

Q4. その他、整備に期待する効果や課題が改善されると思うことがありましたらご記入ください。

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	<p>○利便性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内だけでなく多摩地域、都内全域の視点からネットワーク構築は必要。</li> <li>・ アクセス性向上など期待するところは非常に大きい。</li> <li>・ 車を運転するが、小金井街道や新小金井街道の渋滞がなくなれば嬉しい。</li> <li>・ 慢性化した渋滞が緩やかになり、近隣住民の負担も減ると思う。</li> <li>・ 南北道路が少ないため渋滞しやすい。</li> <li>・ 二枚橋の坂では不便な道路状況が続いている。この道路の期待は大きい。</li> <li>・ 東町4丁目から東八道路へ抜けるのに苦勞しており早く整備してほしい。</li> <li>・ 信号が多くできて、車が進まないようなことがなければ良い。</li> <li>・ 公共交通（路線バス、コミュニティバス等）充実に期待する。</li> <li>・ 交通量は減少傾向であり、優先整備路線として緊急性はない。</li> <li>・ すでに渋滞はほとんど解消している。</li> <li>・ 長年この辺りに住んでいるが、この計画道路一本通しても利便性の向上はそれほど望めないと考えている。</li> <li>・ 渋滞緩和は政策として対応する必要がある程ではないので、景観を重視して整備計画は取りやめるべき。</li> <li>・ 甲州街道、連雀通り、五日市街道は混雑しており、本路線との交差点で渋滞が発生する可能性が高い。</li> <li>・ 道路整備による旅行時間の変化が、たった9分短縮ではコスパが悪すぎる。</li> <li>・ 朝夕の渋滞はどこの道路でも発生している。十年前と比べて車両の数が増えているのでは。</li> </ul>	<p>都市計画道路である小金井3・4・11号線及び府中3・4・16号線（府中東小金井線）は、甲州街道と五日市街道を南北に繋ぐ地域幹線道路です。現在、東小金井駅付近及び東八道路以南で事業を進めています。一方、東八道路から連雀通りまでの区間が、唯一の未整備区間（以下「本路線」という。）となっています。</p> <p>本路線の周辺地域では、小金井街道から天文台通りまでの約3.6kmにわたり、南北方向の幹線道路がないため、小金井街道などに交通が集中し渋滞が発生しています。</p> <p>小金井街道は「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」において主要渋滞箇所にて特定されており、東京都が平成30年11月に実施した交通量調査では、前原坂上交差点などで渋滞が確認されたほか、令和6年4月、11月にも同様の傾向が確認されています。</p> <p>本路線の整備により、甲州街道と五日市街道を南北に繋ぐ道路ネットワークが形成され、南北地域のアクセスや連携が強化され利便性が向上するとともに、交通の分散が図られ、周辺道路における渋滞緩和が期待されます。</p> <p>なお、公共交通（コミュニティバス等）に関するご意見については、地域公共交通の検討を行う市役所へも情報共有させていただきます。</p>

<p>2</p>	<p>○防災性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時の避難円滑化に期待する。</li> <li>・ 東町5丁目は狭あい道路が多く、高齢化が進んでいる。火災・震災時等の避難や消火活動が円滑になり、安心できるようになることを期待している。</li> <li>・ 災害時に市民を守る拠点となる市役所等の機能は、計画道路が甲州街道や小金井公園と結ばれていなければ十分に発揮されない。市役所移転に先んじての整備を求める。</li> <li>・ 能登半島地震で道路の重要性を再認識させられた。</li> <li>・ 小金井3・4・11は「命を守る計画道」であることを強く伝えるべき。</li> <li>・ 周辺の公園等へのアクセスが向上。</li> <li>・ ダブルネットワーク化に繋がる。</li> <li>・ 医療環境が変化しており、広域での医療を念頭に入れる必要がある。短時間で高度な医療を受けられる交通網の整備は早急に必要である。</li> <li>・ 防災であれば、現在の道路の整備が必要で、新たな道路は不要。</li> <li>・ 震災時には通行できなくなるはずなので効果なし。</li> <li>・ 小金井公園への救援物資の搬入には大きな効果が考えられない。</li> <li>・ 交通が集中して逆効果になる。</li> </ul>	<p>本路線の周辺地域は、幅員6m未満の道路が多く、震災時には建物や電柱の倒壊による道路閉塞等により、円滑な避難や救助救援活動の支障となるおそれがあります。また、国分寺崖線の高低差のある地形により、広域避難場所である武蔵野公園への避難時に階段や急勾配な道路を通る必要があります。</p> <p>本路線の整備により、災害時に通行可能な、バリアフリーにも配慮した避難路が確保され、広域避難場所へのアクセス向上に寄与します。また、災害時に緊急車両の通行可能な道路が確保されることで、円滑な救助救援活動にも寄与します。</p> <p>さらに、災害時の拠点となる市庁舎や大規模救出救助活動拠点候補地である小金井公園と東八道路等を繋ぐ複数ルートが確保されることで、災害時の救助救援活動や物資輸送が強化され、広域での防災性向上も期待されます。</p>
<p>3</p>	<p>○安全性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全安心なまちづくりに繋がる。</li> <li>・ 生活道路の危険が減り子供や高齢者、車椅子の方が外出しやすくなる。</li> <li>・ 生活道路の交通量が多く事故が多い。近くに大きな道があると減ると思う。</li> <li>・ 接触等の交通事故が減少する。</li> <li>・ 歩道の整備により安全性が向上。</li> <li>・ 住宅エリアから武蔵野公園まで歩道のある道で行けるようになる。</li> </ul>	<p>本路線の周辺地域は、南北方向の幹線道路が不足しており、周辺道路の渋滞を回避するため、地域に用のない通過車両が「二枚橋の坂」や「はけの道」などの幅員の狭い生活道路に流入し、歩行者や自転車利用者と車両が錯綜しながら通り抜ける危険な状況となっています。このため、通学時間帯等に車両の通行規制がかかっていますが、一定の自動車等の通行が見られるこ</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 二枚橋の坂は狭く急なので、この道路を整備すれば通行しやすくなる。</li> <li>・ 二枚橋の坂は降雨時に自転車だと危険。西武線のトンネル部も危険。</li> <li>・ 住宅地の道路は夜間暗く、怖い思いをすることが多い。明るく見通しの良い道路ができることで解消すると思う。</li> <li>・ 高齢者やベビーカー利用者等への配慮も必要。</li> <li>・ 道路整備により一層多くの交通量を呼び込み、これまで以上に生活道路の通過交通が増えることが不安。</li> </ul>	<p>とから、小金井市では、朝の通学時間帯及び午後から夕方までの時間帯に交通誘導員を配置するなど、交通安全対策に取り組んでいます。</p> <p>本路線の整備により、生活道路から幹線道路へ交通の転換が図られ、地域の安全性向上が期待されます。</p> <p>また、車道と歩道が分離されバリアフリーにも配慮した道路が整備されることで、子供や高齢者、車椅子等の方々の安全で円滑な移動環境の確保に寄与します。</p>
4	<p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 良好な市街地の形成に繋がる。</li> <li>・ 東小金井駅周辺の活性化に繋がる。</li> <li>・ にぎわい創出、都市発展、経済活性化。</li> <li>・ 道路に伴い、新しい店舗等が増える。</li> <li>・ 都市の可能性を大きく広げると思う。</li> <li>・ 道路整備による地域美観、治安、資産価値の向上が期待されると思う。</li> <li>・ 中央線を挟み、北に小金井公園、南に野川、武蔵野公園。小金井市の魅力を実感する大きな効果がある。</li> <li>・ 計画道路未整備では物流経済的損失が大きい。</li> <li>・ 南北に通る道路を作ることは小金井市だけの問題ではない。近隣の市にも影響が大きく、早急に建設すべき。</li> <li>・ 府中市内は整備が進んでいるので、早く繋がってほしい。</li> <li>・ 渋滞や回り道などによる温室効果ガスの減少にもつながる。</li> <li>・ 小金井市政の停滞感の打破（「何でも反対」する人が多い印象）</li> <li>・ 計画道路には何も期待しない。</li> <li>・ 作ってほしくない。</li> <li>・ 必要性がわからない。</li> <li>・ 問題が解決できると思えない。</li> </ul>	<p>都市計画道路は、交通・物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支えるとともに、災害時には救助救援活動を担う重要な都市基盤です。</p> <p>これまで都と特別区及び26市2町は、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、優先整備路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しを行ってきました。</p> <p>人口減少の時代にあっても、将来にわたり東京を持続的に発展させていくためには、広域的な交流、連携や高度な防災都市などを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠であり、そのような道路は着実に整備していく必要があります。</p> <p>小金井3・4・11号線及び府中3・4・16号線（府中東小金井線）は、甲州街道と五日市街道を南北に繋ぐ地域幹線道路です。現在、東小金井駅付近及び東八道路以南で事業を進めており、東八道路から連雀通りまでが、唯一の未整備区間となっています。</p> <p>本路線の整備により、南北方向の道路ネットワークが形成され、交通が分散される</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路以外での方法を考えるべき。</li> <li>・ 見直すべき。</li> <li>・ コミュニティの分断、完成はずっと先なのに街は立ち退きで空洞化する。</li> <li>・ 環境が破壊され生活の質が低下する。</li> <li>・ 自然を求めて移り住む人もいるので、自然を壊さないようにして欲しい。</li> <li>・ 武蔵野公園の良さが失われる。</li> <li>・ 残り少ない「ハケ」の自然をこれ以上減らしたら元に戻らない。将来の小金井の汚点にたくない。</li> <li>・ 緑や住民を分断して自然を壊してまで道路を作る必要はない。</li> <li>・ 生物多様性の保護、自然環境を守ることが大切であり優先して考えたい。</li> <li>・ 効果や期待より自然への影響が心配。</li> <li>・ 期待よりも懸念が上回っている。</li> <li>・ 今は整備効果が期待できても 20 年、30 年後に必要な効果とは思えない。</li> <li>・ 気候変動、人口減少を踏まえ、車社会から転換すべき。</li> <li>・ 欧米の道路計画には必ずゼロオプション(作らない)が入っている。「整備」が前提で世界水準に達していない。</li> <li>・ 優先すべきは五日市街道の拡幅と現況道路の交差点改良。</li> <li>・ 期待や効果を前提にすべきでない。</li> <li>・ 整備効果の説明は具体性が乏しい。</li> <li>・ それぞれ効果はあるだろうが、それに伴う損失との比較はわからない。</li> </ul>	<p>ことによる小金井街道や新小金井街道などの渋滞緩和が図られるとともに、生活道路への通過交通の抑制により地域の安全性向上が期待されます。</p> <p>また、災害時にも通行可能な道路が確保されることにより、緊急車両による円滑な救助救援活動に寄与するほか、バリアフリーにも配慮した避難路が確保され、広域避難場所へのアクセス向上にも寄与します。</p> <p>さらに、災害時の拠点となる市庁舎や大規模救出救助活動拠点候補地である小金井公園と東八道路等を繋ぐ複数ルートが確保されることで、災害時の救助救援活動や物資輸送が強化され、広域での防災性向上も期待されます。</p> <p>甲州街道と五日市街道を南北に繋ぐ道路ネットワークが形成され、広域的な交流・連携が強化されるとともに、駅や中央自動車道 IC 等の交通結節点へのアクセスが強化されるなど、地域の活性化や魅力あるまちづくりに寄与することも期待されます。</p> <p>以上のことから、本路線は重要な路線であり、引き続き、事業化に向け着実に取り組んでいきます。</p> <p>本路線は、国分寺崖線や野川等と交差するため、その整備に当たっては、現地の地形状況や景観のほか、周辺の動植物の生息、生育状況等を踏まえた検討が必要であり、これまで、環境概況調査を実施するとともに、その結果を基に、自然環境等に配慮した道路構造等の検討を進めてきました。</p> <p>今後、地質や地下水など基礎的な調査を進め、自然環境や景観に配慮した道路構造や必要な保全対策等について、引き続き、検討を進めていきます。</p>
--	---

	<p>(小金井3・4・1号線)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3・4・16号線では不十分で、3・4・1号線と合わせて考えてほしい。</li> </ul>	<p>自動車交通においては、渋滞による低速走行が二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を増大させる原因の一つになっています。車種に限らず自動車は速度が上昇するとCO<sub>2</sub>の排出量が減少します。道路が整備され交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の排出量が削減されます。</p> <p>小金井3・4・1号線は、地域間の連携強化や生活道路への通過交通の抑制による地域の安全性向上に資する重要な路線です。第四次事業化計画の優先整備路線に位置付けられた区間は、国分寺崖線と縦断的に交差することなど、課題が多いため、道路構造等の検討が必要です。</p>
--	--	--