

「南部地域整備基本計画改定版（案）たたき台」に対する意見募集の結果

1. パブリックコメント

（１）概要

① 意見募集期間 令和６年４月２日（火曜日）から４月２２日（月曜日）まで

② 意見提出者数 ７名

（２）いただいた意見・質問及び市の考え方

No	いただいた意見・質問	市の考え方
1-1	矢川駅周辺の西地域ではなく谷保駅周辺の東地域の旧甲州街道以南に関して、田園風景の広がるこの区域は都市農業の保護、貴重な生態系の保存、府中用水の利水している農地への給水は当然守られなければならないことである。この区域には農業用水・雨水処理のための開水路が縦横に走っており、過去100年以上見直されることなく利用されてきた。しかし著しい新規住宅開発が進む現在、この水路の整理、統合、ルート変更をしない限り、地域整備はまったく進まないため、以下の点を要望する。 A、区域全体の水路マップと用水の利水状況、浸水予測をコンサルタントに依頼して作成する B、現地調査や農業委員会と相談して水の供給が必要な水稻栽培などの農家を特定する。水道（工業用水）の引き込みも検討する。 C、廃止できる水路の土地（スペース）を利用して道路拡幅（下水道の整備）や植栽・花植え（菜の花、すみれ）をすれば緑豊かで華やかな景観に一変する。 D、用水の各所に架かる幅員の狭い橋を順次改良する。	水路マップ、浸水予測に関しましては、市のホームページに記載しております。下記をご参照ください。 用水の利水に関しては、水利権を持つ府中用水土地改良区により管理（利水状況の把握）されています。 廃止できる水路につきまして、府中用水は全国疎水百選にも選定され、また国立市環境基本計画など市の様々な計画において動物や植物の生息地として重要な環境であり、良好な環境の保全に努めるとしています。水路を廃止し、新たな緑豊かで華やかな景観づくりといったことについては、慎重な検討が必要です。 用水の各所に架かる橋梁に関し、本計画のネットワークを構成する道路に架かるものについては、道路整備にあわせ検討します。またネットワークを構成する道路以外に架かるものにつきましては、課題解消等のため整備を推進するとしています。 ○国立市ホームページ【国立市水路網図】 https://www.city.kunitachi.tokyo.jp/machi/doro_kasen/2/6244.html ○国立市ホームページ【洪水ハザードマップ 多摩川洪水ハザードマップ（外水氾濫）】 https://www.city.kunitachi.tokyo.jp/material/files/group/20/kouzuiHM2.pdf ○国立市ホームページ【内水浸水想定区域図】 https://www.city.kunitachi.tokyo.jp/material/files/group/56/naisui_A2.pdf
1-2	南武線と旧甲州街道の間の区域に関して、災害に強いまちにするため、南武線の連続立体交差化に合わせて	道路整備においては、高い事業効果を発揮すべく選択と集中による効率的な整備を行うことが重要です。そのため、市民の安心・安全で快適な住環境の形成及び南部地域の均衡

	A、緊急自動車（救急車、消防車）が通過できる十分な幅員（6 m以上）が確保できる唯一の地点である市役所東側の道路を直進させ南武線を横断するルートを作り、東西道路と繋げた道路整備をする B、市役所周辺の回遊道路ができれば南北のつながりが促進され石神道北（3・4・14号線）の交通混雑も解消される。	ある発展を念頭に、本計画では各路線の有する機能や取り巻く状況等を評価し、道路整備計画路線から優先的に整備すべき路線、中・長期的に整備すべき路線を選定します。
2 - 1	道路整備計画図を見ると、⑨の道路が滝之院踏切の住宅の道路と接続するようになっています。いくら計画とはいえ、地域の人への説明もなく、住んでいる人も居るのに断りもなく線を引くのはどうか。少なくとも私道である持主に説明もないということは解せません。 又、坂下第一踏切廃止は困ると市へ要望も出しているのにそのことの様子も伝わって来ません。どうか地域に住む住人の意向を大事にしてください。	南部地域の道路ネットワークは、スムーズな市内の移動、広域的な移動の動線となる都市計画道路への接続、防災上の課題解決等を目的に全体として網状となるような配置を目指しています。そのうえで、ネットワークを構成する道路は原則6 m以上の道路幅員を有する道路としての拡幅整備とし、一部現況では道路がない土地への新設道路を新規路線として位置づけています。 詳細な位置や事業手法は、今後、地域の皆様の意見を伺いながら検討していきます。各種説明会などを通して、居住者や地権者など関係権利者に対して十分な説明を行い、理解をいただきながら進めていきます。
3 - 1	●公共施設の長寿命化をはかり、不要不急の開発事業は見直し、教育や医療・介護の充実をはかる。 ●環境に配慮し、安心安全なまちづくりにつとめる。 ①南武線の高架化や都市計画道路の延伸は見直す。 ②南部地域の生産緑地の減少に歯止めをかけ、水と緑豊かな同地区の原風景の復活をはかり、南部地域の一部を2018年に新設された用途地域、「田園住居地域」にすることをめざす。 ○南部地域の大半は洪水ハザードマップで浸水3メートル地域にかさなり、生産緑地や用水路は大雨洪水時の雨水調整槽の働きもする。 ○農地の無秩序なミニ宅地開発の防止を図る。	超高齢社会における社会保障費の更なる増大が見込まれる中、都市基盤整備への大幅な投資額の伸びは見込まれない状況です。必要な都市基盤の整備においては限られた財源の下、選択と集中による効率的な整備を行うことが重要と考えています。 JR 南武線沿線地区では、踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など様々な問題が発生しており、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化が効果的であると考えます。 都市計画道路につきましては、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」及び「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に示されているとおり適切な実施を推進していくものと考えています。市民参加により策定した都市計画マスタープランにおいては、国立3・4・3号線の一部を除き整備すべき路線としており、本計画においても同様としています。 また、国立市都市計画マスタープランでは、南部地域に広がる自然や農地は市の魅力の源泉であり、農業を支援することで、多様な機能を持つ農地と農地を含む良好な自然環境を守り育て、住宅地との共存が可能な土地利用を図るとしています。

		南部地域整備基本計画改定版においても、緑豊かな低層住宅ゾーンの土地利用において、市内農業者が営農を継続していけるよう、営農支援事業や市民農園の開設、第三者への農地貸借等、特に担い手不足の解消に向けた諸施策により将来に引き継ぐ農地保全及び有効利用を促進することで、農地と調和した住宅地の実現に努め、緑豊かな低層住宅ゾーンの形成を図るとしています。
4 - 1	パブリックコメントの募集について、令和6年3月末に「矢川上地区まちづくりニュース第13号」が当該地域に配布されました。しかし、本パブリックコメントの実施について、ニュース紙面にも配布地域にも告知がありません。 居住者の意見を広く募るのであれば、パブリックコメント期間の直前に配布されたニュース紙面、或いは各住戸投函に際し意見募集を合わせて告知することが有効に思われます	富士見台4丁目には、昭和36年に土地区画整理事業を都市計画で定めた地区があります。この土地区画整理事業の計画はこれまで長期にわたり未着手となり事業の実施には至っていません。そのため市では令和元年度よりこの計画の廃止も含め、この地区の今後のまちづくりについての検討を行っています。 「矢川上地区まちづくりニュース」は、この検討などの進捗状況等をお知らせするものとしてこれまで13号を発行し、都市計画で決定された区域内の関係権利者の皆様に郵送等で配布するとともに、市ホームページにも掲載しています。 ご意見にありますとおり、南部地域整備基本計画の改定に関するご意見も広く募る上ではこのまちづくりニュースの紙面を活用し、地区のまちづくり等に関係するパブリックコメントなどを周知することは有効と考えます。今後、留意し同様の機会がございましたら、これらの周知の記載に努めます。
4 - 2	矢川上地区のまちづくりについて、都市計画決定（昭和36年）された矢川上土地区画整理事業を廃し、地区計画の策定に置き換える検討の中に都市計画道路3・3・15号線の在りかたが見込まれていません。 国立市都市計画マスタープランにおいても「都市計画道路3・3・15号線の未整備区間について、その段階的な整備に努めます。」との記述があることを認めるならば、地区計画の策定によって「まちづくり」の要件が満たされるとは思えません。 国立市HPにおいても土地区画整理事業を「都市計画区域内の一定の区域内で、道路や公園などの公共施設を整備、改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業」と記述し、明らかに都市計画道路3・3・15号線は「公共施設の整備」にあたります。	都市計画道路3・3・15号線は、事業化の手法が土地区画整理事業によるのか、その他の手法（街路事業等）によるのかにかかわらず、将来都市計画道路ネットワークを構成する道路の一つとして必要な道路と考えています。そのため、土地区画整理事業が廃止となり、地区計画によるまちづくりを進めるといった場合においても整備が必要な道路と考えています。 南部地域には都市計画道路として計画決定された路線があります。道路には「交通機能」「市街地形成機能」「空間機能」の大きく3つの機能があり、都市計画道路はこれらの機能のうち人や物を運ぶ「交通機能」においては、南部地域の人や物の円滑な移動に留まらず、市外も含め広域的な移動も可能とする生活や産業を支える道路です。 そのため矢川上土地区画整理事業の都市計画が廃止となった場合においても、南部地域の都市計画道路のうち、未整備となっている路線の整備計画は、「東京における都市計画

	同 HP の「矢川上土地区画整理事業について」の説明は、「都市計画道路 3・3・15 号線整備事業の進展が見込まれる中、この地区においても基盤整備の必要性が高まっていることから、土地区画整備事業の都市計画を廃止し、地区計画による整備への転換を検討しています。」とありますが、この文面から転換することの論拠が不明に思えるところで、さらに「改訂版（案）たたき台」においては都市基盤整備の手法として「柔らかい区画整理」の運用が登場します。 居住者にとっての「まちづくり」であるならば、計画道路、区画整理事業などを一貫した「まちづくり方策」として示すことから住民の合意形成を導くことが必要ではないか、つまり、都市計画道路 3・3・15 号線に目を閉ざしての矢川上土地区画整理事業に意味はなく、まして、地区計画の策定に意味を見出すことはないと考えますが如何でしょうか。	道路の整備方針（第四次事業化計画）」及び「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に示されているとおり適切な実施を推進していくものと考えています。 一方で地区計画の策定により目指すまちづくりに関しては、地域の都市計画道路以外の道路において隅切り等を設けるなど、地域の安全性などをより高める基盤整備を計画するものです。
5-1	公園のトイレは、簡易トイレやトイレ未整備も多い。和式のトイレは高齢者や子どもは使えないため早急にトイレの洋式化を進めてほしい。	本計画では、市民に身近な公園や児童遊園は適正な維持・管理が求められ、これらの具体的な内容は、関連する計画等により適切な実施を目指すとしています。 ご意見にあります公園のトイレに関しては、これら関連する計画等により洋式化を進める取り組みが進んでいます。
5-2	用水の維持保全・環境整備で、PFAS のことが心配である。国立市独自でも検査を行い市民の心配に答えてほしい。	本計画は、国立市のまちづくりの基本的方向性を示した都市計画マスタープラン第 2 次改訂版における南部地域の方針を具体化させる計画（南部地域における主に基盤整備等の計画）としています。 本パブリックコメントを通じいただきましたご意見は、関係部署へお伝えします。
5-3	歩道整備はぜひ進めてほしい。甲州街道（国立 3・4・1 号線）についても、歩道を広げてほしいし、地震の時に壊れて避難を妨げそうな古いブロック塀などは、持ち主と交渉して改善してほしい。	既成市街地においては、歩行者・自転車の利用が比較的多い道路であっても、その交通量に応じた道路幅員を有する歩道、車道といった横断面構成への再整備等は、拡幅整備や用地取得等の観点から困難な場合もありますが、歩行者と自転車の安全な環境整備を個別計画により推進し、誰もが安心して通行できる歩行環境整備を進めます。 ブロック塀などは狭あい道路の拡幅やこれにあわせた生垣整備などと一体的な対策を施すことで、防災力の向上、安心安全なまちづくり、緑化推進といったそれぞれの効果を相乗的に一層高めることから、引き続き各々の助成金制度の周知とあわせ、権利者等への協力要請などによりこれらのリスク解消に向けた取り組みを推進します。

5-4	国立３・３・１５号線の整備が「環境に配慮」の項目に入っているのに驚いた。３・３・１５号線の延伸こそが、環境破壊そのものだ。 若い人は、車を持たない。トラックなどの運転手も足りない。今後車社会が発展するとは思えない。 大昔の計画に固執して、矢川の環境を破壊する工事を無理やり推し進めることはない。 学校や保育園のすぐ隣に大型トラックが走るような道路はいらない。	都市計画道路は、都市活動を支え、交通の円滑化や災害時の救急救援活動などに大きな役割を果たす重要な都市基盤です。加えて、歩道や自転車走行空間の整備、植樹帯の設置などによる道路緑化を行うことで環境・景観の向上などにも寄与するものです。 矢川につきましては、貴重な自然環境が残っていることから、道路整備においては東京都と十分協議を行いながら進めていく必要があると考えております。
5-5	南部地域も高齢化が進み、バスなどの公共交通の早急な整備が望まれている。今は、電気自動車で幅の狭いバスなどが開発されている。道路の狭さを口実に住民の困りごとを放置するのではなく、いろいろ調べて対策を取ってほしい。	市民生活の利便性向上や生活に不可欠な移動に対応する公共交通に関しては、必要とする地域等に公共交通を担う車両の通行が可能となる道路が整備されていることが前提となります。そのため、本計画に示す南部地域の道路ネットワークのうち、どの路線が公共交通に資する道路となるのか、交通、福祉等の観点で連携した検討を適宜行い、必要に応じ本計画の優先整備等の見直しも図ることで公共交通に資する道路整備を推進します。
5-6	道路の無電柱化は、防災に役立つか。能登地震でも、地下にあった水道管が地震でずたずたになったため、復旧するのに３か月以上かかった。 電線が地上にあれば、どこが切れているか一目瞭然で、復旧は早いですが、地下では切れているところを探すのが大変だと思う。	緊急輸送道路などにおいては、道路の無電柱化を行うことにより地震や台風などの災害時に倒れた電柱が道路をふさぐことなく、災害時の緊急車両の通行が確保できます。 南部地域で計画されている都市計画道路の事業化に際しては、道路整備とあわせた無電柱化を推進し、整備によって新たな緊急輸送道路の拡充も考えられます。 一方で、市道においては限られた道路空間において電線共同溝や地上機器の設置が必要となるため、全ての道路の無電柱化は困難ですが、防災の観点に加え景観やウォーカブルの視点などから、整備が望まれる路線における無電柱化の可能性について検討を行います。
5-7	国立市の他の審議会で、パブリックコメントを軽視するような会の運営がされたと聞いた。市民の意見を募集したのだから、慎重に扱ってほしいと願っている。	市民の皆様からのパブリックコメントにつきましては、ご意見にありますとおり対応していきます。
6-1	「平成２６年８月に策定された計画を具体化させ、市の目指すまちの姿を実現する計画へと改定を図ることを目的とします。」とあるが、平成の計画をなぜ具体化させなければならないのか。その理由・背景がわかりません。	具体化を図る計画は、平成２６年に策定された計画（現行計画）ではなく「国立市総合基本計画」や「国立市都市計画マスタープラン」としています。
6-2	平成２６年の計画実施の効果はどのような分析結果なのですか。平成２６年完了していないということなのか、どこまで進捗したのか明記してほしい。	平成２６年に策定した現行計画では、全体の将来像から南部地域の整備計画を定め、中長期的な計画と、１０年という計画期間中に実現を目指す優先整備の計画を示しました。

		優先整備の計画では、この計画期間において完了した事業と未完了となった事業があります。ご意見を踏まえ進捗状況のわかる資料を明記いたします。
6-3	市の目指すまちの姿とはどのような姿か明記してください。	市の目指すまちの姿は、2ページ目に示しました「南部地域の将来像」の実現に向け、具体的な方針として示した3ページに記載した事項になります。
7-1	南部地域整備計画改訂版（案）たたき台とありますが、たたき台にしては多いし細かいのでは決定稿に見えます。これを1人で読むのは辛いので「たたき台を読む会」などを市が開いてプレゼンしてもらってからワークショップしたりしてパブコメをしたかったです。案の段階でも良いのでしていただきたいです。	計画の策定にあたりパブリックコメント実施のほか、広く市民のご意見をいただいています。 ご提案も含め、様々な周知意見募集の手法を検討していきます。
7-2	このボリュームで目次かサマリーがないのは辛いのでつけてください。	今後わかりやすい資料の作成・掲載に努めます。
7-3	実際には分かりませんが、本文のところどころに半角スペースが入っているように見えますので校了前には確認してください。	再度確認し、修正します。
7-4	P2の左側本文、2行目「南部地域の将来像は」が一文の中に2回出て来て文法的におかしいかなと思いました。	再度確認し、修正します。
7-5	P4 ゾーン別土地利用事業展開で、富士見台1丁目の一部が街並みに調和した中層住宅ゾーンとなっていますが、ここは低層のままにしてほしいです。周りも府中市側も第1種低層地域です。どうしてもと言うなら住民の声を聞きに来てください。そもそもここがなぜ南部地域整備基本計画に含まれているのか謎なので教えてほしいです。	用途地域を変更する際には、ご意見を関係権利者等より募り、これをもとに地区計画としてまとめ、用途地域と合わせて都市計画に定めることにより地域の実情に応じたきめ細やかなまちづくりを目指すものと考えています。 国立市都市計画マスタープランでは、富士見台地域を街並みに調和した中層住宅ゾーンとしており、既存の緑豊かな住環境を保全するとともに、身近な緑の創出、オープンスペースの確保等を推進し、防災性の向上と周囲に調和した街並みの維持・整備を図っています。 「富士見台地区」は、地区西側の市街地整備、道路拡幅整備の推進、良好な街並みの誘導等の都市計画マスタープランに示した方針実現に向け日常生活に身近な基盤整備が必要であることから、引き続き本計画においてその整備を目指しています。
7-6	P13、公園・児童遊園の整備で、ユニバーサルデザインやインクルーシブ遊具等は「求められて」いて、「適切な実施を目指します」なのは、P11の「整備の推進を図ります」よりも消極的に感じられて残念です。	ユニバーサルデザインやインクルーシブ遊具等の設置は、市の最上位計画である国立市総合基本計画第5期基本構想第2次基本計画（修正版）（基本施策8）において、すでに設置や環境づくりの推進が示されています。

		その上で、この推進するとした総合基本計画に示された設置や環境づくりの具体的な整備等計画においては本計画ではなく、関係する他の個別計画となるため「個別計画等により適切な実施を目指します。」としました。 ご意見を踏まえ、適切な記述を検討します。
7-7	P14 踏切安全対策について、強く求めます。車椅子使用の方の中には踏切を渡ることを諦めている方もおいでで、移動できないことは社会参画を著しく侵害します。ぜひ行っていただきたいです。	令和4年度に基盤整備の検討や地域拠点にふさわしい土地利用の検討など行っているなかで、下谷保踏切、下谷保1号踏切の安全対策について検討しています。今後のまちづくりと合わせて検討していきます。
7-8	谷保駅南については、行き来がしやすく明るい駅前にしてほしいです。実は跨線橋からの眺めもよいので、南北の移動に使うのが楽しみになるようなスペースにしてほしいです。	国立市都市計画マスタープランでは、谷保駅及び矢川駅を中心とする地区を「地域拠点」に位置づけています。 また、本計画では地域や周辺の歴史・文化・芸術といった地域資源を活かし、市と地域が連携し市街地整備を進めていくとしています。 これらの事業化や整備等を図る際は、いただきました視点も踏まえ取り組んでいきます。
7-9	都市計画道路と都市高速鉄道について、住む人たちの意見や市の考えを持って決めてください。全国では道路計画見直しの動きも多くあり、計画取りやめの事例もあります。鉄道の工法についても同様に、人のために今どこにお金を使うのか、巨額な費用のかかる土木だからこそ慎重に考えてください。	都市計画道路は、人や物を運ぶ「交通機能」において、南部地域の人や物の円滑な移動に留まらず、市外も含め広域的な移動も可能とする生活や産業を支える道路です。 また、JR 南武線連続立体交差化計画においては、国立市内の JR 南武線と交差する道路には多くの踏切が設置されており、全ての人が安心し、安全に通行できるようにするため連続立体交差化計画の事業化を促進しています。 超高齢社会における社会保障費の更なる増大が見込まれる中、都市基盤整備への大幅な投資額の伸びは見込まれない状況です。必要な都市基盤の整備においては限られた財源の下、選択と集中による効率的な整備を行うことが重要と考えています。