

「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）」

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（案）」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆様から、お手紙や電子メールなどで計 1,112 件（429 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 令和元年 7 月 12 日（金）～ 8 月 12 日（月）

○意見数 1,112 件（429 通）

1) 基本方針全般について (295 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"> ・ 現在未着手の都市計画道路については一旦計画を撤回し、本当に必要性のある道路かどうかを住民参加で議論し、必要があるなら現在の計画に縛られず、新たに計画を作ってください。 ・ 住民の生活を豊かにするべきことを優先として、都市計画を行うべきである。今回の計画道路がどれだけの住民が望んでいることなのか、まずそこを基本として考えることが重要であり、改めて是非を問うべきである。 ・ 何十年も前に計画された都市計画道路は、今一度、白紙に戻して世の中全体の流れを考えて、再考すべきといえる。 ・ 都は60年ごろから10年毎に（第一次事業計画から第四次計画）計画を見直ししているといっているが少なくとも20年以上は何も見直しはしていない。 ・ 住民が望んでいない都市計画を、無理やり推し進めるのは良くない。都市計画道路、不必要です。 ・ 東京のあちこちで道路拡張の計画がありますが、見直し、中止してほしい。東京は公共の電車やバスが充実しているので、道路はこの程度で十分。 ・ 第四次事業化計画では、人口減少しても都市計画道路の整備を推進するというのが方針でした。基本方針(案)では、「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」と根本的に、考え方を変えています。背景や経緯をきちんと説明してください。 ・ これからの交通量を考えると、新たな都市計画道路が必要というのはおかしい。既存道路を整備すべき。 ・ 道路はもう十分にある。明日起きてもおかしくない直下型地震に備えて、すでにある道路の運用こそ考えるべき。 	<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、都市計画道路を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きました。</p> <p>東京の都市計画道路は、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。）で選定した優先整備路線の整備を推進することで、平成29年9月に策定した「都市づくりのランドデザイン」の目標時期である2040年代には、約8割が完成する時代を迎えることとなります。</p> <p>一方、優先整備路線として選定しなかった残る約2割の都市計画道路については、事業着手までに期間を要することになり、都市計画法による建築制限が更に長期化することが想定されます。</p> <p>また、少子高齢化の進展など東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは、日々変化し、そして多様化しています。このため、都市計画道路の検証を不断に行っていく必要があります。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認しています。</p> <p>今回の検討は、この検証を前提として、さらなる見直しを行うため、現行計画策定から10</p>

意見の概要	考え方・対応
<ul style="list-style-type: none"> ・道路計画を存続してください。最近整備された近隣の道路を通行する時に交通網の大切さをつくづく実感しています。 ・都市計画道路は、都民の利便性向上や防災性の観点などから整備を加速して進めるべき。 <p>○人口減少について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少・自動車のシェアリング等を考えると交通量は減るものと推定される。住宅を破壊し、自然を破壊して計画道路を整備する意味がない。 ・車両の保有台数は減少し、交通量も減少している。現在の都市計画道路計画は、そのような社会構造から大きく逸脱したものである。 ・人口も減り、若者の自動車離れもある現在に多数の住民の反対を押し切って道路を作る必要性は認められません。 <p>○費用対効果、財政について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安心できる年金支給、緊急性の高い少子化対策など社会保障費へ最優して支出し、老朽化インフラの維持・更新への優先支出などを行ったうえで、優先道路等を含めた全ての路線において公共工事の必要性の根拠および費用対効果を明らかにし、必要最 	<p>年を待たずして、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象として、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、新たな検証項目を設け、検証を行うものです。（以下、本検討とします。）</p> <p>本検討では、中間のまとめ及び基本方針（案）の公表時にパブリックコメントを実施し、広く都民の意見を聴き、これを踏まえ基本方針を策定いたしました。</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>整備方針（第四次事業化計画）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>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あり、着実に整備していくことが必要です。</p> <p>こうした考えの下、都は、限られた財源の中</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>小限の道路整備にすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の保有台数は減少し、交通量も減少しています。都市計画道路計画案は、そのような経済社会状況から大きく変わっています。従って、全ての路線においてその必要性の根拠および費用対効果を明らかにし公表すべきです。 ・人口は減少し、車の数は既に減少傾向にあり、道路事業も概ね改善している中で、これ以上の道路計画はやめて都の予算は福祉、環境、街づくり、グリーンインフラ等より良い地域生活促進へ使うべきである。 ・少子高齢化、運転人口が減少する中、支出は社会保険費の充実など、優先度の高いものに振り向けていただきたい。 	<p>で、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、事業化計画を策定し、必要性を検証した上で優先的に整備すべき路線を選定しました。</p> <p>これらの路線の事業化の際には、整備による効果を考慮し、コスト縮減にも努めています。</p> <p>本検討では、必要性が確認されている路線を対象に、概成道路における拡幅整備の有効性など、計画の在り方に関する新たな視点からの見直しについて検討したものです。</p>
<p>○防災、延焼遮断帯について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路を防災上の理由から優先しようとする考えがみられるが、防災上の緊急性があるのならば、完成に長期間を要する都市計画道路の整備は後手となり効果が期待できないので、別途に対策を検討すべきである。 ・道路を作ることで延焼遮断効果を目的の一つとしていますが、道路建設の費用対効果の点で効率的ではありません。 ・都内全域に画一的に大震災発生時の延焼遮断帯構成のために大型道路を計画・推進しているが、この解決法が万全の策とは成り得ない。延焼防止帯以外の解決法を模索すべきである。 	<p>延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、平時の交通機能に加え、災害時には延焼遮断機能だけでなく、緊急車両の通行路や消防活動等の救援・救助活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。</p> <p>このため沿道の建築物の不燃化率の向上と併せて都市計画道路を整備し、早期に延焼遮断帯を形成する必要があります。</p>
<p>○コミュニティについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に住宅が建ち並び住民に大事なコミュニティが形成されています。それを分断するような道路整備は、決して行ってはなりません。 	<p>都市計画道路の整備により、人やモノの円滑な移動の確保、都市環境や防災性向上、まちづくりの促進などが図られる一方で、地域の環境や地権者の生活環境などへの影響が生じます。</p>

意見の概要	考え方・対応
<ul style="list-style-type: none"> ・住民たちを追い出し、コミュニティを破壊する道路計画は、真に都民の希望ではない。 <p>○自然環境について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境を破壊してまでもこの道路が必要なのか。 ・整備される道路は、自然生態系の保全等その他条件を踏まえて見直し頂きたい。 <p>○用途地域について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用途地域境界の変更についてどうするか。 <p>○道路維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな道路計画でなく、道路の補修をするべき。 ・新設道路よりも既存道路・インフラの老朽化の補修・作り直しこそ喫緊 	<p>このため、都市計画道路の整備に当たっては、地元説明会などを通じて、事業の概要や必要性などについて説明しており、その後も個別の要望や意見に丁寧に対応しています。また、用地取得にあたっては、適正な補償をしています。</p> <p>引き続き、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推進していきます。</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、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、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。</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、変更となる箇所の沿道の用途地域などについて、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえ、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> <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、一斉に更新時期を迎えることになります。</p> <p>このため、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</p>

意見の概要	考え方・対応
<p data-bbox="156 398 422 430">○検討体制について</p> <ul data-bbox="193 448 778 958" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="193 448 778 622">・今回の見直しには、都と区市町間の調整は図られたとありますが、選定判断基準等、各区市町との意見交換が感じられません。 <li data-bbox="193 636 778 719">・生態系の保全について専門家を入れて見直すよう要望する。 <li data-bbox="193 732 778 958">・第四次事業化計画と専門アドバイザー委員長のほか、重複メンバーがいることは疑問です。見直しの視点で有益なアドバイスができるアドバイザーに入れ替えてください。 <p data-bbox="156 1352 600 1384">○基本方針案の記載内容について</p> <ul data-bbox="193 1402 778 1532" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="193 1402 778 1532">・報告書の構成の再考、分かりやすい表現、数値が変更になっている箇所、用語の説明等を丁寧に記載してほしい。 	<p data-bbox="801 206 1423 288">などの措置を講じ、都民への影響を最小化するように努めています。</p> <p data-bbox="801 448 1423 577">基本方針策定に当たっては、東京都と特別区及び 26 市 2 町は、合同の策定検討会議を設置し、協働で検討を行いました。</p> <p data-bbox="801 591 1423 913">検討にあたっては、都市計画、交通計画、物流、都市防災、経済、法律、環境、景観といった様々な分野の学識経験者 9 人で構成される専門アドバイザー委員会を設置し、都市計画道路の在り方に関して、専門的な見地から多くの助言をいただきました。専門アドバイザー委員会の議事録はホームページで公開しています。</p> <p data-bbox="801 927 1423 1249">また、整備方針（第四次事業化計画）では、事業化計画の策定とともに、都市計画道路の見直しの検討も行っており、この時も様々な分野の学識経験者 8 人で構成される専門アドバイザー委員会を設け、専門的見地からの助言を受けています。なお、8 人のうち 5 人が今回の委員会に参加しています。</p> <p data-bbox="801 1402 1423 1532">ご指摘を踏まえ、報告書の記載内容や図面について、分かりやすい表現に努めるようにいたしました。</p>

2) 検討対象について (136 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○検討対象について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「現在事業中路線」や「優先整備路線」を含めた、都内の都市計画道路全てを対象とする見直し検討をすべきです。 ・事業中の都市計画道路と優先整備路線に決定した路線は除いて検証されているが、住民の意思を問うべきである。 ・事業認可がおりている場所であっても、見直しをするべきだと考えます。 ・優先整備路線に指定されても、まだ事業化が進んでいない路線は対象とすべきです。 <ul style="list-style-type: none"> ・国交省の「都市計画道路の見直しの手引き」においては、見直し対象路線の抽出について「幹線街路のうち長期未着手となっているもの」とあり、見直し対象は「計画から20年以上を経過した」「未着手路線ならびに未着手区間すべて」とし、測量などの準備調査中のものは未着手として扱う、とすべきと考えます。 ・国は、事業中の都市計画道路も見直しの対象となることを公言しています。従って、今回の見直し対象路線だけでなく、今回見直し対象から除外された「現在事業中路線」や「優先整備路線」を含めた、都内の都市計画道路全てを対象とする見直し作業（在り方）の検討をするべきです。 <ul style="list-style-type: none"> ・国道が対象となっていないのはなぜか。 	<p>特定整備路線等の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。</p> <p>このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。</p> <p>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、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化などを踏まえ、本検討を行いました。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、地元の理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</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。この手引きに関し、国土交通省は、都市計画道路の見直しの対象について、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>特定整備路線等の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。</p> <p>このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。</p> <p>国道は、高速自動車国道とあ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、本検討の対象外としました。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○個別路線・箇所における検討対象について</p> <ul style="list-style-type: none"> 小平3・3・3号線（新五日市街道）、小平3・4・20号線、小平3・4・22号線、小平3・1・2号線（五日市街道）は、国の史跡の玉川上水と交差するので、計画重複等に関する検証としてあげてください。 <p>○広域的な道路と地域的な道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の見直しでは、広域的な道路と地域的な道路に分けて検討していますが、他自治体につながる道路と接続している路線でも場所によって、広域的・地域的と分かれています。広域的な路線にしている理由をもっと明確にするべきです。 広域的な道路は、都が整備・管理が必要と考える道路とあるが、地域的な道路とは誰が整備・管理していく道路なのか。 「地域的な道路」の見直しについては、各市町村に移管すべきと考えます。 全ての路線において、検討主体は、都ではなく、区市町村であるべき。 	<p>本検討における「計画重複等に関する検証」の「都市計画公園等との重複」は、都市計画道路と、都市計画公園など都市計画として決定されている施設との重複箇所について、都市計画変更の方向性を整理するものです。</p> <p>小平3・3・3号線（新五日市街道）、小平3・4・20号線、小平3・4・22号線、小平3・1・2号線（五日市街道）と重複している玉川上水は、都市計画公園等に指定されていないため、本検討の対象としませんでした。</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、広域的な道路以外です。</p> <p>本検討では、広域的な道路と地域的な道路で検証方法が異なる項目があります。このため、都と区市町で調整を行い、今回の検討を行う上で、広域的な道路と地域的な道路に分けて、各検証項目の検証方法に基づき、広域的な道路については都が検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き、基本的に区市町が検討を行いました。</p> <p>地域的な道路のうち一部の路線の整備管理主体については、今後、検討又は事業化する時点で都と区市町との間で協議を進めていきます。</p>

3) 具体的な検証項目について (44 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"> ・(案)作成における検証項目は、「第4次事業計画の将来都市計画道路ネットワーク」の検証項目である15項目で各未着手区間を対象に必要性を再確認すべきである。 ・将来都市計画道路ネットワークの検証の仕方の項目15項目とあるが、15項目の評価でももう一度みなおさないのか適切な評価基準かどうかわからない。 ・地域の合意や財政的な側面など総合的な検証を行うべきです。 ・検証項目に、「自然環境への影響」がないのはおかしい。 <ul style="list-style-type: none"> ・道路計画を見直すなら、まず将来交通量などの最新の各予測数値に基づいてその必要性を確認すべきである。 ・交通センサスデータを使用した評価解析手法や交通量実測データによる明らかな交通量減少のデータがあり東京都の言う道路の必要性は無理があり、その評価基準は理解できない。 <ul style="list-style-type: none"> ・「3 計画重複等に関する検証」の小項目には、都市計画に位置付けられないまま整備された鉄道等との整合性を加えるべきである。 ・都市計画公園だけでなく学校や商店街等との重複も検討するべきです。 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、未着手の都市計画道路を対象に、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の必要性の検証を実施し、個々の路線の必要性を確認しています。</p> <p>本検討は、この検証を前提として、さらなる見直しを行うため、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象として、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、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検証するものです。</p> <p>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て、さらなる見直しを行うため、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象として、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、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検証しました。</p> <p>本検討における「計画重複等に関する検証」の「都市計画公園等との重複」は、都市計画道路と都市計画公園等と重複している箇所について、都市計画変更の方向性を整理するものであり、都市計画に位置付けられていない施設については、今回の検討対象としていません。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>・ 検討対象について、「延長に計上」と「延長に非計上」は、どの様な場合か記載下さい。</p> <p>○概成道路</p> <p>・ 概成の都市計画道路の現道が持つ機能を評価した上で、計画の変更を行うことは、不要な都市計画制限をなくす上で重要なことだと思えます。</p> <p>・ 本検討において歩行者交通量が多い場合を4,000人/12hとされているが、相当多いように感じる。今後、本検討の対象外路線も含め、都内の道路整備はこの基準が適用されると広い歩道が整備されにくくなると危惧。</p>	<p>本検討は、未着手の都市計画道路約535kmを対象としていますが、今回の検証項目の中には既に事業が行われているものや対象が局所的なものについて、延長に計上していないものがあります。具体的には、立体交差については立体交差の構造物ができていない区間において、都市計画の幅員で暫定的に平面交差点として整備されている区間は延長に計上していません。また、橋詰及び事業実施済区間についても、延長に計上していません。</p> <p>優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路は、事業着手までに期間を要することになり、建築制限が更に長期化することが想定されます。こうしたことも踏まえ、整備方針（第四次事業化計画）における必要性の検証を前提に、概成道路における拡幅整備の有効性など新たな検証項目を設け、見直しを行いました。</p> <p>今後とも「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考え方に基づき、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。</p> <p>道路構造条例等で規定されている歩道幅員は、歩行者交通量が多い場合は有効幅員3.5m、それ以外の場合は2mとされています。</p> <p>今回の概成道路の歩道幅員を検証するにあたり、歩行者交通量が多い場合の目安について、専門アドバイザー委員の意見も聴きながら、現在供用されている道路の状況を踏まえて、歩道の両側で12時間当たり約4,000人以上としました。</p> <p>この指標はあくまでも本検討において現道の評価するためのみに用いる目安であり、それ以外のためにこの指標を用いるものではありません。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>・自転車道の整備を、専用レーンを設け、かつ、自動車とは、完全に分離をし、自動車が自転車道に入らないような柵をして、都内一帯に広げていただきたい。停車帯とは独立して、自転車道を望む。</p> <p>○立体交差</p> <p>・平面交差と比べ、事業費も取得する用地も増加することから、円滑化や速達性が求められていない箇所は見直せたら良い。</p> <p>○交差点拡幅部</p> <p>・不要な拡幅部は見直していいと思う。道路の事業状況を考慮して検証しているが、セットバック済みであったり、歩行者の滞留空間や賑わい空間など、地域の状況も踏まえ廃止するか判断してはどうか。</p> <p>○支線</p> <p>・整備の必要性が低い計画は見直して良いと思う。</p> <p>○橋詰</p> <p>・道路構造令等に規定のない橋詰について基本的に計画の変更していくことにしていることについては、不要な都市計画制限を</p>	<p>本検討では、停車需要及び自転車通行空間を考慮し、停車帯幅員 1.5mを確保することを基本として、現道を評価することとしました。なお、自転車通行空間を整備する際は、交通管理者と十分協議して、整備形態を決定していくこととなります。</p> <p>立体交差の検証では、「都市間連携に資する幹線道路」に位置する立体交差計画は計画の存続としました。これに該当しない立体交差計画については、地形、鉄道等他の施設との関連等から立体交差化が必要な箇所は「計画の存続」としましたが、それ以外は「計画の変更（立体交差計画の廃止）」か「今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証」を行う箇所としました。</p> <p>交差点拡幅部については、交差する道路の整備状況に加え、交通状況や、道路線形・歩行者交通などの面から安全性に大きな問題がないかなどの点で検証を実施しました。</p> <p>本検討は、「整備すべきものは整備し、見直すべきは見直す」との基本的な考え方に基づき、必要性の低い支線について見直しを行いました。</p> <p>優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路は、事業着手までに期間を要することになり、建築制限が更に長期化することが想定され</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>なくす上で重要なことだと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備の必要性がない計画は見直していいと思う。ただ、これまで建築制限をかけており、土地取得が難しい状況ではないところもある。沿道の後退状況や歩行者の滞留空間や賑わい空間など、地域の状況も踏まえ廃止するか判断してはどうか。 	<p>ます。こうしたことも踏まえ、整備方針（第四次事業化計画）における必要性の検証を前提に、橋詰など新たな検証項目を設け、見直しを行いました。</p> <p>橋詰の検証方法は、既に橋梁が完成、又は概成道路となっている橋詰については、架け替え用地としての必要性を確認した上で、基本的には、「計画の変更（橋詰の縮小）」を行う箇所としました。また、それ以外の橋詰については、地形の状況や橋梁計画等を踏まえ、「今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証」を行う箇所としました。</p> <p>今後とも「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考え方に基づき、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。</p>
<p>○都市計画公園等との重複</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の事業化に際し、一方的に都市計画公園等を変更するのは反対です。 「公園や緑地は近くに似たものを作ればよし」という思想は緑や水源といった生態系に対する思いやりや敬意のない傲慢な考えとしか思えません。道路が譲るべきなのです。 「都市計画道路は、原則として都市計画変更を行わず、重複する公園等は調整し、都市計画変更を行う方針。」とし、レクリエーション、防災、環境、景観機能確保前提に道路計画を推進するのはあまりにも一方的ではないでしょうか。 都市公園計画の方が都市計画道路より大切だと思います。 道路で公園がつぶされてもやむないとしていることに強く反対します。公園が地域の人々の災害時に役立つことを優先にすべきです。 都市計画公園より都市計画道路を優先させ 	<p>今回の重複箇所については、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、新たに都市計画道路の区域に含まれる箇所が広範囲にわたって発生するなど、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、都市計画公園等を変更することを基本としました。</p> <p>変更にあたっては、都市計画公園等の開園状況も踏まえ、環境保全や景観形成機能など、公園として必要な機能の確保を前提に調整することになります。開園している公園に都市計画道路が重複している場合は、緑や景観など既に確保されている機能に配慮し、道路構造による対応の可能性も検討することとしています。</p> <p>また、重複箇所に国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池が存在する場合、事業に先立ち、都市計画道路及び都市計画公園等の整備方法や道路の交差構造について関係機関と協議する必要があることから、今後関係機関と調整が必要な箇所としました。これらの箇所については、関係機関との調整を踏まえ、都市計画道路又は都</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>る在り方には納得がいかない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元基礎自治体の意見を十分に聴取し、都市計画公園を存続・維持すべき。 ・都市公園計画と重複する場合の方向性は、公園緑地の利用計画を踏まえて決めるべきもので、単純に未着手だから道路優先、という判断はすべきでない。そのため、「今後関係機関と調整が必要な箇所」に「国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池」とありますが、「など、公園の機能と敷地利用計画を踏まえて調整」としていただくよう要望します。 ・公園と道路計画が重複する場合の「検証方法」について、「公園における子供の遊び場としての重要性を優先すること」と「二酸化炭素の減少のための「大木」の存在の重要性を優先すること」を追加してください。 <p>○事業実施済区間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検証方法のとおり道路構造として、地域の安全性なども踏まえ整備が不要な道路は見直していいと思う。計画線とずれた整備であっても目的が果たされていれば不要だと思う。 ・事業実施済区間について、わざわざ、都市計画線をそろえる必要性は低いので、都の道路行政の出費を抑える点からも、事業実施済区間の計画の変更は行わないことを求める。 <p>○既存道路による代替可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な道路も既存道路による代替性の検証をするべきです。 	<p>市計画公園等を都市計画変更する方向性となりました。</p> <p>事業実施済区間については、既に事業が実施された区間について、交差する都市計画道路との交差点間において現道の道路幅員が都市計画道路幅員とほぼ同じであるものの、現道の道路区域が都市計画道路区域と一致していない区間について検証を行いました。道路区域となっていない箇所にも建築制限がかかっている場合があるため、検証により都市計画変更が可能であれば、現道にあわせて都市計画変更を行うこととしました。</p> <p>広域的な道路については、交通の円滑化や災害時の緊急輸送などの面からネットワークの連続性が求められるため、既存道路による代替可能性の検証は行わないこととしました。</p>

意見の概要	考え方・対応
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域的な道路に関する検証の既存道路における代替可能性は、対象が約 350 キロに対して 1 区間 800m しかないのか、二つの既存道路で代替するなどといった柔軟な考え方もするべき。 ・ 既存道路による代替可能性について、計画の変更（廃止）をしたものが一つのみである。代替可能性のある道路は、他になかったのか、さらなる調査を求める。 	<p>地域的な道路に関する検証の既存道路における代替可能性は、未着手の地域的な都市計画道路について、近傍にある都市計画道路以外の道路に都市計画道路が有する機能を代替できるかどうかを検証しました。具体的には、現況道路の総幅員が 12m 以上であり、都市計画道路ネットワークの連続性や交通状況・まちづくりの状況・道路線形等、地域の実情も踏まえ代替できるかを検証しました。その結果、代替が可能な箇所は 1 路線 800m となりました。</p>

4) 住民参加・情報公開について (127 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○住民参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画案に民意が反映しているとは感じられません。 ・計画決定前に地権者、関連住民などの意見をしっかり聞き見直しを検討すべき。 ・都市計画法の住民主体の考え、意見を聞き、今、現在の見直しを検討して下さい。 ・都民ニーズについては、しっかりと意見を集約する取り組みを行ってほしい。 ・住民説明会を開催し、都の計画案の内容を詳しく聞かせてもらいたい。 <p>○情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「基本方針（案）」を審議した会議録を公開してほしい。 <p>○パブリックコメントについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント募集の周知ですら全く足りていないと思います。 ・パブコメ募集の告知が不十分でほとんどの市民が知らない。 ・このパブコメ自体がどのように反映されるのか、意味があるのか疑問に思います。 ・パブリックコメントはどこにどのように活かされたのか。目に見える形で示すべきである。 ・意見をどのように反映させたかを公表してください。 	<p>本検討については、昨年7月に検証の視点などをまとめた中間のまとめについてパブリックコメントを実施しました。</p> <p>これを踏まえて、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などの検証項目を設定し、個々の路線を対象とした検証を行いました。</p> <p>本年7月には検証結果を取りまとめた基本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、広く都民の意見を聴いています。</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、基本方針策定後、都市計画法に基づき、都民や関係自治体の意見を聴き、適切に都市計画変更を行っていきます。</p> <p>検討会の資料や議事要旨等については、東京都都市整備局のホームページにて公開をしています。</p> <p>基本方針案への御意見・御提案の募集については、東京都の報道発表、ホームページ、ツイッターのほか、特別区・26市・2町の広報及びホームページでお知らせしました。</p> <p>昨年の中間まとめでは、在り方に関する基本的な考え方や検証方法を示しました。その際に実施したパブリックコメントで、今回の基本方針案に反映した点としては、概成道路の検証方法、立体交差の検証方法、都市計画公園等との重複における緑・景観を重視する内容等です。</p> <p>具体的には、概成道路の検証方法では、路肩と停車帯について分けて検証することとした</p>

意見の概要	考え方・対応
	<p>こと、立体交差では、交通の円滑化・速達性の向上を重視する路線として「都市間連携に資する幹線道路」を設定したこと、都市計画公園等との重複では、必要な公園の機能の確保を前提とすることを記載することとしたことなどです。</p> <p>また、検討対象箇所を明確にすべきとの意見があり、これを踏まえ、基本方針案では、検証項目ごとの対象箇所を掲載し、さらに、区市町別の対象箇所・検証結果をホームページに公開しました。</p> <p>今回の基本方針案に関するパブリックコメントで、基本方針に反映した点としては、都市計画道路の見直しの経緯の追記、検討主体や検討対象に関する記載内容等です。</p> <p>具体的には、都市計画道路の見直しの経緯の追記では、道路再検討・整備方針におけるこれまでの見直しについてコラムにしたこと、検討主体では、「広域的な道路については都が検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き、基本的に区市町が検討を行いました。」を追加し、検討主体の考え方について明示したこと、検証対象では、対象延長に計上されていない検証項目について具体的に記載することとしたことなどです。</p> <p>また、検証結果の位置図に現道の記載が無いなど、場所の特定ができないとの意見があり、これを踏まえ、基本方針では、都のホームページに掲載している区市町別の検証結果位置図に現道の位置及び区市町の役所の位置を加え位置関係がわかるように修正しました。</p>

5) 検証結果について (251 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○検証結果図面について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パブコメに示された地域図がわかりづらい。現道の記載がないため、場所が特定できない。 ・地図に現道の記載がないため、自分の住む地域にどのような路線があるか確認することが難しい。 <p>○検証結果の詳細について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一つ一つの路線について、どのように検討したのか、または、しなかったのか、なんら理由が示されていない。 <p>○都市計画手続の時期について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変更予定路線の都市計画変更時期を示せ 	<p>基本方針案には個々の路線の検証結果図を示していますが、より詳細な図面として、区市町別の検証結果の位置図を、都のホームページに掲載しています。御意見を踏まえ、都のホームページに掲載している区市町別の検証結果の位置図に、現道の位置及び区市町の役所の位置を加え、位置関係がわかるようにしました。</p> <p>基本方針案には、検証項目ごとに具体的な検証方法と個々の路線の検証結果を示しています。また、本検討対象の検証結果についてパブリックコメントで意見のあった路線については、このパブリックコメントの結果と対応で考え方を示しました。</p> <p>なお、本検討に関する問い合わせがあった場合は、電話等で対応しています。</p> <p>本検討で計画の変更予定となった路線については、基本方針策定後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整を行い、順次必要な都市計画手続を行っていきます。</p>
<p>○個別路線について</p> <p>放射 10 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放射 10 号線本郷通り（北区内）は現状を完成とすべき 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の放射第 10 号線（北区内）は、</p>

<p>放射 14 号線支線 1 (支線)</p> <ul style="list-style-type: none"> 放射 14 号線支線 1 について、現状で自動車アクセスできない箇所がある環状 4 号線(丸八通り)と放射 14 号線(蔵前橋通り)のアクセス機能などを有する当該都市計画道路の在り方について、東京都のお考えも明らかにして欲しい <p>放射 16 号線(橋詰)</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央区内の検討項目である橋詰(千代田橋、霊岸橋)は、縮小を行うべきではない <p>環状 5 の 2 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 環状 5 の 2 号線(明治通り)の北区堀船～田端新町区間は、放射 11 号線、補助 90 号線との 2 カ所の交差点部分を除いて、拡幅計画を廃止し、完成路線とすべき 	<p>広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として車道部の幅員が 16m 以上必要であるところ、現況の車道部の幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。</p> <p>また、放射 10 号線と旧古川邸との重複箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、都市計画道路と都市計画公園等が重複している箇所に国指定の史跡である旧古川邸が存在しており、事業に先立ち、都市計画道路及び都市計画公園等の整備方法について関係機関と調整する必要があることから、今後関係機関と調整が必要な箇所としました。</p> <p>放射 14 号線支線 1 については、支線と接続する環状 4 号線(丸八通り)と放射 14 号線(蔵前橋通り)が完成しており、周辺の道路によって交通動線が確保されており、周辺交通に大きな問題がため、計画の変更(支線の廃止)を行う箇所としました。</p> <p>放射 16 号線にある千代田橋の橋詰については、交差する川が埋め立てられており、架け替え用地としての必要性がないため、計画の変更(橋詰の縮小)としました。また、霊岸橋の橋詰については、既に橋梁が完成しており、架け替えの用地としての必要性が低いため、計画の変更(橋詰の縮小)としました。</p> <p>整備方針(第四次事業化計画)では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の環状 5 の 2 号線(明治通り)(放射 11 号線、補助 90 号線との 2 カ所の交差点部</p>
--	--

<p>補助 26 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 26 号線（目黒区内）を拡幅する必要はない <p>補助 27 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川の補助 27 号線計画は廃止を <p>補助 30 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 30 号線計画は廃止を求めます 	<p>分を除く、北区堀船から田端新町までの区間は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として車道部の幅員が 16m 以上必要であるところ、現況の車道部の幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 26 号線（目黒区内）は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 27 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 30 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存</p>
--	---

<p>補助 31 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 31 号線は計画そのものを廃止してください <p>補助 34 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 34 号線 大田区池上本門寺前の呑川から西蒲田にかけては都市計画道路であるが、呑川という中小河川の上に計画道路があるのは時代にそぐわないから見直すべきです。 <p>補助 35 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 35 号線 大森東の南北の道路はもはや必要性を感じないから見直すべきです。 	<p>道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 31 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 34 号線（大田区池上本門寺の呑川から西蒲田までの区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 35 号線は、地域的な道路の概成区間です。この区間については2つの検証を実施しました。このうち拡幅整備の有効性の検証では、道路構造条例等に基づく評価幅員</p>
--	---

<p>補助 36 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 36 号線 蒲田東口バス通りから第一京浜の東に伸びていくも終点は自動車教習所で必要性を感じないから見直すべきです。 <p>補助 42 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 42 号線 雑色駅前のアーケード商店街これを 15 メートル道路にする計画は必要性を感じないから見直すべきです。 <p>補助 46 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 46 号線（目黒区内）は、都市計画道路の位置づけそのものを廃止すべきである 	<p>として道路幅員が 15m 以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続となります。また、既存道路による代替可能性の検証では、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。</p> <p>以上のことから、補助 35 号線は、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 36 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 42 号線（大田区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p>
--	--

<p>補助 47 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 47 号線は、都市計画道路の位置づけを廃止すべき <p>補助 48 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 48 号線 仲池上一雪谷一大岡山 この 10 年で東急目黒線にふたをかけて大田区区画街路 1 号線を整備して環状 7 号線へのアクセス改善を行ったので、必要性がなくなっており、見直すべきです 	<p>本検討対象の補助 46 号線は、広域的な道路の現道無区間です。この区間のうち、環状 7 号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状 7 号線が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。それ以外の区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 47 号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。</p> <p>以上のことから、補助 47 号線は計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 48 号線（大田区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続とし</p>
--	--

<p>補助 50 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 50 号線（野沢通り、目黒区内）は、都市計画道路の指定を廃止すべき <p>補助 50 号線支線 1（支線）</p> <ul style="list-style-type: none"> 支-3 補助 50 号線支線 1 の事業化の検討の際は、必要有との検証を行って頂きたくお願い申し上げます <p>補助 52 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 莫大な費用をかけ、生活環境を破壊してまで補助 52 号線（環八以西）建設の必要性は到底考えられない 補助 52 号線を見直すべき 補助 52 号線の未着手区間（環状八号線～補助 217 号線）は、全く必要が無い 補助 52 号線環状 8 号線以西の未着手区間の検証結果・方針策定の見直しを行う事 補助 52 号線の環状 8 号線以西の区間の計画の白紙撤回を 4 次事業計画中の補助 52 号線が環状 8 号線交差 部分で立体交差の計画であるが、騒音、 	<p>ました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 50 号線（目黒区内）は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。</p> <p>以上のことから、補助 50 号線は、計画の存続としました。</p> <p>補助 50 号線支線 1 については、本線である補助 50 号線が未整備であることから、地形の状況や今後の交通動向等を踏まえ、今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証します。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 52 号線（環状 8 号線より西側区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。環状 8 号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状 8 号線</p>
---	---

排ガス、更なる混雑を作り出そうとしていることを認識すべき

- ・補助 52 号線環八以西においては既存道のない住宅地の中を通る計画ですので、地域実情を考え整備計画を外環道に繋げ高速道路とアクセスする様、地下化に見直しをして頂きたい

補助 54 号線

- ・代田地域はすでに住宅密集地となっており、ここに巨大道路（補助 54 号線）を通すなど生活破壊、環境破壊そのものであり到底納得できません

補助 81 号線

- ・特定整備路線補助 81 号線の候補路線から除外された部分（北区内）は廃止を求めます

が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。

また、補助 52 号線と祖師ヶ谷公園との重複箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の補助 54 号線（代田地域）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。環状 7 号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状 7 号線が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の補助 81 号線（北区内）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。

補助 91 号線

- ・ 補助 91 号線（北区内）は廃止すべき

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の補助 91 号線（北区内）は、広域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれます。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が 15m 以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。現道無区間のうち、環状 5 の 2 号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状 5 の 2 号線及び補助 91 号線のいずれも「都市間連携に資する幹線道路」に位置しておらず、地形・鉄道等他の施設との関連等による立体交差化は必要ありません。一方で、周辺の都市計画道路ネットワーク整備により今後の交通動向が変化する可能性があることから、今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証することとしました。

また、隅田川を渡る橋の橋詰については、橋詰の検証を行い、未だ橋が無いことから、地形の状況や橋梁計画等を踏まえ、今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証することとしました。

なお、それ以外の区間については個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。

補助 112 号線（橋詰）

- ・ 中央区内の検討項目である橋詰（旧土州橋）は、縮小を行うべきではない

補助 112 号線にある旧土州橋の橋詰については、交差する川が埋めたてられており、架け替え用地としての必要性がないため、計画の変更（橋詰の縮小）としました。

<p>補助 149 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 149 号線の八ツ山通りと旧海岸通りを結ぶ東西区間に関しては、都市計画道路のあり方の見直し（廃止）について改めて要望する 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 149 号線（八ツ山通りと旧海岸通りを結ぶ東西区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p>
<p>補助 172 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 172 号線（練馬区内）は交通量も歩行者も少ない道路なので、見直しの対象にするべき 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 172 号線（練馬区内）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。</p>
<p>補助 227 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助 227 号線（練馬区内）は交通量も歩行者も少ない道路なので、見直しの対象にするべき 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 227 号線（練馬区内）は、地域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。</p>
<p>補助 232 号線（都市計画公園等との重複）</p> <ul style="list-style-type: none"> 大泉井頭公園は子どもの遊び場という重要な 	<p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都</p>

<p>役目があるため、道路（補助 232 号線）は必要ありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助 232 号線と井頭公園の重複について、何としても自然環境の保護をだいたい 1 に考えるべきところです。補助 232 号線の計画の見直しを求めます。 ・大泉井頭公園の都市計画が、都市計画道路より先に存在して（指定されて）いたことを踏まえれば、都市計画公園を優先させるべき。大泉井頭公園を通る道路については、道路建設自体の見直しをお願いするところです ・私の住んでいる練馬区東大泉には道路計画があり、公 2 2 が該当します。唯一湧水が残っている白子川は、貴重な環境資源であり、周辺は緑が多く、武蔵野の原風景が一部残っています。タヌキやオオタカなども生息しており微妙なバランスで生態系がはぐくまれています。その部分を突っ切る形で補助 232 号線が計画され、道路が完成すれば、生き物の往来が分断される。絶滅が危惧されるのに、維持・保全とは何をどのようにするのか、具体的に示していただきたい。道路を作らないことが維持・保全です。 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画公園内（井頭公園内）に大型調節池の建設が計画されていますが、関係機関と調整する必要はないのでしょうか ・補助 232 号線計画と大泉井頭公園計画の調整において調節池計画規模を大幅に縮小すること 	<p>市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の補助 232 号線（大泉井頭公園付近）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、補助 232 号線と大泉井頭公園との重複箇所について、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。</p> <p>都市計画公園等を変更するに当たっては、開園状況も踏まえ、当該公園に必要な機能（レクリエーション機能、防災機能、環境保全機能、景観形成機能）の確保を前提に、個別に調整します。また、開園している公園については、既存の緑や景観、公園等の機能にも配慮し、道路構造による対応の可能性を検討することとしています。</p> <p>また、これ以外の区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。</p> <p>今後関係機関と調整が必要な箇所とは、都市計画道路と都市計画公園等が重複している箇所に国指定の史跡・名勝又は鉄道、調節池が既に存在していることにより、都市計画道路又は都市計画公園等を都市計画変更する可能性がある箇所です。</p> <p>「新河岸川及び白子川河川整備計画」では、当該箇所を含む火の橋から七福橋付近の間に調節池が計画されていますが、現在、場所や形式は決まっていません。</p> <p>このため、現段階では都市計画道路を都市計画変更する必要がないため、今後関係機関と調整が必要な箇所には該当しません。</p>
---	--

補助 283 号線

- ・補助 283 号線（江戸川区内）が整備されれば、騒音や交通事故等により静かな住環境が一変し、園児や高齢者にとって横断しにくい道路となる。最近は脱車社会へと進んでいることは間違いない。

補助 316 号線

- ・「補助 316 号線計画の廃止」について、強く要望をいたします

武蔵野 3・4・3 号線

- ・武蔵野 3・4・3 号線について交差点南の三角地はどうするのか

武蔵野 3・4・13 号線

- ・武蔵野 3・4・13 号線について即刻廃止すべきである

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の補助 283 号線（江戸川区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の補助 316 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路の機能を代替できる都市計画道路以外の既存道路が無いことから、計画の存続としました。

武蔵野 3・4・3 号線と武蔵野 3・5・19 号線との交差点南西側の都市計画線の形状の取扱いについては、今後、都市計画変更手続きを行う際、現況の歩道の安全性等を踏まえ、検討調整していきます。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の武蔵野 3・4・13 号線は、地域

<p>調布 3・4・7号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な観点から世田谷区の都一49（補125優先）の延伸が必要とされているとしたら、現在都市計画道路として認定されている調布3・4・7号線（狛江市内）をどうするのか、その代替としての位置づけとして提案されているのか <p>小金井 3・1・6号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井3・1・6号線は現在の五日市道路を46m以上に拡幅することになっているが、これでは玉川上水を暗渠化するようなもの、国の史跡に指定されているというのに、このまま変更も廃止もしないというのも、まじめに検証した結果とは思われない証拠。 ・玉川上水など自然環境、景観に影響を与える 	<p>的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の調布3・4・7号線（狛江市内）は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。</p> <p>以上のことから、調布3・4・7号線は計画の存続としました。</p> <p>また、調布3・4・7号線と旧野川緑地との交差箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小金井3・1・6号線（小金井市内）は、広域的な道路の概成区間で玉川上水を</p>
--	---

区間は、その必要性を精査し、必要であるならば、五日市街道の拡幅など別の代替案を考えるべきです

- ・玉川上水南側に走る上水桜通りは、拡幅の必要は全くありません
- ・小金井3・1・6号線の計画を進める理由を明確にし、住民に周知していただきたいと思ひます

小金井3・4・1号線

- ・小金井3・4・1号線は不要な路線だ。この計画には断固反対する
- ・今回の追加整備の小金井3・4・1号線も、国分寺市内の延伸は都計画にはなく、小金井市内のみ延伸しても意味がない
- ・小金井3・4・1号線新小金井街道より西側の路線は廃止すべき

小金井3・4・3号線

- ・多くの土地・家屋などを莫大な金を使って壊してまで小金井3・4・3号線が必要なことが判らない
- ・小金井3・4・3号線は農工大通りと連雀通りがあるのにその間に16mの東西道路など必要ありません
- ・小金井3・4・3号線は、道路間隔が短い並行路線であり、それらは必要性がなく無駄な投資です
- ・小金井に建設予定の小金井3・4・3号線計画は、貴重な自然環境を破壊し、財産権およ

挟んで北側と南側に道路が分かれています。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、小金井3・4・13より西側の区間は、延焼遮断帯が未形成な区間があることから、計画の存続となります。小金井3・4・13より東側の区間は、玉川上水を挟んで南側の道路の現況に歩道がないことから計画の存続となります。

以上のことから、小金井3・1・6号線は、計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の小金井3・4・1号線は、広域的な道路の概成区間と、地域的な道路の現道無区間に分かれています。

広域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。

地域的な道路の現道無区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の小金井3・4・3号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。

び移住移転の自由を脅かしている計画であり、正当性を感じられません。見直しを求めます

- ・小金井3・4・3号線を造るよりも、連雀通りを拡幅する方が現実的

小金井3・4・8号線

- ・小金井3・4・8号線について、個々の生活を犠牲にしてまで必要のある道路とは思えません
- ・小金井3・4・8号線は小学生の通学路です。子供たちが危険にあう道路はいりません
- ・小金井3・4・8号線の必要性をまったく感じない
- ・小金井3・4・8号線の計画線上にある桜並木は、「(新小金井)駅前の桜のトンネル」として愛されてやまない日常風景となっており、昔の道路計画を無計画に乱暴に進めてしまったとなればこれはもう街として末代までの恥です

小金井3・4・10号線

- ・東小金井駅南口側の商店街に大きな道路はいりません
- ・小金井3・4・10号線は、道路間隔が短い並行路線であり、それらは必要性がなく無駄な投資です
- ・小金井に建設予定の小金井3・4・10号線計画は、貴重な自然環境を破壊し、財産権および移住移転の自由を脅かしている計画であり、正当性を感じられません。見直しを求めます

小金井3・4・12号線

- ・小金井3・4・12号線は、実現不可能なので、計画から削除すべきです
- ・小金井3・4・12号線の再考、再検討し、中止を求めたい

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の小金井3・4・8号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の小金井3・4・10号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

<p>小金井 3・4・14 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井 3・4・14 号線を新設する理由が理解できません ・小金井 3・4・14 号線について、見直すべきと考えます <p>小金井 3・4・15 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井 3・4・15 号線は、実現不可能なので、計画から削除すべきです <p>小平 3・1・2 号線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小平 3・1・2 号線について見直すべき 	<p>本検討対象の小金井 3・4・12 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小金井 3・4・14 号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。</p> <p>以上のことから、小金井 3・4・14 号線は計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小金井 3・4・15 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都</p>
---	--

<p>小平 3・3・3号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 小平 3・3・3号線について見直すべき <p>小平 3・4・20号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 小平 3・4・20号線について見直すべき <p>国分寺 3・4・1号線</p> <ul style="list-style-type: none"> 国分寺 3・4・1号線は不要な路線だ。この 	<p>市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小平 3・1・2号線は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が 15m以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小平 3・3・3号線は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。</p> <p>本検討対象の小平 3・4・20号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。</p> <p>整備方針（第四次事業化計画）では、将来都</p>
---	--

計画には断固反対する

小金井市内の道路全般

- ・小金井市の都市計画道路 10 路線について見直しを行うべき
- ・小金井市内の未整備 10 路線について、道路整備に該当関係する住民への事前の説明、意見の収集もなく決定されたことに反対し、見直しを求めます
- ・小金井市内の都市計画道路は住宅街で道路間隔が短い並行路線も多く、それらは必要性が低く無駄な投資である
- ・小金井市都市計画道路は 50 年以上前に決定した道路です再検討も住民への説明もなく「きめてあったから」と押しつけてくるのは全く理解できないだけでなく税金の無駄使いです
- ・小金井市都市計画マスタープランに記載された道路は、小金井 3・4・1 号線及び小金井 3・4・11 号線を含め、我々住民に必要ありません
- ・小金井市に残っている 10 箇所の計画道路について。50 年以上前の計画道路設定前と現在では大きく環境が変わりました。都市ネットワークの充実などという計画はその主旨は住民のためのものではないと考えます

市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の国分寺 3・4・1 号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。

以上のことから、国分寺 3・4・1 号線は計画の存続としました。

整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

本検討対象の小金井 3・4・4 号線は、広域的な道路の概成区間と、地域的な道路の概成区間に分かれています。

広域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。

地域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、小金井 3・4・7 号線より西側の区間は、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。小金井 3・4・7 号線より東側の区間は、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が 15m 以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続となります。また、西側と東側の両区間について既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代

- ・小金井市内の都市計画道路は、地域が未開発であった計画当時から数十年を経ており、その建設強行は今や住宅が建ち並び、自然と調和した緑豊かな生活の場を分断、破壊するものであり、都市計画道路の推進見直しを強く求めたい
- ・小金井市内の都市整備計画道路は、地域が未開発であった計画当時とは違い、住宅が多く作られつつある昨今、道路間隔が短い並行路線も多く、見直しをご検討願いたい
- ・50年前に策定された計画道路が、なぜ今必要なのか疑問を強く感じる。人口の変わらない小金井市に、ハケと野川という貴重な自然を壊してまで道路が必要なのか。
- ・道路が狭く日々危険を感じながら小金井市で生活しています。次の世代のためにもなるべく早く整備を行って欲しいと切に願っています。自然が多い小金井の良さを活かした道路を是非早急に作って下さい
- ・小金井は道路整備が遅れていて狭くて歩道のない道を車、自転車、歩行者が使っています。非常に危険であり、小金井市の未整備の都市計画道路は全て見直さないことは、とても良いことだと思っています。

替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。以上により、地域的な道路の概成区間は、計画の存続としました。

これらの結果から、小金井3・4・4号線は計画の存続としました。

本検討対象の小金井3・4・7号線は、広域的な道路の概成区間です。この区間については2つの検証を実施しました。このうち拡幅整備の有効性の検証では、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。

その他の小金井市内の本検討対象8路線（小金井3・1・6号線、小金井3・4・1号線、小金井3・4・3号線、小金井3・4・8号線、小金井3・4・10号線、小金井3・4・12号線、小金井3・4・14号線、小金井3・4・15号線）については前述のとおりとなります。

6) その他 (259 件)

意見の概要	考え方・対応
<p>○事業中・優先整備路線等について</p> <p>【放射 2 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路計画についても撤回を求めます <p>【放射 5 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開通後、騒音・振動等が悪化した。車線を減らし、自転車や歩行者の通行空間を確保すべき <p>【放射 9 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放射 9 号線について計画を都は見直すべきと考えるものです <p>【外環の 2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・即刻廃止にすべきである <p>【補助 26 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本計画の全面的な撤回を求めます <p>【補助 28 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見直し、廃止することを求めます <p>【補助 29 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・即刻中止、撤廃を要求いたします <p>【補助 52 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設計画そのものへの断固たる反対します <p>【補助 73 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受け入れられるものではありません <p>【補助 81 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替路線も可能なので事業を中止し、計画を見直すこと <p>【補助 85 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画を見直し、廃止していただきたい <p>【補助 86 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見直すべきです ・日頃から住民の憩いの場であり、災害時に地域の避難所となる場所を道路で潰すことはやめてください <p>【補助 92 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画に強い不満を持っています。是非、道路計画の見直しを再度ご検討ください ・一刻も早く整備を希望します <p>【補助 127 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃止を含め検討すべき 	<p>特定整備路線等の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。</p> <p>このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。</p> <p>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、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化などを踏まえ、本検討を行いました。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、地元の理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>【補助 132 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人も車も減っていく時代に、何百億という税金をつぎ込んで道を作る必要が本当にあるのかどうか是非再考して頂きたいと思います <p>【補助 133 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通さないで下さい。まちこわしです <p>【補助 135 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育施設の保全でなく道路計画を優先することに反対します <p>【補助 156 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「整備の必要性」から検証と検討を住民参加で行うことを要望します。また、検討の際には、必要とする事業費も明確にして意見を求めるべきと考えます <p>【補助 162 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備の早期実現を願っております <p>【補助 230 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先整備路線は、まちづくりと協働し、関係住民と地域行政が協議し選定すべきものです <p>【補助 232 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性を再度精査し、見直す態度が重要と思います <p>【立川 3・3・30 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立川東大和線、大反対です <p>【武蔵野 3・4・11 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この道路を都市計画道路とし優先整備としたかはなはだ疑問 ・現在の計画はいったん白紙に戻し、住民と歩調を合わせて歩道の安全性を包含した道路計画を一から考え直すべきです ・利用する者にとっては一日も早く整備された歩き易い道路にさせていただきたくお願い致します <p>【三鷹 3・4・7 号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の南側（旧日本無線側）を大きく広げた方が良くと思います <p>【調布 3・4・10 号線】</p>	

意見の概要	考え方・対応
<p>・「整備の必要性」から検証と検討を住民参加で行うこと</p> <p>【調布3・4・2号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・作る意義があまりありません。幅員は8m道路に変形するのが最も妥当だと思います ・歩道の拡幅と段差解消を早急にすすめていただきたい <p>【調布3・4・4号線外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな道路建設の必要性は認められません <p>【町田3・4・40号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本町田小山田線の整備がほとんど進んでいません。着工したものはスピード感を持って完全に実施していくことが大切だと思います <p>【小金井3・4・1号線、小金井3・4・11号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画撤回をお願いいたします ・野川の自然を守るために、整備には反対である ・整備の必要性から検証と検討を住民参加で行うことを要望する ・貴重な税金を使うので、色々な方面から熟慮のうえ無駄の無いように実施していただきたい <p>【小平3・2・8号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民投票の対象にもなった当該路線について見直されるべき <p>○旧都市計画法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧都市計画法のもとで決定された都市計画道路は、一旦、全廃すべきです。 ・旧都市計画法により、住民不在のまま、都市計画決定された道路を、時代錯誤の判断基準で選定して優先路線に指定している。 	<p>考え方・対応</p> <p>都市計画法（昭和43年法律第100号）が昭和44年6月に施行され、旧都市計画法が廃止されたことにより、旧都市計画法の下で定められた都市計画は、都市計画法施行法（昭和43年法律第101号）2条に基づき、都市計画法の規定による相当の都市計画とみなすものとされました。</p> <p>また、これまで東京都と特別区及び26市2</p>

意見の概要	考え方・対応
<p>○道路整備に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型道路を地上に造るのではなく、都民が安らかに過ごせるよう地下化することを提唱する。 ・小金井3・4・4号線と、小金井3・4・7号線に挟まれた、連雀通りの新小金井街道以西の部分は、私が日常的に危ないと感じている場所なのですが、整備対象となっていないのは、何故でしょうか。 	<p>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きました。必要性の検証にあたっては、その時々々の社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、未着手の都市計画道路を対象として検証を実施してきました。</p> <p>都市計画道路を地下化とした場合、工事費・維持管理費のコストが地上部の平面構造とした場合に比べて一般的に高くなります。また、都市計画道路には、都市における円滑な移動を確保する交通機能のほか、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、上・下水道、電気、ガスなど生活を支える施設や公共交通の収容空間を確保するための空間機能、都市の骨格を形成する市街地形成機能があります。このような機能等を考慮し、最適な構造で都市計画道路を計画しています。</p> <p>本検討は、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路を対象としています。小金井3・4・4号線と小金井3・4・7号線に挟まれた、連雀通りの新小金井街道以西の現道は、都市計画道路ではないため、本検討の対象としませんでした。</p>