

## ご意見・アイデアの募集結果について <スマート シティ関連>

- 20 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京であることが、東京が日本国内で人を引き付けるだけでなく、世界から人や情報もマネーも引き付けるためには必要です。ただし、そのための施策が開発寄り（造ること）一辺倒であってはならないと思います。エリアによって開発・整備の在り方、方向が異なることを是とし、東京23区、特に山手線内は集中的により特徴のある、世界に対して競争力のある開発がされていく、一方で、多摩地区、島しょ地区については開発する（造ること）よりも豊かな自然、文化を残していくことを優先していくべきと考えます。私の住んでいる多摩地区（小金井市）では、東京都の優先整備路線として「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の2路線が計画として指定されました。いずれも“はけ”（国分寺崖線）と野川の貴重な自然、生態系を破壊することが大いに懸念されます。造ることは常に自然を破壊することであり、いったん失われた自然は決してもとに戻せないことを改めて考えてください。やることを決めるだけでなく、やらないことを勇気をもって決めることも行政の大事な役割だと思います。
- 21 平成28年3月に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業計画）」において優先整備路線に選定された南多摩尾根幹線道路は、将来「交通・物流ネットワークの形成」を通じて「スマートシティ」の構築に資するとともに、災害時の緊急輸送道路として「セーフシティ」の構築にも貢献することが期待されています。今後は、単なる幹線道路の整備だけでなく、地域の観光資源でもある「よこやまの道」や「小山田緑地の道」や「からきだの道」との連携した健康増進のための回遊型遊歩道としても整備するなどの工夫をすることが可能です。また、多摩清掃工場の排熱を利用して、サイクリングやマラソンピクニックの盛んな地域でもあることから「ロッカールームとシャワー室を兼ね備えた新施設の整備」で唐木田駅にも近い事もあり、多くの利用者が活用すると考えられます。このような工夫により、隣接住宅地区の環境を保全するだけでなく、地域の「高齢者が安心して暮らせる社会」、「誰でも優しさを感じられるまち」、「誰でもがスポーツに楽しめる社会」の実現を通じて「ダイバーシティ」の構築も図れるなど、今後の整備の仕方によっては3つのシティの同時実現が可能です。この地域は畑・果樹園・貸農園や大学の農園があることから「尾根幹線道の駅」を新設することにより、集客力と雇用の拡充が期待されます。
- 25 道路事業「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）」は、現在、また未来の人々の生活には適応しているとは思えません。また今では貴重な自然環境を破壊し地球環境をも壊していく事業です。特に、小金井市で優先整備路線に選ばれた3・4・1号線、ならびに3・4・11号線は、その地で穏やかで健やかなる生活をしている人々の環境を奪い、小金井市だけではなく、東京都に取っても、大変貴重な自然環境を破壊し消してしまうもこととなります。東京都が検証を行った2路線が該当する交通に関する項目については、少子高齢化に伴い交通量が減少していくことが明確で、道路の必要性の根拠が崩れていることも明白であり、また、防災に関することも、災害時には道路の寸断によりアクセス自体困難になり、道路の両側で火災が起きれば何の役割も果たさないことが分かっています。現在の住環境にとって上記の検証項目に最も必要なのは、大型道路を作るのではなく、住民の日頃の助け合い、コミュニティー、そして家屋の耐震強化や倒壊防止策と生活道路の整備（隅切りなど）や充実です。都心に近いこの小金井の貴重な自然を未来栄光に残すべく、また、小金井の2路線以外のその他地域に住む住民の反対のある都市計画道路の見直し、または廃止を「実行プラン」に掲げていただくことをお願い申し上げます。

---

26 【都民との協働を実行せよ、方針に明示せよ】 実行プランの策定及び実行について都民の協働がどこにも提起されていません。行政サイドが独自に計画し、実行するという行政の一方的独断的運営がこの実行プランの行政方針になっています。行政運営方針を追加してください。都民との協働を明示してください。【道路政策についての意見】 ①総合的交通政策がありません。長期ビジョン政策指針5、三環状に尽きる方針で交通処理に偏向し、総合交通政策 やまちづくりの観点からの道路政策が全く提起されていません。長期ビジョン政策指針6、人の観点からの交通政策提起は賛成ですが指針5との整合が重要です。指針6が軽視されることのないような政策観が必要です。 ②既存の都市計画道路整備方針を廃止し、交通需要とまちづくりに依拠した道路整備に方針を転換せよ。国交省や都 以外の道府県は既存の都市計画道路を抜本的に見直しています。 ③都全域の道路整備（新設）に必要な、前提となる将来交通量予測が行われていません。人口減少、高齢化、労働人口減少等の基本的社会経済的基礎事項に基ずく将来需要予測が提起されていません。また、都の特徴である自家用 車からの鉄道や公共交通への大幅な転換が予測されていません。

---

27 「都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づく道路事業は、都下のいたる所で住民の生活を破壊する等、多くの問題を引き起こしていますが、小金井の2路線については、当該地域の住民を事実上強制退去させる可能性を秘めるなど多くの住民の平和な生活を破壊させるだけでなく、東京の貴重な財産である“はげ”（国分寺崖線）と、武蔵野・野川公園を中心とした「東京のオアシス」とも云われる素晴らしい自然環境を破壊するものです。 東京都は小金井の2路線事業化を正当化する理由のひとつに広域避難場所へのアクセス向上を挙げられている模様ですが、右避難場所への避難は現実的には既存の生活道路を使用する徒歩ないし自転車がベストであり、計画中の2路線を利用した車による避難は渋滞を招くのみで何の役にも立たないことは明らかです。 また東京都は小金井の道路問題に関し、意見表明の公式の手段であるパブリック・コメントを通じて住民の97%以上が計画の見直し、ないし反対を表明しています。 尚、都市計画道路に関しては、大阪や名古屋など他の大都市においては極力住民の意見を尊重するとともに、環境破壊的道路については躊躇なく廃止される状況となっていることもご承知の通りかと思えます。 従って東京都におかれても、上述の諸点等のほか、わが国人口の一般的減少傾向にも鑑み、更にまた都民の血税で賄われている財政支出の優先度の見地からも、道路関連事業計画については極めて慎重であるべきであり、とりわけ小金井関連の2路線に関しては所謂「実行プラン」には含めないよう強く求めたいと考えます。

---

31 小金井市では、今進められている「都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の計画によって、古くからの住民は追い出され、小金井及び東京の貴重な財産といえる「国分寺崖線」と野川の自然」が破壊されようとしています。 地元をよく知る古い住民と、新しい若い力の協力によってこそ、自助・共助が実効性のある力強いものになるのではないのでしょうか。 また、50年以上も前に住民不在で作られた計画に固執して中途半端な新しい道路を作るお金と時間は、急務である「無電柱化、既存の橋や道路の整備、老朽化した上下水道の整備」にまわしてほしいものです。 文化都市で大切なのは豊かな自然との共存です。自然は人とまちを守ります。豊かな自然は一朝一夕でできるものでなく、一度破壊すれば取り返しがつきません。 <結論> 上記のことを考えて、小金井の2路線の都市計画道路の計画の廃止をお願いします。

33 「骨格幹線道路などの広域的な道路ネットワークの整備」との記載は一見有意義に見えますが、個別案件の中には50年以上前に計画され現在の实情からは大きく解離し、周辺住民の合意が見られない無理な計画が強行されているケースが散見されます。「都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」として東京都が進めている小金井の2路線「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」も今とは全く異なる環境下で計画されたものであり、現状では道路の必要性・投資効果・自然保護等の観点から必然性は全く認められません。東京都建設局は「道路ネットワークの整備」と「災害時の交通アクセス」などを道路整備の理由として挙げていますが、なぜ道路整備を行う必要があるかの説明を求めても具体的かつ論理的な説明は皆無であり全く納得できません。（交通量が減少している状況でこれ以上の新規道路は不要であり、この地は災害時の避難場所へのアクセスは他場所より優っている）プランでは「豊かな自然環境の創出・保全」を挙げていますが、この道路は小金井と東京の貴重な財産である“はけ”（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。プランでは「町会・自治会などのコミュニケーションを活性化」となっていますが、この道路計画は町内会を分断するものであり、全く逆行しています。

38 スマートシティは、まずそこに住む人間が快適に、健康に、かつ働きやすい空間であることが必要です。そして、健康と快適には、良質な大気、騒音の少ないこと、安全、充実した文化、適度な緑地空間（公園など自然環境）などが必要です。身近な問題としては、人口が減少し始めている日本では、輸送の効率を追い求める大型の物流のための都市ではなくて、無公害でかつ人の生存のためにきめ細かな対応のできる機能を持つような都市を作って行くべきです。大規模な緑地や自然公園は、大気清浄化のために必要な都市機能であり、緑地を破壊して道路を作る必要はありません。骨格幹線道路は、旧都市計画法第3条の要件を満たしていないので、いったん計画を廃止し、必要性を再評価したのち、新都市計画法に基づいて住民参加のもとに計画を作り直すべきです。

39 観光や文化を世界にアピールしたければ、アジア特有の無尽蔵な開発をやめ、既存の設備、施設をいかした町作りを進めるべきです。小金井市や小平市で見られるような、作りたいから道路を作る、理由は後付けというような開発は見直し、バリアフリーなど必要な施設の建設に予算を振り向けるべきです。

41 小金井市の様な計画道路は必要ないと思います。はけの貴重な自然を破壊してまで不必要な道路を作るのは反対です。都心は便利さが必要でしょうが、郊外で自然のある公園や地域を選んで住んでいるのにそれを壊してまで道路を作る必要は無いと思います。小金井の中で道路を変えてほしいのは連雀通りなど既存の細い道路幅を広げることで輸送ルートはスムーズになると思います。南北縦のルートは武蔵境通り、小金井街道があるのでもう十分です。今後運転人口が減る中、道路を増やすより鉄道などの輸送手段がスムーズに行き流れが良くなるようにしたほうがいいと思います。まだまだ都心の駅はエレベーターも少なく、特に私鉄とJRの乗り換えで車椅子やベビーカーでの行き来がしづらい現状です。

42 限られた資源や自然、残された文化を生かした町作りを行うことがスマートではないだろうか？単に大きなビルや道路を作るのであれば、アジア各国で次々と行われています。そのため、そんなものを作っても観光都市にはなれません。少し不便でも、バリアフリーや景観、自然環境の維持を意識した大人の町作りを進めるべきではないか？建物の高さ制限や色彩制限、バリアフリー、速度制限、開発制限などがあってしかるべき。橋のとなりに橋を作り、道路のとなりに道路を作るのはやめていただきたい。小金井市の計画道理など、まさにその代表例で、もう残り少ない自然環境をわざわざ破壊することが、

---

スマートなのか？少し回り道することが大人の対応でスマートではないのでしょうか？

---

45 交通・物流ネットワーク形成では、“ヒトやモノの流れがスムーズな都市をつくろう”を前提に三環状道路、骨格幹線道路などの広域的は道路ネットワークや公共交通ネットワークの整備を進めますとあります。この考えは、本年3月に発表した「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）」を土台にした考えである。このときにも東京都はPCを募集したが、提出された意見はほぼ全面的に無視されています。以下、交通・物流のネットワーク形成に関する意見を述べます。①プラン策定会議では、第四次事業化計画に対し提出された都民の真摯な意見を読み込んでいただきたい。②東京都は、区部は昭和21年ごろ、多摩は昭和37年ごろの都市計画決定にいまだにこだわり続けている。多くの都民が反対するのは当然であることを理解して、将来の人口減少、高齢化、交通量減少などを見据えた道路政策のあり方について、真剣な論議を要望します。

---

46 身近な問題としては、人口が減少し始めている日本では、輸送の効率を追い求める大型の物流のための都市ではなくて、無公害でかつ人の生存のためにきめ細かな対応のできる機能を持つような都市を作っていくべきです。そのためには、下記①～④を考えてゆくべきです。①まず人が生活するための快適な都市を作ること。人が歩く道を作ること ②自転車などの無公害型・健康志向の交通手段を優先すること ③交通弱者にも住みやすい街を作ること。たとえばLRTなどの普及やミニバスの普及 ④無公害の輸送機関を導入すること(原油系燃料から無公害エンジンへ) <結論として> これから作ろうとしている環状道路、骨格幹線道路はいりません。特に外環状道路は「大深度地下工法」で作ることは危険であり、中止すべきです。むしろ道路よりも自然環境を保全することがスマートシティとして必要です。骨格幹線道路は、旧都市計画法第3条の要件を満たしていないので、いったん計画を廃止し、必要性を再評価したのち、新都市計画法に基づいて住民参加のもとに計画を作り直すべきです。計画段階からの住民参加が最も重要です。

---

52 今日ではバイオで生ごみを減容化（1日で90%減容）する方法が中小企業で開発され、いくつかの自治体で採用されているHDMという方式もあります。東京都もこのようにクリーンでエコなごみ処理方式に変換することを早急に検討すべきです。東京もそろそろ、古い町、家を遺す方向にすすんで、人にやさしいまちづくりを考える時期に来ています。人口が減少してゆく傾向にある状況で、将来無駄になる幹線道路を新たに交通ネットワークのために造ってコストの無駄使いをする必要がない。現在ある骨格幹線道路のみをビッグデータなどを使ってスマートな整備をする。これだけで十分にスマートな交通状況の改善を図ることができるはず。東京都に残された数少ない小金井市のハケなどの自然を壊すような都市計画道路は即座に見直すべきです。多摩も含めて数少ない自然を残した東京に変えてゆくべきです。使い物にならない旧い道路計画を進めて、わざわざこれまで培ってきた地域を分断し、子供たちやお年寄りに危険をもたらす必要はありません。

---

53 東京都が現在進めている「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）」として進められている道路事業は、多くのところで、住民の生活を破壊し、自然環境を壊すものとなっています。小金井の2路線「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である「はげ」（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災・交通安全は大型道路建設ではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・充実こそが求められる時代となっています。小金井の2路線を含む多くの都市計画道路の見直し・廃止を「実行プラン」に折り込んでいただくことを望みます。大阪でも、名古屋でも他の大都市では、住民のコミュニティや環境を破壊する都市計画道路はどんどん廃止しています。東京もぜひ、決断されることを希望します。

---

---

73 東京都の都市計画道路整備方針のうち、小金井市の2号線「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線」の道路拡張計画は、都市部における貴重な自然の計画、スポーツ、自然観察、安心して歩ける空間、幼ない子どもの自由な空間、学童の通学路、リハビリテーションのための散歩道、緑と空気の清潔さ、住宅地としての静穏、これらの美質を損なうことは明らかなです。このため、計画を中止されるよう願っています。

---

74 東京都現在進めている「都市計画道路（第四次事業化計画）」は、多くの箇所住民の生活を破壊し、自然環境を維持できないものとなっています。本道路計画内の小金井市の「3. 4. 1号線」および「3. 4. 11号線」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である国分寺崖線と野川の自然を破壊するものとなっています。 今後は人口が減少し交通量も減少するのに、大型道路を作る必要性が少ないうえ、防災に対しては住民のつながりを大事にし、生活道路の充実を図ることが重要な時代となっています。 大阪や名古屋等の大都市でも過去に作成した計画道路計画を見直し、都市の計画道路を廃止しています。そのため、小金井市の3. 4. 1号線および3. 4. 11号線を含む東京の都市計画道路の見直しや廃止を考え、「2020年に向けた実行プラン」に織り込むように望みます。

---

75 東京都が進めている「都市計画道路（第四次事業化計画）」では、多くの箇所住民の生活を破壊し、自然環境を維持できないものとなっています。小金井市の二路線である「3. 4. 1号線」および「3. 4. 11号線」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である国分寺崖線と野川の自然を破壊するものとなっています。 防災・交通安全は大型道路建設でなく、住民のつながりを大事にし生活道路の整備と充実を図ることが重要です。 大阪や名古屋等の他の大都市では、住民のコミュニティーや環境を破壊する計画道路計画を見直し、都市の計画道路自体を廃止しています。そのため、小金井市の「3. 4. 1号線」および「3. 4. 11号線」を含む東京の都市計画道路の見直しや廃止を考え、「2020年に向けた実行プラン」に織り込むように望みます。

---

77 東京都が現在進めている「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）」道路事業は、多くのところで、住民の貴重な生活や財産を分断・破壊し、閑静で住みやすい住環境・地域コミュニティ・自然環境を壊すものとなっています。補助92号線道路は元々4,780m長（北区西ヶ原1 古河庭園横～荒川区西日暮里3・4～台東区下谷1 昭和通り迄）の一体開発ネットワーク道路計画であったものが、2015年12月、うち2,520m長（西日暮里3～下谷1 迄、全長の53%を占める）が勝手に切り離されて廃止路線化され、他方始点側の北区間は土地区画整理事業でできた20m幅員大道路を始め殆どは完成・供用済み（但し、JR立体190m長は未着手）故、北区単体（西ヶ原1～田端駅前通り迄）だけで完了・完結で宜しい訳で、更に田端1～西日4・道灌山通り迄590m（全長比12%）延伸してくる必要性も必然性も薄いのに「廃止を含む見直し」とならず、こじつけの選定理由を付加され第四次計画で優先整備路線に残されているのは、「とにかく道路建設を廃止にさせないための」行政の暴挙・愚挙であります。 防災・交通安全は大型道路建設だけではなく、住民のつながりやコミュニティを大事にした、生活道路の整備・充実こそが求められる時代となっています。補助92号線道路（北・荒川590m）を含む多くの都市計画道路の見直し・廃止を「実行プラン」に織り込んで頂くことを切に望みます。

---

78 東京における都市計画道路の整備方針として進められている道路事業は、多くのところで住民の生活環境を壊すものになっています。小金井の2路線「小金井3. 4. 1号線」「小金井3. 4. 11号線」は東京の貴重な財産である”はげ”（国分寺崖線）や野川などの自然、景観、歴史、文化を破壊する

---

---

ものです。防災、交通安全は大型道路建設ではありません。大型道路にて事故が多発している事が、テレビ新聞報道されています。自然と共存し、住民のつながりを大切にして行く事が、東京、日本の今後だと思います。「自然を大切に、ヒトの生活を破壊しない都市をつくろう」「お金をかけ、必要のない道路を作るのは意味がない」大阪でも、名古屋でも他大都市では住民のコミュニティや環境をこわす道路はどんどん廃止しています。東京にもぜひ廃止の決断をされる事を希望します。小金井の2路線を含む多くの都市計画道路の見直し、廃止を「実行プラン」にして頂くことを望みます。

---

81 「豊かな自然環境の創出・保全」では公園や街路樹の整備、水辺の緑化などを進め、花や緑で町を潤すといっているが、東京都が進めている「東京における都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)」として推進されている道路事業の多くのところで、住民の生活環境(排ガス公害、無理な道路工事による、子供、老人の交通事故、町内分断によるコミュニケーションの破壊)があるように聞いています。上記の4次計画として進められている道路事業の内、小金井市の3.4.1号線や3.4.11号線では、貴重な「はけの自然」を分断し、衰退させるような計画であり、都の将来方針に矛盾するものであると感じます。また、先的小金井の2つの道路に関しては、「はけの道の自然」泉や緑や動物や食物の種の保存を著しく破壊することはもちろん、著しく生活を脅かされることは明らかです。現実の道路問題を抱えながら、未来都市構想を語れ等という企画には、都の行政内部の協調性が明確化されない今無理ではないでしょうか。

---

82 東京都が現在進めている「東京における都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)」として推進されている多くの箇所で住民の生活が、排ガスや道路によるコミュニティの分断、孤立化によって脅かされています。進められている道路事業の内、小金井市の3.4.1号線や3.4.11号線では、貴重なはけの自然を分断し、破壊させるような計画であり、都の将来方針に矛盾するものと思います。将来構想の計画の前に現在沢山の都民が、300か所余りの道路整備の計画実施に悩んでいます。スマートシティの構想の前に、都民の多くの方が悩んでいる、現実の道路行政に関して見直しをしてゆくべきと考えますがいかがでしょうか。したがって今までどおりの道路行政は見直してゆかなければなりません。

---

83 「快適な都市環境の創出」で河川、運河等の水質改善や大気汚染の更なる改善を進め、東京の快適な都市環境を次世代に継承すると謳っていますが、東京都が現在進めている東京における都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)」として推進されている道路事業の多くのところで、住民の生活環境(排ガス公害、無理な道路工事による、子供、老人の交通事故、町内分断によるコミュニケーションの破壊)が著しく脅かされています。4次計画として進められている道路事業の内、小金井市の3.4.1号線や3.4.11号線では、貴重なはけの自然を分断し、衰退させるような計画であり、都の将来方針に矛盾するものであります。したがって今までどおりの道路行政は見直してゆかなくてはなりません。都民のためのスマートシティ構想は、現状の問題点を見直し、中止するなりして、むしろ税金の無駄使いを無くし、都民生活の改善をしてもらいたいものです。

---

84 東京都が現在進めている「東京における都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)」として推進されている多くの箇所で住民の生活が、排ガスや道路によるコミュニティの分断、孤立化によって脅かされています。「交通物流ネットワークの形成」では環状道路、骨格幹線道路などの広域的な道路ネットワークや公共交通ネットワークの整備を進めていくといっていますが先的小金井の2つの道路3.4.1号線、3.4.11号線に関しては、「はけの道の自然」を著しく破壊することはもちろん、自然で育つ子供たちの大切な養育の環境を奪ったり、住民の往来のコミュニティの分断や排ガス等、混入車両による交通事故の増加によって、関係住民の生活を著しく脅かされることは明らかです。したがって今

---

---

までどおりの道路行政は見直してゆかなければなりません。

---

85 「豊かな自然環境の創出・保全」では公園や街路樹の整備、水辺の緑化などを進め、花や緑で町を潤すといっていますが、東京都が現在進めている「東京における都市計画道路の整備方針（第4次事業化計画）」として推進されている多くの箇所で住民の生活が、排ガスや道路によるコミュニティの分断、孤立化によって脅かされています。上記の4次計画として進められている道路事業の内、小金井市の3.4.1号線や3.4.11号線では、貴重なはげの自然を分断し、破壊させるような計画であり、スマートシティに矛盾するものと思います。したがって今までどおりの道路行政は見直してゆく必要があります。

---

86 小金井市の2路線「3.4.1号線」「3.4.11号線外」は、住民を追い出し、小金井と東京の貴重な財産である“はげ”（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災や交通安全対策は、単に大型道路を建設することではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の充実こそが時代のニーズに合ったことと思います。小金井の2路線の計画の見直し、廃止を「実行プラン」に織り込んでいただくことを希望します。野川界隈は、単に地元住民だけでなく、休日には遠くからも大勢の家族づれが出かけってくる、憩いの場でもあります。この場を維持する為に、日々多くの人が、自然保護活動を頑張っております。あえて、この自然の環境を壊すことがこの時代に必要とは思えません。見直し、中止を重ねて要望します。

---

88 交通・物流ネットワーク形成では、「ヒトやモノの流れがスムーズな都市をつくろう」を前提に三環状道路、骨格幹線道路などの広域的は道路ネットワークや公共交通ネットワークの整備を進めます」とありますが、この考えは、本年3月に発表した「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）」を土台にした考えです。このときにも東京都はパブリックコメントを募集しましたが、提出された意見はほぼ全面的に無視されています。以下、交通・物流のネットワーク形成に関する意見です。  
①プラン策定会議では、第四次事業化計画に対し提出された都民の真摯な意見を読み込んで、それらを十分活かした 実行プランとしていただきたい。②東京都は、区部は昭和21年ごろの都市計画決定にいまだにこだわり続けている。多くの都民が反対するのは当然 であることを理解し、必近の人口減少、高齢化、交通量減少などを見据えた道路政策のあり方について、真剣な論 議を要望します。

---

89 「スマートシティ」と何だか音の響きの良さからカタカナ語が使われている感がありますが、しっかりと定義がされておらず誰しもが各々の解釈で使うとえてして誤解・錯誤が起りやすく要注意です。もし「スマートシティ」が物流のための大型車両通行利便性概念であるとしたら、「そんなものは要りません!」と声を大にして申し上げねばなりません。今や大気汚染の原因を無くすこと、オゾン層を破壊する物質を少なくすること、地球温暖化を防止するべくCO2の排出抑制や化石燃料の使用抑制など全地球上で人類が協力して行うことが大切であるとの考え方が普遍化してきています。技術開発こそ日本の得意分野、それで都市環境を改善することこそが「スマートシティ」の真骨頂なのです。そのためには、下記①～④を志向し実現すべきです。①まず人が生活するための快適な都市・人が歩く道をつくること。②自転車等の無公害型・健康志向の交通手段を優先すること。③交通弱者にも住みやすい街をつくること。LRT、ミニバスの普及など。④ 無公害の輸送機関を導入すること(化石燃料から無公害エンジンへ)。トラック・バスも無公害エンジン車とし、それしか都内に入れないうにする。〈結論として〉これから作ろうとしている環状道路、骨格幹線道路、補助観戦街路は要りません。特に外環状道路を「大深度地下工法」でつくことは博多駅前大道路の大崩落・陥没事故に見

---

る如く危険ゆえ中止・廃止すべきです。骨格幹線道路や補助幹線街路は、旧都市計画法第3条の要件を満たしていないので、一旦計画を廃止し、必要性を再評価した後、新都市計画法に基づいて住民参加のもとに計画を作り直すべきです。

---

94 「スマートシティ」とは、まず「都市はそこに住む人間にとって快適な空間」でなくてはなりません。従来、都市は「人間が住むところ」であるよりも前に、政治の中心であったり、商業の中心であったり、物の輸送の拠点であったり、交通の要衝であったり、物流の利便性が重要視され、そのため、広い道路や空港・港湾・鉄道の整備が優先されてきた。その残りの空間に人間が住む場所や環境を作るという考え方で今日の日本の都市は造られてきました。その結果として、幅広の道路に大型の車両が高速で疾走し、交差点で横断歩道を渡りきれない歩行弱者を危険に陥れるといった事故が多発しています。道路が整備されることは、それ自体は悪い事ではない。しかしそのために歩行者や、自転車利用者、足が弱くなっている高齢者などは、危険な状況に追い込まれている。これは本末転倒です。スマートシティは、まずそこに住む人間が快適に、健康に、かつ働きやすい空間であることが必要です。そして、健康と快適には、良質な大気、騒音の少ないこと、安全、充実した文化、適度な緑地空間などが必要です。〈結論として〉大規模な緑地や自然公園は、大気清浄化のために必要な都市機能であり、緑地を破壊して道路を作る必要はありません。むしろ道路よりも自然環境を保全することがスマートシティとして必要です。骨格幹線道路は、旧都市計画法第3条の要件を満たしていないので、いったん計画を廃止し、必要性を再評価したのち、新都市計画法に基づいて住民参加のもとに計画を作り直すべきです。住民参加による計画の策定を行うことが、住民の行政不信・政治不信と反発を改善し、本当の意味での住民と行政の協力体制（=民主主義社会）が構築されます。

---

96 1 補助216号線の計画 補助216号線(道路幅16m)が昭和41年(1966年)に計画され、50年経った現在に至り急に具体化されてきたことに怒りを感じる次第です。この道路計画は町内会を分断、地区の近辺らは並列に左右200mも離れていないところに道路があり、なぜの地区なのか?該当住民は今、高齢者も多く、不安でいっぱいです。〈結論〉補助216号線(特に甲州街道から北部)の計画・現在の都市計画整備道路は廃止(70年、50年前の設計)にして、現状の土地、地形を十分考慮し交通需要と街づくり(生活道路)に依拠した道路整備に方針転換すべきと考えます。2 今後は街づくりと道づくりは一体となるべきで交通手段の検討が必要である。70年前、50年前の設計を今、誰が必要としているのか?住民にとって生活道路でない通貨道路は必要ないです。ここ北烏山1丁目は駅まで徒歩(近いところで15分は要する)ではチョット厳しい。①高齢者には路線バス利用は厳しい。路線バスは幅の広い道路が必要で高齢者の住む住居から遠いバス停留所が設けられる。バス会社では採算性の合わない地区、通路が狭い、踏切のある道路は避けられるようです。②コミュニティバスの活用(既存道路で十分)が今後必要となる。コミュニティバス(幼稚園バス、高齢者のデイサービスバスなど)は既存道路での利用ができる。高齢者の住まいから近い場所での乗り降りが可能となる。循環ルートは、駅-病院-買い物(商店街)などどうであろうか?

---

99 現在東京都では大量のごみを全面的に焼却に頼って処理を行っている。とりわけ生ごみは約80%が水分と云われています。焼却はお湯を沸かして、高温の水蒸気と炭酸ガスで煙突から大気中に熱無駄に放散しています。又焼却は人体にとって有害なものを放出せざるを得ません。しかし、生ごみをバイオで処理すると低温の水蒸気と炭酸ガスで処理でき、これ以外有害なものは放出しません。今日ではバイオ



---

で生ごみを減容化（1日で90%減容）する方法が中小企業で開発され、いくつかの自治体で採用されているHDMという方式もあります。東京都もこのようにクリーンでエコなごみ処理方法に変換することを早急に検討すべきです。東京都に残された数少ない水と緑に囲まれた国分寺崖線のハケや、多摩の水と緑豊かな自然を保全することを早急に始めなければいけない。これらは加速度的に壊れていっています。ヨーロッパの都市によくみられるように、東京もそろそろ、古い町、家を遺す方向にすすんで、人にやさしいまちづくりを考える時期に来ている。子供たちの情操教育や高齢者の認知症予防にとって古民家などがいい影響を与えていることが知られている。このようなことにお金を使うのは無駄なことではないと考えます。

---

100 緑を守り豊かな自然環境を守る街づくりを目指して欲しい。小金井と国分寺に形成された河岸段丘は都市を湧水は緑でうるおし、美しい景観を作ってきた国分寺崖線“はげ”と野川の自然を生かしたみどり豊かな貴重な東京の財産であり残された貴重な緑を守り豊かな自然環境を守る街づくりを目指して欲しい。防災・交通安全は大型道路建設ではなく住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・拡充こそが求められる時代となっています。小金井の2路線をはじめ都市計画道路の見直しを実行プランに織り込んで頂きたく節に望みます。

---

101 「スマートでないシティ」の視点が必要。東京一極集中をやめることを考えること。自然環境を大切にすること。「三環状道路、骨格幹線道路などの広域的な道路ネットワークや公共交通ネットワーク整備を進めます。」は住民の権利侵害をしないものにする。

---

102 「国際的な都市間競争に勝ち抜く成長を生み続け」とありますが、欧米人を模倣しても勝つことはまず困難です。日本が得意とする考え方、生活感、人生観、伝統文化や工芸を重視し、継承することを要望致します。「2020年以降も見据えて、陸・海・空の交通・物流ネットワークを一層充実させ、東京の都市活動を支える交通インフラを強化し」とありますが、更なる将来をも思い描いたうえで、従来の「車と道路頼み」の、時代遅れ極まる政策を根本から改めるよう希望致します。すべてが豊かになり、求める物は「物質」から「生き方・暮らし方」へ、「量」から「質」へと大きく様変わりしている現実を認識なさってください。「公園や街路樹の整備、水辺の緑化」は宜しいですが、その方法が、既存の住宅や市街の樹木・草花を破壊して、新設道路の言い訳のように沿道に新たな植樹を行なうような方策はお止めください。「三環状道路・骨格幹線道路などの広域的な道路ネットワークや公共交通ネットワークの整備を進めます」について、戦後70年近くもなる過去に計画された都市計画道路は、不適切であるため計画廃止なさるよう強く要望致します。「国内外の物流拠点としての東京港の機能を強化します」について、東京一極集中すべきではありません。地震大国の日本においては、東京のみでなく、地方都市を各拠点として安定した機能を補完しあう政策を要望致します。「倍増する航空需要に対応するため、羽田空港の容量拡大や国際化を一層進めます」ではなく、日本の東西南北からなる豊かな地域性に沿った、特色と利便性のある航空機能を全国の要望ある地域へ整備することを要望致します。また、乱開発による人口過密地域の上空を飛行する、羽田への増便は非常に危険であり、環境・生活上の障害ともとなるため、お止めください。

---

103 環境問題・持続可能な社会と言いながら、焼却国家の日本！東京のど真ん中に焼却所の煙突がある。ごみ問題の根本が間違っています。まして「濡れた生ごみの水」を燃やすには重油を使っています。私たちは「生ごみ」の分別、そして水分のない可燃ごみで東京の空を取り戻したいです。

---

104 現在、東京都が進めている「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）」として進められている道路事業は、多くのところで、住民の生活を破壊し、自然環境を壊すものとなって

---

---

います。小金井市の2路線「3.4.1号線」「3.4.11号線外」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である〴〵はけ〴〵（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災や交通安全対策は、単に大型道路を建設することではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・充実こと求められる時代となっています。小金井の2路線を含む多くの都市計画道路の見直し、廃止を「実行プラン」に折り込んでいただくことを望みます。大阪でも、名古屋でも他の大都市では、住民のコミュニティや環境を破壊する都市計画道路はどんどん廃止しています。東京もぜひ決断をされることを希望します。

---

110 東京都が現在進めている「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）」として進められている道路事業は多くのところで、住民の生活を破壊し、自然環境を壊すものとなっています。小金井の2路線「小金井3・4・11号線外」は住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である『はけ』（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災・交通安全は大型道路建設ではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・充実こそが求められる時代となっています。小金井の2路線を含む半世紀以上前に作られた多くの都市計画道路の見直し・廃止を「実行プラン」に折り込んでいただくことを望みます。

---

111 本実行プランでは都心部を中心とした主要政策が記されている様に読めます。周辺の郊外地域にも同じ方向性が適用されて良いのでしょうか？人口減少、少子高齢化、脱車社会、産業構造の変化（モノ造り→コト造り）が到来する将来、周辺郊外地域では巨額の費用を要する自動車を意識した新しい大きな道路は不要であって、既存道路の安全と利便性を目指した改修・手直し（車のすれ違い可能な局所的に広い部分を所々に設けるなど）で十分です。その方が車の総量や速度が低くて安全、かつ環境にも住民にも優しいのです。更に、災害直後には自家用車は役に立たず、混乱を来すだけであることはアメリカのハリケーン災害や東日本大震災で明らかになったことはご承知のとおりです。また、道路が破壊されないという保証もなく、結局、大切なことは個別住宅の強化とコミュニティの強化を進めることではないでしょうか？

---

113 現在、東京都が進めている「都市計画道路（第四次事業化計画）」では、多くのところで住民の生活を破壊し、自然環境をこわし、自然環境を維持できないものとなっています。小金井の二路線「3・4・1号線」「3・4・11号線」は、住民をたちのかせるだけでなく、東京の貴重な財産である国分寺崖線と野川の豊かな自然を破壊するものです。防災・交通安全は大型道路建設でなく、住民のつながりを大事することと、生活道路の整備充実を図ることです。大阪や名古屋等の大都市では、計画道路を見直し、都市の計画道路自体を廃止している。東京でも計画道路の見直しや廃止を考えて、「2020年に向けた実行プラン」に織り込むように望みます。

---

116 緑を守り豊かな自然環境を守る街づくりを目指して欲しい。小金井と国分寺に形成された河岸段丘は都市を湧水は緑でうるおし、美しい景観を作ってきた国分寺崖線〴〵はけ〴〵と野川の自然を生かしたみどり豊かな貴重な東京の財産であり残された貴重な緑を守り豊かな自然環境を守る街づくりを目指して欲しい。防災・交通安全は大型道路建設ではなく住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・拡充こそが求められる時代となっています。小金井の2路線をはじめ都市計画道路の見直しを実行プランに織り込んで頂きたいと望みます。

## ご意見・アイデアの募集結果について <セーフ シティ関連>

- 2 【道路拡幅予定地買取が長期化することの弊害について】 木造密集地域の不燃化に関して、買い取りの交渉等に当たるマンパワー（公務員）と資金（税金）を本来費やすべきところに費やせないばかりか、立退き予定地の店舗等が老朽化したままテナントだけが居抜きで入れ替わり、魅力に乏しい店舗ばかりが増えて街全体の魅力も低下しています。 法制度のさらなる改正も含めた実効性のある方策を検討して下さい。
- 11 平成 28 年 3 月に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業計画）」において優先整備路線に選定された南多摩尾根幹線道路は、将来「交通・物流ネットワークの形成」を通じて「スマートシティ」の構築に資するとともに、災害時の緊急輸送道路として「セーフシティ」の構築にも貢献することが期待されています。 今後は、単なる幹線道路の整備だけでなく、地域の観光資源でもある「よこやまの道」や「小山田緑地の道」や「からきだの道」との連携した健康増進のための回遊型遊歩道としても整備するなどの工夫をすることが可能です。また、多摩清掃工場の排熱を利用して、サイクリングやマラソンピクニックの盛んな地域でもあることから「ロッカールームとシャワー室を兼ね備えた新施設の整備」で唐木田駅にも近い事もあり、多くの利用者が活用すると考えられます。このような工夫により、隣接住宅地区の環境を保全するだけでなく、地域の「高齢者が安心して暮らせる社会」、「誰でも優しさを感じられるまち」、「誰もがスポーツに楽しめる社会」の実現を通じて「ダイバーシティ」の構築も図れるなど、今後の整備の仕方によっては3つのシティの同時実現が可能です。この地域は畑・果樹園・貸農園や大学の農園があることから「尾根幹線道の駅」を新設することにより、集客力と雇用の拡充が期待されます。
- 16 小金井市では、今進められている「都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の計画によって、古くからの住民は追い出され、小金井及び東京の貴重な財産といえる「国分寺崖線」と「野川の自然」が破壊されようとしています。地元をよく知る古い住民と、新しい若い力の協力によってこそ、自助・共助が実効性のある力強いものになるのではないのでしょうか。 また、50年以上も前に住民不在で作られた計画に固執して中途半端な新しい道路を作るお金と時間は、急務である「無電柱化、既存の橋や道路の整備、老朽化した上下水道の整備」にまわしてほしいものです。文化都市で大切なのは豊かな自然との共存です。自然は人とまちを守ります。豊かな自然は一朝一夕でできるものでなく、一度破壊すれば取り返しがつきません。<結論> 上記のことを考えて、小金井の2路線の都市計画道路の計画の廃止をお願いします。
- 23 安心して渡れる道路、踏切、安心して利用できる駅はセーフシティではないのですか？都心の駅ほどバリアフリーではないのはなぜか？ 巨大な道路や踏切は、高齢者やママ、子供が利用するには大きすぎて渡りきれません。ただ大きな道路を作ろうとするのではなく地域の状況や特性を見てください。 小金井市のように、車の利用者が少ない一方、高齢者や子育て世代が多い地域には、巨大な道路ではなく、バリアフリーや地域の結び付きの強化が必要で、モノではありません。都心に行きたくても、大手町や新宿、品川などの駅はベビーカーでは行けません。高齢者も同様です。なぜ、バリアフリーを進展させないのですか？
- 37 地域の防災力を高める“セーフ シティ”を目指した街づくりを進めてほしいです。 東京都が現在進めている都市計画道路第4次事業化計画は昭和37年頃に計画されたものであり、50年以上前と現在では経済社会環境が大きく変わっており、見直すべきは見直す。首都直下地震や異常気象をはじめとする様々な災害リスクに対して大規模道路（18、16m幅の）が必要か？大型道路建設は緑豊かな

---

自然環境、生物の生態系の破壊のみならず、町内が分断され地域コミュニティを分断することになります。

- 45 ①地域コミュニティ活性化には、大型道路や高層マンションをやめてヒューマンスケールのまちづくりが必要条件です。②安全・安心なまちづくりのため、はしご車の届かない高さの建物抑制を行うため都市計画税等増税すべきです。③今は住んでいないこれから住む、どこかの誰かの「まちづくり」ではなく、今現在住んでいる、生活している人を大切にすまちづくりをすべきです。④大型道路、大街区「街造り」は今あるコミュニティを分断、破壊するまちこわしだ。個人の建物の耐震化、耐火化を基本とするまちづくりを。⑤世田谷区太子堂のまちづくり（中略）の全都展開を望みます。⑥自治会イコールコミュニティではない。自治会長の意思が、コミュニティの意見、合意ではないです。
- 

### 都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～

### ご意見・アイデアの募集結果について <その他（自由意見）>

---

- 8 東京都が現在進めている「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）」として進められている道路事業は、多くのところで、住民の生活を破壊し、自然環境を壊すものとなっています。小金井の2路線「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である“はげ”（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災・交通安全は大型道路建設ではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・充実こそが求められる時代となっています。小金井の2路線を含む多くの都市計画道路の見直し・廃止を「実行プラン」に折り込んでいただくことを望みます。大阪でも、名古屋でも他の大都市では、住民のコミュニティや環境を破壊する都市計画道路はどんどん廃止しています。東京もぜひ、決断されることを希望します。
- 

- 23 品川区の特定整備路線補助第29号線事業の中止、計画の廃止を改めて強く求めます。当該路線は、長年の地元市民による計画廃止要求を鑑みずに、第三次計画における検討はなく、第四次計画をも待たずに、突如、特定整備路線に掲げられました。到底、正当な検討がなされた上である事業とは承知できかねます。今一度、当該道路を特定整備路線から取り下げ、即刻に事業の中止をなさってください。沿道3.5kmに及ぶ、550棟の建物、公共施設・住居・生活生存圏の破壊、既存の生活道路・市街の分断に対する、当該道路建設の投資対効果を明確に発表する事を要望致します。行政からは一方的に説明会を催し、市民からの質問への回答、説明の要望については一切避け続けていらっしゃいます。都民・国民の税金によって雇われている行政として、恥ずべき姿です。変えるべきは街並みではなく、本件を主導する行政自体とそのあり方、および関連の担当人員、もしくはその思考の中身です。とりわけ、都市計画道路・都市整備・区画整理において、市民と行政が各所で対立を根強くし続ける事自体が、政策・計画、その推進方法に無理があるという事を明確に表している事を認識なさってください。市民と行政が、身近に親しく協同する、現実味のある街づくりと未来への政策づくりを切に希望いたします。
- 

- 27 少々具体的な一つの例について意見を述べます。東京都が現在進めている「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）」として進められている道路事業は、多くのところで、住民の生活を破壊し、自然環境を壊すものとなっています。小金井の2路線「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」は、住民を追い出すだけでなく、小金井と東京の貴重な財産である“はげ”（国分寺崖線）と野川の自然を破壊するものです。防災・交通安全は大型道路建設ではなく、住民のつながりを大事にし、生活道路の整備・充実こそが求められる時代となっています。小金井の2路線を含む多くの都市計画道路の見直し・廃止を「実行プラン」に折り込んでいただくことを望みます。他の大都市では、住民のコミュニティや環境を破壊する都市計画道路はどんどん廃止しています。東京もぜひ、決断されることを希望します。