

「矢川駅周辺基盤整備計画（骨子）」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5年10月20日（金曜日）から11月10日（金曜日）まで
- ② 意見提出者数 4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	<p>国立市の良さは、誰でも散歩したくなる街(徒歩、ペットの散歩、自転車、杖や補助具、車椅子をつかう方々)である。立体化された後の矢川周辺地区にも以下5つの条件を満たした国立市らしいまちづくりを希望する。</p> <p>特に矢川駅の南側は改善の余地が大きく、今回の整備計画を最大限活用して大学通りやさくら通りの様な国立市の良さが活かされる事を切に願っている。</p> <p>国立市の良さ5つの条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① “広くゆったりした”歩道</li> <li>② “歩道・車道と隔離された”安全な自転車道</li> <li>③ “季節を感じられる”道路沿いの木々(新緑、さくら、銀杏、ハナミズキ etc..)</li> <li>④ “市民の寄付による”メッセージ付きのベンチ</li> <li>⑤ “散歩が楽しくなる様な”道路沿いの彫刻・アート作品</li> </ul>	<p>国立市では、「国立市健康まちづくり戦略基本方針」や今年度改定を予定している「国立市南部地域整備基本計画」において、歩くことに限らず、車いす、ベビーカー、シニアカー、自転車などを利用して、誰もが気兼ねなく外出できることをウォークアブルと定義し、ウォークアブルなまちづくりを推進しています。</p> <p>本計画策定後は、具体的な駅前広場及び道路の整備の検討を進めていく予定であり、今後5つの条件等のご意見を踏まえ検討のうえ、まちづくりを進めていきます。</p>
2	<p>従来の駅前広場の整備のような「車ありき（バス・タクシーなど）」のゾーニングや同線計画を行うことなく「ひとありき」を前提として欲しい。</p> <p>(例：タクシー待機場のスペースよりも、ひとのたたずめるスペースの確保を優先)</p>	<p>国立市では、「ひとにやさしいまちづくり」を基本理念としています。</p> <p>本計画骨子P.9「5(1) 駅前広場の整備方針」において、「誰もが安全で快適に利用できる空間づくり」とともに「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」を検討しています。</p> <p>駅前広場の整備は自動車等の交通処理を行う交通空間と、人々が集い・憩える広場空間としての機能が両立する必要がある、そのような駅前広場の実現も目指していきます。</p>
3-1	<p>矢川通り沿道に住む者としては、朝夕になかなか車を出すこともできないような車両の滞留が解消されることは悲願であった。渋滞による排気ガスの減少も環境に寄与する。交通動線の悪さは住みやすさ、安全性、発展を阻害するものであり、早期実現を希望する。</p>	<p>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「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」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>矢川駅周辺施設そのものを目的地とする車両は少なく、多くが南北の移動目的と思われる、矢川駅周辺を目的地とする車以外は広い西側の都市計画道路 3・3・15 号線へ流す計画で良いと考える。</p>	<p>都市計画道路 3・3・15 号線の完成後は、矢川駅周辺を利用しない自動車は都市計画道路 3・3・15 号線を利用することが想定され、矢川通りの交通渋滞の緩和及び沿道環境の改善が期待されます。</p>
3-2	<p>矢川通りを南下し甲州街道に入る際、右折車わずか一台で渋滞が発生している。右折レーン、右折希望車をかわして直進できるような交差点スペース拡大、難しい場合は右折信号の新設で多少は緩和可能だと考える。</p>	<p>ご意見いただきました交差点スペース拡大については、新たな用地買収等が伴う可能性もあり慎重に検討を進める必要があると考えます。</p> <p>都市計画道路 3・3・15 号線の整備を見据えながら、周辺の交通環境を踏まえ、改修の必要性等を検討していきます。</p>
3-3	<p>繁華街である立川までわずか 2 駅の矢川駅を目的地として電車に乗ってわざわざ来る方は少ないし、あまりにぎわいに期待するのは難しいと考える。すっきりとシンプルで、身の丈にあった清潔感のある住みやすい地域に発展を期待する。過度なにぎわい期待で将来国立市の財政に悪影響を与えるような施設は不要で、区画をきれいにし緩和可能な規制は緩和した上で、民間の開発に委ねてはどうか。</p>	<p>矢川駅周辺地区は、「国立市都市計画マスタープラン第 2 次改訂版」において地域拠点と位置付けています。また「南武線沿線まちづくり方針」では、地域に密着した商業施設によるにぎわいづくりを位置付けています。</p> <p>これらから、本計画においても上位計画の位置付けを踏まえて地域住民を対象とした商業・サービス機能の集積の維持・増進を図りつつ、連続立体交差事業を契機とした駅前の顔づくりの実現を目指しておりますが、これらの規模等、引き続き市民・地域の皆さまの意見を聞きながら、「事業化の時期、事業手法、事業費用」等も勘案しながら検討を進めていきます。</p>
3-4	<p>「人々が集い・憩える広場的空間」については具体的には何を想定しているのか。広場ができて日本の気候は厳しく、気候の良い年間 3、4 カ月ぐらしか活用できない。結果的に、スケボーの練習場にでもなってしまうことを危惧する。具体例や成功例があればぜひ例示してもらい、意味のある整備にして欲しい。</p>	<p>「人々が集い・憩える広場的空間」についての具体的な内容は、本計画骨子 P.20 「7.今後の進め方」にございます「実現化のための詳細な検討」を経て「整備事業の実施」に先立ち行われる設計業務等で決定していきます。</p> <p>活用のイメージとして本計画骨子 P.10 「■交流機能（国立駅休憩スペース）」に示しています国立駅北口駅前広場を参考写真として示させていただきました。</p> <p>駅前広場の整備に向けては、近年の全国における事例等を参考にするとともに、市民・地域の皆さまの意見を伺いながら検討を進めていきます。</p>
4-1	<p>事業化する時期や整備手法、概算事業費を「まだ計画の段階なので想定できない」としながら計画を策定するとしたら、市民・納税者に対して不誠実である。事業化の段階で異論が出て「計画にあるから」と言って強引に事業を進めることになりかねない。</p> <p>南武線の高架化事業についても長く国立市当局は「具体的に決まっていないので、国立市の負担額は算定していない」としてきたが、総額 960 億円、法定負</p>	<p>本計画策定にあたっては、ご指摘にある「事業化の時期、事業手法、事業費」等を勘案しながら検討を進めています。ただし、現在の公共事業を取り巻く環境は、建設業界における人件費や建設資材の高騰により、事業費が急激に上昇している状況についても適切に評価する必要があることから、引き続きまちづくりの効果との最適なバランスを図るための検討を進めていきます。</p>

	<p>担割合から試算すると非公表であるが62億円にも上ることになる。想定される事業化の時期、手法、費用、負担額の概算については、計画（構想）段階で試算公表し、「これだけコストをかけても実現する価値がある（コストに見合わなければ計画を縮小修正する）」と説明する責任がある。</p>	
4-2	<p>矢川駅の南武線南側地域は湧水と矢川の流れ、畑地と低層住宅が混在する、市内ではほとんどなくなった貴重なエリアだが、「道路ネットワーク」とか「にぎわい」とか「中高層住宅」「商業施設」という開発志向の言葉が散りばめられている一方で、「水・緑・自然環境の保全・創出」との環境志向の言葉が一切出てこないのは極めて不自然ではないか。</p>	<p>「国立市都市マスタープラン第2次改訂版」や「国立市緑の基本計画」に基づき、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と捉えています。</p> <p>また、「南武線沿線まちづくり方針」においても、4つの分野別方針のひとつとして、他の3つの分野別方針と合わせたまちづくりを進めています。</p> <p>本計画は、これらの上位計画等と整合を図っており、計画策定にあたっては、ご指摘にある「水・緑・自然環境の保全・創出」についても本計画内に記載していきます。</p>
4-3	<p>全てにおいて南北の大型幹線道路（都市計画道路3・3・15号線）建設が前提とされているが、反対する。</p> <p>3・3・15号線は現在は府中市、中央高速インターと立川市方面を結ぶマイカーやバス、都市間物流の幹線道路だが、甲州街道～立川市区間が建設されると、中央高速インターと東大和・武蔵村山の工場地帯を結ぶ産業道路としての性格が強くなり、矢川団地や六小付近の生活環境・自然環境を大きく分断・破壊することが想定されるためである。</p>	<p>都市計画道路の整備方針、計画等は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」、「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>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>
4-4	<p>「だれもが安心してまちを歩き、安全で快適な生活を営める『人にやさしいまちづくり』を目指して」との記述のすぐ後に「円滑な交通ネットワークの形成を実現するため」とあるが、全体を通して「円滑な交通ネットワーク」が車交通に偏っている。矢川団地を東西南北に貫く幹線道路の建設は、閑静な住宅地や水と緑の豊かな地域に大型車両の都市間通過交通を招き入れ、結果的に「人にやさしいまちづくり」は阻害される。</p> <p>「円滑な交通ネットワークの形成」→「ウォークアブルなまち」とし、東西南北の幹線道路建設を前提にしない整備計画（骨子）としてはどうか。</p>	<p>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、都市計画道路3・3・15号線や都市計画道路3・4・5号線は整備すべき路線としております。</p> <p>また、矢川駅の南側の地区を含むJR南武線と甲州街道の間にある地域は、東西の道路基盤がぜい弱で、消防車や救急車等の緊急車両の進入が困難な地区となっており、地域住民の方々の安全な日常生活環境を確保するためにも、必要な道路基盤整備の検討を進めていきます。</p>

		<p>都市計画道路3・3・15号線完成後は、矢川駅周辺を利用しない自動車については都市計画道路3・3・15号線を利用することが想定され、矢川通りの交通渋滞の緩和及び沿道環境の改善が期待されます。</p> <p>さらに、歩行者にとって歩きやすい広幅員の歩道が整備され、駅前広場を起点とした歩行者空間が連続することは、国立市が目指しているウォークブルなみちづくりに寄与するものと考えています。</p>
4-5	<p>「甲州街道、都市計画道路3・3・15号線、矢川通りによる道路ネットワークが区域内に形成されますが、都市計画道路3・3・15号線のJR南武線から甲州街道までの区間は未整備となっています」との全く同じ表現が2箇所に記載されており、不自然な印象がある。</p> <p>「未整備」であること自体が「課題」とされているが、建設ありきの発想であり、容認できない。むしろ未整備であるが故に地域が分断されず、水と緑の空間が維持されている。道路建設により生じる課題の方が大きい。</p>	<p>重複記載につきましては、本編・参考資料編が明確に分かるように中扉等を加えることで、理解しやすい資料へと修正させていただきます。</p> <p>ご指摘のとおり「課題」は「未整備」であることではなく、都市計画道路3・3・15号線を含む地区内の道路ネットワークが形成されていないことと考えています。</p>
4-6	<p>「道路沿道以外では矢川駅付近という地区の特性を十分に活かすことが難しい用途地域」と記述されているが、第一種低層住居専用地域に指定されているために、「水路や農地など後世に伝えるべき自然や文化遺産等、昔ながらの田園風景との調和」と「緑あふれたうるおいのある住宅地」（都市計画マスタープラン）がはかられてきた。</p> <p>矢川通り沿いは中層の建物や商店が建てられる第一種住居地域、その奥は水と緑が豊かな第一種低層住居専用地域のままで、何の問題もない。まちづくり条例でも高さ基準がない（青天井の）商業地域や、街並みを破壊する中高層住居専用地域への用途変更に道を開く記述は削除すべきである。</p> <p>土地利用に課題があるとすれば、保全すべき水と緑の空間が損なわれながら虫食い開発が進んでいることではないか。</p>	<p>道路基盤整備の状況や将来の土地利用の状況を踏まえ、用途地域の指定基準に即した用途地域の変更を行いながら、地区の環境を悪化させる建築物の建設を防止するために地区計画等の規制誘導手法についてもあわせて導入することを想定しています。</p> <p>そして、地区計画の制度では建築物の高さの最高限度を定めることも可能であり、権利の制限を受ける権利者の方々と協議を行いながら、都市整備の状況に合わせ、「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」の地域生活拠点に求められる「地域住民の日々の暮らしに密着した商業・サービス等の生活機能の維持・増進」の実現に向けたまちづくりを進めたいと考えています。</p>

4-7	<p>南部計画にある駅前広場の方向性（これはバブル期・90年代の矢川駅周辺の開発構想を踏襲）に縛られず、2パターンの南口駅前広場案を提示していることは評価する。</p> <p>しかし、両案とも南北の大型幹線道路（都市計画道路3・3・15号線）建設を前提にしているのは異議がある。大型幹線道路建設を前提としない駅前広場計画案とすべきだ。</p> <p>p.4以降の「矢川駅周辺の課題」で、北口広場にバス乗車場やタクシー・一般自動車乗降場がないことが課題とされており、南口駅前広場は石田街道に直接接続し、国立駅～泉団地・操車場方面のバスやタクシーが直接乗り入れられる必要がある。武蔵小金井駅南口広場のよう。コンコースと南北広場との接続の観点からも「南部計画案」は他の案に比べて問題が多いと捉えている。</p>	<p>矢川通りに南口駅前広場が直接接続する場合、駅前広場の利用者は矢川通りや石田街道に集中します。</p> <p>東西のアクセス道路の整備は、駅前広場へのアクセス路を増やすと共に、地域の東西交通の強化にも寄与すると考えています。</p> <p>今後の駅前広場の位置についての検討において、いただいたご意見についても十分に考慮しながら検討を進めていきたいと考えています。</p>
-----	--	--