

提出された意見の概要とそれに対する市の考え方

案 件 名：あきる野市都市計画マスタープラン（案）

募 集 期 間：令和4年12月15日（木）～令和5年1月13日（金）

意見等提出件数：13件（提出者5名）

あきる野市都市計画マスタープラン（案）に対する意見募集にご意見ありがとうございました。
以下のとおり、ご意見の要旨と市の考え方について、ご紹介させていただきます。

No.	項 目	意見の概要	市の考え方
1	(P I -7) 第 I 章 あきる野市の現況と課題 1. 現況と地域課題の把握 1-3 都市の「うるおい」に関する現況・課題 (1) 自然環境が保全され身近な緑が充実したまち	<p>あきる野市の都市計画を考える時、最初に必要なのは、地域の自然（山野の緑や清流、生態系等）を、どのように保全・復活させるかということだと思ふ。そこを起点として、人口減少社会の問題や土地利用、産業、交通体系などをどうするか考えていくべきだろう。自然を人間のための資源としてのみとらえるのではなく、人間以外の生物と人間とがバランス良く「共生」していかななくては、あきる野市だけでなく社会全体が不健全なものになっていくだろう。気候変動の問題はその一つの現れだろうし、「新型コロナ」もそこから来ているという学者たちもいるのだから。</p> <p>そう考えれば、1-3都市の「うるおい」に関する現況・課題では、最初に「本市の7割弱は…保全や共生が求められます。」の文章を持ってきてほしいし、「まちづくりの方向性」でも「豊かな自然と…」の項目や「山地や丘陵の…」 「本市の魅力である…」を先に示して、何が重要なのかを明確にしてほしい。</p>	<p>本市の自然環境には、多様な要素があることから、優先性や重要性による評価でなく、その特性を生かし、まちづくりを進めていく必要があると考えています。</p>
2	(P I -11) 第 I 章 あきる野市の現況と課題 1. 現況と地域課題の把握 1-5 「市民参画・協働のまちづくり」に関する現況・課題	<p>1-5「市民参画・協働のまちづくり」に関する現況・課題では、内容の少なさが気になる。「市民参画」がなぜ必要なかということ、きちんと書くべきであろう。</p> <p>アンケート調査による「市民の意向」も参考にする必要はあるだろうが、それ以前に、「まちづくり」に関して、今までどれだけ市民が参画・協働してきたのかが分析・評価されているのだろうか。</p> <p>過疎化に悩む自治体で「まちづくり」や「少子高齢化対策」に地域住民と行政とが、定期的に話し合う場を設けてアイデアを出し合い、新しい施策が練り上げられ、その結果、少しずつUターンや移住者が増えていったという例が報じられている。また、そこでは新住民も話し合いの場に参加すること</p>	<p>市民参加・市民協働については、市民と協働のまちづくりを掲げ、これまで法定手続きによる住民参加のほか、社会情勢の変化にあわせ地域懇談会等、市民との協働によるまちづくりを進めてまいりました。</p> <p>今回、マスタープランの改定に当たり、住民意見を反映すべくワークショップ等を開催するため、無作為抽出等により参加者を募りましたが、定員に満たない状況もあり、まちづくりに対して、市民の意識醸成を図る必要性があると考えております。</p>

		<p>で、新しい感覚と地域に根ざした感覚とが融合し、より良い施策に結びついているようだ。話し合いの席には、高校生はもちろん、中学生も参加しているところもある。それは大事なことで、あきる野市でも若い人たちが住み続けたいと思わなければ、少子高齢化は進むばかりだろう。</p> <p>そのようなことを書いてはどうか。</p> <p>「2. 市民の意見・アイデア」の項はその流れで示されると良いと思う。</p>	
3	(PⅢ-9) 第Ⅲ章 全体まちづくり方針 2・交通体系整備の方針	<p>「Ⅲ. 全体まちづくり方針」の「2. 交通体系整備の方針」では、特に、都市計画道路の見直しが必要だ。何十年も前に立てられた高度成長期の計画が今から将来に渡って本当に必要なものなのか抜本的に見直すべきだろう。途中までつくってしまったのだからと工事を続行するのは、環境問題、人口減少社会、建設費、維持管理費等を考えれば、マイナス面が大き過ぎる。</p> <p>中でも秋3・3・4号線は新たな橋を造ることになるし、秋3・5・2号線では山地を削ることになる。いずれの場合も特段の必要性がない上に大きな環境破壊につながる。市としては東京都に対し強く見直しを働きかけるべきだ。</p>	<p>秋3・3・4号線及び秋3・5・2号線については、本市が都市計画区域に指定された、昭和44年当時に計画決定された路線であり、本路線を骨格として本市のまちづくりが進められてきております。</p> <p>また、都市計画道路につきましましては、平成28年に東京都・特別区・26市2町において、未着手の都市計画道路について道路ネットワークなどの広域的な見直しから検証を行い、必要性の判断をしており、当該路線については必要な路線と判断しております。</p> <p>更に、必要性が認められている路線で優先整備路線を除く未着手の都市計画道路についても、社会状況の変化等を踏まえ在り方の検証も行っております。</p> <p>なお、見直しの判断については都市計画道路ネットワークの性質上、本市のみで必要性の判断を行うことはできないことから、都や関係市町と協議をした上で、見直しした際の影響を検証をする必要があります。</p>
4	(PⅢ-11) 第Ⅲ章 全体まちづくり方針 2. 交通体系整備の方針 (3) 鉄道	<p>1. 五日市線「複線化」の実現可能性を検証し速やかに公表すべき</p> <p>五日市線は2000年の運輸政策審議会で輸送力増強路線と位置づけられているようですが、現状はJRが公表している「路線別平均通過人員の推移」によると、2002年度をピークに利用客が減少し2021年度にはコロナの影響もあり約70%まで落ち込んでいます。</p> <p>現在JR東日本では、赤字路線が多く各路線の見直しがより一層厳しくなっておりその結果、五日市線は、青梅・八高線の見直しに伴い（従属的な扱い）本年3月のダイヤ改正で「ホリデー快速あきがわ」が廃止され、昨年は「東京直通」が廃止されました。更に、今後の利用状況次第では見直しを行うとしています。</p> <p>このような状況下で、本計画I 1. 1-2(1)「人口推計値に示す人口減少」、Ⅲ1. 基本的な考え方「職住近</p>	<p>JR五日市線の複線化については、西多摩広域行政圏協議会において、五日市線の複線化の要望を行っていることから、現時点では計画から外すことは考えておりません。</p> <p>また、具体的なご提案につきましては、市としましても市内の公共交通を検討するに当たり、利便性や利用環境の向上を図るため、JR五日市線は重要であると考えておりますが、本計画の施策として記載することは困難でありますので、関連する施策の推進に当たり、参考とさせていただきます。</p>

		<p>接のまちづくりを進める」では更なる利用客の減少は確実に、複線化は非現実的なものと感じざるを得ません。</p> <p>本計画のままでは、市民が古から抱いてきた希望の複線化は永久に続くでしょうが、沿線の土地利用において、複線化が実施されるか否かは、関係する市民にとって将来計画の見通しが立たない等影響が大きく、また本計画Ⅲ. 1. 土地利用の方針、2. 交通体系整備の方針、3. 産業のまちづくりの方針を遂行するうえでも大きな足枷となることが予想できます。</p> <p>変化する社会情勢に的確に対応し、確実にまちづくりを推進することが重要と考えます。</p> <p>2. 五日市線「複線化の促進」は取り止めるべき</p> <p>本計画Ⅲ 2. (3) 鉄道「五日市線の複線化等を促進します」とあります。それは輸送力の強化が求められているからとされていますが、輸送力の強化＝複線化とはなりません。</p> <p>一般的な輸送力強化の手段としては、第一段階で本数を増やす、第二段階は車両数を増やす（現6両→8両→10両）、第三段階でようやく複線化になります。</p> <p>1. で示したとおり五日市線の利用客は減少しており、現状維持すら危うくましてや倍増以上にできる方策はあるのでしょうか？因みにJRが公表している乗車状況を示す2021年度の平均通過人員は、五日市線は青梅線（複線）の1/3以下です。</p> <p>仮に複線になった場合は、拝島駅～五日市駅で5分程度の時間短縮となります。しかし、多くの問題①～⑥が想定されます。</p> <p>①建設工事に伴う自然破壊 ②線路や側道等に要する土地のうち、農地部分は約3万㎡が消失 ③単線部分の踏切21箇所の長さ拡大による危険度の増加 ④多摩川を渡る橋梁を新たに建設する必要がある。 ⑤武蔵五日市駅手前的高架橋は複線対応になっていない ⑥工事費、用地買収費、建物補償費、開業後の維持管理費等の莫大な費用負担</p> <p>※JRにはJR側に必要性がなければ自治体が負担するルールがあります。（例）拝島駅橋上化・自由通路新設事業、五日市駅・国立駅・武蔵小金井駅等の立体交差化事業の費用のほとんどは自治体負担。</p> <p>上記①～③の問題は、本計画の方針と真逆であり矛盾しております。非</p>	
--	--	---	--

		<p>現実的な目標を掲げ続けるよりも、安心・安全のまちづくりを確実に遂行すべきです。</p> <p>3. 五日市線の利用向上を図る計画を立てるべき</p> <p>J Rの経営状況の悪化に伴い、五日市線への見直しが厳しくなっているなか、現状運行を確保するためには確りとした計画のもと、2002年度以降減少し続けている鉄道利用者数を増やしていくことが重要な課題となってきます。</p> <p>それには通勤・通学・観光等に関する本計画において、鉄道利用者増加の課題・方針について明確に設定する必要があると考えます。</p> <p>4. 鉄道利用者増加に関する具体案</p> <p>五日市線を利用する目的の2/3は通勤・通学で、1/3は観光等となっており、通勤・通学の増加が期待できない状況では、観光での利用増加を図るしか方法がありません。ただし道路環境の整備が今後益々整いつつあるなか、鉄道利用の観光で増加の施策を立てるのは簡単ではないと思います。</p> <p>(具体案)</p> <p>一つの方法としては、五日市線と青梅線をつなぐ一つの環状で結ぶルートを構築することです。それは、現在公共交通が途切れている奥多摩周遊道路を経路とし、公共交通で運行することです。</p> <p>現在、五日市線・青梅線の利用者は、それぞれ奥多摩方面に行った際は同じ線で帰るしか方法がありません。それが五日市線と青梅線をつなぐ一つの環状で結ぶルートを利用できるようになれば、奥多摩湖周辺や奥多摩周遊道路での素晴らしい景観を楽しむことができます。</p> <p>ただし新たな観光施設整備として、都民の森の整備、展望台の追加、休憩所整備等の魅力向上が必要です。</p> <p>車両は自然環境に適したEVを採用すれば、話題性は高まるのではないのでしょうか。</p> <p>この運行は観光専用として、各地の温泉施設等も巡るようにすることによって青梅市・奥多摩町・桧原村も恩恵を受けることができるので、費用はそれぞれ分割すれば負担は軽く済むはずですし、各施設の活性化にもつながります。</p> <p>更に奥多摩周遊道路をマイカー規制すれば、交通渋滞の緩和にも期待できます。</p>	
--	--	---	--

5	<p>(PⅢ-16)</p> <p>第Ⅲ章 全体まちづくり方針</p> <p>3. 産業のまちづくりの方針</p> <p>(1) 新たな産業の立地誘導</p>	<p>「3. 産業のまちづくりの方針」では、秋川高校跡地周辺を新たな産業拠点にする方針となっているが、そこは学校や病院のある地域であり、メタセコイア並木などを中心に緑豊かな場所である。</p> <p>産業拠点とするためにはおそらく樹木の伐採等が行われ、緑地が失われることになる。「まちづくりの目標」にある「自然環境が保全され身近な緑が充実したまち」とも矛盾しないだろうか。</p> <p>こういう問題こそ「市民参画」で話し合うべきだと思う。既定路線だからというのではなく、本当に市民と協働のまちづくりと言うなら、立ち止まって考えていく必要がある。引田駅北口の区画整理事業で、市民の中に分断を持ち込み、様々な問題を引き起こしたことの反省の上に立って。</p>	<p>本案において「秋川高校跡地のメタセコイア並木等、市街地内の良好な樹木の保全を図ります。」としており、矛盾はないものと考えます。</p> <p>具体的な施策に取り組むに当たり、メタセコイアの並木は、保全・活用を図りながら、産業系のまちづくりを進めてまいります。</p>
6	<p>(PⅢ-17)</p> <p>第Ⅲ章 全体まちづくり方針</p> <p>4. 観光のまちづくりの方針</p>	<p>1. 自然の景観を楽しめる場所を整備すべき</p> <p>本計画Ⅲ4. (1)(2)(3)には、自然を楽しむ場所の整備が含まれていないようです。また、関連して、Ⅲ8. 基本的な考え方「自然の景観づくりを進めます」とありますが、観光のまちづくりに一番必要なのは、四季折々の綺麗な自然を楽しむために、誰もが安全にそのひと時を過ごすことができる場所を提供することです。</p> <p>本計画の遂行により、交通ネットワークや歩道が整備されても、ゆっくりと景観を楽しんだり休憩できる場所がなければ、観光客は満足することはないでしょう。</p> <p>例えば秋川沿いに眺望できる所を整備し、そこを巡るコースもあれば良いと考えます。</p> <p>2. 自然の景観を楽しめる場所の 具体案（埋もれている観光資源の有効利用）</p> <p>五日市商店街のほぼ中心にある五日市広場の奥には、市有地の未利用地があり、昭和40年代まではそこから秋川河川、四季折々に変化して楽しませてくれる今熊山や小峰峠等を眺めることができました。残念ながら今では木々が生い茂り全く見ることができず、景観を楽しめる良い場所である事を知っている人はほとんどいません。</p> <p>そこは武蔵五日市駅から徒歩5分と立地としてはとても良く、且つ商店街と隣接しているため商店街の活性化にも貢献できる所です。</p> <p>ここを五日市広場の機能を残しつつ駐車場を併設し、観光拠点として整備すれば大きな観光資源となります。</p>	<p>自然景観を楽しめる場所の整備についてご意見、ご提案をいただき、ありがとうございます</p> <p>具体的なご提案であるため、本計画の施策として記載することは困難ではありますが、関連する施策の推進に当たり、参考とさせていただきます。</p> <p>また、施策の推進に当たっては、今後、地域住民との合意形成等を図りながら検討してまいります。</p>

		<p>具体案は、別紙参考資料で提出いたします。</p>	
7	<p>(PⅢ-18) 第Ⅲ章 全体まちづくり方針 4. 観光のまちづくりの方針</p>	<p>「4. 観光のまちづくりの方針」について。ぼく自身、旅行や山歩きが好きだから、他地域にお邪魔することも多かった。だから観光振興に反対するわけではないのだが、プラス面、マイナス面をよく調べ、検討した上で施策決定をしてほしい。</p> <p>「方針」にあるように、休憩スペースやトイレなど、最低限必要な施設の整備は良いのだが、「新たな宿泊施設の立地誘導」が果たして必要なかは検討の余地があるだろう。場合によっては、空き家になっている古民家の活用なども検討の対象になるかもしれない。また、都会での生活に疲れた人が観光で訪れた際に自然豊かな環境に魅力を感じて移住を考えるかもしれない。そういうことも視野にいれた、自然を損なわない施策が必要だと思う。</p> <p>マイナス面では、例えば観光客の増加に伴う自然環境の破壊や汚損などが気になるところだ。以前からマナーの悪い人たちは結構多くいる。ゴミの放置とか、深夜まで酒を飲んで騒いだり、花火を打ち上げたりとか。中には木を折ったり、めずらしい花を掘り取ったりする人もいる。そういうことをどの程度抑えられるのかも考え、コントロールできる範囲の施策にしてほしい。</p>	<p>新たな宿泊施設の立地誘導につきましては、ご意見にもありますように、空き家を活用した新たな宿泊施設の立地誘導も可能との観点から、お示ししております。</p> <p>観光まちづくりについては、観光施策と連携を図りながら進めてまいります。</p>
8	<p>(PⅢ-35) 第Ⅲ章 全体まちづくり方針 10. 福祉のまちづくりの方針</p>	<p>「10. 福祉のまちづくりの方針」では、格差社会の拡大やコロナ禍の中、貧困に苦しんでいる人たちのことに触れる必要はないのだろうか。国の支援が不十分な中、あちこちで市民団体が食品や生活物資を集めて困窮者に手渡している現状がある。市内でも「子ども食堂」の活動をしている個人や団体がある。それこそ「福祉」の出番ではないのか。バリアフリー化も大いに進めていくべきだが、同時に行政と社協が連携し、生活保護その他の制度を生かしながら情報を発信し、一方で市民や団体が自主的に行っている活動のネットワークづくりや情報の共有を行政が橋渡しをして、広報にも努めるよう、方針の中に示してほしい。</p>	<p>都市計画マスタープランについては、都市計画に関する基本的な方針を定めるものであり、ご意見の内容についての情報発信や共有の在り方について示すことは出来ませんが、都市づくりに当たっては、社会経済情勢の変化等に対して柔軟に対応してまいります。</p>
9	<p>(PIV-20) 第Ⅳ章 地域別まちづくり方針 2. 地域別まちづくり方針 2-3. 秋川地域 ・秋川地域のまちづくり方針 図</p>	<p>あきる野市役所北側、東側及び南側が、「複合市街地」として「行政・商業・業務と住宅が複合する利便性の高い市街地整備」とされていますが、「集団的農地」に変更すべきと考えます。</p> <p>(理由) ①自然環境調査では、この地域に野生のキツネやキジが確認されており、通りすがりに見かけることもあります。耕作地と藪が適度に入り混じった環境に依存した野生生物が生息で</p>	<p>ご意見の秋留台東地区につきましては、整合を図るべき上位計画である東京都の都市計画区域マスタープランにまちづくりの位置付けがされていることや、地区内の地権者によるまちづくりの機運があること、また、人口減少社会において、将来の都市構造は拠点等に再編集集約する集約型の地域構造としていくことを掲げております。</p>

		<p>きる貴重な緑地です。ファーマーズセンター周辺の農地や秋留台公園から連続した緑地となっており、十分な広さが担保されなければ、これらの野生生物は存続できません。「自然と都市が共存」することを目標とするならば、市役所周辺の農地は、農地のまま残すべきです。</p> <p>②秋川駅北側の商業・業務市街地においても、空き店舗が目立ち、全国チェーンの店が客の奪い合いをしているような現状です。新しい市街地を作るよりも、今ある市街地の中で宅地や商業用地を有効活用した方が理にかなっています。</p> <p>③広々とした農耕地の景観美を過小評価すべきではありません。18年前に市外から引っ越してきた時、市役所周辺の広々とした景観を見て「ここで暮らしていけそうだ」と感じたのを覚えています。その後、農地の間を自転車で走りながら、開放的な畑と遠くに見える富士山の絵画的な景色に癒やされること度々です。秋多中の保護者として時折学校に足を運びますが、校舎の窓から見る広々とした農耕地が印象的で、秋多中の子ども達は困難な時でもきっとこの風景に救われていると想像します。大人になってからも故郷の原風景の1つになるはずです。</p> <p>以上の理由から、あきる野市の財産ともいえる市役所周辺の農地を現状のまま残せるよう、「複合市街地」ではなく「集团的農地」とすべきと考えます。</p>	<p>これらの考え方などにより秋川駅からの近接性を生かし、市役所や秋川駅周辺の商業・業務集積と連携した市街地として必要であり変更はいたしませんのでご理解ください。</p> <p>なお、市役所南側は農振農用地となっておりますが、図の表記が分かりづらいことから修正いたします。</p>
10	<p>(PIV-30) 第IV章 地域別まちづくり方針 2. 地域別まちづくり方針 2-5 五日市地域 (3) 五日市地域のまちづくり方針</p>	<p>1. 武蔵五日市駅前駐車場の土地利用について項目として立てるべき 当該駐車場の市有地は、平成4年に土地区画整理事業として認可されて以来30年間に亘り利用計画が立たず有効利用されず、駐車場として利用されています。</p> <p>しかし平成23年には、「武蔵五日市駅前市有地活用調査検討」の結果、観光振興プラザ(案)の報告がなされていますがその後の進展は無し。また平成26年には「武蔵五日市駅前市有地等活用事業に係る企画案の公募」を一般事業者向けに行いましたが空振りでした。それ以降はこれといった検討はされておらず、打つ手無しの状況であると思われます。</p> <p>本計画において、その市有地を整備するという表現はなく、IV 2. 2-5(3)「駅前を観光の・・・」、「駅前空間の形成・・・」といった表現となっており、広大な市有地を含めて対象としているのか方針を設定できないのか明確ではありません。</p> <p>市有地は約2500㎡と規模が大き</p>	<p>ご提案の個別の土地利用につきましては、本計画の施策として記載することは困難であります。が、地域別まちづくり方針の中で対応できるものと考えておりますので、今後、その在り方について調整を図ってまいります。</p>

		<p>く、まちづくりに大事な役割を果たすべきものです。この土地利用方法については、駅周辺と商店街が抱える問題解決のために役立つよう、方針を立てるべきと考えます。</p> <p>2. 武蔵五日市駅前駐車場の土地利用について具体案</p> <p>五日市地区の駅周辺と商店街には長年抱えている多くの問題がありますが、本年度から新たに国土強靱化計画が加わり、更に課題が増えることになりました。</p> <p>この地区の主な問題は、桧原街道の国土強靱化計画の対応、観光客が立寄らずなかなか活性化されない商店街、駐車場が無い、市有地の未活用等がありますが、これを限られたエリアで個々に解決するよりも、包括的な解決方法で進めるのが効率的で良いと考えます。具体案は、別紙参考資料で提出いたします。</p>	
11	(全体)	<p>全体を通して見たとき、大事な視点が欠けていることに気づく。それは、「多文化共生と多様性」の視点、あるいは様々なマイノリティーからの視点と言っても良い。</p> <p>ご承知のように、人口減少の一方で、在住外国人は年々増加している。またLGBTQ+という人たちの存在も社会的に可視化・認知されてきた。そういう人たちに関することが「あきる野市の現況と課題」にも「まちの将来像とフレーム」にも書かれていないのは大きな問題だ。「市民の協働・参画」の中にそういうマイノリティー当事者が参加することによって、本当に住みやすいまちづくりが進むのだと思う。例えば、バリアフリーの問題を考える時には、「障害」をもつ当事者（車椅子の人だけではなく、視覚・聴覚等の）が参加することが大事だし、トイレの新設・改修に当たってはトランスジェンダーの人にとってどうなのかとか、様々な地から来日した、あるいは戦前からの在住外国人の方々が抱える困難にはどんなことがあるのかとか、当事者の人たちを抜きに考えることはできないはず。まちづくりの話し合いの場には、様々な背景を持つ人が集うことにより、お互いの理解が進み、課題解決につながっていくのではないだろうか。少数者が暮らしやすい社会は、みんなが暮らしやすい社会だという考えを持って、少数者（マイノリティー）の視点を大事にした「まちづくり」をするようなマスタープランの作成をぜひともお願いしたい。</p>	<p>ご指摘についての視点につきましては、総合計画等の上位計画に記載されており、その点を踏まえ、都市計画における各施策についても取り組むべきものと考えております。</p>
12	(その他)	<p>1. 都市計画マスタープランは、単にプランを策定するだけでなく、都市の将来像について住民へ分かりやす</p>	<p>従来、当該地区は、住宅系市街地としての位置付けがある一方で、周辺の土地利用、市街地の進</p>

		<p>く周知して理解を得るとともに、その実現に向けてどうしていくのかを明確に示すことが極めて重要であります。</p> <p>2. 本案の「序はじめに」において、現行計画の目標年次を迎えたこと、改定後の都市整備の進展等の新たな課題に対応した計画の見直しを行う必要があること、さらに市の上位計画及び都市計画区域マスタープランの改定によることを本計画の改定理由として挙げている。</p> <p>行政計画を改定、更新する場合には、このような理由によるものであることは理解できるが、「現況と課題」に記されている事柄の内、圏央道を活用したまちづくりは、現行計画（平成23年・2011年3月）で想定できなかった事柄であるのかと疑念を持たざるを得ない。</p> <p>現行計画を確認してみると、都市整備の課題に「圏央道の整備効果を活かした新産業の立地誘導」が挙げられており、地域別まちづくり方針にも、「圏央道を活かした土地利用の推進」「利便性の高い市街地の形成」と、あさる野IC、日の出IC近隣地域での市街地整備が掲げられている。</p> <p>本計画案に、同様の地域、地区で土地利用、産業振興が挙げられているが、現行計画からこれまでの間に何が実現できて、何が進捗しなかったのか、その分析を本計画案の現況と課題に入れておかないと、現行計画からの継続であるのか、本計画案での新規計画なのか判断がつかない。</p> <p>3. そこで、本計画において、現行計画と同様に本計画期間中に、圏央道を生かした土地利用の推進を進めていくためには、現行計画での事業推進についての分析結果を明らかにして、本計画での実現手法を具体的に記載することが必要と考えます。</p> <p>4. 本計画の「全体のまちづくり方針」及び「地域別まちづくり方針」において、圏央道の日の出インターチェンジからの近接性を活かす地区として都市整備を促進する地区の「霞野地区」が挙げられている。</p> <p>当該地区は、令和4年2月に産業振興を目的とした地区計画の都市計画素案の説明会が実施されている。その中で市は、立地特性や、産業系土地利用を図ることにより期待される経済効果等を考慮して都市計画決定に向けた取組を速やかに行うとしている。</p> <p>この取組みはまさに、本計画案の</p>	<p>展など、一定の変化もございません。</p> <p>まちづくりは、地域住民等の合意形成が必要であることから、産業系に特定するには至っておりません。</p>
--	--	---	---

		<p>「V実現化方策」の各主体の役割で、行政は市民や企業の発意や提案を受け止め、実現化のために事業・制度の活用を図るとあり、かつ「地域特性を生かした地域主体のまちづくり」においても、都市計画提案の活用を図ると記述されており、本意見書の3で述べた、具体的な取組みの実例を本計画案に述べていることを高く評価するものである。</p> <p>5. 当該地区の整備を、「周辺の市街地との調和のとれた市街地の形成を進める」及び「既成市街地に配慮した複合市街地の形成を促進」としているのは、当該地区に産業の誘致を促進していくとは読み取れない。</p>	
13	(その他)	<p>瀬戸岡霞野地区において既に境保全の施設ある地区特性である市や開発事業者が特性地区である現状認識を把握することなく開発業者丸投げの計画になっていて極めて問題の多い計画であるのに計画の段階において地権者、住民、市民の関与もなく住民不在の中で開発事業者の一案を決定事項のように扱うのは正式な手続きを経っていないので今後市民は基より議会等で問われることになるので即時撤回し白紙に戻すべきある。この地区は圏央道の開発する以前は住宅地区と農地が調和が保られ今後宅地とし農地転用が可能とのして同一の用途的性格をもつ近似な将来性ある地区である、圏央道の開発によって分断されこの地区は著しい用途の違う不整合地区なり同一性格の一体性が失われた地区なった、圏央道が国家事業として主導する国土交通省によってこの開発が瀬戸岡霞野地区に環境悪化を与える影響が大きいことによってこの地区の環境保全を維持するために遮音壁の措置と開発行為よつて費用負担を講じることになった、圏央道日の出インターチェンジの料金所や道路管理を管理しているネクスコ所沢事務所の説明よると東側の瀬戸岡霞野地区と西側の圏央道の境界ある遮音壁ついて高さが5m [地上部] 地下基礎3m 計8mそして長さが240m遮音壁コンクリート盤のみ単価は遮音壁 [地上部] のみ高さ3m長さ1mあたり9万円高さが5mあるので1mあたり15万円延長240mあるので3千6百万円です、そして基礎 [地下] H鋼材が約長さが8m50本セメント材及び工事費工事関係者でないのでわからない、日の出インターを管理する [ネクスコ所沢管理事務所] よると日の出インターの瀬戸岡霞野に沿っている遮音壁 [コンクリート] 盤の効果は車の走行音を三吉野工業団地側に反射させて減音効果を得る構造物である、瀬戸岡</p>	<p>霞野地区は、当該地区の方針に基づき、地域住民等の合意形成のもと、進めてまいります。</p>

		<p>霞野に沿って圏央道の遮音壁は音を吸込んで反対側に伝えない吸収仕様の遮音壁ないコンクリート盤で音に向かって反射仕様の遮音壁で日の出側の圏央道に効果を発揮し瀬戸岡霞野地区に音を伝えない働きした両面コンクリート盤仕様の遮音壁が両面鏡ように瀬戸岡霞野地区に同じ働きする遮音壁の東側に開発地霞野工業団地の操業音が圏央道の遮音壁によってし瀬戸岡の住宅に反射させる為に瀬戸岡の住宅地の保全に吸収仕様の遮音壁が必要になるので瀬戸岡霞野地区には2つの遮音壁が存在することになるのですその事例がこの開発によって道路9m拡幅され破壊され瀬戸岡の住民の為に作られた吸収仕様の遮音壁 [高さ4m長さ26m] がありますこの高速仕様の遮音壁が消滅することによって瀬戸岡地区の環境保全の防止なくなるので三吉野工業団地の飛地である事業所等の騒音響き渡るです瀬戸岡霞野地区に誘致する企業は問題の多い業類である工業団地によって24時間操業が可能なりこの業類が主に稼働時間帯は夜間深夜早朝である騒音によって近接する瀬戸岡住宅周辺に大きな影響を与えるものである工場において機類を扱う工場も指定しないことによって地響を伝えるプレス工場が来るかもしれないのですこの開発地は高さ15mあり瀬戸岡霞野地区を環境保全している遮音壁の5mの3倍あり既に同じ業類で開発している瑞穂町のショッピングモールの跡地の開発に日陰なる住民と問題を起こしているこのように工業団地なる開発によって住宅地が格下げになり住宅地の規制が緩やかに工業団地の基準に甘んじなければならぬ、</p> <p>瀬戸岡の開発は近接している瀬戸岡住宅地の延長とすることが整合するのです。</p> <p>私が瀬戸岡に半世紀に住んで不整合に悩まされ続けられています整合性のある施策を期待しますそしてマスタープラン策定のような住民・議会を通した正式手続きをお願い致します。</p>	
--	--	---	--