

## 防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案に対する主な意見

## 1 意見募集の概要

募集期間：令和2年1月16日（木）から2月17日（月）までの33日間

意見の件数：80件

## 2 主な意見の概要

## (1) 基本方針全般について

意見の概要	都の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>整備地域を震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域としているが、その根拠とする東京都防災会議の被害想定図を見ると、改善が進み、それ以外の地域程度になっているところが、十条赤羽西地域他いくつもある。整備地域から外すべき。整備地域以外、多数の甚大な被害が想定されている地域が存在する。整備地域に指定すべき。</li> <li>不燃領域率と消失棟数の関係図には、パラメータとして出火率が示されている。出火率は、建物倒壊数あるいは地盤の悪さと強い相関があり、このパラメータを無視した議論は欠陥がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域危険度が高く、かつ、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、防災都市づくりに係る施策を展開している。整備地域の除外基準としては、不燃領域率が一定水準に到達し、全ての延焼遮断帯が形成された防災生活圏に該当すること等としている。</li> <li>不燃領域率の目標設定にあたっては、安全性を確保する観点から、関東大震災規模の地震想定により、地盤条件の最も悪い場合の出火率を用いている。</li> </ul>

## (2) 延焼遮断帯の整備の方針について

意見の概要	都の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>特定整備路線整備事業を5年延長することに反対する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定整備路線は、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あるため、引き続き関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、全線整備完了に向けて整備を進める。</li> </ul>

## (3) 市街地の整備の方針について

意見の概要	都の考え方
<p>○不燃化について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一刻も早く実情に合った地区の不燃化を行う計画を提示すべき。不燃化は建替えだけでなく、建物を</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物の不燃化のためには、規制誘導と事業を併せて展開していくことが重要で、危険性の高い地域</li> </ul>

修繕するだけでも可能。他の地域の不燃化成功例を取り入れるべき。

#### ○無接道敷地の建替えの促進について

- ・ 国交省が通達で認める密集地での老朽建物の建替えでの3項道路指定を都も区へ認めるよう指示等すべき。

#### ○民間の活力を生かした整備促進について

- ・ 民間の活力を生かした整備促進は、是非積極的に展開してもらいたい。特に、木密地域においては、防災上の課題を持つ古民家や町家などの歴史的な資源こそが街の魅力を形成していることも多いので、それらの防災性を高めながら保全・活用していくような取組も、公共貢献として評価するようなことも検討していただきたい。

#### ○魅力的な街並みの住宅市街地への再生について

- ・ 道路拡幅や建物の耐震化・不燃化にとどまらず、防災都市づくりを通じた魅力的な街並み形成を目指そうとする視点に賛同する。
- ・ 台東区谷中の住民として、「下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図る」ことやまちの特性を生かした住宅市街地の再生方針を支持する。
- ・ 神戸市の被災地では、焼け残ってモザイク状に住宅と路地が残る地区を、路地があるまちを再生するため様々な知恵を行政と住民、専門家が出し合って、制度を作り、建物がなくなった空地进行を募り、市が無償で借り、固定資産税を免除し、維持管理を地域住民に任せるといった方法で路地のあるまちに個性豊かな空間を次々と生み出した。東京都でも取り入れるべき。

から優先的に整備を推進していく。防火改修については、今後の技術の動向を注視していく。不燃化等に関する成功例については、適宜、自治体間での情報交換の機会をとらえて、共有していく。

- ・ 建築基準法の規定に基づく許可等に関するきめ細かな制度運用の検討など、不燃化が進まない無接道敷地の改善に向けた区の検討を支援していく。なお、同法第4条第3項の規定に基づく道路の指定等については、各特定行政庁が判断するものである。

- ・ 「⑤民間の活力をいかした整備促進」について、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受け皿住宅の整備等の取組を新たに評価し、容積率を緩和するなど、民間活力をいかして整備を促進していく。  
具体的評価内容については、今後の運用に向けて検討していく。

- ・ 低層高密度な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していく。
- ・ 地域住民のまちづくりへの協力については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築について、追記した。

<p>○消防について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 消防署の出張所や防火水槽をたくさん作る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防火水槽については第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に防火水槽の整備の促進について追記した。</li> </ul>
-----------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(4) その他

意見の概要	都の考え方
<p>○水害対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大地震と台風が同時に来ないわけではないため、水害対策も併せて進めるべき。</li> </ul> <p>○ソフト対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 感震ブレーカーの設置への助成を行い普及すべき。</li> <li>・ 災害時停電しても自家発電により給油が継続できる住宅拠点SSについて、積極的に奨励してほしい。</li> <li>・ 初期消火設備や防災訓練に力を入れるべき。</li> <li>・ 小型消防車が必要。</li> <li>・ 消火用のロボットを開発し普及する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本計画は、震災対策条例に基づき定める計画であり、水害への対応は計画対象外だが、浸水被害が想定される東部低地帯などの木造住宅密集地域では、浸水対策の取組と連携を図っていく。</li> <li>・ 本計画は、震災対策条例に基づき、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画である。本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の向上を図っている。</li> </ul>

## 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2年1月16日（木）から2月17日（月）までの33日間

【意見総数】 80件

番号	意見	都の考え方
1	<p>1-11 ページにおいて「不燃化特区制度」と「特定整備路線の整備」という重ね合わせについて過去の実施方針からの引用がありました。</p> <p>今回は新たな防災計画の策定ではなく、「見直し」ということで根本を変えることは難しいですが、</p> <p>「防災都市づくり」という名目であるからには、昨今注目の高まる「水害」危険度についても重ね合わせに加えてはいかがでしょうか。</p> <p>大地震をきっかけにした火災についてが本計画の大きな柱ではありますが、大地震と台風が同時に来ないわけではありません。</p> <p>また大地震で防潮堤・堤防の破損が発生することも考えられます。</p> <p>特に隅田川の西側である（重点整備地域）38 志茂地域、41 町屋・尾久地区地域の一部については水害危険性も高くさらに無秩序に開発により直線的な道路が形成されておらず、細い管理通路や行き止まり、方角を見失いやすいゆったりとした曲線道路が多く、避難時に大きな危険性をはらんでいます。</p> <p>これらの地域はもはや高齢化した居住者の代替わり（死亡・施設への転居）を待って一軒ずつ建て替わるのを期待するのではなく</p> <p>行政主導の土地区画整理や再開発事業としてより丈夫な堤防、燃えない町、避難しやすい道路の整備が期待されます。</p> <p>もちろんそこまで行かなくとも、スーパー堤防やテラス整備と同時に地域の難燃化を進めていくだけでも</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>このような趣旨から、台風による水害への対応についての取組はこの計画の対象ではありませんが、浸水被害が想定される東部低地帯などの木造住宅密集地域では、浸水対策の取組と連携を図っていくこととしています。</p>

	<p>効率的・魅力的な街づくりにつながると考えますが…。 ご検討をお願いします。</p>	
2	<p>木造住宅密集地域の不燃化対策をさらに進めていくことなど賛成です。 一方、資源エネルギー庁が推進する災害時停電しても自家発電により給油が継続できる「住宅拠点SS」について、都も是非積極的に奨励して頂きたい。私が居住する世田谷区では、約50件の燃料販売店(SS)がありますが、昨年末の時点で一軒の指定もありませんでした。</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p>
3	<p>某区自治体職員です。 不燃化特区助成金事業など担当しています。 老朽の判断として、木造15年には驚かされています。 既存住宅状況について、きちんと老朽の判断をしたものに助成金を出すべきです。 震災などでイエローカードの判定などに、厳しい基準で対応している一方で、まだ十分に住める建物を税金で壊す。 さらに災害で住むところを失った人が残る地域がある一方で新築に助成する。こうした基準に疑問を感じます。 地方では地域の街並みの特徴を残すために、防火を準防火に戻すところもあるくらいです。 都心部だからと言って基準を強化するばかりでなく、初期消火設備や、防災訓練などに力を入れるべきです。 併せて一律の網掛け行政の中で、地域の特色を残し、地域の住民生活にいろいろとかかわってきた神社や仏閣のような本格的な伝統木造建築など、朽ちた空き家の廃屋と同様に扱われることに、疑問を持っています。 まだまだ未成熟で運用が難しいことですが、SDGsの建築まちづくり</p>	<p>老朽建築物の判断については、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」に基づいて運用しています。 本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。 本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。 個別の地域における除却対象の建築物は、各区で適宜検討していくこととなります。なお、木造住宅密集地域の改善においては、防災性の向上を図る取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地への再生を促進していきます。</p>

	<p>なども重視すべき。 悪いものは除きよいものは大切に 2050年はずぐにやってきます。</p>	
4	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」に反対です。 住み慣れた街を破壊する延焼遮断帯構想の前にやることはあるのではないのでしょうか。 まず、火災の発生を少なくし、抑え込むことが可能なようにするべきではないのでしょうか。 そのためには、消防署の出張所をたくさん作るとともに防火水槽をたくさん作る。消火用のロボットを開発し普及する。 老朽木造住宅に対しては台所と寝室を角材などで補強する。その場合、低所得者には資金をだして行う。これで火災を防ぎ命を守る。木造住宅密集地域にある住宅も行う。 ストーブは倒れたら消えるよう企業に開発を依頼する。そういうストーブを普及する。その場合も低所得者には資金をだす。ガスは大規模地震時に止まるようにし、電気は耐震ブレーカーにする。 これらを木造住宅密集地域に100%普及する。 まだ火災の発生原因があるとしたらそれを解明し対策を立てる。 熊本地震で大規模火災が発生したのでしょうか。糸魚川火災では火の粉が10m以上とんだという。 以上のことより火災が発生し消火できないことを前提とした「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」に反対します。</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。 本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。 防火水槽については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、防火水槽の拡充について、追記しました。</p>
5	<p>不燃化特区実施頂き、重点整備路線周辺を中心に木造住宅が減少し、道幅も広くなり大変住みよくなっております。 一方で不燃化特区外である整備地域では特区内に比べて建替え助成支援</p>	<p>災害に強い都市の実現のためには、自助、共助の二つの理念に立つ都民と、公助の役割を果たす行政とが、それぞれの責務と役割を果たしながら防災都市づくりを進めていくことが必要だと考えています。</p>

	<p>が少なく、建替えが進んでいないのが現状です。(成果でも木造建築物の面積変化は6900ha→6500haに留まる)</p> <p>整備地域においても不燃化特区程度の建替え支援額の増額を望みます。当方も建替えたいと考えておりますが、不燃化特区に比べると助成が少ないため、建替えを躊躇しております。不燃化特区の中でも建物除却費用が支援いただけるのが非常に大きいと考えているため、整備地域でも除却費の助成を頂けるだけでも大変助かります。</p> <p>ご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>個々の建築物の耐火性・耐震性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むことを基本としつつ、都は、防災都市づくりに取り組んでいきます。</p> <p>重点整備地域は、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、木造住宅密集地域の改善を一段と加速させ、早期に防災性の向上を図るべき市街地であるため、不燃化特区制度を活用し、従来よりも踏み込んだ特別の支援を行い不燃化を促進しています。</p> <p>また、整備地域においても共同化による建替え促進などに取り組んでいます。</p>
6	<p>1、特定整備路線など道路整備計画は、多くの路線で住民の同意なく進められているものなので、計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p> <p>2、地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化して下さい。</p> <p>3、防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行って下さい。</p>	<p>特定整備路線は、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延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通路となるなど、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。</p> <p>引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</p> <p>建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>都は、学識経験者の専門的意見を反映させるため、防災都市づくり推進計画検討委員会を設置し、防災都市づくりに関する検討を行っています。</p> <p>また、都は区市町と連携し、まちづくり協議会の活動支援や都市計画の提案制度等の活用など、地域住民による主体的なまちづくりを促進するための環境整備を行います。</p> <p>さらに、地域の改善状況や社会の動向等を踏まえ、必要に応じて計画を見直しながら取組を進めています。</p>

7	<p>木造密集地域における「不燃化」の取組は、『木密10年プロジェクト』の個別建て替えなどの助成により成果を上げていると思われませんが、「密集」については解消が難しく、依然として無接道宅地なども多く、災害時の危険性は残されています。</p> <p>これを解消するためには、表地と裏地の敷地の共同化、老朽建物の共同建て替えによる面的整備手法が必要となり、その手法として最も有効なのが防災街区整備事業と思われます。</p> <p>一方、防災街区整備事業は、制度上の課題として共同施設整備費の都費分に上限が設けられており、現在は不燃化特区の特例で都費上限額1億円が3億円まで緩和されることで、何とか事業化が図れています。</p> <p>これが無くなると、大規模の事業は補助率が下がることとなり、事業の効果が表れにくくなり、事業自体の実現性も低くなることが予想されます。</p> <p>つきましては、防災都市づくり推進計画の基本方針の改訂にあたり、引き続き特区制度による緩和を継続いただくとともに、3億円の以上の場合の個別協議による上限額の緩和も共に計画期間中継続いただきたくますようご検討ください。</p> <p>また、特区以外においても密集により共同化の必要なエリアも多く、特区による緩和によらず都費上限額の緩和を行えるよう制度や運用の見直しをいただきたいと存じます。</p>	<p>不燃化特区制度などの事業の在り方については、今後、本計画の基本方針を踏まえて検討していきます。</p>
8	<p>&lt;貧弱な不燃化計画を改定せよ&gt;</p> <p>計画失敗の原因を探り実行可能な変更をすべきである。計画内容の継続で済まされるものではない。特に道路整備と関連づける方法は非常に時間を要するもので単なる道路計画と同じである。まちづくりの専門家による人間活動に活気を与える適正な空間づくり（新大久保駅通り、浅草地区、十条商店街と十条地区等）を取り入れ、持続可能なまちを防災</p>	<p>建築物の不燃化のためには、規制誘導と事業を併せて展開していくことが重要だと考えています。</p> <p>効率的・効果的に市街地の防災性の向上を図るため、施策の対象区域を市街地の震災に対する危険性に応じてゾーニングし、危険性の高い地域から優先的に整備を推進していくこととしています。</p> <p>また、基本方針に基づく具体的な整備計画として、整備プログラムを</p>



	<p>化するのが本来の目的であろう。真剣さを少しも感じないのである。</p> <p>①不燃化を建物の建て替えとしてとらえているので、時間的制約がないのなら防火地区等の指定をおこなえば建物全部が耐火建築物になるので不燃化は公的コストなしで完了する。要は一刻も早く実情にあった地区の不燃化を行うという計画を提示していないのである。</p> <p>②それから導かれることは地区の耐火可能な建築物の配置計画により不燃化ウイークポイントをカバーすることである。それにより建て替え支援策を実動できるであろう。</p> <p>③不燃化は建て替えだけでなく建物を修繕するだけでも可能であるか調べることである。</p> <p>④他の地域でのシミュレーションによる不燃化成功例を取り入れよ。都の関係者の意識の低さには驚くばかりである。</p>	<p>策定しています。</p> <p>防火改修による耐火性能の向上については、今後の技術の動向を注視していきます。</p> <p>不燃化等に関する成功例については、適宜、自治体間での情報交換の機会をとらえて、共有を図っております。</p>
9	<p>改定案の本文中（p.2-1）に以下の記載があります。</p> <p>なお、「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）」において位置づけられた計画内容再検討路線で構成される延焼遮断帯については、その在り方について検討を行う場合があります。</p> <p>この場合の「延焼遮断帯」は図2-1に記載の内容からすると「計画内容再検討路線」（都市計画道路）と「耐火建築物等」から構成されるように見えるので、その内容を含んだ記載にしてはいかがでしょうか。よろしくお願いたします。</p>	<p>都市計画道路が「計画内容再検討路線」に該当している場合に、その在り方について検討を行う場合があることを意図しているため、このような表現としています。</p>
10	<p>防火化自体の構想は長期的な街づくりと考えるが、都民の衣食住に影響するため、行政の一方的なやり方はしない、権利者の金銭的保証は十二分に、都民の新たな生活環境を整える施策を基本方針に盛り込んで下さい。</p> <p>都のどんな立派な施策であれ、都民が犠牲になるような施策は死策で</p>	<p>個々の建築物の耐火性・耐震性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むことを基本としつつ、都は、防災都市づくりに取り組んでいきます。</p> <p>また、都が自ら施行する事業については、引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</p>

	<p>す。</p> <p>都民の意見を押しつぶし、権力を振りかざし、都民が泣くような施策をしないで下さい。</p> <p>都は、やらせていただくという立場を重々理解し、どのようにしたら都民の協力が仰げるかを考えた施策をして下さい。</p> <p>（自分が東京都に住み、その対応をされた時、自分自身が住む場所に困らないような施策にして下さい。）</p> <p>都民を第一に考えた施策が盛り込まれた基本方針の改定を要望すると共に、推移を見守ります。</p>	
11	<p>東京都台東区にある谷中の木密地域住民として、意見を提出します。</p> <p>地域の歴史文化と生活、住民の居住継続を保障するため、行政の自由度を増し、住民の生活実感に根差したまちづくりをサポートできるよう、東京都レベルでの方針と施策を強く要望します。</p> <p>木密地域を危険な劣った住環境としか見ない都市観に立つのではなく、地域住民の生活文化の安心を確保するためのまちづくりを可能とする方針をたててください。その意味で、「第3章3 市街地の整備の方針⑦地域の特性をいかした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」の冒頭に書かれているまちの特性をいかした住宅市街地の再生方針はとても重要な点であり、支持します。</p> <p>台東区谷中地区は江戸時代から昭和・平成までにわたる寺町の地割りや建物、自然が残り、生活があるまちが東京都心では奇跡的に残った地区として国内外から多くの人々が訪れます。しかしこの地区では、建て替えと道路拡幅を一体とした地区計画原案が行政によって提案され、地域の歴史文化と生活、住民の居住継続を危うくすると住民の猛反発を買い、計画を変更せざるを得ない状況になっています。行政の自由度を増し、住民の生活実感に根差したまちづくりをサポートできるよう、東京都レ</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>防災性の向上において、建築物の不燃化と耐震化は、どちらも重要な要素と考えています。建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>一方で、低層高密な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。</p> <p>木造住宅密集地域の改善等の事業主体としては、地域ごとに、区市町が所管する事業の計画的な推進を図るとともに、まちづくり施策の中心</p>

ベルでの方針と施策を強く要望します。

具体的には、谷中地区計画案をめぐって台東区都市計画審議会で指摘されたことでもあります。建て替えと道路拡幅一辺倒のまちの改変ではなく、建物の耐震補強や避難路を実質的に確保することが優先されるべきです。そして住民が安心して現況の家とまちに住み続けられるようにしてください。

たとえば、密集地域内で住まなくなったり土地交換等で空き地ができたとき、そこを不動産売買の対象とするのではなく、行政が買い取るとか借り受けてポケットパーク的な利用をして、平時はコミュニティ広場、災害に対しては防火帯として機能するようにすることがあげられます。これは阪神淡路大震災のあと、神戸市で路地があるまちを存続させるために用いられた手法です。神戸市の被災地では、焼け残ってモザイク状に住宅と路地が残る地区を、路地があるまちを再生するため様々な知恵を行政と住民、専門家が出し合って、制度を作り、建物がなくなった空地进行を募り、市が無償で借り、固定資産税を免除し、維持管理を地域住民に任せるといった方法で路地のあるまちに個性豊かな空間を次々と生み出しました。また空き家の活用、2項、3項道路の認定、セットバック部分には背の低い緑化帯をつくるなど、地域住民の安心と維持管理への協力を確保し、結果的に高度に高齢化した地区を若者が集まるまちに変えていっています。同じような手法は、京都市でも建物密集地で計画中和聞いています。東京都でも、相続して住み続けるひとがない場合など、事前に積極的にまちづくりに協力してもらえるような仕組みがぜひとも必要です。道路幅も一律に決めるのではなく、神戸の例のようにまちかどごとに住民の意思を尊重して、3項道路のような形や、借地等から派生した狭隘と言われる敷地や境界線を越えて生活インフラが存在する場所では法的に道路と認定されていない通路を道路並みに扱って建物再建を可能にしたり、私有地のまま現況の壁面線のみ指定などを通し

的役割を果たすことと考えています。

地域住民のまちづくりへの協力については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築について、追記しました。

	<p>て狭い通路を残し使える仕組みも取り入れてください。</p> <p>また、耐震補強の方法も、建て替えだけに頼るのではなく、現況の建物スペースを維持しながら、建材の選択や構造補強を進める現実的施策を推進するとともに、空き家等、普段居住者がいない建物にも補助がいきわたるようにして、安全なまちに変えていくことができる仕組みを導入してください。</p>	
12	<p>「下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図る」(3章-p12)に賛成、実現を求める歴史あるまち並みが残る台東区谷中の住民です。</p> <p>この町の住民として実感しているのは「木造密集地域は『解消』されるべきものではなく、木造密集地域『問題』が解消されるべき」ということです。</p> <p>台東区谷中地区では現在、台東区が「谷中地区地区計画」を策定しようとしています。ところが、これは「街並み誘導型地区計画」であったため、地域の特性に合わず、むしろまちなみを破壊するものでした。説明会ではほとんどが反対の意見、台東区都市計画審議会でも、疑問の意見が多数出て、大幅な変更をせざるを得なくなりました。</p> <p>この経験から以下のことを要望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域特性を生かすために、道路拡幅(セットバック)と建替え(ビル化)のみを推進するのはやめる。木造住宅の場合、効果的に命を守るのは建て替えではなく、むしろ耐震化ではないでしょうか。</li> <li>2. そのまちなみを破壊する「街並み誘導型地区計画」は、歴史とヒューマンスケールの残るまちにはそぐわない。熟考すべき。</li> <li>3. 防災都市づくりは、まず、住民の学びから始めること。非公開のまちづくり協議会で練って、即、説明会で、これがまちづくりといえるのでしょうか。公開の勉強会や、誰でも参加できるワークショップを開催</li> </ol>	<p>防災性の向上において、建築物の不燃化と耐震化は、どちらも重要な要素と考えています。建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>一方で、低層高密な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかにしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。</p> <p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。また本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災の高度化を図っています。</p> <p>木造住宅密集地域の改善等の事業主体としては、地域ごとに、区市町が所管する事業の計画的な推進を図るとともに、まちづくり施策の中心的役割を果たすことと考えています。</p>

	<p>することが前提であり、住民が主体的に参加できる「防災計画」にしてほしい。</p> <p>4. 路地でも走れる軽自動車の消防車を開発してください。道路拡幅、ビル化というハードー辺倒にかたよることなく、消防水利とホースのネットワーク、避難経路の検討、無電柱化、空き地、空き家の活用など、ソフトも含めた本当の意味での「計画」を求めます。</p>	<p>また、都は区市町と連携し、まちづくり協議会の活動支援や都市計画の提案制度等の活用など、地域住民による主体的なまちづくりを促進するための環境整備を行っていきます。</p>
13	<p>防災都市づくり推進計画の基本方針の改正案における改正の主な考え方①整備地域の更なる改善の文中にあります“防災生活道路の整備や拡幅を促進するとともに、沿道建築物の建替え、防災生活道路の機能維持に向けた危険なブロック塀の撤去や無電柱化を促進し、防災性の更なる向上を図ります。”に対応するものとして、また、“重点整備地域において、不燃化特区制度の取組を区とともに強力に推進するため、”一般財団法人首都圏不燃建築公社は、無電柱化も含めた面的整備手法として防災街区整備事業に取り組んでおります。</p> <p>無電柱化につきましては、“2 緊急輸送道路の機能確保の方針（無電柱化の推進）の文中にあります“東京都無電柱化推進計画に基づき「都市防災機能の強化」に寄与する路線を選定し、優先的に無電柱化を進めることにより安全・安心な都市の実現を図っていきます。”となっていることを踏まえまして基本的には公費（行政の100%負担）で推進されていくものと理解しているところです。</p> <p>現在、防災街区整備事業組合が行う防災街区整備事業における無電柱化にかかる費用につきましては、1/3が組合負担となっており、高度利用を図る再開発事業と異なり事業規模に対して過大な負担となっております。</p> <p>つきましては、公園広場整備及び道路整備と同じく公共施設管理者負担</p>	<p>無電柱化は、地震や風水害時の電柱倒壊を防ぎ、災害時の円滑な対応に繋がることから、都は、都道はもとより区市町村道や民間開発における無電柱化を進め面的に展開していくこととしています。</p> <p>防災街区整備事業などの支援の在り方については、今後、本計画の基本方針を踏まえて検討していきます。</p>

	<p>金と同等の取り扱いをいただき支障移転を含めて全額公費で対応することができるようご検討いただくようお願い申し上げます。</p>	
14	<p>道路拡幅や建物の耐震化・不燃化にとどまらず、防災都市づくりを通じた魅力的な街並み形成を目指そうとする視点に賛同します。</p> <p>「防災都市づくりの目標像」の6点目「木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、地域の特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地の形成が進んでいる」(p.1-16)は、整備地域重点整備地域であっても目指されてよい目標であることが明示的に示されるとなおよいと思います。</p> <p>防災都市づくりの整備方針にある「⑤民間の活力をいかした整備促進」(p.3-9)は、ぜひ積極的に展開してもらいたいと思います。特に、木密地域においては、防災上の課題を持つ古民家や町家などの歴史的な資源こそが街の魅力を形成していることも多いので、それらの防災性を高めながら保全・活用していくような取組も、公共貢献として評価するようなことも検討していただきたく思います。</p>	<p>「木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、地域の特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地の形成が進んでいる」という目標像については、整備地域・重点整備地域・木造住宅密集地域を対象としています。</p> <p>「⑤民間の活力をいかした整備促進」について、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受け皿住宅の整備等の取組を新たに評価し、容積率を緩和するなど、民間活力をいかして整備を促進していきます。</p> <p>具体的評価内容については、今後の運用に向けて検討していきます。</p>
15	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 整備地域を震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域としているが、その根拠とする東京都防災会議の被害想定図を見ると、改善が進み、それ以外の地域程度になっているところが、十条赤羽西地域他いくつもある。整備地域から外すべきだ。</li> <li>2 整備地域以外、多数の甚大な被害が想定されている地域が存在する。整備地域に指定すべきだ。</li> <li>3 整備地域指定が道路整備の口実手段となっている。改めるべきだ。</li> <li>4 国交省が通達で認める密集地での老朽建物の建替えでの3項道路指定を都も区へ認めるよう指示等すべきだ。</li> <li>5 不燃領域率と消失棟数の関係図には、パラメータとして出火率が示されている。出火率は、建物倒壊数あるいは地盤の悪さと強い相関がある</li> </ol>	<p>地域危険度が高く、かつ、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、防災都市づくりに係る施策を展開します。</p> <p>整備地域の除外基準としては、不燃領域率が一定水準に到達し、全ての延焼遮断帯が形成された防災生活圏に該当すること等としています。</p> <p>建築基準法の規定に基づく許可等に関するきめ細かな制度運用の検討など、不燃化が進まない無接道敷地の改善に向けた区の検討を支援していきます。</p> <p>なお、同法第42条第3項の規定に基づく道路の指定等については、各特定行政庁が判断するものです。</p> <p>不燃領域率の目標設定にあたっては、安全性を確保する観点から、関</p>

り、このパラメータを無視した議論は欠陥がある。

6 再開発は、十条西口のように耐火建物が、地域内でも多い所に事業費の5割超という多額の各種補助金が投入され、権利者、特にディベロッパー企業の資産形成が予定されている。それに比べると耐火化、耐震化が進んでいないところに対する補助金はあまりに少なすぎる。

7 再開発のような民間主導のまちづくりでは、共有地の文筆による同意者数水増し、参加組合員が準備組合事務局として知ったインサイダー情報を使つての地区内権利買収による地権者化（ほぼ地上げ）、同意取得目的の「ウラ」取引の持ちかけ等が起きた。補助金だけでなく口も出すべき。

8 借地での建替えでは建前は別として地主の承諾料が必要となる。行政からの支援、補助、助成の割増が必要だ。

9 「惨事便乗まちづくり」「祝賀資本主義まちづくり」「消毒まちづくり」から修復型まちづくりに転換すべきだ。

10 都市計画道路には、道路構造令の解釈において危険とされる鋭角交差点等事故誘発する構造のものが多数計画されている。構造令制度の基本意図にあったものに見直すべきだ。

11 都市計画道路を細切れにした事業化による環境アセスメント逃れをやめ、すべての事業で環境アセスメントを行う必要がある。

12 整備地区毎の環境アセスが必要。

13 阪神淡路大震災では、道路渋滞の一番の原因は、道路そのものの破損であった。

14 阪神淡路大震災では、戦災復興や農地改革で道路が整備されていた所も焼けた。

15 阪神淡路大震災でも建物倒壊のなかった地域では焼けなかった。

16 関東大震災では耐火建築物の銀座レンガ街も焼けた。

17 鉄道敷脇や、公共施設に送水管設置を

東大震災規模の地震想定により、地盤条件の最も悪い場合の出火率を用いています。

災害に強い都市の実現のためには、自助、共助の二つの理念に立つ都民と、公助の役割を果たす行政とが、それぞれの責務と役割を果たしながら防災都市づくりを進めていくことが必要だと考えています。また、効率的・効果的に市街地の防災性の向上を図るため、施策の対象区域を市街地の震災に対する危険性に応じてゾーニングし、危険性の高い地域から優先的に整備を推進していくこととしています。

本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。

また、本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。

都は、地域の改善状況や社会の動向等を踏まえ、必要に応じて計画を見直しながら取組を進めています。

	<p>18 スーパーポンパーの整備地域消防署への配備を。</p> <p>19 建物高さをはしご車が届く高さに制限。ヘリは悪天候時は使えない。</p> <p>20 補助金を出さず大型建物は「防災拠点となる建築物に係る機能継続ガイドライン」（国交省）等各種防災策準拠を義務付けるべきだ。</p>	
16	<p>道路建設の目的は「延焼遮断効果」です。ところが都が根拠としたシミュレーションでは、「初期消火」を一切せず、燃えるにまかせるという設定での想定や東京ではほとんど吹かない風向きで被害を想定。</p> <p>また、火災に突破される道路がいくつもあるのにそのデータを隠していました。都合の悪いデータを隠して、都合の良いデータだけを宣伝するのは豊洲問題と同じです。</p> <p>特定整備路線に指定された道路の都市計画決定は、終戦直後の1946年に戦災復興院の告示として示されたものです。計画はこの時の原図、原簿そして主務大臣の決定書、内閣に認可書にもとづけばなりません。国も東京都も示すことができず、法的瑕疵が指摘されています。</p> <p>建設にかかる経費は3500億円。これだけあれば、防災のための住宅耐震化や感震ブレイカーなどのサービスを実現することができるのです。</p> <p>結論として、住民追い出し、商店街つぶし、防災に役立たない、税金の無駄遣い、計画どおり用地買収できない道路計画は直ちに中止すべきです。</p>	<p>延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要です。</p> <p>特定整備路線は、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。</p> <p>木造住宅密集地域の改善を一段と加速するため、特定整備路線の整備と市街地の不燃化を一体的に進め、より高い施策効果を発現させていきます。</p> <p>延焼遮断機能については、沿道に位置する建築物の防災性能や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を踏まえ、道路幅員の確保及び沿道の不燃化の向上の両方により、その機能を発揮するものとしています。</p> <p>特定整備路線の整備をする際には、地域の実情に応じ、沿道の街並みにも配慮し、地元区、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きます。</p> <p>権利関係が複雑で、権利者との合意形成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。</p> <p>引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、全線整備完了に向けて整備を進めていきます。</p> <p>なお、本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保など、都市構造の</p>



		<p>改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>この計画の方針を踏まえ、区とも連携し、地区ごとの具体的な取組を示す整備プログラムを取りまとめの上、効果的、効率的かつ適切に諸施策を推進しています。</p> <p>また、本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。</p>
17	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針の改定（案）」に反対します 池上通りは私の生活圏であり、近くには子ども達の遊び場が多くあります。</p> <p>交通量が数年で減っていることや、新築の戸建が増えていることから、防災対策が必要と実感致します。そのためには道路拡張ではなく戸別の対策、公的施設の対策を急ぐべきです。</p>	16番と同様の考え方です。
18	<p>2020年東京オリンピックまでに造るとされた特定整備路線計画は、いまだに完成の目途もたっていません。そのような状況の中、2025年まで延長するため「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」が公表されました。2012年にこの計画を知り、商店街や多くの住宅を壊し、2000人以上の人を住み慣れた街、家から立ち退きを強いるこの事業に疑問を持ち反対をしてきました。品川区内の幹線道路（中原街道・第二京浜・山手通り・池上通り・環七）はこの20年交通量は20～30%も減っています。また、大地震の時の延焼防止効果との説明には、大きな疑問がもたれています。この事業は公共事業に値しません。必要のない事業、税金のムダ使いです。人と人のつながりを大切に、安心して住みやすい街づくりを望みます。そのためにも「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対します。新しい道路はいりません。中止してください</p>	16番と同様の考え方です。

	い。	
19	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対です。</p> <p>反対理由 交通量が減っているのに特定整備路線は必要ありません。</p>	16番と同様の考え方です。
20	<p>特定整備路線計画に大反対です。</p> <p>私は28号線近くに住んでいます。</p> <p>当初の計画では2020年を目指して「防災のため」「交通の円滑化」と説明されました。</p> <p>20年3月を目指していましたが、実質、理は破綻しました。</p> <p>そして、街はズタズタ状態にまで追いつめて、住民のコミュニティを壊しました。</p> <p>私たちの血税の使い方が間違っています。</p> <p>今からだって、計画を中止して街を守ってください。</p> <p>高齢者が街から追いやられるこんな計画は最初から無謀だったのです。</p> <p>もっと、私たちのくらしのために税金を使ってください</p> <p>再度書きます。この道路計画は大反対です。見直し中止をしてください。宜しく願います。</p> <p>高齢な住民より。</p>	16番と同様の考え方です。
21	<p><b>【意見】</b> 改定案に反対。 特定整備路線の整備計画について、延長せず、計画された道路計画は白紙に戻してください。</p> <p><b>【理由】</b></p>	16番と同様の考え方です。

	<p>板橋区大山地域で古くから愛され利用されているハッピーロード大山商店街を分断する特定整備路線補助 26 号線は、まちづくりの観点から有害無益です。今なら間に合います。耐震、不燃化対策は補助 26 号線整備ありきから脱却して、住民の暮らし目線から進めることが可能だからです。</p>	
22	<p>品川区特定整備路線・新幹線・横須賀線 狭い陸橋どうするのか。ここから環七へ抜けるコース、木密地域に指定されているが閑静な住宅街で木密ではない。道路の片側の高台を削り取り道路に出る坂を寸断する。通れなくなる道路、どうするのか説明なし。 さらに先には高さ 7～8m の丘、上部には住宅もありその丘をブチ抜く？この地に生涯を終える人たちにこの道路のために退けという権利がどこにあるのか。29 号線の廃止を求めます。</p>	16 番と同様の考え方です。
23	<p>1 はじめに「基本方針改定（案）」に反対です。理由は下記のとおりです。 2 特定整備路線はオリンピック迄に完成と住民説明会でうかがいました。しかし現実には満 7 年を経ても全く目途がたっていません。2025 年に完全整備と改定しても難しいと思います。 3 昭和 41 年の都市計画決定時の交通量予測と事業認可申請時の交通量は、品川区内幹線道路の場合大きく乖離しており、2 割～3 割も減少しており、新しい道路を造る必要はありません。 4 特定整備路線の可否について、一度も住民の意向を聞いたこともなく、住民の理解を得て進めるといった姿勢が全くありません。 5 商店街、公園、防災ひろばをこわし、住宅地を貫いて住宅をつぶし、70 代、80 代の多くの住民を住みなれた街、家から立ち退かすこ</p>	16 番と同様の考え方です。

	<p>の計画は認めることができません。特定整備路線事業計画は廃止すべきです。</p>	
24	<p>都市計画道路、補助 73 号、82 号建設について意見を述べます。上記路線は未だ（2020 年 1 月現在）予定地の買収も終了せず、建設工事も始まっておりません。上記道路は防災都市づくりに役立たないことはすでに証明済みです。又、未だ多くの住民の方がたが道路建設に反対しております。道路問題を考える会で行った住民アンケートでも、建設反対の方がたが大多数を占めました。完成の見通しのない道路計画は一刻も早く中止させ買収済みの予定地は旧地主さんへの返却も含めて利用方法を検討すべきだと考えます。予定地の利用方法としては、池袋という大きな商業地、副都心の後背地として良好で閑静な住宅地、住みよい街づくりの一環として防災機能もかねた公園緑地を作ることを提案します。結論として都市計画道路、73 号 82 号の建設計画をただちに中止する意見を表明するものであります。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>
25	<p>意見：          特定整備路線事業を 5 年延長する（2020 年を 2025 年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由          太平洋戦争で焼けた町に計画された 29 号線には、半世紀以上の区民の生活が根づいています。          家も建て替え（2 回も）区議会でも「不要」といつてきた道路計画です。          巾 20m 程の道路が延焼遮断帯にならないことはわかっています。          補助 29 号線には絶対反対です。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

26	<p>意見：</p> <p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由</p> <p>住み慣れた暮らしやすい街がなくなってしまうのがいやだからです。</p>	16番と同様の考え方です。
27	<p>29号線都市計画道路には反対を表明します。私は、大井6丁目に住んでいますが、社会福祉法人緑の家が経営する「みどりの丘保育園」が都市計画道路29号線沿いにあるため、保育園の一員としての立場から反対を表明します。</p> <p>当保育園は、品川区西大井4-19-11にあります。2012年4月1日、社会福祉法人緑の家として西大井4丁目に定員68名で開園いたしました。大田区境で、付近は、徳富蘇峰公園や文化かおる静かな住宅街の一角にあります。</p> <p>29号線は、保育園から30M離れた場所を通ることになります。</p> <p>この場所を保育園として選んだのは、まず、環境が素晴らしいからです。緑に包まれて、近くには公園があり、商店街があり、幼稚園として近隣の方々とふれあいがあったからです。園庭で毎日元気に遊んでいますが、天気の良い日には、お散歩に街を歩きます。</p> <p>道路計画は、第1に子どもたちの成長・発達が阻害される恐れがあることです。日常の保育が、道路建設によって、失われることに大きな危機感をもっています。保育園の敷地から約30メートルの位置にある幅20メートルの道路建設は、現在の日常の保育環境を悪化させ、子育ての環境が著しく脅かされます。</p> <p>第2に、現在、この地域の大気汚染は毎年、年2回の測定が行われて</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>おり、0.03PPMです。近隣に計画されている大きな道路建設により、大気汚染の悪化が十分予想されます。さらに、騒音、振動等による健康または生活環境に著しい被害を受ける心配があります。</p> <p>第3に、災害のために大きな道路建設と言いますが、当保育園の一次避難場所は、伊藤小学校です。今回の建設予定の道路を渡っての避難となる為、変更をせざるをえないです。しかし、近隣に避難する場所は見当たりません。この点からも無謀な計画と指摘せざるをえません。</p> <p>今日、待機児が多い中で、何よりも求められているのは、安心して預けられることができる保育園の存在です。道路建設よりも子どもたちの利益を優先すべきと考えます。</p> <p>29号線計画道路より誰でも集える大きな公園や広場や多目的施設こそがと重要で安全・安心な場所になると思います。未来を担う子どもたちの環境や汚染による健康被害が起きないように切に願います。</p>	
28	<p>意見：</p> <p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すぐ近くにある第二京浜国道は以前より交通量が減っています。</li> <li>・防災公園の一部を削られるので防災の意味がなくなるのではないか。</li> <li>・大型道路で商店街が分断され私達地域住民が利用できる街ではなくなってしまう。</li> </ul>	16番と同様の考え方です。
29	<p>特定整備路線の整備は中止すべきです。</p> <p>科学的根拠も示さないのに、延焼遮断帯とは言えない。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>2020年までの完成予定が伸ばされたが、いつ完成するかわからず、結局、完成できないのではないかと。</p> <p>そもそも、車そのものが、大きく変わろうとしている。(自動運転など)</p> <p>この時期に、今までの車を前提とした道路建設など馬鹿げていると思います。</p>	
30	<p><b>【意見の主旨】</b>  本推進計画の目的が防災のためであれば、“まず道路ありき”ではなく、耐震構造建物への改修工事費の助成、感震ブレーカーの無料設置、初期消火体制への支援などに急ぎ注力しながら、併せて防災問題の専門家や都民参加の下で計画全体を作り直すべきです。</p> <p><b>【要望事項など】</b></p> <p>1、特定整備路線補助73号線(十条地域)整備計画は、住民の同意なく進められており、延焼遮断帯も既に形成されており、住民を立ち退かせてまで建設の必要性のない道路計画です。計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p> <p>2、地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化して下さい。</p> <p>3、防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行って下さい。</p> <p>4、特定整備路線補助73号線(十条地域)の建設により、十条駅周辺は地域が分断され、都内でも屈指の十条商店街が衰退し、住環境の悪化を招きます。計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p>	16番と同様の考え方です。
31	一品川区民として、	16番と同様の考え方です。

「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対します。

「改定案」では、「耐震化」「不燃化」のため必要であると書かれているが品川区内の計画を見るにあたり、予定されている防災道路が、対象区域にあたった住宅の撤去、および星薬科大のキャンパスを削って建設されるものであり、住民のための防災であるはずが、住民に立ち退きを強いて、建設のための建設、になっているのではないか。計画の撤回を求める。

個々の問題については以下の通り。

記

1. 耐震化を求めるのであれば、個々の住宅の耐震強化や、より安全な避難計画を充実するべきではないのか。目的が逆さになっているのではないか。
2. 不燃化を求めるのであれば、延焼が道路によってどれだけ防げるかを検証すべきである。防災目的の道路という前提であるならば、自動車を通らせないことが最も安全な防災対策だが、実際は交通用に利用する目的で都は考えているのではないか。大規模火災では住宅に延焼するより前に、車が燃えて、道路そのものが火の海になるのではないか。
3. 星薬科大の敷地は、広域避難場所として有効に活用できると考える。わざわざその敷地を削って、何の防災対策なのであろうか。

以上

よろしく願いいたします。

32

■延焼遮断帯について

・延焼遮断帯を作ることによってどれだけ防災効果があるのか、季節や時間帯、風向きなど様々な条件でシミュレーションをし、その結果を住民に説明して頂きたいです。条件が1パターンでは足りないと思います。

16番と同様の考え方です。



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・我々の世代が生まれるよりもっと昔に計画された道路が、果たして本当に今の時代にあった道路計画なのか、延焼遮断帯になるのか甚だ疑問です。</li> <li>私の住んでいる地域には、消防車が入れない狭い路地がたくさんありますが、今の計画道路は既に消防車が入れる幅の広い道路の拡張であり、意味が無いと思います。</li> <li>例えば、大きな道路を作るのではなく、路地の密集している地域に小型消防車が通れる幅の道路を通すなど計画を見直すことはできないのでしょうか。</li> <li>・東日本大震災でも地域のコミュニティの助け合いが非常に大事だということが分かりました。計画道路により住民が立ち退きを迫られ、コミュニティが破壊される事は、防災対策として本末転倒に感じます。</li> <li>・延長するのですから、本当に効果のある都市計画に見直して頂きたいです。</li> </ul> <p>期待しています。</p>	
33	<p>改定案概要の4主な施策の(2)整備地域についての5項目に、「震災時の延焼遮断など防災性の向上を図る特定整備路線の整備とともに沿道のまちづくりを推進」とある部分については、削除を求めます。</p> <p>理由</p> <p>板橋区大山地域で、この点に関わるのは、「補助26号線の整備」ですが、これについては、すでに、地権者や地域住民より、認可取り消しの訴訟提起があり、現在裁判が進行中です。この路線整備は、都内でも有数の賑わいを示す「ハッピーロード商店街」を分断、破壊するもので、地域振興に逆らい、広範な住民の生活の利便を損なうものとして容認出来ないものです。この特定整備路線の整備に理由として、「震災時の延焼遮断の防災性の向上」が挙げられていますが、補助26号線整備計画</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>が作られた戦後初期の市街地の状況では妥当性があっても、現状では延焼遮断帯としての役割は減じており、</p> <p>交通の利便性が加えられましたが、それも東武東上線との平面交差の立体交差化が進まなければ、増加する交通量により、交通渋滞を深刻化するなど大きな問題をはらみ、地域の生活にも大きな支障をもたらすなど、進行中の裁判の中で、原告側が主張している通りです。</p> <p>これらの点が十分検討されるべきで、この改定案では、既存の道路計画案がそのまま容認され推進されることになってしまいます。</p> <p>よって、改定案からこの部分の削除を求めるものです。</p>	
34	<p>1. 意見の要旨</p> <p>1) 第7章13(板橋区)大谷口周辺地域の重点整備地域である大山駅周辺西地区においては、既存コミュニティーを破壊する特定整備路線補助26号線の街路事業は中止、もしくは最低でも現在の当該地域住民との合意形成に基づく事業内容とすべきである。</p> <p>2) ピッコロ・スクエア周辺地区とクロスポイント周辺地区の再開発事業は、民間事業に変容したことにより、本来のまちの態様に沿わない、単なる開発のための開発と化したため、中止とすべきである。</p> <p>3) 防災を、街路事業や沿道建築物の不燃化、あるいは延焼遮断帯の形成といったハードウェアによってのみ施策するのではなく、強靱なコミュニティーの形成と維持というソフトウェアにも注力した施策が講じられるべきである。既存コミュニティーを破壊し再生の望めない事業は、期間を延長するのではなくいったん白紙とし、ハード面、ソフト面の調和のとれた構成に組み直すべきである。そのためには、地域住民との合意形成こそが欠かせないという点を認識すべきである。</p> <p>2. 意見の理由</p> <p>1) 補助26号線は、改めて言うまでもなく、昭和21年に戦災復興</p>	16番と同様の考え方です。

院の告示として定められた「計画」で、したがって当然ながら防災の観点で練られた計画ではなく、木造住宅密集地区の解消や、延焼遮断帯の形成といった概念により構想されたものではなかった。今、この「計画」にそれらの事業目的を持たせることは、牽強付会と言わざるを得ない。

2) 「計画」から70余年を経た現在、ここは、都内でも屈指の商店街を中心とした一定のコミュニティが形成されている地域となっていて、特定整備路線補助26号線による大規模な商店街分断は、その、既存コミュニティそのものを機能不全、そして破壊に陥れる恐れが大きい。

3) ピッコロ・スクエア周辺地区とクロスポイント周辺地区の再開発事業は、老朽木造建築物の解消と延焼遮断帯の早期形成を唱いながら、事業そのものを大手ディヴェロッパーに丸投げしてしまったため、100年を構想すべきまちづくりの視点が欠落している。

4) その再開発事業は、民間事業となって以降、当初の目的のひとつであった「整備事業による移転者の受け入れ」も曖昧になり、本来のまちの態様に沿わない「開発のための開発」と化した。一過性の不動産売買により開発業者は潤い、一時的には人口増加による税収増や経済効果はあるだろうが、残されるものは、既存コミュニティに代わる転入者による新規コミュニティの形成不全と、地域社会の手に負えない巨大な構造物といった負の遺産だけとなる可能性が大きい。そんな事例は、すでに各所に多い。

### 3. 結論（意見）

以上の点より、本件に該当する各事業計画は、期間を延長するのではなく、いったん白紙とし、当該地域の住民との合意に基づく内容に変更すべきものと思料する。

#### 意見の主旨

本計画の特定整備路線の殆どが、戦災復興院告示 15 号にて戦災復興する事を目的とし 74 年前に計画された都市計画道路です。防災、防火、の為と称し、実質的な検討もしないまま事業決定及び推進を行っており、住民の家屋や土地の所有権を無視した無謀な計画です。戦災復興の道路を作る事に主眼に置いた本事業は即刻中止し、防災防火の観点を明確にし、専門家や都民参加の下で新しい都市計画を作り直して行くべきです。

#### 要望事項

1、 戦災復興院告示 15 号に記載の「東京都庁に決定原簿と原図を備え置き縦覧に供する」事となっている、決定原簿及び原図の住民への開示を行う事。

35 2、 特定整備路線、補助 86 号線志茂地区において、事業申請書の一番目の理由が「交通量の緩和」とありますが、当該地区の交通量は一日 500 台余りです。

それでも交通量緩和の道路計画を進める根拠を提示する事。

3、 特定整備路線、補助 86 号線志茂地区は、学校や清掃工場等の延焼しない建物が多く点在します。また道路計画地より南に 100m に計画している道路と同等の延焼遮断道路が存在しておりますが、それでも延焼遮断の道路計画を進める根拠を提示する事。

#### 理由

本計画の特定整備路線の殆どが戦災復興院告示 15 号にて決定された道路ですが、告示 15 号には、「決定原簿及び原図は東京都庁に据え置き縦覧に供す」事となっております。しかし、都民が東京都に公文書開示請求を行っても「決定原簿及び原図」を開示する事が出来ず、告示で示さ

16 番と同様の考え方です。

れた内容を縦覧出来ません。この「決定原簿及び原図」で確認出来ない限り、都民の財産である住居及び土地が道路とどのような位置関係にあるのかが不明であり、財産が不当に侵害される恐れを生じます。この様に告示の内容を、旧都市計画法に基づく資料として開示する義務を何一つ果たせない道路計画の事業推進は即刻中止すべきです。

特定整備路線、補助 86 号線志茂一丁目地区において、事業申請の一番目の理由が「交通量の緩和」でした。しかし現存する道路の交通量は一日 500 台あまりです。本道路計画は幹線道路を結ばないためバイパス道路としての役目も果たせません。元々交通量が少なくバイパスとならない道路を拡幅しても交通量の大きな変化は見込めないと思います。交通量緩和が目的で作ると説明された根拠となる数値データ等も示されておりません。もし明確な根拠が示せないのであれば、本事業計画は都民の財産（家屋、土地）を不法に買い取り、工業者に無駄な税金を使う事が主目的の計画となりますので即刻中止すべきです。

特定整備路線、補助 86 号線志茂一丁目地域は、学校や公園、清掃工場等の延焼しない建物や空地が多く点在し、また道路計画地より南側 100m に今回計画している道路と同等以上の延焼遮断効果がある道路が既に存在しております。都が出した不燃領域率は志茂 1～5 丁目を含めた平均値として低い数値になっております。北区が提供した図面による計算では志茂一丁目単独の不燃領域率は 70%を超え、東京都が目標とする数値の 70%を超えています。北区の説明では「特定整備路線補助 86 号線志茂一丁目地区完成後の不燃領域率の改善は 0.8%」との事で道路拡幅効果は微々たる物ですし、既に都の目標値を達成しておりますので、道路拡幅をやる目的は失われて居ます。

	<p>以上の理由などから、本計画を即刻中止し、防災防火事業の抜本的な計画の見直しが必要であると考えます。</p>	
36	<p>この計画では延焼遮断帯ということが大きな理由としてあげられているようですが、素朴な疑問を感じています。</p> <p>まず、赤羽自然観察公園と赤羽スポーツの森公園の間に道路を作るという馬鹿げたことをしていますが、公園なのでもともと延焼遮断帯として機能しています。</p> <p>道路を作ることが意味ないことは幼稚園児でも理解出来ることだと思います。</p> <p>次に道路作ることが、延焼遮断帯をつくるのだという考え方に素朴な疑問そのものについて述べます。</p> <p>最近感じることはこれまで1件の家が建っていた土地は居住人がいなくなると、家を取り壊し、ほとんどのケースで2～3件の家が新築されています。家と家との間は50センチ未満を多く見かけます。</p> <p>この86号線でも静勝寺（赤羽西1丁目にある太田道灌ゆかりの寺）付近にもこの例がありますし、私の住んでいる隣の土地もそうなので火事になったら大変と感じます。</p> <p>家を新しく建てる場合は家と家の間は十分に距離をとる必要があると思います。</p> <p>延焼遮断帯と称する道路をつくる事と新たに家々を密集させることは非常に矛盾したことと思いませんか。</p> <p>道路を作ることだけが防災対策ではなくて、家と家との間の距離をとることが延焼を防ぐことになると思います。</p> <p>道路だけを作ることが延焼遮断帯になるということは幻想だと思います。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>行政は強引に進めるべきものではありません。もっと住民と話し合い、良い方向にもって行くのが行政の仕事だと思います。</p>	
<p>37</p>	<p>防災・減災の為には、過去の大地震による大火災の事例からばかりでなく、近代から将来へ向けての地球規模の気候・気象変動のもたらすであろうあらゆる災害へ真剣に目を向けて、幅広い分野の専門家、生活者である都民の意見を多角的に採り入れ、現実に適う総合計画を立て直してください。防災対策計画として「道路建設」に偏り過ぎています。</p> <p>特定整備路線としてにわか選定した品川区補助 29 号線をはじめ、現在の都市計画道路整備のほとんどは居住者や周辺利用者の同意・賛同・納得を得られないが為に長年事業停止していたものを、防災理由を掲げて強引に推進するもので、事業の進捗が思わしくないからと、その都度の大衆心理に合いそうな尤もらしい理由を持ち出し、事業期間を延長して引き延ばしを繰り返す、理性を欠いた不合理な事業計画を廃止するための見直しを行なってください。</p> <p>「第 3 章 防災都市づくりの整備方針」「1 延焼遮断帯の整備の方針」にある「2025（令和 7）年度までに特定整備路線を全線整備します。」とする路線については、旧都市計画法における 70 年以上も過去の道路計画線上に、その歳月の間に現在では無数の居宅が立ち並び、生活圈を形成する大勢の都民が生活しています。事業認可に対して係争中にある路線については、殊に事業への反対が多いものであるため、第一に事業を停止し計画を廃止してください。</p> <p>災害対策基本法では「国土並びに国民の生活、身体及び財産を災害から保護するため」に計画するものとして、また、地方自治法では自治体の役割を「住民の福祉の増進を図ることを基本」としてはいますが、このたびの東京都の発表には都民の命と財産を守る視点を感じ取ることができません。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

生活者都民は「国際競争力に勝つ都市づくり」より、「あらゆる災害に強い安心な生活基盤」を求めています。殊に一極集中政策による流入が急増する東京都心部の建物と人口の、無秩序なる過密状態特有の災害をどのように考えて対策していますか？

都市計画道路の路線図を「部分的な線」としてではなく、俯瞰的に、  
(1. 物理的な意味で「高いところから見下ろすこと」2. 「比喩的な意味で「広い視野で物事を見ること」「客観的に物事の全体像を捉えること」2. は1. の「高いところから見下ろすこと」から、自身や置かれた状況を上から見て客観視する意味として。」面として考え直してご覧ください。

日本全体の国土→関東首都圏→東京都→過密都市大東京都心部、と順に眺めると、東京都心部の特定箇所への新設道路の押し付けでは、予想内外の大災害への対策とは到底なり得ません。

大地震と大災害を混同してはなりません。大地震が発生しても「大災害」にしない対策を真摯にお考えください。

小池都知事は2018年2月16日の知事記者会見において、「首都直下地震の発生確率は30年以内に70%という予測があるので、いつ災害が起こってもおかしくないという状況にあるわけであります。都といたしまして、今後も、燃えない、そして倒れないまちの実現の方向を求め。」との主旨を述べています。

計画にある地震災害時の火災については、災害時の火災が特定箇所のみで起きることは非現実的で、火災の同時多発起が容易に予測できます。風速や風向きによる飛び火も付加効力として加わると考えられます。

計画の各所に、延焼遮断帯の形成が最も有効な災害対策であるような記載を見受けますが、延焼遮断帯によって隣接の街区に延焼しないとは、大災害の発生時には現実的ではありません。災害時の延焼火災の実態とはかけ離れた計画でありますので、特定整備路線として延焼遮断帯



の形成を押し進める事業の廃止を求めます。

「計画の第1章1頁の表」にある災害時の被害で、人的被害予測では、「火災被害6.6%（首都直下）/7.4%（多摩直下）」、物的被害予測では、「火災による被害14.7%（首都直下）/16.3%（多摩直下）」のように、家屋倒壊による被害が圧倒的に多いことが記されています。人的被害/物的被害の防止のためには、85%を占める家屋倒壊をいかに防止するかが最重要です。

「防災都市づくり推進計画」で、延焼遮断帯の形成に道路を有効とする方針がありますが、2章の2頁からも、東京都が平成16年から発表する道路による延焼遮断効果では幅員27m以下の道路では沿道の不燃化を同時に達成しなければ延焼遮断効果が達成しないこととなりますので、家屋倒壊を防ぐことが一層大事であることが明らかです。

道路事業の説明会で、阪神大震災で幅員9mでは車の通行が可能であったことや、幅員12mで延焼を遮断した、との東京都による発言があるようですが、国の阪神大震災の総括では、実態と教訓として「阪神・淡路大震災での死亡原因は「圧死」が大部分（約3/4）を占め、「焼死」が約1割。」として、死亡原因で最多の「圧死」を減らすために、家屋の耐震性強化と家屋転倒防止に取り組むことがまず重要である。」また「倒壊家屋の下敷きになったままで焼死された方も、早く救出できれば助かったかもしれないことが悔やまれるが、救出の人手が足りなかった。」

（平成14年（2002年）1月国土交通省 近畿地方整備局 震災復興対策連絡会議 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/daishinsai/>） のように発信しています。

災害は地震・火災のみではありません。人口集中都市特有の「人災」「混乱」も考えなくてはなりません。無用の道路建設事業に寄り縋って固執する時代遅れの体質を改め、現代と将来の実情に適った計画を立て直しますよう、根本的な政策転換を納税者としても切望いたします。都

	<p>民、国民の心からの信頼に応え得る行政でありますよう要望いたします。</p>	
38	<p>意見の趣旨、        今回、防災都市づくりを理由として特定整備路線の計画期間の延長が示されている。特定整備路線等の道路計画には多くのところで住民は反対している。住民の反対があるところは計画期間の延長は行わないこと。とりわけ特定整備路線補助 26 号線の計画は全国に屈指の商店街を壊す計画であり計画延長は行わず、廃止する事。        道路計画と都防災都市づくりは分けて考える計画とする事。        意見の説明        第 7 章 13 大谷口周辺地区        大山駅周辺西地区（板橋区）について        この中でピッコロスクエア一周辺地区の市街地開発事業を実施し、特定整備路線補助 26 号線の整備による移転者の受け入れを行うとの記述がある。        かつての商店街などが作成した計画ではそのような構想もあったが現在の事業の進行状況は全く異なる様相を呈している。計画作成時からの地域の変化、環境の変化も検討せず、一度たてた計画だからということで進めるのは行政の怠慢と言わざるを得ない。そのことから見ても今回の改定案を全く受け入れることはできない。        また、特定整備路線 26 号線は他の特定整備路線同様、地権者の同意がなかなか得られず事業が進んでいないことは都も区も認めているところである。当初の計画年度で達成出来ない計画であることは明らかである。なぜ進まないのか、本当に必要な道路なのかの検討もなく計画を延長することは許されない。防災都市づくりを理由とした特定整備路線補助 26 号線道路計画の事業計画の延長はただちにやめるべきである。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

	<p>まちづくりとは人が住み続けられる街を作る事である。今回の道路計画は歴史ある小学校の卒業生を地域から追い出し、戦後の混乱から商店街の人々が地域の人たちと一緒に作り上げてきたコミュニティの中心である商店街を壊す計画である。防災に名を借りた道路計画の延長は認められない。</p>	
39	<p>近年今迄に経験した事の無い自然災害に直面し長年、当地に住んでいて、本来の防災について考えさせられる事が多いです。現在、86号線の道路拡幅、これはオリンピックには全く間に合わず交通量減少している既存の道路にその必要性はそれ程痛切には感じられず、それより緊急車両の入らない狭い道路、老朽化住宅、空き家等、実態に即した問題は色々有ると思います</p> <p>何十年も前の計画を予算有りきで無理に推進する事より、本来の「防災都市とは」と原点に戻り、実態把握が必要なのではと思います。</p>	16番と同様の考え方です。
40	<p>○「都道補助 86 号線赤羽西道路建設」についての意見</p> <p>北区都市計画マスタープラン 2020（案）概要版と赤羽西地区のまちづくり方針を読みました。その中での道路建設についてですが、せっかくの緑の多い「赤羽自然観察公園」を分断し、たくさんの住居を、壊してまでの道路が本当に必要でしょうか。それに、税金をつぎこむならば、他にたくさんの施策があるのではないですか。</p> <p>今後、車の数も減り、人間の数も少なくなっていく状況のなかで、コンクリートを増やしていくことは、反対に災害が起きた時に後の処置が大変です。道路はどう考えても延焼遮断帯にはなりません。地震が起きた時は、緊急車両の通路にはなりません。よって、「都道補助 86 号線赤羽西道路建設」に反対します。</p>	16番と同様の考え方です。

41	<p>1 特定整備路線 とりわけ 86 号線についての道路計画は防災に役立たないばかりでなく逆行する危険性がありますのですみやかにストップさせて下さい。</p> <p>赤羽自然観察公園とスポーツの森公園を分断する形になる 86 号線の道路計画は区民の避難場所をつぶすことになり、延焼遮断の効果も全く持ち得ないことから反対です。</p> <p>また静勝寺を含む高台の下にトンネルをほるなどの計画ですが、台風などの風水害をより大きくする形になりますのでやめていただきたい。</p>	16 番と同様の考え方です。
42	<p>都民が望んでいるのは、安心して生き続けられる街、住み続けられる街を作ってほしいということです。都民の命と財産を守るという点から、専門家や都民の参加で計画を作り直すべきです。また、特定整備路線「86 号線」の整備計画の撤回を求めます。</p> <p>赤羽自然観察公園と赤羽スポーツの森公園を一体的に活用できるこの広場空間こそが、大震災や風水害時（荒川氾濫による避難者は北区だけでも 19 万人となります）の避難場所としての重要な機能を果たすことになります。従って、二つの公園を分断する「86 号線」道路計画は撤回を求めます。</p>	16 番と同様の考え方です。
43	<p>意見：</p> <p>「防災とは」どんな災害を考えているのか？防災の反省的をしっかりと総括する事が大切だと思うのです。</p> <p>水害から守る！</p> <p>昨年は全国的に台風による被害がひどかった。未だに家に住めない。くらしのめどが立たない方も多い。今までもあったが、千葉県は 2 回も見舞われてしまった。</p> <p>ここ赤羽地区は過去にたびたび水害に見舞われてきた。現在、地名は</p>	16 番と同様の考え方です。

赤羽西となっているが旧地名は稲付町だった。低地の稲が台地につけられたからである。荒川の氾濫や台風の大雨で特定整備 86 号線の低地は床上浸水があたり前だった。私が記憶する所では狩野川台風。平成に入っても駅前のアピレは水害に見舞われた。今年の台風の際は志茂の荒川に近い方は歩いて 40 分赤羽台西小、袋小に避難した方がいた。

地震から命を守る！

86 号線は延焼遮断帯が目的、災害時の車の通行と聞いているが果たしてなり得るのか！？町のあちこちで飛び火、同時多発的に火災が起こる事は過去の阪神大震災、東日本大震災、糸魚川火災でも経験しているはずです。まして道路に車が止まっている、走っていれば、ガソリンを積んだ、自動車が介在する延焼が考えられる。◎是非防災専門家達、住民を交えて防災会議を開いてほしい！！

国の防災指針でも、まず火を出さないこと！感震ブレーカーの全戸設置を！そして地域のカコミュニティーで初期消火をすることです。それには広い道路はコミュニティーをこわします。

地震で一番怖いのは家屋の倒壊です。阪神大震災で死亡した人の大部分（約 3 / 4）は家屋倒壊による圧死だったという報告。家屋倒壊を少しでも防ぐには、耐震補強だと思います。計画道路は地盤が弱く、電信柱が沢山倒れると思う！すでに傾いている電信柱が多い。計画道路の電信柱の本数は大変なもの。倒れたら死ぬかと思う。

住民の血税は無駄に使わないで！！多額の工事費のかかる道路より住民の安全を守る感震ブレーカー、耐震補強、電柱の地下化

44

特定整備路線事業を 5 年間延長する（2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します  
大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。

16 番と同様の考え方です。

	<p>理由</p> <p>誰の為の整備路線か大いに疑問です（防災目的とは本当か？）</p> <p>私の生活する池上通りの拡幅も交通量は減り、魚屋も美容院もなくなり、生活が不便になりました。</p>	
45	<p>特定整備路線事業を5年間延長する（2020年を2025年）事を含めた基本方針の改定案に反対します。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p>	16番と同様の考え方です。
46	<p>特定整備路線事業を5年間延長（2025年）することを含めた改定案に反対です。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>当初期日に特定整備路線事業が達成できなかったのはなぜか？路線上の土地所有者が、この計画に同意しないか、適当な引っ越し先が見当たらないか、ではないでしょうか。</p> <p>いずれにしても、この計画が無理な計画で、5年延期しても28路線の建設は不可能になると思います。</p>	16番と同様の考え方です。
47	<p>木密地区改善と「自動車道路建設」（特定整備路線）をつなげて計画化するには無理があったのではないか。確かに木密地域の道路は狭いが、住民同士のつながりが強く、助け合う風潮も強い。さらに阪神淡路大震災や東日本大震災を経験したことで、住民の防災意識は高まり防災訓練もよく行われている。その住民が立ち退かされ、地域を分断する自動車道路を造れば、防災活動の担い手も減り、防災力は低下する。木密地域</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>の改善を図りながら対策を立てていくことが必要である。</p> <p>住み慣れた街で、長くない老後を平穩に暮らしたいと誰もが思うが、現在道路工事以外にも、駅の高架化計画、駅前高層ビル計画など街の再開発計画が目白押しになってきた。どの計画も特定整備路線とつながっているため、木密地域改善を導入にした都市再開発計画なのかと不信を抱く住民も少なくない。</p> <p>このまま「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」を推し進めると、長期の工事によって不便を強いられること、建築基準の条件変更で将来の見通しが持てないことなどの不安が浮かんでくる。そう考える住民は私一人ではない。こうしたことが背景にあり、計画の延長をせざるを得なかったのではないかと。ほかの自治体では計画を見直し、中止しているところが多くあるそうだ。東京都も見直して、中止にしてほしい。</p>	
48	<p>改定案に反対です。街を壊す道路中心の防災計画ではなく、特定整備路線を廃止し、専門家と住民の参加で地域の特徴を生かして新たな防災計画を作る事を求めます。</p> <p>理由と意見</p> <p>1 特定整備路線28路線の事業化で多くの都民が立ち退きを迫られ財産権・生存権を脅かされています。戦後商店街が多く形成され、学校の建設や多くの町会などで作られてきた地域コミュニティが特定整備路線の事業で壊されようとしています。災害時の防災にとってソフト面で大事な地域のコミュニティです。道路で大事なコミュニティが壊されることは大きな損失となります。</p> <p>2 ●品川区の29号線で戸越1丁目にある「わかば公園」がつぶされます。貯水槽も設置されており、地域住民にこの公園こそ防災に役立ちます。29号線がつぶすことはあってはならないのです。</p> <p>●「豊防災広場」は地域の防災に役立つ設備を補完する重要な広</p>	16番と同様の考え方です。

場です。

地域防災に役立つ公園を生かさずして、つぶしてしまう29号線を事業化は正当性がなく説明がつかないものです。

熊本地震の当地の市長が「地域の広場が災害時に重要だった」と話し、全国の自治体関係者に広場の確保を重視するよう強く呼びかけていました。

3 特定整備路線の道路による延焼遮断効果に疑問があります。飛び火での延焼を妨げるものではなく、大地震に規定される多発的な火災に対し道路の両側のどちらも焼けてしまうからです。

東京は年間を通じて南北の風が多いので29号線等南北に長い道路では大火になれば炎の勢を増す道路になりかねません。

4 東京都は住宅の耐震化を進める助成、通電火災を防ぐ感震ブレーカー設置への助成、水道管の耐震化を早急に100パーセント行う等急ぐべき施策がひどく遅れています。特定整備路線事業の完成を目指すことより、待ったなしの急ぐべき施策こそ進めるべきです。

5 初期消火対策を充実助成すべきです。消防対策が不十分で消防車が足りません。小さな路地にも入れる小型消防自動車が必要です。

6 「安全で快適な都市空間を作る」として街を壊す特定整備路線を進めるより、地域の広場・公園の拡充こそ進めるべきです。東京都が買収している道路予定地を地域の防災に役立つように公園や広場にして開放することを求めます。

今回の改定案について反対であることを明確に表明する。以下その理由を逐次述べる。

49 1 法的観点から

旧都市計画法第3条に違反している事である。戦災復興院が昭和21年4月25日告示第15号で示した都市計画道路は、旧都市計画法第3

16番と同様の考え方です。



条により、主務大臣の決定を受け、内閣の許可を受けることになっている。しかもこれらの決定原簿及び原図、認可の原簿及び原図は東京都庁に備え、縦覧に供すと規定されている。そこで去る2017年ごろこれらの原簿原図の縦覧を試みたが都の回答は「国から渡されていないのでありません」ということであった。これでは明らかに旧都市計画法に反する事になる。此の違法性を誤魔化さすために持ち出されたのが「勅令」・「戦時特例法」なる「違法誤魔化し法」である。この「違法誤魔化し法」を弄することは、国自体旧都市計画法第3条に違反している事を認めている事である。

## 2 都市防災の強化になるか？どうすればよいか？

主に住宅の立ち並ぶ都市部に幅の広い都市計画道路を造っても、防災の役には全く立たず被害を深刻にするだけである。都の説明では幅の広い都市計画道路を23区内はじめ都内外にネットワークをつくり、「交通の円滑化を図る」という。ついでに都市計画道路の両側に高い建物を並べ、「こちらの火災をあちらに延焼させない」という、極めて短絡的且つ時代錯誤の思考停止した「江戸火消的」発想としか言えない。更にこの説明は「平常時の火災」と、非常時の「同時多発出火」を同列視した説明であり、「同時多発出火」という危険極まりない事象を軽んじる説明である。現に2013年1月に開かれた都主催の「事業説明会・現況測量説明会」において、「出火原因は何か？」という参加者の質問に対し、明確に回答した職員は！ゼロ！であった。追加して述べると、「車輛火災」について検証したのかを質したところ、これは明確に「検証してない」という回答であった。燃え尽きる街の創生である。此のように都のいう「都市防災の強化」は欺瞞と「他事考慮」を隠した言い訳である。都市防災の強化はどうすればよいのか？次に箇条書きに示したい。

一・生活道路を安心・安全な施設にする事。・幅を4mから6mに確保する。・両側はフェンスや生垣や植栽を施す。・舗装は雨水浸透性の舗装

にする。・電線電柱をはじめライフラインは地中化と耐震化を施す。・取水施設と下水処理施設耐震化を万全にし、且つ電源の確保を確実に作動するように徹底する。

一・住宅をはじめ建物の耐震化を早急に進める。・補助金の大幅増額と低利の利用しやすい施策をつくる。・地元工務店が施工できるように且つ利用者が耐震工事を注視するように手続きの簡素化をする。・外壁型感震ブレーカーを公金で取り付ける制度を設ける。

これらの事が遅々として進めていない事が反対の理由である。

### 3・都市計画道路は都市空間の確保になるか？

都市計画道路に都市空間を求める事及び都市空間と位置付ける事が誤りである。多くの車両がそれなりのスピードを持って行きかう施設がなぜ都市空間になるのか？地域住民の生命・安全をあまりにも軽く見ている事の最たる例としか言いようがない。都市空間は面積も広く緑が多く更に水辺を有し、近隣の住民が集まっても窮屈さを感じさせない空間であるべきである。その個所数も人口に応じて配されるべきである。此の事が二の次、三の次にされている事が反対の大きな理由である。

### 4・地域環境の保全となりうるか？

都市計画道路策定の一つに「地域環境の保全」という項目がある。具体的にはどういう事なのか疑問である。疑問があるなりに考えると先ず幅の広い都市計画道路のために、数千戸の建物が取り壊され、わずかばかりの庭の緑が破壊され土の部分がアスファルトと化すことになる。一戸当たり二平方メートルとしても一万平方メートルの緑と土の部分を失う事になる。これが地域環境の保全か？もう一つは地域にある貴重な2000平方メートルほどの公園の半分以上を都市計画道路用地として、公園を壊していく事は地域環境の保全といえるのか？

既存の生活道路と都市計画道路が交差する箇所は、都市計画道路の勾配条件を満たさせる為、既存の生活道路を階段状にしたり、傾斜をつけ

たり工作を施すことによりそこに住む人々に余分な生活上の負担を強いる事になる。こういう箇所は都市計画道路によって救急車や緊急車両の運行にも支障をきたしてくる。行政は住民の生命にかかわってくる問題であると認識すべきである。救急搬送で遠回りせざるを得ない事により、救命できなかった場合、行政は責任を取れるのか？無用な都市計画道路は地域環境の保全にならず、生活環境の悪化・地域環境の悪化・安心安全の破壊に手を貸すものとなる。この様に行政の言ってる事とやろうとしている事が矛盾している事に不信を抱き反対を表明するものである。

#### 5・都市機能の確保とは？

都市機能とは何ぞやと思い、種々調べると・行政機関の業務が通常通り機能してる事・企業の業務が通常通り働いている事・交通通信機能が支障なく運行されている事・ライフラインに支障ない事などと記されている。抜けているのは一般住民の生活における安全安心の機能が欠陥している事である。既に行政機関の耐震性能や安全性やデータのバックアップシステム等はかなり進んでいる。大災害に対応が遅れているのは弱小零細企業である。大企業は行政機関と同様対応は進んでいるし備蓄もある程度できている。問題は弱小零細企業の災害対応をどう進めるかであろうと懸念する。行政に大いに配慮して貰うべき事の一つと思う。

#### 6・其の外諸々の懸念と想い

大型公共事業には必ず天下りという悪しき慣習が続いている。これが「当たり前」という感覚が行政に関わる者の認識となっているのであれば、先ずそこを改めるべきである。退職後生活があるのは皆同じである。公務員も民間もハローワーク等に行くなりをするべきである。これから先、少子高齢化が進み人口が減少していくのは誰の目にも明らかである。そこに無用な幅の広い都市計画道路を設けても、利用者減・物流量減・交通量減は避けられない。然し膨大な維持管理費が掛る事は避けら

	<p>れない。此の負担は誰が負うのか？そこも明確に示すのも行政の責任である。新たに造る事が優先され、既存の施設の保守・修繕・管理が隅っこにおいやられているような行政組織は、褒めれる組織ではない。既存の施設の保守・修繕・管理こそ無駄をなくし、国民の安全に寄与し自然と環境を保護する有力・有効な叡智であり後世に残せるレガシーとなる。都市計画道路も都市再開発による高層マンションも、大手不動産会社やゼネコン大手の業務拡大と儲けに手を差し伸べているようなもの。更に行政が補助金という名の税金を投入するのは、どの角度から見ても不信が増幅するだけである。</p>	
50	<p>特定整備路線補助 86 号線計画にはもう一度見直して欲しいと意見を届けるものです。</p> <p>86 号線は当初説明の時延焼遮断を目的とするものとの位置づけでしたが再々その不合理性を様々な形で訴えて来ました。</p> <p>防災とは天然災害を含め幅広く私達の身を守る事柄があります。資金は限られている中での防災です。その優先順位を都民にそして区民に補助 86 号線が計画されている住民にきちんと説明し生命を守る立場で取り組んで欲しいと思います。</p> <p>今すぐ必要なもの（防災計画の中には）は、道路の確保ではないと私は思い、ここに意見をあげたいです。</p>	16 番と同様の考え方です。
51	<p>道路整備計画特に特定整備路線の計画の廃止、中止を含めた計画の見直しをもとめます。これらの路線は、戦後すぐの道路整備計画、さらには戦前からの道路計画を踏襲しているもので、そこに全く住民の意見を受け入れることなく進められてきたものです。私の住まいする地区の 86 号線計画も全く意見を言えぬまま計画が進められています。</p> <p>今こそ意見を聞いていただき計画を見直していただきたいです。</p>	16 番と同様の考え方です。

52	<p>道路整備計画特に特定整備路線の計画の廃止、中止を含めた計画の見直しをもとめます。これらの路線は、戦後すぐの道路整備計画、さらには戦前からの道路計画を踏襲しているもので、そこに全く住民の意見を受け入れることなく進められてきたものです。</p> <p>私の住まいする地区の86号線計画も全く意見を言えぬまま計画が進められてきています。さらに、避難所になっていた自然観察公園スポーツの森公園間の草原を道路にする計画であり防災に逆行するものではないでしょうか。</p> <p>今こそ意見を聞いていただき計画の見直ししていただきたいです。</p>	16番と同様の考え方です。
53	<p>防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）拝見しました。延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、市街地の整備等、いずれも結構な内容でございます。</p> <p>これらは、これから白紙で都市を設計するのであれば、全く問題がなく、素晴らしい都市ができるでしょう。それは理想論です。しかし、すでに人々が居住し生活している場所について非常に多くの人たちの生存権・生活権を犠牲にしなければならないとすればどうでしょうか。</p> <p>その犠牲の大きさを考慮すれば、次善の策として、特定整備路線のような強制収容的な道路を造らずに、個別住居ごとの、あるいはせまい範囲で耐火・耐震の策を進める方が現実的なのではないでしょうか。コスト的にもその方が安いでしょう。</p> <p>防災都市づくり＝道路の整備、という思い込みを廃して、防災都市＝耐震・耐火機能の強い街という風に考えればよいのです。なぜそのような発想をしないのでしょうか？</p> <p>現在の特定整備路線計画は、道路建設や大掛かりな市街化整備をする業者のために進める計画としか思えません。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>私はじめ同居している一族は、断固移転は受け入れません。あくまでここに残ります。</p>	
54	<p>首都直下型地震が今後 30 年間に 70%の確率で発生すると予想されているとき、震災から都民の命と財産を守るための防災まちづくりは緊急課題であり、何事にも優先して国や自治体を上げた対策が求められています。今回改訂では事の緊急性から計画推進のスピードが問われていると思います。その立場から意見書を提出します。</p> <p>① 防災まちづくり計画から大型都市計画道路建設は別にして進めることを提案します。</p> <p>改定案の基本方針で改訂の動機・趣旨と主な考え方を明らかにしていますが、1996 年に取り組み開始から 20 年余、震災に備える目標から遅れている現状分析に欠けており、行政の上目線からの必要性だけが強く押し出されている様に感じます。都は 1996 年阪神大震災の教訓を踏まえて推進計画を進め、2011 年に東日本大震災の教訓を踏まえた改訂では「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」として、都市計画道路建設と一体に進めることを大きく押し出しました。以来 20 年余の到達は、目標の不燃化領域率 70%を超えたのは 4 地域にすぎず、全体は震災に備える目標には及んでなく、このままでは緊急事態に答えられません。</p> <p>進まない原因の一つに指定整備地域で都市計画道路建設と一体に進めていることがあげられます。「防災都市づくり」の美名のもとに住民合意もない都市計画道路を強引にすすめ、それをテコに周辺地域用途地域変更、建築物の耐震耐火構造への建て替え、地先道路の拡幅やセットバックなどの整備を促進しています。都市計画道の法的拘束により地権者を一方的に追い出しにより住民との間に矛盾が拡大し対立が起きています。結局、計画道建設と一体化で事業自体が住民の反対に遭い、防災都市づくりの長期化や計画のストップを余儀なくされる現状があります。</p>	16 番と同様の考え方です。

そこには計画の構造的な問題点があります。防災計画は、73年前の計画を元に「道路ネットワーク確立」で線引きし、それを前提に面的な防災計画を具体化しています。計画決定時から70余年に社会情勢の発展もあり、今日とでは時間的にも住民要求もそこには大きな乖離が生じており、現状は住民との対立は深まり広がる一方で、計画は一向に進みません。本来防災は住民参加と合意で進めるべきなのに、対立と分断が深化するばかりで地域社会の荒廃が見られます。

この間の防災都市づくりの経過と到達から、何十年もかかる道路建設を前面にした防災計画自体に無理があり、返って防災まちづくりを遅らせ、住民本位の町づくりからもかけ離れたものになると考えます。まさに税金の効率的使い方に無駄が生じています。都市計画道路（特定整備路線）は決定当初の原図が存在しない決定自体法的条件を満たして無い欠陥があり、その違法性が問われていることは国も東京都も認めるところです。現在、法廷でも争われています。こうした現状を無視することは避けるべきです。

また、特定整備路線事業期間は多くが2020年度で終了します。今後は路線毎に住民に諮って検証すべきで、今回の決定案で一括して「整備5年延長」を決めるなどは全くの暴挙と言わざるをえません。

② そもそも都市計画道の延焼遮断の役割は限定的であり、条件によっては全く役立たないものです。しかも道路計画決定当初の中には延焼遮断の役割・位置づけもなく、道路を通したいがための口実に後追いで位置づけたものです。

整備地域の一つである世田谷区役所周辺における都市計画道路52号線（環七若林陸橋から世田谷線まで）沿線は延焼遮断の役割を担える学校や公園など空間や建築物が多数存在し、新たな遮断帯形成は必要ありません。新たな道路はむしろ災害時に住民の障害になるだけです。現在通過交通の無い閑静な住宅街で、ここに大型道路建設されると環八、環

	<p>七、246号、20号、東名などの幹線道路から大型車をはじめとした通過交通による交通事故や環境破壊の危険性が増します。周辺住民の国士舘周辺などの広域避難場所への通路が塞がれ、住民に被害をもたらす以外の何者でもありません。</p> <p>③ 52号線建設によって整備地域の不燃化領域率は1%程度上げるに過ぎません。不燃化領域率アップには地域公園や広場整備、耐震耐火構造物の建築推進、住民参加により消火設備や消防体制の拡充、震感ブレーカ設置など初期消火体制の強化、行き止まりを無くする地先道路の拡幅整備こそ必要です。これと一体に住宅耐震化の公的助成や都市計画減税のさらなる拡充が必要と考えます。</p> <p>④ 都市計画道路の一方的な事業期間の延長は中止し、今後のあり方について沿線地域住民・地権者の参加と合意により再検討することを要望し、意見とします。</p>	
55	<p>○86道路計画は撤回すべきです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在自然観察公園とスポーツの森公園の間に位置し、2つの公園を結び、行き来の為の役割を果している。道路になって分断されると困る。</li> <li>・ 高台に位置し、避難者を広域的に受け入れる事を考えれば2つの公園を一体化していた方が良いと思う。</li> <li>・ 道路になると湧水の水脈が分断される恐れがある</li> <li>・ 池にはカワセミがきたり、カルガモが子育てをしたりしている。このことは区民のいやしになっている</li> <li>・ 都指定の文化財静勝寺近辺の景観が変わってしまう</li> <li>・ トンネル又は堀切りになると両側の民家の避難やたちのき等問題が出る</li> <li>・ 水が出た場合トンネルによる災害が心配</li> <li>・ 道路になると3.11の時の渋滞で事故でもおきたら火災の誘導路になる</li> </ul>	16番と同様の考え方です。



	<p>ってしまう</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今では子どもたちが自由に安心してかけまわったり、虫とりや、凧あげを楽しめる数少ない場所になっています。道路は今ある道路の拡ふく等で車の流れを考えて下さい。</li> <li>・10年経っても地元の理解も納得もない86道路は住民にとって必要のないものです。</li> </ul>	
56	<ul style="list-style-type: none"> <li>・なぜ推進計画（防災都市づくり）が5年延長されるのか、その理由が書かれていません。なぜですか？きちんと盛り込むべきです。（御中のだされた文章の中に）</li> <li>・そもそも都内に28本新しい道路をつくり、防災対策になるとは考えていません。</li> </ul> <p>阪神大震災の火災を例にだしていますが、むしろ感震ブレーカーを整備したり、倒壊しないように木造であってもしっかり補助をしていくことが、燃え広がらない街作りになります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京は、東西の風より、南北の風が多く、特定整備路線は延焼遮断帯にはなりません。（飛び火についてはどういう見解をお持ちですか）</li> </ul> <p>又、交通量がへっているのに交通のネットワークづくりをと当初からの説明をかえています。どういうことですか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大切な住民の居住を立ちのかせて、上記のような効果のない道路づくり…延ばしてやる意味はなく、きっぱり中止すべきです。ご検討下さい。</li> </ul> <p>※これまでの都の説明、何1つ納得できていません。</p>	16番と同様の考え方です。
57	<p>特定整備路線計画を5年のばすのはやめてください。</p> <p>2020年までにできなかったのだからさっさとあきらめてください。</p>	16番と同様の考え方です。

58	<p>まず、地権者は、住み慣れた家を出ていかねばならず、町のコミュニティを壊す、特定整備路線の事業は早く打ち切りにして欲しいです。</p> <p>☆オリンピックまでにとわれ、早く転居した高齢者は、環境の変化による、認知症などの病気になり悲しむ人達がいる現実を知って欲しい。</p> <p>☆かかりつけの病院、行きつけの銭湯が建設予定地です。命と健康にかかわる重要なことです。池袋本町には、銭湯がなくなります。</p> <p>☆道路建設にかかる費用は莫大です。新しい建物を壊すなど見てられません。道路建設は、本当に必要なのでしょうか？防災をいうなら他にやることはあります。感震ブレーカーを全家庭にとか、建物の耐震化です。</p> <p>☆私は、12年前に東上線下板橋駅近くに引っ越してきました。道路建設地ではありませんが工事に入れば騒音、大気汚染が懸念されます。(本町に住んでは、50年以上になります)12年前には、道路建設はないとのことでした。</p> <p>☆時代は、少子化など大きく変わろうとしています。若い人では、車を持たない人が増えています。又高齢者、団塊の世代も運転できない人が増えていきます。都会では、車がなくても生活できます。道路建設は、本当に必要か、ご検討をお願いします。費用対効果の再検討を。</p>	16番と同様の考え方です。
59	<p>1. 計画期間半ばで改定しなければならない理由を明確に 防災都市づくり推進計画(改定)における基本方針の計画期間は、2016年から2025年となっており、まだ半分を残しているのに、改定する理由が明確でないと思えます。また、計画したことが実施できていないことは、どこに問題があるか等分析と反省がなければ、延長しても達成できるものではないと思えます。</p> <p>序章(1)計画改定の背景に記載されていることは、改定の緊急性を説明</p>	16番と同様の考え方です。

するものではありません。この末尾に、『これまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、計画を改定します。』

と書かれていますが、これまでの取組の課題について、この語のみで説明するだけで、具体的な記述や紹介は見当たりません。

(6) 改定の主な考え方 ①整備地域の更なる改善 に、「不燃化特区制度」と「特定整備路線の整備」を5年間延長し云々とあるが、何故延長しなければならないのか、これまでの取組でどこに問題があったのか、それを克服するためには何が必要か、明らかにする必要があります。そうでなければ、5年後にまた5年延長、ということになるのは明々白々です。

以上の点に対してどのようにお考えか明確にさせていただき、計画期間半ばで改定しなければならなかった理由を明確に述べていただきたい。

## 2. 特定整備路線等都市計画道路に頼る計画は見直すべき

延焼遮断帯は、道路幅員にもよりますが必ずしも道路によるものが効果的かどうかには疑問もあるようです。糸魚川大火の例がそうだとされていますね？それはさておいたとして、都内の都市計画道路はもちろん場所にもよると思いますが、一向に進んでいないのは何故なのでしょう？まず、これにお答えいただきたい。さらに、5年延長して間違いなくできるのでしょうか？上記のように反省なきものは繰り返すと思われるのですが、街や住宅などそこで生活する人や自然等を犠牲にすることでできる都市計画道路が、住民や都民の理解を得られるかどうか、少なくとも支持されていないから一向に進まないのではないのでしょうか？

いずれにしましても、5年延長しても道路が完成すると約束できるものではないと思います。逆に、いつになるかわからない、というのが正直なところではないのでしょうか？そのような完成時期が読めない道路に頼ることは、いざ地震があった場合、間に合わないのではないでしょう

か？その結果、犠牲になるのは、「はずだった」で結果として対策がとられなかった地域の住民です。

延焼遮断は、火事を小さなうちに消せる体制を作ることで必要ではなくなるものです。バケツと水ガメ、雨水利用も可能です。これで初期消火を、訓練で。もちろん、消火器も、スタンドパイプも、可能なら消火栓等を設置するなど、きめ細かな対策と訓練があればできると思います。何よりも防災意識の向上と、コミュニティの醸成に繋がります。あちこちで実証されてきた、人の力と訓練の力、これは豊かな生活の基礎でもあります。

### 3. 道路を造ることは災害のリスクを増大させますよ

防災都市づくり推進計画は震災対策条例に規定されたもので、災害は震災を対象としているかもしれませんが、世田谷区をはじめとして、気候変動によると思われる自然災害の危険が身近に迫っているようです。豪雨もそうですし、ヒートアイランドもそうです。また、台風等風も問題になってきています。

このような災害も、それぞれに策を講じられていることと思いますが、道路はできるだけ造らない方が安全だ、被害リスクを今よりも大きくすることはない、ということになるようです。実は道路を造るということは、とりわけ豪雨に対しては内水氾濫を呼び起こし、直射日光に対してヒートアイランドを激化させることになります。何故リスクが増大するのか？

少し遠回りになりますが、世田谷区では世田谷ダムを造っています。区民が勝手に言っているのではなく、行政が高らかに謳っています。一つひとつは小さな行いです。雨水タンクを庭先に置きましょう、浸透柵を設置しましょう、程度のことです。しかし、これは区民運動として、防災意識等を高めることに力を発揮しているだけでなく、グリーンインフラといった自然力を活用していく概念に対する意識向上にもつながって

いるものと思われます。また、世田谷区には独立住宅が多いですから、樹木も土の面もそれなりに確保されているわけですから、その総計は相当なものです。ところが、これらの努力や良さが、道路を造るとき、一気に壊されてしまうのです。猫の額でも大事にしている庭、1本でも地域に愛されている木立、自慢にしている工夫のみどり駐車場等々、ためらいもなく大型のブルドーザーでなぎ倒されていくようです。もちろん雨水タンクも浸透柵も。

さらには、道路を造ると、車道はアスファルト舗装、歩道は浸透性アスファルト舗装に街路樹や植栽帯が施されるでしょう。アスファルト面には遮熱塗装が塗られるかもしれません。また、世田谷区には雨水流出抑制施設の設置に関する指導要綱により、抑制施設の設置が求められることになっています。その量  $500 \text{ m}^3/\text{ha}$  ですので、仮に道路幅員を 20m とすれば、500m に 1 か所、容量  $500 \text{ m}^3$  の「プール」をつくらなければならなくなるのです。従来の道路に比べれば格段に優しくなっています。そのようなものとはいえ、浸透性舗装や遮熱塗装は経年劣化が激しいと言われており、当初機能を維持するのは至難だということです。さらに、実はこれが最も大きいのですが、近年の下水が溢れる内水氾濫の原因は、側溝や下水管等の下水施設の処理能力不足があります。区内でも 1 時間あたり 100mm を超える雨が降っていますが、区内の処理能力は 50mm に達していないと聞いています。しかし、これを大きくすればいいというものでもなく、物理的にも限界があると聞いています。その上、舗装部分の過半以上を占める車道の雨水は 100% 近くが下水に流入します。流出抑制施設が予定通り機能すれば、大方の雨に対しては大丈夫だということになりますが、道路下に埋設される下水管へは道路部分の雨水だけではなく、周辺の宅地からも流入しますので、安全とは言えません。いずれにせよ、防災都市づくりの推進計画の基本方針が、浸水被害等のリスクを高めることが懸念される道路を造ることによって災害の防止に

	<p>役立てようとするのは、矛盾です。防災という言葉には、水害も熱射等も含まれます。条例に拠る定義の限定もあるでしょうが、後世の人から、何を矛盾したことを、リスクが高まるのは分かっているのになぜそのような道路を造ることに拘ったのだろう、と笑われることがないようにしたいものです。加えて、雨水が土中に浸透するということは、地下水脈を蘇らせたり湧水を復活させたり、保水機能を高めることに繋がります。この機能が、広域で見た場合、浸水被害を和らげることに繋がりますので、大事にして増やしていきたいものです。</p>	
60	<p>特定整備路線事業を5年間延長（2025年）することを含めた改定案に反対です。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>何が一番必要か道路を造ることより優先順位をつけて検討すべきだと思います。無電柱化の推進を図ってください。災害時に道路が遮断され緊急車消防の妨げとなります。命を守る対策をお願いします。</p>	16番と同様の考え方です。
61	<p>私は補助26号線の地権者であります。私はこの道路計画を反対します！この道路計画の話が出て、どうして？と思いました。</p> <p>この道路計画は戦後まもなく立たれた計画で、それこそ総理大臣も主務大臣も決まっていなかった状況の中、決められた。戦後、どさくさの中で決められた計画で、それこそ70数年前の出来事です！</p> <p>当時の日本と現在の日本、こんなに時代は違う。当時は必要な道路であったのですが、今は？それこそ、人口は毎年のように減り、若者は車を持たない生活になり、交通事情も変化しています。</p> <p>そんな中、都民の税金を使ってまで、この事業を行わなければいけない</p>	16番と同様の考え方です。

のでしょうか？行政は防災の為と謳っておりますが、この補助26号線を通してまでも作らなければいけない道路なのか？と思います。

私は昨年4月17日、日弁連弁護士連合会主催・公益財団法人日弁連法務研究財団共催セミナー【SDGsと自治体の公共事業】へ参加し、そこに出席していた埼玉県都市整備部都市計画課長の講話を聴き、埼玉県は今まで計画していた道路の見直しをしているそうです。人口が減り、それと同時に税金の収入源も減り、だから、県民の事も考えて、計画を見直しています、と話していました。なぜ、東京都にはそういう考え方ができないのか？私には不思議に思います。

大体、この大山駅周辺西地区には全国でも有名なアーケードがあり、そのアーケードを壊してまでも作らなければいけない道路なのか？それと莫大な税金を使って行わなければいけない事業なのか？と疑問に思います。

住民の意向も聞かず、我が家に来た都の職員は立ち退くのは義務！だと言って来ました。この時代に立ち退き＝国民の義務だと言われたのですよ。

私は何が義務だと言いました。戦争中なら、戦争へ行くのは国民の義務だというのであれば仕方がない、と思いますが、それでも、思います！

それにしても、今は時代も違うし、この民主主義国家に於いて行政が70数年も前に決められた計画を強引に進めて行くのはおかしいと思います！

この道路工事で使う税金を、もっと違うところに使って欲しいと願います。私は断固として、この補助26号線を通すのを反対しています！

62

防災都市づくり推進計画（平成28年3月）整備プログラムの更新（平成30年度）内の本文 第7章 整備地域・重点整備地域の整備 13 大谷

16番と同様の考え方です。

	<p>口周辺地区（豊島区・板橋区・練馬区）重点整備地域「大山駅周辺西地域」板橋区について（7-142）</p> <p>* 「防災」も重要ですが、以下の「まちづくり」の視点においても、行政区（板橋区）等への指導を徹底してください。（「防災」で、消滅可能性都市とならないように）</p> <p>①地元住民を追い出す開発行為（大手ゼネコン方式）ではなく「地元住民（コミュニティ）が、存続して地元に残ることができる様なまちづくりの仕組み」という開発方針を重要視してください。</p> <p>②事前に、住民と共に、まちづくりの計画について協議する場を設け、地元意見を反映してください。（地元は、鉄道の「地下方式」を切望しています。）（駅前広場計画の「場所」を見直してください。）（防災のために「危険な街」にしないでください。）</p> <p>③26号道路・鉄道・再開発ビル・アーケード施設等、それぞれの開発行為が、バラバラに動いています。現状、26号道路を開通させる事だけが、最優先の目的になっていると聞きます。防災道路も重要とは思いますが「26号道路を開通させるためのバラバラ開発行為」には納得できません。断固反対します。多くの地元住民の犠牲を伴う開発計画は、地元の理解を得るところから、やり直してください。</p> <p>以上、よろしく願いいたします。</p>	
63	<p>「特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、10年間の重点的・集中的な取組として実施してきた、不燃化特区制度の活用や特定整備路線の整備について、取組を5年間延長し、引き続き、整備地域の不燃化を強かに推進」と有ります。しかし、特定整備路線は用地費取得率は低く、進んでません。</p> <p>特定整備路線は中止すべきです。</p>	16番と同様の考え方です。



64	<p>・特定整備路線道路計画について</p> <p>① 2020年完成とされたこの計画は、多くの地域から反対の声があがり、裁判も品川、板橋地区の5つの裁判がおこなわれています。完成予定は本年ですが、ほとんどの地域で用地買収も進んでいません。</p> <p>② 昨年は大型台風19号で、川が氾濫し、全国で水害が発生。このような状況下で、まずやるべきは、地球温暖化対策ではないですか？</p> <p>③ 都市計画法では、“住民の合意が必要”とされていて、住民合意のない計画をすすめる事は違法です。</p> <p>① ②③をもって道路計画を白紙に戻していただきたい。</p>	16番と同様の考え方です。
65	<p>現在、都内では、特定整備路線の整備をめぐる、いくつかの訴訟が起こされており進め方について、住民との合意形成ができていないことが浮き彫りになっています。住民にとっても、燃えない、倒れない住宅や避難スペースの確保など、防災に備えるまちづくりは、喫緊の課題となっておりますが、不燃かを推進する不燃化特区制度などの取組みと、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である特定整備路線の整備が一体的に進められており、このことに問題があるのではないかと考えます。さらにこの「特定整備路線の整備」について、改定案では、取組みを5年延長し、強力に進めていくとあります。地域の現状の把握や住民との合意形成ができない要因などを分析、再検証しないまま、期間を延長してはならないと考えます。</p> <p>また、防災都市づくりには、住民の協力や理解が不可欠であることや、特定整備路線の整備の他にも、住民の不燃化、耐震化支援対策を一層進める、延焼遮断帯として、いまある公園や緑地などを生かす必要があることから以下意見を述べます。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>① 特定整備路線の整備の5年延長について、住民意見も踏まえた検証等を行いその結果によっては、整備の見直し、中止をすること</p> <p>② 特定整備路線の整備と不燃化特区制度などを一体にせず、住宅などの耐震強化や防火に対し、さらなる支援策を強化すること</p> <p>③ 防災都市づくり推進計画づくりに防災専門家を交えた住民参加の仕組みを検討すること</p> <p>④ 延焼遮断帯として、いまある公園や緑地などを生かす基本方針にすること</p>	
66	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災に名を借りた、まち壊し（高齢者等住民の追い出し、コミュニティ破壊）の道路計画であり、抜本の見直しが必要である。</li> <li>・ まち壊しは、「公助」に多くを期待できない大災害時に、「自助」・「共助」を担う住民とその自治防災組織を弱体化させる。</li> <li>・ 延焼遮断帯に名を借りた道路計画は、大火事の焼け止まり対策に過ぎないだけでなく、飛び火や風向きなどをあまねく検討しておらず、その延焼遮断効果も疑問である。</li> <li>・ 今後、高齢化が進み、都市の過疎化により、空き家・空き地がスポンジ状にできてくる。それらを、地域住民の集会施設、緑地や公園、避難所、防災拠点等にしていくことを防災都市づくりの基本にすべきである。これらの施策は、普段から地域コミュニティを強化し、災害時の自助能力を強化する。</li> <li>・ まちづくりには、住民合意が大前提である。にもかかわらず、多くの特定整備路線や沿道再開発は、住民の同意なく進められており、高齢者の追い出し政策である。中止や見直しを行うべきである。</li> <li>・ 特定整備路線など道路整備計画は、多くの路線で住民の同意なく進められているものなので、計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しを行うこと。</li> </ul>	16番と同様の考え方です。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化すること。</li> <li>想定被害件数からは、防災対策の重点を、火災対策でなく、建物倒壊対策や不燃化住宅に置くこと。</li> <li>・特定整備路線は、大火事の焼け止まり対策に過ぎない。</li> <li>それよりも、火災を発生させない対策（感震ブレーカ等）や初期消火体制（地域住民によるコミュニティ）に重点を置くこと。</li> <li>・防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行うこと。</li> </ul> <p>以上</p>	
67	都道 86 号線は反対です。	16 番と同様の考え方です。
68	<p>特定整備路線事業を 5 年延長する 2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>交通量が、へっているのに特定整備路線は、必要ありません。</p> <p>災害が、どこにおきてもおかしくないのに、もっと修理、補強の方に力を入れてほしい。</p>	16 番と同様の考え方です。
69	<p>特定整備路線事業を 5 年延長する 2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p>	16 番と同様の考え方です。

	<p>特定整備事業は、裁判に訴えて、公判中である。その中で事業計画を改訂案を決めることは、住民主権に反する。</p>	
70	<p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針の改定案に反対します。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改ためて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 現在、第2京浜国道があるにもかかわらずなぜ、補助29号線を平行して作らなければならないのでしょうか？ しかも交通量が減少しているというのに… 「防災都市づくり推進計画改訂（案）」に反対です。</p>	16番と同様の考え方です。
71	<p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 道路問題の影響を受け、宮前商店街の小売店がこの数年来次々と店じまいしています。全部閉めた店や家もあれば、道路に一部かかって建て直した家もあります。高齢のお母さんを施設に入れ家を出てそこからお母さんの面倒をみている人もいます。聞くだけでさびしくなります。勝手に計画をつくっておいて「この中でどれがいい」などと聞くのはおかしいです。</p> <p>まず、そこに住む人たちの意見をきかなくては。それがなくては民主主義ではありません。</p>	16番と同様の考え方です。

72	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>29号線をぜひ廃止してほしい。</p>	16番と同様の考え方です。
73	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>住人の意向を無視して道路整備を計画、推進するのは許されることではない。</p> <p>その場所で生活している住人、及び周辺の住人への意見聴取を行い、賛成何人、反対何人で何%の住人が賛成し、大多数の住人による賛同が得られ、それが公表されてから計画、推進するのが大前提であると考え</p> <p>る。</p>	16番と同様の考え方です。
74	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>防災の為とする補助29号線計画は4回説明を聞きました。その計画が戸越公園駅周辺の大型再開発につながっていることも解りました。</p> <p>防災の為と言うならば、防災機能を兼ね備えた街造りの都市計画のヴィ</p>	16番と同様の考え方です。

	ジョンとランドデザインを示して下さい。	
75	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>防災の手段として地域の広場、公園の拡充が必要だと思います。</p> <p>安全な避難場所を確保し、避難所の施設の充実をお願いします。</p>	16番と同様の考え方です。
76	<p>2020年までに作るとした特定整備路線事業を5年延長する※ことを含めた改訂案に反対です。(※2025年)</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p>	16番と同様の考え方です。
77	<p>2020年までに作るとした特定整備路線事業を5年延長する※ことを含めた改訂案に反対です。(※2025年)</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>町を壊し住民を追い出す29号線は必要ありません。</p> <p>近くの国道の交通量も減っていますきっぱりと撤回すべきです。</p> <p>89才の老人のお願いです。</p>	16番と同様の考え方です。
78	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 大きなビルが建ち並ぶ町には反対です。 防災意識を高めるためにも住民参加で計画を進めて下さい。</p>	
79	<p>道路をつくって防災になるとはいえません。誤りは正して道路計画をとり止め、住宅の耐震化などに力を注いで下さい。都民の為の行政をして下さい。</p>	16番と同様の考え方です。
80	<p>特定整備路線事業を5年間延長する（2020年を2025年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 29号線は街こわしです。 廃止して下さい。</p>	16番と同様の考え方です。

※ 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。