

南武線沿線まちづくり方針（素案）意見交換会 要旨

期間 令和3年10月18日から10月20日まで

日付	全文	回答
R3.10.18	意見交換会の開催について、ホームページで10月14日に周知された。本日は18日であり開催まで4日間しかないため無理がある。また、市役所のロビーで行っているパネル展示も今日初めて知った。計画が知らされないまま進められているように感じる。	10月5日号の市報に掲載、さらにホームページにも5日に掲載した。納める場所が変わったため、ホームページ上の更新日時は14日になっている。しかし、それについても周知が遅いというご意見であると思うので、全体的な周知の仕方を今後改善していきたい。また、パネル展示会について、本来はまちかど報告会を予定していたが国立市サイドの問題で開催が難しくなった。まちかど報告会はこの方針を知らなかった人などに知らせる場、意見交換会は意思をもって来た方の意見を聞く場、と違う側面を持っていると認識している。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・美辞麗句が並んでいるプレゼンテーションであるが、実際はその裏腹のことを平気でやっている。市民を騙す資料を作っているのではないか。問題点を隠して進めているようにみえてしまう。</li> <li>・この方針は、東京都の都合での整備で立ち退きをしなければならない住民が沢山いることや、文教都市を謳っているにも関わらず大学を分断してしまう、3・3・15号線の問題を無視している。</li> <li>・矢川が分断される。方針でも大事にしていく位置づけの緑や水を壊すことになる。</li> <li>・地元の方々は考え直してほしいと訴え続けている。</li> </ul>	<p>騙す気はない。今回の「南武線沿線まちづくり方針（素案）」はおおよその方向性を方針としてまとめている。各々の部署が上位計画の方針に従って各事業を進めており、スケジュール等の具体性を持ったものは方針の段階ではないことが起こりがちである。</p> <p>具体的な細かい計画については、皆様のより具体的な意見を聞いた上でないと定められない。財産を守る計画としたいと考えている。</p>
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士見台地域重点まちづくり構想の内容に沿った内容になっている印象。</li> <li>・南武線高架や道路についてのスケジュールやロードマップを知りたい。</li> <li>・国立市の景観も含めて、大学通り、さくら通り、駅前について無電柱化をしてほしい。その具体的な計画はあるのか。</li> </ul>	<p>まだ鉄道立体化がどの方式で実施するかは決定されていない。経済比較などを踏まえ決定することになる。そのあたりが固まり次第、事業主体の東京都から素案説明会が開催されるので、そのときにスケジュール等も明示される。</p> <p>優先整備路線は令和7年度中に事業化を目指すために計画されている。また、市の方針として、都市計画道路の整備をする際は無電柱化をする。緊急輸送道路、防災上必要なネットワークについては無電柱化が必要だと考えている。</p>
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の方針と何が違うのか。</li> <li>・決定した計画でなくてよいので、どのような計画をしているのか開示してほしい。どの段階で情報を開示してもらえるのか。</li> <li>・どこまでの区間を高架化するのか。高架によって不便になる人もいる。</li> <li>・鉄道立体化にかかる費用について、多くの税金を使う事業であるからこそ、住民への情報開示をお願いしたい。</li> <li>・情報開示して初めて同じ土俵で意見交換ができる。</li> </ul>	決定していないものを開示できるのかは難しい問題である。内容によっては計画段階での開示はできないと思っている。本方針については皆様からの意見がない限りはそのまま方針として固まってくる。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の意見交換会やパブリックコメントで次の段階に進むのか。</li> <li>・市民に知らせる方法は外にあると思う。</li> </ul>	素案説明が各事業行われる。市全体で持っている方針について、変えることはない。（素案）が取れ“方針”になったときに、ここに書かれていることがいきなり事業化されることはない。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・優先整備路線について、令和7年度に事業化をするのか。</li> </ul>	令和7年度末までに事業認可を目指している。事業化というのは、都市計画決定された事業の国の認可を取ることである。
R3.10.18	いくつかの都市計画道路の検討はしているのか。	すでに検討に入っている。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・そこに住んでいる住民としては、スケジュールのロードマップ示してほしい。今の段階で他に開示できる情報はあるのか、ないのか。</li> </ul>	現段階で詳細部分が示せるものはない。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・素案が示されるのはいつか。</li> </ul>	色々な関係機関協議を経て方針を決定する。
R3.10.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京女子体育大学の新しい体育館棟について、道路線形から外れていた。それは市とのやりとりが何かあったのか。今計画している道路の線形はどこまで開示してもらえるのか。</li> </ul>	今の時点で開示できるものは昭和36年のときのもの。新しい体育館棟について、昭和36年に都市計画道路の線形が示されている。その線形に建築物がかかると、建築条件がかかってくるため、その中で建築された。道路線形などに関するやり取りはない。
R3.10.18	3・3・15号線を建設するための調査資料を東京都が持っているとのことだが、それは市としてどこまで関与するのか。市がつくるのか、東京都がつくるのか。	区画整理事業を実施するのであれば、市が道路を含め区画整理のなかで整備していく
R3.10.18	区画整理の廃止できるかできないかはどのように決まるのか。	一つは地元地権者の方が意思。もう一つの指標は、市街地整備の評価が判断基準。区画整理を実施しなかった場合でも当初想定していたものと同様のまちなみが出来ているかが判断基準となる。
R3.10.18	東京都にやってもらうため、区画整理を廃止して、地区計画に置き換えようとしているのではないか。12ページ上の図について、この3者が対等な立場で同じ情報を共有して話し合う、同じ土俵を確保してほしい。	図についても、地域住民の前に“国立市”がある気持ちである。国立市の住民に寄り添った行政でありたい。

R3.10.19	みどりの方針に矢川の保全と書いているが、矢川の上を都市計画道路が通っている。この方針は矛盾することにならないか。別の計画には矢川の保全にはみどりの確保が大切であると記載されていた。矢川の自然が失われるのではないかと心配している。	都市計画道路の整備に合わせて環境影響評価を行う。現状の環境や保全すべき内容を調査した上で、道路整備とみどりの保全の両立をできるよう対策を検討することになる。
R3.10.19	順序が逆でないのか。市として矢川を守るなら都市計画道路は通せないのではないかと。ぜひそうして欲しいと強く願う。	
R3.10.19	P.1に踏切事故について記載があるが、対象区域での事故は過去5～10年でどの程度起きているか。	踏切の事故状況は、事故原因が詳しく公表されていないが、昨年度は踏切で1件の死亡事故、駅において1件の事故があった。
R3.10.19	六小の学区は非常に広いが、都市計画道路で大きく学区を分けている計画になっている。今後、本方針が素案から案になる流れの中で、六小のPTAや教職員などの思いをどのように聞き取りされていくのか。	現状ではPTAや教職員の方に個別にご意見を聞く予定はしていなかったが、今後検討させていただきたい。
R3.10.19	都市計画道路の整備にあたり環境影響評価を行うとのことであるが、矢川の保全について市の考えを聞きたい。	道路を整備する上での環境影響評価は、道路整備の施行者が責任をもって実施するものである。それ以外に環境政策課が環境調査は実施している。既往調査結果を見て、東京都とは別の視点で矢川のこういったところを守っていないといけないのかについて、市としての方針を示していけると思う。
R3.10.19	南武線の高架化事業と、都市計画道路事業をセットにしなければならないのか。 狭い道を改善してほしい思いがあるが、都市計画道路3・3・15の整備には問題があることが明らかである。広幅員の都市計画道路が本当に必要なのか、東京都の意見ではなく、市としての見解を聞きたい。	結果的に申し上げると別にならない。鉄道と道路は道路法の中で原則立体交差ということが示されている。連続立体交差事業を進める上で国の要綱があり、都市計画道路が区間内で350m以上離れて何本か通ってないといけないという条件がある。その上で、連続立体交差事業には莫大な建設費用が必要になるため、合わせてまちづくりへの寄与が重要になる。このため鉄道と道路は切り離せない。 狭隘道路整備事業を実施しているが、幅員4mに広げても歩道整備までには至らない。超少子高齢化や防災への取組として、歩道がある道路に対してどれだけ最短でアクセスできるかが重要になるため、幹線道路の整備は必要と考えている。
R3.10.19	過去に火事が発生した際、消防車が甲州街道からも南武線側からも進入できないことを経験した。このため、南武線の高架化による踏切除去によって安全なまちづくりを目指してほしい。私は第七小学校の踏切から鉄道のスロープを上げて、谷保駅まで高架にしてはどうか提案した。谷保駅は現地を見ると南口は自転車置き場があり、府中方面に歩くと空地ばかりのため整備しやすい。谷保駅が高架化されれば南北がつながり利便性が非常に向上する。連続立体交差事業の主体は東京都であるが、安全で住みやすい街にするため、国立市としても確固たる意見、要望を持ってほしい。また、南武線の立体化の実績がある設計コンサルに是非検討検討と現地測量を依頼してほしい。	連続立体交差事業の区間は東京都により立川駅と矢川駅間と示されているが、区間延伸は市からも要望している。南武線は貨物が通るため、勾配を通常より緩くする必要があるので課題が多い。測量を踏まえた調査はできていないが、地盤調査の結果、物理的に厳しい状況であることは把握している。いただいた意見についてどこまでできるかわからないが、ご意見として承りたい。
R3.10.19	p.12に今後の進め方が示されているが、何らかの形になるのはいつなのか。	連続立体交差事業のスケジュールについて、JR中央線を例に挙げると、計画決定から20年程度かかると思われる。少なくとも10年単位の年月がかかる。(市) 方針で示している内容は、ものによって進めるタイミングが違うため、一概にいつ初めていつ終わるといえることはない。なお、連続立体交差事業は10年単位になるため、今後情勢が変われば方針の見直しも必要と考えている。
R3.10.19	p.8の「くらし」の方針に、団地等における良好な住環境の確保とある。一番の願いは後付けエレベーターである。3つの団地には約2000世帯ほど住んでいるが、高齢者が大変多く、エレベーターが無くて困っている。エレベーターが無くて一階に降りられない高齢者もいる。超少子高齢化社会に向け、市からURに働きかけや助成など、エレベーターの設置について検討をお願いしたい。	市として健康医療福祉のまちづくりを掲げている。国の調べでは外出の機会が減ると健康寿命が延びない調査結果もある。本方針について8月にURに意見徴収を行っており、引き続き意見を聞かせてほしいとしているので、今回いただいたご意見は次の機会にURに伝えたい。
R3.10.19	南武線の高架化に絡んで、道路整備や駅周辺の開発など総合的に莫大な市費が必要になる。そのような中で、福祉関係などでも喫緊の課題も多々あるため、丁寧に住民意見を吸い上げていただきたい。	財政面では、都市計画事業に関する基金の条例が数年前にできており、その中で積み立てしている。基盤整備に関して、例えば矢川駅南の開発も再開発なのか、区画整理なのかなど手法によって費用も変わるため、優先的に何をすべきかは中長期的な財政判断が必要になると考えている。
R3.10.19	連続立体交差事業に費用がかかることは認識しているが、大規模にやるのか、こじんまりまとまった方がいいのか、人によって考え方違う。このため、南武線沿線地域のことを考える市長の決断一つだと思う。そのためにも調査を行い、必要な判断材料を示す必要がある。私としてはこの連続立体交差事業を単年度の予算ではなく、50年分の予算で考えてほしい。	

R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提示された方針は、立体化せずとも別の方法で実現できそうだ。</li> <li>・住民としては鉄道立体化しなくても、困らず現状で満足して生活できている。</li> <li>・鉄道の立体化にかかる費用は国立市の負担が重いと聞いている。鉄道立体化に期待していないので、そこまでする必要はないと思う。</li> <li>・にぎわいや開発については、現状でスーパーは適当にあるし、その他の買い物は立川まで行けば事足りるので不要である。</li> <li>・鉄道立体化することにより、歩きやすくなるというが、立体化は3・3・15号線の開通も絡んでくるので大きな信号ができることになり、そのうえ交通量も増え排気ガスも増えるので、かえって歩きにくくなるのではないか。</li> <li>・地下に下水管があることや、高架化するにしてもガソリン車が通れる高架にする費用、地形に起伏が多い等問題点が多い。まちづくりの話に行く前に、高架化の課題を明確にして市民に伝えて欲しい。</li> </ul>	<p>立体化を必要としていないことや、本件の事業概要が見えないなど、地権者の方々の話は承知した。しかし、方針の2ページに記載のある、ソーシャルインクルージョンという、全ての人が互いを認め合うという考えに基づき、高齢者、子供にも配慮している。</p> <p>&lt;（参加者男性から）意見をたくさん聞いた方が良いという意見あり、回答中断&gt;</p>
R3.10.20	<p>都市計画道路3・3・15号線の整備について、健康被害、騒音被害を懸念している。25m幅の道路が小学校や保育園のそばを通ることに意味はあるのか。東京都の計画だからやるとい回答を受けたことがあるが、国立市はこの道路を積極的に進めたいと思っているのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・何をもちって交通環境が改善されるのか理解できない。</li> </ul>	<p>3・3・15号線について、都市計画マスタープランでは骨格となる幹線道路という位置づけであり、東京都の事業というよりは東京都全体の骨格道路という意味合があると考えられる。また、歩行空間に関しては、歩道も一緒に整備されるためそのような点で効果があると思っている。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8時と時間を区切らず、質問がなくなるまで聞いてほしい。&lt;参加者同意の上、9時まで延長&gt;</li> <li>・富士見台地域の計画は多くの人の意見を聞きながら作っていった。</li> <li>・大まかな方針の段階で（例えば水を大切にするといいながら山を切るなど）ずれたことを提示されては、これから良い方針が出されるとは思えない。緑増やす、緑を大切にするといいながら3・3・15号線が矢川の上を通る。他の計画とも整合性はどのようにして行くのか。</li> </ul>	<p>会場をお借りしている都合で、延長しても9時までとさせていただきます。</p> <p>方針の具体性について、方針は大まかに示すものと考えている。この方針は基盤整備の視点から書いており、基盤整備に関する計画を、方針なしに示すことは、行政としては乱暴なやり方になってしまう。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路を通す、高架化する、用途地域を変える、ということのみの計画に見える。</li> </ul>	
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立体化が望まれると言われているが、誰が望んでいるのか。</li> <li>・立体化の整備区間はどうか。</li> <li>・立体化について国立市は反対できるのか。</li> <li>・事業は何年かかるのか。今行う事業なのか。補修を優先してはどうか。</li> <li>・立川断層についてはどのように捉えているのか。</li> <li>・道路は狭く、歩行空間は広く緑が増えればよいと思っている。</li> </ul>	<p>地盤調査や耐震基準に耐震設計を施した設計等はしっかりと行っている。</p> <p>今回出した3・3・15号線についての広域的な方針については、この方針では触れていない。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の計画はやめることができないのか。</li> <li>・不測の事態が起きた場合（予算が不足するなど）、途中で中止になる可能性はないのか。</li> </ul>	<p>立体化とは、地面を走っている鉄道を立体化させ、道路は平面で整備するという考え方である。ただ、その立体化の手法について高架になるのか、地下になるのかは決まっていない。また、国立市内のどの区間が立体化するかはまだ検討中である。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立体化は、東京都が立体化しますと言ったのか。</li> </ul>	<p>立体化の事業主体は東京都となっており、立体化のパートナーとして、沿線市である立川市と国立市、JRも国も交えて、費用負担のルールに基づき事業を進めていく。</p> <p>事業の期間について、例として、国立市域内の中央線の連続立体交差事業は、開始から終了まで17年かかっている。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南武線の高架化、南側の再開発、どれだけ税金が使われるのか。</li> <li>・3・3・15号線は幹線道路で、普通の道路ではない。東京都として整備を求めているようだが、市が責任を持って説明をすべきである。</li> <li>・南側の駅前広場については2500㎡の面積の確保をする予定と思われるが、駅前広場とアプローチ道路の整備の検討も進められている。幅員16mは本当に必要なのか。</li> <li>・高架化で13.5%の費用は国立市の負担となる。こんな、ざっくりした方針で、意見交換をするのはおかしい。</li> <li>・市はコンサルに調査を委託して結果をもっているが、いつどのように具体的なものを提示し、市民意見を聞く機会を設けるのか。</li> <li>・今ある南側の住宅地をどうするのか、説明をして欲しい。</li> </ul>	<p>駅南側の整備については、3・3・15号線にとりつく道路について、平成26年に“国立市南部地域整備基本計画”の中に具体的な絵を載せており、この方針を基に現在検討している段階である。委託業務の中で複数案検討し検証している段階である。</p> <p>駅南側の整備自体も、市街地再開発、土地区画整理事業か、道路のみの整備なのか、については検討前の段階である。こちらの地域の方々の勉強会に市は何回か参加しており、我々で意見を合わせて計画を進めていく。</p>

R3.10.20	・連続立体交差事業に地下化という可能性もあるのか。	現在検討している段階だが、一般的に地下化は高架化に比べ費用がかかる為、地下化の可能性は低いと考えられる。
R3.10.20	・南武線で地下化している区間はあるのか？高架化の可能性が高いのは分かった。	南武線で地下化している区間は、現状ない。
R3.10.20	・立体化をする場合の考え方や図面が何故提示されないのか？	立体的な図面はまだできていない。背の高い建物は経済的ではないので、高架に関しては特例がない限り、一般的な12～13m前後の高さを予想している。
R3.10.20	・立体化の区間はどうなっているのか？	まだ決まっていない。
R3.10.20	・それは市が要望しているのか。	市からは、3・4・14号線の都市計画道路の整備もあわせて立体化というのが市の要望である。3・3・15号線と3・4・5号線は、踏切が解消された状態になることにほぼ間違いないと思われる。延長されるとその分予算は上がる。
R3.10.20	・矢川駅の踏切はそんなに渋滞するのか。	矢川駅の踏切は時間帯にもよるが60分中20分は遮断機が下りている結果もある。調査結果では、矢川駅の渋滞長は最長で400m以上になる。
R3.10.20	・その渋滞は踏切のせいだけではなく、甲州街道との関係性もあるのではないか。	その可能性も否定できない。
R3.10.20	・費用の640億円を国立市が負担するのであれば、借金返済に何年かかるのか。	費用負担には全体のルールがある。
R3.10.20	・環境アセスはいつごろ実施するのか？	連続立体交差事業の素案の説明の完了後に着手する。そして、環境アセスの結果を踏まえ次のステップに進むことになる。事業の流れについて記載されたパンフレットがあり、後ほどお渡しするのでそちらを確認して欲しい。
R3.10.20	・矢川の環境が残せるようにして欲しい。	環境については現状より良い形で残したいという気持ちがあるので、問題や課題をクリアし、環境を守りながら道路整備を進めていきたい。
R3.10.20	・平成26年での計画も見たが、コロナの影響で歳入が減ったこと、SDGs、温暖化など、この1年で世の中が変わったこともあり、これまで通りのやり方で事業を進めていく必要があるのか。この計画も見直す必要があるのではないか。 ・開発ばかりでなく、既存の物を修繕して生かすなど、未来に向けてのアプローチを考える必要がある。 ・50年以上前に決まった3・3・15号線などの都市計画道路の見直しの可能性はあるのか。	平成26年の資料は最新ではなく、平成30年に中間見直しをした資料を市のホームページに掲載している。その時々意見交換などで出た内容を基に、内容も変更されている。 道路計画は58年前に決まったものだが、10年ごとに計画を定め直して、どこの道路を優先的に整備すべきかその都度検討している。 既存の物を修繕して生かすという点に関して、本方針がそこに言及するものではないため詳しいことは申し上げられないが、維持管理の修繕コストが一度に集中しないよう分散させ健全に保たれるような計画を定めて実施していくところである。
R3.10.20	・以前に作られたマスタープランにおいて、道路等の各種項目があった。それが作られた時と、計画の見直しは、定性的ではなく定量的な評価を行うべきである。そして、その成り行きを丁寧に説明してほしい。 ・都市計画で決めたら実施するのではなく、見直しをする例もある。	
R3.10.20	・桜通りについての工事は理解できる。早くやるべきである。 ・急行が通るようになってから、踏切が閉じるようになってきた。 ・人口減少、車両交通量の減少からして、立体化する必要はないと思う。 ・一番困っているのは3・3・15号線で立ち退きする住民。人にやさしいではなく、人に厳しい計画になってしまう。 ・測量もさせない、と団結している。	
R3.10.20	(中央線の立体化はどうだったか、という問いに対して) ・お金を投じて行った事業の割には国立市には対してメリットはなかった。ノノアで充足している。投じたお金に見合う効果が得られたとは思わない。 ・年齢層などを考えて、矢川の駅前賑わいを持たせるようなまちではない。	中央線の立体化では、踏切が無くなったことで事故や渋滞が無くなった事実があり、南武線の事業も同効果が得られると思う。行政はここを重視しており、国立市としても踏切を解消することを目的としている。
R3.10.20	・踏切が遮断している間に待っている人や車はそんなにいない。	踏切の数が、中央線は国立市内2.2km以内に4箇所なのに対して、南武線は2.6km以内に17箇所ある。17箇所全ての踏切を解消できるとは決まっていなが、高架化による効果は大きくなると思われる。 <後に廃止が決まっている踏切が1つあると説明し、16箇所に訂正>
R3.10.20	・谷保駅の踏切は毎日使っていて、開かなくてイライラすることもあるが、鉄道立体化によって谷保駅の踏切は解消されない。立体化によって渋滞が解消されたといわれるのは、矢川駅の踏切と、郵政研修所の南側の道路の立川市に入るところのみではないか。 ・45億円を投じる理由が考えにくい。	

R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査、検討など沢山しているのに全部聞かせてほしい。</li> <li>・パブリックコメントの意見書の扱いはどうなるのか。</li> </ul>	<p>まずは、皆さんと一緒に方針づくりをしたいと考えている。この素案に対しての意見を全て取り入れられるかはわからないが、なるべく取り入れるよう努力はする。</p> <p>パブコメと意見交換会でいただいた意見を取りまとめ、回答を作りホームページで公開する。</p> <p>今後のスケジュールに関しては、コロナの関係で遅れる可能性はあるが、沿線の自治会や商店街に個別に伺い意見を聞く。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・素案だけではわからないので、（ドローンを飛ばして現状を確認し模型等を作るなど）イメージができるものを提示して、意見交換を行ってほしい。</li> <li>・暴動になるのではないか。</li> <li>・東京都に事業をやらせないように、市として計画を行ってほしい。</li> </ul>	<p>わかりやすく提示して欲しい旨は承知した。</p>
R3.10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画について知らなかった。自治会に入っていない世帯も多いため知らない人は多いと思う。</li> <li>・まずアンケートを取って市民の意見を聞いてほしい。</li> </ul>	<p>広報が足りないのは自覚している。例えば、意見交換会の報告チラシを配るなど、周知の方法については、検討していく。</p>