

1 市民意見公募の実施状況と結果について

(1) 公表した案

「立川市都市計画マスタープラン素案」

(2) 案の公表場所

市ホームページ、都市計画課窓口、立川市役所3階市政情報コーナー、窓口サービスセンター、学習館、図書館、RISURU ホール

(3) 意見提出期間

令和7年12月25日～令和8年1月20日

(4) 結果

ア 提出者数 10名

郵送	ファックス	Eメール	HPフォーム	来所
0名	1名	0名	7名	2名

イ 意見の件数 22件

全体に関 わること	第1章 はじめに	第2章 まちづくりの 現状・課題	第3章 立川市の将来像	第4章 分野別まちづくり 方針	第5章 地域別・拠点別 まちづくり方針	第6章 まちづくりの推進 に向けて	その他
0件	0件	0件	1件	12件	3件	3件	3件

ウ 市の回答結果

意見を反映するもの	市の考え方を説明するもの	その他
1件	18件	3件

※1名の方から複数の意見が提出されている場合は、それぞれの内容ごとに件数をカウントしています。

2 意見と市の考え方について

(1) 意見を反映するもの（1件）

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
1	第4章第1節	<p>私はコロナ以降テレワークが定着し、自宅で仕事をする機会が増えました。</p> <p>静かな住宅街の中に自宅があるので、落ち着いて仕事も出来るし、集中できていい環境で気に入っています。ちょっとした息抜きに近くの公園に行ったりするのですが、近くの自動販売機でしか飲み物を売ってなくて、せっかく公園で一息つくにもちょっと少し不便です。公園は憩いの場として計画されてると思いますが、小さなカフェぐらいは設置できないのでしょうか？</p> <p>静かな住宅街が好きなので、地区全体に満遍なくお店ができる困ってしまいますが、公園のパワーアップになると思うので検討して欲しいです。</p>	<p>これまで住宅用途にほぼ限定されていた第一種低層住居専用地域においても、ご意見のとおり、働き方の多様化などライフスタイルの変化に伴い、住環境に配慮しつつも柔軟性ある土地利用が必要と考えております。また、公園においては、民間活力の導入により飲食店等が立地する事例が全国的に増えております。</p> <p>本計画では、第4章第1節において関連する方針を示していましたが、御意見をふまえ、「住環境との調和に配慮した小規模な飲食店」との文言を追加し、より具体的な表現となるよう修正いたしました。</p>

(2) 市の考え方を説明するもの（18件）

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
2	第4章第2節	<p>JR 青梅線の高架化の早期実現を望みます(特に立川駅～西立川駅間)。資料内で「立3・1・34号」や「中央南北線」といった幹線道路にも影響する部分ですが、この道路は青梅線の踏切によって現状でも土日や平日の朝夜は車両渋滞が目立ちます。高架化によって広域防災基地の活用や平時でのバス等の遅延軽減、緊急車両のスムーズな通行にも効果がある</p>	<p>ご意見のとおり、鉄道と道路の立体交差化は、交通渋滞の緩和や防災機能の強化に資する重要な取組と認識しております。</p> <p>本計画においては、第4章第2節などに方針を示しており、これに基づき関係機関に対する要請を今</p>

		<p>と思います。特に、中央線複々線化などが実現した暁には青梅線直通の本数も増える可能性があるため、あわせて青梅線 or この幹線道路自体の高架化を図っていただきたいと思います。</p> <p>また、この道路の南北には「青梅線」と「青梅短絡線」という2つの線路に挟まれた部分があり、人身事故などの車両関連のトラブルが起きた場合には迂回が必要な点も問題に感じています。(迂回路の踏切や道路も1方通行など幅員が狭く、緊急車両なども巻き込まれるのではという懸念有。)</p> <p>青梅線の高架化という部分をどこまで含むのか(青梅短絡線も考慮に入れられるのか)という点も、検討項目の1つとして認識して欲しいです。</p>	<p>後も引き続き行ってまいります。</p>
3	第4章第2節	<p>立川市の道路事情は相変わらず酷い有様だと感じます。都の都市計画道路の整備待ちであることは理解しますが、市として自発的にできることはないのでしょうか？</p> <p>特に、駅前の某百貨店に入庫する車で土日祭日の緑川通りが1車線塞がり渋滞を引き起こしている状況は、市として企業に改善を要求できないのでしょうか？</p>	<p>本市の骨格となる都市計画道路につきましては、都に対し整備促進を要請しており、本計画においては、第4章第2節などに方針を示しております。</p> <p>また、立川駅周辺における渋滞につきましては、商工会議所・行政・地域団体・交通事業者・大型店舗・駐車場事業者等で構成する立川市内交通円滑化推進懇談会における意見交換や、各事業者による交通渋滞対策を共有しております。</p>
4	第4章第2節	<p>ぜひ歩行者が歩きやすい空間を作っていただければと思います。中央線北側に並行する柳通りは交通量の割に歩道が狭く、車道に出ないとすれ違ふことが難しい時がありますし、緑川通りは特に東橋交差点より東側で街路樹や電柱が歩道の幅員狭くして、通行しにくいと感じます。</p>	<p>ご意見のとおり、歩行者空間の整備は、本計画においても課題の一つとして認識しております。</p> <p>第4章第2節などにおいて、無電柱化等を進めるほか、民有地への空地確保などによる歩行空間の拡充を図る方針を示しており、こうした取組を通じて安全で快適に移動できる空間の形成を進めてまいります。</p>

5	第4章第1節	<p>西砂町周辺は農地の宅地化が目立っていますが、現状以上に農地面積の減少を防ぐような、法的こうそく力のある施策を具体的にお考えなのでしょうか？</p> <p>どんな立派な計画を作っても実現できなければ意味がないと思うので、しっかりとした街づくりを行っていただきたいと思います。</p>	<p>本市の特徴である都市農地の保全是重要な課題の一つと認識しており、本計画では、第4章第3節において、生産緑地制度の活用や立川市農地バンク制度による貸借の推進などの方針を示しております。</p> <p>また、ご意見のとおり、計画策定だけではなく、実現に向けた取組が重要と考えており、第6章第1節に示した方針を踏まえ、関係部門と連携しながら総合的なまちづくりを推進してまいります。</p>
6	第4章第1節	<p>西武立川駅南口の当該部分の現状はというと、築10数年のマンションや保育園が存在しています。マンションの通常の耐用年数を考えると、10年・20年後(資料Aの4頁の「本計画の目的」に「概ね20年後の見据えた」「10年後のまちの姿」とある)であってもこのマンションが商業施設に取って代わられることは考えにくいことです。「地域の中心となる商業地域」に分類するのは適切ではないと考えます。この地域をあえて分類するなら「住宅市街地地域」ではないでしょうか。</p>	<p>ご意見のとおり、本計画においては現況の土地利用を考慮することも重要です。</p> <p>一方、本計画の役割は実現すべき都市の将来像を示すもので、将来都市構造においては当該地域を「生活の中心地」と位置付けております。</p> <p>こうした計画の役割や将来都市構造を踏まえ、第4章第1節土地利用の方針のとおり「地域の中心となる商業地域」と定めており、都市計画上は当該部分も含めて商業施設等が立地可能となっております。</p>
7	第4章第2節	<p>西砂地域で新五日市街道線の路線とされている道路のうち、現五日市街道と西砂川街道の分岐点から松中小学校の南側を東西に走る道路との間(マスタープランで「都道162号～西砂町六丁目区間」としている箇所と合致していると思われます)が未開通となっております。「立3・3・3号」の計画は60年ほど前に策定されたと説明会で説明がありましたが、現在の西砂地域の住宅事情を60年ほど前と比較すると激変しているのは間違いないでしょう。</p>	<p>当該路線につきましては、都や市の目指す都市構造において重要な路線と位置づけられており、引き続き整備の促進を図ることとしております。</p> <p>また、事業化に向けて、前後区間との幅員の整合について検討が必要であることから「計画内容の再検討」としております。本計画では、第4章第2節および第5章第6節においてこうした方針を示し</p>

		<p>マスタープランでは「都道 162 号～西砂町六丁目区間は、都市計画の内容について、必要に応じて地元の意見の把握に努めながら検討し、幅員などの方向性が定まった段階で必要な都市計画の手続や事業化に向けた準備を進めます。」(マスタープラン 110 頁)としているようですが、「地元の意見を把握」したとしても、未開通区間に現に存在する建設済みの民間の一戸建て住宅の多くを移転させて、西砂地域の新五日市街道を全通させるというのは現実的ではないと考えます。</p> <p>かといって、道路敷設などに素人の筆者には未開通区間に関する代替案を示す力量などはありませんので、批判するだけになってしまいそうですが、少なくとも西砂地域に関しては「整備促進」よりも「計画内容の再検討」を前面に押し出すプランにすべきではないでしょうか。</p> <p>あるいは資料 A の 34 頁の地図中の長く伸びた波括弧を未開通部分だけに限定して付けてその部分の吹き出しを「計画内容の再検討」とし、波括弧を付けていない「立 3・3・3 号新五日市街道」の部分の吹き出しについては「整備促進」とするというのも考えられると思います。</p>	<p>ております。</p>
8	第 4 章第 2 節	<p>現在の五日市街道の西砂地域の区間の路幅は対面で 2 車線がかつ非常に狭い状態です。大型トラックがすれ違う時には、想定外の接触を避けるべく速度を減速する場合が見受けられるほどです。</p> <p>一方、道路交通法の改定により、自転車は道路を走行するということが原則となりました。五日市街道にも車道の端に自転車の通行帯の標示がなされており、本来は自転車は車道(五日市街道)を走らなければならないのですが、先述のような路幅の五日市街道で、自転車通行帯の標示があるからといって自転車で車道を通行するには非常な危険を伴うこととなります。西砂地域の公共交通機関の現状からして、自転車が日常生活に欠かせない移動手段になっているのは明らかですから、この危険の解消には五日市街道の路幅の拡張以外に方策はないと考えます。</p>	<p>当該路線につきましては、都や市の目指す都市構造において重要な路線と位置づけられております。また、このうち西砂川街道との分岐から西側の区間につきましては、現在の五日市街道を拡幅する計画となっております、ご意見にある、自転車利用環境の向上にも寄与することから、引き続き整備促進を図ってまいります。</p> <p>本計画では、第 4 章第 2 節において上記の方針を示しております。</p>

		<p>こうした問題の解決のためにも「立3・3・3号」の計画の完成が待たれる訳ですが、「b」で述べたとおり未開通部分の完成はなかなか見通せないで、とりあえず現五日市街道の拡張もマスタープランに盛り込んでいただき、迅速に現五日市街道の拡張に取り組んでいただきたいと思います。資料Aの34頁の地図の吹き出しで「新五日市街道の整備促進」がそのような観点から謳われているのであれば、西砂地域の「新五日市街道の整備促進」はより具体的に「新五日市街道の整備促進、路幅拡張(あるいは自転車利用環境の整備)」とした方がよいのではないのでしょうか。</p>	
9	第4章第1節	<p>西砂地域は「緑農住宅地域」で「良好な住環境が形成されている」とされていますが、この地域の住環境の特性としてあげられることとして、横田基地に隣接していることに伴う騒音や有害物質漏出という、地域住民にとっては大変深刻な問題があります。立川市だけでは解決できないことですが、「住環境の維持・保全」「住環境の整備」を謳うのであれば、この問題をマスタープランで取り上げないというのは地域住民としては到底容認しがたいところです。「東京都・基地周辺自治体と連携して、横田基地問題の改善・解決にあたり、基地隣接地域の住環境の保全を進める」というような文言をマスタープランに入れていただき、市としても速やかに基地問題への対応を強化していただきたいと思います。</p> <p>また、昭島市北部に民間企業の大規模な物流拠点が建設されつつありますが、これが完成する(2028年完成予定とされている)と、宮沢中央通り・殿ヶ谷街道の交通量が激増し、西砂地域の住環境に大きな影響が出るのが懸念されます。宮沢中央通り・殿ヶ谷街道は西砂小学校・第七中学校の児童・生徒の通学路ですので、とくに児童・生徒の登下校時間帯の安全確保は最優先されるべきだと考えます。前回平成29年の都市</p>	<p>横田基地に起因する諸問題につきましては、市の最上位計画である第5次長期総合計画において、「国や東京都、周辺自治体」とより緊密に連携し、関係機関に要請を行い、市民の安全な生活環境に取り組むこととしております。</p> <p>大規模物流拠点につきましては、昭島市等と連携し安全確保等の対策を要請しており、その経過は市ホームページ(※)にて掲載しています。本計画では、第5章第6節において、通過交通の流入の防止等、安全で快適なまちづくりを図る方針を示しております。</p> <p>都市計画マスタープランは都市の将来像と、その実現に向けた基本方針を示すもので、すべての課題や個々の開発事業への対策まで網羅することは出来ませんが、関連計画と連携しながら総合的なまちづくりを推進してまいります。</p> <p>※URL：https://www.city.tachikawa</p>

		<p>計画マスタープラン策定の際には全く想定されていなかったことでしょうが、状況が変化しているため、この事態に対応するための目標を策定すべきではないかと考えます。このことも十分に「住環境の維持・保全」「住環境の整備」に値することでしょう。そしてできるだけ早いうちから昭島市などの近隣自治体と連携して安全確保の対策を進め、地域住民に明らかにしていただきたいと思えます。</p>	<p>.lg.jp/shisei/machizukuri/1006751/1006881.html</p>
10	第4章第2節	<p>・両計画の連携強化（都市計画マスタープランと地域公共交通計画） （例）くるりんバス北ルート（5）の廃止により、大変な不便を被っている平成新道（砂川街（4）（5））、武蔵砂川駅周辺への路線バス運行のため、中央南北道（3・1・34）、新五日市街道（3・3・3）、日産通り（3・2・38、3・4・39）について最優先で整備するよう、都へ協力を働きかけ、武蔵砂川駅の拠点化にもつなげる</p>	<p>本計画につきましては地域公共交通計画との連携・整合を図っております。</p> <p>ご意見のとおり、武蔵砂川駅周辺を生活の中心地として育成する観点からも、都市計画道路の整備は重要と考えます。</p> <p>本計画においては、第4章第2節などに関連する方針を示しており、ご意見にある路線についてはいずれも整備促進を図る路線としております。</p>
11	第4章第2節	<p>本意見は、立川市都市計画マスタープランの理念や方向性そのものではなく、実行力および運用設計の観点から提出するものです。住民説明会に参加し説明を受けたうえで感じたのは、計画の方向性と、日常生活実感・現場のインフラ状況との間にギャップが生じている点です。</p> <p>1. 交通・道路空間における「使われ方」の設計について</p> <p>現状の道路やバス停、自転車・歩行者動線を見る限り、特定の移動手段（特に自転車）に対して、安全面・快適性の観点から実質的にマイナスのインセンティブが働いていると感じます。中途半端な分離や曖昧な動線は、事故リスクだけでなく、「ここは使いにくい」「避けた方がよい」という行動選択を住民に促します。大規模な用地取得や植栽が困難な場合でも、路面の色分け、視覚的誘導、物理的な簡易分離など、即時性のある手法で「推奨する使い方」を明確に示す設計が重要だと考えます。</p>	<p>ご意見のとおり、安全で快適な自転車の走行環境を確保することは、本計画においても課題の一つとして認識しております。</p> <p>第4章第2節などにおいて、自転車利用環境の整備や、都市計画道路の整備、歩行空間の拡充などの方針を示しており、こうした取組を通じて安全で快適に移動できる空間の形成を進めてまいります。</p>

12	第6章第1節	<p>2. 中途半端なインフラ整備が生む不信感について</p> <p>都市計画道路や周辺インフラについて、看板や計画表示はあるものの、進捗や実行主体が見えにくい状況は、行政の実行力に対する不信感につながりやすいと感じます。「止まっているわけではない」ことと、「住民に実行力が伝わっている」ことは別であり、進捗・判断理由・制約条件を、より分かりやすく示す工夫が必要だと考えます。</p>	<p>ご意見のとおり、まちづくりに対する住民の理解を得るためには、まちづくりに関する情報の公開や提供が重要と認識しております。</p> <p>本計画では、第6章第1節において関連する方針を示しており、これを踏まえた取組を進めてまいります。</p>
13	第4章第6節	<p>3. 高齢化と住宅ストックの再編について</p> <p>市内でも地域によって高齢化率には偏りがあり、特に団地等では将来的に空き住戸の増加が想定されます。分譲地と賃貸住宅では年齢構成が異なることを踏まえ、賃貸事業者と連携した補助制度や入居調整など、人口構成を緩やかに調整する仕組みを都市計画の視点から検討できないでしょうか。高齢者は年齢が進むほど移動や住み替えが困難になるため、比較的動ける年齢層の段階で選択肢を提示することが重要だと考えます。</p>	<p>ご意見のとおり、高齢化や住宅ストックの更新は重要な課題と認識しております。</p> <p>本計画では、第4章第6節において、住宅団地の更新に合わせて多世代交流の促進について方針を示しております。このほか、関連計画である住宅マスタープランなどの方針も踏まえながら、誰もが暮らしやすい住環境の形成を進めてまいります。</p>
14	第6章第1節	<p>4. 計画を「回す」ための人材・運用視点について</p> <p>都市計画や交通施策は、計画そのものよりも誰が、どのように回すかによって実効性が左右されます。高齢者の再雇用、配置転換、モデルケースの提示など、実行側にとっても参加しやすい仕組みを併せて示すことで、計画の現実性が高まると考えます。</p> <p>以上、計画を否定する意図ではなく、「実行され、使われる都市計画」とするための運用面の意見として提出します。</p>	<p>ご意見のとおり、まちづくりの実現にあたっては適切な役割分担や協働が欠かせません。</p> <p>本計画の第6章第1節に示した方針に基づき、まちづくりを推進してまいります。</p>
15	第5章第1節	<p>現状で市の5地域、10区の地域特性に合わせて10地域に分別されているが、今後の社会環境（生産人口減少、交通網整備、産業構造等）の変化で地域特性も変化してゆくため、明確な定義と分類の基準が必要だと思うがそのようなものがあるのか？</p>	<p>地域の区分につきましては、過去の立川市長期総合計画で設定した「生活圏」の考え方を本計画においても採用しております。</p> <p>今回の改定では、中長期的な視点に立つ本計画の性質を踏まえ、これまでの地域区分を引き継ぐと</p>

			<p>もに、2つの拠点については「拠点別まちづくり方針」を別途新たに示しました。</p> <p>今後は、本格的な人口減少社会の到来に対応したまちづくりが必要となるほか、働き方や暮らし方などに応じて生活圏も多様化しております。また、各地域の実情も今後のまちづくりの進捗により変化が想定されます。</p> <p>これらを踏まえ、今後の改定においては、住民のみなさまのご意見を伺いながら、地域区分の変更を検討することも考えられます。</p>
16	第6章第1節	<p>(2) 2節 市民・事業者・行政が一体となったまちづくり</p> <p>(3) に「また、本計画の実現にあたっては、事業者による開発事業との調整が必要となることから、大規模開発事業等の展開や地域社会の変化に対応した新しいまちづくりのしくみを構築します。」、(4) に「国、東京都をはじめとする関係行政機関や鉄道事業者、バス事業者、大規模な民間開発事業者等の民間企業と積極的に協議・調整を図ります。」とある。</p> <p>①社会のDXの進展とともに、生成AIの活用、導入、普及、Eコマースが急激に進んでおり、隣接する昭島市、小平市にはデータセンタ、物流センタ等の大規模施設が建設されており、当市にも建設される可能性がある。膨大な電力を消費するデータセンタによる電力インフラ、廃熱、流通センタによる交通ネットワークや環境へのアセスメント評価が必要になるが市はこのような開発事業を計画に想定しているのか？</p> <p>②20年先まで見据えた都市計画では交通網、人・物流、産業等で交流のある隣接6市の各都市計画プランについても社会環境の変化を俯瞰した広域の整合、調整を定期的に図るための協議の場を設ける必要があ</p>	<p>都市計画マスタープランは都市の将来像と、その実現に向けた基本方針を示すもので、すべての課題や個々の開発事業への対策まで網羅することは出来ませんが、関連計画と連携しながら総合的なまちづくりを推進してまいります。また、大規模開発事業等に対応したしくみの構築について、第6章第1節に示しております。</p> <p>隣接市との協力や広域的な課題への対応は重要な視点であり、本計画では第6章第1節にその方針を示しております。</p> <p>また、東京都が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定める「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（通称 都市計画区域マスタープラン）」と本計画の整合を図ることにより、広域的な整合・調整に一定の効果があるものと考えます。</p>

		<p>ると考える。課題としては交通網整備のほか、広域で一体となって発展、活性化するための施策として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国の研究機関と連携し多摩地域の先端産業イノベーションを支える人材育成の教育機関の設置、 ・地域公共交通確保のための自動運転実証フィールド試験に積極参加し無人運転バス実用化を先導する ・先端産業国際見本市および国際会議場設置し国際交流の場とする <p>などがあると思います。現状の首長サミット会議の下部組織として6市協議体を設置して進めてはどうでしょうか？</p>	
17	第5章第7節	<p>玉川上水駅周辺の計画に反対です。特に賑わいと魅力のある商業空間は不要です。開発に名を借りた箱モノを作り、使われなくなってゴースト商店街化するからです。理由は人口減と高齢化です。</p> <p>立川市の人口ピークはあと2年後でそこから減ってゆくとのことであり、今でもろくに人がいなくて閑散とした駅が増えて、西武鉄道は西武立川、武蔵砂川、鷹の台、など無人駅を増やす経営方針です。西武立川駅は駅前に大型スーパーや医院の入った建物があり、地域の商業空間としてにぎわっていますし、その前には高層マンションがあり、周りに戸建て住宅も多くできているのに無人駅化です。この程度では客が不足で人件費をかけることは赤字になるのだと思います。立川駅位の乗降客があれば駅周りの商業化も納得できますが、モノレールが伸びて八高線とつながっても、乗り替え客は通勤時間に多く通り過ぎるだけです。私も西武線とモノレールを乗り継ぐときは時間優先ですし、待ち時間が長いときに改札の前にあるマクドナルドを持ち帰り利用するくらいで、外へ出たりしません。</p> <p>たまにマック前の駅通路でブドウの販売などしているときがありますが、通り過ぎる人がほとんどで、「ここはいつもこの程度の人通りなので</p>	<p>玉川上水駅周辺については、多摩都市モノレールの延伸や都市計画道路の整備を見据え、にぎわいと魅力ある商業空間など日常生活を支える都市機能の集積を図ることとしております。また、地域の拠点の形成にあたっては、駅周辺の具体的なビジョンを住民とともに作成・共有することとしております。本計画では、第5章第7節などにこうした方針が示されています。</p> <p>これを踏まえ、玉川上水などの地域特性を生かした都市空間のあり方について、住民のみなさまとの意見交換を重ねていくことが重要と認識しております。</p>

すか」と聞かれたことがあります。

人口減の中でも高齢者が増えます。私も高齢者ですが、電車の駅はあまり利用したくありません。筋肉や感覚が弱くなって、何もない平地でも躓くことが増えました。駅は電車に乗るまでに改札を通過して歩いたり階段があったりして使いにくいのです。階段を降りるときが一番転びそうで怖く、必ず手すりにつかまってゆっくり降りねばなりません。下りのエスカレーターはない駅が多く、エレベーターは改札まで遠くて歩く距離が長いのです。乗らねばならない時はできるだけ、停留所で待たばすぐ乗れるバスを選びます。

大体駅前の買い物などしません。荷物など持てないので、生協や通販で生活必需品や重い商品は持ってきてもらいます。買い物は用事で立川駅まで出たときにビックカメラのような店舗や100均店で商品を見て確認するか(買うとは限らない)、電車を利用した時にルミネで既製品の弁当を買うなどで、商店街など行きません。

今後20年を見据えた計画なら、それらの点を考慮しないで今までの感覚で発展を見込むと失敗すると思います。

玉川上水は東京都の景観保全地区？だと思っていたので、駅のすぐそばの上水沿いに緑を削って高層マンションができたときはびっくりしました。駅に近すぎて、駅前の歩行者用スペースにマンション住民の自家用車が乗り上げて横切り、マンションの駐車場へ入ってゆくのを何度か見ました。こんなこと誰が許可したのでしょうか。

西武線は玉川上水に沿っていて貴重な緑の宝庫なのだからそれを生かして緑を保全したほうがよい。商業施設は駅北の東大和市にあるが、あまりにぎわっていません。その二の舞になるだけの開発はやめたほうがよい。

やるなら上水に沿って樹木を増やし野性生物のみのサンクチュアリと

		<p>して生物多様性を保障し、その外にさわやかな歩道や自転車道を用意し、ところどころに樹木公園や緑地を配して休憩や食事ができるようにし、自然グリーンウォッチングできるようにするほうが、時代にあって少しでも人を呼べると思う。東大和市はそのような公園を作って災害訓練などしているようですね。災害時の一時避難所としてもつかえるので手動井戸など設置するとありがたい。東日本大震災の後、帰宅者が大勢集まった新宿の花園神社は、必要性を痛感して井戸を掘りましたよね。電車が止まった時に熱中症の危険なく木陰を歩いて移動でき、休めるようにしておくべき。今、南北道路の自衛隊側歩道はそのように使えるので、市内全域に広げたい。今から植えれば20年後には自衛隊の樹木のように蒸散と日陰を提供してくれ、温度の低い歩きやすい道になるうえ、ゼロエミッションにもかなうと思います。</p>	
18	第5章第6節	<p>①から③はとても大事な緊急に対応の必要な点でよいが、それらが地域別まちづくり方針にどう反映されているのか読み取れない。言葉ばかりに見える。</p> <p>例えば、昭島に巨大物流・データセンターができて立川市にも影響が出ると思われるがその対策はどこにみられるのか。</p> <p>排熱は大変な量になり、立川の気温も上がる可能性が高い。道路の必要性が高まり、新五日市道の整備が進む可能性が高まったが、新五日市街道ができたなら、道路のアスファルトは夏に高温になり、地域の気温をあげる、これらで熱中症がさらに増える。そしてもちろんCO2が排出される。それらと②や③との整合性はどうか。</p> <p>20年後といえば2046年です。2050年にはCO2排出を実質ゼロにする予定なのに、そのための計画はどこに記されているのでしょうか。CO2をO2に変えて減らしてくれる樹木を、いかに減らさずに増やすかが都市計画に一番反映されるべきです。今ある樹木を一切切らず、樹</p>	<p>本計画の役割は実現すべき都市の将来像を示すもので、個々の開発事業への対策まで網羅することは出来ませんが、第5章第6節において、通過交通の流入の防止等、安全で快適なまちづくりを図るなどの方針を示しております。また、第5章第6節においては、緑豊かな農地景観に調和したまちづくりを目指し、農地や玉川上水など二酸化炭素の吸収源となる緑の保全を示しております。</p> <p>なお、気候変動対策や二酸化炭素の削減、緑地の保全・創出、ヒートアイランド対策等の具体的な取組につきましては、環境基本計画や緑の基本計画など関連する個別計画等において詳細に定めており、これらと連携しながら総合的なまちづくりを推進してまいります。</p>

木の無いところに植林して、20年後にはCO2をしっかりと減らせる木に育てる計画はどこで予定されているのか、それでCO2をどれくらいの量減らす予定なのか、という計画を聞きたい。新五日市街道は都市計画図にのっているが、それに沿って緑地をつくり、樹木の冷却効果で温暖化による災害を防ぎ、CO2削減を目指す、などの地区計画にはなっていない。道路の細い幅に植えられた街路樹では不十分です。道路に沿ってしっかり面積を確保した緑地で雨水を浸透させ、樹木を大きく育て、落ち葉をたい肥にして微生物を増やし、分解で雨水をろ過し、地下水を守るくらいの計画が必要でしょう。以前は農地や鎮守の森、屋敷林が担っていた、いま失われつつある機能を、どう都市計画に組み込むかが今問われているのだと思います。若いころスウェーデンの団地計画を見ましたが、既存の木を残すために、建てられる場所に高層団地を建てていたので、木に合わせて各棟大きさも向きも間取りも違ってばらばらだったことに感心したことがあります。まさに設計家の腕の見せ所で、これが都市計画というものなのかと思いました。

他にも、市内の車をすべてEV化するよう、EVスタンドを作るため、家庭や企業、特にすべての駐車場にsolarパネルと蓄電池を設置するよう補助金や固定資産税の優遇などの工夫をし、solarで充電できるようシステムを作る、公共建築物はすべてソーラーパネルを設置してCO2ゼロのエネルギーの地産地消をめざす、などの計画はあるのですか？今後人口減で収入減が見込まれるのだから、お金のある今のうちに再エネ投資を終わらせ、原料代のいらぬエネルギーで電気代を安くしないと、高価な原発電気を買わねばならなくなり、ますます資金不足でやれることが減ってゆくと思います。多摩の中心都市として賑わいをとか、商店街を作って賑わいをとかありますが、現状を直視してニーズを見分け、目標をはっきりさせ、これまでとの違いを恐れずに、どのような産業に

		<p>力を入れるのかで商店街になるのかどうかは決まるのでは？買い物に来る客が少なくなるのに商店街を維持できるのでしょうか。立川駅でも駅から遠い高島屋にはゆきませんでしたらデパートでなくなっていました。乗降客の多い立川駅周辺でも、ゴーストタウン化するかもしれない、全ての価値観が変わるような大変換の時代だと思います。</p>	
19	第3章第3節	<p>「都市計画道路立 3・3・30 号線を幹線道路の位置づけから外すことを求めます。」</p> <p>理由は、以下の通りです。</p> <p>①この都市計画道路の計画が作られたのは 1961 年で、今から 64 年も前です。時は、住宅などはなく、畑という地域でした。それでも地元住民の大きな反対運動があり、当時の阿部幸蔵立川市長は、東京都に「道路計画の凍結」を申し入れました。東京都は 4 度にわたって事業化計画を作りましたが、2016 年の「第 4 事業化計画」で位置づけられるまで、ほとんど進みませんでした。</p> <p>②この都市計画道路計画の最大の問題点は、道路の無い所に道路を通すことです。栄町や曙町、羽衣町において、多数の住民が立ち退きを迫られることになり、多くの住民が反対しています。若い住民からは、「28 メーター道路がなぜ必要なのか、疑問だ。これではまちが分断され、せつかくの人間関係が希薄になってしまう。」、他の住民からは、「せつかくローンを組んで買って移り住んだ家を手放さなければならぬ。どこへ移れというのか。ご近所との良好な関係はすぐには出来ない。」、高齢の住民からは、「年を取り、終の住み家と考えていたが、どこへ移れと言うのか、不安でたまらない」、農家からは、「農地が 6 割以上無くなってしまふ。最初は反対しても、どうにもならないと諦めかけていたが、先祖が開墾し守り続けた土地を手放すわけにはいかない。美味しい野菜をつくり続けたい。農業が継続できる保障な</p>	<p>当該路線につきましては、都や市の目指す都市構造において重要な路線と位置づけられております。</p> <p>このため、都に対しては、引き続き整備の促進とともに、地権者等への説明会・広報などの情報提供や支援、丁寧な説明なども合わせて要請してまいります。</p>

	<p>どもない。」という、どれも切実なものです。</p> <p>③今後、人口が減少する中で、まちを分断する道路が必要なのでしょうか。すでに、全国的には事業化を決定し橋脚などの施設が建設されても、事業進捗の見通しが見えない場合は事業を中止しています。</p> <p>④最後に、この道路用地の取得率は、公表されているものでも昨年4月時点で13%です。ほとんど完成の見通しが立っていないと考えます。このような都市計画道路を、都の計画であるからと、幹線道路として、市の都市計画マスタープランに位置付けることには問題があるのではないかと考えます。</p>	
--	--	--

(3) その他（参考意見として庁内で共有するもの）（3件）

整理番号	意見
20	立鉄中付第1号線・第2号線の整備における、立川通りを跨ぐ橋はいつ頃架橋されるのでしょうか？これまで何回か入札が不調になっていると聞いたことがありますが、実現の見通しは立っているのでしょうか？
21	<p>①立鉄中付1、2号の早期完成と、開通後ルミネ駐車場共、出入庫を国立方面へ限定化→ルミネ駐車場へ出入りする車両を、北口に入れないようにする。</p> <p>理由：1. 週末の立川駅北口、立川通りにおける渋滞の最大要因はルミネ駐車場の入庫待ちによるもの</p> <p>2. 概ね正午以降は、北口の信号待ちのため出庫車が詰まることにより、駐車場の回転が悪化し、これが入庫待ち渋滞に拍車をかける→国立方面へ出庫させることにより、出庫がスムーズになり、国立方面からの入庫待ちが解消する。</p>
22	<p>バス停と納品用駐車スペースの形状変更→バス停については切り込み型（バスベイ）から張り出し型へ。切り込み型のところはコンビニなどの納品用駐車スペースに。</p> <p>理由：1. バス停付近に停留所標識やガードレール、更に近年は風防ガラスも設置される等障害物が多く、バス停への正着（バスのステップと歩道の縁石を隙間なくそろえて停車させること）が非常に難しく、高価なノンステップバスを導入しても、お年寄りや車椅子のお客様の安全な利用が妨げられており、バリアフリーとは言い難い。</p> <p>2. 路線バスよりも、納品車両の方が駐停車時間が長く、渋滞により悪影響を及ぼすばかりか、ドライバーさんにも負担。</p>