

## 「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）」

### パブリックコメントの結果の概要

「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）」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 4,126 件（2,862 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）」における考え方や対応をお示しします。

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 平成 27 年 12 月 18 日（金）～平成 28 年 2 月 10 日（水）

○意見数 4,126 件（2,862 通）

※手紙・はがきや F A X、メール 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。また、連名でご意見いただいた場合は、1 通として集計しています。

○意見属性

		通数	構成比
全体		2,862 通	—
性別	男性	1,184 通	41%
	女性	1,266 通	44%
	複数名連名・不明	412 通	14%
年代別	10 代以下	58 通	2%
	20 代	59 通	2%
	30 代	304 通	11%
	40 代	463 通	16%
	50 代	346 通	12%
	60 代以上	1,052 通	37%
	複数名連名・不明	580 通	20%

○意見の内容

番号	項目	意見件数
1	整備方針全般について	137 件
2	将来都市計画道路ネットワークの検証について	244 件
3	第四次事業化計画（優先整備路線の選定）について	75 件
4	建築制限の緩和について	13 件
5	個別路線について	3,443 件
6	その他	214 件
合計		4,126 件

## 1 整備方針全般について（137件）

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<p>○整備方針（案）に基づく対応（50件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備は今後も必要である。立ち退きになる人の生活再建に配慮しながら、粘り強く事業を進めてほしい</li> <li>・都市計画道路は、最も基本的なインフラ。100年後を見据えて計画する必要がある。地権者の貴重な財産を取得しながら整備が進むことを考えると時間がかかるのは当然。計画的に整備することが重要</li> <li>・東京が活力ある都市であり続けることは必要であり、そのために長期的視点に立ち、地域特性を踏まえて都市計画道路を整備するという本方針に賛同する</li> <li>・都と特別区、市町が合同の体制をとって全般的に検討したこと、専門的見地からの助言を得たことはよかった</li> <li>・新たな道路整備を進める整備方針（案）に反対。抜本的に内容を見直すべき</li> </ul>	<p>道路整備の4つの基本目標を踏まえ、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、今後10年間で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定しました。</p> <p>本方針に基づき、今後とも関係権利者の生活再建等に配慮しながら、着実に都市計画道路の整備を進め、成熟した首都東京の魅力づくり、国際競争力の強化、防災性の向上を目指していきます。</p>
2	<p>○住民参画（87件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日々の仕事等に忙殺され、まちづくりや道路整備に意見表明できない人がある。そういう人たちの意見をくみ上げるべき</li> <li>・パブリックコメントでは賛成者は声を上げないので、反対意見だけで判断することはないようにしてほしい</li> <li>・オープンハウスといった住民参加の新たな試みが進むことはよいこと。今後も積極的に実施してほしい</li> <li>・道路は住民の生活に大きく関わるのだから、住民と話し合う姿勢が重要</li> <li>・住民ひとりひとりの意見を案の段階から計画に反映でき、決定に関与する制度を設けてほしい</li> <li>・都市計画道路があることについて、都民の目に触れる機会がもう少しあるとよい</li> <li>・住民を交えて、必要性の検証作業や見直しを行なうべき</li> <li>・検討過程での会議録、交通データ等の情報</li> </ul>	<p>中間のまとめ及び整備方針（案）の公表時においてパブリックコメントを実施しています。これに加えて、整備方針（案）公表時には、オープンハウスやパネル展示など様々な方法で周知に努めており、こうした場で頂いた都民の意見を踏まえながら検討を進め、整備方針を策定しました。</p> <p>都市計画道路の事業化にあたっては、都市計画法や環境影響評価法、東京都環境影響評価条例などに基づき、適切に住民の方々のご意見をいただきながら、事業を行うとともに、説明会を開催するなど、きめ細かな情報提供にも努め、事業を進めていきます。今後とも、事業実施にあたっては、住民の方々のご理解が得られるように努めていきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	公開を積極的に行うべき。評価の透明性を確保し、説明責任を果たすべき	

## 2 将来都市計画道路ネットワークの検証について（244件）

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<p>○都市計画道路の見直し要望（115件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政が古い計画の見直しに取り組もうという姿勢を評価する</li> <li>・第6章の見直しのスケジュールを示してほしい</li> <li>・少子高齢化や技術の進化など、今後交通量増加が見込めない中、これ以上の道路整備は不要。計画をゼロベースで見直すべき</li> <li>・これまでの車中心の道路整備は見直しや統廃合等を行うことが急務</li> <li>・道路整備をしても、事故や渋滞は減っていない。道路整備をあきらめる時期と思う</li> <li>・環境破壊につながる道路は、ルート変更、施行方法の検討、廃止などを検討すべき</li> <li>・将来の住居を考える上での不確定要素となるので、長期未着手路線の見直しが必要</li> <li>・概成を含めると道路の整備率はもっと高くなり、さらなる道路整備の必要性は低い</li> <li>・東京都以外の自治体では真摯な見直しが行われている。東京都も他の自治体を見習うべき。東京だけが特別ではない</li> <li>・半世紀前の旧都市計画法時には住民意見反映の視点はなかった。そもそも論に立ち返って見直しを行うべき。残っている道路計画そのものが現時点で必要ないものばかり。近隣路線で代替できるものも多い</li> <li>・都市計画道路を完成させると、膨大な都民の負担を強いられる。財政面を考慮して見直しを行うべきである。国家財政の将来、既存インフラの維持管理の増加を考えると新たな道路の整備を行う余地はない。計画を廃止するだけで完成率はあがる</li> <li>・多摩地域の渋滞は慢性的ではなく、これ以上の道路整備は必要ない</li> <li>・災害への備えは東日本大震災に事寄せた道路整備の言い訳。住民に立ち退きを強制し、コミュニティや自然を破壊する道路整備は許されない。環境への配慮も同様</li> </ul>	<p>未着手の都市計画道路について、今後の道路整備の4つの基本目標を踏まえて設定した検証項目に照らし、必要性の確認を行いました。</p> <p>検証により必要性が確認されなかった路線については「見直し候補路線（区間）」として位置付けました。また、必要性が確認された都市計画道路のうち、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。</p> <p>さらに、残る都市計画道路について、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くことを示しました。</p> <p>見直すべき都市計画道路について見直しを行いながら、整備すべきものは着実に整備を行い、都市計画道路網の早期形成を目指していきます。</p> <p>なお、「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」における見直し候補区間については、日暮里・谷中地区の歴史的・文化的資産と貴重な緑が存在する地域の特性を踏まえたうえで、地域における「交通」、「安全」、「防災」の観点から検討した結果、当区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認したため、「見直し候補区間の全区間廃止」という都市計画の見直し方針を決定しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日暮里、谷中地区の都市計画の見直しを行ったが、震災で火災になれば地域一帯が焼失するだろう。行政としては、街を守るために廃止ではなくルートの変更で対応すべき</li> </ul>	
2	<p>○検証項目（20件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本理念や基本目標、15の検証項目も多くの都民の同意が得られるもの</li> <li>・バス交通の充実や安全な歩道設置などで、移動の円滑性を高めていくことは必要</li> <li>・将来および現況の課題の把握を科学的に行うべき。需要と容量の関係から容量が不足している地域、現況道路で改善が必要な箇所、防災上問題となっている地域や都市施設等を明らかにすべき</li> <li>・15の検証項目は、計画の必要性を後付けで確認するもので、真の検証となっていない。いずれかの項目に該当すれば必要という評価の考え方に疑問を感じる</li> <li>・客観性に欠け、公平公正な評価となっていない。評価の内容がよくわからない</li> <li>・地権者や自然への影響、コミュニティの分断、生活道路の横断のしやすさ等、整備による負の側面や都民の要望も検証すべき</li> <li>・緊急性や実現性、費用対効果などを踏まえるべき</li> <li>・歩行者専用道路や、自転車専用レーンなど多様な要望や施策にたえる検証とすべき</li> <li>・「1 骨格幹線道路網の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-骨格幹線道路網の必要性を科学的に説明する記述がない</li> </ul> </li> <li>・「2 都県間ネットワークの形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-阪神大震災や東日本大震災でも明らかのように、首都直下地震などの際には他県からの応援が不可欠</li> <li>-隣接県と協議の上、必要か判断すべき</li> </ul> </li> <li>・「3 円滑な物流の確保」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-物流が円滑ではない地域を明示すべき</li> <li>-全国の出荷量はピークから3割減少して</li> </ul> </li> </ul>	<p>整備方針では、東京が目指すべき将来像の実現に向け、道路整備を取り巻く社会状況や東京の抱える道路整備の課題を踏まえ、都市計画道路の整備に関わる4つの基本目標を設定しています。</p> <p>将来都市計画道路ネットワークの検証では、都市計画道路の果たす様々な役割を考慮し、目標実現に向けて今後も必要な都市計画道路とはどのようなものか検討し、15の検証項目を設け、検証を実施しました。</p> <p>「1 骨格幹線道路網の形成」については、都市計画道路のうち、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、重要な交通機能を担う道路を骨格幹線道路として、これまで重点的に整備を進めてきました。残る骨格幹線道路についても、東京の発展に寄与する路線として、今後必要と評価しました。</p> <p>「2 都県間ネットワークの形成」については、自然災害への万全の備えを講じ、東京が更なる国際競争力を有する首都へと発展していくために東京圏全体で活発な交流を実現し、防災活動などに資する都県間にまたがる道路網の重要性がますます高まっています。このことから、隣接県に必要性を確認した上で、都県境に計画や現道がある道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「3 円滑な物流の確保」については、整備方針 P24 図 2-5 に示す通り、貨物の</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>いる。物流拠点へのアクセスに役立つ路線も不要なのかもしれない。生活実感としても増えているとは思えない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「4 交通結節点へのアクセス向上」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-アクセス向上が必要な地域について、向上のさせ方を地域と話して設定すべき</li> <li>-アクセスする手段は自動車だけでなく、自転車・徒歩も対等に扱うべき</li> </ul> </li> <li>・「5 交通処理機能の確保」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-6,000台ではなく、交通容量に近い交通量を用いて検証すべき</li> <li>-都内の道路全てを必要とする作為的指標。</li> <li>-最新の人口統計では人口が減少し、若者の車離れや高齢者の免許返納の増加も進む。交通量は将来減少していくと思う</li> </ul> </li> <li>・「6 緊急輸送道路の拡充」「7 避難場所へのアクセス向上」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-地域住民や地域行政と協議して最善の策を検討すべき</li> </ul> </li> <li>・「8 延焼遮断帯の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-関係住民と地域行政、都が参加して課題解決に向けて協議すべき。火災によって被害が出る前提であるが、「火災の起きない街をどう作るか」に力点を置くべき。道路建設よりも感震ブレーカーや住宅の耐震助成を優先すべき</li> <li>-何もない状態であれば延焼を食い止める効果があると思うが、道路には燃料を積んだ車が走っていて、火事になるとそちらが燃えて効果がない</li> </ul> </li> <li>・「9 災害時の代替機能」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-復旧費用や時間、空輸などの代替手段を含めて、必要性を確認すべき</li> </ul> </li> <li>・「10 都市環境の保全」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-CO2の削減に有効なのは自動車の総量規制や地域公共交通の整備などで、不適切</li> </ul> </li> <li>・「12 公共交通の導入空間」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-コミュニティバス等新たな道路整備を必要としない公共交通の導入施策を優先す</li> </ul> </li> </ul>	<p>小型化等を背景に、物流件数は増加傾向にあります。物流ニーズの多様化に対応し、円滑な物流を確保していくことに加え、生活道路への貨物車などの流入を抑制することが重要であることから、都内の広域的な物流拠点へのアクセス道路となる道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「4 交通結節点へのアクセス向上」については、誰もが活動しやすく、快適に暮らせるまちを実現するために、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、駅などを中心に都市機能を集積させることが必要です。東京圏の都市活力と文化をリードする「中核拠点」や幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた「生活拠点」に限定し、駅や駅前広場などの交通結節点に自転車や徒歩を含めてアクセスする道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「5 交通処理機能の確保」については、幹線街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として、交通容量の半分として1日あたり6,000台を設定し、最新の発生集中交通量（将来）を踏まえ、これ以上となる道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「6 緊急輸送道路の拡充」については、地震発生直後からの人命の安全確保、被害拡大防止、災害応急対策に必要な人員及び物資の輸送を確実に実施していくために指定された緊急輸送道路として指定された道路を今後も必要と評価しました。「7 避難場所へのアクセス向上」については、都市の防災性・安全性を向上させるために、東京都や各市町が定める避難場所のうち、地震時などに身の安全を確保するために一時的に避難する避難場所にアクセスする道路を今後も必要と評価しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>べき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-公共交通の導入空間として道路を整備するのは目的と手段をはき違えている</li> <li>-将来需要や採算性も含めてバス路線が設定できるものに限定すべき</li> <li>・「13 都市の多彩な魅力の演出・発信」</li> <li>-追加すべき施設（玉川上水など）がある。</li> <li>-どの程度の需要となるかを詳細に分析すべき。交通拠点や観光地での駐車場確保などに取り組むべき</li> <li>・「14 救急医療施設へのアクセス向上」</li> <li>-すでに必要な救急施設やアクセス道路は整備されている。道路整備よりも、医療施設等の配置や増設も検討すべき</li> <li>・「15 地域のまちづくりとの協働」</li> <li>-関係住民と地域行政が協議して設定すべきもの。直線的な都市計画道路自体がまちづくりを阻害している場合がある</li> </ul>	<p>「8 延焼遮断帯の形成」について、延焼遮断帯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、その機能に加え、消防活動などの救援・救護活動の実施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>なお、自動車の燃焼力や燃えやすさは、木造建築と比較して小さく、市街地大火の延焼媒体となる可能性は低いと考えられます。</p> <p>「9 災害時の代替機能」については、都内の山間地や都心の一部地域には、土砂災害危険箇所が存在しており、これらに沿った形で道路が通っている場所も存在しています。近年発生している大規模土砂災害などの発生を想定すると、こうした場所では道路が閉塞される可能性があります。災害に強い都市構造の実現のため、都内で特に土砂災害危険箇所が集中している西多摩地域を中心に、代替機能を有した都市計画道路を今後も必要であると評価しました。</p> <p>「10 都市環境の保全」については、車種に限らず自動車は速度が上昇すると二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量が減少します。道路が整備され、交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の排出量が削減されます。</p> <p>「12 公共交通の導入空間」については狭隘な箇所でも運行が可能な小型のバス車両も導入されていますが、地域のコミュニティ交通としての利用が主なものであり、高齢化社会や環境負荷の軽減など、公共交通の一翼を担う路線バス等の交通を支える道路整備は今後も必要と考えます。公共交通不便地域の解消、高齢社会における移動手段の確保等のため、バスの運行が望ましい路線や可能性の高</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>い道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「13 都市の多彩な魅力の演出・発信」は東京都景観条例に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物及び主な景勝地として都民投票により選定された「新東京百景」に限定し、観光拠点にアクセスする道路を今後も必要と評価しました。</p> <p>「14 救急医療施設へのアクセス向上」については、都市計画道路網が形成され、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小することで、救急医療施設までの到達時間が短縮し、救急医療サービスの向上が期待されます。</p> <p>「15 地域のまちづくりとの協働」については、駅周辺や商店街、住宅地などの様々な地域において、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、ゆとりある歩行者や自転車の走行空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成など、住民と行政とが連携したまちづくりに取り組む場合があります。また、区画整理や再開発といった面的整備、拠点整備など、他事業と連携してみちづくりに取り組む場合もあります。このような地域のまちづくりに併せて、更には一体となって整備していく都市計画道路を今後も必要と評価しました。</p>
3	<p>○見直し候補路線（5件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スピード感を持って、手続きを進めるべき</li> <li>・見直しの時期を示してほしい</li> <li>・しっかり見直して、多くの路線を廃止すべきである。全てを必要であるとして、問題を先送りするのは残念</li> <li>・他の自治体に比べ廃止が少なすぎる</li> </ul>	<p>「見直し候補路線（区間）」は検証により必要性が確認されなかった路線であり、平成28年度以降、地域の視点から改めて路線の必要性を検証していきます。</p> <p>計画廃止や幅員縮小などを含め、地元の意見の把握に努めながら検討し、計画の方向性を決めた後、必要な都市計画の手続きを進めていきます。</p>
4	<p>○新たな都市計画道路の検討（12件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時代の変化や新たなまちづくりに合わせて新たな道路が必要となるのは当然</li> </ul>	<p>「新たな都市計画道路の検討」においては、東京の目指す将来都市像の実現に</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都県境を越えた道路網の形成」を明記したことを評価する。隣接県側の整備が遅れているため、働きかけが必要</li> <li>・震災時に他県からの応援をスムーズに受け入れるために、計画された道路はもちろん、新たに計画する道路の整備にもしっかり取り組むべき</li> <li>・早期に南多摩尾根幹線を整備し、また相模原市との連携強化を行い、圏央道へのアクセス向上を期待する</li> <li>・町田市北部丘陵地帯の南北道路網の拡充をしてほしい</li> <li>・「八王子市片倉町北部地域における道路網の拡充」は国道16号と八王子南バイパスとのアクセス確保のため不可欠。また、現道は死亡事故が多発する等危険な状況にあり、小学校の通学路にも指定されないあり様。早期の完成を求める</li> </ul>	<p>向け、新たに都市計画道路が必要となる箇所を示しています。</p> <p>今後、新たな都市計画道路の決定に向けて、広域的な都市間連携強化・新たな拠点形成やまちづくりを支える基盤整備・道路網の拡充によるアクセス強化の観点から国や隣接縣市等関係者との密接な連携のもと、検討を進めていきます。</p>
5	<p>○計画検討路線（92件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名称や説明がわかりづらい。見直し候補路線との違いは何か。計画検討路線は検討が終了すれば優先整備路線に移行するのか</li> <li>・調布3・2・6号線（計-9） <ul style="list-style-type: none"> <li>-完成区間を今更拡幅する理由が不明</li> <li>-オリンピックやラグビーワールドカップ、Jリーグの試合など、今後も味の素スタジアムへの交通集中が予想される。甲州街道との交差点を改良すべき</li> <li>-中央道から甲州街道までは2車線で常に渋滞している。早期に4車線化すべき</li> </ul> </li> <li>・外環の2号線（計-10） <ul style="list-style-type: none"> <li>-賛成の人も周囲にたくさんいる。早期着工を望む</li> <li>-外環のインターチェンジができると周辺が渋滞するのが心配。適切に交通誘導するためにも、外環の2の整備が必要。その他周辺の計画検討路線について、早期に見直してほしい</li> <li>-話し合いを聞いているが、皆が自分の意見</li> </ul> </li> </ul>	<p>「計画検討路線」については、整備方針において名称を「計画内容再検討路線（区間）」と改めました。「見直し候補路線（区間）」は検証により必要性が確認されなかった路線です。一方、必要性が確認された都市計画道路のうち、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要するものを「計画内容再検討路線（区間）」と位置付けています。</p> <p>「計画内容再検討路線（区間）」については、今後、いただいた都民の意見等を踏まえ、各路線の課題に応じて、道路線形・幅員・構造などについて地元の意見の把握に努めながら検討し、その方向性が定まった段階で必要な都市計画の手続や事業化に向けた準備を進めていきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>を主張するばかりで話し合いの体をなしていない。やり方そのものを再検討する必要がある。早く結論を出すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-話し合いの会等で必要性を認めていないので見直し候補にすべき。地域を分断する道路計画は必要ない</li> <li>-地下化した本線と同じ位置に道路は不要。</li> <li>-武蔵野市区間は本線を地下化することとなったと同時に滅失したという認識</li> <li>・放射18号線（計-13） <ul style="list-style-type: none"> <li>-戦後すぐに計画された当該路線を見直し、水辺と緑を残してほしい</li> </ul> </li> <li>・環状3号線（計-15） <ul style="list-style-type: none"> <li>-外苑東通り～言問通りは現道が無く、文京区内の道路交通を著しく不便にしている。白山通りや外堀通りの渋滞の原因にもなっていて、経済的な損出も看過できない。整備方法を工夫し、都民の理解を得られるように努め、100年後を見据えて取り組んでほしい</li> <li>-きっぱり廃止と言い切してほしい</li> <li>-今後の事業の予定（構造や事業の時期等）について教えてほしい</li> <li>-神社仏閣、植物園、閑静な住宅街等を破壊する計画になっており、区民・区議会・区長が一体で反対の意思を示している。都市計画の制約で建替えができずに老朽化した建物が残っている地域もある。廃止を以前から求めている</li> </ul> </li> <li>・三鷹3・4・7号線（計-20） <ul style="list-style-type: none"> <li>-重要な緑地帯の生態系・生物多様性保全上、悪影響を及ぼすものであり、計画を進めることは得策ではない</li> </ul> </li> <li>・調布3・4・9号線（計-24） <ul style="list-style-type: none"> <li>-甲州街道から南側は、既に京王線高架下を通って品川通りまで通じており、当該路線が完成した際には、品川通りから深大寺へと繋ぐ利便性の高い有意義な道路となると思うので、整備を望む</li> </ul> </li> </ul>	

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 「甲州街道」や「神代植物公園通り」など周辺の生活道路への負担を減らすことができる。当該路線は都市計画道路の推進にふさわしい計画であり、「神代植物公園通り」の12メートル拡幅計画には絶対に反対</li> <li>・ 調布3・4・10号線（計25）</li> <li>- 位置づけを「見直し候補路線」とし、廃止してほしい。「若葉の森」は都市化・宅地化の流れの中、残された貴重なみどりであり、破壊することは許されない</li> <li>- 高度成長期に整備されたインフラは修繕の時期を迎えており、財政的にはこの修繕の費用だけでいっぱいのはずなので廃止にすべき</li> </ul>	

### 3 第四次事業化計画（優先整備路線の選定）について（75件）

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<p>○優先整備路線の選定の考え方（28件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路やバイパス道路は今後ますます必要となる</li> <li>・防災性向上に効果がある道路を早期に整備すべき</li> <li>・優先整備路線の6つの選定項目とその内容もそれぞれ関連があるが、わかりやすい。</li> <li>・選定された路線はそれぞれ妥当である</li> <li>・第二次、第三次と優先整備路線となり続けている路線がある。前の計画で着手できなかった理由を十分検証し、それを解決する見込みが立ったもののみ計画に位置付けるべき。また、投入できる資源量に見合った計画であるべき</li> <li>・優先整備路線等が決定するまでに区市町の担当部署とどのような協議や調整を行ったのか疑問に思う</li> <li>・優先整備路線となった理由がそれぞれよくわからない</li> <li>・「選定に当たっては、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました」とあるが、内容がよくわからない</li> <li>・そこで暮らす住民の視点が欠けている。整備にあたっての住民との合意形成ができるかを評価すべき。路線の選定にあたっては、都市計画道路の計画区域の地権者等の関係者にヒアリングを行うべき</li> <li>・費用対効果、事業の負の側面も考慮し、選定すべき</li> <li>・「1 骨格幹線道路網の形成」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-骨格幹線道路であることが即、優先的に整備する理由になるとは限らない</li> <li>-骨格幹線道路の整備は重要である</li> </ul> </li> <li>・「2 自動車交通の円滑化」 <ul style="list-style-type: none"> <li>-平成11年（第三次事業化計画で掲載）と比較して旅行速度が低下している。今後道路整備を行えば、ますます速度は低下するのではないか</li> </ul> </li> </ul>	<p>今回の整備方針（案）は、都と区市町の代表者で構成する「策定検討会議」などの会議体はもちろんのこと、様々な場面で意見交換を行い、都と特別区及び26市2町が連携・協働で策定しています。道路整備の基本目標を踏まえ、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、優先整備路線を選定しました。</p> <p>東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、広域的視点・地域的視点のそれぞれから6つの選定項目を設定し、これまでの事業との継続性を踏まえた効果の早期発現、10年間での事業着手の実現性などを考慮し、総合的に判断し、優先整備路線を選定しています。</p> <p>都市計画道路の事業化にあたっては、都市計画法や環境影響評価法、東京都環境影響評価条例などに基づき、適切に住民の方々のご意見をいただきながら、事業を行うとともに、説明会を開催するなど、きめ細かな情報提供にも努め、事業を進めていきます。今後とも、事業実施にあたっては、住民の方々のご理解が得られるように努めていきます。</p> <p>「1 骨格幹線道路網の形成」については、骨格幹線道路の整備により人やモノの流れを円滑にするとともに、広域的な防災性の向上、良好な市街地環境の形成など多岐にわたる効果が期待されます。このことから、残る骨格幹線道路のうち、主にミッシングリンク（分断されている区間）の解消に寄与する区間を優先性の高い路線として選定しています。</p> <p>「2 自動車交通の円滑化」について</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-地域的な視点については、道路を拡幅するより、現在の道路で走行できる小さいバス・消防車を採用した方が効果的</li> <li>・「3 高度な防災都市の実現」</li> <li>-緑道整備とし、通常は歩行者道、緊急時のみ車両が通行できる構造にしてほしい</li> <li>・「4 地域の安全性の向上」</li> <li>-幅の広い道路を整備することで、街区内に大型車が流入するなど、危険性が高まる</li> <li>-地域の安全性を向上させる手法は都市計画道路の整備以外にたくさんある</li> <li>・「5 拠点形成と拠点間連携」</li> <li>-「駅周辺と市役所など拠点間の連携を図る都市計画道路」とあるが、年に一度も市役所に行かない住民がほとんどで、行くとしても徒歩や自転車を中心である。車道を中心とした道路から脱却すべき</li> </ul>	<p>は、都内の混雑時平均旅行速度（18.7km/h）は全国平均（35.1km/h）に比べ著しく低い状況であり、特に渋滞の著しい箇所として主要渋滞箇所が指定されています。</p> <p>これらの渋滞を早期に解消していくため、道路の新設や拡幅によって、渋滞緩和に寄与することが期待される区間を優先性の高い区間として選定しています。</p> <p>また、地域内の公共交通不便地域の解消のためや都市計画道路の整備により、バス等の公共交通の導入を計画している箇所もあり、地域で抱える交通課題の解決に資する都市計画道路も優先性の高い区間として選定します。</p> <p>「3 高度な防災都市の実現」については、東京が災害への備えにより被害を最小化するためには、早急に災害時の道路網の機能を拡充することが必要です。</p> <p>緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現在の幅員がおおむね10m未満となっている区間や都県境をつなぐ道路等を高度な防災都市の実現に向けて、優先性の高い区間として選定しています。</p> <p>また、地域の防災上重要な機能を果たす都市計画道路についても優先性の高い区間として選定しています。</p> <p>「4 地域の安全性の向上」については、生活道路での交通事故の原因の一つとして、円滑な交通処理を担う都市計画道路が未着手であることから、渋滞する区間を避けて、通過交通が生活道路へ流入していることが挙げられます。</p> <p>このことから、区部及び多摩地域それぞれで人身事故密度が高い住宅エリアの街区を形成する都市計画道路のうち、通過交通を適切に処理し、生活道路での交通事故の削減に資する区間を優先性の高い区間として選定しています。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>また、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保し、地域の安全性の向上に寄与する都市計画道路を優先性の高い区間として選定しています。</p> <p>「5 拠点形成と拠点間連携」については、集約型の地域構造への再編を目指し、都市機能を分担して提供していくためには、駅周辺や行政施設周辺をはじめとした拠点の形成及び強化を図るとともに、こうした拠点間の連携を図ることが重要です。</p> <p>このため、各自治体内の拠点形成を支える都市計画道路や拠点間連携に資する都市計画道路などは、優先性の高い区間として選定しています。</p>
2	<p>○整備効果（17件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通量が増える中、CO<sub>2</sub>が何故減るのかわからない</li> <li>・「高次救急医療施設への到着時間の短縮」については10分カバー圏域だけでなく、その他の時間についても示すべき</li> <li>・「緊急輸送道路の信頼性向上」については、区間数に加えて延長を示してほしい。また、拡幅ありの図で家屋が倒壊しないのは何故か説明すべき</li> <li>・「恒久的な緑地面積の拡大」については、道路整備によりみどりが削られることが反映されていない。道路の緑地は排気ガスの吸収効果などはあるが、質の悪い緑である。住宅街の緑や雑木林の緑と同列の扱いはおかしい</li> <li>・過去に将来値として比較したものと、数値が変わっている理由を説明すべき</li> </ul>	<p>整備方針では、既存の道路網と現在事業中の道路に加えて、第四次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示しています。</p> <p>車種に限らず自動車は速度が上昇すると二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量が減少します。道路が整備され、交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の排出量が削減されます。</p> <p>「高次救急医療施設への到着時間の短縮」では、生死に関わる傷病の発生から救命措置が施されるまでの経過時間が短縮し、救急医療サービスが向上することに着目し、道路整備による効果を定量的かつ視覚的に表現しています。整備方針では都全体での効果が視覚的にわかりやすいという観点から、10分以内で到達可能な区域を例示しています。</p> <p>「緊急輸送道路の信頼性向上」については、緊急輸送道路で火災や建物の倒壊が生じると幅員が小さい区間の延長によらず、一部区間でも閉塞してしまうと目的地に到達するまで大きく迂回をしなけ</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>ればならなくなることを考慮し、延長ではなく区間数により効果を示しています。都市計画道路の整備による建物の建替えによる耐震化の促進と相まって、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まることが期待されます。</p> <p>「恒久的な緑地面積の拡大」については、道路整備と合わせて創出される緑化面積の絶対量を示しました。都市計画道路を整備する際は、既存の緑地を道路として整備し、緑化する場合もあれば、植樹帯のない現道を拡幅整備して緑化する場合があります。こうしたみどりは、恒久的なものとして、良好な生活環境の創出に寄与するものと考えます。</p>
3	<p>○事業の進め方（30件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・優先整備路線に選定したら、責任を持って早く事業を進めるべき</li> <li>・一気に全線整備してほしい。少しずつ整備するくらいなら、廃止すべき</li> <li>・着手時期がわからないと生活設計が立たない。時期の目安でも示すべき</li> <li>・事業に入るのであれば、持っている土地を早く買い取ってもらいたい。事業化前から地権者の要望に応じて買い取る仕組みがあれば住民のライフステージの節目にスムーズに移転することが可能となる</li> <li>・事業に入る際は、今の生活を継続できる範囲で代替の用地を確保してほしい</li> <li>・土地区画整理の活用や道路の上部利用など整備手法を工夫し、事業を推進すべき。</li> <li>・事業化計画の計画期間をもっと短く設定すべき。地権者が生活設計する上で10年間は長すぎる。社会状況や地域状況も刻々と変化している</li> <li>・整備にあたっては、歩道や自転車走行空間、街路樹をしっかりと確保してほしい</li> <li>・優先整備路線以外を整備する場合は、別途位置付けるための手続をとるべき</li> </ul>	<p>優先整備路線は、今後10年間に優先的に整備すべき路線を選定したものであり、事業費等も勘案しながら、順次、事業の着手を図っていきます。</p> <p>また、都施行の優先整備路線については、平成28年度から、事業認可前であっても道路用地を取得するなど整備手法を工夫しながら、都市計画道路網の早期形成を目指していきます。</p> <p>都市計画道路の事業化にあたっては、都市計画法や環境影響評価法、東京都環境影響評価条例などに基づき、適切に住民の方々のご意見をいただきながら、事業を行うとともに、説明会を開催するなど、きめ細かな情報提供にも努め、事業を進めていきます。今後とも、事業実施にあたっては、住民の方々のご理解が得られるように努めていきます。</p>

#### 4 建築制限の緩和について（13件）

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地の高度利用のニーズは高く、緩和を行うことは歓迎である</li> <li>・地権者の土地利用の選択肢が増えることは、私権の制限を可能な限り小さくしていく点で評価できる。ただし、建物補償の増額にもつながるため、事業着手の見通しをより具体的に示していくべき</li> <li>・建築制限を緩和することで、高い建物が建ち、住環境が悪化するため反対である</li> </ul>	<p>本整備方針では、3階建てニーズへの対応、地権者の負担軽減、円滑な事業の推進への影響等を総合的に勘案し、これまで優先整備路線以外を対象としていた都市計画法第54条に関わる建築制限緩和の範囲を、優先整備路線を含む全ての路線に拡大しました。なお、建築基準法に基づく高さ制限等については従来のものからの変更はありません。</p>



5 個別路線※に対する意見（整備推進・要望等、廃止・見直し等）（3, 443件）

※ 見直し候補路線、計画検討路線、事業中及び完成済みの路線等を除く

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<p>○放射9号線（都4）（3件）</p> <p>【整備推進・要望等 3件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、骨格幹線道路として、70年間もの長い間、拡幅されずに放置されていたので、今すぐ整備しても遅いくらい。大震災で、高度な防災都市の実現が必要である事が証明されたと考える。したがって、今後30年以内の巨大地震の可能性などを考慮すれば、早期の事業着手が求められる</li> <li>・いつ拡幅されるかわからず、商売をする上で設備投資のタイミングの判断をしづらく、使い勝手の悪い土地となっている。道路整備をするなら、はやく進めてほしい</li> </ul>	<p>放射9号線は、都全体の広域的な道路ネットワーク形成に寄与する骨格幹線道路であり、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
2	<p>○放射25号線（都8）（2件）</p> <p>【廃止・見直し 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者の安全性向上のためには、電線類を地中化すればよく、環境整備の遅れている他の地域に資金を投入すべき。消防車などの緊急車両の入れない地域は他に沢山ある</li> <li>・歩道の拡幅はよいことであるが、夜間は殆ど混雑しておらず、車道を拡幅する必要性が分からない。税金の無駄遣いとならないよう、優先整備路線に位置付けるかを再考してほしい</li> </ul>	<p>放射25号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、緊急輸送道路の拡充等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、前後の事業中区間と合わせて都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワーク形成に寄与する路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
3	<p>○放射35号線（都12）（2件）</p> <p>【廃止・見直し 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静かな生活環境、教育環境などに重大な影響を与える当該道路の事業化にあたっては、地元自治会・町会・商店会を始めとして地域住民の合意を得ることを大前提にしてもらいたい</li> <li>・若者が減り、車離れが進んでいる現在、計画の見直しが求められている。半世紀前の計画の妥当性を再検討してもらいたい。事業により慣れ親しんだ場所に住めなくな</li> </ul>	<p>放射35号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっていることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	り、地域のコミュニティが破壊されてしまう	今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。
4	<p>○環状3号線（都13）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央区は今でも道路率が3割と高く、これ以上道路を増やす必要はない。放射34号、環状2号等代替路も十分にある</li> <li>・臨海部の開発が活発になっている中、都心に繋がる道路を新たに整備すると、人口密集地の交通量が増えて、大気汚染、騒音、振動などの公害拡大が心配される</li> </ul>	<p>環状3号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、都市環境の保全等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっていることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
5	<p>○環状4号線（都14～21）（23件）</p> <p>【整備推進・要望等 4件 廃止・見直し 19件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状4号線は作らなければならない道路</li> <li>・現道の夏目坂通りは、地域に南北道路が不足していて、並行する明治通りの交通の抜け道となっている。車道が狭い上、暫定的な歩道しかないところを、スピードに乗った自転車が走る危険な道路である</li> <li>・事業着手するつもりがあるなら、先に土地を購入してほしい</li> <li>・白金台地域は静かな住宅街で、幼稚園や公園、史跡が都市計画道路の区域内にあり、周辺には美術館や学校、病院、寺院等がある。このような場所に25mの道路をつくる理由がよくわからない。また、道路ができれば緊急輸送道路の沿道建物として、建替えが要求されることを危惧している</li> <li>・夏目坂通りでは、自動車や自転車の交通量、人通りを考えると拡幅の必要性は全く感じない。歩道の快適さは十分ではないかもしれないが、地域のコミュニティがしっか</li> </ul>	<p>環状4号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、都市環境の保全等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は都全体の広域的な道路ネットワーク形成に寄与する骨格幹線道路であり、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>り残り、譲り合いの精神でうまくいっている。一時的な駐車車両はあるが、影響はない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次事業化計画から優先整備路線に選定されているが、事業着手できないならやめるべき</li> </ul>	
6	<p>○外環の2（都25、区58）（62件）  <b>【整備推進・要望等 8件            廃止・見直し 54件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外環の2について賛成の人も周囲に多くいる。道路整備による防災性向上や利便性向上を考えると、早期着工が望まれる</li> <li>・生活道路に車が入り込んで危険。駅前広場も早く整備すべき。西武線立体交差化も進めば、スムーズな車の流れとなる</li> <li>・石神井付近は道路が狭くて危険。早期整備により安全な道路となることを望む。さらに南北バス通り全体を拡張してほしい</li> <li>・練馬区内で完結してしまう路線を作っても整備効果があるのか疑問。区部の西側地域に南北方向の道路が必要であれば、既存の都市計画を一度廃止して、ゼロベースから議論をすべき</li> <li>・今回、優先整備路線に選定された練馬区内の区間は、地元住民との合意形成が全くできておらず、東京都や練馬区の説明は住民の実感からはかい離している</li> <li>・隣接区市の区間が優先整備路線に選定されておらず、練馬区内の区間だけを整備しても道路ネットワークの機能を発現できない。練馬区間に固執して整備を急ぐべきではない</li> <li>・練馬区の石神井、大泉地区は緑豊かな環境を好んで住んでいる人が多いと感じている。練馬区西部エリアの魅力である豊かな自然環境を奪わないでほしい。自然や住環境を壊す道路整備は止めるべきである</li> </ul>	<p>外環の2は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>目白通りから青梅街道までの区間（練馬区間）については、平成22年に地域住民との話し合いの会を設置し、その後、3案の具体的な整備イメージを公表するなど、広く意見を聴きながら検討を進め、平成26年、延長約2.8kmの区間の幅員を22mとし、上石神井駅周辺については、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能を確保するなどの方針を定め、都市計画を変更しました。</p> <p>当該路線は、練馬区内の道路ネットワークを形成し、自動車交通の円滑化や、拠点形成と拠点間連携等に該当することから優先整備路線に選定しました。</p> <p>新青梅街道から千川通りの区間については、上石神井駅周辺のまちづくりと連携して進める必要があり、事業化に向けた調査等を進め、地元説明を実施しています。その他の区間についても、今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p> <p>なお、青梅街道から東八道路までの区間（杉並、武蔵野、三鷹区間）については、引き続き、広く意見を聴きながら検</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>討を進めていきます。</p>
7	<p>○補助13号線（優先外）（1件）  <b>【整備推進・要望等 1件】</b>  ・泉岳寺駅周辺は今後、大型開発および道路整備により自動車や歩行者が一層増加するため、当該路線を整備すべき</p>	<p>補助13号線は、今回、優先整備路線としては位置付けていません。今後、必要に応じて事業化を検討していきます。</p>
8	<p>○補助18号線（区31）（1件）  <b>【整備推進・要望等 1件】</b>  ・補助18号線について、優先整備路線として位置づけ、早期に着手していただきたい</p>	<p>補助18号線は主に自動車交通の円滑化と拠点形成と拠点間連携に該当することから、優先整備路線に選定しました。  当該路線については、渋谷駅周辺の再開発（渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業）の進捗にあわせて道路整備を進めるため、今後、財源の確保に努めつつ、事業化を図っていきます。</p>
9	<p>○補助23号線（区4）（4件）  <b>【廃止・見直し 4件】</b>  ・拡幅されずに残る部分もあり、中途半端な拡幅計画は早急に見直されるべき。今回拡幅を実施しないということであれば計画案を廃止し、建設時から今日まで土地を高度利用した際に得られる利益補償と建設許可を出すべき  ・車中心の道路から脱却する時期に来ており、歩道の整備に重点を置いた方がよい</p>	<p>補助23号線は、青山通りから六本木通りまで一つの都市計画道路の路線として位置付けられています。今回の整備路線の選定にあたっては、車道混雑度の緩和のほか、自転車の走行と快適な歩行空間の確保に加え、特に広域避難場所として位置付けられている青山学院・実践女子学園一带に接続する路線部であることから青山通りから補助5号線までの区間について選定いたしました。残りの補助5号線から六本木通りまでの区間につきましては、選定路線の整備状況を考慮したうえで、引き続き路線全体の完成を目指し取り組んでいきます。</p>
10	<p>○補助26号線（都28～31）（12件）  <b>【整備推進・要望等 4件  廃止・見直し 8件】</b>  ・幅員が狭い中野通り（補助26号線）を整備すれば、都立大・自由が丘の方にアクセスしやすくなり、便利である  ・閑静な住宅街や東大キャンパス、世田谷公</p>	<p>補助26号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>園を通過する当該路線の整備に反対</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いつの間にか幅が広くなり、立ち退きとなる家が増えている。年配の人も多くこととなっている。住民は整備に反対している</li> </ul>	<p>当該路線は、都全体の広域的な道路ネットワーク形成に寄与する骨格幹線道路であり、生活道路からの通過交通の転換や災害時の通行確保にも効果が高いため、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
11	<p>○補助 34 号線（区 16、17）（4 件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 4 件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、防災の観点から非常に重要な意味を持っており、ぜひ実現してほしい</li> <li>・羽田空港周辺に位置し、空港周辺のアクセス向上にも寄与する</li> <li>・道路完成は、多くの区民に益をもたらすものであり、大田区には今一度、計画道路の重要性を認識してもらいたい</li> </ul>	<p>補助 34 号線は高度な防災都市の実現と交通処理機能の確保等に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
12	<p>○補助 46 号線（優先外）（1 件）</p> <p><b>【廃止・見直し 1 件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道に面して、中学校、保育園などの施設が整っており、住民生活に無縁な道路整備には意味がなく、歩道整備など環境にやさしい生活道路として整備してほしい</li> </ul>	<p>補助 46 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
13	<p>○補助 52 号線（都 34）（2 件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 1 件 廃止・見直し 1 件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備することで、世田谷通りの交通量を減少させることができると思う</li> <li>・現道と全く関連性がなく計画線が引かれているため、現行道路と計画道路に両側挟まれる一軒家が存在しており、事業の効率性に疑問を感じる。非常識かつ非効率な公共事業であり計画の再考並びに撤廃を求める</li> </ul>	<p>補助 52 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は地域の安全性の向上等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
14	○補助 54 号線（優先外）（284 件）	

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p><b>【整備推進・要望等 55件 廃止・見直し 229件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・優先整備路線でなくなったⅡ期・Ⅲ期区間を、早期に推進してほしい。小田急の連立事業と一体で、まちづくりを進めるべき</li> <li>・木密地域の北沢地域にとって、広域避難場所へのアクセスは最重要。道路が複雑に入り組み火災の延焼なども心配</li> <li>・狭い道路ばかりで、街を訪れづらい。車とのすれ違い等も危険。バス路線を増やし、気軽に訪れられる街とすることが重要。活力があって、安全で、住みやすい街の実現のため、歩行者や自転車のための空間を広くとり、緑豊かな道路空間とすべき</li> <li>・第Ⅱ期、第Ⅲ期区間を第四次事業化計画の優先整備路線から外したことは、下北沢の破壊を防ぎ、今後、歩行者中心の街としての発展につながるものと考え、区の決断を高く評価する</li> <li>・幹線的な役割を担う道路が新しく整備されることにより、下北沢界隈が有する街並みや雰囲気などを含め、有形・無形の価値を損なうことを危惧する</li> <li>・現在の下北沢は雑多な文化が集積された街並が形成されており、新たに大型の道路が造られることで、せっかくの集積された街が分断されてしまう。中心部へ自動車の侵入を規制し、地域の周囲に駐車場を配した街づくりに取り組むことで欧米のような楽しい街づくりが出来ると思う</li> <li>・道路がなくても住宅耐震化への補助金制度や住民参加で災害に強いまちづくりが可能である</li> <li>・車の通行量が増えると、歩いて回遊できる環境が破壊される</li> <li>・地域に緑が足りない。道路整備より緑や憩いのある空間づくりに力を入れるべき</li> </ul>	<p>補助54号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>下北沢駅付近のⅡ期・Ⅲ期区間については、現在事業中のⅠ期区間に集中し早期完成を目指すために、今回、優先整備路線に選定していませんが、事業中区間の進捗状況を踏まえ、事業化に向けて調査を進めていきます。</p>
15	<p>○補助73号線（その他6）（1件） <b>【廃止・見直し 1件】</b></p>	<p>補助73号線は、将来都市計画道路ネッ</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の路線が集まる駅とは異なり、交通の結節点となり得ないため、優先整備路線の選定理由として不相当である。不要な道路を整備することで、地域を分断し、歩行者の移動が不便になる。歩行者のための道路を整備することが街の発展につながる</li> </ul>	<p>トワークの検証において、地域のまちづくりとの協働の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
16	<p>○補助 74 号線（都 38）（1 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幅員が狭い早稲田通り（補助 74 号線）の整備を望む</li> </ul>	<p>補助 74 号線は、自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
17	<p>○補助 85 号線（都 41、その他 7）（2 件）</p> <p>【廃止・見直し 2 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「交通の円滑化」を優先整備路線の選定理由としているが、現状での交通混雑度は以前と比較し、減少してきているように感じる。平面構造への都市計画素案の説明を受けたが、地域の声を無視しているため、住民の合意を得て計画決定することを強く望む</li> <li>北区のマスタープランを選定の根拠としているが、このマスタープランは住民に周知されていないため、有効性が担保されていない</li> </ul>	<p>補助 85 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、緊急輸送道路の拡充、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化や、十条駅周辺の賑わい空間創出・教育関連施設等との回遊性向上など拠点形成と拠点間連携等に資する路線であることから優先整備路線に選定しました。</p>
18	<p>○補助 92 号線（都 44）（246 件）</p> <p>【整備推進・要望等 23 件 廃止・見直し 223 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画通り早期に推進すべき。一方通行の道路や小さい道路しかないため、災害時に備えて町内に大きな道は絶対に必要</li> <li>田端区間は生活道路に車が流入しており危険である。安全に歩ける歩道整備を望む</li> <li>将来の子供たちのために、無電柱化や区画整理されたまちづくりを進めてほしい</li> <li>南側は廃止の方向だが、上野公園や寛永寺などがあり、地域の実情が異なる。北側は</li> </ul>	<p>補助 92 号線は、田端二丁目付近土地区画整理事業の区域が一部重複しており、区画整理事業によるまちづくりを踏まえた道路整備の必要性や、本郷通りと道灌山通りを繋ぐ道路ネットワークの形成が図られ、交通の分散による渋滞の解消や通過交通の流入抑制による地域の安全性向上を図るとともに、地域の防災性向上に資するとして、その必要性を確認し、優先整備路線としています。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、様々</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>区画整理により整備が進んでいて、地域の安全性確保のために、整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・70年前の計画が今更動き出すのはおかしい。住民の理解を得る説明をすべき</li> <li>・環状4号線道灌山通り以南が廃止されるのであれば、当該路線も必要ない。廃止される地域と当該地域の違いがわからない</li> <li>・補助93号線の4車線化拡幅や谷田川通りの双方向通行等、当該地域の交通の円滑化のために有効な対策が他にある</li> <li>・補助92号ができるると環状4号線道灌山通りの渋滞がかえって悪化する。渋滞が悪化して、生活道路に流れ込む通過交通が増えてしまうことを懸念している</li> <li>・将来世代のためにも閑静な住宅環境、良好な地域コミュニティを守っていかなければならない。安全を理由に整備しようとしているが、既に安全な地域である</li> <li>・当該路線の整備の必要性がわからない。また、住民は誰も望んでいない。必要であれば長期間放置されないはずである</li> <li>・三次計画では事業認可しないのか。三次計画と延長が変わっているのは何故か</li> </ul>	<p>な機会を捉えて道路の必要性について説明するとともに、地元の声を聴くなど、丁寧に対応し、適切に取り組んでいきます。</p> <p>また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
19	<p>○補助110号線（優先外）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・深川2丁目～平野1丁目までの区間は、東側に拡幅する計画となっているため、高い建物を建てられない状況にある。前後区間や西側区間は土地が高度利用されていて不公平だと思う。計画を廃止してほしい</li> </ul>	<p>補助110号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、緊急輸送道路の拡充等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
20	<p>○補助125号線（都47～49）（3件）</p> <p>【廃止・見直し 3件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する調布3・4・16号線（市町54）と合わせて整備する理由がわからない。どのような道路を何故整備するのかわかるようにしてほしい</li> <li>・交通量も少なく、自転車で買い物をする人も多いため、今のままで十分。道路両脇に店があるので、狭い道路の方が買い物</li> </ul>	<p>補助125号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化等に寄与し、また、区部・多摩境の道路ネットワークを強化する広域的な路線である</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	に便利	ことから、都施行の優先整備路線に選定しました。
21	<p>○補助 127 号線（区 15）（15 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件 廃止・見直し 14 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な避難路として、あるいは緊急車両の輸送道路として利用できる道路として整備が必要。安心して歩ける環境、高木等の植栽整備を望む。憩いと賑わいの場を増やし、周辺の拠点とは異なる魅力を創出することが、街の発展のために必要。道路が整備され、周辺ビルの建替えに合わせて新たな公共空間や緑地の増大が進んでほしい</li> <li>・当事者の協力と行政の想像力・調整力の発揮により、適切なプロセスを建設的に経ていくことを望む。関係者の間に信頼関係が生まれ、持続的な発展と生活する人々が満足するまちづくりが進むことを願う</li> <li>・自由が丘のまちが分断され、風景が変わってしまうのが悲しい</li> <li>・街の将来像について議論して決めるべきである</li> <li>・道路の拡幅の影響や工事費を具体的に提示してほしい</li> <li>・とても費用のかかる事業なのでもっと他の施策に予算を使ってほしい</li> <li>・今の生活環境に不満はなく、防災面についても、あと 1～2m 拡幅すれば十分であると思う。仮に整備するのであれば、並行する学園通りと機能分担し、一方通行規制や路駐や看板の整理などの運用も検討してほしい</li> </ul> <p>当路線の整備より、鉄道の地下化を具体化してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広い歩道と大きな植木、建物の高さが制限されるなら反対しないがそうでなければ 15m の道路は要らない</li> </ul>	<p>補助 127 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>優先整備路線の整備の進め方については、今後、自由が丘の街づくり全体について地域の皆さまと話し合いを重ねながら検討し、財源の確保に努めつつ、順次、事業化を図っていきます。</p>
22	<p>○補助 128 号線（区 23）（2 件）</p> <p>【廃止・見直し 2 件】</p>	補助 128 号線は、将来都市計画道路ネ

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の交通量は少なく、信号のない所でもゆうゆうと渡れるので拡幅する必要を感じない。但し、歩道は狭く、ボコボコしているので安全に通れるように整備してもらいたい</li> <li>・都市計画線内に建物があり、建築制限によって大変困っている。事業化する可能性が低いのであれば、見直してもらいたい</li> </ul>	<p>ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>下高井戸駅付近の区間は、京王線連続立体交差事業とあわせた整備により、バスなどの公共交通導入空間に資することなどから、優先整備路線に選定しました。</p>
23	<p>○補助 133 号線（都 50～54）（1 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、交通面での地域の安全性を向上させるばかりか、防災上の観点からも不可欠な道路である。早期の整備を望む</li> </ul>	<p>補助 133 号線は、地域の安全性の向上等に寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
24	<p>○補助 135 号線（都 55、区 51～53）（26 件）</p> <p>【整備推進・要望等 3 件 廃止・見直し 23 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石神井近辺は、自動車や歩行者が、安全・安心な道路が少ない</li> <li>・吉祥寺の高校に通うのに、電車では大回りだし、バスだと時間が読めず、不便だった当該路線が整備されるとバスや自転車でも行き来できるようになる</li> <li>・吉祥寺通りは武蔵野市側の拡幅が完了しており、練馬区側に北上すると狭くなる。優先整備路線の南側区間の整備を要求する</li> <li>・大泉第二中学校が分断されたり、移転が必要になったりするような計画は認められない</li> <li>・地域のコミュニティや貴重な自然を破壊する道路の整備は許容できない</li> <li>・予定地には高齢者が多く住んでおり、その人たちにとって移転は体力的、精神的な面で負担が大きい</li> <li>・道路の整備により用途変更され、高い建物が建てられるようになり、今までの良好な住環境が壊されることを懸念している</li> </ul>	<p>補助 135 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、自動車交通の円滑化、地域のまちづくりへの貢献等に該当することから優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、関連する事業や地域の状況を勘案し、順次、事業化を図っていきます。また、地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
25	<p>○補助 140 号線（都 57）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>綾瀬川と高速道路を斜めに横断する計画で、整備には多大な費用を要する上、街や町会も分断される。住民は骨格道路がないから困っている状況でもないため、これ以上無理に大型道路をつくる必要はない</li> </ul>	<p>補助 140 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっていることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
26	<p>○補助 144 号線（都 62）（2 件）</p> <p>【廃止・見直し 2 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代田区が土地を借り受け、使用している野球場がなくなり、青少年の健全育成、教育の観点から大打撃</li> </ul>	<p>補助 144 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、避難場所へのアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、高度な防災都市の実現等に資する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
27	<p>○補助 154 号線（区 24）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「住民参加型の修復型防災まちづくり」方式で急がず進めるべき。まだ使える建物を壊して道路を広げ、新しい建物を作るのは税金の無駄遣いである</li> </ul>	<p>補助 154 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成、公共交通の導入空間等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>世田谷区松原 2 丁目付近の区間は、区内の南北交通の課題解消に資すること、地域の防災性を向上させる効果等から、優先整備路線に選定しました。</p>
28	<p>○補助 162 号線（区 12）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和 21 年の告示第 15 号の都市計画決定を起源にした計画は、都市計画法に違反している。さらに計画地沿線地域住民の意見・意向を聞いての計画ではない。また、今後人口減少・高齢化が進むことで、車離れの状況により交通量は減ることが見込まれる。このような状況下で道路に税金を使う</li> </ul>	<p>都市計画法第 2 条により、新法の施行の際、旧都市計画法の規定により決定されている都市計画区域及び都市計画は、旧法から新法へ引き継がれています。</p> <p>補助 162 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価し</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>のではなく、その他の施策に廻すべき。よって当該路線の整備に反対</p>	<p>ました。京浜急行連続立体交差事業に合せ、品川駅南側の八ツ山踏切の解消に伴い、交通ネットワークを形成する都市計画道路として整備が必要であることから、優先整備路線に選定しました。</p>
29	<p>○補助 163 号線（区 13）（1 件）  <b>【廃止・見直し 1 件】</b>  ・昭和 21 年の告示第 15 号の都市計画決定を起源にした計画は、都市計画法に違反している。さらに計画地沿線地域住民の意見・意向を聞いての計画ではない。また、今後人口減少・高齢化が進むことで、車離れの状況により交通量は減ることが見込まれる。このような状況下で道路に税金を使うのではなく、その他の施策に廻すべき。よって当該路線の整備に反対</p>	<p>都市計画法第 2 条により、新法の施行の際、旧都市計画法の規定により決定されている都市計画区域及び都市計画は、旧法から新法へ引き継がれています。</p> <p>補助 163 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。また、区を中心核である大井町と大崎副都心を結ぶ重要な地区幹線道路であり、順次整備を進めており、引き続き優先整備路線に選定しました。</p>
30	<p>○補助 193 号線（区 46）（1 件）  <b>【整備推進・要望等 1 件】</b>  ・東側の橋まで整備してほしい</p>	<p>補助 193 号線につきましては、補助 100 号線から放射 11 号線の区間を、主に自動車交通の円滑化と高度な防災都市の実現に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>都市計画道路の整備は、財源の確保に努めつつ、優先度をつけ、順次、事業化を図っていきます。</p> <p>今回優先整備路線に位置付けられなかった区間については、前後区間の事業進捗状況を見ながら、適切な時期に事業化について検討していきます。</p>
31	<p>○補助 205 号線（区 14）（36 件）  <b>【整備推進・要望等 2 件  廃止・見直し 34 件】</b>  ・駅に車で迎えに行くことがある。当該路線が整備されると、走りやすい道路となる  ・現在一方通行などの規制で西方面から駅へのアクセスが不便。当該路線ができるととても助かる</p>	<p>補助 205 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。また、主に、自動車交通の円滑化と高度な防災都市の実現に該当することから、順次整備を進</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定整備路線である補助 29 号線の整備の進捗を見てから整備を検討すべき。行き止まりの道路を造ってもしょうがない。踏切が残るのであれば、自動車の交通量だけ増えて、渋滞が深刻になる</li> <li>・地域のコミュニティの分断や史跡である伊藤公墓への影響が懸念されるような計画は許容できない</li> <li>・現時点で防災面に問題があるように思えず、必要性を感じない</li> </ul>	<p>めており、引き続き優先整備路線に選定しました。</p>
32	<p>○補助 207 号線（優先外）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の生活環境を無視した計画であり、計画の撤廃を要望する</li> </ul>	<p>補助 207 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、延焼遮断帯の形成の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
33	<p>○補助 208 号線（優先外）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の生活環境を無視した計画であり、計画の撤廃を要望する</li> </ul>	<p>補助 208 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、延焼遮断帯の形成、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
34	<p>○補助 214 号線、調布 3・4・2 号線 （都 67、97）（4 件）</p> <p>【廃止・見直し 4 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外環と東名のジャンクションが近くにあるが、インターチェンジは設置されないため、水道道路を拡幅しても意味がない</li> <li>・片側に大きく拡幅するのではなく、両側の歩道を拡げる程度でよい</li> <li>・現在の暮らし、地域のコミュニティ、文化、貴重な自然、道路を横断する子供たちの安全を守るため、道路整備は必要ない</li> </ul>	<p>補助 214 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化等に寄与し、区部多摩境の連携強化にも資する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
35	<p>○補助 215 号線（優先外）（2 件）</p> <p>【廃止・見直し 2 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域の歴史的価値のある街並み・景観、閑静で優良な住宅街の環境を保全するため、新たに道路整備する必要はない</li> <li>・一定の延焼遮断機能をもった道路等が既に</li> </ul>	<p>補助 215 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	あり、交通需要の見直しからも、当該地域に道路は必要ない	
36	<p>○補助 216 号線（区 25、26、39）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街を分断し、多数の住民を追い出すとともに、僅かに残された緑や公園と保育施設を取り込む計画であり容認できない。また、膨大な時間と税金を必要とする無謀な計画でありながら、住民への説明、合意を得ない事業手法も認められない。廃止、見直しを求める</li> </ul>	<p>補助 216 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、世田谷区大蔵及び北烏山付近では、区内の南北交通の課題解消に資する効果等から、優先整備路線に選定しました。</p>
37	<p>○補助 217 号線（都 68、区 27）（4 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件 廃止・見直し 3 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補助 219 号線の交通を受ける道路として整備が必要</li> <li>・並行して南北方向の道路が数本あり、狭いながらも自動車交通の役割を果たしている、これ以上の整備は必要ない</li> <li>・社会の発展、変化に見合ったまちづくりの計画となっていない</li> <li>・沿道には、高齢者が多いが、老後の生活設計が狂ってしまうことが懸念される</li> </ul>	<p>補助 217 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、区部西部地域を南北に広域的に結ぶ路線であり、世田谷区上祖師谷及び給田付近では、自動車交通の円滑化と高度な防災都市の実現等に該当することから優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
38	<p>○補助 219 号線、三鷹 3・4・3 号線 （都 69、89）（228 件）</p> <p>【整備推進・要望等 5 件 廃止・見直し 223 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仕事のため、車で都心と自宅を往来している。当該路線が整備されると大変便利</li> <li>・自宅から高井戸までの間が遠回りだし、混雑していて時間を読めない。当該路線ができて遠回りしなくて済むと助かる</li> <li>・外環のインターチェンジができると周辺の交通渋滞が心配。当該路線の整備が必要</li> <li>・区部多摩部の境の地域は道路の整備が遅れており、バスや自転車が走行しづらい。既</li> </ul>	<p>補助 219 号線、三鷹 3・4・3 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、救急医療施設へのアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、外環の東八道路インターチェンジ周辺における自動車交通の円滑化や、生活道路への通過交通流入抑制に寄与することから、優先整備路線に選定しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>存の甲州街道は歩道が狭く利用しにくい。区部の中心部ばかりでなく、周辺部の道路整備にも力をいれてほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・もぐら山公園や保育園、静謐な環境を壊してまで、道路整備を行う必要性を感じない</li> <li>・もぐら山公園の烏山プレーパークは、本来の子どもの遊びを思いきりできる場所として地域の住民が話し合い、心血注いだ大切な場所である。一時的な便利の為に、これからの未来を担う子供達の遊び場を減らしてまで道路を作る必要はない</li> <li>・周辺に渋滞している箇所もない。新たに道路ができると交通量が増え、生活道路への流入する交通量も増え、危険度が増すものとする</li> <li>・避難場所（日本女子体育大学）へのアクセスは現在でも十分確保されており、新たに整備する必要性は感じない</li> <li>・外環の整備により環状8号線の渋滞が緩和され、付近の南北方向の道路も渋滞が緩和されると思われるが、当区間の整備により、自動車が誘導されれば悪循環である。東八道路や東側区間の整備しなければ、状況は改善しないものとする</li> </ul>	<p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
39	<p>○補助221号線（区40、その他4）（1件） 【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、住宅内の道路で、渋滞などもなく消防車など緊急車両も入ることができ、整備の必要がない。今後も人口・車の需要ともに減少する地域と考えられるので、道路整備ではなく、地域の高齢者が住みやすくなるために税金を使うべき。現在ある地区計画自体に無理あり、それを根拠に道路整備することは間違いである</li> </ul>	<p>補助221号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、高度な防災都市の実現と拠点形成と拠点間連携等に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
40	<p>○補助227号線（区35）（1件） 【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、なぜ拡幅が必要か疑問。渋滞で困ることもない。まずは、地域住民に説明してほしい。断固反対</li> </ul>	<p>補助227号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に高度な防災都市の実現と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
41	<p>○補助 229 号線（都 70）（1 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・練馬区の南西部には、南北道路が不足し、日常生活上大変不便。将来のためにも劣悪な状況を改善することは急務と考える</li> </ul>	<p>補助 229 号線は、自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
42	<p>○補助 232 号線（都 72、区 55、56）（3 2 件）</p> <p>【整備推進・要望等 4 件 廃止・見直し 28 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・練馬区は、バスや自転車、歩行者が円滑に利用できる道路が不足している。当路線と外環の 2 をあわせて整備すれば、安全かつ円滑に駅にアクセスできるようになる</li> <li>・富士街道など既存道路は歩道も狭く、運転しづらい。当該路線が整備されれば、走りやすい道路で、目的地にアクセスできる</li> <li>・区部、多摩部をつなぐ道路整備に賛成</li> <li>・商店街を分断し、神社を切り取るような計画になっており、必要性に疑問を感じる。多くの地域住民に計画の内容を周知し、時間をかけた議論のもと、住民が納得のいく形で事業を進めるべき</li> <li>・富士街道の拡幅の方が事業費が少なく済むと思う</li> <li>・大泉第二中学校が分断されたり、移転が必要になったりするような計画は認められない</li> <li>・地域の人口が増える中、静かな住宅街や緑、自然、公園、せっかくできあがった地域のコミュニティを壊してまで道路整備する必要性を感じない。積み上げてきたそれぞれの歴史を台無しにすべきではない</li> <li>・学芸大通り、富士街道、井草通り等既存の</li> </ul>	<p>補助 232 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、自動車交通の円滑化と地域の安全性の向上等に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、関連する事業や地域の状況を勘案し、順次、事業化を図っていきます。また、地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>道路を拡幅すれば、新たな道路は必要なくなる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予定地には高齢者が多く住んでおり、その人たちにとって移転は体力的、精神的な面で負担が大きい</li> <li>・並行する富士街道は特に渋滞しているように思えない。また、西東京市内の完成区間も交通量が少ない</li> </ul>	
43	<p>○補助 243 号線（区 43）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のバス路線ではあるが、交通量は少なく、拡幅の必要性を感じない</li> </ul>	<p>補助 243 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、避難場所へのアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に地域の安全性の向上と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
44	<p>○補助 249 号線（区 49）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既に環八通りから新大宮バイパスまでの抜け道となっており、昼夜問わず騒音に悩まされているため、これ以上整備しないほしい。住居専用地域であり、幹線道路同士をつなぐような道路整備をするのはおかしい</li> </ul>	<p>補助 249 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に自動車交通の円滑化と地域の安全性の向上に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
45	<p>○補助 254 号線（区 61）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道がなく、木造密集地域の関原の中心を分断するため、優先整備路線から取り下げてほしい</li> </ul>	<p>補助 254 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に高度な防災都市の実現と拠点形成と拠点間連携に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
46	<p>○補助 255 号線（区 62）（1 件）</p> <p>【廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道がなく、三次計画の優先整備路線で整備できなかった区間であり、検証をしたの</li> </ul>	<p>補助 255 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	か疑問	<p>東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に高度な防災都市の実現と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
47	<p>○補助 256 号線（区 63）（1 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路が狭くて危ないので、優先整備路線に入れて早く整備してほしい</li> </ul>	<p>補助 256 号線は主に高度な防災都市の実現と地域の安全性の向上に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>また、今後、財源の確保に努めつつ、順次、事業化を図っていきます。</p>
48	<p>○補助 283 号線（優先外）（2 件）</p> <p>【整備推進・要望等 1 件 廃止・見直し 1 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内では建て替えを行うにしても制限があり、また、道路がいつ来るかわからない中、生活設計を立てづらい。立ち退きの際に無駄な費用を遣わずに済むよう、この補助 283 号線も優先的に整備してほしい</li> <li>・北小岩 7 丁目、5 丁目などが分断され、閑静な住宅地が破壊され、高齢者や幼児にとって住みにくい町になるため、当拡幅計画に反対する。補助 264 号線整備や外環道の市川市側の高谷 IC での合流、既存道路の信号の再配置などにより、車の流れは大きく変わることが予想されるため、当拡幅計画は必要ない</li> </ul>	<p>補助 283 号線は、今回、優先整備路線としては位置付けていませんが、補助 283 号線の整備が予定されている地域の防災性向上を図るため、江戸川沿川のまちづくりと一体的に整備する必要があると考えています。</p> <p>そのため、他の地域の進捗状況やこの地域のまちづくりに対する熟度の高まりなどを勘案しながら、適切な時期に事業化を図れるように進めていきます。</p> <p>補助 283 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、延焼遮断帯の形成の検証項目に該当しており、必要性が確認された路線です。その他にも、閑静な住宅地などの生活道路に流入する通過交通を都市計画道路へ誘導し適切に処理することや自転車走行空間の創出などにより、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保し、地域の安全性の向上等に寄与することが期待されます。</p> <p>以上の観点から、補助 283 号線は、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
49	<p>○世田谷区画街路 7 号線（区 28）（2 件）</p> <p>【廃止・見直し 2 件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、国分寺崖線の緑が残る貴重な</li> </ul>	<p>世田谷区画街路 7 号線は、主に地域の安全性の向上と地域のまちづくりへの貢</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	場所である。整備することで、車は集中し、騒音・排気ガス・交通事故など、平穏な環境と町が壊されてしまう。住民意見を聞いた上で見直すべき	献に該当することから、優先整備路線に選定しました。
50	<p>○北区画街路7号線（その他8）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・警視庁交通事故マップによると、赤羽西口の再開発、補助73号線整備の行われた地域が整備前より増加している。当路線が整備され、同様に事故が増加した場合、東京都、北区は責任が取れるのか</li> </ul>	北区画街路7号線は、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。
51	<p>○足立区画街路8号線（区65）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道がなく、木造密集地域に住民を追い出して道路を計画しており、優先整備路線から取り下げてほしい</li> </ul>	足立区画街路8号線は、主に地域の安全性の向上と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。
52	<p>○竹の塚駅広場1（区68）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線を整備するに当たり、必要性を具体的に明示してほしい。タクシー待ちの客と歩行者などが交錯して危険と言われるが、現状そのようなことはない。整備を実施する場合は、可能な限りの補償をすべき</li> </ul>	<p>竹の塚駅広場1は、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>なお、事業用地の取得にあたっては、基準に基づき適正かつ公平な補償をしていきます。</p>
53	<p>○大田区内の道路全般（2件）</p> <p>【整備推進・要望等 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次計画として、大田区で優先整備路線が策定されるも、区16、17の補助34号線はこれまで進展が見られることなく、10年以上が経過した。大田区は、羽田新線として鉄道の蒲蒲線には相当な人的資源等を投入するが、計画道路のことは軽視する傾向が見受けられる。第三次計画における大田区の道路完成率は、39%と23区の中で最低であり、抜本的改革が必要と考える。道路完成は、多くの区民に益をもたらすものであり、鉄道は民間の私鉄会社に多く益をもたらすものである。大田区には今一度、計画道路の重要性を認識して頂きた</li> </ul>	<p>ご指摘のとおり、大田区における都市計画道路の完成率は、他区と比較して遅れています。</p> <p>今回策定する第四次事業化計画では、都施行の路線として補助28号線など、区施行の路線として補助34号線などを優先整備路線に選定しており、東京都と大田区が連携し、適切な役割分担のもと、大田区の都市計画道路の整備に取り組んでいきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	い	
54	<p>○世田谷区内の道路全般（5件）</p> <p>【整備推進・要望等 2件 廃止・見直し 3件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道に面して中学校、保育園、老人施設、公園などが整っている。生活に無縁と思われる道路計画は廃止し、歩道の整備など住環境に優しい道路整備をしてほしい</li> <li>・住民の居住権を奪い、コミュニティを分断する道路の整備は許容できない</li> <li>・人がゆっくり歩いて、自転車が安心して走れる環境づくりが重要。車のすれ違いが難しい箇所は一方通行にすべき</li> <li>・住民、地元の事業所、会社、商店の声を聞いて無理な開発はストップしてほしい</li> </ul>	<p>世田谷区内の道路整備水準は低く、生活道路への通過交通の流入、公共交通不便地域の存在、延焼遮断帯や避難路の不足等、解決すべき様々な課題があります。</p> <p>これらの課題解決のために、都市計画道路ネットワークの早期整備が必要と考えています。</p> <p>なお、都市計画道路の整備にあたりましては、歩行者や自転車利用者などが安全かつ快適に利用できる道路づくりを念頭に、歩道と車道の分離やバリアフリー化などを進めていきます。</p>
55	<p>○八王子3・3・1号線（優先外）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高尾山駅周辺は圏央道が整備され、南側の館町に道路が新たに整備された。また、当路線は西側に都市計画線が無く、高尾町付近を拡幅整備しても意味がないため、都市計画線ははずしてほしい</li> </ul>	<p>八王子3・3・1号線は、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、重要な交通機能を担う骨格幹線道路となっており、今後も東京の都市づくりに重要な役割を担うことが期待されています。</p>
56	<p>○八王子3・3・10号線（優先外）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号八王子バイパスが無料化された現在、当該路線の整備の必要性、緊急性はますます高まっている。現状は歩道も90cm程度の箇所が連続しているが、中核市八王子市の中心市街地と橋本駅とを接続する当該路線の拡幅整備は不可欠である。国に対し事業促進を要望するとともに、国と都、市が連携した街づくり、道路整備網を明確にしてほしい</li> </ul>	<p>八王子3・3・10号線は、都県間および市の中心市街地とニュータウン間のネットワークの形成にも寄与する骨格幹線道路です。</p> <p>今後、周辺道路や前後区間の事業の進捗状況により、事業化する必要性が生じた場合を勘案しながら、適切な時期に事業化について検討していきます。</p>
57	<p>○八王子3・3・74号線（都75）（16件）</p> <p>【整備推進・要望等 3件 廃止・見直し 13件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は八王子の北部を通る重要な道路。都が事業を行うということで、早く道路ができあがることを期待している</li> </ul>	<p>八王子3・3・74号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・犬目町付近は狭い道路が多くて通勤に不便である。長閑な地域なので、環境に配慮しつつ、早期に整備されることを望む</li> <li>・隣接するあきる野市、日の出町などでは自然を守っていく方向を打ち出しており、時代に逆行している</li> <li>・今だけの利益を考えて無理な計画を実行するのではなく、今後50年100年先のことをよく考えてほしい</li> <li>・施行者が市から都に変わった理由を知りたい</li> <li>・掘割部分が片側1車線の相互通行となっている区間が2km連続しており、交通安全面で問題がある。土砂災害警戒区域を何か所も通過し、道路が土石流で埋まってしまうことが懸念される</li> <li>・静かで良好な環境の破壊、地域の分断が懸念される</li> </ul>	<p>当該路線は都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっていることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
58	<p>○立川3・1・34号線（都78）及び 日野3・4・17号線（都116）（7件）</p> <p>【整備推進・要望等 2件 廃止・見直し 5件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新奥多摩街道と北八王子付近までの渋滞がひどく、非常に時間がかかる。車に限らず日野と立川のアクセスが良くなれば相互の交流が増えて、効果的と思う</li> <li>・何年も前の道路計画が事業化されると聞いて驚いている。40mの幅員の道路は今更らない</li> <li>・富士見町界隈の主要道路が混雑していることは無いので計画を中止すべき</li> <li>・静かな住宅地に騒音を増やす大型道路は造らないでほしい</li> <li>・周辺には富士見町住宅や高齢者施設、市営マンションも多いため、騒音や大気汚染が心配である。大震災を見据えた防災に取り組む必要があるが、まず、道路整備より住民の暮らしや福祉に税金を使ってほしい</li> </ul>	<p>立川3・1・34号線及び日野3・4・17号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、救急医療施設へのアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化や立川防災基地へのアクセスなど高度な防災都市の実現に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
59	○立川3・3・3号線・小平3・3・3号線	

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>・西東京 3・3・3 号線（都 82、112、113、134） （4 2 件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 7 件</b> <b>廃止・見直し 35 件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道に住んでいるが、踏切を渡る車が多く、振動や騒音に悩まされている。狭い生活道路にも車が進入し、娘が接触事故にあった。新小金井街道ができて、我が家の前の道が空くようになった。ネットワークとしてできあがってこそその道路である</li> <li>・南北道路で反対運動をしている人達がいるが、小平の道路状況がわかっていない。道路整備が遅れていて、南北道路を含めて、当該路線も早期に整備してほしい。中抜きの区間も優先整備路線としてほしい</li> <li>・地域コミュニティを分断し、通学路や歩行者専用のグリーンロードを壊してまで、道路は必要ない。ルートの変更を検討すべき</li> <li>・五日市街道や新青梅街道、青梅街道、東八道路、甲州街道等の東西方向の有効活用や既存道路（鈴木街道等）の拡幅により、当該道路の必要性は薄まるのではないか</li> <li>・新小金井街道の渋滞が激しいときは南北方向の生活道路に通過交通が多く流入しているが、当該路線ができればさらに顕著になることを懸念している</li> <li>・当該路線を整備するのであれば全線開通の予定、予測される交通量、費用対効果等、都民に必要性を提示してほしい。また、住民説明会を開催してほしい</li> <li>・人口減少が進行する中で、骨格幹線道路の整備は必要ない</li> <li>・信号設置個所が増えることで渋滞発生につながり、排気ガスや騒音で環境の劣化をもたらす</li> </ul>	<p>立川 3・3・3 号線、小平 3・3・3 号線、西東京 3・3・3 号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、都市環境の保全等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっていることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
60	<p>○立川 3・4・5 号線外（都 85）及び 国立 3・4・5 号線（都 125）（1 件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 1 件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の建設に賛成である。事業中区間</li> </ul>	<p>立川 3・4・5 号線外及び国立 3・4・5 号線は都全体の広域的な骨格幹線道路ネ</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>は2車線で、既存の国立市内の道路は4車線と不整合がある。また、日野橋交差点は6差路となり、渋滞しないか心配である。また、南武線連続立体交差事業も含めて検討が必要</p>	<p>ネットワークのミッシングリンクとなっていることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
61	<p>○武蔵野3・4・11号線(都87)(27件) 【整備推進・要望等 9件 廃止・見直し 18件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この道には東京女子大学があり、人の導線を変えることで、地域が活性化する要素が残っている</li> <li>・歩道の幅員が狭いが、交通量も多く、バス通りにもなっている上、道路標識や電柱、バス停等が存在している。雨天の時だけでなく、通常の歩行者通行にも支障がある</li> <li>・生活道路への流入の減少になるので、計画の実行をお願いしたい</li> <li>・近い将来大地震が来る可能性が高い。防災上必要な道路として完成を急いでほしい</li> <li>・女子大通りを優先整備路線に位置付けることに反対である</li> <li>・すいすいプラン事業に着手しており、本路線の交通問題は解決できるため、路線の拡幅は不要である</li> <li>・道路を直線に整備すると車速が上がり、交通量が増えるため、現道の曲がった形状を考慮してほしい</li> <li>・現状の交通量はさほど多くなく、車離れや少子高齢化等の社会状況から拡幅することは無意味である</li> <li>・やみくもに道路整備に反対するわけではなく、生活再建のための準備ができるように、住民と情報交換できる機会を設けてほしい</li> </ul>	<p>武蔵野3・4・11号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、緊急輸送道路の拡充、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、地域の安全性の向上等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
62	<p>○武蔵野3・4・24号線(都88)(103件) 【整備推進・要望等 10件 廃止・見直し 93件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が整備されることにより、渋滞や</li> </ul>	<p>武蔵野3・4・24号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>交通安全、車の流れの効率化が図られる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画通り境橋まで整備すべき。市内の道路は南北方向の道路整備が遅れている</li> <li>・中央線が高架化され、踏切での渋滞はかなり減ったが、当該路線の周辺は特に整備の遅れが目立つ。亜細亜大学や武蔵中高、団地等があり、遠回りする必要がある、不便</li> <li>・地権者として、計画の進捗に人生設計が左右され、立てられず困っている。引越も検討しており、早く整備して欲しい</li> <li>・道路をつくるのと、一緒に植樹し、緑陰をつくれるとよい</li> <li>・道路整備の影響を受ける「花の通学路」や「武蔵川公園」は、子供が安心して歩き、遊べる場所、大人が憩いを感じる場所であり、貴重な自然を壊す道路整備はやめるべきである。また、住宅街が分断されてしまう</li> <li>・近接して都道123号やくぬぎ橋通り等の並行路線があり、優先的に整備する理由がわからない。周りの道路も比較的空いている。緊急車両が迂回しても、時間がかかるようなことはない</li> <li>・将来的には、五日市街道の境橋に接続する計画であり、ネットワーク化されることで、五日市街道へアクセスする道路の渋滞悪化や地域内の通過交通が増加することで、学校の多い地域において学童が交通事故にあう危険性の増加が心配される</li> <li>・この道路を整備しても交通事故や排ガスが増えるだけで地域にはメリットがない</li> </ul>	<p>今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
63	<p>○三鷹3・4・7号線（都90）（2件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件 廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東八道路にインターチェンジができると周辺が混雑する。当該路線の整備が不可欠</li> <li>・当該路線は、住宅街や生活道路を切り開く区間であり、小学校と住宅街を分断することになる。その結果、通学路の安全が損な</li> </ul>	<p>三鷹3・4・7号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから都</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	われる。南北方向の整備を優先した方がよい	施行の優先整備路線に選定しました。
64	<p>○三鷹3・4・9号線（市町15）（2件）</p> <p>【廃止・見直し 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・成熟した住宅街・コミュニティを破壊するものであり、不要・不急の道路計画なので、廃止すべき</li> </ul>	<p>三鷹3・4・9号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に自動車交通の円滑化と高度な防災都市の実現に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
65	<p>○三鷹3・4・12号線（都92）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、閑静な住宅街の真ん中を通過する計画であり、整備されると南側に中央高速があり、外環の中央JCTに集中する車の通る道路になる。昼夜を問わず騒音、振動、排ガス汚染が引き起こされ、通学路とも交差するので安全が脅かされる。また、地域のコミュニティも分断され、まちづくりの一体感もなくなる。よって、廃止を求める</li> </ul>	<p>三鷹3・4・12号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
66	<p>○青梅3・4・18号線（市町19）（4件）</p> <p>【廃止・見直し 4件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅が密集しており、膨大なお金がかかるので反対</li> <li>・防災を選定の理由として挙げているが、既に消防車が入れるところもあり、静かな環境を破壊することはない</li> </ul>	<p>青梅3・4・18号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>また、主に高度な防災都市の実現と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
67	<p>○調布3・4・4号線（都98、99）（2件）</p> <p>【整備推進・要望等 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府中スマートインターチェンジから途中で路線が途切れており、生活道路に通過車両が流入して困っている</li> <li>・整備することで、世田谷通りの交通量を減少させることができると思う</li> </ul>	<p>調布3・4・4号線は自動車交通の円滑化等に寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
68	<p>○調布3・4・10号線（都100）（6件）</p> <p><b>【廃止・見直し 6件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通が交通量の多くを占めているが、基本的には地域の生活道路であるため、幹線道路となって沿道環境の悪化、交通安全の低下を招くべきではない</li> <li>・関係住民への説明が不十分。協議する場に住民も参加させてほしい</li> <li>・何故三次事業化計画で市施行であったものが、都施行となったのか</li> </ul>	<p>調布3・4・10号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成、公共交通の導入空間等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、地域の安全性の向上等に寄与し、また、区部・多摩境の道路ネットワークを強化する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
69	<p>○調布3・4・16号線（市町54）（1件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道やガードレールが完備された調布3・4・16号線の早期実現が必要不可欠</li> </ul>	<p>調布3・4・16号線は主に自動車交通の円滑化と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、財源の確保に努めつつ、順次、事業化を図っていきます。</p> <p>なお、岩戸北一丁目及び岩戸北二丁目各地内（電力中央研究所前）の330mの区間においては、平成32年度までを事業施行期間として事業認可を取得し、整備を行っているところです。</p>
70	<p>○調布3・4・18号線（都102）（1件）</p> <p><b>【廃止・見直し 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静かな地域に計画道路ができると車の音に悩まされることになると思うので造らないでほしい</li> </ul>	<p>調布3・4・18号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、避難場所へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、地域の安全性の向上等に寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p>
71	<p>○調布3・4・26号線（優先外）（1件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 1件】</b></p>	<p>調布3・4・26号線は、今回、優先整備</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三鷹通りは緊急通行路に指定されているが、安全対策の点では大きく遅れている。特に調布市側の歩道危険箇所が多く、都市計画道路の整備に頼るのではなく、早急な対策をしてほしい</li> </ul>	<p>路線としては位置付けていません。今後、必要に応じて事業化を検討していきます。</p>
72	<p>○調布3・4・30号線（優先外）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の「優先整備路線」から外され、更に着手までの期間を要することが予想される。長期間貴重な土地資産を有効かつ計画的に活用することができないため、本計画の中止を含めた見直しを検討してほしい</li> </ul>	<p>調布3・4・30号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、救急医療施設へのアクセス向上、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p>
73	<p>○町田3・3・36号線（都104）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の町田街道は、大型車も含めて交通量が多い幹線道路であるが、車道、歩道ともに十分な幅が確保されておらず危険な状態にある。所有する土地は道路用地に利用してもらおうのがよいと考えており、計画が実行されることを強く求めたい</li> </ul>	<p>町田3・3・36号線は都全体の広域的な道路ネットワーク形成に寄与する路線であり、主に骨格幹線道路の形成に該当することから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
74	<p>○町田3・4・23号線（都109）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町田3・4・23号線が選定されたことは大いに評価する。現道は歩道もなく、かつ見通しが非常に悪い。防災の面でも重要な路線であると考えられる。整備方針を策定した後、速やかに事業に入ってほしい</li> <li>・暫定的にはカーブミラーの設置等安全対策を行ってほしい</li> </ul>	<p>町田3・4・23号線は都全体の広域的な道路ネットワーク形成に寄与する路線であり、主に高度な防災都市の実現に該当することから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
75	<p>○町田3・4・30号線（優先外）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町田3・4・30号線は、鶴川街道（都-109）と世田谷町田線（都-108）の間には車が通り抜けられる道が少なく、大型車が通り抜けられる道路は全くない現状である。数少ない道はいずれも細い割に交通量が多いため危険であり、事業化が望まれる</li> </ul>	<p>町田3・4・30号線は、今回、優先整備路線としては位置付けていません。今後、必要に応じて事業化を検討していきます。</p>
76	○町田3・4・34号線（市町31、32）（1件）	

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p><b>【整備推進・要望等 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>町田市は今後も人口の増加が見込まれるにも関わらず、道路整備は不十分である。渋滞緩和を目指すとともに、災害時にも強い強固な都市となることを願う</li> </ul>	<p>町田3・4・34号線は主に自動車交通の円滑化と高度な防災都市の実現に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、財源の確保に努めつつ、順次、事業化を図っていきます。</p>
77	<p>○町田3・4・40号線（優先外）（2件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 2件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>町田3・4・40号線の多摩ニュータウン事業境から町田市下小山田町の約1,200mの区間を事業化計画に入れていただきたい</li> <li>小田急多摩線の相模原市への延伸計画があり、新駅に合わせ周辺のまちづくりは必要である</li> </ul>	<p>町田3・4・40号線は、今回、優先整備路線としては位置付けていませんが、「新たな都市計画道路の検討」における「町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充」の中で、多摩都市モノレールの導入空間ともなり得る道路などと合わせて検討を進めていきます。</p>
78	<p>○小金井3・4・1号線（都110）（1,081件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 24件 廃止・見直し 1,057件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新小金井街道等の大きな道路が整備されてきたが、これらに適切に流入させる道路網が必要となることは十分理解できる</li> <li>東西方向の連雀通りと五日市街道は渋滞がひどく、時間に余裕がないときはほぼ使えない。また、歩道や路側帯がない区間があり、自転車と接触しそうで危険</li> <li>優先整備路線に選定されたため、自宅の売却を考えていたがままならない。選定した以上は早く事業化してほしい</li> <li>反対する人が計画を知らなかったという主張は理解できない。知っていて今まで放置していたとすると怠慢だ</li> <li>反対するのなら代案を示すべき。連雀通りの拡幅を主張するなら、新たな買収で影響を受ける人を説得する責任が生じる</li> <li>公園からの景観破壊を危惧する人が多いが、実際は公園のごく一部を通るだけ</li> <li>反対する人は環境や景観の破壊をクローズアップするが、はけを宅地化した部分も問題が大きい。宅地化された部分の公園整備と道路整備をセットで考えるべき</li> </ul>	<p>小金井3・4・1号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、その整備により、三鷹市内の連雀通り等を経て区部多摩を結ぶ道路ネットワークを形成し、地域間の連携強化や生活道路への通過交通の排除による安全性向上等が図られるため、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、国分寺崖線など現地の地形や自然環境等を踏まえ整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・急で薄暗いムジナ坂は敬遠される存在。安全で、親しみやすい坂として整備すべき。</li> <li>・自宅前の狭い道路は連雀と東八の抜け道となり危険。事故も起きている</li> <li>・他の地域の人意見ではなく、計画線内の地権者の意見を重視してほしい</li> <li>・小金井3・4・1号線を整備するより連雀通りなどの既存道路を拡幅整備すべき。信号機の設置等、すぐにできる方法で対処してほしい。整備する必要性が分からない</li> <li>・地域の貴重な資源である国分寺崖線(はげ)や野川などの自然、景観、歴史・文化を破壊する上、高額な事業費となる道路整備は行うべきではない。野川第一・第二調節池地区自然再生全体構想や文化財の保存の考え方等と道路整備の計画との整合はどのようになっているのか</li> <li>・当該道路の整備は新小金井街道までの行き止まりとなっており、周辺の道路交通環境はかえって悪化すると思う</li> <li>・50年も前の計画を元にマンションや静謐な住宅街を分断してまで、新しい道路を造る必要はない</li> <li>・当該路線ができて、東側の地域から市役所や武蔵小金井駅に向かう際は、はげを通過せず、平坦にアクセスできる連雀通りを使い続けることになるので、必要性を感じない</li> <li>・「地域の安全性の向上」を主な選定理由として挙げているが、地域を走行する自動車のスピードが上がり、かえって危険になるように感じる。現地の地形等多面的に検討して計画すべき</li> <li>・当該路線を整備するよりも、並行する小金井3・4・3号線を整備した方がよい</li> <li>・優先整備路線は小金井3・4・11号線だけでよい</li> </ul>	
79	<p>○小金井3・4・11号線外(都111)</p> <p>(1,030件)</p>	<p>小金井3・4・11号線外は、将来都市計</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p><b>【整備推進・要望等 46件 廃止・見直し 984件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北方向では狭い道路を抜け道として通過する車が多く、通学路もあり危険</li> <li>・道路整備には賛成であるが、地域住民に丁寧な説明をしながら進めて欲しい</li> <li>・色々規制されて、不便。ソフト施策を取り入れたが、抜本的な解決に至っていない</li> <li>・南北の道路が少なく、渋滞に悩まされている。道路が狭く、時間規制がかかるが、無視する車が多くて危険。早く幅員を確保し、安全に通行できる道路としてほしい</li> <li>・当該道路が出来ることで、渋滞が解消され、大きな迂回もなくなる。緊急車両のルートが確保されるので、防災上効果が高い</li> <li>・ごみ問題で迷惑施設を他市にお願いしているのに、広域的な機能を担う道路に反対するのは如何なものか。若者が快適に過ごせるように将来を見据えた行政判断を望む</li> <li>・成長ではなく成熟を考えなければならない時代に、50年前の計画を押し通すのは時代錯誤であり、人々の暮らしや自然景観を破壊するようなことはやめてほしい</li> <li>・人口減少や交通量の減少が想定される中、莫大な税金の投入と武蔵野公園の自然を失ってまで、当該路線を整備する必要性を感じない</li> <li>・まとまった宅地開発で空間が確保されており、延焼遮断機能は確保されている</li> <li>・当該道路の整備の必要性について説明がない。最近建替えた家も多くある中、整備の必要性を理解できない</li> <li>・高齢者や子供たちの安全性や地域コミュニティの存続を脅かす計画、武蔵野公園の野球グラウンドを削られる計画で許容することはできない。既存道路を活かせる線形に変更し、公園を避ける計画とすべき</li> <li>・この道路がつながると、終端の五日市街道の渋滞はかえって悪化する</li> </ul>	<p>画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、避難場所へのアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、その整備により小金井市と府中市にまたがって五日市街道から甲州街道までを南北に結ぶ道路ネットワークを形成し、並行する小金井街道での渋滞緩和、広域避難場所である武蔵野公園へのアクセス向上等が図られるため、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>自然再生推進法においては「自然再生は、国土の保全その他の公益との調整に留意して実施されなければならない」とあり、自然再生事業の対象区域において、道路の整備を妨げるものではありません。</p> <p>今後、国分寺崖線や武蔵野公園など現地の地形や自然環境等を踏まえ整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の貴重な資源である国分寺崖線（はげ）や野川などの自然、景観、歴史・文化を破壊する道路整備は行うべきではない。現状の道路交通環境に特に問題は感じていない。野川第一・第二調節池地区自然再生全体構想等との整合はどのようになっているのか</li> <li>・南北方向の道路が不足しているのは理解できるが、公園を分断する当該路線の代わりに小金井3・4・12号線を整備するとよい</li> </ul>	
80	<p>○小平3・4・10号線（市町35）（1件）</p> <p><b>【廃止・見直し 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小平市の自然や生物の生態を壊すような道路は必要ない</li> </ul>	<p>小平3・4・10号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に高度な防災都市の実現と地域の安全性の向上に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
81	<p>○小平3・4・12号線（その他14）（3件）</p> <p><b>【廃止・見直し 3件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高層マンションが建つ等、市民が望むまちづくりの進め方とはなっていない。誰にでもわかるように情報周知をすべき</li> </ul>	<p>小平3・4・12号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、地域のまちづくりとの協働の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
82	<p>○小平3・4・19号線（市町36、その他15）（2件）</p> <p><b>【廃止・見直し 2件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛着ある地から離れなければならないのはつらい。車を優先する大きな道路の計画ばかりが進められているように見える。危険が潜む既存の道路の補修や改良を進めるべき</li> <li>・開発に全く魅力を感じない。公費を投じる</li> </ul>	<p>小平3・4・19号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に拠点形成と拠点間連携と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	意味があるか疑問	備路線に選定しました。
83	<p>○東村山3・4・10号線（市町39）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西武線の立体交差化が進めば、東西交通は大幅によくなる。当該道路の必要性は極めて低い。東村山3・4・9号線の方が優先度が高い</li> </ul>	<p>東村山3・4・10号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に自動車交通の円滑化と拠点形成と拠点間連携に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
84	<p>○東村山3・4・15の2号線（都118）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北多摩地域の道路は狭く、車がすれ違えない都道もたくさんある。埼玉県との境が入り組んでいて、一度入ると迷子になる車もある。外環の大泉インターにつながる当該路線の早期整備を望む</li> </ul>	<p>東村山3・4・15の2号線は、都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワークのミッシングリンクとなっており、都県間の連携も強化する路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
85	<p>○東村山3・4・27号線（市町41）（2件）</p> <p>【廃止・見直し 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋津駅と新秋津駅間の現道は、通勤時間帯に歩行者が多く、こちらの道路の安全対策を優先すべき。新しく道路を整備するという考え方だけではいけない</li> <li>・計画決定当時から地域の状況は変化し、現在は整備する価値がないと思う。今後、人口が減少し、交通量の急激な増加があるとは思えないため、整備計画の見直しを検討してほしい</li> </ul>	<p>東村山3・4・27号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、地域のまちづくりとの協働等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>優先整備路線の選定においては、主に自動車交通の円滑化と拠点形成と拠点間連携に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p>
86	<p>○東村山3・4・35号線（都120）（2件）</p> <p>【廃止・見直し 2件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都内の一極集中を促し、渋滞を招く。埼玉県内では道路の見直しが進んでいて、当該路線の計画を中止することで、埼玉県民の要請に応えることもできる</li> <li>・飯能から所沢までの道路ができあがり、新たに決定された道路であるが、住民への説</li> </ul>	<p>東村山3・4・35号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、都市間ネットワークの形成、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、都県間を結び高度な防災</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	明がなされていない。今回は優先への位置づけを見送って、時間をかけて丁寧な説明をすべき	都市の実現に寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。
87	<p>○国分寺3・4・1号線（市町42）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小金井3・4・1が優先整備路線に選定されており、将来的に接続してくれば、国分寺駅周辺の東側からのアクセスが便利になる。国分寺市と小金井市が連携して道路ネットワークの形成に取り組んでほしい</li> </ul>	<p>国分寺3・4・1号線は主に高度な防災都市の実現と地域のまちづくりへの貢献に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、財源の確保に努めつつ、市の関連計画や他の事業の進捗状況等を勘案しながら、順次、事業化を図っていきます。</p>
88	<p>○国分寺3・4・4号線（市町44）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤時間帯では、歩行者、自転車と自動車がかさねて危険であるため、この区間が整備されることに期待している</li> </ul>	<p>国分寺3・4・4号線は主に高度な防災都市の実現と地域の安全性の向上に該当することから、優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、財源の確保に努めつつ、市の関連計画や他の事業の進捗状況等を勘案しながら、順次、事業化を図っていきます。</p>
89	<p>○国分寺3・4・10号線（優先外）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切がボトルネックになり、周辺への通り抜け車両が増えるため、鉄道との立体交差を推進してほしい</li> </ul>	<p>国分寺3・4・10号線は、今回、優先整備路線としては位置付けていません。今後、必要に応じて事業化を検討していきます。</p>
90	<p>○国分寺3・4・11号線外（都123）（1件）</p> <p>【整備推進・要望等 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存道路は歩道にグリーンベルトがあるだけで通行が大変危険と感じる。特に国分寺街道はバスの通行が多く、事故も起こりやすいと思う。鉄道の乗降者数が多い国分寺駅につながる幹線道路であり、利用する人も大変多い道路となると思う。早く安心して通行できるよう、当該路線の整備を進めてほしい</li> </ul>	<p>国分寺3・4・11号線外は、高度な防災都市の実現等に寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
91	<p>○多摩3・1・6号線（都127、128）（14件）</p> <p>【整備推進・要望等 5件 廃止・見直し 9件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相模原側に抜ける道路が少ない。尾根幹線を相模原側につないでほしい</li> </ul>	<p>多摩3・1・6号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、緊急輸送道路の拡充等の検証項目に該当</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備に関して、地域住民の利便性向上・交通事情等を鑑みると整備すべきであるが、沿道環境に配慮した道路形態にしてもらいたい</li> <li>・当該路線の速やかな整備を希望する。右折レーンなどの整備で少し渋滞が緩和されたが、依然として渋滞している。整備にあたっては、交通容量増対策も望む</li> <li>・現在の交通状況でも騒音に迷惑している。整備にあたっては、掘割にし、蓋かけするなど、きちんとした騒音対策を行ってほしい</li> </ul>	<p>し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は都全体の広域的な骨格幹線道路ネットワーク形成に寄与する路線であることから都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>今後、設計や必要な調査等を行い、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
92	<p>○多摩3・4・15号線（都129）（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も生まれ育った今の土地に住み続けたいので、残地で生活再建ができるように計画線を変更してほしい</li> </ul>	<p>多摩3・4・15号線は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。</p> <p>当該路線は、高度な防災都市の実現等寄与する広域的な路線であることから、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
93	<p>○調布市内の道路全般（1件）</p> <p>【廃止・見直し 1件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・接道している道路を8mの道路に拡幅することであるが、拡幅により交通量が増加することで、健康被害が心配である。地域の住民が散歩やジョギングなどで利用している生活道路であり、拡幅の必要はない</li> </ul>	<p>調布市では、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に見直し、調布市を取り巻く状況等に対応した「調布市道路網計画」を策定することとしており、ご意見いただきました道路については、「調布市道路網計画」で位置付けている路線です。</p> <p>「調布市道路網計画」における、道路の必要性の確認は、道路に期待される多様な役割や機能の観点から道路網構築の視点を設定し、視点ごとに構築すべき道路網を明らかにし、必要性を確認しています。</p> <p>道路は、日常の生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		<p>性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるように、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようなみちづくりに取り組んでいきます。</p> <p>また、道路を整備する際の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えています。</p>
94	<p>○小金井市内の道路全般（35件）  <b>【整備推進・要望等 1件            廃止・見直し 34件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全第一の道路網整備に賛成であるが、武蔵野公園やはけの道など景観への配慮もお願いしたい。道路はネットワークとなつてこそその効果がでるもの。中途半端では、どこかに負荷がかかり、渋滞や事故など問題が起こる</li> <li>・地域の貴重な資源である国分寺崖線（はけ）や野川などの自然、景観、歴史・文化を破壊する道路整備は行うべきではない</li> <li>・市民の多くは自然環境がよいことに魅力を感じており、それを破壊するのであれば、市民全体の合意形成が必要である</li> <li>・50年も前の計画であり、今の時代に合うものか見直すべき。最近家を建替えた人や、高齢のため生活環境の変化に対応できない人も多くいる</li> </ul>	<p>都市計画道路の事業化にあたっては、国分寺崖線や武蔵野公園など現地の地形や自然環境等を踏まえ整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p> <p>また、地域の状況や地権者の生活再建等についても配慮しながら事業を進めていきます。</p>
95	<p>○小平市内の道路全般（1件）  <b>【廃止・見直し 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小平市内は、自然環境の素晴らしい場所である。少子高齢化、人口減少を迎えようとしている今だからこそ、人々の心が豊かに暮らせる環境を残すことが賢明であり、再検討願いたい</li> </ul>	<p>将来都市計画道路ネットワークの検証の結果、小平市内の全ての未着手路線で必要性が確認されました。</p> <p>このうち、優先整備路線については、今後、各路線の施行者が、適切な時期に事業化を図っていきます。</p> <p>また、今回優先整備路線に位置付けら</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
		れていない区間は、今後、必要に応じて事業化を検討していきます。
96	<p>○鶴川駅南地区（1件）</p> <p><b>【整備推進・要望等 1件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小田急線鶴川駅の南側の開発に合わせて、道路整備をすべき</li> </ul>	<p>今後の鶴川駅南口の街づくりを進める中で、総合的に検討していきます。</p>

6 その他（214件）

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
1	<p>○意見募集に関する要望（48件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等インターネットを利用しづらい環境にある人は、整備方針（案）の内容を知ることが難しく、改善が必要</li> <li>・パブリックコメントが終了後、速やかに（数か月以内に）考え方・対応を示すべき。「中間のまとめ」は考え方・対応が出されるまで時間がかかりすぎた</li> <li>・パブリックコメントの期間が2カ月不足で短すぎる。また、公表後、3カ月強で方針を決定してしまうのは乱暴すぎる</li> <li>・すべての意見に誠意をもって回答すべき</li> <li>・中間のまとめに対する意見はどのように整備方針（案）に反映されたのか</li> </ul>	<p>中間のまとめ(平成27年5月)や案(平成27年12月)の公表にあたっては、ホームページや各区市町の広報紙を通じて、広報を行うとともに、E-mailやFAX等で都内に限らず広くご意見を受け付けました。また、案については、区市町において庁舎内等でパネル展示等を実施するとともに、東京都においては、下記の日程でオープンハウス*を実施し、情報の周知に努めました。</p> <p>【区部 約700人来場】 日時：1月15日（金）～17日（日） 10時～18時 （17日のみ16時まで） 場所：新宿駅西口広場</p> <p>【多摩地域 約260人来場】 日時：1月25日（月）～29日（金） 9時～17時 場所：立川合同庁舎</p> <p>※ 説明パネル等の展示と併せ、担当者が来場者の質問に対して適切に説明をするとともに、意見等を伺う形式</p> <p>パブリックコメントにおいて受け付けたご意見について、結果の概要とともに対応をとりまとめたものを公表しています。</p> <p>また、整備方針の策定については、ホームページや広報紙を通じて公表を行います。</p>
2	<p>○今後の都市計画道路の整備に向けた取組み（33件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の都市づくり、道路整備には、社会経済情勢の変化を的確に捉え、集約型の地域構造の再編を円滑に進めるといった観点が重要である</li> <li>・全ての道路の費用対効果を考慮すべき</li> </ul>	<p>優先整備路線は、今後10年間に優先的に整備すべき路線を選定したものであり、事業費等も勘案しながら、順次、事業の着手を図っていきます。</p> <p>また、都施行の優先整備路線については、平成28年度から、事業認可前であつ</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国交省の道路分科会建議中間のまとめ（平成26年6月）に明記された「多様な利用を促進する新たな枠組み」「利用者との協議による道路の総合的なマネジメントの導入」などに取り組むべき</li> <li>・将来世代が喜ぶ道路という視点が必要</li> <li>・都市計画道路にかかっていると土地を売ることができない。行政で買い取ってくれる制度を作してほしい</li> <li>・これまで事業に協力してきた人のことを思えば、計画を完遂することが必要。そのために協力してきた</li> <li>・渋滞の緩和のためか、横断歩道がない交差点等があるが、歩いて往来しやすい街となるように、横断歩道の設置を進めるべき</li> <li>・環境保全を重視してほしい</li> <li>・都市計画道路の整備に伴い、沿道の用途が変更され、建物の高層化が進むケースがある。こういうケースでは住民の意向とかけ離れたまちづくりとなることが多い</li> <li>・歩道と分離されない自転車通行帯は危険。自動車のための整備方針から、自転車や歩行者のための整備方針に転換すべき</li> <li>・他の計画等との重複や概成道路等、不断に都市計画道路網の在り方を検討する都の姿勢を評価する。頑張って、将来の都市像に合致した道路網を改めて示してほしい</li> <li>・東京一極集中とはいえ、東京でも空き家が目立ち、人口が減少している地域がある。都内のトラック輸送トン・キロも20年間で半減している。持続的な発展の考え方を見直すべき</li> <li>・道路が整備されて近所の渋滞は解消した。駅前広場なども含めて整備を進め、生活道路に車が入らないようにしてほしい</li> <li>・道路ネットワーク、公共交通網の整備をしっかりと進めてほしい</li> <li>・多摩地域は南北方向の道路が不足している</li> <li>・自転車道の整備や歩いて安心安全に暮らせ</li> </ul>	<p>ても道路用地を取得するなど整備手法を工夫しながら、都市計画道路網の早期形成を図っていきます。</p> <p>都市計画道路の事業化にあたっては、都市計画法や環境影響評価法、東京都環境影響評価条例などに基づき、適切に住民の方々のご意見をいただきながら、事業を行うとともに、説明会を開催するなど、きめ細かな情報提供にも努め、事業を進めていきます。今後とも、事業実施にあたっては、住民の方々のご理解が得られるように努めていきます。</p> <p>また、残る都市計画道路について、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くことを示しました。</p> <p>見直すべき都市計画道路について見直しを行いながら、整備すべきものは着実に整備を行い、将来にわたる東京の持続的な発展を支える都市計画道路網の早期形成を目指していきます。</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>る道路、地域の特性をいかしたまちづくりを進めていくべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉川上水等の史跡を保存復元する工事（既存の道路も分断しているような箇所は地下化または高架化する等）を優先すべき。</li> <li>・住環境や地域のコミュニティを尊重する道路計画を目指してほしい</li> <li>・保存樹木を挟んで道路を整備する等、地域にとってなじみのある風景を残すように配慮をしてほしい</li> <li>・長期間事業に入らない箇所には、計画区域の土地の所有者に補償を行うべき</li> </ul>	
3	<p><b>○既存道路の改良、都市計画道路以外の道路の整備、ソフト的施策等（86件）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路建設よりも多様な交通政策、道路活用手法の組合せ、「交差点すいすいプラン」など現道拡幅等で課題を解決すべき</li> <li>・高齢化時代に本当に必要なのは、高齢者が地域で安心・安全に生活できることであり、いつでも診てもらえる病院や公共交通以外が通らない地域の道路である</li> <li>・生活道路への流入を直接的に抑制する方策が重要</li> <li>・歩行者専用道の整備にも力を入れるべき。</li> <li>・道路を賢く使うという観点が必要</li> <li>・横断歩道橋等、既存の道路に設置された施設の見直しを行ってほしい</li> <li>・整備された道路を適切に維持管理できるか不安。維持管理の費用縮減に向けた取り組みが必要</li> <li>・街路樹が場渡り的に整備され、死亡事故等の様々な問題が生じている。100年以上の長期的視野を持って計画的に整備すべき</li> <li>・新たな幹線道路整備より、電柱をなくし、魅力ある景観を取り戻す等、生活道路の細かい部分の見直しに注力してほしい</li> <li>・都市活動に不可欠な交通（緊急車両、路線バス、障がい者が利用する自動車等）と必要性の低い交通（流しのタクシー、宣伝車、</li> </ul>	<p>優先整備路線の整備により、交通の流れを大きく転換する施策のほか、「交差点すいすいプラン」による交差点改良や「ハイパースムーズ作戦」により、渋滞の著しい箇所で既存道路を生かして集中的な施策を講じることにより、相乗的な効果が期待されます。こうしたハード・ソフトの対策や、電線類の地中化など他施策と連携を図りながら、道路網の更なる充実・機能向上を図っていきます。</p> <p>また、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、区市町等において、整備・改良等の安全対策を進めていきます。</p> <p>道路の維持・管理については、各管理者において、利用されなくなった歩道橋の撤去等の見直しを行うとともに、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ように努めています。</p> <p>街路樹については、水と緑の回廊で包まれた美しいまち東京の復活を目指して、都内の街路樹を増やし、都立公園などの「緑の拠点」を街路樹でつなぐ「グ</p>

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>乗車人数の少ないマイカー等)があり、必要性の低い交通を減らすアイデアが重要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外部にパークアンドライド駐車場を設けてほしい</li> <li>・高齢社会における移動手段は、幹線道路を走る大型バスではなく、小回りの利くコミュニティバスである。道路の拡幅より、きめ細かな運行を可能とする財政措置などのソフト面の検討が重要</li> </ul>	<p>リーンロード・ネットワーク」の形成・充実を進めています。新たに植栽した樹木の健全育成や既存の緑の管理・育成を充実させ、成熟した都市にふさわしい、質の高い整備・管理に取り組んでいます。</p> <p>バス交通については、歩道がなく車道も狭い道路では、バス同士のすれ違いが困難で、歩行者や自転車の安全性が十分に確保されず、後続車両の通行にも大きな影響が生じます。小型のバス車両も導入されていますが、地域のコミュニティ交通としての利用であり、高齢化社会や環境負荷の軽減など、公共交通の一翼を担うバス交通を支える道路整備は今後も必要と考えられます。</p>
4	<p>○事業中、完成済みの路線等について(38件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業中の特定整備路線(放射2号線、補助28号線、補助29号線、補助86号線など)について <ul style="list-style-type: none"> <li>-道路としての必要性に疑問を感じる</li> <li>-震災による被害の予防の中心は建物の耐震化・難燃化、家具の転倒防止であり、延焼遮断のための道路整備ではない</li> <li>-公園を分断する路線もあるが、大切な緑や住民の生活を壊してまで、道路を整備する必要があるのか疑問</li> <li>-首都直下地震が発生した場合、阪神大震災のように大火災が発生しないか心配。優先整備路線も大切だが、まずは、事業中の特定整備路線を整備してほしい</li> </ul> </li> <li>・放射23号線(事業中)について <ul style="list-style-type: none"> <li>-現在事業中の環状7号線から甲州街道の区間は、急カーブ区間で危険性が高い道路を低層住居が並ぶ地域に整備する必要性を感じない</li> </ul> </li> <li>・補助52号線(事業中)について <ul style="list-style-type: none"> <li>-補助154号線が開通し地域内の交通量が増加した。これ以上の大型道路の建設は、学童の通学時の安全や住民の健康が心</li> </ul> </li> </ul>	<p>整備方針では、未着手(概成を含む)の都市計画道路を対象として、必要性の確認及び優先整備路線の選定を行っており、事業着手した路線については整備方針の対象から除いています。</p> <p>「特定整備路線」は、首都直下地震の切迫性等を踏まえ、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」に位置付けられた都施行の都市計画道路です。震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域において、早期に延焼遮断帯の形成等を図るため、平成26年度末に、全ての区間で事業に着手しました。</p> <p>都市計画道路については、これまでも事業化計画を策定する段階で、東京が目指すべき将来像の実現に向け、基本理念や基本目標に沿って適切に優先整備路線を選定してまいりました。さらに、必要な調査等を行うとともに、地元説明を行うなど事業化に向けて適切に取り組んでまいりました。引き続き、住民の方々のご理解を得られるよう努めてまいります。</p>



番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>配。街づくりは地域の声を尊重して、住民合意の無い道路計画は廃止を含めて、見直してほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-将来、人口の減少が予想されており、公共交通機関も整備されているため、道路を整備する必要性を感じない。また、この地域はみどり豊かな閑静な住宅地であり、この環境を壊す道路整備に納得できない</li> <li>・補助120号線（事業中） <ul style="list-style-type: none"> <li>-当該路線の事業の進捗状況、着手時期等詳細の説明を求める</li> </ul> </li> <li>・補助54号線Ⅰ期、世田谷区画街路10号線（事業中）について <ul style="list-style-type: none"> <li>-街並みや雰囲気などを含めて、有形、無形の価値を損なうことが危惧されるため、計画を中止してほしい</li> </ul> </li> <li>・国分寺3・2・8、小平3・2・8号線（事業中）について <ul style="list-style-type: none"> <li>-住居や畑を破壊する不要な計画。今、中止すれば損失を最小限にできる</li> <li>-国分寺崖線、玉川上水など、豊かな自然を壊す道路には絶対に反対である</li> <li>-不要、不急の道路計画である</li> </ul> </li> <li>・都道118号線（松原通り～成城富士見通り） <ul style="list-style-type: none"> <li>-バス通りであるが、バスがすれ違いうことができず、歩行者も安全に通行できないため、優先整備路線に位置付け、拡幅すべき</li> </ul> </li> <li>・外環 <ul style="list-style-type: none"> <li>-外環など、作らなければならない道路は作るべき。オリンピックも控え、東京はまだまだ世界と勝負しなければならず、インフラが整っていないようでは、世界との勝負には勝てない</li> <li>-外環は作るべき道路であり、東京南西部の住民として、早期完成を期待している</li> <li>-50年前の計画であり、多くの都民の平穏な生活を壊さないとできない道路は必要</li> </ul> </li> </ul>	

番号	意見の概要	東京都・23区・28市町の考え方・対応
	<p>ない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在事業中の路線について、騒音や振動で迷惑している。また、既存の道路が現状維持されれば問題がないため、事業を中止してほしい</li> </ul>	
5	<p>○都政全般について（5件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災対策は、事後防災よりも事前防災（命をどう守るか）が重要である。道路整備に合わせて、延焼遮断帯や緊急輸送以外の防災機能も持たせるべき</li> <li>・保育園建設や高齢者福祉施設、環境にやさしい暮らしの実現などを優先してほしい。</li> <li>・少子高齢化社会のひずみを是正すべきで、他施策と総合的に効果を比較すべき</li> <li>・東京が目指している将来像自体が間違っている。東京一極集中を改めるべき</li> </ul>	<p>都市計画道路は活発な都市活動を支えるとともに、都民の安全・安心を確保する上で重要な役割を果たす都市基盤です。本方針に基づき、今後とも着実に都市計画道路の整備を進め、成熟した首都東京の魅力づくり、国際競争力の強化、防災性の向上を目指していきます。</p> <p>また、都及び区市町は都市計画道路の整備に限らず、防災、福祉、環境等様々な行政課題に取り組んでいきます。</p>
6	<p>○その他（4件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度は全国平均と比較すると、東京だけ著しく交通事情が悪いように見えるが、似たような状況の都市と比較すると、決して悪くないと思う</li> <li>・優先整備路線の位置を示した図面が小さすぎてわかりづらい</li> <li>・交通量の増加により増える NO<sub>2</sub> や PM2.5 についてどのように規制していくかを示してほしい</li> </ul>	<p>全国の政令指定市の混雑時平均旅行速度に関して、本方針において追加で比較を行っています。</p> <p>優先整備路線の位置を示した図面についても、路線ごとに拡大したものをホームページ上で公開いたします。</p> <p>自動車から排出される大気汚染物質の削減については、運送事業者等への支援や庁有車への導入などにより低公害車・低燃費車の普及を推進するとともに、交通の流れがスムーズになると、自動車から排出される大気汚染物質の排出量が削減されることから、都市計画道路の整備やハイパースムーズ作戦等による交通渋滞の緩和に取り組んでいきます。</p>