

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 中間のまとめ」

パブリックコメント結果の概要

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 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、お手紙や電子メールなどでいただいた計 922 件（596 通※）のご意見・ご提案の概要をお示しします。

ご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 令和 7 年 7 月 29 日（火）～8 月 29 日（金）

○意見数 922 件（596 通）

※ 1 通に複数の項目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。

○回答者の属性

年齢	回答数(通)	構成比
20代以下	17	3%
30代	28	5%
40代	62	10%
50代	86	15%
60代	104	17%
70代	174	29%
80代以上	51	9%
無回答	74	12%
全体	596	—

○意見の内容

	項 目	意見数（件）
1）	都市計画道路の現状	11
2）	道路整備の「基本理念」及び「基本目標」	196
3）	都市計画道路の必要性の検証	53
4）	優先整備路線の選定	35
5）	道路空間のリメイク	29
6）	情報公開・住民参加	25
7）	計画の進め方・まとめ方	21
8）	道路計画の推進・見直し	131
9）	その他	53
10）	個別路線の要望	368
	意見数合計	922

1) 都市計画道路の現状 (11 件)

番号	意見の概要
1	<p>○都市計画道路の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長期未着手の都市計画道路や事業期間の長期化について、今後の対応策を記載すべき。 ・ 事業化前から柔軟に土地の取得を円滑に進める方策が必要である。 ・ 区市町別の都市計画道路の整備状況については、地域によって路線の数や道路状況は異なるため、比較すべきではない。 ・ 優先整備道路は必要不可欠と判断したのであろうから、遂行して欲しい。 ・ 東京の道路ネットワーク整備、強靱化のため、都市計画道路の整備を粛々と進めるべきである。 ・ 都市計画線内の地権者は、家の建替えを控えているなど、土地利用の制限を受けている。 ・ 計画決定後も建築制限をかけたままで未着手の路線について、必要性を評価しただけで廃止を進めることは疑問。 ・ 計画線内の用地は長年にわたり固定資産税等を軽減する措置が適用されていることについて記載が必要。

2) 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」(196 件)

番号	意見の概要
1	<p>○社会情勢の変化と道路を取り巻く課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地・農地の減少や湾岸の超高層ビルによるヒートアイランド現象を記載すべき。 ・ 放射線街路の整備の課題を明確にし、対策を講じるべきである。 ・ 都市計画道路については、計画上の課題を把握するだけでなく、「何のための計画なのか」という目的についても議論すべき。 ・ 道路整備による負の効果、自動運転の拡大、都心部の高齢化、交通量が減少していることなど、様々な視点から現状分析を行うことが必要。
2	<p>○東京の将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京が目指すべき将来像は「世界で一番の都市」や「国際競争」ではなく、都民の暮らしを守ることを大前提にすべき。 ・ 今回の整備方針が首都圏規模に拡大されようとしている点は改善すべき。 ・ 抽象的な内容の道路計画では、東京が抱える課題の解決につながらない。
3	<p>○道路整備の視点・方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存インフラの改修や安全対策を優先し、公共交通機関の充実や自転車利用促進による持続可能な交通体系を構築すべき。 ・ 今ある道路を有効活用する方針に大きく舵を切るべき。 ・ 新規の道路整備より、低エネルギー負荷の公共交通の整備・保守に注力すべき。 ・ 現道を生かしたネットワークを拡充し、今後は道路の維持管理に財政や人員を投入すべき。 ・ 既存道路の拡幅は賛成だが、残されている貴重な自然環境は、将来にわたって保全すべき。 ・ 概成道路の整備には課題が多く、柔軟な整備手法の検討が必要。 ・ 新規の道路を一から造るより既存道路の幅員を広げる整備計画を優先すべき。 ・ 歩車道から分離し、縁石やガードレールで安全性を確保した自転車専用レーンの設置を積極的に進めるべき。 ・ 道路の拡幅ではなく緑化を優先し、歩行者が快適に暮らせる街づくりと、歩行者空間のバリアフリー化を進めてほしい。

番号	意見の概要
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で求められているのは大型道路ではなく、狭あい道路や袋小路など生活道路の改良による不便の解消である。 ・旧道化した幹線道路については、コミュニティ道路化などにより、不便にすることで生活道路へと役割を転換する施策も必要。 ・木造住宅が多い地域では、広幅員の道路整備により延焼防止と緊急輸送路の確保が可能となり、災害時の迅速対応に役立つ。 ・防災には道路整備よりも、緑道、植栽の充実、備蓄品や避難場所の充実、不燃化支援、住民参加による安全・安心な街づくりが重要。 ・沿道建物の高さを倒れても道路が塞がらない高さ以下に制限しないと防災道路とならない。 ・道路整備により延焼遮断帯を形成する考え方は、自動車避難の渋滞により緊急車両の通行が妨げられる火災リスクもある。 ・首都直下型地震などの災害時に人命や物流に直結する観点からも、電柱・電線の地中化を優先的に進めるべき。 ・都市計画道路の整備にあたっては、伐採された樹木以上の緑を創出することを前提とし、緑の損失を補う取り組みが必要。 ・街路樹や緑地帯を充実させて、日陰確保・気温緩和・快適で安全な歩行環境を整備し、温暖化対策につなげるべき。 ・住民の立ち退きや自然環境への影響、歴史的建築物等について十分に配慮し、影響を必要最小限にとどめるべき。 ・住宅地の緑化は民有樹木が担っており、道路事業による立ち退きでこれらの緑が失われることもコストである。 ・街路樹は落ち葉対策で中低木が選ばれ緑陰が確保されず、暑さ対策や生育管理計画も不十分である。 ・整備済の道路の街路樹は貧弱で、イラストのようになっていない。 ・良質な緑の道路空間を構築する「緑陰道路」の整備を積極的に進めてほしい。
4	<p>○基本理念及び基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備によりスムーズな交通の流れが実現し、移動時間の短縮が期待できる。 ・将来の自動運転技術を踏まえた道路インフラの整備は不可欠。 ・都市強靱化、交通ネットワーク、防災機能強化を目的とした都市計画道路整備の方針に賛同する。 ・道路整備は、景観改善や駅アクセス、地下駐車場整備などのまちづくりも視野に入れながら進め、開発促進と地域活性化につなげるべき。 ・「都県境ネットワークの充実」として掲げられているとおり、隣接県の状況についても計画で触れることが望ましい。 ・基本理念に「車社会から人社会」「環境保全と魅力的な地域づくり」「住環境の安全・安心」「人と緑を中心にした道路」を加えるべき。 ・基本理念「良質な歩行者空間」は優先すべきだが、環境への影響がある「円滑な自動車交通」や「道路ネットワーク形成」は見直すべき。 ・ウォークアブルや商店街のにぎわいなどの創出は、道路以外の場所で実施すべき。 ・基本目標を修正し、①地域公共交通の充実 ②快適な道路空間の創出 ③ユニバーサルデザイン ④都市住環境・景観向上 を追加すべき。 ・大きなCO2排出源である自動車交通需要を低減させる目標、施策がまずあるべき。

番号	意見の概要
	<ul style="list-style-type: none"> ・「地球沸騰化の防止・気候危機の対策・気象災害の防止」を強化すべき視点や目標、評価基準などに追加すべき。 ・災害・救急時の利便性向上は評価する一方、交通量増加による環境悪化や事故増加が不安。 ・都民のための道路なら、インバウンド対策より住環境の整備を重視して検討すべき。 ・道路空間だけでなく周辺の環境保全を重視し、魅力的な緑地や子供の遊び場確保を優先する視点を加えるべき。 ・道路整備が都市環境の向上（景観・緑）に資するという考え方には問題がある。 ・4つの基本目標について、15年後の達成状況を数値などで定量的に示すべき。
5	<p>○計画期間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2050年代を見据えた15年間の計画期間で取り組むことを支持する。 ・計画期間を15年に延長しても、事業の長期化を避け、実施可能な範囲から着手し、早期実現を強く要望。 ・15年間の計画期間が長すぎる。 ・用地取得の推進や計画期間を15年に延長しても、事業推進や課題解決につながらない。 ・10年間の計画期間を15年間に変更しているが、理由は「事業の長期化を考慮し」では説明不足。 ・2040年度までの15年間を、都市計画道路を抜本的に見直す期間とすべき。 ・15年の計画期間中に環境変化があるため、見直しの可能性を示す文言を加えるべき。 ・中間年次における検証の際にも、都民が意見を述べる機会を設けるようにしていただきたい。

3) 都市計画道路の必要性の検証（53件）

番号	意見の概要
1	<p>○必要性の検証の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性が「高い・低い」の判断基準を明確にするとともに、廃止する場合は、環境変化や理由を十分に説明し、街づくりの導入を条件とすべき。 ・「各項目の番号は優先順位を示さない」としているが、どの項目を優先すべきか明確にしてほしい。 ・評価項目にコミュニティ分断、通過交通増加、騒音、自然環境への影響などのデメリットを含め、住民理解などの実現可能性や広幅員道路の横断、建物移転数など多面的かつ定量的に検証すべき。 ・コミュニティの持続性を重視し、「住民合意の有無」「持続可能な住環境の維持・向上」「現在の土地利用への配慮」を評価項目に加えるべき。 ・長期未着手の都市計画道路の再検証は、生み出される価値や上位計画への位置付けだけで判断すべきではない。 ・都市計画道路は残す前提ではなく、個別路線ごとに必要性を丁寧に検証し、計画縮小や廃止を重視して大胆に見直すべき。 ・優先整備路線に選ばなかった路線は、必要性を再評価し、計画廃止の検討対象とすべき。 ・第3次・第4次事業化計画で事業化されなかった路線の扱いについても記載すべき。 ・都県境での車線数の不整合や都市計画道路がないことは大きな課題。 ・中間のまとめは、地域特性の視点が不足しており、広域な骨格幹線道路と地域的な補助線街路は区別して検討すべき。 ・4つの目標達成には道路整備ありきでなく、「作らない」選択も含め、既成概念にとらわれない議論を期待。 ・既存道路で検証項目の機能を代替できるか、右折車線追加などで対応可能かを検証すべき。

番号	意見の概要
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要性は、周辺道路の渋滞状況や交通量など、道路としての機能に基づいて判断すべき。 ・ 「50 年以内に事業化されなければ撤回を検討する」といった期限設定を導入すべき。 ・ 現在事業中の区間についても、検証を行うべき。 ・ 未整備の都市計画道路について、整備の必要性の理由やデータを示すべき
2	<p>○必要性の検証項目の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存インフラの再利用が求められているため、骨格幹線道路網の形成は慎重に進めるべき。 ・ 6,000 台の設定値を専門的に検証し、個別道路には別基準を設けて必要性を明確化し、その検証は専門アドバイザー委員会に依頼すべき。 ・ 従来の交通手段にとらわれず、自然環境と生態系に配慮した多様な物流ネットワークの構築が必要。 ・ 延焼遮断帯が防災・減災に真に効果があるのか、道路整備により、なぜ延焼遮断機能が向上するのかを説明すべき。 ・ 延焼遮断機能の検証は地域的な課題のため、都ではなく区市町が実施すべき。 ・ 延焼遮断機能の検証において、河川・鉄道・公園などのオープンスペースも考慮すべき。 ・ 公共交通が今後充実するという根拠はあるのか。 ・ 地域公共交通の充実に加え、自転車を利用しやすい都市計画道路の整備を進め、脱炭素化に資する街づくりを具体化してほしい。 ・ アスファルト舗装による雨水浸透や緑地を減少させるため、緑豊かな空間の創出に寄与しない。 ・ エコロジカルネットワークは河川や崖線など自然度の高い空間で形成され、都市計画道路はなじまないもので、必要性の検証項目から外すべき。 ・ 街路樹だけでは必ずしも緑豊かな空間の創出につながらないが、環境や暮らしを考える上で重要な視点である。 ・ 命を守るために道路ネットワーク形成に頼る必要はなく、検証項目としては適切でない。

4) 優先整備路線の選定 (35 件)

番号	意見の概要
1	<p>○優先整備路線選定の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 四次計画の未着手路線の要因を検証し、実現性を考慮して、将来の変化するニーズを見据えて優先整備路線を厳選すべき。 ・ 優先路線選定は項目数による評価ではなく、項目ごとに重み付けした評価をすべき。 ・ 優先整備路線は自治体や住民、高齢者などの意見を聞きながら選定し、区市町による評価も同時に行うべき。 ・ 優先整備路線の選定は、周辺住民が困窮する道路状況に限定するなど慎重に行い、廃止は積極的に検討すべき。 ・ 優先整備路線の選定は、定性的評価ではなく、費用便益分析 (B/C) ・ 整備効果 ・ 負担 ・ 環境影響を定量化し比較して優先路線を厳選すべき。 ・ 道路整備の必要な路線は残っているが、優先度の高い路線を抽出し早期整備すべき。 ・ 区市町が整備する都市計画道路との連携を図りながら、都施行の優先整備路線を選定すべき。 ・ 自然環境や地域コミュニティに影響を与える路線は優先整備路線に含めないことを求める。 ・ 地域への負の影響を評価し、安全性向上に寄与する区間を優先整備路線として選定すべき。 ・ 多摩広域拠点域内における交通利便性の格差を評価項目として位置付け、地域間格差の是正を計画

番号	意見の概要
	<p>段階から重視すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先整備路線は、計画期間を前後半に分け、前期・後期着手予定路線といった区別をすべき。 ・再開発などで新たな需要が生じた場合には、着手できる余地を残すべき。
2	<p>○優先整備路線選定項目の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「骨格幹線道路網の形成」と「首都東京の強靱化」は非常に重要な要素。 ・骨格幹線道路を完成させようとする姿勢には、社会情勢を踏まえた新たな視点が欠けている。 ・ミッシングリンクの解消と延焼遮断帯の整備を重点的に進めてほしい。 ・骨格防災軸に指定された路線を最優先とし、主要・一般延焼遮断帯は補完的で優先度が低いことを明記すべき。 ・骨格幹線道路以外の都市計画道路もミッシングリンクとして、優先的に整備すべき。 ・自転車走行空間の整備は、優先整備路線やリメイク候補路線の選定に強く反映すべき。 ・「誰もが安全に暮らせるまちづくり」と「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」が最も重要。 ・選定項目に「国際競争力の強化」を含めるのは、時代に合っていないのではないか。 ・「国際競争力の強化」の検証項目に、緑の要素を示す言葉を盛り込むべき。 ・道路整備のまちづくりへの寄与は定量的検証が困難なため、優先性評価では補足的指標とすべき。 ・基本目標4「都市環境の向上（景観・緑等）」を重視し、優先整備路線を選定すべき。

5) 道路空間のリメイク（29件）

番号	意見の概要
1	<p>○道路空間のリメイクの考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「リメイク」の概念や提示されたイメージ図に賛同し、歩行者が利用しやすい広い歩道や賑わい空間の取り組みに賛同する。 ・隣接道路の建設によって使われなくなった道を歩行者優先にリメイクすべき。 ・災害や観光利用、公園的な利用など社会情勢の変化を踏まえ、曜日や時間帯に応じた柔軟な使い方ができると良い。 ・新規道路の整備に対し、リメイクを後回しにしないでほしい。 ・機能面だけでなく、デザインやライフライン等にも配慮してほしい。 ・リメイクは事業中路線でも適用してほしい。 ・「ゆとり」や「にぎわい」よりも、まず交通機能に基づく空間再配分の考え方を優先すべき。 ・車線数が余剰の場合には、緑地の拡大を考えるべき。 ・リメイクは、地元自治体が住民と話をしながら工事をすべきであり、子供たちの遊び場や高齢者の憩いの場の提供につながる。 ・リメイクは、新規に道路を整備しなくても交通転換が完了している路線に限定するべき。 ・ウォークブルの推進は、地域の変貌や混乱の原因であるため、道路事業者は原因者としてまちづくりに関与すべき。 ・リメイクの対象地域の住民への具体的な影響が明記されておらず、計画の信頼性が低い。 ・道路整備に協力した土地提供者はカフェ設置を望んだわけではなく、道路が狭くても問題ないなら他用途や不要部分の払い下げを検討すべき。 ・「道路空間のリメイクイメージ」は無意味であり、結局は道路を作り続ける発想に過ぎない。 ・道路の新設とリメイクを同時に進めるのは、道路整備に予算をかけ過ぎではないか。 ・リメイクを強行するメリット・デメリットを示す必要がある。

番号	意見の概要
2	<p>○リメイク候補路線選定の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リメイク候補路線の検討は地域事情を踏まえ、曖昧さのない広域的・地域的視点で行い、要件を明確に示すべき。 ・リメイクの機運が高まっている地区については積極的に評価し、街の変化にも合わせて優先的にリメイク候補路線として検討してほしい ・「リメイク候補路線」の「候補」の意味を明確にすべき。 ・社会実験や事前調査で得られた成果やデータを、リメイク候補路線や計画の判断材料として十分に反映してほしい。 ・候補路線は、代替道路の有無、子ども施設の周辺性、住民の利用要望を候補選定の視点とすべき。

6) 情報公開・住民参加 (25 件)

番号	意見の概要
1	<p>○情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報公開と丁寧な説明・対応を通じて、沿道や周辺住民が道路開通後に満足できる環境を整えることが、都市計画道路の本質である。 ・都市計画道路整備の必要性を都民に十分理解させる施策を強化し、整備の進捗状況を積極的に情報提供してほしい。 ・会議等で使用した資料は議事要旨と併せて公開し、資料の根拠を示したうえで再度パブリックコメントを実施すべきである。 ・優先整備路線の選定では、交通量分析や予測を住民に開示すべきである。 ・過去の路線選定プロセスを開示・透明化し、その内容を整備方針に明記すべきである。
2	<p>○住民参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の声を丁寧に反映し、経済的支援やコミュニティの継続性に配慮しつつ、過去の事例や教訓を踏まえた慎重な検討が必要である。 ・地域内の計画路線は、基礎自治体が住民参加のもとで検証を行う制度の導入を強く要望する。 ・形骸化した道路計画の推進は、真の住民参加の対極にある。 ・計画道路のメリット・デメリットをすべて開示したうえで、環境団体や専門家などの声を聞き、対話を繰り返し、合意形成を図ることが大事。 ・必要性検証と優先整備路線選定後は、「案」として速やかに公表し、都民意見の聴取を早め、質疑・議論に十分な時間を確保すべき。 ・次期優先整備路線の選定は、廃止など都民からのパブリックコメントには耳を傾け、住民の望む都市計画道路が提案されることを強く望む。

7) 検討の進め方・まとめ方 (21 件)

番号	意見の概要
1	<p>○検討の進め方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場・住民の現実を知らない各区市町村の担当部課長というだけで検討委員とするのは問題。 ・都区市町検討会や都検討会の「必要に応じて」はだれが決めているのか。 ・計画策定プロセスを専門家主導から住民主体へ抜本的に転換し、学識経験者は専門的知見を提供するアドバイザーに徹するべき。

	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の問題点について、防災と都市計画の専門家による検討を求める。 ・自治体の意向が反映できるよう、区市町村都市計画マスタープラン改定を待つなど柔軟に対応すべき。 ・都市計画道路は有用だが、自然環境の保全が重要なエリアでの整備には、植物生態学や動物生態学などの専門家を加えた幅広い議論が不可欠。 ・数字を公表し、緑化を増やすことを約束することで、過度な伐採批判に左右されず道路整備を進められるようにすべき。
2	<p>〇まとめ方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画道路の座標やシェープファイルを、都のオープンデータカタログとして公開してほしい。 ・資料が膨大でデータ量も多く、PC 画面で一覧できず、スマホやタブレットで閲覧がしづらい。 ・パソコンとスマホがないと、区や都のホームページで閲覧できない。 ・入力フォームは改行や全文表示ができず、意見を出しづらい仕様であるため改善が必要。 ・次回の意見募集では、路線ごとに具体的な仕様を示し、選定の妥当性を明確にすべき。 ・各地域の具体的な計画等のリンク先を案内すると理解を深められる。 ・資料は情報量が多すぎて文字や図が小さく、図の解像度も低いため理解しづらく、デジタルの利点を活かしておらず改善が必要。 ・意味のわかりにくいカタカナ語を使わず、わかりやすい日本語に書き換えてほしい。

8) 道路計画の推進・見直し (131 件)

番号	意見の概要
1	<p>〇計画の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・激甚化している自然災害に対応するため、道路ネットワークを確保し、計画通りに道路工事を早急に進め、災害に強い街を整備すべき。 ・道路ネットワークは日常生活や災害時に不可欠であり、廃止で不要になる道路は存在しない。 ・都市計画道路の完成後は、日常生活だけでなく災害時の生命と財産を守る重要な役割を果たすため、取り組みを続けて欲しい。 ・予想される交通状況の変化を詳細に検討し、概成道路や未整備区間の事業着手を進めてほしい。 ・事業化の遅れは行政責任だが、現行の都市計画道路ネットワークは活かしてほしい。 ・道路整備の推進には賛成であり、完成率の低い自治体には、都が支援し格差縮小を図るべき。 ・多摩の道路を優先的に促進し、協力的な自治体に予算と人員を集中させ効率的に進めるべき。
2	<p>〇計画の廃止・見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期未着手路線は廃止し、幹線道路間を結ぶ優先整備路線の方針がない路線は見直すべき。 ・幅の広い2車線計画区間は、計画幅員を最小限に縮小したうえで事業化を検討すべき。 ・「費用便益分析」を分かりやすく公表し、「中止」や「廃止」に向けた判断基準とすべき。 ・用地買収や人件費、資材高騰で建設費が増大するため、都市計画道路は見直すべき。 ・代替性のある路線は、計画廃止や計画縮小を検討する必要がある。 ・現実的に整備が困難であれば、別ルートへの代替えなど抜本的な整理をすべき時期である。 ・社会情勢が変化しているので、都の道路計画は根本的に見直すべき。 ・整備すべき都市計画道路を明示し、それ以外の計画線は廃止を含めた見直しの時期である。 ・緊急輸送路としての必要性も薄れていくと思うので、都市計画道路の整備には反対する。 ・都市計画道路は必要ないので、計画を見直し、廃止してほしい。 ・新規計画は見直し、植樹に力を入れて欲しい。

番号	意見の概要
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 気候変動対策やまちづくりの観点から都市計画道路は全面的な再検討が必要。 ・ 道路網整備を漫然と行うことは、緑地をコンクリートの地表に変え、気候危機を加速する。 ・ 都市計画道路は地域を分断し、自然環境や住民生活に大きく影響するため、地域コミュニティを尊重し廃止を求める。 ・ 反対多数の計画道路は廃止し、必要な課題は道路以外の施策で解決するよう見直しを行うべき。

9) その他（53 件）

番号	意見の概要
1	○地権者への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・ 立退き対象者と残留住民への影響に十分配慮し、合意を得ることが必要。 ・ 高齢化している住民の立ち退き移転には多大な困難が伴う。 ・ 住民の立ち退きの有無という生活に直結する重要な事項が示されないまま、意見募集するのは理解できない。 ・ 買収価格等によっては早く立ち退きをしても良いと考えている。
2	○その他の意見・要望 <ul style="list-style-type: none"> ・ 反対活動がかなり熱心なため、対象地域で道路賛成でも言いにくい方もいるのではないかと。 ・ 樹木を育成して木陰や土の面積をできる限り増やせば、雨水の大量流入による内水氾濫を緩和できる。 ・ 道路整備により、土木・建築業の仕事が生まれたという点では、一定の地域経済効果も実感。

10) 個別路線の要望（368 件）

番号	意見の概要
1	○個別路線の要望 <ul style="list-style-type: none"> ・ 個別路線の整備推進 ・ 個別路線の廃止・見直し ・ その他個別路線に関する意見

※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。中間のまとめに関連のない内容については公表していません。