

第2章 道路概略検討（小金井3・4・11号府中東小金井線外）

2.1 道路概略設計

2.1.1 概要

道路概略設計として、小金井3・4・11号線外において、過年度成果及び本業務にて実施する環境影響予測等の結果に基づき、最適な道路構造形式の選定を行った。

2.1.2 過年度成果と関連計画

（1）過年度成果の整理

当該業務実施にあたり、以下の過年度成果を受領し参考資料とした。

・設計業務

番号	期間	受注者	業務名
1	H29.9 ～H30.3	(株)エーシーイー	平成29年度 道路概略検討業務
2	R1	大日本コンサルタント株式会社	オープンハウス型説明会（仮称）資料 作成委託（31北南一小金井3・4・11 外1路線）

・調査業務

番号	期間	受注者	業務名
1	H27～R1	(株)フィスコ他	野川生物調査委託(その8～12)
2	H31	(株)ケー・ティー・エス	平成31年度 交通量調査
3	R2	ユーロフィン 日本環境株式会社	環境概況調査委託 (2北南一小金井3・4・11外1路線)
4	R2	大建基礎(株)	地質調査 (2北南一小金井3・4・11外1路線)
5	R3	大建基礎(株)	地質調査 (3北南一小金井3・4・11外1路線)
6	R3	(株)東水建設コンサル タント	地下水位調査委託 (3北南一小金井3・4・11外1路線)
7	R3		西部公園緑地事務所委託業務報告書（速報版）

1) 平成 29 年度 道路概略検討業務

当該路線の過年度概略設計。平面線形は都計ラインとし、高架案、掘割案、トンネル案(地下案)の3案について比較検討を行い、高架案を採用している。また、トンネル案(地下案)では縦断勾配が規定値に取まらないことを明記しているが、本業務でも改めてトンネル案(地下案)の検討を行っている。



平成 29 年度 道路概略検討業務より

トンネル案は、開削工法による鉄筋コンクリート造の「ボックスカルバート形式」とするが、野川河底からの土被りを2.0m以上確保するための縦断線形を検討した際に、道路の縦断勾配が特例値7%(<8.773%)を超えてしまう。また7%を満足させるためには「東八道路」との平面交差ができない縦断線形となり周辺道路交通網としてあり得ない形態となる。これらの結果より、新設道路案として道路構造令の項目を満足しないトンネル案は検討案として成立しないと考えられる。しかし、今回設計においてトンネル案を比較することにより、今後の設計においてトンネル案が比較対象案とならないようにするために検討案としては記載する。

平成 29 年度 道路概略検討業務より

2) 野川生物調査委託(その8~12)

野川自然再生地区(野川第一、第二調節池付近)及び野川本川の生きものの生息・生育環境等の実態を把握し、今後の自然再生事業及び河川改修を行っていく上での基礎資料とすることを目的に、野川生物調査委託が実施されている。そのうち、以下の報告書を参考資料とした。

番号	期間	業務名	調査会社
1	H27.6.21~H28.3.11	野川生物調査委託(その8)	(株)フィスコ
2	H28.6.18~H29.3.10	野川生物調査委託(その9)	(株)フィスコ
3	H29.6.9~H30.3.15	野川生物調査委託(その10)	(株)日本海洋生物研究所
4	H30.6.6~H31.3.15	野川生物調査委託(その11)	(株)水辺環境研究所
5	H31.4.1~R2.3.16	野川生物調査委託(その12)	(株)フィスコ

・調査位置図



図-1.1 調査位置図

野川生物調査委託(その12)より

3) 平成 30 年度交通量調査委託

当該路線周辺の交通量については、「平成 30 年度交通量調査委託」にて調査が行われており、調査項目は以下の通り。

ナンバープレート調査を実施しており、当該路線周辺の区画街路の抜け道利用についても取りまとめがなされている。

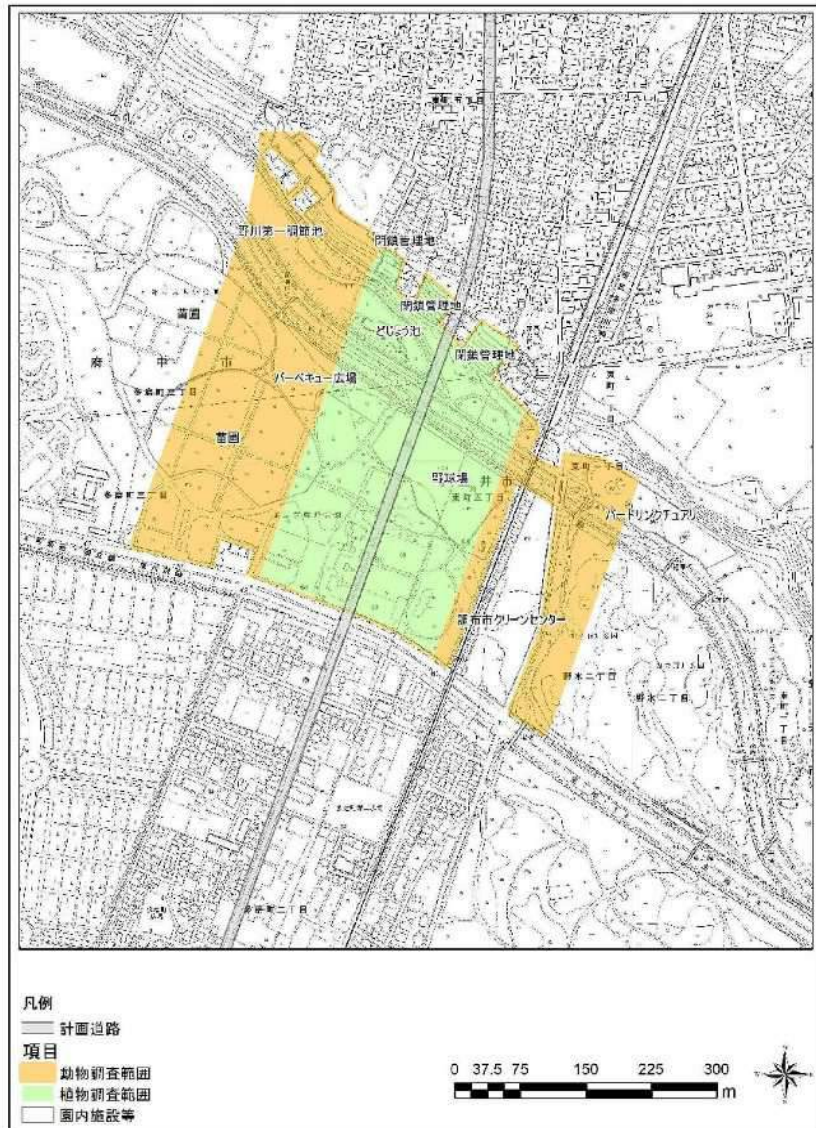


平成 30 年度交通量調査委託より

4) 環境概況調査委託(2北南—小金井3・4・11外1路線)

小金井都市計画道路3・4・11号線及び府中都市計画道路3・4・16号線からなる府中東小金井線は、甲州街道を起点として五日市街道に至る延長約5kmの都市計画道路である。本路線は、市街化が進む東京西部では貴重な自然である「国分寺崖線」や「野川」、「武蔵野公園」と交差することから、十分に自然環境へ配慮することが求められている。

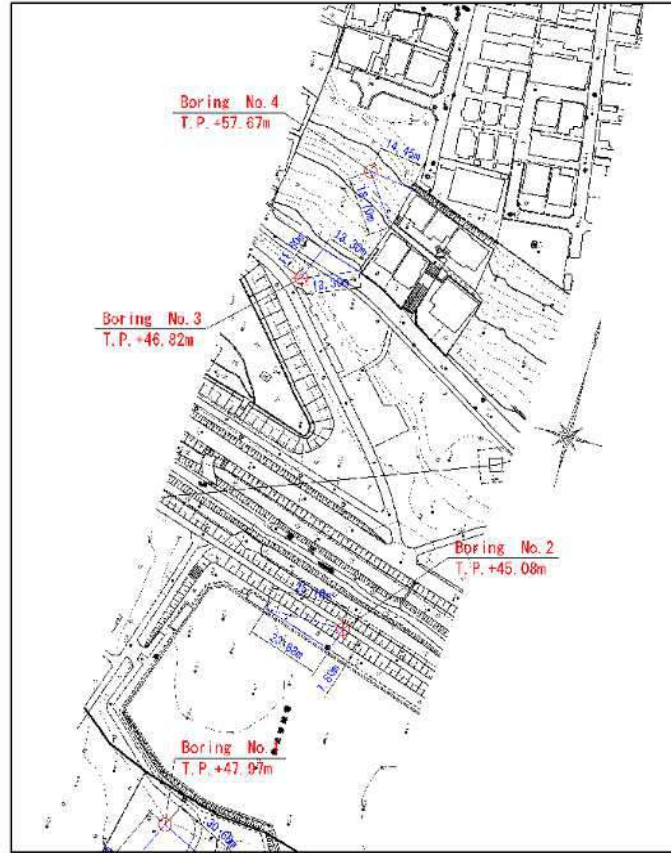
当該務はこうした背景を踏まえて、同路線が野川を横切る約400mの区間の周辺部について動植物の基礎調査を行い、今後のモニタリングの計画案を策定することを目的として実施されたものである。



環境概況調査委託(2北南—小金井3・4・11外1路線)より

5) 地質調査(2北南—小金井3・4・11外1路線)

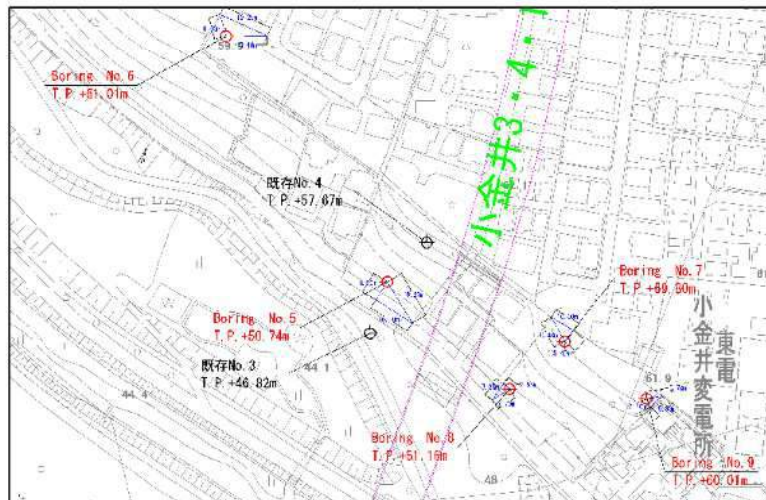
計画地周辺で、ボーリング4箇所及び原位置試験、室内土質試験を実施。



地質調査(2北南—小金井3・4・11外1路線)より

6) 地質調査(3北南—小金井3・4・11外1路線)

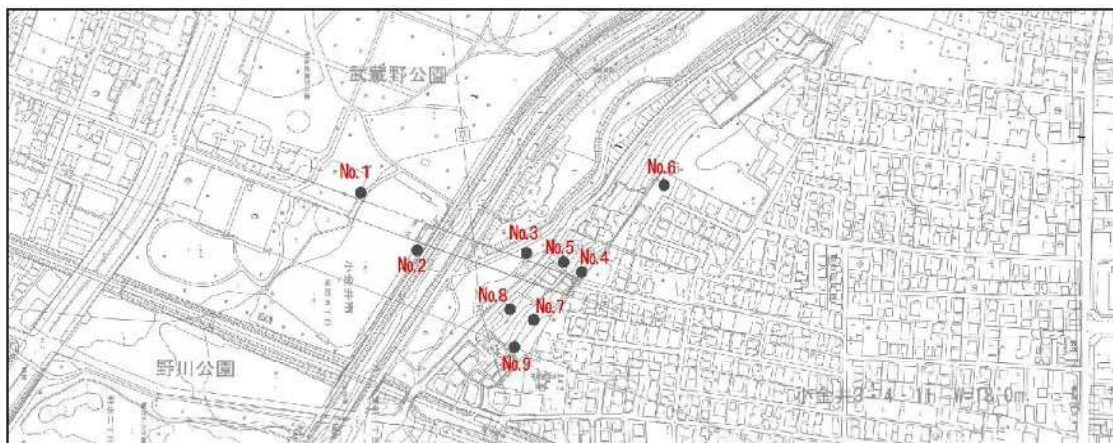
上記に追加し、ボーリング5箇所及び原位置試験、室内土質試験を実施。



地質調査(3北南—小金井3・4・11外1路線)より

7) 地下水位調査委託（3北南-小金井3・4・11外1路線）

計画地周辺で、9箇所の地下水位調査を実施。



地下水位調査委託（3北南-小金井3・4・11外1路線）より

(2) 小金井3・4・11号線計画予定地の地域地区、上位関連計画

小金井3・4・11号線計画予定地において、事業による影響が考えられる地域地区及び小金井市の上位・関連計画、その他自治体等が実施または実施予定としている計画について整理を行った。

地域地区・計画の一覧は以下のとおりである。

地域地区

- ・ 小金井市用途地域
- ・ 小金井市地区計画

上位・関連計画

- ・ 第五次小金井市基本構想・前期基本計画
- ・ 小金井市都市計画マスタープラン※R4.8公表
- ・ 小金井市国土強靱化地域計画
- ・ 小金井しみどりの基本計画
- ・ 小金井市コミュニティバス再編(案)
- ・ 野川第一・第二調節池地区自然再生事業実施計画書
第二次実施計画書(北多摩南部建設事務所)
- ・ 都立武蔵野公園整備計画(案)(西部公園緑地事務所)

1) 地区計画

①用途地域

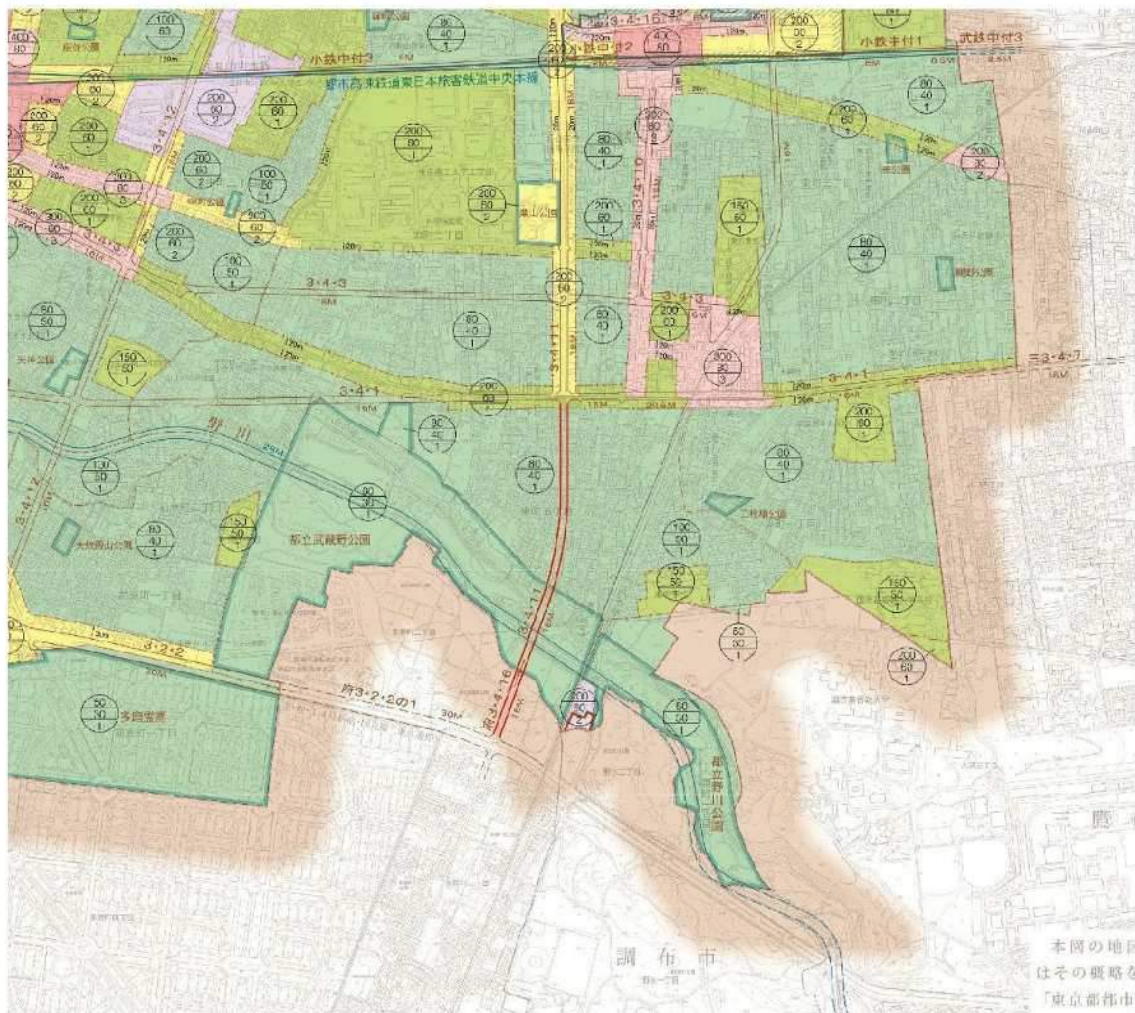


図 小金井3・4・11号計画地付近用途地域図

計画地付近の用途地域は、第一種低層住居専用地域に指定されており住宅エリアは建蔽率40%、容積率80%に指定されている。また、崖線エリア・公園エリアについては建蔽率30%、容積率60%に指定されている。

また、沿道にわたって第一種高度地域に指定がされている。

②地区計画

計画地付近で地区計画が定められている区域はない。

2) 小金井3・4・11号線 上位・関連計画

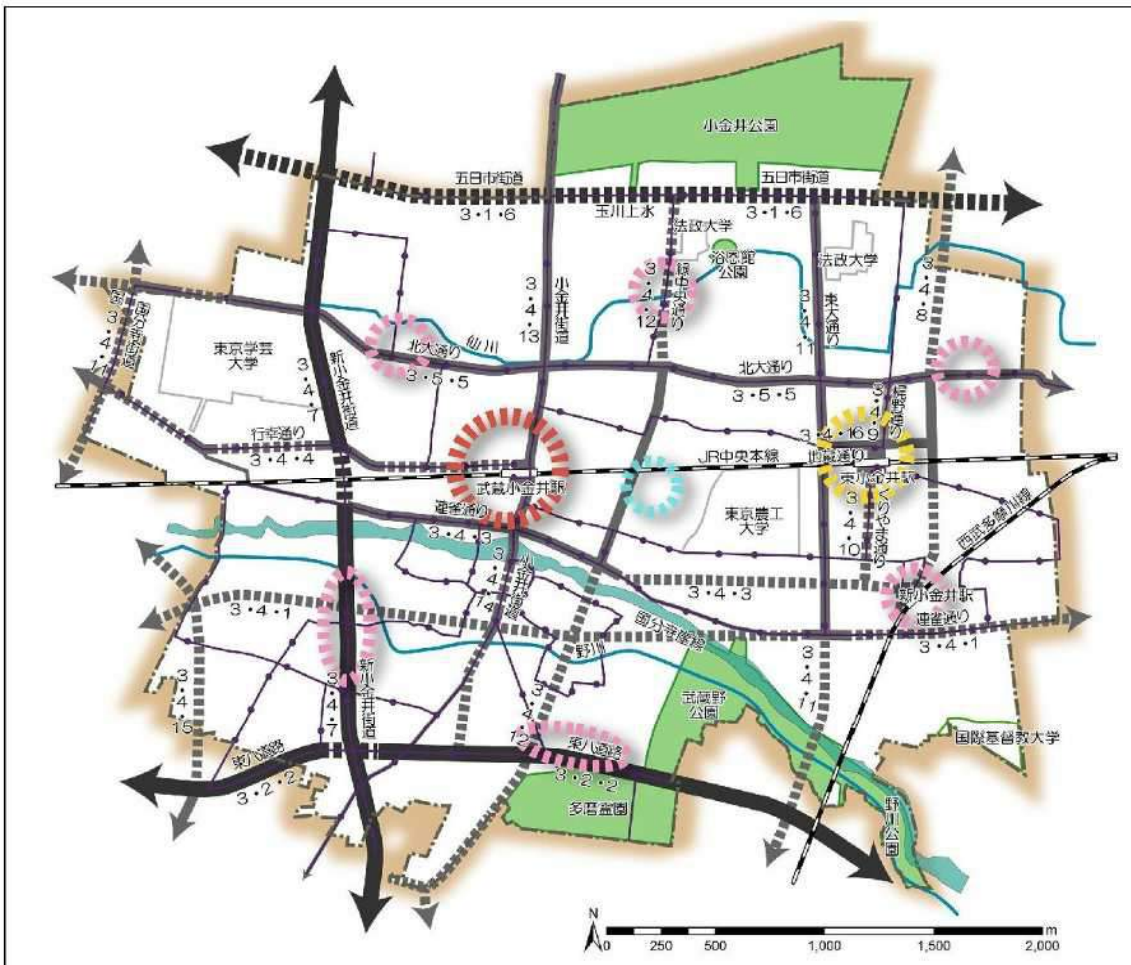
①第五次小金井市基本構想・前期基本計画

施策名	第五次小金井市基本構想・前期基本計画
計画期間	令和3年度～令和7年度
計画の位置づけ	「第4次基本構想」において掲げた将来像「みどりが萌える・子どもが育つ・きずなを結ぶ 小金井市」を継承し、発展させていくもの。
主な施策	<p>将来目標「いかそうみどり 増やそう笑顔 つなごう人の輪 小金井市」</p> <p>I. 自然と都市が調和した人に優しいまち【環境と都市基盤】</p> <p>II. 安心して過ごせる暮らしやすいまち【地域と経済】</p> <p>III. 心豊かにのびのびと子どもが育つまち【子どもと教育】</p> <p>IV. 一人ひとりが自分らしく生きることができるまち【文化と生涯学習】</p> <p>V. 誰もがいきいきと暮らすことのできるまち【福祉と健康】</p> <p>VI. 開かれた市政で誰もが信頼し合えるまち【行政運営】</p>
当該区間に 関する項目	<p>【前期基本計画（令和3年度～7年度）】</p> <p>I. 環境と都市基盤</p> <p>施策1 みどりと水の環境整備</p> <p>●施策の方向性</p> <p>②みどりと水の保全</p> <p>「国分寺崖線（はげ）、野川、都市公園などのみどりと水は、本市の大きな魅力です。みどりを保全する取組をより進めるため、環境保全緑地制度の周知に努めるとともに、指定開発事業が行われる際は、環境配慮指針に基づく指導を行い、質の高いみどりの保全や創出に努めます。」</p> <p>施策6 都市インフラの整備</p> <p>●施策の方向性</p> <p>④都市計画道路の拡幅等整備</p> <p>「快適な市民生活と円滑な交通の確保、道路の安全性や環境面の向上を図るため、都市計画道路を拡幅等整備するに当たり、歩車道分離や街路樹の植栽の推進、低騒音・透水性舗装などを活用した道路の整備を推進します。」</p> <p>施策7 交通環境の整備</p> <p>●施策の方向性</p> <p>⑥公共交通のあり方の検討の推進</p> <p>「C o C oバスの再編後における公共交通のあり方について総合的に検討します」</p>

③小金井市都市計画マスタープラン※R4.8公表

施策名	小金井市都市計画マスタープラン※R4.8公表
計画期間	概ね20年後の2040年代(目標年次)
計画の位置づけ	<p>市民に最も近い立場にある市が、その創意工夫の下に市民の意見を反映してまちづくりの将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき市街地像を示すなど、都市計画の方針として定めるものであり、個別の都市計画決定・変更の指針となるもの。</p> <p>※都市の現状、第5次基本構想など上位計画によるまちづくりの方向性、これまでのまちづくりの成果と課題、本市関連計画及び社会経済情勢の変化などを踏まえて総合的な見直しを行い、令和4年8月に改定</p>
主な施策	<p>まちづくりのテーマ つながる「人・みどり・まち」 ～暮らしたい 暮らし続けたい 優しさあふれる小金井～</p> <p>基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 快適で利便性の高い、暮らしやすさを実感できるまち 2. 人・モノの円滑な移動を実現するまち 3. 次世代に誇れる自然と都市が調和したまち 4. 誰もが安全に安心して暮らすことができるまち 5. 一人ひとりの多様な暮らし方・働き方を支えるまち
当該区間に 関する項目 (全体構想)	<p>3 分野別方針</p> <p><u>道路・交通の方針</u></p> <p>(1) 都市構造を支え、人・モノが円滑に移動できる道路網の整備</p> <p>①都市計画道路の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都及び関係市と連携して、地域のまちづくりの特性、整備済み・着手路線との連続性、道路ネットワークの形成及び国分寺崖線(はげ)、野川、玉川上水及び都市公園など自然環境・景観などの保全を勘案して、必要な道路整備を計画的に進めます。 ・長期間にわたり事業化する時期が未定の広域幹線道路及び幹線道路については、社会経済情勢及び地域のまちづくりの変化などを踏まえ、東京都及び関係市と連携して、都市計画道路の検証を行い、必要に応じて、見直すべきものは見直していきます。 <p>●幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路とともに市の骨格を形成し、主に地域の交通を処理する広域幹線道路以外の都市計画道路を幹線道路と位置付けます。

	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路は、円滑に地域交通を処理するとともに、延焼遮断帯の形成、避難場所へのアクセス性向上など地域の防災性の向上及び通過交通のない安全で暮らしやすい生活空間形成の効果が期待されることから、未完成区間は、必要な道路整備を計画的に推進します。なお、東京都が事業を行う路線は、丁寧な対応を東京都に要望します。 ・事業を進めるに当たっては、適切な情報提供、市民との対話など丁寧な説明及び生活の継続性に配慮した市民への対応を行うとともに、国分寺崖線（はげ）、野川及び都市公園など自然環境・景観の保全などに配慮します。なお、東京都が事業を行う路線は、必要に応じて、課題解決に向けた丁寧な対応を東京都に要望します。 ・安全で快適に移動できる歩行空間及び自転車利用環境の形成を進めます。 <p>※小金井 3・4・11 号線（府中東小金井線）【東大通りなど】は“幹線道路”に位置付け</p> <p>（3）誰もが円滑に移動でき、持続可能な総合交通体系の構築</p> <p>① 暮らしを支える公共交通体系の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが円滑に移動でき、市民の生活の質が維持・向上できるよう、将来的な交通需要及び新たな都市のあり方に対応した都市交通の再構築を目指し、持続可能な運送サービス提供の確保に資する取組を推進するため、駅から各地域を結ぶフィーダー交通※の充実に向けて、小金井市コミュニティバス（C o C oバス）※再編後の公共交通のあり方を総合的に検討します。
--	---



凡例

- | | | | | | |
|--|----------------------|--|-----------|--|-----------|
| | 広域幹線道路 ^{注1} | | 中心拠点 | | 大規模公園・墓園 |
| | 幹線道路 ^{注2} | | 副次拠点 | | 国分寺崖線(はけ) |
| | 都市計画道路以外の都道 | | 地域拠点 | | 河川 |
| | 鉄道・駅 | | 行政・福祉総合拠点 | | |
| | バスルート ^{注3} | | | | |
| | バス停 ^{注3} | | | | |

注1：実線 整備済み・整備中、点線 未完成
 注2：実線 整備済み・整備中、点線 未完成
 注3：令和4（2022）年8月現在

図 方針図（道路・交通）

<p>当該区間に 関する項目 (全体構想)</p>	<p><u>みどり・水・環境共生の方針</u></p> <p>(1) 小金井のみどり・水をいかしたグリーンインフラの推進</p> <p>① みどりのネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラ※を推進し、まちなかの緑化推進、みどりの拠点となる都市公園などの整備、みどりの軸となる国分寺崖線（はげ）などの周辺部のみどりの保全及び都市計画道路※などのみどりの量を維持し、市内にあるみどり・水を結び、みどりのネットワークの形成を推進します。 <p>●みどりの軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の歴史・文化に関わりが深く広域的な連続性のあるみどり・水として、崖線、河川及び主要な道路などが複数重なる重要性が高い場所をまとめて、みどりの軸（歴史と自然軸）と位置付け、国分寺崖線（はげ）、野川及び玉川上水の良好な景観の保全を図ります。 ・東西につながるみどりの軸（歴史と自然軸）と直行・並行する主要な道路及び鉄道沿線の緑化をみどりの軸（身近な交通軸）と位置付けます。人通りが多く、市民・来訪者が目にしやすい移動経路となるため、主要な道路及び鉄道沿線では、環境・景観に配慮した街路樹の整備などによる緑化を推進し、維持管理に努めます。 <p>(2) 小金井の特徴的な風景・景観の保全と形成</p> <p>② みどりの創出による都市景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの市民が訪れる駅周辺及び都市計画道路沿道は、開発などによる緑化、道路整備にあわせた街路樹の整備及び適正な維持管理により、良好な都市景観の形成を推進します。
-----------------------------------	--



凡例

- | | | | |
|------------------|-----------|-------------|-----------|
| みどりの拠点 (広域交流拠点) | 都市計画公園・緑地 | 広域幹線道路 | 国分寺崖線(はけ) |
| みどりの拠点 (身近な交流拠点) | 都市計画墓園 | 幹線道路 | 河川 |
| みどりの軸 (歴史と自然軸) | 特別緑地保全地区 | 都市計画道路以外の都道 | 玉川上水 |
| みどりの軸 (身近な交通軸) | 教育施設 | 鉄道・駅 | |

方針図 (みどり・水・環境共生)

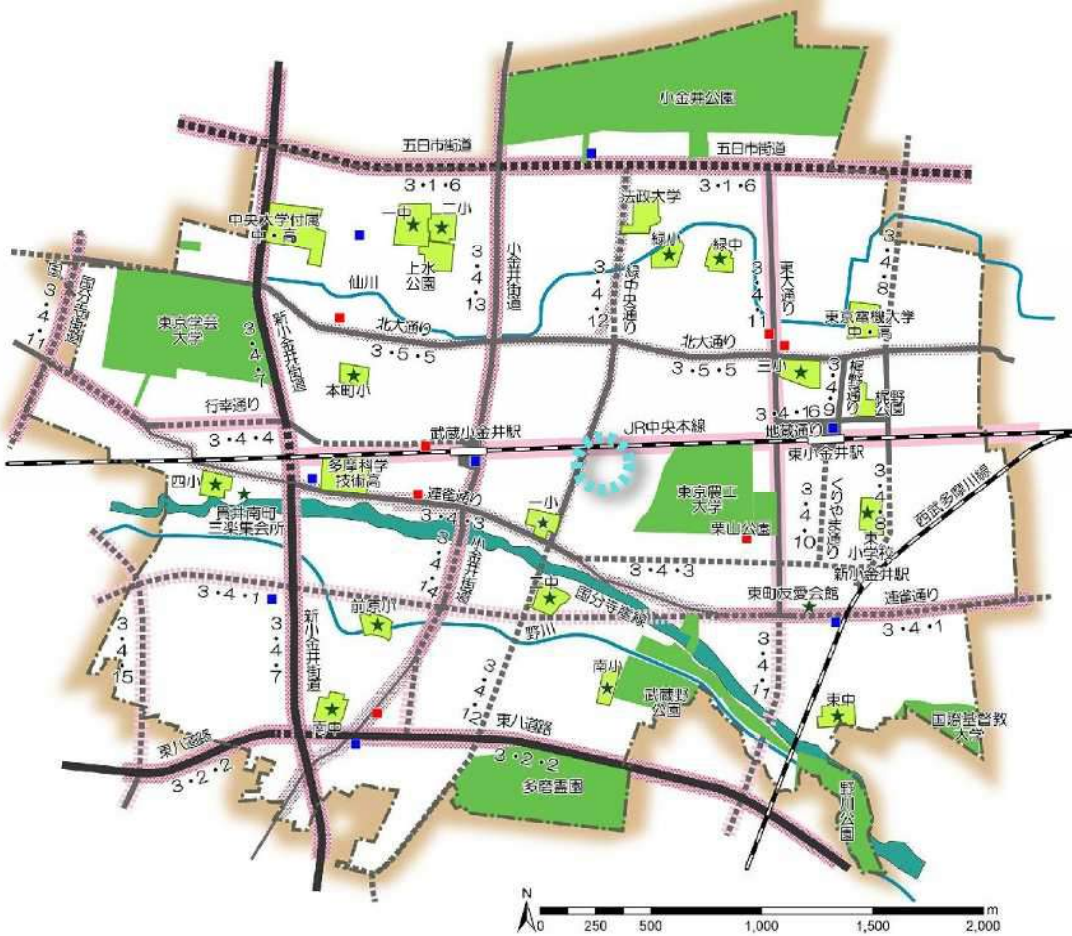
当該区間に
係る項目
(全体構想)

安全・安心の方針

(1) 災害に強い市街地の形成

① 防災上の都市基盤の整備推進

- ・ 災害時における広域避難場所、一時避難場所※及び避難所※などへの避難経路を確保するとともに、市街地火災の延焼を防ぎ、救援活動時の輸送ネットワーク機能も担う延焼遮断帯の形成を推進し、地域の安全性の向上に努めます。
- ・ 延焼遮断帯に位置付けられている道路・鉄道の沿道建築物は、不燃化及び耐震化を推進します。



凡例

- | | | | |
|-----------|----------|-------------|-----------|
| 行政・福祉総合拠点 | 延焼遮断帯 | 広域幹線道路 | 国分寺崖線(はけ) |
| 広域避難場所 | 警察署・交番 | 幹線道路 | 河川 |
| 一時避難場所 | 消防署・消防施設 | 都市計画道路以外の都道 | |
| 避難所 | 緊急輸送道路 | 鉄道・駅 | |

図 方針図(安全・安心)

当該区間に
係る項目
(地域別構想)

3 東小金井地域

(4) 地域のまちづくり方針

②道路・交通

●公共交通不便地域※への対応

・公共交通不便地域※では、小金井市コミュニティバス(CoCoバス)を活用するとともに、パーソナルモビリティなどの新たな移動手段の検討及び公共交通の走行空間の確保などにより、公共交通不便地域の解消に努めます。

④安全・安心

●土砂災害警戒区域などへの対策

・国分寺崖線(はげ)を中心に、東町一丁目及び東町五丁目指定されている土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域では、東京都と連携し、避難及び伝達方法の態勢整備を検討します。



東小金井地域 まちづくり方針図

当該区間に
関する項目
(地域別構想)

4 野川地域

③ みどり・水・環境共生

●みどりの保全

・野川周辺の連続したみどりは、保全緑地制度などを活用することにより、市民、東京都及び他自治体とともに保全を推進します。

④ 安全・安心

●防災上の都市基盤の整備推進

・緊急輸送道路に指定されている小金井街道、東八道路及び新小金井街道では、優先的に沿道建築物の耐震化を推進します。

●多様な防災拠点としての活用

・武蔵野公園、野川公園及び多磨霊園は、広域避難場所として、小学校、中学校などの学校及び公共施設は、一時避難場所及び避難所※として、災害時のオープンスペース、防災機能及び延焼防止などの役割を維持し、安全性に配慮した管理を推進します。



図 野川地域 まちづくり方針図

参考：第五次基本構想・マスタープランにおける計画地への言及

全体構想について

- ・道路交通の方針では、都市計画道路について必要な道路整備を計画的に進めるとしながら、事業化する時期が未定の道路については東京都・関係市と協力し都市計画道路の検証を行い、見直すものは見直すとしている。
- ・当該路線はみどり・水・環境共生の方針でみどりの軸として東西に広がる歴史と自然軸をつなぐ、身近な交通軸として位置づけられている。
- ・当該路線は安全・安心の方針で緊急時の輸送ネットワークも担う延焼遮断帯として位置づけられている。

地域別構想について

- ・東小金井地域においては、交通不便地域が存在しその解消のために公共交通の走行区間を確保していくことが記載されている。
- ・野川地域においては、野川周辺の緑を関係自治体と保全していくこと及び武蔵野公園を防災拠点場所として活用していくことが明記されている。

上記構想について、小金井市が行ったパブリックコメントで市民からは以下のような意見が寄せられた。



マスタープランに対する市民の主な意見について

- ・国分寺崖線と野川を分断する3本の都市計画道路は環境保全とは両立しえない。
- ・優先整備路線は自然豊かなはけの崖線を縦横断するものであり、小金井市のまちづくりテーマである豊かな緑水を活かし風景の保全形成、緑の保全創出・循環型社会の推進など自然と都市が調和したまちづくりを目指そうとしているのに反する。
- ・緑豊かな野川・武蔵野公園は誇れるもの。SDGsに逆行するこの計画は見直すべき。
- ・東町5丁目の住人だが、この辺の住宅地は無秩序に作られた4~5mの道路ばかりで大災害があれば悲惨なことになると思われる。一時でも早く3・4・11号線の整備が進むことを願う。現在、連雀通りを自転車で行くことは大変危険であり、自転車や小型電気自動車に対応した専用道路など、スラムのような住宅街の現状にも目を向け、未来志向・建設的な都市計画を提示してほしい。

参考：小金井市議会での3・4・11号線に関する議論（一部抜粋）

小金井市議会では、以下のような当該路線に係る公の議論と市民からの意見の吸い上げがあった。

建設環境委員会での議論

- ・ 3・4・11号線は住民の命を守る道路として必要性がある
- ・ 都市計画道路は市民、子供たちの命を守る道路。過去の震災からも道路は必要
- ・ 市長も苦しいかもしれないが、広域的な目をもって進めてほしい。府中も進めている。



市長は都市マスの策定過程を尊重、幹線道路ネットワークの重要性は理解している。一方で、事業主体である東京都に『3・4・11については市民の理解が十分であるとは言えない状況であり、現時点で事業に賛同しかねる』という要望書を出している状況。

二枚橋の坂に係る議論（計画地近傍）

現状は小金井街道と天文台通りの間約4kmの間に南北をつなぐ道路がなく、東八道路までは迂回し30分かかる状態。



3・4・11の延長の約4割は都有地であり、仮にトンネル構造となれば2分足らずで東八道路に抜けることができるようになる。費用対効果の大きな道路ではないか。

現状は市道573号線（二枚橋の坂の道）以外に東町全域及び中町二丁目周辺から東八道路に抜ける道はない状態、そのため通過交通が多く市道にはガードマンを配置している状況。また、このエリア（東町地域）の中に老人介護施設があり、交通誘導員のいる時間帯は通行規制がかかっているために、高齢者のために必要なタクシーがエリア内に入ることができない状況になっている。



東町5丁目ばかりが通過交通の危険にさらされることに住民からは不満の声があがっていたため、その対策として交通安全対策を行っているような状況。

3) 小金井市国土強靱化地域計画

施策名	小金井市国土強靱化地域計画
計画期間	令和3年度を始期とし、国や都の動向、基本構想・基本計画をはじめとする各種計画等との整合性や施策の進捗状況、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて柔軟に見直しを行う。
計画の位置づけ	本計画は、基本法第13条に基づく国土強靱化に関する施策の推進に関する基本的な計画である「国土強靱化地域計画」として策定する。本市の国土強靱化以外の計画等の指針となるものである。
主な施策	主に、目標（基本目標、事前に備えるべき目標）、起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）、最悪の事態を回避するための施策、施策に紐づく個別の事業で構成される。
当該区間に 関する項目	<p>4章 施策の推進方針</p> <p>1 直接死を最大限防ぐ</p> <p>1-1) 住宅・建物・交通施設等の複合的・大規模倒壊や不特定多数が集まる施設の倒壊による多数の死傷者の発生</p> <p>避難道路の整備</p> <p>○震災時に市民が避難場所へ安全に避難できるよう避難道路の新設、拡幅を行うほか、避難道路に架かる橋りょうの補修を実施する。</p> <p>○緊急時における住民の安全な避難を確保するため、避難路周辺における建築物の耐震化・不燃化や災害時の延焼遮断となる緑地の確保を促進する。</p> <p>○市全体に張り巡らされた都市計画道路の整備を推進し、避難場所への避難道路として活用を図る。</p> <p>1-2) 密集市街地や不特定多数が集まる施設における大規模火災による多数の死傷者の発生</p> <p>延焼遮断帯の形成</p> <p>○市街地火災の延焼を防ぎ、災害時における広域避難場所、一時避難場所及び避難所への避難経路並びに救援活動時の輸送ネットワーク機能も担う延焼遮断帯の形成を推進し、地域の安全性の向上を図る。</p>

国土強靱化地域計画においては、都市計画道路の整備を推進し避難場所への避難道路としての活用を図ること及び延焼遮断帯の形成が明記されている。

一方、市民の意見として都市計画道路の建設はコミュニティを破壊し災害時の共助の妨げになる、延焼遮断帯の役割を果たさないのではないかという意見がよせられている。

4) 小金井市みどりの基本計画

施策名	小金井市みどりの基本計画										
計画期間	令和3年度から12年度までの10年間										
計画の位置づけ	貴重なみどりを効率的・効果的に保全・創出・活用を推進する観点からみどりを取り巻く現況と課題を見直し、今後10年間に本市がみどりに関する施策を実施するため、みどりの基本計画を策定。										
主な施策	基本方針1 みどりを守る 基本方針2 みどりをつくる 基本方針3 みんなで育てる										
当該区間に 関する項目	<p>基本方針1 みどりを守る</p> <p>(1) 国分寺崖線・野川のみどりを守る</p> <p>取組の方向性：保全緑地制度などの活用により、国分寺崖線斜面及び周辺部のみどりの保全を進めます。</p> <p style="text-align: center;">表 小金井市の保全緑地制度などの一覧</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">名称</th> <th style="text-align: center;">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特別緑地保全地区 (都市緑地法に基づく制度)</td> <td>都市における良好な自然的環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより、現状凍結的に保全する制度です。本市では滄浪泉園が指定されています</td> </tr> <tr> <td>国分寺崖線緑地保全地域 (東京における自然の保護と回復に関する条例に基づく制度)</td> <td>国分寺崖線には湧水が多く、市街地の中の親水空間として、また野鳥や小動物の生活空間として貴重な自然地となっています。それと一体となった樹林地などを保全するため、指定を受けた保全地域を、相続などの発生により地形の改変などが予測される土地を優先的に東京都が取得しています</td> </tr> <tr> <td>環境保全緑地 (環境緑地・公共緑地) (市条例に基づく制度)</td> <td>現状のまま保全されることが確約されている樹木の集団で500㎡以上の面的つながりがある緑地を指定するものです。指定により都市計画税や固定資産税の減免が受けられます。</td> </tr> <tr> <td>保存樹木、保存生け垣 (市条例に基づく制度)</td> <td>民有地の一定規模の樹木や生け垣を指定するものです。維持管理のための奨励金を交付しています。</td> </tr> </tbody> </table>	名称	内容	特別緑地保全地区 (都市緑地法に基づく制度)	都市における良好な自然的環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより、現状凍結的に保全する制度です。本市では滄浪泉園が指定されています	国分寺崖線緑地保全地域 (東京における自然の保護と回復に関する条例に基づく制度)	国分寺崖線には湧水が多く、市街地の中の親水空間として、また野鳥や小動物の生活空間として貴重な自然地となっています。それと一体となった樹林地などを保全するため、指定を受けた保全地域を、相続などの発生により地形の改変などが予測される土地を優先的に東京都が取得しています	環境保全緑地 (環境緑地・公共緑地) (市条例に基づく制度)	現状のまま保全されることが確約されている樹木の集団で500㎡以上の面的つながりがある緑地を指定するものです。指定により都市計画税や固定資産税の減免が受けられます。	保存樹木、保存生け垣 (市条例に基づく制度)	民有地の一定規模の樹木や生け垣を指定するものです。維持管理のための奨励金を交付しています。
名称	内容										
特別緑地保全地区 (都市緑地法に基づく制度)	都市における良好な自然的環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより、現状凍結的に保全する制度です。本市では滄浪泉園が指定されています										
国分寺崖線緑地保全地域 (東京における自然の保護と回復に関する条例に基づく制度)	国分寺崖線には湧水が多く、市街地の中の親水空間として、また野鳥や小動物の生活空間として貴重な自然地となっています。それと一体となった樹林地などを保全するため、指定を受けた保全地域を、相続などの発生により地形の改変などが予測される土地を優先的に東京都が取得しています										
環境保全緑地 (環境緑地・公共緑地) (市条例に基づく制度)	現状のまま保全されることが確約されている樹木の集団で500㎡以上の面的つながりがある緑地を指定するものです。指定により都市計画税や固定資産税の減免が受けられます。										
保存樹木、保存生け垣 (市条例に基づく制度)	民有地の一定規模の樹木や生け垣を指定するものです。維持管理のための奨励金を交付しています。										

3 みどりのまちづくり方針

みどりの軸

・みどりの軸は、崖線や河川、街路樹などの連続するみどりであり、みどりの拠点と拠点をつなぎ、緑の形成や景観形成などによる人の移動を促したり、生物の移動経路、火災の延焼防止などの役割を担います。

- ・主に市が取組を推進し、事業者・市民が取組を支えます。
- ・規模や特性により以下の軸に区分します。

●歴史と自然軸

・本市の歴史や文化にも関わりが深く、広域的な連続性があるみどりで、河川や崖線、主要な道路などが複数重なり、重要性が高い場所をまとめて位置付けます。

区分	対象	特性に合わせた管理方針
歴史と文化軸	<ul style="list-style-type: none"> ・野川・国分寺崖線ゾーン (現行計画に示した国分寺崖線周辺の区域を指します。) ・玉川上水とその周辺 (五日市街道、砂川用水など) 	<ul style="list-style-type: none"> ・生物の移動経路や景観に配慮したみどりの維持管理保全を行うとともに道路に面した民地の緑化を促進します。
身近な交通軸	主要道路 都道：新小金井街道、東大通り、東八道路、五日市街道、小金井街道、連雀通り 市道：北大通り、緑中央通り 上記以外の幹線道路 (都市計画道路)	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都とも連携して、環境、景観などに配慮して街路樹の整備、維持管理を推進します。
	鉄道路線 JR 中央線	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道敷地の接道部の緑化を支援し公的施設で活用する場合の積極的な緑化を推進します。

みどりの基本計画における計画地への言及

・計画地の崖線エリアはみどりの軸の歴史と文化軸に指定されており、緑の維持管理保全が促進されており、また都市計画道路として当該路線が身近な交通軸に設定されている。

緑地現況図

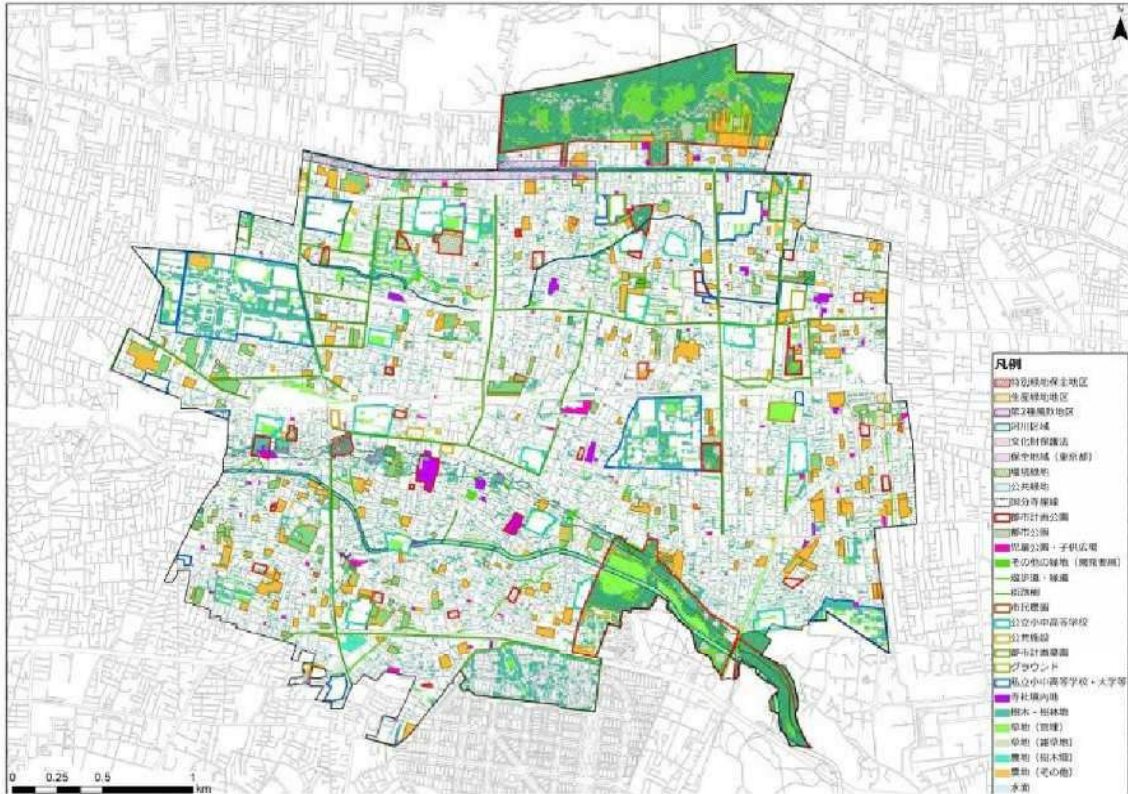


図 緑地現況図

みどりのまちづくり方針図

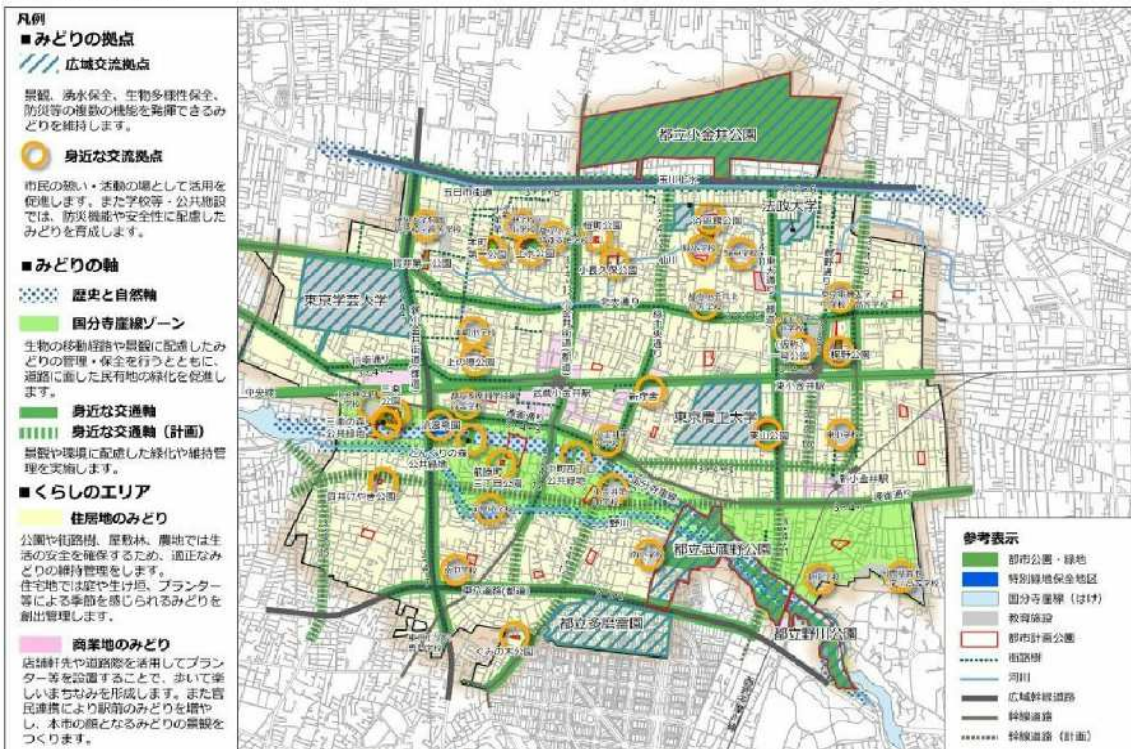


図 みどりのまちづくり方針図

5) 小金井市コミュニティバス再編計画（案）

施策名	小金井市コミュニティバス再編計画（案）
計画期間	
計画の位置づけ	JR 中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等の市内の開発が行われ、交通状況が変わってきているとともに、市民ニーズも変化してきています。これまでの状況及び、新庁舎の建設計画等を考え、CoCo バスの再編を検討すること
主な施策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通が不便な地域における交通弱者への対応 2. 路線バスを補完するサービスの提供 3. 日常生活に即した運行サービスの提供 4. 持続可能な運行形態・サービスの提供
当該区間に 関する項目	<p>2. 3 各路線の検討</p> <p>2. 3. 3 東町循環 意見要望等 東町1丁目・5丁目を運行してほしい。 検討結果 なお、5丁目については、道路の幅員の関係上、運行が難しい状況であり、いちご橋付近に乗車可能なバス停を設置することを検討しています。</p>



図 道路幅員図（赤点線が当該路線）

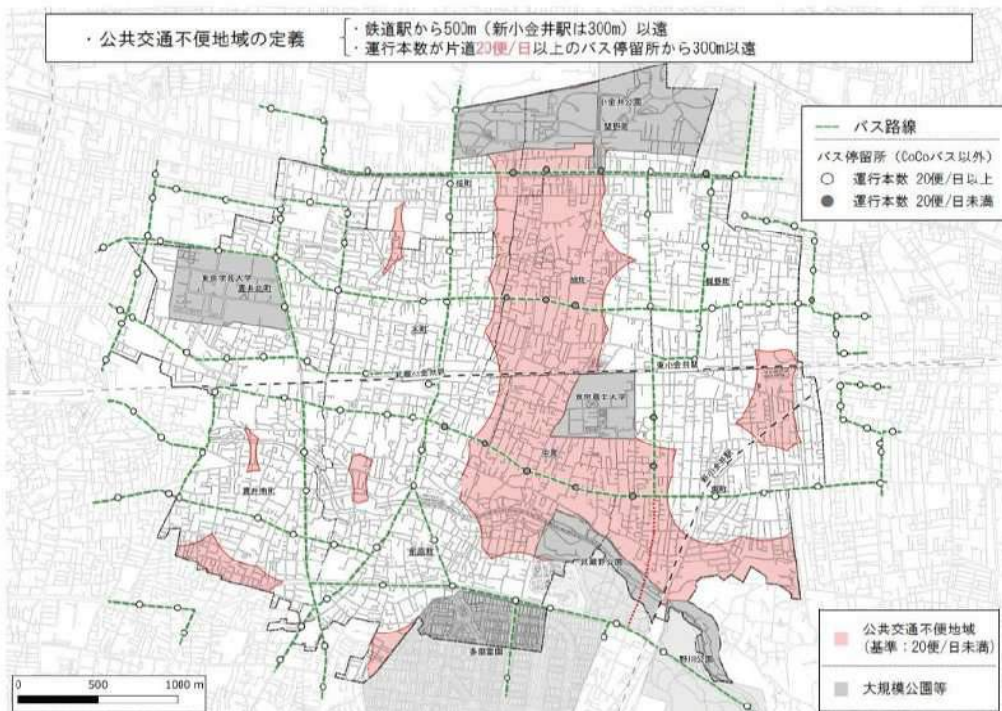


図 小金井市公共交通不便地域（赤点線が当該路線）

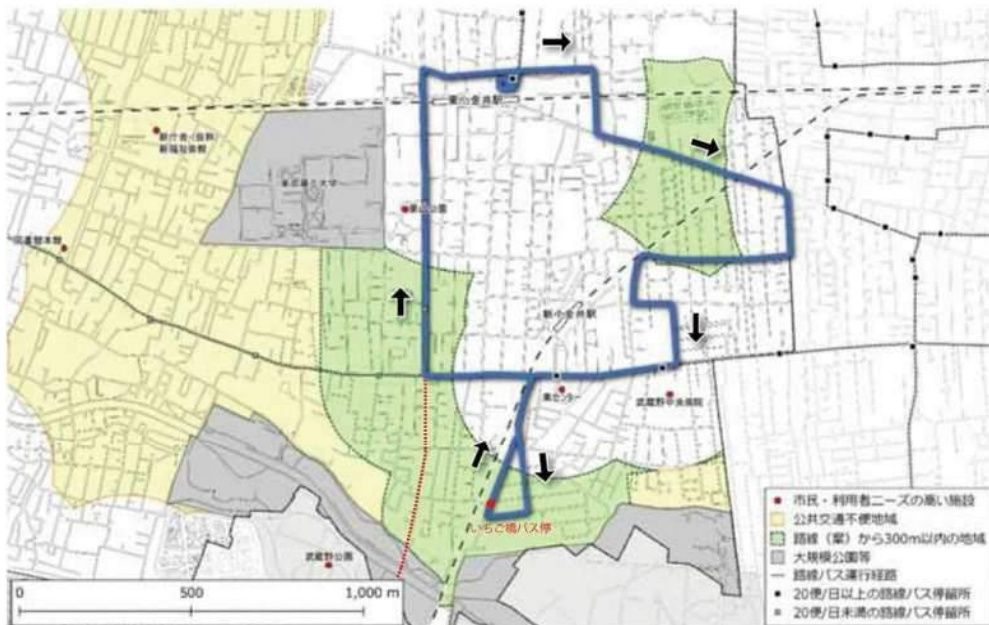


図 小金井市公共交通不便地域（赤点線が当該路線）

小金井市コミュニティバス再編事業における計画地への言及

- ・東町1丁目・5丁目の当該路線が通るエリアは公共交通不便地域となっており、地域の住民は高齢化率が30%を超えるなど高齢化が進んでいる。
- ・東町5丁目地区ではコミュニティバスの運行希望もあるが、現状ではバス車両が通れる道が限られており、近隣のいちご橋付近にバス停を設置することとしている。

6) 野川第一・第二調節池地区自然再生事業実施計画書 第二次実施計画書

<p>施策名</p>	<p>野川第一・第二調節池地区自然再生事業実施計画書 第二次実施計画書（北多摩南部建設事務所）</p>
<p>計画の位置づけ</p>	<p>野川第一・第二調節池地区の自然再生では、下記の理念を掲げ、自然再生事業に取り組むこととした。</p> <p>【理念】 事業対象地区にかつてあった水のある豊かな自然環境を再生する。</p>
<p>主な施策</p>	<p>方向性Ⅰ 水のある自然環境の再生 方向性Ⅱ 自然のふれあい利用 方向性Ⅲ 市民参加による整備・維持管理</p>
<p>当該区間に 関する項目</p>	<p>実施計画書事業対象地を当該道路が通過する。</p>  <p>自然再生で活用する水量を確保するために関連する地区の水資源</p> <p>湧水 湧水 用水</p> <p>野川</p> <p>事業対象地区（自然再生事業を実施する地区）： 野川第一調節池、第二調節池、野川</p> <p>凡例 事業対象地区（自然再生事業を実施する区域） 関連する地区</p> <p><全体構想における最終整備イメージ></p> <p>【今計画による変更点】 ・田んぼの位置を移設しない。</p> <p>【今計画による変更点】 ・田んぼや湿地の整備をせず、現在の土取り場を半湿地として整備する。 ・新たに整備する半湿地周辺を人が入りづらいエリアとし、生物の生息環境を主とした地区とする。</p> <p>【今計画による変更点】 ・第二田んぼを整備することから、田んぼ周辺は利用を中心とするエリアとする。</p> <p> ■ ため池 ■ 田んぼ ■ 草地 ■ 湿地 ■ 浅池 ■ 深池 ■ 現状の利用の調整を図りながら自然再生していくエリア ■ 積極的に自然再生を図っていくエリア </p> <p>どじょう池</p> <p>利用エリアとして想定</p> <p>人が入りづらいエリアとして想定</p>

7) 都立武蔵野公園整備計画（案）（西部公園緑地事務所）

施策名	都立武蔵野公園整備計画（案）（西部公園緑地事務所）
計画期間	
計画の位置づけ	計画テーマ 「武蔵野の原風景の保全・再生を通じて人々の交流を紡ぎだす公園」
主な施策	計画コンセプト ①広がりのある風景づくり ②人とその活動が交差する拠点づくり ③周辺の緑との効果的な連携
当該区間に 関する項目	計画地の概要にて、「計画区域の一部には都市計画道路が重複している箇所があり、今後、公園と道路の整合を図っていく必要がある。」と記載があり、また、整備計画図においても都市計画道路区域の記載がある。 

自然再生事業実施計画書・武蔵野公園整備計画（案）での計画地への言及

- ・武蔵野公園整備計画では、都市計画道路が整備計画図に記載されているなど、都市計画道路が園内を縦断する前提

(3) 関連計画と比較項目の関連

上述の関連計画と比較検討項目の関連は下表のとおり。

上位・関連計画	第五次小金井市基本構想 前期基本計画	小金井市 マスタープラン	小金井市 国土強靱化 地域計画	小金井市 みどりの 基本計画	小金井市 コミュニティ バス再編計画	野川第一・第二調 節池地区 自然再生事業 実施計画書	都立武蔵野公園整 備計画
比較項目							
① 動植物への影響、生態系の保全	●	●		●		●	
② 湧水や地下水への影響						●	
③ 大気汚染への影響						●	
④ 日照や景観への影響				●		●	
⑤ 緑化面積の減少				●			
⑥ 文化財への影響							
⑦ 武蔵野公園の分断							●
⑧ 地域コミュニティの分断							
⑨ 騒音、振動							
⑩ 通過交通からの安全性確保		●					
⑪ 南北道路整備による利便性の向上	●	●			●		
⑫ 防災性の向上		●	●				
⑬ 緊急車両のルート確保			●				
⑭ はけ、武蔵野公園へのアクセシビリティ							●
⑮ 子供の遊び場の確保							
⑯ 通学路の安全性確保							
⑰ 沿道利用、沿道地域の活性化							

比較項目に対し以下のコメントが得られた。

番号	関連計画	比較項目	コメント
1	第五次小金井市基本構想・ 第五次基本計画	①動植物	はけや野川、公園といった緑と水の保全と質の高い緑の創出
		⑪利便性向上	快適な市民生活と円滑な交通の確保、道路の安全性や環境面の向上を図るため、都市計画道路を拡幅等整備
2	小金井市マスタープラン	①動植物	都市公園と国分寺崖線を結ぶ「みどりの軸」となる都市計画道路として記載
		⑩通過交通	誰もが安心して移動できるような移動体系の構築と記載
		⑪利便性向上	公共交通不便地域について、コミュニティバスの運行ルートを整備
		⑫防災性向上	災害時における広域避難場所やそこへの避難経路及び救援活動時の輸送ネットワーク機能も担う延焼遮断帯の形成

番号	関連計画	比較項目	コメント
3	国土強靱化地域計画	⑫防災性向上	延焼遮断帯の形成として記載
		⑬緊急車両ルート確保	震災時に市民が避難場所へ安全に避難できるよう避難道路の新設、拡幅を行うと記載
4	みどりの基本計画	①動植物	生物の移動経路や景観に配慮したみどりの維持管理保全を行うと記載
		④日照・景観	都市計画道路について、環境、景観などに配慮して街路樹の整備、維持管理を推進と記載
		⑤緑化面積	保全緑地制度などを活用し、国分寺崖線の緑の保全を図っていくと記載
5	コミュニティバス再編計画	⑪利便性向上	東町5丁目地区は高齢化率も高く、コミュニティバスの運行要望もあるが道幅が狭く、近隣にバス停を設置することとしたと記載
6	自然再生事業実施計画書	①動植物	レッドデータブックにも記載されている希少な動植物が生息と記載
		②湧水	宅地化により水量が減少していると記載
		③大気汚染	近隣を当該道路が通過する
		④日照・景観	宅地化された近辺の中で貴重な自然と記載
7	武蔵野公園整備計画	⑦武蔵野公園の分断	計画区域の一部には都市計画道路が重複している箇所があり、今後、公園と道路の整合を図っていく必要があると記載
		⑪アクセス性	周辺の公園と連携した利用促進を図ると記載

(4) 地元から寄せられた意見

過去に実施された3・4・11のオープンハウスや小金井市都市計画マスタープラン等に寄せられた意見にもとづき、当該路線の整備に伴う比較検討項目17項目での分類を行った。集計、整理結果を次ページ以降に示す。

比較項目	地域課題				地元からの懸念事項		該当エリア			主な意見 ※(否定的な意見については赤色) (肯定的意見については水色)で表記
	環境	防災	交通	暮らし	街路整備	道路構造	公園	崖線	住宅	
① 動植物への影響、生態系の保全	●					●	■	■		<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業の対象としている武蔵野公園付近の道路を通す計画の実施は貴重な在来植物や絶滅危惧種が生息している貴重な地域を破壊することとなる。 ・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。自然は一度壊したら元に戻らない。計画を再検討するべき。 ・野川とはげの地域の文化を断絶するような計画は実行すべきではない。
② 湧水や地下水への影響	●					●	■	■		<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・11道路は連続した緑を分断し、歴史的に見ても自然環境的に見ても損なうものが大きすぎる。はげが壊れれば野川の湧水の枯渇を招く。野川の水がない小金井に価値はない。 ・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。 ・全ての東京都民、小金井市民の大きな財産である野川公園、国分寺崖線の豊かな自然、広い空の景観、多様な動植物、美しい川、湧水、静かな空間をそのままにほしい。
③ 大気汚染への影響	●				●				■	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野公園・野川公園とその周辺の国分寺崖線は自然に恵まれている。この地域に道路を建設すればこれらの緑地帯を分断し、騒音・排気ガス汚染・不自然な光によって自然環境が大きく損なわれる。 ・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。 ・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必要。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。
④ 日照や景観への影響	●					●	■	■	■	<ul style="list-style-type: none"> ・野川の上を通る道路は環境概況調査によると道路敷地内に動植物が生息・生育できなくなるほか、道路周辺の日照・風況など環境の変化を生じさせる。また通行車両の衝突、騒音、振動、橋梁方式になる場合の日照の変化により植生の変化が生じることが予測され、生態系が脅かされる。貴重な自然環境を守ることを優先すべき。 ・日照や景観の観点から橋梁案は絶対に採用しないほしい。ベストは掘削案。 ・景観は民主的に選ぶ必要がある。(橋梁の)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。
⑤ 緑化面積の減少	●				●		■	■	■	<ul style="list-style-type: none"> ・環境調査のデータでは多くの動植物が生息している場所に道路が新設されることでそれらの動植物が生息できなくなることが危惧されている。また当該地区は全国で実施されている自然再生事業地域の都内唯一の実施エリアであり、都内の明治神宮等の緑地と奥多摩の自然をつなぐグリーンベルトとなる重要な核となる地域とのこと。日本の財産であるこの地域の自然破壊は絶対中止させてください ・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るべき。 ・20年前に比べ緑が少なくなっている。国分寺崖線や野川の自然派市民をいやしてくれる存在。はげの湧水、武蔵野公園や野川の環境・生態系に影響を及ぼす都市計画道路の建設には反対。
⑥ 文化財への影響	●						■	■	■	<ul style="list-style-type: none"> ・文化的、歴史的な調査を実施してほしい。 ・日本最古の黒曜石が出土する野川流域遺跡を破壊する道路計画はやめてください。
⑦ 武蔵野公園の分断				●	●	●	■			<ul style="list-style-type: none"> ・野川公園と武蔵野公園を分断するこの計画は国分寺崖線の豊かな水と自然環境を破壊するものでありまったく無用なものである。 ・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。 ・武蔵野公園は野趣あふれる魅力があるが、その一部を道路にするだけといっても、その魅力は失われてしまう。
⑧ 地域コミュニティの分断				●	●				■	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・東町5丁目と野川を分断し、コミュニティと自然を壊す3・4・11号線の道路計画はマスタープランから排除すべき。小金井市が掲げている自然との共存に反しており小金井市の魅力である自然や野鳥など今まで守ってきた生態系にも影響が出る。また5丁目のいままでも築いてきたコミュニティが分断されるだけでなく大きな道路ができることで子供の通学路や遊び場までの移動なども危険な場所が増え困る。 ・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。
⑨ 騒音、振動	●				●				■	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・全ての東京都民、小金井市民の大きな財産である野川公園、国分寺崖線の豊かな自然、広い空の景観、多様な動植物、美しい川、湧水、静かな空間をそのままにほしい。 ・そもそも都市型が好ましくなく、都市が近いのに静かに暮らせる町が小金井市のいいところ。
⑩ 通過交通からの安全性確保			●		●				■	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量・混雑度の現状と今後の見込み等数値をもって必要性の説明をしてください ・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。 ・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來の影響が心配。安全に配慮して工事してほしい。 ・はげと野川が大切なのは承知の上だが、家の前の道路は交通量が多く困っている。南北に延びる大型の道路計画をぜひ進めていただきたい。 ・自転車、歩行者、車が入り混じっておりかなり危険な場面も多くみられる。道路が拡張される、新しい道路ができることで危険度は減ると思う。 ・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かみ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。 ・3・4・11号線ができれば二枚橋への生活車両の進入が少なくなるような記載があるが、大型道路ができれば車両台数が増え時間帯によっては渋滞が発生することも予想される。その結果、二枚橋への生活道路の車両の進入が考えられ、現在よりさらに危険度が増す。都市計画道路完成までには数十年の年月がかかりそれまで何の対策もないまま放置するより、狭隘道路の拡幅など今の課題を解決するために整備するべきところは整備すべき。 ・3・4・11号線については武蔵境通り・新小金井街道を利用すれば多くの犠牲を伴う道路の新設は必要ない
⑪ 南北道路整備による利便性の向上			●	●					■	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・交通量・混雑度の現状と今後の見込み等数値をもって必要性の説明をしてください。 ・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。 ・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。 ・二枚橋の坂沿線の住民は狭隘で危険な道路が南北の抜け道となっており、3・4・11号線が開通することで危険な交通状況が改善することを悲願としてきた。危険極まりない道が南北の抜け道として使われ、多くの車両が押し寄せることにこれからも耐えなければいけないのは自然が多少損なわれることよりはるかに深刻である。 ・南北を結ぶ交通網が不足しており、普段の生活はもとより災害時・救急時に不安があるのでその解決につながるなど、多くの人に理解できるようにしていただきたい ・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ばバスがあるとありがたい。 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・五日市街道の交差点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。 ・小金井街道の渋滞は、中央線の高架化で解消されている。 ・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。 ・連雀通りは拡幅の必要性があると思うが、3・4・11の道は不要だと思う。豊かな自然に恵まれている小金井の住環境を壊してしまうのではないかと。希少な動植物の生息している野川や武蔵野公園はそのままにしておいてほしい。東西に走る道路こそ必要で南北に走る道路はこれ以上必要ないのではないかと。

比較項目	地域課題				地元からの懸念事項		該当エリア			主な意見 ※(否定的な意見については赤色) (肯定的意見については水色)で表記
	環境	防災	交通	暮らし	街路整備	道路構造	公園	崖線	住宅	
⑫ 防災性の向上		●								<ul style="list-style-type: none"> 東町5丁目の住人だが、この辺の住宅地は無秩序に作られた4~5mの道路ばかりで大災害があれば悲惨なことになるとと思われる。一時でも早く3・4・11号線の整備が進むことを願う。 現在、連雀通りを自転車で行くことは大変危険であり、自転車や小型電気自動車に対応した専用道路など、スラムのような住宅街の現状にも目を向け、未来志向・建設的な都市計画を提示してほしい。 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。 3・4・11号線は利便性や防災性の強化の観点から早急に着手すべき。すでに整備は進んでおり、残りの部分も整備が進めば小金井から甲州街道などへの移動も安全にできる。黄金は立川断層も近く自身のリスクも想定し住民の命を守るという観点からも必要な道路整備ではないかと考える。 道路計画の理由として延焼遮断帯の形成とあるが、阪神大震災では100mも飛び火が飛んだという。この道路では延焼は防げない。 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。 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と。
⑬ 緊急車両のルート確保		●		●						<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 幹線道路とされている連雀通りも狭い歩道があるだけで歩行者の安全が確保されているとはいえない。また市の南北をつなぐ道路も少なく、東八道路方面に向かう際に小金井街道で渋滞に巻き込まれることも多い。片側一車線の小金井街道は緊急時にはさらなる渋滞で通行不可になる恐れもある。南北移動もスムーズに行えるように3・4・11号線の整備は必須だと思う。 五日市街道を使用しなければ車で外出できないため、混雑についてはよく知っているが拡幅ができないような状態で府中方面から大きな道路をつなげるメリットが分からない。災害時の緊急車両の円滑な移動などできない。 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。 パネル⑬(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。
⑭ はげ、武蔵野公園へのアクセス性	●			●						<ul style="list-style-type: none"> 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。 小金井市は公園も多く野川や武蔵野公園でも多彩な動植物に触れることができる。こういった資源を活用するためにも安全に移動できる道路整備をお願いしたい。 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。 府中市までできている3・4・11号線の幹線により市外の人が訪れることが十分可能。
⑮ 子供の遊び場の確保				●	●					<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。 東町5丁目と野川を分断し、コミュニティと自然を壊す3・4・11号線の道路計画はマスタープランから排除すべき。小金井市が掲げている自然との共存に反しており小金井市の魅力である自然や野鳥など今まで守ってきた生態系にも影響が出る。また5丁目のいままで築いてきたコミュニティが分断されるだけでなく大きな道路ができることで子供の通学路や遊び場までの移動なども危険な場所が増え困る。
⑯ 通学路の安全性確保			●	●	●					<ul style="list-style-type: none"> 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、植込みが分かれば安全性が確保されて良いと思う。 東町5丁目の道路について、非常に狭く命の危険すら感じる。子供も多く住んでおり、千葉県で起きたような死亡事故がいつ起きてもおかしくない状況。早急に対応していただきたい。 計画中の道路は自然環境にダメージを与え、また小中学生の通学路でもあり、交通量が増えることは命を脅かすリスクになるため避けるべき。 南小学校の通学生は幅広い道の端を歩いて通学しなければならない。
⑰ 沿道利用、沿道地域の活性化				●						<ul style="list-style-type: none"> 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。 小金井中町在住者としては、早く3・4・11号線を整備してほしいです。環境問題も大事ですが3・4・11号線があったほうが、便利で済みやすい街になると思います。 小金井市は文教都市だと考える。その文教都市にふさわしい道路は住民や通学者にとって優しいものであり、老若男女がゆったり過ごせるものではないか。そのために必要なのが南口側では野川・ハケ地区や武蔵野公園ではないか。計画だからと言って新規の道路を作るのではなく従来道路の改善や子供の教育に回すべきではないか。 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。 土地の地価や魅力が下がらないか。
その他										<ul style="list-style-type: none"> 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。 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してほしい。 連雀通りの拡幅が要望されているが、無視されている。連雀通の拡幅で代替できるのでは 中間報告案に対するパブリックコメント全331件のうち、都市計画道路については250件近く、なかでもはげと野川と交差する2路線については180件近くあった。そのうち170件は反対の意見であり、はげと野川の自然環境や生物多様性、文化的価値、身近な自然を大切に思う市民の意見が示された 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。 都が60年前に計画決定した道路の必要性は現在変化が生じており、「市民が望まない道路は作らせない」という市長の発言が虚偽でないのであれば市は優先整備路線の見直しも含め、計画決定した道路の必要性について住民参加で検証すべき

番号	通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地域コミュニティの分析	騒音、振動	通過交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
Q4-1		○展示内容																			
	Q4-1-1	説明は道路建設が前提であり、事業者が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明示してほしい。																		●	
	Q4-1-2	展示資料や模型がキレイにまとめられ、理解が深まった。																			●
	Q4-1-3	展示の模型に色や目印があると更にわかりやすい。																			●
	Q4-1-4	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。																			●
	Q4-1-5	パネルの写真や模型の一部が実際と違う。																			●
	Q4-1-6	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。																			●
	Q4-1-7	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。	●	●	●	●	●	●													
	Q4-1-8	道路計画の説明は丁寧だが、自然環境は現状を知らせて、環境へ与える影響についても説明するべき。	●	●	●	●	●	●													
	Q4-1-9	はげの自然が素晴らしい、かけがえない自然遺産であることの展示がない。	●	●																	
	Q4-1-10	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。																			●
	Q4-1-11	道路構造は横計段階であり、模型に構築案のみ示されているのは納得できない。																			●
	Q4-1-12	模型で構築案が示されていたが決定事項か、過去の展示資料によると構想模型は構築案の他に掘削案とトンネル案があった。																			●
	Q4-1-13	きれいに描かれたイメージ図や体裁の良い模型を見せられても参考にならない。																			●
	Q4-1-14	パース図を示すと、案が決まっているように見える。市民をだましているよう。																			●
	Q4-1-15	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、不快感が増した。																			●
	Q4-1-16	机上論ばかりで具体的なイメージがなかった。																			●
	Q4-1-17	外国語の表記が無い。																			●
	Q4-1-18	年代は西暦で表してほしい。																			●
	Q4-1-19	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、必要性和幅は付け難い。													●						
	Q4-1-20	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。										●	●								
	Q4-1-21	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。													●	●	●				
	Q4-1-22	パネル⑧(震災時の避難路の不足)の避難経路、階段は他に示されていない。													●						
	Q4-1-23	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。													●						
	Q4-1-24	パネル⑩(救急医療施設等の到達距離)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ず。													●	●					
	Q4-1-25	パネル⑪(生活道路の通過交通に関する状況調査)と⑫(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。													●	●					
	Q4-1-26	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するべき。													●	●					
	Q4-1-27	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らりたい。													●	●					
	Q4-1-28	パネル⑭(東京の大気状況)のCO2排出量について、H7にガソリン車はほぼ無いのでは。				●															
Q4-1-29	パネル⑮(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な数値(計算した予測値)を示してもらえたら納得力が出る。				●	●															
Q4-2		○住民参画																			
	Q4-2-1	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。																			●
	Q4-2-2	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。																			●
	Q4-2-3	リアルタイムに丁寧な情報発信やPRに努めてほしい。																			●
	Q4-2-4	意見交換会や説明会を開催してほしい。																			●
	Q4-2-5	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。																			●
	Q4-2-6	優先整備路線決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。																			●
	Q4-2-7	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。																			●
	Q4-2-8	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押し進めるやり方には納得できない。結論ありきの道路建設のあり方のように見える。ガス抜きとか思えない。																			●
	Q4-2-9	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ほしい。結果集計も公開の場。																			●
	Q4-2-10	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。																			●
Q4-2-11	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。																			●	
Q4-3		○会場運営																			
	Q4-3-1	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、多くの住民の目に触れる機会を作ったほうが良い。																			●
	Q4-3-2	会場が狭くパネル前で話し込んでいる人が多かった。もう少し近くで見たかった。																			●
	Q4-3-3	職員が一方向的に説明するだけで、意見を言ってもメモをもらえない。																			●
	Q4-3-4	展示内容について、職員が理解しきれない印象を受けた。もう少し詳しい説明ができる職員がいてほしい。																			●
	Q4-3-5	足場の良い場所なので、その点は良い。駅前会場でも良かった。																			●
	Q4-3-6	オープンハウスの会場は、3・4・11の住民にとって不慣れすぎる。																			●
	Q4-3-7	反対している人が騒いでいるのが気になった。																			●
	Q4-3-8	意見交換の場に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。																			●
	Q4-3-9	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。													○	○					●
	Q4-3-10	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。																			●
	Q4-3-11	受付や説明にとても親切に感じてくれた。																			●
	Q4-3-12	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。																			●
	Q4-3-13	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。																			●
	Q4-3-14	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。																			●
	Q4-3-15	アンケート記入用のイスや机を用意すべき。																			●
Q4-3-16	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丁寧。																			●	
Q5-1		○都市計画道路の必要性																			
	Q5-1-1	人口や車の台数が減少中、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。																			●
	Q5-1-2	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。																			●
Q5-1-3	南北方向の幹線道路が不足しており、地元に住んでいても不便を感じている。												○							●	

※「意見の概要」については、要約。

番号	通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地域コミュニティの分析	騒音、振動	通過交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はけ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
	Q5-1-4	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、今ある道路の拡張や交差点改良、交通規制、無電柱化等に対応できないか。							●											
	Q5-1-5	計画が中止になることを見直されることはないのか。どうしたら止められるのか。																		●
	Q5-1-6	将来、人口が減少する中、道路整備に税金を供より、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。																		●
	Q5-1-7	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。																		●
	Q5-1-8	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。																		●
	Q5-1-9	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。												●	●	●				
	Q5-1-10	3・4・11(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してほしい。																		●
	Q5-1-11	小金井街道の渋滞は、中央線の高架化で解消されている。										●	●		●					
	Q5-1-12	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。													○					
	Q5-1-13	中央線各駅でまっすぐ南下できる幹線道路が無いのは車も小金井だけ。											○							
	Q5-1-14	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。											●							
	Q5-1-15	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。													○					
	Q5-1-16	市政の政争事しないで、行政の責任を全うしてほしい。																		●
	Q5-1-17	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。																	●	
	Q5-1-18	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。																		●
	Q5-1-19	反対している人にこの割合、理由の詳細。																		●
	Q5-1-20	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、視道のないところに道を通す状況から考えれば30年はかかる。現実的な強要してほしい。																	●	
Q5-2		○事業の進め方、知りたい情報																		
	Q5-2-1	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。										○	○	○						
	Q5-2-2	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、緑地が分かれ安全性が確保されてほしいと思う。										○						○		
	Q5-2-3	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。																		●
	Q5-2-4	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進めてほしい。																		●
	Q5-2-5	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。																		●
	Q5-2-6	事業費や維持管理費が知りたい。																		●
	Q5-2-7	これまでの計画経緯について知りたい。適正な手続きが行われているのか。																		●
	Q5-2-8	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。																		●
	Q5-2-9	はけ、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。														○				●
	Q5-2-10	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。										●								
	Q5-2-11	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。																		●
	Q5-2-12	整備対象区間の土地、家屋数が知りたい。																		●
	Q5-2-13	公園部分は地下トンネルで通してほしい。				●														
	Q5-2-14	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。																		●
	Q5-2-15	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。																		●
	Q5-2-16	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せて実施してほしい。											○							
	Q5-2-17	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。											●							●
	Q5-2-18	府中側3・4・16の道路幅との違いについて、根拠を示してほしい。																		●
	Q5-2-19	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。																		●
	Q5-2-20	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。											●							
	Q5-2-21	今後の自動車保有者数の推移が知りたい。																		●
	Q5-2-22	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。																		●
	Q5-2-23	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。										●						●		
	Q5-2-24	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。																		●
	Q5-2-25	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。																		●
	Q5-2-26	3・4・11と交差する細い道路は拡張するのか。																		●
	Q5-2-27	道路が既設遮断帯になる根拠が分からない。												●						
	Q5-2-28	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。																		●
	Q5-2-29	道路幅員が広すぎる。自転車は車道、歩行者は片側でよい。																		●
	Q5-2-30	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。													●					
	Q5-2-31	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。										●							●	
	Q5-2-32	運賃通りからはけまだが直線的にな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。										○								
	Q5-2-33	信号機の設置位置、交差点の名称は公募されるのか。																		●
	Q5-2-34	「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。																		●
	Q5-2-35	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。																		●
	Q5-2-36	事業期間中の公園利用制限はあるのか。																		●
	Q5-2-37	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を知りたい。												●	●					
	Q5-2-38	武蔵野公園の計画の中で野球場が移設されることを勧めた方がいい。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。																		○
	Q5-2-39	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。																		●
	Q5-2-40	他路線の計画変更をきめて検討しなおすことで、真の住民理解も得られる。																		●
	Q5-2-41	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な用途が分からない。																		●

※「意見の概要」については、要約。

番号	通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分断	地域コミュニティの分断	騒音、振動	通過交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
Q5-2	Q5-2-42	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。										●	●								
	Q5-2-43	府中市施行の通行情報も欲しい。																		●	
	Q5-2-44	環境調査の予算はいくらか。																		●	
	Q5-2-45	事業化を前提としての情報は知りたくない。																		●	
	Q5-3	Q5-3-1	市民の合意がないまま、都が一方向的に計画を進めることへの不安がある。																		●
		Q5-3-2	道路整備には不安しか感じない。																		●
		Q5-3-3	五日市街道の交差点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。										●	●							
		Q5-3-4	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。										●								
		Q5-3-5	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來の影響が心配。安全に配慮して工事してほしい。										○							●	
		Q5-3-6	3・4・11の整備に伴い、通学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。										●								●
		Q5-3-7	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。																		
		Q5-3-8	土地の地価や魅力が下がらないか。																		●
		Q5-3-9	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。																		
		Q5-3-10	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。																		
		Q5-3-11	住んでいる若い人たちに配慮してほしい。																		
Q5-3-12		道路を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、防災圏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。													●						
Q5-3-13		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弱くする恐れがあると思う。													●						
Q5-3-14		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かさみ死亡事故に繋が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。											●							●	
Q5-3-15		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。																			
Q5-3-16	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。											○									
Q6-1	Q6-1-1	野川周辺には植物や湧き水など多様な生態系や豊かな自然環境がある。	●																		
	Q6-1-2	はげの湧水のところにはホタルが生息している。		●																	
	Q6-1-3	沢にはカニがいて、野川にはアユが遡上する。	●	●																	
	Q6-1-4	10Lの森では、オオタカが毎年、営巣している。	●																		
	Q6-1-5	園分寺産卵の緑地は生態系にとって極めて重要。アナグマやホドタスキなどの希少生物が生息している。	●																		
	Q6-1-6	絶滅危惧種のユズギ、ダイサギ、アオサギ、カワセミ、川鰻などを保全してほしい。	●																		
	Q6-1-7	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。	●																		
	Q6-1-8	現地は自然再生事業実施地域であり、都や市民団体が過去10年以上に及ぶ情報を持っている。	●																		
	Q6-1-9	最近、野川の水鳥の種類が増えている。	●																		
	Q6-1-10	武蔵野公園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。	●					●													
	Q6-1-11	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られた木や小学校建設の残土の山。	●																		
	Q6-1-12	野川は立川産線と園分寺産線の湧き水が守ってきた湧水による自然の川。		●																	
	Q6-1-13	野川に住んでいる水生生物を乱獲している住民がいる。	●																		
	Q6-1-14	エナガ、ホトケドジョウ、アオダイショウ	●																		
	Q6-2	Q6-2-1	○環境調査																		
Q6-2-1		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。																			
Q6-2-2		CO ₂ 、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。	●	●	●						●										
Q6-2-3		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。	●	●																	
Q6-2-4		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。	●	●																	
Q6-2-5		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。																			
Q6-2-6		環境調査や地下配線の方法、結果について知りたい。	●	●																	
Q6-2-7		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。	●	●	●																
Q6-2-8		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。	●	●	●																
Q6-2-9		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。																			
Q6-2-10		現地調査は、定期的に住民への情報提供を行いながら進めてほしい。																			
Q6-2-11		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。																			
Q6-2-12		長期的な将来を見据えて調査してほしい。																			
Q6-2-13		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。	●																		
Q6-2-14		都職員に現地へ来てほしい。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。																			
Q6-2-15	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。																				
Q6-2-16	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。																				
Q6-2-17	文化的、歴史的な調査を実施してほしい。							●													
Q6-3	Q6-3-1	○自然環境等の保全																			
	Q6-3-1	小金井に残る自然や風景、静かな環境、子供の遊び場を壊さないでほしい。	●																		
	Q6-3-2	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。自然は一度壊したら元に戻らない。計画を再検討するべき。	●																		
	Q6-3-3	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。	●	●	●						●										
	Q6-3-4	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。	●	●																	
	Q6-3-5	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。	●	●																	
	Q6-3-6	都は自然再生事業で守ってきた環境を自ら壊すのか。	●	●																	
	Q6-3-7	模範の坑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。		●																	
	Q6-3-8	将来の公園機能や再編計画を知りたい。																			
	Q6-3-9	希望者に対し、環境保護の方策を現地で説明してほしい。																			
	Q6-3-10	都の自然遺産である園分寺産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ならない。																			
	Q6-3-11	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。ベストは掘削案。																			

※「意見の概要」については、要約。

番号	通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地域コミュニティの分析	騒音、振動	通過交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はけ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
Q6-4	Q6-3-12	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。	●	●		●															
	Q6-3-13	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。	●	●		●															
		○その他の環境や景観等に関する意見																			
	Q6-4-1	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できるべき。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。			●																
	Q6-4-2	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。			●																
	Q6-4-3	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。																			○
	Q6-4-4	国分寺産緑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。					●	●													
	Q6-4-5	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。																			●
	Q6-4-6	野川自然再生協議会との調整は行っているのか。																			●
	Q6-4-7	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。	●	●																	●
	Q6-4-8	環境に与える影響を最小限に抑えていると言っているが、今より良くなることはない。																			●
	Q6-4-9	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。	●	●	●																
	Q6-4-10	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。																			○
	Q6-4-11	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。																			●
	Q6-4-12	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蔵であってはならない。									○										
	Q6-4-13	橋梁などは無機質なだけでなく、オブジェにして小金井名物にしてみようのでは。人を呼び込めるまちになれば良い。									○										○
Q6-4-14	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たいのか。																			●	
Q6-4-15	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。													○							
Q6-4-16	現在の異常気候にどう対応していくのか。																			●	
1		○環境負荷の低減																			
	1-1	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。	●		●	●															●
1-2	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。																			●	
2		○防災性、安全性の向上																			
	2-1	通車通りなどの無電柱化も進めてほしい。																			●
	2-2	3・4・11の沿道は延焼を助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のか。																			●
	2-3	3・4・11のすぐ裏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のか。																			●
	2-4	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。																			●
	2-5	糸魚川の大火の検証は行っているのか。検証結果を取り入れて計画を見直すべき。																			●
	2-6	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のか。																			●
	2-7	わざわざ道路を作らなくても武蔵野公園内に物資の輸送拠点を作る方が簡単では。																			●
	2-8	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。																			●
	2-9	幅員18mで大丈夫だというのが、大型車1台が転倒すれば自動車は通れなくなる。																			●
2-10	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。																			●	
3		○事業内容等																			
	3-1	構造形式はいつまでに決定するのか。																			●
	3-2	3・4・11の計画線にかかる家屋の件数を教えてほしい。																			●
3-3	用地を確保するというが、地権をばくちで買わ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。																			●	
4		○優先整備路線の選定の考え方																			
	4-1	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。																			●
	4-2	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明確であり、指定にあたって環境局と事前に協議や検討を行っているのか。																			●
	4-3	小金井街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。																			●
	4-4	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。																			●
	4-5	都では実証都市知事時代に36委員会を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のか。																			●
4-6	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ずっとにおいて、次の計画策定の期に見直しはどうか。																			●	
5		○その他																			
	5-1	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。																			●
	5-2	小池都知事に現場を視察してほしい。																			●
	5-3	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。																			●
	5-4	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。																			●
	5-5	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。																			●
	5-6	3・4・11に対する小金井市長の考えを知りたい。																			●
	5-7	3・4・11の検討状況はどうなっているのか。																			●
	5-8	3・4・11は国分寺産緑を制めに横切り、景観、自然保護上反対。通車通りの拡張で解決できる。	●																		●
	5-9	3・4・11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。																			●
	5-10	3・4・11が先行し、3・4・11が後回しというのは、いつ、どこで決まったのか。																			●
	5-11	通車通りが狭くて危ないので、拡張計画を知りたい。																			●
	5-12	事業中の東小金井駅前整備に時間がかりすぎているように思える。																			●
	5-13	随分音に比べて整備されてきている感じがする。																			●
5-14	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い世の中に進んでほしい。																			●	
5-15	高齢者の居住状況や踏まえた開発とシニアバス網ができていないと思う。																			●	
5-16	せっかく道路ができるならバスがあるとうれしい。																			○	
5-17	二枚橋の坂(市道173号)は時間帯によって車道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狭いままなのは不安。																			○	
5-18	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。																			●	

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はけ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
23-1	二枚橋からの東小金井へのアクセス改善(7:30~8:00、15:00~22:00不可→可)											○							
23-2	武蔵小金井駅バスロータリー、バスを小金井街道に入れるべきでなかった。もしくはバス専用レーン設定																		○
23-3	ずれ違い出来ない道路の一方通行変更										○								
23-4	事故多発場所の改善										○								
24-1	道路拡張、延長は住民生活と環境を悪化させるものとして作用し、一度自然と安全を失えば生活の安全、健康な条件は戻らない。道路の拡張は防災というキャッチフレーズで自動車本位のまちにしてしまう。道路が大きくなれば事故が増え、歩行者が不自由になる。小金井の良さが消える。	●							●				●						
25-1	小金井中町在住者としては、早く3・4・11号線を整備してほしいです。環境問題も大事ですが3・4・11号線があったほうが、便利で住みやすい街になると思います											○						○	
29-1	既存の幹線道路で十分、自然界・多様性を重視した開発計画は見直すべき	●	●		●														
31-1	武蔵野公園・野川公園の一帯は小金井市の大きな魅力。ムジナ坂が消滅するのハケと野川が分断されるのも悲しい	●	●		●			●	●						●				
32-1	人口減少、新たな時代になるのに新たに道路を作るべきではない。小金井市・東京都の貴重な自然が多く残るはけの森を分断する都市計画道路にはとして反対の姿勢を示さなければならない。	●	●		●			●							●				
34-1	野川を分断し、環境への影響が大きい	●	●		●														
34-2	進捗通りの拡張が望まれているが、無視されている。進捗通りの拡張で代替できるのでは																		●
35-1	小金井市の誇れるところである豊かな自然の野川公園と武蔵野公園を分断することになる計画は、未来のことを考えていない	●	●		●			●											
36-1	優先整備路線とされていますが3・4・11に反対します。こちらも武蔵野公園の自然環境を破壊します。自然環境重視または公益重視の計画とは言えません。	●	●		●			●											
38-1	緑豊かな野川・武蔵野公園は誇れるもの。SDGsに逆行するこの計画は見直すべき	●	●		●			●											
40-1	60年前の計画であり、人口なども大きく違う。事社会を見直し、生活道路以外の整備は必要ないと考える																		●
41-1	カワジヤ、キンラン、ミクリ等の植物、鳥類のオオタカ、鳥類のドジョウ、ミナメダカ。昆虫類のエノキガイラキジラミ、モンズメバチ、産卵昆虫のマガオカメノアライガイ等環境レディリスト2020掲載種が多く住んでいる。この道がないと洪水で困るといったこともない。これらの環境を破壊することに比較して得られる利便性は取るに足らないものである											●							
42-1	野川公園と武蔵野公園を分断するこの計画は国分寺産緑豊かな水と自然環境を破壊するものでありまったく無用なものである	●	●		●			●											
43-1	計画中の道路は自然環境にダメージを与え、また小中学生の通学路でもあり、交通量が増えることは命を脅かすリスクになるため避けるべき	●	●		●														●
44-1	車減少社会の中で新しい道路を作る必要はない。在来道路の整備拡張で対応できる。																		●
47-1	はけと野川を分断する都市計画道路は必要ない																		●
49-1	小金井市の最大の魅力である自然の豊かさを台無しにする都市計画道路は必要ない	●	●		●														
58-1	住み慣れた町から立ち退きを求められるということで抵抗しているのも事実だが、都市計画道路が武蔵野公園・野川公園を南北に縦断すること、その後の周辺の環境変化で自然が確実に失われてしまうだろうことに市が異議を唱えないことに憤りを覚える。防災が目的ならばほかにやるべきことがある。	●	●		●			●					●						
60-1	交通の即座よりも災害時に必要となるので、都民全てに不利益がないように整備を進める記載方法にしてほしい												○						
68-1	ハケと野川・武蔵野公園の自然は大変貴重で一部でも壊すと再生できないので守らなければならない	●	●		●														
68-2	進捗通りの電柱を地下化し、道幅を広げることで災害時の対応は可能												●						
68-3	今後車の台数は減るのに新しい道路はいらぬ																		●
68-4	60年前の計画が環境が変わっている現在もそのまま適応されることは許されない																		●
70-1	野川を分断することで自然環境への影響が大きい都市計画道路は必要ない	●	●		●			●											●
72-1	国分寺産緑の自然を破壊すれば再生不可能であり、次世代を担う人間への生存権の侵害である	●	●		●														
73-1	60年前の計画に縛られることなく住民の声を聴いてほしい																		●
73-2	モータリゼーションの時代は終わっている。住民、市民の声を聴いてほしい																		●
73-3	環境破壊が懸念される計画である	●	●		●														
73-4	延長道新築にするのであれば札幌の大連公園以上のものが必要で非現実的	●	●		●								●						
79-1	東町5丁目とハケと野川と武蔵野公園を分断する都市計画道路の建設には反対。環境破壊ははなはだしく、植物や鳥や虫の生息が脅かされ小金井市の大切な自然が失われるからである	●	●		●			●							●				
80-1	この計画が行われたら、小金井の環境破壊、地域の分断、交通事故の増加その他さまざまな問題が発生するだろう	●	●		●			●	●				●						
82-1	計画が50年以上前に立案されたもので現在および今後の状況を反映していないため、今後は道路の混雑は軽減していく																		●
82-2	武蔵野公園・野川公園とその周辺の国分寺産緑は自然に恵まれている。この地域に道路を建設すればこれらの緑地帯を分断し、騒音・排気ガス汚染・不自然な光によって自然環境が大きく損なわれる	●	●	●	●			●											
83-1	小金井市の宝ともいえるべき産緑の素晴らしい自然環境・生態系を破壊する都市計画道路に断固反対する	●	●		●														
85-1	優先整備道路の見直しを明確に表現すべし																		●
85-2	国分寺産緑の自然環境を破壊しないこと	●	●		●														
88-1	3・4・11号線は完成が近く、今更振替できない。南北をつなぐ方法として野川の下をトンネルでつなぐことを検討してほしい																		●
89-1	東町5丁目の住人だが、この辺の住宅地は無秩序に作られた4・5mの道路ばかりで大災害があれば悲惨なことになると思われる。一時でも早く3・4・11号線の整備が進むことを願う。現在、進捗通りを自転車で行くことは大変危険であり、自転車や小型電気自動車に対応した専用道路など、スラムのような住宅地の現状にも目を向け、未来志向・建設的な都市計画を提示してほしい。										○		○					○	
90-1	はけの道、野川の自然を壊すことのないようにムジナ坂は維持、ハケと野川の分断は行わないほかの対応をお願いします	●	●		●														
91-1	野川とはけの文化を分断することは、時代錯誤であり、小金井市の観光資源を失うことになる。野生生活の生息地や湧り鳥の中断地帯や行跡は小金井市の観光地を損なうものである	●	●		●			●											
92-1	小金井市のセールスポイントである自然環境に恵まれた住環境に悪影響を与える道路新設に反対します	●	●		●														
93-1	はけと野川が大切なのは承知の上だが、東の前の道路は交通量が多く困っている。南北に延びる大型の道路計画をぜひ進めていただきたい										○	○							
94-1	東町周辺に都市計画道路が5本もあり、住民は道路に取り囲まれて生活することになるので反対																		
94-2	はけと野川、武蔵野公園を分断しこの周辺の大切な自然、小金井の貴重な財産を壊す都市計画道路は不要	●	●		●			●											
95-1	はけの道や武蔵野公園を横断する道路は貴重な動植物の生態を変えてしまうと思う。	●	●		●														
96-1	優先整備路線の見直しを明確にしてほしい。ハケの道の自然を壊さず守り続けて	●	●		●														
97-1	都が60年前に計画決定した道路の必要性は現在変化が生じており、「市民が望まない道路は作らせない」という市長の発言が虚偽なのであれば市は優先整備路線の見直しも含め、計画決定した道路の必要性について住民参加で検証すべき																		●
98-1	優先整備路線の3・4・11は必要と思われる。両路線とも環境に配慮した設計をしてほしい																		○
99-1	はけと野川を分断する都市計画道路に反対。東京では希少な野川の自然環境に恵まれ横浜から引越してきたが東京都が60年前に計画した幹線道路があると知り、残念。数少ない景観の美しさが破壊されたら、小金井市の魅力はなくなる	●	●		●														
100-1	野川・はけの森を壊してしまふ計画には小金井市民として断固反対する	●	●		●														
102-1	東京にもまだこんな自然が残っているのかというような貴重な自然をずつとこのこして、緑と自然と共存できる街であってほしい。生活していて新しい道路の必要性を感じたことはない	●	●		●														
103-1	小金井市の宝というべき産緑、その素晴らしい自然環境や生態系を破壊する都市計画道路に断固反対する	●	●		●														
104-1	ムジナ坂が消滅したり、自然環境が破壊される路線の見直しを要望する。この路線がなくても進捗通りがあれば交通は円滑に行われている	●	●		●							●							
105-1	国分寺産緑・はけと野川の自然を壊さないでほしい。小金井市における貴重な緑と水の自然環境を壊さないでほしい	●	●		●														
106-1	はけの自然を破壊する道路計画には反対。環境に配慮するとあるが生物多様性の観点から無理だと考えられる	●	●		●														

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
107-1	国分寺崖線、野川、武蔵野公園を分断する道路の建設に反対。計画立案時の60年前とは交通状況も気候環境も違う。今大事なものは水と緑の保全、CO2の削減。環境調査で多種多様な動物が確認され、道路建設の影響が認められている。見直すべき路線は見直すべき路線としてはっきり明記すべき	●	●	●															●	
108-1	説明会で東京都目黒区に説明するといいながら新規道路の必要性の議論からは逃げ場開きになり緊急推進を強行しようとしている										●	●								
108-2	交通量・混雑度の現状と今後の見込み等数値をもつて必要性の説明をしてください										●	●								
108-3	災害対策について、発生時・中長期的対応に分けて具体的な必要性を説明してください												●							
108-4	環境問題について、配慮するというだけで具体的な内容が見えない	●	●																	
108-5	検証とはなにをどうの指標をもって検証するのか不明瞭																		●	
109-1	小金井市の魅力は水・緑などの自然が持っていること、道路計画についても多少の利便性よりも自然・環境保全を優先することが小金井市にあるべき姿	●	●																	
110-1	はげと野川の破壊は取り返しのつかない過ち、小金井市・都が未来に作るべきは生命の破壊と死をもって完成した車が高速で走る道路なのか？	●	●																	
111-1	優先整備路線は市の貴重な財産である自然豊かな野川と剛毛を破壊し分断するもの、生息地の分断は多くの種の絶滅や個体数の減少につながる科学的に証明されている。環境調査を事務的なものでなく調査結果に基づき判断するためのものとしてほしい	●	●																	
112-1	小金井市の魅力は水と緑と広々とした景観、この財産を分断し巨大な構造物を作るのは愚挙	●	●																	
114-1	今後の状況を考えたとき60年前の都市計画道路整備計画の見直し検討は当然必要。特に小金井市が誇る自然環境豊かな野川周辺の環境破壊を断つべき2路線は中止すべき計画	●	●																	
115-1	レッドリストにも該当する動植物の生息するはげや野川の自然を壊すことになる道路建設は認められない	●	●																	
115-2	高齢化が進行し、車の使用率が低下し交通量は増加しない。従来古い都市計画に基づいた都市計画道路を十分な検証もなしにまま続行しないでほしい																		●	
116-1	小金井市の自然との共生という種な環境を破壊してまで通す必要のない道路だと思	●	●																	
118-1	優先整備路線について、説明さえすればいいというものではない。ゼロベースで現状を踏まえた合理的計画を策定し直すべき																		●	
119-1	都市計画道路ははげと野川を分断し、貴重な動植物の生態系を壊し、市民の憩いの場を無効にする。延焼遮断帯の形成、広域避難路への誘導路といったものは道路の犠牲の側面を明らかにしていない。マイナスの側面も素直に掲載すべき	●	●										●	●						
122-1	国分寺崖線と野川を分断する3本の都市計画道路は環境保全とは両立しない。	●	●					●												
124-1	運送通りをよく利用するが整備も進み通りがよくなっている。自然を壊し巨額の費用をかけて作る必要はない	●	●																	
125-1	武蔵野公園付近は生活にならなれない程豊かな美しい公園、ぜひ変更(中止)をお願いいたします	●	●					●												
135-1	3・4・11、3・4・11号線の見直しを明確に表記してほしい																		●	
138-1	災害時の安全性は太い道で地域のコミュニティが分断され、交通量が増えることであって地域住民の避難や移動ができなくなる恐れもある								●				●							
138-2	古い街道は合理的な道づくりがされているが、はげをまたぐように何本も道を作るのは動植物の環境に悪いだけでなく、泥濘を避けてう回したり無意味にCO2排出を増大させることが危惧される	●	●																	
138-3	交通量の増大で住民にとっては事故の危険性が増す										●									
138-4	車も人口も減少する社会で維持・建設費用はどうするか？住民を立ち退かせてまで本当に必要かを考え直すべき										●								●	
137-1	小金井の宝であるはげと野川、武蔵野公園、そして東町5丁目分断する都市計画道路は必要ない	●	●					●	●											
139-1	野川や国分寺崖線、はげは地域だけでなく東京都民全体の貴重な財産。これを破壊すれば取り戻すことはできない。整備するならば運送通りをや小金井街道の整備が急務	●	●								●									
141-1	南北を結ぶ交通網が不足しており、普段の生活はもとより災害時・救急時に不安があるのでその解決につながるなど、多くの人に理解できるようにしていきたい										●									
141-2	自然への影響は配慮されているとは思いますが、立体的な計画図などがあると影響がどれくらい抑えられるのかわかりやすくなる	○	○									○	○	○						
141-3	自転車、歩行者、車が入り混じっておりかなり危険な場面も多くみられる。道路が拡張される、新しい道路ができることで危険度は減ると思う										○								○	
146-1	3・4・11、3・4・11号線については検討の経過を説明するのみで住民の真摯な議論が反映されていない。人中心の空間を目指す都市計画に半世紀以上前の車中心時代の道路計画を盛り込むことはプラン全体に不整合と違和感を生じさせている																			●
147-1	優先整備路線の見直しを明確に表現してほしい。60年以上前の計画であり時代錯誤、貴重な小金井市の財産でもあるはげの自然を壊すことは市の魅力低下・衰退にもつながる	●	●																	
148-1	野川の自然は時間をかけて出来上がったもの、道路は一時でできるが壊した自然を戻すにはその何倍の時間がかかる。時代に逆行している	●	●																	
151-1	3・4・11号線ができれば二枚橋への生活車両の進入が少なくなるような記載があるが、大型道路ができれば車両台数が増え時間帯によっては泥濘が発生することも予想される。その結果、二枚橋への生活道路の車両の進入が考えられ、現在よりさらに危険度が増す。都市計画道路完成までには数十年の年月がかかりそれまで何の対策もないまま放置するより、狭路道路の幅員など今の課題を解決するために整備すべきところは整備すべき	●	●								●									
152-1	野川と武蔵野公園を分断する都市計画は自然環境を破壊するとともにコミュニティの崩壊でもある	●	●						●											
153-1	野川の上を通る道路は環境調査によると道路敷地内に動植物が生息・生育できなくなるほか、道路周辺の日照・風況など環境の変化を生じさせる。また通行車両の衝突、騒音、振動、積雪方式になる場合の日照の変化により植生の変化が生じることが予測され、生態系が脅かされる。貴重な自然環境を守ることを優先すべき	●	●							●										
154-1	優先整備路線は自然豊かなはげの崖線を視察するものであり、小金井市のまちづくりテーマである豊かな湧水を活かした風景の保全形成、緑の保全創出・循環型社会の推進など自然と都市が調和したまちづくりを目指そうとしているのに反する	●	●																	
155-1	これからの人口減少高齢化社会において、交通量は減少し新たな都市計画道路の建設は不要と考える。3・4・11号線は環境のないところに新たに道路建設が予定され費用が莫大に発生する。建設の見直しも求め見直しを要望する。																		●	
156-1	小金井市の財産であるはげの崖線で唯一残されたはげと野川の自然景観が壊され、また動植物の生態系を壊す。環境を未来に残すことが我々の責務	●	●																	
158-1	野川の自然を破壊しないでほしい	●	●																	
158-2	道路を新設するほど交通量が増えているとは思わない																		●	
159-1	必要性のない道路を作るのは反対																		●	
159-2	野川の自然はかけがえのないもので、それを失うことは次世代の負の遺産となる	●	●																	
162-1	市長発言「市民が望まない道路は作らせない」この言葉は絶対に必要なもので必ず明記してください																		●	
162-2	貴重な自然環境を次世代に残すことが私たちにできること、自然環境を守ることを優先し、計画の廃止を要望するべき	●	●																	
165-1	都市計画道路の推進の記載は削除し、優先整備路線については「市民が危惧している」と明記してほしい																		●	
168-1	都市計画道路の推進は削除してほしい。60年前と今は違うまちであるし、地球温暖化が議論される大切さが言われている時、二酸化炭素の排出量を増やす都市計画道路は現在・未来においても不要																			
168-2	多様な動植物が生息し、子供が川遊びを楽しむ野川、はげ、武蔵野公園を含む緑野地帯は大切																			
170-1	優先整備路線3・4・11は甲急に実施すべし、東八道路につながる道が小金井街道と天文台通りしかなく非常に不便かつ狭い。二枚橋の通りに多くの車両が通り危険										○	○								
172-1	小金井市の優先整備路線2路線は反対の意見が多く、無理に計画を進めることは民意を無視している	●	●																	
172-2	豊かな自然が残るはげ周辺のエリアは子供たちに絶対このままで残すべき	●	●																	
173-1	利便性を優先した結果、自然が破壊されるような愚かな開発はやめ自然を残す努力をすべき。都市計画道路は不要	●	●																	
175-1	東町5丁目とはげと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路は必要ない							●	●											
177-1	都市計画道路は住民の意見を聞いて議論すべき、市民の望まない道路は作らないでほしい																			
177-2	東町5丁目とはげと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路によって大切な自然が破壊される。多様性のある貴重な環境を維持し、温暖化防止、未来の子供たちのために残してほしい																			
179-1	自然再生事業の対象としている武蔵野公園付近の道路を通す計画の実施は貴重な自然環境や絶滅危惧種が生息している貴重な地域を破壊することとなる	●	●																	
181-1	日本最古の黒曜石が出土する野川流域運動を破壊する道路計画はやめてください																			
182-1	都市計画道路に反対の意見を耳にするが、もともと小金井市の道路は整備されておらず安全に通行できる道路は必要であると考えられる										○								○	

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
183-1	緑と水、市民の憩いの場である野球場・公園の破壊につながる道路計画は不要。自然豊かな野川の地を後世に残したい	●	●						●										
183-2	「市民が望まない道路は作らない」の原点を再確認し、都に自給圏を働きかけてほしい																		●
184-1	60年前の計画がそのままではいはずがない。自然は小金井の宝でコロナ禍でもいやしてくれた。手を付けずに残してほしい	●			●														
185-1	60年前に計画され、環境が変化の中で市民に必要とされなかった道路を自然・住まいを壊してまで作る必要はない	●			●				●										
186-1	野川公園に道路を造らないでほしい。この自然は小金井だけのものではない	●			●														
188-1	はげの森は長い間多くの人が自然を守るために努力してきた。道路が通れば坂道になり騒音・排気ガスが多くなることはわかっていて、これからも緑豊かで静かな自然環境を子供たちに残すことが大切			●						●									
189-1	優先整備路線は貴重な自然環境を守ることを優先した見直しを都に要望すべき	●	●		●														
190-1	近年野川・武蔵野公園で里山の自然環境が破壊され、住宅街に隣接する武蔵野公園で、東町5丁目とハゲと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路は必要ない	●						●	●										
191-1	都市計画道路は多くの小金井市民が反対している。マスタープランにはこの2路線は必要ない旨明記してほしい																		●
192-1	野川・武蔵野公園を分断する都市計画道路は必要ない							●											
195-1	3・4・11号線は利便性や防災性の強化の観点から早急に着手すべき。すでに整備は進んでおり、残りの部分も整備が進めば小金井から甲州街道などへの移動も安全にできる。小金井は立川新層も近く自身のリスクも想定し住民の命を守るという観点からも必要な道路整備ではないかと考える。賛成者はあまり声を上げないでサイレントマジョリティーとなっていることも考えられる										○	○	○						
199-1	防災・混雑の解消など論議ではなく誰か経済的に周うかの説明が必要。自然環境を残す方策をとるべき																		●
226-1	3・4・11号線の延長は新設となり、多くの立ち退きが必要でありそのうえではけの森、武蔵野公園の自然を破壊する無駄な計画である							●											●
239-1	野川とその一帯の自然は都民にとってもかけがえのない貴重な財産であることを都に認識させるべく市として都に働きかけるべき																		●
242-1	小金井市は文教都市だと考える。その文教都市にふさわしい道路は住民や通学者にとって優しいものであり、老若男女がゆったり過ごせるものではないか。そのために必要なのが南口側では野川・ハゲ地区や武蔵野公園ではないか。計画だからと言って新規の道路を作るのではなく従来道路の改善や子供の教育に回すべきではないか	●																	
245-1	3・4・11号線については武蔵境通り・新小金井街道を利用すれば多くの機能を伴う道路の新設は必要ない										●	●							
245-2	環境調査のデータでは多くの動植物が生息している場所。道路が新設されることでこれらの動植物が生息できなくなることに危惧されている。また当該地区は全国で実施されている自然再生事業地域の都内唯一の実施エリアであり、都内の明治神宮等の緑地と多摩の自然をつなぐグリーンベルトとなる重要な緑となる地域との上、日本の財産であるこの地域の自然破壊は絶対中止させてください					●													
246-1	国分寺外線（ハゲ）と野川流域に広がる豊かな緑地、武蔵野公園・野川公園は小金井市民のみならず、都民にとっても大切なオアシスであり、小金井市の誇るべき自然遺産であると思います。この自然遺産に対して、防災の名目であろうと大規模な道路などを通すことは絶対にあってはならないことだと思います。先人から受け継いだ大切な自然を今あるままの姿で後世に残していくことこそ小金井市民に与えられた役割・使命ではないでしょうか																		
247-1	3・4・11号線と3・4・11号線は野川流域にとって最も重要な場所を通る道路なので東京都全体としても2本の道路の建設中止するまで小金井市長・市議会・市民が協議はなくてはならない。小金井市としては電柱の地中化をはじめ老朽化したインフラの整備など災害時の危険性を取り除く方向を進めてほしい												●						
254-1	60年前の計画、大層の決意も署名もないものを無理やり進めるべきではない。小金井市の中でも3・4・11、3・4・1号線については貴重な自然が残されており、道路建設により自然が壊されてしまう。新しいものを作るのではなく今ある道路の改善やインフラ整備をしっかり行っていただきたい																		
255-1	コロナ禍で当たり前の生活が取り上げられてしまったこの2年、野川の自然に助けられ、野川の自然が人々の心にどれだけ残りを残してくれたか、そんな野川の自然を道路によって壊すことなど許すことにはできない	●																	
259-1	野川周辺の豊かな環境に悪影響を与える3・4・1号線及び3・4・11号線の見直しを求める。都市計画がなされた60年前とは状況が大きく異なり、人口減少とそれに伴う車両減少が確実に予想される現状において不可逆な環境破壊を行う利益・価値は大きく減少している。既存の道路の利便性をいかに上げるかを第一に考えるべきである											●							
261-1	運賃通りは拡張の必要性があると思うが、3・4・11の道は不要だと思う。豊かな自然に恵まれている小金井の住環境を壊してしまうのではないかと、希少な動植物の生息している野川や武蔵野公園はそのままにしてほしい。東西に走る道路こそ必要で南北に走る道路はこれ以上必要はないのではないか	●						●				●							
262-1	小金井市の宝は南北にある小金井公園と武蔵野・野川公園。大多数の市（都）民は武蔵野・野川公園を通る3・4・1および3・4・11号線に反対してきた。野川はたまたま村が実施した交通量調査でも交通量は減少している。公園が都民の憩いの場であること、都市河川では珍しい自然形態の野川とそこに自然・動植物を併存し、公園が危険性がある	●						●											
262-2	3・4・11号線については環境案が出ているが橋梁の下になった生き物はどうか、また排ガスや騒音等により生き物の様相が変わる危険性もある			●						●									
263-1	20年前に比べ緑が少なくなってきた中で国分寺 崖線や野川の自然派市民をいやすてくれる存在。はげの湧水、武蔵野公園や野川の環境・生態系に影響を及ぼす都市計画道路の建設には反対	●	●			●													
264-1	幹線道路とされている運賃通りも狭い歩道があるだけで歩行者の安全が確保されているとはいえない。また市の南北をつなぐ道路も少なく、東八道路方面に向かう際に小金井街道で渋滞に巻き込まれることも多い。片側一車線の小金井街道は緊急時にはさらなる渋滞で通行不可になる恐れもある。南北移動もスムーズに行えるように3・4・11号線の整備は必須だと思う。小金井市は公園も多く野川や武蔵野公園でも多様な動植物に触れることができる。こういった資源を活用するためにも安全に移動できる道路整備をお願いしたい										○	○	○	○	○		○		
267-1	貴重な自然を破壊する都市計画道路の建設には反対。環境変動により多くの人が苦しんでいる中でこれほど自然の大事さが叫ばれる中新しい道路を現金をかけて推進する必要はない	●																	
268-1	3・4・11号線について、南北道路の必要性は一定程度認められているが西側多摩川線の運賃通りの路切の解消も併せて現状の計画は大きく見直し、一方通行路としての整備や電柱の退避・地中化などきめ細やかな影響の小さい解決の方法を模索すべきである												●				●		
272-1	二枚橋の板沿線の住民は危険な道路が南北の抜け道となっており、3・4・11号線が開通することで危険な交通状況が改善することを悲願としてきた。危険極まりない道が南北の抜け道として使われ、多くの車両が押し寄せることによりこれからは耐えなければいけないのは自然が多少犠牲されることよりはるかに深刻である。都市計画道路の完成によってバスの運行も期待され、公共交通不便地区は大幅に改善されるとともに、二枚橋の頃は高齢者、子供等の交通弱者が安全に移動できる交通環境を得ることができる。また、計画道路によって災害時の広域避難場所への円滑な避難経路も確保される										○	○	○	○	○	○	○		
275-1	全ての東京都民、小金井市民の大きな財産である野川公園、国分寺崖線の豊かな自然、広い空の景観、多様な動植物、美しい川、湧水、静かな空間をそのままにしてほしい	●	●		●					●									
275-2	JR線の高架化によって小金井街道の交通が円滑になり、東八道路もあり野川地域にはこれ以上の道路は必要ない											●							
278-1	東町5丁目とハゲと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路は不要。そもそもかなり古い道路計画に基づくものでありSDGsの観点からも再度市民の声を聞きながら計画を再決定すべきではないか							●	●										
279-1	都市計画道路3・4・1号線と3・4・11号線の優先整備に反対します。多くの市民が納得のいく説明をしてください																		●
280-1	歴史と多様な生態系にあふれた小金井の魅力を優先整備路線に反対。この自然破壊は道路周辺だけでなく野川の自然破壊にもつながる。ただでさえ宅地開発で小金井の魅力である緑が失われつつある中、これ以上壊さないで下さい	●			●	●													
281-1	環境調査調査委員の資料も見たが、そこに住む動植物は何か一つでも条件が変わるだけで同じままにいられたらとらえない。小金井市にとってこれまで残されてきた緑地は財産であり、本当に道路が何のためのものか、市民が代償と引き換えても必要なものなのか	●																	
282-1	「はげと野川を壊すことによる2本の都市計画道路の見直しを明記してください																		●
283-1	はげと野川を分断する計画はあり得ない。自然を壊したら二度と再生しない。子供たちに何を残すか、計画ありきは見直すべき	●																	
284-1	東町5丁目、はげと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路は必要ない。東京都の計画があるから、ということであれば東京都の計画があるものの多くの反対意見が小金井市民から出され、市民が望まない道路は作らないと小金井市長も発言し、市議会でも反対決議が何度も可決されるなど本計画の必要性に大きな疑問があるとコラムではなく本文に明記すべき							●											
283-1	今後、人口減少と高齢化が進み、自動車を保有する人は確実に減少し交通量の増加は予想されない。また、交通渋滞の緩和はDXの推進により解決すべき課題である																		●
283-2	道路建設を行う場合の生態系配慮には限界があり、小金井市にわずかに残る貴重なはげの生態系を破壊してしまうことが予想され、みどり・水・環境共生の基本方針に背く反する																		●

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
293-3	首都直下型地震を想定した地域防災性の向上は喫緊の課題であり、長期間を要する道路建設では対応困難であり、道路建設と切り離して早急に検討すべきである																		
294-1	東町5丁目の道路について、非常に狭く危険な状態である。子供も多く通っており、千葉県で起きたような死亡事故がいつ起きてもおかしくない状況。早急に対応していただきたい。										○						○		
296-1	3・4・11号線の横切る野川には自然再生地区もあり、自然を壊すのは簡単だが取り戻すのは大変な時間が費用がかかる。私たちの貴重な自然、文化、生活に悪い影響を及ぼす恐れがある	●																	
298-1	中間報告書に対するパブリックコメント全331件のうち、都市計画道路については250件近く、なかでもはげと野川と交差する2路地については100件近くあった。そのうち170件は反対の意見であり、はげと野川の自然環境や生物多様性、文化的価値、身近な自然を大切に思う市民の意見が示された																		●
300-1	2つの優先整備路線については市民から多くの環境に対する影響を懸念する意見が寄せられており市議会でも中止や見直しを求める意見書や決議が可決されている。これらを踏まえ市長より東京都知事について事業に関する考え方を直接つたえ、要望書を出している																		●
308-1	東町5丁目と野川を分断し、コミュニティと自然を壊す3・4・11号線の道路計画はマスタープランから排除すべき。小金井市が掲げている自然との共存に反しており小金井市の魅力である自然や野鳥など今まで守ってきた生態系にも影響が出る。また5丁目のいままでも築いてきたコミュニティが分断されるだけでなく大きな道路ができることで子供の通学路や遊び場までの移動なども危険な場所が増える。								●							●			
310-1	既存の道路の補修や、交差点の改善、無電柱化などでもっと通行しやすい道路は作っていくはず。大規模な計画ではなくちよっとした工夫で作るまちづくりがこれからの小金井市には必要ではないか。3・4・11号線がわが一でできてしまったら五日市街道にも渋滞が湧き出してしまう。緑や住まいを奪ってまで必要な道路なのか	●																	
312-1	3・4・11号線と3・4・11号線が優先事業として選定された経緯について選定基準概要もコラムに明記し、特に選定に対する影響や市民との合意プロセスが考慮されず選定されてきたことなどは、それは適切な選定プロセスを経た結果と見えなくとも																		●
317-1	市民から反対の声が多く、市議会でもたびたび必要ないと決議が行われている小金井3・4・11、小金井3・4・11号線外についての態度があいまい。ぜひ「必要ない」「市民から心配の声が多く上がっている」などと明記していただきたい																		●
321-1	3・4・11号線については環境調査が行われレッドリストが9種、保護上重要な野生生物種35種もの貴重種があることが確認されており、これらをどのように評価し保護していくのか明記されていない。また現在地下水調査が行われているとあるが、結果が公表されていない	●	●																
331-1	国分寺産線(はげ)、野川、歴史・文化のある五川上水の桜並木を守り育てると書いてあるが、それではなぜはげを分断するような都市計画道路建設に小金井市は協力的なのか理解できない	●																	
335-1	優先整備指定路線の2路線が昭和37年7月の告示の時点の道路必要性の理由が第四回事業化計画と大きく変わっていること、決定時以降関係住民に対する必要性の説明がなされていないこと、2019年に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」についてパブリックコメントが実施されているがその結果は住民への説明が60年間実施された記憶が見当たらないこと、また小金井市と東京都の間の調整行為の開示結果は検討状況の記録は全く存在しないこと、以上から関係住民に対する道路の必要理由の説明がなされていないということが明確																		●
335-2	環境の変化から人口減少、緊急時の道路の必要性、交通量の減少など道路の必要性について2年前のオープンハウスでも都の姿勢やフォローの姿勢は疑問視された。そのため詳細道路の必要性の疑義が大きいこともあり、現在の詳細道路に関する説明が適切でないと判断される																		●
336-1	小金井市の大きな重要ポイントである水・緑・環境の抑制の方針が示されているのにはけの道を分断する都市計画道路を推進しようとしているのか、小金井市は東京都環境局に対してこれらの道路の推進の中断について都市計画法に基づいて調整の申し入れをできるのではないのか	●	●																
337-1	小金井市の自然環境保全の方針に対してなぜ小金井市内にはけの道を分断する都市計画道路を推進するという姿勢は矛盾していないのか	●																	
340-1	東京都の6年前の第四回事業化計画の際の小金井市の優先整備路線が国分寺産線の線のゾーンの自然環境を破壊すること	●																	
343-2	その道路自体の計画の決定プロセスが当時の都市計画法に違反した法律上の瑕疵の疑義があること																		●
349-3	また同じ時期に計画した金11路線について東京計画に検討を打診したところ、問題ないと回答し、これら計画道路が関係住民の意向の確認もなく計画道路として計画に残されることになったことは都市計画法の要求事項を満足していない																		●
351-1	はげと野川は平成15年旅行の自然再生推進法に基づく自然再生事業計画の対象地であり、道路計画より直営の計画に基づき貴重な自然を維持することのほうがその地域の破壊より小金井市にとって示るかに重要なことなのでは？	●	●																
354-1	都市計画道路の優先整備路線は計画が立ち上がったから半世紀以上が経過しており、この間社会情勢が大きく変わっている。その必要性をもう一度徹底的に検証すべきであり、検証に当たってはそこで生活を営む市民の意見を反映しなければならない																		●
355-1	特に3・4・11号線と3・4・11号線ははげを分断することではげと野川に生息する貴重な生き物の環境も分断し、生息を脅かすこととなる。小金井の魅力は豊かな自然です。これからは便利を求めるのではなく自然の豊かさを守るべきです	●																	
356-1	都市計画道路3・4・11号線および3・4・11号線は貴重な自然を壊す計画であることは疑いようがない。丁寧な対応を要望しますや自然環境、景観に配慮しますなどの文言は環境を守るという点においては何一つ有効性はありません。																		
358-1	野川流域の環境保護活動を行っている者にとって計画道路3・4・11および3・4・11号線の計画は致命的であり廃止または全面的に見直すべき	●																	●
358-2	交通量をはじめ以前と状況が異なり、新規道路の必要性が薄くなっており自動車などの流れを減らすのではなく、既存の道路機能の見直し、拡充で対応すべき											●							
362-1	小金井3・4・11、3・4・11号線について今までも不足なく道路を歩き生活してきた。なぜ赤字の都の費用を使って道路を作らなければならないのか理解できない																		●
362-2	十年たてば日本の人口もさらに少なくなり、老人は車を運転できなくなる。道路を新しく作る必要はない																		●
362-3	南小学校の通学生は幅広い道の幅を歩いて通学しなければならぬ。																		●
362-4	都の環境調査でも自然の態を破壊を表示している	●																	
362-5	子供・老人の憩いの場を車の都合でよくなるようなブルドガーで乗り込むようなものだ								●										
364-1	コラムについてだが、優先整備路線についてあまりに都に対して議が引けており市としてこの都市計画道路をどうしたいのか市長や市の意志が感じられない。市として現段階で都が決めた都市計画道路についてマスタープランに記載しないわけにはいかないのであれば、優先整備路線の全ての図の下にマスタープラン策定時に都に対して市として計画の見直しを要望中と注記を入れてください																		●
366-1	3・4・11号線および3・4・11号線については意見交換会、パブリックコメント、市議会意見書等で計画の見直しを求める住民意見が圧倒している。都市マスでもその旨を明記すべき																		●
368-1	道路計画の理由として延焼遮断帯の形成とあるが、阪神大震災では100mも飛び火が飛んだという。この道路では延焼は防げない												●						
368-2	小金井市では2030年をピークに人口が減少し、高齢人口が増えるとしており、それは車の保有台数も減るといことであり、60年前の計画とは状況が変わっている																		
368-3	生活道路に車が入ってくるのを防ぐために必要とあるが、生活道路に車が入らないように規制すればいいだけではないか										●								
369-1	武蔵野公園、野川公園、国分寺産線とそれらのエリアの自然環境及び動植物は貴重で稀有なものであり小金井市と地域住民の宝です。自然は道路建設などで一度破壊されると二度と戻りません	●																	
371-1	3・4・11号線は連続した緑を分断し、歴史的に見ても自然環境的に見ても損なうものが大きすぎる。はげが壊れれば野川の水質も悪くなる。野川の水質は小金井に届かない	●	●					●											
372-1	野川ホルタル村や野川自然の会からのモニタリング結果を見ればわかるように絶滅危惧種が生息しているこの貴重な自然環境を3・4・11道路は破壊するもの	●																	
373-1	そもそも都市型が好ましくなく、都市が近いのに静かに暮らせる町が小金井市のいいところ。									●									
374-1	所中市までできている3・4・11号線の幹線により市外の人が訪れることが十分可能																		●
377-1	3・4・11道路は特徴的な風景・景観を破壊するもの																		
378-1	気候非常事態宣言、素晴らしい宣言を表明しその目標を達成するために必要なエネルギーを排出する3・4・11号線の建設工事は相反するもので必要ない			●															
389-1	3・4・11号線、3・4・11号線の沿線住民にとって隣りに水、豊かな自然環境が残されたところを1度破壊してしまつたらもどきは戻せない																		
390-1	都内では自動車台数が減少しており、新たな都市計画道路の建設は不要、大切な武蔵野公園の自然を壊すことにはかならない、特にはげや野川の自然には多様な生物が生きている。これらの大切な自然・文化・歴史などを後世に子供たちに残していくべき	●																	
391-1	都市計画道路3・4・11、3・4・11号線については東京都が行う事業とはいえ、他の大規模開発と同様市民にとって大きな影響のある課題。まちづくりの推進方法にあるように東京都の行う説明会や展示以外にも市民が意見交換できる場所づくりを市にお願いしたい	●																	

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分断	地域コミュニティの分断	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はけ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
399-1	3・4・11道路計画に絶対反対。『野川及び大規模公園など豊かな自然を活かした、市民の憩いの場としてのんびりとやすらぎのあるまち』とあるが道路ができれば自然を壊し、公園をつぶし、騒音をだし、失われた動植物の命を悲しみ、寸断された自然を壊く日々となり、安らぎはみじんもない。どうしても南北をつなぐのなら野川の下を通すのであれば反対しないかもしれない	●	●		●	●													
401-1	小金井の貴重な自然環境・文化である「ハク」を守ることも共存させた道路網を考えるべき	●																	
401-2	都市計画道路の整備方針の文章中の「見直すべきものは見直すとともに」の部分だけでは弱いので「全面的に見直しや、計画の廃止もふくめた対応を東京都に要望します」的なところで踏み込んで記載すべき																		●
402-1	市内は自動車台数が減少し、交通量も減少する。このような変化の中にあり、交通量の増加は見込まれず新たな道路の建設の必要はない。渋滞対策は信号の11制御、緊急時輸送はヘリやドローンが選んでいる										●	●	●	●					
402-2	住居のニーズにこたえる狭隘道路の拡幅・改良などの整備に限るべきであり、とくに通学通りは東西方向の交通に不可欠であり、その危険な狭路区間こそ早急に改良に着手すべき										●								
402-3	はけや野川には多様な生物が生息しており、絶滅の危機に瀕している。もはや環境配慮などでは保全できない	●																	
407-1	3・4・1、3・4・11の計画は野川の整備もされておらず、多くの住宅が建つ前の計画であり、不可逆的な環境破壊につながるものはない	●																	
411-1	たくさん住宅を立ち退かせ、住んでいる人たちの権利を強いる計画はやめてくれと東京都に示してください。貴重な自然環境は小金井、東京の財産です。それを守ることに注力してください	●							●										
417-1	3・4・11号線は野川を分断し、連続性を断ち切ることで生態系を破壊することにつながる。「特許可能なまちづくり」と整合性が取れない	●						●											
419-1	3・4・1号線、3・4・11号線について推進しない旨を明記してほしい																		●
420-1	小金井市が愛されるのは稀有な自然豊かな環境があるからであり、経済の観点からしても小金井市の自然をうしなうことは財産を失いに等しい	●																	
420-2	武蔵野公園は野趣あふれる魅力があるが、その一部を消滅するだけといっても、その魅力は失われてしまう							●											
421-1	自然を破壊して道路を建設することは環境を破壊すると同時にCO2排出を促すことになる			●															
422-1	普段生活していて、今のままで満足している。自然を破壊するようなことをやめてほしい	●			●														
423-1	自動車の保有台数は減少傾向にあり、交通量の増加は見込めない。不要なインフラを抱えることで無駄な維持・補修費を発生させることになる																		●
424-1	五日市街道を使用しなければ車で外出できないため、混雑についてはよく知っているが幅が狭いような状態で府中方面から大きな道路をつなげるメリットが分からない。災害時の緊急車両の円滑な移動などできない										●	●		●					
426-1	南北道路は国分寺市では新府中街道が、武蔵野市では調布保谷線が開通しており、まちづくりについては小金井市だけが遅れ遅れの対応となっている											○							
427-1	3・4・11号線について環境保全などを理由に反対という意見をよく聞くので、都も市も腰が引けているのでは																		●
427-2	小金井市のまちづくりは近隣市に比べ常に遅れていると感じている																		●
427-3	幹線道路の整備はデメリットもあるが、防災・流通・地域の安全・公共交通などメリットがある										○	○	○	○					
427-4	427-4 既に当該予定道路は住宅が建ち並び環境が破壊されている。何を今更と感じる。	○	○																○

※「意見の概要」については、要約。

発言者	意見の概要	動植物への影響、 生態系の保全	湧水や地下水への 影響	大気汚染への影響	日照や景観への影 響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分断	地域コミュニティ の分断	騒音、振動	公共交通からの安 全性確保	南北道路の整備に よる利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート 確保	はけ、武蔵野公園 等へのアクセス性	子供の遊び場の確 保	通学路の安全性確 保	沿道利用、沿道地 域の活性化	その他
清水市 議	3・4・11号線は都市計画道路として市民・子供の命を守るため、震災などから命を守るためにも推進し なければならぬ事業。今のうちからでも計画的に進めるべき。										○	○	○				○		
西岡市 長	3・4・11号線については都市マスタープランの策定過程を尊重している。幹線道路としてのネットワークの意義は 理解している。																		○
清水市 議	事業の主体は都かもしれないが、市長が市として道路の必要性について説明し、市長が責任をもって市と都の 調整役にならなければならない。																		●
西岡市 長	事業主体は都であるため、都が地元の説明すべき。私の要望書では「3・4・11については市民の理解が十分に あるとは言えない状況であり、現状では事業に賛同しかねる」と伝えている。																		●
清水市 議	3・4・11号線については都が事業主体であることは明確だが、市長が道路の必要性を感じているのであれば市 長が市民に必要性を伝えていかないと理解が進まない。																		○
古垣市 議	道路橋格検討を実施するにあたり、都の担当者や取り扱いはあったのか、定例会で構造型(トンネル構造)と今後 の進め方について提案したつもりで、市長から「今後も都の動向を注視するとともに必要に応じて対応していく」と 答弁があった。市長は都へどのように対応したのか。																		●
西岡市 長	いただいた提案に基づき、都にアクションをしたかというしていない。																		●
古垣市 議	3・4・11号線の整備にあたっては小金井街道と天文台通りの約4kmに南北道路がなく、現在抜け道として利用さ れている市道にガードマンを立てる危険な状況。3・4・11の延長の約四割は都有地であり、財政的にも費用対 効果の大きな道路となる。仮にトンネル構造で道路ができれば東八道路に2分足らずで出られるようになる。										○	○							
武井議 員	今、東町全域及び中町二丁目周辺から市道573号線を除いた以外はなく、もう一本市道437号線というのがある が、緊急自動車の車両しか入らないことになっている。これは昭和49年に消防車、緊急車両と救急自動車以 外の通行を禁止するという覚書が当時の市長ならびに自治会の会長の間で締結されている。そのため市道437 号線が通行ができないことから、市道573号線通行が集中し、渋滞・騒音に東町五丁目が悩まされていると いうことで、入口にガードマンを設置したり、道路の改良を行ったりしている。																		●
審議委 員	二枚橋の坂付近の交通誘導員が要るエリアには老人介護施設があり、タクシーが交通規制のために入っていけ ず、利用者の人がタクシーが必要であるにもかかわらずタクシーが利用できず困っているという話がある。																		○
田部井 副市長	二枚橋の坂周辺では、3・4・11号線の整備がまだなされていないことから、周辺道路の渋滞のために地域に直 接利用のない通過交通が生活道路に流入している状況で、歩行者・自転車にとって危険な状況だと認識している。										○								
審議委 員	小金井街道から天文台通りまでに南北交通がないという状況の中、交通対策上、災害防災上にもそれを合わせ て都市計画上也全く必要がないといえるような道路ではない										○	○	○						
安田委 員	東町五丁目には二枚橋の坂の交通安全性の問題もあるし、もし3・4・11号線ができるとしたら立ち退きの問題も 出てくる。どちらの問題でも悩む住民がいて、通過交通の問題を解消しようとしているのか、検討があったのか知 りたい。								●		○								

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、 生態系の保全	湧水や地下水への 影響	大気汚染への影響	日照や景観への影 響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分断	地域コミュニティ の分断	騒音、振動	通過交通からの安 全性確保	南北道路の整備に よる利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート 確保	はけ、武蔵野公園 等へのアクセス性	子供の遊び場の確 保	通学路の安全性確 保	沿道利用、沿道地 域の活性化	その他
2-1	「避難道路の整備」に「市全体に張り巡らされた都市計画道路の整備を推進し、避難場所への避難道路として活用を図る」とあるが、都市計画道路は市内の住宅地や商店街を分断・疎離し地域のコミュニティを壊してしまう。これは震災時の助け合いをできなくするもので弊利は逆効果ではないか								●				●						
2-2	大規模震災が起きたときは幹線道路は自動車通行が不可能になってしまうのは過去の災害で示されている。都内が震源地になったときには幹線道路以外も自動車は通行不能になるのは十分予想される。													●					
3-1	延焼遮断帯の図で東大通りから南に延焼遮断帯が伸びており、3・4・11号線を示していると思われるが構造からして延焼遮断帯の役割はなさそう。												●						
4-1	「市全体に張り巡らされた都市計画道路の整備を推進し、避難場所への避難道路として活用を図ると記載されているが大規模災害発生時にはまず一時避難所に行くこととなり通常は徒歩移動となる。車で移動することは極めて一部であり、避難道路のために新設道路整備を行う必要性は考えられない												●						
5-1	小金井市内の国分寺車線(はけ)は緑地保全地区に指定され、都市計画道路に反対する人の発言(自然環境破壊や生態系破壊等)に増設しがちなこれらの安全対策について、危険度の定量的把握など行政として行うべきことは著々と取り組んでいく必要がある																		○

※「意見の概要」については、要約。

■エリアごとの地域課題のまとめ

以上、上位計画及び地元からの声よりエリアごとの地域課題は以下の通り。

地域課題	比較項目	該当エリア	課題
環境	①動植物への影響、生態系の保全	公園	野川と連続した生態系への影響を考慮する必要がある
		野川	レッドリストに登録されている動植物への影響を考慮する必要がある
		崖線	崖線に生息する動植物への影響を考慮する必要がある
	②湧水や地下水への影響	公園	野川と連動し、野川に湧き出る水への影響を考慮する必要がある
		野川	調整池で行われている保全計画とも整合を図り、下流へ流れ出る水も含め考慮を行う必要がある
		崖線	崖線から野川へと流れ出る湧水への影響を考慮する必要がある
	③大気汚染への影響	住宅	事業実施に伴う沿道地区へのCO2排出量の増加などの影響を考慮する必要がある
	④日照や景観への影響	公園	武蔵野公園内の景観と当該道路の間で景観の調和を図る必要がある
		野川	みどりの軸としての野川沿川のみどりの連続性について配慮を行う必要がある
		崖線	住宅地近傍の自然という景観に配慮を行う必要がある
		住宅	道路建設に伴う景観の変化への配慮が必要となる
	⑤緑化面積の減少	公園	みどりの拠点として位置づけられている武蔵野公園内の緑化面積が減少する恐れがある
		野川	みどりの軸として大きく位置づけられている野川の植物を保全していく必要がある
		崖線	みどりの軸として大きく位置づけられている崖線の植物を保全していく必要がある
		住宅	身近な緑の軸として位置づけられており、街路樹の保全など上位計画との整合を図る必要がある
	⑥文化財への影響	公園	指定文化財・埋蔵文化財包蔵地に配慮を行う必要がある
		野川	野川周辺の遺跡に配慮を行う必要がある
		崖線	指定文化財・埋蔵文化財包蔵地に配慮を行う必要がある
住宅		指定文化財・埋蔵文化財包蔵地に配慮を行う必要がある	
⑨騒音・振動	住宅	事業実施に伴う通過交通の増加・工事に伴う騒音などの住宅地への影響を考慮する必要がある	

地域課題	比較項目	該当エリア	課題
防災	⑫防災性の向上 (広域避難場所へのアクセス・避難路・延焼遮断帯)	住宅	広域避難場所へのアクセスの改善を定性的に示し、延焼遮断帯としての機能について道路構造別に検証を行う必要がある
	⑬緊急車両のルート確保	住宅	災害時・通常時の緊急車両の時短性について示す必要がある
交通	⑪南北道路整備による利便性の向上	住宅	道路整備に伴い通過交通が転換し時間短縮を図れることを示し、また交通不便地域へのアクセス改善に努める必要がある
	⑭はけ、武蔵野公園へのアクセス性	公園	公園内への当該道路からのアプローチについて考慮する必要がある
		野川	公園と一体となり、近隣以外の地域からのアクセス性について考慮を行う必要がある
		崖線	公園と一体となり、近隣以外の地域からのアクセス性について考慮を行う必要がある
住宅	地元住民の憩いの場となっているはけ・公園への徒歩利用でのアクセス性が現状より改善するか検証を行う必要がある		
暮らし	⑦武蔵野公園の分断	公園	事業実施に伴い、武蔵野公園東西の往来が可能かどうか道路構造別に検証を行う必要がある
	⑧地域コミュニティの分断	住宅	現在東西方向に延びている市道・私道について事業実施に伴い通行不能になる可能性がある
	⑩通過交通からの安全性確保	住宅	通過交通が転換し、二枚橋付近の交通量が減少することおよび当該道路から周辺道路に南北移動する交通が流入しないことを示す必要がある
	⑮子供の遊び場の確保	公園	事業実施にともない、公園の利用が制限される個所について武蔵野公園整備計画と合わせ検証を行う必要がある
		住宅	市立公園への影響を考慮する必要がある
	⑯通学路の安全性確保	住宅	現在の周辺小中学校の通学路が当該道路をまたいでおり、当該道路における通学路の安全性を考慮する必要がある
⑰沿道利用・沿道地域の活性化	住宅	通過交通が住宅地に流入し、沿道地域へ悪影響を及ぼさないよう考慮する必要がある	

2.1.3 路線選定及び主要構造物計画

(1) 設計条件一覧表

過年度成果である「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」を確認し、設計条件を以下のように定めた。

道路区分等

	本業務	過年度業務	備考
計画交通量(台/日)	12,000(台/日)	12,000(台/日)	
道路区分	第 4 種第 2 級	第 4 種第 2 級	
設計速度	50km/h	60km/h	
車線数	2 車線	2 車線	
車線幅員	3.00m	3.00m	
中央帯	1.0m	0.0m	緊急車両考慮
路肩幅員	0.50m	0.50m	
植樹帯幅員	1.50m	1.50m	
自転車専用通行帯幅員	1.50m	1.50m	路肩含めた値
歩道幅員	2.0m 以上	4.50m	

幾何構造

項目	単位	規定値	特例値	備考
最小曲線半径	m	100	80	
最小曲線長	m	$\theta \geq 7^\circ$ の場合 : 80 $\theta < 7^\circ$ の場合 : $600/\theta$		
最急縦断勾配	%	6.0(歩道併設部 5.0)	7.0	
最小縦断勾配	%	0.3		
凸型 縦断曲線半径	m	800		
凹型 縦断曲線半径	m	700		
縦断曲線長	m	40		
横断勾配	%	1.5		
合成勾配	%	11.5		

(2) 本業務の設計条件

1) 計画交通量

「道路概略検討(29北南-小金井3・4・11外1路線)」では、H27道路交通センサスより小金井3・4・11号線と並行する南北方向道路の現況交通量から、8,000(台/12時間)程度の交通量があると推定し、昼夜率1.5を乗じた計画交通量12,000(台/日)としていた。

4-1 計画交通量の設定

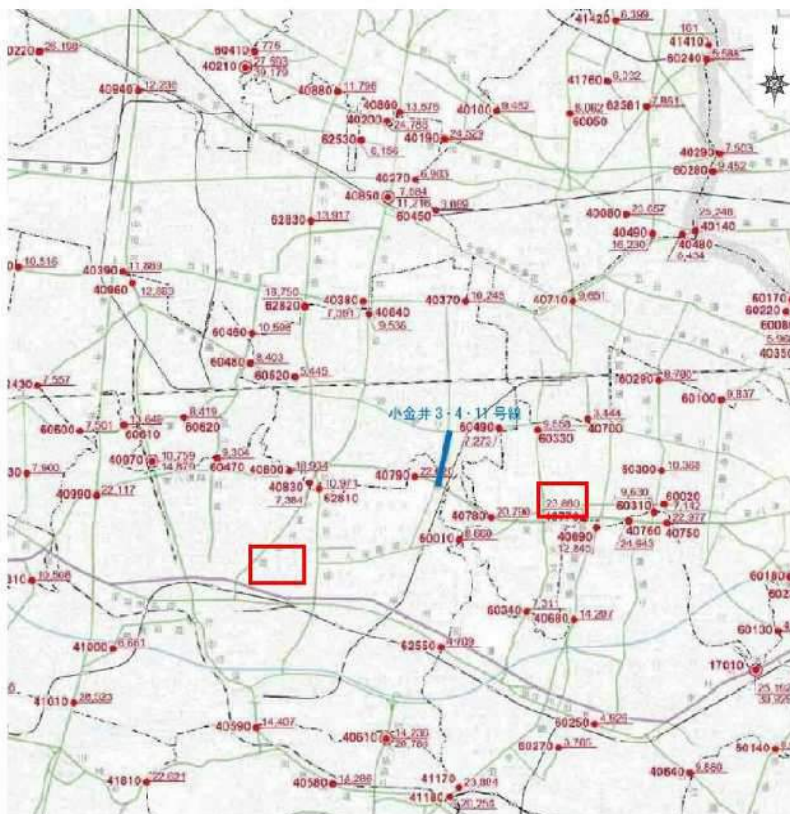
計画交通量は、平成27年度道路交通センサスにおける交通量調査結果より推定する。

計画交通量(推定)

路線名	区間	都市計画幅(m)	計画交通量(台/日)
小金井3・4・11号線	府中3・2・2の1~小金井3・4・1	18.0	12,000

小金井3・4・11号線と並行する南北方向道路の現況交通量(都道15号府中清瀬線7,384(台/12時間)、都道248号府中小平線10,971(台/12時間)及び都道123号境調布線9,558(台/12時間))や周辺の交通状況等から、8,000(台/12時間)程度の交通量があると想定し、本委託内においては計画交通量8,000×1.5(※)=12,000(台/日)として設計を進めることとする。

※昼夜率:「H28道路工事設計基準」より1.5を標準とする。



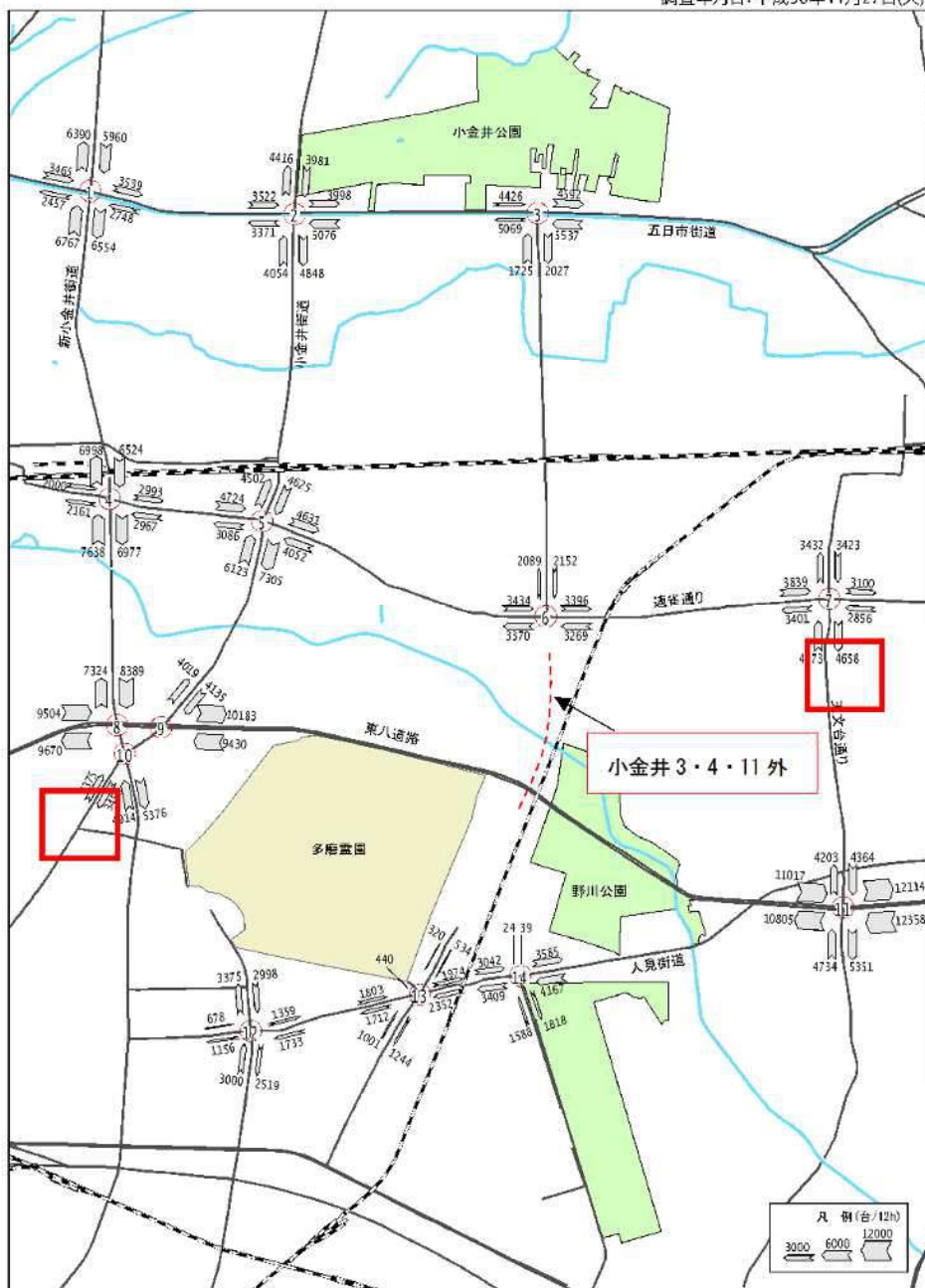
※周辺地域の自動車交通量(H27道路交通センサス)

道路概略検討(29北南-小金井3・4・11外1路線)より「道路概略検討(29北南-小金井3・4・11外1路線)」にて参考としていた、都道15号線と都道123号線の現況交通量について、H27センサスと交通量の相違が無い「交通量

「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」にて参考としていた、都道 15 号線と都道 123 号線の現況交通量について、H27 センサスと交通量の相違が無いか「交通量調査委託(30 北南-小金井 3・4・11)」より確認を行った。確認の結果、都道 15 号線は H27 センサス交通量 7,384(台/12h)に対して 6,831(台/12h)、都道 123 号線は H27 センサス交通量 9,558(台/12h)に対して 9,131(台/12h)であり、H27 センサスデータと比べて交通量の大きな相違はなかった。

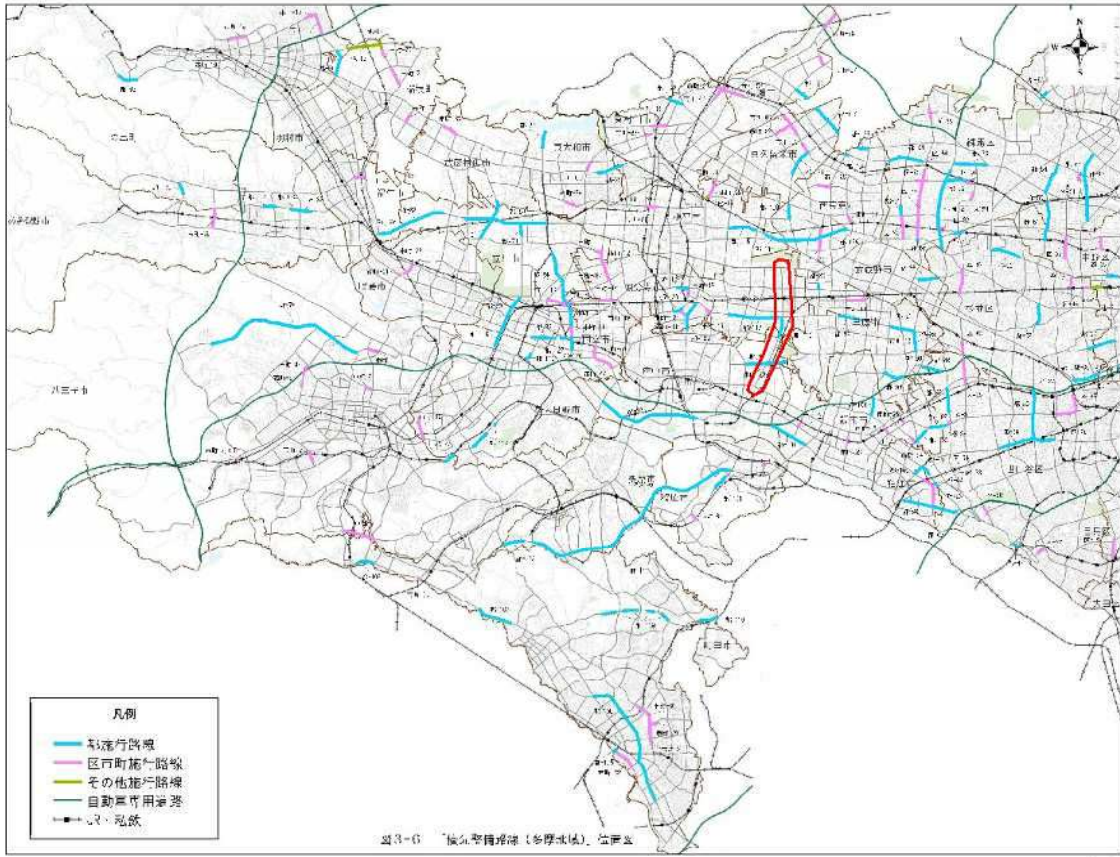
交通量全体流図

調査年月日:平成30年11月27日(火)



交通量調査委託(30 北南-小金井 3・4・11)より

当該路線状況を確認すると本路線は甲州街道を起点とし五日市街道を終点とした道路であり、小金井街道・新小金井街道の様に南北に繋がる路線ではないため交通量は少ないことが予想される。



平成28年東京における都市計画道路の整備方針第3章より

2) 道路区分

「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」では、「都道における道路構造の技術的基準に関する条例運用マニュアル」を参照し、設計基準交通量から道路区分を第 4 種第 2 級としていた。

本業務では当該路線に接続する南北区間が第 4 種第 2 級であることから連続性を考慮し第 4 種第 2 級とした。

(3) 道路区分 : 第 4 種第 2 級

道路構造令第 3 条により、都市計画道路「小金井 3・4・11 号線」は小金井市、府中市の市街地部を通過することから、「都市部」、「その他の道路」に該当するために第 4 種とする。

計画交通量は 12,000 (台/日) \geq 10,000 (台/日) であるため、第 4 種第 1 級となるが、本路線の地形条件 (崖線部を横断し、縦断的に急勾配となることが想定される) を考慮し、1 級下の第 4 種第 2 級に区分して設計を進めることとする。

【道路の区分】 (第 3 条)

高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別	道路の存する地域	
	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第 1 種	第 2 種
その他の道路	第 3 種	第 4 種

【道路の区分】 (第 3 条) 第 4 種の道路

道路の種類	計画交通量(台/日)			
	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一般国道	第 1 種		第 2 級	
都道府県道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	
市町村道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

3) 設計速度

「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」では設計速度 60km/h であった。

(4) 設計速度 : 60km/h

道路構造令第 13 条により、今回設計では第 4 種第 2 級の設計速度のうち 60km/h を採用する。

【設計速度】 (第 13 条)

区分		設計速度(km/h)	
第 1 種	第 1 級	120	100
	第 2 級	100	80
	第 3 級	80	60
	第 4 級	60	50
第 2 種	第 1 級	80	60
	第 2 級	60	50 又は 40
第 3 種	第 1 級	80	60
	第 2 級	60	50 又は 40
	第 3 級	60, 50 又は 40	30
	第 4 級	50, 40 又は 30	20
	第 5 級	40, 30 又は 20	
第 4 種	第 1 級	60	50 又は 40
	第 2 級	60, 50 又は 40	30
	第 3 級	50, 40 又は 30	20
	第 4 級	40, 30 又は 20	-

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

本業務では、連続する南側区間の設計速度が 40km/h、北側区間の設計速度が 50km/h であることから設計速度は高いほうの設計速度に準じ 50km/h とした。

4) 車線数

車線数は、「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」同様、当該区間に連続する路線についても 2 車線で計画されていることから連続性を考慮し、2 車線とした。

一方で、本計画では検討案に応じ構造物区間や、接続路線の連続性から自転車通行空間を歩道内に設置している区間もあることについては、今後警察等関係機関協議においては留意が必要である。

参照すべき基準	都道における道路構造の技術的基準に関する条例																																																																
<p>(車線等)</p> <p>第五条 市道(副道、停車場その他国土交通省令で定める部分を除く。)は、土壌により構成されるものとする。ただし、第三種第三級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 道路の区分及び地方部に在する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の値に揚げる値以下である道路の車線(付加道越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、二とする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>地形</th> <th>設計基準交通量 (単位 一日につき台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">第一種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">第三種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">第四種</td> <td>第一級</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第二級</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> </tbody> </table> <p>交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。</p>	区分	地形	設計基準交通量 (単位 一日につき台)	第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇	第三級 平地部	一四、〇〇〇	山地部	一〇、〇〇〇	第四級 平地部	一三、〇〇〇	山地部	九、〇〇〇	第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇	平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四級 平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四種	第一級	一三、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	第三級	九、〇〇〇	<p>(車線等)</p> <p>第三条 市道(副道、停車場その他京都市規則(以下規則という。)で定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第一種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 次の表の道路の区分(地方部に在する道路にあっては旧来の道路の区分及び地形の状況)に依り、計画交通量が前表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の値に揚げる値以下である道路の車線(付加道越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。第四項において同じ。)の数は、二とする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路の区分</th> <th>地形の状況</th> <th>設計基準交通量 (単位 一日につき台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">第一種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">第三種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">第四種</td> <td>第一級</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第二級</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> </tbody> </table> <p>交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。</p> <p>3 停車帯を設ける第四種の道路については、前項の表第四種の項設計基準交通量の欄中「一三、〇〇〇」とあるのは「一三、〇〇〇」と、「一〇、〇〇〇」とあるのは「一〇、〇〇〇」と、「九、〇〇〇」とあるのは「一〇、〇〇〇」と読み替えて、同項の規定を適用する。</p>	道路の区分	地形の状況	設計基準交通量 (単位 一日につき台)	第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇	平地部	一四、〇〇〇	山地部	一〇、〇〇〇	第四級 平地部	一三、〇〇〇	山地部	九、〇〇〇	第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇	平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四級 平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四種	第一級	一三、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	第三級	九、〇〇〇
区分	地形	設計基準交通量 (単位 一日につき台)																																																															
第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	第三級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	山地部	一〇、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	一三、〇〇〇																																																															
山地部	九、〇〇〇																																																																
第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇																																																															
	平地部	八、〇〇〇																																																															
	山地部	六、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	八、〇〇〇																																																															
山地部	六、〇〇〇																																																																
第四種	第一級	一三、〇〇〇																																																															
	第二級	一〇、〇〇〇																																																															
	第三級	九、〇〇〇																																																															
道路の区分	地形の状況	設計基準交通量 (単位 一日につき台)																																																															
第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	平地部	一四、〇〇〇																																																															
	山地部	一〇、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	一三、〇〇〇																																																															
山地部	九、〇〇〇																																																																
第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇																																																															
	平地部	八、〇〇〇																																																															
	山地部	六、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	八、〇〇〇																																																															
山地部	六、〇〇〇																																																																
第四種	第一級	一三、〇〇〇																																																															
	第二級	一〇、〇〇〇																																																															
	第三級	九、〇〇〇																																																															

都道における道路構造の技術的基準に関する条例の運用マニュアルより

(市線等)

第三条 車道(副道、停車帯、自転車通行帯その他東京都規則(以下「規則」という。)で定める部分を除く。)は、市線により構成されるものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。

2 次

道路の区分		地形の状況	設計基準交通量(単位：日につき台)
第一種	第二級	平地部	一四、〇〇〇
	第三級	平地部	一四、〇〇〇
		山地部	一〇、〇〇〇
	第四級	平地部	一三、〇〇〇
		山地部	九、〇〇〇
第三種	第二級	平地部	九、〇〇〇
	第三級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
	第四級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
第四種	第一級		一二、〇〇〇
	第二級		一〇、〇〇〇
	第三級		九、〇〇〇

交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。

3 停車帯又は自転車通行帯を設ける第四種の道路については、前項の表第四種の項設計基準交通量の欄に「一二、〇〇〇」とあるのは「一二、〇〇〇」と、「一〇、〇〇〇」とあるのは「一一、〇〇〇」と、「九、〇〇〇」とあるのは「二一、〇〇〇」と読み替えて可成の規定を適用する。

都道における道路構造の技術的基準に関する条例より

5) 幅員構成

幅員構成は下図の通り。総幅員は、都市計画にて決定された幅員 18m としている。

①車線幅員

3.00m とする。

第 3 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75
第 4 級			2.75
第 4 種	第 1 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 2 級 及び 第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75

R3 道路構造令の解説と運用 P.199 より

②路肩

0.5m とする。

区 分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第 1 種	第 1 級 及び 第 2 級	普通道路	2.5	1.75
		小型道路	1.25	
	第 3 級 及び 第 4 級	普通道路	1.75	1.25
		小型道路	1	
第 2 種		普通道路	1.25	
		小型道路	1	
第 3 種	第 1 級	普通道路	1.25	0.75
		小型道路	0.75	
	第 2 級から 第 4 級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
第 5 級			0.5	
第 4 種			0.5	

R3 道路構造令の解説と運用 P.228 より

③植樹帯

1.5m とする。ただし、構造物区間および歩道等幅員が確保されない場合は設置しない。

<p>(植樹帯)</p> <p>第11条の4</p> <p>2 植樹帯の幅員は、<u>1.5メートルを標準</u>とするものとする。</p> <p>3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。</p> <p>一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間</p> <p>二 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間</p>
--

R3 道路構造令の解説と運用 P.285 より

④自転車通行空間幅員

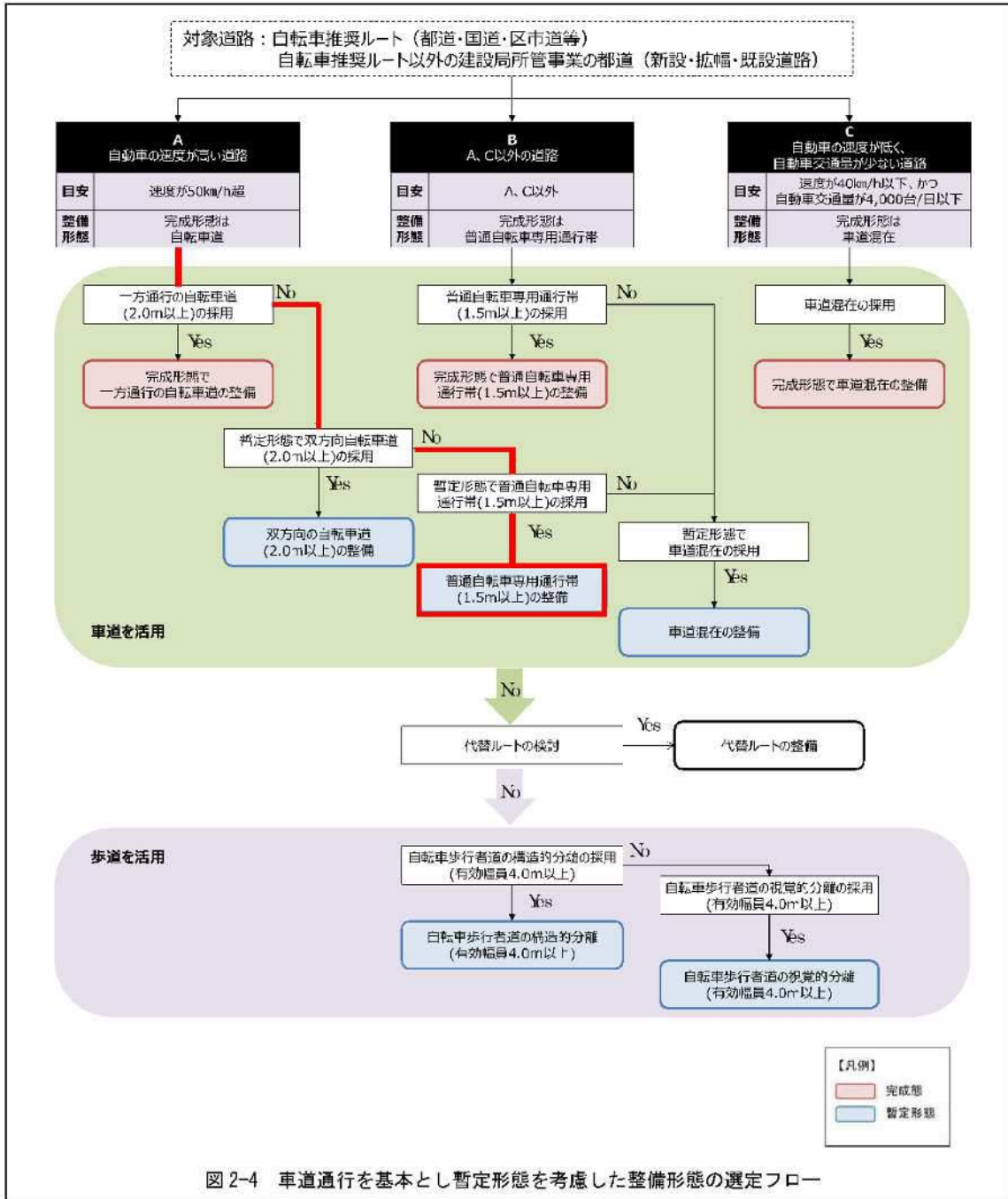
自転車通行空間については「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」では、路肩を含めて 1.5m の自転車通行帯を整備としていた。

自転車通行空間については発注者との協議により以下となった。なお、自転車専用通行帯は「R2 年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアル」では自転車通行帯を整備する際は路肩を含めて 2.0m を標準幅員 (1.0m まで縮小可) としている。幅員を縮小する場合は、できる限り自転車が走行しやすい排水施設とする等今後留意することが望ましい。

- ・ 起点方一般部及び付加車線部：自転車歩行者道 3.5m 以上
※接続道路が自転車歩行者道で計画のため
- ・ 構造物区間：自転車歩行者道 3.5m 以上
- ・ 終点方一般部及び付加車線部：自転車専用通行帯 1.5m(路肩含)
- ・ 側道部：車道混在

<p>a) 幅員構成の検討における基本方針</p> <ul style="list-style-type: none">・ 道路構造令の標準値を採用する。・ 自転車走行空間に配慮して、<u>自転車専用通行帯(自転車レーン：W=1.50m)</u>を設ける。 <p>※自転車道は縁石や線または柵等で物理的に分離することが必要であり、当該道路において物理的に分離することが事実上難しいと判断して自転車専用通行帯 (自転車レーン) を採用する。</p>
--

平成 29 年度道路概略検討 P.2-27 より



令和 2 年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアルより

4-1. 単路部

(1) 幅員

普通自転車専用通行帯の幅員は、原則として路肩（街きよのエプロン部）を含めて2.0mを確保するものとし、路肩の幅は0.5mを標準とする。

平成31年4月の道路構造令の改正により、路肩を含めずに自転車通行帯の幅員は1.5m以上¹⁾と規定された。一方、これまでの道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯は、路肩を含めた運用を行っている。したがって、道路構造令に規定された幅員である1.5mに、路肩の幅0.5mを足した2.0mを普通自転車専用通行帯の標準幅員とする。

なお、道路構造令において自転車通行帯は、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.0mまで縮小できる²⁾との規定があることから、路肩の幅を0.5mとした場合、普通自転車専用通行帯の幅員は1.5mまで縮小することができる。さらに、道路状況等により路肩の幅を0.5m以下に縮小した場合は、1.5m未満とすることができるが、局所的なものに留め³⁾、普通自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上を確保するものとする⁴⁾。

また、幅員が広すぎると自動車の駐停車や自転車の並進⁵⁾につながる可能性があるため、原則として幅員は2.0mを超えないようにするものとする。

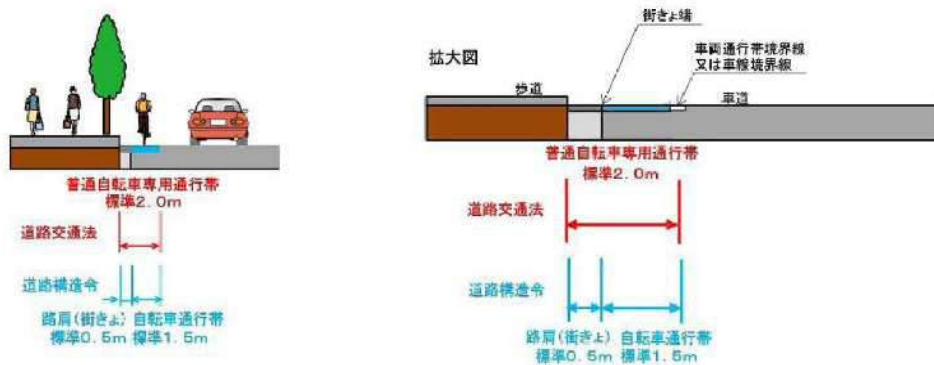


図 4-1 普通自転車専用通行帯の標準的な幅員イメージ

令和2年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアルより

(2) 自転車通行帯

道路構造令第9条の2第3項に規定する幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合）は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。なお、縮小する場合であっても局所的なものに留めるとともに、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

なお、自転車通行帯は車両の通行の用に供する車道の部分であり、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つ路肩とは機能が異なることから、自転車通行帯を設ける場合であっても、路肩を設置することを基本とする。

R3 道路構造令の解説と運用 P.259 より

⑤歩道幅員

「道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)」では、4.50m としていた。本業務では、区間に応じ植樹帯や自転車通行空間が変化することから、道路構造令より有効幅員 2.0m 以上確保する計画とした。

2) 歩道幅員

歩道幅員は、片側 4.5m とする。

車道総幅員 18.0m = 車線 3.0m*2 + 自転車専用通行帯 1.5m*2 + 歩道 4.5m*2

※次頁の標準断面図(一般部)参照

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

(歩道)

第 11 条

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5 メートル以上、その他の道路にあつては 2 メートル以上とするものとする。

4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては 3 メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては 2 メートル、並木を設ける場合にあつては 1.5 メートル、ベンチを設ける場合にあつては 1 メートル、その他の場合にあつては 0.5 メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第 3 種第 5 級の道路にあつては、地形の状況やその他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

R3 道路構造令の解説と運用 P.257 より

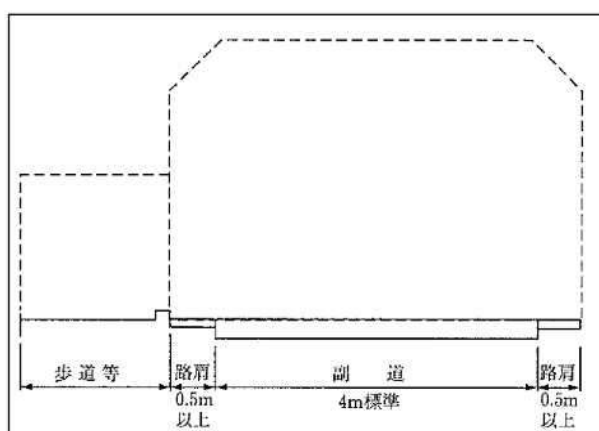
⑥側道

本計画では、沿道から本線へのアクセスが困難な場合、側道を設けて沿道の接道を確保する。側道の幅員は、副道の標準幅員を準用し全幅(路肩含)5.0mとした。

(副道)
第7条
2 副道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、4メートルを標準とするものとする。

R3 道路構造令の解説と運用 P.291 より

・副道の標準幅員



R3 道路構造令の解説と運用 P.292 より

6) 幾何構造条件

①最小曲線半径

最小曲線半径：100m（特例値 80m）

設計速度 (単位1時間につきキロメートル)	曲線半径 (単位メートル)	
120	710	570
100	460	380
80	280	230
60	150	120
50	100	80
40	60	50
30	30	
20	15	

R3 道路構造令の解説と運用 P.341 より

②最小曲線長

最小曲線長： $\theta \geq 7^\circ$ の場合 80m、 $\theta < 7^\circ$ の場合 $600/\theta$

設計速度(単位: km/h)	曲線長 (単位: m)	
120	$1,400/\theta$	200
100	$1,200/\theta$	170
80	$1,000/\theta$	140
60	$700/\theta$	100
50	$600/\theta$	80
40	$500/\theta$	70
30	$350/\theta$	50
20	$280/\theta$	40

R3 道路構造令の解説と運用 P.354 より

③縦断勾配

縦断勾配について、最急勾配は歩道併設部で5.0%、それ以外では6.0%とした。また、特例値は本設計が概略設計であることを鑑み標準値+1%までとした。最小縦断勾配は排水のため0.3%以上確保することとした。

- ・最急縦断勾配：6.0(歩道併設部5%)、特例値7%迄
- ・最小縦断勾配：0.3%

第 4 種	普通道路	60	5	7
		50	6	8
		40	7	9
		30	8	10
		20	9	11
	小型道路	60	8	
		50	9	
		40	10	
		30	11	
		20	12	

R3 道路構造令の解説と運用 P.424 より

(4) 歩道等への配慮

縦断勾配の規定値は、自動車の登坂性能に基づき設定したものである。一方、車いすの安全な通行を考慮すると、歩道等の縦断勾配は5%（ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%）を超えないようにすることが望ましい。このため、歩行者などの通行を考慮する道路では縦断勾配をできるだけ緩やかにすることが望ましい。また5%を超える縦断勾配とする場合は、車道との分離や迂回路の検討などを行い、歩道などの縦断勾配を緩勾配とするような対策を講じることが望ましい。

R3 道路構造令の解説と運用 P.444 より

(3) 縦断勾配の最小値

縦断勾配の値は小さいほうが望ましいが、平坦区間を長区間にわたって設置するのは問題がある。横断勾配を付して路面排水を処理するよう考えてあるが、降雨強度、縦断勾配の値、縁石の有無、排水設備の規模等により路面排水が十分に行われなかったりすることがある。このために、縦断方向にも路面排水のために、ごく小さな値の縦断勾配を付しておくのが望ましい。

この値としては、0.3～0.5%程度あれば十分である。

R3 道路構造令の解説と運用 P.444 より

④縦断曲線半径

縦断曲線半径：凸型 800m、凹型 700m

設計速度 (単位 1 時間につきキロメートル)	縦断曲線の曲線形	縦断曲線の半径 (単位 メートル)
120	凸形曲線	11,000
	凹形曲線	4,000
100	凸形曲線	6,500
	凹形曲線	3,000
80	凸形曲線	3,000
	凹形曲線	2,000
60	凸形曲線	1,400
	凹形曲線	1,000
50	凸形曲線	800
	凹形曲線	700
40	凸形曲線	450
	凹形曲線	450
30	凸形曲線	250
	凹形曲線	250
20	凸形曲線	100
	凹形曲線	100

R3 道路構造令の解説と運用 P.452 より

⑤縦断曲線長

縦断曲線長：40m

設計速度 (単位 1 時間につきキロメートル)	縦断曲線の長さ (単位 メートル)
120	100
100	85
80	70
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

R3 道路構造令の解説と運用 P.453 より

⑥横断勾配

横断勾配：1.5%

路面の種類	横断勾配(単位パーセント)
前条第2項に規定する基準に適合する舗装道	1.5以上 2以下
その他	3以上 5以下

R3 道路構造令の解説と運用 P.466 より

表3-51 横断勾配の標準値

路面の種類	横断勾配(%)	
	片側1車線の場合	片側2車線以上の場合
道路構造令第23条第2項に規定する基準に適合するセメントコンクリート舗装およびアスファルトコンクリート舗装等の場合	1.5	2.0
上記以外の路面	3.0~5.0	

R3 道路構造令の解説と運用 P.467 より

⑦合成勾配

合成勾配：11.5%

設計速度 (単位 1時間につきキロメートル)	合成勾配(単位パーセント)
120	10
100	
80	10.5
60	
50	11.5
40	
30	
20	
20	

R3 道路構造令の解説と運用 P.470 より

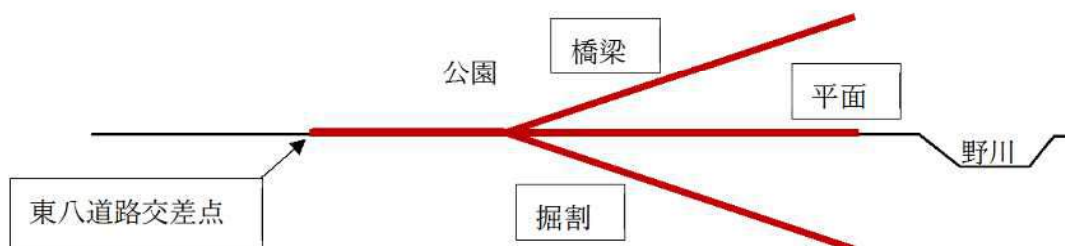
(3) 道路構造の整理

公園、野川、崖線、住宅地について、それぞれ考えられる道路構造について整理し、その組み合わせから当該路線にあてはめられる構造形式の抽出を行った。

1) 各エリアの道路構造

①公園エリア

公園エリアは計画起点として東八道路交差点との平面交差がコントロールとなる。その上で考えられる道路構造は、橋梁、平面、掘割となる。



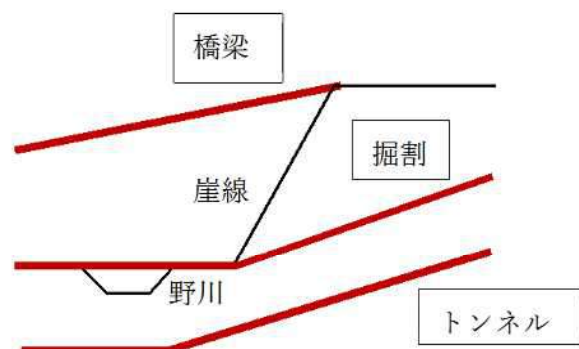
②野川エリア

野川エリアについては、野川との立体交差構造が必要となる。考えられる構造としては、橋梁構造と、トンネル構造となる。橋梁構造の場合、続く崖線エリアの構造によって桁高が異なる。



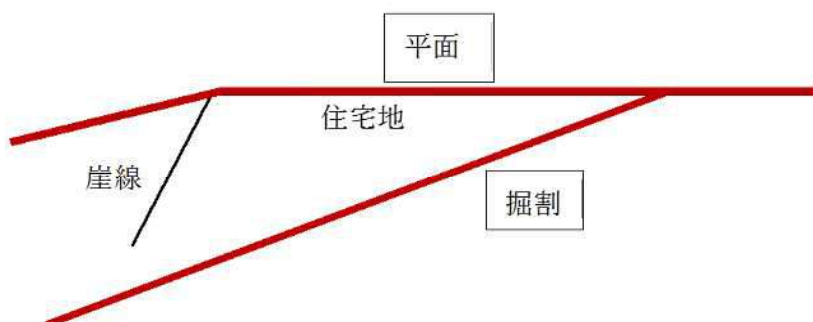
③崖線エリア

崖線エリアは、起点の崖下と終点方の崖上で大きな高低差が生じる。この高低差を考慮すると、崖上に合わせた橋梁構造と、崖下に合わせた掘割構造、または起点方の野川エリアがトンネル構造の場合はトンネル構造となる。



④住宅地エリア

住宅地エリアは終点の連雀通り交差点が平面交差点であることから、交差点に接続する平面構造か、掘割構造が考えられる。



2) 各エリアの道路構造の組み合わせ

例えば橋梁構造とトンネル構造が構造的に連続はしないように、各エリア同士で成立する構造の組み合わせが存在する。これについて、下表に整理した。

各エリアと構造形式の組み合わせを確認した結果、消去法で構造的に過年度検討案が残ることとなり、過年度の道路構造がおおむね妥当であることが示された。

エリア	公園	野川	崖線	住宅	備考	
構造	橋梁	橋梁	橋梁	平面	○橋梁案	
				掘割⇒×	橋梁と掘割が取り付かない	
			TN⇒×	橋梁と TN が取り付かない		
		TN⇒×	橋梁と TN が取り付かない			
	平面	橋梁	橋梁⇒×	掘割	平面⇒×	河川橋梁の高さからでは崖線区間をオーバーパスできない
					掘割	○掘割案
			TN⇒×	橋梁と TN が取り付かない		
		TN⇒×	平面と TN が取り付かない			
	掘割	橋梁⇒×	橋梁⇒×	掘割⇒×	掘割	掘割と橋梁が取り付かない
					TN	TN と橋梁が取り付かない
		TN	TN	掘割⇒×	掘割⇒×	野川を TN でアンダーパスすると、崖線区間で掘割構造まで縦断を上げられない
					TN	平面⇒×
				掘割	○地下案	

各案のエリアごとの代表的な構造は以下の通り。

検討案	エリア			
	公園	野川	崖線	住宅
橋梁案	橋梁	橋梁	橋梁	平面
掘割案	平面	橋梁	掘割	掘割
地下案	掘割	トンネル	トンネル	掘割

(4) コントロールポイント

当該路線コントロールポイント及び、留意すべき施設等については現地踏査等にて確認の上「平成 29 年度道路概略検討業務」を参照した。平面線形は確定しているため、各案の幅員構成に応じ支障の有無が変わる。

分類	項目	基本条件	備考
基本条件 (交差条件)	河川	野川(野川第一・第二調節地自然再生事業)	
	交差道路等	主) 14号 新宿国立線 都) 134号 恋ヶ窪新田三鷹線 都) 247号 府中小金井線 細街路: 3箇所 都市計画道路 府中3・4・16	
地形 都市計画等	台地・段丘	武蔵野台地(立川面、国分寺崖線、武蔵野面)	
	用途地域	第一種中高層住居専用地域、第一種低層住居専用地域、第一種住居地域	都市計画情報等インターネット提供サービス(東京都都市整備局)
生活環境	市役所・役場	小金井市 府中市	
	公園(都道府県)	都立武蔵野公園	
文化財等	墓地	1箇所	
	遺跡古墳等	栗山遺跡・武蔵野公園低湿地遺跡・ICULoc.15遺跡・小金井N020遺跡	東京都遺跡地図情報インターネット
公共施設	発電所・変電所	東京電力小金井変電所	
	送電線・鉄塔	国分寺線	
防災関連	急傾斜地崩壊危険区域	○(210B2-001)	小金井市における土砂災害危険箇所マップ
	液状化 避難場所	可能性が低い地域 都立武蔵野公園	東京都の液状化予測図 H24改訂
生活拠点	給水拠点	都立武蔵野公園	
	主要市街地	-	

平成 29 年度道路概略検討業務より

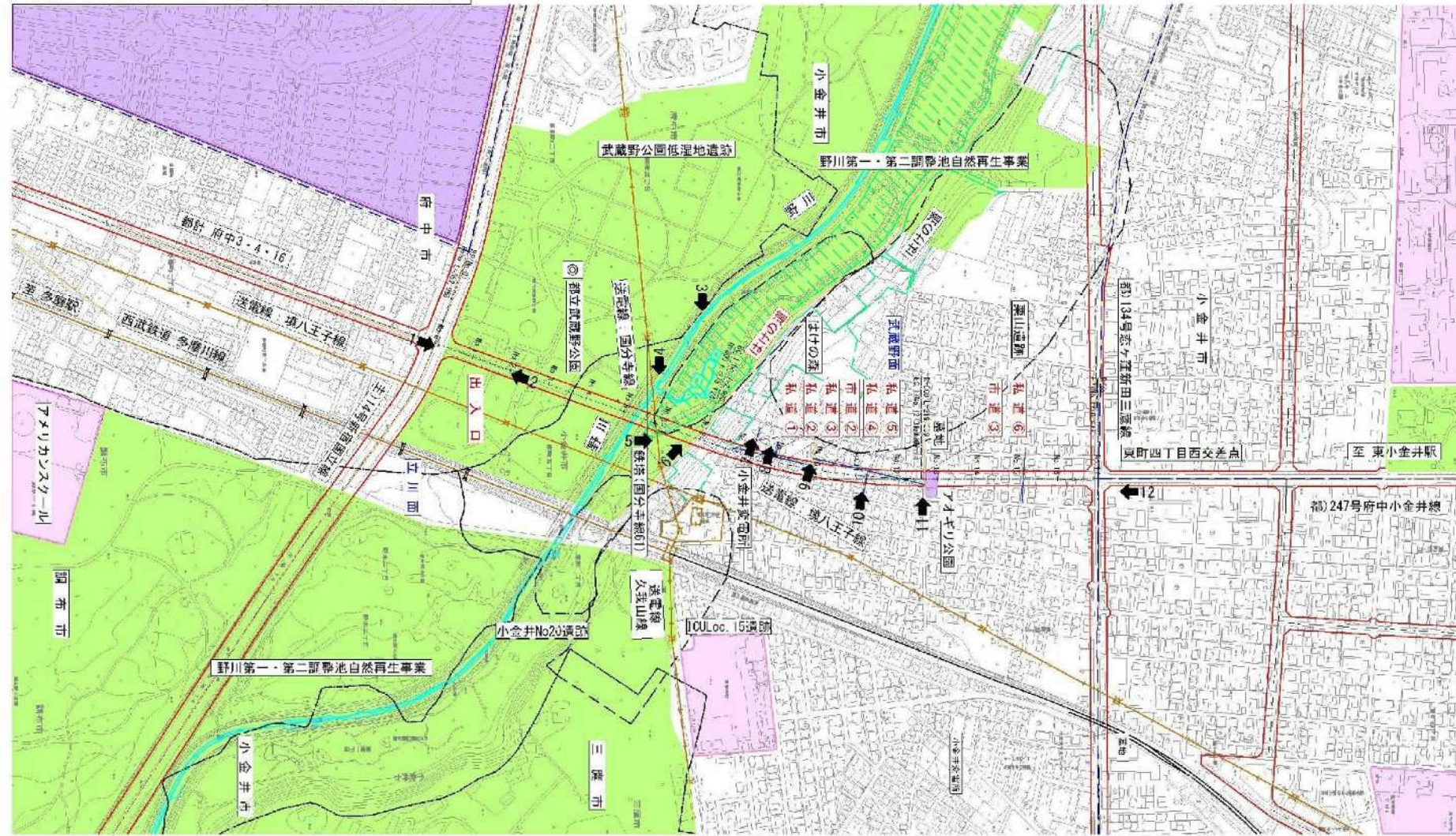
また、縦断コントロールは下表のとおり。過年度縦断コントロールとなっている東電線については本業務では東電線は移設前提でコントロールとはしない方針となっている。

野川について橋梁で渡河する橋梁案と掘割案が選定された場合、建築限界にかかる、施工上の大きな支障となる等が想定されるため、移設について検討を行う必要がある。

項目	基本条件	測点	地盤高等	備考
河川	野川	No.5 [^] No.7	-	
交差道路等	主) 14号 新宿国立線 都) 134号 恋ヶ窪新田三鷹線	BP	47.800m	
	細街路(市道) : 3箇所	市道①…No.7付近、 市道②…No.10付近、 市道③…No.13付近	市道①…48.300m 市道②…62.410m、 市道③…63.340m	
	細街路(私道) : 6箇所	私道①…No.8付近 私道②…No.9付近、 私道③…No.8 [^] No.10付近 私道④…No.10~No.13付近 私道⑤No.11付近 私道⑥No.15付近	私道①…62.120m 私道②…62.272m、 私道③…63.340m 私道④…63.310m	
台地・段丘	武蔵野台地 (立川面、国分寺崖線、武蔵野面)	立川面…No.1 [^] No.6付近、 国分寺崖線…No.7 [^] No.8、 武蔵野面No.8 [^]	国分寺崖線 高低差13.800m	
公園(都道府県)	都立武蔵野公園	出入口…No.2付近 公園敷地…BP [^] No.7付近	出入口…48.141m	
公園(市区町村)	アオギリ公園(児童遊園)	No.13付近	63.331m	小金井市公園一貫
墓地	1箇所	No.13付近	63.331m	
遺跡古墳等	栗山遺跡・武蔵野公園低湿地遺跡・ ICULoc.15遺跡・小金井N020遺跡	-	-	東京都遺跡地図 情報インターネット

コントロールポイント平面図 S=1 6,000 (1:3,000)
 小金井3・4・11

(6) コントロールポイント重ね合せ図



平成 29 年度道路概略検討業務より

(5) 路線選定及び主要構造物計画

1) 平面計画

「平成 29 年度道路概略検討業務」を基に平面計画を行った。平面計画については、今後設計が進むのに併せ考え方を整理する必要がある。

・平成 29 年度道路概略検討業務の地形図

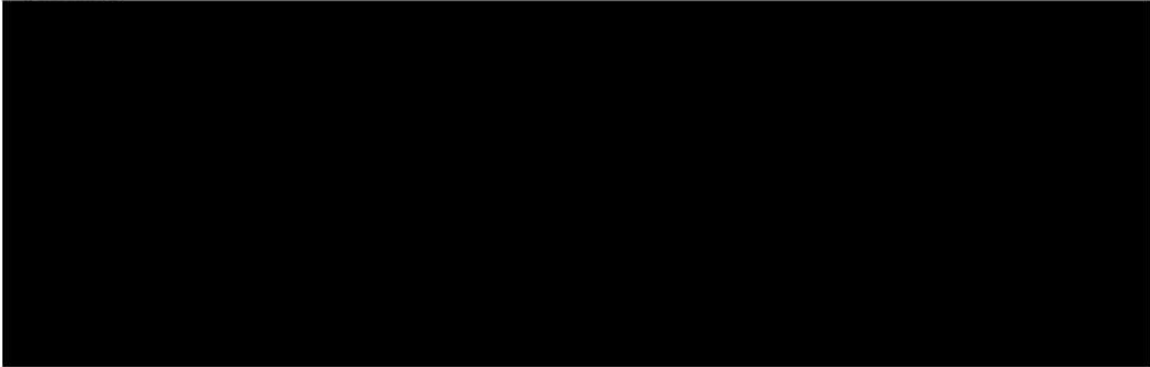
7-1. 基本方針

平面検討は、「東京都縮尺 1/2,500 地形図（平成 27 年度版）東京都都市整備局都市基盤部交通企画課」に都市計画道路網図（小金井議定図）を重ねた上で、都市計画道路の区分と整合した平面検討を行った。

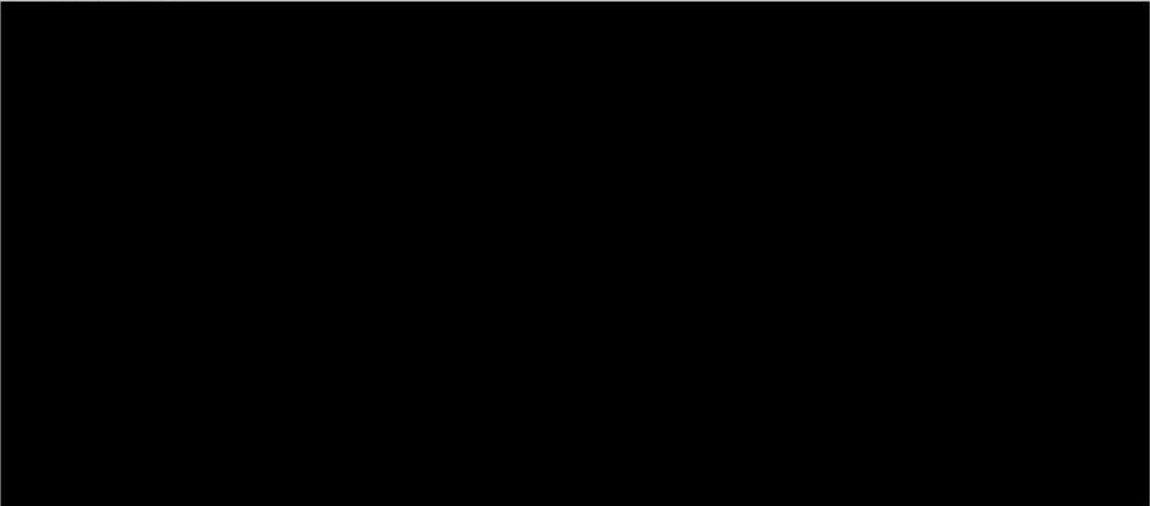
平成 29 年度道路概略検討業務より

2) 縦断計画

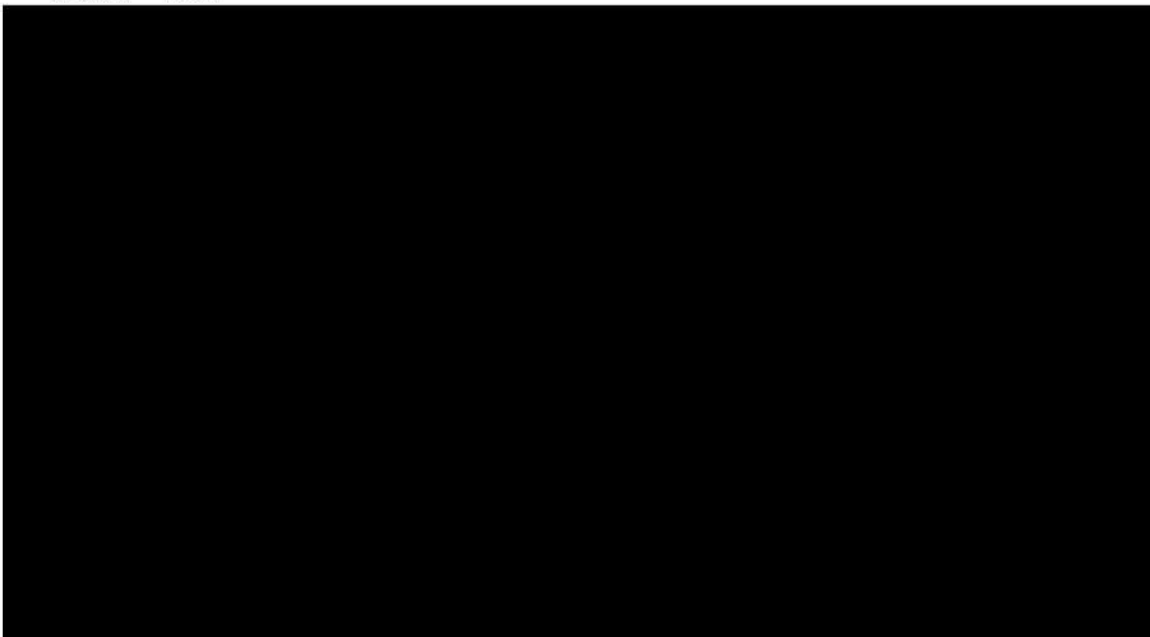
① 橋梁案



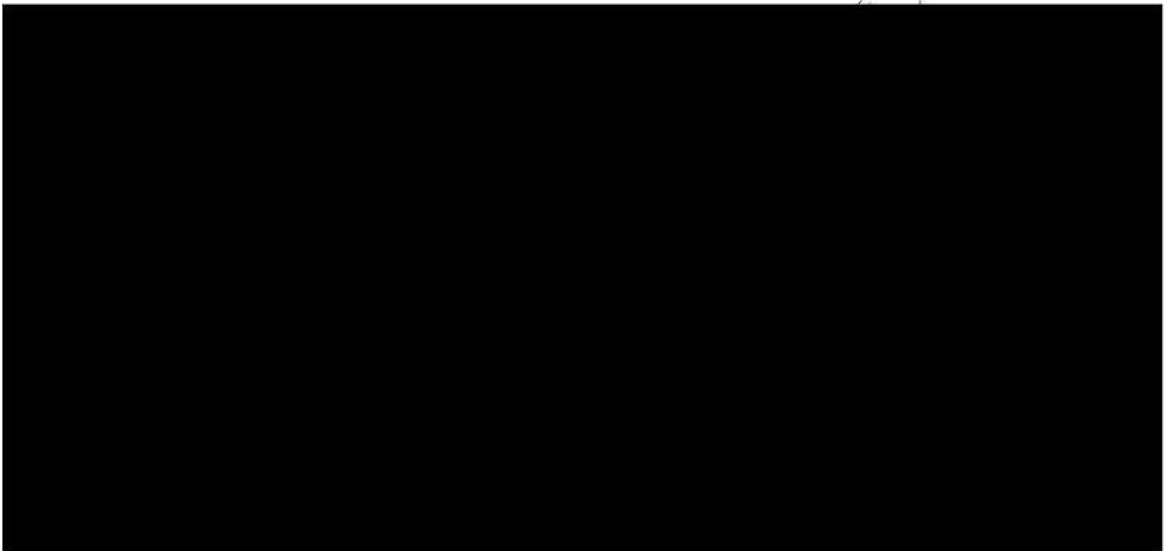
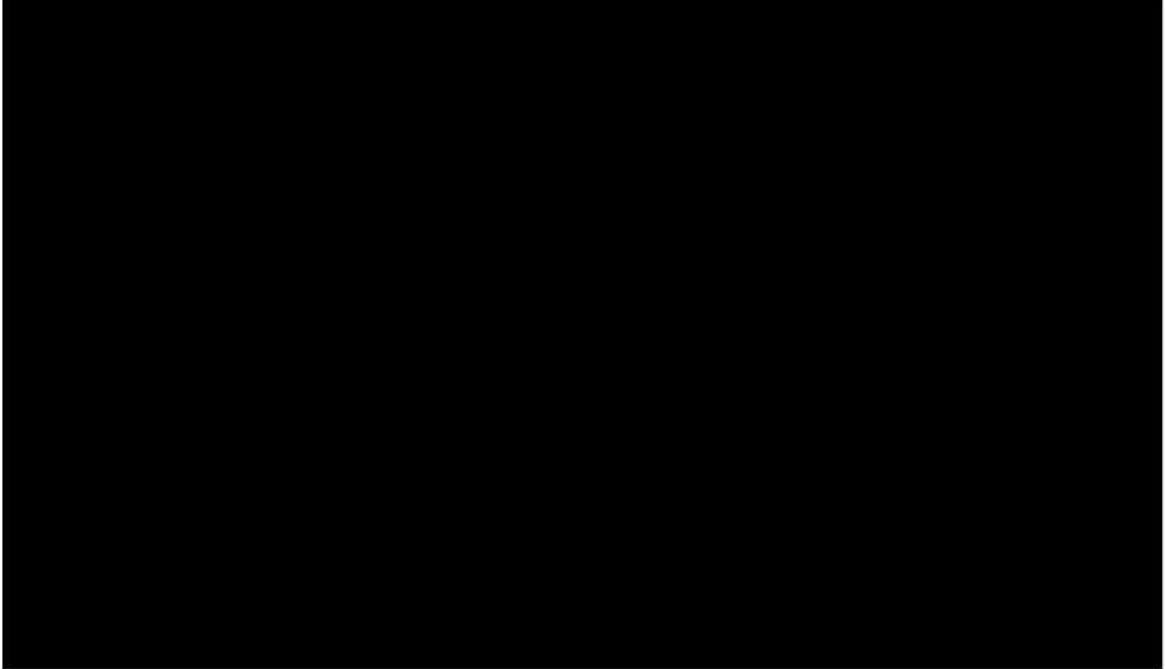
・ 起点～崖線部



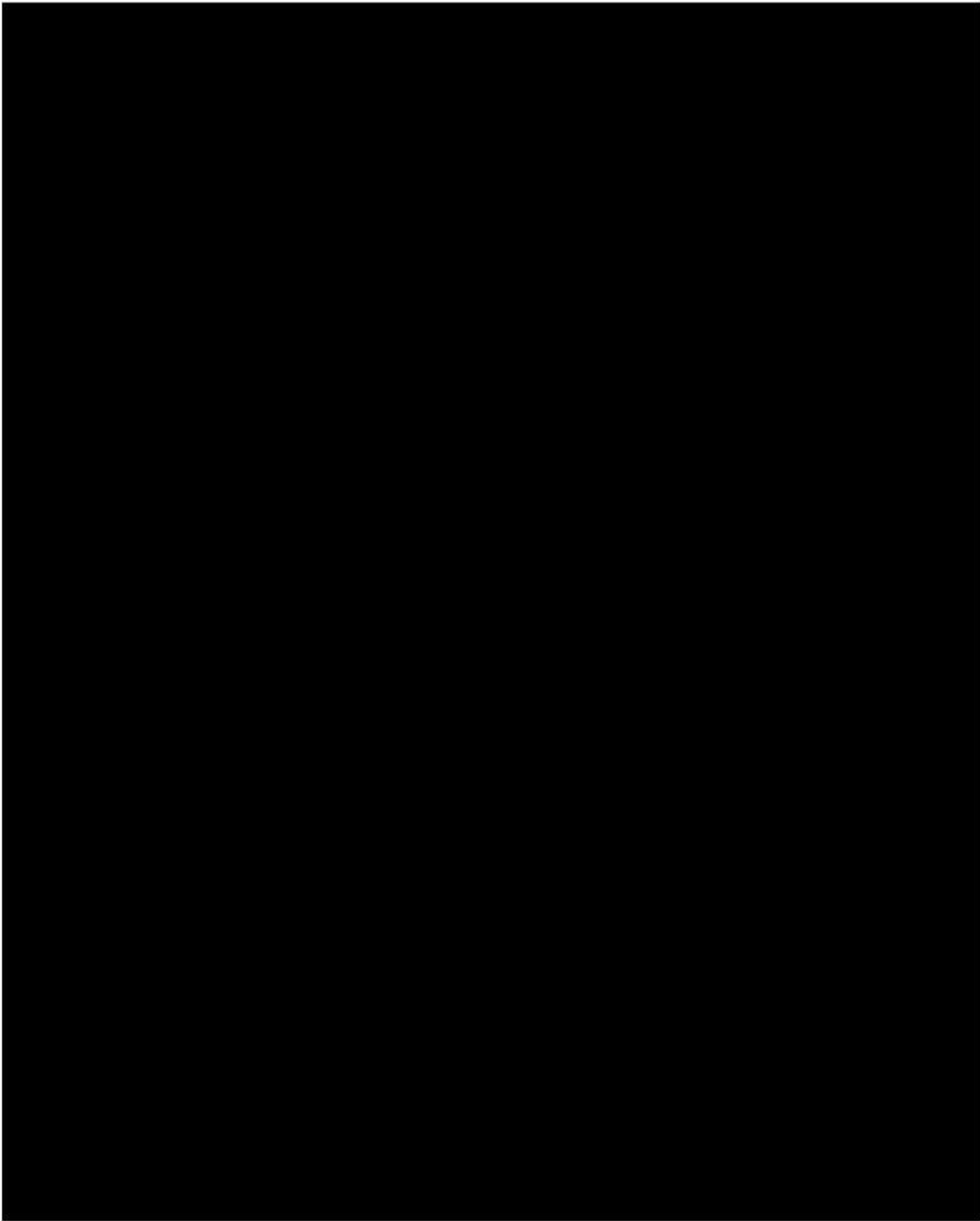
・ 崖線部～終点



②掘割案



③地下案

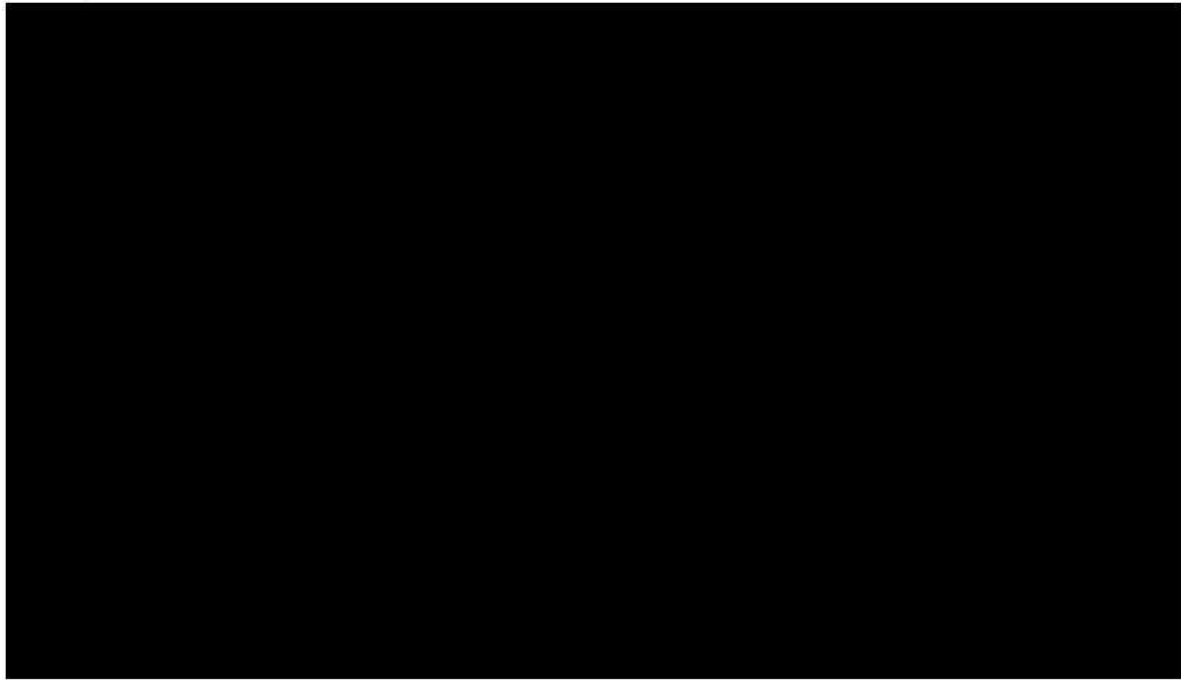


平成 29 年度道路概略検討業務より



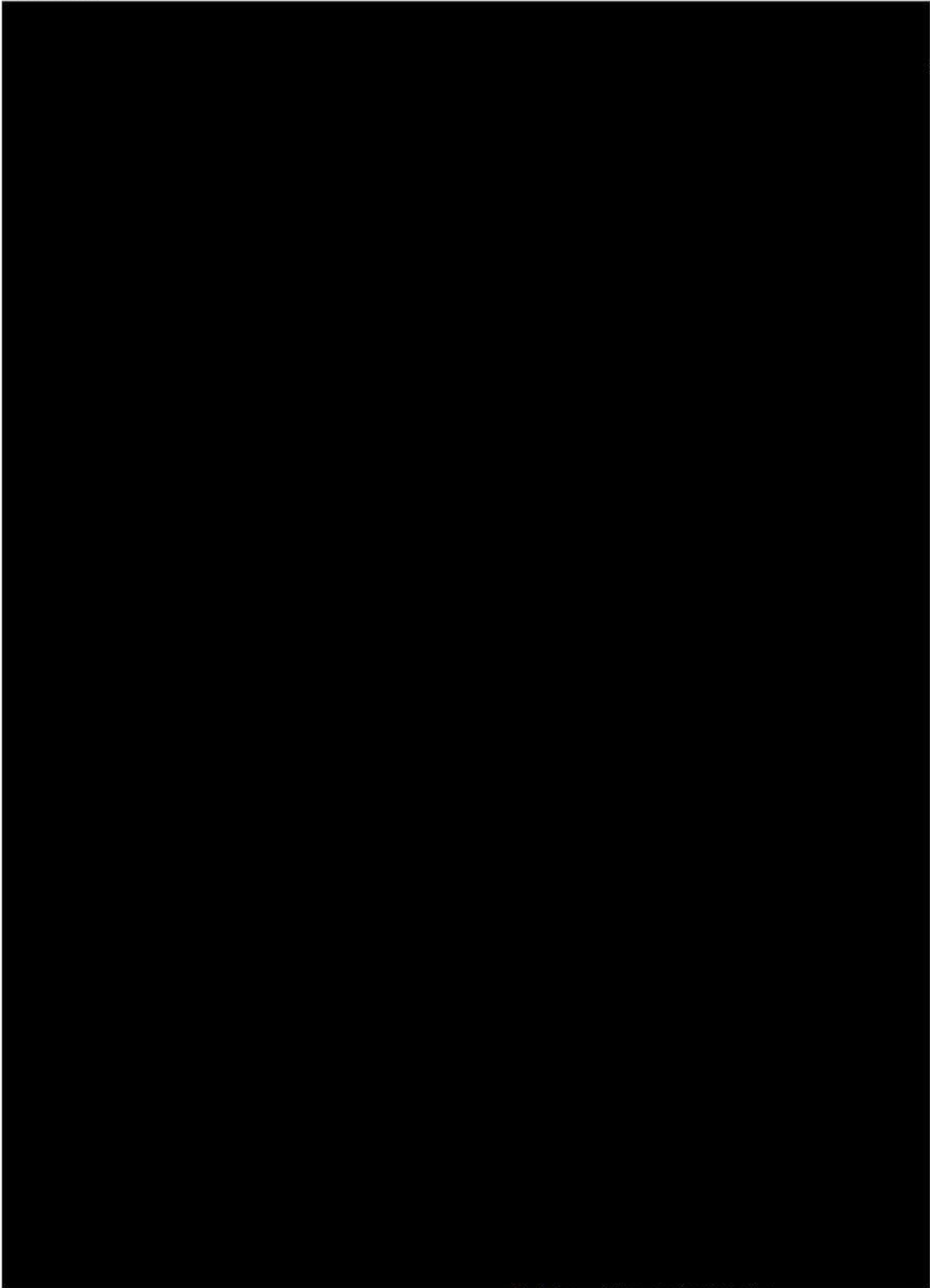


平成 29 年度道路概略検討業務より

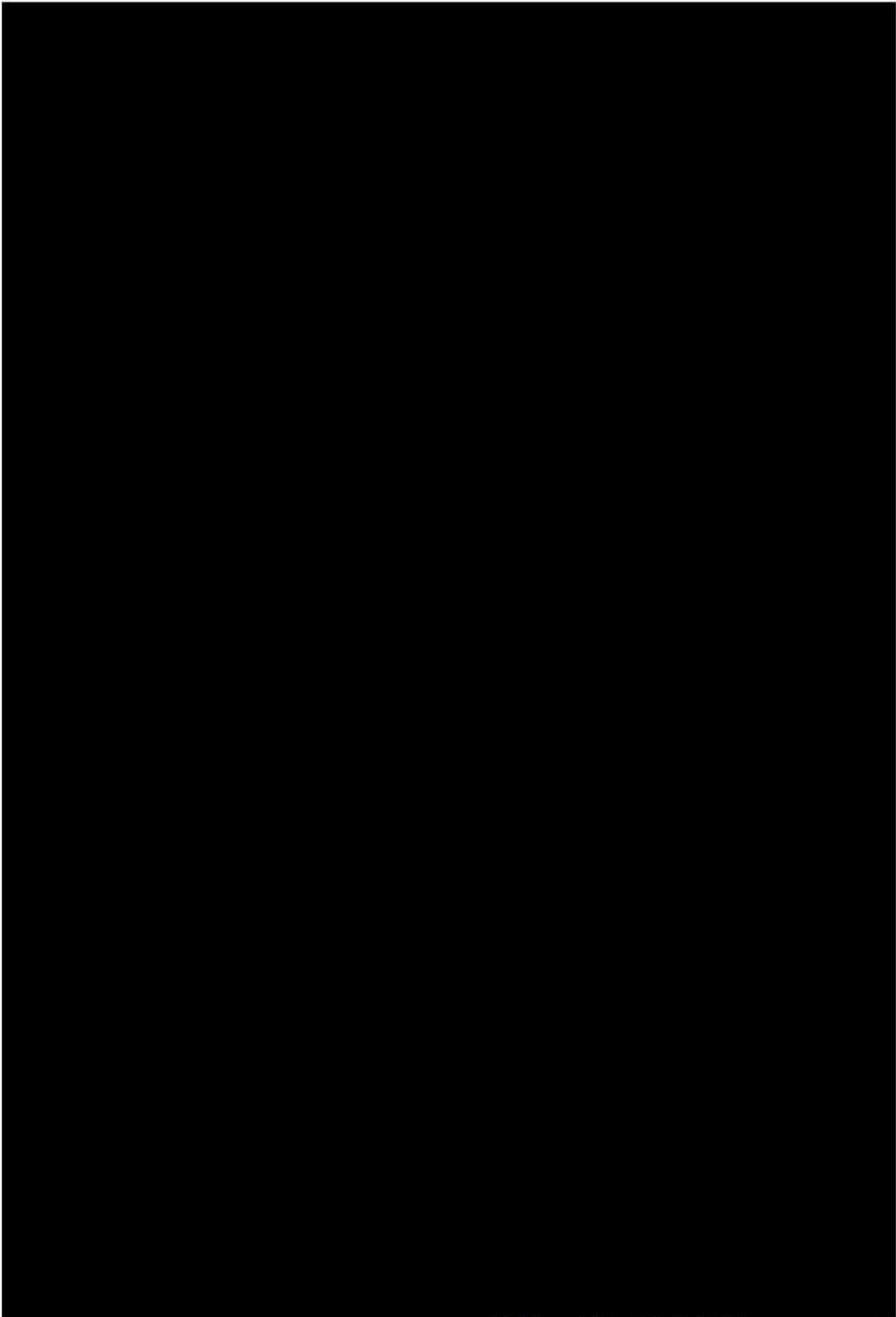


3) 主要構造物計画

① 橋梁案

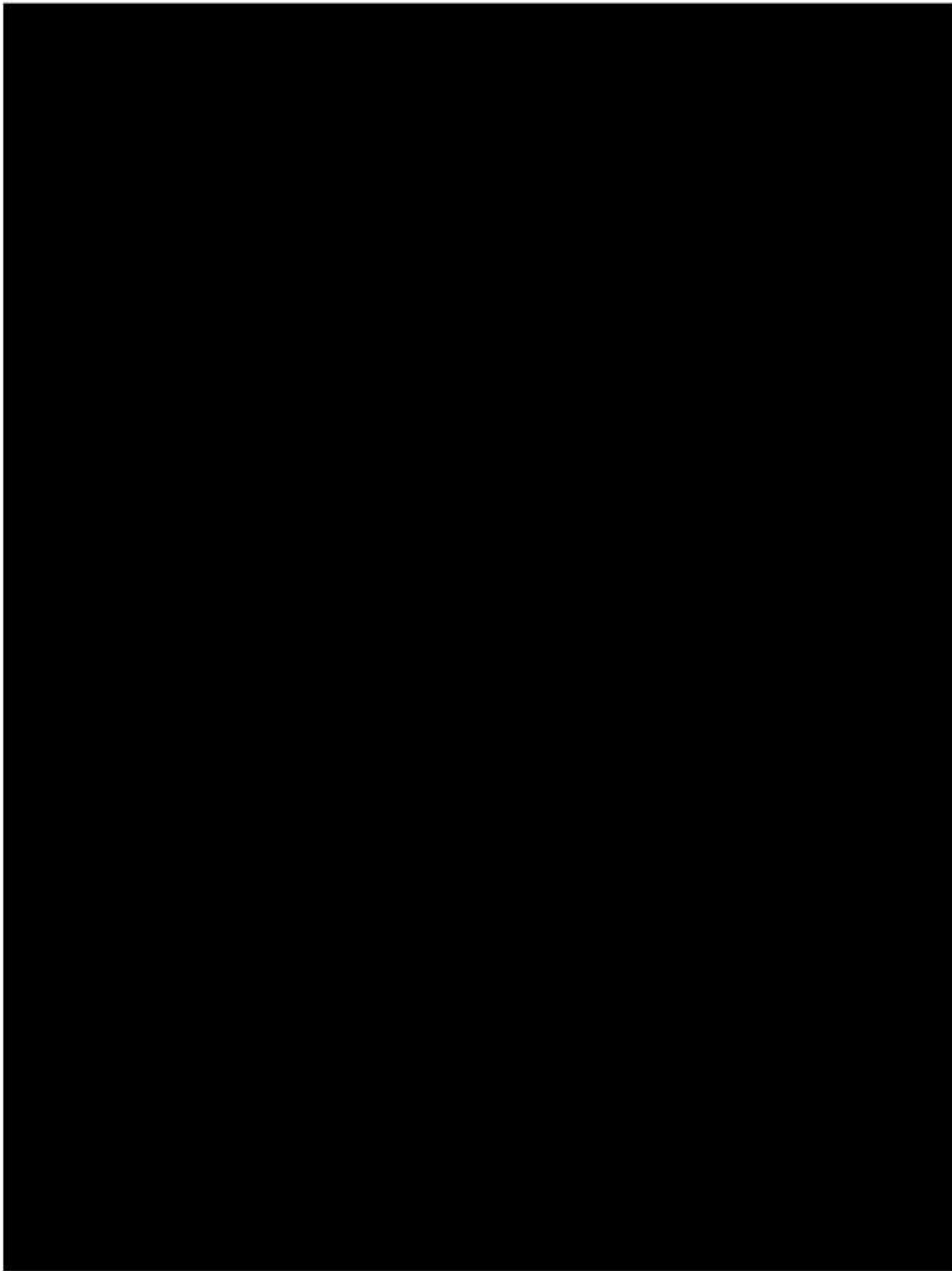


東京都 橋梁設計要領(案) P.Ⅱ-17 より



東京都 橋梁設計要領(案) P.Ⅱ-18 より

②掘割案

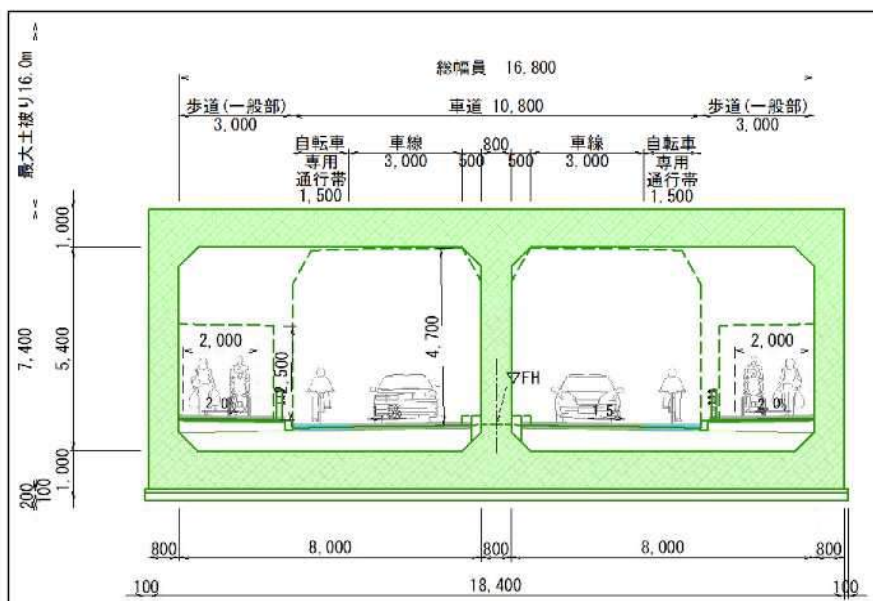


道路土工 擁壁工指針 P.27 より

③地下案

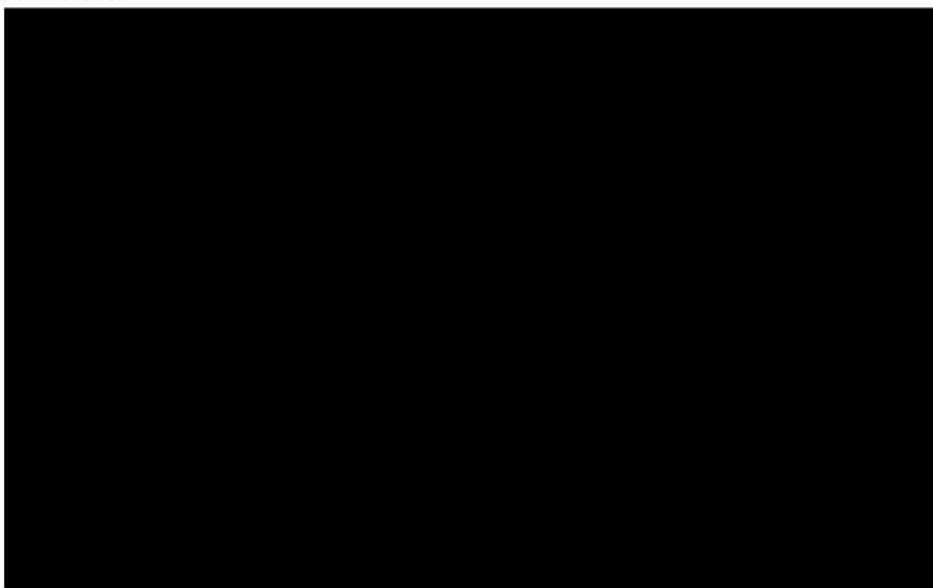


・過年度計画断面



平成 29 年度道路概略検討業務より

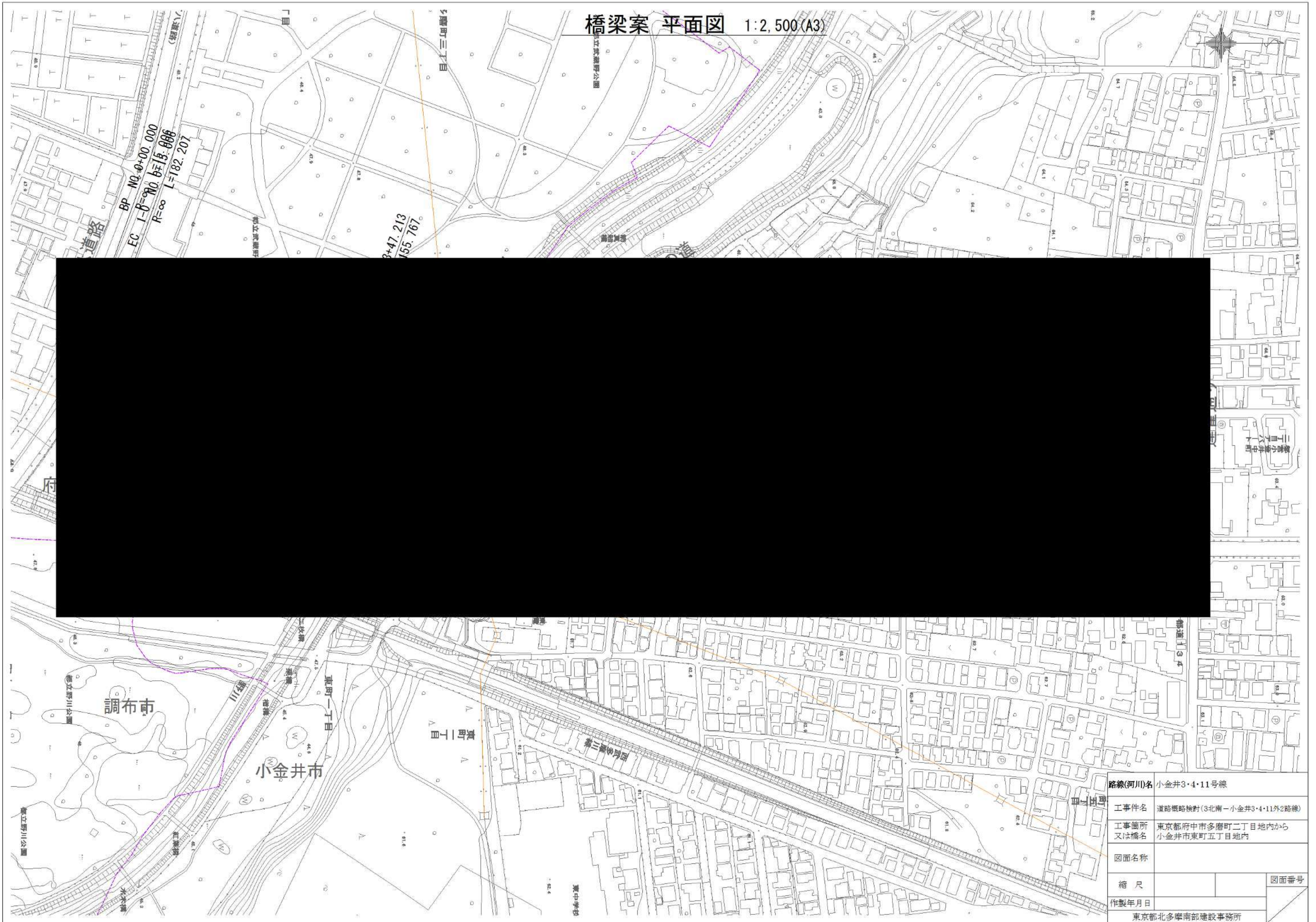
・今年度検討断面



(6) 検討図

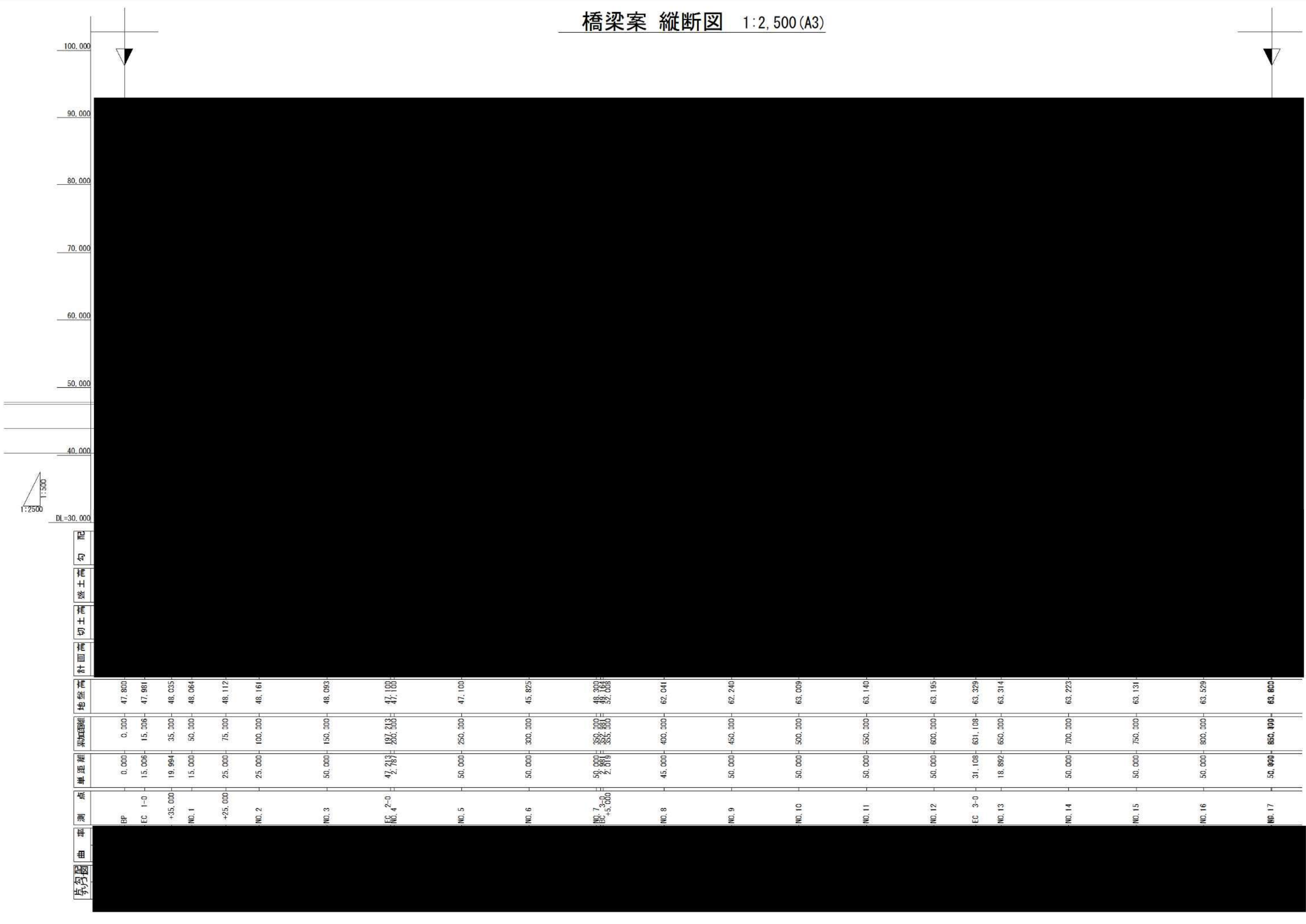
次ページ以降に各案の検討図を示す。

橋梁案 平面図 1:2,500 (A3)



路線(河川)名	小金井3・4・11号線	
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)	
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内	
図面名称		
縮尺		図面番号
作製年月日		
東京都北多摩南部建設事務所		

橋梁案 縦断面図 1:2,500 (A3)



標準横断図 1:200

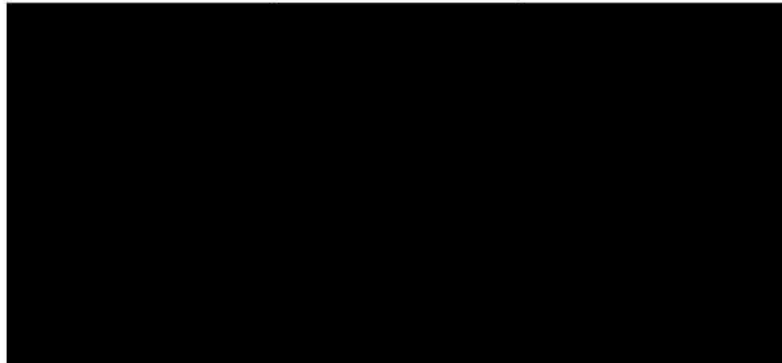
交差点部(起点方)



一般部(起点方)



橋梁部



交差点部(終点方)

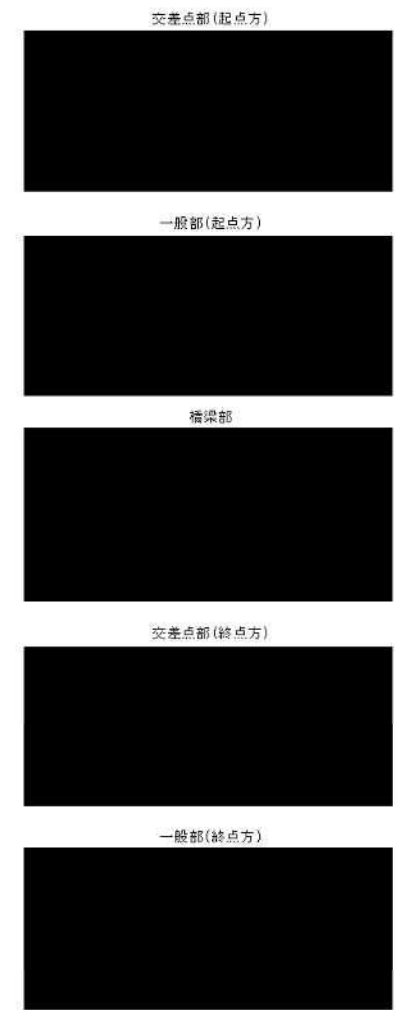
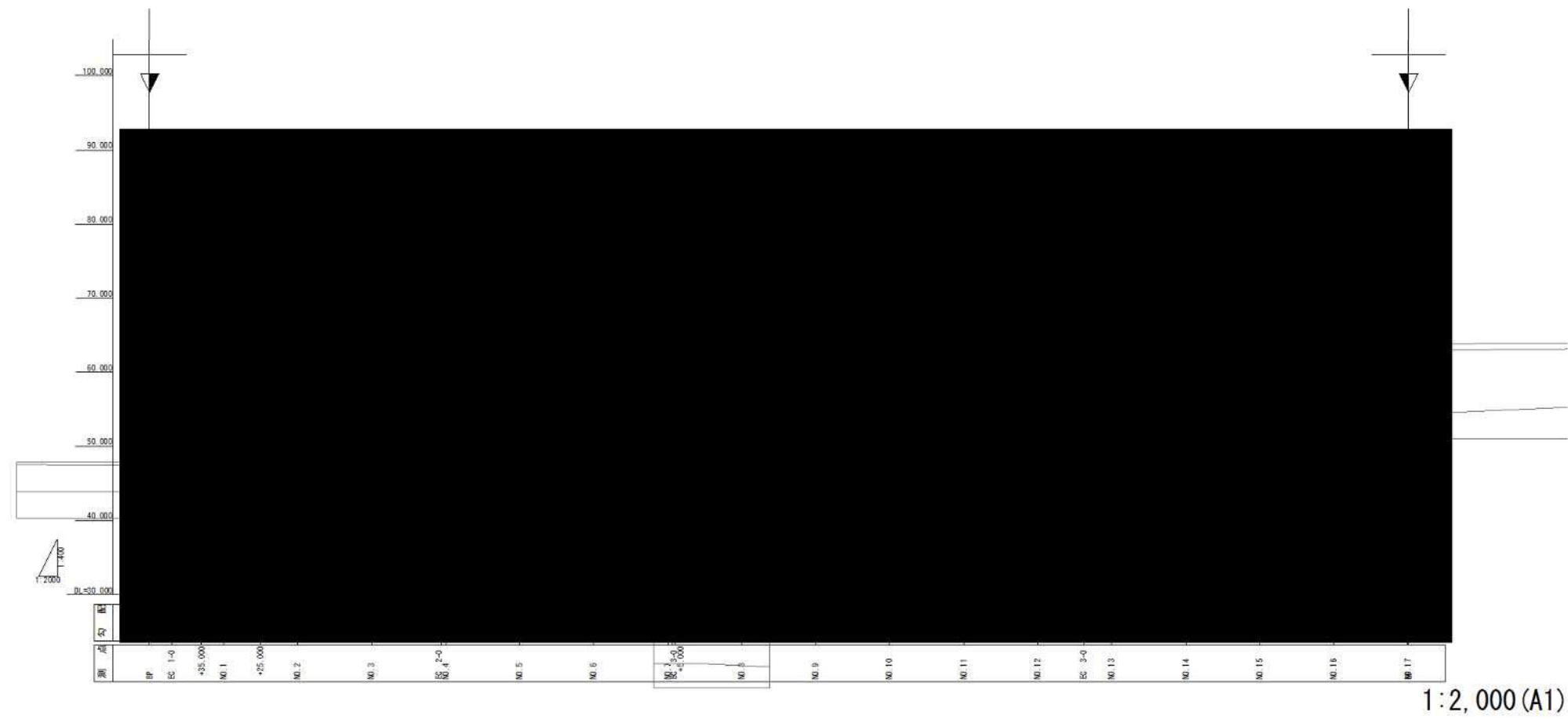
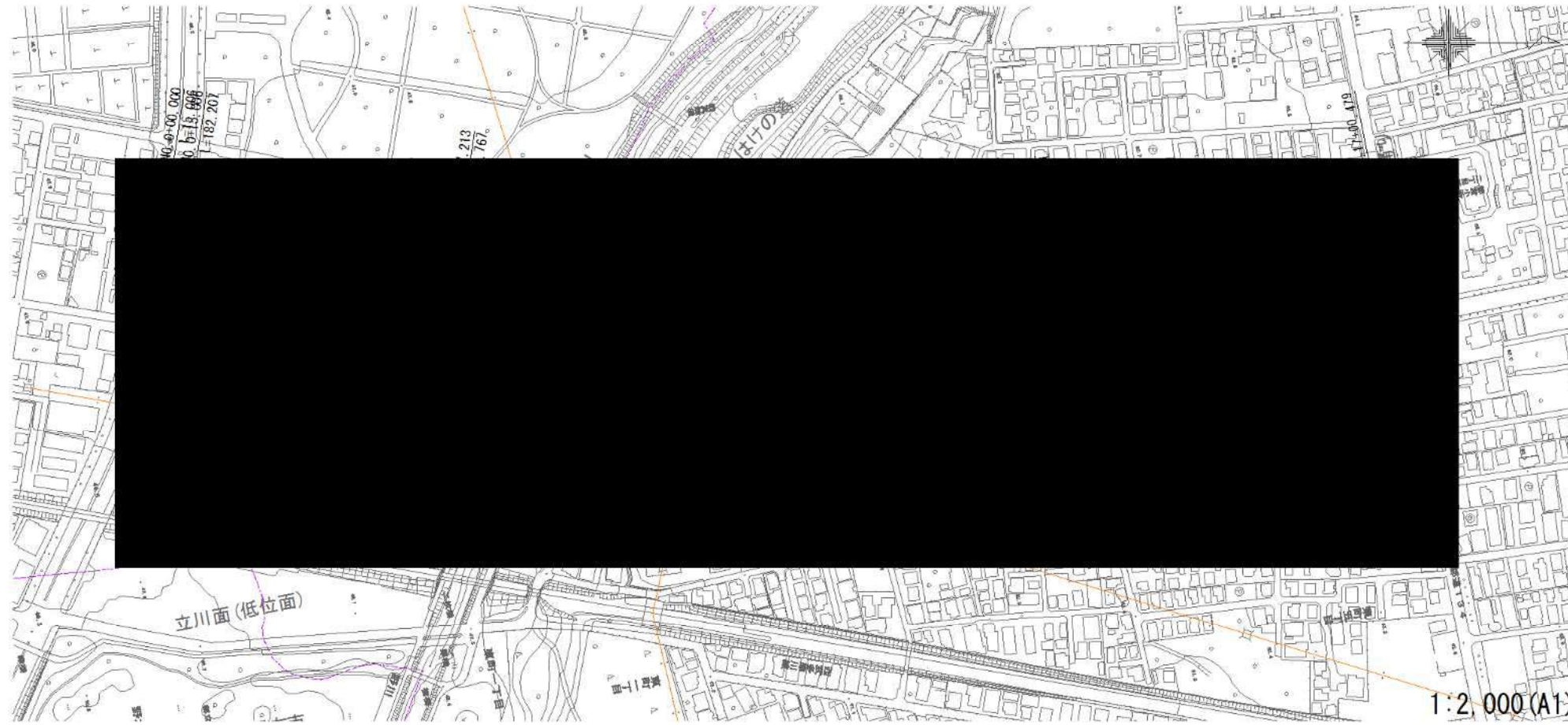


一般部(終点方)

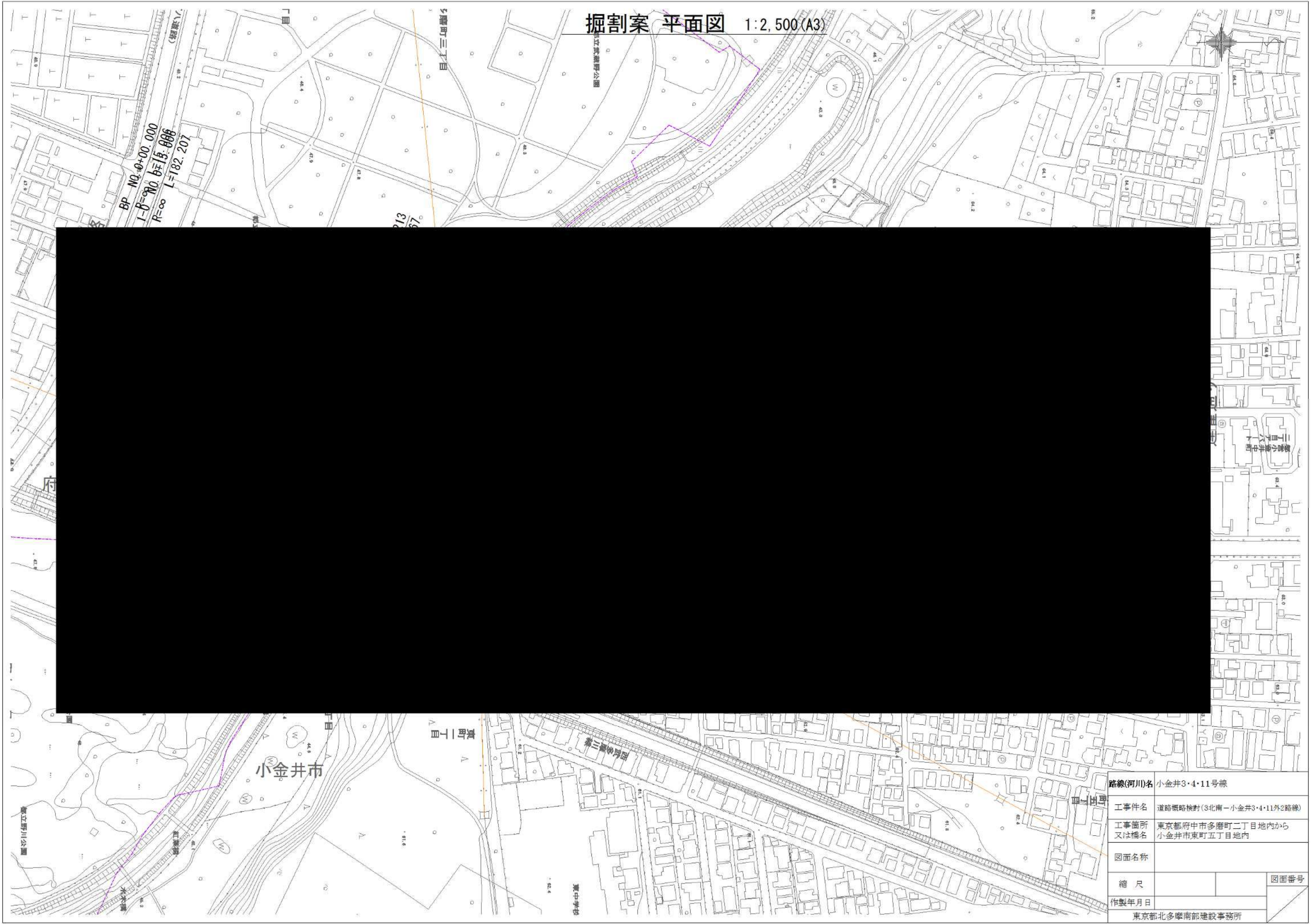


路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称	標準横断図		
縮尺	1:200(1:100)	ただし()内は A1判に拡大時	図面番号
作製年月日	令和 4年 12月 日		/
	東京都北多摩南部建設事務所		

橋梁案 一般図

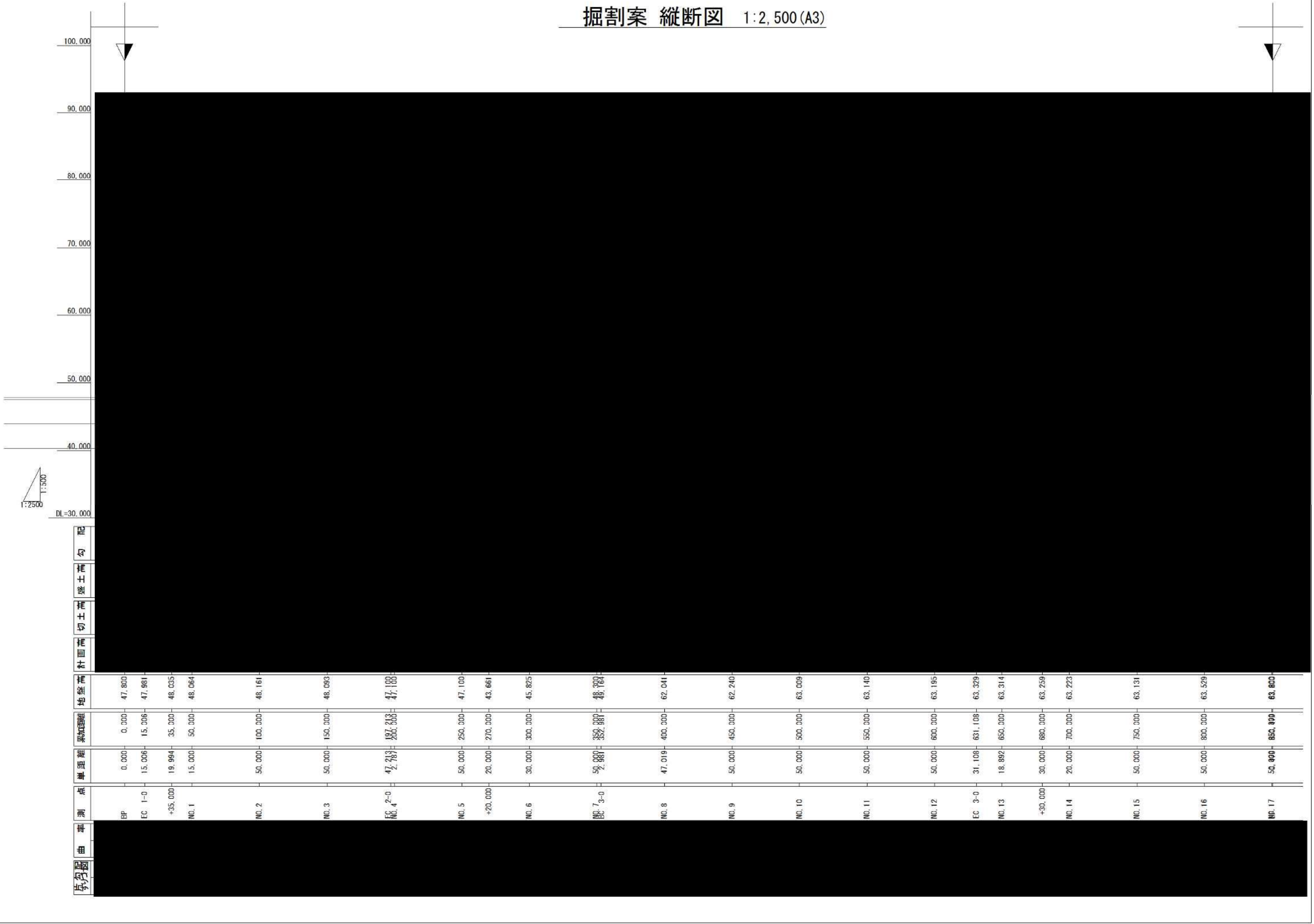


掘割案 平面図 1:2,500 (A3)



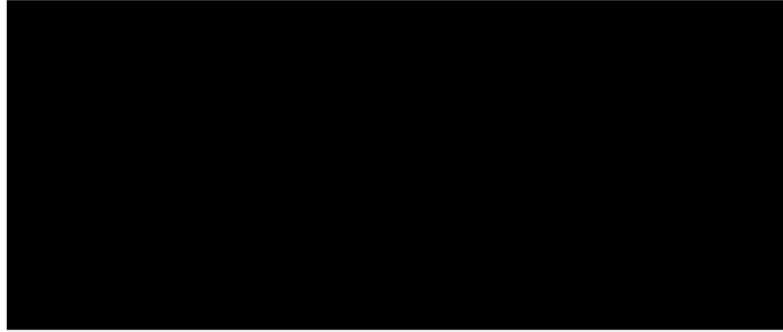
路線(河川)名	小金井3・4・11号線	
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)	
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内	
図面名称		
縮尺		図面番号
作製年月日	東京都北多摩南部建設事務所	

掘割案 縦断面図 1:2,500 (A3)

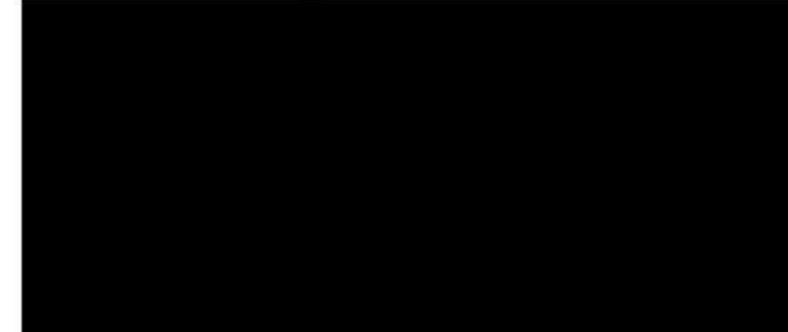


掘割案 標準横断面図 1:200 (A3)

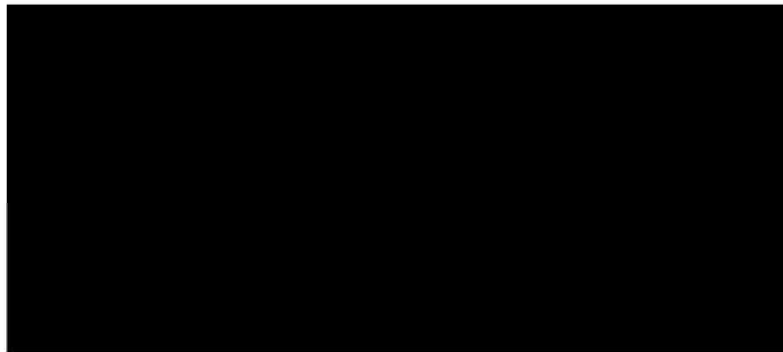
交差点部(起点方)



交差点部(終点方)



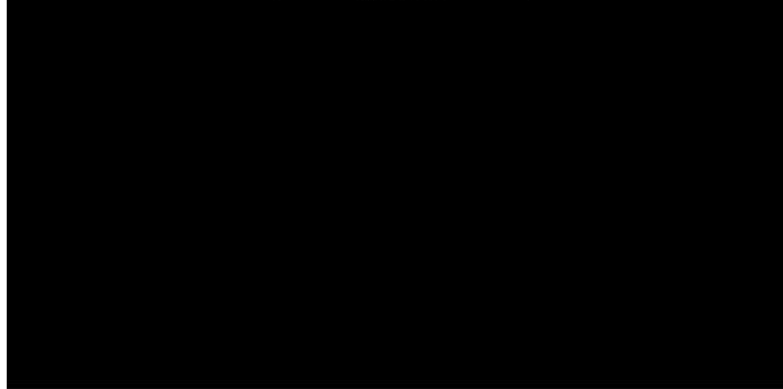
一般部(起点方)



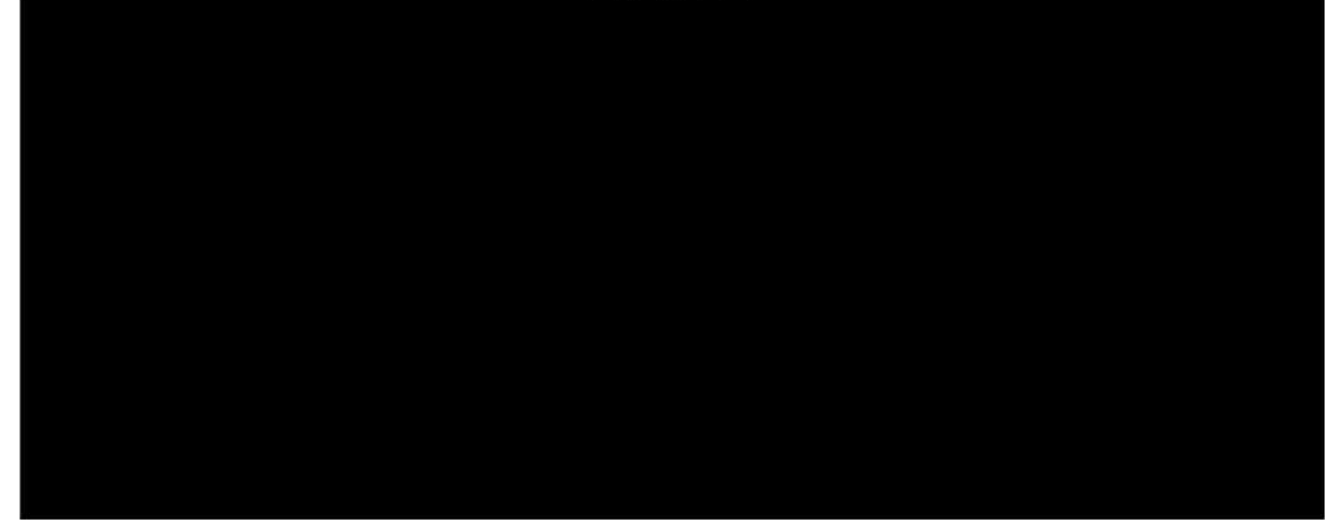
一般部(終点方)



橋梁部

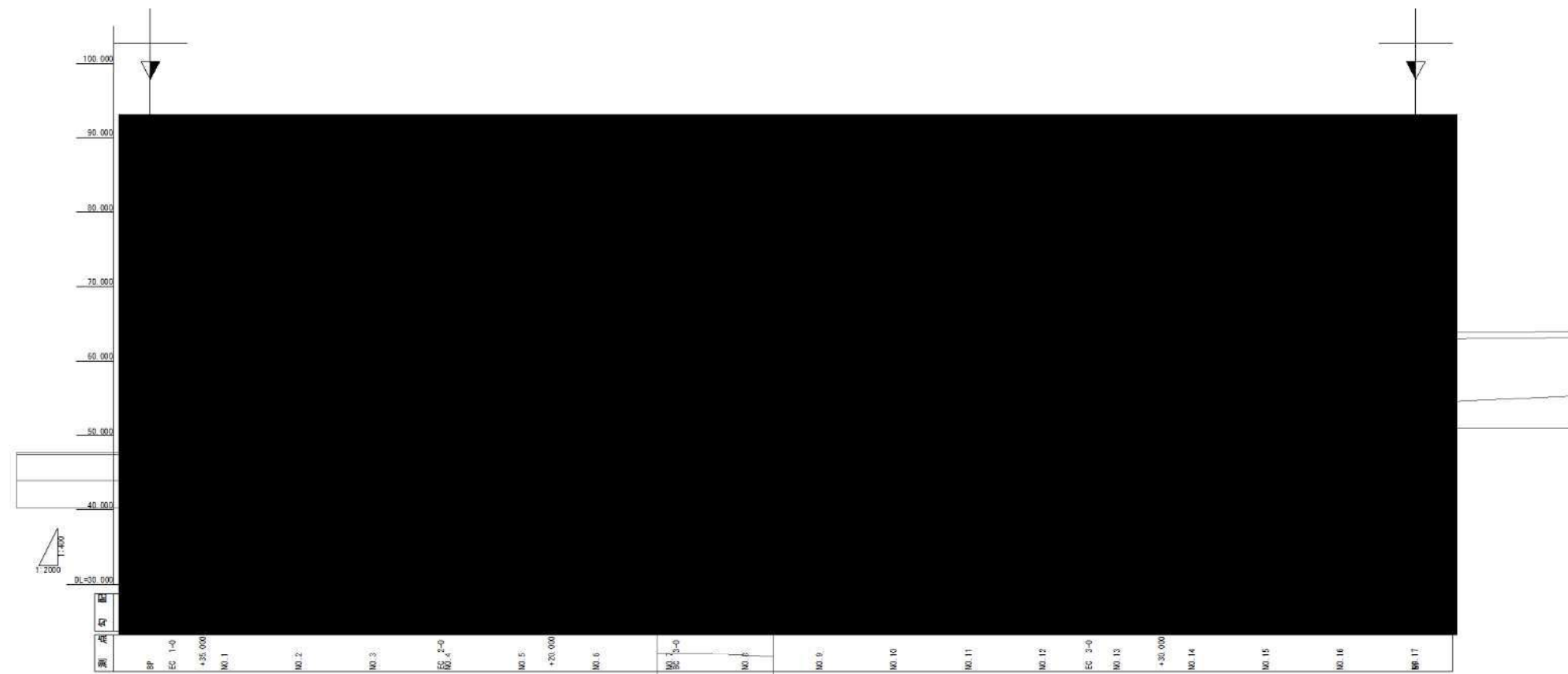
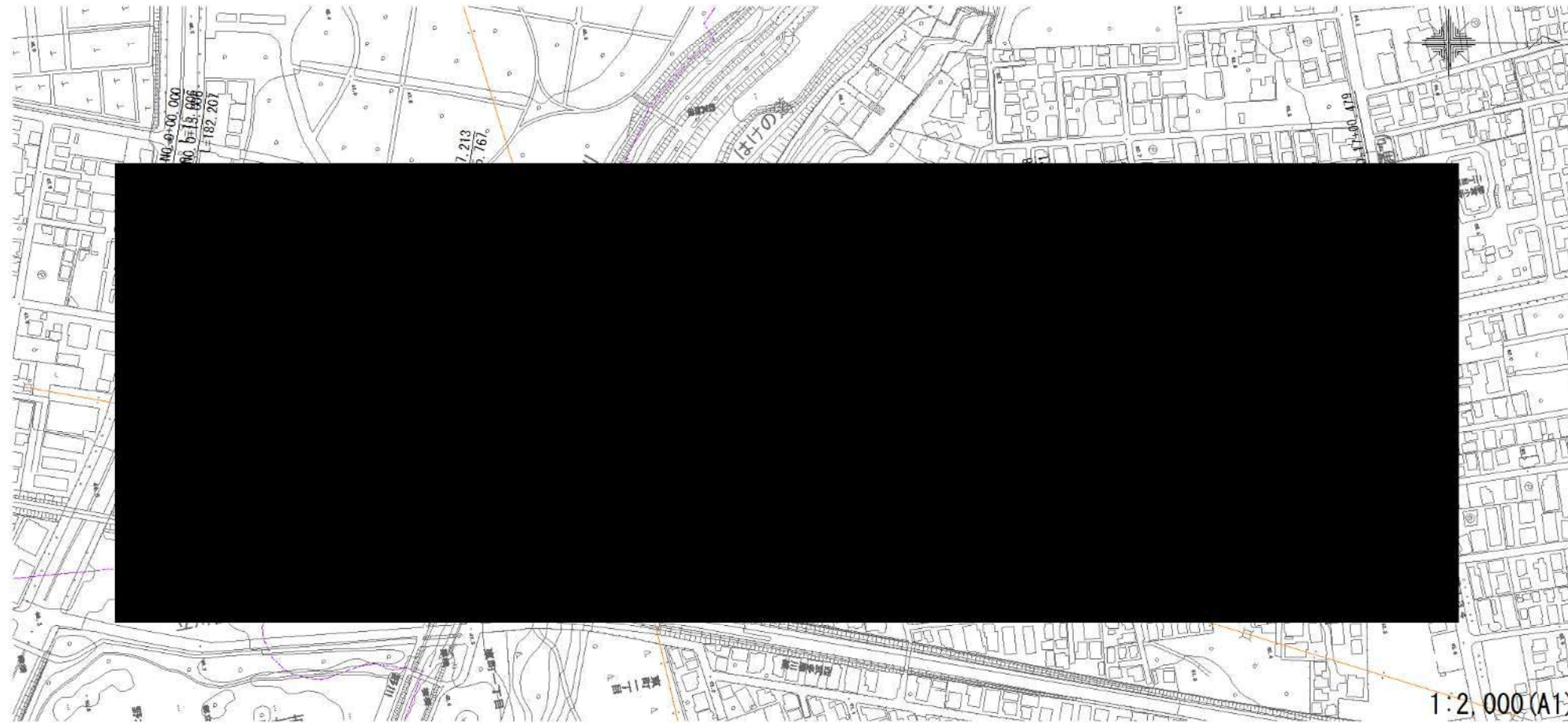


掘割部



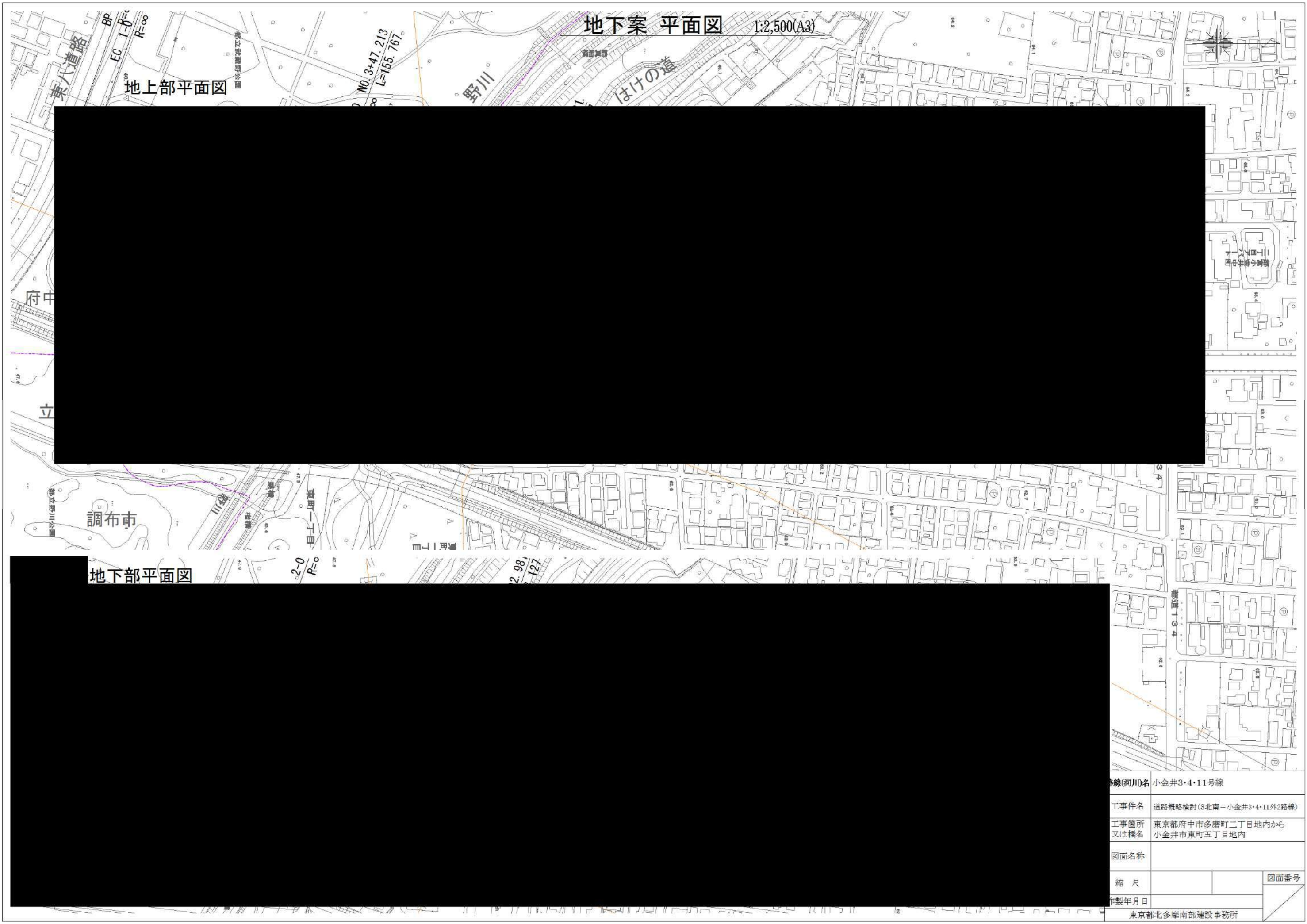
路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称			
縮尺			図面番号
作製年月日			/
東京都北多摩南部建設事務所			

掘割案 一般図



1:2,000 (A1)

1:200 (A1)



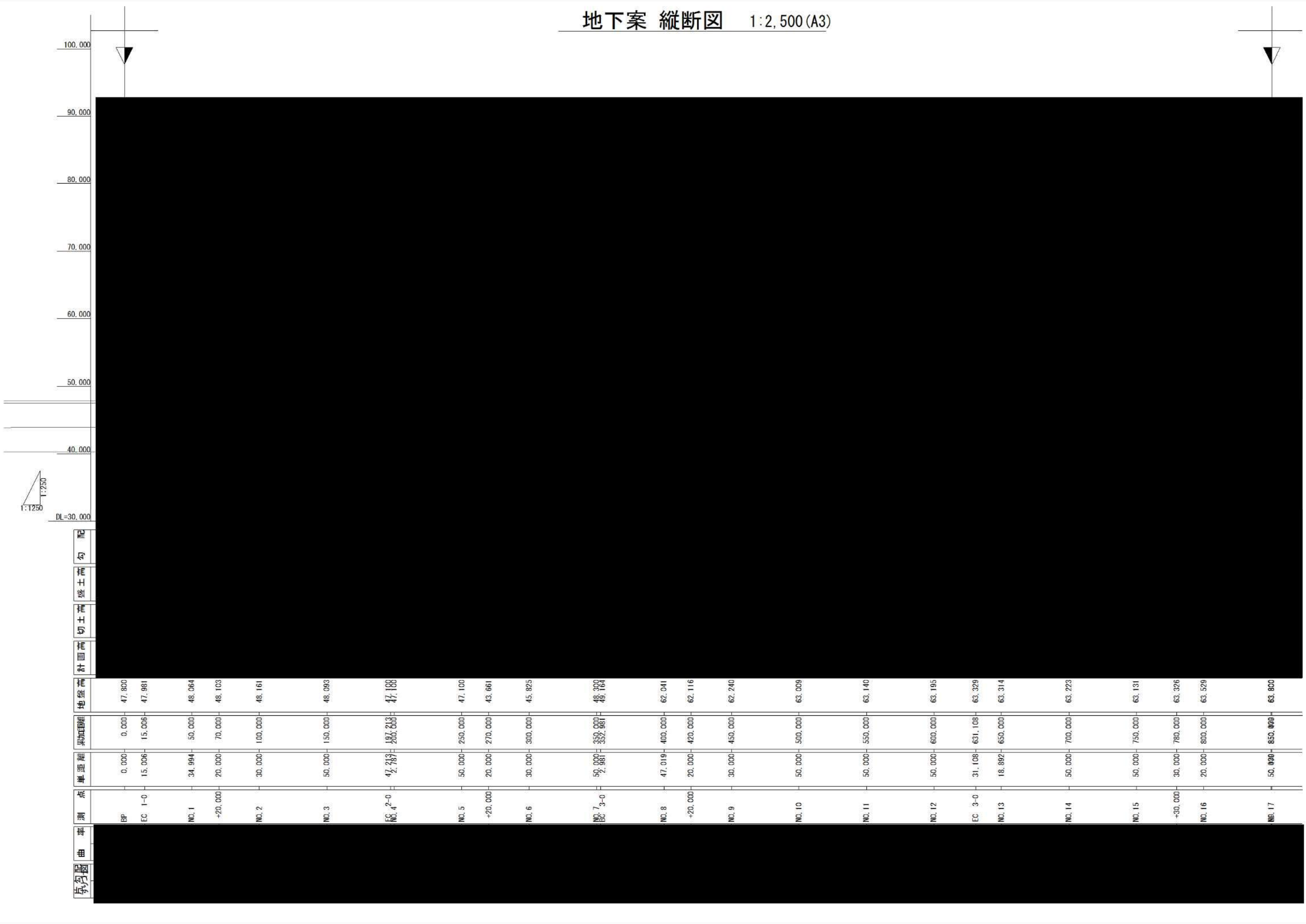
地下案 平面図 1:2,500(A3)

地上部平面図

地下部平面図

路線(河川)名	小金井3・4・11号線	
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)	
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内	
図面名称		
縮尺		図面番号
作製年月日		
東京都北多摩南部建設事務所		

地下案 縦断図 1:2,500 (A3)



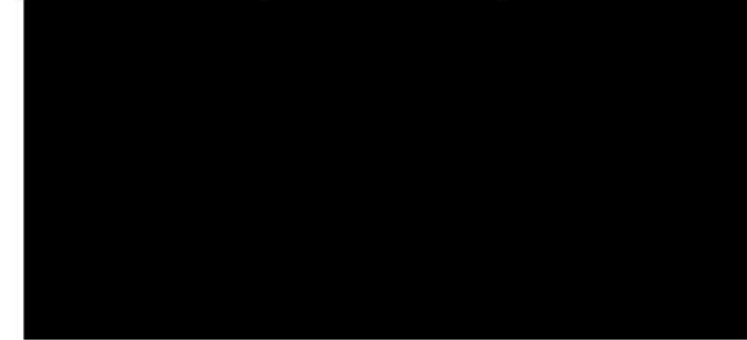
駅名	駅種	測点	単距離	駅距離	地盤高	計画高	切土高	盛土高	勾配
BP			0.000	0.000	47.800				
EC 1-0			15.006	15.006	47.981				
NO.1			34.994	50.000	48.064				
+20.000			20.000	70.000	48.103				
NO.2			30.000	100.000	48.161				
NO.3			50.000	150.000	48.093				
NO.4			47.789	197.808	47.188				
NO.5			50.000	250.000	47.100				
+20.000			20.000	270.000	43.661				
NO.6			30.000	300.000	45.825				
NO.7			50.000	350.000	48.300				
EC 3-0			2.981	352.981	49.164				
NO.8			47.019	400.000	62.041				
+20.000			20.000	420.000	62.116				
NO.9			30.000	450.000	62.240				
NO.10			50.000	500.000	63.009				
NO.11			50.000	550.000	63.140				
NO.12			50.000	600.000	63.195				
EC 3-0			31.108	631.108	63.329				
NO.13			18.892	650.000	63.314				
NO.14			50.000	700.000	63.223				
NO.15			50.000	750.000	63.131				
+30.000			30.000	780.000	63.326				
NO.16			20.000	800.000	63.529				
NO.17			50.000	850.000	63.800				

地下案 標準横断図 1:200 (A3)

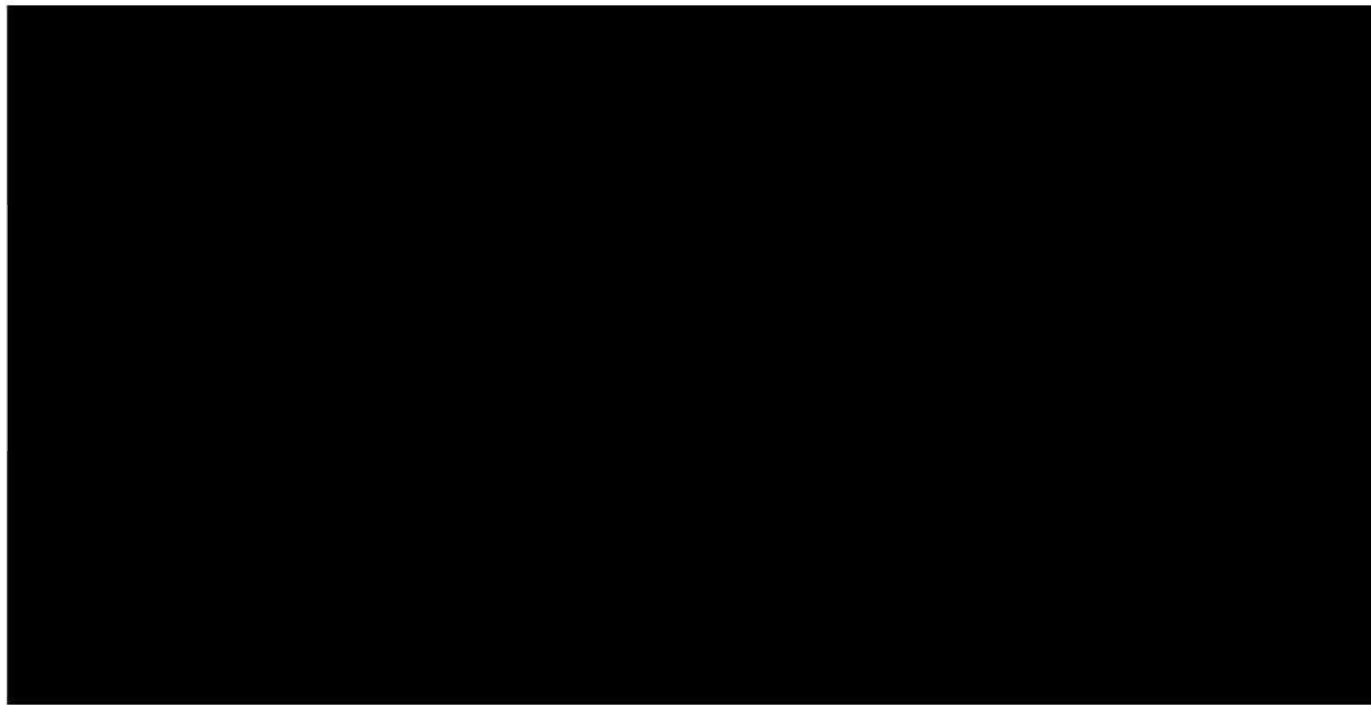
交差点部(起点方)



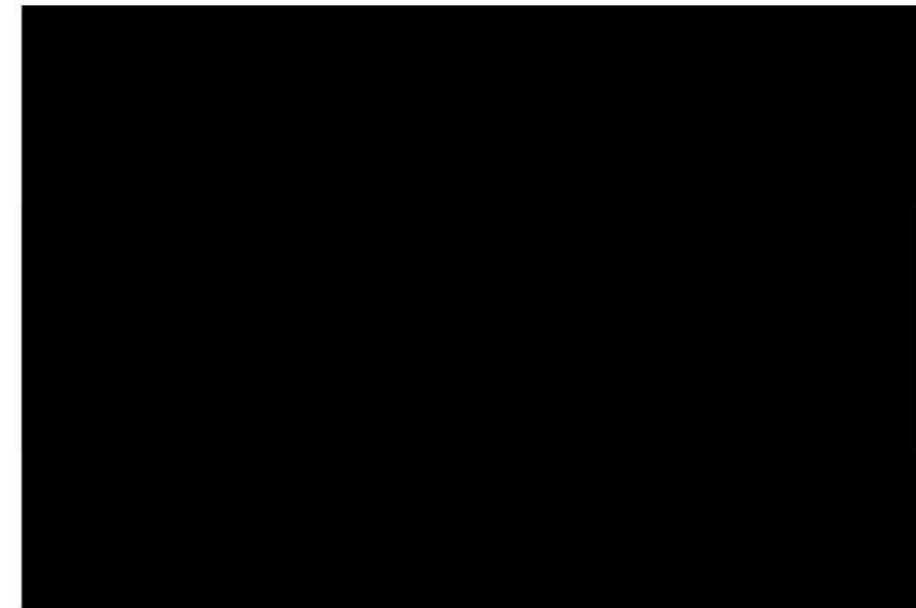
交差点部(終点方)



掘割部



トンネル部

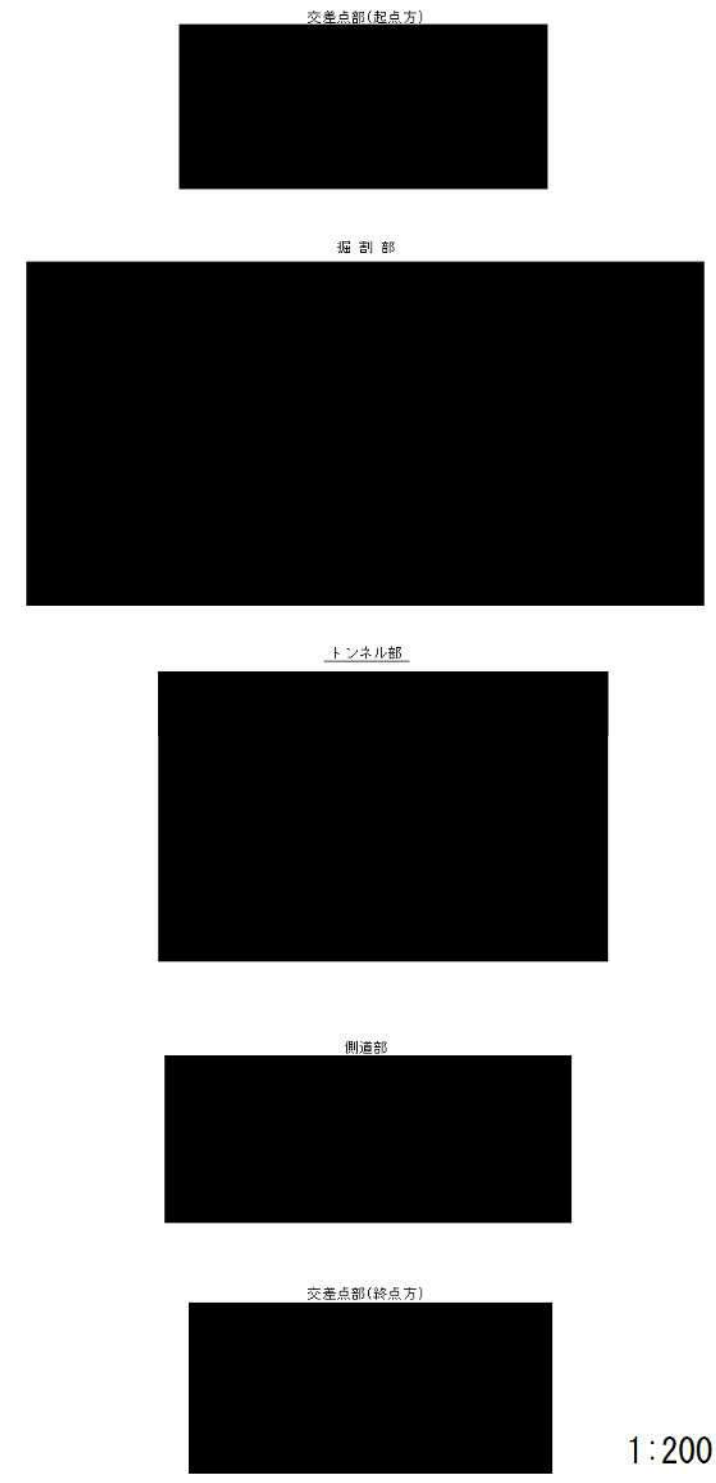
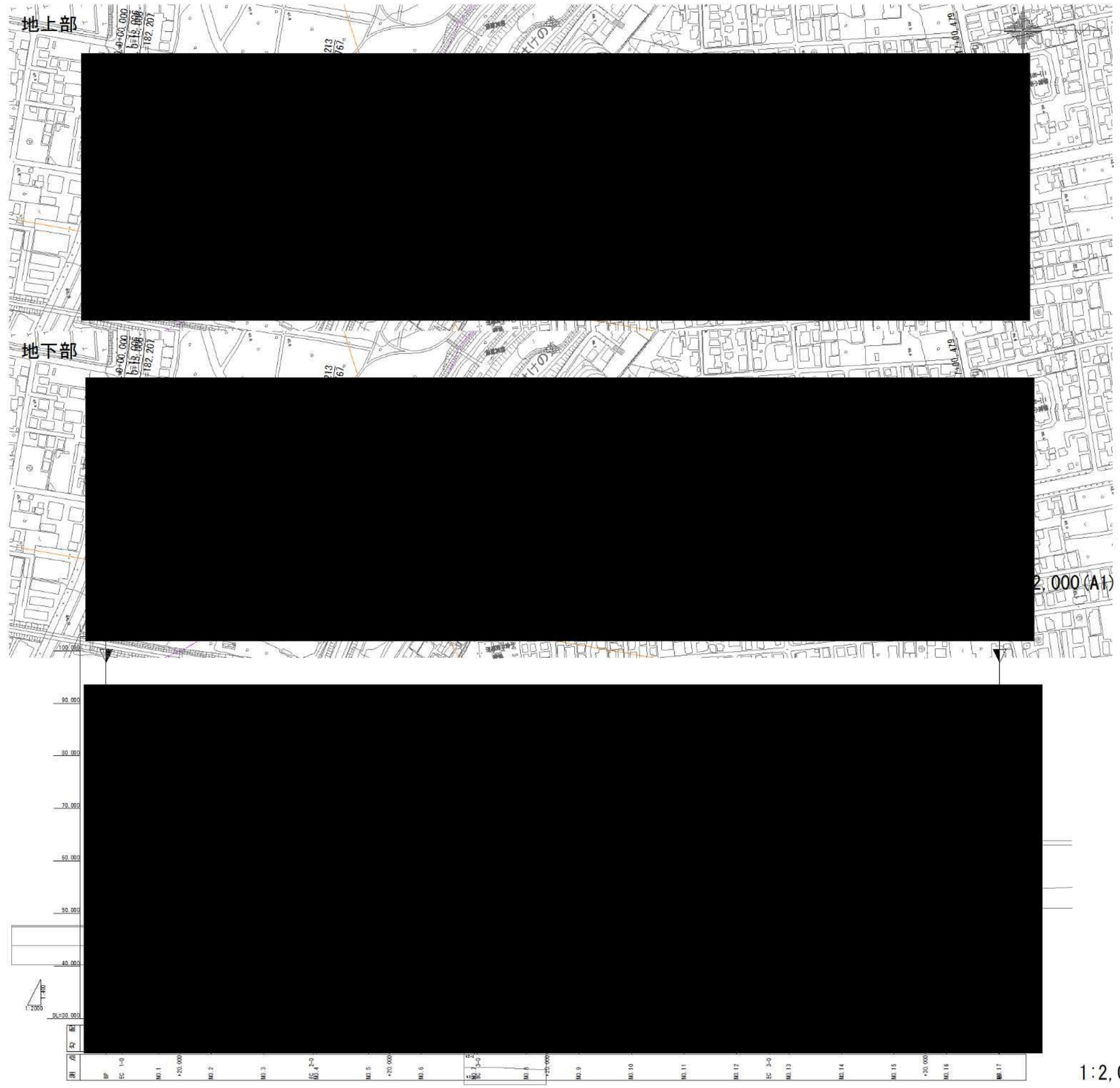


側道部



路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称			
縮尺			図面番号
作製年月日			
東京都北多摩南部建設事務所			

地下案 一般図



1:200 (A1)

(7) 施工計画

施工性及び施工時の周辺影響の評価のため、概略で施工計画を行った。

1) 検討条件

検討にあたっての条件は以下の通り。

①用地

当該路線の整備に必要な用地は取得済みとする。

②施工ヤード

施工ヤードはできる限り道路用地内とするが、道路用地外にヤードが必要となった場合は、借地にて対応し現状復旧とする。

2) 施工計画

①施工ヤードの考え方

施工ヤードについては、協議により以下を想定した。

・一般部



一般部



・擁壁部



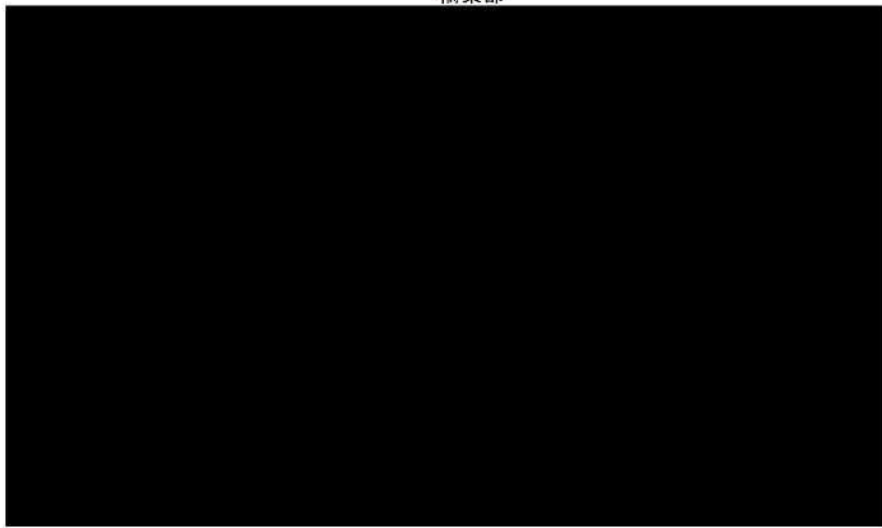
擁壁部



・ 橋梁部



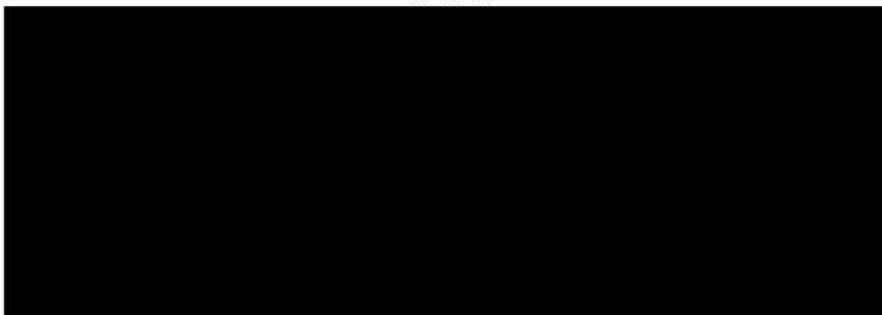
橋梁部



・ 掘割部

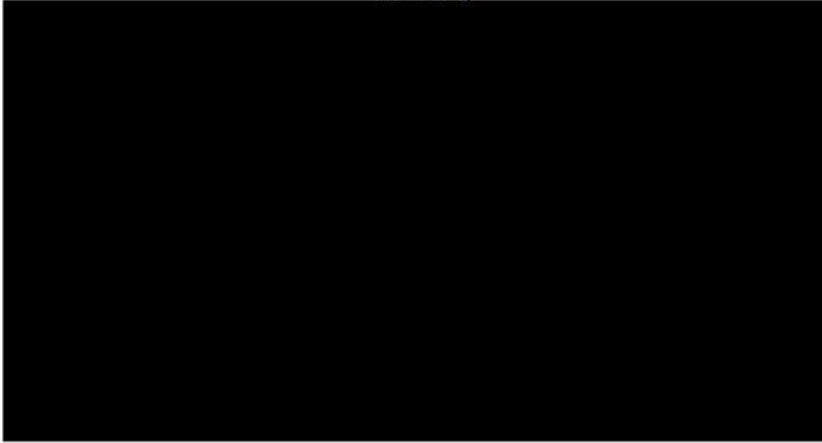


掘割部



・トンネル部

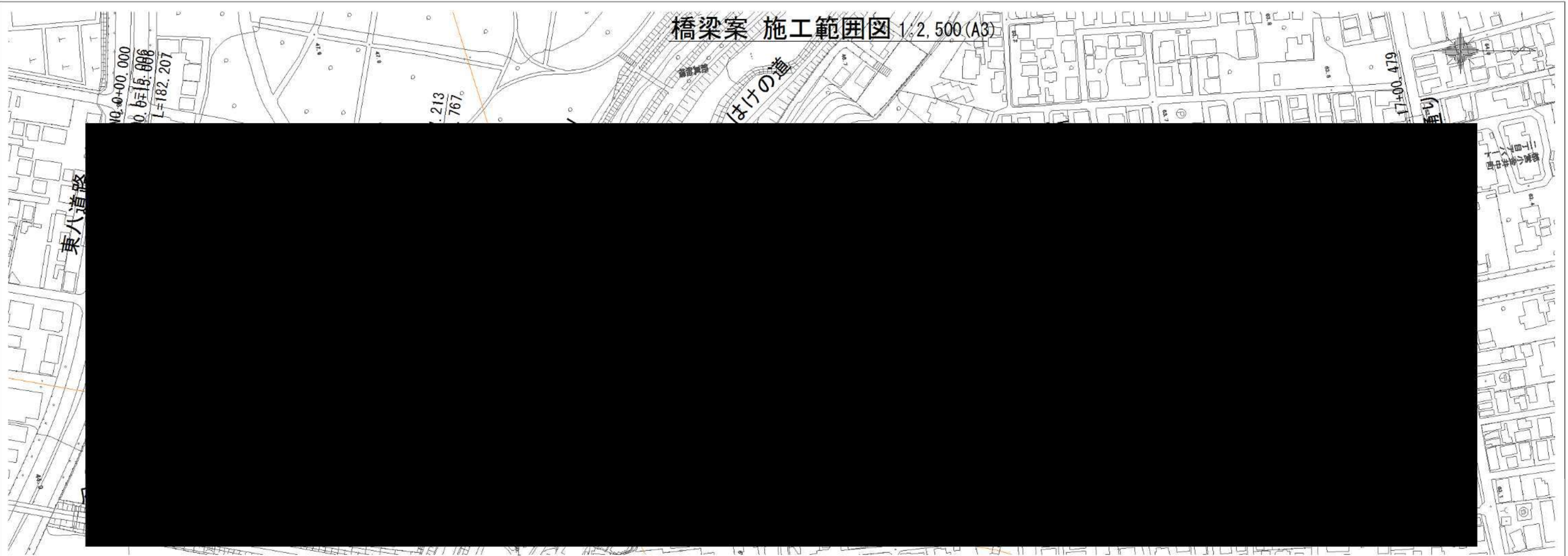
トンネル部



②施工範囲

以上を基に各案の施工範囲を設定した。
次ページ以降にこれを示す。

橋梁案 施工範囲図 1/2,500 (A3)



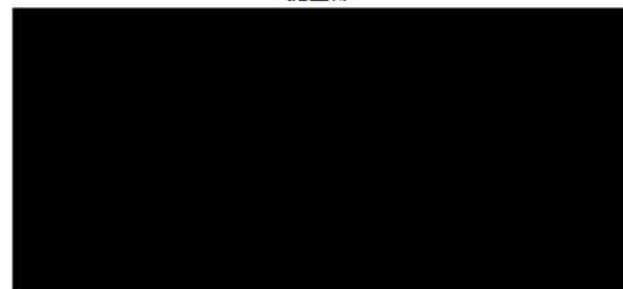
凡例

 施工ヤード

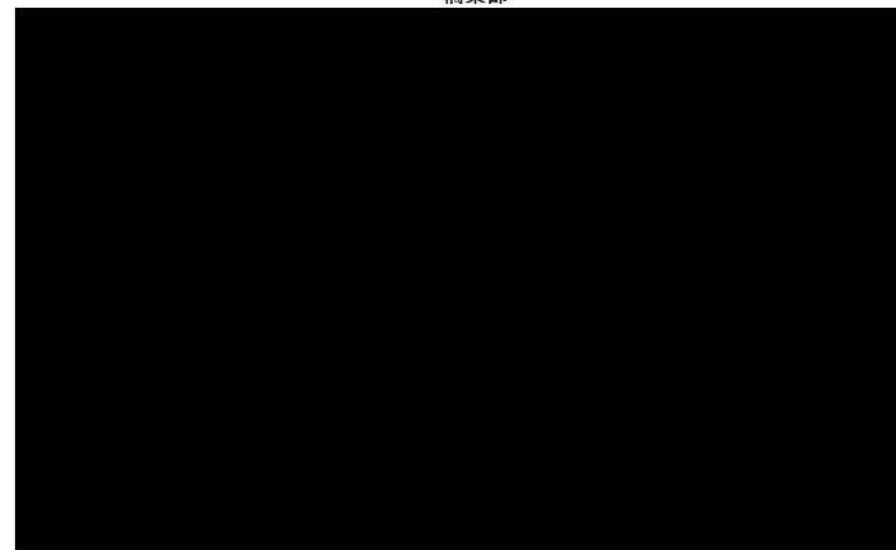
一般部



擁壁部

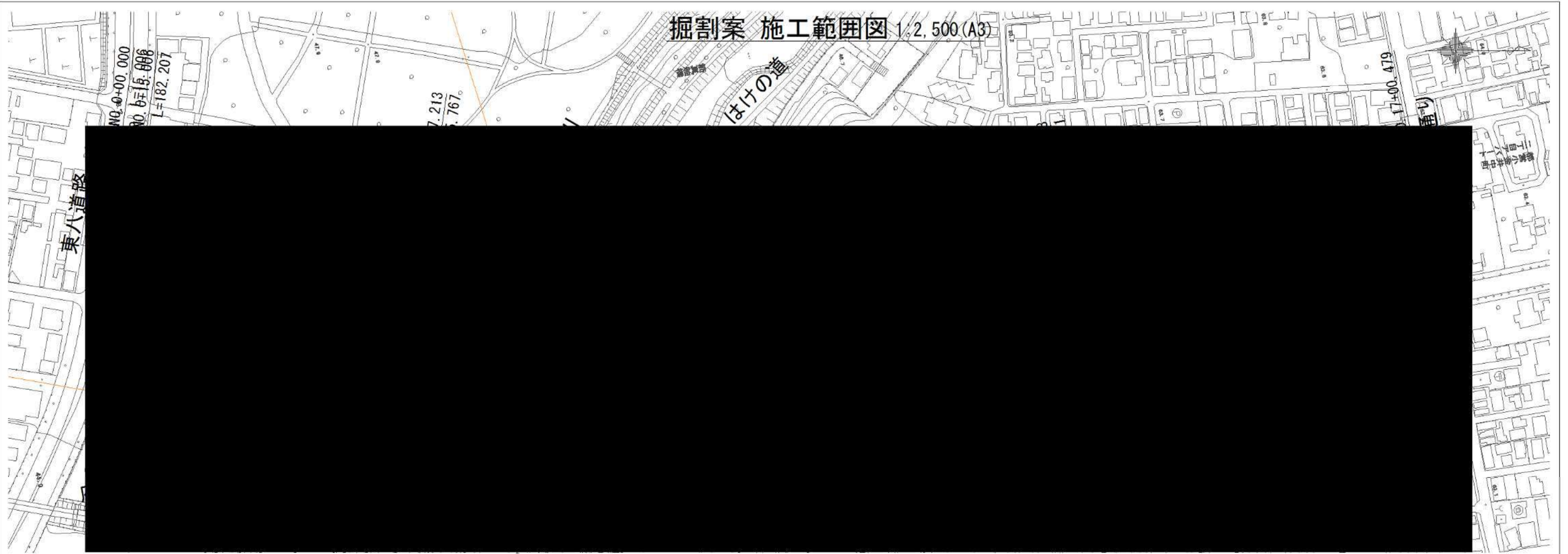


橋梁部



路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称			
縮尺			図面番号
作製年月日			東京都北多摩南部建設事務所

掘割案 施工範囲図 1/2,500 (A3)



標準横断面



凡例

施工ヤード

路線(河川)名	小金井3・4・11号線	
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)	
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内	
図面名称		
縮尺		図面番号
作製年月日	東京都北多摩南部建設事務所	

地下案 施工範囲図 1:2,500 (A3)

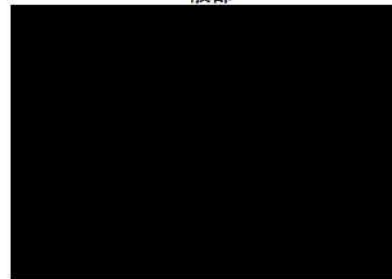


標準横断面

凡例

 施工ヤード

一般部



掘割部



トンネル部



路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称			
縮尺			図面番号
作製年月日			/
東京都北多摩南部建設事務所			