第２５５回 東京都都市計画審議会

議案・資料　別冊

意見書の要旨

令和８年１１月

東京都

目　　次

議事日程	議題				ページ
	議題番号	内容		名称等	
日程第３	議第７７４１号	国立都市計画都市高速鉄道	変更	東日本旅客鉄道南武線	1
	議第７７４２号	立川都市計画都市高速鉄道	変更	東日本旅客鉄道南武線	
	議第７７４３号	立川都市計画道路	変更	３・４・８号立川駅国立線	
日程第４	議第７７４４号	国立都市計画道路	変更	３・３・15号中新田立川線	5
	議第７７４５号	国立都市計画道路	変更	３・４・５号立川青梅線	
日程第５	議第７７４６号	東京都市計画地区計画	決定	東池袋三・四丁目地区地区計画	11
	議第７７４７号	東京都市計画特定街区	変更	東池袋三丁目特定街区	

意　見　書　の　要　旨

〔議第7741号・議第7742号・議第7743号〕

国立都市計画都市高速鉄道、立川都市計画都市高速鉄道及び立川都市計画道路の変更に係る都市計画の案を令和７年10月７日から２週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第２項において準用する同法第17条第２項の規定により、６通（６名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
国立都市計画 都市高速鉄道 東日本旅客鉄道 南　武　線 ・ 立川都市計画 都市高速鉄道 東日本旅客鉄道 南　武　線 ・ 立川都市計画 道　　路 ３・４・８号 立川駅国立線	Ⅰ　賛成意見に関するもの なし Ⅱ　反対意見に関するもの １通（１名） １　都市計画に関する意見 気候危機の中、これ以上の開発は必要に感じていない。 アスファルトを剥がして、緑地を増やすのが、これからの世の中のためになる。交通渋滞や、踏切事故の解消は大したことは無い。地域の分断は大きな道路や工事も分断だと思う。 もし、これからの計画をするのなら、大学通りぐらい、道路と緑地を同じだけ確保し、ベンチや自転車道をしっかりとつけるくらいするべきだ。鉄道の高架化は災害時に危険ではないのか。10月13日の説明会の計画にはどこにも耐震のことが書かれていないが、予算には反映された事業費の案だったのか。 市からも税金が出されるなら、しっかりと説明をしなければならない。国立市はふるさと納税のため、マイナスになっている。国からの補填はない。通り抜ける人たちのために、10年以上の工事期間も、市民の負担だ。この計画には反対である。 ２　事業施行に関する意見 なし ３　その他の意見 なし	Ⅰ　賛成意見に関するもの なし Ⅱ　反対意見に関するもの １　都市計画に関する意見 東京都では、踏切における交通渋滞、鉄道による地域分断等の問題を解決するため、平成16年６月に「踏切対策基本方針」を策定した。この中で、東日本旅客鉄道南武線の矢川駅から立川駅付近については、「鉄道立体化の検討対象区間」の一つとして、計画的に踏切対策を進めていく区間に位置付けている。 本区間では、幹線街路である立川３・４・８号線や国立３・３・15号線等が鉄道と平面交差しており、これらの箇所は、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」となっている踏切もあり、交通渋滞や鉄道による地域分断等が課題となっている。 こうした状況を鑑み、本区間における踏切問題を抜本的に解消することが必要であり、その解決策として、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化が適当であると考えている。 また、道路の整備にあたっては、道路構造令（昭和45年政令第320号）等を踏まえ適切に検討していく。 ２　事業施行に関する意見 なし ３　その他の意見 なし

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
	Ⅲ　その他の意見 ５通（５名） １　都市計画に関する意見 なし ２　事業施行に関する意見 （１）都市における鉄道の高架化には一定の理解をするが、今回の事業計画は国立市にとってメリットが少ない。立川市の要望が強かったのか当初矢川駅までとしていたのはやはり、二本の道路を通す計画があったからだろう。谷保駅近くまで延伸してもかえって不便になる人が多く、市役所前踏切を高架化するのに国立３・４・14 号の整備は後回しである。高架化と道路の工事を同時にやるのは相乗効果があるからと、説明会で答えていたが、地域住民が受ける影響は２倍以上のものがある。南武線高架化事業については、既存の道路の改修なども検討し、市民の理解を得て進めること。 （２）南武線の連続立体交差化が地域の分断解消のためというなら、新たな地域の分断につながる都市計画道路３・３・15 号線や３・４・５号線とは別枠で考えるべきである。 （３）高架方式によって廃止となる「坂下第一踏切」、「滝の院踏切」については、計画では現状よりもさらに分断され、近隣で生活する人にとっては、日々の暮らしや安全にとって大きな問題を引き起こすことになるので、明確な解決策を示してほしい。 （４）理由書を読むと、「鉄道による地域分断等の問題を解決するため」とある。ところが、滝の院踏切、坂下第一踏切は廃止するという。この２つの踏切間を繋ぐ道は、旧甲州街道まで迂回し、南武線の北側に出なくてはならない。この地域はちょうど崖線上にあり、上りも下りも急でかなりの困難が強いられる。今回の変更で地域分断が進む。事業者である東京	Ⅲ　その他の意見 １　都市計画に関する意見 なし ２　事業施行に関する意見 （１）南武線と交差する国立３・４・14号線の甲州街道より北側については、地元市が連続立体交差事業に合わせて整備を進めていくと聞いている。 　また、南武線の連続立体交差事業については、地域の方々に対して、令和５年８月に都市計画素案説明会、令和７年10月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、計画内容等の説明を行っている。 　引き続き、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会等を開催し、関係権利者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていく。 （２）連続立体交差事業は、交通渋滞や地域分断を解消するなど極めて効果の高い事業であり、本事業においては、都市計画道路等との一体的な整備により、これらの効果が更に高まるものと考えている。 （３）～（５）廃止される踏切については、地元市が検討している周辺地域の交通動線などのまちづくりとも連携し、地元住民の理解を得ながら、適切に対応していく。

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
	都と東日本旅客鉄道の責任で地下道を整備すべきである。そうでなければ、今回の都市計画の案の変更は認められない。 （５）令和７年10月13日に開催された、「都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）都市計画案及び環境評価書案説明会」での質疑応答の説明において、昇松踏切については、高架化工事後は車両（普通乗用車）も通行できるようにすることを検討しているとの回答があった。これについて、昇松踏切除却後に車両を通行させることには反対である。昇松踏切より南側は道幅が狭く、甲州街道まで抜ける道は車両の相互通行が困難な状況である。現状においても、国立市役所踏切を渡ってきた車両が甲州街道の府中方面へ抜けるために迂回して侵入しており、甲州街道側から侵入してきた車両と相互通行できず、後退したり民家敷地に侵入して回避したりしてすれ違っている状況である。昇松踏切除却後に車両が通行できるようになると更に交通量が増えて複数の車両が行き詰まってしまう状況が多くなることが予想される。特に市役所駐車場から出庫して甲州街道側に抜ける車両にとっては、近道となるため交通量が増大することは確実である。また、反対に甲州街道側から北上してきて、そのまま市役所駐車場に入場しようとする車両も増えると想像する。この道路は富士見台幼稚園が近く、園児の通園にも使われており、朝夕は園児を送迎する保護者が園児を連れて歩行していたり、自転車に園児を載せていたり、通行の多い場所である。園児たちが危険にさらされることにもなるので、この点を十分に考慮してほしい。質問の回答では、坂下第一踏切と滝の院踏切が廃止されることもあり、南武線と甲州街道の間の地域の東西動線を強化したい旨の説明もあった。しかし、ここに挙げたように問題が多くあるので、昇松踏切除却後に車両を通すことには反対である。南武線周辺の交通を円滑にする目的があるとしても、この地域の道路整備が全て整ってから車両を通すべきと考える。	

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
	3　その他の意見 （1）説明会の後、あまりにも短い期間での意見書の提出なので、計画の周知、十分な意見の集約は不可能だと考える。引き続き説明や意見の集約の取組を行うよう要望する。 （2）意見書の提出に当たって 説明会が10月13日に開催され、意見書の提出期限が10月21日で6日間と極めて短く、調べたり意見をまとめることができない。これでは形式的に意見を求めたとしか思えない。 （3）意見書提出の個人情報 意見書提出に氏名、住所、電話番号など個人情報を必須としているが、個人情報の扱いについて十分な説明がなく、意見を集める側が恣意的に利用する可能性がある。特定の人物等を特定するための利用など、目的外の利用については罰則などを設けて対応することを明記すべきである。	3　その他の意見 （1）、（2）都市計画案に関する縦覧と意見書の受付期間については、都市計画法第17条第1項及び第2項に基づき、公告後2週間としている。本都市計画案については、令和7年10月7日（火）に公告し、同月21日（火）までの2週間を縦覧・意見書の提出期間とした。 今後も、用地測量等説明会、用地補償説明会、工事説明会など、事業の段階に応じて説明会を開催し、地域の皆様に対し丁寧に説明していく。 （3）提出のあった意見書に記載された個人情報は、都市計画法第17条第2項（同法第21条第2項により準用する場合を含む）の規定に基づく手続にのみ利用し、目的外の利用は行わない。

意　見　書　の　要　旨

〔議第 7744 号・議第 7745 号〕

国立都市計画道路の変更に係る都市計画の案を令和７年 10 月 14 日から２週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第 21 条第２項において準用する同法第 17 条第２項の規定により、10 通（６名１団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
国立都市計画道路３・３・15 号中新田立川線 ・ 国立都市計画道路３・４・５号立川青梅線	Ⅰ　賛成意見に関するもの １通（１名） １　都市計画に関する意見 なし ２　事業施行に関する意見 道路計画については待ち望んでいるので積極的に進めるよう応援している。	Ⅰ　賛成意見に関するもの １　都市計画に関する意見 なし ２　事業施行に関する意見 国立３・３・15 号線は、多摩地域における南北方向の主要５路線の一つである立川東大和線の一部を構成する都市計画道路である。また、国立３・４・５号線は、多摩地域における東西方向の主要４路線の一つである新奥多摩街道の一部を構成する都市計画道路である。 これらの路線は、多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化、災害時の緊急輸送網や安全な避難経路の確保による防災性の向上、生活道路からの交通転換による利便性・安全性の向上、周辺道路における渋滞の緩和及び安全で快適な都市空間の創出を目的として整備していく。
	Ⅱ　反対意見に関するもの ６通（４名１団体） １　都市計画に関する意見 （１）60 年以上前に作った道路計画を、なぜ見直しもせずに作りたいのか。国立にお住まいの方の半数以上は、この道路計画の実際のところをご存じないと思われる。説明会は地域限定でしか行われなかったが、該当地域だけの問題ではなく、この道路が完成した時の通過交通を考えると市全体に関わる。	Ⅱ　反対意見に関するもの １　都市計画に関する意見 （１）～（３）都市計画道路は長期的な視点で都市計画決定しており、未着手の都市計画道路については、その時々の社会情勢やニーズを踏まえ、その必要性を検証してきた。検証の結果、必要性が低いと評価された区間については、都市計画の廃止などの措置を講じている。

	毎日、日野バイパスを通って国立まで移動しているが、これ以上道路の必要性は感じていない。災害時の命を守るため等と強調されているが、この道路がないと命が守れないというのはなぜか。 （２）環境に配慮したまちづくりを本気でやらないと、気候危機や、交通事故などの人命に関わる事故が多発することになると思う。児童館も近くにあることを忘れないでほしい。無理に進める必要のない計画だと感じた。通り過ぎていく人や荷物のために、市民の生活に負担が増えることに賛成ができない。 （３）国立３・３・15 号線の事業区間は、今回さくら通り以南だが、いずれ北に延びる幹線道路になり、完成後は車の通行台数が 24,200 台／日とのことで住環境が一変することは明らかである。30 年後、50 年後の車社会はどうなっているだろうか。そもそも 70 年も前に考えた道路の形は時代遅れだと思う。28m の道路がどうしても必要なら倍以上の空間と高木の緑が必要と思う。騒音と大気汚染を望む住民はいないと思う。人口減少と気候危機を意識した都市計画道路の根本的な見直しを望む。 （４）計画道路の予定地に直接かかっている保育園は、園庭の約３分の２が計画線上に含まれており、さらに保育室も、道路建設により撤去対象となっている。子供たちの育ちの場が失われることに、深い悲しみと強い不安を感じている。 広い芝生の園庭を、子供たちは裸足で走り回り、泥んこ遊びや草花・虫とのふれあいを通じて、心身ともに健やかに育っている。 都市計画は地域の発展のために必要なものであることは理解している。しかしながら、子供たちの育ちの場を守ることもまた、未来への投資であると考える。ついては、計画ルートの再検討（保育園敷地を避けるルートへの変更）について強く要望する。	その上で国立３・３・15 号線及び国立３・４・５号線は、多摩地域の骨格を形成することや立川広域防災基地へのアクセスルートとなること等から、第四次事業化計画に引き続き、第五次事業化計画においても優先整備路線に選定している。 （４）、（５）両路線は、昭和 36 年に立川都市計画道路として都市計画決定され、昭和 42 年に国立市が市制施行したことに伴い、国立都市計画道路として都市計画決定された。 国立３・３・15 号線は、多摩地域における南北方向の主要５路線の一つである立川東大和線の一部として、また、国立３・４・５号線は、東西方向の主要４路線の一つである新奥多摩街道の一部として、整備が進められてきた。 未着手の都市計画道路については、その時々の社会情勢やニーズを踏まえ、その必要性を検証してきた。検証の結果、必要性が低いと評価された区間については、都市計画の廃止などの措置を講じている。 なお、都市計画道路の区域内には建築物の建築に制限が課せられていることや、既に沿道の土地利用が進み堅固な建物

	（5）ペットと暮らしているが、このペットのために庭付きの家を探すことはとても困難なことで、身体上の事情から、立ち退くことはできない。家を避けて道路計画をしてほしい。都市計画には反対である。	が建っていること、隣接する一部の区間では既に完成していることなどから、現在の都市計画のルートは適切であると考えている。
	2　事業施行に関する意見 （1）以下の点について強く要望する。 ・園庭・保育室の代替地の確保及び移設費用の補助 ・工事中の安全対策（防音壁設置、粉塵対策、通園路の安全確保） ・地域住民・保育関係者との継続的な対話と説明責任の履行 保育園は、地域の子供たちの命と育ちを守る場であり、地域の宝である。ただの施設ではなく、子供たちの「心のふるさと」である。どうかその価値を尊重し、未来を担う子供たちのために、慎重かつ丁寧な対応をお願いする。	2　事業施行に関する意見 （1）東京都では、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、補償を行っている。 今後、都市計画決定後に事業概要及び測量説明会を開催し、現在の地形や建物等の位置等を把握するために現況測量を行い、続いて、用地測量を実施し、取得する土地の面積を確定する。 事業認可を取得した後、事業区域内に土地、建物を持っている方々や建物等を借りて住んでいる方々等を対象に用地説明会を開催し、用地取得の手順や補償内容等を説明する。 その後、権利者の方々に個別に御説明し、事業の施行に伴い移転していただく建物、工作物等について、建物の構造や数量、権利関係等を調査する物件調査を行わせていただき、土地価格の評価や物件補償額の算定などを行った上で、用地を取得させていただく。 また、施工中は工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を回避する等の措置も講じていく。工事の施工中及び工事の完了後には、東京都環境影響評価条例（昭和55年条例第96号。以下「東京都環境影響評価条例」という。）に基づき騒音・振動レベルを測定し、その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、更なる環境保全のための措置を講じていく。 なお、通学時間帯における工事用車両の走行制限については、事業実施段階において検討する。
	（2）無電柱化されたら、道路回りの見た目はすっきりするが、本来無電柱化するなら、4車線の広い道路ではなく狭い道路にこそ必要である。	（2）無電柱化には、都市防災機能の強化や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出などの効果があり、広い道路においても必要である。
	（3）大型道路には信号が少ないと言われるが、3・3・15号線	（3）横断箇所（横断歩道、信号の位置等）については、今後、

	と３・４・５号線の事業区間にはいくつ信号機が設置されるのか。説明会でも心配の声が聞かれた。この地域には、小学校、保育園、子供施設、老人ホームや高齢者が多い都営住宅が接しており、渡り切れない人や横断中の事故が懸念される。	地域の現状も踏まえて交通管理者と協議していく。
	３　その他の意見 （１）２本の道路が２箇所で矢川を横断することが、市民の間によく知られるようになり、なぜそんな計画があるのかとの声が高まっている。矢川は昔から子供たちにも親しまれてきたきれいな湧水の川だが、今や水量が減り冬季に枯れることもあるデリケートな川になっている。保全こそ急がれるが、杭打ちや木の伐採で川の命を危うくすることは許されない。橋梁構造の具体的な設計がなかなか示されないが、どう造ったとしても地域に大きなリスクがあり、国立市民の誇りを傷つけるものであることに変わりない。	３　その他の意見 （１）、（２）国立３・３・15 号線及び国立３・４・５号線は、矢川の自然環境に配慮し、橋梁構造で横断することにより、流水部の改変を行わないこととしており、矢川への影響については、矢川の流水部の改変は行わない計画とする等の環境保全のための措置を適切に講じることにより、生物・生態系への影響は可能な限り抑制されると考えられる。 橋梁の構造については、今後、測量等を実施して事業実施の段階において詳細な設計を行う。 また、国立３・３・15 号線の工事の施行中における周辺への影響については、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施し、騒音・振動については、いずれも評価の指標とした基準値を下回ると予測している。 なお、国立３・４・５号線については、東京都環境影響評価条例の対象事業ではないが、工事の実施に当たっては、工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を回避する等の措置も講じるとともに、関係事業と工程の調整を図る等、適切に実施していく。
	（２）環境についても、工事完了後は、ほぼ影響がないという結論だが、何年もの工事期間中、周囲にお住まいの方や動植物への影響がないとは考えられず、その間に失われる環境は、決して元には戻らない。計画道路が矢川を２箇所で横断するが、小さくても豊かな自然を有し、子供たちにとっても欠かすことのできない大切な場所である。これを壊すことはやめていただきたい。そして未来へ負の遺産である道路を残さないでほしい。	
	（３）道路に面することで騒音・排気ガス・振動などの環境悪化が予想され、子供たちや職員の健康への影響も心配される。	（３）、（４）国立３・３・15 号線については、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施している。 工事の施行中における騒音・振動の予測値は、評価の指標とした基準値を下回る。 また、工事の完了後における大気汚染、騒音・振動の予測値は、いずれも評価の指標とした基準値を下回る。 さらに、工事の施行中及び工事の完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を行い、その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、更な
	（４）高架化と道路の工事を同時にやるのは相乗効果があるからと、説明会で答えていたが、地域住民が受ける影響は２倍以上のものがある。都市計画道路３・３・15 号線と３・４・５号線については、いったんストップしてその後改めて見直しも含め検討するようお願いする。	

		る環境保全のための措置を講じていく。 なお、工事の実施に当たっては、関係事業と工程の調整を図る等、適切に実施していく。 国立３・４・５号線については、東京都環境影響評価条例の対象事業ではないが、工事の実施に当たっては、工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を回避する等の措置も講じるとともに、関係事業と工程の調整を図る等、適切に実施していく。
	（５）街路樹も計画をしているが、これまでと同じ街路樹では、全然足りない。大学通りくらいの緑地帯を計画して、やっと緑を増やしていけるのではないか。	（５）車道の両側に歩行者、自転車の通行空間及び植樹帯を設置することで、隣接する住居から道路までの離隔を確保し、大気汚染、騒音の低減に努める。 また、植樹帯を設置することにより、緑の量及び緑の連続性を可能な限り維持することに努める。
	（６）アスファルトだらけの街並みになって、湧き水の量が減っている。説明会では、雨水は地表を流れ、排水口に流れ、大量に降った雨水は一度貯めてから少しずつ流すと説明していたが、巨大なタンクを作ったら、地下をビル建築のようには掘らないと言っていた説明と全く反対ではないか。地下への影響があるなら、これ以上の開発はいらない。反対である。地上の構造物、アスファルトのせいで、地下に水が浸透しないから、水害が起こるのである。	（６）道路内の雨水は路面排水施設を経由して公共下水道へ排出するため、矢川には排出しない。 排出する雨水については、公共下水道の排水能力等を踏まえ、今後、事業実施段階で必要な検討を行う。 なお、歩道において、雨水を地中に浸透させる機能を持つ透水性舗装を行い、雨水浸透の促進に努める。
	Ⅲ　その他の意見 ４通（２名） １　都市計画に関する意見 なし	Ⅲ　その他の意見 １　都市計画に関する意見 なし
	２　事業施行に関する意見 （１）自転車道がありながら相変わらず歩道を走る自転車が後を絶たず迷惑している。既に開通しているさくら通りの自転車道は２台の自転車がすれ違うには精神的な不安があるのか、２台のうち１台が歩道に移動して通行するのを度々見ている。今回計画している区間については、もう少し幅を広げて、	２　事業施行に関する意見 （１）車道の両側に、歩道、植樹帯、自転車通行空間などを確保する。 なお、詳細については、今後交通管理者と協議の上で決定していく。

	余裕で２台がすれ違いできるようにしてほしい。 （２）両計画道路とも矢川と交差することになる。計画では橋梁構造とするとしている。橋梁下部については、矢川と並行して人と自転車程度が通行できるような構造とすることとし、矢川との親水性を持たせること。例として、３・３・15 号線の整備済み区間である通称いずみ大通りとママ下湧水の用水路が交差する所のような空間が望ましい。 （３）矢川を通る部分が橋梁になると聞いた。矢川の保全という点で仕方ないと思う部分もあるが、３・４・５号線と３・３・15 号線、甲州街道に囲まれている地域は、主要道路に出る際に狭隘道路ばかりで苦労している状態のため、３・４・５号線等開通により、主要道路へのアクセスが良くなると期待していたが、橋梁になることでどのようにアクセスできるのか説明がなかった。もともと、狭隘道路が多い地域のため、大きな道路ができたところで橋梁だと意味はないように思う。都市計画道路と、その地域の道路のアクセスについても、市と協力しながら地元住民にとっても利便性が向上するような道路にするようお願いする。 ３　その他の意見 計画道路の中に、過去に事業利用されていた土地がある。東京都環境確保条例等関係法令に誠実に従い調査を行い、その結果を都民に公表すること。加えて、具体的に汚染除去工事の内容についても着工前に都民に公表すること。また、工場自体が相当古く、アスベストを含むスレート板の使用や防火・耐熱対策としてアスベストが多用されている可能性がある。こちらもしっかり調査の上、解体工事の実施時には十分な飛散対策を行うこと。調査結果と解体・除去工事の内容については、事前に都民に公表すること。	（２）矢川との交差部における橋梁の構造については、今後、測量等を実施して事業実施の段階において詳細な設計を行う。 橋梁の桁下を歩行者が迂回せずに通り抜けることが可能な橋梁及び市道の構造とすることができるか、などに関して国立市（市道管理者）と調整・検討していく。 （３）国立３・３・15 号線及び国立３・４・５号線は、矢川の自然環境に配慮し、橋梁構造で横断することにより、流水部の改変を行わないこととしている。 また、矢川の側道については、自動車の通行に必要な高さの確保は難しいことから、自動車の通行はできないが、迂回することで通行ルートは確保できるよう、今後、検討を進めていく。 加えて、その他の既存の生活道路との接続は、基本的に交差点化により接続を確保する予定であるが、交差点等の位置については、今後の交通管理者との協議等により決定していく。 ３　その他の意見 土地の取得に当たっては、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成 12 年条例第 215 号）にのっとり、土地利用の履歴等の調査が行われる。その上で、当該土地の土壌が汚染されているおそれがある場合には、追加の調査が実施され、土壌の特定有害物質の濃度が汚染土壌処理基準を超えていることが判明した時には、法令等にのっとり適正に対処することとなる。 土地の取得に伴って、その土地に建物・工作物等が存する場合は、建物等の移転費用等について、補償基準に基づき補償する。対象物件にアスベストが含まれている場合には、解体等作業に必要となる費用も含めて補償した上で、法令等に基づき解体等が行われることになる。

意　見　書　の　要　旨

〔議第 7746 号・議第 7747 号〕

東京都市計画地区計画の決定及び東京都市計画特定街区の変更に係る都市計画の案を令和８年９月24日から２週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第17条第２項の規定及び同法第21条第２項において準用する同法第17条第２項の規定により、４通（２名２団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名　　称	意　見　書　の　要　旨	東　京　都　の　見　解
東京都市計画 地区計画 東池袋三・四丁目地区 東京都市計画 特定街区 東池袋三丁目 特定街区	Ⅰ　賛成意見に関するもの なし Ⅱ　反対意見に関するもの なし Ⅲ　その他の意見 ４通（２名２団体） １　事業施行に関する意見 （１）資料のみではよくわからなかったが、説明や説明会中の質疑応答により理解できた。説明会中の意見にはうなずくことが多かった。 ２点気になっていることがある。 １つ目は、東池袋中央公園の樹木についてである。大きな木はなるべく残してほしい。緑が目を休めてくれて、都会の風を心地よいものに変えてくれる。あれだけ森のように育ったということは、この場所に合っている植物たちだと思う。木が育つには長い年月がかかるため、大切にしてほしい。 ２点目は、高架下の暗さについてである。せめて、道路に面した側を明るくペイントしてほしい。空や植物、空を飛ぶ動物やアニメが描かれていると、雰囲気が良くなると思う。もしかすると、インスタスポットになるかもしれない。 楽しい街になるように、何卒よろしくお願いする。	Ⅰ　賛成意見に関するもの なし Ⅱ　反対意見に関するもの なし Ⅲ　その他の意見 １　事業施行に関する意見 （１）「東池袋駅周辺まちづくり方針」では、東池袋中央公園を核としながら、サンシャインシティと連携し、東池袋エリアの回遊性を向上させる賑わい・交流拠点を形成することが示されている。また、補助176号線における首都高の高架下空間とも重なる区域では、関係者や沿道民間施設との連携により様々な改善策を検討しつつ、明るく賑やかな通りを目指すことが示されている。 このまちづくり方針等を踏まえ、今回の地区計画では、サンシャインシティと東池袋中央公園とが連携した賑わいや、歩いて楽しい歩行者空間を形成することとしている。 このうち、東池袋中央公園の樹木については、区及び事業者が、今後の公園の再整備計画の具体化にあわせて、樹木医や専門家の意見を聞きながら、適正に管理できる樹木のあり方を検討していくこととしている。 また、高架下については、事業者が、歩いて楽しい歩行者

		空間の形成に資するよう、今後、関係者間で協議・調整を行いながら再整備計画を具体化することとしている。
	（２）安全安心でウォーカブルなまちづくりを推進する、というのは非常に良い方向性であると考える。現状は往来の人数に比べて道幅が狭く、また舗装が減耗するなどやや古びており、歩いているだけで楽しいとは言い難い状況である。無電柱化や美しい花や樹木で通りを彩る、くつろぎスペースを設置する、という方向性はとても素晴らしいものである。 お示しの方向性にぜひ追加していただきたいのが、歩行者を最優先する通行の在り方である。安全安心に歩行者が通行するためには、特に自転車や電動キックボードの歩道空間への侵入禁止の徹底が必要であると思う。改正道交法が施行されたにもかかわらず、自転車等の危険運転・迷惑運転が絶えない。警官はほぼ不在で、それらは野放し状態である。まずは早急に自転車等への厳しい対処を徹底し、通行者の意識を改革し、池袋が全国の模範となる「安全安心でウォーカブルなまち」の土台を作ろう。	（２）「東池袋駅周辺まちづくり方針」では、多様な人にとって居心地良く歩ける環境になるよう、ゆとりある歩行空間の拡大を図ることが示されている。また、自動車の速度の抑制を図り、ゆったりとした歩行者空間を創出することや、快適な歩行者空間と共存するため、自転車の動線を整理、誘導し、安全な自転車ネットワークを形成することが示されている。 このまちづくり方針等を踏まえ、今回の地区計画では、安全な滞留空間や快適で楽しい歩行者空間を創出するなど、安全安心でウォーカブルなまちづくりを推進することとしている。 なお、自転車や電動キックボード等を利用する際の交通ルールの遵守等に向けた取組の強化については、今後、必要に応じ関係者により協議、検討を行うこととしている。
	（３）バスターミナルを用途変更するに当たり、振動騒音が上階のマンションに全く影響しないよう、ご留意いただきたい。例えば電気音響を使用するコンサート等は、著しく居住環境に影響を与えかねないので避けていただきたい。	（３）今回の地区計画では、既存ストックを生かしながら、芸術・文化の情報発信、交流、産業支援機能、賑わいを形成する商業機能及び防災拠点機能の強化を図ることとしている。これにあわせて、区は、バスターミナルの都市計画変更を行うこととしている。 これらを踏まえ、事業者は、バスターミナルの一部を展示ホール等とし、その利用に当たっては、催事内容や催事による振動・騒音・臭気の発生等による施設及び周辺に対する影響を事前に確認するなど、利用規程を設けて適切に運用することとしている。 さらに、都及び区は、周辺環境に配慮した施設運営が行われるよう事業者を指導していく。
	（４）近年は、旧池袋保健所跡地に、ウラ豊島という新しい施設が豊島区内在住・在学の小学生・中学生・高校生相当の方という限定的な利用者制限があるものの整備されており、スケ	（４）現在、東池袋中央公園は、サンシャインシティとの連続性が乏しく、また、公園とサンシャインシティ間のバリアフリー動線の不足や周辺から内部への視認性の低さなどが課題と

	ートボードが体験できる施設もできてきたが、まだまだスケートボード人口に対して施設が足りていない状況にある。 現代の子供に足りないのは好きな時に好きなスペースで自身の欲求の下、創造的な天性で活動できる遊び場ではないかと考える。最近の公園はスケートボードもそうだがボール遊びや体験からくる感情表現である大きな声すら禁止されている公園が多く見受けられる。当該の東池袋中央公園でも同じような制限が設けられており、経済的な理由から有料のクラブチームや専用施設を利用できない子供たちも多いと聞いている。 そこで今回の都市計画において東池袋中央公園を既存のストックを活かした形で、ルールを設けたきちんとした管理の下、自由な表現ができる開けた公共空間としてまちづくりを我々と作り上げていくことを提案する。 説明会において、地域住民から、巣鴨プリズンとして戦争遺跡となった東池袋中央公園を歴史的に風化させてはならないという意見があった。 本再開発においては、そういった歴史的背景を無視して再開発を行うと、地域住民からの反発は避けられないと考えている。仮に、公園内に商売ができるイケ・サンパークや、南池袋公園のような施設となり、万が一事故などが起こった際は、サンシャインシティにとっても悪影響は避けられずサンシャインシティとの回遊という本来の目的にも影響が出てきてしまう。 そこで、東池袋中央公園の再開発では、本公園を核とした回遊の目的地、拠点の創出を方針とした豊島区のまちづくりにも寄与できるスケートボードをはじめとする【遊び】の持つ創造性、独創性を育むオープンな施設として生まれ変わらせたいと考える。日本ではなじみが少ないが、海外ではプラザと呼ばれる人々が集い、交流する多目的空間がある。スケートボードを媒介に、公共空間のあり方や街の使い方について、スケーターだけでなく建築家、研究者、行政、アーティスト、企業など様々な立場の人と協力して明るい公園にしたいと思う。 将来は遊びからアスリートへと成長していく子供の姿を一	なっている。 これらを踏まえ、事業者は、サンシャインシティの低層棟の屋上広場と公園とを一体的に再整備する中で、両者の高低差を解消するバリアフリー動線などを設けるとともに、賑わい施設の整備などによる賑わいの創出を図ることとしている。 また、区及び事業者は、東池袋中央公園の再整備に当たり、公園の歴史的背景、公園利用者のニーズ及び周辺環境等を踏まえ、今後、具体的な整備内容や利用方法について区民の意見を聞きながら、検討を進めることとしている。 なお、公園整備に関する要望については、区及び事業者に申し伝える。

	緒に育んでいきたいので、現代の子供たちへスケートボードをはじめ、いろいろな【遊び】の選択ができる日本初の公園として生まれ変わらせるため、協力させてほしい。	