

令和3年5月吉日

関係者各位

東京都北多摩北部建設事務所

工事第一課

立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線
(立川市羽衣町二丁目地内～栄町六丁目地内)

「事業概要及び測量のご案内」配布後に頂いた「ご質問・ご意見」
及び回答について

平素より、東京都の道路整備事業にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

令和3年2月に、立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線：立川市羽衣町二丁目地内～栄町六丁目地内約2.5km区間（以下、「立川3・3・30号線」という）の事業に係る関係資料をお届けさせていただきましたところ、32通のご質問・ご意見を頂きました。誠にありがとうございました。

この度、その回答（個人が特定されないもの）をまとめましたので皆様にお知らせします。

なお、引き続きご質問及びご意見はお受けしますので、ご不明な点等がございましたら、下記連絡先までお問い合わせください。

安全で快適にご利用いただける道路を整備してまいりますので、皆様のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

連絡先

東京都北多摩北部建設事務所 工事第一課

〒190-0023 東京都立川市柴崎町2丁目15番19号

○事業に関すること・・・計画担当 電話 042-540-9616

○測量に関すること・・・測量担当 電話 042-540-9517

FAX 042-525-9746（共通）

事務所
ホームページ
QRコード



事務所ホームページ <https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jimusho/kitakita/index.html>

立川都市計画道路3・3・30号 立川東大和線

〇ご質問・ご意見とその回答

関係資料の配布方法	ポスト投函もしくは郵送（遠隔地）
関係資料の配布数	約1800通
頂いたご質問及びご意見	32通（97問）

ご質問・ご意見とその回答の目次

1.事業・道路計画について.....	1
1-1.道路ネットワーク.....	1
1-2.交通渋滞.....	3
1-3.良好な住環境.....	7
1-4.地域の防災性.....	7
1-5.安全で快適な都市空間.....	9
1-6.事業内容.....	9
2.測量について.....	11
3.補償について.....	13
4.その他.....	17
4-1.説明会.....	17
4-2.環境影響評価.....	18
4-3.その他.....	20

1.事業・道路計画について

1-1.道路ネットワーク

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回 答
1	<p>当道路計画は、50年程前のプランと認識しておりますが、少子高齢化や大きな人口減少を踏まえた見直しが行われた様には感じません。50年前の計画が50年後の街のあるべき姿とマッチしているとの結論なのでしょうか。であれば、その証拠をシミュレーション結果(数値)なども踏まえて、ご提示していただきたい。</p>	1	<p>立川3・3・30号線及び国立3・3・15号線で構成される立川東大和線は、多摩地域における南北方向の主要な路線であり、日野バイパス(国立市)から、立川市を經由して青梅街道(東大和市)に至る、多摩地域の骨格を形成する重要な都市計画道路です。</p> <p>都市計画道路は、都市を形成する重要な社会基盤であることから、これまで過去4回にわたり、東京都と特別区及び26市2町で連携しながら、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画※」を策定し、事業の推進に努めてきています。</p> <p>多摩地域においては、平成元年に第一次事業化計画、平成8年に第二次事業化計画、平成18年に第三次事業化計画、平成28年に第四次事業化計画を策定しています。</p> <p>立川3・3・30号線は、この事業化計画の中で、令和7年度までに優先的に整備すべき路線として位置づけられています。</p> <p>※事業化計画： 現計画は「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)」 (平成28年3月)</p>
2	<p>60年も前に計画された道路建設を宅地化が進んだ現在そのまま実施しようとするれば、多数の住民の立ち退きを強要することになるということ、東京都は当然承知しているはずで、しかるに道路建設を強行しようとしています。これは都民の財産を奪い、生活をおびやかすものであり、行政の任務に反します。</p>		
3	<p>東京都が60年も前に計画した立川都市計画道路3・3・30号の道路計画そのものについて、不要不急道路計画に絶対反対していきます。</p>		
4	<p>立川駅付近に南北道路は必須であると思っております。しかし、何十年も前の計画を現在の実態を考慮せずそのまま押し通すのはいかなるものでしょうか。あまりにも犠牲になる世帯が多すぎます。</p>		
5	<p>当道路計画の位置づけ・優先度が説明会に参加しても、何度資料を見てもよく分かりません。どういう位置づけで、優先度はどれ位なののでしょうか。</p>		
6	<p>計画そのものを反対します。白紙撤回を求めます。駅周辺の商業地域の渋滞解消を、住宅地に押し付けるのは住民主体の行政として間違っています。</p>		

7	この道路は立川市民や国立市民のためだけではなく、多摩地域に住む人みんなのための道路です。公共性がとても高いです。みんなのために早く整備すべきです。	2	立川3・3・30号線は多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、生活道路への通過交通の流入を抑制することによる良好な居住環境の確保、災害時における安全な避難経路の確保などによる地域の防災性の向上、安全で快適な都市空間の創出を目的とし、整備するものです。 引き続き、早期の道路完成に向けて、本事業を着実に進めてまいります。
8	狭い道路も多く活気が無くなっているこの地域の活性化には有益であり道路を利用する、個人、法人も含めれば、賛成されている方々も多数いらっしゃると思います。羽衣町・曙町にとっては、西国立周辺開発と併せて早期に実現する事を期待しております。		
9	1日も早く道路を作ってほしいです。		
10	早く計画が決まればと思っておりました。		
11	立川駅周辺の道路は混雑している。休日の夕方は特にひどいです。早く整備していただきたい。		
12	都道145号から南側も甲州街道まで早く整備していただきたい。	3	都道145号から南側の区間は、今回の事業予定区間に含まれていません。 「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）」にて令和7年度までに優先的に整備する路線に位置付けられており、引き続き、地元市等と連携しながら事業化に向けて取り組んでまいります。

1-2.交通渋滞

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
13	計画道路周辺の道路の渋滞はありません。	4	<p>現在、JR 中央本線を横断する幹線道路は、立川3・3・30号線周辺では立川通りに限られているため、JR中央本線との交差点部に交通が集中しています。</p> <p>現状の自動車走行速度については、「事業概要及び測量について【説明資料】」P.7～8 でお示したとおり、立川通りなど立川3・3・30号線周辺の主な道路でピーク時は平日・休日ともに10km/h 未満となっております。時間帯別では、曙町二丁目交差点に向かう休日の立川通りで 11 時から 19 時の時間帯において 10km/h 未満となっております。</p> <p>立川3・3・30号線の整備により、JR中央本線を横断して通行することができる新たなルートが確保されることから、南北方向の交通が分散し、交通の円滑化が期待できます。</p>
14	<p>立川通りでの渋滞にあったことはありません。</p> <p>救急車との遭遇もありますが車両が左右によることで難なく通行できています。現状で十分快適であり利便性や通勤、通院にも問題ありませんので新しい道路はこの地区では必要ありません。</p>		
15	ここ 10 年を見ても計画道路周辺の交通量は減少しています。		
16	道路状況の計測のエビデンスを提供していただきたい。資料には一番混む時間帯しかいつも提供されていないです。日曜の 17 時は混んでいて当たり前です。		
17	道路が混むのは主にバス渋滞だと考えておりますがこの見解に対する回答が頂きたい。		

18	<p>今後の日本は人口の減少及び東京都の車保有率の減少が加速しているためこのタイミングで大幅な工事は必要ないのではないのでしょうか。</p>	5	<p>人口減少の時代にあっても、活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるには、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。</p> <p>「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）」では、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、延焼遮断帯※の形成などの検証を行い、都市計画道路の必要性を確認しています。</p> <p>なお、交通処理機能の確保の検証にあたっては、将来の人口配置や経済の動向などを考慮した将来交通量推計を行っています。</p> <p>※延焼遮断帯： 地震等に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間のことを指し、震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担います。</p>
19	<p>車や人口が減っている中で、本来の道路計画の意義が損なわれているのではないですか。</p>		
20	<p>車社会は終息です、住民が必要としない道路建設は全て白紙撤回して下さい。強く強く要望します。</p>		
21	<p>団塊の世代の方の自動車免許証の返納、若い方の車離れ、少子化、等々で交通量の激減は明らかです。</p>		
22	<p>当計画道路の整備目的の一つである「渋滞緩和」については、今後自動車は減少方向に向かう傾向にあり、多くの住民の立ち退きを強要してまで道路建設を進めることの理由にはなりません。</p>		

23	<p>整備の目的の中で、立川通り及び周辺(立川駅)道路の渋滞緩和を急いでいる様ですが、詰まりを無くすには、詰まっている所を直さないと、詰まりは直りません。詰まり原因の改良を行えば、都市計画道路3・3・30号立川東大和線の、整備の目的を全て解決できます。</p> <p>渋滞緩和を急いでいる様ですので、最優先で立川通りの改良を行うべきです。</p>	<p>6</p> <p>現在の立川通りは、立川駅周辺の中心市街地へのアクセス道路、南北方向の交通を担う幹線道路等の役割を担っています。</p> <p>現在、JR中央本線を横断する幹線道路は、この周辺では立川通りに限られているため、JR中央本線との交差部に交通が集中しています。</p> <p>立川3・3・30号線の整備により、JR中央本線を横断して通行することができる新たなルートが確保されることから、南北方向の交通が分散し、交通の円滑化が期待できます。</p>
24	<p>立川通り及び立川駅周辺の渋滞緩和は、立川通り及び立川駅周辺の改良を行わないと実現は不可能です。</p>	
25	<p>立川通りの拡張整備を行い、渋滞などを解消すればよいです。優先順位は立川通り整備が先です。何故渋滞迂回路案を考えるのか理解できません。</p>	
26	<p>矢川通りやみのわ通り、いちょう通りを使い、つぶす世帯を少なくするような変更案を検討すべきではないと思います。</p>	
27	<p>周辺道路の渋滞緩和を考えるのであれば、都道43号立川・東大和線の地下トンネルを利用した南北化または、都道153号立川・昭島線を拡張する工事の方が容易ではないでしょうか。</p>	

28	<p>事業予定区間がなぜ 2.5 km だけなのでしょうか。この計画では都道 145 号線との交差部での渋滞ははかりしれないものになります。</p>	7	<p>立川 3・3・30 号線周辺では、立川駅北口付近や立川通り等で、慢性的な交通渋滞が発生しています。また、狭い道路が多い地域であり、東立川駐屯地前の道路のように、通学のルートでありながら歩道が確保されていないなど、様々な課題を抱えています。</p> <p>こうした状況を踏まえ、立川市羽衣町二丁目（都道 145 号）から栄町六丁目（泉体育館駅付近）までの約 2.5 km 区間を、事業予定区間としました。</p> <p>都道 145 号から南側の区間は、今回の事業予定区間に含まれていませんが、「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）」にて令和 7 年度までに優先的に整備する路線に位置付けられており、引き続き、地元市等と連携しながら事業化に向けて取り組んでまいります。</p>
29	<p>データ通信、5G 技術を使ったソフト面での渋滞解消を研究すべきです。</p>	8	<p>ソフト面での渋滞解消については、「未来の東京」戦略～渋沢・後藤の精神を受け継ぎ、新たな地平を切り開く～」（令和 3 年 3 月）P.177 で、「5G ネットワークを活用し、交通状況に応じた安全・円滑な交通管制を実現」がうたわれております。</p>

1-3.良好な住環境

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
30	今回の道路計画、賛成しております。現況、こちらの地域は中央線を挟んで南北に抜ける道が無く、自宅の前も抜け道として1日何百台もの車が通る為、大変不便を感じております。	9	<p>「事業概要及び測量について【説明資料】」P.12～15でお示したとおり、立川3・3・30号線周辺では歩道が無く幅員が狭い生活道路しかないエリアがあり、立川通りなどが渋滞することや、緑川通りの一部区間が未整備であることから、このエリアに用事の無い通過交通が生活道路に流入しています。</p> <p>このため、立川3・3・30号線と、立川市及び国立市が整備を予定している立川3・2・10号線と国立3・4・8号線とを一体的に整備していくことで、生活道路に流入している通過交通をこれらの路線に転換し、良好な居住環境を確保してまいります。</p>
31	生活道路を通り抜ける車が多くて危険です。地域の安全のために幹線道路の整備は必要です。		
32	中央線の付近から立川駅、昭和記念公園方向に行くことを想像すると、計画道路が整備されても生活道路を通過する事は十分考えられます。		
33	道路が拡張される事は居住環境が変わり、良好な居住環境などありえないです。		

1-4.地域の防災性

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
34	当計画道路の整備目的の一つである「防災性の向上」について、災害時に実際には道路は使用できず、火災についても飛び火による被害が圧倒的に多いということが専門家によって明らかにされています。多くの住民の立ち退きを強要してまで道路建設を進めることの理由にはなりません。	10	<p>災害時には家屋や電柱の倒壊による道路の閉塞が懸念され、広域避難場所への安全な避難経路の確保が課題です。</p> <p>阪神淡路大震災の際、幅員8m未満の道路では、道路閉塞により、人や車の通行ができない道路がありましたが、8m以上の道路であれば人も車も通行が可能でした。</p> <p>立川3・3・30号線は、幅員28mで、歩道が確保され、電線類も地中化される道路であり、その整備により広域避難場所(二中一带)へのアクセスが向上するなど、震災時の安全な避難経路が確保され、地域の防災性が向上します。</p>
35	災害の時、初期対応が第一と聞きます。それには、通称28m道路の様な大型道路の建設ではなく、日常使う生活道路の整備点検を定期的に行って頂くことが第一だと思います。		

36	<p>防災についても、今のままで充分です。防火水槽もあり、防災性の向上などは道理に合わず詭弁であるといえます。</p>	10	<p>引き続き、早期の道路完成に向けて、本事業を着実に進めてまいります。</p>
37	<p>計画道路周辺の地域だけが8m未満の道路しかないのではなく曙町を中心に多くの同様な当該道路がある為、防災性の向上は整備の理由に値しません。</p>		
38	<p>防災性の向上としていますが、災害の時現在の道路事情であれば生活道路からそのまま目的地方面に避難できますが、通称28m道路を横断するには、①歩道の植え込み、②ガードレール、③道路中央の遮音壁、等の障害を越えなければなりません。これは、防災性の向上ではなく、妨害と成りませんか。</p>		
39	<p>立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線工事に賛成であり、早急に進めて頂きたいと思います。</p> <p>道幅がせまいと消火活動に支障を来たす事が多々あります。道路が広くなることにより現場へも早く行けますし、新しく消火栓が増えることで大変助かります。救急車等でも同じことが言えます。</p> <p>先日3.11東日本大震災の余震がありました。それを考慮すると建物・木・工作物等の落下等をふまえて災害に強い道路作りを希望します。</p>		

1-5.安全で快適な都市空間

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
40	丁字路の正面の建物と車の衝突を心配しております。事故対策は行っていたのでしょうか。	11	立川3・3・30号線における交通安全対策については、今後、交通管理者(警視庁)と調整しながら詳細な検討を進めてまいります。
41	歩道の中が狭く、人二人が歩いていると、道幅いっぱいになりとっても不便を感じています。一刻も早く拡張工事をよろしく願いいたします。	12	立川3・3・30号線周辺では、歩道が無く幅員が狭い道路しかないエリアがあり、立川通りなどが渋滞することや、緑川通りの一部区間が未整備であることから、このエリアに用事の無い通過交通が流入しております。
42	通学路に流入する通過交通について生徒の通学指導で改善可能です。		立川3・3・30号線の整備により、車道の両側に安全で快適な歩行空間や自転車通行空間が設置され、良好な居住環境が確保されます。 引き続き、早期の道路完成に向けて、本事業を着実に進めてまいります。

1-6.事業内容

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
43	本事業に際しての概ねの予算はいくらでしょうか。	13	全体の事業費については、今後、測量を行うとともに設計や施工計画といった事業の計画を具体的に検討していく中で、移転棟数や用地取得面積、工事費を算定し、立川3・3・30号線の総事業費を算出することになります。
44	道路建設となれば、建設時の費用だけではなく、維持管理費も道路がある限り必要と思われそうですが、その金額はどれ位で、財源はどの様に想定されているのでしょうか。		
45	道路予定地内に該当する地権者は何名ですか。	14	地権者数につきましては、今後、測量作業を進めていく中で定まってまいります。
46	工事業者は決まっていますか。	15	事業着手の手続き(都市計画事業認可)後、ある程度用地取得が進んだ段階で工事を発注し、その段階で工事業者が決まります。

47	<p>道路が作られた結果、想定した改善具合の効果検証はどの様に計画されているのでしょうか。</p> <p>また想定した改善具合が図れなかった時、どのようなアクションを考えておられるのでしょうか。</p>	16	<p>立川3・3・30号線は、以下を目的として整備を行ってまいります。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 多摩地域における人やモノの動きの円滑化や都市間の連携強化 • 立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和 • 生活道路の通過交通の抑制による良好な居住環境の確保 • 地域の防災性の向上 • 安全で快適な都市空間の創出 <p>また整備後には、交通量調査等を行い、道路整備による効果を検証し、ホームページに掲載します。</p>
48	<p>駅周辺の混雑軽減、生活道路への車両侵入軽減などの言葉は資料に並んでいます。改善度合いが不明瞭です。様々なデータを取られているという事であれば、それ等のビッグデータを分析すれば、その改善度合いはシミュレーションできるのではないかと思います。</p>		
49	<p>住民にとってのメリットの度合いが不明瞭に感じます。具体的なシミュレーション結果(数値で)に基づいたメリット・デメリットを知りたいと考えます。ご提示頂いているメリットと言える点は、断片的であり、また28m道路建設でなければ成しえないメリットとは言えない様に思えます。</p>		

55	<p>測量(私有地への立ち入り)を拒否します。</p>	20	<p>立川3・3・30号線及び国立3・3・15号線で構成される立川東大和線は、多摩地域における南北方向の主要な路線であり、日野バイパス(国立市)から、立川市を經由して青梅街道(東大和市)に至る、多摩地域の骨格を形成する重要な都市計画道路です。</p> <p>立川3・3・30号線の周辺では、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、生活道路へ流入する通過交通の抑制、災害時の道路閉塞への対応等、早期に取り組むべき課題があります。また、地域の方々から「事業を早く進めてほしい」というご意見もいただいております。</p> <p>このため、立川3・3・30号線を速やかに事業着手し、着実に整備を進める必要があると考えております。</p> <p>ご理解とご協力のほど、よろしくお願い致します。</p>
----	-----------------------------	----	--

3.補償について

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回 答	
56	今回の計画において、一部土地が対象外となる模様ですが、その部分を残されても居住することはできないので、対象外も含めすべての土地を買収していただきたい。	21	<p>原則として、敷地の一部が都市計画線に掛かる場合、（都市計画線外の）残りの敷地は買い取りいたしません。</p> <p>ただし、道路の隅切り等、道路として必要が生じる場合については、都市計画線外の土地についても買わせていただく場合があります。</p> <p>一区画の土地の一部が取得されたため、残った土地の価格が低下する場合、適正な評価を行い、価値減分を補償する残地補償という制度があります。また、残地の固定資産税に関しては、個々の状況によって異なります。</p> <p>残地の取り扱いについては、個別にお話をさせていただく際にご相談いただければと思います。</p>	
57	全ての敷地の購入を希望します。			
58	残地の固定資産税はあがるのではないのでしょうか。			
59	今回の計画で私の土地（店舗）が大きく入る様です。事業をしておりますので、大きな負担等になります。	22	<p>事業認可取得後に予定されている用地説明会以降に建物等の物件調査を行います。建物等の状況や個々の事情をお伺いのうえ、詳細は個別にご説明申し上げます。</p>	
60	可能な限り早い段階での退去を考えますが、その条件は現在の生活と同じ状態を続けることです。			
61	用地買収に際しては部屋数面積駐車スペース等現状同等の生活が営めるよう配慮いただきたい。			
62	道路整備後、自宅からの車の出入りが困難となります。近くの有料駐車場の費用は補償してもらえますか。			

63	<p>代替地は探してくれますか。</p>	23	<p>都の代替地制度は、都がお支払いする土地代で、改めて都の代替地を購入していただく制度です。しかし、数が少なくご希望に添えるものが少ないのが現状です。そのため、公共事業の用地取得に伴う補償は、金銭によることを原則としていますが、個別にお話をさせていただく際にご相談いただければと思います。</p>
64	<p>当方の建物は借主が居ます。その方の補償や交渉は都の方でやって頂けますか。又、家賃収入で生計を立てているので最高何か月間の補償が受けられるのでしょうか。(例えば、立ち退きから建物解体まで、道路完成まで等)</p>	24	<p>大家さんの了解を得たうえで、東京都が直接借家人の方々とお話しをさせていただきます。</p> <p>事業に伴い建物の移転が伴う場合、建物を賃貸されている方には、「家賃減収補償」がございます。詳細は個別にご説明申し上げます。</p>
65	<p>立ち退き補償の説明が納得できません。測量・査定を行い個別に対応するとの事ですが、これでは賛成しないと補償内容が知ることができません。</p> <p>予想補償額をご提示お願いいたします。</p>	25	<p>補償額を予想してご提示することはできません。測量のほか、今後予定されている用地説明会以降に行う建物等の物件調査にご協力いただくようお願いいたします。</p>

66	<p>事業予定地内に、納税猶予農地がありますが猶予された税金及び利子税は誰が支払う事になりますか。</p>	<p>26 納税猶予農地の場合、公共事業にご協力いただく場合であっても、猶予されている相続税は権利者様に納税いただきます。利子税につきましては時限ですが免除規定があります。「収用交換等の譲渡」による特例の規定もありますので、詳細は個別にご説明申し上げます。</p> <p>生産緑地の指定要件につきましては、残農地の面積や所有されている農地の配置等により扱いが異なりますので、詳細は個別にご説明申し上げます。</p>
67	<p>相続税納税猶予制度を受けた農地を持しており、現在もその農地で経済的営農をしています。過去に都内で同じようなケースがあると思いますが、どのような対応を都は取りましたか。</p> <p>相続税納税猶予制度適用農地が買取りされた場合、利子税の免除の特例が時限的であったと思いますが、なぜ時限的なのでしょう。詳細を教えてください。</p>	
68	<p>道路計画により生産緑地の要件を満たさなくなった場合、全ての納税猶予が解除されると思いますが、その猶予税、利子税は誰が支払う事になりますか。</p>	
69	<p>買取りされた部分以外の農地は生産緑地の指定を受けていますが、収用後、残された農地は法律上、すべて宅地となりますか。法律的扱いはどうなりますか。</p> <p>上記のように、期限の確定となった場合、全部確定または一部確定となりますか。</p>	
70	<p>代替え農地の確保は、計画者の責務だと思います。代替え地を、近隣に確保する事が出来なければこの計画には、賛同できません。</p>	

71	5000万円控除に関して、最初に買い取り申し出があった日から6か月を経過するまでとありますが、都と地権者との間で補償等の話し合いが重ねられて、都から提示された土地の受け渡し条件に地権者がすべて納得した上で、都から買い取り申し出があった(具体的な契約案が出された)ことが「最初に買い取り申し出があった日」と認識してよいでしょうか。	27	事業施行者が、買取資産を特定し、当該資産の対価を明示してその買取等の意思表示をしたことが、具体的に「買取申出」を行ったことになり、この事実があった日が「買取等申出のあった日」として扱われます。
72	補償に際しては地目により補償額に違いはありますか。	28	当該敷地の利用用途が公衆用道路(私道)や農地などの場合などにおいては、土地評価額が減価される場合があります。
73	対象のアパートに居住している場合、引っ越しの時期等については大家の方次第になるのでしょうか。	29	東京都との契約についてですが、土地所有者・建物所有者・借家人といった全ての権利者に合意していただくことが必要です。
74	最終的に交渉が難航をしたら強制執行もあると都の職員が話していましたが、東京都で過去そのような事例があるのでしょうか。ある場合、何件ありますか。	30	東京都の用地取得は、話し合いによって(任意に)土地等をお譲りいただくことを原則としております。 しかし、十分な話し合いを行っても、どうしても合意にいたらないといった場合には、土地収用法の定める手続きによって、土地を取得させていただく場合もあります。 詳しくは東京都収用委員会のホームページをご覧ください。

4.その他

4-1.説明会

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
75	コロナが収束して仕切り直して説明会をやることは当然です。	31	立川3・3・30号線の周辺では、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、生活道路へ流入する通過交通の抑制、災害時の道路閉塞への対応等、早期に取り組むべき課題があります。 今回、新型コロナウイルス感染症の急拡大が続いていたことから、令和3年1月に開催予定であった説明会を、説明会資料を配布するとともに、返信郵便にてご意見等を頂戴する方法に変更させていただきました。お寄せいただいたご意見等については、回答とともに、当事務所のホームページに掲載させていただいております。 今後とも、皆様のご意見やご要望を伺いながら事業を進めてまいりたいと考えておりますので、ご理解とご協力のほど、よろしくお願い致します。
76	3・3・30号線建設が地元住民にとって非常に重大な局面である測量説明会を開催せず、測量説明会資料の送付と質問や意見の返信というやり方で強行するというのは、今最も耳を傾けて真摯に向き合うべき地元住民をないがしろにする暴挙といわざるをえません。		
77	コロナ禍終息してから、住民が納得できるような測量説明会を行ってください。		
78	コロナが落ち着いたら改めて対面で測量説明会をする必要があるのではないのでしょうか。		
79	コロナ終息後に住民説明会を開催していただきたい。		
80	いつも住民に対する説明会等の告知が遅いです。	32	説明会の周知につきましては、開催日から2週間以上前にお知らせチラシを配布又は郵送するとともに、市報やホームページに掲載しております。

4-2.環境影響評価

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回答
81	「モノの動きの円滑化や都市間の連携強化」を行うことは交通量の増加等生活環境の悪化を招くので反対です。	33	事業の実施による騒音等の影響については、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年3月 東京都環境局）に基づき、予測・評価を行っています。本事業では歩道・植樹帯等の設置に加えて、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講ずることにより、評価の指標を満足します。
82	道路ができた場合には、大型車などの交通量が増えて騒音・振動・砂塵が多く発生し、一日中続くのではないのでしょうか。		
83	計画を強行する場合は振動が緩和される材料、工法の実施及び、防護壁による騒音防止を徹底願います。	34	本事業は、東京都環境影響評価条例の対象事業であり、本事業の実施が環境へ与える影響（大気汚染や騒音等）について予測及び評価し、環境基準等の評価の指標を満足するという結論を得ています。 これらの内容を取りまとめ、同条例に基づく環境影響評価書等を作成しました。 今後、事後調査計画書を作成し、それに従い、工事中や工事完了後に調査を実施し、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じます。
84	道路整備後の振動・騒音対策を徹底願います。		
85	完成予定の道路の開通後は定期的な調査を行い問題が規制基準を超える場合はその都度対策を実施願います。また行った調査の測定データは簡略化するのであれば生データを開示願います。		
86	環境影響評価書P96の騒音調査の①既存調査において、「地点番号4及び7の昼間、地点番号3から7までの夜間では環境基準は満足していませんでした。」と明記されております。どのような対策を考えておりますでしょうか。	35	現道に対する一般的な騒音対策は、低騒音舗装の採用などがあります。なお、立川3・3・30号線の整備については、歩道・植樹帯等の設置に加えて、遮音壁や低騒音舗装などの環境保全のための措置を講じていきます。

87	<p>環境影響評価書P98の振動調査の① 既存調査において、地点番号5の五日市 街道が2車線にも関わらず 59dB と規 制基準ギリギリの値となっております。 また地点番号6及び7は4車線にも関 わらず地点番号5より低い値になって おります。通常車線が多い場合、大型の 車両や速度制限が緩和されるため振動 が大きくなると想定されますが、今回の 値になっている理由をお聞かせ願いま す。</p>	36	<p>当該既存調査は、各地点における交通 量の他、測定機器の設置位置と車道端か らの距離等に違いがあります。詳しくは 環境局のホームページをご覧ください。</p>
88	<p>この調査データは想定時間内の最低 値の値なのでしょうか。それとも都合の 良い値を抽出し記載しているのでしょ うか。できれば調査データの生データを 提示していただけないでしょうか。</p>	37	<p>当該既存調査における騒音の値は、各 地点それぞれの観測日における、昼間及 び夜間の等価騒音レベル(Leq)^{※1}です。 一方、振動の値は、各地点それぞれの 観測日における、昼間及び夜間の振動レ ベルの 80%レンジの上端値(L₁₀)^{※2}で す。 なお、当該調査結果の概要等は東京都 環境局のホームページや都民情報ルー ム等でご覧いただけます。</p> <p>※1：一定時間内の騒音エネルギーの時 間平均値 ※2：一定時間の全測定値を大小順に並 べ、高い方から 10%を除いた最高値</p>

4-3.その他

質問 No.	ご質問・ご意見の概要	回答 No.	回 答
89	<p>今コロナ感染症危機の真只中であり、重症患者増加の傾向が続き、医療体制は危機に瀕しています。にもかかわらず巨額の都民の血税を使う東京都の道路建設は依然として立ち止まることなく進められています。コロナ禍においては、今回の測量をはじめとする都市計画道路立川3・3・30号線建設の全ての動きを、一旦凍結すべきです。</p> <p>国立3・3・15号線は、立川3・3・30号線と同一の路線です。今回の立川3・3・30号線建設における住民を軽んじる強引な東京都の進め方は、すなわち国立3・3・15号線建設にも直結する重大な問題です。</p>	38	<p>都では、新型コロナウイルス感染症に迅速かつ的確に対応するため、医療提供体制の強化や中小企業制度融資の拡充など、都民の命と健康を守り、経済活動を支える施策を切れ目なく講じています。</p> <p>現下の都政において、新型コロナウイルス感染症対策に加え、誰もが安心して暮らせる社会の実現や、都民生活を支える都市計画道路といった都市インフラの整備・更新に、限られた財源を有効に活用し、着実に取り組みを進めることが重要と考えています。</p> <p>立川3・3・30号線の周辺では、立川通りをはじめとする周辺道路の渋滞緩和、生活道路へ流入する通過交通の抑制、災害時の道路閉塞への対応等、早期に取り組むべき課題があります。このため立川3・3・30号線の早期完成に向けて、本事業を着実に進めてまいります。</p>
90	<p>コロナの時に何故道路のことをしなければならぬのでしょうか。道路ばかり作って何が良いのか、私達にはわかりません。どうぞ取消にしてください。</p>		
91	<p>東京は恐るべき速度でウイルス感染の中心となり現在は第4波のリバウンドが懸念されておりますが、なぜ急いで3・3・30号道路をテーブルの上のせなければならぬのでしょうか。道路計画は100歩譲っても、現在は凍結すべきです。</p>		
92	<p>本事業を進めることより、公共施設（学校等）等の改修など既存施設に予算をかけるべきです。</p>		
93	<p>道路に使う税金を超高齢化社会に対応できるように医療関係や福祉の充実に使ってほしいです。東京都はその様な計画を検討されていますか。</p>		

94	<p>東京都は、「交通量の目安として6,000台/日を設定し、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。」としていますが、具体的な理由は何でしょうか。</p>	39	<p>「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）」における将来都市計画道路ネットワークの検証項目（交通処理機能の確保）として、幹線街路として決定されている都市計画道路を評価対象とすることから、こうした道路の最低限の規格として2車線道路を想定して、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/日）の半分として6,000台/日を設定し、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ています。</p>
95	<p>東京都は、「活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるためには、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。」としていますが、“個性を生かした魅力あるまちづくり”とは具体的にどういうことですか。</p>	40	<p>「個性を生かした魅力あるまちづくり」について「都市づくりのグランドデザイン-東京の未来を創ろう-」（平成29年9月）P.33では、下記のように記載しております。</p> <p>「交通結節性の高い拠点や際立った「個性」を有する地域において、そのポテンシャルを最大限発揮させ、にぎわいを生み出し、ライフスタイルを支える様々な機能を地域特性に応じて集積させるなど、それぞれの「個性」に着目した拠点形成や地域づくりを進めていきます」</p>
96	<p>道路開通後、隣接している土地の用途地域の変更はありますか。変更の有無も示していただきたい。</p>	41	<p>沿道の用途地域については、今後の立川3・3・30号線の整備状況を踏まえ、立川市や国立市が検討していくものと考えています。</p>
97	<p>「事業を早く進めてほしい」との声もあると資料にありましたが、一体どれほどの数の意見が届いているのでしょうか。</p> <p>もし多くの賛成意見があるのなら、反対意見の方も疑問や興味をもって耳を傾けるとおもいます。</p>	42	<p>今回の「ご質問・ご意見の概要」の中にもある通り、早期整備の要望をいただいております。</p> <p>今後とも、皆様のご意見やご要望を伺いながら、安全で快適にご利用いただける道路を整備してまいりますので、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。</p>