

# 「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) 中間のまとめ」

## 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(第四次事業化計画) 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、多くの皆さまから、お手紙や電子メールなどで計419件(155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(第四次事業化計画)」(案)における考え方や対応をお示しします。

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 平成27年5月26日(火)～6月30日(火)

○意見数 419件(155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。

○意見属性

		意見数	構成比
全体		155	—
性別	男性	104	67%
	女性	42	27%
	不明	9	6%
年代別	20代	2	1%
	30代	7	5%
	40代	24	15%
	50代	23	15%
	60代以上	64	41%
	不明	35	23%

## 1) 道路整備のあり方について (118 件)

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p><b>○基本理念、基本目標など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本理念は非常によく、尤もである。</li> <li>・整備方針は将来像や防災の観点など非常に意味のある内容になっている。</li> <li>・集約型の地域構造に再編し、拠点内で完結する社会の実現を目指すことに賛同。</li> <li>・道路だけで災害対策を進めることには無理があり、車社会からの脱却をどう目指すのか示すべき。</li> <li>・全ての人々が、安心して安全・快適に利用できる道路づくりを目指すことを理念に示すべき。</li> <li>・日常生活物資をはじめとする物資のほとんどが自動車により運ばれているため、より効率的な道路整備は今後も必要。</li> <li>・都市計画道路の整備は、東京の都市機能を向上させ、国際競争力を高め、世界から選ばれる都市としていく上で今後も重要であり、方針に基づく計画の着実な推進を要望する。</li> <li>・社会的影響が大きい「生産年齢人口」の減少については言及していないのは不適切。</li> </ul> <p><b>○社会資本の維持管理</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、社会資本の維持管理費の増大が想定されるが、その点での考察がない。</li> <li>・現在の生活に密着した道路の維持管理、整備を優先してほしい。</li> </ul> <p><b>○生活道路の改良</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の整備だけでなく、生活道路の整備、改良も大切である。</li> <li>・生活道路から車を排除する方策を進めるべき。</li> </ul>	<p>本方針（案）では、3つの基本理念及び4つの基本目標を設定しました。</p> <p>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、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、広域的視点・地域的視点に立ち、必要な都市計画道路の整備を推進してまいります。</p> <p>「生産年齢人口」の減少に関して、本方針（案）において追加で考察を加えています。</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、都民への影響を最小化することとしています。</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>

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p><b>○安全な歩道と自転車道などの整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の道路は車のための整備であると同時に人間や自転車にとっても安全で便利な道路でなければならない。</li> <li>・高齢者が安心して歩ける歩道と安全に移動できるバスや自転車などの交通環境の向上のために、現道の改良や道路の再配分が重要になる。</li> <li>・歩道に段差を付けず、車椅子にも考慮した歩道の整備をしてほしい。</li> <li>・街路樹は貴重な緑。延焼遮断効果が高く、温暖化も防止するような歩道が心地よく歩けるような街路樹を整備してほしい。</li> </ul> <p><b>○交差点の改良</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状ボトルネックとなっている渋滞個所の改善、右折車線の増設などは必要。</li> <li>・いつも渋滞する場所が決まっていて、不満に感じている。</li> <li>・信号の見直しや感応式信号の開発を提案する。</li> </ul> <p><b>○公共交通の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通システムの充実を図るべき。安全な乗降の確保、電車と連携した道路整備が必要。</li> <li>・高齢化社会で必要なのは安全で便利な公共交通。</li> <li>・低炭素・低エネルギー消費社会の実現のためには公共交通の充実や交通量の抑制が必要であり、歩行者、自転車に利用しやすくすることが求められる。</li> </ul>	<p>優先整備路線については、今後 10 年間で停車帯や自転車道、歩道などを設置してまいります。</p> <p>歩道整備については、高齢者や車いす利用者など全ての歩行者の安全で円滑な通行に配慮し、歩行性の優れるセミフラット形式による整備が進められています。</p> <p>街路樹には、環境保全、道路景観の向上などの役割があります。道路整備に当たっては、原則、植樹帯の設置が進められています。</p> <p>優先整備路線の整備に加え、「交差点すいすいプラン<sup>*1</sup>」による交差点改良や、「ハイパースムーズ作戦<sup>*2</sup>」によるハード・ソフトの対策など、他施策と相まって、都内の渋滞を解消し、交通の円滑化を図っていくこととしています。</p> <p>※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、右折待ちの車両が支障となって発生する渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することを目的とした計画です。</p> <p>※2 ハイパースムーズ作戦 既存の道路を活かし、都内の渋滞の著しい箇所に、需要予測信号の導入や荷さばき可能駐車場の設置など集中的な施策を行い、渋滞解消を目指す事業のことで。</p> <p>優先整備路線の選定にあたり、駅周辺などの拠点形成を支援する都市計画道路を整備の優先性の高い区間として選定しています。</p> <p>また、駅前など自転車利用が多く、自転車走行空間の整備が必要な地域の都市計画道路を整備の優先性が高い区間として選定しています。</p> <p>こうした都市計画道路の整備により、駅周辺の安全性や交通結節点へのアクセス強化が図られます。</p>

## 2) 将来都市計画道路ネットワークの検証について (49 件)

意見の概要	整備方針(案)の考え方・対応
<p><b>○検証項目全般について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・15の検証項目は、問題を抱える地域の事情を的確に捉えるために機能している。</li> <li>・「検証」というが、項目は15にもわたり、道路をつくる理屈を固めるためのものという内容である。見直し、廃止すべき道路を洗い出す検証が必要。</li> <li>・全ての計画道路が不要とは言わないが、現代の状況もよくよく考慮してもらいたい。</li> <li>・実現性の低い計画については見直し、適切な都市計画を再考すべき。</li> </ul> <p><b>○検証5「交通処理機能の確保」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通量が6000台以上は必要とのことだが、なぜ、交通量が6000台以上だと必要なのか。</li> </ul> <p><b>○検証6「緊急輸送道路の拡充」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路は現道に対し指定されるべきで、都市計画道路が整備されたからといって、緊急輸送道路が拡充されるというのはおかしい。</li> </ul> <p><b>○検証7「避難場所へのアクセス向上」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難場所までは歩いていくので、都市計画道路の必要性の検証には違和感がある。</li> </ul>	<p>今回の検証項目は、4つの基本目標をもとに、都市計画道路の果たす役割や機能を考慮し、設定しました。整備方針では、各項目の検証方法を具体的に記載しています。</p> <p>そして、この15の項目のいずれにも該当しない路線(区間)を「見直し候補路線」として、9区間約4.9kmを位置付けています。</p> <p>また、必要性は確認されていますが、「特別な事由」により都市計画の内容を検討する路線(区間)を「計画検討路線」として、28路線(区間)約30.4kmを位置付けています。</p> <p>幹線街路として決定されている都市計画道路を評価対象としています。</p> <p>こうした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、今後必要であると評価しました。</p> <p>地震発生直後から人命の安全確保や災害応急対策を円滑に実施するためには、人員及び物資の輸送を確実に行うことが重要です。</p> <p>このため、検証6では、現在指定されている「緊急輸送道路」のうち計画幅員が確保されていない都市計画道路を、今後必要であると評価しています。</p> <p>災害時には、避難場所に、多くの都民が集まることが想定され、そのための経路を確保することが必要です。</p> <p>また、避難場所へは、徒歩での避難に加え、救急車や緊急物資の搬送車の往来があり、アクセス性を向上させることが重要です。</p> <p>このため、検証7では、広域避難場所あるいはそれに相当する避難場所を対象として評価しています。</p>

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p>○検証10「都市環境の保全」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動速度がアップしても、交通量そのものが増えればCO<sub>2</sub>削減効果は得られないはずである。根拠が示されていない。</li> </ul> <p>○検証11「良好な都市空間の創出」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検証11では、歩道の植樹帯など環境保全の効果が薄い。それよりも、自然や住宅街の緑を破壊するような道路整備を行わないこと。</li> </ul> <p>○検証13「都市の多彩な魅力の演出・発信」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市の多彩な魅力の演出・発信」に都市計画道路上にある歴史的建造物に関する記述を追加して欲しい。</li> </ul> <p>○検証14「救急医療施設へのアクセス向上」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会を見据え、救急医療施設へのアクセス道路を優先とする考え方も大いに賛同。</li> </ul>	<p>自動車から排出される大気汚染物質の量は、自動車の走行速度と密接な関係があり、走行速度が向上すると、この量が減少します。</p> <p>検証10では、自動車の走行性の向上に関して寄与度の高い4車線以上の多車線道路を評価しています。多車線道路網の形成は大型車をはじめとする自動車の走行環境改善に大きく寄与するものと考えます。</p> <p>優先整備路線が完成することにより、二酸化炭素排出量が8%削減され、地球温暖化の抑制につながることを期待されます。</p> <p>街路樹には騒音の低減、大気の浄化などの生活環境保全機能や景観向上機能などがあります。道路整備により、恒久的な緑が生まれるとともに、道路整備を契機として、周辺のまちづくりと一体なって広がりや厚みを持った緑やオープンスペースなどが形成される事例も生まれています。</p> <p>東京が世界有数の観光都市として成長していくために、国内外からの訪問者にとって魅力ある都市づくりを進める必要があります。そのためには、空港や駅などの交通施設の整備に加え、歴史的建造物や都市景観といった観光拠点へのアクセス向上も重要です。</p> <p>都市計画道路網が形成されることで、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小し、都内にある救急医療施設までの到達時間の短縮が見込まれます。</p> <p>検証14では、道路整備により第三次医療施設等への最短経路による所要時間が短縮される路線を評価しました。</p>

### 3) 優先整備路線の選定について (23 件)

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p>○優先整備路線の選定の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・期間内に事業化できる路線を選定すべき。</li> <li>・事業中区間に隣接した未着手区間は、道路ネットワークの観点から重要。優先整備路線の選定に当たっては、道路ネットワーク完成の効果も織り込んで選定が必要。</li> <li>・特定整備路線と優先整備路線の整理が必要。</li> </ul> <p>○選定項目について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・骨格幹線道路について、広域防災面で特に重要であり、長期間計画が棚晒しされていることは常識を逸脱している。早期に優先整備路線に選定すべき。</li> <li>・多摩地域の東西軸は脆弱である。</li> <li>・自動車交通を抑制し、歩道の整備、自転車通行帯、バス交通、既存の道路の維持管理を優先する箇所などを優先整備路線にすべき。</li> <li>・通学路の安全点検で危険とされているところの歩道整備や、段差解消に資する歩道整備は理解できる。</li> </ul>	<p>「優先整備路線」は、将来像の実現や道路整備の課題解決に向け、重要性や緊急性を鑑み、今後 10 年間（平成 28～37 年度）で優先的に整備する路線として選定しました。選定にあたり、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断し、選定しています。</p> <p>なお、「特定整備路線」は、平成 24 年 1 月に発表した「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」において選定された延焼遮断帯を形成する都施行の都市計画道路です。平成 26 年度末時点で全ての区間で事業着手しており、整備方針の対象からは除いています。</p> <p>選定項目 1 「骨格幹線道路網の形成」を踏まえ、残る骨格幹線道路のうち、ミッシングリンク（分断区間）の解消に寄与する区間（多摩地域の東西軸となる新五日市街道など）を選定しています。</p> <p>選定項目 4 「地域の安全性」を踏まえ、自転車走行空間の整備に資する路線や通学路指定されている道路の整備に資する路線を選定しています。</p>

#### 4) 計画の見直しについて (65 件)

意見の概要	整備方針(案)の考え方・対応
<p>○計画の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の減少や高齢社会などの社会状況を踏まえ、道路計画も見直すべき。</li> <li>・計画決定から 50 年以上も経過した今日の社会経済・街づくりの発展による社会の変化に、現計画は適合しなくなっている。</li> <li>・長期未着手道路の具体的な課題を整備方針に載せるべき。</li> <li>・50 年以上前の計画に固執するのは時代錯誤であり、交通量が減少し、車の小型化も進む今、車中心の幹線道路づくりは止めるべき。</li> <li>・碁盤目状の道路網整備は現在のまちづくりに適合しない。</li> <li>・未だ事業化されていない計画はすべて白紙にし、改めて、20～30 年後にも必要とされるか否かを検証して計画しなおすべき。</li> <li>・都市計画道路ありきではなく、見直しや廃止をすべき。</li> <li>・計画が長期間凍結されているため、住宅の改築等をためらっている。</li> <li>・長期未着手路線は 10 年をめぐりに見直すような制度を作るべき。</li> <li>・立体交差の要不要の検証が必要。</li> </ul>	<p>都および特別区・26 市 2 町は、これまでも、社会経済情勢の変化に応じて、適時適切に将来における都市計画道路網の必要性の検証を行い、見直すべき路線は見直し、整備すべき路線については着実に事業を推進しています。</p> <p>今回の方針(案)では、第 2 章「将来都市計画道路ネットワークの検証」に記載のとおり、改めて必要性の確認を行い、検証項目のいずれにも該当しない路線を「見直し候補路線」として位置づけています。</p> <p>また、本方針(案)において優先整備路線に選定しなかった都市計画道路は、今回、必要性を確認しているものの事業着手まで更に期間を要することになります。このことから、第 6 章に記載の通り、社会経済情勢の変化や東京全体の都市づくり、地域的な課題などに的確に対応していくため、都市計画道路網の在り方を検討していきます。</p>

## 5) 情報公開、住民参加について (29 件)

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p>○情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第四次事業化計画がいきなり公表される印象がある。候補箇所が策定された段階で発表してほしい。</li> <li>・広く都民に情報公開、説明されるべきものである。</li> </ul> <p>○住民参加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民にもわかりやすい十分な情報を提供し、意見を聞き、議論できる場と時間を留意して欲しい。</li> <li>・着手が決まって住民に説明するのではなく、事前の住民参加の手法をもっと広く取り入れるべき。</li> <li>・地権者など関係住民の要求・意見を広く良く聴取して、第四次事業化計画を定めるようにしていただきたい。</li> </ul>	<p>第3章において「優先整備路線（案）」をご提示しています。今後、都民の皆様からのご意見・ご提案を踏まえ、年度末に向けて整備方針を策定してまいります。</p> <p>本方針（案）の公表に伴い、皆様からのご意見・ご提案を募集いたします。</p> <p>また、区市町（一部実施しない区あり）において庁舎内等でパネル展示等を実施いたします。詳細は各自自治体にお問い合わせください。</p> <p>東京都においては、下記日程において、オープンハウス<sup>※3</sup>を実施いたしますので、ぜひ会場にお越しください。</p> <p>〔区部〕 日時：1月15日（金）～17日（日） 10:00～18:00 （ただし、17日のみ16:00まで） 場所：新宿西口広場</p> <p>〔多摩〕 日時：1月25日（月）～29日（金） 9:00～17:00 場所：立川合同庁舎</p> <p>※3 オープンハウス 説明パネル等の展示と併せ、担当者が来場者の質問等に対して適切に説明をさせて頂くとともに、意見等を何う形式</p>

## 6) その他 (41 件)

意見の概要	整備方針（案）の考え方・対応
<p><b>○整備方針のまとめ方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・23 区と多摩地域を合わせて検討し、東京都と近隣縣市との連携強化にも視点をおいているところは高く評価。</li> </ul> <p><b>○概成道路の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・概成道路の整備を促進するために、都市計画道路予定地内の土地所有者へのインセンティブの付与等も含めた制度設計の策定・促進が必要。</li> </ul> <p><b>○事業に伴う地権者の移転</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立退住民に対して配慮してほしい。</li> </ul> <p><b>○整備効果について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次事業化計画の整備効果が知りたい。</li> </ul>	<p>今回の整備方針では、より効率的な道路整備とするため、区部と多摩地域の事業化計画を統合し、東京全体の事業化計画として策定します。区部と多摩地域をつなぐ道路の整備を進め、さらなる連携強化が図られます。</p> <p>また、東京圏の活発な交流や、業務、居住、防災など多様な機能を一体的に発揮していくため、道路や橋りょうの重点的な整備による都県境を越えた道路網を形成し、都県間の連携を強化するとともに、広域的な防災性を向上していきます。</p> <p>概成道路については、すでに道路として概ねの機能を満たしていますが、歩道が狭いことや電線が地中化されていないことなど、様々な課題が生じている区間もあります。</p> <p>これらの道路については、広域的・地域的視点で捉え、計画幅員での整備の必要性などについて検討すると共に、土地所有者へのインセンティブ制度など促進策についても検討していきます。</p> <p>都市計画道路の事業実施に伴う用地買収では、施行者において定められた基準等にもとづき、用地費と移転補償費を算出することとなります。施行者において、権利者の方々の状況に応じた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。</p> <p>本方針（案）の公表と合わせて、「第三次事業化計画における整備効果の結果」も公表しております。</p>

