

防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案に係る意見公募に寄せられた意見及び都の考え方

<意見公募の概要> 【募集期間】令和7年1月31日（金）から3月3日（月）までの32日間

【意見総数】41件

※基本方針案からページ変更を行ったため、（新規頁番号）を参照

番号	該当章	該当頁※ （新規頁番号）	意見	都の考え方
1	序章	0-2, 0-3 (6.7)	近年の夏季の都市熱、40度にもなる気温、乾燥化は防災上も危険である。避難も暑くてはできない。火災も乾燥化で起きやすくなる。樹冠被覆率を増やすことによる気温の低下、湿度の適正化を考えることを目的に加えるべき。 鉄筋コンクリート造でも能登地震で倒れた。これを見据えて、耐震化基準の見直しが必要。特に50mを超えるような高層ビルの耐震度や地盤強度に合わせた基礎の耐震基準を設定するべき。	建築物の建替えや共同化などの機会を捉えて、生け垣や宅地内緑化等を促進し、潤いのあるまちづくりを進めていくとともに、緑を維持した、良質な市街地の整備を進めるための仕組みを検討していきます。 耐震基準に関してのご意見については、今後の参考にさせていただきます。
2	序章	0-3 (7)	「特定整備路線の整備については、取組を5年延長し」とあるが私の住んでいる赤羽西に強行しようとしている特定整備路線86号線はもう何年も地下水等の調査をしているが、どのような工法で道路を建設することが定まっています。旧軍用地のあとに出来た赤羽自然観察公園の破壊にもつながります。 もう86号線は永久に作ることは出来ないのです。 このように思っている人は東京都の道路建設に関わっている職員にもいるはずです。 86号線（赤羽西だけでなく志茂・赤羽南を含めて）の	延焼遮断帯の形成は、震災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、延焼遮断機能を発揮するとともに、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を行う上で、大変重要な役割を担っています。 震災時の大規模な市街地火災や都市機能の低下を防ぐとともに、震災時における救急・救命活動や緊急支援物資の輸送を可能とするため、広域的な観点から都市の防災上のネットワークを形成することが必要です。 あわせて、沿道の街並みにも配慮し、地元区及び関係住民と連携しながら地区計画や市街地再開発事業など様々なまちづくり

			計画はやめるべきです。	手法を活用し、地域の防災性の向上と良質な市街地の形成を図りながら沿道のまちづくりを推進していく必要があります。 震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において整備を進めている特定整備路線は、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路となるなど、都民の生命と財産を守る上で極めて重要な都市計画道路です。 権利者の移転に係る合意形成等に課題があり、整備に時間を要している区間もありますが、本事業の重要性・緊急性に変わりはありません。 これまでに民間事業者のノウハウを活用した相談窓口を設置するなど関係権利者に丁寧な対応を行い、約7割の用地を取得し、一部の区間では交通開放を行うとともに、事業の途中段階においても緊急車両用の仮設通行路を整備するなど、事業は着実に進んでいます。 引き続き、地元の理解と協力を得ながら、着実に事業を推進していきます。 あわせて、特定整備路線の整備と市街地の不燃化を一体的に進めることで、より高い施策効果の発現を目指していきます。
3	第1章	1-1 (11)	東京メトロ中野検車区の広大な土地を、有事の、防災拠点として共同開発し、平素は、アミューズメントパークなど都民の憩いの場所としてほしい。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
4	第1章	1-1 (11)	特定整備路線補助 86 号線赤羽西計画延長についての意見 1 延焼遮断帯道路として効果が無い 計画道路地域の断面図から、都道 86 号線赤羽西は延焼を防ぐという目的は意味をなさない。人口密集地区は道	2 番と同様の考え方です。

路より南側の高い場所であり、計画地よりかなり離れている。三岩通り沿道地域住民は防災意識が高く、セットバック、耐震構造、耐火壁などを促進することが切に求められている。反対に道路北側は戸建てが4、5軒しかなく不燃化地域であり、延焼地域には当たらない。

密集地から坂を降りて道路までかなりの距離でありそこまで燃えるに任せる事になるため、延焼は防ぐ事はできない。

2 高台と公園内の道路計画には住民の合意が全くない

史跡を要する高台地形を2つに分断し、トンネルを掘る計画は戦後2回あったが当時の静勝寺のご住職や区長の同意が得られず取りやめになった。現在も歴史を、今に伝える景観が残っている貴重な場所である。稲付城の史跡が残っていて、要害となった険しい崖地も当時を思い起こさせる。計画ではこの崖をトンネルで破壊し、地下水の流れが変わってしまうため、地盤沈下や液状化することもボーリング調査で明らか。既に用地買収したところでは地盤沈下が起きてしまい、住民の不安は増大している。

赤羽自然観察公園とスポーツの森公園の間が予定で、現在は2つの公園を自由に行き来できるため開放的な空間として価値が高い。しかし道路建設のため周りを高いフェンスで囲む事になり2つの公園は分断される。

湧水が地表近くに流れているため、住民の要求で慌ててボーリング調査をしたが、超湿潤地であることがわか

			った。道路建設の為の杭はかなり深くまで掘り土壌改良もやらなければならない、設計が頓挫している。 そもそも湧水中心の自然観察公園に湧水の涵養地である草地を土壌ごと塞げば公園内の自然生態系に計り知れない悪影響はさけられない為、住民は絶対に反対である。にもかかわらずその声を無視したまま延長をすべきでは無い。 3 赤羽西は高低差のある地形。道路のため街中に擁壁を建設する事で全ての既道は行き止まりになるが、近隣住民に説明がされていない 道路に少しかかる家は道路の擁壁にすれすれになり排気ガス、騒音、振動などとても住めない状況になるがこの点でも大問題である。設計が出来ていないからと逃げるが今の段階で話す事はできるが、全く説明が無い。擁壁周辺の住民には弊害を話すべきではないか。 今回の延長も直接被害を受ける住民の声は全く無視したままであり道理がない。 10 年経過したこの時点で用地買収が進んでいないが、5 年後に道路を完成させるとい根拠はあるのか？大昔の計画を何ら検証しないまま押し通す事ではなく、時代にあった再考に舵を切ることが必要である。 よって計画の延長ではなく見直しを強く求めます！	
5	序章	1-2 (12)	7 3 号新設道路建設より老朽インフラの更新が安全な生活に必要な時期である。下水道、橋、老朽建築物、老朽	2 番と同様の考え方です。

			道路、公共施設、河川、崖、電柱、電気施設、水道施設等、新設同様の更新をすることが今後長期にわたり生活の安全を保障する。73号線は道路として不要であり、防災上もあやふやである。まち殺しの道路であり十条は生き返えることはできない。	
6	第1章	1-3 (13)	「木造住宅密集地域等を取り巻く現状」で木造住宅密集地域の解消・今後の増加を防ぐとのことが述べられているが、現状では何も対策をしていないので、住宅密集地域でない所で急速に密集が進んでいます。 今迄1件しかなかった敷地に新たに2～3件の建物が建っています。 私の住んでいる地域では急速に住宅の密集化が進んでいます。 宅地の細分化がおきないような対策（国を含めて）早急に進めるべきです。 道路等の整備より宅地の細分化を防ぐことを優先して考えてほしい。	木造住宅密集地域において宅地の細分化を防止することは、安全で良好な住環境を形成するうえで重要なことと考えています。これまでも、都は区市と連携し、地区計画や用途地域により敷地面積の最低限度を定め、宅地の細分化防止を図っております。引き続き、市街地の状況に応じて宅地の細分化防止の取組を進めていきます。
7	第1章	1-3 (13)	地域指定で木造密集地を地域指定しているが、高層マンションなどでも土地の液状化により倒れたりする危険がある。液状化地域での基礎の安全性を確認していく方策をとるべき また液状化地域での高度化には歯止めをかけるべきである。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
8	第1章	1-7 (17)	「防災都市づくりの将来像」が述べられているが現状では何も対策をしていないので、住宅密集地域でない所で急速に密集が進んでいます。 今迄1件しかなかった敷地に新たに2～3件の建物が建	6番と同様の考え方です。

			っています。 私の住んでいる地域では急速に住宅の密集化が進んでいます。 宅地の細分化がおきないような対策（国を含めて）早急に進めるべきです。 将来像をのんきに語るより実際に起きている宅地の細分化を防ぐことを優先して考えてほしい。	
9	第2章	2-1 (21)	「防災都市づくりの地域指定の考え方」が述べられているが、現状では何も対策をしていないので、住宅密集地域でない所で急速に密集が進んでいます。 今迄1件しかなかった敷地に新たに2～3件の建物が建っています。 私の住んでいる地域では急速に住宅の密集化が進んでいます。 宅地の細分化がおきないような対策（国を含めて）早急に進めるべきです。 このような悠長に考えるより宅地の細分化を防ぐことを優先して考えてほしい。	6番と同様の考え方です。
10	第2章	2-5, 2-6 (25, 26)	整備地域の「16 十条・赤羽西地域」は、過去の計画では十条地域のみが指定されていたところ、「木密地域不燃化10年プロジェクト」の特定整備路線に補助86号線を含めるため、赤羽西地域まで拡大された経緯がある。しかし旧稲付川沿いの崖線緑地で十条とは分断された北側の西が丘や赤羽西は、緑の多い整然とした住宅地や、西が丘サッカー場、NTC、スポーツの森公園、赤羽自然観察公園など広い公園・オープンスペースが連続し、北区では最も防災性の高い地区となっている。指定基準とは程遠い	整備地域は延焼遮断帯で囲まれた防災生活圏を単位として、指定基準に基づき指定し、除外基準に基づき除外を行っています。

			にもかかわらず当該地域が整備地域に指定されているのは不自然であり、除外すべきである。	
11	第 2 章	2-7, 2-8 (27, 28)	重点整備地域の中に「38 赤羽西補助 86 号線沿道地区」のような、沿道のみが線状に指定されている地域がいくつか見られる。しかし、整備地域の指定範囲は本来、図 2-3 (p2-5) のように防災生活圈単位とすべきである。不自然な線状の指定は都市計画道路整備を目的に指定されていると疑わざるを得ず、このような指定はやめるべきである。	老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域とし、延焼遮断帯で囲われた防災生活圈を基本的な単位として指定し、防災都市づくりに係わる施策を展開していくこととしております。 整備地域の中でも、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、改善を一段と加速させるため、早期に防災性の向上を図る市街地を重点整備地域として指定しております。
12	第 2 章	2-7 (27)	「(4) 重点整備地域の指定」の中で、不燃化特区は目標達成状況を踏まえながら、令和 7 年度に見直しとあります。私たちまちづくり協議会が防災まちづくりを進めている地域は、5-5 ページを見ると不燃領域率が 70%を超えており、大変高くなっているように見えます。 しかし、私たちは、まち歩きを何度も行い自分たちの目で現状を確認し、まだまだ古い木造家屋が密集している場所が多くあると感じており、引き続き建替えを促進すべきだと考えております。令和 7 年度に指定を見直すという記載がありますが、見直しの際は、地域全体の不燃領域率だけで判断しないようお願いいたします。 とりわけ、上池袋一丁目については、令和 3 年に、「地区としては不燃領域率 70%を超えてたが、局所的に見ると重点的に不燃化する必要がある」という東京都の判断で不燃化特区の追加指定を受けたと聞いています。これらの経緯と不燃化が必要な場所が多く存在する現状を踏まえると、令和 8 年度以降も制度を継続する理由は十分	本改訂案に示した重点整備地域は、現時点での地域を示しており、令和 8 年度以降の地域につきましては、今後、整備プログラムの策定時に各地域の目標達成状況などを踏まえ検討していく予定です。

			成り立つものだと考えます。是非、見直しの際はこの点をご留意いただきたくようお願いいたします。	
13	第 2 章	2-7 (27)	当会が防災まちづくりを進めている池袋本町地区は、5－5 ページを見ると不燃領域率が 70%を超えており、他の地区に比べると不燃化が進んでいるように見えますが、現状はまだまだ安全なまちとは言えません。都が進めている補助第 73 号線と補助第 82 号線の二路線の都市計画道路は事業中であり、延焼遮断帯もできていません。今回の改定で、池袋本町三丁目が新たに防災環境向上地区に指定されるようですが、隣接する町丁目でもまだまだ不燃化が必要な古い木造家屋が密集しているエリアが多く存在します。 また、当会は活動の一環で、まちの状況を点検するまち歩きを行っておりますが、池袋本町一丁目や四丁目は、学校や公園などの公共施設があるため、比較的に状況が良いのはある程度は理解できます。しかしながら、前述したとおり、池袋本町三丁目や池袋本町二丁目は古い木造家屋が密集している場所が多く、不燃化に対する継続支援が欠かせないと考えます。令和 7 年度に指定を見直すという記載がありますが、見直しの際は、池袋本町三丁目地区のように局所的に対応が可能であれば、地域全体の不燃領域率だけで判断せず、地区内のエリアの見直しなどの検討も含め、改めて今までと同様の支援を受けられるようお願いいたします。	本改訂案に示した重点整備地域は、現時点での地域を示しており、令和 8 年度以降の地域につきましては、今後、整備プログラムの策定時に各地域の目標達成状況などを踏まえ検討していく予定です。
14	第 2 章	2-7 (27)	8 6 号線をあいかわらず重点整備地域に指定しているがほんとうに必要なのかをまじめに検討してほしい。	11 番と同様の考え方です。

15	第2章	2-10, 2-11 (30, 31)	本計画で新たに設けられた「防災環境向上地区」の中で「12 上中里三丁目・栄町地区」は、道路こそ狭いものの都電やJR線に囲まれており、鉄道の沿線緑化や不燃化によって、鉄道が延焼遮断帯として機能する。また、王子駅寄りの「指標に該当する地区に連担する地区」は準工業地域で町工場や事務所が多く、木造家屋は少ない。北区が進めている王子まちづくりに合わせて都電沿いに防災道路を入れる構想が絡んでいると考えられるが、道路整備推進の考え方はとらず、栄町の「指標に該当する地区に連担する地区」は指定から除外して頂きたい。	防災環境向上地区は、区市との協議により、当該地区と一体的にまちづくりを行う必要がある区域（連担する区域）も合わせて指定しています。この地区においては、防災都市づくりの将来像を目指す上で、防災生活道路・公園などの公共施設の整備を誘導し、防災性向上と居住環境の整備を優先的に行っていきます。
16	第2章	2-14 (34)	延焼遮断帯は過去の震災での焼けどまりを想定しているとしているが、耐火建築物内部の火災はどうするのか。アスファルト、車も可燃物簡単に燃えるのではないかな。よって遮断帯は常緑広葉樹を配す必要がある。火の粉が車に延焼することを避ける必要がある。熱いアスファルトの中逃げることができない。常緑樹の樹冠に守られる必要がある。	延焼遮断帯の形成は、震災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、延焼遮断機能を発揮するとともに、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を行う上で、大変重要な役割を担っています。
17	第3章	3-3 から 3-5 (45 から 47)	戦後商店街が出来、街が形成されてきたに品川の戸越公園駅を中心にした地域に、29号線道路を作る理由としてあげられている延焼断帯構想には異義があり、特定整備路線事業を5年延長することに反対である。 その理由1-29号線は南北に走る道路であり、風向きは年間を通して南北がほとんどであり、道路で東西への延焼を防ぐ遮断帯構想には効果が期待できない。延焼は飛び火が大きな原因と近年わかってきている。燃えにく	2番と同様の考え方です。

い家屋、倒れない家屋にする事こそ延焼を防ぐ対策である。

そのⅡ-不燃化率を上げることこそ現実的な燃えない街づくりになる。不燃化率が60パーセントを上回る事を目標にしていくことにより道路による延焼遮断帯を作らなくても良い効果が得られる。すでに戸越公園駅周辺の地域は不燃化率が高い。また道路の事業化のために空き地が増えているので、不燃化率もあがっている。空いた空間を防災に役立つ施設を積極的に作る事が出来る。

そのⅢ-戸越公園駅を南北に連なる商店街が補助29号線の事業化により商店が立ち退かされ区民に親しまれてきた街の賑わいが失われつつあり、これ以上の事業推進は商店街の滅亡に繋がる為、事業の中止、または見直しを求める。

そのⅣ-住民合意が得られない道路事業であり、沿線の再開発が環境悪化となり住民を苦しめている。戸越5丁目19番地が29号線に掛り、品川区地区計画変更による再開発で23階のマンションが建った。ここから吹き下ろすビル風が強く近くのスーパーに買い物にいくのに高齢者はよろめき危険である。当初品川区は「建物のまわりに高い木を植えると風害を防げる」と事業者が説明会で話したコンピューターによるデーターを示したが、植えた木がまったく役立たずとんでもない嘘だった。続いて北地区に品川区が再開発を誘導し110メートル30階のマンション計画が発表された。説明会ではあまりにも高すぎると計画への抗議の意見が多数でている。19番地の23階のビル建設により中央商店街が午前日は日

が当たらなくなり暗くなってしまった。３０階のマンション建設がこの地域の街の良さをすっかり亡くしてしまうことに、近隣に住む住民が「誰がこんなことを考えたのだろう」と不信の思いをあらわにしている。東京都が２９号線の事業化を進めたことと再開発の街づくりをすすめる行政が、一部のディベロパーの利益に繋がる高層建築の街に変える姿があらわれ、環境や災害時に起こりうる防災の問題が新たに発生する街になっている。

よって、住民との合意形成が得られず、問題解決にならない延焼遮断帯構想による２９号線道路をふくめた特定整備路線事業は中止し見直すべきです。

延焼遮断帯で火災を防ぐ構想には異議があり、特定整備路線事業を５年延長することに反対である。

さらにどの章にも見当たらない防災上重要なインフラ整備について明記されていない片手落ちを指摘したい。

東京都の下水道の耐震化は防災にとって最重要課題と位置づけて予算化を急ぐべきである。

品川区の下水道管の耐震化は４７パーセントである。道路事業に予算をつけるよりインフラの耐震化を急ぐべきである。

都政の重要課題として政策化し水道局の独立採算制を改め、予算をつけ早期に１００パーセント目標達成を急ぐべきである。

住民の合意形成を求めても進まない特定整備路線は中止し、道路等古くなったインフラ整備にこそ予算をつけ、防災都市を推進する確実な目標にすえることを求める。

18	第 3 章	3-3 から 3-5 (45 から 47)	特定整備路線補助 29 号線沿上には、防災にとって重要な貯水槽があるわかば公園とゆたか防災広場があります。 東京都は 29 号線の事業化をこの 2 つの施設の代替えを検討もせず、反対意見を押し切り事業認可に進んだのです。 こんな道理に合わない 29 号線道路は納得出来ません。住宅地にある子ども達の遊び場と住民の憩いの場を奪ってしまうので 29 号線の中止を求めます。	2 番と同様の考え方です。
19	第 3 章	3-6 (48)	東京都の延焼シミュレーションは 1 回のみで、科学的根拠が不十分だと専門家が指摘をしています。 専門家の独自のシミュレーションの結果、不燃化が 60 パーセントを超えると延焼を 96 パーセント防げると指摘しています。 事業計画延長に反対です。 特定整備路線で不燃化率が 60 パーセントを越える地域があり、事業化で空き地が増えている現在、近直の土地利用を調べて不燃化率を出し地域の防災に関係する施設一公園などを検討し、延焼遮断帯構想による事業の見直しを進めることを求めます。	2 番と同様の考え方です。
20	第 3 章	3-3 (45)	補助 86 号線は赤羽西地域、志茂地域ともに整備地域の端部に当たり、延焼遮断帯になりえない。特に西端の赤羽自然観察公園の部分は、重点整備地域「赤羽西補助 86 号線沿道地区」からも外れている。つまり延焼遮断帯として整備するとの理由がなく、少なくとも公園部分だけは特定整備路線から除外すべきである。ここは赤羽自然観察公園とスポーツの森公園が一体となった広い公園緑地	2 番と同様の考え方です。

			となっており、既に震災時の避難場所に指定されているほど防災性の高い場所であり、ここに道路を通すと車両火災やアスファルトの燃焼などかえって火災危険性が増すことになる。 ・北区では、補助 73 号線も十条銀座を分断するため地元では反対運動がある。特定整備路線のうち、住民合意が得られない都市計画道路は見直すべきである。	
21	第 3 章	3-4 (46)	「特定整備路線は、2030 年度までに全線整備を目指します」と記載されているが、本来住民合意が前提であるべきところ、この目標は住民合意をないがしろにする恐れがある。あと 5 年で全線整備するには、取得困難な土地に対する強制収用の手続きに今から入らない限り不可能であり、現実的ではない。全線整備ありきの目標は取り下げ、不要不急の都市計画道路の見直しをすべきである。	2 番と同様の考え方です。
22	第 3 章	3-4 (46)	1. (1) 延焼遮断帯形成の目標について、 特定整備路線の全線整備目標を 2030（令和 12）年に延期することに、反対します。 理由その 1. 東日本大震災の翌年、特定整備路線は 10 年間で整備を完成させるとしていた。しかし、10 年では整備することができず、5 年間延期されることになった。その期限は 2025 年度末に迫っているが、全 28 路線をすべて整備することはできない現状にある。そのため、この基本方針（案）では、さらに 5 年間延長して整備目標を 2030（令和 12）年に変更することが提案されているが、到底認めることはできない。	2 番と同様の考え方です。

もともと、「特定整備路線として10年間で整備する」という方針であったが、住民の理解を得ることができず、5年間延期された。にもかかわらず、その整備目標は達成できなかったのである。それを、さらに5年間も延期しなければならない理由はどこにあるのか、具体的なことは都民に示されていない。また、さらなる5年間の延長で目標達成できるということについて、都民には理解と納得できる説明もないのである。

また、都民の血税がどのように使われてきたのか、事業費の総額とその使途について、今後の財政規模がどこまで膨らむのかも示されていない。事業の費用対効果はどのように評価されているのか。明らかにすべきである。

理由その2. 特定整備路線86号線、赤羽西地域についていえば、延焼遮断帯の形成状況は、北区立赤羽自然観察公園と赤羽スポーツの森公園が整備され、多くの区民が2つの公園を自由に行き来しながら利用している。毎年度の連合町会・自治会規模の防災訓練はまさにここを会場に開催されており、すでに災害時の広域避難場所として区民に周知され、延焼遮断帯としての機能をも果たしている。したがって、2つの区立公園を分断する86号線は、延焼遮断帯の機能を弱体化させることになりかねない。さらに、区立公園に隣接する武蔵野台地の北端に位置する崖線こそが延焼遮断帯となっている。その崖線上には、URニューヴェル赤羽台の新たな住宅棟が立ち並んで、延焼遮断帯の機能は一層強化されていると言える。

			このように、延焼遮断帯としての 86 号線の整備は必要とされない。 理由その 3. 赤羽西 4 丁目地域は、すり鉢状の低地と、道灌山などの高台が入り組んでいる地形であり、86 道路整備による地下水の影響、家屋の傾きなど、周辺住民の生活環境に重大な影響を及ぼすことになる。弁天通りから区立赤羽自然観察公園との境界には、大きな高低差がある。この崖地下にはじゃぶじゃぶ池があり、道路整備によってこの一帯の湧き水が枯渇する危険性がある。こうした複雑な構造となる道路整備の課題や湧水問題など、繰り返し行われている調査の結果とそれに基づく対応策は住民に開示されていない。このように、5 年間延長したとしても、全線整備の目標達成は困難である。以上	
23	第 3 章	3-4 (46)	特定整備路線の 2030 年全線整備をめざすとの方針を取りやめること。 道路建設に伴う沿道・周辺建物の建蔽率／容積率の拡大により、急激に過剰な流入人口が激増し都市防災において極めて危険が高まるため。	2 番と同様の考え方です。
24	第 3 章	3-5 (47)	延焼遮断帯を形成するために、軸となる都市計画道路の整備が不可欠です。とは言えない。過去の戦災、震災でも緑地が延焼遮断になったとの証言が多々ある。アスファルトも車も火災には弱いことを明示するべきである。そして、大きな樹木の列植が火災から街を守ると明記するべき。	16 番と同様の考え方です。
25	第 3 章	3-6	延焼遮断帯の考えは良いと考えるが、こと補助 29 号線に	2 番と同様の考え方です。

		(48)	については裁判でも主張しているが、風向きは通年南北であり 29 号線道路計画と同方向では、その効果は期待できません。道路ありきの本計画には賛成しかねる。その他交通量の緩和といっても、ここ 20 年位の周辺道路の交通量は 20 から 30%減っており、且今後の人口の予測を見ても減っていくわけで、この主張はまやかしといっても過言ではありません。 3 (2) の方針では関係権利者へのきめ細かな丁寧な支援・・・と記載されているが、本当にそうでしょうか。 4 年前に補償の問題、で都と打合せしましたが、何点か質問しましたが、その回答はおろか何もその後連絡なし。 この周辺の用地取得率は 50%を超え、不燃化率も高く延焼はしにくくなりつつある状況になっていると思います。 計画途上ですが、本来の防災上の目的は達成したと考えられるので、一度立ち止まり抜本的な計画を中断含め見直していただきたい。 一方、道路計画沿線では、立て続けに高層ビルが建設、計画もあり、需要の少ないビルの林立、都市人口の集中化、建物、賃貸料の高騰、空き家率の防災面の懸念、道路、再開発事業への税金の偏った投入（住民の為ではない）といった側面もあり、到底賛成できるものではありません。 今急がなければならない点は、先日発生した道路陥没事故に見られるように、防災の点でもインフラ整備ではないでしょうか。	
26	第 3 章	3-6	特定整備路線は周囲の不燃化領域率の向上とともに、必	2 番と同様の考え方です。

		(48)	要が無くなることもある。また地形の改変を含むような大規模な道路整備は環境アセスメントを実施し、文化財の近く、また公園の分断、利用している湧水の切断などがないように計画の変更も速やかに行うべきである。東京都市計画第86号線は古い計画で周囲の不燃化領域率も高くなり、赤羽自然観察公園とスポーツの森公園の間にあり、子どもたちの遊びの拠点となっている。道路化することで、湧水の枯渇、乾燥化、大気汚染などもおこり自然観察公園としての機能が削がれるものである。また太田道灌ゆかりの常勝寺の近くを広く掘削するもので周囲への地盤の変形、陥没などが現れることも考えられる。よって早急に中止、見直しをするべきである。 また73号線についても商店街を潰し、居住者を追い出すもので、不燃化率を高めることで必要無くなるので建て替え促進を充実し、道路計画を見直すべきである。感震ブレーカーの設置などで地域防災力を高め無駄な道路は造らないようにするべきである。	
27	第4章	4-3, 4-4 (55, 56)	緊急輸送道路沿道建築物の耐震化については、基礎の耐震基準も設けて、液状化に耐える基礎であることを確認するべきである。また緑化についても周囲にできるだけ、常緑樹の樹木を配すべきである。 緊急輸送道路は避難路にもなることから樹木を多く配し、火の粉から避難者をまもるべきである。アスファルトや車に火の粉がかからないような大きな常緑樹木配列が必要である。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
28	第5章	5-9	5-9 ページにて、緊急車両の通行や円滑な消火活動が行え	令和7年度に、基本方針に基づき、整備地域・重点整備地

		(69)	る幅員 6m 以上の道路や円滑な避難に有効な幅員 4～6m の道路とあるが、自宅近くの道路がこれに該当してるのかを都民それぞれ自分で知ることが自助にも繋がる。よって、この計画書の巻末に、各区市町村ごとに幅員 6m 以上の道路と幅員 4～6m の道路がどこにあるかを落とし込んだマップを添付すべきではないでしょうか？不燃領域率を求めるに当たっては GIS を使っていると思うので、どこがその幅員に該当する道路かどうかはすぐに分かるのではないかと思います。	域 ・防災環境向上地区等における具体的な整備計画などを定める「整備プログラム」を公表する予定です。その整備計画図の中で、整備の必要な防災生活道路（幅員 6m 以上及び幅員 4m 以上及び 6m 未満）の位置について掲載する予定です。
29	第 5 章	5-9、資-1 ～4 (69, 100)	防災生活道路の整備について、「防災生活道路の定義」「防災生活道路の整備水準」「その根拠となる考え方」の記載がないので、明示されたい。 現行の防災都市づくり推進計画では、資-3 で定義及び『消防水利の基準』を根拠とした整備水準を明示している。この資-3 を論拠として住民間では区の道路拡幅の必要性を議論してきた。 今回の計画でその論拠が削除されてしまうと、これまでこの論拠をもとに積み上げてきた住民間の合意形成にヒビが入りかねない。 住民間では道路拡幅に様々な意見があり、現行の防災都市づくり推進計画の資-3 を拠り所にやっとな協力しようという機運になったが、今回削除されてしまうと反対派が息を吹き返し兼ねない。 町会役員も反対派の説得に苦勞しており、ここで再議論となると、もう二度と拡幅ができなくなってしまう。	資料 2 「防災生活道路網計画について」（現行計画の資料 3 と同内容）を掲載し、防災生活道路の定義や目的、根拠等を記載します。
30	第 5 章	5-10 (70)	公園・広場の整備とあるが、私の住んでいる赤羽西の 8 6 号線計画は既にある赤羽自然観察公園、その南にある	2 番と同様の考え方です。

			赤羽スポーツの森公園の間に道路の作ろうとしている信じられない計画になっている。 これまで両公園は自由に行き来が出来たが道路が出来たら行き来が出来なくなります。 もし道路が出来てしまえば大きな災害が起これば、現状のままよりより大きな人的損害が発生します。 86号線の計画はすぐに取りやめるべきです。	
31	第5章	5-13 (73)	「敷地の細分化を防止して行きます」とあるが特定整備路線を作るより現在ある1件の敷地に2～3件の家が出来てくることをやめることを優先して考える必要があります。	6番と同様の考え方です。
32	第5章	5-13, 5-14 (73, 74)	容積率を緩和などすることで建築物が高く、大きくなり、人口密度も増える。また、夜間の蓄熱による都市熱、風を遮ることによる夏季の高温、乾燥化を招く。これらを避けるため、高度は規制するべきである。 超高層ビルになるとビル風による火災の延焼も懸念される。また超高層ビルの火災、震災対策も十分な知見が無い状態である。 よって無秩序な開発を助長しないようにするべきである。	計画では、地域の特性を踏まえ適切な規制誘導策を活用していくこととしています。例えば、前面道路が狭く建替えが進まない住宅地などでは、街並み誘導型地区計画を活用し、前面道路幅員による容積率低減の緩和により建替えを促進しています。また、都市開発諸制度などの活用にあたっては、周辺環境や防災性なども踏まえ、制度の運用を図ってまいります。
33	第5章	5-14 (74)	木造密集地域は区境等の区がマスタープラン上注力していないエリアに多く見られますので、より整備速度を上げるためには、民間投資を促すことも必要ではないかと思えます。該当地区のみを整備するのではなく、これらの地域の最寄り駅の再開発など、後発の民間投資を促すような取り組みを検討頂けないでしょうか。	街区再編まちづくり制度や都市開発諸制度、都市再生特別地区等により、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受皿住宅の整備等の取組を、木造住宅密集地域外の容積率緩和の対象とすることにより、民間活力を生かして、整備を促進しています。
34	第5章	5-14 (74)	(8) 民間の活力を生かした整備促進について、そもそも密集市街地は第一種住居専用地域など高度利用を前提とし	33番と同様の考え方です。

			ない地域が多いため、容積率緩和を受けられる地域は非常に限定的なのではないか。 高度利用を前提としない地域でも、建替えや移転が進むような施策導入を着実に実施されたい。 なお、5-14 (8)の一部は、あたかもすべての密集市街地で容積率緩和が可能というようなミスリードであるため、当該部分は削除されたい。	
35	第 5 章	5-18 (78)	都民が安心して暮らし続けられる、また、商店など営業が続けられることで街としての価値を高める、人間の尊厳を傷つけない計画とするべきである。 また防災の名で土地の文化財、地形、緑地公園などを道路により破壊することのないようにするべきである。	震災に強い安全・安心な都市を実現するため、延焼防止の空間確保や建築物の不燃化といった取組、地域のまちづくり協議会の活動や住民との協働によるまちづくりの方針策定といった取組など、ハード・ソフト両面からの効果的な施策を展開していきます。
36	第 5 章	5-20 (80)	無接道敷地の建物の老朽化と所有者不明が顕著になっており、いくら周りが建て替わったところで、火種になりかねない。 無接道敷地の除却・建替えを促進する「財政支援（個人権利者に対する助成金）」と「制度支援（無接道でも建替え可能として土地活用が回る仕組み）」を着実に実施されたい。 都（財政部門）や国の支援も強く期待する。	防災都市づくりの推進にあたっては、共同化等による無接道敷地の解消に向けた、計画策定や合意形成等を進めるためコーディネーターの派遣を支援しております。 また、無接道敷地にある老朽建築物の除却及び建替えの取組を促進する方策を検討していきます。
37	第 6 章	6-3, 6-5 (89, 91)	避難場所の舗装はアスファルト、人工芝など可燃は避け、天然芝、コンクリートなどにするべきである。 また避難場所は樹木を多く配し、火の粉から守るべきである。 また避難所の入口については計画の長さを決め、避難時の群衆なだれなどを防ぐ。	避難場所は、周辺で大規模な市街地火災が発生した場合のふく射熱を考慮して安全性を検証した上で指定していますが、指定後においても、施設管理者等と連携して更なる安全性と利便性の向上を図ることとしています。
38	第 6 章	6-4	避難場所となる都立公園の拡張整備の加速を進めて頂け	都立公園をはじめとして、避難場所の拡大や避難距離の短縮な

		(90)	ないでしょうか。 低層住宅地においては、都立公園は避難場所として都心部よりも避難者が集中することが予想され、都市計画決定されている範囲までの拡張整備を早期に進めて頂けると安心できます。	どに資する都市計画公園・緑地について、「都市計画公園・緑地の整備方針」（令和2年7月改定）にて優先整備区域を設定し、整備促進を図っています。整備されたオープンスペースのうち、避難場所としての要件を満たし安全性を確保できる場所は、新規指定・拡大し、避難場所の拡充を図ります。
39		該当頁記載なし	防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案について不燃領域率の70%達成には賛成しますが、特定整備路線事業など大きな道路建設には反対です。	2番と同様の考え方です。
40		該当頁記載なし	補助86号線について15年経っているにもかかわらず今だ設計も完成をみない道路計画をさらに5年延長して「完成をみることができるか」ということに疑義を感じる。 86号線の赤羽以西は高低差が大きく、都の文化財指定の静勝寺の境内を削り、自然観察公園の湧水への影響も大きいといわれている。 高低差をうめるための巨大な坂道が出現することは、地元の人々の避難経路の分断や居住者の住環境の悪化を招く事になるのは従前から指摘されている通りでこの点への対応も語られていない。 延焼遮断帯の有用性は強風時、飛び火を防ぐ事になっていないのは糸川の火災の際に明らかになったのではないだろうか。 又、弁天通りは暗渠であり、今でも地盤沈下などがあり、巨大な建造物の重さに耐え得るものではない。 近年頻発する陥没事故をみても、地下の水流調査もせず	2番と同様の考え方です。

		に工事と強行することは後年に、憂いを残すことになるのではないだろうか。 道路の出口の先の予定地はすでに高低差を理由に道路計画自体が取り消されていることを考えればただただ真直に地図上の線に従うのではなく既存の道路の拡ふくに依る方が良いと思う。 (トレセン通りは区道の拡ふく対象になっている) 用地取得の大半を占める公園内の予定地は、自然観察公園とスポーツの森公園を一体化する役割を果たしている。利用者は2つの公園を自由に行き来しているし、子どもたちの大好きは原っぱとして存る。 風あげや虫とりなど 車のこない原っぱは自由にかけ回ることが出来る。この周辺において貴重な原っぱ」である。 自然観察公園にはカルガモ、エナガ、カワセミ等の野鳥が飛来している。この公園の脇を自動車道路が通れば、鳥たちの姿をみられなくなるであろうことは自明である。 序章3(2)に書かれているように「公園・広場等の空地は、延焼の拡大を防止するとともに、震災時の防災活動の拠点や共助に繋がる地域コミュニティの醸成の場としても重要なことから、公園・広場等整備を一層推進します。」とある事と、広場をつぶして道路にすることの矛盾、15年経って尚設計の目途も立たない道路計画の中断・計画の撤回を求め、賢明な判断を気待するものである。	
41	概要版	パソコンもケータイも持っておりませんので、(友人からもらった)基本方針案は概要版4ページしか入手しており	延焼遮断帯の軸となる都市計画道路の整備と沿道建築物の不燃化・耐震化が進み、延焼遮断帯が形成されることで、震災時の延

		ませんので何章何ページに対する批評はできませんが、その範囲内で意見を申し上げます。 「未来の東京戦略」や「グランドアザイン」は入手しております。 概要版 P. 2 5 主な目標 (1) 延焼遮断帯の整備目標 もともと延焼遮断帯” というものは卓上論であり、物理的に不可能であることは防災学界では証明されているのに、それを一部の” 整備地域”、特定整備路線” だけ今頃作っても全く役に立たない、間に合わない、それよりも (2) 市街地の整備目標、に集中すべきです。そして、p. 3 6 防災都市づくりの地域指定と整備の方針 (1) (2) (3) について「首都直下地震の切迫性を踏まえ」ているならばこの程度の整備地域、不燃化特区…などでのんびりしている場合ではないでしょう、不燃建替え、マンション化が進んで” 不燃領域率” が見かけ上向上しても、耐震性の全くない老朽木造住宅に金のない建て替えも引越しも何もできず体も動かない一人暮らしの老人が多数点在しこれらが倒壊発火したら整備効果はなくなるのではありませんか？ こういう老人・困窮者も見すてない、たとえ強制収用してでも人を助ける、衛を助ける必要があるのではありませんか？ 不要な防災道路作りをするお金があったら真の防災都市づくりにすべてつぎこんで下さい。 納税者の意見です。	焼遮断機能に加え、避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどが確保された安全なまちが形成されます。
--	--	---	--

※ 必要に応じて、誤字脱字の修正や個人情報など公表することが不適切と認められる箇所の削除を行っています。

※ 意見の提出を求めて公表した改定案に関連する内容に対して、都の考え方を記載しています。