

令和元年度 第2回

杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会
議 事 録

令和元年 7 月 30 日 (金)

	令和元年度 第2回杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会	
日時	令和元年7月30日(火) 午後2時～午後4時	
場所	杉並区役所 分庁舎 A・B会議室	
出席者	委員	高見澤、小笠原、正木、幸田、松枝、大橋、白鳥
	条例第13条による出席者	
	説明員(区)	土木担当部長 狭あい道路整備課長 副参事(特命事項担当) 土木管理課長
傍聴	なし	
配布資料	事前	・開催通知
	当日	・次第 ・杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会(答申)「たたき台」 ・杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会(答申)「たたき台」概要版 ・狭あい道路の拡幅に関する区の主な取組の流れ ・令和元年度第1回杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会議事録 【参考資料】 ・平成30年度 狭あい道路の拡幅に関する施策の実施状況(暫定版)
会議次第	1 開会	会長
	2 議事	進行:会長
	答申について	
	3 その他	狭あい道路整備課長
	次回の協議会日程調整	
	4 閉会	会長

第2回 杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会

狭あい道路整備課長 それでは、定刻となりました。令和元年度第2回杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会の開会をお願いいたします。

会長に協議会の開会、議事の進行をお願いしたいと思います。では、会長よろしく申し上げます。

会長 どうも皆さん、暑い中ご苦労さまでございます。ただいまから、令和元年度第2回杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会を開会いたします。

議事に先立って、事務局から報告等がありましたらお願いします。

狭あい道路整備課長 本日の狭あい道路の拡幅に関する協議会につきましては、委員の方、過半数のご出席をいただいておりますので、令和元年度第2回杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会は有効に成立しております。

また、協議会記録のため、写真撮影と録音をさせていただきますので、ご了承ください。

会長 ありがとうございます。議事録の署名ですけれども、委員にお願いいたします。よろしく申し上げます。

傍聴については、いかがでしょうか。

狭あい道路整備課長 本日、傍聴の申し出はございません。

会長 わかりました。

では、議事のほうに入りたいと思います。今、お配りいただきました次第、本日は、前回出された諮問に対していろいろご議論がありました。それに基づいて、そのことも含めながら、事務局で答申のたたき台を用意していただきましたので、それに基づいて質疑を行いたいと思います。

最後にその他として、次回の協議会の日程調整をいたしますけれども、あらかじめ、おおむねどの辺を次回予定しているか。

狭あい道路整備課長 10月末か11月初旬ということで予定させていただいています。

会長 わかりました。今日いろいろご意見いただいて、決まるべきは決まる議論が残ったとしても、この間必要ならば何らかの方法で委員と意見交換しながら、次回で答申をしたいという、たしかそういう話でしたよね。

狭あい道路整備課長 そうです。

会長 臨時に開くことも。

狭あい道路整備課長 事前に委員の方にはご連絡させていただきたく思いますので、よろしく
お願いします。

会長 そんなことを前提として今日の議論を進めるということによろしゅうござい
ますか。

それでは、配付資料の確認等をお願いいたします。

狭あい道路整備課長 では、配付資料の確認を行います。本日は当日配付資料としまして、事前に
配付しておりますが、本日の開催通知、次第、「杉並区狭あい道路の拡幅に関する
条例の施行状況の検証等についての答申 『たたき台』」。答申たたき台の資
料編としまして、「平成30年度狭あい道路の拡幅に関する施策の実施状況」の
暫定版がございます。あと、A3横カラー刷りの杉並区狭あい道路の拡幅に関
する協議会答申のたたき台の概要版がございます。それと、狭あい道路の拡幅
に関する区の主な取り組みの流れ。最後に令和元年度第1回杉並区狭あい道路
に関する協議会議事録となります。資料お手元にありますでしょうか。不足
している方はお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、令和元年度第1回協議会議事録でございますが、事前に確認のため資料を送付させていただき
ました。今回、ご指摘をいただいた点を修正した
ものをお配りしておりますが、さらに修正のご指摘がなければ確定とさせてい
ただきたいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

会長 ありがとうございます。議事録について、もしさらに修正があれば、早目に
事務局にご連絡いただくということで、特になければこのまま確定させてい
だきます。

それでは、審議に入ります。議事の2です。これが今日の全てですけれども、
これを順次、事務局から説明をお願いいたします。

狭あい道路整備課長 それでは、たたき台について、資料をご覧いただきながら説明させていた
だきます。

初めに、たたき台の1枚めくっていただいて、目次が裏面にございます。ご
覧ください。

「Ⅰ 答申にあたって」では、簡単に背景と経過を記載しております。

「Ⅱ 答申」では、諮問事項でございます条例改正後の「狭あい道路の拡幅
に関する条例の施行状況の確認と検証及び、今後の施策について」の答申を記

載しております。

Ⅱ―1では、答申内容の説明としまして「各施策項目の確認と検証及び今後の取組について」記載しております。

「Ⅲ おわりに」では、今後に向けての意見を述べる形としています。

このたたき台につきましては、委員の皆様は資料として事前送付させていただいております。委員からの事前にいただいたご意見につきましては、当初の内容と変わらないものにつきましては、本文中に赤字で見え消しで追記させていただいております。また、新たな内容につきましては、最後の9ページに「委員からのご意見」としてまとめて記載させていただきます。

委員からいただいたご意見については後ほどご検討いただきたいと思いますので、初めに、A3判のカラー刷りでお配りしていますたたき台概要版を使って、当初の案を説明させていただきます。

それでは、(1)から(6)の各施策項目における条例の施行状況の確認と検証及び今後の取組について説明いたします。

初めに(1)「拡幅整備の取組」についてでございます。

条例第2条の3では、区、区民、事業者等の拡幅に関する責務を規定しています。

区では、事前協議で区民や事業者等に対し、区整備へ強く誘導するとともに、自主整備箇所についても区民に対して積極的な働きかけを行った結果、拡幅整備延長の実績は、条例改正前の年間平均では約7,300メートルとなっていました。条例改正後の年間平均では約8,300メートルに増加しています。

また、条例では拡幅の区整備を義務づけていませんが、自主整備の件数は、事前協議での条例の支障物件設置禁止規定の効果などの説明や働きかけにより、年々減少傾向となっております。

拡幅整備の取組については、区は事業者等の協力を得ながら実績を確実に積み上げており、条例の目的の達成に向け、施行されているものと考えています。

今般の杉並区実行計画の改定では、年間の整備目標9,500メートルから1万メートルに引き上げており、これまでの取組をさらに強化し、拡幅整備を加速化していく必要がございます。

今後の施策につきましては、これまでの取組に加え、過去の自主整備箇

所の拡幅整備への誘導を強化するために、実態調査を実施した上で、優先度を決め、個別訪問等により積極的に区民の協力を求め、拡幅整備を促していく必要がございます。

次に、(2)「支障物件の取組」についてでございます。

条例第2条の4では、後退用地に支障物件の設置を禁止し、条例第2条の5、6では、支障物件設置違反者に対する勧告、命令等を規定しています。

区では、条例改正以降、これ以上支障物件を増やさないことに注力しまして、事前協議において未然防止にしっかり取り組み、その結果、平成30年度末時点では、平成28年度以降の自主整備箇所での支障物件の設置は全くなく、円滑な避難、通行ができる空間が確保されております。

また、支障物件の指導につきましては、定期的なパトロールの実施や、区民からの要望での粘り強い指導、働きかけによりまして、3年間の取り組みで37件の支障物件の是正が行われています。

なお、勧告等には至っていませんが、長期間にわたり継続して折衝を続けております。

支障物件の取り組みについては指導からは是正まで時間を要しますが、着実に実績を積み上げてきております。条例改正以前に設置されている支障物件については、事前協議が行われていないことを原因に、解決するまで長期化する課題が生じています。

今後の施策につきましては、事前協議が行われていない箇所については、計画的に実態調査を実施し、優先度を決め、事前測量による中心線の位置出しを行い、解決までの短期化を図ることや、個別指導とともに、町会などの地域と連携した指導を強化していく必要がございます。

あと、ここには記載はございませんが、空間が確保されている後退用地につきましても将来支障物件を設置される可能性がございますので、継続的なパトロールや、チラシ配布等により、置かせないための意識の醸成一層図っていく必要があると考えております。

次に(3)「重点整備路線の取組」についてでございます。

重点整備路線につきましては、条例の規定に基づく新たな取り組みでございまして、条例の目的である災害及び火災の発生時における円滑な避難及び通行を確保するため、区は平成28年11月に本協議会の答申に基づきまして拡幅

整備を行う必要が高い4路線を重点整備路線に指定しております。

区は、各路線におきまして、これまでに説明会の実施やチラシ配布などで取り組みを周知し、個別訪問による拡幅整備や支障物件の除却への折衝を行っております。

重点整備路線2では、建築基準法に適合しない違反建築物等が大きな要因となり、拡幅が進まないという課題がございます。区では、建築行政部署と連携しまして、建築物の是正の指導を3カ月ごとに継続的に行うとともに、沿道の土地所有者に対し、拡幅整備事業への協力を要請する文書を定期的に送付するなどの取り組みも行っております。

今後、重点整備路線の拡幅整備をさらに推進していくためには、課題に対する取り組みを強化していく必要がございます。今後の施策につきましては、路線測量により中心線の位置出しを行うことにより、個別訪問の際に拡幅整備においてより詳しい説明が可能となり、拡幅整備への誘導できる可能性が向上できると考えております。

また、路線ごとの計画的な目標を定めることや、路線ごとの課題解決状況を見て、新たな重点整備路線の指定も含めた見直しを行っていくことも必要と考えます。さらに、全体での整備も視野に入れまして、積極的に地域に入っていくなど、個別訪問の強化をしていく必要があると思っております。

次に、(4)の「助成制度の取組」についてでございます。

条例第8条では、区長は重点整備路線を指定することができ、拡幅整備を重点的に実施するように定められており、重点整備路線では、杉並区狭あい道路拡幅整備の推進に関する助成金交付要綱によって定められた整備地区と同様に、建て替えを伴わないで拡幅整備を行う場合には、条例第5条により、門・塀等の除却、築造費に対する助成金が適用されています。

建て替えを伴わないで拡幅整備を検討している区民の方にとりましては、この助成制度は工事費の大幅な削減ができますので、拡幅整備への動機づけとなっていると推測されます。

区が平成28年11月に指定した重点整備路線4路線におきましては、門・塀等の除却、築造費に助成が適用された実績は1件にとどまっていますが、区が現在折衝中の案件につきましても区民に対し助成制度の説明を行っており、拡幅整備実施のため助成制度は不可欠なものとなっております。

重点整備路線における門・塀等の除却、築造費に対する助成制度は、後退用地の固定資産税、都市計画税の非課税措置とともに、職員が個別に権利者を訪問して拡幅整備を要請する際のセールスポイントとなっております。

今後も、区民の協力を得るためにも、この助成制度を継続していくことで、重点整備路線の拡幅整備を推進していく必要があると考えております。

また、これまでの助成制度に加えて、適切な自主整備等への助成も費用対効果を考慮しながら、自主整備について新たな助成制度を研究していく必要もあると考えております。

次に、(5)「電柱等移設の取組」についてでございます。

条例第2条の(7)では、拡幅整備については、規則で定めることにより、後退用地を避難上及び通行上支障のない道路形態に整備することと規定しておりまして、電柱施設につきましては、杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例施行規則に基づき、電柱事業者に対して区から依頼を行っております。

区は狭あい道路の拡幅整備に伴いまして、電気事業者等への移設依頼を行って、円滑な通行のための道路空間の確保に努めているところでございます。

過去3年間では、約400本の移設が行われております。移設依頼した大部分の電柱の移設が完了しておりますが、沿道住民の反対や技術的な問題等によりまして、毎年度十数本程度の移設未了が残っております。

あと、拡幅後に突出したままの電柱は条例の目的であります円滑な避難、通行の確保の支障となるため、課題解決に向け電気事業者等と協力体制を強化し、早期に移設を促進していく必要があると思います。

今後の施策につきましては、突出電柱への取り組みを強化していくために、電気事業者との定期的な情報交換を実施するとともに、問題箇所には区の職員も同行し住民折衝に当たるなど、電気事業者との連携を強化していくことが必要です。

さらに、電柱移設と拡幅整備工事が同時期に施工できるよう、事業者との現地立ち合い、移設要請の迅速化により、進捗状況の共有化の仕組みを強化していく必要があると考えております。

最後に(6)「普及啓発の取組」についてでございます。

条例第2条の2では、区の責務としまして、狭あい道路の拡幅に関する施策について周知を図ることが規定されています。

区では、区民の理解、協力を得ながら、狭あい道路拡幅整備事業を推進するために、広報紙、ホームページへの掲載や、イベントでの展示を初め、関連町会での説明やチラシ配布、様々な方法で周知活動を行っております。

平成30年には、新たな整備地区における拡幅整備事業や通学路における危険ブロック塀対策といった新しい事業について、地区内の2項道路沿道でのチラシ配布だとか、関連町会での説明等を行い、その結果、区民からの問い合わせから拡幅整備につながるなど、一定の効果を上げてきてございます。

ただ、平成30年に区で行った杉並区区民意向調査では、狭あい道路の拡幅整備事業の認知度についての設問に対しまして、知っているとの回答は16.8%に過ぎず、区民全体への普及といった面では十分とは言えない状況にございます。広報紙、ホームページへの掲載やイベントでの展示等はこれまでも継続的に行ってきた取り組みでございますけれども、多くの区民や事業者に対して広く周知をする上で有効な方法でございますので、引き続き行っていく必要があると考えております。

今後の施策につきましては、広報紙、ホームページ等での周知とともに、関連町会への説明や、関連区域へのチラシ配布、個別説明等、事業内容に合わせた効果的かつ効率的な普及啓発を行う必要があると考えております。

以上、各施策の取り組み状況をご説明させていただきました。

このことを踏まえまして、資料の上段に記載のございます、諮問事項「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例附則第2項にある、条例改正後の杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例の施行状況の確認と検証、及び今後の施策について」に対して、答申としまして、1、条例の施行状況の確認と検証についてと、2、今後の施策についての2つに分けて記載しております。

1の条例の施行状況の確認と検証につきましては、先ほどの各施策についてのご説明をさせていただきましたように、まだまだ完了までには遠い道のりではございますけれども、改正条例のもと実績は着実に積み上げられておりまして、当面は引き続きこの改正条例のもとで事業に取り組んでいくべきとしております。

2の今後の施策につきましては、ご説明したような浮き彫りになってきた様々な課題を認識した上で、関連部署との連携を図りながら、まずは運用上の観点から取り組みの強化策を実行していく必要があるとしております。

以上がたたき台概要版の説明となります。

先ほども説明いたしましたが、このたたき台につきましては、事前に委員からいただいておりますご意見につきましては、当初の内容と変わらないものは本文中に赤字で追記させていただいております。また、新たな内容につきましては、最後の9ページ、委員からのご意見としてまとめて記載しております。直接委員の方からご説明いただいたほうがよろしいかと思っておりますので、後ほどお願いできればと思っております。

なお、たたき台につきましてはあくまでもたたき台でございますので、委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見を頂戴して答申をおまとめいただければと存じます。

申しわけございませんけれども、ここで少しお時間をいただいて、配付資料の「狭あい道路の拡幅に関する区の主な取組の流れ」について、簡単に説明させていただきます。

前回の協議会におきまして、事務局からの説明が不足していたため区の見取り組みが明確に伝わっていなかった部分がございますので、改めてこの資料を使って説明させていただきます。また、説明の途中で、取組みにおける実績値も確認していただくため、あわせて「平成30年度狭あい道路の拡幅に関する施策の実施状況（暫定版）」、本日配付しています暫定版に実績数値も記載されてあるので、後でご紹介させていただきます。

まず、こちらのカラー刷りの資料をご覧ください。狭あい道路の拡幅に関する区の見取り組みの流れですが、いろいろなケースがございますが、記載のとおり大きく3つの流れに分けて、視覚的にわかりやすいように整理させていただきました。

まず、左側の青色のフローです。通常の建て替えに伴う協議によるものでございます。建築行為に伴う協議で、区内全域が対象となっております。条例改正以降は、事前協議におきましては、道路上にセットバックしていただくよう、区整備の誘導を強化してまいりました。自主整備の件数は、事前協議での支障物件禁止規定の効果などの説明や働きかけによりまして、年々減少傾向となっております。仮に自主整備を選択されても、後退用地に支障物件の設置はなくて、条例の目的である避難や通行の空間は確保されている状況になってございます。

次に、真ん中の黄色いフローです。こちらは主に整備地区や重点整備路線で行っている取り組みでございます。個別訪問やチラシ配布等を行いまして、助成制度を活用し、区民等に対して拡幅整備の働きかけを行っていくもので、協力いただければ事前協議をし、後退位置を確定させ、最終的には区整備による拡幅を行っていく流れでございます。

働きかけを行う主な箇所につきましては、一般的に、下に図面に記載がございますように、右側の過去の自主整備箇所と、左側のように建物は後退していても、後退用地となるべき箇所に塀や門扉等が設置されているケースがございます。こういったところに働きかけを行っております。

この取り組みの実績ですが、平成30年度の狭あい道路の拡幅に関する施策の実施状況（暫定版）の1ページをご覧ください。中段の2）の「折衝による拡幅」の表に、3年度分の実績を記載しております。この間、区はしっかりと働きかけを行ってきていまして、道路状に整備し、実績は着実に伸びてきております。

上段の（1の「区全域」の表をご覧ください。3年度分の拡幅整備延長の実績が記載されております。近年建て替えに伴う拡幅整備延長は年々減少傾向にございますけれども、年間平均では約8,300メートルの実績をキープしてございます。これは、区の働きかけによる拡幅整備延長の伸びによって、建て替えに伴う整備延長の減少を補う形となっている状況でございます。

改めましてこちらの資料にお戻りください。最後に、右側のピンク色のフローの支障物件の取り組みについて説明いたします。

支障物件の指導につきましては、定期的なパトロールの実施や、区民からの要望箇所での粘り強い指導を行ってきております。区では、支障物件の指導の際には、条例の趣旨に基づきまして、狭あい道路の拡幅を推進していくために、特に整備地区や重点地区におきましては、支障物件の指導とあわせて、最終的には拡幅整備につながるような働きかけを行っております。

フロー図で左側への矢印を記載しておりますが、区としましては、支障物件の指導の際にはこの流れで、真ん中にあります黄色の働きかけのフローにつながるような取り組みを進めております。3年間の取り組みでは、37件の支障物件の是正を行ってまいりましたが、そのうち24件は支障物件の是正ではなく、働きかけによる拡幅整備まで完了しております。

また、支障物件の指導につきましては、勧告等にはまだ至っておりませんが、重点整備路線沿道の特に関心のある支障物件については、現在も長期間にわたり継続して折衝を続けております。年度内中に是正できるよう積極的に取り組んでまいりますので、ご理解いただきたいと思っております。

いずれにしましても、支障物件の取り組みにつきましては、指導から是正まで時間を要していますが、今後は先ほど言いましたように中心線の位置を明確にすることにより、改善までの短期化を図ることや、個別指導とともに、町会などの地域と連携した指導も強化していきたいと考えているところでございます。

狭あい道路の拡幅に関する区の主な取り組みの流れにつきましては、以上でございます。

会長

では、ご説明いただいたということで、先ほど触れられましたけれども、このたたき台の9ページに少し大きな塊のご意見を事前に委員から寄せていただいているので、これは区のほうの説明というより、寄せてくださった委員からご説明いただいたほうが良いと思っております。

本文中の線で消したり、赤字でというのは、基本的に中身は変わらないけれども、表現レベルでわかりやすくした意見と受けとめていただいているので、これはあえて今日議論しなくてもいいので、9ページ目のことを中心に議論できたらと思います。

その前に、今の区の説明で、この概要版は中身として、この資料で、それにしてもまだわかりにくいみたいなのがちょっとあるような気がするのですが、それを先にご意見というか、ご質問があれば。この3つの流れで、前回よりはよくわかったような気はするのだけれども、さらに何か説明資料として留意すべきことがあったらご指摘いただけたらと思います。

僕のほうからは、せっかくこれをつくったわけだから、この3つの流れに、どういう場合って、口頭で説明されたような、タイトルめいたものが、一般的な条例改正後の建築行為に伴うとか。お話を聞けばわかるのだけれども、真ん中の黄色い働きかけというのはどういうケースの場合とか、縦のそれぞれにタイトルがついていたほうがわかりいいかと、細かいことですが、というのが1点と。

もう1つ、整備地区というのがどういう整備地区のことなのかということも

ちょっと注記しておいていただいたほうがいいのではないですかね。重点地区というのは我々も何度かやっているから、①から⑤まで、あれだということが推測つきますけれども、この整備地区というのは。

狭あい道路整備課長 前回の協議会資料ですが、地区ごとにピンク色などカラーの資料があったと思うのですが、整備地区とは助成制度が手厚く、塀の除却費を全額助成や、塀の築造費を1メートルあたり8万5,000円まで助成できる地区です。

会長 基本的に、密集エリアに指定されている。

狭あい道路整備課長 はい。それに加え、地震被害シミュレーションで危険だと想定された地区を昨年度新たな整備地区として指定しましたので、そこも対象となっています。

会長 それがこうなっているということで思い出してきましたけれども、そうすると、該当する道路は延長としては重点整備路線の道路よりはよっぽど多数あるわけですね。面的な中の狭あい道路が全てある意味では対象になっているから、重点整備路線は1キロとか500メートルだけれども、それ以上に実際にはあると思ったほうがよろしいですね。面的にね。

狭あい道路整備課長 その通りでございます。

会長 そこら辺に支障物件があると。対象は区内全域で支障物件には対応するのだけれども、指導するのは主にこの3つの地区ということですね。

狭あい道路整備課長 先ほど言いましたように、支障物件は、この流れでいきますと、置いている方に個別に指導をさせていただいて、例えば、先ほど言いました整備地区だとか、そういったところはそういった助成制度の説明も行いながら、最終的には区としては拡幅整備をしていきたいという思いで折衝をさせていただいているところございます。

委員 この下の図の説明なのですが、過去の自主整備箇所というのは、条例施行以前という意味ですか、過去というのは。改正以前。

狭あい道路整備課長 条例の改正以前ですから、平成28年以前ということです。

委員 それから、赤の点線ですが、中心線は大体検討がつくのですが、一番右のところだけ点線が1個入っていない、これは後退すべき点線の目標の線が協議をするとこの点線ができると理解すればいいですか。右の点線がないところは、未協議箇所だという意味ですね。

狭あい道路整備課長 ご指摘のように、右側の線がないところはまだ協議を行っていませんので、後退線が確定してございません。

委員 そういう意味では、協議していないところは、支障物件みたいに書いてあるのは、支障かどうかも特定できない。厳密にはそういう感じですよ。

狭あい道路整備課長 例えば、路線の前後で後退している箇所があれば目安がつくのですが、その接道している方とはまだ協議を行っていないということで線は確定していませんので、断定することはできないと思います。

会長 わかりやすくなったけれども、いろいろまだ推測しないと。

 ここ3年の自主整備路線の、左の青い図の茶色い部分も、いずれは真ん中の黄色いのに移っていくのでしょうか。働きかけて、区が助成を出すから縁石を下げてよというのに、いずれは移っていく。

狭あい道路整備課長 今年度から新たに指定した整備地区内で戸別訪問を行って、実際後退できる箇所があれば、順次折衝していきたいと考えていますので、こういった箇所を精査しまして、順次行っていきます。

会長 いずれは真ん中の黄色いのに移していくと。

委員 先ほどの概要版の現状のところ、自主整備件数の減少というのは、これは何件というのは表には出ていないのですね。

狭あい道路整備課長 こちらの実績表には出ていないのですが。

委員 何件ぐらい。

狭あい道路整備課長 平成28年度の実績ですと、約1割程度は自主整備、残りが区による整備です。

委員 1割ぐらいが自主整備。平成30年度はどうですか。

狭あい道路整備課長 前回お配りした資料で、これは30年度末現在の資料でございますけれども、自主整備件数は28年が99件ございまして、29年が26件、30年が11件です。

委員 今日のこの暫定版には、そこの数字というのは入れていないのですよね。

狭あい道路整備課長 こちらの数字は入っていません。

委員 これは、公表はしていないということなのですか。

狭あい道路整備課長 こちらは、公表はしていません。

委員 わかりました。

 それから、2の「支障物件の取組」の「勧告には至らないが、長期間にわたり継続的な折衝を行っている」と、これは何件ぐらいあるのですか。長期間というのもどれぐらいか。

狭あい道路整備課長 重点整備路線では、3カ所が特に問題がある箇所がございます、そこは条例改正以降3年間、継続しています。

委員 3カ所ということですね。わかりました。

会長 今のお話のあった、自主整備が劇的に減っているというのは、ある意味では大変望ましい成果ですから、この実施状況の資料に載っていないのはちょっと残念なのではないですか。せっかくデータがあるなら。

狭あい道路整備課長 自主整備の件数は、こちらはそういった整理はしていません。

過去の自主整備箇所を道路状にしたという件数がありましたので、建築件数は減ってきているのですけれども、何とか3年間で8,300メートルは平均値で行えている状況でございます。

会長 まだ時間はあるから、せっかく条例を改正して、こういうメリットがありますよ。あなたにとってもメリットがありますよというか、助成金が出ますよと、多分そういう説得がきいて、劇的に減って、それができていないのは前から話題になっている地主さんと借地人とでうまくいっていないとか、特別な事情があるやつは、さっきの左端の茶色が残るのもしようがないけれども、それにしても確保されているというあたりは、この数字に入れていただくとともに、検証のところでも何か効果があると、もうちょっと強調していただいてもいいように思いますけれども。担当課が一生懸命きつと努力された結果、改正の趣旨が生きていたということですからね。

副参事 自主整備件数をなぜ、数値として示しづらいかと申し上げますと、近年のものはまだ建築工事が終わっていないなかったり、現時点で、申請だけしてあり、最後の最後になって区整備でやりますという方もいらっしゃると思うので、数値が完全に確定していないので書きにくいということはあるのですけれども、条例の効果を示すという意味では重要ですから、何らかの記載を考えさせていただきたいと思います。

会長 今後の折衝で数値が多少変わる可能性もあるみたいな注記をしてくださってもいいですね。交渉中のものもあるわけだから。

といった、今までのご説明を踏まえて、本文のあたりで少し書き加えたほうがいいというご意見もあれば出しておいていただくと、次回に備えていただけたらと思います。

その辺は、また気がつかれたら発言していただくとして、9ページの、少し

こういう点を書くべきではないかというご意見をいただいているので。これは委員ですかね。ご説明いただいて議論いたしませんか。

委員

まず、基本的な考え方として申し上げますと、この条例が3年前につくられたわけなのですけれども、これは接道義務の例外として2項道路の制度があつて、それに基づいて建物を建築するものに対して、段階的に道路上の整備・拡幅を図ろうとするという、もともとの2項道路の趣旨に協力する義務ということは、建築基準法の考えには矛盾、抵触せずに関連できるというのがまず、これはもちろん前提としてあると思うのです。

その上で、狭あい道路が多くて、防災上の支障を有する杉並区の実情を踏まえた場合には、建築基準法の規制の趣旨をさらに推し進めて、セットバック部分についての障害物の設置を禁止し、その撤去を義務づけることは、もちろん同法で禁止しないところであるということですが、建築基準法は、セットバック部分の所有者に道路状に整備すべきこととか、それに協力すべき義務までは想定されていないわけですね。

しかしながら、今申し上げたような、杉並区の実情から、2項道路の利益を享受するものに、その事業への協力を義務づけても、憲法上の財産権を侵害するものではないというふうに考えています。

ただ、もちろんこの義務づけは所有権を相当程度制約するものですので、義務づけのあり方としては、整備に係る協議への参画義務、正当な理由がない場合における事業の応諾義務、応諾しない場合における強制的な事業の実施という仕組みを設けることはできると、基本的には私は考えています。

ただ、そこまで一気にいくということは難しいということですので、今回は前回の条例制定後の状況を踏まえて、少なくとも前進させる条例改正はすべきであるというのが基本的な考えです。

まず、それを申し上げた上で、今回出させていただいた意見を説明させていただきます。

まず最初の、中心線の位置出しにつきましては、これは5ページにも書いてあつて、5ページの原文のところをまず見ていただきますと、中心線の位置出しを行うことによってということで、前回もいろいろ議論がありましたように、これは非常に重要であるということはもちろん同意見で、積極的にやっていくべきだということですが、

この中心線の位置出しをして、それを明確にする必要があるだろう。なぜかという、これは杉並区の説明によりますと、その中心線のところの所有者と合意して中心線を決めると。しかし、その後、その所有者が変わった場合には、改めて合意しなければならないと説明されています。これではまた一からやることとなりますので、これは中心線の位置出しをもちろん航空写真とかいろいろな技術を踏まえて、所有者と話を合意をした場合には、これは条例に基づく中心線の告示とかという形で、その後動かさないようにする必要があるだろうということで、それを私は言っています。

2ページの1と、それから、5ページの※3のところ、その仕組みを明確にする条例改正を行うことによって拡幅整備を円滑に進めることができるのではないかというのが、まず1でございます。

それから、2ページの2のところは、前、協議会で私が建築基準法の平成30年改正について「防災上問題ないですか」と聞いたら、「ない」という説明だったのですけれども、実はそれは間違っていることが明らかになりました。これは朝日新聞にも出ていたように、防災上の懸念があるということでございます。

したがって、この狭あい道路については、建築基準法の空き家の対策のためだと言っていますけれども、実はいろいろな報道によるとそうではないと。実際は、建物を建てやすくして防災上の基準を低下させているということが明らかでありますので、杉並区においてはこういった密集地域であるという防災上の危険性がありますので、建築基準法の適用除外を条例で行うべきであるというのが2ページでございます。この点については、消防庁にも、防災上の観点からこの改正については私自身照会をしております。

それから、次が5ページの※の4ですけれども、重点整備路線②なのですけれども、これは今まで何回も議論になってきましたけれども、違法建築物であるということで、要請は継続的にやっているということですが、それを無理やり、もちろん建築基準法の法律上は除却命令できるのですけれども、そこまでは今の時点では難しいだろうと。しかし、あそこに物を置いていることは現にあって、前も言いましたように、車が入っていくときにはそこでボコボコと、つまり支障物件というふうになかなか動かしにくいということは言えないかどうかというのは議論のあるところですが、仮にそうだとすると、

引っかかります。したがって、あそこには一切の動産の設置を禁止するべきだと考えますので、これはぜひ条例で明記をして、重点整備路線についての防災上の支障というものを除くためには、すぐ撤去できるようなものであっても一切置かせないとすべきだと考えています。

以上です。

会長 ありがとうございます。委員からのご質疑ということになりますけれども、今の話を、確認といいますか、幾つかの項目があると思うのですけれども、中心線の位置出しを行うべきであるという、そのことにおける効果は非常に大きいわけだから、中心線の位置出しを行うようなことを条例上に明記すべきであるというのが1つございますよね。2ページの※1で。

委員 はい。

会長 そのことも含めて、結果的に動産の設置を禁ずるようなことを明記する。

委員 中心線は動産とは別の話です。動産は、重点整備路線の2番目の路線についての話なのです。中心線の位置出しは、重点整備路線全体の話です。

会長 そうすると、9ページ目の1番上に、2ページの※1として、中心線の位置出しを行うことは、

委員 これは両方。答申のところなので、2ページの答申には両方書く必要があるだろうということで、両方一緒に書いているということでございます。

会長 2つの項目を条例改正としての項目に入れたらどうかというご提案だと。

そうすると、それが分解すれば2つの項目を改正すべきだという点と。

それから、もう1つは、建築基準法改正に関して、これは建築基準法の改正の中身というのは、もう1回確認しておきたいのですけれども、これは事務局のほうから、お答えいただければ。

狭あい道路整備課長 改正建築基準法は6月25日から全面施行されておまして、今委員がおっしゃられたのは、密集市街地等の整備改善に向けた規制の合理化ということで、防火地域や準防火地域における延焼防止性能の高い建築物について、建ぺい率を10%緩和するといったものが該当するということです。

委員 だから、東京都の条例との関係とか説明しないとわからないのではないですか。杉並区の場合どこまで適用されるかということがあると思うので。

主査 東京都の建築安全条例において、新たな防火規制地域というのがございます。基本的には、その地域は準耐火建築物以上の建物を建てなければ建築行為がで

きませんというエリアになっております。杉並区内でも一部の地域で制限がかけられておりまして、その中は建築基準法的には準防火地域になっているのですが、東京都の建築安全条例により、防火地域と準防火地域間の規制がかかっている状態です。

先ほど課長が申しました建築基準法の改正によって、延焼防止性能の高い建物を建てれば10%建ぺい率がアップしますということですが、新たな防火規制がかけられている、準耐火建築物を建てなければいけないエリアであっても建ぺい率は10%アップしている状態になっております。なので、適用されているということになっているのが、今の状況です。

会長 今というのは……。

主査 改正された以降です。6月25日以降はそのようなやり方で建築確認がされています。

委員 緩和されているということですよ。

主査 そういうことです。

委員 それは非常におかしいと思います。こういう形で、杉並区が木密地域で防火対策、それから2項道路の対策を進めているのに、一方ではそういう規制を緩和するというのは非常に矛盾した話ですので、それは建築基準法の適用を除外すべきだと考えます。

そもそも建築基準法の改正については、多くの1級建築士とか、それから、防災の関係者については、おかしいと言って批判している法改正ですので、ましてや、杉並区においてこういった条例を制定しているのに、それをそのまま適用するということはありません。

会長 ありがとうございます。そうすると、まだ確認の段階なのですから、中心線の位置出しというお話と、それから、後退用地となるべき、これはとりわけ②路線を意識されているわけですから、そこに支障物件だけでなく、看板とか折り畳みしてあれるようなものの設置も一切禁止する条項を加えるべきというのが第2点で。

委員 そうです。

会長 それから、第3として、今の基準法改正に伴う10%の緩和というのを杉並区の対象区域の場合にそれを適用しないということをこの条例に書き込めないかと、その3点と理解してよろしいですね。

委員
会長

はい。

それを議論していただいて、その幾つか、あるいは全てがやっぱりということになれば、この本文中のどこにどう書くかというのは、やや技術的な問題であると、そういう理解でよろしいですね。

それでは、また、他の委員からいろいろ議論をいただきたいわけですがけれども、3つの問題があります。もちろんそれぞれ関係はするけれども、それぞれ別個に議論もできるかと思しますので、よろしくお願いします。

委員

中心線の話。これは多分この話の一番根源的な話ですよ。協議によって中心線が成立をしているというのが、今唯一の根拠なわけですよ。

委員

そうです。

委員

それを決定したならば、そいつが動かないように固定をする方策はないものかというのが、ぶっちゃけた言い方ですよ。

委員

手戻りしてしまうからということですね。

委員

それは、かねて私も気になっているところで、協議で片側の人は合意して、ここが道路境界線ですよと決めたいけれども、反対側の人が同意しないと、いつまで経ってもそいつは生きてこない。また協議してその位置が違ふよと、前の人のところまで手が戻るというのが実態ですよというところですよ。

これ、何とか中心線の位置を固定化できないのかということなのだと思うのですが、私考えていて、そのこと随分考えてきたのだけれども、一体どれだけ客観的に道路の位置は決まっているのかというと、実際道路になったところ以外は決まっているところがないみたいなのが現在の道路の実態なのではないかなと思っています。

一番高いレベルで決めている都市計画道路で、もうあらゆる権利を制限できる都市計画道路の計画線の位置にしても、路線測量をきちんとやらないと、どこが道路の境界線であるかということ客観的に固定されたものが今なくて、測量してここまで道路ですよ買ったところは確定するのだけれども、買ってないところは確定をしていないというのが、道路の全体としての実態のような気が、私はしているのですよ。

そうすると、今の2項道路の4メートルの中心線というのを特定するというのは、今までの道路のものの決まり方とか、確定の仕方というのからすると、すごく突出した決め方になるので、何か上手な決め方の根拠をつくらないと話

になりにくい。特に権利制限に関わってくる話なので、これがそういう位置ですというのを決めるのはどうやったら決められるのかというのがよく理解できなくて、何かいい工夫はないのかなと思っているところです。

委員

今おっしゃられたとおりで、全体はそういうことだと思うのですね。ただこの、今回の中心線出しというのは、重点整備路線についての取り組みの中の話なので、かなり限定された場所であると、重点整備路線というのは今4つしかありませんよね。

委員

4路線ですよ。

委員

その中での中心線の話をここでは言っていますので、そこは非常に重点だということが1つですね。

それから、もう1つ今おっしゃられた、どういう仕組みにするかというところの仕組みを考える必要があるというのはそのとおりでして、ただ、手戻りしないようにするのはどうしたらいいかということの問題意識は前からお持ちだということなので、その仕組みとして、例えば協議をして、もちろんそれで不服があればこういった建築基準法関係ですと、所有権の話だとももちろん訴訟になるケースもあると思うのですけれども、それはそれとして、最後裁判所で決着しなければいけないというケースが出てくる可能性があっても、一定の手続きでそれを決めるという形のものにすれば、それについて決める手続きがちゃんと法定されれば、それに問題があればもちろん不服を申し立てられるという形。ただ、その仕組みをどうするかということで、一定のきちんとした所有権との関係があるので、意見聴取をしたりして、いろいろそういった手続をどうするかという仕組みを考える必要があるだろうということで、今私の言葉では仕組みを決める必要があるのではないかとしています。

今おっしゃられたように、どういう仕組みかというところはもう少し検討する必要はあるかなとは思いますが。

委員

仕組みの創設というご指摘、これはすごく大きな前進の一步のキーワードだとは思っていますよ。ただ、そいつを動かさないように固定する方法というのが、実際上どういうふうにしたらできるのかなというのはかなり難しいのと、道路の位置というものが、歴史的にあった道路、できてき方みたいなものをずっと考えると、昔からみんなが通っていて、今登記されている宅地と道路との境というのが、最初に宅地というのは登記されたときに、最初にここは道路でここ

は宅地ですよと線を引かれて、登記簿に記載された土地の道路との境界線というのは、現場では確定はしていないのだけれども、登記所の地図上ではここが道路ですよというのは決まっています。その最初の位置のところで、測量した結果を登記所に持って行って保存されているものは測量結果が1つの根拠にはなっているのだけれども、測量はやるたびに違う結果が出るので、なかなか厄介な代物でして、どうやったらそういうものを客観的に確定できるのかという技術的な方法が私まだ検討がつかなくて、頭が痛いなど常に思っているところなのですよね。

この間から私の仲間でも、道の話、まちづくりに関連して、道はどうやってつくっていったらいいのだろうか、どうやって決めていくのかという話の議論をしようとしている人がいるのだけれども、道の根源にまで戻って、どこから始まって、道ではないところと道というのはどうやって位置的に確定できているのかということを見ると、すごい、最後まで立ち会って、この人とこの人の間でここが境目ですよと合意した、判こを押した文書だけが根拠みたいなものでしか今決め方がないような気がする。

そういう意味で、この中心線というのを客観的に確定する方法というのは、むちゃくちゃ難しい仕事なのかなと思うのですけれどもね。

委員

これはできると思うのですよ。というのは、例えばこの図でいうと、自主整備のところというのは、道路として、道路状には整備されていないけれども、道路になっていますよということで、これは固定資産税もかからない形になりますよね。道路になると。だからそのところは、一般的には恐らくここ所有権が分筆されていないケースもあるので、そうすると、分筆されていなくても、ここまでは道路ですよと、ここは課税ですよと分けているはずなのです。これは必ずやっていますから、税務当局が。

だから、もちろん、森林もそうですけれども、おっしゃるようにその人が集まってここですねと線を引くというのはもちろん確定するのですけれども、この場合には中心線を出して、どこから2メートルはかるかという話を決める話なので、今おっしゃられたことだからできないということにはならない。

委員

できないということではなくて。

委員

だから、どういう仕組みでやるかというのは先ほど私が申し上げたように、それは、委員がおっしゃっているという意味ではなくて、できないということ

にはならないので、そこの仕組みをどうするかということの手続の方法を決める必要があるということだろうと思うので。

だから、もちろん委員がそういうふうに言っているというのではなくて、決められないものではないからどう決めるかということを経験として法定したらいいのではないかという意見です。

委員

決め方が難しいと思う。

副会長

前の議論では、重点整備路線を進めていく上でどうしたらいいかということで、中心線の位置出しを決めるとか決めないかということではなくて、そもそも中心線の位置がここですよということを提案できるデータがないのだと。そういうデータを区側でつくって、関係住民にお知らせして、皆さんどうでしょうかということから進めていこうというお話だったのではないかと思うのですよね。

だから、中心線の位置出しを実際にここだと決めるのではなくて、こういうふうにしたらいかがでしょうかというような案を区でつくって行って、この重点整備路線を少しでも進めていくという案だろうと思うのです。それだったら、別に仕組みの創設というのがなくても、それはできると思うのです。1つの提案として出すだけですから。

仕組みを創設するとなると、僕は委員の意見にかなり傾くのですけれども、道路の幅員もよくわからないし、道路がどういう線引きになるのかがはっきりしないからこそ、今そういう協議で決めようとなっているわけで、それを一律に何か条例とか法律で決めるということは不可能かもしれないなと思っているぐらいです。まずは、そういう提案をするということを中心線の位置出しを提案するということから進めていきましょうという書きぶりで、この答申を出せばいいのではないかなと思いますが、いかがでしょうか。

委員

私の個人的体験から言っているのだけれども。私のところは協議によって後退線はここまでと行って、ここまで下がりましたよという札を張ってもらった道路と敷地の境界線があるわけですよ。向かい側の人はずっと同じぐらい前から持っている人なのだけれども、この人は1ミリも下がらないのだよね。

副会長

あります、それは。

委員

それだと、動かないですよ。

委員

建て替えもなく、そこのうち広いおうちだから、直す理由も何もなくて、

ブロックのしっかりした塀がついている。金輪際下がる理由が今のところない。そのうちが手放して、ディベロッパーが建て替えとか何かすると、今後協議の対象に建て替えになるから出てくるのだけれども、建て替えにならない限りは動かないという状態になる。

今のところ、私がここだよと思っている道路の境界線というのは、杉並区と私のところが合意をしてここが線だよと決めた線だけなのだよ。第三者に強行する規定ができない、そういう決まり方なのです。それが片側ずつしかいかないから、なかなかいつまでたっても安定したところには行きつかないよねというか、客観的な位置にならないよねというのが悩ましいところだなと思って。

そういう意味で、中心線を定めるという仕組みができると、それはある意味では割とぴんとしたことになるし。逆に言うと、ここでできるのだったら、都市計画道路なんてもっと早く中心線を確定して、この線から8メートルはいずれ都市計画道路になるのだから、この線から出っ張ってものを建てるのはおかしいのだよと客観的に言えるようなところまで、話の筋としては大きなところが議論の対象になってきてしまうような話でもあるわけで。

そういうのは都市計画で決めているという道路の位置すら位置が正確に決まっていないという中で、重点整備路線4路線だから、杉並区で決められるという立論ができると、それはこの4路線に限ってきつとできると思うのだけれども、そこから波及してくる物事の決め方ということについての道路全体の話に広がっていくときに、どんなふうにもその位置づけができていくのかなというのがすごく難しいよなと思って、その辺で僕は思考停止になっているというような現状、経験から言うと、そんなところの話ですよ。

副会長

委員の問題提起というのは、非常に範囲が広くて、大きくて、今結論が出せるような問題ではないのですよね。

委員

全然違う。

副会長

だから、この答申に何を織り込むかという、そこまでは織り込めないのではないかなというのが私の意見です。

委員

逆に4路線について書こうねというのが、委員がおっしゃっているところなのです。

私が言いたいのは、そういう決め方としていくと、その話はいろいろ先に、

いろいろなものがくっついてきそうだよねと、杞憂みたいな話をしているだけのことで。そこから先の話はね。

委員

だから、先に何が来るかどうか、どういうことが起きるかというのがないと議論ができないので、それは置いておくとして、仕組みをどうするかということについては、まず仕組みがあったほうが良いということは委員も賛成されているので、どういう仕組みがつかれるかということをもまず区で検討してもらう必要があると思うのですね。そうでないと、それが現実的にできるかどうかという議論ができないわけです。

ただ、先ほど委員がおっしゃられた、この中心線の位置出しというのがここですねという話し合いをするというだけではないと私は思うのですよ、この前言っていた区の話は。今から説明してほしいと思うのですけれども。この答申に書いてあるのは、路線測量により中心線を出して、そこで拡幅整備を進めていくということですから、中心線というのがここですよという話、それは委員も否定はされていないと思うのですけれども、ここですよということを示さないと話にならないので、それは線は示すということだと思っております。

だから、先ほどおっしゃられた委員の話というのは、非常に曖昧な形で話し合いをしていくだけですよということでは、答申としても、これから恐らく進めていく区のほうでも困ることになるので、それはとれないだろうと私は思います。

副会長

私が考えるのは、中心線がここですよということを区が提案したら、この重点整備路線がより進んでいくのではないのかということを行っているだけであって、具体的にこの仕組みの創設というけれども、果たしてこれがつくれるのかどうか。

委員

それは、検討しないとわからないですよ。

副会長

それを考えろと言っても、なかなかそう出てくるものではないから。

委員

それならば、次回、もし区が考えられないのであれば、私が考えます。

考えないと議論にならないので、考えられないでしょうとか、あったほうが良いでしょうという、そういう抽象的な話をしていたのでは何も進まないのです。これは基本的に条例をつくって、次回2年後に検討しますと言って、何の条例の改正もしないでいいのかというのは、私は大変疑問です。今の答申案については、それでは、私は恐らく、区長は満足しないと思いますよ。私も大分前に

区長と話をしたことがありますけれども、これは進めていくのだと非常に強い考えを持っているわけですから。

だから、仕組みがないとあれだということなので、区も考えられないのなら、私はいろいろ関係者に聞いて仕組みを考えるから、そんな考えられないことはないと思いますよ。

中心線の位置出しをするのに、こういう仕組みでやって中心線を出すという案も。もちろん案を考えたら、これにはこういう問題がありますと、メリットもあればデメリットもあるという整理はしていただく必要はあると思うのです。だけれども、その仕組みが全く考えられませんというのなら、そういうふう
に区のほうで言うてください。私が言いたいのはそれだけです。

副会長
委員

そうすると、やっぱり委員から。

いやいや、区のほうからまずはお考えをお聞きしたい。そういう仕組みは考えられないと、できないというなら、そういうふうに言うてください。明確に。そんなことはあり得ないと思う、私は。

副参事

仕組みというのがどういうのかというところもちょっと理解が足りないのですけれども、私どもはこういうことを考えて、前回もご説明したのは、中心線を出すということで、当然もう後退をしているところもありますから、3割は後退しているわけですから、それも含めて中心線を出すことによって、委員のお言葉では提案ですけれども、今ですと、支障物件かもしれないという状況もあるので、支障物件になりますよ、区で主張する線はここですよと、その主張線をお示しして、納得していただくということ。

先ほど委員のお話にもありましたけれども、水路とか道路とかでも主張線というのはつくっております。それで境界確定しなくてもそういうところをつくって、それで敷地の管理をさせていただくというのはございますので、この場合も同様に主張していくと、そういう形をとって効果を上げていきたいというのが、私どもの、事務局の考えは、前回ご説明したところでは、そういう形でございます。

委員

それはそうですね。

副参事

ですから、あるとないでは違うと考えています。

もう1つ、先ほど冒頭に委員からお話がありましたけれども、協議は2回あると。これもあるのですけれども、確かにおっしゃるとおり。地主がかかわると

2回ありますと。そのときに、それは前の協議の線を使っているので、単純に条例上、建築主が建てれば、協議しなければならないということもあるので協議していただきますが、単純に線を変えるということではなくて、書類上で確認をさせていただいている。建築確認機関がありますから、そこにもお知らせするというか、聞かれるのでお答えしますという形で行っています。

もう1つ、絶対にその位置が法的、公的に位置が示せないとか示せるとかという話がありますけれども、1つは、区道の場合は、道路区域に編入します。道路区域にすれば、それは道路法の区域ですから、これは道路管理者が出す責務があります。

委員のお話もありましたけれども、最近は測量精度が上がっているので、公共座標等を使っているものについては必ずその位置で再現できます。そういう公共座標を使った測量をもって、この重点整備路線の測量もきちんとさせていただいて主張線をつくる。その主張線をもって、今まで協議したところは確定ができます。それから、協議していないところも、限りなく動かない線をつくれますので、それで主張し、話してきますというような方策を前回、今回提案させていただいているというところでございます。

委員

だから、それは先ほど委員がおっしゃったように、片方は協議に応じないとなかなか決まらない。片方、右側は決まっているけれども、左側は決まらなとあるわけですよ。そういう場合にその線を決めますよと言って、それに反証するのならば、例えば、過去の何か書類を持っている、昔のそれで違うよというのだったら出してもらおうとかという手続が踏めれば、決めることができるわけですよ。

だから、仕組みというのはそういうことを言っているんで、仕組みがあつて、その線を定める。測量技術も発達しているんで、先ほど私が言いましたように、税金のそういった道路、どこまで道路かというのも全部航空写真でやっているわけですよ、今、税務当局も。だから、そういうのは決めることができるのですよ。決めることを公的に位置づけたらどうですかと言っているわけです。

それを、条例に基づいてここですよ。もちろんそれに対して、手続を踏んで、反証があれば出してもらって、それに対して十分意見を聞いた上で区が決めますと。不服があれば裁判所に訴えてくださいと言えいいわけですよ、それは。そういう仕組みをつくらばいいと思います、私は。そういうのは幾らで

もつくれますよ。

副参事

条例の根本的なところでもあると思うのですけれども、安全確保のための規制という、そういうところですよ。ただ、それがどの程度の公共的な緊迫度合いがあるかというところとの兼ね合いも。

前回の会長に会長を務めていただいた審議会でもそうなのですけれども、警察規制的なもの、緊迫度合いの規制、これはため池条例とは違うのだという話みたいな話という部分ではあるというふうには捉えさせていただいてもいいかと思うのですけれども。

委員

それはだから、法益の比較衡量なので、そこは。前回の協議会でもそういう意見が分かれたところで、両方答申に書かれていましたけれども、そういった法益の衡量なので、これは防災上の観点という、命に関わるものですので、財産権との関係でどこまで規制できるかという、かなり広い規制が許されると考えられるわけです、いろいろな意味で。

最近で言うと、土地収用法のそういった財産権に直接関わるようなものでも、震災のそういった、これは財産権というよりは人権侵害を比較衡量して、そういったものを制約するというのはかなり大幅に認められていますので、実際の立法例としても。しかも、今回の場合には、先ほど申し上げたように重点整備路線についてのそういった位置出しの話なので、これが財産権との関係で憲法上問題があるということは、ちょっと私は考えにくいと思います。

会長

ありがとうございます。中心線のこの問題はちょっと宿題にさせていただきますけれども、今まで出た意見では、どういう仕組みがあり得るのかをもうちょっと事務局でも検討していただいて、もし限界があるとしたら、なぜそういう限界があるのかということをもって、条例改正すべきという項目に乗せるのか、それとも、より鋭意そのことに努めるという中身の問題として、改正ではなくて、答申の中でおさめられることなのかというのを事務局としてもご検討いただいたらいいと思うのですね。

途中にも出ましたけれども、重点路線に限定するとしても、それが私道なのか公道なのかによって大分取り扱いが違うような気もするのですね。公道の場合でしたらば、公民境界の確定というのは原則的に今進めていますよね。

副参事

面的ですけれども、地籍調査をさせていただいておりますので、それによって官民境界を決めるように進めております。

会長 その作業に伴う作業として、今、拡がらなくても、ここが中心線だというのは、割と公道の場合は……。

副参事 全ての公道に当てはまるかどうかは別ですけれども、官民の境界と、それから、道路区域を決めていけば、道路区域と42条2項道路の中心線というか、道路はほぼ一致しているというはずですから、道路法は昭和28年で、建築基準法は昭和25年ですから、ほぼ一致していると考えられるので、地籍調査をもとにしていけばかなり可能と考えます。ただ、地籍調査がどのぐらい進むかという課題はあります。

会長 だから、公道の狭あいの場合は、時間の問題があるとしても、それとの絡みでもって住民も割と協議に乗りやすいし、納得しやすいけれども、完全な私道の場合と同じ仕組みができるかというのは、なかなか難しいと思うのですよね。

 そうなると、下がったほうでこうなっているので、暫定的にここが中心線ですという提案をなして、向こうの人にも、協議が整えばびょうが打てるけれども、協議が整わなければそれが伝わってということで諦めるという、諦めるというのは変だけれども、それを繰り返していくということ以上に出ないなという気もしていて。

 というのは、議論があるので、事務局でも、この問題大事ですから、次回までに、あるいは次回を待たずでも結構ですから、見解をまた出していただけたらと思います。

 時間があまりありませんけれども、もう1つ次に、一切の動産の設置を禁止するという、この問題をこれも運用で頑張るのだという答申の中身にするのか、条例改正をもってそれを書くことができるのか、書くべきかという問題であると思うのですけれども。特に②路線についてですね。

 これは、前からあの看板せめて朝夕だけでも取り下げてもらえば通勤客も、乳母車の人も随分楽になるねとか。道路上に5センチか10センチの高さで張り出している部分を道路形態に直してしまえば、向こうも看板が出しにくくなるねとか、いろいろな議論がありましたけれども、そういうことも思い出していただいて、②路線を意識した。

 ほかの路線は、こういう問題は。

副参事 区道ですから。

会長 一応支障物件の範囲で。

副参事

ちょっと話がずれるかもしれませんが、動産というか、そういうものについて、通常は、区道であれば、道路に物を置かれるということは、道路の不正使用ですから、基本的には警察さんと協力して、どけてくださいという話をさせていただいています。

私道の場合に難しいのは道路の不正使用というところで、警察さんもそうですし、私どもそのどういう権限があるのかというところで、なかなか踏み込めていないというのが現状であるのは、ご指摘のとおりでございます。

会長

支障物件は、規則で定義していたのですか。

委員

条例で定義されています。土地に定着する工作物、動産は定着していないと思います。

会長

土地に定着するという基準法上の問題になる。

委員

だから、条例の支障物件の定義を広げるという意見ですか。

委員

文言を広げる。

委員

だから、条例の支障物件の定義を広げると、正木先生が言われたような案でも対象は可能かと思います。

委員

動産まで拡大するという感じね。

会長

あり得るかもしれないですね。それが財産権の問題との絡みで……。

委員

絡みでは同じ話なので、最初に言いましたように、もともとの条例のそういった法益というか、それと受忍義務の関係からいくと、そこは支障物件の定義を広げたとしてもそれほど、その基本的な考えは変わらないので、そのほうが、今、委員が言われた考えのほうが、受け入れやすいかもしれません。

委員

容易に移動させることができるものというのは、全部動産も含んでいるという解釈ですか。

委員

それは入っていますよね。容易に移動させるかどうかだけで。

委員

だけの問題だけですよ。

今問題になっているのは、容易に移動させることができる動産ということになるのですよね。

委員

それを削ればいい。

委員

そうです。それは比較的簡単。

委員

簡単ですね。改正としても簡単。

委員

道路の使い方は、結構生臭いものがいっぱいあって、今ここで、狭あい道路

の定義の中での支障物件の話というのも極めて話は明確ですからいいのですけれども、同じように道路上の使用ということからすると、道路の上に物を置くというのを割とどこも平気でやっているのです、狭あい道路の定義に当たっているところだからというので、どこまで詰め込んでいけるかというのは、少し気にはなるところですよ。

パールセンターの商店街のアーケードの中、道路と敷地の境界線のところから道路に物を出してはいけないというのだけれども、商売をやっている人は昔から物を道のほうへはみ出して商売をするのは普通のことで、どこまで出張ったら迷惑なのというのを何とかしなければねというので商店街で協議をして、道路上に30センチか何かのところにテープを張って、ここまでは出てもしようがないねという線を自分たちで決めたやつがあるわけね。そこまでだったら商品を出してもいいという、その商店街としてのルールも持っているのだけれども、そのルールを破るやつがまたいるというのが、道路の使い方についての今のレベルだよ。宅地の使用者のね。そういうところからすると、どこまで詰め込んで、狭あい道路という範囲についても縛っていけるのかというのは、なかなか厄介な話だな。毎日通勤で歩いている商店街の通りで、そう思って歩いているのですよ。

きれいにテープ30センチのところに張ってあるのですよ。そこまでは商品台を出していいことになっている。それから、自転車を置いてもいいとか、そういうことも何となく通りとしてルールを決めているみたいなのだけれども。

副会長

そこは、2項道路なのですか。

委員

いや、2項道路ではなくて。

副会長

これ、でも支障物件の設置の禁止は2項道路だけですよ。

委員

だから、今の話は。

副会長

一般的な話。

委員

一般的な話との境目で言うと、道路の使い方ということについての認識の仕方というのが、なかなかふにゃふにゃのところがあるので。そういう意味で、狭あい道路に限ってということであっても、重点路線ということに限定すればかなりいろいろなことの縛りがきいてくるかもしれないけれども、実は重点路線だけではなくて、狭あい道路という定義でいうと、区内全域のそういう道路についての話に拡大していくわけで。そこのところが重点路線であるかないか

ということは、すぐ超えられる境目ですから、拡大していくことを考えると結構……。

会長

逆に言えば、第2条の(6)の括弧内だけを削除してしまえば、あとは運用の問題であって、それは誰が考えてもまず重点路線の中をがんばろうとなるわけで、これを全区に拡大するということは、そこまで心配しなくてもいいのではないですかね。

さっきの都計道と同じで、考えてみれば確かに、一般解として考えたらとてつもない大問題だけれども、とりあえず狙いはここにあるのだということであれば、避難上、通行上支障になる物件というのに限っておけば、これは多分条例をつくったときもいろいろ議論があったのだけれども、どちらかという建築基準法に引っ張られていて、そういう工作物的なものが意識されてしまった結果であるから、この括弧さえとってしまえば、あとは担当課がどのぐらいどこにどう重点的にということに委ねられるわけだから、そういう解決というものもあり得るのではないかなと思いますけれどもね。

委員

確かに今会長がおっしゃるように、避難上及び通行上支障となる物件というのは残りますから、そういう面では、容易に移動させるというのをとって、あと、運用でそういった重点的なところを指導するということは可能だなと思います。

会長

財産権上も、通行上、安全上の問題なのだからどけなさいと。どちらかと言えば、看板とかそういうものをどかすほうが楽は楽ですよ。むしろ本当に財産としての生け垣みたいなものを、そっちのほうが大変なわけだから、あえてこの括弧内を書いておく必要は……。

委員

括弧の中の前段でしょう。

委員

そうですね。「容易に移動させることができるもの」。

委員

「並びに」までだね。

委員

擁壁はできないと。

委員

擁壁とか階段だとか、そういうものに当たるやつはしようがないということであれば、それは括弧の中に入れておかざるを得ないと思いますね。

委員

それは残して、しようがないです。

会長

残しておいて……。

委員

擁壁は、ですね。

副参事

1ついいでしょうか。前回条例改正したときに、当然議会で説明をさせていただいているのです。そのときに容易に移動できないものは何かというときに、答弁としては、植木鉢1個だったら容易に移動できるでしょうと、ただし、植木鉢が複数あった場合には容易に移動できないでしょうと、そういう説明をしているのですね。そういう意味合いからすると、不用意に申し上げることではありませんけれども、この条文であっても、このままであったとしても、立て看板、置き看板がもしかしたら対象になるという、支障物件という意味合いではなるかもしれないというのが1つあります。

もう1つは、問題なのは第2条3号ですけれども、後退用地が敷地の一部とあるのですね。この敷地の一部という解釈が、昔の道路、昔の後退以前の道路と後退した部分との間ということで、あくまでも広がった部分のことを言っていると。要するに、建物の所有者のほうの、地主さんのほうの敷地だから、その一部だという意味合いでこの条文はできていますね。

ですから、そういう意味では、後退用地については支障物件は置けませんよという話になるのですけれども、後退していないところに置けるかというところが解釈としてどうかなと思っているところです。

委員

先ほどから出ている重点整備路線の中の支障物件というのは、全部同じ状況ということですよ。後退していないところ置いて。

副参事

後退していないところにあると。

委員

支障物件に当たらないかもしれない。

副参事

かもしれないと、ちょっと。私が勘違いしているのかもしれないですけども。

委員

今そうなっていると、先ほどの3カ所3年間ずっと動かさない人がいるというのは、それは後退用地に置いてあるものなのですか。それとも、後退しなければいけないけれども、まだ後退していないところに置いてあるものですか。

副参事

後退用地だろうという部分に置いてあると。

委員

そうすると、今と同じ系の土地にあるものということ。支障物件かもしれない。

副参事

かもしれない部分にあるということです。

委員

ということなのですよ。でも、今ほとんどそうになってしまうものなのではないですか。

副参事 2号路線は建物ですから、それは出っ張っている建物ですから。ほかの路線は花壇とかですから、それは後退用地だろうという部分にありますということです。そもそも、もとのところがないですから。

委員 でも、後退用地かどうかというのが明確ではないということですね。

委員 定義がね。

副参事 そういう面では、中心線を出したいと。

委員 だから、それは中心線というのは、ここにもだから中心線という言葉は出ているわけですよね。だから、中心線を出すのはいいのですけれども、私がそこも含めて9ページのさっきの説明のところで、重点整備路線2についてだけ言っていたので、そこは明確ではないかなというのは確かに私は思ったので、後退用地となるべき部分と書いているのです。

だから、後退用地というのは後退用地となるべきところも入るということを明確にしたほうがいいのではないかとということで、ほかのところでも、もうあそこは建物なのですけれども、そうではないところでは支障物件として指導していると思うのですよね。後退しなくても。恐らくそうですよね。だから、そこは解釈ではあるのだけれども、そこを明確にするならば、それもあわせて改正したほうがいいかもしれないですね。

委員 3号と6号。

会長 「後退用地」を「後退用地となるべき部分」と書きかえれば。

委員 そうですね。本来後退用地になるべきところというのには、もちろん塀とかは除きますので、塀とかそういうのはしようがないのですけれども、そうではないものは置かないようにするのが恐らく、今の指導にも合っているし。条例の説明としては明確化したということでもいいと思うのですね、別に。現実、今でもそういう指導をしているわけですから。

委員 そうすると、今のお話だと、条例の2条の4というものも「後退用地に支障物件を設置してはならない」とあるので、後退用地になるかもしれないところに支障物件を置いてある人については、これに対して勧告とかをできないということになってしまうということですか。

委員 「なるべき部分」も入ると考えているという。

委員 解釈すれば。

副参事 現時点では、後退用地だろうという部分に当然お話に行つて、粘り強くやっ

て、線を決めさせていただいてやっているというのが、もし勧告するとなると、決めないと勧告できない。

委員　　そうですね。決めないと勧告できないですね。

狭あい道路整備課長　先ほどのこの図面で、この右側の線が決まっていないので、指導はしますけれども。事前協議ではないですけども、後退線の協議をさせてもらって。

委員　　でも、2条の3号では、後退用地というところは「敷地の一部で」とあるけれども、「中心線と中心線からの水平距離2メートルの線との間」と書いてあるから、その間は、今現には後退していなくても入るという考えにはなる。

副参事　　「敷地の一部で」というところが昔の道路よりも外側という意味合い。

委員　　そう意味なのですか。では、これを消してしまえばいいのではないですか。「敷地の一部で」というのをとってしまえばいい。

「敷地の一部」というのは、あまり明確ではないですね。だって、後退していたら、結局自分の私有地でも、自主整備であっても、そこは自分の敷地だけれども、後退しているわけではないですか。そういうのを後退用地と見ているわけです。だから、敷地という言葉が明確ではないので。

委員　　そうかもしれないですね。

委員　　本当は「敷地」に含まれないということですよ。

委員　　「敷地」という言葉は、建築基準法で言っている敷地なのか、宅地という、所有地という意味での土地の範囲なのかというのは違うかもしれないね。

委員　　民法上のという。どちらにしる「敷地」という言葉は不明確。

委員　　不明確ですね。とるべきでしょう。

会長　　とってしまったほうが簡単という見方もある。

委員　　ちょっと誤解を与えて、実際に指導もしているのだけれども、そこを明確化するためにとりましたと言え、議会は何も言わないですよ。今と変わりませんと。

副参事　　植木鉢1個だったら、運用できるかもしれません。

委員　　いやいや。その話は、さっきおっしゃられてすぐ言わなかったのですけれども、植木鉢1個なら動くけれども2個ならという話で言うと、要は、避難上、通行上支障となるかどうかで判断すればいい話で、容易によってと言ったって、例えば先ほどの、おっしゃるように確かに重点整備路線2だとポールみたいなのがいっぱい立っているから、容易ではないという解釈が今でもできますよと

ということかもしれないけれども、それは容易にというところが1個か2個かで判断するというのも法解釈としてはどうかというのもあるわけですね。

であれば、避難上、通行上支障となるかどうかというので、本当に小さいものですぐとれるものだったら支障にならないかもしれない。車が行ってベチャッと潰してしまえるようなものだったら、子どものおもちゃが置いてあったと、それはしょうがない。しょうがないというか、潰してしまえばいいのですけれどもね。

そういうことなので、今の説明はちょっと変だと思います。1個、2個というので解釈できますよというのは、

会長

そうすると、「敷地の一部で」というのをとる案、あわせて「容易に移動させることができるもの」とするという、第2条関連で、この2つの条例改正があるべきであると。どういう書き方をするかという前提に立ったとき、担当事務局としてどういう問題が。

議会上は、今委員からも出ていたように、実際の運用上はもう既にきちんとやるし、やる努力をしているわけで、むしろこの用語が、定義解釈上、疑義をかもす恐れもあるので、簡明にするだけの改正ですと、それに尽きるわけで。そういうことで、引っかかりを外しておいて、実際の事務がより促進されるというのは、それはあり得てもいいのではないですかね。

さっきの中心線も、こういう場合に、こういう努力で實際上今後頑張るわけだからということをもうちよつと強調した今後の施策展開という書き方が1つ。

それから、書くことにおいて一層進むわけだから、書いてしまおうと。ただし、どんな困難があるかということ整理していただくというあたりをちよつと事務局に宿題に、我々も宿題になるけれども。それで途中経過でまたお知らせいただいて。あまりたびたびこれを開いてやるよりはと思いますけれどもね。

狭あい道路整備課長

整理させていただきたいと思います。

会長

またそれこそ、メール文書でやりとりをお互いしてもいいのではないですか。集まって協議という以前の問題として。あるいは、個別にご意見を伺ってもいいし。というぐらいで、ちよつと検討していただくとして。

もう1つの、建築基準法改正に基づく10%緩和の問題、これは松枝さんのほうがどう受けとめられるか。

委員

私は、建築基準法については、結構諦めているというか、今まで積み重なっ

てきた緩和の歴史を考えると、もう嫌になってしまうぐらいなことばかり起こっているのです、あまり事を構えたくないというか、しょうもないドラ息子だと思っているところがありまして。

特に、景気対策ということをやにして、もう建築基準法の歴史は緩和の歴史みたいなもので、全部規制を緩めることによって、建築を野放しにしていく方向にしか動いていない部分というのが非常に目立って、すごく気に入らないのですけれども。

そういう意味で言うと、ここでこういう強力な抵抗を示すというのについては、あまり積極的に支持できない。

委員

諦めてしまうとだめなので。特に、今回ののは、建築基準法の、空き家のほうもあるのですけれども、防災と防音というのが両方必要だったのですね。ところが、条文、ちょっと今見ていただくとわかるのですけれども、防音のところをしっかりとやれば防災のほうは緩めていいよと、そういう改正になっているのです。これは絶対にあり得ないです。

消防署の方もいらっしゃいますけれども、人の命を守る立場にある防災の観点からの建築基準法の規制を、音が漏れなければいいでしょうというのは、これはもう改正として絶対おかしいです。

それは、杉並区の住んでいる人たちの命を守るためにこういったことを区長が進めているわけですから、今回の改正については、適用除外をどの範囲で設けるかは別にして、全域でやるという必要はないと思うのですけれども、一定の必要なところであれば、合理性と必要性というのは。合理性と必要性があれば基本的に条例は制定できますので、それはぜひ盛り込むべきだと思います。

委員

委員に指摘された今の、この問題の緩和のところ。誰かそういうのを、建築基準法についても、もうちょっと建築に関わっている人間として何とかしていかねばならないというのは良心としてあるわけですよ。だけれども、ここまでぐちゃぐちゃにされているのをここで抵抗する気力が起きないというのが、実は私の本音であって、そういう意味で、先ほども申し上げたような次第であって。

委員

そこは非常によく理解できますけれども、ぐちゃぐちゃにされてきている歴史ということですが、今回の改正は特にひどいと私は。思うので。

委員

どこかで、そういう活動というのか、問題提起というのをやるべき人間がい

ないといけないのだろうとは思いますがね。私はその任ではないと思っているだけで。

会長 平成の時代あるいはその直前から建築基準法が緩和、緩和で。ですから、条例で対抗できたのが、地下容積は幾分か対抗ができましたよね。

委員 そうですね、はい。

会長 本来、建築安全条例のほうで適用除外を東京都がすべき。建築の枠組みですからね。と、僕も思うわけで。僕も委員の意見に近くて。

もう1つは、建築法規に関わるころ、建築条例を杉並区がつくるのではなくて、2項道路の条例においてそれができるかという、あるいは、順序としてという建前的な条例構成の議論からして、なかなか説明力が難しい。そして、それがかなりデータの的にも証明できる、災害危険度とかの準備があれば別けれども、なかなかそれを構築するのが難しく、狭あい道路条例という中での指摘というのは、さすがに難しいのではないかなと考えますけれどもね。おっしゃっていることの意味はよくわかるのですけれどもね。

随分抵抗して、都庁に行ったり、建設省に行ったり、声明書を出したり、三十年来やっても無力感の塊になっていて、オオタニ先生引っ張り出して、建設省の担当官のところに行って陳情して、「おっしゃる意見は意見として伺いました」と言って、何も。

委員 会長おっしゃるように、確かにこの2項道路の条例でそれを盛り込むのはかなり、行政的に難しいというのは、おっしゃるとおりだろうと思います。

会長 対議会的説明において、指導課が言ってくるならまだしも、何で狭あい道路担当課がここに書くのかということを超えられればいいのですけれどもね。

副参事 法執務上は大変困難だと思います。この条例にそういうことを入れるのは。

答申と別かもしれません。そういうご意見というか、そういうのがこういうところでありましたという話は、所管にも、それから上級省にもという、上級省と今は言いませんけれども、伝えていくというのはできると思います。

委員 今、会長がおっしゃられたように、私も問題提起の意味で申し上げているわけですが、特に今回の平成30年改正は問題があると思っていますが、そのこと自身を杉並区にもこの前の協議会の後、確認したら認識は同じだったので、何とかすべきだとは思いますが。ただ、この条例の射程範囲をちょっと越えることではあるので、会長おっしゃるように、条例に盛り込むのは難しい

かなと思います。

ただ、この条例自身は、先ほど最初に申し上げたように、防災上の観点、それから、避難通行というようなことでつくられているのですが、一方でそういうことが起きているということの問題点はあるので、答申には盛り込むべきだと。つまり、伝えるというだけでは全然意味がないのです。伝えるのは伝えると思うので。だから、答申にはぜひ文章として残してほしいと思っています。

会長 例えば「おわりに」というところで。

委員 そういった問題があるので、そういったことも今後検討する必要がある。

それから、建築基準法の関係、今後もいろいろ起きてくる可能性があるのですが、そういったものについては、区として防災上の進展を図るためにつくっている条例が一方ではそういうことが起きているということの問題の指摘というは、文章として答申に盛り込んでいただきたいと思います。

委員 逆の言い方をすると、狭あい道路の条例ということ自体が、建築基準法の行政の流れを補強するというか。むしろ建築基準法で42条2項で決めた線を実行あるためのものにしていくための手段としてこの条例というのは生きているわけですから、その中で、親を差し置いてというのはちょっときついかもしれないけれども、この条例の中で問題提起を、条例の中ではなくて。

委員 答申ですね。

委員 この意見としてそういう問題提起をしていくというのは大事なことだと思うし、先生おっしゃたような改正内容も含めて、基準法のおかしいなというところはどこかで声を出しておくということは大事なことだと思うので。それは必要だと思います。

委員 そういう取り扱いで結構です。

会長 今のこれは、建築審査会へ投げてしまうけれども、審査会も一件審査だけでなく、重要な点について意見を申し述べられるのですよね。

委員 そういうのをやるとおもしろいと思いますね。

会長 審査会条例の中に、ここの物言いに対して判断するとともに、重要な事項について何とかかんとかという条項があるのではないかと。

委員 建築基準法に関して、法律家の立場から議論をしている人が非常に少なく、有名なイガラシ先生あたり、一連の皆様方がやってきていることというのはあるわけですが、非常に言われていることはよくわかるのだけれども、も

う少し何か普遍化して、市民感情に添える形で物を申していくという場がぜひ欲しいし、そういうふうな組み立てというのはどこかで考えてほしいなど。

そういう意味では、今おっしゃった審査会とかでも声を上げていただいて、なくても意見が出ているというのは、記録されていくのは、積み重ねてきて大事だというふうに思いますよね。

会長

そんな趣旨で、また途中で、途中経過を送っていただきながら、あるいは、特に法律の見解についてだったら法律の3先生に何うとかしながら、次回、10月か11月のときにはおおむね大きな問題は我々納得できたという形で、個別の問題は別として、最終答申のたたき台をつくってもらおうという線でいかがですかね。かなり今日も議論できましたし。

ごく小さい、このところを条例から削除したほうがというようなところだって、改正は改正で構わないわけでしょう。むしろ誤解を招く表現はやめたという一言で多分、それ以上の実態に即したのだということで、時々ありますよね条例改正で。その可能性も含めて、事務局でも議論してくださいませか。

どうぞ、言い残したこと。

委員

先ほど出ていた支障物件の勧告の関係で、勧告がそもそもできるかどうかわからないという話があると思うのですけれども、今回の答申の中に、今まで勧告等には至っていないがというところが出ているのですが、今後勧告とかもしていくことも見据えるというような一文を入れていただくことはできないですか。

副参事

したくなくてしないわけではないですから、もちろん粘り強く折衝して、どうしてもというところがあれば勧告するというのは、それはするべきと考えています。

委員

あったほうがいい。それで答申としても、勧告だってするよと。何だったらそうやってやるのだよということをやってくださいねということ私たちも言っているということを書いていただいて、それが区民の人たちに伝わったほうが究極なればそこで最終行けば公表までされてしまうのだからということというのは、強力でどうして除却しないと言っているのかわかりませんが、そもそもそれはおかしいでしょうという話になると思うし、強いメッセージになると思うので、その一文はぜひ入れていただきたいなというのが、今回の答申を拝見して思ったところです。

会長 書いてあるけれどもやらないよと見てとられるたら困ってしまう。

委員 3年間、伝家の宝刀を抜いていませんみたいになると、ずっと抜かれないのではないかみたいになって、ずっとどかさなくてもいいでしょうと思われるのは非常に心外なので。

副参事 勧告も公表もありますよという話をしながらやっているのですけれども、話が続いているので、ここに至っていませんが、必ずやそういうことではない場面も出てくるはずですから、それは書いていただいてもよいかと。

委員 勧告したら、税金を上げる仕組みを入れたらどうですか。空家法はそうですね。空家法は、指導、命令、勧告したら、勧告の時点で税金が上がるわけですよ。

副会長 固定資産税が上がります。

委員 だから、それと同じ仕組みを入れたらどうですか、今回。

副参事 いろいろな税金の仕組みを……。

委員 問題ないですよ。だから、そういった勧告を受けるぐらいの。今までやっていないわけですが、勧告をやったら税金を上げるという仕組みを今回条例改正で入れたら。今、委員のご発言で……。

委員 そこまで言っていないですけれども。

委員 非常に示唆を受けたのですけれども。空家法がそうですから、ぜひそれも検討していただければと。

副参事 固定資産税は区ではないものですから。

委員 いやいや全然。

会長 親法が決めていれば、区でもできてしまうけれども。

副参事 勧告、命令、公表という順番がありますので。

委員 公表は、あまり痛くもかゆくもないのですよね。それほど。代執行しないと。

副参事 代執行までありますので。

委員 公表は、あまり痛くもかゆくもないのですよ。

違反していてもいいやみたいに思っている人が多いので。

副参事 そういう区民はおりません。

委員 でも、勧告したら、何か税金を取るとかというのはできますよね。

会長 それは、東京都が決めればできる。

委員 固定資産税ではなくて、別の税金を取ったらどうですか。それか罰金を取る。

副参事 そのほうがつくりようがありますね。

委員 税金は難しいけれども、罰金はあり得るかも。

委員 では、罰金でも。勧告したら罰金をとると。

副参事 勉強します。

副会長 勧告が効果あれば、代執行されるかもしれないという、そういう危険性があるので効果があるので。だから、罰金とか過料とかそういうのを入れなくても大丈夫かなという気がします。

副参事 代執行までありますよという話もさせていただいています。

副会長 もう勧告まで来たら、次は代執行ですよというところで、恐怖心が湧いてくるわけ。

委員 であれば、今まで勧告していないということの問題を今、委員が指摘されているので、勧告に一番近いところはどこかというのを具体的に教えていただいて、今度。それを今後。さっきも私ちょっと聞いたのですよね、それを。

委員 3カ所。

委員 長期間にわたり継続的なのは、3カ所3年間という、この3カ所は、今後こうなったら勧告しますというタイムスケジュールを説明していただいたほうがいいと思います。それであれば。それで、これまでやったけれども、3年間やっているわけだから、あと半年ぐらいやったら必ず勧告しますとか。これは恐らくこの協議会の所管だと思うのですよ。

会長 勧告する前に、当然ここに来ますよね。

委員 だから、次回ちょっとその3件についての状況を説明していただいて、あと何回やって動かなければ勧告するというのをこの協議会で決めるようにしたほうがいいと思いますので、ぜひお願いします。

会長 どういう経過でどこかまで来て。

委員 個別に詳しく教えてください。

会長 空家の場合も同じようなことやりますよね

委員 空家も協議会でやっていますよね。それは、ぜひ。

会長 それでは、ほかにご意見がなければ、閉会でよろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

— 了 —