「東京における都市計画道路の整備方針（案）」
パブリックコメントの結果の概要と対応

「東京における都市計画道路の整備方針(案)」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆さまから、フォームメールや郵送などで計 3,417 件（2,881 通※）のご意見・ご提案をいただきました。

いただいたご意見・ご提案の概要と、この度発表しました「東京における都市計画道路の整備方針」における考え方や対応をお示しします。

ご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

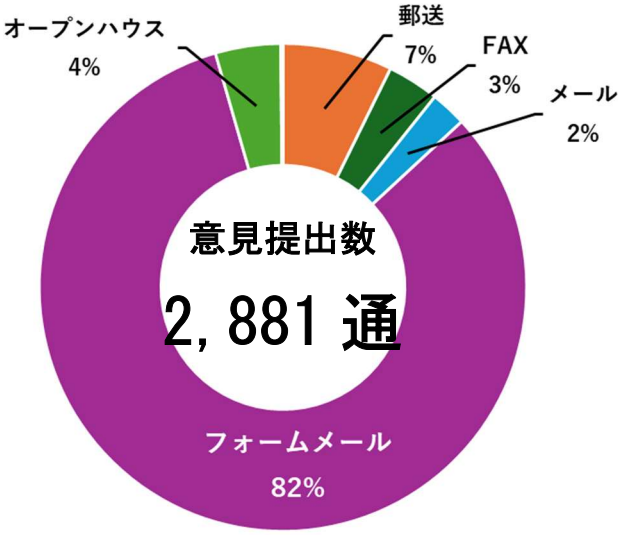
〇実施日時　　令和７年 12 月 19 日（金）～令和８年１月 30 日（金）

〇意 見 数　　3,417 件（2,881 通）

※１通に複数の意見が記載されている場合は、件数は重複して集計しています。

※通数を再精査しました（令和８年８月 28 日時点）

〇意見提出方法



〇意見の内容

	項　　目	意見数（件）
1	東京の都市計画道路の現状	3
2	道路整備の「基本理念」及び「基本目標」	53
3	都市計画道路の必要性の検証	274
4	優先整備路線の選定	49
5	都市計画道路区域内の建築制限への対応	5
6	道路空間の再編	45
7	今後の都市計画道路整備に向けた取組	73
8	個別路線に対する意見・要望	1,991
9	その他	495
10	整備方針に関連のない意見等	429
合　　計		3,417

１）　東京の都市計画道路の現状（３件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**〇都市計画道路の現状（３件）** ・道路整備率が低いということについて、一律に既存計画と現状を比較して整備率が低いと言う認識は適切ではない。 ・道路密度や道路面積率等の現状を全世界的に比較しつつ分析したうえで真に必要な道路面積・延長について検討することが今後の方針を決める際には不可欠である。 ・計画道路は概成道路を含めると実質９割近く整備済みで、交通量や渋滞も減少しており、完成率の低さや交通処理を理由にした整備継続は実態と合わない。	東京の都市計画道路は、約半世紀で約 900Km が整備され、令和５年度末時点で都市計画道路延長約 3,200Km のうち約 65％の約 2,100Km が完成しており、完成率が５割を下回る北多摩北部地域などを含め、東京の持続的な発展のため着実に整備していく必要があります。 東京のさらなる発展と、誰もが安全・安心に暮らせる都市の実現に向け、東京都、特別区及び 26 市２町は、必要な都市計画道路の整備を推進していきます。

２）　道路整備の「基本理念」及び「基本目標」（53 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**〇社会情勢の変化と道路を取り巻く課題（７件）** ・「気候危機」は諸課題のひとつの位置付けではなく、最優先の課題として位置付け、具体的提示をすべき。 ・都市計画道路が必要な理由として、50㎜以上の降水回数等、統計データがあいまいな数値を出して災害の不安をあおるようなやり方は止めてほしい。 ・この 10 年間の道路を取り巻く変化として、国における法改正や各種ガイドライン等の策定を示した方がいい。 ・整備方針（案）は道路関係データ（交通量・速度・渋滞等）に基づいて書かれていない。 ・少子高齢化に伴い交通人材不足や事故リスク、物流需要増が進行するため、資源が枯渇する前に対応可能な都市構造へ転換する必要がある。 ・社会情勢の変化をどのように考慮したのかわかりにくい。	整備方針の改定にあたっては、社会情勢の変化や東京の道路を取り巻く課題などを踏まえながら都市計画道路整備の方向性を検討する必要があります。このため、激化する国際競争や気候危機の深刻化などの社会情勢の変化や、骨格幹線道路のミッシングリンクの解消、子供・高齢者の安全性向上などの道路整備の課題を整理しています。 整備方針のＰ21 に、気候危機の深刻化として、時間雨量 50 ㎜以上の年間発生件数については「国土交通省、水害レポート 2023」を掲載しています。 整備方針のＰ28 に、道路関係データとして、１都３県の走行台キロの推移について、「全国道路・街路交通情勢調査　自動車起終点調査（国土交通省道路局）」を掲載しています。また、主要渋滞箇所については「令和７年度　第１回　東京都移動性向上委員会資料」を掲載しています。 人口減少と少子高齢化についてはＰ23 に、物流需要の増加については、Ｐ24 に掲載しています。 整備方針では、こうした社会情勢の変化や

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		東京の道路を取り巻く課題などを踏まえながら都市計画道路整備の方向性を検討しました。
２	**○東京の将来像（５件）** ・各種計画の策定年度や目標年度を記載すること。 ・Ｐ35 本文に「東京の将来像を踏まえると」と記されているが、Ｐ32～34 に記載の「上位計画における東京の将来像」からの視点が本頁に一切記載されていない。本頁のフローの中に、「上位計画における東京の将来像」からの視点を加筆してほしい。 ・Ｐ40 に「2050 年代の東京の姿を見据え」と記載されているが、現状、2050 年の東京の姿を記載した計画書は無いのではないか。東京都のどの計画書にそれが記載されているのか。 ・中間年次の見直しは、目標年度を 2050 年とした改訂版の都市づくりのグランドデザインを基にされるか。 ・都市（地域計画）マスタープラン、住宅マスタープラン、地域防災計画などとの関連が書かれていない。	整備方針の改定にあたっては、目指すべき東京の将来像を踏まえながら、都市計画道路整備の方向性を検討する必要があります。このため、2050 年代の東京のビジョンである「成長」と「成熟」が両立した「世界で一番の都市・東京」の実現に向け、上位計画における東京の将来像として、「2050 東京戦略」「都市づくりのグランドデザイン」「都市計画区域マスタープラン」を示しています。 Ｐ32～Ｐ34 に各種計画の策定年度や目標年度を記載しました。 Ｐ35 は、東京を取り巻く社会情勢の変化、道路を取り巻く課題及び東京の将来像を踏まえ、「国際競争力の強化」などのこれまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靭化」などの強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」などの新たな視点を記載しています。 本整備方針は、2050 東京戦略にある 2050 年代のビジョンを見据えています。 社会情勢の変化等に対応するため、計画期間内の中間年次において必要な検証を行っていきます。 都市計画道路の必要性の検証等にあたっては、Ｐ44 の地域に関わる項目に記載のとおり、各区市町の都市計画マスタープラン等を踏まえて検証を行っています。
３	**○基本理念・基本目標（26 件）** ・基本理念・基本目標は何の問題はなく、すばらしいと思う。 ・東京都が道路整備において、現在のニーズに合った計画立案・実行をされていることが分かった。 ・緑化推進は賛成である。戦前の都市計画には大胆な緑化計画があったが、高度成長期の機能主義で失われたと聞く。気候危機の昨今こそ、戦前の理念は生かされるべきである。 ・人中心の歩きやすくわかりやすい道路を希望	東京の都市計画道路の完成率は６割程度にとどまっており、東京の持続的な発展のため着実に整備していく必要があります。一方、交通、防災などに関する様々な課題だけでなく、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、道路ネットワーク形成とともに、人中心の空間の創出なども重要になっています。 こうした中、本整備方針の基本理念と四つ

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	する。安心・安全な道路整備をお願いしたい。 ・基本理念について、自動車に限定せず、自転車、公共交通、次世代モビリティを含めた多様な交通手段を示す書き方が時代に即している。 ・基本理念について「都市の現状を踏まえ且つ将来の自動車交通需要推計を踏まえたうえで、望ましい道路ネットワークの姿を代替道路を含めて検討し、「車社会から人社会へ」という時代の要請に答え環境保全と魅力的な地域づくりに資する」と変更すべき。 ・基本理念について、冒頭に「現状の住環境を壊すことなく安全・安心に暮らし続けられることを前提に」を加えてほしい。 ・基本目標２の自由な移動、活力・競争力は、その他の目標に比べて必要性が低いと思う。道路整備の必要性は、限られた予算・資源を考慮し、道路整備によって得られる利点と不利益を比較して評価すべき。 ・基本目標３について「快適な」よりも「安心」を優先すべきであり、「安全で安心、快適な道路空間の創出」と表現を改めてほしい。 ・都民の「住環境」を守る視点や「安心」を維持し確保する視点からの目標設定や検討、検証をし、計画の構成を組み立て直してほしい。 ・防災の観点からの道の整備は重要。首都直下型地震の被害を想定した計画となされるべき。 ・目標に「国際競争」という文章を入れるべきではない。災害に強い都市であれば自然に国際競争力は上がる。 ・国際競争をますます激化することが本当に東京都の利益になるのか、都民に丁寧に説明してほしい。 ・「国際競争力の強化のための円滑な物流の確保」や「集約型のまちづくり」とは果たして人や環境に配慮した本当の意味で持続可能なものなのか。その点を十分に検討して、最大限、人や環境に配慮してほしい。	の基本目標は、「国際競争力の強化」や「質の高い生活の実現」など、これまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靭化」や「住民の安全性向上」といった強化する道路整備の主な視点と「地域特性に応じたインフラ整備」や「魅力的な歩行空間の創出」といった新たな道路整備の主な視点を踏まえて設定しました。 　都および特別区・26 市２町は、この基本理念、基本目標のもと、2050 年代の東京の姿を見据え、ダイバーシティ、スマートシティ及びセーフシティからなる「３つのシティ」を更に進化させ、「世界で一番の都市・東京」を目指し、都市計画道路ネットワークを形成・充実するとともに、道路空間の再編に取り組んでいきます。 基本理念（Ｐ36） 「都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現」と定めました。 基本目標１　都市の強靭化（Ｐ37） …防災・輸送… 　緊急輸送、避難、救助活動及び迅速な復旧・復興活動を支える道路を整備し、地震、浸水、市街地火災等のあらゆる災害に対する防災減災機能を備えることで、首都東京の強靭化を図ります。 基本目標２　人やモノの自由な移動（Ｐ37） …活力・競争力… 　都市の骨格となる道路ネットワークを形成し、道路交通や物流の円滑化、拠点間の連携強化を図るほか、地域公共交通や技術革新に対応した道路を整備し、人やモノの自由な移動の実現に取り組みます。 基本目標３　安全で快適な道路空間の創出（Ｐ38）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・道路整備がその他の事業より優先すべき必要性があるかという視点が欠けているのが問題。道路整備のもたらす悪影響がまったく評価されていないのも問題。 ・「基本理念」及び「基本目標」に基づき未着手の都市計画道路を対象とするのではなく、住民が必要と考える、住民の意向に沿った都市計画道路の見直しを行うことを提案する。 ・都市の重要な社会インフラの都市計画道路の整備方針は 100 年、数百年後の東京を見据えた、今後 15 年間の方針であることを求める。 ・すでに人口減少期に入った日本で、なぜ「都市計画道路ネットワークの形成・充実」の理念がうたわれねばならないのか、全く理解できない。 ・人口も減り、高齢化している今、車を優先する考え方から方向転換するべき。 ・道路の完成は 30 年程先の見通しのようだが、それだけの時間・費用を費やして都市計画道路を作る公益をあまり感じられない。	…憩い・にぎわい… 生活道路への通過交通の流入抑制及び歩行者・自転車等の安全な通行空間の整備により、子どもや高齢者をはじめ、あらゆる人が安全で快適に通行できる道路環境の創出に取り組みます。さらに、ウォーカブルな道路空間が求められる地域において、道路空間の再編に取り組みます。 基本目標４　都市環境の向上（Ｐ38） …景観・緑… 渋滞の解消及び緑豊かで魅力的な道路空間の創出により、脱炭素化や緑と水のネットワークの形成、良好なまちなみ・景観の形成を図ります。
4	**○計画期間（15 件）** ・15 年といわず、50 年、100 年、200 年先を見据えて、余裕のある幅員を確保した道路計画を望む。 ・従来 10 年程度で見直してきた計画を 15 年とする理由を教えてほしい。長すぎるため、もとの 10 年間としてほしい。 ・15 年の期間設定は、空飛ぶ車の実用化が目前となっている昨今の社会変化や技術革新の早さにそぐわない。時代の変化に対する柔軟性を失い、最新の交通工学や知見を取り入れられなくなるため 10 年に戻すべき。 ・まちづくりや暮らしの変化に対応した道路計画が必要であり、15 年では対応できると思えない。 ・15 年間という期間が長すぎていつ工事が始まるか分からないので具体的な対応方針やスケジュールを示してほしい。優先整備路線に引っかかっていると見通しが立たず身動きが取れなくて困る。 ・15 年間固定の計画ではなく、３～５年ごとに	計画期間について、2050 年代の東京の姿を見据えるとともに、事業の長期化等を考慮し、令和８年度から令和 22 年度までの 15 年間と設定しました。 社会情勢の変化に対応するため、計画期間内の中間年次において、必要な検証を行っていきます。 本方針では、道路整備を着実に推進するため、各段階において、業務の効率化を図るとともに、執行体制の強化や新たな施策の導入検討など、整備促進に取り組んでいきます。 都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、必要性が高い路線の中から計画期間（令和８年度～令和 22 年度まで）で優先的に整備すべき路線を選定しました。計画期間内での事業着手を目指していきますので、ご理解とご協力をお願いします。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や関係

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	検証と見直しを行い、「優先」が固定化しない柔軟な仕組みを整えるべきである。 ・優先整備路線から外れ、次回の方針決定が 15 年後となるとリフォームなど生活計画が立てられない。せめて元の 10 年としてほしい。 ・事業期間が 15 年へと延長されるのは、計画見直しが必要となる場合に手遅れになる可能性があり、同意できない。 ・第四次計画でも着手されない優先路線が多かった。15 年に延ばすと、事業化の見通しが立っていなくてもとりあえず優先選定される路線が増え、実行力のない計画になる恐れがある。 ・中間年次での検証時において、検証プロセスの公表、都民の意見募集、オープンハウス、都との公開討論などを実施項目として整備方針に明記すべき。	権利者の生活再建等についても配慮しながら適切に対応していきます。

３）　都市計画道路の必要性の検証（274 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**○必要性の検証の考え方（56 件）** ・都内の道路は混雑していて、特に多摩地域では車移動が欠かせないので時間がかかるのは困る。23 区でも物流を支えるトラック輸送にとってはコスト面・労働環境の面でも解決すべき大きな課題。未来にわたって都民の経済活動を支える道路をしっかり作ってほしい。 ・道の整備は重要と感じる。安全面の確保をきちんと行ってほしい。 ・車道と歩道の間に樹木帯を設けるなど、地球温暖化のための施策を望む。 ・ 防災(火災対策)や交通の円滑化、歩車分離による安全性の向上など、整備に大いに期待している。 ・災害対策について関心が高いので、災害のみでなく緊急車両がスムーズに動けるような整備などをもっと知りたい。 ・火災の時に消防車が入れないのは致命的である。 ・戦後復興期に決定された都市計画道路を、人口減少、働き方、移動方法の変化、気候危機	道路整備の基本理念及び基本目標の実現に向け、未着手の都市計画道路（幹線街路が対象。自動車専用道及び直轄国道は除く）について、必要性の検証を行いました。 検証の結果、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備を進めるため、必要性が高い路線の中から、計画期間で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定しました。必要性が低い路線については、「廃止候補路線（区間)」として位置付け、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。 都市計画道路の必要性の検証では、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に、10 の検証項目を設定しました。検証項目１から５までは都全域（広域）に関わる項目として都内共通の評価指標により都が検証し、検証項目６から 10 までは地域に関わる項目として検証項目の考え方に基づ

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	が進む現代にそのまま適用するのは不合理であり、時代に即した根本的な見直しが必要である。 ・不要不急な道路整備に税金を使うのではなく、生活支援、医療、福祉など、現在深刻化している都民の暮らしを守る分野に優先的に予算を配分すべきである。 ・検証項目のうち一つでも該当すれば「必要」と判断する現行手法は甘すぎる。必要性の強弱が分かる点数化や順位付けなどの厳格な基準や評価方法に改めるべきである。 ・渋滞緩和などの効果のみを評価するのではなく、住環境悪化、地域分断、立退き、環境破壊などの不利益も同等に検証し、公開すべきである。 ・必要性があるとされた路線であっても、当初計画の幅員を前提とせず、地域にとって過剰でないか、本当に必要な規模かを再検討すべきである。 ・未着手路線だけでなく、事業認可済みだが実質的に進んでいない路線や着手済未完成路線も、計画見直しや廃止の検証対象に含めるべきである。 ・防災は道路拡幅だけで解決できる問題ではなく、即効性のある代替案と効果・費用を比較検討しない限り、長期に及ぶ工事計画の妥当性は判断できないため、拙速に進めるべきではない。 ・道路新設や拡幅だけでなく、既存道路の改良、信号制御、公共交通強化など、代替手段を示し比較検討した上で判断すべきである。 ・成熟した住宅地に道路を通すことは、地域コミュニティを分断し、街の成り立ちや人間関係を破壊する「まち壊し」につながりかねない。 ・立退きや住環境の急激な変化は、高齢者の健康悪化や認知症の誘因となり得る。医療・介護費増も含めて評価すべきである。 ・日本でも五島列島で実用化されている ZIP ラインによる空からの配送の進展を取り込んだ検証を行い、本当に必要な道路計画を抽出す	き、地域の実情を踏まえて各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。 各項目の評価指標については、整備方針の P44 に掲載しています。１から 10 までの検証項目に照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない 10 路線（区間）約３km は、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 必要性が高い都市計画道路の中には、計画幅員や構造など都市計画の内容に検討を要する路線があります。前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線など、整備方針 P55 に掲載しているア～エの「特別な事由」に該当する 21 路線（区間）約 29km を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。 都市計画道路の必要性の検証では、都市計画道路の最低限の規格として 2 車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（１日当たり 12,000 台）の半分として１日当たり 6,000 台を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。検証に当たっては、交通量の将来推計データを用いて検証しました。 特定整備路線については、既に事業に着手しているため、本整備方針における検証の対象外としました。 直轄国道については、Ｐ40 に「検証の対象外」とする記載をしています。また、Ｐ150 に「国道の取り扱いについて」として、今後の取り扱いの記載をしています。 Ｐ99 に記載のとおり、円滑な道路交通の実現により、走行の効率化、車両の加減速の減少が図られ、自動車からの CO_2 排出削減に寄与します。 延焼遮断帯の機能については、防災都市づくり推進計画において、道路幅員等と沿道に位置する建築物の防災性能に着目し、過去の

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	べき ・道路整備は「全国道路・街路交通情勢調査 」に基づく現状分析と将来予測を前提に策定すべきであり、将来の交通状況を予測できるまでは計画の一時中断を求める。 ・特定整備路線を本計画から除外するのは乱暴であり、改めて必要性の検証を行うべきである。 ・直轄国道の未着手都市計画道路を検証対象外とするなら、その理由や今後の取扱い方針を、対象路線を示す段階で明確に記載すべきである。 ・道路拡幅によるアスファルト面積の増加は、ヒートアイランドや CO_2 排出を助長する。気候変動対策に逆行しないか厳格に検証すべきである。 ・道路は交通誘発による CO2 増加で脱炭素に逆行し、生態系分断や緑地減少、熱環境悪化を招き、土壌・水循環も阻害し、豪雨災害リスクを高める。これらの視点で評価すべき。 ・道路による延焼遮断効果は過大評価されている可能性があり、飛び火や避難阻害も含め、科学的根拠に基づく再検証が必要である。 ・建設中に大地震が発生すれば道路は機能しない可能性がある。道路依存ではなく、地域コミュニティ強化などソフト防災を重視すべきである。 ・他自治体では道路計画の縮小、廃止が進んでいるが、なぜ東京都はそうならないのか。「古さ」から東京都はアップデートすべきである。 ・気候変動対策や生物多様性の保全は喫緊の課題であり「緑地の保全」を最優先すべきである。道路建設の必要性は環境への配慮を踏まえて検討するべきである。 ・公園、崖線、緑地帯などを破壊する道路計画は、環境面から原則として見直し、保全を前提に検討すべきである。	震災での焼け止まり状況を参考に、延焼を遮断する機能の考え方を設定しています。 都市計画道路の整備により、首都直下型地震などの大規模災害時における避難場所等へのアクセス向上や、緊急車両の通行路の確保、広域防災拠点等へのアクセス強化に寄与するなど、首都東京の強靭化が図られます。 東京都、特別区及び 26 市２町は都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、これまで概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、優先的に整備すべき路線を選定するとともに、見直しについても適宜実施しています。 道路整備に当たっては、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹及び植樹帯を整備することで緑陰確保を図るなどの安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。また、東京都生物多様性地域戦略や東京における自然の保護と回復に関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。
2	**○必要性の検証項目の内容（19 件）** ・狭い細街路に侵入する車を避けるために、子どもが壁面に張付く条件反射を学習しないで	今回の整備方針は、都と区市町による策定検討会議や学識経験者による委員会等で議論

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	済む道路空間の整備を求める。 ・高密度都市東京では、歩行者・自転車・車両の分離、渋滞しない幹線道路機能、災害時に機能する道路網の確保を優先すべきである。 ・道路整備の評価は交通機能だけでなく、「暮らしの質」「歴史的景観・回遊性」「商業活動」といった定性的な側面も判断材料とすべき。 ・移動が大変な子ども、高齢者、障害者らにとって広幅員道路は、横断に回り道が必要なバリアとなるため評価検証に取り入れるべき。 ・「都市計画道路の必要性の検証」の項目にも、「地域の実情と住民の合意形成」という項目を入れて検証する必要がある。 ・防災を理由にした道路拡幅は時代遅れであり、交通量も減少傾向にある。環境問題の点からも巨額の予算を使い長期間の工事は現実的ではない。 ・警視庁の事故地図から、道路整備された地域ほど事故件数が多い実態が確認できるため、事故増減を検証項目に含めるべきである。 ・将来交通量 6000 台/日という基準の設定理由、算定方法、使用データ年度が不明確であり、科学的・専門的検証と情報公開が必要である。 ・交通処理機能の確保について、将来交通量を公表して欲しい。 ・物流の増加に伴う交通量の増加に対応するように青梅街道などの道幅を拡幅して欲しい。 ・広域的な災害対応機能の強化の路線は、第１次から第３次の緊急輸送道路を全て対象としているのか。 ・延焼遮断機能の向上は、河川、鉄道、公園等の延焼遮断帯となる道路以外のオープンスペースの有無を判定に加えるべきである。 ・地域的な延焼遮断の形成は、現在の道路・河川・鉄道・公園・公共施設・耐火建築物を整備し、樹木等の有効な配置を行うことで構成でき、それが最も現実的な手法である。 ・延焼遮断帯の形成は、延焼遮断帯が防災・減災に真に効果があるのか実証分析が必要である。	し、都と特別区及び 26 市２町が連携・協働で策定しています。都市計画道路の必要性の検証に当たっては、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に 10 の検証項目を設定しました。 検証項目１から 10 までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する路線（区間）は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない路線（区間）は、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線(区間)」に位置付けました。 検証項目２「交通処理機能の確保」（Ｐ46） 都市計画道路の最低限の規格として２車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（１日当たり 12,000 台）の半分として１日当たり 6,000 台を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。検証に当たっては、交通量の将来推計データを用いて検証しました。 なお、将来交通量は、必要性の検証指標である１日当たり 6,000 台以上を確認するために実施しているものです。各路線の必要性の検証項目の該当項目は、都市整備局のＨＰをご確認ください。 検証項目３「物流ネットワークの形成」（Ｐ46） 物流は、必要な物を必要なときに得られる暮らしを支えるとともに、産業活動にとっても不可欠です。また、EC 市場規模は年々拡大し、物流需要はますます増加しています。国は、平常時・災害時を問わない安定的な物資輸送を確保するため、重要物流道路制度を創設し、これを契機に新たな広域道路交通計画を策定しました。 国が定めた重要物流道路（代替・補完路を含む。）や広域道路ネットワークに該当する都市計画道路は、円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車の流入を抑制す

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・つながり・まとまる緑豊かな空間の創出は、優先整備路線の選定項目とし、都市計画道路に街路樹が植栽された場合を仮定した CO_2 吸収量の計算などにとどめるべき。 ・各路線の必要性の検証結果について、該当状況を公表して欲しい。	るなど、都市環境の向上に寄与することから、今後も必要であると評価しました。 検証項目４「広域的な災害対応機能の強化」（Ｐ47） 第１次～第３次の緊急輸送道路に位置付けられている都市計画道路は、東京の強靭化に寄与することから、今後も必要であると評価しました。 検証項目５「延焼遮断機能の向上」（Ｐ47） 延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。 東京都は、防災都市づくり推進計画において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした区部及び多摩地域の７市を対象に、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」及び「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設定しています。延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、東京の強靭化に向け、今後も必要であると評価しました。 なお、延焼遮断帯の機能については、防災都市づくり推進計画において、道路幅員等と沿道に位置する建築物の防災性能に着目し、過去の震災での焼け止まり状況を参考に、延焼を遮断する機能の考え方を設定しています。 検証項目７「つながり・まとまる緑豊かな空間の創出」（Ｐ49） 道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。都市計画道路の整備により、植樹帯などの設置を通じて道路の緑化が図られるとともに、暑さ対策として、街路樹による緑陰が確保されます。また、2050 東京戦略では、緑豊かな公園、緑地、街路樹などを整備し、緑と水のネットワークを築くことで、エコロジカルネットワークを形成し、人々の生活と自然の再生が両立

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		する都市を実現していくこととしています。このため、一定規模以上の都市計画公園、開発により創出された緑地など、まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路、緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路などは、自然と調和した持続可能な都市への進化に向け、今後も必要であると評価しました。 都市計画道路の必要性の検証結果について、各路線の該当項目は、都市整備局のＨＰに公表しています。
3-1	**○廃止候補路線について（10 件）** ・廃止路線一覧には賛同する。 ・検証項目に全く該当しない区間を必要性が低いとし、計画廃止・変更すべきとした判断は妥当である。 ・地域住民と話し合いの場を持ち、デメリットも検証し、交通需要マネジメントの考え方を取り入れ、廃止路線を増やすべき。 ・都市計画道路上の住民は事業化による立ち退き不安を常に抱え、転居で生活設計が崩れ住居確保が困難になる例もあるので、見込みや必要性のない路線は速やかに廃止すべき。 ・優先整備路線について、現在の土地利用に対する考慮をしなければならないような路線は廃止候補路線にして欲しい。 ・廃止候補路線があることを知らなかった。 ・必要に応じて廃止することも良いと思う。 ・どうして廃止になるのか分かりづらい。 ・計画の廃止は「影響を確認」とあるが、何をもって影響を判断するのか。	都市計画道路の必要性の検証では、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に、10 の検証項目を設定しました。検証項目１から５までは 都全域（広域）に関わる項目として都内共通の評価指標により都が検証し、検証項目６から 10 までは、地域に関わる項目として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえて各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。 検証項目１から 10 までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない 10 路線（区間）約３km は、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 廃止候補路線については、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。
3-2	**○補助５０号線（廃-9）（１件）** ・都市計画を担当された先人達の意思を継いで、残された未整備路線についても、今回の報告書でも明らかなように、廃止すべき特段の理由がない。単に、他の路線と比較して、優先度が低いだけで、計画そのものが、危険を持ち合わせているわけではない。 ・補助 50 号線は、補助線街路の位置にあり、災害等の発災には、消防活動の拠点となる。更	補助５０号線（廃-9）は、都市計画道路の必要性の検証項目のいずれにも該当しないことから、必要性が低いと評価し「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響を確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	に、廃止となれば、想定していた交通量を他の路線に振り分けなければならないことでの渋滞の恐れ、当該補助線街路がなくなることで、地区内に細街路まで交通が入り込み、交通混乱を招く原因ともなる。それでも過去の適正な手続きを無視してまで廃止する理由があるのか。	
3-3	**○補助５８号線（廃-6）（２件）** ・「廃－6 補助５８号線」の図について、環状３号線信濃町駅部の表示が「新宿区みんなのGIS」と異なる点と、補助５８号線と補助５６号線の交差点部における補助５６号線が既に整備済みである点を確認して欲しい。 ・補助５８号線は第四次計画では将来交通量6,000 台／日と評価されましたが、今回廃止候補とされた理由と前回との差異を説明してください。	環状３号線信濃町駅部の表示が異なる点及び、補助５８号線と補助５６号線の交差点部における補助５６号線が既に整備済みである点を確認し、図面を修正しました。 補助５８号線は、都市計画道路の必要性の検証項目のいずれにも該当しないことから、必要性が低いと評価し「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 なお、前回の整備方針では、将来都市計画道路ネットワークの検証において、「交通処理機能の確保」及び「地域のまちづくりとの協働」に該当しており、必要性を確認しています。 今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響を確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。
3-4	**○補助３１４号線（廃-4）（４件）** ・補助３１４号線の廃止により、豊海と晴海の連絡機能がなくなるため、代替として歩行者・自転車用人道橋の整備を求める。豊海～晴海５丁目のアクセス向上により、通学や日常移動、BRT 等との連携、施設相互利用を促し、地域活性化と防災性向上に資する。 ・晴海、豊海の発展のためには欠かせないため、廃止に反対する。	補助３１４号線については、都市計画道路の必要性の検証項目のいずれにも該当しないことから、必要性が低いと評価し「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響を確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。
4-1	**○計画内容再検討路線（５件）** ・計画内容、再検討路線区間一覧について、下記の４つにつきまして、当初の計画の通り実施してほしい。 計 4　ア調布 3-2-6 号線 計 6　イ三鷹 3-4-13 路線支線 1 支線 2 計 20　エ調布 3-4-10 号線	必要性が高い路線の中には、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線があり、特別な事由のア～エに該当する路線を「計画内容再検討路線（区間）」に位置付けました。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	計 21　エ調布 3-4-14 号線 ・再検討は「意見把握に努める」とあるが、最終判断基準に関する意思決定ルールが明示されていない。 ・道路構造令が禁止する鋭角交差点や５以上の交会数の多叉路や立体交差の堀割道路は限られた所でしか渡れず大きな問題であり見直すべきである。 ・土地の起伏を全く考えずに設定されたために事業化に多大な費用がかかる計画位置になっている道路は優先的に見直すべき。	地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。 特別な事由は、整備方針のＰ55 に記載しています。
4-2	**○放射２７号線（計-8）（３件）** ・緑あふれる皇居は、都民だけでなく、日本の財産である。東京都の計画に、道徳心の欠如を感じる。利便性は最も大事な価値ではない。経済を優先にすると、失われるものが沢山ある。そして、経済や利便性を犠牲にして心の豊かさを失う事は歴史の恥となる。 ・第五次事業化計画案で廃止候補路線および計画内容再検討路線の対象になるのは理解できる。	放射２７号線（計-8）の環状１号線から東側は、皇居横を通過する都市計画道路であり沿道には、白い築地塀と江戸城の城壁の中でも最も高い石垣が残っており、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
4-3	**○環状３号線及び補助９５号（計-9, 10）（29 件）** ・整備に期待している。一部では反対の声が目立つが、地域の活性化や街の発展を期待して延伸に賛成する住民も存在する。播磨坂周辺を中心に、近代的で活気ある街づくりが進むことに期待している。 ・整備に反対である。理由は以下のとおり。 -小石川植物園や根津神社周辺等の自然・文化財が破壊される懸念がある。 -文京区は現状ではほとんど渋滞しておらず、大規模な道路拡張の必要性が乏しい。現在の都市構造や交通需要の変化（少子高齢化、リモートワーク、車離れなど）を踏まえた慎重な再検討が必要。 -また、地震対策や市街地の防災強化こそ優先すべき投資であり、道路整備に巨額の税金を投じるのは合理性が乏しい。 気候変動や海面上昇など、今後の都市のあり	環状３号線及び補助９５号線（計-9、10）は、残る区部の骨格幹線道路として、整備の実現に向け、地形や現在の土地利用を考慮するとともに、必要とされる道路機能を発揮する整備形態の検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	方を考えると、既存インフラ拡充に長期的な価値を見出せない。 −当該路線は計画決定から長期間経過しており、今更現在の成熟した街を分断し、貴重な緑と商店街・住宅地を破壊することは容認できない。 ・文京区は緑が多く静かな環境であり、自然を壊してまで、道路計画は必要ない。	
4-4	**○外環の２（計－5）（４件）** ・東名高速を利用する際には環八の慢性的な渋滞に悩まされており、外環の２の整備には一定の期待を持っている。 ・オープンハウス等では沿線住民の参加が多く、利便性の向上より何らかの自己の不利益を訴える傾向が強いように感じている。その結果、反対の意向が強く、青梅街道から外環南方向への出入りランプが設置されなかったと思うが、今後北方向のみが開通した際に疑問や不満を抱く利用者が生じると考えられ、残念に思う。 ・計画内容再検討の区間である外環の２については、広域的な交通利便性を確保するとともに、周辺住民への騒音・振動・排気ガス等の影響を最小限に抑えるよう、適切な検討を求める。 ・今後の進め方についてスケジュールを含め具体的な方策を明示して頂きたい。 ・外環２の杉並、武蔵野、三鷹の道路は不要である。	外環の２（計-5）は、都市高速道路外郭環状線（外環）の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の必要性や在り方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめることとしています。
4-5	**○補助９１号線（計-12）（１件）** ・環５と補助８８で王子駅付近を迂回すれば十分であり、必要性も薄く、廃止候補路線とすべきである。	補助９１号線（計-12）は、放射１０号線と環状５の２号線の間に位置する都市計画道路であり、鉄道との交差構造等による事業の実現性及び施工性の観点や、環状５の２号線と補助９０号線の交差形状を踏まえ、検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
4-6	**○三鷹３・４・７号線（計-15）（２件）** ・三鷹３・４・７号線については、玉川上水の自然と歴史的価値を大切にしつつ、環境への影響を十分に考慮した検討が望まれる。生態系を守り、自然と共生する形での都市づくりを東京都に期待したい。 ・三鷹３・４・７号線周辺では、市民団体による長年の調査で、2019 年開通後に外来種増加と希少種減少が確認され、生態系の脆弱化が進んでいる。論文でも道路整備による緑・土壌・水の分断が鳥類や植生に深刻な影響を与えることが示された。若草橋周辺の伐採等も含め、累積的負荷は限界に近く、計画の凍結・変更とエコロジカルネットワーク保全を強く求める。	三鷹３・４・７号線（計-15）は、放射５号線及び三鷹３・２・２号線（東八道路）と三叉(さ)路となる計画であり、接続地点では、交差点処理などに課題があり、周辺道路（人見街道）や現場の条件なども踏まえ、検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
4-7	**○調布３・４・１０号線（計-20）（２件）** ・調布３・４・１０号線は、東つつじが丘二丁目～武者小路実篤記念館の約 300m に限定し、防災・安全性向上や浸水対策、用地取得効率化の観点から「優先整備路線」への変更を求める。 ・調布３・４・１０号線は、西側は健康被害や自然破壊の恐れがあり代替路線もあるため廃止すべきである。東側も事業化がすすめられているが、横断歩道なしで生活動線を分断し、事故増加の懸念があり、住民の安全を軽視している点は容認できない。	調布３・４・１０号線（計－20）は，多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり、防災都市づくり推進計画で、一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線です。 一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存及び国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。 今後，課題の解決に向けて地域の状況を踏まえながら検討し、見直しの方針が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
4-8	**○小金井３・４・１号線（計-16）（124 件）** ・反対意見の強さにより、賛成意見を表明しにくい雰囲気がある。 ・通勤・通学、災害時の円滑な移動などに不可欠な道路である。未整備のままでは災害時にパニックが起きる。 ・連雀通りは屈曲・狭隘だが、歩行者や自転車の通行が多い。対向車や歩行者がいる時は減速や停止しなければ安全確保が困難な状況。大型車両とのすれ違いではストレスを大きく	小金井３・４・１号線（計-16）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線（計-16）は、高低差が大きいほか、国分寺崖線と斜めに交差しており、これまでの検討により、道路構造や周辺道路との交差方法などの課題について、地形地物の状況等

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	感じる。 ・自然環境に配慮した道路計画は技術的に可能であると信じる。 ・小金井市単体では受益が限定的かもしれないが、都全体の道路ネットワークの観点から必要である。 ・計画内容再検討路線となり、事業が停滞してしまったようである。 ・国分寺崖線（はけ）や野川流域は、多様な生態系を育む都内でも貴重な存在である。破壊されると人工的な代替・復元は困難であり、大切な自然環境を次の世代に引継ぐのは、今に生きる私達の責任である。 ・連雀通りは拡張整備等により、以前の渋滞は概ね解消されつつある。人口減少や免許返納等により、今後も交通量減少するはずである。 ・連雀通りが小金井街道等をつなぐ役割を果たしているので不要である。既存交差点の部分的改良で十分である。 ・西側は史跡で行き止まりになるなど、計画はネットワークとして不完全である。 ・時代錯誤の計画はきちんと見直し、財源は新規道路建設ではなく人々の暮らしに有効に活用してほしい。建設費・維持費が財政を圧迫し、将来世代への負担となる。 ・道路計画のアセスメント報告の内容が極めて杜撰で根拠がない。環境調査をしっかり行ってほしい。 ・この 10 年間、地権者や周辺住民への説明は無かった。今更再検討するのでなく、即、廃止路線にしてほしい。	を踏まえた検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、構造などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
4-9	**○国分寺３・４・１号線（計-19）（１件）** ・国分寺３・４・１について、国分寺史跡の真ん中を突っ切るような計画には反対。代わりに国分寺３・４・３の現在未着手の野川付近について事業化を検討してもらいたい。	国分寺３・４・１号線（計-19）は、一部が国の史跡に指定されており、都及び国分寺市では、史跡の歴史的価値や周辺交通状況に鑑み、廃止も見据えて検討しています。 引き続き、史跡周辺における交通体系等の整理・検討を進めます。
4-10	**○秋多３・３・９号線（計-1）（１件）** ・秋多３・３・９号線（計-1)は、現在の道路では何の問題もなく、大渋滞を見かけたことも	秋多３・３・９号線（計-1）は、隣接する八王子市との間で都市計画の不整合が生じて

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	ないため計画の廃止が妥当。	おり、あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要なことから、「計画内容再検討路線（区間）」に位置付けました。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、し、道路線形などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
4-11	**○秋多３・５・２号線（計-17）（５件）** ・伊奈から秋多３・５・７区間について、優先的に整備して欲しい。 ・当該区間が完成すれば、生活道路への通過交通の流入が少なくなり、通学路の安全が確保される。 ・地形的に整備が困難であり、かつ、開発計画の中止により必要性がなくなっているため、廃止も視野に入れて再検討してほしい。	秋多３・５・２号線（計-17）は、現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、道路線形などの方向性が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。
5	**○新たな都市計画道路（５件）** ・新たな都市計画道路の検討路線である新-1 と新-5 は、小田急多摩線延伸事業と密接に関わり、上小山田周辺の新駅設置やまちづくりに大きな影響を与える路線である。地域の期待も高く、第四次事業化計画で検討路線とされた経緯を踏まえ、第五次事業化計画では都市計画決定の手続きに進むことを期待する。 ・町田市で新たな都市計画道路３路線が検討対象に選定。交通不便地域で住民団体も結成され機運が高まる中、早期の計画策定と地元への提示を期待する。 ・新たな都市計画道路は上位計画紹介に留まり、政策的視点や将来の開発誘導・抑制の考え方が不明瞭であるため、広域調整の立場でネットワークや再検討路線の位置付けを示す必要がある。 ・立川３・１・３４号線は、計画線を日野バイパスまで延ばして繋げる方がよい。 ・江東区潮見地区は運河と車両基地により東陽町・塩浜方面へのアクセスが悪く、防災面でも不安がある。四ツ目通りの延伸や橋梁整備により、回遊性向上、緊急時の動線確保、地	道路整備の基本目標を実現するためには、広域的な都市間の連携強化及び道路網の拡充によるアクセス強化を図ることが重要であり、本方針では、新たに都市計画道路の整備が求められる箇所を示しました。 今後、都市計画道路の新規決定に向けて、関係機関と連携しながら検討を進めていきます。 潮見方面への四ツ目通りの延伸については、江東区道路網整備計画で「構想路線」として位置付けております。また、江東区都市計画マスタープラン 2022 のテーマ別まちづくり方針においても、今後の大規模開発や周辺の土地利用転換などに合わせて、道路ネットワークが不足する区間での道路の新設（構想路線）を関係機関や民間と連携し、推進します。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	域一体化などを期待する。費用面を考慮する場合、歩行者・自転車橋で検討して欲しい。	

４）　優先整備路線の選定（49 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**○優先整備路線選定の考え方（９件）** ・都市計画道路の整備優先度をつけることに賛成。不要道路は見直すべき。 ・第四次事業化計画の着手率が 34%の事由を考慮し、第五次事業化計画では、着手可能な路線の選定を行ってほしい。 ・優先整備路線が 15 年間で事業着手に至らない場合、地域に混乱や負担を与えるおそれがある。マンパワー、事業執行性、予算制約等を考慮し、現実的な計画を立案すべきである。 ・優先整備路線の選定項目と必要性の検証項目を変更したのはなぜか。 ・優先整備路線についても区市町による検証を同時に行うようにすべきである ・15 年間の計画年次で整備着手できない路線は理由を教えてほしい。 ・優先整備路線の選定に当たり、計画期間内に投入可能な予算・人員・資材等の資源量との整合性が示されていない点は大きな問題。本整備方針では明記すること。 ・多摩都市モノレール等の公共交通機関に係わる都市計画道路は本計画期間内においても、優先整備の要否を見直す機会を設けるべきと考えます。	優先整備路線の選定に当たっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下で行いました。都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて選定しました。 整備方針Ｐ76 に、計画期間（令和８年度～令和 22 年度）で優先的に整備すべき「優先整備路線」を示しています。選定された路線は、計画期間内で優先的に事業に着手していきます。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
2	**○優先整備路線選定項目の内容（10 件）** ・優先度を評価する際に、地元の反対運動の強さも指標化し、実施可能性判断に加えることで、メリハリのある予算配分として欲しい。 ・優先道路の選定項目が大雑把で、優先と評価された内容を具体的に把握できない。 ・優先整備路線について根拠をもって位置付けている点は理解できるが、現状のままで生じる不都合を検証して欲しい。 ・幹線道路は、段階的な車線拡大により機能回復を図り、青梅街道等を重点整備すべきである。駅アクセス道路と一体整備し、駅周辺集中によ	優先整備路線の選定に当たっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下で行いました。都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	る渋滞解消を目指して欲しい。 ・市域を跨ぐ都市計画道路は優先的に整備してほしい。 ・優先整備路線の検証に当たっては、気候危機対策に十分配慮し、その検討過程を公開すること。 ・災害時の緊急車両用の道路を優先して整備して欲しい。 ・優先整備路線の選定にあたっては、住民に交通量分析や予測を開示し、交通渋滞の実態を住民と共有することを明記すべき。 ・優先整備路線の選定項目として『国際競争力の強化』を挙げているが、他の項目と比べて直接必要性につながらない。 ・防災面で優先度の高い路線は特に注力をしていただきたい。 ・「自動車からの CO_2 排出量削減」を項目の１つとすべきである。	状況など各区市町の実情を踏まえて選定しました。 「１　骨格幹線道路網の形成」（Ｐ71） 　東京都はこれまでも、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。骨格幹線道路の整備やミッシングリンク（分断されている区間）の解消により、人やモノの流れの円滑化に加え、防災力の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。 「２　首都東京の強靭化」（Ｐ72） 　近年激甚化する風水害、甚大な被害が想定される首都直下地震などの大規模災害に対応するため、緊急輸送道路の機能強化及び防災拠点等へのアクセス強化が必要です。また、避難路や緊急車両の通行路となる道路の確保のほか、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断帯を整備することも重要です。こうした首都東京の強靭化や地域の防災性向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。 「３　スムーズな道路網の形成」（Ｐ73） 　東京都及び区市町はこれまでも、道路整備等による渋滞対策を進めてきましたが、いまだ多くの渋滞箇所が残っており、多大な時間的・経済的な損失をもたらすとともに、バスなどの公共交通の運行にも影響を与えています。また、公共交通空白地域においては、高齢者等の移動手段を確保していく必要があります。このため、渋滞緩和や公共交通空白地域の解消などに寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。 「５　国際競争力の強化」（Ｐ75） 　国際競争が激化するなか、物流需要の増加や小口多頻度化への対応、ビジネス環境の整備、持続可能な観光地域づくりが課題となっ

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		ています。このため、物流の円滑化や観光拠点へのアクセス向上など、人やモノの自由な移動の実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。 Ｐ77 に、首都東京の強靭化に向けた早期整備として、優先整備路線のうち、特に重要な路線について、早期整備に向けて検討していく路線の例を掲載しました。 Ｐ99 に、優先整備路線の整備効果として、円滑な道路交通の実現による自動車からの CO_2 の排出削減に寄与する内容を記載しました。
３	**○優先整備路線の選定結果（７件）** ・都および市の案に賛成する。 ・15 年間で都施行路線 96 路線を優先整備路線として選定しているが、計画期間内に確実に事業着手されることが確約できる計画となっているのか。 ・今回の都施行路線数は現実的な数値となっていると考えるが、道路整備の基本目標を考慮すると 15 年間で 96 路線は少ない。 ・第五次事業化計画の公表により、第四次事業化計画で既に事業着手している優先整備路線についても、進捗が滞ることのないよう配慮して欲しい。 ・第四次事業化計画で優先整備路線に選定された路線については、第五次事業化計画においても引き続き優先整備路線として位置付けることを希望する。 ・計画廃止を求める署名など、優先整備路線の選定には地域の声が示されているが、今回の案で、こうした住民意見をどのように評価・判断したのかを明らかにして欲しい。 ・優先整備路線の選定項目が抽象的で、どのような検討を経て優先整備路線が決定されたのか、不透明である。 ・羽村では優先整備路線が１路線のみであり、西口開発に伴う道路整備は都として優先度が高くないと感じた。 ・優先備路線に選定されなかった路線について	整備方針Ｐ76 に、計画期間（令和８年度～令和 22 年度）で優先的に整備すべき「優先整備路線」を示しています。選定された路線は、計画期間内で優先的に事業に着手していきます。 選定の結果、都施行路線約 96Km、区市町施行路線 60Km、その他施行２Km を優先整備路線として選定しました。 現在事業中の路線につきましては、完成に向け着実に事業を進めていきます。 今回の整備方針は、都と区市町による策定検討会議や学識経験者による委員会等で議論し、都と特別区及び 26 市２町が連携・協働で策定しています。優先整備路線の選定にあたっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下で行いました。都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて選定しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	も、各選定項目への該当状況を明示すべき。 ・「首都東京の強靭化に向けた早期整備」について、優先整備路線の一覧表の選定理由で「強靭化」と記されている路線は、早期着工を行うとの意味か。	優先整備路線に選定された路線の各選定項目への該当状況ついて、Ｐ78～Ｐ87 に記載しています。 「首都東京の強靭化に向けた早期整備」については、首都東京の強靭化に向け、特に重要な路線として、早期整備に向けて検討していく路線の例を示しています。
4	**○優先整備路線の整備効果（３件）** ・都市計画道路の整備効果について勉強になった。 ・整備効果を示す各種指標の定義を明確にし、整備によるその数値変化も公表して客観的で説得力のある説明にするべき。 ・優先整備路線の選定の理由や効果についても分かるように工夫して欲しい。	都市計画道路の整備方針Ｐ96～Ｐ101 に、骨格幹線道路網の形成など、具体的な優先整備路線等の整備効果を掲載しました。
5	**○事業の進め方（20 件）** ・優先整備道路に指定されている路線は、公共の利益につながるものであり、計画として公表している以上、早期に事業へ着手すべき。 ・計画段階で各路線に対し十分な事業予算を確保し、計画期間である 15 年以内に事業化されることを期待している。 ・良い事業計画であり、事業認可の早期取得と、主体的かつ迅速な事業への取り組を強く要望する。 ・次世代に安全で快適なまちを残していくため、土地の買収など大変ですが、早期に事業を進めて欲しい。 ・生活道路への通過交通の流入による事故は改善して欲しいので、優先整備路線の整備が進むことを願う。 ・優先整備路線に指定されてから 10 年以上経過している道路については、即時事業化し、収用も含めて早期整備をしていただきたい。 ・長期に渡り優先整備路線の対象になっている地域があるので方針を明確にして欲しい。 ・優先整備路線の完成時期、工程が示されていないので、個別に整備計画を示して欲しい。 ・優先整備路線について、15 年の計画期間のうちどのタイミングで着手を予定しているか示されなかったのは残念である。	優先整備路線は、今後計画期間（15 年）で優先的に整備すべき路線を選定したものであり、事業費等も確保しながら、順次、事業の着手を図っていきます。 優先整備路線に位置付けた路線については、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。 Ｐ148 に記載のとおり、用地取得にあたっては、政策連携団体や民間事業者に用地取得を一部委託するなどアウトソーシングを活用していきます。 令和元年に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下、基本方針）を策定し、その中で都市計画道路と都市計画公園との重複について検証しています。今後、事業化する際は、この基本方針に基づき検討することとしています。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・四次計画で用地取得が未了のまま進めても未着手路線が増える懸念があるため、五次計画では人員を増やし、都のライフワークバランスを保ちつつ用地取得を進めてほしい。 ・案では、優先整備路線に選定された小金井３・４・１１号線が都市計画公園である都立武蔵野公園と重複しているが、どのような基準でどちらを優先するのか。当該路線に関わらず、同様のケースにおける都の考え方を示して欲しい。	

５）　都市計画道路区域内の建築制限への対応（５件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1-1	**○概成道路の検証（４件）** ・「概成道路の検証」を「05 都市計画道路区域内の建築制限への対応」に含める構成は分かりにくく、章立ての再検討を求める。在り方に関する基本方針における検証内容を本頁または次頁コラムに明記してほしい。 ・自動運転の普及や道路整備に要する年月を踏まえると、優先整備路線以外の概成道路は現道合わせで良いのではないか。 ・現道合わせの路線がもう少しあっても良い。 ・歩行者空間の確保のためだけに現状の計画幅員にこだわる必要は無いので、未着手路線は計画幅員を縮小することをもっと考えてほしい。	本整備方針では、建築制限の長期化に対応するため、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下、基本方針）で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画で優先整備路線に選定されなかった路線（第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線に選定されなかった路線を含む。）を対象に、基本方針の検証結果を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。検証の結果は、整備方針Ｐ113～Ｐ116 に掲載しています。 基本方針については、都市整備局のＨＰをご確認ください。
1-2	**○補助２２９号線（概-1）（１件）** ・令和４年９月に、延長 350ｍを都計幅員 20ｍで整備すると公表したが、本整備方針ではこのうち 60ｍを現道合わせとしているのはなぜか。	補助２２９号線は、第四次事業化計画で延長 350ｍの区間が優先整備路線に選定されましたが、補助１３２号線との交差点改良に必要となる事業範囲を検討し、延長 290ｍの範囲で事業に着手しました。 残る区間である（概-1）は、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であることや延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画として求められる機能を有していると評価し、現道合わせとする区間としました。

６）　道路空間の再編（45 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**○道路空間再編の取組方針（17 件）** ・道路空間の再編やリーディング路線など道路の魅力を高める施策を、どんどん進めてほしい。 ・リーディング路線、ウォーカブル道路の意味が分からない。 ・渋谷など、歩行者の多い道は、現在安全快適に歩けないため、リーディング路線は良いと思った。 ・高度経済成長期のモータリゼーションを背景とした車中心の道路づくりから、欧州等ではすでに実現されている自転車や歩行者を中心とした、人に優しくウォーカブルな道路づくりを、是非とも迅速にお願いしたい。 ・「ウォーカブルな道路空間の創出」「緑豊かで魅力的な道路空間の創出」を追加し、リーディング路線等の選定における評価ポイントとしている点について、大いに賛同する。 ・現道の改良事業、再編する考え方は財政面でも非常に合理的だと思う。 ・道路空間の再編はゆとりやにぎわい以前に、自動車流入量の削減、徒歩・自転車・公共交通走行空間の確保、荷捌きスペースの確保等、交通機能に関する空間再配分の考え方をとるべきである。 ・日本では警察の規制により、バスや路面電車の走行空間に歩行者を立ち入らせない措置が取られてしまい、これでは欧州のようなにぎわいに寄与するトランジットモールにはなり得ない。道路空間の再編には警察の理解と協力が不可欠である。 ・リーディング路線の選定、整備を促進するためにも、海外だけではなく日本の再編事例も示してほしい。 ・道路空間の再編について、歩行者空間の記載があっても、自転車通行空間について全く記載が無く、自転車のことを軽視している。 ・今回は都市計画道路ということだが、それ以外の道路についても同様に検討してほしい。 ・東京の街には、首都としての格式、知性、日	道路に求められるニーズの多様化に加え、交通インフラのストック活用を踏まえ、歩き回りたくなる、訪れたくなるウォーカブルな都市東京の実現に向け、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取組を「東京ストリート＋（プラス）」として新たに位置付けました。こうした道路空間の再編を都内に幅広く展開するため、先導的なモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として完成済の都市計画道路や、都市計画道路でなくても、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象に選定しています。 リーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、幅員構成や整備範囲、整備内容、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和 22 年度までに工事着手を目指します。 道路には通行機能に加え、建物への出入り、荷さばきなど、沿道での活動を支える機能もあります。このため、道路空間の再編を行う際には、駐車施設の集約化、地域荷さばき駐車場の確保など、地域の交通対策と連携して進めることが重要です。さらに、再編により創出された道路空間は、地域団体等によるイベント開催などのエリアマネジメント活動を通じて、地域の活性化に寄与することが期待されます。このため、道路管理者、地元自治体、地域団体等が密接に連携しながら、交通管理者などの関係機関と調整の上、道路空間の再編に取り組んでいきます。 日本の再編事例については、国土交通省のウォーカブルポータルサイトで示されております。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	本としての風情が最重要であり、安らぐ気持ちになれる、心の静まる様な雰囲気のある街づくりをしてほしい。 ・リーディング路線を含む一帯の地域の利害関係者にとって、制約となる事、逆にこれまでに比べ歓迎出来る事はあるのか。 ・地元関係者の意見を反映し、意見集約がないままに進めないようしてほしい。 ・高木が充分に生育できる規模の植栽桝を確保する旨の追加記載をしてほしい。 ・東京都が目指す道路空間として その理想像を明確に提示すべき。 ・リーディング路線を選定し、取り組むとした経緯はなにか。	
2-1	**○リーディング路線の選定（7 件）** ・リーディング路線の定義はなにか。 ・住民がリーディング路線の位置づけを希望する場合、追加される余地があれば明記して欲しい。 ・多摩地区にも地域活性化のためもっと増えると良い。 ・都市再生整備計画区域内を検討対象とするのでなく、地域ニーズを検討対象として身近な地域・道路を対象としてほしい。 ・都心部の既存道路での民間事業者に対して道路交通法の道路使用規制を緩和する内容に読め、リーディング路線の大部分は中枢広域拠点域に集中している。 ・リーディング路線が「ビジネス拠点、観光地周辺、ターミナル駅周辺」に位置するかの観点を評価するとの記載や図やグラフに表題を追加してほしい。 ・駐車場の配置は「道路空間の使い方」を左右する事、駐車場附置義務が強いと自動車流入が増え、歩行者優先の空間づくりが難しくなる事、駐車場の立地は「歩行者動線」を決定つける事から駐車場に関する地域ルールと歩行者空間の整備は強く関係していることの記載が必要である。 ・「駐車場地域ルールが設定可能なエリア」を記載している理由はなにか。	道路に求められるニーズの多様化に加え、交通インフラのストック活用を踏まえ、歩き回りたくなる、訪れたくなる ウォーカブルな都市東京の実現に向け、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取組を「東京ストリート＋（プラス）」として新たに位置づけました。こうした道路空間の再編を都内に幅広く展開するため、先導的なモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として完成済の都市計画道路や、都市計画道路でなくても、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象に選定しています。 リーディング路線は、ビジネス拠点、観光地、ターミナル駅周辺など国際都市東京の魅力向上の視点と地域のまちづくりへの貢献の視点から検討対象地域を設定し、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められている区間を抽出し、道路ネットワークの形成状況や地元自治体の意向確認を行い、選定しています。 また、再編を行う際には、駐車施設の集約化、地域荷さばき駐車場の確保など、地域の交通対策と連携して進めることが重要であるため、選定の評価方法として、駐車場地域ル

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・都が広域的な視点から、特別区境を越えたネットワークの視点で選定していかないと、道路空間の再編はスポット的な取組で終わってしまうのではないか。 ・「ウォーカブルな道路空間の創出」及び「緑豊かで魅力的な道路空間の創出」に向けた取り組みが一定期間十分に実施され、公共・公益性も評価できる路線を優先的に評価・選定してほしい。	ールが設定可能なエリアを確認しております。 選定されたリーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、幅員構成や整備範囲、整備内容、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和 22 年度までの工事着手を目指します。 「ビジネス拠点、観光地周辺、ターミナル駅周辺」のグラフ等に表題を追加しました。
2-2	**○ 補助６６号線（新宿通り）ほか６路線（リ-５～11）（8 件）** ・新宿通り（補助６６号線）と記載してほしい。 ・「新宿通り（補助６６号線）」と「ランブリングロード（新宿駅付近街路１０号線）」の二路線がリーディング路線となっている理由はなにか。またそれぞれを分けた理由はなにか。 ・新宿駅付近街路１０号線はどのような整備形態となるのか。 ・ランブリングロードが歩行者優先の道路になるとすれば新宿グランドターミナル構想と相反するのではないか。 ・新宿グランドターミナル構想との関係はなにか。新宿区区画街路１号線がリーディング路線に挙げられていない理由はなにか。 ・ベンチに寝転がっていたり、地べたに座ったり、海外の土足文化の真似をせず、デザイン含め、日本らしい首都としての品位を保ってほしい。 ・現在生えている高木は絶対に残すようお願いする。緑があるだけで人は生活にうるおいが出る。緑の美しさを感じられる広場にして欲しい。 ・新宿グランドターミナル構想の東西連絡デッキと西口の新宿副都心街路４号線とは、繋がるのか。	整備済みの都市計画道路を対象とするリーディング路線は、目指すべきまちづくりなどによる評価として検討対象地域を国際都市東京の魅力向上と地域のまちづくりへの貢献の２つの視点から設定し、実現性による評価として周辺の道路ネットワークの状況や地元自治体の意向を踏まえ選定することとしております。 上記の評価により、補助６６号線及び新宿駅付近街路１０号線はリーディング路線として選定しており、新宿区画街路１号線は選定しておりません。 路線の記載方法については、他路線と合わせ修正しました。 リーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、道路空間や幅員構成、整備範囲、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和 22 年度までの工事着手を目指します。新宿駅周辺のリーディング路線の整備にあたっては、関係する新宿グランドターミナルの一体的な再編と連携を図っていきます。 西新宿地区のリーディング路線においては、策定済の「西新宿地区再整備方針」及び「西新宿地区再整備ガイドライン」などに基づき検討しており、いただいた意見なども参考にしていきます。 線路上空に新設する東西デッキ及び４号街

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		路については、「新宿の拠点再整備方針」において、東西骨格軸に位置付けており、新宿グランドターミナルを介して東西のまちをつなぐ役割を担っています。具体的な整備の形態については、現在検討中です。
2-3	**○放射４号線ほか５路線（リ-18～23）（5 件）** ・公園通りがリーディング路線に選定されたことは喜ばしいが、ハチ公前交差点から MODI まで延長したほうが道玄坂や宮益坂への回遊性が高まる。 ・当該地域は通勤者や休日外来者に加え海外観光客が近年増加し、特に渋谷駅からの流入による歩道の容量不足により歩行困難が発生している。歩行空間のボトルネックを防ぐためにもハチ公前から公園通りの結節点までを選定範囲に加えるべきである。	リーディング路線は、目指すべきまちづくりなどによる評価として検討対象地域を国際都市東京の魅力向上と地域のまちづくりへの貢献の２つの視点から設定し、実現性による評価として周辺の道路ネットワークの状況や地元自治体の意向を踏まえ選定することとしております。 公園通りと大山街道を結ぶ神宮通りについて、整備方針案の公表後、改めて地元自治体の意向確認等を行い、リーディング路線として選定しました。
3	**○リーディング路線整備の進め方（8 件）** ・関係機関として交通管理者の関与が必要ではないか。 ・より整備を促進させるため、リーディング路線の中からさらに戦略的な位置付けとなる路線の選定や東京都が目指すビジョンの達成度に応じたインセンティブを与えるなどの工夫も併せて検討すべきと考える。 ・整備のみならず、その後の持続的な維持管理含めた利活用が重要であり、民間活力によって持続可能なものとする必要がある。 ・「歩行者利便増進道路（ほこみち）」制度等の積極的な適用に加え、エリアマネジメント団体に対しては、維持管理への収益還元を前提として、占用手続きの簡素化や占用料の無償化、権限の一部委譲を行うなど、柔軟な利活用が可能となるインセンティブ措置を講じる必要がある。 ・費用対効果はどのように評価するのか。 ・取り組みの進捗状況を情報公開・発信してほしい。	道路には通行機能に加え、建物への出入り、荷さばきなど、沿道での活動を支える機能もあります。このため、道路空間の再編を行う際には、駐車施設の集約化、地域荷さばき駐車場の確保など、地域の交通対策と連携して進めることが重要です。さらに、再編により創出された道路空間は、地域団体等によるイベント開催などのエリアマネジメント活動を通じて、地域の活性化に寄与することが期待されます。このため、道路管理者、地元自治体、地域団体等が密接に連携しながら、交通管理者などの関係機関と調整の上、道路空間の再編に取り組んでいきます。 選定されたリーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、幅員構成や整備範囲、整備内容、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和 22 年度までの工事着手を目指します。 また、リーディング路線について、区市が行う調査検討や整備費の一部を補助し、その整備を推進するため、補助金交付制度を新たに創設しました。

７）　今後の都市計画道路整備に向けた取組（73 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**〇今後の都市計画道路の在り方（62 件）** ・高齢化が進み、自動運転車両が増えることが予想されるため、それを前提にした道路整備に賛成する。 ・自動運転車が自由に走れるようにして、老人でも、５、６年後を目標にどこにでも行けるような道路・交通を実現して欲しい。 ・整備方針の予算を活用し、我が国の高度な技術力と今後普及が期待される DX 技術を融合させることで、現状の脆弱性を改善する技術開発を進めるための予算措置を提案する。 ・「固定的なインフラ」から「可変的・自律的な社会基盤」への進化、および GX・DX と都市経営視点を融合させた「アジャイル型整備」を導入すべき。 ・道路が整備され、街路樹が育てば、今より豊かな緑が計画的に形成されるという面もあるのではないか。 ・道路整備においても景観への配慮を重視し、それが結果として街全体の価値向上につながるような計画・運用を進めることを期待する。 ・都市計画道路の整備方針は、街路樹に特化せざるを得ず、植樹帯などの設置は積極的に進めて欲しい。 ・保全すべき緑、創出すべき緑、街路樹が必要な路線を抽出した上で、生物多様性を考慮した樹種選定などを行わないと、将来の維持管理コストや手間の増大を招きかねない。 ・優先整備路線の整備や道路空間の再編の際には、高木が充分に生育できる規模の植栽桝を確保する旨の記載をしてほしい。 ・グリーンインフラの導入など緑の多様な機能の活用、緑豊かな環境との共存、街路樹を充実させ、樹冠拡大による緑陰確保を推進するという点は、もっと目立つように積極的に記載してよいのではないか。 ・周囲の交通状況を緩和することは必要だが、自然をできる限り壊さない方法で実施して欲	自動運転などの技術革新は、道路の使い方を大きく変える可能性があります。自動運転が実用化されると、交通事故の削減、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などにつながることが期待されています。さらに、高密度な追従走行が実現すると、道路の交通容量が増加することが見込まれています。一方、自動運転等の普及により自動車の多様な使い方ができるようになると、自動車利用が増加する可能性も指摘されています。こうした技術革新に伴う道路へのニーズの変化を的確に把握していきます。詳細については、整備方針Ｐ145 に掲載しています。 道路の緑には、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があり、それらが最大限に発揮できるよう、都道や区市町道の緑の保全及び整備が必要です。引き続き、道路の緑の役割が最大限に発揮できるよう、都市計画道路の整備に合わせ、都道や区市町道における緑の整備と保全に取り組んでいきます。また、車道、歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹及び植樹帯を整備することで緑陰確保を図るなどの安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。 街路樹については、歩道幅員などの状況を踏まえ、計画的な剪定、十分な植栽帯の確保などにより、暑さ対策として樹冠拡大による緑陰確保を推進していきます。 道路整備において、幅員構成や沿道等の状況を踏まえ、樹冠拡大の効果が期待できる樹種の選定などにより、街路樹の樹冠拡大等を推進していきます。 グリーンインフラについては、道路での雨水流出抑制設備やバイオスウェル等の導入を推進していきます。 道路整備にあたっては、東京都生物多様性地域戦略や東京における自然の保護と回復に

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	しい。 ・歴史ある玉川上水を守って欲しい。 ・貴重な自然環境をこわすと、元に戻すことは出来ない。 ・東京都は、歴史や文化を大切にする姿勢を取り戻して欲しい。 ・人口減少の次世代にとっても、大事な、緑、自然に配慮した計画を求める。 ・これからの東京は、自然を破壊して何かを造るというよりも、自然を後世に残し、日本の本来の姿を守る事にシフトするべき。 ・樹種剪定だけでなく、剪定手法や剪定時期の最適化による樹冠拡大についても明記してほしい。	関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。 整備方針Ｐ144 には、自然環境に配慮した整備事例として、環状第５の１号線について、隣接する新宿御苑内の貴重な樹木（ラクウショウなど）に配慮し、平面４車線から地上・地下の２層構造へと都市計画を変更して整備したことを掲載しています。 都では、全ての路線の街路樹について目標樹形や剪定手法を定めて計画的な剪定を実施していくための参考資料として「街路樹維持管理計画書」を作成し、計画的な剪定を行っています。
２	**○都市計画道路整備の促進（７件）** ・用地取得の促進について、用地事務のシステム化、アウトソーシングの活用、換地手法の活用の内容について、具体的に示して欲しい。 ・全体的に整備に時間がかかっており、ますます整備の実現が困難になるように思えるので、スピードアップをしてほしい。 ・今回の整備方針の見直しには、認可後の長期間にわたる工事停滞への対応策を明確にし、この点を必ず含めるべきである。 ・優先整備路線に限っては、事業化せずとも解体費用を都または市区が負担する仕組みを作って欲しい。 ・「事業化前」の定義を明確にして欲しい。 ・道路ができないことによる将来の損失やコスト増も考慮して、補償費の増額など柔軟な対応を図っていただき、整備を加速してほしい。 ・都市計画道路整備の先行取得やアウトソーシングの活用など各種促進策は強行的であってはならず、極めて慎重に進めるべきである。	整備方針のＰ147～Ｐ149 に、都市計画道路整備の促進について、具体的な内容を掲載しました。 用地の先行取得を促進するため、都施行の優先整備路線を対象に、用地取得に伴う建築物の除却に係る費用の補助を行っていきます。 「事業化前」の定義については、都市計画事業の場合、事業認可前であることをＰ147 に掲載しました。 用地の先行取得は、地権者からの申し出があった用地を事業認可前から機動的に取得する制度です。都市計画道路の用地取得にあたっては、施行者が定めた基準に基づき、用地費と移転補償費を算出します。また、施行者は関係権利者の状況に応じて生活再建支援策を提供するなど、きめ細かな折衝を行っています。
３	**○都市計画道路の今後の検討課題（４件）** ・概成道路の整備手法のイメージについて、インセンティブ制度が分かりづらいので、説明をつけてほしい。 ・概成道路の整備手法について、これ以上イン	Ｐ150 の概成道路の整備手法のイメージに、税の優遇によるインセンティブ制度を活用したイメージを追加しました。 国道の取扱いについて、国が管理する直轄

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	センティブを与えなくてよい。 ・国道の取り扱いについて、「防災・環境・まちづくりの課題が整理されれば、都から国へ問題提起を行う」といった内容とすべき。 ・「07 今後の都市計画道路整備に向けた取組」の「都市計画道路の今後の検討課題」の中に、「計画『廃止』に向けた今後の検討課題」の項を立て、説明を盛り込んで欲しい。	国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であるため、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じて都市計画の取扱いを検討していきます。 今回の整備方針おいて、廃止候補路線については、Ｐ51 に廃止候補路線（区間）を掲載しています。

８）　個別路線※に対する意見・要望（1,991 件）

※廃止候補路線、計画内容再検討路線、事業中及び完成済みの路線を除く

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**○放射９号線（都-3）（２件）** ・放射９号線は皇居から北へ延びる重要な幹線道路であり、都市計画決定から８０年間、未着手のままであるため、速やかな事業着手を求める。	放射９号線（都-3）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
2	**○放射２３号線（都-5）（２件）** ・放射２３号線と接続する補助６１号線を分けて考えることは出来ないのか。事業計画地の民有地に差があるので同時に行うのは難しい。放射２３号線だけなら対象地は大きくなく、交渉相手も少ないため早期の履行が可能である。 ・現況の幅員が狭く、特に上り線は幅員がないので、大型バス、大型トラックが通行すると実質１車線しか使用できない状況で、渋滞を招く原因の一つである。 ・すでに片側２車線道路であり、さらに道路幅を広げる必要があるのか疑問である。	放射２３号線（都-5）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
3	**○放射２５号線（都-6）（１件）** ・確実に第五次事業化計画で事業着手してほしい。 ・放射２５号線は、環状４号線と立体交差計画となっている。当立体交差箇所は、「都市計画道路の在り方に関する基本方針」において立	放射２５号線（都-6）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	体交差検討箇所の対象とされていないので、環状４号線と立体交差となっている都計決定を前提として事業着手されるとのことで良いか。	今後、他の都市計画道路との交差方法を含め、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
4	**○放射３５号線（都-10）（１件）** ・通学路を含む生活道路であるマロニエ通りや都道 442 号が抜け道化し、交通量増加や速度超過により危険な状況が続いている。住民の生活環境向上が損なわれないよう、都・区・地元が連携し、周辺都市計画道路の整備完遂を強く求める。	放射３５号線（都-10）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
5	**○環状３号線（都-11）（４件）** ・整備にあたっては、自動車交通だけでなく、歩行者・自転車が安全かつ連続的に通行できる道路として計画・整備されることを要望する。環状２号線では歩行者・自転車動線の分断により迂回せざるを得ない箇所があり、不便が生じている。 ・本路線が生活道路・通学路としても利用されることを踏まえ、誰もが移動しやすい道路整備を求める。	環状３号線（都-11）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「首都東京の強靭化」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、歩道や自転車通行空間の断面構成を含め、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
6	**○環状３号線（白河３丁目から大富橋）（優先外）（１件）** ・計画幅員で整備し、歩道の連続性を確保してほしい。	環状３号線のうち、白川３丁目から大富橋の区間は、今回、優先整備路線に位置付けておりません。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
7	**○環状４号線（都-12）（２件）** ・車道は保水性舗装・遮熱性舗装、歩道は透水性舗装としてほしい。 ・歩道を拡幅して、自転車が歩道の一部で走行できるようにしてほしい	環状４号線（都-12）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、道路の舗装構造や断面構成を含め必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
８	**○環状５号線の２（優先外）（１件）** ・これから何百億円もかけて立体交差にしても計画当時より渋滞もなく、費用対効果はとても低いと思う。	環状５の２号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「骨格幹線道路網の形成」や「持続可能な地域公共交通等の実現」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。
９	**○外環の２（都-21、22）（３件）** ・練馬区以外の区間が「計画内容再検討路線」とされる中、練馬区間のみが優先整備路線とされている理由が不明である。外環本線の地下化により、全区間で再検討が必要なはずである。 ・練馬区内のみを整備しても、道路ネットワークとして十分に機能するのか、その必要性や合理性は示されていない。現道のない区間で多くの住戸や緑地を失わせる点にも疑問が残る。 ・外環の２は都立石神井公園や周辺の風致地区という貴重な環境資産に重大な影響を及ぼすおそれがある。事業認可に先立ち、外環本線工事による既存の環境影響を含め、慎重な検証が必要である。 ・透水性のない道路構造や生態系への影響、延焼遮断帯の形成、傾斜区間や河川渡河部の安全性などについて十分な調査を行い、住民の生活環境を損なわない計画とするよう東京都に説明を求める。	外環の２（都-21、22） は広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
１０	**○補助２３号線（区-3）（１件）** ・道路整備に反対する。商店街の営みと人々の暮らしを壊さないでほしい。	補助２３号線（区-3）は、一部は第四次事業化計画からの継続であり、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」と「持続可能な地域のまちづくりの貢献」に該当し、まちづくりの取組状況などを踏まえ、港区施行の優先整備路線に選定しました。
１１	**○補助２６号線（都-24）（１件）** ・補助２６号線（目黒本町３丁目～放射３）をなぜ、優先整備路線にするのか理由が不明確である。どういう理由で優先整備路線と位置付けるのか明らかにすること。	補助２６号線（都-24）は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
１２	**○補助２８号線（都-26）（１件）** ・都-２６（都道 421 号線）と大田区道主要第 74 号線はともに抜け道として使われ、時間帯によって交通量が多く、特に第 74 号線は狭く危険な走行や歩行者への危険が生じている。さらに民泊開設により歩行者（外国人旅行者を含む）の安全確保が懸念される。都-26 の整備による交通量抑制と周辺道路の安全性向上、加えて人身事故防止のための早急な事業決定や歩道上電柱の地下化の検討を求める。	補助２８号線（都-26）は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
１３	**○補助４４号線（区-18、19）（１件）** ・大田区の補助４４号線について、道が狭く非常に困っている。残り僅かのため、戸建てなどから、迅速に収用をしていただきたい。	補助４４号線は（区-18、19）、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」等に該当し、まちづくりの取組状況などを踏まえ、大田区施行の優先整備路線に選定しました。 今後、財源の確保に努めつつ、順次、事業化を図っていきます。 また、現在事業中の区間については、引き続き、事業を推進していきます。
１４	**○補助４７号線（優先外）（１件）** ・当該道路は防災上の理由で都市計画道路とされているが、交通量は多くなく住宅地を通過しているため、都市計画道路に位置付け続ける理由はなく、早急に廃止すべきである。	補助４７号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。
１５	**○補助５２号線（都-27）（11 件）** ・整備推進を求める。今住んでいる家の敷地はほぼ全て道路の計画区域の中である。約 70 年建築制限がかかっており、早く事業が進めば新たな住居を考えることができる。計画決定後に来た反対派の意見は聞く必要はない。 ・廃止・見直しを求める。理由は以下のとおりである。 -戦後すぐの混乱期に、適切な法手続きがとられておらず、法的瑕疵がある。また、80 年を経た現状には、まったく合っていない。 -大勢の住民を強制的に地域から追い出し、騒音・振動・排気ガスの増大により、閑静な住宅街である現在の環境を大幅に悪化させる。	補助５２号線（都-27）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や関係

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	新たな道路は、買い物客で賑わう商店街、小中高大生が沢山通っている通学路を分断する。 −車の交通量が減少しているなか、網の目のように道路を張り巡らす都市計画は、時代遅れである。渋滞の緩和に資するとは思えないし、過度の渋滞が慢性化している現実は確認できない。都市計画の基本原則である「需要と供給の均衡」に反する。 −都市計画法が求める「合理的根拠に基づく計画決定」および「社会状況の変化に応じた再評価」の原則に基づく見直しを行わず、引き続き優先整備路線に位置付けたことは不当である。 −都は「2050 年カーボンハーフ」や「歩行者中心の都市空間形成」を掲げているが、補助５２号線の整備はこれらの政策と整合しない。 −世田谷区は京王線、小田急、東急線の鉄道網が充実して、環七、環八、246 号. 甲州街道が存在する。経堂周辺は世田谷通り、城山通り、赤堤通りがあり、網目状の都の計画は形成されていてこれ以上道路は必要無い。 −災害時の延焼遮断帯としての機能は、ほぼ期待できない。ずらりと停車した車から火災が発生して、それが拡大し、住人が逃げ遅れる要因になる。道路による延焼遮断効果について、東京都は科学的根拠を示していない。延焼挙動は建物構造・風向・飛火等の複合要因に左右されるが、これらの検証は行われていない。 −防災対策として他にできること、すぐにやるべきことが優先されることがより合理的である。 −大きな道路ができれば、高層階の建物が建てやすくなり、開発が進む。そうすると、帰属意識のない住人が増えることによって、自治組織は弱体化し、コミュニティが衰退することが懸念される。 −計画道路に住居を構えている。この 10 年、計画道路沿線住民の反対の声を何度も届けた	権利者の生活再建等についても配慮しながら適切に対応していきます。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地 から助言を受けるため、学識経験者で構成する 「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、合同で都・区市町策定検討会議や都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受付けました。また、案については、区市町において庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施し、情報の周知に努めました。 パブリックコメントにおいて受け付けたご意見については、結果の概要とともに 対応をとりまとめたものを公表しています。また、整備方針については、ホームページに公表しています。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	にもかかわらず、正当な理由なく一方的な計画をおしつける東京都には心底怒りを覚える。 −道路建設を一旦停止して、どういうまちづくりが良いのか、住民との話し合いを始めてほしい。予算は、都民や区民の充実した福祉や医療、充実した学校給食費無償化など、私達の日々の生活に役立つものに使って頂きたい。 −沿線住民の 12,000 筆を超える署名提出等による明確な反対意思を尊重すべき。東京都は住民意見を計画評価に反映した形跡がない。 −優先選定後の 10 年間に 100 戸を超える住宅建設や商店開業が進み、閑静な住宅地としての土地利用が定着している。	
１６	**〇補助５４号線（優先外）（２件）** ・第５次優先道路は区間ごとに分断して整備される計画のため、未整備区間が交通のボトルネックとなり、整備済み道路も十分に活用されない恐れがある。そこで、世田谷区補助５４号の一部についても、第５次道路計画における優先道路として加えていただきたい。 ・補５４（下北沢２・３期）についても優先整備路線として整備すべきである。	補助５４号線のうち、下北沢Ⅱ・Ⅲ期の区間は、今回、優先整備路線に位置付けておりません。 なお、下北沢Ⅱ期の区間については、世田谷区が令和７年 12 月に公表した「せたがや道づくりプラン（素案）」において、地域の街づくりの状況や優先整備路線の着手状況を踏まえながら事業着手に向けて検討を行う「準優先整備路線」として位置付けております。
１７	**〇補助６１号線（都−28）（２件）** ・この場所は、公園や商店街があり、子供たちや地域の人が集まる交流の場であるが、道路ができることで、地域そのものが失われる。 ・交通量が増えて、子供の通学路でもあり、大変危険になる。	補助６１号線（都−28）は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮しながら適切に対応していきます。
１８	**〇補助７１号線（優先外）（１件）** ・狭い歩道にお店の客の行列がならび、韓流ショップの練り歩き、海外からの旅行カバンを引いた家族連れ、背後には大学のキャンパスも新設されたので渋滞し、駅までの時間が倍近くかかることもある。 ・新宿区、商店会は、狭い歩道にセンターライ	補助７１号線（大久保通り）については、今回、優先整備路線に位置付けておりません。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	ンを引いて、方向分離したり、ガードマンによる交通整理、立ち止まらない掲示など対策を立てているようだが、効果はない。 ・大久保通りを利用しないようにしているが、遠回りになるので、急ぐ場合は危険を承知で車道を歩くこともある。 ・歩道を広げてウォーカブルな街を実現して欲しい。	
１９	**○補助８６号線（都-30）（１件）** ・都-30 は、拡幅の必要性に疑問がある中、車道の拡幅により歩道が縮小される懸念がある。車優先を改め歩行者空間を維持し、自転車は歩道から分離し車道に専用レーンを整備すべき。	補助８６号線（都-30）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、道路の断面構成を含め 必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
２０	**○補助８７号線（区-34）（１件）** ・補助８７号線は、先祖代々住む地域に多くの立ち退きを生じさせ、補償や学区、生活への影響が大きい。愛着ある仲宿での暮らしを壊さないでほしく、本計画には断固反対である	補助８７号線（区-34）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」等に該当し、補助８７号線の事業の継続性を踏まえ、板橋区施行の優先整備路線に選定しました。
２１	**○補助９２号線（優先外）（３件）** ・補助９２号線（補助９３～環状４）が、第４次計画では優先整備路線だったにもかかわらず、第５次計画から外れた理由が不明である。 ・補助９２号線は、防災上重要で着手可能な状況にあるため、整備か廃止を早急に判断し、地元に説明すべきである。	補助９２号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」や「地域の魅力的な拠点の形成」に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目に複数該当しなかったことから、今回、優先整備路線に位置付けておりません。
２２	**○補助９４号線（都-31）（４件）** ・沿道の住民として、事業を速やかに進めてほしい。周辺地域は地震時の危険性が高い一	補助９４号線（都-31）は、環４（都-13）と合わせて道灌山下交差点の一体的な改良が

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	方、日医大付属病院・都立駒込病院に近く、災害発生時の救護・緊急輸送を行う上で重要な路線である。三環状道路が重点事業であることは理解するが、当該路線も都民の生命に直結する重要事業である。 ・首都直下地震の可能性が高まる中、不忍通りは車線の少なさによる慢性的な渋滞や歩道整備不足による事故もあり、早急な対策を求める。	必要であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
２３	**○補助１２５号線（都-33、34）（３件）** ・計画から 80 年近く経っているが、住民は拡幅の必要性を感じておらず、今のままで何ら不便を感じていない。 ・現在の道幅でも充分広く、自動車の通過は少なく混雑もない。	補助１２５号線（都-33、34）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」に該当し、周辺事業との継続性の観点から、都施行の優先整備路線に選定しました。
２４	**○補助１２７号線（区-13）（３件）** ・自由が丘という街は人々が散策して楽しむ観光客向けの地域であり、平行する自由通りと学園通りが既に二車線の交通量の多い道路であるため、当該計画には賛成できない。 ・交通量の多い自由通りと学園通りに挟まれて、これらの道を避けて、近隣住民や近隣の学生が徒歩で多く利用している。目黒通りからの抜け道となった場合、通行量が増え歩行者にとって大変に危険になることから、計画の廃止を強くお願いする。 ・当該都市計画道路の整備は交通環境の改善や防災性の向上などに重点を置き、大型再開発事業とはリンクさせないこと。	補助１２７号線（区-13）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、目黒区施行の優先整備路線に選定しました。
２５	**○補助１３２号線（区-29）（80 件）** ・西荻窪は、小規模な個人商店が連なり、歩いて回る楽しさや人と人との距離の近さが魅力の街である。道路拡幅により街並みや雰囲気が損なわれ、画一化が進んでしまう。 ・現状交通量や渋滞が深刻ではなく、むしろ歩行者や自転車にとって快適な環境が保たれている。道路拡幅よりも、歩行者・自転車を重	補助１３２号線（区-29）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まち

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	視した街づくりを求める。 ・計画が策定された当時と比べ、人口動態や交通需要、社会環境が大きく変化している中で、現在の地域実情に即した必要性や費用対効果が十分に示されていない。 ・防災の重要性は理解するが、道路拡幅のみが最適な手段とは限らない。建物の不燃化、無電柱化、既存インフラの点検・補修、地域コミュニティの強化など、代替的・補完的な防災対策を求める。 ・街路樹や並木、河川環境の保全を求める。 ・気候変動対策・ヒートアイランド対策として、緑の創出やグリーンインフラの導入を重視すべき。 ・計画の経緯、効果、メリット・デメリットについての説明や情報公開が不十分である。住民との対話の場の充実、議論内容の開示、意見を踏まえた見直しを求める。 ・仮に整備を行う場合でも、自転車通行帯の確保、バリアフリー化、緑化など、生活環境への配慮を強く求める。	づくりの取組状況等を踏まえ、杉並区施行の優先整備路線に選定しました。 本路線の整備により、脆弱な南北方向の交通機能が強化され、歩道改良に伴い、自転車、歩行者等の駅へのアクセス性の向上、駅前広場機能の充実が期待されます。また、延焼遮断帯の形成、広域避難所等へのアクセス路線、円滑な救援救助活動空間の確保など防災上重要な機能を果たす路線であり、現在事業中の北側区間と合わせ効果を最大限に発現できます。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、合同で都・区市町策定検討会議や都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町において庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施し、情報の周知に努めました。 パブリックコメントにおいて受け付けたご意見については、結果の概要とともに対応をとりまとめたものを公表しています。また、整備方針については、ホームページに公表しています。
２６	**○補助１３２号線（区-29）及び補助２２７号線（区-30）（１件）** ・補助１３２号線・２２７号線の整備は、生活者中心・環境配慮を掲げる区政理念と整合せず、住宅地の生活環境悪化が懸念されるため反対する。自動車前提の道路整備は国際的潮流とも乖離しており、廃止・縮小・代替策を含めた再検討を求める。	補助１３２号線（区-29）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 補助２２７号線（区-30）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		確保」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。
２７	**○補助１３３号線（都-35）（１件）** ・京王線立体化事業はかなり進捗しているが、それと交差する都市計画道路（都-35　補助１３３号線等）の事業化が遅れている。立体化の効果を発現するため、関連する都市計画道路は優先整備路線の中でも特に優先すべき路線として位置づけるべきである。	補助１３３号線（都-35）は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
２８	**○補助１３３号線（都-36）（38 件）** ・整備推進を求める。理由は以下のとおりである。 -南阿佐ケ谷～五日市街道はアクセスが悪く、生活道路に車が流入して危険。細い道をスピードを出して抜け道にする車が多く、歩行者・児童の安全が脅かされている。特に小学校・中学校周辺の安全確保のため、幹線道路の整備が不可欠である。 -杉並区は南北方向の道路が脆弱であり、環７・環８に交通が集中している。補助１３３号線は中野区・世田谷区との道路ネットワークを形成するために重要。 -当該路線の反対運動は高齢の方々が中心に進められており、道路整備がまちを壊すという主張であるようだ。反対する方も現在の道路の利便性を日常的に享受している。また、沿道には都市計画道路の存在を知った上で住宅を購入し、長年税制優遇を受けているケースもある。 ・廃止・見直しを求める。理由は以下のとおりである。 -静かな住宅街の中心を貫く計画で、自治会・コミュニティが物理的に分断される。 -騒音・排気ガス・交通量増加による生活環境悪化が懸念される。 -杉並区は近年、樹冠被覆率が減少してきており、樹木伐採が進むと環境浄化機能の低下やヒートアイランドの悪化が懸念される。善福	補助１３３号線（都-36）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮するとともに、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	寺川緑地・大宮八幡宮周辺など、自然環境の保全を重視すべき。 -世界的に「車中心→人中心」の都市づくりへ転換している。自動運転・IT 活用・AI 交通制御など、新技術で渋滞や移動を最適化できる時代。街を壊すような道路整備は不要。 -戦後直後の約 80 年前の計画がそのまま引きずっている。買収条件も戦後復興期の制度のままで、現状に合っておらず、住民の立ち退きや補償に対する不安が大きい。 -1970 年代の光化学スモッグ問題のように「道路＝健康被害」という歴史が繰り返されてはならない。 -整備されれば、多くの世帯が立ち退くことになるが、都は代替えの不動産の面倒を見るのか。それができないのであれば無責任で勝手な計画である。 -南阿佐ヶ谷駅付近の渋滞は減少しておらず、当該路線の必要性、緊急性は低い。 -当該路線の幅員では大規模火災時の延焼防止に役立たないはず。 -地元住民と対話した上で計画を定めるべき。 -住民の声を聞いて、整備を白紙撤回すべき。 -不要不急の道路計画を中止し、必要な分野に税金を費やすべき。	
２９	**補助１３３号線（都-38）（１件）** ・練馬区内の補助１３３号線（補助１７２～放射８）について、優先整備路線の選定理由が「交通・安全」となっているが根拠を知りたい。地域の意向が反映されておらず、誰のためのものか明らかにしてほしい。	補助１３３号線（都-38）は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな交通網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 「スムーズな道路網の形成」では、選定の視点として、主要渋滞箇所又は混雑度が 1.25 を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。 「誰もが安全に暮らせるまちづくり」では、選定の視点として、人身事故密度ランク上位 50%以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間を評価しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
３０	**○補助１３５号線（区-40）及び補助２３２号線（区 41～43）（14 件）** ・バス通りなのに車道が狭いため、自転車の多くが歩道を走行し危険である。 ・既存の富士街道などを拡幅したほうが良いのではないか。 ・道路の必要性の検証のうち「交通需要」に関する検証については、全く不十分である。客観的事実に基づいた検証をお願いする。 ・既存の生活幹線道路等の改良により歩行者や自転車の安全や防災の役割も果たせ、地域の交通課題は解決される。さらに外環の２の道路が工事中で、それも含めればこの地域の道路ネットワークは十分に形成される。 ・排気ガスや振動等の影響で牧野記念庭園の緑が保てる保証がない。計画道路の実現により、「地域の魅力的な拠点」を潰すことにもなりかねない。 ・道路計画によって子育て環境が明らかに悪化する。 ・富士街道と合流すると、複雑な交差点が新たにでき、交通事故が増加してしまう。 ・住民合意が取れていないのに、優先整備路線に選定するのは、住民無視の計画だと思う。 ・第二中の教育環境や地域の住環境に対する甚大な悪影響が懸念される。 ・優先整備路線から外し、計画内容再検討路線にすることを求める。	補助１３５号線（区-40）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、練馬区施行の優先整備路線に選定しました。 補助２３２号線（区 41～43）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「つながり・まとまる緑豊かな空間の創出」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、練馬区施行の優先整備路線に選定しました。 道路整備にあたっては、車道・歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、街路樹及び植樹帯を整備することで安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。 なお、都市計画道路の必要性の検証項目のうち「交通処理機能の確保」については、都市計画道路として担うべき交通量の目安（１日あたり 6,000 台）を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路は、東京の持続的な発展に寄与することから、今後も必要であると評価しました。
３１	**○補助１３５号線（優先外）（１件）** ・練馬区立野町の補助１３５号線が、第５次事業化計画の優先整備路線に選定されなかった理	練馬区立野町の補助１３５号線は、広域的な視点による選定項目に複数該当しなかった

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	由は何か。	ことから、今回、優先整備路線に位置付けておりません。
３２	**○補助１３７号線（区-44）（１件）** ・車をたくさん通すだけの拡幅には反対である。拡幅するなら、歩行者、自転車、車が安全に利用できる整備をしてほしい。 ・植栽も豊かに、ウォーカブルな街づくりに適した道路整備を求める。	補助１３７号線（区-44）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、足立区施行の優先整備路線に選定しました。 道路整備にあたっては、車道・歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、植樹帯等を整備することで安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。
３３	**○補助１４２号線（都-40）（１件）** ・江戸川区北小岩の補助第１４２号線が優先整備路線に選定されたが、優先整備から外すべきである。	補助１４２号線（都-40） は、広域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「国際競争力の強化」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。
３４	**○補助１７２号線（都-44）（６件）** ・周辺は閑静で、自動車の交通量も少ない安全な地域。すでに桜台通りや正久保通り等があり、高齢化・人口減少が進む桜台地区に新たな整備は必要ない。 ・道路整備により、大型車両の通行や往来する人が増え、事故が増えるなど、高齢者や子供が安心して歩ける地域ではなくなる。 ・練馬区は「桜台東部地区まちづくり」は、当該路線がない前提で密集住宅市街地整備促進事業を推進しており、優先整備路線とすることは辻褄が合わない。 ・優先整備路線の選定理由が「交通・安全」となっているが根拠を知りたい。地域の意向が反映されておらず、誰のためのものか明らかにしてほしい。	補助１７２号線（都-44）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上 」に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 「スムーズな道路網の形成」では、選定の視点として、主要渋滞箇所又は混雑度が 1.25 を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。 「誰もが安全に暮らせるまちづくり」では、選定の視点として、人身事故密度ランク上位 50%以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間を評価しました。
３５	**○補助１７２号線（補助 26 号線～環状７号線）（優先外）（６件）** ・周辺地域は木造住宅密集地域であり、消防活	補助１７２号線（補助２６号線～環状７号

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	動困難区域が広範に存在。将来（2040 年頃）に向け、空き家や老朽木造建築の増加が懸念される。豊島区側（長崎地区）では道路整備が進行中で、練馬区側が未整備だと防災ネットワークに「ミッシングリンク」となる。幅員 16m の道路による延焼遮断帯・避難路の確保が不可欠。 ・現状は細街路・一方通行が多く、物流や緊急車両のボトルネックとなる。自動運転、配送ロボット、グリーンスローモビリティ導入の基盤として道路整備が必要。 ・江古田ゆうゆうロード周辺では商店街の衰退が進行。道路整備を契機に、防災性の高い建物更新や人の流れを生み、街の新陳代謝を促すべき。 ・都市計画道路補助第１７２号線（新桜台～豊島区境）について、優先整備路線への選定を強く要望する。	線）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
３６	**○補助１８９号線（区-33）（１件）** ・優先整備の必要性は感じられない。補助第３３１号線整備事業完成後の交通流動を分析した上で、補助１８９号線事業の必要性を改めて検討すべき。特に東京メトロ車両基地部分の拡張見込みが立たない中で事業を進めることはやめてほしい。 ・既存道路としてできる強靭化について検討すべき。老朽化した桜の木を切っていけば歩道も広がる。道路の拡張よりも既存道路の維持補修の実施を求める。	補助１８９号線（区-33）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、荒川区施行の優先整備路線に選定しました。 なお、都市計画道路の必要性検証項目のうち「交通処理機能の確保」については、都市計画道路として担うべき交通量の目安（１日あたり 6,000 台）を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路を、今後も必要であると評価しています。 また、本路線については、東京メトロ車両基地に係る部分の整備の方向性を整理してから事業化を検討します。
３７	**○補助２０５号線（優先外）（１件）** ・以下の理由から、引き続き優先路線として位置付け、早期事業化を要望する。 -補助第２０５号線内の原踏切は、複数路線の	補助２０５号線については、事業化に向けて、鉄道との交差方法や補助第２９号線との接続方法について検証を進めてまいりまし

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	乗り入れにより遮断時間が最大 52 分に及ぶ「開かずの踏切」となり、深刻な渋滞と生活支障を招いている。コミュニティバス運行開始により抗うつ量が増加し、渋滞は増々悪化している。 −補助第２０５号線は広域避難場所への重要な避難路だが、原踏切は災害時に通行を分断する大きなリスクを抱える。迂回は困難で、日常的にも子どもや高齢者、ベビーカー利用者にとって危険性が高く、事故発生が危惧される。 −補助第２９号線との結節により整備効果を地域全体に波及させ、広域的な道路ネットワークを機能させるため、補助第２０５号線Ⅲ期区間の一体的整備が不可欠である。	た。検証の結果、本方針の計画期間内に事業を実施することが難しいと判断し、今回、優先整備路線に位置付けておりません。今後、まちづくり等の状況を注視し、引き続き事業化を検討していきます。
３８	**○補助２０８号線（優先外）（１件）** ・住宅地を通過し、住環境を悪化させるため、必要ない。	補助２０８号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。
３９	**○補助２１４号線（都-46）（３件）** ・16m に拡幅する計画には反対である。本路線は混雑しておらず直線的な道路のため、現状でも速度超過車両が見られる。拡幅により交通量が増え、住民や通学する子ども、高齢者の安全が損なわれる恐れが高い。道路を挟んで中学校や児童館、公園、団地が立地し、拡幅は地域コミュニティの分断や騒音・排気ガス増加による環境悪化を招く。住民と子どもの生活環境を守るため、拡幅に反対する。	補助２１４号線（都-46）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「つながり・まとまる緑豊かな空間の創出」に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」に該当し、隣接する周辺事業との継続性の観点から、都施行の優先整備路線に選定しました。 地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮しながら適切に対応していきます。
４０	**○補助２１５号線（優先外）（４件）** ・補助２１５号線は長期間未着手で、優先度や費用対効果が不明確である。都市計画決定の存続は長期の建築制限により住民の財産権や地域更新を阻害しており、廃止または抜本的見直しを求める。 ・体育館や公園、図書館周辺は子どもや高齢者	補助２１５号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	が安全に歩ける静かな空間である。住宅地の生活を破壊し立ち退きを強いる本末転倒な計画であり、白紙撤回または永久凍結を求めて反対する。	
４１	**○補助２１６号線（区-22）（１件）** ・都道補助２１６号線延伸は、現状・将来とも必要性が低く、住宅密集地で立ち退きや通過交通増による住環境・安全悪化が懸念されるため反対する。	補助２１６号線（区-22）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 また、本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「スムーズな道路網の形成」等に該当することから、区施行の優先整備路線に選定しました。 今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。
４２	**○補助２１７号線（都-47）（１件）** ・補助５４号線以南は成城通りと重なっているが、現状この道は道路幅が狭く、歩道もない、または分離されていない箇所も多い状況である。補助５４号線から甲州街道まで整備すると、甲州街道から多くの車が流入し、成城通りが危険な状態になる。 ・補助２１７号線の補助５４号線以南、および補助２１６号線の補助５４号線以南の主要生活交通軸を優先に整備し、それまでは都-47は優先整備路線から外すこと。	補助２１７号線（都-47）は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。
４３	**○補助２２７号線（区-30）（266 件）** ・補助２２７号線の整備・延伸で純情商店街や庚申通りが立退きとなり、地域社会と文化の破壊につながるとして反対が多い。防災を立退きの口実にしないでほしい。 ・片側拡幅は用地買収が長期化し、工事前から商店が抜け落ちシャッター街化が進む懸念がある。残る側も売上減など壊滅的影響を受け、生活権に関わる問題となる。 ・拡幅後の姿が示されていない点も重大である。道路側が裏壁や住宅中心になり商店街に	補助２２７号線（区-30）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、杉並区施行の優先整備路線に選定しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	なり得ず、駅直結の賑わいが失われる。成り行き任せの民間開発待ちは地域経済に打撃。 ・北口で駅直結の南北商店街は純情～庚申通りしかなく代替がない。南口と違い迂回する賑わい軸がなく、北口の魅力と利便性が欠落し南北格差が拡大するとの指摘がある。 ・防災面でも 16m 道路は延焼低減の一手段に過ぎず、飛び火や輻射熱で完全に防げない。延焼対策の本丸は建物の不燃化であり、道路より不燃化支援へ財源を振り向けるべきとの提案が多い。 ・消防車通行の課題は、商店街をつなぐクランク部など必要箇所のみの線形改善で解決できるとの案がある。買収対象が少なく短期対応が可能で、全面拡幅より現実的とされる。 ・防災強化は道路以外にも、消火栓増設、小型消防車の活用、耐震・難燃化補助、感震ブレーカー等で実現可能との意見が多い。道路建設ありきではなく代替策比較が必要とされる。 ・歩行者にやさしい街の価値を守るため、歩行者専用（有事のみ緊急車両通行）などの設計で経済効果と安全性の両立を図るべきという提案もある。常時車道化だけでは理解が得にくい。 ・道路沿いにビル・マンションを建て売却益で賄う構想など、再開発・ジェントリフィケーションへの懸念が強い。地価・賃料上昇で個人店が排除され、没個性化し観光客も減る恐れがある。 ・整備方針はメリットばかりが示され、デメリットや「整備しない選択肢」が検討されていないとの批判がある。地域特性を踏まえ、住民と協議する路線として凍結し再検討する仕組みを求める。 ・住民の反対で長年凍結してきた経緯があるのに、十分な説明なく優先整備に載せたことへの反発が強い。オープンハウスの時間・内容が不十分で、将来見通しが得られない不安が語られる。 ・補助２２７号線は優先整備から外し、情報公	本路線の整備により、南北方向の交通機能強化、ミッシングリンクの解消が期待され、火災の延焼防止、広域避難場所等へのアクセス路線、円滑な救援救助活動空間の確保など、防災上重要な機能が発揮されます。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地 から助言を受けるため、学識経験者で構成する 「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、合同で都・区市町策定検討会議や都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町に おいて庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施し、情報の周知に努めました。 パブリックコメントにおいて受け付けたご意見については、結果の概要とともに 対応をとりまとめたものを公表しています。また、整備方針については、ホームページに公表しています。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	開と住民・商店・事業者を交えた対話で、防災と街の価値を両立する代替策を比較検討し、必要なら廃止も含め見直すべきである。	
４４	**○補助２３０号線（優先外）（３件）** ・富士街道から新青梅の計画エリアが優先整備路線となっていないが、今のバス通りの役割を変えていくということを聞いて協力したいと思っている。 ・隣接する事業中区間（区-58 青梅街道～新青梅街道）の投資効果を確実に発現させるために不可欠であること、および地域基幹バス路線の運行維持において、物理的な代替路が存在しないことから優先整備路線に選定すべき。 ・方針転換に至った検討プロセスを公的な資料として明記した上で、地域住民に対して納得のいく説明を行うべきである。	補助２３０号線（新青梅街道～富士街道）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
４５	**○補助２３４号線（優先外）（１件）** ・氷川台に住んでいるが、放射３６号線の開発に伴う駅前開発がスムーズにいっていない印象である。道路計画がハッキリしないことも、開発スピードが遅い要因だと思うので、まずは補助２３４号線の進展を望む。なお、同線の板橋区域は事業認可を取得済みである。	補助２３４号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 なお、板橋区内の区間については、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、第四次事業化計画から継続して、板橋区施行の優先整備路線に選定しており、現時点で事業認可は未取得ですが、今後、適切な時期に事業化を図っていきます。
４６	**○補助２５４号線（区-46）（１件）** ・車をたくさん通すだけの拡幅には反対。拡幅するなら、歩行者、自転車、車が安全に利用できる整備をしてほしい。 ・植栽も豊かに、ウォーカブルな街づくりに適した道路整備を求める。	補助２５４号線（区-46）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、足立区施行の優先整備路線に選定しました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・多くの地権者を巻き込む整備であるため、慎重に、かつ急がず、建て替え時でのセットバックなど時間をかけてゆっくりと整備する方針とすることを求める。	本路線の整備により、自転車通行空間やバリアフリー化された歩行者空間の確保など、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上が図られます。
４７	**○補助２７２号線（区-54）（１件）** ・第四次事業化計画の区-74 と第五次事業化計画の区-54 の内容は全く同じであり、この 10 年間何も進んでいないので、今回の計画では一歩前進して欲しい。	補助２７２号線（区-54）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」に該当し、防災力の向上にも寄与する重要な路線として 葛飾区施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、関係機関と協議しながら、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
４８	**○補助２８３号線（区-60）（３件）** ・外環道開通後、この地域の交通量は大幅に減少しており、補助２８３号線拡幅の必要性や役割には疑問がある。16m 道路は街を分断し生活環境を悪化させるため、人口減少社会では不要不急の整備は中止すべきだ。 ・補助２８３号線を優先整備路線とする判断は住民無視であり、関係権利者へ全戸配布で方針を周知し、住民意向調査を広く実施すべきである。 ・補助第２８３号線が優先整備路線に選定されたが、優先整備から外すべきである。	補助２８３号線（区-60）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、江戸川区施行の優先整備路線に選定しました。 道路整備にあたっては、車道・歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、街路樹及び植樹帯を整備することで安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。 また、事業化にあたっては、丁寧な説明を行っていきます。
４９	**○補助２８４号線（区-61～65）（１件）** ・道路整備は必要だが、地域文化やコミュニティを尊重し、丁寧な説明と住民合意を前提とすべきである。補助２８４号線は環七や船堀街道があり、必要性の再検討が求められる。	補助２８４号線（区 61～65）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 また、事業化にあたっては、丁寧な説明を行っていきます。
５０	**○補助２８６号線（区-66）（２件）** ・補助２８６号は、篠崎地区の住民にとって災害時における命綱であり、長年の悲願であるため、是非とも早期完成を望む。 ・補助２８６号線は高規格堤防や区画整理と一体化が想定され、移転など住民負担が大きい。補助２８８号線の反対経過もあり、現道	補助２８６号線（区-66）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当することから、江戸川区施行の優先整備路線に選定しました。 今後、地域の状況や地権者の生活再建等に

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	なし区間が多い本路線の優先整備には、全戸周知と意向調査が必要である。	ついても配慮しながら事業を進めていきます。 また、事業化にあたっては、丁寧な説明を行っていきます。
５１	**○足立区画街路１３号線（区-49）（１件）** ・北千住駅東口北街区・南街区の大型再開発に頼る道路の拡幅は認められない。	足立区画街路１３号線（区-49）は、地域的な視点による選定項目である「誰もが安全に暮らせるまちづくり」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、足立区施行の優先整備路線に選定しました。
５２	**○自由が丘周辺の都市計画道路（１件）** ・東京都目黒区自由が丘は、人も、車も多すぎ、騒がしい。静寂な、住環境を、これ以上、悪化させないため、自由が丘内の都市計画道路計画を廃止してほしい。	自由が丘周辺を含む目黒区内における、都市計画道路の必要性の検証の結果、補助５０号線（補助２５～環状６間）を「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 必要性が高いと評価した路線のうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
５３	**○高円寺の道路建設（288 件）** ・高円寺の道路建設に反対である。 ・高円寺は、個人商店、路地、商店街の回遊性、音楽・演劇・サブカルチャーなどが長年にわたり形成してきた、他地域には代替できない固有の街である。 ・道路拡幅や画一的な再開発により、街並みや文化的蓄積が失われる。 ・一度失われた文化や景観は元に戻らない。 ・商店街は単なる道路空間ではなく、生活、商い、人間関係が積み重なった地域の基盤である。立ち退きや廃業を伴う計画は、生活再建が困難な場合も多く、地域コミュニティの分断につながる。 ・個人商店が存続できなくなれば、高円寺らしさが失われる。 ・防災対策の必要性自体は理解するが、巨大道路の整備のみで防災性が向上するとは限らない。	都市計画道路の必要性の検証の結果、高円寺を含む杉並区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・耐震化、不燃化、無電柱化、初期消火体制の強化など、街の特性に即した代替的な防災対策を求める。 ・現状において深刻な交通混雑を感じていない。 ・駐車環境の制約がある中で、道路拡幅による効果が見えにくい。 ・既存幹線道路との役割分担が不明確。 ・高円寺は国内外から来訪者が訪れる街であり、雑多さや路地文化が魅力となっている。 ・再開発により他地域と同様の街並みになることは、東京全体の魅力低下につながる。 ・計画の検討過程や内容について、十分な説明がなされていない。 ・形式的な意見募集ではなく、実質的な対話や説明の場を求める。	
５４	**〇西荻窪の道路（21 件）** ・防災の観点から、西荻地区の道路整備は早急に着手すべき。火災時のリスクが高く、住民の反対に対しても防災上の必要性を丁寧に説明し、反対のための反対には毅然と対応してほしい。 ・桃三小に通う子どもがおり、駅前の片側一車線道路は自転車も通行して危険である。整備計画が進むと安心である。 ・西荻窪北口の道路拡張・再開発に反対する。個人商店や路地が生む街並みと文化は西荻窪の魅力であり、一度壊せば元に戻らない。 ・西荻窪は車ではなく人の流れで成り立つ街で、大きな道路は地域の個性と持続可能性を損なう。 ・「首都東京の強靭化」「スムーズな道路網の形成」といった理由は、地域で暮らす生活者の幸福や持続可能なまちづくりに直結しない。 ・防災を理由とするなら、耐火対策への補助や必要最小限の整備など代替策を検討すべきである。 ・計画の全体像や将来影響の説明が不十分で、沿道住民や将来対象者への配慮が欠けている。 ・住民の意見を最優先に反映し、道路拡張計画は白紙撤回を含め見直すことを求める。	都市計画道路の必要性の検証の結果、西荻窪を含む杉並区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・住民や利用者の意見を重視するべきである。希望者が直接話を聞き、意見を交わせる対面型の説明会を開催してほしい。	
５５	**○港区内の道路全般（１件）** ・港区の都市計画道路の多くは戦後復興期に策定された古い計画であり、少子高齢化が進む現在、新たな道路整備や延伸は不要である。税金は老朽インフラ整備に充てるべき。	都市計画道路は、交通、物流機能向上による経済の活性化のみならず、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。 都市計画道路の必要性の検証の結果、港区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
５６	**○世田谷区内の道路全般（３件）** ・世田谷区内の都市計画道路について、積極的な整備を求める。特に、淡島通りの環八までの延伸や、京王線高架化に合わせた南北方向の都市計画道路整備を重点的に進めてほしい。また、自転車通行帯や駐車不可の自転車専用通行帯の整備、他区市の道路整備と歩調を合わせてほしい。経堂～仙川間の都道については赤堤通りを拡張してほしい。 ・赤堤通りが、救急車、消防車、警察車両の移動用道路になっており、大変うるさく窓を開けていられない時が多々あるので、もう少し分散できるような道路を検討してほしい。 ・特に世田谷区は、道路が狭く、鉄道も十分ではなく交通が不便のうえ、コロナ以降、自転車などの輸送が格段に増え、バスも間引きになっているので、新しい技術を取り入れ、便利な社会を実現して欲しい。	都市計画道路の必要性の検証の結果、世田谷区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。
５７	**○高円寺・中野・西荻窪周辺の道路　（２件）** ・中野駅前に道路を通すことに反対。 ・補助第２２７号線を含む高円寺・中野・西荻窪エリアの都市計画道路整備に反対する。巨額の公費投入は財政リスクが高く、防災効果も限定的で、文化資本を破壊し地域の居住・	都市計画道路の必要性の検証の結果、高円寺・中野・西荻窪エリアを含む中野区・杉並区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	集客・投資価値を失わせるため、住民合意なき路線選定の撤回を求める。 ・再開発しなくていい。	後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。
５８	**○杉並区内の道路全般（20 件）** ・杉並区内では南北方向の道路整備が遅れ移動が不便なため、都-35 と都-36 以外についても、第５次道路計画で優先整備路線に加えてほしい。 ・杉並区の優先整備路線について、全て取り下げてほしい。 ・団地建て替えで整備された道路が、駐停車禁止にもかかわらず建設車両の待機やアイドリングで危険となり、取り締まりも不十分なため、歩行者・自転車の安全や住環境を損なうとして杉並区の都市計画道路整備に反対する。 ・高円寺の街を破壊する道路計画はいらない。 ・西荻窪ならではの店や人との自然な交わりが街の魅力であり、現状を守ることが将来の東京の財産になる。道路幅は十分。このまま残してほしい。 ・住民合意のない都市計画整備路線に反対。 ・災害対応としての道路拡張は理解できるが、商店街が失われ画一的な街並みになることは、西荻窪に長く暮らす住民は望んでいない。街の個性を無視して計画を一方的に進めないでほしい。 ・区政改革は評価する一方、東京都は情報開示や対話が不足していると感じる。道路整備は自治体に任せ、区民の議論がまとまるまで都の工事は中断してほしい。 ・高円寺駅・西荻窪駅の緑と街並みを守るため、これ以上車中心の道路整備は行わず、自転車や歩行者を優先してほしい。 ・杉並区では住民と行政が対話しながら道路整備を進めており、杉並区の道路は杉並区で決める。 ・既存の街並みは残したまま東側バイパス整備などで対応すべき。また、外環道延伸に伴う出入口整備や道の駅等に注力した方が地域活性化につながる。 ・大好きな杉並区の景色を、利便性という名前に吸い込まないでほしい。	都市計画道路は、交通、物流機能向上による経済の活性化のみならず、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。 都市計画道路の必要性の検証の結果、杉並区内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 また、今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、合同で都・区市町策定検討会議や都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町に おいて庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施し、情報の周知に努めました。 パブリックコメントにおいて受け付けたご意見については、結果の概要とともに 対応をとりまとめたものを公表しています。また、整備方針については、ホームページに公表しています。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・杉並区の JR 中央線沿線は、住宅と身近な商業が一体となった魅力的な街並みを形成しており、再開発で個人商店が失われれば取り戻せない。道路整備は地域商業の存続が保証されない限り認めるべきではない。 ・杉並区の再開発に断固反対。新しい道路は不要である。 ・杉並区の都市計画道路は賛否を超え、暮らしに関わる人々に届く解決を探るべきである。地域住民や関係者、異なる意見の代表が集い、認識を共有し対話する場の設置を提案する。	
５９	**○立川３・１・３４号線（都-52）（１件）** ・青梅線と短絡線に挟まれたエリア、またその前後について、早急に車線を増やす、また線路を高架もしくは地下にもぐらせる等の検討に入って欲しい。緊急車両も常に線路に挟まれたエリア前後から渋滞で身動きが取れなくなり、普段から何かあった時の危機感がある。	立川３・１・３４号線（都-52）は、広域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 引き続き、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
６０	**○立川３・３・３０号線（都-58）（６件）** ・今後、人口が減少する中で、まちを分断する道路が必要なのか、疑問。 ・多くの住民が反対し、ほとんど完成の見通しが立たない、このような都市計画道路を 15 年という長期にわたる整備路線に位置付けて、強引に進めることは問題がある。 ・生活破壊の計画は要らない。 ・道路の整備により住民の立ち退きや学校の移転、空気汚染・騒音など環境への悪影響など大きな問題があるなか多額の税金を投じる必要があるのか。	立川３・３・３０号線（都-58）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「骨格幹線道路網の形成」や「あらゆる災害に対する地域の防災力の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「首都東京の強靭化」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮しながら適切に対応していきます。
６１	**○武蔵野３・４・１１号線（都-62）（19 件）** ・一時避難場所に指定されている武蔵野市立第三中学校もあり、五日市街道と青梅街道を結ぶ重要な緊急輸送道路である。現時点でも沿道の半数が木造家屋であり倒壊、火災による通行不可と成りえる。	武蔵野３・４・１１号線（都-62）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しまし

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・道路が蛇行している為カーブが多く交差する道との接触事故が多い。歩道がきわめて狭く、且つ、電柱が太く、車イスやベビーカーが通れない。自転車は車道というが、後方から迫るバスやトラックが怖くて危険である。 ・拡幅に賛成。 ・車の通行量は年々減少し女子大通りが渋滞していることはないため、16m の拡幅計画は必要ない。1 番の問題は歩道の狭さであるため、その解決策として歩道のバリアフリー化を進めてほしい。 ・立ち退かなければいけない人たちは、他地域での生活再建など受け入れ難く、削られるのが部分的でも生活破壊になる。 ・既に出来上がっている町の人々の横のつながりが、緊急輸送道路のため、住民の命がないがしろにされて良いわけがない。 ・延焼遮断は道路で解決することではなく、地域全体が取り組むべき課題。まず確実な出火防止策及び建造物の耐火性技術の向上そして町全体の有効水利システムの構築、そして電柱の地中化が 1 日も早く実現すること。 ・女子大通りの 16 メートル拡幅計画に断固反対します。	た。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」に該当し、周辺事業との継続性の観点から、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。
６２	**○府中３・４・１２号線（都-68）（２件）** ・社会情勢や人々の価値観は変化するため、道路計画は３～５年ごとに見直すべきであり、優先整備路線が恒久的に優先とは限らず、府中３・４・１２号線は建設すべきではない。 ・府中３・４・１２号線は、東側の接続に重大な問題があり、狭く危険な都道 110 号へ合流することで安全性が低下する。国道 20 号と都道 14 号で東西交通は十分で、南北方向の接続もないため、優先整備路線から廃止候補路線へ変更すべきである。	府中３・４・１２号線（都-68）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「地域の魅力的な拠点の形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。
６３	**○調布３・４・９号線（市町-18）（１件）** ・清水架道橋は、道幅が狭くて車同士がすれ違えず、歩行者や自転車の通行も危険な状況にある。調布３・４・９号線が整備されると、清水架道橋交差部の自動車交通量が増え危険性が増加する恐れがあるため、先に清水架道	調布３・４・９号線（市町-18）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、調布市施行の優先整備路線に選定し

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	橋交差部の危険性の解消を実施すべき。清水架道橋交差部の危険性が解消されるまで、当該路線は凍結してほしい。	ました。 市は、市の東部に位置するつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺の鉄道の連続立体交差化により、清水架道橋部のボトルネック解消と、開かずの踏切の５箇所の除却を実現することで、交通渋滞の緩和、踏切事故の解消、通学路の安全確保及び緊急・救急活動の円滑化など地域の長年の課題を解決できるものと考えております。
６４	**○町田３・３・３６号線（２件）** ・早く整備してほしい。	町田３・３・３６号線のうち、優先整備路線に位置付けた区間については、今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
６５	**○町田３・４・４０号線（優先外）（７件）** ・八王子市・日野市中心部と町田市中心部を南北にほぼ直線的に結ぶことが出来、南多摩尾根幹線道路とも交差することから、都立小山田緑地へのアプローチや機運の高まってきた町田市小山田地域のまちづくりにも大きな役割が期待できる。 ・八王子市から町田市の芝溝街道までが直線で繋がり、多摩南部地域の交通環境が大幅に改善される。 ・現在、小山田地区はすばらしい植物・動物は全てがなくなり、逆に土砂災害の危険にさらされ、山林・農地を含めて農業者がほぼ農業をあきらめた結果荒れ放題となり、山火事の可能性が高くなり心配。幅員６尺（1.8m）道路が大部分で消火活動は全くできない状態である。 ・優先整備路線としてほしい。	町田３・４・４０号線は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目に複数該当しなかったことから、今回、優先整備路線に位置付けておりません。
６６	**○小金井３・４・11 号線外（都-79）（750 件）** ・早く道路を整備してほしい。市の中心部に南北を貫く幹線道路が存在しないため、小金井街道・天文台通りなど周辺の道路で慢性的渋滞、バス遅延、物流停滞が発生している。環境・経済への悪影響も相当なものであり、整備を早急に行うべきである。 ・狭い生活道路や通学路が抜け道として利用さ	小金井３・４・１１号線外（都-79）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目で

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	れるなど、歩行者にとって極めて危険な状況が生じている。 ・地震や火災などの災害時に、消防車両や救急車両、緊急物資輸送車両が円滑に通行できず、市全体が機能不全に陥る恐れがある。実際に近年の火災時にも渋滞が発生し、防災面の脆弱さを心配している。広域避難場所である武蔵野公園や、医療拠点である多摩総合医療センター等へのアクセス性向上の観点からも、南北道路は不可欠である。 ・都が示す橋梁案は、はけや野川の自然環境に最大限配慮されており、納得できる内容である。自然と人工構造物の共存は国内にも前例が多く、十分可能である。環境への影響は限定的である中、安全性・利便性向上の効果が大きい。 ・本計画は約 60 年前に決定され、府中市側で整備が進む中で、小金井市側のみが未整備なのは不公平である。計画を前提に不便に耐えた住民の努力を無にすることとなる。 ・賛成の市民は多いものの、反対派の声の大きさや威圧的な言動により、意見を表明しづらい。極端な意見や私的事情に左右されるのではなく、一般の道路利用者や都市計画・防災の専門家の知見を踏まえ、公益的観点から早期整備を進めるべきである。 ・今後の事業実施にあたり、工期短縮、景観配慮、トンネル化などによる影響の最小化、公園の一体性維持などに十分配慮してほしい。 ・西武多摩川線を地下化または廃止し、その上を道路とすることを提案する。 ・道路整備を契機に、野川付近への鉄道駅新設などによる利便性向上、武蔵野公園での自然再生施策を実施してほしい。 ・計画は 60 年以上前に策定された時代錯誤のものである。人口減少が進み、環境保全を重視する現代社会と整合していない。既存道路の活用や公共交通の充実など代替案を含め根本的な見直しを希望する。 ・現在の交通状況や将来予測を踏まえた最新の必要性検証を行うべきである。	ある「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 都はこれまで、周辺環境に配慮した道路構造の検討を進め、令和６年 12 月、周辺地域や地下水への影響等を踏まえた最適な整備案として橋梁案をオープンハウスでお示ししました。 引き続き、必要な保全対策等の検討を進めるなど、丁寧に対応しながら事業化に向けて着実に取り組んでいきます。 また、地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮するとともに、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、合同で都・区市町策定検討会議や都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 専門アドバイザー委員会、都・区市町策定検討会議、都検討会並びに都・区市町検討会については、都市整備局のＨＰにおいて、開催日時や議事要旨を公表しています。整備方針の策定までに、専門アドバイザー委員会を８回、都・区市町策定検討会議を６回、都検討会及び都・区市町検討会をそれぞれ５回開催し、議論を重ねています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町において庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・計画地は、国分寺崖線（はけ）・野川・草原が連続し、貴重な生態系が残る地域である。約1,000 種の動植物が確認されており、猛禽類、絶滅危惧種のキンランを含む重要種がおよそ 80 種生息している。 ・道路建設は、生態系の分断・光や雨の遮断・騒音振動・排ガスの増加を引き起こし、取り返しのつかない自然破壊を引き起こす。 ・野川と武蔵野公園の自然と景観から日々安らぎを得ている市民は非常に多い。この計画は、市民の憩いと子供の自然学習の場を分断・破壊し、市民に精神的ストレスを与えるものになると危惧する。 ・当該地域は、市民と行政が長年取り組んできた自然再生事業の成果である。 ・自然環境や希少生物の生息域を回避し、極力環境負荷の少ない代替案の検討を求める。 ・道路計画は都自らが進めている自然再生事業の区域を分断しており、生物多様性地域戦略と矛盾している。市のみどりの基本計画とも整合しない。 ・美濃部都知事は「東京都のグリーンベルトを作りたい」と、現在の野川公園を ICU から高額で購入し 1980 年に公園とした。その時の約束は「自然環境を守る」ということである。新たに道路が通れば野川公園と ICU の自然環境も確実に悪化することになる。 ・「はけ」は地質学的にも貴重な地形であり、文化・歴史・自然資源として重要であり、温暖化防止にも貢献している。 ・気候変動が進行する中、緑陰や水辺、風の通り道のような環境を保全していくことこそが最優先課題である。 ・計画道路を作るために移設しないとならない東京電力の高圧電線について論議すべきである。 ・住民の立ち退きを前提とした事業は、生活基盤と地域コミュニティを破壊する。地権者の財産と健康を棄損してまで、道路を整備する必要があるのか。 ・騒音・振動・排気ガス・通過交通の増加によ	し、情報の周知に努めました。 パブリックコメントにおいて受付けたご意見については、結果の概要とともに対応をとりまとめたものを公表しています。また、整備方針については、ホームページに公表しています。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	り、周辺の住宅地での QOL が著しく低下する。 ・通学路の安全性低下、高齢者・野生動物の事故増加が懸念される。 ・道路の工事中に育つ子どもは、自然の中で遊ぶこともできず、成長期にずっと工事現場周辺で過ごすことになる。 ・完成まで相当な時間を要し、災害対策として即効性に乏しい道路を、防災上の優先施策と位置づけることには疑問を感じる。当該地域に残る自然は、地域の防災・環境両面において重要な役割を果たしている。こうした環境は、道路整備による地形改変や交通増加の影響を受けやすく、一度損なわれると回復が困難である。 ・道路ができても、災害時にはかえって車両集中による渋滞・避難困難・緊急車両の妨げが生じる。 ・道路を造ることなく災害対策を進めることこそ、都がすべきこと。 ・防災上の効果について、具体的な被害想定・説明が不足している。 ・新規道路建設ではなく、既存の連雀通り・小金井街道・天文台通り等の交差点改良や拡幅整備を優先すべきである。 ・防災を重視するのであれば、既存インフラの老朽化対策、無電柱化、地域の不燃化促進、ソフト防災対策（地域連携、情報共有、訓練）、消火設備・避難施設キットの分散配置、特殊車両の小型化、ヘリコプターの利用、ドローン・空飛ぶ車、DX 技術の活用等を実施すべきである。より低コスト・低労力なソフト施策の組み合わせ、工夫により、道路の機能を代替できる。 ・交通量はすでに減少しており、現状大きな渋滞は発生しておらず、事業の必要性に説得力はない。 ・整備しても、五日市街道で三叉路となり、余計に渋滞すると思う。 ・評価指標や重み付けの妥当性、選定の基準、代替案検討の有無が不透明である。基準を公	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	表してほしい。 ・巨額の建設費・維持管理費は、人口減少・高齢化社会において到底持続可能といえない。教育、子育て、福祉、防災、既存インフラの老朽化対策など、必要な分野への財源を圧迫し、将来世代に過重な負担を押し付けることになる。 ・費用対効果が極めて低く、整備は非合理的である。 ・市議会での反対決議、選挙結果、パブリックコメントなど、多くの地域住民が強く反対するなかで、十分な説明・検証・合意形成がないまま計画が進行している。自然保護団体・市民団体からの意見を十分に聞き、計画に反映する仕組みの強化を求める。旧都市計画法に基づく住民無視の強制的手法や、法的文書の瑕疵も指摘されている。 ・防災、緊急時のための道路というのは表向きで、多磨駅周辺の再開発、マンション、ショッピングモールの誘致のためということが整備の理由なのではないかと感じる。小金井で商売をしている人には、何のメリットもなく、地域の小中型店から客を奪われることになる。 ・西武多摩川線東側や西武多摩川線のトンネルから連雀通りまでの部分等といった既存道路の拡幅であれば、生態系を崩すことなく、立ち退きも少なく、費用も少なくなるのではないか。 ・目先の利便性ではなく、永い目で地球環境と本質的に共存できる未来を目指す都市づくりを選択すべきである。 ・小金井３・４・１号線と同様に、計画内容再検討路線への変更をお願いしたい。 ・専門家や地域住民を交えて、防災効果を総合的に検証することを強く求める。環境面での影響について、評価結果が分かる形で公開し、透明性のある議論を行うことを求める。 ・一部の方が扇動して書き方指導教室を開いていると聞き、本来のパブリックコメントのあり方を逸脱させている。都の業務を妨害して	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	いることは、カスタマーハラスメントと言われても仕方ないのではないか。	
６７	**○小金井３・４・１２号線（市町-23）（64 件）** ・整備推進を求める。 ・北大通りとの交差点がクランク状で危険なため、解消の必要性は高い。 ・地震・火災時に緊急車両が通行しやすくなるなど、防災対策にもなる。小金井公園という広域避難場所への接続道路として重要である。 ・将来的な市役所移転などを見据え、まちの基幹路線になる可能性もある。 ・立ち退き問題はあるが、以前から計画は存在しており、公益（安全・防災・利便性）を重視すべきである。 ・都も市と連携し、円滑な整備に向けて支援をお願いしたい。 ・廃止・見直しを求める。 ・幅員 16m への拡幅により、住宅・商店・集合住宅など多数が立ち退き対象になる。長年住み続けてきた高齢者への影響が大きく、幸福追求権を侵害するとの指摘もある。商店街の活性化や、歩いて暮らせる高齢者にやさしいまちづくりに逆行している。 ・現在、交通量は少なく、渋滞もほぼ発生していないと多くの住民と考えている。消防車・救急車も現状で通行可能であり、「防災」「安全」を理由とする拡幅は机上の空論である。並行する東大通り等で代替可能である。 ・住民への事前説明や意見聴取がなく、優先整備路線の選定が、地元住民の合意なしに進められていることに不満を感じている。 ・市施行路線であるため、市の財政負担が重い。市役所新庁舎の建設や学校耐震化など、優先すべき他の公共事業がある。多額の税負担に見合う効果があるのか疑問である。	小金井３・４・１２号線（市町-23）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「あらゆる災害に対する地域の防災力向上」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、小金井市施行の優先整備路線に選定しました。 今後、地元への丁寧な説明を行うとともに、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。
６８	**○小平３・３・３号線（都-80,81）（１件）** ・小平３・３・３号線はこれまで一部区間が整備されてきたが、今回、花小金井駅東西の区間が優先整備路線とされた。区間を分けると１km 未満となるが、東西に連続する一本の道	小平３・３・３号線（都-80、81）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「骨格幹線道路網の形成」や「交通処理機能の確保」等に該当することから、今後も東京の都市づ

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	路である以上、両線とも環境影響評価を行うべき。 ・本路線が狭山・境緑道を横断する区間では、自転車や歩行者の安全確保や自然環境への配慮が不可欠であり、市民の声を聞いて工夫してほしい。 ・道路が細切れに整備され既成事実化を感じる。優先路線だけでなく、路線全体について見直しの意見を出す機会を作ってほしい。小平３・３・３号線は西側で玉川上水の特に自然豊かな箇所を大きく分断する計画であり、また、多くの住宅が道路予定地となる。青梅街道とたかの街道の間を通る道路計画が必要なのか疑問。慎重に見直してほしい。	くりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や関係権利者の生活再建等についても配慮するとともに、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
６９	**○東村山３・４・１３号線（市町-45）（３件）** ・東村山３・４・１３号線は全国名水百選の落合川や竹林公園の自然を破壊する恐れがある。過去に凍結合意もあり、憩いの場を守るため計画撤回を求める。	東村山３・４・１３号線（市町-45）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、東久留米市施行の優先整備路線に選定しました。 今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。 なお、整備に当たっては、東京都生物多様性地域戦略や、東京における自然の保護と回復に関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。
７０	**○東村山３・４・１３号線（市町-46）（１件）** ・小山から水道道路に至る道路計画の第２期工事では、黒目川を渡る道路が市内最古の寺院・大円寺の山門（市指定文化財）を壊す位置に計画されている。畑や緑が多く、文化・歴史・自然景観に恵まれた小山地域の環境を損なう計画であり、地域住民や子どもたちにとって大切な環境を守るため、この道路計画も撤回してほしい。	東村山３・４・１３号線（市町-46）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、東久留米市施行の優先整備路線に選定しました。 現在、事業化に向け、地元説明会の開催や測量等の取り組みを進めております。事業化後は、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら進めていきます。 なお、整備に当たっては、東京都生物多様

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		性地域戦略や、東京における自然の保護と回復に関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。
７１	**○東村山３・４・１８号線（都-85）（１件）** ・当該地域は、湧き水が溢れ、武蔵野の面影の残る雑木林、様々な鳥や貴重な魚の住まいになっている。次世代に残すものとして道路より今となっては貴重な都内の自然を選んでほしい。自然環境を優先すべき所は思い切って優先し、共存する所は慎重に判断すべき。	東村山３・４・１８号線（都-85）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
７２	**○東村山３・４・１３号線（市町-24）（市町-40）、東村山３・４・２７号線（市町-25）（２件）** ・東村山３・４・１３（市町-24）（市町-40）、東村山３・４・２７（市町-25）について、早期の開通を強く希望する。 ・東村山市駅から秋津駅を結ぶ道路を早期に整備して欲しい。 ・新秋津駅と秋津駅を連絡通路などで直接結ぶなど JR 東日本、西武鉄道、東京都が連携し、連絡通路の整備や駅の一体化を進め、安全に乗り換えができる環境を整えてほしい。そのうえで、道路事業を進めていただくことを強く要望する。	東村山３・４・１３号線（市町-24）及び東村山３・４・２７号線（市町-25）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」等に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、東村山市施行の優先整備路線に選定しました。 東村山３・４・１３号線（市町-40）は、地域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「スムーズな道路網の形成」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、清瀬市施行の優先整備路線に選定しました。 計画期間内において、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
７３	**○東村山３・４・３１号線及び東村山３・４・３２号線（優先外）（２件）** ・優先整備路線に、東村山３・４・３１号線(美住町二丁目～野口町四丁目)の未整備区間と東	東村山３・４・３１号線及び東村山３・４・３２号線は、今回、優先整備路線に位置

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	村山３・４・３２号線（廻田町一丁目～多摩湖町一丁目）の全区間を追加してほしい。 上記の地域は、南北方向の幹線道路が未整備で、住宅街の狭い道が抜け道に使われて、日常的に歩行者や小中学生が危険にさらされている。また、渋滞緩和の効果もあり、歩行者だけでなく、都内や首都圏の交通状況の改善にも大きなメリットがある。東村山市は整備に消極的で、問題が放置されている。	付けておりません。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
７４	**○東村山３・４・３５号線（都-86）（２件）** ・当該路線周辺は埼玉県と東京都を結ぶ地域であるにもかかわらず、線路や河川の影響で利用できる道路が限られている。そのため交通量が一部の道路に集中し、道幅が狭く、曲がりくねった箇所も多いことから、非常に危険な状況であり、特に自転車や歩行者にとっては、さらにリスクが高まっている。 ・新府中街道と接続されれば、周辺地域から多摩総合医療センターなどの救急医療機関へのアクセスが向上し、危険な交通状況を回避できるようになり、地域住民の安全確保にもつながる。加えて、埼玉県西部と多摩地域を結ぶ重要な幹線道路としての役割も果たすことになることから、土地収用法に基づき、用地取得を積極的に進め、早期開通を実現していただきたい。	東村山３・４・３５号線（都-86）は、広域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
７５	**○国分寺３・４・３号線（優先外）（２件）** ・第４次計画で優先整備路線だった国分寺市泉町の国分寺３・４・３号線は、第５次計画では対象外となり扱いに疑問がある。急坂・急カーブで歩道が狭く、市役所移転後は歩行者も増え、拡幅整備が必要である。 ・国分寺３・４・３の現在未着手の野川付近について事業化を検討してもらいたい。	国分寺３・４・３号線は、広域的な視点による選定項目に複数該当しなかったことから、今回、優先整備路線に位置付けておりません。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
７６	**○国分寺３・４・６号線（都-87）（１件）** ・多摩湖線との交差部はその隣の信号機のない十字路において、踏切で右左折するバスや自動車、自転車、歩行者の通行量がかなり多く、混沌を極めており、通学の児童が道路を渡れずに立ち往生している。いつ事故が起きてもおかしくないと考えている。早急に着手	国分寺３・４・６号線（都-87）は、周辺事業との継続性の観点から都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	してほしい。	
７７	**○国分寺３・４・１１号線（都-88）（１件）** ・都市計画道路国３・４・１１号線は第五次事業化計画（15 年計画案）でも「優先整備路線」に位置づけられており、東八道路から一里塚までは用地買収が進んでいる。一方で、一里塚橋から南町二丁目間は未着手で、土地所有者から事業開始時期を問う声が出ている。早期に国土交通省の事業認可を得て事業化を進めるとともに、事業化前の促進策として用地の先行取得も検討してほしい。	国分寺３・４・１１号線（都-88）は、広域的な視点による選定項目である「首都東京の強靭化」や「スムーズな道路網の形成」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
７８	**○国分寺３・４・１５号線（優先外）（１件）** ・日吉町交差点から五日市街道へ繋ぐ道路であり、車の交通量に対して道が狭く、近くに小学校、高校があるため学生の登下校にも影響があるため検討してほしい。 ・新しい家がどんどん建ち、人口が流入していると思う。特に、当該道路が整備されると歩行者も車も便利に安全になるかと思う。	国分寺３・４・１５号線は、今回、優先整備路線に位置付けておりません。 優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
７９	**○国立３・３・１５号線（都-89）及び国立３・４・５号線（都-90）（６件）** ・国立第６小学校からわずか 60ｍのところに建設が予定されているが、子どもたちの通学の安全や、大気汚染による健康被害や騒音被害が懸念される。 ・２本の都市計画道路が、国立の宝である矢川の上を交差し、矢川の自然を壊す。生物多様性を掲げている東京都としては、今ある自然を守る立場から道路建設計画は見直すべきだと思う。 ・産業道路はもう要らない。国立市の道路行政に求めるものは、南部地域にまだ残る狭隘道路の解消と減る一方の生産緑地の回復である。	国立３・３・１５号線（都-89）及び国立３・４・５号線（都-90）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「骨格幹線道路網の形成」や「広域的な災害対策機能の強化」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 これらの路線は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「首都東京の強靭化」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 令和７年 10 月には、環境影響評価書案の説明会を開催しており、事業化に向けた準備を進めています。
８０	**○多摩３・４・３６号線（市町-50）（１件）** ・多摩３・４・３６号線は、交通空白地帯の解消に資する路線で、稲城市資料からも実態的空白が確認できる。優先整備路線の選定理由は「交通・安全・まち」と整理すべきである。	多摩３・４・３６号線（市町-50）は、地域的な視点による選定項目である「誰もが安全に暮らせるまちづくり」や「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」に加え、「スムーズな道路網の形成」に該当し、まちづくりの取組

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		状況等を踏まえ、稲城市施行の優先整備路線に選定しました。 今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
８１	**○秋多３・３・４号線（都-91）（３件）** ・秋多３・３・４は平井川に新橋を架ける計画だが、既存橋が近接し景観と生態系の悪化が懸念される。人口減少下で交通需要や代替路を検証すべきで、廃止が妥当であり、整備するなら環境配慮を徹底すべき。	秋多３・３・４号線（都-91） は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線については、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
８２	**○秋多３・４・５号線（都-92）（４件）** ・秋多３・４・５号線と秋多３・５・２号線は接続すれば一体的に機能するが、未開通部のため通学路に車が流入し危険である。都市計画道路の役割を踏まえ、接続部の位置付けを明確にし、通学路の安全確保を最優先に早急な対応を求める。 ・必要性の低い道路に巨額の費用を投じ環境負荷を高めるのは時代遅れ。区画整理に絡む部分整備だが需要は乏しく、農地の多面的機能を損なう。無駄な開発は中止し、計画は廃止すべきである。	秋多３・４・５号線（都-92）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」に該当し、周辺事業との継続性の観点から、都施行の優先整備路線に選定しました。
８３	**○秋多３・４・１３号線（市町-52）（１件）** ・計画を進めるには住宅の立ち退きや大きな高低差への対応が必要で、JR 線付近から大規模な掘削工事を行わなければならない。しかし、市の財政状況を考えると実現は困難であり、完成しても大きな需要は見込めないため、この計画は廃止するのが妥当である。	秋多３・４・１３号線（市町-52）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、地域的な視点による選定項目で

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		ある「首都東京の強靭化」、「誰もが安全・安心に暮らせるまちづくり」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」に該当し、まちづくりの取組状況等を踏まえ、あきる野市施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
８４	**○西東京３・３・３号線（都-95）（１件）** ・本路線は、住民運動により一度優先道路から外された経緯を尊重し、再び整備すべきではない。知らぬ間に優先道路へ復活したことに強い疑問と悲しみを覚える。住民の思いを大切にすること、広く十分な説明を行うこと、優先路線から外すことを求める。 ・みどりの空間は可能な限り守り、道路整備は最後の選択とすべきである。各市区町村のまちづくりを尊重し、大切な場所を壊すのではなく、活かしながらつなぐ道路計画を求める。	西東京３・３・３号線（都-95）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「骨格幹線道路網の形成」や「交通処理機能の確保」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目である「骨格幹線道路網の形成」や「スムーズな道路網の形成」等、複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しました。 今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。また、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
８５	**○立川東大和線（２件）** ・65 年前に策定された立川３・３・３０号線は、人口・交通減少の現在では不要である。渋滞は限定的で調査報告書も不信であり、住民多数が反対している。新設より医療・福祉や老朽インフラ更新に税金を回し、計画は白紙再検討を求める。	立川東大和線のうち、未着手の区間については、都市計画道路の必要性の検証を行った結果、必要性が高く、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 また、優先整備路線に位置付けた区間については、今後、必要な検討や調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて適切に取り組んでいきます。
８６	**○女子大通り（９件）** ・道幅がせまく、歩きにくい道路。少数の反対住民のせいでこの計画がなくなることは絶対して欲しくない。 ・車道と歩道を同じ高さにして交差点、曲がり角にはガードレールを設置した上で、歩道の部分のみ着色することにより、安全に歩きやすくなるのではないか。	武蔵野３・４・１１号線（都-62）は、都市計画道路の必要性の検証項目である「延焼遮断機能の向上」や「命を守る道路ネットワークの形成」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。 本路線は、広域的な視点による選定項目で

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		ある「首都東京の強靭化」に該当し、周辺事業との継続性の観点から、都施行の優先整備路線に選定しました。
８７	**○武蔵野公園、野川公園付近の野川周辺の道路（166 件）** ・野川は市民と行政の努力で清流と生態系が回復した貴重な自然環境であり、ホタル、オオタカ、カワセミなど希少生物が生息している。こうした自然は一度壊せば元に戻らない。 ・公園・崖線・川が一体となった生態系ネットワークが道路で分断される。 ・道路計画は 60 年以上前に立てられ、当時と比べて人口・交通量・社会状況は大きく変化している。新たな幹線道路の必要性は低い。 ・子どもの遊び場・学びの場、高齢者の散策やリハビリの場が失われる。騒音・排気ガス・安全性低下により、生活の質（QOL）が下がる。 ・莫大な税金と長期間を要する一方、渋滞緩和や防災効果が不明確である。既存道路の改善や公共交通、老朽インフラ整備を優先すべきである。 ・これまでのパブリックコメントで示された反対意見が十分に反映されていない。 ・環境政策・生物多様性保全方針と道路計画が矛盾している。 ・自然は都民全体の財産であり、子どもや孫の世代に残すべきである。利便性よりも、自然と共生する持続可能な都市づくりを選ぶべきである。	都市計画道路の必要性の検証の結果、武蔵野公園・野川公園付近の野川周辺の道路を含む小金井市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 また、今回、優先整備路線に位置付けられていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 整備にあたっては、 東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
８８	**○立川市内の道路全般（２件）** ・立川市富士見町周辺の道路計画では、青梅線の踏切区間をどう通過させるかが長年の課題。青梅線を立体化し、南側の青梅線を廃止または立体化できれば利便性は高まるが、富士見町４～５丁目の古くからの住民の理解を得るのは難しく、実現には長い時間がかかる可能性がある。出来れば便利。 ・多摩地区は区部に比べて都市計画道路の整備が遅れており、車・自転車・歩行者のいずれに	都市計画道路の必要性の検証の結果、立川市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがありま

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	とっても十分な道路ネットワークが整っていない。今後も都市計画道路の整備を進めるとともに、立川市内では新たなネットワークの計画も検討されても良いと思う。	す。
８９	**○武蔵野市内及び三鷹市内の道路全般（１件）** ・大型道路は時代に合っていない。武蔵野・三鷹の道路もいらない。	都市計画道路の必要性の検証の結果、武蔵野市内及び三鷹市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 また、今回、優先整備路線に位置付けられていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。
９０	**○小金井市内の道路全般（90 件）** ・小金井市では南北方向の幹線道路が不足しており、住宅街の細く狭い生活道路に車が流入し、歩行者や自転車にとって危険な状況が日常的に発生している。 ・新たな道路整備により車の流れを分散し、歩行者の安全確保、渋滞緩和、CO_2排出削減、防災・緊急時の輸送路確保を図るべきである。 ・道路は車利用者だけでなく、物流、公共サービス、緊急対応を支える基盤である。都市機能が整備され、自然と調和のとれた街として小金井市が発展してほしい。 ・道路建設によって壊滅的な自然破壊が本当に起こるのか、科学的・客観的な検証が十分に示されていない。 ・反対する人の声だけで市民全体の意思が代表されているとは限らず、より広い視点で多数の利用者・通過者・近隣自治体の意見も考慮すべき。 ・野川、武蔵野公園、国分寺崖線（はけ）は、都心近郊では極めて貴重な自然環境であり、日本アカガエル、ホタル、カワセミ、猛禽類など、絶滅危惧種・希少種の生息・繁殖が確認されている。道路建設による分断は生態系に深刻かつ回復困難な影響を与える。一度失われた自然は元に戻らない。	都市計画道路の必要性の検証では、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に、10 の検証項目を設定しました。検証項目１から５までは 都全域（広域）に関わる項目として都内共通の評価指標により都が検証し、検証項目６から 10 までは 地域に関わる項目として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえて各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。 都市計画道路の必要性の検証の結果、小金井市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 また、今回、優先整備路線に位置付けられていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 整備にあたっては、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・この地域は市民と行政が長年かけて開発から守り、自然を回復してきた大切な場所である。その積み重ねを、道路一本のために壊すことは容認できない。 ・子どもたちが自由に自然と触れ合い、原っぱや湧き水、川で遊べる環境は都内では貴重である。道路建設により、遊び場の喪失、自然体験の機会減少、交通事故の危険増大が懸念される。 ・道路計画は多くの住宅立ち退きを伴い、長年築かれてきた地域コミュニティを分断する。長期間の工事による、騒音・振動・景観悪化などが住民の生活と精神に大きな負担を与える。特に高齢者にとっては深刻な問題である。 ・人口減少・高齢化・自動車保有率低下・交通量減少が明らかな中で、100 億円規模の事業を行う妥当性は乏しい。福祉・教育・防災・上下水道更新など、優先すべき課題が他にある。防災を理由とした必要性の強調にも疑問がある。 ・多額の財源は、福祉・教育・防災・既存インフラ更新にこそ使うべきである。生物多様性や自然資本を重視する国際的潮流（ESG 投資、TNFD 等）に照らしても、貴重な自然を損なう道路建設は時代に逆行する。数十年前に立てられた計画を見直さず実行する姿勢そのものが問題である。 ・小金井街道、新小金井街道等が存在する中で、新たな幹線道路の必要性は低い。崖下・公園を通す新設道路ではなく、既存の連雀通り・北大通り等の拡幅や改良、コミュニティバスの充実を優先すべきである。どうしても必要なら、地下化・最小規模化と十分な環境影響調査が不可欠である。	
９１	**〇小平市内の道路全般（２件）** ・小平市、未来の人達に緑を残したい。道路を造らないで欲しい。	都市計画道路の必要性の検証の結果、小平市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 このうち、優先整備路線については、今

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 　また、今回、優先整備路線に位置付けていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 　整備にあたっては、東京における自然の保護と回復に関する条例等の各種関係法令を踏まえ、事業を進めていきます。
９２	**○東久留米市内の道路全般（１件）** ・東久留米市は、黒目川、落合川という、東久留米市が誇る湧水群を持つ素晴らしい川があるので、「水と緑の豊かな東久留米市」の自然環境を破壊するような都市計画道路は不要である。	都市計画道路の必要性の検証の結果、東久留米市内のすべての未着手路線で必要性が確認されました。 　このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。 　今回、優先整備路線に位置付けられていない区間については、Ｐ76 の記載のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。 　整備にあたっては、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。
９３	**○多摩地域の道路全般（３件）** ・東八道路から西武多摩湖線沿いに北へ向かう道路は渋滞しておらず、交通需要が見られないため、新しい道路を建設する必要性はない。 ・当該地周辺は、国分寺崖線の雑木林など貴重な自然環境が残る空間であり、子どもたちが日常的に自然と触れ合い、人と自然の関係を学ぶ重要な場である。都市計画は将来どのような都市や暮らしを育てたいのかという視点から考えるべきであり、自然の価値や地域に暮らす人々の視点を尊重し、受け継がれてきた風景を次世代につないでいく姿勢が、これからのまちづくりには求められる。 ・多摩地域の貴重な自然環境を守り、動植物と共存できる空間として、車中心の道路整備ではなく、人が歩き憩える緑豊かなまちづくりを進めてほしい。	都市計画道路は、交通、物流機能向上による経済の活性化のみならず、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。 　今回の整備方針では、道路整備の基本理念及び基本目標の実現に向け、未着手の都市計画を対象に、その必要性を検証した上で、優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定しました。必要性は低い路線は「廃止候補路線」に、特別な事情により検討を要する路線は「計画内容再検討路線」に位置付けました。 　整備にあたっては、東京における自然の保護と回復に関する条例等の関係法令に基づき適切に対応していきます。

９）　その他（495 件）

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	**○情報公開・住民参加（77 件）** ・「都市計画道路の必要性の検証」に用いる評価指標の数値を道路毎に公開して欲しい。 ・オープンハウスの頻度がもう少しあると良い。 ・駅前などでパネル展示をしてもらえると立ち寄りやすい。 ・道路計画の難しさを知る良い機会となり、内容を興味深く拝見した。 ・オープンハウスについてどのように広報したのか。広報を全戸配布するべきである。 ・動画が分かりやすく内容が理解できた。 ・計画が地元区民の生活に本当に必要なのか、何度も話し合いをして長期的にまた多角的に見た判断をすべき。 ・住民が一番の当事者なのに、都からの情報が少ないので、住民への丁寧な説明など、情報提供の方法について考え直して欲しい。 ・計画段階から住民が参画し、都と住民が一緒に検討していく仕組みを構築してほしい。 ・計画推進を前提に進めるのではなく、一度立ち止まり、沿線住民の声を丁寧に聴き、十分な説明と対話を重ねた上で合意形成を図ることが重要である。 ・パブリックコメントの募集は、紙媒体で広く周知を行い、議論の要点を誰にでも理解しやすい形で示すべき。 ・15 年という長期計画にもかかわらず、意見募集期間が正味１カ月足らずで短すぎる。 ・反対意見の根強い路線は、市区町村が責任持って住民と協議し、今後の方針を決めるべき。 ・大地震や大災害時の立て直しの案として都市計画はあっても良いが、住民と一緒になって決めて欲しい。 ・防災のための道路拡幅は、費用と時間がかかるので、他の方法を住民と一緒に検討して欲しい。	都市計画道路の必要性の検証の結果は、都市整備局のＨＰで公表しています。 オープンハウスについては、広報東京都、各区市町の広報並びにＨＰ等を通じて周知しました。 整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し検討を進めました。また、東京都と特別区及び 26 市２町は、都・区市町策定検討会議、都検討会並びに都・区市町検討会を設置し、協働で検討を進めました。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき開催しています。 専門アドバイザー委員会、都・区市町策定検討会議、都検討会並びに都・区市町検討会については、都市整備局のＨＰにおいて、開催日時や議事要旨を公表しています。整備方針の策定までに、専門アドバイザー委員会を８回、都・ 区市町策定検討会議を６回、都検討会及び都・ 区市町検討会をそれぞれ５回開催し、議論を重ねています。 また、中間のまとめ（令和７年７月）や案（令和７年 12 月）の公表にあたっては、ＨＰや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、フォームメールやメール等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町において庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、オープンハウスを実施し、情報の周知に努めました。さらに、整備方針に関する動画を作成し、オープンハウスで上映するとともに、都市整備局のＨＰで公開するなど、都民の理解促進に努めています。 パブリックコメントにおいて受け付けたご意見については、結果の概要とともに対応をとりまとめたものを公表しています。なお、

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・「事業費」について全く言及がないのは、都民の判断材料を隠すことになる。莫大な費用を要する計画道路整備が最優先でいいのか、そうした視点での情報も要望する。 ・計画がある程度固まってから周知し意見を募集するのではなく、早い段階で、地域ごとに話し合う場を設けてほしい。 ・検討、策定過程の会議体には、各自治体の部課長が入っているが、沿線住民の意向を代表しているとはいえない。関係権利者に全戸配布等で方針を知らせ、住民意向調査などを実施すべき。 ・「都が検証」「区市町が検証」の二層構造で、住民参加の位置づけが低い。 ・パブリックコメントだけでなく住民意見が反映されるような手法を検討して欲しい。 ・杉並区施行の補助１３２号線及び２２７号線を優先整備路線とすることについて、区の意向と住民意見はどうだったのか情報公開は積極的に行うべき。 ・パブリックコメントに届けられた、住民の声をしっかりと受け止めて欲しい。 ・寄せられたパブコメをすべて東京都のホームページに掲載してほしい。 ・委員会等で用いた資料、検討過程、スケジュール、検討内容、議事録などを公表すべき。 ・区と都の協議内容が実質非公開で、住民や区の意向が検討会でどう扱われているか不明なまま（案）が示されたことは残念である。 ・検証など策定に用いた全ての資料も全て提示した上で意見募集を行わないと優先整備路線の理解と納得が得られない。 ・専門アドバイザー委員会の委員のバックグラウンド、経歴などを明らかにし、意思決定の中立性を担保すべきである。	同趣旨の意見が複数提出されたときは、適宜整理し、公表しています。 会議および資料等につきましては、公開することにより、率直な意見の交換若しくは公平かつ中立な審議に著しい支障を及ぼすおそれ、都民の間に混乱を生じさせるおそれ又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすおそれがあることなどから非公表としています。 専門アドバイザー委員等の検討体制については、整備方針のＰ153 に掲載しています。 事業費については、各事業者が必要な予算を確保しながら整備を進めていきます。
２	**○計画の進め方・まとめ方（32 件）** ・色々と批判的な意見があると思うが、専門家の意見を聞くことは極めて重要であり、整備方針を決める体制や過程は一定程度妥当といえる。 ・図表が分かりやすく、詳しく知ることがで	整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し検討を進めました。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	き、完成予定図を見るとワクワクした。 ・本資料全体について、図表や本文の判読性不足（文字が小さい、色や解像度が不適切、凡例欠如）が多数ある。あわせて、専門用語・略語（EC、ラストマイル、社会実装等）や制度・計画の説明不足、出典・算出根拠・策定年度の未記載が散見される。 ・和暦・西暦の表記不統一、写真・図とグラフの対応不明確、路線・記号の意味不明確など、資料としての可読性・説明責任・統一性の改善を求める意見が各ページにわたり示されている。 ・資料整理やQ&A、図表などで、説明内容を分かりやすくしてほしい。 ・自転車施策はコラムではなく整備方針本文に明記すべきである。 ・どの路線がなぜ必要なのか示した上で整備を進めて欲しい。 ・都が整備方針を出した際に杉並区長が意見を公表しているが、都はこうした自治体の意見を聴くべき。 ・今回の整備方針について、冊子として印刷し、都民向けに販売していただきたい。 ・整備方針（案）をディスプレイ上で読むのは、読みにくい。 ・提出されたパブリックコメントごとに、回答を示していただきたい。 ・直轄国道の記載は、検証対象を示すＰ40 に記載すべきではないか。 ・東京都街路樹等維持標準仕様書では上強・下弱剪定のため、イラストのような樹形は形成されず、図の修正が必要である。 ・「都市計画道路の現状」や「今後の都市計画道路の在り方」について重要事項であるので、概要版にも掲載して欲しい。 ・優先整備路線の一覧図面が細かすぎてわかりにくいので、大きな図面を用意してほしい。 ・「整備方針」において、現在事業中である路線および区間は、地図を掲載した方がわかりやすい。 ・「優先整備路線進捗情報」では、多くの路線で	Ｐ11：土地の細分化の写真について、都市計画線の色を工夫し、グラフは和暦に統一しました。Ｐ24：ＥＣの※を記載し、ラストマイルの脚注を追加しました。Ｐ30：年代別搬送人員の推移の横軸を修正し出典を記載しました。この他、頂いたご意見を参考に可能な限り修正しました。 自転車通行空間については、コラムのほか、都市計画道路の必要性の検証や優先整備路線の選定、優先整備路線の整備効果等で掲載しました。 未着手の都市計画道路について、必要性の検証結果を都市整備局のＨＰに掲載しました。 整備方針は、区市町との策定検討会議や学識経験者による委員会等で議論し、策定しました。 今回の整備方針については、都市整備局のＨＰでダウンロードできるほか、都民情報ルームで冊子として販売する予定です。 パブリックコメントについて、同趣旨のご意見・ご提案については、整理して公表しています。 直轄国道について、今回の整備方針の検証対象外としている旨をＰ40 に記載しました。 街路樹については、イラストだけでなく、写真も掲載しています。 「都市計画道路の現状」や「今後の都市計画道路の在り方」については、概要版のページに限りがあるため、本編に掲載しました。 優先整備路線の拡大図は、今後、都市整備局のＨＰに掲載する予定です。 事業中の路線については、各事業者のＨＰなどで確認してください。 整備方針では、都内の土地の細分化による関係権利者の増加や建設業の担い手不足が進行していることなど、道路整備の課題を示しています。 P32 の「ダイバーシティ・スマートシティ・セーフシティ」の記載は、2050 東京戦略から道路整備に関連する内容を抜粋したもので

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	事業認可取得時期が未定となっているが原因は何か。 ・東京戦略の表にある「ダイバーシティ・スマートシティ・セーフシティ」の記載が、都の公式「2050 東京戦略」と整合していないため、都市整備局独自の見解かどうかを明確にすべき。	す。
3	**○地権者への対応（６件）** ・都市計画道路事業決定区域の地権者として、都職員の意識改革と資質向上、事業内容の根拠を明確に示した丁寧な説明体制の整備を求める。 ・道路計画で移転する方に補償だけでなく様々な相談（高齢者の移転先とか）など、支援をもっと手厚くしてほしい。 ・行政都合ではなく住民の都合（建替、相続等）で適切な時期を尊重した用地確保を提案する。 ・土地・建物の買収・立ち退きへの住民の理解が得られているか示してほしい。 ・沿道の住民の方々は、今までの環境が大きく変わるので、反対する気持ちも理解できるが、次の世代の為には必要不可欠であり、補償も十分考慮していただきたい。 ・都市計画道路が廃止されても固定資産税・都市計画税の軽減措置が継続されるのか。	都市計画道路の用地取得にあたっては、施行者が定めた基準に基づき、用地費と移転補償費を算出します。また、施行者は関係権利者の状況に応じて生活再建支援策を提供するなど、きめ細かな折衝を行っています。 固定資産税・都市計画税の減免は、都市計画道路区域内の土地について、周辺の土地と比べて税負担を軽減する措置が講じられており、廃止された場合は、都市計画区域ではなくなるため、軽減措置は継続されません。
4	**○既存道路の改良、都市計画道路以外の道路の整備、ソフト施策等（59 件）** ・ボトルネックとなる交差点では、都市計画の進捗にかかわらず部分的に拡幅するなどの工夫を進めてほしい。 ・幹線道路だけでなく、日常的に利用される生	既存道路の有効利用について 整備方針で選定した優先整備路線の整備に加え、「交差点すいすいプラン※１」による交差点改良などにより、都内の渋滞を解消し、交通の円滑化を図っています。 ※１ 交差点すいすいプラン 道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備することで、右折待ち車両による渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することを目的とした事業の計画です。 生活道路について

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	活道路や歩道の整備・拡幅を重視すべき。 ・大規模地震時や火災延焼の被害を最小限に食い止めるために幹線道路だけでなく、通常の道路も拡幅してほしい。 ・西荻窪駅周辺の拡幅済みの道路では、通行しやすく安全であり、雨庭やベンチ、フリーマーケットなど多様な活用が実現している。こうした良い事例を踏まえ、車道拡幅に偏らず、地域に合った施策を実行してほしい。 ・生活道路全般の電柱や標識を交通の邪魔とならないように減らしてほしい。 ・駅周辺（線路・踏切を含む)、小学校と隣接、道幅が狭く急勾配など、立地が悪条件の道路の対応を明確にしてほしい。 ・新たな道路整備より、既存の開発地域や人口の多い地域のインフラ整備が優先されるべき。	生活道路については、都市計画道路の整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制していくとともに、区市町において、地域の状況を踏まえ、整備・改良等の安全対策を進めています。
	・自転車に対して歩行者が弱者である。車道通行の原則を安全に守れる自転車通行空間の整備を求める。欧米では自転車道整備が進み、長距離の移動が可能らしい。日本でも駐輪場と自転車道路を整備すれば、通勤負担や排気ガスの軽減が期待できる。 ・自転車レーンの拡充及び、既存レーン部への違法駐停車対策として、ゴムポール等の設置を強く要請する。 ・自転車通行空間の整備にあたっては、軽快車のみを前提とするのではなく、クロスバイク、ロードバイク等のスポーツ車や、それに準じる走行性能を持つ自転車も想定してほしい。 ・交通事故防止のため、道幅を十分確保したうえで車道・歩道・自転車道の分離を推進し、歩道、自転車が通りやすくしてほしい。 ・自転車専用道路、学校近隣の歩道の拡張が優先的事案である。 ・危険運転をする自転車やパーソナルモビリティが歩道に入ってきて怖いため、レーンの設置や柵の設置をしたうえでルールを守らせてほしい。	自転車通行空間の整備について 都道を対象に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」では、2040 年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示し、既設道路では優先整備区間を設定するとともに、無電柱化事業や都市計画道路の整備に合わせて自転車通行空間の整備に取り組むこととしています。整備形態は、国のガイドライン等に基づき車道の活用を基本とし、限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通量や沿道の状況等を踏まえて、地域の道路事情に応じた整備を進めています。 また、区市町道については、各区市町の自転車に関する計画に基づき、自転車通行空間の整備を進めていきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・ある程度広い歩道には自転車ラインを明示して欲しい。 ・もともと原付の通行帯を自転車用にして車の通行帯をせまくしないでほしい。いろいろな車が安全に走れるように整備してもらいたい。	
	・再開発や新規道路整備が進む一方で、既存道路の舗装劣化や段差、斜め、凹凸等が放置されている箇所が多い。 ・高齢者や子どもがつまずきやすい道路環境が残っているため、既存道路の補修・改良を優先すべきである。 ・未舗装道路やバリアフリーに配慮されていない道路について、安全性・歩行性を確保するための舗装整備を進めてほしい。 ・高低差のある地域における歩行環境の改善を重視してほしい。	バリアフリーについて 　都市計画道路の整備にあたっては、高齢者や障がい者など、全ての人が安全で円滑に移動できるよう、東京都福祉のまちづくり条例や各区市町のバリアフリー関連の条例等に基づき、歩道の段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、都道や区市町道のバリアフリー化に取り組んでいます。
	・防災対応・緑地確保の観点から、放射・環状幹線道路を 2 階構造（1 階＝自動車・自転車、2 階＝遊歩道・緑地）にすることを提案する。災害時の道路機能の確保等に加え、歩車分離により渋滞軽減や無人運転車両の導入が早まる。 ・防災と地域の魅力の両立という点からも、道路拡幅ではなく、電線地中化や交通の在り方の見直しを優先した整備を求める。 ・防災のためというなら道路拡幅ではなく、建物の耐震等にお金を使うべき。避難訓練の工夫や話し合いにより防災力も高まると思う。	防災について 　首都東京の強靭化については、「防災都市づくり推進計画」に位置付けられた都市計画道路の整備と沿道建築物の不燃化・耐震化を進めることで延焼遮断帯を形成するとともに、緊急輸送道路に指定された都市計画道路を整備することで避難経路や救援活動に必要な輸送ネットワークを確保し、安全な都市を実現していきます。また、都市計画道路整備と合わせて無電柱化を進め、電柱の倒壊等による道路閉塞などを防止しています。
	・道路の新設よりも、老朽化した道路・橋梁・建物・水道管等の維持管理と更新に重点的に税金を使ってほしい。 ・昨今陥没事故が多いため、地上の道路だけでなく地中のインフラ再整備・補修も考えて計画を進めてほしい。 ・水たまりや跳ね水および夏場の路面温度上昇を抑制し、環境に優しい歩車道舗装の導入も組み入れてほしい。	道路の維持・管理について 　道路の維持・管理については、各管理者において、情報通信技術（ICT）を活用した道路管理、トンネルの予防保全型管理の推進、路面補修など道路・橋梁等の維持修繕に努めるとともに、施設の長寿命化や更新時期の平準化などの措置を講じ、常に良好な状態に保ち、安全な通行を確保しています。また、東京都ではヒートアイランド対策の一つとし

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
		て、センター・コア・エリアを中心とした重点エリアにおいて、都道の路面温度の上昇を抑制する遮熱性舗装などを路面補修工事に併せて実施しています。
	・区や市の幹線道路以外は、すべて生活道路とみなし、30 キロ制限にするべき。速度抑制による事故被害軽減、抜け道利用の軽減となる。 ・混雑・事故なしの道路造りのため、ドイツのように一方通行路線を多くし自然と方向が取れるような道路網にならないかと常々思う。 ・現在ターミナル駅周辺は、再開発とともに道路整備が進んでいるが、交通量の増加を見越して信号設置など安全配慮をお願いする。	交通安全について 道路整備にあたっては、交通管理者と連携しながら安全な道路づくりに努めていきます。
	・道路構造令で緑地の確保は必要があると思うが木が大きくなると維持管理コストも膨大になる。道路の緑地は無くす方向で国へ働きかけ、今後の道路施策に盛り込むのはやめてほしい。 ・積極的に街路樹（低木ではなく高木）を植え、また最低限の剪定に留めることで、特に夏に歩行者も自転車も車も涼しくまだマシな道路環境になると思う。	緑について 道路の緑について、緑は人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。引き続き、道路の緑の役割が最大限に発揮できるよう、都市計画道路の整備に合わせ、都道や区市町道における緑の整備と保全に取り組んでいきます。また、車道、歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹や植樹帯を整備することで緑陰確保を図るなど安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。 街路樹について 都では、全ての路線の街路樹について目標樹形や剪定手法を定めて計画的な剪定を実施していくための参考資料として「街路樹維持管理計画書」を作成し、計画的な剪定を行っています。
	・人見街道は、歩行者優先整備を進めてほしい。平行に走る東八道路が開通したのだから、自転車や歩行者に優しい設計にすべき。	人見街道について 人見街道の一部で現在、歩道拡幅等の事業を行っております。
	・秋川街道について、川口町から八王子駅まで	秋川街道について

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	秋川街道を自転車通勤しているが、歩道や自転車レーンがほとんどなく非常に危険である。八王子は駅周辺以外が劣悪であるため、東楢原～市役所北だけでなく川口町まで早急な全面整備を求め、安心安全な街づくりを期待している。 ・富士街道は狭く自転車で通るには危険すぎるので、この街道の早期着工を求める。 ・けんか広場近くに住み、子供の遊び場や住宅街の静けさが失われるため幹線道路建設に反対であり、新設よりも既存の富士街道を整備すべきである。	都は、道路を常に良好な状態に保ち、安全な通行を確保するため、道路の維持修繕に取り組んでいます。 富士街道について 富士街道の一部で現在、歩道拡幅等の事業を行っております。
5	**○事業中、完成済みの路線について（50 件）** ・現在事業中の路線を早期に少なくとも概成化まで進めてほしい。 ・既存の事業中路線の完成に向け、工事を進めるべき。完成まであまりにも遅すぎる。 **○外環（事業中）** ・都は道路建設への依存を止める時であり、80 年前の計画を時代に合わせて柔軟に変えていかなければ国際都市とは言えない。住宅地直下での工事は陥没事故を招き、住民の生命・財産・人権を侵害した。渋滞解消は道路建設ではなく、渋滞課金（コンジェスチョン・チャージ）等が有効な手段だと交通工学の検証によって明らかである。住民合意の得られない外環道建設は中止し、国際都市にふさわしい交通政策への転換を求める。 ・東京外環道青梅インターチェンジ工事とそれに接続する外環の２の工事計画を撤回すること。 **○環状１号線（事業中）** ・竹橋～九段下は第三次事業化計画で事業認可されているが、なかなか工事が進んでいない。早期の大規模工事を行い、早期の完成を望む。 **○環状４号線（事業中）** ・環状４号線の港区白金台区間は、計画廃止すべき。事業認可はされたが。用地取得完了せ	都市計画道路については、これまでも事業化計画を策定する段階で、東京が目指すべき将来像の実現に向け、基本理念や基本目標に沿って適切に優先整備路線を選定してきました。 整備方針では、未着手（概成を含む）の都市計画道路を対象として、必要性の検証及び優先整備路線の選定を行っており、事業中の路線については整備方針の対象外としています。 既に事業に着手している路線については、早期整備に向け、住民の皆様のご理解とご協力を得ながら、用地取得や工事等を着実に進めていきます。 都市計画道路の用地取得にあたっては、施行者が定めた基準に基づき、用地費と移転補償費を算出します。また、施行者は関係権利者の状況に応じて生活再建支援策を提供するなど、きめ細かな折衝を行っています。 今後とも着実に都市計画道路の整備を進め、成熟した首都東京の魅力づくり、国際競争力の強化、都市の強靭化を目指していきます。 春日通りについては、国土交通省東京国道事務所が事業者となっております。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	ず、工事も始まっていない。地元住民の理解が得られていない。 ・環状４号線の港南区間の必要性はまだ理解できる。高輪区間も必要性より不利益が大きいと私は思うが、周辺開発が進行中で止めるのが難しいことは理解できる。白金台区間は、車なら国道１号桜田通りと都道の目黒通りを回っても、大して時間もかからないため不要。歩行者・自転車には、既存の細い道路で十分。道路を作ることで失われるものが大きすぎ、利益はほとんどない。 **○環状５の１号線（事業中）** ・明治通り（大久保通りと諏訪通りの間）で、昨年から歩道工事か交差点付近の改良工事。多分、自動車用車線を増やす従来の計画なので、歩くのが楽しくなる歩道、自転車道の整備を進めて欲しい。 **○補助７号線・補助９号線・補助１０号線（事業中）** ・既に補助９号線の拡張工事の為、有栖川公園の豊かな緑が大きく損なわれた。木影は大幅に減り、夏の公園内の温度が体感的に耐えきれない程高くなった。背の高い樹木に囲まれている事で得られていた公園内、公園に面している場所の雰囲気も失われた。 ・補助９号線および補助１０号線の道路拡幅は、区民にとって、緑豊かな環境の破壊でしかない。道路拡張による利便性は、公園の緑を犠牲にしてまで得るべき価値はない。 ・補助１０号線の拡幅により、交通量増加が予想されるが、この道は生活道路であり、区外から来る人々の便利さを中心に考えることは、生活環境破壊でしかない。 ・道路拡幅が都の計画であっても、区民がそれを希望しているのかを工事着手の前に確認し、希望がない場合には廃案にすることが必要。 **○補助２６号線** ・八潮から大井町、目黒に行く２６号線は便利になった。 **○補助８６号線（事業中）**	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	・補助８６号線は赤羽自然観察公園の湧水が湧く崖線を分断する計画となっており、構造の検討が進められている段階であり、公園の区間は工事が始まっていない。公園の生態系に大きな影響を与える極めて問題の多い路線であるため、住民の反対も多い。補助２４３号線の優先整備路線選定と合わせ、必要性のなくなる補助８６号線の赤羽自然観察公園区間は廃止候補とすべきである。 ・道路は武蔵野台地の東端から西から東へ伸びており、高低差がある地形である。計画地は既に不燃化率が高く地形的にみても延焼遮断帯が形成されている。防災の必要性は見当たらないので止めるべきである。 **○補助１３２号線（区-29）及び補助２２１号線（事業中）** ・２路線は、区長直轄のプロジェクトとし、マネジメントすることが大切である。 ・長は副区長(調整権限を有する方)としスタッフは土地収容の経験者、道路整備の経験者が専従し月二回の関係者との進捗会議の実施と課題整理を行い、都度区長に報告する。 このように、区長の責任の下に２路線をモニタリングしプロジェクトをマネジメントすることが大切だと思う。 **○補助第１３３号線（杉並区阿佐谷北六丁目～中野区白鷺二丁目）（事業中）** ・自転車通行と自動車通行がかなり厳しいため早期に着手してほしい。学童の歩行も心配。 **○補助２２０号線（事業中）** ・補助２２０号線（Ⅱ期区間）は住民合意を欠き、行政権・裁量権の濫用に当たる。価値観を一方的に押し付ける計画であり、権利者として反対し、緊急性もないため撤回と白紙化を求める。 **○補助２２１号線（事業中）** ・補助２２１号線の都市計画には大反対。私達の大好きなお店を潰し、私たちの生活を帰るような都市計画は今すぐやめてほしい。 ・なぜ戦後に計画したことを今実行しなければ	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	いけないのか、なぜ計画を変えないのか。 **○補助２２３号線（事業中）** ・再開発事業が白紙となった。この都市計画道路に縛られずに新たな中野駅新北口エリアを区民に考えさせてほしい。開かれた都市計画審議会が望まれる。また、社会情勢、社会のニーズを無視して進む体制をそろそろ見直すべきではないか。 **○補助２３２号線（事業中）** ・第四次事業化計画の優先整備路線であった補助２３２号線（石神井公園駅～練馬区画街路７）が優先整備路線でなくなったが不備なのか。 **○補助２６４号線（事業中）** ・現在事業中の補２６４号線は、岩槻街道で一時中断し、補２８３号線の未整備のうちは工事の着工は控えるべきだと考える。 **○府中所沢線（事業中）** ・府中所沢線は一部開通したが、小平市以北は未整備で渋滞や住宅地の安全低下、バス・緊急車両への影響といった課題が生じている。全線開通による改善を期待し、小平市区間の整備推進とスケジュールの情報発信を要望する。 **○調布３・４・１０号線（事業中）** ・都市計画道路調布３・４・１０号線の東側約340m は既に東京都施行で事業化されているが、仙川駅や商店街、学校などへ徒歩・自転車で通行する住民の日常的な南北動線を分断する計画となっている。しかし横断歩道を設けない内容であり、自動車優先で歩行者や住民の安全・生活を軽視している計画であり、交通事故の危険性が高い。横断歩道を設置する計画変更を要求する。 **○小平３・２・８号線（事業中）** ・玉川上水横断部分を地下構造にしてほしい。 ・オープンハウスでは、直接担当の方と話すことができ、丁寧に話を聞いてもらえた。 ・地下化にして玉川上水を壊さないでほしい。遺跡としても生物多様性の豊かさとしても、	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	市民・都民・国民の宝である。36m にもわたって分断されてしまうのは、その価値を半減させてしまう。 ・計画から 60 年以上経った今、多角的（最新データを基に）もう一度見直してほしい。 ・府中街道があるのに、なぜ整備が必要なのかわからない。 **○秋多３・３・９号線（完成区間）** ・昨年 10 月末開通の草花大橋を含む秋多３・３・９号線は、約３か月経っても交通量が少ない。新たな路線を整備する前に完成区間をモニタリング検証し、結果を都民に公表すべきだ。 **○町田３・３・８号線・町田３・４・35 号線（事業中）** ・都道 18 号（通称鎌倉街道）の今井谷戸と新袋橋の間、都道 19 号（通称鶴川街道）の菅原神社と本町田の間において慢性的な交通渋滞が発性している。道路工事の発表から何年もたっているのに工事の進捗が見られない。これらは多摩地区を南北に繋ぐ幹線道路でありながら長期にわたり放置されているのは経済的損失、環境破壊につながる。是非今回の整備計画に載せてほしい。 **○三鷹３・２・２号線（完成区間）** ・東八道路の三鷹台南口団地前交差点から海上技術安全研究所前交差点までの歩道は通行区分の分離がない。自転車は徐行しないため大変危険。緑地帯を無くし自転車と歩行者の通行区分を確保できる様、緑地帯を無くすこと。 **○春日通り（国道 254 号線）（事業中）** ・春日通りの新大塚駅付近約 300m が優先整備路線から外れ、今後 15 年も拡幅されないなら、４車線を３車線に減らし、自転車・大型車対応の車線確保と歩道拡幅により、安全な駅アクセスを求める。 ・新大塚駅前の春日通り沿いに在住だが、都市道路計画に入っているので、早急に工事を進めて欲しい。	

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
7	**○その他意見・要望（12 件）** ・視野が狭い都境を上限にした計画が目につくので、予算のある都が都民の生活向上に資するなら隣接県道路の費用負担があってよい。 ・街路樹は外来種を避け、生態系に寄与しないハナミズキは選定せず、落葉樹・常緑樹の適切な樹種を交互に植栽するなど工夫して欲しい。 ・都市計画道路の整備に合わせて、住宅地等の道路環境改善の検討も進めて欲しい。 ・幹線道路では、災害時や救急対応を確実にするため、一般車両を排除した緊急車両専用レーンの設置が必要。 ・駅前広場の充実や、駅とまちをつなぐ歩行者デッキの整備などの交通結節点機能の強化は、公共性が高いため、都が主導して整備を進めて欲しい。 ・立川市の良好な環境は、過去の都市計画の成果だと感じている ・道路計画の難しさを知る良い機会となり、内容を興味深く拝見した。 ・新たに整備する道路は、地震などの大災害時を想定して、災害対応の施設に変更できる工夫をするなど道路以外に活用できる整備案にすべき。災害には道路が住民の命と生活を守る施設に変わると良い。 ・長期未着手の都市計画道路では、商店街やコミュニティが形成されており、商店街の存続などの地域の要望が反映されるよう、道路整備にあたっては、道路上に建物を建設できるようにするなど特例を含めた検討をしてほしい。 ・道路整備はまちづくりに影響を与えるにもかかわらず、事業者が道路区域外の沿道まちづくりに関与しない点が問題であり、地域混乱の原因者として責任を果たすべき。	都県境をまたぐ道路整備については、隣接県と連携しながら整備を推進していきます。 街路樹については、幅員構成や沿道等の状況を踏まえ、樹冠拡大の効果が期待できる樹種の選定などにより、街路樹の樹冠拡大等を推進します。 都市計画道路の整備により、電線類の地中化や植樹帯などが整備され、良好な都市空間の創出が図られます。 東京都では、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路を緊急輸送道路として、第１次～第３次まで設定しています。 駅前広場をはじめとする交通結節点は、複数の交通手段をつなぐ施設であり、快適性・利便性の向上などが求められています。都と区市町など関係者が連携しながら整備を進めていきます。 今回の整備方針では、首都東京の強靭化に向け、緊急輸送網の拡充・強化や安全な避難路の確保などの視点から、優先整備路線を選定しています。 建築物の建築は、建築基準法や道路法などの各種法令等に基づく必要があります。 道路整備にあたっては、都と地元自治体が連携しながら整備を進めています。
8	**○整備の推進・反対（259 件）** ・都民の生活と安全を第一に、環境への影響も最大限考慮した計画であり、是非実現してほ	都市計画道路は、都市活動を支えると共に、都民の安全・安心を確保する上で重要な

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	しい ・一日も早い南北方向の都市計画道路の整備を行い、東京全体の道路ネットワークの強化を図って欲しい。 ・渋滞解消のため道路整備に賛成であり、完成を心待ちにしている。 ・連続した路線は、区が異なっていても一体的に整備されることを望む。 ・都市計画道路の整備は待ったなしであり、拡幅等で安全にして欲しい。 ・都市計画道路に限らず、都内は道路がまだまだ足りていない。客観的に必要である道路は、未来の世代のためにも、きちんと整備していかなければならない。 ・反対している人と同じくらい、賛成している人はいると思う。反対派の声が大きくて、賛成と言いづらい。 ・都市計画道路の整備率が低い地域もあるので積極的に整備を進めてもらいたい。 ・消防車、救急車の通れない道路を拡張して安全にすることには賛成するが、商店街の雰囲気も残すことも検討して欲しい。 ・環境に配慮はしてほしいが、早期に実現できるよう検討して欲しい。 ・都民と市民が必要とするこれら社会資本整備には明確に賛成する。 ・虫や動物や植物など都内の貴重な自然を破壊する道路計画に反対する。 ・人口が減少するので渋滞対策は不要であり、新規の道路建設は凍結すべき。 ・血税の無駄遣いに断固反対する。 ・道路拡幅により容積率が上がり、高層ビル・マンションが乱立する可能性が高いので、防災や環境面でも問題が多く大反対である。 ・都市計画道路の再考を求める。必要なのは、コミュニティの充実、高齢者対応、避難対策の徹底であり、道路による大地震に対する対策ではない ・地域社会や環境を分断する道路建設は、自動車交通量は減り続けており不要である。 ・昔に計画した無駄な道路は不要であり、一度	役割を果たす都市基盤です。 東京の都市計画道路の完成率は６割程度にとどまっており、交通、防災などに関する様々な課題が生じています。また、コロナ禍を経て、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、道路は通行の場としてだけでなく、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワーク形成のほかに、人中心の空間の創出なども重要になってきています。 こうした中、「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）」の計画期間が令和７年度までとなっていることや、激化する国際競争、気候危機の深刻化などの社会情勢の変化を踏まえるとともに、東京が目指すべき将来像を実現するため、東京都、特別区及び 26 市２町は協働で、新たな「東京における都市計画道路の整備方針」を策定することとしました。 令和７年７月には「中間のまとめ」を、令和７年 12 月には「東京における都市計画道路の整備方針（案）」を公表するとともに、パブリックコメントを実施し、皆様から御意見を頂きました。 その後、皆様からの御意見を参考に、東京都、特別区及び 26 市２町が連携・協働で検討を進め、このたび、「東京における都市計画道路の整備方針」を策定しました。 今後、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、都市計画道路ネットワークを形成・充実し､次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市の実現を目指していきます。

番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
	決めただけで見直さないことは非効率である。 ・多くの地域住民や来訪者によって親しまれ愛されてきた街や商店街や自然を破壊する「整備方針(案)」に強く反対する。 ・市民の憩いの場に必要以上の道路はいらない。 ・形骸化した道路計画の推進は、真の住民参加の対極にあり、住民の平穏生活権を侵害するものでしかない。 ・交通量の減少した道路を緑地や子ども施設や高齢者施設に転換することが急務であり、道路整備を含めて、東京の過密化を抑制すべきである。 ・道路を広げ、その両端に高層ビルを建ても誰が住むのか。実際に住む人は少なく、目先さえ良いという考えをやめて欲しい。 ・必要のない拡幅工事のために、長い年月、通行が妨げられ、景観を損ない、騒音に悩まされる。 ・道路整備に反対である。整備する場合、その場所の魅力や歴史を損なわない様にして欲しい。 ・既にある作業用道路などを活用して緊急車両用の道路にすれば良く、新しく道路を作る意義も意味もない。	

１０） 整備方針に関連のない意見（429 件）

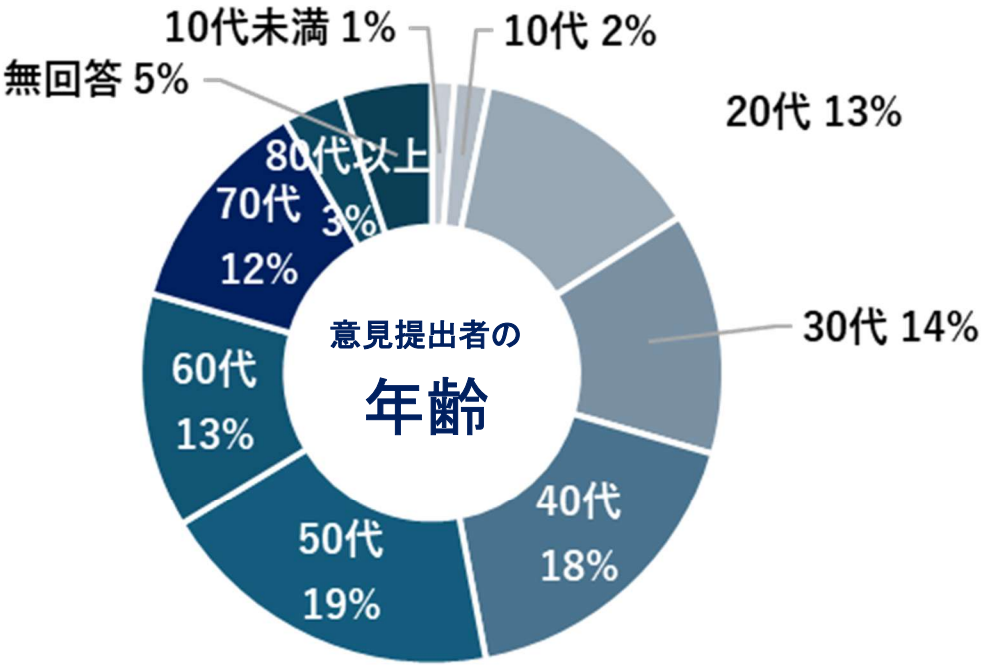
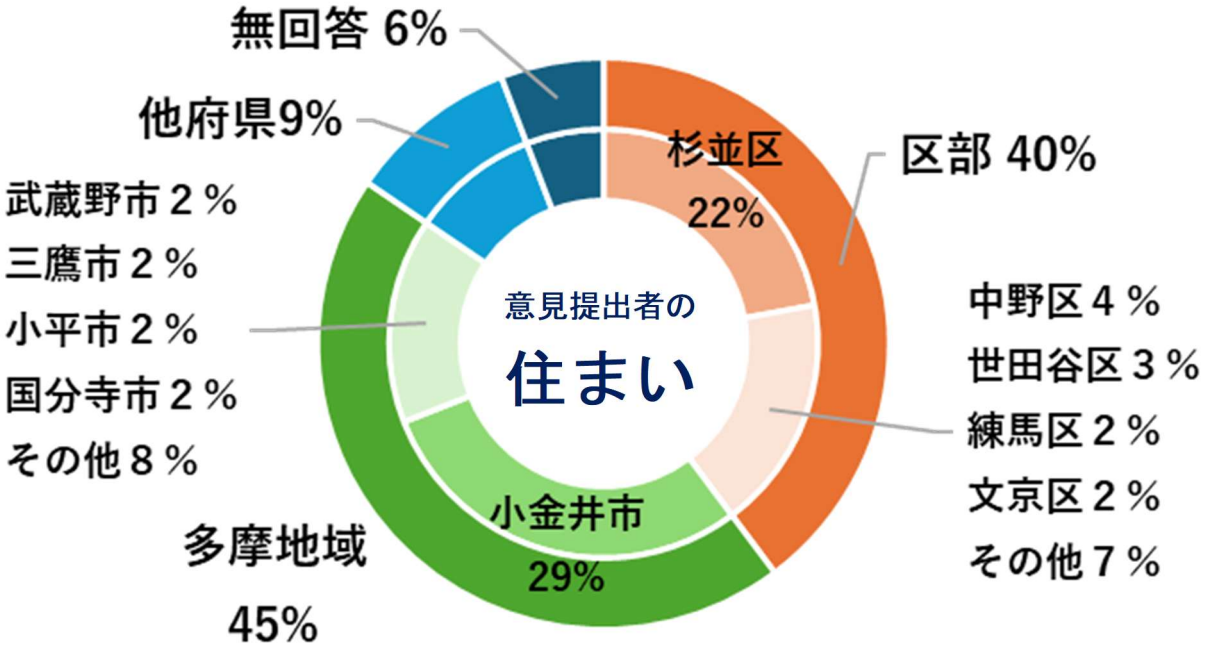
番号	意見の概要	東京都・特別区・26 市２町の考え方
1	・特定の開発に関する意見 ・特定の商店街に関する意見 ・路線名が特定できない意見 ・解読不能な意見　　など	

同趣旨のご意見・ご提案については、整理して公表しています。

整備方針に関連のない意見等については公表していません。

〇参考

１）意見提出者の属性（年代）



２）意見提出者の属性（住まい）