

国立市南部地域整備基本計画 中間見直し(原案)

市民意見募集(平成31年1月5日～25日)・意見交換会(6回開催・平成31年1月21日～30日) 意見等まとめ

分類	意見等
市 街 地 整 備	<p>矢川上整備地区は市でやるのか組合でやるのか。IC周辺整備地区の用途地域は昭和59年からこの面整備によって基盤整備が整ってからということであるが、今の準工地域の中には面整備を行っておらず道路整備も整っていない中で準工の用途を先行しているところもある。道路は3・4・3、3・4・14、3・3・15が優先整備となっている。何があってもやるべき。計画にあるのにやらずに5年経った。やらないといつまでたってもできない。</p>
	<p>矢川駅南地域整備について、準備会の動きがあるのか。</p>
	<p>矢川駅南地区は区画整理を進める考えか。</p>
	<p>矢川駅南地区の勉強会は今後も継続するのか。</p>
	<p>矢川駅、谷保駅は道も無いし、駅広整備は市の方で考えるのか。地権者の意見はそれぞれで、いろいろ問題あるにせよ市が進める考えはあるか。</p>
	<p>谷保駅南整備地区に住んでいるが、どうしたいのかわからない。市のほうからもっと投げかけないと協力のしようがない。今日のような説明会でも、具体的なことがない。今相続が発生したら売らざるを得ない。</p>
	<p>谷保駅の整備も検討しているのか。</p>
	<p>谷保駅は線路が動かないのが、きついところである。</p>
都 市 計 画 道 路	<p>谷保駅の名前を谷保天満宮駅にするといった動きがあるのか。</p>
	<p>谷保駅は高速バスが来ている。ああいうのを誘致してバスタ谷保、バス停でもいいが地方にいける、そういうのがあればと思う。連立より快速が止まるようになってほしい。高速バスが誘致できれば快速も実現できるのではないか。活気が出る。</p>
	<p>3・3・15号線が整備できれば歩道も整備するのか。</p>
	<p>3・4・3号線の整備は必要である。坂下にとっては重要。線での整備とするのか、IC周辺整備の面整備とするのか。</p>
<p>3・4・3号線の整備も矢川上と同様に都施行にできないのか。</p>	
<p>3・4・3号線について、農地法改正され都市農地の保全において、意欲的な農家の農地を潰してまで道路を造るのか。</p>	

分類	意見等
都市計画道路	<p>3・4・3号線は農地や田んぼを突っ切って青果市場へ抜ける道。これでは農地や用水がなくなってしまうので心配である。南部地域で用水は歴史もあり非常に重要である。用水組合も高齢化で大変と聞いている。これから市民協働で残さなければいけない。南部地域の水、里山、農地は農家のものだけでなく市全体の環境として保全することが大事。現地の道路は確かに不便であるが待避所を作るなどして用水を守りながら道路を作ることを考えてほしい。</p>
	<p>3・4・3号線は東側区間もなくなる見込みがあるのか。</p>
	<p>3・4・3号線は西側を見直し検討区間として廃止の検討をしているということだが、もし西側が計画廃止となったならば、泉大通りまではこの路線はいかなくなり、東側を整備する意義はないと思う。</p>
	<p>南部地域整備基本計画策定の際、様々な部会に分かれ検討した。当時3・4・14号線に東京都の下水管が入る時やるべきだったのに、なんでやらなかったなど意見があった。3・4・3号線については絵に描いた餅で、都市計画で決まっているけど、時代に合わないから止めようという意見が大勢を占めていた。間違いなく市として、都市計画道路やるんだという決意はあるのか疑問を感じる。3・4・14号線は切実であるが、3・4・3号線ははっきりしない。</p>
	<p>3・4・3号線について、みなさんの意見をお聞きしたい。</p>
	<p>3・4・3号線の計画幅員は。</p>
	<p>3・4・3号線について、野猿街道と同じ幅員だと耕作できない形になるので、市でやるなら、地域に合った形で谷保天満宮に参拝できるような形にできるかもしれない。国立市は農地の代替地が無く、耕地率は7.3パーセント位で更に下がっている。避難場所も無い。子どもたちの学習場所として受け入れもしている。そのような場所も無くなってしまう。そこも考慮してほしい。</p>
	<p>南武線立体交差事業においては、高架化を採用した場合、市内の踏切を全て解消することが難しいとの話があるようです。確かに甲州街道との立体交差点からの距離が短いため、谷保駅西の天神前踏切の解消は現行の技術では難しいかもしれません。しかし、立体交差の完成までに要する期間の間には、リニアモーターによる登坂力補完技術など、新たな技術開発の可能性も残されると思います。谷保駅を立体交差にできるのであれば、野猿街道から延長される都市計画道路3.4.3号の現行計画を、谷保天満宮の東側を通り、谷保駅で南武線と交差して大学通りに接続する道路に変更できる可能性が出てくると思います。現行計画の3.4.14号への接続では、結局さくら通りか学園通りで左右に曲がることになり、3.4.3号は市民や来訪者にとって使いやすい道路にはならないように思います。大学通りに直結すればバス路線が設定される可能性も高まると考えます。費用面での困難が伴うことはあると思いますが、全線地下化も含め、ぜひとも谷保駅周辺を含めた市域全体で南武線の立体交差化を実現していただきたいと思います。どうしても勾配の問題が解決できない場合には、谷保駅を地下化あるいは掘割による立体交差化とし、矢川通りを高架化による立体交差化とし、3.4.14号を当面は踏切として将来のアンダーパス、オーバーパスの可能性を残すという選択肢もあると思います。南部地域整備に関しては、様々な困難があるとは思いますが、粘り強く、多くの市民の知恵を結集し、将来世代に誇れる街づくりとなることを希望します。</p>
	<p>3・4・3号線は自己所有地の梨園がかかり、農業経営者として生活基盤であり、事業に不安を感じている。また、宅地もかかるのであればなおさらである。</p>
	<p>さくら通り整備における車線数の調整は図っているか。道路設計の整合はあるか。</p>
	<p>3・4・5号線は具体化しているか。</p>
	<p>3・4・5号線は立川へつながるのか。立川市で実施してくれるのか。</p>
<p>東京都が流域下水道を敷設するため地上権設定した土地はどうなるか。3・4・14号線は甲州街道から南側を優先的に整備すると以前聞いていた。</p>	

分類	意見等
都市計画道路	石神道は小中学生が通行し神輿担ぐのも大変。変に広くなったり狭くなったりしている。車がルールを守ればいいが、知らない人が入ってくると、甲州街道の信号まで出てしまう。ナビで抜け道マップと案内するのがいけない。朝と夕方はどうしようもない。居住者専用規制ができないのか。
	石神道は市役所方面に抜ける唯一の道路である。
	3・4・14号線の実施はいつなのか、現道の朝晩は凄惨な状態である。交通規制など現状をどうにかしてほしい。
	3・4・14号線の計画幅員16メートルを行うのは現状から無理であるから、現状の幅を少し広げて、片側歩道を付けるなど何十年前に話があった。切り崩した方法もあるのか。
	幅員が広いと皆さんバックできないから、どかなくてはならない。何十軒もある中で前に進めないと思う。
	都市計画道路はどのように折衝していくのか。
	代替地はあるのか。
	計画道路内で家を建て替える場合、許可は下りるか。
	3・4・14号線が優先整備路線になったのはいつか。
	優先計画の変更はあるか。
	3・4・14号線の南に既に大きな道路ができているが、なぜあのような状態になっているのか。
	南部地域整備基本計画策定の際、様々な部会に分かれ検討した。当時3・4・14号線に東京都の下水管が入る時やるべきだったのに、なんでやらなかったなど意見があった。3・4・3号線については絵に描いた餅で、都市計画で決まっているけど、時代に合わないから止めようという意見が大勢を占めていた。間違いなく市として、都市計画道路やるんだという決意はあるのか疑問を感じる。3・4・14号線は切実であるが、3・4・3号線ははっきりしない。
3・4・14号線は優先していただきたいと思います。	
南武線立体交差事業においては、高架化を採用した場合、市内の踏切を全て解消することが難しいとの話があるようです。確かに甲州街道との立体交差点からの距離が短いため、谷保駅西の天神前踏切の解消は現行の技術では難しいかもしれませんが、しかし、立体交差の完成までに要する期間の間には、リニアモーターによる登坂力補完技術など、新たな技術開発の可能性も残されると思います。谷保駅を立体交差にできるのであれば、野猿街道から延長される都市計画道路3.4.3号の現行計画を、谷保天満宮の東側を通り、谷保駅で南武線と交差して大学通りに接続する道路に変更できる可能性が出てくると思います。現行計画の3.4.14号への接続では、結局さくら通りか学園通りで左右に曲がることになり、3.4.3号は市民や来訪者にとって使いやすい道路にはならないように思います。大学通りに直結すればバス路線が設定される可能性も高まると考えます。費用面での困難が伴うことはあると思いますが、全線地下化も含め、ぜひとも谷保駅周辺を含めた市域全体で南武線の立体交差化を実現していただきたいと思います。どうしても勾配の問題が解決できない場合には、谷保駅を地下化あるいは掘割による立体交差化とし、矢川通りを高架化による立体交差化とし、3.4.14号を当面は踏切として将来のアンダーパス、オーバーパスの可能性を残すという選択肢もあると思います。南部地域整備に関しては、様々な困難があるとは思いますが、粘り強く、多くの市民の知恵を結集し、将来世代に誇れる街づくりとなることを希望します。	

分類	意見等
道 路 整 備	狭あい道路整備助成について、間口が狭い広いにかかわらず一律助成なのか、ある程度の規模であれば後退部分を市が買い上げできないか。
	後退用地を寄付しない場合、建築確認申請の許可をしなければいいのでは。
	後退することで、その土地の付加価値が上がりメリットはある。
	測量については市がやるべきだと思う。10mのスパンであったとすれば地主はどれだけの金額を負担するのか。移転については様々なので言えないと思うが、その辺がわからない。
	測量費用は助成金があるということだが、移転工事では登記とか確認申請とかの費用は役所で持ってくれるのか。建てる時の測量で2mのラインで分筆登記をしておいてもらえば、市も助成を出さなくて済む。そんなに何件もないのだから市も数を把握して家の登記をする際にいっしょにやってもらえるよう広報し、建替えなどの家にも声をかけてほしい。
	6小の東側の水路と並行する道が昨年12月に市道認定を受けたが、15年前に私が市の方をお願いをしていた。実現したことに感謝している。現地の形は全く変わっていないのになぜ15年もかかったのか。
	狭あい道路の拡幅整備について、地域の方の生産緑地部分と共に行おうとした。しかしその生産緑地が相続税の納税猶予を受けており、拡幅整備に協力しようとする、その部分の相続税に加えて猶予の利子税までも払わなければいけないということが分かった。測量費用の助成と同様にその辺もどうにかならないのか。
	狭あい道路拡幅のため、水路部分を道路側に出したが隣地の拡幅が出来なかった。市にやる気があるならなぜ隣地に働きかけないのか。全てが計画ばかりで何も進まない。みなさん不満を持っている。
	水路敷地が南の方に入っているの、付替え交換すれば簡単にできてしまうはず。市から話が無ければそのままやってしまうだろう。
	この辺は水路敷きが多くある。区画整理でなく水路整備計画を作れば、南部地域の農家は関心が高いから、例えば廃止しても多量の降雨でも大丈夫かどうか、廃止した水路を埋めて道路にすればいい。
	住宅地域内に水路敷地が多く残っている。見直しを掛けてもらいたい。
	地権者の負担(測量)はspeed-upすることができない要因では？
	狭隘道路については公平性に欠けていることが残念です。
大学通りから谷保駅の地下を抜けて甲州街道へ抜けるという話があったと思うが今はないのか。	
道路整備をぜひ行っていただきたい。循環バスなどできないか。立川駅行き、日野の万願寺など。	
原案p.17の安心安全歩行関係だが、石田街道の歩幅を広くしてもらいたい。	

分類	意見等
道路整備	石田街道は自転車道と歩道が分かれていない。国立市全体として状況を把握して、整備の優先順位をつけてほしい。
	甲州街道はいつごろになるのか。
	石田街道は市で施行するのか。
	さくら通りの整備が進んでいて、石田街道が後になっているのはなぜか。
	道路計画線上に建物などを作れないようにすることはできないのか。
	多摩川の堤防通りはどうなっているか。
	第三中学校の西側の道路は今後どうなるのか。
	南から甲州街道へ抜ける道、日野バイパスから甲州街道へ抜ける南北道を中心的に考えた方がいい。千丑道など一番先にやってもらえればいい。今なら協力する。相続があれば田圃を売ることもあるから、早くしてほしい。
	都市計画道路はゼロから始まるのか。
	道路を作るとき補助金はでるのか。
	道路は直線ではなく、子供たちが通学するような緑道みたいな、自転車で回れるような水路を取り込んで、水と緑が一体となった道路を現状に合わせるのがこれからは現実的だと思う。
道路整備に関する事は10年計画と言われて先の長い話でした。せめて石田街道の狭い道路を自転車等では動きにくい為、バス(?)の運行で住民を満足させてもらう事はできませんか。	
道路整備に伴い国立市が住みよい町づくりに取組んでいることがわかったが、大変時間がかかることもよくわかった。またの機会があったら、出席してみたいと思っている。	
南武線連立	南武線の高架化についてはまだ具体的に決まっていないということだが、府中のあたりは線路が低い。どこから高架になるかわからないが、低いまま市役所の先の下り坂のところまで地下とかで行き、そこから上がるということではできないのか。
	地下でなく低いまま掘割りで行って市役所先の下り坂で上がっていくという考えはないのか。
	高架化の高さはMAXの30mではなくて10mとか15mぐらいの高さで高架化の事業をやっている地域もあり九州の大牟田に見に行った。バスがぎりぎり通れるくらいの高さでできないのか。西府から30mあげようと思うと厳しいものになるのはわかる。それが半分であればもう少しならかになる。全体的なまちづくりを考えた方がいい。地下化、掘割りは相当ハードルが高いと思う。高架化のほうが受け入れやすい。高架化をしたいという面を強く出していけば東京都も話を聞いてくれるのではないか。

分類	意見等
南武線連立	南武線高架化では谷保の踏切は解消されないか。
	地下化の可能性と困難であればその理由は。
	主要踏切三カ所のうち一カ所しか高架化できない。3・3・15号線ができる立体化できる踏切は矢川踏切か。
	市の方針は、市役所前踏切も視野に入れているのか。
	市内南武線に踏切が多くあるが、高架化されても多くが残るのか。
	中央線の場合もともと踏切が無く上がり口で問題はなかったが、南武線は生活道路として使っている踏切が無くなると辛いものがある。立体化自体が南北を分断してしまう。
	市として、立体化をどうしたいのか。
	平成31年度予算の中で、市長には谷保駅の方も上か下かどのような方法で立体化するのか調査する中で、今後20年30後を考えた検討をするように、会派からも言っているところである。机上の空論はまさに無駄である。地下は何百億かかるか、上に登るなら勾配面でどこまで可能か、谷保駅を西側に移動するとか、いろいろな形で検討することを投げているところである。
	高架は一度上げたものを立川駅で地上まで下すことで、羽衣付近は踏切が残るのでは。
	南武線立体交差事業費は、平成16年の試算は矢川から立川まで総工費660億円といわれている。うち10パーセントはJRが負担し、残り90パーセントのうち55パーセントは国の補助金、更にその残りの70パーセントが東京都負担、その残り80億円の半分40億円づつが国立市と立川市で折半する。国立市は北側に側道がほとんどできているが、立川市は北側側道が無く用地買収する必要がある。ルールは延長割なので1.5キロづつだと五分五分。事業費割だと負担が違いすぎるので立川市との負担割合を協議するところ。市役所南の3・4・14号線踏切をどう超えるのか、難しい協議である。総工費660億円は平成16年の試算であり、実際いくら掛かるか分からない。谷保駅の周辺を地下にしたとき、市役所踏切も潜って府中市境まで潜ったら実際いくら掛かるのか、まずは試算してほしい。市民も実際いくら掛かるから止めよう、この程度ならやろうよとなるし、そこを突き詰めていきたい。踏切対策基本方針は市役所南あたりから立川までが基本になっている。これからの協議において、最も利便性、経済性の高い方法について市が判断するもの。市が高架化をやっていたことは、大きな前進である。
	東京都は昨年度最後通告で3・3・15号線だけ南武線を超えていくといった話があった。それでは国立市のまちづくりが全く進まない。我々も働きかけ永見市長が決断した。
	市役所前踏切をあきらめて、谷保を地下化、矢川を高架化、3・4・3号線を谷保駅前の方に通し駅前広場をつくるなら、大学通りに通すことも考えられる。
谷保駅の東側の踏切2カ所は残るのか。	
天神前踏切は道路を地下に通せないのか。	

分類	意見等
南武線 連立	南武線立体化の範囲はなぜ矢川駅までか。
	高架化ができなければ、3・3・15号線の実施は不可能か。
	連続立体事業について、矢川駅までが明記されている。国立市は連立に力を入れ始めたと聞くと、矢川の方だけで国立市は一部である。今の形でやったら高架化は永遠にできない。そこで納得したら踏切も永久に無くならない。勾配がいくらできるのか、できないのか、坂下地区は永遠にできない。消防車、救急車が入ってこれない。技術的に説得力のある内容を示せるか。コンサルに委託したらいい。
	貨物が通るから坂下地区は高架化あきらめてください、では説得力がない。例えばルートを変えとか、車で運ぶとか、補助金を出すと、技術的理由でできないでは検討不足だと思う。救急車も入って来れないところと貨物が通れないとは、どちらが大事なのか。
	今は、どこまで上がってどこまで下がるかは、決まっていない。東京都は3・3・15号線が通ればいいと思っていた。市の立場では、今は東京都の計画を示すしかない。市は石神道までは何とかしたいと思っている。私は谷保駅手前あたりまで何とかかなと思っている。谷保駅を西にずらして勾配を緩くして、30メートルの高架化でなく10メートル15メートルにして、緩やかな高架化にすればいいのではないかと思う。他県の視察ではそのようにやっているところもある。まだ検討段階である。緊急車両が入らないことは切実な問題である。矢川駅の都市計画はこれから動き出す。矢川駅南地区は区画整理で進む。その時に谷保駅の地域、坂下地域の方がなんでおいてけぼりなのか、先ほどの3・4・3号線で市はどうなんだ、ではなくみなさんどうなのか。市はやってくれと言えばやる。ただ地域の人たちがやりたいと思わないものは、市もできない。消防団経験から、甲州街道から南は消防車が入れず、全部ホースでやる。地権者の思いがあるので、なかなか言い出せない。
生活道路として使っていた踏切は徒歩のみでも構わないので、通行可能な場所の数を維持して欲しいと思います。	
南武線立体交差事業においては、高架化を採用した場合、市内の踏切を全て解消することが難しいとの話があるようです。確かに甲州街道との立体交差点からの距離が短いため、谷保駅西の天神前踏切の解消は現行の技術では難しいかもしれませんが、しかし、立体交差の完成までに要する期間の間には、リニアモーターによる登坂力補完技術など、新たな技術開発の可能性も残されると思います。谷保駅を立体交差にできるのであれば、野猿街道から延長される都市計画道路3.4.3号の現行計画を、谷保天満宮の東側を通り、谷保駅で南武線と交差して大学通りに接続する道路に変更できる可能性が出てくると思います。現行計画の3.4.14号への接続では、結局さくら通りか学園通りで左右に曲がることになり、3.4.3号は市民や来訪者にとって使いやすい道路にはならないように思います。大学通りに直結すればバス路線が設定される可能性も高まると考えます。費用面での困難が伴うことはあると思いますが、全線地下化も含め、ぜひとも谷保駅周辺を含めた市域全体で南武線の立体交差化を実現していただきたいと思います。どうしても勾配の問題が解決できない場合には、谷保駅を地下化あるいは掘割による立体交差化とし、矢川通りを高架化による立体交差化とし、3.4.14号を当面は踏切として将来のアンダーパス、オーバーパスの可能性を残すという選択肢もあると思います。南部地域整備に関しては、様々な困難があるとは思いますが、粘り強く、多くの市民の知恵を結集し、将来世代に誇れる街づくりとなることを希望します。	
交 通	南部地域のバスの本数が少ない。
	バスの充実は図れないか。せめて矢川駅から停車場までピストン輸送してほしい。くにっこがなくなり不便である。
	本数が少ないと不便で乗らなくなり、乗客が少なくなるとバスがなくなってしまう。現状では立川バスとコミュニティバスが同時刻に来ることもあり、それなら運賃の安い立川バスの方を使う。
	バス停などの公共機関のことが未検討では？

分類	意見等
町 名 地 番	町名地番変更について、未実施地区の今後の予定は。
	谷保1丁目の町名地番変更はいつ行われるのか。具体的なことを示してもらえないとわからない。
	町名が変わると登記も変わると思うが、その辺の手続きはだれがどのようにするのか。
農 地	用水・農地・里山は今こそ保全に全力をあげて国立の魅力を残していただけると嬉しいです。
南 部 地 域 整 備 基 本 計 画	整備計画において他市との整合は図られているか。
	計画というものはスケジュールがあるべきだが、これでは全くわからない。5年先なのか、10年、20年先なのか。
	富士見台1丁目はいつまで南部地域に入れておくのか。富士見台の計画に入れるべき。今日も富士見台の住民は一人もいないが、富士見台1丁目にも周知しているのか。
	計画の中間見直し3つのキーワード、市街地の整備、道路の整備、南武線の立体化について、当面この考えで行くのか。
	中間見直しは何を主眼としているのか。
	主な未整備地区4箇所他に、これから新規に整備する地区はあるのか。
	都市マスの改訂があり富士見台1丁目は富士見台のまちづくりに入っている。しかし、この計画では南部に入っている。私が住んでいる富士見台一丁目は南部地域なのか。
	整備計画案の中で最短でできる路線は。
	原案p.13に住居が低中層住宅地になると記述しているが、何階建てになるのか。
	国立市は土地も金も無い。道路なんか絵に描いた餅でみんな終わってしまうのではないか。
南部地域整備の予算やスケジュールはどうか。	
日野バイパスができて、これからの都市計画道路は本当に必要か。高齢化になり車も減ってくる。最低限の消防車救急車は必要だとして、水田や果樹園は元に戻せない。道路はまっすぐでなく、現状に合わせて曲げてほしい。用地買収で変な形で取られて、耕作できない形で残されても困る。現地現状に合わせた買収、道路を考慮してほしい。	



分類	意見等
南部地域整備基本計画	南武線の稲城市は見違えるように整備された。青梅線の河辺駅は市が力を入れ整備した。これに比べ国立市の南部地域は市長が力を入れて整備していくんだと、姿勢を示さないと、取り残されてしまう。谷保天満宮について、群馬県足利の方、神奈川の寒川神社とか、市が由緒ある神社は市がかなり力を入れ整備している。3・4・3号線から谷保天神に向かう道路を、日野バイパスから繋がる道路を考えてもらいたい。保存林だから神社庁に許可とらないと樹木伐採できないため道路もできない。地元に住んでいると谷保天はいつまでも野暮天だ。
	中間見直しの取りまとめは発表されるか。
	南部地域から早く外して欲しい。
	富士見台1丁目を南部地域整備計画から外してください。課題はほとんど解消されつつあります。富士見台の計画の中に入れてください。
	現在の問題点と中間的な問題点の改善とを実施するようにしてほしいです。
	防災・子育て・環境の豊かさを未来に残す、10年後、20年後の人口減の中で魅力あるまちづくりのための道路行政でありますように。
	限られた予算の中で整備を進めるには困難が伴う。数十年前の計画を踏襲するのではなく、時代に適合し、現状を把握した計画が求められる。 道路計画に際し、地域住民の生活環境に配慮することが重要であり、国立市を通過するだけの幅員の大きなものは今後必要ないと思われる。長い年月をかけて育まれてきた文化、水路や農地などの景観や営みを長次世代に引き継いでいく必要がある。地域に農地のある国立市の学校は社会学習の一環として農業体験ができ、農業者は子供たちの教育に貢献している。失われたら取り戻せない国立市の自然環境の保全には都市計画のみでなく、水と緑の担当や教育関係、地権者との十分な協議が求められる。 国立市税は約300億円弱。これ以上増税可能でしょうか？ 少子・高齢化の状況で、身の丈に合った計画を立てるべきです。予算と計画(タイムテーブル)と内容が同じレール上に乗らないと「絵に描いた餅」となります。まず経済の活性化を考えるべき。次に税収増。5年度、10年後いくら？ 立てるべき。公共施設の統廃合→1つ増やすなら2つ減らす→基本理念 国立駅、谷保駅、立川駅、西国立駅、連携を考えてその一部から計画的に手をつけるべき。
その他	浸水対策という項目があるが、多摩川が決壊した場合の対策など書いていないが書いてもいいのではないかと。用水も氾濫がありマイナスのイメージの方が強い。
	下水道の計画について聞きたい。府中用水は大雨が降ると樋門を閉めるというが、矢川は氾濫するようだが対策はあるか。
	無番地住人について市としての対応は。そういった場所を整備対象とすればいいのではないかと。
	下水の計画ではルートが住宅地を通るようだが、事前に計画の公表があったか。
	企業誘致は進んでいるか。

分類	意見等
その他	近所で異臭がすることがある。公園に向かう辺りで、トラックが多く停まっているところがあり、そこから異臭がするようだ。プラスチックを燃やすような臭い。市民からの声を待つのでなく、市が定期的に調査をするべきだと思う。
	南区に公共施設が必要。病院や交番があればいいと思う。交番や防犯カメラが必要。
	通学見守りのカメラを防犯のためにも増やしていくことはできないのか。
	事前の情報を別途に。
	タイムスケジュール資料も添付してほしかった。
	計画の主旨はよくわかりました。
	いろいろな情報が得られてよかったです。
	意見として石神集会所で実施してくれれば動員をかけられるよ。
	国立市の整備計画についてよく理解することができました。
	これからも説明会を開催してください。
	今後の計画が理解できた。
	いつもご苦勞様です。予算のない中よくやって下さっていると思います。
	いつ頃何ができる予定かわかるとよかったです。
具体性ある説明会だと興味あると思います。	
集中豪雨時の矢川氾濫対策を是非検討していただきたい。	
府中用水のゲート開閉のルールも明示していただくと助かります。	