

「南武線沿線まちづくり方針（素案）」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3年9月13日（月曜日）から10月4日（月曜日）まで

② 意見提出者数 26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	まちづくりの素案にはバラ色の夢が広がるように思いましたが、細かいこと（道路にかかった人の立ち退き、高齢者の費用**）お金がどれくらいかかるのか、コロナがまだ完全に収まったわけではないのに、早急にすすめることは反対です。	方針とは物事を実行するうえでのおよその方向です。具体的内容は、関連する計画等で示されることと考えています。 本素案の4つの分野における各方針には、行政が行う事業の様々なものが含まれ、区域を超え市全体での検討が必要なものもあります。また、事業により実施の時期も異なってきます。 連続立体交差事業は一般的に長期にわたるため、本素案に示す関連する事業においては、具体的事項を定めるのではなく、実施時期にあわせて、方針に即した計画等を定めることが必要と考えています。 以上の点から、4ページ上段「4.関連する計画等」を示し、12ページに「今後の進め方」を示しています。
1-2	私たちの生活より不必要と思える道路を作ることに反対です。	都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。 本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。 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。 これまで東京都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。 直近では、平成28年3月に、都・特別区・26市・2町が連携・協働で策定した「東京における都市計画道路

		<p>の整備方針(第四次事業化計画)(平成 28 年 3 月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和 7 年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年 11 月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p>
2	<p>南武線沿線まちづくり方針というのはふみきり（事故など）を無くすために、南武線を高架化にするまちづくりでないと意味がないと思います。その高架化事業と連動しないまちづくりには賛同できません。</p> <p>ふみきを歩くと同じように子どもやとしよりが不便を感じているのをみると気が気ではありません。</p>	<p>本方針は、鉄道が立体化された後のまちの将来像や方針を示すものです。国立市のまちづくりでは、「ひとにやさしいまちづくり」を基本理念としています。南武線の連続立体交差事業により踏切が除却され、子どもやお年寄りをはじめ、スムーズな移動が可能となり利便性は向上するものと考えています。</p>
3-1	<p>市のサイトの PDF 資料を見ますと、例えば「にぎわい」の項目を見ても、「地域にふさわしい個性ある駅前空間」とか「子育て世代や高齢者の交流・情報交換の場の確保」といった、ふんわりとした表現がされていますが、具体的にどうなるのか、きちんとした説明をしていただきたいと思います。</p>	<p>方針とは物事を実行するうえでのおよその方向です。具体的内容は、計画等で示されることと考えています。本素案の 4 つの分野における各方針には、行政が行う事業の様々なものが含まれ、区域を超え市全体での検討が必要なものもあります。また、事業により実施の時期も異なってきます。</p> <p>連続立体交差事業は一般的に長期にわたるため、現在において具体的事項を定めるのではなく、実施時期にあわせて、計画等を定めることが必要と考えています。</p> <p>以上の点から、4 ページ上段「4.関連する計画等」を示し、12 ページに「今後の進め方」を示しています。</p>
3-2	<p>また、交通に関して、「都市計画道路 3・3・15 号線、3・4・5 号線、3・4・14 号線を整備」とあります。車を持たない方が増え、交通量も減りつつある今の東京で、大きな道路は必要ありません。そうした現実を踏まえた整備でしょうか。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第 2 次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。</p> <p>本素案では、3 ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。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。これまで東京都と特別区及び 26 市 2 町</p>

		<p>は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。</p> <p>直近では、平成 28 年 3 月に、都・特別区・26 市・2 町が連携・協働で策定した「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)(平成 28 年 3 月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和 7 年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年 11 月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>国立都市計画道路 3・3・15 号線、3・4・5 号線及び 3・4・14 号線につきましては、平成 28 年策定の「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)」において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられております。また、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も、本路線は整備すべき路線としております。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいみちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづくりが、推進されるものと認識しております。</p>
3-3	<p>南武線の立体化も、川崎方面の南武線でよくあるようなエキナカの計画と関連するかどうか、もし JR にそうした計画があるなら、地域の商店に大きな影響を与える計画ですから、慎重に考えるべきです。</p>	<p>新たな民間施設と、既存商業施設、商店街とはお互いが共に地域や時代のニーズに合わせ相互に共存していくことが望ましく、これら商業施設のほか、地域の規模に応じた拠点機能や公共施設等の整備なども含め、必要な規制・誘導など、条件整備等が重要となってくると考えます。</p>
3-4	<p>全体として、今の素案でも協調されているように、みどりと景観を守り活用するまちづくりをしていただきたいと思いますし、そのためにも、計画についての詳細な説明が不可欠だと思います。ぜひ、市民の声を取り入れたよい街づくりを進めてくださいますよう、お願いいたします。</p>	<p>まちづくりを進めるうえで、みどり・景観は重要な要素の一つであることから、本素案では 4 つの分野別方針のひとつになり、他の 3 つの分野別方針と合わせたまちづくりを進めてまいります。本素案は、物事を実行するうえでのおよその方向を示す方針となっています。具体的内容は、関連する計画等で示されることと考えています。</p>

4-1	<p>第一に、今回の（素案）なるものが、不確定要素が大変多く、この文書を住民・市民が目にして、何がどう具体的に変わろうとしているのか読み取れないという問題点が多々あるということです。今回出されている（素案）について、意見を送らせていただきます。</p> <p>① 南武線の立体交差化事業事業主体が、国立市の部分とJRの部分があるが、高架化について東京都やJRはいつ頃の時点で、どういう構想でやろうとしているのかという点について記載されていません。</p>	<p>南武線の連続立体交差事業は、東京都が事業主体となり計画の検討を進めています。</p> <p>また地元市、鉄道事業者は、事業による受益が大きいことから、法令等により事業費の一部を負担することとなっています。</p> <p>本素案は南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関する方針（素案）であるため、南武線の連続立体交差化計画の内容やスケジュールは東京都が行う各種説明会等で示されるものと考えます。</p>
4-2	<p>② 今回の南武線立体交差化によって、少なくとも8つの現存する踏切が対象になると思われませんが、それぞれの踏切についてどういう形で計画されていくのか、何の提案もありません。</p>	<p>本素案で踏切に関する内容は、7ページ「交通」の中で、踏切遮断による渋滞を解消し、円滑な通学路の構築、歩行者や自転車にとって安全な交通環境の形成を期待し、安全な歩行環境の確保及び円滑な交通環境の形成を目指すとしています。</p> <p>数多くの踏切が同時に除却される南武線の連続立体交差化計画は、現在、都において鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めています。また、連続立体交差事業は単に交通問題の解消を図るだけでなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業です。本素案では、踏切の解消と相乗的な効果発現を期待する地域防災活動の促進や、狭あい道路の解消、無電柱化の推進、緊急輸送道路の拡充等の方針を示しています。これらは3ページ「4.関連する計画等」に示す通り、関連計画や新たな計画で具体化していきます。</p>
4-3	<p>③ 上記の質問に対して、市民目線で生活がどう変わるのかという点は大きなものです。「踏切が廃止されるのか」「高架化によって線路の下を通るのか」「その道幅はどうなるのか」など、少しでも東京都との関係の中で明らかになっている部分は、記載することが必要だと思います。</p>	<p>連続立体交差事業は東京都が事業主体であり、構造形式の検討内容等は国立市では詳細を把握していません。南武線の連続立体化計画の内容やスケジュールは、東京都が行う各種説明会等で示されるものと考えます。</p>

4-4	<p>④ 矢川南側の再開発についても、「駅前広場」「アプローチ道路」「3・3・15号線へのアクセス道路」等、これまでに出版されてきた計画について、何もコメントされていないことも問題だと思えます。</p>	<p>矢川駅南地域の整備方針、計画等は、既に都市計画マスタープランや南部地域整備基本計画等の計画により示されています。本方針素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとあり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。既に上位計画や関連計画で示した方向性や計画については、元となる計画の中で、市民の皆さまの意見等を踏まえ実施されます。</p>
4-5	<p>次に、「矢川駅踏切」について意見をのべさせていただきます。(素案)では、「踏切の解消と都市計画道路の整備は、踏切遮断による渋滞を解消し、円滑な交通ネットワーク…」等々述べられています。これを見た市民は「なるほどなあ」と思うかもしれません。しかし、住民である私がこれまでに推察してきた限り、「矢川駅踏切」による渋滞は、慢性的なものではありません。確かに時間帯によっては、長い車列ができています。その原因は、「踏切」によるものだけではありません。</p> <p>① 甲州街道と石田街道の交差点(矢川駅入口)の右折による渋滞。</p> <p>② 万世横の「信号」による停止。矢川駅ロータリーの歩道による車の一時停止。</p> <p>③ ドラッグストア横の信号による停止。</p> <p>こうした複合的な要素によって、石田街道の渋滞は発生しています。このことを、「踏切」によるものにしてしまうのは、住民の意識操作とも思われる文案になっています。少なくとも交通量調査と、踏切との関連性に言及した報告が必要だと思えます。</p>	<p>本素案で踏切に関する内容は、7ページ「交通」の中で、踏切遮断による渋滞を解消し、円滑な通学路の構築、歩行者や自転車にとって安全な交通環境の形成を期待し、安全な歩行環境の確保及び円滑な交通環境の形成を目指すとしています。 矢川通りは南北交通の道路であり、都市計画道路3・3・15号線等の都市計画道路及び国立3・4・5号線の整備により交通量の減少が期待でき、加えて矢川踏切の解消により、矢川踏切の遮断による自動車の滞留は改善されるものと考えています。</p> <p>令和2年度に国立市が調査した矢川踏切における踏切遮断状況調査の結果、遮断した踏切を先頭とする滞留を確認しています。(下記参照)</p> <p>7:00~8:00 踏切遮断時間:31分11秒、滞留長最大:北側230m、南側550m 8:00~9:00 踏切遮断時間:25分48秒、滞留長最大:北側240m、南側650m 9:00~10:00 踏切遮断時間:23分22秒、滞留長最大:北側250m、南側350m 10:00~11:00 踏切遮断時間:23分51秒、滞留長最大:北側150m、南側190m 11:00~12:00 踏切遮断時間:22分14秒、滞留長最大:北側220m、南側320m 12:00~13:00 踏切遮断時間:21分36秒、滞留長最大:北側160m、南側190m 13:00~14:00 踏切遮断時間:20分36秒、滞留長最大:北側150m、南側180m 14:00~15:00 踏切遮断時間:20分46秒、滞留長最大:北側180m、南側160m 15:00~16:00 踏切遮断時間:20分24秒、滞留長最大:北側200m、南側280m 16:00~17:00 踏切遮断時間:22分06秒、滞留長最大:北側240m、南側580m 17:00~18:00 踏切遮断時間:20分17秒、滞留長最大:北側200m、南側160m 18:00~19:00 踏切遮断時間:20分26秒、滞留長最大:北側220m、南側280m</p>
4-6	<p>3点目はさくら通り(3・4・5号線)の問題です。これまで国立市は「富士見台地域には、地域を象徴する通</p>	<p>ご意見に示していただいた、「国立市富士見台地域重点まちづくり構想」においても、同構想8ページのとおり、上位計画や関連計画で既に示された方針や計画との関連性に留意し実現を目指すものを前提としています。</p>

	<p>りとして、東西を貫くさくら通りが存在します。その魅力を活かし、安心・安全で多くの市民が外出や、ひと休みしたくなるような魅力的な街並み・景観を形成し、これまで以上に、にぎわいを創出することが求められています。（富士見台重点まちづくり構想）と述べています。</p> <p>しかし甲州街道の交通量緩和と、東京都の道路政策をそのまま受け取り、このままでは、「国立市を分断してしまう大きな幹線道路」を通してしまうこととなります。国立市民にとって、はたして、「さくら通り」が、東は「東八道路と直結し、西は「新奥多摩街道につながり、大幹線道路になる計画であることを知らされているのでしょうか。はたして、国立市民はそのような「未来の国立市」を望んでいるのでしょうか。疑問は膨らむばかりです。</p>	<p>また、ご指摘の通り 3・4・5 号線、3・3・15 号線は行政区域を超えた骨格幹線道路に資する路線であり、S36 年に都市計画決定された後、国立市都市マスタープランや国立市南部地域整備基本計画においても、示させていただいております。なお、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）は、東京都だけではなく、東京都・特別区・26 市 2 町が都民や市民の意見を聞きながら定めた方針で、国立市もその主体となっています。</p> <p>優先整備路線である国立 3・4・5 号線（さくら通り）は、計画延長 2,970m のうち約 82%（2,444m）は、既に計画された幅員の 20m での整備を完了しています。</p> <p>国立 3・4・5 号線をはじめ、行政区域を超え都内の骨格幹線道路に資する路線に関しては、ご指摘を受け、国立市を超えた広域的な観点での記載を検討します。</p>
4-7	<p>「都市計画道路 3・3・15 号線」の問題です。（素案）にはこれまで以上にはっきりと計画道路が書き込まれています。しかし、①「南武線立体交差化」の問題、②「東京女子体育大学の真ん中を通る」問題、③自然豊かな「矢川」を壊し、地域を分断破壊してしまう問題等々、これらの問題が「国立市民」にとってどういうことなのか、一地域の問題として片づけられる問題なのか、「東京都の言いなりになって良いのか」という点で、国立市政の有り方が問われていると思います。</p>	<p>本素案では、南武線沿線地区の将来像を示し、その実現に向けた取り組みとして 4 つの分野別方針を示しています。各分野別方針では課題を示し、それに対応すべく方針を定めています。この課題では、多くが、まちづくりにおける現状の課題としています。</p> <p>国立都市計画道路 3・3・15 号線につきましては、平成 28 年策定の「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）」において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられております。また、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も、本路線は整備すべき路線としております。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいまちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづくりが、推進されるものと認識しております。</p>

		<p>市立小・中学校は災害時の指定避難所（避難所）に指定され、東京女子体育大学・短期大学は、指定緊急避難所（広域避難場所）に指定されています。災害時の避難や避難所への必要な物資の運搬等においても、歩道が整備され、無電柱化が図られた道路が必要と考えます。六小、東京女子体育大学・短期大学という教育の場及びすぐ側を通る道路の整備は、通学時や災害時の避難所、避難場所への避難経路及び物資の搬送などといった観点からも安全・安心に資する整備が重要と考えます。</p> <p>矢川の横断箇所を含む、さくら通り付近から甲州街道までの区間につきましては、第四次事業化計画において東京都施行の優先整備路線に位置付けられています。本路線の整備にあたっては、自然環境や沿道環境に配慮しながら、事業化に向けた検討を進めていくものと認識しております。</p> <p>なお、矢川につきましては、重要な自然環境が残っていることから道路の作り方については、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。</p> <p>このような観点から、本素案では、4ページの「交通」において円滑な交通ネットワーク形成を方針と示し、また、11ページの「みどり・景観」では、矢川の保全を方針として示し、整備と保全のバランスを確保していきます。</p>
5	<p>南武線沿線まちづくり方針（素案）意見について。添付の通りです。都市計画道路3・3・15号線、3・4・5号線について計画自体を白紙にしてください。よろしくお願ひします。（添付は白紙の用紙）</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。</p> <p>本方針素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。</p> <p>国立都市計画道路3・3・15号線及び3・4・5号線につきましては、平成28年策定の「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）」において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられています。また、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、本路線は整備すべき路線としております。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいみちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづ</p>

		<p>くりが、推進されるものと認識しております。</p>
<p>6-1</p>	<p>以下の意見は、矢川台自治会役員会・道路問題委員会で話し合ったことをまとめたものです。</p> <p>説明もないままの意見募集とは？コロナ禍の中、説明会も意見交換会も中止したまま、意見だけを市民に求めるという姿勢に心底怒りを感じました。市民に対してわかり易い説明をするなど丁寧に手続きを踏んで事を進めるべきではありませんか。これでは市民の声を聴く姿勢が足りないと言わざるを得ません。二度とこういうことがないように願います。</p>	<p>緊急事態宣言等によりまちかど報告会はパネル展へと変更しました。また、意見交換会は1か月延期させていただき、別途、各自治会や商店会の皆様にご意見を伺わせていただきました。</p>
<p>6-2</p>	<p>立体化と都市計画道路は一体的な問題であり、検討すべき課題こそ提示すべきです。この素案はJR南武線の立体化後のまちづくりの方針を示すものなのですが、立体化については東京都がどのように進めるのか、検討中であり、対象区間には土地の起伏や地下に埋設されている下水道幹線などの問題や、非常に多額の国立市負担、沿線の市民の立ち退き問題など、課題が山積するところです。</p> <p>踏切がなくなれば多少便利かもしれませんが、多額の予算（市民の税金）が必要であり、工法等課題が山積し、立退き問題なども発生することを思えば、今すぐ立体化が必要とは考えられません。</p>	<p>本方針は、鉄道が立体化された後のまちの将来像や方針を示すものです。国立市のまちづくりでは、「ひとにやさしいまちづくり」を基本理念としています。南武線の連続立体交差事業により踏切が除却され、子どもや高齢者をはじめ、スムーズな移動が可能となり利便性は向上するものと考えています。本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。</p> <p>JR南武線の連続立体交差化計画は、現在、東京都が鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めているところですが、既に高架となった国立市内の中央線においても、北多摩二号幹線と呼ばれる下水道幹線が二か所で横断しています。</p> <p>予算については、社会保障関係費は、国、地方共に年々増加しており、国立市においても、普通会計決算における民生費の割合は、H5（30.7%）、R元（51.5%）、R2（41.4%）と増加している一方、土木費の割合は、H5（20.0%）、R元（11.3%）、R2（8.3%）と減少しています。</p> <p>超高齢化社会における社会保障費の更なる増大が見込まれる中でも健康・医療・福祉のまちづくりの推進に必要であり、都市基盤整備への大幅な投資額の伸びが見込まれない状況では、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。</p>

6-3	<p>立体化の構造や工法も未確定な今、立体化後のまちづくり素案を提示するとは気が早い。そのため、素案の内容は具体性に欠けており、何をどうするのか、よく見えません。</p>	<p>方針とは物事を実行するうえでのおよその方向です。具体的内容は、計画等で示されることと考えています。</p> <p>本素案の4つの分野における各方針には、行政が行う事業の様々なものが含まれ、区域を超え市全体での検討が必要なものもあります。また、事業により実施の時期も異なってきます。</p> <p>連続立体交差事業は一般的に長期にわたるため、現在において具体的事項を定めるのではなく、実施時期にあわせて、方針に即した計画等を定めることが必要と考えています。</p> <p>以上の点から、4ページ上段「4.関連する計画等」を示し、12ページに「今後の進め方」を示しています。</p>
6-4	<p>立体化すればこんないいことがありますというバラ色のプラス面だけが強調されているだけで、立体化そのものもたらず課題には一切触れていません。</p> <p>今必要なことは立体化後のことではなく、立体化そのものもたらず課題をしっかりと把握し、市民に提示するべきです。</p>	<p>本素案では、南武線沿線地区の将来像を示し、その実現に向けた取り組みとして4つの分野別方針を示しています。各分野別方針では、主にまちづくりにおける現状の課題としています。</p> <p>JR南武線の連続立体交差化計画は、現在、東京都が鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めています。</p>
6-5	<p>例えば、II交通の課題には、都市計画道路の整備に触れていますが、立体化は3・3・15号線を整備するには必須の条件でしょう。立体化はこの道路建設と一体の問題と捉えられます。</p>	<p>連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。</p> <p>そして、連続立体交差事業は、道路整備の一環として実施し、数多くの踏切を同時に除却することで、地域の活性化や防災性の向上にも資する、極めて効果の高い事業です。また、鉄道により分断されていた市街地の一体化により安全で快適なまちづくりに寄与します。交通の円滑化及び踏切事故解消のため、東京都は道路ネットワークの整備と連続立体交差事業を進めています。</p>
6-6	<p>交通の課題には踏切の安全対策や歩行環境などの確保が記載されていますが、立体化と道路建設によって、住民にはむしろ安全な歩行環境は損なわれると危惧されます。</p>	<p>都市計画道路を整備する際には、車道と分離された歩道が整備されます。整備される歩道は、車椅子の通行などに必要な幅員が確保されるとともに、周辺的生活道路における通過車両の抑制など歩行環境は向上すると考えています。</p> <p>また、連続立体交差事業は単に交通問題の解消を図るだけではなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業です。本素案では、踏切の解消と相乗的な効果発現を期待する地域防災活動の促進や、狭あい道路の解消、無電柱化の推進、緊急輸送道路の拡充等の方針を示しています。これらは3ページ「4.関連する計画等」に示す通り、関連計画や新たな計画で具体化していきます。</p>

6-7	<p>通行しやすくなった広い道路を速度を上げて通過する大型トラックや多くの車、大量の排気ガスを浴びながらの信号待ち、ちょっとそこまでの買い物にと出ても、広い道路を横断しなければたどりつけないなど、生活環境はむしろ悪化し、不便になるのです。</p>	<p>道路整備とあわせ法定速度や信号停止等の交通法規の遵守について、交通管理者と連携し交通安全等の啓発も重要と考えています。</p> <p>一般的に、都市計画道路の交差点位置や信号設置個所については、交通管理者の協議によって決まります。今後の事業進捗の中で地域の利便性が損なわれないよう配慮し、交通管理者等との協議を重ね、適切な位置を決定し事業が実施されていくものと考えています。</p>
6-8	<p>よく考えれば、鉄道立体化と道路建設は本来別々の問題であり、立体化対象区間の南武線は、現在特に過密な電車通過で開かずの踏切や事故など問題があるわけではありません。</p>	<p>連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。そして、連続立体交差事業は、道路整備の一環として実施し、数多くの踏切を同時に除却することで、地域の活性化や防災性の向上にも資する、極めて効果の高い事業です。また、鉄道により分断されていた市街地の一体化により安全で快適なまちづくりに寄与します。交通の円滑化及び踏切事故解消のため、東京都は道路ネットワークの整備と連続立体交差事業を進めています。</p> <p>令和2年度に国立市が7:00から19:00の12時間で行った踏切遮断調査では、いずれの時間帯においても矢川踏切は60分中20分以上の遮断時間があります。7:00から8:00の間では、60分中31分の遮断時間となっています。青柳踏切においては、さらに長い遮断時間となっているものと思われます。</p>
6-9	<p>やはり立体化の最大の目的は都市計画道路建設の必須条件だからということでしょう。長期にわたるコロナ禍の下、立体化後のまちづくり素案よりも、立体化そのものについての市民の意見を丁寧に聞き取り、国や都の方針に従うだけでなく、地方自治、市民主体の姿勢を貫いていただきたいと考えます。</p>	<p>連続立体交差事業は、単に交通問題の解消を図るだけでなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業であり、国立市の都市計画マスタープランに掲げる健康・医療・福祉のまちづくりを進めるうえで必要な事業です。</p> <p>また、連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。</p> <p>そして、連続立体交差事業は、道路整備の一環として実施し、数多くの踏切を同時に除却することで、地域の活性化や防災性の向上にも資する、極めて効果の高い事業です。また、鉄道により分断されていた市街地の一体化により安全で快適なまちづくりに寄与します。交通の円滑化及び踏切事故解消のため、東京都は道路ネットワークの整備と連続立体交差事業を進めています。</p>
6-10	<p>鉄道立体化や道路建設より、コロナ禍で生活困窮に苦しむ市民の救済にこそ私たちの税金を投入してください。1年以上の長きにわたって続くコロナ禍の下で、仕</p>	<p>国立市では、長期化するコロナ禍により当初予算に加え、経済的、社会的に厳しい環境におかれている方々への支援のためニーズに応じた支援策を補正予算を計上し、機動的に実施してきています。また、社会保障関係費は、国、地方共に年々増加しており、国立市においては、普通会計決算における民生費の割合は、H5</p>

	<p>事を失い、困窮する市民がいます。国立にも日々の食事にも事欠くほど困窮する人々が現存します。公園等で開催されるフードサポートには思いがけない人数が立ち寄っています。道路より命を助けてください。保健所や医療体制、生活保護等、国や都が削減してきた福祉・保険行政こそ優先してください。私たちの税金です。</p>	<p>(30.7%)、R元(51.5%)、R2(41.4%)と増加している一方、土木費の割合は、H5(20.0%)、R元(11.3%)、R2(8.3%)と減少しています。</p> <p>また、連続立体交差事業は、単に交通問題の解消を図るだけでなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業であり、国立市の都市計画マスタープランに掲げる健康・医療・福祉のまちづくりを進めるうえで必要な事業であり、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。</p>
7	<p>最寄り駅が谷保駅なのと、昨年までは国立に住んでいたのが協力できればと思います、メールさせていただきます。意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おしゃれなカフェがあると素敵(若者を集めるならグルメです!!) ・ファミレス、チェーン店の増加 ・沿道?に花を咲かせる(見た目が素敵) ・公園を増やす(子連れの家族もいつでも来れるように) ・無料で勉強できる室内フリースペースがあると個人的に凄くうれしいです。(家では勉強に集中できない人はたくさんいます) ・期間限定イベントや出典スペースを行う <p>ありきたりかもしれませんが、矢川・谷保地域は谷保天満宮があったり小さなカフェもあるし魅力的な場所なのでもっとたくさんの人に来てもらえる目的がたくさんあったら素敵だなと思います!</p> <p>国立市さんが求めている回答と違ったら申し訳ないですが、国立市を好きな元市民の意見として聞いていただくと嬉しいです。</p>	<p>いただきました具体的なご意見は、4、5ページの「にぎわい」で示しました方針、8、9ページの「くらし」で示しました方針の具体的事例として、国立市富士見台地域重点まちづくり構想とも連携し、今後の計画等での実施を検討してまいります。</p>

<p>8-1</p>	<p>『南武線沿線まちづくり方針（素案）』（以下「素案」）の「はじめに」によると、2004年（平成16年）に東京都は「素案」の対象となる南武線区間を鉄道立体化検討対象区間に選定し、2018年（平成30年）には国土交通省が新規着工準備区間とする着工準備採択がおこなわれた、と記されています。南武線北側の敷地に位置する「矢川プラス（矢川複合公共施設）」は2019年（平成元年）に基本計画が策定されて、現在、工事に着手し2022年（令和4年）に竣工をむかえる予定と広報されています。</p> <p>そこで「矢川プラス」の基本計画、基本設計等で扱われているパースを見ると、南武線は地盤レベルに位置して描かれており、特に計画の中で鉄道立体化に係る検討が読み取れるものは無いように思われます。しかし、時系列的にみると高架形式または地下形式の決定がなされていない段階であっても、将来に鉄道立体化は十分予見できる範囲にあったと考えられ、公共施設である「矢川プラス」の計画について鉄道立体化が実施された場合の検証を行うことが、今後の基盤整備等に与える情報として極めて有益ではないでしょうか。</p>	<p>矢川プラス（矢川複合公共施設）は都営矢川北アパート建替事業に伴い、平成24年の「矢川駅周辺地域ビジョン」において複合公共施設の方針を示し、それを基に平成30年3月に「矢川公共用地（都有地）の活用計画」において、具体的な計画を示し現在の事業と至っています。そのためこれらは、平成30年4月に着工準備の採択を受けた南武線の連続立体交差事業より前の計画策定となり、鉄道立体化を踏まえた検討はなされていません。</p> <p>また、基本計画、基本設計においても、南武線の連続立体交差化計画の構造形式は決定されていないため、パースにおいては現状の平面を走行するものとなっています。しかし、鉄道の立体化が高架であった場合を想定した際の見え方を意識した設計をしています。</p>
<p>8-2</p>	<p>「矢川プラス」の設計者は、株式会社 環境デザイン研究所とされており、建築設計事務所として文字通り地域性などとの関係性に重きを置いた取組で、環境デザインに優れた経験、知見などを有していると思います。</p> <p>設計者として、鉄道立体化をどのように捉えているのか、また、建築設計に反映したこと、もしくは今後修正すべき点として顕在化してきた事柄、同様のロケーションに建築計画等が予定された場合の提言など「矢川プラ</p>	<p>「矢川プラス」における Check（評価）を、今後の公共施設の新設、機能改修、また既存公共施設での運用面で、鉄道の立体化という変化を捉えた実施の観点での Act（改善）を、行政の視点だけでなく実施されるよう、ご意見を参考とし検討します。</p>

	<p>ス」を起点において発信していただくことが、工事が進む現段階でタイムリー且つ有効と考えます。</p>	
8-3	<p>近日、意見交換会を予定することもアナウンスされたようですが、個人的には「素案」に対する俯瞰的な意見交換が可能であるかイメージができないこともあり、該当エリアの一部である「矢川プラス」を題材として、発注者である国立市、設計者、「素案」を立案する立場の方などによるシンポジウムの催行をもって、広く問題点、検討課題の提示・共有が図れることを希望します。</p>	<p>ご提案も含め、様々な周知意見聴取の手法を検討していきます。</p>
9	<p>都市農業を大切にしてください。</p>	<p>国立市第3次農業振興計画では、農業を守る、農地を守る、食生活を守る、農業振興を市民的課題にするといった事を基本理念にしています。本素案では、国立市第3次農業振興計画の基本理念に即して、営農環境に配慮した農地の保全、市民農園などによる農地の有効利用を方針として挙げています。</p> <p>また、踏切除却や道路整備により新たな緊急輸送道路や避難経路を確保していくほか本方針素案では農地の持つ防災機能についても着目し、防災協力農地の拡充を方針に位置付けています。</p>
10	<p>・矢川駅周辺のオープンテラスがある飲食店・公園での音楽祭・本屋さんの誘致・イルミネーションの設置・楽器屋さんの誘致</p>	<p>いただきました具体的なご意見は、4、5ページの「にぎわい」で示しました方針、8、9ページの「くらし」で示しました方針の具体的事例として、国立市富士見台地域重点まちづくり構想とも連携し、今後の計画等での実施を検討してまいります。</p>
11-1	<p>・さくら通りの東側、富士見台第一団地の北側に8階建てのマンション建設の予定があるようです。</p> <p>・さくら通りの景観に与える影響</p> <p>・敷地内の緑化計画</p>	<p>富士見台地域の団地等は、9ページに示した環境に配慮した魅力ある団地ゾーンの形成を実現するために、国立市まちづくり条例の基本理念に基づき、市、市民及び事業者がまちづくりにおける責務等を果たし、国立市都市計画マスタープランやまちづくり条例の規定におけるまちづくりの将来像が実現されることが重要と考えます。</p>

11-2	<p>・子供達が利用できるオープンスペースの確保（他の市民も含む）等々の考え方が十分配慮される事を希望します。</p>	<p>いただきました具体的なご意見は、4、5ページの「にぎわい」で示しました方針、8、9ページの「くらし」で示しました方針の具体的事例として、今後の計画等での実施を検討して参ります。</p>
12-1	<p>本来はまちかど報告会、意見交換会を実施した後に、つまり市からまちづくり方針について説明があり、市民から質問もでき、意見交換ができた後にパブコメを募集するのが筋だと思う。</p>	<p>まちかど報告会は、コロナウィルス感染拡大の状況や緊急事態宣言等、開催日程を確定しづらい状況下において、開催に必要なテント等の用具調達に日程変更に対応できないことから、中止とさせていただいたところ です。</p> <p>意見交換会や説明会は、市民の皆さまの自発的な参加によって方針の周知や意見聴取が可能となる手法ととらえている一方、まちかど報告会は、通行中の市民の方など、市の呼びかけにより方針の周知や意見を聴取する手法と考えております。この点を踏まえうえて、まちかど報告会は、市役所庁舎内におけるパネル展と変更させていただきました。</p> <p>パブリックコメントに関しては、自発的な参加の点では意見交換会と同様ですが、様々な理由から意見交換会への参加が不可能な方からの意見聴取も可能な手法と考えています。</p> <p>以上から、まちかど報告会（パネル展）、意見交換会、パブリックコメントは、それぞれ意見聴取としては並列に考えています。そのため、緊急事態宣言下でのまちかど報告会、意見交換会は延期とさせていただきましたが、緊急事態宣言の影響が少ないパブリックコメントは予定通り実施したものです。また、方針とは物事を実行するうえでのおよその方向です。具体的内容は、計画等で示されることと考えています。</p>
12-2	<p>方針図を見てははっきりと分かるのは都市計画道路建設についてである。六小、東女体大という教育の場のすぐ側を交通量が多くなることが予想される都市計画道路が南北東西に地域を分断する。この地域は矢川や農地があり、緑あふれる自然豊かな地域である。この自然を残すことこそ、静かな環境を残すことこそ、大切なことである。</p>	<p>都市計画道路の整備においては、必要な幅員が確保された歩道が整備され電線類の地中化（無電柱化）も図られることによって、児童・生徒・学生においては、車道と分離された歩道で安心・安全な通学が可能となるもの と考えます。</p> <p>市立小・中学校は災害時の指定避難所（避難所）に指定され、東京女子体育大学・短期大学は、指定緊急避難場所（広域避難場所）に指定されています。災害時の避難や避難所への必要な物資の運搬等においても、歩道が整備され、無電柱化が図られた道路は必要と考えます。</p> <p>六小、東京女子体育大学・短期大学という教育の場及びすぐ側を通る道路の整備は、通学時や災害時の避難所、避難場所への避難経路及び物資の搬送などといった観点からも安全・安心に資する整備が重要と考えます。なお、近年、都市内の貴重な緑機能として都市農地の保全の重要性が高まっている中、国立市では、農地保全の観点から、生産緑地の最低面積の緩和や再指定を認めるといった、運用面の変更を行いました。</p>

		<p>矢川の横断箇所を含む、さくら通り付近から甲州街道までの区間につきましては、第四次事業化計画において東京都施行の優先整備路線に位置付けられております。都市計画道路の整備にあたっては、自然環境や沿道環境に配慮しながら、事業化に向けた検討を進めていくものと認識しております。なお、矢川につきましては、重要な自然環境が残っていることから道路の作り方については、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。</p>
13-1	<p>都市計画道路の再検討を強く求めます 市民への率直な情報提供を求めます 市民の意見を聞くことを恐れないでください はじめに「南武線沿線まちづくり方針（素案）」というものが出されたという話しは、ある市民の方から伺っていました。でも、南武線沿線ですから、谷保～矢川地域のJR線路周辺の整備事業のことだろうと勝手に思い込んでいたため、あまり気にとめていませんでした。先日、たまたま公民館の受付で、「南武線沿線まちづくり方針（素案）」（以下、「方針」）のパブコメ募集の意見用紙が置かれているのを見ました。「ああ、これが素案か」とパブコメ意見用紙の近くに吊されていた「方針」を手にとってぱらぱらとめくってみました。</p> <p>正直、私は驚きました。南武線沿線とは言っても、さくら通り（3・4・5線）の整備にまで言及する計画になっているのです。</p> <p>第三公園についても「方針」に含まれていました。つまり、今年春にパブコメ募集があった「国立市富士見台地域重点まちづくり構想（案）」（以下、「構想」）と内容が重なっています。</p> <p>それについて、「方針」の2頁で「方針」と「構想」は「連携」と、さらりと書かれています。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。</p> <p>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。これまで東京都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。</p> <p>直近では、平成28年3月に、都・特別区・26市・2町が連携・協働で策定した「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)(平成28年3月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和7年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年11月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p>

	<p>「構想」のパブコメに意見を提出していますが、この「方針」についても、パブコメを提出しなければいけないということに、遅まきながら、気がつきました。</p> <p>60年も前に計画された都市計画道路は、計画を見直すべきであると思っています。その立場から、「方針」へのパブコメを書きます。</p>	
13-2	<p>「方針」と都市計画道路「方針」は、「IVみどり・景観」で「地域資源を適切に保全」などと書いていますが、「II交通」を見ますと、都市計画道路の整備が必要であると書いています。</p> <p>60年前の都市計画道路が、いまなぜ必要なのか、きちんと語るべきです。私たち市民は、もちろん必要な道路建設については支持しますが、今さら必要のないものについては、見直すべきであると考えています。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。</p> <p>本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。</p> <p>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。</p> <p>これまで東京都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。直近では、平成28年3月に、都・特別区・26市・2町が連携・協働で策定した「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)(平成28年3月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和7年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年11月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p>
13-3	<p>「方針」は、何の説明もなく都市計画道路の整備を語りますが、それは許されないと 생각합니다。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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）」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、上位計画や他の計画により示されております。都市計画道路に関わらず本</p>

		<p>方針素案では、3 ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。既に上位計画や関連計画で示した方向性や計画に関する変更や見直しについては、元となる計画の中で、市民の皆さまの意見等を踏まえ実施されます。</p>
13-4	<p>国立市まちづくり条例（2016年10月1日施行）の理念の第一は、市民参加です。</p>	<p>本方針の策定にあたりパブリックコメント実施のほか、広く市民の意見を確認しております。</p>
13-5	<p>都市計画道路の予定は、人が作ったものです。人が作ったものであれば、修正が可能であるはずですが。60年も前の計画が、今も本当に必要なのか、市民を巻き込んで、そこから話しをはじめべきです。</p> <p>市が道路を必要と考えるのであれば、「都の計画道路だから」などと逃げることなく、堂々と、市民に向かって道路建設の必要性を語るべきです。市と市民の対話を通じて、市民の意思を確認し、もし道路建設が不要であるということになれば、都の計画道路整備を阻止することに智恵を使うべきです。それが民主主義というものです。</p> <p>最後に これまで道路問題中心に書きました。3・4・5号線、3・3・15線、の整備は、市民とともに、再検討をお願いしたいと思います。</p> <p>最後にもう1点、道路問題以外のことをつけ加えます。</p> <p>「国立市公共施設再編計画」（2021年3月）との関係です。再編計画は、第三公園を公共施設の集約移転先の候補にしています。ところが「方針」では、第三公園を「みどりの拠点」とする一方で、「公共施設の再編等</p>	<p>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。これまで東京都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。</p> <p>直近では、平成28年3月に、都・特別区・26市・2町が連携・協働で策定した「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)(平成28年3月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和7年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年11月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>国立都市計画道路3・3・15号線及び3・4・5号線につきましては、平成28年策定の東京における都市計画道路の整備方針、第四次事業化計画において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられております。また、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、本路線は整備すべき路線としております。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいまちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづくりが、推進されるものと認識しております。</p>

	<p>にあわせた緑化」(11頁)などと書かれており、どうとでも読める書き方になっています。行政の、ある種の「ずるさ」を感じました。ここは、対立する部分を明記して、率直に市民の意見を聞くべきだと私は思います。市民の知らせず、いつの間にか公共工事をすすめてしまう作戦だとしたら、それは今の時代、決して許されないと私は思います。</p>	
14-1	<p>「南武線沿線まちづくり方針(素案)」を知らない方が多いのが現状です。沿線周辺に限らず、国立市全体のまちづくりとして広く周知し、市民の意見を反映していただきたいと思います。</p>	<p>ご意見を受け方針を広く周知するための手法として、youtubeによる本素案の説明動画を配信することといたしました。また、同ページで引き続きご意見の募集を案内しています。</p>
14-2	<p>○市報10月5日号で、新型コロナウイルスの感染拡大で見合わせていた意見交換会を開催予定であると知りました。対象を南武線沿線地区に限定せず、広く周知し意見を反映していただきたい。</p>	<p>意見交換会の開催場所は南武線沿線地区内の会場といたしましたが、どなたでも参加でき意見交換いただける会となっております。今後は、より分かりやすいご案内に留意し進めて参ります。</p>
14-3	<p>○意見交換会だけでなく、まちかど報告会も開催していただきたい。</p>	<p>まちかど報告会に関しては、コロナウイルス感染拡大の状況や緊急事態宣言等、開催日程を確定しづらい状況下において、開催に必要となるテント等の用具調達に日程変更に対応できないことから、中止とさせていただきます。</p> <p>意見交換会や説明会は、市民の皆さまの自発的な参加によって方針の周知や意見聴取が可能となる手法ととらえている一方、まちかど報告会は、通行中の市民の方など、市の呼びかけにより方針の周知や意見を聴取する手法と考えております。この点を踏まえたうえで、まちかど報告会は、市役所庁舎内におけるパネル展と変更させていただきました。</p>

14-4	<p>○ 国立市の将来像に関わる重要な方針です。オンラインの活用など、さまざまな手法を検討し、広く周知していただきたい。</p>	<p>ご意見を受け方針を広く周知するための手法として、youtube による本素案の説明動画を配信することといたしました。また、同ページで引き続きご意見の募集を案内しています。</p>
14-5	<p>○ 意見交換会・まちかど報告会の開催に合わせ、パブコメ、意見の再募集をしていただきたい。</p>	<p>今後の意見聴取でのご意見等も踏まえ、検討してまいります。</p>
14-6	<p>○ ホームページの「パブリックコメント」欄に実施案件として掲載されていませんでした。今、どのようなパブコメ、意見募集が実施されているのかわかるよう、留意していただきたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、ホームページの「パブリックコメント」欄に実施案件として掲載されていませんでした。今後十分留意して参ります。</p>
14-7	<p>○ 鉄道立体化、都市計画道路については、それぞれ進捗状況に応じて、東京都やJR などとも連携し説明会、意見交換会を開催していただきたい。</p>	<p>様々な事業において、事業化を図る際は東京都やJR などとも連携し、進捗に応じて適切に説明会等の開催に努めてまいります。</p>
14-8	<p>○ 上位計画等にかかわることではありますが、コロナ禍で、くらしや働き方等の価値観が大きく変化しています。現状、実態を把握しながら、長期的視野にたつて、まちづくりを進めていただきたい。</p> <p>以上、雑駁ではありますが、よろしく願います。</p>	<p>国立市都市計画マスタープランにおいても 20 年程度の将来を展望しつつ 10 年後の目指すまちの姿の実現を目標としております。また、連続立体交差事業は一般的に長期にわたるため、現在において具体的事項を定めるのではなく、実施時期の情勢にあわせ各々、計画等を定めることが必要と考えています。</p>
15-1	<p>まちづくり計画の実現にどのくらいの期間を要するか見通しを示していただけるとありがたい。</p> <p>所往來の経済見通しや地価動向を慎重に予測して事業を計画していただきたい。</p>	<p>本素案では南武線が立体化された後のまちの将来像や方針を定めています。</p> <p>南武線の稲田堤駅～府中本町駅間の約 4.3 km における連続立体交差事業を例にみると、平成 3 年度に事業の都市計画が決定されてから、24 年後の平成 27 年度に事業完了となっています。</p> <p>本素案に示した様々な方針の中には、7 ページの交通における方針図に示す東西交通の強化等、など連続立体交差事業に先行して進めることが可能なものもありますが、鉄道立体化が図られた後に、実現される方針もあり</p>

		<p>ます。連続立体交差事業は一般的に長期にわたるため、まちづくりの具体的事項は現在において定めるのではなく、実施時期の情勢にあわせ各々、計画等を定めることが必要と考えています。</p>
15-2	<p>私は矢川駅南側に住むものですが、敷地が新たな地域づくりの対象となります。区画整理による減歩の結果狭い敷地なので生活が不便になり暮らしにくくなるのではないかと不安があります。</p> <p>また、2019年の計画と比べると、区画整理の対象区域が大幅に狭まるようです。残された対象区域から広い公共用地を生み出すこととなりますが、それだけの余裕があるのか疑問に思います。また計画変更は均等のとれたまちづくりとはならず、事業の効果を弱めることになると思うので、見直しをお願いします。</p>	<p>ご意見は、「南部地域整備基本計画」の中間見直し（2019年）によって計画区域を縮小した「矢川駅南整備地区」の区域が、本素案の方針でさらに狭まり、それにより区画整理事業等の面整備が行われるとなった場合は、減歩率が上昇するなどといったその後の不安を示されたものとなっております。</p> <p>P.2、3の「5.南武線沿線 将来のまちのイメージ及び分野別方針」で示した図におきまして、矢川駅南側を赤色で塗りつぶした区域は凡例で、にぎわい、交流が活性化される駅周辺と示しています。これは、整備後の地域の土地利用を意図し示したもので、区画整理事業等の面整備などの区域を示したものでなく、本素案において区域の考え方は変更していません。誤解を与える表記であるため、当該箇所の示し方を検討し、修正します。</p>
16-1	<p>どれだけ誠意をもって市民の声を聴いていただけるか、そしてその前提として分かりやすい説明をしていただけるかということは、行政が市民に対して行うべき基本です。行政には、市民に対しての説明責任があります。今回パブコメに、多くの方から「よくわからないのに意見なんて書けないよね。」という声を伺っております。方針素案のメリットもデメリットも含めて市民に分かりやすく説明することを、今からでも徹底していただきたいと思っております。</p>	<p>ご意見の内容に留意し、進めてまいります。</p>
16-2	<p>南武線沿線に市の機能を集約・駅周辺を再開発するという、東京都の基本政策をそのまま国立市に下して方針化するやり方では、これからの国立市の行政は危ういと感じております。少子高齢化を見据えた対策は必要です</p>	<p>議会の議決を経て決められ徴収させていただいている都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるための目的税です。都市計画事業の実施の際には、この都市計画税による歳入を充て、他の事業への予算の影響が少なくなるようにしています。また事業費は単年度又は短期間でまとめた支出ではなく、複数年度にわたって支出することなどにより、他事業に影響を及ぼさないよう実施されます。</p>

	<p>が、それを理由に公助策を縮小し、個人の責任・地域頼みの方向に大きくシフトしている市政は大変問題です。その上、コロナ禍で財政がひっ迫する中、市民の血税を都市計画道路建設や駅前再開発に投じることには反対です。多摩地域の中でも対策が遅れている医療や福祉、教育を充実させるために使っていただきたい。踏切解消は必要な課題ではありますが、南武線高架化に係る市の負担額が総額640億円のうちの13%というのは、市の財政を圧迫するものです。今市民生活に差し迫って優先順位の高い課題とは言えないのではないのでしょうか。また高架化によって、小さい踏切道がなくなる可能性についても伝えるべきです。</p>	<p>社会保障関係費は、国、地方共に年々増加しており、国立市においても、普通会計決算における民生費の割合は、H5(30.7%)、R元(51.5%)、R2(41.4%)と増加している一方、土木費の割合は、H5(20.0%)、R元(11.3%)、R2(8.3%)と減少しています。</p> <p>超高齢化社会における社会保障費の更なる増大が見込まれる中でも、健康・医療・福祉のまちづくりの推進に都市基盤の整備は必要であり、都市基盤整備への大幅な投資額の伸びが見込まれない状況では、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。</p> <p>JR南武線の連続立体交差化計画は、現在、東京都が鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めています。</p>
16-3	<p>今回の方針の目玉の一つとなっている矢川駅周辺の賑わいの創出は、本当に南武線沿線地域住民の願いでしょうか。商業施設が立地できる用途を考えているとのことですが、駅の近くにスーパーが複数店舗、コンビニ、地元の商店街があります。ここで購入できないものについては、立川まで行けばよいのです。ほとんどの方がこのように思っているんじゃないかと。今のままでも不便を感じていないと。買い物の利便性よりも自然豊かで静かなまちであることが有難いと。売るための土地を所有している方と、住むための土地を持ち実際にそこに暮らしている方との間には考え方に大きなズレがあります。</p>	<p>都市計画の用途地域における商業地域では、店舗のみならず、病院、事務所、遊戯施設等も立地が可能となり、利便性の向上は買い物以外の多岐に渡ります。</p> <p>ご意見の「購入できないものについては、立川まで行けば良い」というご意見は、地域の拠点に不足する機能(商業だけでなく医療、福祉、その他利便施設等)を他の拠点(国立駅周辺、立川、国分寺、府中など)と連携するという、コンパクトシティ+ネットワークというまちづくりの考えであり、南武線沿線まちづくりにおいても必要と考えます。</p> <p>一方で、立川や国分寺といった他の拠点への移動は、すべてのひとにとって簡単なものではないことから、「だれもが安心して暮らせるまち」を前提としたソーシャルインクルージョンの考え方に基づき将来像を定めています。その為、本来地域にあるべき機能で不足しているものなどの誘致、整備といった事も、移動が困難な方の視点や、地域のニーズに見合った規模という点に留意し、整備を進めることが必要と考えます。</p> <p>また、拠点連携の考え方を取り入れたまちづくりにおいては、拠点間を結ぶ交通ネットワークが不可欠なため、鉄道、幹線道路の整備、路線バスやデマンド交通等の拡充等の整備が必要と考えています。</p>
16-4	<p>矢川の自然の保全についてマスタープランははじめ市のすべての方針書に載っている「矢川の保全」と、都市計画道路3・3・15号線および、3・4・5号線の西への延伸の推進とは大きく矛盾し両立できるものではありません</p>	<p>国立都市計画道路3・3・15号線及び3・4・5号線につきましては、平成28年策定の東京における都市計画道路の整備方針、第四次事業化計画において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられております。また、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、本路線は整備すべき路線としております。</p>

	<p>ん。都市計画道路の推進は、矢川の保全を壊すものであり、決して容認することはできません。立川段丘由来の矢川は、近年水枯れが生じるようになり心配しております。異常気象による影響もありますが、近年進められている矢川すぐ近くの宅地化等による影響も否定できません。青柳断崖由来のママ下湧水にくらべて、矢川湧水は大変デリケートな状態にあるとあってよいと思います。一層配慮した保全が必要です。それなのに、わずか幅2.8m、深さ90cm、水深30cm小川の上を、幅25Mもある幹線道路が通るなどあってはならないことです。東京都は、交差部分の構造設計を検討しているようですが、一体どのように交差させるといのでしょうか。ご承知のように、矢川には、保護すべきめずらしい野鳥や、魚、樹木や植物がそれぞれの関係性を保ちながら生息しております。矢川の周りの大きな屋敷林も矢川保全の大切な環境のひとつです。市内の子供たちの自然学習の場でもあり、市民の心の癒しの場でもあります。矢川の生き物がこのまま生息していける状態を保全していくことが、多くの市民の願いであることは間違いありません。さらに2040年に向けて、3・4・5号線が西へ延伸されると、被害は甚大なものになります。一度壊したら元には戻りません。</p>	<p>矢川の横断箇所を含む、さくら通り付近から甲州街道までの区間につきましては、第四次事業化計画において東京都施行の優先整備路線に位置付けられております。本路線の整備にあたっては、自然環境や沿道環境に配慮しながら、事業化に向けた検討を進めていくものと認識しております。</p> <p>なお、矢川につきましては、重要な自然環境が残っていることから道路の作り方については、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。</p> <p>本素案では、4ページの「交通」において円滑な交通ネットワーク形成を方針と示し、また、11ページの「みどり・景観」では、矢川の保全を方針として示し、整備と保全のバランスを確保していきます。</p>
16-5	<p>道路建設、再開発によって生じる立ち退き問題について。3・3・15号線建設、3・4・5号線の延伸、矢川駅南口再開発によって、かなりの数の立ち退きが生じます。住処終の棲家と決めて生活している方々に立ち退きを迫るといことが、どれほど重い問題であるか、き</p>	<p>都市計画道路の整備方針、南部地域の市街地開発の計画等は、既に都市計画マスタープランや南部地域整備基本計画等により示されております。本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。行政による公共事業にかかる用地補償は法令等に基づき実施されます。</p>

	<p>ちんと認識していらっしゃるでしょうか。お金を払えば済むという問題ではありません。憲法に保障された人権に係る問題です。おまけに、東京都が立退きに際して補償する額は7割強。残地は買い取らない。しかも近年では、そのことを現地測量実施後に知らされたりしている。とんでもない話です。国立市が、都市計画道路建設、再開発によって生じる立ち退き問題について、市としてどのように考えているのか、見解を市民に明らかにしていただきたいと思います。</p>	<p>一般的に、適正で公平な算定を行うため実際の土地・家屋等を調査させていただき、財産価値や移転に伴い必然的に生じる損失等を補償するため、基準に基づき補償の費用を算定をいたします。詳細につきましては、事業化後の用地補償説明会で補償についてご説明することとなります。</p> <p>道路に限らず公の施設は、誰もが使用することができ、住民の福祉の増進を目的とした施設であるため、民間が行わず、行政が整備・管理を行うもので、事業に必要な用地取得に際しては、補償にご納得いただき任意の契約を原則としています。</p> <p>本素案では、矢川駅南口区域内での再開発等、面整備の方針は定めておりません。また、南部地域整備基本計画においては、谷保駅、矢川駅南整備地区として区域を示していますが、これは10年の計画期間で実施すべき内容に向けて整理を行う市街地整備計画として示された区域です。現在においてはまだ市街地開発が、市街地再開発事業や土地区画整理事業なのか、また事業の施行者等も決定していません。なお、特に土地区画整理事業の場合、用地買収ではなく現位置換地が原則となります。</p>
16-6	<p>都市計画道路3・3・15号線は、多摩地域を南北に走る5本の幹線道路のうち、唯一未着手区間の残る道路です。東京都がどうしても建設して高速道路につながるネットワークを完成させたい路線です。また都のマスタープランによると、2040年に向けて東西ネットワークの強化も目指しており、3・4・5号線の東西延伸も東京都の必須課題。東八道路と新奥多摩街道を結ぶわけですから、3・4・5号線は、今のさくら通りとは程遠い、3・3・15号線を上回る交通量になる恐れもあります。二つの道路が交差する富士見台4丁目の環境被害は甚大なものです。これらの都市計画道路は、都市のネットワーク形成のための通過交通であり、国立市民にとっては、迷惑なものでしかありません。小さな国立のまちは、縦横の大規模な幹線道路によって分断され、まちの景色は様変わりしてしまいます。それでも国立のために必要な道路だということであれば、その必要性をきちんと</p>	<p>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。</p> <p>周辺市の広域幹線道路が国立市域に入り途切れるということは、通過交通がこれらの生活道路に流入、経由し他地域へ移動していること、または、甲州街道等の他の幹線道路が負担していることとなります。国立市においても都市計画道路の整備により、他地域と同様、これらの周辺道路の自動車交通量減少により歩行者環境の向上等の効果が得られることを期待するところです。</p> <p>これらのことから、6、7ページに示す交通の方針図では、区域全体で「安全で歩きやすい歩行区間の確保」と示しています。</p>

	<p>市民に伝えてください。国立の将来のかかった分岐点であると思っております。昨今、道路の騒音被害について、専門家から詳しい研究報告が出されております。大きな火災の原因が、延焼によるものではなく飛び火によるものであるという研究報告や、警視庁のホームページの交通量推計を見ると交通量の減少傾向も明らかです。今後の世の中は急激に変化していきます。少なくとも今明確に言えることは、コロナ禍を経験した私たちにとって今後の未来に必要なものは、利便性を追求するコンクリートの巨大な道路網建設ではなく、豊かな自然を守り残していくことです。</p>	
17-1	<p>「道路拡張」のまちづくり方針に反対です。南武線立川駅、矢川駅、谷保駅の高架計画もいつのまにか事業に入っています。以上、現実性の無い（素案）の廃止を求めます。</p>	<p>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。</p> <p>これまで東京都と特別区及び 26 市 2 町は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。</p> <p>直近では、平成 28 年 3 月に、都・特別区・26 市・2 町が連携・協働で策定した「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)(平成 28 年 3 月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和 7 年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年 11 月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>南武線の連続立体交差事業の現在の状況は、1 ページに示しておりますが、皆様により分かりやすい表現となるよう検討いたします。なお、現在、東京都が鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めている段階です。事業は、都市計画決定後に事業認可を取得し、着手することとなります。</p>

17-2	<p>「国立まちづくり方針」は現道路や各家庭のインフラ修理点検（無料）（地上・地下）と、南部農耕地帯の振興を中心に据えたものを求め、常に市議会での公開討論を求めます。</p>	<p>公共インフラの維持・管理や南部地域の振興、農業振興に関するもので、南武線の鉄道立体化が前提とされていない方針や計画は、既にそれぞれ個別の計画等によって示されており、本素案は、1ページに示しますとおり、南武線の鉄道立体化後のまちの将来像や方針を示すもので、鉄道立体化により実現が望まれる様々な取り組みを主に基盤整備の視点から示しています。</p>
17-3	<p>また地球温暖化を止める方向に舵を切る近未来図を早急に議論したいです。</p>	<p>踏切のない道路整備、広域的なネットワークを形成する骨格となる道路整備、生活道路ネットワークを形成することで、渋滞等の解消や道路交通網の円滑化が図られ、自動車の移動時間は短縮し、温室効果ガス削減に寄与するものと考え、7ページの円滑な交通ネットワークの形成として方針を示しています。</p>
18-1	<p>誰もが動きやすい・買いやすい・暮らしやすい＝インクルーシブを目指すまちづくり方針に共感し期待しています。</p> <p>にぎわい（1）</p> <p>今後の少子高齢化社会に向けて 多様性とゆとりある空間づくりが重要 → スーパーや大型施設は利便性は良いが対面型の方が買いやすい事もある車椅子 シニアカー ベビーカー などちなみに キッチンカーは最高のバリアフリー店舗と言えますね</p>	<p>国立市の都市計画マスタープランでは、全般にわたり健康・医療・福祉のまちづくりの推進を目指し方針づけをしています。これに加え本素案では2ページに「子どもから高齢者までだれもが安心して暮らせるまち」を将来像に掲げています。6ページの「交通」では、地域の拠点となる駅における歩行環境、都市計画道路等の歩道、民間バスや公共交通、生活道路ネットワーク、これらの整備・拡充を、だれもが安心して、という視点で方針に示しています。しかし、これらはいずれも「目的地までの利便性」の向上であり、ご意見を参考に「目的地での利便性」といった観点について検討いたします。</p>
18-2	<p>交通（2）</p> <p>→ 民間バスやコミュニケーバス路線の拡充は重要だと思いますが国立市民は徒歩での移動者が多いとのこと</p> <p>実際 高齢者の母はノンステップバスでも乗り降りが怖く危険なので利用をためらう事があるそうです。</p> <p>ベビーカーや車いすユーザー買い物カートを引いている高齢者も利用しにくいですね。</p>	<p>本素案は、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、都市計画マスタープランの方針に即し、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。</p> <p>なお、健康・医療・福祉のまちづくりの高齢者に関する観点から、徒歩での移動と、外出の機会の多さは、健康寿命に寄与するとされる一方、バス停までが遠いなど、公共交通の利用環境が低い場合、外出の機会が減り、外出行動が自立しなくなるとされている点などに留意した、今後の具体化が必要と考えます。</p>

<p>18-3</p>	<p>交通（３）</p> <p>→ 時代とともに生活スタイルも変化し多様化しています。</p> <p>電動モビリティの発展で 高齢者や障がい者もより快適に外出することが可能になってきています。</p> <p>計画的安全性の確保とともに 利用者の思いやり ゆずりあい精神も大切になってきますね。</p>	<p>本素案の方針実現には長期間を要すると考えており、具体的事項は示しておりません。方針の具体的化を図る計画を定める際は、実施時期の情勢に合った計画であることが重要と考えています。</p>
<p>18-4</p>	<p>くらし（４）</p> <p>→ 団地再生は難題であり ぜひ実現して頂きたい重要な課題です。現在の状況は空き室に加え 若い小家族か元気な高齢者のみが暮らし多様な世代が安心して暮らせる状態にはありません。私は足に障害があり進行性の病気のため今後障害が重くなれば 住まいを替えるか設備の整った市営住宅のある地域への引っ越しを考えることになるでしょう。</p> <p>私の周りの高齢居住者にも 病気・怪我などから引っ越しを余儀なくされた方々が大勢いました 階段でなかったら住み続けられたのに…と思うと本当に切なくなります。</p> <p>変化していく生活スタイルにあわせて 住まいを選び替えることが出来るのが賃貸住宅の魅力ではないでしょうか。高齢になり一軒家から集合住宅へ緑豊かな環境での子育てを求めてケアシステムの整った安心の住まいで一生を終えるインクルーシブな暮らしは実現可能であると信じています。</p>	<p>富士見台地域の団地等は、９ページに示した環境に配慮した魅力ある団地ゾーンの形成を示しています。この中でハードとソフトが連携した良好な住環境の形成といった点などは、国立市まちづくり条例の基本理念に基づき、市、市民及び事業者がまちづくりにおける責務を果たすことが重要と考えます。</p>

19-1	<p>1 本案は市民参加の審議会等で議論して決めた方針でしょうか？</p> <p>もし参加していたとしたら、公募はあったのでしょうか？</p>	<p>本素案は市民参加の審議会等で議論して決めたものではなく、市民の皆さまからのご意見をいただきながら、方針を定めてまいります。</p>
19-2	<p>電車、貨車、タンク車などの鉄道が見える景観を維持して欲しい。是非是非お願いします。</p> <p>子供たち、幼児、のみならず、我々成人、中高齢もこの景観で癒される人は多いです。</p>	<p>南武線の連続立体交差事業は、東京都が事業主体となり計画の検討を進めています。</p> <p>また地元市、鉄道事業者は、事業による受益が大きいことから、法令等により事業費の一部を負担することとなっています。</p> <p>本素案は南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関する方針（素案）であるため、南武線の連続立体交差化計画の内容やスケジュールは東京都が行う各種説明会等で示されるものと考えます。</p> <p>鉄道立体化が高架であった場合は周辺環境や地域景観と調和し、地域にとって資源となる景観が形成されるよう都市計画事業施行者に対し要望してまいります。</p>
19-3	<p>踏切により南北分断の表現はいいすぎです。立体交差と分断は直接的な因果関係はありません。こじつけの文章表現だと思います。</p> <p>また立体交差にしても南北の一体化はできないと思います。考えても見て下さい、中央線の高架の実態をみたらわかります。このあたりの文章の見直をおねがいします。</p>	<p>JR 中央線においてはこれまで線路であった土地は高架下の敷地となり、保育園や、商業施設、自転車駐輪場、公共施設等が立地し、南北連続的な土地利用が図られています。また、国立駅通路は、現在では改札を通らずに南北の行き来ができるようになっています。またかつて踏切道であった市道は、電車の往来の影響を受けず 24 時間通行が可能です。これらのことから、市民生活に必要な機能を有する一体的な土地利用が図られ、また鉄道横断の面でも一体化は図られていると考えます。</p>
19-4	<p>富士見台のまちづくりの審議会での市民意見と相反します。鉄道のある南武線沿線は、だじな景観とされています。国立市の売りは景観だと思います。</p>	<p>国立市富士見台まちづくり構想を策定するにあたり、その内容を検討するため、国立市富士見台まちづくり協議会が設置されていました。協議会が開催した市民参加の富士見台ミーティングにおいては、非常にたくさんの意見を頂き、その一つに「南武線沿いの道路は鉄道が地上を走っていて、見えるだけでなく地形の起伏もあって面白い道なのでもっと歩きたくなるような工夫をしてはどうか」といった市民意見が出ています。このような富士見台ミーティング等を通じて出された様々な意見と、まちづくりの現状や将来展望との整合を図り、最終的に構想へととりまとめられているものと考えています。この市民意見に関しては、構想の「方針 2、気軽に外出したくなる環境を整える」において、「道路や通りを歩いて楽しめるよう工夫する」という形で示さ</p>

		<p>れています。</p> <p>本素案においては、景観における歩行ネットワークの形成を主に緑豊かなといった視点で示しています。ご意見を受け、緑に限定しない表現等を検討いたします。</p>
20-1	<p>近年は畑や田んぼが潰されてアスファルト埋め尽くされた小さい住宅に代わることや、既存の、庭部分が多くあり、緑が豊富にあった住宅が建て代わり、新規に庭部分が無い小さい住宅が密集して建設されることが多く感じます。これらの変化は市内の大幅な気温上昇をもたらすとともに、災害時の避難場所の減少や火災発生時の被害拡大につながります。この問題点の解決のために、計画的に緑地の維持及び拡大に取り組むこと、建坪率の低下に取り組むことが必要と考えます。具体的には、売りに出た土地を市が買い取り緑地を形成すること、条例で建坪率の制限を設けることなどが考えられます。</p>	<p>ご意見にあります、災害時の避難場所の減少や火災発生時の被害拡大防止の観点から、本素案では 11 ページに防災協力農地の拡充を示しています。防災協力農地とは、市と東京みどり農業協同組合が締結した協定により、大規模災害の発生又は発生の恐れがある場合、所有者の協力を得た農地を一時避難場所として使用すること、また生鮮食料品の供給を受けることができるものです。</p> <p>緑機能の整備や保全に関しては、都市計画マスタープランや国立市緑の基本計画、国立市第 3 次農業振興計画等により中長期的な方針や計画が示され、これに基づき実施しています。</p> <p>そして、宅地内の緑化や、敷地面積の最低限度の取り決め、また現在の建蔽率を下げるといった事は、市のまちづくりの方針に加え、地域が目指すまちの目標実現において必要な場合、都市計画に地区計画といったものを定めることにより可能となります。しかし、地区計画の策定には、住民の合意形成を始め慎重な検討が必要です。※素案における「協定」は誤っており「協力」が正</p>
20-2	<p>南部地域は貴重な緑地が北部地域と比較してまだ残って居ますが、今後開発が行われてさらに緑地の減少が見込まれることから積極的に上記の問題解決に取り組む必要があります。税収の増加や短期的な市民の暮らしの快適さだけにとらわれることなく、本質的な市民の生活環境の改善を図るための街づくりを行っていただきたいと思えます。ご検討ください。よろしく願いいたします。</p>	<p>中央線の連続立体交差事業も事業化から完成まで 18 年を要しており、都市計画の実現には長い時間を必要とします。市町村の都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランは、概ね 20 年後の将来を展望し、その実現に向けた 10 年間の方針を示しています。</p> <p>本素案も南武線が立体化された後のまちの将来像や方針を示すもので、鉄道立体化により実現が望まれる様々な取り組みを、主に基盤整備を中心とした長期的な観点で方針を示しています。</p> <p>なお、近年、都市内の貴重な緑機能として都市農地の保全の重要性が高まっている中で、国立市では、農地保全の観点から、生産緑地の最低面積の緩和や再指定を認めるといった、運用面の変更を行い、また谷保の原風景保全のため、基金条例を制定し基金の積み立てを開始しています。そして更に、今後、生産緑地の公有地化に向けた検討が進められていくこととなっています。農地には田んぼや畑があり、田畑の保全を図るといったことは、水路などといった水環境の保全にもつながると考えています。</p>

21-1	<p>○年夏に家を建て、住み始めて今年で○年になりますが、国立市は駅前開発ばかりに税金を注ぎ、この辺りは置いてきぼりで何の変化も進歩ありません。駅は西国立駅を利用するので、立川市のみのお通りから、国立市の青柳大通りに繋がる道を使いますが、立川市側の火葬場の立地が原因で、その辺りは葬儀場が点在し、ひじょうに暗い雰囲気です。矢川緑地から国立市となりますが、この辺りをもっと明るい町にしてもらえませんか。</p>	<p>青柳一丁目や青柳大通り周辺の用途地域は、準工業地域となっています。準工業地域とは土地の使い方において比較的自由度が高く、様々な商業、業務の立地が可能な地域です。</p> <p>一方で、青柳大通り（みのわ通り）の両側地域は、土地区画整理事業等により都市基盤が整った区域でもあります。青柳大通りの北側、南側、どちらもがそれぞれ立川南通り、甲州街道に突き当たり、加えて連続的な東西の道路もなく、他地域との交流がやや不便な地域となっています。</p> <p>今後、南武線の連続立体交差事業に併せた立川市の西国立駅周辺のまちづくりや、地域内を通る都市計画道路3・4・5号線の整備により、他地域とのアクセス性が向上し、地域の状況も変化すると考えます。</p>
21-2	<p>都の職業訓練校跡地はいつまで、空き地のままでしょうか。かなりの広大な跡地ですので、あの土地を開発拠点にするなどして、青柳・石田の町づくりに尽力いただきたいと思います。</p>	<p>ご意見の土地は公有地であるため、今後の土地利用は都民に必要な公の施設として利用されるものと思われます。</p>
22-1	<p>このコロナ禍の時期に、不要不急の最たる開発事業（素案）を、抽象的な美辞麗句でその開発事業がかかえる問題点を隠し、市民にパブリックコメントをもとめ、役所仕事のアリバイ作りをするのはやめてほしい。</p>	<p>まちづくりには様々な事業がございますが、多くがその実現に長い時間を要します。国立市のまちづくりにおいては、健康・医療・福祉のまちづくりを目指し、このコロナ禍においても今後の更なる超少子高齢社会に対応するためには、現在においてまちづくりを進めておく必要があります。</p>
22-2	<p>○都市計画道路3・3・15号線を整備（P.6）とあるが、以下の市民にとって不利益な事実がある。このため本計画の中止を求める。</p> <p>「人にやさしいまちづくり」を目指し（P.1）ながら、その陰に立退きに怯える多数の市民がいること、「文教都市を謳う国立市で」東京女子体育大学のキャンパスが、その都市計画道路で縦断される窮地にあること、「水辺の自然環境の保全、整備」（P.11）を述べながら矢川の保全とは真逆の事業ではないか。</p>	<p>国立都市計画道路3・3・15号線につきましては、平成28年策定の「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）」において、必要性の検証を実施し、その必要性を確認した上で、優先整備路線に位置付けられております。また、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も、本路線は整備すべき路線としております。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいまちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづくりが、推進されるものと認識しております。</p>

		<p>市立小・中学校は災害時の指定避難所（避難所）に指定され、東京女子体育大学・短期大学は、指定緊急避難所（広域避難場所）に指定されています。災害時の避難や避難所への必要な物資の運搬等においても、歩道が整備され、無電柱化が図られた道路が必要と考えます。六小、東京女子体育大学・短期大学という教育の場及びすぐ側を通る道路の整備は、通学時や災害時の避難所、避難場所への避難経路及び物資の搬送などといった観点からも安全・安心に資する整備が重要と考えます。</p> <p>矢川の横断箇所を含む、さくら通り付近から甲州街道までの区間につきましては、第四次事業化計画において東京都施行の優先整備路線に位置付けられています。本路線の整備にあたっては、自然環境や沿道環境に配慮しながら、事業化に向けた検討を進めていくものと認識しております。</p> <p>なお、矢川につきましては、重要な自然環境が残っていることから道路の作り方については、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。</p> <p>このような観点から、本素案では、4ページの「交通」において円滑な交通ネットワーク形成を方針と示し、また、11ページの「みどり・景観」では、矢川の保全を方針として示し、バランスを確保していきます。</p>
22-3	<p>■団地等における良好な住環境の確保/○建設から50年以上経過している団地（P.8）の再生手法は、建替えだけではない。以下のような手法がある。・既存の建物に外部廊下+後付けエレベーターの増築で、完全バリアフリー化の団地に再生することができる。この手法を実施することにより、ご高齢者や子育て世帯対応のみならず、4、5階の空き室解消策にもなる。・みなし市営住宅として市が借り上げ、生活困難者や学生さんの住まいに活用するなどしてURへの工事費支援ができないか。</p>	<p>本素案は、2ページに示すとおり沿線地区の将来像を、子どもから高齢者までだれもが安心して暮らせるまち、としています。ご意見に頂きました、外部廊下+後付けエレベーターの増築、住宅支援といったような手法は、9ページに示したハードとソフトが連携した良好な住環境を形成するといった方針を具体化していただいたものと考えます。環境に配慮した魅力ある団地ゾーンの方針において、ご意見を参考に表現の改めを検討いたします。</p>
23	<p>赤ちゃんが遊ぶところが欲しいです。</p>	<p>本素案では、9ページに子育て支援拠点の機能強化を方針に定めています。例えば「矢川プラス」の機能（ソフト）面、また、南武線連続立体交差後における鉄道南側地域から「矢川プラス」のあらたな動線、「矢川プラス」から矢川上公園への安全で魅力ある動線の確保など、今後具体化を図る際にはご意見を踏まえ検討のうえ、まちづくりを進めて参ります。</p>

<p>24</p>	<p>都市計画道路3・3・15号線の計画は、大型通過道路で、沿線住民の生活環境を考えると、国立の貴重な自然環境を守る上でも中止すべきです。また、交通に関して、「都市計画道路3・3・15号線、3・4・5号線、3・4・14号線を整備」とあります。車を持たない方が増え、交通量も減りつつある今の東京で、大きな道路は必要ありません。そうした現実を踏まえた整備でしょうか。3・3・15号線をつくることで、多くの立ち退き者が出ることになり、そういった当事者、近隣住民の意向をしっかりと確認することが地元市の責任であり、都の言いなりで単純に計画を進めることは正しくない。これにつながる3・3・30号線でも多くの住民から反対の声が上がり、運動が広がっている。今とは大きく環境が違っている時代(数十年前)に立てた計画をそのまま進めることはおかしい。改めてしっかり見直し、不要不急の計画はやめて、私たちの収めた税金を必要なことに使うべきだ。</p> <p>それよりも今ある生活道路の整備、道路わきの植栽の刈込や自転車道の整備、歩道の拡幅・整備など、高齢者や障がいのある方が安全に利用できる道路整備を進めるべきだと思います。</p> <p>本方針の見直し、再検討を求めます。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、既に「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)」、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画」等、他の方針、計画により示されております。本素案では、3ページ「4.関連する計画等」に記載しておりますとおり、南武線の連続立体交差事業に併せたまちづくりに関し方針を定め、この方針に即し、関連する計画や新たな計画の中で個別事業として事業を具体化していきたいと考えています。既に上位計画や関連計画で示した方向性や計画に関する変更や見直しについては、元となる計画の中で、市民の皆さまの意見等を踏まえ実施されます。</p> <p>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。</p> <p>これまで東京都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。</p> <p>直近では、平成28年3月に、都・特別区・26市・2町が連携・協働で策定した「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)(平成28年3月)」において、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認するとともに、令和7年度までに優先的に整備すべき路線、優先整備路線を位置付けました。さらに、令和元年11月には、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、更なる都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>市では、だれもがより安全で快適に移動できる、人にやさしいみちづくりを推進しており、都市計画道路を整備することで、防災性の向上や周辺的生活道路における通過車両の抑制のほか、新たな公共交通の路線や回遊性の向上、都市間交通の円滑化も期待できます。また、健康・医療・福祉のまちづくりの推進の観点からも、南部地域と富士見台地域を結ぶ主要道路ができることにより、安心して移動し、安全に暮らせることができるまちづくりが、推進されるものと認識しております。</p> <p>超高齢化社会における社会保障費の更なる増大が見込まれる中でも健康・医療・福祉のまちづくりの推進に都市基盤の整備は必要であり、都市基盤整備への大幅な投資額の伸びが見込まれない状況では、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。</p>
<p>25</p>	<p>私は南武線沿線地区に住む一人ですが、過去に自宅の裏の裏が火事となり消防自動車甲州街道側からも南武</p>	<p>現在、東京都は、鉄道立体化の構造形式や施工方法等について検討を進めています。この検討の結果は、各種説明会等を通じ示されるものと考えています。</p>

線側からも火元まで直接入れないということを経験しました。

今回の南武線沿線のまちづくり方針（素案）の中でも南武線の高架化についておおいに関心をもっています。

「南武線の立体化区間について」方針（素案）の中で東京都は平成16年（2004）の「踏切対策基本方針」において鉄道立体化の検討対象区間として矢川～立川駅間付近としています。これは国立市のごくごく一部であるため、その後国立市長や地元の市議会議員が対象区間を延長するように働きかけることを主張し、市民に説明しています。

最近の市議会でも国立市内の踏切を全部撤去するように検討すると表明しています。

東京都の鉄道立体化の自治体の事業費の負担割合は15%程度だと聞いていますので、この有利な条件を利用して立体化の区間をできるだけ長くして南北の分断を解消してもらいたいと思います。この機会にぜひ実現していただきたい。

矢川駅から市役所西側の3・4・14号線までは高架化するのに技術的な問題はなく、市役所の正面～市役所東側の道路をすぎて（市役所正面は高架化により開かれた空間となる）どこまで可能か検討する必要があります。立体化の区間次第で南部地域のインフラ整備は加速されます。

（1）谷保駅まで高架化する提案 第7小学校の踏切から鉄道の高度を徐々に上げて谷保駅の高架にすりつくためには高架上のホームを思い切って矢川駅方面の次の踏切近く（踏切上）まで移動すれば鉄道の勾配を15/1000%程度まで下げることができます。地元の商店

東京都内（多摩部）の連続立体交差事業の事業費は一般的に国45%、都31.5%、市13.5%、鉄道側10%の負担で構成されるとなっています。

都市計画道路は他の都市計画道路と共にネットワークを構成し、より大きな整備効果が見込まれる道路であり、着実に都市計画道路の事業化を図るべきと考えています。

なお、国立3・4・14号線は「東京における都市計画道路（第四次事業化計画）」において、施行者を市として令和7年度までに事業に着手する優先整備路線となっています。このことから、国立3・4・14号線と南武線との交差方法の検討を令和元年度に行っています。

7ページに示します「交通」の中で、生活道路ネットワークの形成、円滑な避難が可能な避難経路の整備、南武線南側における東西方向の交通環境の強化を目指すとしています。また、連続立体交差事業は単に交通問題の解消を図るだけではなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業です。本素案では、踏切の解消と相乗的な効果発現を期待する地域防災活動の促進や、狭あい道路の解消、無電柱化の推進、緊急輸送道路の拡充等の方針を示しています。これらは3ページ「4.関連する計画等」に示す通り、関連計画や新たな計画で具体化していきます。

	<p>があるので谷保駅の出入り口は現在の位置のままとします。これは現地を見ての意見ですので南武線の立体化の設計（稲城市付近など）に実績のある設計コンサルタントに「設計検討」と「現地測量」を依頼すれば確認できます。（東京都に照会）？この鉄道勾配の数値がいくつになるかの一点に絞って依頼すれば数百万で可能だと思います。この事前設計検討を持って東京都とJRの協議に臨めば国立市の熱意、希望が伝わります。</p> <p>（２）代替道路の検討の提案 （高架橋の柱の位置を設計段階で考慮して新しい道路を開通する）</p> <p>東京都は下水道北多摩２号幹線（１期）を築造し、その民有地に地上権を設定しました。この事業も用地の確保に苦労しました。地表面での荷重制限がありますが、大型車は無理としても小型車のみで速度制限すれば良いと考えます。（現在の道路３・４・１４号線下の北多摩２号幹線２期の下水道にかかる荷重状態と同じ）市役所正面の開かれた空間から千丑道（甲州街道）まで道路がつながれば、付近住民や幼稚園も利便性が向上してメリットは大きく話合いに応じると思います。ぜひ東京都、地主と相談して検討をお願いいたします。</p>	
26	<p>① 市内数ヶ所の閲覧所に出向いて、決して少量でない文字数（しかもお役所ことばが多い）の素案を読み、その場でコメントを書ける人がいないあるいは該当地域にどれほどの人がいるのでしょうか。そのあたりをお考えになったのでしょうか。</p>	<p>ご意見の提出や資料の閲覧は、市役所、北市民プラザ、南市民プラザ、国立駅前にたち・こくぶんじ市民プラザ、公民館、中央図書館にご来庁いただくか、市ホームページの掲載ページからも可能となっています。市ホームページにおいても、閲覧可能であることが分かりやすいように、お知らせのチラシにURLの掲載等、広く周知できるよう努めてまいります。</p> <p>また、意見交換会の開催場所は南武線沿線地区内の会場といたしましたが、どなたでも参加でき意見交換いただける会としています。</p>

	<p>② やはり事前に該当地域の各戸に素案を配布し、ゆっくり考えたり、家族で話し合ったりしてコメントを書けるようにした方がよいのではないのでしょうか。そして、10月に行うかもしれない説明会に、意見や質問をもちよれるようにしてください。</p> <p>③ これからでも予定を変更して、巾広い市民の（パブリック）の声を集めるような計画をたて直して下さい。7万市民の内、何人の分が集まればパブリックと言えるのでしょうか。</p> <p>④ 市報（9/5）に「公表することが不適切と判断される事項」とは例えばどういうことなのでしょう。その「判断」とはどんな基準でどなたがするのでしょうか。知りたいです。</p>	<p>なお、ご意見を受け方針を広く周知するための手法として、youtubeによる本素案の説明動画を配信することといたしました。また、同ページで引き続きご意見の募集を案内いたしました。</p> <p>ご提出いただいたご意見のうち、個人又は法人その他の団体の権利や利益を害するおそれがある事項や、その他公序良俗に反する場合など、公表することが不相当と認める事項が含まれているときは、その全部又は一部を公表しない場合があります、実施機関において決定しています。</p> <p>蔓延防止の延長見直しを受け、意見交換会開催を中止する可能性が出てきたため修正いたします。</p>
--	---	---