかかわる樋門の開閉体制についてお伺いします。	市では、多摩川の石原水位観測所での水位が 4.0 メートル又は樋管の水位が 3.5 メートルに達し、さらに上昇するおそれがあるとき、狛江市について洪水警報が発表されたとき、その他洪水により樋管から逆流のおそれがあるときに樋管を適切に操作することができる要員等必要な体制等を確保することとしています。
17	市内を一周する「循環ネットワーク」は多くの意味で適切な計画と思います。この道路の規格（構造）は一中前通りと同じと考えて良いでしょうか？	道路毎の交通量に応じた規格（構造）としています。
18	全体の完成には時間がかかると思いますが、地区毎の大凡の完成目標年次を教えてください。	「調布都市計画道路 3・4・16 号線基本計画」において、全体の事業期間を平成 28 年度から平成 43 年度（令和 13 年度）としています。
19	狛江通りと慈恵東通りの交差点付近が永年ボトルネックになっており支障になっていますが、この理由及び今後の見通しは如何でしょうか？	東京都と協力して整備に取り組んでいますが、事業完成時期については未定です。
20	「都市計画マスタープラン」立地適正化計画、防災指針に示されている「防災環境形成エリア」においても新築住宅が増えていると思いますが、新築に係わる居住者や事業者に対して「ガイド」的なものは示されていますか？	「防災環境形成エリア」の新築に係わる居住者や事業者に対する「ガイド」等は現在のところありません。