

「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概要

○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)

○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%

○ご意見・ご提案の概要

中間のまとめについて、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。

※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。

1) 道路整備のあり方について（118件）

意見の概要

○基本理念、基本目標など

- ・基本理念は非常によく、尤もである。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・全ての人が、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。・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。
- ・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。
- ・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。

○社会資本の維持管理

- ・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。
- ・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。

○生活道路の改良

- ・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。
- ・生活道路から車を排除する方策を進めるべき。

○安全な歩道と自転車道などの整備

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

○交差点の改良

- ・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。
- ・いつも渋滞する場所が決まっていて、不満に感じている。
- ・信号の見直しや感应式信号の開発を提案する。

意見の概要

○公共交通の充実

- ・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。
- ・高齢化社会で必要なのは安全で便利な公共交通。
- ・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。

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

○検証項目全般について

- ・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。
- ・「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。
- ・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。
- ・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。

○検証5「交通処理機能の確保」

- ・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。

○検証6「緊急輸送道路の拡充」

- ・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。

○検証7「避難場所へのアクセス向上」

- ・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。

○検証10「都市環境の保全」

- ・移動速度がアップしても、交通量そのものが増えればCO2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。

○検証11「良好な都市空間の創出」

- ・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。

○検証13「都市の多彩な魅力の演出・発信」

- ・「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。

○検証14「救急医療施設へのアクセス向上」

- ・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。

3) 優先整備路線の選定について (23 件)

意見の概要
<p>○優先整備路線の選定の考え方</p> <ul style="list-style-type: none">・期間内に事業化できる路線を選定すべき。・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。・特定整備路線と優先整備路線の整理が必要。 <p>○選定項目について</p> <ul style="list-style-type: none">・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。・多摩地域の東西軸は脆弱である。・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べきなどを優先する計画にすべき。・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。

4) 計画の見直しについて (65 件)

意見の概要
<p>○計画の見直し</p> <ul style="list-style-type: none">・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。・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。・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。・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。・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。・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。・都市計画道路ありきではなく、見直しや廃止をすべき。・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。・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。・立体交差の要不要の検証が必要。

5) 情報公開、住民参加について (29 件)

意見の概要
<p>○情報公開</p> <ul style="list-style-type: none">・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。・広く都民に情報公開、説明されるべきものである。
<p>○住民参加</p> <ul style="list-style-type: none">・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用意してほしい。・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。・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。

6) その他 (41 件)

意見の概要
<p>○整備方針のまとめ方</p> <ul style="list-style-type: none">・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。
<p>○概成道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none">・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。
<p>○事業に伴う地権者の移転</p> <ul style="list-style-type: none">・立退住民に対して配慮してほしい。
<p>○整備効果について</p> <ul style="list-style-type: none">・三次事業化計画の整備効果が知りたい

7) 個別路線の要望について (94 件)

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