

なわち二・三号線、そしてまた、内出交差点より栄屋がソリンスタンドまでの
奥多摩街道の拡幅工事について、どの程度の具体的なプランニングを持ってい
らっしゃるか、進めていらっしゃるのか、その辺をまずもってお聞かせを願いたいと思
うのであります。これが第一点ということであります。

次に、二でありますけれども、その拡幅計画、この道路周辺の、いわゆる
住環境の整備についてということですけれども、たに拡幅だけの計画にとど
まるという計画であるのかと。合わせて、この際は、いわゆる面的整備を手かけ
る心意気があるのかといったようなことを伺いたいというのであります。

私は、行政の理念というのは、これは大きな柱が何本かあるかと思うんでありま
すけれども、やはりその柱の一つといましては、均衡のとれに都市基盤整備
備ということがあるかと思うのであります。その点、私は当市が果たして
均衡のとれにいつたようなことがなれておるかどうかもお尋ねしたい。

たとえてみますれば、たにまた福生市のと真ん中と申しますか、五日市街
道というのがあそこを横断しているわけでありますけれども、あそこ、南側、あ
るいは北側の、いわゆる都市基盤整備の、いわゆる成功率と申しますか、そ

のようなくとも合わせてお尋ねしたいと。また福生市全体の都市基盤整備の
いわゆる完成率と申しますか、そういうたようなものも合わせてお尋ねをし
たいと思うのであります。

いすれにいたしまして、仮にかなりのエリアというのであれば、そこを放置して
おきますれば、これは無計画な乱開発ということが起るということは、これは
もうあらゆる例を見ても、私も理解できるわけでありまして、そして、それ
は必ずや後顧の憂いを残すということも必定であります。そういうたエリア
だけでなくて、それでは住宅の建て込んでおる所、そういう所はどうかとい
うことでありますけれども、これまた区画整理がなれていなかったというかゆえにで
すね、いわゆる尊い人命が犠牲になたり、あるいは財産を失ったりというよ
うな、そういうた例は枚挙にいとまがないというふうなことであります。すなわ
ち区画整理というものは、基本的な人権の尊重にもつながる。福祉、健康、
文化、経済、すべてにつながる問題であると。福生市はかなり整備されてい
ると一般的に言われていますけれども、そういう意味においてはまだまだ社会
資本の導入というものが、果たしてこれでよろしいものなのかどうなのか、そう

いうふうなことをお尋ねもしいわけですが、そこでそういうた、いわゆる二・三号線の周囲を、面的整備をもし仮にやるとしたならば、いわゆるその範囲において市当局としてはおやりになる考え方があるのか、その辺もお尋ねしいわけがあります。

三点といたしましたのでありますけれども、これは拝島周辺の開発構想についてということでありますけれども、御案内のとおり立川駅周辺の開発計画は、これはかなり具体化されておる。南口、北口、これは昭和五十八年に着工いたしました。七十五年度には、これすべてまっくが完成するといふふうなことになるわけでございます。しかも御案内のとおり立川駅ビルは、本年十月これはオープンするといふことは周知の事実である。そこへもてま、うまして八王子の駅ビルであるとか、あるいは西立川の開発であるとか、あるいは昭島駅周辺の開発とか、あるいは西秋留周辺の開発計画、そしてまた東青梅開発構想、羽村町の西口開発構想と、これはもう、まさに開発の洪水であります。この開発ラッシュは那边にあるのやといふことでありますけれども、これはもちろん時代の要求であるといふこと、これはもう当然であります。

しかしながら、どうも私は、多摩地域都市モノレール建設と無関係ではないのか、というふうな気もしないわけではございません。議員というものは、常に十年、二十年先のことを考えるといふ使命は私はあると思います。昔、テレビでしかラジオでしかありましたが、高橋至三ですが「事實は小説より大可なり」といふ言葉がありましたけれども、それを実行するのは、これまた私は行政の使命ではないか、というふうに思っております。後藤新平があの昭和通りをついた、いまあれを直すかと思う人は、私は日本中どこにもいないと思うのであります。あれでちょうどよか、というふうに思っている人があるであります。

そういう意味で、このモノレール計画検討路線図を、しからば眺めてみますとどうかと、福生市というのは出ていない。箱根が崎や羽村は出てくるけれども、残念ながら西多摩郡の玄関は、わか誇る福生市は出ていない。その辺も市長さんにお伺いしたいと、かように思っております。

私は、このモノレールが福生市に入ってくるとしたならば、これは福生市の市長さんのいわば政治生命をかけて完成させなければならぬ、といったような、あ

の福生駅の西口再開発問題、これについても、非常にいまよりもっと明るい曙光を見出すことができるんじゃないかと、同時にまた、福生市のあらゆる面においてのメリット、いわゆる相関関係が非常に出て来るんじゃないかと私はそう思うんであります。

そしてまた、理論を展開するならば、わが福生市が福生駅の西口開発だけで手をこまねいていて、一体いものなのかどうなのか、あちこちでやてるわけですから、とも思うのであります。福生の西口再開発、これは福生市の顔であり、この再開発は成就するか否かというところは、いわば私が申し上げるまでもなく、福生市の命運をかけた重大なものである、かように思います。なお一層精力的に推進させなければならぬ。あらゆる英知をしぼって何とかしてでもやらなければならぬと、私も強力に念願する者の一人でございますけれども、しかしながら私は、未来の福生市の図を、都市像を想起いたします。ときには、福生市全体の活性化のためにも、拝島駅周辺の再開発を、もはや熟慮、決行しなければならない、時機が来んではないかというふうに考えるんであります。まあ、開発には膨大な費用がかかりますし、それはよくわか

るわけであります。しかしながらこのようなきとは何といたしまして、長期計画に根拠をなさなければならぬ、となんです。やっぱりプランニングには、時機尚早という言葉は私はないと思うんです。プランニングというは、常に「あすではおそ過ぎる」という言葉しかないと思うのであります。未来の可能性を求めて、この辺の問題についても、私は市長の見解をお聞かせ願いたいと思うのであります。

しかし今回、昭島市は拝島駅前の整備構想ですが、これに對しまして五百万円の調査費をつけたと漏れ伺っております。拝島駅周辺は御案内のとおり、福生、昭島両行政区域によって構成されておるわけでありますけれども、いわば両市のあうんの呼吸がなければ、この難事業というものはなかなか完遂することはできないと、かように思います。私の近所の人ですけれども、これは駐輪場を昭島市に貸してあるわけです。地代もそれほど安くはないようでありまして、昭島市でその自転車を調べてみましたら、半分以上が福生市民の自転車であると。つまりその人は「どうも余り高い地代は払えない」と苦笑しておりましたけれども、いわばそれほどよく

何と申しますか、拝島駅というのはこれは福生の市民の利用者が多い、ということ、いわば物語っているわけでありす。歴史的に見ましても、この拝島駅の誕生というものは、福生駅と全く同じような経緯を持っているわけでありすけれども、やはり福生市民――昔の熊川住民でありますけれども――が中心になって八十八年前にできたものですから、いわばこれも当然と言えは言えるわけでございす。

しかも青梅線きつての交通の要所である。ただそこでたまに、先ほども申し上げましたように、福生市と昭島市の行政の谷間であると、そういうふうな、とるがゆえに長い間、目の目を見なかつた。私は市街地は一体である、たまにそこに行政境があると。それがやはり本質論ではないかと思うのであります。市民の利便を図る、これかもし行政の使命である、もしならば、ひとつこの辺についても市長の見解をお尋ねしたいと思ひます。そしてまた、これからの対策については、たとえば福生市長と昭島市長が、いまサミットが終わつたばかりでありますか、拝島サミットを開催するようなお気持ちがあるかどうか。いずれにいたしましても、福生市全域を活性化し、蘇生

化することが行政の哲理であるわけでありすから、その辺の見解その他もお尋ね願ひたいと思ひのであります。

以上、私、一番といたしましては、路線拡幅についての問題、そしてまた、その周辺を中心とした都市基盤の整備、そしてまたモノレール問題、そしてまた西口再開発、また福生の発展、そういった相関関係、そしてそれらを踏まえ、上での拝島駅周辺再開発構想、この三点につきまして壇上からの私の第一回目の質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

(市長 田村匡雄君登壇)

○市長(田村匡雄君) 石川議員さんの福生市熊川南部地区都市基盤整備につきまして、具体的には三つの御質問を賜いましたがお答之申上げます。

私は、三月の定例会における一般質問の答弁の中でも触れましたが、わが国の都市化の進展は今後とも衰えることなく、二十年後、つまり二十一世紀初頭におよびまして国民の七〇%以上、約一億人が都市に居住することが見込まれ

いる一方、現下の経済状況が続く場合の予測では、非常に速い速度で高齢化社会が到達するものであると言われております。

御質問の中心が道路についてでございますから、その意味におきまして、初めに都市整備、特に道路に関しまして若干申し述べさせていただきます。私は、良好な市街地形成に不可欠な都市基盤施設、中でも都市活動を支え、市街地の骨格を構成するであろう都市内道路の計画的整備は都市整備にとりまして基本的な課題であるかと思っております。三月初めの新聞等で御承知かも知れませんが、建設大臣の設問機関であります道路審議会は、二十世紀を目指した道路づくりへの提言を建議されましたが、その中で「豊かな道路資産を二十世紀の世代へ引き継ぐことこそ、われわれに課せられた重要な使命である」と述べられております。私は今後の都市整備の一環として、道路づくりの理念はこの言葉の中に言い尽くされているものと思っております。

また、道路整備のために重要なことは、道路整備の必要性が市民によく理解されていなければならない、ということでありまして、私はこの点、全国的に見

ましても、道路の持つ役割りの重要性に対する住民の理解は必ずしも十分でなく、これからむしろそのことが大変なものであるように思われるのであります。

道路づくりを進めていくには多くの課題に取り組まなければなりません。道路審議会の建議では、一、機能の分化 二、ネットワークの強化 三、親しみと潤い 四、災害に強い道路づくり 五、多様化するニーズへの対応といった五つが挙げられております。いずれも重要なテーマであり、どの一つを落としても二十世紀の世代へ引き継ぐ豊かな道路資産にはならない、ことばかりであります。わが国の道路づくりは、昭和二十九年に発足した第一回道路整備五年計画以来、今日の第八次計画に至るまで計画的に整備が進められ、同時に昭和二十八年に創設されましたガソリン税等の道路整備のための特定財源制度と相まって、飛躍的な進展を見たのであります。しかしながらそれは、過去の悪過おた道路に比較してのことであって、先ほど完成率でのお話もありましたが、当市も含め、整備水準は、量的にも質的にもまだまだ不十分であると言わなければなりません。

さて、御質問にお答えを申し上げますと、最初に、市道幹一四号線と

言いますか、都市計画路線二・三号線と同じく二・二号線であります。奥多摩街道の件であります。この二路線は性格的に、共に都施行で実施されるべき路線であると思います。しかし、都市計画路線二・二号線につきましては、この市役所の付近を東京都が昭和三十五年度ごろに施行しております。四十年代には福生消防署の前を施行しております。このように東京都では新青梅街道と合わせ、本路線を重点的に整備しております。ただ、土地区画整理事業の区域内には、福生市であるとか羽村町が東京都から交付金を受けて実施しているのであります。

聞くところによりますれば、羽村町の区画内において、大分、用地買収に難航しておりますが、延長にいたしましたものと七百八十メートルほどになっております。ただ、これを昭和五十七年度で測量、五十八年度に事業認可、そして用地買収に入り六十年度ぐらゐまでには完了をしたい意向のようであります。

御指摘の熊川地区は、これからということですが、それでは大変おくられてしまいます。すでに昭和五十五年度から東京都に対し陳情書を提

出し、これが促進方を要望しているところであります。加えて本件につきまして、地元石川要三代議員も、建設局長へ直接要望書を出していただいております。一方、市道幹一四号であります。都市計画路線二・三号線についてであります。御指摘のこともであり、睦橋開通に伴い、いまのまゝ内出の交差点で止めておられてよいものでは決してございません。早急にも国道一六号線まで拡張すべきものと考えております。しかし、東京都では御案内のとおり、立川基地跡と秋留台開発とに大型プロジェクトを抱え、御指摘のこの部分と五市街道であります。砂川、青梅への都市計画路線二・二号線につきましては、恒員の再検討を考えておまして、この決定にはまだ時間がかかる状態であります。同時に、東京都では福生市都市計画区域において、先ほどの二・二号線を重点的に、また秋川都市計画区域では非常に狭小川地区から引田地区までの秋一・三・二号線を重点的に進める方針を取っております。ですから、御指摘のとおり睦橋と同時に開通した部分の先を買収に取りかかるといわけです。

そこで二目の御質問であります。あの道路を線的な手法による拡張だけ

はとどまらず、面的整備、つまり一定の範囲をとる土地区画整理手法で、これが整備をする考えはなか、とのことですが、私も同感でありまして、これから均衡の取れた都市基盤整備に、これは大変な重要なことであります。と申しますのも、私は実は市長に就任して間もない、熊川地区の、ちょうどあの辺から以南で比較的畑の多い部分の区画整理をやるべきではないかと考えていたことがあるからであります。石川議員さんがおっしゃる通り、都市基盤の整備が進まな、ま、それこそ散発的に宅地開発や建設活動が行われますと、将来の良好な市街地の形成を阻む結果となりかねません。その点、土地区画整理事業は、道路、公園等の公共施設と宅地とを合わせ一体的に整備することができ、都市防災を含め健全な市街地を創出することができ、事業であります。

市の基本構想、そして基本計画にも未整理地区に対する考え方が掲げられてます。関係者の賛意が得られるならば実施をすべきだと思います。すし、範囲も広い方がよいと思います。しかしながら、御理解をいただき、お話にもありましたように福生駅西口のことがありますので、私は特に財政フレーム

を中心に内部でよく検討をさせていた、と思います。

次に、多摩地区都市におけるモノレール構想に関する件であります。すでに発表されました東京都の長期計画懇談会における新交通システムについての中間報告では、福生市は通らない、計画案になっております。御指摘のとおり、それは横浜飛行場の存在が大きな起因になっていることは否めない事実であると思います。私は、福生駅西口開発との問題としてとらえる中で、福生市へのルートを考える必要性を痛感し、懇談会のメンバーの一人であります東大の川上教授や東京都の関係局の幹部職員にも会いまして、強く要望として来ていると、うであります。

いずれにしても、計画に乗りおくれはならないと考えております。幸いにして、立川を中心とした多摩地区都市モノレール等建設促進協議会なるものが設立される運びですので、ここでも一生懸命に努力していく所存でございます。どうぞ議員皆様方におかれまして、一層のお力添えをお願いする次第であります。

最後に、拝島駅周辺の開発構想についてであります。私も福生市民の

拝島駅利用者が多いことは存じております。また、青梅線における重要な駅であることも承知しております。確かにその周辺は昭島市との行政境になつてゐるため、行政の目というのか、これと言つて具体的な事業計画が持たれなかつた面もあるかも知れません。ただ東口の駅前には西武鉄道と地元住民の御協力により、一応の広場が完成にしております。問題は西口周辺であると思つた。そこで石川議員さんのお言葉を借りるならば、「未来への可能性の追求」は、大いに必要でありまして、市全域の活性化も大事であると思つた。私は、市長、市の責任者として、この将来へのレールを引いておくことが必要であると信じます。御案内のとおり、拝島駅正面付近は大半が昭島市区分であります。そして駅前広場や都市計画路線も昭島市に属してすでに決定してありますので、まず事務レベルでの調査、研究等、私も時を見て昭島市長と話し合つてみたいと思つた。そして、しかるべきときに、議会の皆様とも御相談を申し上げるようになつたならば、どうぞよろしくお願いいたします。

大変長くなりましたが、いづれにいたしましても、全体で申し上げますと、

道路づくりにしても、またまちづくりにしても、いまこの時代に生きる者として私どもが市民と一緒に考えて、将来に向けて悔いのないものにしていくことが肝要であると考えます。先へ行けば行くほどむずかしくなつてまいりますので、よく検討し、よう、方策を見出していかたいと思つた。

以上で私からの答弁とさせていただきます。数字的なことについては担当の部長から御報告いたします。

○建設部長（内田和雄君） 自席から、いまの市長の答弁の補足をさせていただきます。

その中で、面的整備等の率でございますが、御承知のとおり、いままでには本市において区画整理等が行われておりますのは、武蔵野台、それから加美平、それからいまやっております福生駅東口、それから牛浜・本町・志茂地域、それから多摩河原が行つてゐるわけです。市の全体から申し上げますと、三七〇ぐらいが面的整備が終わつております。そのうちの大半福生分——五日市街道から北になります。五日市街道を中心としますと北になります。そのうちの三〇％が大字福生分になります。また、熊川分では三七〇のうちの六〇、これは多摩河原のたんぼになります。それで計算しますと大体六〇％ぐらいがその率になつてお

います。それから、大宮福生分のうちでは、約五八〇ぐらいがすでに面的整備が終わっております。熊川分だけをとらえますと、大体全体の一三〇ぐらいが面的整備が終わっております。以上でございます。よろしくお願いいたします。

○一番（石川慶一郎君）

それでは自席から再質問をさせていただきます。

私の質問に対しまして、市長さん並に部長さんから、大変懇切丁寧な御答弁をちょうだいいたしました。まことにありがとうございます。

ともかく行政というやつは、現実を的確にとらえて処理し、そしてまた、過去をよく見詰めたがう、あすに向かって、未来に向かって限りない可能性を追求するということでございますけれども、特に市街地の骨格を成す道路づくりに対しましての市長の見識に対しましては深い敬意を表する次第でございます。確かに二十世紀への道路資産を引き継ぐかのような考え方には、これは建議でございますけれども、深い共鳴を感じるものであります。

また、たゞいま市長は、わか福生市の道路水準は量的にも質的にもまだ不十分であるというふうな謙遜されたことを言われたわけでありますけれども、経済の成長と同時に、かなり福生市も昔を思えばずいぶんよくなったなあ

と、かように思い次第であります。

たゞいま御答弁がございました。本件についてでありますけれども、つまり奥多摩街道については、東京都より交付金を受けて実施すると。もちろん、全額でありますけれども。時期としては、羽村町を済ませてからということ。つまり昭和六十年ぐらいに終わるぐらいから、それからだと。それじゃあとても間に合わないから、昭和五十五年度ごろから東京都に対して促進方を要望していると。このようにおっしゃられたわけであります。この辺ですけれども、大丈夫なんでしょうね……。もちろん東京都の都合もありますけれども、羽村の方は道を新にいつくっているわけであります。もちろん、これは重要な道であるということとは当然よくわかります。ともかく続かなければ意味がないですから、この道は。しかしながら、いわゆる栄屋ガソリスタントまでの道というのは、これはいわゆる南北ができてくるわけでありますから、何かやうかのような気がしてならないわけです。ですから、何て言いますか、皮肉な言い方をすれば、何か、東京都がやうか所の所をそのままにしておいて、そしてもと大きな事業をやっております。やうか所の所はついでにやっちゃたらどうなのかと、そんなような気

かしてならない。逆に言えば、東京都に対する、何て言いますか、プッシュがもう少し福生市であったならば、あるいは場合によってはできるんじゃないかと、そのようなことが感じられるわけでありますけれども、いすれにいたしましても、先ほど申し上げられました、いわゆる促進方の要望というものであります。これを東京都では、いわばどんなふうな具体的な腹を持っておられるのかというふうなことを、いまだ度お尋ねをした、と思います。

それから、いわゆる都市計画道路二・三号線についてですけれども、これに決定は、まだ相当に時間がかかると、キレて抽象的であります。確かに現実問題として抽象的なことしか言えない、と思うんですけれども、三川基地跡地とか、あるいは秋留台開発や、あるいは秋一・三・二号線ですか、いわばその陰に隠れちゃってるような、そんなような気がするわけです。何か、お預けを食らっていると、うふうふな感じもなきにしもあらずと、うふうふな感じを受けるわけです。これは陳情のメカニズムとしては、何て言うんですか、私は全然わかりませんけれども、うろたえとか、しつこくとか、あるいは強力とか熱心とか、そういうふうな人が先回りをして、おとなしくしていると割り进行う

というふうな、そういうふうなことがあるのか、その辺もちゃんと教えてもらいた、と思うんですけれども……。まあ、毎年新潟に行くんですけれども、数年前でしたら、道を走ってましたら急に、突然よくなくなってしまったと。それなら運転手さんが、「ここからは角さんの選挙地盤だから……」というので……。そういうふうなことが、教挙にいとまなくあちこちにあるともし仮にするならば、やはりこれはゆゆしき問題じゃないかと、そんなふうな気もするわけでございます。いすれにしても、この問題については、具体的な数字を云々と言っても、これは所詮、東京都と国のことです。市としては余り具体的なことを言うことは不可能であろうかと思っておりますので、この辺で質問は、この問題についてはとめておきますけれども、いわゆるこれは、うふうふうふな、何て言いますか、陳情のメカニズム、その辺をちょっと触れていただければと思います。

また、二番といたしまして、このいわゆる線的整備か面的整備かという問題でありますけれども、先ほど面的整備と、うふうふな考え方——これは非常に、私は感謝にたえない。非常にありがたい。市長が言われたように、散発的に宅地が開発されたならば、これは確かに将来の良好な市街地の形成を