

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 中間のまとめ」 パブリックコメントの結果の概要と対応・考え方

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 中間のまとめ」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆さまから、お手紙や電子メールなどで計 922 件（596 通※）のご意見・ご提案をいただきました。

いただいたご意見・ご提案の概要と、この度発表しました「東京における都市計画道路の整備方針（案）」における考え方や対応をお示しします。

ご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 令和 7 年 7 月 29 日（火）～8 月 29 日（金）

○意見数 922 件（596 通）

※ 1 通に複数の項目が記載されている場合は、件数は重複して集計しています。

○回答者の年代構成

年齢	回答数(通)	構成比
20代以下	17	3%
30代	28	5%
40代	62	10%
50代	86	15%
60代	104	17%
70代	174	29%
80代以上	51	9%
無回答	74	12%
全体	596	—

○意見の内容

	項目	意見数（件）
1)	都市計画道路の現状	11
2)	道路整備の「基本理念」及び「基本目標」	196
3)	都市計画道路の必要性の検証	53
4)	優先整備路線の選定	35
5)	道路空間のリメイク	29
6)	情報公開・住民参加	25
7)	計画の進め方・まとめ方	21
8)	道路計画の推進・見直し	131
9)	その他	53
10)	個別路線の要望	368
	意見数合計	922

1) 都市計画道路の現状 (11 件)

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○都市計画道路の現状 ・長期未着手の都市計画道路や事業期間の長期化について、今後の対応策を記載すべき。 ・事業化前から柔軟に土地の取得を円滑に進める方策が必要である。 ・区市町別の都市計画道路の整備状況については、地域によって路線の数や道路状況は異なるため、比較すべきではない。 ・優先整備道路は必要不可欠と判断したのであらうから、遂行して欲しい。 ・東京の道路ネットワーク整備、強靱化のため、都市計画道路の整備を粛々と進めるべきである。 ・都市計画線内の地権者は、家の建替えを控えているなど、土地利用の制限を受けている。 ・計画決定後も建築制限をかけたままで未着手の路線について、必要性を評価しただけで廃止を進めることは疑問。 ・計画線内の用地は長年にわたり固定資産税等を軽減する措置が適用されていることについて記載が必要。	東京の都市計画道路は、令和5年度末時点で約65%の完成率となっており、完成率が低い北多摩北部地域などを含め、東京の持続的な発展のため着実に整備していく必要があります。 東京のさらなる発展と、誰もが安全・安心に暮らせる都市の実現に向け、都および特別区・26市2町は、必要な都市計画道路の整備を推進していきます。 本方針（案）では、都市計画道路の整備促進に向けた取組みとして、用地取得の促進や事業化前における促進策の検討などについて、掲載しています。 本方針（案）では、これまで実施してきた都内の都市計画道路区域内における3階建てまでの建築制限の緩和基準を継続することとしました。 本方針（案）P106に固定資産税と都市計画税の軽減措置について、掲載しています。

2) 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」(196 件)

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○社会情勢の変化と道路を取り巻く課題 ・緑地・農地の減少や湾岸の超高層ビルによるヒートアイランド現象を記載すべき。 ・放射線街路の整備の課題を明確にし、対策を講じるべきである。 ・都市計画道路については、計画上の課題を把握するだけでなく、「何のための計画なのか」という目的についても議論すべき。 ・道路整備による負の効果、自動運転の拡大、都心部の高齢化、交通量が減少していることなど、様々な視点から現状分析を行うことが必要。	本方針（案）の改定にあたっては、社会情勢の変化や東京の道路を取り巻く課題などを踏まえながら都市計画道路整備の方向性を検討する必要があります。このため、激化する国際競争や気候危機の深刻化などの社会情勢の変化や、放射線街路を含む骨格幹線道路のミッシングリンクの解消、子供・高齢者の安全性向上などの道路整備の課題を整理しています。 交通量について、本方針（案）P28に自動車交通需要として、「1都3県の走行台キロの推移」を掲載しました。 ヒートアイランド現象について、本方針（案）P31の「気温上昇を見据えた都市環境の整備」に掲載しました。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
2	○東京の将来像 ・東京が目指すべき将来像は「世界で一番の都市」や「国際競争」ではなく、都民の暮らしを守ることを大前提にすべき。 ・今回の整備方針が首都圏規模に拡大されようとしている点は改善すべき。 ・抽象的な内容の道路計画では、東京が抱える課題の解決につながらない。	本方針（案）の改定にあたっては、目指すべき東京の将来像を踏まえながら、都市計画道路整備の方向性を検討する必要があります。このため、2050年代の東京のビジョンである「成長」と「成熟」が両立した「世界で一番の都市・東京」の実現に向け、上位計画における東京の将来像として、「2050 東京戦略」「都市づくりのグランドデザイン」「都市計画区域マスタープラン」を示しています。
3	○道路整備の視点・方向性 ・既存インフラの改修や安全対策を優先し、公共交通機関の充実や自転車利用促進による持続可能な交通体系を構築すべき。 ・今ある道路を有効活用する方針に大きく舵を切るべき。 ・新規の道路整備より、低エネルギー負荷の公共交通の整備・保守に注力すべき。 ・現道を生かしたネットワークを拡充し、今後は道路の維持管理に財政や人員を投入すべき。 ・既存道路の拡幅は賛成だが、残されている貴重な自然環境は、将来にわたって保全すべき。 ・概成道路の整備には課題が多く、柔軟な整備手法の検討が必要。 ・新規の道路を一から造るより既存道路の幅員を広げる整備計画を優先すべき。 ・歩車道から分離し、縁石やガードレールで安全性を確保した自転車専用レーンの設置を積極的に進めるべき。 ・道路の拡幅ではなく緑化を優先し、歩行者が快適に暮らせる街づくりと、歩行者空間のバリアフリー化を進めてほしい。 ・地域で求められているのは大型道路ではなく、狭あい道路や袋小路など生活道路の改良による不便の解消である。 ・旧道化した幹線道路については、コミュニティ道路化などにより、不便にすることで生活道路へと役割を転換する施策も必要。 ・木造住宅が多い地域では、広幅員の道路整備により延焼防止と緊急輸送路の確保が可能とな	既存道路の有効利用について 本方針（案）で選定した優先整備路線の整備に加え、「交差点すいすいプラン※1」による交差点改良などにより、都内の渋滞を解消し、交通の円滑化を図っています。 ※1 交差点すいすいプラン 道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備することで、右折待ち車両による渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することを目的とした事業の計画です。 他施策との連携について 都や区市町の自転車通行に関する計画や、無電柱化などの他施策と連携を図りながら、道路網の更なる充実・機能向上を図っています。 公共交通について 地域公共交通は、主に地域住民の日常生活及び社会生活における移動などの交通手段として利用される公共交通機関であり、将来にわたり、その機能が確保されることが重要です。公共交通空白地域など地域公共交通の導入が望ましい地域においては、暮らしを支える地域公共交通等の充実及び強化に向け、都市計画道路の整備に取り組んでいます。 バリアフリーについて 都市計画道路の整備にあたっては、高齢者や障がい者など、全ての人が安全で円滑に移動で

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	り、災害時の迅速対応に役立つ。 ・防災には道路整備よりも、緑道、植栽の充実、備蓄品や避難場所の充実、不燃化支援、住民参加による安全・安心な街づくりが重要。 ・沿道建物の高さを倒れても道路が塞がらない高さ以下に制限しないと防災道路とならない。 ・道路整備により延焼遮断帯を形成する考え方は、自動車避難の渋滞により緊急車両の通行が妨げられる火災リスクもある。 ・首都直下型地震などの災害時に人命や物流に直結する観点からも、電柱・電線の地中化を優先的に進めるべき。 ・都市計画道路の整備にあたっては、伐採された樹木以上の緑を創出することを前提とし、緑の損失を補う取り組みが必要。 ・街路樹や緑地帯を充実させて、日陰確保・気温緩和・快適で安全な歩行環境を整備し、温暖化対策につなげるべき。 ・住民の立ち退きや自然環境への影響、歴史的建築物等について十分に配慮し、影響を必要最小限にとどめるべき。 ・住宅地の緑化は民有樹木が担っており、道路事業による立ち退きでこれらの緑が失われることもコストである。 ・街路樹は落ち葉対策で中低木が選ばれ緑陰が確保されず、暑さ対策や生育管理計画も不十分である。 ・整備済の道路の街路樹は貧弱で、イラストのようになっている。 ・良質な緑の道路空間を構築する「緑陰道路」の整備を積極的に進めてほしい。	きるよう、東京都福祉のまちづくり条例や各区市町のバリアフリー関連の条例等に基づき、歩道の段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、都道や区市町道のバリアフリー化に取り組んでいます。 概成道路について 概成道路については、歩道が狭いことや無電柱化されていないことなど、様々な課題が生じている区間もあり、引き続き、整備手法の検討を進めていきます。 生活道路について 生活道路については、都市計画道路の整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制していくとともに、区市町において、整備・改良等の安全対策を進めています。 道路の維持・管理について 道路の維持・管理については、各管理者において、情報通信技術（ICT）を活用した道路管理、トンネルの予防保全型管理の推進、路面補修など道路・橋梁等の維持修繕に努めるとともに、施設の長寿命化や更新時期の平準化などの措置を講じ、常に良好な状態に保ち、安全な通行を確保しています。 防災について 首都東京の強靱化については、「防災都市づくり推進計画」に位置付けられた都市計画道路の整備と沿道建築物の不燃化・耐震化を進めることで延焼遮断帯を形成するとともに、緊急輸送道路に指定された都市計画道路を整備することで避難経路や救援活動に必要な輸送ネットワークを確保し、安全な都市を実現していきます。また、都市計画道路整備と合わせて無電柱化を進め、電柱の倒壊等による道路閉塞などを防止しています。 緑について 道路の緑について、緑は人にうるおいや安ら

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
		ぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。引き続き、道路の緑の役割が最大限に発揮できるよう、都市計画道路の整備に合わせ、都道や区市町道における緑の整備と保全に取り組んでいきます。 また、車道、歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹や植樹帯を整備することで緑陰確保を図るなど安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。 自然環境への配慮について 自然環境への配慮については、東京都生物多様性地域戦略や東京における自然の保護と回復に関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。 街路樹について 都では、全ての路線の街路樹について目標樹形や剪定手法を定めて計画的な剪定を実施していくための参考資料として「街路樹維持管理計画書」を作成し、計画的な剪定を行っています。
4	○基本理念及び基本目標 ・道路整備によりスムーズな交通の流れが実現し、移動時間の短縮が期待できる。 ・将来の自動運転技術を踏まえた道路インフラの整備は不可欠。 ・都市強靱化、交通ネットワーク、防災機能強化を目的とした都市計画道路整備の方針に賛同する。 ・道路整備は、景観改善や駅アクセス、地下駐車場整備などのまちづくりも視野に入れながら進め、開発促進と地域活性化につなげるべき。 ・「都県境ネットワークの充実」として掲げられているとおり、隣接県の状況についても計画で触れることが望ましい。 ・基本理念に「車社会から人社会」「環境保全と魅力的な地域づくり」「住環境の安全・安心」「人	東京の都市計画道路の完成率は6割程度にとどまっており、交通、防災などに関する様々な課題だけでなく、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、道路ネットワーク形成とともに、人中心の空間の創出なども重要になっています。 こうした中、本方針（案）の基本理念と4つの基本目標は、「国際競争力の強化」や「質の高い生活の実現」など、これまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靱化」や「住民の安全性向上」といった強化する視点と「地域特性に応じたインフラ整備」や「魅力的な歩行空間の創出」といった新たな視点を踏まえて設定しています。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	と緑を中心にした道路」を加えるべき。 ・基本理念「良質な歩行者空間」は優先すべきだが、環境への影響がある「円滑な自動車交通」や「道路ネットワーク形成」は見直すべき。 ・ウォークアブルや商店街のにぎわいなどの創出は、道路以外の場所で実施すべき。 ・基本目標を修正し、①地域公共交通の充実 ②快適な道路空間の創出 ③ユニバーサルデザイン ④都市住環境・景観向上 を追加すべき。 ・大きなCO2 排出源である自動車交通需要を低減させる目標、施策がまずあるべき。 ・「地球沸騰化の防止・気候危機の対策・気象災害の防止」を強化すべき視点や目標、評価基準などに追加すべき。 ・災害・救急時の利便性向上は評価する一方、交通量増加による環境悪化や事故増加が不安。 ・都民のための道路なら、インバウンド対策より住環境の整備を重視して検討すべき。 ・道路空間だけでなく周辺の環境保全を重視し、魅力的な緑地や子供の遊び場確保を優先する視点を加えるべき。 ・道路整備が都市環境の向上（景観・緑）に資するという考え方には問題がある。 ・4つの基本目標について、15年後の達成状況を数値などで定量的に示すべき。	都および特別区・26市2町は、この基本理念、基本目標のもと、2050年代の東京の姿を見据え、ダイバーシティ、スマートシティ及びセーフシティからなる「3つのシティ」を更に進化させ、「世界で一番の都市・東京」を目指し、都市計画道路ネットワークを形成・充実していきます。 本方針（案）では、完成済の都市計画道路等を対象に、回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズ、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じて、道路空間の再配分や幅員構成の見直しを行うことで、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す道路空間の再編に取り組んでいきます。 本方針（案）では、既存の道路網と現在事業中の道路に加え、第五次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示しています。
5	○計画期間 ・2050年代を見据えた15年間の計画期間で取り組むことを支持する。 ・計画期間を15年に延長しても、事業の長期化を避け、実施可能な範囲から着手し、早期実現を強く要望。 ・15年間の計画期間が長すぎる。 ・用地取得の推進や計画期間を15年に延長しても、事業推進や課題解決につながらない。 ・10年間の計画期間を15年間に変更しているが、理由は「事業の長期化を考慮し」では説明不足。 ・2040年度までの15年間を、都市計画道路を抜本的に見直す期間とすべき。 ・15年の計画期間中に環境変化があるため、見直しの可能性を示す文言を加えるべき。	計画期間について、2050年代の東京の姿を見据えるとともに、事業の長期化等を考慮し、令和8年度から令和22年度までの15年間と設定しました。 社会情勢の変化に対応するため、計画期間内の中間年次において、必要な検証を行っていきます。 本方針（案）では、道路整備を着実に推進するため、各段階において、業務の効率化を図るとともに、執行体制の強化や新たな施策の導入検討など、整備促進に取り組んでいきます。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	・ 中間年次における検証の際にも、都民が意見を述べる機会を設けるようにしていただきたい。	

3) 都市計画道路の必要性の検証（53 件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○必要性の検証の考え方 ・ 必要性が「高い・低い」の判断基準を明確にするとともに、廃止する場合は、環境変化や理由を十分に説明し、街づくりの導入を条件とすべき。 ・ 「各項目の番号は優先順位を示さない」としているが、どの項目を優先すべきか明確にしてほしい。 ・ 評価項目にコミュニティ分断、通過交通増加、騒音、自然環境への影響などのデメリットを含め、住民理解などの実現可能性や広幅員道路の横断、建物移転数など多面的かつ定量的に検証すべき。 ・ コミュニティの持続性を重視し、「住民合意の有無」「持続可能な住環境の維持・向上」「現在の土地利用への配慮」を評価項目に加えるべき。 ・ 長期未着手の都市計画道路の再検証は、生み出される価値や上位計画への位置付けだけで判断すべきではない。 ・ 都市計画道路は残す前提ではなく、個別路線ごとに必要性を丁寧に検証し、計画縮小や廃止を重視して大胆に見直すべき。 ・ 優先整備路線に選ばれなかった路線は、必要性を再評価し、計画廃止の検討対象とすべき。 ・ 第3次・第4次事業化計画で事業化されなかった路線の扱いについても記載すべき。 ・ 都県境での車線数の不整合や都市計画道路がないことは大きな課題。 ・ 中間のまとめは、地域特性の視点が不足しており、広域な骨格幹線道路と地域的な補助線街路は区別して検討すべき。 ・ 4つの目標達成には道路整備ありきでなく、「作らない」選択も含め、既成概念にとらわれない議論を期待。 ・ 既存道路で検証項目の機能を代替できるか、右折車線追加などで対応可能かを検証すべき。	道路整備の基本理念及び基本目標の実現に向け、未着手の都市計画道路（幹線街路が対象。自動車専用道及び直轄国道は除く）について、必要性の検証を行いました。検証の結果、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備を進めるため、必要性が高い路線の中から、計画期間で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定しました。必要性が低い路線については、「廃止候補路線（区間）」として位置づけ、整備方針策定後に都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。 本方針（案）における必要性の検証では、道路ネットワークとしての機能に着目し、4つの基本目標を基に、10の検証項目を設定しました。検証項目1から5までは 都全域（広域）に関わる項目 として都内共通の評価指標により都が検証し、検証項目6から10までは 地域に関わる項目として検証項目の考え方にに基づき、地域の実情を踏まえて各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。各項目の評価指標については、本方針（案）P44に掲載しています。 1から10までの検証項目に照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約3kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線（区間）」に位置付けました。 必要性が高い都市計画道路の中には、計画幅員や構造など都市計画の内容に検討を要する路線があります。前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線など、本方針（案）P55に掲載しているア～エの「特別な事由」に該当する20路線（区間）約29kmを「計画内容再

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	・ 必要性は、周辺道路の渋滞状況や交通量など、道路としての機能に基づいて判断すべき。 ・ 「50 年以内に事業化されなければ撤回を検討する」といった期限設定を導入すべき。 ・ 現在事業中の区間についても、検証を行うべき。 ・ 未整備の都市計画道路について、整備の必要性の理由やデータを示すべき。	検討路線（区間）」として位置付けました。 第三次・第四次事業化計画において、事業化されなかった路線については、未着手の都市計画道路として、今回設定した評価指標で、改めて必要性の検証を行いました。
2	○必要性の検証項目の内容 ・ 既存インフラの再利用が求められているため、骨格幹線道路網の形成は慎重に進めるべき。 ・ 6,000 台の設定値を専門的に検証し、個別道路には別基準を設けて必要性を明確化し、その検証は専門アドバイザー委員会に依頼すべき。 ・ 従来の交通手段にとらわれず、自然環境と生態系に配慮した多様な物流ネットワークの構築が必要。 ・ 延焼遮断帯が防災・減災に真に効果があるのか、道路整備により、なぜ延焼遮断機能が向上するのかを説明すべき。 ・ 延焼遮断機能の検証は地域的な課題のため、都ではなく区市町が実施すべき。 ・ 延焼遮断機能の検証において、河川・鉄道・公園などのオープンスペースも考慮すべき。 ・ 公共交通が今後充実するという根拠はあるのか。 ・ 地域公共交通の充実に加え、自転車が利用しやすい都市計画道路の整備を進め、脱炭素化に資する街づくりを具体化してほしい。 ・ アスファルト舗装による雨水浸透や緑地を減少させるため、緑豊かな空間の創出に寄与しない。 ・ エコロジカルネットワークは河川や崖線など自然度の高い空間で形成され、都市計画道路はなじまないため、必要性の検証項目から外すべき。 ・ 街路樹だけでは必ずしも緑豊かな空間の創出につながらないが、環境や暮らしを考える上で重要な視点である。 ・ 命を守るために道路ネットワーク形成に頼る必要はなく、検証項目としては適切でない。	検証項目 1 「骨格幹線道路網の形成」 骨格幹線道路とは、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、重要な交通機能を担う道路です。骨格幹線道路は、人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるなど、都市機能の向上に寄与することから、今後も必要であると評価しました。 検証項目 2 「交通処理機能の確保」 都市計画道路の最低限の規格として 2 車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（1 日当たり 12,000 台）の半分として 1 日当たり 6,000 台を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。 検証項目 3 「物流ネットワークの形成」 物流は、必要な物を必要なときに得られる暮らしを支えるとともに、産業活動にとっても不可欠です。このため、国が定めた重要物流道路（代替・補完路を含む）や広域道路ネットワークに該当する都市計画道路は、円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車の流入を抑制するなど、都市環境の向上に寄与することから、今後も必要であると評価しました。 検証項目 5 「延焼遮断機能の向上」 延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。このため、

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
		防災都市づくり推進計画において、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」及び「一般延焼遮断帯」として延焼遮断帯に位置付けられている都市計画道路は、東京の強靱化に向け、今後とも必要であると評価しました。 なお、延焼遮断帯の機能については、防災都市づくり推進計画において、道路幅員等と沿道に位置する建築物の防災性能に着目し、過去の震災での焼け止まり状況を参考に、延焼を遮断する機能の考え方を設定しています。 検証項目 6 「持続可能な地域公共交通等の実現」 地域公共交通は、主に地域住民の日常生活及び社会生活における移動などの交通手段として利用される公共交通機関であり、将来にわたり、その機能が確保されることが重要です。さらに、健康増進及び低炭素社会への意識の高まりなどを背景に、自転車利用ニーズが増加しています。このため、公共交通空白地域など地域公共交通の導入が望ましい地域や、自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路などは、今後とも必要であると評価しました。 検証項目 7 「つながり・まとまる緑豊かな空間の創出」 道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。都市計画道路の整備により、植樹帯などの設置を通じて道路の緑化が図られるとともに、暑さ対策として、街路樹による緑陰が確保されます。また、2050 東京戦略では、緑豊かな公園、緑地、街路樹などを整備し、緑と水のネットワークを築くことで、人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現していくこととしています。このため、一定規模以上の都市計画公園、開発により創出された緑地など、まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路や、緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路などは、今後とも必要であると評価しました。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
		検証項目 9 「命を守る道路ネットワークの形成」 急速に進行する少子高齢化を見据え、子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して外出でき、安全に移動できる道路空間の整備が求められています。ゾーン 30 周辺、通学路などの身近な歩行者空間の安全性を高めるため、地域内の幹線道路を整備することや、高齢者等の円滑な救急搬送を支える道路ネットワークの形成が重要となっています。このため、地域住民の命を守る道路ネットワークの形成に寄与する都市計画道路は、今後必要であると評価しました。

4) 優先整備路線の選定 (35 件)

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○優先整備路線選定の考え方 ・四次計画の未着手路線の要因を検証し、実現性を考慮して、将来の変化するニーズを見据えて優先整備路線を厳選すべき。 ・優先路線選定は項目数による評価ではなく、項目ごとに重み付けした評価をすべき。 ・優先整備路線は自治体や住民、高齢者などの意見を聞きながら選定し、区市町による評価も同時に行うべき。 ・優先整備路線の選定は、周辺住民が困窮する道路状況に限定するなど慎重に行い、廃止は積極的に検討すべき。 ・優先整備路線の選定は、定性的評価ではなく、費用便益分析（B/C）・整備効果・負担・環境影響を定量化し比較して優先路線を厳選すべき。 ・道路整備の必要な路線は残っているが、優先度の高い路線を抽出し早期整備すべき。 ・区市町が整備する都市計画道路との連携を図りながら、都施行の優先整備路線を選定すべき。 ・自然環境や地域コミュニティに影響を与える路線は優先整備路線に含めないことを求める。 ・地域への負の影響を評価し、安全性向上に寄与する区間を優先整備路線として選定すべき。 ・多摩広域拠点域内における交通利便性の格差を評価項目として位置付け、地域間格差の是正を	都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、必要性が高い路線の中から、計画期間（令和 8 年度から令和 22 年度まで）で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定します。選定にあたっては、道路整備の 4 つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から 6 つの選定項目を設定しました。 優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下、都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性や整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて選定しました。 優先整備路線に選定しなかった都市計画道路についても、市街地再開発等の面的整備や大規模な開発などまちづくりが具体化し整備の優先度が高まった場合や、鉄道の立体交差計画が具体化した場合などの際には、計画期間内に事業化することがあります。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	計画段階から重視すべき。 ・優先整備路線は、計画期間を前後半に分け、前期・後期着手予定路線といった区別をすべき。 ・再開発などで新たな需要が生じた場合には、着手できる余地を残すべき。	
2	○優先整備路線選定項目の内容 ・「骨格幹線道路網の形成」と「首都東京の強靱化」は非常に重要な要素。 ・骨格幹線道路を完成させようとする姿勢には、社会情勢を踏まえた新たな視点が欠けている。 ・ミッシングリンクの解消と延焼遮断帯の整備を重点的に進めてほしい。 ・骨格防災軸に指定された路線を最優先とし、主要・一般延焼遮断帯は補完的で優先度が低いことを明記すべき。 ・骨格幹線道路以外の都市計画道路もミッシングリンクとして、優先的に整備すべき。 ・自転車走行空間の整備は、優先整備路線やリメイク候補路線の選定に強く反映すべき。 ・「誰もが安全に暮らせるまちづくり」と「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」が最も重要。 ・選定項目に「国際競争力の強化」を含めるのは、時代に合っていないのではないか。 ・「国際競争力の強化」の検証項目に、緑の要素を示す言葉を盛り込むべき。 ・道路整備のまちづくりへの寄与は定量的検証が困難なため、優先性評価では補足的指標とすべき。 ・基本目標4「都市環境の向上（景観・緑等）」を重視し、優先整備路線を選定すべき。	選定項目1「骨格幹線道路網の形成」 広域的な視点として、骨格幹線道路のうち、ミッシングリンクの解消や渋滞緩和に寄与する区間を評価しました。 選定項目2「首都東京の強靱化」 地域的な視点として、浸水想定区域からの避難路の確保、避難場所等へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成など、地域の防災性向上に寄与する区間を評価しました。 選定項目3「スムーズな道路網の形成」 広域的な視点として、主要渋滞箇所または混雑度が1.25を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。 選定項目4「誰もが安全に暮らせるまちづくり」 地域的な視点として、自転車の通行空間の確保や安全な通学路の確保が必要な区間、バリアフリー基本構想の重点整備地区内で歩道幅員が不十分な区間など、地域の交通安全に寄与する区間を評価しました。 選定項目5「国際競争力の強化」 都民生活及び産業活動は物流によって支えられており、国際競争が激化するなか、物流需要の増加や小口・多頻度化に対応する物流基盤の整備が求められています。また、インバウンド回復を受け、ビジネス環境の整備や持続可能な観光地域づくりも課題となっています。このため、物流の円滑化や観光拠点へのアクセス向上など、人やモノの自由な移動の実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
		選定項目6「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」 地域の主要駅周辺における機能集積や歩いて暮らせるまちへの再構築、緑豊かで良質な空間形成、拠点間の連携など、集約型の地域構造への再編を目指すうえで、都市計画道路はその基盤となります。このため、こうした持続可能な地域のまちづくりの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

5) 道路空間のリメイク（29件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○道路空間のリメイクの考え方 ・「リメイク」の概念や提示されたイメージ図に賛同し、歩行者が利用しやすい広い歩道や賑わい空間の取り組みに賛同する。 ・隣接道路の建設によって使われなくなった道を歩行者優先にリメイクすべき。 ・災害や観光利用、公園的な利用など社会情勢の変化を踏まえ、曜日や時間帯に応じた柔軟な使い方ができると良い。 ・新規道路の整備に対し、リメイクを後回しにしないでほしい。 ・機能面だけでなく、デザインやライフライン等にも配慮してほしい。 ・リメイクは事業中路線でも適用してほしい。 ・「ゆとり」や「にぎわい」よりも、まず交通機能に基づく空間再配分の考え方を優先すべき。 ・車線数が余剰の場合には、緑地の拡大を考えるべき。 ・リメイクは、地元自治体が住民と話をしながら工事をすべきであり、子供たちの遊び場や高齢者の憩いの場の提供につながる。 ・リメイクは、新規に道路を整備しなくても交通転換が完了している路線に限定するべき。 ・ウォークブルの推進は、地域の変貌や混乱の原因であるため、道路事業者は原因者としてまちづくりに関与すべき。 ・リメイクの対象地域の住民への具体的な影響が明記されておらず、計画の信頼性が低い。 ・道路整備に協力した土地提供者はカフェ設置を	本方針（案）における道路空間の再編とは、完成済の都市計画道路等を対象に回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズ、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じて、道路空間の再配分や幅員構成の見直しを行うことで、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組であり、道路ネットワークの形成により自動車交通流の分散が進むことで、既存の道路において、地域のニーズなどに応じた都市空間の創出が容易となります。 令和2年の道路法改正では、にぎわいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が創設され、また、令和7年の道路法改正で創設された道路網の整備に関する基本理念には、快適で質の高い生活環境の創出が盛り込まれました。 道路空間の再編を通じて、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出することで、国内外の多様な人々の出会い、交流及び連携が促進され、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現に寄与するものと考えられます。また、東京の活力や地域の個性が感じられる緑豊かな道路空間が随所に生み出されることで、国際観光都市としてのプレゼンスが高まることが期待されます。 道路には通行機能に加え、建物への出入り、荷さばきなど、沿道での活動を支える機能もあ

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	望んだわけではなく、道路が狭くても問題ないなら他用途や不要部分の払い下げを検討すべき。 ・「道路空間のリメイクイメージ」は無意味であり、結局は道路を作り続ける発想に過ぎない。 ・道路の新設とリメイクを同時に進めるのは、道路整備に予算をかけ過ぎではないか。 ・リメイクを強行するメリット・デメリットを示す必要がある。	ります。このため、道路空間の再編を行う際には、駐車施設の集約化、地域荷さばき駐車場の確保など、地域の交通対策と連携して進めることが重要です。さらに、再編により創出された道路空間は、地域団体等によるイベント開催などのエリアマネジメント活動を通じて、地域の活性化に寄与することが期待されます。 このため、道路管理者、地元自治体、地域団体等が密接に連携しながら、道路空間の再編に取り組んでいきます。
2	○リメイク候補路線選定の視点 ・リメイク候補路線の検討は地域事情を踏まえ、曖昧さのない広域的・地域的視点で行い、要件を明確に示すべき。 ・リメイクの機運が高まっている地区については積極的に評価し、街の変化にも合わせて優先的にリメイク候補路線として検討してほしい ・「リメイク候補路線」の「候補」の意味を明確にすべき。 ・社会実験や事前調査で得られた成果やデータを、リメイク候補路線や計画の判断材料として十分に反映してほしい。 ・候補路線は、代替道路の有無、子ども施設の周辺性、住民の利用要望を候補選定の視点とすべき。	道路空間の再編を都内に幅広く展開するため、道路空間の再編を先導するモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として選定しています。 リーディング路線は、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められており、かつ、道路ネットワークの整備が進んでいる地域の中から選定します。また、道路空間の再編の実施に当たっては、道路管理者と地元自治体、地域団体等との密接な連携が必要となることから、地元自治体の意向を確認しました。 周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、道路空間や幅員構成、整備範囲、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和22年度までに工事着手を目指していきます。

6) 情報公開・住民参加（25件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○情報公開 ・情報公開と丁寧な説明・対応を通じて、沿道や周辺住民が道路開通後に満足できる環境を整えることが、都市計画道路の本質である。 ・都市計画道路整備の必要性を都民に十分理解させる施策を強化し、整備の進捗状況を積極的に情報提供してほしい。 ・会議等で使用した資料は議事要旨と併せて公開し、資料の根拠を示したうえで再度パブリックコメントを実施すべきである。	専門アドバイザー委員会及び都・区市町策定検討会議については、都市整備局のHPにおいて、開催日時や議事要旨を公表しています。これまで、専門アドバイザー委員会を7回、都・区市町策定検討会議を5回、都検討会及び都・区市町検討会をそれぞれ4回開催し、議論を重ねてきました。 会議および資料等につきましては、公開することにより、率直な意見の交換若しくは公平か

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	・優先整備路線の選定では、交通量分析や予測を住民に開示すべきである。 ・過去の路線選定プロセスを開示・透明化し、その内容を整備方針に明記すべきである。	つ中立な審議に著しい支障を及ぼすおそれ、都民の間に混乱を生じさせるおそれ又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすおそれがあることなどから非公表としています。 会議等で議論を重ねた成果として、令和7年7月29日には、道路整備の基本的な考え方を掲載した「中間のまとめ」を、令和7年12月19日には、具体的な優先整備路線や道路空間の再編におけるリーディング路線等を掲載した「整備方針（案）」を公表しました。 整備の進捗状況については、各自治体のHPにて情報提供しています。
2	○住民参加 ・地域住民の声を丁寧に反映し、経済的支援やコミュニティの継続性に配慮しつつ、過去の事例や教訓を踏まえた慎重な検討が必要である。 ・地域内の計画路線は、基礎自治体が住民参加のもとで検証を行う制度の導入を強く要望する。 ・形骸化した道路計画の推進は、真の住民参加の対極にある。 ・計画道路のメリット・デメリットをすべて開示したうえで、環境団体や専門家などの声を聞き、対話を繰り返し、合意形成を図ることが大事。 ・必要性検証と優先整備路線選定後は、「案」として速やかに公表し、都民意見の聴取を早め、質疑・議論に十分な時間を確保すべき。 ・次期優先整備路線の選定は、廃止など都民からのパブリックコメントには耳を傾け、住民の望む都市計画道路が提案されることを強く望む。	「中間のまとめ」の公表と合わせてパブリックコメントを実施しており、本方針（案）の公表時にも、都民の皆様からご意見・ご提案を募集します。また、区市（一部実施しない区及び市もあります）では、庁舎内等でパネル展示などを行います。詳細につきましては、各自治体へお問い合わせください。 東京都では、下記の日程でオープンハウス ※を実施いたします。ぜひ会場へお越しください。 〔区部〕 日時：1月16日（金）、17日（土） 10:00～18:00（土曜日は16:00まで） 場所：新宿駅西口広場 〔多摩〕 日時：1月18日（日）～19日（月） 11:00～19:00 場所：GREEN SPRINGS（立川市） ※オープンハウス 説明パネル等の展示と併せ、担当者が来場者の質問等に対して適切に説明をさせて頂くとともに、意見等を伺う形式 都市計画道路の事業化にあたっては、都市計画法や環境影響評価法、東京都環境影響評価条例などに基つき、適切に住民の皆様のご意見をいただきながら事業を進めています。また、説

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
		明会の開催など、きめ細かな情報提供にも努めています。今後とも、事業実施にあたっては、住民の皆様のご理解が得られるように努めていきます。

7) 検討の進め方・まとめ方（21 件）

番号	意見の概要	
1	○検討の進め方 ・ 現場・住民の現実を知らない各区市町村の担当部課長というだけで検討委員とするのは問題。 ・ 都区市町検討会や都検討会の「必要に応じて」はだれが決めているのか。 ・ 計画策定プロセスを専門家主導から住民主体へ抜本的に転換し、学識経験者は専門的知見を提供するアドバイザーに徹するべき。 ・ 都市計画道路の問題点について、防災と都市計画の専門家による検討を求める。 ・ 自治体の意向が反映できるよう、区市町村都市計画マスタープラン改定を待つなど柔軟に対応すべき。 ・ 都市計画道路は有用だが、自然環境の保全が重要なエリアでの整備には、植物生態学や動物生態学などの専門家を加えた幅広い議論が不可欠。 ・ 数字を公表し、緑化を増やすことを約束することで、過度な伐採批判に左右されず道路整備を進められるようにすべき。	整備方針の改定にあたっては、専門的な見地から助言を受けるため、学識経験者で構成する「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」専門アドバイザー委員会を設置し、検討を進めています。また、東京都と特別区及び26市2町は、合同で都・区市町策定検討会議を設置し、協働で検討を進めています。これらの会議等は、それぞれの設置要綱に基づき、開催しています。 専門アドバイザー委員会及び都・区市町策定検討会議については、都市整備局のHPにおいて、開催日時や議事要旨を公表しています。これまで、専門アドバイザー委員会を7回、都・区市町策定検討会議を5回、都検討会及び都・区市町検討会をそれぞれ4回開催し、議論を重ねてきました。
2	○まとめ方 ・ 計画道路の座標やシェープファイルを、都のオープンデータカタログとして公開してほしい。 ・ 資料が膨大でデータ量も多く、PC画面で一覧できず、スマホやタブレットで閲覧がしづらい。 ・ パソコンとスマホがないと、区や都のホームページで閲覧できない。 ・ 入力フォームは改行や全文表示ができず、意見を出しづらい仕様であるため改善が必要。 ・ 次回の意見募集では、路線ごとに具体的な仕様を示し、選定の妥当性を明確にすべき。 ・ 各地域の具体的な計画等のリンク先を案内する	本方針（案）に掲載している優先整備路線等のシェープファイルをオープンデータとして公表する方向で検討しています。 資料については、都、特別区及び26市2町のHPのほか、都民情報ルーム（都庁第一本庁舎3階）並びに各区市町の窓口で閲覧ができます。 入力フォームについては、改行できるように改善しました。 本方針（案）では、優先整備路線に選定した路線について、路線名、区間、選定理由などを

番号	意見の概要	
	と理解を深められる。 - 資料は情報量が多すぎて文字や図が小さく、図の解像度も低いため理解しづらく、デジタルの利点を活かしておらず改善が必要。 - 意味のわかりにくいカタカナ語を使わず、わかりやすい日本語に書き換えてほしい。	記載した一覧表や、位置図を掲載しています。 本方針（案）に引用したデータ等については、出典を掲載しています。 文字や図面等の配置を工夫し、解像度も可能な限り高くしました。 意味の分かりにくい用語には、注釈を付けて説明を掲載しました。

8) 計画の推進・見直し（131 件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○計画の推進 - 激甚化している自然災害に対応するため、道路ネットワークを確保し、計画通りに道路工事を早急に進め、災害に強い街を整備すべき。 - 道路ネットワークは日常生活や災害時に不可欠であり、廃止で不要になる道路は存在しない。 - 都市計画道路の完成後は、日常生活だけでなく災害時の生命と財産を守る重要な役割を果たすため、取り組みを続けて欲しい。 - 予想される交通状況の変化を詳細に検討し、概成道路や未整備区間の事業着手を進めてほしい。 - 事業化の遅れは行政責任だが、現行の都市計画道路ネットワークは活かしてほしい。 - 道路整備の推進には賛成であり、完成率の低い自治体には、都が支援し格差縮小を図るべき。 - 多摩の道路を優先的に促進し、協力的な自治体に予算と人員を集中させ効率的に進めるべき。	東京都、特別区及び26市2町は、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、優先的に整備すべき路線を定めた「都市計画道路の整備方針（事業化計画）」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。これにより、立ち遅れていた区部放射・環状道路、多摩南北・東西道路等の整備が進み、首都東京の活力を生み出し、社会・経済活動、防災活動などを支える礎となっています。 本方針（案）では、道路整備の4つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、計画期間で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定しました。 本方針（案）に基づき、東京都及び特別区及び26市2町が連携しながら、着実に都市計画道路の整備を進め、成熟した首都東京の魅力づくり、国際競争力の強化、都市の強靱化を目指していきます。
2	○計画の廃止・見直し - 長期未着手路線は廃止し、幹線道路間を結ぶ優先整備路線の方針がない路線は見直すべき。 - 幅の広い2車線計画区間は、計画幅員を最小限に縮小したうえで事業化を検討すべき。 「費用便益分析」を分かりやすく公表し、「中止」や「廃止」に向けた判断基準とすべき。 - 用地買収や人件費、資材高騰で建設費が増大するため、都市計画道路は見直すべき。 - 代替性のある路線は、計画廃止や計画縮小を検討する必要がある。	東京の都市計画道路は、区部では戦前の震災復興計画などを経て、昭和21年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、昭和39年（環状6号線内側）及び昭和41年（環状6号線外側）に道路網の再検討が行われました。また多摩地域では、昭和36年及び昭和37年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路が決定されました。 その後、都および特別区・26市2町は、社会経済情勢の変化に応じて、適時適切に将来に

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	・現実的に整備が困難であれば、別ルートへの代替えなど抜本的な整理をすべき時期である。 ・社会情勢が変化しているので、都の道路計画は根本的に見直すべき。 ・整備すべき都市計画道路を明示し、それ以外の計画線は廃止を含めた見直しの時期である。 ・緊急輸送路としての必要性も薄れていくと思うので、都市計画道路の整備には反対する。 ・都市計画道路は必要ないので、計画を見直し、廃止してほしい。 ・新規計画は見直し、植樹に力を入れて欲しい。 ・気候変動対策やまちづくりの観点から都市計画道路は全面的な再検討が必要。 ・道路網整備を漫然と行うことは、緑地をコンクリートの地表に変え、気候危機を加速する。 ・都市計画道路は地域を分断し、自然環境や住民生活に大きく影響するため、地域コミュニティを尊重し廃止を求める。 ・反対多数の計画道路は廃止し、必要な課題は道路以外の施策で解決するよう見直しを行うべき。	おける都市計画道路の必要性の検証を行い、見直すべき路線は見直し、整備すべき路線については着実に事業を推進しています。 本方針（案）では、第3章「都市計画道路の必要性の検証」のとおり、未着手の都市計画道路を対象に、検証項目1から10までに照らし、必要性の検証を行った結果、いずれの検証項目にも該当しない路線を必要性が低いと評価し、「廃止候補路線（区間）」として位置付けました。 必要性が高い都市計画道路の中には、計画幅員や構造など都市計画の内容に検討を要する路線があります。前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線など、本方針（案）P55に記載しているア～エの「特別な事由」に該当する路線を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。各路線の課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、道路線形・幅員・構造などの方向性が定まった段階で必要な都市計画の手続や事業化に向けた準備を進めていきます。

9) その他（53件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○地権者への対応 ・立退き対象者と残留住民への影響に十分配慮し、合意を得ることが必要。 ・高齢化している住民の立ち退き移転には多大な困難が伴う。 ・住民の立ち退きの有無という生活に直結する重要な事項が示されないまま、意見募集するのは理解できない。 ・買収価格等によっては早く立ち退きをしても良いと考えている。	都市計画道路の用地取得にあたっては、施行者が定めた基準に基づき、用地費と移転補償費を算出します。また、施行者は権利者の方々の状況に応じて生活再建支援策を提供するなど、きめ細かな折衝を行っています。
2	○その他の意見・要望 ・反対活動がかなり熱心なため、対象地域で道路賛成でも言いにくい方もいるのではないかと。 ・樹木を育成して木陰や土の面積をできる限り増やせば、雨水の大量流入による内水氾濫を緩和できる。	都市計画道路は、都市活動を支えるとともに、都民の安全・安心を確保する上で重要な役割を果たす都市基盤です。今後とも着実に都市計画道路の整備を進め、成熟した首都東京の魅力づくり、国際競争力の強化、都市の強靱化を

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
	・道路整備により、土木・建築業の仕事が生まれたという点では、一定の地域経済効果も実感。	目指していきます。 また、都及び区市町は都市計画道路の整備に限らず、駐車場、防災、医療、福祉、技術革新、環境等様々な行政課題に取り組んでいます。

10) 個別路線の要望（368件）

番号	意見の概要	整備方針（案）の対応・考え方
1	○個別路線の要望 ・個別路線の整備推進 ・個別路線の廃止・見直し ・その他個別路線に関する意見	道路整備の基本理念及び基本目標の実現に向け、未着手の都市計画道路（幹線街路が対象。自動車専用道及び直轄国道は除く）について、必要性の検証を行いました。検証の結果、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備を進めるため、必要性が高い路線の中から、計画期間で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定しました。必要性が低い路線については、「廃止候補路線（区間）」として位置づけ、整備方針策定後に、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認したうえで、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。 必要性が高い路線の中には、計画幅員や構造など都市計画の内容に検討を要する路線があります。前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線など、本方針（案）P55に記載しているア～エの「特別な事由」に該当する路線を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。

※ 同趣旨のご意見・ご提案については、整理して公表しています。

中間のまとめに関連のない内容については公表していません。