

令和7年1月31日（金）、2月1日（土）、2月2日（日）、2月3日（月）の計4日間、「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第138号線」（以下、補助第138号線）及び「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第261号線」（以下、補助第261号線）に関する都市計画素案についての説明会を開催しました。

主なご質問の要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【今後の進め方に関する内容】

Q1 都市計画決定まではどのようなスケジュールか

A1

本説明会は、対象の都市計画道路について、都市計画変更の素案の内容を説明し、意見を伺うために開催する都市計画変更素案の説明会です。

今後は、都市計画変更素案に対して頂いたご意見を参考にして都市計画案を作成し、都市計画案の公告・縦覧を行います。この間、都市計画法の規定に基づき、意見書の提出を行うことができます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て都市計画決定をいたします。一般的には素案説明会から都市計画決定まで、約1年間かかります。

Q2 補助第138号線の完成までどのように事業が進むのか

A2

都市計画決定後、事業概要及び測量説明会を実施し、測量作業に概ね2年かけて、取得させていただく面積を確定した後、事業認可の申請を行う予定です。

その後、事業概要及び用地説明会を開催し、用地取得や用地補償についてのご説明を行い、用地がある程度のもたまりで取得できた段階で、工事に着手する予定です。

完成時期は、用地取得状況や橋梁の構造等により、異なりますので現時点では未定です。

【工事に関する内容】

Q1 今後工事を実施する際、周辺で騒音や振動、地盤沈下等の影響は発生しないか。

A1

騒音や振動、地盤沈下等、周辺への影響が極力生じないように施工方法を検討してまいります。具体的な施工方法等については、今後検討してまいります。

Q2 環七通りと補助第138号線の交差点について、右折車線の設置等の渋滞対策はどのように考えているのか。

A2

今後、具体的な検討を行い、交通管理者である警視庁と協議を進めてまいります。

Q3 飯塚橋は勾配が急で自転車や徒歩での利用が不便であるが、新たな橋梁はどのようになるのか。

A3

補助第138号線は堤防道路と平面交差する構造で検討しているため、飯塚橋に比べて橋の高さを抑えることができ、勾配は比較的緩やかになる予定です。

橋梁構造の詳細については、今後検討してまいります。

Q4 信号機や横断歩道の設置、副道から本線への合流方法等の安全対策はどのように決まるのか。

A4

信号機や横断歩道の設置、副道から本線への合流方法等の安全対策については、沿道状況や周辺の交通状況等を勘案し、今後、交通管理者である警視庁と協議を進めてまいります。

【道路開通による影響に関する内容】

Q1 新しく道路が整備されると、交通量の増加、騒音・振動等により住環境が悪化するのではないか。

A1

新たに都市計画道路を整備することで生活道路から計画道路へ交通が転換することが期待されます。計画道路は車道部と歩道部が分離されているため、地域の安全性が向上されるものと見込んでいます。騒音については低騒音舗装を採用し騒音の低減に努めます。また、振動については、施工において舗装の平坦性の確保に努めます。

Q2 自宅より高い位置に道路ができることで、屋内を覗かれるようなことや日当たりが悪化することにならないか。

A2

今後、詳細な橋梁構造の設計を実施する中で検討してまいります。

Q3 下水道工事や電線を地中に埋める工事等が原因で、道路が陥没する恐れはないのか。

A3

地盤調査等を行うとともに着実に施工してまいります。

【用地に関する内容】

Q1 買収される用地はどのように決まるのか。

A1

都市計画決定されたのち、測量を行って、取得させていただく土地の区域や面積を確定することになります。測量を実施する前には、事業概要及び測量説明会を開催し、ご説明する予定です。

Q2 事業に協力して移転する場合、どのような補償がある。

A2

補償内容については、用地説明会で説明させていただいた後、個別に対応させていただきます。

一般的な補償項目及び内容を知りたい方は、東京都建設局用地部のHP (<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/land>) をご参照下さい。

【都市計画に関する内容】

Q1 なぜ副道を設置しなければならないのか。

A1

新しく橋梁を整備することにより、橋梁の前後区間においては、周囲の地上面よりも道路が高くなるため、擁壁構造となります。そのため、沿道からの出入り等を確保するために副道を設置します。

(パンフレットP3、P4参照)

Q2 都市計画道路の幅員について、足立区側が32m、葛飾区側が27mと差があるのはなぜか。

A2

足立区側は、現在も、環七通りと右岸管理用通路方面を結ぶ「環七南通り」が2車線で整備されており、一定の通過交通があります。さらに、歩道が設置されています。このため、本線と沿道との間に生じる高低差に対して、沿道への出入りを確保するだけでなく、通過交通が見込まれることから、歩行者の安全を確保するため、副道にはこれまで通り歩道を設置いたします。

一方、葛飾区側は、左岸堤防道路へ接続する現道がなく、歩行者や自転車が行き来するための生活道路が主となっており、足立区側と利用形態が異なっております。そのため、橋梁整備に伴い本線の沿道に高低差が生じる区間においては、沿道からの出入りを確保するため、最小限の幅員とし、副道に歩道は設置しないこととしました。

足立区側は本線が16mで、副道が8mずつであるため、全幅で32mとなります。

葛飾区側は本線が16mで、副道が5.5mずつであるため、全幅で27mとなります。

(パンフレットP3、P4参照)

Q3 補助第138号線の環七通りより東側の区間（足立区内）において、道路の拡幅はあるのか。

A3

今回の幅員の変更区間と併せ、環七通りより東側（変更後も都市計画道路の幅員が既定計画どおり16m）区間においても、拡幅整備を進めてまいります。

（パンフレットP5参照）

Q4 ルートを変えるなど、計画の見直しが必要ではないか。

A4

都市における道路の都市計画を定める際は、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、高速道路や一般道路を適切に組み合わせることにより、道路網を形成し、都市の骨格となるよう配置することが望ましいとされています。

区部の都市計画道路は、昭和21年に都市計画決定（当初決定）した後、社会経済情勢の変化等により、複数回、都市計画道路全体の見直し（道路再検討）を行っています。

整備に当たっては、区部はこれまで4度にわたり優先的に整備する路線を選定した事業化計画を策定し、計画的・効率的に進めてまいりました。

当該路線は平成27年度末に策定された「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の優先整備路線に選定されており、整備によって、地域の防災性の向上、足立区・葛飾区をつなぐ道路ネットワークの強化、交通の円滑化など、多様な効果の発現が期待されます。

今後、皆さまのご理解とご協力をいただきながら手続きを進めてまいりたいと考えております。

Q5 補助138号線の中川渡河部は橋梁ではなくトンネルでは施工できないのか。

A5

中川の渡河部をトンネル構造や掘割構造とした場合、本線から周辺の接続する道路へのアクセスが制限され、利用しにくくなります。また、構造物の延長が長く、工事の規模も大きくなることなどから、トンネル構造や掘割構造は採用しませんでした。

【その他】

Q1 今後も住民の質問や相談に対応してほしい。

A1

引き続き、電話や窓口、ホームページのお問合せを通じて、お受けします。また、いただいた質問や相談については、関係者間で確実に共有するとともに、都と区で連携のうえ、今後も適切に対応してまいります。

Q2 予算は確保しているのか。

A2

測量や設計等の検討を進めていく中で、事業費を算出し必要な予算を確保していきます。