

**「小金井都市計画道路3・4・11号線外に関するオープンハウス」
でいただいたご意見及び東京都の考え方・対応**

「小金井都市計画道路3・4・11号線外に関するオープンハウス」の開催に伴い実施したアンケート等*では、多くの皆様からご意見をいただきました。皆様からのご意見とともに東京都の考え方や対応をお示しします。様々なご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

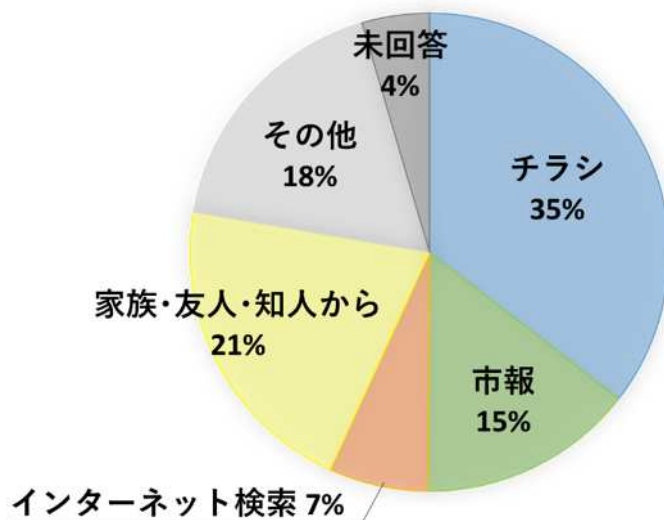
※意見交換の場でのご意見も含んでいます。

○アンケート回答者属性

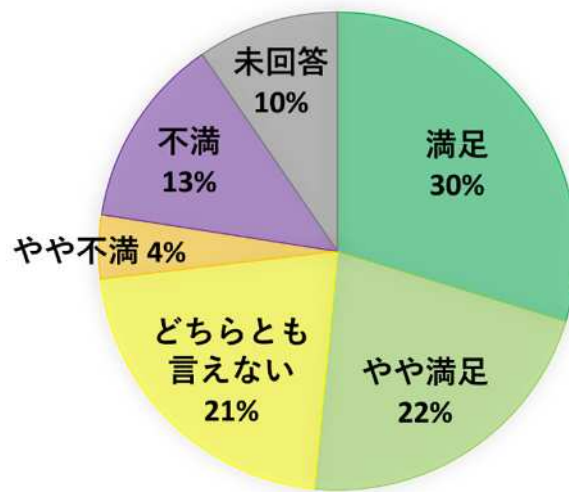
		人数	構成比
全体		417人	—
年齢	10代	8人	2%
	20代	15人	4%
	30代	39人	9%
	40代	81人	19%
	50代	101人	24%
	60代	71人	17%
	70代以上	93人	22%
	未回答	9人	2%
お住い	小金井市内	355人	85%
	府中市内	12人	3%
	それ以外	30人	7%
	未回答	20人	5%
通勤 通学先	小金井市内	49人	12%
	府中市内	5人	1%
	それ以外	111人	27%
	未回答	252人	60%

○アンケート結果

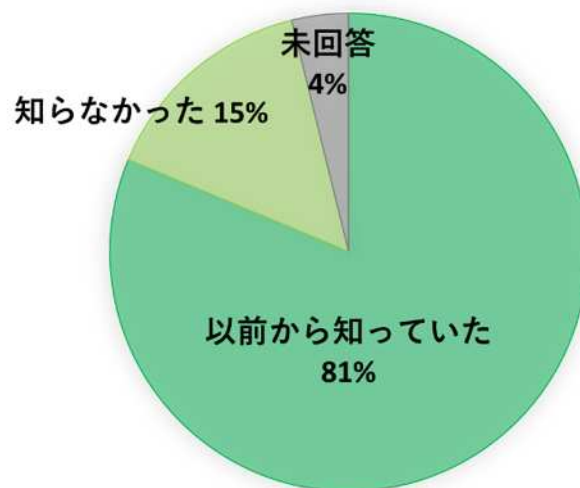
Q1. 本日のオープンハウスはどこでお知りになりましたか？



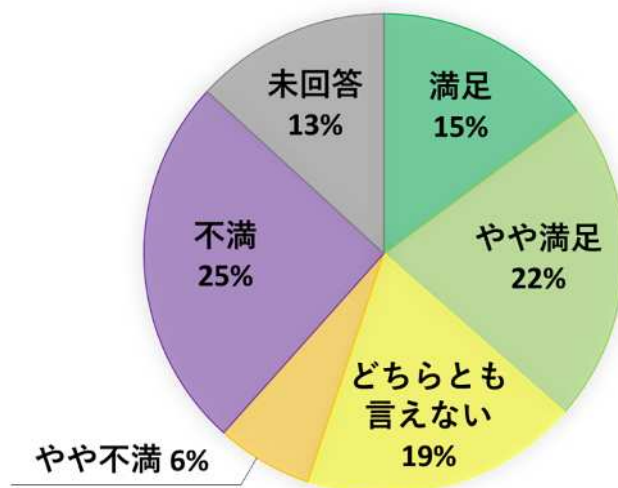
Q2. オープンハウス会場の場所について



Q3. 小金井都市計画道路3・4・11号線外の計画位置について知っていましたか？



Q4. 展示パネルや模型について、本路線の理解を深める参考になりましたか。



Q4. その他オープンハウス会場や展示資料についてご意見がありましたら、ご記入ください。

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	<p>○展示内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 説明は道路建設が前提であり、事業者に都合の良い内容しか展示されていない。事業のメリットとデメリットを展示してほしい。 ・ 展示資料や模型がキレイにまとめられ、理解が深まった。 ・ 展示の模型に色や目印があると更にわかりやすい。 ・ 展示資料や模型だけでは詳細が分からず、説明がないと分からない部分がある。 ・ パネルの写真や模型の一部が実態と違う。 ・ 反対も賛成も含めて、地権者等の意見や資料も展示すべき。 ・ 環境配慮で特に重点を置く部分や具体的な解決策、行程が見当たらない。環境保護の視点や公園の利用実態に関する資料が不足している。 ・ 道路計画の説明は丁寧だが、自然環境は現状を知らせるだけで、環境へ与える影響についても説明すべき。 ・ はげの自然が素晴らしく、かけがえない自然遺産であることの展示がない。 ・ 個々のパネルに音声ガイダンス、3D動画等があればより分かると思う。 ・ 道路構造は検討段階であり、模型に橋梁案のみ示されているのは納得できない。 ・ 模型で橋梁案が示されていたが決定事項か。過去の開示資料によると構想模型は橋梁案の他に掘割案とトンネル案があった。 ・ きれいに描かれたイメージ図や体裁 	<p>小金井3・4・11号線は、貴重な自然が残る「国分寺崖線」や「野川」、「武蔵野公園」と交差することから、様々なご意見等が寄せられており、自然環境や景観にどのように配慮すべきか、事業実施前により多くの市民の皆様から広くご意見、ご質問等を伺わせていただくため、パネルや模型を展示したオープンハウスを開催しました。</p> <p>会場に展示した模型等の道路や橋梁の構造は決定したものではありません。今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>本路線が地震時などに避難する避難場所にアクセスする都市計画道路であることを示しています。【パネル③】</p> <p>災害時には、避難場所に多くの都民が集まることが想定され、そのための経路を確保することが必要です。</p> <p>また、避難場所へは、徒歩での避難に加え、救急車や緊急物資の搬送車の往来があり、アクセス性を向上させることが重要です。</p> <p>小金井街道は「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」において主要渋滞箇所にて特定されるなど、交通渋滞が発生している状況です。東京都が本路線周辺における交通状況を把握することを目的に平成30年11月に実施した交通量調査の結果を示しました。【パネル⑤】</p>

<p>の良い模型を見せられても参考にならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ パース図を示すと、案が決まっているように思える。市民をだましているよう。 ・ 以前説明会に参加したが、道路計画に新たな理由が加わっており、不信感が増した。 ・ 机上論ばかりで具体的なイメージがつかなかった。 ・ 外国語の表記が無い。 ・ 年代は西暦で表してほしい。 ・ パネル③（避難場所へのアクセス向上）で必要性を訴えているが、避難時に車を使うことは現実的でなく、必要性和結び付けるには無理がある。 ・ パネル⑤（周辺道路の渋滞状況）の調査日数は、1日だけで根拠にならない。 ・ パネル⑦（周辺の広域避難場所・緊急輸送道路状況）に武蔵野の森公園の方が至近なのに、それを図示しないのはバランスを欠いた情報提供だと思う。 ・ パネル⑧（震災時の避難路の不足）の避難経路、階段は他にもある。 ・ パネル⑧（震災時の避難路の不足）に97階段ではなく、古い危険な階段の写真を掲載するのは誤解を与える。 ・ パネル⑫（救急医療施設等の到達圏拡大）は、なぜ、第三次救急医療機関のみ。参考資料のデータは良すぎる。 ・ パネル⑪（生活道路の通過交通に関する状況調査）と⑬（救急医療施設への到達時間の短縮）は大変説得力があった。 ・ パネル⑬（救急医療施設への到達時間の短縮）の第二次救急医療機関には他の施設もある。近隣の他の病院を明記 	<p>都市計画道路網が形成されることで、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小し、救急医療施設までの到達時間の短縮が見込まれます。</p> <p>本路線が整備されることにより、救急医療施設等までの移動時間の短縮や、10分以内に到達可能な区域の拡大が期待できます。</p> <p>脳卒中や心筋梗塞など生命危機を伴う重症および複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、高度な診療を提供する第三次救急医療施設等を対象に、10分以内に到達可能な区域が拡大されることを示しています。【パネル⑫】</p> <p>心臓停止や多量出血などの緊急事態では、時間経過とともに死亡率が高くなるため、本路線周辺から循環器医療と救急医療を主とした専門病院である公益財団法人榊原記念病院（第二次救急）までの移動時間が7分短縮され、救急救命率の向上が期待できることを示しています。移動の短縮時間は、緊急車両の移動速度を24km/hと想定した場合に、現況ルートと整備後ルートの距離の差から算出しています。【パネル⑬】</p> <p>第四次事業化計画における優先整備路線が完成し、渋滞による低速走行が改善すると、二酸化炭素排出量が削減され、地球温暖化の抑制につながることが期待されます。平成22年道路交通センサスの旅行速度及び交通量、自動車走行時の二酸化炭素搬出係数を基に自動車走行による二酸化炭素の排出量を予測し、8%削減されることを示しました。【パネル⑭】</p> <p>オープンハウスにて展示したパネルの</p>
---	---

	<p>すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ パネル⑬（救急医療施設への到達時間の短縮）の短縮時間の計算内容を知りたい。 ・ パネル⑭（東京の大気の状態）のCO2排出量について、H47にガソリン車はほぼ無いのでは。 ・ パネル⑱（環境や景観に配慮した道路構造の検討）では、配慮した結果が環境に与える具体的数値（計算した予測値）を示してもらえたら説得力が出る。 	<p>一部に記載の修正・追加等がありました。お詫び申し上げます。なお、ホームページには修正・追加済の資料を掲載しております。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
<p>2</p>	<p>○住民参画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 意見交換の場に参加できなかった。希望者全員の参加や音響設備の整った会場で傍聴できるようにして、議事録も公開してほしい。 ・ オープンハウスの開催や道路計画について、権利者等への丁寧な事前通知や広報で情報提供が必要。 ・ リアルタイムに丁寧な情報発信やPRに努めてほしい。 ・ 意見交換会や説明会を開催してほしい。 ・ パネルの展示資料を配布し、HPや市報等でも公表してほしい。 ・ 優先整備路線選定に至る議事や調査、意見交換の場等に関する一切の記録等を公開してほしい。 ・ 市民の意見が全く受け入れられず、何のためのオープンハウスなのか疑問。意見を反映すべき。 ・ ほぼ全ての住民が反対する道路計画を防災、安全、便利ということのみで強引に推し進めるやり方では納得できない。結論ありきの道路建設のアルバイト作りのように思える。ガス抜きとしか思えない。 	<p>東京都では、本路線の整備にあたり、これまでも、沿道の自治会代表者や公募による市民の皆様との意見交換会やその内容を広く情報提供するための説明会を開催してきました。</p> <p>また、本路線については、様々なご意見等が寄せられていることから、この度、より多くの市民の皆様からも広くご意見、ご質問等を伺うため、オープンハウスを開催しました。また、オープンハウスの一環として会場内には意見交換の場を設けました。</p> <p>オープンハウス開催のお知らせについては、小金井市報や府中市報、小金井市、府中市、東京都北多摩南部建設事務所のホームページに掲載するほか、チラシ配布を行いました。</p> <p>意見交換の場は、できるだけ多くの方に参加していただけるよう、2日間各午前・午後の計4回開催させていただきました。意見交換の場でいただいたご意見については、アンケートでいただいたご意見とともに本誌に掲載させていただきました。今</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 形だけのパブリックコメントの募集など、ほとんどの住民が事業計画を知らされていないことに非常に不満を感じる。住民全戸にアンケートを取る事くらいにしていきたい。結果集計も公の場で。 ・ 当事者としては、判断をしたいので、反対意見ではなく事業に関する説明が聞きたい。計画区域内の住民だけを対象にした説明会を実施してほしい。 ・ 他の事業化路線もすべてオープンにして開くべき、道路計画は広域的なもの。 	<p>後の環境調査などの項目選定や構造形式の選定等の参考とさせていただきたいと考えています。</p> <p>また、意見交換の場では、緊急時の避難の妨げとなるため、館内規則により定員を超えての利用はできません。そのため、意見交換 1 回あたりの参加者を 20 名までとさせていただき、傍聴席を設けませんでした。</p> <p>オープンハウスの開催状況や当日の展示パネルについては、東京都北多摩南部建設事務所のホームページに掲載しています。</p> <p>建設局では、事業を進める際に道路計画の沿道の皆様を対象に、事業概要および測量説明会を開催し、事業の進め方について説明させていただきます。また、事業認可を取得した後、用地取得の対象となる皆様を対象に用地説明会を開催し、補償内容等について個別に丁寧な説明を行わせていただくなど、皆様のご理解とご協力を得られるよう努めてまいります。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
3	<p>○会場運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市の中心部や東小金井、公園の近くなど色々な場所で開催し、多くの都民の目に触れる機会を作ったほうが良い。 ・ 会場が狭くパネル前で話し込んでいる人が多かった。もう少し近くで見えたかった。 ・ 職員が一方的に説明するだけで、意見 	<p>本路線の整備について、より多くの市民の皆様から広くご意見、ご質問等を伺わせていただくため、駅から近く、会場内の様子が外から見え、どなたでも立ち寄りいただけるような会場で開催させていただきました。</p>

<p>を言ってもメモをとらない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 展示内容について、職員が理解しきれていない印象を受けた。もう少し詳しい説明ができる職員がいてほしかった。 ・ 足場の良い場所なので、その点は良い。駅前の会場で来やすかった。 ・ オープンハウスの会場は、3・4・11の住民にとって不便すぎる。 ・ 反対している人が騒いでいるのが気になった。 ・ 意見交換の場の参加者全員が発言できるように、簡潔な発言を促してほしい。 ・ 防災や救急は、その業務の従事者からの説明も有用、有効的。 ・ 建設局の主催ではなく、第三者的な立場の主体がこうした場を作ってほしい。 ・ 受付や説明にとっても親切に応じてもらえた。 ・ ほとんどの職員が黒いスーツ姿のため、固い感じで話しかけにくい。 ・ この時期（新型コロナウイルス）に説明会を開催するのはいかがなものか。 ・ お客様ではなく、まちづくりの主体である市民です。客扱いしないでほしい。 ・ アンケート記入用のイスや机を用意すべき。 ・ 知らないことが多く学ぶことだらけであるが、皆、意見があるようで職員は大変。 	<p>優先整備路線である本路線については、事業を所管している建設局が、これまでの経緯を含め、住民の皆様説明する責務を担っています。このため、オープンハウス等については、建設局主催で開催することとしています。</p> <p>オープンハウスを開催した2月21日時点において、都主催のイベントの取扱いについては、「屋内でのイベントについては、大規模なもの、食事を提供するものは原則として、延期または中止する」という考え方が示されておりました。本オープンハウスは、食事の提供がなく、大規模には当たらないため開催させていただきました。また、感染対策として、全職員がマスクを着用するとともに、会場内にはアルコール消毒液を設置いたしました。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
--	---

Q5. 今後どのような情報をお知りになりたいですか？また、事業について不安なことはありますか？

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	<p>○都市計画道路の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口や車の台数が減少する中、多くの費用を費やし、自然や住民を犠牲にしてまで 50 年以上前の道路計画を進める必要性を感じない。直ちに中止すべき。 ・ 道路整備の必要性や建設可否について議論し、計画の見直しや再検討をするべき。 ・ 南北方向の幹線道路が不足しており、地元に住んでいてとても不便を感じている。 ・ 道路が必要なのであれば、公園内に道路を通すのではなく、今ある道路の拡幅や交差点改良、交通規制、無電柱化等で対応できないか。 ・ 計画が中止になることや見直されることはないのか。どうしたら止められるのか。 ・ 将来、人口が減少する中、道路整備に税金を使うより、高齢者対策や少子化対策に支出する方がはるかに効果的ではないか。 ・ 道路の必要性について、都市整備局からの説明や意見交換の機会を求める。 ・ 反対意見ばかり注目されているが、賛成の意見があることも重視してほしい。 ・ 大規模防災拠点の小金井公園と武蔵野公園を結ぶ必要性が分からない。既存の道で避難できる。 ・ 3・4・1（3・4・11）昭和 37 年 7 月 26 日の建設省告示（1773）が都の事業化の「根拠」となっている。この告示の裏付けとなる河野一郎建設大臣の署名（花押）のある決定文書を示 	<p>都市計画道路は、交通・物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支えるとともに、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。</p> <p>これまで都は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、優先整備路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、見直しを行ってまいりました。</p> <p>人口減少の時代にあっても、将来にわたり東京を持続的に発展させていくためには、広域的な交流、連携や高度な防災都市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あり、必要な道路は着実に整備していきます。</p> <p>なお、第四次事業化計画の策定にあたって予測した将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などが考慮されています。</p> <p>本路線は、甲州街道から五日市街道に至る南北方向の広域的な道路ネットワークを形成する道路です。現在、本路線が接続する前後の道路は、完成または事業中であり、当該区間のみが未整備となっています。</p> <p>天文台通りと小金井街道の間は、約 3.6km であり、南北方向の都市計画道路が十分整備されていないことから、小金井街道や新小金井街道で渋滞が発生しています。さらに、連雀通りの南側の生活道路である二枚橋の坂(市道 573 号線)に通過交通が入り込み、他の地域からの通過車両が歩行者、自転車と交錯しながら通り抜けてお</p>

<p>してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小金井街道の渋滞は、中央線の高架化で解消されている。 ・ 市民の生命財産を守る「地域防災計画」や「都市計画マスタープラン」に都市計画道路の必要性は強く示されている。 ・ 中央線各駅でまっすぐ南下できる幹線道路が無いのは東小金井だけ。 ・ 府中からの道は東八道路止まりでよい。南北方向への道路不足を感じない。 ・ 調布飛行場へ離着陸する小型飛行機の緊急避難路にできるように。 ・ 市政の政争事にしないで、行政の責任を全うしてほしい。 ・ 市外から野川周辺を訪ねてくる人たちは、この計画をどう考えているのか。 ・ 東京都は必要とする、地元は反対するだけの対立軸では話が理解できない。 ・ 反対している人にこの割合、理由の詳細。 ・ 完成までに「7～10年」かかると回答されたが、反対の地権者が多く、現道のないところに道を通す状況から考えれば30年かかる。現実的な説明をしてほしい。 	<p>り、狭隘な生活道路における交通の難所となっています。このため、小金井市では連雀通りからの進入を制限するために朝の通学時間帯及び午後から夕方までの時間に交通誘導員を配置するなど、交通安全対策を余儀なくされています。</p> <p>本路線の整備により、南北方向の広域的な道路ネットワークが形成され、交通が分散されることによる小金井街道や新小金井街道などの渋滞緩和と、生活道路への通過交通の抑制による地域の安全性の向上が図られます。</p> <p>また、大規模救出救助活動拠点候補地や地域内輸送拠点がある小金井公園が東八道路と接続されることで、災害時の救助活動や物資輸送が強化され、防災性が向上することが期待されます。</p> <p>以上のことから、本路線の整備を行う必要があります。</p> <p>第四次事業化計画では、「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施しており、本路線については、15の検証項目のうち、「交通処理機能の確保」「避難場所へのアクセス向上」「延焼遮断帯の形成」に該当したことから、今後も必要な都市計画道路であると判断しました。</p> <p>また、必要性が確認された都市計画道路の中から、重要性・緊急性を考慮し、平成28年度から令和7年度までで優先的に整備すべき路線として「優先整備路線」を選定しました。</p> <p>本路線は、6つある優先整備路線の選定項目のうち、「自動車交通の円滑化」に該当することから優先整備路線に選定しました。</p> <p>このため、本路線の都市計画の廃止や優先整備路線から除外することは考えていません。</p>
---	---

		<p>また、優先整備路線である本路線については、事業を所管している建設局が、これまでの経緯を含め、住民の皆様にご説明する責務を担っています。このため、意見交換等については、建設局主催で開催することとしており、都市整備局の出席については考えていません。</p> <p>本路線は、国が都市計画決定し、告示されており、当時の法令に基づき、適切に手続きがされたものと認識しています。</p> <p>事業開始から完成までに要する期間は、個別に状況が異なりますが、一般的には東京都の道路整備は、事業認可を取得してから整備が完了するまでに、7年から10年程度かかります。</p> <p>本路線についても、事業を進めるためには、地権者の方から土地を取得させて頂き、建物等を事業区域外へ移転して頂く必要があるため、同程度の年数がかかるものと想定されます。</p> <p>本事業の必要性をご理解いただき、ご協力を得られるよう努め、早期整備に向けて取り組んでいきたいと考えています。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
2	<p>○事業の進め方、知りたい情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性、防災性の向上、安全性確保のために重要な路線。周辺環境に配慮して早期に進めてほしい。 ・ 歩行者は、夜間、大変怖い思いをすることも多く、車道、自転車道、歩道、植込みが分かれ安全性が確保されて 	<p>本路線は、貴重な自然が残る「国分寺崖線」や「野川」、「武蔵野公園」と交差することから、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>また、第四次事業化計画を策定する際に</p>

<p>良いと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の進捗状況や今後のスケジュール、手続内容、完成時期について早く知りたい。 ・ 土地を売りたい人も多くいる。いつまでたっても先が見えない。どのような準備をすればよいのか具体的に知りたい。地権者へのフォローは逐一してほしい。 ・ 測量時期や、計画区域内の住民への具体的な対応、提示方法を早く知りたい。 ・ 事業費や維持管理費が知りたい。 ・ これまでの計画経緯について知りたい。適正な手続が行われているのか。 ・ パブコメや周辺住民の意見をよく取り入れて反映してほしい。 ・ はげ、武蔵野公園等への歩行者導線についてバリアフリーに努めてほしい。 ・ 渋滞予測や将来交通量予測の具体的な根拠等が知りたい。 ・ オープンハウスはパブコメの前にやるべき説明なのではないか。(優先整備路線に) 決めてから説明するのはおかしい。 ・ 整備対象区間の土地、家屋数が知りたい。 ・ 公園部分は地下トンネルで通してほしい。 ・ 人口や車の減少が想定される中で、公平に正確な情報開示がされているのか。 ・ 市の参画のあり方や都市計画(まちづくり)と道路計画のトータルビジョンが知りたい。 ・ 3・4・11の整備に合わせて、五日市街道の交差点改良や渋滞対策を合わ 	<p>実施したパブリックコメントでいただいたご意見・ご提案に対する東京都の考え方・対応については、「現地の地形や自然環境等を踏まえ、整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。」との考え方を示しています。</p> <p>これらを踏まえ、自然環境や景観などに関する調査検討を実施し、意見交換を重ねるなど、丁寧に対応していきます。</p> <p>今後、事業を進める際には、道路計画の沿道の皆様を対象に事業概要および測量説明会を開催し、事業の進め方について説明させていただきます。また、事業認可を取得した後、用地取得の対象となる皆様を対象に用地説明会を開催し、補償内容等について個別に丁寧な説明を行わせていただくなど、皆様の理解と協力を得られるよう努めてまいります。</p> <p>小金井3・4・11号及び府中3・4・16号線は、他の路線とともに昭和37年に国により当初の都市計画が決定されました。当時の都市計画街路の理由書では、近時、市街の発展が著しいので、都市機能を確保するため、今日の現況、将来発展情勢、隣接都市との連絡関係等を考慮して決定する等とされています。</p> <p>平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果に基づく当該地域に近い地点の現行交通量は、連雀通り(小金井市東町26付近)で約10,000台/日、小金井街道(小金井市桜町210付近)で約13,000台/日、新小金井街道(府中市浅間町37付近)で14,000台/日です。</p> <p>第四次事業化計画では、将来都市計画道</p>
--	---

<p>せて実施してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3・4・11を整備しない場合や自動運転を考慮した場合の交通量について知りたい。 ・ 府中側3・4・16の道路幅との違いについて、根拠を示して欲しい。 ・ 独自に交通量調査を行った結果や都に開示請求して得た資料を分析した結果、都の推計値と乖離があった。都の考え方の根拠を示してほしい。 ・ 小金井街道をはじめ、周辺道路の朝夕時間帯の車両通過データを提供してほしい。 ・ 今後の自動車保有者数の推移が知りたい。 ・ 事業化に至るまでの課題やボトルネックについて知りたい。 ・ 過去の交通事故の発生件数など危険に関する情報も知りたい。 ・ 事業着手に向けた準備段階に要する職員の残業代や経費等の税金額を知りたい。 ・ 3・4・11と東八道路を結ぶ道路がカーブしているがなぜか。 ・ 3・4・11と交差する細い道路は拡幅するのか。 ・ 道路が延焼遮断帯になる根拠が分からない。 ・ 過去の計画が今になって急に浮上してくるのが納得できない。 ・ 道路幅員が広すぎる。自転車は車道、歩行者は片側でよい。 ・ 地域住民が自ら考えた避難経路などを都と相談できるようなことが必要。 ・ 周辺の生活道路への車の進入を止めるなど、歩行者優先の考え方をしてほしい。 ・ 連雀通りからはけまでが直線的にな 	<p>路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。その推計結果によると、小金井3・4・11号線は、都市計画道路が全て完了した際(フルネット)の推計交通量は、小金井3・4・1号線で約13,000～17,000台/日、小金井3・4・11号線で約13,000台/日、小金井街道(小金井市桜町210付近)で約8,000台/日、新小金井街道(府中市浅間町37付近)で約12,000台/日です。この結果、都市計画道路ネットワークが形成されることで、小金井街道及び新小金井街道の交通量が減少します。</p> <p>また、本路線が整備されることで、通過交通が転換し、生活道路への進入が抑制され地域の安全性が高まることが期待されます。なお、本路線は歩道を設置し、歩行者・自転車・自動車を適切に分離して整備するなど、交通安全についても配慮していきます。</p> <p>「防災都市づくり推進計画」(平成28年3月)において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした23区及び多摩地域の7市(武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市)を対象に、「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設けています。このことから、これら延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、安全・安心な都市の実現に向け今後も必要であると評価しています。</p> <p>本路線については「防災都市づくり推進計画」において、「主要延焼遮断帯」に位置付けられています。</p> <p>延焼遮断帯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考慮した上で設定しており、延焼</p>
--	---

<p>ると車のスピードが出やすくなるため、歩行者用の信号機を2～3箇所多くしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 信号機の設置位置。交差点の名称は公募されるのか。 ・ 「事業主体は誰で」「どういう指標で」「どの程度の目標なのか」が分からない。 ・ 大臣の承認を受けていない道路計画。都は自ら違法行為を行うつもりか。 ・ 事業期間中の公園利用制限はあるのか。 ・ 過去の計画道路完成地域で救急車両の到達時間がどの程度変化したのか知りたい。 ・ 武蔵野公園の計画の中で野球場が移設されることを触れた方がいい。街路樹が整備され緑が増えることもアピールすべき。この道路は一日も早く整備すべき。 ・ 武蔵野公園内の公園指定を外して道路を通すのは、行政手続的にも簡単ではない。 ・ 他路線の計画変更を含めて検討しなおすことで、真の住民理解も得られる。 ・ 小金井公園や武蔵野公園等の広域避難場所としての具体的用途が分からない。 ・ 新小金井街道を整備した結果、渋滞はどのように緩和されたのか。 ・ 府中市施行の進行情報も欲しい。 ・ 環境調査の予算はいくらか。 ・ 事業化を前提としての情報は知りたくない。 	<p>遮断機能に加え、緊急車両の通行路や消防活動等の救助・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。</p> <p>道路構造や幅員構成、横断歩道、信号の位置などは、現地の状況や通学路なども考慮して、今後、交通管理者である警察と協議の上、決定していきます。</p> <p>武蔵野公園との関係については、今後、関係機関と調整を行い、適切な公園利用が図れるよう検討してまいります。</p> <p>人口減少の時代にあっても、将来にわたり東京を持続的に発展させていくためには、広域的な交流、連携や高度な防災都市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あり、必要な道路は着実に整備していきます。</p> <p>小金井公園は、自衛隊や警察、消防などの広域支援・救助部隊が、被災者の救出・救助活動を行うための拠点（大規模救出救助活動拠点候補地）として指定されています。区部・多摩地域において大きな被害が想定される地域に近く、大型ヘリコプターの臨時離発着スペースや部隊の活動スペースが確保できる大規模な都立公園が、候補地として指定されています。</p> <p>武蔵野公園は、震災で大規模な火災が発生した場合など、命を守るために避難する場所として指定されています。</p> <p>府中3・4・16号線は、小金井3・4・11号線とともに府中東小金井線を形成する路線です。府中3・4・16号線については、施行主体である府中市と連携し情報提供</p>
--	--

		<p>に努めてまいります。なお、事業の詳細については府中市までお問い合わせください。</p> <p>調査費用については、現在、調査項目及び内容を精査しており、それを基に検討してまいります。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
<p>3</p>	<p>○事業に対する不安</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の合意がないまま、都が一方的に計画を進めることへの不安がある。 ・ 道路整備には不安しか感じない。 ・ 五日市街道の交差部がボトルネックになり南北の交通量緩和に繋がらないと思う。 ・ 交通渋滞や生活道路への通過車両流入は幹線道路で必ずしも解消しない。逆にひどくなることもある。 ・ 周辺道路は狭く交通量が多いため、日常的に危険にさらされている。通学路もあるため工事車両の往来の影響が心配。安全に配慮して工事してほしい。 ・ 3・4・11の整備に伴い、連雀通りや五日市街道など東西方向道路の交通量が増えるのでは。東小金井北口の自転車専用道路が危険にならないか。 ・ 3・4・11の整備が進むと、3・4・1の建設にはずみがつくのではないか。 ・ 土地の地価や魅力が下がらないか。 ・ 道路中心のまちづくりではなく、人を中心としたまちづくりをしてほしい。 	<p>東京都では、本路線の整備にあたり、これまで、沿道の自治会代表者や公募による市民の皆様との意見交換会やその内容を広く情報提供するための説明会を開催しました。</p> <p>また、本路線については、様々なご意見等が寄せられていることから、より多くの市民の皆様からも広くご意見、ご質問等を伺わせていただくオープンハウスを開催させていただきました。</p> <p>今後も意見交換を行うなど丁寧に対応してまいります。</p> <p>東京都が平成30年に実施したナンバープレート調査の結果、二枚橋の坂については、この地域を通過するだけの車両が半数以上であるという結果が得られました。このような通過交通は小金井街道などの渋滞を回避するため、生活道路へ進入していると考えられます。</p> <p>平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果に基づく当該地域に近い地点の現行交通量は、連雀通り(小金</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の反対は根強く、その間の揉め事などが起きないか不安。 ・ 住んでいる若い人たちに配慮してほしい。 ・ 道路が通ったら町内会は立ち直れない。防災や地域交流の中心の町内会。防災面では倉庫も備え万全にしている。他の地域のために我々が犠牲になるのか。 ・ 道路整備で防災力が向上するという考え方は本当に正しいのか。コミュニティが分断され、地域住民のつながりをもろくする恐れがあると思う。 ・ 計画地周辺から野川、新小金井周辺は保育所が多く、日々の散歩に野川周辺へ出ることが多い。園児の散歩列に車両がつっこみ死亡事故に至った例はいくつもあり、この道路にはそういった面でも不安を感じる。 ・ ごみ焼却場への搬入ルートに当該道路が利用されることはないのか。 ・ 周辺の細かい道路が抜け道になっており危険を感じる。病院や特別支援学校周辺の生活道路、小金井街道への抜け道について交通量などを調査してほしい。 	<p>井市東町 26 付近)で約 10,000 台/日、小金井街道(小金井市桜町 210 付近)で約 13,000 台/日、新小金井街道(府中市浅間町 37 付近)で 14,000 台/日です。</p> <p>第四次事業化計画では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。その推計結果によると、都市計画道路が全て完了した際(フルネット)の推計交通量は、小金井 3・4・1 号線で約 13,000～ 17,000 台/日、小金井 3・4・11 号線で約 13,000 台/日、小金井街道(小金井市桜町 210 付近)で約 8,000 台/日、新小金井街道(府中市浅間町 37 付近)で約 12,000 台/日です。この結果、都市計画道路ネットワークが形成されることで、小金井街道及び新小金井街道の交通量が減少します。</p> <p>また、本路線が整備されることで、通過交通が転換し、生活道路への進入が抑制され地域の安全性が高まることが期待されます。</p> <p>本路線については「防災都市づくり推進計画」において、「主要延焼遮断帯」に位置付けられています。</p> <p>延焼遮断帯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考慮した上で設定しており、延焼遮断機能に加え、緊急車両の通行路や消防活動等の救助・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。</p> <p>道路構造や幅員構成、横断歩道、信号の位置などは、現地の状況や通学路なども考慮して、今後、交通管理者である警察と協議の上、決定していきます。</p>
--	--

		<p>小金井3・4・1号線については、延長も長く国分寺崖線を斜めに横断するなど構造的な課題も多いことから、説明方法等については、別途、検討していく予定であり、具体的な時期については未定となっております。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
--	--	---

Q6. 今後、環境に関する現地調査を行う予定ですが、周辺環境に関する情報があれば教えてください。

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	<p>○周辺環境に関する情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 野川周辺には植物や渡り鳥など多様な生態系や豊かな自然環境がある。 ・ はけの湧水のところにはホタルが生息している。 ・ 沢にはカニがいて、野川にはアユが遡上する。 ・ ICUの森では、オオタカが毎年、営巣している。 ・ 国分寺崖線の緑地は生態系にとって極めて重要。アナグマやホンドタヌキなどの希少な生物が生息している。 ・ 絶滅危惧種のコサギ、ダイサギ、アオサギ、カワセミ、川鶉などを保全してほしい。 ・ 東京では珍しい玉虫やキツツキ類、ハクビシン、テング蝶等の昆虫が毎年見つかる。 ・ 現地は自然再生事業実施地域であり、 	<p>「河川水辺の国勢調査」等によると、本路線周辺の緑地や野川の水辺等には、貴重な動植物が生息・生育している可能性があります。</p> <p>また、第四次事業化計画を策定する際に実施したパブリックコメントでいただいたご意見、ご提案においても、本路線については、国分寺崖線（はけ）や野川自然再生事業との関係など、自然環境や景観に対する影響を懸念する意見などをいただいております。</p> <p>今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p>

	<p>都や市民団体が過去 10 年以上に及ぶ情報を持っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最近、野川の水鳥の種類が増えている。 ・ 武蔵野公園グランド西側のクヌギの木では子供が楽しくカブトムシやクワガタを捕まえている。 ・ たくさんの素晴らしい自然はあるが、実際には人工的に植えた木や小学校建設の残土の山。 ・ 野川は立川崖線と国分寺崖線の連なりが守ってきた湧水による自然の川。 ・ 野川に住んでいる水生生物を乱獲している住民がいる。 ・ エナガ、ホトケドジョウ、アオダイショウ 	
2	<p>○環境調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の理解や合意もないまま、道路整備ありきの調査はしないでほしい。 ・ CO₂、騒音、振動などが、野川の動植物や地下水等へ与える影響について知りたい。 ・ 環境調査は、市民の環境団体や学識経験者、第三者機関等を入れてほしい。 ・ 優先整備路線に選定してから環境調査するのは順番が違う。 ・ 都は環境局と建設局が科学的根拠に基づいて計画の是非を議論し、都民に見える化してほしい。 ・ 環境調査や地下配線の方法、結果について知りたい。 ・ 道路を作ることによる汚染が心配。環境影響評価をしてほしい。 ・ 道路建設が環境へ与える影響は適切に評価しているのか。 ・ 何回も現地を訪れて、季節毎に丁寧に現地調査してほしい。 ・ 現地調査は、定期的に住民への情報提 	<p>本路線は、貴重な自然が残る「国分寺崖線」や「野川」、「武蔵野公園」と交差することから、自然環境や景観にどのように配慮すべきか、事業実施前により多くの市民の皆様から広くご意見、ご質問等を伺わせていただくため、パネルや模型を展示したオープンハウスを開催しました。</p> <p>今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>環境調査については、本路線と重複している武蔵野公園を中心に実施する予定ですが、具体的な調査個所については検討中です。</p> <p>各種調査等は、基本的には事業者である東京都が実施していくことを考えており、調査の実施に当たっては、皆様からいただいたご意見や情報提供を参考にさせてい</p>

	<p>供を行いながら進めてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境調査を実施した結果、道路計画が中止になることはあるのか。 ・ 長期的な将来を見据えて調査してほしい。 ・ レッドデータブックに載っている動植物の実態やそれへの影響を調査してほしい。 ・ 都職員に現地へ来てほしくない。道路ありきで地元住民の事を心から考えているとは思えない。 ・ 以前、環境調査は実施しないと回答されたが、なぜ、実施することになったのか。 ・ 2年前の都の計画に環境調査を実施するとあったが、今までやっていないのか。 ・ 文化的、歴史的な調査を実施してほしい。 	<p>ただきたいと考えています。</p> <p>また、調査結果については、今後のオープンハウスなどで公表する予定です。</p> <p>東京都環境影響評価条例に基づいた環境影響評価手続きの対象となる道路事業は、4車線1km以上と定められているため、本事業は対象ではありません。</p> <p>本路線と交差する国分寺崖線(はげ)は、「小金井市緑の基本計画」では、「小金井市のシンボルとなるみどり」の一つとされており、「東京都景観条例」では、国分寺崖線及び国分寺崖線と一体となって景観を作り出している地域を「国分寺崖線景観基本軸」として位置付けています。さらに、東京における自然の保護と回復に関する条例や小金井市の地下水及び湧水を保全する条例等の法令に従い、必要に応じて関係機関への手続きを進めてまいります。</p> <p>計画道路周辺の埋蔵文化財包蔵地に掛かる箇所については、事前に教育委員会等関係機関と協議のうえ、適切な措置を講じます。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
3	<p>○自然環境等の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小金井に残る自然や原風景、静かな住環境、子供の遊び場を壊さないでほしい。 ・ はげなど、東京の貴重な自然、住民の生活環境を壊す道路計画は反対。環境と道路は両立しない。自然は一度壊し 	<p>「河川水辺の国勢調査」等によると、本路線周辺の緑地や野川の水辺等には、貴重な動植物が生息・生育している可能性があります。</p> <p>また、第四次事業化計画を策定する際に実施したパブリックコメントでいただい</p>

<p>たら元に戻らない。計画を再検討すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都は環境保全や排気、騒音等の対策をどう考えているのか。 ・ 野川や武蔵野公園の生態系や美しい自然に影響がないように配慮してほしい。 ・ 道路整備が湧水や地下水、動植物などの生態系に与える影響を調査し、貴重な動植物が見つかった時には現場を保存してほしい。 ・ 都は自然再生事業で守ってきた環境を自ら壊すのか。 ・ 橋脚の杭により地下水の流れが変わらないのか心配。野川の水は動植物に大きく影響する。 ・ 将来の公園機能や再編計画を知りたい。 ・ 希望者に対し、環境保護の方策を現地で説明してほしい。 ・ 都の自然遺産である国分寺崖線の上に橋をかけることは未来への負の遺産をつくることに他ならない。 ・ 日照や景観の観点から橋梁案は絶対に採用しないでほしい。ベストは掘割案。 ・ 重要なのは自然環境。現地の自然環境をどう把握しているのか。 ・ 橋梁案を示しているが、それで環境を守ることができるのか。 	<p>たご意見、提案においても、本路線につきましても、国分寺崖線（はげ）や野川自然再生事業との関係など、自然環境や景観に対する影響を懸念するご意見などをいただいております。</p> <p>会場に展示した模型等の道路や橋梁の構造は決定したものではありません。今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>また、調査結果については、今後のオープンハウスなどで公表する予定です。</p> <p>東京の大気については、ディーゼル車規制等の取組が着実に成果を上げており、特に従来から自動車の排ガスで問題とされていたNO₂（二酸化窒素）やSPM（浮遊粒子状物質）については、平成30年度、全ての東京都一般環境大気測定局及び東京都自動車排出ガス測定局で環境基準を達成しています。</p> <p>騒音については、平成29年度の小金井市調査によると、市内5箇所の調査において環境基準及び要請限度を超過した地点はありませんでした。</p> <p>本路線が整備された際もおおむね同等と考えております。</p> <p>なお、原則、低騒音舗装を採用し、交通騒音の低減に努めていきたいと考えています。</p> <p>野川の自然再生事業は、洪水を防ぐ目的で設置した調節池内に「身近な自然環境の改善」と「人々のふれあいの場を再生」するため、地元住民の皆さんと建設局で取り組んでいる事業です。そのため、今後現地</p>
--	--

		<p>での必要な調査を実施しながら、「国分寺崖線の保全（自然環境の保全）」や「自然再生事業」等とも整合を図り、道路の整備形態など必要な対策を検討していきたいと考えています。</p> <p>都立武蔵野公園については、平成 29 年に整備計画を策定し、公園の機能等を定めています。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
4	<p>○その他の環境や景観等に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ゼロエミッション東京戦略の発表に伴う事業の見直しがされるべき。交通量、CO2 排出量の見込みも計画に基づいて算出し、整合性のある情報を示すべき。 ・ 都ではゼロエミッション東京として CO2 排出量ゼロを宣言している。第四次事業化計画の整備効果と整合していないのでは。 ・ 自然環境については、反対住民がクレームを付ける理由にしていると思う。 ・ 国分寺崖線の緑地は景観的にも次世代を担う子供たちの育成環境としても重要。 ・ 野川の護岸工事の時は環境に与える影響が非常に大きいと心配したが、本計画については、環境問題を改善する効果の方が大きいと考える。 ・ 野川自然再生協議会との調整は行うのか。 ・ 施工の際に、自然に配慮した工事を進められる会社を選んでほしい。工事の 	<p>ゼロエミッション東京戦略には、道路整備に関連する施策は言及されていません。ゼロエミッション東京戦略は、走行時に二酸化炭素（CO2）等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）に転換することを示しているものです。第四次事業化計画における優先整備路線の整備効果として目指している CO2 排出量の削減は、既存のガソリン車等から排出される CO2 が削減されるものであり、それぞれ別の観点から CO2 削減について言及したものです。</p> <p>野川の自然再生事業は、洪水を防ぐ目的で設置した調節池内に「身近な自然環境の改善」と「人々のふれあいの場を再生」するため、地元住民の皆さんと建設局で取り組んでいる事業です。そのため、今後現地での必要な調査を実施しながら、「国分寺崖線の保全（自然環境の保全）」や「自然再生事業」等とも整合を図り、道路の整備形</p>

<p>排水などを適切に処理していないと生態系がかわってしまう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境に与える影響を最小限に抑えると言っているが、今より良くなることはない。 ・ 道路整備にセメント、鉄鋼を使用することによる環境、地球温暖化への影響を考慮してほしい。 ・ 新小金井トンネル建設に伴う自然保護の成果をアピールすべき。貴重な自然と観光資源として活用することをプロジェクトの一環とすべき。 ・ 野川公園駅を作り、もっとたくさんの人に公園を知ってもらう方を優先すべき。 ・ 景観は民主的に選ぶ必要がある。形状や色など複数デザイン案を提示し意見を募ってほしい。灰色のコンクリートで武骨であってはならない。 ・ 橋梁などは無機質なものではなく、オブジェにして小金井名物にしてもよいのでは。人を呼び込めるまちになれば更に良い。 ・ 完成済みの『あんず通り』があるが、これから完成する道路にはあんずの木を植えないのか。 ・ 災害に対して非常に弱い環境。日本の都市のスラム化や劣悪な都市風景に対する配慮が必要。 ・ 現在の異常気候にどう対応していくのか。 	<p>態など必要な対策を検討していきたいと考えています。</p> <p>第四次事業化計画を策定する際に実施したパブリックコメントでいただいたご意見、ご提案においても、小金井3・4・11号線につきましては、国分寺崖線(はげ)や野川自然再生事業との関係など、自然環境や景観に対する影響を懸念するご意見などをいただいております。</p> <p>今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
--	---

『その他、意見・要望等がありましたら、ご自由にお書きください』 でいただいた意見

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	<p>○環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 樹木を伐採して道路を作ると地球温暖化が進行するのでは。地球温暖化が進み、異常気象が増えている。国会でも超党派議員連合による気候非常事態宣言が検討されている。 ・ 野川や武蔵野公園の自然環境をパネルでPRしておきながら、現地調査を行っていないので実施するというのは違和感がある。 	<p>自動車交通においては、渋滞による低速走行が二酸化炭素（CO₂）の排出量を増大させる原因の一つになっています。車種に限らず自動車は速度が上昇すると CO₂ の排出量が減少します。道路が整備され交通の流れがスムーズになると、自動車から排出される CO₂ の排出量が削減されます。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>
2	<p>○防災性、安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 連雀通りなどの無電柱化も進めてほしい。 ・ 3・4・11 の沿道は延焼を防げるかもしれないが、延焼遮断帯の内側では細街路しかないため、燃え広がってしまうのではないかな。 ・ 3・4・11 のすぐ東側には西武多摩川線があり、その両側には道路もある。既に延焼遮断帯としての機能を有しているのではないかな。 ・ 震災時の避難路不足について、阪神淡路大震災の例を示しているが、条件が小金井市にも当てはまるのかな。 ・ 糸魚川の大火の検証は行っているのかな。検証結果を取り入れて計画を見直すべき。 ・ 広域避難場所である武蔵野公園へのアクセス性向上を示しているが、通常、災害時には一時避難場所へ避難することになるのではないかな。 ・ わざわざ道路を作らなくても武蔵野 	<p>「防災都市づくり推進計画」（平成 28 年 3 月）において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした 23 区及び多摩地域の 7 市（武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市）を対象に、「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設けています。このことから、これら延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、安全・安心な都市の実現に向け今後も必要であると評価しています。</p> <p>本路線については「防災都市づくり推進計画」において、「主要延焼遮断帯」に位置付けられています。</p> <p>延焼遮断帯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考慮した上で設定しており、延焼遮断機能に加え、緊急車両の通行路や消防活動等の救助・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。</p>

	<p>公園内に物資の輸送拠点を作る方が簡単では。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模救出救助活動拠点候補地として小金井公園ばかり取り上げているが、武蔵野の森公園も拠点となっている。小金井市の狭いエリアの南北に2つも拠点があり、かつ武蔵野の森公園はすぐ近くにあるので、わざわざ小金井公園と道路で接続する必要性を感じない。 ・ 幅員 18m で大丈夫だというが、大型車 1 台が転倒すれば自動車は通れなくなる。 ・ 先日自宅近くで火災があったが、周辺が細街路ばかりでも消防車が来て活動した。細街路だからと言って緊急車両が来ないわけではない。 	<p>平成 28 年 12 月 22 日に新潟県糸魚川市で発生した火災においても、延焼が拡大した主な要因として、被災地とその周辺地域における道路や建物などの都市構造上の特性に加え、公園や広場等のオープンスペースがほとんどなかったことが挙げられています。これを踏まえて、復興計画においては、災害後、「大火を防ぐまちづくりプロジェクト」として、延焼遮断帯の形成や市道の拡幅といった施策が掲げられています。</p> <p>小金井 3・4・11 号線外を含む小金井市の南部地域では、武蔵野公園が広域避難場所に指定されています。現在、この地域から武蔵野公園へアクセスするためには、生活道路を經由し野川を横断する必要があります。生活道路や野川に架かる橋梁は、幅員が約 6 m 以下と狭隘であることに加え、歩道も整備されておらず、避難路が十分に確保されておりません。本路線は、避難場所へのアクセスの向上を図り、都市の防災性・安全性を向上させるためにも必要であると考えています。</p> <p>また、災害時には、避難場所に多くの都民が集まることが想定され、そのための経路を確保することが必要です。</p> <p>避難場所へは、徒歩での避難に加え、救急車や緊急物資の搬送車の往来があり、アクセス性を向上させることが重要です。</p> <p>小金井市では、様子を見るため、とりあえず避難する場所として、正確な情報を得て、地域ぐるみで防災活動を行う拠点を一時避難場所としています。また、火災が広い範囲におよび、最悪の事態になったとき、熱や煙、有毒ガス、浸水などから生命の安全を確保する、延焼の危険のない場所を広域避難場所としています。</p>
--	--	--

		<p>本路線の整備により、大規模救出救助活動拠点候補地や地域内輸送拠点がある小金井公園が第一次緊急輸送道路でもある東八道路等と接続されることで、災害時の救助活動や物資輸送が強化され、防災力が向上することが期待されます。</p> <p>阪神淡路大震災において、幅員8～10m以上の道路になると、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能であったということが分かっています。幅員10m未満の区間が解消されれば、車両の通行が可能という観点から、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。</p>
<p>3</p>	<p>○事業内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 構造形式はいつまでに決定するのか。 ・ 3・4・11の計画線にかかる家屋の件数を教えてほしい。 ・ 用地を補償するというが、地価を低く抑えられて残地も買ってくれない。どうやって生計を立てていけばよいのか。 	<p>道路や橋梁の構造については、今後、地質や地下水、動植物などの環境調査を行い、必要な保全対策の検討を行うなど、自然環境や景観に配慮しながら検討していきたいと考えています。</p> <p>今後、事業に着手する際には、事業概要及び測量説明会を実施し、現況・用地測量を行わせていただきますが、その測量結果を基に、正確な計画線の位置と土地との関係を把握していきます。</p> <p>事業用地の取得に当たっては、都の損失補償基準に基づき、適正かつ公平な補償を行い、関係権利者に対しては、用地取得の進め方や補償の考え方などを、お一人お一人に丁寧に説明を行っていきます。</p> <p>引き続き、市民の皆様のご意見を聞きながら、丁寧な対応と周知を行うとともに、オープンハウスの状況等も踏まえ、意見交換や情報提供方法について検討してまいります。</p>

<p>4</p>	<p>○優先整備路線の選定の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市整備局から優先整備路線に決定した経緯等に関する資料やデータを入手しているのか。 ・ 第四次事業化計画において、優先整備路線に指定されたプロセスが問題であり、指定にあたって環境局と事前に協議や検討を行っていない。 ・ 小金井街道は西武新宿線の踏切で一時的に渋滞するが、終日では混んでいない。 ・ 都市計画決定から約 60 年経っているが、周辺地域の社会情勢の変化を把握したうえで第四次事業化計画を策定したのか。 ・ 都では美濃部都知事時代に 36 調査会で道路計画を見直したことがある。道路を作らないという選択肢を含めて、住民を入れて道路づくりを進めるべきではないか。 ・ 優先整備路線に指定されているのにやめるとは言えないと思うので、第四次事業化計画が終わるまでそっとしておいて、次の計画策定の時に見直してはどうか。 	<p>優先整備路線に選定した経緯や検討資料については都市整備局で保有しています。建設局では事業化に向けた検討を進めるうえで必要な資料を共有しています。</p> <p>人口減少の時代にあっても、将来にわたり東京を持続的に発展させていくためには、広域的な交流、連携や高度な防災都市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あり、必要な道路は着実に整備していきます。</p> <p>なお、第四次事業化計画の策定にあたって予測した将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などが考慮されています。</p> <p>第四次事業化計画では、「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施しており、本路線については、15 の検証項目のうち、「交通処理機能の確保」「避難場所へのアクセス向上」「延焼遮断帯の形成」に該当したことから、今後も必要な都市計画道路であると判断しました。</p> <p>また、必要性が確認された都市計画道路の中から、重要性・緊急性を考慮し、平成 28 年度から令和 7 年度までで優先的に整備すべき路線として「優先整備路線」を選定しました。</p> <p>本路線は、6 つある優先整備路線の選定項目のうち、「自動車交通の円滑化」に該当することから優先整備路線に選定しました。</p> <p>小金井 3・4・11 号線外は、将来都市計画道路ネットワークの検証において、交通処理機能の確保、避難場所へアクセス向上等の検証項目に該当し、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しました。本路</p>
----------	---	---

		<p>線は、その整備により小金井市と府中市にまたがって五日市街道から甲州街道までを南北に結ぶ道路ネットワークを形成し、並行する小金井街道での渋滞緩和、広域避難場所である武蔵野公園へのアクセス向上等が図られるため、都施行の優先整備路線に選定しました。</p> <p>本路線の整備にあたり、東京における自然の保護と回復に関する条例や小金井市の地下水及び湧水を保全する条例等の法令に従い、必要に応じて関係機関への手続きを進めてまいります。</p> <p>自然再生推進法においては「自然再生は、国土の保全その他公益との調整に留意して実施されなければならない」とあり、自然再生事業の対象区域において、道路の整備を妨げるものではありません。今後、国分寺崖線や武蔵野公園など現地の地形や自然環境等を踏まえ整備形態等について適切に対応するとともに、地元説明を実施するなど、事業化に向けて、適切に取り組んでいきます。</p>
5	<p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西武多摩川線の上に道路を通すことや相乗りについて検討してほしい。 ・ 小池都知事に現地を視察してほしい。 ・ 活発な都市活動というのはインフラ整備だけではなく、ソフト面の整備が重要。 ・ 既に完成している東大通りを建設する際に、地権者や沿道住民に対してどのように対応したのか。 ・ 小金井市長も賛成していない現状や要望書をどう考えているのか。 ・ 3・4・11 に対する小金井市長の考えを知りたい。 ・ 3・4・1 の検討状況はどうなっている 	<p>小金井市長からは、令和2年5月にも要望書が提出されており、その要望内容は、本路線について、引き続き丁寧な対応と周知を行うとともに、小金井市長が了解できない状況下での事業化を進めないこと、都市計画マスタープランの立場を尊重し小金井3・4・1号線を見直すこと、小金井市が実施したアンケート結果を踏まえ丁寧な説明を行うこと、市民との意見交換の機会を継続するとともにオープンハウスの結果を踏まえ運営方法について工夫すること、知事の現場視察を要望すると記載されています。</p>

	<p>のか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3・4・1 は国分寺崖線を斜めに横切り、景観、自然保護上反対。連雀通りの拡幅で解決できる。 ・ 3・4・1 に関しては、小金井市議会の了解が出ない限り実行しないと理解した。 ・ 3・4・11 が先行し、3・4・1 が後回しというのは、いつ、どこで決まったのか。 ・ 連雀通りが狭くて危ないので、拡幅計画が知りたい。 ・ 事業中の東小金井駅前整備に時間がかかりすぎているように思える。 ・ 随分昔に比べて整備されてきている感じがする。 ・ これからの未来を担う世代にもどんどん参加してもらいたい。見合った資金繰りや方向性でより良い世の中に進んでほしい。 ・ 高齢者の居住状況を踏まえた開発とシティバス網ができていないと思う。 ・ せっかく道路ができるならバスがあるとありがたい。 ・ 二枚橋の坂（市道 573 号）は時間帯によって車両の通行規制をしているので安心。整備後に人もつかないのに車道をいかせるのは不安。 ・ 二枚橋の坂と西武多摩川線の高架部の交通について 7 時～9 時、15 時～22 時の車両通行止めルールが遵守されていない。 	<p>東京都では、本路線の整備にあたり、これまで、沿道の自治会代表者や公募による市民の皆様との意見交換会、その内容を広く情報提供するための説明会を開催しました。また本路線については、様々なご意見等が寄せられていることから、この度、より多くの市民の皆様からも広くご意見、ご質問等を伺うため、オープンハウスを開催しました。今後とも、市民の皆様のご意見を聞きながら丁寧に対応してまいります。また、知事は現場視察について、今後の状況を踏まえて判断するとしております。</p> <p>土地などを公共事業にご提供いただく場合、適正で公正な補償を行う必要があります。そのため、すでに完成している東大通りも含め、すべての公共事業の施行者の間で考え方が統一された補償基準を設けて事業を行っています。都も、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」を設けて、適正な補償を行ってまいります。</p> <p>小金井 3・4・11 号線および 3・4・1 号線については、第四次事業化計画において優先整備路線として選定されており、令和 7 年度までの事業着手を目指す位置づけとなっています。</p> <p>小金井 3・4・1 号線については、延長も長く国分寺崖線を斜めに横断するなど構造的な課題も多いことから、説明会等については、別途、検討していく予定であり、具体的な時期については未定となっております。</p> <p>事業中の区間については、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、引き続き理解と協力を得ながら用地</p>
--	--	---

	<p>取得に努め、整備を推進してまいります。</p> <p>シティバスに関するご意見については、市役所へも情報共有させていただきます。</p> <p>連雀通りの南側の生活道路である二枚橋の坂に通過交通が入り込み、小金井市では、進入を制限するために朝の通学時間帯及び午後から夕方までの時間に交通誘導員を配置するなど、交通安全対策を余儀なくされています。本路線の整備により、生活道路への通過交通の抑制による地域の安全性の向上が図られます。</p>
--	---