

府中市都市・地域交通戦略（案）に対するパブリックコメント手続の実施結果

1 意見の提出期間

平成29年11月27日（月）から12月26日（火）まで

2 意見の提出者数

提出者数	件数	意見の提出方法別の人数				
		Eメール	FAX	郵送	意見投函箱	窓口
5人	21件	3人	0人	1人	1人	0人

3 意見の概要及び意見に対する市の考え方

別紙のとおり

※ 質問や意見の内容については、概要としています。

(分類・ページ数については、パブリックコメント時の交通戦略(案)に基づきます。)

No.	大分類	中分類	ページ	意見	市の考え方
1	全般			これまでの協議会の地道な活動や実績が突然飛躍したかたちで今回の交通戦略に至っているが、理由を説明してほしい。	分倍河原駅周辺地区では、平成4年にまちづくり協議会が設置され、まちづくり提案書を作成するなど、20年以上にわたり熱心にまちづくりに取り組んできました。そして、平成29年には現在のまちづくり協議会がスタートし、当該地区のまちづくりの検討において出された意見を踏まえて、総合的かつ戦略的に交通施策に取り組んでいくために、交通戦略を作成したものです。
2	全般			府中市もかつてのように財政が豊かではなくなってきたが、国の企画に受け入れやすいような方向で考えるのは、将来的にまちの特徴を失い活力を消失することになる。どこでも進められるようなまちづくりは控えるべきである。	まちづくりの推進にあたっては、分倍河原駅周辺地区が抱えるまちづくりの課題解消に向けて、住民アンケート調査やまちづくり協議会でのご意見を基に、同地区の特性を生かしたより良いまちづくりを推進したいと考えております。
3	全般			この場所に新田義貞の像があること、ハケ上とハケ下にJRと京王線が交差し、大変特徴的な駅と商店街が構築されていることなどの特徴を活かすとともに、既存の有力施設(分倍河原駅、ミナノ、東芝ソリューション、片町文化センター、高安寺)などとの併存を模索して欲しい。 駅に接する飲食店では、災害時には駅ホームの屋根の上に窓から避難することを考えているところもあるが、込み合った危険な店舗や駅舎の改善を促すべきである。	分倍河原駅周辺地区のまちづくりの推進にあたっては、地区の特徴を生かして取り組んでまいります。また、老朽化し、狭隘な分倍河原駅については、長年にわたり市民の皆様から改善の要望が多いことから、駅周辺のまちづくりとともに駅改良の実現に向けて、引き続き鉄道事業者と協議を進めてまいります。
4	3章	8	13	歩行者ネットワーク図(案)(P13)ではハケ上とハケ下のにぎわいを同じようにとらえて結ぶことを目指しているが、すでにそれぞれのにぎわいには時間をかけて構築された質の違い(時間帯・利用者層・目的)ができていますので、これを単純に結び付ければよいというものではない。 案のにぎわい軸は概ね京王線に沿う位置であることから、既存の道を補完する形で、京王線上部にもにぎわい軸を再構築(人工地盤)しながら、分倍河原共栄会などと、権利保障、店舗移転、移転跡地の整備を進めてゆくべきと考える。	にぎわい軸の形成では、架け替えを予定している南北自由通路を介して、駅の北側の商店街と南側の大型商業施設をつなぐ動線を、にぎわいの連続性が確保されるよう軸線として設定しております。にぎわい軸の形成に当たっては、関係者の皆様と協議・調整の上、整備を進めてまいります。
5	2章	5	7	分倍河原駅の朝夕の駅内、特に改札前あたりの混雑は異常ともいえる状況となっている。駅の改修を伴わないような駅周辺まちづくりに意味はない。改札口前(駅内)の空間拡大、および駅外(改札外)の空間の拡大が必要なことから、共栄会店舗の駅内移転を図り、必要敷地を確保すべきである。	老朽化し、狭隘な分倍河原駅については、長年にわたり市民の皆様から改善の要望が多いことから、駅周辺のまちづくりとともに駅改良の実現に向けて、引き続き鉄道事業者と協議を進めてまいります。なお、駅施設の改良については、鉄道事業者が主体的に進めるものになりますが、自由通路や広場整備などまちづくりとの整合を図るよう、鉄道事業者と連携・調整を行ってまいります。

No.	大分類	中分類	ページ	意見	市の考え方
6	全般			イタリアなどの地方駅では、切符の販売などを周辺のバー（パー）などが担っており、このような飲食店舗が、地域住民のコミュニケーションや情報交換の場ともなっている。駅の必要業務の地域分散が図られており、このような仕組みの導入（駅舎の清掃や点検、利活用面で地域施設との共有、協働化、地域イベントへの参加）が必要である。	駅施設の業務は鉄道事業者の範疇になりますが、地域の皆様との協働による取組については、地域のご意向を踏まえて本市も協力してまいります。
7	全般			通路や道路の拡幅に伴う用地確保について、収用の条件調整などの説明がないまま通路の新設や道路の拡幅をうたっているが、これは極めて時期尚早である。	交通戦略に位置付けた施策については、今後個別の事業計画を検討する中で、関係権利者の皆様と事業実施のための調整を行ってまいります。
8	3章	6	9	駅北側の旧甲州街道に至る道路は、拡幅が不可能と思われる。拡幅して歩道を作るという方向ではなく、道路全体をブロック舗装にし、車の乗入れを制限して、歩行者が安心して歩ける歩行者優先の道路にするのがいいと思う。（全体を歩道とする）	駅北側の商店街では、まちづくり協議会や商店会等と協議・調整の上、自動車の乗り入れ時間帯規制や荷捌き車両用の路外駐車場の確保など歩行者の安全を守る取組を実施してまいります。
9	3章	8	14	車の乗入れ制限について、荷下ろしをどうするのかという問題があるが、時間規制や旧甲州街道からの入口付近に駐車スペースを設けて台車によって運搬する方法などを、実態調査のうえ、検討する必要があると思う。（今でも一部行われている。） 歩行者専用（または優先）のアーケードのある商店街を見受けるが、そういう所では荷下ろし問題はどうか解決しているのか。商品運搬業者の方には迷惑をかけるが、幾分かの不自由は我慢していただかなくてはならないと思う。	駅北側の商店街では、まちづくり協議会や商店会等と協議・調整の上、自動車の乗り入れ時間帯規制や荷捌き車両用の路外駐車場の確保など歩行者の安全を守る取組を実施してまいります。

No.	大分類	中分類	ページ	意見	市の考え方
10	3章	8	14	<p>跨線橋を架け替える案があるようだが、架け替えるのであれば、幅をできるだけ広くし、通路区分帯などによる歩行者と自転車の分離を図るのがよいと思う。今の場所に架けるのであれば、自転車斜路のカーブは緩くし、楽な上り下りを可能にして、利用しやすくするのがよいと思う。</p> <p>一案として、スピード対策の問題はあるが、現在歩行者用階段になっている部分に自転車斜路を作れば、歩行者との分離がより図れるのではないかと。歩行者用階段は現在の自転車斜路部分に作れば歩行者が道路を横断するという状態が改善されるとともに、ロータリーまで雨に濡れずに通行できる。</p> <p>問題点として、斜路が直線になるため、何らかの自転車のスピード対策が必要となる。広場に出るために道路を渡る必要が出てくる。(現在は歩行者が渡っているが、自転車だと止まらずに渡るおそれがある。)</p>	<p>現在この線橋を架け替える際には、歩行者ネットワークとしてゆとりある幅員を確保した南北自由通路を再整備します。また、新たな南北自由通路では、まちづくり協議会や商店会等と協議・調整を行い、自転車の押し歩きを促進してまいります。</p>
11	全般			<p>跨線橋に付属してエレベーター（EV）を付け、そのEVはストレッチャーが入れる大きさにするとよい。救急車をロータリーあるいはEV直近に停めて、駅及び駅付近に行けるようにすれば、旧甲州街道から入らなくて済むか、入る回数が減ると思う。(救急車本体が被搬送者の近くに行かなくてはならない場合は難しいが)</p>	<p>再整備を行う南北自由通路に設置するエレベーターの規模等については、今後検討することになりますが、ストレッチャー対応も考慮して、検討してまいります。</p>
12	全般			<p>跨線橋のEVは基本的に自転車禁止（特に下りは）とすべきである。特例として、お年寄や幼児を乗せた自転車などは認めてもよいと思う。現状は自転車が我がもの顔である。(歩行者、車椅子、ベビーカー類優先)</p>	<p>エレベーターへの自転車の乗り入れについては、地域の皆様のご意見をお聴きしながら、歩行者の安全性確保を優先して判断してまいります。</p>
13	全般			<p>駅南側のロータリーに駐車し、EVを活用して商品の荷下ろしを行えば、旧甲州街道からの車両通行量をかなり減らせるのではないかと。</p>	<p>道路上の駐車には警察など関係機関との調整が必要になりますので、南側駅前広場の再整備に際して検討してまいります。</p>
14	全般			<p>跨線橋の歩行者階段の下になっている部分を、自転車通過のスペースを確保したうえで、駐車スペースにできる可能性もあるのではないかと。</p>	<p>自転車駐車場の整備に当たっては、南北自由通路の整備位置などを踏まえ、適正な位置へ配置を行ってまいります。</p>

No.	大分類	中分類	ページ	意見	市の考え方
15	3章	8	14	東西自由通路の問題は、駅舎改良をしないと難しいと思う。 現状で少しでも良くしようと思うのであれば、仮定ではあるが、駅のすぐ西側のアパートの駐車場のところに自動改札機を2~3台程設置すれば、かなりの解決になると思う。	東西自由通路の新設については、駅の改良と整合を図るとともに踏切道閉鎖の検討を含め、整備に取り組んでまいります。
16	3章	8	14	跨線橋・南北自由通路の通行量が増加して混雑している。耐震性、利便性を考えると、なるべく早く行政側から具体的な計画を示して欲しい。	新たな南北自由通路は、駅前空間の整備や駅の改良と整合がとれた位置とし、ゆとりある幅員を確保してまいります。
17	全般			駅南側の遊歩道（片町3-26-24）の樹木が年々成長して密集しており、台風時の枝折れ・落葉、どんぐりの増加・落葉に吸い殻混入、火災の心配がある。来年は樹木を剪定して、夜の暗さも解消していただきたい。	道路管理の所管課において、樹木の剪定や間引きなどの対応策を検討いたします。
18	1章	2	3	まちづくり協議会の現在までの進捗では、分倍河原のまちづくりの全体像を共有するような議論には至っていない認識である。特に、交通事業者の意向が伝えられず、立地適正化計画も策定中との状況下で本交通戦略がパブリックコメント募集の行政手続きに入っていることは、まちづくり全体像についての説明不足と指摘せざるを得ない。本戦略（案）3ページには「将来像+取組みのパッケージ化」を述べ、「市民・交通事業者・行政の共通の指針としての役割を担う」としていることに対し、あまりに説明不足、判断材料の提示が不足していると思う。意見交換の機会を第二第三次と継続し、まちづくり全体像をくり返し話し合う場を設けられるよう要望する。	地域の皆様からのご意見を踏まえ、まちづくり協議会との意見交換会やまちづくりニュースの地区内全戸配布など交通戦略の周知を行ってまいりました。引き続きまちづくり協議会や関係権利者の方を中心に、地域の皆様との協働によりまちづくりを検討してまいります。
19	3章	8	14	京王線の線路の西側に、線路に沿う形で分倍河原駅までの、歩行者用の通路を確保してはどうか。	駅北西部における駅へのアクセス道路については拡幅・整備の事業に取り組んでまいります。具体的な位置や範囲については、今後検討を進めてまいります。
20	3章	8	14	東西自由通路については、現在の京王線をまたぐ商店街にある踏切の部分に、地下スロープを設置してはどうか。	東西自由通路については、駅の改良と整合を図りながら整備を進めてまいります。

No.	大分類	中分類	ページ	意見	市の考え方
21	3章	8	18	分倍河原駅北西側に、一般送迎車用の駅前ロータリーを造成してはどうか。	駅北西側についても、駅とバスとのアクセスの改善をするため、バス転回場やバスベイの新設など、利用者ニーズや地域の皆様からのご意見を踏まえて検討してまいります。