

令和3年 7月 27日

武蔵野市長 殿

(フリガナ)  
請求者

住所

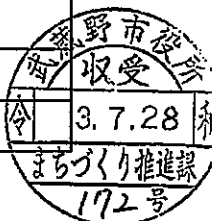
氏名

(法人にあつては、その主たる事務所の所在地、名称及び代表者の氏名)  
(複数人である場合は、代表者の住所及び氏名とし、その他の請求者については、別に名簿を添付してください。)

調整会開催請求書

武蔵野市まちづくり条例第61条第1項の規定により、次のとおり請求します。なお、この請求書を条例第61条第4項の規定により公衆の縦覧に供するにあたり、個人情報公表することに（同意します・同意しません）。

開発事業の名称		(仮称) リストレジデンス御殿山 新築工事
開発区域 の場所	地名地番	武蔵野市御殿山2-3181-5, 3182-1, 3183, 3184-3, 3184-5, 3185-9 (2-17以下未定)
	住居表示	武蔵野市御殿山2丁目17
請求の理由		<p>【要望】 駐車場出入口を敷地南面側に変更願いたい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○原案は地域の交通危険性を明らかに悪化させる</li> <li>○出入口を変更すれば危険要因は確実に排除できる</li> <li>○出入口の変更に技術・法規的な制約はない</li> </ul> <p>道路管理課・交通規制係の指導（「出入口の安全対策」「私道通行を制限する立場でない」他）を根拠に変更を拒否されていますが、本件は通常の建築行為ではありません。農地転用、開発許可（都市計画法等）の届出を要する果樹園からの土地利用転換です。地域が長年培ってきた生活環境を変える大規模開発であり、まちづくりの視点での配慮が求められる筈です。特に本開発に起因する交通危険性の軽減には真摯に対応いただきたいのです。そこで、総合的なまちづくり施策を実施し、地域の将来像を俯瞰する立場である武蔵野市様による調整を請求します。〔詳細は別紙〕</p>
この請求 に係る連 絡先	氏名	■■■■■
	住所	■■■■■
	電話番号	■■■■■



(調整会開催請求書) 名簿

開発事業「(仮称) リストレジデンス御殿山 新築工事」調整会  
その他の開催請求者

住所



氏名

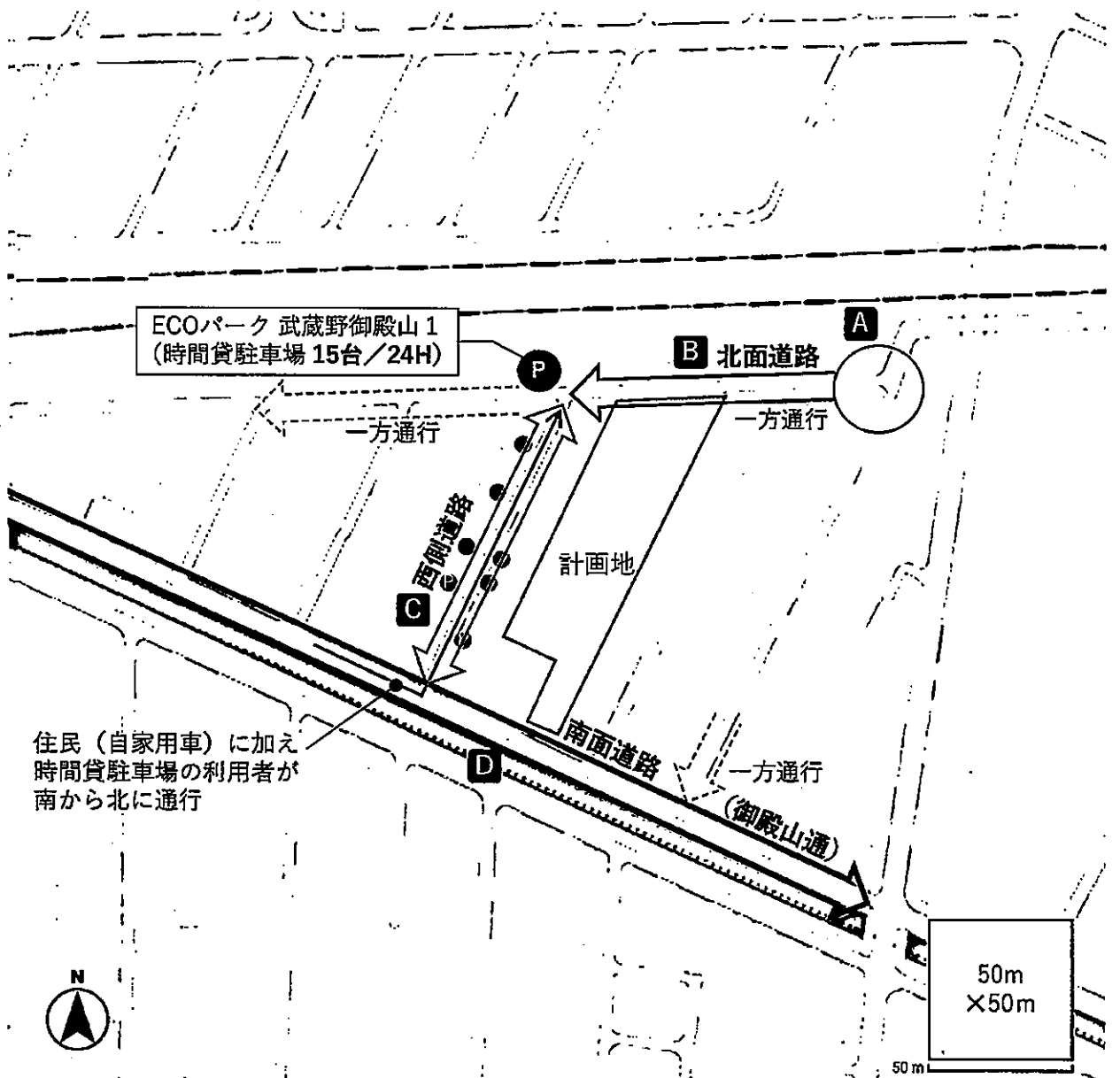


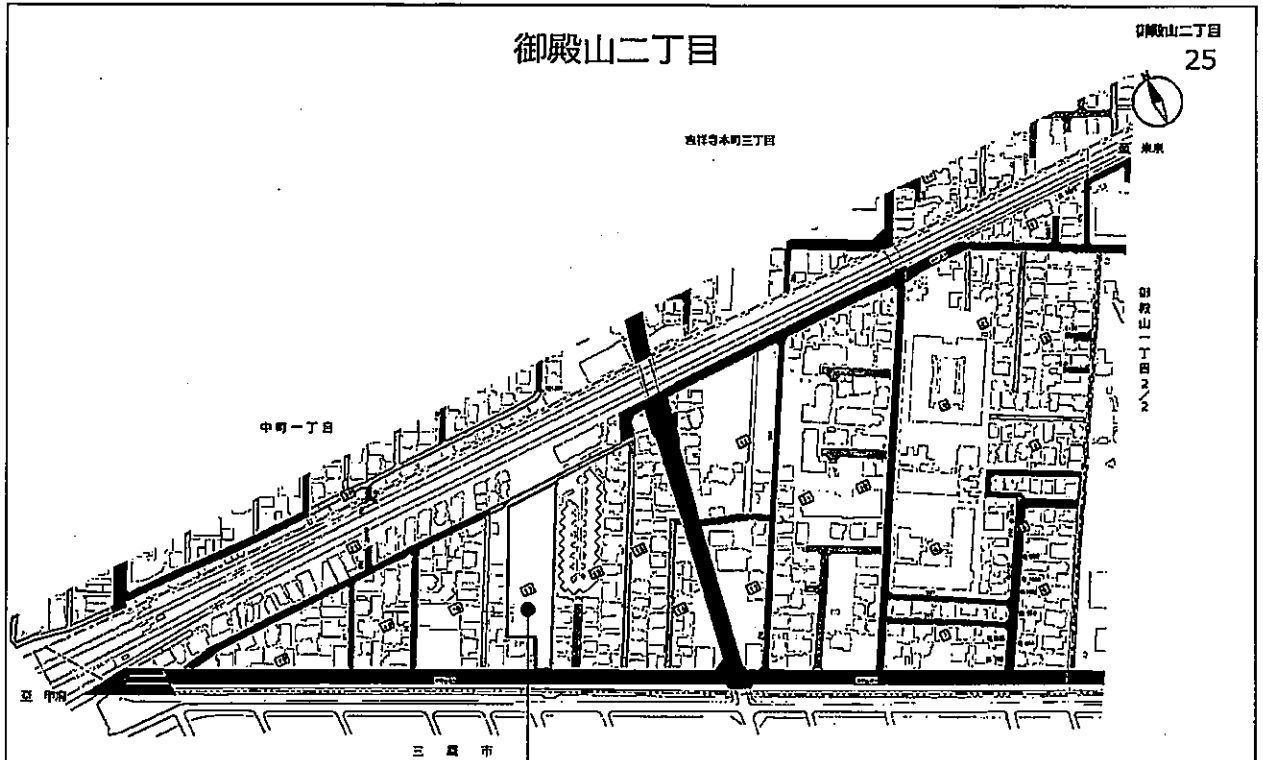
【要望】 駐車場出入口を敷地南面側に変更願いたい

①原案は地域の交通危険性を明らかに悪化させる

### 図①-1 計画地周辺の道路環境 (安全性が全く異なる2つの道路に面する)

- ・北面道路は一方通行の「みなし(2項)道路」(幅員4.0m以下:下図B)で東側侵入部はクランクしている上に民家が張出し(幅員約2.8m:下図A)、自動車・自転車双方の見通しが極めて悪い。
- ・計画地からの出庫車は、西側道路を北から南に通行するが、ここも「みなし道路」(幅員3.6m)。対面通行のため途中で対向車がくると立往生し、どちらかがバックしなければならない(下図C)。
- ・南面道路(御殿山通:下図D)は、武蔵野市による道路拡幅・歩車分離の整備が完了した安全な道路で自動車交通量も多くない(朝夕や休日にも渋滞等は全く発生していない)。





計画地

凡例

表示	建築基準法による道路の取り扱い	備考
	42条1項1号	道路法による道路で、幅員4M以上のもの。
	42条1項2号	都市計画法・土地区画整理法、旧住宅地造成事業に関する法律、都市再開発法等による4M以上の道路。
	42条1項3号	建築基準法第三章の規定が適用されるに当たって(昭和25年当時)、現に存在する道で4M以上のもの。
	42条1項4号	道路法・都市計画法等で事業計画のある道路で、2年以内にその事業が執行される予定のものとして、特定行政庁が指定したもの。
	42条1項5号	土地を建築物の敷地として利用するため、道路法・都市計画法等によらないで設置する道で、設置者が特定行政庁から位置の指定を受けたもの。 (数字は見出し番号を示す)
	42条2項	建築基準法第三章の規定が適用されるに当たって(昭和25年当時)、現に建築物が立ち並んでいる幅員1.8M以上4M未満の道。
	特定道路	建築基準法による道路ではないが、一定の利約条件のもとに、42条の道路に準じた取り扱いをしているもの。 (詳しくは、担当室にご相談下さい)
	廃止道路	42条1項5号・42条2項などの道路を廃止したもの。
表示	参考事項	備考
	無接道	道路と隣接地の間に隙間があり、道路に接していない部分。

北面道路、西側道路ともに、御殿山二丁目地区内において最も脆弱(幅員が狭小)な「みなし(2項)道路」

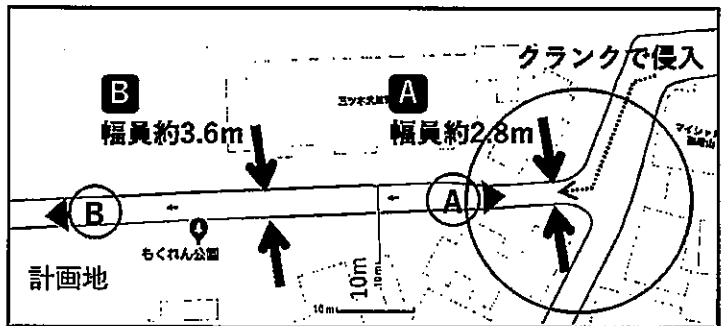
(出典) 武蔵野市HP 道路種別図

(注) 周辺環境の写真は、意図的な改ざんがないことを検証いただけるようにgoogle map (ストリートビュー) より引用している。

法の基準幅員を満たしておらず、これ以上の交通負荷を加えるべきでない私道

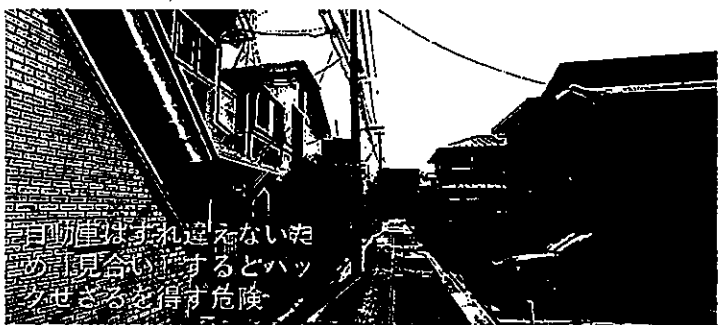
北面道路

- A** クランク侵入(見通し悪い) の上に民家張出し(幅員は約2.8m)
- B** それ以外にも、みなし(2項)道路で、幅員は3.6~4m未満
  - ・ クランク侵入部から西側はすべて、私道(わたくしどう)である。



西側道路

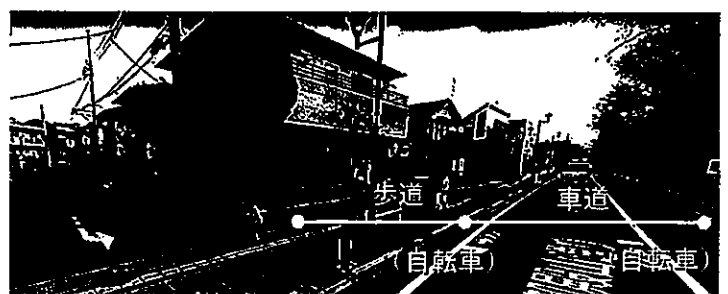
- C** みなし(2項)道路で幅員3.6~4m未満のため、対面通行だが車はすれ違えない
  - ・ 住民のみでなく時間貸駐車場利用者も通過するため、計画地の新規居住者との「見合い」リスクは低い
  - ・ ここも私道(わたくしどう)である。



武蔵野市により拡幅された、新たな発生交通を受け入れられる安全性の高い市道

南面道路(御殿山通)

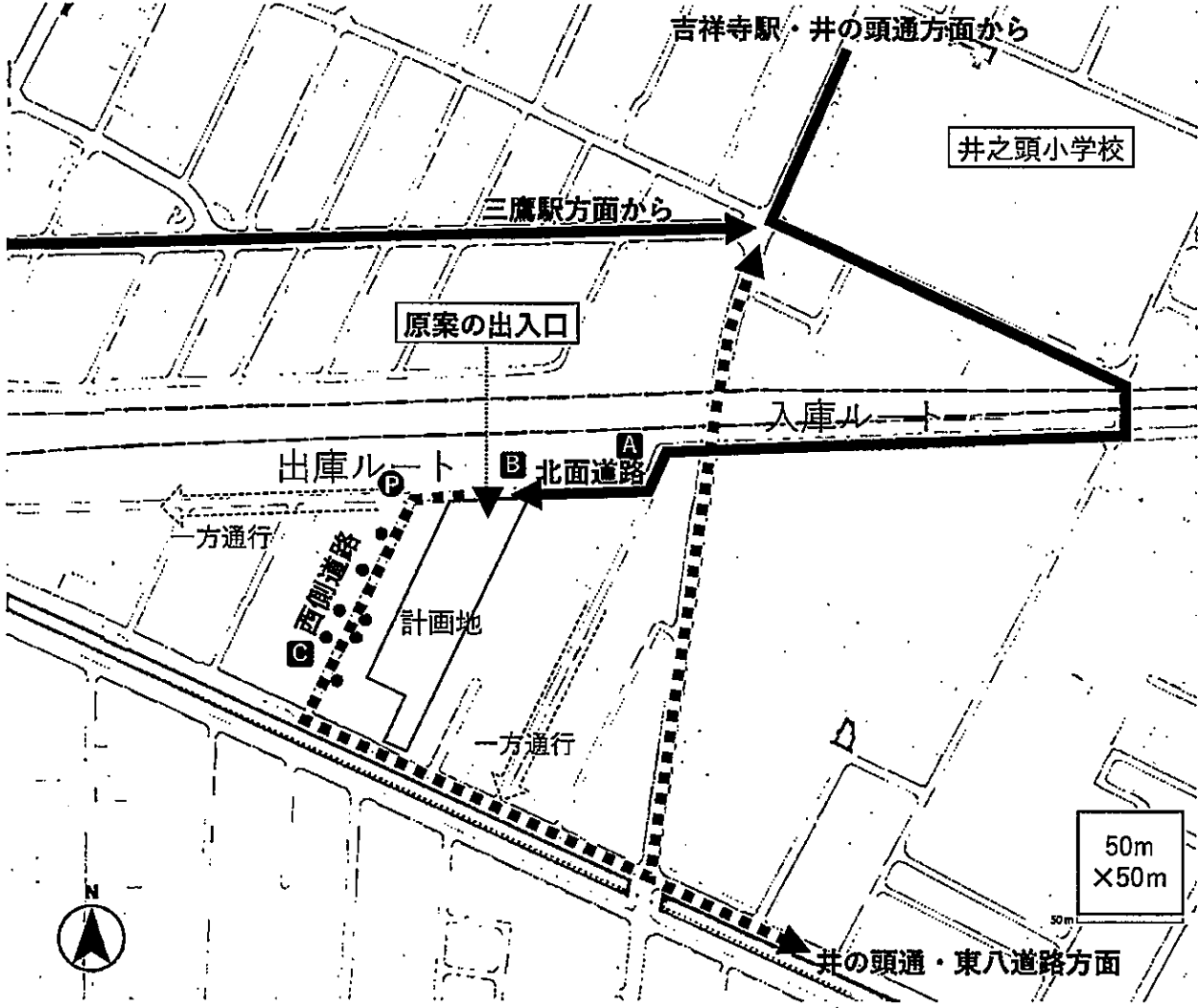
- D** 道路拡幅(幅員10m)が完了した安全な市道
  - ・ 広い歩道と車道が完全に分離されており、自転車ナビマークもある。
  - ・ 車道は一方通行であり、自動車交通量も多くない(渋滞は発生しない)。



【要望】 駐車場出入口を敷地南面側に変更願いたい  
①原案は地域の交通危険性を明らかに悪化させる

### 図①-2 原案での入出庫ルート（北面道路に出入口）

- ・ 路外駐車場は、幅員 6 m 未満の道路への出入口設置が原則禁止（駐車場法）されているが、北面道路や西側道路の幅員は 4m 未満。ここへの出入口設置は周辺私道の危険性を明らかに悪化させる。居住者用のため路外駐車場に該当せず「法令上規制されない」から「安全性に問題がない」とは思えない。
- ・ また、三鷹駅や吉祥寺駅（井の頭通）といった主なアクセス方面からの入庫ルートが、いたずらに大回りすることになる。無駄な走行は、敷地周辺にとどまらず広域の安全性や環境にも悪影響を及ぼす。



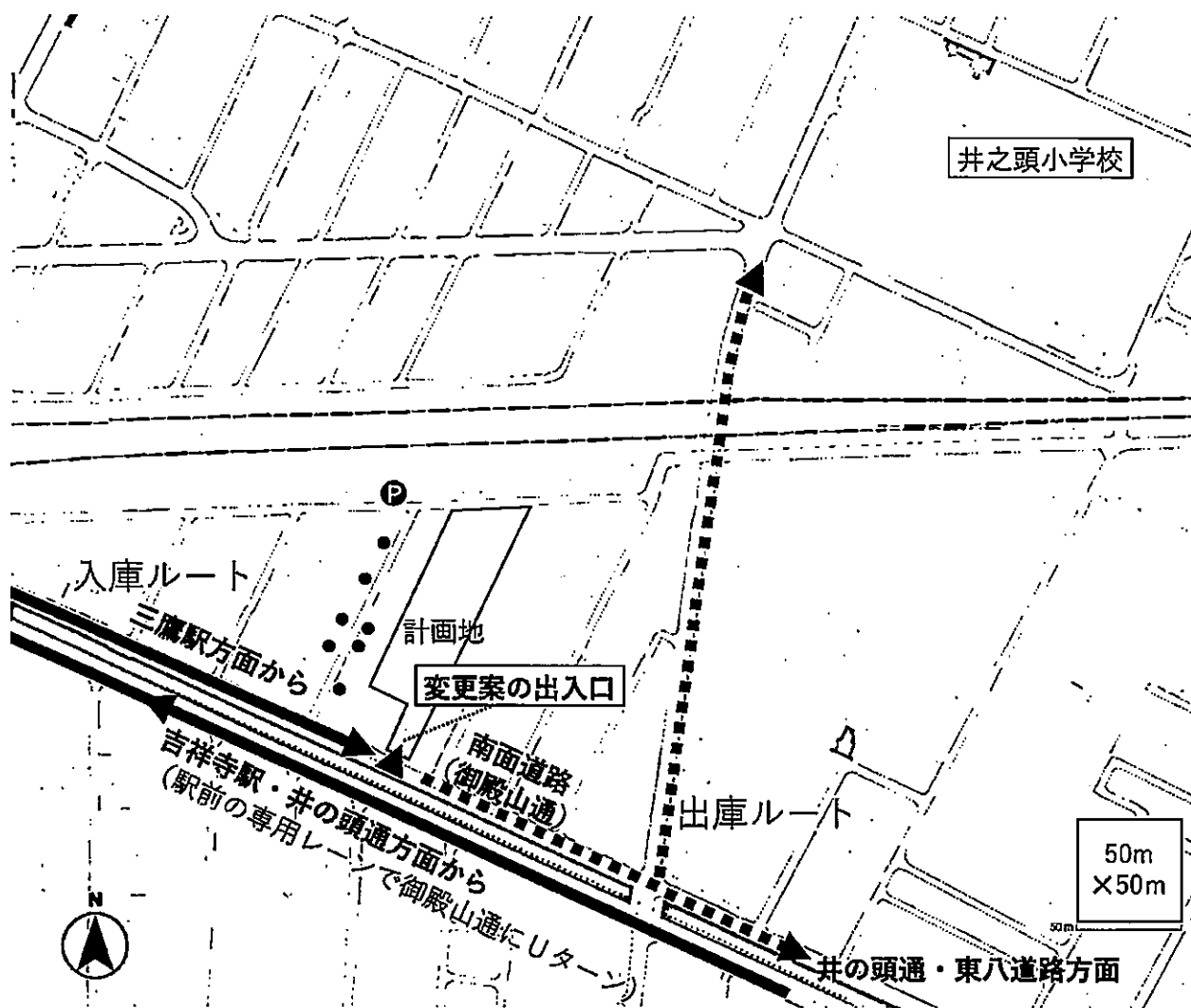
凡例  
▼ 駐車場出入口  
→ 入庫ルート  
.....→ 出庫ルート

【要望】 駐車場出入口を敷地南面側に変更願いたい

② 出入口を変更すれば危険要因は確実に排除できる

### 図② 変更要望案での入出庫ルート（南面道路に出入口）

- ・ 南面道路（御殿山通）は、武蔵野市による道路拡幅・歩車分離の整備が完了した安全な市道である。交通量も多くなく、スムーズな（安全な）入出庫ができることは明確である。
- ・ こちらを出入口にすれば、周辺に無用な通過交通を発生させず、狭小な私道に全く負荷を与えない。
- ・ また、三鷹駅や吉祥寺駅（井の頭通）といった主なアクセス方面からの入庫ルートも速回りすることなく合理的になり、広域の安全性や環境への悪影響も軽減できる。



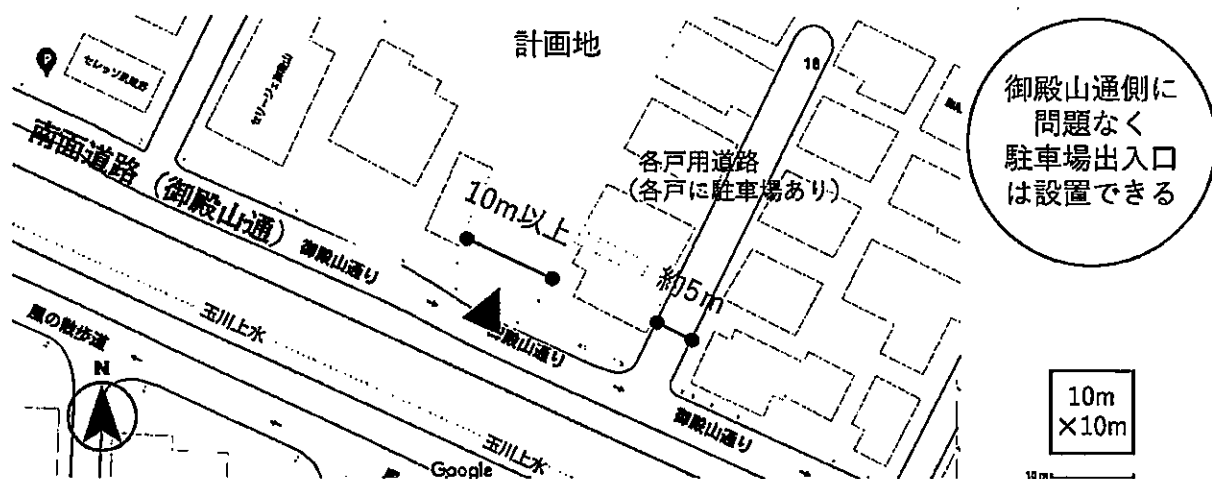
- 凡例
- ▲ 駐車場出入口
  - 入庫ルート
  - > 出庫ルート

【要望】 駐車場出入口を敷地南面側に変更願いたい

③ 出入口の変更に技術・法規的な制約はない

### 図③ 南面道路との接道幅は10.3mある (出入口は幅5~6mで十分)

- ・ 駐車場出入口の設置に制限がある交差点部からの距離も十分とれており、歩道切り下げも行える (原案でも宅配車等の一時駐車スペースのため切り下げられている)。
- ・ 路外駐車場の基準でも、車路 (出入口) 幅は5.5m以上あれば認められる。また、東側に隣地する宅地分割時に設けられた道路の幅員は約5mで、各戸への駐車場出入り (対面通行) がされている。
- ・ ちなみに、内閣府は交通事故を減らすために「生活道路への流入の防止」等による「生活道路における交通の安全を確保する」ことを重要課題と位置づけ、各自治体に対して「総合的なまちづくり」の中での一層の推進を求めている。(下記・参考)



#### <参考> 第10次 交通安全基本計画 平成28年3月11日 内閣府 (中央交通安全対策会議)

まえがき <前略> この交通安全基本計画に基づき、国の関係行政機関及び地方公共団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

#### 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

- (1) 高齢者及び子供の安全確保 <略>
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保 <略>
- (3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員5.5メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員5.5メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員5.5メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。

<以下略> 注：下線は筆者がひいたもの



## 【まとめ】

事業者様は見解書において「諸官庁協議を踏まえ、出入庫車両が現在の状況から悪化させる要因になる事はない」ゆえに「駐車場位置は変更しない」と説明されています。

しかし、本資料で申し上げたように

- 出入庫車両により周辺の交通危険性が現状よりも悪化するの**は明確**（原案の北面出入口）
- 南面に出入口を変更すれば危険要因を**確実に**排除できる
- その変更**に技術・法規的な制約はなく、事業者様がその気になれば実施できる**ものと考えます。

私たちは「開発中止」を主張しているのではありません。そこまでの要望は「近隣住民のエゴ」だと思っからです。では、事業主様が頑なに駐車場出入口の位置を変更されない理由は何なのでしょう。見解書を持参されたコンサルさんからは「計画は変更できません」と言われました。その理由を聞いても「道路管理課、交通規制係（警察）から変更の指導をされていないからです」とのことでした。

本敷地は長年、1,000坪に及ぶ果樹園（雑木林）でした。本計画は、その地目を「宅地」に変更したうえでの大規模な開発です。そのため、通常の建築確認のみではなく、**農地転用、開発行為**といった農地法や都市計画法に基づく届出等も必要とされています。市街化区域内とはいえ、**周辺地域の生活環境にまで大きな影響を与える土地利用の変更であること**を今一度ご認識いただき、能力も資力もある**専門のデベロッパーさん**だからこそ、本開発に起因する交通危険性の排除には**真摯に対応して**いただきたいです。

そして、都市計画の許可権者でもある武蔵野市様には、事業者様と私たちの主張をおききいただき、総合的なまちづくり施策（市民の安全・安心）を実施し、地域の将来のあり方を俯瞰する立場での調整をお願いしたいと考えます。

(了)