

第 1 5 6 回 東 京 都 都 市 計 画 審 議 会

議 案 ・ 資 料 [ 別 冊 ( 4 ) ]

( 意 見 書 の 要 旨 )

平 成 1 4 年 1 2 月

東 京 都 庁 第 一 本 庁 舎 北 塔 4 2 階 特 別 会 議 室

都 市 計 画 局

- 環境影響評価条例対象案件
- 環境影響評価条例関連案件

議事日程	議 題				頁
	議題番号	内 容	名 称	等	
日程第3	議第6360号	東京都市計画用途地域	変更	世田谷区成城二丁目ほか各地内	1
	議第6368号	多摩都市計画用途地域	変更	稲城市長峰一丁目ほか各地内	3
日程第8	議第6379号	東京都市計画都市高速鉄道	変更	●第9号線	4
	議第6380号	東京都市計画道路	変更	○幹線街路補助線第26号線	9
	議第6381号	東京都市計画道路	変更	○幹線街路補助線第54号線	

# 意見書の要旨

[議第6380号] 及び [議第6381号]

東京都市計画道路の変更に係る都市計画の案を平成14年2月12日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、22通(419名4団体)の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	意見書の要旨	東京都の見解
東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路 第26号線 及び 第54号線	I 賛成意見に関するもの なし II 反対意見に関するもの 22通(419名4団体) 1 都市計画に関する意見 (1) 下北沢は車に依存せずにきた街であり、広い道路が無かつたことと交通の便が良いことにより、歩いて楽しめる街となった。 下北沢の良さを活かすためにも、街を分断し街を壊すような補助第54号線は必要ない。 (2) 補助第54号線は地元住民には不要である。 補助第26号線や井の頭通り(放射第23号線)を利用してはよい。 既存の、茶沢通り(補助第210号線)や鎌倉通りの拡幅、改良による整備等工夫が出来ないか。 (3) 補助第54号線の整備が必要であるならば、地下化される小田急線の跡地を利用すればよい。 (4) 補助第54号線を地表で整備するのでは、商業集積の高	I 賛成意見に関するもの II 反対意見に関するもの 1 都市計画に関する意見 (1) 都市計画道路は、その整備により、都市防災の強化、都市機能の確保、地域環境の保全及び都市空間の確保の役割を持っており、地域の街づくりに大きな役割を果たすものである。 下北沢周辺の商店街の賑わいは維持したいと考えており、歩行者の回遊性を確保し街の魅力を保ち沿道の賑わいを喚起できるよう、広幅員の歩行者空間を設ける計画としている。 良好な都市空間、都市景観の形成や特色ある街づくりが可能な道路計画であり、街を分断するものではないと考える。 (2)～(3) 補助幹線街路は、幹線街路で囲まれた区域内において交通を集約し適正に処理し、区域内の通過交通を排除し良好な住宅地としての環境を保全するように適切に配置されることが望ましい。 補助第54号線も東京都市計画道路全体の道路網の中で決定されているものである。 (4) 高速道路等の自動車専用道と異なる一般道路は、地形な

名称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>い地域や住環境の良好な住宅地を通ることになり、下北沢の賑わいを維持発展させるために重要な路地的界限性や歩行者空間を破壊することになるため、地下方式による整備にすべきである。</p> <p>(5) 補助第54号線の歩道幅員が広く、自転車の駐輪や店舗の品物による占拠が想像される。また、交通量の増加により、歩道が車道になりかねないため、必要以上の幅員は排除し、見直すべきである。</p> <p>(6) 補助第26号線の線形は、拡幅により商店街が無くなるので渋谷側に振ってもらいたい。</p> <p>(7) 補助第26号線の歩道の幅員が両側で17mは広すぎず。小田急線が地下化となり、側道が不用となったのにそのままの道路幅員が必要なのか。事業用地の低減により工期の短縮、事業費の低減を図るべきである。</p> <p>道路幅員を変更しないのは、過去の計画にとらわれ変更を嫌がるものであり、その結果、事業費も増加し税金の無駄遣いである。</p> <p>(8) 補助第26号線及び第54号線の計画幅員は、防災目的として現計画幅員で確保しても、幅員が26mの区間は短区間であり、延焼遮断帯としての目的を果たさない。</p> <p>また、停車帯での駐車は、大火を考えた場合、車はガンリタンクと同じであり延焼を助長する危険性があり、道路の整備目的と構造が一致していない。</p>	<p>ど物理的に困難な場合を除き、沿道の方々が等しく利用できるように平面街路での整備が原則である。</p> <p>また、都市計画道路は道路網全体での機能を有しており、この区間での地下化は近接する都市計画道路補助第210号線（茶沢通り）と接続出来なくなるなど、都市計画道路網全体の機能が發揮出来なくなる。</p> <p>なお、今回の計画は広幅員の歩行者空間を設けており、良好な都市空間、都市景観の形成も期待出来るものであり、下北沢の地域特色のある道路整備が可能な計画としている。</p> <p>(5) 行政と地域の方々が協同して、下北沢の特色ある快適な街づくりが図れる計画としたものである。</p> <p>なお、車線数は2車線として都市計画決定する。</p> <p>(6) 都市計画道路の位置、線形は、地形及び周辺の土地利用状況を勘案し、道路の連続性や直線・カーブの大きさによる平面線形、勾配による縦断線形等道路構造令の規定に基づき決めている。</p> <p>(7) 沿道が近隣商業地域であり東北沢駅に近接していることから、沿道の賑わいの喚起や歩行者動線の確保のために、広幅員の歩道を持つ道路として計画したものである。</p> <p>また、都の「震災復興グランドデザイン」における防災性の高い道路として広幅員の歩道の整備（「緑の回廊」）の位置付けから、既定幅員を活かした整備を行うものである。</p> <p>(8)～(10)</p> <p>都市計画道路は、震災時の避難路や消防活動、延焼防止等の防災面の強化のみならず、円滑な都市活動の確保、上下水道・ガス等のライフラインの埋設物の収容空間、都市景観の形成などの機能を併せ持っており、地域の街づくりに大きな役割を果たすものである。</p>

名称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>このことから、投じた費用に対する目的の効果が見込めないため、幅員は15mを基本とし、整備費の財政支出を抑えるべきである。必要とするならば、必要性和経済効果等の検討結果を明示できる資料を公開する必要がある。</p> <p>幅員を26mにするより、耐火性能を有する駐車場や、道路に面した建物を耐火性にした方が有効である。</p> <p>なお、防災目的とする場合は、震災時での緊急車両等の進入が不可能な場合の緊急ヘリポートとして使用可能な場所とすること。</p> <p>(9) 防災面においてはネックである踏切が地下化されれば、防災の見地から、補助第54号線は絶対必要とは言えない。</p> <p>(10) 道路を造っても、消防車が通れない場所が無くなるわけでもなく、救援物資の輸送にしても災害時に道路が通れるとは限らないため、道路を造るという単純な発想ではない新しい災害対策モデルを模索すべきである。</p> <p>(11) 補助第26号線、第54号線について環境アセスメントが行われていない。</p> <p>(12) 補助第54号線は、昭和21年の計画決定を見直す機会を得ているので、計画ありきでなく、中止を含め見直しを行うべきである。</p> <p>(13) 社会経済の変動の中、何十年前の計画に疑問を持つ。将来交通量の予測、環境・便利さの検討、住民の意向調査等新しい必要な調査を実施し、整備の必要性を定量的に説明すべきであり、廃止を含め幅広く再検討願いたい。</p>	<p>また、補助線街路は、居住地域に入り込んでいる交通を受け持つ道路でもあり、安全性や快適性など地域環境の向上が期待される道路である。</p> <p>一方、都では「東京都震災対策事業計画」(平成14年3月策定)により、環状第7号線周辺などの都立公園を対象に、震災時の救援・復興活動の拠点としての役割を果たせるよう、ヘリコプターの離着陸場としての使用可能な広場の確保など、震災に強い都市づくりを進めている。</p> <p>(11) 「東京都環境影響評価条例」によれば、環境影響評価の対象事業は高速自動車国道等を除くその他の道路の改築の場合、4車線以上でかつ改築する区間の長さが1km以上のもものとされている。</p> <p>今回変更する補助第26号線及び第54号線は、いずれも2車線の道路であり、環境影響評価の対象にはならない。</p> <p>(12)～(13) 都市計画道路は、東京の街づくりの骨格を成す基幹的な施設であり、交通機能や防災機能などが充分に発揮できるよう、全体として秩序あるネットワーク形成を目指している。</p> <p>このため、都市計画道路を一部といえども廃止することは、道路網全体の機能に重大な支障を及ぼすもので、極めて難しいと考えている。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1) 補助第54号線を整備するのであれば、商店街付近(下北沢駅～鎌倉通り)については、原則として歩行者専用道路とする。不可能な場合は、歩行者優先、バリアフリーを徹底し、道路構造を工夫してスピードの出ない道路とすべきである。</p> <p>(2) 8mの歩道を整備するならば、歩行者の安全性を十分考慮して、自転車と歩行者が分離した構造とすべきである。</p> <p>(3) 補助第54号線の整備にあたっては、十分な用地補償の検討をお願いする。</p> <p>また、駅から近い場所については住環境が大きく変わることも予想されるので、地価の下落を食い止めるためにも、用途地域の見直しをすべきである。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1) 説明会は都市計画法第66条に基づくものであり、事業概要を住民によく説明し意見を聴取すべきであるのに、説明会を時間制限で一方的に質問を打ち切っており、都市計画法違反である。</p> <p>住民説明会も具体的に詳細にわたり住民に説明すべきである。</p> <p>(2) 補助第54号線について意見が続出したにも係らず、1週間で意見を締め切った。住民参加が十分されないまま計画決定することは許されないことである。</p>	<p>2 事業施行に関する意見</p> <p>(1)～(2)</p> <p>都市計画道路の整備は、都市防災の強化、都市機能の確保、地域環境の保全及び都市空間の確保の役割を担っており、其々の道路の整備は、道路構造令等に従って整備されるものであり、今後、道路事業者が地元をはじめとする関係機関と協議して決めていくものである。</p> <p>(3) 用地の取得については、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」に基づき、適切に対応していく。</p> <p>また、用途地域の見直しについては、土地利用の動向等を踏まえ、必要な検討や対応を図っていく。</p> <p>3 その他の意見</p> <p>(1)～(2)</p> <p>説明会は、都市計画法第16条の主旨に即して実施しているものである。</p> <p>今回の都市計画の変更については、素案の説明会を平成13年4月10日～12日の3日間行い、案については平成14年2月12日に公告し2週間の縦覧と意見書の提出期間及び2月19日～21日の3日間の説明会を実施して進めてきたものである。</p> <p>また、説明会ではスライド、パンフレット等を用いて解りやすく説明するとともに、出来る限り多くの方に発言の機会が得られるよう、運営上の配慮を行っている。</p> <p>住民の方々のご意見をお聞きし、都市計画法の定めに基づき進めてきたものである。</p> <p>III その他の意見</p>
<p>III その他の意見</p> <p>なし</p>		<p>III その他の意見</p>