

調布市地域別街づくり方針案に対するパブリック・コメントの実施結果

調布市地域別街づくり方針を策定するに当たり、全5回の説明会を実施しました。また、調布市ほっとするふるさとをはぐくむ街づくり条例に基づくパブリック・コメントを実施しました。これらの実施結果については、次のとおりとなります。

(1) 説明会の参加状況

日 時	会 場	人 数
平成22年2月6日(土) 午前10時～午前11時	調布市文化会館たづくり	10人
平成22年2月8日(月) 午後7時～午後8時30分	仙川ふれあいの家	13人
平成22年2月9日(火) 午後7時～午後8時30分	飛田給ふれあいの家	11人
平成22年2月10日(水) 午後7時～午後8時30分	調布市総合体育館	13人
平成22年2月12日(金) 午後7時～午後8時30分	国領市民プラザあくるす	25人
合 計		72人

(2) パブリック・コメント(実施期間:平成22年2月5日(金)から2月26日(金)まで)

提 出 者	提出件数
個人(単独)	183件
個人(連名)	0件
法人	1件
合 計	184件

調布市地域別街づくり方針(案)に対する意見などの概要と市の考え方 (意見募集期間:平成22年2月5日(金)から2月26日(金)まで)

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
1	共通	全般	全般	-	パブリック・コメントは、行政手続の手法としては納得できますが、「パブリック・コメント」という用語が一般的ではなく、用語や広報の工夫が必要だと考えます。	パブリック・コメントとは、行政の基本的な政策等の策定等に当たり、市民から意見を募集し、提出された意見を考慮して意思決定を行うとともに、提出された意見や市の考え方などを公表する一連の意見公募手続を言います。御意見のとおり、すべての人に分かりやすい表現とするため、市報等でお知らせする際には、分かりやすい言葉も併記しているところです。今後も分かりやすい情報の提供に努めてまいります。
2	共通	全般	全般	-	パブリック・コメントの意見募集期間について、「調布市東部地域街づくり方針(案)」だけで300ページ近い厚い冊子になっています。東部地域以外に関しても参照しながら検討したいのですが、それだけの時間がありません。このような内容が多岐にわたり、重要な案件については募集期間を延長すべきです。さらに、「案」の内容を各地域住民に十分理解してもらうために、もっと手厚い方策を講ずるべきです。	地域別街づくり方針につきましては、これまで2年半余にわたる市民検討会を重ねるとともに、その検討成果を広くお知らせする中間報告会を開催し、多くの御意見をいただくなど、十分な検討期間を重ねて参りました。パブリック・コメントにつきましては、調布市ほっとするふるさとをはぐむ街づくり条例(以下、「街づくり条例」という。)に基づき、所定の手続を実施いたしました。方針策定後は、市民の皆様とまちづくりの目標・方針の共有に向けて取り組んで参ります。
3	共通	全般	全般	-	パブリック・コメントの意見の募集期間が短く、市民の意見を十分に得られていません。数百ページを超える膨大な内容に対し、市民が日常生活の合間に十分な検討を行うには3週間という意見募集期間は短か過ぎます。少なくとも、1年間かけて十分な意見を募集すべきです。	パブリック・コメントにつきましては、街づくり条例に基づき、所定の手続を実施いたしました。地域別街づくり方針につきましては、これまで2年半余にもわたる市民検討会を重ねるとともに、その検討成果を広くお知らせする中間報告会を開催し、多くの御意見をいただくなど、十分な検討期間があったものと認識しております。
4	共通	全般	全般	-	「地域別街づくり方針」によって他人の財産や所有物が脅かされるようなことがあってはなりません。将来像の実現のために協力を求められる市民に対して、調布市はどのように補償していくのか、市の考えを明らかにしてください。	地域別街づくり方針は、市民参加で策定した調布市都市計画マスタープラン(以下、「都市計画マスタープラン」という。)に示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものです。また、地域別街づくり方針に示した基本的な方針は、直接私権に制限をかけるという性質のものではありません。事業実施に伴う補償等については、事業の実施段階で取り扱う内容であるため、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
5	共通	全般	全般	-	第1編の共通編には、国、東京都、調布市等の法令や条例の位置付けの記載がありますが、第2編の地域別街づくり方針との関連付けはできていません。第1編と、第2編の特に第3章、第4章の方策等との関連をすべて具体的に明示してください。	御意見の体系図(4ページ)は、地域別街づくり方針と関連計画との位置付けを示したものです。地域別街づくり方針は、第1編から第5編で構成しており、御意見のように第2編を限定して、関連付けをするものではないものと認識しています。
6	共通	全般	全般	-	第1編第1章「第1節 策定の趣旨と位置付け」について 「都市計画・まちづくり制度の動向」では関係する条例の説明があり、全般的に分かりやすく基本事項が説明されているので良いと思います。	
7	共通	全般	全般	-	「街づくり」とは「自動車のための新規の道路整備を行うこと」という印象を受けますが、そのうえで、人々がどのような暮らしをしていくかが重要であり、そのような視点を取り入れた記述をしてください。	まちづくりは、道路整備に特化するものではありません。地域別街づくり方針は、御意見のように限定的なものの見方ではなく、広域的、長期的な視点に立って、ハードとソフトの両輪のもと、住み良いまちづくりを推進するための方針を掲げるものです。
8	共通	全般	全般	-	地域を「エリア」に区分して検討を行ったことで、エリア間の道路や全体の交通ネットワークについての検討がおろそかになっています。	御指摘のとおり、まちづくりは、一定の広がりの中で検討を行う必要があるため、広域的な地域区分である4地域に分けて基本的な方針を掲げています。そのため、地域別街づくり方針の第2編では、まず、分野別の将来像の中で、地域全体の基本的な考え方を示しています。そのうえで、地域の特性を生かしたエリア別のまちづくり方針を示しています。したがって、広域的な整理は図られていると考えています。
9	共通	全般	全般	-	「地域別街づくり方針(案)」の内容は、車のための「道路づくり方針」のように感じられます。世の中の問題が多様化し、「コンクリートから人へ」に象徴される動きがみられますが、この方針では道路づくりが内容の中心になっていることに加え、歩行者の安全性や子どもたちが安心して遊べる生活道路の整備が置き去りにされています。	まちづくりは、ハードとソフトの両輪で進めていくものです。そのため、交通分野のみではなく、7つの分野から基本的なまちづくりの方針を示し、都市計画マスタープランの実現に向けて取り組んで参ります。御意見の内容については、交通分野や福祉分野において、「歩行者や自転車の快適性・安全性の確保」、「高齢者や子ども、障害者などに対する配慮」について記述するなど、本方針案では、ユニバーサルデザインの考え方を示しています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
10	東部	全般	全般	-	第2編第4章「第1節 分野別まちづくり方針の考え方」について 「1「地域別街づくり方針」の7つの分野」に示されるように7つの分野に区分していますが、「地域別街づくり方針(案)」には、保育や教育、医療、高齢者など、生活分野に関する記述が極端に少なくなっています。分野に区分しての検討や記載は不適切ではないでしょうか。そして、市民検討会において、幼児や高齢者の参加、意見の反映は十分に行われたでしょうか。	地域別街づくり方針は、ソフト的な視野、要素を持ちながら都市整備分野のまちづくりの視点から課題解決を図るための目標、方針を掲げるものです。したがって、御意見の保育や教育、医療などの分野については、個別の計画で位置付けすべき内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 とはいえ、まちづくりはハードとソフトの両輪で進めていく必要があります。そのため、地域別街づくり方針では、都市計画マスタープランに掲げた5つの分野の基本方針に加え、今後のまちづくりに欠かせない要素である景観と地域活性化の7つの分野でまちづくりの基本的な方針を掲げています。これらの基本的な方針を示す際は、分野ごとの整理は必要であり、適切と考えています。
11	共通	全般	全般	-	「地域別街づくり方針(案)」の用語の中に、「街づくり」と「まちづくり」という2つの表記が混在していますが、使い分けているのであれば、その原則を示すとともに、使い分けを徹底してください。	都市基盤整備に代表されるようなハード面を「街づくり」、コミュニティの形成や地域住民の活力を高める取組みなどのソフト面を「まちづくり」として捉えています。 しかし、地域別街づくり方針では、ハードとソフトの両輪で基本的な考え方を示していることから、原則、「まちづくり」と記述しています。 ただし、街づくり条例に基づく用語については、「街づくり」と記述しています。
12	共通	全般	全般	12	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 「2「調布市ほっとするふるさとをなくむ街づくり条例」の理念」を示した図において、「市」の役割の記述に「市民の街づくり活動への支援」が重複しています。 また、「具体化のための施策の実施」が何についてのことが明確ではありません。	御指摘のとおり、重複部分については、訂正いたします。 なお、具体化のための施策の実施については、第2編第4章第2節の分野別将来像の施策の体系に示したとおりです。
13	共通	全般	全般	12	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 「街づくり条例」では、「地域別街づくり方針の遵守」が規定されていますが、「地域別街づくり方針(案)」の策定に関与した市民検討会委員が、そのことを自覚していたか、あるいは自覚できるような情報が与えられたかが疑問です。	街づくり条例では、「地域別街づくり方針を遵守すること」を市民と事業者の責務としています。これは、市民検討会委員に限らず、市民や事業者の方々の責務を規定したものです。
14	共通	全般	全般	12	「調布市ほっとするふるさとをなくむ街づくり条例」では、市民、事業者、市の役割が規定されていますが、地域別街づくり方針の策定に事業者にも参加してもらうことが必要ではなかったかの疑問が残ります。	街づくり条例では、「良質な住環境の創出」を事業者の責務としています。したがって、事業者は、策定された方針を遵守し、良好な都市環境の実現に貢献する立場にあると考えています。
15	共通	全般	全般	12	地域別街づくり方針(案)のP12では、「住み続けたい緑につつまれるまち調布」を実現する仕組みとして、市民、事業者及び市の役割が示されている。今後、開発事業を想定した場合、街づくり条例の趣旨に沿って、新たな地域紛争が起きないように図ることを望みます。	街づくり条例では、市民、事業者及び市がそれぞれの責務を自覚し、立場を尊重して、協働による街づくりを推進することをまちづくりの基本理念としています。 都市計画マスタープランの将来都市像「住み続けたい緑につつまれるまち調布」の実現のためには、3者が連携と協力のもと、住み良いまちづくりに向けて取り組んでいく必要があります。 そのため、方針策定後は、本方針に基づき、まちづくりの方向性を共有し、地区の特性に合ったルールづくりを進めていくことが重要であると考えています。
16	共通	全般	全般	13	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 「3 都市計画マスタープランの市民参加の計画づくり」に示されている内容が恣意的であり、不十分です。政策形成する際はさらに、この内容を再度その時点で検討する必要があります。	御意見の記述部分は、都市計画マスタープランの策定時の市民参加における問題点、課題点として、都市計画マスタープランに記載している内容を記述したもので、恣意的な考えはありません。 市民参加の在り方については、市民検討会委員の皆様アンケートを実施させていただき、今後の運用に生かしていきたいと考えています。
17	共通	全般	全般	16	市民検討会の委員として発言してきましたが、障害者や子ども、教育や医療関係者等、自分とは異なる立場に立った発言はできていません。調布市に在住の市民を中心とした「街づくり協議会」を組織して、「地域別街づくり方針」を随時更新できる仕組みを望みます。	市民検討会は、さまざまな立場の市民の皆様に参加していただき、御意見をいただいています。まちづくりは、ハードとソフトの両輪で進めていくものです。福祉の分野につきましては、ユニバーサルデザインの考え方を盛り込んでいます。 今後は、街づくり条例に基づき、街づくり協議会等のまちづくり活動を支援するとともに、具体的なまちづくりに取り組んでいきます。その中で、当事者となる障害者や子どもなど、あらゆる意見も積極的に取り込むことが重要だと考えます。 なお、見直しのルールについては、方針策定後の社会経済情勢の変化に伴い、見直しが必要とされた場合は、適宜改訂を行うことを基本的な考え方としています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
18	共通	全般	全般	16	第1編第2章「第2節 見直しのルール」について 見直しのルールの記述はいずれも概念的でルールとは言えず、考えを説明したに過ぎず、より詳細に具体的に記載すべきです。このことは、策定すべき時期に応じた予算の執行を担保するために必要です。見直しのルールとして、「都市計画マスタープラン・地域別街づくり方針は3年に一度見直す。」「この都市計画マスタープラン・地域別街づくり方針に基づき別の構想(今回は「街づくり方針」)を策定する際は、元になった条例を見直す」と明記してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するため、長期的視点に立った基本的な考え方を示すものです。したがって、御意見にあるように、短期的に変更していくことは、まちづくりの方向性の安定を欠くものになる恐れがあります。見直しのルールについては、方針策定後の社会経済情勢の変化に柔軟に対応する必要がある場合は、部分的改訂を機動的に行うなど、都市計画マスタープランと一体的に市民参加のもと見直しを図ることを基本的な考え方としています。
19	共通	全般	全般	17 110	第1編第3章「第1節 社会経済情勢の変化と調布市の対応」について 高齢者や子どもにとって暮らしやすいまちであるためには、「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」の実現が必要ですが、そのためには自動車中心の従来の都市形成から、歩行者の快適性・安全性の向上やミニバスの充実を図ることが望ましいです。また、第2編の地域活性化分野について、項目「(オ)地域に密着した産業振興」に記述のある「自宅から歩いて往復できる範囲の中に、日用品を揃えられる商業施設や公共施設、医療機関などがある」に同感します。そのため、地域の商店街を萎縮させる大型店の進出規制や、仙川ハーモニー通りの自動車進入抑制等を今後も行うべきです。	御意見のとおり、自動車中心の従来型の都市づくりから、自転車や公共交通機関を中心とした公共交通体系への転換は、低炭素型都市の実現の観点からも必要であると認識しています。今後は、関係機関との調整を図りつつ、その実現に向けて取り組んで参ります。大型店の出店については、地権者や地域住民の合意形成のもと、地区の特性に応じたまちづくりのルールづくりとして、地区計画制度を活用したまちづくりを推進していきます。仙川ハーモニー通りの自動車進入抑制については、関係機関と調整を図っていきます。
20	共通	全般	全般	20	第1編第3章「第1節 社会経済情勢の変化と調布市の対応」について 「4 持続可能な社会の実現に向けて」に記載された内容の実現を期待します。そのために、調布市は温暖化対策推進法の特例市の指定を取得し、推進を加速してください。	低炭素型都市の実現については、5つのアプローチにより、実現へ向けた取り組みを進めていきます。なお、市が特例市の指定を受けることについては、地域別街づくり方針に記述する内容ではありませんが、地球温暖化対策の推進に関する法律で、特例市以上の規模となる地方公共団体に策定が義務づけられている、地球温暖化対策実行計画(区域施策編)については、より一層の温暖化防止対策を推進するため、平成22年度中の策定を予定しています。
21	共通	全般	全般	28, 46~ 47	第1編第3章「第2節 調布市のまちづくりの現状と動向」について 第2編第3章の「第2節 地域の将来構造」について、「イ 文化・交流の拠点」の「NTT東日本研修センタ周辺」の3行目「～また、桜の季節には施設の公開も行われ、地域住民との交流の場となっています。」の後に「スポーツ施設も残されていて、防災時の避難場所としても利用できます。さらに、地下には入間町城山遺跡が眠っています。」を追記してください。 第2編の「第2節 地域の将来構造」について、「(2)人々の交流・地域の都市活動を支える骨格づくり」に示されるように、生活道路への自動車の進入を防ぐために、骨格となる道路整備を行うという考え方はこの街づくり方針案全体を貫く基調になっていますが、この考え方は半分間違っています。	御意見の箇所については、主として、文化・交流の拠点としての内容を記述したものです。NTT東日本研修センタグラウンドの広域避難場所の指定については、防災分野の中で記述しています。 道路の整備に当たっては、円滑な交通ネットワークを形成するための主要な道路と、地域住民の生活に密着した生活道路の双方をバランス良く整備する必要があります。主要な道路の整備により、生活道路への通過交通の進入を防止し、地域特性に応じた生活道路の整備により、快適で安全な交通環境を形成するものと考えています。
22	共通	全般	全般	28	第1編第3章「第2節 調布市のまちづくりの現状と動向」について 「都市計画道路の優先整備路線(第三次事業化計画)」に関する記述は、「第1章 地域別街づくり方針」の基本事項「第1節 策定の趣旨と位置付け」の「1 策定の趣旨」及び「2 位置付けと役割」、さらに「第3章 都市計画・まちづくりの動向」の「第1節 社会経済情勢の変化と調布市の対応」の「4 持続可能な社会の実現に向けて」に記載された内容をまったく考慮していなく、道路優先のみの記載となっているため削除すべきです。	都市計画道路の優先整備路線(第三次事業化計画)は、平成18年4月に策定し、地域別街づくり方針に必要な基礎情報として示しています。地域別街づくり方針は、広域的、長期的な視点に立って、ハードとソフトの両輪のもと、住み良いまちづくりを推進するための方針を掲げるものです。そのため、道路の整備に特化したものではなく、御意見のような記述内容の矛盾を生じているとは考えていません。
23	共通	全般	全般	28	第1編第3章「第2節 調布市のまちづくりの現状と動向」について 「都市計画道路の優先整備路線(第三次事業化計画)」の概要が掲載されていますが、同様に交通以外の基本計画についても掲載してください。	地域別街づくり方針は、ソフト的な視野、要素を持ちながら都市整備分野のまちづくりの視点から課題解決を図るための目標、方針を掲げるものであるため、都市計画マスタープランに深く関連する計画について記述しています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
24	共通	全般	全般	31	第1編第3章 第3節 調布市のまちづくりの理念と「地域別街づくり方針」について 「(3) 参加と協働のまちづくりの推進」について、「生活の利便性の追求と、緑の環境を守り育てるといふ、一見、相反する命題に対して解決策を見出さなければなりません。」と記載していますが、構造物をつくる際には人口の推移の予測をたて、次世代へのことを考えた慎重な対応を行うべきです。一方で、保全すべき水と緑は開発や相続によりわずが40年のうちにその多くが失われました。「守り、育てる」だけではなく、調布市としての具体的な施策が必要です。	地域別街づくり方針案は、都市基盤の充実を図りながらも、開発と保全の調和したまちづくりの実現を目指すことを基本的な考え方としています。 地域別街づくり方針の環境分野では、地域を特徴づける水と緑の環境資源を守り、育てるため、地域制緑地の指定や公園・緑地の整備等により緑化施策の検討を進めていくことを示しています。そのうえで、具体的な事業の実施においては、市民参加のもと、限られた財源の中で、必要性や費用対効果等を検証しながら、緑化施策の実現に向けて取り組んで参ります。
25	共通	全般	全般	153	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 市民不在であるだけでなく、本人の知らないうちに自分の住居や敷地が計画道路になっているような状況があります。市民参加の仕組みづくりなしに、本物のまちづくりはできません。P.153～154にそれらしい記述がありますが、そうではありません。	御指摘のとおり、市民参加の計画づくりは、必要であると認識しています。そのため、第3編第1章第3節に示したとおり、市民主体のまちづくりを推進する仕組みづくりとして、まちづくりの目標や方針を共有するため、情報の共有化に努めてまいります。
26	共通	まちづくりの展開	まちづくりの展開	153	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 「1 市の取組み体制」として記載されているにも関わらず、「～必要となります」という他人事として受け止めるような書き方になっている部分があるため、「～進めます」等、市が主体的に行うことを明確にした記述にしてください。	御指摘の趣旨のとおり、反映いたします。
27	共通	まちづくりの展開	まちづくりの展開	153	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 「1 市の取組み体制」に記載した内容の実現へ向けた日程や方策を示してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画や手順を定めるものではありません。そのため、実現に向けた具体的な方策や日程については、現段階では示すことはできません。
28	共通	まちづくりの展開	まちづくりの展開	153	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 「1 市の取組み体制」の「(1) 市民との情報の共有」を「市民との情報の共有と市民参加の保障」に変更してください。 また、「市民が主体となったまちづくりを推進していくうえでは、市民にとってわかりやすい情報を適切に提供することが重要です。」を「市民が主体となったまちづくりを推進していくうえでは、市民にとってわかりやすい情報を適切に提供することだけでなく、市民がまちづくりに参加できる仕組みを保障することが重要です。」に改めてください。	地域の課題はできるだけ地域に近いところで解決するという考えのもと、市民と行政の適切な役割分担を行いながら、市民の主体性に基づく参加と協働のまちづくりを進めていくことが必要であると考えています。市民参加については、平成17年4月に施行した街づくり条例において、市民参加の街づくりの仕組みづくりを規定し、住民発意のまちづくりを推進しています。今後は、市民との情報の共有に努めるなど、参加と協働のまちづくりに取り組んで参ります。
29	共通	まちづくりの展開	まちづくりの展開	153	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 「1 市の取組み体制」の「(2) 国・東京都などの関係機関との連携、協力体制の強化」の記述中、「また、まちづくりの推進においては、道路・交通ネットワーク、市街地の連続性など、調布市に隣接する～」を、「また、街づくりの推進においては、鉄道・道路・交通ネットワーク、周辺環境の連続性など、調布市に隣接する～」に改めてください。	「交通ネットワーク」の中には、鉄道も含まれています。「～鉄道事業者、その他公的事業主体のまちづくりに関する各関係機関との連携・協力体制の強化が必要となります。」としているように、鉄道も重要な交通体系のひとつと考えています。 また、周辺環境の連続性についても、市街地の連続性の中に含まれているものとして記述しています。
30	共通	まちづくりの展開	まちづくりの展開	154	第3編第1章 「第3節 市の取組体制の強化」について 「(4) まちづくりの支援、参加の運営補助」に記述のある「専門家による概略素案作成に対する助成など」を「概略素案作成に対する専門家による助成など」に変更してください。	街づくりの概略素案の作成に対する助成については、調布市街づくり推進助成要綱第3第1項第5号に規定されているとおり、専門家に対する助成ではなく、街づくり条例に基づき認定された街づくり協議会に対して助成を行うものです。
31	共通	交通	全般	-	「地域別街づくり方針」の内容が箱物建設、道路建設に集約されています。「人と環境を優先した交通体系づくり」という都市計画マスタープランの目標に則していません。道路や施設等ハード面だけでなく、市民が生き生きと生活している場面がイメージできるソフト面についての内容が乏しいと感じます。	まちづくりは、ハードとソフトの両輪で進めていくものです。地域別街づくり方針は、ソフト的な視野、要素を持ちながら、都市基盤分野のまちづくりの視点から課題解決を図るための目標、方針を定めるものです。 そのため、交通分野のみではなく、7つの分野から基本的なまちづくりの方針を示し、都市計画マスタープランの実現に向けて取り組んで参ります。
32	共通	環境	自然環境保全	-	調布市の現状として、良好な自然環境や住環境が失われつつありますが、有効な規制や指導が行われていません。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものです。そのため、個別具体的な土地利用の規制内容を規定するものではありません。御意見の内容については、環境分野と住環境分野に基本的な考え方を示しています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
33	共通	景観	(注)・(ウ)無電柱化の推進	103 99 104 101	第2編第4章 第2節6景観分野 項目「無電柱化の推進」について 「電柱や電線類がなくなると、道路の見通しが良くなり、信号機や道路標識が見やすくなるなど、交通の安全性が向上します。また、歩道が広く使えるため、歩行者はもちろんベビーカーや車いすを利用する人にも安全で利用しやすいユニバーサルデザインの歩行空間が形成されます」という記述は、電柱や電線が交通支障になっていると受け取れるため、「電柱や電線がなくなると、安全で快適な通行空間の確保や、都市景観が向上します。また、歩道が広く使えるため～」等への記述の改善をお願いします。	御意見の記述部分は、交通支障を意図するものではなく、歩行者等からの視点を示したものです。しかしながら、御指摘のとおり、誤解を生じさせる表現であることと都市景観の向上という視点を盛り込むため、御意見の趣旨のとおり反映いたします。
34	共通	用語集	用語集	175 ～	第5編 用語集について か行の「(4)京王線連続立体交差事業」は、柴崎～西調布駅間だけでなく、笹塚駅間～つつじヶ丘駅間のものについても記載すべきです。 は行の「(3) ハンプ」は、「道路幅の一部を意図的に狭めたり、盛り上げて」を「道路幅の一部を盛り上げて」に変更してください。	都市高速鉄道第10号線京王電鉄京王線(笹塚駅～つつじヶ丘駅間)の連続立体交差化・複々線化計画等については、都市計画の変更に向けた手続き中であり、事業実施段階ではないため、記述することはできません。 ハンプについては、御意見のとおり修正いたします。
35	東部	全般	全般	-	市の人口増加に対する各地域の公共施設の整備が不十分です。公共施設は市の中心部に多く立地しています。限られた財源を活用するため、道路中心のまちづくりから、身の丈にあった施設整備を行う方が望ましいと考えます。	公共施設の整備や活用については、住環境分野や地域活性化分野において、基本的な考え方を示しています。御意見のような公共施設の在り方を含め、個別具体的な検討が必要なものについては、個別計画の中で検討して参ります。
36	東部	全般	全般	39	第2編第1章 「第2節 地勢」について 「段丘面の境は、通称「はけ」と呼ばれる崖や急坂になっており、国分寺崖線、仙川崖線の豊かな緑地帯となっています。」という記述がありますが、実際にこの豊かな緑を守っていくことができるのでしょうか。	国分寺崖線をはじめとする自然環境の保全は、次世代に引き継がなければならない貴重な財産であると考えています。限られた財源の中で、必要性、優先性、費用対効果などを検証のうえ、豊かな環境資源の保全に向けた取組みを進めて参ります。
37	東部	都市構造	都市構造	47	第2編第3章 「第2節 地域の将来構造」について 「図3-1 東部地域の将来地域構造」において、調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず、存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。また、調布3・4・10号線延伸は、地域コミュニティや教育環境、自然環境を破壊するものであり、その整備の実施に反対します。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。そのため、調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。 また、将来地域構造は、将来を見据えた地域を特徴づける拠点、軸を示すものとして、必要な記載と考えています。
38	東部	土地利用構想図	土地利用構想図	50	第2編第3章 「第3節 土地利用の将来像(土地利用構想)」について 「図3-2 東部地域の土地利用構想図」における道路の凡例が、整備済みか計画段階なのかがわかりにくいです。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。	土地利用構想図は、主として土地利用のゾーニングを位置付けするための図です。そのため、この図の都市計画道路の表記については、「整備済・概成」を実線、「未整備」を破線として、必要最小限の記載に留めさせていただきました。
39	東部	交通	全般	-	「地域別街づくり方針」の内容は、「人と環境を優先した交通体系づくり」という都市計画マスタープランの目標から外れています。「まちづくり」は、道路や施設の整備だけでなく、市民が生き生きと生活している場面がイメージできるものであるべきですが、この方針案は、ソフト面からの発想やアプローチに欠けています。	地域別街づくり方針は、ハードとソフトの両輪のもと、住み良いまちづくりを推進するための方針を掲げるものです。したがって、道路づくりに特化した方針ではありません。 また、地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な考え方を示すものであり、整合は図られているものと認識しています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
40	東部	交通、環境	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立	-	すべての人にとって住みやすいまちづくりを今最先課題にして進めてほしいです。 第2編の交通分野・福祉分野について、若葉小学校の西側の道路は歩道が狭く、凹凸や車道との段差があるため、車いすやベビーカーなどが通行しにくい状態です。また、既存の公共施設には階段が多く、移動が困難な人にとっては利用しにくくなっています。このような問題を解消するためには、多くの資金が必要となりますが、調布3・4・10号線(品川通り)の延伸にかかる費用を福祉の充実に当ててほしいです。 また、若葉の森「国分寺崖線」は貴重な自然であり、憩いの場として環境、景観の面で大きな役割を果たしています。調布3・4・10号線の延伸により緑が破壊されることや、地域が分断されることで生じる住民の生活への影響も懸念されます。	まちづくりは、ハードとソフトの両輪で進めていくものです。そのため、方針案では、御意見のとおり、すべての人にとって住みやすいまちづくりを推進するというユニバーサルデザインの考え方を基本的な方針としています。 また、調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。 東部地域街づくり方針案では、「整備に当たっては、地域の特性や周辺環境に配慮するなど、きめの細かな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進していく」ことを基本的な考え方とし、環境に配慮した道路整備の在り方については、個別の事業計画で検討を進めていきます。
41	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立	54	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について この項目の中に、鉄道についての内容がなく、道路に関する記述ばかりなのはなぜですか。	地域別街づくり方針案では、低炭素型都市の実現に向けて、環境負荷の低い公共交通機関へシフトしていくことを基本的な考え方としています。そのため、鉄道については、将来地域構造においても都市計画道路と合わせて都市活動を支える骨格として位置付けするとともに、交通分野の「公共交通体系の充実」の中で基本的な考え方を記述しています。
42	東部	交通	公共交通	53	第2編第4章 第2節1交通分野について 「地域別街づくり方針の目標」をはじめとして、最大の交通機関であり、市民の身近な移動手段である鉄道(京王線)についての記述がほとんどありません。鉄道駅の利便性の改善や輸送力増強の要望はあるはずですが、また、京王線連続立体交差化(笹塚駅間～つつじヶ丘駅間)は、交差する道路や景観にも影響する事項です。都市計画マスタープランに掲げられた、「人と環境を優先した交通体系づくり」に反して、「生活と環境を破壊し、車を優先した道路づくり」になっています。	
43	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立	54	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「低炭素」という名目はありますが、内容としては道路の整備を進めるものです。この施策による二酸化炭素の削減効果の試算はなされましたか。そのデータを示してください。「低炭素型都市の実現」に最も効果があるのは自動車から鉄道や自転車、徒歩へのシフトやエコカーの普及であり、このような方策を進めるべきです。	低炭素型都市の実現については、渋滞の少ない道路ネットワークの形成をはじめとしたさまざまな施策により、実現へ向けた取組を進めていきます。 地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画を定めるものではありません。そのため、具体的なCO2削減効果の試算は、地域別まちづくり方針の段階で示すことはできません。 また、歩行者・自転車へのシフトについては、「歩行者・自転車の走行環境整備」の項目の中で示したとおり、同時に進めるべき課題であると考えています。
44	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について これまでの道路整備の計画決定について記述されていますが、環境影響評価や整備効果が十分に検討されてきたか疑問です。また、地球温暖化や少子高齢社会などの時代背景を考慮した将来の交通量予測や、あるべき人間の生き方が語られていません。	第1編第1章第1節に「地域別街づくり方針の策定に当たっての視点」に示したとおり、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための方針として、時代背景に応じた必要な検討のもと、基本的な考え方を示しています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
45	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	-	一昨年、市長に対して、調布3・4・10号線(品川通り)の延伸に関する多数の見直しの意見と署名を提出しました。この際、市長も一緒に検討すると約束し、市民検討会でも何度も話し合いが行われました。しかし、第2編東部地域街づくり方針の分野別の将来像には、このことが反映されていません。明示してください。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。東部地域街づくり方針案では、「地域の特性や周辺環境に配慮するなど、きめの細かな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進していく」ことを基本的な考え方としています。
46	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 調布3・4・10号線(品川通り)の沿線予定地周辺は、防止しなければならない程の通過交通はありません。細く曲がりくねった生活道路も既にハンプが施されたような状況であり、良好な住環境が形成されています。調布3・4・10号線の延伸により、現在の安全で快適な住環境が分断され、通過交通や騒音、排気ガス、交通事故等を惹起させる恐れがあります。また、小学校・中学校周辺の通学路の安全性の確保や国分寺崖線の貴重な緑の保全に反します。そのため、調布3・4・10号線の延伸部分の整備に反対します。	
47	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	56	第2編第4章 第2節1交通分野 項目(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立について 「～調布3・4・10号線(品川通り)～の整備を促進します。」と記載がありますが、この計画は都市計画マスタープランの「人と環境を優先した交通体系づくり」という基本理念を守っていません。若葉小学校・第四中学校への騒音や排気ガスの影響、国分寺崖線や周辺の都市農地等の緑の保全等に関して、人の健康や自然環境の保全を優先した計画ではありません。また、浸透性の高い場所に整備を行うことで、人間川の水害の危険性を高めることに繋がります。そのため、地域住民だけでなく道路の利用者にとっても安心・安全を欠いた計画であり、調布3・4・10号線の整備に反対します。	
48	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 4路線のうち、調布3・4・10号線(品川通り)の「整備を促進」することは、市民検討会からの提案「品川通りは、人と環境を優先した視点から、そのあり方を慎重に議論していきます。」と矛盾しています。「整備を促進」する4路線から調布3・4・10号線を除外してください。	

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
49	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「渋滞の少ない道路ネットワークを形成するため、地域内の都市計画道路の整備を促進します」は、低炭素型都市と相反する内容であるため、削除してください。 また、市民検討会からの提案「品川通りは、人と環境を優先した視点から、その在り方を慎重に議論してまいります。」を、「(2)交通分野方針図」の凡例に示された「品川通りは、人と環境を優先した視点から、市民参加のもと、自然環境や街並み景観に十分配慮した検討を行います」と差し替えてください。	都市計画道路の整備によって、円滑な交通ネットワークを形成し、さらに、渋滞の解消を図ることにより、低炭素型都市の実現が図られるものと認識しております。主要な道路の整備の基本的な考え方に示したとおり、「地域の特性や周辺環境に配慮するなど、きめの細かな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進」していきます。
50	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	56	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(イ)主要な道路の整備における配慮」について 「良好な自然環境・街並み景観に配慮した都市計画道路の整備を行ってまいります」において、「～市施行の都市計画道路の整備に当たっては、地域の特性を踏まえ、自然環境や街並み景観に十分に配慮した検討を行います。」と記述がありますが、都市計画マスタープランや市民検討会からの提案に沿って、「～市施行の都市計画道路の整備に当たっては、人と環境を優先した視点から、その在り方を慎重に議論してまいります。」に改めてください。	
51	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 外環について、外環の整備により地下水脈への影響が懸念されます。また、それによる国分寺崖線の緑や地盤などの周辺環境の変化や排気ガスなどへの不安もあります。そのため、多くのマイナスが予想される外環へのアクセス道路としての「4路線の都市計画道路の整備を促進」することに反対します。	国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成21年4月に「対応の方針」を公表しています。 この中で、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が示されるとともに、今後の工事中、供用後についても必要な対策や検討すべき内容が明示されています。 また、外環へのアクセス等の道路整備については、その必要性を調布市として明らかにし、優先整備路線に位置付けを行っています。
52	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 外環は膨大な財源の投入による事業ですが、将来の交通需要が減少する予測にあり、周辺環境への影響が大きく、完成時期の予測がたたないことで周辺住民の生活への影響も懸念されます。外環周辺のアクセス道路も含めて、「緊急性が高く、事業効果が高い道路整備」ではありません。	
53	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 「東京外かく環状道路に関する市域における課題」は、外環の「大深度地下化」決定以前の平成18年4月に策定されたのに、そこで「アクセス道路を含めたインターチェンジ周辺の道路ネットワーク」と位置付けた4路線をそのまま「整備を促進」とするのは理解できません。大深度地下化と甲州街道のICがない状況で4路線の位置付けを見直したうえでの記述をすべきではないか。	平成18年4月に策定しました「東京外かく環状道路に関する市域における課題」は、平成17年9月、国と東京都から公表された「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方」に対して、外環の整備に当たり市民生活に与える影響を最小にとどめるよう解決すべき課題を明らかにしたものです。 国と東京都が公表したこの考え方は、大深度地下を活用したトンネル構造や、ジャンクション、インターチェンジも平成19年4月に都市計画変更決定したものと同様の内容であり、この考え方を踏まえ策定した「市域における課題」は有効であると考えています。
54	東部	交通	(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(ア)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「住宅地など生活道路への通過交通の進入を防止するため、都市計画道路の整備を進めます。～」としていますが、道路の建設によりコミュニティが分断され、住民の交流を妨げ、交通事故を増加させることもあります。住宅地の安全や住民の交流にとって最も良い道路ネットワークの形成のため、住民の意見を十分尊重しつつ判断していくことが必要であり、このような視点での記述をしてください。	道路の建設が、必ずしもコミュニティを分断するとは考えていません。地区の特性に応じたまちづくりとともに、地区特性に応じた道路整備が必要であると考えています。 なお、骨格となる道路網の考え方については、都市計画マスタープランに示したとおりです。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
55	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「～ 緊急性が高く事業実施効果が高い道路の整備を優先的に行っていきます。」としていますが、「第三次事業化計画」の優先整備路線がそのまま該当することについては納得できません。優先整備の評価項目から「緊急性」は判断できません。	都市計画道路の優先整備路線(第三次事業化計画)の選定の視点には、広域的な課題の解決に資する路線として、整備の緊急性を重視した評価項目を挙げています。
56	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立」について 都市計画道路の整備は、渋滞の解消といった車両交通の観点からではなく、歩行者や自転車の安全・安心の確保という観点から考えることが重要です。そのため、基本的な方針「生活道路への通過交通の進入を防止するため、まちづくりの視点で整備の緊急性が高い都市計画道路から重点的な整備を行います」について、「歩行者の安全・安心を確保する観点から～」を追記していただきたい。	歩行者の安全性の確保は、市としても重要であると認識しております。御意見の項目の方針は、主として、まちづくりの視点で整備の緊急性が高い都市計画道路の整備に当たっての基本的な考え方を示したものです。歩行者の安全性の確保については、「歩行者・自転車の走行環境整備」の項目の中で基本的な考え方を示しています。
57	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	55	第2編第4章 第2節1交通分野について 地球温暖化対策推進法の趣旨に沿い、項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」を、「(7)低炭素型都市の実現に向けた調和のとれた道路ネットワークの確立」に変更し、低炭素型都市を実現してください。 また、推進を加速するために特例市の指定を受けるべきです。	低炭素型都市の実現については、渋滞の少ない道路ネットワークの形成をはじめとした施策により実現へ向けた取組みを進めていきます。 なお、市が特例市の指定を受けることについては、地域別街づくり方針に記述する内容ではありませんが、地球温暖化対策の推進に関する法律で、特例市以上の規模となる地方公共団体に策定が義務づけられている、地球温暖化対策実行計画(区域施策編)については、より一層の温暖化防止対策を推進するため、平成22年度中の策定を予定しています。
58	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	56	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「生活道路への通過交通の進入を防止するため、まちづくりの視点で整備の緊急性が高い都市計画道路から重点的な整備を行います」において、「また、～4路線の都市計画道路の整備を促進します。」から、「調布3・4・10号線(品川通り)」を削除してください。 「市施行の都市計画道路の整備に当たっては、地域の特性を踏まえ、自然環境や街並み景観に十分配慮した検討を行います」とあることと整合性がとれていません。	調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。東部地域街づくり方針案では、「地域の特性や周辺環境に配慮するなど、きめの細かな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進」していくことを基本的な考え方としており、記述内容については、整合がとれていると判断しております。
59	東部	交通	(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路のネットワークの確立	56	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(7)低炭素型都市の実現に向けた都市計画道路ネットワークの確立」について 「地域の特性や周辺環境に配慮するとともに、歩行者の安全性の確保やゆとり空間を創出するなど、きめの細やかな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進します。」とありますが、従来の行政の手法やコンセプトを大きく変更しなければ実現は不可能です。「道路」と「環境」の両立が困難であるという認識のもとで、それでも道路の整備を行うのであれば、これまでの評価基準を変えることが不可欠です。	現在、人と環境にやさしい(配慮した)道路整備として、「交通環境のユニバーサルデザイン化」、「交通公害の防止」、「災害に備えた道路整備」、「交通安全施設等の整備」などが進められています。 具体的には、地域の特性に応じた交通規制・歩道の段差解消や勾配変更・エコドライブの普及促進・地域住民の交流や憩いの場としての小公園や子どもの遊び場の整備・無電柱化・住民参加の促進などです。さらには、本地域については、国分寺産線があることから自然景観や街並み景観に配慮した検討を行って参ります。
60	東部	交通	(1)主要な道路の整備における配慮	56	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(1)主要な道路の整備における配慮」について 「交通量が多く歩道が狭い道路などについては、歩行者の安全の確保のため、整備改善方針について検討を行っていきます」において、「都道118号線など、地域の主要な道路として交通量は多いものの歩車道が分離されていない区間があります～」という記載がありますが、「都道118号線など」を削除してください。 都道118号線は危険なため、歩行者が通行できる状態にはなく、まずは渋滞の解消が求められることから、「都道118号線については、交通量が多く、また、路線バスが通行する幹線道路にもかかわらず、道幅が狭く、歩車道が分離されていない区間があります。渋滞を解消し、また、歩行者の安全性を確保するために、関係機関などに～」を追記してください。	御指摘のとおり、歩行者の安全性の確保のほか、渋滞対策が必要です。渋滞対策には、一般的に交通容量の拡大策と交通需要の調整策等があります。道路ネットワークの整備やボトルネックの解消、交通需要マネジメント施策やマルチモーダル施策などの検討により、渋滞対策を進めて参ります。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
61	東部	交通	(イ)主要な道路の整備整備における配慮	56	第2編第4章 第2節1交通分野について P.56 下段「また、信号の設置なども検討します」を追加してください。	御意見の「下段」が、「＜市民検討会からの提案＞」の内容のことを示しているのであれば、御指摘の箇所は、市民検討会の御提案をそのまま掲載しております。 なお、信号の設置については、交通管理者との協議のうえ、設置を検討していきます。
62	東部	交通	(イ)主要な道路の整備整備における配慮	56 139	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(イ)主要な道路の整備整備における配慮」について 「道路整備」という用語は、「既存の道路の改良」の意味と受け取れます。「新たな道路の築造」の意味も含まれることを明確にする必要があります。 また、若葉町エリアのまちづくりの方針「歩行者、自転車に配慮した、安全でゆとりある道路整備を推進します。」の「道路整備」は、「道路改善」とするなど、調布3・4・10号線(品川通り)の延伸とは別の表現にしてください。	道路整備とは、新たに道路を整備を行うことと既存の道路を改善していくことの双方を含めた方針として記述しています。 なお、調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。
63	東部	交通	(イ)主要な道路の整備整備における配慮	57	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(イ)主要な道路の整備整備における配慮」について 「小学校や中学校周辺の通学路等においては、歩行者の安全性を確保し、安心して通学できる環境を整えます」において、「～セットバックなども含め、歩道の設置を検討します。」の記述の後に、「また、地域の特性によっては、通学時間帯に車両の通行を制限することによって、安全を確保します。」を追加してください。 これは、空間分割でなく、お金のかからない時間分割の手法であり、入間町、若葉町地域では既に行われています。	通学路等の安全対策は、ハードとソフトを合わせた対策が必要と考えます。通学時間帯の車両通行制限だけの限定でなく、防犯灯・看板・標識の設置や見通しの良い道路整備、さらには安全指導・地域との協働による取組など、総合的な検討が必要であると考えます。 そのため、御意見の趣旨を生かし、「歩道の設置等、安心して通学できる環境整備を検討します。」といたします。
64	東部	交通	(オ)生活道路の整備	58	第2編第4章 第2節1交通分野について 地域別街づくり方針の目標の「地域の特性に応じた生活道路の整備を推進します」を「地域の特性に応じた生活道路や散歩道の整備を推進します」に変更してください。	生活道路の整備については、58ページのとおり、(オ)生活道路の整備の項目の中で、5つの基本的な方針を示しています。その中で、散歩道の整備の基本的な考え方についても記述していることから、御意見の趣旨は含まれているものと判断しています。
65	東部	交通	(オ)生活道路の整備	58	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 生活道路の整備に当たっては、都市計画道路などの主要な道路の整備と合わせて行うことにより、通過交通の防止を図るべきであり、歩行者の安全性・快適性を軸とした対応を行うべきだと考えます。 そのため、「狭あい道路や行き止まり道路の解消を推進するとともに、街路灯を設置するなど危険な道路の改善に努めます。」を「狭あい道路や行き止まり道路の解消に当たっては、歩行者の安全と快適さを優先するとともに、街路灯を設置するなど危険な道路の改善に努めます。」に修正してください。	歩行者の安全性の確保は、優先的な課題であると認識しています。そのため、歩行者の安全性の確保については、「(キ)歩行者・自転車の走行環境整備」の中で基本的な考え方を示しています。 御意見のとおり、自動車優先とならないように、歩行者の安全性と快適さを確保しつつ、都市計画道路の整備と合わせて、交通環境の向上に努めて参ります。
66	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 「～国分寺崖線、野川、仙川などの自然環境や歴史ある神社・仏閣などを有機的に結び、周遊できる魅力ある散歩道の整備を検討します。」とありますが、それ以前に東京都指定の「雑木林の道」が調布3・4・10号線(品川通り)の整備により、存在が危ぶまれていることを踏まえて、既存の散歩道とそれを成り立たせている環境の保全に力を注ぐべきです。	整備を進める場合、散歩道だけではなく、さまざまな調整が必要となります。そのため、具体的に道路整備を進める段階で、総合的に調整して参ります。
67	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 市民検討会からの提案の中で「生活道路網整備計画」が挙げられていますが、これについて市民検討会での情報提供や説明は行われませんでした。	市のまちづくりに関する計画や情報については、個別事業ごとに各説明会を実施し、全市民を対象として、広くお知らせしています。市民検討会においても、適時、必要とされる関連諸計画の情報については、まちづくり講座等の中で説明させていただきました。 まちづくり講座の詳細については、市民検討会ニュース第6号を御参照ください。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
68	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野について 現在、交通分野の抱える課題が、幹線道路の整備によって解決できるのか、または生活道路の整備によって解決すべきなのか、ということについての仕分けが明確でないままに市民検討会での検討が進んでいたものと思われます。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するため、7つの分野ごとに地域の将来像を実現するための基本的な方針を示すものです。これらの分野別に示した基本的な方針は、ひとつの施策によって実現が図られるものではなく、一体的な取組みが必要であると考えています。市民検討会には、これらの関連諸計画の情報提供をさせていただいたうえで、検討が進められていたものと考えています。
69	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 「市内を周遊できる散歩道等の整備を検討します」を「市内を周遊できる散歩道の充実と拡張整備を行います」に変更してください。 市内を周遊できる散歩道は、東京都の事業である「雑木林のみち」や野川や仙川に沿った散歩道など、既にいくつか存在しています。また、地元の産業等と提携して、地域活性化にも役立てるべきです。コースの拡張や整備は、できることから行えばよいと思います。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画を定めるものではありません。そのため、散歩道の整備の検討を進める中で、財政状況を踏まえつつ、必要性、優先性、費用対効果などを検証のうえ、実現に向けて取り組んで参ります。
70	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 歩行者や自転車の安全・安心を守ることが最も重要であると考えます。そのため、項目「(オ)生活道路の整備」においては、基本的な方針「生活道路の安全性を確保するため、車のスピードを抑制するランプや植栽を設置するなど、安全方策を検討します」を第1項目目に記述してください。	地域別街づくり方針に掲げている方針は、上位に記載のある項目が優先されるものではありません。これらの方針は、一体的な取組みによってまちづくりの実現がなされるものと考えています。したがって、項目の組替えを行う考え方はありません。 御意見の項目にある方針は、自動車交通を優先的にとらえているのではなく、歩行者等の安全性の確保について、基本的な方針を示したものとして、歩行者や自転車の安全性の確保は、重要な視点のひとつであると認識しています。今後は、本方針を生かし、歩行者や自転車の安全性の確保に努めて参ります。
71	東部	交通	(オ)生活道路の整備	59	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(オ)生活道路の整備」について 安全に次いで重要なことは沿道の住環境の保全だと考えます。そのため、新規の項目として「生活道路については、騒音や振動の防止・抑制対策を進め路側の生活環境の維持に努めます。」という基本的な方針を追加してください。	御意見のとおり、生活道路の沿道の住環境を守ることが重要だと考えます。しかしながら、主要な道路であれば騒音や振動対策を行うことはできますが、生活道路に関しては、スピードの抑制など利用者のマナーによることが多く、配慮を行うことはできても対策をすることが難しいのが実態です。
72	東部	交通	(キ)歩行者・自転車の走行環境整備	61	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(キ)歩行者・自転車の走行環境整備」について 「～自動車中心の交通体系を改め、歩行者・自転車の安全性が確保された道路整備を進めていきます。」としていますが、具体的な施策が示されていないため、「安全な道路」のイメージがつかめません。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画や手順を定めるものではありません。そのため、実現に向けた具体的な方策については、今後の検討となります。
73	東部	交通	交通分野方針図	62	第2編第4章 「第2節 分野別の将来像」について 「(2) 交通分野方針図」 調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず、存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。そのため、調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。交通分野方針図は、将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして、必要な記載と考えています。
74	東部	交通	交通分野方針図	62	第2編第4章 第2節1交通分野について 「(2) 交通分野方針図」に、歩行者の通勤、通学、生活の主要な道路を記載してください。散歩道(東京都が指定した雑木林のみちの調布若葉町コースを記載してください。自転車専用レーンのある道路を記載してください。	交通分野の方針図では、主要な道路を示すことを主たる目的としています。御意見のような道路は、明確な位置付けが困難であること、方針図が煩雑となる恐れがあるため、記述する考えはありません。 散歩道については、緑の基本計画に記述する内容であるため、地域別街づくり方針では、記述いたしません。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
75	東部	交通	交通分野方針図	62	第2編第4章 第2節1交通分野について 「(2) 交通分野方針図、及び凡例に示された「木造住宅が密集する地区は、生活道路の整備を進めていきます」がどのような目的の整備なのかわかりません。防災面の施策であればそれを明示すべきです。 また、この範囲に神代団地が含まれていることは誤りです。東京都は若葉町1丁目の崖線も該当範囲としていますが、図上の位置とは異なっています。	木造住宅密集地域は、木造住宅密集地域整備プログラム(平成9年東京都住宅局策定)において指定された地域です。 この地域では、木造住宅が密集し、特に老朽住宅の立地割合が高く、かつ道路・公園などの公共施設等の整備が遅れている地域において、老朽建築物等の建替を促進するとともに、道路・公園などの公共施設を整備し、防災性向上と居住環境の整備を総合的に行うことを目的とした地域です。 この地域は、町丁目を単位として指定しているため、御指摘の範囲がそれに該当していますが、御指摘のとおり、現状に合わせ、対象区域の絞込みを行う対応をいたします。
76	東部	交通	生活道路	58	第2編第4章 第2節1交通分野、地域別街づくり方針の目標の「地域の特性に応じた生活道路の整備を推進します」について、調布市の生活道路及び狭あい道路整備率は、都市計画道路の整備率に対して、大幅に低くなっています。歩行者や自転車が安全に通行できるように、まず、生活道路の整備に比重を移すべきです。そして、地域住民等の歩行者優先の道路整備に考え方を要するべきです。	御意見のとおり、歩行者や自転車の快適性・安全性の確保は非常に重要であると考えております。 また、道路の整備に当たっては、円滑な交通ネットワークを形成するための主要な道路と、地域住民の生活に密着した生活道路の双方をバランス良く整備する必要があります。主要な道路の整備により、生活道路への通過交通の進入を防止し、地域特性に応じた生活道路の整備により、快適で安全な交通環境を形成するものと考えています。
77	東部	交通	生活道路	58	第2編第4章 第2節1交通分野について 市民検討会からの提案の中に、「市道東64号線」、「主要市道30号線」、「市道東63号線」等の道路名称がありますが、図面上には示されていないため、それぞれの位置がわかるように「(2) 交通分野方針図」に示してください。 また、調布市のホームページにも記載してください。位置が不明確であるため、市民検討会からの提案について妥当性の判断ができません。	交通分野の方針図は、広域的な方針図としての記述を主としているため、御指摘の路線の位置については、エリア別まちづくり方針の図で記述いたします。
78	東部	交通	生活道路	58	第2編第4章 第2節1交通分野について 市民検討会からの提案において「市道東64号線は幅員が狭く、夜は暗く危険であり、夜間の通行の安全性を高めるため、拡幅整備を検討します。」とありますが、極端な結論ではないですか。街路灯を設置することでそれなりの解決策にならないでしょうか。実際に拡幅整備が行えるのかどうかについて示してください。	御指摘のとおり、夜間の安全性を向上するためには、街路灯の設置等も対応策のひとつと考えられ、拡幅整備だけが解決策ではありません。 御指摘の部分は、市民検討会からいただいた御意見をそのまま記述しています。
79	東部	交通	道路ネットワーク	53	第2編第4章 第2節1交通分野について 地域別街づくり方針の目標の「道路ネットワークの整備を促進し、生活道路への通過交通の進入を防止します」を生活道路への通過交通の進入を防止します。」に変更してください。あるいは、道路ネットワークの整備と生活道路の改善は並列に記述してください。 道路ネットワークの整備を促進するだけでなく、人口減少などの時代背景に合った方策を考えるべきです。例えば、時間による規制、居住者のみの通行、一方通行などの規制など、ソフト的な方策によって、一定の効果を得られるはずです。	道路の整備に当たっては、円滑な交通ネットワークを形成するための主要な道路と、地域住民の生活に密着した生活道路の双方をバランス良く整備する必要があります。主要な道路の整備により、生活道路への通過交通の進入を防止し、地域特性に応じた生活道路の整備により、快適で安全な交通環境を形成するものと考えています。 御意見にある交通規制等のソフト施策については、個別計画の段階で、整備と合わせて検討して参ります。
80	東部	環境	河川	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 地域別街づくり方針の目標に「河川の親水化を推進し、安全な憩いとうるおいの場となる河川環境づくりに取り組みます」とありますが、調布市の下水道の約90%は合流式の区域にあり、雨天時に合流式下水道から未処理下水が野川などに放流されています。親水化の前に、まず、野川等の水質汚濁をなくすための下水道の改善が急務です。	御意見をいただきましたとおり、合流式下水道の改善に努めて参ります。
81	東部	環境	外環	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 市民検討会ではわずかに記載されていた、「外環が環境に及ぼす悪影響への懸念とそれへの対策」に関する記述が削除されています。住環境分野において若干記述されていますが、「水と緑に“憩う”生命のやすらぐまちづくり」だけで終わらせないために、環境分野での記述が必要です。外環については、調布市の水道水源の約6割は地下水であることから、大深度地下トンネルの地盤や水環境に及ぼす影響についても記述するべきです。これらは調布市が都や・国に十分な対策を要望してきた事項です。	外環の整備に合わせた周辺地域への環境保全については、周辺まちづくりと合わせた検討が必要なことから、住環境の分野で記述いたしました。 なお、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が、国及び東京都から示されています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
82	東部	環境	環境	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 「道路整備による、大気汚染や地下水などの自然環境や騒音振動などの教育環境、生活環境に与える影響について」の内容を記載してください。 東部地域においては特に、「国分寺産線を横断する調布3・4・10号線(品川通り)は自然環境破壊につながりますし、外環は、緑ヶ丘地区の生活環境だけでなく、地下水の流れに影響を与え、地盤沈下・隆起や湧水の枯渇が危惧されています。 大気汚染については、特に、調布3・4・17号線、調布3・4・9号線、調布3・4・10号線や、外環の影響が危惧されます。外環はジャンクションやインターチェンジ付近の地上部や周辺道路からの排気ガスだけでなく、中央ジャンクションの2か所の換気所と東名ジャンクションの換気所から排出される排気ガスが広範囲に健康被害を起こさないことを事前に確認すべきです。」という内容を記載してください。	道路整備の際の周辺環境への配慮については、交通分野の「主要な道路の整備における配慮(56ページ)」の中で基本的な考え方を示したとおりです。 なお、一定規模の道路整備などの事業を行うには、その事業が環境にどのような影響を与えるかについて、環境影響評価を実施することになります。 国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成21年4月に「対応の方針」を公表しています。 この中で、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が、国及び東京都から示されています。
83	東部	環境	環境対策	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 道路整備や宅地開発等の環境を破壊する恐れのあるものについての視点や取組が記載されていないため、追加してください。	道路整備や宅地開発が必ずしも環境を破壊するものではありません。道路の整備については、交通分野の「主要な道路の整備における配慮(56ページ)」に示したとおりです。また、宅地開発についても、住環境分野において基本的な考え方を示しています。
84	東部	環境	全般	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 「個人の緑」を保全するには市民のボランティアだけでは困難なため、行政としての具体的な施策を示してください。	個人の緑を含めた緑の保全については、環境分野の「緑の環境資源の保全(65ページ)」をはじめ、「都市農地や屋敷林の保全」において、基本的な考え方を示しております。 具体的な緑の保全、創出、育成についての施策については、個別計画である調布市緑の基本計画で位置付けを行うため、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
85	東部	環境	全般	64	第2編第4章 第2節2環境分野について 外環だけでなく、都市計画道路を含む公共事業や民間の開発事業による環境破壊の歴史に鑑み、どのような対応により環境を保全し、良好な環境の形成に取り組んでいくのかという視点についての具体的な施策が示されていません。	調布市は、高度経済成長期の中で、人口の増加と経済の拡大など、需要対応型の都市づくりを進めてきました。これにより、豊さと繁栄を享受する都市となったものの、近年、都市の成長の一方で、環境や景観などの視点を一層重視した都市づくりが必要であると認識しています。そのため、地域別街づくり方針では、さまざまな角度からまちづくりの基本的な方針を掲げています。方針策定後は、本方針に基づき、まちづくりの方向性を共有し、地区の特性に合ったルールづくりをしていくことが重要であると考えています。
86	東部	環境	(イ)湧水、地下水、雨水の確保	66	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(イ)湧水、地下水、雨水の確保」について 「外環は、東部地域の大深度地下も通過する計画である。地下水の流れに影響を与え、地盤沈下・隆起、実篤公園等の湧水の枯渇や仙川浄水所の取水への影響が危惧される。」ことを記載してください。	道路整備の際の周辺環境への配慮については、交通分野の「主要な道路の整備における配慮(56ページ)」の中で基本的な考え方を示したとおりです。 なお、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が、国及び東京都から示されています。
87	東部	環境	(I)河川環境づくり	67	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(I)河川環境づくり」について 人間川の現状は美しくありません。水害対策と合わせて検討し、改善してください。	人間川については、市としても御指摘のとおり認識しています。 河川環境づくりと合わせて、都市型水害に強いまちづくりを推進するため、河川管理者である東京都に働きかけていきます。
88	東部	環境	(オ)都市農地の保全	68	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(オ)都市農地の保全」について 大木の管理を個人で行うには、手間やお金がかかり、特に高齢者には大きな負担となります。また、土地所有者にとっては固定資産税も大きな負担となっています。相続に伴う土地利用の転換を防ぐための財源確保を進めるとともに、経済的な対応についても考え、対策を講じてください。	市内に残されている都市農地や屋敷林は、貴重な緑です。都市化が進む中で年々減少傾向にある緑を守り生かし、都市環境の保全を図る必要があると認識しています。 都市農地については、持続的に保全することを目的として、生産緑地地区の指定を推進しています。また、屋敷林については、保全地区や保存樹木の指定により、税や管理上の負担軽減を行うなど、支援を行っていきます。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
89	東部	環境	(キ)水と緑のネットワーク	69	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(キ)水と緑のネットワークの形成」について 「～道路の新設や既存道路の改修に合わせた街路樹の整備などにより～ネットワークを形成します。」の記述に関して、調布3・4・10号線(品川通り)の延伸を行えば、崖線の緑が損なわれます。また、環境分野方針図が示すような、街路樹を緑のネットワークと捉える考え方には共感できません。	都市計画道路の街路樹は、緑のネットワークとして重要な要素のひとつであると考えております。なお、調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。そのため、調3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。
90	東部	環境	(キ)水と緑のネットワークの形成	69 72	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(キ)水と緑のネットワークの形成」について 「道路の新設や既存道路の改修に合わせた街路樹の整備などにより～ネットワークを形成します。」とありますが、雑木林やビオトープに代わるようなネットワークの形成が可能ですか。また、「(2)環境分野方針図」に示された都道114号線のような歩道のない狭い道路にどのように街路樹を植えるのが疑問です。	街路樹は緑のネットワークの重要な要素のひとつだと考えています。環境分野に示したとおり、道路特性、地域特性に応じて街路樹の設置を推進し、都市環境の創出を図って参ります。
91	東部	環境	(ク)公共施設等の緑化の推進	70	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(ク)公共施設等の緑化の推進」について 公共施設等の屋上緑化や壁面緑化の推進に賛成です。また、校庭の芝生化や栽培実習なども取り入れてほしいです。また、「(ク)民有地の緑化の誘導」にも賛成ですが、雨水タンク設置や生垣植栽・ブロック塀撤去・剪定への補助金や作業支援等、さらに積極的な施策に取り組んでください。	公共による緑の拠点を基軸として、民間により創出されるさまざまな緑との連携により、緑豊かな都市環境の創出を図ることが必要であると考えています。そのため、方針に基づき、公共施設等の緑化や民有地の緑化の推進に取り組みます。
92	東部	環境	(コ)大規模な土地利用の利活用に合わせた都市環境の創出	71	第2編第4章 第2節2環境分野 項目「(コ)大規模な土地利用の利活用に合わせた都市環境の創出」について 人間町2丁目の土地(いわゆるサッポロ跡地)について記載されていますが、その他の土地についても公平な視点で選択を行うべきです。NTT東日本研修センターの中央学園通り南側の部分は、国分寺崖線の緑、スポーツ施設があり、地下には人間町城山遺跡が眠っています。また、防災時の避難場所としても貴重な場所として、こちらについて、優先的に買い上げ、借り上げなどの方策を図り、調布市民全体での活用を図るべきです。	人間町二丁目の外環予定地の地上部分については、環境分野に示したとおり、野川の景観と調和した土地利用が図られるよう、今後、活用方策を検討して参ります。その他の大規模敷地についても、地区の特性に応じた土地利用を図るよう、地権者の御理解をいただきながら、総合的な判断のもと、検討して参ります。
93	東部	環境	公・民の連携による緑づくり	70	第2編第4章 第2節2環境分野について 地域別街づくり方針の目標に「公・民の連携による緑づくりを推進します」とありますが、「公・民」が特定政党を想像させるため、表現を改めてください。また、「公共」の言葉を正しく使っているでしょうか。	公共は、国や地方公共団体等の公の団体を言います。公・民の連携によるまちづくりへの取組みは、必要であると考えます。
94	東部	環境	公・民の連携による緑づくり	70	第2編第4章 第2節2環境分野について 地域別街づくり方針の目標に「公・民の連携による緑づくりを推進します」とありますが、貴重な自然を保全するための財源確保についての積極的な提言を追加してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画を定めるものではありません。自然環境の保全については、財源確保等を含めた専門的、技術的見地から十分議論する必要があると考えています。そのため、地域別街づくり方針に記述するものではありません。
95	東部	環境	環境方針図	72	第2編第4章 第2節 分野別の将来像について 「(2)環境分野方針図」において、調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず、存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。そのため、調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。環境分野方針図は、将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして、必要な記載と考えています。
96	東部	環境	緑ヶ丘エリアのまちづくり方針	129	第2編第4章 第3節緑ヶ丘エリアのまちづくり方針について 白百合女子大学の良好な自然環境を分断する調布3・4・13号線の計画には反対です。	調布3・4・13号線は、広域的な交通ネットワークを形成する都市計画道路として、必要な路線であると考えています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
97	東部	福祉	全般	74	第2編第4章 第2節3福祉分野について 全体的な記述の量が少なく、内容も希薄です。特に、保育や教育、医療などに関する記述がほとんどないのは問題です。市民の生活の視点を欠いているために道路に偏った記述になっているのではないですか。また、市民検討会において、幼児や高齢者の参加、意見の反映は十分に行われましたか。	市民検討会は、さまざまな立場の方々に参加をしていただきました。高齢者や子育てをされている方も多く参加され議論を交わし、市民提案をいただいています。 地域別街づくり方針は、ソフト的な視野、要素を持ちながら都市整備分野のまちづくりの視点から課題解決を図るための目標、方針を掲げるものです。したがって、御意見の保育や教育、医療などの分野については、個別の計画で位置付けすべき内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 とはいえ、まちづくりはハードとソフトの両輪で進めていく必要があります。そのため、地域別街づくり方針案では、ユニバーサルデザインの考え方を盛り込んでいます。
98	東部	福祉	全般	74	第2編第4章 第2節3福祉分野について 道路整備に伴う排気ガスの増加による呼吸器疾患等の健康被害について記述するべきです。特に東部地区においては、調布3・4・17号線、調布3・4・9号線、調布3・4・10号線や外環の影響が危惧される。 外環は、ジャンクションやインターチェンジ付近の地上部や周辺道路からの排気ガスだけでなく、中央ジャンクションの2か所の換気所と東名ジャンクションの換気所から排出される排気ガスが健康被害を起こさないことを事前に確認すべきです。	道路整備の際の周辺環境への配慮については、交通分野の「主要な道路の整備における配慮(56ページ)」の中で基本的な考え方を示したとおりです。 なお、道路整備などの事業を行う場合は、その事業が環境にどのような影響を与えるかについて、環境影響評価を実施することになります。 国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成21年4月に「対応の方針」を公表しています。 この中で、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が、国及び東京都から示されています。
99	東部	福祉	全般	74	第2編第4章 第2節3福祉分野について 他と比べて内容が希薄な印象を受けます。高齢者・障害者・子ども等のための福祉サービス施設の設置の現状や将来像等が示されていません。なぜこのようなことになっているのか、理由を説明する必要があります。	地域別街づくり方針は、ソフト的な視野、要素を持ちながら都市整備分野のまちづくりの視点から課題解決を図るための目標、方針を掲げるものです。したがって、御意見のように福祉施設の配置等について、個別の計画で位置付けすべき内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
100	東部	福祉	(ア)安全・快適な道路の整備	75	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(ア)安全・快適な道路の整備」について 「歩行者を受動喫煙や火傷の被害から守る施策を進めます」を新規の項目として追記し、特に駅前や繁華街及びその周辺における取組みを重点的に行ってください。	市では、一部の喫煙者のマナーやモラルに起因する吸殻ゴミの路上投棄防止のため、調布市都市美化の推進に関する条例を平成10年4月1日に施行し、「歩行中の喫煙をしないこと」を市民等の責務として定めています。 御意見のとおり、受動喫煙は社会的問題として注目が集まり、公共の場における規制の動きが高まっていますが、迷惑喫煙対策をさらに進めるためには、個別事業の内容として自助・共助・公助の考えを基本とした議論の必要があります。したがって、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
101	東部	福祉	(ア)安全・快適な道路の整備	75	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(ア)安全・快適な道路の整備」について 基本的な方針「歩道の凸凹をなくし、段差の解消に努めるなど、安全・快適な道路の整備に取り組みます」を「歩道の凸凹をなくし、段差の解消に努めるなど、学童や高齢者にも安全・快適な道路の整備に取り組みます。」に記述を改め、学童や高齢者にもやさしい道路整備をしてください。	ここでの方針は、障害の有無、年齢、性別等にかかわらず、すべての人にとって住みやすいまちづくりを推進するというユニバーサルデザインの考え方を基本的な方針としています。そのため、御意見にあるとおり、子どもや高齢者への配慮も含めた方針としています。
102	東部	福祉	(イ)すべての人にやさしい公共交通の充実	76	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(イ)すべての人にやさしい公共交通の充実」について 交通需要に合わせた道路の新設や拡幅ではなく、既存の道路に合わせた交通手段についても検討すべきです。 車幅の狭いミニバスもそのひとつであり、さらにミニバスでは対応できない地域への代替車両(コミュニティタクシー)の導入についても検討すべきです。	福祉分野の項目「(イ)すべての人にやさしい公共交通の充実」においては、すべての人にやさしい公共交通機関の例としてノンステップバスなどを挙げていますが、限定はしておりませんので、その他の交通機関についても必要に応じて検討していく考えです。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
103	東部	福祉	(オ)憩いの場となる広場や公園の整備	76	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(オ)憩いの場となる広場や公園の整備」について 「憩いの場となる広場、公園及び公共施設の整備」に変更してください。 また、幼児や児童が遊べる、高齢者が憩う公園が徒歩圏内に十分整備されていないため、すべての地域で徒歩圏内に公園を整備、充実させてください。さらに、雨天や夜間でも利用できる集会所などの公共施設も整備してください。現状を把握し、将来の計画を追記してください。	福祉分野の項目「(オ)憩いの場となる広場や公園の整備」の項目は、主として、「広場や公園を整備する際は、ユニバーサルデザインの考え方のもと進めていく」ことを基本的な考え方として示したものです。 御意見にある公共施設の整備については、住環境分野の項目「(シ)地域活動の拠点となるコミュニティ関連施設等の複合施設の配置検討(P94)」、地域活性化分野の項目「(イ)コミュニティ関連施設等を含む公共施設の配置検討(P109)」に基本的な考え方を示しています。 また、広場や公園の整備については、環境分野の項目「(ウ)公園・緑地の整備(P66～67)」に示したとおりですが、市民意見を取り入れ、地域特性に合わせた広場や公園の整備を進めていく必要があると考えています。
104	東部	福祉	福祉分野方針図	78	第2編第4章 「第2節 分野別の将来像」について 「(2)福祉分野方針図」 調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず、存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。 そのため、調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。福祉分野方針図は、将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして、必要な記載と考えています。
105	東部	福祉	福祉分野方針図	78	第2編第4章 第2節3福祉分野について 全体の内容は希薄ですが、「(2)福祉分野方針図」に示された国分寺崖線部の「憩いの場となる広場や公園の整備を進めます」は積極的に推進すべきです。	御意見の福祉分野方針図に示したエリアは、調布市緑の基本計画で位置付けされた「調布の森計画」です。調布の森計画の個別計画検討の中で、市民の交流・憩いの場となる公園等について検討を進めて参ります。
106	東部	防災	(ア)延焼遮断機能の向上	82 86	第2編第4章 第2節4防災分野 項目「(ア)延焼遮断機能の向上」について 「延焼遮断機能を果たす、国分寺崖線等のシラカシなどの樹木の保全を図ります」を追加してください。 また、同様の内容を、「(2)防災分野方針図」にも記載してください。	国分寺崖線などのオープンスペースの確保については、防災まちづくりの観点から必要な施策のひとつであるため、防災分野に記述しています。 御意見のとおり、関連する分野にすべて記述することは、目標が複雑になってしまう懸念があります。そのため、国分寺崖線の保全については、主として環境分野の施策の中で扱うものと判断しているため、環境分野に記述させていただいています。
107	東部	防災	(ク)河川環境の整備・改善	84	第2編第4章 第2節4防災分野 項目「(ク)河川環境の整備・改善」について 入間川の整備についての記述がありますが、これについては既に平成20年に都の分水路計画が公表され、平成19年に国の認可がおりています。「東京都に働きかけていきます」とするのではなく、この内容を示すべきです。 また、入間川の洪水被害は、国や東京都だけでなく、調布市の管理する下水道からの溢れも原因であるため、これについても記載すべきです。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体的な事業計画等を定めるものではありません。そのため、個別計画の詳細内容は記述するものではなく、防災分野方針図において、基本的な考え方を示しています。
108	東部	防災	(ア)延焼遮断機能の向上	81	第2編第4章 第2節4防災分野について 都市計画道路を延焼遮断帯として整備するには、沿道の建物の不燃化が伴いますが、このことは沿道の用途地域の変更にもつながります。結果として、従来の街が大きく変化することになるため、住民の十分な理解が必要です。防災の目的だけでなく、このような視点からも記述してください。	延焼を遮断する機能の基本的な考えとして、都市計画道路と合わせた沿道建築物の防火性能の向上を示していますが、必ずしも用途地域等を変更し、沿道建築物をすべて高層化、鉄筋コンクリート化等を行う考えだけではありません。 地域の特性に応じた道路整備を進めるに当たっては、地域特性を勘案のうえ、周辺の土地利用と一体的な検討の中で進めていく必要があります。
109	東部	防災	防災方針図	86	第2編第4章 第2節4防災分野について 「(2)防災分野方針図」に示された「木造住宅が多いため、防災性の向上を図ります(木造住宅密集地域)」の範囲に誤りがあります。これは環境分野と同じ間違いです。	木造住宅密集地域は、木造住宅密集地域整備整備プログラム(平成9年東京都住宅局策定)において指定された地域です。この地域は、町丁目単位として指定しているため、御指摘の範囲がそれに該当していますが、御指摘のとおり、現状に合わせ、対象区域の絞込みを行う対応をいたします。
110	東部	防災	防災方針図	86	第2編第4章 「第2節 分野別の将来像」について 「(2)防災分野方針図」 調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず、存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう、この記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。 そのため、調布3・4・10号線(品川通り)については、必要な路線と考えています。防災分野方針図は、将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして、必要な記載と考えています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
111	東部	住環境	住環境	89	第2編第4章第2節5住環境分野,地域別街づくり方針の目標の「地域のふれあいと憩いの場づくりを図ります」について,地域活動の拠点となるコミュニティ関連施設等の複合施設の配置だけでなく,子どもから高齢者まで利用できる地域福祉センターや公民館等の身近な施設の整備を推進してください。	公共施設の整備に関しては,福祉分野の項目「(キ)ユニバーサルデザインの視点での施設整備(P77)」,住環境分野の項目「(シ)地域活動の拠点となるコミュニティ関連施設等の複合施設の配置検討(P94)」,地域活性化分野の項目「(イ)コミュニティ関連施設等を含む公共施設の配置検討(P109)」に示したとおり,公共施設の在り方を含め,財政状況を踏まえ,必要性や費用対効果等を検証し,地域住民の意見を取り入れながら検討を進めていきます。
112	東部	住環境	住環境方針図	96	第2編第4章「第2節 分野別の将来像」について「(2)住環境分野方針図」 調布3・4・10号(品川通り)延伸部分が未整備にもかかわらず,存在するような記載がされています。一般市民に誤解を与えないよう,この記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は,「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において,必要性の確認がなされ,優先整備路線として位置付けており,都市基盤としての必要性を明らかにしています。 そのため,調布3・4・10号線(品川通り)については,必要な路線と考えています。住環境分野方針図は,将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして,必要な記載と考えています。
113	東部	住環境	住環境方針図	96	第2編第4章 第2節5住環境分野について「(2)住環境分野方針図」 調布3・4・10号線(品川通り)予定ルートと甲州街道に挟まれた若葉町・仙川町エリアが「まちの再生を実施し,住環境の向上を図ります(再開発方針)」としてゾーニングされていますが,これはどのような計画に基づくものですか。市民検討会での検討中には情報提供がありませんでした。	都市再開発の方針は,都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るべき地区として,東京都が決定する都市計画です。 市民検討会においても,適時,必要とされる関連諸計画の情報については,まちづくり講座等の中で説明させていただきました。
114	東部	住環境	住環境方針図	96	第2編第4章 第2節5住環境分野について「(2)住環境分野方針図」 「まちの再生を実施し,住環境の向上を図ります(再開発方針)」というゾーンが示す範囲には「現在の良好な住環境を保全します」という範囲も含まれており,矛盾しています。さらに,「密集した市街地を改善します」というゾーンの範囲と「現在の良好な住環境を保全します」ゾーンの範囲も重なっており,やはり矛盾が生じているため,全面的に訂正してください。	御意見のとおり,個別的な要素でとらえれば,良好な住宅地と密集した住宅地が隣接し,それらが複雑に入りこんでいることが実態としてあります。そこで,地域別街づくり方針では,市街地の様子を大きくとらえ,その方向性を示しております。 住環境の保全は,単に保全するのみではなく,都市機能の更新を図りつつ,良好な住環境を維持していくことが必要であると考えています。そのため,これらのゾーンは,相反するものとは考えていません。 今後は,市民の参加と協働による地区の特性に応じたまちづくりのルールづくりとともに,良好な住環境の形成に向けて取り組んで参ります。
115	東部	住環境	住環境方針図	97 63	第2編第4章「第2節 分野別の将来像」について「(2)住環境分野方針図」 「密集している市街地の改善に努めます」とありますが,市民検討会では検討しておらず,説明もなかったため,削除してください。 また,交通分野の「(2)交通分野方針図」の凡例に「品川通りは,人と環境を優先した視点から,市民参加のもと,自然環境や街並み景観に十分配慮した検討を行います」を追記してください。	調布3・4・10号線(品川通り)は,「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において,必要性の確認がなされ,優先整備路線として位置付けており,都市基盤としての必要性を明らかにしています。 そのため,調布3・4・10号線(品川通り)については,必要な路線と考えています。住環境分野方針図は,将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして,必要な記載と考えます。 また,主要な道路の整備の基本的な考え方に示したとおり,「地域の特性や周辺環境に配慮するなど,きめの細かな方策」により人と環境を優先した道路づくりを推進していきます。 なお,木造密集地の改善については,市民検討案を踏まえ必要な記述であると考えています。
116	東部	住環境,地域活性化	全般	94	第2編第4章第2節の住環境分野・地域活性化分野について,調布駅前には,文化会館づくり等の大規模な文化施設がありますが,その他の地域には小規模な施設しかありません。つじヶ丘駅前整備と神代出張所の移転計画には触れられていますが,仙川駅とその周辺地域(若葉町,人間町)でも不足しています。どこにどのような施設が必要なのか,調布市全体での検討がなされていません。小規模でも身近な位置にあり,住民の憩いの場となるような施設の充実を図っていただきたいです。	地域活動の拠点となるコミュニティ関連施設や公共施設については,住環境分野や地域活性化分野において,基本的な考え方を示しています。御意見のような個別具体的な検討が必要なものについては,個別計画の中で検討をして参ります。
117	東部	景観	景観方針図	104	第2編第4章「第2節 分野別の将来像」について (2)景観分野方針図 調布3・4・10号線(品川通り)延伸部分が実存もしていないにもかかわらず,あたかも存在するかのごとく記載されています。このように一般市民に誤解を与えてはなりません。実存していないこの記述は削除すべきです。	調布3・4・10号線(品川通り)は,「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において,必要性の確認がなされ,優先整備路線として位置付けており,都市基盤としての必要性を明らかにしています。 そのため,調布3・4・10号線(品川通り)については,必要な路線と考えています。景観分野方針図は,将来を見据えた基本的な考え方を示すものとして,必要な記載と考えています。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
118	東部	景観	景観方針図	104	第2編第4章 第2節6景観分野について「(2)景観分野方針図」 都市計画道路の線を太く記載し、景観への影響がわかるようにすべきです。	各分野の方針図は、将来の方針を模式的に図示することを主たる目的として示しています。
119	東部	景観	雑木林	99	第2編第4章 第2節6景観分野について 東京都の事業である「雑木林のみち」の「10.調布若葉町コース(愛称 こもれびのみち)」についての記載がないため、このコースの整備や広報を積極的に行うとともに「地域別街づくり方針」にも記載してください。 また、この他の散歩道や眺望を楽しむスポットについても保全・整備し、PRすべきです。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体的な事業計画を定めるものではありません。また、PRを行う場でもありません。 今後は、地域別街づくり方針に示した基本的な方針を踏まえ、個別計画の中で、必要に応じて散歩道や景観スポットなどを示す検討を進めて参ります。
120	東部	景観	自然景観	101	第2編第4章 第2節6景観分野 項目「(イ)良好な眺望の保全」について 「地域の特性を生かした良好な眺望を後世に伝えていきます」に「楽しみ、また、」を追加し、「地域の特性を生かした良好な眺望を楽しみ、また、後世に伝えていきます」に変更してください。	御意見の趣旨については、景観分野の項目「(イ)良好な眺望の保全」に示したとおり、既に反映しているものと判断しています。
121	東部	景観	都市景観	101	第2編第4章第2節の景観分野、地域別街づくり方針の目標「良好な街並み景観の形成を図ります」について、仙川駅周辺の未整備の土地を、市民の要望を尊重し、市民が安心して集える空間にするため、行政のリーダーシップを発揮すべきです。	市では、地区の特性を生かした地域主体の景観づくりを推進するため、地区計画制度や建築協定を活用し、建築物に関するルールづくりとして、周辺と調和した適正な土地利用への誘導、建築物の壁面の位置や形態・色彩・意匠の制限による統一感のある街並み形成、敷地面積の最低限度の導入、生垣等による緑化を推進しています。 御指摘の地区は、仙川駅周辺地区地区計画区域内に位置し、まちづくりのルールが定められている地区です。しかしながら、地区計画は、土地利用の規制が生じ、私権に制限がかけられることから、地権者の合意形成が前提となります。そのため、地権者も含めて地域住民の皆様で地区のまちづくりの目標を共有し、ルールづくりを行うことが重要であると考えています。
122	東部	景観	都市景観	102	第2編第4章 第2節6景観分野 項目「(カ)街並み景観に配慮した公共施設の整備」について 公共施設のデザインの検討は、市民参画で行ってください。専門家に任せるだけでなく、市民の視点を取り入れることが重要です。	御意見のとおり、市では、参加と協働によるまちづくりを基本的な考え方としています。 地域別街づくり方針においても、第3編まちづくりの展開(P146～154)に示しているとおり、市民と市の役割分担を行いながら、より良いまちづくりの実現に向けて取り組んで参ります。
123	東部	景観	都市景観	103	第2編第4章 第2節6景観分野 項目「(キ)無電柱化の推進」について 狭あい道路における電柱は、歩行者を車から守る役割があるため、無電柱化は歩車道分離と一体として整備すべきです。	御意見のとおり、歩道の整備も含めた検討と合わせて、無電柱化の推進に取り組んで参ります。
124	東部	地域活性化	(ア)地域資源を生かした活性化	108	第2編第4章 第2節7地域活性化分野 項目「(ア)地域資源を生かした活性化」について 東京都の事業である「雑木林のみち」の「10.調布若葉町コース(愛称 こもれびのみち)」の整備やPRについて記載してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体的な事業計画を定めるものではありません。また、PRを行う場でもありません。 今後は、地域別街づくり方針に示した基本的な方針を踏まえ、個別計画の中で、必要に応じて散歩道や景観スポットなどを示す検討を進めて参ります。
125	東部	地域活性化	(イ)コミュニティ関連施設等を含む公共施設の配置検討	109	第2編第4章 第2節7地域活性化分野 項目「(イ)コミュニティ関連施設等を含む公共施設の配置検討」について 調布駅前には、文化会館たづくり等の大規模な文化施設がありますが、その他の地域には小規模な施設しかありません。つじヶ丘駅前の整備と神代出張所の移転計画には触れられていますが、仙川駅とその周辺地域(若葉町、入間町)でも不足しています。どこにどのような施設が必要なのか、東部地域全体での検討がなされていません。小規模でも身近な位置にあり、住民の憩いの場となるような施設の充実を図るべきです。	公共施設の整備に関しては、福祉分野の項目「(キ)ユニバーサルデザインの視点での施設整備(P77)」、住環境分野の項目「(シ)地域活動の拠点となるコミュニティ関連施設等の複合施設の配置検討(P94)」、地域活性化分野の項目「(イ)コミュニティ関連施設等を含む公共施設の配置検討(P109)」に示したとおり、公共施設の在り方を含め、財政状況を踏まえ、必要性や費用対効果等を検証し、地域住民の意見を取り入れながら検討を進めていきます。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
126	東部	地域活性化	(カ)駅周辺の活性化	111	第2編第4章 第2節7地域活性化分野 項目「(カ)駅周辺の活性化」について 市民検討会からの提案「ハーモニー通りは、まちのにぎわいを生かすため、今後も自動車の進入抑制を検討していきます。」が示すように、歩行者のための道を増やしていくことがまちの活性化に有用です。また、仙川駅前公園のように子どもが遊べる空間を整備、拡充すべきです。	御意見のとおり、地域活性化のまちづくりにおける重要な要素のひとつとして、項目「(カ)駅周辺の活性化」では、駅前広場等の整備・改善により、まちのにぎわい創出を図ることを基本的な考え方としています。
127	東部	地域活性化	地域活性化方針図	113	第2編第4章 第2節7地域活性化分野 「(2)地域活性化分野方針図」の凡例について 「移動の円滑化を図り、地域の活性化に役立てていきます」は、107ページのまちづくりの目標と相違しています。「地域資源を活用し、文化・芸術・伝統の香り豊かな活気ある地域づくりを目指します」に訂正してください。	御指摘のとおり、地域別街づくり方針の目標と合わせる対応を図ります。
128	東部	エリア	(イ)主要な道路の整備整備における配慮	123	第2編第4章 「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 東つつじヶ丘エリアのまちづくり方針 「生活道路への通過交通の進入を防止し地域歩行者の安全を確保するため、環境との折合いをつけながら、品川通りの延伸を検討していきます。」を追加してください。 東つつじヶ丘の住人にとっては、現状では、品川通りから生活道路への進入する通過交通が増え、歩行者の安全上切実な問題となっています。何とか緑との折合いをつけながら品川通りの延伸を進めていただきたいものです。	調布3・4・10号線(品川通り)は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、必要性の確認がなされ、優先整備路線として位置付けており、都市基盤としての必要性を明らかにしています。 御意見のとおり、東部地域街づくり方針案では、「地域の特性や周辺環境に配慮するとともに、きめの細やかな方策により人と環境を優先した道路づくりを推進していく」ことを基本的な考え方として示しています。よって、御意見の内容は、交通分野の基本的な方針の中で記述しています。
129	東部	エリア	東つつじヶ丘	123	第2編第4章 「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 東つつじヶ丘エリアのまちづくり方針 「エ まちづくりの方針図(東つつじヶ丘エリア)」に外環が示されていますが、地下に建設することによる地下水への影響や地盤沈下・隆起などの影響を「ア 現況特性と主要な課題」の項目として記載すべきです。 野川水系の親水化について、調布市の下水道の約90%は合流式の区域に含まれ、雨天時に合流式下水道から未処理下水が野川などに放流されています。親水化の前に、まず、野川等の水質汚濁をなくすための下水道の改善が急務です。	国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成21年4月に「対応の方針」を公表しています。 この中で、外環の環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものとの見解が、国及び東京都から示されています。 また、下水道の御意見について、合流式下水道の改善に努めて参ります。
130	東部	エリア	緑ヶ丘エリアのまちづくり方針	131	第2編第4章 「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 緑ヶ丘エリアのまちづくり方針 「エ まちづくり方針図(緑ヶ丘エリア)」には、未整備の都市計画道路が白百合女子大学の中央部を分断して東西に走っていますが、「ア 現況特性と主要な課題」の「仙川と白百合女子大学の良好な自然環境」の中にはこれに関する内容が示されていません。良好な自然環境や教育環境に影響を与えるものであり、記載すべきです。 都営仙川アパートは、建て替えを見越して、新規の入居者の制限や建物の補修の先送り等が行われているようですが、建て替えだけでなく、現在の居住環境の改善も図るよう東京都に働きかけていくべきです。 都営仙川アパートの北や東にも貴重な緑が残されていますが、最近では、マンション等の開発が進んでいるため、この動きに歯止めをかける政策が求められています。 「緑ヶ丘が目指す、まちづくりの方針(方向)」に示された「～都市農地や市民農園、体験ファームなどの保全、活用～」を積極的に進めるべきです。	御意見の都市計画道路調布3・4・13号線は、優先整備路線には指定されておらず、計画決定はされているものの、整備の時期等については未定であることから、ここでは記載していません。 都営仙川アパートについては、市としては、良好な住環境の形成を目指して、平成17年10月に地区整備計画を策定しましたが、建替え事業が凍結している状況です。現在、東京都において、住民との協議も含めて、良好な住環境の形成へ向けた検討が進められています。 また、市内の都市農地については、貴重な緑として生産緑地地区の指定を行うなど、環境分野に示したとおり、保全と活用を図っていくべきと考えています。そのため、市民農園や体験ファームの開設についても働きかけを行ってまいります。
131	東部	エリア	仙川エリアのまちづくり方針	133	第2編第4章 「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 仙川町エリアのまちづくり方針 「～せんがわ劇場などが建築されるなど、文化が感じられるまちづくりが進んでいます。」という記載がありますが、「せんがわ劇場」のむき出しのコンクリートや壁が斜めの建築物には嫌悪感を覚え、受け入れがたいです。そのため、「文化」としてプラスに評価することには同感できません。	市では、せんがわ劇場を、学ぶ・支援・参画の3つの機能を持つ舞台芸術を楽しむ市民の育成・支援拠点として、文化が感じられる『音楽・芝居小屋のあるまちづくり』に取り組んでおります。 建築物に関しては、周辺地域と一体で整備した経緯がありますが、御意見をいただいた文化が感じられるまちづくりに関しては、せんがわ劇場における舞台芸術に特化した事業展開の中で、新たな地域文化の発信基地を目指し取り組んでいきます。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
132	東部	エリア	仙川町エリアのまちづくり方針	133	第2編第4章「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 仙川町エリアのまちづくり方針 「ア 現況特性と主要な課題」の「新たな交通体系と文化があるまちづくり」において、都道118号線の、調布3・4・17号線と交わる地点から東の部分が狭く、交通渋滞を起こしていることとその対策に触れるべきです。 また、「甲州街道と沿道の工場」の写真「市の貴重な産業」は、閉鎖予定の工場を撮影したもので、貴重な資料です。	エリアの主要な課題については、御指摘のとおり認識していますが、すべての課題を記述することはできません。 御意見の都道118号線については、交通分野の主要な道路の整備における配慮(56ページ)の中で、現況の課題とそれに対する基本的な考え方を示しています。
133	東部	エリア	若葉町エリアのまちづくり方針	137	第2編第4章「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 若葉町エリアのまちづくり方針 調布3・4・17号線、市道東147号(区画9号)等の整備や大規模店舗の立地に伴う影響について記述すべきです。 また、都道118号の東側の車幅の狭い部分の拡幅などの渋滞解消が急務です。 寺町は貴重な自然、文化遺産ですので、このことについて記述すべきです。	地域別街づくり方針は、個別具体の検討が必要な内容の結果を含め、すべて記載するものではありません。特に、複数の住民等が利用する道路は、特定の事業者だけが責任を負うものではなく、地域の課題として解決する必要があります。詳細な内容については、すでに地域での説明会等が行われており、方針に定める内容ではないと考えます。 渋滞対策については、本地域に限らず大きな課題であり、道路ネットワークの整備やボトルネックの解消、交通需要マネジメント施策やマルチモーダル施策など、総合的な対応により、渋滞対策を進めて参ります。 「仙川の寺町」につきましては、御意見のとおり貴重な地域資源と考えますので、若葉町エリアの特徴的な地域資源として記述する対応を図ります。
134	東部	エリア	若葉町エリアのまちづくり方針	138	第2編第4章「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 若葉町エリアのまちづくり方針 「イ 特徴的な地域資源」に「歴史的施設等」として記載されている「厳島神社、常楽院、金龍寺」は、西つつじヶ丘エリアにある宗教施設です。	御指摘のとおり、修正いたします。
135	東部	エリア	入間町エリアのまちづくり方針	141	第2編第4章「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 入間町エリアのまちづくり方針 「ア 現況特性と主要な課題」の「国分寺崖線区域内の緑地の保全」の主要な課題の中で「～NTT東日本研修センタの一部は既に売却され、マンション建設が計画されており、～」という記載に関して、NTT東日本研修センタの、特に中央学園通り南側の部分は、国分寺崖線の緑、スポーツ施設があり、また、地下には入間町城山遺跡が眠っている地域です。防災時の避難場所としても貴重であるため、買い上げ、借り上げなどの方策により、調布市民全体での活用を図るべきです。	御意見の地区については、現在、地権者がNTT東日本研修センタ等として土地活用されており、また、地域貢献もしていただいている土地です。将来の土地活用については、地権者の意向を踏まえ、利用状況を見据えながら活用・保全の検討をして参ります。
136	東部	エリア	入間町エリアのまちづくり方針	142	第2編第4章「第3節 エリア別まちづくり方針と実現方策」 入間町エリアのまちづくり方針 「ア 現況特性と主要な課題」の「歴史的・文化的資源の保全と有効活用」には「～糟嶺神社と明照院を永続的に保全する～」という記載がありますが、これは憲法の政教分離の原則に抵触するのではないかと。	糟嶺神社と明照院等の神社・仏閣については、地域固有の資源として、まちづくりの観点から必要な記述と考えています。思想的なものを地域別街づくり方針に記述しているものではありません。また、環境分野では目標のひとつとして「調布を特徴づける骨格的な水と緑の環境資源や歴史的風致を守り育てます」としています。
137	西部	全般	全般	-	「まちづくり」は「ひとづくり」だと考えています。バリアフリー・ユニバーサルデザイン等のかたち以前に、人と人との繋がりを大切にしたいと考えています。すべてを同列においた案では、何が最も大切だと捉えているのかが分かりません。環境整備に関する内容が中心となるのは仕方ないことですが、何に比重を置いているのか、根幹がわかる案としてください。	これからのまちづくりは、今までのまちづくりの成果を引き継ぎつつ、経済的・物質的な豊かさや生活の利便性のみを追い求めるのではなく、福祉、環境、安全などの新たな視点を加え、良好な都市環境を備えた魅力的な街を創造し、将来の世代に継承していくことが必要と考えています。このため、街づくり条例の基本理念に示しているとおり、街づくりの主体者である市民、事業者及び市が、それぞれの役割と責任を自覚して、まちづくりについてともに語り、学ぶことにより新たな関係を築きあげていかなければならないと考えています。 今後は、本方針を踏まえ、都市計画マスタープランに示された将来都市像の実現に向けて取り組んで参ります。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
138	西部	全般	全般	-	時代の変遷を分析するうえで、実際の住民にどのような変化があったのかという観点が感じられません。 また、飛田給駅北側の再開発では、商店の多くが閉店し、南側の商店も活気を失ったため、日常生活における買い物も満足にはできなくなってしまいました。そのため、地域住民同士の会話も減り、地域への愛着が薄れる一因ともなっているように思います。以前は、小学校の生徒が地域の魚屋さんの見学を行うなどの機会がありましたが、商店が衰退することで子どもたちが地域について学ぶ機会も減ってしまいます。地元への愛を育てるためには、人と人のつながりを大切にできる場や機会を多くつくる必要があると思います。	都市計画マスタープランでは、御意見にあるとおり、すべての世代の人々が、いつまでもふるさどとしてはぐむことのできる「住み続けたいと思えるまちづくり」を推進することを基本理念としています。 御指摘の地区も含めて、今後は、地区の特性を生かした魅力あるまちづくりを実現するため、地区レベルにおけるまちづくりの目標やルールを共有し、参加と協働により、地区計画制度を活用したまちづくりを推進していきます。 また、地域コミュニティーについては、地域活性化の分野に示したとおり、ふれあいと憩いの場づくりを進めることをまちづくりの目標に掲げています。今後は、個別計画の実施段階において、ハードとソフトの両輪でまちづくりを進めて参ります。
139	西部	全般	全般	-	飛田給には青少年交流館がありますが、青少年の団体が優先的に予約をとるシステムはなく、利用者同士での交渉による部屋の交換もできないようになっています。社会教育の分野でも、実際の運営に関して人材育成を行う姿勢が見えません。	御意見の内容は、社会教育の分野で扱う内容のため、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 なお、青少年交流館の集会室・多目的室の予約については、平成21年に規則改正を行い、青少年団体及び青少年関係団体は、2ヶ月前から予約をすることができます。
140	西部	交通	市民参加	56	第2編第4章 第2節1交通分野 「計画・整備に当たっては歩行者・自転車・車両の現況交通量と整備後の予想交通量を把握し、整備計画のあるエリアだけでなく、整備後のそれぞれの導線計画を策定し、それに応じた将来整備計画(目標年次)を実現させるために住民への説明・協議を行いながら、施策を策定する」を前段に追加してください。	御意見の内容は、個別具体的なまちづくり計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 なお、地域別街づくり方針では、基本的な考え方として、交通分野の中で、「利用者の視点に立ったまちづくりの推進(55ページ)」を記述しています。今後は、本方針を踏まえ、事業計画を策定する際に考慮して参ります。
141	西部	交通	(イ)主要な道路の整備における配慮	57	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(イ)主要な道路の整備における配慮」について 「車両通行の円滑化のため主要道路整備に伴い右折レーンを新設する」を新規の基本的な方針として追記してください。 調布3・4・33号線は踏切を通行する車両の増加が見込まれ、渋滞が懸念されます。また、主要な道路の整備における歩行者・自転車の導線の整備に関する計画策定を住民の参加のもとで行ってください。	右折レーンにつきましては、個別具体的な箇所で交通管理者や道路管理者と協議する内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 なお、地域別街づくり方針では、基本的な方針として、交通分野の中で、「渋滞の少ない道路ネットワークの形成(56ページ)」を記述しています。 また、計画策定時の市民参加につきましては、街づくり条例の基本理念に示したとおり、参加と協働によるまちづくりに取り組んで参ります。地域別街づくり方針では、それらを総括して第3編まちづくりの展開に基本的な考え方を示しております。
142	西部	交通	(イ)主要な道路の整備における配慮	57	第2編第4章 第2節1交通分野について 主要な道路の整備における歩道・自転車道の構造を住民参加で決定してください。	御意見のとおり、歩道、車道、植栽など道路構成、構造等の検討に当たっては、利用者の視点に立った取組みが必要であると考えます。街づくり条例の基本理念に示したとおり、参加と協働によるまちづくりに取り組んで参ります。地域別街づくり方針では、それらを総括して第3編まちづくりの展開に基本的な考え方を示しております。
143	西部	交通	(I)交通環境の改善	58	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(I)交通環境の改善」について 以下の内容を基本的な方針に追記してください。 ・「飛田給駅北口地下駐輪場への導線の改善及び施設の改善を図る」 ・「商店への短期買い物駐輪場と1時間を超える長期駐輪場を区分け、整備し、駅周辺施設の長期駐輪場の違反取り締まり、地下駐輪場への移設の徹底と、店舗等とのによる割引券の発行など利用促進を図る」 ・「周辺の大学・高校や通勤者との自転車シェアリングや周辺施設・文化施設利用のためのリサイクルレンタサイクルの導入による地下駐輪場の利用率向上を図る」	御意見の内容は、個別具体的なまちづくり計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 地域別街づくり方針では、基本的な考え方として、交通環境の改善と自転車の走行環境の整備を掲げております。 なお、自転車等対策については、平成20年3月に自転車等対策実施計画を策定し、放置自転車対策や恒久的な自転車駐車場の確保、商業施設の自転車駐車場の確保等、一体的な取組を進めています。
144	西部	交通	(オ)生活道路の整備	-	第2編第4章 第2節1交通分野について 歩行者・自転車の安全確保のために飛田給駅西側踏切を調布3・4・33号線整備に合わせて拡幅してください。	御意見の内容は、個別具体的なまちづくり計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 なお、地域別街づくり方針では、基本的な考え方として、交通分野の中で、「地域の特性に応じた生活道路整備の推進(59ページ)」を記述しております。本方針を踏まえ、「住み続けたい緑につつまれるまち調布」の実現に向けて、参加と協働によるまちづくりに向けて取り組んで参ります。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
145	西部	交通	(カ)公共交通体系の充実	60	第2編第4章 第2節1交通分野 項目「(カ)公共交通体系の充実」について 「交通不便地区解消のため導入されたコミュニティバスについてバスルートの見直しと料金体系の見直しの検討を住民と協議しながら図っていく。」を新規の基本的な方針として追記してください。	バスルートや料金設定につきましては、個別具体的な計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 なお、地域別街づくり方針では、基本的な考え方として、交通分野の中で「コミュニティバスを含め地域の回遊性を高めるため、バス交通の充実を図ります(61ページ)」と記述しております。 また、市では、交通不便地域解消のため、西部地域につきましては、平成12年3月にミニバス西路線を運行し、一定の解消を図るとともに、現在、総合的な交通計画を策定する検討の中で、公共交通の在り方についても検討を進めております。
146	西部	交通	(ク)無電柱化の推進	99	第2編第4章 第2節1交通分野について 旧甲州街道の電線の地中化を図り、車いすや高齢者の安全性・快適性の向上を図ってください。	御意見のとおりと考えています。電柱の地中化に関しては、都市景観の向上とともにユニバーサルデザインの観点から、P99景観分野の中で、「無電柱化の推進」にて基本的な考え方を示しております。
147	西部	交通	その他	-	第2編第4章 第2節1交通分野について 「学校教育や自治会・マンション組合、地区協議会などでの自転車・歩行者マナー啓発活動の展開と駅周辺施設への協力の呼びかけを官民協力して行う」を新規の項目として追記してください。	自転車、歩行者のマナーにつきましては、社会形成や社会教育の分野での問題であり、西部地域のみではなく、全市、全国レベルでの課題と認識しており、地域別街づくり方針に記述する内容ではないと考えます。 なお、個別具体の施策としては、自転車等対策実施計画の中でマナーアップの施策について対応を進めて参ります。
148	西部	交通	自転車対策	-	飛田給の乗降客数は格段に増加しましたが、放置自転車の問題だけでなく、人間関係も希薄になっているように感じます。これはマナー以前の問題であり、まちづくりの根幹に関わることだと思います。	御意見の内容は、地域別街づくり方針に記述する内容ではありませんが、都市計画マスタープランでは、すべての世代の人々が、いつまでもふるさととしてはくむことのできる「住み続けたいと思えるまちづくり」を推進することを基本理念として、まちづくりに取り組んで参ります。
149	西部	環境	その他	-	第2編第4章 第2節2環境分野について 環境の内容には本来、「エコロジー」も含まれるはずですが記載されていませんので、追記してください。具体的な取組みとしては、地域内の小中学校におけるエネルギーの視覚化を図るとともに、風力、太陽光等の自然エネルギーを利用した発電を授業の一環として導入し、公共施設にも積極的に自然エネルギーを取り入れます。また、民間の企業や施設の省エネルギー化・エコ化に対してのコンサルタントの紹介や助成制度の充実を図ってください。	御意見のとおり、エコロジーは重要だと考えますが、環境基本計画や地球温暖化対策実行計画で扱う内容となるため、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
150	西部	環境	(オ)都市農地の保全	68	第2編第4章 第2節2環境分野 項目(オ)都市農地の保全 飛田給では、農業に携わる若者が減少しています。農地があっても作物を育てずに荒地のようになっていたり、宅地に転換する土地もあります。保存樹木に関しても、周辺住民からの苦情により刈り取られるものもあり、調布の緑の保全について危惧しています。 第2編の防災分野については、災害時の避難場所となる農地の減少は大きな問題であり、早急な対策が必要です。	市内に残されている都市農地は、都市の緑を構成する貴重な資源であると認識しています。しかしながら、農業従事者の高齢化や後継者不足、相続の発生や都市農地の宅地化などが原因で農家や農地が年々減少傾向になるなど、都市農業を取り巻く環境は非常に厳しい現状にあるのが現状です。 市としては、環境分野に示したとおり、都市農地を永続的に保全することを目的として、生産緑地地区制度を積極的に活用して参ります。
151	西部	環境	(オ)憩いの場となる広場や公園の整備	74	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(オ)憩いの場となる広場や公園の整備」について 「調布3・4・33号線に面する大規模敷地ブロック内に認証保育施設や妊産婦達が情報交換や授乳、おむつの取替えなどできる子育て支援施設、高齢者や障害を持たれている方々が気軽に立ち寄れるサロンをコミュニケーションの場として設置します。」を新規の基本的な方針に追記してください。	御意見のような駅周辺の利便性を生かし、周辺住民が利用しやすい生活環境づくりは重要であると考えますが、子育て支援施設等の設置につきましては、個別具体的な計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
152	西部	福祉	ユニバーサル	-	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(イ)鉄道・バスなどの交通結節機能の強化」について 「バス・タクシー乗り場の大屋根の設置」を新規の基本的な方針に追記してください。傘をさすことが困難な車いす利用者や高齢者が利用する際にずぶ濡れになっていることが多くあります。西調布駅や飛田給の駅前広場の整備と合わせて車の昇降時に濡れないような屋根の設置をしてください。	御意見のとおり、バス・タクシー乗り場の屋根は重要な項目だと考えます。地域別街づくり方針では、福祉分野の項目「(キ)ユニバーサルデザインの視点での施設整備(73ページ)」の中で基本的な考え方を示しています。 今後は、個別具体の駅前広場等の整備において検討すべき項目と考えます。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
153	西部	福祉	(イ)すべての人にやさしい公共交通の充実	74	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(イ)すべての人にやさしい公共交通の充実」について 「すべての人にやさしい公共交通」として、「ワンステップバス」が挙げられていますが、スロープが急傾斜になることがあり、車いすでの乗り降りの際に不安を感じるため、「人にやさしい」とは言えないと思います。市内でバスを運行する事業者も、今後は基本的にノンステップバスを導入していく方針であることから、「ワンステップバス」の記述を削除してください。	ワンステップバスに関しては従来型のバスと比較した場合、人にやさしい車両であると認識しております。しかしながら、御意見のとおり、新規車両の導入に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方のもと、ノンステップバスの導入を促進していくため、ワンステップバスを記述から削除します。
154	西部	福祉	(キ)ユニバーサルデザインの視点での施設整備	75	第2編第4章 第2節3福祉分野 項目「(キ)ユニバーサルデザインの視点での施設整備」 「発信機と連動した音声ガイド装置は券売機・バス停・タクシー乗り場のほか、駅周辺の自治体設置の案内板、エレベーター・エスカレーター・トイレなどの施設、信号機に設置します。なお音声の音量、鳴る時間帯などについては地域住民と当事者、行政担当者が協議の上、調整します。」を新規の方針として追記してください。	御意見の内容は、ユニバーサルデザインの視点での個別具体的な施設計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
155	西部	福祉	バリアフリー	-	飛田給駅南側の再開発の計画が具体化しつつありますが、商店の半数が閉店するという話があります。建替えのリスクを考えると商売を続けるのが難しいようですが、利用者との繋がりが失われてしまったがための決断だと感じます。バリアフリー化の要請以前に考えなければならなかったと思います。	飛田給駅周辺地区は、地区の特性を生かした魅力あるまちづくりを実現するため、地区レベルにおけるまちづくりの目標やルールを共有し、参加と協働により、地区計画制度を活用したまちづくりを推進しています。 御指摘の内容は、地域別街づくり方針に記述する内容ではなく、個別具体のまちづくり計画を策定する際の検討事項となります。地域別街づくり方針における飛田給エリアでのまちづくりの方針を踏まえ、現在活動を行っている街づくり準備会で検討をすることが望ましいと考えます。
156	西部	防災	ユニバーサル	-	第2編第4章 第2節4防災分野について 高齢者や障害者への配慮が不足していることから、「災害時要援護者」への配慮を記載してください。災害時の避難や災害後の生活の支援等、調布市の「地域防災計画」に示されているような救出救護体制や避難施設のバリアフリー化等について記載してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランを具現化するための基本的な方針を掲げるものです。したがって、御意見の内容は、個別計画の防災分野や福祉分野で位置付けするものと考えています。 なお、市では、避難支援の対象者の範囲、自助・共助・公助の役割分担、要援護者情報の収集・共有の方法など、災害時要援護者対策の取組方針を明らかにした「避難支援プランの全体計画」の策定を進めています。
157	西部	防災	避難場所	-	第2編第4章 第2節4防災分野について 「小中学校の避難所から遠い地域の避難場所を確保します。飛田給地域ではスタジアムを一時避難場所として指定するとともに、都や民間大規模施設・学校と震災時の防災協定を締結し、市民の安全を確保します」を追記してください。	地域別街づくり方針では、防災まちづくりに関する基本的な方針を示したものであり、一時避難場所や広域避難場所の指定をするものではありません。 御意見の内容は、個別計画である地域防災計画で取り扱う内容であるため、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
158	西部	住環境	(イ)ユニバーサルデザインへの配慮	88	第2編第4章 第2節5住環境分野 項目「(イ)ユニバーサルデザインへの配慮について 西部地域福祉センターは、高齢者や障害者の災害時における二次避難場所になっていることから、項目「(イ)ユニバーサルデザインへの配慮」の基本的な方針に「西部地域福祉センターなどの公共・公益施設のバリアフリー化を促進します」を新規の項目として追記してください。	御意見の内容は、福祉分野の「ユニバーサルデザインの視点での施設整備」に基本的な考え方に含まれています。
159	西部	景観	(オ)歴史資源を生かした景観形成	96	第2編第4章 第2節6景観分野について 「昭和初期の建造物について最近文化財として見直されてきている一方、旧甲州街道沿道建物を中心に相続によって取り壊されるケースが増えており、保存の助成や府中市のように市が譲り受け、移築保存、展示し観光資源化するなどに努めるため、「明治・大正・昭和初期の建造物について調査し、保存助成や移築を推進します」を新規の項目として追記してください。	歴史景観については、景観分野の項目「(オ)歴史的資源を生かした景観形成」に基本的な考え方を示したとおりですが、御意見の内容については、個別具体的なまちづくり計画を策定する際の内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。
160	西部	地域活性化	地域活性化	103	第2編第4章 第2節7地域活性化分野について 飛田給の駅前の整備に伴い事業者が立ち退かれた経緯を受けて、今後は官民連携でのまちづくりの展開が重要であると考えます。そのため、「駅前広場や道路整備に伴い、官民連携した地域商業活性化・居住継続支援を図ります」を新規の項目として追記してください。	御意見のとおり、市民、事業者及び市が連携したまちづくりが重要と考えております。そのため、地域別街づくり方針では、第3編のまちづくりの展開に基本的な考え方を示しています。 御意見の内容については、個別具体的な内容であり、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
161	南部	エリア	染地エリアのまちづくり方針	143	第2編第4章「第3節エリア別まちづくり方針と実現方策」 染地エリアのまちづくり方針 多摩川住宅へは2系統のバス停とこれに対応したスーパーマーケットや、店舗施設約20軒があります。しかし、商店街は以前に比べて活気を失い、閉店する店舗も見られます。高齢者にとっては身近で利用しやすい商店は生活に不可欠であり、まちのにぎわいのためにも、活気ある商店街の形成は重要な課題です。そのため、染地エリアのまちづくり方針に、「多摩川住宅にあるスーパーマーケットと個人事業主による20店舗の維持存続は、活気ある街づくりの推進に不可欠な課題です。」を追記してください。	多摩川住宅は、都市計画法に基づく一団地の住宅施設として位置付けされた集合住宅です。集合住宅のストックとともに生活基盤となる公共施設が併設されています。現在、国領駅周辺の商業機能の集積や大規模商業施設の出店、さらには、居住者の高齢化や建築物の老朽化などにより、生活環境が大きく変化しています。このため、地域別街づくり方針では、地域のにぎわいと住み続けられる魅力ある住居機能の向上及び生活空間を確保し、住環境の向上を図るため、生活の拠点として位置付けを行っています。御意見にある表現については、今後、具体的なまちづくり計画の中で検討する内容となります。
162	北部	交通	(カ)公共交通体系の充実	60	つつじヶ丘駅から三鷹、吉祥寺等へ直接行けるようになると利便性が向上するため、深大寺東町のスーパートップ・マツキヨ周辺の商店の充実とバス路線の拡大を検討してください。	北部地域街づくり方針案の地域活性化分野の基本方針図で示したとおり、御意見の地域周辺を、「生活利便性の向上による活性化を図るなど、地域の核となるまちづくりを検討する」ことを基本的な方針としています。また、バス路線の拡大に関しては、交通分野の「公共交通体系の充実」において、ミニバスによる公共交通不便地域の解消とともに、環境負荷の少ない公共交通の充実を図っていくことを基本的な方針としています。今後は、本方針に沿って、バス事業者である関係機関との協議も踏まえながら、公共交通体系の充実を図っていきます。
163	共通	全般	運営	14	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 「外部委託によるファシリテーターを活用しました」とありますが、ファシリテーターの在り方に問題がありました。まず、行政側に寄り添った言動が多く、「市民主体」に反していました。次に、地域について勉強不足で必要な知識を欠くファシリテーターがいました。また、ファシリテーターが本来の機能を発揮せず、費やした時間に対する議論の積み上げが不十分でした。総じて、業務委託に関する公費の出費が適正だったのか疑問が残ります。	どちらに寄ったという考えでなく、課題解決するためのアドバイスであったと認識しています。市民検討会の運営上の課題については、参加された委員の皆様からの意見を参考に、今後の市民参加に生かしていきたいと考えています。
164	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、ファシリテーターの知識や能力不足を感じました。市とは強い一体感がありましたが、市民の立場に立った運営や情報提供が不十分で、市民のためのコンサルタントになっていませんでした。数千万円の費用を払ってコンサルタントに委託する価値がありません。	今後の参考とさせていただきます。
165	共通	全般	運営	-	市民検討案の作成や市民検討会の運営について、「市民検討会」が市とコンサルタント主導となり、改善すべきです。また、市民提案そのものが、に市の案との妥協案でしたが、今回さらにそれが市の取りとりまとめ案として変更されています。	市民検討会の運営については、各地域の会長・副会長で構成する幹事会を開催し、ワークショップの進め方などを話し合いさせていただきました。御意見については、今後の参考とさせていただきます。
166	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、話し合われた検討内容が次の検討会に反映されず、会議のメモもなく、積み上げができていないために効率の悪い運営でした。	
167	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、市民検討会で話し合われた内容が、市の都合で書き換えられていることがしばしばありました。	市民検討会は、さまざまな立場の方々から参加をいただきました。そのため、中には、相反する意見等も見受けられましたが、最終的には、各地域の幹事会役員を通じて、公平な視点に立った市民提案の取りまとめをいただいております。御意見については、今後の参考とさせていただきます。
168	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、方針の策定に関連する人間川整備計画、外環、笹塚駅間～つつじヶ丘駅間の京王線連続立体交差事業等の情報がほとんど市民検討会に提供されませんでした。その結果、市民検討会からの提案は具体性がなく、明確な課題が見えないものになってしまいました。	市のまちづくりに関する計画や情報については、個別事業ごとに各説明会を実施し、全市民を対象として、広くお知らせしています。市民検討会においても、適時、必要とされる関連諸計画の情報については、説明させていただきました。各地域で検討されている個別具体的な計画については、具体的な内容に対する課題抽出・解決策の検討・事業手法などの特化した議論が必要なため、市民検討会の場ではなじまず、別途協議の場を設けさせていただいております。
169	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、日程管理が適切ではありませんでした。取りまとめの時間が十分に取れず、拙速でまとめた結果、完成度の低いものになっています。	地域別街づくり方針の検討につきましては、これまで2年半余にわたる市民検討会を重ね、市民検討会の皆様には御尽力をいただき、この場をお借りしまして感謝を申しあげます。多大な御努力を賜りました市民検討会が作成された市民検討案は、決して完成度の低い案とは思っていません。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
170	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、検討会の目標地点が参加者に対して、示されなかったため、効率の悪い検討となりました。成果も不出来なものになっています。	市民検討会は、調布市地域別街づくり方針の策定に係る検討組織に関する要綱(平成19年調布市要綱第102号)に基づき設置されています。その目的(ゴール)は、市民提案を行うものである旨、市民検討会に説明させていただいております。多大な御努力を賜りました市民検討会が作成された市民検討案は、決して完成度の低い案とは思っていません。
171	共通	全般	運営	-	市民検討会について、参加人数が第4編資料編の「3 市民検討会開催状況」に掲載されていますが、綿密な検討を行うにはここに示された人数では多すぎます。また、議会や審議会等に市民検討会の参加者数を延べ人数で報告していますが、実態を見えなくしています。	地域別街づくり方針の検討に当たっては、より多くの市民の方々に参加をしていただくことを目的として、市民検討会委員のほか、地域の方々がいつでも参加することができるような体制を採用し、さまざまな立場の市民の方々や街づくり準備会、街づくり協議会、地区協議会、NPO法人調布まちづくりの会の方々など、まちづくりに関連の深い関係団体からも参加していただきました。また、地域別街づくり方針の策定に当たり、より良い検討とするためには、御意見のとおり参加人数だけではなく、どれだけ広い視野で公平な視点で地域全体の課題や解決策を検討していくことが大切であると考えています。今後も、より多くの市民の方々から参加していただけるよう、住み良いまちづくりの実現に向けて取り組んで参ります。なお、市民検討会委員及び委員以外の参加状況については、第4編の資料編に記載していますが、個人別の参加回数は、掲載する予定はありません。
172	共通	全般	運営	-	市民検討会の運営について、検討課題の関係者、関係団体等へのヒアリングが積極的に行われていません。また、中間報告会では、意見交換の時間が限られ、ポスターセッションでも十分な市民意見が反映されませんでした。	
173	共通	その他	運営	-	「地域別街づくり方針」は市民の広い意見を反映していません。市民検討会という少数の市民の意見に過ぎません。参加人数を延べ人数で示していますが、実際の固定メンバー、非固定メンバーの人数出席回数を示してください。また、関係団体や住民の意見が十分に反映されていません。何人、何団体の意見を聞いたのかを示してください。	
174	共通	全般	運営	-	市民検討会について、市は、途中段階から参加人数が増加したことをPRしていますが、これは品川通りの延伸に危機感を抱いた市民が参加しはじめたため、誇れることではありません。	
175	共通	その他	運営	-	「地域別街づくり方針」には市民検討会の検討内容がすべて記載されてはいません。記載されていない内容を明確にするため、記載内容との対比を表としてまとめ、公開してください。2月4日開催の市民検討会では、市からは、作成すると回答がありました。	地域別街づくり方針案は、市民提案を踏まえ、行政計画として取りまとめを行っています。この地域別街づくり方針は、行政計画として、市が策定するものです。いただいた市民提案を踏まえ、限られた財源の中で、必要性や費用対効果を検証しながら、市民提案を包含する内容として取りまとめさせていただきました。市民提案との対比については、市民検討会でもお伝えしたとおり、市民検討会から要望があれば、時間をいただくこととなりますが、作成を行います。
176	共通	その他	運営	-	「地域別街づくり方針」の策定に財源がどれだけ投入されているのかを最初の段階で明確にすべきです。資料も豪華で節約しながらの運営とは思えません。また、市民検討会は、市とコンサルタント主導のもとで行われ、市民提案もかなりの部分で調布市案でした。今後は、主導を市やコンサルタントではなく、市民に改めてください。	策定に要した費用は、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。市民検討会の運営については、今後の参考とさせていただきます。
177	共通	全般	運営	-	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 職員の「情報提供」が不十分との声が発言の中で何度か挙がっていました。情報不足であったがために、検討結果が具体性を欠くものになった一面もあります。また、職員からは「何でも言うて下さい。夢を語ってください」という者と「都市計画マスタープランの下での検討」を求める者があり、市民からは「一貫していない」という戸惑いのと不満がありました。	市民検討会では、地域の将来像を掲げ、それに対する地域の現状と課題や解決策の検討を行うなど、市民検討会の皆様には、順を追って進めてまいりました。御意見については、検討過程において、理想像を語る段階と現実的な課題解決策の検討との違いと考えます。市民検討会の運営上の課題については、参加された委員の皆様からの御意見を参考に、今後の市民参加に生かしていきたいと考えています。
178	共通	全般	運営	-	第1編第2章「第1節 市民参加の推進」について 「市民検討案」の取りまとめから「地域別街づくり方針(案)」に変えられていくプロセスが拙速で、わかりにくい。事務局やファシリテーターが作業の進行に対する明確なイメージを持っておらず、市民検討委員への説明も場当たり的です。「市民検討会案」のとりまとめ事務局が担った部分が大きですが、市民検討会を少人数に絞り、時間をかけることで自主的にまとめる過程を保障すべきです。「市民検討案」をしっかりとつくりあげたうえで、それを受けて市が市民と意見交換しつつ、「地域別街づくり方針」を起草すべきです。	市民検討会の運営については、各地域の会長・副会長で構成する幹事会を開催し、ワークショップの進め方などを話し合いさせていただきました。限られた時間の中で多くの調整が必要であった「市民検討案」をまとめていただいた幹事会役員をはじめ、市民検討会の皆様には、大変、御尽力をいただきありがとうございます。地域別街づくり方針案は、市民提案を踏まえた記述として取りまとめを行っています。御意見の運営上の課題については、今後の参考とさせていただきます。

NO.	地域	分野	項目	ページ	意見などの概要	市の考え方
179	共通	全般	全般	-	エリアの特性を分析、整理し、システム化することで、よりエリアの特性が見えてくるはずですが、その際にカラーシステムを暫定的に応用することが考えられます。色や数字、アルファベットの組み合わせにより、子どもや外国人にも視覚的に分かりやすく示すことが可能です。ユニバーサルデザイン都市「調布」として他の都市との差別化にも繋がることにもなります。段階的に、まだ実施の時期ではないと理解していますが、「施策の体系」が具体的な実施に繋がりを、視覚化された思いやりのあるまちづくりが行われることを期待します。	都市計画マスタープランでは、すべての世代の人々が、いつまでもふるさととしてはくむことのできる「住み続けたい緑につつまれるまち」を将来都市像に掲げています。まちづくりを実現するためには、まちづくりの将来像や目標を共有することが大切であると考えています。そのため、地域別街づくり方針案では、まちづくりの目標を7つの分野で掲げるとともに、地域特性を持ったエリアのまちづくり方針を示すなど、施策の体系化を行っています。この体系をもとに、今後は、本方針を踏まえ、「住み続けたい緑につつまれるまち調布」の実現に向けて、参加と協働によるまちづくりに向けて取り組んで参ります。
180	共通	全般	全般	-	第2編について、さまざまな内容が記載されていますが、行政が実施・実行する際の基準が明確ではありません。 調布の予算計画との整合性、税金を投入する基準、予算の裏づけ・実施総予算額の明示 策定するに際して議会との関係 市役所内さまざまな部門・部署との整合性と市役所内部の関連部門間で具体的にどのように話合われたのか、工夫したのかを明示し説明する。さらにこの策定に投入した人員、時間を公開する どんな内容・項目を優先し実施するかの判断基準を明確にする これらの情報を公開する 市長はこれらの策定に当たり、上記～の項目に対してどのような方針を出したのか、出さなかったのかを明確にし開示してください。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画を定めるものではありません。今後は、本方針を踏まえ、市民の参加と協働により、必要性、緊急性、費用対効果など、総合的に検討を行いながら、具体的な地域の事業レベルの計画を策定していくこととなります。したがって、御意見にあるような基準等は、地域別街づくり方針に記述する内容ではありません。 地域別街づくり方針の策定体制については、第1編第2章に示したとおり、庁内の横断的な会議を活用し、関連施策との調整を行っています。また、適時、市議会や専門の見地からの助言等をいただくため、街づくり審査会や都市計画審議会に報告をいたしました。策定に要した人員・時間については、公開する予定はありません。
181	共通	その他	全般	-	市民検討会で検討した内容の実施期限は決定していますか。また、誰がどのように評価しますか。広報の方法等は市の条例で決まっているのですか。	地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画や実施時期を定めるものではありません。地域別街づくり方針に示された内容を実行するためには、限られた財源の中で、必要性、費用対効果などを検証しながら、市民の参加と協働のもと進めていきます。また、周知の方法としては、市報やホームページ等を活用し、情報の共有化に努めて参ります。
182	共通	全般	全般	-	まちづくり方針を具体的に実践する際の評価基準、情報の公開基準、この実践の際のPDCAを実施する法令の制定が必要です。	御意見にあるように進行管理を実施していく必要があることは認識していますが、必ずしも条例の制定が必要と考えていません。街づくり条例の基本理念に示したとおり、市民、事業者及び市がそれぞれの責務を自覚し、立場を尊重して、協働による街づくりを推進していく必要があると考えています。そのため、方針策定後は、その進め方や評価方法について市民の参加と協働により検討していきます。
183	共通	全般	全般	-	「地域別街づくり方針」の策定後は、市内各施設における関係者、関係機関、協議会等への資料配布や、職員による説明会を行う等、理解を得るための積極的な働きかけを行っていただきたい。	地域別街づくり方針の策定後は、市のホームページで公開するほか、市の刊行物として発行するなど、広く、まちづくりの目標・方針の共有化に努めていきます。また、職員の派遣については、生涯学習活動の支援の一環として、市民の皆様が主催する学習会などの集会に市の職員が出向き、それぞれの事業の御案内を行う出前講座を活用していただくことができます。
184	共通	全般	全般	-	入間川分水路、外環道路、京王線(笹塚駅間～つつじヶ丘駅間)連続立体交差について、市の情報提供が十分ではなく、必要な情報に基づかない効率の悪い検討、完成度の低い市民提案になっています。	市のまちづくりに関する計画や情報については、個別事業ごとに各説明会を実施し、全市民を対象として、広くお知らせしています。市民検討会においても、適時、必要とされる関連諸計画の情報については、説明させていただきます。 地域別街づくり方針は、都市計画マスタープランに示された将来都市像を具現化するための基本的な方針を示すものであり、個別具体の事業計画を定めるものではありません。したがって、市民検討会では、広域的、長期的な視点で検討をしていただきました。市民検討会の皆様が苦勞して作成された市民検討案は、決して完成度の低い案とは考えていません。