

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針 中間のまとめ」

パブリックコメントの結果と対応

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針 中間のまとめ」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆様から、お手紙や電子メールなどで計 587 件（270 通）の御意見・御提案をいただきました。

いただいた御意見・御提案の概要と、それらに対する考え方や対応をお示しします。

御意見等をいただきました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 平成 30 年 7 月 9 日（月）～ 8 月 10 日（金）

○意見数 587 件（270 通）

1) 道路整備・見直しの全体の考え方について (108 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能であればすべての計画道路を整備すべきと考えるが、現状や今後を見通した時に、それは不可能であり、今回の検討は評価できる。 ・生活環境改善や災害時に対応するために、必要な道路は整備し、見直す部分については見直して、よりよい生活環境を整備してほしい。 ・都市計画道路区域内の地権者にとって今後の計画の要否を判断することは重要であり、積極的に検証を進めてほしい。 ・必要な道路の整備を進めるためには、この検討はとても重要だと思うので、都民が共感できる基本方針を作成してほしい。 ・一般都民感覚として必要ない箇所はすべて廃止すべきである。 ・整備時期が示せない計画は、建築制限をかけている観点からも一度リセットするか建築制限を撤廃することも必要。 	<p>都市計画道路は、交通・物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。加えて、無電柱化、歩道や自転車走行空間の整備、街路樹による緑化を行うことにより、環境、景観の向上などにも寄与するものです。</p> <p>これまで東京都と特別区及び 26 市 2 町は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行っていきます。</p> <p>加えて、現在、優先的に整備すべき路線（以下、「優先整備路線」とします。）を除く未着手の都市計画道路は、事業着手までになお期間を要することから、社会経済情勢や都民ニーズの変化などを踏まえ、その在り方について、検討を進めています。（以下、「本検討」とします。）</p> <p>今後とも、見直すべきものは見直す一方で、地元の理解と協力を得ながら、必要な都市計画道路の整備を着実に進めていきます。</p>
<p>○人口減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路は、高度経済成長期にあわせて作られた計画であり、人口の減少、高齢化が将来考えられる今、不必要な道路は計画を中止すべきである。 ・近い将来人口も減少し、交通量も減少し続けているのに、新しい道路は必要ない。 ・人口減少を考慮すれば、道路建設にかかる財政的な余裕はなくなり、道路計画の見直しや廃止を行うべきである。 	<p>人口減少の時代にあっても、活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるためには、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。</p> <p>平成 28 年 3 月に策定した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（以下、「整備方針（第四次事業化計画）」とします。）では、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成などの検証を行い、都市計画道路の必要性を確認していま</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○社会資本の維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい道路を造るよりも、予測される災害に備え、老朽化した橋や道路の補強・補修、危険な塀の点検や補強等に重点的に取り組むべき。 ・インフラの維持更新の費用が増大するのであれば、新たな道路は不必要である。 <p>○生活道路の改良</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型道路は廃止し、生活道路の改善を行うべきである。 ・道路の新設よりも現道の拡幅やメンテナンスが優先されるべきである。 <p>○安全な歩道と自転車道などの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道や歩道の整備が必要である。 ・歩行者・自転車優先、公共交通充実の交通政策への転換を進めるべきである。 	<p>す。</p> <p>なお、交通処理機能の確保の検証にあたっては、将来の人口配置や経済の動向などを考慮した将来交通量推計を行っています。</p> <p>今後とも、必要な都市計画道路は着実に整備していきます。</p> <p>東京の道路施設は、高度経済成長期にかけて整備されたものが多く、近い将来一斉に更新時期を迎えることとなります。</p> <p>そこで、選択と集中による効率的な道路整備に加え、施設の長寿命化や更新時期の平準化などの措置を講じ、都民への影響の最小化を図ります。</p> <p>都市計画道路の整備とともに、各区市町において、生活道路の整備・改良も進めていきます。</p> <p>また、幹線道路となる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きます。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）において、都市計画道路の整備に関わる基本目標として、安全で快適な都市空間の創出を挙げており、それに基づき、都市計画道路を整備することで歩行者・自転車等の安全な通行空間を確保していきます。</p> <p>また、鉄道やバスなどの公共交通の充実を図るとともに、整備方針（第四次事業化計画）において、駅周辺などの拠点形成に寄与する都市計画道路などを優先整備路線として選定しています。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○検討対象の詳細について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 検討対象図面が見にくい。 ・ 検証事項の対象箇所が分からない。 	<p>現在、検証対象の詳細について精査を行っています。今後、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」では、検証項目ごとの対象箇所もあわせて示す予定です。</p>

3) 具体的な検証項目について (76 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○全体について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 検証項目はおおむね妥当であると考ええる。 ・ 検証項目はよく考えられている。 ・ 地域の実情をしっかりと見極めたうえで判断してほしい。 ・ 検討に当たっては、上位計画や各自治体の都市計画マスタープランとのすり合わせを十分に行うとともに、近隣自治体との不整合が生じないように行ってほしい。 ・ 交通量に関する検証がない。 ・ 国土交通省の「都市計画道路の見直しの手引き」にある「実現性」「代替性」の検証を行うべきである。 ・ 自然環境や景観、生態系への配慮を検証項目に入れるべきである。 ・ 現在の住環境への影響を検証すべきである。 ・ 財政問題からも思い切った見直しをするべきである。 	<p>皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理します。</p> <p>本検討は、東京都と特別区及び 26 市 2 町が、合同の策定検討会議を設置し、協働で調査検討を行っています。</p> <p>皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理します。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）で、区部及び多摩地域の幹線街路に着目し、「将来都市計画道路ネットワークの検証」、すなわち都市計画道路をつなぐことについて必要性を検証しました。</p> <p>この中で、交通処理機能の確保の項目を設け、交通量の目安として 6,000 台/日を設定し、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とも必要であると評価しました。</p> <p>本検討では、この検証を前提とした上で、概成道路における拡幅整備の有効性や立体交差計画の必要性等、新たに都市計画道路のつなぎ方・構造等に関する検証項目を設け、これらの計画内容を検証します。</p> <p>「都市計画道路の見直しの手引き」は、全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理し、都市計画道路の見直しの具体的な進め方などを国土交通省が事例集として取りまとめたものです。</p> <p>本検討は、整備方針（第四次事業化計画）における将来都市計画道路ネットワークの検証、すなわち都市計画道路をつなぐことについての必要性の検証を前提とした上で、概成道路における拡幅整備の有効性や立体交差計画の必</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>・「広域的な道路」「地域的な道路」により、 検証内容や評価の視点は異なるのか。</p> <p>・個別箇所ごとに考え方を公表してほしい。</p>	<p>要性、地域的な道路に関する既存道路による代替可能性等、新たに都市計画道路のつなぎ方・構造等に関する検証項目を設け、これらの計画内容を検証するものです。</p> <p>自然環境、景観、騒音・振動等への影響については、事業実施にあたり十分配慮していきます。また、必要な道路を整備するための財源確保やコスト削減に努めていきます。</p> <p>広域的な道路とは、交通や防災等の面から広域的な役割を果たす幹線道路で、現時点で、都が主な都道として整備・管理が必要と考える道路をいい、地域的な道路とは、広域的な道路以外をいいます。</p> <p>このような広域的な道路・地域的な道路の位置付けの違いから、既存道路による代替可能性は地域的な道路に関して検証を行います。</p> <p>また、概成道路における拡幅整備の有効性の検証においては、横断面構成についての考え方を広域的な道路・地域的な道路で分けています。</p> <p>皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理し、それに基づき、東京都と特別区及び 26 市 2 町とがそれぞれの役割の下で連携して、個々の路線を対象とした検証を行い、計画変更等の対応方針案を整理します。</p> <p>これらの内容を「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」として取りまとめ、公表する予定です。</p> <p>その後、皆様からの御意見等を頂くため、パブリックコメントを実施し、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定していきます。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○概成道路の拡幅整備の有効性の検証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・概成道路で道路機能を満たしていれば、権利制限をかけ続けることは合理的でない。 ・都市計画道路に求められる機能をおおむね満たしている区間は、ほとんど廃止してもよい。 ・道路構造条例等の基準を画一的に当てはめるのではなく、地域住民にとっての必要性をもって検討してほしい。 ・植樹帯における樹木の役割を考慮して検討してほしい。 ・植樹帯の必要性を見直すべきである。 ・自転車の活用の視点がない。 ・路肩・停車帯が一括して取り扱われているが、機能や幅員が異なることから独立して検証すべきである。 ・現在の都市計画道路幅員の拡幅も含めて検討してほしい。 	<p>概成道路については、都市計画道路に求められる機能に着目し、概成道路の車道部・歩道部それぞれの構成要素に対して、道路構造条例等の基準を当てはめ、現道幅員の評価を行います。</p> <p>さらに、歩行者の状況やバス路線の運行状況、防災都市づくり推進計画などの地域の実情も踏まえ検証します。</p> <p>植樹帯には、環境保全、道路景観、交通の安全性の向上などの役割があります。</p> <p>検証にあたり、広域的な道路については、原則として植樹帯の幅員を考慮することとしました。地域的な道路については、路線の状況に応じて植樹帯の幅員を考慮することとしました。</p> <p>現在、自転車走行空間については、検討が進められている社会資本整備審議会道路分科会（国土交通省）の動向を注視しながら、自転車走行空間を考慮して横断面構成の検討を進めています。</p> <p>御意見を踏まえ、路肩・停車帯については、それぞれの機能や幅員について考慮し、広域的な道路・地域的な道路ごとに路肩・停車帯それぞれに検証することとします。</p> <p>本検討では、現道で既に一定の機能を有しているかどうかを概成道路の現道幅員に着目して検証しており、都市計画道路の幅員の評価は対象としていません。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○立体交差</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立体交差は、定時性の確保、事故防止、環境改善の面から整備効果は大きいと思われるので、できる限り整備を進めるべきである。 ・立体交差については、トラフィック機能を重視する路線では必要だと考える。広域的、地域的の区分では円滑化・速達性重視の路線が明確でないので、基準を明確にしたうえで、完成している路線も含めネットワークとして示すべきである。 ・構造形式の検討を行ってほしい。 ・アンダーパスとすべきである。 <p>○交差点拡幅部</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点拡幅部は、すでに付加車線機能が確保されているなど、交差点での渋滞が発生していなければ廃止してもよい。 <p>○支線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支線の定義が分かりにくい。 	<p>立体交差については、広域的な都市構造を考慮し、立体交差化による交通の円滑化や速達性の向上を重視する路線を設定するとともに、周囲の地形等の状況や、平面交差で円滑な交通処理ができるかなどの地域の実情も踏まえ、立体交差の計画の要否を検証します。</p> <p>御意見を踏まえ、立体交差の検証をするにあたっては、立体交差化による交通の円滑化や速達性の向上を重視する路線を示すこととします。</p> <p>本検討は、立体交差の計画の要否を検証するものであり、地下構造や高架構造等の構造形式についての検討は行いません。</p> <p>交差点拡幅部については、単路部の整備状況を考慮するとともに、交通処理のための必要性、道路線形や車両軌跡などの交通流動、及び歩行者通行の安全性などの地域の実情も踏まえ、交差点拡幅部の計画の要否を検証します。</p> <p>支線は、①都市計画道路同士の交差点において、地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線と、②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線に分類されます。</p> <p>なお、中間のまとめ 21 ページに記載されている図 24 は、①のイメージ図です。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○隅切り・橋詰</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隅切りなどの細かい計画は、現状で問題ないのであれば、早く見直した方が良い。 ・隅切りや橋詰は、現状を調査し、安全面で本当に必要な箇所以外で整備の予定がないものは廃止すべきである。 <p>○計画の重複</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回他の計画との重複を検討する理由を教えてください。 ・計画が重複する場合は、道路計画は線形などにより計画線を変更するには課題も多いと思われるので、公園の作り方で公園機能を維持することにより計画の整合を図るべきである。 ・計画重複については、原則都市計画公園を優先すべきである。 <p>○事業実施済み区間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施区間は、すべて現道に合わせてもよいと思う。 ・事業実施済み区間は現道にあわせて都市計画変更をするべきである。 	<p>隅切りについては、「道路構造令の解説と運用」（日本道路協会）における隅切り長の標準値を参考にするとともに、各箇所の地域の実情も踏まえ、隅切りの計画の要否を検証します。</p> <p>また、橋詰については、現在、新たな都市計画決定は行っていないことを踏まえ、橋の架け替え等のための用地として必要かを改めて確認し、橋詰の計画の要否を検証します。</p> <p>都市計画道路及び都市計画公園等の重複箇所について、今後双方の機能に配慮し、計画の整合を図るため、都市計画変更の方向性を検証します。</p> <p>都市計画道路及び都市計画公園等の機能や地形的な条件などの地域の実情を踏まえ、将来の事業実施に向けた計画変更の方向性を検証します。</p> <p>当該区間が道路構造条例等を満たしているかを考慮するとともに、安全かつ円滑な交通が確保されているかなどの地域の実情も踏まえ、現道に合わせて都市計画変更をするかを検証します。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○既存道路による代替可能性の検証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に地域的な道路については現道で機能が確保できている箇所もあると思われるのでしっかり検証してほしい。 ・既存道路による代替可能性は、地域の交通状況などもよく調べた上で、必要性を判断してほしい。 ・既存道路の代替活用は積極的に行うべきである。 ・地域的な道路の検証においては、地域住民にとっての必要性に基づいて検討されるべきである。 	<p>未着手の都市計画道路の近傍にある都市計画道路以外の道路について、対象の都市計画道路との位置関係を考慮するとともに、都市計画道路に求められている機能を代替できるかを、地域の実情も踏まえて検証します。</p>

4) 住民参加・情報公開について (65 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○住民参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路計画に住民視点を取り入れて見直しを行うべきである。 ・今回の検討において、関係住民への周知や聞き取り・意見募集等はどのように行われたのか。 ・住民への意見募集等が行われていないとすれば、関係者の意見を聞くこと無く道路計画の今後の在り方を検討・議論することそのものが、国民主権や都民ファーストとは相いれない独断的な行政主導の都市計画の決定手続きであり、国の都市計画運用指針に違反する（不適合）ことになると思われる。都は見解を示すべき。 <p>○情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後検討会を傍聴することは可能か。 	<p>昨年7月に都市計画道路の在り方に関する基本的な考え方を示した中間のまとめを公表し、皆様からの御意見等を頂くため、パブリックコメントを実施しました。</p> <p>皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理し、それに基づき、個々の路線を対象とした検証を行い、計画変更等の対応方針案を整理します。</p> <p>これらの内容を「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」として取りまとめ、公表する予定です。</p> <p>さらにこの段階でも、パブリックコメントを実施し、皆様からの御意見等を踏まえ、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定していきます。</p> <p>なお、本検討は都市計画の決定手続きではありません。本検討の結果、都市計画変更となる路線については、都市計画法に基づき適切に都市計画変更手続きを行っていきます。</p> <p>都市計画道路区域は、都市計画法により建築制限が課されており、見直しなどの未確定の情報により土地価格や売買に影響を及ぼし、都民の混乱を招く恐れがあるため、検討会の傍聴は行っていません。</p> <p>なお、検討会の資料等は、都市整備局のホームページにて公開をしています。</p>

5) 今後の進め方について (2件)

意見の概要	考え方・対応
<p>・ 今後の予定を教えてください。</p> <p>・ 地域的な道路の必要性の検証は、区市町村マスタープランの改定以後に行ってほしい。</p>	<p>皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理し、それに基づき、東京都と特別区及び 26 市 2 町とがそれぞれの役割の下で連携して、個々の路線を対象とした検証を行い、計画変更等の対応方針案を整理します。</p> <p>これらの内容を取りまとめた「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」を公表し、その段階でも再度皆様から御意見等を頂くため、パブリックコメントを実施し、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定し、公表していきます。</p> <p>東京都は、平成 29 年 9 月に「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、2040 年代の目指すべき東京の都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しました。これを踏まえ、今後、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（以下「都市計画区域マスタープラン」とします。）」等の方針を改定する予定です。また、その後に策定する区市町村マスタープランは、改定後の都市計画区域マスタープランに基づいて定められることとなります。</p> <p>これらにより、東京の目指すべき都市像の実現に向けた方針が定まり、地域のまちづくりの変化が想定されます。このため、地域的な道路のうち地域のまちづくりに関連する道路については、都市計画区域マスタープラン等の改定以降に、その必要性の検証を行うこととします。</p>

7) その他 (115 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○道路整備に関する意見について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガードパイプの設置等、生活道路の安全性向上・交通安全対策を行って欲しい。 ・都市計画道路以外の整備を行って欲しい。 ・右折レーンの設置など、局所的な整備を行ってほしい。 ・用地買収がすぐにできない箇所については、用地取得をせずに、歩道状空地として整備することを検討してほしい。 ・立退住民に対して配慮してほしい。 ・計画段階で必ず環境アセスメントを行うべきである。 ・用途地域の変更についての考え方はどうなるのか。 	<p>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、整備・改良等の安全対策を進めていきます。</p> <p>また、都事業である「交差点すいすいプラン」による交差点改良など局所的な対策や、区市町においても必要な生活道路の整備・改良等も進めていきます。</p> <p>車両や歩行者等の交通を開放するためには、用地を取得していることなどが必要です。このため、一般的には用地を取得せずに、民有地を歩道等として整備することは行っておりません。</p> <p>都市計画道路事業では、土地や建物に対して適正な補償を行い、用地を取得します。土地や建物を所有しているなど権利者の方々については、用地説明会を開催の上、個別に協議をさせていただきます。さらに、生活再建を支援するため、不動産情報を提供するなど、丁寧に対応させていただいています。</p> <p>都では環境影響評価条例を定めており、条例の対象事業に対しては、環境の影響について予測・評価をし、その内容について審査を受け、適正な環境配慮を行っています。</p> <p>個別路線の検証の結果、都市計画変更となる箇所については、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえ、変更となる箇所の沿道の用途地域などについて、関係する自治体と調整をした上で、必要な都市計画の変更手続きを行っていきます。</p>

○国交省発出の「都市計画道路の見直しの手引き」について

- ・今回の都の見直し検証の際に、国の「都市計画道路の見直しの手引き」(H29年7月)はどのように報告されてどのような議論や検討がされたのか。
- ・「都市計画道路の見直しの手引き」では47都道府県の見直し資料を整理した中で、都がこれまで行ってきた優先整備路線選定時の手続きについて『見直しガイドラインではなく、事業化計画(優先整備路線の選定)が一体となっている』と指摘しています。つまり、国は都が行ってきたこれまでのような手続きは【見直しではない】という評価をしていると考えますが、この指摘について都はどのように受け止め・理解しているのか。
- ・国は「事業認可された路線についても、社会経済状況の変化などがあれば当然に見直し対象になる」と、関係住民などとの交渉の場で述べています(報道もされた)が、このような国の考え方・方針について、都はどのように受け止めているのか。

国土交通省より平成29年7月に「都市計画道路の見直しの手引き」を策定した旨の通知を受領し、関係者間で情報を共有しています。

「都市計画道路の見直しの手引き」は、全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理し、都市計画道路の見直しの具体的な進め方などを国土交通省が事例集として取りまとめたものです。

整備方針(第四次事業化計画)は、区部及び多摩地域の幹線街路に着目し、「将来都市計画道路ネットワークの検証」として検証項目や方法を整理した上で、未着手区間を対象に検証を行い、その結果必要性が確認されなかった路線9路線5kmは、廃止や縮小など都市計画を見直すべき路線として示しました。

さらに、必要性が確認された路線を対象に優先整備路線の選定を行いました。

このように整備方針(第四次事業化計画)は、都市計画道路の見直しに関する検証項目や方法、すなわち「見直しガイドライン」としての内容、及びその結果としての見直すべき路線、そして事業化計画が一体となったものであり、「見直しガイドライン」の内容が含まれていません。

事業中路線や優先整備路線は、東京が目指すべき将来像の実現に向け、都市の活力や防災性の強化、安全で快適な都市空間の創出などの観点から、重要性・緊急性が高い路線として事業を実施、もしくは順次事業化を行っています。

このため、本検討において、事業中及び優先整備路線については対象外としました。

これ以外の未着手の都市計画道路は、事業着手までになお期間を要することから、社会経済情勢や都民ニーズの変化などを踏まえ、本検討を進めています。

<p>○都市計画道路の決定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区部においては、昭和 21・40 年頃に都市計画決定されたものが多いが、それから長い年月を経ている。都内の都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定したとする「論拠」を示してください。 	<p>なお、国土交通省は、都市計画道路の見直しの対象については、都市計画決定の主体である地方自治体の判断によるとしています。</p> <p>都市計画道路の整備は、目指すべき都市像を実現するために、相当程度長時間を要し、一定の継続性、安定性が要請されることから、長期的な視点で都市計画を定めています。</p> <p>なお、社会経済情勢の変化等を踏まえ、東京都においては、都市計画道路の必要性の検証を過去 4 回行っています。</p>
---	---