

## 「第2次富士見市環境基本計画(案)」に対する意見募集の結果について

平成25年3月7日  
富士見市 環境課

富士見市は「第2次富士見市環境基本計画(案)」に対する意見募集を、平成25年1月7日から平成25年2月7日まで行ないました。その結果、44件のご意見をいただきました。お寄せいただきましたご意見と当該意見に対する富士見市の考え方は下記のとおりです。

### パブリックコメント実施方法

募集期間      平成25年1月7日～平成25年2月7日  
告知方法      広報ふじみ、市役所ホームページ、市内公共施設  
意見提出方法   持参、郵送、ファックス、電子メール

### 意見

No.	意見概要	対応方針	市の考え方
1.	全体 円グラフ・棒グラフについて ドットや縞模様で数値が区別されていますが、やや見づらいです。75頁以降のイラストは多色カラーで描かれていますが、もし、グラフ部分も多色にしても印刷費が変わらないようであれば、色を使って表現していただいた方が良いのではないのでしょうか(もちろん、カラーPDF公開版を白黒プリントしてもグラデーションの差が付くように色を使った方が良いのですが)。21頁の満足度については、「満足」と「やや満足」を似た色にした方が、どの項目の満足度が高いのか、一覧性が上がると思います。	ご指摘を参考に修正します。	印刷版は1色刷りを予定しているため、色を使つての表現は出来ません。 出来る限り見やすくするため、カラーで予定しているホームページ掲載版、1色刷りで予定している印刷版につきまして、色やグラデーションを考慮します。
2.	目次 章のまとめりに1行空白行を入れた方が見やすいです(例:「7. 計画の構成…7」と「第2章 富士見市の現況と課題…8」の間を空ける)。	ご指摘を参考に修正します。	空間を確保することで見やすくなると思います。 章のまとめりに、空間を確保します。
3.	8頁 地図 「東京のベッドタウン」という他都県との関係もあるので、鳩ヶ谷市合併の反映のついでに、小さい字で良いので都県名を埼玉県の方に記載してはどうでしょうか。	ご指摘を参考に修正します。	埼玉県の周りに都県名を記入することで、地図が見やすくなると思います。 鳩ヶ谷市の合併を反映し、埼玉県の周りに都県名を記載した地図とします。
4.	9頁下から2行目「地下鉄の相互乗り入れ」→「地下鉄との…」が良いのでは。	ご指摘を参考に修正します。	ご指摘、並びに記述が不足していると思います。

			「地下鉄の相互乗り入れ」から、「東武東上線と地下鉄との相互直通運転」に変更します。
5.	10 頁下から 7 行目「(5)交通」 マイカー依存度を明らかにするため、1 世帯当たりの自家用車保有台数といった数値を入れてはどうでしょうか。	ご指摘を参考に修正します。	マイカー依存度ではなく、登録台数の推移を見ようとしています。 具体的な台数を記入し、「市内の自動車等保有台数を平成 12 年と平成 22 年とで比較すると、乗用車は 29,921 台から 28,640 台で 4%、貨物車は 3,393 台から 2,670 台で 21%、それぞれ減少し、軽自動車は 7,447 台から 11,058 台で 48%、乗合車は 113 台から 175 台で 55%、それぞれ増加しています。」に変更します。
6.	10 頁下から 3 行目「市内 3 駅の乗降客数」 年間の数字でしょうか？ 観光地はともかく、一般的に駅の規模を把握する場合には、1 日平均の数字で記載すると思われます。	ご指摘を参考に修正します。	本市における乗降客の推移や、他市との比較のため、統計データに合わせます。 1 日平均の数値に変更し、「市内 3 駅の 1 日平均乗降客数を平成 8 年と平成 22 とで比較すると、ふじみ野駅では約 25,900 人増(72.6%増)と増加していますが、鶴瀬駅では約 10,100 人減(19.8%減)、みずほ台駅では約 3,300 人減(7.5%減)となっており、減少している 2 駅では、乗降客数が近年横ばい傾向にあります。」とします。
7.	11 頁下から 2 行目「キラリふじみ」、12 頁下から 4 行目「キラリ☆ふじみ」 表記揺れです。	ご指摘のとおり修正します。	正しい表記である、「キラリ☆ふじみ」に変更します。
8.	13 頁 4 行目「ふじみ野駅の開設後、勝瀬地区の市街地化が顕著」 駅周辺の町名が変更されていますので、「市北西部」といった表現になるのではないのでしょうか。あるいは、ふじみ野東・西と大字勝瀬を示す概念として「勝瀬地区」を使っているのであれば、市外の方にも分かるような注釈が必要かもしれません。	ご指摘を参考に修正します。	市外の方に分かるような記述が適正と考えます。 「ふじみ野駅の開設後、勝瀬地区の」から、「ふじみ野駅開設後は、駅を中心に」に変更します。
9.	14 頁 地図	ご指摘を参考	印刷版は 1 色刷りを予定している

	市の縁の線の色をもう少し薄い色にした方が、湧き水を示す三角印が見やすいと思います。	に修正します。	ため、色を使つての表現は出来ません。 出来る限り見やすくするため、カラーで予定しているホームページ掲載版、1色刷りで予定している印刷版につきまして、色や濃淡を考慮します。
10.	20 頁 表「生活環境に関する相談件数の推移」 「生活環境」には6頁の定義を見るに、違法広告(捨て看板)・放置自転車・原発事故対応も含まれると解釈できますが、これらが平成23年度において、「その他」の1件で収まっているとは考えにくいです。受けた相談のうち、公害に関するもの、根拠法令に基づく窓口で受けたもの、〇〇課で受けたもの等の限定があるならば、その旨書いておいた方が良いかと思ひます。	ご指摘を参考に修正します。	表に記載した数値は、環境課で受けた相談件数です。 表の下部に「環境課における受付」との注釈を加筆します。
11.	25 頁 表「生活環境-進捗状況」の「県や西部環境管理事務所を主体とした近隣の地方公共団体」 事務所は県の一部局で、「や」で並列に結ぶのは違和感があります。また、事務所は地方公共団体ではないように思ひます。	ご指摘を参考に修正します。	事務所は県の一部局です。 「県や西部環境管理事務所を主体とした近隣の地方公共団体」から、「県や近隣の地方公共団体」に変更します。
12.	25 頁 表「生活環境-進捗状況」の「富士見市の環境」 ここだけ「」が外れているので、他の登場箇所と同じようにカギ括弧で括った方が。	ご指摘を参考に修正します。	ご指摘のとおりと考えます。 他の箇所同様、カギ括弧で括ることとします。
13.	35 頁下から4行目、37 頁下から10行目「地元農産物を販売している商店や直売所」「地元農産物を利用した食品を地域ブランドとして開発」 「販売している」は「販売・使用している」としてはどうでしょうか。直売所は加工をせずに農産物をそのまま売ってお店、食品開発は「〇〇うどん」「〇〇コロッケ」のような地域名の冠を付けたメニューを想定しているかと思ひます。これですと、定番メニューの材料として地元農産物を使用する中食や外食の店はどちらにも入らないような気がします。例えば、フルーツポンチ(富士見市産の梨使用)、日替わり定食(ライスは富士見市産コシヒカリ)といったものです。9頁6行目でも指摘されている「単身世帯や核家族の増加」から、中食や外食を販売ルートとして重視すべきかと思ひます。当市とその周辺では、お総菜・パンなどは、空き店舗や自宅を改装した意欲的な新規出店者が目立ちますし、フレンチ・イタリアン・ラーメン店については、雑誌に登場するお店も多く激戦区になりつつあります。大手・大量生産・チェーン店・単なる安売り競争とは一線を画した、常に良い食材を研究して付加価値を付けて客単価を上げる努力もしているため、地元農産物が入り込む余地も大きいはずで	ご指摘を参考に修正します。	販売しているだけではなく、使用している商店もあると考えられます。 「販売している」から、「販売・使用している」に変更します。
14.	36 頁5行目、37 頁下から3行目「有害鳥獣対策の促進」 農地での対策を進めることが、市街地への有害鳥獣の移動をもたらす被害に繋がらないか心配しています。バランスを取るため、別の頁でもかまわないのですが、市街地における対策の促	ご指摘を参考に修正します。	里地・里山は、集落も含めることから、「田畑における」との表記では、農地における対策と読みとってしまう可

	<p>進も述べた方がいいのではないのでしょうか。具体的には、ふじみ野駅西口においては糞・騒音をもたらすムクドリです。糞落下を避けて自転車も歩行者も歩道建物寄りを通る危険、オープンカフェや総菜販売には不向きになりそうな産業振興上の支障が顕在化していると思います。</p>		<p>能性があります。 「田畑における有害鳥獣対策を進めます。」から、「有害鳥獣対策を進めます。」に変更します。</p>
15.	<p>39 頁 5 行目「河川パトロール」、42 頁下から 7 行目「違法屋外広告物や放置自転車、落書きへの対策を強化」、42 頁下から 4 行目「不法投棄パトロールを強化」 行政が主体となってパトロールをする表現ですが、市民も日常生活の中で情報提供をすることはでき、市民の実践行動それぞれ「行政への情報提供」加えても良いのではないのでしょうか(47 頁 11 行目においては一部この考え方が取り入れられています)。 人為的なこれら問題が発生しやすい土日早朝夜間を含め、生活動線にわずかな変化もあれば市民は気付くことができます(もちろん、行為者が目の前にいる状況での電話による情報提供はトラブルの原因となり控える必要はありますが)。街路灯にワイヤーを張り、電球の配電線と極めて近接した高所に広告物(作業中脚立から滑って感電、ワイヤーが切れて接触もあり得ます)を掲出する悪質な業者も見受けられますが、巡回がありそうな平日にはこのような行為はなく、行政が市民の協力を得ずにこれを把握しようとする張り込みを実施しなくてはなりません。法執行能力を持った職員は指導・警告といった公務員にしかできない業務に重心を置いた方が良いと思います。</p>	<p>ご指摘を参考に修正します。</p>	<p>市民による情報提供は不可欠であると考えます。 不法投棄については、基本方針(4)快適な生活空間を創ろうにおいて触れているため、43 頁、各担い手の実践行動、市民の欄に、「不法投棄などを発見した場合は、警察・行政に情報提供します。」を追加します。</p>
16.	<p>46 頁下から 6 行目「③ 安全・安心なまちづくりの推進」 道路インフラの整備について触れられていますが、「維持・管理」の重要性もインフラ老朽化の報道などで目の当たりにしています。不具合を早く見つければ結果としてより修繕費を抑えたり、整備されたインフラの機能を常に発揮させたりすることになります。市民には、道路施設の破損・照明の電球切れの情報提供を実践行動として求め、行政については、これについての情報提供を促進するための体制を求めて良いと思います。 例えば、志木市は画像によって照明の種類、台東区は都・区・商店会・町内会が連絡先となること、北九州市は照明の番号の読み方をそれぞれホームページで説明しています。また、別の項目で既に述べたように携帯電話の GPS 機能を活用した情報の受理も将来考えられるかと思えます。</p>	<p>ご指摘を参考に修正します。</p>	<p>道路インフラ整備と同時に、維持管理も重要であると考えます。 46 頁、③安全・安心なまちづくりの推進の 1 つ目、「歩行者や障害者に配慮したインフラ整備を推進します。」から、「歩行者や障害者に配慮したインフラ整備、並びに適正な維持管理を推進します。」に変更します。 48 頁、各担い手による実践行動、行政の欄 7 つ目、「交通マナーの啓発を行うと共に、交通弱者に配慮したインフラ整備を進めます。」から、「交通マナーの啓発を行うと共に、交通弱者に配慮したインフラ整備、並びに適正な維持管理を進めます。」に変更します。 なお、管理台帳のホームページへの掲載、或いは GPS 機能を活用した</p>

			情報の受理などにつきましては、今後、研究してまいります。
17.	<p>46 頁下から 5 行目、48 頁下から 5 行目「自転車専用道路」</p> <p>「歩行者・自動車から分離された走行空間」といった表現が適切ではないでしょうか。</p> <p>この言葉を入れた委員会の議論と前後の文脈をみるに、市街地における自転車からの交通弱者保護のための道路整備を示していると思われまます。市街地に新設が困難な「自転車専用道路」ではなく、「自転車道」や「車道の自転車専用通行帯」のことではないでしょうか（「普通自転車通行指定部分が設けられた歩道」は議論の経緯として含まれないのかもしれませんが）。前者は県道 36 号線の慶應志木高校付近、後者は上福岡駅西口駅前通線に部分的に整備されています。（富士見市環境基本計画市民策定委員会第 8 回議事録、および、国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の「第 1 回参考資料：自転車をとりにくく話題」を参照しました）</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>市街地に新設が困難な「自転車専用道路」ではなく、「歩行者・自動車から分離された走行空間」であり、市街地における自転車からの交通弱者保護のための道路整備を示しています。</p> <p>「自転車専用道路」から、「自転車歩行者道や自転車専用通行帯」に変更します。</p>
	<p>せっかく自転車のための道路整備が進んでも、その道路へのアクセスが十分でないケースがあります。以下のような課題があることを踏まえて、自転車のための走行空間の整備とともに、「アクセスを改善します」といった文言が欲しいです。</p> <p>例えば、254 バイパスに、普通自転車専用通行帯が整備されましたが、ガーデンビーチへ行くのに便利な砂川堀堤防の遊歩道に降りることはできず（舗装も途切れ段差が大きく降車しても危険）、諏訪方面から行くのであれば勝瀬陸橋でバイパスを降りてぐるっと回り込むしかありません。わずかな差ではあるのですが、結局は山室を貫くルート（狭く、住宅街なので飛び出しもある）を選択する自転車が多いと思います。図書館等が集積している総合体育館脇アンダーパスとの交差も同様で、こちらはフェンスがあります。</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>自転車の市内アクセス改善は、自転車利用の促進につながると考えます。</p> <p>48 頁、各担い手の実践行動、行政の欄 8 つ目、「自転車利用を促進するため、自転車専用道路や自転車駐車場の整備に努めます。」から、「自転車利用を促進するため、自転車歩行者道や自転車専用通行帯、自転車駐車場（駐輪場）の整備に努め、市内アクセスの改善を検討します。」に変更します。</p>
18.	<p>46 頁下から 3 行目、48 頁下から 5 行目「自転車駐車場の整備に努めます」</p> <p>できれば、「駐輪場」という表記が良いのではないのでしょうか。「自転車駐車場」という表記は、根拠法令の絡みでこういった表記になっているのかもしれませんが、実際の施設名称としては、一般的な表記である「駐輪場」という名称を付けて欲しいです。看板や説明文での自動車のそれとの混同・誤読のほか、緊急時に警察の 110 番オペレーターが地図ディスプレイで見る正式名称が「自転車駐車場」であっても、通報者は一般的な「駐輪場」と伝えるはずで、場所の検索時間に差が生じることもあるかもしれません。</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>一般的な表記におきましては「駐輪場」と考えますが、根拠法令におきましては「自転車駐車場」です。</p> <p>ここは、法令を優先すると共に、ご指摘を参考に表現を見直し、「自転車駐車場（駐輪場）」とします。</p>
	<p>駅周辺における駐輪場の整備については、事業者の実践行動にも加えるべきかと思えます。「駐輪場の整備に協力します」といった表記でしょうか。この実践行動の具体例としては、次のような協力方法があると思えます。</p> <p>鶴瀬駅西口の居酒屋ビルには、建物と公道の間のスペースを利用して自転車用コインパー</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>民間における自転車駐車場（駐輪場）の整備は、自転車利用の促進に繋がると考えます。</p> <p>47 頁、各担い手の実践行動、事業</p>

<p>キングが設置されています。志木駅東口のバス乗り場通路とマルイの、人の肩幅ほどのわずかなスペースにも工夫して斜めにラックが置かれています。これらは、ふじみ野駅西口の駅前広場から続く、銀行・スポーツクラブ・信金等が入居するビル群の軒先にも設置可能ではないでしょうか。現状ではそれらの場所に駐輪ができないようコーンが設置されていますが、その外側の歩道部分に違法駐輪されてしまっています。違法駐輪の中にも一定の「マナー」があり、駐輪施設の前に重ねて違法駐輪する者はまれです。そのような行為をしてしまうと奥の駐輪車出庫時に倒されてしまうこともある、という点もあります。コーン設置により元々通路としてはデッドスペースになっていますので、これを駐輪施設としても、トータルとして通行の妨げは減るはずです。</p> <p>ふじみ野駅北にある歩行者専用地下連絡道似た通路で、池袋駅北にはウイロード(雑司が谷隧道)という線路下の地下通路があり、この通路入口に隣接した民間ビル地下に豊島区が設置した「ウイロード自転車駐車場」があります。ビルの1階部分に入口を設けることなく、ウイロードから直接アクセスできるようになっています。ふじみ野駅の地下連絡道周辺には、マンションやビルを建てるために現在は月極駐車場として運用していると思われる土地がいくつかあります。地下連絡道の両端に導入路を開けたり、少し公道下まで延伸したりし、建物地下部分を駐輪場として提供してもらう手も考えられます。鶴瀬駅に地下連絡道やアンダーパスを構築する際にも使える手ではないでしょうか。</p> <p>日中は買い物などのために東西を行き来する人が多い地下連絡道ですが、夜間は家へ直行するためかまだ駅前が賑やかな時間であっても人がまばらです。しかし、駐輪場があれば終電までは人の往来が発生し、防犯上のメリットもあるように思います。ビル側も避難通路は別としても、店舗などで大きく使いたい1階部分に自転車通路を設けることなく、地下駐輪場の収入を得ることが可能になります。マンションであれば管理組合の修繕用の積立財源になるかもしれません。</p> <p>駅から離れた場所にあるお店(例:雑居ビルやマンション1階の飲食店)については、「入居するビルのオーナーや近隣の商店と協力して、来店者用の駐輪スペースを確保します」という実践行動を求めるべきです。自動車用の月極駐車場の確保はあるものの、軒先が雨水排水用に傾斜がついて駐輪に向かず、公道に雑然と駐輪されている事例が見受けられます。軒先に傾斜があっても安全な駐輪ラックや、共同での駐輪場が必要になってきます。自転車で行けるお店を増やすことが、生活環境を高める上で重要です。</p>		<p>者の欄に、「自転車利用を促進するため、自転車駐車場(駐輪場)の整備に努めます。」を追加します。</p>
<p>19. 49 頁下から 7 行目「ガソリンの供給不足や電力の供給不足」 表現が重複していますので、「ガソリンや電力の供給不足」が良いと思います。</p>	<p>ご指摘を参考に修正します。</p>	<p>表現が重複しています。 「ガソリンの供給不足や電力の供給不足」から、「ガソリンや電力の供給不足」に変更します。</p>
<p>20. 57 頁下から 1 行目「バス事業者と協力して、ニーズに対応したバス運行体制を検討します」 「バス事業者」を「各バス事業者」としてはどうでしょうか。次頁下から 1 行目と併せて読むと、ここにいう「バス事業者」が、市内循環バスの委託先に解釈が限定されるおそれがあります。</p>	<p>原文の内容で対応します。</p>	<p>解釈が限定される恐れは無いと考えますが、No.23 において、58 頁、各担い手の実践行動、行政の欄を、市</p>

	<p>例えば、ライフバスとの協力であれば次のような運行体制も考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 速達性の重視される朝の通勤時間帯以外では、ライフバス鶴瀬駅線は市役所ロータリー内にも停車、ふじみ野駅線は延伸し市役所ロータリー発着。市役所駐車場に、運転手の休憩と時間調整のための駐車スペースを提供する。</li> <li>● (仮称)「ららぽーと富士見」内を経由する便を設けてもらう。</li> <li>● 循環バスとダイヤが極めて近接している時間帯があるので、両者で調整し、市役所来庁者にとってのバス空白時間帯を少なくする。</li> <li>● 同じ位置にありながら別々の名称となっているバス停名を調整する(例:鶴瀬東2丁目・JA鶴瀬支店)。</li> <li>● 中央図書館内の循環バス時刻掲示板に、ライフバスのダイヤとバス停位置の地図も添付する。</li> <li>● 東京メトロと都営地下鉄のように、乗り継ぎをした場合の割引を実施する。</li> </ul>		内循環バスに解釈が限定されるものではない位置付けに修正します。
21.	<p>58 頁「事業者」の実践行動 以下の文章を加えてはどうでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「顧客や従業員の送迎バスは、路線バス利用への転換を図るか、運行の効率化やほかの事業者との共同運行を検討します」 市役所付近では路線バスが充実していきますので転換が図れますが、スポーツクラブや自動車教習所のようなぐると客を乗車させるルートやバイパス沿いの点在する製造・物流企業では難しい点があります。その中でも、うまく削減できる実践を期待したいです。</li> <li>● 「顧客などの訪問者が公共交通機関を利用しやすいよう、広告・会社案内・ホームページにバス停等の情報を掲載します」 駅から遠い店舗や工場などは車での来訪のみを考えたアクセスマップが多いように思います。この実践行動については、「同じ位置にありながら別々の名称となっているバス停名を調整する」「バス利用を促進するため、誘導看板やホームページ等で適切な情報提供を実施する」といった行政の取り組みが前提となってきます。あまりアクセスマップが情報過多となるのも良くありません。複数のバス事業者の時刻表へのリンクやQRコードを並べたりは難しく、統合的な情報サイトがあることが必要です。</li> </ul>	原文の内容で対応します。	<p>事業者による実践行動の欄、「自動車の利用を避け、徒歩・自転車・公共交通機関の利用を心がけます」を更に進めた取り組みと考えます。 修正いたしません、計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「顧客などの訪問者が公共交通機関を利用しやすいよう、広告・会社案内・ホームページにバス停等の情報を掲載します」 駅から遠い店舗や工場などは車での来訪のみを考えたアクセスマップが多いように思います。この実践行動については、「同じ位置にありながら別々の名称となっているバス停名を調整する」「バス利用を促進するため、誘導看板やホームページ等で適切な情報提供を実施する」といった行政の取り組みが前提となってきます。あまりアクセスマップが情報過多となるのも良くありません。複数のバス事業者の時刻表へのリンクやQRコードを並べたりは難しく、統合的な情報サイトがあることが必要です。</li> </ul>	原文の内容で対応します。	<p>事業者による実践行動の欄、「自動車の利用を避け、徒歩・自転車・公共交通機関の利用を心がけます」を更に進めた取り組みと考えます。 修正いたしません、計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
22.	<p>58 頁「交通障がい」 人に使うケースではないので「交通障害」が良いと思います。</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>「交通障害」が適切な表現と考えます。 「交通障がい」から「交通障害」に変更します。</p>
23.	<p>58 頁下から 1 行目「市内循環バスの利便性を高める検討を行います」 「市内循環」の 4 文字を削除して市内循環バスに限定せず、もう一つ、「バス利用を促進するため、誘導看板やホームページ等で適切な情報提供を実施します」といった文を加えるべきです。例えば、以下のような課題については、案の文言の射程範囲外に思えるからです。</p>	ご指摘を参考に修正します。	<p>市内循環バス単独ではなく、他のバス事業者との協力体制が欠かせないものと考えます。 58 頁、各担い手の実践行動、行政</p>

	<p>那覇市での事例ですが、「駅前広場には、バス乗り場が何か所もあり、乗車するバスがどのバス乗り場から発車するのか分かりにくかったので、バス乗り場に近づいては貼り付けられている時刻表を確認しながら構内を周回しなければならず、不便に感じた」との市民からの相談を受けた総務省沖縄行政評価事務所は、「駅前広場内に運行系統やバス乗り場の位置を示した総合案内板等を設置すること」とのあっせんを行いました(平成 21 年 9 月 15 日プレスリリース)。これと同じような問題認識からかご近所であれば、志木駅東口においては、東武バス・国際興業バス両社の路線図や運行系統・乗り場位置が一枚のパネルに書かれて掲出され、発車予定時刻が電車や飛行機の予定のように電光表示されています(埼玉県ふるさと創造資金活用)。</p> <p>ふじみ野駅においては、東武バス・ライフバス・富士見市循環バス・ふじみ野市循環バス・駅前広場管理者たる富士見市がバラバラに対応しています。西口に東武バス、東口に富士見市循環バスの案内板がありますが、統一的な案内板はありません。「富士見市ふじみ野東地区周辺案内図」といった住宅地図形式の看板はありますが、バス乗り場を含む駅前広場の施設配置図がありません。他にも、「富士見市案内板(名所写真入り)」に掲載の名所には対応するバス名の表示もありません。「富士見市へようこそ」といった説明看板もありますが、その看板の下に「交番はあちら」という手作りの紙の看板が設置されており、これら多数の市設看板が、眼前の駅前広場を案内する看板として十分機能していないことを示唆しています。「ようこそ」という気持ちや名所を説明したい気持ちもわかりますが、まるで、旅館に着いて玄関先で女将が「ようこそ」の挨拶に続けていきなり名所名物の説明を始めたような光景にも思えます。まずは、部屋に案内(バス乗り場に案内)いただき、説明や雑談は部屋でお茶でもいれながら落ち着いてから(バス乗り場のベンチ横に設置)ではないでしょうか。PR は少し堪えてまずは利便性を優先したほうが、ホスピタリティーとして良いのではないかと思います。</p> <p>平成 24 年 11 月 26 日受理分の「市長への手紙」でも指摘があったようですが、三芳町についてはライフバスの案内が掲載されています。志木市の「広報しき」平成 25 年 1 月号には、国際興業バスの路線変更を伝える記事が 1 頁をさいて掲載されています。公費を一民間企業のために使うのは…、という考え方もできなくはないですが、「富士見市市民便利帳」のような媒体も考えられると思います。駅コンコースにタッチパネルと広告付きデジタルサイネージを活用したバス交通・名所案内板なども考えられると思います。2 市 1 町内のバス事業者とともに利用促進の広報委員会を作り、お金を出し合って統一的な案内をしていくことも考えられます。一方的に公費負担としない方法を考えつつ、しかし、利用者が望むのは、「市内循環バスの利便性向上」ではなく、「市内のバスの利便性向上」であることに留意いただきたいです。</p>		<p>の欄 4 つ目、「市内循環バスの利便性を高める検討を行います。」から、「バス利用を促進するため、バス事業者と協力して、ニーズに対応した運行体制や情報提供を検討します。」に修正します。</p>
24.	71 頁 表内 3 箇所「トップランナー」 解説が欲しい用語です。	ご指摘を参考に加筆します。	解説が必要と考えます。 「トップランナー」の解説を追加します。
25.	78 頁 9 行目「冷暖房の使用を控えます」 88 頁 2 行目で熱中症の増加を指摘しているので、無理をしないようもう少し表現を緩やかに。	ご指摘を参考に修正します。	無理をしないよう、穏やかな表現が適切と考えます。



	使用自体を控えるのではなく、頻度や温度設定を控える内容に。		「冷暖房の使用を控えます。」から、「また、冷暖房は、温度設定などを考慮して使用します。」に修正します。
26.	82 頁 12 行目「OA 機器は、こまめに電源を切ります」 プリンタ類は電源 ON・OFF 時に内部クリーニングを自動的にを行いインクを廃棄したり、冷えた予熱を回復する運転をしたりします。パソコンも再起動があり、再起動中は作業が出来ませんから、結果として電源 ON 時間が伸びます(「約 1 時間 45 分以内に利用を再開するのであれば、シャットダウンよりもスリープのほうが節電効果が高い」との報道あり)。「使わない OA 機器は電源を入れず、使い終わった機器は電源を切ります」といった表現ではどうでしょうか。	原文の内容で対応します。	厳密な対応方法を記述したのではなく、必要な時以外は電源を入れたままにしないよう取り組むための表現です。 修正いたしません、計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。
27.	82 頁下から 5 行目「裏紙や封筒のリユースに努めます」 裏紙の OA 機器でのリユースは、トナーの融点の差や紙のカールが機器にダメージを与えるため、メーカーは推奨していませんし、修理が発生すれば却って環境に負荷を与えます。封筒のリユースは、郵便利用についていえば、郵便番号等を変換した人の目には見えないバーコードを郵便区分機が印字するため、リユース時にこれを誤読しいったん前回の配達郵便局に送られ環境に負荷がかかる可能性があります。また、両方とも個人情報の印刷有無の判断ミスから情報漏洩の危険があり、P マークを取得している事業所では実施が困難です。あえてお薦めする取り組みではないと思います。 「OA 機器・事務用品の使用」の項目かと思いますが、「電子メールやペーパーレス FAX の活用、印刷前のプレビュー画面での確認を行い、無駄なプリントアウトを減らします」といったものが代わりに入っても良いかもしれません。	原文の内容で対応します。	裏紙のリユースは、OA 機器に利用するのみでなく、メモ用紙として利用するなど、利用できる範囲での取り組みが進められていると考えます。 修正いたしません、計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。
28.	89 頁 10～11 行目 箇条書き記号と文字の間が他の項目に比べ詰まっています(内容ではなくレイアウト)。	ご指摘を参考に修正します。	修正が必要と考えます。 記号と文字との間を修正(統一)します。
29.	90 頁下から 1 行目「近隣の地方自治体」 表記揺れです。これ以外の箇所では「地方公共団体」となっています。	ご指摘を参考に修正します。	表現の統一が必要と考えます。 「地方公共団体」に修正します。
30.	35 頁下から 4 行目、37 頁下から 10 行目「地元農産物を販売している商店や直売所」「地元農産物を利用した食品を地域ブランドとして開発」 ● 新たに食品を開発することとともに、既存の地元農家に伝わる家庭料理や教委がこれまで民俗学的に得た食事に関する知見を元に、「未来に遺したい富士見の料理」といったものを再発見し、給食やお店に広めていく取り組みも良いかもしれません。ほか、鶴瀬団地で昭和 40 年代ころに食べられていた食事、なども入ってくると、江戸・東京を支えた農村としての富士見と、ベッドタウンとしての富士見が重なり合い一体感がでてくる気がします。	貴重なご意見として承ります。	計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。
31.	39 頁 5 行目「河川パトロール」、42 頁下から 7 行目「違法屋外広告物や放置自転車、落書きへの	貴重なご意見	計画を進めるにあたりましての貴重

	<p>対策を強化」、42 頁下から 4 行目「不法投棄パトロールを強化」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>提供情報の取り纏めの効率化を図れる技術も出てきました。携帯電話の GPS 機能により位置情報を通知するサービスが警察等宛でだけでなく、ロードサービスや損害保険会社、宅配ピザへの連絡でも利用できるようになりました。これを市が利用すれば、目標物が少ない場所での不法投棄等の情報提供もスムーズになるかと思えます。位置情報を添付できるメールフォームも可能でしょう。今後、システムの価格も下がっていくかと思えますので、展示会や産学官の交流の機会にでも業者にニーズを伝えるなど、行政サービスへの活用も考えていただきたいです。</li> </ul>	<p>として承ります。</p>	<p>なご意見としてまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置禁止区域外における放置自転車対策については、「富士見市自転車等の放置防止に関する条例」7 条 2 項の規定はやや具体性に欠けていると思えます。区域外では盗難自転車が多くの印象を受けますので、市民からの情報提供→市において警告票の貼付→警察への防犯登録番号による照会→(判明時、警察扱)所有者による引き取り or (判明せず、市扱)放置禁止区域の物と同様に処理、という流れを規定・周知した方が良いと思われまます。交通への障害は禁止区域ほどありませんが、別の盗難自転車投棄を誘引し景観・体感治安の面で問題が大きいです。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
32.	<p>43 頁 11 行目「空き地は適正に管理」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>更地となった土地にある古くなったブロック塀が地震で倒れないかと危険を感じる場合があります。土地区画整理・再開発に伴い、こういった物件は増えると思えますので、無断進入・不法投棄や突風対策との兼ね合いも考慮しつつ、安全な仮設フェンスに転換するよう促し、既に市において買収した鶴瀬駅周辺の土地もこのように対応されてはいかがでしょうか。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
33.	<p>44 頁下から 3 行目「街路樹は地域に適した樹種を植樹」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車道を自転車が走行する場合に、街路樹の枝や葉を避け自動車の走行部分によりはみ出る必要があるときがあります。景観や落葉での地域適性ととともに、対自転車との機能性も剪定とは別に配慮して欲しいと思えます。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
34.	<p>46 頁下から 11 行目「定期的な調査を実施し、有害化学物質に対する監視を継続します」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺国の経済活動の活発化に伴う大気汚染粒子の飛来が報道され、独自の測定を開始した福岡市のような自治体もあります。当市もこれに対応する監視体制として欲しいです。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
35.	<p>46 頁下から 5 行目、48 頁下から 5 行目「自転車専用道路」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活での利用ではなく余暇としての利用ではありますが、254 バイパス(自転車専用通行帯)・新河岸川(富士見新河岸川サイクリングコース)・砂川堀(蛇島調節池堤防上道路)で車と分離された快適な 1 つの輪ができています。しかし、それぞれの接続点は残念ながらフェンスで行き来できないようになっているか未舗装です。(仮称)「ららぼーと富士見」を出発点として、そこから新河岸川方向に延びる旧東中通学路(田んぼの中のアンダーパス付き)をショートカット※として使えば、レンタサイクル営業も見えてきます。バスや車で来て、レンタサイクルでぐるっと環状コースやさらに東の荒川自転車道を楽しみ、お腹がすいたらコースを</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>

	<p>ちょっと外れて南畑の定食屋さんやラーメン店に行き、梨狩りをしたり、スーパー銭湯に浸かったり、映画を見たり買い物を楽しんだりする。自転車視点で道路を繋ぐことで、車でお店のハシゴをするのも渋滞が大変な川越街道沿いとは違う、スイスイ自転車でお店と自然をハシゴしながら楽しめる商業圏になりそうな気がします。 ※ただし、このショートカットの東端も、新河岸川サイクリングコースが目の前にありながら接続されていません。</p>		
36.	<p>47 頁 2 行目「放射線量の低減対策を実施します」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「富士見市における空間放射線量への対応方針」の別紙「作業手順」での対応になるかと思いますが、汚染場所から除去された放射性物質の保管状況をきちんと記録しておいて欲しいと思います。発生した敷地内での保管が原則ですが、後日、敷地内の工事で露出することもあるかもしれません。また、市有地が旧上沢小学校跡地のように分譲されることもあり、土地取引の際の瑕疵ということになれば、紛争に発展することも心配されます。携わった職員が退職され、文書の保存期限も過ぎ…といったことにならないように確実に引き継がれる制度上の担保が必要かと思えます。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>富士見市では、「富士見市における空間放射線量への対応方針」を定め、市の定めた基準を上回った公共施設について、低減対策を実施すると共に、データを管理・保管しています。</p> <p>また、定期的に、空間放射線量率の測定を行い、HP 等を利用し情報提供を行なっています。</p> <p>今後も引き続き、市民の皆様方の安心・安全の確保に努めてまいるとともに、計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
37.	<p>55 頁下から 1 行目「家庭ごみの分け方・出し方の周知方法について検討します」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広報ふじみ平成 24 年 11 月 1 日号、平成 24 年 12 月 1 日号に大掃除シーズン向けの記事がありましたが、ああいった記事には、「判断に迷うごみ分別表」といった便利な情報があるホームページへの案内と QR コードを記載して欲しいです。「ホームページをご覧になるか電話でお尋ねください」のような記載があれば、ネットで調べられる人もそうでない人にも対応すると思います。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
38.	<p>57 頁下から 5 行目「スマートムーブの推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荒天時や深夜帰宅時には安心して家族による送迎自動車やタクシーを利用できるということが、通常時には徒歩・自転車・公共交通機関を使うという選択を増やすこととなります。「雨の日は駅に行くのも大変だから、普段から車で通勤しようかな」という人も多いかと思います。駅での自動車・タクシーの利便性を高めることは、「交通弱者に配慮したインフラ整備を推進」はもとより、「徒歩・自転車・公共交通機関への転換」とも合致するのではないのでしょうか。「スマートムーブの推進」が、送迎車やタクシーの利便性向上の取り組みの消極要因とならないよう配慮してほしいです。特に、市内各駅の駅前広場の、送迎車・バス・タクシーの動線分離の取り組みを重視していただきたいです。</li> </ul> <p>みずほ台駅であれば、藤沢市の辻堂駅北口交通広場のように、外周ロータリーにバス・タクシーを、その内側に一般車用のロータリーを設け、駅出入口と直結した歩行者専用デッキに</p>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>

	<p>て立体横断できるようにする。さらには、鉄骨の自走式立体駐車場のよう設備で、1階部分をタクシープール、2階部分を一般車ロータリーにすれば、歩行者専用デッキから地上ロータリーに降りるエレベーターは必要なく、改札口からスロープ程度のアップダウンでアクセスできます。</p> <p>ふじみ野駅・鶴瀬駅の両駅には東西口いずれも、駅前広場に面した土地に低層の建物や駐車場があります。地権者としては、駅周辺の発展動向を見ながら、建物の建築や高層化を考えていると思います。新座駅前には商業施設の上層階に駐車場を配したビルが2棟あり、少し小さい規模であればみずほ台駅東口駅前広場に面したパチンコ店がそのような構造です。こういった建物を駅前広場に面した土地に誘致し、改札口と同レベルの上層階に一般車の乗降施設と駐車場を配し、デッキで駅と接続することが考えられます。駅前通や広場からは、地下・上空いずれかで歩道と立体交差する導入路の設置をすれば良いでしょう。人の動線がビル内に伸び、駅前でありながら車で買った物を持ち帰ることができる商業ビル側のメリットも大と考えられます。さらに、タクシープールと乗降場もここ(一般車の一つ上ないし下のフロア。一般車用・タクシー用、両方とも改札口から半階のアップダウンで済むようする)に入れると、地上駅前広場はバス専用とすることができます。月極部分を用意し、不動産業者等の客送迎車、バスがない地域への従業員送迎車、駅前広場付近雑居ビルの納入業者の荷さばき、身体障害者の通勤車に提供することもできるでしょう。</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各駅の市立駐輪場には、バス時刻表を掲出して欲しいです。雨の日の帰宅はバスを使う、使える、ということが普段の自転車利用を促進しますし、傘さし運転や家族の自動車送迎を抑制することになると思います。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広報ふじみ平成24年3月号8頁に、市立駐輪場の案内が掲載されています。「自転車駐車場の空き状況については、お問い合わせください」とありましたが、これは不親切ですし電話対応も双方にコストですので、3～4月に限りホームページないし公式ツイッターに状況を数日ごとに更新する旨掲載。民間駐輪場も周辺にある旨も掲載。当市に転入された方に市民課窓口で手渡す富士見市市民便利帳、これに「新生活で特にお問い合わせの多い事項の掲載ページ」という紙を添付し、市立駐輪場の掲載頁を記載。…といった対応をしていただきたいです。</li> </ul>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>
<p>39.</p>	<p>58頁「事業者」の実践行動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 総合体育館・キラリ☆ふじみ・利彩館・ガーデンビーチといった管理者による別サイトがある施設については、市のホームページにおいても、アクセスマップにバスの情報が省略され、市役所へのアクセスについてはライフバスの路線変更が反映されていないようです。難波田城公園は、循環バスと志木駅からの東武バス時刻表へのリンクがありますが、印刷用ページがなく地図と時刻表を別々に印刷する必要があり惜しいです。</li> </ul> <p>水子貝塚公園は、逆に時刻表やそのリンクのためのQRコードがなく、交通案内印刷用(PDF)がありバス停位置も含めて1回の印刷で済むのに惜しいところです。</p>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>	<p>計画を進めるにあたりましての貴重なご意見としてまいります。</p>

40.	市役職員・市業務従事者は、今日現在、既に何方も計画(案)を手にしられ、読み込まれたのでしょうか？それも、市関係者の立場および市民の立場で。市長は漏れなく読み込みコメントも寄せられていると、確言できますか。	原文の内容で対応します。	策定にあたりましては、市民のご意見をいただき、議論・検討を重ねたものです。 更に、パブリックコメントにより、市民からのご意見をいただくものです。
41.	「担い手の実践行動」で「市民」とあるのは何項目に及ぶのでしょうか？全面的に展開する必要は認めながらも、どれだけの市民が計画練り上げに参画できると想定されているのですか？	原文の内容で対応します。	「市民」とあるのは、全体では 56 項目あります。 環境を保全し、人と自然との共存を持続させ、地球環境を継続させるため、市民・事業者・行政による積極的な実践が求められています。
42.	市民に、エコドライブ・ノーカーデーや徒歩・自転車・公共交通機関利用を提起されていますが、東上線西側から市役所等東方面への「市内循環バス(ふれあい号)」の路線は見当たりません。東上線の踏み切りで渋滞に出会うと各停留所発着時刻に責任を持ってない事が大きな理由とお聞きしましたが、「東上線の踏み切りでの渋滞」を踏まえたシミュレーションは実施された結果でしょうか。全曜日・全時間帯で困難な結果が出たのでしょうか？ また、次善策は描けなかったのでしょうか？ 高齢化で運転免許・歩行・自転車操作に制約が出たとき、どうすれば良いとお考えでしょうか？即介護支援で。とでもお考えなののでしょうか？ エコドライブ・ノーカーデーや徒歩・自転車利用の提起は、それらの面の弱者にとっては無責任な策でしかありません。整合性ある施策を求めます。	原文の内容で対応します。	計画は、マクロ的に捉えたものです。 No.41 の考え方同様、環境を保全し、人と自然との共存を持続させ、地球環境を継続させるための方策として提起しています。
43.	コメントしようにも、90 ページにも及ぶ計画(案)、視力が衰えてきた身としては大変です。しかも、総合計画との関連も踏まえなければ責任あるコメントになりません。 このことをどのように考えて計画(案)を策定し、コメント募集を行われましたか？ 全面的な構成を否定はしませんが、重点化・簡略化するなどの議論はありませんでしたか。	原文の内容で対応します。	計画は、市民の皆様にご理解、ご協力いただく内容となるよう、「重点化・簡略化」することを念頭に見易さ等を配慮し策定しました。
44.	第 2 章は「富士見市の現状と課題」とありますが、当計画(案)は 10 年先までを含んでいます。9～10 ページの人口・世帯数、土地利用、産業、交通等は何れも現状の傾向を記すのみで、10 年後の姿が見えません。私の見落としがあるのかもしれませんが、10 年先の市の姿は、72 ページに『将来における本市の人口を約 107,000 人とすると・・・』位しか目に留まりません。そういえば、先々の市の姿を描いた文献があったナー、何だっけ、図書館分館・市出張所・公民館・各センターには備わっているのかナー、と気が焦るだけで手が着きません。 これでは、目標・計画は単なる言葉・数字に墮する虞が大きいのではないのですか？どの様に考えて計画(案)を策定されたのですか？	原文の内容で対応します。	第 2 章は、以降の章につなげるため、「富士見市の現状と課題」を取りまとめたものです。 続く第 3 章で、望ましい将来像を「いのち豊かな里・湧き水のまち富士見」と定め、実現に向け、第 4 章において、市民・事業者・行政による実践行動を定めました。