

南部地域に関する意見交換会におけるご意見等

令和5年12月4日 南区公会堂

ご意見等	ご意見等に対する市の考え方
一番時間がかかりそうなのはどの計画か。10年先、20年先になるのか。	踏切除却は高架化後でなければ完了しないため、連続立体交差事業とあわせてという時間軸になると考えている。
<p>・この周辺の道路で一番混むのは石田街道。7時半から8時頃になるとつまる。でもその車は国立に行かない。全部抜けて立川に行ってしまう。石田街道は、市道でありながら川向こうから来たトラックとかが全部抜けて行く。さくら通りや大学通りは通勤時間帯は空いている。あの道路は何のためなのか、通過させるために大変なことをやっている感じがする。</p> <p>・10年先、20年先、かなり高齢化が進んでくると思う。高齢者が利用する車が本当に気楽に走れるような道路もこれからの社会では必要ではないか。国立駅から4.5kmから5kmのここが一番遠いところなので、自動車とは別の手段を何か考えてほしい。どのような時間軸で考えていくのか。</p>	ご指摘の点を踏まえ、優先的、中長期という考え方も含めて協議しお示ししていく。
<p>・ばらばらに整備するとメンテナンスも面倒。発想を切り替えた方がよい。</p> <p>・今ある施設を行きたくするようにしてほしい。のんびり休むところがなければいくつあっても人は行かない。その方が重要。</p>	遊べて便利という観点では、例えば公園を拠点と考え、その拠点間を結ぶ道路について、人がどういったかたちでアクセスできるのかという点も計画の中で考えていきたい。
土地区画整理事業はうまく進むものなのか。私の中での住民だったら嫌だっという感じがする。	土地区画整理事業は、基本的には地権者全員が賛成しないと進まない。地権者の皆様でやろうとしているエリアでのみ実施されるもの。未着手の計画は以前から示されているが、現在に至るまでに事業化されていない。市街地整備の有効な手法だが、もうすでに市街地としてできているところでは、平等に数十%の土地を出していただいで進む事業なので、なかなか条件というのは限られてくる。
連続立体交差化事業が事業認可されると、矢川駅周辺まちづくりにかかわる土地は収用の範囲になるのか。	矢川駅周辺まちづくりは連続立体交差化計画の関連計画であるが、市が実施する事業。用地については事業手法によるので現在は未定。 連続立体交差化計画で収用等の対象となるエリアは、この図面の赤い線と青い線の部分。赤い線は鉄道敷の計画線、青い線は鉄道附属街路、いわゆる側道の計画線。民地に線がかかっている部分も一部あり、事業化後に個別協議となる。矢川駅南地区の整備は市の単独事業で、都市計画で進める場合、別の都市計画決定により取り組んでいくことになる。
個別に地権者の方々が合意しない限り進まないということか。	連続立体交差化計画ではやはりどのぐらいかかるのか、スケジュールはどうかという質問が多い。都市計画素案説明会から都市計画決定まで約3年。都市計画決定後、事業認可取得までに約2年、それから事業期間が13年くらいのスケジュール感。やはり時間かかる大きな要因の一つは、用地を取得させていただくための協議ということだと考えている。
南部地域の整備基本計画、おそらく5年前の見直しでも都市計画道路が議論になっていたかと思うが、最終的にどうしたいのかというのが理解できない。	南部地域整備基本計画は、都市計画マスタープランの南部地域において、他の計画で具現化されていない施策についてのアクションプランという位置づけ。 都市計画道路は、東京都と特別区及び26市2町で策定した都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）に基づき進めていくもので、整備を着実に進める方針となっている。
前の計画に載っていた図面は、引き継がれるのか。	個別に検討している。都市計画道路は法律に基づいて計画決定している道路で、南部地域整備基本計画では市で整備すべき道路を示している。

<p>・都市計画の大前提は、一番金がかかる、時間も。他にもっと楽しいこと、いいことしようという発想はないか。道路は少し不便でも他の面ですごく住みよくていいとこですよっていうそんなまちづくり、夢物語みたいなものを一度作ってみたらどうか。都市計画というと必ず道路。あと土地の買収。</p> <p>・道路拡幅はすごいお金と時間がかかる。今、歩行者や自転車にとって市道一番のネックは、幅が狭いことだから、解決には無電柱化の方が早い気がする。その分20cmくらい空く。どっちかコストがかからないのか。美観を考えると無電柱化の方が良いかなという気がする。少し道路は我慢してよと、狭いところなんて、田舎行ったらもっとひどいのがたくさんある。何を基準にして道路を作るか。</p>	<p>都市計画決定されている道路が市内にも多くある中で、行政としても全ての都市計画道路を同じタイミングで進めようとしているわけではなく、その中で整備が必要な路線を抽出して、10年単位で整理し優先的に進めている。その中で必要な部分の整備を行政としては進めたいと考えている。</p>
<p>道路を作って通過する車だけが通るような、そんな道路では仕方ない。</p>	<p>広域的な観点では、確かに市域外から国立市を通過するという機能も一つはある。一方で、石田街道や他の生活道路の中に流入している車をそちらに誘導するというような目的もある。日常的に使っている道路、混雑しているようなところを通り抜けなくても、都市計画道路を通ればそういうところにわざわざ入っていかなくても通過できるということが一つある。</p>
<p>3・4・5号線、3・3・15号線は連続立体交差化の都市計画で用地買収の収用の対象になるのか。</p>	<p>3・4・5号線及び3・3・15号線の南武線と交差する付近の区間は、南武線の連立事業と関連する都市計画事業として、スケジュールとしては同時に進んでいる道路事業。事業認可後は、南武線の連続立体交差化計画とは別に、東京都により用地取得の協議が進められていく。</p>
<p>市役所から下っていく道でスクールゾーンがあるが、狭い道路は計画でどうしていくのか。拡幅するのか。</p>	<p>国立市役所前踏切から甲州街道方面で未整備の国立3・4・14号線は、幅員16～20mの都市計画道路。最近スクールゾーンになった場所は、甲州街道から南のところで、現況の道路の幅員が広がる計画になっている。周辺地域あるいは通学している子どもたちにとっては喫緊の課題であった危険性を低減するためにスクールゾーン設置をさせていただいたところ。</p> <p>都市計画については以前から行政も地権者の方々と協議している。甲州街道から国立市役所前踏切までの区間については、今回の南武線の連続立体交差化計画にあわせて事業化していきたいと考えている。</p> <p>甲州街道から南の区間でのスクールゾーンは、今ある道路での規制。地権者の皆様のご協力で少しずつ退避スペースを広げたりもしている。</p> <p>国立市として何に力を入れていくかということでは、一つはおたか森通り、並行道路と言われていたところがある街区以外の南武線から南のエリアで、東西の交通が十分でなく、これは地域の皆様、自治会長とお話しても多くの声がある。青柳や谷保駅の南の府中境のエリアでも地域の課題となっていることから、あらためてこういうかたちで示させていただいた。</p> <p>また8月の連続立体交差化計画の都市計画素案説明会以降に多くの地域の皆様からご意見をいただいている。谷保駅から市役所までの間の南武線の南側の地域。滝の院踏切と坂下第一踏切がどうしても高架化のスロープの土工区間に位置するということで、物理的に踏切も残せないし道路の平面整備もできないので廃止する都市計画素案を示した。我々もしっかり考えていかなくてはならない課題だと考えている。</p>

<p>谷保駅は高架にならないのか。</p>	<p>連続立体交差化計画は、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。</p> <p>国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、都市計画素案説明会にてお示した連続立体交差化計画の範囲となりますので、谷保駅は本計画における立体化の範囲外となります。</p> <p>踏切2つの閉鎖で生活が不便になるのでなんとか対応してほしいというご意見もいただいている。この課題を含めて、地域の皆さんと今回の意見交換会と別の機会を設けてお話をさせていただく。</p> <p>駅周辺のまちづくりも市として取り組んでいく。2駅とも南側の駅前広場がない駅でアクセスが不便になっている。矢川駅については、先ほど説明したとおり南側に駅前広場の整備を考えている。</p>
<p>南武線の立体化は素案で、そこから案を決めていくということだが、計画の確度はどのくらい決まっているのか。</p>	<p>まずスケジュールとしては、概ね2年後に都市計画案の説明会を開催する予定で、その一年後に都市計画決定予定。今は素案の段階で皆様から広くご意見をいただいている期間。</p>
<p>・谷保駅の連続立体交差化はどうか。 ・市はどう考えているか。</p>	<p>連続立体交差化計画は、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。</p> <p>国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、都市計画素案説明会にてお示した連続立体交差化計画の範囲となりますので、谷保駅は本計画における立体化の範囲外となります。</p> <p>このような意見交換会でいただいたご意見は全て東京都に伝え必要があれば協議していきたい。市としてはそういう機会を捉えて、市民の皆様と連立の話をさせていただきたいと考えている。</p>
<p>連立事業の市の費用負担はいくらか。</p>	<p>多摩地域の場合、一般的には鉄道事業者が約10%、国が45%、東京都が約32%、残りの約13%を地元市（国立市・立川市）が事業区間の延長に応じて負担します。</p> <p>なお、詳細な負担割合については、今後検討を進めていく中で、関係者間で協議をした上で決定します。</p>
<p>費用対効果は。そういうのが示されないと市民として反応しにくい。</p>	<p>JR南武線（谷保駅～立川駅間）の連続立体交差化計画におけるB/Cは、現時点では1以上を確保しており、踏切での交通渋滞の解消による交通の円滑化や、地域分断の解消による市街地の一体化等が図られる効果があると考えています。</p>
<p>3ページの計画の改訂5つの視点で、健康・医療・福祉のまちづくりは具体的にどのようなものか。</p>	<p>長寿命化社会において健康に長生きしていただけるまちづくりに寄与するという点で意義がある。国等の調査では、地域活動に参加する高齢者や外出する機会が多い方が健康状態が良好との結果があるので、外出するというのは一つ大きな役割があるというのが分かっている。そのため、外出する機会を奪わないまちづくり、例えば駅まで行きづらい、公園もせっかくあるのに行く道が歩きにくいなど、そうならないようなまちづくりが健康・医療・福祉のまちづくりという考え方。</p>

<p>アクセスをよくするというのが一つの考えで、どこ行くのかというのはまた別の問題。</p>	<p>整備の計画ではあるが、コミュニティ活動、福祉の観点から地域の方々が参加できるプログラム、ウォーキングマップ等もある。そのためのハード整備を南部地域整備基本計画で示したいと考えている。</p>
<p>・自転車が乗れなくなったら、矢川まで出のに足がない。その辺も考えていただきたい。外に行きたいと思っても結局行かない。タクシーも高い。 ・くにも廃止され、やっぱり不便。バス本数も少なく乗りたいときに乗れない。</p>	<p>健康・医療・福祉というところでは、歩くだけではなく公共交通の整備もある中で、課題の一つに道路が狭くて入っていけない箇所がある。道路拡幅整備事業等を通じて地域内を巡回できるネットワークを整備することは優先度が高いと考えている。例えば公共交通として、回遊できるルートが確立すれば、徒歩が難しい方でも外出機会を奪わないまちづくりができるのではと考えている。</p>
<p>防災の観点でいうと、道幅はどのくらい必要か。</p>	<p>4 m未満の狭い道路の拡幅を目指しているが、4 mでは大きな消防車が入れない。救急車が入ってこれず、手前で停めてストレッチャーだけ押していく狭い道路もある。大きな消防車となると、8 m以上はあった方がよい。6 mだと違法駐車などがあるとそこから入っていけない。</p>
<p>石田街道に並行して、大きな道路ができれば石田街道に大きな車が通れないようにできないか。</p>	<p>都市計画道路が整備された後は、通過交通がそちらに流れると考えている。それでもなお石田街道の交通でそういう状況になったときは、道路を規制するという方策も考えられるので、地域の皆様と市役所で一緒に警察と話し合っていくことになる。</p>

令和5年12月5日 下谷防災センター

ご意見等	ご意見等に対する市の考え方
<p>・谷保駅周辺の言及がない。ビジョンや南部地域をどうしていくのかも足りていない。南武線立体化は約900億円の事業、2040年ぐらいの完成。谷保地域はどうなるのか。</p> <p>・ある市議会議員が谷保駅の地下化の提案をした。甲州街道も地下に潜ると相当な勾配になり、物理的、工学的に難しいのはわかった。しかし谷保駅地下化はメリットがある。ビジョンを作るためにも求めていくべき。</p> <p>谷保天神前の踏切なくなる、車と渋滞もなくなる、人の行き来もスムーズで安全</p> <p>谷保駅を中心とした南北の商業活性化、住民の交通利便性が増える、南北の分断が解消</p> <p>地下化すると工事費は増えるが、天神前踏切、谷保駅東側3箇所の踏切もなくなる。そうすると地上を自由に通行ができる。</p> <p>・滝の院踏切と坂下第一踏切が廃止、その西側踏切もその下を通る車の高さが制限される。谷保駅東側の三つの踏切、天神前踏切は現状のまま。谷保駅周辺は改善されない。ぜひビジョンを作って、市民の声も聞きながら十分に説明してもらいたい。</p>	<p>現在の整備計画は区画整理事業による面整備を示しているが、あわせて既に宅地化され区画整理による面整備は合意形成が難しいとの記述もしている。</p> <p>南武線連続立体交差化計画とあわせ、新たな谷保駅周辺のまちづくりも検討していく。地域資源（谷保天満宮、本田家）、歴史、商業の回遊性、踏切対策、狭あい道路をキーワードに、地域課題も抽出して現在検討している。</p> <p>矢川駅周辺まちづくりは谷保駅周辺より先行し、今年度基盤計画を作成している。</p> <p>連続立体交差化計画については8月の都市計画素案説明会やその後も多く意見いただいている。東京都には適宜意見等を伝えている。</p> <p>連続立体交差化計画は、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。</p> <p>国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、都市計画素案説明会にてお話しした範囲が連続立体交差化計画の範囲となります。</p> <p>当該範囲において、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら3つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断し選定しています。</p> <p>このうち、事業的条件では、仮線高架方式の事業費が約960億円、地下方式の事業費が約1,820億円となります。このため、仮線高架方式が優位となります。</p> <p>また、計画的条件では、仮線高架方式は3か所の道路で高さ制限がかかりますが、17か所の踏切を除却できます。</p> <p>一方地下方式では、12か所の踏切が除却できますが、現在通行している7か所の道路が通行できなくなります。このため、高架方式が優位となります。</p> <p>以上から、高架方式を選定しています。</p>
<p>連立事業、都市計画道路事業は住人の要望としてあがった事業ではない。南部地域のまちづくりを、どうしたらいいのか、どうあればハッピーかを一番に検討しなければいけない。</p> <p>私は、南部地域は田園であるべきと思う。それからコンパクトシティ。国立市はコンパクトシティだと思っている。そのコンパクトシティ国立市の南半分は市のルーツであるエリアである。北部の方は、緑や自然に接してほっとする空間が少なくなっていると感じている。ミニ開発等で生産緑地が減っている。経済的な理由でそうなるのが残念。経済的な理由なら、相続税の減免、固定資産税のおまけ等を検討し、市全体として緑地を増やそう、緑地を守ろうとするべき。</p>	<p>100年先の南部地域のまちを地域の皆様がどう考えているのか、これから始めるべきだということはそのとおりと考える。</p> <p>現計画でも改訂版でも南部地域の将来像として表現している。豊かな自然、歴史ある文化とともに発展するまち、水、緑、原風景、ママ下、城山、谷保天満宮、滝乃川学園の自然、歴史、文化等、南部地域にお住まいではない方のイメージはこういう所が強い。</p> <p>昨日の意見交換会で、南区公会堂で「自転車に乗れるが自転車に乗れなくなったら本当に足がない。」という意見があった。それは基盤整備が足りていないと捉えていて、一方で考えていかなければいけない。</p> <p>南部地域まちづくり課には、基盤整備と別に農業振興担当という農地保全を担当する部署がある。バランスをとりながら、行政としては両方みていかなければいけない。</p>
<p>東京都は60年前の計画を順番が来たからやろうと意気込んで、高架化や南北の都市計画道路を進めている。矢川源流とバッティングする。橋梁構造という一般的な言葉を使って説明を終わらせた。滝乃川学園、国立市民が大事にしている矢川の源に蓋をするような計画はして欲しくない。そこに暮らしている40～50世帯の立ち退き等、犠牲が多すぎる。東京女子体育大学の校庭も縦断する。国立市は東京都に対して、私達市民の本意をきちんと伝えていただきたい。</p>	<p>都市計画道路、3・3・15号線や3・4・5号線については9月に説明会があった。</p> <p>国立市としては、矢川との交差部の橋梁構造について、水辺の自然環境や生態系に最大限配慮するよう、東京都に対して要望していく。</p>

<p>南武線沿いに住んでいる方から相談があった。立ち退きは絶対ないか。それと夜間の工事騒音について教えていただきたい。</p>	<p>現在の鉄道用地内を最大限活用することで、周辺の皆さまへの影響が最小となるように計画していますが、現在の鉄道用地では収まらず、一部現在の鉄道用地の外側にも用地が必要となる箇所があります。ご理解とご協力をよろしく願います。</p> <p>また、図面では最終的に道路になる都市計画線を示している。元々国立市は側道があり、連立工事後に今の道路が元に戻るが、一部では北側に道路敷地が出てしまう。お宅によっては影響がある。</p> <p>説明会以降そういう方々からの問い合わせが多い。答えられる範囲で個別対応している。もし相談を受けた方を案内いただければお伺いもできる。</p> <p>2点目の夜間の工事の騒音は、説明会でJRが答えており、工事の詳細はまだ決まってない。騒音や振動が全くないということにはならないと考えている。最大限の対策をしていくというJRの答えで、今後個別に相談に応じていく。</p>
<p>この事業は結構デメリットがある。費用、谷保のまちづくりが改善されない、踏切は減る、工事も発生する、土地収用みたいな形で土地を取られる。国立市のメリットは何か。</p> <p>矢川は交差化に伴って整備される。都市計画道路により通過交通が国立市に入りメリットは感じない。国立市として何がメリットか。なぜそこまでしてやりたいのか。反対する人がいる。</p>	<p>南武線高架化のメリットは踏切の除却。国立市内には17の踏切が南武線にあり、このうち13踏切を除却または廃止することができる。これは非常に大きなメリット。踏切をなくすことで暮らしやすさ、安全性は向上する。踏切は列車にとっても地域にとっても不要な施設。危険、渋滞、渋滞による環境汚染、時間的なロス、経済的な損失。踏切は鉄道の敷設に伴って現在においてもたくさんある。多くの踏切を一度に効率よく除却できるのは非常に大きなメリット。</p>
<p>色々あるデメリットより、そっちのメリットが大きいと判断されたのか。</p>	<p>行政の負担は設備費と工事費。その後の維持管理はJR負担で、総合的に事業効果はある。</p>
<p>・ウォークラブルなまちを南部地域整備基本計画にあげているが、3・4・5号線はウォークラブルではなくなる。交通量が増えた結果、様相が変わる。その辺の整合はどう考えているか。</p> <p>・歩いていて楽しい通りがウォークラブルの意味である。東八道路の延長、甲州街道と並行し、新奥多摩街道と繋げる。普通ウォークラブルと言わない。南武線立体化は本当にいるのか。市として再検討してもよいのではないか。</p>	<p>3・4・5号線は、車道部の両側に歩行者や自転車の通行空間が確保され、電線類が地中化されることとあわせて、安全で快適な空間が創出される。さくら通りは府中市側で東八道路と繋がりが、車道の交通量は増えるかもしれないが、歩行者の通行空間に変更はない。</p> <p>総合的に考えて事業化すべきというのが市の判断。</p>
<p>60数年前の都市計画道路をそのまま実行するように市民には見える。国立市に必要なか、特に矢川地区にお住まいの方と意見交換しながら進めていただきたい。</p>	<p>甲州街道2車線化は、国立市南部地域にとっての長年の悲願。並行して走る3・4・5号線が西側、東側と開通したり、南北方向を結ぶ3・3・15号線が開通したりすれば、交通が分散化して甲州街道の交通量が減るので、2車線化が実現するという考え方がある。逆に3・4・5号線が開通し、甲州街道の交通量が流入すると考えている市民もいる。メリット、デメリットは立場によって変わる。引き続きこのような場を設けて、色々意見いただきたい。</p>

ご意見等	ご意見等に対する市の考え方
<p>踏切がなくなった後、人や自転車は通れる計画か。</p>	<p>南武線の立体化に伴って多くの踏切を除却し平面的な道路とする計画。ただし、滝の院踏切と坂下第一踏切の2ヶ所については高架が地上に下りる傾斜部分にあり、踏切を残すことも道路を平面整備することもできず、踏切廃止という都市計画素案を都市計画素案説明会にて示している。</p> <p>昇松踏切は高架の高さがある程度確保できるので、現在、人と自転車しか通れない踏切は、高架化後に自動車も通れる道路としての整備を考えている。</p>
<p>坂下第二踏切は、人と自転車が通れるということか。</p>	<p>坂下第二踏切は現状と同様に車も通れる計画。</p> <p>高架下の高さについては、これから検討していきますが、一般的には、4.7mの高さを確保することを標準に考えています。</p> <p>坂下第二踏切は、4.7mの高さを確保することができないため、高さ制限を設けますが、乗用車・救急車が通行できる高さは確保していきたいと考えています。</p>
<p>坂下第一踏切のそばに50年近く住んでいる。市役所の方に行くときはいいが、谷保駅に行くときは坂下第二踏切まで行って折り返すというのは大変。何とか自転車で通れる地下道を通してほしい。坂下第二踏切より坂下第一踏切の方が、富士見台幼稚園の送り迎え等で通行量が多い。坂下第一踏切はさくら通りにまっすぐ抜けられる。この計画は道路の交通量を調べた上で決めたのか。8月にいきなり踏切廃止と言われても困る。線路沿いの家なので、この先立ち退きと言われないか心配。</p>	<p>例えば滝の院踏切は現状自動車も通れる踏切になっている。高架が地上に下りる傾斜部分になるため、踏切は残せない。横断する手法としてはご意見をいただいたように地下通路等の設置が考えられるが、車は難しいとして、最低限、人と自転車だけは通ればよいという方が多いのか。</p>
<p>車で通っている人もいるが、車の場合は少し遠回りしてもそんなに大変ではない。今後車椅子になる人も増えるだろうし、杖をついている人もいる。そういう人が遠回りするとなると大変。この計画が実際にできるのは何十年先か。</p>	<p>今後は、都市計画案を作成するとともに、環境影響評価の調査、予測、評価の方法を記載した調査計画書を作成し、所定の手続きを進め、予測・評価の内容を記載した評価書案を作成いたします。</p> <p>この都市計画案と評価書案について、再度、説明会を開催いたします。</p> <p>その後、環境影響評価書を作成し、都市計画案と環境影響評価書を都市計画審議会へ付議し、審議の後、その議決を経て都市計画決定し、告示・縦覧という流れになります。具体的な時期については、関係機関との協議等もありますので、確実な約束はできませんが、東京都としては、都市計画決定を約3年後と見込んでおります。</p> <p>都市計画決定後、用地測量等説明会を行い、用地測量等を実施します。その後、都市計画事業として事業認可を取得し、事業に着手いたします。</p> <p>今後の手続きの進捗により前後する可能性はありますが、都市計画決定後、事業認可の取得までに約2年を見込んでおります。</p> <p>事業期間（用地取得、工事（仮線敷設、高架橋築造、駅舎築造等）等）は、事業認可取得後約13年と想定しています。</p>
<p>廃止される坂下第一踏切は、現在東京都が計画している線路の勾配を修正すれば人だけか、人と自転車が通れる地下横断歩道かどちらかはつくることができる。滝の院踏切も同様。用地を正確に把握して、どういう形なら地下の横断通路ができるかという技術的な検討をしてもらいたい。南武線の縦断勾配について、国立市として東京都に意見を言ってもらいたい。JRは1,000分の15までが安全としているが、今の勾配がいくつになっているか国立市としても把握してもらいたい。</p>	<p>貨物列車の運行があるため、貨物列車が走行できる勾配で決まっています。高架方式と地下方式で考え方は同じで、規定では15%です。1000m進んで15m上がる角度。実際の程度の勾配になっているのかは今後確認する</p>

<p>南武線の高架が完成した後、高架下利用を国立市はどう考えているのか。東京都に対して国立市の意見があるべき。</p>	<p>高架下の利用計画については今後、地域、住民の要望を踏まえて、国立市、立川市、JR 東日本など関係者間で検討をしていきます。 具体的な場所や面積については、これから検討を進めていく中で決まっていきます。</p>
<p>線路の勾配が上がる起点は滝の院踏切より谷保駅側か。</p>	<p>そのような計画となっている。</p>
<p>通り抜けできないとなると土地の価値も下がってしまう。そういうことも考えてほしい。人が通るところは残してもらいたい。</p>	<p>地下道という考え方について、整備自体は可能であっても課題になるのは地下道に入るためのスロープや階段のための用地確保。行政としては移動円滑化という考えがあり、車いす利用者などへの配慮からスロープまたはエレベーターの設置から議論をスタートする必要がある。階段だけで良いのではないかということについては、皆様との協議が必要と考える。</p>
<p>滝の院踏切はJRの用地も三角形で広がっているから工夫できる。坂下地域に住んでいる人は現状より不便になる。坂下は我慢してということではなく、しっかり技術的に検討して、こういう理由で駄目ですとかこうやれば人だけは通れる地下道路ができますとか、東京都と国立市はこの地域の住民に対して説明する責任がある。</p>	<p>年明け頃にあらためてこの意見交換会と同じようなかたちで、踏切対策にテーマを絞って皆様のお話を伺いたいと考えている。そのときには、もう少し情報をご提示できるように準備する。</p>
<p>駅周辺整備、基盤整備について谷保駅は検討されているのか。</p>	<p>矢川駅は、平成28年から主に南側の地域の地権者の皆様が自発的にまちづくりの勉強会を始められた。そこに市もお招きいただき話し合いを続ける中で、様々なまちづくりのご提案や駅広場整備の案等をいただいていたという経過がある。令和元年頃からは行政の方で引き継ぎ、今の計画作りへ繋がっている。谷保駅とは進み具合に差があるという状況。ただ国立市としては谷保駅も矢川駅と変わらず取り組んでいくという強い思いがあるので、これからまちづくりを考えていきたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備に関しては、資料に挙げられている都市計画道路は決定という前提で進んでいるのか。</li> <li>・何十年後かわからないが必ず実現されるのか。</li> <li>・整備していくという計画は変わらないと捉えていいか。</li> </ul>	<p>都市計画決定された道路である。 国立市内には整備済みの道路もあれば未整備の道路もある。全ての路線を一度に進めるのではなく、優先的に進める区間の方針を10年ごとに作成している。その方針にある優先整備路線を都や市の方で段階的に進めていくということ。 基本的には決定された都市計画道路は整備をしていく。しかし、例えば都市計画道路3・4・3号線（野猿街道）は現在日野バイパスで行き止まりとなっているが、計画はその先までである。この計画の城山公園から西側の区間は見直し検討路線としており、廃止を検討することが可能な区間となっている。このように見直すべきものは見直している。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・日野バイパスから石神道が上がってくる道路が広がっていて、そこから極端に細くなって、甲州街道を渡って市役所前踏切の先の谷保第4公園の横でまた広がる。いずれは公園横の幅で全部貫通する予定か。小学校の学区の見直しもあるか。</li> <li>・両脇には住宅が建っているが、全部買収していくことになるのか。都市計画道路3・4・3号線の野猿街道の先あたりは農地が住宅地になってきている。</li> </ul>	<p>概ね谷保第四公園横の道路幅員で整備する計画。 切実なのは甲州街道から南の区間で、非常に狭い。甲州街道から南武線までの区間も計画通り整備されていないが、この区間は南武線の立体化にあわせて進めようと考えている。 野猿街道の先は生産緑地が多い地域。</p>
<p>狭あい道路の整備方針について、セットバックした後退用地を市に寄付する形で狭あい道路を広くした。市の助成金制度の案内パンフレットを見ただけでは自己負担がどのくらいになるかわからなかった。もっとわかりやすいパンフレットを作ってもらいたい。</p>	<p>狭あい道路整備方針は平成30年度にできた制度。それ以前は土地を寄付していただきながら、全て自己負担でお願いしていた。平成30年度から、寄付していただく際は測量に上限50万円、塀や壁の移転工事に上限50万円の助成を行っている。広報周知の仕方については改善していきたいと考えている。制度導入後はかなりの申請をいただいております、少しずつ道路が広がってきている。</p>
<p>矢川駅と谷保駅の乗降者数は谷保駅の方が多いか。</p>	<p>谷保駅が多い。</p>



<p>矢川駅のロータリーに一般自動車用の駐車場を設けると説明があったが、谷保駅や国立駅前には普通の送り迎えでもタクシーやバスにクラクションを鳴らされてしまう。長い時間停まっているのは迷惑だが、ちょっとした送迎用に何台が停められるスペースはほしい。地方の駅にはだいたい何台分がある。今の谷保駅ロータリーはスペースがないので花壇の横に停めたりしているがバスの邪魔になっている。</p>	<p>矢川駅の南口に広場を整備した際には、一般車の乗降、送迎場所は考えられる。</p>
<p>南武線の北側の道路は工事期間仮線ができるが、玄関の出入りや駐車場の出入りはどうなるのか。</p>	<p>工事中、線路の北側に仮線路を敷く計画になっている。線路の北側はすべて国上市道なので、その道路を一時的に仮線路にする計画。道路に面している住宅の方で出入りに支障がある場合、一時的な移転か仮通路をつくるかについて個別に協議していくという流れになる。すでに影響の可能性のある方々から市も相談を受けており、できる範囲でご説明している。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮線路部分も踏切になって通れるのか。</li> <li>・谷保駅から市役所に向かって敷かれた仮線路に沿って歩道はつくられるか。</li> <li>・谷保駅から市役所までこれまでどおりまっすぐいける歩道がないと、遠回りすることになる。13年間となると長い。</li> <li>・谷保駅から市役所までの道が13年間全線通行止めなんてことはあり得ない。今後計画が決まった段階でいろいろ意見や要望がでてくる。だから設計がある程度決まってから詳細を詰めていきたい。</li> </ul>	<p>仮の踏切が設置されると想定している。</p> <p>仮線の北側に仮の道路ができるかは、必要に応じて判断されることになる。例えば富士見台第三団地の敷地では南側は人が出入りしない。</p>
<p>また説明の機会はあるということか。</p>	<p>年明けに坂下集会所で意見交換を予定している。</p>
<p>都の素案説明会のときに貼り出された図面を見たい。</p>	<p>東京都都市整備局のホームページにて公開されている。</p>
<p>天神前踏切のある谷保天満宮から北上する道路は広がらないか。辻クッキングスクールのところもすごく狭い。この道路にある京王バスのバス停は、看板と時刻表だけのバス停だが待っている人がいると危ない。何とかならないか。</p>	<p>今のところその道路の拡幅の予定はない。ただし、天神前踏切から北側は歩道がない上に電柱があり、歩行者も車も多いので無電柱化の要望は多くいただいている。</p>

令和5年12月8日 青柳福祉センター

ご意見等	ご意見等に対する市の考え方
南部地域は自治会の組織率が高く、そういったところを五つの視点に入れた方がいい。自治会の繋がり等を計画に載せることで具体的に協力しやすい内容になる。	コミュニティの強化といった観点をどのように示していけるか検討する。
矢川駅周辺の基盤整備は、南武線の立体化とあわせて進めるとのこと。	今後も連続立体交差化計画に合わせてまちづくりの検討を進めていく。具体的なスケジュールは引き続き検討する。
立体化は18年ぐらいかかるということで、鉄道が上がるのを前提として、先に進める可能性はあるか。	未定だが、計画づくりは連続立体交差化計画とあわせて進めていきたい。
大まかな説明であまり理解できていない。	連続立体交差化計画、並びに都市計画道路事業の都市計画素案説明会では、説明に時間を費やし、質疑応答の時間が足りないというご意見が多かったため、今回はなるべく質疑応答の時間をとるという趣旨で説明を簡略化した。ご質問などをいただきながら適宜回答、説明をしている。あらためて全体をもう少し詳しく説明することもできる。
矢川通りの拡幅はしないのか。	3・3・15号線が整備されれば、矢川通りの通過交通がそちらに流れると想定している。矢川通り、石田街道の拡幅の計画はない。
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢川駅周辺の道路整備について、現在、通学路、普段の生活で利用するところで危ない道路は結構多い。計画の矢川駅の南側道路などは、抜け道として使われてくると思う。</li> <li>・ 安全性を考えたときにどちらの方がいいのか。車のスピードがすごく出ること考えて、利便性も大切だが、安全性も重視してほしい。</li> </ul>	<p>細い道に裏道として入ってくる車が入って危ないというご意見と、細くて狭いため車は入ってこず、地域は静かな環境が保たれているという意見がある。</p> <p>3・3・15号線ははずみ大通りと同様4車線の道で、また歩道がかなり広い計画となっており、歩行者にとっても安全な道。6小の通学路を分断するという意見はある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ セットバックできる敷地はいいが、できないところはどうか。</li> <li>・ 狭あい道路整備では広いところ、狭いところという形がどうしても生じてしまう。</li> </ul>	狭隘道路のセットバックは、ご寄付を申し出いただき拡幅させていただくという流れ。寄付したくてもなかなかできないという状況の方も多くいる。
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢川駅周辺の基盤整備では、駅前広場だけ整備するのか。</li> <li>・ 周辺はあわせて整備するのか。土地区画整理事業の場合その範囲の想定はしているか。</li> </ul>	駅南の駅前広場と東西の道路は、都市計画事業による街路整備手法が有力と考えている。南部地域整備基本計画では区画整理による整備を示しているが、住宅がかなり増えている状況で地権者の合意形成は難しい。狭い道路は道路整備で拡幅を進めたいと考えている。
駅前広場整備と、狭あい道路を広げることが主体か。	もう一点、東西道路が少ないエリアで東西方向の円滑な交通という要望を多くいただいている。この課題をどう解決するか考えていく。
ママ下湧水とか樹木が昔と比べて大幅に減った。南部地域の道路を広げるなど、農業をやられている方は農地をどういうふうと考えられているのか。	農業、農地、屋敷林はほとんどが個人の財産であって、個人の事情でそれを手放さざるを得ない状況があるというのもわかってほしいというご意見は多くある。
営農する人がいないとかそういう問題もいろいろあるけれども、利便性だけ求める投資的な考え方というのはどうか。	市の基本的なスタンスは、都市農業を守っていくということ。農業の保全では生産緑地の制度というのが一つある。また市では、谷保の原風景保全として農地を手放さざるを得ない方から市が買い上げ、そこを農地の状態で保全していくという取組もしている。

<p>緑の保全などは何も書かれていない。どのようにまとめるのが良いか、こちらを取ればあちらが立たずというのはかなりある。その辺がこのような討論になるといった印象を受けた。</p> <p>改定の視点に健康・医療・福祉、楽しく喜びにあふれるウォーカブルなまちというタイトルがあるが、資料のほとんどは3以下の開発のことで何をしたいのか理解できない。</p>	<p>先ほどの説明の中の拠点機能へのアクセス強化というところや南武線の連続立体交差化計画、健康・医療・福祉のまちづくりは、視点が高齢者。一方ウォーカブルなまちというのは全ての方が対象。健康に繋がるという視点から自然と歩きたくなるような道づくりなどを検討している。</p> <p>健康に寄与する外出といった機会を奪わない、電車に乗って外出したいが駅まで行くのが困難で外出を辞めてしまうといったことがないよう、健康・医療・福祉の観点からも拠点機能へのアクセス強化を考えていく。</p> <p>ウォーカブルの具体例として、緑の中を歩ける道で階段やスロープもある。城山公園の例では八ヶの中を横断する緑道で連続的に回遊できるような道というものも必要なのかと考えている。また、都市計画道路で無電柱化され、車椅子同士でもすれ違える幅広で平坦といった単純に物理的に歩きやすい歩道など。歩きたくなる道というのがコンクリートではない場合もある。</p>
<p>今日で4回目ということだが、これまでの3回の中で我々が参考にできるような意見は出たか。</p>	<p>これまでの3回の意見を説明</p>
<p>甲州街道の2車線化はさくら通りとリンクしているということか。</p>	<p>市としては現在の状態で何とか2車線化してほしいということを東京都に求めている。さくら通りが日野橋に接続する時期は未定。</p>

ご意見等	ご意見等に対する市の考え方
<p>坂下第一踏切と滝の院踏切が廃止になる。踏切が廃止になれば、坂下の人たちは市役所に行くのにも遠回りになり不便。地域の人も高齢化している。地下をくぐる形とか、何らかの形で南北が通行できるように市は都に掛け合って、坂下第一踏切か滝の院踏切は何らかの形で南北が通行できるようにならないか。</p>	<p>現在の踏切道は、鉄道の高架化により高架下の横断道路となります。鉄道の高架化のために一部区間は、スロープ状の区間となりますが、この区間では、通行に必要な高さが確保できない等から横断道路の設置ができず廃止となる箇所がございます。それにより南武線の横断にこれまで利用していなかった箇所への移動が必要となりますが、そのための東西を結ぶ道路が南武線の南側地区では整っていません。そのため、踏切廃止の対策としてだけでなく、日常生活の利便性も向上し、緊急車両等の通行も可能となるような道路整備が必要と考えています。</p>
<p>このテーマは対象地域が広すぎる。地域を指定して話を進めてもらいたい。地域の人の狙いや意見、地元の声が入ってないと感じる。地域別に話を持ち込んで、個別に意見を聞くほうが良い。</p>	<p>冒頭に南部地域のまちづくりというテーマを大まかに説明し、その後、具体的なご意見等をいただいている。お住まいの地域の課題や提案、要請等あれば自由に挙げていただきたい。</p>
<p>3・3・15号線が開通し、さくら通りが新興多摩街道になると車の流入量が増え、歩行者にとってとてもウォーカブルなまちとは言えない。</p>	<p>国立駅の東側の3・4・10号線は都市計画道路として整備したが、歩道部では無電柱化して平らで広く安全な歩道がある。他の都市計画道路でも安全に楽しく歩ける環境というのは実現すると考えている。</p>
<p>矢川を横断して3・3・15号線が通る場合、矢川の川の流れが止まるのではないか。南部地域のまちづくりと自然を守ることはどのように両立するのか。</p>	<p>道路が狭い、交通が不便であるという現実がある一方、矢川を守る、水・緑を保全することも大切。東京都は、矢川の変更を避けるために橋梁構造にすると説明している。都市基盤整備と保全のバランスというのはとても重要で、そこを考えていく必要がある。</p>
<p>・開発優先、駅も開発し、商業地域も増やして賑やかなまちづくりをしているように見える。様々な環境の変化を考えて、国立のまちはどうあるべきか議論するべき。3・3・15号線、3・4・5号線、南武線の高架化など、まちづくりを見直すべき。 ・3・3・15号線のように大きな道路は、今となっては不要である。 それよりも3・3・15号線の計画を抜きにして、細かい地域課題というものを解決してほしい。</p>	<p>3・3・15、3・4・5号線など東京都が中心に進めている事業ではあるが、ご意見等は適宜都に伝え、協議、検討していく。</p>
<p>南部地域整備基本計画改定の5つの視点に「教育」の視点がない。これからの時代は子どもの時代。道路をつくるにしても、高架化するにも何10年かかることだから子供の視点で書いてほしい。子どもの視点、教育の視点で見てほしい。</p>	<p>南武線高架化では通学路の安全性の向上などを挙げている。「教育」の視点も参考にさせていただく。</p>
<p>東西道路の強化はどういう計画か。</p>	<p>地権者のご協力をいただきながら、既存の道路をひろげる・繋げるにより、東西の移動をしやすい道路の交通環境を考えていきたい。広い道を通すというよりは既存道路の活用を検討していく。</p>
<p>高架化で谷保駅は対象外だが、南北の分断解消という目標にもかかわらず、天神前踏切は残すのは矛盾する。対象外になっていることに理由があるのはわかるが、理由があるとしても見直し、考えることが都市計画ではないか。</p>	<p>仮に全て高架化できるのであれば市としても当然それが最良だと考える。当初は、高架化区間が矢川～立川駅間の計画であった。連続立体交差化計画は、国立3・4・14号線との交差部分の踏切を除却し、高さも確保することを前提としました。 国立3・4・14号線との立体交差部分から地平に擦り付ける鉄道縦断を検討した結果、都市計画素案説明会にてお示しした連続立体交差化計画の範囲となりますので、谷保駅は本計画における立体化の範囲外となります。</p>
<p>矢川駅周辺は矢川プラスで発展してきているのに対して、谷保駅はないがしろにされていないか。</p>	<p>谷保駅のまちづくりに対しても矢川駅と同じ強い思いを持っている。矢川駅は地域の皆様が発的にまちづくり勉強会を始めて機運が高まり、それを受けて行政で計画を検討している。谷保駅は現時点ではそこまで至っていないというところはあるが、これから立体化されない地域になるのであれば市としてなんらかの取組を考えていきたい。</p>

<p>高架化するなら危機対応も考えた上で計画・実施してほしい。燃料を運ぶ貨物が通るので頑丈な高架化が必要。また、南武線は立川崖線に沿っているので地震が起きる可能性も考えてほしい。</p> <p>高架化すれば便利かもしれないが、危機対応を気にしながら生活をしていくのか、これからの暮らし方をどうするのかも考えてほしい。利便性だけで進んでほしくない。</p>	<p>8月の説明会でも高架の構造物や立川断層の質問があり、最新の耐震設計基準を用いて、兵庫県南部地震や東北地方太平洋沖地震を踏まえた耐震設計基準を満足する構造物であると回答しています。</p> <p>市内での事例として、中央線の高架化は利便性・安全性の向上に寄与していると実感しています。一方、高架による景観の問題をご指摘いただくこともある。市としてはそれらを総合的に考え、これだけの数の踏切を一度に除却できる事業効果、利便性向上などにより南武線連立事業を進めていくという考え。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・石神道はひろげる必要はない。ひろげる場合、そこに住んでられない人もかなりいると思う。そうなると昔から住んでいるのに、他に移り住むことも必要になってくる。この先も石神道をひろげることは不可能に近いのではないか。</li> <li>・石神道は地元の人は通らない。抜け道として通るのは他県のナンバーばかり。また、今の国道20号線付近は何もなく、楽しさが無い。まちづくりをするなら、例えば高速道路の向こうに道の駅を作って、来る楽しさを作ってほしい。</li> <li>・石神道のようにこの先、ひろげるのは厳しいところは現状のまま一方通行にしてほしい。これまでも要望しているが全く何も進んでいない。道路をひろげるだけがまちづくりではない。</li> </ul>	<p>みちの駅というアイデアは、インターチェンジも近く企業誘致・商業施設の誘致という視点からも参考にさせていただきたい。</p>
<p>地元の人以外は通り抜けなのでひろげる必要はない。沿線の人に聞いてもひろげることに対しては反対。車を通りやすくするのはなく車を減らしてほしい。</p>	<p>3・4・14号線は、現在の道路環境で対応できることとしてスクールゾーンを設置した。日野バイパスからの大きな道があるため、より通過交通が入りやすい状況だと考えている。市では3・4・3と3・4・14が接続する部分の線形見直しを行っているが、優先整備路線としての計画であるので、引き続きお話をさせていただきたい。</p>
<p>私の地域から見れば高架化は賛成。高架化を機におたか森の北側に雑木林への入口を作ってほしい。誰でも行けるような公園化もいいかなと思う。</p>	<p>高架下の利用計画については今後、地域、住民の要望を踏まえて、国立市、立川市、JR東日本など関係者間で検討をしていきます。具体的な場所や面積については、これから検討を進めていく中で決まっていきます。</p>
<p>安全を一番にしてほしい。踏切を減らすことは賛成だが、高架化したところに道路を通すことで車が増える危険性も考えてほしい。</p>	<p>市においては、鉄道高架化の第一の目的は踏切除却により安心安全を確保すること。健康医療福祉のまちづくりにも繋がっていく。</p>
<p>矢川上土地区画整理事業を市は地区計画に変えたいのかなと思っているが、大きな疑問がある。地区計画の中には3・3・15号線について盛り込まれておらず、3・3・15を作ってからどうするのが見えてこない。現在も都市計画決定された矢川上は土地区画整理事業地区区域である。土地区画整理事業の提案をしてほしい。</p>	<p>矢川上土地区画整理事業区域は、計画が実施されずに現在に至っている状況。計画を実施しない間に市街地として概ね整備されており、区画整理を廃止すべき地域という考えで取組を進めている。まだ若干狭い道路、行き止まり道路、曲がるのが危険な角があるので、それらを地区計画でカバーしていきたい。</p>
<p>区画整理事業を要しないぐらいの整理ができていて、その中に3・3・15号線の話が入ってないのは問題ではないか。</p>	<p>仮に区画整理事業を実施した場合は、区画整理区域に含まれる部分の道路は区画整理で整備するが、市としては区画整理事業の中で道路整備する考えはない。都市計画施設の整備は都市計画法に基づいて決定されている計画で、地区施設を定めるのが地区計画なのでレイヤーが異なっている。その他、都市計画公園の区域も区画整理のところの一部含まれている。</p>
<p>何をしたいのか見えてこない。</p>	<p>区画整理は計画を廃止していきたいという考え。引き続き協議させていただきたい。</p>

ご意見等のみ

現在ある公園はほとんど整備されておらず誰もいかない。今ある公園を楽しいところにするノウハウをつけないと、公園自体の数を増やしても仕方ない。

国立の一番良いところは市域が狭いこと。開発がしやすく、狭いの川があって自然があるところはめったにない。そこをどういふふうに魅力的にしていけるかが、ものすごく重要だと思う。

富士見通りは朝の通勤時間帯は車よりも自転車と歩行者が多いから、自転車・歩行者にとって非常に危険な道路となっている。時間帯によって一方通行にするとか、商店街があるからなかなか難しいだろうが。

テレビで見たが六本木に高いビルが建ってわざわざ緑をつくって誰でも遊べるような空間にしているが、時代遅れになってくるような気がする。  
別の放送で町田だと思うが、すごい広い公園でそこに図書館や食堂があり、宿泊施設もある。小さい公園を作るよりも、そういう大きくしているんな人間が集まれるような、国立の緑とかを活用した場所は欲しい気がする。

城山公園はまだ狭いと思う。もっと広い、公園ではくれないような場所を国立につくってほしい。立川あたりの人もこれるように。日中、勤め人は来なくて、来るのは小さい子供と親、そういう人が遊べる場所。広い場所ですごく便利な、そういう場所が欲しい。

しょうがいしゃの施設が多い。朝、4～5人のしょうがいしゃの方を一人の職員が散歩している。ああいう人たちがのびのびできるといい。歩道は車が通るのを待っていなければならない。

石田街道は歩くのも不便。

立川バスは本数が少ない。終バスが20時ごろで朝は10時。便を増やしてほしい。南部地域は人口が増えている。

年寄りが増えており、一人暮らしも増えている。バスに乗ると駅まで行ってしまうが、駅に行かなくても楽しめる、良い空気吸ったり、人とお喋りできる場とか、そういう場所が必要になってくる。

年寄りは子供いと絶対喜ぶ。子供と交流できるような場が欲しい。

仲間づくりができる場が大事。楽しいから健康になる。何かの講師を呼んで難しい話をしても楽しくない。

余談だが、「認知症」というのが病気じゃない。昔の人は病気とは受け取っていない。

天神前踏切は狭いのにと車と車の通りが多く、滝の院踏切と坂下第一踏切が廃止になるとさらに不便になる。  
この2つの踏切は谷保天満宮への経路として使っている人も多い。生活道路として使っている人は私も含め高齢者が多く、遠回りするのは大変。府中本町の先に人と自転車が通るぐらいの地下道路が何ヶ所かあり、あれも多分最初廃止と言われたが、要望でつくったと思う。車が通らないなら少しの工夫で地下通路をつくれると思う。滝の院踏切の横の国立市の土地も利用できる。廃止になると本当に大変。  
通路があれば火事の時、消防のホースも通せる。これまでも踏切内にホースを通したことが何回もあった。柵などされてしまうので通路としてあった方がいい。

坂下第一踏切を生活道路として使っている。これがなくなると北へ抜ける道がなくなり、高齢になると坂下第二踏切まで遠回りするのは苦痛。高架に反対しているわけではないが、人と自転車が通れる通路はつくってほしい。地震などの時、甲州街道に逃げるのはすごい坂で大変。坂下第二踏切に高さ制限があると消防車や救急車が入れないかもしれない。生活が困難になるような高架の計画には地域住民としては同意できない。

(廃止踏切に関して)人と自転車は最低限(通れるように)。

現在、天神前踏切から市役所前踏切まで約600mの間に消防自動車を通れるような横断道路がない。市役所の東側の道路の下に東京都の下水道管が通っていて、それが南武線を横断している。東京都はそこに地上権を設定している。南武線から富士見台幼稚園北側道路の間は既に公衆用道路として登記されている。ここに南北を繋ぐ道路を高架化にあわせて整備してはどうか。ぜひ東京都に消防車を通れるような道路として開通してもらいたい。

府中本町の駅を過ぎたところに何ヶ所か地下道があるが、それぞれ形状が違って、スロープのところもあれば階段だけのところもある。どれもいいが、実現可能なのはどれかということを検討していただきたい。用地がどのくらい必要かも今はわからない。府中市民の方も相当言ったと思う。初めはつけれないという話だったのではないかと。国立市も頑張ってほしい。

説明資料の最終ページに、今ある自然の景観、原風景を守りながらと書いているのに、結構乱暴に道路ができる計画でどのように守るのか。この辺りの良さは南の原風景にあると思うが、既にバイパスができ開発がコントロールされていない印象。ヤクルト、さとのいえ周辺もどんどん宅地化され、原風景をこの先に残していくためには行政としてコントロールできるような計画を早めに立てていただきたい。道路ができると商業地として土地利用されてしまう。今、国立の農家の方々々が新しく農業を始めたい人に農地を貸したり斡旋したりしていると聞いている。行政としても農地をコントロールして、乱開発にのまれないように守るやり方が何かあればいいと思う。

今後、辻クッキングスクールが花小金井の方に移ると聞いている。減ると思うがそうであっても障害者スポーツセンター等もあるので、谷保駅も重視してほしい。

私たちは谷保なので、なるべく谷保の方の道路を通りやすくしてもらいたい。矢川の話もあるが谷保の方をお願いしたい。
武蔵小金井駅南口のところは、段差があったり真っ直ぐではなくあえて曲げている。通るとスピードが出せない。そういうこともできるのではないか。
歩道よりも横断のほう。昔、大学通りに歩道橋かけるとか地下道を通すとか、ああいう話がNHKで報道された。どこに歩道をつくりいかに危険性を減らすかということ。
用地買収を伴う道路整備に関しては民地内の赤道、水路などそういうのも一緒にどういうふうに整理するのか考えてもらいたい。
自然を残すというのがすごく必要。工事による自然環境の破壊を見ると本当にやるべきなのかと思う。それによって湧き水が濁ったり虫が死んでしまったり、そういうのは本当にやめていただきたい。
自分たちの利便だけでなく、他の生き物への影響を深く考えてやっていただきたい。水も大切。
多くの人の意見は、自然を残しそれをなるべく手をつけなくてという意見だが、住んでいる方からすると行政サービスは其中でどこにやってくるのか。他の地区はプラザなり国立市の出先でサービスが受けられる。今回の計画で何か連携はあるのか。
青柳の団地の方は市役所に行くのに端から端まで行かなければならない。例えばこの福祉会館で週1回ぐらいそういうものをとれる方法などは。
矢川プラスは整備に向けて施設要望のアンケートを取っていたが、結局、都からの借地のため機能は絞ったの一言で終わってしまった。あとはコンビニ行けば取れると。高齢者はコンビニではできない部分もある。
自然を残す、道を良くする、住みよくするだけではなく、サービスについての計画もあると非常に助かる。
消防団で活動しているが、防災の観点から見れば非常に道が狭く4 t ボンブ車が入れないような道が山ほどある。防災機能の面からも危ない。
(施設名)に勤めており利用者さんを連れ散歩に出ているが、やはり狭い道で車が来たり避けるのが大変なところも多くあり、道の拡幅はやっていただきたい。流入車両、速度抑制の対策は必須。
石田街道で利用者さんが飛び出し、前からダンプカーが来てヒヤッとしたことがあった。ガードレールがないところもある。郵便局のところから狭くなり、そこがやっぱり怖い。
職場は野生のフクロウがいるような自然環境が良い場所なので、そういった点に配慮しながら開発していただけるのなら歩きやすい道ができてよい。緑もたくさんあるのでそれも大事にしていきたい。
安全に通れる道路整備と自然が豊かな部分とをうまく対応できるような共同整備をやっていただきたい。私は農家で、ママ下湧水で野菜を洗っていると国立に引っ越してきた方からよく声を掛けられる。国立駅周辺のイメージで引っ越してきて、実際に住んでみたら自然が豊かで、残してくださいと言われる。残したくても、相続がかかれば当然手放していくしかない。
ただ整備するだけでなく、国立全体を回れるような安全もあるようなかたちで整備していただければ、きっとみんなが言うかたちで喜ばれるのではないか。
私は保育園の裏手の方に住んでいる。細い道だが今ちょうど都市計画道路が通るその上に住んでいる。 俳句の会の方たちが、矢川いこいの広場からママ下湧水の方をずっと回るようなコースになっていて、ウォーカブルという言葉がここ書いているけれどその人に喜んで歩いてもらうためにどういう魅力をプラスするのか考えたい。憩いの広場では広い場所があり、老人が遊ぶようなところがある。出かけてもらわないと、出かけたくなるような環境がないといけない。俳句の会の方たちは農作物見たり畑があって花を見たり、そういったことをみんな楽しんでいる。そういう楽しむ場がないと歩かないのではないかと思う。 人が立止まれるような場所、ママ下湧水だとかそういう何か目的地みたいなものがあって楽しみがあれば、自然と出かける回数が増えてくるのではないか。 道路整備、坂道がどうといったこともあるが、坂道だけ直しても魅力がない。なかなか足は進まないと思う。
さくら通りの自転車道は相互通行できるようになっている。ぜひ延伸する3・4・5号線も同じような形式で、大学通りみたいな一方通行ではなく相互通行でやっていただきたい。
利用者さんは車椅子でお出かけされる方が多い。石畳はすごく乗り心地が悪くなってしまう。見た目はいいがそういう点も改善していただけるとありがたい。
街灯がないところが多く多い。そういうところをカバーできるような視点も何か考えてほしい。
生活道路が拡幅されるということは、生活が便利になっていることでもある。その変化の中で谷保の昔からの良さや伝統をどう残すか、考え方を整理していくべき。

意見が様々あると思う。踏切がなくなって困る、でも便利になる。みんなが合意をしていくのは難しい。

国立市内全てを速度30km/h制限にするべき。大学通りなど50km/hで走る必要がない。大学通りは1車線にして両側を公園にする。一橋大学にもっと協力してもらって、全部公園に替えればいい。あの辺一帯公園がない。人間尊重のまちにしてみたい。

矢川の3・3・15号線がひろがれば石神道の車は減る可能性もあるので、3・3・15号線の整備には賛成する。ただし、その地域の人から見れば問題があるのだろう。道路をひろげるだけではなく速度規制なども検討してほしい。

もともと南部地域の道は農道であり、その中に家ができていことから道路をひろげることは難しい問題。消防の観点から見れば広い方が良いのは理解できる。道路がきちんとしていなければ発展も難しい部分もあるが、地元としては道をひろげず車を減らしてほしい。

道路の工事にしても安全安心を一番に考えてほしい。石神道も一方通行にすればよいと思うが、スクールゾーンができたのも何10年かかった。一方通行にすることすら難しいと思ってる。

3・3・15号線、道路や高架化は、行政が一度決めたものは止まらないだろうと考えている。その上でどうなるんだろうかところを考えておかないと、まちづくりにならない。